

第3回長野県公共交通活性化協議会北アルプス地域部会 次第

日 時： 令和4年9月14日（水）13:30～15:30

場 所： 大町合同庁舎 4F 401号会議室（Web併用）

1 開 会

2 あいさつ

3 新構成員紹介

4 会議事項

(1) 地域公共交通計画について

(2) 幹線公共交通ネットワークの構築について

5 そ の 他

(1) 次回スケジュール等について

6 閉 会

<配付資料>

【資 料 1】 第3回長野県公共交通活性化協議会北アルプス地域部会 説明資料

【参考資料】 北アルプス地域部会 意見まとめ

第3回長野県公共交通活性化協議会北アルプス地域部会 出席者名簿

構成分野		団体等	役職等	氏名	備考
行政関係	国	国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局	首席運輸企画専門官	高澤 陽	欠席
	市町村	大田市	情報交通課長	松井 聖徳	WEB
		池田町	住民課環境係長	那須 信博	WEB
		松川村	総務課政策企画係長	久保 充史	WEB
		白馬村	総務課企画調査係長	山岸 大祐	欠席
		小谷村	観光地域振興課長	山田 久志	WEB
公共交通事業者	鉄道	東日本旅客鉄道(株)長野支社	信濃大町駅長	小山 聡	WEB
			総務部企画室長	園田 弘世	WEB オブザーバー参加
		西日本旅客鉄道(株)金沢支社	交通企画室長	鹿野 剛史	WEB
	バス	アルピコ交通(株)長野支社白馬営業所	所長	工藤 秀行	WEB
		(株)関電アメニックス北アルプス交通事業部	事業部長	野上 明	WEB
		(有)やまびこ	専務取締役	江津 敦志	欠席
	タクシー	安曇観光タクシー(株)	代表取締役社長	耳塚 喜門	WEB
		アルプス第一交通(株)	営業所長	大平 研二	会場 代理出席
		アルピコタクシー(株)大町支社	支社長	薄井 浩章	WEB
		白馬観光タクシー(株)	代表取締役	風間 雅裕	欠席
	交通事業関係者	長野県私鉄労働組合連合会	交通政策委員	白河 大輔	WEB
	道路管理者	大町建設事務所維持管理課	企画幹兼課長	宮下 修	WEB
	公安委員会	大町警察署	交通課交通規制係長	奥原 徹	会場
利用者代表		大田市シニアクラブ連合会	事務局長	長崎 喜治	会場
		池田工業高等学校PTA	会長	丸山 孝	欠席
		大町市立大町総合病院	総務課長	北澤 好泰	欠席
		J A 長野厚生連北アルプス医療センター あづみ病院	総務人事課長	山崎 泰彦	WEB
観光関係者		一般社団法人白馬村観光局	事務局長	福島 洋次郎	WEB
学識経験者		国立大学法人信州大学工学部	准教授	高瀬 達夫	会場
事務局		北アルプス地域振興局企画振興課	課長	土屋 征寛	地域部会長

調査事業受託者	特定非営利活動法人 SCOP	主任研究員	富樫 慎	会場
長野県	交通政策課	課長	石坂 公明	会場
事務局	北アルプス地域振興局企画振興課	担当係長	藤原 整	会場
		主任	今井 溪	

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 説明資料

令和4年9月14日
長野県企画振興部
交通政策課

1. 地域公共交通計画について

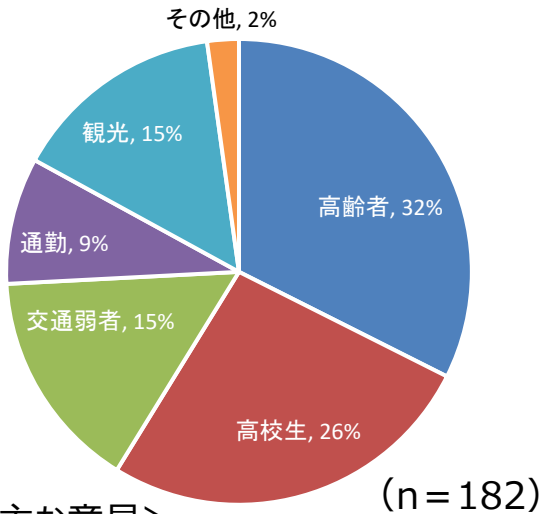
2. 幹線公共交通ネットワークの構築について

1. 地域公共交通計画について

第2回地域別部会での意見集約

公共交通で支える暮らしとは

自家用車を自力で運転できない**高齢者、高校生、（障がい者等を含めた）交通弱者**を支えるべきという意見が**約7割**を占める

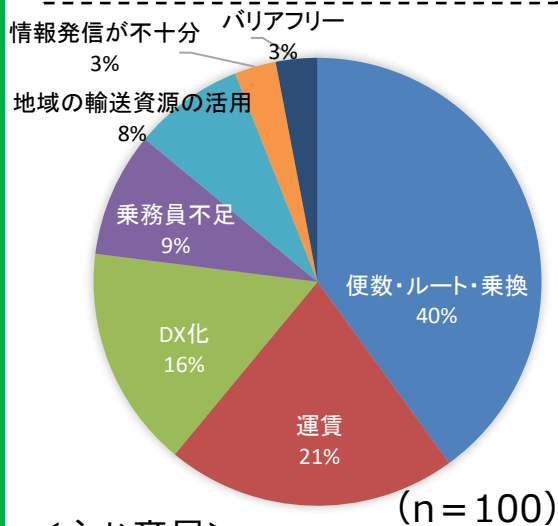


<主な意見>

- 車を手放したときに、買い物や通院に利用できる移動手段を確保できるかどうかは差し迫った課題（長野県シニアクラブ連合会）
- 上田市のアンケートでは、高校生の5割強が保護者の運転する車で通学しているという結果が出た。公共交通がしっかりしていれば、このような結果にはならない（名古屋大学 福本客員准教授）

現状とのギャップ

便数・ルート、運賃等の水準が十分でないという意見が**約6割**を占める



<主な意見>

- 利用者が減少して減便、運賃値上げが繰り返されるという悪循環が続き、十分なサービスが提供できていない。ICカードやバスロケーションシステムなどで利便性を向上させていきたい。（アルピコ諏訪）
- 民間事業では利用状況や採算を重視して便数などを調整するため、すべての利用客が満足いくものは難しい。（長野電鉄）

関係者の役割分担

【県と市町村】

県 … 市町村を越える広域的な移動「軸」を支えるべき
市町村…全体をカバーする「面」を支えるべき

【行政と事業者】

行政…路線のルートやサービス水準の設定
事業者…安全安心な運行を提供

<主な意見>

- 市町村で広域的な政策、方向性を打ち出すのは限界がある。県である程度の統一した方向性を示し、調整機能を担って欲しい。（須坂市）
- 自治体は公共交通のネットワークおよび提供するサービスの設計を行うとともに、その維持が役割になるとされる場合が多い。事業者は安全安心、快適な運行を行うとともに、利用状況の課題を自治体等と情報共有することになる。（長野高専柳澤教授）

長野県地域公共交通計画における取組の方向性

【取組の方向性】

自家用車に頼ることのできない者の移動手段を確保する。特に、県内どこに住んでいても、大きな不便なく公共交通を利用して、医療機関や高等学校に通院・通学できる環境を目指す。

また、公共交通機関で来県した観光客が目的地まで行く際に円滑に移動できる環境を整備する。

<ご発言いただきたいポイント>

◎ 各市町村の交通政策（地域公共交通計画や地域公共交通網形成計画など）の現状を共有

◎ 自家用車に頼ることのできない者（高齢者、高校生、観光客）の移動について、地域における課題（＝需要サイドの課題の洗い出し）

① 高齢者

例えば…

- ・実際にどのような移動をする際に困りごとがあるか。
- ・なぜ既存の公共交通が利用しづらいのか。
- ・どのような目的でどこからどこまで移動したいのか。また、その頻度は。

② 高校生

例えば…

- ・通学困難を理由に入学を断念せざるを得ない状況があるか。
- ・自家用車送迎による家庭への過度の負担があるか。
- ・ダイヤ、便数、待合環境等に関する不満はないか。

③ 観光客

- ・公共交通機関で来訪した観光客の県内公共交通に対する具体的な意見

2. 幹線公共交通ネットワークの構築について

北アルプス地域の基本方針の検討（※構成イメージ）

①公共交通の位置づけと将来ネットワーク

【広域都市間連携軸】

北アルプス地域からは三大都市圏と直接接続する高速バスネットワークなどもあり・・・・・・・・

【都市間・圏域間連携軸 [松本～大町～白馬～糸魚川]】

地域を縦貫する南北軸として、松本市から新潟県糸魚川市までを大糸線が通っており、県民の日常移動を支える重要な路線となっています・・・・・・・・

【都市間・圏域間連携軸 [白馬～大町～長野]】

北アルプス地域から長野地域を結ぶ県道長野大町線は長野オリンピックを契機に改修が進み、白馬～長野間は1時間程度での往来が可能となっています。長野は広域拠点として位置づけており、北アルプス地域と長野地域との連絡は重要といえます。この区間を運行する特急バス長野・白馬線については・・・・・・・・

【地域間連携軸＜幹線＞】

北アルプス地域は地域の主要部を大糸線が通っているため、これを都市間・圏域間連携軸と地域間連携軸の両方を担う路線と位置づけ・・・・・・・・

【地域間連携軸＜準幹線＞】

市町村跨ぎの路線のうち、都市間・圏域間連携軸に接続する路線については、地域住民の生活を支える重要な路線であることから・・・・・・・・

②具体的な路線と拠点の設定

左記の将来ネットワークについて、具体的な路線や拠点を以下の通り設定します。

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
軸	広域都市間 連携軸	・首都圏や中京圏、北陸エリアなど広域圏と連絡する軸		
	都市間・圏域間 連絡軸	・隣接する県や県内の他圏域と連絡する軸	鉄道	・大糸線 [JR東日本(南小谷以南)] ・大糸線 [JR西日本(南小谷以北)]
			バス	・長野・白馬線 [アルピコ交通]
	地域間 連絡軸	・市町村間の移動を支える軸 ・地域内の交通拠点へのアクセスを担う軸		
		準幹線	バス	・明科線[池田町営] ・安曇野線[池田町営]
拠点	広域拠点	・県の玄関口として全国の主要都市と接続		
	都市間・圏域間 連携拠点	・圏域間や市町村連携の拠点	大町市	・大町(信濃大町駅周辺)
			白馬村	・白馬(駅周辺)
	地域交通拠点	・各市町村内における交通結節点	大町市	・美麻(ぼかぼかランド周辺) ・大町温泉郷 ・扇沢
			池田町	・池田 (あづみ病院・町役場周辺)
			松川村	・松川 (信濃松川駅・村役場周辺)
			小谷村	・小谷(南小谷駅・役場周辺)

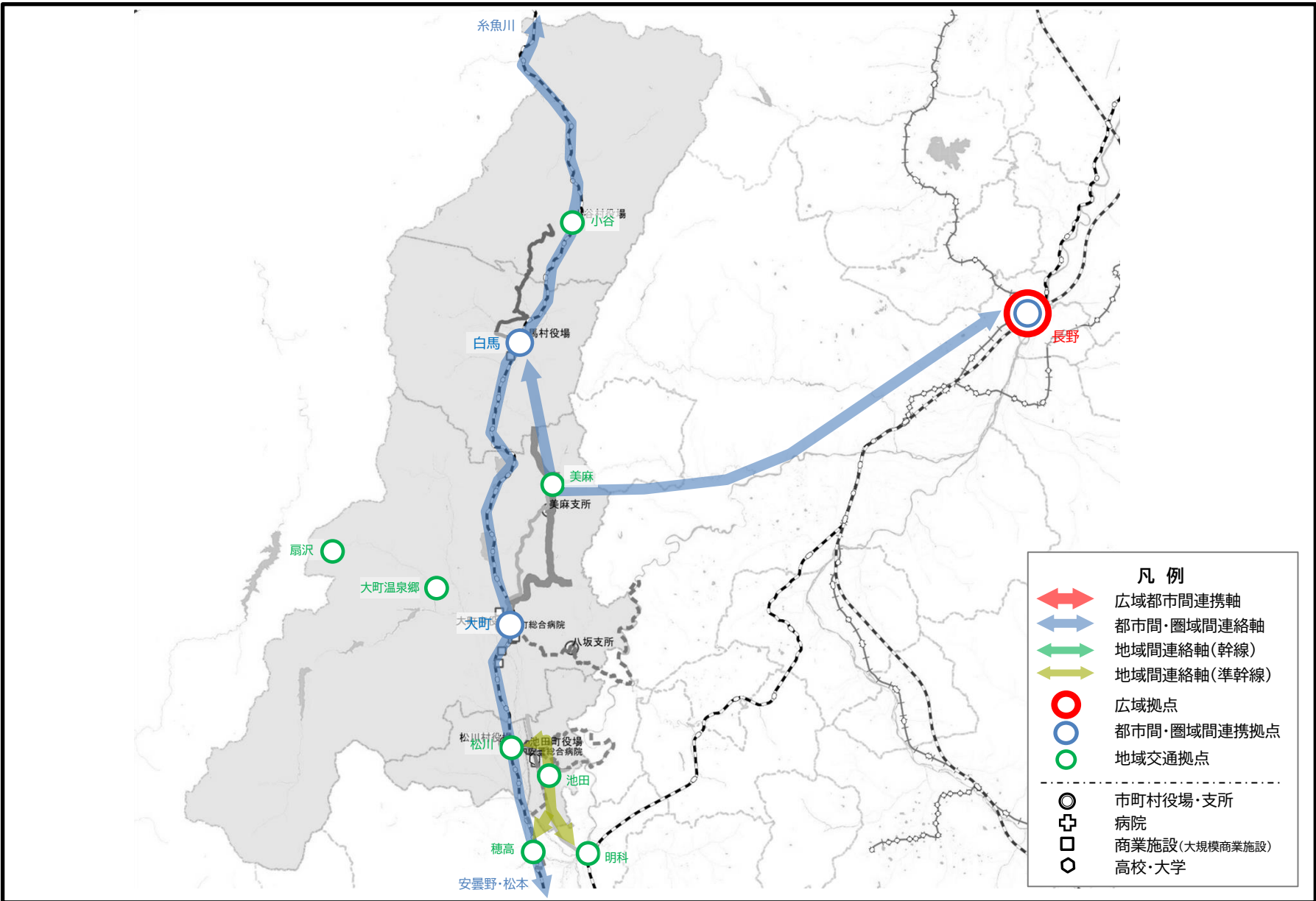
北アルプス地域における路線データ

前回会議資料のデータを一部更新し再掲したもの

対象路線			広域性				接続性			定期性
No.	運行事業者 （委託先）	路線名	複数市町村を経由		広域 中心	運行 距離	フィーダー 系統との接続		鉄道駅との接続	定期運行 の有無
1	アルピコ交通	白馬・八方・柵池線	白馬村、小谷村	2(2)	－	13.7			白馬駅	△
2	やまびこ	ふれあい号八坂コース	大町市、旧八坂村	1(2)	○	28.4			大町駅	○
3	北アルプス交通	ふれあい号美麻コース（川手線）	大町市、旧美麻村	1(2)	○	28.0			大町駅	○
4	北アルプス交通	ふれあい号美麻コース（境の宮線）	大町市、旧美麻村	1(2)	○	28.0			大町駅	○
5	安曇観光タクシー	松川線	池田町、松川村	2(2)	－	8.4			信濃松川駅	○
6	安曇観光タクシー	明科線	池田町、安曇野市	2(2)	－	13.2			明科駅	○
7	安曇観光タクシー	安曇野線	池田町、安曇野市	2(2)	－	11.1			穂高駅、安曇追分駅、有明駅	○
8	安曇観光タクシー	池坂線	池田町、生坂村	2(2)	－	24.7			-	○

対象路線		機会性	目的多様性	移動需要	長距離利用		輸送量		沿線人口	収益性
No.	路線名	運行 便数	複数目的	OD間 トリップエンド	平均 乗車キロ	平均 乗車密度	輸送量	年間 利用者数	300m 勢圏域人口	収支率
1	白馬・八方・柵池線	2.5	△	4,499	8.7	2.2	5.5	1,931	1,801	18.3%
2	ふれあい号八坂コース	6.5	◎	3,780	8.7	0.9	5.7	17,168	3,786	8.2%
3	ふれあい号美麻コース（川手線）	5.0	◎	1,437	10.4	1.5	7.4	12,319	5,192	8.3%
4	ふれあい号美麻コース（境の宮線）	6.0	◎	1,437	8.9	1.4	8.7	5,529	4,113	8.3%
5	松川線	7.5	○	19,927	2.5	0.9	6.7	13,043	5,538	24.0%
6	明科線	6.0	○	9,534	8.4	1.2	7.5	20,922	7,314	71.7%
7	安曇野線	6.0	○	6,593	7.1	0.9	5.5	13,976	6,493	57.5%
8	池坂線	3.0	○	289	12.5	0.3	0.8	1,858	3,662	8.1%

※事業者系路線は各運行事業者から提供を受けた5ヶ年データのうち、コロナ禍前のR1のものを採用
 ※コミュニティ系路線：平均乗車キロ、乗車密度、輸送量はR3乗降調査のデータを入力、その他の項目はカルテ業務の実施年度の値を入力



◎ 各地域における拠点設定と拠点間の移動手段の検討

- ① 広域都市間連携軸、都市間・圏域間連絡軸、地域間連絡軸（幹線・準幹線）の位置付け、具体的な路線について確認
- ② 都市間・圏域間連携拠点（圏域間や市町村連携の拠点）の位置付け、具体的な拠点について確認
- ③ 地域交通拠点（各市町村における交通結節点）の位置付け、具体的な拠点について確認

今後のスケジュール（案）

	R3 年度					R4 年度												
	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
全体会議	第1回（11月16日）				第2回（3月23日） （調査結果速報、計画の方向性）							第3回（10月20日）		第4回（計画案）	パブリックコメント		第5回（計画案承認）	
地域別部会			第1回			第2回（調査・分析結果、計画の方向性等）					第3回（路線の在り方の検討等）※上中旬		第4回					

← 必要に応じて関係者打合せ →

ご意見をいただきたい事項

【資料1】P5

①（※市町村構成員様のみ）各市町村の交通政策（地域公共交通計画等）の現状を共有
→地域公共交通計画（網計画）策定済の市町村におかれては、計画に基づく取組をご紹介します
きたいと考えています。

他、コミュニティバスやスクールバスの運行やタクシー券の配布等、各市町村で実施している
交通施策についてご紹介いただき、情報交換・共有できればと考えております。

（例）

- ・〇〇市地域公共交通計画に基づき、市内の拠点である〇〇駅へのアクセスを確保できるように交通網の整備に
取り組んでいる。
- ・人口が少ない地区については、デマンド交通等を活用し移動手段の確保を図っている。

※計画の概要やコミュニティバスのチラシ・時刻表等、ご説明に必要な資料があれば、当日画面
共有しますので、会議前日までにデータでご提供ください。

② 自家用車に頼ることのできない者（高校生、高齢者、観光客）の移動について、地域に
おける課題（＝需要サイドの課題の洗い出し）

→特に上記のターゲットに絞って課題を深堀したいという趣旨です。

日頃住民（利用者）から寄せられるご意見を含め幅広くお聞きできればと思います。

※上記①、②の項目については、当日のご発言に加え、後日アンケート形式でもご提出いただき
たいと考えております。その際、市町村構成員様におかれましては、教育・福祉・観光担当部
局からもご意見を聞き取っていただけると幸いです。

アンケート様式については後日送付いたします。

【資料1】P7、10

③ 各地域における拠点設定と拠点間の移動手段の検討

→地域のネットワーク構築の観点から、特に③の地域の交通結節点について、不足がないか議論
できればと考えております。

北アルプス地域部会 意見まとめ

長野県公共交通活性化協議会北アルプス地域部会

(注) 下線部は第2回地域別部会でいただいたご意見

鉄 道

- ・ 沿線人口の減少やコロナの影響により、利用者数が低迷している
- ・ 終着駅が安曇野市までの便があり、通勤通学に不便
- ・ 利用者の減少による便数の減
- ・ 白馬～糸魚川間は学生、通勤での利用が減少し、車社会により今後も常時の利用客は見込めないため、観光鉄路としての対応を計画する必要がある
- ・ 駅舎にスーパー、書店等の商業施設が併設されていれば、鉄道利用が促進される可能性がある
- ・ 駅からの交通手段の確保が難しい
- ・ サイクルトレインの運行について、イベント列車ではなく、常時、自転車の乗降が自由にできる取組の検討
- ・ 観光客の目線で駅を中心とした便利な二次交通整備の検討
- ・ 駅からの自転車を利用した観光客を回遊させる方法の検討

バ ス

- ・ 大町市民バスについて、地域の実情に応じた運行方式の検討が必要
- ・ 高校生が主な利用者の池田町営バス3路線では少子化などの影響により利用者の減少が懸念される
- ・ 池田町外の駅への接続が目的の路線の重複解消
- ・ 池田町外の方の利用が主となっている路線の運行継続について
- ・ 各自治体でバス運行を行っているが、小谷村では利用者が不便を感じているため、広域的運行を考えなければならない（通院、買い物等）
- ・ 路線を維持していくには、一企業では限界がある。燃料（軽油）の高騰、人件費等コストがかかり、今の運賃収入では維持できない
- ・ 人員不足（低賃金や長時間労働）
- ・ 補助金がなければ、運行が困難
- ・ 最寄り駅までのアクセス利用や駅を目的地とした路線が多い中で、停留所数が多ければ、鉄道利用に代わるものとなる
- ・ 池田町営バスの各路線について、効率的な連携が必要
- ・ 燃料代高騰や人件費の増加に対する補助の検討

タクシー

- ・ タクシーを利用し難い地域がある（営業所から遠いため）
- ・ 冬期の人手不足による必要台数の確保が困難
- ・ デマンドタクシーでの運行を推進していく
- ・ 国土交通省により、交通圏が定められているため、認可交通圏以外での営業ができない
- ・ 営業エリア内であっても、迎車距離が遠く、実車距離が短いため回送距離が長くなり、商売にならない
- ・ 市町村での支援・補助が必要
- ・ 遠隔地域で利用者を増やすにはタクシー券等の配布が必要
- ・ インバウンド客の無断・直前キャンセルが多い（6～7件/日ピーク時）
- ・ インバウンド客の外国語対応
- ・ 宿泊施設の泊食分離により、外食時におけるタクシー不足
- ・ 交通圏が拡大された（大町交通圏→北アルプス安曇野交通圏）
- ・ 若手や女性が就職しやすい魅力をタクシー職種に見出し、タクシー利用のハードルを下げる
- ・ タクシー利用は割高になるイメージがあることから、便乗による運賃割勘等により、個人負担の軽減を図る

- ・ 40～50 代の方が運転業務に従事できるような収入の確保
- ・ 山間部地域における路線バス停留所までのデマンド交通に対する県からの補助金の検討
- ・ 女性運転手の確保に向けたトイレ等の施設改修経費に対する県の補助
- ・ 公共交通事業者に明るいイメージを持たせるような取組

その他

- ・ バスと J R の関係が非常に課題である
- ・ 高齢者は駅の階段を上がることを拒否する意見もある
- ・ 広域的な輸送で病院や高校等を結ぶ路線を作ったらどうか
- ・ 公共交通を利用することは、衆人環視があるため、犯罪被害の防止となる。また、運転行為がないことにより交通事故被害の防止にも繋がることから、警察安全活動の推進からも公共交通の積極的な利用を期待するところ
- ・ 観光客を全国あるいは世界からどうやって呼び込むかという広い視点が必要
- ・ 長期間的な視点を持つことで、詳細な設計ができるのではないか
- ・ 運行する車両の脱炭素化の推進
- ・ 自治体や交通事業者、利用者だけでなく、受益者となる事業者の負担について検討
- ・ マニュアルどおりの計画でなく、地域の特性を盛り込んだ弾力的な計画が必要
- ・ 既存の交通体系以外のものを活用
- ・ 計画を作るにあたって、県の立場が不明確。市町村の取組をどこまで支援するのか
- ・ 通院や買い物といった移動ニーズや人流を把握することが必要
- ・ 誰にとって最適な地域公共交通を目指すのか
- ・ 対象路線抽出のための評価指標における、中心地・ターミナル駅の設定や長距離移動・収益性の評価の部分について議論する必要がある