

## 令和5年度 第3回大町市地域公共交通活性化協議会（R5.12.1）における意見及び対応状況

No.	ページ		意見（協議会議事録より）	回答（協議会議事録より）	対応状況	
	修正後	修正前				
1	P.19	P.10	—	<p>■資料の訂正と補足（事務局より）</p> <p>「無料回数券」とある箇所について、無料を削除いただきたい。免許返納者への施策として、消費生活・交通安全係が担当する事業で、市民バス回数券48回分又はタクシー乗車券12枚を交付する内容であるが、タクシーに関しては初乗り料金分の回数券であるため、無料ではない。</p>	修正済	「無料」を削除
2	—	P.68	—	<p>■資料の訂正と補足（事務局より）</p> <p>小学校再編時の通学方法については、今後、学校教育課において通学に関する検討会を設置し検討するとしており、公共交通を利用すること自体、保護者の意向確認が必要とのことであるため、情報共有・連携を図りながら検討したい。</p>	—	—
3	P.30	P.69	—	<p>■資料の訂正と補足（事務局より）</p> <p>「民間路線廃止に伴い・・・」とある部分について、「市民バス廃止に伴い」に訂正をお願いしたい。</p>	修正済	「市民バスの廃止した区域を・・・」として記載

No.	ページ		意見（協議会議事録より）	回答（協議会議事録より）	対応状況	
	修正後	修正前				
4	—	P.2	コンパクト＋ネットワーク形成はあるが、コンパクトとネットワークは相反するものではないか。分かりにくい。	コンパクト＋ネットワークは、国の取組として概念を提唱している。 人口減少の中、都市をコンパクトにまとめていく方について法改正がなされ、大町市立地適正化計画においても、市街地のコンパクト化及び八坂、美麻等の周辺拠点と中心市街地を交通ネットワークで結ぶ都市構造のあり方を設けている。これを受け考えていくことを表している。	—	—
5	P.16～17	P.16	フレレスポなど大きな施設は中心地にあるが、カインズやAコープ、西友もある。ここをどう考えるか。	商業施設等については、大店法等を基準として該当する施設をピックアップした。名称が入っていないため資料としては不親切であったかもしれない。名称を入れるなど補足したい。抜けている施設があるかも再確認する。	修正済	施設名称を表示し、データの抽出根拠を併記。また、常盤地区にも主要施設が分布している旨を記載
6	P.27	P.30～39	凡例にある利用者数の括りが1～200人、201～500人など大きすぎる。1人と200人が同じ大きさで、検討するには分かりにくい。何か恣意的にも感じる。各地区の利用者の分布についても分かりづらい。その辺を考慮し資料を作成してほしい。	恣意的なつもりはない。概ね5段階くらいで示した内容である。円の大きさを人数で案分するような形など、記載方法を検討する。	修正済	各バス停の利用者はそれぞれの大きさで比例表示されるように修正し、全路線を1枚の図にして記載
7	P.41	P.62	観光来訪者アンケートのグラフだけ画質が粗い。調査していないとは言わないが、何故コピペしたような資料なのか。	データの表示形式等を確認し、修正する。	修正済	—

No.	ページ		意見（協議会議事録より）	回答（協議会議事録より）	対応状況	
	修正後	修正前				
8	—	—	<p>観光も福祉も生活もひとまとめで地域の公共交通をどうしようかというものだが、観光と生活は両立しない。</p> <p>裏銀座登山バスが往路のみ多いとの説明があつたが、それは観光の話であり生活の話ではない。扇沢線も同じ。分けて考える必要がある。何をしたいのか。国で議論されているライドシェアなのか、どのような方向に進めたいのか。</p>	<p>観光と生活の利用形態は異なるが、計画では分離するのではなく、お互いに共有できるものはしても良いのではないかと考える。何をしたいかについては今後の議論としたい。</p>	—	—
9	P.30	P.68	<p>旧第一中学校のときはタクシー会社2社が下校時、月ごと交互に生徒を送っていた。ここにはタクシーに関して記載がないが、タクシーの役割はないのか。</p>	<p>タクシーの役割がないということはない。市民バスありきでなく、当市の交通モードをどのように活かしていくことができるか考えていきたい。なお、旧第一中学校での下校時のタクシー利用については存じていなかったため、今後、話を聞かせていただきたい。</p>	対応済	<p>タクシー事業の役割、通学支援への取組について記載</p>
10	—	P.29	<p>市民バスの委託料は、市の公的負担額として妥当と思っているのか、お聞きしたい。</p> <p>利用者が少ない状況があり、単純に路線を短縮するなど効率化を図ることになれば費用は下がると思うが、一方でその部分を教育や福祉の施策などで行うとなれば、結果的にどうなるかは分からぬいが、現状の委託料についてどのような認識か。</p>	<p>委託金額について、ここ10年程は既に9,000万前後の費用が掛かっている。交通弱者のために必要な経費だとすれば、これが安いか高いか言い難いが、これまで9,000万程度を一つの目安としている。</p> <p>令和2年度に運行経費が下がっているのは、経費削減のため土曜日運行を中止した結果だが、人件費や燃料費の高騰等により再び増加傾向にある。</p> <p>9,000万を超える経費が大きな課題であることは認識している。</p>	—	—

No.	ページ		意見（協議会議事録より）	回答（協議会議事録より）	対応状況	
	修正後	修正前				
11	P.37	—	人口一人当たりの委託料は全体の平均として記載されているが、路線により大きく違うはずである。全体の傾向を見るには良いが、他地域でも平坦部と山間地では大分違う。方向性を考える上では別々にカウントした方が良い。	—	修正済	路線別のR4の実績値を追加
12	P.26	P.30～	1便当たりどれだけ乗車しているかも重要な指標となる。ここを付け加えていかないと方向性やサービスレベルが決めづらいため、明確にしていただきたい。	—	修正済	基本的な利用者数は、実態を把握しやすくするため、日平均で整理。このほか、散布図にて1便当たりのデータも記載
13	P.20	—	どこまでが地域公共交通で、どこからが福祉あるいは教育が関わるのかといった線引きを明確にしないと、全て地域公共交通で受け持つことは不可能である。庁内での調整も必要と思われる。	—	修正済	公共交通を「利用者を限定しない手段」として定義し、対象を整理。また、福祉などについては「その他の交通」として整理。
14	P.49～52	—	行政としてどうしたいのか、地域公共交通をどう活性化したいのか、ある程度焦点を絞らないと議論のしようがない。	—	対応済	ネットワークの確保、サービスレベル、利用促進の視点で課題・基本方針を整理

No.	ページ		意見（協議会議事録より）	回答（協議会議事録より）	対応状況	
	修正後	修正前				
15	—	—	<p>コスト面では、大町市は面積がかなり広いため、市民バスにしても距離が長く時間も掛かる。当然、単価も上がる。説明の中に東御市などの例もあったが、東御市は面積も狭いため時間や経費は少なくなる。</p> <p>我々もドライバーの確保には苦慮している。仮に運行時間を短縮し経費も下がり、最終的に乗務員の給料も下がるとなれば、ドライバーの確保にも影響が出る。</p>	—	—	方針を受けて、今後施策において検討する
16	P.50~51	—	次回、大町市にとってどのような公共交通ネットワーク或いはサービス水準を担保するのか、との協議になっていくため、事務局においても論点を絞っていただく必要がある。	—	対応済	ネットワークは拠点間を結ぶ現在の形態を基本としながら需要が小さい末端などの形態を検討する方針。サービスレベルは各軸に対して担保するサービスレベルを設定。
17	P.50	—	面積が広いとの話もあったが、どの区間にどれだけの人がいるのかを踏まえ、場合により距離が長い路線は区間を切り、一定以上の利用がある区間へつなげる形もある。様々な手法があるため、事務局、コンサルにおいて案を出し、方向性を見せられるようにしていただきたい。	—	対応済	ネットワークは、移動需要に基づき軸を設定し、求められるネットワークを記載

No.	ページ		意見（協議会議事録より）	回答（協議会議事録より）	対応状況	
	修正後	修正前				
18	—	P.71	■高齢者の中心市街地への移動 何を目的としたものか。通院、買物を果たすだけではなく、社会活動への参加も必要だと思われる。	—	対応済	社会活動については、市民バスの移動需要等の検証の結果を踏まえ、サービスレベルの設定とあわせて記載しない
19	—	P.71	■中心市街地への移動 徒歩や自転車もある。公共交通とセットで自転車についても考慮する必要がある。	—	—	施策において検討する
20	P.51	P.71	■児童、生徒への通学支援 部活等での通学をどこまで担保するかが大きな課題。	—	対応済	部活動については、今後、ダイヤに関する施策として検討する
21	—	P.71	■市外への通学支援 時間の信頼性が重要。利便性の向上とあるが、内容を明確にする必要がある。	—	対応済	バスと鉄道の乗り継ぎを考慮したダイヤへの調整として、施策において検討する
22	P.50	P.71	そもそもネットワークを現状のまとめるか、変える必要があるのか議論をしていく必要がある。	—	対応済	ネットワークは拠点間を結ぶ現在の形態を基本としながら需要が小さい末端などの形態を検討する
23	P.52	P.71	■ソフト施策 高齢になったときや免許返納後に、生活の中にどのように公共交通を馴染ませていくか。乗り方が分からぬ場合もあるため、利用方法等の教室を行う必要もありそう。	—	対応済	方針3に示した通り、利用促進に向けて利用方法の周知を強化する方針

No.	ページ		意見（協議会議事録より）	回答（協議会議事録より）	対応状況	
	修正後	修正前				
24	—	—	資料が非常に分かりにくい。問題が分散して議論がしづらい。再度、資料を精査していただきたい。	—	修正済	計画書全体を再構成
25	—	—	観光の現状に対しソフト施策の対応のみとなっているが、移動支援は必要ないのか。市内観光地への需要が少ないとことから、あくまでも課題はソフト施策としているのか。	観光についてはソフトだけでなく、観光に対する移動支援は必要であると思うため、体系的に再整理したい。	対応済	サービスレベルの設定とあわせて施策において検討する
26	P.49	—	日常における移動実態として、市外への通勤・通学利用が多いとあるが、課題の移動支援欄では市外への通学利用となっており、通勤は入っていない。通学のみを視野に入れたものか。	交通弱者としての通学支援を念頭に置き対象者を絞る考え方から、通勤は除いている。	対応済	前回協議会時点では左記のように回答したが、通勤流動に基づくと市内への通勤も考慮する必要があるため、通勤に関する課題・基本方針を整理した
27	P.4	—	通勤については、県などの上位計画についても確認をお願いしたい。	—	対応済	県計画では、北アルプス地域に関する記述のうち、大町市に関する記載は無い。 (県計画の骨子案時点)
28	P.36 P.52	—	環境の整備も必要になると思われる。ハード面の対策として、利用しやすい環境についても検討をお願いしたい。	—	修正済	P.30にて市民バスのバス停の屋根付きバス停などの整備状況を整理し、P.51において、ハード対策の推進として方針に記載