

第3回長野県公共交通活性化協議会 北アルプス地域別部会分科会 会議要旨

日時：令和7年12月18日（木）

13時30分～15時30分

場所：大町合同庁舎302号会議室
(WEB併用)

1 あいさつ（北アルプス地域振興局企画振興課長）

- 北アルプス地域別部会では、9月18日に第2回通院・通学分科会を開催し、長野県公共交通計画（以下、本計画という）地域編の改定に向けて議論し、北アルプス地域における品質の水準等を決定した。
- その内容を踏まえて、本日は、本計画地域編の様式へこれまでの協議内容を記載したため、内容を確認いただくことと、北アルプス圏域内での幹線の路線見直しについて協議いただく。

2 会議事項

（1）これまでの意見等について【資料1】（企画振興課）

- 第2回分科会で説明した内容も含んでいるため、新規の意見のみご説明する。
(3P)
- No.2になるが、第2回分科会でいただいた意見で、大町市民バス社コースと池田町営バス松川線、明科線との接続については、通院での利用者にとって乗り継ぎですら負担であるため、乗り継がずに直接、いわゆる乗り入れるのような形で検討いただきたいとご意見をいただいたところである。
- 第2回分科会では、大町市から通院、通学の他にも買い物の足としての利用を見込んでダイヤ等を設定していることや、池田町から鉄道との接続と通院通学の時間帯に合わせてダイヤ設定を行っていることから、それぞれの市町村営バスを乗り入れることにより、路線の総延長距離が延びることにより運行時間が長くなると、ダイヤ等の時間の見直しにより利便性が低くなってしまう恐れがあるとご発言いただいた。
- その点から、路線の乗入について即時に対応していくことは難しい状況ではあるが、各交通会議等でダイヤの変更や路線の見直しを行う際には、そういった利用者の意見があるということを念頭において検討をお願いしたい。

（意見等なし）

（2）幹線（みなし幹線）の見直しについて【資料2】（企画振興課）

（1P）

- 通院・通学等の日常生活に必要な移動のうち、幹線とみなし幹線については、信州型広域バス路線支援制度の対象となる。
- 幹線は、圏域拠点である信濃大町駅と市町村を跨いだ地域拠点を結ぶ路線となるが、北アルプス地域においては、観光面での幹線等として長野-大町線や長野-白馬線はあるが生活分野での幹線ない。
- みなし幹線は、バスや鉄道等で圏域拠点へ直接行く手段がない場合に圏域拠点へ乗り継いでいくための唯一の準幹線を幹線とみなし、支援の対象とするものである。池田町は圏域へ直接行く手段がないため、圏域拠点へ行くための唯一の準幹線をみなし幹線として支援の対象とができる。
- 池田町営バスの準幹線は、松川線、明科線、安曇野線の3路線があり、どの路線も等しく重要ではあるが、信濃大町駅への移動という観点で利用されているであろう松川線をみなし幹線とし、地域編に記載していくことを本日ご協議いただきたい。

（3P）

- 松川線をみなし幹線とした場合に、県の支援の対象にするためには、地域別部会において路線の見直しを行うことが要件となる。

- 路線の見直しの観点は、通院・通学・観光の品質が保証されているか。利用状況や実態を鑑みて適切な路線となっているか。路線同士が競合していないかの3点となる。なお、松川線については、通院・通学等の日常生活に利用される路線であるため、観光の品質が保証されているかについては今回の確認の対象としない。

(4 P)

- 松川線の現状について、説明する。

- 松川線は、自家用有償旅客運送事業で定時定路線のバスとして運行されている。

- 車両はマイクロバス型で、定員は29人となる。

- 平日は、上下線で異なるが、7便から8便運行している。

- 運賃は150円となるが、令和6年度からは、高校生以下を無料としている。

- 利用者としても、高校生以下を無料にした影響もあると思うが、令和6年度に大幅に増加し、23,862人の利用があった。

(5 P)

- 通院・通学における品質が保証されているか確認した結果である。

- 通院については、行きが概ね7時から10時に到着、帰りはおおむね12時から14時に帰宅という観点で確認した。

- 池田町から町外の大町市立総合病院へ時間内の通院及び帰宅が可能であることと、管内市町村からあづみ病院への時間内の通院及び帰宅が可能であることを確認した。

(6 P)

- 通学については、管内にある3つの高校と松本駅までの大糸線沿線にある高校について、始業前に到着、終業後の帰宅と課外活動終了後の帰宅ができるかという観点で確認した。

- 池田町から、管内及び松本圏域方面への高校へ始業前の登校、終業後及び課外活動終了後の帰宅が可能であることを確認した。

- 管内市町村から池田工業高校への通学についても、同様に登下校が可能であることを確認した。

(7 P)

- 現行路線の起点、経由地、終点が妥当かについては、松川線は大糸線との接続場所である信濃松川駅と大町市民バス社コースとの接続場所である正科北を結ぶ路線であること、地域拠点であるあづみ病院や池田工業高校を経由地としていることから、妥当であることを確認した。

- 運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズは適切かという観点であるが、運行ダイヤは先ほど通院・通学の品質の確認で説明した通り妥当であると確認したところである。

- 運行形態、車両のサイズは、松川線の年間総乗車人数の23,862人を運行日数293日で除して、1日当たり81人、一日15便であるため、便数で除して各便平均5.4人と算出した。

- 現状29人乗りのマイクロバスで定時定路線バスとして運行されていることから、通院通学の多い時間帯を考慮しても現状の運行形態で適切であることを確認した。

- また、朝方の通学時間帯については、バスの台数を増やし増便して対応されているということであり、臨機応変に対応されていると考えているところである。

- 路線同士が競合していないかという観点であるが、池田町から圏域拠点へ向かうために経由地である信濃松川駅を結ぶ唯一の路線であることを確認している。

- 池田町にはその他の鉄道駅と結ぶ安曇野線と明科線があるが、穂高駅や明科駅へ向かう路線であり、重複はしていないと考えている。

- 本日は、松川線をみなし幹線として地域編へ記載することと、路線の見直しを行った結果、北アルプス地域の品質に適しているかご協議をお願いする。

(意見等なし、松川線をみなし幹線とし、品質も適していることで了)

(2) 長野県地域公共交通計画北アルプス地域編について【資料3】(企画振興課)

- これまで、ご協議いただいた内容を踏まえて更新を行っている。

- 1P目と2P目については、現在の地域編からは更新はない。

(3 P)

- ・ 拠点については、第Ⅰ回分科会でご協議いただいた拠点を追加している。
- ・ 具体的には、現地域編で信濃大町駅周辺といった抽象的な記載であった拠点、交通結節点を具体的な駅名やバス停名としたことと、中核的な医療機関、高校、主要な観光地を拠点として追加した。
- ・ なお、白馬村神城地区での観光拠点については、観光分科会での検討としているが、観光路線の支援制度が定まったタイミングで開催を予定しているため、今回の改正には反映していない。
- ・ 大町市の拠点は、圏域拠点として信濃大町駅、地域拠点として市立大町総合病院、大町岳陽高校、大町温泉郷、黒部ダム、大町市山岳博物館を記載した。
- ・ 池田町の拠点は、中核的な医療機関と交通結節点を兼ねる形であづみ病院とすべての高校として池田工業高校、観光拠点として池田町ハーブセンターを記載した。
- ・ 松川村は、交通結節点として信濃松川駅、観光拠点として安曇野ちひろ公園を記載した。
- ・ 白馬村は、交通結節点として白馬駅、すべての高校として白馬高校、観光拠点として、ハブになる場所として八方バスター・ミナルを記載した。
- ・ 小谷村は、交通結節点として南小谷駅、観光拠点として梅池高原を記載した。
- ・ 軸・路線の説明になるが、圏域内にはAの広域高速交通軸はない。
- ・ Bの主要幹線は、鉄道では、南小谷駅以南、以北含めた大糸線全線となっている。バスでは、長野駅と信濃大町駅を結ぶ長野大町線がいわゆる圏域拠点同士を結ぶ路線となるため観光路線としての主要幹線としている。
- ・ Cの幹線は、長野駅と白馬駅や八方バスター・ミナルを結ぶ長野・白馬線が圏域拠点と地域拠点を結ぶ路線となるため、観光路線としての幹線としている。
- ・ C'のみなし幹線は、先ほどご協議いただいた、松川線を記載している。
- ・ Dの準幹線は、市町村を跨ぐ地域拠点を結ぶ路線になるが、管内では池田町営バスの明科線、安曇野線と生坂村で運営している池坂線が対象になる。
- ・ Eの支線は、これまでの地域編で記載していなかったところであるが、全県をカバーする必要があることから追加し、管内では各市町村のコミュニティ交通とした。

(5 P)

- ・ 北アルプス地域で検討してきた保証すべき品質について記載しているページになる。
- ・ Bの主要幹線で通院・通学等の生活路線は大糸線になるため、大糸線をベースとした記載をしている。
- ・ 品質保証の基本的な考え方のうち通院では、交通結節点と位置づけた大糸線の各駅、具体には信濃大町駅、信濃松川駅、白馬駅、南小谷駅を起点とし、圏域内の中核的な医療機関である市立大町総合病院とあづみ病院へ概ね7時から10時までの通院、12時から14時までの帰宅ができるとしている。
- ・ 通学に関しては、起点は通院と同様だが、目的地として管内すべての高校及び松本圏域の大糸線沿線から徒歩圏内にある高校を指定高校とし、始業開始までに到着、下校時は、終業後すぐにと塾や部活動などの課外活動後の帰宅に合わせた便があることとした。
- ・ 観光は、今年度の計画更新では保留としている。
- ・ Cの幹線は、生活路線はないため、横線を引いている。
- ・ C'のみなし幹線の品質保証の基本的な考え方は、松川線の沿線居住区を出発して、直接または、主要幹線や準幹線、支線をへの乗り継ぎにより中核的な医療機関へ午前中に到着し、午後の早い時間帯に帰宅できること、通学も同様松川線の沿線居住区を出発し、主要幹線、準幹線、支線に乗り継ぎ始業開始までに到着、下校時は終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅に合わせた便があることとしている。
- ・ Dの準幹線はみなし幹線と同じ記載としている。
- ・ Eの支線は、市町村内の路線になるが、本計画で支線の役割分担として、地域別部会の議論ではなく、各市町村の交通会議等で議論すべきものとされている。
- ・ ただし、本計画は全県をカバーすべきものとなっているため、各市町村において設定するものではあるが、目安として記載をしている。

- 一般的な移動とすると、支線や準幹線などで沿線の居住区から交通結節点まで住民を集めて主要幹線や幹線につなげていくというものになるため、起点を圏域内の各居住区出発してという形にし、直接もしくは主要幹線、みなし幹線、準幹線の乗り継ぎにより、圏域内の中核的な医療機関に午前中に到着し、午後の早い時間帯に帰宅できる便があることということを記載している。
- 通学も同様に圏域内の各居住区を出発し、直接もしくは主要幹線、みなし幹線、準幹線の乗り継ぎにより、指定高校へ直接もしくは主要幹線、みなし幹線、準幹線の乗り継ぎにより、始業開始までに到着、下校時は終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅に合わせた便があることとしている。
- 設定する水準については、主要幹線は、現状を鑑みて運行日は平日・土休日とも同水準で運行を目指すこととし、運行時間帯は概ね6時から22時まで、運行本数としては、信濃大町駅以南の圏域南部は1日20往復、信濃大町駅以北の圏域北部は、1日8往復とした。
- バス路線については、通院では病院へ行く1便、診療後の早めの帰宅で1便、薬局で処方などを想定して遅めの帰宅で1便の計3便と、通学では、始業前の通学で1便、終業後の帰宅で1便、課外活動終了後の帰宅で1便の計3便で通院・通学合わせて6便のイメージとして記載している。
- みなし幹線である松川線は、現状で7便から8便あるので、現状よりも低く設定するということではなく、現状を鑑みて8往復とした。
- 準幹線と支線は、先ほどご説明したとおり、6便として記載した。
- 運行日はみなし幹線、準幹線、支線で平日・土休日を目指すこととしているが、休日の減便・運休を許容するとしている。
- 運行時間はみなし幹線と準幹線が、7時から19時とし、支線は概ね7時から18時とした。
- なお、地域編案については、他の10圏域の地域編案と横並びに比較したときに文言の違い等があれば記載を合わせるなどの修正が入る可能性があることご承知おきいただきたい。
- この地域編案を分科会の案として地域別部会で諮っていくこととして良いか、本日はご協議いただきたい。

○ 安曇観光タクシー株式会社

- バス路線の運行日について、土曜日はどうしてもやらなければならないということか。

○ SCOP（オブザーバー）

- 休日には、土曜日も含んでいるため、減便・運休を許容すると言っていただければいいかと思う。ただ、基本的に土日全く動けないということは避けたいため、土曜日も運行していただけるようを目指すという方針である。

（その他、意見等なし）

○ 企画振興課

- 本地域編案を分科会案として、別途開催する地域別部会へお諮りする。地域別部会は令和7年度3月までに開催する予定。
- 地域別部会で決定後、同じく令和7年度3月に開催される県全体の公共交通活性化協議会へ全県分と合わせて協議されるという予定である。
- 構成委員に市町村長に担っていただいているため、市町村のご担当の方は、市町村内で共有をお願いする。（了）

3 その他

（1）鉄道のご利用状況及び経営情報について（東日本旅客鉄道株式会社）

- 鉄道のご利用状況及び経営情報について、これまでの路線バスの話と毛色が違うが、同じ公共交通の話として聞いていただければと思っている。
- はじめに本年9月12日に公開させていただいた、昨年度の乗車人員等のデータについて改めて

ご説明させていただく。

(2P及び3P)

- こちらは、長野支社管内各駅の1日平均乗車人員を2018年度、2023年度、2024年度の3か年で比較できるように作成した表となる。
- 2023年度と2024年度を比較すると、乗車券をお買い求めいただいた定期外のお客さまの数は、多くの駅で昨年度よりも多くの利用が見られた。
- 定期券については、中央線沿線と篠ノ井線沿線で少しご利用が増えたが、その他の駅では、横ばいまたは少し減少という状況である。
- 2018年度と2024年度との比較で見ると、約9割のご利用になっており、2018年度はコロナ禍の前となるので、コロナ前よりご利用が戻り切っていないという厳しい状況が続いているとみている。
- 北アルプス地域を通る大糸線については、2ページ目の赤枠の中にある数値をご確認いただきたい。
- 神城、白馬、南小谷駅については、定期外のご利用がコロナ前の2018年度を上回り、白馬駅は、合計の人数も上回っているという形になったが、その他の駅については、厳しい状況が依然として続いていると見ている。

(4P)

- 各線区の平均通過人員の推移を示した表となる。
- 薄緑色の網掛けをした部分が大糸線の4区間となる。大糸線を松本、豊科、信濃大町、白馬、南小谷の間で区切っている。
- 信濃大町から白馬の間については、インバウンドのお客さま等の増加により、コロナ前の2018年度の数字まで戻ってきたところである。
- 黄色の網掛け部分については、平均通過人員が2024年度時点で2,000人を切っている線区となる。
- 2,000人という数値は、鉄道の運営で閾値の一つとなっているところであり、2,000人より下の路線については、ご利用の少ない線区という定義をしている。
- これらの線区の経営情報について、10月27日にプレスリリースをさせていただいた。

(5P)

- こちらが、プレスの資料となりますが、こちらは地域の皆様にJR大糸線を含めたご利用の少ない線区の現状をご理解いただくとともに、持続可能な交通体系について前向きな、建設的な議論をしていただくために開示しているものとなる。

(7P及び8P)

- 長野県内の路線では、No.3から5の飯山線、No.18、19の大糸線、No.32、33の小海線、No.49辰野支線の4路線8区間が対象となっている。

(10P)

- 平均通過人員を2,000人未満、1,000人未満、500人未満でそれぞれ区切り、色分けをした路線図となる。
- 色がついた線区は弊社管内で36路線71区間ある。
- ここまでがプレスリリースの内容である。

(11P及び12P)

- 長野県内のご利用の少ない線区の経営情報を2019年から2024年まで、区間ごとにまとめた表となる。
- 大糸線については、11ページの下段にあるが、前年と比較してどうかという視点ではなく、中期的に見て厳しい状況が続いているということをご理解いただければと思う。

(13P)

- 前回もお示したが、平均通過人員は、6ヶ月定期を1枚ご利用いただいて1人増える。ぜひとも定期的にご利用いただけるように、地域の皆様と一緒に何が望ましいのかということと一緒に考えていきたいと思っているので、引き続きよろしくお願ひしたい。

(質問意見等なし)

4 閉会