

ジモトで座談会 入山辺地区報告書

1 開催日時 令和7年11月29日(土) 午後5時～午後7時

2 開催場所 入山辺公民館大会議室

3 出席者

臥雲市長ほか33名（市関係部局9名、町会長11名、各種団体長他5名、地域づくりセンター職員4名、傍聴者4名）

4 座談会テーマ

- (1) 地域バスについて
- (2) 入山辺地区への定住促進について

5 プレゼンテーション

- (1) テーマ1 地域バスについて

ア 内容

H29年、アルピコ交通入山辺線の廃止に伴い、現在の入山辺線の運行を開始。

近年の諸経費の高騰により運行委託費が年々高額になっている。このままでは入山辺線の運行ができなくなる。

イ 市への要望事項

入山辺線の存続または新たな交通手段の構築に向けて、地域だけでは限界があるため、行政と地域が連携し、持続可能な仕組みを模索する必要がある。地区の実情に即した交通モデルの構築に向けて、行政の制度的支援と積極的なご協力をお願いしたい。

- (2) テーマ2 入山辺地区への定住促進について

ア 内容

入山辺地区は市街化調整区域となっており、原則、転入者は新築で家を建てることや既存住宅を買っても建替えすることに制限があると聞いている。地区内にいる若者も地区外に出て家を建ててしまう。

イ 市への要望事項

(ア) 跡取りや転入者が家を建てるにはどのような手続きが必要か。

(イ) 農地法では、非農家者個人が農地に家を建てる場合、非農業者の取得と農地転用許可が必要で難易度が高いものとなっている。緩和策はないか。

6 テーマ別意見交換

- (1) テーマ1 地域バスについて

ア 提案者による意見・要望等

(ア) 入山辺線の現状

a 背景

平成28年3月：アルピコ交通による入山辺線廃止の通知を受け、入山辺地区交通対策協議会を設立。

運行について地区住民にアンケートを実施した。結果、路線バス形式が最適と結論付けられた。



b 運行開始

平成29年4月より、松本市地域主導型公共交通事業の補助金(850万円)を活用し、入山辺線公共交通協議会が運営。

c 運行形式

通勤通学便：朝夕2便ずつ(マイクロバス)

通院・買い物便：中央ルート・南ルート・北ルートの3ルート(ジャンボタクシー)

(i) 利用状況の推移

平成29～31年は1万人超の利用者があった。

令和2年以降、コロナの影響で減少し、約8,000人前後で推移。

(ii) 運営課題

令和5年度にタクシー会社の社長交代、燃料費・食費の増加、乗務員不足により、令和6年度の運行委託見積額が約2,000万円に増加。

委託料増額による運行経費削減の対応として、通勤通学便を4便から2便に削減。マイクロバスとジャンボタクシー2台を1台に統合、乗務員を2名体制から1名体制に削減し、令和6年4月から実施している。

(iii) 現状の問題

減便により、朝夕の乗降客が大幅に減少した。これ以上の減便は避けるべき。

理由として、入山辺地区は松本市内で高齢化率が2番目に高い。車がなければ通院や買い物が困難。また、高齢者だけでなく、高校生も交通弱者である。

地域バスがなくなるとは生活ができなくなり死活問題。

(iv) 補助金関連の課題

令和6年から補助金が850万円から1,000万円に引き上げられた。ただし、補助金の上限が1,000万円で、収支率が10%を超えない場合は補助金がもらえない制度。他地区では、収支率が10%を超えるよう、地元負担で補うケースもある。

(v) 市への要望

a 補助金制度の改善

路線が長く、燃料費がかかる入山辺地区の特性を考慮し、補助金上限の引き上げを検討してほしい。

b 補助金以外の活用可能な補助制度の検討

c 公設民営化の位置づけについて

他の合併地区(四賀、奈川など)では公設民営化を導入しているが、入山辺線と中山線が除外されている理由について

d 交通ネットワークの構築

・地区の実情に合わせた交通モデルの構築

・地域公共交通会議主導による一般路線とコミュニティバスの一体化運行の検討

e 他地区の先進事例の共有

運行形態のパターンや、各々のメリット・デメリットの提示

イ 発言者の声

(ア) 利用者層と利用目的

a 日中利用者

主に高齢者で、主な利用内容は町会によっては週1回のみの便のため、バス運行に合わせて病院予約や買い物をしている。免許を返納した高齢者にとって、なくてはならない交通手段である。

b 社会参加への役割

- ・入山辺公民館での「歌の会」「体操」「ウォーキング」参加に活用。
- ・集落が点在する地域の住民同士のつながり作りに貢献。
- ・バスの運行に合わせ、利用促進活動も展開。

c 学生からの声

- ・交通手段のない学生にとって大変助かっている。
- ・朝夕の通勤通学便が半減したことで、電車の乗り継ぎが悪くなった。

(イ) 結論

利用者共通の思いとして、地域で暮らしていくために不可欠な交通手段であり、存続を切望している。

ウ 市長、関係部局(交通部長、公共交通課長)コメント

(ア) 交通部長による整理、方針

a 補助金制度について

収支率10%の考え方について、公共交通であるが
ある程度の収入確保が必要という考え方に基
づいている。公設民営の路線バス制度設計の中
でも、10%が一つの目安とされている。



b 補助金上限の引き上げについて

当初850万円、令和6年度に1,000万円に引き上げた。
引き上げた背景には、原油高騰、ドライバー人件費の上昇がある。
現状は導入1年目のため、今後の状況を見ながら検討していきたい。

c 公設民営化の除外理由について

地域バス(入山辺線、中山線等)は、地元協議会が運営主体となっており、市が直営する市営バスやコミュニティバスとは異なる。

制度設計時に、地域の主体性を尊重し、別制度として設計した経緯がある。

d 今後の対応

地元との協議を通じ、適用可能な制度の検討を含めた柔軟な対応を検討していきたい。

(イ) 市長による整理、方針

a 基本的な課題認識について

収支率10%という基準は、制度の基本として維持する方針。ただし、補助金額の設定方法については、物価上昇に対応したきめ細かい調整が必要。

b マイナスの悪循環への危機感について

利便性が低下すると利用者が減少し、さらに赤字が増加する悪循環に直面している。利便性を上げて赤字を拡大することも現実的ではない。

c 松本市全体の公共交通ビジョンについて

公共交通を「幹」、「枝」、「葉」に例えている。

「幹」は、利用者が多い基幹的路線(大型車両で運行)。

「枝」は、中程度のニーズに対応(小型車両)。

「葉」は、交通空白地の補完(地域の実情に合わせた多様な形態)。

入山辺地区は現状「枠外」扱いだが、今後は「幹」「枝」「葉」のいずれが最適かを検討する必要がある。

e ドライバー不足への対応について

全国的にプロドライバー不足が深刻化している。長野市でも路線廃止や減便が避けられない状況。松本市は、アルピコ交通との包括的エリア一括契約により、当面5年間は現在の状況を維持する予定。

f 今後の方向性について

① 住民ドライバー制度

事例として、本郷地区の「浅間大村線」で、プロドライバーから住民ドライバーへの転換を試験実施している。

・実施内容

地元で10名程度の住民ドライバー候補を募集。運輸局の研修受講が必須だが白ナンバーでの運行ができる。

初期段階で多少の不安定性があるが、2～3ヶ月で安定してきている。

・補助金

プロドライバー時代の1,000万円から800万円に削減。

・メリット

経費削減による補助金削減、従来と同じサービスレベルの維持。

・課題

住民ドライバーの確保、継続的なサポート体制の構築。

② オンデマンド運行の検討

定時定路線から利用者のニーズに応じたオンデマンド方式の運行への転換も視野に検討が必要。

安曇野市、塩尻市は路線バスがなくオンデマンド方式を先行導入している。

③ 課題

高齢者の利便性を確保するには、スマートフォン活用のサポートが必要。

④ 地域交通の優先度向上

地域課題の三大要素として、1 ゴミ、2 防災、3 移動支援・地域交通を上げ、3の移動支援・地域交通については今後最も重要。

⑤ 職員の意識改革

各センター長が交通部と同等の理解度を持ち、地域交通課題に取り組むことを目指す。

(2) テーマ2 入山辺地区への定住促進について

ア 提案者の意見・要望等

(ア) 入山辺地区の現状

a 出生数の低下

松本市全体で2024年は244人、2000年は2,548人、25年間で約1,100人減少している。入山辺地区では、昨年7人、本年10月までで1人だけ。

b 人口減少による限界集落化

かつては「限界集落」と呼ばれていたが、現在は「消滅」という現実的な危機に直面している。地域の価値向上と若者が住める環境整備が急務。

c 子育て世代の転入の重要性

少子化対策は、子供を産み育てる世代の転入なしには成果が限定的。

松本市の子育て施策は充実しているが、20～40代の転入促進が課題。

隣の里山辺地区では、毎年70～80人の子供が生まれており、大きな差異がある。

(イ) 具体的な課題事例

入山辺地区の厩所では、戸数21戸、空き家が12戸、人口は41人で、うち75歳以上の高齢者が10人、施設入所が3人、一人暮らし3人いる。最年少は高校3年生が1人、その他は90歳前後までいる。80歳以上の親を介護する60歳前後の家庭が約5件。10年後の予測では、現在の約半数が消滅する可能性がある。

(ウ) 規制による障壁

入山辺地区は市街化調整区域、都市計画法、農地法など、複数の法令が新築建設や土地取引を困難にしている。

そうした縛りに地元は、「法規制では何も変えられない」と諦めムード。

個人・企業の努力では限界があり、行政による規制緩和が不可欠。

(エ) 地区の潜在的な魅力

入山辺地区には魅力やポテンシャルがあるにもかかわらず、受け入れ体制、特に住宅が不足している。

隣の里山辺地区では毎年住宅が建設され、人口流入が加速している。

(オ) 市への要望

a 住宅供給の促進

・建築規制の緩和検討

・手頃な価格の定住促進住宅の整備(北海道等の先進例を参考に)

b 地域格差への対応

各地区の地域格差を認識し、入山辺地区に対する重点的な支援を検討してほしい。

c 農地転用・建築手続きの簡素化

農地法や都市計画法の複雑な手続きの簡素化できないか。



イ 発言者の声

(ア) 実際の定住者の声と課題

a 自身の経験

入山辺地区で生まれ育ち、進学・就職で一旦入山辺地区を離れたが、結婚・出産を機に親の土地をもらい家を建てた。

家を建てる際には、農地転用や相続など複雑な手続きを経験した。

近所にも家を建てたかったが、手続きがうまくいかず、断念したケースが複数ある。

b 現在の子育て経験

日常生活に多少の不便さがあるが、地域の温かな支援のおかげで暮らせている。また、子育ての環境が充実している。

・保育園・小学校での里山体験が豊富。

・スポーツ大会、文化祭、親子ひろばなど地域行事も充実している。

・夏休み等には寺子屋開催など、地域全体で子供を支援してくれている。



c 課題と懸念

高齢化が進む中、行事をサポートする世代が不足している。次世代の人口が少ないために、地域活動の継続が困難になる可能性がある。

d 地域の価値と期待

自然豊かで地域の温かい支援が受けられる環境は、子育てに最適。

定住促進により、入山辺地区の人口維持と地域特性の継承を望む。

ウ 市長、関係部局(建設部長、建築指導課長)コメント

(ア) 建設部長による整理、方針

a 都市計画・建築規制について

都市計画の基本的役割は人口増加期に無秩序な開発を抑制し、過度なインフラ整備を避けるために設計された。

入山辺地区は「市街化調整区域」に指定されており、建築に制限がある。



b 緩和措置

都市計画法第34条第11号区域。3411区域といって、平成12年に国が導入した緩和制度がある。条件は、ある程度インフラが整備された地域で、建築が容易であること。入山辺地区の指定状況は、地域づくりセンター周辺、山辺ワイナリー周辺、その他指定区域がある。

c 3411区域内での建築

農地・宅地を問わず、ほぼ建築が可能。ただし農地の場合は農地転用手続きが必要。

d 3411区域外での建築

基本的に制限されるが、例外もある。

- ・線引き前の宅地(昭和 46 年以前)
制約なしで誰でも住宅建築可能。
- ・線引き後の宅地(昭和 46 年以降)
農家住宅:農業を営む者で1,000㎡以上耕作している者は建築可能。
一般住宅:農家の跡取りなど、特定の条件下で「松本市開発審査会」の許可が必要で、農地転用の手続きが必要な場合ある。

e 農地への建築

- ・新規購入者による建築は原則不可。
- ・農家の跡取りで農業継続が条件。

f 松本市開発審査会による審査

都市計画法に基づき、市街化調整区域での建築許可を判断する。7名の有識者で構成されていて15項目の許可基準があり、基準に適合するかを審査する。
許可基準は複雑で曖昧なため、実際の判断が不明確になりやすい。

g 課題

市からの情報提供が不足している。3411区域の指定範囲やルールが、住民に十分周知されていない。ホームページに掲載されているが、積極的な情報提供が不足している。

(イ) 市長による整理、方針

a 都市計画と農地法の矛盾

- ・現在の法令は、昭和の社会拡大期に設計されたもので、人口減少期には不適切。
- ・市街化と非市街化の二分法は、過去には機能したが、現在は課題を生み出している。

b 現状の問題点

- ・規制が厳しすぎるため、新規住民の受け入れが困難。
- ・法令の枠組みが複雑で、市民に理解しづらい。
- ・市役所内でも、都市計画(国土交通省関連)と農業振興(農林水産省関連)の部局が分かれており、統一的な対応が困難。

c 今後のアプローチ

- ・市街化でない地域への規制方法を、昭和の「抑制・規制」から「地域維持・定住促進」へシフト。
- ・新規インフラ投資は現実的ではないため、既存インフラの活用を前提とした規制緩和を検討。
- ・複雑な手続きを簡素化し、住民にわかりやすい形に改善。

d 定住促進の山間地域での成功事例

乗鞍高原のデュアルスクール事業について

・背景

大野川小中学校:小規模校(各学年 2~3 人)

乗鞍高原、上高地の観光地としての立地

・事業内容:デュアルスクール

県外から短期(最短 1 ヶ月~最長 1 年間)の「お試し移住・お試し通学」を実施し、

非常に高い申し込み率となっている。

- ・課題

- 受け入れ住宅の不足

- ・対応

- 教員住宅のリノベーション

未使用の市営教員住宅をリノベーションし、低家賃での提供により、一時的な住まいを確保。移住定住への橋渡しを実現。

- ・結果

- 定住につながるケースが増加した。

e 山間地域での潜在的需要

安曇地区の安曇小中学校について、小規模特認校として学区外からも受け入れし、市街地や隣地から転入者が増加している。

長野県内の他地域からも複数転入している。また、大都市で子育てしている層の中に山間地での子育てを希望する者が存在している。

f 定住促進のための環境整備

- ・遠隔地のメリット化

- コロナ禍によるリモートワーク拡大で、遠隔地での生活・仕事が可能になっている。

- 少人数教育のメリットが再評価されている。

- ・入山辺地区の立地的優位性

- 他の山間地(安曇、奈川)よりも市街地に近い(約15分)。

- 里山辺のベッドタウンとしてのポテンシャルを持っている。

g 地域の本質的価値の再認識

里山環境、地域のつながり、文化・伝統の継承。こうした価値を、市民サービスや政策に反映させることが重要。

h 市役所の地域対応の改革

- ・職員配置

- 各地区に職員を配置し、ニーズを直接酌み取る体制の構築。

- ・意識改革

- 各地域センター長が、交通部と同等の理解度を持ち、地域交通課題に取り組む。

- ・庁舎機能の分散化(構想段階)

- 中央庁舎の機能を維持しつつ、各地域での市民サービス提供を充実。

- 地域特性に合わせた行政サービスの展開。

- ・学校統合による機能集約

安曇小中学校などでは、児童数の減少に対応し、学年横断的な集約を検討。学校の教育機能は維持しつつ、課外活動などの効率化を実施。

7 まとめ

(1) 市長の総括

ア 課題の共通性

地域バス問題と定住促進は、表面的には異なるが、本質は共通している。どちらも、昭

和の拡大期に作られた法令・制度の枠組みを、現在の状況に合わせて見直す必要性を示している。

イ 主体的な改革の意識

法令によって「自縄自縛」となっていないか。市の裁量で変えられる部分は、主体的に変えていく姿勢が必要。

ウ 継続的な対話と改善

今回の意見は、市の各部局に対する重要なフィードバック。地域と市が協力し、仕組みを作り直していく必要がある。

8 閉会

(1) 入山辺地区町会連合会長町会連合会長あいさつ

市長及び関係部局からの丁寧な説明に感謝する。本日いただいた内容を、地域で改めて掘り下げ、審議していく。相談が必要な場合は、地域づくりセンターに相談することを確認した。

(2) 入山辺地区地域づくりセンター長

地区だけでは課題解決に限界があり、市の関係部局との連携が必要。

発言の機会のなかった参加者については、地域づくりセンター長に相談をしてほしい。今後、各部局と協力して取り組みを進めていく。

以上