

第8回長野県公共交通活性化協議会 北アルプス地域別部会 会議要旨

日時：令和8年2月12日（木）

10時～11時

場所：大町合同庁舎講堂
（WEB 併用）

1 あいさつ（柳原北アルプス地域振興局長）

- ・ 交通全般はもとより、県政全般にご協力いただき感謝。
- ・ 本日の会議は、地域公共交通計画として令和6年6月に策定した。
- ・ 私共の北アルプス地域を含む10の広域も含めた計画が立ち上がっているが、日常生活における自家用車から公共交通への利用転換、通院・通学・観光に必要な移動の保障、公共交通における移動に関するサービスの品質保証の3つの観点が表示されている。
- ・ 具体的にそれらを実行するということの記載がなかったため、県では広域交通バス路線の支援制度を立ち上げ、地域で具体的に議論し今回の計画として取りまとめるという流れで進めている。
- ・ 特に通院、通学に関して、北アルプス地域特有の事情も考慮して検討を進めてきており、その内容をこの会議で議論いただくものである。
- ・ 観光については課題が残っているため、引き続き検討することによって進めていく。
- ・ 信州型広域バス路線支援制度は、池田町を起点とする池田町営バス松川線が対象になるので、本日議論いただき決定をしていきたい。
- ・ 本日はご多忙のため市町村長の皆様は出席いただいていないが、市町村長の皆様にはお会いをして、検討経過、計画等ご説明をし、ご了承いただいている。

2 会議事項

（1）これまでの検討経過について【資料1】（企画振興課）

- ・ 長野県地域公共交通計画北アルプス地域編は、令和5年11月13日にこの地域別部会で協議・決定いただき、全体の計画や10地域の地域編を含んだ長野県地域公共交通計画を令和6年6月に策定した。
- ・ 各地域における通院・通学・観光の移動の水準や、品質の保証などを地域編に盛り込むことを予定しており、その計画の改定の検討を行う実務担当者で構成する分科会を設置した。
- ・ その分科会を今年度3回開催し、地域編更新に向けた議論を行った。
- ・ 今回の地域編の更新では、拠点の再設定として、地域の中核的な医療機関、すべての高校、主要な観光地を拠点として追加を予定している。
- ・ ご意見として、白馬村の観光拠点として、白馬駅、八方バスターミナルは北側の拠点であり、南側に神城駅や白馬五竜バス停などを環境拠点として設定すべきとのご意見をいただいた。
- ・ 多くの観光客が利用していることから観光分科会での検討を予定しているが、観光分科会については、県の宿泊税の活用を念頭においた観光路線に対する支援制度のスキームが示された後に、開催を予定していることから今後の検討課題となっております。
- ・ 移動の品質は、通院は、午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅ができること、通学は、始業前に通学できること、授業終了後及び課外活動終了後に帰宅できることの観点で確認をした。
- ・ その中で通院の時間帯や、糸魚川方面の医療機関への通院、役割分担などに関するご意見をいただきながら、議論を重ね通院、通学共に可能であることを分科会として確認した。
- ・ 路線の見直しとして、大町市民バス社コースの正科バス停と池田町営バス松川線及び明科線の正科北バス停が同じ場所にあり乗り継ぎにより、大町市からあづみ病院への通院や、池田町から大町病院への通院が可能である。
- ・ それぞれの路線について、円滑な乗り継ぎや相互乗入れについてご意見をいただき、接続の状況やそれぞれのダイヤの設定方法について、分科会でも確認をし、今後の検討課題としている。

(意見・質問等なし)

(2) 幹線（みなし幹線）の見直しについて【資料2】(企画振興課)

- ・ 長野県では、通院通学等の日常生活に必要な移動のうちC幹線及びC‘みなし幹線を県の新たな支援制度の対象とし支援を行う。
- ・ 北アルプス地域では、通院通学分野のための幹線はなく、観光路線となる。
- ・ 池田町では圏域拠点へ直接行くバスや鉄道はなく、乗り継いで圏域拠点へ向かうための唯一の手段として、池田町営バスの松川線がある。
- ・ 池田町営バスの準幹線としては松川線、安曇野線、明科線の3路線あるが、利用頻度や便数などを含め、松川線をみなし幹線とし計画に記載したい。
- ・ 県の支援制度の対象とする場合、この地域別部会において路線の見直しを行う必要がある。
- ・ 見直しの観点の1つ目が、通院・通学・観光における品質が保証されているか。である。
- ・ なお、松川線は通院・通学等の日常生活に利用される路線のため、観光の品質の確認を行っていない。
- ・ その他に、利用状況実態を鑑みて適切な路線となっているか、路線同士が競合していないかという観点で見直しを行う必要がある。
- ・ 松川線は、自家用有償旅客運送で、定時定路線のバスとして運行されている。
- ・ 車両はマイクロバス型で定員は29名となり、平日は7便から8便の運行で運賃は150円、令和6年度からは高校生以下を無料としている。
- ・ 利用者も令和6年度には23862人の利用があった。
- ・ 池田町の交通結節点であるあづみ病院から大町総合病院と管内市町村から池田町内のあづみ病院への通院について、午前中の通院と午後の早い時間帯の帰宅が可能であることを確認した。
- ・ 通学については、北アルプス地域では、松本圏域へ通学している生徒も多くいることから、圏域内の学校だけではなく、大系線で通学できる松本圏域の高校も対象とし確認を行った。
- ・ 池田町から管内高校、松本駅までの松本圏域方面高校と管内市町村から池田町内にある池田工業高校校への通学について、始業前の通学と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を確認した。
- ・ 現行路線の起点、経由地、終点が妥当かという観点では、松川線は、信濃松川駅と正科北を結ぶ路線であり、鉄道や大町市民バスとの接続場所であることや、経由地として地域拠点であるあづみ病院や、池田工業高校を結ぶ路線であることから妥当であることを確認した。
- ・ 運行形態・車両のサイズですが、令和6年度の実績から各便平均にすると、5.4人であるが、通院・通学の利用が多い時間帯なども考慮してマイクロバスによる定時定路線が適切であると考えている。
- ・ 路線同士が競合していないかという観点になりますが、圏域拠点に向かって走行する唯一の路線となるので、競合していない。
- ・ なお、本路線の見直しについては、通院・通学分科会においても協議を行っているものとなる。

(シニアクラブ 長崎事務局長)

- ・ みなし幹線ということは問題ないかと思うが、品質で池田工業高校へ通う生徒がいたときに、8時11分着の便があるが一便のみになる。
- ・ 29人乗りのバス1台で乗り切れるのか。

(池田町 丸山係長)

- ・ 池田工業高校への接続ということで、やはり8時台に到着する便は集中するのでその時間帯は、普段のバスにプラス1台増やし対応している。

(信州大学 高瀬教授)

- ・ 松川線のこといろいろと確認されて、みなし幹線とすることはいいのではないかと思う。

- ・ 池田町としては松川線は今の現状のまま問題ないという認識でよいのか。
- ・ 例えば地域の方などから課題などは出ていないのか。

(池田町 丸山係長)

- ・ 課題に関してはご意見等様々あるところではあるが、池田町としては、松川線の他に安曇野線や明科線もある中で、大北の拠点になる大町に繋がるところでいうと松川線が最適というところ。

(信州大学 高瀬教授)

- ・ みなし幹線とすることに異議はないが、もし今後池田町で松川線をこうしたほうがいいのかが出てきたときに、みなし幹線という位置づけになってしまっていれば、修正しずらくなるのではないか。
- ・ 今の段階で、直しておいたほうがいいのかではないか。
- ・ 池田町として現状でよいということであれば、異議はない。

(交通政策課 丸山課長)

- ・ せっかくの機会なのでいいものにしたいうえで、新たな県の支援の対象にしていった方がよいという点かと思う。
- ・ 実際の利用状況はわからない中ですが、補助金を秋から適用したあとにルートはこれでいいのかや、バス停や運賃などの見直しについて、補助の対象となる範囲で今後見直しに関する議論を進めていければと考えている。
- ・ PDCA サイクルのように都度見直していくものであると想定している。

(信州大学 高瀬教授)

- ・ 少し直ただけで、同じような品質の確認などを行うのであれば、手間がかかるのではないかと、いうところが気になるが、それでも良いのであれば。

(企画振興課 半崎課長)

- ・ 本計画について見直しを行ったところだが、来年度以降も継続的に課題等の検討の機会を設けていきたい。

(信州大学 高瀬教授)

- ・ そういうつもりは全くなくて、手戻りすると皆さんのご負担ではないかというところ。

(北アルプス地域振興局 柳原局長)

- ・ 趣旨は理解した。
- ・ 管内の生徒が松本方面へ通う率も高いので、通学の保証については松本圏域の高校も含めさせていただいたところ。
- ・ ただし、大系線については、松本から有明までで便数が減るところもあるので、そういった地域状況を踏まえて池田町とかなり話をした結果であるとともに確認させていただいた。
- ・ この議事は協議事項となるが、松川線をみなし幹線として位置付けることとして良いか。

(松川線をみなし幹線と位置付けることについて了承)

(3) 長野県地域公共交通計画北アルプス地域編について【資料3】(企画振興課)

- ・ 1 ページ目は、令和6年6月策定時から変更のあった内容や新たな取組を追記した。
- ・ 2 ページ目は、現計画から変更はない。
- ・ 3 ページ目は拠点と軸の設定について記載している。
- ・ 拠点は、交通結節点の他に圏域の中核的な医療機関、高校、主要な観光地について追加した。
- ・ 軸・路線は、変更点はC'のみなし幹線の行を追加し、松川線を記載したことと、新たにEの支

線の行を追加し、コミュニティ交通と記載した。

- ・ 4 ページ目は、拠点や軸・路線を図として落とし込んだものである。
- ・ 変更点は、医療機関、高校、観光拠点の追加と松川線をみなし幹線とした。
- ・ 5 ページ目が、北アルプス地域で検討してきた保証すべき品質を記載している。
- ・ 品質保証の基本的な考え方は、通院がそれぞれの種別ごとにカバーできる範囲から、大町総合病院やあづみ病院へ午前中（概ね 7 時から 10 時）に到着、午後の早い時間帯（12 時～14 時）に帰宅できること。
- ・ 通学は、地域によっては半分程度いることから、大系線で通学が可能な松本圏域の高校も含めて品質を設定した。
- ・ それぞれの種別ごとにカバーできる範囲から管内 3 校及び松本圏域の高校へ始業前に到着、授業終了後又は、課外活動終了後の帰宅の便があることとした。
- ・ E の支線についても各市町村の役割分担となるため目安とはなるが、品質を記載している。
- ・ 観光路線については、宿泊税を活用した支援策が示されたのちに観光分科会での検討を予定しているため、今回の改正案には含みません。
- ・ 設定する水準ですが、通院通学の利用を想定した時に、通院では①病院へ行くための便、②早めの帰宅、③薬の受け取りなど遅めの帰宅で 3 便、通学は、①学校へ行くための便、②授業後の帰宅の便、③課外活動終了後の便の 3 便合計で 6 便を基準とし、みなし幹線や主要幹線は、現状でも 6 便以上の運行となっておりますので現状を追認する形で便数を記載している。
- ・ 本日はこの改正案についてご協議いただくが、ご承認いただけた場合、3 月に予定している長野県公共交通活性化協議会において改正に向けた協議が行われる。

（信州大学 高瀬教授）

- ・ 1 ページ目で Uver と限定しているところはなぜか。固有名詞を入れる必要はあるのか。

（事務局 池上主事）

- ・ 現状、利用されているアプリで Uver と記載したところであるが、配車アプリなどの記載にする。

（JR 東日本 森企画部長）

- ・ 1 ページ目の地域公共交通の課題について、2 段落目に JR 大系線に関する記載があり、中段から「南小谷～系魚川間は利用者数が少なくなっていることから」と特記されているが、JR 西日本区間、JR 東日本区間問わず状況は同じであることをご認識いただきたい。
- ・ 期成同盟会や協議会、振興会議等は北アルプス地域の各自治体はじめ、様々な方が入られて、大系線の利用促進に努め、利用者数の増加を図っているものである。
- ・ 利用者数が少なくなっている状況が、南小谷～系魚川間に限定した状況ではないことをご認識いただき、可能であれば「南小谷～系魚川間は利用者数が少なくなっていることから」の部分を削除してはいかがか。

を

（小谷村 太田課長）

- ・ 自治体のそういった現状はあるので、外しても問題ないと思う。

（北アルプス地域振興局 柳原局長）

- ・ 趣旨は承った。文脈もあるので座長預かりで訂正させていただきたいと思うがいかがか。

（JR 東日本 森企画部長）

- ・ 趣旨を鑑みていただき感謝。よろしくお願いします。

（北アルプス地域振興局長 柳原局長）

- ・ こちらは、JR 東日本のご発言趣旨を踏まえ検討したうえで皆様にお示ししたい。

(SCOP 富樫主任研究員)

- ・ 本日北アルプスの地域編が承認されたときに、10 圏域で記載の内容を照らし合わせ、内容は変わりませんが、図表の作り方などが変更になる可能性があるということをご理解いただきたい。

(北アルプス地域振興局 柳原局長)

- ・ 10 広域の計画を県全体の計画に含めていくときに体裁を合わせていくという趣旨ですので、ご理解いただきたい。
- ・ 意見出尽くしたので、最終的に取りまとめをしたうえでこの地域別部会で承認したものとして長野県活性化協議会へお諮りしたいがいかがか。

(了承)

3 その他

(1) JR 大系線のあり方に係る来年度からの検討について【資料4】(交通政策課)

- ・ 大系線の現状についてお話する。
- ・ 地域別部会は、地域を面で捉えて最適な交通を検討するという場です。
- ・ バスの議論が主体となっているところであるが、大量輸送の鉄道についても議論の対象となる。
- ・ 大系線については、区間によって利用が少なくなっている。
- ・ 南小谷駅から北側も、南小谷から糸魚川までの区間も利用が少なくなっている。
- ・ 令和5年にJR西日本から利用が少ないので、あり方の議論を始めたいと要請があった。
- ・ これについては、長野県や新潟県、沿線の小谷村、糸魚川市さらに白馬村や大町市が加わり対応しているところ。
- ・ 令和6年と7年の2か年で利用促進に取り組んできた。
- ・ 鉄道での増便が難しかったことから、増便バスでの増便に取組み、利用者が1.5倍になったりなど成果が見えたところではあるが、鉄道で運ぶべき人数には及ばないということである。
- ・ 来年度については、あり方について関係者で議論を始め、年度内に結論をまとめることを目指していくものである。
- ・ この地域別部会で議論を始めるということも可能ではあるが、新潟県や糸魚川市とも議論を進める必要がありますので、沿線自治体で構成する会議を新たに立ち上げ、JR西日本の区間の検討を進める予定である。
- ・ 必要な予算については、県も要求しているところであり、沿線の市町村、国の補助金、JR西日本の負担金で実施することとしている。
- ・ その議論の結果については、地域別部会等で還元したいと思っている。
- ・ また、JR東日本の区間についても、分科会で資料提供いただいたが、ご利用の少ない部分もあるということをご留意いただきたい。

(信州大学 高瀬教授)

- ・ 増便バス事業の利用者数も、南小谷から糸魚川間の利用者数に含まれているか。

(交通政策課 丸山課長)

- ・ 従来鉄道のみで100人であったところが鉄道、バス含めて150人ということである。

(信州大学 高瀬教授)

- ・ 実際に、バスと鉄道で利用の割合はどのくらいか。

(交通政策課 丸山課長)

- ・ 正確な数字は申し上げられないが、便数的には鉄道の方が若干多くなっている、バスで押し

上げている分が 30 人から 40 人かなというところ。

（信州大学 高瀬教授）

- ・ 増便バスについては、経路が観光地を回れるように変わったので、鉄道輸送ではなくバスでいいんじゃないとなるかもしれないですけど。

（交通政策課 丸山課長）

- ・ 夏の期間は、スキー場などを経由してということを行っていたため、その影響を確認しながら今後最適な交通形態を検討していくということになろうかと思う。

4 閉会