



しあわせ信州

# 地域交通におけるデータの取得・共有・利活用、 リ・デザインを主導する司令塔の整備に関する 意見等

---

(第4回地域の公共交通のリ・デザイン実現会議提出資料)

令和6年2月9日  
長野県知事 阿部 守一

ご説明のあった各者の取組事例も踏まえ、本県が重要と考える点は以下のとおり。

## 1 地域交通におけるデータの取得・共有・利活用

- データを活用した施策の企画立案や効果分析は、公共交通分野の施策においても重要。
- 公共交通関連のデータとしては、①バスの時刻・バス停の位置・運賃・乗降客数に係る情報、②ICカード利用による正確な乗降データ、③個人の住所地や年齢等のマイナンバーカードの情報、④携帯電話の位置情報による人流データ、⑤GIS等の地理情報データなどの様々なデータがある。
- これらのデータを組み合わせることで、①交通モードや路線の最適化、②公共交通での移動を中心としたまちづくり、③現在のバス・鉄道運行路線沿線の将来人口予測と今後の対応策の検討などの様々な施策への活用が期待される。
- 自治体においてはこうしたデータの利活用による政策形成に取り組むことが重要。そのためにも、国によるデータの収集・分析に係る統一的な手法の確立やシステムの開発が必要。

## 2 地域交通におけるリ・デザインを主導する司令塔の整備

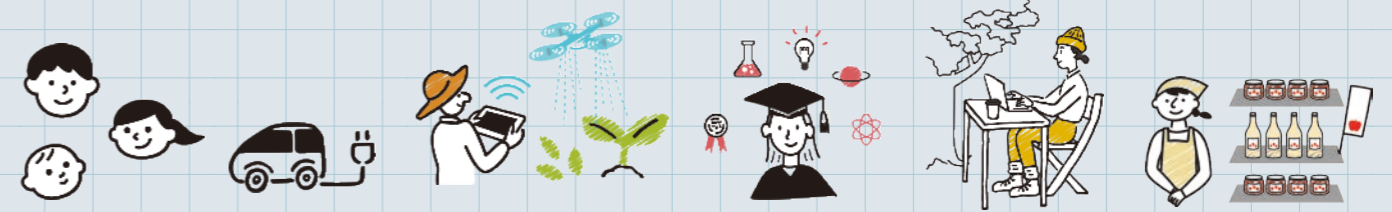
- これからの地域公共交通は、医療・教育・観光などの社会的課題の解決と一体で取り組む必要があり、その中心となるのは総合的な行政主体である都道府県や市町村であるべき。
- そうした中でも、全国の事例や法制度に精通し、行政や事業者等の関係者間のコーディネーターとなって地域公共交通の改善に向けて関与する有識者等の存在は大変重要であり、このような人材の育成を進めるべき。
- 人材の育成とともに、さらに、これまで以上に都道府県や市町村が司令塔としての役割を發揮する上では、国から地方への権限や財源の移譲が必要。

## **長野県の取組（県内移動の利便性向上プロジェクト）**

---

# 新時代創造プロジェクト

様々な危機が複合的に押し寄せている現下の難局を乗り越え、新しい時代に向けて、社会経済システムの転換や施策の新展開・加速化、他に先駆けた取組等を横断的に特に進めていく必要がある政策をピックアップし、8つの「新時代創造プロジェクト」として取り組んでいきます。



## 1 女性・若者から選ばれる県づくりプロジェクト

固定的性別役割分担意識を解消し、女性の多様なライフスタイルを支える社会、仕事と子育て等との両立が当たり前の社会へ転換するとともに、女性や子育て世代が安心して出産・子育てができる社会を目指します。

### 取組の例

- ◆保育・教育環境の充実や保育・教育費の負担軽減を図るとともに、規制・制度の見直しを検討
- ◆地域全体で育児を一緒に支え合う新たなネットワークの構築を検討



## 5 人口減少下における人材確保プロジェクト

魅力ある職場づくりをはじめ、県外からの人材の呼び込みや多様な人材の労働参加を加速するとともに、新しい働き方に挑戦する個人や企業の取組を一層促進することにより、担い手不足が解消している社会を目指します。

### 取組の例

- ◆若者を中心とする都市部在住者に農林業、製造業、サービス業などの職と魅力ある住環境をトータルで紹介
- ◆女性などがIT関連業務を請け負うビジネスモデルを展開
- ◆兼業・副業を促進し、「一人多役」や「半農半X」など多様な働き方を普及

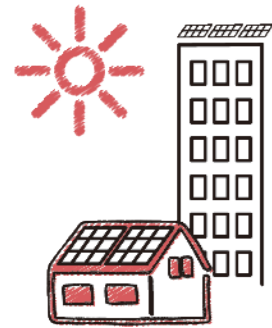


## 2 ゼロカーボン加速化プロジェクト

ゼロカーボン社会共創プラットフォーム（くらしふと信州）においてあらゆる主体との新たな共創を実現し、県民・事業者・地域と共に、制度や事業モデルの創出といったあらゆる手段を駆使して、ゼロカーボン化の取組を加速します。

### 取組の例

- ◆屋根ソーラーの設置や新築住宅のZEH水準の省エネ性能への適合義務化を検討
- ◆「くらしふと信州」の場の活用など、多様な主体との新たな共創による「エネルギー自立地域」の創出や、「長野県版初期費用ゼロ円ソーラーモデル」の構築等を支援



## 6 世界で稼ぎ地域が潤う経済循環実現プロジェクト

国内外から資金を獲得し、その資金を地域内で循環させる構造に転換します。県産品消費や資源循環の大切さを県民・事業者と共有するとともに、産業間の共創による「地域内経済循環」を進めます。

### 取組の例

- ◆県内企業による電気自動車（EV）のグローバルサプライチェーンへの新規参入を実現するとともに、次世代半導体や電動モビリティの開発・実証を促進
- ◆地域独自のサービスや地元産品の購入を促す「デジタル地域通貨」を普及



## 3 デジタル・最先端技術活用推進プロジェクト

デジタル・最先端技術を徹底的に活用・展開し、どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会を実現します。県内全てのIT企業が開発型ビジネス形態や他産業との伴走型ビジネス形態に転換することで、高付加価値を生み出します。

### 取組の例

- ◆県がデジタル人材を企業や市町村等に派遣し、DXを支援する仕組みを創設
- ◆学びの場や観光誘客など広範な分野でメタバースを活用するほか、中山間地域における物流や宅配、移動などにエアマビリティを活用する「空の移動革命」の実証実験等を検討

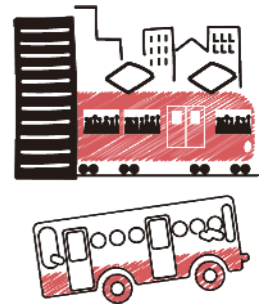


## 7 県内移動の利便性向上プロジェクト

持続可能な地域公共交通を維持・確保するためにこれまで以上に行政が関わる仕組みへ転換するとともに、訪問型のサービス提供など総合的な取組を進め、また、公共交通で県内を円滑に移動できる環境を整備することにより、観光客を含む利用者の利便性の向上を目指します。

### 取組の例

- ◆多様な輸送資源や最新技術の活用、官民の役割分担の抜本的な見直しにより、移動の利便性の高い地域を創造
- ◆公共交通機関のキャッシュレス化や公共交通情報のオープンデータの活用を推進し、MaaS（Mobility as a Service）の取組を加速



## 4 個別最適な学びへの転換プロジェクト

学校において児童生徒一人ひとりのニーズ、個性、認知・発達の特性に応じた個別最適な学びを実現するとともに、不登校児童生徒等への多様な学びの選択肢を提供します。

### 取組の例

- ◆「信州学び円卓会議（仮称）」を設置し、個別最適な学びのあり方等を議論
- ◆サマースクール等の開催を促進するとともに、フリースクール認証・支援制度の創設等を検討

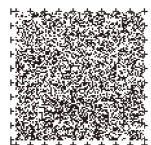


## 8 輝く農山村地域創造プロジェクト

地域特有の資源を最大限活用し、磨き上げることにより、様々な課題や条件不利性の克服と、これからの時代を牽引する新しい価値が複合的に生み出されるオンリーワンの「輝く農山村地域」の創造を目指します。

### 取組の例

- ◆オンリーワンの「輝く農山村地域」を創造するため、地域ぐるみの意欲的な活動で成果を挙げている地域を厳選し、時代の最先端エリアにすべく、様々な政策を集中投下

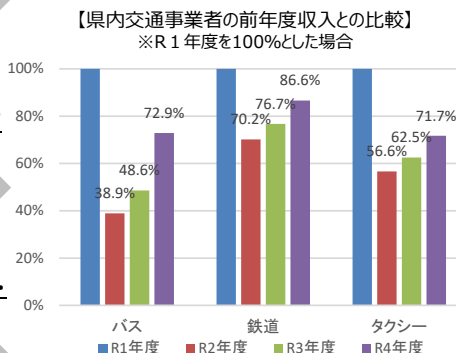


# 県内移動の利便性向上①(PJ7)

## 背景

### 1 公共交通の利用者数の減少

- 公共交通の利用者数は減少傾向。コロナ禍でさらに利用者数が減少。**5類へ移行してからも生活様式の変容等により各社の収入はコロナ前までに戻っていない。**



### 2 交通事業者の経営悪化

- 利用者数の減少に加え、**燃料価格の高騰等により経営が悪化**
- 事業者における**不採算路線の減便・廃止の動き**

### 3 担い手不足・高齢化

- ドライバー不足を原因とするバスの減便・廃止、タクシーの供給不足**
- 一方で運転免許返納者は増加
- 人材確保のため賃金をあげる必要があるものの、経営悪化により現状維持で一杯の状況**
- 令和6年4月から開始する**働き方改革によりさらにドライバー不足が深刻化する見込み。→さらなる減便・廃止の可能性**

### 4 公共交通転換へのポテンシャル

- 高校生へのアンケートによると、公共交通を利用しない生徒のうち約3割が“公共交通機関を利用したい”と回答**  
(その理由としては「送迎してくれる家族の負担を減らしたいから」が最多の44.6%)

## R5年度の取組実績 (R6.2.1 現在)

- 持続可能な社会を実現する**地域公共交通の在り方講演会**を3回開催
- 県内事業者・市町村・利用者と課題や行政関与について議論する**研究会**を2回開催
- 公共交通計画策定のため、**長野県公共交通活性化協議会**を1回開催、10圏域で**地域別部会**を2回ずつ開催
- 交通弱者の移動実態を把握するため、高校生・高齢者に向けたアンケートを実施 (有効回答数 高校生：12,014人 高齢者：1,195人)

※長野県令和6年度当初予算案概要資料(抜粋)を一部修正

## プロジェクトのめざす方向性

### 目指す将来像

- 「公共交通を**社会的共通資本**と位置付け、**特に通院・通学等の日常生活における移動や観光地への円滑な移動**など、自家用車に頼らなくても大きな不安を感じずに誰もが安心して暮らせる持続可能な社会の実現」

### 保証すべき移動

#### 通院

- 公共交通を利用して、**圏域の中核的な医療機関に通院**できる

#### 通学

- 公共交通を利用して、**圏域内の高校に通学**できる

#### 観光

- 公共交通を利用して、**鉄道駅や宿泊施設から圏域内の主要な観光地へアクセス**できる

### 保証すべきサービスの品質 (品質保証)

#### <ダイヤ・便数>

##### 通院

- 圏域の中核的な医療機関に**午前中に通院**でき、**午後の早い時間帯に帰宅**できる

##### 通学

- 登校：始業前に**通学**できる
- 下校：授業終了後、課題活動終了後に**帰宅**できる

##### 観光

- 円滑な乗継ができる**ダイヤ**が設定されている
- 観光地で十分な**滞在時間**が確保できる

#### <決済環境>

- 全県の公共交通機関で交通系ICカードが使える環境整備されている

#### <情報提供>

- バス路線情報を経路検索サービス等で検索できる環境が整備、常に最新情報掲載

#### <拠点整備>

- 主要な交通結節点において、デジタルサイネージやWi-Fi設備等が整備されている

品質保証を実現させるためのビジョンを10広域圏ごとに作成し、行政や交通事業者等の関係者が一体となって品質保証の実現に向けて取り組む

### 目指す将来像実現のための施策の方向性

- 地域公共交通の運行継続に必要な**担い手の確保**
- 拠点と軸の設定による**交通ネットワークの構築**と、**ネットワークの維持・発展**
- 利用しやすい**地域公共交通の実現**  
(キャッシュレス決済導入、公共交通情報の充実、待合環境の整備等)
- 移動における**脱炭素化の推進**

現在策定中の「長野県地域公共交通計画」へ反映

# 県内移動の利便性向上②(PJ7)

## R 6年度の主な取組

### 1 地域公共交通の担い手確保 《人材確保PJ》

地域公共交通の維持に不可欠な担い手の確保に官民連携で取り組む

#### ◆ 人材確保に対する支援

- バス・タクシー・トラック協会が行う合同採用説明会等に対する支援 (710万5千円)

(新) ● 移住施策と連携した運転手確保に対する支援 (1000万円)

- 退職自衛官・消防士へのアプローチ
- 女性が働きやすい就労環境整備の促進
- 第二種運転免許取得に対する支援 (対象年齢引上げ)

### 4 移動における脱炭素化の推進 《ゼロカーボンPJ》

自家用車依存から脱却し、公共交通への転換を促進

#### ◆ 環境性能に優れた車両の導入や充電インフラの整備

- しなの鉄道の車両更新に対する支援 (1億4112万1千円)
- 道の駅、観光地等への急速充電器の設置経費に対する補助 <R5.11補正> (2600万円)

### 2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

行政の主体的関与により県民生活に必要な交通ネットワークの構築・維持

#### ◆ 基幹的な交通ネットワークの維持・確保

- 県有民営バス車両の導入 (2億9568万9千円)

(新) ● 県内高速バス路線の確保 (5047万1千円)

- ・ 長野・飯田間を結ぶ「みすずハイウェイバス」の運行の支援とともに、増便に向けた検討の実施
- ・ 民間事業者や市町村と一体となった利用促進の取組の実施

《ゼロカーボンPJ》

(新) ● 大糸線の本格的な利用促進及び利便性向上 (600万円)

#### ◆ 交通空白地域における輸送の確保

(新) ● 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）を行う、社協やNPO等に対する支援 (523万3千円)

#### ◆ 日本版ライドシェアを含む供給不足対策

- 日本版ライドシェアの導入を含め、タクシー協会と連携した供給不足の解消

#### ◆ 行政関与の強化

- 公的性質を有する割引に対する行政の関与のあり方の研究

### 3 利用しやすい地域公共交通の実現

利便性の向上を図り、「利用しやすくなる」公共交通へ

#### ◆ キャッシュレス化の推進

- 観光と連携したMaaSの推進
- 路線バスへの地域連携ICカード導入の支援 (2億3130万8千円)

《ゼロカーボンPJ》

- 地域鉄道への交通系ICカード導入の検討

#### ◆ オープンデータの活用推進

(拡) ● データを最新に更新するための研修会の開催や、バスロケ、デジタルサイネージ、待合環境整備の検討 (259万1千円)

《ゼロカーボンPJ》

#### ◆ バリアフリー対策の推進

(拡) ● 鉄道駅のバリアフリー設備整備に対する支援 (990万円)

#### 達成目標

- ・公共交通利用者数 1億人（2028年度）〔鉄道：68,000千人、バス：20,000千人、タクシー：12,000千人〕
- ・県民一人当たり公共交通機関利用回数 50回（2028年度）
- ・県内路線バス情報におけるオープンデータ整備率 100%（2028年度）

※長野県令和6年度当初予算案概要資料（抜粋）を一部修正

## 県主催による県内 J R 三社との沿線協議会との協議の場の設置

長野県内の J R 線は、全国で唯一 J R 三社により分割運営されていることから、各社間のダイヤ調整などを各社に働きかける必要

➔ 県が主体となって、統一的に J R 各社・協議会間の調整を実施

### 長野県JR連絡調整会議

#### ○ 目的

長野県内を営業区域とする J R 旅客鉄道株式会社の事業について、その利便性の向上と利用の促進を図り、地域の活性化に資するため必要な事項を協議すること

#### ○ 会 員

- ・長野県知事
- ・ J R 東日本 長野支社長
- ・ J R 東海 鉄道事業本部運輸営業部長
- ・ J R 西日本 金沢支社長

#### ○ 会議参加者

- ・長野県（座長）
- ・ J R 東日本、 J R 東海、 J R 西日本
- ・県内 J R 線沿線の活性化協議会等  
（中央東線、小海線、篠ノ井線、大糸線、飯山線、中央西線、飯田線）
- ・長野県内の地域振興局

#### ○ 内 容

- ・各 J R 線沿線協議会の取組について情報交換
- ・ J R 各社に対し、各路線の利便性向上等に関する要望について意見交換
- ・ J R 各社から最近のトピックスや情報提供

