

第4回「長野県公共交通活性化協議会佐久地域別部会」議事概要

日時 令和5年7月12日(水) 10:00~11:40

場所 佐久合同庁舎 404号会議室

1 会長あいさつ

○佐久地域振興局

・県では、今年度を初年度とする長野県総合5か年計画「しあわせ信州創造プラン3.0」に基づき県政を推進しているところ。佐久地域においても、確かな生活の基盤づくりにおいて、広域的な公共交通施策の推進は重点的な取組の一つに位置づけている。

・本日は、今年度に県が策定することとしている「長野県地域公共交通計画」佐久地域編の素案について、ご意見をいただきたい。

2 会議事項

(1) 長野県地域公共交通計画地域編(素案)について

●資料説明

○交通政策課

【資料1】長野県地域公共交通計画の骨子について

(令和5年3月24日に開催した第4回長野県公共交通活性化協議会(全体会議)で示した長野県地域公共交通計画の骨子について説明)

・今後のスケジュールについては、見直しを行ったので資料4で説明する。

【資料2】拠点と軸の設定について

・資料1の「5 施策の方向性」の「最適な交通ネットワークの構築」に向けて、拠点と軸を整理した。

(3種類の拠点、拠点間を結ぶ5種類の軸について説明)

【資料3】地域編素案について

・本日皆様にご意見をいただきたいものとなる。最適な交通ネットワークの構築に向け、県下10地域ごとに公共交通の課題や、地域ごとの交通ネットワークを、先ほど説明した拠点と軸の考え方により整理したもの。

・本日は資料3の補足資料に記載した、特にご確認いただきたいポイントについて、ご意見をいただきたい。

・なお、皆さまに議論いただき、この地域にとって必要な移動軸として計画の地域編に位置付けられたバス路線等については、今後、県として路線の維持に必要な支援策等を検討していきたいと考えている。

・国庫申請に当たって必要となる記載については、今後、国と協議していく予定。

【資料4】長野県地域公共交通計画の策定スケジュールについて

・今後の県計画の策定スケジュールとしては、9月13日に開催予定の長野県公共交通活性化協議会の全体会議で計画の素案を提示、12月の協議会で計画案を提示し、承認いただき、年明けのパブリックコメントを経て、今年度内に計画を完成させたいと考えている。

・地域編についても、今回の地域別部会でいただいたご意見を反映し、修正を加えたものを10地域分取りまとめの上、9月の全体会議で提示したいと考えているので、ご協力をお願いしたい。

・地域別部会は10地域で開催しているので、内容の修正にあたっては総合的に整理する必要があるが、いったんは幅広にご意見をいただきたい。

○SCOP

【資料2】拠点と軸の設定について

・拠点の設定の②圏域拠点の設定の基準に、「交付要綱別表5に示される市町」とあるが国の補助をもらう際の地理的な要件が2つある。一つは、平成の大合併前の市町村を跨ぐということと、別表5に示されている大きな町につながっているということ。別表5では長野県では14の市町が示されている。基本的には県の合同庁舎がある場所だが、そのほかに小諸等がある。

【資料3】地域編素案について

・県の計画なので、信州まつもと空港、リニア、新幹線、鉄道、バス、タクシーと、あらゆるものを扱うが、特に国と県が補助する幹線系統のバスの位置づけを重要視している。そのため、地域の細かい書きぶりにはなっておらず、市町村内を走るコミュニティバスは扱わない。

・P2の「市町村界を跨ぐバス路線の状況」だが、国の補助要綱に即し、(現在の市町村界ではなく)平成の大合併前の市町村界をまたぐものを対象にしている。佐久地域では7路線を掲載してあるが、No.2～7について利用者数、収支率、国庫申請額は数字が少ないためいったん空欄にしている。

・No.1は、地域間幹線系統という、国と県の補助が入っているもの。No.2～4はバス事業者が運営している、一般的に路線バスと言われているもの。No.5～7は市町村が主に運行しているもの。

・P4の拠点と軸の設定について、広域拠点は佐久市・軽井沢町、圏域拠点はそれに加え小諸市。地域拠点はそれ以外の町村の駅もしくは市街地・役場の周辺を設定。

・P3の下図について、赤ライン(広域都市間連携軸)と青ライン(圏域間連携軸)から外れるのが立科町、北相木村、南相木村の3町村。今回の計画では、すべての地域拠点から赤もしくは青のラインにつながる必要がある。北相木村、南相木村については、それぞれの村営バス(黄緑ライン:地域間連携軸)で小海駅までつながっているため、ネットワークが成り立つ。立科町の緑ライン(圏域内連携軸)の路線については、中仙道線(佐久方面)でつながっている。また、しなの鉄道、上田方面までつながるということも必須と考えているので、上田駅までの中仙道線(上田方面)と旧丸子町の丸子までの丸子線を設定。丸子があるなら、望月や白田もという意見もあると思うが、丸子はバスが集まってくるターミナル的な

位置づけが強いので地域拠点に設定した。望月から田中を結んでいる久保通線というバスがあるが、県のネットワークとして位置付けるほどの本数になっていないということで黄緑の線になっていない。

・P4は★印を中仙道線（佐久方面）に打ってある。☆印は打っていないが、地域間幹線系統の要件が変わってきているため、昔の要件で分断された中仙道線全体を、今の要件に則り一路線として復活することも可能。このような地域間幹線系統に関することもこの計画の中で考えていきたい。特に緑ライン（圏域内連携軸）と黄緑ライン（地域間連携軸）について議論をいただきたい。

●意見交換

○小諸市

・高速バスも計画に位置付けてほしい。高峰高原等へ都内から高速バスで学生や登山客が来る。新宿～佐久平駅以降の高峰高原行きは市町村を跨ぐ路線バスである。

○佐久市

- ・小海線、中仙道線の重要な拠点である中込を地域拠点に加えてはどうか。
- ・佐久御代田線を軸に位置付けてはどうか。
- ・軸としては久保通り線も重要な路線。学生も利用して上田地域にアクセスしている。
- ・望月も拠点として重要である。

○小海町

- ・小海駅は南相木村、北相木村にとって交通結節点であり、小海駅前再整備も含め、ターミナル機能の強化も考えなければならない。
- ・地域拠点については、観光という観点では、白駒の池もある。

○佐久穂町

・白駒の池を地域拠点として、佐久平と白駒の池を結ぶ千曲バス白駒線を軸と位置付けてはどうか。

○川上村

・市町村内のバスなど地域内連携軸は、県の計画なので資料3に記載されないという説明だが、住民の生活交通の確保のためバスの運行等をしているので、それを排除されるのはいかなものか。ネットワークとして小海線とつながっている村営バスの位置付けを検討してほしい。

○南牧村

・野辺山は主要観光地であるため、地域拠点として位置付けてほしい。

○軽井沢町

・軽井沢病院から佐久市内の病院に紹介状を出すこともあるが、高齢者が軽井沢から佐久市内の病院に電車で行くのは大変という声が多い。鉄道利用も促進したいが、お年寄りがしなの鉄道と小海線を乗り継いでいくのは現実的に難しい部分もある。千曲バスが運営している佐久御代田線を軽井沢町まで延伸するよう県が主導してほしい。

○御代田町

・佐久御代田線を軸として位置付けてほしい。

○佐久地域振興局

・佐久市から提案のあった地域拠点に中込を位置付けることについて、野沢北高校、野沢南高校もあるので、追加を検討すべきと考える。

・佐久市から軸への位置づけの提案のあった久保通線は、東信運転免許センター、川西赤十字病院もある路線であり、事務局で検討したい。

・南牧村から提案のあった野辺山の地域拠点への位置づけについても、事務局で検討したい。また、資料2の裏面の図で、小海線が野辺山につながっていないので、訂正させていただきたい。

○SCOP

・佐久市から提案のあった、中込を地域拠点として位置付けることは可能だと思うので検討する。

・佐久市、軽井沢町、御代田町から佐久御代田線について言及があった。資料3の2ページに記載したバス路線については、旧市町村を跨いだ路線というものの他にも条件がある。一点目として、1日3往復以下の路線は計画に載っていない。二点目として、市町村跨ぎでもデマンド運行のものは載せていない。三点目として、季節運行の観光バスも載せていない。佐久御代田線は平日1日1往復であるため、資料3に載せていないが、重要度の高い路線ということを認識したので、資料3補足資料の③の本地域独自の取組として整理することも検討したい。

○交通政策課

・小諸市から提案のあった高速バスの軸への位置づけについて、佐久地域については首都圏と佐久平については新幹線があるのでそちらを広域都市間連携軸とし、高速バスは軸として記載しない整理にしている。

・小海町と佐久穂町から白駒の池及び白駒線について話があった。観光的なバス路線は軸として記載しない整理にしている。観光地を地域拠点に位置付けるかは他の地域と総合して整理したい。

・川上村から話のあった、市町村内で走っているバスについては、機械的な整理として記載していないが、そのバスが駅に接続することでネットワークになっているものをどう位置付けるかは考えたい。

・軽井沢町から佐久御代田線の軽井沢延伸の話もあったが、計画に新しいものをどう記載していくかについては今後検討する。

○JR 東日本

・本計画について JR 東日本長野支社、JR 東海、JR 西日本とも連携は取れているか確認したい。

○千曲バス

・佐久地域での独自の取組として、中仙道線、佐久御代田線、山手線について、市町村と運賃均一の取組を行っている。また、同路線については QR 決済を行っている。

○松葉タクシー

- ・免許返納者数について見通しはあるか。
- ・QR コード決済をなるべく早く全県に広げてほしい。

○佐久市シニアクラブ連合会

・免許返納が増える中で、利便性向上のため、バスだけでなく、市町村を跨いだデマンド交通を要望する。

○交通政策課

- ・JR 東日本長野支社、JR 東海、JR 西日本には全体会議の中でも話をしている。
- ・今後の免許返納者数について確実なことは言えないが、これまでは返納者数は右肩上がりである。
- ・QR 決済については、路線バスについては、電車からの乗り継ぎが重要であるため、鉄道でも路線バスでも使える地域連携 IC カードの導入に向けて進めている。タクシーについては、地域連携 IC カードにこだわる必要はなく、事業者によっては何でも使える一体型の端末をすでに入れている事業者もある中で、どのような状況が望ましいか考えていきたい。

○SCOP

・バス路線の運賃均一の取組及び QR 決済の取組については、地域独自の取組として、別ページに記載したい。

(2) 公共交通情報オープンデータ活用事業について

●資料説明

○交通政策課

【資料 5】公共交通情報オープンデータ活用事業について

(データ整備状況・県施策等の説明)

●質疑応答

○川上村

- ・運行情報についても掲載できるのか。
- ・運休情報は誰が登録するのか。

○交通政策課

- ・基本的に1年間の情報を登録するが、「この期間は運休する」といった情報等を付加することができる。さらに発展させると、リアルタイムの情報も登録できるようになるが、その分の事務が必要。
- ・運休情報の登録は運行しているバス事業者や市町村が行う。外国語でも経路検索できるので、コミュニティバスであっても技能実習生や外国人観光客を想定して、データ整備してほしい。

○佐久穂町

- ・デマンド交通については対象になるか。

○交通政策課

- ・誰でも利用ができ、運行時間と発着場所が決まっている公共交通機関が今回のオープンデータ化の対象なので、デマンドは対象外である。