

令和3年度第2回長野県公共交通活性化協議会

日時：令和4年(2022年)3月23日(水)

13時30分から15時30分まで

場所：JA長野県ビル12階12E会議室

1 開 会

2 伊藤会長あいさつ

コロナ禍の中で大変な中、日々、公共交通を動かしていただいている事業者の皆様には感謝申し上げます。

全国的にまん延防止等重点措置が解除され、前回は完全オンラインであったが、今回、ハイブリッドではあるが、会場にお集りいただくことが出来た。

1回目のときにもお話を申し上げたが、こういう中であって、持続可能で最適な公共交通ネットワーク築いていかなければならない。

このコロナというものが、いつ終息するのか、あるいはコロナを抱えながらやっていく必要があるかもしれない中で、いずれにせよ、「持続可能で最適な」ということについて、どのような目線でやっていくかということもあるが、全県の協議会を設けさせていただいたのは、関係者が一堂に会して同じ方向を向いて、なんとか策を練っていこうということで、この会を立ち上げさせていただいた。

第1回のときにも、本日、会場にお越しいただいた名古屋大学の加藤先生に、ご講演いただいたが、少しずつ方向性が見えたところであり、これをもう少し具体的な像にできていければと思っている。

第1回立ち上げて以降、長野県内は10地域の行政圏にわかれているが、順次、地域別部会というものも立ち上がっている。

全県的なものだけでなく個別の地域によって、様々な課題もあるため、それを一つ一つ具体的な策に落とし込んでいければと思っている。

本日は、皆さんに忌憚のない具体的なご意見をいただければと思う。

3 議 事

(1) 地域交通計画について

(2) 地域公共交通ネットワークの構築について

【名古屋大学 加藤先生】

今までの説明で、根本的に欠けているところがある。結局この長野県の地域公共交通というのは、一体県民の皆さんに何を提供する、あるいはしなきゃいけないかという点は何もない。

何もないというのは、二つの考えがあって、総合5ヶ年計画とか、あるいは市町村、広域の計画とかも勘案して、考えていくとおっしゃっていたが、その総合計画の中に、公共交通に何を期待するかがどのくらい書かれているかということ、まだわからない。

決め付けはよくないが、私が今までやってきた中で、一般論として、総合計画で公共交通のことがあまり書いてないというのが多いんじゃないかと思っている。なので、以前は総合計画を読んで、それで公共交通計画に何が必要かをやっていたが、最近はやめている。

むしろ交通の方で何を我々ができるかを考えて、それを総合計画の方にオンしていくという方がむしろいいんじゃないかな、と思っている。結局それは自治体計画の中に公共交通が全然入ってないから。この会議は公共交通を大真面目に考えているわけだから、総合計画で考えるよりよっぽど考えている。

であればそのうち逆転して欲しいが、長野県総合計画を読んだことがないから、あくまで一般論だが、多くはそうなっている。

だから総合計画でこれを公共交通に求めるのが、とんちんかんであったり、何ら内容的になかったりする可能性も考えると、むしろやはりこの会議で、いったい長野県の公共交通で何ができるかをちゃんと明らかにして、これは当然、夢もあるが、一方で現実論、これだけしか運転手がないからこれしかできないとかある。お金はこれだけしかないからというのも踏まえたときに、長野県に対して一体どれだけのことができるかをここで決めて、打ち出していくと、当然今よりずっと上げていかなきゃいけないが、そういう事をやろうというのが例えば資料1の5ページとかにない。私はやった方がいいんじゃないかと思う。

つまり、今どうなってるいかというところがないので、一つは地域間幹線みたいなパーツの性能のことを言っている。パーツの性能は大事。

これは例えば、JRの路線だったらこういうものだっていうのが全国的にある。

運賃はそんなすごく高いとか安いとかないとか、切符が同じだとかある。

同じように長野県の地域間幹線というのがどういうふうに商品として揃っているか、会社が違っていてもどういうことをやるかは必要だが、それをやったとしたって、県全体で何が公共交通に求められているかをちゃんと考えて、配置したりとか運行したりとかしなければ、全体としてどうこうというのはなくて、さっきの偏りの問題とかが起こってしまうということ言っている。

だからやはりそこは両方必要なことだと考えているので、それをぜひやっていただきたいというのが私の考えということ。

関連してMaaSであるとか、あるいはキャッシュレスとかいろんなものがパーツ。

MaaSは、もちろんスマホを使ってどうとかというのはあるが、あくまでも一つのサービスとしてのモビリティととらえている。

Mobility as a Serviceだから、一つのサービスとしてモビリティなので、さっき言ったことと同じ。

長野県全体として、県民とか、来訪者に何を提供するか、とか、それぞれのカテゴリでこういう路線というのは、長野県のどこに行ったってこのくらいのサービスとしてはあるよということをちゃんとと言える。今だったら地域間幹線は単に、国庫補助している路線というだけでしょう。

サービスレベルとして何も決まりがないので、まちまちですよ。

けど「長野県の地域間幹線は、必ずどこ行ってもこうです」というものがないと。昔も今もそうなんですけど、事業者路線がそれぞれ創意工夫をしながらやっていて、それに欠損があるから、国県からその欠損に対して補助しているが、サービスレベルをこうしろとかは言っていない。

そこから脱却するのがこの計画です。

そこをきちんとやっていかないと、計画ができたって何も変わっていかないので、この品質を保つかとか、あるいはサービスを、県民全体に対して偏りなくどう提供するかということが非常に大事じゃないかと。

そういうふうに、考えていただきたいというのがお願い。

と言ったってそれは幹線までで、支線の部分はそれぞれの自治体に任せるところで、もちろんここはこれぐらいはやってほしいというのはあるんでしょうけど。よく私はコンセントって言っている。つまり、今だと公共交通って、そのコンセントが地域によってまちまちになっている。

こっちのコンセントはあっちで差そうとしても差せない。

そういうのを共通化する。つまり、長野県としてはどこの地域でもこういう走り方を幹線ではしているの、支線もこういう感じで走ってもらえると、上手く乗り継ぎができるよと、運賃がずっと繋がるよとか、そういったことができる。

そういうルール作りもきちんとやりながら、もちろんこれは10地域でそれぞれ検討しているので、そういうことも踏まえながら、トップダウンとボトムアップの両方を繰り返しながらできるので、これを1年のうちにやることになるが、今後のスケジュールの中にあまり明示されていない。

これだと、今のようなトップダウンとボトムアップを繰り返して、最終的にみんな合意してどうこうっていうふうにはいかないの、事務レベルの打ち合わせがないと回らないかなと。

そうでないと、勝手に県がやってるとか、俺らは好きにやればいいと思われるけど、ここで大事なのはさっき言った通り大きな目的を達成する。その大きな目的がとても良い目的であるということと、そこに乗かって、プラットフォームの上で、いろいろと今まで苦労してたことが苦労なくて済む。

そうするとやはり、うまくコミュニケーションをとって、合意形成していくという意識をしていかないといけない。

そのために、この今後のスケジュールでもう一段考えられなきゃいけないかなと。

ということを思ったので申し上げた。

【事務局 小林交通政策課長】

先生ありがとうございました。地域公共交通計画というものにどういうものを盛り込んでいくかっていう確かに交通手段とかパーツの部分が先行している部分なので、長野県の公共交通の大きな目的とか、それによって、描ける未来みたいなそういったものもきちんと、この計画の中でと考えていきたいなと思っている。ありがとうございます。

これから考えていかなきゃいけない鉄道の部分だけでなく様々なまちづくりとか観光とか、そういったものも含めていかなきゃいけないと思うので、ぜひこれからまた考えていきたい。ありがとうございました。

【伊藤会長】

補足というか、実は私が冒頭挨拶で申し上げた二つのワードとかフレーズがあって、一つは、その持続可能で最適な公共交通の再構築。これ自体も目的のようで実は手段。

ただし、その後に申し上げた皆さんせっかく全県的な関係者事業者行政、ひっくるめて全体で会議を開かせていただいてその中で同じ方向を見てっていうことを言わせてもらった。まさに今先生ご示唆いただいたように、その手段ではなくて何のために我々議論しているのかってそこの大命題が実はこの場でいろいろ語りたいところではあるが、なかなか運営上うまくいなくて申し訳ないが、多分それがあってこそ、この会議皆さんが、これを実現するために何やってこうっていうところに入り込んでいけると思うので、並行してやらせていただければと思う。

それから総合計画と軌を一にしてこの公共交通計画を策定していくが、鶏が先か卵が先かではないが、私もその総合計画の中に、その構成する様々な各分野の個別計画っていうのもあるので、この公共交通という計画の位置づけというふうに考えているので、当然この今回皆さんで議論して、計画として作っていかうとするものを、総合計画の方にしっかりと盛り込んでいきたいというふうに考えているので、よろしくお願ひしたい。

【長電バス（株） 鈴木委員】

持続可能な、という話があるが、今回のOD調査とか、そういったことは今までも様々な協議会の中で、関連して行われていることだと思う。それに基づいて今まで地域交通をどうするかを市町村ごとに検討してきて、その結果が今だと思うが、持続可能な交通になっているのかと言えば多分なってないのだろう。

だからこういう協議会がいつまでも続いてるんだろうと思う。

今バスの利用者がどういう動きなのかというのは、一つの公共交通を維持する上でのパーツのうちの一つにすぎないと思っている。

我々バス事業者の立場からすると、今の過疎地の交通で利益を上げていくのはまず無理。

ここで上がっている路線というのは、ほとんど交通事業者としては、一旦廃止をしたあるいは収益とれないから補助金をもらっているという路線になる。

そういう中で持続可能な交通になるのかどうかを考えると、今まで何とか続けてきたが、図らずもこのコロナの状況の中でわかってきたことは、我々バス交通事業者には他の事業があったから、この事業を維持できていた。補助事業というのは欠損補助がベースなので、利益は出ない。利益が出ない中で、貸切バスであったり高速バスであったりというところで利益が出るので、利益の出ない補助事業もやっていけたというのが現状だ。今回コロナでこういった利益の出る事業が壊滅状態になっているので、そういう状態の中で利益の出ない生活交通をいつまでもやっていられるかという、やっつけられないというのが本音。

そうすると地域の公共交通を維持するためにはどうすればいいかという、もちろん公共交通の利用者を増やすことも必要だが、今までやってきて無理なものがこれから実現できるのかという、無理なんじゃないかなと私は思っている。

直接的に言えば、欠損補助だけの仕組みではなくて、やはりきちんとこの事業で利益が出るような、運行する事業者にメリットがあるような、補助金のあり方をどうするのかと。

ただ行政負担を減らすということではなくて、逆に増やしていかないと、運行する事業者が将来なくなってしまふんじゃないか。ということが一つ。

それから、事業者が生き残るためには生活交通だけではなくて、世の中の全ての人流、レジャーから、学習旅行から何からすべて含めて動かしていかないと、交通事業者っていうのは生き残っていけないと思う。

そうすると行政では交通関係の部署だけではなくて、観光から教育から、何から全部の部署が関わって人の動きを作っていくと、交通事業者が交通を動かしていくということが将来的にもできなくなってしまうんじゃないかと。

直接的な補助金の問題、間接的には、人流を動かしていくことが、必要なんじゃないかなと思う。

【伊藤会長】

ありがとうございました。

他の方いらっしゃいますか。今お話いただいた点だが、今回の公共交通計画で特にこの幹線っていうことバスにこだわっているが、バスのことだけを考えているかっていうとそうじゃなくて、これを中心として、鉄道それからタクシー、それから地域の様々な観光をすることでどう繋げていくかっていうことも私ども県の役割として大事なことを考えている。

県はビジョンだとか計画ばかり作ってるじゃないかって思われるかもしれないが、平成25年に策定した長野県立新総合交通ビジョンというのがあるけれども、そこに3階層があって、まずはその地域を支える。県民の皆さん、経済も含めてですね、生活を支える。それから県内各地をつなぐということ、それから県外とか、様々なところとですね広がっていくそういうあの3階層で考えている。

そのベーシックな部分は、こういう交通っていうゆる交通政策的なところでやっているが、県としてももう少し広がりを持たせるところについては需要喚起ということもあって観光だとか、他の様々な部局とも連携してやっているつもりで、県にもあの例えば今回のコロナの問題にしましても、関連部局と連携してやっているところ。

【名古屋大学 加藤先生】

今鈴木さんがおっしゃっていただいたんで、僕がちょっとぼかしていたところを言っていたからよかったが、要するに、例えば地域間幹線にフォーカスするとしたら、あくまでもそれは事業者さんが本当は赤字なので運行できないと。できないし、したくないというものなんだけれどそれに欠損補助を出して運行してもらっているということで、それでも赤字なんだけど、他の事業があったから成り立ったけど、もうできないっていう話。

それって結局、その地域間幹線がなぜ必要で、必要だからこういうふうには走らなきゃいけないっていうことについて考えていなかったから、考えていてもそれが路線の実際のコンテンツに反映してないということ。

それって冷静に考えると、どうしてそんなものに税金投入できるのってなる。そうじゃなくて、その路線がなぜ必要なのかを踏まえたときに、地域間幹線として具備すべきものは何で、この路線は本来それが具備されているべきなんだけれど、できていないので、補助を入れて、それができるようにして、きちっとここは補助じゃなくて、僕は委託的なコミュニティーバスのなものにならざるを得ないと思っている。あるいは事業者さんがやりたいけどお金がないので、一緒にやりませんかというある種の共同事業みたいなもの、官民協働みたいなやり方が

あるだろうけど、そういうことをやるように改めていかないと、地域間幹線はずっとジリ貧のままになるので、そこに新しいスキームを入れる。ずっと以前から申し上げてきたが、実はこの地域公共交通計画を策定するのを、コロナ禍で地域間幹線が持たない、存続が難しい鉄道も出てきている中で、新しいスキームを入れていくことと、その前提として、なぜその路線が必要か、その路線網あるいはサービスが必要かを明らかにして、県民の皆様にご納得というか、それだったらぜひやろうと思っていただけるようなものを打ち出すということがすごく大事です。それが書かれていれば、後の具体的に何やるかはバアッと書けるので、その合意形成はものすごく僕は大事じゃないかと思うし、私の個人的な感としては今が一番いいチャンスじゃないかな、と思う。

【伊藤会長】

この辺についてぜひ皆さん意見言っていたきたい。

公共交通はこのためにやってるんだからこうやっていこうぜっていうような意見をいただきたい。

【松本市公共交通課柳沢委員】

今いろいろお話を聞く中で、私ども松本市は、今公設民営化ということで、バス路線を見直す中で、やはり今後の市民の足を確保していくかという視点でいくと、地域の足の再編ということで取り組んでいる。

これはやはりマイカーに依存した社会が進んだことによって、公共交通離れが進み、そしてそういったことに応じて、やっぱりバス路線の廃止や何かがあって、なかなか使いづらい環境がもう長年続いてきてしまっている。

そこをやっぱり今の時点で、これから高齢化が進み、また免許返納とかそういった部分でいけば交通弱者が増えていくという部分でいくと、そういう人たちの足をいかに確保していくかという視点に立ち戻って考えていかなければいけないのではないかなというふうに思っている。

公共ができること、今までの基盤整備とかの公共がすべきそういった事業として、やっぱり今後は交通、これを確保していくことが大変重要な政策だということで取り組んでいる。

なので先ほども長電バスさんの方からお話があった、行政がそういった負担を増やしながらも、やはりそういった人動確保していくっていうことをしても大切な視点だとは思いますが、やはりそこを最初冒頭会長からもあった通り、関係する者が、一堂に会して同じ方向性を見て考えていく、そういった考えを整備してこういった計画を作っていくことが一番大事になってるのではないかなと思うのでぜひそんな方向性で考えていきたい。今のものを続けるというよりは、新たな交通体系というか、新たな足の確保を進めるという視点で、この計画を皆さんで考えていく必要があるかなというふうに感じている。

【JR 東日本長野支社 園田委員】

弊社も鉄道会社ということで、皆様ご存知の通り今厳しい経営状況になっている。また旅客流動も非常に少なくなってきた、沿線人口も減ってくるということで、将来が暗澹たる思いになるような状況。

この中で、長野支社としては、長野県下で、どのような交通体系があるべきかという勉強を始めている。

ある線区では、モニター調査やWeb アンケートを使っていろいろな調査をした中で、例えばあるエリアに、流入している観光客手段を調べてみると、車が多かった。

ただ、調査結果を見ると、車を使った人が本当に積極的に使っているかということ、必ずしもそうでなくて、実はお酒を飲みながら移動したり、寝ながら移動したりするなどが可能な公共交通機関を欲している方も多いことがわかった。調査エリアでは、鉄道利用が2割程度となっているものの、潜在的な鉄道利用ニーズは5割程度あることもわかってきた。

この5割と2割の間の3割をどうやって埋めていくかということを考えてときに、いろいろ調べていくと、乗換抵抗をなくしたり、移動時間短縮したり、二次交通を用意したり、快適な移動空間を提供するなどが出てきて、それは我々鉄道会社だけでできることもあれば、自治体様あるいは地域の皆様にご協力いただければならないということもあるということがわかってきた。

それらを組み合わせながら我々として最適な交通モードというのを提供するにはどうしたらいいかという具体的なことを今考え始めている。それは鉄道かもしれない、バスかもしれない、もしくは自転車かもしれない。

今まであるものをあるものとして使うと凝り固まってしまうと、あるべき姿に近づけないのではと考えている。我々としては、もちろん鉄道会社なので鉄道を活性化したいという思いは非常に強いところがあるが、一番その区間であるべき交通モードを、我々としては、皆様とお話をしながら、考えていきたい。

(3) MaaSの基盤づくり

①キャッシュレス化の推進について

②公共交通情報オープンデータ化推進について

【長野市交通政策課松本委員代理】

長野市から、バス共通 IC カード KURURU システムについて説明する。

長野市の交通キャッシュレスの取り組みについて、バス共通 IC カード KURURU の利用範囲を拡大し、現在では、本市や須坂市、飯綱町、高山村などの 106 路線のバスで利用することができるが、令和 6 年度末に更新が必要となっている。

現在更新については、バス事業者や共通 IC カード KURURU の構成市町村で組織する電子カードシステム運営委員会で検討を行っているところ。

システム更新の理由として、一つ目は、導入から 10 年が経過し、バスに搭載している IC 車載機の老朽化から更新が必要となっているということ。二つ目は、令和 6 年にサーバー等の法定耐用年数を超えるため業務継上のリスクがあるということ。

現行のバス共通 IC カード KURURU の課題としては、本市と周辺市町村のみで利用できる独自のカードであり、例えば全国で利用できる IC カードである Suica などが理由できないということから、市外から訪れる観光客の皆様は、現金での決済となっているということ。また、独自のカードで、サーバー等自前で持つため、大規模な更新が、5 年程度で必要となり財政負担が大きいということ。利用面では、チャージやポイント還元というところができる場所が限られているため、利用者の利便性が低いことなどが挙げられているため、これらの課題を踏まえた上で検討を行っているところ。

システムの更新については、三つのパターンを検討している。一つ目は現行のバス共

通 IC カードをそのまま使用する単純更新。二つ目には、Suica など、全国共通の交通系 IC カードへの更新。三つ目としてスマートフォンを利用した、QR コード決済や Visa タッチなど、非接触のクレジットカードを用いた、次世代決済による更新。

現在検討しているが、今後のスケジュールとしては、令和 7 年春のシステム稼働を想定しており、長野市公共交通活性化再生協議会で更新するシステムの方式等の決定を受けて事業に着手をしていく予定。

【松本市公共交通課柳澤委員】

松本市においては、アルピコ交通と連携を図る中で、チケット QR という QR 決済の実証実験を始めようとしている。

こちらについては、上田市で令和 2 年から取り組みをされている事例等も視察をさせていただき、松本市においてもこの手法の可能性を探るため、4 月から実施をする。

キャッシュレスの部分については、交通ネットワーク課で資料を用いて説明する。

(資料：長野県公共交通活性化協議会事例紹介資料（松本市交通ネットワーク課）)

【JR 東日本長野支社（株） 園田委員】

MaaS について、レベル 1 からレベル 4 まであり、今、世の中ではレベル 2 になりつつあると思うが、目的地まで利用する交通機能を一括で検索して、予約・発券・決済をワンストップでできるということで、私どもとしては 4 月 1 日から、「旅する北信濃 MaaS」という地域限定の MaaS をレベル 2 に近い形で提供する形で進めている。

MaaS 整備によって、交通機関同士の垣根がなくなって、最適な移動手段を簡単に使えるようになるということが期待されている。

それらを実現するツールというのは、スマホなどいろいろ用意されているところであるが、既に全国で広く使われている交通系 IC カード、いわゆる Suica や Suica をベースとした地域連携 IC については、多くの交通機関で、1 枚のカード、あるいはスマホで利用できる有力なツールと考えている。

複数の交通をシームレスにつないで、簡単に使える環境にすることで、公共交通のさらなる利用を促すことが期待できると考えている。つまり、IC カードを単なるキャッシュレスではなく、シームレスを実現するための有力なツールと考えている。

交通系 IC カードは鉄道だけでなく、二次交通のバス、タクシー、レンタサイクルなどでも利用が進むということ。

また、インバウンド対象ということで、WelcomeSuica というカードも作り、期間を限定して使っていただくことで、日本全国の交通をそれ 1 枚で便利に使っていただくということにもできる。Suica については、自社線展開も少しずつ進んでおり、また乗り入れている伊豆急行線や富士急線に導入されているところ。

地域連携 IC は、Suica の機能の拡大版と位置づけており、Suica の機能に加え、バスの定期券や自治体様の福祉ポイント、あるいは様々な交通ポイント等も付与できる。非常に多くの方に優しいカードにしている。全国的には、宇都宮、仙台、盛岡、新潟、そして今後、青森、秋田、山形など各地で導入が進んでいるところ。取組が進んでいる場所について共通しているのは、非常に多くの補助金制度が整備されているということ。国については、制度がつくられているところであるが、取組が進んでいる市町では、独自の補助制度を整理されており、それによりバス会社等が、整備を進めている。

Suica システムは機能が多いがため、初期費用や維持管理費は、他の媒体に比べて高くなっている部分もあるが、交通系 IC を導入することで、全ての公共交通の利用を促し、社会全体に便益を行きわたらせる役割も期待できるため、補助制度について制度設計をお願いしたい。

長野支社管内については、新幹線各駅や中央東線には導入されているが、長野エリアには導入されていないため、ご不便をおかけしているところ。社内でも、早期の導入について、鋭意調整を進めているところであるが、コロナで非常に厳しい中で、設備投資がままならない状況であるため、すぐにといいことではないが最大限努力していきたい。

Suica や地域連携 IC カードの導入を進めることで地域の皆様の利便性を最大限高め、行政や他の交通事業者の協力をいただき、地域交通の活性化を図っていきたい。

【長野電鉄（株） 井原委員】

将来的な人口減少に合わせ、鉄道利用者も減少していくということになるが、鉄道事業を継続していくための方策として、数年前からキャッシュレス決済システムの導入を含めた駅の運営体制の見直しを検討してきた。

令和2年にコロナ禍による大幅な減収があり、固定費を緊急に圧縮しなければいけないという状況の中で、令和3年7月に、3駅の無人化を実施している。その他の一部の観光駅においては、時間を短縮する緊縮策を実施してきている。

一方で、無人化による利便性の低下を抑止するため遠隔管理システムを導入し、駅の案内業務を遠隔により集中管理できる体制を整備し、お客様の利便性の低下につながらないように取り組みを行っている。

しかし、現在の運営体制は、キャッシュレス決済システムの導入を見据えて、先行的に無人化を実施したものであり、様々な解決しなければならない課題がたくさんある。早期に新システムへの移行が必要となってきたということが現状である。

現在検討しているキャッシュレス決済システムについて、導入するにあたって、気をつける点がいくつかある。一つ目は、鉄道事業を持続していくということが大前提であり、収入に見合った省力化が、システム導入によって図られること。また、一定の待遇の上で人材を確保し、事業を継続していくことが重要。

もう一つは、収入の少ない地方鉄道事業者にとっては、キャッシュレス決済システムは大きな投資なる。したがって、導入するに当たっては、補助が不可欠である。

その他に、シームレスも含めて、汎用性が高いことが重要になり、また、将来的にキャッシュレス化、MaaS など社会変化に対して、社会から受け入れられるものを導入していく必要がある。

以上を踏まえ、様々な要素等があるため、あらゆる可能性を考える中で最適なものを導入していきたいということで、検討しているところ。

しかし、自動券売機が更新の時期が来ている。また、駅の無人化に伴う課題がある。導入の時間軸との調整というものがポイントなる。まだ、システム的に鉄道用に開発されていないシステムがあるという話もある中で、導入する上で気をつける点とどのように調整を図っていくかということが、今考えなければいけない優先的な課題と思っている。

時間との闘いという部分もあるので、その時までには考えられる最適なものというものを前提に、導入を考えていきたい。

【アルピコ交通（株） 植松委員】

バスについては、各行政や事業者と打ち合わせさせていただいているところであるが、ここで高速バスや特急バスについて2点紹介させていただく。

予約制の高速バス等に関してはクレジットや現金を介さない決済の仕組みが既に出来上がっており、非予約制の県内を走る特急バスを対象に、この1年キャッシュレスの取組を進めている。

まず、長野松本線という路線では、スマホアプリから購入いただけるデジタルチケット

トを21年の4月から運用している。クレジットカードを使ってスマホでチケットを購入できるものであり、そのままスマートフォンを使って乗車券としてご利用いただくということが可能。この路線は、通勤・通学などで、毎日、多頻度で利用をされるお客様が多い路線であり、こうした方々は複数枚購入ができるなどの利便性の向上を図っている。当初は、利用も少なかったが、直近では全体の13~14%ぐらいとなっている。

この他、長野と白馬を結ぶ路線においても12月から取り組みを始めている。こちらはタッチ決済、非接触決済対応のクレジットカードという形に対応したものを、国や県の補助制度を活用して導入を進めたもの。このコロナ禍で、かなりお客様の数は減じているところであるが、全体の4%ぐらいというところ。元々、この路線は、冬場に白馬地区を訪れる外国人スキーヤーの方がご利用の大半を占める路線であったため、今のところ、外国からのお客様もほとんど戻っていないという状況であるが、いつかは戻るインバウンド対応という意味合いからも意義があると考えて取り組みを進めてきたところ。

いずれも、旅客利便に資するものと感じているが、導入コストや維持コストが、それなりにかかるものであり、これにより、利用者が劇的に増えるというものではなく、このコロナ禍においても、厳しい経営状況からすると、各種の補助制度を活用しながら導入するのが現実的でスムーズな導入促進となる。

利用者目線で、信州に、どういったものがキャッシュレスの取り組みで必要なのかということ、本会議の中でもう一度再定義や整理されてはどうかと思う。なんでキャッシュレスが必要なのか、どういう取り組みが必要なのか、様々な仕組みがある中で、会議の中で整理されていくべきと考える。

【事務局 小林交通政策課長】

様々な取り組みが現在進行形で、進められている。県の協議会ということで、様々なモードの事業者が集まっている中で、今回取り組みの情報共有をさせていただいたところ。将来的な目指す姿としては、県内全域で誰もが交通モードに関わらずシームレスな決済環境と書いているが、もう一度キャッシュに組み込む意義というものを整理し、行政の支援も必ず必要になってくるところであるため、行政負担のあり方も含めて、引き続き検討してまいりたい。

【伊藤会長】

キャッシュレスについては、目的を明確化という話があったが、これまでのそれぞれのご紹介についてご意見・ご質問等があれば願います。

数年前、違う枠組みの会議で、地域連携 IC カードで、とりあえず行きましょうという一応の合意は得られたが、お聞きしていると、事業者の初期投資をメインとしたコストが大変だということで、なかなか前に進まない。

一つの目線として、冒頭ご紹介があった長野市を中心とした KURURU の更新時期に合わせて、地域連携 IC カードを導入というのはどうだろうかという話もあるが、シームレスで全県と書いているが、必ずしも県内全てをカバーされているわけではないため、大きな課題と思っている。

【長電バス（株） 鈴木委員】

長野市での KURURU の更新の話があったが、KURURU を単純更新したとしても、車載器が老朽化しているため、車載器を更新しないと、令和6年度以降、システムを継続できないという状況になっている。

KURURU であろうが、Suica の地域連携カードを新たに導入しようが、かなりの投資負担が生じるという中で、システム更新そのものもかなりお金のかかることで、その上に

車載器の部分が乗るため、10年前に KURURU を導入したとき以上にお金がかかると思っている。

そのため、関係する自治体の補助や国庫補助だけでは、間に合わない部分が非常に大きく、全県を俯瞰しながら、補助や負担をいただくような仕組みを構築していただきたい。

【伊藤会長】

導入費用の支援については、今まで県では、メニューが無かったが、どういう形でやっていくかというのは、今後の検討であるが、何らかの形で、皆さんと一緒にやっていきたいな思っており、そういう気持ちでいるので、それぞれ形が違っている中でどうするか、一つの統一的な形でやることに対して補助するのか、利用する方の利便性向上ということで捉えれば、色々な形があってもいいから導入するために補助するのかなど、いろんなパターンあると思うので、検討させていただければと思う。

【名古屋大学 加藤先生】

それぞれの方式で安い高いもあるが、これが強いとか弱いとかというのがある。データを取りたいというときには、これがいいけど、これはうまくできないとか、ポイントや割引をやろうとしたときに、こういうやり方だと難しいということがある。そのため、その中で何が優先されるのかということとはよく考えないといけない。

関連して言えば、例えばサブスク、いわゆる乗り放題がある。これは、バスについては、サブスクと言ったら事業者横断型がいいのではないかとということで法令上もそういうことがやりやすくなるような仕組みが活性化再生法の中にもある。

そういうことを考えたときに、長野県というのはいろんな事業者があるところであるため、そこをきちんとどうやれるかというところが非常に大事であるから、それをどうやったらできるかは、そのスキームをきちんと考えないといけないというのは、この協議会でやらなければいけない。

ヨーロッパに行ったときに、何がすごいかと思ったかということ、基本的に切符がサブスクであったこと。つまり、日本であれば、どこからどこまでいくらというのが一般的だが、ヨーロッパは、例えば4時間乗り放題がいくらとか、24時間乗り放題がいくらかというのが普通であり、その区間で買うというのは面倒くさいし、途中で行き先が変わるかもしれないので、あんまり売っていない。

その乗り放題のチケットは、何でも使えるということで、その時間のうちに、たくさん乗っていただけるということになる。

例えば Suica に代表されるような、交通系 IC カードはそれを判別するのが面倒くさいが、決済の確定計算をするという部分では利があるところである。サブスクは、そこは関係なくなるということになるため、この運賃制度を全県のいろんな事業者の中でやっていこうという考え方もある。もちろん、JR の Suica でもできるし、東京の事業者だと Suica や PASMO に載せる形で一日乗車券をやっているところもある。都度でやるのが原則だったら、Suica というのが一番いいものであるが、サブスクが原則となったときには、違うものがよくなっていくみたいなこともあります。

したがって、どういうふうに運賃の考え方をこの地域の中で、整合させるかということ。ヨーロッパについては、補助前提の制度であり、最初から補助金は当然どの路線でもある、つまり地域交通で黒字は普通ありえないという考え方が最初にあるため、そういうこともできるとも言える。

数年前まで、このような会議でこのことについて発言したとしたら、変わった人扱いであったと思うが、MaaS というのはこのような考え方ができる世界であるため、長野県

がそれをもし突破すると、大きなメリットがあるところ。

あとは、私の中では絶対一つじゃないといけないとは思ってなくて、一つは共通であるのが全県にあるということがよいが、それぞれ、もちろん自分のところでずっとやってきたものとか、あるいは Suica のように東京でみんな使っているから、東京の人に使ってほしいから入れるということも大事な動機。そのため、全県のこれも使えるけど、Suic も使えるというような発想もある。そこ全然縛らないが、県としては、県内全部で使えるのはこれというのは決めていかなければいけない。

そのような論点をきちんと詰めていって、それを導入するとき、県としてどのようにバックアップしていくかという体制がないとできないため、そこを整理する必要がある。

どちらにしても、品質保証の中の一つのメニューとして長野県内の路線は、この決済方法で全て乗ることができて、できれば運賃制度も非常に揃っているということや乗り継いでもそんなに運賃が高くなっていかないというような仕組みが、この協議会で合意できることを、私の中では夢想している。

【桜観光タクシー（株） 滝川委員】

公共交通ということであるが、これを支えているのは 100%民間の事業者であって、大都市圏はともかく、地方の長野県のような、中山間地を抱えるような場所では、民間事業者が人の移動を支えるという事業を行うというのは、今の時代、厳しい状況。

キャッシュレスについても、自分の会社が県内のタクシー業界の流れだと思うが、最初は何十年も前から紙チケットによるものから始まって、クレジットカード対応にも取り組み、QR 決済にも取り組んだ。QR 決済はどうなのかなと思ったが、導入して直後から、使用される利用者の方が多くてびっくりした。世の中のキャッシュレスの流れってというのはこういうことなのかなと初めて実感したところ。

県内に住んでいる方々だけの移動を支えるだけでは、事業者は立ち行かない。「移動のうねり」を起こさないと、事業者としては厳しい。

JR 東海のテレビ CM で、人と人が会うということが特別だという CM があり、そこに合わせて、日本バス協会の清水会長が新聞に意見広告で、移動にリスクはないのではないかというものを去年から何回か出されていた。できれば。オール旅客で移動すること、人と人が会うということが大切だという、そのような「うねり」を起こすことができると考えている。

【伊藤会長】

公共交通としてのタクシーの皆さんがご参加いただいて議論しているところであるが、MaaS の話もあるが、議論の中で、それぞれが競合するという場面も出てくる可能性もある。その辺はご容赦いただいて、先ほどの冒頭の加藤先生の話の中で、目的は何かという話があったが、一つは県民の皆様の利便性という観点ということがあると思っている。その辺をまとめていきたいと思っているため、そのような視点で皆様にもよろしく願いしたい。

(4) 令和4年度事業計画（案）、予算（案）について

(5) 意見交換

【伊藤会長】

冒頭に加藤先生からご示唆いただいたように、今後詰めていかなければならないテーマを、1個1個全体会議で議論していたら、3月までにまとまるものもまとまらないと思うので、それまでの間に、テーマごとにお集まりいただく又は書面ということで、具体化に向けた議論ができるように努めていきたいのでご協力をお願いします。

【名古屋大学 加藤教授】

それぞれ部会をやっていると思うが、全部は無理であるが、必要あれば伺うので、何かあったら言って欲しい。ここで意識共有しないと、全然共有しないで、変なことを考えていたら、マイナスになってしまう。そういうことが必要なときに呼んでいただければ、私にできることをやりたいと思う。

長野県は非常に広く、ベクトルが必ずしもうまく定まらないこともあるかと思うので、必要があれば呼び出していただければと思う。

4 閉 会