

第2回長野県公共交通活性化協議会 北アルプス地域別部会通院・通学分科会 会議要旨

日時：令和7年9月18日（木）

13時30分～15時30分

場所：大町合同庁舎101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、7月24日に第1回分科会を通院・通学分科会及び観光分科会合同で開催し、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、拠点案を決定した。
- ・ 本日は、品質保証について、あるべき姿や、品質を保証するための具体的な取組について議論いただく。
- ・ 移動の品質を保証するためには、行政や交通事業者だけではなく利用者の方も含めた皆様にそれぞれの役割についてご理解いただき、取り組んでいくことが重要であると認識。

2 会議事項

（1）第1回分科会での意見等について【資料1】（企画振興課）

- ・ 白馬村の拠点追加については、観光客の利用が主体であることから観光分科会での検討項目としたい。
- ・ 通院時の16時前後の帰宅については、13時頃に帰宅できる便があるため、記載から落としたい。
- ・ 糸魚川方面への通院については、まずは地域に密着した医療期間として、圏域内の2つの医療機関を拠点としたい。ただし、実態として糸魚川方面への通院があるということなので、品質の確認は行いたい。
- ・ 基本的な役割分担として本計画は、県と市町村連名の計画である。しかしながら、本部会でEの支線も含めたすべての路線の検討を行うことはできないため、支線については、各市町村の交通会議等での検討をお願いする。
- ・ 鉄道やバス同様に、路線のダイヤ改正については、改正の都度、本部会で品質の範囲内かどうか確認をすべきものと想定している。ただし、品質の範囲内でのダイヤ改正となるようご配慮いただきたい。
- ・ 大町市民バスと池田町営バスでの乗り換えでの市立大町総合病院とあづみ病院への行き来については、円滑な乗り継ぎとなるようダイヤ改正時に両市町でご調整いただきたい。

○東日本旅客鉄道株式会社

- ・ 1-2項番5について、事務局案の第1段落はそのものだと思う。一方でダイヤ改正について、品質の保証内での改正をお願いしたいと事務局から強く回答されているが、鉄道のダイヤはこのエリアの通院通学のためのみのダイヤではなく、観光分野やあずさなどの接続を見てダイヤを決めるような構成になっているので、ただし書き以降の文体はそぐわないのではないかと気になっている。
- ・ 公共交通全体で見たダイヤ設定は責任を持って行っていく。通院通学のダイヤの設定として、朝の本数を増やす、比較的長い車両を入れるなどの配慮はご利用実態等を総合的に勘案し、責任を持って行っていくので、それを踏まえて細かい通院通学のバスダイヤの検討を行うというまとめ方が良いのではないか。

○大町市シニアクラブ連合会

- ・ 大町市民バスと池田町営バスでの乗り換えに関してですが、町を超えて利用する方からするとそれぞれ乗り換えではなく、市町村境を超えて行けるという運用ができないのか。

○SCOP（オブザーバー）

- ・ JR 東日本への回答になるが、当然民間の事業であるので、接続を取った関係で合わなくなるといったことは必然だと思う。
- ・ 本計画の基本スタンスは、通院通学観光の品質保証という話であって、県全体活性化協議会にも JR 東日本が入っていて、承認をとっていることだと思う。
- ・ 県としてはそうしたこともありお願いしたというスタンスではあるので、特段問題にならないのではないかな。

○東日本旅客鉄道株式会社

- ・ 品質保証内での改正を毎回どのように反映していくのかというやり取りをできるのかというところではないかな。
- ・ 単位輸送量の多い鉄道を先に決めて、二次路線となるバスなどのダイヤが追随していくことを想定していくと、品質の保証内での改正という部分があると手間が増える一方で、問題が発生することもないと思うので削除でよいのではないかな。

○SCOP（オブザーバー）

- ・ 毎年 3 月に行うダイヤ改正に向けて個別調整しようという話ではないと思う。
- ・ 基本的な考え方として通院・通学に利用するダイヤが減るなどの状況を指しているのではないかな。

○東日本旅客鉄道株式会社

- ・ 大きくダイヤが変わるような状況であれば、ダイヤ改正の都度ということではなく、中身に対して前もって説明することはある。
- ・ ダイヤ改正は 1 年かけて行っているのだから、要望いただいてから数か月で変わりますというものではない。
- ・ あずさやほかの路線との接続や折り返しなどを考えながら、ダイヤ設定している。そのうえで可能な限り通院通学に沿ったものになっている。その状況を確認していただいて、バス等のダイヤを設定していただくことが良いかなと思う。

○SCOP（オブザーバー）

- ・ 県内の高校で通学に間に合わないため、始業時間を遅らせている高校もある。施設側での対応も当然必要だとは思いますが、通学を守る現行のダイヤを揺るがすものであれば事前に調整が必要になるのではないかな。

○東日本旅客鉄道株式会社

- ・ 各論を進めていくことに否定はしないが、そういったことを進めていく上でこの記載があると支障が出るのではないかな。

●企画振興課（事務局）

- ・ すでに配慮していただいているうえでのダイヤ設定しているということであるので、記載内容を考えたい。
- ・ 記載が残っていると支障があるという点は何かな。

○東日本旅客鉄道株式会社

- ・ 具体的には、毎回改正前に半年ぐらい前に細かいやり取りをしても、その反映ができるかどうかという点でこれまでのやり方では不可能。
- ・ 加えて鉄道とバスの関係でいくとバスの時刻のために鉄道のダイヤを調整するというのはシステムの作る際に本来のやり方ではない。そこをご理解いただけるということであれば、毎回ダイ

や改正のたびに品質の保証内でやっているのかどうかを確認するという行為自体が成立しないと思う。

○SCOP（オブザーバー）

- ・ JR とのダイヤを確認した上で進めてほしいってことを書いているわけでは全くなくて、要するに県としてのスタンス、お願いベースで書いてる話で、県としての希望なので、ここはそれでいいのではないかな。
- ・ JR としてのダイヤ改正はいつも通りやってもらえればよい。

○東日本旅客鉄道株式会社

- ・ 県がまとめるのであれば、それでいいかと思いますが、少なからず私が、委員として入っているので、そういった意味では、このままでまとめてもらうのはいかがなものかという風に捉えてもらえればいいと思います。

●企画振興課

- ・ 前回のご発言を基に書いているため、鉄道のみとなっているところは申し訳ないが、この場の趣旨とするといろいろな交通機関を含めて品質を保証していきましょうというところでもありますので、計画への書き方など考えていきたい。
- ・ 大町市民バスと池田町営バスの大町病院とあづみ病院への通院に関してのご意見は、乗り継ぎではなく、乗り入れという話であるかと思うが、現状のそれぞれの路線やダイヤの作り方もあるので、大町市や池田町の意見を聞きながらと思っている。今の点について、大町市や池田町からご意見はあるか。

○池田町住民課

- ・ 実情とすると鉄道との接続や通院通学の時間帯に合わせているという点から、大町市への乗り入れについての実現は難しいところ。
- ・ しかしながら、利用者からのご意見としていただいているので、ご意見の一つとして対応していきたい。

○大町市情報交通課

- ・ 社コースについては、地元の要望を聞いて路線を長くしているため、時間がかかるようになっている。
- ・ 市では、通院通学だけではなく、買い物の移動の支援をしているので、乗入れることによって、地域住民の方々が路線が伸びることによって不便になるということが懸念される。
- ・ 市内の他のコースだと信濃大町駅まではいくので、そこで大系線に乗り換えてあづみ病院へ行くといった利用も想定される。
- ・ 今時点での対応は難しいが、今後地域内の路線の見直しを進めることになっているので、いただいた意見を考慮しながら進めていきたいと思う。

○大町市シニアクラブ連合会

- ・ 利用者からの要望であり、天気の悪い時なども乗り換えをしないといけない。乗り換えをするということに負担があるということをご理解いただきたい。
- ・ あづみ病院へ行くことに信濃松川駅を経由してというのは、距離があるため具体的な方法ではないのではないかな。

○交通政策課

- ・ シニアクラブ連合会や大町市、池田町から発言があったが、既存の路線はいろいろ検討を重ねたうえでダイヤやルートを組まれていると思うが、今のような利用者の声をベースに、既存路線に

こだわらず必要な路線について検討していくことが今行っている交通の見直しかと思う。

- ・ また、大町市と周辺の地域を結ぶようなものには県の新たな補助金を出すことができるので、そういう観点からも新規の路線の検討を行ってほしい。

○大町市シニアクラブ連合会

- ・ このままだと、そこまで話がいかないかと思ったことから発言した。
- ・ やるのであれば使い勝手がいいようにということをお願いしたい。

○企画振興課

- ・ 自治体間での協議等もありますし、事務的な点もあるのですぐにはということにはならないと思うが、県としては意見として承らせていただく。

(2) 地域公共交通の品質保証について（企画振興課）

- ・ 資料 2 については、拠点の運営時間を確認させていただいた。
- ・ 高校の課外活動については、それぞれの部活動ごとで終了時間が異なるため、目安として記載している。
- ・ 資料 3 については、前回提示させていただいた品質保証の資料となるが、ご意見等を踏まえて記載内容を修正している。
- ・ また、糸魚川方面への通院についても、現状の確認として資料を追加している。
- ・ 3-9 のスライドになりますが、品質保証の確認資料をベースに保証すべき品質を文章にし記載した。この内容について、ご意見や改善点等をいただきたい。

○SCOP（オブザーバー）

- ・ 3-9 になるが、各交通結節点を出発しとしているが、県の計画を見ると公共交通等を利用し圏域の中核的な医療機関に通院するとしていて、市町村内の集落の隅々までと読み替えることはできなくもない。
- ・ この県の部会としては、幹線レベルでの確認ができればよいということであるが、地域の隅々までサービスを行きわたらせたいため、支線の検討を市町村の各交通会議等で検討することは必要になる。
- ・ しかし、本当に地域の隅々、山の奥地までといったことは現実的に難しいのが現実であるため、市町村の政策として居住、流動なんかを測るために、公共交通はここまでですよという線引きをするのかもしれないし、財政的な面で隅々まで引くのは無理だという話になるかもしれない。
- ・ そこは、市町村の政策優先で考えてもらえればいいが、どこまでサービスを行きわたらせることができたのかという点は、この部会にフィードバックしていただきたい。
- ・ フィードバックの内容を、計画に書き込むということということではないが、圏域のサービスがどこまで行き届いているかは、把握しておく必要がある。
- ・ それぞれの交通会議等の日程や内容はすでに決まっていると思うので、それであれば、来年に持ち越して検討していただくという形であってもかまわないので行っていただきたい。
- ・ この場で支線の検討はしないが、県の方針を汲み取って検討してもらえようをお願いしたい。

●企画振興課

- ・ ただいまご意見をいただいたが、本分科会としては、保証すべき品質として各交通結節点を出発してということ提示させていただいた。
- ・ 役割分担でも説明したが交通結節点までの市町村内の移動については、それぞれの市町村の中でのご検討ということでお願いしたいがご意見等はいかがか。

●企画振興課

- ・ ご意見等なさそうなので、本日お願いしたい点として、3-9 の保証すべき品質として、各交通結

節点を出発し、午前中の通院、午後の早い時間帯の帰宅。管内及び松本方面への登下校ができることとしたいと思うがいかがか。

- ・ ご意見等ないので、本日のご意見いただいた点を整理し、計画書の様式に落とし込み地域別部会へ諮る案として次回分科会で協議したい。

(3) 品質の保証に向けた今後の取組について（企画振興課）

- ・ 先ほど協議いただいた品質を保証するために必要な取組の想定を記載しているところ。
- ・ 大系線ダイヤ改正等に伴う品質の確認は、大系線ダイヤ改正等に伴い、品質が保証されているか確認を行うということである。
- ・ (1)でもご意見をいただいたが、ダイヤ改正に対してご意見を申し上げるということではなく、ダイヤ改正の結果、品質が保証されているのか確認を行うということである。
- ・ 幹線、みなし幹線については、大系線と円滑な乗り継ぎができるようにダイヤ改正を行う。
- ・ もし、品質が保証されていない場合、具体的な取組について検討を行っていく。
- ・ 準幹線・支線の円滑な接続については、先ほどは幹線の視点で記載しているが、こちらは、準幹線、支線の円滑な接続に対する記載である。
- ・ 大系線や、本日もご意見としていただいている支線同士の接続について、円滑に乗り継ぎができるように検討を行っていく。
- ・ たたき台として提示したがどうあるべきか、ご意見を願いたい。

(意見等なし)

3 その他

(1) 鉄道ご利用の現状について（東日本旅客鉄道株式会社）

- ・ 7月の分科会では、弊社の労働力や県内の人口動態を踏まえた路線の現状を説明した。
- ・ 今回は、9月12日にプレスリリースした昨年度の駅別乗車人員等を踏まえて、駅ごとの1日の平均乗車人員や路線の平均通過人員の推移をご説明したい。
- ・ 加えて列車別の利用実績の調査も行ったのでご説明する。
- ・ 2P目が信濃松川駅の1日の平均乗車人員の推移をまとめたものになる。
- ・ コロナ前が2018年度になるが、定期券は7割、定期外の切符を利用している方は8割弱の利用となっている。
- ・ 3P目の信濃大町駅は、コロナ前と比較して定期券は9割程度まで、定期外はほぼ同水準まで戻ってきている。
- ・ 4P目の神城駅は、コロナ前と比較して定期券は約6割、定期外は微増となっている。
- ・ 5P目の白馬駅は、コロナ前と比較して定期券は約7割、定期外は1.3倍と特異的な動きとなっている。定期、定期外を合わせた人数も、2018年度（コロナ前）を上回っている。
- ・ 6P目の南小谷駅は、コロナ前と比較して定期券で7割程度、定期外はほぼ同水準になっている。
- ・ 7P目は長野県内のJR東日本各線区の平均通過人員の推移となっている。
- ・ 1987年度は国鉄から変わりJRが発足した年となる。
- ・ 1987年度と比較すると、大系線の松本-豊科間はおおよそ7割まで落ちている。豊科-信濃大町間はおおよそ5割、信濃大町-白馬間はおおよそ3割、白馬-南小谷間は1割近くまで落ちている。
- ・ コロナ前と比較すると信濃大町-白馬間は増えているが、そのほかの区間は戻ってきていない。
- ・ インバウンド需要による観光客の増加という要因はあるが、人口減少、コロナによるライフスタイルの変化、自家用車への転移などから、定期券の利用を中心に戻っていないという状況であり、鉄道だけで言える事ではないが、かなり厳しい状況が続いている。
- ・ 8P目から10P目までは、平日と休日それぞれ4日ずつ計8日間、信濃大町から南小谷のすべての定期運行の普通及び快速電車に乗り込み、乗降人数を調査し、まとめたものである。
- ・ 今年3月のダイヤ改正前に行った調査のため、今の時刻と差があることにご留意いただきたい。
- ・ 表の左の列の時間帯は、上りが南小谷発の時間、下りが信濃大町発の時間である。

- ・ 平日はどの区間でも上り下りともに7時台のご利用が多く夕方はある程度分散している。
- ・ 日中帯は信濃大町・白馬間を中心に、夏場や冬場を中心にインバウンドの利用者が多かったことから日中帯の方が、利用が多い列車もあった。
- ・ 平均通過人員とは何かを改めてご説明する。例として、7P目の白馬-南小谷間を見ていただくと234人となっているが、これは白馬-南小谷間の全区間を1日で234人が利用しているということになる。白馬-南小谷間は往復で1日19便の運行のため、234を19で割ると1便当たりおよそ12人のご利用と計算することができる。
- ・ これがこういったものをイメージしていただくために図示したものが11P目。
- ・ 電車では、大系線で使用している車両で2両編成だとおよそ270名が定員になり、乗車率だと4%程度。
- ・ 大型バスだと50名程度なので1/4程度、マイクロバスだと25名程度なので半分程度の利用があるということ。
- ・ 1日当たりのご利用人数はかなり厳しいということがわかっていただけたと思うが、平均通過人員を1人増やすためにはどういったことが必要なのか12P目でお話させていただく。
- ・ 切符の場合は、片道の切符が合計して365枚必要。
- ・ 定期券の場合は、毎日乗っていただけることになるので、一か月の定期券であれば6枚、3か月定期券は2枚、6か月定期券は1枚で1人増やすことができる。したがって定期券利用が重要である。
- ・ イベントなどで集客したとして、仮に一日に365人利用したとしても平均通過人員にすると1人増えるのみ。
- ・ イベント等も地域活性化のために重要であるが、日常利用していただくことが非常に重要であるということがご認識いただけたと思うし、定期的にご利用いただけるよう地域の皆さま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いしたい。

(質問意見等なし)

4 閉会