

# 第 10 回長野県公共交通活性化協議会 議事概要

日時：令和 8 年（2026 年）3 月 19 日（木）

15 時から 17 時 40 分まで

場所：長野県自治会館

## 1 開 会

### 2 あいさつ【阿部会長】

大変お忙しい中、お集まりいただき感謝。また平素より長野県に暮らす皆様の移動の確保にそれぞれの立場で大変な御尽力いただいていることを心から感謝申し上げます。

本日の協議会においては、地域公共交通計画地域編の更新や令和 8 年度事業計画収支予算について御議論いただくので、忌憚のない意見交換をしていただければと思う。

皆様方からの御意見を頂きながら、県としても、より一層地域公共交通が元気になるように、そして何よりも地域の産業や、お住まいの皆様にとって望ましい交通体系になるように取り組んでいきたい。

特に地域公共交通計画地域編の更新については、皆様方と共に作った地域公共交通計画の中で、保証すべき通院、通学、観光、そして保証すべきサービスの品質というものを、かなり意識して取り纏め頂いた。また、こうした内容をしっかり県民の皆様方にも伝えていかなければいけないと思っている。

国の審議会等において、公共交通に係る予算を国として大幅に増やしていく必要があるでは、という話や、交通に限らず社会の基本設計を更新する時期に来てるのではないか、ということを上申してきている。

戦後 80 年、日本の社会の発展を支えてきた色々な仕組みや考え方といったものについて、今、見直しを迫られてるものがたくさんあると思っている。国と地方の関係であったり、あるいは社会制度のあり方であったり、色々な分野に及んでいるが、その中でも公共交通については、これまで事業者の皆様が一生懸命、運賃収入で担っていくことが基本として営まれてきたが、今日も含めて皆様とここで議論しているように、我々行政もしっかり役割を果たしていかなければいけないと思っている。国と、都道府県、市町村の役割分担もこれから未来に向けてどうあるべきかということもしっかり考えていかなきゃいけないテーマだと思っている。

私は全国知事会長として地方制度調査会に参加しているが、今の 34 次地方制度調査会のテーマとして、人口減少社会とデジタル化が進む中で、国、都道府県、市町村の役割分担をどうするかという、極めて大きなテーマが議題になっている。交通の分野も、行政の中での役割分担のあり方、それから交通事業者の皆様と行政の関係性やあり方、こうしたものも、

長野県から未来のあり方をしっかり見据えながら形作っていきたいと思う。

皆様方にはこれまでも色々な御意見を頂きながら、そしてその力を合わせて公共交通の振興のために取り組んできていただいているが、これまでの常識や発想に決して囚われることなく、未来志向で意思疎通を図りながら、共に取り組んでいきたい。皆様方の引き続きの御協力を心からお願い申し上げて、冒頭の挨拶とさせていただきます。

### 3 議事

#### (1) 協議事項

##### ① 長野県地域公共交通計画地域編の更新について 資料 1

【副会長 県交通政策局村井局長】

長野県地域公共交通計画は、令和6年6月に皆様と共に策定し、通院・通学・観光の移動を保証するということを掲げている。今年度、各地域において通院と通学について移動品質の確認や、より最適な交通体系に向けて見直しの議論を行った。観光については来年度の予定。本日は議論の結果を共有し、長野県公共交通計画へ反映させることについて御協議をお願いする。

【事務局 丸山交通政策課長】

(資料1に沿って説明)

【副会長 県交通政策局村井局長】

見直しは今回を以て終わりというわけではなく、一旦これで地域編に反映したいということではあるが、見直し後もPDCAをしっかりと回してより良いものにしていくという前提のもの。これについて、御意見御質問をいただきたい。

#### ～意見交換～

【長野県高等学校PTA連合会 小野委員】

品質の確保ということで、始業前に通学ができ、終業後それから課外活動後にバス路線確保できるという点については非常にありがたい。本年度各圏域でバス路線の見直しが行われ、来年度からこれに沿ったバスの運行が行われると聞いているが、引き続き便の確保について御尽力をお願いできれば。

【信南交通 中島委員】

南信州は非常に広い圏域であり、私共だけでやれてる部分は非常に僅か。加藤先生の御指導もあり、色々な事業者さんが上手く繋ぐことで、通学と通院は、ある程度確保されてきていると思う。ただ今後は、大きな交通の次に、もう少し小さい交通で空白を埋めていくという作業がまだ残っている。地域の大きな交通の次の課題がまだあるのでは、と思っている。

【副会長 県交通政策局村井局長】

仰るとおり、バス路線だけで必要な交通がカバーできれば理想的であるが、各地域においては、デマンド交通などを活用しながら、移動保証というものを今後とも考えていかなければいけないと考える。後ほど来年度予算の議題の中で、そういった点に係り考えている内容

を共有させていただきたい。

【名古屋大学 加藤委員】

資料1の内容は、移動保証について全県的にこういうことができるようになった、ということ述べているものだが、きちんと県民の皆さんにお伝えしていくことが重要だと考える。伝えなかったら当然分からないので全然ありがたみも湧かない。分かっていたら、例えば通学先が変わるなどがありうる。うまく伝わるようなことをやってこそ、品質は生きてくるもの。そのアクションはどう進める予定か。

【事務局 丸山交通政策課長】

一例だが、教育委員会と連携し、今後高校へ進学するような中学三年生等を対象に、自分が希望校にどうやって通うかなどについて、進路選択と併せて通学手段を考えるような、教育の時間を設けることについて来年度の実施を検討している。

通院については、うまく伝える方法を今持ち合わせてないので、御指摘を踏まえて検討してまいる。

【副会長 県交通政策局村井局長】

県民の皆様にも実際伝わらなければ、安心にはつながらないという点は仰るとおり。どう伝えるかという点については、地域振興局とも協力をし、県としてもしっかりと努めていきたい。

【長電バス 鈴木委員】

今後の運用面でのお願い。地域の会議等に出ていると、例えば3ページに、「品質保証」という言葉がある。あるいは「利用状況・実態を鑑みて適切な路線」のような表現、あるいは「競合」もそうだが、実際にこの言葉をどういう風に解釈をするかということが、立場によって変わってくるというのがある。品質の保証に関しても、学校の立場から言えば、1時間待たされるというのは、やはり生徒にとってよくないということになるが、事業者から見ると、同じ路線の沿線に複数の学校があれば、どちらかの学校を立てればどちらかが立たなくなる可能性もある。また、帰りの時間も曜日によって時間が変わるとか、そういった場合などの曜日に合わせるか、等の問題がある。また、「適切な路線」という部分も、どの程度のお客様にとって、その区間なりその時間なりの要望があるのか。これも事業者側と利用者側では「適切」のレベルが変わってくる。競合に関しても、起点終点が同じであっても、途中の経路が異なれば目的が違うのではないか、のような議論があったりし、なかなか立場の違う者同士で完全に一致するという事は非常に難しい。ぜひ、県の交通政策局が客観的な立場で参画しながら進めていただきたい。

【阿部会長】

地域編については、各地域計画を作ってきた人達にコメントしてもらわないといけない話。お話があったように、利用者側と事業者側の葛藤みたいなものがなければおかしいと思う。それをこういう議論があったけれども、こういう風に整理しているなど。保証のレベルはこれからさらに上げていく必要があると思うが、そのプロセスにおいてどういうやり取りがあって今の形になっているかということも共有してもらわないと議論ができないので

はないかと思う。

【事務局 平林係長】

まさに今お話しがあったとおり、事業者側で供給できる部分と、利用者側で求める部分の違いは今回の議論の中でもあった。今回資料でも少し紹介したが、北信地域の例で申し上げますと、長電バス様から路線の統合をされたいという申し出があった。そこで、通学の保証をするためにどのような水準が必要かアンケートを実施し、ニーズの把握を行った。その上で、長電バス様に対してどの時間帯で運行できるか調整を行い、統合後の路線の本数などを決定したという経緯がある。このように供給側と利用者側の事情をそれぞれ丁寧にヒアリングした上で決定したというプロセスがある。

【副会長 県交通政策局村井局長】

細かな運用面でどのような調整を行ったのか北信地域振興局から共有いただきたい。

【北信地域振興局 田中企画振興課長】

高校側からは、品質保証はされているものの、着くのが早すぎることや乗り継ぎの待ち時間が長いことなど、利便性の向上を求める意見があった。

事務局としては、今後地域別部会において、利便性向上に努めていく旨お話ししている。また、ダイヤ調整については長電バス様から協力いただけるとの話もあり、利便性向上につながる取組を継続していきたいと考えている。

路線の重複の観点においては、北信地域の一路線で見られ、廃止の検討を行うということで整理とした。具体的には信州中野と湯田中の中で長野電鉄の路線と長電バスの上林線、山ノ内町のデマンド交通。これについても利用実態を調査し、利用目的や利用者属性を確認しながら検討を進めていく。

交通政策課からも PDCA という話があったが、今後示されるものに沿って検証を行ってきたい。

【名古屋大学 加藤委員】

競合と言ったり重複路線の解消と言ったりしているが、重複していても必要な便数であれば共同運行ということも考えられる。一概に競合が悪いとはいえない。

例えば岐阜県の郡上市では、長良川鉄道と白鳥交通バスが並行していて、同じ定期券が利用できる。鉄道だと夜遅くまであるが、バスは高校が駅から離れているので、朝直通している。同じ定期券で朝はバスで通い、帰りは駅まで戻って鉄道で帰るといこともやっている。そうすれば非常に利便性が上がる。

嫌なのは同じ時間に走っているような場合で、2つの方向から来て途中からほとんど同じように走るともつたいない。両方とも満杯ならいいが、両方とも空いていればどちらかを折り返して別のところで使った方がいいという話になる。

そのようなことを検討しているのか。

【北信地域振興局 田中企画振興課長】

検討状況としては、高齢者の移動の手段を確保しなくてはならないということで、そうい

った属性とか利用目的も踏まえた検証や路線の調整が必要という話はある。

【名古屋大学 加藤委員】

通学については、自転車等でやや遠い停留所まで来ることができるため、そこから快速便を運行する。年寄はなかなかそういうことができないため、いろいろなところを回ってゆっくりだが、確実に病院や買い物に行けるようにするといった例があるので、そういうのを見ながらやれたらいいかと思う。

【阿部会長】

待ち時間の話に関連して、気になっていることを申し上げると、交通事業者側に合わせてもらうという発想だけではなく、学校側や利用者側で調整することの両面で考えていかなければならない時代になってきている。

自己批判になるが、県の某会議が駅の近くであったが、鉄道との接続時間が極めて悪い時間でのスタートとなっていて、本当に公共交通を利用してほしいと思うのであれば、最寄りの鉄道駅やバス停の時間を見て、そこから会議をスタートするという発想に変えていかなければ、いつまで経っても公共交通は不便のまま。不便な時間にセットしている側にも問題がある。

学校側の始業時間は変えたりできるのか。1時間とか変えるのは難しいと思うが、10分でも20分でも、その事業者の皆さんの努力と、学校側の歩み寄りで生徒の待ち時間が少なくなれば、そちらの方が望ましい気はしているが、教育委員会としてはそのようなことを考えられるのか。また、学校に限らず、事業者側でも公共交通に合わせるという視点を持たないとまずいと思う。

【事務局 柿崎補佐】

直接品質保証とは関係ないが、長野市、長電バス様と話す中で、学校との調整もしていて、学校の方でも授業時間を若干ずらしてもらえないか、あとは課外活動の終わりの時間を合わせてもらえないかというようなお願いもしていて、実際少し調整してもらった上で、便を作り上げていったということはある。基本的には他の地域においても、運転手も限られている中で、知事がおっしゃったように歩み寄ってそのような調整をしながら進めているものと認識している。

【阿部会長】

加藤先生が広報の話をされていたが、例えば、県としてこういう方針で、例えば教育委員会からも、各学校もそういうことは配慮して事業者の皆さんと調整してほしいとか、一部の事例でとどめるのではなくて、例えば先の県の会議のあり方も含めて、共通認識として整理をして、関係方面にちゃんと共有していくというプロセスが大事だと思う。

あともう一つは加藤先生おっしゃっていただいた広報がすごく大事で、せっかく事業者の皆さんも相当な努力をして、移動保証にコミットしていただいているのに、なんとなく当たり前に出来ているみたいな発想になってしまっただけではいけない。最終的には県民の利用される方の理解と協力がないと公共交通は支えきれないと私は思うので、そういう意味では、

先ほど県は頑張りますという話をしたが、市町村の皆さん、事業者の皆さんとか、やはり関係者が協力してどういうことをどうやって伝えていくかということをしかり決めていくことが必要だと思う。そこも県の宿題として受け止めておいてもらいたい。私も受け止めるし、皆さんに受け止めてもらいたいと思う。

【副会長 県交通政策局村井局長】

まとめさせていただくと、今年度は通院・通学に関しての移動保証ということで、路線の整理をさせていただいて、一旦の区切りとして今後 PDCA で改善していくということである。改善の余地はまだまだあり、課題は共有していて、利用実態を調査する中で改善を図っていく。具体的には、利用実態の中では学校の始業時間、それから就業時間。この運用に関して、事務局からも話があったが、事業者側だけが考えるのではなくて、事業者側だけが無理して合わせるのではなくて、学校の側でもそういった工夫をする余地があるのではないかという点が共通の課題だと思う。これはどこの地域がという話ではなく、全県的にそういった課題があるということ。

それともう一つは、移動保証するというのであれば、県民の皆様に理解をしていただかなければ安心に繋がらないということがあるので、そこが非常に重要であるということ。知事からも申し上げたように、皆様も一緒になってやっていくということで、このやり方については、宿題にさせていただきたいと思うので、よろしくお願ひしたい。

【副会長 県交通政策局村井局長】

それでは、長野県地域公共交通計画地域編の更新について、異議なく承認として良いか。

<異議なし>

## ② 令和8年度事業計画（案）及び収支予算（案）について 資料2

【事務局 丸山交通政策課長】

（資料2に沿って説明）

【副会長 県交通政策局村井局長】

ICカードサービスで、導入の過程で深く携わった JR 東日本から、補足を含め意見があればお願ひする。

【JR 東日本 森委員】

ICカードの導入については、昨年に地域連携 IC カード導入が始まり、進捗があったと認識している。また、今春、しなの鉄道様でも導入され、県内で徐々に IC カードが使える環境が整ってきている。ぜひとも、各企業や自治体の皆さまからも様々な形での支援をいただき、全員が使用している環境を形成できればと考えている。

【副会長 県交通政策局村井局長】

今回、地域連携 IC カードを導入する自治体の方からも、意見を伺いたいが、松本市いかがか。

【松本市 田原代理委員】

4月1日からスタートということで、主にアルピコ交通のメイン路線で導入をしていく。既に導入されているQR決済やクレジットタッチに加えて、交通系ICカードということで、主要なキャッシュレスの手法が使えるようになる。

今回、交通系ICカードがスタートするが、バスの車内に読み取り機が三つ重なることに加え、現金の支払いも加わる。QRコードとクレジットが追加になった時も利用者の多少の混乱が見えたので、交通系ICカードがさらに加わっても、混乱なくスムーズに使えるよう工夫をして案内ができるよう、見た目ですぐ分かる形を考えている。

【副会長 県交通政策局村井局長】

話の中でアルピコ交通の名前出たが、事業者の立場からは地域連携ICカードの導入に関してどう受け止めているか。

【アルピコ交通 小林委員】

お客様の利便性が最優先であり、特に松本駅前から発着している路線がほとんど。現在JRがICカードを導入しており、通学・通勤の皆様はほぼICカード使う方が多いので、乗り換えの促進もして、更にバスの利用率が向上されればいい。乗降に負担はかかるが、慣れていただければ。

先行して長野市がKURURUを導入しているので、Q&Aも作成しながら、情報共有をしている状況。事業者側としても非常にありがたい話だと思っている。

【副会長 県交通政策局村井局長】

バスロケーションシステムについても受け止めを伺いたい。長野地域でまず運用されるが、長野市での利用促進等に向けてご意見をいただければ。

【長野市 高木代理委員】

現在のバスロケーションシステムの前の信州ナビは私も使っていたが、今度のバス予報については、非常に表示が大きく見やすくなった。グーグルマップでも確認できるので、幅広く利用していただけたらと思うので、非常に便利になる。

あとは、長野市では駅前にデジタルサイネージを設置して、バスロケーションシステムを連携することで運行状況を表示できるので、利便性が向上するとともに、バスを待っている方のストレスが少しでも減ればと期待している。長野市としても周知していきたい。

【副会長 県交通政策局村井局長】

全体として、チケットQRやクレジット、交通系ICカード、現金といったたくさん手段が出てくるなか、混乱しないような使い方をどう案内するか。それから、バスロケーションシステムについては、こういうシステムができたことを多くの方々に認識してもらわなければ利便性は十分発揮できないので、これも広報の部分が課題と感じたところ。

【名古屋大学 加藤委員】

今日は少し早めに来たので、長野駅から牟礼駅まで電車、その後牟礼線に乗って宇木で乗換えて権堂で降り会場まで来たが、すべてICカードが使えたので非常に円滑だった。実は、

長野市のバスについては IC カードが使用できるか不明だったので、バス停にも案内がなく一応現金を用意しておいたが、乗車したら使用できたのでよかった。やはり、IC カードや QR、クレジットというように、実際に何が決済できるかを入り口や停留所に表示しておくありがたい。そうでないと、使用できると思っていて使えなかったときは結構戸惑う。利用が少ない所ならいいが、多い所ではそれだけでも余分に時間かかる。これは品質保証の一種なので、もちろん KURURU のパンフレットには書いてあると思うが、どのエリアで使えるかはしっかり告知し、いつ利用エリアが広がったかを、きちんと情報発信することが大事。先程の路線の品質保証の部分と、バスロケがなるべく多くのところで普及。それからキャッシュレス。これが三点セットと思っているので、ここをきちんと情報提供するのが大事。

あとは、やっとならいいなと思っているのは、IC カード導入の時のイベント開催。昨年、愛知県の新城市で、JR 東海さんと豊鉄バスとほぼ同時に入ったため、それに絡めて地域のお祭りと一緒にイベントを開催し、子供や親に使えるようになったと周知できた。豊川市までは使えるが、新城市は使えなかったのが懸案だったので、良かったと話をしていた。IC カード導入はとてもいい機会なので、そこで何かイベントと一緒に、乗り方教室といったこともやるがいいのではないかな。

【副会長 県交通政策局村井局長】

来年度、バスまつりを企画している。後程ご説明させていただくが、よいコンテンツをいただけたかなと思っている。資料 1 の参考に長野県地域公共交通計画の構成を記載している。加藤先生からキャッシュレス等も品質保証の一つであると仰っていただいたが、まさに保証すべきサービスは、通院・通学・観光の移動保証だけではなく、公共交通機関で交通系 IC カードは整備されているというような決済環境やバス路線情報を検索できる情報提供環境の整備なども品質保証として掲げている。県も当然努力するが、皆様も一緒になって利用しやすい広報や表示ということも含めて一緒になって努力をしていきたいというふうに思うのでその点を確認しておきたい。

それでは、承認に移る。令和 8 年度事業計画案及び収支予算案について、本案のとおり、ご承認するにご異議ないか。

### <異議なし>

ご異議なしと認められるので、令和 8 年度事業計画案及び収支予算案については、本案のとおりご承認をいただいた。

### 3 議 事

#### (1) 報告事項

##### ① 令和8年度に取り組む県実施事業について **資料3**

【事務局 丸山交通政策課長】

(資料3に沿って説明)

【副会長 県交通政策局村井局長】

ご質問、ご意見等あればご発言をお願いしたい。なければ、こちらからお聞きする。担い手の確保に向けて予算拡充をしたわけだが、移住支援金の活用実績がある長電バス様。移住支援金に限ってだが、受け止めについて、あるいはご意見があればお願いしたい。

【長電バス 鈴木委員】

補助をいただき、当社では昨年3名の採用に至ったところ。しかしながら大型2種免許をお持ちの方、あるいはそうじゃない方も含め、全国的に乗務員の取り合いになっているという現状。この金額が出ればもっと集まるのではないかと期待していたが、残念ながらその期待を下回る状況。当社の場合は、県外からの移住者に100万円を支援するというような打ち出し方をしている。ぜひ、担い手確保に向けて継続した取組をお願いしたい。

もう一つの課題は住居。県外から来る方が一番気にされるのが住居費用。何かしらの補助をしてほしいという相談は受けているため、そのような点も含めて新年度はこちらの移住支援金も活用しながら取り組んでいきたい。

【副会長 県交通政策局村井局長】

住居費用については引き続き検討とさせていただく。

身近な移動手段確保に関する事業ということで、来年度実施することを考えているが、実施にあたり、デマンドタクシーなど有力な手段になると考えている。諏訪交通の山谷社長、どのような受け止めを持たれているか。また、タクシーの配車アプリ導入への支援でも結構なので、ご意見をお願いしたい。

【諏訪交通 山谷委員】

配車アプリ導入ということだが、前提として業界は経営者の高齢化が進んでおり、後継者問題が課題となっていて、事業者同士のM&Aも話題に上ってきている。零細事業者が多く、夫婦で夜中の電話まで受けているというような実態がある。まずそのような受け入れ態勢の軽減に、配車アプリは大変ありがたいシステムである。

諏訪地域に限っていえば、地域連携がかなり進んでいる。公共交通の利便性の向上にあたっては、いわゆる行政の壁は必要がないと考えており、我々事業者とすれば、その壁を突き抜けて、利用者の利便性が図れるよう体制構築が進めばよいと思う。一部の自治体では連携が徐々に図られていると感じている。

デマンド交通は、いわゆる幹線からの二次・三次交通の有効手段であると考えるが、タクシー事業者との併存を図るということに留意が必要である。

【副会長 県交通政策局村井局長】

事業者の負担軽減に配車アプリが有効であるという話だった。そして、諏訪地域では地域連携がかなり進んでいるとの印象であるということ。また、公共交通には市町村の境界は必要ないということ。確かに交通空白解消を図る上では、行政界というのは関係がない。そこに留意しながら、事業についても進めていく必要があるなど改めて感じた。

タクシー事業との共存について、特に公共ライドシェアに関しては、タクシーとの併存をどう図るかというのは重要な視点になるため、この点については十分留意をしていきたい。

【千曲バス 高野委員】

自分のところは東京でもタクシー事業をやっているが、配車アプリについては手数料が別にかかる。行政側からご支援いただいて装着をしても、そのあとの毎回手数料はお客様の負担になる。

東京はアプリの手数料が 500 円かかる。分かりやすく言うとワンメーターの距離に手を挙げて乗れば 500 円で済むのに、アプリを使うとさらに 500 円かかり、1000 円になる。

けども、利用者のお客様にとっては、自分の目の前にピンポイントで GPS を使って来てもらえて 500 円の価値があるということならいいが、交通弱者の方々にとっては電話の方が手っ取り早いということもあるかもしれない。

タクシーは運賃だが、アプリや無線は、料金になる。そこはどうしてもお客様負担になって、アプリ事業者はもちろんご苦労はされると思うが、タクシーの事業者がその総収益の中からアプリ手数料を払わなければいけない。

加藤先生がご存知だが、これが問題で、そうするとタクシーの事業者の収益が手数料等であまり残らないということを考えないといけないということだ。あんまり、無理にしゃくられるって言い方は失礼だが、収益があんまり残らないという部分を考えないといけないということで、ただアプリさえ入れたら何でも便利かっていうと、極端に言うと東京で大雨が降ったりすると、手を挙げても全部お客様が乗車中なので当然車が捕まらない。アプリで呼んでも全部お客様が乗っているわけだ。アプリ入れれば何でも OK という考えは気を付けて乗っていった方が良くということを理解した上で進めるのがよいと思う。

それから、タブレットを必ずつける。そういったものが必ず更新時期には大きな費用がかかる。補助をもし一回だけでやるのであれば、継続的にやっていただかないと収支が持たないという状況もよく勉強されるとよろしいかと思う。

【副会長 県交通政策局村井局長】

アプリにはデメリットもあるという点については、事業者の皆さんもご承知とは思いますが、導入支援させていただく時には、事業者の皆さんとも話し合いながら進めていきたい。

【名古屋大学 加藤委員】

アプリだとか、あるいはデマンドの予約配車については、各自治体で色んなシステムをそれぞれ入れると、そこでしか動かない方がいいが、そうじゃないことが多いわけなので、できる限り違うものであっても、うまく API 連携とかそういうものを作って、同じようなプラットフォームで予約していけるってことを目指していかなきゃいけないということ

はある。

あと、共同運行的な発想もあり得るかなと思っていて、A市とB町で違うシステムを入れてもどっちも選べるみたいな形になっているとすると、どっちも動けるということであったとしたら、両方からの予約は両方に反映されることもあり得るかなと。

そうすると、実はそれぞれのものと同じようなものを他の全然違うところでも入れているところの方だったらそれを使えることにもなってくるので、そんなことも考えてやっていかなければいけないと思う。

あと信州型広域バスの支援制度については、私が以前から思っているが、これで支援している路線は、市町村間をまたぐ大事な路線で、それが品質保証の一番大事なところになる路線なので、これのブランディングをちゃんとやらなきゃいけないと思っている。信州の場合だと鉄道と高速バスはそうだが、他に、例えば私が言ったのは、名称は単純に信州広域バスでいいんじゃないかと思ったが、信州広域バス何線何線何線っていう形で、もちろん各バス会社もなんとかバス何線があるが、信州では地域を結ぶ路線がこっちにもあっちにもそっちにもあって。同じような形で利用ができ、かつ品質保証がされてるということをしちんとやっていけるといい。

品質保証はさっきも出たが、あとバリアフリーもそうだと思う。基本的にすべてバリアフリー対応になっているとか、他にもいろんなことがあると思うが、そういうものが地域を網羅しているので、同じように乗ることができる。運行会社が不安だということはないとしていけるととても良い。

それぞれバラバラにやってないで、もちろん独自の取り組みもあっていいが、基本的なところは共通化していくことによって、皆さんが使いやすくなると思うので、そういうのを推進できるといい。

【副会長 県交通政策局村井局長】

市町村ごとにアプリが違くと配車アプリが違ってるっていう面もあるわけで、これどうしたらいいのかなっていう事務局では思ってるところだが、共同運営というアイデアを頂いたので、そこも参考にしていきたい。

【阿部会長】

事業者の皆様が今日大勢いらっしゃってるので、宿泊事業者の皆様方にも大変ご協力いただき中で6月からの賦課徴収を始めていく。当面、5年間で徴税経費を除いて税収は約100億円。独自課税市町村があるので、独自課税市町村とは税収を分担し、そうでない一般の市町村には県からの公金を出すということで、県として活用できるのが大体60数億円というのが今の見通し。

その中で移動保証、通院通学のところ、観光のところ若干今後の課題という形になっているが、観光の移動については、宿泊税をしっかり活用できるようにしていこうと思っているので、是非事業者の皆さんとか、市町村の皆さんとぜひ一緒にいい活用の仕方を考えていただければありがたいと思っている。

特に長野県はどうしてもマイカーがないと行きづらい観光地が多いという状況もあり、その一方で、大都市にお住まいの方達、特に若い人達を中心に、そもそもマイカーを持たないという人達が増えている中で、長野県の観光振興を行っていく上でも、この公共交通で行ける観光地をしっかりと作っていくという事は大変重要だと思うので、是非ここはまた皆さんの力を借りながら取り組んでいきたいというふうに思う。

加藤先生おっしゃっていただいて私もそうだなと思って伺ったのは、広域バス路線をせっかくこうやって皆さんと一緒に作ったので、図面も含めて多くの人の頭に残る様な形で、ここはちゃんとバスで繋がっているんだということを県民の皆さんとか来訪される方に、脳裏に焼き付けるぐらいの発信をすることが必要だなと。

鉄道利用者の皆さんもいらっしゃるが、鉄道がいいと思ってる人達の多くがやっぱり地図にしっかり形としてなるので重要だというふうな観点でご意見いただくことが多いので、バス路線も見える化をしっかりとしているということが、我々県もコミットしているので県民の皆さんの安心感にも繋がり、また観光路線もそういう形で皆さんとしっかりとということができれば、観光でお越しになる方も安心して公共交通で行こうかなという風に思っただけだと思うので、加藤先生の考え方をしっかりと受け止めて対応していきたい。

【副会長 県交通政策局村井局長】

全体として、県だけじゃなくて、バス事業者、各事業者の皆さんと一緒にあって県民の皆様に可視化して届けるような方法をどうしていくかということが、これも課題だと受け止めた。宿題にさせていただきたい。

## ② 県からの要望等実施状況について 資料4

【事務局 丸山交通政策課長】

(資料4に沿って説明)

【上田バス 舟見委員】

私どもの会社も補助金を国、県、市からいただいており、これからまたさらに信州型の補助をいただくということで、この制度が途中でなくならないようお願いしたい。

国土交通委員会はどんな役割かお分かりか。阿部知事が出席された審議会と関係があるのか。

【阿部会長】

国土交通委員会は、国会の中の委員会で、例えば、県議会では農政林務委員会など本会議とは別に、委員会ごと条例や予算を審議してもらっているが、国も同じように、本会議だけではできないので、各先生方が委員会に属して審議いただいている。

私が出ているのは基本的には政府側。行政側の各省庁の検討会、審議会という名前で、まさに提案させていただいている審議会でもオンライン参加する向こう側には加藤先生がいらっしゃるというような形でやらせていただいているので、国会は、法律の審議と予算の審議等やって、政府側では、例えば政府提出法案が日本の場合すごく多いので、どういう制度をしていこうかなど議論してるのが各省庁側の審議会とか検討会になる。

【副会長 県交通政策局村井局長】

バス事業者の受け止めをお聞きしたいが、信南交通の中島社長はいかがか。

【信南交通 中島委員】

予算の飛躍的増大は非常にありがたい。国土交通省から財務省に要望を出すのがはねられてしまい、なかなか予算が増大できない状況。コロナの時に一度予算が増えたが、300億円には届かない状況であり、予算があれば解決できることは非常に多いと思う。

司令塔のあり方の点で、現在、法律の改正が衆議院を通過して参議院に行っている。単に一つの自治体だけではなかなかできないため、広域的な連携を組み、交通ネットワークの見直しをしないといけない。公共ライドシェアに加えて、旅館で持っているバスなどのインフラを総動員してネットワークを作らなくてはならない。その中で国土交通省が懸念しているのは、地方自治体が境界を越えて協力してネットワークを組めるか、事業者間のネットワークを組めるかということだと私は伺っている。知事には予算だけでなく、あらゆる主体によるネットワークを組み、より便利な交通を作っていくという視点で考えてはどうかという提言をしていただけるとありがたい。

【阿部会長】

公的関与の強化や財源の充実については色々ところで申し上げているが、冒頭に申し上げたように、公共交通は、日本の場合は事業者が運賃収入で頑張る仕組みを変えていかないと、特に地方では成り立たないという問題意識を持っている。また、色々な行政分野を見ていると、移動ができないことにはそもそも地域が成り立たない。通院、通学はもとより、買い物や観光など、人がある地点からある地点まで移動する手段が無ければ地域社会が成り立たない。

今までは道路を頑張って作れば自動車の保有率も増えていた時代であり、若い世代が多い時代だったので良かったが、年齢構成も高齢化し、基本的なインフラを広げるという時代ではなくなってきている。予算配分の方法を、高度経済成長期の予算配分から抜本的に変えていくことが私は必要だと思っていて、最も重要なテーマが交通だと思っている。

司令塔については、広島市の松井市長が市長会を代表してコメントされていたが、広島市のような政令市と長野県では相当違うので、画一的な仕組みにしない方が良いという話をさせていただいた。

一方で、木曾地域においては広域連合に長野県が参画し、町村の皆さんだけで担いきれない部分は県も一緒になり、町村の枠ではなく広域的な枠組みで取組を進めている話もさせていただいた。

冒頭に申し上げた地方制度調査会の今のテーマが、国と都道府県と市町村の役割分担。私の率直な感覚で申し上げれば、地方分権が全て良いことだという時代ではなくなりつつある。市町村の皆様も大勢いて、置かれている状況も多々あるが、市町村に任されても人がいないから対応できないことや、長野県は特に市町村数が多く、市町村のエリアだけでは十分に対応できない課題がかなり顕在化している。方向性としては、個々の市町村だけではなく

広域で対応する。

もう一つは、デジタル社会において、従来の仕事のやり方でなくてもできる仕事が増えてきているため、国が直轄でやったり、県が直接やったりする方向性になっていく。市町村の皆さんの立場で考えれば、例えばコロナの時の色々な給付は、国や県の意向に協力してやっていただき、正直なところ市町村の協力が無ければほとんどできない仕事が多々あった。これからは、例えばマイナンバーカード等のデジタルの力を使えば、市町村の皆さんに労力を使っただけでなくともできる仕組みが作れるはずで、役割分担を変えていく必要がある。交通についても広域的な視点で取り組むべき重要なテーマだと思っており、そのような観点でこれからも発信、発言していきたい。

【副会長 県交通政策局村井局長】

もう一つ、JRローカル線に関する提言に関してもご意見をお聞きしたいが、JR西日本さんはいかがか。

【JR 西日本金沢支社 鹿野委員】

長野県さまからは、県内ローカル線に関わるJR3社の連携の必要性についてもお話しいただいている。弊社は大糸線の糸魚川―南小谷間の運営を担っており、単線区間かつ非電化で行き違い箇所も限られているなど、制約は色々あるが、何とか利便性の高いダイヤ設定をできないか、JR東日本様とも連携して接続など実施させていただいている。また、インバウンド向けの「北陸アーチパス」という関空イン・成田アウトなどの利用に適した商品があり、これまで南小谷以北の弊社区間で利用可能だったが、地域の皆様の様々なご要望なども踏まえて、先週から大糸線については松本までご利用いただけるように拡充させていただいた。いずれにしても、地域の未来に資する利用しやすい持続可能な交通を、地域の皆様と共に築き上げていけるよう、弊社としても真摯に向き合っておりたい。

【副会長 県交通政策局村井局長】

JR東日本さんはいかがか。

【JR 東日本長野支社 森委員】

「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」という主題は、長野県内のJR西日本様、JR東海様を含めたJR3社それぞれの課題に対して、また、これからモビリティを刷新していくことについて、どう考えていくかということだと思う。その中で国と地方の役割が議論されている。JRは国鉄から民営化された流れから言えば、今後も地域と一緒に歩むことが会社の是と考えている。

人口動態を踏まえると、かつては多くの方に鉄道をご利用いただいていた状況であったが、現在はご利用が大きく減少している。この先、さらにご利用が減少することが自明である状況に対して、今の時点でどのように考えていくかということに知事が一石を投じていただいと認識している。JRが地域からいなくなることは無いとの思いです。今後も鉄道だけによらず、移動のあり方をどう考えていくかということについて長野県様と一緒に進めていきたい。

【副会長 県交通政策局村井局長】

南木曾町さんが挙手されているため、ご発言いただきたい。

【南木曾町 向井委員】

まず、公共バスの再編については、県にもお力添えいただき、ご指導いただく中で無事スタートできて順調に進んでいることに御礼を申し上げたい。

ただ今、JR関係の知事からの提言ということで意見書が出ており、私たちの地域のことについても意見を述べさせていただきたい。JR東海が木曾エリアの管轄になり、毎年、木曾郡町村会が塩尻市長と一緒にJR東海へ要望に行っているが、インバウンド対策として事業者の責任においてお願いしたいことがある。

コロナ禍が明け、インバウンドのお客様が大変多く増えてきている。これから春先にかけてもっと増えてくるが、私たちの町でも時間帯、季節によっては外国人のお客様の関係でバスを増便したり、駅舎が外国人の方ばかりになってしまう時間帯がある。奈良井の方では、ワンマンカーのため、外国人のお客様を中心に乗降に非常に時間がかかり、列車が遅延する状況が出ている。当面の対応として、例えば南木曾駅や奈良井駅に止まる特急の数を増やしていただければ、外国人の乗降が分散できるのではないかと考えており、県からも要望していただきたい。

もう1つは、先ほどから話が出ているキャッシュレス化について、塩尻から中津川までの間は全く対応していないため、外国人のお客様を中心に非常に不自由である。私たちの町で定期バスのキャッシュレス化を進めたとしても、幹線のJRが進まないとなかなか全体的な利便性が高まらないため、計画的に進めていただくことを知事からも伝えていただければありがたい。私もリニア中央新幹線沿線自治体の会議で、JR東海幹部の皆さんとの場でもこのような話をさせていただいており、意見として申し伝えたい。

【副会長 県交通政策局村井局長】

今おっしゃった特急停車駅の増加やキャッシュレス化の促進については、毎年度、市町村長の皆様とともにJR東海に対して要望させていただいている。今のご意見も含めて、引き続き働きかけを続けていきたい。

【長電バス 鈴木委員】

JRに対する提言について質問させていただきたい。内部補助の考え方が不統一とあるが、JRさんは民間企業であり、内部補助について統一的な基準を作るという点がよく分からず、これはJRという企業体だからという考え方なのか、公共交通だからという考え方なのか、趣旨を伺いたい。

【阿部会長】

これはJRに焦点を当てて提言している。当事者のJRの皆さんもいらっしゃるが、都道府県の基本的な問題意識は、国鉄からJRに民営化する際、国鉄職員の引き受けをはじめ国民全体で支えた経過がある。今は民間企業という形にはなっているが、これまでの経過からすると、完全に民間企業ということだけでいいのかという問題意識を持っている知事は多

い。加えて、赤字路線をどうするかということが全国的に議論されている中で、鉄道特性が全く発揮できないところを何の議論もせずに残せということではないが、各鉄道事業者が事業活動を行っている中で、今でも相当内部補助で支えていただいている。路線ごとの採算性で考えてしまったら、ほとんどのJR路線は無くなってしまう可能性がある中で、JRの皆さんの努力で支えていただいている。ただ、その考え方が外部からは分からない。あるいは、時代の流れとともに急に変わってしまうかもしれない。特に鉄道は、ネットワークで存在しているからこそ意義があると我々は思っており、事業者と国で協議していただきたいと書いたのは、一定の考え方をもちつつ、地方鉄道にも目を向けていただきながら、事業者として安定的に経営していただきたいという考え方を申し上げたところ。これは、民間企業の経営に一から十まで行政が関与するというのではなく、今申し上げたようなこれまでの歴史的経過や、全国的な鉄道ネットワークの特性といったことを踏まえて申し上げたものとご理解いただきたい。

【長電バス 鈴木委員】

JRさんがどのように考えるかというのが一番だが、私が少し心配しているのは、それ以外の民間の交通事業者も同じ基準で、他の事業で利益が出ればそれで赤字路線を維持してくれという話になってくると非常に困るところがあり、その辺りは明確にしていきたい。加えて、交通だけではなく民営化された事業は色々あるが、公共という部分では我々が生活費の中でお金を払っている部分で同じような事業者があるので、交通だけの問題ではないのではないかと感じたので発言させていただいた。

【阿部会長】

ご懸念の趣旨は理解した。ただ、もう1つ前の提言をご覧いただくと、「存廃及び存続する場合の財政負担等については国が統一的な責任をもって取り組むべきではないか」ということも片方で申し上げていて、先ほどから申し上げているように、私の基本的スタンスは公共交通を事業者だけが頑張っているというスキームはもう持たない。その意味で、一定の税や公的資金を投入して維持していくという方向で動いているが、公的財源を入れるのであれば前提として、企業の自主的な取組とはいえ一定の考え方が必要で、これは全部税でやってくれとか、税は入れないから全部内部補助でやるといった両極端の話ではなく、現実的に調和の取れた部分は多分ある。そのような観点で国にはもっとお金を出すべきではないか、JRの皆さんには内部補助の考え方をもう少し整理していただきたい、という両面をセットで申し上げているところである。

【名古屋大学 加藤委員】

両方とも自分がある会議であるため、今聞いていて色々思ったこともある。鉄道の方の検討会については昨日この時間に行われ、次回が4月9日で最終回となっており、ここで提言書が出る形となる。

内部補助の話が出たが、昨日非常に話題になり、JR東日本、JR西日本、JR九州の3社の皆さんが異口同音におっしゃったのは、そもそも我々は内部補助が悪いとかやりたく

ないとは全く思っておらず、今までもずっとやってきたし、これからもやり続けるつもりである。ただ、本当に鉄道であることが良いかどうか分からないようなところについて内部補助するのは、違うやり方で内部補助をした方が地域にとっていいから、JR各社から見たときに鉄道としてどうなのかというところは違うモードに転換するなどを考えていく。最近では久留里線の末端区間が一番良い例で、年限は切っているが、当面はJR東日本さんがその末端区間を支えていく形で路線も提案されているということなので、あのような感じのところは今考えていらっしゃるところではないかと思って聞いていた。

阿部知事もおっしゃったように、知事の方々は色々なご意見があるが、色々なことで儲けているから内部補助で全部やるべきと露骨におっしゃる方が結構いらっしゃる。実はそのせいで、本来だったら3月で終わる予定の検討会が4月まで延びた。阿部知事はそうではなく、今JR各社や我々が考えていることと近いことを考えていらっしゃると私は理解している。

あとは、鉄道としての特性を發揮できるかどうかとか、じゃあそうでないなら一体何をに入れていくべきか。一番問題になったのは平成筑豊鉄道で、バスがいいと言ってもバスの運転手が足りていない一方で、平成筑豊鉄道は40人ぐらい運転手として必要と言っているが、それがもし40人採用すれば多分違うところで40人いなくなるという取り合いになってしまうので、できないという制約もあるため、一体どうするかっていうことであるが、もし制約がないのであれば、先ほどのような考えがいいんじゃないかという風に、私も考えている。この鉄道の検討会は長野県立大学の田村先生も委員であるため、昨日も発言しておられた。

加えて、JR三社の連携。これについては、先ほど知事もおっしゃったが、この三社がそれぞれでやっていて、連携するにしてもやはり、齟齬が出ることもある。例えばICカードが一番問題になるところだと思うが、私がそこで阿部知事に申し上げたのは、ローカルな普通列車については、例えば県内で一元化するという考えもあるのではないかと。逆に特急とか、そういった広域の路線については、JR各社で頑張ってもらって、そこに更に高速化していくとか、そういうことに対して国が支援するというスキームがいいのではないかと、ということをお願いしたという経緯がある。

また、前半の交通政策審議会の方は、すでに終わっていて、先ほどもあったように、地域交通の改正法案が3月10日に出て、今国会で審議中ということになっている。こちらは中島さんがおっしゃったように、少ない資源をどういうふうにも有効活用するかについては、公共交通に直接かかわる人達以外の、様々な車を所有しているところ、あるいはドライバーがいるところを合わせて、みんなで一体となって、各地域の交通を何とかして確保していくという取り組みが大事ではないかということがモチベーションとしてあるということとしている。それをやることに対して補助を厚くしていくということになるが、これは、色んな所がたくさん参画すれば、そこに対して補助は出すということになってしまうので、補助金はもらったけども、実際実行力とか解決策が出るのかっていうと、決してそうではないと思っている。長野県がこの枠組みを使ってうまくそういった動きをする中で、新しい制度ができ

たときに補助金確保をそこから取り組んでいくというのは積極的にやってもらえればと思っている。

もう一個の話題として交通空白解消があるが、交通空白については公共ライドシェアをとにかく入れていくという話が先行しており、公共ライドシェア→日本版ライドシェア→バス→タクシーの順だったのが、法案説明を見るとバス→タクシー→公共ライドシェアという順番になった。これは全タク連が申し入れて、変えさせたという経緯があるが、やはりバス、タクシーが基本となってやっていかなければならないとなった。それで足りない所については、公共ライドシェアとか日本版ライドシェアであるというように法案では変わっている。どうしても交通空白というと非常に利用の少ない、あるいは、もともとない所についてカバーしているが、実はそれに対して今長野県で取り組んでいるこの信州型広域バス補助というのは、それらを結ぶ広域の部分について、きちんと県単位で、あるいはブロック単位で支援して品質保証をするということなので、これと交通空白の色々な仕組みを合わせるとすごくいい形になっていると思う。実は、今の信州型の広域の部分他県ではあまりやっていないため、多分、これからどんどん他県と差がついてくるのではないと思うが、あとは交通空白で細かいところをカバーし、どうやって鉄道だとか、広域バスをうまく結びつけるかというところが大事だと思っている。

モビリティデータ利活用が騒がれているが、要はデータをきちんと取って、それに基づいて政策を考えていくということであり、これは交通事業者さんから、データをきちんと出してもらうということが大事である。もちろんこれは企業秘密的な部分もあるので、どこまで出せるかだとか、用途による部分もあるが、これも協議会においてきちんと利用して、新しい路線やサービスの提供について、考えていくということをやっていかなきゃいけないため、そこに対して支援が出てくるということになる。

すべてこの協議会が大事であり、ここで何をやりたいか、そのために何が必要かということが明確になれば、そこに国は支援してくれるという形なので、是非活用すべきじゃないかと。

あと広域バス関連は、廃線のこともあったが、利便増進実施計画であるとか、サービス継続計画といった計画があり、これはどんどん使って路線の見直しを進めていくのがいいのではないかと考える。三重県は各地で広域路線の見直しについては、利便増進計画とサービス継続計画をうまく使い分けて、見直しをして、支援していただいているという形である。これは選択的に実施すべきではないかと思う。

【副会長 県交通政策局村井局長】

国の方で、加藤先生の方が参加いただいている検討会の中身について詳しく共有いただき感謝申し上げます。この報告事項について、残念ながら時間の方が迫ってきているため、特にこの際発言したいというご意見があれば、お願いしたい。

<意見なし>

無いようであれば私の方でまとめに入らせていただくが、今日の協議事項において、通院

通学の県公共交通計画に掲げる移動保証について、現在の到達点を共有させていただいたわけであるが、これはあくまでバージョン1というものである。今後バージョンを上げていくということで、ご理解をいただきたい。特に議論の中では、通学については細かな点についても気を配っていく必要があるのではないかとという視点が共有された。具体的には、帰りの時間について交通事業者、学校側ともに歩み寄るといった視点も必要ではないかという点が共有されたところ。

加えて、今日の重要な到達点として広報の重要さという点が共有された。ここまで移動保証されたということを県民の皆様はどうやって伝えていくのか。こういう広域路線でこういう通院通学の移動保証できるようになったということ。今回スタートする IC カードも、混乱なく迷わず使えるよう県民の皆様に、利便性高くなることを PR していくということも重要と感じている。

また、バスのリアルタイムの位置も今度分かるようになるという点も、そういうシステムがあっても、そういうやり方を知らなければ宝の持ち腐れになってしまうため、周知・PR も、ぜひ啓蒙させていただくが、事業者の皆様にもご協力をお願いしたいと思う。

また、今日は重要な共通点があり、先ほど加藤先生の方から交通空白の解消にあたっては、山谷社長がおっしゃったように、移動保証に行政の境界は関係ないという点が、大変私は印象に残っている。まさに信州型バスは市町村の境界を越えて移動保証をしている仕組みであるが、公共ライドシェア含めて、移動保証していくという時に、行政の境界は関係ないという点を留意しながら、異動の確保に取り組んでいくという点は非常に重要だと思ったため、来年度取り組みを進めていく上で、十分留意しながら取り組んでいく必要があると、受け止めさせていただいたところ。

それでは以上で報告事項については終わらせていただきたい。本日予定しておりました議事につきましては以上となる。円滑な進歩にご協力いただき感謝申し上げます。それでは進行を事務局の方に戻させていただく。

【事務局 柿崎補佐】

それでは、次第4番のその他に進みたいと思う。事務局から特に連絡はないが、この際でするので、ご参加の皆様から何かあればお願いしたい。

【おんたけ交通 古幡委員】

木曾の広域路線については皆さんご承知の通り、昨年の10月からスタートしており、それまで、県の方の振興局の方で音頭をとって、町村と私ども事業者で十分コンセンサスを得て、計画を練りあげ、住民説明会を何度も実施したうえで、10月1日スタートができた。スタートしてからは何の混乱もなく、順調に運行している。

利用者については、人口は20,000人足らずの過疎地域の中で、10月から1月まで4ヶ月間で46,000人となっており、平均して一人2,3回の利用となっている。

インバウンド利用が10月11月は意外に多く利用していただいております。今後も暖かくなると増えてくるため、観光的にも非常に利便性がある。この広域路線「きそバス」は本当に

住民から喜ばれているため、この点も併せて皆様に報告申し上げたい。

広域路線は7系統になっており、その内1本は岐阜県まで乗り入れて住民サービスをしている。この冊子を木曽地域全戸配布しており、ダイヤもあまり問題ないようである。しかし、細かな問題点や苦情は若干寄せられてはいるが、大きな混乱はないという状況である。

【千曲バス 高野委員】

全般に関わることで、高市総理が今訪米して議論しているホルムズショックで燃料が非常に爆騰している関係で、国の方が補助いただけるということになっている。

実は我々交通事業所はバス、タクシー、トラックともに、全部燃料が高騰している状況になっている。燃料費が上がると即座に息が止まると形となる。たださえ現状は、低空飛行であるため、これは何か県なり国なり何かご配慮いただかないと間に合わない。

月末に自民党本部に、全トラ総決起大会の中で上がった喫緊の課題として、様々な条件があるなかで、やっていっていただかないと物流のコスト上昇があることを伝達する。それからタクシーの見えない部分として、乗務員さんが電車のない時間に営業所に帰ってくるには、自分のマイカーでしかないという点もある。そういう人達にとってガソリン代高騰というのは、即座に直撃するということもあり、本当に今やっとうやっとう一生懸命公共交通会議実施している中ではあるが、何か緊急でもいいから特別な配慮をいただかないとかなり厳しいため、実務で運営している我々に特別な配慮をよろしくお願い申し上げます。

【阿部会長】

今の点で申し上げれば、先日、国際情勢に関して調整連絡協議会という経済団体をはじめ、国の関係機関にも参加していただき、今の中東情勢に関連して産業や暮らしへの今の状況と、今後の見通し等について共有させていただいた。その場で私から申し上げたことは、まず早急にそうした現状を踏まえた対応を考えると、一つは国に対しての提言。また長野県もこれまで三次にわたる経済対策を行なってきたため、まず早期に実行していかなければいけない部分と併せて、新たな視点で県として取り組むべきではないかということを検討しているところであるため、今日お集まりいただいている事業者の皆様方からも、こういうところを何とかしてほしいとか、こういうところがすごく課題だと、こういうことになってしまいそうだというようなことは、ぜひ交通政策課の方にお寄せいただいて、我々の対策に、反映をさせていただきたいと思っているため、ぜひよろしく願います。

【事務局 柿崎補佐】

その他いかがか。

<意見なし>

よろしいか。

本日の議事録は公開するため、事前に参加の皆様のご確認をお願いしたい。また次回の日程については改めて日程を調整させていただく。

以上をもって、本日の会議を終了する。