

第 3 回

大町市地域公共交通活性化協議会

令和 5 年 (2023 年) 12 月

目次

1. 計画策定に係る調査内容	1
(1) 調査の概要	1
(2) 調査の手順	2
2. 大町市の概要	3
2-1. 人口	3
(1) 人口動態（総人口減少、高齢化率上昇）	3
(2) 年齢別人口（人口ピラミッド）	4
(3) 地区別人口（6地区の現状）	5
(4) 人口分布	7
(5) 自動車保有状況	10
2-2. 日常における移動（流動）実態	11
(1) 通勤流動	11
(2) 通学流動	12
(3) 買物動向	13
(4) 主要施設の分布	16
2-3. 観光	17
(1) 観光地分布	17
(2) 観光地利用者数・観光消費額	18
3. 公共交通の現状	19
3-1. 市内公共交通の運行状況	19
(1) 地域内の公共交通	19
(2) 公共交通網	20
(3) 市民バス系統図	21
(4) 公共交通の利用徒歩圏カバー率	22
(5) 公共交通機関利用者の推移	23
(6) 扇沢線の運行状況	28
(7) 市民バス利用者数・運行収支	29
(8) 市民バス利用実態（令和4年度の年間バス乗降客数）	30

3-2. 公共交通の意向調査	40
(1) 高齢者アンケート	40
(2) 高校生・保護者アンケート	50
(3) 市民バス利用者アンケート	60
(4) 観光来訪者アンケート	62
(5) 交通事業者アンケート	64
(6) 関係団体ヒアリング	67
4. 上位・関連計画の整理	70
5. 大町市の公共交通に関する特徴と課題	71

1. 計画策定に係る調査内容

(1) 調査の概要

「大町市地域公共交通計画」の策定に向け、市民アンケートなど諸調査を行い、市内の公共交通の利用実態や、市の財政負担状況等を整理し、今後の大町市の公共交通のあり方を検討します。

表 計画策定に向け実施した各種調査の概要

調査項目	調査内容
現況調査	大町市に関する基礎資料（統計情報、公共交通の運行情報・財政状況など）や上位・関連計画の整理を行い、公共交通を取り巻く状況を把握する。
市民アンケート （高齢者・高校生）	市民を対象にアンケート調査を実施し、日常生活（目的別）の移動実態やバスをはじめとする公共交通の利用状況、意向等を調査する。
市民バス利用実態調査	市民バスの利用者を対象に、目的や利用頻度、乗降バス停等を調査し、利用者の移動実態を把握する。
観光来訪者調査	大町市へ訪れた観光来訪者を対象に、観光地までの移動手段を調査し、観光分野における移動ニーズを把握する。
交通事業者アンケート	市内を運行する交通事業者（バス・タクシー）を対象に、利用状況や事業課題等を調査する。
関係団体ヒアリング調査	公共交通分野に関わりの深い関係者（観光・福祉・教育分野）や、市民バス以外の移動支援事業実施団体（地域振興バス・たすかる美麻）へのヒアリングを行い、関連分野の現況と市民バスへのニーズを把握する。

(2) 調査の手順

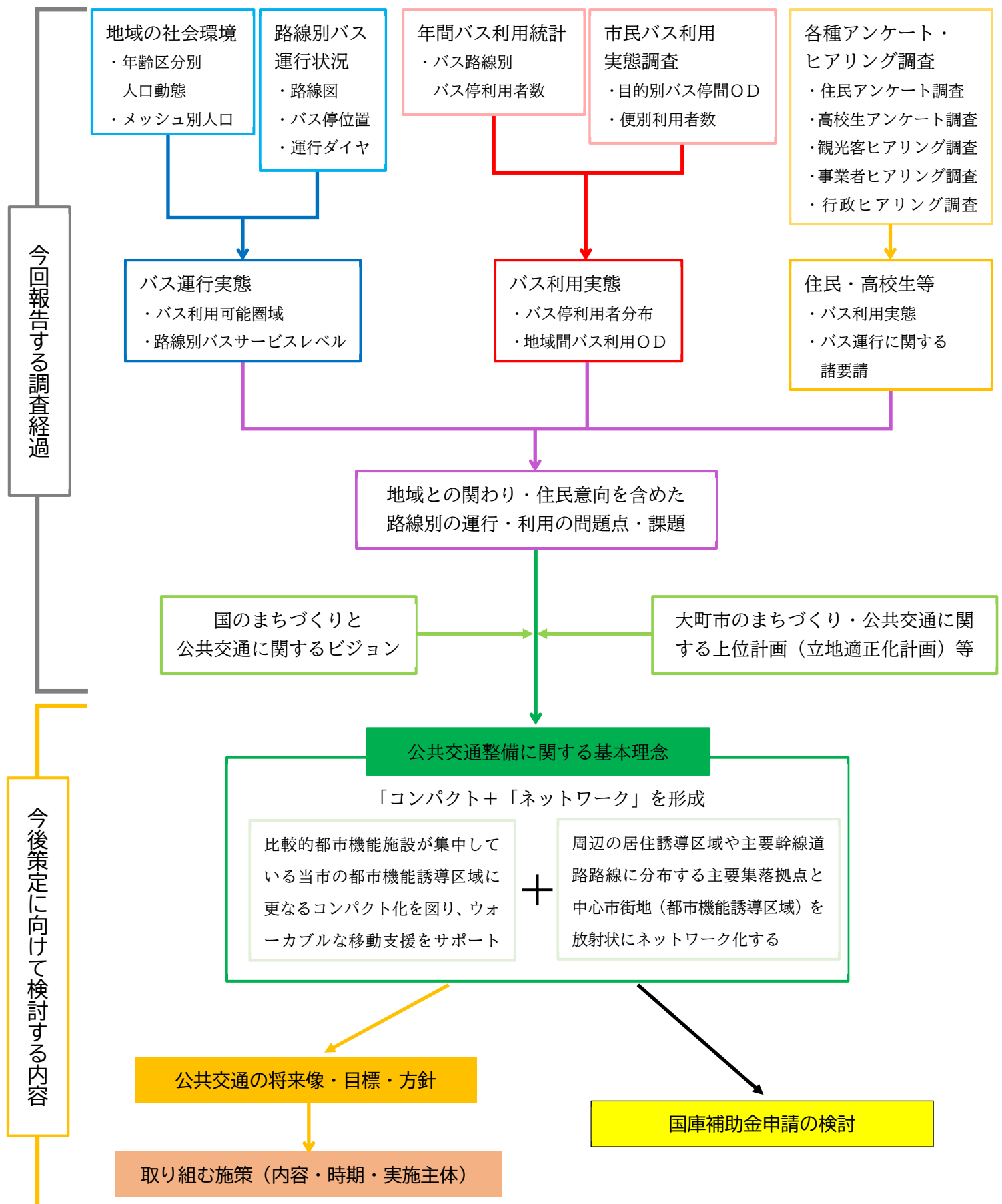


図 計画策定の手順

2. 大町市の概要

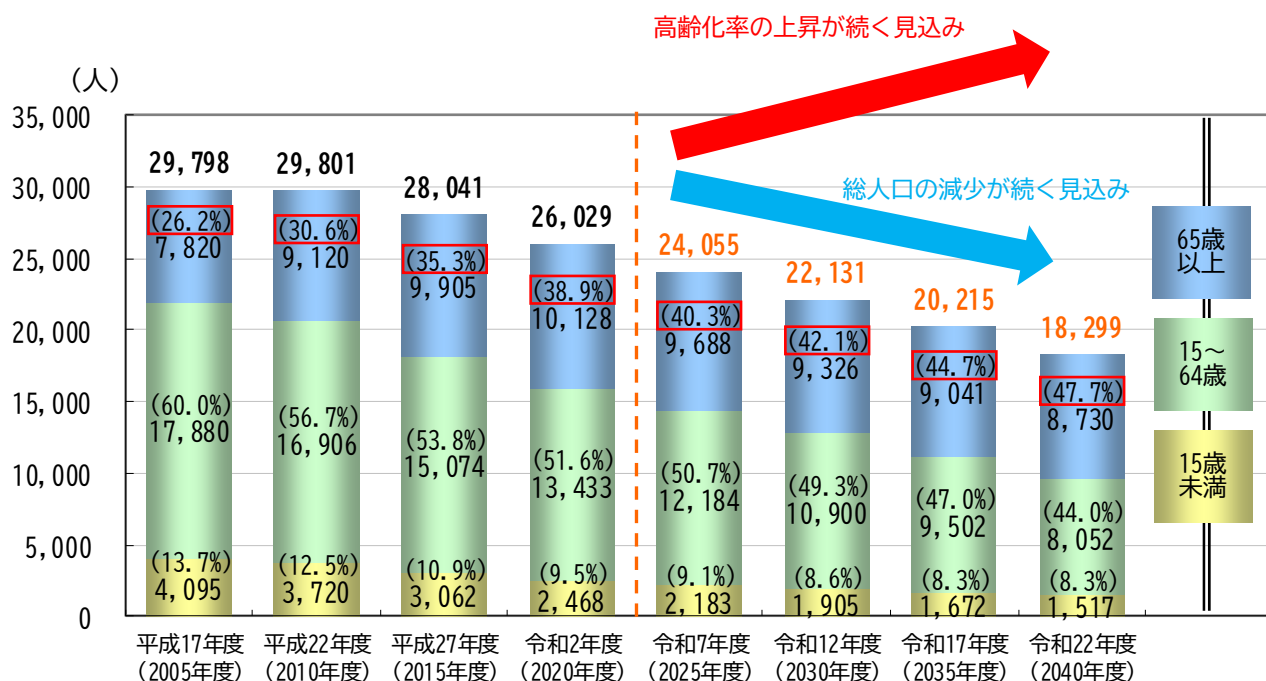
2-1. 人口

(1) 人口動態（総人口減少、高齢化率上昇）

大町市の令和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、老年人口（65歳以上）は38.9%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、老年人口の割合は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」

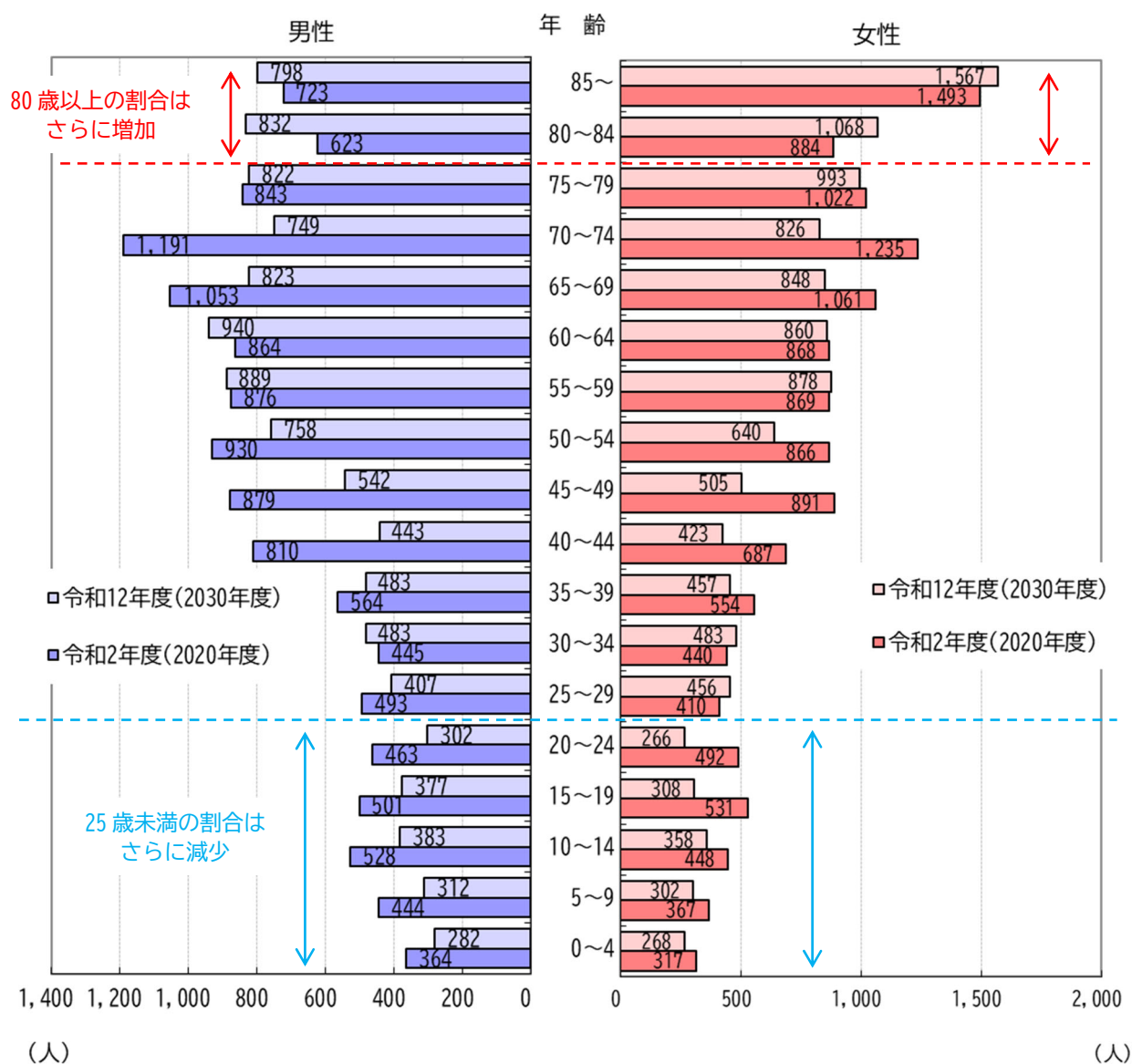
【2025年以降】国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

図 人口の推移

(2) 年齢別人口（人口ピラミッド）

大町市の人口ピラミッドの動態について、令和2年度（2020年度）時点における現況では、男性は70～74歳、女性は85歳以上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ピラミッド予測では、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 人口ピラミッド（2020年の現況値・2030年の推計値）

(3) 地区別人口（6地区の現状）

大町市の地区別人口について、令和2年度（2020年度）時点における現状では、全ての地区で平成27年度（2015年）と比較して人口は減少しています。また、社地区においては老年人口（65歳以上）が43.2%と高い割合となっています。

10年後にあたる令和12年度（2030年度）の社人研による将来推計人口では、全ての地区で人口が減少すると予測されています。また、人口減少率をみると、美麻地区が17.5%と最も高くなっており、次いで常盤地区が16.2%となり、全ての地区で10%を超えます。

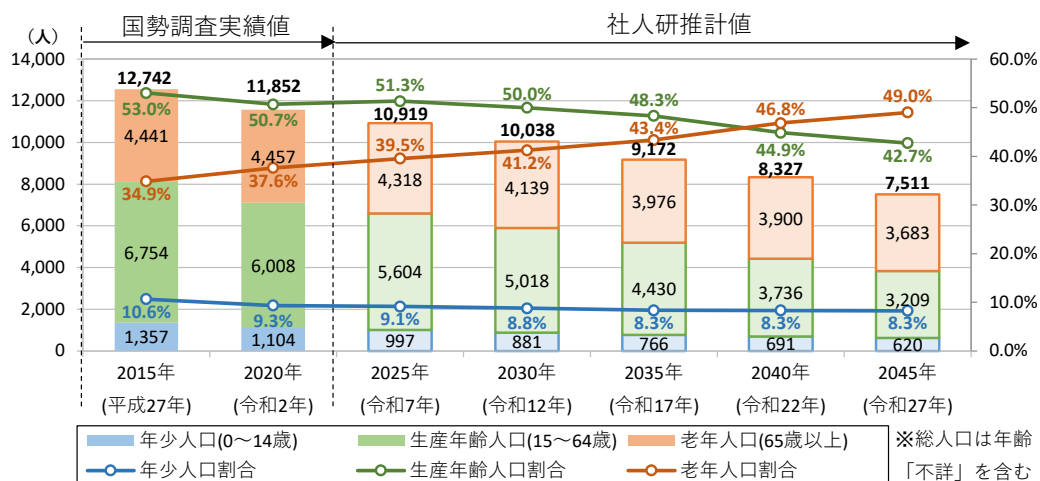


図 大町地区

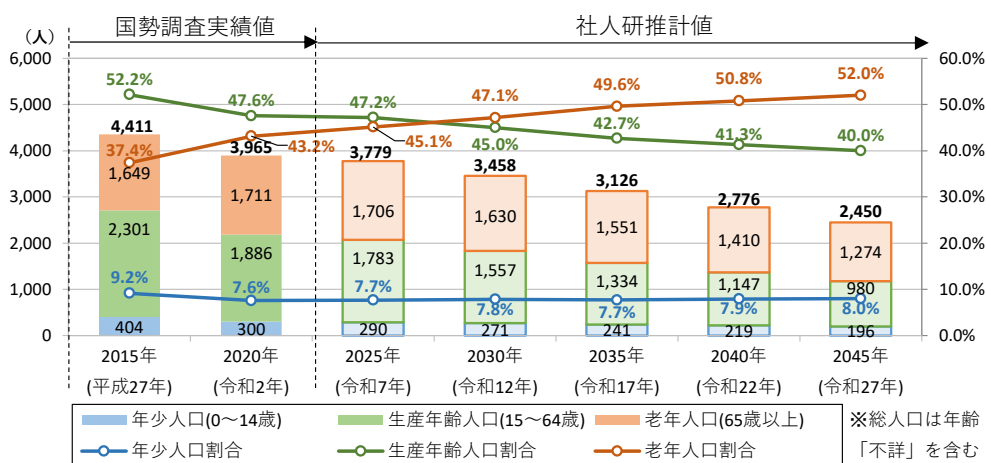


図 平地区

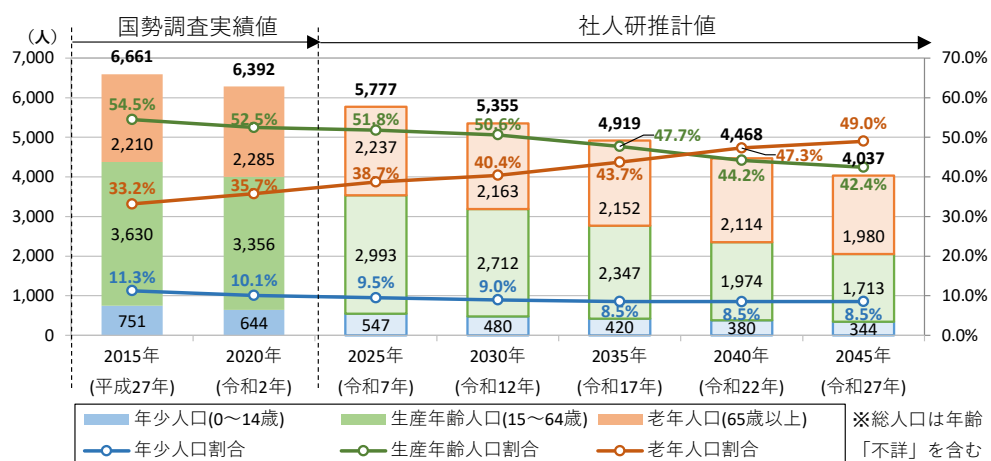


図 常盤地区

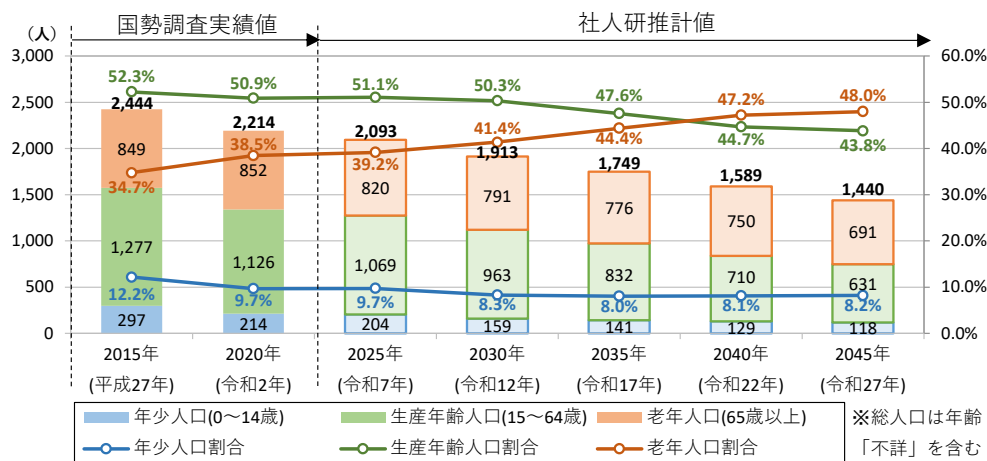


図 社地区

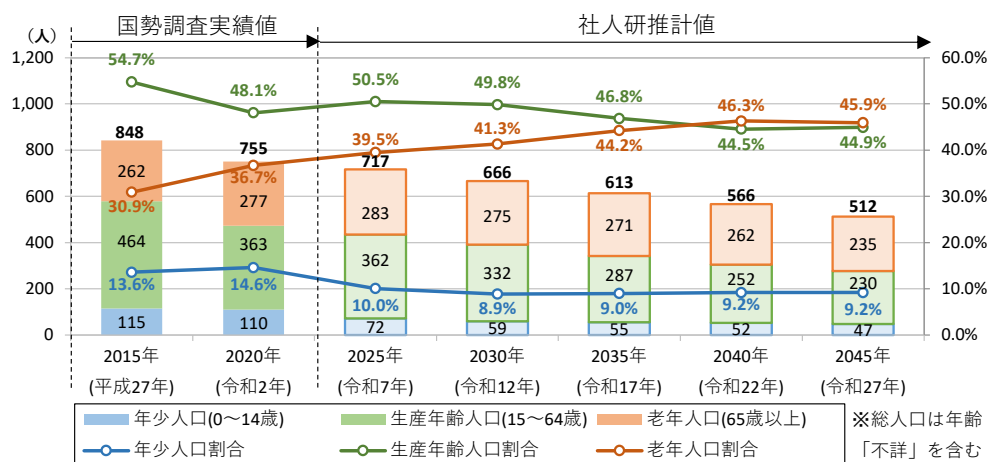


図 八坂地区

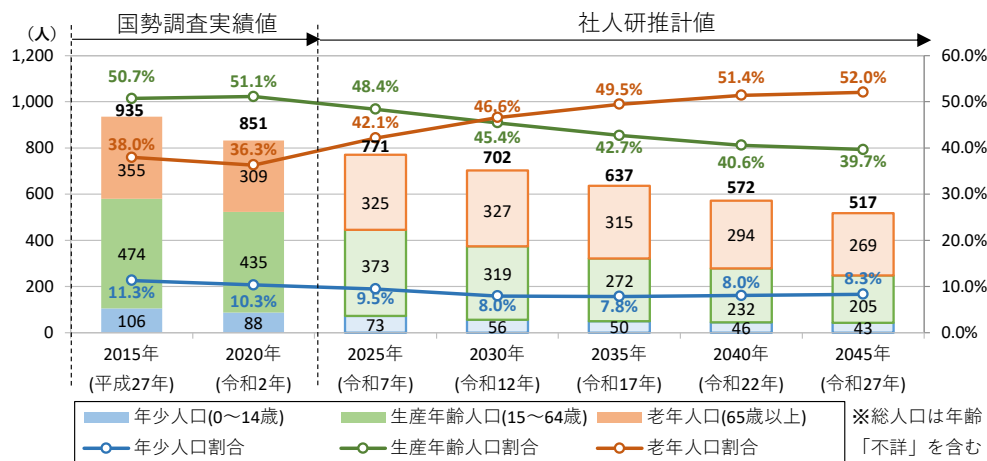


図 美麻地区

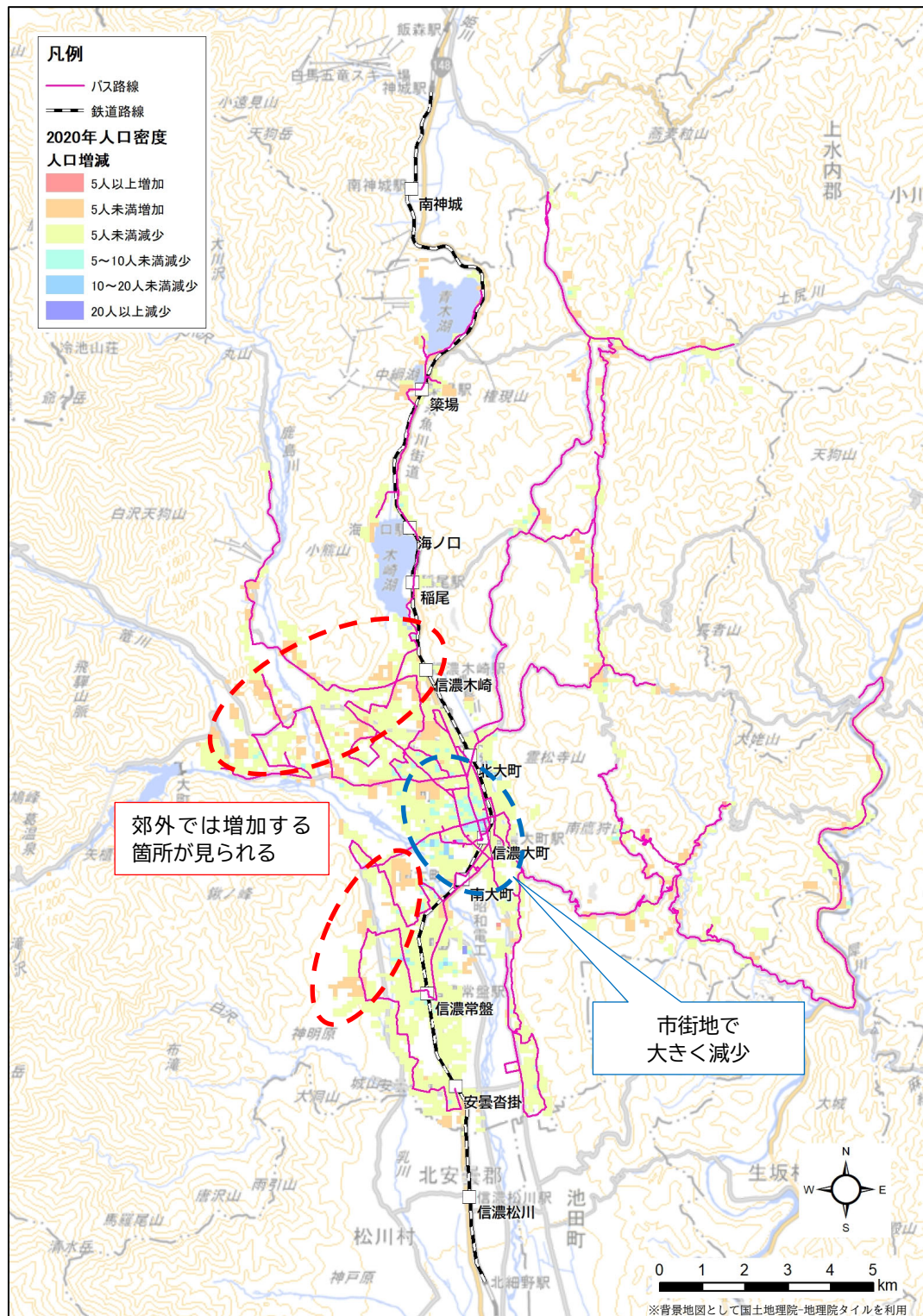
出典：平成 27 年、令和 2 年は総務省「国勢調査」

令和 7 年以降は国立社会保障・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)」に準拠したコーホート要因法による地区別将来人口推計結果(6 地区別)

(4) 人口分布

① 人口増減

現況（令和2年（2020年））の人口と将来（令和12年（2030年））の人口を比較した際の人口増減は、市街地で大きく減少する見込みです。また、市全体でも減少の見込みとなっています。



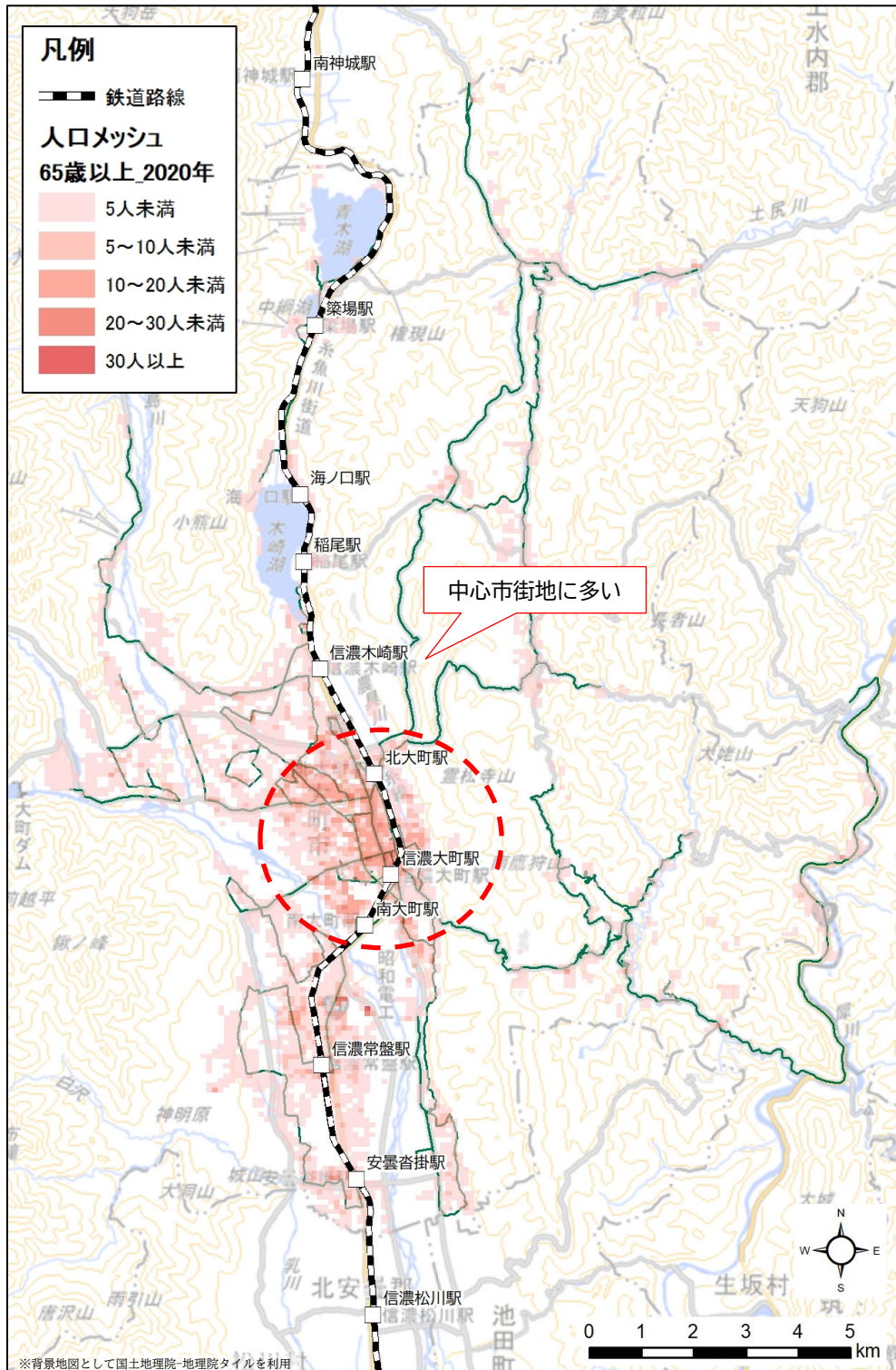
出典：東京大学空間情報科学研究センター 西沢明「令和2年簡易100mメッシュ人口データ」
 ※令和2年国勢調査の500mメッシュ集計の人口を100mメッシュに按分したものであり、当該100mメッシュの実際の人口を示しているものではない。

図 100mメッシュ別 人口増減

② 高齢者の人口分布

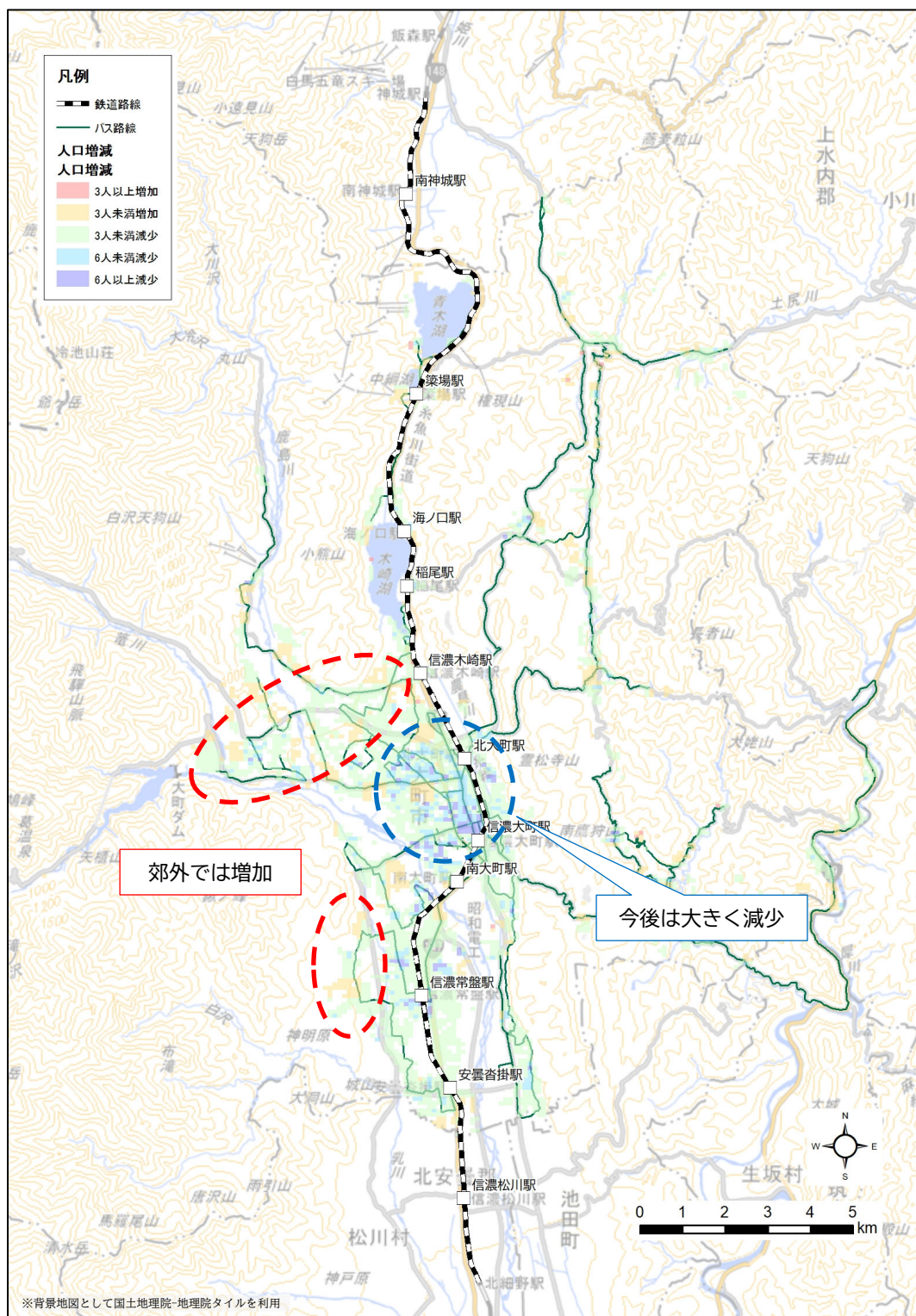
現況（令和2年（2020年））の高齢者の人口分布は、総人口の分布と同様に大町地区の市街地を中心に多くなっています。

また、現況（令和2年（2020年））と将来（令和12年（2030年））の高齢者人口を比較した際の人口増減は、郊外では増加し、市街地では減少する見込みとなっています。



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」

図 100mメッシュ別 高齢化率 令和2年（2020年）国勢調査



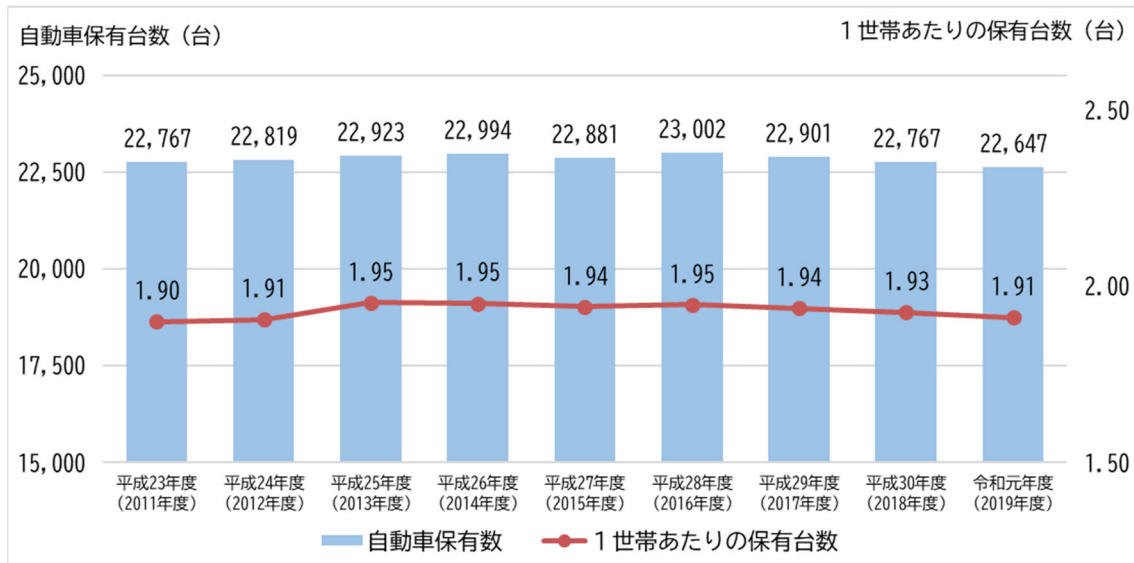
出典：東京大学空間情報科学研究センター 西沢明「令和2年簡易100mメッシュ人口データ」

図 100mメッシュ別 高齢者の人口増減

(5) 自動車保有状況

① 自動車保有台数

大町市の自動車の保有状況について、平成28年度（2016年度）以降は、自動車保有台数で約23,000台、1世帯あたりの保有台数にして約1.9台で微減傾向となっています。



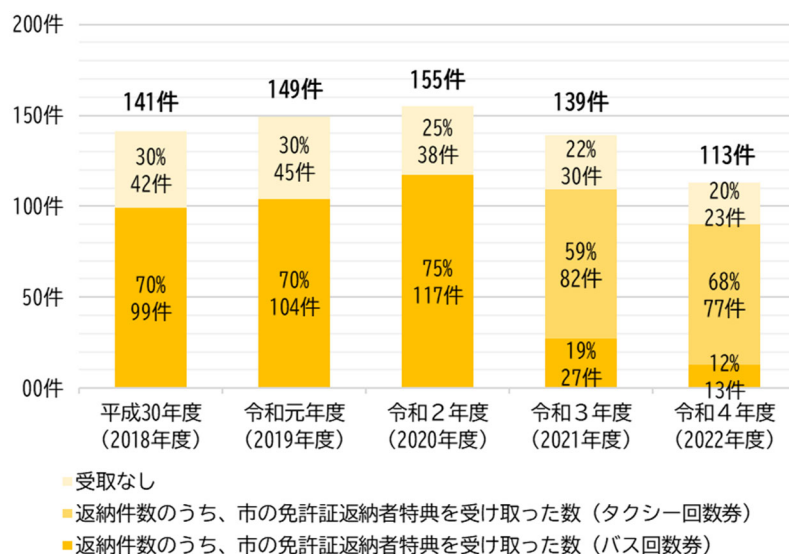
出典：自動車保有台数は「大町市統計要覧」
世帯数は長野県企画振興部「毎月人口異動調査」

図 自動車保有台数と1世帯あたりの保有台数

② 自動車運転免許証自主返納件数

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件を超えましたが、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無料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割がタクシーの無料回数券、約1～2割が市民バスの無料回数券を受け取っています。



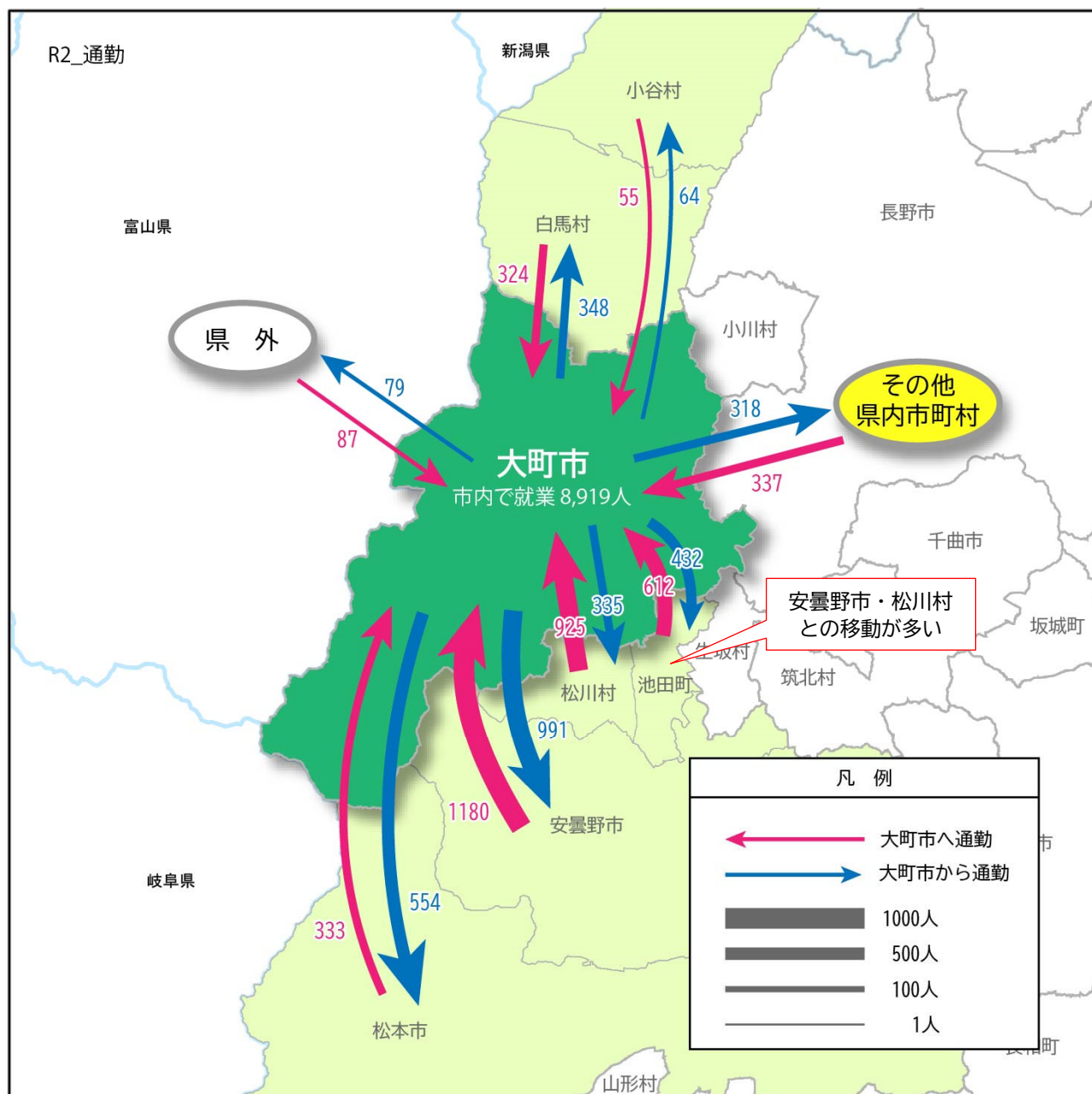
出典：大町市資料

図 自動車運転免許証自主返納件数

2-2. 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。



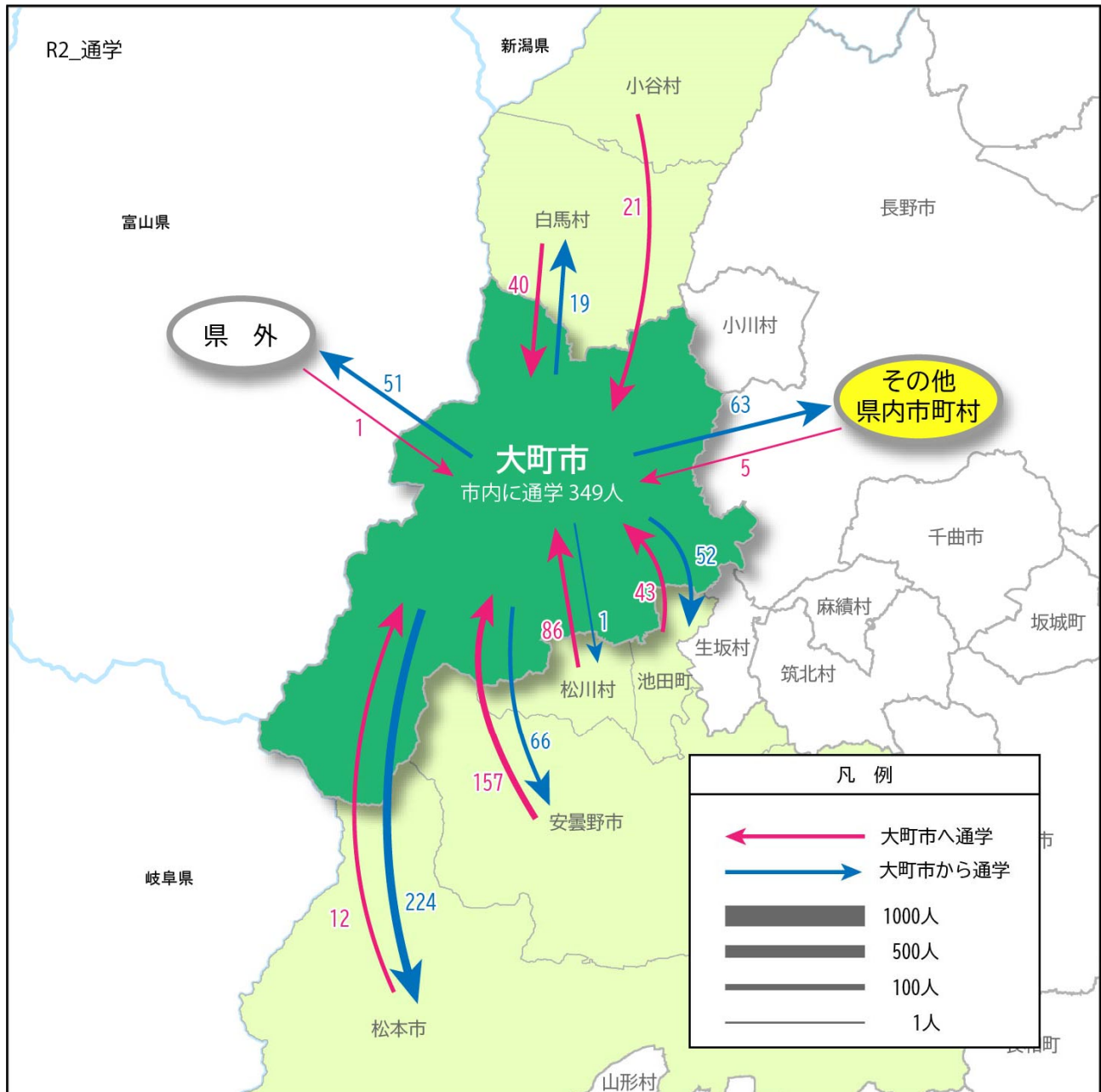
出典：総務省「令和2年国勢調査」再編加工

図 通勤流動

(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

図 通学流動

(3) 買物動向

① 地元滞留率

大町市※の令和3年度（2021年度）における地元滞留率（全品目）は52.0%となっており、半数以上が市内で買い物をしています。

地元滞留率の推移としては、全品目の平均値は平成27年度（2015年度）にかけて減少が続いていましたが、その後は概ね横ばいで推移しています。

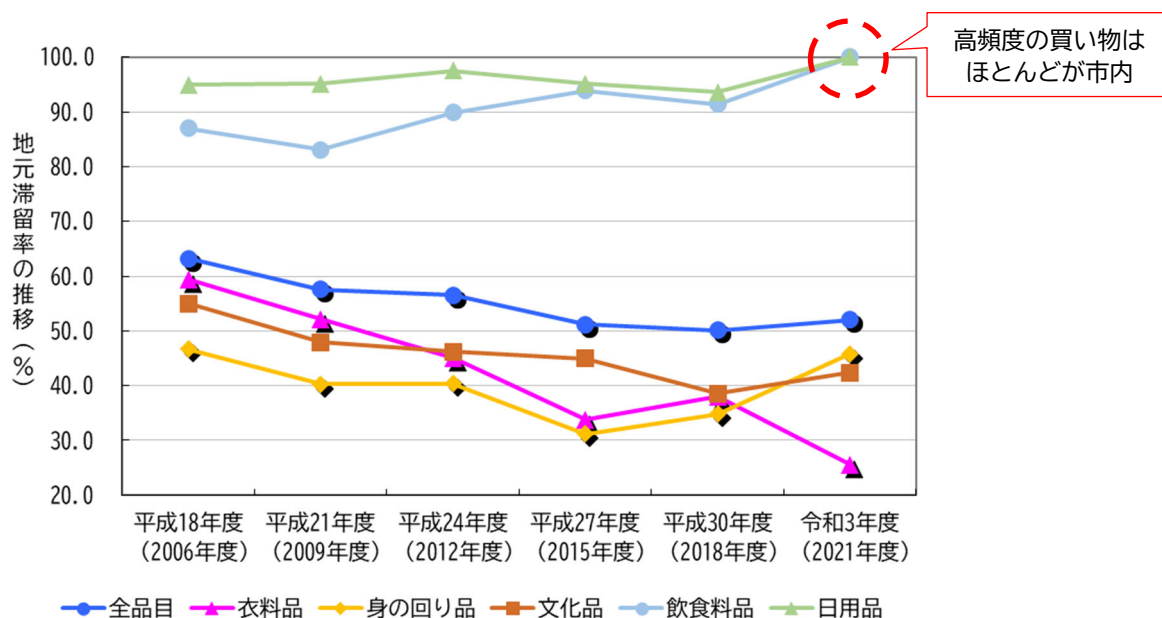
品目別の推移では、飲食料品や日用品といった比較的高頻度の買い物では上昇傾向にあり、令和3年度（2021年度）には100%となっています。

その一方で、衣料品では減少が続いており、令和3年度（2021年度）には25.6%と、15年前にあたる平成18年度（2006年度）に比べ30%以上の減少となっています。

この要因として、安曇野市や松本市といった近隣への買い物のほか、近年急速に拡大しているインターネットショッピングなどが挙げられます。

※合併前の旧大町市（現在の平・常盤・社地区）を指す。

大町市（合併前） （%）	平成18年度 （2006年度）	平成21年度 （2009年度）	平成24年度 （2012年度）	平成27年度 （2015年度）	平成30年度 （2018年度）	令和3年度 （2021年度）
全品目	63.2	57.6	56.5	51.2	50.1	52.0
衣料品	59.4	52.1	45.1	33.8	38.0	25.6
身の回り品	46.7	40.3	40.4	31.2	34.8	45.8
文化品	55.0	47.9	46.2	45.0	38.6	42.4
飲食料品	87.0	83.1	89.9	93.9	91.4	100.0
日用品	95.0	95.1	97.5	95.1	93.6	100.0



出典：長野県産業労働部「令和3年長野県商圈調査報告書」再編加工

図 地元滞留率の推移

【用語の定義】

○地元滞留率

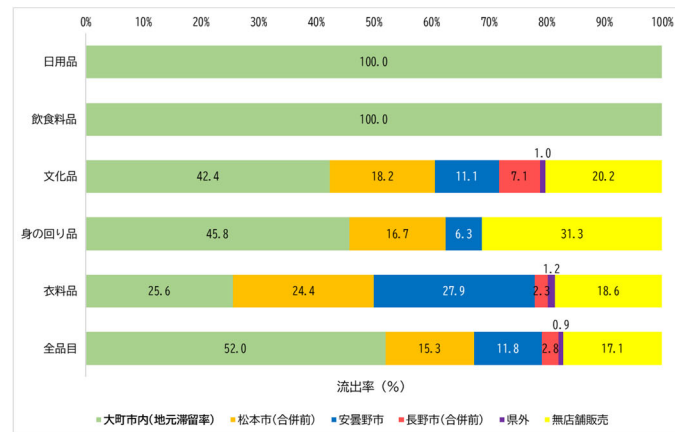
居住する地元市町村（平成15年8月31日現在の旧市町村単位）内で主に買物をする世帯の割合（%）

② 買い物における流出率

大町市の買い物における品目別の流出率について、飲食料品や日用品といった比較的高頻度の買い物では、前述のとおり、大町市内での買い物（地元滞留率）が多いため、市外への買い物は少なくなっています。

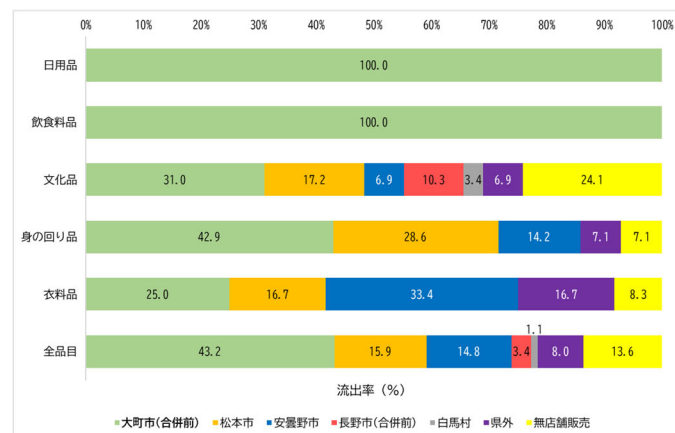
一方で、衣料品・身の回り品・文化品といった比較的低頻度の買い物については、近隣市町では松本市・安曇野市・長野市などが多くっており、これら以外では県外や無店舗販売（インターネットショッピングなど）が多くなっています。

大町・平・常盤・
社地区



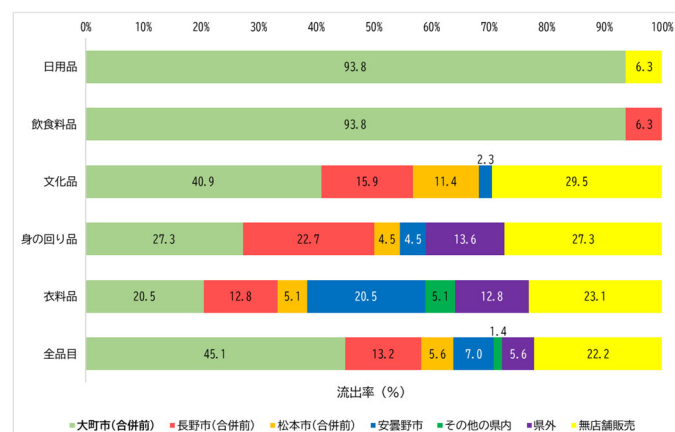
松本や安曇野への
買い物がみられる

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年長野県商圈調査報告書」再編加工

図 地元滞留率の推移

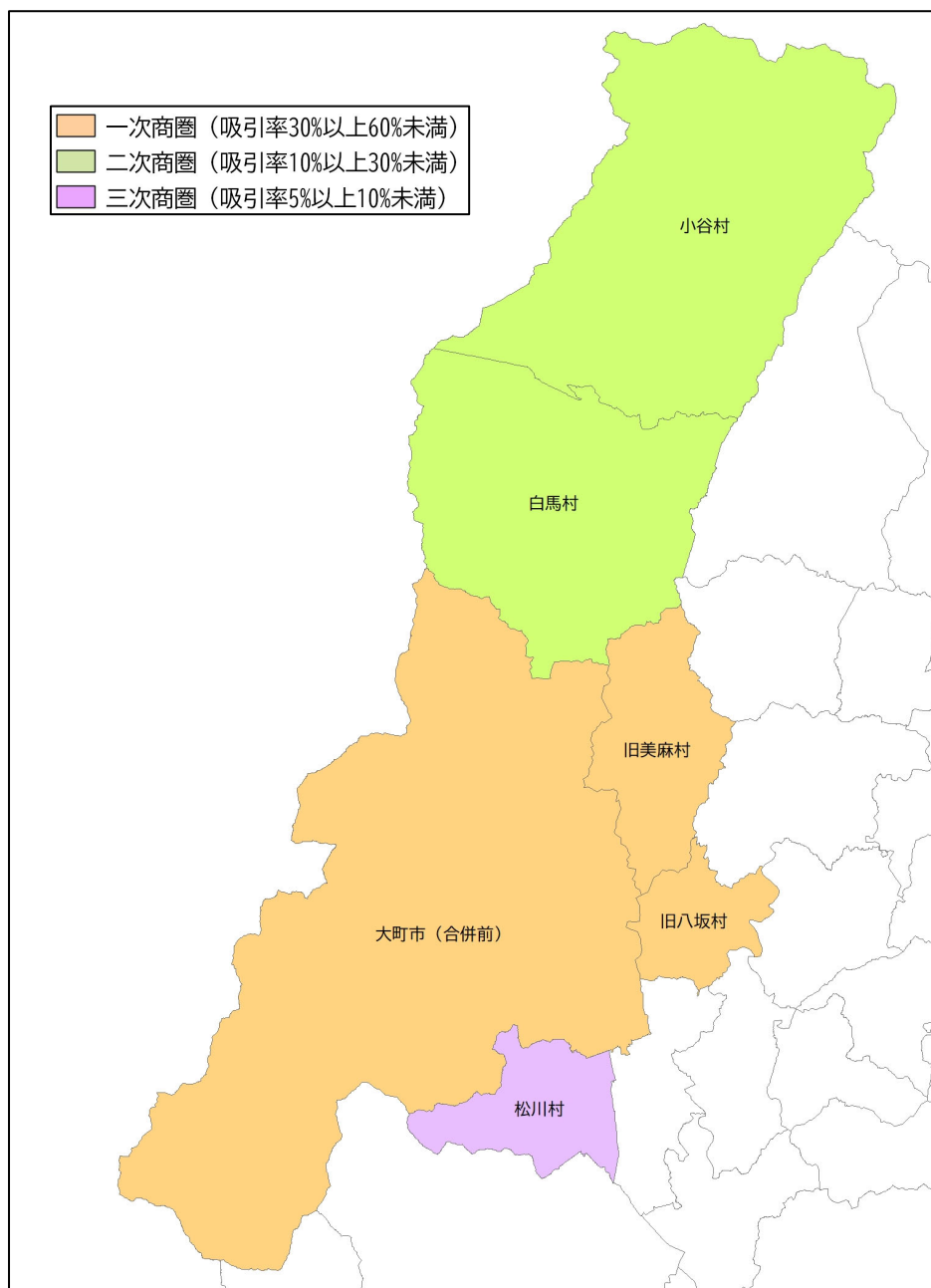
【用語の定義】

○流出率

地元市町村以外で主に買物をする世帯の割合（％）

③ 商圈（吸引率）

商圈をみると、隣接する市町村からの吸引では、白馬村・小谷村が二次商圈、松川村が三次商圈となっています。



出典：長野県産業労働部「令和3年度長野県商圈調査報告書」再編加工

図 大町市の商圈（全品目平均）

【用語の定義】

○商圈

商業施設等が顧客を吸引する地理的範囲を示しており、次の3区分に分類している。

- ・一次商圈⇒地域の消費需要の30%以上を吸引している地域
- ・二次商圈⇒地域の消費需要の10%以上 30%未満を吸引している地域
- ・三次商圈⇒地域の消費需要の5%以上 10%未満を吸引している地域

○吸引率

流出率を流出先の市町村側からとらえた割合（%）

(4) 主要施設の分布

大町市の主要施設の分布状況を見ると、多くは中心市街地に分布しています。このほか、美麻地域や八坂地域といった各地域に主要施設が分布し、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、ほとんどが大町地域などに立地しているため、美麻地域や八坂地域からの買い物移動を支える必要があります。

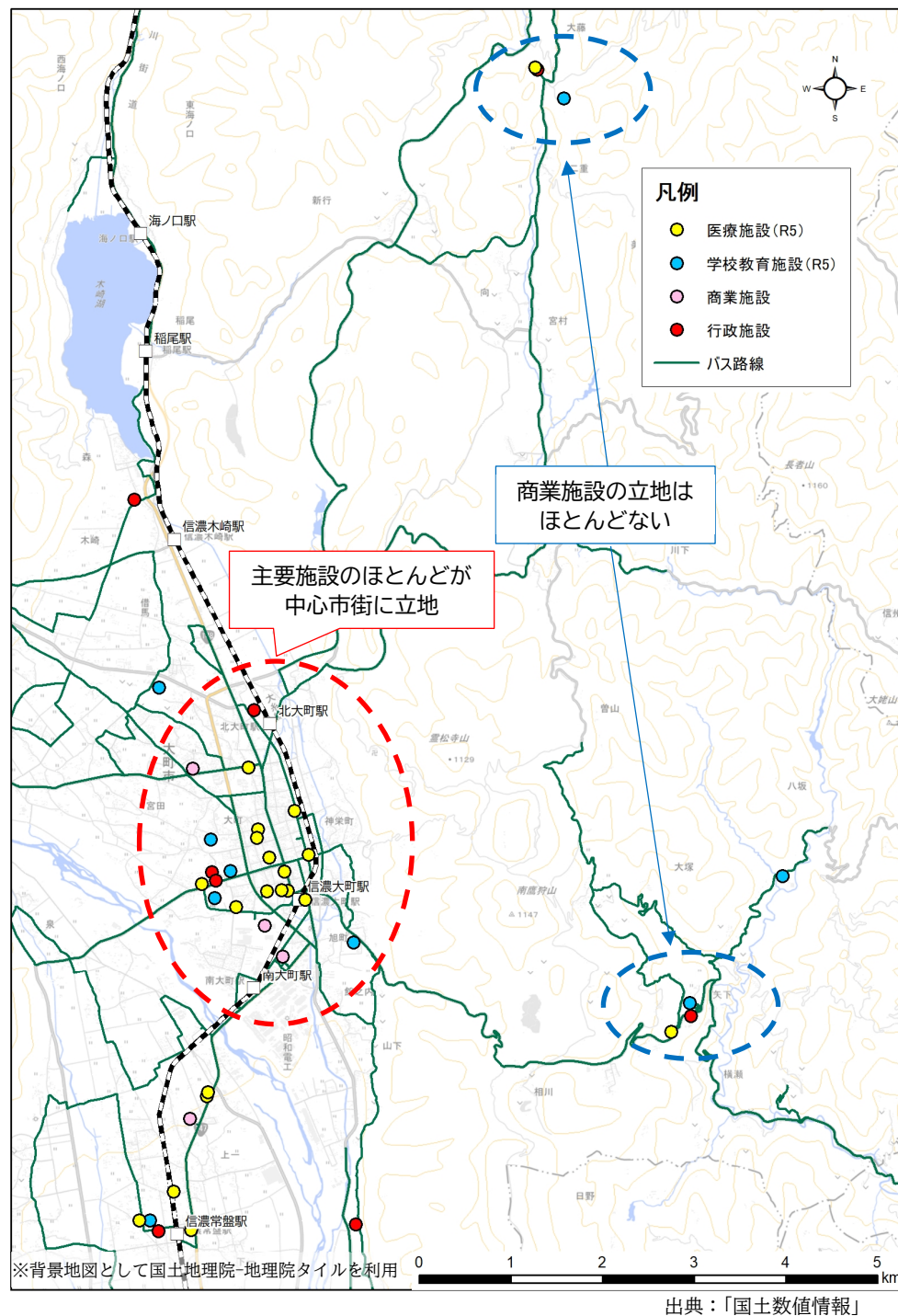
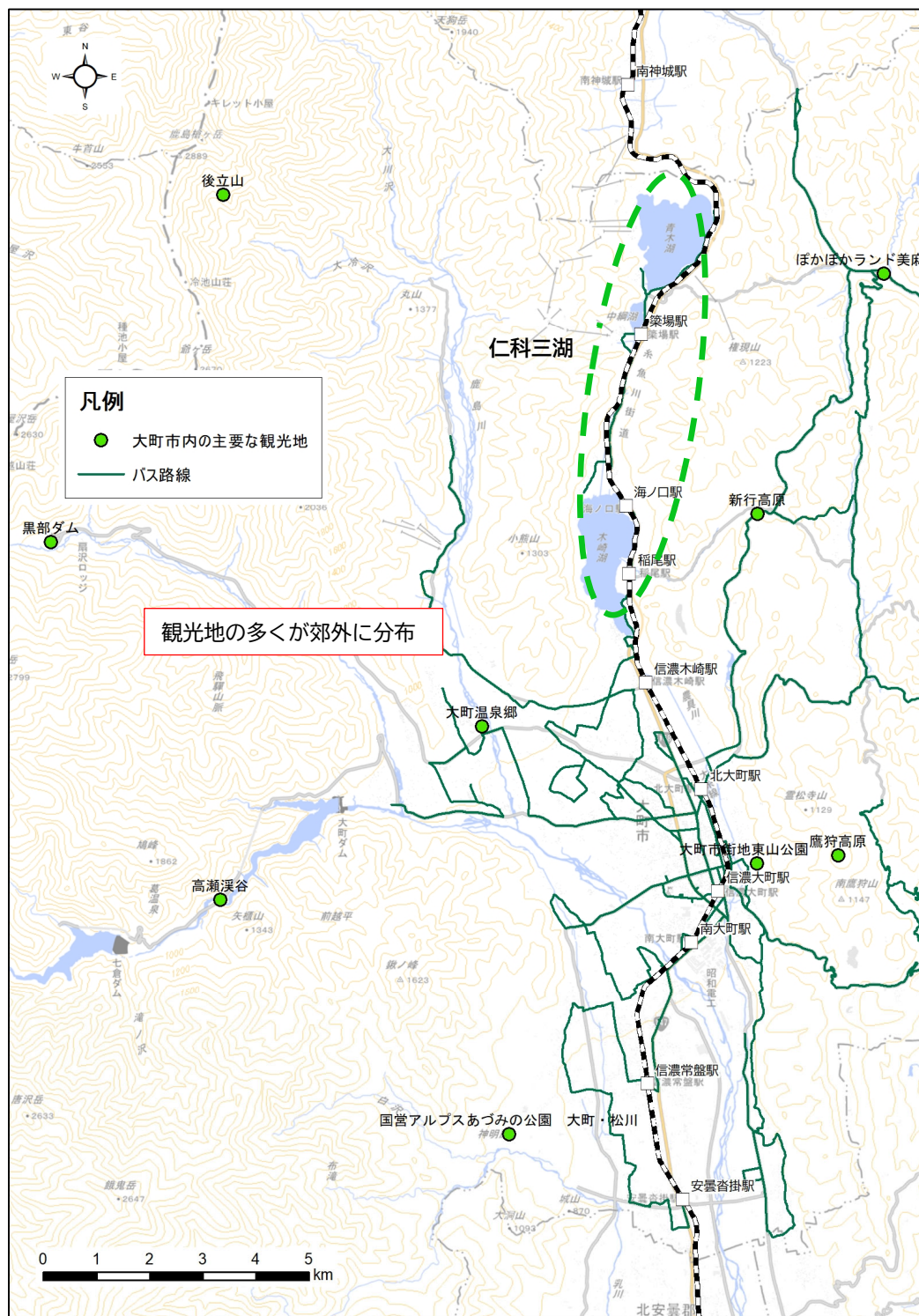


図 施設分布

2-3. 観光

(1) 観光地分布

大町市の観光地は山間部に点在しています。主な観光地では、宿泊施設が多く存在している大町温泉郷のほか、大町市北部に位置する仁科三湖や国営アルプスあづみの公園を始めとする自然とふれあえる施設が山間部に分布しています。また、立山黒部アルペンルートへの入口となる扇沢駅があります。



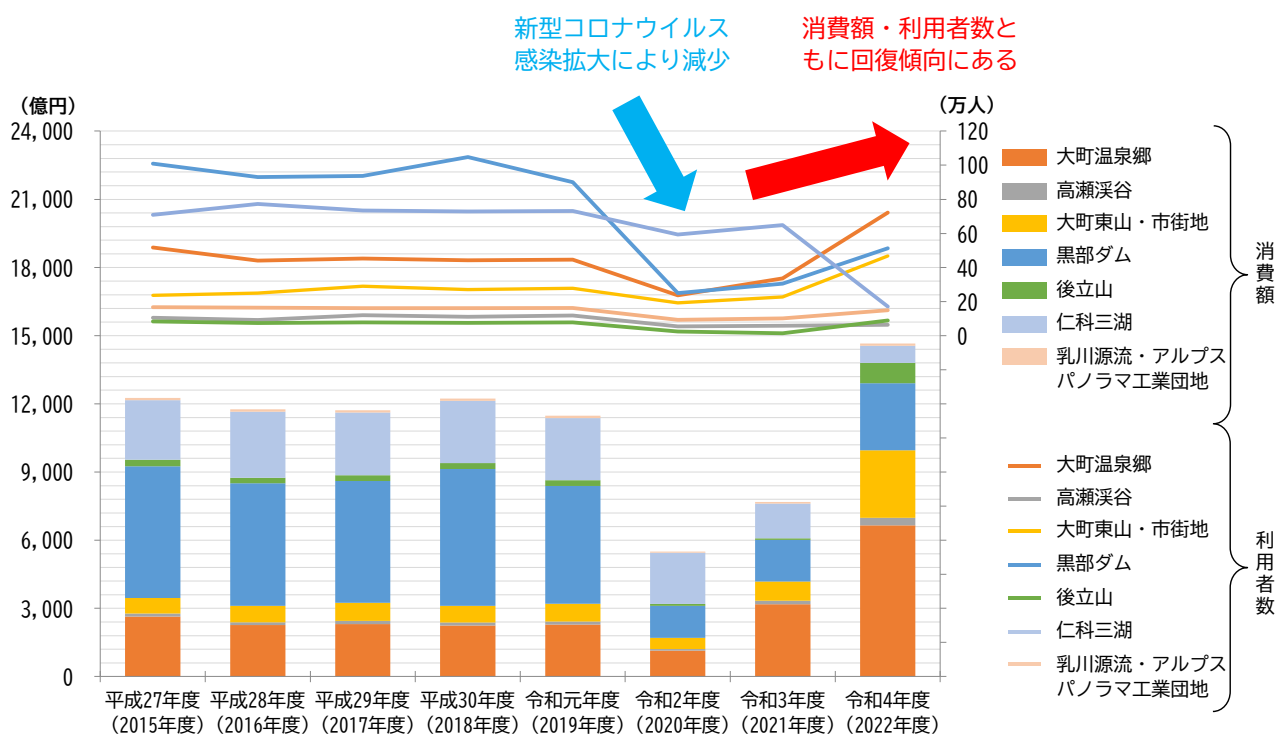
出典：「国土数値情報」

図 観光地等の分布

(2) 観光地利用者数・観光消費額

大町市の観光地に関して、観光利用者数・観光消費額ともに、令和元（2019）年度までは概ね横ばいで推移していましたが、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す。

その後、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、今後は回復が続くと見込まれます。



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. 公共交通の現状

3-1. 市内公共交通の運行状況

(1) 地域内の公共交通

鉄道は、松本市と新潟県糸魚川市を結ぶＪＲ大糸線が通り、更に信濃大町駅には、新宿駅（東京駅）発のＪＲ中央本線「特急あずさ」が停車し、首都圏からの玄関口となっています。

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 路線はデマンド型で運行しています。

また、八坂地域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。

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） 〔安曇沓掛駅、信濃常盤駅、南大町駅、信濃大町駅、北大町駅、 稲尾駅、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（10コース） (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）〕 ■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 〔観光課所管〕 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 〔八坂支所所管〕
福祉有償運送		大町市社会福祉協議会 〔福祉課所管〕
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)
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

(2) 公共交通網

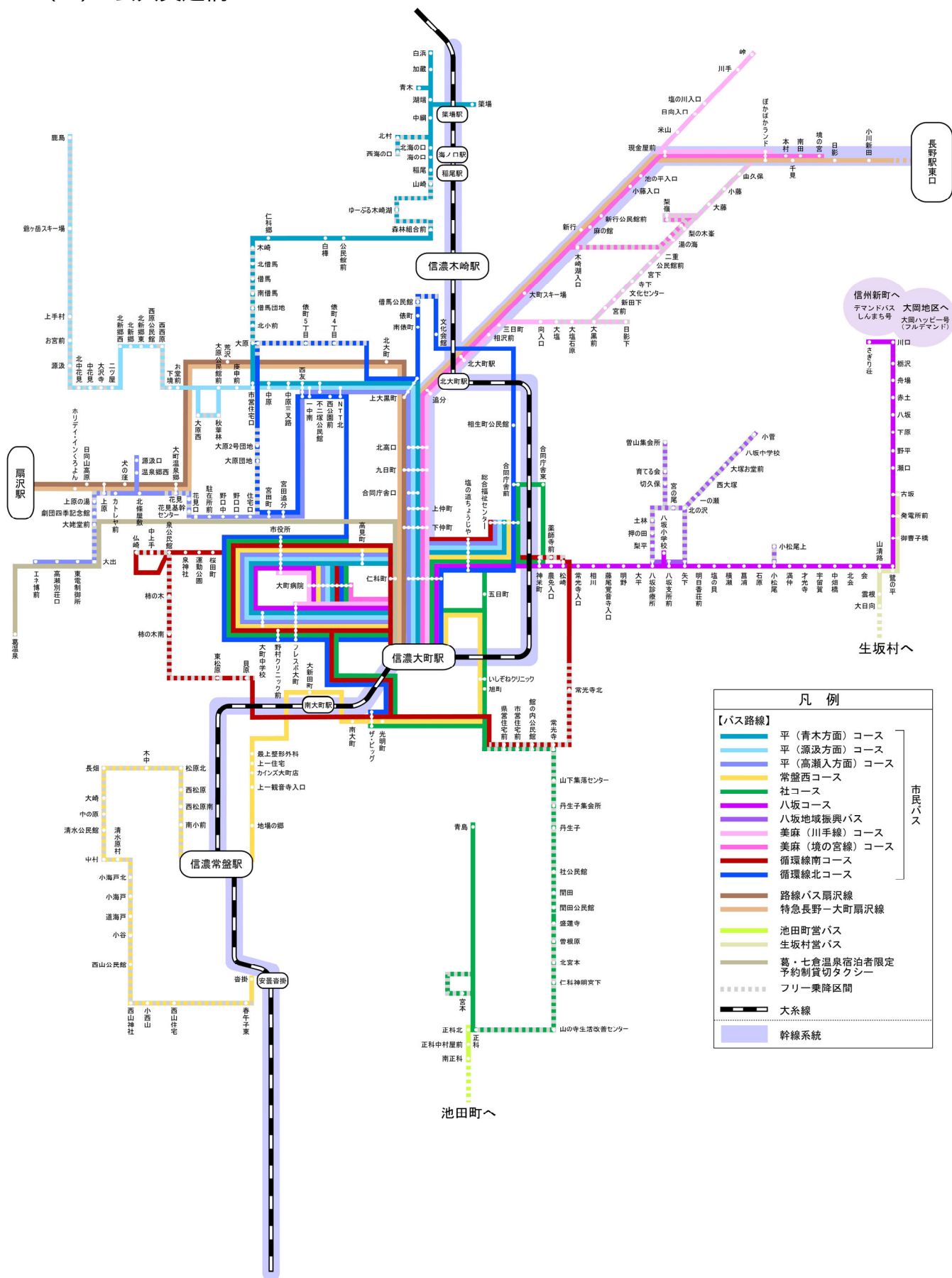
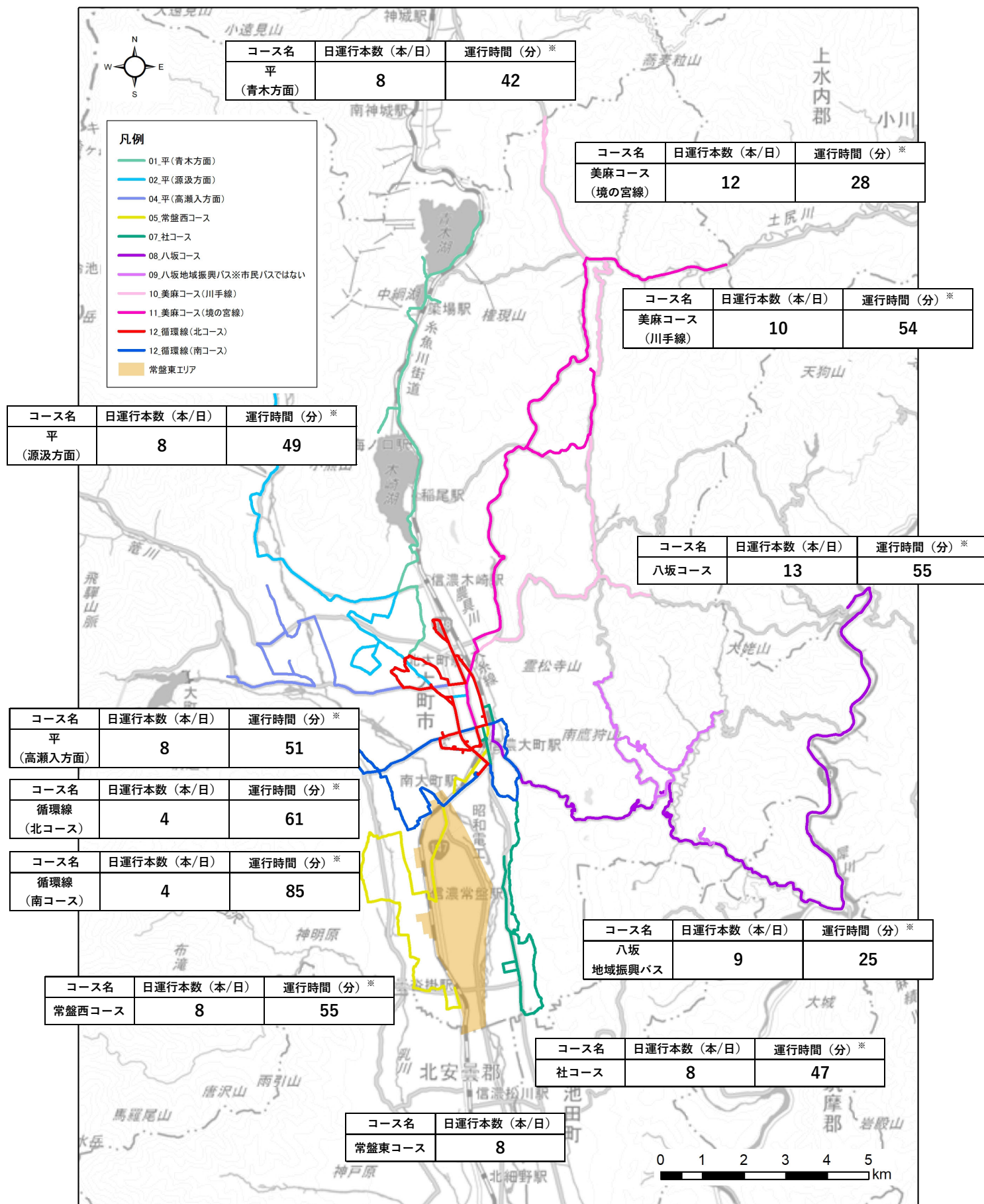


図 地域の公共交通網（令和４年３月現在）

(3) 市民バス系統図



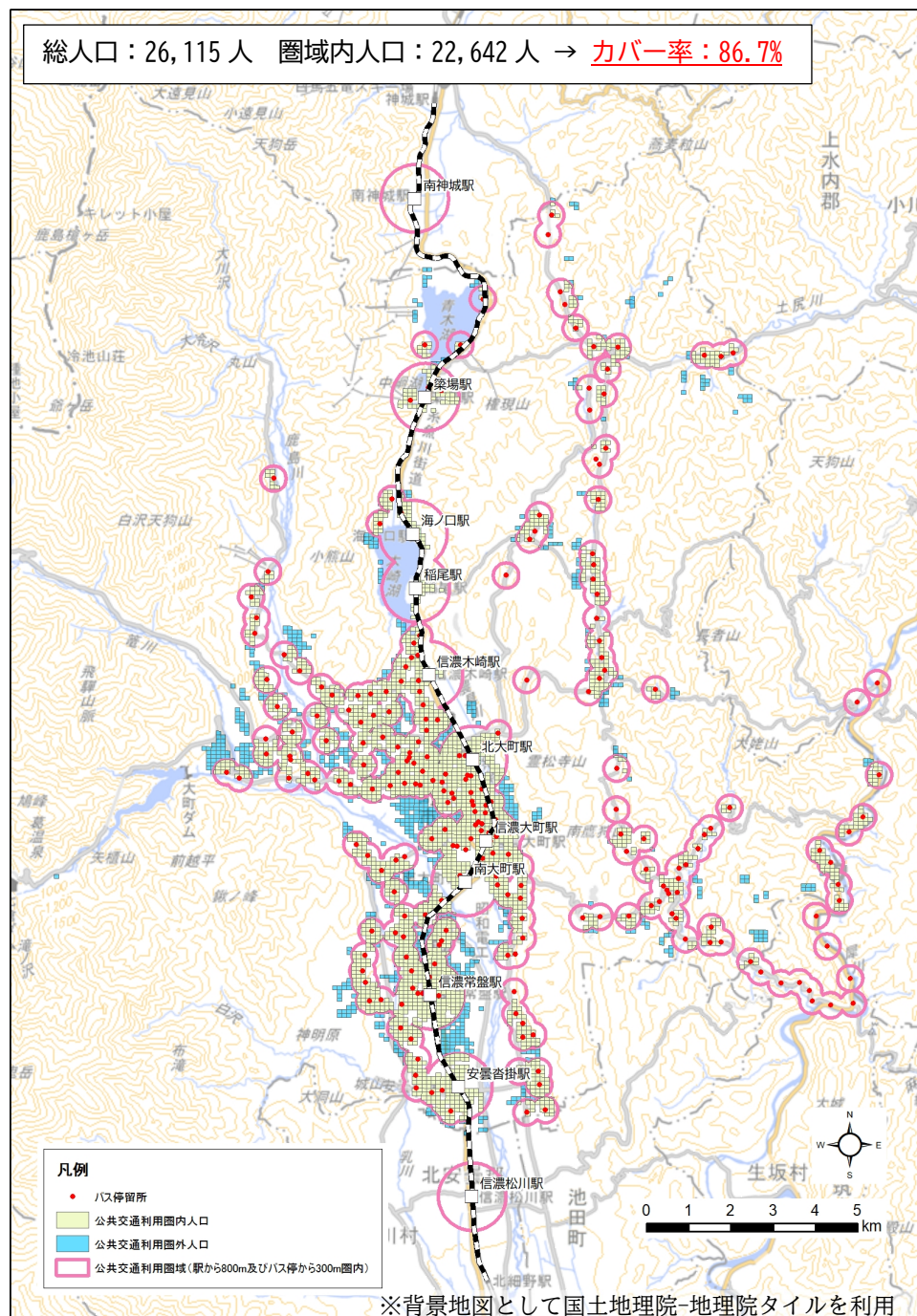
※予約運行区間を除いた運行時間

(4) 公共交通の利用徒歩圏カバー率

令和2年(2020年)の公共交通(鉄道・市民バス)の徒歩圏人口¹⁾は22,642人であり、人口カバー率は86.7%となっています。

これに対し、推計人口(社人研)に基づいた令和12年(2030年)の徒歩圏人口は19,361人へ減少する見込みとなっており、将来の更なる市民バスの利用者の減少が予想されます。

1)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

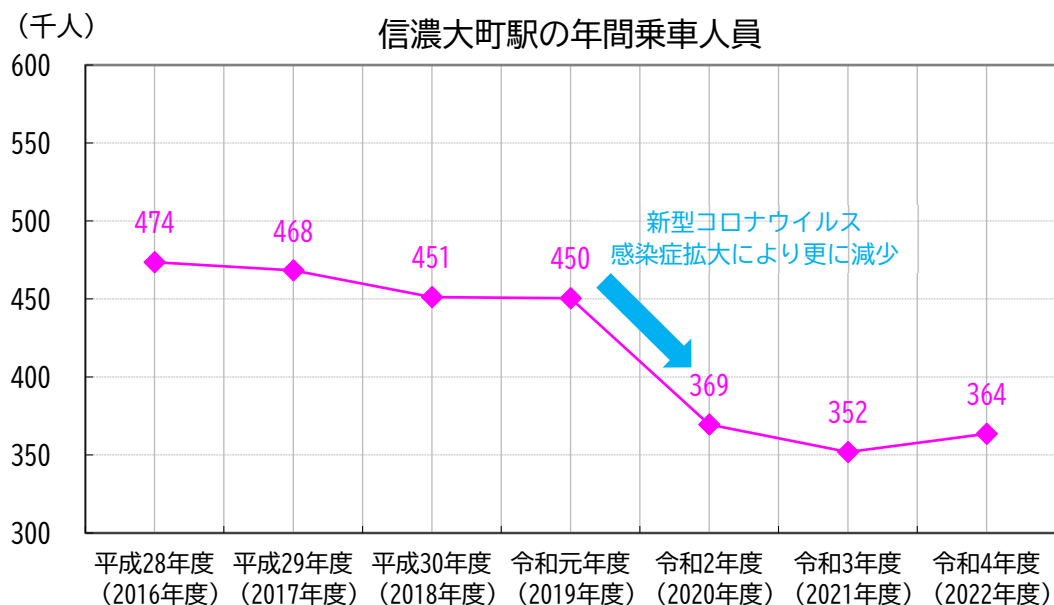
図 公共交通圏域人口カバー率(令和2年現在)

(5) 公共交通機関利用者の推移

① 鉄道

J R大糸線およびJ R中央本線の在来線・特急列車が停車する信濃大町駅における年間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いましたが、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）にはおよそ36万人となっており、回復傾向にあります。



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

図 信濃大町駅における乗車人員の推移

② バス

1) ふれあい号（定時定路線型バス）

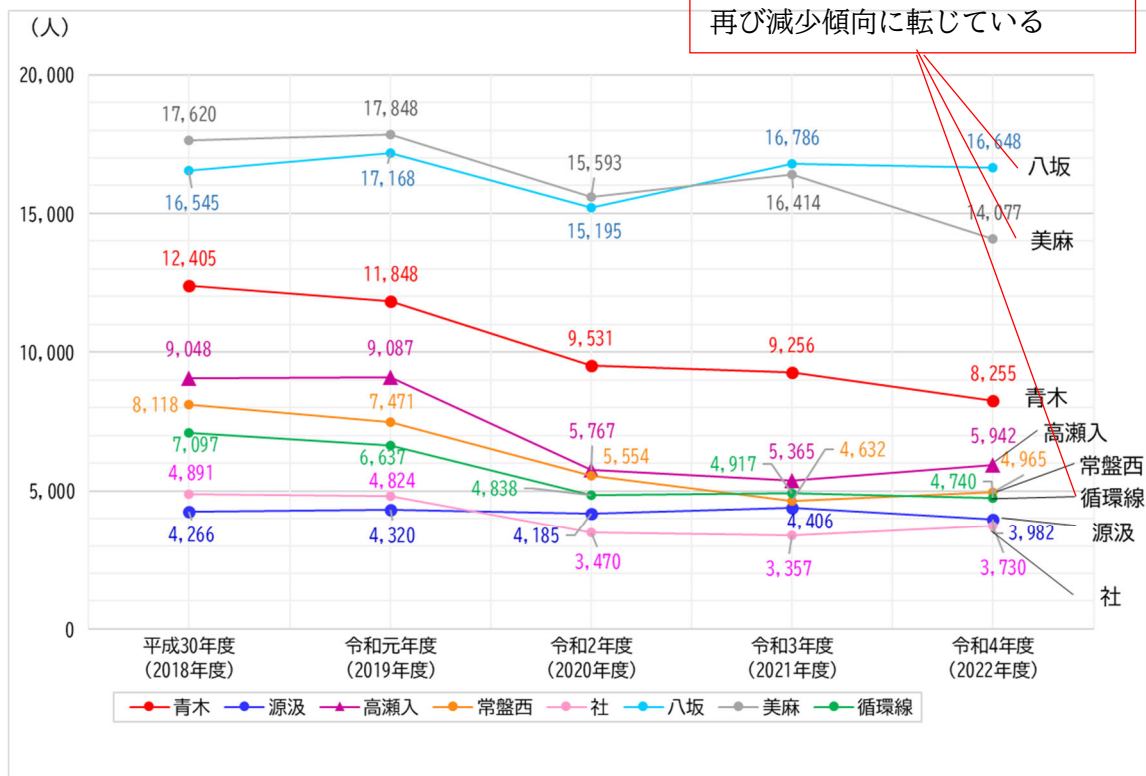
大町市内を運行するふれあい号の路線別利用者数の推移をみると、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和元年度（2019年度）から令和2年度（2020年度）にかけては、全ての路線において減少しています。

その後の推移では、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）コースについては新型コロナウイルス感染拡大前からの減少傾向が続いているため、これらの路線における利用促進が必要です。

八坂、美麻、循環線については、
再び減少傾向に転じている



出典：大町市資料

図 ふれあい号（定時定路線型）の路線別年間利用者数の推移

2) ふれあい号（デマンドバス：常盤東コース）

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、運行開始後の利用者数の推移を見ると、年々増加しています。

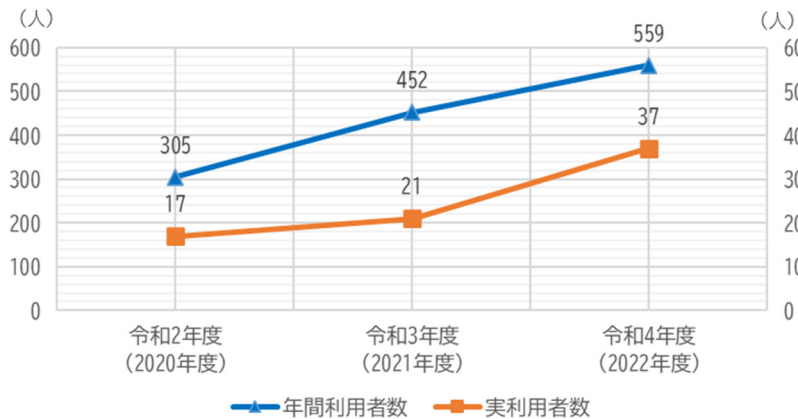


図 常盤東コースの年間利用者数の推移

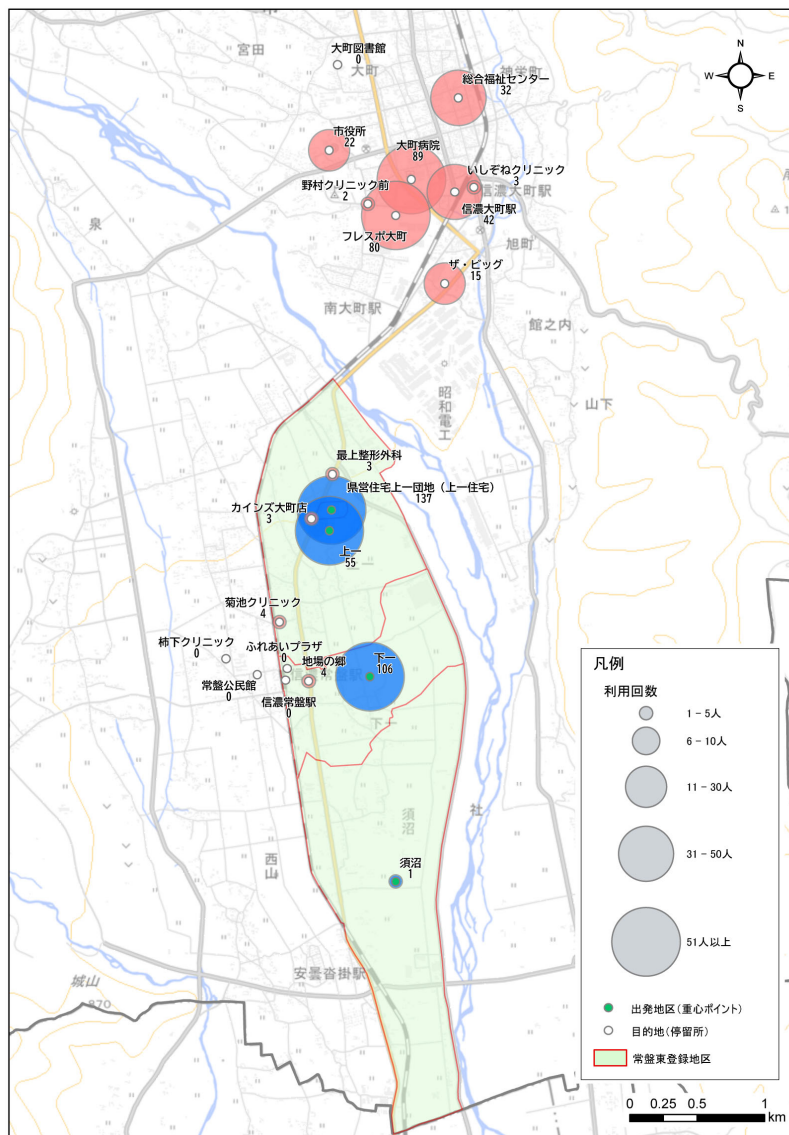


図 常盤東コースのバス停別の年間利用者数（令和4年度）

出典：大町市資料

③ 観光周遊バス：ぐるりん号

市内の観光地を巡る周遊バス「ぐるりん号」は、観光シーズンである春から秋頃にかけて、土・日・祝日等に運行しています。

近年の年間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、年間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。

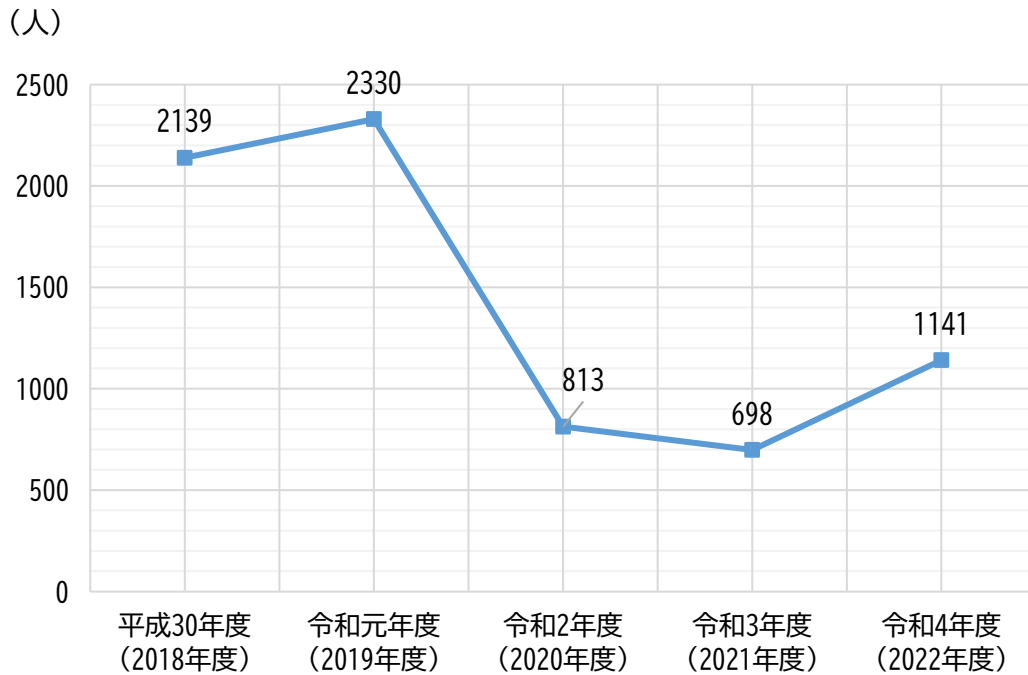


図 ズるりん号の年間利用者数（平成 30 年度～令和 4 年度）

④ 特急バス：長野－大町（扇沢）線

長野－大町（扇沢）線は、長野駅から信濃大町駅を経由し、扇沢まで向かう路線バスです。

当該路線の運行ダイヤについては、観光需要等により繁忙期にあたる春から秋にかけては、上下線の合計で1日11本を運行し、冬の期間中では信濃大町駅までの運行であり、1日6本を運行しています。

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。

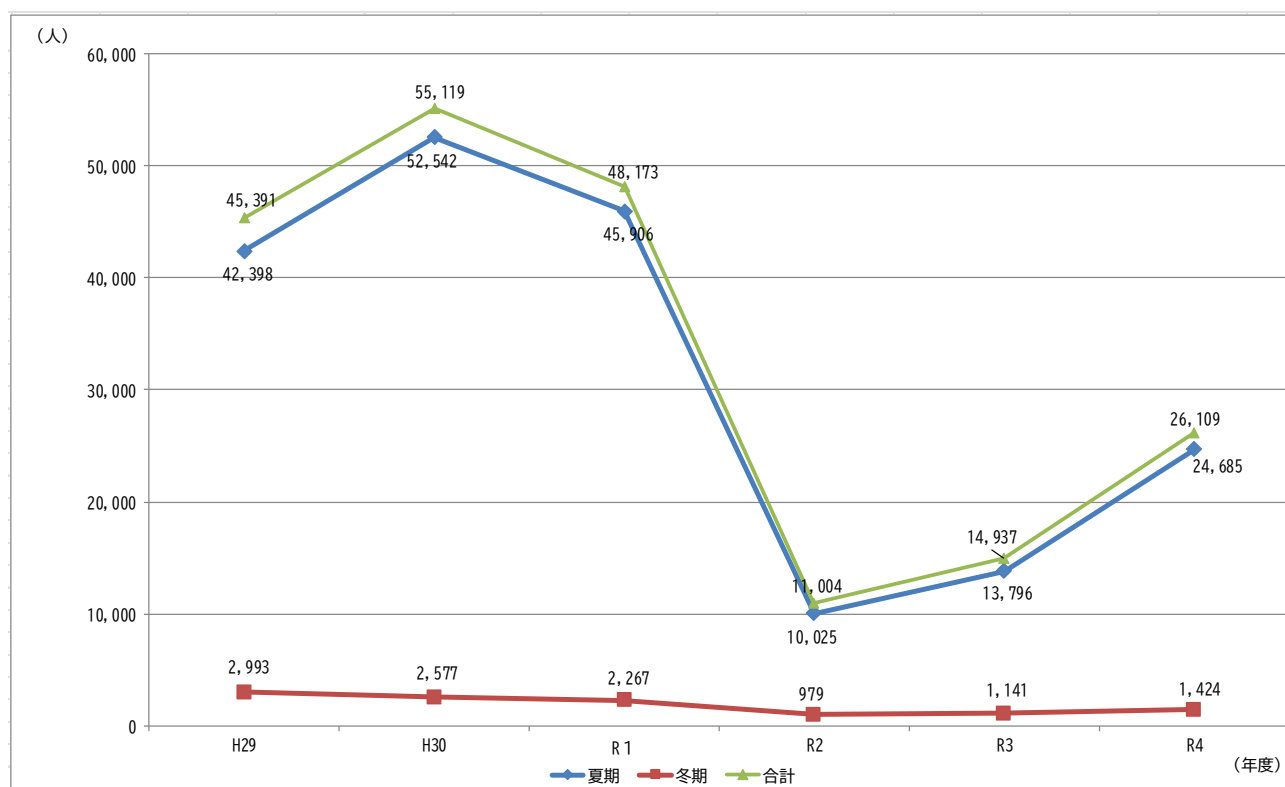


図 長野－大町（扇沢）線の年間利用者数（平成29年度～令和4年度）

(6) 扇沢線の運行状況

扇沢線は、信濃大町駅から立山黒部アルペンルートへ通じている扇沢までを結ぶ路線バスです。観光需要が特に多い春から秋にかけては、最大で1日におよそ30本（上下線合計）を運行しています。

一方で、冬の期間中は信濃大町駅から日向山高原まで運行経路を短縮し、1日に6本（上下線合計）を運行しています。

当該路線についても、長野－大町線と同様に、季節による需要変化に対応しつつ、観光移動を支援する路線バスとして機能を果たしています。

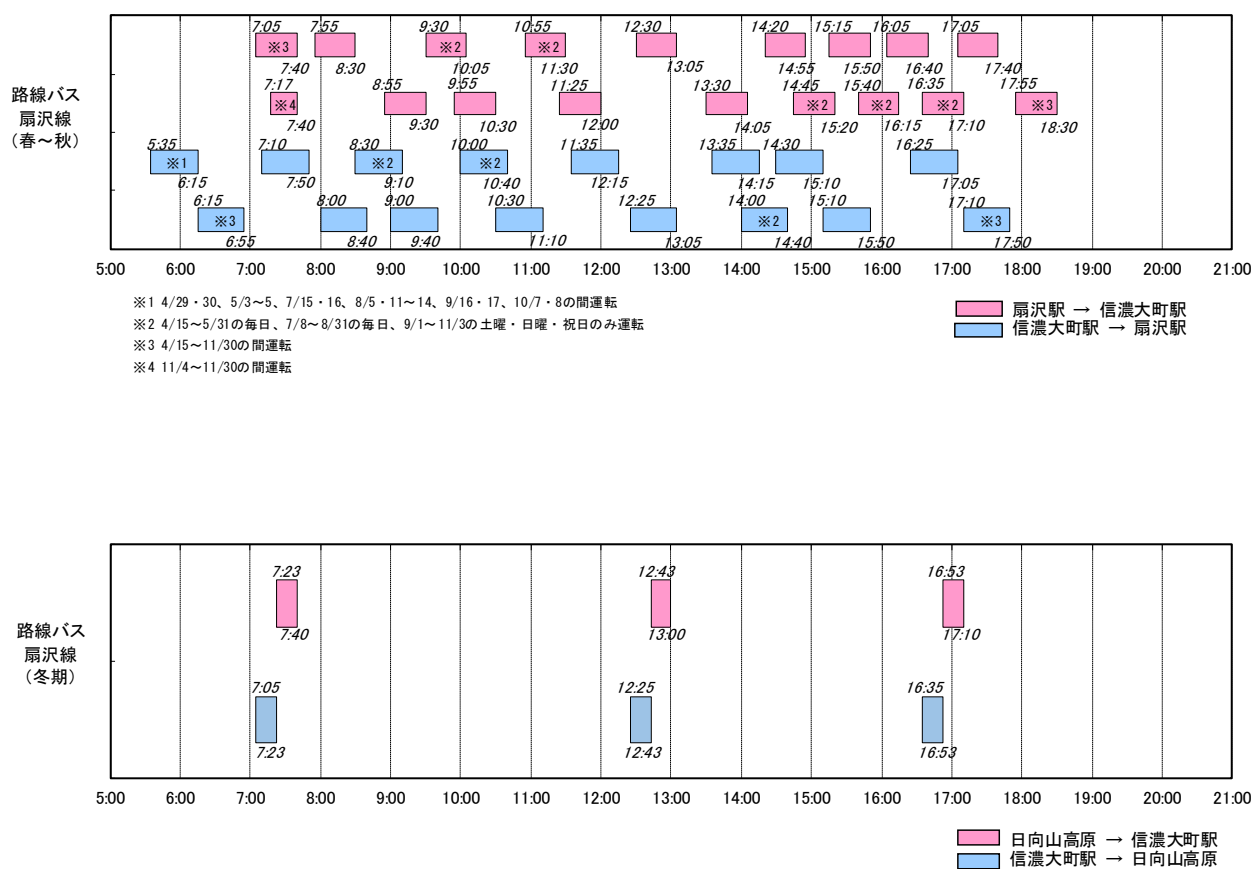
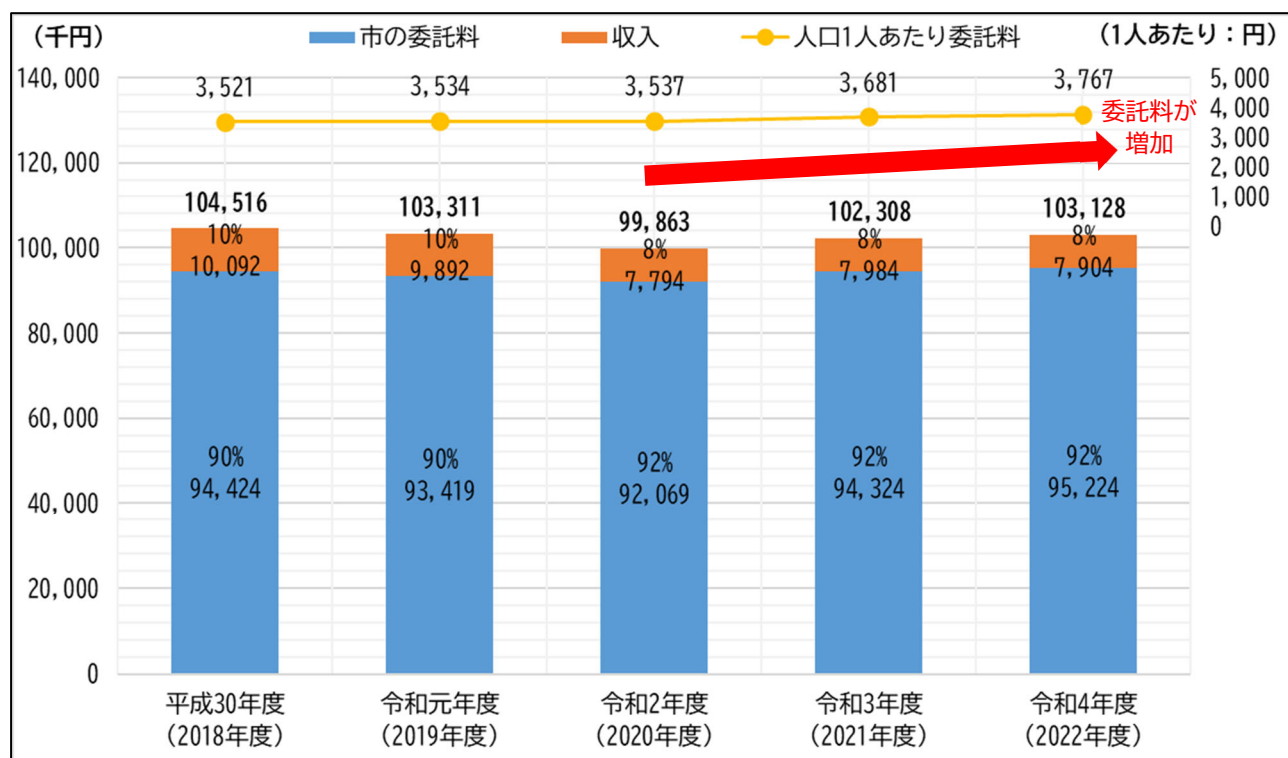


図 扇沢線の運行ダイヤ図（上：春～秋、下：冬）

(7) 市民バス利用者数・運行収支

大町市の市民バス運行に対する経費に関して、令和2年度（2020年度）にかけては減少傾向が続いていましたが、その後は経費が増加しており、市の委託料も増加傾向にあり、令和4年度では経費の92%にあたる約9,500万円を支援しています。

また人口1人あたりの委託料としても、人口減少により年々増加傾向にあり、令和4年度（2022年度）では3,767円となっています。



出典：大町市資料、長野県毎月人口異動調査

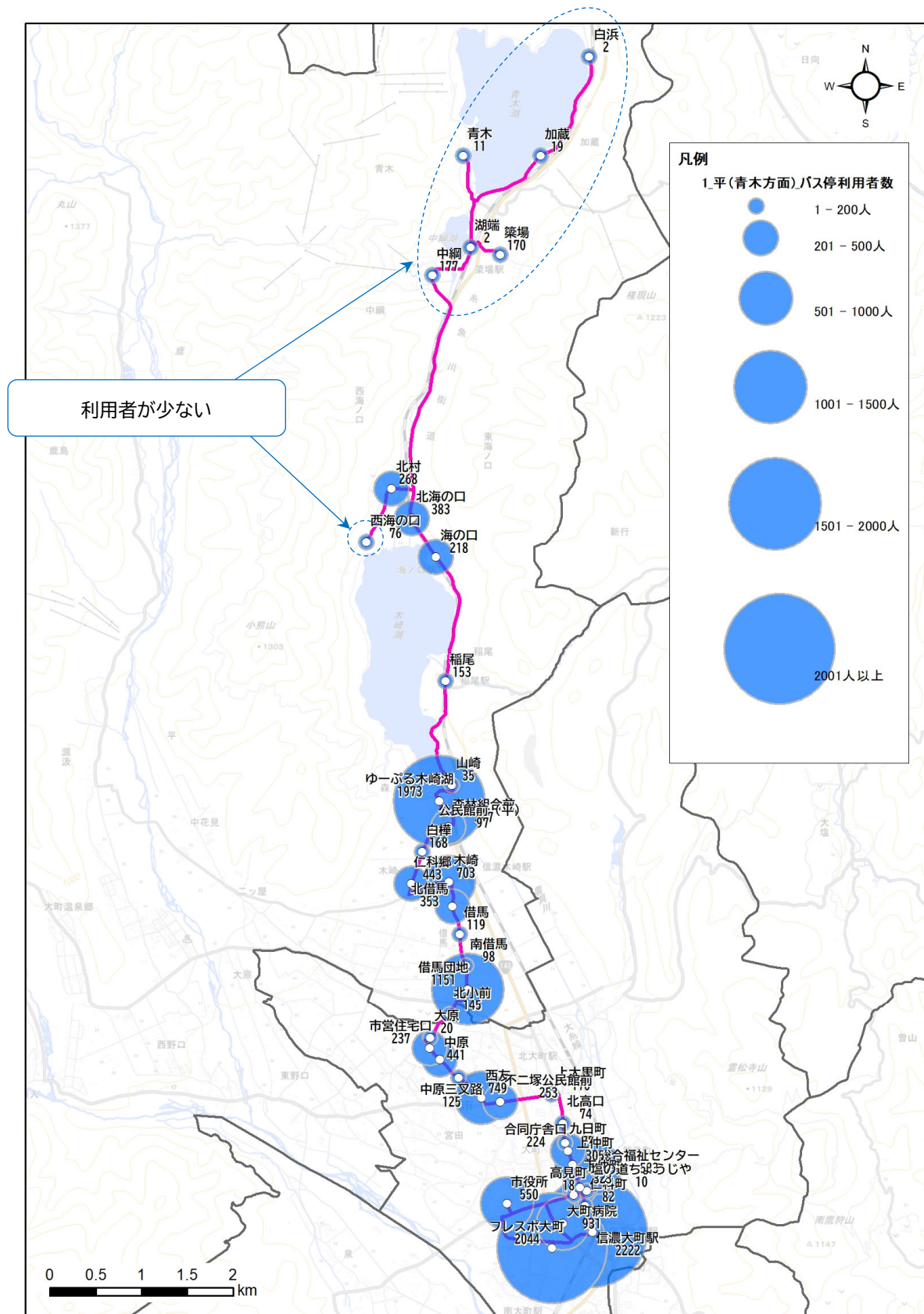
図 市民バスの運賃収入・委託料・人口1人あたりの委託料推移

(8) 市民バス利用実態（令和4年度の年間バス停乗降客数）

① 平（青木方面）コース

【特徴】

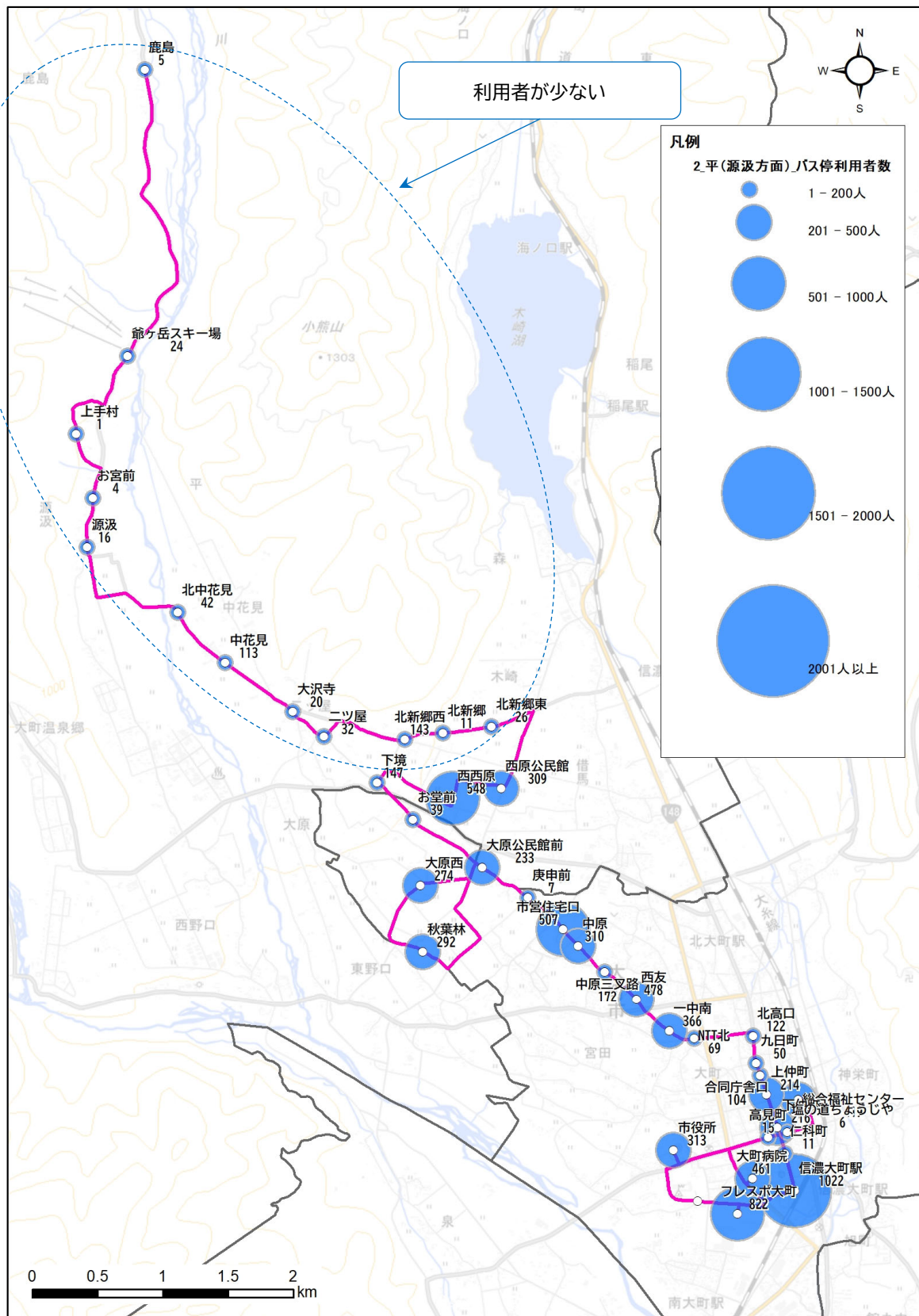
- 信濃大町駅やフレスポ大町のほか、ゆーぶる木崎湖への利用が特に多い
- 現在予約区間の中綱以北のバス停のほか、西海の口の利用者が少ない



② 平（源汲方面）コース

【特徴】

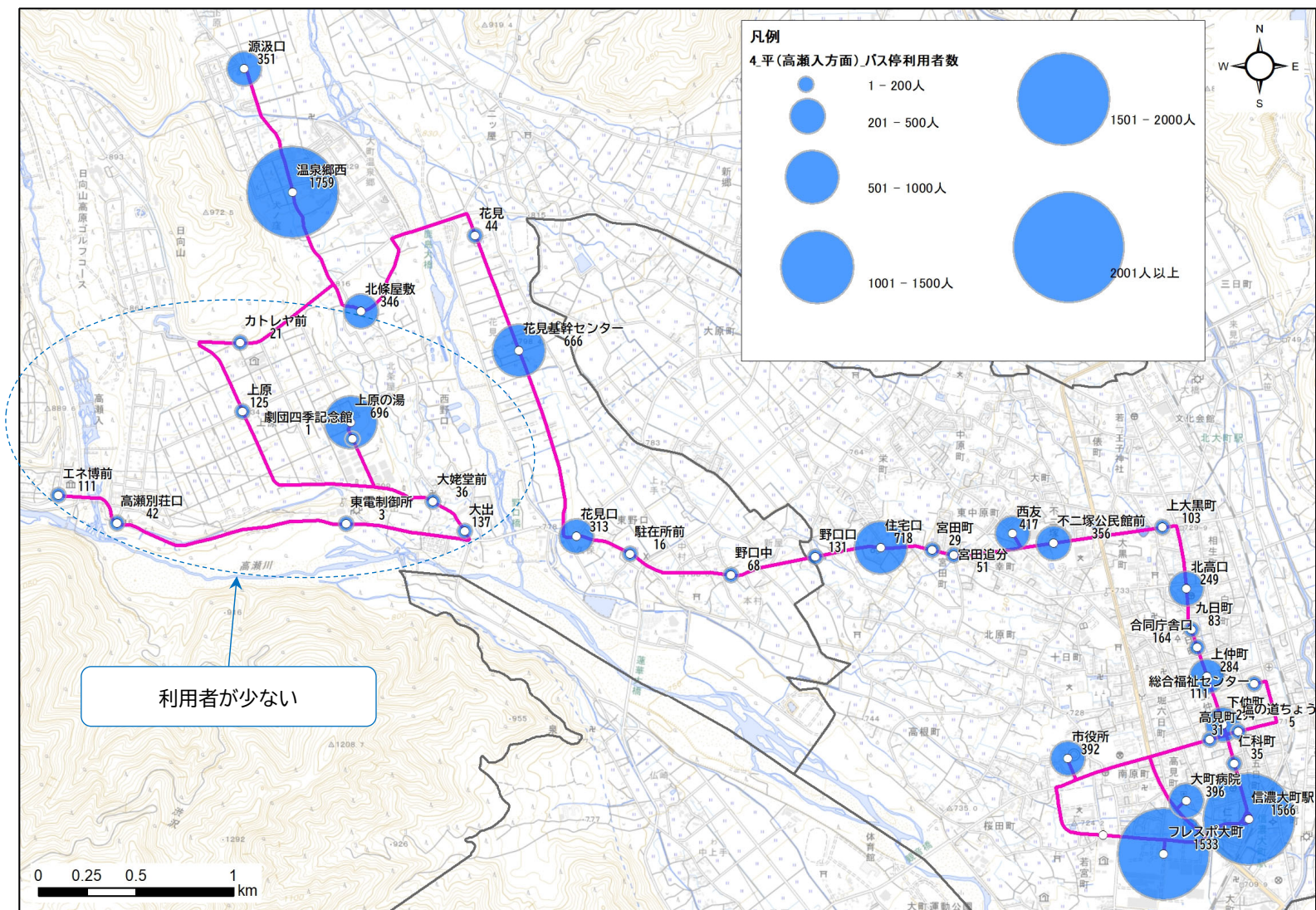
- 市営住宅口や西原からの利用が多い
- 大町地区内では信濃大町駅等の中心市街地への利用が多い
- 現在予約バス停の鹿島のほか、西原公民館以北の利用者数が少ない



③ 平（高瀬入方面）コース

【特徴】

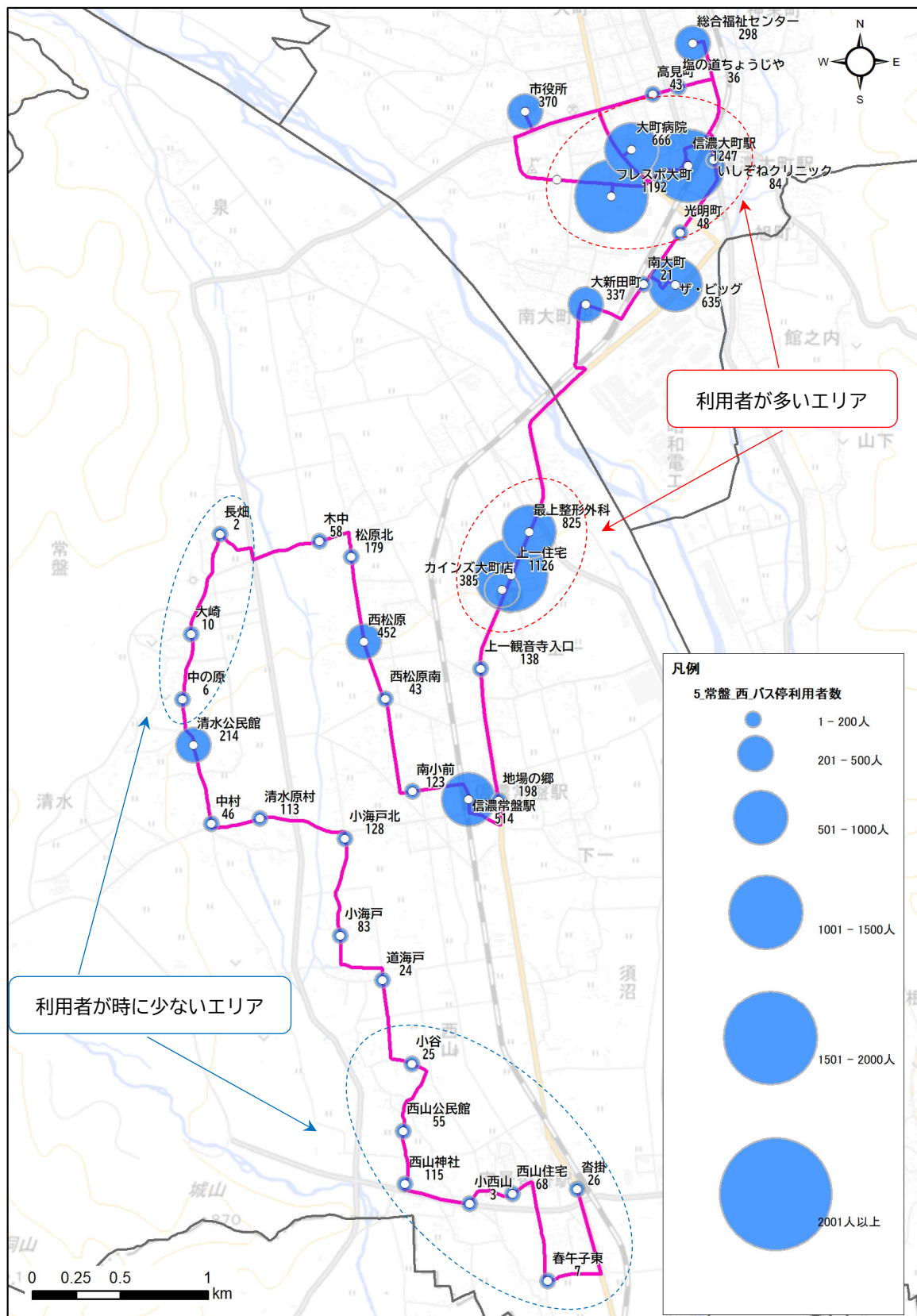
- 温泉郷西、信濃大町駅、フレスポ大町への利用が特に多い
- 上原の湯を除き、カトレヤ前～エネ博前の利用者が比較的に少ない



④ 常盤西コース

【特徴】

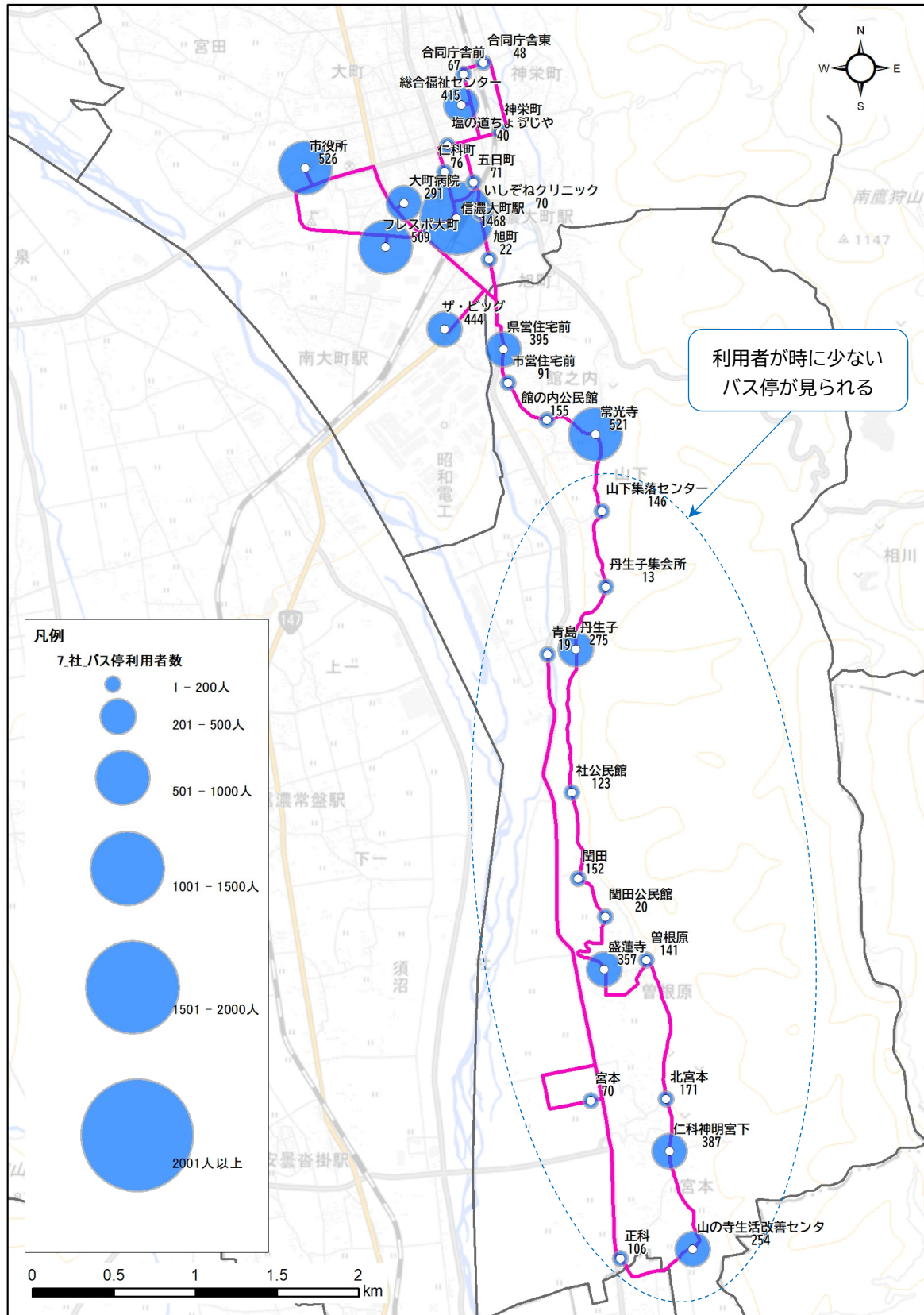
- 信濃大町駅やフレスポ大町等の利用が特に多い
- 常盤地区内では、最上整形外科や信濃常盤駅、カインズ大町店への利用が多い



⑤ 社コース

【特徴】

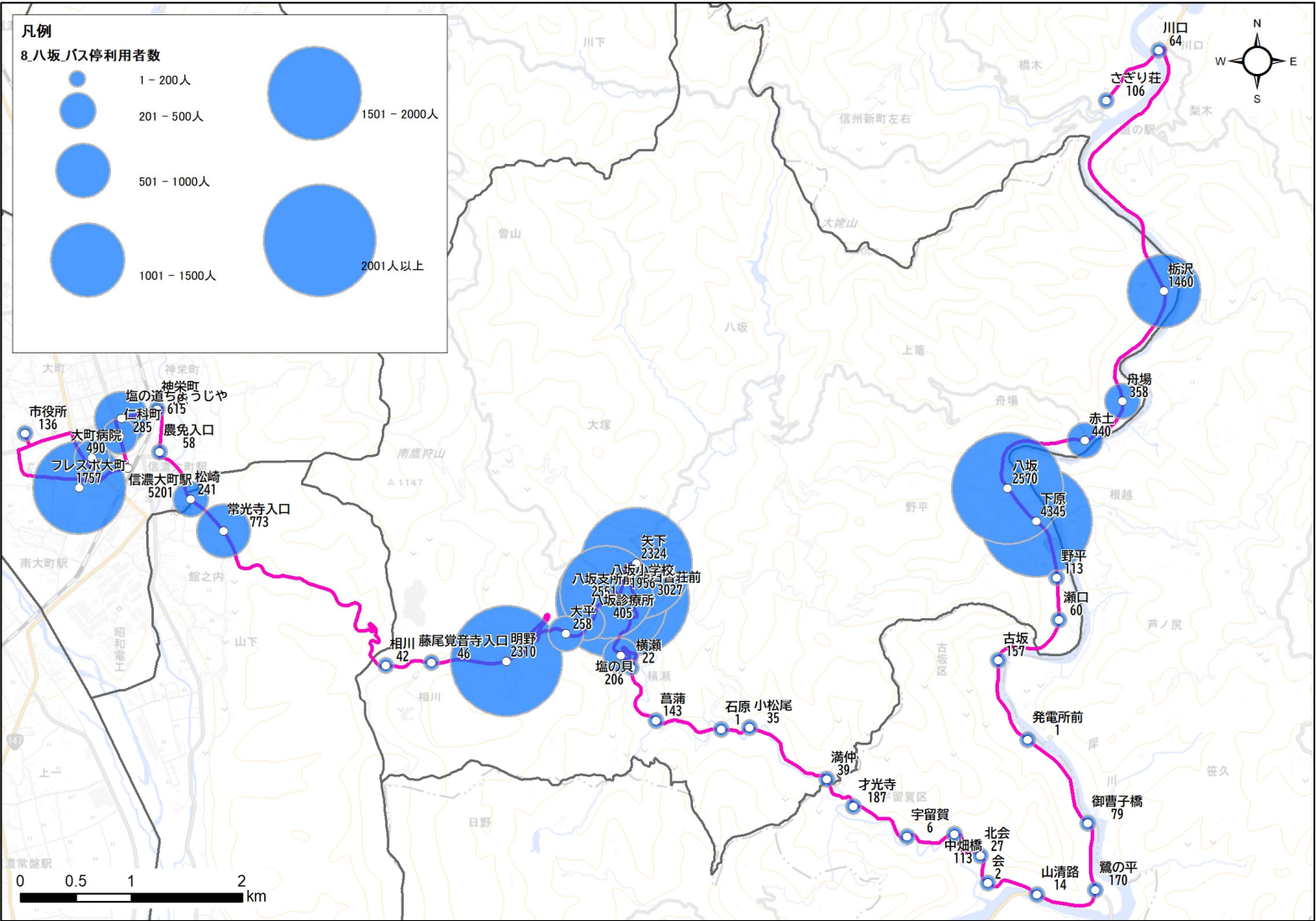
- 常光寺や県営住宅前からの利用が多い
- 大町地区内では信濃大町駅や市役所等への利用が多い
- 現在予約バス停の青島のほか、常光寺以南では利用者数が少ないバス停が散見される



⑥ 八坂コース

【特徴】

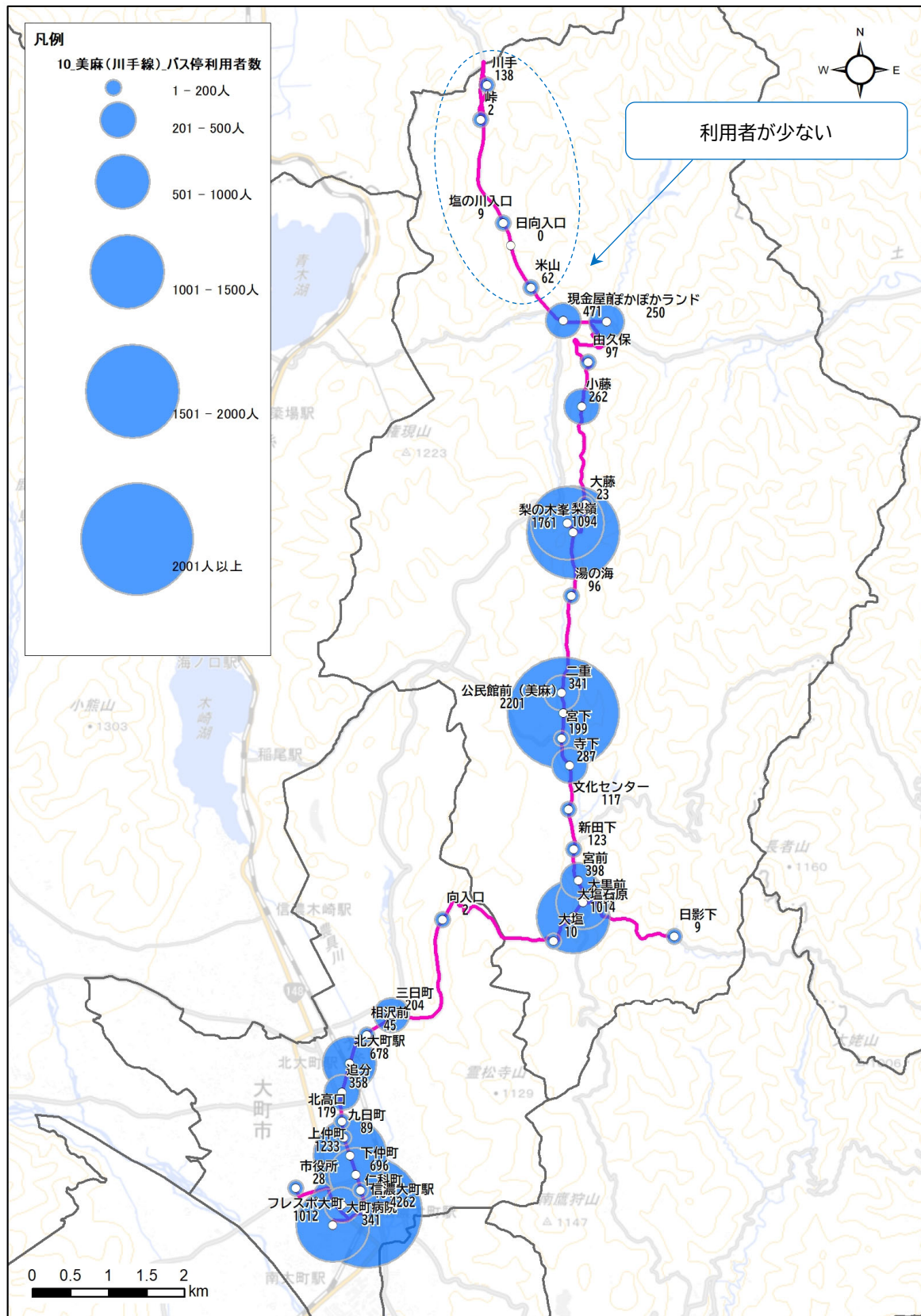
- 下原からの利用、八坂支所周辺への利用など、八坂地区内での移動が非常に多い
- 大町地区への利用では、信濃大町駅が最も多い



⑦ 美麻コース 川手線

【特徴】

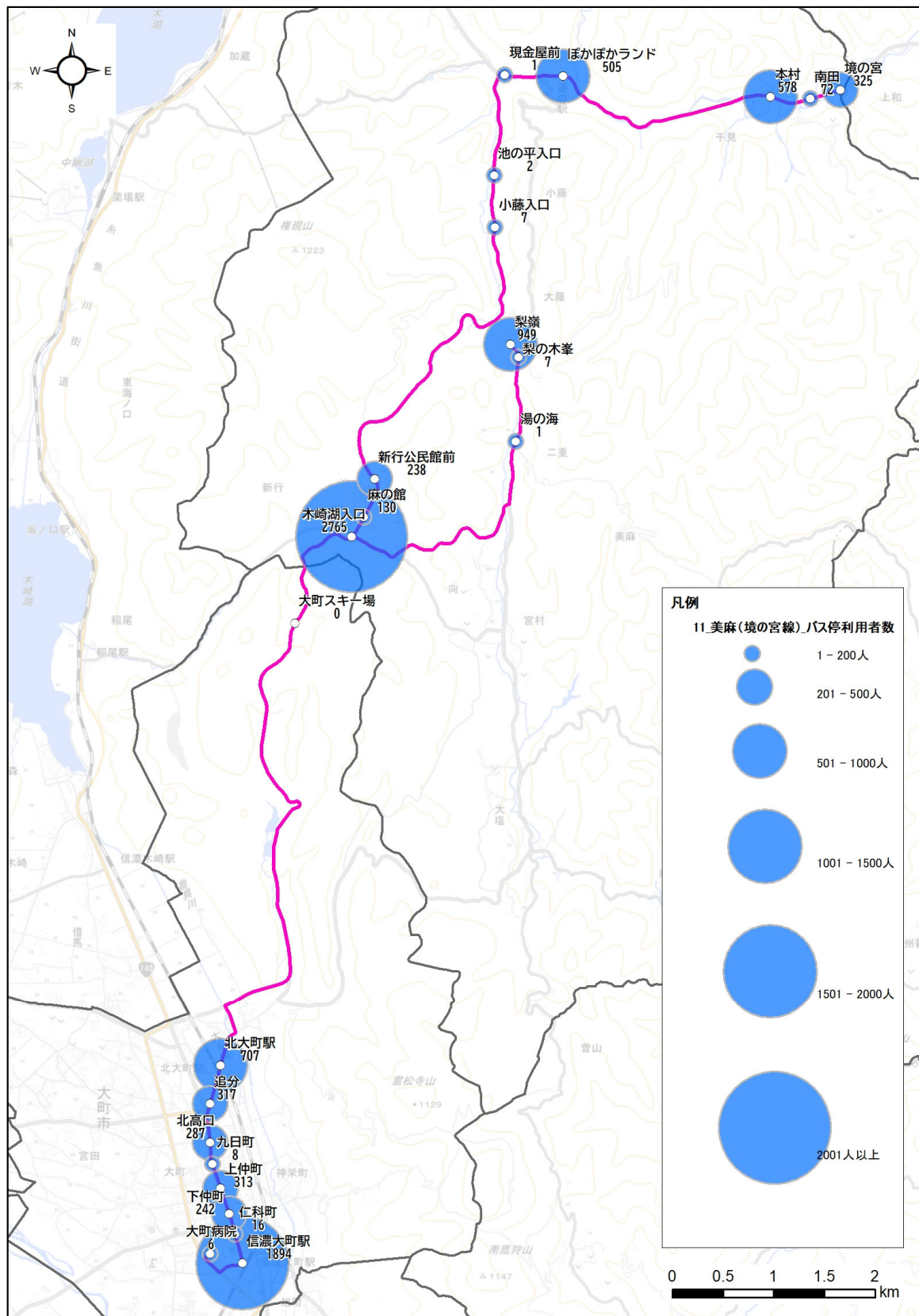
- 信濃大町駅の利用者が最も多く、次いで公民館前が多い
- 美麻地区内では、梨嶺（境の宮線）などでの乗り継ぎ需要が見られる
- 現在予約バス停の峠のほか、現金屋前以北では利用者数が少ない



⑧ 美麻コース 境の宮線

【特徴】

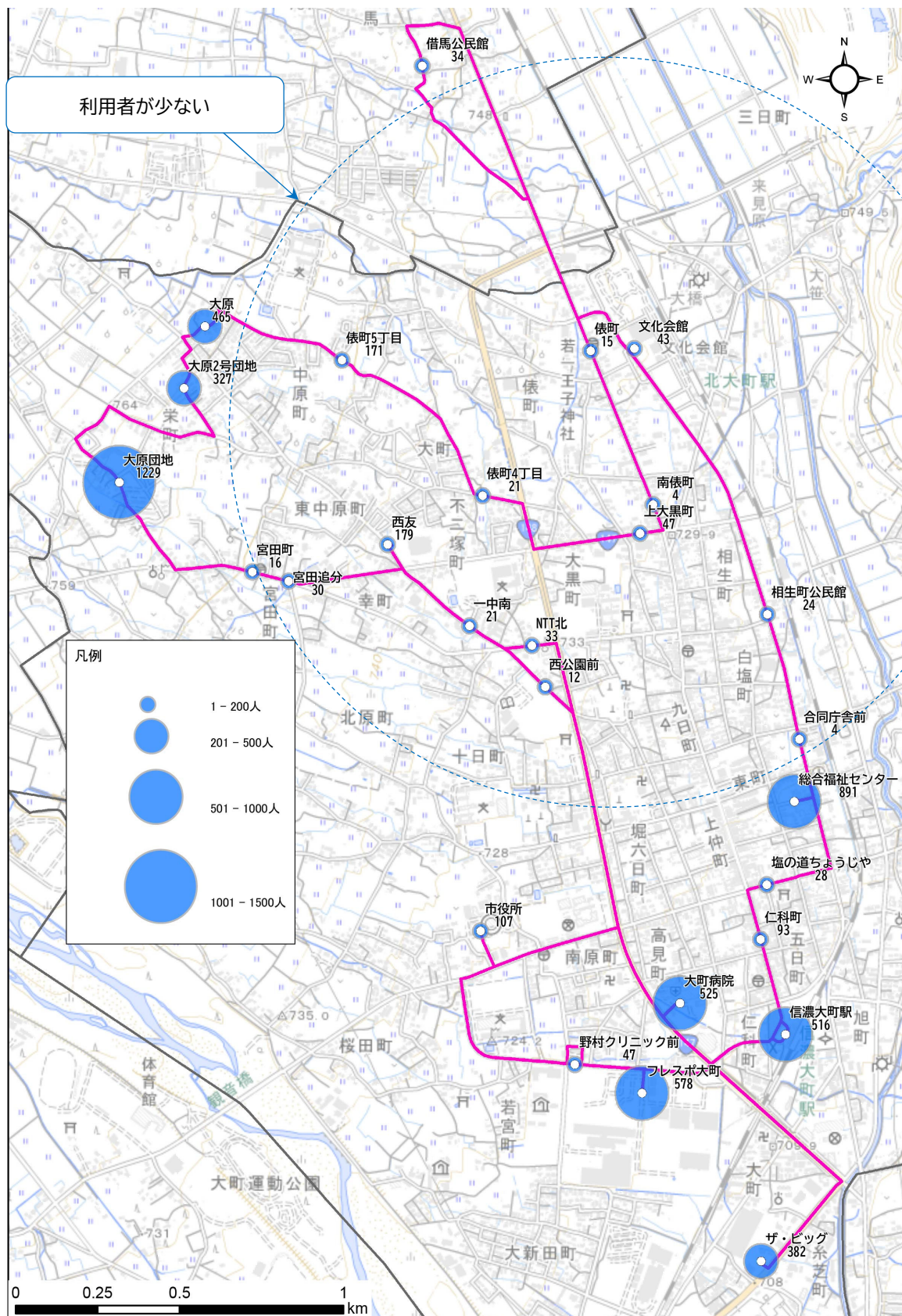
- 木崎湖入口の利用者が最も多く、次いで信濃大町駅が多い
- 美麻地区内では、梨嶺（川手線）や本村（長野－大町線、長野－白馬線）での乗り換え需要が見られる



⑨ 循環線北コース

【特徴】

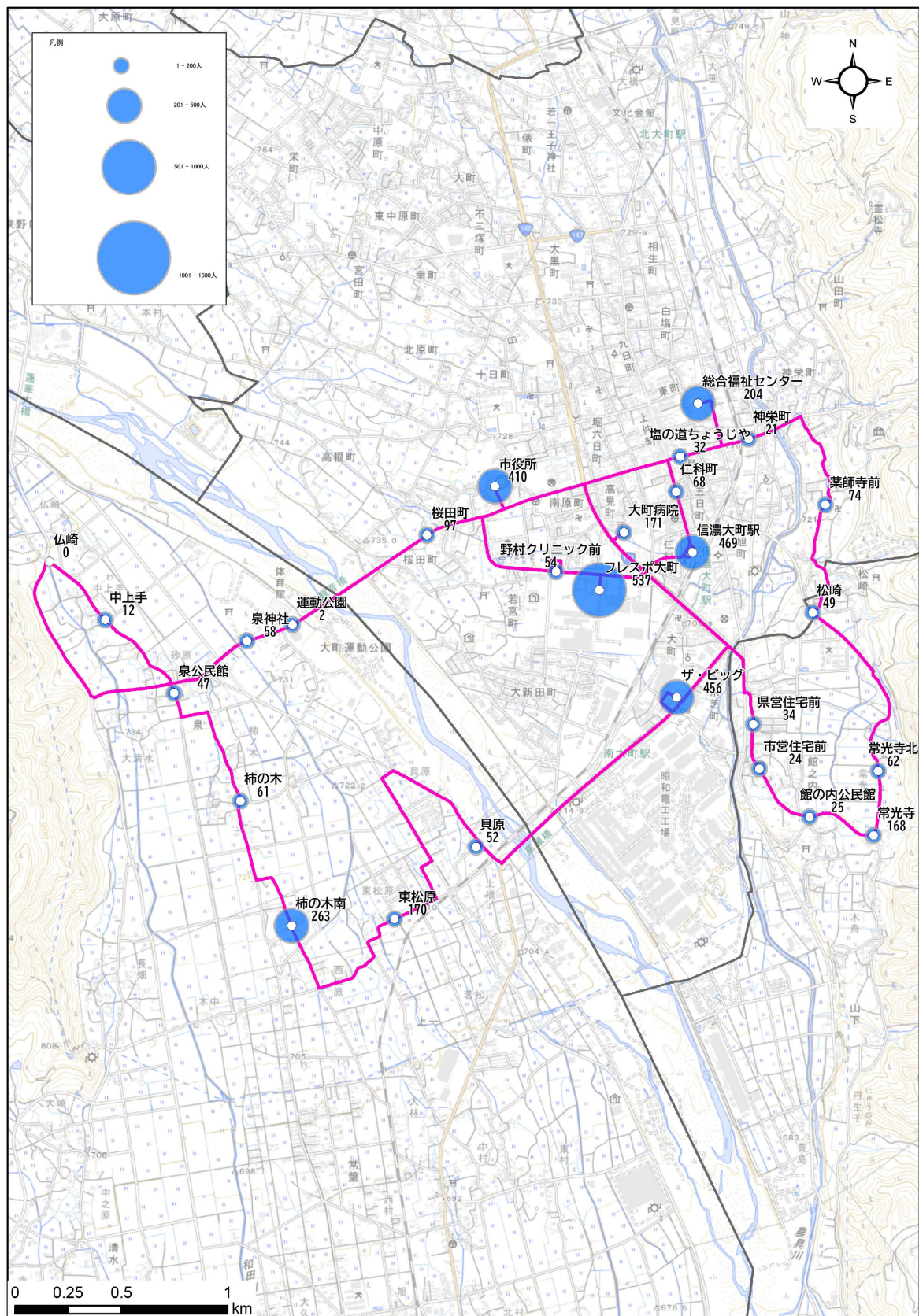
- 大原団地周辺から信濃大町駅周辺への移動需要が大きい
- 利用者が極めて少ないエリアが存在する



⑩ 循環線南コース

【特徴】

- 信濃大町駅周辺での施設間の利用は多いが、その他の需要は少ない
- 利用者が極めて少ないエリアが存在する



3-2. 公共交通の意向調査

(1) 高齢者アンケート

① 調査概要

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

1) 回答者の構成

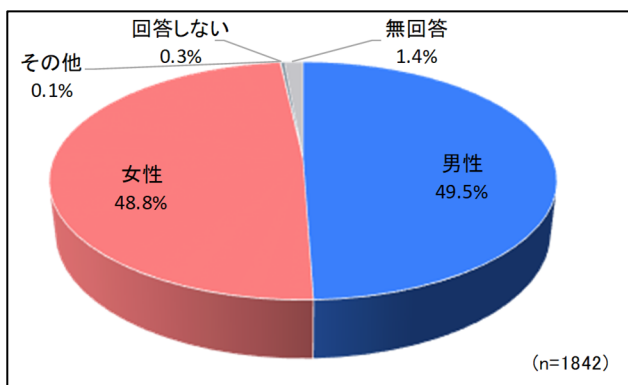


図 回答者の性別構成比

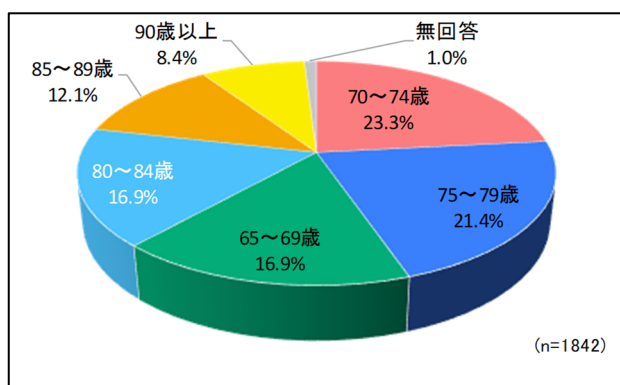


図 回答者の年齢別構成比

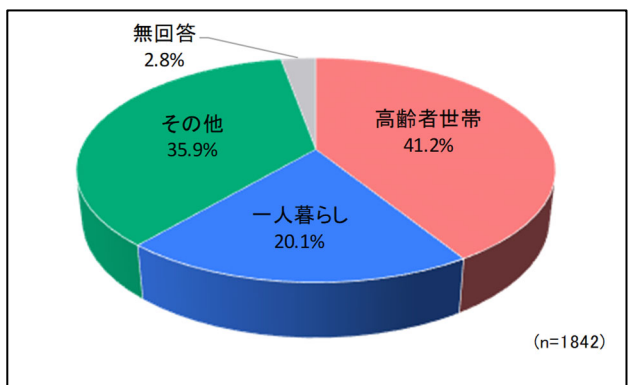


図 回答者の世帯人数別構成比

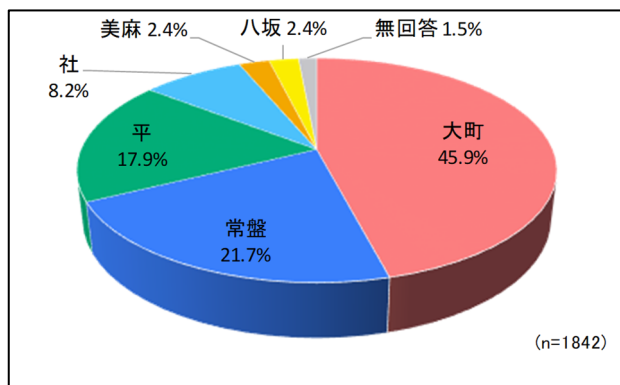


図 回答世帯の地域別構成比

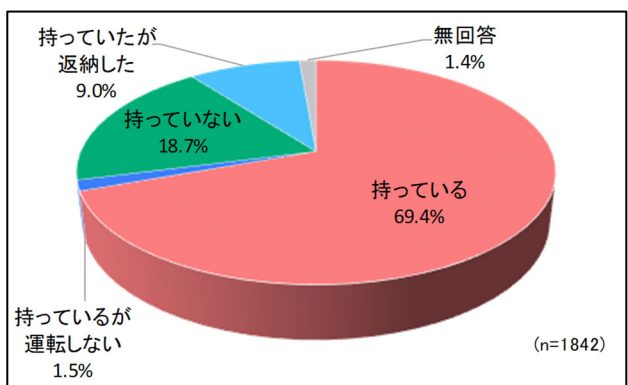


図 車の運転免許

2) バス停までの距離

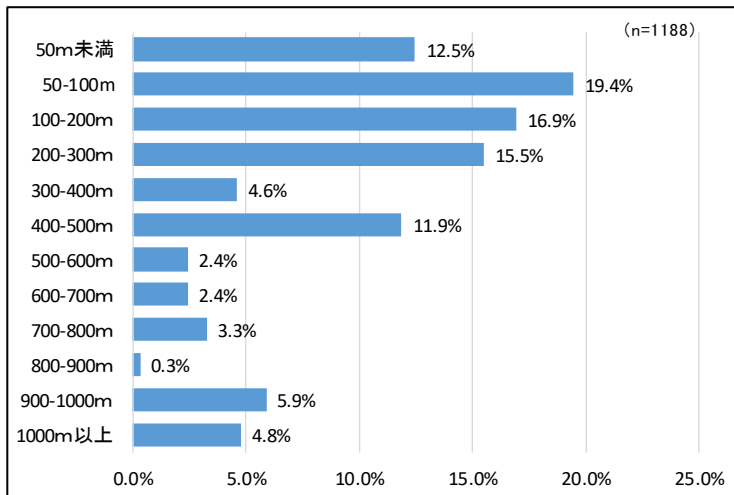


図 バス停までの距離

バス停までの距離についてみると、バス停から 300m 圏内の方は 64.3% となっており、概ね近くに配置されています。

3) 駅までの距離

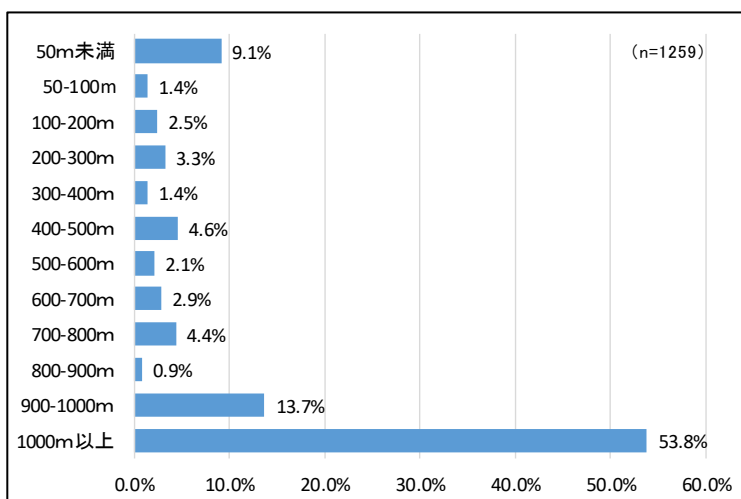


図 駅までの距離

駅までの距離についてみると、800m 圏内の方は 31.7% で、1,000m 以上は 53.8% となっています。

4) 普段の外出行動

買い物

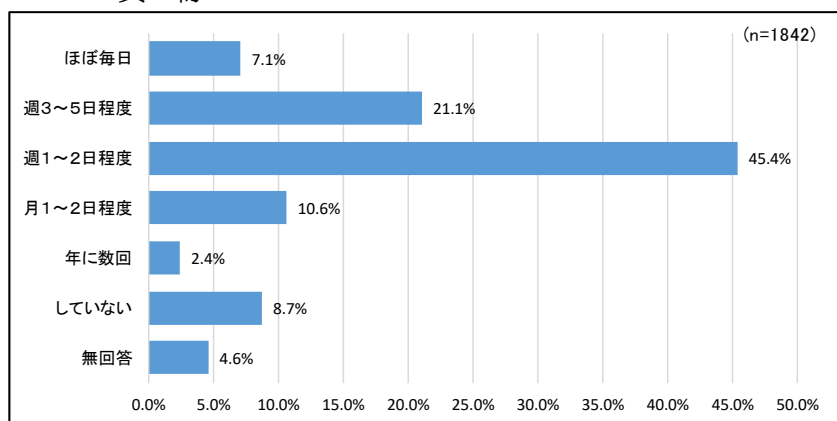


図 買い物の外出頻度

買い物の外出では、「週1～2日程度」が最も多く、次いで「週3～5日程度」となっています。

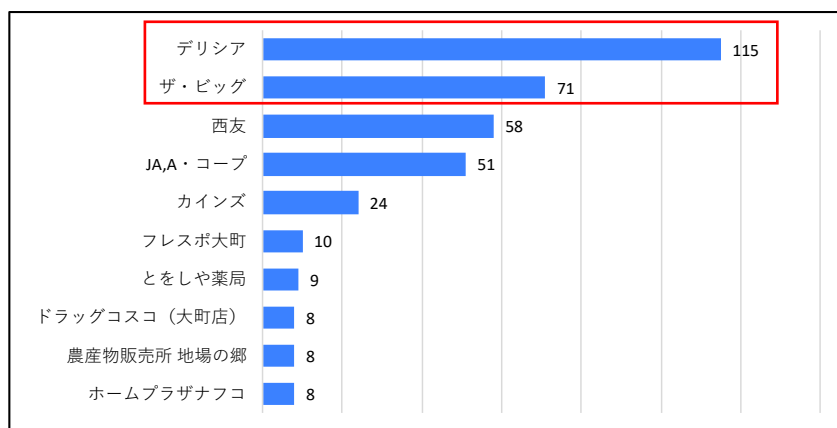


図 バス利用者の主な外出先（買い物）

バス利用者の買い物先では、デリシアが最も多く、次いで、ザ・ビッグが多く利用されています。

通院

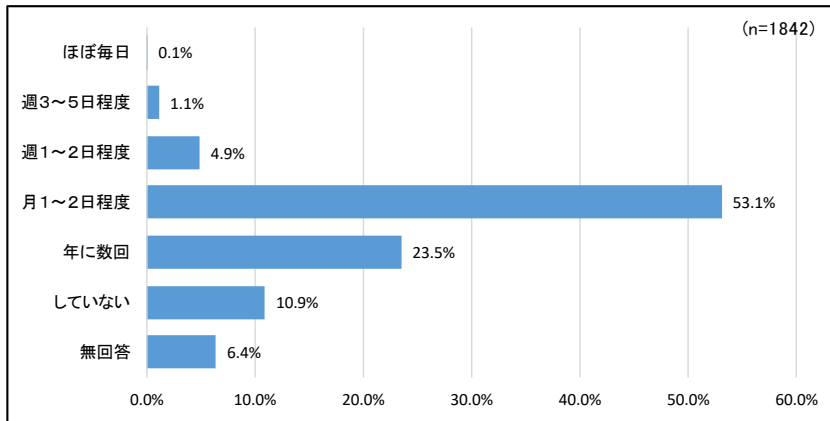


図 通院の外出頻度

通院の外出では、「月1～2日程度」が最も多く、次いで年に数回となっています。

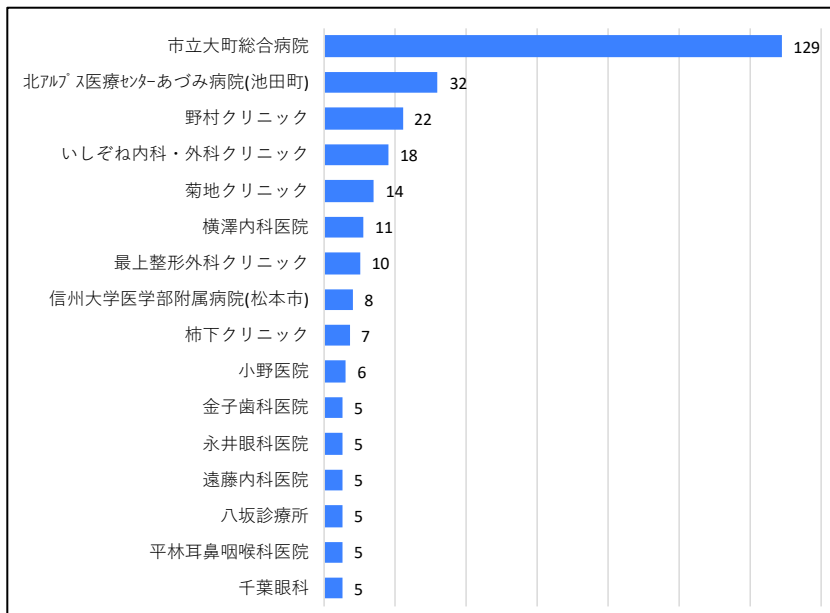


図 バス利用者の主な外出先（通院）

バス利用者の通院先では、市立大町総合病院が最も多く、次いで、あづみ病院（池田町）や市内の個人開業医が多く利用されています。

趣味や社交娯楽など

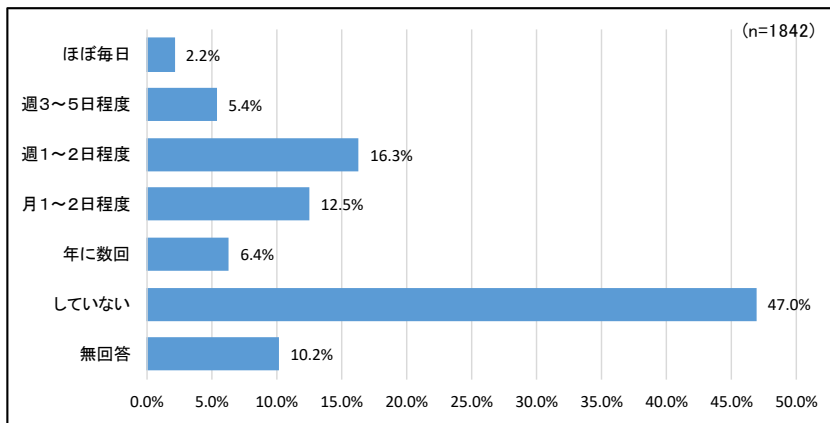


図 趣味や社交娯楽の外出頻度

■趣味や社交娯楽などでは、「外出していない」が47.0%で半数近くを占めています。

■外出頻度では、「週1～2日程度」、「月1～2日程度」が主な頻度となっています。

■バス利用者は、「週1～2日程度」の割合がやや多くなっています。

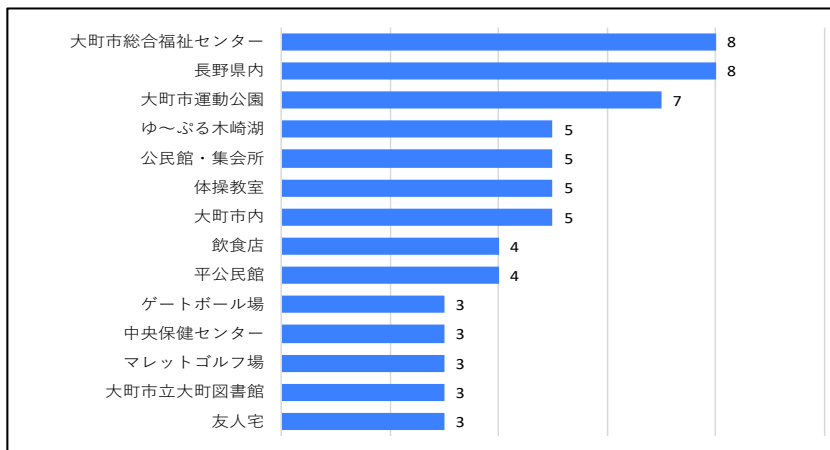


図 バス利用者の主な外出先（趣味や社交娯楽など）

バス利用者の趣味や社交娯楽など先では、大町市総合福祉センターが最も多く、次いで、長野県内や大町市運動公園が多く利用されています。

仕事〔農業含む〕

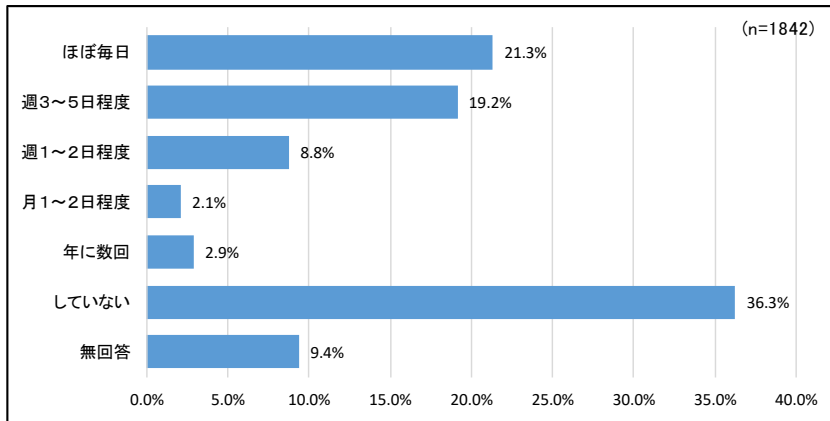


図 仕事〔農業〕の外出頻度

■ 仕事では、「ほぼ毎日」が21.3%、「週3～5日程度」が19.2%となっている他、36.3%は「していない」という結果でした。

■ バス利用者は、未利用者と比べて毎日の外出頻度がやや低くなっています。

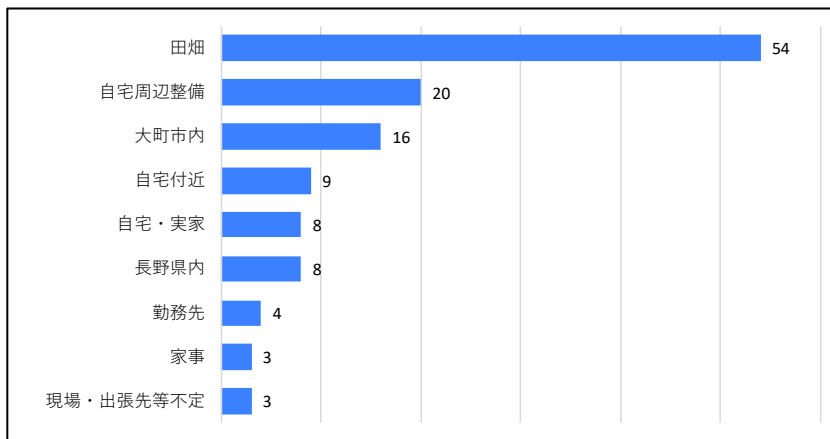


図 バス利用者の主な外出先（仕事〔農業〕）

バス利用者の仕事〔農業〕先では、田畑が最も多く、次いで、自宅周辺整備が多く利用されています。

その他

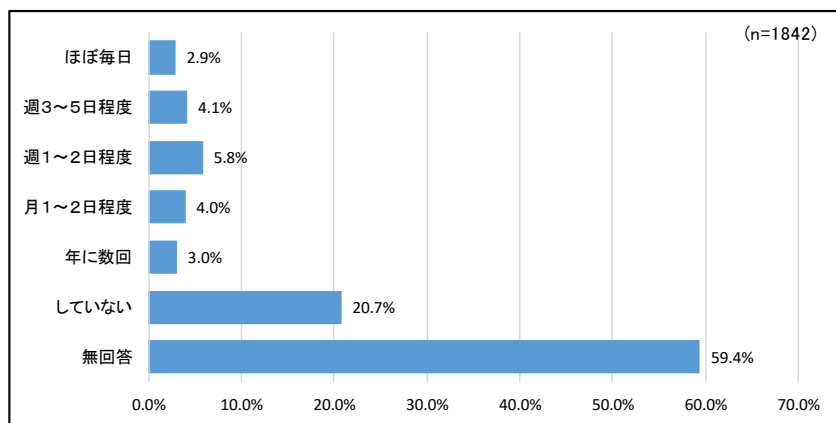


図 その他の外出頻度

■その他の外出では、私事などで「週1～2日程度」が5.8%、「外出していない」が20.7%でした。

■バス利用者は、「週に1～2日程度」、「年に数回」の外出が主な頻度でした。

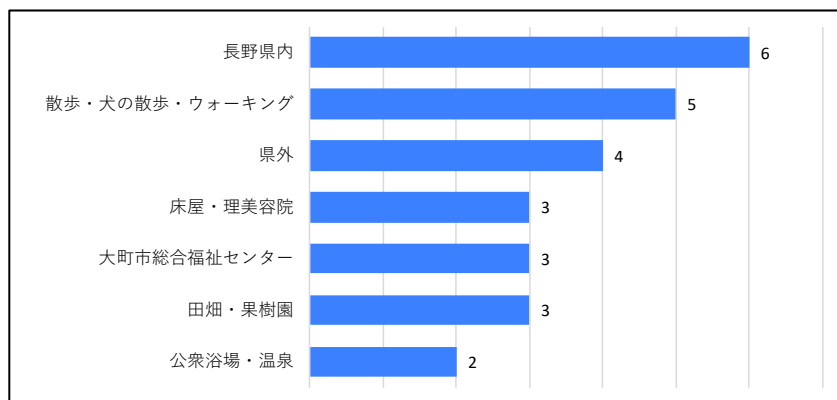


図 バス利用者の主な外出先（その他）

バス利用者のその他先では、長野県内が最も多く、次いで、散歩・犬の散歩・ウォーキングが多く利用されています。

5) 運転免許返納の予定

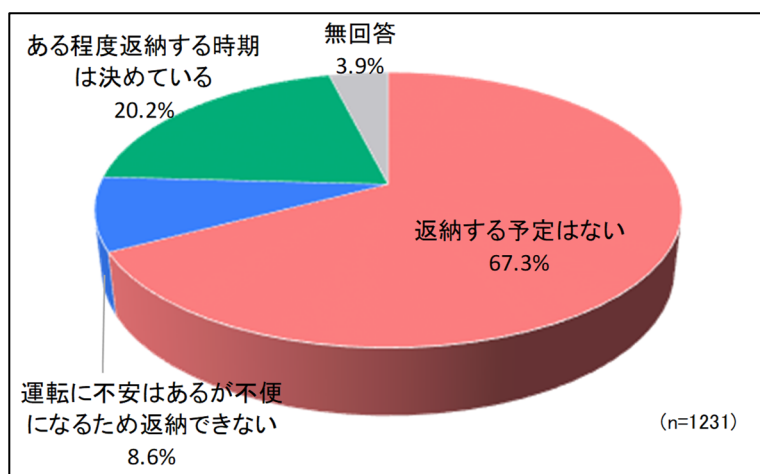


図 運転免許返納の予定

「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。

6) 市民バスの利用の有無

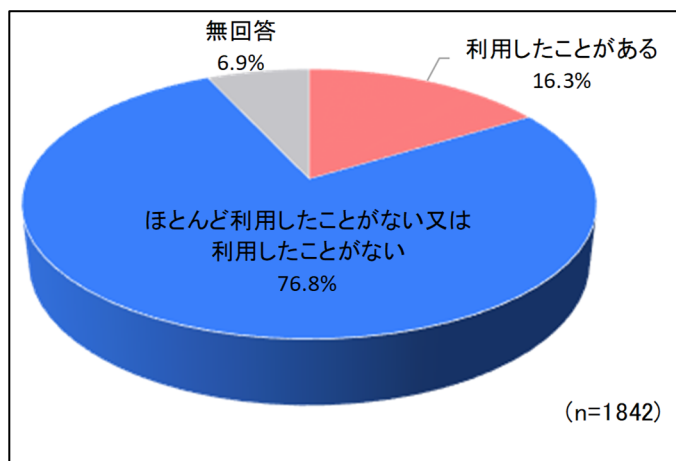


図 市民バスの利用の有無

■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。

■地区別では、八坂地区が最も「利用したことがある」の割合が高くなっています。

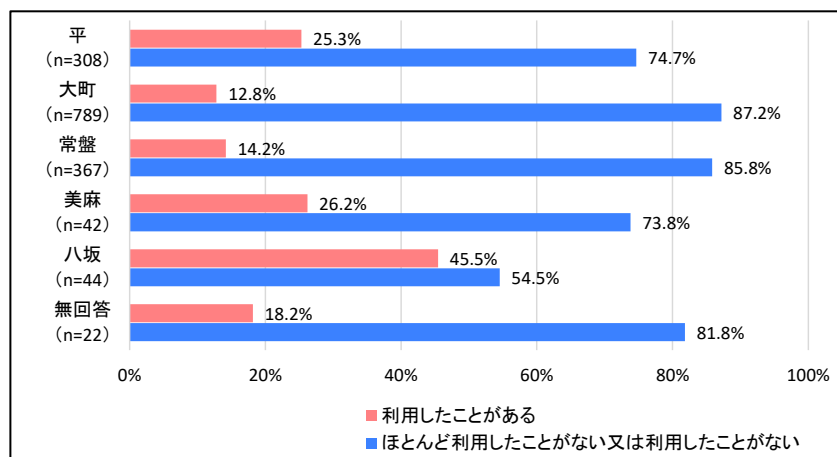


図 地区別の市民バスの利用の有無

7) 市民バスの利用満足度

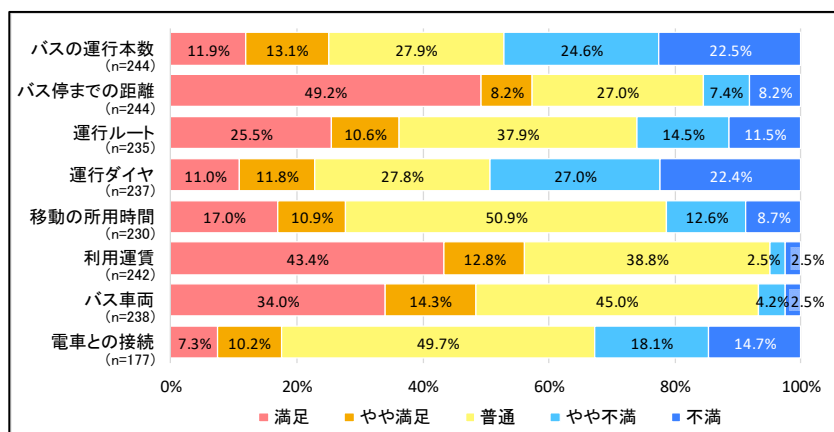
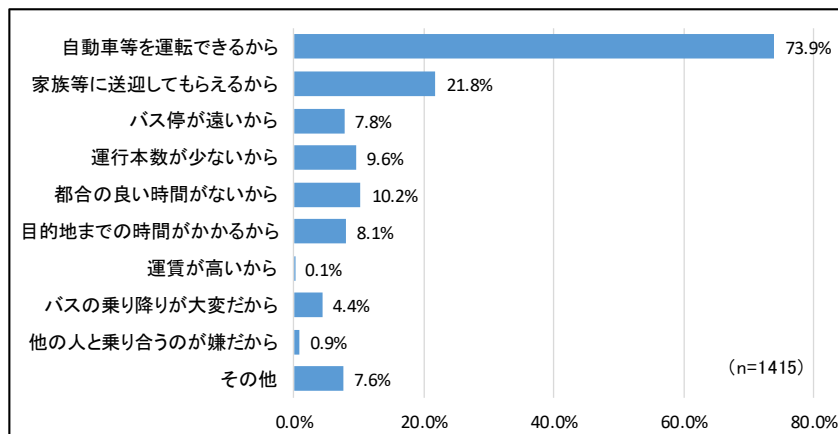


図 市民バスの利用満足度

■市民バスの満足度についてみると、「バス停までの距離」「利用運賃」「バス車両」については満足度が高い項目でした。

■「バスの運行本数」「運行ダイヤ」「電車との接続」は、不満傾向が高い項目でした。

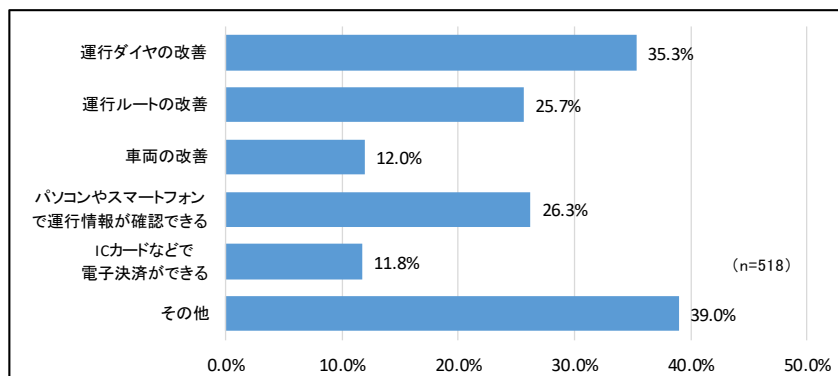
8) 市民バスを利用しない理由



「自動車等を運転できるから」が73.9%で最も多く、次いで「家族等に送迎してもらえるから」が21.8%となっています。

図 市民バスを利用しない理由

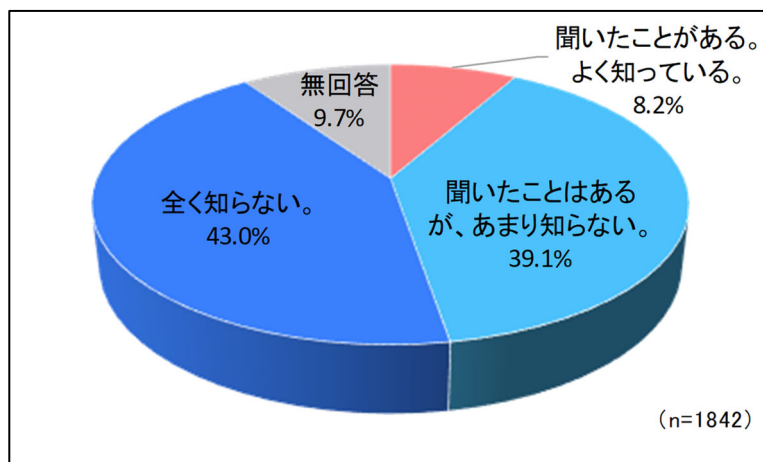
9) 市民バスの改善要望



■市民バスの改善要望では、「運行ダイヤの改善」が35.3%、「パソコンやスマートフォンで運行情報が確認できる」が26.3%、「運行ルートの改善」が25.7%でした。

図 市民バスの改善要望

10) デマンド方式の認知度



「よく知っている」は8.2%、「全く知らない」が43.0%、「聞いたことはあるが、あまり知らない」が39.1%でした。

図 デマンド方式の認知度

11) デマンド方式を利用しない理由

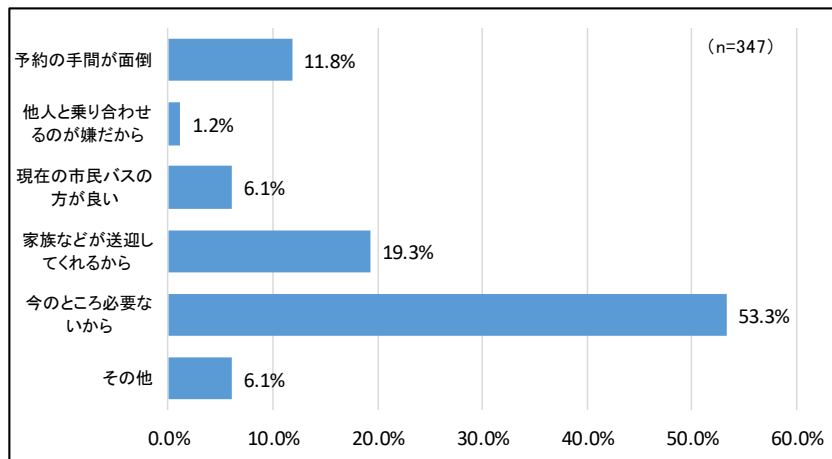


図 デマンド方式を利用しない理由

- 「今のところ必要なし」が53.3%、「家族等が送迎」が19.3%と主な理由で、公共交通の必要性が低いことが大きな理由となっています。
- 「予約の手間が面倒」が11.8%で定時定路方式と比べ、「予約」が生じることに抵抗が伺えます。

(2) 高校生・保護者アンケート

① 調査概要

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

1) 通学先

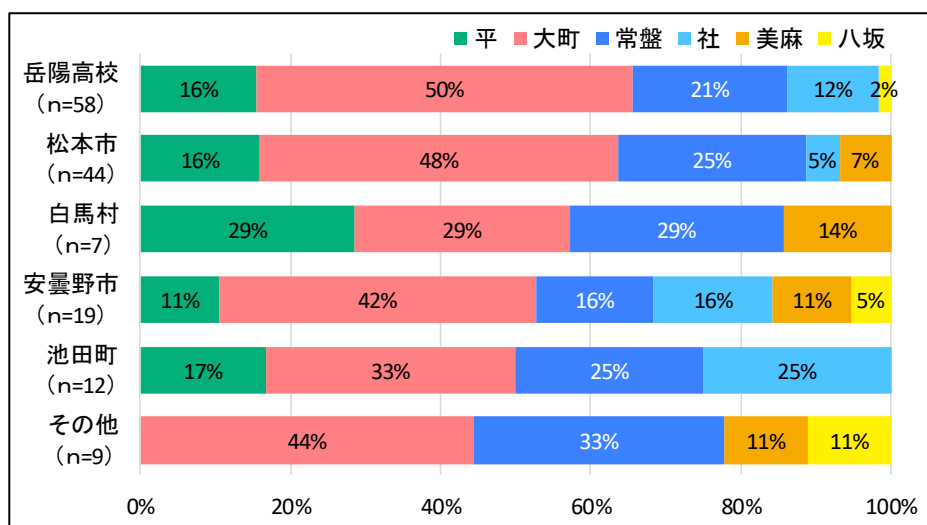


図 通学先

2) お住まいの地区

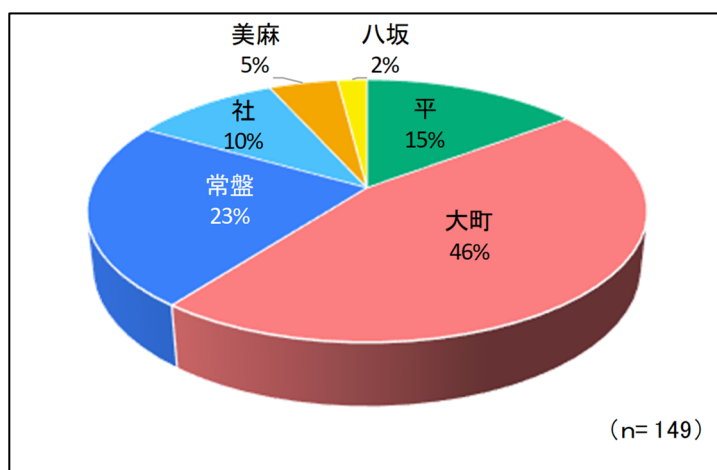


図 お住まいの地区

3) よく利用する、または最寄りの駅と移動手段

	回答数
信濃大町駅	88
信濃常盤駅	22
南大町駅	15
安曇沓掛駅	6
北大町駅	2
信濃木崎駅	4
海ノ口駅	1
聖高原駅	1
築場駅	1
佐久平駅	1
信濃松川駅	1
合計	142

図 よく利用する（または最寄りの）駅

よく利用する（または最寄りの）駅として、信濃大町駅との回答が大半を占めています。

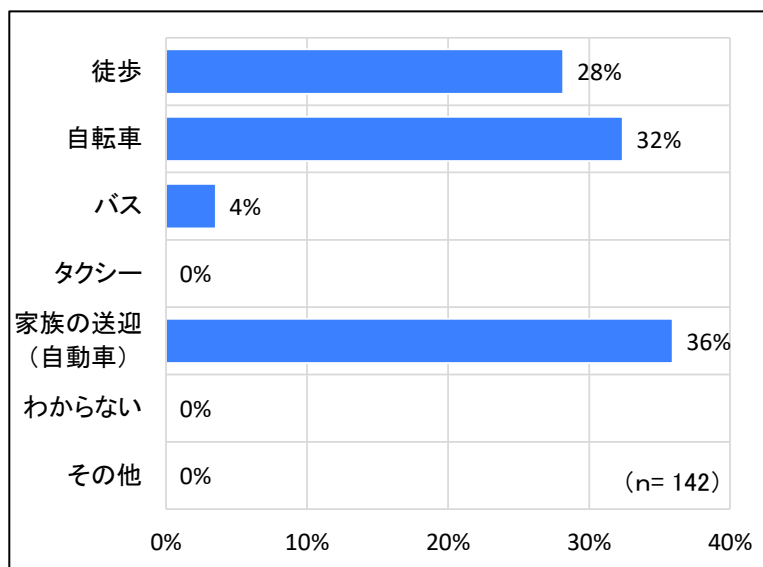


図 駅への移動手段

■ 駅までの移動手段については、「家族の送迎（自動車）」が最多となっています。

■ 「自転車」や「徒歩」との回答も多くみられる一方で、バスの利用は、僅かでした。

4) 送迎してもらっている主な理由

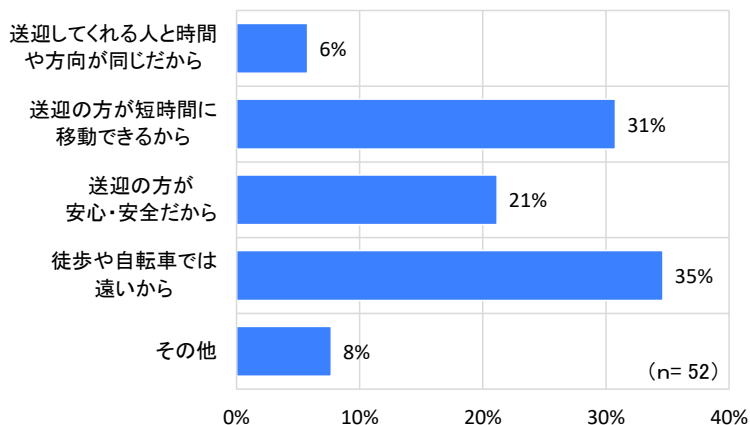


図 送迎してもらっている主な理由

ご家族に送迎してもらっている理由では、「送迎の方が短時間に移動できるから」や「徒歩や自転車では遠いから」といった、「移動が楽になるといった理由の回答が多くなっています。」

5) 主な移動手段（利用距離が最も長い手段）

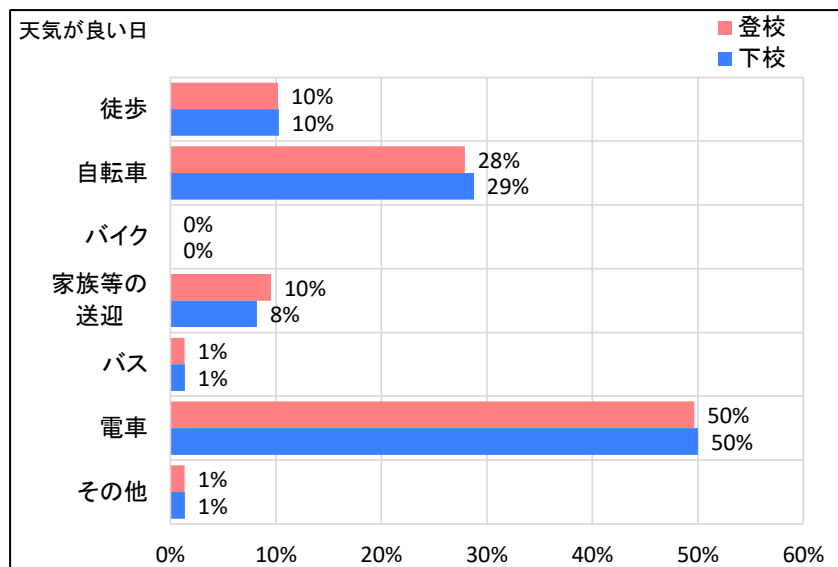


図 天気の良い日

■ 天気の良い日の通学時の移動手段について、学校別の利用傾向を比較すると、岳陽高校へは「自転車」、市外の学校へは「電車」との回答が最多となっています。

■ 地区別の利用傾向を比較すると、美麻地区、八坂地区の「バス」、「電車」の回答の割合が高くなっています。

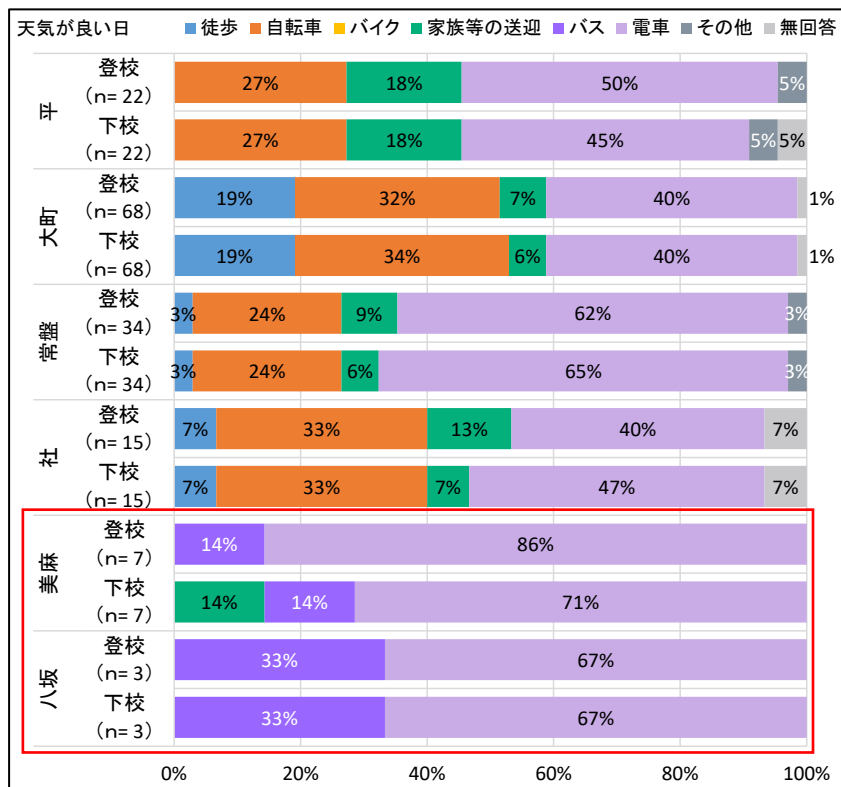


図 天気の良い日（地区別）

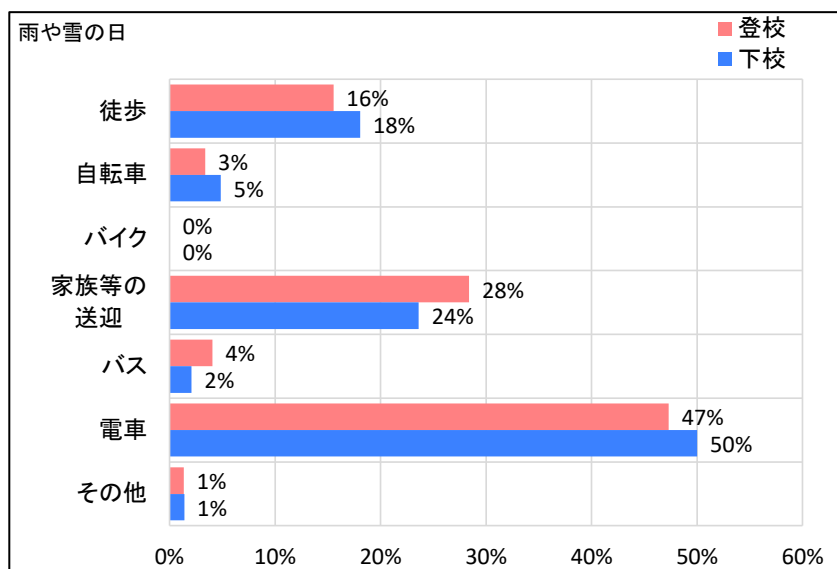


図 雨や雪の日

■ 雨や雪の日の通学時の移動手段について、学校別の利用傾向を天気が良い日と比較すると、岳陽高校へは「徒歩」や「家族等の送迎」が最多となり、「自転車」との回答は大きく減少しています。

■ 一方で、市外の学校へは「電車」との回答が天気の良い日と同様に最多となっているほか、「家族等の送迎」が増加しています。

■ 地区別の利用傾向は、天気が良い日と同様に、美麻地区、八坂地区の「バス」、「電車」の回答の割合が高くなっています。

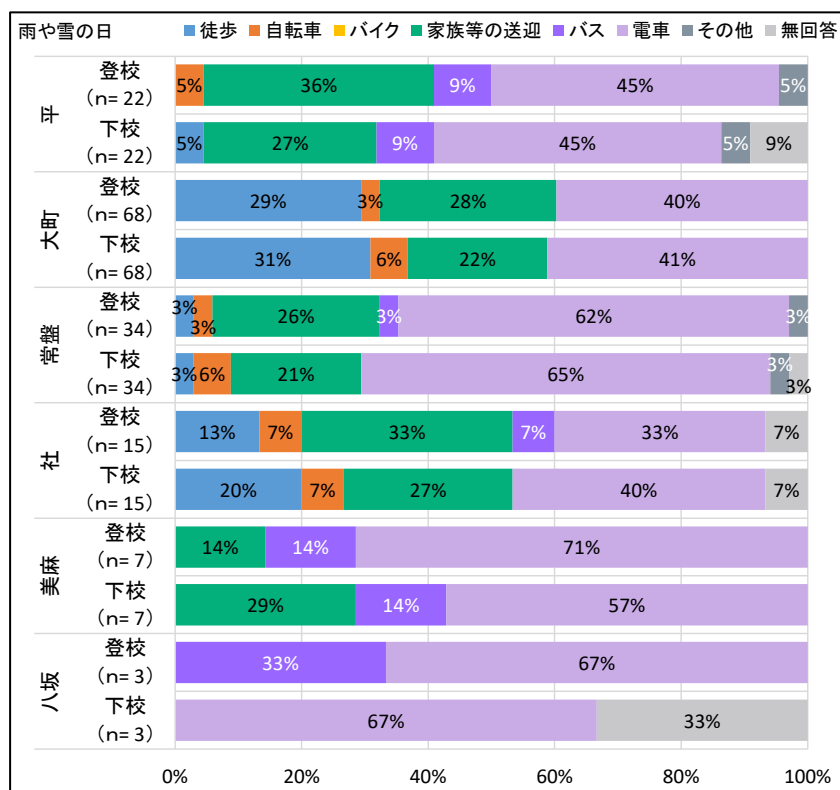


図 雨や雪の日（地区別）

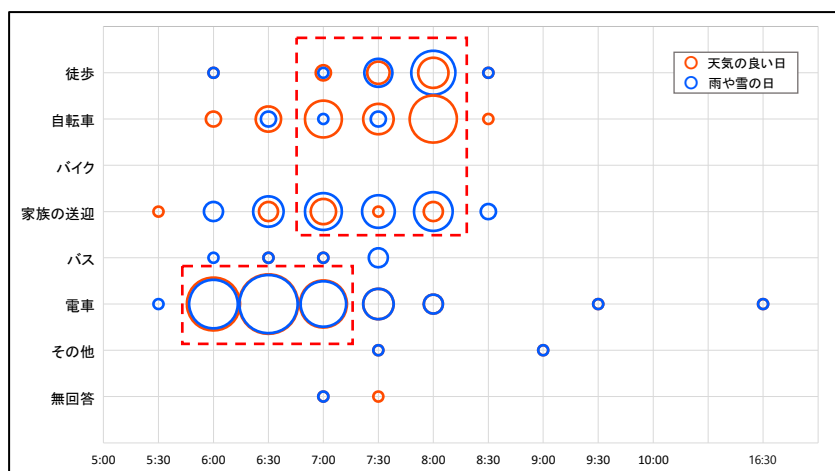


図 登校

登校時の家を出る時間帯について、移動手段別で比較すると、「徒歩」・「自転車」・「家族等の送迎」では7:00 から8:00の時間帯が多くなっている一方で、「電車」では6:00 から7:00の時間帯が多くなっています。

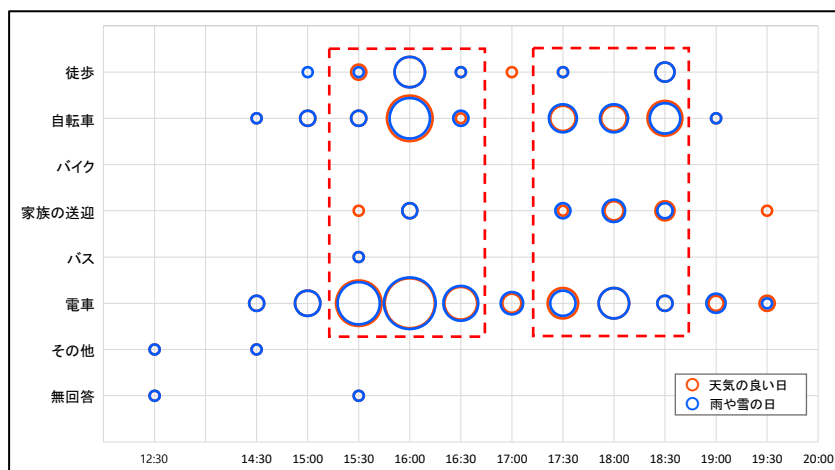


図 下校

下校時の学校を出る時間帯については、いずれの移動手段においても、16:00 前後や、17:30 から18:30の時間帯が多くなっています。

6) 休日の移動

目的

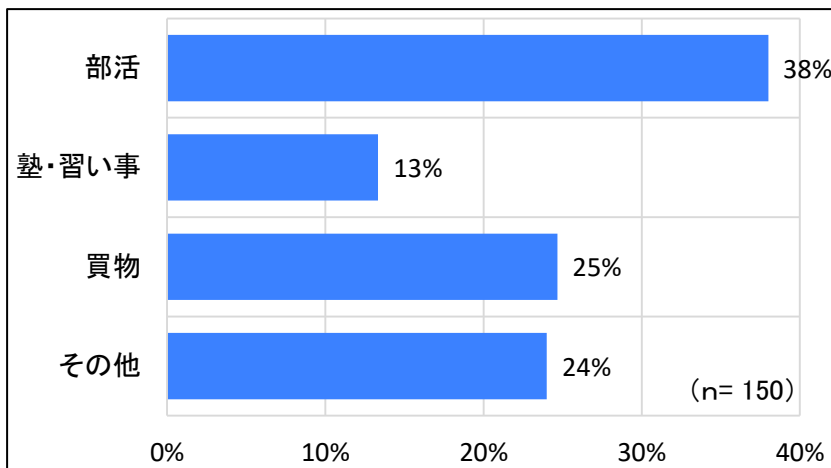


図 目的

休日の外出目的については、「部活」が最多となっており、次いで「買い物」や「その他」が多くなっています。

移動手段

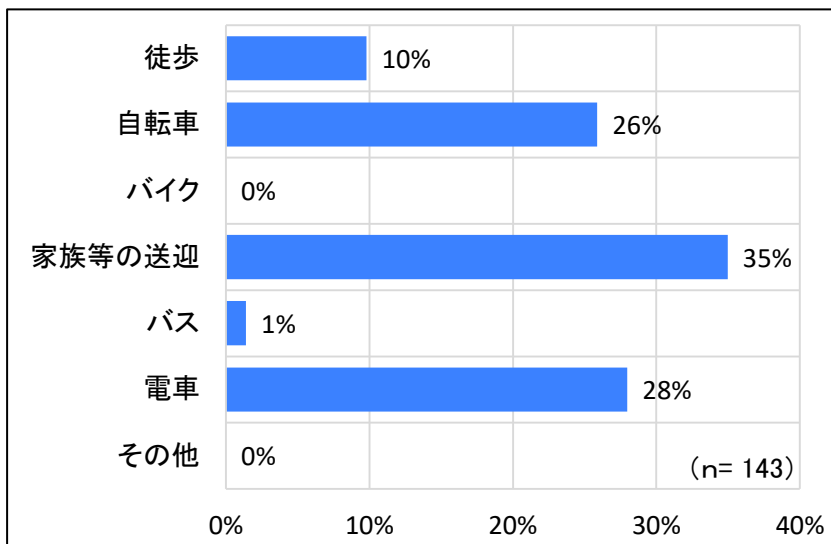


図 移動手段

休日の外出において利用する移動手段では、「家族等の送迎」が最多となっており、次いで「電車」や「自転車」が多くなっています。

7) バスを利用する（利用を続ける）ために改善してほしいこと（※2つまで選択）

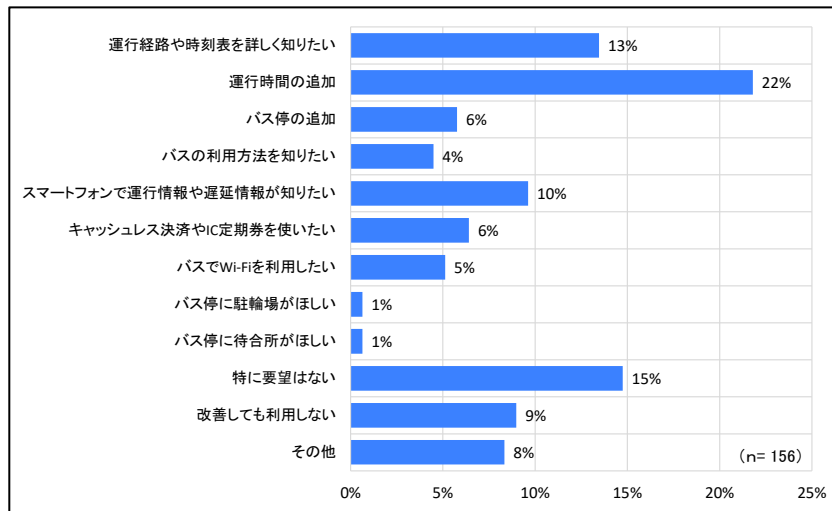


図 バスを利用する（利用を続ける）ために改善してほしいこと

■バスを利用するための要望として、「運行時間の追加」が最多となっています。

■このほか、「運行経路や時刻表を詳しく知りたい」や「スマートフォンで運行情報や遅延情報が知りたい」など、情報発信の強化に関する声も多くなっています。

■また、「特に要望はない」や「改善しても利用しない」との回答も見られます。

8) 電車を利用する（利用を続ける）ために改善してほしいこと（※2つまで選択）

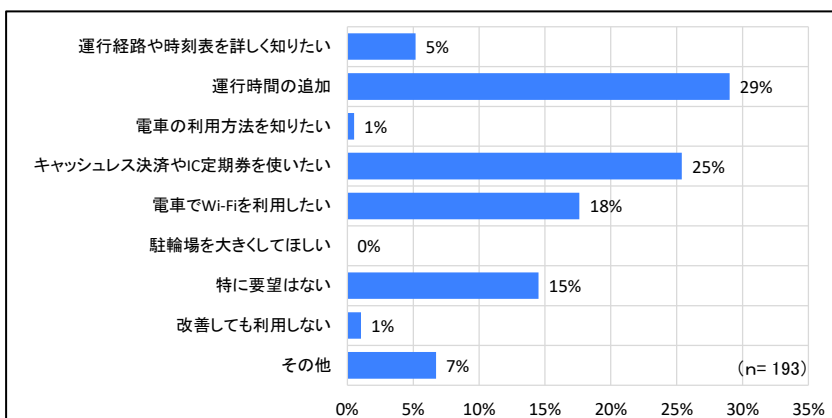


図 電車を利用する（利用を続ける）ために改善してほしいこと

■電車を利用するための要望として、「運行時間の追加」が最多となっています。

■さらに、「キャッシュレス決済やIC定期券を使いたい」や「電車でWi-Fiを利用したい」など、利用環境の改善に関する声も多くなっています。

■このほか、「特に要望はない」との回答も見られます。

9) お子さんの通学について（以降は保護者の回答）

お子さんは公共交通を利用しているか

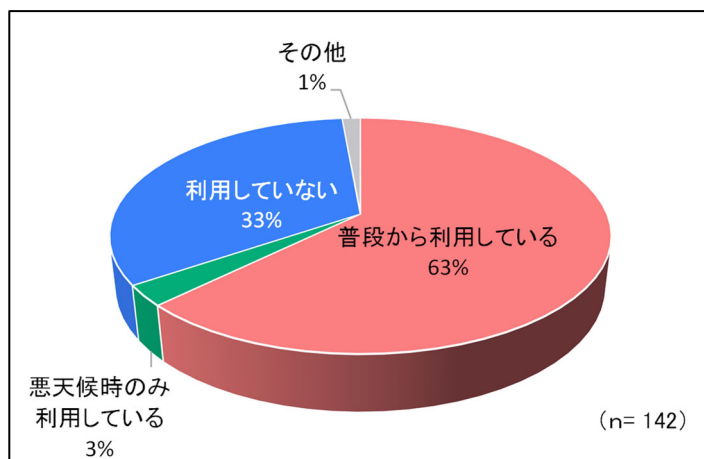


図 お子さんの公共交通利用状況

- 公共交通の利用状況について、「普段から利用している」との回答は約 60%、「利用していない」との回答は約 30%となっています。
- このほか、「悪天候時のみ利用している」との回答も見られます。

1 ヶ月以内にお子さんの通学で送迎をしたか

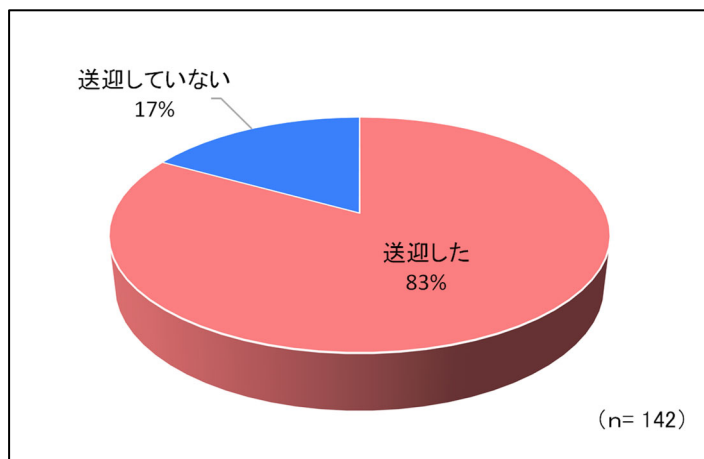


図 お子さんの1 ヶ月以内の送迎状況

お子さんの通学時の送迎状況として、「1 ヶ月以内に送迎した」との回答が80%を超えています。

お子さんを通学時に送迎している主な理由（※⑧ 2）で「送迎した」人のみ）

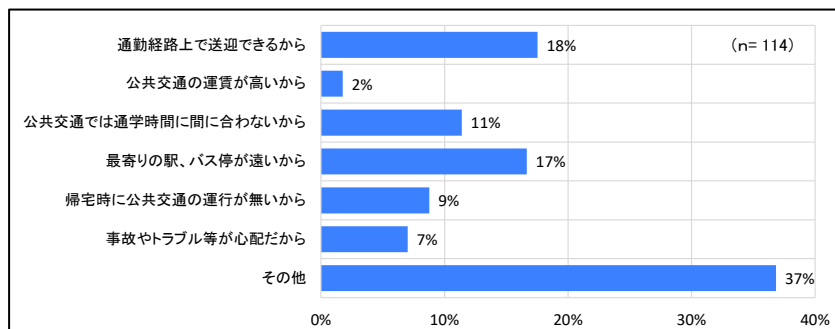
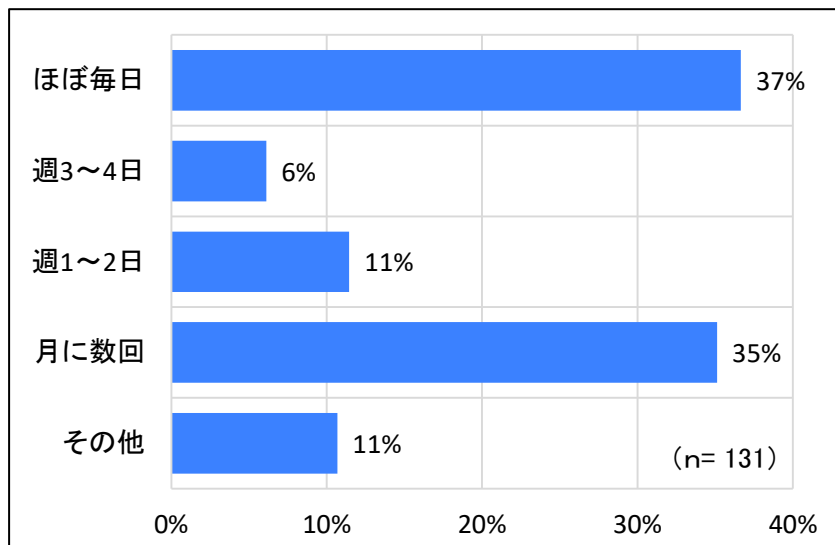


図 お子さんを送迎している理由

- お子さんを通学時に送迎している理由として、「通勤経路上で送迎できるから」との回答のほか、「最寄りの駅、バス停が遠いから」や「公共交通では通学時間に間に合わないから」など、公共交通の利用が難しいとの回答も多くなっています。
- その一方で、「公共交通の運賃が高いから」との回答は少なくなっています。

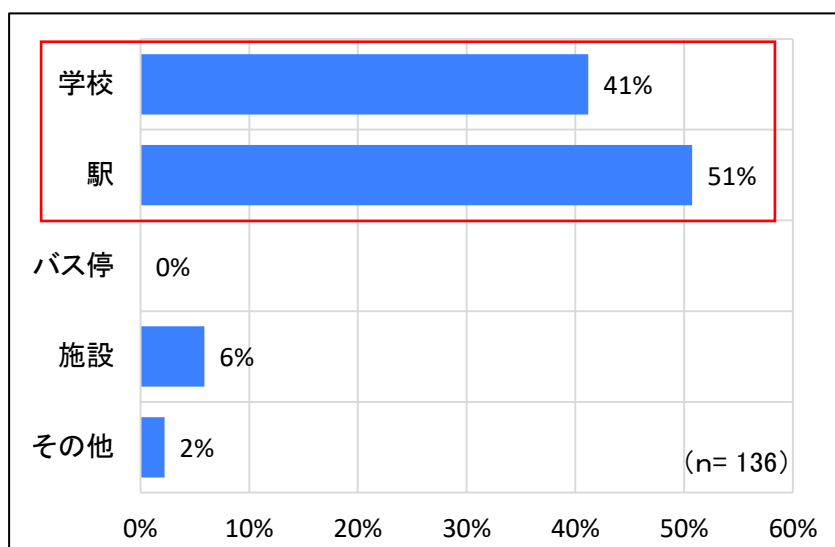
送迎の頻度



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。

図 送迎の頻度

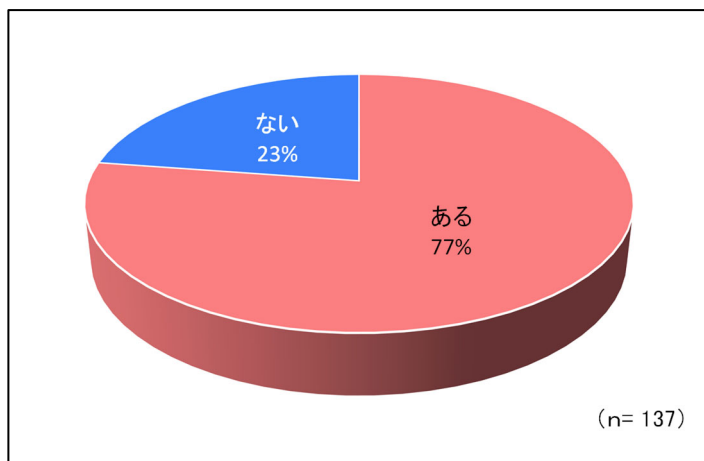
通学時の送迎



通学時の送迎先として、「駅まで送迎している」との回答が半数を超えているほか、「学校まで直接送迎している」との回答が40%を超えています。

図 通学時の送迎

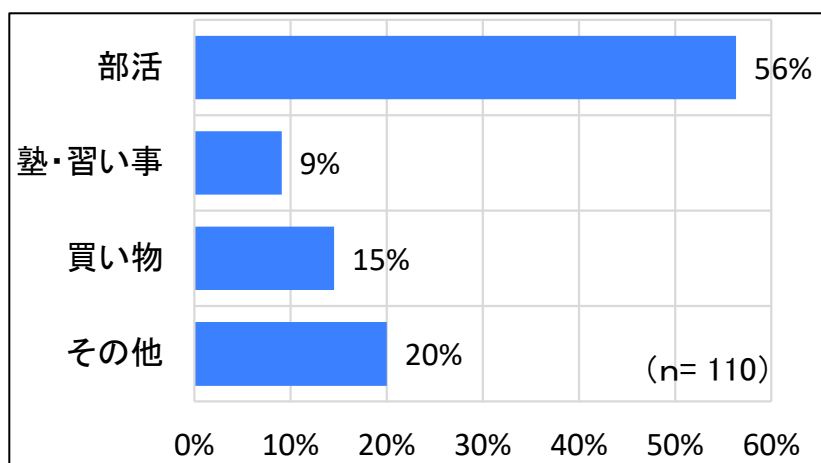
1 ヶ月以内に休日にお子さんの送迎をしたことがあるか



お子さんの休日の送迎状況として、「1 ヶ月以内に送迎したことがある」との回答がおよそ 80%となっています。

図 お子さんの1 ヶ月以内の送迎状況（休日）

休日のお子さんの目的



休日に送迎した際のお子さんの移動目的では、「部活動」との回答が 50%を超えており、次いで「買い物」、「塾・習い事」の順に多くなっています。

図 休日のお子さんの目的

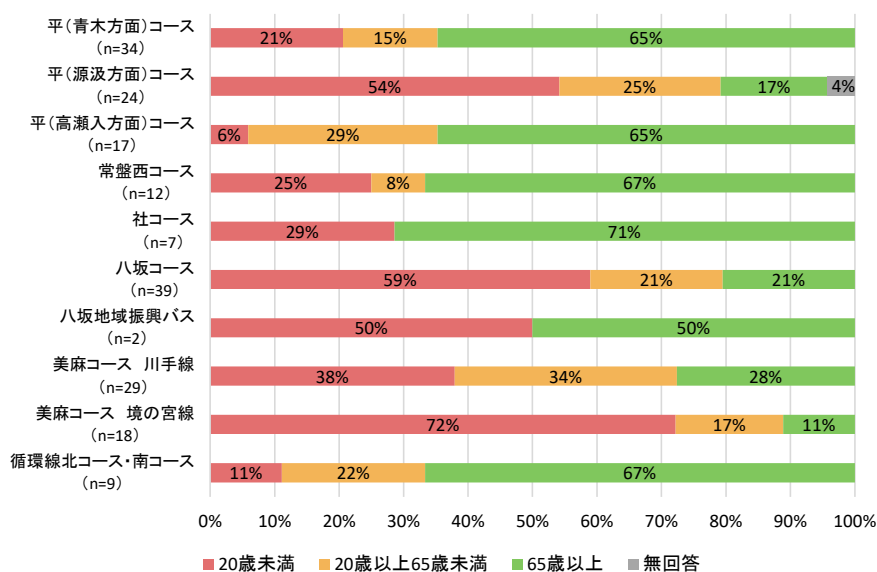
(3) 市民バス利用者アンケート

① 調査概要

調査日時	令和5年(2023年)7月19日(水)、20日(木) 各路線の始発便から最終便まで
調査路線	大町市内を運行する市民バス(ふれあい号)
サンプル数	191

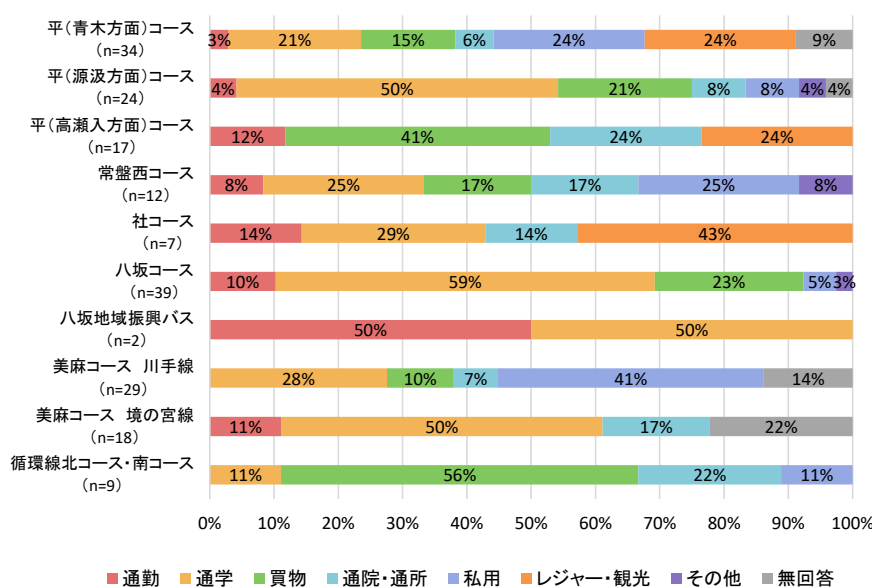
② 調査結果

1) 年齢



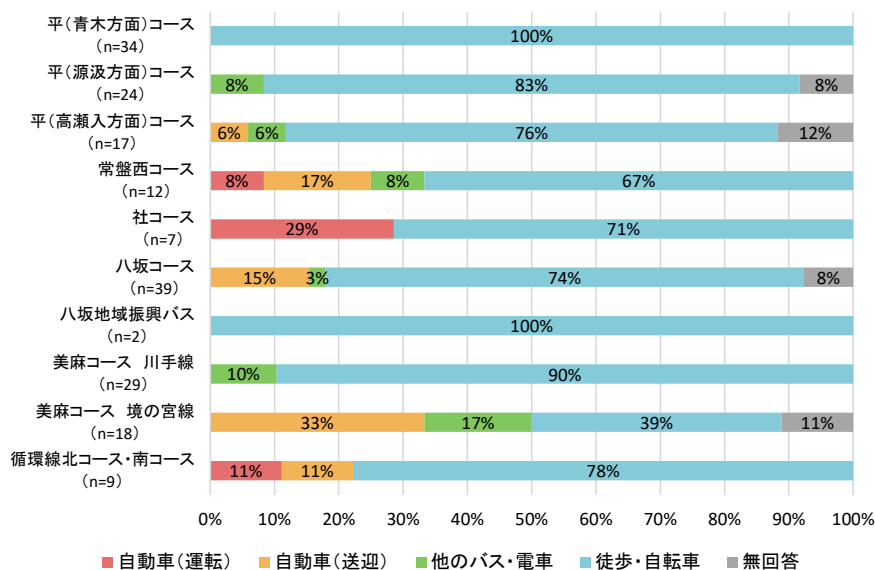
平(源汲方面)コース、美麻コース、八坂コースは、20歳未満の利用者が約半数を占めています。その他の路線は、65歳以上の利用者が多くなっています。

2) 利用目的



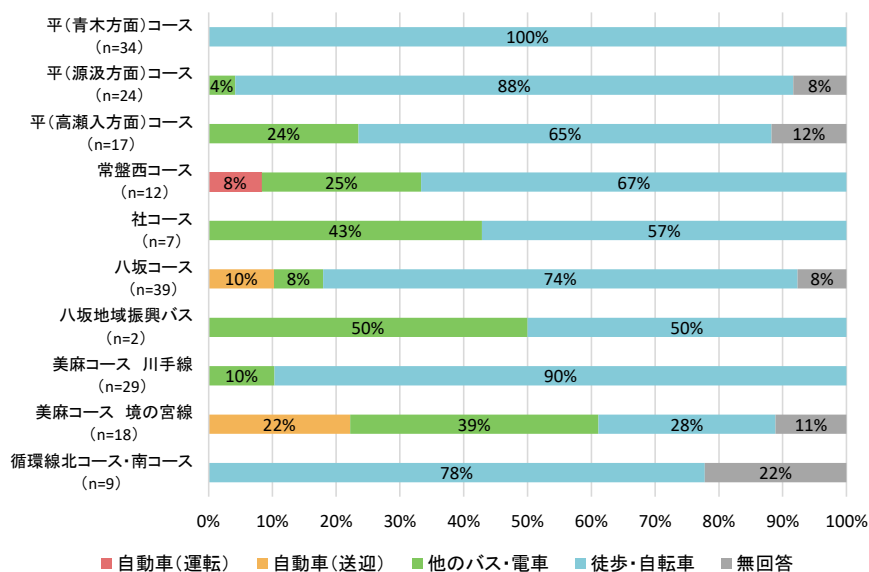
平(源汲方面)コース、美麻コース、八坂コースは、「レジャー・観光」目的の利用が多くなっています。

3) 移動手段（乗車前）



乗車前の移動手段としては、「徒歩・自転車」がすべての路線で最多となっています。

4) 移動手段（降車後）



降車後の移動手段としては、「徒歩・自転車」がすべての路線で最多となっています。次いで、「他のバス・電車」、「自動車(送迎)」の順に多くなっています。

(4) 観光来訪者アンケート

① 調査概要

調査日時	令和5年(2023年)8月11日(金) 8:00~16:30
調査対象	J R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

1) 年齢

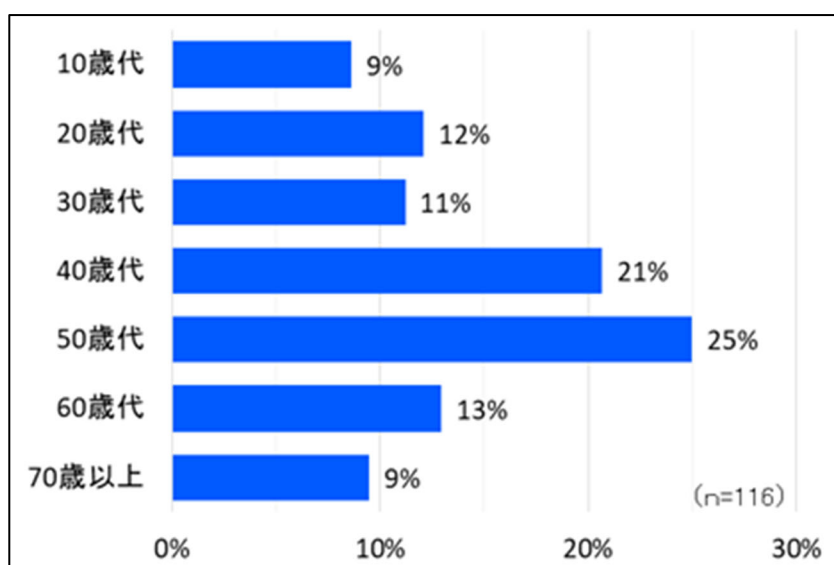


図 年齢

50歳代、40歳代の順に多く、これらの世代で回答総数の半数近くを占めています。

2) 居住地

	回答数		回答数
東京都	37	岡山県	2
神奈川県	14	香川県	2
愛知県	11	福岡県	2
埼玉県	8	群馬県	1
長野県	7	富山県	1
大阪府	5	石川県	1
兵庫県	5	滋賀県	1
千葉県	4	奈良県	1
岐阜県	4	和歌山県	1
国外	4	広島県	1
京都府	3	合計	117
北海道	2		

図 居住地

東京都が最多で、次点で神奈川県や愛知県が多いなど、都市圏からの来訪者が見られます。

3) 大町市（信濃大町駅）までの移動手段

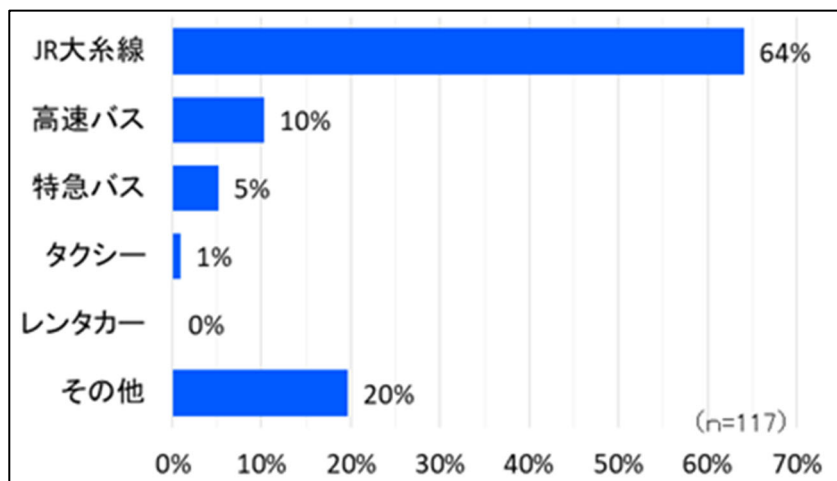


図 大町市（信濃大町駅）までの移動手段

J R大糸線の利用者が約 6割を占めています。

4) 訪れた（訪れる予定）の場所までの交通手段〔複数回答〕

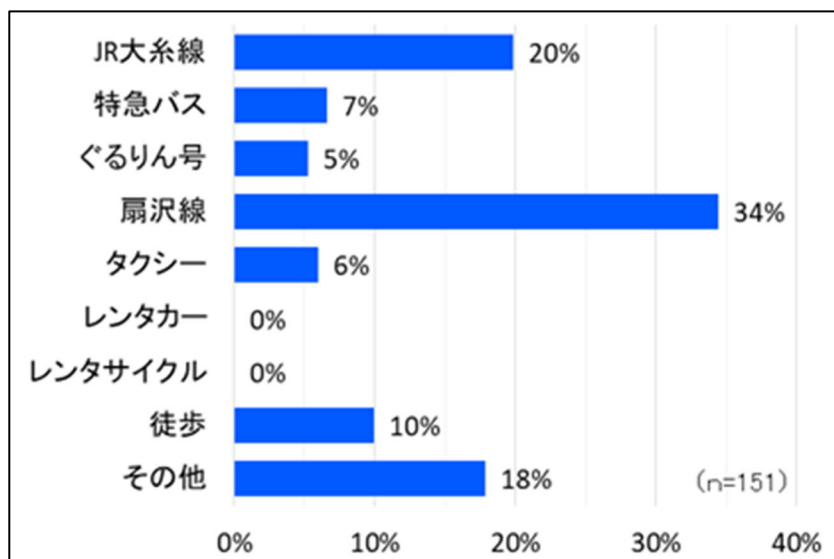


図 訪れた（訪れる予定）の場所までの交通手段

■ 立山黒部アルペンルートへ向かう 扇沢線の回答が最も多く、次点でJ R大糸線との回答が多くなっています。

■ 特急バス、タクシー、ぐるりん号との回答のほか、徒歩で市内を周遊している来訪者も見られます。

(5) 交通事業者アンケート

① 調査概要

目 的：交通事業者の皆様からご意見やご提言をいただき、公共交通の検討に反映させるため

調査対象者：4 社（市民バス「ふれあい号」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

バス事業者からの意見として、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。

タクシー事業者からの意見として、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

バス事業者からの意見として、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。

タクシー事業者からの意見として、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

バス事業者からの意見として、路線やバス停の位置がわからないとの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

バス事業者からの意見として、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。また、循環線の 1 便の時間が長くなっているとの回答もあります。

⑤運行上の課題

バス事業者からの意見として、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

バス事業者からの意見として、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

バス事業者からの意見として、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ます。

タクシー事業者からの意見として、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ます。

⑧その他

バス事業者からの意見として、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によるバスの周知をすることはどうかとの意見があります。

タクシー事業者からの意見として、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。

表 主な回答内容（バス事業者）

内容	主な回答
路線別（又はタクシー）の利用者の状況・特徴について	<ul style="list-style-type: none"> ●通院・通学の利用がある。 ●高齢者女性の比率が高い。 ●高校生、中学生の通学の利用がある。冬期は人数が増える。 ○高齢者や障がい者等の通院や買い物の利用が中心。
利用者からの声について	<ul style="list-style-type: none"> ●無くなるとこまる。 ●便数が少なく、病院や薬局の時間が変わると利用できなくなる。 ●バスが無く、土日のイベントや部活に参加できない。 ●マイクロバスのステップが高い。 ○ダイヤ関係（運行時間が合わない。運行変更を変更してほしい。） ○利用の仕方がわからない。
現在の運行ルート、バス停の位置（配置）等の問題点・課題について	<ul style="list-style-type: none"> ●大町駅のバス停では横断歩道を渡らなければならないので気の毒である。 ●八坂コースは、松崎バス停などカーブの途中にバス停がある場所が多く乗降時に危険を感じる時がある。 ●家の近くを通る路線や、バス停の位置がわからないなどの問い合わせがある。 ●運行路線の変更（美麻コース、常盤西コース） ○周知が足りず、利用者が少ない（公民館等での利用方法の説明や利用体験、地域ごとの利用者数のデータも必要ではないか。）
現在の運行ダイヤ（時刻表）の問題点・課題について	<ul style="list-style-type: none"> ●八坂コースは長年大きな時刻変更がなく住民に定着していると思われる。 ●社コースも定着してきたと思われる。 ●循環線は範囲が広がっているため1便の時間が長くなっている。 ○利用者から30分単位での行き帰りの運行が、希望という意見があるが、1台の車両にて運行の場合は今のダイヤが限界である。ただ、タクシー車両2台での運行すると経費の増加が考えられる。
利用者を増やす方策について	<p>【既に導入している取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●できる限り定時運行に努める。 ●高齢者などに乗降時の声掛け。 ○利用者に対して、友人等への利用促進の依頼 <p>【今後実施したい方策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●高齢者を急がせないゆとり運転の徹底。
事業を継続するうえで抱えている問題点	<ul style="list-style-type: none"> ●車両の老朽化（車両更新の基準や車両更新のための補助金が必要。修理期間の台車の用意が困難。） ●乗務員の確保（定年退職者への再雇用先としての紹介。）
その他（大町市の公共交通について、ご意見や提言などご自由にお書きください）	<ul style="list-style-type: none"> ●町内や自治会ごとに路線図やバス停の地図を作成し、身近にふれあい号のバス停があることを周知するのはいかがでしょうか。 ●ふれあい号の運賃を一律100円にしてほしい。 ○大町市民の足と、観光路線との共存をしていくためのベストな公共交通網を策定してほしい。

表 主な回答内容（タクシー事業者）

内容	主な回答
タクシーの利用者の状況・特徴について	<ul style="list-style-type: none"> ●大町市のタクシー利用者の大半は、福祉タクシーチケット・障がい者タクシーチケット（大町市福祉課発行）の対象者の利用が多い。また、保健センター発行のマタニティ患者へのタクシーチケットの利用者がある。 ●高齢者の通院・買い物は80%を占めている。
利用者からの声について	<ul style="list-style-type: none"> ●大町市発行のタクシーチケットの対象者がわかりづらい。 ●回数券が足りないので、もう少し多くしてほしい。 ●タクシー料金が高い。
利用者を増やす方策について	<p>【既に導入している取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●ユニバーサル車両の導入・キャッシュレス化 ●デマンドタクシーへの参入 <p>【今後実施したい方策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●AIオンデマンドによる、大町市全体へのふれあいバスの効率化
事業を継続するうえで抱えている問題点	<ul style="list-style-type: none"> ●人手不足（タクシードライバーの不足が深刻である）
その他（大町市の公共交通について、ご意見や提言などご自由にお書きください）	<ul style="list-style-type: none"> ●ふれあいバスの運行は、かなり昔の公共交通網の為、AI・自動運転等を考え、早めに近未来の実証実験・実証運行等を取り入れた、公共交通網の施策を打ち出し、他の市町村に遅れを取らないようにしないと、置いて行かれる。

(6) 関係団体ヒアリング

① 調査概要

目的：庁内関係部署及び関係団体の皆様からご意見やご提言をいただき、公共交通の検討に反映させるため

調査対象：①【庁内関係部署】観光課・福祉課・大町市社会福祉協議会・学校教育課

②【市民バス以外の取組】八坂支所（地域振興バス）・美麻地域づくり会議（たすかる美麻）

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"> ●<u>新型コロナウイルス流行前の6～7割ほどにあたるが、来訪者は回復傾向にある。</u> →インバウンド需要は、中国における行動制限の解除や円安の影響もあり、回復傾向にある。 ●来訪者の人気の観光地は、立山黒部アルペンルート（扇沢）をはじめとした、市内を通過する来訪先が多い。 ●ぐるりん号の利用者数は、令和2、3年にかけて減少したが、コロナ後は増便したこともあり、利用者が増加している。 →利用先では、市外のちひろ美術館が多く、<u>市内観光地への利用は比較的少ない。</u> ●以前から寄せられていた登山客からの要望に基づき、「裏銀座登山バス」の運行を今年度開始した。 →利用の傾向として、登山後は安曇野方面へと向かうといった形態があり、<u>往路のみの利用が多い。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>観光利用では、大町市は移動の通過点となり、市内への観光滞在の誘導が必要。</u> ◆ぐるりん号（ボンネット車両）の車両の維持費 ◆アウトドアのオールシーズン化に伴う、休日の仁科三湖エリアにおける移動手段の確保。 →2泊3日の利用などが多く、エリアの周遊を行える点で、グリーンスローモビリティの導入などが候補として挙げられる。
福祉	<ul style="list-style-type: none"> ●福祉有償運送サービス（実施主体：社協）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。 →市内3カ所（大町、八坂、美麻）に拠点を設け実施。 →片道500円。予約は利用日の2日前まで。 →運行車両は全9台で社協が所有。八坂・美麻地域ではデいの送迎車両としても利用。 →利用目的は自由だが、ほぼ通院（透析等）利用で、稀に買物の利用（付添必須）がある。 →通院利用は、ほぼ午前中（朝）に集中。 →定期的に利用する方もいれば、年数回の利用者もあり、利用頻度は様々。 ●タクシー券は、比較的元気な方（要支援～要介護2、障害者手帳も等級による）で、日中の移動手段がない方が対象。（所得税非課税世帯） →年間、初乗運賃相当額×24枚（月2枚）を交付。年々交付件数は増加。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆福祉有償運送及び福祉タクシー券は利用者が定められているが、当てはまらない方からの利用要望もある。 ◆高齢者等の外出は通院利用が多いため、通院後の薬局や買い物利用への対応も必要。 →市民バスを利用しようとした場合には、待ち時間が長いといった声もある。 ◆<u>介護予防事業として地域で行う体操教室や、公民館等で実施するイベント等、社会参加のための移動支援を拡充したい。</u> ◆福祉輸送の対象者を含め、<u>高齢者等への公共交通の利用方法の周知が不足</u>している。 →今年度、大町市社協では、「はじめてのふれあいバス」と題し、フレスポバス停からぼかぼかランドまでの市民バス体験を実施。市民バスがどんなものか、どこへ行けるのか具体的にコースを決め実施した。

教育	<p>●統合した大町中学校では、統合により通学距離が長くなる生徒があることから、通学方法の見直しを行い、通学距離が夏期は半径 2.5km、冬期は半径 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。市民バスを利用する生徒に対しては、許可証を発行し、乗車時に提示している。乗車料金は市が負担し、保護者負担はない。</p> <p>●<u>令和 8 年 4 月に、市内小学校 4 校の再編が予定</u>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。</p> <p>→通学方法については、スクールバスの運行を見込むが、公共交通の利用も含め、今後、通学に関する検討会において検討をしていくこととなる。</p>	<p>●現在のダイヤでは下校時などに待ち時間が多い部分があるため、<u>下校の時間に適したダイヤへの改正要望がある。</u></p> <p>→現状では、部活動等で生徒の帰宅時間が異なることや、曜日により下校時間が異なる。</p> <p>●市民バスの通学利用は、保護者の負担とならないよう、学校教育課で負担している。清算の都合上、IC 乗車証などの導入も将来的に希望したい。</p> <p>●通学の検討会における意見等について情報共有を図りながら、市民バスの運行方法について検討していく必要がある。</p> <p>→<u>小学校統合後の懸念点として、スクールバスが利用可能な範囲は市民バスの経路外であるため、現在の市民バスの経路と重なる箇所の通学支援が挙げられる。</u></p> <p>→<u>市の北部については、市民バスと経路が重なる箇所が多く、スクールバスが利用できない児童が多くなると考えられる。</u></p> <p>→市の南部については、社地区からの通学を考慮した場合、現在の市民バスの経路では対応ができないため、スクールバスの運行が行えるよう検討する見込み。</p> <p>→いずれの通学方法においても、通学に 60 分を超える時間が必要とはならないように支援を行いたい。</p>
----	--	--

	現状	課題
八坂	<ul style="list-style-type: none"> ●近年の利用者推移について →R2：1,172人、R3：1,047人、R4：1,222人で推移しており、<u>新型コロナウイルスの影響から回復傾向にある。</u> ●定員10人のハイエース1台で運行している。 ●<u>午前中は市街地への移動がほとんどであり、午後の利用は基本的に少ない。</u> →運行開始当初は、午後に農協などへの利用者が見られたが、現在は帰りの手段として、周囲の人に送ってもらっている場合が多い。 ●運行ルートについては、基本的に住民の要望に基づき決定している。 →市民バス（八坂コース）への接続を第一にダイヤを考慮している。 ●利用者からの声では、不満等はない。 ●委託している運転手の方々は地元（八坂地区）在住であるため、冬季の運行等も心配はない。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆民間路線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々が、高齢により運転できなくなるなど、<u>利用ニーズが拡大しつつある。</u> ◆委託している運転手の方は現在6名体制であり、定年退職後の方などがほとんどであるため、<u>今後の運転手の後継者への懸念がある。</u>
美麻	<ul style="list-style-type: none"> ●小さな拠点づくりとして、これまで地域の様々な課題解決に向け取組を進めている。その一つとして「たすかる美麻」を開始。 ●運行車両等について →運行車両は、登録等を要しない白ナンバーとし、法人保有車両1台と、会員が保有する2台の計3台で運行。 →運転手のほか、添乗員も乗車するため、乗車定員は2、3名である。 →添乗員は主に移住者へ依頼。美麻地区へ移住された方々が、地域での生活に馴染めるよう交流を図る機会としたい点がある。 →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 →市街地への買物支援が第一。通院目的もあるが、買物と通院支援では必要時間が異なるため現状では対応していない。 なお、<u>青具や千見などの北部からでは、市街地への買い物に半日を要してしまう。</u> ●利用者からの感想・要望について →運行への感謝や、添乗員が乗車することへの満足度が高く、不満等はない。 →<u>高校生からは、休日に部活動のための移動手段が無く困っているとの声を聞く。</u> <p>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。</p>	<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。 ◆運行は委託も考えられる。計画にどう位置付けるか。方向性を計画には載せてほしい。

4. 上位・関連計画の整理

【大町市第5次総合計画 後期基本計画】

- ・教育環境の整備
- ・魅力ある観光地づくりの推進
- ・安心して受けられる医療の確保、交通安全対策の推進
- ・移動しやすい公共交通網の整備
- ・魅力あるまちの形成に向けた都市計画の推進

【大町都市計画マスタープラン】

- ・効率的な道路ネットワークの形成

【大町市立地適正化計画】

- ・コンパクト・プラス・ネットワークの形成



図 大町市立地適正化計画における公共交通ネットワークの構築イメージ

【大町市過疎地域持続的発展計画】

- ・美麻地区、八坂地区との公共交通ネットワークの維持

【大町市DX推進計画】

- ・デジタル技術を活用した市民バスの利便性向上

【大町市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）】

- ・市民バス、公共交通機関の利便性向上と利用促進
- ・EVバス、グリーンスローモビリティの導入検討

【第8期大町市高齢者福祉計画】

- ・公共交通機関の利用が困難な人の通院等の手段の確保

【長野県地域公共交通計画（素案）】

- ・運行事業者や沿線市町村の連携による圏域間連携軸（JR大糸線）の活性化、利用促進
- ・長野-大町（扇沢）線の圏域間連携軸としての位置づけによる国・県の地域間幹線系統補助の活用
検討

5. 大町市の公共交通に関する特徴と課題

人口

- 老年人口割合の増加
- 市街地での今後の大幅な人口減少
- 現在の老年人口は市街地で多いが、今後は大きく減少する見込み
- 郊外では老年人口が増加する見込み

日常における移動（流動）実態

- 安曇野市、松本市、松川村との通勤、通学移動が多い
- 松本市や安曇野市への買い物各地区で見られ、美麻地区では長野市への買い物も見られる

観光動向

- 観光地の多くは郊外に分布
- 新型コロナウイルスの影響から回復傾向にある
- 市内の観光地への公共交通での移動が少ない

市内公共交通の運行状況

- 公共交通の人口カバー率は 86.7% であり、概ね各地域をカバーしている
- 新型コロナウイルスの流行前から続いている J R 大糸線の利用者減少
- 一部市民バス路線では再び利用者減少に転じており、各路線で利用者が少ない箇所が見られる
- 市民バスの委託料が増加傾向にある

上位・関連計画の整理

- 中心市街地と各地区を結ぶコンパクト・プラス・ネットワークの形成
- 北アルプス圏域の圏域間連携軸である J R 大糸線の活性化及び利用促進
- 長野-大町（扇沢）線の圏域間連携軸としての位置づけ

公共交通の意向調査

【高齢者アンケート】

- 通院、買い物などの移動先では中心市街地の主要施設が多い
- 70%以上が「免許返納の予定はない」
- 70%以上が「市民バスを利用したことがない」
- 80%以上が「デマンド方式をほとんど知らない」

【高校生・保護者アンケート】

- 駅への移動手段は家族の送迎が最多
- 岳陽高校へは自転車、市外の学校へは電車が最多
- 美麻、八坂地区では電車やバスの利用が多い
- 休日の移動手段は家族の送迎が最多
- 公共交通の改善要望として「運行時間の追加」が多い
- 駅や直接学校までの送迎がほとんどである

【市民バス利用者アンケート】

- 八坂コースは、20 歳未満の利用者が約半数
- 多くの路線で、65 歳以上の利用者が多くなっている

【観光来訪者アンケート】

- 来街手段では J R 大糸線が最多、観光地までの手段では扇沢線や J R 大糸線が多い

【交通事業者アンケート】

- 乗務員不足が深刻である
- バス車両の老朽化に伴う更新が費用面で心配である

【関係団体ヒアリング】

- 観光分野について、新型コロナウイルスの影響から回復傾向にあるが、市内観光地への需要が少ない
- 福祉分野について、通院は午前中に集中している。また、福祉輸送対象外の方への支援、高齢者への公共交通の利用方法の周知、公民館等への移動支援などが課題である
- 教育分野について、市内 4 つの小学校の統廃合が予定されており、統合後のスクールバスによる通学支援や市民バスの登下校時間に適したダイヤ変更などが課題である
- 地域振興バスの利用は午前中が大半である。また、高齢化の進行に伴うニーズ拡大や委託している運転手の後継者不足といった懸念がある
- たすかる美麻では、地区内から市街地への買い物が半日近くかかることから、買い物移動を支援している。しかし、現在は費用補助が無いいため運行経費が課題であるほか、乗務員の確保等が課題である。

課題 1：移動支援

【高齢者の中心市街地への移動】

- ◆ 郊外では老年人口が増加する見込みであり、中心市街地への移動需要が高いことから、郊外から中心市街地への移動支援を強化する必要があります。

【中心市街地内での移動】

- ◆ 通院や買い物などで、中心市街地の主要施設への移動需要が高いため、移動需要が高い施設間の移動を支える必要があります。

【児童・生徒の市内への通学支援】

- ◆ 大町中学校の再編が実施され、更に市内小学校の再編が予定されていることから、児童や生徒の市内への通学支援を強化する必要があります。

【市外への通学支援】

- ◆ 松本市方面への通学が多く、通学手段として J R 大糸線の利用が多いため、鉄道とバス等の連携による利便性の維持・向上が必要です。

課題 2：ソフト施策

【公共交通利用への P R】

- ◆ 市内では鉄道や市民バス等の人口カバー率が 86.7% あり、市内各地で概ね公共交通機関が利用可能ですが、自ら自動車を運転するなどし、市民バスを利用したことが無い高齢者の方が多いことから、積極的な公共交通利用を P R する必要があります。
- ◆ また、観光客の J R 大糸線の利用が多いですが、市内観光地への公共交通の利用は少ない傾向にあるため、各公共交通機関が連携し、相互の利用者増加に向けた P R も必要です。

【利用方法の周知】

- ◆ デマンド方式の市民バス（常盤東コース）の認知度が低いなど、公共交通の利用方法を知らない高齢者の方に向けた、利用方法の周知が必要です。

【利用者・行政・事業者の連携】

- ◆ 市民バスの委託料等が増加し、更には交通事業者における乗務員不足等が深刻になっているため、利用者・行政・事業者の連携により、市民の「足」である公共交通機関を支える必要があります。
- ◆ 更に、地域内独自の移動支援事業など、各地域の実情に適した支援方策により、利用者・行政・事業者が相互に支え合う必要があります。