

第 3 回長野県公共交通活性化協議会北信地域別部会 事前アンケート取りまとめ

長野県公共交通活性化協議会北信地域別部会事務局

1 各市町村の交通政策の現状（市町村委員のみ）

中野市	<ul style="list-style-type: none"> ・市のコミュニティバス「ふれあいバス」及びデマンド型タクシー「お出かけタクシー」の運行。 ・公共交通マップの作成。 ・バスの停留所や駅の駐輪場の整備。
飯山市	<ul style="list-style-type: none"> ・自分で車を運転することができない時や、送迎してくれる家族や友人等が近くにいない時でも、安心して市街地まで移動できる手段を確保するため、路線バス、コミュニティバス及び乗り合いタクシーを運行して、移動手段の確保を図っている。
山ノ内町	<ul style="list-style-type: none"> ・地域を走る路線バスの維持確保、また、持続可能な移動手段の確保を目的に「中野市、山ノ内町地域公共交通計画」を策定。今後はこの計画に基づき、政策を展開していく。
木島平村	<ul style="list-style-type: none"> ・平日の昼間については、デマンド交通（DtoD）で、飯山市の一部及び全村内の移動、通院や買い物などに1日6便で対応を行っている。また、平日の早朝、夕方と土日祝日においては、シャトル便（定期便）により、平日（7便）は通勤通学、土日祝日（7便）は観光客を主な利用者として運行を行っている。
野沢温泉村	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 飯山駅—野沢温泉村間の効率的なアクセス確保 ・過疎地区における定期的なコミュニティバスの運行 ・免許返納者及び高齢者に対する村営バスの無償化
栄村	<ul style="list-style-type: none"> ・村内 J R 飯山線の 4 駅すべてを簡易委託駅として村で委託管理している。 ・村内の移動については全てデマンドバスとして運行している。4 路線（東部線、西部線、水内線、秋山線） ・秋山地区内については、自家用有償運送（通称：山タク）を地元の有志にお願いして運行している。

2 自家用車に頼ることのできない者の移動について、地域における課題

①高齢者

- ・通院等する際に、バスの本数が少ないことや、最寄りのバス停から距離があるため、利用しづらい。
- ・バスは段差があるため、乗降が困難である。
- ・高齢者にとって車両が利用しにくいこと（車両のステップや手すりの位置が高く利用しにくい）
- ・乗り合いタクシーの予約が煩わしいこと
- ・高齢者には現行の路線図・時刻表が分かりにくいこと
- ・市民の行動実態と運行ダイヤのずれ
（例①：買物や通院目的の移動は午前中に集中しているが、ここに現在の運行ダイヤを重ねると空白となる時間帯がある）
（例②：乗り合いタクシーを通院で利用する場合、診察時間がその時々で変わるので帰りの予約が取りづらい）
- ・バス待合環境に対する不満 等
- ・中野市への移動がニーズであるが、北部・西部地区においては須賀川線の廃止に伴い、中野市へ乗り継ぎなしで行ける公共交通がない。町のコミュニティバスを代替で運行しているが、中野市への乗入れが課題。
- ・最寄りのバス停への移動が不便に感じている。
- ・移動ニーズは町内から中野市の病院・高齢施設
- ・独り暮らしで自家用車を所有していない方が、通院、買い物などの外出時に支障がある。
- ・もともと、自家用車所有率が高い地域なので、自動車の免許を返納するまでは公共交通を利用しない。（既存の公共交通の路線と便数が少ないため、自分の都合で移動することができないなど自家用車を自分で運転する方が、利便性が高いため。）
- ・目的地や頻度については、アンケートを取っていないので分からない。
- ・公共交通機関の利便性が低いため、自動車の運転が危険と思われる高齢者の免許返納が進まず、危険なケースがある。
- ・1日あたりの運行便数に限りがあり、利用者ニーズに合った時刻での利用がしづらい。
- ・村北部方面地区については、飯山木島平方面への直行便が無いいため買い物や通院など生活に必要な行動に対して利用しづらい。（乗り換えが必要になるため時間（場合によっては費用も）が多くかかってしまう。）”
- ・JR 飯山線は通院利用が多いと思われるが、運行本数が少なく、また戸狩野沢温泉駅での乗り換えもあり高齢者には不便。
- ・冬期間は除雪作業のため頻繁に運休してしまう。
- ・デマンドバスは予約制であり、前日予約により運転手を手配するため、当日利用したくなくても、利用できない場合がある。（秋山線）
- ・病院の往復のみならず、そのついででの買い物等を計画した場合に公共交通の時間が合わないのではないかと。待ち時間がありすぎて時間を潰すのに苦労するなど。
- ・公共交通の便数が限られていて移動に制限がかかる。
- ・自宅からバス停まで距離がある。家の近くにバス停がない。
高齢者においては、通院、買い物などの利用頻度が多くない目的利用が主であるが、自宅から最寄り駅、最寄りバス停までの移動に不自由を感じているとともに、公共交通の便数や乗継等の接続時間を含めて目的地まで行くに一定程度の時間を有するため、ドアツードアで歩くことや時間を有することの心配がないマイカーと比べ、不便さを感じていると思います。また、民間の交通事業者は、利用者減少に伴い減便や駅の無人化など固定費の削減を進め、持続して運営できる体制を整備している中、利用頻度が少なく不慣れた高齢者にとっては、その要因が不安となり、一層の利用のし難さにつながっていると考えられます。
- ・高齢者の中心利用時間帯は、平日の日中が主で、その目的は通院、買い物である。
そのため、自宅～病院・スーパー・役所間の移動ロスを最小限にして輸送することが求められる。その一方、時間的制約は少ないため、乗下車地をきめ細かく設定し、様々な施設を経由するようなコミュニティバス、デマンド輸送的なものが好まれる傾向にある。しかし、高齢者以外の利用者にとっては、時間がかかる、無駄な場所を経由する、経路

が複雑、予約が必要など、利用しづらい要素になっている。事業者の立場としては、路線、時刻ともに複雑化していることから利用者への案内が難しく、コア利用者に限定した輸送になってしまうという欠点がある。また、多くの自治体で高齢者割引を行っているが、その一部を事業者が負担するケースもあり、収益性は決して高くはない。”

- ・ 中心市街地よりはるか遠く、公共交通では金銭的に負担。
- ・ 身体的に負担が多い。(身体障がい者)
- ・ 発着場所、発着時刻の決められている停留所は利用者にとって不便である。自宅が離れている、荷物を持っての移動はしんどい。また、時間の制約が多い日常では発着時刻が決まっていると移動しづらい。
- ・ 時間帯によりバス、鉄道のダイヤにばらつきがあり、利用したい時間に本数がない。
- ・ バス停、駅まで距離がある。
- ・ 最寄りのバス停や駅までの徒歩による移動距離、起伏(積雪等)のため、利用しづらい。
- ・ 緊急の用事が発生し外出しなければいけないときは、定期運行の公共交通では対応できない。
- ・ タクシーを呼ぶにしても山間地では迎えに時間がかかり、迅速に移動できない。
- ・ 地域内で、移動の手伝いができる人を依頼するなど、共助的運行手段を考える必要があるかもしれない。
- ・ 医療施設が多いが、それ以外に遠方にある大型家庭用品施設、教育および社会活動、金融目的で利用される可能性がある。
- ・ 一方、大病院へのトリップよりは、かかりつけの病院への移動を重視している。
- ・ バラツキはあるが、一般的に週に何回もバス移動を伴う外出は行わない場合が多い。
- ・ 駅バス停までのアクセスおよびイグレス距離があると移動抵抗が大きく、利用が敬遠される。
- ・ 一般的に乗り継ぎ抵抗も大きい。所要時間が長いのも利用抵抗が大きくなる。
- ・ 過去の調査では午前中で目的を達成し、午前中に帰宅したい高齢者が多い。

②高校生

- ・ 電車との乗り継ぎが悪い。
- ・ 運賃が高い。
- ・ 登校時と下校時の便数を増やしてほしい。
- ・ 通学の主な移動手段は自転車や自家用車(家族等の送迎)であり、バスやタクシー等を利用する機会は少ない。
- ・ 送迎する方の負担感は8割以上が「特に負担は感じない」と回答しているが、「できれば公共交通を使ってほしい」という回答もある。
- ・ 鉄道、路線バスも含めて、全体的に便数の増便を希望する。
- ・ 料金が安い。
- ・ 部活や補習などがあり、下校時刻が頻繁に変わるため、バス運行本数が少ない区間では常時利用することが難しく、保護者の送迎に頼ることが多くなっている。
- ・ 近年になって、通勤通学が困難な状態になった訳ではないが、高校生にアンケートを行っていないため、通学に対する不満を把握していない。
- ・ シャトル便のダイヤについては、飯山駅の在来線と接続がよくなるように毎年時刻表の見直しを行っている。
- ・ 高齢者での課題と同様。
高校生にあっては福祉的な無償サービスも該当しないため、通学に対して費用が余計負担となる。保護者の判断で自主送迎を行う(冬季は特に)家庭もあり、通学に対する親の負担が多いうえ、生徒自らが自転車(バイクも?)で通学する場合も多く、交通安全としてもリスクを抱える。
- ・ JR飯山線は運行本数が少なく、また冬期間は運休も多いため、保護者が送迎しなければならないときがある。
- ・ 部活などで通学時間より早く出かける場合や遅くなる場合は保護者の対応となる。
- ・ 栄村からの通学範囲は、飯山市と十日町市までが限度となり、それより遠くへ通学する

場合はアパートを借りるなどが必要となる。

- ・部活による早朝、夜間の公共交通の便が不便ではないか。
- ・公共交通の便数が限られていて移動に制限がかかる。
- ・自宅からバス停まで距離がある。家の近くにバス停がない。
- ・バス停に自宅から乗ってきた自転車を駐輪しておけない。

朝夕の通勤通学時間帯は、その需要に見合った運行本数を確保していますが、日中や夜間については、利用実態に応じて運行本数を少なくしています。通学時間が、利用者の少ない時間帯に重なる場合は、1時間当たりの本数が少ないため、利便性が低下します。特に高校が半日授業でお昼の時間帯に帰宅する場合や、部活などで夜の時間帯に帰宅する場合などは、便数が少ないうえ、鉄道からバス等への接続が最適ではなく、自家用車による送迎などに頼っているか、もしくは学校生活に制約がでている可能性があります。

- ・北信地域については、少子化の中で高校再編が議論されており、近年ではコロナ禍の影響もあり通学定期は減少傾向が顕著であります。今後は他地域から高校生を呼び込むなど通学の利用を現状から減らさない努力も必要となりますが、新たな学校の誘致や既存の学校においても特徴のある魅力的な高校づくりに期待します。
- ・高校生の中心利用時間帯は、朝の登校と夕方の下校に分けられ、朝はほとんどすべての生徒が同じ時間帯の同じ方向に集中し、夕方は部活の有無や曜日による終業時刻の違いにより時間帯が細分化される。そのため、朝の最大需要に合わせてと大型バスが必要となるが、その1本以外は小型バスで足りる需要しかなく、車両サイズを持て余す結果となる。場合によっては、朝の通学時のみ増発便を用意するなど、アンバランスな需要への対応が要求される。
- ・過疎地においては、通学以外の需要が希薄であることから、「学休日運休」や「下校時間に合わせて運行」など効率化したダイヤ設定が行われるが、一般利用者には関係ないため、事実上学生以外の利用をシャットアウトした輸送形態になっている。
- ・事業者の立場としては、授業時間にダイヤを合わせ、かつ乗継の鉄道の時刻にも合わせるなど、ダイヤ組成上の制約は非常に大きい。また、通学定期の割引率は、通勤定期よりも高いため、乗車率に比して収益率はやはり劣る結果となる。
- ・バス、電車を使えないときは自家用送迎になる。特に冬期間
- ・定常時以外（テスト期間や学校行事等）の場合に電車の本数が少ない。
- ・（前回第2回アンケート調査の回答と重なりますが、）

下高井農林高校は北信地域4高校のうち、唯一最寄り駅から遠く、時間的、経済的負担面から、近隣市村（自転車通学可能）以外の中学校から進学先として制限を受けている。中野市街地と飯山・岳北地域間の通学には、路線バスしか公共交通機関としての選択肢がなく、バス料金の経済的負担が大きい（進学先の制限要因）。岳北2高校ともに、自転車通学生徒は、冬季間、家庭での送迎に頼っている生徒がいる（R4年度の場合、飯山高校の約3割、農林高校の約6割程度）。バス路線が近くにない（バス停から遠い）、便数不足等により通年家庭での送迎による生徒も一定数いる。降雪によりJR飯山線遅延（運休）となった場合、最寄駅から学校までのバス便数が少ないため、登校できない生徒がいる。今後、少子化により公共交通機関を利用する高校生は減少するものの、高校再編統合により、通学に困難さを抱える生徒の割合は増加する。

- ・便数の面。通学で利用している便を乗り遅れた場合は、次の出発時刻までに間隔があるため、保護者の送迎で対応をお願いしている。お願いすることが増え、負担をかけている現状である。
- ・飯山市内でいえば、長野方面への通学にはJRを利用する。通学時間帯はどの生徒も同じであるが、帰宅時間帯は部活等の関係で、生徒によって違う。JRが利用できない場合は、家庭で迎えに行くという負担が生じている。
- ・現状では、便数の増は難しく、ダイヤの調整も難しい。かといって飯山ー長野のバス利用は時間がかかりすぎる。したがって、自家用車送迎はやむを得ないことになり、時間短縮の道路整備が必要ということになる。”
- ・飯山照丘高校が統合されたため、現在は影響なしと思われる。
- ・始業時刻に間に合う必要がある。乗り継ぎが複数生じた場合、あるいは目的地までの移動手段にデマンド交通がある場合、時刻制約がある目的施設までたどりつくのが難しい。
- ・鉄道が廃線になり、路線バスが役割を担う場合、起終点間の所要時間が長くなるだけでなく定時性も低下するので、行きたい教育施設に行けなくなり、選択肢が狭まる。

- ・通学が可能な便があっても、帰りの便が無ければバスは使い難く、自家用車で送迎しなければならなくなる可能性が高い。
- ・4月当初と5月以降の部活が開始された時期からは出発帰宅時刻が異なってくる。とくに帰宅時刻はばらばらで需要を集約することは難しい。
- ・時刻制約がある移動では、速達性および定時性が求められる。したがって便数よりもダイヤが重要と考える。
- ・駅バス停までの移動手段も考慮する必要がある。自転車であれば駐輪場が必要となるが、自転車による駅バス停までの移動距離はかなりばらつきがある。駅バス停の選択は駐輪場の選択でもあり、距離と運賃とのトレードオフで決まる場合もある。
※高校生の需要に対してどこまでサービスを提供するか、レベルをしっかりと決める必要がある。

③観光客

- ・観光施設までの直通便や近接地までの移動手段が中々ないため、観光客にとって利便性に欠ける。
- ・北陸新幹線飯山駅を降り立った多くの観光客は、ここから次の公共交通に乗り継ぐなどして、目的地へと向かうが、観光客からは、「新幹線及び飯山線とバスの接続が不十分」といった意見も挙げられている。また、観光ニーズの多様化によって「目的地までのアクセス手段がない」といった意見もある。
- ・新幹線飯山駅から湯田中、渋温泉郷、北志賀高原、志賀高原までのアクセス手段がない。
※タクシーのみ現状では利用可能
- ・公共交通を利用して村を訪れる方からは、木島平村への2次、3次交通の不便さを指摘される。(村内の施設周遊ができない)
- ・降雪(雨)を凌げる待合所の設置が少なく不便。(特にお帰りになる際の待合場所がバス停によって無く、荷物等を濡らしてしまう。)
- ・村内の一番の観光地は秋山郷になるが、既存の交通機関を使うと乗り換えが頻繁にあり、時間も制限されるので、観光は自家用車中心となっている。
- ・飯山駅からカヤの平経由で秋山までのバスを観光シーズンに運行している。
- ・県内の公共交通機関を利用しての観光は赤字や合理化等により、鉄道やバスの廃線が多く、また広範囲の山間部に観光地が点在しているため、自家用車で観光が中心になっていると思われる。
- ・有名な観光スポットへの公共交通はあるが、全てのスポットにあるわけではないので複数の観光巡りを効率的にできない。
- ・公共交通で駅に着いて、切符やお土産を買う時間がない。公共交通が遅れると新幹線に間に合わない時がある。
- ・観光旅客は、日中の便数が少ない時間帯の利用が主になるため、鉄道からバス等への乗り換えを含めて不便さを感じていると思いますが、旅行を計画する段階で利用する公共交通を予め調べたうえで来訪するため、当地域に来てからの不便さを感じていないと思料します。一方で、首都圏等からの旅客が中心となる中、交通系ICカード利用の可否に関する問い合わせが多く寄せられていることから、今後の社会変化に応じたキャッシュレス化を含めて、多言語化・段差解消などのバリアフリー化は、当地域を観光地として選択するうえで必須条件になってくると思います。入国条件の緩和によるインバウンド旅客と政府の観光振興策による国内観光旅客の早期回復に期待したいと思います。
- ・観光地への輸送は、バスが二次交通の役割を果たすため、鉄道などの基幹交通で駅に到着した利用者を、待たせることなく目的地に輸送することが条件となる。多くの観光地が、季節による利用者の波動が大きく、また土休日や大型連休などに利用が集中する。観光目的地以外での乗下車は少ないため、最短時間で目的地を直結する交通手段が求められる。また、観光客の多くは、自身の目的地へのストレスフリーの移動を求めており、駅前のバス乗り場が分かりやすいこと、目的地へ行くバス路線が分かりやすいこと、列車の到着に合わせた時刻のバスがあること、ネットで検索できること、普段使いなれている決済手段や利用方法であること、自身の予定に合わせたコースで周遊できること、

- など、要求水準は高く、現在の県内の公共交通がこれに対応できているとはいえない。
- ・事業者の立場としては、季節限定運行、時期による増発運行、などイレギュラーな輸送形態が多くなってしまおうという欠点がある。また、行き帰りとも鉄道との接続を考慮する必要があり、ダイヤ組成上の制約も大きい。もし観光客が、既存の交通機関を利用する場合、①の高齢者に特化したバス路線であれば、「行き先も経由地も経路も分かりにくく、目的地まで遠回りをして運行する不便なバス」だという評価を下すことになる。また、②の高校生に特化したバス路線であれば、「観光シーズンなのに休校日で運休している」「早朝と夕方しか運行がなく、観光客のニーズに答えていない」という評価を下すことになる。
 - ・観光地と発着場所が北信では遠く離れているので不便。人気落ちる。
 - ・鉄道とバスの乗り継ぎの便が悪い。
 - ・どの市町村も観光客に対する公共交通の整備は進んでいると思う。
 - ・目的地別にしっかり案内できる観光案内窓口の充実が重要
 - ・飯山駅で乗車・下車される観光客等については、野沢温泉ライナーで対応できているので、特に問題なし。
 - ・路線やダイヤが観光行動にあっていない。日常の運行サービスで観光との併用は難しい。とくに観光振興を目指すのであれば、観光に特化したサービスを検討すべき。
※コロナ感染リスクを考え、利用を控えている観光需要は一定数存在する。
 - ・幹線の枝線がデマンドの場合、観光客には使えない。タクシーの活用が重要と考える。”

3 その他

- ・日頃北信地域の公共交通でお感じになられていること
- ・本地域別部会で取り組んでいきたいことなど

- ・JR 飯山線の存続・利用促進に向けて長野県、新潟県、関係市町村が連携し、地域の団体、住民を広くまきこんで対策を講じていく必要があると考えます。
- ・北信地域の拠点駅である「信州中野駅」「飯山駅」区間を中野市、飯山市を単純に結ぶ今の路線だけでなく、観光振興も考え、山ノ内町、木島平村を経由して結ぶ幹線交通の確保。中野市～山ノ内町間については復活。
- ・木島平村としては、飯山駅をハブとして、市町村を超えて（つなぐ）公共交通機関の接続がよくなる必要がある。
- ・国交省検討会が7月25日にローカル鉄道の在り方に関する提言を公表した。また、JR 東日本が7月28日に地方路線の収支を公表した。飯山線は特に収支が悪く、新聞にも取り上げられた。しかし地方鉄道は地域の足としての公共性も高く、民営化されたJRは公的な役割を担いながら、利益を求めるという株式会社としての面もある。今後、本協議会や飯山線沿線活性化協議会において、飯山線の在り方を議論していくことが重要だと思う。
- ・首都圏から交通系ICカード（Suica等）で旅行に来てても、乗り継いだ公共交通が非対応のため、小銭を用意するのが面倒。再び、インバウンドが回復した時、小銭による精算で公共交通が遅れる可能性が高い。
- ・人口の減少とマイカーへの移行が進む北信地域において、公共交通の利用が減少し、民間の交通事業者による利便性が低下する負のスパイラルが進むことが予想されます。今後は、利便性向上による利用者の増加に向けた官民一体となった施策に引き続き取り組む一方で、北信地域における持続可能な公共交通体系を民営民設、公設民営、公営公設など根幹にかかわる基本的な考え方を整理し、抜本的な見直しを前提に議論されていくことを期待します。
- ・今回の問いは公共交通に対するものであり、その対象が①高齢者②高校生③観光客であった。事実、バス利用者のほとんどがそれらの属性であり、その属性から外れた利用者はごく少ない。これは本来の公共交通の姿ではない。公共交通とは、様々な目的の利用者が乗り合わせることで成り立っている。上記3属性の利用者に向けた交通機関は、公共交通ではなく、個別交通になってしまい、誰もが利用できる開かれた交通手段ではないように思う。

- ・公共交通をこれからも持続的に残すためには、一般の利用者が「普段使いできる」ことが必要であるし、場合によっては「強制的に普段使いさせる」ことも必要になってくる。そうやって利用率が上がることで、利便性も上げることができ、いわゆる「持続可能な公共交通」になってゆく可能性が出てくる。ただし、現在の交通事業者は、国民の自家用車シフトにより弱体化し、その結果、運転士をはじめとした運営スタッフが大幅に不足することで事業拡大もままならない状況になっている。これに、コロナ禍による公共交通離れが拍車をかけ、今後は提供するサービス（路線・ダイヤ等）の削減こそあれ、充実を図ることが難しい状況に置かれている。
- ・長野電鉄の線路が街の発展を分断、邪魔している。中野市では市街地に入出入りする際必ず踏切を通過しないと行き来できない。特に冬期間は車の流れをスムーズにさせてない。大きな踏切で5か所、渋滞のもとになっている。
- ・鉄道、バス会社がそれぞれ別で連携が取れていない。
- ・医療受診、買い物、通学、観光客等が大きな不便なく公共交通を利用するため、市町村を跨いだデマンド交通等の柔軟な運行。
- ・高齢者、高校生ともに経済的負担軽減のため、公共交通機関利用者の定期券・回数券等購入額の一定割合を北信地域市町村全体で補助還元し、公共交通機関の利用を増やす。
- ・脱炭素・環境面での配慮を重視し、通勤通学等で自家用車の利用を減らし、公共交通機関利用者を増やす交通ネットワーク網を構築。
- ・本校の児童・生徒の内、飯山市内在中の方が、34%である。66%の方が中野市、山ノ内町、木島平村、栄村等で、遠距離より通学しているのが現状です。高等部生徒は、社会自立に向けて、公共交通機関を利用して自力通学できる力をつけることが、大切な指導内容の一つです。
- ・当該地域の利用実態や移動実態を示してほしい。
- ・データがないので思惑で本アンケートに回答することになってしまう。このアンケートはこれまでの経験上の記述であって、本当の実態に沿った意見でない可能性がある。対象地域での移動実態に沿った取り組みでないと成功しない。
- ・他地域の成功事例を当てはめても、当該地域で成功する可能性は小さい。本地域の地理、年齢構成、就業形態、施設分布が異なるため。
- ・すべての需要に対応は不可能。ターゲットやサービスレベルなどの枠組みをしっかりと決めておく必要がある。路線のサービスレベルを明確に設けて欲しい。したがって、基本的に移動実態の把握が必要。
- ・広域であってもコンパクト+ネットワーク（地域づくりのための残すべき路線）となる拠点と路線を設けるべき。公共交通はあくまで地域づくりまちづくりのツールである認識が必要である。需要を提供するサービスに集約して、交流を促進する役割が重要である。
- ・とくに広域対応路線のフィーダーでフルデマンドがあれば、起終点を繋いだことにならない。
- ・運行サービスの見直しのための明確な基準を設ける必要がある。