

日時：令和8年（2026年）1月28日（水）

13時30分から15時まで

場所：佐久合同庁舎5階講堂

## 開会

### 1 あいさつ

#### 【佐久地域振興局長】

長野県地域公共交通計画は、令和6年度に長野県と県内77市町村が共同で策定。本計画では、通院・通学・観光に関する移動の品質保証を特徴として掲げている。各地域の品質保証内容は、それぞれの地域別部会で議論し、各地域編に反映される。佐久地域では新たに分科会を設置し議論を進め、今回佐久地域編の更新案がまとまったため、協議をお願いしたい。

### 2 委員紹介

第6回佐久地域別部会以降の委員の交代について、名簿に基づき確認。

### 3 会議事項

#### 長野県地域公共交通計画佐久地域編の更新案について（資料1～3）

（事務局から資料に沿って説明。）

～質疑・意見交換～

#### 【千曲バス労働組合（長野県私鉄労働組合連合会）】

資料3の4ページ「市町内に拠点となる総合病院等がある市町」について、小諸市は小諸高原病院・浅間南麓こもろ医療センター・花岡レディースクリニックの記載がある。こもろ愛のりくんであれば、浅間総合病院にも行けるが、市内だけの記載ということか。

#### 【事務局】

こちらには、各市町内の総合病院等へのアクセス状況を記載している。

#### 【千曲バス労働組合（長野県私鉄労働組合連合会）】

資料3の11ページ「各路線の品質保証確認」について、課外活動が終わってからでも公共交通を使い帰宅可能か確認しているが、高校であれば定期テスト等の際に昼に下校する場合もある。その時に小海線沿線の高校であれば小海線で帰宅可能であるほか、蓼科高校もスクールバスの時間を早める等対応している。しかし、野沢北高校や野沢南高校はバスがない。また望月サテライト校の方も昼間のバスがないと思うが、対応を検討しているか。

#### 【事務局】

実態としては承知している。ただし、今回は通常時の状況で確認している。今後検討を重ねていきたい。

### 【千曲バス労働組合（長野県私鉄労働組合連合会）】

資料 2 の 7 ページ「品質を保证するための具体的な取組」について、拠点の整備の施策にデジタルサイネージや Wi-Fi 等の整備と書いているが、どのようなものを想定しているか。また、バス停への設置を想定しているか。どのようなところへ何か所ぐらい設置する予定か。

### 【事務局】

主要な交通結節点に、電光掲示板のような案内装置を設置することを想定している。バスの次の到着時間や出発時間などの運行情報に加え、観光案内のような情報も表示でき、利用者が移動情報を一目で確認できる仕組みをイメージしている。来年度宿泊税が導入されれば、その財源を活用し、事業者や市町村と導入の可能性について検討していきたい。

なお、バス停全てに設置するものではなく、広域拠点となる主要な交通結節点等のバスターミナル等、一定の利用者見込まれるところへの設置を想定している。

具体的な設置場所は現時点では決めていないが、今後事業者や市町村が設置できる場所と考えている。

### 【県交通政策課】

地域編の更新に向けて、議論していただいて感謝。今回の更新案を作成して終わりではなく、ここで示された取組を着実に進めていくことで、来年度以降も評価と改善を重ね、より良い取組へと発展させていくことが重要。こうした継続的なサイクルが、地域の交通をより良くしていくためのスタートと考えている。

ご参画いただいている皆様には、今後もそれぞれの立場から、地域交通を良くする取組を引き続き一緒に進めていただきたい。

### 【千曲バス株式会社】

資料 2 の 8 ページの GTFS-JP の整備について、委託運行の路線バスについては、委託元の市町村が管理をするという認識でよいか。

### 【事務局】

御認識のとおり。

### 【国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局】

資料 2 の 7 ～ 8 ページで、具体的な取組スケジュールが令和 8 年度から令和 12 年度までの記載となっているが、一方で資料 1 の 1 ページでは、県の計画は、令和 6 年度から令和 10 年度になっている。期間が異なる意図は何か。

### 【県交通政策課】

御指摘のとおり、県の計画は令和 10 年度まで。今回の更新案について、先行している木曽地域編のフォーマットをベースに作成を進めているところ。交通政策課の方で、全県を確認して、統一的に整理していく。

### 【佐久建設事務所】

資料 1 の 2 ページについて、上段の表「市町村界をまたぐ主なバス路線の状況」に、南相木村営バスと北相木

村営バスの利用者数・収支率に大きな差があるが、理由を教えてください。

また、計画で幹線維持を掲げているが、小海線をどうするかという話はない。小海線については、当然存続させるという前提のもとということか。

#### 【事務局】

利用者数・収支率については、後日回答させていただく。（※）

今回の計画では、路線バスの品質保証するための具体的な取組として位置付けたもの。幹線・支線等含めても、小海線が無いと成り立たないことは重々承知している。小海線の維持・活性化は大前提で進めている。

#### 【県交通政策課】

計画の数値は令和5年10月1日現在の数値。計画策定時の資料が手元がないので、後日共有させていただく。

（※後日確認したところ、北相木村の利用者数・収支率の記載に誤りがあったことが判明したため、更新案を訂正し、委員へ報告済。「資料2）佐久地域編更新案」も修正済。）

#### 【東日本旅客鉄道株式会社長野支社】

小海線については、プレスリリース等でも公表しているとおり、小淵沢～小海、小海～中込の平均通過人員が2,000人を下回っており、極めて厳しい状況の路線であるということは事実。直ちに存続の是非を議論することではなく、まずは活性化と利用促進を進めたい。どのように定期券利用者を増やしていくかを地域の皆さまと一緒に考え、取り組んでいきたい。

#### 【佐久地域振興局長】

様々な課題もあるが、更新案について異論がなければ本部会として了承ということによろしいか。

（異論なし）

更新案について異論なしとの確認があり、**本部会として了承。**

本日の結果を踏まえて、県の公共交通活性化協議会に報告する。

今後も皆様に御協力いただきながら、より良い交通体系にしていきたい。

## 4 その他

#### 【県交通政策課】

鉄道に関する話も出たが、交通体系は、まず太い幹となる新幹線や高速鉄道網があり、その次にローカル線、市町村間を結ぶ広域バス、そして、市町村内のコミュニティ交通へと階層的に構成されている。

本日は鉄道について直接の議論はしていないが、JR東日本・JR西日本ともに県内の利用者が少ない状況を数字で示しており、鉄道を取り巻く環境は大変厳しいものがある。鉄道はあって当たり前ものではないという現実をしっかりと受け止めた上で、今後どう維持・活用していくのかを議論していく必要がある。

また、市町村のコミュニティ交通については、例をあげると南佐久の町村から佐久市内の医療機関に通院する際の「佐久市内に入ってから交通手段」に課題を感じている。タクシーという手段もあるが、佐久市の「デマンドワゴンさくっと」は原則佐久市民のみが利用できることになっているため、広域移動の連続性について当地域の課題と

考えられる。

この課題については、佐久市側に責任があるということではなく、地域全体で知恵を出し合う必要がある。例えば、医療機関による通院送迎バスの運行や、南佐久の町村による住民向けのタクシー利用支援、南佐久の町村から佐久市へ働きかけ、一定の費用負担を行う形での利用拡大など、解決策は一つではない。重要なのは、こうした課題を放置せず、市町村単独では解決が難しい悩みもこの場で共有し、広域で議論していくことだと考えている。

**閉会**