

## 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JR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。