

# 大町市地域公共交通計画（案）

令和7年2月

大町市地域公共交通活性化協議会



## 目次

第1章 計画の概要 .....	- 1 -
1 計画策定の背景と目的 .....	- 1 -
2 計画の区域 .....	- 1 -
3 計画の期間 .....	- 1 -
4 計画の位置付け .....	- 2 -
第2章 上位・関連計画の整理 .....	- 3 -
1 大町市第5次総合計画 .....	- 3 -
2 大町市都市計画マスターplan .....	- 4 -
3 大町市立地適正化計画 .....	- 6 -
4 長野県地域公共交通計画 .....	- 8 -
第3章 本市の現況 .....	- 9 -
1 人口 .....	- 9 -
2 移動の状況 .....	- 12 -
3 主要施設の分布 .....	- 15 -
4 観光の状況 .....	- 17 -
第4章 公共交通の現状 .....	- 19 -
1 公共交通の整備状況 .....	- 19 -
2 市内の公共交通 .....	- 21 -
3 その他の生活支援交通 .....	- 26 -
4 公共交通の人口カバー率 .....	- 28 -
5 主な公共交通の利用状況 .....	- 29 -
第5章 市民等の移動実態・ニーズの把握 .....	- 37 -
1 市民バス利用者実態調査 .....	- 37 -
2 観光来訪者アンケート .....	- 40 -
3 高齢者アンケート .....	- 41 -
4 高校生・保護者アンケート .....	- 45 -
5 交通事業者アンケート .....	- 48 -
6 関係団体ヒアリング .....	- 49 -

第6章 地域公共交通の取組と課題	- 50 -
1 地域公共交通に関する主な取組	- 50 -
2 大町市地域公共交通総合連携計画の評価	- 51 -
3 地域公共交通の課題	- 53 -
第7章 計画の基本的な方針	- 54 -
1 計画の基本方針	- 54 -
2 計画の目標	- 54 -
3 公共交通軸と運行サービスレベルの設定	- 55 -
4 市民、交通事業者、行政の役割	- 56 -
5 計画の体系	- 57 -
第8章 目標達成に向けた施策	- 58 -
1 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成	- 58 -
2 誰もが利用しやすい公共交通の環境整備	- 60 -
3 地域で“支え”育てる持続可能な公共交通	- 62 -
第9章 計画の実現に向けて	- 64 -
1 計画の推進体制	- 64 -
2 計画の評価指標	- 65 -
3 計画の評価方法	- 65 -
4 市民バスの運行方法等の見直し基準	- 66 -

# 第1章 計画の概要

## 1 計画策定の背景と目的

本市では、市内の移動手段として中心的な役割を担う市民バス「ふれあい号」が、平成12(2000)年から運行を開始するとともに、平成25(2013)年には「大町市地域公共交通総合連携計画」を策定し、現在に至るまで市民の日常生活を支える移動手段の維持・確保に向け、様々な交通施策を推進してきました。

鉄道やバス、タクシーといった公共交通は、市民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠であり、その重要性は高齢化の進展等によりますます高まっています。一方で自家用車の普及や人口減少等による公共交通利用者の減少に加え、交通事業者の経営悪化や運転手不足の深刻化等により、公共交通を取り巻く環境は大きく変化しています。

このような中、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が令和2(2020)年に改正され、地方公共団体が主体となり、関係者との協議の下で「地域公共交通計画」を策定するとともに、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が求められています。

こうした状況の中、本市の都市計画の基本的な方針を示す「大町市都市計画マスタープラン」が改定されるとともに、「大町市立地適正化計画」が策定されました。地域公共交通は、まちづくりの骨格としての役割が大きいことから、これらの計画と整合を図るとともに、本市の地域特性に合った持続可能な地域公共交通を構築していくため、地域公共交通のマスタープランとして「大町市地域公共交通計画」を策定します。

## 2 計画の区域

本計画の対象区域は、大町市全域とします。

## 3 計画の期間

本計画の期間は、令和7(2025)年度を初年度として、令和11(2029)年度までの5年間の計画とします。

ただし、公共交通を取り巻く状況や財政状況の変化、国等の公共交通施策の進展などによる社会情勢の変化を考慮し、必要に応じて計画の見直しを行います。

## 4 計画の位置付け

本計画は、大町市第5次総合計画を上位計画とし、都市計画マスタープランや立地適正化計画等の関連計画と整合を図り、市の公共交通に関するマスタープランとして位置付けます。

また、市では、SDGs (Sustainable Development Goals) のまちづくりを推進しているため、SDGs 視点を踏まえて各取組を進めていきます。

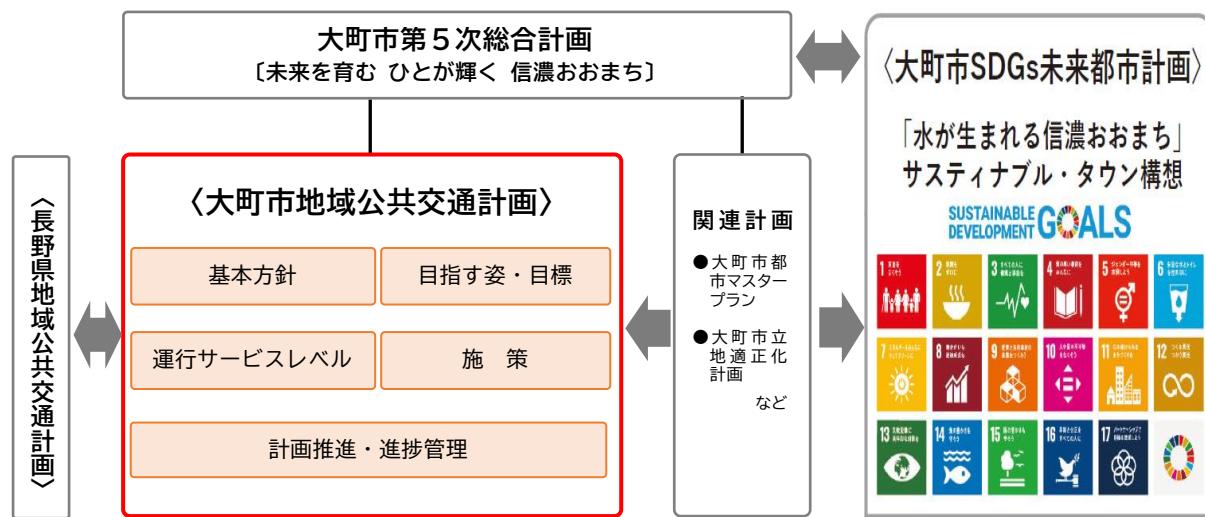


図 1 計画の位置付け



## 第2章 上位・関連計画の整理

地域公共交通は都市基盤であり、市の様々な計画等と相互に連携が必要であるため、本章では、上位・関連計画における地域公共交通の役割を整理します。

### 1 大町市第5次総合計画

項目	内 容
基本理念	郷土や文化に誇りを持ち 心から地域を愛するひとを育てる
将来像	未来を育む ひとが輝く 信濃おおまち
計画期間	令和4(2022)年度～令和8(2026)年度
まちづくり のテーマ	<ul style="list-style-type: none"><li>①ふるさとに誇りを持つ人を育むまち</li><li>②活力あふれる産業と地域の魅力を活かしたにぎわいのあるまち</li><li>③誰もが健康で安心して暮らせるまち</li><li>④豊かな自然を守り快適に生活できるまち<ul style="list-style-type: none"><li>「暮らしやすい都市基盤の整備</li><li>「移動しやすい公共交通網の整備</li><li>「魅力あるまちの形成に向けた都市計画の推進</li></ul></li><li>⑤市民の参画と協働でつくるまち</li></ul>
重点施策	<ul style="list-style-type: none"><li>①安定した雇用の場の確保と新規起業を支援する</li><li>②大町らしさを活かして新しい人の流れをつくる</li><li>③若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる</li><li>④安心安全な暮らしと時代に合った地域をつくる<ul style="list-style-type: none"><li>「移動しやすい公共交通網の整備</li></ul></li><li>⑤豊かな自然を守り、持続可能な地域社会を目指す</li></ul>

#### ○移動しやすい公共交通網の整備

具体的な施策	内 容
市民バスの運行	<ul style="list-style-type: none"><li>・市民バスの運行による、通院、通学、通勤などの市民生活の移動手段の確保</li></ul>
市民バス、JR、 特急バスなどの 利便性向上	<ul style="list-style-type: none"><li>・長野・松本方面など都市間や地域間の交通の利便性向上を図るための関係自治体や団体等で構成する同盟会等への参画、交通事業者への要望活動など利用促進事業の実施</li><li>・市民が利用しやすい公共交通環境の整備のための多角的な検討</li></ul>
地域内交通の充 実強化	<ul style="list-style-type: none"><li>・地域の実情に合った効果的な運行方法による地域振興バスの運行</li></ul>

#### ○魅力あるまちの形成に向けた都市計画の推進

具体的な施策	内 容
立地適正化計画 に即した集約都 市形成の推進	<ul style="list-style-type: none"><li>・生活サービス機能へアクセスするための生活拠点を結ぶ交通網の確保と公共交通の充実</li></ul>

## 2 大町市都市計画マスタープラン

項目	内 容
将来都市像	多彩な地域がつながり 笑顔と魅力あふれる未来都市
計画期間	令和6(2024)年度～令和24(2042)年度
目標	①安全で安心して暮らせる持続可能なまちづくり ②活力ある地域と交流を育むまちづくり ③自然環境や歴史・文化を継承するまちづくり
将来都市構造	面・点・軸の連携で構築 面…山ゾーン、里ゾーン、まちゾーン 点…中心的拠点、生活拠点、工業拠点、交流拠点 軸…広域都市連携軸、都市間連携軸、地域連携軸、自然交流軸
分野別の整備方針(全体構想道路・交通分野)	①効率的な道路ネットワークの形成 ②安全でやさしい道づくり ③歩いて暮らせるまちづくりを支える公共交通の利便性向上と利用促進 ・信濃大町駅を核とした交通結節点の強化 ・多様な運行方式の組み合わせや新技術の活用による利便性向上及び利用促進 ・JR大糸線の活性化

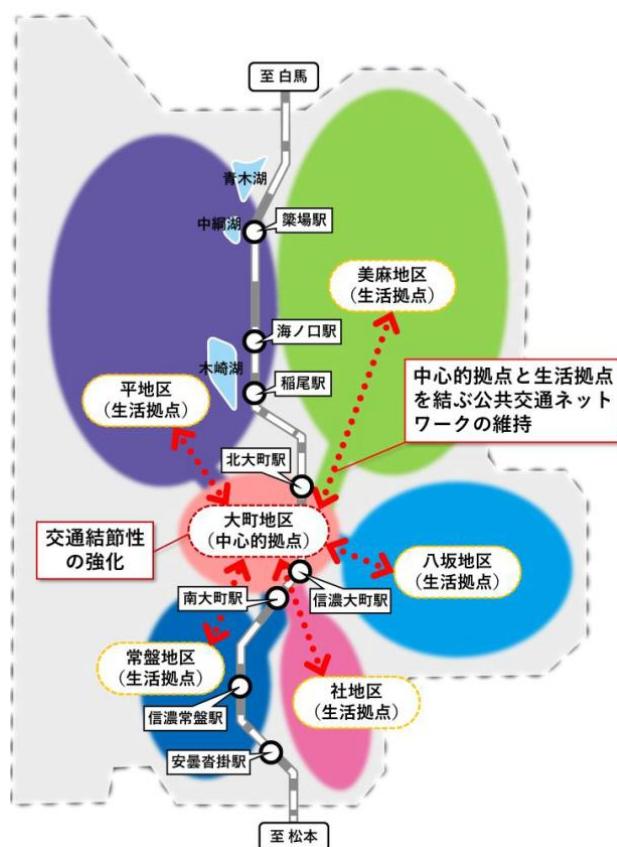


図 2 拠点間を結ぶ公共交通ネットワークのイメージ図

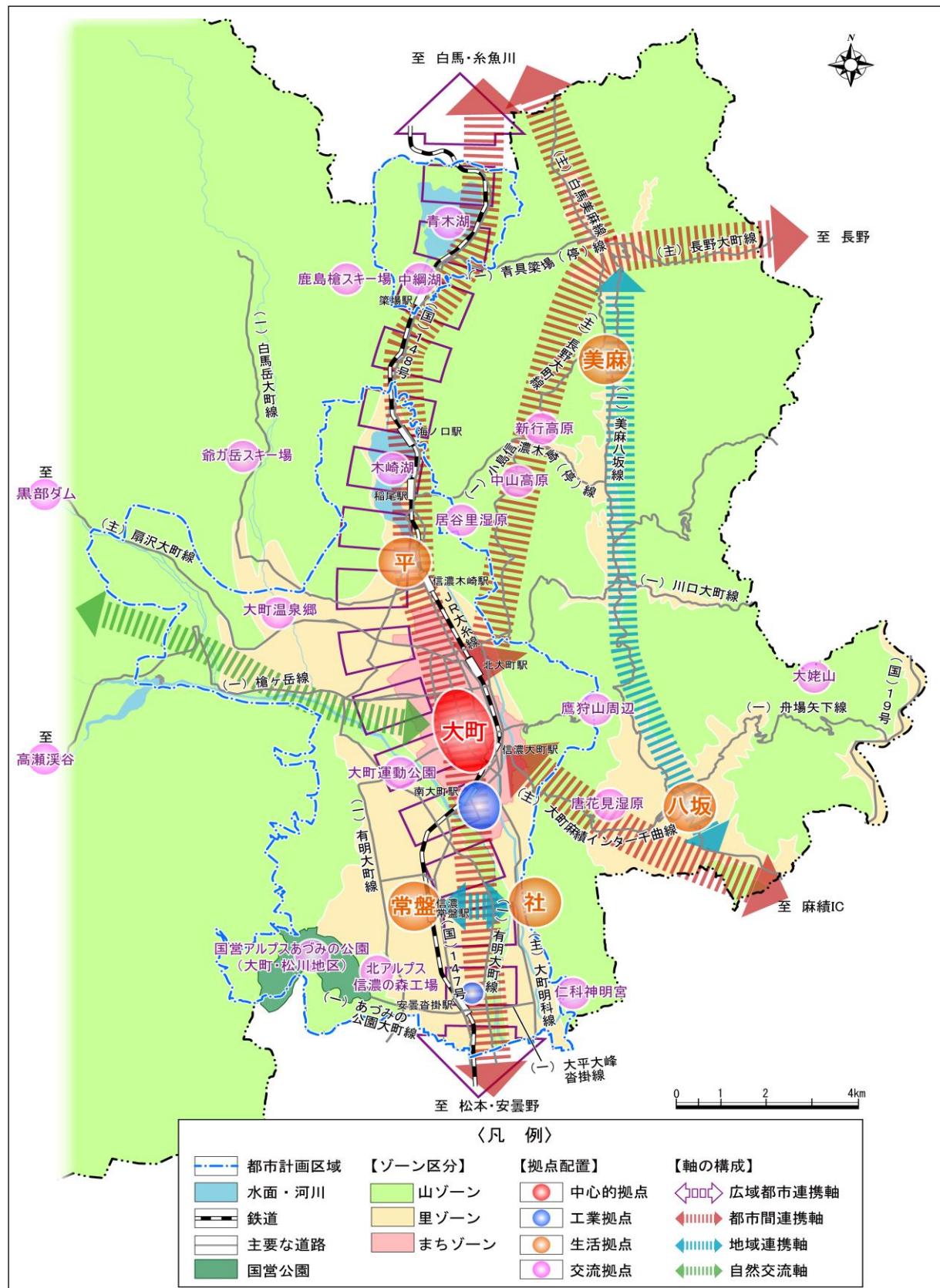


図 3 大町市都市計画マスター プランの将来都市構造図

### 3 大町市立地適正化計画

項目	内 容
将来都市像	多彩な地域がつながり 笑顔と魅力あふれる未来都市
計画期間	令和4(2022)年度～令和24(2042)年度
基本方針	それぞれに魅力ある「まち」「里」「山」多彩で個性豊かな地域と地域がつながる連携・共生型の都市づくり (大町市版コンパクト・プラス・ネットワーク)
まちづくりの方針・誘導施策・目標指標 (公共交通)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○まちづくりの方針           <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点間を結ぶネットワークの維持               <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく公共交通等によりアクセスできる環境を構築するため、都市機能誘導区域と各地区を結ぶ公共交通ネットワークの維持を目指します。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>○誘導施策           <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民が利用しやすい公共交通環境の整備推進</li> <li>・公共交通利用者の利便性向上等に向けたDXの推進</li> <li>・信濃大町駅周辺を核とした公共交通の結節点の強化</li> <li>・公共交通の待合機能を補完するオープンスペースの整備</li> </ul> </li> <li>○目標指標           <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通徒歩圏人口カバー率の向上</li> </ul> </li> </ul>



図 4 本市の拠点間ネットワークの構築イメージ

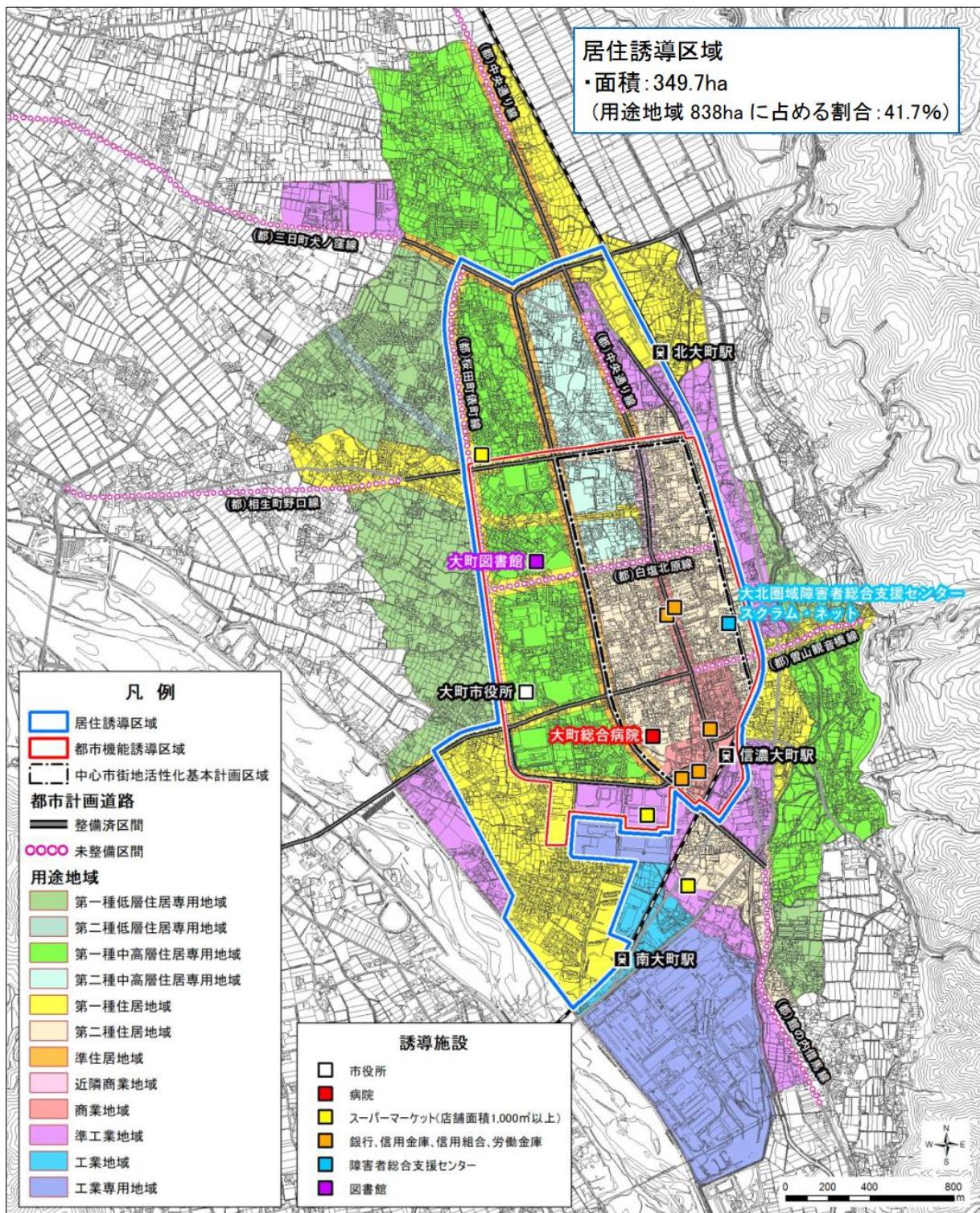


図 5 大町市立地適正化計画の居住誘導区域

## 4 長野県地域公共交通計画

項目	内 容
目指す将来像	自家用車に頼らなくても大きな不便を感じずに誰もが安心して暮らせる持続可能な社会を実現する。特に通院・通学等の日常生活における移動や観光地への円滑な移動が確保されている状態を目指す。
計画期間	令和6(2024)年度～令和10(2028)年度
基本的な方針	モータリゼーションの進展や少子高齢化・人口減少の急速な進行を背景として、地域公共交通を民間事業者の自助努力のみで維持していくことは困難な状況となっている。このため、官民連携のもと、行政の主体的な関与により「社会的共通資本」である地域公共交通の維持・発展、利便性の向上を図る。
計画の目標	①日常生活における自家用車から公共交通への利用転換 ②通院・通学・観光に必要な移動の保証 通院…圏域の中核的な医療機関に通院できる 通学…圏域内の高校に通学できる 観光…鉄道駅や宿泊施設から圏域内の主要な観光地へアクセスできる ③公共交通におけるサービスの品質保証 ダイヤ・便数、決済環境、情報提供、拠点整備、定時性確保

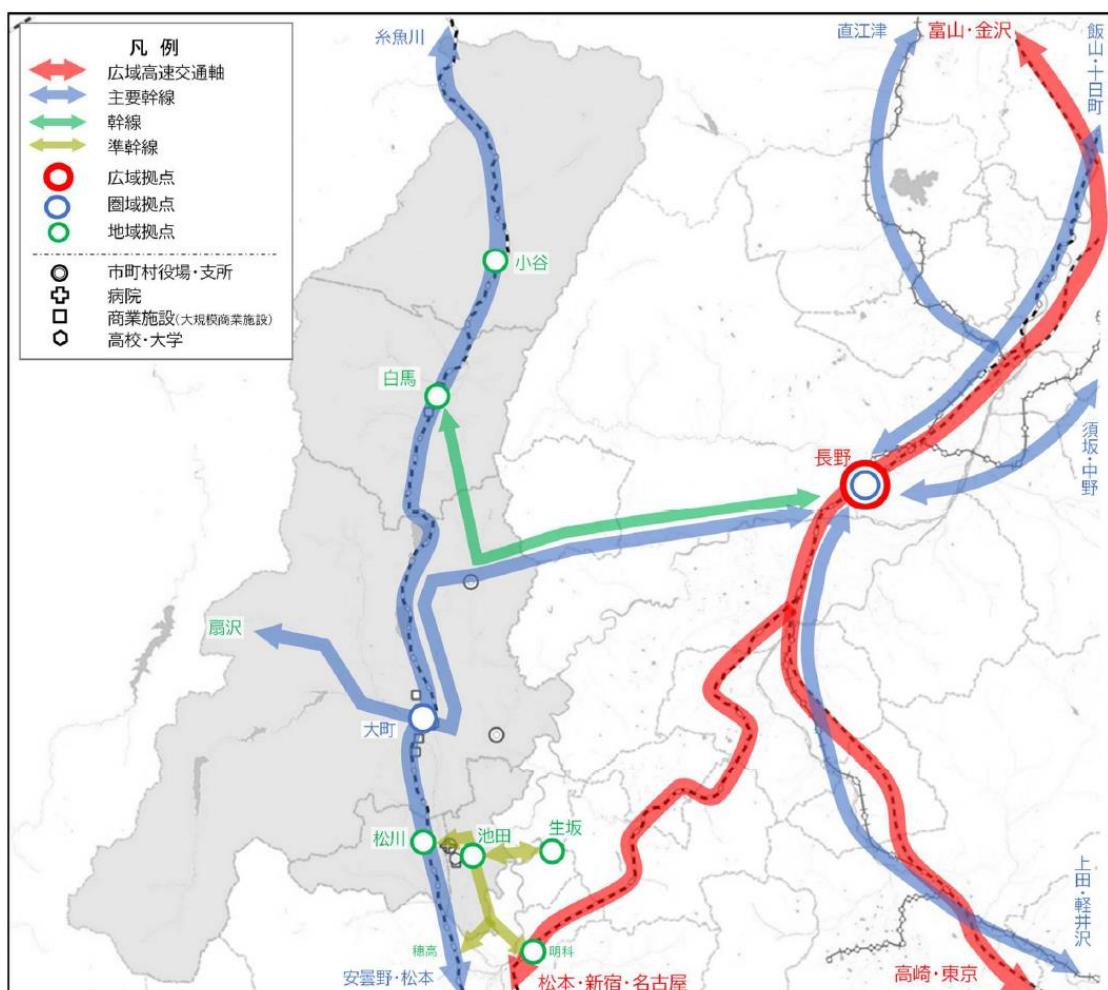


図 6 県計画における北アルプス地域の将来ネットワーク

## 第3章 本市の現況

### 1 人口

#### (1) 人口動態

令和2(2020)年の本市の人口は約2.6万人で、今後も人口は減少し、令和27(2045)年の人口は約1.6万人となる見込みです。

年齢階層別人口割合の推移では、65歳以上の老人人口割合(高齢化率)は今後も上昇が続き、令和27(2045)年には約51%に達する見込みです。

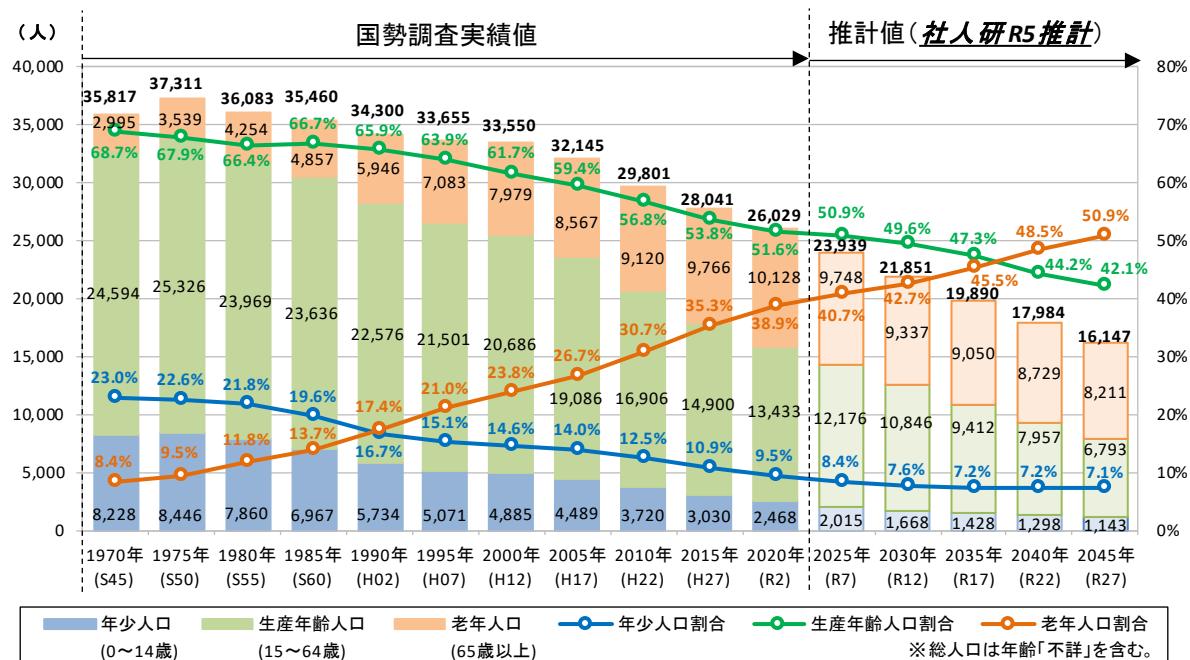


図 7 人口推計

出典：令和2(2020)年以前 総務省「国勢調査」

令和7年(2025)年以降 国立社会保障・人口問題研究所

「日本の地域別将来推計人口(令和5年度推計)」

## (2) 人口分布

令和2(2020)年の本市の人口分布は、中心市街地や常盤地区において、人口が集積しています。また、八坂地区や美麻地区を含めて概ね市全域に広く分布しています。

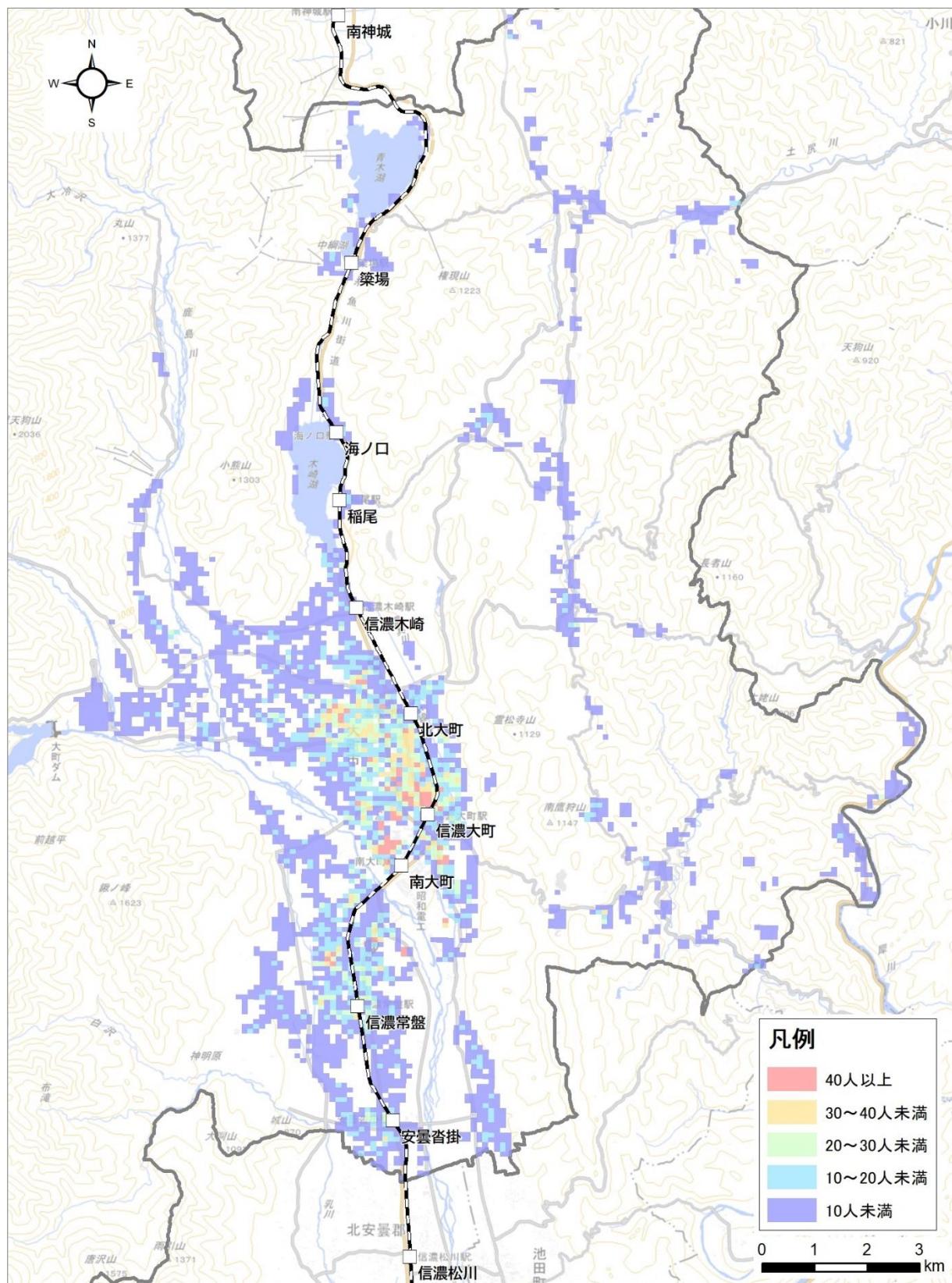


図 8 人口分布

出典：令和2年 総務省「国勢調査」

### (3) 高齢化率

令和2(2020)年の本市の高齢化率は、中心市街地や常盤地区において、30%未満と比較的低い地域が見られる一方、郊外では50%以上の地域が多く点在しています。

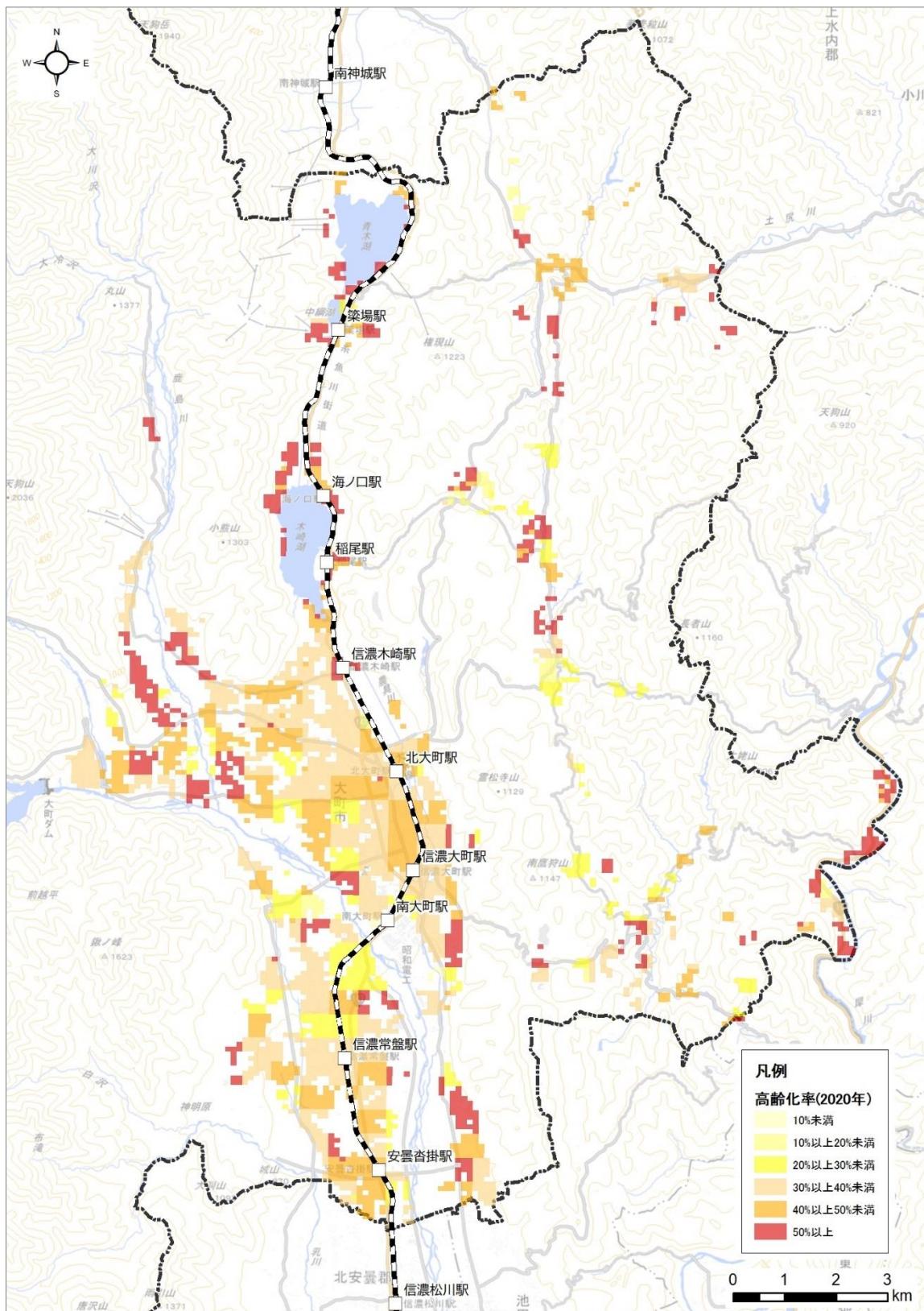


図 9 高齢化率

出典：令和2年 総務省「国勢調査」

## 2 移動の状況

### (1) 通勤・通学

市民のうち通勤・通学者は 12,865 人で、うち 9,268 人が市内に通勤・通学、残る 3,597 人が市内から市外へ通勤・通学（流出）しています。また、市外から市内への通勤・通学者（流入）は、4,218 人です。

市外との流動では、流入・流出ともに安曇野市が多いほか、流入では松川村や池田町、流出では松本市が多くなっています。

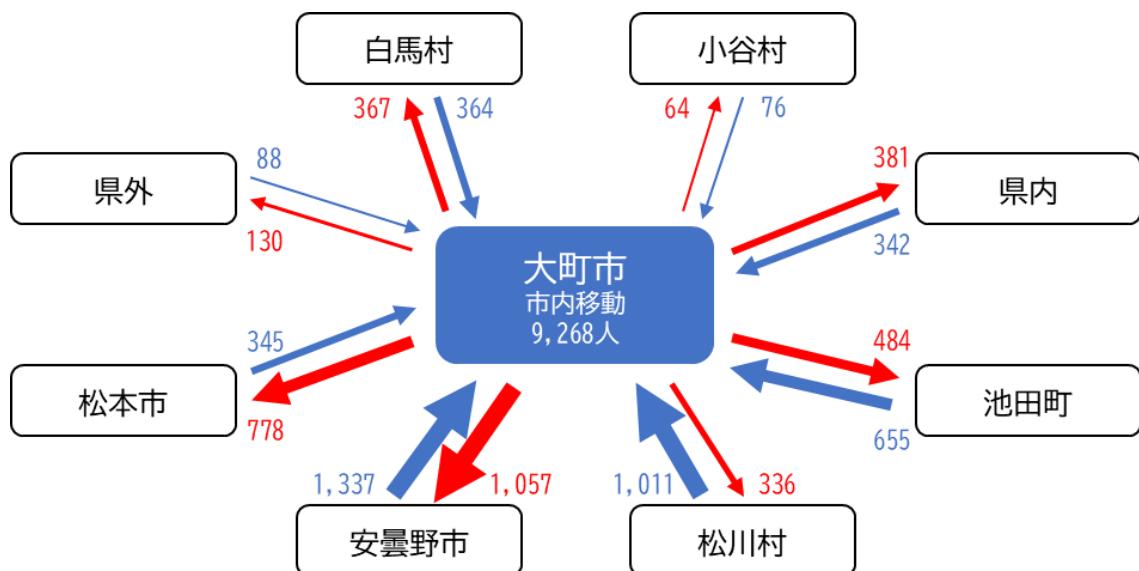


図 10 通勤・通学流動

出典：令和2年 総務省「国勢調査」

## (2) 買物動向

購入頻度が高い飲食料品や日用品は、概ね市内で購入されています。また、衣料品や文化品などは、松本市や安曇野市、長野市のはか、県外や無店舗販売（インターネットショッピングなど）により購入されています。

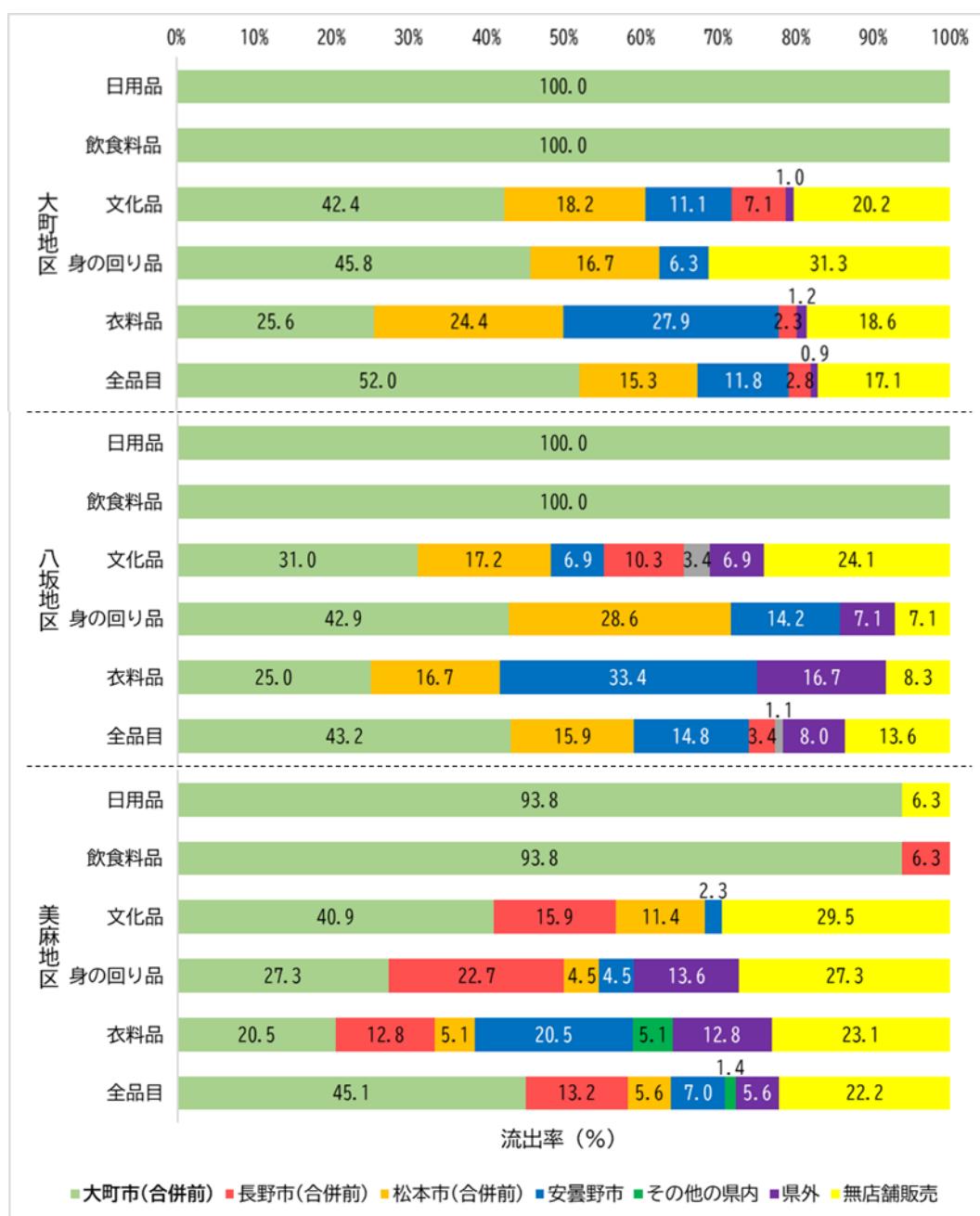


図 11 流出率（地区別）

出典：長野県産業労働部「令和3年長野県商圏調査報告書」再加工

※流出率…地元市町村以外で主に買い物をする世帯の割合 (%)

### (3) 自動車運転免許証の返納状況

本市の自動車運転免許証の自主返納者数は、年間 150 件前後で推移していましたが、令和 3 (2021) 年度以降、減少傾向となっています。

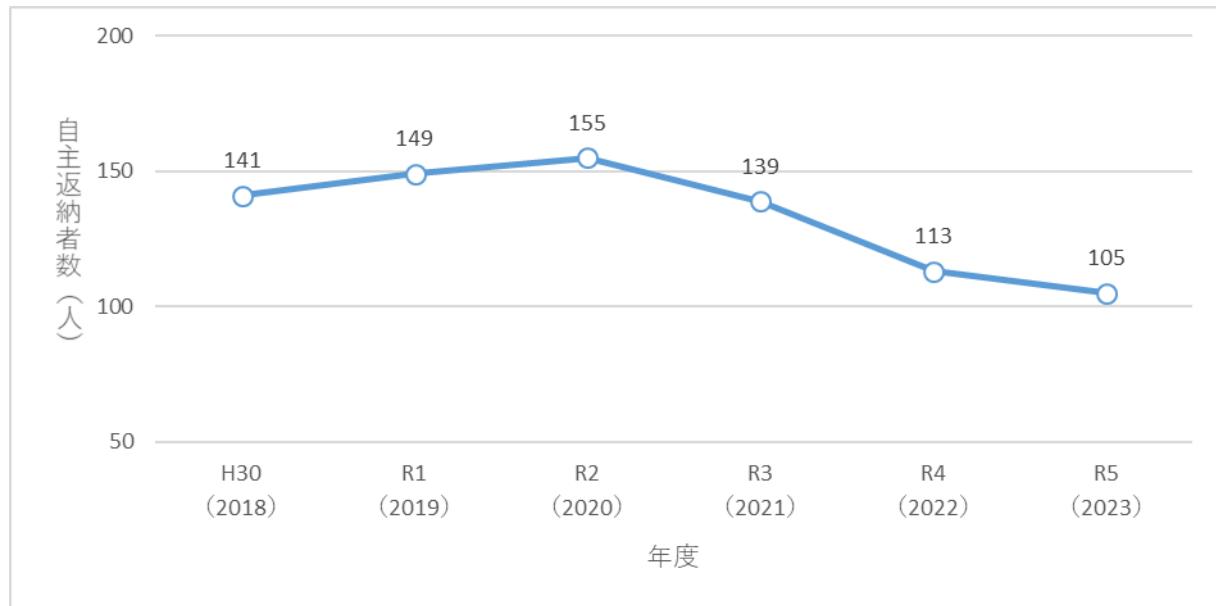


図 12 自動車運転免許証自主返納者数

出典：大町市市民課資料

### 3 主要施設の分布

本市の主要施設の多くは、中心市街地に立地しているほか、八坂地区や美麻地区にも行政、医療、教育施設が立地しています。また、大町地区や常盤地区には、規模の大きな商業施設が立地しています。

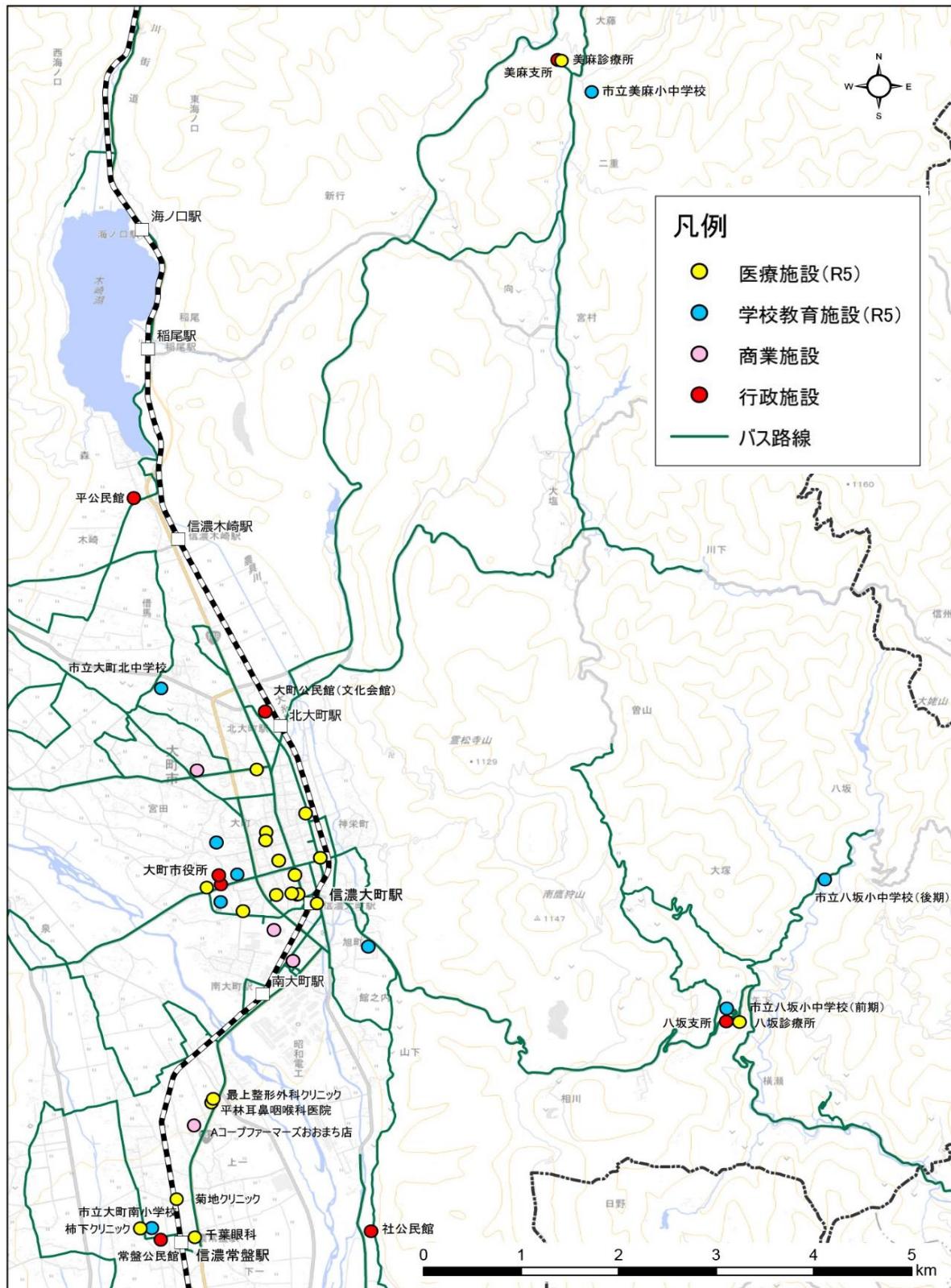


図 13 施設分布

出典：国土交通省「国土数値情報」

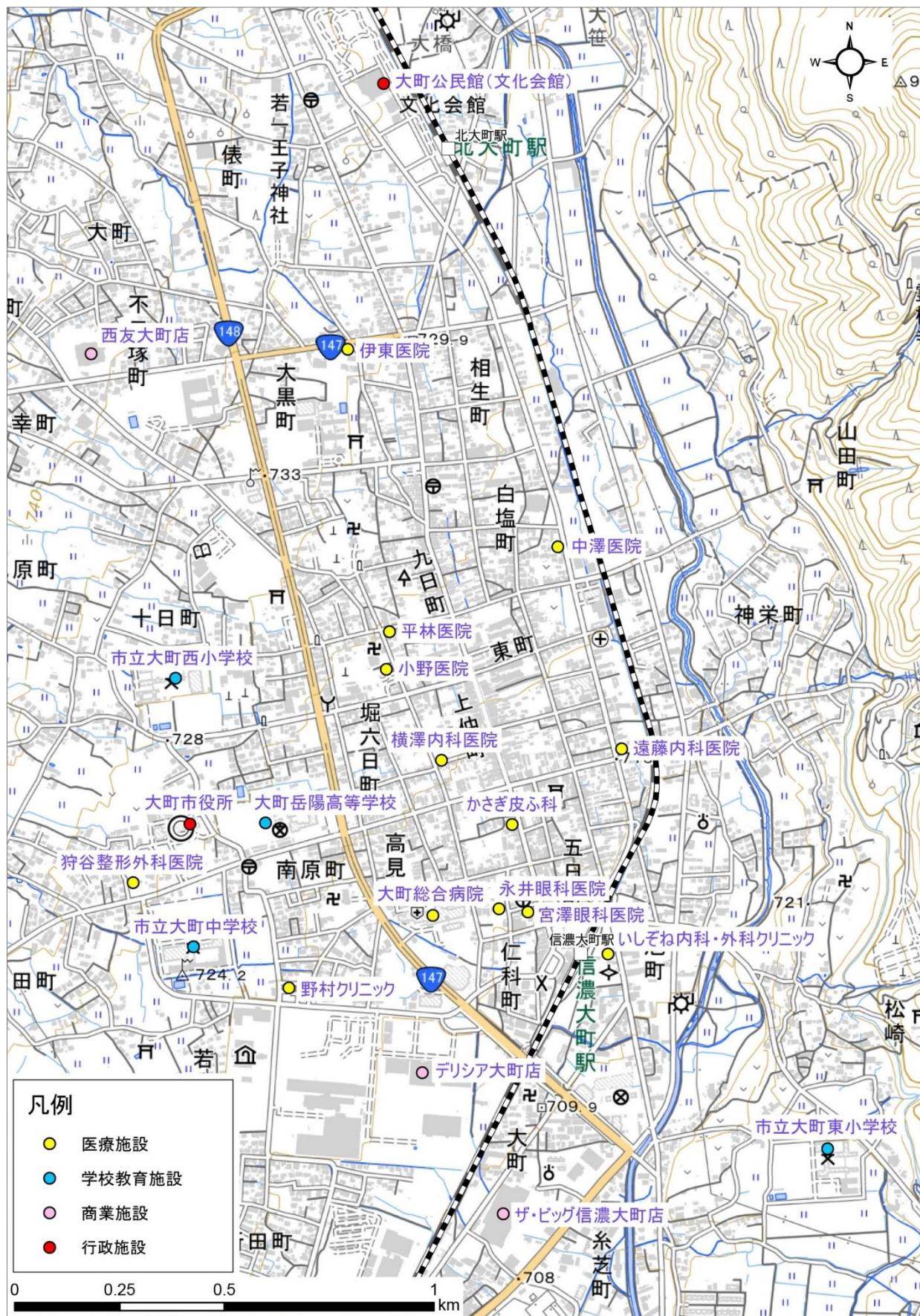


図 14 施設分布（中心市街地）

## 4 観光の状況

本市には立山黒部アルペンルート（黒部ダム）のほか、高瀬渓谷や仁科三湖、国営アルプスあづみの公園などの観光資源が山間部を中心に市内各地域に点在しており、これらの観光資源へのバス路線は概ね確保されています。



図 15 観光資源等の分布

観光入込客数は、令和元(2019)年以前は年間280万人前後で推移しており、近年ではコロナ禍の影響により減少していましたが、令和4(2022)年以降は回復傾向となっています。観光スポット別では、黒部ダムや仁科三湖への来訪者が多い状況です。

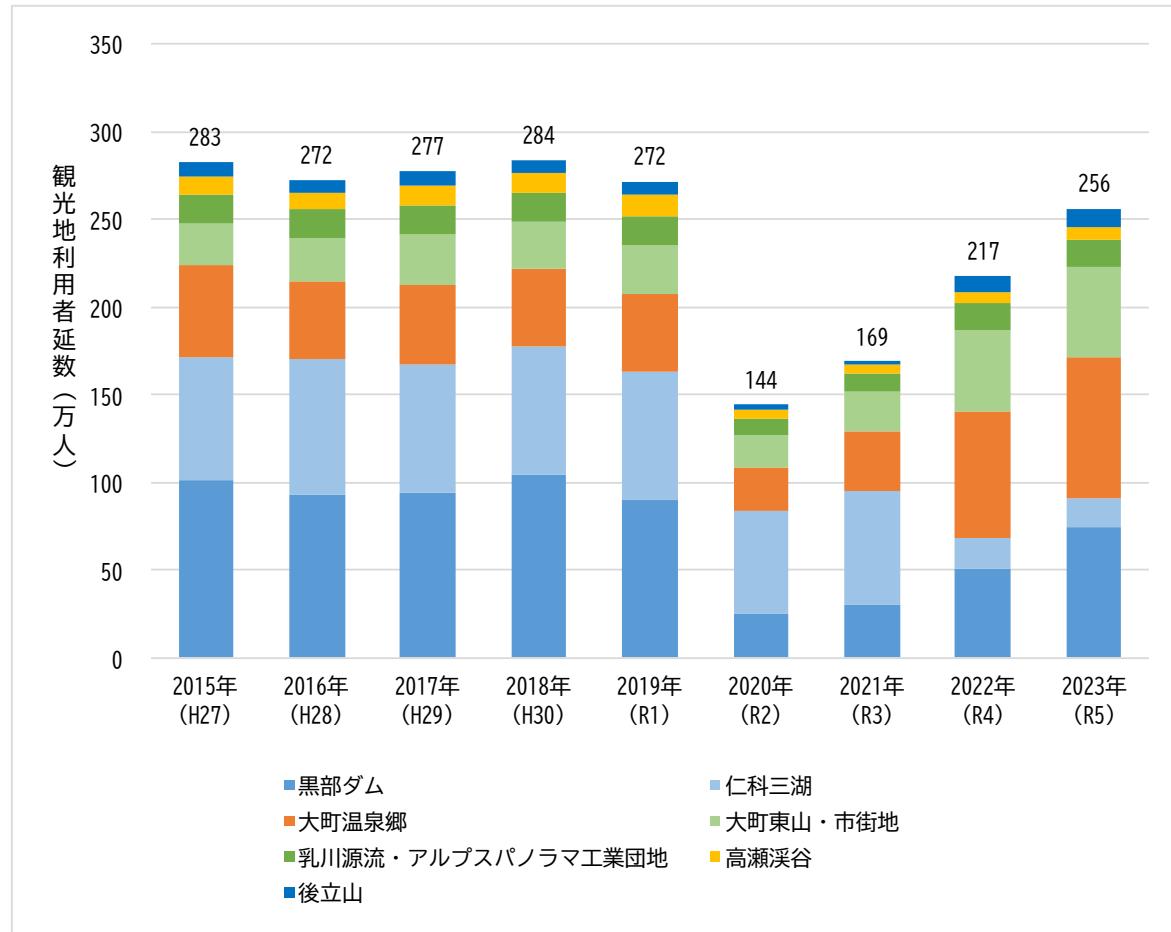


図 16 観光入込客数

出典：長野県観光部山岳高原観光課「令和5年観光地利用者統計調査結果」

## 第4章 公共交通の現状

### 1 公共交通の整備状況 [令和6年10月1日現在]

市内にはJR大糸線や路線バス、市民バス「ふれあい号」、タクシー等が運行しています。

JR大糸線は、市内を南北に走っており、松本市と糸魚川市を結んでいます。

路線バスは、民間事業者が運行する特急バス長野一大町線のほか、立山黒部アルペンルートと接続する扇沢線が運行しています。また、中心市街地と各地区を結ぶ市民バス「ふれあい号」は、9コース11路線で運行しているほか、八坂地区内を運行する八坂地域振興バスや、市内の観光地を周遊する信濃大町周遊バス「ぐるりん号」など、市が主体となり民間事業者に委託し運行しています。

タクシーは、アルピコタクシー(株)とアルプス第一交通(株)の2社が運行しています。

このほか、小中学生を対象としたスクールバスをはじめ、高齢者や障害者手帳をお持ちの方を対象とした福祉有償運送、地域団体が主体となり地区内在住の方を対象とした運行等が行われています。

表1 市内の公共交通

分類	事業者(主体)	路線等
鉄道	東日本旅客鉄道(株)	大糸線
路線バス	アルピコ交通(株) アルピコタクシー(株)	長野一大町線
	アルピコ交通(株) (株)関電アメニックス	扇沢線
大町市		市民バス「ふれあい号」 ○青木、源汲、高瀬入、常盤西、美麻(川手・境の宮)コース [(株)関電アメニックス] ○社、八坂、循環線(南・北)コース [(有)やまびこ] ○常盤東コース [アルピコタクシー(株)] 周遊バス信濃大町ぐるりん号 [(有)やまびこ] 裏銀座登山バス [アルピコタクシー(株)] 八坂地域振興バス [シルバー人材センター]
タクシー	アルピコタクシー(株) アルプス第一交通(株)	

表2 その他の生活支援交通

分類	事業者(主体)	路線等
スクールバス	大町市教育委員会	
福祉有償運送	大町市社会福祉協議会	
地域の取組	美麻地域づくり会議	たすかる美麻
	美麻地域生活支援コーディネーター	お出掛け乗合号
企業運行バス	(株)デリシア	お買い物サポートバス

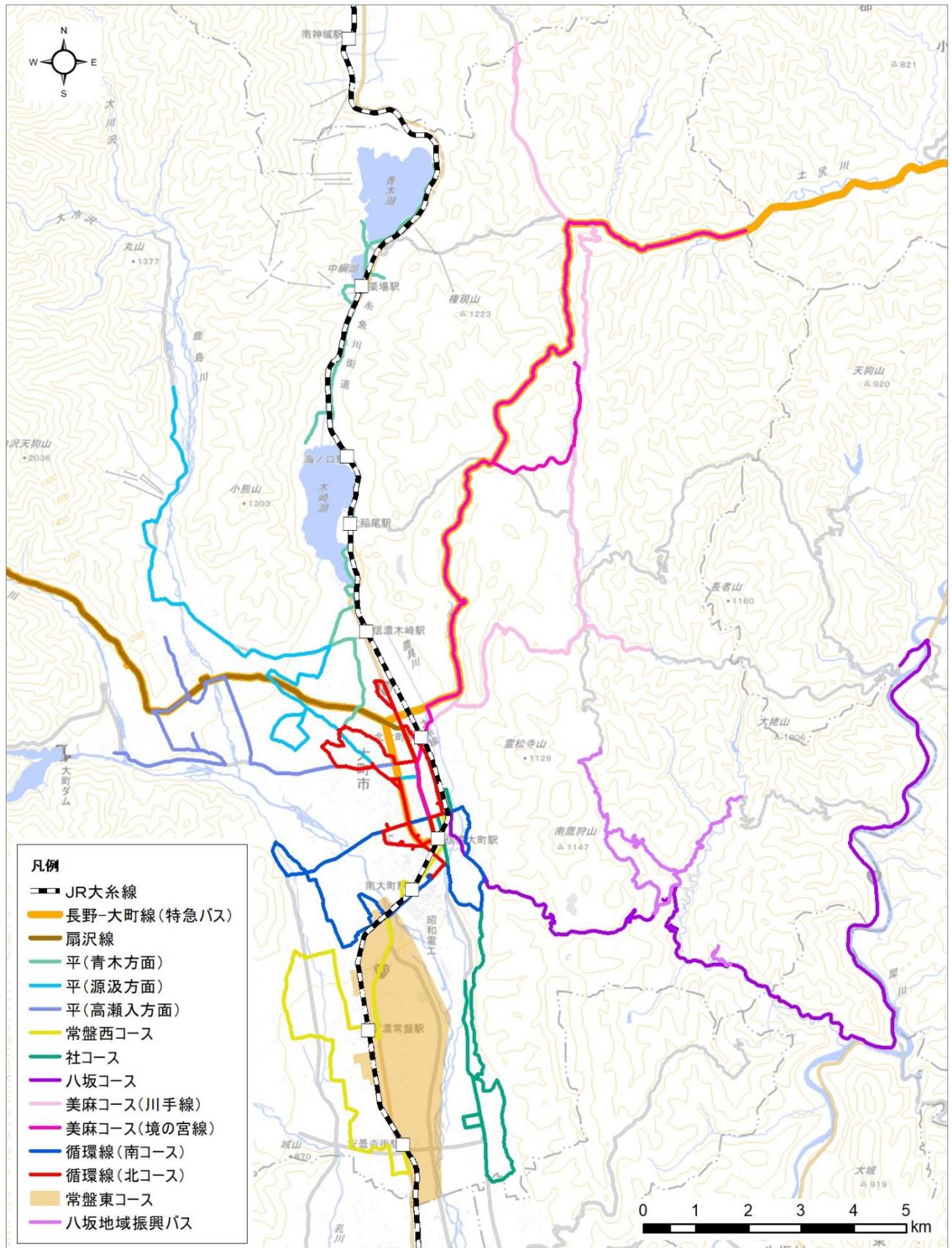


図 17 市内の公共交通網

## 2 市内の公共交通〔令和6年10月1日現在〕

### (1) 鉄道

JR大糸線は、通勤・通学など市民の日常生活での移動をはじめ、観光など社会経済活動等でも重要な役割を担っています。

市内には9つの鉄道駅があり、1日の運行本数は、信濃大町駅から松本方面で21往復、信濃大町駅から白馬方面で上り12本、下り11本が運行されています。また、信濃大町駅には、新宿駅（東京駅）発の「特急あづさ」や名古屋駅発の「特急しなの」が停車します。

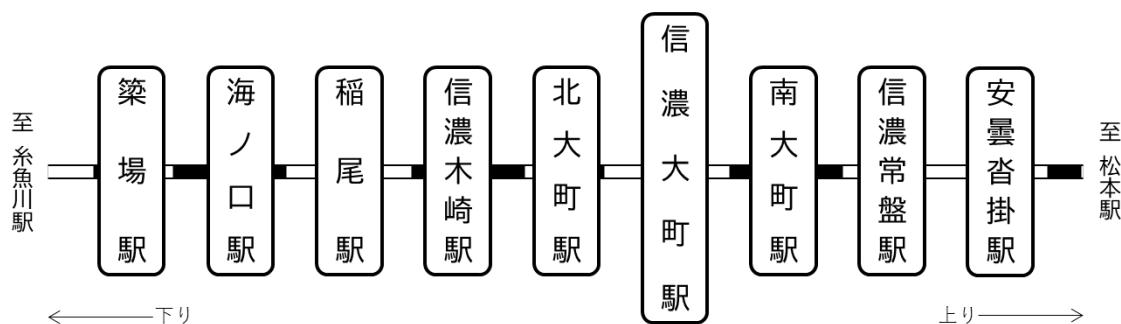


図 18 JR大糸線の市内駅

### (2) 路線バス

#### ① 特急バス長野一大町・扇沢線

特急バス長野一大町線は、長野方面とを結ぶ唯一の路線バスとして都市間の移動を支えているとともに、広域的な交通結節点である長野駅と本市の観光拠点である扇沢を結ぶ、主要な観光路線としての機能を有しています。

1日の運行本数は、上下合わせて夏期（4月中旬～11月）は11本、冬期（12月～4月中旬）は6本が運行されています。

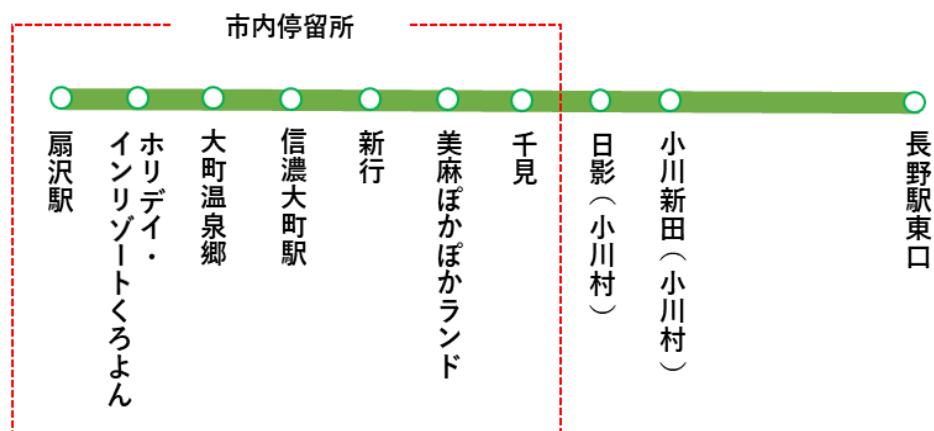


図 19 特急バス長野一大町・扇沢線 路線図

## ② 扇沢線

扇沢線は、信濃大町駅と立山黒部アルペンルートの扇沢駅を結んでおり、主要な観光路線となっています。

1日の運行本数は、上下合わせて春～秋の期間は34本が運行されています。

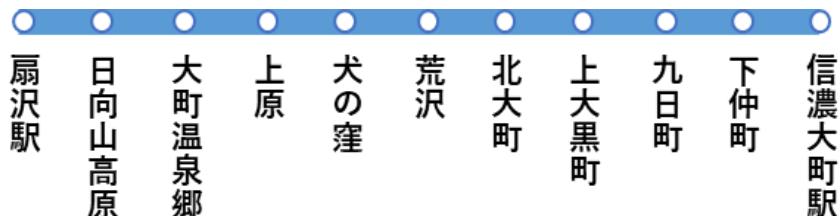


図 20 扇沢線 路線図

## ③ 市民バス「ふれあい号」

市民バス「ふれあい号」は、各地区と中心市街地を結ぶ路線として、高齢者等の通院や買い物、学生の通学など日常生活における市民の移動を支え、欠くことのできない移動手段となっています。信濃大町駅周辺を中心に定時定路線型10路線、デマンド型1路線が運行されています。

1日の運行本数は、各路線とも上下合わせて8本以上が運行されています。

表 3 市民バス「ふれあい号」の運行状況

運行形態	路線名	運行本数等
定時定路線	青木コース	8本（上り4本、下り4本） 予約運行（白浜～中綱）、フリー乗降区間あり
	源汲コース	8本（上り4本、下り4本） 予約運行（鹿島）、フリー乗降区間あり
	高瀬入コース	8本（上り4本、下り4本） フリー乗降区間あり
	常盤西コース	8本（上り4本、下り4本） フリー乗降区間あり
	社コース	8本（上り4本、下り4本） 予約運行（青島）、フリー乗降区間あり
	八坂コース	13本（上り6本、下り7本） 予約・曜日運行（さぎり荘～川口）
	美麻コース	川手線 12本（上り6本、下り6本） 予約運行（峠）、フリー乗降区間あり 境の宮線 10本（上り5本、下り5本）
デマンド	常盤東コース	8本（上り4本、下り4本） 予約運行（要利用登録）

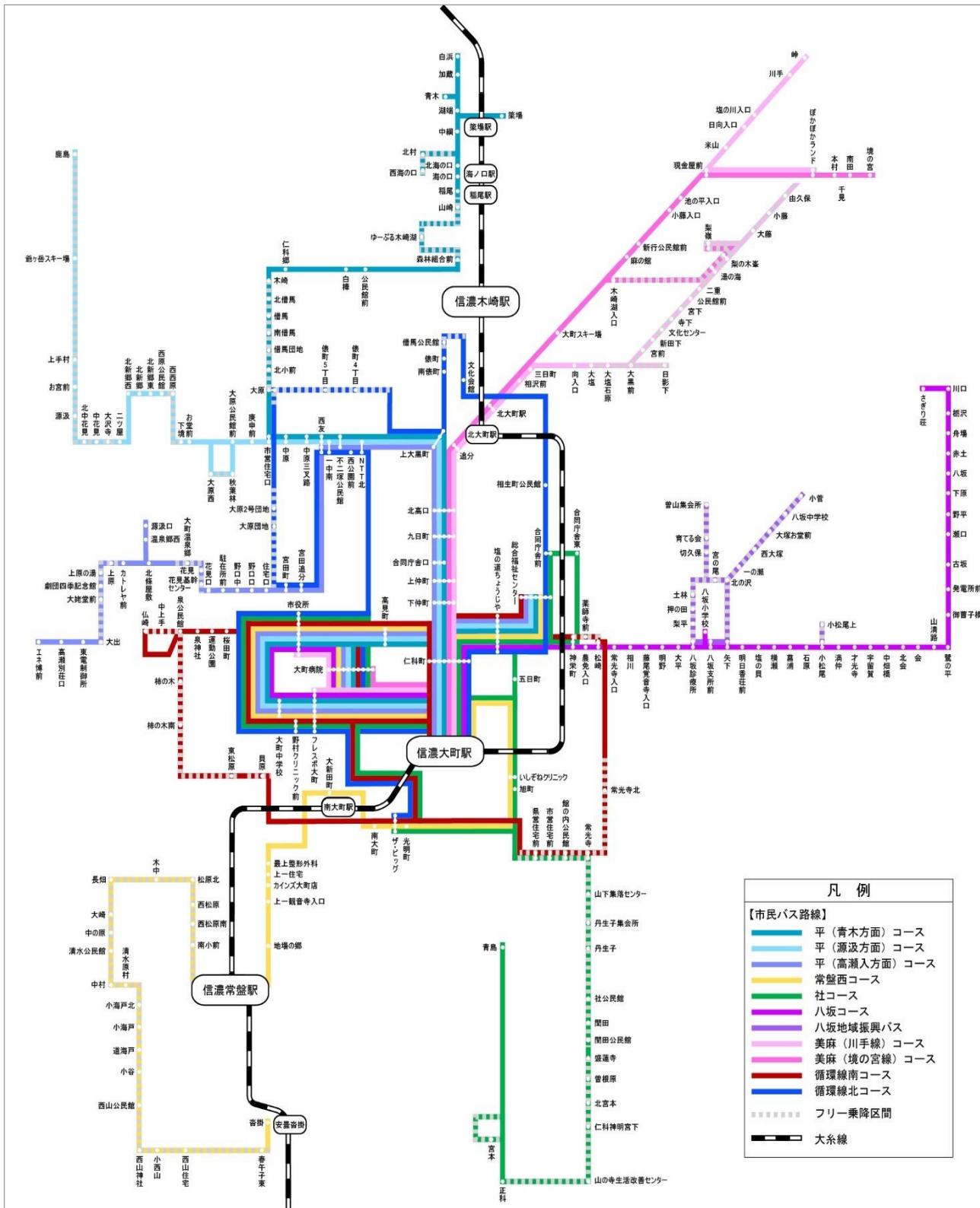


図 21 市民バス「ふれあい号」(定時定路線) の路線系統図

#### ④ 周遊バス信濃大町「ぐるりん号」

周遊バス信濃大町「ぐるりん号」は、信濃大町駅を中心に本市や松川村の観光地を巡る観光路線として、春～秋の観光シーズンの休日に運行されています。

運行期間中は、1日に11本が運行されています。

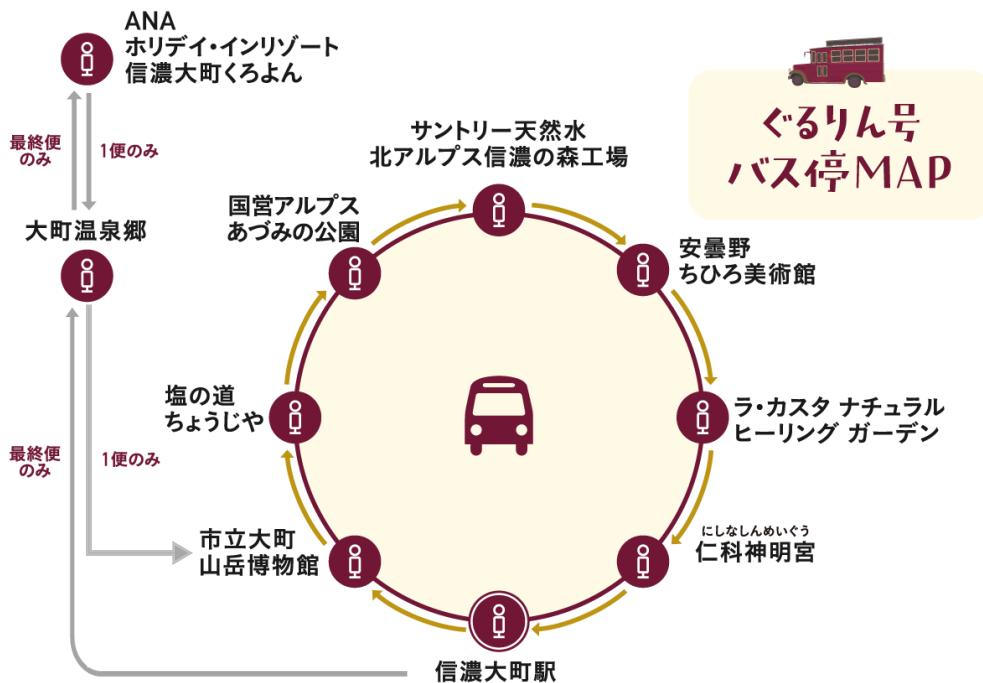


図 22 ぐるりん号の路線図

#### ⑤ 裏銀座登山バス

裏銀座登山バスは、登山者の移動を支援するため、令和5(2023)年から運行を開始し、春～秋の運行期間中は、1日に8本が運行されています。



図 23 裏銀座登山バスの路線図

## ⑥ 八坂地域振興バス

八坂地域振興バスは、市民バスの運行廃止に伴い、同エリアを運行する路線として平成28(2016)年度に運行を開始し、1日に9本が運行されています。

また、市民バス「ふれあい号」の八坂コースとの接続に加え、地域内の取組として、八坂診療所や介護予防教室、保育園への園児の送迎等が行われています。

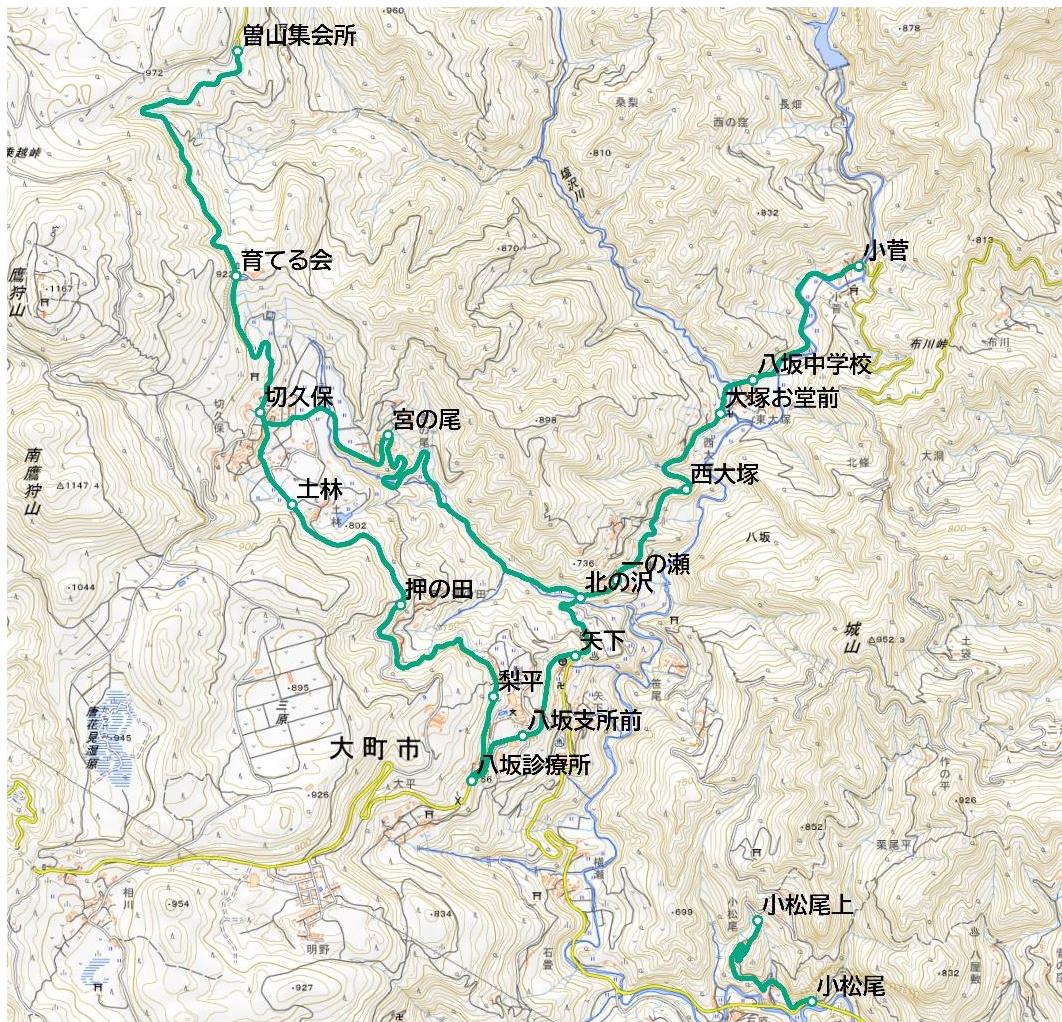


図 24 八坂地域振興バスの運行ルート

## (3) タクシー

タクシーは、市民の日常生活を支える交通手段の役割のほか、観光客の二次交通として重要な役割を担っています。

また、本市では、市民バス「ふれあい号」の乗り残し対策や、JR大糸線の運休等に伴う市内中学生の下校対応のほか、高齢者等の外出を支援するため該当世帯へタクシー券を配布するなど、タクシー事業者と連携を図っています。

### 3 その他の生活支援交通 〔令和6年10月1日現在〕

#### (1) スクールバス

スクールバスを運行している学校は、大町北小学校、大町東小学校、大町中学校、大町八坂小中学校、大町美麻小中学校の5校です。

大町中学校では、令和5(2023)年度の中学校再編（統合）に伴い、通学距離に応じた通学方法として、市民バス「ふれあい号」の利用も選択できるようになりました。

令和8(2026)年度には、旧大町市内の小学校再編が予定されており、市民バス「ふれあい号」の利用も含め、再編準備委員会で通学方法の検討が進められています。

#### (2) 福祉有償運送

大町市社会福祉協議会では、次の要件を満たす方を対象として、福祉車両による輸送サービスが行われています。

区分	要件等
利用対象	市内在住者のうち、次の①と②の要件を満たす人 ①大町市社会福祉協議会にあらかじめ登録した会員及び付添人 ②次のいずれかに該当する人であって、日常の外出において単独ではバス、タクシー等の公共交通機関の利用が困難な人 1)介護保険法第7条第3項にいう「要介護者」及び第4項にいう「要支援者」 2)身体障害者福祉法に基づき身体障害者手帳の交付を受けている人 3)肢体不自由若しくは内部障害（人工透析を受けている場合を含む。）または精神障害若しくは知的障害等により単独での歩行が困難な人であって1) 又は2) に該当しない人
利用料金	片道 500 円

#### (3) 地域主体型交通

地域の取組（地域主体型交通）として、美麻地区では地域団体が主体となり、地域住民の買物などの移動支援を目的とした実証実験が行われています。

名称	運行日等
たすかる美麻	美麻地域づくり会議／(一社)地域づくり美麻 隔週 水・木曜日（午前中2時間程度） ※コミュニティ形成や地域の見守り機能の役割も担う。
お出掛け乗合号	美麻地域生活支援コーディネーター 毎月 第2・第4木曜日（午後1時～4時） ※介護予防を目的とした買い物、通院支援。

#### (4) お買い物サポートバス

お買い物サポートバスは、複合商業施設のフレスボ大町への買い物支援を目的に、(株)デリシアが無料で運行しています。

区分	運行本数等
路線・便数	北コース 5便 (9:02~16:42) 社コース 4便 (9:27~15:38) 東山コース 4便 (9:57~16:04)
運行日	毎週 火・水・木・土・日曜日
バス定員	9人

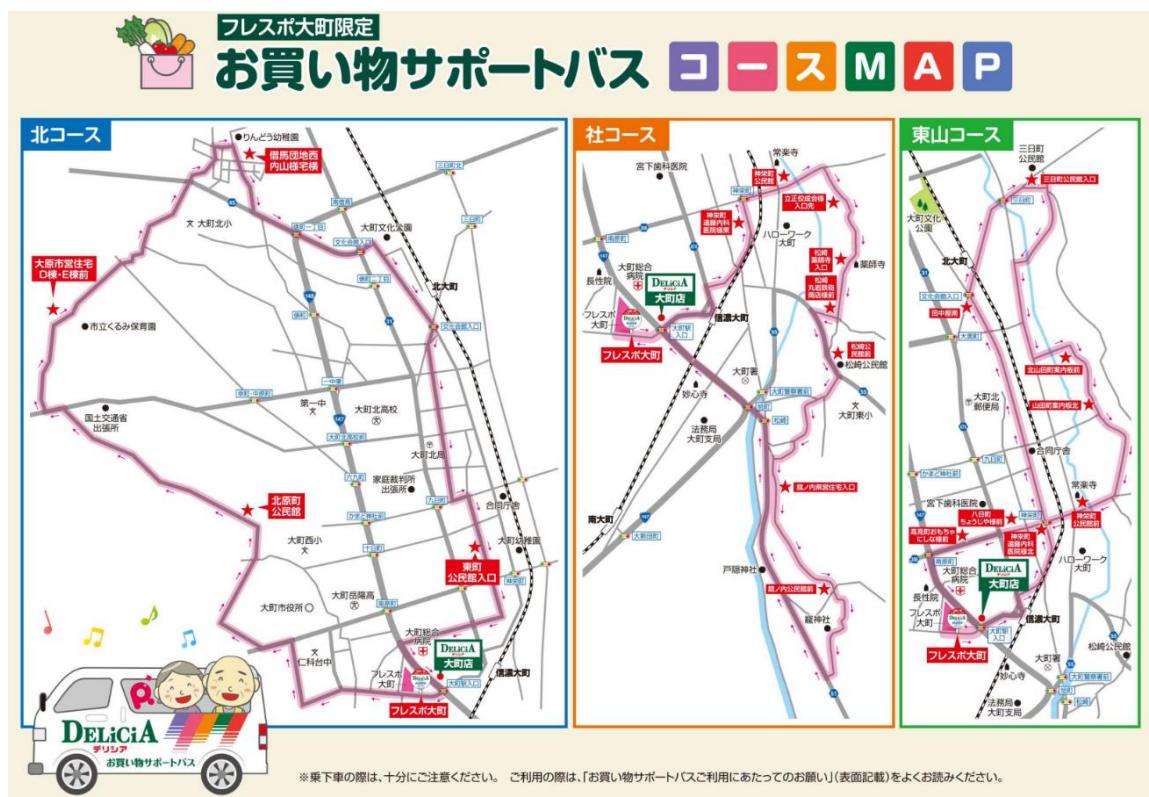


図 25 お買い物サポートバスの運行ルート

出典：株式会社デリシア「コースMAP」

## 4 公共交通の人口カバー率

鉄道や市民バス「ふれあい号」の公共交通圏域（鉄道駅 800m圏またはバス停 300m圏）の人口カバー率は、87%となっています。

一方、公共交通圏域外となる「公共交通空白地」が、郊外部をはじめ、中心市街地の周辺部にも点在しています。

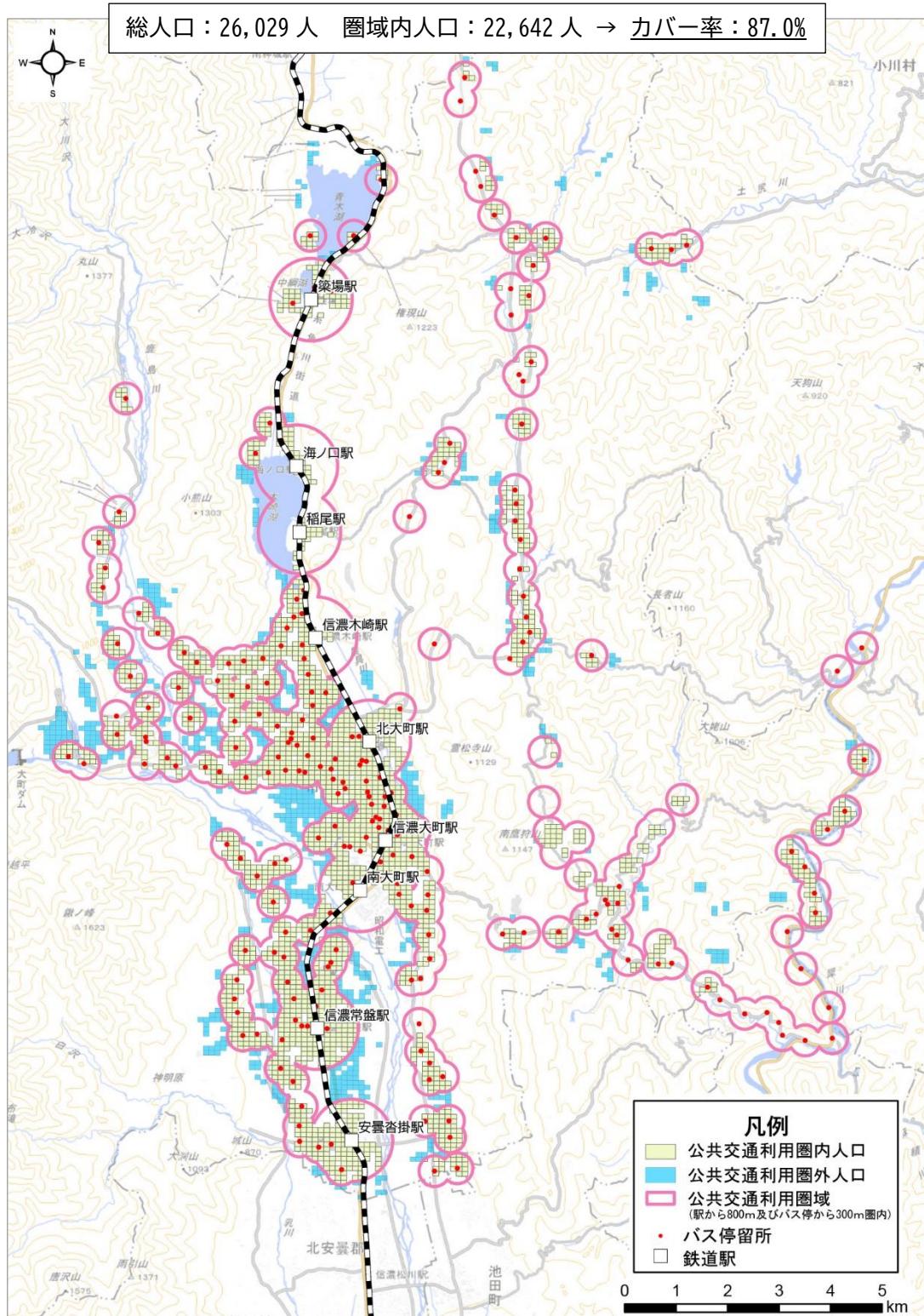


図 26 公共交通圏域人口カバー率

出典：国土交通省「国土数値情報」

## 5 主な公共交通の利用状況

### (1) 鉄道

信濃大町駅の日平均乗車人員は、1,300人前後で推移しており、近年ではコロナ禍の影響により大幅に減少していましたが、令和4(2022)年度以降、回復傾向となっています。

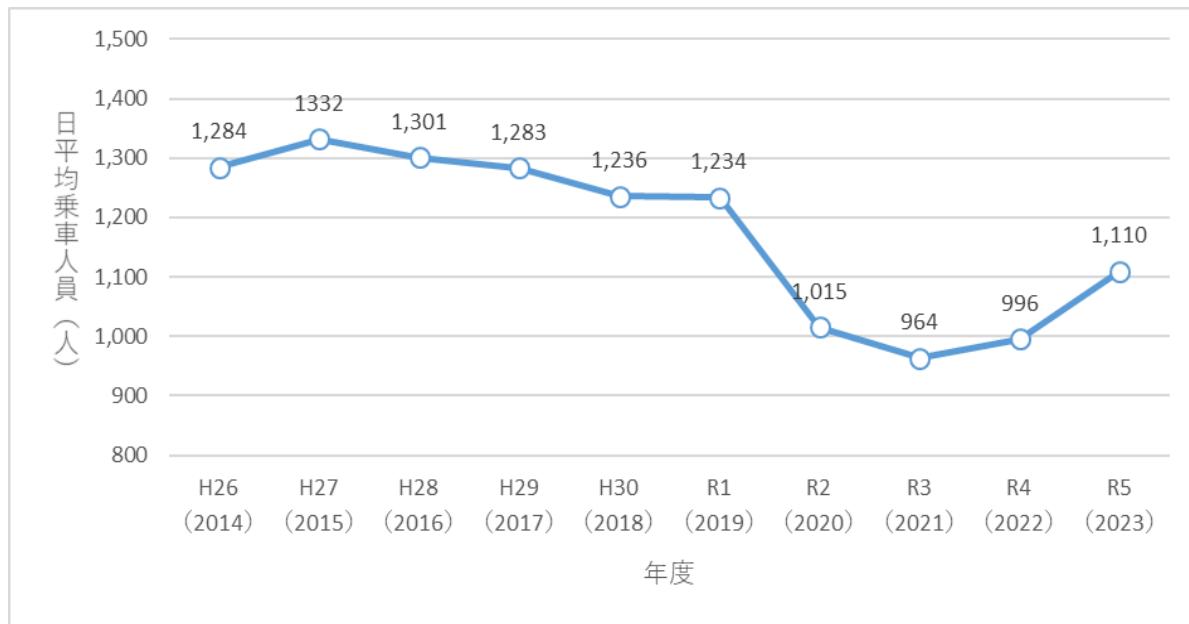


図 27 信濃大町駅の日平均乗車人員

出典：東日本旅客鉄道株式会社 企業情報ウェブページ：各駅の乗車人員

鉄道事業者では、持続可能な交通体系の議論を進めるため、利用が少ない線区の経営情報を開示しており、信濃大町駅以北の線区が対象となっています。

表 4 利用が少ない線区の経営情報

線区等		R3 年度 (2021 年度)	R4 年度 (2022 年度)	R5 年度 (2023 年度)
信濃大町～白馬	平均通過人員	550 人/日	666 人/日	770 人/日
	収支	△9.65 億円	△8.36 億円	△7.58 億円
白馬～南小谷	平均通過人員	136 人/日	188 人/日	189 人/日
	収支	△4.26 億円	△3.78 億円	△3.52 億円
南小谷～糸魚川	平均通過人員	55 人/日	108 人/日	110 人/日
	収支	△6.3 億円	△5.9 億円	△5.5 億円

※利用が少ない線区…2,000人/日未満

[JR各社が鉄道特性（大量輸送）が発揮できるとする人数の目安]

※南小谷～糸魚川の収支は、R3(2021)年度～R5(2023)年度の3か年平均

## (2) 特急バス長野一大町・扇沢線

特急バス長野一大町線の年間利用者数は、平成 30(2018)年度の年間 5.5 万人をピークに、コロナ禍の影響により大幅に減少していましたが、令和 5(2023)年度にはピーク時の約 8 割まで回復しています。

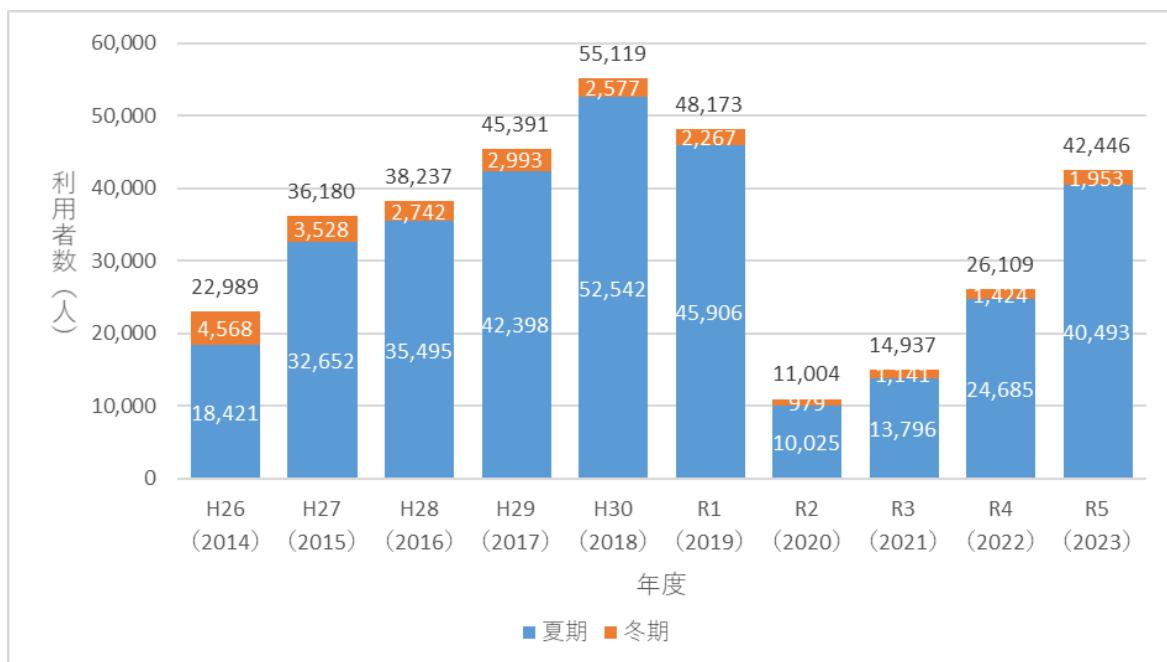


図 28 特急バス長野一大町線の年間利用者数

特急バス長野一大町線の運行は、民間事業者により通年運行が行われてきましたが、平成 27(2015)年度から冬期運行の休止が決定しました。このため、特急バス長野一大町線の利用促進を目的に設立した、市内の諸団体等で構成する「大町・長野間特急バス利用促進協議会」において冬期運行を依頼し、通年運行が維持されています。

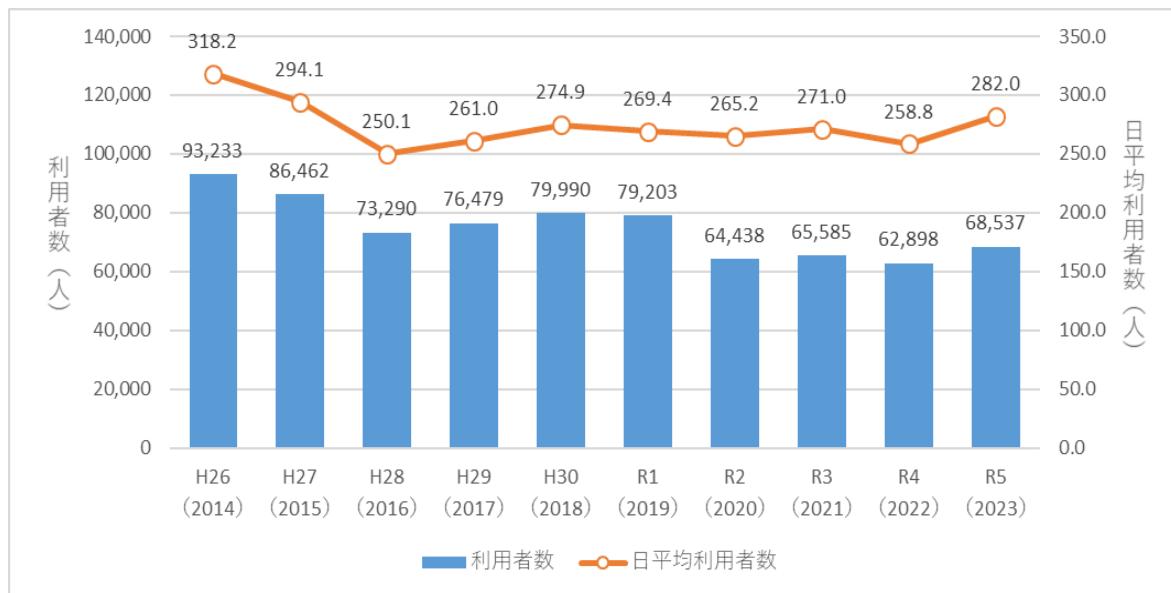
表 5 特急バス長野一大町線の運行経過

年月	経過
H 9(1997)年 9 月	大町・長野間特急バス利用促進協議会を設立
H10(1998)年 4 月	特急バス長野一大町線の運行開始 (民間事業者)
H11(1999)年 5 月	運行ルートを扇沢まで延伸
H27(2015)年 4 月	冬期運行の休止が決定
H27(2015)年 12 月	協議会が冬期運行開始 (民間事業者へ依頼)

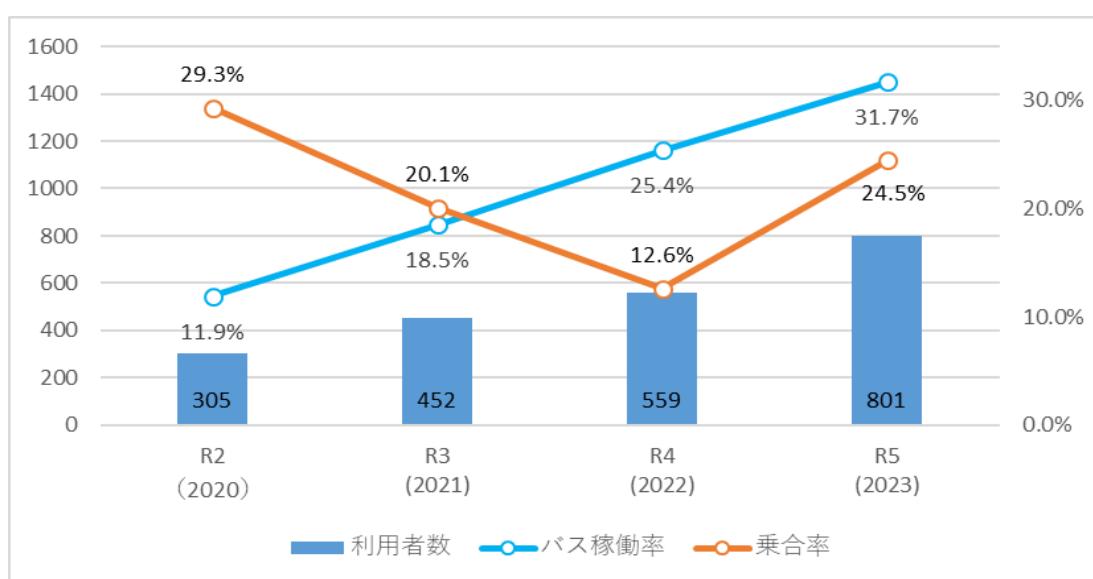
### (3) 市民バス「ふれあい号」

#### ① 利用者数の推移

利用者数は、令和2(2020)年度以降、土曜日運行の廃止やコロナ禍の影響により大幅に減少していましたが、令和5(2023)年度の日平均利用者数は、平成28(2016)年度以降で最も多くなっています。



令和2(2020)年度に実証運行を開始した常盤東コースのデマンド運行（予約制乗合タクシー）は、利用者数、バスの稼働率とも増加していますが、利用者数や乗合率の低さから、運行エリアが移動需要の少ない地域であることが確認できます。



## ② 1便当り利用者数

1便当り利用者数は、市民バスが中学生の通学手段となった令和5(2023)年度に増加した路線がある一方、八坂コースで減少しています。また、1便当り利用者数が3.0人を下回る利用が少ない路線が複数あります。

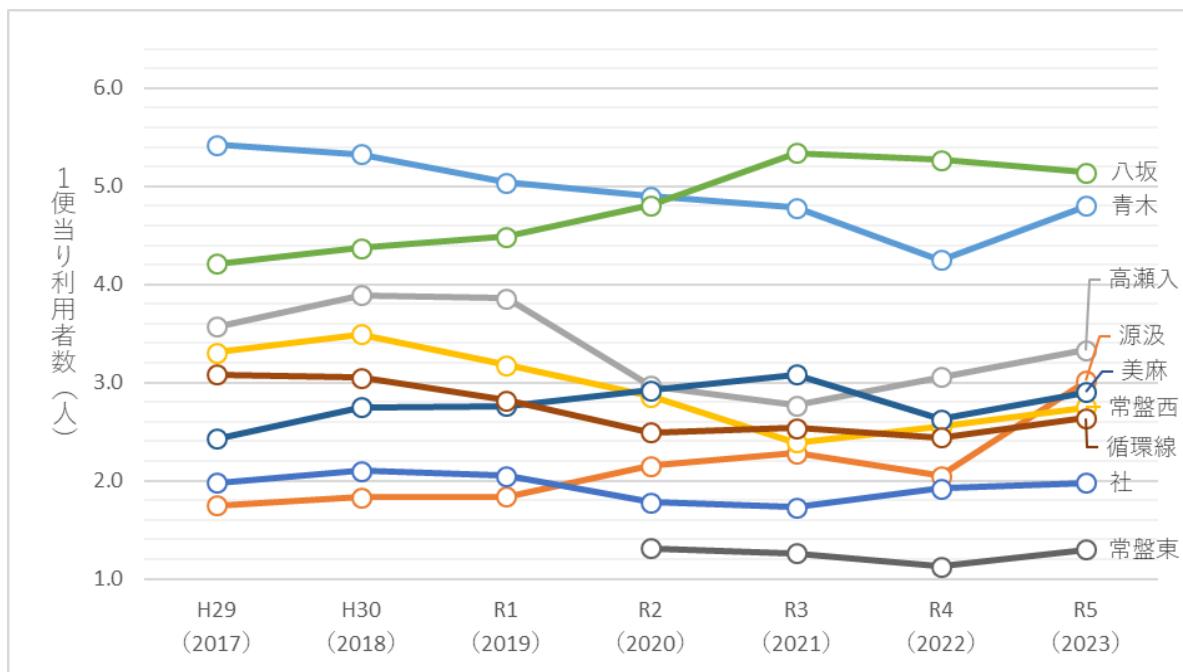


図 31 市民バス「ふれあい号」の1便当り利用者数

### ③ バス停別利用者数

令和5(2023)年度のバス停別利用者数は、中心市街地や支所など各地区の拠点で需要がある一方、年間を通じて利用が少ないバス停（未利用バス停<sup>※1</sup>）や区間（低利用区間<sup>※2</sup>）が各路線で確認できます。

※1 乗降客数が0.1人/日未満のバス停

※2 バス停の乗降客数が1.0人/日未満かつ連続するバス停の乗降客数が2.0人/日未満の区間

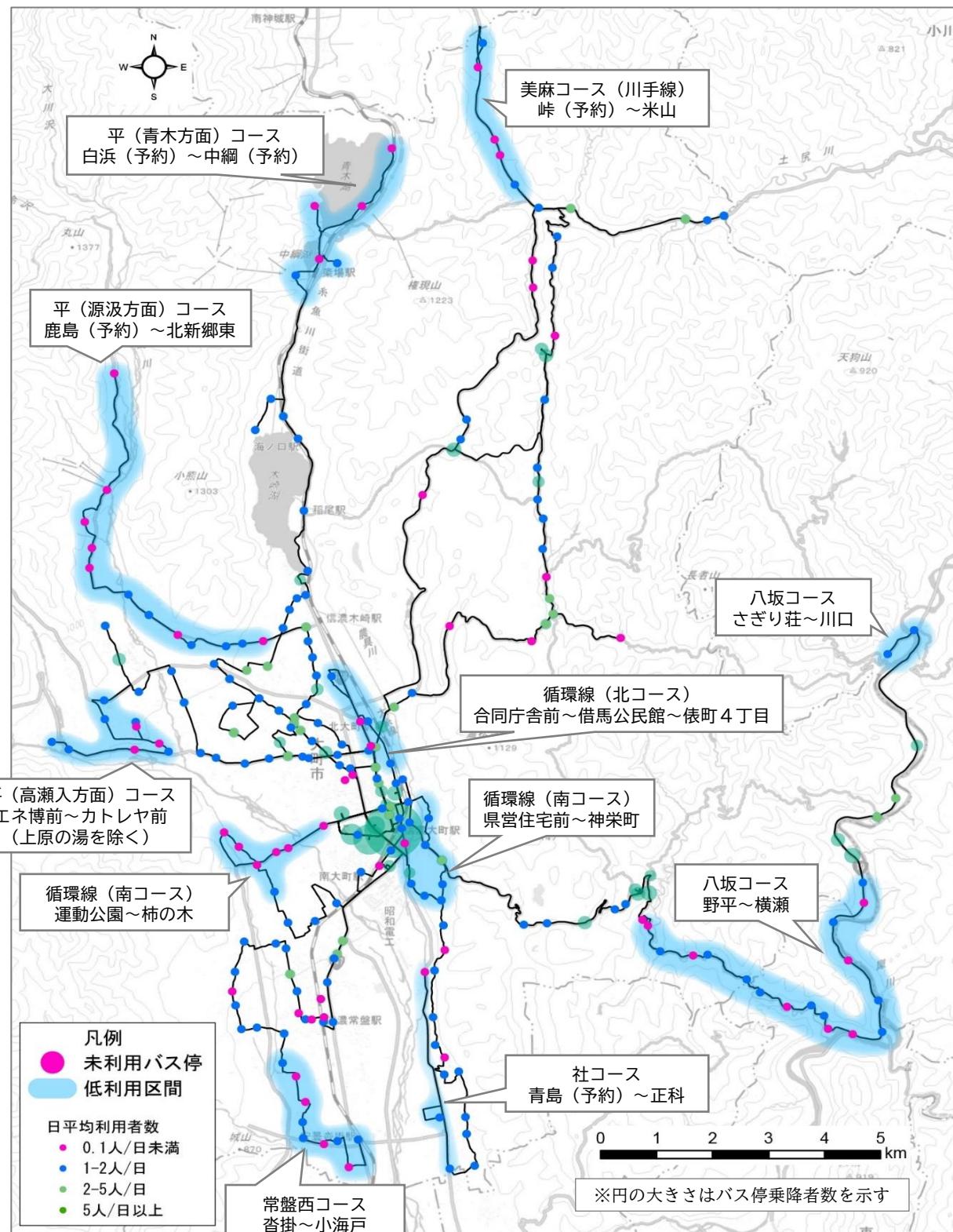


図 32 市民バス「ふれあい号」のバス停別日平均乗降客数

また、市街地循環線の南・北コースは、全体的に利用者数が少なく、多くのバス停で日平均利用者数が1.0人/日未満となっています。

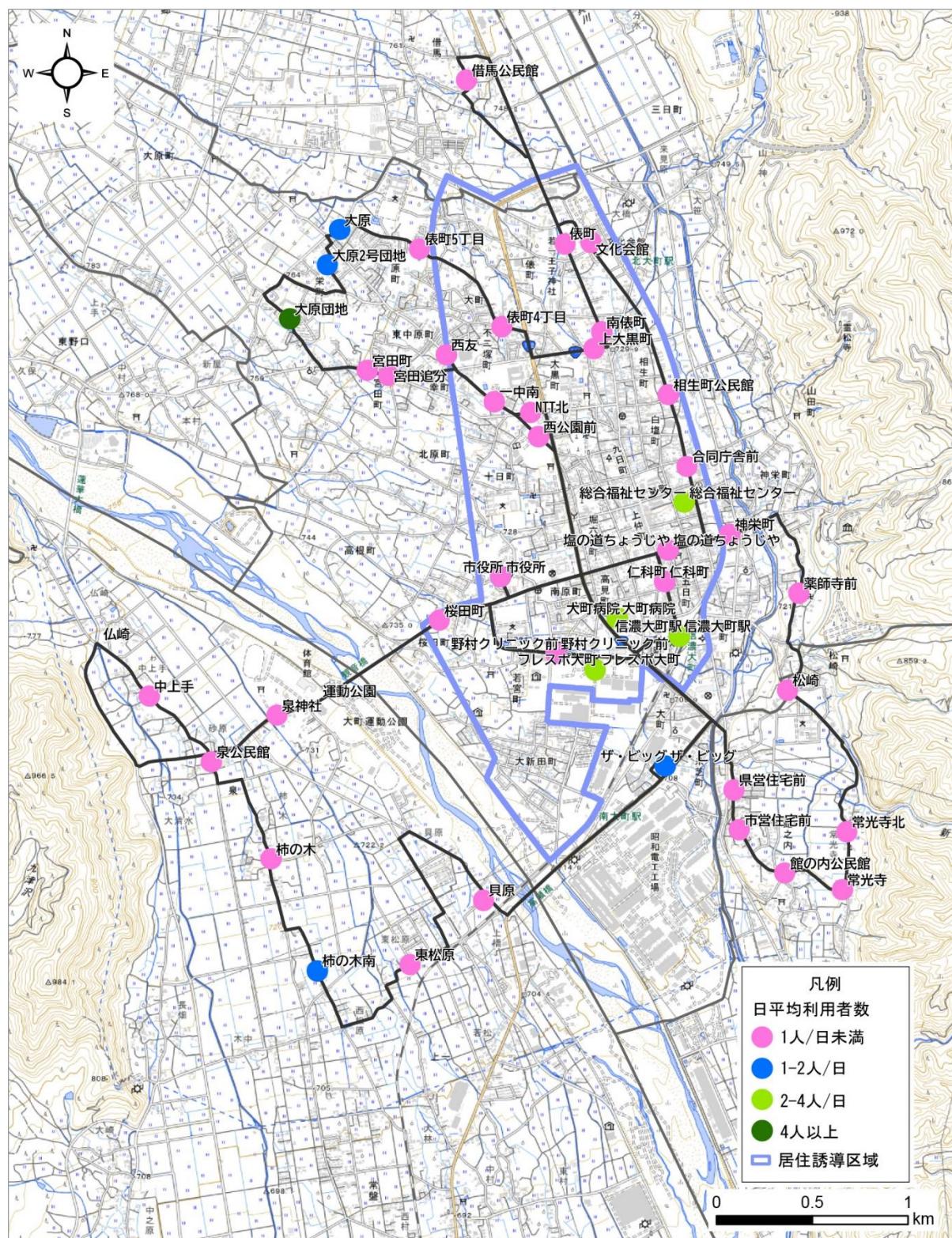


図 33 市民バス「ふれあい号」循環線の日平均乗降客数

#### ④ 財政支出と収支率

市民バス「ふれあい号」の運行に係る市の委託料は、土曜日運行を廃止した令和2(2020)年度に減少しましたが、人件費や燃料費の高騰などにより増加傾向となっています。また、収支率は10%以下で推移しています。

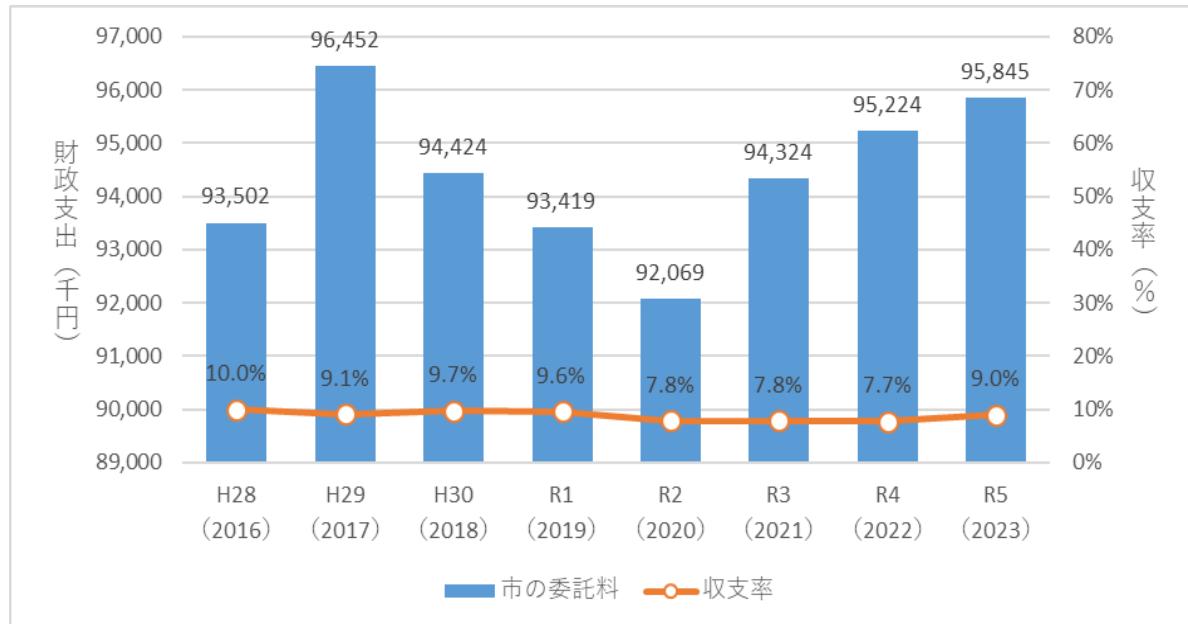


図 34 市民バス「ふれあい号」の委託料・収支率

路線別の令和5(2023)年度の状況は、平コースで収支率が高い一方、常盤東・社コース、循環線で収支率が低くなっています。

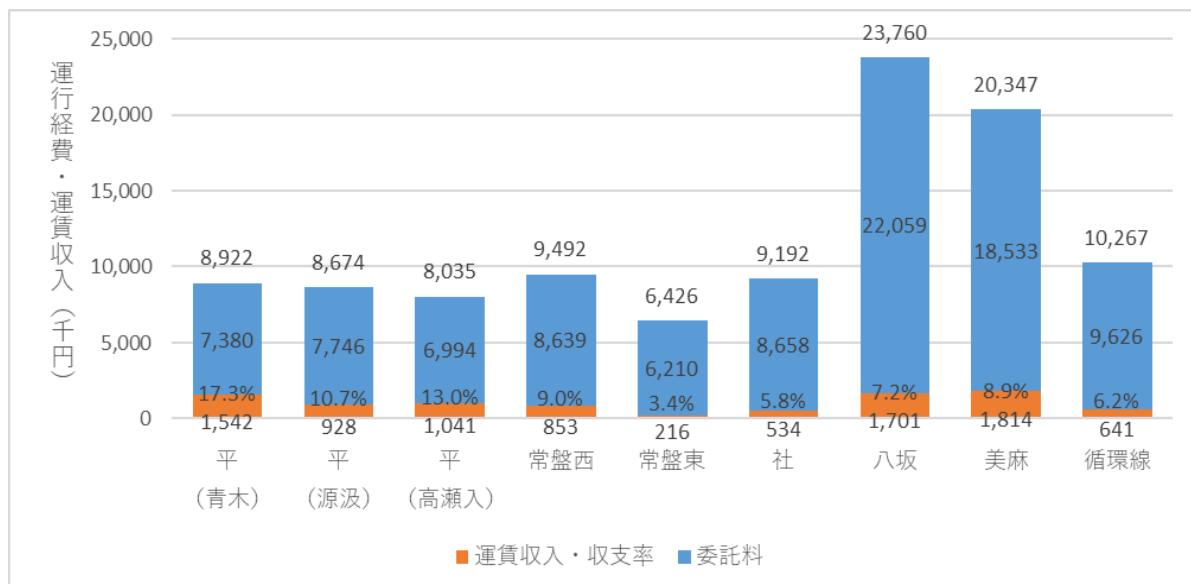


図 35 令和5(2023)年度の路線別財政支出・収支率

#### (4) 公共交通を取り巻く全国的な状況

自動車運転職業の有効求人倍率は、全職業の平均より高く、全国的に深刻な運転手不足が課題となっており、バス事業者では運転手不足による路線の廃止や減便が行われています。

また、令和6(2024)年度に施行された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」により、自動車運転者の拘束時間の上限や休息期間等が改正されたため、運転手不足は更に深刻化することが予想されます。

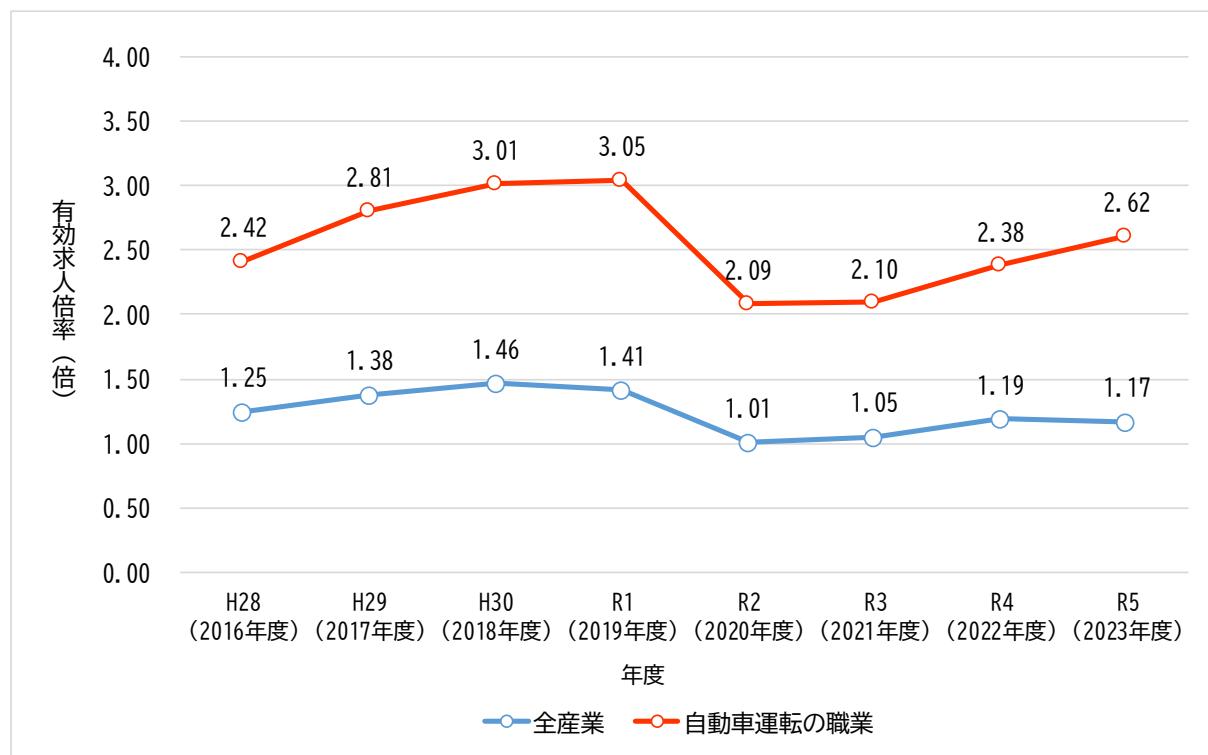


図 36 有効求人倍率の推移

出典：厚生労働省「一般職業紹介状況（職業安定業務統計）」

## 第5章 市民等の移動実態・ニーズの把握

### 1 市民バス利用者実態調査

#### (1) 調査概要

調査目的	市民バス等の利用目的や乗降バス停、移動時間帯などを調査し、利用実態及びニーズを把握
調査対象	市内を運行する市民バス等（8コース 10路線）の利用者
調査期間	令和5（2023）年7月19日（水）～20日（木）
調査方法	始発便から最終便まで全便乗込み調査
サンプル数	191
備 考	集計は四捨五入しているため、合計が100.0%にならない場合がある。

#### (2) 調査結果

利用者の年齢は、源汲・八坂・美麻コースで20歳未満の方の利用が多く、その他の路線では、主に65歳以上の方が利用しています。

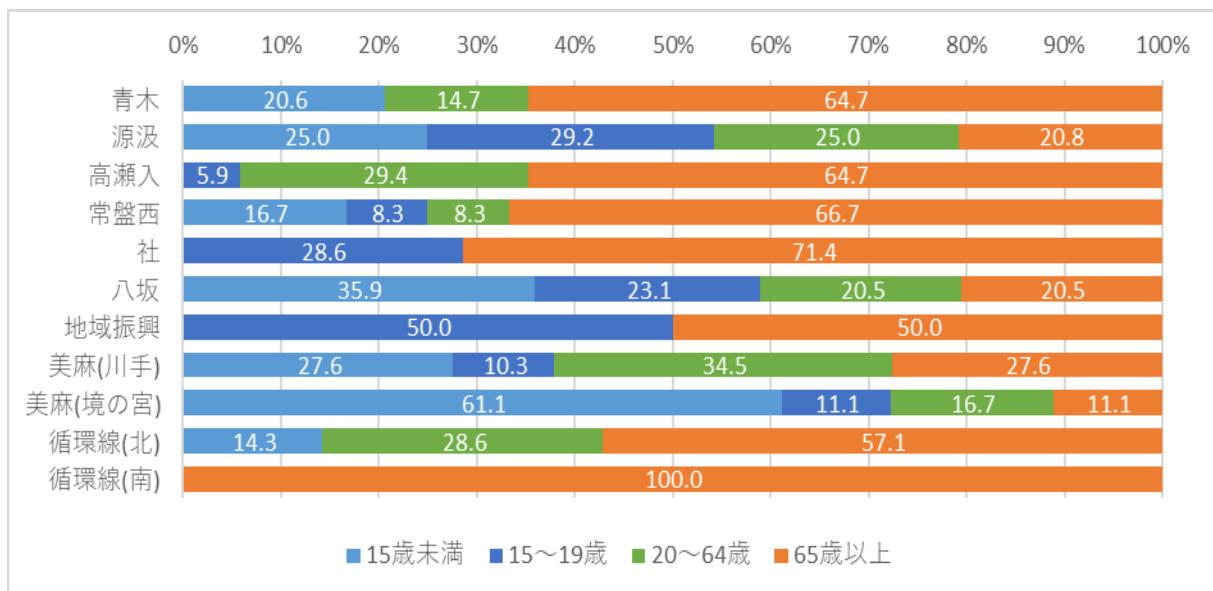


図 37 市民バス等利用者の年齢

主な利用目的は、通学となっており、買い物や私用での利用も見られます。

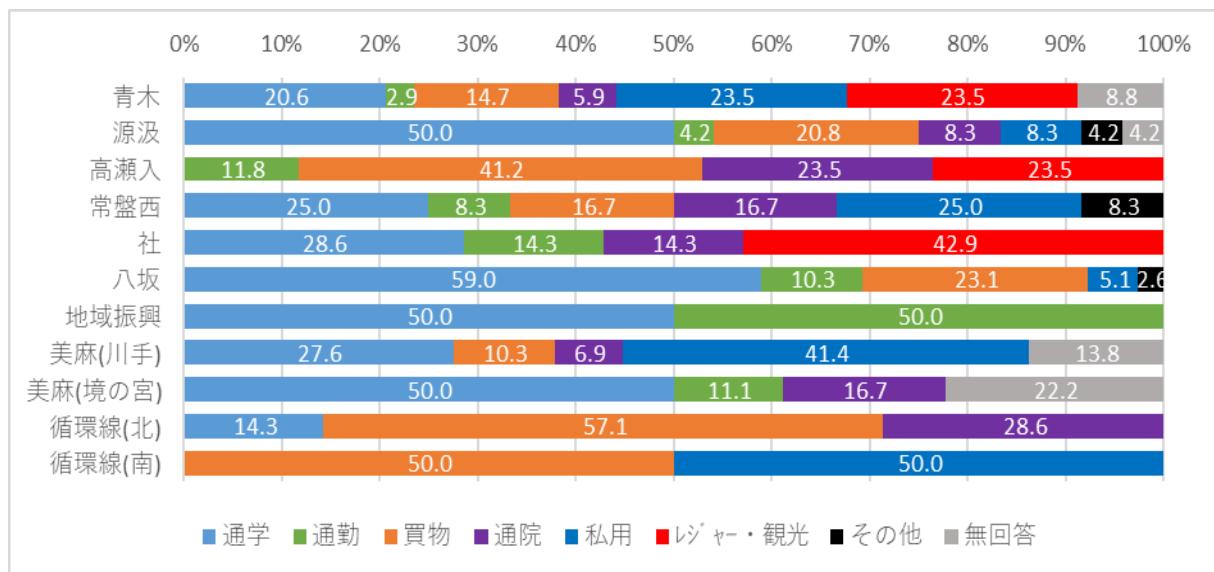


図 38 市民バス等の利用目的

時間帯別の利用状況は、各路線とも 7 時前後や 16 時前後の通勤・通学の時間帯が多いほか、9 時前後や 14 時前後の利用も多く見られます。

表 6 市民バス等の時間帯別利用状況

(単位:人)

	青木		源汲		高瀬入		常盤西		社		八坂		地域振興	美麻(川手)	美麻(境の宮)	循環線
	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り				
6:00																
6:30																
7:00	11		10		3		5				25		1			
7:30											7			4		13
8:00		1											1		2	
8:30													7			5
9:00	4		2		11		3						4			
9:30																
10:00																
10:30		11												2		1
11:00													3			2
11:30																
12:00	2		2		3		1						2			
12:30													4			
13:00													3			
13:30		6					9						1		7	
14:00													1			6
14:30																
15:00																
15:30	4				1								11			3
16:00														9		
16:30		1			4								2			1
17:00													2			
17:30													2			
18:00														2		
18:30																
19:00													2			1
19:30																

■ 運行時間

利用目的別の乗降バス停では、信濃大町駅や大町中学校への通学が多いほか、フレスボ大町への買物移動も多くが見られます。

#### 【通勤の主な利用】

乗車停留所	降車停留所	利用者(%)
明野, 下原, 宮田町, 小海戸北, 追分	⇒ 信濃大町駅	46.2
信濃大町駅	⇒ 八坂小学校(そよかぜ校舎), 市営住宅前	15.4
借馬団地	⇒ 合同庁舎口	7.7
切久保	⇒ 八坂支所前	7.7
市営住宅口	⇒ フレスボ大町	7.7
公民館前(美麻)	⇒ 本村	7.7
西友	⇒ 花見基幹センター	7.7

#### 【通学の主な利用】

乗車停留所	降車停留所	利用者(%)
信濃大町駅	⇒ 木崎湖入口, 八坂支所前, 明野, 下原, 八坂, ぽかぽかランド, 境の宮ほか	31.5
お堂前, 借馬団地, 大原西, 木崎, ゆ~ぶる木崎湖, 庚申前, 秋葉林ほか	⇒ 大町中学校	29.6
八坂, 大塩, 丹生子, 柄沢, 明野, 矢下	⇒ 信濃大町駅	13.0
社公民館, 西松原, 中花見, 矢下	⇒ 市役所	7.4
下原	⇒ 矢下	5.6
八坂	⇒ 矢下	5.6
矢下	⇒ 下原	5.6
常光寺入口	⇒ 八坂小学校(そよかぜ校舎)	1.9

#### 【買い物の主な利用】

乗車停留所	降車停留所	利用者(%)
フレスボ大町	⇒ 明野, 中原, 温泉郷西, 川口, 市営住宅口, 梨嶺ほか	37.9
明野, 現金屋前, 西原公民館, 川口, 大原団地, 西友	⇒ フレスボ大町	24.1
エネ博前, 北海の口, 明野, 矢下	⇒ 信濃大町駅	17.2
温泉郷西, 信濃大町駅	⇒ 西友	6.9
ザ・ビッグ	⇒ 高見町	3.4
源汲口	⇒ 北高口	3.4
借馬団地	⇒ 市役所	3.4
西山神社	⇒ 高見町	3.4

#### 【通院の主な利用】

乗車停留所	降車停留所	利用者(%)
塩の川入口, 温泉郷西, 源汲口, 借馬団地, 常光寺, 北高口, 野口中	⇒ 大町病院	36.8
大町病院	⇒ 大原団地, フレスボ大町, 南借馬, 川手, 信濃大町駅	26.3
本村	⇒ 梨嶺	10.5
大原2号団地	⇒ 野村クリニック前	5.3
梨嶺	⇒ 本村	5.3
常光寺	⇒ フレスボ大町	5.3
西友	⇒ 下仲町	5.3
大新田町	⇒ 地場の郷	5.3

図 39 利用目的別のバス停間利用

## 2 観光来訪者アンケート

### (1) 調査概要

調査目的	観光来訪者の目的地や移動手段などの移動実態を調査し、本市の二次交通整備に関する現状や要望を把握
調査対象	JR大糸線、周遊バス信濃大町「ぐるりん号」、特急バス等を利用した観光来訪者
調査日時	令和5(2023)年8月11日(金) 8:00~16:30
調査個所	信濃大町駅
サンプル数	117
備考	集計は四捨五入しているため、合計が100.0%にならない場合がある。

### (2) 調査結果

JR大糸線を利用して立山黒部アルペンルートを目的地とする来訪者が多く、二次交通は概ね整備されている。観光来訪者からは、JR大糸線の増便やルート等観光に関する情報提供などの要望、意見があった。

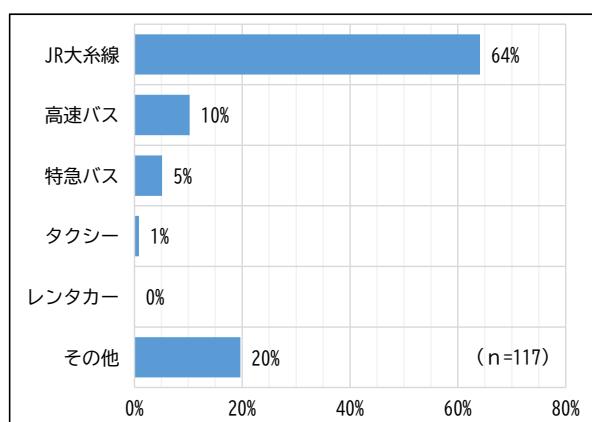


図 40 信濃大町駅までの移動手段

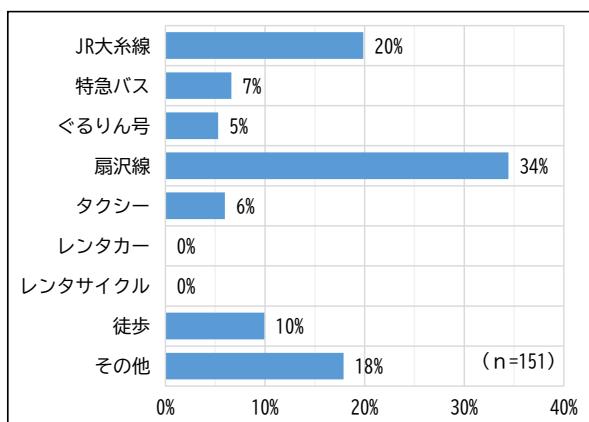


図 41 訪問場所までの移動手段

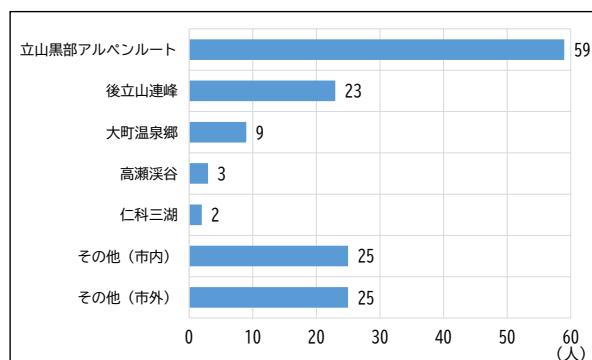


図 42 目的地

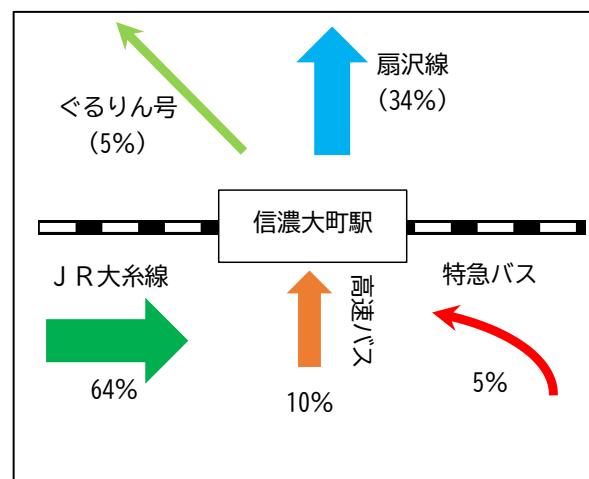


図 43 アクセス・イグレス手段

### 3 高齢者アンケート

#### (1) 調査概要

調査目的	日常生活における移動実態や公共交通の利用状況、要望等を把握
調査対象	65歳以上の男女 3,300人
調査期間	令和5(2023)年2月1日(水)～3月31日(日)
調査方法	郵送方式(配布・回収ともに)
回収状況	1,842件 回収率 55.8%
備考	集計は四捨五入しているため、合計が100.0%にならない場合がある。

#### (2) 調査結果

##### 年代別の移動手段

- ◆ 60代では自動車(自ら運転)が多く、年代が上がるにつれ、家族による送迎やタクシーの割合が多い。

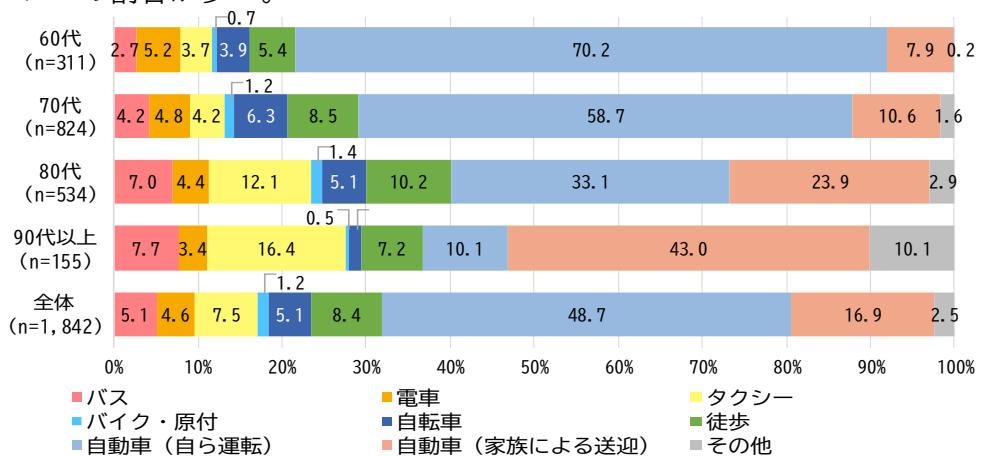


図44 年代別の移動手段

##### 自動車運転免許の返納予定

- ◆ 「返納する予定はない」、「返納できない」の計75.9%が返納の予定がない。  
◆ 年代が上がるにつれ返納意向が増す一方、不安から返納しにくい傾向が伺える。

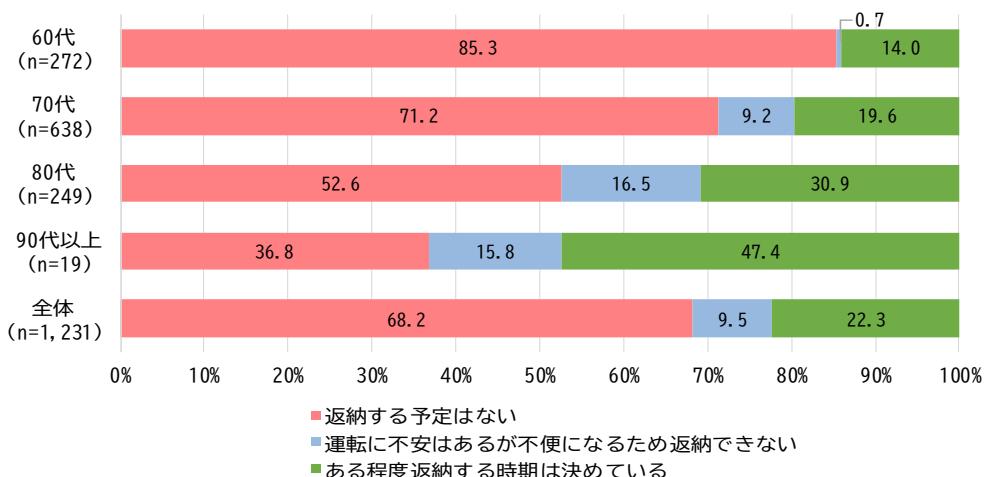


図45 自動車運転免許の返納状況

## 目的別外出時間

- ◇ 買物は10時前後が最も多く、帰宅は11時頃となっている。
- ◇ 通院は8～9時頃が最も多く、帰宅は11～12時頃となっている。

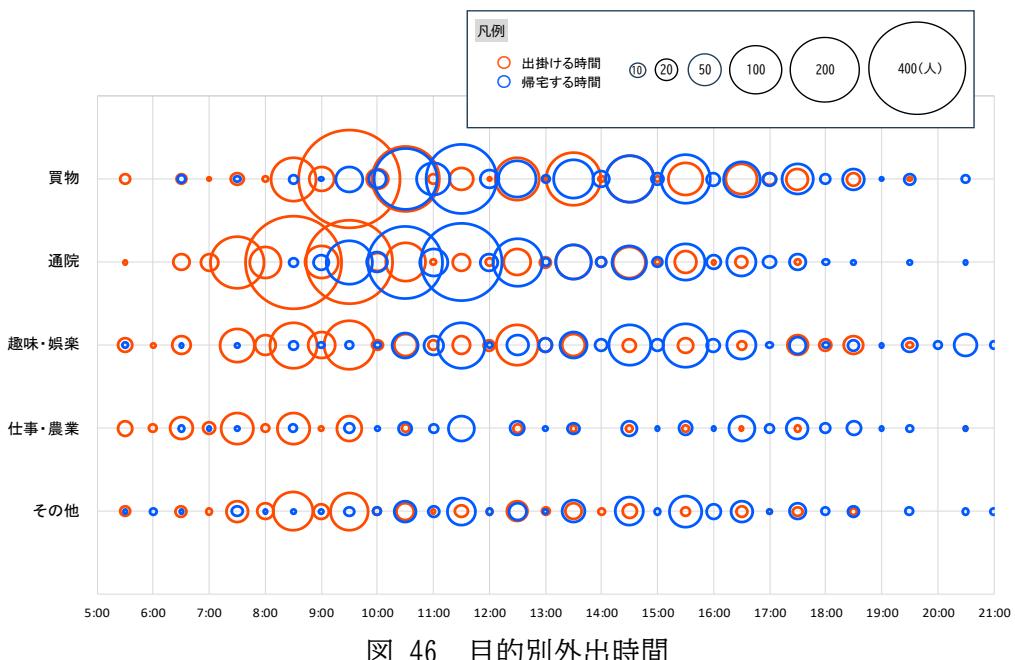


図 46 目的別外出時間

## 市民バスの利用経験・利用頻度

- ◇ 「利用したことがある」が16.3%、「利用したことがない」が76.8%
- ◇ 「往復利用」が58.1%、次いで「行きのみ」が38.2%
- ◇ 「月1～2回程度」が最も多く、次いで「週3～5日程度」が多い。

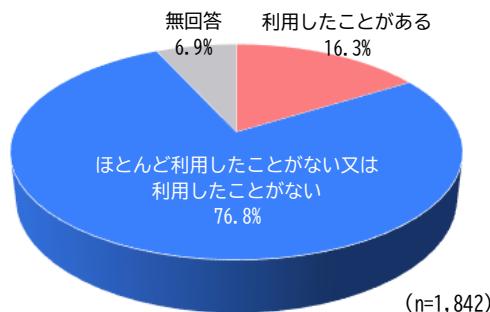


図 47 市民バスの利用経験

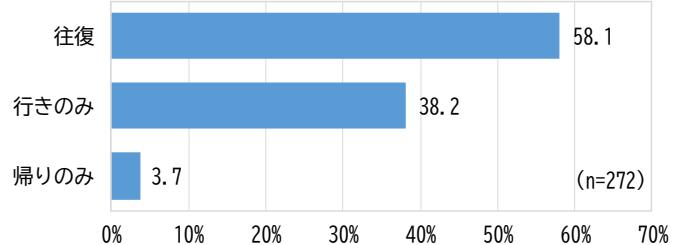


図 48 市民バスの往復利用状況

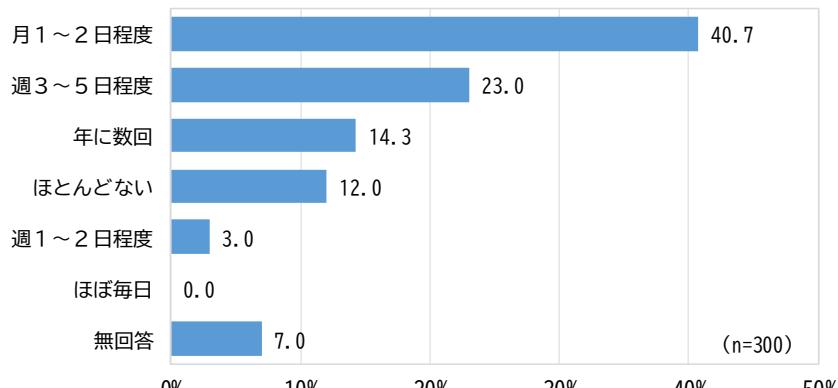


図 49 市民バスの利用頻度

### 市民バスを利用する理由・利用しない理由

- ✧ 利用する理由では「運賃が安いから」が最も多く、「ほかに移動手段がないから」や「便利だから」も多い。
- ✧ 利用しない理由では「自動車等を運転できるから」が大部分を占めている。
- ✧ 利用しない理由（記述回答）
  - 「乗り方が分からない」や「バス停の位置、経路を知らない」など関心ない
  - 「自動車を運転できなくなった時に利用する」など将来のために存続を望む回答がある

#### 「市民バスを利用する理由」

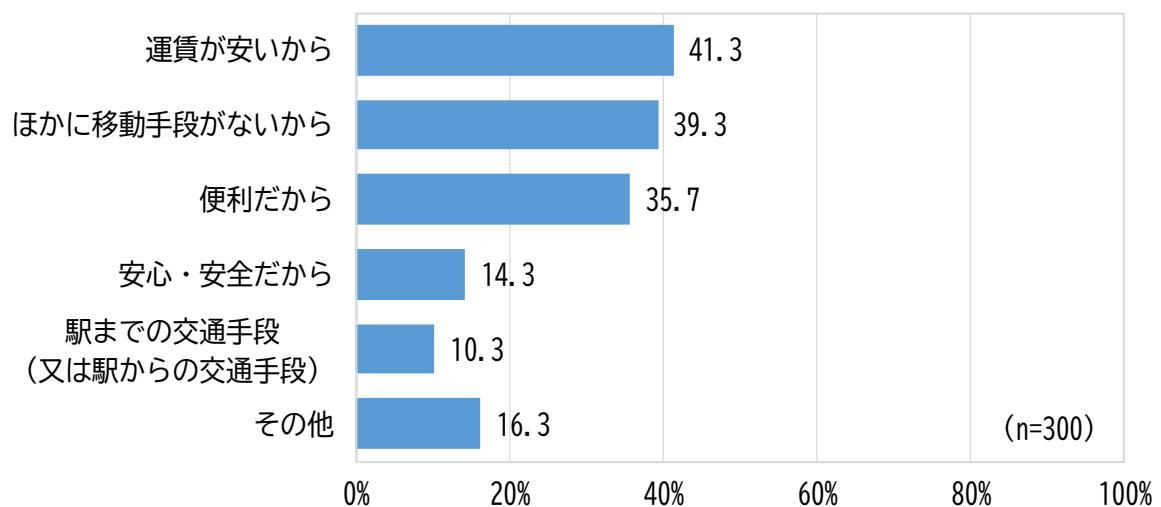


図 50 市民バスを利用する理由

#### 「市民バスを利用しない理由」

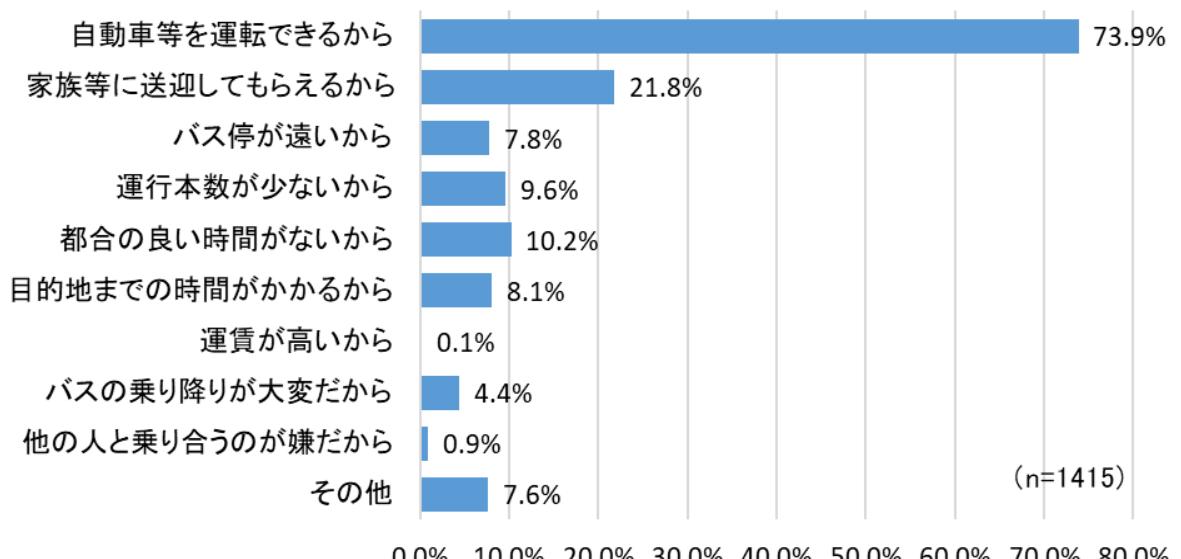


図 51 市民バスを利用しない理由

## 市民バスの利用満足度

◆ 源汲・八坂コースの満足度が高い一方、常盤東コースの満足度が低い。

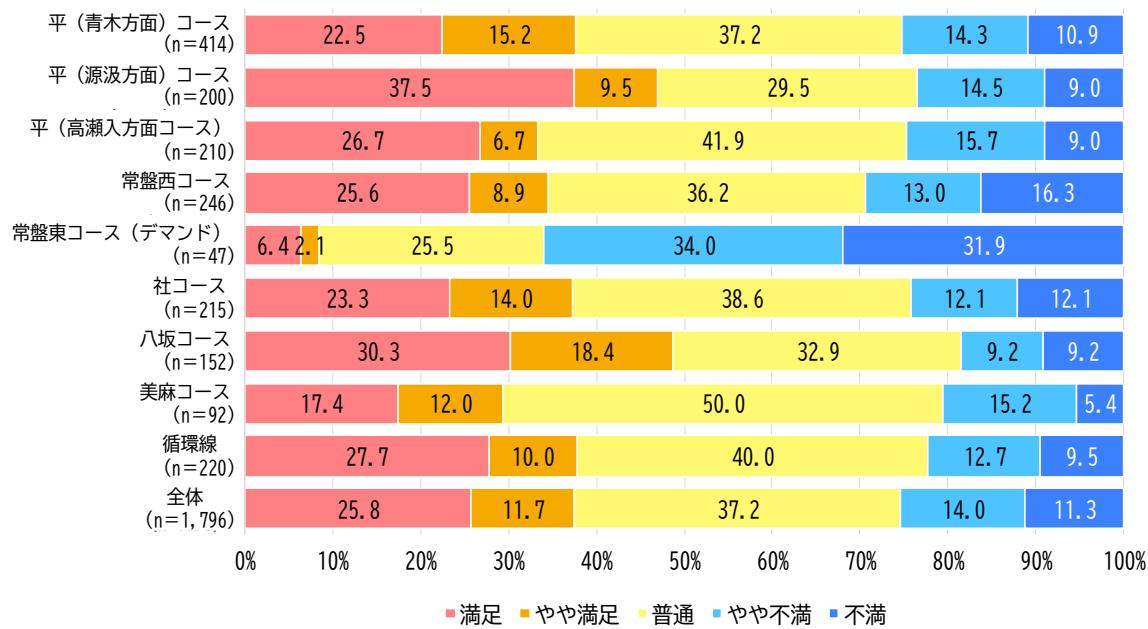


図 52 市民バスの利用満足度

## 市民バスに関する改善要望

- ◆ 「運行ダイヤの改善」要望が最も多い。
- ◆ 「パソコンやスマートフォンで運行情報が確認できる」や「運行ルートの改善」を望む声も多い。
- ◆ 記述回答
- 車両の改善に関する記述回答では「ステップの設置」や「低床バス」「手すり」「足・膝への負担軽減」など高齢者が利用し易い設備への改善要望。
  - 「バス停に案内図がほしい」「バスの行き先が分からぬ」など、案内や運行経路に関する情報提供を要望。
  - その他要望「料金を100円にしてほしい」「土日運行がほしい」「自宅前で乗降したい」など。

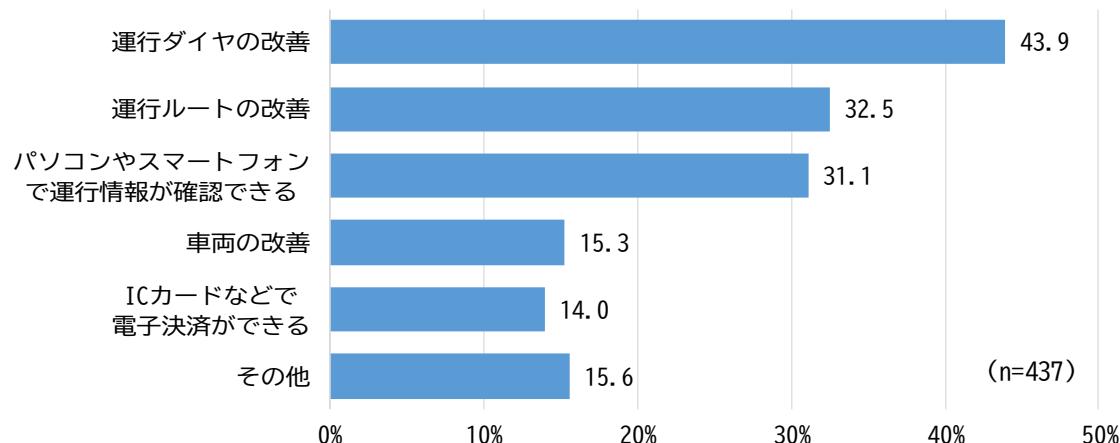


図 53 市民バスに関する改善要望

## 4 高校生・保護者アンケート

### (1) 調査概要

調査目的	通学時や日常生活での移動実態を把握
調査対象	市内に居住する高校生とその保護者 615 名
調査期間	令和5(2023)年7月17日(水)～8月4日(日)
調査方法	郵送方式(配布・回収とともに)
回収状況	149 件 回収率 24.2%
備 考	集計は四捨五入しているため、合計が 100.0% にならない場合がある。

### (2) 調査結果

#### 通学時の主な移動手段(天気の良い日・雨や雪の日)

- 天候に関係なく「電車」の利用が約半数を占める。
- 天気の良い日は「自転車」の利用が多い一方、雨や雪の日は「家族等の送迎」や「徒歩」が増加している。

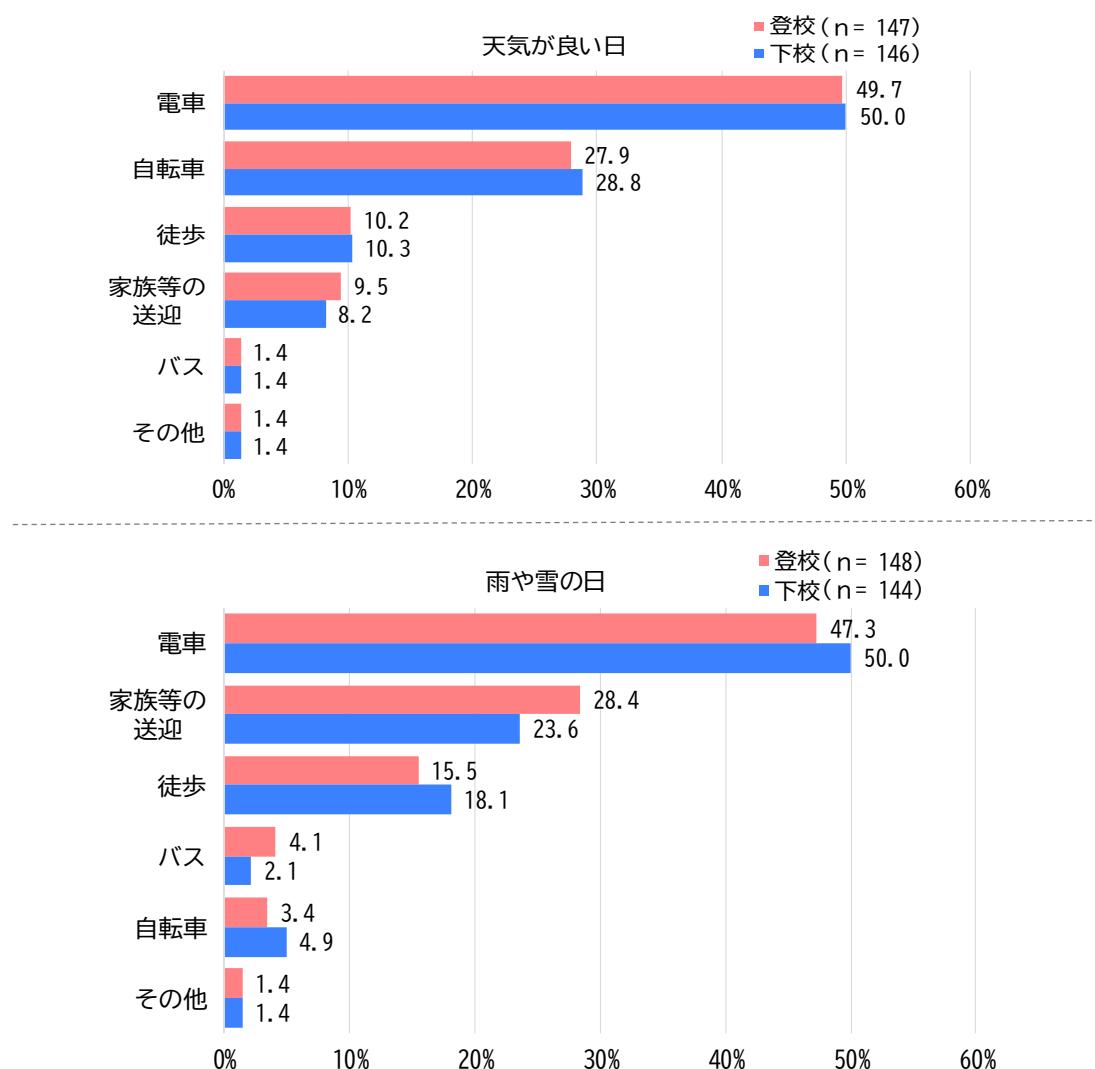


図 54 通学時の主な移動手段(天気の良い日・雨や雪の日)

## 公共交通を利用する理由・利用しない理由

- ◆ 利用する理由では「学校まで遠いから」との回答が大部分を占めている。
- ◆ 利用しない理由では「徒歩や自転車で通学できるから」が多いほか、「バスや電車では時間がかかるから」との回答も見られる

### 「公共交通を利用する理由」

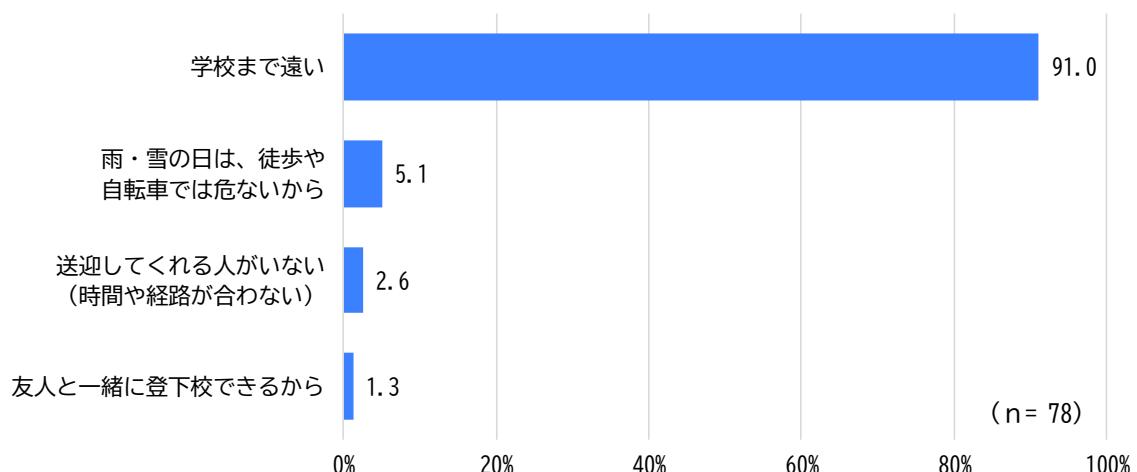


図 55 公共交通を利用する理由

### 「公共交通を利用しない理由」

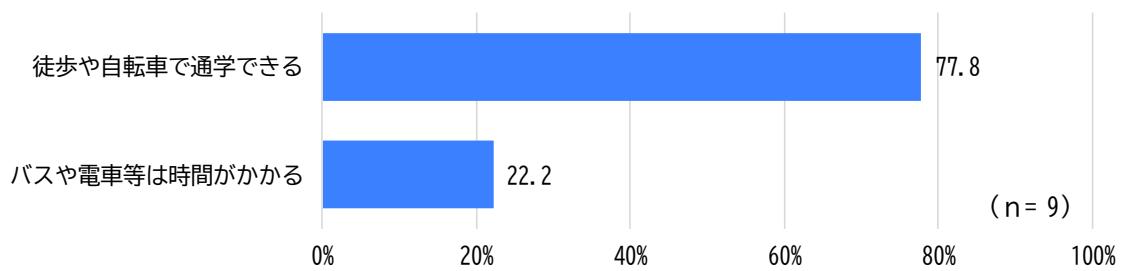


図 56 公共交通を利用しない理由

### 送迎の頻度・送迎による負担（保護者回答）

- ◇ 送迎の頻度は「ほぼ毎日」「月に数回」との回答が多い。
- ◇ 送迎による負担では「お子さんの活動時間と仕事や家事等の都合を合わせなければいけない」との回答が市内 71.7%（市内通学）、67.1%（市外通学）のほか、燃料代などに経済的な負担を感じている。

#### 「送迎の頻度」

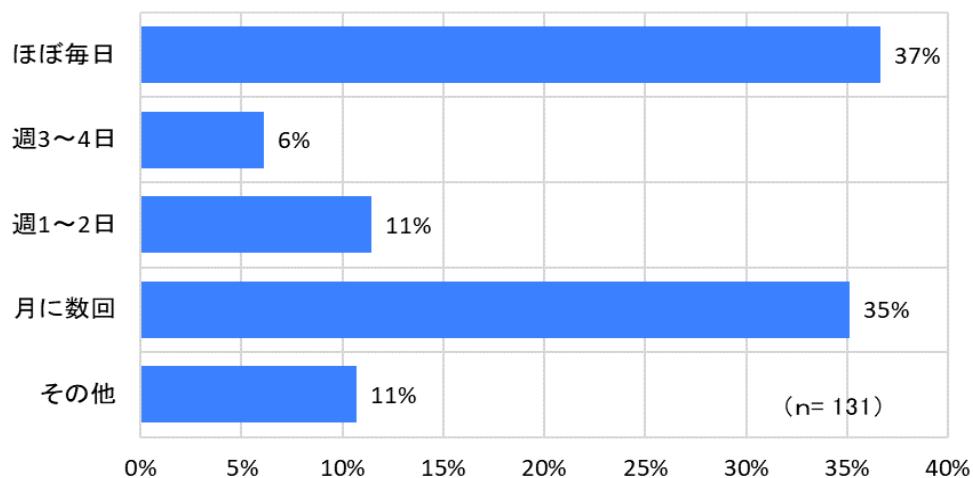


図 57 送迎の頻度

#### 「送迎による負担」

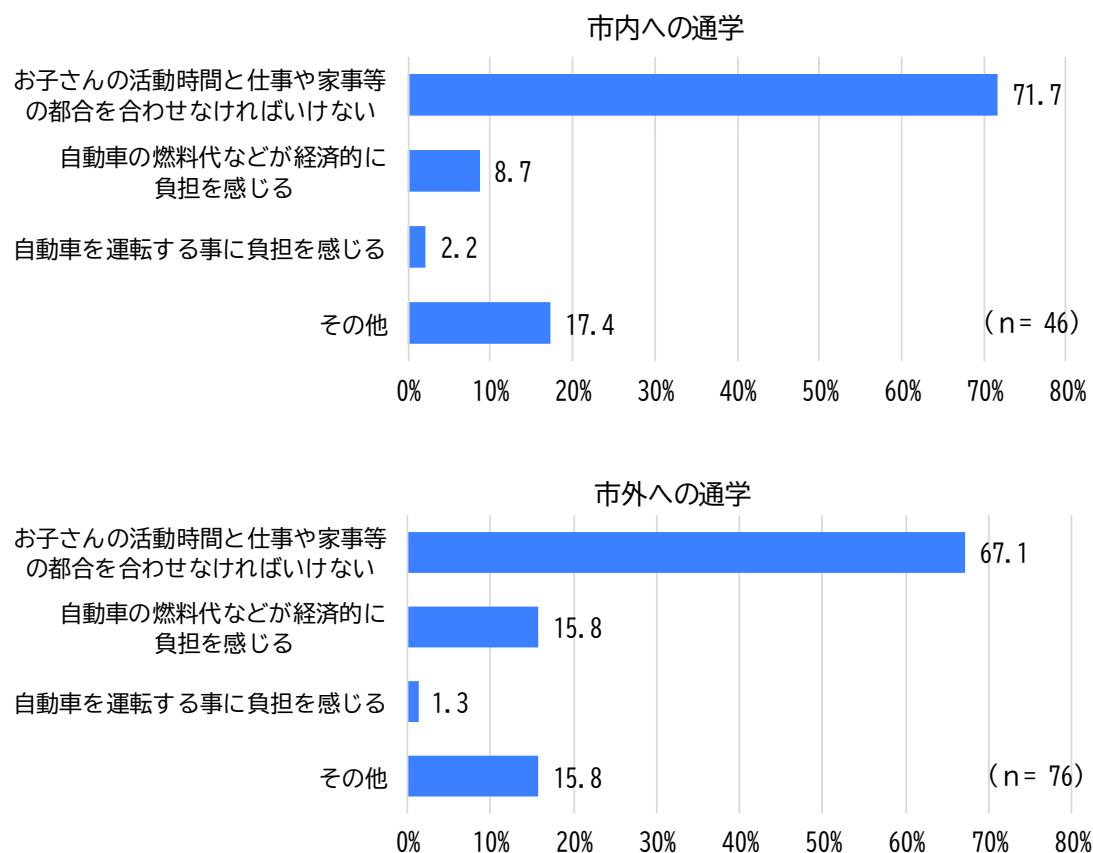


図 58 送迎による負担

## 5 交通事業者アンケート

### (1) 調査概要

調査目的	公共交通の利用状況や利用者の声、事業の課題等を把握
調査対象	市内バス事業者、市内タクシー事業者 4社
調査期間	令和5(2023)年9月27日(水)～10月13日(金)
調査方法	電子メールにて依頼・回答
回収状況	3社

### (2) 調査結果

#### 利用者の状況・特徴

- ✧ 主に高齢者の通院・買物、中高生の通学で利用されている（バス事業者）
- ✧ 主に高齢者の通院・買物で利用されている（タクシー事業者）

#### 利用者の声

- ✧ バスの運行が土日にないため、部活やイベントに参加できない（バス事業者）
- ✧ タクシーチケットの対象者が分かりにくいため、回数券を増やしてほしい（タクシー事業者）

#### 現在の運行ルートやバス停の配置に関する問題点・課題

- ✧ 路線やバス停の位置が分からぬとの声がある（バス事業者）

#### 現在の運行ダイヤに関する問題点・課題

- ✧ 長年大きな時間変更がなく住民に定着している（バス事業者）

#### 運行上の課題

- ✧ 循環線の1便の運行時間が長くなっている（バス事業者）

#### 利用を増やす方策

- ✧ 定時運行や乗降時に高齢者への声掛けに努めている（バス事業者）

#### 事業継続上の問題点

- ✧ 運転手不足の深刻化、老朽化に伴う車両更新（バス事業者）
- ✧ タクシードライバー不足が深刻（タクシー事業者）

#### その他

- ✧ 町内や自治会ごとに路線図やバス停の地図を作成し、市民へ周知（バス事業者）
- ✧ 自動運転を見据えた実証実験の実施（タクシー事業者）

## 6 関係団体ヒアリング

### (1) 調査概要

調査目的	公共交通関連分野の取組や現況、市民バスへのニーズを把握
調査対象	観光課、福祉課、学校教育課、八坂支所、美麻支所 大町市社会福祉協議会、美麻地域づくり会議
調査期間	令和5(2023)年10月13日(金)、18日(水)
調査方法	ヒアリング

### (2) 調査結果

	現状	課題
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>立山黒部アルペンルートなど、市内を通過する来訪者が多い。</li> <li>インバウンド需要は、円安の影響もあり回復傾向。</li> <li>ぐるりん号利用者は、コロナが落ち着き増加している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内への観光滞在の誘導が必要。</li> <li>仁科三湖エリアにおける移動手段の確保。</li> <li>ぐるりん号の車両(ポンネット車両)の維持費が課題。</li> </ul>
福祉	<ul style="list-style-type: none"> <li>福祉有償運送サービスは、定期利用のほか年数回の利用者もいる。</li> <li>利用目的は、午前中の通院(受診・透析)が多く、次いで買物利用。</li> <li>福祉課では、要支援から要介護度2などの非課税世帯にタクシー券を配布。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>介護予防事業として地域で行う体操教室等、社会参加のための移動支援拡充。</li> <li>福祉輸送の対象者を含め、高齢者等への公共交通の利用方法の周知が不足(社協では、ぽかぽかランドまでの市民バス体験を実施)</li> </ul>
教育	<ul style="list-style-type: none"> <li>スクールバスは、常盤を除き小中学校とも運行。</li> <li>中学再編により通学方法の見直しを実施し、市民バスも選択可能。</li> <li>令和8年4月に市内小学校の再編(4校から2校へ)を予定。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民バスの現行ダイヤでは、下校時に待ち時間が多く、改善要望がある。(帰宅時間が異なる)</li> <li>小学校再編に伴う通学方法では、公共交通機関の利用も含め検討。60分以内の通学を支援したい。</li> </ul>
八坂	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域振興バスは、コロナ後に回復。市街地への移動は午前中が多い。</li> <li>運行ルートは住民要望により決定。</li> <li>利用者からは不満等の声はない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢により自動車を運転できなくなるなど、地域振興バスの利用ニーズが拡大しつつある。</li> <li>運転手確保が課題</li> </ul>
美麻	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の様々な課題解決に向けた一つとして「たすかる美麻」を開始。</li> <li>運行車両は、登録を要しない白ナンバーで法人所有1台、会員所有2台で運行。</li> <li>市街地への買物支援が目的。市民バスでは半日を要する地区がある。</li> <li>高校生からは休日の運行要望があるが、費用面と乗務員の確保面から対応できていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両購入費は国の補助金を活用したが、運営費は年間80万円の赤字。運行経費の確保が必要。</li> <li>乗務員の確保</li> <li>安全リスクへの対応、運行事業としての責任の所在が課題</li> <li>単なる移動手段ではなく、コミュニティ形成や地域の見守りの役割もあり、居住を支える仕組みの一つとして取組んでいる。地域振興バス同様に市の支援を要望。</li> </ul>

## 第6章 地域公共交通の取組と課題

### 1 地域公共交通に関する主な取組

区分	主な取組
大糸線利用促進輸送強化期成同盟会（事務局）	大糸線の利用促進、輸送力の増強促進を目的に S40.8月設立 ○大糸線の利用促進策の実施 ・大糸線カレンダーの作成、市民タイムスへ特集記事掲載 ・モバイルスタンプラリーの実施 ・大糸線プロモーション事業（大糸線特設サイト、謎解きラリー等）の実施 ○J R各社への要望活動の実施 ○大糸線利用促進輸送強化期成同盟会振興部会の設置
大糸線利用促進輸送強化期成同盟会振興部会（事務局）	大糸線の持続可能な路線としての方策検討を目的に R4.1月設立 ○利用促進・利便性向上策の検討 北陸新幹線の敦賀延伸を契機とした大糸線プロモーション事業や臨時バス増便事業（糸魚川～白馬駅間）の検討
大糸線活性化協議会（構成員）	大糸線（糸魚川～信濃大町駅間）の活性化等を目的に H31.2月設立 ○大糸線の利用促進・利便性向上策の実施 ・大糸線応援隊事業、大糸線サイクルトレイン ・えちごトキめき鉄道「雪月花」の大糸線乗入運行 ・臨時バス増便事業
大町・長野間特急バス利用促進協議会（事務局）	大町・長野間特急バスの利用促進を目的に H9.9月設立 ○夏期・冬期の時刻表作成 ○特急バスの冬期運行の確保（H27.4月～協議会が運行） ○冬期間の特急バス利用促進策の実施
市民バス関係	市民バスの運行開始（H12年度） ○運行ルート・ダイヤ改正、停留所の変更（隨時） ○H23年度 ➢ フリー乗降区間の導入 ○H24年度 ➢ 大町市地域公共交通総合連携計画を策定 ○H25年度 ➢ 循環線の運行開始 ○H28年度 ➢ 木崎コースの廃止、常盤・社コースの一部統合・再編 ➢ 八坂（山手）コースを廃止し、地域振興バスに変更 ➢ 循環線を北コースと南コースに変更 ○R2年度 ➢ 土曜日運行を中止 ➢ 予約運行の導入 ➢ 常盤コースを再編し、常盤東コースにデマンド方式を導入 ○R3年度 ➢ 常盤東コース（デマンド）のエリア拡大

## 2 大町市地域公共交通総合連携計画の評価

大町市地域公共交通総合連携計画は、公共交通に関する総合的な計画として、平成25(2013)年に策定し、公共交通の維持・確保に取組んできました。

本計画の策定にあたり、前計画に掲げる目標値や施策について、達成状況の評価を行いました。

### (1) 目標値の達成状況

市民バスの1便当たり利用者数は、土曜日運行の中止やコロナ禍の影響により、全ての路線で目標値を下回っています。なお、直近では回復傾向にあるため、引き続き検証する必要があります。

	青木	源汲	高瀬入	常盤西	社	八坂	(単位:人/便)	
							美麻	
							川手	境の宮
目標値	6.0	5.0	10.5	3.5	4.5	11.5	12.0	2.0
実績値 (R5年度)	4.80	3.02	3.33	2.75	1.98	5.14	4.30	1.73
増減	△ 1.20	△ 1.98	△ 7.17	△ 0.75	△ 2.52	△ 6.36	△ 7.70	△ 0.27

### (2) 施策の実施状況

【実施状況】○…実施 △…一部実施 ×…未実施

事業名等	実施内容	評価	実施主体
平(青木)コース	並走する大糸線(信濃大町駅～築場駅)とサービス時間帯をずらす	○	交通事業者 大町市
	大糸線(松本・安曇野方面)との接続強化	○	
平(源汲)コース	比較的利用者の多い平(木崎)コースの最終便の増便	○	
平(木崎)コース			
平(高瀬入)コース	当面現状を維持(大糸線のダイヤ変更等状況に応じ軽微な変更)	○	
常盤(清水)コース	当面現状を維持(大糸線のダイヤ変更等状況に応じ軽微な変更)(第一案)	○	
常盤(西山)コース	清水・西山の2系統を統合し、運行の効率化を図る(第二案)	○	
社(宮本)コース	当面現状を維持(大糸線のダイヤ変更等状況に応じ軽微な変更)	○	大町市
	正科バス停での池田町営バスとの接続強化	○	
八坂(八坂)コース	当面現状を維持(大糸線のダイヤ変更等状況に応じ軽微な変更)	○	
八坂(山手)コース	当面現状を維持(大糸線のダイヤ変更等状況に応じ軽微な変更)	○	
美麻(境の宮)コース	当面現状を維持(大糸線のダイヤ変更等状況に応じ軽微な変更)	○	
美麻(川手)コース	日影下バス停を予約制(もしくは廃止)とし、市街地までの運行時間の短縮	×	

事業名等	実施内容	評価	実施主体
秋葉林集落へのバスサービス	比較的利用者の少ない平(源汲)コースの迂回により、秋葉林集落へのバスサービスを提供	○	交通事業者 大町市
乗合タクシー・デマンド交通の検討	常盤(清水・西山)コースを1系統化し1台で運行(循環型) 利用圏域外となる地域(西側)にデマンド交通システムを導入	○	
特急 長野－大町線	運行ダイヤ・ルートについては現状維持	○	交通事業者 JR東日本 大町市
	長野～大町間の運賃の値下げ協議	×	
	特急長野－大町線と長野(北陸)新幹線のセット割引の検討	×	
扇沢線	運行ダイヤ・ルートについては現状維持	○	交通事業者 大町市
市街地循環バスの運行の検討	住民から要望の挙がっている、市街地循環バスを運行し、中心市街地周辺の移動の足を確保	○	交通事業者 大町市
信濃大町駅周辺施設を含めたバスターミナルの整備の検討	信濃大町駅のバリアフリー化	×	JR東日本 大町市
	主要交通結節点となる信濃大町駅周辺を、市民及び観光客等が利用しやすいバスターミナル化への整備の検討	×	
公共交通を地域が守り育む仕組みの構築	地域住民、バス事業者、行政の連携強化	○	交通事業者 大町市 市内企業
	ノーマイカーデー実施検討(通勤可能ダイヤの検討)	△	
観光、福祉、教育、近隣市町村等との連携	市各課との連携による利用者要望等情報の共有化	○	交通事業者 大町市 近隣市町村
	近隣市町村との連携による地域間交流の促進	△	
	他の公共交通機関(JR大糸線、北陸新幹線、タクシー等)との連携による地域間の交流促進	○	
	信濃大町駅の観光客受け入れ体制の充実	○	
その他の施策 (ハード施策)	バリアフリー車両の導入	△	交通事業者 大町市
	バリアフリー交通施設の導入	△	
	バス待合施設の整備	○	
	運行車両の小型化	○	
その他の施策 (ハード・ソフト連携施策)	主要鉄道駅におけるパーク&ライド	○	
	鉄道バスとの乗り継ぎ改善及び割引の導入	×	
	モビリティマネジメントの導入	×	
その他の施策 (ソフト施策)	主要交通結節点におけるわかりやすい案内板の設置	△	
	バス運行情報を提供する路線図・時刻表の全戸配布	○	
	利用者に対するインセンティブ施策	×	
	高齢者に対する公共交通利用補助制度	○	
	免許返納者への公共交通利用補助券の配布	○	
	定期券・1日券・回数券等の充実	△	

施策の実施状況は、「実施」と「一部実施」を合わせて76.9%となっており、概ね実施できています。

進捗状況	評価数	割合
○ 実施	25	64.1%
△ 一部実施	6	15.4%
× 未実施	8	20.5%
評価総数	39	100.0%

### 3 地域公共交通の課題

公共交通の現状や各種調査結果、前計画の達成状況などを踏まえ、本市の公共交通の課題を整理します。

#### 将来都市像の実現と社会情勢の変化に対応した公共交通網の確保（第2・3章関係）

- 市民や観光客の広域的な移動を支援するため、都市計画マスタープランの「広域都市連携軸」や「都市間連携軸」に該当する鉄道や路線バスの維持確保が重要である。
- 中心拠点と各生活拠点を結ぶ公共交通網は整備されているが、立地適正化計画の居住誘導区域内の移動の支援など、まちづくりと一体となった公共交通網の形成が必要となっている。
- 少子高齢化の進展に伴い、高齢者等の交通弱者の移動手段として公共交通の需要の増加が予測されるため、引き続き公共交通による日常生活の移動支援が必要である。

#### 持続可能な地域公共交通の実現（第3章関係）

- JR大糸線や特急バス長野一大町・扇沢線の維持確保に向け、事業者や行政、各種団体等が連携し、更なる利用促進が必要である。
- 将来にわたり市民の日常生活の移動を支援するため、利用者数や運行効率が低下している市民バス「ふれあい号」の運行形態やネットワークの最適化を図る必要がある。
- 点在する公共交通空白地や公共交通不便地域を解消する必要がある。
- 路線バスや市民バスの運行に係る行政負担が増加しているため、持続可能な運行に向けて、国の補助事業の活用や運賃の適正化を検討する必要がある。
- 地域公共交通を維持確保していくためには、行政と交通事業者の連携に加え、利用者や地域住民が協働で支え合う環境の構築のほか、スクールバスなど地域の輸送資源の活用を検討する必要がある。
- 交通事業者の運転手不足に対応するため、国や県、交通事業者と連携し、担い手の確保や運転手の育成を支援するとともに、新たな交通モードの研究が必要である。

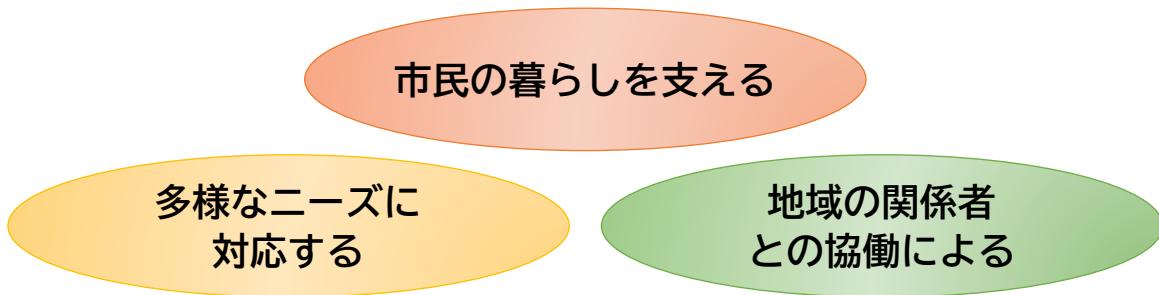
#### 多様なニーズに対応した地域公共交通サービスの充実（第5・6章関係）

- 運賃の電子決済や運行状況の確認など、デジタル技術の活用が望まれている。
- 市民バスにより、日常生活の移動は概ね確保されているが、路線により目的地での滞在時間（往復利用不可）や鉄道への乗り継ぎに課題があるため、生活利用者や観光客のニーズに合わせたダイヤ改善など利便性を向上する必要がある。
- 運行車両のバリアフリー対応のほか、利用方法の周知やPR、停留所等への案内掲示など、分かりやすく、利用しやすい情報提供が必要である。
- 運行車両の低公害化や自動車から公共交通への利用を促進し、環境負荷の低減を図る必要がある。
- 利用されない公共交通の存続は困難なため、公共交通に関する地域住民の理解と意識の醸成を図る必要がある。

## 第7章 計画の基本的な方針

### 1 計画の基本方針

上位計画である大町市第5次総合計画等で示す本市の将来像や将来都市像を実現するため、本市の公共交通の課題を踏まえ、本計画の基本方針を次のとおり定めます。



## 持続可能な公共交通の実現

### 2 計画の目標

本計画の基本方針の実現に向け、次の3つの目標により施策を展開します。

#### 目標1 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

- まちづくりを支える広域的な移動手段を維持確保します。
- 市民のニーズに合わせた運行内容の見直しや公共交通の効率化を図り、持続可能な公共交通体系を構築します。

#### 目標2 誰もが利用しやすい公共交通の環境整備

- 利用環境の整備により、安心・便利に利用できる公共交通を目指します。
- デジタル技術を活用し、利便性の高い公共交通サービスの充実を図ります。

#### 目標3 地域で“支え”育てる持続可能な公共交通

- 公共交通の利用促進を図るとともに、市民とともに公共交通を支え育てます。
- 公共交通の利用方法の周知等により、分かりやすい利用環境を整備します。
- 市民や交通事業者、行政の協働により、公共交通の持続可能性の向上を図ります。

### 3 公共交通軸と運行サービスレベルの設定

上位・関連計画に基づき、本市の公共交通軸と運行サービスレベル（保証する移動目的）を次のとおり設定します。

軸	機能	運行 サービスレベル	既存の 公共交通
鉄道軸	松本市や糸魚川市方面等への広域的な移動を担う。	○主に市外への通勤・通学・買物・通院等の生活移動ニーズに対応する。 ○観光移動ニーズに対応する。	○JR 大糸線
観光幹線軸	長野駅と信濃大町駅までの広域的な移動を担う。	○長野駅から信濃大町駅間の観光移動ニーズに対応する。 ○信濃大町駅から扇沢駅までの観光移動ニーズに対応する。	○特急バス 長野-大町・扇沢線 ○扇沢線
幹線軸	信濃大町駅を中心とした中心的拠点と支所のある八坂・美麻地区の生活拠点の移動を担う。	○比較的利用者が多い八坂・美麻地区の生活拠点から中心的拠点間の通勤・通学・買物・通院等の生活移動ニーズに対応する。	○市民バス 八坂・美麻コース
フィーダー軸	信濃大町駅を中心とした中心的拠点と各地区の生活拠点間の移動を担う。	○鉄道駅と各地区の生活拠点を結び、通勤・通学・買物・通院等の生活移動ニーズに対応する。	○市民バス 平・常盤・社地区の各コース、循環線
地域内少量運行	地域内から生活拠点への移動を担う。	○地域内の生活拠点または結節点までの通学・買物・通院等の少量の生活移動ニーズに対応する。	○市民バス 平・常盤・社地区の各コース、八坂・美麻コースの一部 ○地域の取組
タクシー	地域内移動のほか、観光客の二次交通としての役割を担う。	○運行日や時間の制約なく、生活移動ニーズ及び観光ニーズに対応する。	○民間タクシー

## 4 市民、交通事業者、行政の役割

持続可能な公共交通を実現するためには、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、協力・連携して取り組むことが必要です。

	役割
市民	○利用されない公共交通の存続は困難であるとともに、市民の利用が公共交通を支えていることを認識し、公共交通の利用機会を増やす。
交通事業者	○安全かつ安定した運行の維持確保 ○利用者へのきめ細やかな配慮に加え、効率的で利便性の高い公共交通サービスを提供する。 ○公共交通施策等に関して専門的な知見を提供する。
行政	○市民や交通事業者との連携強化を図り、持続可能な公共交通の実現に向けた取り組みを推進する。 ○法令等に関する指導・助言等のほか、広域的な取組に関する調整・支援、財政的な支援を行う。

## 5 計画の体系

基本方針や目標を踏まえ、次の計画の体系に基づき、具体的な施策や事業を展開していきます。

### 基本方針

市民の暮らしを支える  
多様なニーズに対応する  
地域の関係者との協働による

持続可能な公共交通の実現

#### 目標1 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

- ① JR大糸線の維持・確保
- ② 特急バス長野－大町・扇沢線の通年運行の確保
- ③ 市民バス「ふれあい号」の最適化・再構築
- ④ 新たなモビリティ等の活用研究

#### 目標2 誰もが利用しやすい公共交通の環境整備

- ① 高齢者等にやさしい市民バス利用環境の整備
- ② Ma a Sの実現に向けた基盤整備
- ③ 分かりやすく利用しやすい情報提供
- ④ 公共交通に関する補助事業の活用

#### 目標3 地域で“支え”育てる持続可能な公共交通

- ① 公共交通利用意識の醸成
- ② 公共交通の担い手の確保と育成支援
- ③ 運賃の最適化

## 第8章 目標達成に向けた施策

### 1 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

#### ① JR大糸線の維持・確保

概要	市民や観光客等の広域的な移動を支える鉄道軸の維持確保のため、JR大糸線の沿線自治体や関係機関等と連携し、JR大糸線の利用促進を強化するとともに、鉄道事業者へ利便性の向上に向けた要望等を行います。				
実施主体	行政、交通事業者、関係機関等				
取組内容	実施スケジュール				
	R 7	R 8	R 9	R 10	R 11
大糸線のPR	実施				
乗車イベント等の開催	実施				
要望活動の実施	実施				

#### ② 特急バス長野－大町・扇沢線の通年運行の維持

概要	市民や観光客等の広域的な移動を支える観光幹線軸の通年運行を維持するため、交通事業者や関係機関等と連携して利用促進を図るとともに、冬期間の運行を支援します。				
実施主体	行政、交通事業者、関係機関等				
取組内容	実施スケジュール				
	R 7	R 8	R 9	R 10	R 11
冬期間の利用促進	実施				
冬期運行の維持	維持・確保				

### ③ 市民バス「ふれあい号」の最適化・再構築

概 要	<p>市民バス「ふれあい号」は、高齢化が進む本市において、日常生活に不可欠な移動手段であり、今後、その重要性が増すことが見込まれています。</p> <p>このため、利用者のニーズに合った運行経路やダイヤ等の改善に加え、本計画に定める基準に基づき運行効率が低下している幹線軸や、フィーダー軸の路線・区間等の最適化による運行本数の確保と併せ、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を進めます。</p>				
	実施主体 市民、行政、交通事業者、関係機関等				
取組内容	実施スケジュール				
	R 7	R 8	R 9	R 10	R 11
運行経路・ダイヤ等の改善・見直し	実施				
路線・区間等の最適化	調査・検討	順次実施・評価・見直し			
交通形態の再構築・公共交通空白地の解消	調査・検討	順次実施・評価・見直し			

### ④ 新たなモビリティ等の活用研究

概 要	<p>人口減少や運転手不足などの課題に対応し、持続可能な地域公共交通サービスを提供していくため、AI（人工知能）を活用した自動運転システムやライドシェア等の新たな交通モードの活用や、地域の輸送資源の活用に向けた研究を進めます。</p>				
	実施主体 行政、交通事業者、関係機関等				
取組内容	実施スケジュール				
	R 7	R 8	R 9	R 10	R 11
新たな交通モードの活用研究	調査・研究				
地域輸送資源の活用研究	調査・研究				

## 2 誰もが利用しやすい公共交通の環境整備

### ① 高齢者等にやさしい市民バス利用環境の整備

概 要	高齢者や障害のある方のバス乗降時の負担を軽減するため、車両のバリアフリー化を推進します。 また、車両の更新時には、低床型車両の導入検討に加え、利用実態に合わせた車両の小型化やEVバス等の導入も併せて検討します。				
	実施主体 行政、交通事業者				
取組内容	実施スケジュール				
	R 7	R 8	R 9	R 10	R 11
車両のバリアフリー化	検討・車両、設備の導入				
低床型車両の導入検討	検討				
車両の小型化、EVバスの導入検討	検討				

### ② MaaSの実現に向けた基盤整備

概 要	利用者のニーズを踏まえ、従来の市民バス「ふれあい号」の利用手段に加え、スマートフォンひとつで自由に移動ができるよう、インターネット上の経路検索やキャッシュレス決済等のMaaSの基盤整備を進めます。 また、バスの位置情報を提供するため、バスロケーションシステムを導入します。				
	実施主体 行政、交通事業者				
取組内容	実施スケジュール				
	R 7	R 8	R 9	R 10	R 11
市民バス「ふれあい号」のGTFSデータ整備	整備・公開（提供）				
経路検索等への対応	順次対応				
キャッシュレス決済の導入	検討	構築・導入			
バスロケーションシステムの導入	検討		構築	導入	

### ③ 分かりやすく利用しやすい情報提供

概要	初めて市民バス「ふれあい号」を利用する方などの不安を解消するため、利用方法や停留所、運行車両等に案内掲示を行うなど、分かりやすく利用しやすい情報提供に努めます。				
実施主体	行政、交通事業者				
取組内容	実施スケジュール				
	R 7	R 8	R 9	R 10	R 11
時刻表への利用方法の掲載					
停留所・車両への案内掲示					
デジタルサイネージの導入検討					

### ④ 公共交通に関する補助事業の活用

概要	交通事業者や行政の財政負担の軽減を図るため、公共交通の運行形態等の再編やデジタル技術の活用推進のほか、車両の更新等に当たっては、国や県の補助事業の活用を検討します。				
実施主体	行政、交通事業者				
取組内容	実施スケジュール				
	R 7	R 8	R 9	R 10	R 11
市民バスへの補助事業の活用					
各施策への補助事業の活用					

#### 【国等の補助金と連動を考慮する路線】

補助系統	路線		
地域間幹線	特急バス	長野-大町(扇沢)線	
	市民バス	八坂・美麻(川手線・境の宮線)	
フィーダー(支線)	市民バス	青木・源汲・高瀬入・常盤西・常盤東社・循環線(南・北)・八坂・美麻	

これらの路線・交通ネットワークを将来にわたり維持・確保していくためには、市や交通事業者の運営努力のみでは厳しい状況にあります。

今後の運行形態やネットワークの最適化を図る中で、路線再編による新たな地域内運行路線も含め、補助金の活用について考慮します。

### 3 地域で“支え”育てる持続可能な公共交通

#### ① 公共交通利用意識の醸成

概 要	公共交通の維持や環境負荷の低減を図るため、交通事業者や関係機関等と連携し、公共交通の利用促進を図るとともに、自動車から公共交通への自発的な転換を促すイベント等の開催や公共交通の利用状況等を公開し、市民の利用が公共交通を支え育てるといった意識を醸成します。					
	実施主体 行政、交通事業者、関係機関等					
取組内容	実施スケジュール					
	R 7	R 8	R 9	R 10	R 11	
公共交通利用のPR	利用促進・PR の実施					
乗車体験イベント・乗り方教室等の開催	実施					
市民バス利用状況の情報発信	内容検討	実施				

#### ② 公共交通の担い手確保・育成支援

概 要	交通事業者の運転手不足に対応するため、国や県の助成制度を交通事業者に周知するとともに、本市の情報発信媒体を活用し、交通事業者の魅力等の情報発信を行います。				
	実施主体 行政、交通事業者				
取組内容	実施スケジュール				
	R 7	R 8	R 9	R 10	R 11
交通事業者への助成制度等の周知	実施				
市の情報発信媒体を活用した情報発信	随時実施				
担い手の確保・育成に向けた支援策の検討	検討				

### ③ 運賃の最適化

概 要	物価の高騰などにより、市民バスの運行経費や行政負担は増加傾向となっています。路線を維持していくため、適正な費用負担と料金体系について検討を進めるとともに、必要に応じて運賃の見直しを行います。				
実施主体	行政、交通事業者				
取組内容	実施スケジュール				
運賃協議会の設置・検討	R 7	R 8	R 9	R 10	R 11
運賃改定		設置・検討			必要に応じて実施

# 第9章 計画の実現に向けて

## 1 計画の推進体制

本計画の推進に当たっては、市民、交通事業者、行政等で構成する「大町市地域公共交通活性化協議会」において、PDCAサイクルに基づく事業実施や管理、評価等を行うとともに、地域公共交通全体の維持確保等に関する情報共有等を行います。

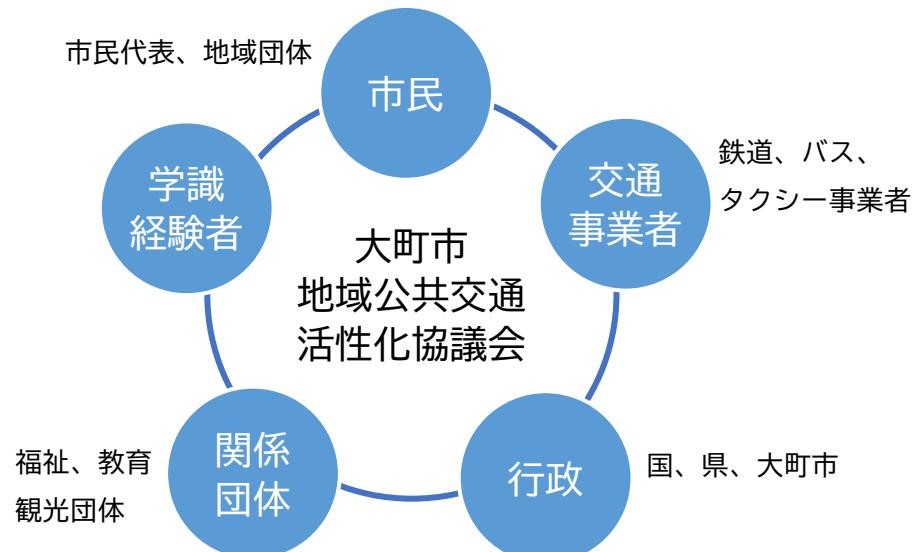


図 59 計画の推進体制（イメージ）



図 60 計画期間と各年度の PDCA サイクル

## 2 計画の評価指標

計画の達成状況を評価するため、次の評価指標（数値目標）を設定します。

なお、評価指標は、社会情勢の変化等により必要に応じて見直しを行います。

評価指標	現況値 (令和 5 年度)	目標値 (令和 11 年度)
指標 1 市民バスの利用者数	68,645 人	▶ 現状維持
指標 2 幹線・フィーダー軸（市民バス）の 1 便当たり利用者数	幹線軸 4.02 人/便 フィーダー軸 3.09 人/便	▶ 幹線軸 現状維持 フィーダー軸 現状維持
指標 3 バスロケーションシステム導入コース数（市民バス）	0 コース	▶ 2 コース
指標 4 市民バスの行政負担	委託料 9,584 万円 収支率 9.0%	▶ 委託料 9,500 万円 収支率 9.5%

## 3 計画の評価方法

本計画では、持続可能な公共交通の実現を基本方針とし、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を目標に掲げています。このため、市が運行するバス路線に加え、民間のバス路線等も本市の公共交通ネットワークを形成する重要な路線であることから、民間のバス路線等も本計画の評価対象とします。

### （1）市が運行するバス路線

本計画の評価指標について、毎年度、交通事業者からの報告等に基づき利用実績（利用者数、停留所乗降者数、収支率等）や各施策の取組状況等を整理し、大町市地域公共交通活性化協議会において確認・評価を行うとともに、改善策の検討や改善に向けた取組みを進めます。

### （2）民間のバス路線等

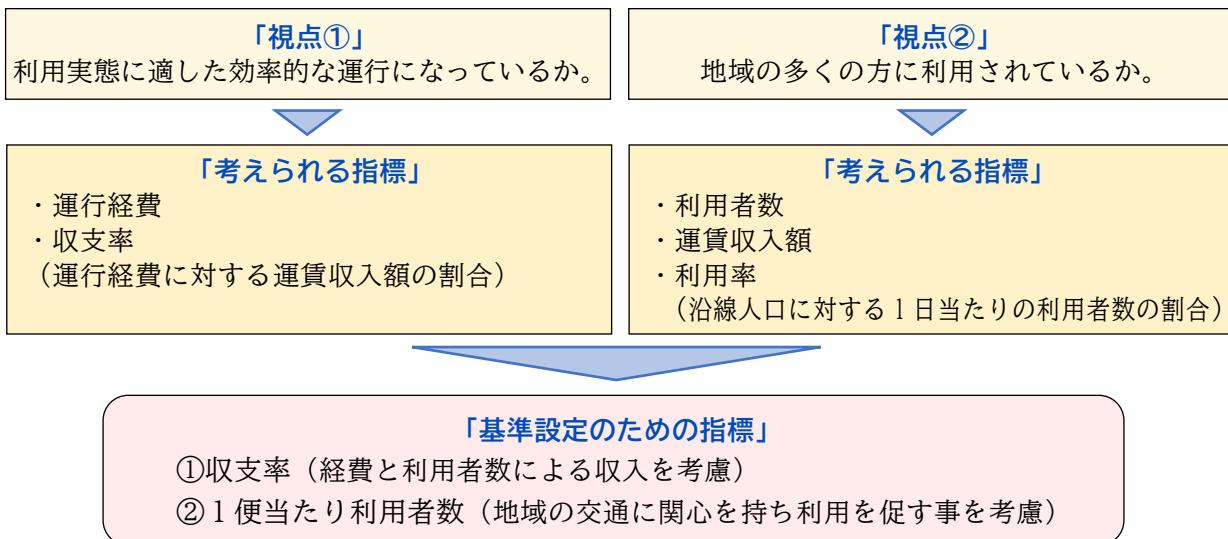
民間バス路線等は、各交通事業者が主体的に評価・改善を行うこととなります。

一方、本計画期間中は、本計画の公共交通ネットワークや公共交通サービスの提供を保証する必要があるため、大町市地域公共交通活性化協議会において、民間バス路線等の利用状況や今後の見通し等を共有するとともに、公共交通ネットワークの全体最適化や維持確保に向けた協議を行います。

## 4 市民バスの運行方法等の見直し基準

市民バスの運行見直しに当たっては、「運行見直し基準」を設定し、運行実績をもとに評価して行うものとします。

### 【運行見直し指標の設定】



### 【基準設定における配慮事項】

#### ■市内を同一基準で設定せず、幹線とフィーダーに分けて設定

- ・幹線（八坂、美麻コース）は、市街地と比べ人口密度が低く、需要が小さい
- ・八坂、美麻地域では、集落が点在し、市街地に比べて運行経費が増える

#### ■基準値は5年間固定し、今後の見直しに向けた『指標』とする

- ・基準値は、地域公共交通計画に合わせて5年間は固定する
- ・基準値に達しない場合、路線周辺地域の実情等を考慮し、地域への説明や必要な施策（利用促進等）を実施した上で、改善されなかった場合、見直しに着手する

### 【評価時に考慮する事項】

#### ■運行経費や収支への影響などを考慮

- ・運行車両の大きさにより、運行経費に差が生じる
- ・障がい者の利用は、運賃の割引対象となる
- ・児童生徒の通学利用を考慮

#### ■人口減少を加味して評価

- ・沿線人口の減少は利用者数に大きな影響を及ぼすため、評価時に加

## 【基準値による路線の振分け方と見直し方法】

運行実績（1便当たり利用者数・収支率）を基準値と照合し、次のマトリクス表に振分け、路線ごとに必要な見直しを検討します。

### 【運行見直し指標による見直し方法】

- ◆ 1便当たり利用者数と収支率の高低により、見直し方法を判断する。
- ◆ 1便当たり利用者数・収支率ともに高い運行継続を目指して見直しを行う。

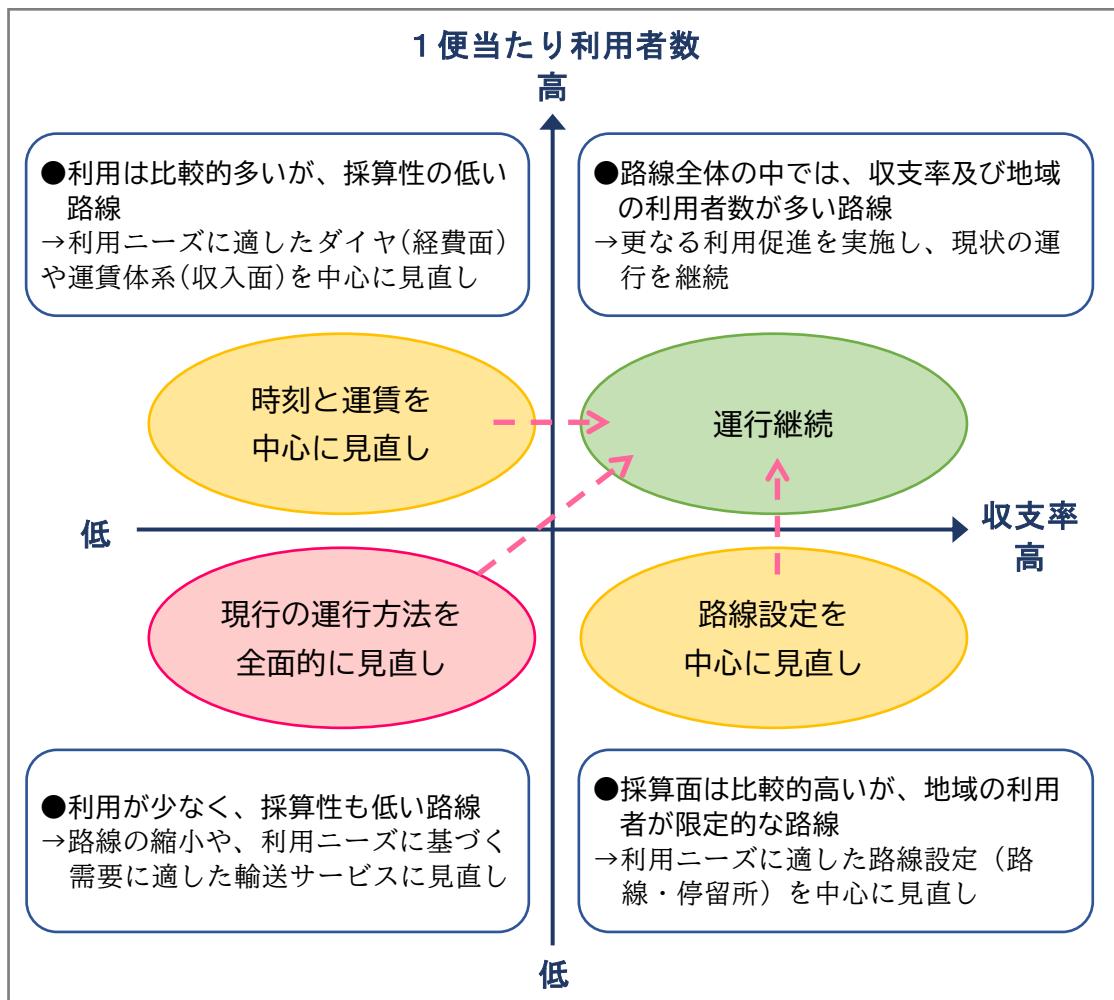


図 61 見直し基準による路線の振分け方

## 【基準値の設定】

区分	1便当たり利用者数	収支率
幹 線	4.0 人	8.0%
フィーダー	3.0 人	10.0%

## 【令和5年度実績に基づく路線振り分けのマトリクス】

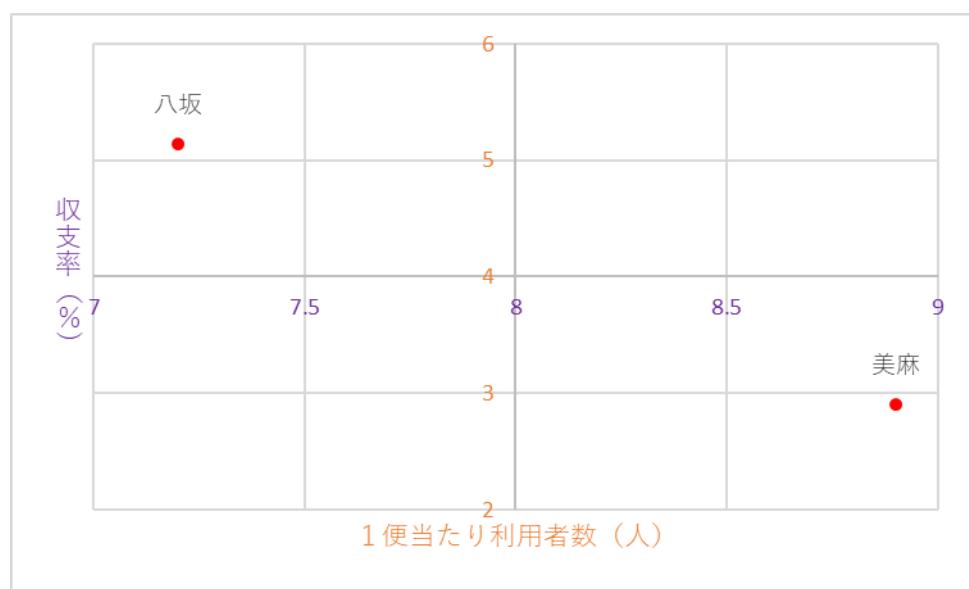


図 62 幹線のマトリクス

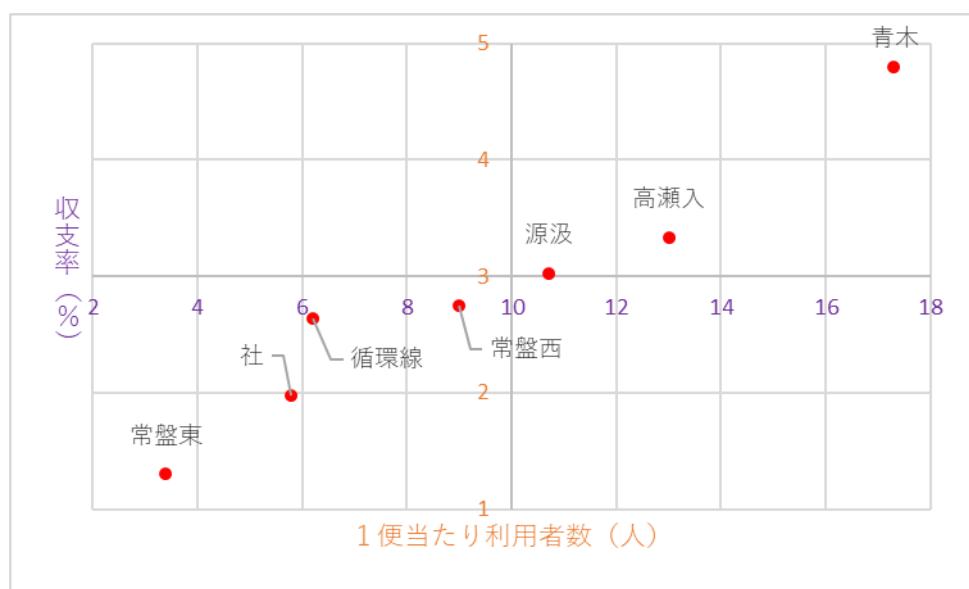


図 63 フィーダーのマトリクス

## 參 考 資 料

## 大町市地域公共交通活性化協議会設置要綱

令和5年3月30日

告示第59号

### （設置）

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、大町市地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成及び実施に関する協議を行うため、大町市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

### （所掌事項）

第2条 協議会は、次に掲げる事項について協議するものとする。

- （1）交通計画の作成及び変更に関すること。
- （2）交通計画及び交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- （3）前2号に掲げるもののほか、交通計画の作成及び実施に必要な事項に関すること。

### （組織）

第3条 協議会は、委員25人以内をもって組織し、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- （1）関係する公共交通事業者
- （2）道路管理者
- （3）公安委員会に属する者
- （4）学識経験者
- （5）地方運輸局職員
- （6）県職員
- （7）市職員
- （8）市民又は地域公共交通利用者の代表者
- （9）公募による市民
- （10）前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

2 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、委員の欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

### （役員）

第4条 協議会に次の役員を置く。

- （1）会長 1人
  - （2）副会長 1人
  - （3）監事 2人以内
- 2 会長、副会長及び監事は、委員が互選する。
- 3 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が不在のときは、その職務を代理する。
- 5 監事は、協議会の会計の状況を監査する。

(会議)

- 第5条 協議会の会議は、会長が招集し、会長が議長となる。
- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。
  - 3 委員は、都合により協議会を欠席する場合は、代理の者を出席させることができることとし、代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
  - 4 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
  - 5 会長は、必要があると認める場合は、委員以外の者に対して、資料の提出又は会議への出席を求めることができる。
  - 6 会長は、会議の内容が軽微の場合又は緊急その他やむを得ない事情により会議を開催することが困難な場合は、書面協議により議決をすることができる。この場合においては、第2項及び第3項の規定を準用する。
  - 7 会議で決定された事項については、委員は、その結果を尊重しなければならない。

(検討機関)

- 第6条 協議会は、第2条各号に掲げる事項について、必要に応じ協議、調整又は専門的な検討を行うための機関を設置することができる。

- 2 前項の機関に関し、組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(財務に関する事項)

- 第7条 協議会の運営に要する経費は、大町市負担金、国庫補助金及びその他の収入をもって充てる。

- 2 前項に定めるもののほか、協議会の予算編成、現金の出納その他の財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

- 第8条 協議会の事務局は、総務部情報交通課に置く。

(委任)

- 第9条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この要綱は、告示の日から施行する。

(経過措置)

- 2 この要綱の施行後最初に委嘱し、又は任命される委員の任期は、第3条第2項の規定にかかわらず、令和7年3月31日までとする。

(大町市地域公共交通活性化協議会設置要綱の廃止)

- 3 大町市地域公共交通活性化協議会設置要綱（平成23年告示第80号）は、廃止する。

## 大町市地域公共交通計画策定の経緯

時 期	会議等	概 要
R 5. 2. 1 ～ 3. 1	高齢者アンケート	・調査対象：65 歳以上 3,300 人 ・回収 1,842 件（回収率 55.8%）
R 5. 4. 20	第 1 回協議会	・委員委嘱、役員選出、協議会設置について ・令和 5 年度事業について
R 5. 7. 18	第 2 回協議会	・計画策定支援業務について ・計画策定について（策定手順、各種調査等）
R 5. 7. 19 ～ 7. 20	市民バス利用実態調査	・市民バス全便乗り込み調査
R 5. 8. 11	観光来訪者アンケート	・調査箇所：信濃大町駅
R 5. 9. 27 ～ 10. 13	交通事業者アンケート	・調査対象：市内バス・タクシー事業者
R 5. 10. 13	関係団体ヒアリング	・市関係部署、大町市社会福祉協議会、 美麻地域づくり会議
R 5. 12. 1	第 3 回協議会	・計画策定について（調査結果、現状と課題等）
R 6. 3. 25	第 4 回協議会	・大町市地域公共交通計画（骨子案）について
R 6. 12. 24	第 5 回協議会	・大町市地域公共交通計画（素案）について
R 7. 2. 4	第 6 回協議会	・大町市地域公共交通計画（素案）について
R 7. 2. 6 ～ 3. 7	パブリックコメント	
R 7. 2. 27	大町市議会全員協議会 (予定)	
R 7. 3 下旬	第 7 回協議会（予定）	

大町市地域公共交通活性化協議会委員名簿

選出区分	所属等	氏名	備考
交通事業者	アルピコ交通株式会社 バス事業部 白馬営業所長	工藤 秀行	
	株式会社関電アメニックス 北アルプス交通事業部 事業部長	佐藤 洋之	監事
	有限会社やまびこ 専務取締役	江津 敦志	
	太陽バス株式会社 事業部長	佐藤 浩樹	
	株式会社ラビット観光 運行管理者	内川 芳三	
	アルプス第一交通株式会社 統括部長	森山 良子	
	アルピコタクシー株式会社 大町支社長	薄井 浩章	
	東日本旅客鉄道株式会社 長野支社 信濃大町駅長	小山 聰	～R6.3.31
		岡田 聰	R6.4.1～
道路管理者	関東地方整備局	関口 広喜	～R6.3.31
	長野国道事務所 副所長	小松 輝男	R6.4.1～
	大町建設事務所 維持管理課長	宮下 修	～R6.3.31
		濱 智裕	R6.4.1～
公安委員会	大町警察署 交通課交通係長	奥原 徹	～R6.3.24
	交通課長	市川 透	R6.3.25～
学識経験者	長野工業高等専門学校 教授	柳沢 吉保	会長
地方運輸局職員	北陸信越運輸局 長野運輸支局 首席運輸企画専門官	山岸 康範	
県職員	北アルプス地域振興局 企画振興課長	土屋 征寛	～R6.3.31
		半崎 洋一	R6.4.1～
市職員	大町市総務部長	和田 泰典	～R6.3.31
		田中 久登	R6.4.1～
	大町市教育次長	太田 三博	
利用者代表	大町市連合自治会 会長	鷺澤 恒夫	副会長
	八坂地域づくり委員会 会長	北澤 伸夫	～R6.3.31
		竹本 明信	R6.4.1～
公募市民	美麻地域づくり委員会 会長	小林 敏文	
		中島ひとみ	
市長が必要と認める者	大町市社会福祉協議会 会長	中村 勝彦	
	大町市観光協会 会長	遠藤 高弘	