

長野県新総合交通ビジョン検討委員会（佐久地域・意見交換会） 議事要旨

- 1 日 時 平成 24 年 7 月 10 日（火）午後 1 時 30 分～ 3 時
- 2 場 所 佐久合同庁舎 5 F 講堂
- 3 出席者（敬称略、順不同）: 27 名

【地元市町村長等】

氏 名	所 属 等
ヤナギダ タケヒコ 柳田 剛彦	小諸市長
コイケ シゲミ 小池 茂見	佐久市副市長（佐久市長代理）
コイケ カズシ 小池 和利	小海町副町長（小海町長代理）
ダイクハラ シンイチ 大工原 進一	佐久穂町副町長（佐久穂町長代理）
カワカミ ショウ 川上 秀夫	川上村副村長（川上村長代理）
キクチ ユキヒコ 菊池 幸彦	南牧村長
キクチ タケヒコ 菊池 毅彦	南相木村長
イデ ゲンメイ 井出 玄明	北相木村長
フジマキ ススム 藤巻 進	軽井沢町長
モテキ ユウジ 茂木 祐司	御代田町長
コミヤマ カズユキ 小宮山 和幸	立科町長
カサハラ アキオ 笠原 昭夫	佐久広域連合事務局長

【検討委員】

氏 名	所 属 等
クロカワ タケシ 黒川 洸	一般財団法人 計量計画研究所 代表理事
アオキ マミ 青木 真美	同志社大学商学部 教授
イシイ ハルオ 石井 晴夫	東洋大学経営学部 教授
クボタ カツシ 久保田 勝士	長野県町村会総務文教部会（高山村長）

スズキ フミヒコ 鈴木 文彦	交通ジャーナリスト
タカセ タツオ 高瀬 達夫	信州大学工学部 准教授
ヤナギサワ ヨシヤス 柳澤 吉保	長野工業高等専門学校 環境都市工学科 教授

【オブザーバー】

氏 名	所 属 等
ヤナギヤ サトシ 柳谷 哲	国土交通省 関東地方整備局 長野国道事務所長 (国土交通省 関東地方整備局 企画部長代理)

【説明者】

氏 名	所 属 等
マツモト ユウジ 松本 有司	佐久地方事務所長
シミス コウジ 清水 孝二	佐久建設事務所 整備課長
コバヤシ カズシ 小林 一司	佐久保健福祉事務所長

【事務局】

氏 名	所 属 等
ホッタ フミオ 堀田 文雄	長野県 企画部 交通政策課長
ワタナベ タカヒデ 渡辺 高秀	長野県 企画部 交通政策課 課長補佐
ホソカワ ヤスシ 細川 康	長野県 企画部 交通政策課 課長補佐兼交通企画係長
ミスマ タケキ 水間 武樹	長野県 建設部 道路建設課 企画幹兼計画調整係長

4 黒川委員長あいさつ

本日はご多用中のところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。ご存じのように、我々この委員会は、昨年に、知事が今までの交通ビジョンを組み直して、北陸新幹線が開通する、あるいは、リニア中央新幹線が平成37年に開通するというようなことを踏まえて、今から15年後を目指して長野県のあるべき交通のことについてビジョンを作ってほしいということで、現在、取り組んでいるところです。

一つの手順として、各地域の市町村長様のご意見を伺いたいということで、今回は、この佐久地域のみなさまにお集まりいただいたところです。あともう1地域残っていますが、それを踏まえてビジョンを作ってまいりますので、是非、色々なご忌憚のないご意見をお聞かせいただければ幸いです。

宜しく願いいたします。

5 会議事項

(1) 地域の概況について

佐久地域の概況について

資料1に基づき、松本佐久地方事務所長から説明があった。

長野国道事務所管内の概況について

資料2に基づき、柳谷長野国道事務所長から説明があった。

佐久地域の道路整備状況について

資料3に基づき、清水佐久建設事務所整備課長から説明があった。

(2) 佐久広域の概況について

資料4に基づき、笠原佐久広域連合事務局長から以下のとおり説明があった。

(説明要旨)

平成26年度に北陸新幹線が金沢まで開通することにより、北陸地方の人の流れが大きく変化する。北陸新幹線の延伸により大幅な時間短縮が図られ、交流人口の拡大が期待される一方、首都圏から北陸方面へ、また、北陸方面から首都圏へのストロー現象が懸念される所。

佐久地域には、長野新幹線の停車駅として、軽井沢駅、佐久平駅の2つの駅がある。佐久平駅は、開業当初、停車本数が33本であったが、平成22年度には48本に増え、通勤・通学者の定期券利用者は、長野駅に次ぐ状況。新幹線は、佐久地域全体の経済活動の拠点となり、文化・情報の発信基地となっている。

今後、北陸新幹線の金沢までの開通により、佐久平駅停車列車本数が減少することへの懸念もあり、より一層の利用促進と利便性確保が必要とされる。

松本 - 佐久地域高規格道路は、構想路線の位置付けとなっているが、地域高規格道路の整備は、県が地域高規格道路の候補路線として位置付けることが前提となるので、ビジョンには、是非ともこの旨を明記していただきたい。

松本 - 佐久地域高規格道路が整備されれば、松本地域から長野新幹線佐久平駅を利用しての首都圏への移動時間が短縮され、滞在時間の最大化が図られる。

また、佐久地域から松本地域への移動時間が大幅短縮されることから、「信州まつもと空港」の利用促進にも繋がる。

「信州まつもと空港」の活性化のためには、定期便が安定的に運航され

ることが基本であり、利用率の一層の向上を目指すことが、県内唯一の航空路線の拡充、利用促進に繋がる。国際路線の定期化には、さまざま環境整備等の課題があるが、アジアのハブ空港などへ接続することが、利用率の一層の向上に繋がり、交流人口の増加にも繋がるものと考えている。

このように、松本 - 佐久地域高規格道路の整備は、長野新幹線との複合的利用による首都圏へのアクセスの利便性と「信州まつもと空港」の利用促進に繋がり、松本地域と佐久地域の産業や暮らしを支える骨格となる幹線道路網が整備されることで、地域相互の交流促進や連携強化に寄与することを期待している。

(3) 意見交換

以下のとおり、出席者による意見交換が行なわれた。

(柳田小諸市長)

松本 - 佐久地域の高規格道路整備が実現されると、信州まつもと空港のためにも、松本地域の皆さんが首都圏に向かうためにも、非常に有効な道路となる。小諸市は新幹線佐久平駅にアクセスしやすいが、道路が不便なところであり、道路改良を希望する。その道路が、松本 - 佐久地域の高規格道路に結びつくと有効になると期待する。また、中部横断自動車道の早期着工、計画実現を希望する。

(小池佐久市副市長)

2点あるが、1点目は、松本 - 佐久地域の高規格道路と中部横断自動車道が必要であるということ。平成9年から取り組んでいるが、国の高規格道路整備の候補路線の指定を受けるということが必要。新しい東西の軸ができて地域の発展につながる。重要路線として、ビジョンへの位置付けを要望したい。中部横断自動車道の全線開通に期待している。佐久は、主要な幹線道路は国道141号だけなので、災害時を考慮すると代替ルートが必要。中部横断自動車道の全線開通についても早期完成を希望する。

2点目は、新幹線佐久平駅のことである。同駅は、1日平均2,700人利用している。北陸圏からの誘客に期待しており、佐久平と目的地を結ぶ交通を活かすには、小海線を運行するJRや民間団体、行政の役割分担が必要。

佐久市では、昨年度、バス路線を中心に、公共交通の再編の方向性を示した生活交通ネットワーク計画を策定し、今年度から市内の調整をして

いるが、運行には多額の費用が必要となる。市町村の運行するバスについても持続可能な地域公共交通のビジョンを示してほしい。

(委員)

松本 - 佐久地域の高規格道路は、どんな位置付けになっているのか。

(事務局)

松本 - 佐久地域の高規格道路は、山岳地域を抜ける道路で、中間に三才山トンネルがあり、有料の幹線道路となっている。以前から、松本地域と佐久地域をダイレクトに結ぶ高規格幹線道路がほしいという要望があり、県の道路マスタープランの中では、構想路線という位置付けとなっている。

(委員)

(ビジョンの期間の) 15年の間ではどうか。

(事務局)

15年の間では、はっきりしない。

(委員)

(バスの運行について) 佐久市はどれくらい財政負担をしているのか。

(小池佐久市副市長)

高齢化でバス停まで行くのが大変な住民もあり、市では、毎年約1億円を負担しているが、将来を見越すとまだまだ増える可能性が大きい。

(小池小海町副町長)

中部横断自動車道の全線開通が悲願。現在、幹線道路は、国道141号一本なので、災害時の対応や、流通面、観光面、緊急輸送といった場面で、大変効果があると思う。その他にも、主要地方道川上佐久線、国道299号についても、それぞれ、整備拡充を国、県にお願いしたい。

また、公共交通についても、JR小海線は通勤・通学の重要な足になっており、沿線市町村で活性化対策を行っているが、県の助成をお願いしたい。

町内の交通については、町営バスを運行しているが、運営は非常に厳しく、タクシーの利用助成券を出すことを検討している。

(大工原佐久穂町副町長)

地域住民の生活の足の確保についてお話したい。当地は南佐久に位置しており、この地域で一番心配なのは、高齢化と少子化の問題である。65歳以上の独居世帯が増えており、全4,300世帯のうち、65歳以上の高齢者の世帯が約1,300。4軒に1軒は65歳以上で、その1,200世帯の半分の600世帯が独居世帯である。そういった人たちの生活の足をどう確保するかが一番の課題である。

平成17年3月に、旧佐久町と旧八千穂村が合併してできた町だが、旧町村ごとに交通の運行方法が違っていたが、合併後、平成19年度にデマンド交通に切り替えて、経費の削減も目指した。4台のワゴンで、戸口から戸口へのサービスを行っているが、車両の更新や増車の費用がかかるので、県による支援をお願いしたい。

交通は、ネットワークが形成されてこそ機能するものなので、地域全体のネットワークをどう構築するかが問題。県でも佐久地域の公共交通をどうすればよいか示してほしい。

(川上川上村副村長)

皆さんと同様に、中部横断自動車道の早期開通が最も重要な事案。幹線道路は1本しかないので、住民が安心・安全で長く住み続けるためには、どうしても道路が重要。佐久川上線の整備も進んでいないが、是非、複線化、それから災害に強い道路を考えていただきたい。

村内唯一の公共交通である、村営バスについては、人口減少の厳しい状況の中、鈴木委員のアドバイスをいただきながら、通勤・通学の足の確保を図っている。JR小海線のダイヤ改正は、バスのアクセスへの影響が大きい。公共交通の維持には、県の支援が必要。

(委員)

小海線にアクセスするバスの影響は具体的にどういうことか。

(川上川上村副村長)

以前は、川上村内の駅(信濃川上駅)で、上りと下りが交差していたので、バスは1台で足りたが、平成24年度から新幹線への接続のため、野辺山の駅で交差することになったので、川上村の駅では、上りと下りの電車の到着に30分の差が生じている。(上りと下りの電車に合わせて)バスを2台出すことはできないし、高校生が30分以上駅で待てないので、

親の送迎となっている。

(委員)

佐久穂町のデマンド交通は、地域ごとに分けて運行しているのか。また、何らかのシステムを導入してのデマンドなのか、単純にタクシー会社への電話予約なのか、教えていただきたい。

(大工原佐久穂町副町長)

町内を4地区に分けて、1台ずつで、片道約30分、往復1時間で運行している。予約システムは、NTTのシステムを導入して、商工会に委託しており、商工会が町内に2つのタクシー会社があるので、そのタクシー会社と契約をして運行している状況。

(委員)

小海線の複線化というのはどういうことか。

(川上川上村副村長)

先ほど複線化と話したのは、道路のこと。国道が1本しかないので、災害等を考慮すると、道路の複線化を、是非、お願いしたいということである。

(菊池南牧村長)

国道141号、中部縦断道路は必要。村内には、小海線の駅が4駅ある。22.8%の高齢化率が5年後には、30%を超える。住民の足の確保のために、福祉バスを週4日運行している。村内に小、中学校が1校ずつあり、通学に小海線を使っている。昼間は利用者はいないが、小海線を運行してもらっている。痛切に感じているのは、医療についてである。医療は時間を争うものがあることから、中部横断自動車道の早期実現は非常に重要な課題。南牧村から県庁に通っている住民がいるが、佐久平駅まで1時間かかる。交通網の整備が必要。高速交通の整備を要望する。

(菊池南相木村長)

南相木村は、人口が約1,100人で、村内に国道が通っていない小さな村。国道141号にもし災害が起これば、代替道路が一切ない。小海町から主要地方道県道2号線の川上佐久線が通っており、川上村の大深山までつながっているが、南相木側の峠道は、12月から4月中旬までは、通行止

めで、通行ができない状況である。この峠にトンネルを開けることをビジョンに明記してほしいというのが、私の願い。この峠の下には、高齢化率が 50%を超える集落があり、お年寄りの生活を何とか確保しないとイケない。トンネルができれば、すぐに川上村に行ける。小海町まで 30 分かけて車で行かなくても済むようになる。経済効果の少ない過疎の村ではあるけれど、是非、インフラの整備をお願いしたい。

(井出北相木村長)

松本 - 佐久間の幹線道路が開けば良くなる。信州まつもと空港を支援しているが、なかなか、うまくいかない。他県の空港を利用する方が早い。中部横断自動車道の早期完成を要望する。幹線道路とアクセス道路の整備をお願いしたい。重要な路線と自負している。これからも国や県の積極的な支援をお願いしたい。

新幹線佐久平駅の近くに村営駐車場がある。村では、山村留学を行なっているが、その卒業生の親御さんが村に帰ってきて、北相木村から東京の渋谷に通っていた人もいた。事情があり、今年から佐久市に移住されたが、村の活性化のために努力はしているが、なかなか厳しいというのが現状である。

村の高齢化率は 40%を超えており、中には 50%を超える集落もある。お年寄りのみなさんの生活の足を確保するため、是非、道路改良をお願いしたい。

(委員)

両村の地域公共交通における問題点等があれば伺いたい。

(菊池南相木村長)

特別な問題はない。小海の駅まで、駅から病院まで 8 往復しており、南相木村も北相木村も全く同じペースで運行している。今年 4 月からは、小海町を含め、1 町 2 村で、運賃を全線 100 円に統一し、交通弱者対策として取り組んでいるところ。

(委員)

南牧村の福祉バスは、週 4 日運行しているのか。

(菊池南牧村長)

月、火、水、木曜日の週 4 日、運行しているが、福祉バスの他、JR 小

海線を利用して診療所や買い物に行くことができる。人が一人も乗っていない時があるにもかかわらず、運行を続けていただいております、大変助かっている。

(委員)

沿線の市町村長に伺いたいですが、JR 小海線には助成しているのか。

(菊池南牧村長)

全くしていない。

(委員)

もし、JRが小海線を廃止しようとした時は、助成をしてでも運行を続ける考えはあるか。

(菊池南牧村長)

観光の関係では、小海線沿線地域活性化協議会という組織があり、小海線自体は観光がメインで動かざるをえない。そうなれば、住民の生活は当然だが、助成なり支援をせざるを得ないと考えられる。南佐久6町村に佐久市を含めて判断していくこととなる。

(委員)

山梨県境に位置する川上村さんや南牧村さんは、長野、山梨のどちらを向いて活動している人が多いのか。

(菊池南牧村長)

村内の住民の方は、結構、買い物や結婚式などで山梨県を利用している。山梨県の住民の方と婚姻されるケースも多い。距離的に、佐久市へ行くよりも、甲府市の方が近いということもある。

(委員)

以前、国道141号を通ったことがあるが、大変怖い思いをした記憶がある。

(川上川上村副村長)

随分、改良をしていただいたが、冬期の安全対策もあり、どうしても高速道路や代替道路がほしいというのが切実な思い。

(藤巻軽井沢町長)

軽井沢町としては3点ある。

1点目は、環境の問題。町では、観光立町として、多くのお客様にお越しいただいていることもあり、電気自動車やハイブリッド車の普及を目指している。町で急速充電器の助成や購入費の助成をやっている。高速道路への急速充電器の設置をネクスコをお願いしている。

2点目は、しなの鉄道について。平成22年度から、小諸市さん、御代田町さんと協力して、上下7本ずつ合わせて14本の増便事業を実施しており、国からの補助金が終了しても地域で取り組んでいる。是非、県の支援をお願いしたい。将来の技術革新が進む中で、鉄道ではなく、軌道のような形で、路面電車的な形での運行ができればと考えている。現行では、町内を走るバスを、一つのパスで全ての乗り降りができるのは、どうかということで、観光協会を中心に協議が始まっている。

3点目は、町として、地域の巡回バスを3路線運行しているが、今後、財政的な支援も含めて生活弱者の移動手段について、ビジョンを示してほしいということ。

(茂木御代田町長)

北陸新幹線の金沢までの延伸を、御代田町で効果を出すためには、高速交通と結びつく、地域に密着した公共交通というものが必要。近隣市町村との連携が必要で、こうした取組に一定の補助があれば運行しやすいのではないかと。

生活交通の確保については、それぞれの町の特徴を活かしたものが必要で、どこでも同じことをやっていくというのは実情に合わない。

町では、70歳以上の高齢者にタクシー利用補助券を年間30枚、1枚あたり900円分を補助する形で配布している。乗合での利用も可能で、こうした細かな取組に対しても何らかの支援をお願いしたい。

軽井沢町からも話が出たように、しなの鉄道沿線の市町村で増便の費用を負担している。費用負担するということは、増便が新幹線との接続を改善しているから。利便性が向上し、駅の利用者が年間で15,000人増加した。国の補助金が無くなってしまうと、それぞれの自治体が負担し続けることとなり、何らかの支援を要望したい。

一番心配なのは、今後のしなの鉄道の経営で、特に長野以北の問題が影響してくると思う。県の支援もあるので、沿線市町村には負担がないと伺っているが非常に心配なところ。県が引き続き、沿線市町村の負担と

ならないように、しなの鉄道の運営に取り組んでいただきたい。

(小宮山立科町長)

リニア中央新幹線や北陸新幹線の延伸は県の飛躍につながる。県の均衡ある発展というが、そのためには、中南信と東信を結ぶ地域の高規格道路は大きな効果をあげるものと考え、松本 佐久間の高規格道路の早期実現をお願いしたい。

ただ、町のことを考えると、道路も大事だが、問題なのは地域公共交通のこと。

本年度、国の地域公共交通確保維持改善事業を活用するが、他の地区と連絡するバスがないと使えない制度である。

上田市、茅野市、佐久市とを結ぶ路線があるが、上田市との路線には補助をしているし、茅野市との路線は縮小しており、佐久市からの路線のみとなっている。これがなくなると町内の巡回バスもなくなってしまう。15年先のビジョンをつくるにあたり、公共交通をなくさないような国への働きかけも必要だが、是非、県も積極的に地域公共交通に参与して、国、県、町と合わせて、公共交通で住民の足を確保していくことをお願いしたい。

(委員)

大変貴重なお話をお伺いした。

3点申し上げたい。

1点目は、北陸新幹線延伸について。平成26年度末までに北陸新幹線が金沢駅まで開業すると、停車する駅が変わってくる。上田、佐久平、軽井沢も含めて、相当な手を打っておかないと通過駅になる恐れがある。

2点目は、自然の豊かさについて。この地域は自然豊かな地域で、首都圏とは全く逆で、なじみのないところ。この点をセールスしてはどうか。平成26年度末の北陸新幹線延伸のターゲットとして、自然環境を売り込むことがよいのではないか。

3点目は、先ほど話があったように、地域としてどこを向いているかということ。佐久地域の中で、北と南の地域では、条件や地理的なこともあり、地域ごとに向いている県外の方が違っている。これから中部横断自動車の建設状況を見させてもらうが、八千穂インターから諏訪に向かうのか、あるいは小淵沢に向かうのか。いろいろ計画はあると思うが、両方の地域で相当期待をしていると思う。どちらに行くかという、重要な判断もあるので、全体像を見ながら、この委員会でも検討をして

いきたい。

(委員)

しなの鉄道をどのように活かして利用しているのか。軽井沢町に伺いたい。

(藤巻軽井沢町長)

駅南のアウトレットの店に集客力があり、小諸市や御代田町からは、車ではなく、しなの鉄道を利用して軽井沢までお越しになるお客様が大勢いる。便利になると使い、不便になると使わない傾向があるように、御代田町長からのお話のとおり、増便によって利用者が増えてきている印象がある。

(委員)

しなの鉄道の増便のために、どれくらい町は負担しているのか。

(茂木御代田町長)

おおよそ900万円くらい負担している。

(藤巻軽井沢町長)

今すぐは分からない。

(委員)

佐久地域は、全国的にも一番早く、廃止代替バスに対する取り組みを行ってきた地域。時代とともに、市町村の役割と負担は変わっている。地域内のバスやコミュニティバスから形を変えていった、デマンド方式をいかに続けるかが課題。御代田町では、地域にあった形を選択する必要があると言ったが、そのとおり。その負担のあり方や、人の流れや変化などをきちんと把握していただき、持続できる生活交通をそれぞれの地域で考えていただきたい。それをバックアップできるビジョンを検討させていただきたいと思っている。

(委員)

時間が押しておりますので、これで意見交換を終わりたいと思いますが、宜しいでしょうか。

また、何かご意見がございましたら、事務局の県交通政策課まで宜し

くお願いします。今日は、どうもありがとうございました。