

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

会議録

日 時：令和4年(2022年)5月19日(木)

10時00分から12時05分まで

場 所：県大町合同庁舎 講堂

(オンライン/対面併用により開催)

1 開 会 (事務局)

2 あいさつ (北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

皆様おはようございます。北アルプス地域振興局企画振興課長の土屋でございます。

本日は朝早くからお集まりあるいはご参加いただきまして誠にありがとうございます。また、日頃から本県行政に格別のご理解ご協力を賜りますことこの場をお借りして厚くお礼申し上げます。

本日、信州大学の高瀬先生が会場の方にお越しいただいております。お忙しい中、お時間いただきましてありがとうございます。また、今回から新たな構成員といたしまして、JR東日本様、JR西日本様にも加わっていただくことになりました。直前のお願いで短い期間の中ご協力いただき、この場をお借りして改めて御礼申し上げます。

さて、第1回地域別部会を2月1日に開催をしたところございますけれども、その後3ヶ月半ほど時間が経ちました。この間、新型コロナウイルス警戒レベルは北アルプス地域で5から3に下がり、また報道によりますとゴールデンウィーク中の観光客の入り込みも多いということで、白馬岩岳ですと過去最高1万7600人の来場者があったということで、一部の地域では回復の兆しも見えてきているかなと感じているところでございます。

一方、当地域でも毎日10名を超える感染者が出ていたり、インバウンドもまだ戻ってきてないというような状況でございます。加えまして、国際情勢悪化に伴う原油高、あるいは円安の進行等もあり、燃料コストが上がっているということで、交通事業者様を取り巻く環境は従来の構造的な問題も含めて非常に厳しいものがあると認識しております。

そういった中で今回の第2回部会でございますけれども、お手元の資料にもございますとおり、これから作成していく県の地域公共交通計画のイメージですとか構成案等の説明がなされる予定でございます。この中で北アルプス地域の取組といいますのは、もちろん県全体の計画の中に位置づけられていくものでございますけれども、とりわけこの地域独自の実情あるいは課題を踏まえまして、この地域にとって真に実効性のあるような取組を載せていけたらと考えております。そのためには本日お集まりの各界の代表の皆様方の率直

なご意見を基に検討していくことが不可欠だと考えておりますので、限られた時間ではございますけれども、ぜひ忌憚のない率直なご意見をいただければ幸いです。以上簡単でございますけれども冒頭の挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いいたします。

3 新委員紹介（事務局）

続きまして、本日のご出席者につきましては、お手元にお配りした出席者名簿のとおりです。時間の関係上、名簿をもってご紹介に代えさせていただきたいので、ご了承のほどお願いいたします。

なお、今回から信州大学工学部准教授の高瀬達夫先生にご参加いただいておりますので、ご紹介申し上げます。高瀬先生におかれましては、交通計画や地域計画の専門家として、県内では木曽地域などの地域公共交通にも携われ、この北アルプス地域に関しましても、白馬村地域公共交通会議の委員として、白馬村地域公共交通網形成計画の策定に携われるなど、この地域の公共交通にも精通されておられます。この後、高瀬先生には随所におきまして、コメントを頂戴したいと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

そして、今回から新たな構成員として、東日本旅客鉄道株式会社様、西日本旅客鉄道株式会社様にもご参加いただくことになりましたので、ご紹介申し上げます。東日本旅客鉄道様からは構成員として、信濃大町駅長の塩原佳春様、また、今回は長野支社総務部企画室長の園田弘世様と、同じく長野支社総務部企画室副課長の篠原一弘様にもご参加をいただいております。また、西日本旅客鉄道様からは構成員として、金沢支社交通企画室長の鹿野剛史様にご参加いただいております。以上、時間の都合上、お名前のみのご紹介となり恐縮ですが、どうぞよろしくお願いいたします。

続きまして、次第4の会議事項に入る前に会議の公開についてご説明します。本会議は原則公開で行うとともに、会議資料及び議事録を県のホームページに掲載するなどの方法により公表させていただきます。あらかじめご了承をお願いいたします。また、議事録を作成するため、会議の音声を録音させていただきますので、併せてご了承ください。

次に配付資料のご確認をお願いします。お配りした資料はお手元の次第の下部に囲みで記載しておりますとおり、資料1「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説明資料」と参考資料「北アルプス地域別部会意見まとめ」となります。資料の不足等がございますか。よろしいでしょうか。

それでは、会議事項に入ります。この部会の設置要領第4の規定により、北アルプス地域振興局企画振興課長の土屋が務めさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

4 会議事項

○冒頭説明（北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長）

それでは会議事項に入らせていただきます。北アルプス地域振興局企画振興課の土屋で

ございます。ご協力よろしくお願いいたします。

始めに本部会の趣旨、目的等につきまして簡単にご説明申し上げたいと思います。スライド出ているかと思いますが、これは第 1 回部会の際もお示しをさせていただいたものでございます。この北アルプス地域別部会の目的でございますけれども、北アルプス地域における持続可能で最適な公共交通システムのあり方を官民一体となって具体的に検討するというものでございます。そして、検討の内容を長野県地域公共交通計画に反映していくと、この計画も今年度中の策定を目指しているところでございますけれども、それを踏まえまして来年度以降、実現に向けた取組を行うという趣旨となっております。

そして、この部会ですけれども全 4 回の予定でございます。第 1 回は 2 月 1 日に基調講演やカルテ事業の説明等行ったところでございます。これはキックオフという形であります。本日は議論の第 2 回でございます。今回は県の計画の方向性あるいは幹線公共交通ネットワークの構築さらには MaaS の基盤づくりにつきまして、県交通政策課の方から説明を申し上げまして、それぞれご意見を頂戴いただくという形でございます。情報伝達と意見交換の場と位置づけております。第 3 回は 7 月を予定しておりますけれども、路線のあり方の検討、10 月に予定している第 4 回では計画素案の検討を行うといった流れで考えております。

従いまして、本日第 2 回の目的でございますけれども、今申し上げましたとおり計画の方向性、具体的にはその計画の記載事項ですとか、構成案、あるいはイメージ、主な論点といったものにつきまして情報共有と意見交換を行いたいと考えております。特に、お手元の資料 1 の 8 ページに記載をさせていただいた①から③までの主な論点につきまして、ご参加の皆様方のご意見を頂戴したいと考えております。よろしくお願いいたしますと思います。その他、幹線公共交通ネットワークの構築、MaaS の基盤づくりにつきましてもご説明と意見交換を行いたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。以上、この会議の趣旨、目的等でございます。

それでは議題の方に入っていまいりたいと思います。次第の 4 の括弧 1、地域公共交通計画について県の交通政策課からご説明申し上げます。

(1) 地域公共交通計画について（県交通政策課 石坂課長）

皆様おはようございます。長野県庁交通政策課の石坂公明と申します。この 4 月に着任をいたしました。人口減少社会を迎えまして、地域の皆様の日常生活を守る、支えるという公共交通の重要性が増し、まさに最も重要な政策課題の一つとなっているところでございます。

今年度の計画策定に向けて取り組んでおりますが、ぜひ皆様のお知恵を結集させていただいて、計画づくりを進めてまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。それでは資料の説明を着座にて失礼いたします。

資料の 4 ページをお願いいたします。改めましてこの地域公共交通計画ですけれども、

この計画は地域公共交通の活性化および再生に関する法律、いわゆる活性化再生法に基づくものでして、令和 2 年の法改正によりまして、地方公共団体による計画の策定が努力義務化されたところでございます。また、併せまして、この改正では路線バス地域間幹線系統、地域フィーダーに係る国庫補助につきましてもこの計画に紐づけられたということで、まさに交通網全体の中で、確保、維持すべき系統をきちんと計画に位置づけるとされたところでございます。

計画の法定記載事項です。目指すべき将来像、取組の方向性といった基本的な方針に加えて、計画の定量的な目標、さらに計画の達成状況の評価などを記載することとなっております。この評価というのは、この計画のポイントで、毎年評価分析を重ね、PDCA を回しながら、スパイラルアップさせていくことも努力義務化されているところでございます。作成して終わりの計画ではなく、成長する計画といいますか、言い換えますと、交通ネットワークの最終形ということではなく、最適な交通ネットワークの形成過程というものを示す計画と言えると思います。計画期間につきましては、県の次期総合 5 カ年計画と同じく令和 5 年度から令和 9 年度までの 5 年間としております。

続きまして 5 ページ、お願いいたします。こちらは現時点の計画の構成案になります。県全域を対象としました一つの計画を策定していくことになりますが、この赤枠で囲っている部分、こちらが各地域の特性ですとか、課題、取組の基本方針といったものを盛り込んでいくこととしておりまして、まさにこれらのパートにつきまして、この地域別部会が中心となって記載内容を検討していただくということになります。本日の第 2 回、次回第 3 回会議でこの辺の内容をご議論していただきたいと考えております。

さらに具体的なイメージということで、資料 6 ページ、今年 3 月に策定されました秋田県の計画の一部を抜粋してご紹介させていただきます。秋田県では圏域ごとの拠点を設定しまして、それを公共交通でどのように繋ぐかということで方針を示しております。本日記載してありますのは秋田県の 6 圏域のうち、鹿角・北秋田圏域のものを抜粋いたしました。本県もこのような形で計画の中に各圏域の方針を盛り込んでいきたいと考えております。

続きまして 7 ページです。こちらが今後の想定スケジュールということになります。今年度は本日も含めまして、全体会議、地域別部会、それぞれ 3 回程度開催いたしまして、年度末の計画策定に向けて議論を深めていきたいと考えております。

続きまして 8 ページです。先ほど部会長からもありましたが、北アルプス地域の公共交通の将来を議論するにあたりまして、まずは広範なご意見をいただきたいということで、大きく 3 点、主な論点を提示させていただきました。

まず 1 点目として、公共交通で支える暮らしということで、公共交通が皆様の暮らしのどのような部分を支えていくべきか、この地域における公共交通の果たす役割はどんなことが考えられるかといった視点。2 点目として、今ある移動手段やサービス水準の最適化ということで、公共交通の果たす役割に対して、現状のサービスは最適なのか、新たに活用できる輸送資源などがないのかといった視点。3 点目といたしまして関係者の役割分担というこ

とで、今後公共交通を持続可能なものとしていくための関係者の役割分担という視点でご意見を頂戴したいと考えております。それぞれに例えばという形で意見のたたき台を記載してございますのでご参考いただきたいと思います。もちろんこの3点に限らず、広くご意見いただきたいと思いますと考えておりますが、資料の最終ページ、21 ページに3月に開催した第2回全体会議において皆様からいただいたご意見を記載させていただいておりますので、こちらも参考に意見交換をしていただければと思います。私からの説明は以上です。よろしくお願い致します。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

ただいま交通政策課から説明がありました。21 ページのご意見の関係で補足をさせていただきます。今回の参考資料というものを1枚お配りさせていただいておりますけれども、この資料につきましては、昨年12月に構成員のお願いにあがった際にいただいたご意見をまとめたものでございます。なお、その中で下線が引いてありますものが、2月の第1回地域別部会でいただいたご意見になります。こういった形で各界のご意見を蓄積していき、検討を進めてまいりたいと考えております。以上、資料の補足です。

それでは意見交換に入りたいと思います。このパートでは今の説明に対するご質問あるいはご意見等あればそちらの方をまずお伺いをいたしまして、その後に資料8ページの論点①から③、こちらにつきまして構成員の皆様からお1人ずつご意見伺いたいと思います。

最初の説明について何かご質問あるいはご意見等ございましたら、カメラとマイクをオンにさせていただきたいご発言の方をお願いしたいと思います。

(ご質問・ご意見なし)

○意見交換

それでは、全体のご意見は特にございませので、資料8ページの論点につきまして、お1人ずつご意見を頂戴したいと考えております。それでは出席者名簿に従いまして上の方から順次ご指名させていただきます。

最初に国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局の首席運輸企画専門官の高澤様、よろしくお願い致します。

(国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局 高澤首席運輸企画専門官)

長野運輸支局の高澤と申します。よろしくお願い致します。

いつもお世話になっております。今日はweb参加で大変申し訳ございません。よろしくお願い致します。

私の方からいくつか話があちこち飛ぶかもしれませんが、気づいた点といたしますか、ちょっとお話したいと思います。今の主な論点のところで①②③と挙げていただいて、例えば

ということで、いくつか事例もあるのですが、当然、計画を検討していく中でここに書いてある事例の視点というのはどこの計画を策定する際にも必要になってくる重要なところではあるのですが、例えば①のところだと、観光客のターゲットっていうところもあるのですが、これはまさにその計画のポイントの中でも、まちづくりとか観光振興の観点も含めて策定していくというポイントでもありますので、この地域においてはインバウンドも多く来られる地域で、今ちょっと低迷しているというところで、今後は国でも徐々に緩和をしていくという報道されているところですが、これまでの対応、また、コロナの関係も踏まえてちょっと違った対応も出てくるかもしれませんが、ここは引き続き私どももご協力、ご支援をさせていただければと思っています。

後、②、③にも関係してくるのですが、昨年12月の意見の中にも、挙げていただいているところもあるのですが、なかなか運賃収入だけでは厳しいという部分とそれから補助金を是非にというところのご意見もいただいているところなのですが、先般燃料高騰分に係る緊急対策として、地方創生臨時交付金の拡充ということでご連絡もさせていただいているところですが、使えるところは当然どんどん使っていただいているところもあるのですが、一方で各地域でもデマンドタクシーの料金の部分で、どうしても利用者側からすれば安い料金で利用したいというところはあるのですが、ただその継続性や安全面の担保というところからもタクシー事業者さん含めて現在事業として認可している運賃との兼ね合いがありますので、ここは引き続き自治体さんと事業者さんと、当然その地域の住民の方も踏まえて、運賃の適正という部分も議論しながらですね、進めていただければと思っています。私の方からは以上です。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

高澤様どうもありがとうございました。観光ですとか、運賃と収入の関係のご意見をいただきました。それでは引き続きまして、大町市の松井課長様お願いいたします。

(大町市情報交通課 松井課長)

おはようございます。松井です。お世話になります。

大変重い課題でございます。私も昨年からで今年2年目となりますけれど、当市の狭い範囲といいますか、大町市の状況申し上げますと、どこも人口減少と高齢化は進んでいるわけですが、特に大町市は県下19市で高齢化率はおそらくトップの状況だと思います。前回のご意見の中にも出ていますけれども、特に高齢者、障がい者など、交通弱者の対応が一番の大きな課題だと思っています。

それと併せて、当然子供たち高校生などの通学の足、それから市内のいわゆる買い物とか、病院等々の当地域の足の確保。それから大きな意味で言えば先ほど高澤さんのお話がありましたように当地域は、観光客、インバウンドについてはまだなかなか厳しい状況でございますが、観光で成り立っている地域だと思っています。そういったところで、当地域だけで

なく、全県的に観光客をどう全国あるいは世界から呼び込むかというグローバルな視点は非常に大事なことだと思っています。

また、民間のバス、タクシーまた鉄道もそうですけれども、なかなか今経営状況が厳しいというような状況はどここの地区でもこれは同じかと思いますが、民間事業者様には大変苦しい状況かと思うのですが、そういったところを、行政がどのようにご協力をさせていただきながら、協働して地域の公共交通を支えていくかということが大きな課題となっていると思います。

いずれにいたしましても、官民が協力して、こういった難題を切り抜けていかなければ、将来はないと思っていますので、大変漠然とした言い方でございますけれども、また当市含め、この広域的なところでも様々な面でまた皆様方のご協力を賜りたいと思います。以上です。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

松井課長様ありがとうございます。それでは続きまして、池田町の大澤課長様お願いいたします。

(池田町住民課 大澤課長)

この4月から住民課に異動となりました大澤と申します。よろしくお願いいたします。

私どもの町は大北の市町村の中で唯一 JR が通ってない町ということでございます。ですので、ちょっと運行形態が他の市町村と異なるということでございます。そして、私どもの町営バスにつきましては、6路線運行しておりますけれども、やはり JR がないということでございますので、そのうちの3路線を大糸線そして篠ノ井線に乗り入れているということ。そして、そのうちの2路線が山間部への運行、残り1路線が町内を巡回する運行ということで、どうしても外に運行しなければならないという、そのような形態が池田町の状況でございます。

そして、観光と通勤・通学、高齢者の足との両立は難しいという中で、私どもは町民の足の確保ということを重点においた運行形態を以前から継続しているところでございます。また、町内に総合病院あづみ病院がございますので、そこに来られる方がいるということで、そこもルート上の大きな起点の一つということでございます。

ですので、池田町の場合は地域住民の足の確保を主体とした運行ということでやっているわけでございますけれども、なかなかその6路線がお互いにうまく連結ができているか、連絡が取れているかということがなかなか難しいわけでございます。JR の時刻を意識したダイヤを組まなければならないということでございますので、もうちょっと6路線の効率化ができればということで、一部の路線もちょっと見直す中で、現在運行をしております。今のところの現状ということでお伝えをしました。以上でございます。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

大澤課長様ありがとうございました。続きまして松川村の久保係長様お願いいたします。

(松川村総務課政策企画係 久保係長)

松川村役場総務課の久保といたします。よろしくお願いします。

松川村につきましては、池田町さんとはちょっと対照的になりますけれども、公共バスでの移動というものは、池田町さんに頼っているという形になっております。また JR につきましても、近年のコロナの影響ありますけれども、基本的には JR さんの交通をメインとしているところでございます。

また、今回の論点の話になりますけれども、やはりもっと長期間的に、時間軸をもっと先に持っていくことで詳細な設計ができるのかなという形で考えております。以上でございます。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

久保課長様ありがとうございました。引き続きまして白馬村の山岸係長様よろしくお願いします。

(白馬村総務課企画調査係 山岸係長)

白馬村山岸です。よろしくお願いします。

私の方からは論点についてですけれども、先般、国交省の検討会において官民連携で路線バスの運行というようなことで、地域共生型の PPP の導入を宣言したというような報道もありましたので、こういったところを重視しながら、持続可能で財布の小さな村の行政も、またその路線を運行している交通事業者も継続的に持続的に運行できるような体制が望ましいというふうに考えておまして、こういったところの動きも見ながら公共交通のあり方を踏まえた方がいいのかなというふうに思っています。またその交通体系につきましても脱炭素というような流れもある中で、運行する車両についても、そういった取組を推進していくことも考えた方がいいというふうに思っています。

また関係者の役割分担につきましては、自治体と交通事業者、それから利用者だけではなく、受益者として事業者が関連できるものについては、そういった負担を取り込むことで運行するということも望ましい一つ的手段ではないかなというふうに考えています。私の方からは以上です。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

山岸係長様ありがとうございました。続きまして小谷村の山田課長様お願いいたします。

(小谷村観光地域振興課 山田課長)

小谷村の山田と申します。よろしくお願いします。

まずは、この論点全て合っていると思います。逆に言うと、単なるマニュアルどおりの論点。どこの地域にも当てはまるような論点だと思いますけれども、私ども小谷村というのは特殊で色々苦戦しています。議論のありました観光や特に福祉、高齢者、あと学校とかのスクール関係、これら三つを一緒にすることは非常に難しく今もやっているところです。

小谷村のような山間地の道路事情からすると、大型も走らなかつたりするので、全く考え方を変えなくてはいけないと思っています。要は小谷村の特徴を理解した交通体制をやらなきゃいけないと思っています。人口が少ない、さらに交通体制が良くなければ逆に高齢者が85歳になっても頑張って運転して一生懸命行動しているのも実は見えているところでもありますので、そんな形でちょっといろんな手があると思っています。

ですので、今私どもは人を動かせる行動をとる、要は目的を持ってバスに乗ってもらったり、タクシーに乗ってもらったり、デマンド使ってもらったりという形をとっています。生活に必要なから使うのではなくて、今日こういうイベントがあるからみんなで行きましょうという形で少しずつ慣れてもらうというような政策もとっているところです。

最終的にこの地域の計画となれば、小谷村みたいなところもありますので、上も下も右も左もいけるようなちょっと弾力的な計画にしてもらえれば、それぞれ地域ごとにその中の一つのパーツを使いながらやれるような形になるのではないかと思います。以上です。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

山田課長様ありがとうございます。市町村によって課題というのがだいぶ違うなということが分かるご意見でございました。続きまして駆け足ですけれども、交通事業者の皆様方からのご意見を頂戴したいと思います。東日本旅客鉄道株式会社様は3名ご出席いただいておりますが、ご発言は園田室長様でよろしいでしょうか。

(東日本旅客鉄道株式会社長野支社総務部企画室 園田室長)

JR 東日本長野支社園田と申します。

お話がありましており、鉄道業界は厳しい経営状況の中、頑張っているところでございますけれども、大糸線については沿線人口が確実に減っているということで、特に北の方、小谷村さんですと半分近く、この2、30年で5割程度減っているのではないかという統計もあるぐらいで、となると直接通勤・通学のお客様が並行して減っていくということになりますので、将来的にはかなり厳しいかなと思っています。片や、道路は高規格道路を含めて着実に整備が進んでいて、公共交通という意味では道路整備によって、鉄道の利用客が減っていくような方向に施策が着実に進んでいくということで、ただでさえ沿線人口が減っていくところで鉄道の利用比率が下がるような施策が出されることで、我々としては非常に厳しい状況にこれからも向かっていくというふうに考えております。

ただ、沿線人口の減少というのは日本全国の話でございまして、大糸線を見たときに、唯一活路があるとすれば、やはり観光かなと思っています。もちろん沿線住民の方々に、よ

り多く使っていただく施策はもちろん並行して進めていただきたいと思うのですが、観光は非常に魅力的な観光資源がこのエリアにはございまして、私どもがちょっと調べたところだと、白馬エリアだけを考えたときに、例えばエリアへの観光客の方が 100 人いらっしゃる中で、実際には 2 割ぐらいしか鉄道を利用されていません。それには我々側にも問題があるわけですが、ただ直接アンケートをとると 5 割ぐらいは鉄道を利用したいというお客様いると、そのギャップの 3 割は何なのかというと、直通サービスの問題だとか、あるいは快適性の問題だとかあるのですが、やはり大きいのは二次交通が十分じゃないということがあります。沿線の駅から観光地への距離がある程度あるということを見ると、やはり自由に使える二次交通がないと、せっかく素晴らしい観光資源があるにもかかわらず、利用できないということがありますので、そうするとどうしてもレンタカー利用、松本、長野でレンタカーを借りてあちこち行こうとなってしまう。でも、本当は 5 割くらいの方は使いたいという話がありまして、それは大糸線沿線に共通した傾向かなと思っております。となると、公共交通活性化協議会の中で観光客の目線で駅を中心にした便利な二次交通整備のご検討も進めていただきたいというのが鉄道事業者としての強いお願いでございます。私からは以上でございます。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

園田室長様ありがとうございます。観光に関する二次交通のご提案をいただきました。引き続きまして西日本旅客鉄道株式会社金沢支社の鹿野交通企画室長様お願いいたします。

(西日本旅客鉄道株式会社金沢支社交通企画室 鹿野室長)

JR 西日本金沢支社の鹿野と申します。本日もどうぞよろしくお願いいたします。

日頃にご利用並びに弊社事業へのご配慮大変ありがとうございます。弊社は北陸新幹線の北側の 3 分の 1、南小谷駅から糸魚川駅までの間を運営させていただいております。長野県内におきましては、小谷村内の約 17 キロ、北小谷駅、そして中土駅の 2 駅を保有させていただいているところでございます。

弊社が運営する大糸線ということで、役割を少し考えてみたのですが、まず北陸新幹線の糸魚川駅から北アルプスエリアへの拠点間輸送、そして小谷村など沿線にお住まいの皆様が生活路線としての役割を担うこと、この 2 点が大きいかなと認識しております。

一方で、住民の皆様がお住まいのエリアから最寄り駅まで実はかなりの距離や標高差がございまして、徒歩でのアクセスが容易にできない状況になっております。また、沿線エリアでは特に高齢化が進んでおり、例えば自動車の運転免許返納後の移動につきまして、住民の皆様が少しでも利用しやすいような輸送サービスというのを考えていく必要性に直面しているのではないかと考えている次第でございます。

現在の輸送サービスについて適切かどうかということでございますが、先ほどの園田室長のお話にもございましたとおり、周辺環境、社会環境の変化によりまして、弊社が運営す

る大糸線のご利用というのは、実はピーク時の 1 割以下のご利用に落ち込んでいる次第でございます。現状ほとんどの列車がひと桁のご利用、または列車によってはゼロという実績でございます。こうした現状につきまして、まずは関係の皆様との共通の認識を持ちながら、持続可能な地域公共交通体系の検討というのをしていく必要があるのではないかと認識しております。

私どもといたしましては、沿線にお住まいの皆様の見点といったものを大切にしながら、利便性向上や、いわゆる観光等も含めまして持続可能性が高まる方策をしっかりと地域の皆様と共に見いだしていく。そういうことをしたいなと考えている次第でございます。もちろん、手前どもの状況を必要に応じまして様々な情報をお示しさせていただければと考えておりますので、その上でまた引き続きのご議論ご支援よろしくお願ひしたいなと考えております。以上でございます。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

鹿野室長様ありがとうございます。大糸線のお話でございました。続きまして、バス事業者の皆様方からもご意見を頂戴したいと考えております。始めにアルピコ交通株式会社長野支社白馬営業所の工藤所長様お願ひいたします。

(アルピコ交通株式会社長野支社白馬営業所 工藤所長)

こんにちは。アルピコ交通の工藤です。よろしくお願いします。

当社の実態としましては、白馬営業所で路線バスを何路線か持っているのですが、白馬村内の路線と長野白馬線の路線を持っています。自主路線になりますけれども、コロナになって非常に厳しいという状況です。白馬村内については、地域住民の方も乗るのですが、観光客をターゲットとしております。といいますのも、地元の方が各市町村もそうなのですが、自動車に乗られてほとんど利用しない、利用するのが小さいお子さんですとか高齢者がほとんどです。そんな中、やっているのですが、非常に厳しいということです。

自治体にお願ひですけれども、観光路線ということで補助をもらっていないのですが、ぜひとも燃料高騰しているとか、人件費の増加もありますので、何かしらの補助をいただきたいというのが切なる思いです。以上です。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

工藤所長様ありがとうございます。続きまして関電アメニックス北アルプス交通事業部の野上事業部長様、よろしくお願いします。

(株式会社関電アメニックス北アルプス交通事業部 野上部長)

北アルプス交通の野上と申します。よろしくお願いします。

私どもの方は市民バスが6路線、それと信濃大町扇沢線をアルピコ交通さんと2社運行で、乗合という観点ではこの二つをやらせていただいております。市民バスにつきましては、特に山間、美麻コースで2コース運営をさせていただいているわけです。仕事をいただいて、運行させていただいているわけですが、正直なところこれを自社運営できるかということになれば当然採算が合っていないと、本当に行政さんが市民の暮らしを支えるというところで、乗合事業を運営していただいている、そこに交通事業者としてご協力ができるというところで、この公共交通が保たれているのではないかなというふうに感じております。

我々の使命としては、住民の方をいかに安全に安心してご利用いただくかというところで、一つの例で言えば美麻コースで長野からのアルピコ交通さんの最終便に、市民バスの最終に乗れないというような事象があってはいけないのでアルピコ交通さんの方からお客様がおられるときは、ご連絡をいただいて、我々の方の市民バスが待機させていただくというような形でフォローさせていただいているという状況です。

後、朝におきましてはスクールバスに乗られる生徒さんとの乗り継ぎの関係があるものですから、ふれあい市民バスとスクールバスの乗り継ぎの際に無線で連絡を取り合いまして、人数確認等をして、乗れない事が無いようフォローしながら運行させていただいているというところで、そういった中で、できる限り事業者としてお客様にご迷惑をかけないように運行できればと日々努めさせていただいております。私の方からは以上でございます。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

野上部長様ありがとうございます。続きまして、有限会社やまびこの江津様、お願いいたします。

(有限会社やまびこ 江津専務取締役)

有限会社やまびこの江津と申します。よろしくお願いします。

うちの会社は大町で10人そこそこの規模で運営しているのですが、大町市のふれあい号を3コース、委託で運行しているところでございます。自主路線はうちの会社持っていないのですが、地域の公共交通という仕事をさせてもらっているということで特に八坂の住民にとっては本当になくてはならないバスだと思っております。コロナの厳しい中で、運転手の人材も今なかなか集まらないとかそういう厳しいところがあるのですが、何とかそこを継続していくというところで、事故も無いようにとかそういうプレッシャーの中でやっております。なんとか支援をいただいて、継続していくような形でお願いできればと思っております。以上です。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

江津様ありがとうございます。バス事業者の皆様方から厳しい状況ですとか、その中で

の取組についてお話を伺いました。ありがとうございます。

続きましてタクシー事業者の皆様方からのご意見を頂戴したいと考えております。始めに安曇観光タクシーの耳塚社長様お願いいたします。

（安曇観光タクシー株式会社 耳塚代表取締役社長）

現在、うちは池田町さんの方でお手伝いをさせていただいてしまして、大変お世話になっております。先ほど、どなたかからのご発言がありましたけれども、利用者のニーズに合わせた適切なサービスってというのは大変難しいところがあると思います。このような会議を通じまして、行政の皆様のご協力をいただきながら、活性化に努めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。以上です。

（北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長）

耳塚社長様ありがとうございました。出席者名簿ですと次、アルプス第一交通様でございますけれども、通信機器の都合上、ご発言がいただけないというお話でございますので、また後日ご意見の方を頂戴できればと考えております。続きましてアルピコタクシー株式会社大町支社の薄井支社長様、お願いいたします。

（アルピコタクシー株式会社大町支社 薄井支社長）

当社としましては、先ほど小谷村さんからご発言ありましたが、小谷村さんの方で乗合タクシーを運行させていただいています。現状、本年度よりデマンド化をしまして小谷村さんといろいろな面で協力しながら、住民の利用のしやすい方向で常に対応しながら運行しているような状況です。

また大町市の方でも、大町長野線の冬期の運行をさせていただいていますが、そちらも行政さん、国等から補助金をいただかないとこのコロナの関係で運行がなかなか厳しいというような状況になっております。冬期大町長野の移動区間で通勤・通学に使われるお客様もおりますし、また観光で大町市に来られるお客様もおりますので、その足を無くすわけにはいけないということで、できるだけ協力してやっていこうと思っていますので、諸々の改善策、またいい案があったらご提案いただければと思います。以上です。

（北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長）

白井支社長様ありがとうございました。タクシー事業者の皆様から実情、課題あるいは行政支援の必要性等についてお話をいただきました。

名簿上、白馬観光タクシー様につきましては本日ご欠席でございます。また、その次の長野県私鉄労働組合連合会様につきましても、本日ご欠席となっておりますのでよろしくお願いいたします。続きまして、道路管理者の大町建設事務所維持管理課の宮下企画幹お願いいたします。

(大町建設事務所維持管理課 宮下企画幹)

建設事務所の宮下といいます。

今年度からこちらの方に転勤で来まして、まず感じたことがやはり観光資源が非常に多いということ、一度だけでは全部回りきれないような、非常に素晴らしいものがあるということで、こちらの資源を基にした交通を検討していくのではないかなと感じております。交通事業者さんの活動に対しまして、道路管理者としましては、より安全に道路を通行していただけるような形になるように、道路改良やこちらの地区以外の交通ネットワークを確保するという事で、地域高規格道路事業を進めているような状況ですけれども、その中でも、観光とリンクして交通確保できる対策として、自転車を利用したものをもう少し、例えば駅からの自転車を利用した観光客を回遊させる。車だけではなくて、そういったものを利用したネットワークを確保していければ、また違った形で良くなっていくのではないかなと感じています。こちらにつきましても、道路管理者の方で今事業を進めているような状況ですので、また皆さんのご意見をいただきながら、順次対応していきたいというふうに考えております。以上になります。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

宮下課長ありがとうございました。続きまして大町警察署交通課交通規制課係長の奥原様、お願いします。

(大町警察署交通課 奥原交通規制係長)

この春から大町警察署の交通課、規制担当になりました奥原と申します。よろしくお願いします。

一利用者として私も松川村に住んでおります。これから高齢になると公共交通を使わせていただく立場となります。一利用者としてお話をさせていただきたいと思います。

今、私警察署の窓口にありますが、免許の更新とかのお客さんがたくさんいらっしゃいます。その中で、高齢に伴って免許を返納するという方もたくさんいらっしゃいます。私事ですが、私の母親が 88 歳になりますが、数年前に免許を返納しております。今はもっぱら、りんりん号ですか、巡回バスを利用させていただいたり、家族が目的地まで送っていったりとすることをしております。行き先は病院、薬局、スーパー、役場とか確定されていますが、利用をさせていただいている状態です。

お話伺いますと次回から路線の選定とかの話になっていかれると思うのですが、利用者のニーズに合った、これが最終の決定ではないというお話いただきましたので、お店とかは撤退する場合がありますし、新しいお店ができる場合もあります。その都度、利用者のニーズに合わせたような路線を検討していただければ使い勝手がいいのかなというようなことを思います。またいろいろご相談させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいた

します。以上です。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

奥原係長様ありがとうございました。続きまして、利用者代表ということで、大町シニアクラブ連合会の長崎事務局長様お願いいたします

(大町市シニアクラブ連合会 長崎事務局長)

シニアクラブ連合会事務局長崎と申します。よろしくお願いします。

高齢者の立場から言わせていただきたいと思います。今はかなり高齢者が増えておりまして、高齢者世帯、一人暮らし二人暮らしの高齢者が増えております。その中でも、免許を返納したという世帯もたくさんあります。このような人たちにとって、公共交通機関というと、バスだとか電車とかになると思うのですが、その停留所、駅まで行く交通手段がない。普段の生活の中では、買い物等に出かけるにしても、安くて、好きなときにどこへでも行けるという手段があまり無くなってきているということです。そういうようなものが、民官を合わせてうまくネットワークみたいなものを作っていただいて、利用できるようになればありがたいかなと思っています。以上です。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

長崎事務局長様ありがとうございました。続きまして、池田工業高校 PTA 様につきましても、本日ご欠席でございますのでお知らせ申し上げます。続きまして観光関係者ということで一般社団法人白馬村観光局の福島事務局長様お願いいたします。

(白馬村観光局 福島事務局長)

白馬村観光局の福島です。よろしくお願いします。

私もあまり詳しいことを話せるような知識がないのですが、小谷村の山田課長がおっしゃったように、これはすごく難しい問題だなというふうに思っております。なかなか、小谷も白馬も他の松川、池田、大町も状況が全く違いますので、同じ圏域にあってもかなり事情が違って来るのだというふうに思っております。そんな中で、公共交通で解決策を出すというのであれば、本当に何か、抜本的なというか、既存の我々の持っているアセット以外のものを使いながらやっていくしか方法はないのかなというふうに思っています。ちょっとネガティブな発言にはなりますが、今持った感想は以上のとおりとなります。ありがとうございます。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

福島事務局長様ありがとうございました。以上で皆様方からご意見を頂戴いたしました。本当にそれぞれのお立場に立たれた生のご意見ということで、改めて課題の複雑さ、多様性

というものを認識したところでございます。それでは駆け足で恐縮でございますが、今のいろんなご意見を踏まえまして、ここで高瀬先生からコメントをいただければ幸いです。お願いいたします。

(国立大学法人信州大学工学部 高瀬准教授)

信州大学の高瀬でございます。皆様のお話を聞かせていただきました。買い物、病院といった生活利用と観光利用のお話がありました。

今回のこの会議として、県の立場が、県としてどういうふうにしていくのかが見えてこないのが、ちょっと残念です。具体的には、例えば今いろいろとお話を聞きましたけれども、圏域の中での距離のある移動なのか、それとも本当に身近な市町村内での生活の交通の話なのか、観光ですと完全に圏域間、もっと言うと海外から来るみたいなどころまでであると思うのですけれども、それを県として交通計画を立てていく上で、まず市町村が独自でやっておられる市町村の中の困っている部分を県が助けていくつもりがあるのかなのかって言うところがまず一点あると思います。公共交通計画の中でそこまで踏み込んで、地域の市町村の独自にやっているようなところまでフォローするという意思があるのかなのか、まず重要なところ。そこは早めに明確にさせていただかないと、多分先に進まないのではないかと思います。この後の資料とかを見ていると、北アルプス地域の中の長い距離の移動というものの、複数市町村にまたがっているような移動というものを重視して考えるっていう方向性を多分、読み取れるのですけれども、そうすると、そのときにどんな需要が、どんな人流、人の流れが存在しているのかというのが、明確になってこないとわからない。例えば買い物の場合、市町村をまたぐような移動が必要なのかどうかっていうのが、まず一点出てきますし、総合病院ですと市町村をまたぐ移動があると思います。現に池田町さんと松川村さんの部分では松川村さんが多分、池田町の総合病院に行くために、多分、路線が構築されているのでしょうけれども、そういったような大きな総合病院へ人流がどれだけあるのかという、そのときに初めて車で移動している、それから公共交通で現在移動していると二つあると思うのですけれども、その車の中でも実際は、自分は運転したくないけど仕方なく車を運転しているという人とか、あとは人に頼らず実は行きたい、今は送迎してもらっているけれども、申し訳ないから実は自分で行きたいということもあるわけです。免許返納されている方というのは、ある程度何か算段が立っているから免許を返納されているというところが多いので、おそらくそういう高齢者の現状に合わせて少し考えていく必要があるのではないかと思います。 そうしたとき、ここで広域ごとに議論をする場というのは多分今までなかったので、市町村さんが独自に、例えば、ある市町村の住民の方が隣の総合病院に行きたいという需要が多かったから、その路線を作しましょうという形で行われている、それによって市町村をまたぐような路線ができているというような状況があるわけです。ただ、本当はこの広域全体でどういう移動があるのか、それをどのようにうまく取り込んで、効率よく動かしていくかで、新たな需要もどうやって掘り起こしていくかっていう

ところが多分重要となってくるのだと思います。なので、そういう人の動きがわかるといい。そのときに、この会議が普通の通り一遍のメンバーのみで行われているのがちょっと問題かなと思うのは、おそらく総合病院を利用する方がいるというのは、総合病院の方はどんなところから来ているかは皆わかっているわけですけれども、そういうところのお話を聞いてくるとか、もしくはこういうところに参加していただく、今だったらリモートで参加していただけるので、ご負担はそこまでないと思う。そういったことをするとか、あと、例えば買い物にしても、どういう現状になっているか、ただ買い物に行きたいというものがある一方で、例えばデリシアさんが「とくし丸」という移動販売車を使って売りに行くという形もあるわけですから、そういういろんな手段を合わせた上で、本当に何が必要になってくるのかなっていう部分をもっと明確にしていかなきゃいけないです。それをこういう会議で通り一遍に事業者さんと利用者さんとそれから行政というだけでやっているというのが、結局、核心に話を持っていこうとしたときに、多分これぐらい使っているからこうした方がいいみたいな、病院はこれぐらい使っているからこんなふうにした方がいいというように推論でしかなくなってしまうわけです。それをもう少し明確にすることがやはり大事かなと思います。

それから観光の部分ですけれども、ちょっと難しいのが、例えば、長野と白馬、大町に結んでいる路線なんかは、これはもう完全に広域間の移動になる。それをここで議論しても始まらないし、あの路線は非常に重要な路線なわけですけれども、来た後に、この圏域に入ってきた後にどう移動するかという手段がどうなっているかというところが主眼だと思うのですけれども、そのときに、そのニーズも結局今のところ何もわかっていないわけですし、そういう人流、なんとなくその皆さんイメージとして、全くわからないわけではないと思います。現場にいらっしゃる方からの感触で、例えば大町で黒部ダムまで行くならこの路線使うとか、あとは白馬の路線で八方とか岩岳とか、頑張っておられるので白馬エリアを移動するという形はあるのでしょうかけれども、何かそこら辺もうまく人流を計っていかないと、経験的観測でやっていると思うのですけれども、そのところはもう少し明確にしていかないと、実際作りました、やってみました、あれってということも出てくると思います。

そうした上で例えばサービスの最適化っていう部分において、何をもって最適化か、誰にとって最適なのかというところが問題となってくるでしょう。多分、行政としての最適化か、事業者としての最適化、利用者としての最適化か、という部分も考えていかなくてははいけない。そのときに既存の路線があると誰か 1 人でも最適という考えもいくつかありまして、誰か 1 人でも不利益を被るような変化っていうのはもう既に最適でない、変化する前の状態が最適であるという考え方もちろんある。もちろん行政の方にとっても一番それが厳しいところで、誰かが不利益を被るようなことってなかなかしたくないから、そうすると一度作ったものを、どうするかというと全員のサービスの上げ下げというぐらいにしかできない状態になっているので、こういう機会なので既存の路線を評価するだけでなく、本当に必要な広域間の移動というものを、新しい路線を作ってもいいぐらいだと私は思うので

すけれども、そういうことも考えていただきたいというふうに思います。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

高瀬先生ありがとうございました。非常に示唆に富むご意見を頂戴しました。

一つ目は県の立場、市町村の方にどこまでを支援する意思があるのか、その辺のお話。

二つ目は人流把握の必要性。現状を踏まえ、考えていかなければならないというお話。

あとは広域的な検討の必要性。通り一遍という厳しいご意見もいただきました。総合病院の関係者の方ですとか、あるいはいろんな様々な手段で検討というのはこれから行っていかなければならないと考えております。

また最後に誰にとって最適かというお話。これは非常に根本的なご指摘だと考えております。検討していかなければならないと考えております。

県の立場とかそういうお話がありましたけれども、交通政策課の方で何かありましたらお願いします。

(県交通政策課 石坂課長)

貴重なお話をいただきありがとうございます。この後、役割の話をさせていただくのですが、まだまだ不十分な部分があるかと思います。私ども考えている部分は、やはり市町村域を超えて、拠点と拠点を結ぶ、もしくは総合病院ですとか、高等学校ですとか、地域の中心の部分までの移動を県が軸として支えるということを考えておりましたが、最初に申し上げたとおり、このネットワークの形成過程ということで、まさにこの検討する場が立ち上がったところですので、広範なご意見いただきながら、人に気兼ねなく自由に動けるといところが一番我々の目指す姿ではありますが、こういった形がいいのか検討していきたいと考えております。

さらに今の事業者さんと行政と利用者さんだけでは不十分ではないかのご意見もございましたし、その辺も今後の検討課題とさせていただきたいというふうに考えております。この後もし説明させていただきながら意見交換させていただきたいと思います。よろしくお願いします。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

ありがとうございました。

皆様から沢山のご意見をいただきまして、また高瀬先生からも貴重なご指摘いただきました。こういったものを踏まえまして、今後県の方で検討を進めてまいる形にしたいと思いますのでよろしくお願いします。

それでは時間の関係がございまして、次の議題の方に移りたいと思います。次第ですと(2)になります。幹線公共交通ネットワークの構築についてということで交通政策課長の方からご説明をお願いします。

(2) 幹線公共交通ネットワークの構築について（県交通政策課 石坂課長）

それでは資料の 10 ページ、お願いいたします。

こちらは県と市町村の役割について記載してございます。こちらは第 1 回全体会議におきまして、名古屋大学の加藤先生の方からご提示いただいたものになります。住民の確かな暮らしを支えていくために、幹線と支線の分化と階層のネットワークが重要で、ポイントになるのはその幹線と支線の結節機能の強化であります。まさに、県が支える人の流れを作り出す軸と、また市町村が支える全体をカバーする面、これらを一体的に機能させていくための環境整備が重要とするものです。こうした考え方、役割分担を共通認識とした上で、そのあるべき姿を整理していきたいと、県が幹線として確保すべきサービス水準、加藤先生のお言葉をお借りしますと、品質保証についても協議会において議論していきたいと考えております。

資料 11 ページをお願いします。県では計画策定にあたりまして、必要なデータを収集するために二つの委託調査を実施してまいりました。一つ目は鉄道や自動車等を含めた総合的な人流調査です。この調査は携帯電話の位置情報、いわゆるビッグデータを活用しまして、潜在ニーズを含めた移動ベクトルを把握するために調査をしたものです。二つ目は市町村をまたぐ広域的なバス路線におけるバス停間の移動量調査。いわゆる OD 調査です。実際の移動量、利用状況のデータ収集によりまして、幹線になり得る路線の評価に用いたところでございます。収集いたしましたデータから広域的なバス路線を統一的な指標で評価をして、県が支える幹線軸の考え方を整理するとともに、今後はその支援策についても検討してまいりたいと考えております。本日はまず、県が支える軸となる幹線とはどのような路線なのか。その考え方をたたき台としてお示しをいたしますので、ご意見を頂戴したいと思っております。

評価の考え方を申し上げます。まず(1)の幹線導出プロセスでございしますが、人流調査等の結果から必要とされるネットワークを可視化して、それらの路線を一定の基準により評価してまいります。その後、幹線として評価された路線をどのように維持していくのか、県の役割、支援制度を計画の中に位置づけてまいりたいと考えています。なお、鉄路につきましては幹線として位置付けることを考えておりますが、今回の評価の対象からは外しております。

(2) 幹線要件の考え方として大きく 2 点。県土における基盤的ネットワーク、基盤性と、一定の移動需要をまかなう必要性という 2 点になります。特に基盤性につきましてはネットワーク性、安定性といったカテゴリーで評価をいたしまして、県民の皆様が生活をしていく上で必要かつ安定的に利用できる路線というものを幹線として維持していくことを考えております。②で評価にあたっての指標案を示しております。複数の市町村を経由しているとか、高校、総合病院へのアクセスができるという点を重視して各地域の路線を評価していきたいと考えております。本日は幹線要件としてお示ししている内容が十分か、また指標

についても他に重視すべき項目がないか、といった点でご意見をいただきたいと思っています。

12 ページ、お願いいたします。指標設定の考え方になりますが、今後、議論を深めていく上で、運行距離ですとか、便数などの定量的な指標に関しましては、一定の水準を定めて評価していくことを考えております。幹線系統となり得る路線がこの地域に必要な需要を満たすためにはどのような時間帯にどれくらい便数が走っていることが望ましいかという点で、皆様のご意見をいただきながら検討していきたいと考えております。

(4) のサービスレベル設定の考え方になりますが、県全体として特に重視すべき移動機会としては、先ほどご意見もございましたが、まずは通院・通学やお買い物といった需要を保障したいと私ども考えております。それ以外の観光への需要、どこまで対応するか、多分地域によって様々特性があらうかと思いますが、先ほどの目指す姿の中でご議論いただいたご意見なども踏まえながら、サービスレベルを検討していきたいというふうに考えています。

続いて資料 13 ページです。こちらは対象路線の抽出と評価指標の考え方を示しております。こちらにつきましては、この後、委託事業の受託事業者であります SCOP の富樫さんの方からご説明をお願いしたいと思っています。

おめくりいただいて資料 14 ページ。こちらが北アルプス地域における評価結果の一覧となります。あくまでもこちら暫定版ということでご議論いただくために作成した資料ですので、そのような取り扱いをお願いいたします。評価結果をご覧いただきまして皆様が北アルプス地域における移動軸として考えておられる路線がきちんと網羅されているか、改めてこの指標設定が適切か、といった観点からご意見を頂戴できればと思います。

最後、資料 15 ページにつきましては、評価した路線を地図に落とし込んだものになります。併せてご覧いただきたいと思います。

北アルプス地域におきましては、大系線が重要な役割を果たしております。次回の部会におきましては、先ほどご説明した資料 6 ページにあります秋田県の事例のような資料を作成いたしまして、この圏域の拠点や鉄路を含めた、交通モードの役割分担などの案もお示しできればと考えております。本日は、まずバス路線の現況ということでご確認をいただければと思います。私の説明は以上です。よろしくお願いいたします。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

続きまして SCOP の富樫様お願いいたします。

(特定非営利活動法人 SCOP 富樫主任研究員)

特定非営利活動法人 SCOP の富樫と申します。

令和 3 年度に私ども SCOP とオリエンタルコンサルタンツさんと一緒にジョイントベンチャーという形で組ませていただきまして、この計画策定に係る基礎的な調査事業を受託

させていただいております。それと並行して、もう一つの調査業務「長野県地域公共交通カルテ作成業務」というものも受託させていただいております。広域性を持つ県内のバス路線についてデータ整理を行っています。これについては、2月に行われました第一回の部会でもご報告したとおりです。本日の資料では、両者を併せたデータ整理を13ページから15ページで提示しています。この後、補足説明をさせていただきますけれども、それに先だって少しちょっと言い訳がましい話になりますが、いくつかお話させていただきます。

まず、昨年度の計画策定の調査事業ですけれども、11月に全体会議が発足しまして、それと併せてスタートさせましたが、ちょうど調査を予定していた時期がコロナのまん延防止措置の時期となってしまう、その調査が年度末近くにずれ込んでしまいました。調査は年度内に終わっていますが、路線個別のデータの分析を、今まさに進めている最中でありまして、本来であれば全路線の数字を横並びに比較して評価手法の妥当性などを吟味してからご提示するという手順がふさわしいのですけれども、それが整わない中で、一旦ご提示しているという段階であることをご承知おきいただければと思います。従いまして、石坂課長おっしゃったとおり、今後、評価指標自体を調整していく必要があります。ですが、一旦実際の各路線の数字をつかんでいただいた方がいいかなと思ひまして、本日お出ししているところになります。

そして、資料14ページの表を見ていただきますと、◎○△の評価を付け得点換算もしております。得点換算してしまうと数字の高いところを拾い上げて、低いところを切り捨てるみたいに思われてしまうかもしれませんが、そういうことではなくて、総合的な判断はこれから先、行っていくということになろうかと思います。そして、高瀬先生もおっしゃっていたように、そもそも県がどういう立場でこの計画に臨んでいるかという話ですとか、県全体のネットワーク論だとかがまだ固まってない段階で対象路線だけ先に出てくるということに対して違和感をお持ちという話もあろうかと思いますので、その辺りは令和4年度内の計画策定になっておりますので、令和3年度のこの調査結果に基づいて、しっかりそのあたりの計画論をやっていきながら、改めてお示ししていくという形になります。あくまで暫定的なものとして見ていただきたいと思います。

資料13ページのところを見ていただきまして、今回対象路線を北アルプス地域で8路線を抽出しておりますが、どんな位置づけで抽出したかといいますと、左の(1)の方にいくつか書いていますとおり、まず前提として市町村またぎの路線ということにしています。そして、その市町村またぎというのは現行市町村区分ではなくて、平成の大合併前のときの地域区分でやっています。これは国と県で補助している地域間幹線系統補助という仕組みがありますが、その基準にある程度照らし合わせて、今回は選定基準などを設けています。そういったことでいきますと、③に書いておりますが、運行便数の少ない路線、3往復未満の路線は外しておりますし、その他今回、季節限定運行の路線は外しています。北アルプス地域の場合は観光が非常に大事ではありますが、昨年度の県の調査事業では対象外としています。また、今日の資料では長野白馬線などの広域圏またぎの路線については、この地域別部

会の中からは一旦外しておりますし、鉄道についても載せていないですけども、議論をしていただくことは必要だと思いますので、そのあたりはぜひ皆さんからご意見いただければと思います。

その他、今回各項目について評価するにあたって、北アルプス地域の広域圏の中心地域というのを設定しておりまして、これを大町市の市街地と位置付けております。これも国の定める要件にある程度照らした形になっています。それからターミナル駅の設定ということで信濃大町駅、白馬駅というのをターミナル駅として今、仮に位置付けています。その他に運行距離とか便数によっても評価しているということです。

資料 14 ページ見ていただきますと、ちょっとあまり目にしたことがないかなと思われるのですが、下の方の段で平均乗車密度という数字、紫のところ 4.8 とか 0.9 とかありますけれども、これは 1 便あたり何人乗っているかという数字なのですが、単純に 1 日の乗車人数を便数で割ったというのではなくて、バスを評価するときに使う基準で例えば、その起点から 0 人で出発していて、だんだんお客さんが乗ってきて終点に着いたときに 10 人となったとき、それをならして 5.0 というような数字の出し方です。それを今回の OD 調査、乗降調査によってバス停ごとの増減を加味して作った数字がこれです。それから、その右にある輸送量というのは、この平均乗車密度に運行回数をかけた数字になりまして、1 日あたり何人乗っているかというものの指標であります。その二つ右にある沿線人口というのがカルテ調査で出した数字になりますけれども、バス路線に沿ってバス停の半径 300 m 圏内に住んでいる人の数を足し合わせたもの、それから左側に移動需要というものがありますけれども、これが令和 3 年度のビッグデータの調査から拾ってきた OD 間 トリップエンドというもので、バスの利用者の数字ではなく地域全体での移動の状況ということで拾った数字になります。そういったものを並べて仮に評価付けしているというのがこの表になります。

資料 15 ページの路線数を見ていただきますと、1 つが圏域の中心である大町市を中心にした路線網と、2 つ目に池田、松川を中心にした路線のネットワークというのが今回の広域またぎのもの、3 つ目に北の方に白馬、小谷をまたぐ、これは観光路線の色が強いものになります。夏と冬でも便数が違ってたりして、生活路線というよりは観光路線に近い路線になりますが、このような大きな括りになります。

北アルプス地域の路線の特徴としては、南東側に隣接する松本圏域との広域圏またぎの路線が少しあります。例えば、池田町さんの、明科線・安曇野線は安曇野市の鉄道駅に結ぶものですし、それから池坂線というオレンジの路線については、生坂村の中心をぐるりと回ってまた戻ってくるという周遊型の路線になっています。また、ピンクは大町市の八坂コースについても、一旦その大町から出て、生坂村の中を通って旧八坂村に入っている、これらについては松本エリアの方で部会でも扱って、少しご意見いただくような形になると思いますが、そのような広域圏またぎのコミュニティバスもあるといったところが特徴ということです。

あとは、国庫補助路線の地域間幹線系統がないというのもこのエリアの特徴です。長野、松本、上田あたりは昔からの広域の路線バスというのが多いのですが、このエリアにはそれがないということが特徴なのかと思います。今日はそのあたりを踏まえてご意見いただければと思います。以上です。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

説明ありがとうございました。ただいま幹線公共交通ネットワークの関係で県と市町村との役割から始まりまして、幹線の導出ですとか、あるいは、どう対象路線を抽出するかという具体的な評価指標、さらには、暫定でありますけれども、具体的な路線の評価結果などを示されたところでございます。これらにつきまして、ご質問、ご意見がありましたら、カメラとマイクをオンにしてご発言の方お願いしたいと思います。

(国立大学法人信州大学工学部 高瀬准教授)

はい高瀬です。まず、この評価指標ですけれども、これも前提になる部分なのですが、北アルプス地域内ということになるから大町が中心ということでしょうけれども、明科線に見られるように池田町さんや松川村さんは安曇野・松本方面というのがどちらかという方向に向いている方向なのかなということもあると思うので、広域の中心にある大町に行くか行かないかという、これはちょっと広域中心としてっていう部分がちょっと何か微妙だなと思います。

それから、それに伴ってターミナル駅を白馬、大町とされていますけれども、私はよくわからないのですが、利用者からすると多分白馬よりも明科とか穂高とか、その辺の方が使っているような気がするのですけれども、何を持ってターミナルとしているのかというのが、それによって点数が変わってくるので、大きな問題かと思います。

それから長距離利用の部分に関して、これはもう旧町村の兼ね合いで路線ができていると、やはり長大路線、長い路線になってきて、当然そうすると平均乗車キロも大きくなってくるので、それを持っていいとすべきなのかっていうのも一つ議論すべきであります。隣接している、例えば松川村さん池田町さん、隣接している距離がそんなにないから平均乗車キロは当然下がってきます。それをもってして△とか○とかいうふうに下げてっていうのかどうかっていうのもあります。だから、一概に言えないかと、長距離だから幹線だというその感覚はちょっと違うかなというふうには思います。

それから、収益性はもちろん大切ですが、この前提として取り上げてきている今まで県と国が補助している地域間の路線という部分に関して、収支率が悪いから何かしたいなと思って、大きく変えようとしてしまったら今度は補助が出なくなるんじゃないかっていう、これは非常に大きな問題だと思います。なので、逆に言うとそのままにしておこうかなということが全県的によくある話で、収支率が低くて変えればいいのかと思っても、補助をいただいているので、実質持ち出しが少ないからそこはいじらなくていいなという部分

ってというのは結構あったりするので、せっかくなので、こういう機会にこういうところも、もっと考えることができるならば、考えて、より良いものにして、それに対して補助も出るんだよというように、きちっとしていくようにしないと、なかなかこれ市町村の方として動きづらいついていう面がありますので、このあたりもちょっと今後検討していただかないと、単に現時点で評価してこうですよと言われても、自治体の方々は、いやそれはそうなんだけどという部分もあると思うので、もう少しフレキシブルに今後計画を立てていく上で、県の補助をそのまま維持できる形にしていいただければ、もう少しいいものができるのかなとは思います。今のものが悪いっていうわけじゃないですが。

後は、できれば、ここの中にさらにこの得点を凌駕するような路線ができるならば、全然問題はないという、逆に解釈ができると思うので、この地域でこういった広域的な、例えば病院に特化するとか、そういうことをしていけば、おそらく平均乗車密度が上がってきたりするような、あとはある程度、長距離というものを使っていいならば、長距離になるしというふうに合わせていって、評価が高いものを作るっていうのも一つの戦略、この地域としての戦略であるかと思しますので、それに対して新しく作るものに対しても同じように補助を出してくれるのかどうかというのも、できれば、県としては少なくともその部分へはどんどん出していくべきだと思います。さすがに市町村単独でやっているものまで全部出すと、全県全部出すと大変なことになるから、なかなか難しいという点はあると思いますけれども、少なくとも、こういう今回、広域圏ごとに出しているような、このようなものについては補助スキームをきちっと作って欲しいと思います。なかなかそうは言っても、新規を作るにはやっぱり皆さんが一致団結しないとできない話なので、そこまで苦労していただいたならば、やはりそれなりの補助をきちっと県が面倒見るといふぐらいの姿勢は出していきたいと思います。以上です。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

高瀬先生ありがとうございました。具体的なご指摘をいただきました。

圏域内の中心地やターミナル駅の設定の問題、長距離移動や収益性の評価のお話、さらには広域路線の補助に関するお話をいただきました。

(県交通政策課 石坂課長)

ありがとうございました。既存の路線だけでなく、評価によっては新しい路線ですとか、私どもとすれば前向きに考えておりますが、予算上の部分もございますので、どこまでという部分は申し上げられませんが、逆にそういった評価によって新たな路線を、例えば国の補助がなくても県で補助できるのかという部分、負担のあり方も含めて検討していきたいと思っております。貴重なご意見ありがとうございました。

(特定非営利活動法人 SCOP 富樫主任研究員)

ご意見ありがとうございます。ご指摘のとおり、実は今日の段階で得点化して出すというのはあまり良くなかったという事は考えておりまして、合計得点ではなく、個別の実態データを見ていただきたかったというのが一つのねらいでありました。

先生がご指摘の点について、長距離利用をどう見るかという話については、長い距離を走っている路線だけれども、1人1人の移動を見ると、旧町村内で止まっているとか、市街地に来てからだけお客さんがいるとか、そういう路線というのは長距離を走っていても、幹線的な動きではないという視点だろうと理解しています。そのときに、やはりその路線全体に対する平均乗車キロのような話で見えていかないと指標にはしづらいかなと思いますので、今後見直していきたいと思っています。

広域の中心に関しては、国が要綱で定めるもので、北アルプス圏域に関しては大町市と明記してあるので、それに従っていますが、その他に観光も重要なので白馬を入れたりしていますが、南側の拠点について今入れてなかったのは不十分とも思われます。ですので、その辺りも含めて見直しをしていきたいと思っています。

それから収益性に関しても、収益性で今こういった地域の路線を見るべきではないというのはご指摘のとおりでありまして、今は入れていますけれども、別途考えていかなければならない課題と思います。私からは以上です。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

はい、ありがとうございました。それでは今の質疑等を踏まえまして、今後県の方で検討させていただきますのでよろしくお願いいたします。すみません、時間が押してまいりましたので、次の議題に移りたいと思います。(3)のMaaSの基盤づくりに向けた取組についてということで県の方から説明をお願いします。

(3) MaaSの基盤づくりに向けた取組について(県交通政策課 石坂課長)

資料17ページお願いいたします。MaaSの基盤づくりに向けた取組ということで、まずキャッシュレス決済についてご説明いたします。

県では地域における移動手段の確保、補完に関する検討会というのを平成29年5月に立ち上げまして、交通事業者の皆様、関係自治体、学識経験者の皆様と検討を行ってまいりました。その間、平成31年3月にこの3点、全国で相互利用が可能なこと、多くの事業者が参画可能なこと、地域独自の割引サービス等の設定が可能なこと、ということでこの3点からJR東日本さんが提供されております、地域連携ICカードを軸に引き続き検討していくことを確認したところでございます。しかしながら、近年Visaタッチといったクレジットカードのタッチ決済やQRコード決済といった新たな決済手段が急速に発展してきているところでございます。また、初期投資費用ですとかランニングコスト等が事業者の

皆様にとって、大変大きな負担になるという状況がある中で、改めてどのような決済手段がふさわしいのかというのが検討すべき課題かなというところでございます。3にございますように県内長野地域におきましては、現在「くるる」が導入されているところでございますが、松本市さんでは QR コード決済の導入も検討されているということで個別の取組がそれぞれ進んでいるという状況になっております。

続いて資料 18 ページです。取組の方向性ということで、将来目指す姿は県内全域で誰もが交通モードにかかわらずシームレスに公共交通機関を利用できる決済環境としております。こうした目指す姿を実現していく上で、考えられる役割分担を示してございます。事業者の皆様を導入を進めていただく上で、やはり行政の支援というのが必要になってくると思います。その負担のあり方も含めまして、改めて引き続き検討してまいりたいと思います。特に本協議会における検討対象であります幹線バス路線、鉄道につきましては、市町村をまたいだ広域的な利用もありますので、地域の方のみならず全国さらには海外から訪れる利用者の皆様、容易に使用可能な決済手段を導入する必要があるというふうに考えております。キャッシュレスにつきましてはこの資料の最終ページ 21 ページに前回の全体会議でいただいたご意見も参考資料として掲載しておりますので、併せてご覧いただきたいと思っております。

続いて資料 19 ページです。MaaS の基盤づくりでもう一つ、今年度の取組として、公共交通情報のオープンデータ化というものがあります。目的地までの経路情報を調べる場合、多くの皆様がインターネットの検索サービスを使って情報取得しているという状況です。しかしながら、本県では Google マップといったインターネットの経路検索サービスで検索しても、県内のバス路線というのはほとんど出てこないという課題がございます。もちろん、ダイヤや運賃が公開されている鉄道ですとか、高速バスの一部については検索可能ですが、その他の路線につきましては、国土交通省で定めるデータ形式によってデータを整備する必要があります。資料 20 ページに例として右側にお示しましたが、例えば松本市から立山黒部アルペンルートの室堂に行きたいということで検索をしますと、バス路線があるにもかかわらず、篠ノ井線で長野駅まで、それから新幹線といった鉄道ルート案内されてしまう状況です。今後、観光旅行していただく方も含めて、なるべくバスや鉄道といった公共交通に乗っていただくためには、やはりインターネットの検索サービス、これが可能となるように、交通情報の標準化、オープンデータ化に取り組んでいきたいと考えております。4 の事業内容に記載しておりますが、今年度、バス事業者様や市町村様が自ら始め、データ整備、更新するための必要なノウハウを取得していただくべく、研修会等の費用を当初予算で計上しております。できれば来年度、令和 5 年度の前半には県のホームページで情報を一元的に公開いたしまして、誰でも情報を利用できるようにして、検索サービス事業者の情報提供をスムーズに行って、デジタルサイネージの活用等にも繋げられればいいなというふうに考えております。公共交通の一層の利用促進のため本県の公共交通がインターネットで検索できるように、それを目標に県全体で取り組んでいきたいと思っておりますので、皆

様のご協力をよろしくお願いします。説明は以上です。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

ありがとうございました。ただいま MaaS の基盤づくりということで、キャッシュレス決済、オープンデータ化事業について説明がありました。この点につきまして、ご質問ご意見等ありましたら、お願いいたします。

(東日本旅客鉄道株式会社長野支社総務部企画室 園田室長)

JR 東日本長野支社の園田でございます。ご説明ありがとうございました。今取り上げていただいた Suica の話ですけれども、非常に費用がかかるということについては申し訳ないと思っております。全国の交通事業者が使えて、瞬時にそのデータがやりとりできるようなシステムになっていますので、どうしても設備が重くなってしまって、費用がかかってしまうということで、我々としても、もう少し安く提供できないかということで今鋭意勉強しているところでございますけれども、徹底的に安くなるような手段が今ないというのが現状でございますが、引き続き努力してまいりたいと思っております。

私ども、長野県下では Suica が使用できる区間が短いということもあって、長野支社といたしましても、長野支社管内で Suica が使える路線を増やすべく頑張っているところでございます。後、バス事業者さんの場合は地域連携 IC カードがありますけれども、全国でもかなり導入が進んでいまして、最近ですと山形市にいたっては、元々国の補助金が3分の1つくスキームが元々あるのですけれども、あと、山形県さんの方でも3分の1負担していただくようなスキームもあって、さらに、山形市の方で、3分の1を支援するというので、事業者の初期投資ゼロで Suica をベースとした地域連携 IC カードを使えるよう整備をしたところもございます。

どうしても費用がかかるということがあり、事業者で投資に見合った効果がなかなか得られないという実情がございまして、これは我々もそうですけれども、となると一人でも多くの利用者の方が全国で使えるカードにより、公共交通を垣根なく利用しやすい状況を作り、公共交通ヘシフトが進むことで、より活性化して、地域住民の皆様にもご利用しやすいような公共交通が整備されやすくなるということに繋がるかと思ひますし、交通弱者あるいは免許のない方々の移動手段の確保にも繋がると思っております。そういう意味では社会全体の便益となりますので、私の立場で申し上げにくいところでございますけれども、社会全体の便益のために補助金制度をぜひ導入していただければありがたいと思っております。また、利用者目線に立つと、あまりたくさんの方が並び立つというのは、それはそれでメリットもたくさんあると思ひますけれども、利用者目線ではどちらかというと使いにくい場面も出てくるかと思ひますので、事業者、利用者の視点でご検討いただきたいと思っております。以上です。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

園田室長様ありがとうございました。ご意見を伺いまして、また今後検討させていただきたいと思います。それでは、信州大学高瀬先生よろしく願いいたします。

(国立大学法人信州大学工学部 高瀬准教授)

キャッシュレス決済の話ですけれども、もちろんこれは進めていくといいと思いますけれども、おそらく県が一つのものを決めて、全県的にやっていくのが一番いいのでしょうけれども、多分、先ほど来出ている予算の関係上とか言っている話ですけれども、市町村の中では、国の補助金、補助制度を結構上手く活用する、デジタル田園都市推進交付金とかコロナ対策費をうまく利用して、キャッシュレス決済の実験などをやっておられます。ただ、そういうことを県の方は何も言わない、県は単に国から来た補助金制度の情報をただそのまま市町村に投げるというふうに何の工夫もない。本来ならば、そのようなスキームを使って、上手くやれば1割程度の負担で済みますよとか、そういう実験やってみないか、というようなことを何か提案すればいいものを、全くそういうことも何もせずに、単にこういうことをやってくださいと言われて、ただお金ないですという話だと、もう何も進まないと思います。長野市、松本市のような体力のある程度あるようなところだと独自で考えることもできるのかもしれませんが、なかなか難しいというところもあるので、そういうところも、県の予算がないならばもう少し知恵を出すっていうことをされると、多分いいと思います。

それから、オープンデータ化推進事業ですけれども、これはもう出来ればもう県がまとめてやってしまえば済む話なので市町村にどうこうという話ではないと思います。さらに、当然最初作った後に、時刻等の変更の際の更新ですけれども、路線の少ない町村部だったら、5年に1回ぐらい、時刻を変えとかルートを変える場合、その5年間の間に2人か3人その担当者が変わってしまったら、せっかくセミナーを受けて、更新作業ができる責任を持った人はもう全くいなくなってしまうている。そういうこともあるので、ここに、自ら必要性を理解し作業を行うことで情報に責任を持ち、取組を継続とありますけれども、これもやはり少ししか路線を持っていないところは県が取りまとめて打ち込みをしてくれる、だから、町村部としては時刻を変えました、ルート変えました、お願いしますと言って出してきたら、それを県で入力するようなシステムにしていかないと、もちろん長野市と松本市のようなたくさんの路線があるところはもう独自でやってもらえばいいと思いますけれども、そうじゃないところにも、必要性は理解するとは思うのですけれども、作業の手順を使うか使わないかわからないまま、習ってきたと、そのまま次の人、また次の人に来たらもう申し合わせでも多分全然やり方がわからないということが出てくると思うので、そのあたりも県がきっちりとまとめてやるとかっていうふうに、こういうオープンデータ化を推進したいならば、そこまでやるべきではないかと思いますので、ご検討いただければと思います。よろしく願いします。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

高瀬先生ありがとうございました。県の役割を中心に厳しくも貴重なご意見をいただいたところでございます。

(交通政策課 石坂課長)

オープンデータ化に向けた対応は今後いろいろ検討してまいりたいと考えております。また、国の情報について我々、市町村の皆さんにお伝えしているつもりではあるのですが、多分まだまだ足りない部分もあるかと思っておりますのでご意見を踏まえて今後対応していきたいと思っております。

(北アルプス地域振興局企画振興課 土屋課長)

その他の皆様、よろしいでしょうか。よろしければ、ちょっと時間が押しておりますので、この議題につきましても、ここで終了とさせていただきたいと思っております。さて、本日の議題は以上でございますけれども、これまでの全体を通じまして、何かご質問等ございましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。

(質問・意見なし)

それでは以上で進行の方を事務の方に返したいと思っております。進行の不手際で時間が超過してしまい、申し訳ありませんでした。ご協力ありがとうございました。

(事務局)

それでは次第の5に移ります。次回スケジュールでございます。

次回、第3回北アルプス地域別部会については7月に予定してございます。また構成員の皆様方に日程調整させていただきながら日程の方を決めさせていただきたいと思っておりますので、お忙しい中恐れ入りますが、ご出席のほどよろしくお願いいたします。

それでは以上をもちまして第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を終了いたします。

本日はありがとうございました。