# 第3回 長野都市圏総合都市交通計画委員会参考 資料

長野都市圏総合都市交通計画協議会 事務局

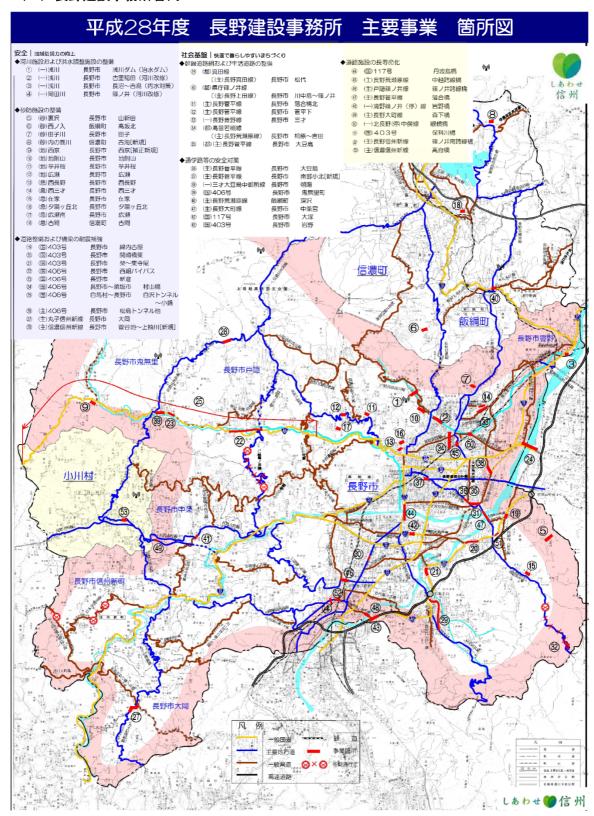


# 目 次

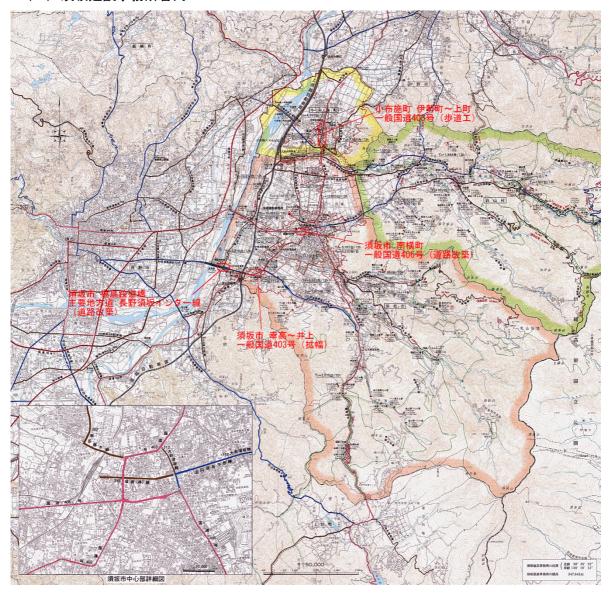
1		管内プロジェクトの整理	1
	1.	1 主要道路の整備状況	1
	1.	2都市計画道路の整備状況	5
2		観光客の移動環境向上	7
	2.	1 新幹線、鉄道、幹線バスの連携事例	7
	2.	2 レクリエーション系のサイクリングロード	7
	2.	3 観光プロジェクト	7
	2.	4 外国人観光客に使いやすい観光公共交通、料金の事例	8
3		暮らしを支える交通システム	9
	3.	1 移動制約者数の推定	9
	3.	2 タクシー無料券、補助券等制度	10
	3.	3 免許返納者の状況	10
	3.	4 バス、タクシードライバーの高齢化状況	11
	3.	5公共交通利用と補助の取り組み	11
	3.	6 自動運転等の動向	12
4		拠点の強化、まちなか交通	13
	4.	1 立地適正化計画等策定状況	13
	4.	2 身近な暮らしニーズの確認	13
	4.	3 将来人口の見通し	16
5		分科会議事要旨 2	20

## 1. 管内プロジェクトの整理

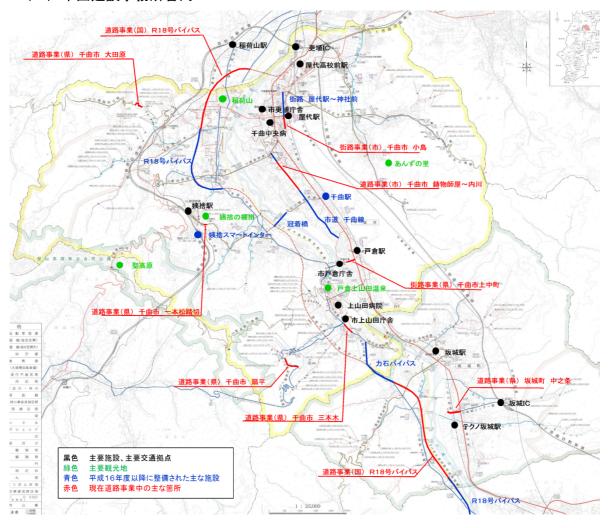
- 1.1 主要道路の整備状況
  - (1) 長野建設事務所管内



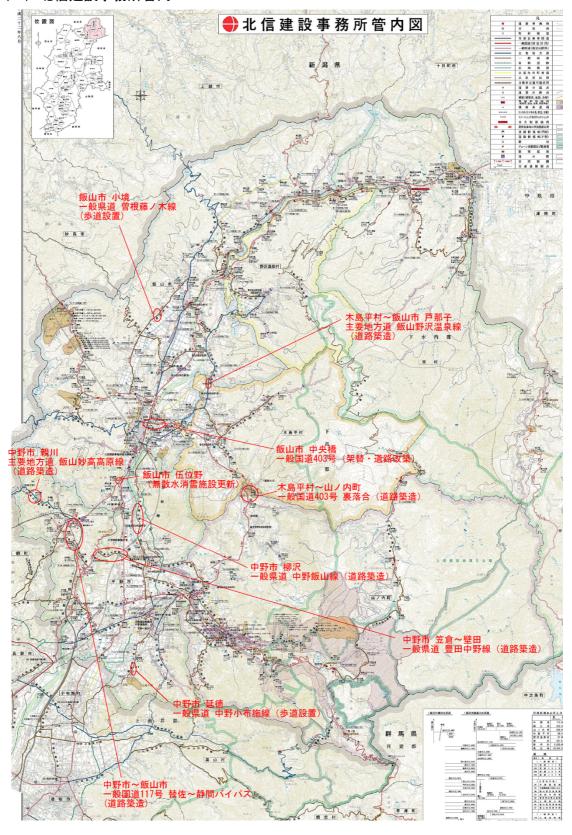
## (2) 須坂建設事務所管内



## (3) 千曲建設事務所管内



## (4) 北信建設事務所管内



## 1.2 都市計画道路の整備状況

平成 26 年度末の都市計画道路の整備状況をみると、長野都市圏全体では計画延長が 455.2km、そのうち改良済が 241.0km、概成済が 59.5km である。改良率 (計画延長に占める 改良済み延長の割合) は 52.9%であり、長野県平均 44.2%を上回っている。

市町別にみると、最も高いのは飯山市 73.1%、次いで中野市 67.4%、長野市 57.9%の順となっている。

表 都市計画道路の整備状況(平成27年3月現在) 単位:km

	X 11'	.1. 11	口怎叫ひ正师	D(D) ( 1 /20 Z)	1 0 71 96 117	<del></del>
			計画延長	概成済延長	改良済延長	改良率
長	野	市	261.44	27. 62	151. 46	57.9%
須	坂	市	54. 90	14. 44	20. 56	37.4%
中	野	市	38. 62	3. 22	26. 03	67.4%
飯	山	市	14. 63	1. 49	10. 70	73.1%
千	曲	市	61.53	5. 43	23. 86	38.8%
小	布 旌	町	3. 12	1. 13	0. 90	28.8%
信	濃	町	20. 91	6. 16	7. 48	35.8%
都	市圏	計	455. 15	59. 49	240. 99	52.9%
長	野県	計	1, 622. 38	229. 63	717. 31	44. 2%

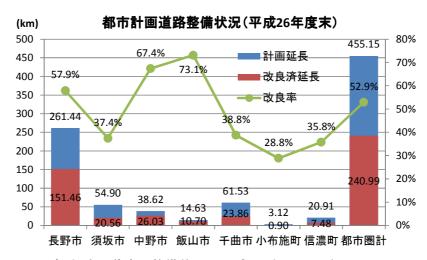


図 都市計画道路の整備状況(平成 27 年 3 月現在)

資料:2015年長野県の都市計画資料編

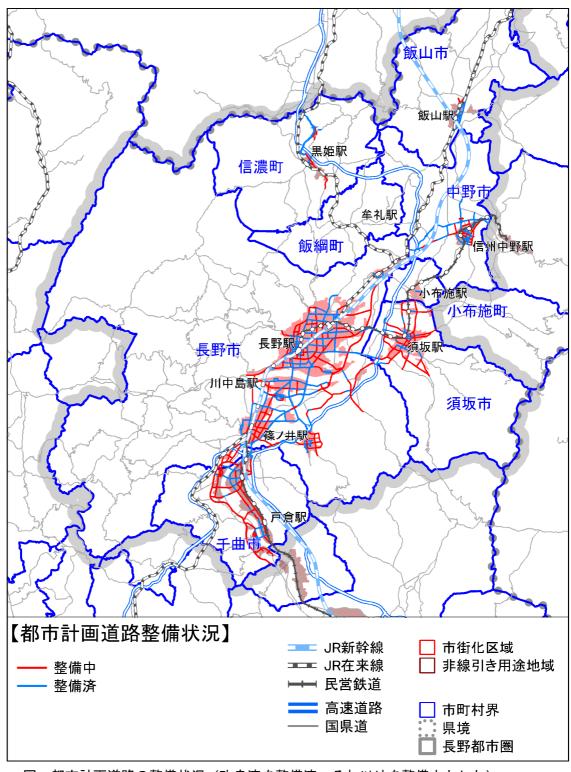


図 都市計画道路の整備状況(改良済を整備済、それ以外を整備中とした)

## 2. 観光客の移動環境向上

2.1 新幹線、鉄道、幹線バスの連携事例

収集、整理中

## 2.2 レクリエーション系のサイクリングロード

名称	内容	資料
	・上田市中之条から長野市篠ノ井塩崎	さわやか
一般県道上田千曲長野自転車道	• L=23. 1km	信州旅. net
(千曲川自転車道)	・千曲川左岸の堤防を利用したサイク	
	リングロード	
	・町営駐車場-松が崎展望台-菅川(ト	さわやか
	イレ有)-竜宮崎展望台-鳥越展望台-	信州旅.net
   野尻湖一周サイクリングコース	国際村-町営駐車場	
野児研一局リイクリングコース	• L=16.8km	
	・トライアスロン大会のバイクコース	
	としても利用	

## 2.3 観光プロジェクト

## (1) 信越自然郷

信越自然郷は、長野県の北部と新潟県妙高市にまたがる信越9市町村ブランド観光地域づくりのビジョン(エリア名)である。

信越自然郷では、広域での交通ガイドマップの発行や、アウトドア用品を扱うモンベルと協働で信越自然郷アクティビティセンター(北陸新幹線飯山駅1階)を運営し、情報提供やツアーの手配、講習会実施や関連商品のレンタルなどを行っている。



図 交通ガイドマップ (一部)

#### 2.4 外国人観光客に使いやすい観光公共交通、料金の事例

西日本旅客鉄道、阪神電気鉄道、阪急電鉄、京阪電気鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、 大阪市交通局、神戸市交通局、京都市交通局の鉄道 9 社局、関西エアポートおよび関西経済連 合会(以下、関経連)は、関西への訪日外国人旅行者の受入環境整備の一環として、訪日外国 人旅行者向け関西統一交通パス「KANSAI ONE PASS」を、2016 年 4 月 8 日(金曜日)から 試験的に販売する。

「KANSAI ONE PASS」は、JR 西日本の「ICOCA」をベースとしたチャージ式交通 IC カードで、「ICOCA」エリアや「PiTaPa」エリアなど、「ICOCA」利用可能エリアの鉄道・バスを 1 枚のカードで周遊できる。また、関西国際空港内の 41 店舗を含めた 150 カ所(2016 年 3 月 24 日現在)のショッピング施設や観光スポットにおいて利用できる優待特典を付加している。 価格は 3,000 円で、30,000 枚発行し、関西空港駅および京阪神の各社局主要駅を中心に 19 カ所で販売する。販売時には、鉄道路線マップ付き利用ガイドを配付するとともに、専用のモバイルサイトにおいて、優待特典情報や関西の観光情報が照会できる。

#### <「KANSAI ONE PASS」の概要>

1.名称 「KANSAI ONE PASS」(関西ワンパス)
2.価格 3,000円(デポジット 500円+利用額 2,500円)

※チャージ上限 20,000 円まで

3. 販売枚数 30,000 枚

4. 販売条件 訪日外国人のお客様に限定して販売 ※販売時にパスポートを確認

(日本国以外の政府等が発行した旅券を有し、「短期滞在」に該当する在留資格を

有するお客様に限り、ご購入、ご利用できます)。

5. 券面デザイン

・関西にゆかりのある手塚治虫氏のイラスト「鉄腕アトム」を起用

「はなやか関西」シンボルマークも合わせて掲載

神戸

6. 販売開始日 2016年4月8日(金)

7. 実証実験期間 2016年4月8日(金)~2017年3月31日(金)

8. 販売箇所 各社局主要駅等19カ所

エリア	社局名	販売箇所
関西国際空港	西日本旅客鉄道	関西空港駅
	南海電気鉄道	関西空港駅チケットオフィス
	西日本旅客鉄道	京都駅
	阪急電鉄	阪急京都 観光案内所(河原町)
京都	京阪電気鉄道	三条駅
八田	近畿日本鉄道	京都駅
	京都市交通局	市バス・地下鉄案内所 京都駅前
	<b>牙部川又进</b> 问	市バス・地下鉄案内所 コトチカ京都
	西日本旅客鉄道	新大阪駅
	阪急電鉄	阪急ツーリストセンター 大阪・梅田
	京阪電気鉄道	京橋駅
		大阪難波駅
大阪	近畿日本鉄道	大阪上本町駅
		大阪阿部理科喬駅
	南海電気鉄道	なんぱ駅2F サービスセンター

ICOCA

新大阪駅 Subway Information Counter

市バス・地下鉄お客様サービスコー

一(神戸三宮)

御堂筋線なんば駅 阪神電車サービスセンター

9. 利用可能エリア 「ICOCA」エリアや「PiTaPa」エリアなど、「ICOCA」利用可能エリアの鉄道・バス

大阪市交通局

阪神電気鉄道

神戸市交通局

資料:JR 西日本ニュースリリース

KANSAI ONE PASS

## 3. 暮らしを支える交通システム

## 3.1 移動制約者数の推定

## (1) 単身高齢者数

65 歳以上の方だけが暮らす単独世帯は、都市圏全体で18,203 世帯(人)存在する。県全体に占める割合は概ね人口規模と同程度である。

85歳以上だけでみると、2,930世帯(人)である。送迎など、何らかの交通手段の提供や、歩いて暮らせる環境づくりが求められる。

表 单独世带人員

		単独世帯	人員(人)	
	65~74歳	75~84歳	85歳~	計
長野市	4,934	5,225	1,992	12,151
須坂市	632	688	234	1,554
中野市	420	470	166	1,056
飯山市	269	353	119	741
千曲市	796	810	270	1,876
小布施町	98	76	36	210
信濃町	113	172	68	353
飯綱町	102	115	45	262
都市圏計	7,364	7,909	2,930	18,203
長野県計	27,163	29,646	11,805	68,614
県内シェア	27.1%	26.7%	24.8%	26.5%

※平成22年国勢調査(家族類型、単独世帯、不詳を除く)

資料:平成22年国勢調査

## (2) 要介護要支援認定者数

第1号被保険者 (65歳以上) 認定者数は、都市圏全体で30,986人存在する。県全体に占める割合は概ね人口規模と同程度である。

表 要介護支援認定者数

	要介護要支援認定者数 H27.9.30
長野市	20,489
須坂市	2,131
中野市	2,266
飯山市	1,420
千曲市	2,969
小布施町	484
信濃町	545
飯綱町	682
都市圏計	30,986
長野県計	110,185
県内シェア	28.1%

※長野県:介護保険事業状況報告 第1号被保険者(65歳以上)認定者数

## 3.2 タクシー無料券、補助券等制度

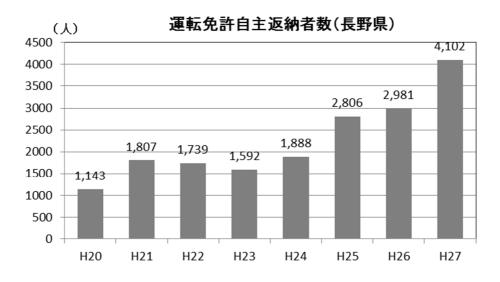
各自治体では、高齢者の移動を支える補助や割引制度を設けているほか、交通事業者側でも 免許返納者を対象とする割引や、バスふれあいデーの特別割引回数券などの取り組みを行って いる。

表 補助、割引制度等の取り組み

自治体等	取り組み名称	対象	補助、割引制度等	金額等
長野市	おでかけパスポート	70歳以上	路線バス、市営バス、乗合タクシーの運賃補助(乗車証IC機能付きカード)	110円~上限200円
須坂市	市民バス昼割	全市民	市民バス 4 路線	くるる利用で1回50円
中野市	シルバー乗車券	70歳以上	バス、電車、タクシー乗車券と温泉施設の利 用助成券を給付	
千曲市	タクシー利用料金助成	障がい者等	タクシー利用料金の助成回数券を交付	年間24枚
飯山市	コミュニティバス割引	障がい者等	コミュニティバス、乗合タクシーの料金割引	半額
飯綱町	福祉有償運送支援	高齢者、障害者	福祉有償利用料の補助	1回300円で利用(区域外加算あり)
小布施町	タクシ―利用助成	75歳以上	タクシー利用助成券の配布	1か月あたり2100円
信濃町	タクシー等利用助成	75歳以上	タクシー利用助成券の配布	タクシー4枚、バスおよびデマンドタ クシー48枚
タクシー 協会	運転免許返納高齡者割引	免許返納者	タクシー料金の割引	1割引き (一部事業者を除く)
バス・鉄道 事業者	バスふれあいデー 特別割引回数券	誰でも	水曜日用のお得な回数券、KURURUポイントの 付与	

## 3.3 免許返納者の状況

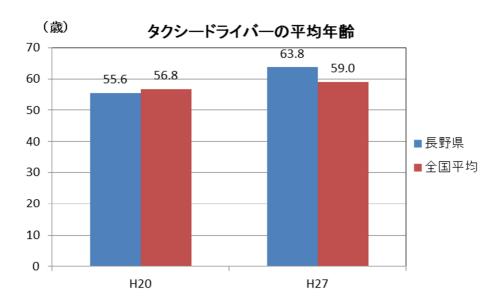
運転免許返納者数は、長野県全体でみると増加の傾向にある。



資料:運転免許統計(警察庁)

## 3.4 バス、タクシードライバーの高齢化状況

タクシードライバーの平均年齢は、平成 20 年には全国平均を下回っていたが、平成 27 年には全国平均を 4.8 歳上回っている。



資料:一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会(長野県全体の平均)

## 3.5公共交通利用と補助の取り組み

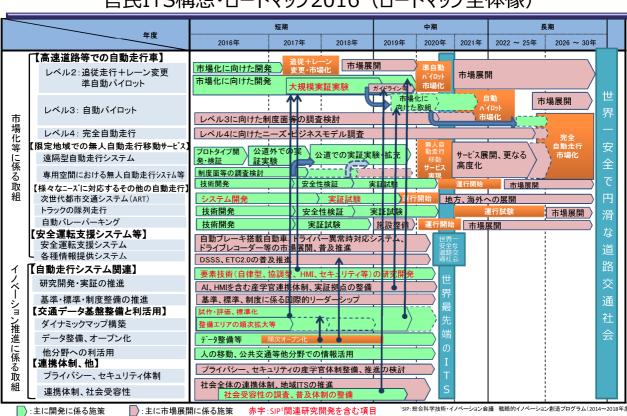
各市町には、定時定路線バスのほかコミュニティバスやデマンドバス、乗合タクシーといった取り組みが行われている。

	定時定路線	コミュニティバス	デマンドバス	乗合タクシー	その他
長野市	46系統	11系統	11系統	9系統	スクール混乗 9系統
(名称、備考)		ぐるりん号含む			
須坂市	3系統	4系統		1系統	
(名称、備考)		市民バス		すざか 乗合タクシー	
中野市	8系統	3		1系統	
(名称、備考)		ふれあいバス		お出かけタクシー	
飯山市	5系統	2		6系統	
(名称、備考)		菜の花バス、 斑尾線		路線型 乗合タクシー	
千曲市		9系統	1		循環バスの一部で
(名称、備考)		循環バス			フリー乗降、乗合 タクシー区間あり
小布施町					シャトルバス (土日)
(名称、備考)					
信濃町	9系統			1系統	
(名称、備考)				ふれあい コスモス号	
飯綱町		7系統		4系統	
(名称、備考)				iバス	

資料:各市町資料

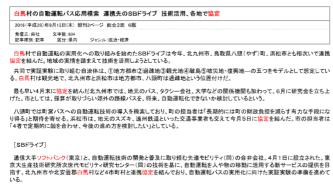
#### 3.6 自動運転等の動向

自動運転等の技術に係る実証実験の取り組みが進められており、県内でも白馬村がバス運行への応用を検討している。現在は、レベル2に相当する準自動パイロットや限定地域での無人自動走行移動サービスの円筒が行われている。完全自動走行の市場化は、2026年以降とされている。



官民ITS構想・ロードマップ2016 (ロードマップ全体像)

資料:官民 ITS 構想・ロードマップ 2016



信濃毎日新聞 (H28.9.15)

北佐久郡軽井沢町で33~55日に開かれる先進っている自動運転技術。北安養郡白馬村が民間を始めた。人口減少に悩む県内では、採算が取れない路線バスの撤退が相次ぐ。自動運転バスが実現すれば、公共交通抵充の切りれになると期待が膨らむ。ただ、安全性が最優先される公共交通の自動化は入念な実証実験が必要で、地共交通の自動化は入念な実証実験が必要で、地共交通の自動化は入念な実証実験が必要で、地共交通の自動化は入念な実証実験が必要で、地大交通の自動化は入念な実証実験が必要で、地大交通の自動化は入念な実証実験が必要で、地大交通の自動化は入念な実証実験が必要で、地大交通の自動化は入念な実証実験が必要で、地大交通の自動化は入念な実証実験が必要で、地大交通の自動化は入念な実証実験が必要で、地大交通の自動化は入念な実証といる。

## 4. 拠点の強化、まちなか交通

## 4.1 立地適正化計画等策定状況

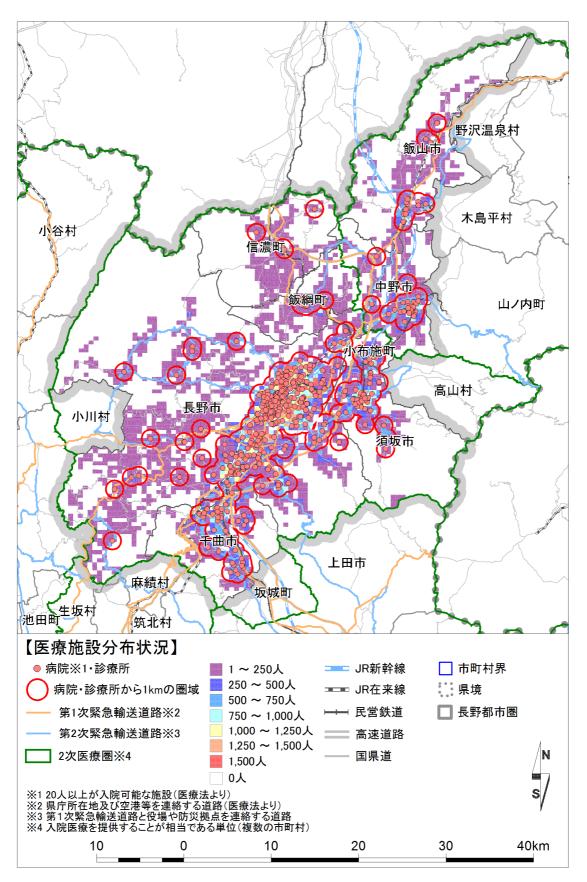
現在、パーソントリップ調査と並行して、地域公共交通網形成計画や立地適正化計画の検討が行われている。

自治体等	長野市	須坂市	中野市	千曲市	飯山市	飯綱町	小布施町	信濃町	
地域公共交通網 形成計画	H28年度 策定予定	H28年度 策定予定	連携計画で 対応	H29年度 策定予定				H28年度 策定予定	県資料
立地適正化計画	H28年度 策定予定			H28年度 策定予定					国交省資料

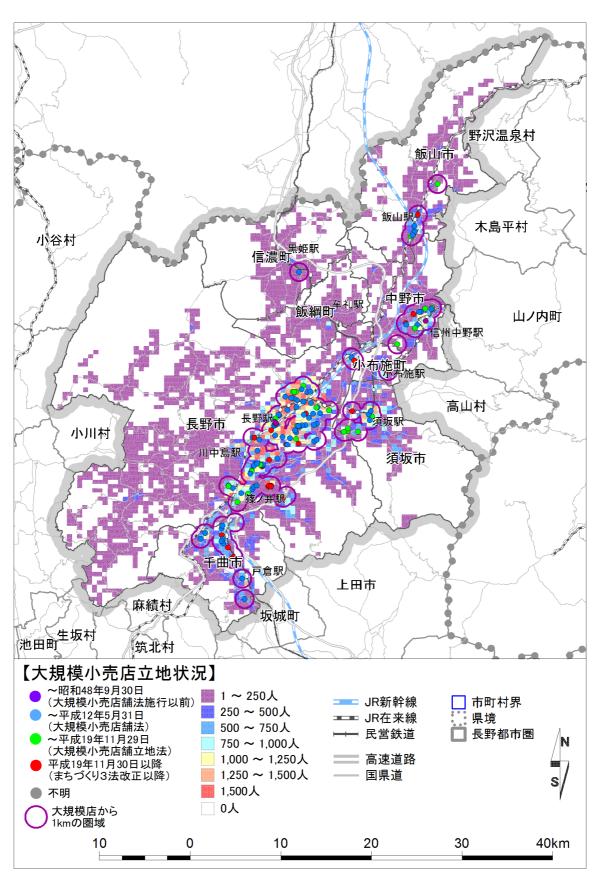
## 4.2 身近な暮らしニーズの確認

医療施設分布状況とメッシュ人口を重ねると、人口密度は低いものの郊外部を中心とした施設 1 km圏から外れる区域が多い。

同様に、大規模小売店舗(施設面積 1,000 ㎡以上)とメッシュ人口を重ねると、医療施設と同じように人口密度が低い郊外部のほか、幹線道路から外れた区域が施設 1 k m圏から外れている。



資料:国土数値情報 (メッシュ人口は平成 22 年資料)



資料:大規模小売店舗立地総覧 (メッシュ人口は平成 22 年資料)

## 4.3 将来人口の見通し

都市圏人口は、平成 22 年時点で約 60 万人である。(H22 年国勢調査) 平成 42 年には約 51 万人まで減少する見通しである。(国立社会保障・人口問題研究所推計値)。

少子高齢化は進展するが、老年人口は平成37年をピークに緩慢となる見通しである。

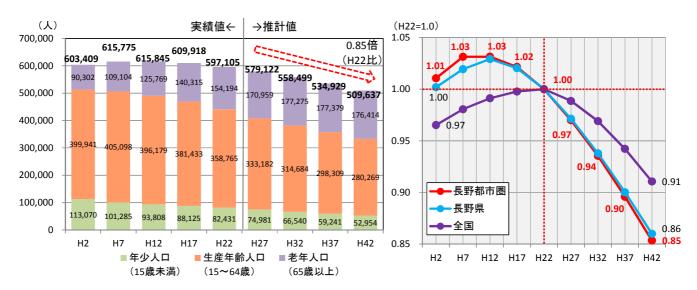


図 都市圏の人口の推移(左:実数、右:変化率)

			実績値		推計値				
	H2	H7	H12	H17	H22	H27	H32	H37	H42
年少人口	113,070	101,285	93,808	88,125	82,431	74,981	66,540	59,241	52,954
生産年齢人口	399,941	405,098	396,179	381,433	358,765	333,182	314,684	298,309	280,269
老年人口	90,302	109,104	125,769	140,315	154,194	170,959	177,275	177,379	176,414
合計	603,313	615,487	615,756	609,873	595,390	579,122	558,499	534,929	509,637

表 都市圏の年齢3区分別人口の推移

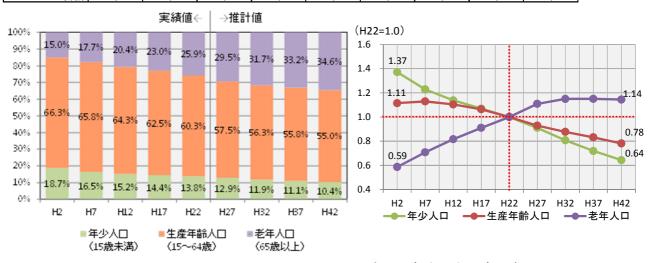
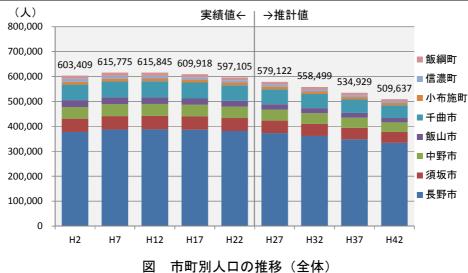


図 都市圏の年齢3区分別人口の推移(左:全体に占める割合、右:変化率)

注:全体人口は年齢不詳も含むため、実績値の年齢3区分別人口と数値に差異がある 資料:国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口(平成25年3月)

表 市町別人口の推移(全体)

市町			実績値			推計値			
111111	H2	H7	H12	H17	H22	H27	H32	H37	H42
長野市	377,261	387,359	387,911	386,572	381,511	372,685	361,562	348,269	333,669
須坂市	53,662	53,842	54,207	53,668	52,168	50,314	48,300	46,027	43,579
中野市	46,468	47,529	47,845	46,788	45,638	44,120	42,481	40,681	38,786
飯山市	28,114	27,423	26,420	24,960	23,545	21,945	20,469	19,034	17,655
千曲市	61,954	63,539	64,549	64,022	62,068	59,685	57,123	54,248	51,217
小布施町	11,568	11,436	11,460	11,477	11,072	10,620	10,124	9,582	9,011
信濃町	11,552	11,355	10,391	9,927	9,238	8,541	7,890	7,229	6,575
飯綱町	12,830	13,292	13,062	12,504	11,865	11,212	10,550	9,859	9,145
合計	603,409	615,775	615,845	609,918	597,105	579,122	558,499	534,929	509,637



## 【将来推計人口の分布】

平成 62 年の将来推計人口の分布を 1km メッシュでみると、4,000 人/メッシュ以上のメッシュは長野市の中心部を含む市街化区域に分布するが、その他の市町の市街化区域・非線引き用途地域は全て 4,000 人/メッシュ未満となる。

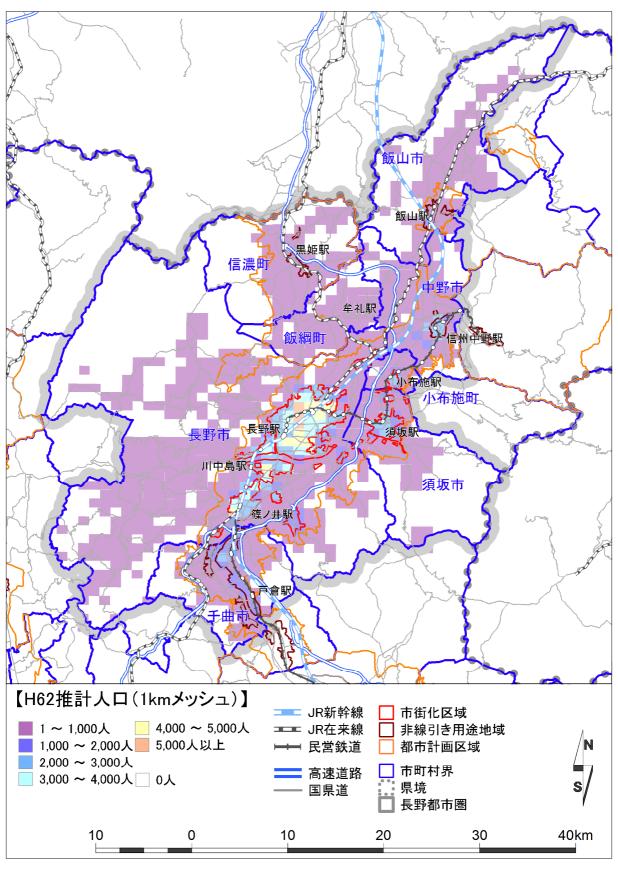
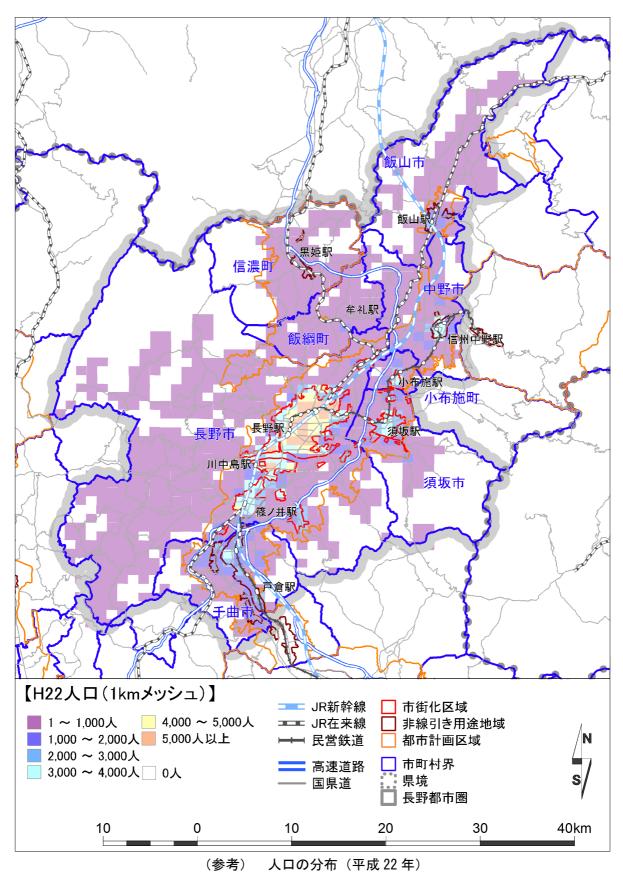


図 将来人口の分布(平成62年)

資料:国土数値情報



資料:国土数値情報

# 5. 分科会議事要旨

- 5.1 長野分科会
- 5.2 須高分科会
- 5.3 千曲分科会
- 5.4 北信分科会 (その1)
- 5.5 北信分科会 (その2)

## 第1回長野分科会 議事録

開催日時: 平成28年9月5日(月) 午後2時から午後3時50分まで

開催場所: 長野県庁議会棟3階第1特別会議室

出席者: 山岸勧(長野県長野建設事務所 所長)

倉島康嘉(長野市企画政策部交通政策課 課長) 小林祐二(長野市商工観光部産業政策課 課長) 山本勇司(長野市商工観光部観光振興課 係長)

佐藤和治(信濃町産業観光課商工観光・癒しの森係 主査)

岩下哲明(飯綱町企画課 主幹)

井澤勇二 (飯綱町産業観光課商工観光係 係長)

高山恩典(小川村総務課 主任)

横矢匠(小川村建設経済課・小川村観光協会兼務 主事)

武藤隆之(長野商工会議所 課長補佐)

久保博美(長野市商工会 地域支援センター長)

金澤孝依知(信濃町商工会 事務局長) 窪田不二男(飯綱町商工会 事務局長) 中村仁志(小川村商工会 主任経営支援員)

駒津善忠(ながの観光コンベンションビュロー 事務局長)

鮎沢貴(信州しなの町観光協会 事務局長)

山科義彦(飯綱町観光協会 事務局長)

上條徳善(長野市社会福祉協議会 課長補佐)

和田巌(信濃町社会福祉協議会 局長)

相澤浩幸(飯綱町社会福祉協議会 総務課長) 伊藤悦雄(小川村社会福祉協議会 局長) 中村行隆(桜観光タクシー(株) 専務)

松橋竹志((有)飯綱ハイヤー 社長)

西沢和寿 (アルプス観光タクシー (株) 社長) 佐々木弘明 (長電バス (株) 常務取締役) 今村正平 (アルピコ交通 (株) 長野支社長)

事務局: 長野県都市・まちづくり課 皆川主査

長野県長野建設事務所計画調査課 胡桃課長、山本技術専門員、宮澤技師

長野市都市整備部都市計画課 宮下係長、鳥山技師

信濃町建設水道課建設係 市川主事 飯綱町建設水道課建設係 土倉係長 小川村建設経済課建設係 清水係長

株式会社エイト日本技術開発 伊地知、北川





#### 1 開会

#### 分科会長(山岸)

長野都市圏総合都市交通計画については、前回平成13年度に交通実態調査(パーソントリップ調査)を実施し、平成16年度に総合都市交通計画を策定した。計画策定後、概ね10年経過し、現状と将来の交通網の問題点を把握したうえで、これまでの計画を検証し、社会的な諸条件の変化を踏まえ、今後の公共交通施策等を含めた総合的な交通体系の検討を平成28年度から平成29年度にかけて策定予定である。

長野都市圏総合交通計画委員会は長野都市圏に4つの分科会があり、北信、須坂、千曲及び 長野建設事務所管内のそれぞれの関係者が集まり、その地域における交通の需要と供給の観点 から問題点の情報収集を行うこととした。本日の長野地域での分科会が最後の分科会であり、 それぞれの分科会で出された意見を集約し、後日開催される委員会で議論される予定である。 本日は、それぞれ携われている立場で忌憚のないご意見をお願いしたいと考えている。

#### 2 議題(1)長野地域における交通計画の課題等について

#### 分科会長(山岸)

最初に利用客の動向について、交通関係の方に実情をお聞かせ願いたい。タクシーの状況は、 どうか。

#### 桜観光タクシー(中村)

タクシー利用者は、年々利用が減っている。

高齢者は免許返納する方が増えている。しかし、昔タクシーを使っていた方が、息子や娘が 自家用車で送っていくようになっているため、利用客が減っている。

#### 飯綱ハイヤー(松橋)

平成17年の合併以降、デマンド交通の導入や路線バス等の見直しを行っている。順調に路線バス等の利用客は伸びているが、高齢者がタクシーの利用から、息子や娘の自家用車で送ってもらうことに移行したことなどにより、タクシーの利用自体は一気に落ちている。

## 長電バス(佐々木)

この 10 年間は、数パーセントずつ利用客が落ちている。ただし、この数年を見ると、インバウンドの関係で、特定路線は若干の伸びが出ている。生活路線の方は、数パーセントずつ下がっている。これは弊社の全営業路線の傾向であるため、長野建設事務所管内だけではないとご理解いただきたい。

#### 分科会長(山岸)

長野地域には多くの観光客が来ているが、外国人旅行客がバスやタクシーを利用しているのか。

#### アルプス観光タクシー(西沢)

小川村では、ほとんど外国人の利用客はいない。

## 桜観光タクシー(中村)

若干だが、今まで見かけなかった外国の方が乗っている。当社は、白馬、志賀方面では初めから値段が決まっているため、思った以上に利用はある。

冬だけではなく、通年で夏も少し運行するようにしているが、バス利用の方が多いと思う。 当社は、バスが終わった時間帯や少し他に寄りたいという利用が一番多いと思う。

## 分科会長(山岸)

バスについて、昔から変わってきた路線や要望の多い路線など運行に対する新たな利用者の 要望はあるか。また、中間山地域の路線を維持するために苦労していることを聞きたい。

#### 長電バス(佐々木)

中間山地域は路線数の維持に苦慮している。各自治体から各路線の存続について協力をもらっている。

## 長野市交通政策課(倉島)

中山間地域の交通不便地域をどうしていくのかが大きな課題である。当然、地元の方は本数が少しでも多い方が良い。一方で、バスを走らせる、デマンドタクシーを走らせることでかなり税金をつぎ込んでいる状況のため、便利だがなるべくお金がかからないもので維持可能なものを作っていかなければならない。

## 飯綱町企画課(岩下)

平成 19 年度に合併後、バス路線は大幅に見直しを行い、朝と夕方は定時路線にし、昼間はデマンドバスに変更した。利用者は一旦増えたが、その後人口自体が減少しており、利用者も減少傾向にある。町も財政面で運行費を支援しているが、それがいつまでも出来るわけではないため、長電バスの路線の中でヤマト運輸の荷物も一緒に運ぶような貨客混載の可能性を長電バスとヤマト運輸に検討してもらっている。

## 信濃町産業観光課(佐藤)

飯綱町同様、平成 24 年からデマンドバスを導入している。路線バスは、朝夕しか運行はしていない。日中は、予約制のデマンドバスがあるが、町民しか利用できない。

観光面では、昼間に黒姫駅等に来た利用客がデマンドバスを利用したくても利用できない。 黒姫高原や野尻湖という観光資源があるため、観光シーズンである7月から9月まで、一般の 方も利用できるシャトルバスを用意している。

別荘地に行きたい、故郷に帰りたいという方がデマンドバスを利用したいという声があるが、 今のところは利用できず、鳥居川タクシーや野尻湖タクシーを利用してくださいと答えている。

#### 分科会長(山岸)

高齢化率が上がっていることで交通弱者が出て、バスを使いたい人が今後増えてくることも 想定される。社会福祉協議会の方からお話をいただきたい。

#### 長野社会福祉協議会(上條)

長野市は、福祉で有償運送を行っている。32 地区ある旧町村ごとに大体 1 台ずつ持っており、通院を目的とした運行になる。しかし、途中で他の場所に行きたいという要望があるため、それを今後どうしていくかという問題がある。

また、高齢者の通院以外も対象に、という声もあるが、公共交通を圧迫して通学等の足が無くなってしまう可能性がある。高齢者だけを手厚くしてしまうと、地区全体の公共交通が衰退してしまう部分がある。

#### 飯綱町社会福祉協議会(相澤)

飯綱町では、福祉有償運送を行っている。平成27年度の実績では、2,654回、月平均で220回程度である。通院や福祉施設等の利用、役場等への送迎等で利用されている。高齢者を中心としたサービスを実施しているが、障がい者担当のNP0法人「SUN」では、年間633回という障がい者を対象とした移送も実施している。

デマンド交通を高齢者が利用している中で、外出する機会を確保していくことは、閉じこも

るのを防ぐため、健康を維持するためにも必要だと思っている。

また町内のスーパーでも、買い物を希望している方のバスの運行が始まっており、町内を回っている。

ひとり暮らしの高齢者、75歳以上の高齢者世帯を対象とした、会食方式の昼食の実施の際にも、帰りに買い物を希望されるケースがあるため、会の最後には、希望者の方をバスで買い物目的で送っていくことも行っている。

## 分科会長(山岸)

観光面では、通年ではあまり状況は変わっていないという統計的なデータが出ている。商工 関係の方のご意見を伺いたい。

#### 長野市産業政策課(小林)

平成27年に御開帳を開催したが、平成21年からの改善点として、渋滞が減ったことがある。 具体的には団体バス客が少なくなったことと、一般客の方がスマホ等の情報端末を用いて、市内のコインパーキング等に停めたり、時間をずらしたりして、混雑する場所・時間が重なることが少なくなったためと考えている。

インバウンドについても、通年では台湾の方が多く、冬季に白馬方面に行く方が多いため、 長野駅と話をしているが、白馬の後に長野の他所にも行ってもらえるような施策を考えなけれ ばと思っている。

アルピコ交通とは、白馬からのシャトルバスを実施しており、夕方善光寺に来る策を考えて もらっている。

## 長野市商工会(久保)

長野市商工会は、都市部と戸隠、鬼無里の山間地がある。戸隠は全国的な観光地で、都会で 宿泊地と連携した旅行券が出ている。しかし、それ以外のところは無いのが現状である。

川中島の古戦場の知名度は高いが、利用客が少ない。また松代という歴史資源があるため、 行政や交通関連との連携の中で、全国的な PR を実施したい。川中島の古戦場にも寄ってもら えるのではないかと思うため、現在、川中島の古戦場を中心とした整備の促進を考えている。

#### 分科会長(山岸)

観光の面で、現在長野駅前に観光拠点を置いている、長野観光コンベンションビュローの方は何かご意見はあるか。

## ながの観光コンベンションビュロー(駒津)

北陸新幹線の開業以前、観光情報センターは、利用客数が1日300~400人であった。開業以降は、御開帳とも重なり、多い時で2,000人弱くらいまで増加したこともあった。今年度は、平成25年、26年と比べて、多い時には133%で、4月、5月は、およそ120%前後だった。御開帳を除いて、一定の新幹線効果があるようである。新幹線は、北陸、関西方面の北回りで来ている方が多いといわれている。

今年は、嵐のコンサートがあり、昨年は関ジャニ∞のコンサートがあった。昨年はシャトルバスを出したが、渋滞が発生した。今年はバス会社と県警の協力により、渋滞も無く、コンサートも1時間早めてもらい、渋滞が解消できた。これは一つの良い例になるのではないか。

観光バスは、運転手が2人乗らないと500km以上は運行できない規定の影響で、こちらまで来るバスが3割程減っている。その分、自家用車が増え、NEXCOの長野、須坂インターの通過交通が大分増えていると聞いている。

インバウンドは、松代にあるホテルへ一気に観光バスで来て、帰ることが多いが、長野駅も

インバウンドが増えている。特に多いのは、冬の白馬、野沢、山ノ内からこちらに来る方で、 冬場の外国の方は長く滞在するため、同じところにはおらずに、いろいろな交通を使い、移動 する。ちょうど長野駅が真ん中にあり、利用されているが、バスの乗り場が分かりづらいとい う声がある。長電バスやアルピコ交通の協力で夜遅くまでバスを出しているため、各観光地で も食事が出来なかった方が長野で食べて、帰っていただている。

## 分科会長(山岸)

長野電鉄の屋代線が平成 24 年に廃止になり、代替バスに代わったが、利用者からの苦情や 要望はあるか。

#### 長電バス(佐々木)

屋代線は、鉄道とバスを比較すると、鉄道のときは圧倒的に速達性があった。元々計画段階から速達性は無理だという上で計画を進めて、現状に至っている。

学生を対象に高速道路を通る特急便を新設し、一部の速達性は担保されていると思う。しか し、各集落に入っている系統もあり、速達性は無理だと感じている。

この路線の中間の松代は、長野市から直接アルピコ交通の路線があり、屋代線よりもアルピコ交通の路線を使っている人が圧倒的に多いのではないか。

各集落の中を通すのは、昼間であり、通勤の時間帯はなるべく通さない系統にし、用途に応じて利便性のある系統の設定、編成に努めている。

## 分科会長(山岸)

今後望ましい交通サービスについて、何かご意見はあるか。

## 信州しなの町観光協会(鮎沢)

信濃町は、車の出入りが激しく、信濃町インターから戸隠まで繁忙期は車が繋がるほどである。数年に1回程度、戸隠と信濃町を繋ぐバスを走らせているが、なかなか利用率が上がらず、単年度で廃止になることが、3回あった。繁忙期は野尻湖や黒姫、タングラム斑尾に多くの観光客が行くが、電車の利用率が低く、やっても収益にならず廃止になってしまう。少し長期的に考えていきたいと思う。

#### 飯綱町商工観光係(井澤)

観光客からは、北しなの線牟礼駅を降りて観光地まではどう行けばいいのか、という問い合わせの電話が多い。タクシーを利用してくださいと案内している。実際、サンクゼールや、霊仙寺湖に天狗の館という日帰り温泉があるが、いずれも駅までのシャトルバスを独自で出している。

町内の飲食業も、送迎をして初めて宴会の予約が取れるような食堂も多いため、施設の方々が送迎を行わないと誘客出来ない実態にある。

#### 小川村観光協会(横矢)

観光では、自家用車で来る方が多い。路線バスも通っているが、生活での利用の側面が強く、 観光での利用は不便なため、自家用車もしくはタクシーを使ってもらうようにお願いしている。 要望としては少ないが、広域での観光を考えた時に小川村だけではなく、他も回りたいとい う観光客が多いため、出来る事があれば広域で何か対策を行いたい。

#### 飯綱町商工会(窪田)

長野駅から牟礼駅間の鉄道について、JR の時は並ばずに乗れたが、昨年しなの鉄道になってからは電車が長い間入線せずに並ぶことが多く、サービスが落ちたように感じる。

また、現状待ち行列は一列に立っているため、列が長くなり、危険な状況である。乗る方が

安心して乗れるような方法を企業の方々は考えて欲しい。

参考1のP6の主要観光地の利用者数の推移について、小布施町は年間で14万7千人と記載があるが、小布施は年間に120万人のお客が入っていると聞いている。どういう見方で統計を取っているのか。

## 事務局(伊地知)

P6 の主要観光地利用者数の推移のグラフは、小布施町全体の観光客の数ではなく、県で行っている統計調査で対象となっている北斎館とフローラルガーデン小布施の2つの合計を示している。観光地利用者統計調査の結果である。

#### アルピコ交通(今村)

アルピコ交通の一般利用者は年々減少している。特に中山間地域は、利用客が少ない中で行政に相談している。

観光地だけを巡るバスは、採算が合わず、中山間地域は人口が減少傾向で難しい。観光客と 生活での利用者が上手く混在すると利用者が増えると思っている。

松代は、20 分間隔で運行している路線であり、朝の通勤時間帯は、バスレーンを設け、比較的定時性が確保されているため、利用者が大きく落ちず、通勤でも多く利用されている。渋滞で遅れてしまうとバスの利用は減る傾向があるため、定時性を確保できる施策は今後も実施して欲しい。信号の調整など県警の協力により、定時性や速達性が確保できる可能性もある。

この春から障害者差別解消法などにより、車椅子の乗降に対応するバスが増えているが、バリアフリー対応のバス停がまだ少なく、乗りたくても乗れない、バス自体は乗せられるのに乗れないというような問題が出てくると思う。

自転車も増えていて、自転車とバス、自家用車の接触事故があり、自転車レーンの問題も今 後出てくると思う。

インバウンドは、戸隠、白馬、黒部ダムにも増えており、今後外国語対応も進めていかなければならないと思っている。

#### 分科会長(山岸)

自転車と歩行者分離についてお話を頂きたい。

#### 長野市交通政策課(倉島)

道路課では、自転車に対応した道路の延長を増やす取組をしている。善光寺に上っていく通りが坂道のため、自転車には向かないと考えているが、一方で今後民間の方が善光寺周辺で電動自転車を稼働したいという話が出てくる可能性はある。また、中央通りは、歩道を広げることで、車道が狭くなった。行きはバスで、帰りは歩いてもらうようなまちづくりが好ましいと考えている。

#### 長野市産業政策課(小林)

計画を見直す中で、アップルラインから長野五輪大橋に向けての通称東環状が開通すると、 長野市内で、特に国道 18 号線の流れが大きく変わると考えられる。この影響について、今回 の計画の見直しではどのように考えているのか。

#### 長野建設事務所(胡桃)

計画に示す内容は、将来の姿で考えればよいと思っている。

五輪大橋については、道路公社法による長野県道路公社において、有料道路になっている。 有料道路も借金を返せば無料になるというシステムなため、無料になるということで考えても らえればと思っている。

## 事務局(伊地知)

自転車のルートについて、観光客が増える中で、夏に自転車で走る方も出てきていると思うが、支障になっていることはあるか。

冬季の交通で、積雪などにより、主にハード面や運行時間などで困っている点はあるか。 交通結節点である駅前広場について、利用の観点から良い点、悪い点はあるか。 以上の3点についてご意見を頂きたい。

#### 飯綱町観光協会(山科)

サイクリングの観光客は2~3年で倍以上になると考えている。観光エリアでも、信越自然郷のサイクリングロードのマップ作成や、サイクルステーションの指定、沿線のコンビニ等にサイクルステーションの拠点を置くという取組を実施している。

バスにもスポーツ用の自転車が入るよう、今後申請していく予定である。長野建設事務所管内では、飯綱町を巡るコースが人気で、サイクリング客が多く、増えている。

しかし、現在自転車専用の走行空間がないため、車と一緒に県道や国道を走る状況である。 観光地の誘客にも影響が出るため、自転車優先レーンを今後作ることも、重点的に検討したい。

#### アルピコ交通(今村)

ほとんどのバス停には屋根が付いていないため、無数にあるバス停の除雪、乗降場所の確保 に毎回苦慮している。バス会社で除雪が出来るようなレベルではない。バス停そのものが埋ま る場合があり、利用者はバスの乗り場が分からなくなる。

#### 桜観光タクシー(中村)

長野駅前が新しくなって、タクシーの停まれる台数が減ったこともあるが、一般車との混在がある。30分の無料駐車場待ちの車が道路上に停まっている。その反面、東口の駐車場は広いため、善光寺口では外看板により、今いっぱいで入れません、というような表示があれば、スムーズに車が回るのではないか。

#### 分科会長(山岸)

本日帰ってから意見がある場合は、概ね1週間以内を目途に、事務局の長野建設事務所計画 調査課の担当まで連絡をお願いします。

#### 3 その他

#### 事務局(皆川)

意見を踏まえて第3回委員会を行い、課題の切り口等を議論する。その結果をフィードバックする形で次回の分科会を行いたい。来年度は重点プロジェクトについて検討していきたい。

## 4 閉会

以上

## 第1回須高分科会 議事録

開催日時: 平成28年9月2日(金)午後1時30分から午後3時30分まで

開催場所: 須坂市役所 305会議室

出席者: 中田 英郎 (須坂建設事務所 所長)

青木 正敏(須坂市観光協会 分科会長) 市川 博之(小布施文化観光協会 前会長)

関谷 小一郎(信州高山温泉郷観光協会 会長)

野平 芳一 (須坂商工会議所 地域・観光振興副委員長)

本藤 浩史(須坂商工会議所 市街地活性化特別委員会委員長)

桜井 昌季 (小布施町商工会 副会長) 湯本 和彦 (高山村商工会 副会長)

小林 勇(須坂社会福祉協議会 庶務係長)

川上 貴浩(小布施町社会福祉協議会 分科会長) 上野 通彦(高山村社会福祉協議会 事務局員)

佐々木 弘明(長電バス(株)常務取締役 乗合バス部長) 駒津 健一(須坂タクシー協会 北信タクシー(株) 社長)

前角真由美 (須坂市 市民課 交通防犯係長)

湯浅 憲彦(小布施町 企画政策課 企画係 主幹)

藤沢邦裕(高山村 産業振興課 副参事兼補佐兼商工観光係長)

事務局: 長野県都市・まちづくり課 担当係長 渡辺秀明

長野県都市・まちづくり課 主査 皆川正司郎 須坂建設事務所 整備課 計画調査係 係長 佐々木利典 須坂建設事務所 整備課 計画調査係 技術専門員 鈴木善明

須坂市 まちづくり課 課長補佐 滝澤秀芳

須坂市 技査 冨澤一明

小布施町 建設水道課都市計画係 係長 芋川享正

高山村 建設水道課 副参事 宮本孝雄 株式会社エイト日本技術開発 古城雅史

欠席者: 村石 英児 (須坂市 政策推進課 課長補佐兼政策秘書係長)

小渕 義彦(高山村 総務課 課長補佐兼企画財政係長)

宮川 洋一(高山村 村民生活課 福祉係長) 横田 宏樹(須坂市 商業観光課 観光係長) 冨岡 広記(小布施町 産業振興課 課長補佐)





#### 1 開会

#### 2 挨拶

#### 中田議長

今日の分科会について、お越しいただいた方は、交通という中でご関係がある方々に出席をいただいている。バスやタクシーの事業者、行政関係では、交通安全とか道路管理など、また福祉の方でも社会福祉協議会、市町村の福祉の担当の方々と、また外からの人を受け入れる観光協会の方に起こし頂いた。いろいろな、地域の交通についてご意見をいただければと思っている。

この交通計画の調査は、今回、3回目の策定になる。最初が平成3年、次が平成17年で、10年ちょっとの間隔で作っている。これは、10年くらいで地域の交通を新たな課題や社会状況に備えて検討し、整備を行ってきたものである。道路や鉄道だけではなく、幅広くとらえて計画することになる。この計画づくりの一環として、皆様のご意見をいただければと思う。

地域においては、長野新幹線の金沢までの開業が一番新しいことであるが、これまでは、小布施のスマートインターや私共が管理する村山橋も鉄道を含めて 4 車線化が完了した。この 10 年間で、他にもいろいろと変わっている。これまで、どのように変化してきたか、今後どう変えていくべきか、ご意見をお聞かせいただきたい。

## 3 議事

## (1) 長野都市圏 総合都市交通計画について

#### 分科会長 (中田)

まず、前回から 11 年間経っていて、変化があった部分についてのお考えをいただきたい。「前回計画 以降のトピック」の中で、高速道路の 4 車線化が中野〜信濃町、新潟方面まで進んだが、管内の交通体 系に変化があったかどうか。

#### 須坂商工会議所 (野平)

今後、この分科会がどんな形で進んでいくのか。

過去の計画の策定状況の「前回計画以降のトピック」で色々と出来たとあるが、前回の計画の中で、 大きな位置づけであった政策等について、出来ているものと出来なかったもの、交通計画を作るにあたって前回の計画の検証は行っているのか。

## 分科会長 (中田)

都市圏全体では、本日が分科会であるが、全市町が集まる協議会や、国交省の方も交えた委員会があり、議論が進められている。協議会や委員会に向けて、ご意見をいただきたい。

#### 須坂商工会議所 (野平)

道路整備計画のところで、まだ出来ていないが、今話題になっている千曲大橋の話をしたい。

#### 分科会長 (中田)

まず、これまでのトピックのまとめということで、高速の4車線化、スマートインター、KURURU、屋 代線の廃止などについて、状況の変化などご意見聞かせてほしい。小布施のスマートインターの状況に ついて、小布施町でご意見あるか。

#### 小布施町企画政策課(湯浅)

布施町としては、運用は良かったと思う。私個人の意見として、スマートインターで皆さん乗り入れ 2/須髙 されているので、良かったと思う。駐車場の整備もしており、お客さんがどんどん入ってくることは喜ばしいことだと思う。

#### 小布施町観光協会(市川)

長野電鉄が道の駅を経営していて、農産物を販売している方もスマートインターチェンジが無い時期は、いつ潰れるかと言われるくらい散々たる状況であったが、開通してからここ数年はものすごく絶好調である。長野電鉄さんのレジだけで、44万人を超える来場者と売上があるという話も聞いており、農協や地元の農産物販売所それぞれも数億円台の売上が上がるくらい、実際の経済効果が大きい。

ただし、今現在は、来場者数が増えていることもあり、駐車場が手狭になってきているので、町の方も大分苦労されている現状のようだ。

#### 分科会長 (中田)

スマートインターの駐車場は結構広いが、そこがいっぱいになるのか。普通に停まっている方もいらっしゃるのか。

#### 小布施町観光協会(市川)

近くにバーベキュー場もあり、そういったお客さんもたくさん停めている。お盆シーズン、秋の観光シーズン、りんごの売れる時期になるとりんごの買い出しに来られる方もいらっしゃる。そういった時期はほぼ満車に近い状態。

#### 分科会長 (中田)

スマートインターは、かなり良かったということだが、他に出来るところは管内にはなかなか無い。 KURURU を運用したが、長電バスの方で状況はわかるか。

## 長電バス(佐々木)

長野市で行っているもので、私共長電バス、アルピコさんの3事業者でやっていて、須坂建設事務所 管内での直接の影響はない。数路線が須坂駅まで走っていて、そこは途中までは影響があったと。

ただし、昨年の 10 月から、須坂市で市民バスを導入していただいたという実情もある。まだまだ利用は少ないが、バスはいいが、鉄道がまだ入っていないので、絶対的な増加数は少ないと思う。

一番お使いになっているのが長野市の交通施策の福祉政策で、年間パスポートで 70 歳以上は市内のバス路線を普通運賃の 3 割、最低 110 円、最高 200 円、弊社だと最高 700 円ですが、そのまま 200 円でご利用いただける。そういった方々が非常に多くご利用いただいているというのが実態。これは長野市だけの施策だが。

ご利用いただいているお客様については、小銭を用意しなくていいという意見もあるということで、どちらかというと利便性に主眼を置いていて、バス事業者としても小銭を扱わなくて済むという利点もある。それによって乗降客が増えるということはまず無いが、1~3%毎年利用客が減ってくる下降線が若干緩和される感はあるかなと思う。

#### 分科会長 (中田)

福祉面で有効だったという話だが、須坂市の社会福祉協議会で、福祉関係で KURURU の話は出ているか。

#### 社会福祉協議会 (小林)

出ていない。

#### 分科会長 (中田)

屋代線の廃止で、交通の流れが変わったと思うが、代替は、バスで運行しているが、その点はどうか。

#### 長電バス(佐々木)

廃止になる前の1年間と、弊社で受託している利用者数との比較なので、単純な比較は出来ないが減った。その後の利用も減っている。やはり、速達性が随分無くなっているので、利便性が悪くなっている。主に学生さんにご利用いただいると認識している。

地元の方、沿線の市町村、千曲市、長野市、須坂市の3者間でご協議いただいた中で現行路線のダイヤになっているが、大きな赤字を抱えている中で、事業主体である長電バスが赤字を背負わないということで、国、県、3市町から運行費の補填をいただきながら運行しているのが現状。

非常に大きな路線なので、私共の小さな営業所に匹敵するような車両数、運転手を投入している。経 営的にはそういったことをやりながら、利益が出ないのは非常に厳しいが、親会社が非常に苦しいとい うことで廃線にした経緯がある。

#### 分科会長 (中田)

北陸新幹線について、北陸までの開業で観光等への影響は感じられているか。観光協会で何かあるか。

#### 須坂市観光協会 (青木)

昨年、北陸新幹線が延伸し、その後善光寺の御開帳があった。新幹線が開通して、明らかに速達性は良くなってきていると考える。統計的にどのくらい北陸方面からの入れ込み客があるかは把握していないが、北陸新幹線の開通に伴って、北陸方面からの車も多くなっていることは若干感じ取れると思う。それに引っ張られているということかと思うが、やはり長野駅、飯山駅の乗降客数も新聞記事になって出ているが、開通当時は御開帳もさることながら、有名地の軽井沢、東京方面が多く感じられた。

逆に東京方面からすると、今まで最終が長野駅だったものが、金沢まで延伸したことによって、列車によっては通過型になるが、長野駅に停まる本数は増加していることから、打ち方によってはまだまだ未知数で、プラス思考で捉えることができるのではないかと思う。

#### 分科会長 (中田)

未知数だということだが、ご開帳によって長野市内での影響はかなりあったが、須坂までの影響はこれから確認していきたいと思う。タクシー協会ではどうか。

#### 須坂タクシー協会(駒津)

タクシーは観光タクシーがあり、主に関東地方が多く、中京方面もあるが、昨年から富山、石川、福井の順に増えている。いうことは、こちらへ来ているということになる。

観光タクシーを利用される方が増えていて、特に北陸方面の方が多くなったということ。

#### (2) 須高地域における交通計画の課題

#### 分科会長(中田)

参考資料1の一番初めに「長野都市圏の将来都市構造(検討案)」があり、本格的には、委員会で検討し、決定していくと思うが、建設事務所としていつもお願いしているのが、前回も道路網の中にあったが、須坂と小布施の間の村山橋と小布施橋の間にもう1本橋があった方が便利ではないかという意見である。 (仮称)千曲大橋と言っているが、構想として道路網の中に入れていただき、将来交通がどれくらいカバーするかという検討をしていただきたい。

新しいことでは、中野と高山を結ぶ須坂中野線という県道のことで、間山峠の交通不能になっているところである。昔から全然通れない道で、県道には指定しているが、最近水害も多く、もし河川が氾濫するようなことがあったら、堤防より下の土地がかなり浸水して、相当な期間、通行が出来ないという状況が予想される。

それに小布施と中野の間に大変低い土地があり、国の浸水想定地域に入っていて、その図を見ると山

梨県まで全部浸水してしまうような図になっている。その代替措置として、中野と高山を結んで須坂に 来る路線という道路網として、1点入れていただきたく、関係の市や村と調整しながらやっていきたい と思っている。

先程須坂商工会からご意見があるということでしたので、お願いしたい。

#### 須坂市商工会議所 (野平)

村山橋とその上のインター線の橋は4車線化がなされ、需要的には、人口が減っている中ではいいかと思うが、是非入れておいていただきたいのは、第1、2回目の計画にも入っていると記憶しているが、千曲大橋である。需要面では、昔に比べると乏しいかもしれないが、須坂としても、長野の北部幹線と須坂市と高山村を直に結ぶような幹線の位置づけとして、また橋梁間隔が小布施橋と千曲橋の間も非常に長いということもあるので、是非入れていただきたい。

また、道路網の話で、須坂と長野ということで考えていただけるのであれば、福島のところに県道が 走っている。そこは、ご存じのように福島宿で、歴史的に貴重な建物が残っていて、その間を蛇のよう に曲がったような形で道路が出来ていて、福島宿の保全と交通の正準化を考えると、あそこにバイパス を入れる計画を是非入れていただきたい。

今、新しい話題としては、イオンモールの話がインターのところにある。これは、商工会議所としても誘致して、積極的に運動展開していきたいので、福島を迂回するバイパスについては、イオンモールも支援するような道路網の形態になると思うし、広域的には、須坂の西部、インターチェンジ、長野市の加藤工業団地を結ぶラインにもなってくるので、計画の中で細かい話が検討出来るのであれば、今の段階からお願いできればと思う。

広域的な市町村をまたぐという意味では、千曲大橋の話と、福島のバイパスで長野を横断するような バイパス計画を入れていただきたい。

#### 分科会長 (中田)

私共管内はこの図面の中では小さいが、広域道路網について他に何かご意見があるか。高山村は、仮の千曲大橋に関しての希望はあるか。

## 高山村産業支援課(藤沢)

千曲大橋の話は、先程の商工会議所の方の話にもあったが、前から希望されていることなので、引き続きお願いしたい。

## 分科会長 (中田)

道路網については、今のご意見を参考にし、広域的なものを付け足しながら検討していく方向で進め させていただきたい。

「観光地と観光客数の変化」の図に、施設の利用者が表示されていて、善光寺は大きく出ていて、管内にも少し丸がある。最近話題の真田丸の関係で、米子大瀑布が観光で注目されているが、商工会議所はどう感じているか。

### 須坂商工会議所 (本藤)

中心市街地については、会議所の市街地活性化の特別委員会の委員長をしているが、観光に関しては大変厳しいものがある。

一番は、商店やお店が少なく、それでも最近は、少し市外から新しく飲食店が出来てはいるが、既存 の商店が減ってきて、シャッター通りのようになり、寂しく、活性化していかないというのが現状。

その中でも、若い方が銀座通りの春祭りや秋祭りなどのイベントを催すことが増えてきて、その時は 賑わうが、イベントが終わるとまた寂しくなってしまう。これは、須坂市に限らず、全国どこの市町村 の中心市街地でも、どんどん厳しい状況になっているとは思うが、市街地内に住んでいる住民の数も減 り、高齢化していて、若い人も少なくなっているので、厳しいと思う。

委員会でも活性化しようとはしているが、住民がなんとかしようという気持ちでやらないと、周りからいろしても、なかなかうまく行かない現状がある。

#### 須坂市観光協会 (青木)

今年は、真田丸が大河ドラマで始まって、一言で言うと増えている。増えている内容が、大河ドラマという特性から見ても、シニア層に行きがちという観点から現地でもつぶさに見ているが、年齢層は若年層からシニア層まで幅広くお見えになっているように感じる。

地元の方も、話題性ということで、お見えのお客様もいるが、多くは県外からで、その中で今年は少しアンケートを取ったり、来たお客様とお話したりしてみると、話題に上ったということで、初めてというよりも何回かお見えのお客様が多くなってきていると感じる。

中には、県内の方だが、毎週のようにお見えになる方もいらっしゃった。今年は8月11日(木)が 山の日で国民の休日、さらに長野県の山の日が7月の第4日曜日ということも合わさって、自然に親し むという観点からもお客様が増えているように思う。

米子大瀑布が国の名勝指定を受けるように現在動いているので、今後これが追い風となって、さらに増えていく傾向が表れるような施策も必要だと思う。

## 須坂市観光協会 (青木)

お客様の中には高齢者、年配者層を中心として、トレッキング道路は広い方がよいというご意見と、 現在最終の駐車場までは林道という形だが続いていて、欲を言えば幅員をゆったり取れるよう、道路が 拡幅出来ればよいが、自然を残すという観点でいけば現状でもいいというお客様も多くいらっしゃる。 ただ、林道なので、先日の大雨などいろいろな状況の中で、土砂崩落などが多く出てきているが、市 の道路維持課の方で米子の方は対応いただいており、お蔭様で支障をきたす部分は無い。

#### 小布施町商工会議所(桜井)

小布施町も120万くらいの観光客が訪れているが、新しい店舗の出店は意外と少なく、あまり変わらないが、昨年のご開帳の反動、また軽井沢のバス事故の影響によって、かなり減っている。

今年は、長野県と言えばどうしても真田丸になってしまうので、小布施は、上半期はかなり例年に比べて暇であった。ここにきてようやく、少しずつ増えているが、団体バスはかなり減っていると思う。

## 分科会長 (中田)

大河ドラマ等で有名な地があると、県内でもそちらに行ってしまって、引き続きやっているところの 若干の落ち込みがあるということ。

観光客数は減っているが、県内外のシェアが出されていて、須坂市は全体的には県内から訪れる方が多く、地元の方が休日を使っていらっしゃるという面があるが、小布施町では、県外の方が多いという結果になっている。最近は海外の方が多くいらっしゃると聞いているが、それについての課題などがあればお話いただきたい。

#### 信州高山温泉郷観光協会(関谷)

高山村は、昨年はご開帳と北陸新幹線の延伸が重なっていて、非常に多くお客様がいらっしゃった。 今年は、去年に比べると落ちてきてはいるが、お客様が広域に歩かれる方が多くなっていて、当然下から入ってくる方もいらっしゃいますが、既存のルートだけではないところからのお客様が増えてきているので、66 号線の整備や万座間の道路についても整備をお願いしたい。

インバウンドのお客様も増えてきているが、まだまだ絶対数は多くない。そういった方は公共交通を

使っていらっしゃるので、須坂からのバスを利用されるが、小布施からのバスが無いので、送迎してい る宿もある。

山田温泉から山田牧場間は公共交通が無いので、村の方でもいろいろなことをしているが、課題になっている。

## 須坂タクシー協会(駒津)

タクシーの方は、須高地区においてはほとんど無い。

市内にも宿が出来ているが、リュックを背負って、歩いている風景をよく見ており、利用はほとんど 無い。

## 分科会長 (中田)

外国語表記の課題が道路管理者に与えられているが、目立った状況ではなく、それほど人数があるということではないようだ。

観光については、ネットワークということで、志賀高原や戸隠、善光寺、スノーモンキーなどがあるが、特にネットワークとして不足していると感じていることはあるか。

スノーモンキーは最近有名で、そのお客様が電鉄にはかなり乗っているのではないかと思うが、その 人たちが直接こちらには寄って行かないのか。小布施の方には寄っているのか。

#### 小布施文化観光協会(市川)

奥信濃では、長電から一事業者に一昨年まとめて、経営譲渡、事業譲渡をされて、そちらが積極的に 海外や国内のアウトドアの誘致を進めている。加えて白馬でも、世界的に有名なパタゴニアが営業所を 設けるようになって、長野県がアウトドアの先進地域の位置づけとして全国的になってきている部分が ある。長野県内で動く範囲はとても広く、白馬から志賀、スノーモンキーを見て、小布施を見て、善光 寺を見て帰る、とか、それ以外のいろいろなルートを観光業者が探しているという話を聞く。

小布施の駅案内所などでも「別所温泉に行くにはどうしたらいいのか」など、聞かれたら答えられるように複数対応を用意しないといけないし、広範囲を動くようになってきているのは確かなので、皆さんと情報共有化をしながら利便性を上げていくしかないと思っている。

#### 分科会長 (中田)

長野県内でも白馬から湯田中、渋温泉までの広域な形を考えて行かなければならないが、都市圏内で も、広域のルートも観光ルートとして検討していきたいと思う。

鉄道駅乗降客数は、小布施駅が 1.01 で平成 12 年から小幅だが挽回しており、ここ 2,3 年でさらに上がっているが、小布施の方は伸びの理由は捉えているか。

## 小布施町商工会議所(桜井)

テレビに取り上げられたのが平成27年で、平成25、26年から上がっているが、全国ネットのテレビに20数分ほどの特集を組まれたときで、秋に爆発した年である。

#### 分科会長 (中田)

メディアで報じられるとお客様が来て、これは長電を使って来たということになるので、マイカーで来た人もさらにいたのかもしれないが、鉄道という公共交通の利用効果があるということで見ていく。 バス・乗合タクシー等の輸送人員、運行本数、系統数の変化をみると、近年伸びているが、これについて何かわかれば教えていただきたい。長電バスはどうか。

#### 長電バス (佐々木)

バスは、H26年にボンと増えているが、これはちょっと考えられない。平成24年に屋代線を廃止しており、そこで一気に増えたということは理解できるが、もう一度年度の取り方など見ていただきたい。

手元に資料は無いが、毎年数パーセントずつ利用が減っているのが現状。

H26 年が伸びているのは、ありえない。H24 年から廃止しているので、電車が減ってバスが増えるというのはわかるが、もう一度見ていただきたい。

#### 分科会長 (中田)

コミュニティバスは、増やしているか。

# 須坂市市民課(前角)

コミュニティバスは、ここ数年は特に増やしていない。

# 高山村産業支援課(藤沢)

循環バスは、減っている。

### 長電バス(佐々木)

このグラフは、総管内ではなくて、須高管内か。総管内以外は、弊社のバス路線が廃止になったり、 新たなデマンドを分離したりしたことがあるので、それが統計的に出ているのかと思う。

### 分科会長 (中田)

管内では、このグラフの状況ではないということ。

バスネットワークについて、高山村のデータは載せていないが、ネットワークが不足しているのではないかと思う。もっとバスがあった方が良いなどの、意見は聞かれないか。

高山村は、買物交通で困って、小布施の方に出られる方がいるという話もあるがいかがか。

### 高山村産業振興課(藤沢)

公共バスは、需要と供給のバランスもあり、路線維持が大変なのもわかるが、観光の往復や買物について、バスの便数、本数共に減っているため要望はある。

小布施との運行についても、需要と供給のバランスで維持は難しいと思うが、要望は上がっている。

#### 分科会長 (中田)

小布施間は新たな路線になると思うが、別の機会があれば細かい検討をして、この全体の体系の中で 不足するところはまかなって、維持をしていただきたいというご意見である。

### 長電バス(佐々木)

バスのネットワークの定義が非常に難しいが、切り口は地域内のバスのネットワークと複数の地域を 結ぶネットワークの2つある。

一般的には、複数の市町村で行うのが、非常に重要になる。JR、志賀鉄、長電とあり、バスの方も若干やっているが、主体は地域内で、バスの場合、一番の利点は、大量に輸送出来る事である。

需要においては、バスのネットワークというよりも駅を降りたお客様が居住地、あるいは目的地までどのような手段で行くのかということになると、駅を1次とすると2次交通のネットワークがどうなっているのかという観点での議論が必要だと思う。2次交通となると、当然タクシーも入ってくる。総合的な検討が必要だと思う。

地域内については、観光路線と生活路線があるが、生活路線は、既に破綻している。この管内でいくと、須坂市と高山村、それぞれ別の法律に基づいた法定協議会を立ち上げて、地域の交通をどうすべきかを協議をしている。

観光については、この管内では弊社では無い。どうしても大量の観光客を運べるようなボリュームの ある、インパクトのあるところが若干無いと思う。

観光客が多いところでは、それぞれ事業者が通常の路線とは違う特急や急行などというネーミングで行っている。そこでは、インバウンドのお客様が非常に増えていて、観光路線は一部廃止路線もあるが

概ね順調に推移している。一方、生活路線は非常に厳しく、沿線の自治体から支援をうけ路線を維持しているのが現状。

### 分科会長 (中田)

2 次交通ということで、今後どういう路線を考えたらいいかと考えると、一番タクシーが有望ではないかと思うがいかがか。

# 須坂タクシー協会(駒津)

基本はバス路線になってくる。バスは生活路線で乗っていただけない、平たく言うと空気を運ぶ状態になっている。

須坂市では、デマンドタクシーとして、前日予約制でやっていて、住み分けをしている。しかし生活 向け路線については、村なら村、市なら市だけで完結する運行が多いので、市町村を超えて、例えばこ の辺りなら須高地区で、広域的な路線形成が必要なのではないかと思う。広域的にやることによって、 市町村をまたいでいくので財政負担も分かち合えば、少なくて済むのではないかと思う。

事前予約制のデマンド交通は、現在市町村が中心になってやっているのを、今度は県が広域で取り組むという記事が出ていたので、是非広域で見てもらいたい。市町村には公共交通会議があるので、一緒にやっていただきたい。

高山村の交通会議に出ると、小布施へのアクセスが非常に欲しいという要望があるが、小布施では温度差がある。例えば路線バスを回すとか、広域的に出来ないかなと思う。県の方にやってもらえば早いのかなと思う。

### 分科会長 (中田)

福祉の方では、デマンド交通や高齢者の二次交通の現状など、皆さんがお困りになっていることはわかるか。

#### 須坂市社会福祉協議会(小林)

須坂市の社協では、福祉輸送で車椅子用の車を運行しているが利用に制限があり、制限以外の方はタクシー会社だと料金が高いので、乗せてくれないかという問い合わせがある。

高齢者の方が、手軽に乗れるようなデマンド交通のような形で出来ればいいのではないか。

### 分科会長(中田)

デマンドはデマンドだが、一つ一つではなく、広域的にやっていかないとだめではないかという部分はある。また、車で移動したいというご要望はたくさんあるということ。

#### 須坂市社会福祉協議会 (小林)

ボランティアの方に乗せてもらえないかという声もあるが、事故にあった時に対応できないという問題がある。

# 長電バス (佐々木)

須坂市では車イス対応の設備になっていないが、他の路線では車椅子対応の車輌で運用しており、ホームページ上でも、その車両の運行する時間帯を明示している。

タクシーはともかくバスの場合は、横から乗っていただくため、道路とバス停がしていないとならない。長野営業所管内の一部の路線でしか、対応していない。

今後、広く認知されたり要望が出てくれば、事業者としても車両を導入すると思う。その際には、バス停の対応や積雪期の対応が必要になる。バス停の雪かきが特に課題であり困難。

#### 分科会長 (中田)

例えば屋根があって、雪は積もらなかったり、ステップに合わせたような高さに車椅子が来て乗れる 9/須髙 ようにしたりするということ。

### 長電バス (佐々木)

バスはノンステップだが、スロープを出すスペースが無いと出せない。

### 分科会長 (中田)

運転免許返納高齢者は1割引で、割引券の利用数が増えているという資料がある。高齢者が割引ならば公共交通を利用するというデータだと思うが、皆さんのご希望等がわかるか。

# 須坂市市民課(前角)

自主返納をされる方が増えてきているので、須坂市でも自主返納の方にはKURURUのICカードに1,000円のチャージ券をお渡しすることを始めようとしている。

### 須坂タクシー協会(駒津)

高齢者の割引制度は、若干ですが多くなってきている。一番多いのは障がい者割引で1割引をやって おり、その方が非常に多いです。

もう一つは、須高のこの辺だけだが高齢者割引をやっていて、70 歳以上を対象として 1 社、75 歳以上を対象として 2 社、高齢者の年齢証明を出していただければ 1 割引である。障がい者割引と高齢者割引は、非常に利用いただいている。

高齢者は補填があればいいなと思う。バスの乗り降りやデマンドのジャンボタクシーの乗降は、普通のタクシーの方が乗りやすく、障がい者の方でも乗り降りしやすいということなので、乗降にはタクシーが一番いいと思う。

3 社がそれぞれに車椅子用の車を持っており、今は年間補助をいただいているようだが、そういう人 たちは非常に困っているのですが、どうしてもタクシーは高いというイメージもあり、補助券の発行の 方を今以上に手厚くしていただければありがたいと思う。

#### 分科会長 (中田)

どのくらい割引すればどれくらいタクシーが利用されそうか、検討したことはあるか。

### 須坂タクシー協会(駒津)

1割引が限界である。

# 小布施町企画政策課(湯浅)

小布施町は、数年前にデマンドバスを運行してみたが利用者が少なく、廃止になった。今、試行的であるが、長電タクシーと一緒に乗合タクシーを 2 か月間試行している。

デマンドバスを利用しなかった方へのアンケートで、停留所まで行くことができない、家の前まで来てもらえれば乗れる、という結果があったので、9月、10月の2か月間に乗合タクシーを運行させるようにしている。

町内は片道 500 円、町外、須坂病院、長野市民病院は 1,000 円で、前日に予約をしていただいて、皆さんでその場所に行ったり、途中で乗り降りできるような形を試験的に行っている。

# 分科会長(中田)

須坂市は KURURU でポイントを付けて免許返納者登録を行っており、小布施町は、乗合タクシーを実験している。高山村はどうか。

#### 高山村産業振興課(藤沢)

今検討していますが、実際の動きはない。

#### 分科会長(中田)

タクシーは会社努力でもやられたりしているのが実態で、今後、いろいろな面で割引率が高くなって、

利用者が増えれば二次交通を考えられるところが増えてくると思う。

### 長電バス (佐々木)

高齢者について長野市では、一律に 70 歳になれば年間パスポートの IC カードが送付されていて、通常のバス料金の 3 割、いわゆる 7 割引をして、最低 110 円、最高 200 円で乗れる。非常に好評だと聞いている。

長野市なので財政負担が出来ると思うが、他の市町村だと大きな負担になってしまうので、出来れば県の施策や代償補填も必要かと思う。高齢者の外出支援という位置づけで、福祉事業の観点でどうか。

# 須坂市観光協会 (青木)

二次交通について、6~7年前に長電バスにお邪魔して、秋口の紅葉シーズンに須坂駅と高山村の七味 温泉経由で黒瀬駅間のバスについて部長と課長にご相談させていただいた。

その年に同時に須坂は、米子大瀑布のシャトルバスの運行を始めた年で、たまたま 1, 2 年目は輸送 客数が結構あり、増便するために周辺から全部バスとドライバーを出していただき、輸送していただい ていて、たまたまそれと重なってしまったもので、当時の話で金額まで出していただいて、次の年から 行くかという段階だったが、やはり人気が多くて、ドライバーの確保が厳しいのでということから、そのままその話は立ち消えになってしまったことがある。

やはり、春の桜の季節、秋の紅葉シーズンには、PRも含めてやることでおそらく須高3市町村管内の、 電車と路線バスを利用すると速達性や効率性、運用性が違うが検討もしている。

もし高山村の少なくとも七味温泉までの間で1日2本運行できると、今後は、インバウンドも含めて、 興味を持ってくれる県外誘客も出てくるのではないかと思う。それには、検討が必要だが、当時、そこ まで話が行っていたのに、たまたまドライバー確保問題で立ち消えになったので、今後3市町村の行政 や協会内で情報交換や検討をしていく要素はあると思う。

もう1点、嬬恋村と結んでいる県道は、13km 程度開通していないところがあるが、具体的な見通しはどうか。観光面からも興味があるので、将来的な見通しを教えていただきたい。

### 事務局

毎年同盟会を開催していて、長野県建設部署や群馬県にも陳情などの活動は行っているが、財政難の問題がある。長野県は、少なくとも道があるが、群馬側は舗装もされていない高山の中で、砂利道という状況。もし財政状況が変わって、整備出来るようになれば、高山村は県道があるので、拡幅などが行われると思う。

具体的にいつから、どのようにという計画の上には乗っていない状態である。同盟会は継続してやっていくことで、嬬恋村長を中心に行っている。

#### 分科会長 (中田)

中野〜須坂間の交通不能区間で通行させなければと話をしたが、県外の中之条方面、嬬恋村をつなぐ ことも一つの観光の目安になるし、山頂に来られる方がたくさんいるようなので、検討させていただけ ればと思う。

もう一つ、高山村の観光では、紅葉が非常に綺麗だが、渓谷なのでバスや車でゆったり停めて見られないという状況があると思う。シャトルを停めて対応するような考えはあるか。

#### 信州高山温泉郷観光協会(関谷)

観光協会の中では、秋にはどうしても車が増えるので、一部村道への迂回の案内を出している。2年程前に、小布施町から山田牧場まで試行的にバスを出したが、時期的にあまりよくなく告知も遅れてしまったので、一定の利用はあったが採算ベースにはなかなか載らなかった。

要望とすれば、季節毎に広域の移動手段を作って出来ればと思う。要望はあるが、なかなか実現できないのが現状。

### 長電バス(佐々木)

グリーン期にやったが、1 便あたり数名の利用。採算ベースだと、2 桁にならないと難しい。高山村に、県の緊急補助金の手続きをしていただき、高山村から補助金を頂戴して事業費に充てた。

運送事業者から見ると、2 桁にならないと効果がないということになるが、観光施設からすれば、今まで送迎していたのが送迎しなくて済むということで効果はあったと思う。

観光行政からすると、負担をどうしていくというのかが課題。運行は弊社でも、もう少し車両を小さくすればタクシーでも十分にできるの。需要があり、費用負担が出来るのであれば、また協議できるのではないか。

### 分科会長 (中田)

高山村の役場にも、紅葉時期にバスがたくさん来て、警備を出して誘導しながらやっている話を聞いている。長電バスの輸送量もあり、シャトルで送ることもまた1つの手段だと思うので、、この地域でもまた検討出来る課題である。

# 須坂タクシー協会(駒津)

高山村にとっても、須坂にとっても前からの念願なのですが、そこの路線は大型車が通れない。そこはわずか数 100m 程度だと思いますが、拡幅し大型バスが通れるように考えていただけるのか。

### 事務局

ちょっとした祠がある見晴らし台のちょっと下の高山村側の話か。狭くてすれ違いが厳しい場所だと思うが、今の時期にやると非常に狭いので、11月の中旬くらいからの冬季閉鎖の間に道路整備を少しずつやっている。狭さく箇所は、あと1年くらいあれば解消できるという予定で、今年は無理ですが、来年1年あれば、本当に狭い部分は解消出来る。

### 須坂タクシー協会(駒津)

万座温泉に泊まられる方は、湯田中を下りて須坂に見えるので、そこが解消出来れば効果的だと思う。

### 分科会長 (中田)

事務局から最後に発言があればお願いしたい。

#### 事務局

まず、この分科会の今後の取り組みや役割、前回の計画の進捗や検証をもう少し深堀するというご意見があった。

道路網については、小布施のスマートインターの利用者が増えており、駐車場などの端末整備が必要とのご意見があった。千曲大橋については、渡河部分の整備として意見をいただいた。

観光については、中心市街地の観光が厳しく、行政・協会等がいろいろとやっても、地元住民の意識の醸成を図らない限りは難しい部分もある。大河ドラマの影響で、米子大瀑布の利用者も増えていて、今後国の名勝の申請に通れば観光客が増える可能性もあるので、支える交通体系が必要である。インバウンド観光も増えていて、長野県、特に北部についてはアウトドアの先進地域であるという認識があり、外国人向けの観光案内や公共交通の充実が必要である。

公共交通は、生活路線は厳しい状況だが、市町村間を結ぶバス運行の検討や、市町村間で連携した取り組みが必要である。デマンド等も運行しているが、利用者目線で見ると自宅までの運行が求められている。高齢者・障がい者を対象とした現在の運賃割引制度は、非常に順調である。

また、観光シーズンの3市町村を連結するようなバスや、これを支える道路整備など、観光面を支え

る道路整備が必要であり、費用負担の議論も必要である。また二次交通に関する検討は、しっかりしていく必要があるということであった。

### 須坂商工会議所 (野平)

冒頭にスケジュールの話をしたが、分科会の位置づけについて意見が出たということで、これからも この分科会は開催されるということか。

# 事務局

分科会の位置づけについては、各地域の意見を吸い上げるために設置し、出た意見を委員会に上げていくという形になる。今後は、この委員会の中で各分科会からの意見を報告し、今後計画を策定する中で、計画のテーマや課題の分析に当たっての切り口を議論するが、今度は、委員会で出た意見を皆様にお返しする場を設けないといけないと思っている。

最初、この分科会のお話をさせていただいた時に、具体的な回数やスケジュールの話はなかったが、委員会で出た話をフィードバックする場であったり、来年度計画を策定していく中で、地域の皆様のお話を聞かなければいけない場が出たりすると思う。今日限りではなく、今年度でもう1度程度、来年度1度か2度お集まりいただき、地域の話をしっかり吸い込んで、実効性のある計画を策定しなければ意味がないと思う。皆様には、お手数おかけするが、ご協力をいただきたい。

# 4 その他

# 5 閉会

以上

# 第1回千曲分科会 議事録

開催日時: 平成28年8月29日(月)午後1時30分から午後3時15分まで

開催場所: 千曲建設事務所 3 F 会議室

出席者: 丸山 義廣(千曲建設事務所 所長)①

中山 正昭(千曲商工会議所 副会頭)⑩ 高田 恭次(戸倉上山田商工会 副会長)⑨

林 幸彦 (千曲市観光協会 副会長) ⑧

新井 誠一(長野県タクシー協会 更埴支部長)②

上水 正文(市内大循環バス運行業者 (有)シンリク観光業務部長)③

緑川 茂(千曲市社会福祉協議会 事務局長)④

中村 信也(交通部門 千曲市 生活安全課長)⑤

中曽根 昌彦(経済部門 千曲市 産業振興課長)⑥

事務局: 長野県都市・まちづくり課 担当係長 渡辺秀明

長野県都市・まちづくり課 主査 皆川正司郎

千曲建設事務所 整備課計画調査係 木村智行 整備課長

千曲建設事務所 整備課計画調査係 青柳孝博 計画調査係長

千曲建設事務所 整備課計画調査係 若林武彦 技術専門員

千曲建設事務所 整備課計画調査係 青木友紀 技師

千曲市都市計画課 竹内康 課長

千曲市都市計画課 洞田英樹 計画係長

株式会社エイト日本技術開発 古城雅史





### 1 開会

### 2 挨拶

### 丸山議長

長野県では、関係市町村と連携し、新たな都市の交通課題に対応するように長野都市圏総合都市交通 計画の見直しを実施している。

この計画では将来の都市交通の方向性を定め、鉄道・バスなどの公共交通の計画策定に活用される。 委員会への意見の反映を考えている。

また、この見直しにあたっては、学識経験者等を委員とする委員会へ意見聴衆をしている。委員会では、より地域の交通課題を捉えることを目的とした千曲分科会を設置した。

本日は、経済・観光・福祉・交通に携わる委員の皆様が、普段感じる課題を確認したいと思っている。

### 3 議事

# (1) 長野都市圏 総合都市交通計画について

#### 分科会長(丸山)

議論を深めるため、資料1~参考データについて質問はあるか。

# 戸倉上山田商工会(高田)

パーソントリップ調査についてもう少し詳細に説明してほしい。

# 事務局(皆川)

さまざま移動手段の検討をすすめるため、各市町の住民基本台帳を元に、無作為にアンケート調査を 実施し、どの目的で・どの交通手段・どこへ向かったかなど、人の1日の交通行動を調査するものであ る。

### (2) 千曲地域における交通計画の課題

### 分科会長(丸山)

続いて、千曲地域における交通課題についてご意見を聞いていきたい。ヒアリングシートに沿って、 確認させていただく。

#### 千曲市 生活安全課(中村)

市の循環バスの利用者数について、ここ 10 年で減少している。一方で、市の負担額は増加している。 今後高齢者は増加すると考えられ、団塊の世代などは女性を含めてほとんど免許を持っているのが実態 だが、現在の 80 歳以上の方などで免許を返される方もいて、バス利用は少ないのが現状である。

#### 分科会長 (丸山)

バス利用者が減っていっているが、これに関連する意見はあるか。

### 千曲市観光協会 (林)

観光協会からですが、要望もかねますが、この 10 年間でインンバウンドの観光客が増えている。特に公共交通利用が増えているが、旅館では食事は取らないことが多い。

新幹線の開業や高速道路の開通などにより、北陸や北関東方面のお客さんが増加した。長野駅や上田駅からの、千曲市内の2次交通が不足しており、充実を図る必要がある。

北信越の大会などがあり、施設も含めて、スムーズに移動できる交通体系を構築してほしい。

姨捨の駅が取り上げることもあるが、駐車場が不足しているため、道路整備も含めて、駐車場の拡充 を図ってほしい。

# 分科会長 (丸山)

インバウンド観光の食事を地区で取ってもらうことで、活性化を図る必要がある。

要望や課題については、(2)(3)で確認するため、(1)ではここ10年の動向をお願したい。

### 長野県タクシー協会(新井)

タクシー業界としては、長野交通圏という枠であるが、平成19年と平成27年を比較すると、輸送 人員で27.8%減、運行回数は28.9%減となっている。

平成19年はタクシー台数を減らせということがあった年となっている。

ただし、平成 26 年・平成 27 年ベースでみると、利用客微増 (354 万人)、運行回数は下げ止まり (285 万) となっている。

管内については、会社別になってしまうためデータは無いが、千曲市内のタクシー台数をみると、平成 19 年は 115 車両→現在は、68 車両となっている。千曲市内から撤退した事業者が 2 社、廃止となった事業者が 1 社となっている。

#### 分科会長 (丸山)

利用客数と運行回数は、長野市内と同様の傾向か。

# 長野県タクシー協会(新井)

平成28年度内は、740台→690台に減らす予定である。千曲市内に本社を置いてある事業者については、減らす予定はない。

労働者の高齢化も、一つの課題としてある。千曲管内の実働率は85%となっている。

### 千曲市 産業振興課(中曽根)

商業について、市内は衰退傾向にある。平成 19 年と平成 26 年を比較すると、35%減。床面積も 25%減となっている。また、販売額では 20%減となっている。

周辺市町村からの吸引率をみると、上田・長野への依存度が高い状況となっている。また、屋代駅前通りをみると、歩行者交通量は横ばいとなっているが、通勤・通学が主となっているため、日中は少ない状況となっている。平日・休日を比較すると、平日の方が多い状況となっている。

#### 千曲市社会福祉協議会(緑川)

高齢者や交通弱者について、ここ 10 年で交通弱者の法制度も変わってきており、施設で働く方も増えてきている。そのため、地域の NPO なども増えているが、障がいに伴い免許を取得できない状況もあるため、施設まで移動するための交通弱者にやさしい公共交通機関の充実をお願いしたい。

#### 分科会長(丸山)

それでは(1) を終了し、(2) の要望と受けて、(3) の課題について話を進めていきたいと思う。 タクシー業界さん、いかがか?

# 長野県タクシー協会(新井)

タクシー協会で毎年アンケートを実施しているので、問合せいただきたい。その他、一般利用だけでなく、福祉利用の問合せが多くなってきている。 福祉への対応策が求められているが、民間企業のため、費用面の課題がある。

以前は、国・県からの補助があったが、現在はないため、福祉車両の導入に向けた補助をお願いしたい。

# 分科会長 (丸山)

福祉協議会から公共交通への要望があったが、公共交通については、広いため、ご意見をお願いしたい。

### 千曲商工会議所(中山)

北陸新幹線の開通に伴い、各種産業は恩恵もあるが、高齢者に視点を置くと、なぜバス等の利用者が減少しているか、考える必要がある。

もう1点、市の庁舎や体育館等の施設が新しくなることも受け、高齢者にやさしい、コンパクトシティを実現するための検討を進めていく必要がある。

# 千曲市 生活安全課(中村)

循環バスに関する要望については、毎年受けており、ダイヤ改正を実施しているが、すべての要望について、対応できていないのが現状である。

また、毎年見直していると、高齢者の方が対応できないという課題もある。

一方、バリアフリーに対応した低床車両の導入も進めている。また、マイカー依存の抑制も求められる。

### 長野県タクシー協会(新井)

(3) について、タクシー協会からみると、市民サービスとして、循環バスなどの運行をすることにより、タクシー利用者の減少がある。公共交通の負担額が増加してしまうのであれば、公共交通会議としてではなく、民間を含めた公共交通のプロジェクト対策チームを導入してはどうか。

公共交通網としての課題としては、屋代駅前通りは、通勤通学時間帯の雨の日では、2回待たないと抜け出せない。また、鉄道横断筒所の渋滞対策が必要だと考える。

そのため、自動車で行くことで時間がかかるということにより、自転車を利用するなど転換施策を検 討してはどうか。

雪の日の屋代駅前の除雪対策も必要である。

### 千曲市観光協会(林)

利用客の要望として、戸倉駅で旅館宿泊の送迎については、旅館側のマイクロバスで運行している。 タクシーの費用面、循環バスの時間帯の問題もあるため、タクシーの相乗りや適正な時間帯を運行する 循環バスを検討してほしい。

R18 号の渋滞を無くすため、道路空間の連続性も検討してほしい

千曲駅・戸倉駅で転回できるような空間づくりや、温泉地に即した駅舎の検討も進めてほしい。

公共交通の赤字を解消するため、民間を導入したプロジェクトチームの結成をしてほしい。

東京オリンピックに向けて、戸倉駅を戸倉上山田温泉駅など名称の変更や更埴 IC の名称を変更するなど、地域活性化に向けて取り組んでほしい。

# 分科会長 (丸山)

長野都市圏の交通課題ではなく、個々の課題についてご意見を頂戴した。都市圏の個別の施策を検討 するうえで、参考とさせていただきたい。

### 長野県タクシー協会(新井)

商工会議所としては、企業同士の結びつきや活性化のため、3輪タイプの電気自動車の導入を検討している。1号車が完成し、現在は2号車を進めている。次回は、そば祭りでお披露目したい。

電気自動車については、温泉街で走らせていきたいと思っている。3時間充電で、1時間運行可能(25km)。

#### 分科会長(丸山)

シンリク観光さんは何かご意見ありますか?

### 市内大循環バス運行業者(上水)

大循環に限れば、利用客は横ばい・微増となっている。ただし、毎年しなの鉄道さんのダイヤ改正に伴い、変更を行っているが、ダイヤに慣れるまでに時間がかかり、高齢者にとっては課題となっている。 ここ3年はダイヤ改正等を行わなかったが、今年は変更予定である。

国道18号だけではないが、渋滞対策として、早期バイパス整備等を進めてほしい。また、交差点の 停止線の位置をもう1m程度下げてもらえれば、大型車の右左折が楽になる。

#### 分科会長 (丸山)

前回のPT概要版のP14では、渋滞対策として国道18号の整備と記載されている。

### 長野県タクシー協会(新井)

トランジットモールを千曲市内で考えてはどうか。駅前に自動車が流入し、渋滞するのであれば、そのような対策もあるのではないのか。

もう1点、この上の委員会・協議会でタクシー業者もいると思うが、シェアエコノミーについては、 業界としては断固反対としている(白タクシーにつながることは反対)。

スマホを利用した最終電車を乗り過ごした場合の相乗りタクシーの検討も進めている。

福祉に伴う自家用有償運送も控えて頂きたい。

## 千曲市 産業振興課(中曽根)

千曲市では、コンパクトシティを目指した中心市街地活性化計画を検討している。その中のアンケート結果では、①商店の活性化、②道路施設の整備、③公共交通機関の利便性向上がある。

4~5地区で見ても、公共交通機関の利便性向上が16~19%と要望がある。

WSも実施しているが、戸倉上山田温泉については、地元協議会がある。大正橋から山間部へ向かう 県道や温泉街の県道の通過交通が多いことが課題である。

### 分科会長(丸山)

街路整備の進め方については、市と話し合いながら進めていきたい。

### 事務局(古城)

自転車について、ご意見を宜しくお願いしたい。

### 千曲市観光協会(林)

ラーメン大学の跡地を利用して、レンタサイクルを実施しているが、まだ始めたばかりである。 長野電鉄の河東線が廃止された跡地を活用した自転車道として整備してはどうか。

#### 分科会長 (丸山)

河東線については、自転車利用してはどうかというお話だが、地域として・まちづくりとして要望と してあるか。

たとえば、インバウンド観光客の利用を見据えて、施設整備が出来ていないということはあるのか。

#### 千曲市観光協会(林)

千曲市内に住んでいない人の目線で、体験型のサイクリングを目指してはどうか。

ただし、自転車のための整備をすることに対する意見は出ていない。

#### 長野県タクシー協会 (新井)

杭瀬下周辺にあるグリーンベルトは好評であるが、駅まで続いていないため、問題である。特に高校 生からの意見として、屋代高校・松代高校の生徒である。

### 戸倉上山田商工会(高田)

自転車道が護岸沿い周辺にあれば嬉しい。

# 4 その他

# 千曲市観光協会(林)

長野BPはいつ頃完成するのか。

# 分科会長(丸山)

国の事業であるため、進捗等については、はっきりと申し上げられないが、本会議で意見も多数ある ことから、しっかりと計画に反映させて頂く。

# 5 閉会

以上

# 第1回北信分科会(その1) 議事録

開催日時: 平成28年8月19日(金)午後2時00分から午後4時00分まで

開催場所: 北信合同庁舎 講堂

出席者: 荻野厚(長野県北信建設事務所 所長)

月岡篤志(中野市福祉課 課長)

久野常志(中野市高齢福祉課 課長)

湯本登喜一(飯山市企画財政課 課長補佐兼企画調整係長)

坪根一幸(飯山市商工観光課 課長)

常田徳子(飯山市保健福祉課 課長)

笹岡博人 (野沢温泉村観光産業課 課長補佐)

池田喜芳(信州中野商工会議所 会頭)

吉越明人(飯山商工会議所 会頭)

森山直明(信州いいやま観光局 事務局長)

高木幹男(中野市社会福祉協議会 会長)

山室茂孝(飯山市社会福祉協議会 会長)

高橋春三(長野交通株式会社 代表取締役)

事務局: 長野県都市・まちづくり課 皆川主査

長野県北信建設事務所整備課 片桐課長補佐兼係長、百瀬技術専門員

中野市都市計画課 戸島係長

飯山市まちづくり課 栗山課長補佐兼係長、阿部技師

株式会社エイト日本技術開発 三浦、伊地知、古城





### 1 開会

### 2 挨拶

#### 荻野議長

現在長野県では、都市交通の将来のあるべき姿を示す計画を、長野市を含む5市3町を対象に策定している。前回は平成16年度に策定している。上越4車線化、北陸新幹線開業など社会情勢の変化があった。昨年度より策定に着手している。本日は各分野の方に集まっていただき、交通について感じてい

ることをざっくばらんに話していただきたい。

### 3 議事

### (1) 北信地域における交通計画の課題等について

### 荻野議長

ここまでで質問はあるか。無いようなので、交通計画の課題についてご意見をいただきたい。

### 常田 (飯山市保健福祉課)

高齢者の単身暮らし、認知症の人が増えている。移動手段の確保が重要になってきている。買い物や 通院等、免許を返しては生活ができない人が多い。バスの利用も本数が少なくなっている。高齢者がこ の地で暮らすには公共交通の充実が必要だが、そのための費用が増えている側面がある。何とか対策は できないものか。

# 吉越 (飯山商工会議所)

バスが1時間半に1本だったりして、しかも空車で運行されている。そうした路線に行政は補助金を 出している。走っていればいいというものではない。バスを小型にして本数を増やせば、お客さんも乗 るのではないか。

#### 荻野議長

バスの本数は飯山市で変化はあるか。

#### 湯本(飯山市企画財政課)

公共交通を担当している。ここ数年は廃止の代替路線ができて、交通弱者や定期路線をカバーしているが、全体的には本数の増減はない。乗車人員は若干減少している。長野電鉄のバスもお客さんの数が少なく、営業的に厳しいと聞いている。

#### 荻野議長

高橋(長野交通)

北信分科会は、今日と来週の2回に分けて実施する。長野電鉄の委員は来週出席するので、今日話は聞けない。今日は答えを出す場ではないので、自分の経験でもいいし、仕事や身の回りの話でもよい。

バスが公共交通機関として重要性を増している。高齢化と少子化への対応として、デマンド交通が中野市と飯山市で取り組まれている。1つにまとめて利用者を運ぶ発想だが、これでは対応しきれない。飯山市は7千万円の補助金の支出が減っていない。公共交通会議をやっているが根本的な解決になっていない。木島平の会議で村が新しいルートを提案したが、既存のバスルートと重複するので否決された。究極のデマンドはタクシー券ではないか。7千万円を売り上げているタクシー会社はない。タクシーに補助金を渡す。老人はまとまって乗ることはできない。2、3人で乗れば安くなるようなインセンティブを持たせば、財政的にも楽になるのではないか。我田引水かもしれないがそう思う。

#### 荻野議長

少子化・高齢化への解決策の話が出たが、福祉関係の方など、ご意見いかがか。

#### 高木 (中野市社会福祉協議会)

中野市では総合福祉協議会をつくっている。免許返納や高齢化、バス電車の赤字化が進んでいる。バスや公共交通の市の負担が増えるので、廃止代替路線やふれあいバス等を市でやっている。計画では、スクールバスが何時に一番必要なのかを調べてそこで運行するといったことが入っている。経費が黒字になるのはありえない。いかに税を投じて、有効に運行するのかが重要である。また、まちづくりや催し物と連携した運行についても盛り込んでいる。朝と夕方に重点的に運行しようとしている。高齢者や

高校生にアンケート調査などを行い、一番利用する時間を把握している。高齢者は朝が早い。高校生が学校に行く時間でも十分に間に合う。これまではスクールバスを学校の登下校の後にも運行していたのが、効率的になる。

### 山室 (飯山市社会福祉協議会)

人口は減っているが高齢者は急激には減らない。年齢が高くなると、運転が心配になる方が増えてくる。タクシーやスクールバスの朝夕の運行で問題が解消できる部分はある。高齢者が減るまでは、交通弱者の対策は注力すべきである。また、ここは観光地でもあるので、その側面でもバスの活用をすれば、福祉のバス活用に繋がることもあるのではないか。観光のバスにを福祉の人が利用することも考えられるのではないか。

#### 荻野議長

観光のバスと高齢者のバスの行き先は異ならないか。

### 森山(信州いいやま観光局)

私の幼少期には、鉄道・バスは寿司詰めだった。車社会になり、道路除雪が進み、自家用車で移動するようになった。地域のお店も減り、広い駐車場のあるショッピングモールに買い物に行く。規制緩和で大規模な施設も入ってきた。高齢者が運転できなくなり、地域にお店がなくなっていく状態である。観光面の振興と合わせるのは重要だと考える。飯山駅は新幹線が開設された。信越自然郷の8市町の玄関口である。そこから2次交通を使って、野沢温泉等に行くルートを公共交通でつくる。それを地域住民で使うことになるのではないか。新幹線が開業してから外国人がとても増えた。オーストラリア、ヨーロッパ、アジアから来ている。パウダースノーで滑りたくて来る。外国人は長く滞在するので、色々なところを巡りたくなる。飯山駅が玄関口になり、色々なところへバスで行けるようにする。それを住民も使う。不足するところはタクシーでフォローする。そんな形にするのが重要ではないか。

#### 笹岡 (野沢温泉村観光産業課)

外国人にアンケートした結果を紹介したい。空港から新幹線で来たのは6割、そこから直通バスで野沢温泉に行く。空港からバスで来たのは17%。ほとんどの方が公共交通で来ている。利便性については、97%が満足、問題を感じていないと答えている。インバウンドの満足度は高い。観光と一般住民のバスだが、野沢温泉ライナーは飯山高校の学生や観光客、木島平経由のバスは農林高校の学生や赤十字病院の利用者が使っているが、乗車率には大きな差がある。有効な方法が必要である。飯山駅を中心に考えると、発着の集中の問題で現実的には難しい。新幹線が開業して、4・5月の状況は旅館としては前年比120~130%の入込であり、JR利用は300%となった。新幹線の開業効果と野沢温泉ライナーの運行で効果が出ている。関西方面から金沢経由で飯山駅に来る人が増えていると感じている。一方で、地域間を結ぶ2次交通が課題となっている。インバウンド客は野沢から小布施や山ノ内へ行く場合、非常に不便である。スノーモンキーはあるが、関係市町村で課題に取り組みながらそれぞれの立場から協力が必要になる。解決されれば、大きなエリアとして住民としても解決に繋がる。

### 荻野議長

地域間の移動は、志賀高原や小布施方面が主な行き先か。一回飯山駅等に出て乗り換えるしかないのか。

#### 森山(信州いいやま観光局)

現実的にはハブ機能を持ったところに戻って色々なところにいくのが現実的。まずは飯山駅にその機能を持たせることから始めるべき。

### 荻野議長

タクシー券でのフォローでの解決も考えられるのではないか。

### 高橋 (長野交通)

老人の数は減らない。朝と夕方の運行で、労務管理上問題になるのは、運送法の 16 時間の拘束である。 8 時から 24 時で 16 時間である。実際に人が動き出すのは 7 時半。老人は 11 時には帰宅する。利用時間をずらしたらメリットがあるようなインセンティブは考えられる。タクシーが対応すると効率の悪い労務管理になる。タイムセール的なことを能動的にやってもいいのではないか。

#### 月岡 (中野市福祉課)

障がいを担当している。公共交通を使う人はいるが、バスに乗れる方は時間帯が合わない。必要な時に本数が足りないのがネックになっている。また、バスに乗れない障がいの方はタクシーになるが、混んでいる時間帯をずらした方は、更なる割引があれば利用しやすくなるのではないか。

### 久野 (中野市高齢者支援課)

木島線が廃止になって、新しく路線を開拓するのは難しい。交通弱者が増えていく中で、市では 70 歳以上の方に一律で 100 円券を 50 枚、シルバー乗車券・温泉利用券の配布を制度化している。自由な時に使えるのが有効である。高齢者のためには、公共交通を利用するよりも高齢者が自由に使えるサービスがよいのではないか。

#### 池田 (中野商工会議所)

駅周辺に住んでいるが、町場までのバスがない。タクシーをより活用するため、小型化して小回りが利いて増便させないと利用しづらい。年寄りはバス停まで、冬に歩いていくのは難しいのではないか。考え方を変えた方がよい。観光の面では、飯山駅が開業し、インバウンドの外国人客はみるが、中野へはほとんど来ない。長野電鉄に昼間乗っても、湯田中からくる特急にはたくさん乗っている。中野は素通りである。中野には農産品はあるが、売り込むためには交通のサポートもないと難しい。飯山駅をハブにするのなら、2次交通を観光に特化し、山ノ内・野沢方面を開発していくことが必要である。

### 荻野議長

中野駅と飯山駅をもっと便利にすることが北信地域では重要ではないか。両駅に行きにくい。観光利用では、観光地間の移動を考えたときに使いづらい。

# 坪根 (飯山市商工観光課)

飯山駅と中野駅の間のバスは、不便なところ、そうでないところがある。バスは生活路線の発想なので、いくつも寄っていると時間がかかる。生活側からすると近くに来てほしい。観光は直行が求められる。飯山市では昨年、スキー場に向けた移動が求められる中で、路線バスの間に急行バスを作った。行政が補助をしてダイヤ編成をしている。そうしたやり方もある。その場合経費の問題が生じる。バスの増便対策は財源に国の交付金を使っている。財源問題が解決されれば、住民と観光の足をセットで考えられる。運行者と経費の問題を解決する必要がある。また、道路整備も欠かせない。北信エリアでは自転車を手段の1つとして考えたときに、道路整備が関係してくる。さらに信越自然郷のイメージで整備していくのであれば、車だけではなく、歩いたり、自転車に乗るための道路整備、公共交通を考えていく必要があるのではないか。

#### 三浦 (エイト日本技術開発)

今回の計画では、全ての交通手段について移動性を考えるので、当然道路整備も含めて考える必要がある。都市圏の特徴を踏まえて、自転車が走れるようになるとよい、等の意見ももらいたい。

#### 荻野議長

道路計画もこの会で意見をもらえれば検討の対象になる。交通弱者のために必要な観点等からも意見

をもらいたい。利用者の目で見てもらってネックがあれば教えていただきたい。信越自然郷では、レンタサイクルもやっており、観光客に PR している。県もその中で看板の設置などをしている。自転車はいまブームであり、1つの観光のきっかけになるのではないかと考えている。

# 久野 (中野市高齢者支援課)

国道117号でネックとなる区間がある。そこを改善すれば自転車で新潟県まで行けるようになる。

### 荻野議長

現在の整備対象区間になっていない。何年かすればよくなってくる。

#### 森山 (信州いいやま観光局)

自転車でヒルクライムのイベントもある。飯山駅では自転車を借りれるようにしている。これから利用が増える手ごたえがある。道路改良時には自転車も利用できるようにしてもらいたい。また、中野から新幹線に乗りたい人が、長野駅だと電車賃は安いが駐車が大変である。飯山駅なら利用できる。駐車場料金も安い。飯山駅へのルートができたおかげで中野と飯山の往来がしやすくなった。公共交通ももっと利用できるようになるとよい。小牧橋ではヒーティングして冬季の走行が便利になった。狭いのはどうしようもないので、小牧橋や大関橋は拡幅してもらいたい。

#### 高木 (中野市社会福祉協議会)

中野駅から飯山駅まで2路線のバスが走っている。その PR がされていないので、飯山駅に行くのは タクシーとなってしまう。地元は知っているが、そうではない人は知らないのではないか。PR に力を入 れることも重要ではないか。

#### 山室(飯山市社会福祉協議会)

信濃町や飯綱町の人にも利用してもらうには、山の上の方のルートも改良すると、自転車利用もある し活性化につながるのではないか。

# 高橋 (長野交通)

降雪時には塩カルを撒いてもらっているが、スタットレスでも夜は効かない。晴れた日の夜、雪が道路に融けて滑りやすい。そうした日は撒くのが遅れる。夕方から撒いてもらいたい。除雪の直後に雪が乗ると朝方は効かない。子供と老人と自転車には気をつけなければいけない。冬季、車道を自転車が走ると、危険を感じている。

#### 荻野議長

高校生くらいまでの自転車は危ない。自転車の教育は必要である。反対側や一時停止の無視はマナー 以前の話である。交通安全の話も活かしていきたい。除雪と融雪剤の散布はできるだけ効率的に考えて いる。今後また話をする機会はあるかと思う。以上のご意見をエイト日本技術開発に総括してもらいた い。

# 三浦 (エイト日本技術開発)

- ・公共交通については、広域での共通問題や境界部分での課題解決ができるかもしれない
- ・バスの目的、時間帯については、秋の PT 調査等により検証していきたい
- ・タクシーの利便性については、完全自動運転までの 20 年の期間、バスの小型化や運転手の問題の心 配である
- ・信越自然郷の取組は、飯山から飯綱町や信濃町方面への軸も検討する必要性を感じた
- ・観光は野沢温泉の好調を受けて、観光に特化した交通に、地元が乗っかることも計画に反映したい
- ・自動車や自転車等の多様な交通手段で、圏域内と広域を結べるような道路整備が留意点である
- ・冬季の安全・安心、マナーにも留意する必要がある

# 荻野議長

意見のまとめに追加したいものがあれば、1週間を目安に計画調査係当てに連絡をもらいたい。

# 4 その他

# 皆川主査

今後は、意見を踏まえて第3回委員会を行い、課題の切り口等議論する。その結果をフィードバックする形で分科会を行いたい。来年度は重点プロジェクトについて検討していきたい。

# 5 閉会

以上

# 第1回北信分科会(その2) 議事録

開催日時: 平成28年8月24日(水)午後1時00分から午後3時00分まで

開催場所: 北信合同庁舎 202・203会議室 出席者: 荻野厚(長野県北信建設事務所 所長)

小橋善行(中野市政策情報課 課長) 竹前辰彦(中野市営業推進課 課長) 小林広行(山ノ内町商工観光課 課長) 沼田拓也(中野青年会議所 理事長)

仲條壮一(みゆき野青年会議所 理事長) 脇田綱雄(信州なかの観光協会 会長)

藤澤聡美(山ノ内町観光連盟 事務局次長)

佐々木弘明(長電バス株式会社 常務取締役乗合バス部長)

石渡陸夫(中野ハイヤー株式会社 専務取締役)

事務局: 長野県都市・まちづくり課 担当係長 渡辺秀明

長野県都市・まちづくり課 主査 皆川正司郎

長野県北信建設事務所 企画幹兼整備課長 伊藤利広

長野県北信建設事務所 整備課課長補佐兼計画調査係長 片桐剛長野県北信建設事務所 整備課計画調査係技術専門員 百瀬光広

中野市都市計画課監理計画係 主査 山田真一

飯山市まちづくり課 課長補佐兼計画係長 栗山繁雄

飯山市まちづくり課 計画係技師 阿部由希子

株式会社エイト日本技術開発 三浦





### 1 開会

#### 2 挨拶

### 荻野議長

現在長野県では、長野市を含む5市3町を対象に、都市交通の将来のあるべき姿を示す計画を調査・検討している。前回は平成16年度に策定している。前回調査以降、上信越道の4車線化や、北陸新幹線開業など交通体系に変化があった。本日は、交通やまちづくりなど、さまざまな分野の方に集まっていただいたが、それぞれのお立場や、個人的な考えでも結構なので、地域の交通について感じていることや考えられる課題など、ざっくばらんにお話しいただきたい。

#### 3 議事

### (1) 北信地域における交通計画の課題等について

### 長電バス (佐々木)

資料に関する指摘。路線バスの運行本数や利用者数など、コメントが平成 26 年度となっているが、グラフは平成 25 年度までである。また、グラフは年度表記なのか。

高速バスを整理しているが、新規路線が表現されていない。いつのデータなのか。

公共交通の支出額を整理しているが、スクールバスや福祉交通を含むのはいかがなものか。

### 事務局 (三浦)

集計データは市町から提供をいただいたもので年度表記。コメントの誤りについては訂正する。高速バスは、資料を整理した時点を明記する。

#### 座長(荻野)

公共交通のくくりについての指摘については、この場では幅広に取り扱ってはどうかと考えている。

#### 中野市政策情報課 (小橋)

中野市は、公共交通連携計画の中で乗り合いバスやデマンドについて取り組んできた。路線 バスだけに頼らない取り組みを行ってきた。

今後、人口が減少し公共交通も利用者が右肩下がりのなかで、あらたに第2次の計画を平成28年から33年の6年間を対象に連携計画に取り組んでいる。計画では5つの目標を掲げているが、公共交通を利用して支えていくことを目指している。また、立地適正化計画をあわせて考えていくことで、まちづくりを考えて公共交通網形成計画へ移行する。

また、取り組みを考えるうえでは、公共交通なのか福祉施策なのか線引きが必要だと感じる。

#### 長電バス(佐々木)

バスは多様な目的の利用がある。地域的に利用者が減少しているとなると、その路線は本当 に必要なのかとなる。路線の維持にはコストが必要である。

必要であるとする場合には、基盤としてとらえる必要があり、そのうえで維持し利用することが必要。

高齢化した時に必要だという意見もあるが、現在の課題としてとらえる必要がある。今と将来の価値観や判断を考慮する必要がある。サイクルの変化も必要かもしれない。バスのサイズを小さくしてという意見もあるが、利用者によってはタクシーの利用なども考えられる。

#### 中野ハイヤー(石渡)

高齢者の移動に関する議論が増えている。高齢者の移動は、バスかタクシーである。現在福祉の関係でシルバー乗車券に取り組まれている。70歳以上の方は5,000円の補助があり、温泉利用と公共交通に使える。この福祉施策がないと高齢者は大変困る。

タクシーは、時間帯で需要にむらがある。このため、タクシーの台数の確保に苦慮している。 高齢者は特に午前の通院に集中しており、乗務員の確保が課題。ニーズに合わせて乗務員をシ フトしようとしているが、勤務時間の制約もある。今後の利用状況など、推移を見ながら考え たいところ。

タクシー需要の偏りは、特に飯山の冬季にニーズが多い。一方夏場は少ないことから、夏場の観光利用を増やすことができないか。タクシードライバーの不足は、長野以北の支部全体での調整も考えたが難しい。

#### みゆき野青年会議所 (仲條)

夏の集客についてはいろいろと考えている。広域でのトレイルや、飯山駅を中心とした自転 車の利用なども取り組んでいる。中野市や木島平を含めて広域的に何かする必要がある。

現在、外国人観光客は冬季が中心である。地域でキャンペーンを行うなどして、グリーンシーズンの取り組みを、信越自然郷などにより行う必要がある。

斑尾では、勉強合宿で 1,000 人規模の方を集めており、観光のように波及は難しいかもしれないが、アイデアとしてはある。

### 長電バス (佐々木)

グリーンシーズンの需要は関西・首都圏からの貸し切りバスが中心。ホワイトシーズンは飯 山駅からの需要も見込める。

#### 信州中野観光協会 (脇田)

団体利用以外は公共交通に頼らざるを得ない。飯山駅からの2次交通がポイントである。観光客からは施設の近くに止まるバスやバス停のニーズがある。交通手段がないと動けず、行きは良くても帰りの足がポイント。観光に関しては、バス停が近くにあるかどうかと、宿や駅へ戻れる工夫が必要で、アクセスできなければ紹介できない。

農産物なども特徴であるが、買い物に行くためには車が必要。観光客の買い物には、タクシーは利用されていないようだ。

#### 中野ハイヤー(石渡)

タクシー利用は、ある程度お金を持っている人になる。帰りがタクシーの人は行きもタクシーを利用する。

### 長電バス (佐々木)

バス停は生活路線として配置されている。神林温泉は生活路線と観光地がセットになっているまれな例。集客力のある所と生活路線がうまく組み合わせられると効率的ではある。

#### 山ノ内町観光商工課(小林)

公共交通について、日本人の利用が減少している分を外国人観光客の増加で補っている形である。観光での公共交通利用は外国人が多い。関西方面から飯山駅を経由したお客さんは、時間がかかることが課題である。らくちんカーサービスなども取り組んでおり、タクシー利用やレンタカー利用に半額補助などを行っている。

近年、新幹線利用のスキー客に日本人は少ないのが実態。

#### 長電バス (佐々木)

飯山から木島平を経由し北志賀へのバスルートは、土日のみに減便した。インバウンド利用 はほとんどない。長野駅発着を飯山駅発着としたことで、利用が半減した。1便あたり数人と いう状況。

新幹線との連携が重要である。

### 中野市営業推進課 (竹前)

路線バスを2次交通で利用するためには、施設のそばに行く必要がある。動きようがないため、中野によってもらえないのが実態ではないか。需給のミスマッチを感じる。

#### 中野青年会議所(沼田)

中野から飯山や長野へどうやって出るかが課題となっている。中野駅を経由する場合、料金や時間の問題もあり、アクセスが悪く感じる。このため、飯山や長野まで行く人が多いのではないか。

### 中野ハイヤー(石渡)

中野と豊田を結ぶ 100 円有料は、ぜひ無料化していただきたい。市町村合併で一緒になったが、豊田の人が助かると思う。

# 長電バス(佐々木)

バスに関しては、車いす対応をどうするかが課題。ノンステップバスなど車両側の対応もあるが、一方で道路側のスペースをどのように確保するかの問題もある。道路側スペースに関しては、冬季の除雪も課題となる。

### 座長 (荻野)

建設事務所も、ほとんどが自家用車で通っている。バス通勤は、しようと思うと乗り継ぎなどで大変苦労する。

#### 山ノ内町観光連盟 (藤澤)

新幹線延伸に伴い、首都圏だけでなく北陸や関西を含めて、長野駅からと飯山駅から案内を2つする必要が出ている。観光客は市町村のくくりでは意識していないので、採算の悩みがあるが対応を考える必要がある。

### 長電バス (佐々木)

ハブとなる交通拠点をつくるという考えもあるが、拠点間や施設間をつなぐ意識を、施設側にも持ってもらいたい。広範囲で連携や取り組みを行うことが重要。

### 中野市営業推進課 (竹前)

信越自然卿は、県や市町村の境を超えて取り組んでいる。

# 中野ハイヤー (石渡)

この地域で共通項やテーマが見いだせないか

# 長電バス (佐々木)

他の地域に取られてしまうという意識があるのでは。 白馬と神林の組み合わせなども考えられる。

### 中野市政策情報課(小橋)

公共交通の赤字分は沿線自治体が負担することになる。中野と山ノ内町の間の路線も見直しながら取り組みを行う。

### 山ノ内町商工観光課(小林)

将来、利用するかもといった路線は、結局乗らない利用されないのであれば、不要ではない かという議論が出てくる。

## 中野ハイヤー(石渡)

広域観光など連携して、広域的に取り組むことができないか。

何かテーマ性をもって、例えば自転車をテーマにツールド○○を誘致する、など。

すると、ぐるり1周する道路が必要である、など、話がつながっていくのではないか。

### 中野市営業推進課 (竹前)

信越自然卿で取り組んでいる。飯山駅では、モンベルが中心となってフレンドシップエリア に取り組んでおり、動力源を使わない人力でのトレイルを推進している。

### 4 その他

#### 皆川主査

今後は、意見を「踏まえて第3回委員会を行い、課題の切り口等議論する。その結果をフィードバックする形で分科会を行いたい。来年度は重点プロジェクトについて検討していきたい。

### 5 閉会

以上