

## 第4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5年7月26日（水）

15：00～16：30

オンライン開催

### 開 会

#### 1 あいさつ

#### 2 会議事項

(1) 長野県地域公共交通計画地域編（素案）について

(2) 公共交通情報オープンデータ活用事業について

#### 3 その他

### 閉 会

#### <配付資料>

(1) 長野県地域公共交通計画地域編（素案）について

【資料1】 地域公共交通計画骨子（第4回長野県公共交通活性化協議会資料）

【資料2】 拠点と軸の設定について

【資料3】 長野県地域公共交通計画北アルプス地域編素案

【資料3（補足資料）】 地域編素案の論点

【資料4】 長野県地域公共交通計画策定スケジュール

【参考資料1】 北アルプス地域の概況等

【参考資料2】 第4回長野県公共交通活性化協議会における主な意見（概要）

【参考資料3】 北アルプス地域部会における第3回までの意見まとめ

(2) 公共交通情報オープンデータ活用事業について

【資料5】 公共交通情報オープンデータ活用事業について

第４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 | 山岸　康範  | 欠席                 |
|         | 市町村                      | 大田市                   | 情報交通課長    | 鷲澤　久志  |                    |
|         |                          | 池田町                   | 住民課長      | 寺嶋　秀徳  |                    |
|         |                          | 松川村                   | 総務課政策企画係長 | 久保　充史  |                    |
|         |                          | 白馬村                   | 総務課企画調査係長 | 山岸　大祐  |                    |
|         |                          | 小谷村                   | 観光地域振興課長  | 山田　久志  |                    |
| 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   |                    |
|         |                          | 西日本旅客鉄道(株)金沢支社        | 交通企画室長    | 鹿野　剛史  | 代理出席<br>室長代理　米山　大樹 |
|         | バス                       | アルピコ交通(株)バス事業部白馬営業所   | 所長        | 工藤　秀行  |                    |
|         |                          | (株)関電アメニックス北アルプス交通事業部 | 事業部長      | 佐藤　洋之  | 欠席                 |
|         |                          | (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  |                    |
|         |                          | アルプス第一交通(株)           | 所長        | 菅谷　友和  |                    |
|         |                          | アルピコタクシー(株)大町支社       | 支社長       | 薄井　浩章  |                    |
|         |                          | 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    | 丸山　智広  | 欠席                 |
| 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   |                    |
| 公安委員会   |                          | 大町警察署                 | 交通課交通規制係長 | 奥原　徹   |                    |
| 利用者代表   | 大町市シニアクラブ連合会             |                       | 事務局長      | 長崎　喜治  | 欠席                 |
|         | 池田工業高等学校PTA              |                       | 会長        | 中山　千並  | 欠席                 |
|         | 大町市立大町総合病院               |                       | 総務課長      | 北澤　好泰  |                    |
|         | ＪＡ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  | 欠席                 |
| 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 | 欠席                 |
| 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  |                    |
| 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              |

|       |                 |             |        |  |
|-------|-----------------|-------------|--------|--|
| 受託事業者 | 特定非営利活動法人　SCOP  | 主任研究員       | 富樫　慎   |  |
| 長野県   | 交通政策局交通政策課      | 課長          | 丸山　正徳  |  |
|       |                 | 課長補佐兼交通企画係長 | 穴戸　雅彦  |  |
|       |                 | 主事          | 岩瀬　明日香 |  |
| 事務局   | 北アルプス地域振興局企画振興課 | 主任          | 今井　溪   |  |

## 長野県地域公共交通計画の骨子

## 1 計画期間と区域

計画期間は令和6（2024）年度から令和10（2028）年度までの5年間とし、県全域を計画区域とする。

## 2 現状・課題

## （1）事業者目線の現状

## ・公共交通利用者の減少

＜公共交通機関利用者数＞

R1:98,307千人 ⇒ R2:69,077千人 △30%

## ・事業者の収益悪化

＜収入状況＞

【鉄道】 R1:5,102百万円 ⇒ R3:3,914百万円 △23%

【バス】 R1:21,032百万円 ⇒ R3:10,224百万円 △51%

【タクシー】 R1:12,423百万円 ⇒ R3:7,769百万円 △37%

## ・人口減少による将来的な更なる利用者減少の懸念

＜将来人口推計＞

R2:2,008千人 ⇒ R22:1,705千人 △15%

## （2）利用者目線の現状

## ・免許返納者数の増加

H22:1,739人 ⇒ R2:8,711人 約5倍に増加

## ・家族送迎の負担

高校生の5割強が家族送迎で通学（上田市アンケート）

## ・サービス水準に対する不満

便数・ルート等が十分でないという意見が約4割

（地域別部会意見交換）

## &lt;課題①&gt;

特に自家用車に頼ることのできない高齢者や高校生の移動手段の確保は喫緊の課題だが、民間主導で公共交通を維持していく構造が限界にきている。

・長野県は県庁所在地で10カードが利用できない10県の1つ・現在交通情報のオープンデータ化の作業中。オープン化したデータを活用した情報提供の推進が必要。・待合施設の状況も地域や事業者によってまちまち

## &lt;課題②&gt;

使いづらく、わかりにくい公共交通となっており、利便性を向上させる必要がある。

### 3 目指す姿 ⇔ 県の総合計画「しあわせ信州創造プラン3.0」と連動

自家用車に頼らなくても大きな不便を感じずに、誰もが安心して通院・通学などの日常生活を送っています。

### 4 取組の基本方針

○目指す姿の実現に向けては、利便性を向上し、収益性を高め、持続的な地域公共交通の確保を図る必要がある。

○そのため、最適な交通ネットワークを構築し、行政の関与の強化により公共交通の“品質を保証”する。

- ✓ これまで以上に行政が関わる仕組みへ転換し、官民の適切な役割分担のもと、持続可能な地域公共交通の維持・確保を図る。
- ✓ 公共交通で県内を円滑に移動できる環境を整備し、観光客を含む利用者の利便性向上を図る。

#### ＜保証する品質＞

|         |                                                |
|---------|------------------------------------------------|
| ①ダイヤ・便数 | 特に通院・通学の移動について、必要な便数・ダイヤを確保する。                 |
| ②決済     | 地域連携 IC カード等の導入により、全県の交通機関で IC カードが使える環境を整備する。 |
| ③情報提供   | 運行情報の提供について、県全体で常にオープン化し、かつ最新状態を維持する。          |
| ④待合環境   | 拠点となる施設について、快適に滞在できる環境を整備する。                   |

### 5 施策の方向性

#### ◆最適な交通ネットワークの構築

拠点と移動軸の位置づけと維持・確保の方針や関係者間の役割を整理する。

#### ◆公共交通の品質保証

##### 保証する品質① 「ダイヤ・便数の品質」

⇒特に通院・通学の移動について、必要な便数・ダイヤを確保する。

#### ＜施策の考え方＞

官民の適切な役割分担により必要な移動手段を確保

県 ⇒ 拠点間の移動に係るサービス水準を保証

- ✓ 移動軸となる路線の増便、地域間幹線系統の拡充、県単支援の検討  
県内高速バスへの支援制度創設、鉄道の活性化等

市町村 ⇒ 自宅から市町村内の拠点までの移動に係るサービス水準を保証

- ✓ タクシー定額乗り放題、地域の支え合い交通の研究

事業者 ⇒ 安全安心な運行サービスの提供

エリア一括協定の活用も研究

※共通して取り組むべき課題 運転手不足への対応

安定した車両更新＋環境負荷の低い車両の導入

### 保証する品質② 「決済の品質」

⇒地域連携 IC カード等の導入により、全県の交通機関で IC カードが使える環境を整備する。

#### <施策の考え方>

- ✓ 乗合バスへの地域連携 IC カード導入費用に対し、県独自の支援制度を創設（R5 年度から 3 年間で集中的に支援）

### 保証する品質③ 「情報提供の品質」

⇒交通情報のオープンデータ化を実施するとともに、データ鮮度を常に最新の状態に維持する。

#### <施策の考え方>

- ✓ 最新状態を維持するスキームの構築
- ✓ オープン化したデータを活用したわかりやすい情報提供の形を検討

### 保証する品質④ 「待合環境の品質」

⇒拠点となる施設について、快適に滞在できる環境を整備する。

#### <施策の考え方>

- ✓ 主要拠点の待合環境整備（デジタルサイネージの導入、イス、机、Wi-Fi、電源等）

## 6 今後のスケジュール

|     |        | 全体               | 地域                                          |
|-----|--------|------------------|---------------------------------------------|
| R 5 | 5 ～ 6  |                  | 第 4 回地域別部会<br>(計画骨子に対する意見収集・地域ごとの検討事項とりまとめ) |
|     | 8      | 第 5 回全体会議 (計画素案) |                                             |
|     | 9 ～ 10 |                  | 第 5 回地域別部会 (計画素案)                           |
|     | 12     | 第 6 回全体会議 (計画案)  |                                             |
| R 6 | 1      | パブリックコメント        |                                             |
|     | 2      | 計画完成             |                                             |

# 拠点と軸の設定について

## 拠点の設定

| 種別     | 位置づけ                                                                                                        | 設定の基準                                                                                                               | 拠点例                           |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| ① 広域拠点 | <ul style="list-style-type: none"> <li>県の玄関口としての位置づけ</li> <li>三大都市圏などと直接アクセス可能な駅(空港)とその周辺部</li> </ul>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>空港、新幹線駅(リニア含む)</li> <li>在来線特急停車駅のうち10圏域の中心地もしくはターミナル機能の高い箇所</li> </ul>       | 長野、松本、上田、飯田、木曽、軽井沢、飯山、岡谷、塩尻など |
| ② 圏域拠点 | <ul style="list-style-type: none"> <li>都市圏・生活圏として捉えたときの中心地としての位置づけ</li> <li>圏域の中心都市(町)の主要駅とその周辺部</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>①以外に県合庁がある市町</li> <li>地域間幹線系統確保維持費交付要綱別表5に示される市町(①の広域拠点は圏域拠点を兼ねる)</li> </ul> | 上記の広域拠点のほか、大町、伊那、中野、小諸、茅野など   |
| ③ 地域拠点 | <ul style="list-style-type: none"> <li>一般的な行政手続きや一次医療(かかりつけ医)、日用品の買い物、用足などに対応した地域の中心部</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>②以外の各市町村(市町村役場や駅周辺、もしくはその他生活関連施設の集積地)</li> <li>その他にターミナル機能を有する箇所</li> </ul>  | 安曇野、東御、白馬、下諏訪、篠ノ井、丸子など        |

## 軸の設定

| 種別         | 位置づけ                                                                                          | 具体例                                                                                   |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| A 広域都市間連携軸 | <ul style="list-style-type: none"> <li>三大都市圏などと県内の広域拠点①を結ぶ軸</li> </ul>                        | 鉄道：北陸新幹線、リニア中央新幹線、しなの、あずさ                                                             |
| B 圏域間連携軸   | <ul style="list-style-type: none"> <li>複数の圏域をまたぎ圏域拠点②を結ぶ軸</li> </ul>                          | 鉄道：しなの鉄道、飯田線、大糸線、小海線、長野電鉄など<br>バス：みすずハイウェイバスなど                                        |
| C 圏域内連携軸   | <ul style="list-style-type: none"> <li>圏域拠点②と地域拠点③を結ぶ軸</li> </ul>                             | 鉄道：上高地線、別所線<br>バス：地域間幹線系統の各バス路線(⇒牟礼線、野沢温泉線、駒場線など)その他 幹線の役割が見込まれる路線(⇒阿南線、開田高原線、伊那本線など) |
| D 地域間連携軸   | <ul style="list-style-type: none"> <li>地域拠点間③を結ぶ軸(地域拠点がA～Cのいずれのネットワークにも接続されていない場合)</li> </ul> | バス：市町村を跨ぐ路線のうち、左記の役割を担う路線(⇒犀川線、大鹿線、温田線など)                                             |
| E 地域内連携軸   | <ul style="list-style-type: none"> <li>地域拠点③と地域内の居住区などを結ぶ軸</li> </ul>                         | バス：その他のコミュニティバス等                                                                      |

地域公共交通

## 補足説明(個別事項など)

### ① 広域拠点について

・「特急停車駅のうちターミナル機能の高い箇所」は岡谷と塩尻の2箇所を設定。岡谷は飯田線との乗換駅であり、塩尻は中央東線・西線、篠ノ井線、辰野支線の乗換駅となる。

### ② 圏域拠点について

・合庁がない市町のうち、国補助要綱別表5から設定したのは、小諸市、茅野市の2市。

### ③ 地域拠点について

・県内77市町村の中心については、すべてが地域拠点以上になるように設定。

・市町村中心以外で「その他にターミナル機能を有する箇所」として設定しているのは、上田市丸子、長野市篠ノ井、長野市豊野の3箇所。

### A: 広域都市間連携軸について

・新宿、名古屋などを結ぶ都市間高速バスについては、県計画としては原則として扱っておらず、交通軸にも位置づけていない。圏域としてとくに必要性が認められる場合(上伊那、下伊那など)は本文中に文言として組み込む程度にとどめている。

### B: 圏域間連携軸について

・Aの高速バスとも関連するが、県内の高速バス・特急バスは対象としている。具体的にB圏域間連携軸に位置づけたものは、みすずHWバス、長野大町扇沢線、長野松本線の3路線である。

### C: 圏域内連携軸について

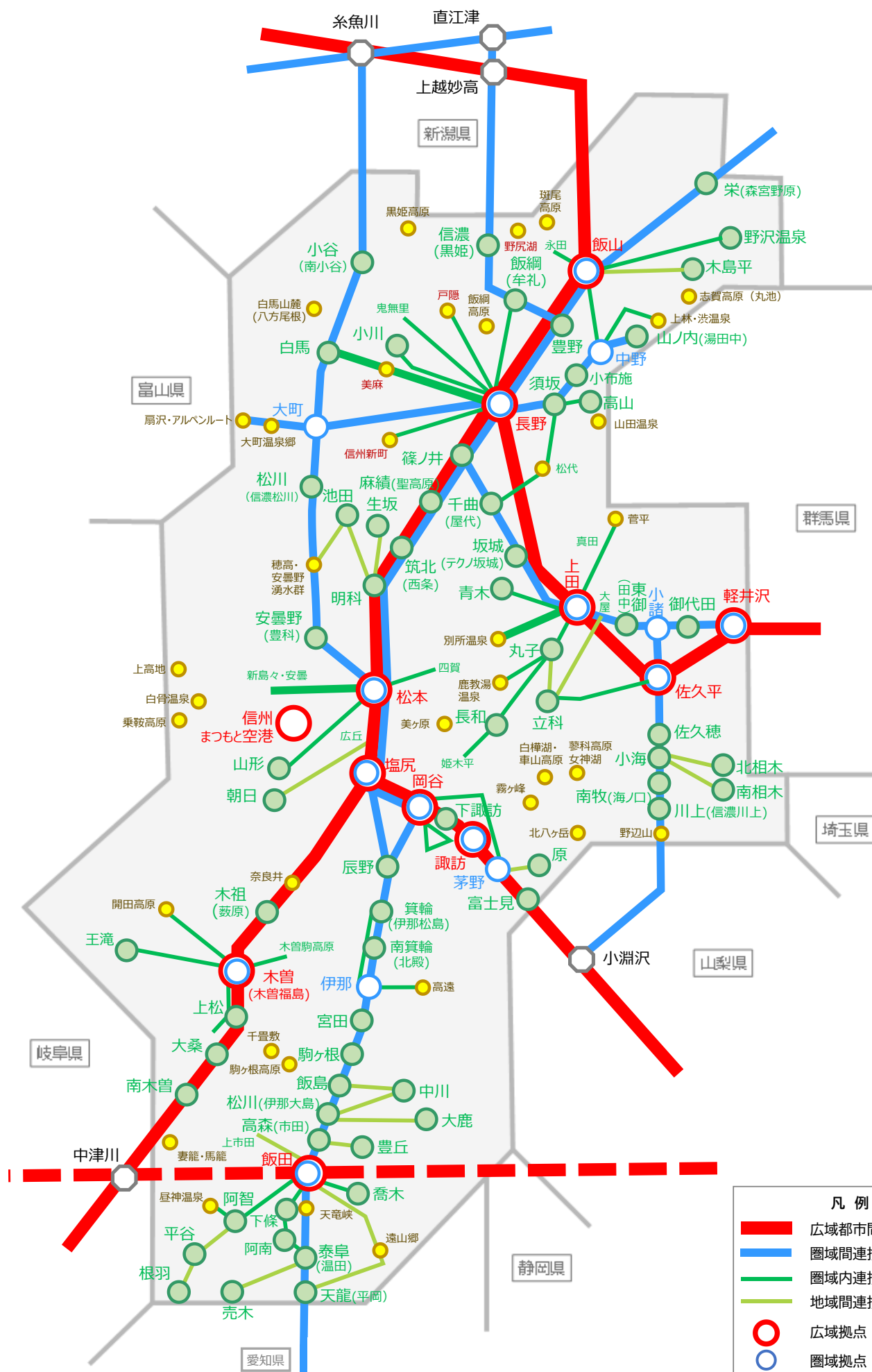
・既存の地域間幹線系統以外で「幹線の役割が見込まれる」としたのは、和田峠北線(上田)、伊那本線、高遠線(上伊那)、阿南線、阿島線(下伊那)、開田高原線、木曽駒高原線、三岳王滝線、倉本線(木曽)、長野白馬線の10路線。具体的には、市町村境界(平成の大合併含む)を跨ぎ、一定の運行本数、輸送量を持つ路線を選定。

### D: 地域間連携軸について

・地域拠点がABCのいずれの軸にも連絡していない場合、D(黄緑)の軸で連絡を図っている。木島平、北相木、南相木、生坂、朝日、池田、原、中川、大鹿、豊丘、売木、平谷、根羽  
 ・上記のほかにDの軸として位置づけたものは、遠山郷線、上市田線(南信州の法定計画に準じる)、中仙道線上田区間(中仙道線佐久区間との一体性の再検討)

A～Eの各連携軸については、下位の役割も兼ねるものとするが、表中の記載は最上位の欄のみとしている。例えば、A軸の「北陸新幹線」は軽井沢から上田間で利用すればB軸の役割も持ち、B軸の「しなの鉄道」は軽井沢から御代田間で利用すれば、C、Dの役割も持つが、「北陸新幹線」はB軸の欄には記載なし、「しなの鉄道」はCD軸の欄には記載なし、というルールとしている。

# 県内の拠点と公共交通ネットワークイメージ



| 凡 例                                   |          |
|---------------------------------------|----------|
| <span style="color: red;">—</span>    | 広域都市間連携軸 |
| <span style="color: blue;">—</span>   | 圏域間連携軸   |
| <span style="color: green;">—</span>  | 圏域内連携軸   |
| <span style="color: yellow;">—</span> | 地域間連携軸   |
| <span style="color: red;">○</span>    | 広域拠点     |
| <span style="color: blue;">○</span>   | 圏域拠点     |
| <span style="color: green;">○</span>  | 地域拠点     |
| <span style="color: yellow;">●</span> | 主要観光地など  |

## 8. 北アルプス地域

### 8-1 地域特性など

- 北アルプス地域は県の北西部に位置し、大町市、池田町、松川村の3市町村は松本盆地の北部に市街地が形成されています。また、北部の白馬村は白馬盆地に、小谷村は姫川の流域に居住区などが形成されています。この北部2村は特別豪雪地帯にも指定されています。
- 南側で接する松本地域との流動が最も多く、これに次いで長野地域との流動がみられます。新潟県とも県境を接しており、流動は一定のものがあります。
- 商業施設、病院、高等学校などがまとまって立地している地区として、大町市中心部、池田町中心部などがあります。
- 主な観光地としては、北アルプスの山岳・自然資源を活かしたものが多く、冬のスキーに加え、近年ではグリーンシーズンの観光客も増えてきています。また、西に隣接する富山県の黒部ダムは大町市扇沢がダム行きの電気バスの起点となっており、20分程度でアクセスできます。大町温泉郷は立山黒部アルペンルート観光の拠点にもなっています。
- 北アルプス地域は外国人観光客が多いことも大きな特徴となっています。

### 8-2 地域公共交通の概況

- JR 大糸線が南北を縦貫し、南は松本駅で篠ノ井線に接続、北は新潟県の糸魚川駅で北陸新幹線及びえちごトキめき鉄道に接続しています。南小谷駅以南は JR 東日本、南小谷駅以北は JR 西日本と運営が分かれており、運行本数なども異なります。
- 長野市からは長野・大町（扇沢）線及び長野・白馬線、また、白馬山麓のスキー場エリアを結ぶ路線として白馬・八方・桺池線があります。
- 市町村界を越えるコミュニティ路線として大町市民バスが3路線あり、支所地域等から大町市街地を結んでいます。また、鉄道駅のない池田町も町営バスを運行しており、JR 大糸線の信濃松川駅、穂高駅、JR 篠ノ井線の明科駅までを結んでいます。
- 各市町村においては、市町村民バス、福祉バス、デマンドタクシーなど、地域の実情にあったバスやタクシーが運行され、通院や通学、買い物など地域住民の生活の足としての役割を担っています。

### 8-3 地域公共交通の課題

- 地域の日常生活においては、大町市街地、白馬村中心部、池田町中心部等へのアクセスが必要で、そのために JR 大糸線の各駅への接続が確保されていることが非常に重要となります。JR 大糸線及び長野・白馬線に接続することで、松本市、長野市など地域外への移動にも対応できます。
- JR 大糸線については、松本～信濃大町間については、1日を通じて十分な運行本数があるものの、信濃大町～南小谷間、さらに南小谷～糸魚川間は数時間近く空く時間帯もあります。また、南小谷駅で乗り換えのための待ち時間も長くなるケースが多いなど、利便性に課題がある状況にあります。南小谷～糸魚川間の利用者数が多いとはいえないことから、沿線自治体から構成される活性化協議会などで利用促進に努めています。
- 地域公共交通の利用者、特に総合病院への通院や高校通学に市町村域を超えた移動が必要な高齢者や高校生などの利用促進・利便性向上に向けて、圏域内の市町村域をまたぐ広域的な路線の構築・充実に向けた検討が必要と考えられます。
- 利用者の利便性向上のため、圏域間（内）連携軸である JR 大糸線の主要駅から周辺の生活関連施設や観光拠点にアクセスする二次交通を充実させる必要があります。

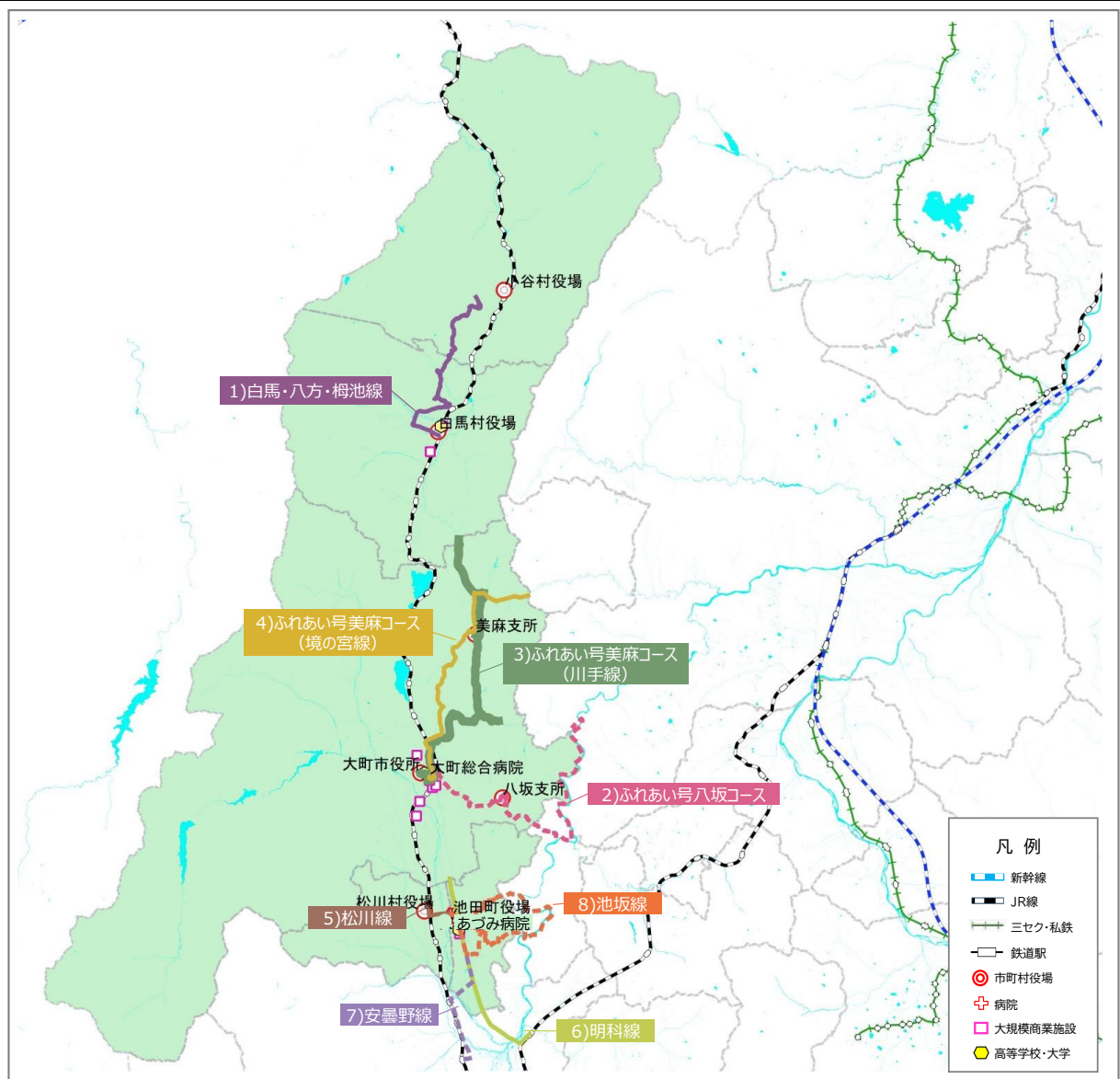
## 市町村界を跨ぐバス路線の状況

※市町村界は平成の大合併前の  
区分のもの(要綱に則り)  
※高速・特急バスは別途

(データの年次について)

※事業者系路線=令和4年度のもの(国庫申請額は令和6年度)

| No. | 路線種別                 | 運行事業者<br>(委託先) | 路線名                  | 路線<br>距離 | 運行便数<br>(往復数) | 利用者数<br>(輸送人員) | 収支率 | 国庫申請<br>額<br>(千円) |
|-----|----------------------|----------------|----------------------|----------|---------------|----------------|-----|-------------------|
| 1   | 事業者路線<br>(その他一般路線)   | アルピコ交通         | 白馬・八方・榑池線            | 13.7     | 2.5           |                |     |                   |
| 2   | コミュニティ路線<br>(廃止代替含む) | やまびこ           | ふれあい号八坂コース           | 28.4     | 6.5           |                |     |                   |
| 3   |                      | 北アルプス交通        | ふれあい号美麻コース<br>(川手線)  | 28.0     | 5.0           |                |     |                   |
| 4   |                      | 北アルプス交通        | ふれあい号美麻コース<br>(境の宮線) | 28.0     | 6.0           |                |     |                   |
| 5   |                      | 安曇観光タクシー       | 松川線                  | 8.4      | 7.5           |                |     |                   |
| 6   |                      | 安曇観光タクシー       | 明科線                  | 13.2     | 6.0           |                |     |                   |
| 7   |                      | 安曇観光タクシー       | 安曇野線                 | 11.1     | 6.0           |                |     |                   |
| 8   |                      | 安曇観光タクシー       | 池坂線                  | 24.7     | 3.0           |                |     |                   |



## 8-4 地域公共交通の将来ネットワーク

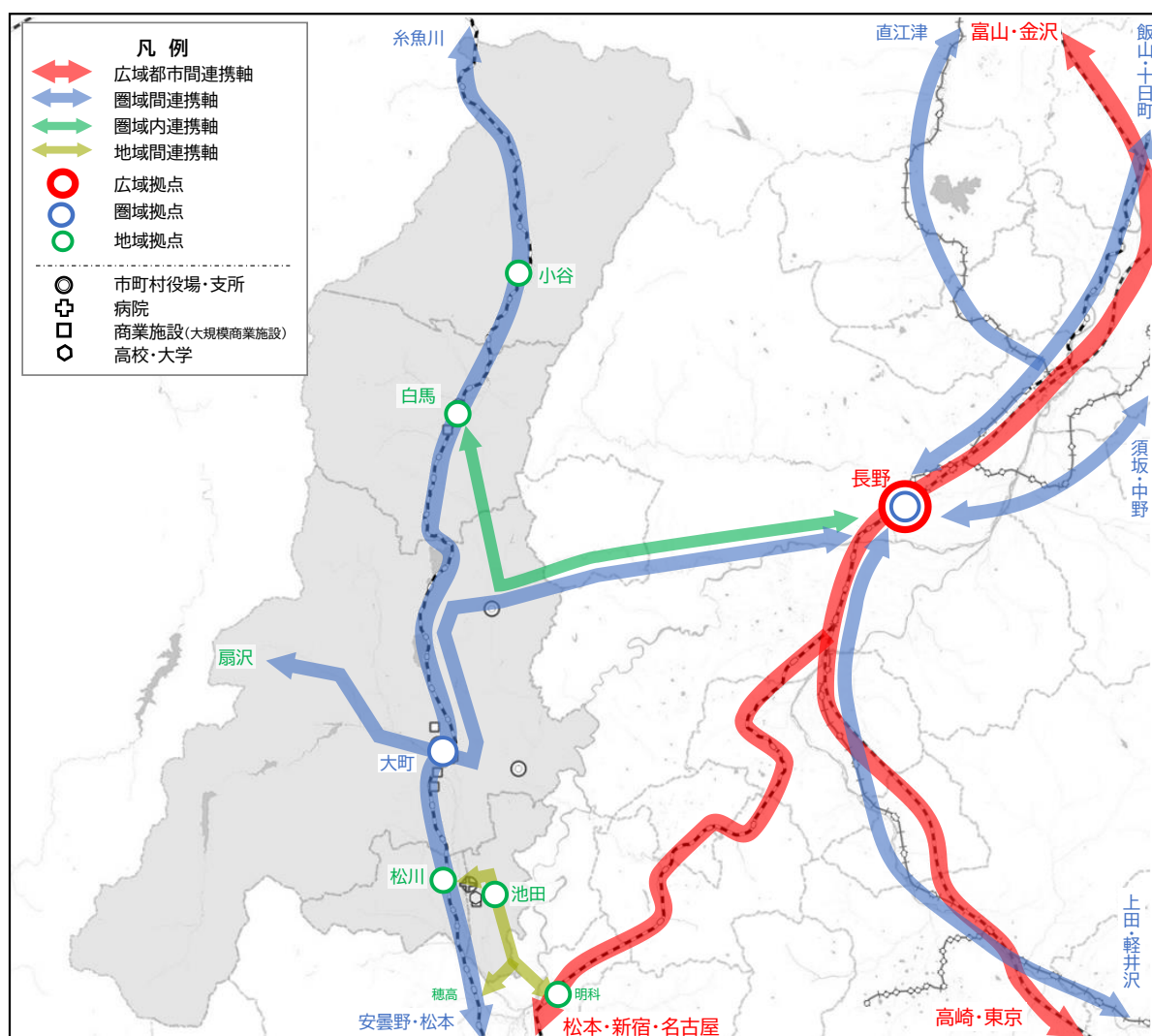
### A【広域都市間連携軸】

北アルプス地域内には広域都市間連携軸が設定されていませんが、長野駅で北陸新幹線と篠ノ井線、松本駅で篠ノ井線へ接続させることで、広域的なアクセスを担保します。

### B【圏域間連携軸】 松本～北アルプス～新潟(上越)／長野～北アルプス

地域の南北軸として走る JR 大糸線は地域住民の日常移動や観光を支える重要な路線となっています。圏域間連携軸として位置づけ、その維持を図るため、運行事業者が沿線市町村とも連携し、路線の活性化、利用促進に取り組んでいくものとします。

長野・大町（扇沢）線についても圏域間連携軸と位置づけ、（必要に応じて）国・県の地域間幹線系統補助の活用についても検討を進めます。



## C【圏域内連携軸】

北アルプス地域においては、圏域内連携軸として長野・白馬線を位置づけます。なお、JR 大系線は圏域間連携軸のみならず圏域内連携軸の役割も併せ持つものと位置づけます。また、今後は JR 大系線のさらなる利活用や圏域内連携軸に該当するバス路線などの検討も必要と考えられます。

## D【地域間連携軸】

鉄道路線が各市町村の中心部（地域拠点）付近を通っているものについては、当該路線が地域間連携軸も兼ねるものとしますが、地域拠点が鉄道駅から離れている町については、バス路線等での接続を図ります。具体的には池田町営の3路線のコミュニティバスが該当し、JR 大系線の信濃松川駅、穂高駅、JR 篠ノ井線の明科駅に接続します。

## 拠点と軸の設定

| 区分 | 名称           | 位置づけ                                | 具体的な路線・拠点 |                                                  |
|----|--------------|-------------------------------------|-----------|--------------------------------------------------|
| 拠点 | 広域拠点         | ・三大都市圏などと接続する<br>県の玄関口              | —         | —                                                |
|    | 圏域拠点         | ・圏域の中心地                             | 大町市       | ・大町（信濃大町駅周辺）                                     |
|    | 地域拠点         | ・各市町村内における<br>交通結節点、目的先施設<br>・主要観光地 | 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）                                 |
|    |              |                                     | 白馬村       | ・白馬（駅周辺）                                         |
| 軸  | 小谷村          |                                     | 小谷村       | ・小谷（南小谷駅・村役場周辺）                                  |
|    | 広域都市間<br>連携軸 | ・三大都市圏などに<br>連絡する軸                  | —         | —                                                |
|    | 圏域間連携軸       | ・隣接県や県内の他圏域と<br>連絡する軸               | 鉄道        | ・大系線<br>[JR東日本(南小谷以南)]<br>・大系線<br>[JR西日本(南小谷以北)] |
|    |              |                                     | バス        | ・☆長野・大町・扇沢線<br>[アルピコ交通]                          |
|    | 圏域内連携軸       | ・市町村間の移動を支え<br>圏域拠点を結ぶ軸             | バス        | ・長野・白馬線<br>[アルピコ交通]                              |
|    | 地域間連携軸       | ・地域拠点間を結ぶ軸                          | バス        | ・松川線[池田町営]<br>・明科線[池田町営]<br>・安曇野線[池田町営]          |

★＝国・県の地域間幹線系統補助対象路線

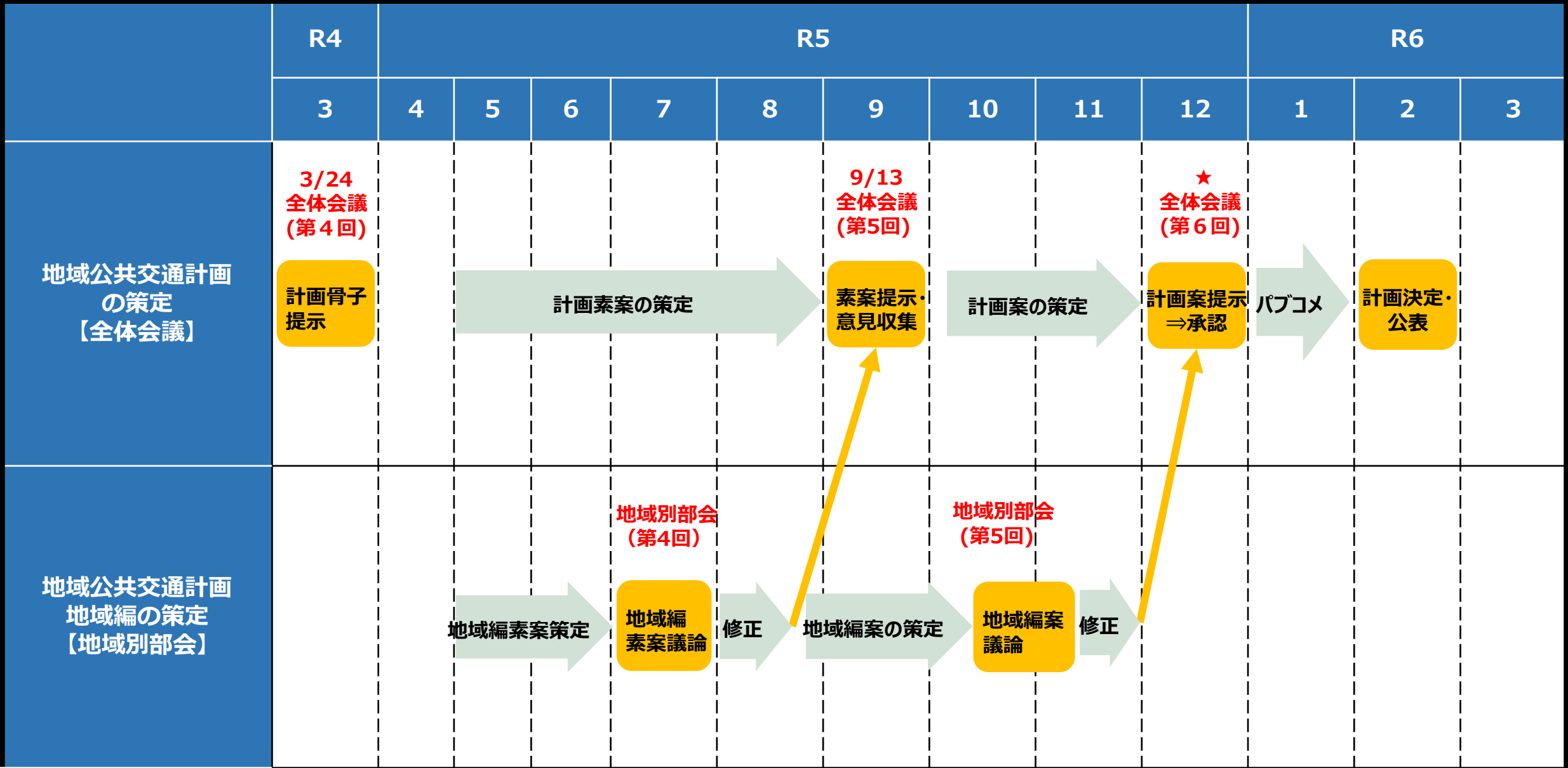
☆＝国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

## 長野県地域公共交通計画地域編素案について

### ◎特にご確認いただきたいポイント

- ① 「1-1 地域特性など」、「1-2 地域公共交通の概況」、「1-3 地域公共交通の課題」について
  - ・他に記載すべき点がないか。
  - ・事実誤認がないか。
- ② 「拠点と軸の設定」について
  - ・特に「地域拠点」について、各市町村における交通結節点として、他に追加すべき箇所がないか。
  - ・特にD地域間連携軸について、他に位置づけるべき路線がないか。
- ③ その他
  - ・本地域独自の取組（地域全体あるいは複数市町村の連携による取組等）がないか。（例：松本地域 エリア一括協定運行事業の活用 等）

交通政策局交通政策課



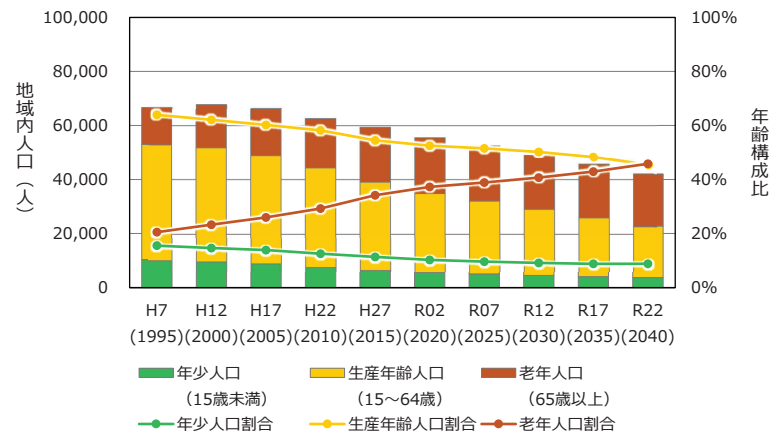
※既存会議体で議論している木曽地域及び南信州地域については、個別に進め方を調整

## 参考資料1（北アルプス地域の概況等）

### (8) 北アルプス地域

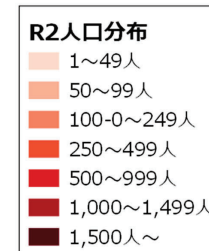
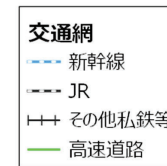
北アルプス地域は木曽に次いで総人口が少なく、令和2年時点での総人口約5.6万人、また、老年人口割合も木曽に次いで10広域圏で2番目に高い広域圏となっている。令和2年の時点で老年人口割合は約37%と全県平均を約5.0ポイント上回っているが、令和22年には老年人口割合約46%と全県平均の約40%を6.0ポイント上回ると予想されており、高齢化の進捗が県内平均よりも顕著である。

北アルプス地域における人口の分布は、JR大糸線沿線に集中しており、特に大町市に全体の約46%が居住している。南部ほど人口密度が高い地域が多く、北部の小谷町は比較的人口が希薄である。



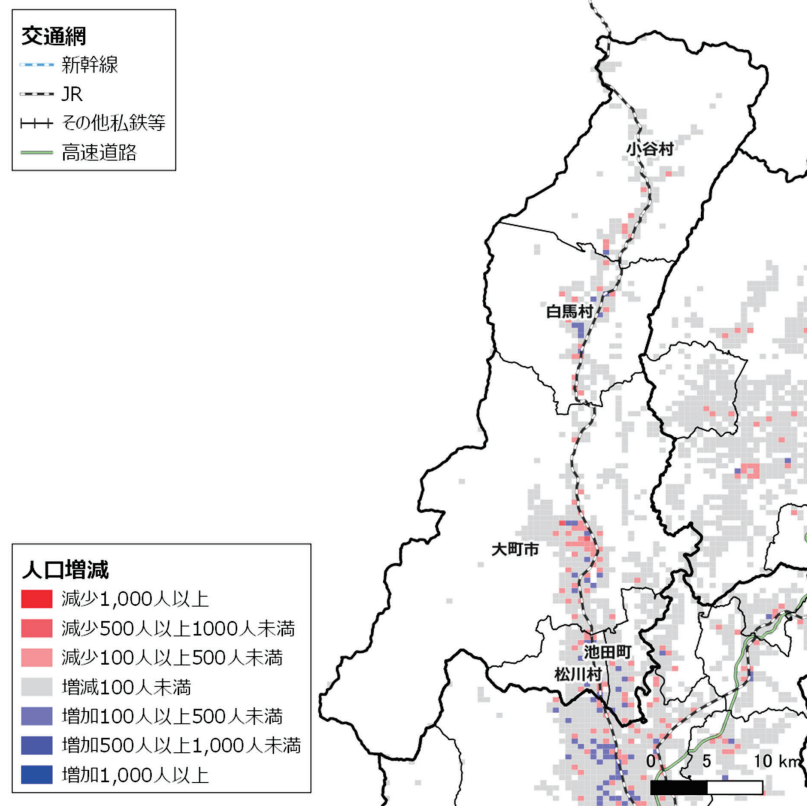
出典：各年国勢調査ならびに将来推計人口・世帯数（国立社会保障・人口問題研究所）より長野県交通政策課作成

図 2.34 北アルプス地域における年齢3区分人口の推移



出典：令和2年国勢調査より長野県交通政策課作成

図 2.35 北アルプス地域内の人口分布



出典：国勢調査（e-stat）より長野県交通政策課作成

図 2.36 北アルプス地域における人口分布の変化（500m メッシュ：平成 12 年→令和 2 年差分図）

### 1-3 施設の立地

#### (8) 北アルプス地域

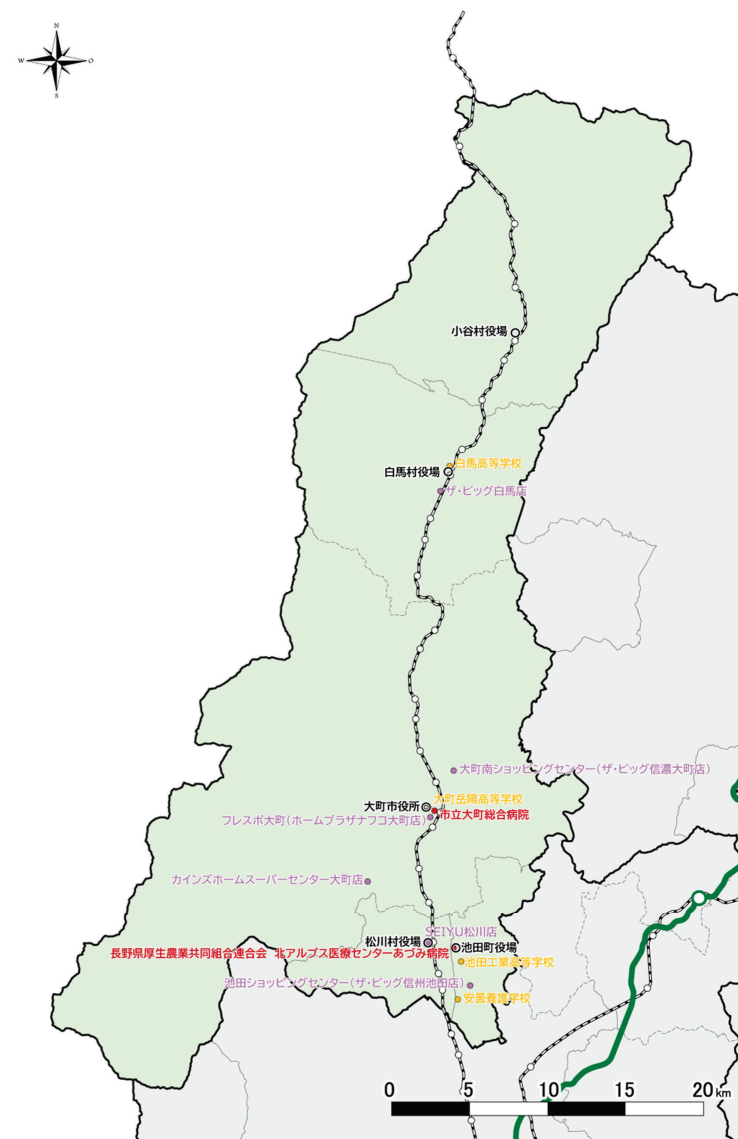


図 2.53 北アルプス地域の施設立地

2) 主要な観光地

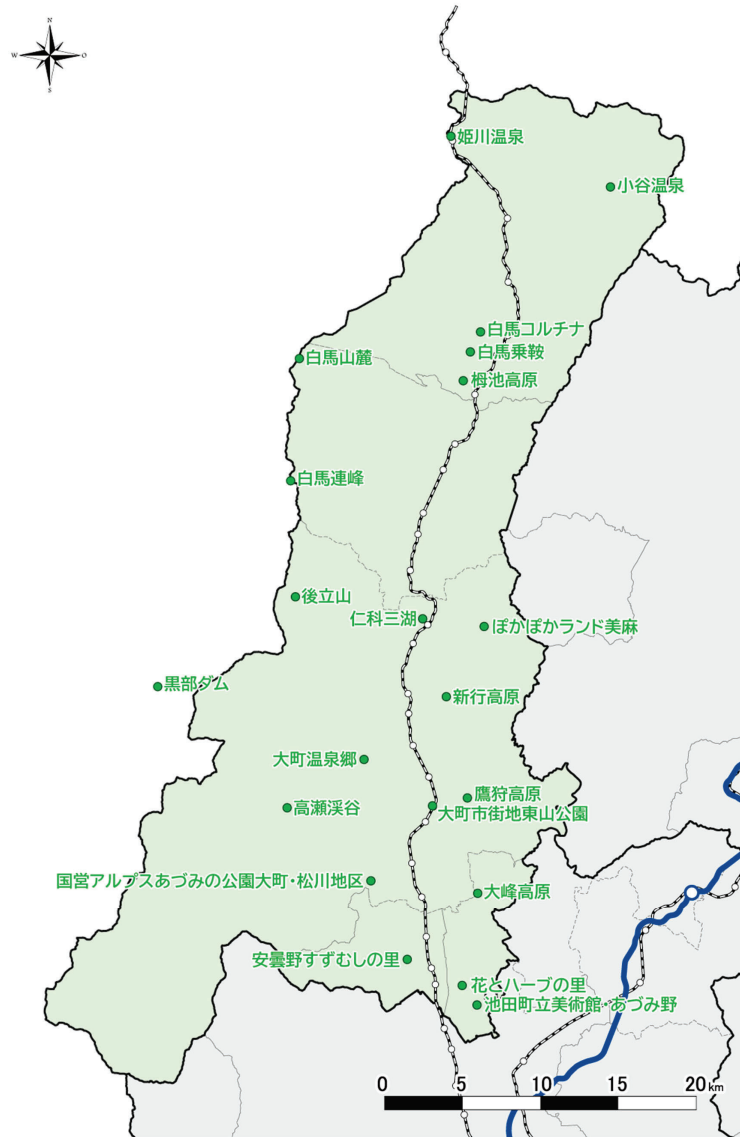
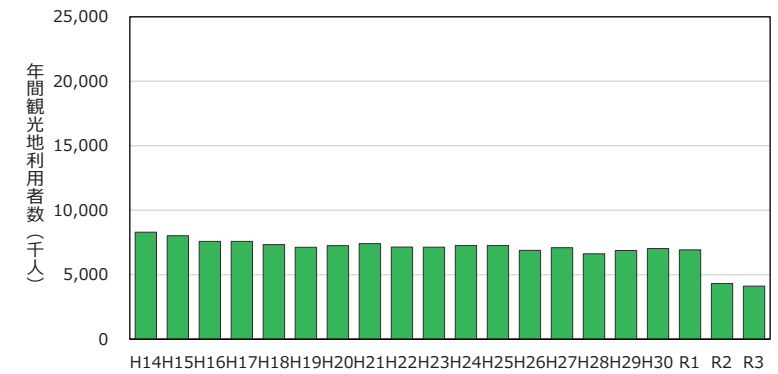


図 2.74 北アルプス地域の施設立地

(8) 北アルプス地域

1) 観光地利用者数の推移



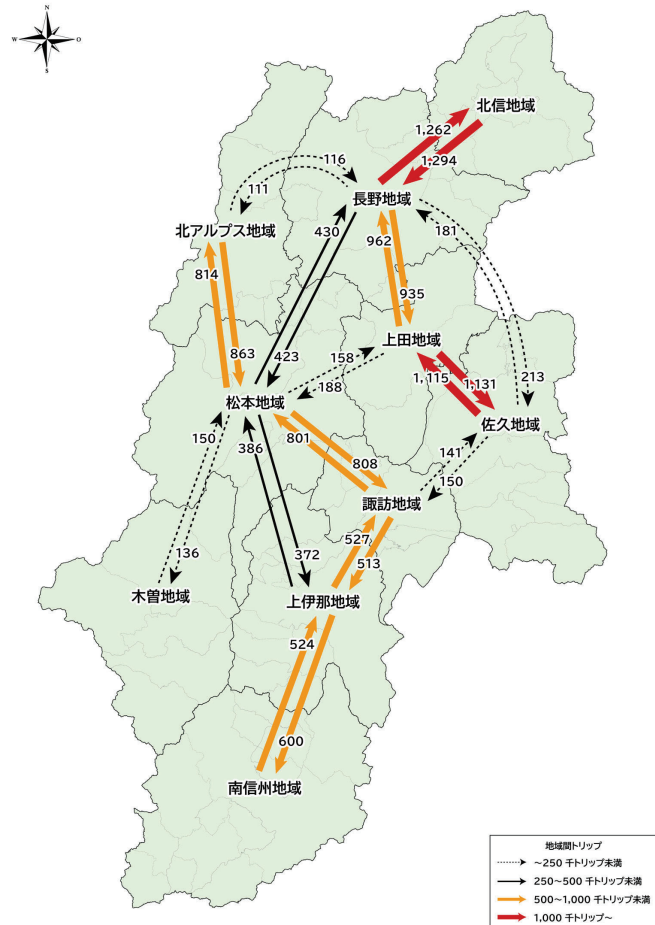
出典：観光地利用者統計調査（長野県）より野県交通政策課作成

図 2.73 北アルプス地域における観光地利用者数の推移

## 2. 県内における人の動き

### 2-1 圏域間での人の動き

10 広域圏間での流動は長野地域～北信地域ならびに上田地域～佐久地域が比較的多い状況となっており、その他の圏域間を見ても隣接する圏域間同士での流動が多い状況である。人口の多い長野地域、松本地域と周辺広域圏の間の流動が多いが、両者の間の流動は比較的少ない。

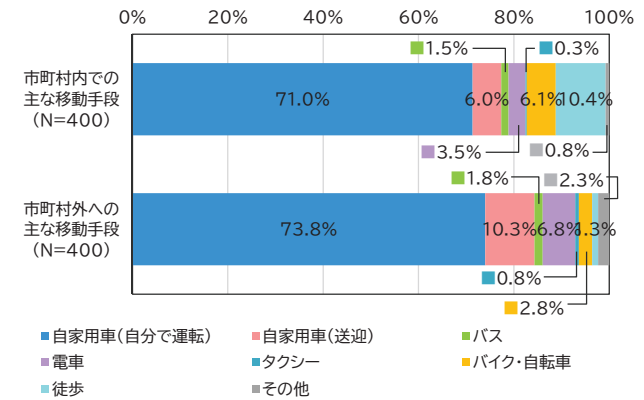


出典：KDDI 携帯電話位置情報データより長野県交通政策課作成

※移動数が地域間 100 千トリップ未満については非表示

図 2.79 圏域間の人の移動

アンケートの結果では全県における主な移動手段は、居住市町村の内外を問わず約 7 割が自分で運転する自家用車を主な移動手段としており、全県として自家用車への依存が高い。電車（鉄道）およびバスの利用は少なく、比較的遠方となる居住市町村への外出であっても両者を合わせた利用は 10%未満となっている。



出典：長野県交通政策課調べ

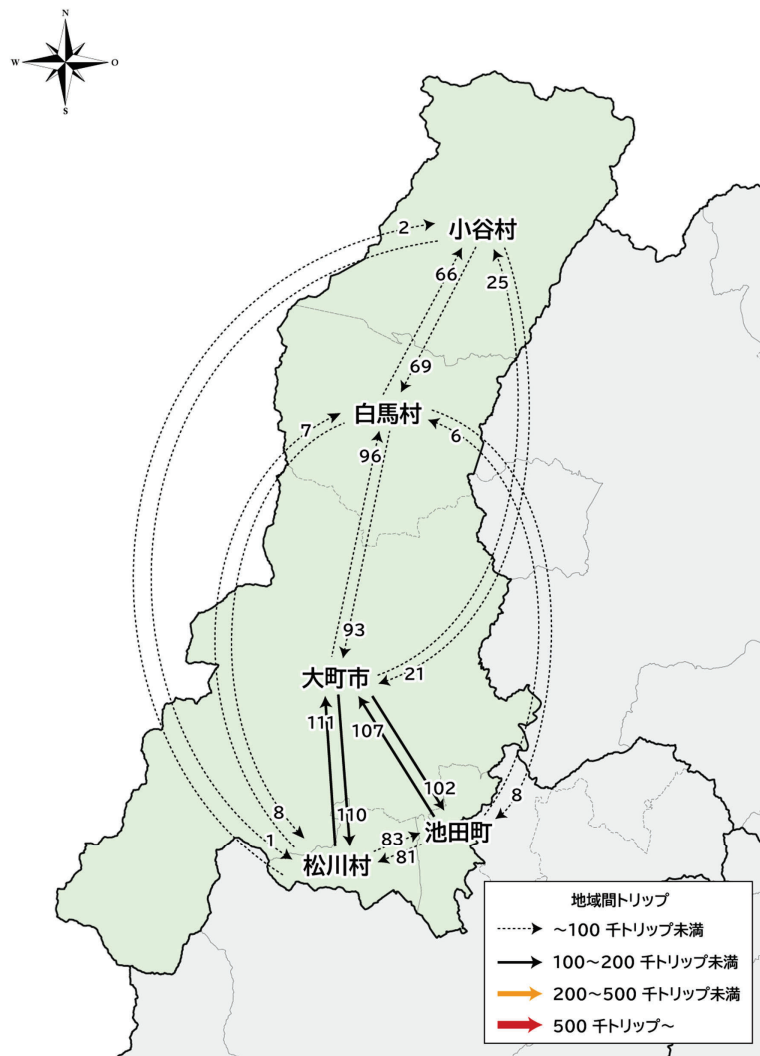
図 2.80 市町村内・外別の主な移動手段割合

## 2-2 各圏域内での人の動き

### (8) 北アルプス地域

#### 1) 圏域内の移動傾向

北アルプス地域における人の移動は他の広域圏に比べると比較的流動が小さい。広域圏内では大町市と池田町、松川村の間の流動が比較的大きいが、白馬村や小谷村でも隣接している市町村同士では一定程度の流動が見られる。

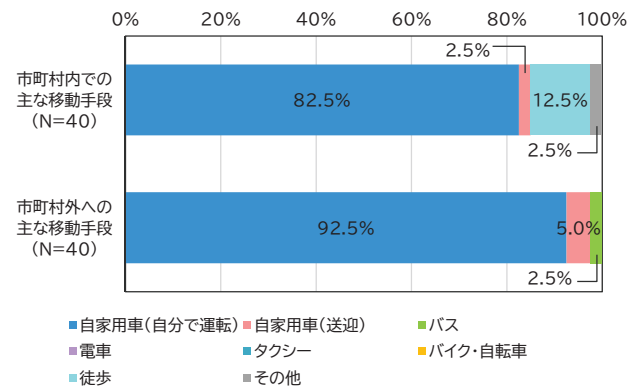


出典：KDDI 携帯電話位置情報データより長野県交通政策課作成

2-100 ※移動数が地域内 1 千トリップ未満については非表示

### 2) 移動手段の傾向

北アルプス地域における主な移動手段は、居住市町村内での自分で運転と徒歩で 9 割以上を占めており、自動車か徒歩の 2 極になっている。また、居住市町村外への移動では、自分で運転と送迎をあわせた自家用車はほとんどを占めている。



出典：長野県交通政策課調べ

図 2.96 北アルプス地域における市町村内・外別の主な移動手段

表 3.20 ゾーン間 OD 集計結果（北アルプス、2021 年 10 月、ポイントデータ）

| 移動回数<br>全移動手段 |             | 到着地         |             |             |             |             |             |             |
|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|               |             | 小谷村_北安曇郡小谷村 | 松川村_北安曇郡松川村 | 大町市_大町市 1 区 | 池田町_北安曇郡池田町 | 白馬村_北安曇郡白馬村 | 八坂村_大町市 2 区 | 美麻村_大町市 2 区 |
| 出発地           | 小谷村_北安曇郡小谷村 |             |             | 105         | 3           | 1586        |             | 8           |
|               | 松川村_北安曇郡松川村 |             |             | 1647        | 1063        | 5           | 1           |             |
|               | 大町市_大町市 1 区 | 106         | 1606        |             | 569         | 1937        | 179         | 340         |
|               | 池田町_北安曇郡池田町 |             | 1049        | 562         |             | 13          | 22          | 1           |
|               | 白馬村_北安曇郡白馬村 | 1608        | 5           | 1889        | 9           |             | 4           | 376         |
|               | 八坂村_大町市 2 区 |             |             | 175         | 21          | 4           |             | 19          |
|               | 美麻村_大町市 2 区 | 7           | 1           | 339         | 2           | 360         | 25          |             |

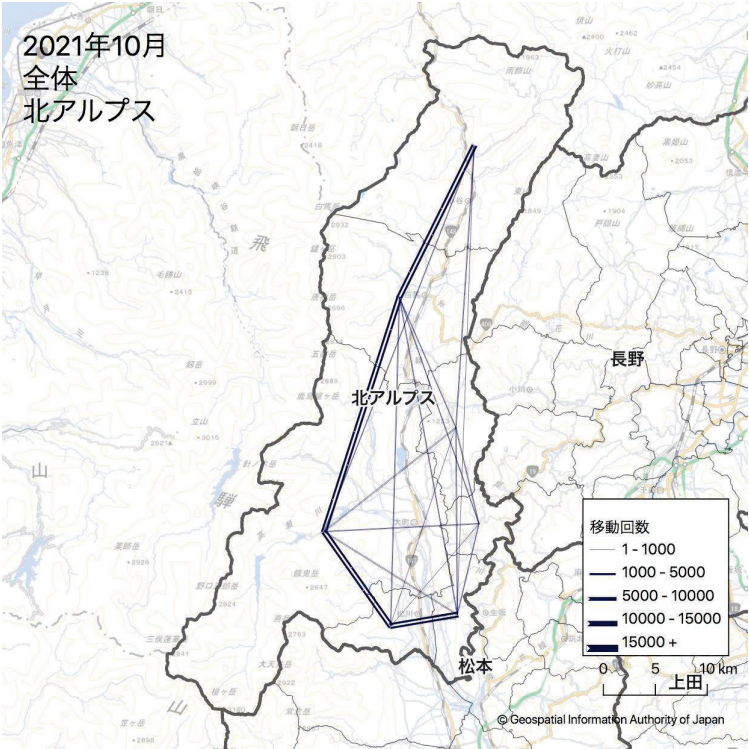


図 3.29 ゾーン間 OD 集計結果（北アルプス、2021 年 10 月、ポイントデータ）

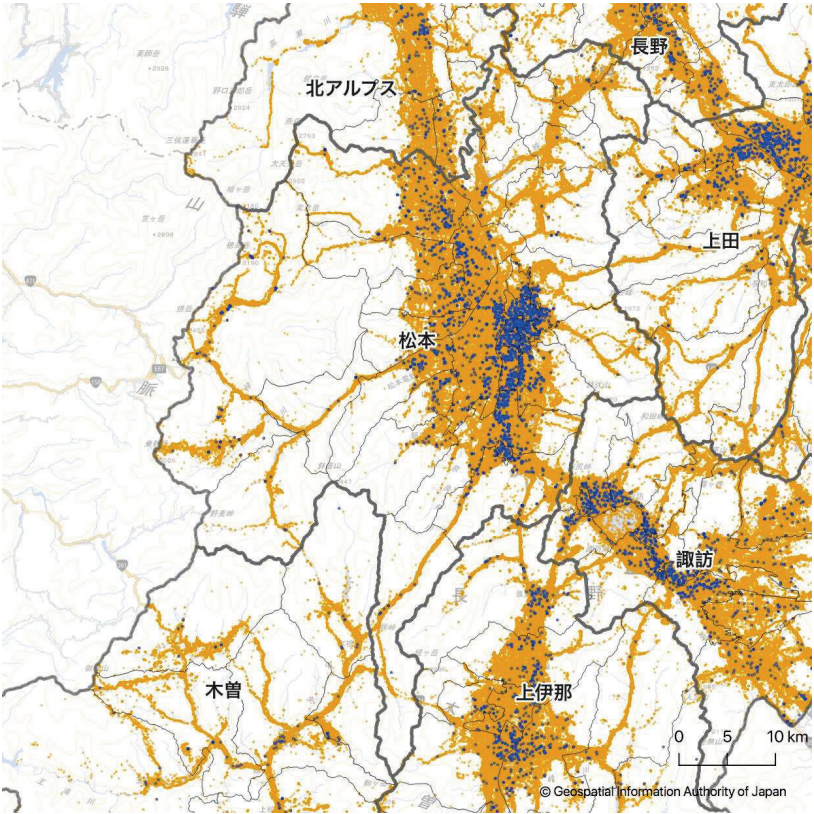


図 3.41 移動滞在マップ（松本、2021 年 10 月、ポイントデータ）

## 第 4 回長野県公共交通活性化協議会（R5.3.24）における主な意見（概要）

### ○地域公共交通計画の骨子について

- ・ 目指す姿には、通院・通学などの日常生活以外にも観光の視点を加えるべきではないか。
- ・ 運転手不足への対策が急務。この根本的な課題がある限り、便数の品質などの充足は難しい。
- ・ 人手不足については、運転手だけでなく整備士や鉄道保線員等、公共交通全体で不足している人材もいるのではないか。
- ・ 長野県では公共交通を維持し、運転手はそれなりの待遇で働き続けられるというメッセージを打ち出さなければ、他のところと取り合ったときに負けてしまう。
- ・ 今後のリニア開通も見据え、県内高速バスは観光客の移動手段としての役割が期待されるが、現状の便数ではそれらの需要には応えきれない。県内高速バスに対する行政の関与と支援が必要ではないか。
- ・ 需要とニーズという言葉は意味が全く違っており、我々が見なくてはいけないのはニーズ。ニーズとは潜在的にこういうサービスを提供すれば、皆が使いたいと思えるようなもの。
- ・ 実際の移動ニーズに対して、どのような公共交通を提供するのが地域住民や観光客にとって一番良い形になるのかという観点で、公共交通のあり方を考えていただきたい。
- ・ 鉄道ローカル線については、沿線の協議体等で持続可能な路線としての方策について議論している。そこでの議論への支援に繋げていただきたい。

### ○キャッシュレス化（地域連携 IC カード）について

- ・ 地域連携 IC カードは、OD データを事業者別に取りれるということも大きなメリット。これらのデータを活用した施策も必要ではないか。
- ・ カードの発行方式について、複数のカードブランドが発行されると様々なコストの増加が考えられるため、全県統一のカードを発行する方が望ましい。

### ○オープンデータ化について

- ・ 今後の対応部分が本質。立ち上げはできるが継続ができないということが一番問題。
- ・ データの更新が疎かにならないような仕組みを考えていただきたい。

## 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) 先頭の(数字)は意見が出された地域部会の回

**鉄 道**

- ・ (1) 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
- ・ (1) 終着駅が安曇野市までの便があり、通勤通学に不便
- ・ (1) 利用者の減少による便数の減
- ・ (1) 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
- ・ (1) 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
- ・ (1) 駅からの交通手段の確保が難しい
- ・ (1) 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
- ・ (2) 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
- ・ (2) 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**

- ・ (1) 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
- ・ (1) 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
- ・ (1) 池田町外の駅への接続が目的の路線の重複解消
- ・ (1) 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
- ・ (1) 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)
- ・ (1) 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
- ・ (1) 人員不足(低賃金や長時間労働)
- ・ (1) 補助金がなければ、運行が困難
- ・ (1) 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
- ・ (2) 池田町営バスの各路線について、効率的な連携が必要
- ・ (2) 燃料代高騰や人件費の増加に対する補助の検討
- ・ (3) バスのステップを上げるのに苦労されている高齢者の方がいるが、当地域は降雪が多いことから、ノンステップバスの導入が難しい

**タ ク シ ー**

- ・ (1) タクシーを利用し難い地域がある(営業所から遠いため)
- ・ (1) 冬期の人手不足による必要台数の確保が困難
- ・ (1) デマンドタクシーでの運行を推進していく
- ・ (1) 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
- ・ (1) 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
- ・ (1) 市町村での支援・補助が必要
- ・ (1) 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
- ・ (1) 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)
- ・ (1) インバウンド客の外国語対応
- ・ (1) 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
- ・ (1) 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)
- ・ (1) 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

- ・ (1) 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
- ・ (1) 40～50 代の方が運転業務に従事できるような収入の確保
- ・ (1) 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
- ・ (1) 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
- ・ (1) 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

---

- ・ (1) バスと J R の関係が非常に課題である
- ・ (1) 高齢者は駅の階段を上がることを拒否する意見もある
- ・ (1) 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
- ・ (1) 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
- ・ (2) 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
- ・ (2) 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
- ・ (2) 運行する車両の脱炭素化の推進
- ・ (2) 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
- ・ (2) 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
- ・ (2) 既存の交通体系以外のものを活用
- ・ (2) 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
- ・ (2) 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
- ・ (2) 誰にとって最適な地域公共交通を目指すのか
- ・ (2) 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
- ・ (3) インバウンドのキャッシュレス対策
- ・ (3) 出された課題をどううまくすり合わせし、アドバイスするかが地域振興局の役割である。例えば、複数市町村による地域公共交通計画を提案するなどといった支援が必要ではないか。

# 公共交通情報オープンデータ活用事業について

# 公共交通情報オープンデータ活用事業について

## 1 公共交通情報オープンデータとは

主に路線バスの停留所、路線、便、時刻表、運賃等の情報を、国が定める形式（GTFS-JP）で整備し、誰でも自由に利用できるよう、WEB等に公開したもの。

経路検索サービス事業者（Googleマップ、Yahoo!路線情報等）に提供することで、[公共交通利用者がインターネットで路線バスを含めた経路の検索が可能になる](#)。

▶ データ整備の方法は主に①エクセルベースのツールで作成 ②データ作成会社に委託 の2パターン

## 2 県の実施

本来、市町村・バス事業者等の路線バス運行者が主体的に取り組むべきものだが、「方法がわからない」、「人手が足りない」等の理由から取組が進んでこなかった。

▶ 令和4年度、県において以下の支援を実施（公共交通情報オープンデータ化推進事業）

- 1 データ整備の意義や方法を学ぶ研修会の実施
- 2 自力でデータを整備することが難しい市町村・バス事業者のデータを県が作成

# 公共交通情報オープンデータ活用事業について

## 3 データ整備の状況

R5.6.1時点のデータ整備状況を調査（一部未回答あり、集計中のため速報）

|              | 全県  |       | 北アルプス地域 |       |
|--------------|-----|-------|---------|-------|
|              | 実数  | %     | 実数      | %     |
| 路線数          | 465 | -     | 27      | -     |
| GTFS-JP整備済   | 274 | 58.9% | 20      | 74.1% |
| Googleマップ掲載済 | 215 | 46.2% | 5       | 18.5% |

## 4 公共交通情報オープンデータを取り巻く状況

- 令和5年6月定例県議会一般質問において、オープンデータ化の現状と今後の見通しを問う質問あり
- 経路検索可能な路線の情報について、県でプレスリリースを行うことも検討

▶ 今後一層、取組に対する姿勢が問われる可能性

# 公共交通情報オープンデータ活用事業について

## 5 令和5年度県事業（公共交通情報オープンデータ活用事業）の概要

以下の**2本立て**で県による支援を予定（詳細は後日お知らせ）

### 1 データ作成・更新にあたり、不明な点等を問い合わせることのできる窓口を設置

- ・データ作成ツール（見える化共通入力フォーマット）の操作方法
- ・Googleからの指摘に対する解決方法 等

### 2 自力でデータ作成・更新を行うことが困難な市町村・バス事業者のデータ整備を県で実施

- ・予算に限りがあるため**すべては引き受けられない可能性**（可能な限り上記 1 の活用を）
- ・時刻表や停留所の位置情報（緯度経度）等、情報提供が必要（**すべて丸投げは不可**）
- ・令和6年度以降は**費用負担**を求めることも検討