

第Ⅰ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7月24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）

Ⅰ あいさつ（北アルプス地域振興局企画振興課長）

- ・ 北アルプスの地域別部会は、長野県地域公共交通計画（以下公共交通計画という。）の北アルプス地域編の議論を重ね令和6年6月に県全体の計画と、北アルプス地域編（以下地域編という。）が正式に決定した。
- ・ 計画の目標は三つ。一つ目は、日常生活における自家用車から公共交通への利用転換。二つ目は、通院・通学・観光に必要な移動の保障。三点目は、公共交通における移動に関するサービスの品質保証。
- ・ そのため、地域別部会では、今回から通院・通学・観光の三つの観点から移動の品質を保証する具体的な目標や方策について、議論と協議を進め、今年度には地域編を更新し、10の広域圏ごとに行政や地域交通事業者等の関係者が一体となり、それぞれの役割を担い、品質保証の実現に向け取り組むこととしている。
- ・ 併せて、これまで実務者レベルであった地域別部会の構成員について、県本体の協議会の構成の見直しと並行し、北アルプス地域別部会においても、令和6年11月に市町村長などの決定権のある方への格上げをする見直しを実施した。
- ・ それに伴い実務者が中心となった分科会も必要となったところから、今年度7月3日に各分科会を発足し、本日開催をしている。
- ・ 最初の分科会となるので、忌憚のないご意見を願います。

2 説明

（Ⅰ）長野県地域公共交通計画北アルプス地域編の更新について【資料Ⅰ】（企画振興課）

- ・ 令和6年6月に決定した公共交通計画については、令和10年度までの計画となっており、計画期間内であっても、都度見直しを行うものとしている。
- ・ 保証すべき移動については、通院・通学・観光の3つの移動となっており、それぞれ最低限の品質が公共交通計画に記載されている。
- ・ 現状の地域編には地域公共交通の概況や課題は記載しているが、保証すべき品質や品質を保証するための具体的な取組などは記載されていないため、この内容を追加していくことが今年度の取組みとなる。

（Ⅱ）バス路線に対する県の新たな支援制度について【資料2】（交通政策課）

- ・ 通院・通学などの生活路線と、観光路線の二つあるが、生活路線の新たな支援制度について、説明をする。
- ・ 既存の制度との一番の違いは、単なる赤字補填にとどまらない、新たな運行費支援の制度となっている。
- ・ 圏内の中心市町（大町市）へ向かうための路線で市町村域を跨ぐ幹線が、補助の対象となるが、北アルプス地域では、幸い大系線（JR 東日本）が南北に走っており、公共交通としては恵まれた環境である。
- ・ 本来大町市に直接行くバス路線が補助の対象となるが、池田町は大系線が通っていないことから、大町市に行くまでに必要な路線をみなし幹線として県の補助の対象となるよう制度上構築している。
- ・ 運行経費とバス事業維持・確保事業ということで、別の算定方式で算定したものを合算して補助する。
- ・ 運行経費については、1/2を上限とし走行距離に対して、1km当たりの支援単価を決め運賃収

入と合算して 100%まで支援を行う。

- ・ それでは赤字補填と変わらなくなってしまうので、それとは別にバス事業維持・確保補助として、実際の運行経費の 10%の範囲内で待合環境の向上や人材確保等に使える補助をする。
- ・ その他、県有民営バス制度なども物価高騰などから上限額をおよそ 500 万円上げている。

(3) 地方交通鉄道路線の現状について【JR 東日本資料】(東日本旅客鉄道株式会社長野支社)

○ 東日本旅客鉄道株式会社長野支社

- ・ 長野支社の営業キロで見ると、全体で 485km のなか、大系線は 70.1km と比較的営業キロが長い路線であり信濃大町駅は大系線のちょうど真ん中あたりに位置している。
- ・ JR 東日本長野支社では、駅、車掌、メンテナンスなどを約 1580 人の社員で運営している。その他に、清掃や車両の補修など協力会社やパートナー会社を含めると、およそ 3600 人の従業員で鉄道を支えている。
- ・ 長野県のデータを基に作成した人口推移のグラフを見ていただくと、県の人口は 200 万人を割ったところである。
- ・ また、国勢調査、人口問題研究所のデータを基に作成した人口の将来推計グラフを見ていただくと、2050 年には県人口が 150 万人になるというデータが出ている。
- ・ 生産年齢人口も、10 年後の 2035 年には 14.6%、2050 年には 32.8%減少するという非常に厳しい予測がされている。
- ・ 北アルプス地域でも人口減少の傾向が続いており、長野県全体よりも減少の傾向が大きい。
- ・ このような人口動態から、鉄道の供給体制の変化が必要だという状況であり、JR 東日本長野支社では、組織の再編や業務の効率化で運営体制の再構築に取組み、10 年前は 2500 人で運営していたところを 4 割減の 1500 人で運営している。また、平均年齢は全体として下がっている傾向である。
- ・ 他方で、メンテナンスを担う設備系統の協力会社等は、従業員数は変わらず平均年齢が上がっている。深夜業や重労働できつい仕事という認識があり若い従業員が増えない現状がある。
- ・ 生産年齢人口の減少の見通しの中で、人材不足を非常に懸念している。
- ・ 人材確保はバス事業者やタクシー事業者も公共交通を維持する観点で共通の課題だと思うが、一方でバスやタクシーとは異なる側面もある。鉄道の場合、線路や電路、駅舎、土木構造物などインフラの部分維持する面においても人材不足が大きな課題である。
- ・ 毎年 JR 東日本で、ご利用の少ない路線の利用実態をプレスリリースしておりこちらに大系線も含まれている。
- ・ 民営化後の 1987 年以降、ご利用人数が 5 割以上、区間によっては 9 割程度減っているという状況。
- ・ 人口の減少の他にも高速道路や一般道の整備、自動車の保有率も影響していると考えている。
- ・ 改めて、公共交通の維持という観点で、バスやタクシー事業者のほか、自治体の方々、あるいは根底にある地元のご利用されているお客さまと、この先どのようにしていくかを分科会の場で一緒に考えていきたいと思っている。
- ・ 公共交通の維持に関する課題は、我々のデータだけでなく様々な形で顕在化しているので早いうちに対策を打ち出していく事が必要だと考えている。皆さまと一緒に地域交通の現状と課題を共通認識にしていく勉強をさせていただき、持続可能でより良い交通にしていきたいと考えているので引き続きよろしくお願いいたします。

○ 西日本旅客鉄道株式会社金沢支社

- ・ 大系線の説明がされたが、糸魚川駅から南小谷駅までは JR 西日本の区間になる。
- ・ 道路状況の変化や道路沿いを中心とした街づくりの発展などがある中で、弊社発足時の 1987 年と比較しても利用者は、およそ 9 割減少しているという極めて厳しい状況。
- ・ 大量輸送という鉄道の特性が発揮できていないものと認識している。
- ・ こうしたなかで、地域の皆様とともに、大系線の持続可能な路線としての方策を生み出してい

こうと取り組んでいるところ。

- ・ 昨年からは、北陸新幹線の敦賀延伸を契機として、利便性向上など取り組んでいる。
- ・ 具体には、大糸線の設備の関係上増便というのは難しいので、バスによる増便を行っている。
- ・ こうした取組を行っているが、飛躍的に利用が増加するという状況には至っておらず、依然極めて厳しい状況が続いているという状況。
- ・ 引き続き、地域と連携して、持続可能な路線としての方策を見出すために、地域にとって、あるいは地域外から訪れる方にとって利便性が高いか、持続可能性があるのかしっかりと対応を検討していきたい。

(4) 北アルプス地域編の拠点（案）【資料3】（企画振興課）

- ・ 現状の拠点は、抽象的な記載になっていることから、明確な記載に修正する必要がある。
- ・ 公共交通計画に記載されている拠点の考え方をベースに北アルプス地域の考え方（たたき台）を整理した。
- ・ また、北アルプス地域の特性として、松本地域への通学が多いので、松本方面への通学についても、大糸線沿線を確認する。
- ・ 北アルプス地域の考え方（たたき台）を基に拠点案を記載している。

○ 池田町観光協会

- ・ 実際には松川からの交通のハブには、あづみ病院ではないか。自動車等を利用した場合は、池田町役場というところであればわかるが、実際に公共交通のハブの機能は有していない。

○ 池田町

- ・ 役場とあづみ病院は近い位置に拠点があっても事務局案でも差し支えないと思う。
- ・ 他方、役場とあづみ病院は、隣接しているのが現状で、一つの場所、一つの拠点としてカバーしていくのであればあづみ病院一つにしても特に問題ないと感じている。

○ 交通政策課

- ・ 交通結節点の一つである必要もないし、実質的に道路向かいにあるなど拠点が近くにあるところは、一つとしてみてもよい。

● 企画振興課

- ・ 今後品質の保証の議論で、具体的なバス停から目的地までの議論を行っていくが、あづみ病院にしても特に問題がないので、交通結節点は、あづみ病院としていきたいが池田町いかがか。

○ 池田町

- ・ 中核的な医療機関と兼ねて交通結節点をあづみ病院とすることで差し支えない。

○ 東日本旅客鉄道株式会社長野支社

- ・ 鉄道の交通結節点が駅となる自負は曲げないが、ベストチョイスとして駅が交通結節点とはならず、役場などが対象となる場合もあるのではないかと。真に中心にあるものが何なのかということも議論した方がまとまるのではないかと。

○ 松川村

- ・ 松川村は、信濃松川駅がバス停となっていることや、タクシーの待合所になっているので、駅で問題ない。観光拠点も安曇野ちひろ公園で問題ない。

○ 白馬村

- ・ 県内外の観光客が訪れる場所として観光地利用者統計から八方バスターミナルとしていただきたい

たのは問題ない。他方、主要な観光地という言い方だと、北上や神城の2つに分かれているので、交通結節点として白馬駅と神城駅にするのか、それとも観光拠点で八方バスターミナルと五竜バスターミナル、道の駅とするなどはあるが、神城にもう一か所設定したいというのは感想としてはある。

● 企画振興課

- ・ 白馬村の拠点追加については、整理して次回再度お諮りしたい。
- ・ 池田町については、交通結節点としてあづみ病院とすることとしたい。
- ・ その他の拠点については、事務局案で進めていくこととしたいと思うがいかがか。(了)

4 分野別意見交換（通院・通学科分会）

北アルプス地域編の品質保証について【資料4】（企画振興課）

- ・ 各交通結節点から、中核的な医療機関及び北アルプス地域の高校及び松本地域の大系線沿線にある高校に対しての移動ができるかどうか現状のダイヤで確認した資料である。
- ・ 池田町の拠点については、先ほどあづみ病院としたところであるが、役場北のバス停で記載している。
- ・ 現ダイヤでは、すべての通院・通学の拠点で午前中の通院、午後の早い時間帯の帰宅や始業前に通学、授業終了後及び課外活動終了後の帰宅が可能であることが確認できた。

○ 小谷村 観光地域振興課

- ・ 大町病院に通院される方のほとんどが、高齢者であると考えられるが、高齢者であるということとは、免許を持ってなく、村内もバスでの移動がメインになると考えられる。
- ・ その場合に、南小谷駅6時35分発に間に合うバスはないので、7時22分発の電車に乗ることになる。
- ・ また、帰る時間が4時近い電車は午後の早い時間帯の帰宅とは言えないのではないか。
- ・ 小谷村は、北の方に住んでいる方は、糸魚川市の病院に通院していたりもするのでその点も検討に含めていく必要はあるのではないか。

○ 大町市 情報交通課

- ・ 市の市民バスは、市内の高校へは通えるようにしているが、信濃大町駅出発の電車に間に合うようになっていない。通学の品質保証はどこまで求めていくものなのか。

○ 交通政策課

- ・ 公共交通計画については、県と市町村の連名で作っているものになる。
- ・ この会議を活かしてほしいところとすると、利用者の代表や、交通事業者がいたり、市町村や県、国などいろんな方が入っている中で、鉄道のダイヤの話なのでどうしようもないということではなく、この時間に帰宅できないが、利用者はこのくらいいる、通院できない人がこれだけいるということを踏まえJRへお願いするでもある。
- ・ 鉄道で運ぶほどのボリュームはないということになれば、バスやタクシーなども考えられる。
- ・ 市町村の中でバスがその時間に走っていないというのは現実的にはそうだと思うが、我々も交通結節点まで行ければよいということではなく、地域の方が各拠点に通えなければならない。
- ・ そこで市町村内の移動になるが、必ずしもその時間にバスを走らせるという話ではないが、どうあるべきか一度考えていただきたい。
- ・ 手段としては、タクシーもあるし、ライドシェアや通勤時に地域の子どもを送迎するなど地域の支えあいなどの公共交通から公共交通でない部分も含めて考えてもらいたい。
- ・ 小谷村で糸魚川市への需要という観点もあるので、他の地域では、栄村で越後湯沢駅までの移動を検討に加えている事例もあるので、検討に加えていただければ。

● 企画振興課

- ・ 糸魚川市方面へ通院や利用の実態は把握できるか。

○ 小谷村 観光地域振興課

- ・ 福祉部門に確認したが、国保連のレセプトデータしかなく、一つ一つの実績を積み上げていくしか方法がないため、把握は難しい。
- ・ 住民福祉や教育など様々な分野が絡み合っているため、そういった部署の方々を呼ぶことは可能なのか。

● 企画振興課

- ・ 分科会長は必要に応じて構成員を呼ぶことも可能なため、呼ぶことは可能である。
- ・ 次回以降、こういった方を議論に参加してもらうべきかご意見いただきながら進めていく。

○ 特定非営利活動法人 SCOP（オブザーバー）

- ・ 県でやること、市町村でやることは明確に線引きできるわけではないが、そのあたりも考えておかなければいけないことである。
- ・ この会議で市町村内の路線の話をしてきりがないので、そこは市町村の交通会議で行い、この会議では、県民全体に対しこの品質保証をしたいという思いを地域編に書いていく。
- ・ 当然その市町村の方が、駅まで行けて移動できるが望ましいが、現実的には難しい部分もあるので、県全体の方針はこうなっているが、市町村としてどこまで実現していくのか、実際の運用はそれぞれで考えていく必要がある。
- ・ その中で分科会では幹線などの運用とか大きな話に重きを置いて考えることが重要。

4 分野別意見交換（観光分科会）

北アルプス地域編の品質保証について【資料4】（企画振興課）

- ・ 観光拠点については、観光客の利用という特性上、どこから出発するのか起点が定めにくい。
- ・ そのため、本資料では、観光地を目的地として行ける路線を可能な限り幅広く記載している。
- ・ また、観光地については、その場所に行ける時期が定まっていたり、メインの時期があることなどから、季節限定便なども記載している。

○ 東日本旅客鉄道株式会社長野支社

- ・ 観光地に行ける路線を記載し品質保証の一部とするという考えであれば、長野駅発の特急バスを記載いただいているが、特急あずさについても白馬駅までの観光路線でもあるので記載のご検討をいただければと思う。
- ・ 通院・通学も共通するが、鉄道の運行に関しては毎年ダイヤを設定している。変更について、逐次ご説明するが、ダイヤ改正があるということをご認識いただいたうえで、品質保証の確認を進めていただきたい。

● 企画振興課

- ・ 品質保証の議論の第一歩として、お示ししたところ。
- ・ 会議終了後でもご意見等いただければ次回に反映する。

5 閉会