

第9回長野県公共交通活性化協議会 議事概要

日時：令和7年（2025年）6月12日（木）

15時から17時40分まで

場所：長野県長野合同庁舎 501・502・503号会議室

1 開 会

2 あいさつ【阿部会長】

お忙しい中、協議会にお集まりいただき感謝。また日頃から県民の皆様の移動の利便性向上、そして長野県の交通政策の推進にあたり、御尽力・御協力いただき、この場を借りて深く感謝申し上げます。

公共交通は今、全国的にも大きな変革期にあると受け止めている。そうした中で、長野県の産業を活性化させ、県民の暮らしを維持するなど様々な分野の取組を県として進めていく上で、そして長野県に暮らす皆様が、未来に向けて安心して住み続け、産業が発展していくためにも、公共交通をどういう形で維持発展させていくかが、極めて重要と考える。

公共交通の問題は、単に交通だけの問題ではなくて、長野県のあらゆる問題と関わる極めて重要な課題と考える。そうした観点で、協議会での検討議論を皆様と進めていきたい。本日は何点か協議事項と報告事項を用意しており、それらについて忌憚ない意見交換をさせていただく中で、より良い形の交通のあり方を共に考えていきたい。

今日の報告事項で改めて説明するが、これまでの赤字補填に留まらないバス路線に対する新しい支援制度を「信州型広域バス路線支援制度」という名称で創設する。市町村と協調し支援する部分もあるが、県としてしっかり支援したい。バス事業者の皆様にとっては、それでもまだ不十分なところがあるかもしれないが、これまでの支援に比べ踏み込んだ内容となっていると考えている。是非こうした制度を十二分に御活用いただき、県民の方々の足の確保に引き続き御尽力いただければ大変ありがたい。

他にも色々テーマあるが、引き続き公共交通については、移動保証という概念を県の計画に盛り込んでいるので、単に移動することを何とか支えよう、という観点ではなく、県民の皆様方が円滑に移動できることをしっかりと守り抜く、という決意でこの場に私も臨んでいる。

皆様にも引き続きの御支援、そしてそれぞれの立場での御尽力を賜るよう、改めてお願いを申し上げ、挨拶とする。

3 議 事

（1）協議事項

① 長野県地域公共交通計画の評価・分析について 資料1

【事務局 丸山交通政策課長】

(資料 1-1 及び 1-2 に沿って説明)

～意見交換～

【意見交換：担い手について】

【長電バス 鈴木委員】

担い手について、中途採用が主流というのが、いまのバス運転手採用の実情。また、非常に高齢化しており、新たに中途で入ってこられる方が 50 代以上や 60 代以上という実態の中で、やはり新卒採用が恒常的にならないと今後の供給が非常に難しいと思う。

路線廃止の話が出ると、通学の足がなくなることへの危機感を学校関係者の方も持たれると思うが、学校関係者の方が、通学の足を守るためには担い手が必要だ、という認識のもとで、例えばクラスで 1 人、学年で 1 人、学校で 1 人でも、卒業したらバスの運転手になろうと思ってもらえるような取組をしていただけたら非常にありがたい。

また、行政でも、専門学校という訳ではないが、例えば、特定の学校を卒業や、特定の教科を取れば公共交通を担う資格が得られる、といったことが実現できる取組。安価もしくは無料で教育が受けられ、その結果、大型二種、運行管理者、整備管理者等の資格が取れて、交通の担い手となるような仕組みを作っていただけたらありがたい。

【千曲バス 高野委員】

公共交通ということで、タクシーも含めて意見を述べさせていただく。

基本的には公共なので、誰でもドライバーになれるということはなかなか無い。したがって、ありていに言えば、魅力ある賃金や一家を養えるゆとりある生活、これが保障されない限り、新しい人たちはなかなか参入してこない。できれば汗をかかずに済むようなインターネット系などの業界に流れていってしまう。

運転手というリアルな実業に入っていただくには、それなりの給与を出していかなければならない。では、その給料を出すにはどうすればよいかと言えば、当たり前だが、私どもは運賃改定しかない。ただ、もし運賃を大幅に上げると一般の方が利用できなくなり、利用者も会社も困るという結果になる。そこで結局、不足する部分は、補助金として行政の支援をもらう形になる。

自立できる大都市部ではいいが、地方においてはボランティアでもない限り、経営としては成り立たない。しかし経営してもらわないと、公共交通として困るっていうことであれば、その経営を地域行政の代わりに担っていることから、そこは何としても応援をしていただきたい。県や市の財政も大変とは思いますが、どうしてもそこは必要なものということで応援していただかないと、経営が立ち行かない。加藤先生もその点よくご理解されていると思う。

【長野県私鉄県連 若林委員】

担い手不足については、県交通政策課とは従前から意見交換させていただく中で、先日もお願ひした件。現在、他県からの運転手募集について県で取組んでいるが、運転手は全国的に足りない状況。

路線バスに関しては、高卒採用は免許が無いので選択に入らない状況だが、例えばバス事業者に入社した高卒の社員に、一種免許取得から補助するなどし、まず県外に出さない様な取組をし、将来的に２種免許取得を補助しタクシーやバスの運転手になってもらう様な制度を、学校等への説明を含め制度化をお願いしたい。

他県の例として、定年後の再就職として自衛隊や消防署等にアプローチするなどの話もあるが、公務員は定時労働が基本であり、路線バス・鉄道・タクシーの業界は時間外労働という概念が無いことや賃金高いところから低いところへは移れない、などの話をいただく。要件の緩和も進めていかないと定年後の再就職に結びつかないとの報告がある。よって全国に無いような制度をお願いしたい。また、平均年齢が高いので、５～１０年後にかなり影響が出るので早急に対応することが重要。

【副会長 県交通政策局村井局長】

長野電鉄さんいかがか。

【長野電鉄 井原委員】

昨年運転士不足で減便せざるを得ない状況となり、皆様には大変ご迷惑をおかけした。

自社で運転手養成や中途採用をして現状がある。自社で運転士養成をするには１年の期間がかかり、それまで待てない状況では中途採用するが、なかなか中途採用がある時もない時もあり、大変厳しい状況が続いている。

【副会長 県交通政策局村井局長】

オープンデータ化についてご意見伺う。

【上田バス 舟見委員】

GTFS について、当社ではできる担当者がいないため遅れている状況。しかし当社ホームページ上から、バスがどこを走っているが分かるシステムを作っており、現在はそれに対応している。今バスがどこを走っているかを知れることがバスを乗る人達にとって一番重要。

【おんたけ交通 古幡委員】

当社も従業員の高齢化が進んでいる。また、新たな社員が入ってこないという実情で担い手不足が顕著。会社として、一番重要課題として捉えている。今後、外国人の特定技能制度を研究して、何とか１人でも雇用できればと考えている。

【阿部会長】

担い手について色々意見が出ているので深めたい。

県では、公共交通に限らず「若い人から選ばれる長野県」を掲げているが、様々な業界で切実な課題と考えるが、実現するには賃金水準をどうするかの話は避けられない。

公共交通は極めて地域密着型。地域の皆さんや観光客から運賃収入として稼ぐか。それから行政が支援するかの二つになるが、若者から仕事先として選んでもらえる賃金水準にするにはどうすればよいのかを深掘りして考える必要がある。もう少し踏み込んで話をするために、事業者の皆さんに、感覚的に、どれぐらいの賃金水準であれば若い人が来るのか、そのためにはどれだけ賃上げや原資が必要なのか、それを運賃で跳ね返すのか、無理なら行

政でカバーすべきなのか。行政が検討していく上での感覚合わせるために、具体的に教えていただきたい。

【信南交通 中島委員】

運転手の給与の考え方について説明する。運転手は、運転や前後の準備等をしている実車時間と、乗合バスの場合、車庫等で何もせず待機している時間で、それぞれ給与が異なる。実車時間は、例えば1時間あたり1500円～2000円など。待機している時間は、各社異なるが、0だったり、100円だったり、当社では180円。乗り合いバス運転手は、待機時間が長くなり、拘束時間に上限が設けられているため、残業ができず、結果として給与が低くなる。一方、貸し切りや高速バスだと、運転時間が長く、待機時間が乗合に比べ比較的短くなる。また残業や休日勤務もあることから、給与が上がる。よって、運転手が一括りで給与が低いというわけではない。当社の場合、高速バスの運転手は諸々含め40万円台。一方、乗り合いだけの運転手は23,4万円など。

乗り合いの賃金が低い背景は、そもそも補助制度において、人件費が過大になったら補助ができないから人件費を削れ、という指導が昔から当局からあることによる。そのため、乗り合いの人件費が安い。

よって、乗り合いのモチベーションが上がらず、もっと稼げる高速をやらせてくれとの声上がる。会社としても、高速等の方が稼げるため、乗り合いに人を配置したくないということもある。一概に運転手で判断できない点と職種によって賃金が異なることの2点がある。

【阿部会長】

補助制度で人件費に係る点は今も同じ状況なのか。政府全体で賃金引き上げようとしているのに、人件費を削れと言うことではまずい。

【事務局 平林係長】

今の補助制度が、過去の運行実績等を元に費用を積算している。よって計算上、賃上げに必要な原資などが、補助金の単価には含まれていない。

【阿部会長】

その点、国は問題意識持っているか。

【事務局 平林係長】

持っている。運賃改定した分については、控除しても良いという見直しはされている。

【阿部会長】

もっと強力な働きかけが必要。

【名古屋大学 加藤委員】

貸し切りバスの運賃については、私が座長となり、国でワーキングを作り公示運賃の見直しをしている。これについて、今までの実績に基づく改定では賃金が上がって行かないので、バス業界の人件費の平均と、全産業の平均を比較し、その半分までは上げるという計算をして、2年に1回改定している。今年度がその改定時期なので話を進めているが、半分だけで

は、結局全産業平均より低くなってしまうため、全産業平均まで上げるべきでは、という意見も出ており、その可能性もでてきている。

この場合、改定が進んでいない乗り合いと、貸し切りの人件費水準にますます差が出てしまい、さらに乗り合いに注力されなくなる矛盾する状況となっている。事業者からも、貸し切りの改定はありがたいが、さらに乗り合いをやらなくなっていく、と指摘される。よって、本省の乗り合い担当にも、貸し切りと同じベースにすべきと伝え、半分までは運賃改定の際に反映されるようになっている。ただこれは運賃だけで、補助金はそうならないので、変えていかなければならない。

個人的意見になるが、短期的な課題解決としては、今回地域間幹線補助の見直しをしている中で、例えば人件費水準をかなり高いところまで持っていける様にし、長野県では乗り合いでもある程度給料が確保できるとなれば、県に人が集まってくる可能性がある。

ただすぐに他県も追従してくるだろうから、2，3年しか持たない。

短期的な取組を行う一方で、長期的な取組としては、高卒の方をインターンの様な形で雇い、窓口など交通に係る様々な仕事をしながら、普通免許を取得させ、18歳から可能な公共ライドシェア運転手をさせ、その後に2種免許取得してもらうというようなキャリアパスを作ることによって、長野県であれば、他県と異なり切れ目なくタクシーやバスの運転手になれると示せるので、長期的な運転手確保につながると考える。この養成制度については、以前にも伝えていたと思うが、早めに実施いただきたい。

いずれにしても切れ目ないこと、しっかりスキルが身につくこと、またそのような方を長野県では事業者が優先的に雇い入れる、などを示す。岐阜では家の確保などもしているが、若い人がやる気になるような取組みをやらないといけない。現在高卒も大卒も、運転手というのは働き先として、考える範疇にない。選択肢として十分入るよう、運転手の仕事もやっといけるというメッセージを出していかないといけない。

自動運転が普及してくるとバスはいらなくなるというのは、すごく負のメッセージになっている。自動運転はそのうち実装されるが、当分はそうならないから心配いらないよというメッセージが必要。路線を辞めるということも負のメッセージ。

長野県全体として公共交通はきちんと確保するから、長野県の中でバスの運転手は何人いないといけないかという目標の設定も必要。その目標を達成するために何をしたらいいかということを考えるうえで、長野県としては、公共交通を守っていくのだから、路線がなくなることによって仕事なくなるといったことは無いというメッセージを出していく必要がある。

そのような内容を県内に訴えかけるキャンペーンが必要ではないか。細切れに運転手や利用促進の話をしているだけでは弱いと思う。

【副会長 県交通政策局村井局長】

先ほど会長に整理をいただいたが、担い手育成については、二つの問題に収斂していく。新規の運転手をどう養成していくか、特に高校生を含めて、どう確保していくのかという問題。

もう一つは、待遇を向上させていくことの重要性の問題。加藤委員からは、賃金の保障を手厚くするための新しい支援制度を行うことも提案いただいた。新規運転手の獲得という点では、メッセージが重要だと感じた。新規で運転手になったとしても、やっていけると感じてもらえるようなメッセージをどう出すか。自動運転の実装により運転手が必要なくなるというマイナスメッセージを払拭するようなメッセージも必要。

長野県として、路線バスを確保していくための運転手の人数目標の設定すること等によりバスの運転手としてやっていけると感じてもらえるようなメッセージが必要ということも提案いただいた。

信南交通に聞きたいが、路線バスと貸切バスではかなり違うということであるが、路線バスの場合には待機時間の賃金が低いという話の中で、路線バスに関しては、人件費が過大になると、そこを削るような規制があると話があったが、その規制が待遇改善の大きな障害になっているということか。

【信南交通 中島委員】

基本的に補助制度というのは地域間幹線系統については輸送量 15 人以上、1 日当たり 3 往復以上、市町村をまたぐ等の要件がある。その中でコストを算出し、国へ補助金の申請を行うが、そのコストの中で人件費の占める割合が非常に大きい。そのため、目につくところは人件費となる。

本当にこれだけの人件費がいるのかと話が必ず出てきて査定されることから、人件費は抑え気味にしないと補助がもらえないのが実態。飯田市や南信州広域連合は実態に応じて、支援いただいているが、人件費が高すぎると監査される場合がある。

欠損補助という仕組みの中で、こんなに欠損金があり補助を出す仕組みであることから、本当にこれだけの人件費がかかるのか査定をしたうえで出ない、補助の財源は税金であることから補助金を出せない。そうすると、どうしても人件費をあげられない実態がある。

【阿部会長】

世の中の動きから全く逆行している。もっと強力に問題提起したほうがいい。交通事業者だけ取り残されてしまう。

【信南交通中島委員】

交通事業者で、もう一つ面倒なのが運賃を上げること。制度が非常に煩雑。様々な資料を作成する必要がある。直近で運賃改定を行った、長電バスの鈴木委員に話を聞いた方がいいと思うが、何をしても規制が非常に厳しくて、なかなかやりたいことができない実態もある。

【千曲バス 高野委員】

日本のサラリーマンの 50 歳ぐらいの平均年収は 500 万前後ある。交通事業の労働者も同じぐらいの給与にすれば、かなり魅力があると思う。

人の命を預かって、長時間緊張状態で勤務が必要であり、普通のサラリーマンが 9 時から 17 時までという勤務形態とは違う。

イギリスでは、経済指標と並行した賃金体系となっている。そうなれば、中島委員の話のように、運賃を引き上げるにあたって、毎回手続きして、大変な思いをすることは無くなる。

最近は変わってきたが、タクシーにおいては、7割ルールというものがあり、地域のタクシー事業者7割が運賃改定の申請を出して、初めて国が運賃の査定に入る。今はそれを5割に下げたり、第二種免許の取得を19歳からとしたり、乗務員になるための試験の簡略化など応援してもらっているが、まだまだ足りない。

【阿部会長】

きわめて深刻かつ重要な話で。今日の時点で、問題点を出し切ることが難しいと考えるので、事業者から問題を出してもらい、事務局で整理したうえで、改めて意思疎通させていただきたい。そのうえで国などへ要請を行うなど必要な対応を行っていく。

中島委員に質問だが、待機時間の賃金が低いと、拘束時間を考えると、場合によっては最低賃金以下になってしまうという懸念もあるが、どうあるべきか。

【信南交通 中島委員】

20年前くらいは、路線バスの本数が多く、待機時間が少なかった。今は、運転手が運転する本数が減り、運転している時間と待機している時間がほぼ同じになっている。

待機時間にも、運転時間と同様の賃金を払ってしまうと大きな欠損となってしまう。待機時間に関して、賃金を払っていない会社もあると思うが、信南交通では待機時間1時間当たり、180円を支払っている。

【上田電鉄 村田委員】

我が社の運転士に関しては、離職者が多く、中途採用による入社が多い。自社育成を行いたい、新卒あるいは高校生の採用がよくない状況。学生に対して、利用の促進をすることで、鉄道事業に触れ合う時間が増えると採用につながっている。子供たちが、便利に公共交通を使えるような支援があるといいと思っている。

【副会長 県交通政策局村井局長】

子供たちが便利に公共交通を使えるような支援について、具体的なアイディアはあるか。

【上田電鉄 村田委員】

上田市に関して言うと、子供が全体的に減っているの、比例して学生の利用も下がっているということもあるが、一方家族送迎が非常に多い実態もある。そのような者を公共交通へ転換させるような支援、例えば、送迎が負担と感じている保護者に対して通学定期券の購入補助の拡大により、購入率をあげる効果はあると思う。

【長野県タクシー協会 上沢委員】

コロナ禍により運転手は770人減少したが、その後350人採用されている。

タクシー業界とすれば、3年前にイメージアップを図るため、テレビ番組の作成や、直近2年では求職者セミナーも開催した。

タクシー事業は歩合制。労働分配率は50%前後。それでもなかなか若い方に入ってきていただけないことにより、高齢化が進んでしまい、運転手不足により利用者の皆様に御迷惑

をおかけすることが解消されていない。

タクシー業界では、タクシー事業ではなく、他に乗合タクシーを行っている。これは協議運賃の路線が多い。これは最終的に、市町村との契約により運行経費が支払われることとなるが、乗合タクシーの単価が存在しないと聞いており、なかなか単価が上がらない。

【松葉タクシー 松葉委員】

軽井沢の状況をお知らせする。今県内では、若いドライバーがなかなか採用されないところであるが、当社では若い運転手も採用できている。ここ数年、タクシーの供給力不足もあり、かなり強力で運転手確保を行ったこともあり、当社の採用は増えている。

1車1人の体制で運行を行っているが、現状増車までは必要ないと認識しているが、今後はこの勢いであれば増車も必要になるかもしれない。

【副会長 県交通政策局村井局長】

若い運転手の採用があるという話があったが、どのようなことをして、その結果に結びついたのか。

【松葉タクシー 松葉委員】

若い人同士で飲み会をして、各業界の状況を共有しているとのこと。面接が終わったところで、若者になぜタクシーの運転手として、当社へ面接に来たのかと聞くと、そのような話をしたと聞いた。若者の中では、横の繋がりがあるということだと思う。

【上田バス 舟見委員】

聞いた話だが、実際に高卒採用している事業者と話をして、地方でもそれをぜひやりたいと話をした中で、なるべくそれは気をつけた方がいいと言われた。なぜかという、採用したらとても大変とのこと。何が大変か聞いたら、人生経験が浅い人ほどモラル教育が大変で、人の命が一番大切というなかなか身についていない。そういった面で非常に気をつけましょう、とのこと。大学卒業の運転職の方がまだいいという声がある。

【名古屋大学 加藤委員】

長野県の良いところは、横断歩道で待ってたいら、ちゃんと車が止まってくれること。私の出身の岐阜県は全然止まらない。

つまり長野県は交通安全モラルがすごく高いところなので、そういうところで運転手をきちんと囲い込んで育てるのがすごく大事。

協議運賃の話が出たが、協議運賃について以前は地域公共交通会議だったところ、複数の事業者が入ったところで運賃協議は独禁法違反だということで、今は1社ずつ行う運賃協議会の制度になったということ。運賃協議会を通すことができれば、認可運賃よりも圧倒的に簡単にできるはずなので、私自身はそれを活用した方がいいのではないかと考えてきた。

ただそのときでも、契約単価が先ほどの国が示している原価、通常はブロックの近隣の県の中で事業者の平均原価をとって、それより下というのが一般的なやり方なので、平均原価が高いところは取っても赤字になる。国の話が出たが、国は補助路線について生産性毎年1%向上をやってきたので、利用者が1%増えなければ経費を1%下げなければということもあり、

下げられるといったら人件費だと。燃料代とか上がっているんで、給料を下げなければ、と
なった。非常に単純な話だが、これが結局補助の基準になっている。

単価が上がっていかないから上がらないのではなく、きちんこの給料を払うとかこう
いう車両を入れるならこのぐらいお金がかかる、という見積もりを出していただく。もちろ
ん見積もりそのままのむわけではないが、それを見たときに、それならちゃんと運転手も集
まってくれるものであるなら、協議運賃を設定するときには、その額を満たすために、利用
者は少数のため運賃をかけたならこれだけ補助が必要だが、補助がこれだけしか出せないな
ら運賃を上げる。運賃は利用者にはこれだけしか負担させられないので補助でもたなけれ
ばいけない、という議論をして決めるのが協議運賃だと思っている。

なので、協議運賃とは別に基準的な単価があることによって人件費が下がったので、自分
たちとして、これだけお金要るということを示す。だけどやる以上はちゃんと運転手は確保
してやっていくし、当然やっていける額を請求している、ということが大事なので、そのと
きでも事業者がちょっと弱い立場にあるなら、県としての基準単価はきちんと確保してい
く、ということでやるのが大事。

それと協議運賃制度を併用すると比較的上げていきやすいのではないかな。運賃自体を上
げることができるし、運賃は上げられないので補助金でコントロールすることもできる。協
議運賃の制度が僕の中では、先ほどの話のような使い方じゃないと感じたので申し上げた。

【副会長 県交通政策局村井局長】

ただいま担い手育成の関係で新しい方にどう入ってきていただくか、それからいかに待
遇を上げて魅力ある職業にしていくか、という二つの観点で大変重い課題、現場の意見をい
ただいた。

この場で終わらせることなく、特にバス事業者の皆さんとまたお話お聞きする機会を持
たせていただいて、議論を引き続き県で課題解決に向けて何かできることがあるか検討を
深めたいと思うので、よろしく願いたい。

【意見交換：みすずハイウェイバス】

【事務局 丸山交通政策課長】

参考資料に沿って説明

【名古屋大学 加藤委員】

みすずハイウェイバスと検索しても、すぐぱっとしたものが出てこない。もちろん、「み
すずハイウェイバス」という言葉を知らないで検索しないので意味ないのかもしれないが、
名前の知名度的は大丈夫なのか。

あるいはそういうのは別にいいので、長野から飯田間の高速バスがあつて、これを使つた
らこんなことできる、ということをPRしていくことを考えておられるのか。どういうこと
を狙ってやっているのか。

【事務局 丸山交通政策課長】

みずずハイウェイバスの周知について、信南交通、伊那バス、アルピコ交通の三者共同運行されているが、県内の地域によってはよく知られている地域もあればそうでない地域もあるため、そういう意味ではきちんと広く県民に知ってもらうことが重要。

【名古屋大学 加藤委員】

この名前でもいいかどうかから検討が必要かもしれないが、国鉄の快速が由来か。

【事務局 丸山交通政策課長】

高速がない頃から走っていたバスの名称が由来。

【名古屋大学 加藤委員】

本当にこのワードで訴求するのかから考える必要があると思うが、これからどうしていくか。分析、情報発信、利用促進策提案とあるが、この方法がとても大事で、何をメッセージとして載せていくかが大事。本当はプロが入るところのような気がするが、もうちょっと知恵を絞らなければいけないところでさらっと書いてあるため、不安を感じる。

【副会長 県交通政策局村井局長】

単に利用促進の呼びかけだけでは駄目で、みずずハイウェイバスを使うことによって、例えばこの停留所で降りたらこういう観光地にはこのルートでアクセスできますよ、という降りた先のコンテンツを一体的に見せる必要があるのではないか、という話を知事とした。

いま加藤先生から知名度という話があり、若者はインターネットで検索して物事を判断したりするため、あまりぱっとしたことが出てこず、今後の方向性をこの場で提示できておらず申し訳ない。これについては局内でもよく考えて、県職員にも乗りましようとして宣伝しているが、なかなか伸びていかない。

【阿部会長】

加藤委員のお話のとおり、令和元年の10万人ベースの実績から、どうして下がっているのかを踏まえ、かつて利用していた方たちをもう1回取り戻しに行くのか、それとも新しい顧客を開拓するのか。もう少し何をしようとしているのかを明確にしないと、ただコマーシャルしてもおそらく増えない。

事業者の皆さんもいらっしゃるので率直にどう思っているのか、これは問題だということを教えてもらえるとありがたい。自家用車からの転換やテレビ会議の普及により利用者数が戻っていないと書いてあるが、例えばテレビ会議が普及している人を無理やり戻そうとしても多分戻ってこない。

実態がよくわかっていないのであれば、実態をもっと我々もしっかり把握をしていかないと、よくわからないまま対策を打っても効果が上がらない。逆に事業者の皆さんでこういうことをもっと行政で考えるべきだ、ここが問題だという点がある程度明確にわかっているのであれば、そこに特化して議論した方が早い。

要は、問題がはっきりしているのかははっきりしていないのか確認して次のステップに進まないといけないと思ったがいかがか。

【アルピコ交通 小林委員】

この路線自体は、基本的には鉄道の利便性が悪い飯田から県庁所在地である長野までの南北を繋ぐという位置づけで、伊那バス様、信南交通様、当社の3社で運行してきたもの。

今回補助をいただいている以上、観光客を取り込むなど、新たな取組みを進めていかなければならない。利用者数がこれまでの10万人に対して現在8万人というのは、全国の高速バス全体がコロナ前と比べて1割程度利用者が減少している傾向から見ればほぼ妥当な数字であり、したがって運行便数も8便から7便に減ったのだと思う。

コロナ禍によりバスの利用を控える人もいたことを踏まえると、これまでのように南信地域からの利用、たとえば朝飯田発の便に多くの乗客が集中し、夕方に長野から戻るという利用傾向に加え、日中の便も含めて観光客などをターゲットに絞ったPRを行い、新たな展開をしていく必要があるのではないかと思います。

これまでのように、単に運行して補助金を受け取るという形ではなく、この2年間の取り組みの中で、目標に向かって事業者同士がしっかり連携しながら努力していくことが求められていると考える。

【信南交通 中島委員】

朝の便と昼間の便ではお客様を変えないと無理かなと思う。

朝5時など早い便は、長野に9時半までに着きたいとか10時に長野行くという、銀行や県の職員などの方に朝一の便は非常に人気がある。その次の6時台の便は松本秀峰中学高校に通う方の利用が多く、今季は少し減少したが36席のうち大体28席ぐらいがその方たちで、松本まで埋まる。長野や松本からの帰りの便は毎日恒常的に使われる方で埋まっている。

一方で昼間の便は通学通勤で利用する方がいないため、ここが非常に苦戦。観光ニーズ等別のニーズを喚起しないと昼間の便は今のところ苦戦。したがって、対象顧客を変える必要があると思う。

対照的に朝の便は乗れないという苦情が来る。岡谷の川西の停留所で乗車したい方が、全部満席で何回やっても乗れない、予約も取れないと。増発便の要望がある。

平均すると並みだが、便ごとの乗車人員が非常に偏った動きをしておりそのあたりをどうしていくか。お客様のターゲットを、昼間はどうしていくのが必要だと思う。

【副会長 県交通政策局村井局長】

担い手を確保する点に関して、バス事業者の皆様と今後話し合いをさせていただくと申し上げたが、このみずずハイウェイバスについても、もう少し課題も含めて共有させていただく必要がある。話し合いの中で深掘りをして、今後どうしていくか決めて考えていきたいので、よろしくお願いしたい。

それでは、1番目の議題について承認に移りたい。長野県地域公共交通計画に記載された事項の令和6年度の実施計画の評価分析について、この協議会でこの案の通り承認でよいのか。

【名古屋大学 加藤委員】

計画の目標と実績の③について、県内の通院・通勤・通学の交通手段分担率があるが、こ

これは基準値に比べて 2024 年度は倍ぐらいになっており、既に達成している数字だが、当然皆さん実感としてわかると思うが、通勤で公共交通利用者が倍になったということや、通院が倍近くなったことは起きていないので、データの不安がある。

これは県民 1000 人のアンケートでとっているようで、そこまで普通誤差が出ないものだが、それでもやはり信頼性が低いと思っている。これは A 評価となっているが、値の信頼性が低いので、経年的にとっていて、本当にこの指標でいいのか考えてもらいたい。

【副会長 県交通政策局村井局長】

その件については、事務局で留意をさせていただくようにする。それでは、この評価・分析について、異議なく承認として良いか。

＜異議なし＞

② 令和 6 年度事業報告（案）及び決算（案）について 資料 2

【事務局 丸山交通政策課長】

（資料に沿って説明）

【副会長 県交通政策局村井局長】

本協議会の監査人である、長野県タクシー協会専務理事の上沢委員会の監査報告をお願いします。

【長野県タクシー協会 上沢委員】

本協議会の令和六年度収支決算について、監査を実施したので御報告を申し上げます。5 月 23 日に監査実施し、会計情報、預金通帳、領収書その他関係書類を確認した結果、本協議会の令和 6 年度収支決算書について、ただいま説明の通りであり、その内容が適正かつ正確であったことをご報告申し上げます。

【副会長 県交通政策局村井局長】

質問、意見等はあるか。異議なく承認として良いか。

＜異議なし＞

③ 長野県地域公共交通計画の改定について 資料 3

【事務局 丸山交通政策課長】

（資料に沿って説明）

【名古屋大学 加藤委員】

地域間幹線に関して前回も話したが、特に幹線においては、この表に書いてある路線は別に補助金をもらうからリストに挙げているわけではなく、重要だからリストに挙げて、そこに補助金を出して維持するとしているものだから、簡単にやめるのかやめないとかそういう問題でないと考えなきゃいけない。もちろん、事業者としていまの補助金や利用状況では維持できない、ということを明らかにした上で、この表から削除してやめるという形をとる、

ということでなければ、計画は何の意味があるのか。計画の補助路線リストがあり、どういう路線が大事なのかを明らかにしているから補助をする、というリストにしてあることは明確に決まっていること。

しかし、これは先走って整理してあるが、本来全く真逆のパフォーマンスだと思うので、考えていただきたい。これは廃止を阻害しているわけではなく、私の中では真逆。なぜやめる必要があるのか、新しい形にする必要があるのかをこの全員で共有して、どういう理由で結果どうなり、それによっておかしくならないように考えたと言えることが、公共交通の信頼を低くしないためにすごく大事なことで、それをこの協議会が保証していると考えて廃止していただきたい、と私自身は考えている。そういうことがこの計画の意味だと考えている。

【阿部会長】

今の加藤委員の御指摘は全くその通りだと思うが、そういう意味の議論になっているか。例えば、広域的・幹線的なバス路線の維持・確保の記載に、広域的・幹線的なバス路線の運行費等に対する県独自支援とあり、そもそも協議会として、あるいは県として維持すべきと考える広域幹線バス路線という趣旨か。

【副会長 県交通政策局村井局長】

そのとおり。

【阿部会長】

広域幹線バス路線なのでなんとなく運行費を補助するという話ではなく、この路線自体に意味があるということは、加藤委員からお話しのあったとおり私も全くその通りだと思うので、これだとグレーな話になっている。

【長電バス 鈴木委員】

バス事業者からすると、別の概念でとらえている。ここに出てくる路線というのは、地域間幹線というのは、国の補助金制度につけられた名前で、幹線という名前がついているが、市町村をまたぐという形を取っているだけで、実態としては市町村内で走っているローカル路線と同じで、朝晩・通院や通学などで利用されているようなローカル路線。本来、各市町村の中の路線でも重要な路線はたくさんあると認識している。

ただ、こういう補助金が出ている、あるいはこういう制度があるということで、この中に記載されていると私は認識しているが、そうでないのか。

【名古屋大学 加藤委員】

全くその通りで、私自身はそれを変える必要があると考えている。もちろん今そういう状態だから、今回そういうところでも、国の基準として当てはまるが、そういう路線が本当に意味あるのかと考えた時、今日私は牟礼線に乗ってきて飯綱営業所を見てきた。この路線そのままでいいかということ、昭和時代はこれでよかったけど、この令和の時代がどうなのか、という思いがあった。

だからこそ、今地域間幹線をしっかり精査して、新しいこの計画の概念における幹線として残していき、かつきちんと支援していくのをやるか、いくら国の基準に当たっているとい

って、県として本当にそのままで支援する必要があるのかを精査することこの協議会でやることが大事である。

【長電バス 鈴木委員】

おっしゃるとおりだと思う。長電バスの路線でいうと永田線があるが輸送量 5.5 人で、15 人を切っているため補助対象にならない。補助対象にならない理由は、もうそこまで利用者が減っている路線にまで補助金は出せないから。それをバスとして維持していくのか、判断すべき路線になっている。牟礼線も黄色になっており、輸送量はそこそこの数だが長野市内の数値。長野市内から外れてしまうと 5.5 どころではなく、それを平均してこの数値。なので、やはりここに載っているからということではなく、その存在意義、必要性というのは、本来はきちんと判断していかなきゃいけない。

【副会長 県交通政策局村井局長】

資料 3-4 の説明を事務局から解説してもらっていいか。

【事務局 丸山交通政策課長】

先程鈴木社長がお話いただいたのは、地域において必要な路線であるかをきちんと見極める必要がある、ということ。国の系統を書いているが、この後新しい制度説明するが、10 広域圏ごとで県の新しい計画に沿った C 幹線を位置づけるかを皆さんと議論し、C 幹線として運行するということであれば、県の新しい支援制度で支援していく。その場合、輸送方法はバスや小さな車なのか、ということも含めて議論させていただき、県として残していきたいので、ここについては現行の支援を踏襲したもの。

【阿部会長】

その辺の話がわからない。そこが分らないと、改定の協議ができないのでは。

【副会長 県交通政策局村井局長】

先ほど加藤先生の方から、どういう路線が大事であるかの共通認識に立ってこの計画の改定をする、と考えるべきと話があった。資料 3-4 に関しては、国庫補助の対象路線のリストのため若干性格異なっているが、補助対象から外れる前に大事な路線なのか議論が必要ではないか、という問題提起をしていただいた。

地域公共交通計画の改定の採決を後回しにして、先に新しい補助制度の内容を理解いただいた上で、この改定に関して採決をさせていただく。

3 議 事

(1) 報告事項

① バス路線に対する県の新たな支援制度について

【事務局 丸山交通政策課長】

(資料に沿って説明)

【阿部会長】

身内で質問して申し訳ないが、この運行欠損補助という言い方が気になった。7 ページの

ところの既存制度と新制度を比較した時、既存制度は運行欠損補助と記載しているが、新制度の方は走行距離に応じた定額補填である。

定額補助だが、運行欠損分を上限にして多重としない仕組みである、運行欠損補助という話とは発想を変えたはずなのに、これが今までと同じイメージではいけないのではないか。その点はどう整理しているか。

【副会長 県交通政策局村井局長】

基本的にはおっしゃる通りで、これは運行経費の二分の一相当を支援するもの。説明上、上の方が運行収入五割を超えるので、その分というのは、上の部分のスキームとしては、40%に減るわけであるが、運行基準を超えた分についても当然補助するということで、その違いを、我々が欠損と言葉を使ってしまっただけで、欠損補助ではない。

【阿部会長】

経費の二分の一は県で持つ話であるので、事業者の皆さんに少々頑張らせて、赤字になって今度は補填するというものと発想が全然違うということを、ぜひ御理解頂きたい。

それから、今回バス事業維持確保補助ということで、運行経費の10%上限にして人材確保やその欠損費を上限にして補助金だけ出していると、先ほどの処遇改善については何にもできないのではないかと思われるかもしれないが、これは、我々行政側としては、踏み込んだ支援を考えさせていただいたと思っている。

こういうものをうまく使っていただいて、運行経費の半分を我々持つということが、その路線は事業者の皆さんの協力をいただきながら、県としてしっかり維持する路線であることを、地域の公共交通計画の中でしっかり位置づける形になるため、加藤先生が先ほどお話しいただいたように、協議会のメンバーで守る路線。もちろん、時代が変わって守らない人が多いじゃないか、ということも出てくると思うが、その時はみんなで合意し、なくしていけばよく、基本は守っていき、かつ、移動保証をしっかりやっていくことも含めて、協議会で協議をした上で位置づけるという形のため、そこは是非御理解いただきたい。市町村の皆さんにも、県だけでは足りないところは市町村でと明記させていただいているため、ぜひその辺も、市町村の皆さんにはしっかり御理解いただいた上で、協力をいただきたいので、よろしくお願いいたします。

【副会長 県交通政策局村井局長】

発言感謝。オンラインで参加されている中野市から質問の希望が出ているため、御発言をお願いします。

【中野市 湯本委員】

資料3-1の長野県地域公共交通計画の改定について、5ページ目に67の新旧対象表の長野県の地図が出ている。改定前のおそらく飯山から出ている永田線について、これは中野市から出ているのが本来の永田線である。この度、県において、新たな支援制度をお示しいただいたことに対して、大変感謝を申し上げるところ。

今申し上げました件に関して、実は生活路線の支援について一点、要望させていただきた

い。新たな支援制度では、市町村境の考え方が現在の市町村境となるとのことであるが、こちらについて要件を緩和し、合併前の市町村の堺でご支援をいただきたいということを要望する。

本市の永田線という路線が、合併前の市町村境で地域間幹線の認定を受け、国及び県から補助金をいただいているところではあるが、輸送量の関係で来年度の10月からは補助対象外となる予定であり、補助要件を満たさない支線となるため、合併前の市町村境でのご支援を要望させていただきたい。この路線は、朝方夕方の通学利用が多いことに加え、雪深い地域であるため、冬期間の高校生の通学利用が増加する路線である。当市においても、当路線の存続に向け検討を進めているところであるが、県においてもご検討いただければと思う。

なお、公共交通の維持確保を検討するにあたっては、県の中長期的な支援制度も必要になるかと思われるため、何卒よろしくお願いしたい。

【副会長 県交通政策局村井局長】

この点について事務局の方から回答する。

【事務局 丸山交通政策課長】

新たなバス路線の支援について、従来の国の赤字補填の制度から脱却して新たな制度として手探りで様々な検討をしてきたところ。基本的な理念としては、計画の中の役割分担にある通り市町村エリアを跨ぐというところを一つの基準にして、構築してきたところもある。

今後、新たな制度であるため、様々なご意見をいただく中で改善してまいりたいと考えているので、一旦この現行制度で地域の移動を確保していけるように、検討するものは取組んで参りたい。

【副会長 県交通政策局村井局長】

事務局の方から回答申上げたが、市長さんいかがか。

【中野市 湯本委員】

改善していただける要素があれば、ぜひお願いしたい。

【副会長 県交通政策局村井局長】

事務局から説明あったとおり、今後ともより良い制度のあるように見直しをしていくことで、よろしくお願いしたい。

その他でこの補助制度に関して、バス協会会長の信南交通さんから御意見お願いしてよいか。

【信南交通 中島委員】

私の方の考え方としては、欠損補助でなくて、まず規模で単価計算していただけることは、前回も説明したように非常にありがたいと思っている。それと共に補助カット要件なしで運行経費の半分を補助していただけるっていうこともありがたい。さらに今回加わったバス停の整備だとか、待合室だとかそういうものや、設備投資等に関わる費用に関しても10%を出していただいているので非常にありがたいと思う。

私どもは安全に運行して増客をすることで、単に補助金を要求する無責任な存在ではなく、一緒に手を携える存在だと思っているため、またいろいろ、御指導いただき、またこちらにも意見を述べて、いい公共交通にしていくことが使命だと思っている。

【副会長 県交通政策局村井局長】

その他この新たな新制度について、御意見、質問等あるか。

【PTA 連合会 小野委員】

新たな生活路線支援の関係で、見直しにあたっての観点の中で、PTA の方から特に通学に関する品質が保証されているということが非常にありがたいと思っている。ただ、現状を申し上げますと、この4月からのバス減便に伴い、一部の高校ではバスの運行時間の繰上に伴いまして、昼休みの時間や、授業間の休み時間を削って、バスの時間に合わせて、行動の時間を削る対応をせざるを得なかったという学校がある。また、先日、中野地域のバス路線が来年から廃止されるというような事があり、その中で、その路線を利用されている高校生の切実な思いを、述べられていた。

この交通計画の中で、地域拠点として高校をしっかりと位置づけていただいたことは非常にありがたいことではあるが、通学の実情も鑑みて、しっかりとした議論を分析させていただければという風に思っている。

【副会長 県交通政策局村井局長】

新たな支援制度は、地域公共交通計画に基づいた理念を実現する制度と考えている。先程通学についての話があったが、通学だけでなく通院なども含めて、自家用車に頼れない方の移動の品質を保証するのが、地域公共交通計画の基本的な考え方であって、目標であると考えている。

品質を確保及び向上に向けて、地域部会も含めて、今後この支援制度をより良いものとなるようにしていきたい。ただいまのご意見については、こちらの方で受け止めさせていただき、今後の制度運用に活かさせていただきたいと考えている。

【名古屋大学 加藤委員】

永田線の話が出ていたが、このように輸送量が5人台ぐらいしかないと言ったら、現行の国庫補助の制度は15以下では補助は出ない。もちろんコロナ特例でこの基準は保留になるなど経過はある。

しかし、もともと5人台だったら国庫補助は出ない路線であり、いつかコロナ特例がなくなると言ったら、焦って各地域でどうしたら15人に持っていけるか真剣に考えてなきゃいけないかなと思う。私の現場はそれを全部やっている。

なくなったら決めなきゃいけない・なんとかしなきゃいけないと考えるはずだが、なんでやらなかったのか。順番がおかしいと思う。そういうことをやらないで制度が変わるかどうかを聞いている、そんなことしていればいい路線はできてこないと考える。

だから、その協議会や計画の中でいい路線にしていくことで残していく、あるいは支えるべき路線としてみんなに認めてもらうことをやらなきゃいけないのではないかな。

【長電バス鈴木社長】

その通りだと思っている。永田線については、2021年の段階から15人割ってしまった。先日報道では突然廃止を表明されたかのような印象を受ける報道のされ方をしたが、その段階から、もうこのままでは国の補助は出なくなるが、そしたらどうやって維持するのか、ということの中野市協議会で発言させていただいた。協議会の議事録はきちんと残っている。

ただ、結果的に三年経って利用が増えなかったという実態がある。

【名古屋大学 加藤委員】

よく話し合いをしなくても補助金をもらえるような現行の制度について、私自身は見直しをすべきだと思っている。だが、その基準すらも外れてしまったらセーフティネットがない。

見直しをする中で、「本当にこの路線が必要なのか。それぞれが何をすべきかをみんなで考える」ということに転換していかなければならない。何もしなければ、色々な路線が無くなっていくということになりかねない。今、転換点に立っているということは理解してほしい。

先ほど学校関係の話が出たが、学校側は事業者と話し合うとか、地域公共交通会議において議論をしているのか。「送迎が多く、利用されるはずの学生があまり乗ってくれない」など、事業者や関係者と議論をした上で、自分たちがその時間に乗れるように工夫するなどして初めて利用者数を増やせるようになる。

各地区の地域公共交通会議において、そうした議論をしていないのに、乗車数が減って初めて対策を求められるが、それでは難しいのではないか。地域の移動手段を自分たちで守っていかないと、本当にこぼれ落ちていってしまう。

皆様には、このことを他人事でなく共通認識としてぜひ理解いただきたい。県には、今回その仕組みを制度としてしっかり設けるという説明をしていただきたい。

【副会長 県交通政策局村井局長】

大事な指摘をいただき感謝。見直しをする中で、本当に必要な路線なのか、必要であるなら何をしなければならないのか、という考え方にしていくなかで転換点である。県、市町村、事業者が一体となって、本協議会や地域別部会において、本計画の目指す移動保証について議論して参りたい。

3 議 事

(1) 協議事項

③ 長野県地域公共交通計画の改定について（続き）

【副会長 県交通政策局村井局長】

長野県地域公共交通計画について、事務局案にて改定することに異議はあるか。

<異議なし>

④ 長野県下統一地域連携 ICカードに係る今後の方向性について **資料 4**

【事務局 丸山交通政策課長】

(資料に沿って説明)

【副会長 県交通政策局村井局長】

長野県下統一地域連携 IC カードについて、システム開発費用及び改修費用を活性化協議会で負担すること、共通・地域ごとのサービスについて事務局案とすることに異議はあるか。

＜異議なし＞

(3) 報告事項

② バス路線の廃止減便について **資料 6**

【事務局 丸山交通政策課長】

(資料に沿って説明)

【副会長 県交通政策局村井局長】

私から若干補足をさせていただく。バス路線の廃止・減便に係る事前の情報共有の依頼については、先般通知をさせていただいたが、バス事業者の皆様から、本来の道路運送法上の手続きに大幅な制約を課す印象を与えかねない、と御意見をいただいた。通知の内容が舌足らずであり、大変反省をしているところ。

趣旨がしっかり伝わるように、運用の補完部分を書き直した。この内容で再度リリースするので、よろしく願いしたい。

③ 「交通空白」解消に向けた取組について **資料 7**

【事務局 丸山交通政策課長】

(北陸信越運輸局 山岸委員および事務局丸山交通政策課長より、資料に沿って説明)

【名古屋大学 加藤委員】

先程の地域間幹線の話があったが、例えば廃止となれば交通空白は増えると思われる。

まさに今、この会議でそのような議論になったことについて、この取組はどう貢献してもらえるのか。減らそうとしているが、増えるのか。

これは切実な問題で、こういったことに何が対応できるのか、抽象的なことじゃわからないので、どうやって助けるのか、具体的に教えてほしい。すぐに言えなかったら PF に入らなくてもいいことになる。ちゃんと伴走支援してほしい。

【北陸信越運輸局 山岸委員】

様々伴走支援をやっていけるように頑張りたいと思っている。

【名古屋大学 加藤委員】

抽象的なことはいいので、前の協議会と基本同じことを言っている。長野県のことを考えて、それを国として支援するということ説明してもらわないと説得力がない。

教科書みたいなことを話しているが、長野県として切実な状況のため、具体的にどうしてもらえるのか。

【北陸信越運輸局 山岸委員】

このリストアップ調査で状況が見えてきたので、様々な支援等をこれから見つけて考えていきたい。

【名古屋大学 加藤委員】

前の協議会から問題は明らかで、地方紙にも報道されている。そういうことに対して、何を支援してもらえるのかを今日言ってもおかしくない。次に出してもらえるなら、それでもいい。そうでなければ、PFに入るなんて言われても入るのか。ちゃんとやってほしい。

【北陸信越運輸局 山岸委員】

PF の関係では、困りごと抱えてる自治体と知見を持っている事業者が様々いるので、そことマッチングの橋渡しができる機会があると思う。ぜひ加入をしていただけると、国でも後押しができるので、ぜひ加入していただけたらと思っているところ。

【名古屋大学 加藤委員】

本省にも言うが、そんなこと言っていてはダメ。この切実な問題に対して、こういうことをやれば交通空白が増えないか、という一番大事なところ。そこを言わないで、マッチングと言っている場合ではない。そういうことができるようなことを提案してほしい。

【阿部会長】

「交通空白」をなくそうという話はいいいことだが、「交通空白」と置き換えた途端に課題が、なんとなく実態がやりづらくなっている気がする。まず対象とするべき地域のあり方は、もう少し丁寧に県としてちゃんと考えていく必要がある。バス停からどれぐらいという話も、都市部みたいに年中バスが運行されるところであればまだしも、バス停があっても一日に数本しかないところは、それ以外の時間帯は「交通空白」となる。

そういうことも含めて、市町村とどういうところを課題として捉えて考えるというのは、単純に「交通空白」と置き換えてしまうだけではなく、常に考える必要がある。

例えば、私だけでなくおそらく長野県の来訪者も感じていると思うが、最近タクシーがつかまらないケースすごくある。私はもう最近諦めて歩くこともある中で、それはどうなのか。先程、タクシー運転手の確保に関して、事業者の皆さんが大変尽力・苦勞している中、どうするのかをもう少し踏み込んで一緒に考えていかないと、最適解が出てこない。

もう一つ、今日は事業者の皆さんが大勢いるなかで率直な御意見を聞きたいが、例えば公共ライドシェアなど、「交通空白」はこういうことをやっていこうと書かれるが、そういうものを相当程度進めていかないと、先程の担い手不足の話が加わるため、なかなか移動の足の確保が困難。私は、「交通空白」よりもう少し幅広い話と思っているが、例えば市町村と県が考えるだけではおそらく不十分で、こういう問題こそ事業者の皆さんと、もう少し本音で話し合わないとおそらく最適解が出てこない。

結局、問題になると事業者の考えじゃないとか、あるいは行政のやり方が悪いと話にな

るが、それは加藤先生お話ししたように、一番困っているのは住民なので、事業者の皆さんも交えてどうするか、一緒に話を考える必要がある。もしライドシェアの話とか、事業者の皆さんの意見があれば教えてもらいたい。

【副会長 県交通政策局村井局長】

タクシー協会からはいかがか。

【長野県タクシー協会 上沢委員】

交通空白ということで、この三年間なんとか解消していくということを、タクシー事業者でも一生懸命考えているところ。昨年の4月に制度が変わって、先ほど知事からお話があった2号・3号のうちタクシー事業者が主体的にやる3号は、御承知のように軽井沢を始め、長野・松本の他、昨日諏訪交通圏でも一社増えた。飯田市でも手を挙げている。当会長からは、県内主要都市は絶対やるよう言われているので、3号は一生懸命やるつもり。

ただ、そうは言っても私企業のため難しく、費用対効果を当然考えなければいけない。知事から話しいただいたように、それぞれ市町村によって形態が違う。そこは現場でより踏み込んだ話し合いをして、何か作っていければと思っている。

【阿部会長】

私は、事業者だけで頑張ってくれとは全然思っていない。事業者だけでは広げられないことは、市町村でも現場で一生懸命頑張っているが、もっと逆に問題提起していただきたい。

公共ライドシェアも今後は増やす必要があると考えており、また、タクシー事業者の皆さんも経営のあり方を念頭におきながら10、20年後を考えた時には、おそらく今とは全く違う仕組みを考えなければニーズも賄えなくなり、事業者の皆様もやっていられなくなる。今足元の対策だけでなく、5、10年後どうするか一緒に考えさせていただきたいので、またよろしく願います。

【名古屋大学 加藤委員】

日本版ライドシェアは、地域公共交通会議を経由しないのがそもそも問題。

勝手にやってもうまいかないので、地域公共交通会議でどうやったらうまくいくか議論すべき。

南信州が交通空白の重点地域になった。日本版ライドシェアも含めて公共交通を全体としてどう確保して空白を解消し、より利便性を増すか。しかも人はそんなにいなくてもできるようにする、というのをやろうとしている。これは協議会で議論しなければ、うまくできるわけではない。

許可が出ているが、勝手にやってもうまいかないので、そこは意識改革すべき。知事がお話ししたことは、そういう意味では本当に尤もな話であり、これは自分がやってきたことなので、ぜひやってほしい。

【副会長 県交通政策局村井局長】

交通空白について先ほど先生から話があったが、対象とするべき地域の在り方を明確に

して、また、どうやって交通解消に取り組むのか具体的な部分が本日の資料では抽象度が高かったということなので、ライドシェアも含めて、具体的にどうしていくのか早急に具体化を県としても国と共有しながら進めていきたい。

4 その他

長野地域におけるバス路線の廃止・減便に係る協議状況について 資料 8

【長野地域振興局和田課長】

（資料に沿って説明）

【事務局 柿崎補佐】

この部会の検討状況は本協議会の承認事項になるので、夏ごろに書面協議を予定。

～最後に～

最後に阿部会長から発言をお願いします。

【阿部会長】

様々多岐にわたる論点があったので、時間が全く足りなかった。先程申し上げたように、個別に事務者の皆さんと考えを伺いながら、県として取り組んでいきたい。

担い手の話については、まず根本原因が何かをしっかりと考えていきたい。加藤先生がアドバイスいただいたインターンシップやキャリアパスは、すぐやるということが必要。具体化に向けて、ぜひ皆さんとはご相談させていただきたい。

新しい幹線バス路線への補助制度については、ぜひ事業者の皆さんにはぜひ御活用していただけるようにしていただきたい。しかしながら、地域部会でのしっかりとした議論が前提になるので、我々からも各地域でもしっかりと議論が進むように皆さんにお願いしていくが、皆様からも路線の見直しについて、手を挙げていただけるとありがたい。

交通の問題は、本当に様々な問題点があるが、長野県の発展の時に最も重要なテーマなので、引き続き本日御出席の皆様にはお力をいただきながら、県民の皆様方が本当に安心して暮らせる地域の活力が発展・増進していけるような県づくりのために、引き続き御協力をいただきたい。

5 閉会

（終）