

大町市地域公共交通計画 (骨子案)

令和6年(2024年) 3月

目次

第1章 計画の概要	1
1-1. 計画策定の背景と目的	1
1-2. 計画の区域	1
1-3. 計画の期間	1
1-4. 本計画の位置付け	2
第2章 上位・関連計画の整理	3
2-1. 長野県地域公共交通計画（素案）	4
2-2. 大町市第5次総合計画 後期基本計画	5
2-3. 大町市都市計画マスターplan	6
2-4. 大町市立地適正化計画	7
2-5. 大町市地域公共交通総合連携計画（前計画）	8
第3章 本市の現況	11
3-1. 人口	11
3-2. 日常における移動（流動）実態	14
3-3. 主要施設の分布	16
3-4. 観光の状況	18
3-5. 運輸業の環境	19
3-6. 自動車運転免許証の返納状況	19
第4章 公共交通の状況	20
4-1. 市内公共交通の概要	20
4-2. 公共交通の状況	22
4-3. その他の交通の状況	31
4-4. 公共交通のサービス状況	33
4-5. 公共交通の財政状況	37
第5章 市民バス利用者・観光来訪者の移動実態	39
5-1. 市民バス利用者実態調査	39
5-2. 観光来訪者アンケート	41
第6章 意向調査等の結果	42
6-1. 高齢者アンケート	42
6-2. 高校生・保護者アンケート	45
6-3. 交通事業者アンケート	47
6-4. 関係団体ヒアリング	48
第7章 公共交通を取り巻く課題	49
第8章 地域公共交通計画	50
8-1. 基本方針	50

第1章 計画の概要

1-1. 計画策定の背景と目的

地域の公共交通は、自家用車への転換や人口減少の本格化等に伴い、現在、多くの自治体でバスをはじめとする公共交通利用者が減少傾向にあることに加え、交通事業者の経営悪化や人材不足等により、地域公共交通の維持・確保自体が厳しくなっています。

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が平成12年より運行を開始し、本市の広い地形において住宅が点在する状況や、八坂・美麻地区の農山村集落がある中、現在、市内6地域において9コース(11路線)が運行しています。公共交通徒歩圏カバー率では各地域ともに約90%と概ね市全域をカバーし、通勤・通学及び通院や買い物など暮らしを支える移動手段として重要な役割を担っています。

しかしながら利用者数は人口減少等の影響から平成23年度をピークに減少傾向にあり、財政支出負担も増加していたことから、平成25年3月には「大町市地域公共交通総合連携計画」(以下「前計画」という。)を策定し、これまで前計画に基づき運行ルートやダイヤの見直し、フリー乗降区間の導入、また、令和2年度からは一部地域においてデマンド運行(予約制乗り合いタクシー)を実施するなど、利用率の向上が図れるよう見直しを重ねてまいりましたが改善には至っていない状況であるほか、年間1億円近く掛かる運行経費は増加又は横ばいの状況にあり、運行形態や運行経費の効率化が大きな課題となっています。

一方で、公共交通の充実を求める声があるほか、今後の更なる少子高齢化の進行等により公共交通の重要性は増すものと思われます。

これらを背景に、更なる人口減少や少子高齢化を見据えつつ、本市の実情に合った持続可能な地域公共交通を構築していくため、観光や福祉、教育等まちづくりの観点を含め、令和2年(2020年)11月に改正施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、本市の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(以下「本計画」という。)」を策定します。

1-2. 計画の区域

本計画の対象区域は、大町市全域とします。

1-3. 計画の期間

本計画の期間は、令和6年(2024年)から令和10年(2028年)までの5年間とします。

1-4. 本計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定するものです。

本計画は、大町市第5次総合計画を上位計画とし、大町市都市計画マスター・プランや大町市立地適正化計画等の関連計画と整合を図りつつ、本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。

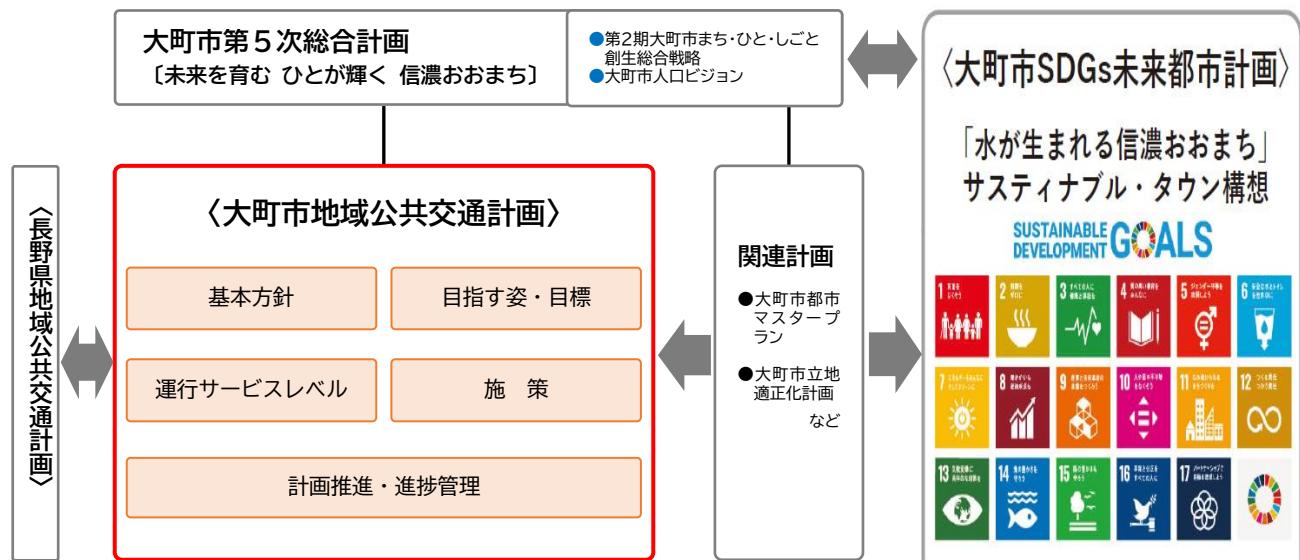


図 計画の位置付け

第2章 上位・関連計画の整理

上位・関連計画として次の大町市に係る計画や公共交通施策に関連する方針等を整理します。

また、2013年に策定した「大町市地域公共交通総合連携計画」における施策・事業の実施状況を整理します。

表 本計画の上位・関連計画

計画名称	策定・改定年次／ 計画期間・目標年次
長野県地域公共交通計画	令和6年（2024年）3月 計画期間 2024年度～2028年度
大町市第5次総合計画 後期基本計画	令和4年（2022年）3月 計画期間 2022年度～2026年度
大町市都市計画マスターplan	令和6年（2024年）3月 計画期間 2024年度～2042年度
大町市立地適正化計画	令和4年（2022年）4月 計画期間 2022年度～2042年度
大町市地域公共交通総合連携計画	平成25年（2013年）3月 計画期間 2013年度～

2-1. 長野県地域公共交通計画（素案）

長野県地域公共交通計画（以下、「県計画」という。）は、本県における地域公共交通政策の方向性や具体的な施策を定めたマスタープランです。

県計画では、北アルプス地域の地域公共交通の将来ネットワークとして、以下のとおり、軸・拠点が示されています。

これらの軸のほか、圏域内の公共交通に不可欠な要素として、日常生活における市中心部へのバス路線の確保、通院や通学のための圏域内の市町村を跨ぐ広域的な路線の構築・充実が求められています。

表 県計画における各連携軸の位置づけ（抜粋）

連携軸	概要
圏域間連携軸	<p>地域の南北軸として走るJR大糸線は地域住民の日常移動や観光を支える重要な路線であり、圏域間連携軸に位置付けます。</p> <p>バス路線については、長野・大町（扇沢）線を圏域間連携軸と位置付け、（必要に応じて）国・県の地域間幹線系統補助の活用についても検討を進めます。</p>
圏域内連携軸	JR大糸線は圏域間連携軸のみならず、圏域内連携軸の役割も併せ持つものと位置付けます。
地域間連携軸	鉄道路線が各市町村の中心部（地域拠点）付近を通っているものについては、当該路線が地域間連携軸も兼ねるものとします。

表 県計画における拠点と軸の設定（抜粋）

区分	連携軸	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	圏域拠点	・圏域の中心地	・信濃大町駅周辺	
軸	圏域間連携軸	・隣接県や県内の 他圏域と連絡する軸	鉄道	・大糸線[JR東日本]
			バス	※特急バス長野一大町（扇沢）線 [アルピコ交通・アルピコタクシー]
	地域内連携軸	・市町村間の移動を 支え、圏域拠点を 結ぶ軸	鉄道	・大糸線[JR東日本]
	地域間連携軸	・地域拠点間を結ぶ軸	鉄道	・大糸線[JR東日本]

※ 国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

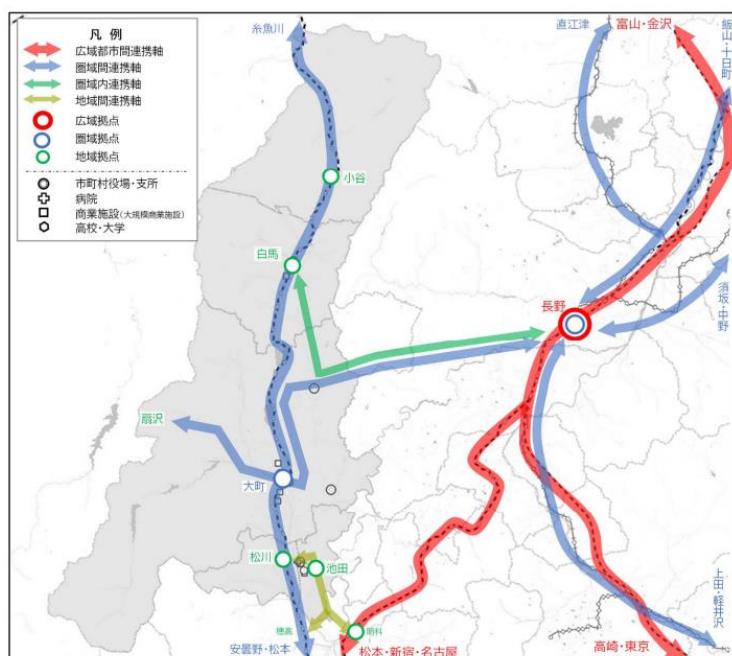


図 地図における北アルプス地域の将来ネットワーク

2-2. 大町市第5次総合計画 後期基本計画

大町市第5次総合計画 後期基本計画では、将来像である『未来を育む ひとが輝く 信濃おおまち』の実現に向け、様々な分野に亘り政策に取り組んでいます。

政策の柱として「豊かな自然を守り快適に生活できるまち」が掲げられ、そのうち、公共交通に関わる施策の「暮らしやすい都市基盤の整備」における具体的な施策は次のとおりです。

これらに示されているように、本計画では、市民生活を支える移動手段としての確保や利用環境をはじめとした利便性確保の方策の検討などが求められています。

【1 移動しやすい公共交通網の整備】

(SDGsのゴール)



具体的な施策	内 容	担当課
市民バスの運行	<ul style="list-style-type: none">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	情報交通課
市民バス、JR、特急バスなどの利便性向上	<ul style="list-style-type: none">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	
地域内交通の充実強化	<ul style="list-style-type: none">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	八坂支所 美麻支所

【2 魅力あるまちの形成に向けた都市計画の推進】

(SDGsのゴール)



具体的な施策	内 容	担当課
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"><u>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</u>	建設課

2-3. 大町市都市計画マスターplan

大町市都市計画マスターplanでは、大町市第5次総合計画の「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」を基本理念に、「多彩な地域がつながり 笑顔と魅力あふれる未来都市」を将来都市像に掲げています。

そして、本市が目指すべき将来都市構造を以下のとおり設定しています。松本市方面や白馬村方面への広域的な移動を支える軸として、「広域都市連携軸」が設定されています。また、大町地区の中心市街地を「中心的拠点」として設定し、平・常盤・社・八坂・美麻の各地区の支所などが位置する「生活拠点」とを結ぶ「都市間連携軸」が設定されており、本計画においては、これらの移動が担保可能な公共交通ネットワークの形成が求められます。

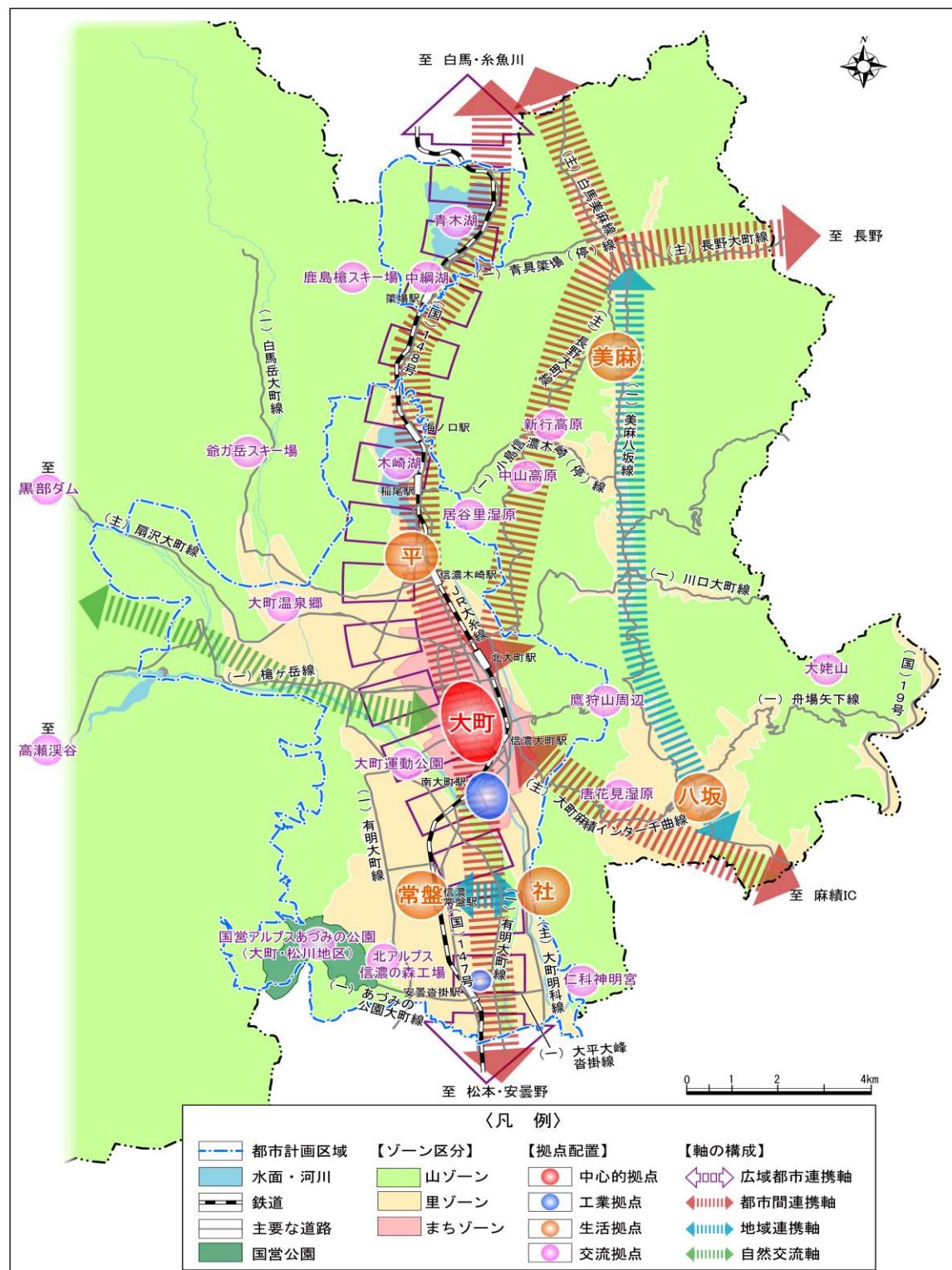


図 大町市都市計画マスターplanの将来都市構造図

2-4. 大町市立地適正化計画

大町市立地適正化計画では、最も主要な拠点（信濃大町駅周辺）1か所に全てを集約させるといった一極集中の考え方ではなく、各地区の支所や公民館周辺等、歴史的な成り立ちを考慮して複数の拠点を設定し、多極ネットワーク型の都市構造を目指すものです。

また、都市計画マスターplanを受けて、本市の中心的拠点について、居住機能の集積を図る居住誘導区域及び医療・福祉・商業といった都市機能の集積を図る都市機能誘導区域を具体化し、居住機能及び都市機能が維持されるべきエリアが示されています。

したがって、都市計画マスターplanで求められている中心的拠点と各地区の生活拠点間の移動支援のほか、居住誘導区域及び都市機能誘導区域内における移動支援についても、公共交通により担保されている必要があります。

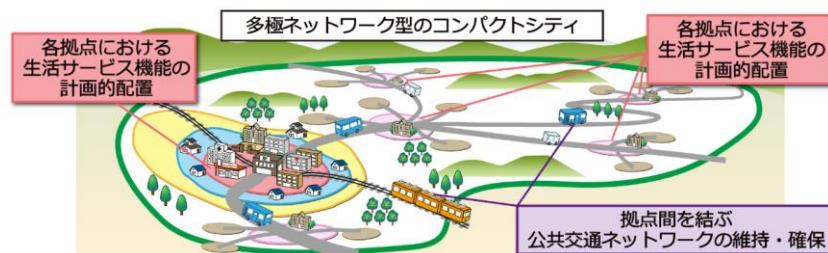


図 多極ネットワーク型のイメージ図

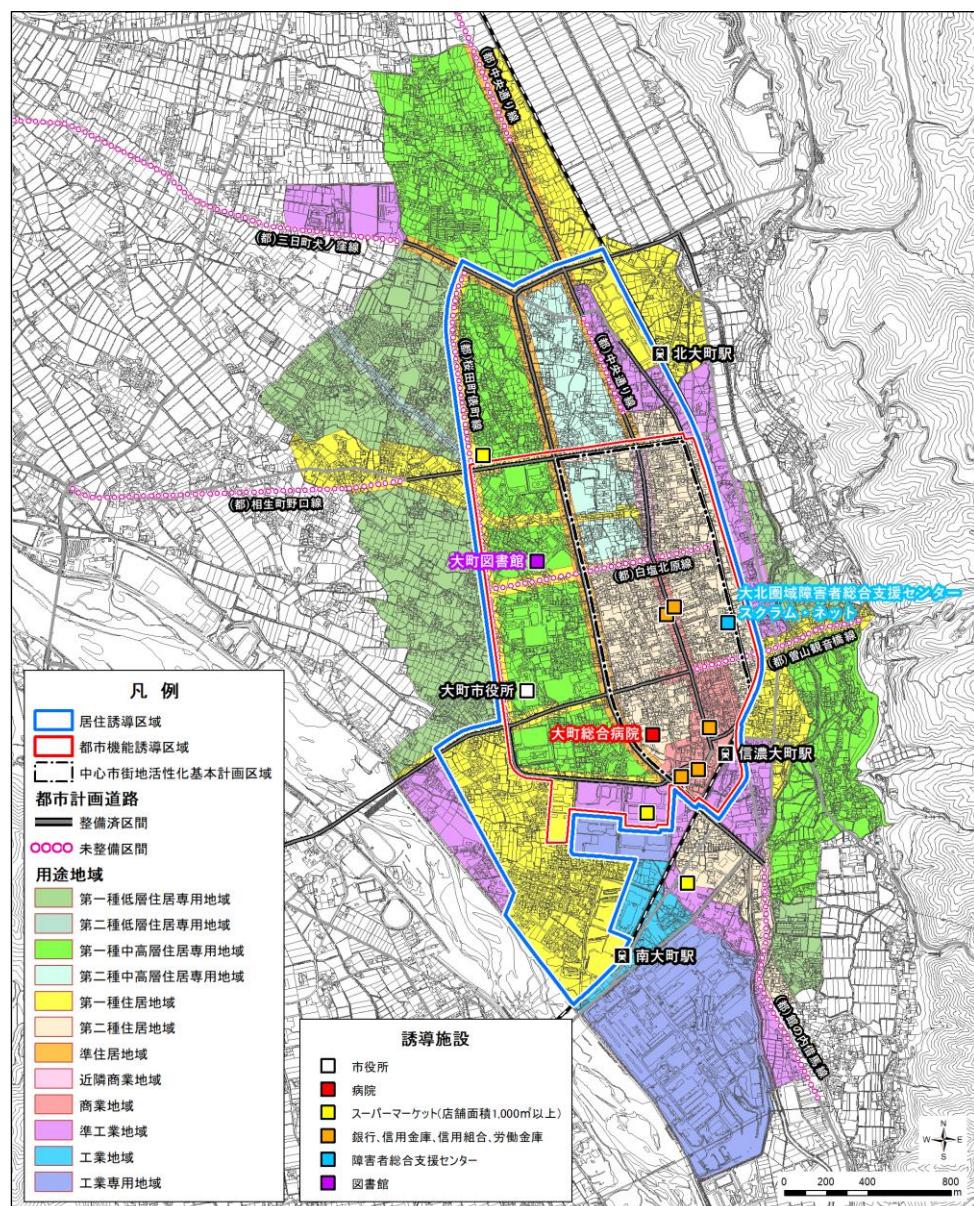


図 本市の居住誘導区域・都市機能誘導区域

2-5. 大町市地域公共交通総合連携計画（前計画）

大町市地域公共交通総合連携計画（前計画）は、「本市の公共交通のあり方、活性化や維持・確保、再生など」の公共交通の総合的な連携計画として、平成25年（2013年）に策定したものです。

前計画では、「安心して暮らせる公共交通体系の構築」を公共交通の将来像として掲げ、この将来像の実現に向けて、以下の3つの基本方針が示されています。

【基本方針】

- ① 暮らしを支える
- ② 利便性を高める
- ③ 公共交通を維持する

（1）公共交通の目標

前計画の将来像の実現に向けては、地域別といった視点により、以下に示す目標が設定されています。

表 前計画における公共交通の目標

大町市街地（中心市街地）の目標	<ul style="list-style-type: none">●中心市街地の活性化促進に寄与する公共交通体系の構築●鉄道とバスの接続強化による住民及び観光客の移動円滑化
市街地周辺（田園地域・中山間地域）の目標	<ul style="list-style-type: none">●公共交通の継続的運行による高校生・高齢者等交通弱者の移動手段確保●交通空白地帯の解消や住民要望に配慮した公平な公共交通サービスの提供
地域共通の目標	<ul style="list-style-type: none">●大町市民バスの利用促進●市内公共交通運行主体との連携による情報共有化の仕組みの構築●地域間交流の促進に寄与する公共交通体系の構築
地域公共交通基盤整備の目標	<ul style="list-style-type: none">●北陸新幹線（長野－金沢間）の開業に向けた長野新幹線駅へのアクセス強化●地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」の整備促進

（2）目標値の達成状況

さらに、市民バスの利用促進（地域共通の目標）による利用者数の目標値として、以下の数値目標が設定されています。

この目標値について、実績値（令和4年度）と比較すると、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響も受け、全ての路線で計画時の目標値を下回り、目標を達成できていません。

表 前計画における目標値の評価（1便当たり利用者数）

	青木	源汲	高瀬入	常盤西	社	八坂	川手	境の宮
実績値(R4)	4.25	2.05	3.06	2.55	1.92	5.27	3.86	1.61
目標値	6.0	5.0	10.5	3.5	4.5	11.5	12.0	2.0
増減	△ 1.75	△ 2.95	△ 7.44	△ 0.95	△ 2.58	△ 6.23	△ 8.14	△ 0.39

(3) 施策の実施状況

前計画では、公共交通の将来像の実現に向けた取り組みとして、以下の施策を掲載しています。

施策の実施状況としては、バスのダイヤ・ルートに関する施策や高齢者・免許返納者への公共交通利用の補助などについては概ね実施できています。

一方で、継続できていない、または実施できていない施策もあります。運賃に関するもの、施設整備やバス車両関係については、交通事業者、庁内関係部署との協議・調整中のものもあり、実施できていない状況です。このほか、案内板の設置などでは、一部箇所に対しては実施できている状況です。

表 施策の実施状況

施策の対象または区分	施策の実施主体	具体的施策	施策の実施状況 (実施の有無)
平（青木）コース	・ 大町市 （情報交通課） ・ 交通事業者	◇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	○
平（源汲）コース		◇大糸線（松本・安曇野方面）との接続強化	○
平（木崎）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（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）	○
◇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	・ 大町市 （情報交通課） ・ 教育委員会 ・ 交通事業者	◇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	×
秋葉林集落へのバスサービス	・ 大町市 （情報交通課） ・ 交通事業者	◇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	○
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	・ 大町市 （情報交通課） （観光課） ・ 交通事業者 ・ J R 東日本	◇運行ダイヤ・ルートについては現状維持	○
		◇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	○
市街地循環バス運行の検討	・ 大町市 （情報交通課） ・ 交通事業者	◇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	○

施策の対象または区分	施策の実施主体	具体的施策	施策の実施状況 (実施の有無)
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	・大町市 (情報交通課) (建設課) ・JR東日本	◇信濃大町駅のバリアフリー化	×
		◇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	・大町市 (情報交通課) ・交通事業者 ・市内企業	◇地域住民、バス事業者、行政の連携強化	○
		◇ノーマイカーデー実施の検討(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	・大町市 (情報交通課) (観光課) (福祉課) ・教育委員会 ・交通事業者 ・近隣市町村	◇大町市各課との連携による利用者要望等情報の共有化	○
		◇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)	・大町市 (情報交通課) (建設課) (福祉課) ・教育委員会 ・交通事業者	◇バリアフリー車両の導入	△
		◇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	○
		◇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	×
		◇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	○
その他の施策 (ソフト施策)		◇定期券・1日券・回数券等の充実	△

※実施状況: ○現在も継続して実施中、△一部で実施または実施済みだが継続していない、×実施していない。

第3章 本市の現況

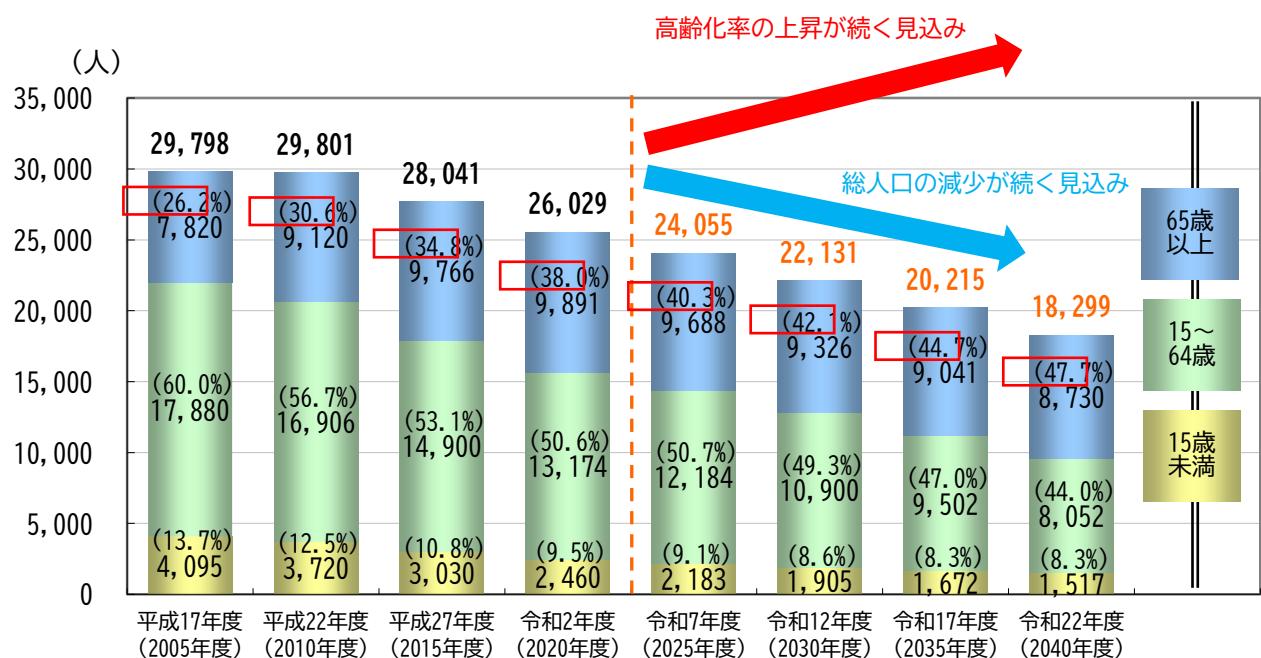
3-1. 人口

(1) 人口動態

本市の令和2年度（2020年度）における総人口は26,029人です。

年齢構成では、年少人口（0～14歳）は9.5%で年々減少傾向、老人人口（65歳以上）は38.0%で増加傾向となっています。

国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という）による将来推計人口では、10年後の令和12年度（2030年度）には総人口が22,131人となり、老人人口の割合は42.1%に上昇すると予測されています。



※2005年と2010年は総人口に年齢不詳を含むため、年齢3区分別人口の合計と一致しない。

出典：【1995年～2020年】総務省「国勢調査」

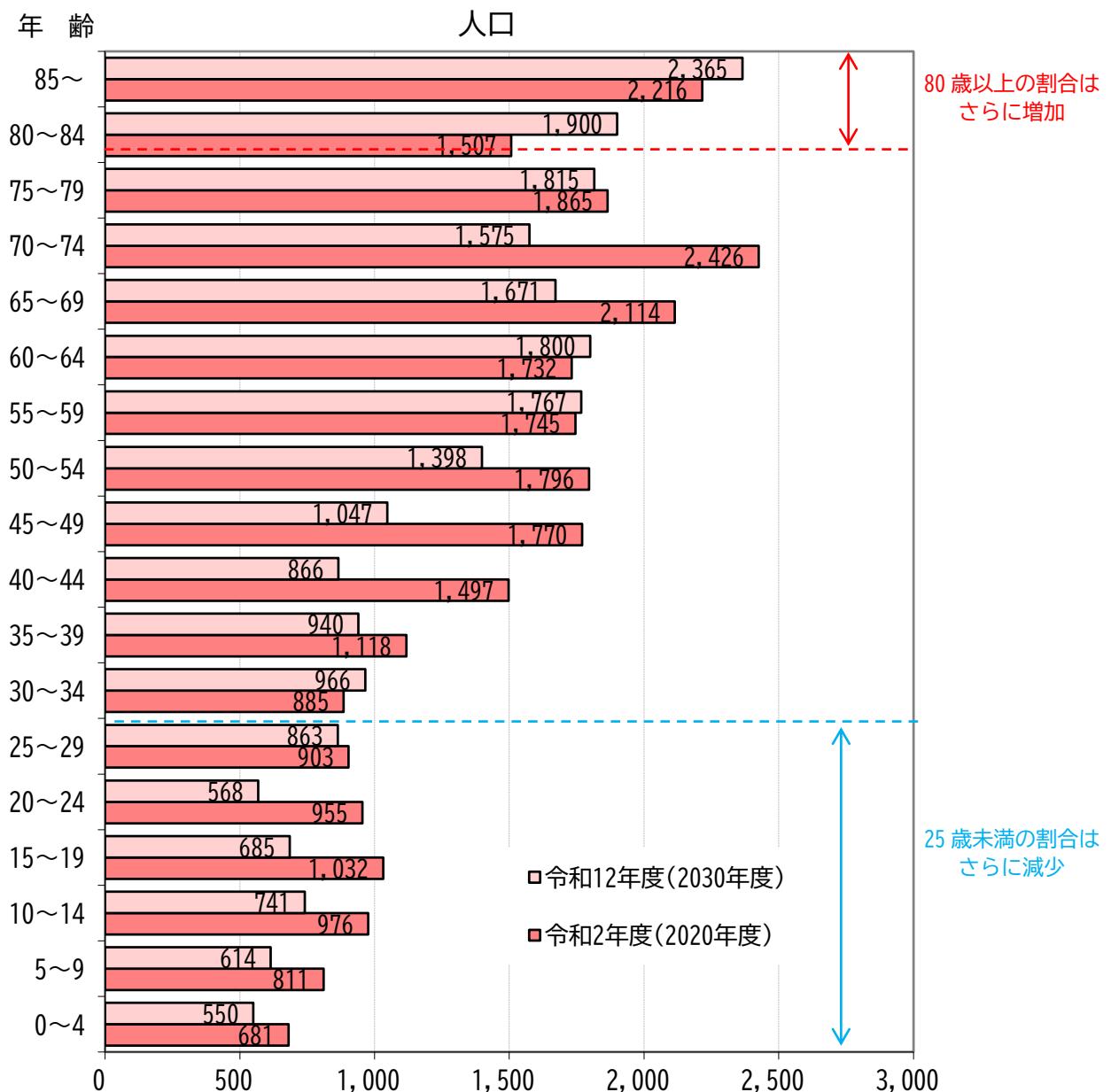
【2025年以降】国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

図 人口の推移

(2) 年齢別人口

本市の年齢別的人口動態について、令和2年度（2020年度）時点における現況では、70～74歳の年齢層が最多となっており、20歳代や10歳未満が少ない少子高齢状態となっています。

10年後にあたる令和12年度（2030年度）の社人研による人口予測では、80歳以上の人口が多くなることに加え、25歳未満は更なる減少が予想されており、より少子高齢化が顕著になると見込まれています。



出典：令和2年（2020年）は総務省「国勢調査」

令和12年（2030年）は国立社会保障・人口問題研究所

「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

図 年齢別人口（2020年の現況値・2030年の推計値）

(3) 高齢化率

本市の高齢化率について、令和2年（2020年）の現況値を見ると、本市の中心市街地に比べ、郊外における高齢化率が高いことが分かります。

さらに、令和12年（2030年）の推計値を見ると、郊外における高齢化率の上昇が目立ち、高齢化の進展が予想されます。

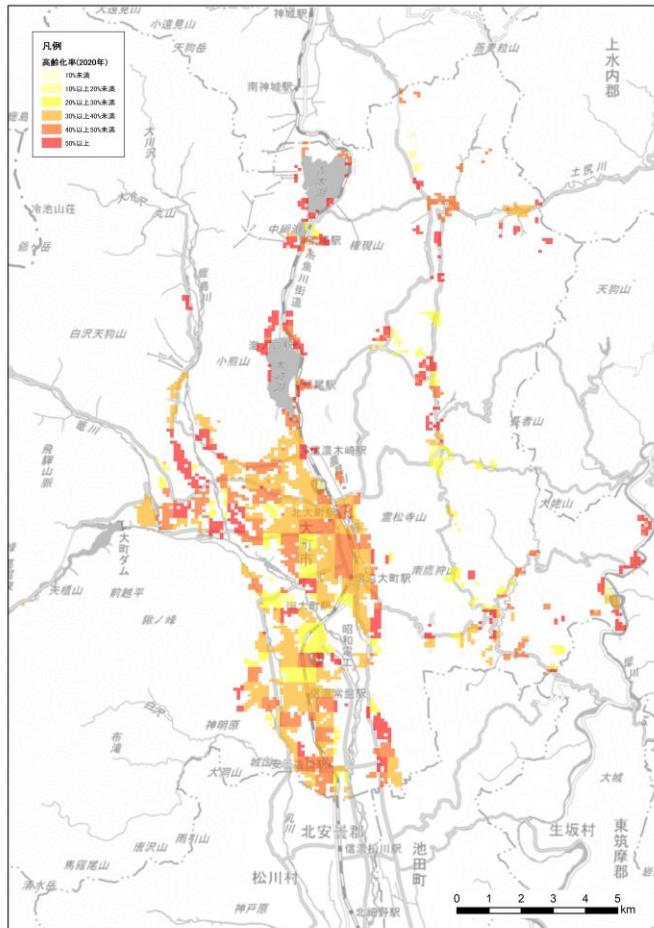


図 高齢化率（令和2年）

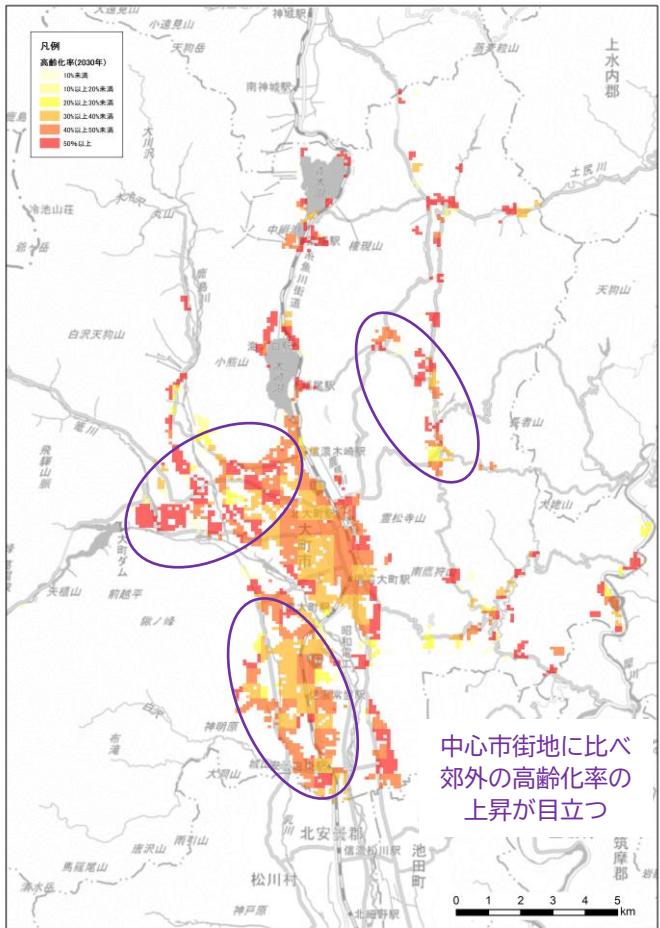
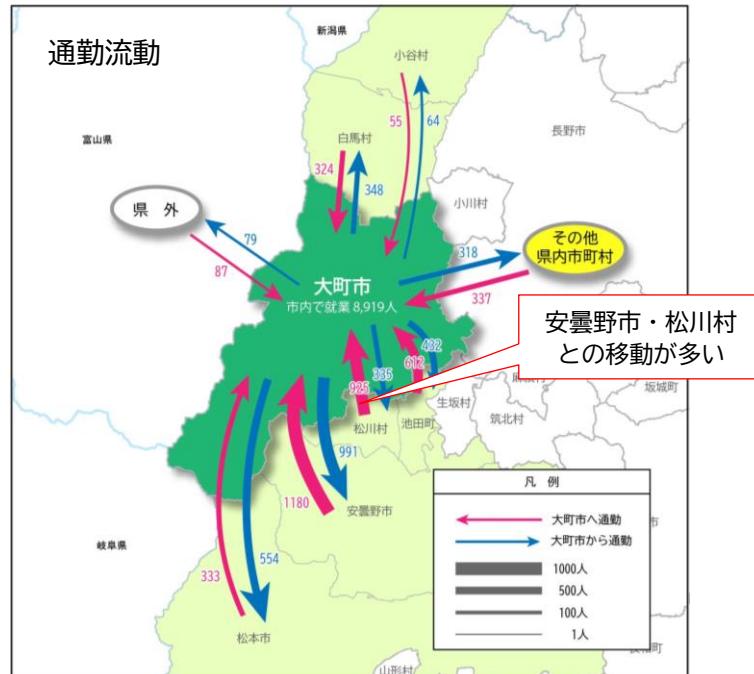


図 高齢化率（令和12年）

3-2. 日常における移動（流動）実態

(1) 通勤流動

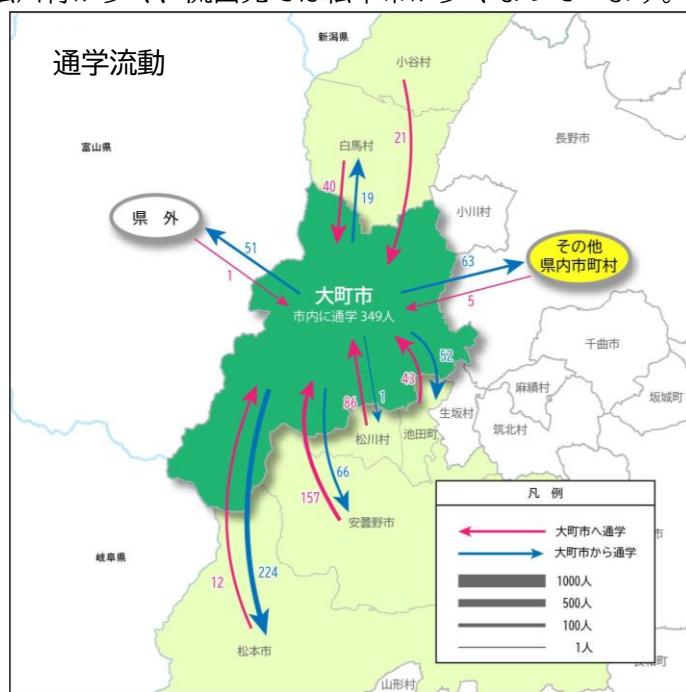
大町市に居住する就業者数は 12,949 人で、そのうち 8,919 人は市内で就業し、残り 4,030 人は市外で就業（流出）しています。市外に居住し大町市で就業（流入）しているのは 3,853 人です。市外との流動では、流入・流出ともに安曇野市が多くなっているほか、松川村からの流入が多くなっています。



出典：総務省「令和 2 年国勢調査」再編加工

(2) 通学流動

大町市に居住する通学者数（15 歳以上）は 755 人で、そのうち 349 人は市内で通学し、残り 406 人は市外へ通学（流出）しています。市外に居住し大町市へ通学（流入）しているのは 365 人です。流入では安曇野市、松川村が多く、流出先では松本市が多くなっています。



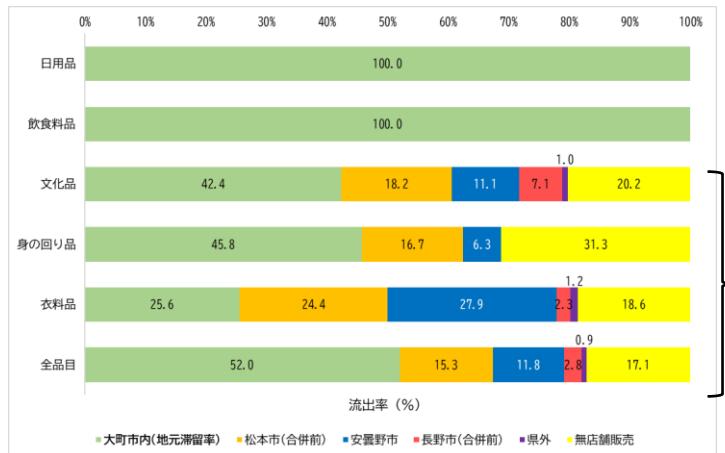
出典：総務省「令和 2 年国勢調査」再編加工

(3) 買物動向

本市の買い物における品目別の流出率については、飲食料品や日用品といった比較的高頻度の買い物を中心に、市内での買い物が多くなっています。

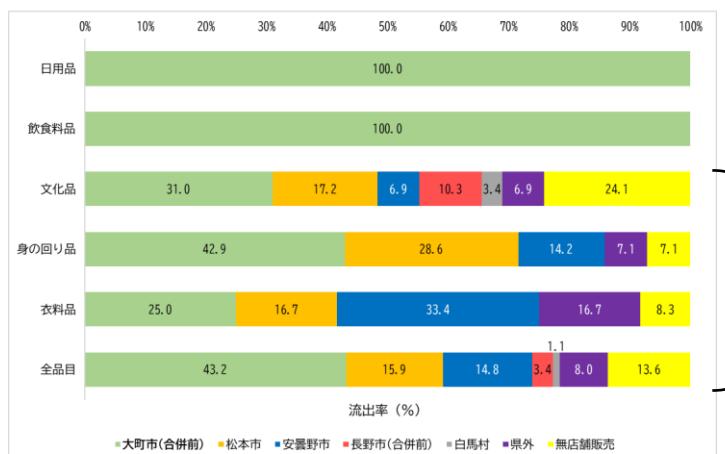
このほか、衣料品・身の回り品・文化品といった比較的低頻度の買い物では、松本市・安曇野市・長野市などへの買い物や、県外や無店舗販売（インターネットショッピングなど）も見られます。

大町・平
常盤・社地区



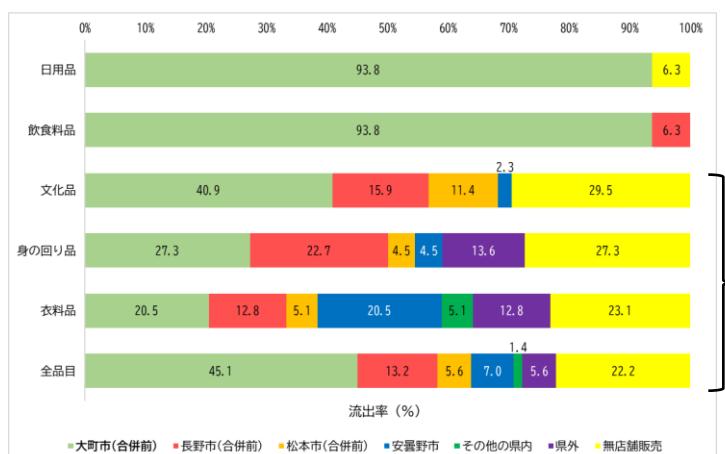
松本や安曇野への
買い物がみられる

八坂地区



松本や安曇野への
買い物がみられる

美麻地区



長野市への買い物
がみられる

出典：長野県産業労働部「令和3年長野県商圏調査報告書」再編加工

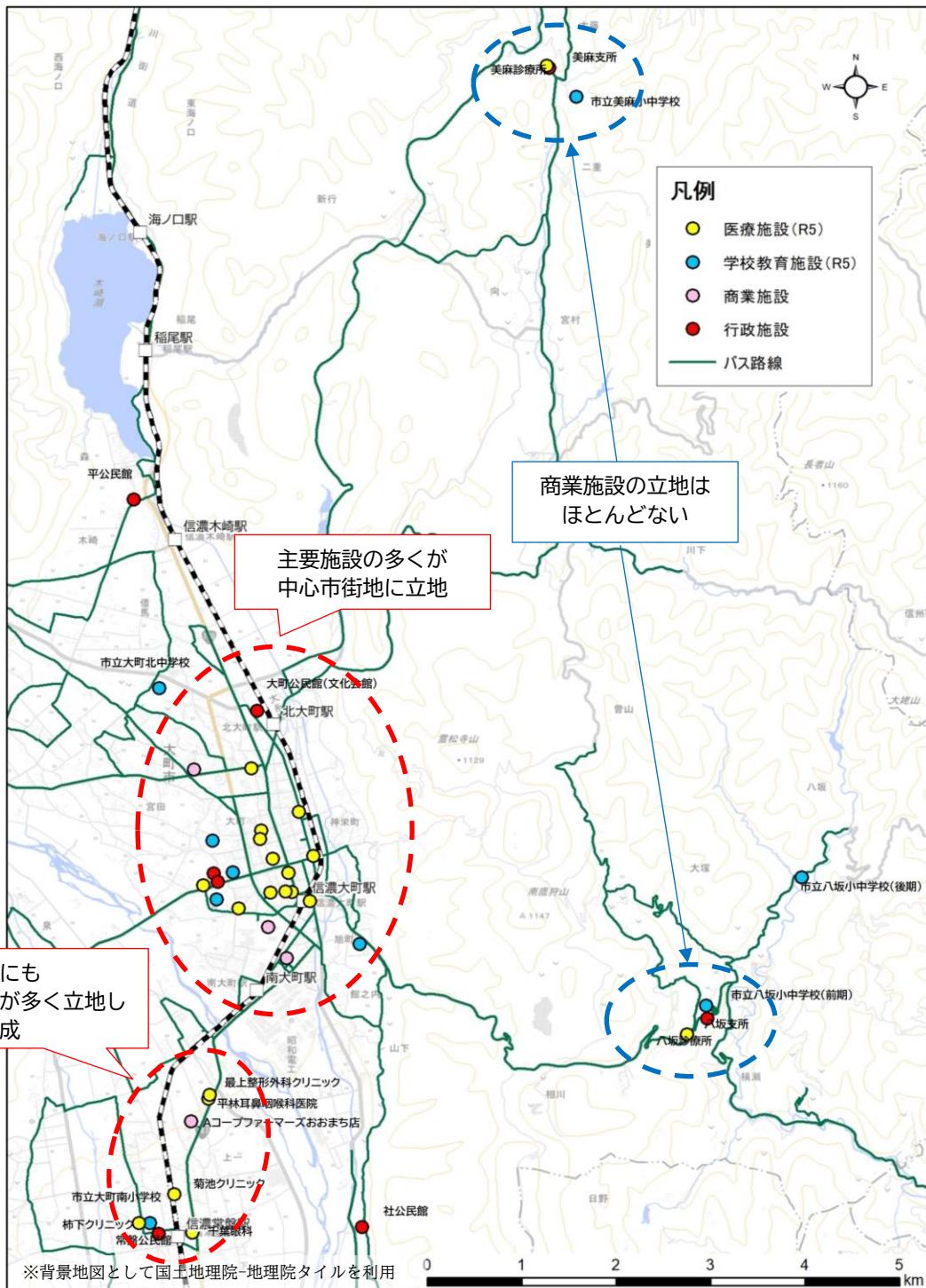
図 流出率（地区別）

○流出率 … 地元市町村以外で主に買い物をする世帯の割合 (%)

3-3. 主要施設の分布

大町市の主要施設の分布状況をみると、多くは中心市街地に分布しています。このほか、美麻地区や八坂地区といった各地域に医療・行政施設が分布し、生活機能を支えています。

しかし、スーパー等の商業施設の分布状況については、多くが大町や常盤地区等に立地しており、八坂・美麻地区にはほとんど立地していない状況です。



(注) 医療施設：医療法に基づく「病院」「(一般) 診療所」「歯科診療所」、

学校教育施設：学校教育法に規定する全国の幼稚園、小学校、中学校、義務教育学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学校、大学、高等専門学校、専修学校、各種学校、又は就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律に規定する幼保連携型認定こども園

商業施設：全国スーパー・マップマップならびに各コンビニエンスストアの店舗情報に基づき市内の商業施設を抽出

行政施設：全国の特別区と市町村の事務所について、その本庁、及びこれらの支所、出張所、連絡所等

出典：「国土数値情報」

図 施設分布

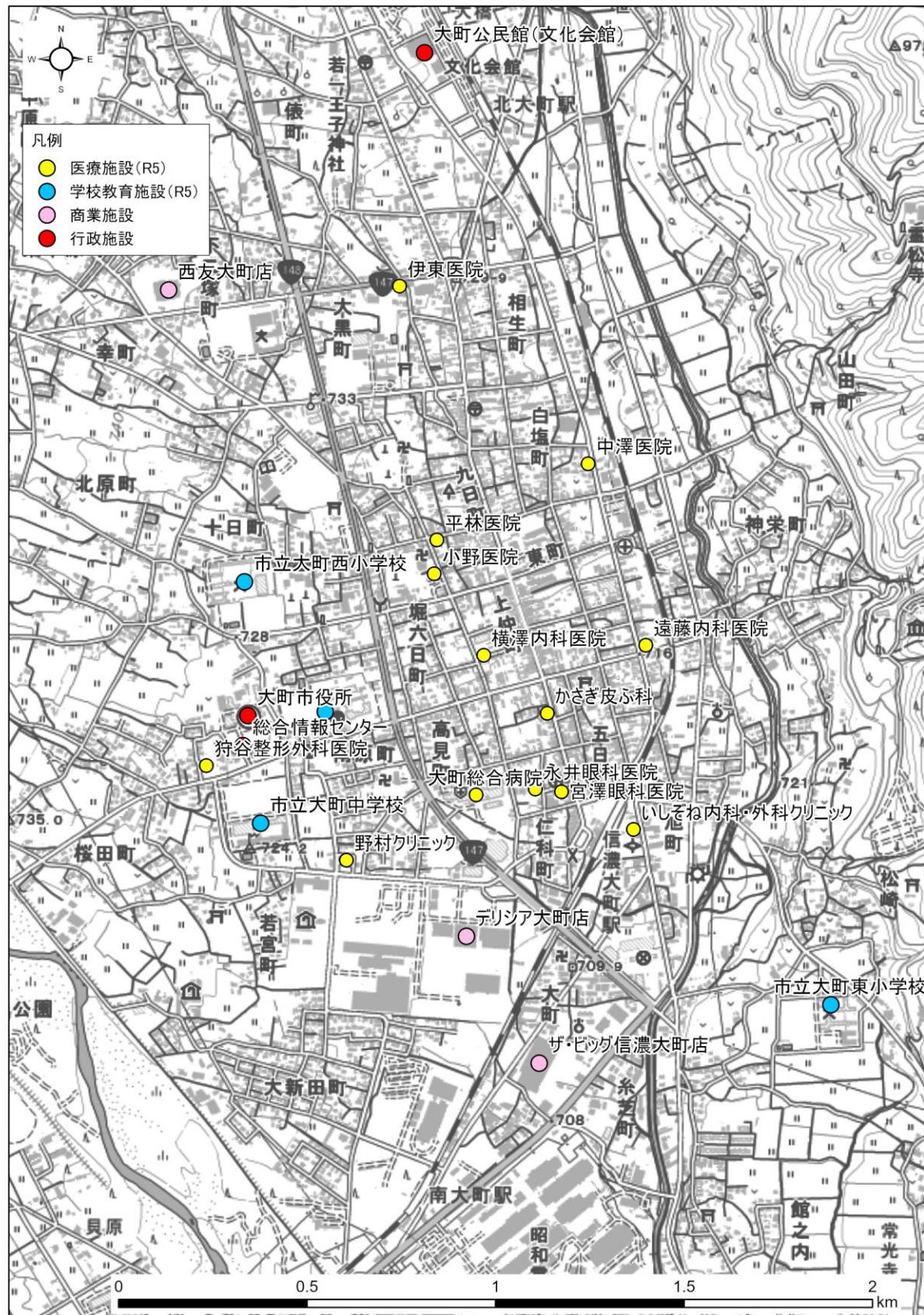
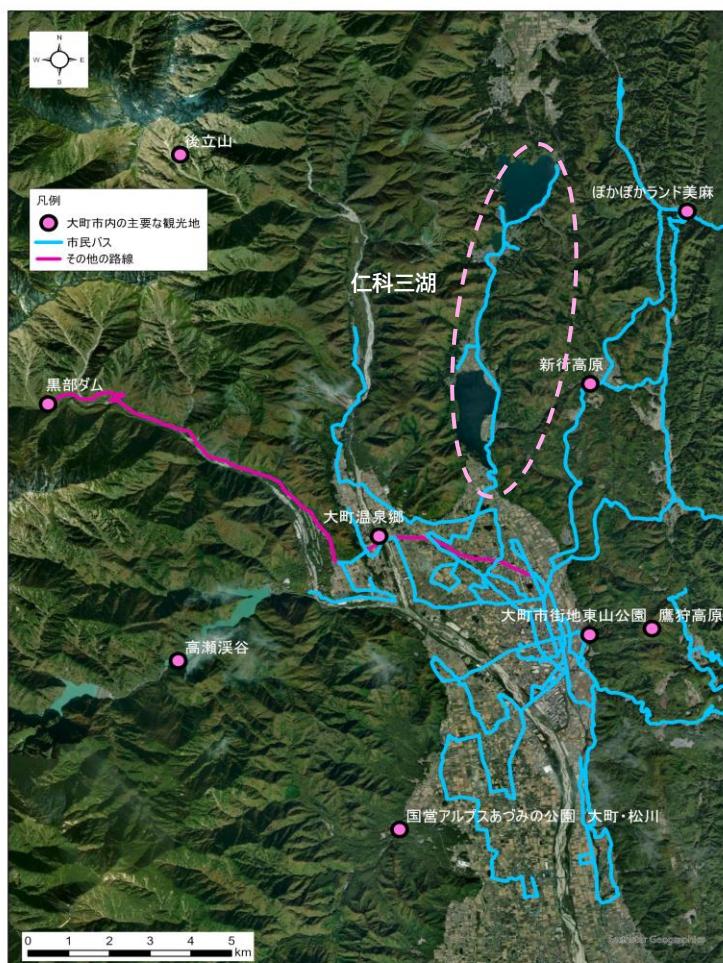


図 施設分布 (中心市街地)

3-4. 観光の状況

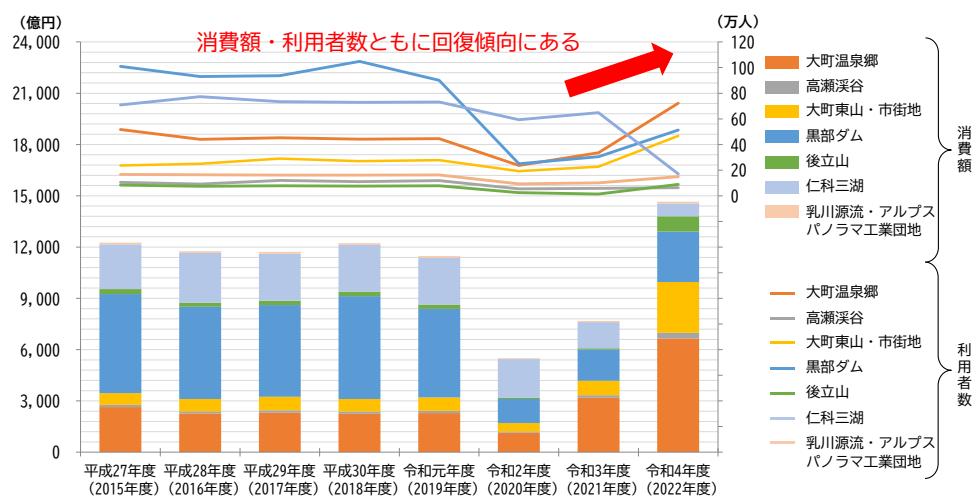
本市の観光地は山間部に点在しています。北アルプスに抱かれた山岳観光都市として豊富な観光資源に恵まれ、主な観光地では、立山黒部アルペンルート（黒部ダム）の長野県側の玄関口として多くの観光客が訪れるほか、市北西部には高瀬渓谷や仁科三湖、南部には国営アルプスあづみの公園等、自然とふれあえる施設が山間部に分布しています。これらの主要な観光地に対しては、様々なバス路線が通っているため、観光客の移動手段は概ね確保されている状況にあります。

本市の観光利用者数・観光消費額は、令和2年度（2020年度）には新型コロナウイルスの全国的な感染拡大の影響により、両指標ともに大幅な減少となっていましたが、令和3年度（2021年度）には両指標とも増加に転じているため、今後は回復していくことが見込まれます。



出典：
「国土数値情報」、長野県観光部山岳高原観光課
令和4年観光地利用者統計調査結果」

図 観光地等の分布

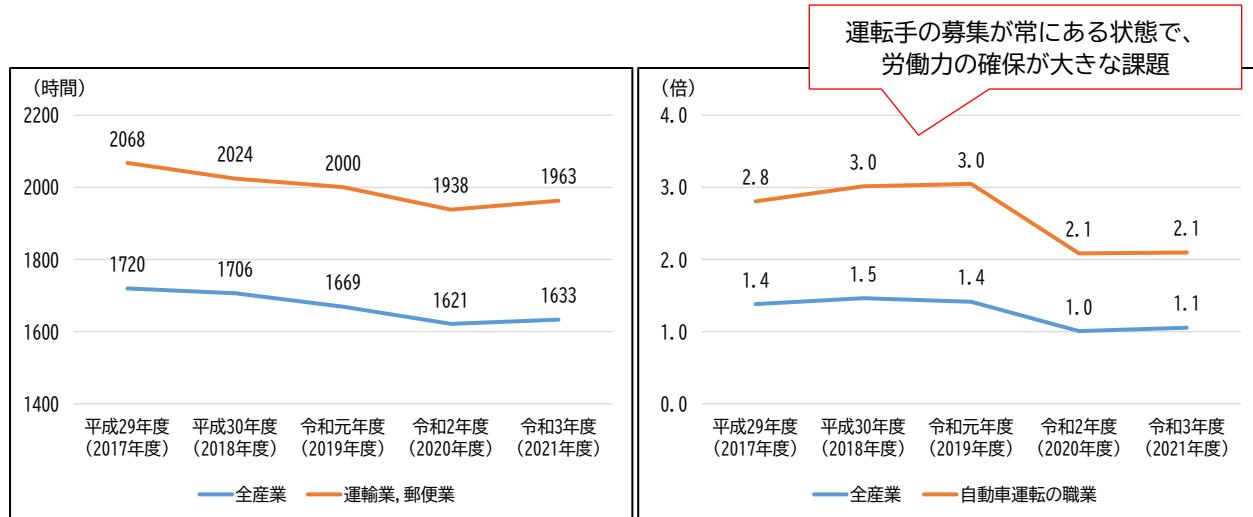


出典：長野県観光部山岳高原観光課「令和4年観光地利用者統計調査結果」

図 観光地利用者数及び観光消費額

3-5. 運輸業の環境

運輸業を全産業と比較すると、年間実労働時間数は約2割長く、有効求人倍率は約2倍となっています。

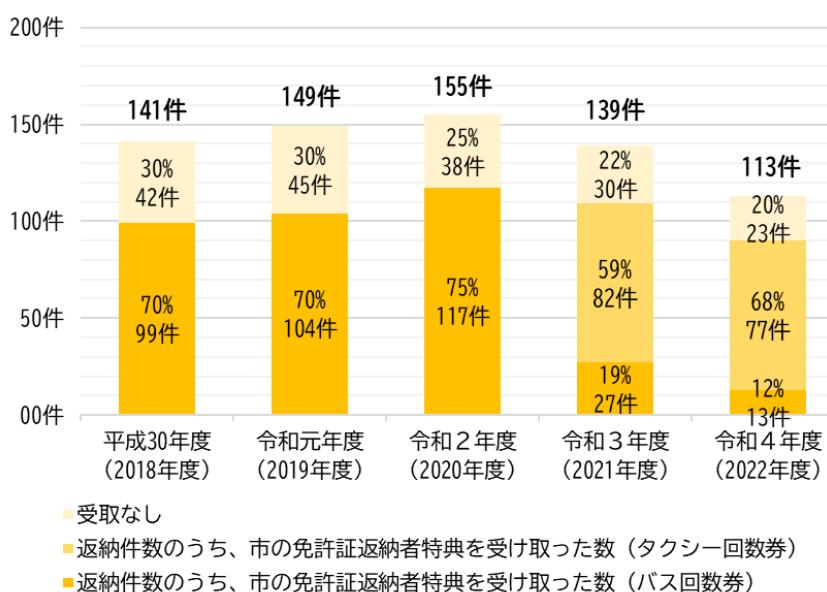


出典：年間実労働時間数は厚生労働省「毎月勤労統計調査」
有効求人倍率は厚生労働省「一般職業紹介状況（職業安定業務統計）」

3-6. 自動車運転免許証の返納状況

大町市の自動車運転免許証の自主返納件数は、令和2年（2020年）では150件を超えたが、令和4年（2022年度）では113件となっています。

このうち、バスまたはタクシーの回数券が交付される大町市の免許証返納者特典を受け取った件数は、返納件数全体とほぼ同様の推移となっており、全体の約8割が返納者特典を受け取っています。また、返納者の約8割がタクシーの回数券、約1～2割が市民バスの回数券を受け取っています。



出典：大町市資料

図 自動車運転免許証自主返納件数

第4章 公共交通の状況

4-1. 市内公共交通の概要

公共交通の定義として、「利用者を特定しない交通手段」の観点から、本市の公共交通機関を整理します。また、「利用者を限定する交通手段」として、その他の交通も整理します。

本市の公共交通として、鉄道は松本市と糸魚川市を結ぶJR大糸線が南北に通り、更に信濃大町駅には、新宿駅（東京駅）発のJR中央線「特急あづさ」が停車します。

民間の路線バスでは、長野方面への唯一の路線バスである特急バス長野-大町線のほか、立山黒部アルペンルートへ向かう扇沢線が運行されています。大町市が運行を委託する市民バス「ふれあい号」は、10路線は定時定路線型、1路線（エリア）はデマンド型運行をしています。また、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」等のほか、一般タクシーが運行されています。

その他の交通として、小中学生を対象としたスクールバス、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、美麻地区内在住の方を対象とした地域の取組などがあります。

表 地域内の公共交通

分類	路線名等	運行事業者
鉄道	JR大糸線	東日本旅客鉄道（株） 〔安曇駒ヶ根駅、信濃常盤駅、南大町駅、信濃大町駅、北大町駅、信濃木崎駅、稻尾駅、海ノ口駅、築場駅〕
路線バス	長野-大町線 (特急バス)	アルピコ交通(株) …夏期運行（4月中旬～11月） アルピコタクシー(株)…冬期運行（12月～4月中旬）
	扇沢線	アルピコ交通(株)、(株)関電アメニックス（北アルプス交通）の共同運行
市の委託バス	市民バス 「ふれあい号」	■定時定路線（8コース 10路線） 〔情報交通課所管〕 (株)関電アメニックス（北アルプス交通） 〔青木、源汲、高瀬入、常盤西、美麻コース（川手・境の宮）〕 (有)やまびこ 〔社、八坂、循環線（南コース・北コース）〕 （※乗り残し対策として、市内タクシー事業者が対応。） ■デマンド運行（1コース） アルピコタクシー(株) 常盤東コース
	観光路線 「ぐるりん号」 「裏銀座登山バス」	(有)やまびこ アルピコタクシー(株) 〔観光課所管〕
	八坂地域振興バス	シルバーパートナーズ 〔八坂支所所管〕
タクシー	一般タクシー	アルピコタクシー(株)、アルプス第一交通(株)

表 その他の交通

分類	路線名等	実施主体
スクールバス		大町市教育委員会 〔学校教育課所管〕
福祉有償運送	—	大町市社会福祉協議会 〔福祉課所管〕
地域の取組	たすかる美麻	(一社)美麻地域づくり会議 〔美麻支所所管〕
	お出掛け乗合号	美麻地域生活支援コーディネーター
企業運行バス	お買い物サポートバス	(株)デリシア

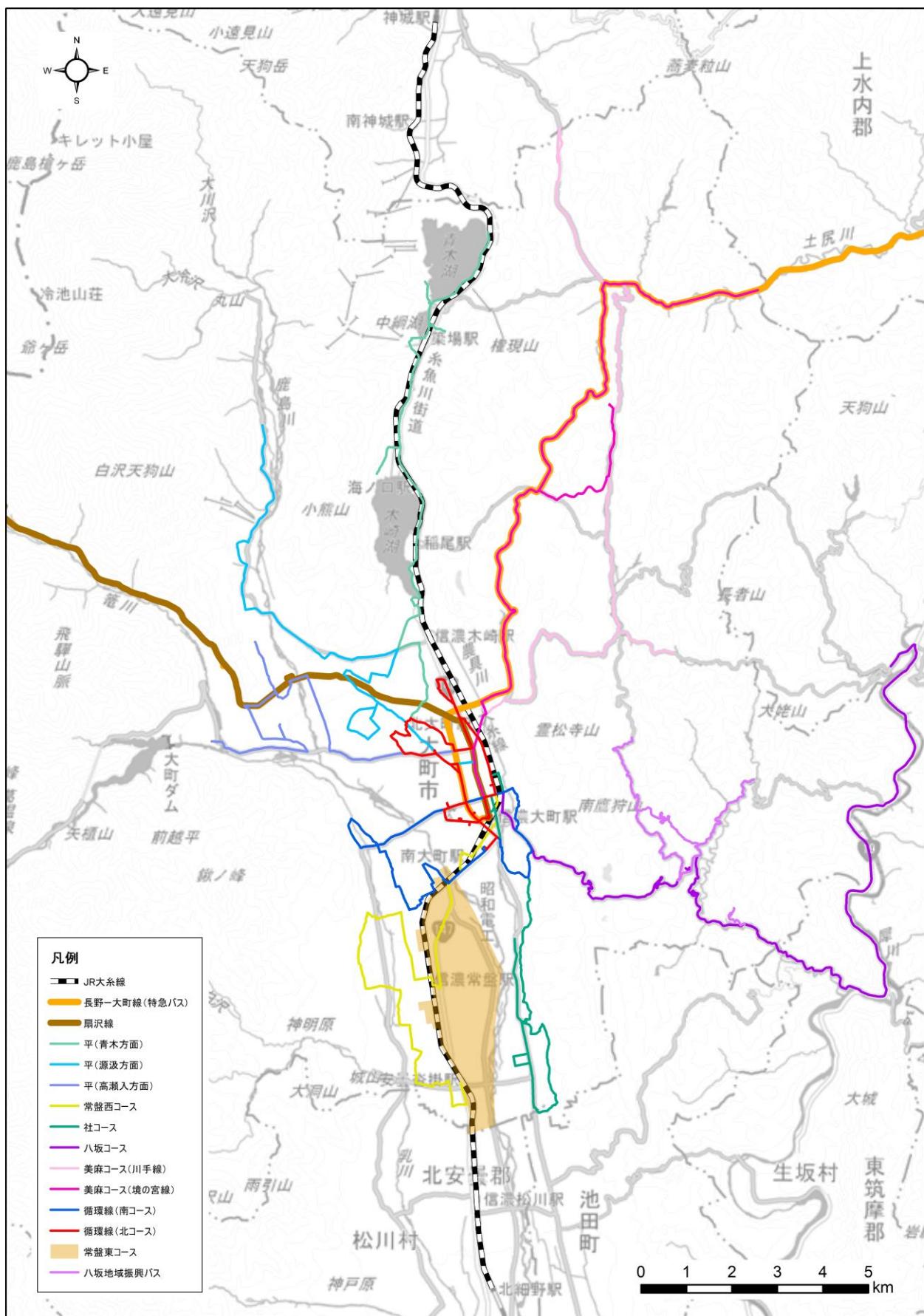


図 地域の公共交通網（令和4年3月現在）

4-2. 公共交通の状況

(1) JR大糸線

JR大糸線およびJR中央線の在来線・特急列車が停車する信濃大町駅における1日の運行本数は、松本方面へは上り・下りともに21本ずつ、白馬方面へは上りで12本、下りで11本を運行しています。

信濃大町駅の1日平均乗車人員の推移では、令和元年度（2019年度）以前から減少傾向が続いており、令和2年度（2020年度）以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大幅に減少しています。

その後、令和4年度（2022年度）には996人となっており、回復傾向にあります。



図 信濃大町駅における1日平均乗車人員の推移

(2) 特急バス：長野－大町（扇沢）線

本市と長野市を結ぶ特急バス長野－大町線は、都市間の移動を支える公共交通であるほか、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も有しています。

長野－大町線の運行ダイヤは、春～秋の期間中は上下合わせて 11 本、冬期は上下合わせて 6 本を 1 日に運行しています。

当該路線の年間利用者数は、平成 30 年度（2018 年度）までは増加傾向にありましたが、その後は減少傾向に転じており、令和 2 年度（2020 年度）には新型コロナウイルスの影響により、大幅に減少しています。

しかし、令和 3 年度（2021 年度）以降は年間利用者数が増加しており、令和 4 年度（2022 年度）には平成 30 年度のおよそ半数まで回復しています。

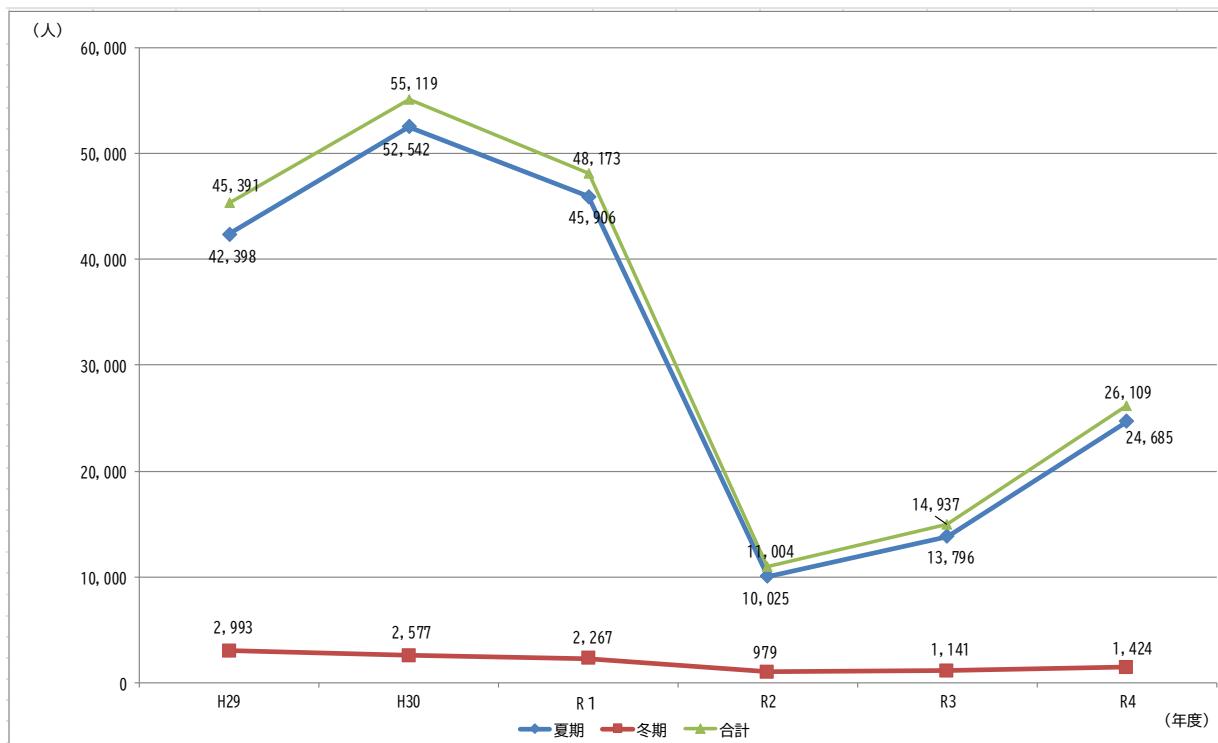


図 長野－大町線の年間利用者数（平成 29 年度～令和 4 年度）

(3) 扇沢線

扇沢線は、交通結節点である信濃大町駅と観光拠点である扇沢を結んでおり、観光路線として機能しています。

扇沢線の運行ダイヤは、春～秋の期間中は上下合わせて 34 本、冬期は上下合わせて 6 本を 1 日に運行しています。

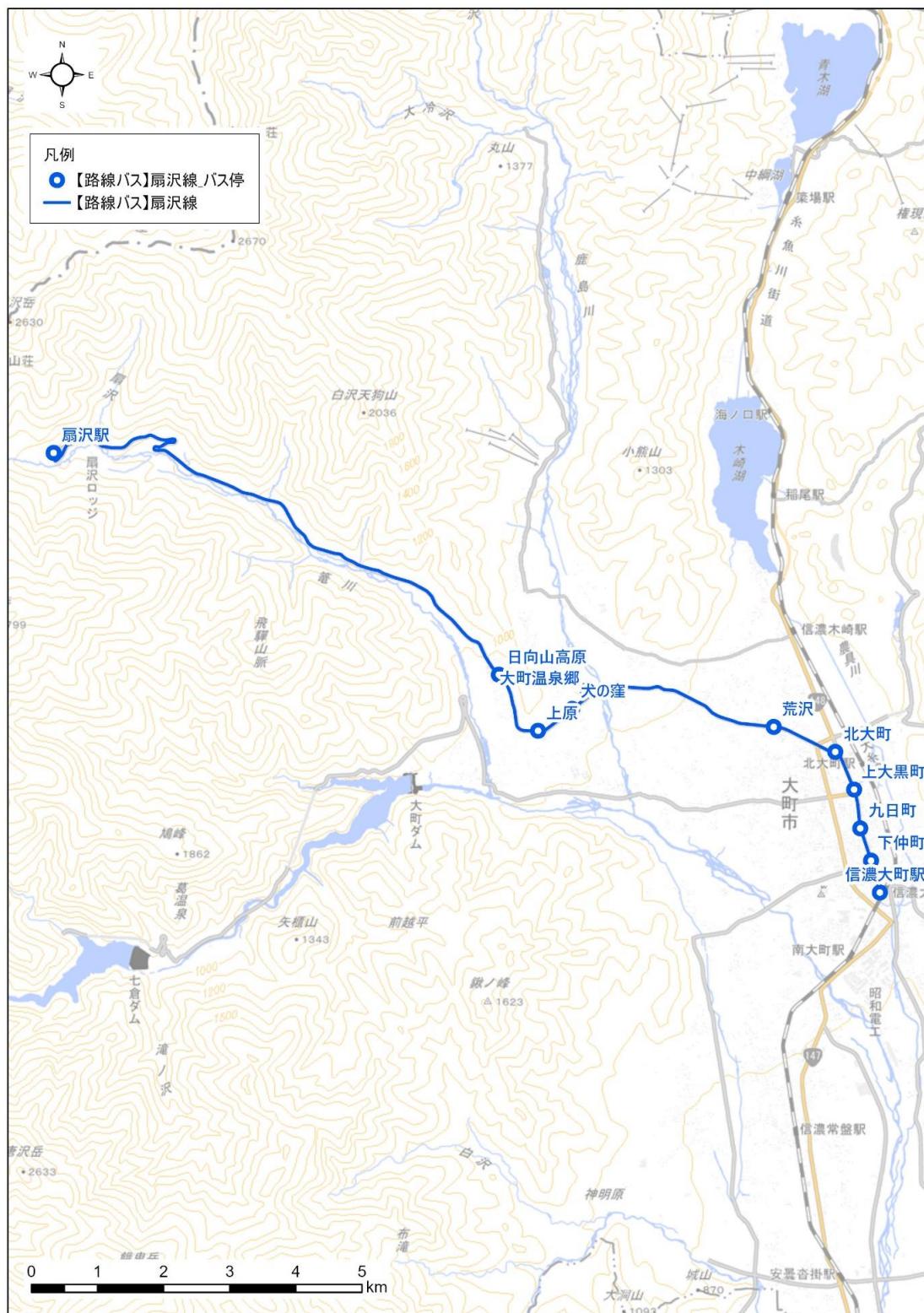


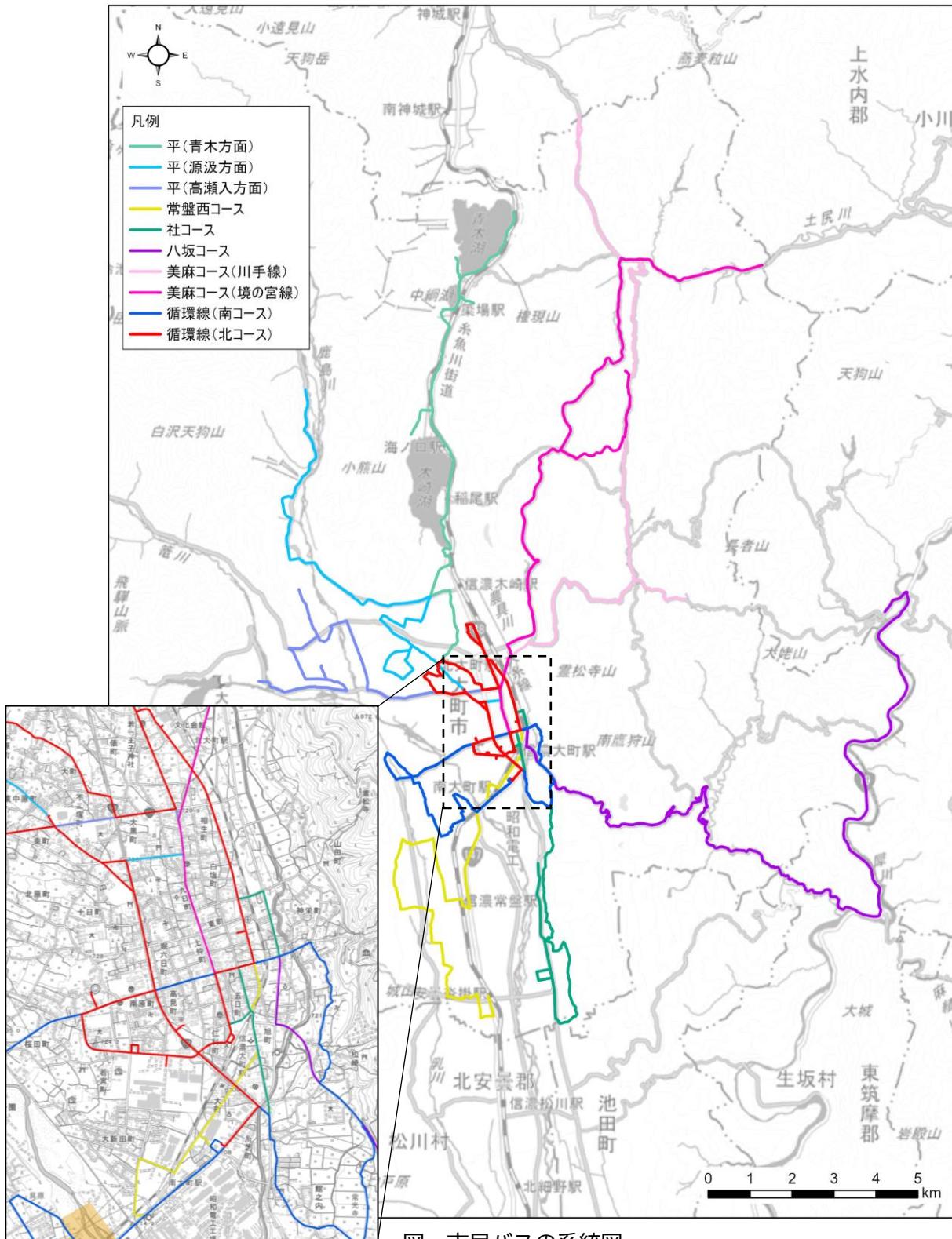
図 扇沢線の運行ルート

(4) 市民バス

本市の市民バスは、信濃大町駅周辺を中心として、定時定路線型の平コース、常盤西コース、社コース、八坂コース、美麻コースが運行し、各地区から大町地区（中心市街地）への移動を支えています。このほかに、大町地区を中心に市街地循環線が運行しており、中心市街地における回遊行動を支援しています。

また、常盤東コースについては予約型の運行（デマンド運行）により、エリア内及び中心市街地への移動を支援しています。

市民バスは、各路線とも上下合わせて8本以上を一日に運行しています。



本市内を運行する市民バスの路線別利用者数（日平均）の推移をみると、新型コロナウイルス感染症拡大後の推移では、平（高瀬入）コース、常盤西コース、社コースについては、令和4年度（2022年度）にかけて増加傾向にあり、新型コロナウイルスの影響からの回復が見られます。

その一方で、八坂コース、美麻コースなどについては、令和3年度（2021年度）にかけては増加したもの、その後は再び減少傾向へと転じています。

さらに、平（青木）コースでは新型コロナウイルス感染症拡大前からの減少傾向が続いています。

なお、令和2年度（2020年度）よりデマンドバスとして運行している常盤東コースについては、運行開始後の日平均利用者数及び年間実利用者数の推移を見ると、年々増加しています。

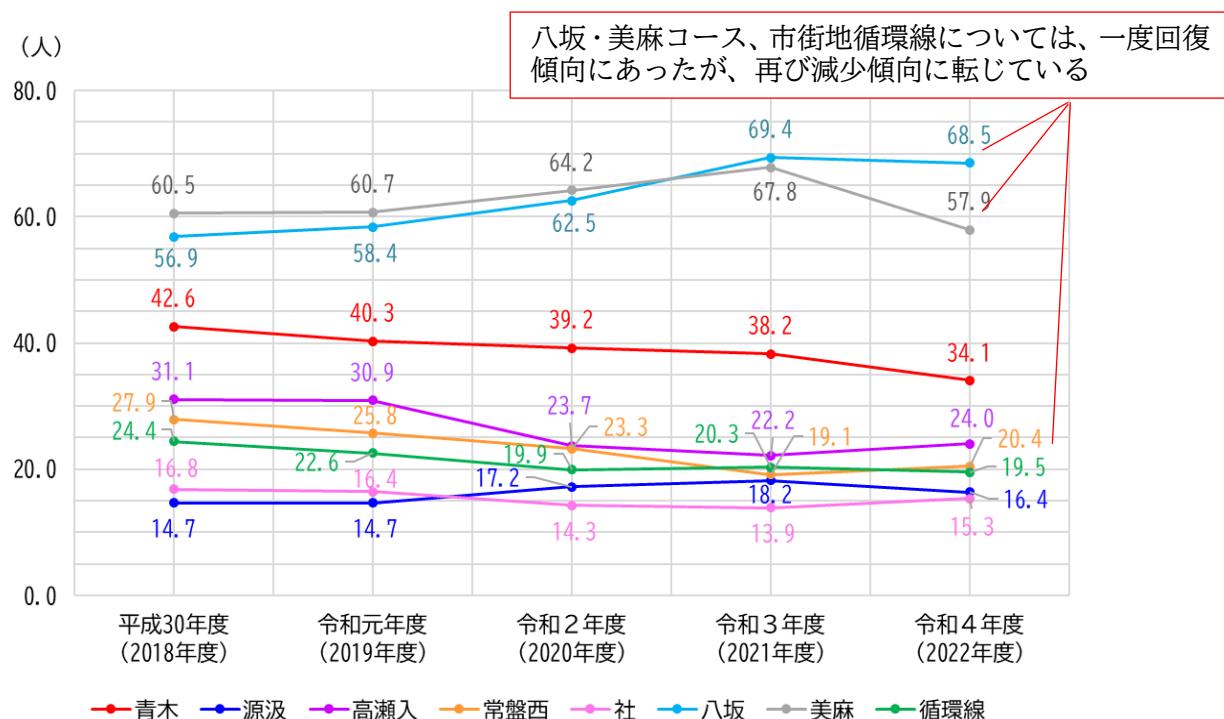


図 市民バス（定時定路線型）の日平均利用者数の推移

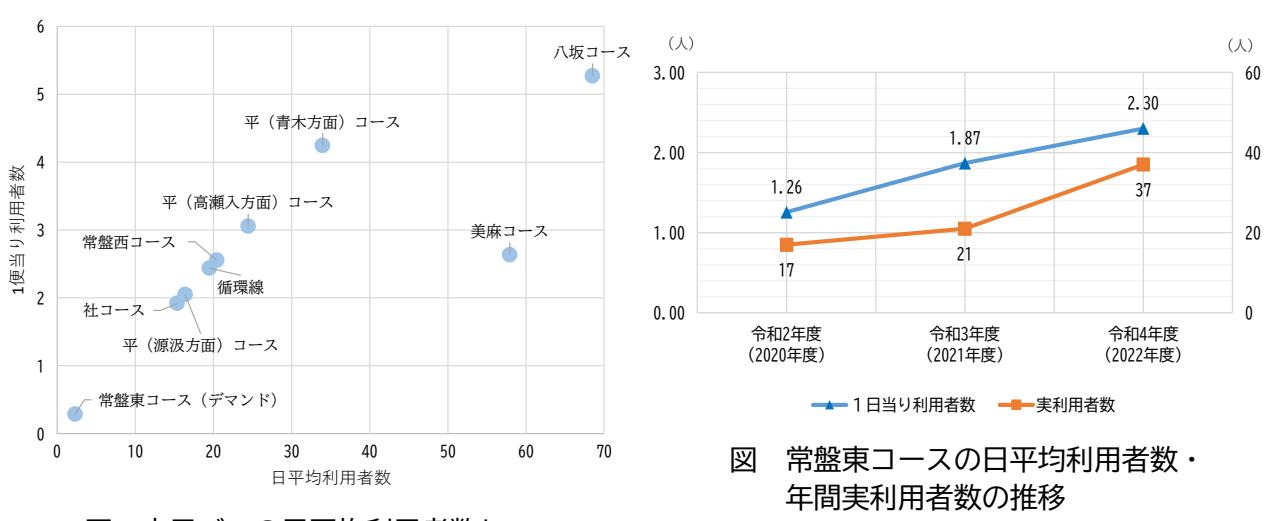


図 市民バスの日平均利用者数と
1便当たり利用者数

図 常盤東コースの日平均利用者数・
年間実利用者数の推移

また、令和4年度（2022年度）の日平均乗降客数に基づくと、信濃大町駅を中心とした中心市街地や、支所などの各地区の拠点への需要が大きいことが分かります。

一方で、未利用バス停^{※1}が各路線とも点在しており、低利用区間^{※2}も主に各路線の末端付近で確認できます。

※1 乗降客数が0.1人/日未満のバス停（年間を通じてほとんど利用が無いバス停）

※2 主に路線の末端において、バス停単体の乗降客数が1.0人/日未満かつ連続するバス停の乗降客数が2.0人/日未満となる区間。（乗降客数が2.0人/日未満の場合、往復利用では1人未満となるため）

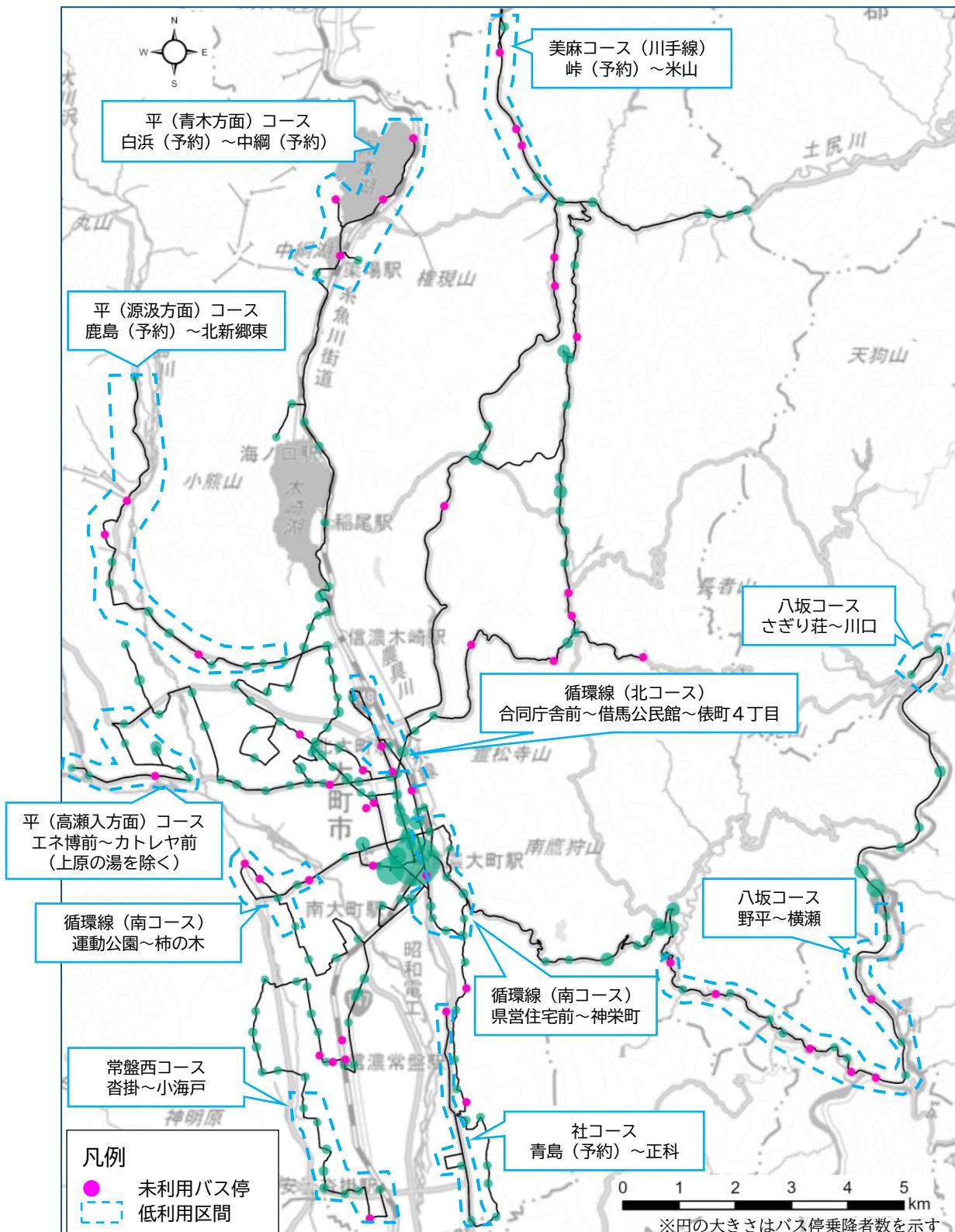


図 市民バスのバス停別日平均乗降客数（令和4年度）

(5) 観光周遊バス：ぐるりん号

信濃大町駅を中心に、本市や松川村の観光地を周遊する「ぐるりん号」は、観光シーズンの休日などを中心に運行し、観光路線として機能しています。

周遊バス「ぐるりん号」は春～秋にかけて運行し、期間中は1日に11本を運行しています。

近年の日平均利用者数の推移を見ると、令和2年度（2020年度）には新型コロナウイルスの影響により大幅に減少していますが、令和4年度（2022年度）には運行日数の増加などもあり、日平均利用者数が増加傾向に転じており、新型コロナウイルスの影響から回復傾向にあります。

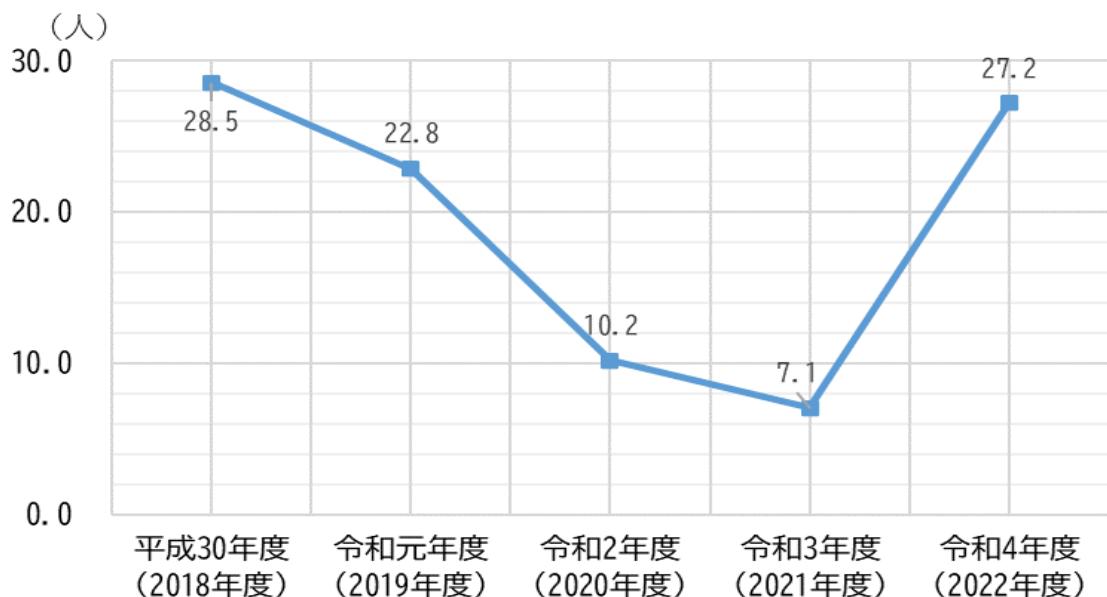
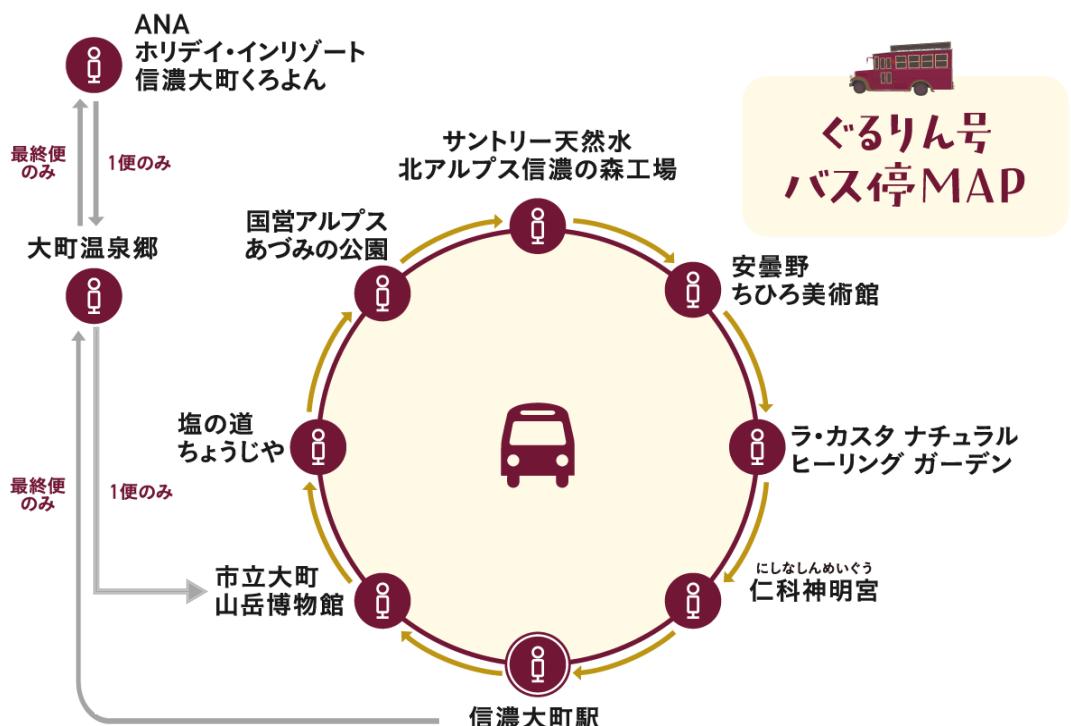


図 ぐるりん号の日平均利用者数の推移



(6) 裏銀座登山バス

信濃大町駅から大町温泉郷、葛温泉を経由し、七倉登山口までを運行する裏銀座登山バスは、夏期を中心に運行し、主に登山観光客の移動を支援しています。

裏銀座登山バスは春～秋にかけて運行し、期間中は1日に8本を運行しています。

運行開始後の令和5年度の月別利用者数をみると、運行日数や休日などの関係もあり、8月中の利用者が多くなっています。

また、各月とも登山へ向かう「行き」の利用が多く、「帰り」の利用の約2倍となっています。

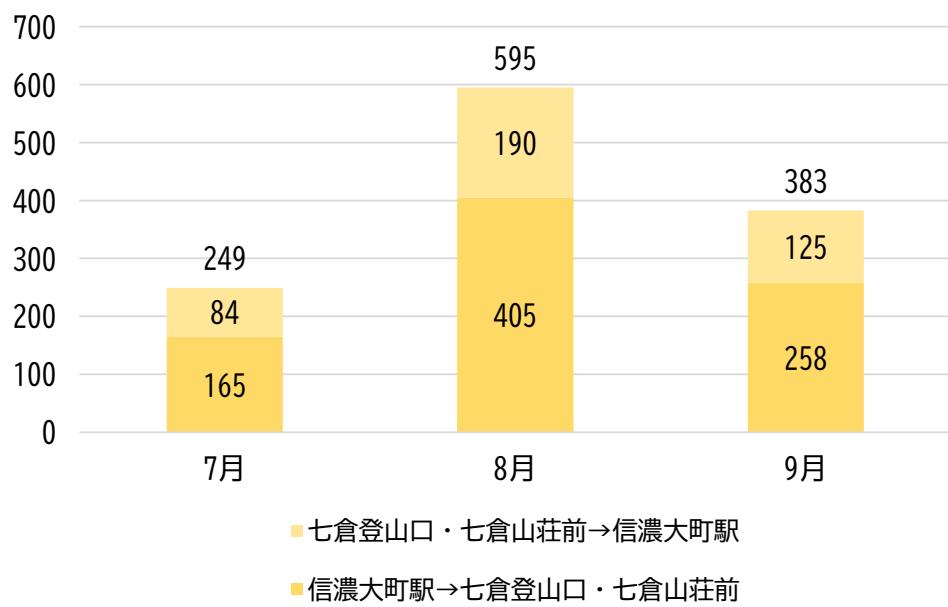


図 裏銀座登山バスの令和5年度の月別利用者数

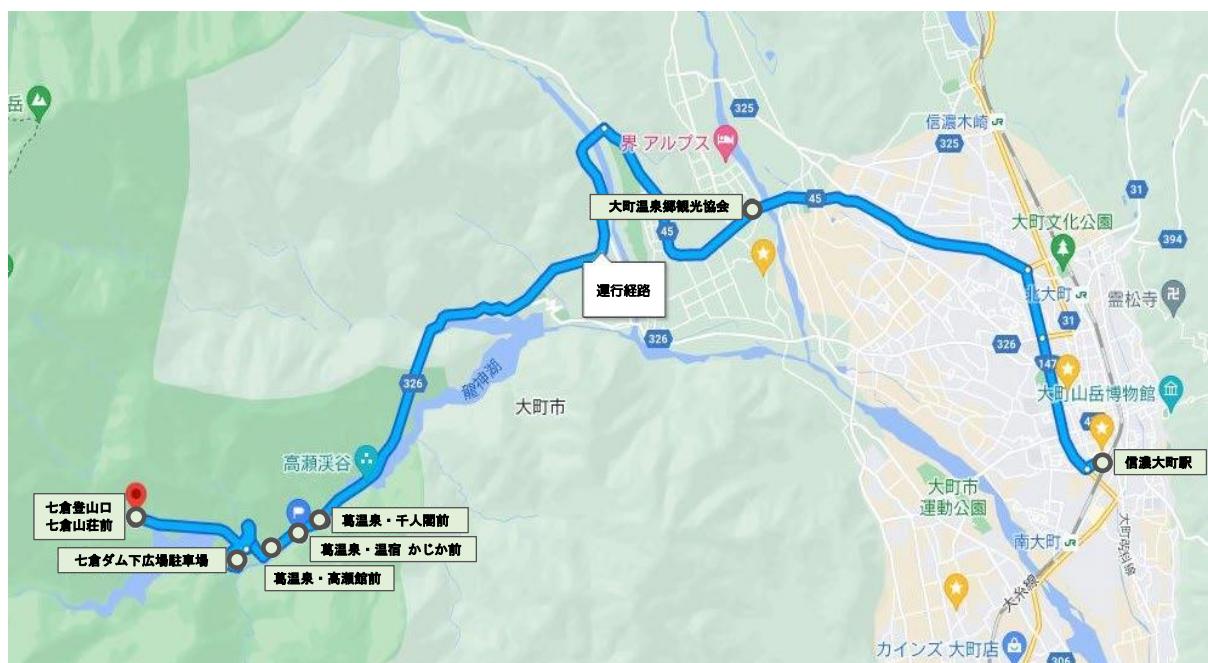


図 裏銀座登山バスの運行ルート

(7) 八坂地区：地域振興バス

八坂地域振興バスは、平成 28 年度（2016 年度）に市民バスの運行を廃止した区域を運行エリアとして運行を開始しました。主に地区の集落部などを回り、市民バス（八坂コース）に接続するよう運行経路及び時間を設定しており、通院や通学、買い物等で大町市街に行く学生や高齢者等の移動手段として、1 日に 9 本を運行しています。

また、地区内における取り組みとして、地域振興バスとしての運行のほか、診療所への送迎や介護予防教室への送迎なども行っています。

表 地域振興バスの概要

運行台数	1 台
運行事業者	シルバー人材センター（八坂支所所管）
運行業務	<ul style="list-style-type: none"> ●地域振興バスの運行（市民バスと同じ運行日） ●八坂国保診療所の患者の送迎（地域振興バスとは別の車両を使用） ●たけのこ保育園の園児送迎（川手地区のみ） ●介護予防教室等の参加者の送迎 ●その他、臨時便の運行

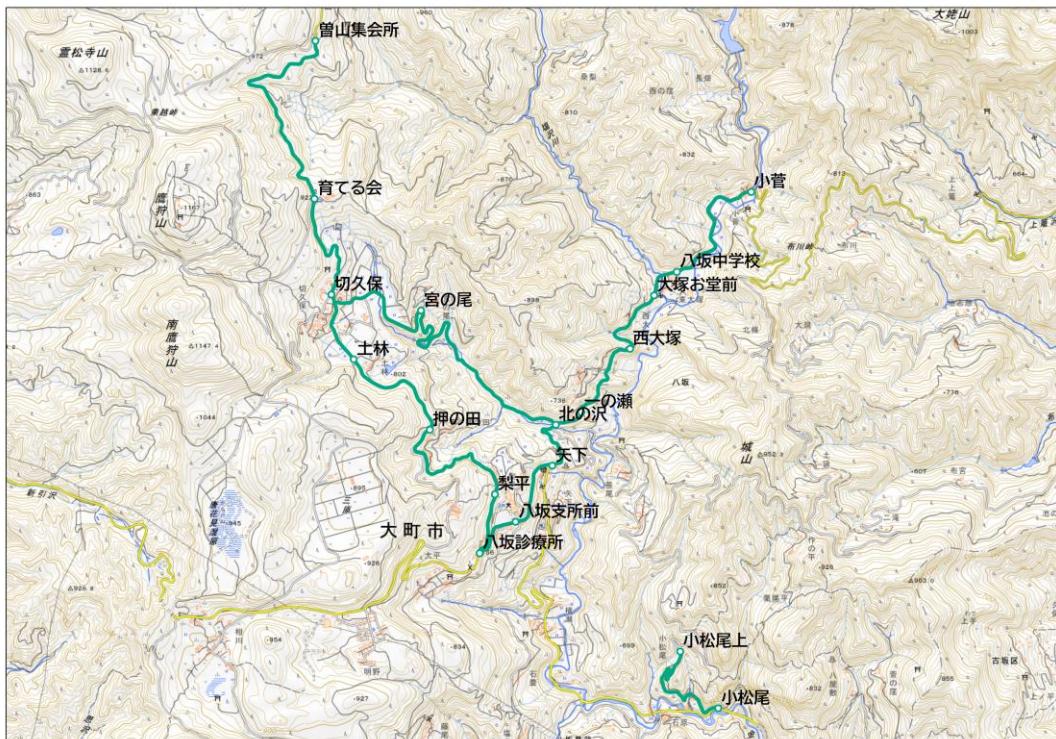


図 地域振興バスの運行ルート

(8) 一般タクシー

本市内的一般タクシーは、アルピコタクシー（株）及びアルプス第一交通の 2 社によりサービスが提供されており、日常生活を支える交通手段の役割はもとより、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、市民バスの乗り残し対策としてタクシー会社との連携により目的地までの輸送対応や、市学校教育課では、市内中学校の下校時において、部活動等でスクールバスに乗れない場合や J R 大糸線の運休等により帰宅することができない生徒に対して、乗り合いでタクシー利用ができる支援制度があります。

4-3. その他の交通の状況

(1) スクールバス

旧大町市内の4小学校（西小学校、北小学校、東小学校、南小学校）と大町中学校、及び八社地区の八坂小中学校、美麻地区の美麻小中学校では、現在、常盤地域以外では全ての学校においてスクールバスが運行されています。

令和5年度の中学校再編では、旧大町市内の2中学校が統合されたことに伴い通学距離が延びた生徒に対応するため、自宅から中学校までの直線距離に応じて徒歩、自転車又はバス（スクールバス、市民バス）、電車での通学が選択できるよう通学方法が変更されました。

令和8年には旧大町市内の小学校再編が予定され、4小学校から2小学校へ統合される計画となっています。小学校再編に伴う通学方法については、市民バスの利用可能性も含め、今後、通学に関する検討会において協議が必要となります。

(2) 福祉有償運送

市内に在住する方のうち、一人での公共交通利用が難しい方を対象に、福祉車両による輸送サービスを行っています。

表 福祉有償運送の概要

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（平成9年法律第123号）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（昭和24年法律第283号）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（予約は、利用日の2日前まで）
事務局	大町市社会福祉協議会（福祉課所管）

(3) お買い物サポートバス

お買い物サポートバスは、複合商業施設である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るバスで、フレスボ大町への利用のみが可能な運行形態となっています。

表 お買い物サポートバスの概要

運行路線及び 運行便数	3コース（北コース・社コース・東山コース） ・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) (コース上に設置されたバス停から利用が可能です。)
運行日	毎週 火・水・木・土・日
バス定員	9人乗り（3コースを1台の車両で運行）



出典：時刻表・コースMAP（株式会社デリシア）

図 お買い物サポートバスの運行ルート



図 お買い物サポートバスのバス停
(田中屋 南)

4-4. 公共交通のサービス状況

(1) 公共交通の運行本数

本市の公共交通の運行本数について、路線別の状況は次のとおりです。

鉄道については、松本方面への本数が多く、その一方で、白馬方面への本数は松本方面への本数の半分ほどとなっています。

路線バスについては、長野-大町線・扇沢線とともに、観光需要等を考慮し、夏季の運行本数が多くなっています。

市の委託バスについて、市民バスは各路線とも1日に8本以上を運行し、八坂・美麻コースでは10本以上を運行しています。そのほか、観光路線の「ぐるりん号」「裏銀座登山バス」は、春から秋にかけての休日などを中心に、それぞれ1日に10本程度を運行しています。また、八坂地区内を運行する地域振興バスについては、市民バスの八坂コースへ接続する形で、1日に9本を運行しています。

表 本市の公共交通の運行本数（令和6年2月時点）

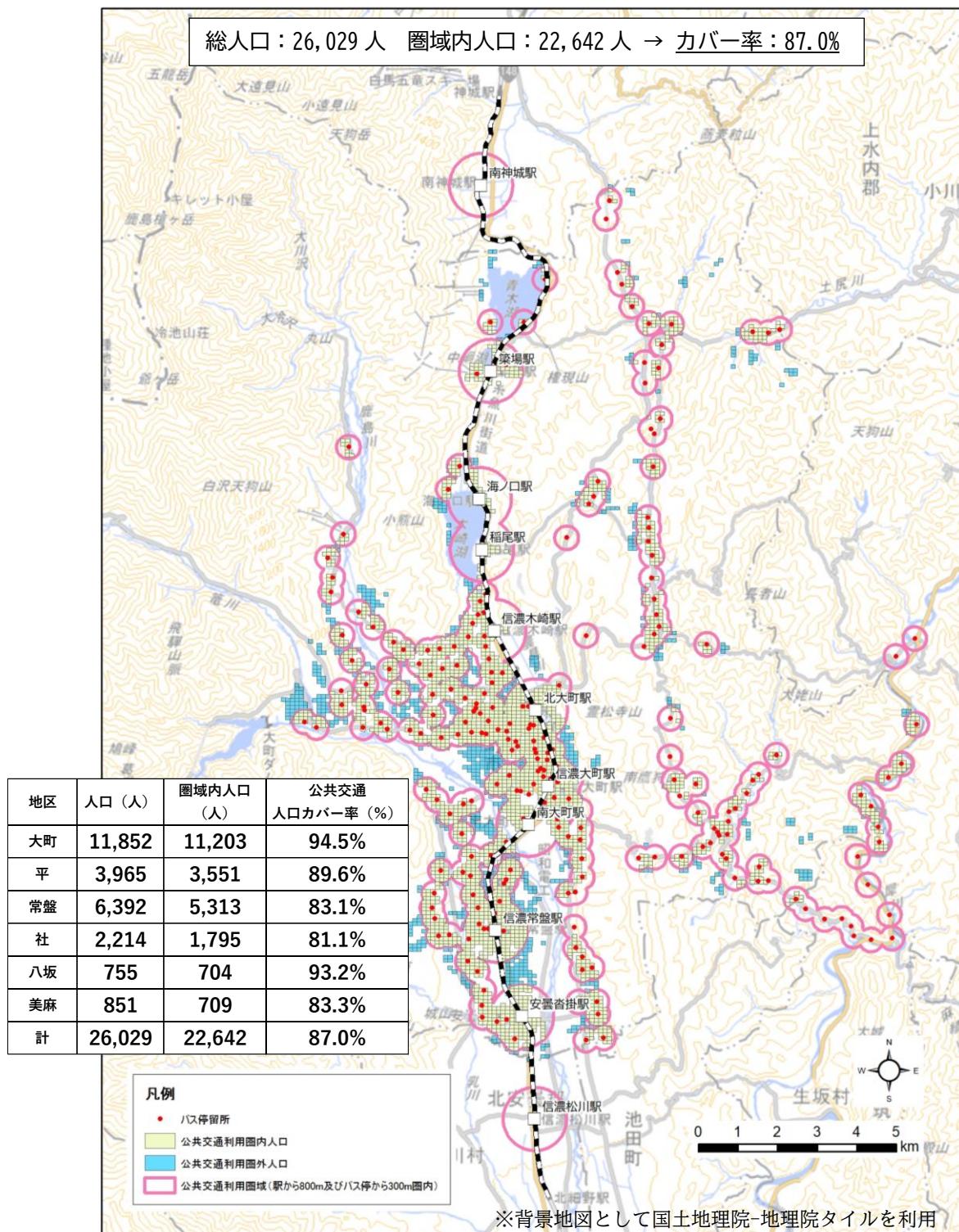
分類	路線名等	運行本数
鉄道	J R 大糸線	松本方面：43本（上り22本、下り21本） 白馬方面：23本（上り12本、下り11本）
路線バス	長野-大町線 (特急バス)	夏季：11本（上り6本、下り5本） 冬季：6本（上り3本、下り3本）
	扇沢線	夏季：33本（上り17本、下り16本） 冬季：6本（上り3本、下り3本）
市の委託バス	市民バス 「ふれあい号」	<p>■定時定路線（10コース）</p> <p>平（青木方面）コース：8本（上り4本、下り4本） (予約区間 白浜～中綱)</p> <p>平（源汲方面）コース：8本（上り4本、下り4本） (予約バス停 鹿島)</p> <p>平（高瀬入方面）コース：8本（上り4本、下り4本）</p> <p>常盤西コース：8本（上り4本、下り4本）</p> <p>社コース：8本（上り4本、下り4本） (予約バス停 青島)</p> <p>八坂コース：13本（上り6本、下り7本）</p> <p>美麻コース 川手線：12本（上り6本、下り6本） (予約バス停 峠)</p> <p>美麻コース 境の宮線：10本（上り5本、下り5本）</p> <p>循環線 南コース：4本</p> <p>循環線 北コース：4本</p> <p>■デマンド運行（1コース）</p> <p>常盤東コース：8本（上り4本、下り4本）</p>
	観光路線 「ぐるりん号」 「裏銀座登山バス」	ぐるりん号：11本 裏銀座登山バス：8本（上り4本、下り4本）
	八坂地域振興バス	9本（市民バス・八坂コース大町市街行きに接続：3本、 市民バス・八坂コース栃沢行きに接続：6本）

(2) 鉄道・市民バスの利用徒歩圏カバー率

令和2年(2020年)の鉄道及び市民バスの徒歩圏人口※は22,642人であり、人口カバー率は87.0%となっています。

なお、地区別のカバー率では、中心市街地にあたる大町地区が最も高くなっています。一方で、社地区では他の地区に比べてカバー率が低くなっています。

※国土交通省都市局都市計画課「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成26年8月)に示される鉄道駅とバス停の徒歩圏を参考に、鉄道駅については800m、バス停については300mを利用圏域として設定した。



出典：東京大学空間情報科学研究センター 西沢明「令和2年簡易100mメッシュ人口データ」、国土数値情報

図 公共交通圏域人口カバー率(令和2年現在)

(3) 路線別の運行サービス

市民バスの運行サービスについて、JR大糸線のダイヤ及び各目的の移動需要に対応した時間帯などに基づく各路線の評価は以下のとおりです。

通勤・通学に関して、市内への通学（岳陽高校など）は、一部路線を除いて通学が可能です。一方で、移動需要のある松本市や安曇野市への運行サービスレベルでは、八坂・美麻コースなどでは一部ダイヤにより利用可能となっていますが、ほぼ全ての路線において、行き・帰りの両方において、利用が難しい状態にあります。

また、主に午前中や日中の需要が多い市内への通院や買い物に対しては、移動が可能な路線が多いですが、一部路線では利用が難しくなっています。

表 運行サービスの現状

コース名	松本市				安曇野市				大町市			
	通勤		通学		通勤		通学		岳陽高校への通学		大町病院への通院	
	出勤	退勤	登校	下校	出勤	退勤	登校	下校	登校	下校	の通院	中心市街地への買物
平（青木方面）コース	×	×	×	×	×	×	×	○	○	○	×	△
平（源汲方面）コース	×	×	×	×	×	×	×	×	○	○	△	○
平（高瀬入方面）コース	×	×	×	×	×	×	×	×	○	○	△	○
常盤西コース	×	×	×	×	×	×	×	×	○	○	△	○
常盤東コース（デマンド）	×	×	×	×	×	×	×	×	○	○	○	○
社コース	×	×	×	×	×	×	×	×	○	○	△	△
八坂コース	×	○	×	△	×	○	×	○	○	○	○	△
美麻コース 川手線	×	○	×	○	×	○	×	○	○	△	△	○
美麻コース 境の宮線	×	○	×	○	×	○	×	△	△	△	×	※1
循環線 南コース	×	×	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○
循環線 北コース	×	×	×	○	×	×	×	○	×	△	○	×

※1：バス停「梨嶺」または「梨の木峯」で、川手線から乗り継ぎが可能

表 運行サービスの評価方法

通勤	出勤	○	始業時刻（8時30分）に間に合うダイヤが設定されている
		△	始業時刻（8時30分）には間に合うが、60分以上の間隔がある
		×	始業時刻（8時30分）に間に合わない
通勤	退勤	○	終業時刻（17時30分）から30分程度で退勤できるダイヤが設定されている
		△	終業時刻（17時30分）から退勤はできるダイヤが設定されているが、60分以上の間隔がある
		×	終業時刻（17時30分）から退勤できるダイヤが設定されていない
通学	登校	○	始業時刻（8時30分）に間に合うダイヤが設定されている
		△	始業時刻（8時30分）には間に合うが、60分以上の間隔がある
		×	始業時刻（8時30分）に間に合わない
通学	下校	○	終業時刻（16時）から30分程度で下校できるダイヤが設定されている
		△	終業時刻（16時）から下校はできるダイヤが設定されているが、60分以上の間隔がある
		×	終業時刻（16時）から下校できるダイヤが設定されていない
通院		○	午前中にバス停「大町病院」に着くダイヤが設定されており、帰りのバスのダイヤまでに2時間から3時間の間隔がある
		△	午前中にバス停「大町病院」に着くダイヤが設定されており、帰りのバスのダイヤまでに1時間から2時間の間隔がある
		×	午前中にバス停「大町病院」に着くダイヤが設定されており、帰りのバスのダイヤまでに1時間未満または3時間以上の間隔がある
買物		○	午前、午後どちらとも、バス停「信濃大町駅」にバスで往復することができ、帰りのバスのダイヤまでに1時間から2時間の間隔がある
		△	午前、午後どちらかで、バス停「信濃大町駅」にバスで往復することができ、帰りのバスのダイヤまでに1時間から2時間の間隔がある
		×	午前、午後どちらとも、バス停「信濃大町駅」にバスで往復することができ、帰りのバスのダイヤまでに1時間から2時間の間隔がない

(4) バス停の利用環境

市民バスの利用環境について、利用者数が比較的多いバス停※に着目すると、八坂・美麻コースでは屋根付きの待合所のほか、ベンチの設置も多く、概ね待合環境は良好です。

そのほかのコースでは、主要施設などに設置されたバス停の利用環境は概ね良好ですが、住宅地に位置するバス停などでは、道路幅員などの関係もあり、待合所などの設置数は少なくなっています。

※日平均利用者数が1.0人/日以上のバス停

表 バス停の待合環境

路線名	バス停名	待合所	ベンチ	日平均利用者数(人/日)	路線名	バス停名	待合所	ベンチ	日平均利用者数(人/日)	
平(青木方面)コース	北村	×	×	1.10	八坂コース	柘沢	○	○	6.01	
	北海の口	×	×	1.58		舟場	○	○	1.47	
	（ゆ～ぶる木崎湖）	○	×	8.12		赤土	○	○	1.81	
	森林組合前	×	○	1.43		八坂	○	○	10.58	
	仁科郷	×	×	1.82		下原	○	○	17.88	
	木崎	×	×	2.89		明日香荘前	○	○	12.46	
	北借馬	×	×	1.45		矢下	○	○	9.56	
	借馬団地	×	×	4.74		八坂支所前	○	○	10.50	
	中原	×	×	1.81		八坂小学校	○	×	8.05	
	西友	×	×	3.08		八坂診療所	○	○	1.67	
	不二塚公民館前	×	×	1.04		大平	○	○	1.06	
	上仲町	×	○	1.26		明野	○	○	9.51	
	下仲町	×	×	1.33		常光寺入口	×	×	3.18	
	市役所	○	○	2.26		塩の道ちょうじや	×	○	2.53	
	大町病院	○	○	3.83		仁科町	×	○	1.17	
	フレレスポ大町	○	○	8.41		現金屋前	×	○	1.94	
	信濃大町駅	○	×	9.14		ぽかぽかランド	○	○	1.03	
	総合福祉センター	○	○	2.40		小籠	×	×	1.08	
平(源汲方面)コース	西原公民館	×	×	1.27		梨嶺	○	○	4.50	
	西西原	×	×	2.26		梨の木峯	×	×	7.25	
	大原西	×	×	1.13		二重	○	○	1.40	
	秋葉林	×	×	1.20		公民館前	×	×	9.06	
	市営住宅口	×	×	2.09		寺下	○	○	1.18	
	一中南	×	×	1.51		新田下・宮前	○	○	2.01	
平(高瀬入方面)コース	上原の湯	○	○	2.86		大黒前	○	○	2.20	
	源汲口	×	×	1.44		大塩石原	○	○	4.17	
	温泉郷西	×	×	7.24		北大町駅	○	×	2.79	
	北條屋敷	×	×	1.42		追分	×	×	1.47	
	花見基幹センター	○	○	2.74	美麻コース 境の宮線	境の宮	○	○	1.34	
	花見口	×	×	1.29		本村	○	○	2.38	
	住宅口	×	○	2.95		木崎湖入口	×	×	11.38	
	北高口	×	○	1.02		循環線 南コース	柿の木南	×	×	1.19
常盤西コース	西松原	×	×	1.86		循環線 北コース	大原団地	×	×	5.06
	信濃常盤駅	○	×	2.12		大原2号団地	×	○	1.35	
	カインズ大町店	不明	不明	1.58		大原	×	×	1.91	
	上一住宅	×	○	4.63						
	最上整形外科	×	○	3.40						
	大新田町	×	○	1.39						
	ザ・ビッグ	×	○	2.61						
社コース	山の寺生活改善センター	×	×	1.05						
	仁科神明宮下	×	×	1.59						
	盛蓮寺	×	×	1.47						
	丹生子	×	×	1.13						
	常光寺	×	×	2.14						

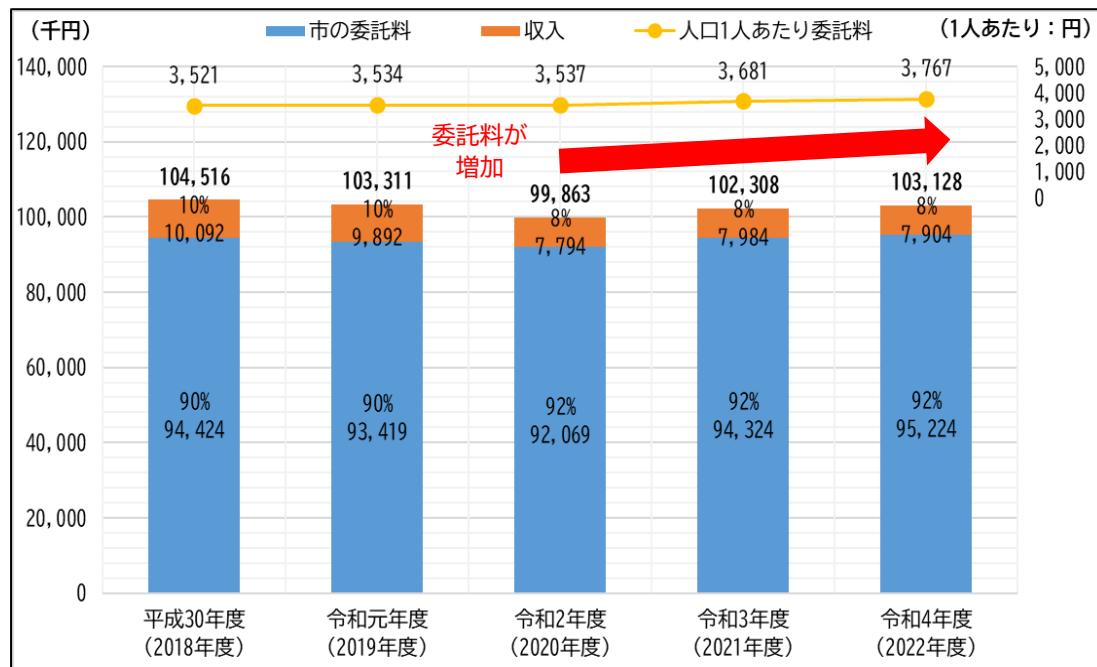
○：設置あり ×：設置無し

4-5. 公共交通の財政状況

(1) 市民バスの運行経費

市民バス運行に係る経費は、令和2年度に土曜日運行を廃止したことで一時的に減少したものの、人件費や燃料費の高騰などから委託料は増加傾向にあり、令和4年度では経費の92%にあたる約9,500万円を支出しています。令和4年度の人口1人当たりの委託料は、人口減少に伴い3,767円となっています。

令和2年度以降、収支率は悪化傾向にあり、令和4年度の収支率は約8%と厳しい状況が続いています。



出典：大町市資料、長野県毎月人口異動調査

図 市民バスの委託料・運賃収入・人口1人あたりの委託料の推移

令和4年度における路線別の委託料・運賃収入・収支率の状況では、平（青木・高瀬入方面）コースの収支率が比較的高い一方で、常盤東コース（デマンド）では全路線の中で最も低く、収支率が約2%となっています。

表 路線別の委託料・運賃収入・収支率（令和4年度）

路線名	運行経費 (千円)	年間委託料 (千円)	運賃収入 (千円)	収支率
平（青木方面）コース	8,290	7,191	1,098	13.2%
平（源汲方面）コース	8,102	7,496	605	7.5%
平（高瀬入方面）コース	7,602	6,765	837	11.0%
常盤西コース	8,963	8,223	740	8.3%
常盤東コース（デマンド）	6,359	6,233	125	2.0%
社コース	9,207	8,696	511	5.6%
八坂コース	24,538	22,912	1,626	6.6%
美麻コース	19,483	17,928	1,556	8.0%
循環線	10,364	9,779	585	5.6%

(2) クロスセクター効果

本市が運行している市民バス（定時定路線）について、クロスセクター効果に基づいた現状の分析を行います。クロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止した場合に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる、地域公共交通が持つ多面的な効果です。

したがって、効果と費用の比較により事業を評価する費用対効果とは異なり、クロスセクター効果では、「地域公共交通に対する財政支出」と「地域公共交通を廃止した場合の分野別代替費用」という費用同士の比較を行います。

比較にあたって算出する分野別代替費用とは、市民バス等の地域公共交通を廃止した場合に必要となる、通学・医療（通院）・商業（買い物）・観光等でご利用される方々に対するタクシー券の配布や代替バスの運行といった代替策への費用を指します。

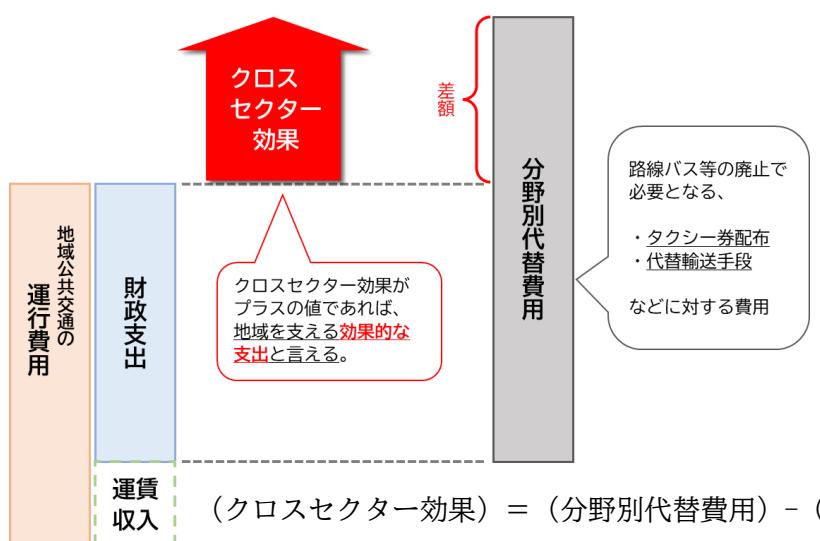
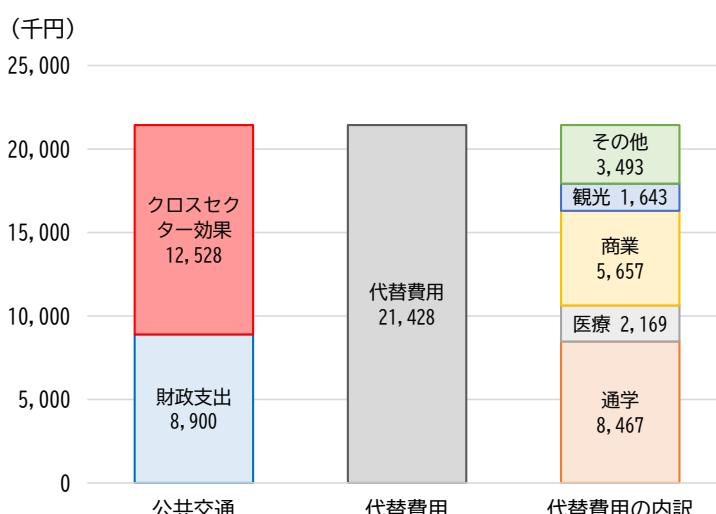


図 クロスセクター効果のイメージ

本市内を運行する市民バス（定時定路線）について、路線を廃止した場合の代替費用※は年間2億1,428万円と試算されます。

一方で、これらの路線に対する財政支出（委託料）の合計額は年間8,900万円であり、代替費用と財政支出の差額に当たるクロスセクター効果は、年間1億2,528万円となります。

この結果、代替費用の内訳からも分かるように、市民バスの運行は通学・買い物などへの移動支援を担う役割が大きいといえます。



※代替費用の算出は、利用実態調査による各路線の目的別乗車割合に基づき、通勤・通学・通院・買い物・観光などの移動需要に対して必要となる代替費用について、北陸信越運輸局が提供する方法により算出。

図 市民バス全体（定時定路線）のクロスセクター効果

第5章 市民バス利用者・観光来訪者の移動実態

5-1. 市民バス利用者実態調査

(1) 調査概要

調査目的	市民バス利用者の「利用目的」や「乗降バス停」、「移動時間帯」などを調査し、市民バスの利用実態及びニーズを把握する
調査日時	令和5年（2023年）7月19日（水）、20日（木） 各路線始発便から最終便までの全運行便
調査路線	大町市内を運行する市民バス 8コース（10路線）
サンプル数	191

(2) 調査結果

【年齢】

平（源汲方面）コース、美麻コース、八坂コースは、20歳未満の利用者が約半数を占めています。その他の路線は、65歳以上が主な利用者となっています。

【利用目的】

八坂コースをはじめ、主な利用目的は通学であり、買い物や私用での利用も見られます。

【時間帯別の利用状況】

各路線とも、通勤・通学による移動がある7:00前後や16:00前後の移動が多くなっています。このほか、9:00前後や14:00前後における移動も見られます。

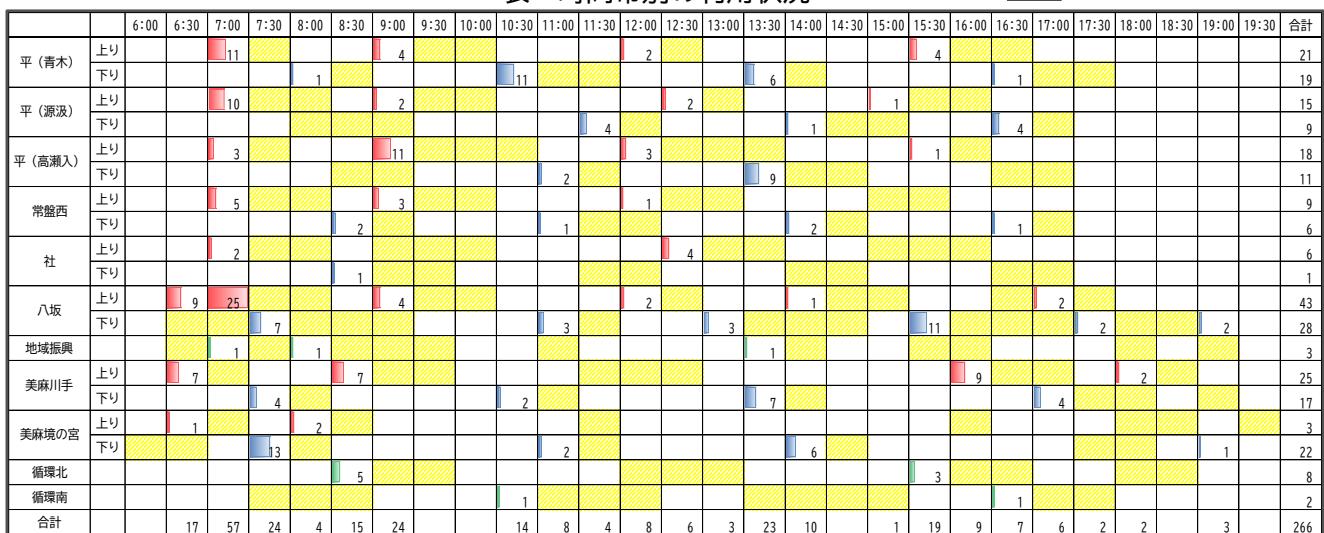
表 年齢

	15歳未満	15~19歳	20~39歳	40~59歳	60~64歳	65~74歳	75~79歳	80歳以上	無回答	合計
平（青木）	7	0	2	2	1	4	17	1	0	34
平（源汲）	6	7	1	4	1	1	1	2	1	24
平（高瀬入）	0	1	4	0	1	3	3	5	0	17
常盤西	2	1	0	0	1	1	3	4	0	12
社	0	2	0	0	0	1	0	4	0	7
八坂	14	9	4	1	3	1	5	2	0	39
地域振興	0	1	0	0	0	0	1	0	0	2
美麻 川手	8	3	3	4	3	2	2	4	0	29
美麻 境の宮	11	2	1	1	1	0	2	0	0	18
循環北	1	0	1	1	0	1	1	2	0	7
循環南	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
合計	49	26	16	13	11	16	35	24	1	191

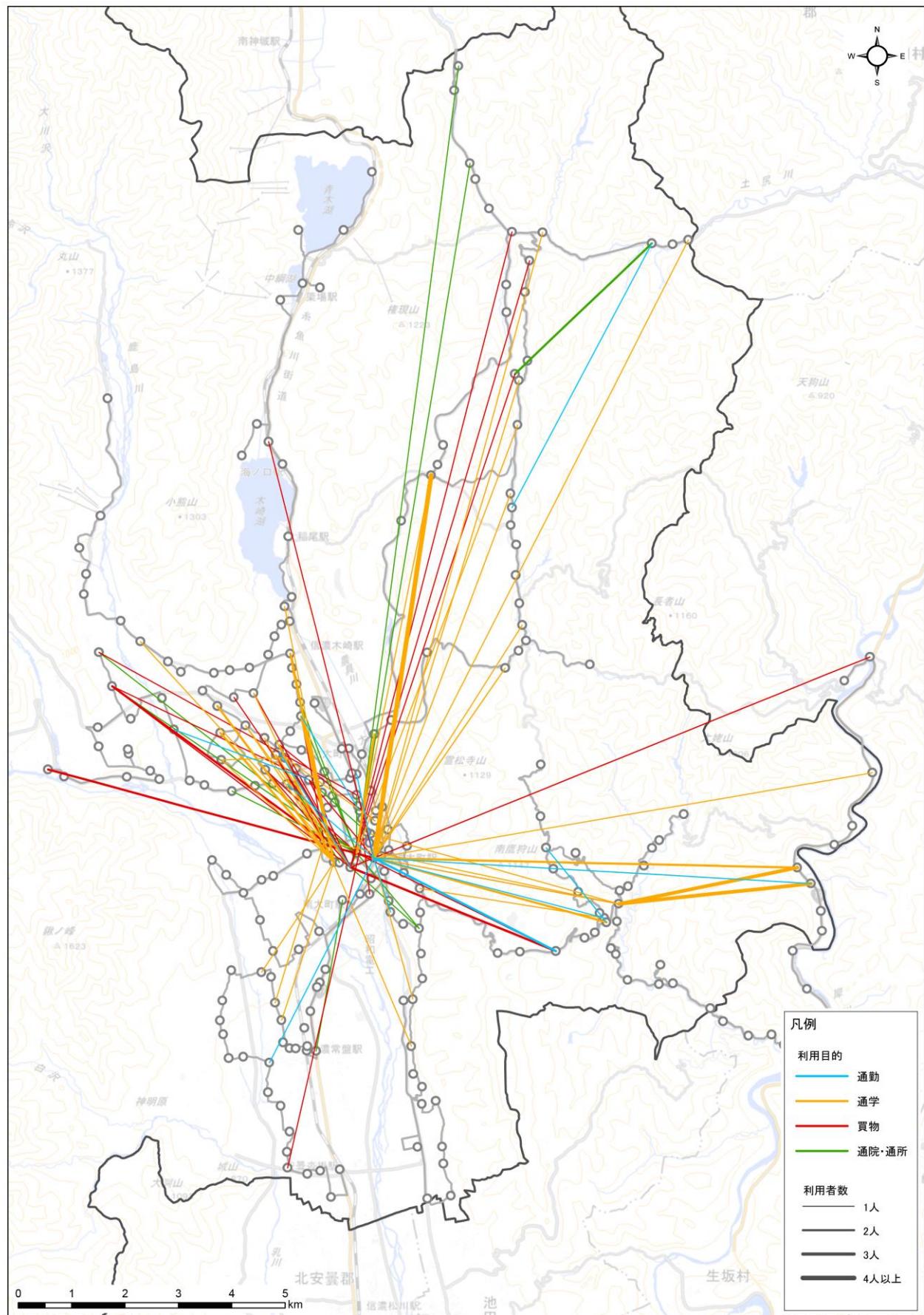
表 利用目的

	通勤	通学	買物	通院・通所	私用	レジャー・観光	その他	無回答	合計
平（青木）	1	7	5	2	8	8	0	3	34
平（源汲）	1	12	5	2	2	0	1	1	24
平（高瀬入）	2	0	7	4	0	4	0	0	17
常盤西	1	3	2	2	3	0	1	0	12
社	1	2	0	1	0	3	0	0	7
八坂	4	23	9	0	2	0	1	0	39
地域振興	1	1	0	0	0	0	0	0	2
美麻 川手	0	8	3	2	12	0	0	4	29
美麻 境の宮	2	9	0	3	0	0	0	4	18
循環北	0	1	4	2	0	0	0	0	7
循環南	0	0	1	0	1	0	0	0	2
合計	13	66	36	18	28	15	3	12	191

表 時間帯別の利用状況



利用者のバス停間ODについて、目的別に見ると、市民バスの主な利用目的は「通学」「買い物」であり、信濃大町駅や大町中学校への通学移動、フレスボ大町への買い物移動が見られます。



5-2. 観光来訪者アンケート

(1) 調査概要

調査目的	本市への観光来訪者に対し、「観光目的地」や「移動手段」など移動実態を調査し、本市の二次交通整備に関する現状・要望を把握する
調査日時	令和5年（2023年）8月11日（金） 8:00～16:30
調査対象	JR大糸線、観光周遊バス「ぐるりん号」、特急バス等を利用した観光来訪者
調査箇所	信濃大町駅（長野県大町市）
サンプル数	117

(2) 調査結果

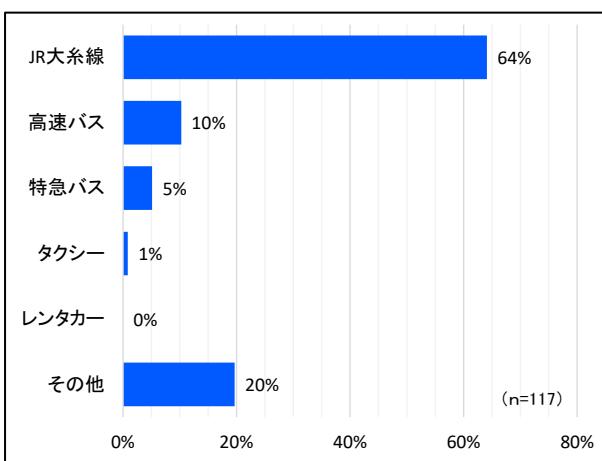


図 大町市（信濃大町駅）までの移動手段

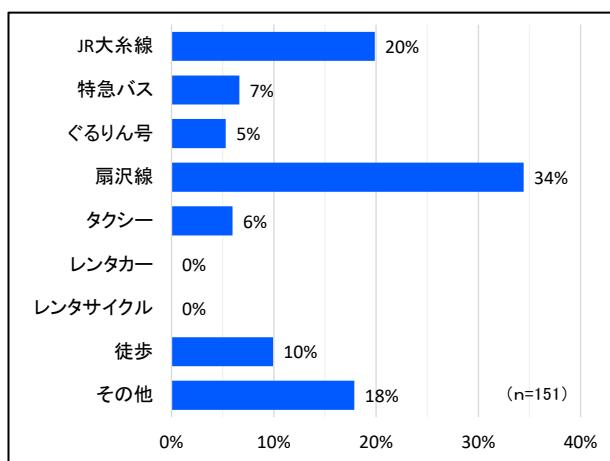


図 訪れた（訪れる予定）の場所までの交通手段

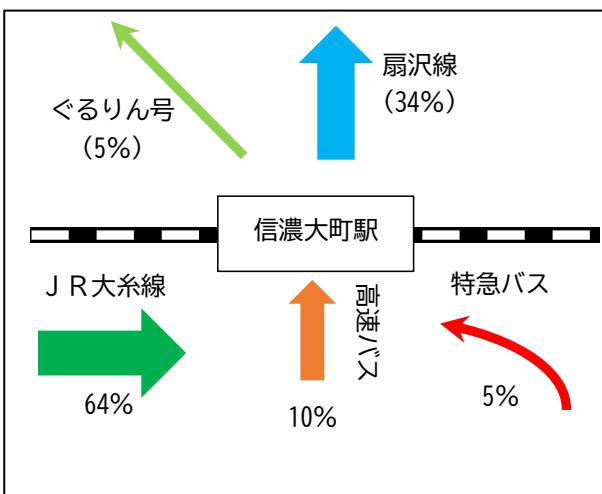


図 アクセス・イグレス手段

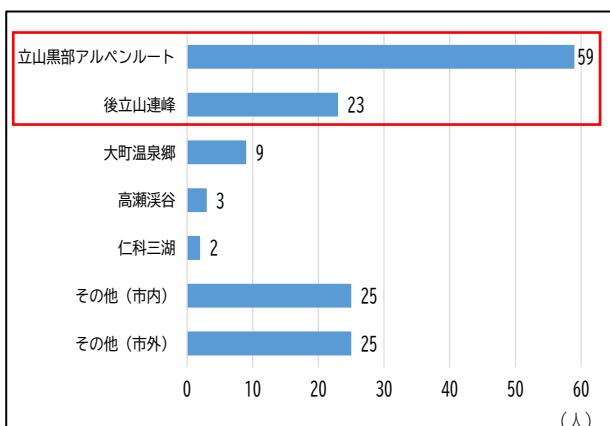


図 目的地

【観光来訪者からの要望】

観光地までの移動手段に関する主な意見・要望として、「JR大糸線の本数を増やしてほしい（4人）」、「バスのアクセスが良くない（4人）」、「ルート等の観光に関する情報提供がほしい（3人）」などの回答が得られています。

第6章 意向調査等の結果

6-1. 高齢者アンケート

(1) 調査概要

調査目的	公共交通の利用が多い65歳以上の高齢者を対象に、日常生活における移動実態や公共交通の利用状況、要望等を把握する
調査期間	令和5年（2023年）2月1日（水）～令和5年（2023年）3月31日（日）
配布回収方法	郵送による配布・回収
配布数	3,300件
回収数	1,842件
回収率	55.8%

(2) 調査結果

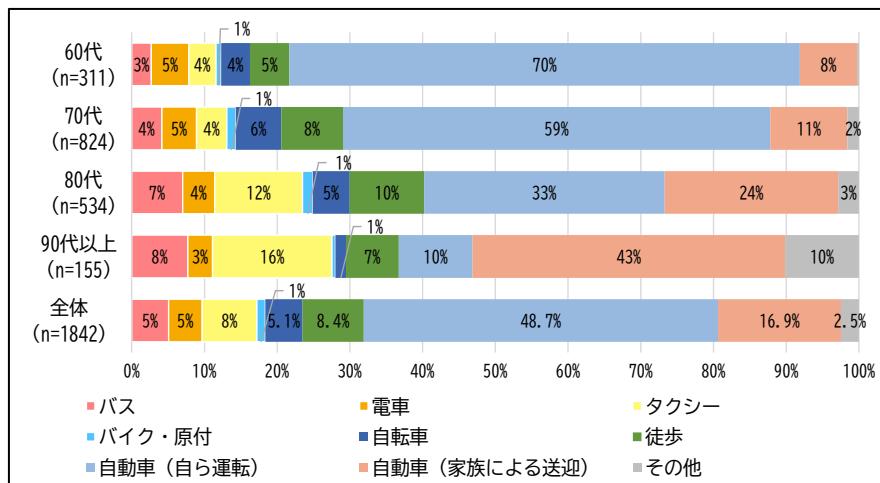
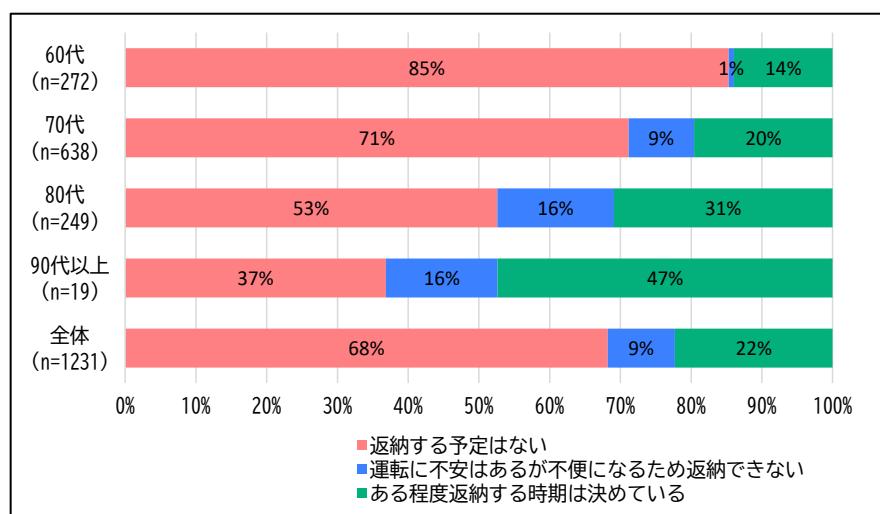


図 年齢別の移動手段

普段の移動手段について、年齢別に見ると、60代では自動車（自ら運転）が多くなっていますが、90代に近づくにつれ、家族による送迎やタクシーの割合が多くなっています。



「返納する予定はない」が67.3%、「返納できない」が8.6%、あわせて75.9%は返納予定がないとなっています。

年代が高くなるほど返納希望が増えていますが、不安が残りつつも返納しにくい傾向が伺えます。

図 自動車運転免許の返納予定

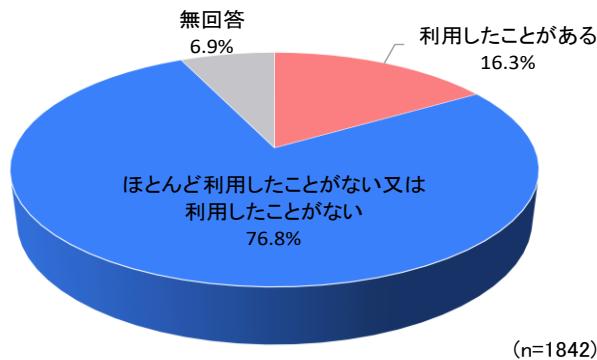


図 市民バスの利用経験

市民バスの利用有無では、「利用したことがある」が 16.3%、「利用したことがない」が 76.8% となっています。

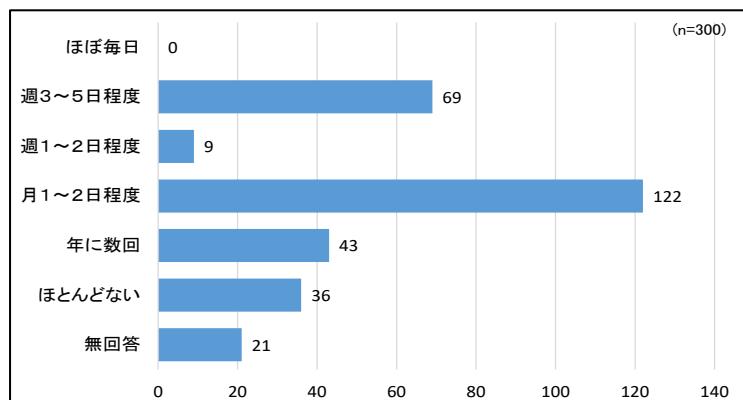


図 市民バスの利用頻度

市民バスの利用頻度では、「月 1 ~ 2 日程度」が最多で、次いで「週 3 ~ 5 日程度」が多くなっています。

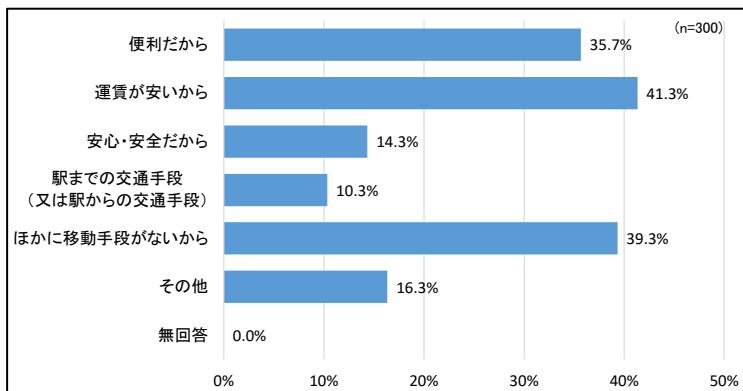


図 市民バスを利用する理由

市民バスを利用する理由では、「運賃が安いから」が最多のほか、「ほかに移動手段がないから」や「便利だから」が多くなっています。

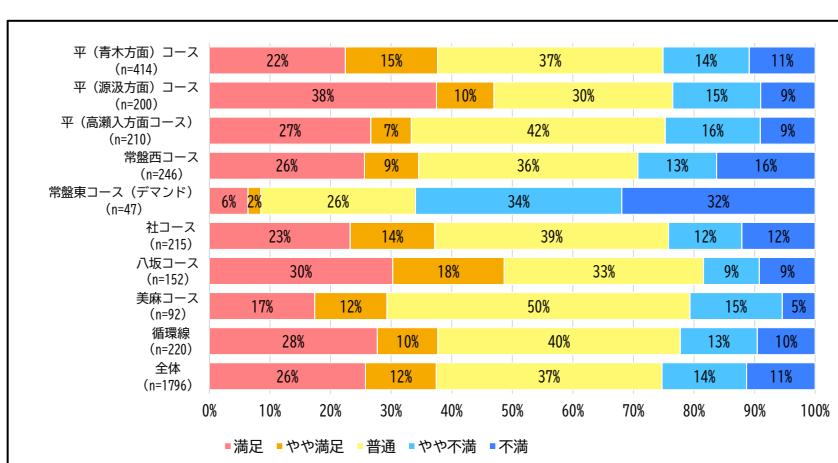


図 市民バスの利用に関する満足度

市民バスの満足度について、路線別では平(源汲方面)コースや八坂コースの満足度が高い傾向にあります。一方で、デマンド運行の常盤東コースの満足度が低くなっています。

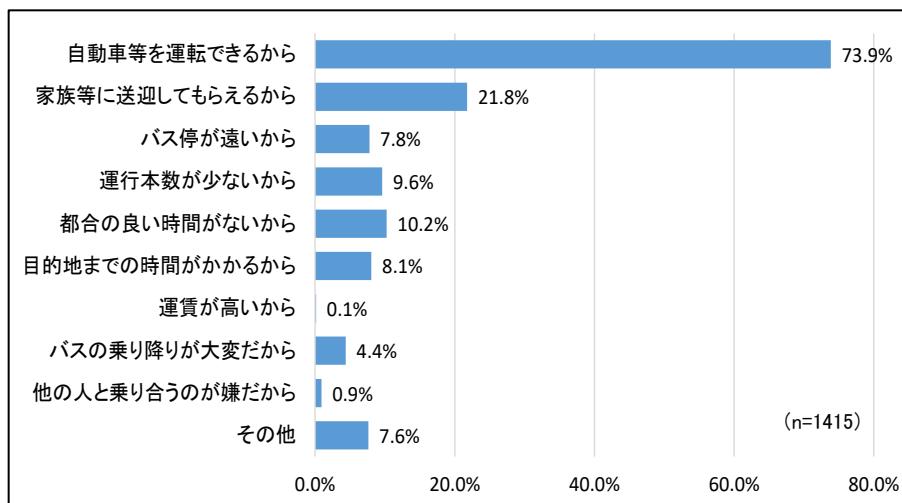


図 市民バスを利用しない理由

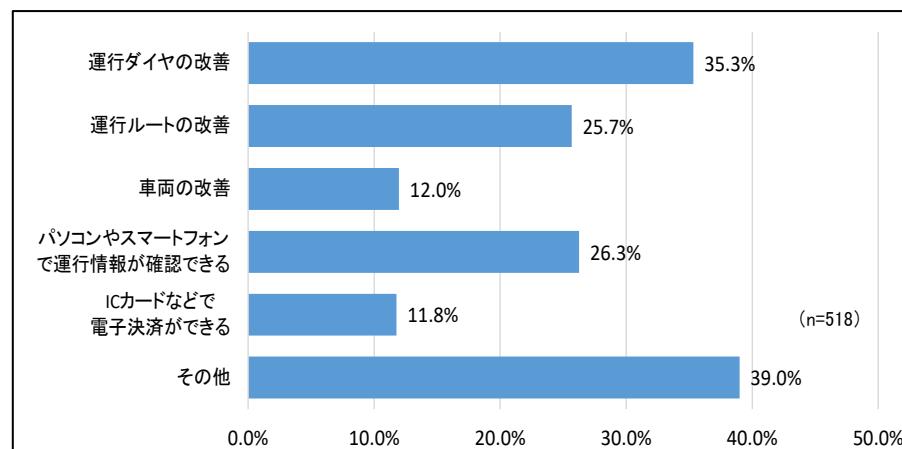


図 市民バスに関する改善要望

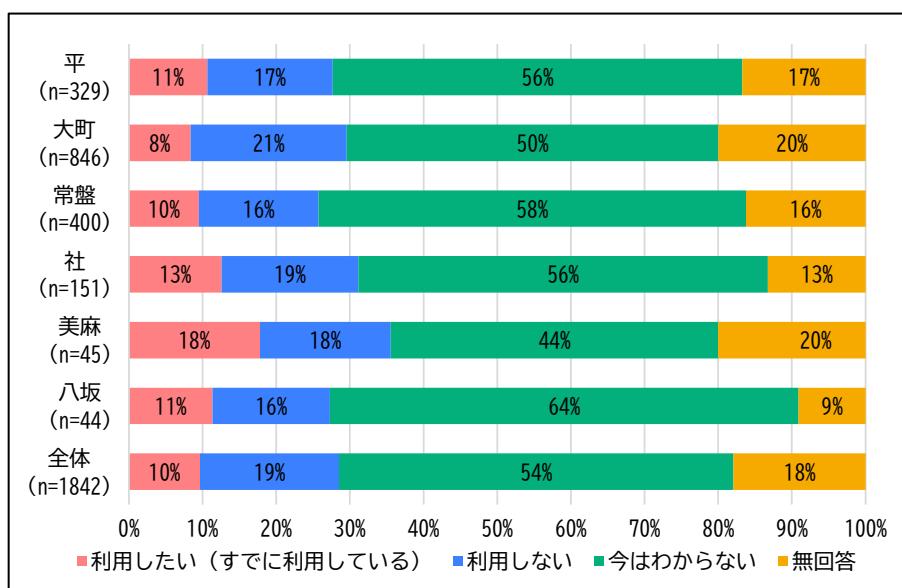


図 市民バスがデマンドになった場合の利用の有無

市民バスを利用しない理由として「自動車等を運転できるから」が大部分を占めています。

市民バスへの改善要望として「運行ダイヤの改善」を望む声が多く、次いで「パソコンやスマートフォンで運行情報が確認できる」「運行ルートの改善」等が挙がっています。

市民バスがデマンドになった場合の意向として「今はわからない」が半数以上を占めますが、「利用しない」が「利用したい(すでに利用している)」を上回っています。

現在デマンド(常盤東コース)を運行している常盤地区においても、「利用しない」が「利用したい(すでに利用している)」を上回っている状況です。

6-2. 高校生・保護者アンケート

(1) 調査概要

調査目的	高校生とその保護者を対象に、通学時や日常生活においての移動実態を把握する
調査期間	令和5年（2023年）7月17日（水）～令和5年（2023年）8月4日（日）
配布回収方法	郵送による配布・回収
配 布 数	615 件
回 収 数	149 件
回 収 率	24.2%

(2) 調査結果

【高校生の回答結果】

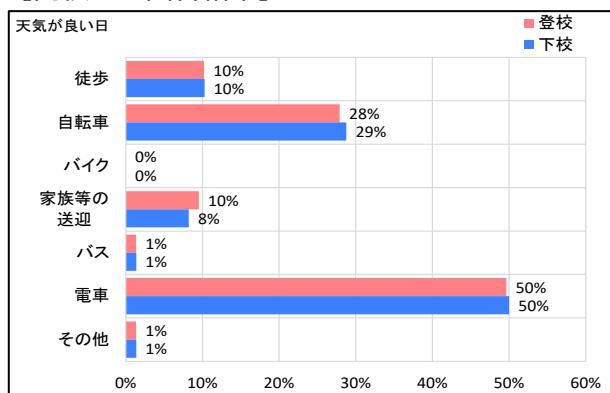


図 通学時の主な移動手段（天気の良い日）

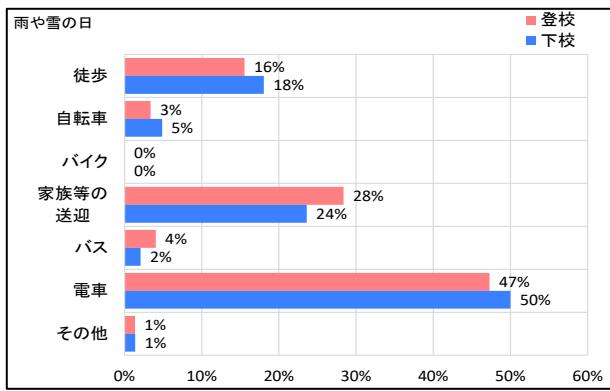
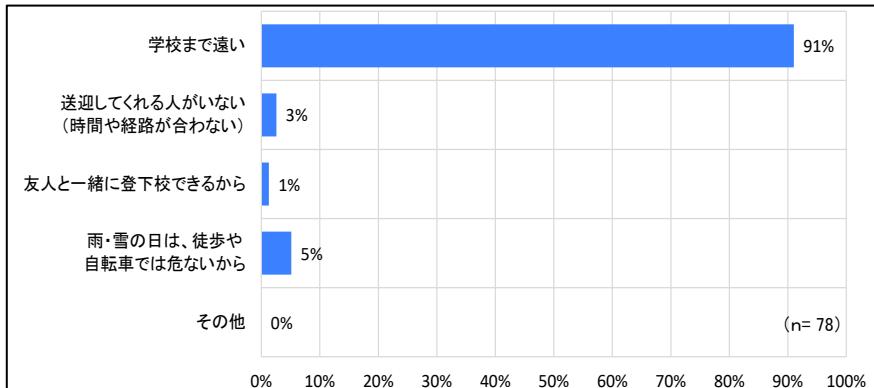


図 通学時の主な移動手段（雨や雪の日）



■公共交通を利用する理由では、「学校まで遠いから」との回答が大部分を占めています。

■市外への通学、市外からの通学のため、天候の違いに関係なく、「電車」との回答が約半数を占め最多となっています。一方で、「バス」との回答は少なくなっています。

■天気が良い日では「自転車」との回答が多くみられる一方で、雨や雪の日では「自転車」との回答は少なくなっています。これに対し、雨や雪の日では「家族等の送迎」や「徒歩」との回答が増加しているため、天候が悪い際にはこれら移動手段を代わりに利用している実態が把握できます。

図 公共交通を利用する主な理由

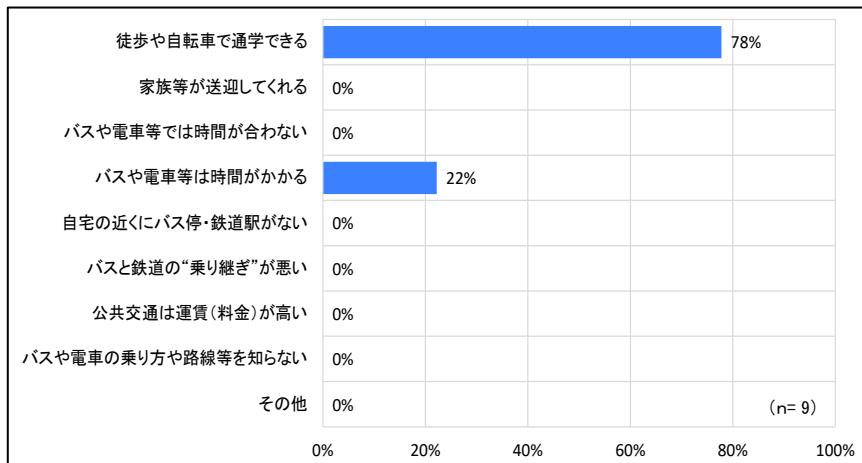


図 公共交通を利用しない主な理由

■公共交通を利用しない理由では、「徒歩や自転車で通学できるから」との回答が多くなっているほか、「バスや電車では時間がかかるから」との回答も見られます。

【保護者の回答結果】

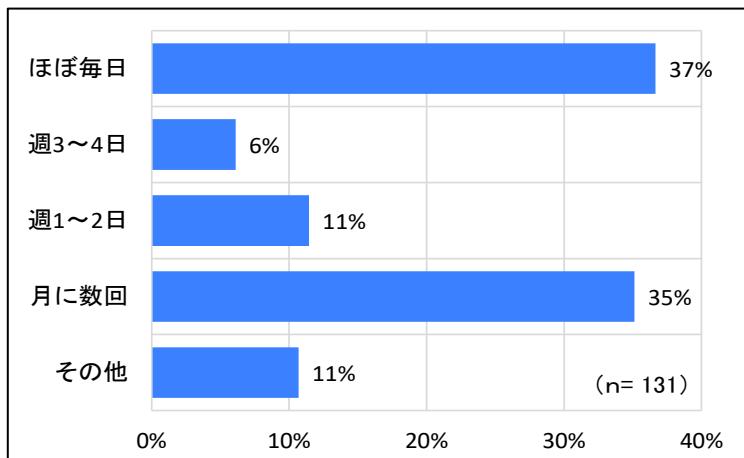


図 保護者による送迎の頻度

■送迎の頻度では、「ほぼ毎日」、「月に数回」の順に多くなっています。

■送迎による負担について、保護者ご自身が負担に感じていることでは、「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70%あり、このほか、「自動車の燃料代などが経済的に負担を感じる」との回答も見られます。

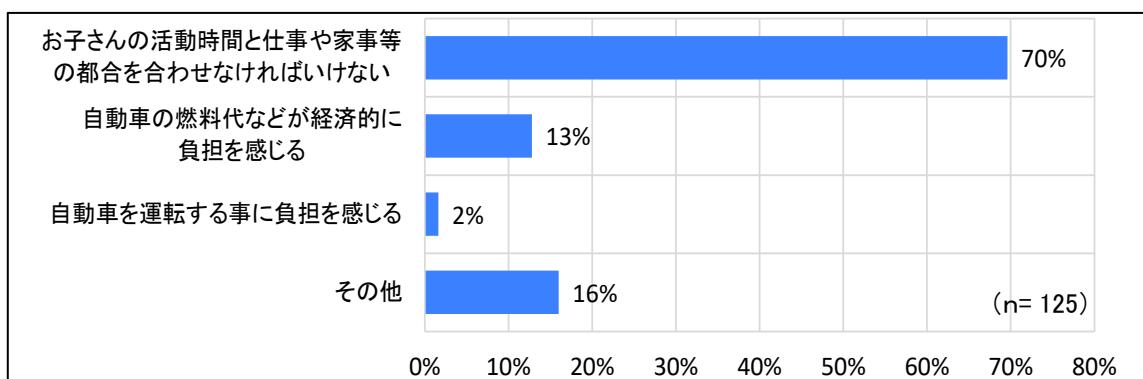


図 送迎によって負担を感じること

6-3. 交通事業者アンケート

(1) 調査概要

調査目的	市内の交通事業者（市民バス、タクシー）に対し、「利用者の状況」や「利用者の声」及び事業課題等について調査する
調査対象者	4社（市民バス運行事業者、市内タクシー事業者）
調査期間	令和5年（2023年）9月27日（水）～10月13日（金）
調査方法	電子メールにて調査協力を依頼、電子メールにて回答を受付
回答事業者	3社

(2) 調査結果

①利用者の状況・特徴

- ・バス事業者：高齢者の通院・買い物、中高生の通学の利用が主であるとの回答が得られています。
- ・タクシー事業者：高齢者の通院・買い物のための利用が主であるとの回答が得られています。

②利用者からの声

- ・バス事業者：土日のバス利用ができず、土日の部活やイベントに参加できないとの回答があります。
- ・タクシー事業者：タクシーチケットの対象者がわかりにくい、回数券を増やしてほしいといった回答があります。

③現在の運行ルートやバス停の配置に関する問題点・課題

- ・バス事業者：路線やバス停の位置がわからないとの声がある、といった回答が得られています。

④現在の運行ダイヤに関する問題点・課題

- ・バス事業者：長年大きな時間変更がなく住民に定着しているとの回答が得られています。
- 循環線の1便の時間が長くなっているとの回答があります。

⑤運行上の課題

- ・バス事業者：循環線の1便の時間が長くなっているとの回答が得られています。

⑥利用者を増やす方策

- ・バス事業者：定時運行に努め、高齢者の方への乗降時の声掛けをするとの方策を行っているとの回答が得られています。

⑦事業継続上の問題点

- ・バス事業者：乗務員不足が深刻であること、車両老朽化に伴う車両の更新などが挙げられています。
- ・タクシー事業者：タクシードライバー不足が深刻となっていることが挙げられています。

⑧その他

- ・バス事業者：町内や自治会ごとに路線図やバス停の地図を作成することで、市民バスの周知をすることはどうかとの意見があります。
- ・タクシー事業者：自動運転等を見据えた実証実験を行うのはどうかとの意見があります。

6-4. 関係団体ヒアリング

(1) 調査概要

調査目的	公共交通分野に関わりのある関係団体等へのヒアリングを行い、関連分野の取組や現況及び市民バスへのニーズ等を把握する
調査対象者	庁内関係部署 : 観光課・福祉課・学校教育課・八坂支所・美麻支所
	市民バス以外の取組 : 大町市社会福祉協議会・美麻地域づくり会議
調査日	令和5年(2023年)10月13日(金)、18日(水)
調査方法	大町市役所、八坂支所、美麻支所における会議形式によるヒアリング

(2) 調査結果

	現 状	課 題
観光	<ul style="list-style-type: none"> ●人気の観光地は、立山黒部アルペンルートをはじめ、市内を通過する来訪先が多い。 ●インバウンド需要は、円安の影響もあり回復傾向にある。 ●ぐるりん号利用者は、コロナが落ち着き増加している。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆観光利用では、大町市は移動の通過点となっており、市内への観光滞在の誘導が必要。 ◆仁科三湖エリアにおける移動手段確保。 ◆ぐるりん号は車両(ボンネット車両)の維持費が課題。
福祉	<ul style="list-style-type: none"> ●福祉有償運送サービスは、高齢や障がい等で公共交通を利用することが困難な方が対象。 <ul style="list-style-type: none"> ・定期利用もあれば、年数回の利用者も。 ・利用目的は、通院(受診、透析)が多く、次いで買い物利用。通院利用は、ほとんど午前中(朝)に集中。 ●福祉課では非課税世帯に対しタクシー券の配布を行うが、要介護度3以上は対象外。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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を拡充したい。 ◆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している。 <ul style="list-style-type: none"> ・今年度、社協では、「はじめてのふれあいバス」と題し、ぽかぽかランドまでの市民バス体験を実施。
教育	<ul style="list-style-type: none"> ●スクールバスは、常盤を除き小中とも運行 ●中学再編により令和5年度から通学方法の見直しを実施。通学距離が夏期は半径2.5km、冬期は2km以上の生徒に対し、市民バスを含め通学方法を選択できる仕組みとした。 ●令和8年4月に、市内小学校4校の再編が予定され、市北部(旧第一中学校)と南部(現南小学校)の2小学校として統合する。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆現在ダイヤでは下校時に待ち時間が多いため、下校時間に適したダイヤ改正要望がある。 <ul style="list-style-type: none"> ・現状では、部活動等で帰宅時間が異なることや、曜日により下校時間が異なる。 ◆通学方法はスクールバスの運行を見込むが、公共交通機関の利用も含め検討を進める。通学に60分を超える時間が掛からないよう支援したい。
八坂	<ul style="list-style-type: none"> ●地域振興バス利用者は、コロナ禍を経て回復期傾向。市街地への移動は午前中が多い。 ●運行ルートは、住民の要望に基づき決定。 <ul style="list-style-type: none"> ・市民バスへの接続を考慮しダイヤを設定。 ●利用者からの声では、不満等はない。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆市民バス廃止に伴い地域振興バスの運行を開始したが、その際には自身で運転できていた方が、高齢により運転できなくなるなど、利用ニーズが拡大しつつある。 ◆業務委託する運転手はほぼ定年退職の方であり、今後の運転手確保が懸念される。
美麻	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の様々な課題解決に向けた取組の一つとして「たすかる美麻」を開始。 ●運行車両等について <ul style="list-style-type: none"> ・登録を要しない白ナンバー。法人所有の1台と会員所有2台の計3台で運行。 ・車両購入費は国の補助金を活用したが、運営費は補助金等の支援がない。 ●利用目的について <ul style="list-style-type: none"> ・市街地への買い物支援が第一。市民バスでは青具などからの市街地への買い物に半日を要してしまう。 ●利用者からの感想・要望について <ul style="list-style-type: none"> ・高校生からは、休日の部活動のため運行要望があるが、現状は費用に加え乗務員の確保が必要であり、対応できていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆運営費は、年間80万円の赤字。地域のために運行するが、運行経費の確保が課題。 ◆乗務員の確保(乗務員の負担も考慮) ◆安全リスクへの対応 ◆運行事業としての責任の所在 ◆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としての役割も持ち、居住を支える仕組みの一つとして取り組んでおり、八坂地域同様に市の支援を要請したい。

第7章 公共交通を取り巻く課題

本市の現況及び公共交通の状況、バスの利用実態調査及び市民などへの意向調査の結果を踏まえ、地域公共交通が抱える課題を以下のとおりまとめます。

① 拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの確保

本市の都市計画マスターplanに示されているように、大町地区の中心市街地にあたる「中心的拠点」と平・常盤・社・八坂・美麻地区の「生活拠点」を結ぶ「都市間連携軸」は、本市内における移動を支援する軸として重要な役割を担っています。(P6 参照)

公共交通の現状として、市民バスをはじめとした路線により、このような「中心的拠点」と「生活拠点」との間を移動可能なネットワークを形成しており、各地区から中心市街地への移動を支えています。

こうした状況の中で、大町中学校の再編や岳陽高校への通学と併せて、「中心的拠点」への通学需要は高まっています。また、商業施設等の立地が少ない八坂・美麻地区などから中心市街地などへの買い物を支える交通手段の確保は重要であり、加えて、将来の人口推計では郊外の高齢化率の上昇が比較的高いと予想されます。

したがって、各地区から中心市街地への交通手段の必要性は一層高まることから、現在形成している「中心的拠点」と「生活拠点」とを結ぶネットワークを引き続き確保する必要があります。

また、市民バスの利用実績からは、利用者が少なく運行効率が低いバス停・区間も確認されることがから、ネットワークの最適化も必要です。

② 主な移動需要に対応するサービスの提供

通勤・通学・通院・買い物などの主要な需要の多くは市街地への移動となっており、このほか、通勤・通学においては松本市方面への需要も見られます。(P14・15 参照)

こうした需要に対し、市民バスを利用した移動は概ね可能となっていますが、一部の路線・ダイヤでは、学校の下校時間と合わない、通院や買い物に適した本数・間隔ではないなど、「需要」と「供給」が適合できていない状況も見られます。

市民にとって利用しやすい公共交通となるよう、主要な移動需要に適した運行サービスレベルに基づき、運行ダイヤ・本数などを改善することで、利用者の利便性が確保された運行サービスを提供する必要があります。

③ 自動車依存社会への対応

本市の公共交通は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和2年度（2020年度）にかけて利用者数が大きく減少しましたが、その後は概ね全ての路線で回復傾向にあります。

しかし、市民バスの一部の路線では利用者数の減少が未だ続いている、運賃収入が十分に得られないなど、課題は厳しい状況にあります。

こうした背景には、高齢者の多くが普段の移動で自動車を運転し、自動車運転免許証を返納する予定が無い人も多くいるなど、「自動車依存社会」であることが大きな一因と考えられます。(P42 参照)

自動車運転免許証の返納意向は、年齢が高くなるにつれ高まる傾向にあります。しかし、高齢者等への公共交通の利用方法の周知が不足しているとの意見もあり、運転に不安があるが返納できないとの意向も見られます。

したがって、自動車運転免許証返納後の移動手段に対する不安を払拭する必要性が高いことから、利用方法の周知をはじめとした市民への利用促進に関する取組を強化し、利用者の獲得を目指す必要があります。

第8章 地域公共交通計画

8-1. 基本方針

前章の公共交通に関する課題を受け、地域公共交通計画の方針を次のとおり設定します。

基本方針1 公共交通による拠点間ネットワークの構築・改善

市民バスをはじめとした各路線により、中心的拠点と生活拠点を結ぶネットワークを構築し、ネットワークの最適化に向けて改善を図ります。

具体的な本市の公共交通ネットワークとして、広域的な移動を支える「鉄道軸」、圏域を跨いだ移動を支える「広域幹線軸」、主要な観光拠点への移動を支える「観光幹線軸」、八坂・美麻地区の生活拠点への移動を支える「幹線軸」、中心的拠点と各地区の生活拠点を結ぶ「フィーダー軸」、地区内の移動を支援する「地域内支援」を設定し、これらの軸に対応した各路線により、拠点間のネットワークを構築します。

そして、市民バスの利用者実績から確認される、利用者が少なく、運行効率が低い路線・バス停などについては、「地域内支援」として地域内における取組との連携といった検討を行い、ネットワークの改善を図ります。

機能	対応する路線
鉄道軸	・本市から松本市や糸魚川市方面への広域的な移動を支える鉄道
広域幹線軸	・本市から長野市への圏域を跨いだ移動を支えるバス路線
観光幹線軸	・信濃大町駅から観光需要の大きい扇沢までの移動を支えるバス路線
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との移動を支えるバス路線
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支えるバス路線
地域内支援	・地区内から生活拠点への移動を支えるバス路線

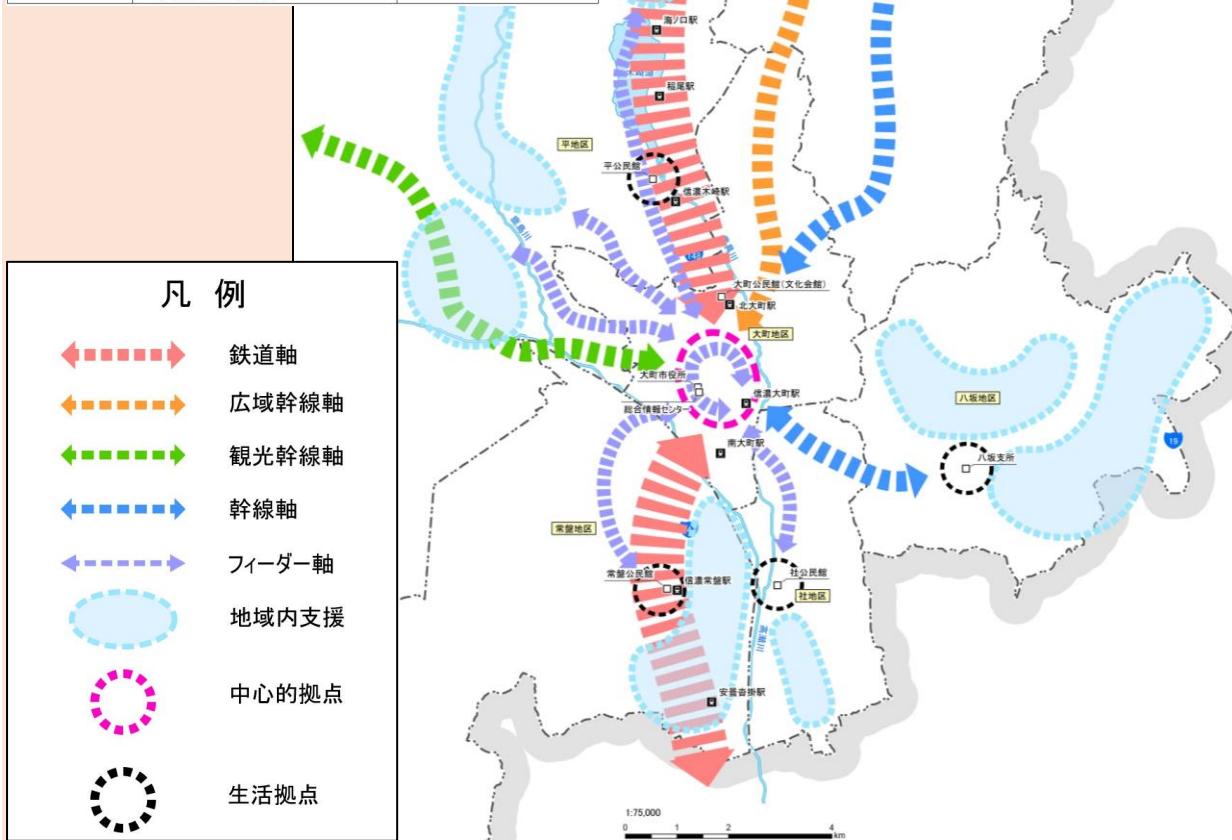


図 本市の公共交通軸

基本方針2 主要な移動目的を支える運行サービスレベルの確保

本市の公共交通の運行サービスレベルとして、主要な移動目的である通勤・通学・通院・買い物・観光に対し、担保すべきサービスレベルを設定します。

担保すべきサービスレベルとして、広域的な他市町村への通学や通勤、買い物や通院といった日常的な移動は、「鉄道軸」や「広域幹線軸」により担保します。このほか、主要な観光地への移動は、「観光幹線軸」により担保します。また、本市内の中心的拠点や生活拠点への移動については、「幹線軸」や「フィーダー軸」、「地域内支援」により担保します。

設定したサービスレベルに対し、現在の市民バスをはじめとした運行サービスでは、一部ダイヤにおいて児童・生徒の通学時間や通院・買い物の時間に適さない状況が見られるため、利用実績ならびに利用者の声などに基づき、ダイヤの改善等を協議・検討し、運行サービスの向上を図ります。

表 サービスレベルの設定

	機能	サービスレベル	移動目的				
			通学	通勤	買い物	通院	観光
<u>鉄道軸</u>	松本市や糸魚川市方面への広域的な移動を支える鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・主に市外への通学や通勤、買い物や通院など日常的な移動のほか、観光移動を担保する ・運行本数：66本 (松本方面43本、白馬方面23本) 	○	○	○	○	○
<u>広域幹線軸</u>	長野市への圏域を跨いだ移動を支えるバス路線	<ul style="list-style-type: none"> ・主に長野市間の通学や通勤移動を担保する ・運行本数：夏季11本、冬季6本 	○	○			
<u>観光幹線軸</u>	信濃大町駅から観光需要の大きい扇沢までの移動を支えるバス路線	<ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地である扇沢までの移動を担保する ・運行本数：夏季33本、冬季6本 					○
<u>幹線軸</u>	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との移動を支えるバス路線	<ul style="list-style-type: none"> ・移動需要の大きい八坂・美麻地区の生活拠点から中心的拠点までの通学や通勤、買い物や通院など日常的な移動を担保する ・運行本数：八坂コース13本、美麻コース22本（川手線12本、境の宮線10本） 	○	○	○	○	
<u>フィーダー軸</u>	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支えるバス路線	<ul style="list-style-type: none"> ・主に各地区の生活拠点から中心的拠点までの通学や通勤、買い物や通院など日常的な移動を担保する ・運行本数：8本 	○	○	○	○	
<u>地域内支援</u>	地区内から生活拠点への移動を支えるバス路線	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内の小規模な需要に対し、生活拠点または結節点までの移動を担保する 	○		○	○	

※各路線の運行本数は令和6年2月時点を基準とする。

基本方針3 利用促進の強化と利用環境の向上

新たな利用者の獲得に向けて、主にソフト対策を中心とした利用促進を強化します。

具体的な方法として、特に高齢者への利用方法の周知及び高齢者や児童等への乗り方教室や乗車体験などに取り組むほか、利便性の向上を図れるよう交通DXの推進を検討します。

また、公共交通機関を念頭に、ハード対策を中心とした利用環境向上の推進を検討します。

具体的には、前計画による取組として実施できていない、信濃大町駅のバスターミナルなどの整備や、市民バス車両のバリアフリー化の推進といった検討を行うほか、駅などの交通結節点における自転車の乗り継ぎ環境（駐輪場）の整備等も検討します。

公共交通を取り巻く環境は、人口減少等による公共交通機関の利用者減少に加え、交通事業者においては人材確保や燃料費の高騰など経営が厳しい状況のなか、市民・利用者も「乗らなければ公共交通が存続できない状況にある」との認識を持つことが重要となります。

公共交通機関の維持・確保及び安全性・快適性の確保に努めるため、公共交通の運行・利用に係わる中心的な存在である市民・利用者・交通事業者・行政間の連携を強化することで、公共交通を「残す」ために必要な「協働」を目指します。

さらに、運行経費等の財政的な支援策として、現在本市では受けていない国庫補助などによる支援についても、公共交通ネットワークの改善と併せて検討します。