

第2回「長野県公共交通活性化協議会 北信地域別部会」

日時：令和4年5月17日（火）9：00～11：00

場所：オンライン開催（WebEx）
（北信合同庁舎 201 会議室）

1 開会

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

北信地域振興局企画振興課長の北澤でございます。

本日はお忙しいところ、第2回長野県公共交通活性化協議会北信地域別部会へご出席いただきありがとうございます。大型連休を挟み、新型コロナウイルス感染症が再び感染拡大傾向にあることから第1回地域別部会に引き続きオンライン会議とさせていただきました。

北信地域別部会は、1月に第1回を開催し、加藤博和名古屋大学教授のご講演をご覧いただき、認識を共有し、北信地域がめざすべき公共交通の将来像などについてご議論をいただき、新しい地域公共交通システムを官民連携で創り上げるべく、委員皆様の思いを一つにして取組をスタートさせたところです。

本日は、3月に開催された県全体の協議会での意見交換の内容や、県で昨年度実施しました乗降調査等を踏まえた県内バス路線の利用実態や、広域的なバス路線の評価の考え方を速報としてお示しする予定です。

様々なお立場の委員にご出席いただいておりますので、それぞれのお立場から忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げ、冒頭のあいさつとさせていただきます。

本日はよろしく願いいたします。

2 会議事項

【事務局】

会議事項に入る前に、本協議会の公開についてご説明いたします。本協議会については会議資料及び議事録を県のホームページへ掲載するなどの方法により公表させていただきますのでご了承をお願いいたします。また、議事録を作成するため、協議会の模様を録画・録音させていただきますので、併せてご承知いただきますようお願いいたします。

次に、資料の確認をいたします。資料は、事前にメールで送付しています。お送りいたしました資料は、お手元の配布資料一覧のとおりです。ご確認をお願いいたします。

委員名簿については資料のとおりですが、本日一部委員から事前に欠席の旨のご連絡をいただいておりますのでご承知おきください。

それでは会議事項に入らせていただきます。「長野県公共交通活性化協議会 地域別部会設置要領」の第4によりますと、会長に地域振興局の企画振興課長を充てるとされております。よってこの後の進行は、会長である北信地域振興局企画振興課長の北澤が務めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

それでは、これから会議事項に入らせていただきます。議事の円滑な運営にご協力の程よ

ろしくお願いいたします。本日は、長野県企画振興部交通政策課より、それぞれ資料に基づいて説明していただいた後、皆様よりご質問・ご意見を頂戴するという形で進めてまいりたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

(1) 地域公共交通計画について

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

それでは（1）地域公共交通計画について、交通政策課石坂課長ご説明をお願いいたします。

【交通政策課 石坂課長】

この4月に交通政策課長に着任しました交通政策課長の石坂です。

先ほど部会長から説明がありました通り、今年度、全県の地域公共交通計画策定に向け取り組んでいるところでございます。昨年11月に県の公共交通活性化協議会を立ち上げ、以降、北信地域別会を含め県下10圏域で地域別部会を立ち上げていただき、圏域の現状や課題、施策の方向性について議論いただいているところです。

それでは資料1、本日の説明資料の4頁をお願いします。

地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、いわゆる活性化再生法の第5条に基づく計画で、令和2年の法改正により地方公共団体による計画の策定が努力義務化されました。また、併せて地域間幹線系統やフィーダー系統路線バスに係る国庫補助もこの計画に紐付けられたところです。いいかえますと、この計画に位置付けがないと国からの補助金を得られないということです。交通網全体の中で維持確保していくべき路線を位置付けて地域住民の皆さまに対しても、政府に対してもしっかり説明をしていくということです。

計画の法定記載事項は記載の通りでございますが、目指すべき将来像、取組の方向性など基本的な方針や、計画の定量的な目標、計画の達成状況評価に関する事項など毎年評価分析を重ねてより良いものにスパイラルアップを重ねていくことがポイントとされており、作って終わりの計画ではなく、最適なネットワークの形成過程を示す計画と考えています。計画期間は県の次期総合5か年計画と同じで、令和5年度から9年度までの5年間としております。

続いて5頁をお願いします。こちらは現時点の地域公共交通計画の構成案になります。県全域を対象とした1つの計画を策定していくこととなりますが、赤枠で囲っている部分は各地域の状況や課題、取組の基本方針を盛り込んでいくことを考えており、これらのパートについては地域別部会が中心となって記載内容を検討していただきたいと考えております。

圏域別の具体的な基本方針のイメージといたしまして、6頁で秋田県の事例を紹介させていただいております。令和4年3月に策定されました、秋田県地域公共交通計画を抜粋したものになります。秋田県も広い面積を有しておりますので、6圏域ごとの拠点を設定し、それを公共交通でどのようにつなぐか、という方針が示されています。本県もこのような形で計画の中に各圏域の特性や課題、方針を盛り込んでいきたいと考えておりますの

で、参考にご覧ください。

7頁は今後のスケジュールです。今年度は本日を含め、全体会議・地域別部会それぞれ3回程度開催し、年度末の計画策定に向けて議論を深めてまいりたいと考えております。

続いて8頁をご覧ください。まずは広範なご意見をいただきたい、ということで、主な論点を3点提示させていただいています。まず、公共交通で支える暮らしとはということで、この地域における公共交通の果たす役割はどのようなことを重視するべきか、という視点。さらに、その果たす役割に対し、現状のサービスは最適か、新たに活用できる輸送資源などはないか、という視点。さらに、今後、公共交通を持続可能なものとしていくための関係者の役割分担をどのように考えるべきか、という視点。それぞれに例えばということで意見のたたき台を示しています。この主な論点については事前にアンケートもいただいているということですので、後ほどそうしたところについてもご意見をいただければと思います。

そのほか、資料の最後(21頁)に3月に開催された第2回全体会議でいただいた主なご意見も添付させていただいておりますので、こちらをご参考にしていただきながら意見交換をお願いできればと思います。

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

石坂課長ありがとうございました。お話にもありましたが、資料中の主な論点につきましては事前に皆様にアンケートとしてお聞きいたしました。お忙しい中、短期間でご対応いただきありがとうございました。本日、取りまとめたものを資料としてお配りさせていただいています。ただ今のご説明、取りまとめ資料について補足事項やご意見等がございましたらご発言をお願いいたします。

(発言なし)

主な論点として3点ありまして、3点それぞれにアンケートでご回答をお願いしておりますが、1つずつ議論させていただければと思います。

一つ目、公共交通で支える暮らしとは、ということでは、「例えば」のところにもありますが、誰を対象にするのか、どのように支援していくのか、どの程度支えることが必要なのか、という3つにさらに分かれていくのか、と考えておりました。各市町村でも交通会議を開催する中で議論いただいているところかと思えます。資料やアンケートにもありますが高齢者や高校生の移動、通勤者のニーズ、観光客のニーズということでそれぞれニーズが出ておりますが、長野工業高等専門学校から観光ニーズについてご回答をいただいておりますので、ご意見をいただいてもよろしいでしょうか。

【柳澤委員（長野工業高等専門学校 教授）】

ここで記載させていただいた内容は、観光も北信地域を支える重要な産業ということをご認識していますし、事業者にとっても観光バスや高速バスというところで大きな収入を得ていて、そこで得た利益をつかって生活交通を守っていただいています。こうしたことから観光路線も住民路線と同様に重要な路線であるということをご述べさせていただきました。

ただし、ここでは公共交通で支える暮らしとはということで書かれています。「暮らし」の路線とダイヤ、「観光」で使える路線とダイヤは異なっていると考えています。それぞれで分けてリサーチが必要になってくるのではないかと、思い記載しました。

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

ありがとうございます。今の同じページのところで、地域住民のための公共交通ということと滋賀県の交通税の事例について記載をいただきました、長野工業高等専門学校の轟先生からご発言をお願いできればと思います。

【轟委員（長野工業高等専門学校 准教授）】

個人の考え方になりますが、地域公共交通は地域住民のためのものという考え方が第1原則としてあります。地域に住んで公共交通を必要とする住民ニーズを把握した上で移動を賄えるようにカバーしていくことが重要なポイントと考えていますが、それだけでは採算はもちろん、行政の赤字負担も厳しいと感じています。こうした中で、どうしたら公共交通を利用しない方々に公共交通を支えるという意識を持ってもらえるのが重要なポイントと考えています。こうした観点から滋賀県の事例を挙げさせていただきました。長野県でも森林税の取組みがありますが、目的を持った形で交通税のようなものの導入を検討してもいいのではと考えています。滋賀県の交通税もまだ検討段階であったと記憶していますが、目的としては鉄道であったり、バスであったりを支援するための税金ということで県民に等しく負担いただくということになります。導入する導入しないに関わらず、県民に意識を持っていただくことが大切になると思いますので、賛否はあるものの、導入の検討も取組の方向性の一つになるかと思い記載させていただきました。

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

ありがとうございました。それぞれ交通の形態についてお話をいただきました。利用の対象というところでほかにご発言はありますでしょうか。

(発言なし)

こちらの部分については皆様の考え方を全体の方へあげさせていただきます。

「支える暮らし」の中で、どのように支援していくのか、ダイヤ編成についてもご意見をいただいていたのですが、この部分についてなにかご意見はございますでしょうか。学生の移動というところで下高井農林高校の久根校長先生、いかがでしょうか。

【久根委員（下高井農林高校 校長）】

学生の中でも狭い範囲での高校生の話になってきますが、高校でも岳北地域と中野地域とは異なっています。下高井農林高校は近くに鉄道駅がないため、バス等の利用が必要になります。今でもバス路線の時間に合わせて学校も対応している状況です。路線がないところから通学する学生もいるため、公共交通は路線がある範囲で利用している状況です。

一方で公共交通機関がない地域から通学する学生の中には保護者が送迎している家庭もあり、保護者負担が生じています。自分の意思で動ける範囲も高校生までだと制限があり、特に冬場は制限があります。家庭への負担、子どももいずれ自立することを考えるうえで

も、学生が主体的に動けるという環境が望ましいと考えます。

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

ありがとうございました。学校の位置関係もあり公共交通を利用される学生の現状ということでお話しいただきました。今のお話の続きといたしまして、項目の2として今ある交通手段の最適化についてもアンケートでご回答いただいているところです。ダイヤ編成やサービスの内容、利用頻度等についてご質問、ご発言がありましたらお願いします。

バスと鉄道の接続についてご回答をいただいているところですので、飯山市さんから新幹線と飯山線、バス路線とのスムーズな接続についてご回答いただいているところですが、何か課題になっていること、方針等がありましたら、ご発言をお願いします。

【木村委員（飯山市企画財政課長）】

会長から新幹線と飯山線、バス等とのスムーズな接続と目的地へのアクセス手段の確保について発言するよういただきました。令和3年度に飯山市においても市公共交通計画を策定するため住民アンケート調査を行ったところです。結果を見ると住民からも新幹線と飯山線、バス、地元のデマンド交通機関との接続について要望が多数寄せられたため、今回のアンケートへ記載させていただきました。このほか観光地への二次交通も課題となっているため、あわせて記載させていただいています。

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

飯山駅、新幹線及び飯山線とのスムーズな接続等のサービスを確保する点についてご発言いただきました。岳北地域についてはご発言のとおりと思いますが、岳南地域や飯山駅からの観光ということで信越自然郷との関係についても回答いただいておりますが、山ノ町さんは飯山駅の利用についてご発言いただければと思いますがいかがでしょうか。

【堀米委員（山ノ内町企画係長（町総務課長小林委員 代理））】

飯山駅から岳南地域への接続について意見を記載しています。先に発言もありましたが、交通弱者の足としての公共交通も必要ですが、そこに加え、住民の生活という面で考えると、当町を含め信越自然郷の観光地であることから、観光地への飯山駅又は長野駅からの接続手段として二次交通が必要になってきます。地域住民の生活を支えるうえでのアイテムとして公共交通は必要とも思いますので、各市町村では市町村内の足をしっかり確保する、ということと、広域的な面で言うと、飯山駅、長野駅など各市町村をまたぐ公共交通、幹線系統を作り上げていくことで交通弱者の足とともに地域経済を支えるための幹線交通を押さえていく必要があると思い記載させていただきました。

山ノ内町は中野市と生活圏を同じくしており、買物や通院で中野市へ出られる方が多くいらっしゃるし、北志賀高原周辺に居住される方は飯山方面へ出られる方が多くいらっしゃるのので、それぞれをつなぐ施策を考えていただきたいと思いますと思いアンケートへ回答させていただきました。

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

ありがとうございました。信越自然郷として、飯山駅を中心とした部分、信州中野駅からの幹線、中野市等との生活圏の状況、また、北志賀の住民の状況ということで須賀川線の廃止に係るところでご発言いただきました。さらに、大きな交通手段ということで路線

や飯山駅との連結についてもご発言もいただきました。廃止路線に係る話も出てくる中で、地域住民に必要な路線ということでの議論もあるかと思っておりますので、プラスの側面として皆さんと共有することができればと思います。

現状のサービスや利用者の動向等についてはこれから調査が行われる中で、データが出てくるとは思いますので結果を待ちたいと思います。アンケートの中で「公共交通は採算の取れる事業ではない」、ということでご回答をいただいておりますが、この部分について、長野電鉄さまからご発言をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

【岡部委員（長野電鉄 運輸課長補佐兼運転係長）】

公共交通は採算が取れていないということは昨今の報道にあるとおりですので、皆さんにもご認識いただいているところだと思います。これまでは黒字路線の収益を赤字路線へ振り替えて採算をとっていた、というような報道も見られますが、コロナ禍になりそれも難しい状況となっています。今後は、赤字部分をどういった形で負担するのか、というところに議論が向かうのではないかと考えています。

民間が事業を行う場合、他の事業で得た利益を赤字部分へ回すという形になりますが、コロナのような状況で収支が悪化した場合には従業員へ負担がいつてしまうということも考えられます。今後行政がどのように関わるのか深い議論を行っていただく必要があると感じており、例えば税金を投入する、ということになれば住民の意識も高まるのではないかと思います。今後住民も一体となった公共交通を支える体制の構築が必要ではないかと思っております。

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

ありがとうございました。JR 東日本の箱山駅長いかがでしょうか。

【箱山委員（JR 東日本 飯山駅長）】

他の公共交通機関と同様、新幹線や首都圏路線の収益を地方路線への補てんに回してきたところですが、コロナの影響もあって2年連続の赤字となり、赤字路線の穴埋めができていない状況です。一方で、観光需要は依然として大きいと感じていますので、観光列車オイコットを中心に新幹線での誘客により、魅力のある路線でもあるため地域との連携により乗客数は増えると考えています。信濃平駅や上今井駅のように無料駐車場があると、通学の学生は限りがあると思いますが、通勤者は無料駐車場の整備により鉄道路線の活用幅が広がると考えています。地元の市町村と連携を深めていきたいと考えています。

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

ありがとうございました。この点についてバス事業者やタクシー事業者の方からご発言はありますでしょうか。

(発言なし)

この点についてご意見がありましたらあらためていただければと思います。

(2) 幹線公共交通ネットワークの構築について

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

続きまして（２）幹線公共交通ネットワークの構築について、交通政策課の石坂課長から説明をお願いします。

【交通政策課 石坂課長】

10 頁をご覧ください。こちらは県と市町村の役割について示したものです。第 1 回の全体会議におきまして、加藤先生の方からご提示いただいたものになりますが、持続可能な公共交通ネットワークを構築していく上で、住民の暮らしを支えていくためには幹線・支線の分化と階層ネットワークが重要ということで、幹線と支線の結節機能の強化が特にポイントになるとされています。

県が支える軸としまして、鉄道や高速バス、地域間幹線バスといった交通が考えられ、また、市町村が支える面としまして、支線バスやタクシー、デマンド交通が考えられます。これらの軸と面を一体的に機能させるための環境整備、こうした考え方・役割分担を共通認識とした上で、そのあるべき姿を整理していくとともに、県が幹線として確保すべきサービス水準、加藤先生の言葉をお借りしますと品質保証という言葉になりますが、この部分についても当協議会において議論していきたいと考えております。

11 頁をご覧ください。幹線系統の評価の考え方ということで、県では計画策定にあたり必要なデータを収集するため、委託調査を二つ実施してまいりました。

1 つ目は、人流調査ということで、携帯電話の移動情報を活用し、鉄道や自動車を含めた移動ベクトルを把握する調査です。2 つ目はいわゆる OD 調査、市町村をまたぐ広域的なバス路線におけるバス停間の移動量調査で、実際の移動量の状況を把握し、幹線になり得る路線の評価に用いたいと考えています。

可視化されたネットワークが担うバス路線の幹線と、幹線をどのように維持していくのか、ということ計画の方針に盛り込みたいと考えています。プロセスのフローの最後にあるように、長野県計画において当然鉄道は幹線になりますが、今回の評価の考え方はあくまでもバス路線の幹線としての評価を考えておりますので、鉄道に関する評価は今回は対象から外しています。

幹線要件の考え方についてご説明いたします。

県土における基盤的ネットワーク、いわゆる基盤性と、一定の移動需要を賄うという必要性の 2 つの要件を満たす必要があるとしています。特に基盤性についてはネットワーク性や安定性といったカテゴリーで評価をし、県民が生活していく上で必要かつ安定的に利用できる路線を幹線として維持していくことを考えております。

②に評価にあたっての指標案をお示ししております。複数市町村を經由している、ですとか、高校・総合病院へアクセスできるという点を重視し、各地域の路線を評価していきたいと考えております。

本日は、幹線要件としてお示ししている内容が十分か、また指標についても他に重視すべき項目がないかなど、ご意見を頂戴できればと思います。

12 頁をご覧ください。今後さらに議論を深めていく上で、運行距離・便数等の定量的な指標に関しては一定の水準を定めて評価していくことを考えております。幹線系統となりうる路線が、各地域に必要な需要を満たすためには、どのような時間帯にどれくらいの便

数が走っていることが望ましいかなど、皆様のご意見をいただきながら検討していきたいと考えております。

(4) のサービスレベル設定の考え方になりますが、県全体として特に重視すべき移動機会としては、アンケートの回答にもありましたが、まずは通院・通学の需要を保証することを考えております。それ以外の通勤・観光の需要へどこまで対応するかなど、財源や運転手、車体が限られる中で、どこに集中投資していくべきか、先ほどの目指す姿の議論でいただいたご意見なども踏まえながら、検討していきたいと考えております。

13 頁をご覧ください。対象路線の抽出の過程と評価指標の考え方についてお示ししておりますが、この部分につきましては、後ほど委託事業者である NPO 法人 SCOP の富樫研究員にご出席いただいておりますので、後ほど富樫研究員からご説明をお願いします。

14 頁をご覧ください。こちらが北信地域の評価結果の一覧となりますが、あくまでも暫定版ということで、議論のために作成した資料となりますので取扱いにご注意ください。評価結果をご覧ください、委員の皆様が北信地域における移動軸として考えている路線がきちんと網羅されているか、あらためてこの指標設定が適切か、といった観点からご意見を頂戴できればと存じます。

15 頁は評価した路線を地図に落とし込んだものとなりますので、併せてご参照ください。

北信地域においては、交通軸として飯山線や長野電鉄線などの鉄道も重要な役割を果たしております。次回の部会においては 6 頁にある秋田県の交通計画のような資料を作成し、北信圏域の拠点や鉄道を含めた交通モードの役割について案をお示ししながらこの圏域の基本方針について議論いただきたいと考えておりますが、本日は主にバス路線についてご意見をいただければと思います。

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

ありがとうございました。昨年度調査業務を受託されましたコンサルタントの NPO 法人 SCOP さんから補足をお願いできればと思います。

【NPO 法人 SCOP 富樫主任研究員】

私共 SCOP と東京にありますオリエンタルコンサルタンツさんとジョイントベンチャーを組み、令和 3 年度に長野県交通計画策定に係る基礎調査を受託させていただきました。本日はその結果についてお話しさせていただければと思います。なお、本日データをお示ししていますが、路線ごとのデータ分析がまだ整い切っておりません。冒頭課長からお話がありました通り、11 月に県全体の協議会が発足し、調査事業をスタートさせましたが、ちょうどその後にコロナのピークがやって来まして、現場の調査を年度の最後に移したため、調査は終了しているものの路線ごとの横並びでの比較が整っていないところです。暫定的に北信地域のデータをまとめていますが、本来であれば今回の調査事業で対象とした、県全体の 95 路線すべてを横並びで評価した上で評価指標のあり方や指標の方向性について吟味するべきところですが、そこまではできていません。本日は一旦、北信地域の路線の数字をご覧ください、感触を把握して頂ければと思います。

4 月下旬に長野地域部会で先行的に実施した際に指標に対するご指摘をいただいたところです。基本的には長野地域部会のものと同様としていますが、一部変更した箇所があり

ます。14 頁の評価指標の中に接続性の項目がございます。フィーダー系統との接続の欄がありますが、幹線からつながった先の市町村の面のところについて追加しているのと、移動需要（OD 間トリップエンド）として地域間の沿線に沿った移動を追加しています。この移動需要は、バスの移動ということではなく、ビッグデータを用いた路線に沿った人の移動がどれくらいかというものです。それから、路線沿線の人口ということで 300 メートルのバス停圏域に住んでいる方の人口を載せています。評価指標も付け加えておりますが、基本的な考え方としては 11 頁、12 頁に記載のとおり指標設定の考え方としています。

路線ごとの性格、通勤通学路線や、観光路線といった路線ごとの性格はありますが、性格に合わせた路線の重みなどは考えておりません。県全体の統一基準に則って評価をしていきたいというところであり、総合的にどうするかは引き続き検討していきたいと考えています。また、14 頁の右側のところで評点付けを行っていますが、高い評点を拾い上げて低い評点の路線を切り捨てるということではありませんので、この取扱いについても検討していきたいと考えています。

13 頁のところに北信地域で対象とした 9 路線をどのように選定したのかを記載しています。市町村またぎの路線を県として扱う幹線としての最低条件としています。②のところカルテ作成の選定基準ということで、先ほど観光振興の話も出ましたが、長野県の場合季節限定の路線も多いのですが、今回の検討対象からは外しています。このほか市町村をまたいで少し行ったところで止まっているような路線で市町村の皆さんから対象にしなくていいのでは、というお声があった路線は対象から外しています。③のところ、本事業における抽出とありますが、①②の状況を踏まえ絞り込んだ路線が今回の 9 路線となっています。北信地域ではカルテの段階から栄村の秋山郷線を除外させていただいています。秋山郷線は栄村から新潟県津南まで結ぶ路線で、市町村またぎかつ県またぎという大切な路線ではありますが、区間によっては予約運行となっていることから除外しています。その下に評価を◎、○、△とするときの基準を掲載していますのでご参照ください。

14 頁をご覧ください。こちらに評点付けを行った結果を掲載しています。どうしても距離が長い路線、輸送実績の大きい路線の評点が高くなっていますが、評点の扱いについては検討していく必要があると考えています。

一番わかりやすいところでいきますと、下段の輸送量のところ、このエリアで一番大きいのが野沢線の 116,514 人、野沢温泉ライナーの 113,811 人、永田線、中野木島線が約 9 万人、上林線が約 7 万人の年間利用実績があります。その左側に輸送量の項目がありますが、こちらは単純に一日の人数を便数で割ったものではなく、平均乗車密度に基づく算出値になります。

この平均乗車密度が何かというと、起点から 0 人で出発して、終点に着いたときに 10 人乗っていたとして、それを均して 5.0 人というような換算方法になります。実際の計算はもう少し複雑ですが、ざっくりこういう概念になります。これが 1 日 5 便が往復で運行されたときには、5 人が 5 往復するとして輸送量が 25 という計算がされてきます。

この輸送量が 15.0 ないと国と県の地域間幹線系統補助の対象にならないとなっていますので、この数値を拾い上げています。暫定の数字になりますが、各路線がどれくらいの数値にあるのか、把握していただければと思います。

15 頁をご覧ください。今回対象とした 9 路線を示しています。北信地域においての特徴的な事項を申し上げますと、野沢線と野沢温泉ライナーは起終点が同じであり、通行する区間も比較的重複が多い路線になります。どちらも年間の利用者数が 10 万人を越える需要がある路線ですがお互いに食い合ってしまう状況です。同様に重複する路線としましては中野木島線と合庁線。こちらは走る路線も違いますし、沿線住民の貼り月も異なるため競合はしないかもしれませんが、同じ区間を結ぶ路線となります。このほか上林線と菅線。どちらも長電バスの運行になりますが、比較的重複する路線です。このように重複する路線が多いのが北信地域の路線の特徴と捉えています。

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

ありがとうございました。ただ今のご説明についてご意見等がございましたらご発言をお願いいたします。資料を見ただけではわからないところもあり、今のご説明を聞いて各路線の状況やすべきことについてわかってきた部分もあるかと思いますが、ご質問等ありましたらお願いいたします。

【柳澤委員（長野工業高等専門学校 教授）】

資料 14 頁、15 頁以外は長野地域別部会と同様であり、その際に発言させていただいた意見・質問も同様のため省略させていただきます。

アンケート調査もそうですが、枠組みをどうするのか、北信地域の交通をどう作っていくか、というところです。例として長野県の幹線が機能しているか、ということで検討されています。この部分は長野地域部会で総合的に検討するとご回答いただいておりますが、そもそも枠組みがはっきりとしないままこの路線だけで評価してしまっているのか疑問があります。県の総合 5 か年計画でもコンパクトな拠点とネットワークの構築が取組の方向性として挙げられていますが、北信地域のどこが拠点になるのか、生活の拠点はどこか、ということをはっきりさせないと適切な路線であるのか、残すべき幹線が見えてこないと思います。質問といたしまして、北信地域の拠点や地域づくりの中心はどこなのか、拠点をつなぐ路線が適切なのか、確認させていただきたいです。

【NPO 法人 SCOP 富樫主任研究員】

地域としてのあり方やネットワークができてから個別の路線について検討するべきとのご意見はその通りと考えています。この部分については今年度の計画策定事業の中で、順次作成していきたいと考えています。今回は暫定的に令和 3 年度に実施した調査結果のデータのみお示ししているところです。

暫定的な扱いとして、13 頁に仮設定としました北信地域の拠点を示しています。北信地域においては広域行政圏の中心として、中野市街地もしくは飯山市街地へアクセスがある便を設定し、そこにアクセスがあれば○の評価としています。そのほか県全体の軸（幹線）と支線の整合については今後必要に応じて評価対象に加える等検討していきたいと思えます。

【柳澤委員（長野工業高等専門学校 教授）】

北信地域のまちづくりの拠点は、今のお話ですと、中野駅周辺、飯山駅周辺が地域づく

りの中心とのことですが、起点(広域交流拠点として、また人口が集中し活動の発出エリアとして起点)はそうかもしれませんが、路線の終点で重要なところはどこになるのでしょうか。そこがはっきりしないと評価しづらいのではないのでしょうか。現状あるものは14頁で示されていますが、果たしてこの路線だけでいいのか、適正なのか、確認させていただきたいです。

11 頁にも新規路線についての記載もありますが、考慮する可能性はあるのでしょうか。

また、15 頁の対象路線を見ると北信地域だけで完結してしまっていますが長野地域との交流も大きいのではないかと考えます。パーソントリップ調査データを見ると、ある目的については、中野市から長野市に向かう OD 調査結果も結構な数があります。こうした状況でこの閉じたネットワークの中で評価してしまってよいのでしょうか。

【NPO 法人 SCOP 富樫主任研究員】

評価対象の路線は県全体で 95 路線として進めています。追加は事務局である交通政策課との協議が必要であるため、今後の検討とさせていただきます。95 路線の根拠・基準としては 13 頁に示している通りです。新規路線については必要に応じて追加していきたいと思えます。

起点と終点のところについては、北信地域では野沢線ないし野沢温泉ライナーのところでは、野沢温泉村の温泉やスキー場がありますし、上林線では志賀高原や地獄谷野猿公苑など観光地が様々あるため、鉄道における拠点と観光客が目的地とする拠点との接続について考慮する必要があると考えています。

広域圏をつなぐ幹線、長野地域との接続については鉄道路線が担っているという認識です。今回はバス路線の評価というところに特化していますが、県全体の交通計画では鉄道路線が大きな軸となって、そこが土台となつてからのバス路線になってこようかと思えますので、鉄道路線も県の計画では反映されるものと考えています。

【柳澤委員（長野工業高等専門学校 教授）】

広域なところは鉄道で担保される、ということについては承知しました。地域間幹線が地域を越えて必要かどうかということは今後の調査結果によって追加される可能性があるという認識で良いでしょうか。

【NPO 法人 SCOP 富樫主任研究員】

そのような認識で良いと考えています。

【宮崎委員（岳北ハイヤー株式会社 代表取締役）】

現在木島平村においてシャトル便を運航しています。終点が飯山駅となっていますが、私共は野沢温泉線沿いにありますので、この路線を活かしていくということがシャトル便の本来の目的ではないかと思えます。飯山駅に運んでいるということだけだと野沢温泉線がどんどん衰退してしまう。街中、村中の細かい路線を整備して、長電バスへつないでいくというようなつなぎ役であるべきと考えています。すべて木島平から飯山駅、野沢温泉から飯山駅となつてしまうとせつかくある路線が活かしきれないように思えます。長電バスにもシャトル便にも助成が入ってどちらも共倒れということになりかねないのではないのでしょうか。もっとメインのバス路線を有効に使っていくべきだと思います。

トータルで考えますと、民間業者が入って事業をやっていると、自社事業が衰退しているという状況です。村の事業（シャトル便）を運行させることで本業であるタクシー事業が衰退してくともありますので、バス路線とタクシー路線双方が一緒に上がっていきけるような施策も考えてもらいたいです。

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

今回はデータということで始点終点を出していますが、今回の会議には利用者の方、様々な事業者の方に入っていていただきますので、データを見ながら皆さんで議論を深めていければと思います。

【轟委員（長野工業高等専門学校 准教授）】

資料 10 頁について、県と市町村の役割を明確化することはいいと思いますが、分けてそれぞれで、ということではなく連携して進めることが必要と考えます。

各市町村でも地域公共交通計画を作るにあたり、今ある幹線をベースに市町村の中で拠点をつくり、その拠点とのアクセスを考えて策定されています。この場合に資料 13 頁の指標が市町村の計画とのつながりがどの程度関連付けられているのか見えてこなかったのですが、どのようにお考えでしょうか。

【交通政策課 石坂課長】

ご指摘の通り市町村の公共交通計画の策定については承知しています。県計画を作成するにあたっては整合をとることは難しいと感じています。今回の計画では PDCA サイクルの中で意見交換をしながらより良いものにしていきたいと考えています。

【轟委員（長野工業高等専門学校 准教授）】

この評価指標の中に市町村計画との整合を図るようなポイントは何かあるのでしょうか。

【NPO 法人 SCOP 富樫主任研究員】

評価項目の中に市町村計画との整合性という項目を作成し 1 つ 1 つの路線を見ていくことまでは難しいと感じています。一度、今ある材量で作成して更新していくという形になるかと思います。市町村によって計画を作成しているところ、作成できていないところありますので、できていないところを切ってしまうということもできませんし、作成中のところもございます。こうしたことから市町村計画との整合という視点について画一的な基準の設定は難しいという認識でいます。

【柳澤委員（長野工業高等専門学校 教授）】

今の轟委員のご発言は、幹線単独の評価ではなく、幹線の先の各地域につなげる路線やサービスも考慮しないと県が支える軸の評価ができないのではないかと、ということだと思います。たしかに、市町村地域公共交通計画で述べられていることと、県計画ですべてを整合させることは難しいと思いますが、市町村の公共交通の利用状況を含めて考えないと県が支える軸が適切にこの地域を支える、ですとか地域づくりに役立っているのか、ということ判断できないのではないかと思います。各市町村の計画を見て整合させることは難しいかと思いますが、量的なものはデータとしてあるかと思いますが、地域間幹線の評価はフィーダー（支線）路線を含めて行っていただけないかと思います。

【NPO 法人 SCOP 富樫主任研究員】

14 頁の評価指標の上段のところ、4 月末に開催された長野地域部会での柳澤先生のご指摘を受けましてフィーダー系統の接続を評価指標として追加させていただいたところです。幹線からの接続パターンなども様々なので、どこまで定量的に見れるかは現時点ではお答えしづらいところですが、幹線とフィーダーとの接続を見ていないということではない、ということでご理解いただければと思います。

人の移動のニーズについてはビッグデータから流動がとれているところですし、サンプル数は多いとはいえませんが、幹線利用者の方がどういったルートで来ているのか、ということも数値としてとれていますので活用していきたいと考えています。

(3) MaaS の基盤づくりに向けた取組について

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

ありがとうございました。続いて、(3) MaaS の基盤づくりに向けた取組について、交通政策課の石坂課長から説明をお願いします。

【交通政策課 石坂課長】

資料の 17 頁をご覧ください。MaaS の基盤づくりに向けた取組に関しまして、まずキャッシュレス決済についてご説明します。県では平成 29 年 5 月に「地域における移動手段の確保・補完に関する検討会」を立ち上げ、交通事業者・自治体・学識経験者と検討を行ってきた経過がございます。そこでは長野県としてのキャッシュレスについて、大きく 3 点確認したところです。1 点目、全国で相互利用が可能なこと、2 点目として、多くの事業者が参加可能であること、3 点目として、地域独自の割引サービス等が設定可能であることです。この三つの観点から、JR 東日本が提供しております地域連携 IC カードを軸に、キャッシュレスを検討していくとしておりました。

一方で近年、クレジットカードのタッチ決済や QR コード決済等、新たな決済手段が急速に普及してまいりました。初期投資費用やランニングコスト等が、事業者にとって大変大きな負担になるという状況もある中で、あらためて導入の進め方や財政負担のあり方が検討すべき課題となっているところです。

県内の導入状況や検討状況について記載がありますが、長野地域においては、現在 KURURU が導入されているところですが、松本市や上田市では QR コード決済の実証実験等、導入の検討がされており、個別の取組がそれぞれで進んでいる状況となっております。

取組の方向性の案として、将来的な目指す姿を「県内全域で誰もが交通モードにかかわらずシームレスに公共交通機関を利用できる決済環境」としておられます。

こうした目指す姿を実現していく上で、それぞれの主体に考えられる役割分担を示しております。事業者の皆様へ導入を進めていただく上で、やはり行政の支援というのも必要になってくるものと思いますので、負担のあり方も含め、あらためて引き続き検討してまいります。特に本協議会における検討対象である幹線バス路線・鉄道については、市町村を跨いだ広域的な利用があることから、地域住民のみならず、全国及び海外から訪れる公共交通利用者が容易に使用可能な決済手段を導入する必要があると考えており

ます。キャッシュレス決済につきましても、資料 21 頁に、先月の第 2 回全体会議でいただいたご意見を掲載しておりますので、ご参照ください。

19 頁をご覧ください。公共交通情報のオープンデータ化推進事業についてです。

MaaS の基盤づくりでもう一つ、今年度、県全体で取り組んでいきたい事業としまして、公共交通情報のオープンデータ化がございいます。目的地までの経路情報を調べる場合、多くの皆様は Google マップ等のインターネットの経路検索サービスを使って情報を取得しているという状況がございいます。しかしながら本県では、Google マップ等のインターネットの経路検索サービスで検索しても県内のバス路線がほとんど出てこないという課題がございいます。

20 頁に例として松本駅から立山黒部アルペンルートについて記載させていただいておりますが、松本駅から検索いたしますと、JR 篠ノ井線で長野駅まで出て、そこから新幹線を使って富山県を回っていくルートが出てくるという状況です。今後、観光等でお越しいただく方々も含め、なるべくバス・鉄道等の公共交通に乗っていただくためには、やはりインターネットの経路検索で検索することが可能となるようにしていくことが必要と考えています。そのために国土交通省が定めるデータ形式によりデータを整備していただく必要がございいます。このデータ形式に整備されることでデータがオープンになり、各データ事業者がそれぞれの経路検索に載せていただけるようになります。今年度の当初予算に当該事業を計上しており、バス事業者や市町村自らがデータ整備・更新できるように、必要なノウハウを習得できるような研修会の開催に要する経費を計上しております。1 日でも早く実現できるよう、ボトルネックになっているところは何かを考えているところですが、令和 5 年度の前半には、県のホームページで情報を一元的に公開し、誰でも情報を利用できるようにして、検索サービス事業者への情報提供をスムーズに行ったり、デジタルサイネージの活用等にもつなげられるようにしてまいりたいと考えております。

公共交通の一層の利用促進を図るため、本県の公共交通がすべて Google マップで検索できるということを目指し、県全体で取り組んでいきたいと思っておりますので皆様のご協力をよろしくお願い致します。

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

ありがとうございました。ただ今のご説明についてご意見等がございましたらご発言をお願いいたします。

(意見なし)

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

予定していた会議事項は以上ですが、この際なにかご発言はございますでしょうか。

ここまで様々ご意見をいただきましたが、計画の話も出てまいりました。ご発言等を踏まえ、国土交通省長野運輸支局の高澤様からコメントをお願いいたします。

【高澤委員（国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局 首席運輸企画専門官）】

14頁で評価の関係で幹線とフィーダー（支線）の接続についてご発言があったと思います。この部分については国から自治体に対し提供できるデータもあり、指標の設定に当たって重要な部分だと思いますので協力していきたいと考えています。

収支や行政負担に関するご発言もありました。今後目標等を考えるうえで利用者数だけでなく収支関係は行政負担も必須ではありませんが計画で示す必要がある項目と考えています。事業者の協力をいただきながらになります。タクシーとデマンド交通について先ほどお話がありましたが、どの地域でも同じような状況だと思いますので、今後収支や継続性を含めてコミュニケーションをとりながら進めていくことが重要と考えています。

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

高澤様ありがとうございました。このほか何かご意見はありますでしょうか。

（意見なし）

【北澤会長（北信地域振興局企画振興課長）】

ありがとうございました。ないようですので、進行をお返しします。円滑な会議の運営、活発なご議論にご協力いただき、ありがとうございました。

4 その他

【事務局】

ありがとうございました。最後に事務局より3点ご連絡がございます。

1点目は今後の日程についてです。次回の協議会は、本年度夏頃を予定させていただいておりますので、よろしく願いいたします。詳細な日程はあらためてご連絡いたします。

2点目は議事録の作成についてです。本日の議事録については、県のホームページへの掲載を予定しております。事前に事務局案をお送りしますのでご確認をお願いいたします。

3点目は県が作成する次期総合5ヵ年計画についてです。北信地域振興局では現在、長野県次期総合5ヵ年計画北信地域計画の作成に向け、取り組んでいるところです。みなさまが日頃の業務や生活の中で感じる地域の姿から、将来を見据えた北信地域の姿やそのために必要な施策等について、ご意見をお寄せいただければと思います。なお、ご意見等につきましては、企画振興課あて、過日お送りいたしました資料中の様式により電子メールまたはファクシミリにより5月27日までにお寄せください。

それでは以上で第2回「長野県公共交通活性化協議会 北信地域部会」を終了させていただきます。本日はお疲れ様でした。

閉会