

「大町市地域公共交通計画（案）」に対する パブリックコメントの実施結果及び意見対応

1 実施概要

- (1) 公表期間および意見募集期間
令和7年2月6日（木）～ 令和7年3月7日（金）

- (2) 公表場所
 - ・ 大町市役所、八坂支所及び美麻支所の各担当窓口
 - ・ 大町市ホームページ

- (3) 意見を提出できる方
 - ・ 市内に在住・在勤・在学又は事業を営む全ての方
 - ・ 市内に事業所を有する法人又はその団体

- (4) 提出方法
 - ・ 公表場所の窓口に持参・提出
 - ・ 郵送
 - ・ ファックス
 - ・ 電子メール

2 実施結果

- (1) 意見提出者
 - ・ 個人 7名
 - ・ 団体 2団体

3 意見対応

意見番号	意見者番号	意見要旨	回答
1	1	ふれあい号の常盤西コースを常盤東のようなデマンド方式にし、神明原や長畑、大崎、中の原、寺海戸、原村地区をきめ細かく回れるようにしてほしい。現在バスが来ないため、運転免許証の返納ができない人がいる。 今すぐにもやってほしいが、地域へのきめ細かい説明は必要。	市民バス「ふれあい号」の最適化・再構築（8章1③）の中で地域の実情に合わせた運行方法等の見直しを進めてまいりますとともに、運行方法等に見直しに当たっては、市民バスの運行方法等の見直し基準（9章4）に基づき、地域へ説明を行ってまいります。
2	2	P59③「地域内運行やまちづくりと連携した路線の新設など交通形態全体の再構築」に関しては、人を呼び込むことと同時に、この地域の住民にとって、より便利な市民バスとして存在していることが理想です。まちづくりとの連携はとても価値のあることであり、地域の様々な声をしっかりとキャッチして、再構築の検討を進めていただきたい。 【具体的な提案】 ○フリー乗降区間の拡大 停留所まで行くのが難しい状況の方がたくさんいるため、停留所の増設も含め、より多くのニーズに応えられる方法の検討。 ○目的別バスの運行や快速バスの運行 病院への直行便、買い物専用便、高校生の通学用バスなどの検討。	市民バス「ふれあい号」の最適化・再構築（8章1③）の中で検討し、取り組んでまいります。
3	2	P60① 市民バスにはステップが搭載されており、非常に助かるという声と同時に、2段目、3段目のステップに高さがありすぎるとの声があります。 利用者の少ない路線や時間帯などの把握を行い、車両を小型化すると同時に、その分バスを増便できないか検討をお願いしたい。 また、少人数でも移動に困る人がいるのであれば、そのニーズに合わせたバスの運行(不定期便・予約便)を実施することも必要。	車両の小型化につきましては、高齢者等に優しい市民バス利用環境の整備（8章2①）の中で利用状況等を考慮し、取り組んでまいります。 また、バスの増便及びニーズに合わせたバスの運行につきましては、市民バス「ふれあい号」の最適化・再構築（8章1③）の中で検討を進めてまいります。
4	2	P61③ バスの乗り継ぎなど長い待ち時間があることが多いため、バスの待ち時間の活用方法や、バスを日常的に利用している人の特集ページ(事例紹介)を、市民バス「ふれあい号」の時刻表に掲載してはどうか。	いただいたご意見も参考に、分かりやすく利用しやすい情報提供（8章2③）の中で検討してまいります。

意見番号	意見者番号	意見要旨	回答
5	2	P61③ バス停留所の案内表示について 限られたスペースであるが多くの情報が得られ見やすい表示にしてほしい。 主要な行き先(スーパー・病院・市役所)への所要時間や帰りの乗車案内の表示、利用方法や活用例の表示など。	分かりやすく利用しやすい情報提供(8章2③)の中で取り組んでまいります。
6	2	P61③ バス停留所について 雨や風、陽ざしを凌げる停留所を増設してほしい。	多くのバス停留所は、道路敷に設置しているため、交通の安全性を確保する観点から、ご希望に沿うことは難しい状況です。 なお、現状では、信濃大町駅など主要な停留所につきましては、雨・風を凌げるようになっているほか、自治会等の判断により設置いただいているところです。
7	2	P61③ 車両への案内表示について 車両側面への行き先表示や、車内の案内表示(支払方法・路線図・所要時間等)を分かりやすくしてほしい。	分かりやすく利用しやすい情報提供(8章2③)の中で取り組んでまいります。
8	2	P62① 公共交通利用意識の醸成について 実施主体に、市民を加えてほしい。そうすることで、まさしく「地域で支え育てる持続可能な公共交通」となります。利用促進に関して、ぜひ一緒に考えさせてください。本市の地域特性に合った持続可能な公共交通の構築には、地域を知る市民と協同することで達成されると考えます。	市民や自治会など地域の関係者と協働の取組みを進めてまいりたいと考えておりますことから、実施主体に「市民」を追加いたします。
9	3	P 3 地域の実情にあった効果的な運行方法による地域振興バスの運行とあるが、地域振興バスは美麻地区にも適用されるか。	地域においての必要性や効果等により判断されるものと考えます。
10	3	P 3～7 立地適正化計画及び都市計画マスタープランに位置付けられている施策内容は、対象外の地域には適用しないということか。このページに記載されている内容は計画の対象外区域にも共通すると思われるが、計画対象外区域にはどのような対策をするのかも記載いただくことで対象地域に居住する住民の不安がなくなるのではないかと。	本計画の第2章は、市の上位計画等における公共交通に関する施策を整理したものです。 都市計画マスタープランは、市全域を一体的に捉えたまちづくりの方向性を示す計画であり、立地適正化計画は、都市計画区域を計画区域としていますが、対象区域外の暮らしも視野に入れた計画となっております。 なお、本計画に両計画の計画区域を追加いたします。

意見 番号	意見者 番号	意見要旨	回 答
11	3	<p>P19 表2 その他生活支援交通は、それぞれ根拠となる法令も異なる気がするため、説明が必要ではないか。民間の資本のみで行われているサービスから、市が補助金を交付して行われているサービスも入り混じって記載がされている。</p> <p>市が直接的、間接的に公費を投じて運行を支えているサービスについては、その旨を明示等しなければ、どのような位置付けで事業が行われているか市民は分からないのではないか。</p>	<p>交通分野では、様々な制度等により運行されておりますが、協議会では、計画策定に当たり、市民に分かりやすい計画とすることも念頭に協議を進めてまいりました。そのため、公共交通の整備状況（4章1）におきましても、市内で運行されている交通手段を記載したものです。</p>
12	3	<p>P25⑥ 八坂地域振興バスは、市民バスの運行廃止に伴い開始したと書かれているが、市民バスと制度的にどう違うのか。</p> <p>路線バス以外の運行も行われ、柔軟に地域の足になれるなら、私たちも(美麻地区で行う取組)運行経費の負担を軽減することができます。過疎地域の移動手段が確保できることとなるため、他の地区でも導入できないか。</p> <p>八坂地区に限定されている理由も説明していただけると分かりやすい。</p>	<p>市民バスは、道路運送法上の許可を要する旅客自動車運送事業であり、八坂地域振興バスは、同法の規制を受けない無償運行となっております。</p> <p>市民バス「ふれあい号」の最適化・再構築（8章1③）の中で地域の実情に合わせた運行方法等の見直しに取り組んでまいります。</p> <p>当該路線は、市村合併前に村営バスとして運行していた路線です。市村合併の協議の中で市民バスとして継続しておりましたが、市内交通事業者の撤退に伴い、代替交通として運行を開始したものです。</p>
13	3	<p>P26(3) 地域主体型交通に記載されている「実証実験」は誤りです。</p> <p>たすかる美麻は実証実験が終わり、道路運送法に定める許可登録の必要のない運行（無償運送）で行っている。なお、高校生の通学に係る移動支援は、令和6年11月から実証実験を開始した。正確に書いていただきたい。</p> <p>無償運送という概念が理解されず白タク等と間違った認識をされることもあるため、計画書に記載するのであれば無償運送の定義についても記載していただきたい。</p>	<p>記載内容を訂正いたします。</p> <p>地域主体型交通（4章3(3)）に、国の動向及び無償運送について記載いたします。</p>

意見 番号	意見者 番号	意見要旨	回 答
14	3	<p>P28 公共交通の人口カバー率の中で「交通空白地帯が点在している」と書かれているが、図26ではどの部分が交通空白地帯か分かりにくい。</p> <p>交通空白地帯に住む人の生活の足をどう対策するかが重要。カバー率87%だけが表現されると13%の地域に住む人には不便でも仕方がないと読めてしまうのでは。</p>	<p>本計画の第4章は、当市の公共交通の現状を整理しており、図26では、鉄道及び市民バスの公共交通圏域における人口カバー率と併せて、交通空白地の現状を示しております。</p> <p>なお、図26につきましては、色合い等を変更いたします。</p>
15	3	<p>交通空白地帯有償運送という制度もあると聞かすが、該当地帯が示されていなくても導入は可能か。あるいは市では13%の交通空白地帯があっても対策をする予定はないということか。</p> <p>私たちは無償による移動支援事業をしているが、運営的にも体制的にもより安全・安心に利用者にサービスを提供したいと考えており、一つの選択肢として交通空白地帯有償運送等の制度も活用できないか検討している。</p> <p>計画書に該当事項の記載がない場合、希望しても令和11年度まで実現は不可能という状態なのか。</p>	<p>公共交通空白地や公共交通不便地域につきましては、本計画においても課題（6章3）として捉えており、市民バス「ふれあい号」の最適化・再構築（8章1③）及び新たなモビリティ等の活用研究（8章1④）において、地域内少量運行やライドシェア等、地域の輸送資源の活用として記載しております。</p> <p>交通空白地における有償運送につきましては、本計画に該当地域の記載がなくても地域交通会議等において地域の公共交通機関が不足しており、該当区域でその必要性などが判断された場合、道路運送法の許可を受けることで導入が可能となっております。</p>
		<p>新たな運行体制に移行できず、運行が費用的、人力的に難しくなった場合、不本意であるが事業を中断せざるを得ない。その場合は八坂地区で運行している地域振興バスの制度で、地域のニーズにあった移動手段の確保をしていただけるのか。</p>	<p>地域における必要性や効果等により判断されるものと考えます。</p>
16	3	<p>国土交通省では、令和6年4月の自家用旅客運送制度の改正により、バスやタクシーなどの輸送手段の確保が困難な地域に自家用有償旅客制度の導入を可能としている。時間帯交通空白という定義も示されており、例えば、土日祝日の市民バスが運休する時間帯は全市的に交通空白となる地域が著しく増加するため、新たなニーズへの対応も可能になると思われるが、そういった取扱いはこの計画で示される必要はないのか。</p>	<p>現在、市内のタクシー事業者におきまして、営業日や時間の制約なく、生活移動及び観光ニーズに対応している状況です。</p> <p>交通空白につきましては、市民バス「ふれあい号」の最適化・再構築（8章1③）の中で示しておりますとともに、新たなモビリティ等の活用研究（8章1④）と併せて検討してまいります。</p>

意見 番号	意見者 番号	意見要旨	回 答
17	3	<p>P49 関係団体ヒアリングにおいて、美麻地域の課題を認識していただいていることは分かりましたが、目標達成に向けた施策には、無償運送に関する記載が全くありません。P1で「輸送資源を総動員した持続可能な地域公共交通サービスの確保」とあるが、市として計画書に記載する必要のない活動であると定義されたという理解でよいか。</p> <p>総動員される輸送資源が何を指しているのかも不明。</p>	<p>本計画では、たすかる美麻等の活動を地域主体型交通（4章3(3)）とし、公共交通軸と運行サービスレベルの設定（7章3）において、地域内少量運行として位置付けております。</p> <p>施策においては、市民バス「ふれあい号」の最適化・再構築（8章1③）及び新たなモビリティ等の活用研究（8章1④）において、地域内少量運行やライドシェア等、地域の輸送資源の活用として記載しております。</p> <p>本計画では、既存の鉄道、路線バス及びタクシーのほか、その他の生活支援交通としております。</p>
18	3	<p>ボランティアによる無償運送や交通空白地帯有償運送など、交通事業者が提供できない場合の住民や自家用自動車を用いた交通の確保について、国土交通省もその事務手続きを示し過疎地域等の移動手段を確保する体制を整えている中、計画(案)にその記載がなくても市は問題ないと考えているのか。交通事業者と市で提供するサービス以外は公共交通として認めないと読めてしまうので、事業を実践している者としては、何らかの記載があったほうがよいのではと思う。</p>	<p>ボランティアによる無償運送等につきましては、国において、既存の公共交通機関等を補完する役割とされています。</p> <p>本計画では、ボランティア等による無償運送等を、地域主体型交通（4章3(3)）として公共交通軸と運行サービスレベルの設定（7章3）において、地域内少量運行として位置付けております。</p> <p>施策においては、市民バス「ふれあい号」の最適化・再構築（8章1③）及び新たなモビリティ等の活用研究（8章1④）において、地域内少量運行やライドシェア等、地域の輸送資源の活用として記載しております。</p> <p>なお、国の動向等につきましては、地域主体型交通（4章3(3)）に追記いたしました。</p>
19	4	<p>バスの運行方法の見直しにあたっては、再度、丁寧に潜在的ニーズのある時間帯を探り、長野県地域公共交通計画に沿う運行時間に変更していただくことを希望する。また、潜在的ニーズの高い時間帯に1か月程お試しで（バスより小さい乗り物でも）バスを増発して調査をし、その後のダイヤ決定の際に参考にしていただくことはどうでしょうか。</p>	<p>市民バス「ふれあい号」の最適化・再構築（8章1③）の中で地域の実情に合わせた運行方法等の見直しを検討してまいりますとともに、運行方法の見直しに当たっては、利用実態やニーズ調査の実施を予定しております。</p>

意見 番号	意見者 番号	意見要旨	回 答
20	4	<p>私立高校の無償化も影響し、今後、松本方面への進学者は増えるものと思われる。資料のとおり毎日の送迎が必要な家庭の負担は大きいものです。高校生へのアンケートが実施された2023年に比べ、現在、ガソリンはさらに値上がりし、経済面での負担は嵩んでいる。山間部の家庭や雪の季節は尚更。大町の自然の中での子育てを理想に移住・定住してきた家庭にとって、当初あった土曜のふれあいバスがないこと、平日の通学に必要な時間帯にバスがないことは切実な問題。</p> <p>移住・定住は大町市の大切な柱だと思います。SDGsの目標4、11をふまえ、まずはバスのダイヤを高校生が自力で登下校できるように検討いただきたい。併せて定住の一つとしても送迎を行う家庭への経済的な支援を打ち出し、人口の流出を少しでも止めていただくことを望みます。</p>	<p>市民バスにつきましては、現状では義務教育及び市内への通学に対応できるダイヤ設定としております。</p> <p>市外への高校生の通学につきましては、市民バス「ふれあい号」の最適化・再構築（8章1③）及び新たなモビリティ等の活用研究（8章1④）の中で検討してまいります。</p> <p>また、送迎に対する経済的な支援につきましては、個々の事情となるため難しいと考えております。</p>
21	5	<p>松本の高校まで通う我が子たちの朝の送迎が負担になり、以前、バスの増便の願いをさせていただいた。この悩みを美麻の方々へ相談したところ、「たすかる美麻」を高校生の通学支援として試行運転し、心強い取組みだと感激していたところです。</p> <p>この取組みは市へも理解をお願いしたいが、計画案の中に課題改善としての内容が見当たらないのはどういったことでしょうか。</p> <p>どうか「たすかる美麻」の取組みを市としても応援していただけないか。</p>	<p>市民バス「ふれあい号」の最適化・再構築（8章1③）及び新たなモビリティ等の活用研究（8章1④）の中で検討・研究を進めることとしております。</p> <p>たすかる美麻につきましては、美麻地域づくり会議の取組みの一つとして、事務局である美麻支所におきまして、運営事務や周知等について応援しております。</p>
22	6	<p>美麻の朝のバスの見直し、たすかる通学支援に対しての支援をお願いします。</p>	<p>市民バス「ふれあい号」の最適化・再構築（8章1③）及び新たなモビリティ等の活用研究（8章1④）の中で検討をしつつ、たすかる美麻の通学支援につきましては、試行的に行われていると承知しており、今後の取組結果や他地域の状況等を踏まえながら検討を進めてまいります。</p>

意見 番号	意見者 番号	意見要旨	回 答
23	7	<p>美麻在住で、高校生の通学のためのバスの便が少なく困っている。土日のバスもなく、美麻の中高生が困っている。</p> <p>使う人数は少ないかもしれませんが、実際に困っている声に具体的にどのように対策していくのか。</p> <p>美麻では、地域で「たすかる美麻」という交通支援を試験的に運行しているが、これについての評価・支援はどのようにするか言及がないようです。</p>	<p>市民バス「ふれあい号」の最適化・再構築（８章１③）及び新たなモビリティ等の活用研究（８章１④）の中で検討してまいります。</p> <p>たすかる美麻の評価につきましては、計画の評価方法（９章３（２））に記載のとおり、事業主体が評価を行うこととなります。また、支援につきましては、本計画は個別の路線等に係る具体的な支援を記載するものではございません。</p>
24	8	<p>大町市の人口は減少することが予想されており、特に年少人口の減少が予想されている。このような減少を食い止め、少しでも緩やかなスピードにするためには、年少人口の増加または維持が最重要課題であり、移住者をいかに呼び込むかが重要であるため、個性的な教育が存在することは、移住希望者にとり大きなポイントとなる。美麻小中学校は地域ぐるみで子どもたちを育てる学校として、文部科学省の事例紹介に掲載されるような学校です。10年前に移住してきたが、決め手の一つに美麻小中学校の独自の教育方針への共感があった。今回の計画の重点項目として、美麻地域の年少世代に対する施策の充実が挙げられると考える。</p> <p>37Pでは、美麻について20歳未満の利用率が高い旨、記載されている。では、20歳未満の人が公共交通機関に対する要望は何か。周辺の意見であるがいくつかお伝えしたい。</p> <p>①JRとの連携が弱い ②時刻表通りにバスが来なくて電車に乗り遅れた ③土日にバスを運行してほしい</p> <p>市の人口を維持する⇒年少世代の呼び込みが必要⇒そのためには個性的な教育環境がポイント⇒そのなかで年少世代の希望は何か。</p> <p>このフローに沿って計画が策定されることを願う。ポイントは市の人口維持だと考える。</p>	<p>市民バスの運行につきましては、市民バス「ふれあい号」の最適化・再構築（８章１③）の中で取り組んでまいります。</p> <p>なお、市民バスは定時運行に努めておりますが、道路状況等により遅れる場合もあり、ご理解をお願いいたします。</p>

意見 番号	意見者 番号	意見要旨	回 答
25	9	<p>P52 扇沢線の評価が○について、扇沢線は、2024年12月1日より冬期運休となり、大町温泉郷周辺では土日祝日と年末年始に利用できる公共交通機関がタクシー以外になくなり、利便性の大幅な低下を招いているため、評価は「×」が相当と考える。</p>	<p>扇沢線は、民間路線として運行事業者の企業努力により、前計画が策定された平成25年3月から、昨年11月までの間、運行が維持されましたことから、評価を「○」としております。</p>
26	9	<p>P62 3地域で“支え”育てる持続可能な公共交通に、「④地域内少量運行、地域の取組支援」を追加。</p> <p>53Pにある「地域住民が協働で支え合う環境の整備」や、55Pの「地域内少量運行」「地域の取組」の重要性は、今後一層増していくものと思われる。市内の先行事例である「たすかる美麻」や「お出掛け乗り合い号」は他の地域も見倣うべき素晴らしい取組みですが、持続可能性に関して課題を抱えており、行政による一層の支援が必要と思われる。これらの取組みを他の地域でも可能とすべく、市が支援できることを施策として盛り込んでいただきたい。例えば、複数地域が共同で利用可能なオンデマンド・AIルート策定システムの構築であるとか、他県での先行事例、成功事例の研究と情報発信、勉強会の開催など。これらを「検討」「必要に応じて検討」というレベルで構わないので、施策とすることで市民の当事者意識の醸成に繋げていくことも期待できるのではないか。</p>	<p>市民バス「ふれあい号」の最適化・再構築（8章1③）及び新たなモビリティ等の活用研究（8章1④）の中で検討してまいります。</p>