

# **安曇野市地域公共交通総合連携計画**

**平成20年3月**

**安曇野市**

# 目次

序章 はじめに.....	1
第1節 背景と目的.....	1
第2節 目標年次.....	1
第1章 安曇野市の公共交通の状況と課題.....	2
第1節 安曇野市の概況.....	2
第2節 安曇野市の公共交通の状況.....	9
第3節 平成18年度【安曇野地域公共交通システム構築調査】.....	20
第4節 平成19年度【安曇野地域公共交通システム構築調査】.....	35
第2章 安曇野市の上位・関連計画の概要.....	52
第1節 上位・関連計画の概要.....	52
第2節 本計画の位置付け.....	55
第3章 安曇野市地域公共交通総合連携計画.....	57
第1節 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針.....	57
第2節 地域公共交通総合連携計画の区域.....	60
第3節 地域公共交通総合連携計画の目標.....	60
第4節 目標を設定するために行う事業及びその実施主体に関する事項.....	63
第5節 計画期間.....	70
第6節 安曇野市総合連携計画の実施に関し必要と認める事項.....	70
参考資料	
安曇野市地域公共交通総合連携計画策定のための検討経過.....	75

## 序章 はじめに

### 第1節 背景と目的

安曇野市は、平成17年10月1日に安曇野地域の5町村（豊科町、穂高町、三郷村、堀金村、明科町）が合併して誕生しました。

この地域の公共交通のうち民間のバス路線は既にほとんどが廃止になっており、それぞれで、地域振興バスや路線バス、循環バス、乗合タクシー、福祉バス、観光周遊バスの運行や、高齢者等の外出支援のための、タクシー初乗り料金補助などが行われていましたが、これらは合併前の旧町村単位に構築されたもので、新市域としての各地域間の連携がとれていなかったり、利用者も低迷していました。

一方、この地域は、自然景観・文化施設・山岳・温泉等の豊富な観光資源を有しているものの、観光客が利用する公共交通機関が少なく、利用しにくい状況にありました。

そこで国土交通省と共催により、平成18年7月から2年間の予定で「長野県安曇野地域における公共交通システム構築のための検討会」を設置し、長野県、交通利用者、交通事業者等の関係者の皆様に参加いただきまして、地元住民への意向調査等を行い、結果を整理・分析し、新交通システムの運行方式についての検討を進め、平成19年9月10日から市内全域での乗合タクシーを中心とした試行運行を開始しました。この運行は、人口10万人レベルの市全域を運行するものとしては全国初の試みであり、14台の車両を使っでの運行も全国最大規模です。

ここにこれまでの検討内容を整理し、今後の乗合タクシーを中心とした実証運行や、地域の観光資源を生かすための公共交通の検討及び安曇野市外への公共交通手段のあり方等を、安曇野市地域公共交通総合連携計画としてまとめ、今後の公共交通の活性化を推進します。

### 第2節 目標年次

安曇野市地域公共交通総合連携計画は、平成29年度を目標年度とし、平成20年度から平成29年度までの10年間の計画期間とします。

## 第1章 安曇野市の公共交通の状況と課題

### 第1節 安曇野市の概況

#### 1. 位置・地勢・沿革

安曇野市は、平成17年（2005年）10月1日に、豊科町・穂高町・三郷村・堀金村・明科町の5町村が合併して誕生しました。長野県のほぼ中央部に位置し、松本から電車で約10分から30分のところにあります。

北は大町市、松川村、池田町、生坂村、筑北村、南は松本市に隣接しています。西部は雄大な北アルプス連峰がそびえ立つ中部山岳国立公園の山岳地帯であり、燕岳、大天井岳、常念岳などの海拔3,000メートル級の象徴的な山々があります。北アルプスを源とする中房川、烏川、梓川、高瀬川などが犀川に合流する東部は、「安曇野」と呼ばれる海拔500から700メートルの概ね平坦な複合扇状地となっています。

#### 【位置図】



図. 安曇野市概略図

## 2. 安曇野市の市街地の特性

### (1) 広域な市街地（人口の分散傾向）

安曇野市の人口は、平成 19 年 12 月 31 日現在、99,719 人で、地域で見た人口数は穂高が 33,685 人、豊科が 28,303 人、以下、三郷 18,666 人、明科 9,708 人、堀金 9,357 人の順であり、地域内区分で見ると「豊科」(13,308 人)、「穂高」(11,530 人)、「穂高有明」(10,935 人)が地域内人口 1 万人を超えています。

安曇野市全体の人口分布状況を人口数 3,000 人未満、3,000 人～9,000 人、9,000 人以上の地域で区分すると、豊科や穂高、三郷など地域の中心部であり、また安曇野市としての中央部付近に人口の集中が存在し、それを取り囲むように周辺に人口の少ない地域が並ぶ構造となっています。

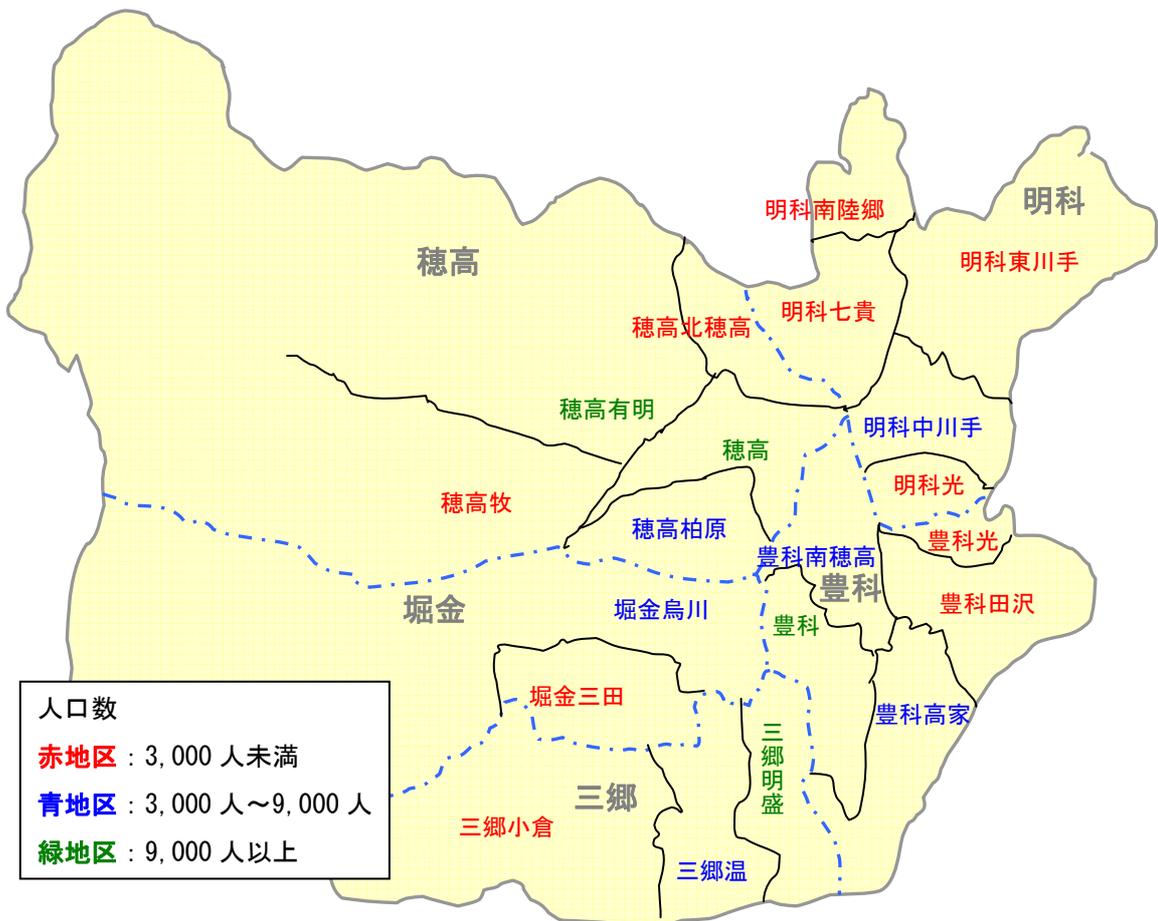


図. 地域別人口分布状況

(2) 高齢化率

安曇野市の年代別の人口区分では年少人口が 14,084 人 (14.1%)、生産年齢人口が 62,384 人 (62.6%)、高齢者人口が 23,251 人 (23.3%) で高齢化率は国の平均値 (20.3%) を上回っています。

地域の区分で見ると「豊科光」(17.5%)、「穂高柏原」(18.7%)、「三郷温」(19.8%)を除くすべての地域で国の平均値を上回り、「明科南陸郷」の 32.9%、「明科東川手」の 33.2% など明科地域で特に数値が高くなっています。

安曇野市全体では、明科地域を含む市北東部と「穂高牧」や「三郷小倉」の市西部に高齢化率の高い地区が市中央部を取り囲むように存在しています。



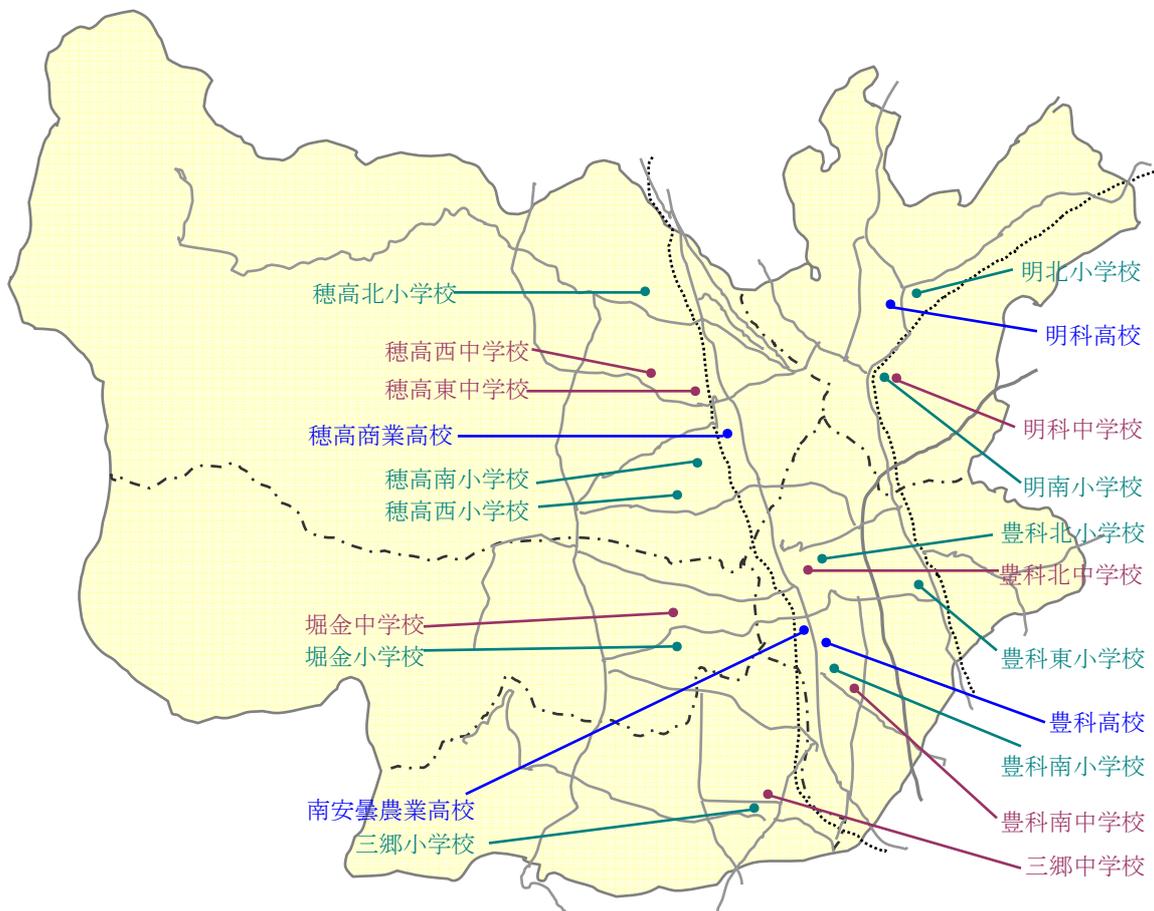
図. 地域別人口高齢化状況

### (3) 児童生徒の学年別分布

安曇野市内にある小学校以上の公立の教育機関は市立小学校が 10 校、市立中学校が 7 校、県立高校が 4 校（豊科 2、穂高 1、明科 1）あります。

特徴として、地域が広大で学区が広範にわたるため地域の中央部付近にある小中学校以外では遠距離通学となる児童生徒も多く、合併前からそれぞれの町村ではスクールバスを運行するなどして対応しています。

小・中・高等学校の位置図



## 小・中学校 学校別・学年別人数表

安曇野市教育委員会資料（平成18年5月1日現在）

	学校名	1年	2年	3年	4年	5年	6年	計(人)
豊科	豊科南小	108	114	109	107	105	143	686
	豊科北小	116	106	89	99	100	116	626
	豊科東小	49	49	56	52	39	57	302
	小学校計	273	269	254	258	244	316	1,614
	豊科南中	90	114	118				322
	豊科北中	153	143	139				435
	中学校計	243	257	257				757
穂高	穂高南小	94	109	111	113	108	129	664
	穂高北小	147	126	129	128	136	128	794
	穂高西小	73	88	93	80	69	96	499
	小学校計	314	323	333	321	313	353	1,957
	穂高東中	172	193	193				558
	穂高西中	142	155	159				456
	中学校計	314	348	352				1,014
三郷	三郷小	190	223	182	185	188	222	1,190
	三郷中	163	167	180				510
堀金	堀金小	120	103	101	99	102	102	627
	堀金中	95	101	94				290
明科	明南小	60	57	51	54	54	49	325
	明北小	25	23	31	33	36	28	176
	小学校計	85	80	82	87	90	77	501
	明科中	91	85	74				250
市内	小学校計	982	998	952	950	937	1,070	5,889
	中学校計	906	958	957				2,821

## 図. 地域別 学童人口分布状況

スクールバス運行状況

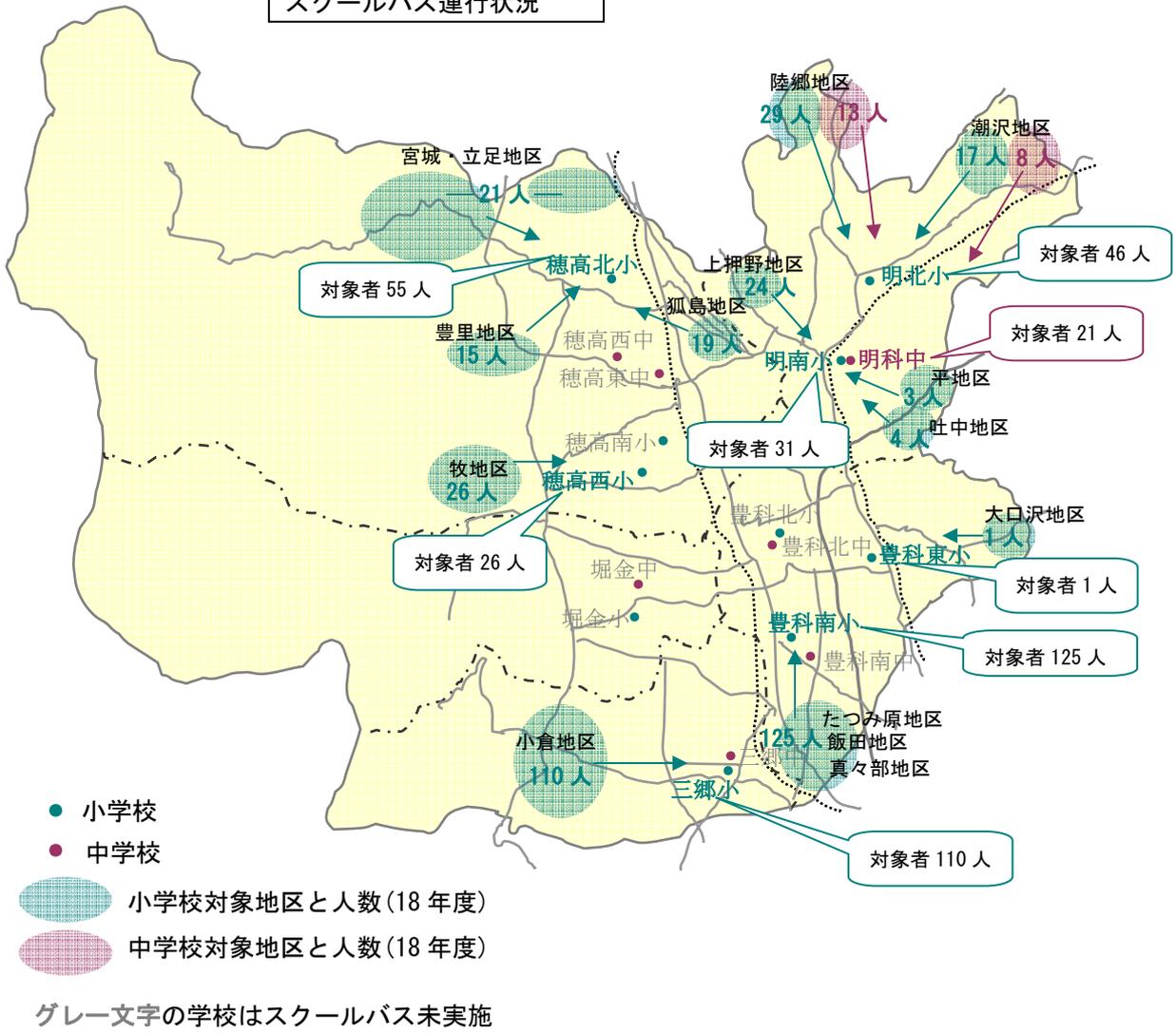


図. 地区別スクールバス利用学童分布状況

スクールバス運行の概要

地域	学校	対象者 (人)	対象者地区別 内訳(人)	車両(台)	所有者	委託先	年間利用者 (人)	17年度経費 (円)
豊科	豊科南小	40	たつみ原 40	大型バス 1	南安タクシー	南安タクシー	8,440	2,173,500
	豊科南小	85	飯田 42、真々部 43	大型バス 1	市リース	学校業務協力会	18,020	6,360,000
	豊科東小	1	大口沢 1	タクシー	南安タクシー	南安タクシー	211	511,760
穂高	穂高北小	55	宮城・立足 21 豊里 15、狐島 19	マイクロバス 1 ジャンボタクシー 1	安曇観光タクシー	安曇観光タクシー	11,660	6,720,000
	穂高西小	登校 21 下校 26	牧	マイクロバス 1 ジャンボタクシー 2 (登校 2・下校 1ピスト)	南安タクシー 安曇観光タクシー	南安タクシー 安曇観光タクシー	4,982	3,667,600 1,449,000
三郷	三郷小	110	小倉 (3年生火曜日のみ)	大型バス 1	松本電鉄	松本電鉄	23,210	13,170,855
		(17)		マイクロバス 1	市リース	三郷地域支援課		
明科	明南小	7	平 3、吐中 4	路線バス	松本電鉄	路線バス	1,477	231,940
	明南小	24	上押野	大型バス 1	市所有	大新東	5,064	2,268,000
	明北小	17	潮沢	マイクロバス 1	市所有	大新東	3,587	1,134,000
	明科中	8	潮沢				1,689	
	明北小	29	陸郷	生坂村営バス	生坂村	生坂村営バス	6,119	1,381,840
	明科中	13	陸郷				2,756	1,467,360

## 第2節 安曇野市の公共交通の状況

合併前の各町村でそれぞれ独自に行われていた交通施策は、新市に継承されました。

このうち路線バス等は豊科地域を運行エリアとする地域振興バス「ぐるまらくん」と、明科地域を運行エリアとする「市営バス・循環バス」でした。

加えて、デマンド方式で運行する堀金地域の「うららカー」があり、穂高地域内の観光施設などを周遊する季節運行の「穂高観光周遊バス」がありました。

その他、福祉送迎等のサービスが混在している状況でした。

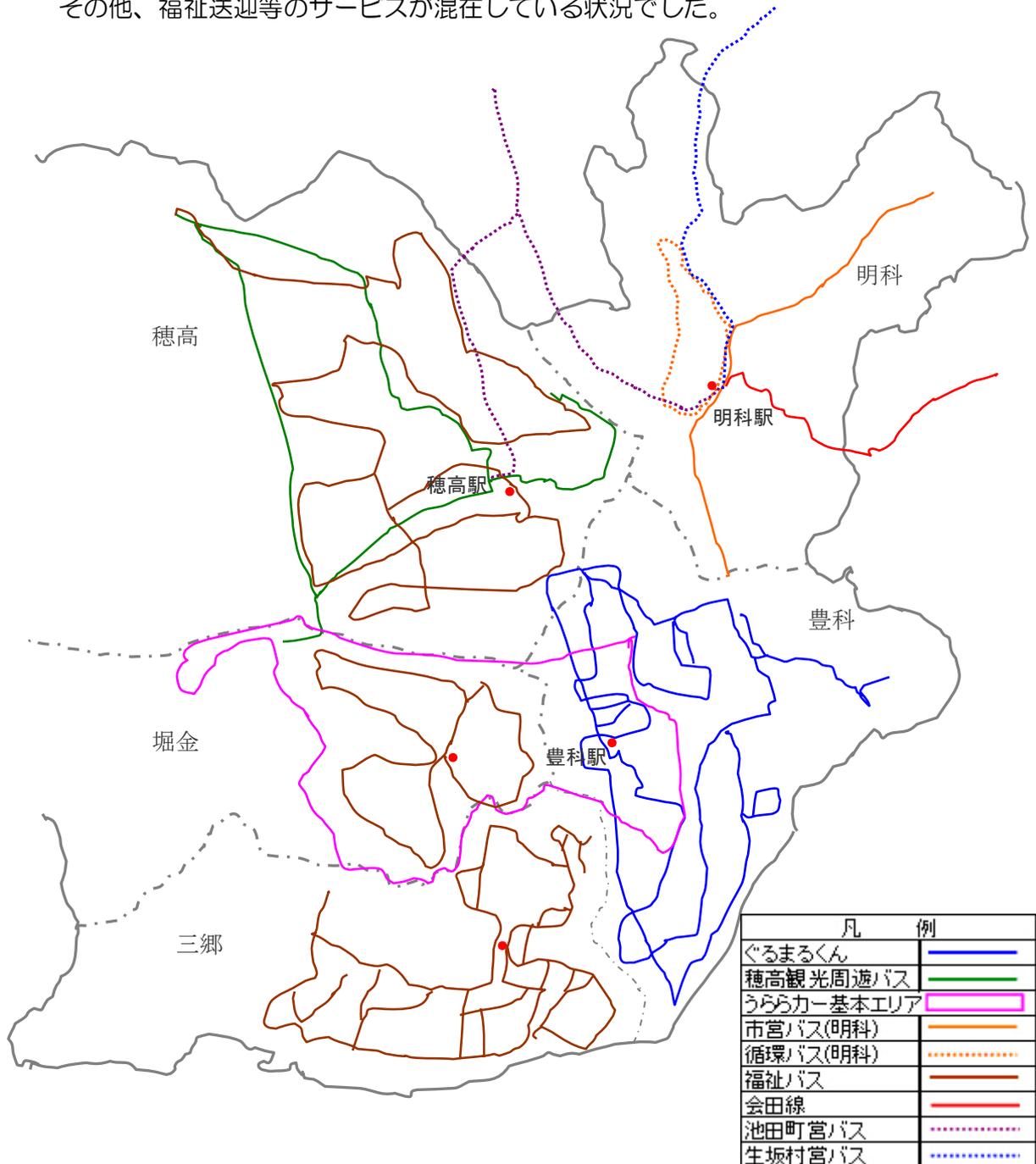


図. 市内バス等路線図

## 1. 鉄軌道

安曇野市内には JR 篠ノ井線と大系線の 2 本の路線が通っています。市内の駅は篠ノ井線が 2 駅、大系線は 9 駅で、駅のない地域は堀金地域のみです。

篠ノ井線は長野市の篠ノ井駅から松本駅を經由して塩尻駅へ至る 66.7km の路線(幹線)で全線電化、一部単線で、市内明科・田沢間は複線運行となっており、篠ノ井駅から先は信越本線で長野駅と結ばれています。

明科駅から上り松本までの運行本数は平日普通 18 本、快速 4 本あり、松本駅までの所要時間は 15 分程で、下り篠ノ井方面は平日普通 15 本、快速 5 本の運行で長野駅までの所要時間は約 1 時間となっています。

大系線は、松本駅から信濃大町駅を經由し新潟県糸魚川市の糸魚川駅へ至る 105.4km の路線(地方交通線)で全線単線、松本駅・南小谷駅間は JR 東日本、南小谷駅・糸魚川駅間は JR 西日本が管轄しています。沿線に行楽地やスキー場が多く、行楽客や登山者の足であるとともに、松本市・安曇野市など沿線都市の通学・通勤路線として機能しています。豊科駅から上り松本方面までの運行本数は、平日普通 23 本、快速 6 本あり、松本駅までの所要時間は 18 分程で、下り信濃大町方面は平日普通 15 本、快速 5 本の運行で信濃大町駅までの所要時間は約 30 分となっています。



図. 鉄軌道 路線図

JR 駅別乗車人員数

乗車人員 大系線		単位：人					
	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	※
穂高	1,348	1,365	1,344	1,350	1,318	1,289	95.6
豊科	1,257	1,222	1,194	1,180	1,129	1,137	90.5
一日市場	910	882	851	819	816	807	88.7
南豊科	826	778	771	746	766	766	92.7
柏矢町	517	507	508	511	511	497	96.1
中萱	460	433	422	436	454	450	97.8
梓橋	452	429	425	424	432	450	99.6
安曇追分	315	314	309	306	297	435	138.1
有明	213	213	221	228	229	339	159.2
計	6,306	6,143	6,045	6,000	5,952	6,170	97.8

乗車人員 篠ノ井線		単位：人					
	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	※
明科	1,362	1,306	1,238	1,230	1,211	1,096	80.5
田沢	501	456	430	413	423	414	82.6
計	1,863	1,762	1,668	1,643	1,634	1,510	81.1

※平成13年度を100とした平成18年度の数値

東日本旅客鉄道公開資料

## 2. 路線バス

市営バス・循環バス(明科地域)

### ・市営バス

市営バスは明科地域を運行エリアとして潮沢線と犀川線の 2 路線で運行されていました。潮沢線は平成元年に、犀川線は平成 8 年にそれぞれ松本電鉄バスの廃止を受け廃止代替バスとして運行を開始しました。祝日と年末年始を除く月曜日から土曜日までの運行で市所有の小型バス 1 台により潮沢線は 1 日 7 往復、犀川線は 4 往復。運賃は 1 乗車 150 円～350 円(距離制、小人は半額、身障者等の減免がある)で平成 17 年度の利用者数は 9,816 人(運行日数 291 人、1 日平均 33.7 人)であり、市が道路運送法第 80 条の許可を受け実際の運行業務を大新東(株)に委託していました。

平成 17 年度の運行費用は委託料と諸経費を含め 13,991 千円(循環バス分も含む)であり、運賃収入を差し引いた実質負担額は 11,511 千円でした。利用者数は減少傾向で、平成 14 年度の 13,775 人から 17 年度は 9,816 人と、3 割近く減少しました。

平成 19 年 9 月 10 日からの新公共交通システム「あづみん」の試行運行開始に伴い、「明科市営バス」は運行休止となりました。

市営バス利用者数

年度	運行日数(日)	利用者数(人)	1 日平均人数(人)	対前年比率(%)
平成 13 年	293	13,590	46.4	—
平成 14 年	293	13,775	47.0	101
平成 15 年	295	13,367	45.3	97
平成 16 年	294	10,450	35.5	78
平成 17 年	291	9,816	33.7	94
平成 18 年	292	9,581	32.8	98
平成 19 年	133	3,979	29.9	42

### ・循環バス

循環バスは明科地域でバス運行のなかった地区の利便性向上のため平成 15 年 7 月から運行を開始したもので、明科駅を起点に域内 3 方面を火曜日と木曜日の午前及び午後に 1 回ずつ巡回運行するもの(祝日は運休)でした。運賃は 1 乗車 100 円で、市が道路運送法 80 条の許可を受け市所有の車両を使用し、運行業務は大新東(株)に委託していました。平成 17 年度の利用者数は 3,027 人(運行日数 98 日、1 日平均 30.9 人)でした。

### 3. 地域振興バス「ぐるまるくん」(豊科地域)

「ぐるまるくん」は豊科地域を運行エリアとして、北号、南号の2路線で運行されていました。平成7年度から行われていた福祉バス(中型バス1台)運行を、平成13年度から地域振興バスに発展させ、平成15年度からは2路線体制となりました。年末年始を除く月曜日から金曜日までの運行(祝日も運行)で、小型バス2台により南北のエリアをそれぞれ1日2往復するもので、運賃は1乗車100円(減免制度あり)。平成17年度の利用者数は17,906人(運行日数260日、1日平均68.9人)でした。

運行は市からの委託により南安タクシー(有)が道路運送法第21条の許可により行っており、市からの委託料は平成17年度7,000千円でした(運賃収入は南安タクシーの収入となる)。平成15年度の2路線体制により利用者数が約3割増加し、その後も年ごとに利用者数は増加していました。なお、運賃は75歳以上の高齢者や生活保護者には専用乗車券(無料)を配布し、障害者や未就学者等も減免(無料)となっていました。平成19年9月10日からの新公共交通システム「あづみん」試行運行開始に伴い、「ぐるまるくん」も運行休止となりました。

ぐるまるくん利用者数

年度	運行日数(日)	利用者数(人)	1日平均人数(人)	対前年比率(%)
平成13年	255	12,104	47.5	—
平成14年	258	10,622	41.2	88
平成15年	259	14,536	56.1	137
平成16年	260	16,868	64.9	116
平成17年	260	17,906	68.9	106
平成18年	258	19,180	74.3	107
平成19年	115	8,474	73.7	44

#### 4. デマンド交通 うららカー(堀金地域)

うららカーは堀金地域及び豊科地域の一部を基本運行エリアとし、エリア内であればどこでも乗降ができ、ドア・ツー・ドアで目的地まで行くことができるデマンド方式を採用し、平成 16 年 10 月に運行を開始しました。運行は平日の 8 時から 17 時までタクシー車両 3 台(ジャンボ 2 台、中型 1 台)を使用し、事前に利用登録をした住民から利用時間の 30 分までに受付センターへ電話申し込みをしてもらうことにより行い、運賃は 1 乗車 300 円でした。また、基本エリアとは別に、村外の中萱駅や田沢駅、豊科 IC、安曇野スイス村、穂高病院を飛び地としてエリアに加え、これら施設の利用者の利便を図っていました(この場合の運賃は 1 乗車 600 円)。平成 17 年 9 月からは夜間に帰宅する高校生などの送迎のため「ナイトライン」を開始し、豊科駅と堀金地域を 17 時から 20 時 30 分頃まで車両 2 台により行き便、帰り便として交互運行していました。予約管理主体は市の委託により社会福祉協議会がこれにあたり、運行は民間のタクシー会社(2 社)が行っていました。社会福祉協議会への委託料は平成 17 年度 15,776 千円でした。利用者の多くは高齢者で特に女性が多く、全体の約 88%が高齢者、約 84%が女性という利用者構成であり、運行の許可種別は道路運送法第 4 条の貸切運送及び第 21 条の乗合運送によるもので、タクシー会社がこの許可を受け運行していました。なお、運行は平成 19 年 9 月 10 日から新公共交通システム「あづみん」に移行しました。

16年度		4月	5月	6月	7月	8月	9月	H16年10月	11月	12月	H17年1月	2月	3月	合計
通常運行	利用者数							568	769	845	934	1,171	1,333	5,620人
	運行日数							20	20	19	19	19	22	119日
	日平均							28.4	38.5	44.5	49.2	61.6	60.6	47.2人

17年度		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	H18年1月	2月	3月	合計
通常運行	利用者数	1,249	1,104	1,349	1,345	1,411	1,282	1,236	1,265	1,415	1,180	1,545	1,629	16,010人
	運行日数	20	19	22	20	23	20	20	20	19	19	20	22	244日
	日平均	62.5	58.1	61.3	67.3	61.3	64.1	61.8	63.3	74.5	62.1	77.3	74.0	65.6人
ナイトライン	利用者数					12	57	58	84	96	84	121	19	531人
	運行日数					3	20	20	20	16	16	20	5	120日
	日平均					4.0	2.9	2.9	4.2	6.0	5.3	6.1	3.8	4.4人

18年度		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	H19年1月	2月	3月	合計
通常運行	利用者数	1,482	1,410	1,342	1,363	1,274	1,270	1,315	1,233	1,319	1,231	1,248	1,369	15,856人
	運行日数	20	20	22	20	23	20	21	20	20	19	19	21	245日
	日平均	74.1	70.5	61.0	68.2	55.4	63.5	62.6	61.7	66.0	64.8	65.7	65.2	64.7人
ナイトライン	利用者数	64	51	56	51	16	58	56	52	47	81	42	20	594人
	運行日数	17	20	22	14	9	20	21	20	16	17	19	12	207日
	日平均	3.8	2.6	2.5	3.6	1.8	2.9	2.7	2.6	2.9	4.8	2.2	1.7	2.9人

19年度		4月	5月	6月	7月	8月	合計
通常運行	利用者数	1,212	1,296	1,179	1,212	1,231	6,130人
	運行日数	20	21	21	21	23	106日
	日平均	60.6	64.6	56.1	57.7	53.5	57.8人
ナイトライン	利用者数	57	66	59	46	30	258人
	運行日数	15	21	21	14	10	81日
	日平均	3.8	3.1	3.0	3.3	3.0	3.2人

## 5. 穂高観光周遊バス(穂高地域)

穂高観光周遊バス(タウンズニーカー)は、土日・休日や夏休みに穂高駅を起点として穂高地域の主要な観光施設を巡回する季節運行のバス路線で、平成 11 年度から松本電気鉄道(株)が始めました。平成 14 年度からは観光協会が運行費用の一部を負担し、運行内容等について行政側(所管は産業観光課)と毎年事前に協議し定めています。周遊コースは平成 18 年度の場合、穂高駅からわさび田、高橋節郎記念美術館へ至る片道 15 分の短路線が 1 日 6 本、穂高駅から碌山美術館、アートヒルズ、国営アルプスあづみの公園などを巡る 1 巡回 48 分の域内広域路線が 1 日 5 本組まれました。運賃は 1 乗車 100 円(小人 50 円)、1 日乗車券が 300 円(小人 150 円)であり、平成 18 年度の利用者数は 6,518 人(運行日数 63 日、1 日平均 103.5 人)でした。平成 14 年度からの 4 年間平均の利用者数は毎年 7,000 人弱で安定していますが、1 日当たりの利用者数は 14 年度の 140.1 人と比較して 18 年度は 103.5 人と 3 割近く減少しました。

穂高観光周遊バス利用者数

年度	運行日数(日)	利用者数(人)	1日平均人数(人)	対前年比率(%)
平成 14 年	47	6,586	140.1	—
平成 15 年	54	6,927	128.3	105
平成 16 年	58	6,905	119.1	100
平成 17 年	62	6,834	110.2	99
平成 18 年	63	6,518	103.5	95
平成 19 年	53	6,333	119.5	97

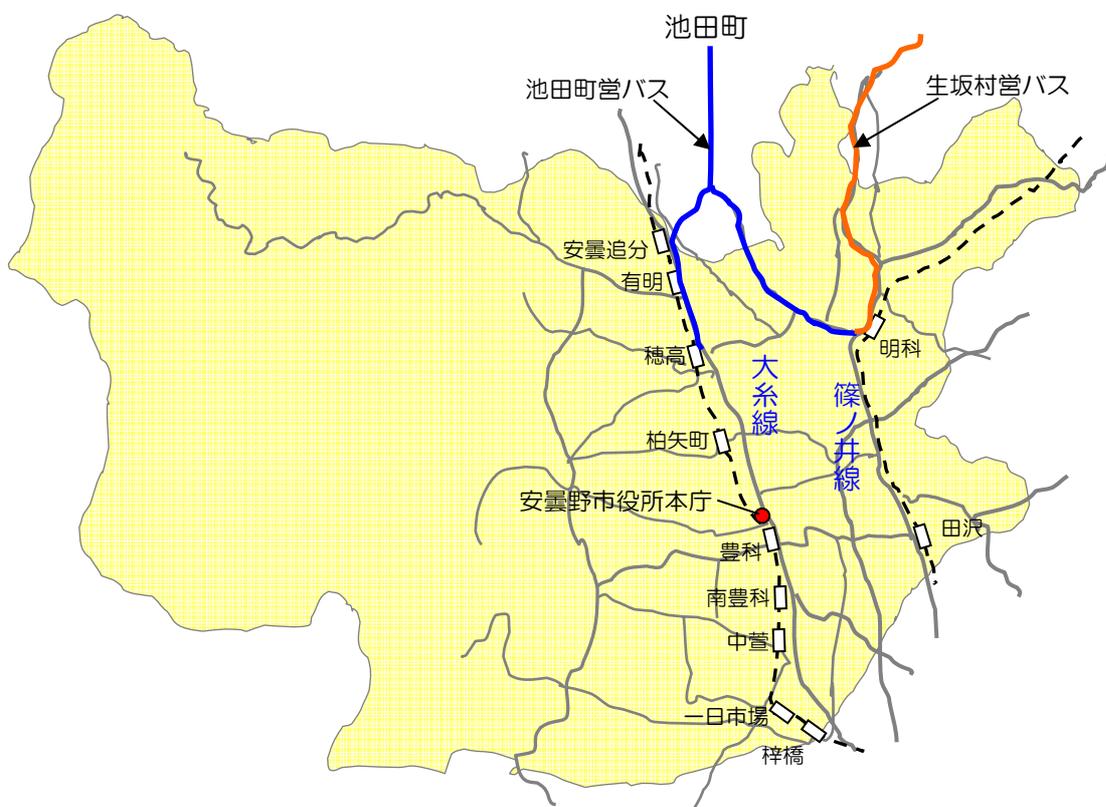
## 6. 他町村が乗り入れる路線バス

### ○池田町営バス

北安曇郡池田町は広域 4 路線を含む 5 路線のバス運行を行っており、このうち明科線と安曇野線は安曇野市内に伸びています。明科線は池田町内正科北を起点とし明科七貴地区を経由して明科駅へ至るもので、安曇野市内には 7 カ所の停留所が設置されています。午前 3 便午後 3 便の 6 往復運行で、運賃は安曇野市内での乗降が 1 乗車 150 円です。安曇野線は、池田町内安曇総合病院を起点とし北穂高地区を経由して穂高駅まで至るもので、安曇野市内の停留所設置は 5 カ所、JR 大系線とほぼ平行する路線で安曇追分駅と有明駅にも停留所があり、この路線も午前 3 便午後 3 便の 6 往復運行となっています。いずれの路線も北安観光タクシー(株)が委託により運行を行っており、安曇野市による路線運行がない明科北西部地区や北穂高地区住民の移動手段ともなっています。

### ○生坂村営バス

東筑摩郡生坂村が運行する路線バスで、生坂村北部を起点に明科南陸郷地区を経由し明科駅まで 1 日 13 往復するものです。安曇野市内には 18 カ所の停留所があります。運賃は対キロ制で、明科地区北端の「睦橋」から明科駅までは 370 円です。鉄道路線のない生坂村住民が明科駅を利用するための貴重な路線ですが、市のバス路線のない南陸郷地区住民の移動手段としても利用されています。なお、運行は大新東(株)に委託されています。



## 7. その他のバス路線

### ○中房線

中房線は穂高地域を運行する観光バスで、毎年4月末の連休時から11月中旬までの季節運行で穂高駅からしゃくなげ荘・有明荘経由で中房温泉まで乗合で運行されています。自家用車によらない登山客や温泉客のための交通手段として元々は松本電気鉄道(株)の路線でしたが、現在は南安タクシーと安曇観光タクシーが共同で運行しています。起点の穂高駅から終点中房温泉までの所要時間は約1時間、運賃は大人片道1,610円で、本数は曜日により異なりますが1日3往復～5往復となっています。平成17年4月から11月までの乗車人数は6,701人ですが、7月・8月の2カ月間の乗車人数が3,792人と夏期に約6割が集中します。



平成17年度乗車人数 (単位:人)

年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	計
平成17年度	76	554	364	1,455	2,337	1,022	734	159	6,701
平成18年度	68	488	254	1,232	2,919	1,069	876	292	7,198
平成19年度	131	499	283	1,064	3,142	1,246	978	340	7,683

## 8. 福祉バス

高齢者や障害者など特定の住民を対象とし、自家用車等の移動手段を持たない交通不便者のために運賃無料で温泉施設や福祉施設などへの送迎を行う福祉バス運行は、合併前の旧穂高町、旧三郷村、旧堀金村で行われており、新市移行後も継続されています。

### ●穂高地域

#### ・地域福祉センター行き巡回「福祉バス」

穂高地域の巡回「福祉バス」は、穂高地域在住の穂高地域福祉センター利用者を送迎するため地域内を4コースに分け、月～木曜日のそれぞれ1日1往復の運行をしています。使用する車両は市所有の小型バス1台で、実際の運行は社会福祉協議会へ委託して行っています。平成17年度の利用者数は2,661人で、運行経費は1,219千円でした。

### ●三郷地域

#### ・「ファインビュー室山」行き福祉バス

三郷地域の「ファインビュー室山」と「福祉センター」行き福祉バスは、70歳以上の高齢者及び障害者を対象に、温泉施設ファインビュー室山（3セク運営）利用者の利便のため地域内の3地区をそれぞれ月1回水曜日に巡回しています。使用する車両は安曇野市社会福祉協議会所有の小型バス1台で、実際の運転はシルバー人材センターへ委託して行っています。

#### ・JR駅行き福祉バス

三郷地域内在住の交通手段のない方を対象に、市所有の10人乗りワゴン車を使い、JR大系線「一日市場駅」利用者の利便のための送迎バスを運行している。平成16年1月から3月は、毎週火曜日は中萱駅、木曜日と金曜日は一日市場駅までそれぞれコースを定め1日1往復していたが、平成16年4月からは一日市場駅送迎のみとなりました。毎週木曜日2コースをそれぞれ1往復しています。

このJR駅行き福祉バスと、「ファインビュー室山」行き福祉バスの平成17年度の利用者数は合算で5,298人、運行経費は合わせて2,114千円でした。

### ●堀金地域

#### ・寿のりあいバス

堀金地域内の老人福祉センター行きの送迎バスは、運行主体は社会福祉協議会。概ね60歳以上の高齢者を対象とし、毎週火・木・金曜日の午前1便午後2便コースを定めて運行しています。使用する車両は安曇野市社会福祉協議会所有の小型バス1台で、運転業務をシルバー人材センターへ委託しています。平成17年度の利用者数は4,951人で、運行経費1,096千円でした。

福祉バスの一覧

地 域	穂 高	三 郷			堀 金
施策名	福祉センター行	ファインビュー行	福祉センター行	一日市場駅行	寿のりあいバス
利用者数(17年度)(人)	2,661	1,050	3,828	420	4,951
対象者数 (人)	33,400	3,100			18,400
対象者数/域内人口数 (%)	28.7	16.8			100
利用者数/対象者数 (%)	8.0	33.8	123.4	2.2	275.1
運行経費 (千円)	1,219	2,141			1,096
利用者1人当たりの運行コスト(円)	458	405			221

地 域	穂 高	三 郷			堀 金
利用者数(18年度)(人)	1,979	914	3,304	461	4,804
対象者数 (人)	33,300	3,600			18,600
対象者数/域内人口数 (%)	100	19.5			100
利用者数/対象者数 (%)	5.9	25.3	91.7	2.5	192.1
運行経費 (千円)	1,488	2,121			1,096
利用者1人当たりの運行コスト(円)	751	453			228

地 域	穂 高	三 郷			堀 金
利用者数(19年度2月末現在)(人)	1,643	696	2,712	453	3,258
対象者数 (人)	33,500	3,700			18,700
対象者数/域内人口数 (%)	100	19.8			100
利用者数/対象者数2月末現在 (%)	4.9	18.8	73.2	2.4	125.3
運行経費 (千円)	1,488	2,141			1,477
利用者1人当たりの運行コスト(2月末現在)(円)	905	554			453

### 第3節 平成18年度【安曇野地域公共交通システム構築調査】

#### 1. 調査基本方針

- ・住民の意向を深く汲み取り、既存の交通システムにとらわれず、住民の目線で利便性、経済性を追求した新たな公共交通システムの検討を行います。
- ・観光者が使いやすく安曇野地域の観光に寄与する公共交通システムの検討を行います。
- ・交通政策とは異なる自治体施策とも連携できる公共交通システムの検討を行い、地域の活性化や安曇野地域の目指すまちづくりに広く貢献します。

#### 2. 住民意識実態調査

##### ・住民意向調査

住民へのアンケートを実施することにより、**住民の移動傾向**について分析を行いました。地域住民の利用頻度の高い目的地、移動手段を把握し、地区毎、年代毎の生活圈や行動範囲を把握、分析しました。

#### 3. 観光客意識実態調査

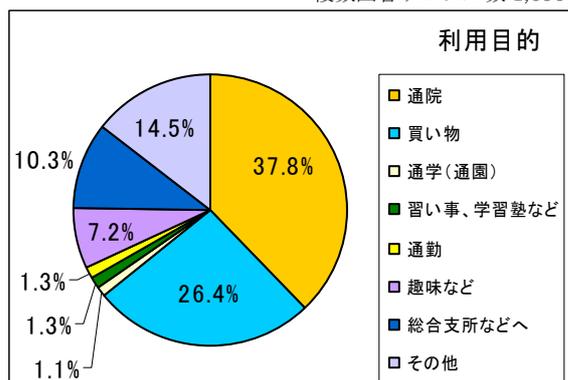
- ・安曇野地域を訪れた観光客へのアンケート、および宿泊施設等の観光事業者へヒアリングを実施し、**観光目的での公共交通の利用意向**を把握しました。観光客の動線、評価要望を汲み、誘客施策と連携した公共交通システムの検討を行いました。

#### 4. 結果の分析、課題について

- ・住民意向調査、実態調査

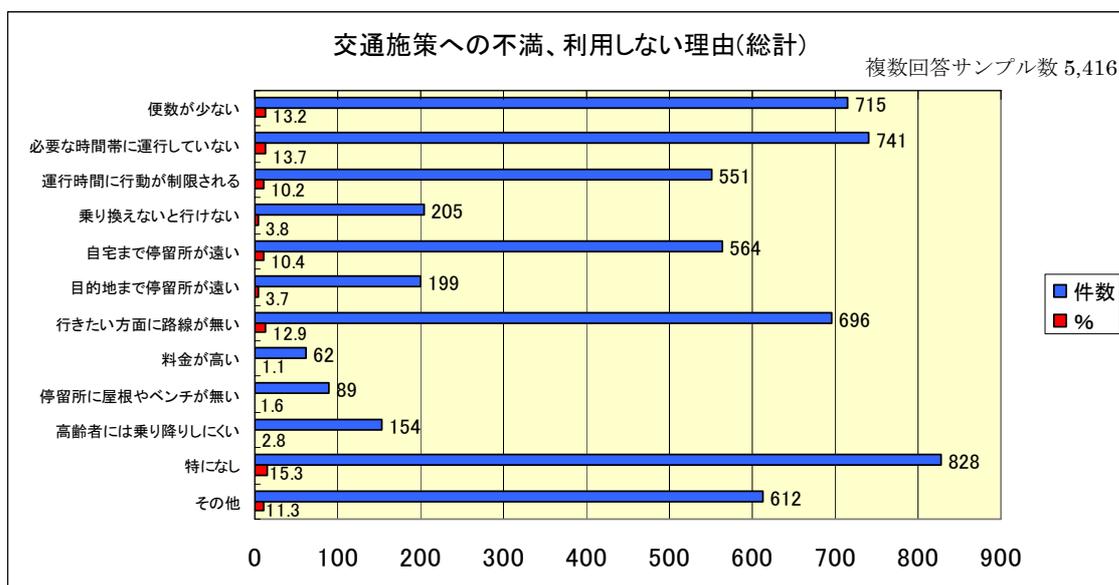
〈問3④ 利用目的〉

複数回答サンプル数 1,656



利用目的は「通院」(37.8%)や「買い物」(26.4%)が主で、このふたつの目的で全体の64.2%となりました。以下「総合支所などへ」(10.3%)、「趣味・サークルなど」(7.2%)の順となっており、それら以外の利用目的は少数でした。

〈問 3⑤ 交通施策への不満、利用しない理由〉



交通施策への不満や利用しない理由は回答が分散したが、選択された率が比較的高いのは「必要な時間帯に運行していない」(13.7%)や「便数が少ない」(13.2%)、「行きたい方面に路線が無い」(12.9%)、「自宅まで停留所が遠い」(10.4%)、「運行時間に行動が制限される」(10.2%)などでした。

便数や時間を定め、定路線を運行する公共路線バス(うららカーを除く)と自分で都合のいい時間にどこへでも移動できる自家用車を比較すれば、バスの性格上やむを得ない不満項目が上位の選択件数となった結果です。一方で「料金が低い」(1.1%)や「停留所に屋根やベンチがない」(1.6%)、「高齢者には乗り降りしにくい」(2.8%)などの経済面や、施設・車両への不満はほとんどありませんでした。

●以下には各交通施策それぞれに分けた利用者の不満項目(回答比率)を表にしました。

〈問 3⑤ 交通施策への不満～施策ごと〉

(単位：%)

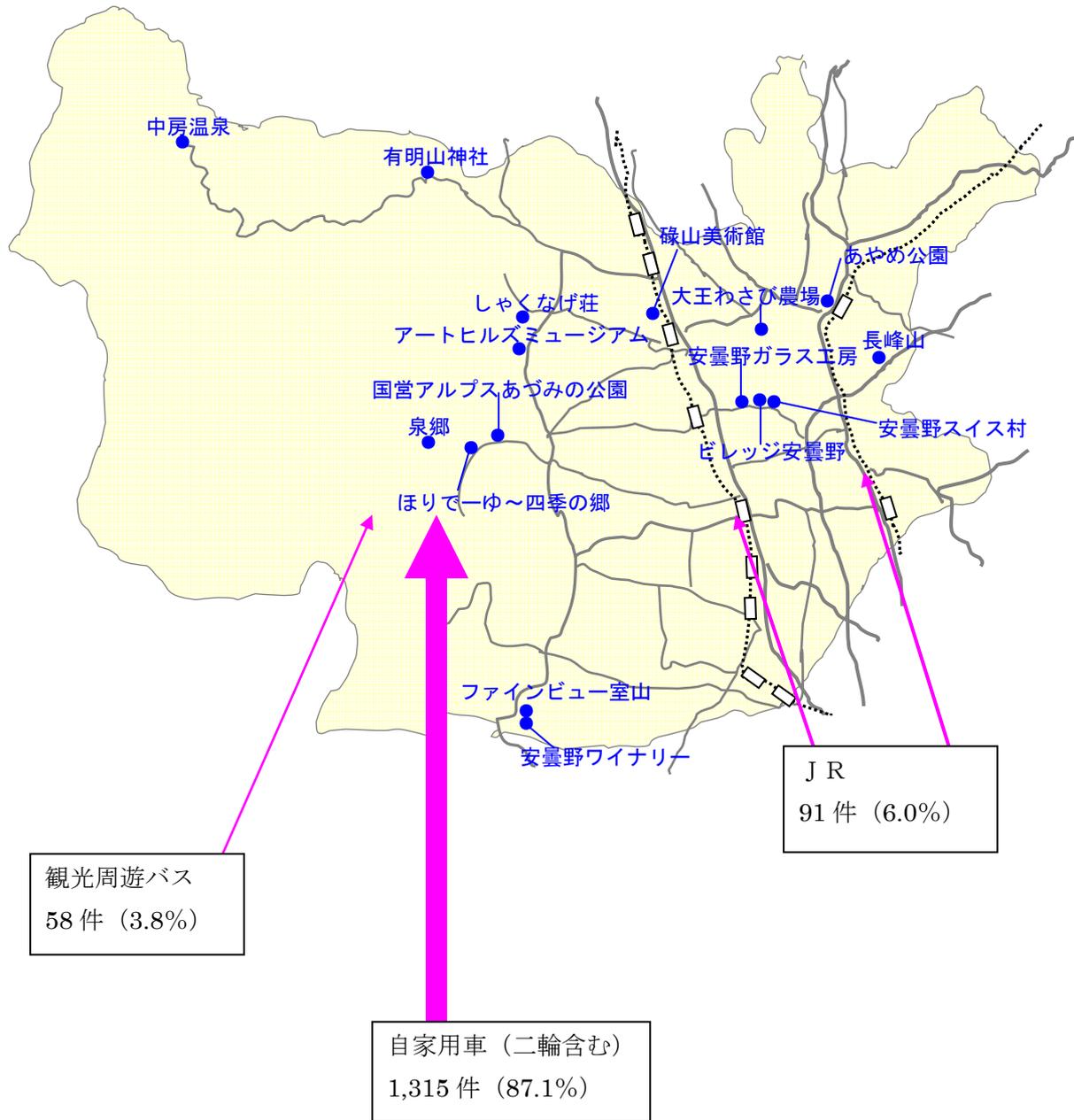
不満項目	ぐるまらくん	うららカー	市営バス	福祉バス	穂高周遊バス
便数が少ない	29.8	4.1	24.5	16.6	35.2
必要な時間帯に運行していない	18.3	17.7	13.4	10.9	3.7
運行時間に行動が制限される	12.1	10.3	9.6	8.1	11.1
乗り換えないと行けない	2.1	9.5	5.4	5.7	1.9
自宅まで停留所が遠い	5.9	2.5	6.1	12.8	13.0
目的地まで停留所が遠い	3.2	1.6	4.6	6.2	0
行きたい方面に路線が無い	8.1	17.7	17.6	15.6	22.2
料金が低い	0.8	4.9	5.7	1.9	0
停留所に屋根やベンチが無い	3.2	2.9	2.7	2.8	0
高齢者には乗り降りしにくい	1.9	5.3	2.3	5.7	1.9

特になし	11.6	19.3	6.5	11.8	1.9
その他	3.0	4.1	1.5	1.9	9.3
サンプル数 (件数)	372	243	261	211	54

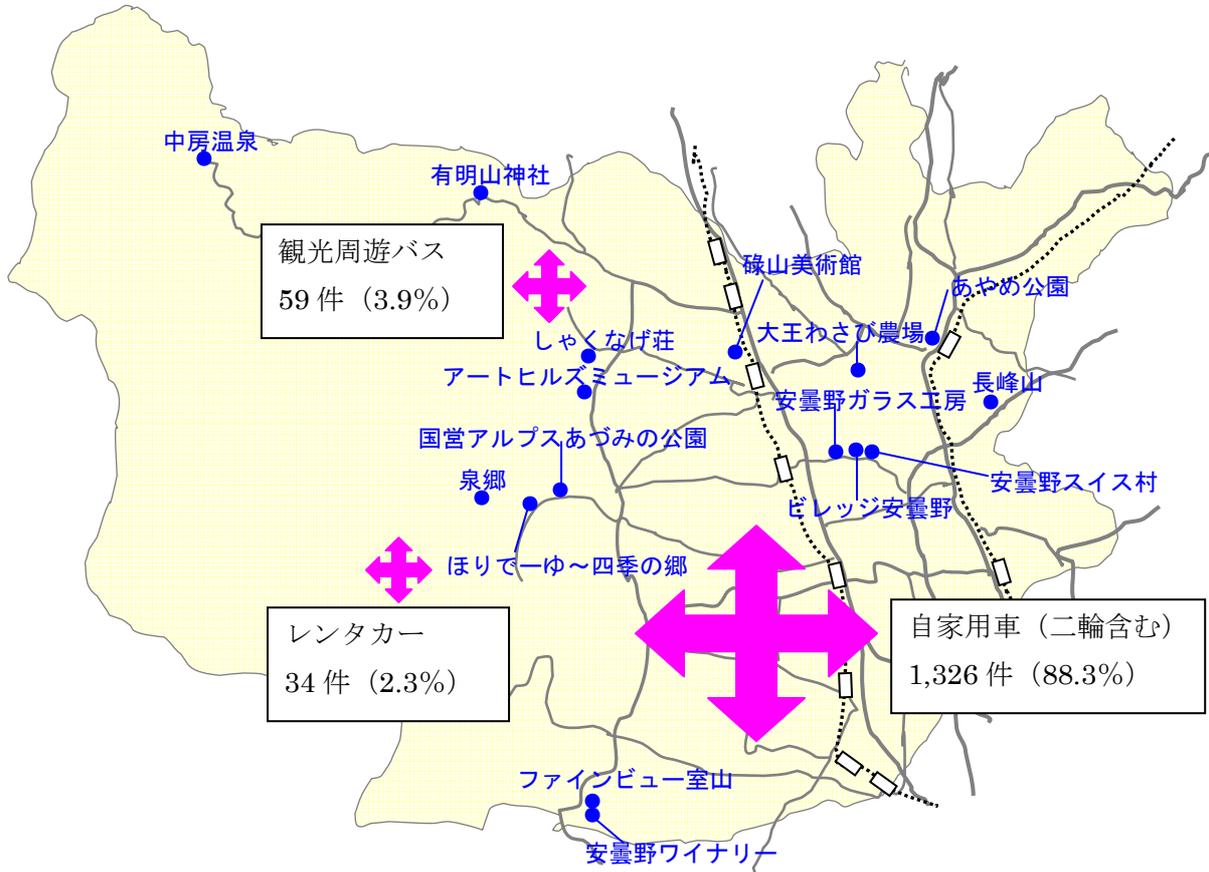
各交通施策別に見て不満項目で上位に選択されたものは、ほぼ共通して「便数が少ない」や「行きたい方面に路線が無い」ですが前者についてデマンド運行である「うららカー」のみが極度に数値が低く、便数が少ないという不満は少ない結果でした。ここでの不満は「必要な時間帯に運行していない」に多く集まりました。またうららカーで「特になし」が19.3%と特に多いのは、関心が薄いためというよりは「不満が」特になしと読むことも可能と考えられます。

・ 観光客の意識、実態調査

観光客の交通手段（自宅から安曇野まで）  
（サンプル数 1,501）

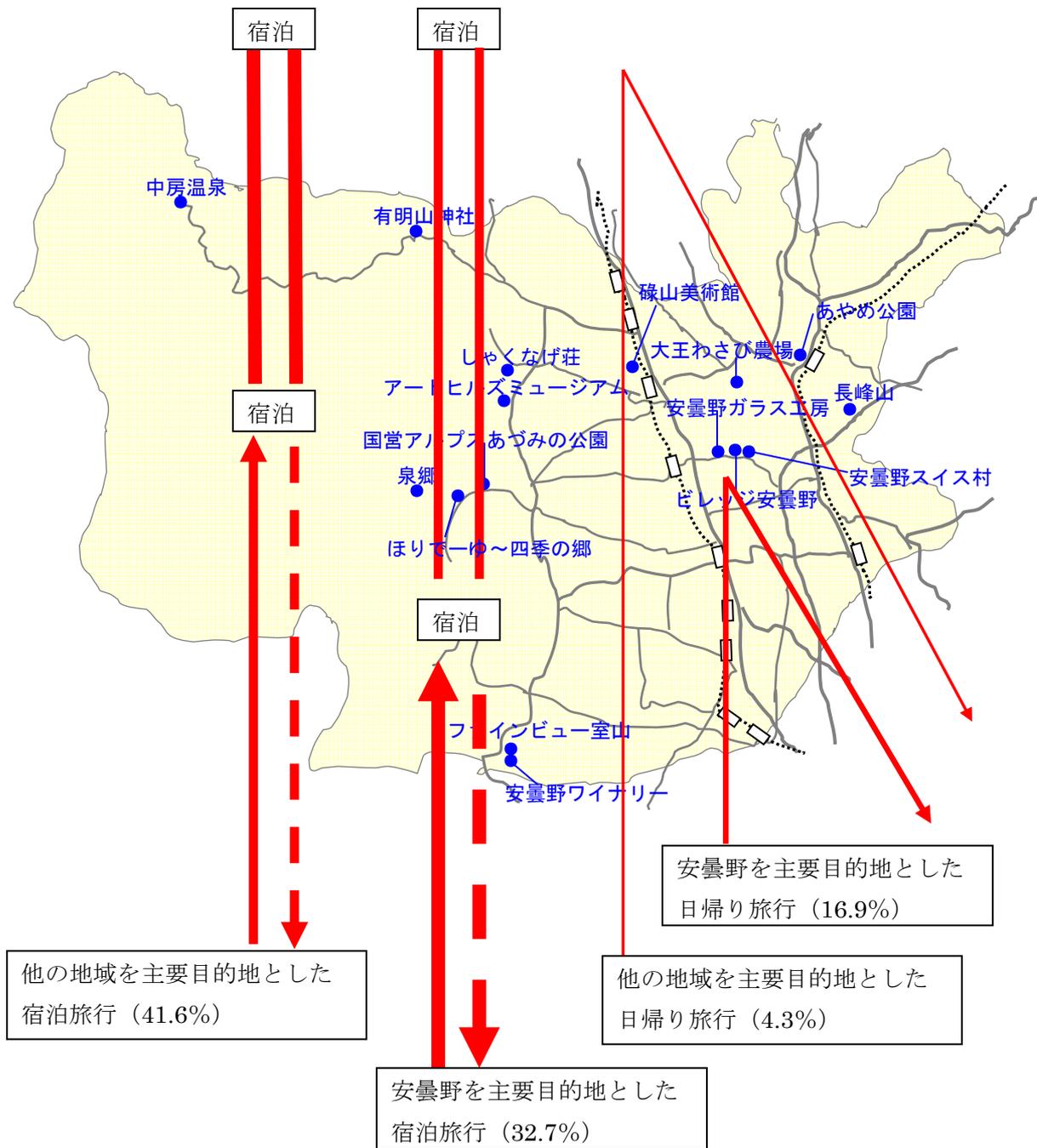


観光客の交通手段（安曇野から現在地）  
（サンプル数 1,501）

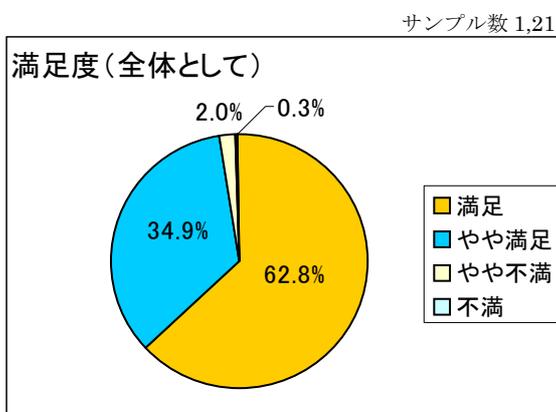
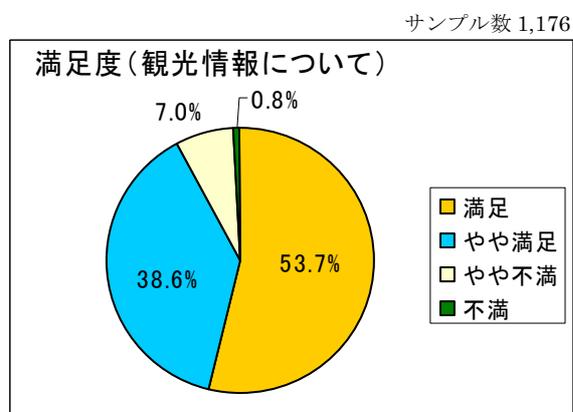
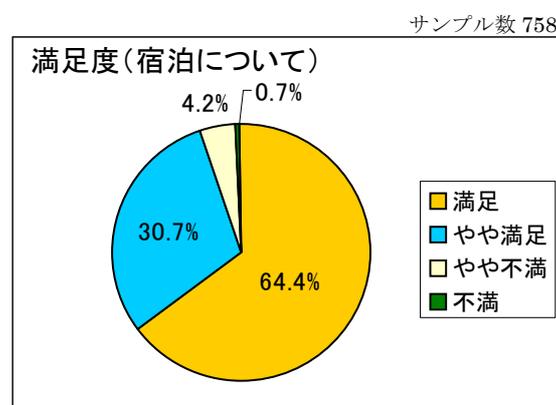
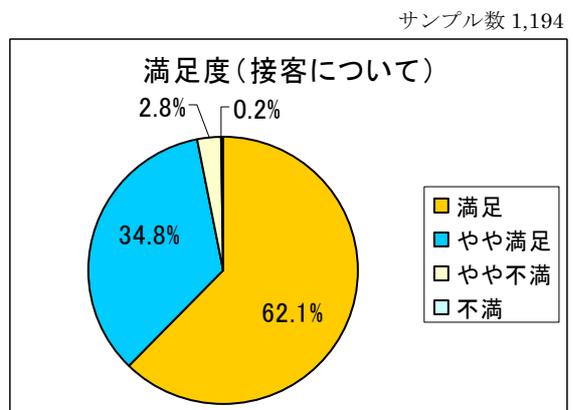
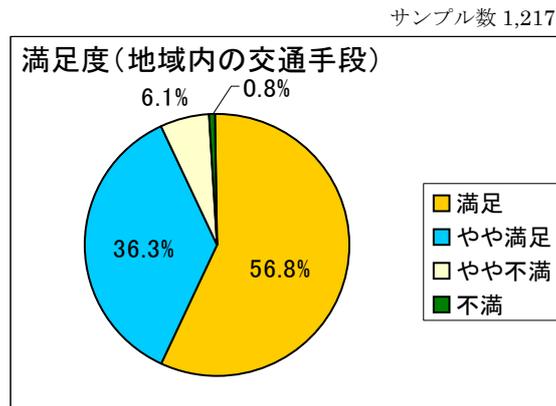
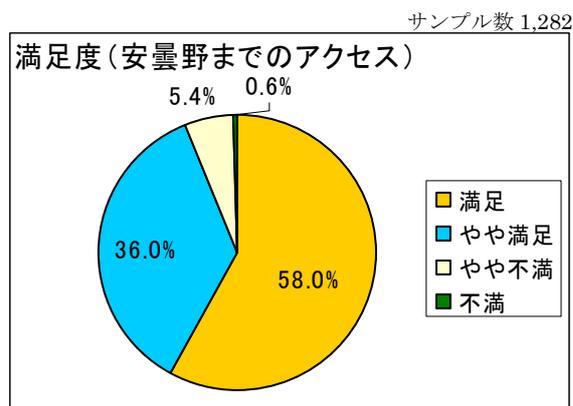


今回の旅行日程

(サンプル数 1,222)



問 12 安曇野旅行における満足度



全体としての満足度が「満足」62.8%、「やや満足」34.9%(合わせて97.7%)の数値に示されているように全般の項目で満足度は非常に高く、「満足」と「やや満足」の合計数値はいずれも90%を超えています。とりわけ「宿泊について」(満足度64.4%)や「接客について」(満足度62.1%)満足の度合いが高く、「不満」の回答はいずれも1%未満のごく低い数値となりましたが、「やや不満」を見ると、「観光情報」(7.0%)や「地域内の交通手段」(6.1%)、「安曇野までのアクセス」(5.4%)など情報や交通に関する面で他の項目と比較して幾分多い不満が見られました。

## 5. 今後の方向性

- ・これまでの調査結果から、安曇野市における地域交通の現状と課題を抽出し以下に取りまとめます。

### 基礎調査から

#### (1) 安曇野市の地域特性について

- ・安曇野市は平成 17 年 10 月 1 日に南安曇郡豊科町・穂高町・三郷村・堀金村と東筑摩郡明科町の 3 町 2 村が合併してできた、面積 331.82k m<sup>2</sup>、人口約 10 万人の市です。  
市の西部半分は山岳地帯。
- ・農業産出額は県内 3 位で観光と農業のイメージが強いが、製造品出荷額等は県内 1 位の工業都市でもあります(主に豊科地域)。
- ・人口は約穂高 3 万 4 千人、豊科 2 万 8 千人、三郷 1 万 9 千人、明科 1 万人、堀金 9 千人で、高齢化率はいずれも 20%を超え、平均が 23.3%、明科が 28.6%で最も高い状況です。
- ・道路は国道 19 号と 147 号がメインで、長野自動車道豊科 IC があります。鉄道は JR 大糸線(9 駅)と JR 篠ノ井線(2 駅)の 2 路線で、鉄道の駅が無いのは堀金のみです。

#### (2) バス路線について

- ・安曇野市誕生以前から、民間バス路線は明科駅から松本市四賀地区への会田線のみです。合併前の旧町村でそれぞれ独自に域内中心のバス運行を行ってきていましたが、地域間の連携や全市を網羅するバス体系はありません。このため市北東部の明科の住民が自家用車以外の手段で、豊科・穂高へ向かうためには JR 篠ノ井線明科駅から松本方面へ南下し、大糸線へ乗り換えて北上する大回り策をとらざるを得ない状況でした。

#### (3) 住民バス等について

- ・ 豊科地域「ぐるまるくん」  
域内を北・南 2 路線、月～金曜日の 1 日 2 往復、小型バス 2 台使用。運賃 100 円  
委託運行(南安タクシー) 運行経費 7,200 千円  
域内をほぼ網羅する運行エリアで、毎日運行されるが午前と午後の 2 往復の運行であるため便数増加の要望は強い状況でした。(運賃収入はタクシー会社へ)
- ・ 明科地域「市営バス・循環バス」  
市営バスは旧民間バス路線の「潮沢線」、「犀川線」の廃止代替。循環バスは域内交通空白地区解消のため 15 年 7 月から運行開始  
市営バス:月～土曜日 潮沢線 1 日 7 往復 犀川線 1 日 4 往復、市所有小型バス 1 台使用。  
運賃 150～350 円、委託運行(大新東)  
循環バス:毎週火曜日と木曜日の 4 往復 市所有小型バス 1 台使用。運賃 100 円、委託運行(大新東)  
市営バスと循環バスを合わせた運行費用は 11,517 千円、市営バスについては日曜日を除く

毎日運行で便数も多く、比較的利用者もある(9,600人～域内人口数と同等)が減少傾向で、循環バスは週に2日の運行に過ぎず、交通空白地帯だった地区の住民の一部には貴重な路線ですが利用者数は低調でした(3,300人)。

・ 堀金地域「うららカー」

デマンド方式で16年10月運行開始、域内と豊科の一部を基本エリアとし、その他JR駅や長野自動車道豊科IC、穂高病院など多くの「飛び地」を持ち、高校生送迎対策に夜間運行もあります。ジャンボ車両2台・中型車両1台の運行で利用者数1万6千人、運行経費17,366千円。

アンケートからも住民の支持の声が多く、全市への発展の要望もありました。

・ 穂高地域「周遊バス」

GW、夏休み、秋の観光シーズンの季節運行を主とする観光目的の域内巡回バス。

運行主体は松本電鉄鉄道(株)で市の補助は観光協会から67万円ほど。年間利用者数7,000人弱は数年来安定しているが、運行日数が増加したためであり、1日平均利用者数は減少傾向にあります。

(4) 福祉バスについて

内容は別紙のとおり。

高齢者等を対象に無料で温泉施設や福祉施設への送迎を主目的とするもので、維持費用は100万円台～200万円台程度であるが、運行本数も週1～2回と少なく、利用者は少ない状況でした。

(5) その他の交通施策

・ 通院支援事業(タクシー券)

タクシー利用券(通院限定の640円券)を年間24枚支給(15,360円)。対象者は75歳以上の高齢者および介護保険の要介護・要支援認定者で、平成18年度の当初予算額83,676千円。

・ スクールバス

豊科	126人、タクシー1台・バス2台	9,045千円
穂高	110人、小型バス4台	11,837千円
三郷	113人 バス2台・小型バス1台	13,171千円
明科	107人 バス3台	6,483千円
計	456人	40,536千円

## アンケートの分析結果から

### ◎ 住民アンケート

- ・ 市が行っている交通施策で「利用者」の最も多いものは「ぐるまるくん」ですが、それでも回答者の 5.4%であり、その他はいずれも 1%台の低い数値であり、「利用していない」が 83.8%あるなど利用度は低い状況です。本アンケートの「非運転者」の構成率が 57.3%であることから、運転をしない住民でもバスを利用しないとした方が多いことが分かります。
- ・ 各交通施策の認知度は低く、「ぐるまるくん」が 28.0%あるほかは 10%台の数値であり、「知らなかった」が 20%となりました。
- ・ 各交通施策への不満は「利用者」「非利用者」とも便数が少ない、必要な時間帯に運行していないなど現行バスの運行方式への不満が多く、また「非利用者」ではバス停まで遠いや、行きたい方面に路線が無いなど路線そのものが無かったり、歩いていけないほど遠いバス停であることから現実に利用したくても利用できない実態がうかがえます。
- ・ 「買物」は、豊科、穂高で各地域内完結率が 70%を超えますが、三郷、堀金、明科で 4~5割程度と低く、多くが豊科へ出かけています。
- ・ 「通院」は豊科、穂高で 60%程度の域内完結ですが、三郷は 36.8%、堀金は 25.8%と低く三郷については松本市へ(21.4%)、堀金は豊科へ(34.4%)多く出かけています。明科には大規模病院がないのですが 47.4%と比較的高いのは、自家用車の手段がないと他地域への移動が困難な地理的位置にあるからとも推測できます。
- ・ 継続または運行を望む交通施策で堀金のうららカーが高い率で選択されました。自由記述の中でも継続または支持する記述が多く、地域住民特に高齢者に強く支持されています。

### ◎ 観光アンケート

- ・ 観光客の居住地は首都圏(東京、神奈川、千葉、埼玉の各都・県)が 38.8%、東海地方(静岡、岐阜、愛知の各県)が 26.7%、地元長野県が 9.9%でこれらを合わせて 75.4%となります。
- ・ 安曇野までの交通手段は「自家用車」が 87.1%で圧倒的に多い状況です。上記の首都圏、東海地方、長野県のみを抽出すれば 9割を超える多数になると思われます。市内の交通手段も同様に自家用車の率が高いが、その他ではレンタカー(2.3%)、定期バス(1.9%)、貸切バス(0.8%)、タクシー(0.8%)を越えて観光周遊バス(3.9%)が最も多い結果となりました。
- ・ 旅行の満足度は全般に非常に高く(満足とやや満足を合わせて全体では 97.7%)、「不満」の回答はほとんどありませんでした。「やや不満」の項目で数値が若干高かったのは「観光情報」(7.0%)、「市内の交通手段」(6.1%)、「安曇野までのアクセス」(5.4%)で、情報や交通に関する不満がやや多くなりました。
- ・ 自家用車以外で移動する回答者のみを抽出すると市内の交通手段の満足度は下がり、やや不満の回答は 13.3%を集め、市内の交通に何かしらの不満を持つ訪問者が少なくないことがうかがえます。
- ・ 自由記述でも自然や景観の良さを賛美する声が多いのですが、観光情報や PR 不足、標識や

案内板が分かりづらいという指摘が何点か見られました。

以上の抽出された諸課題について安曇野市における新しい交通システムの検討に向けて解決すべき課題を整理すると、大きく次の6つに分けることができます。

#### ① 地域交通施策に対する費用（支出）と便益（利用）のバランス

地域交通施策として実施されている市営バス、巡回バス、福祉バス、周遊バス、ぐるまるくん、スクールバス、外出支援事業を合計すると、平成18年度当初予算ベースで総額166,889千円余りの財政支出が見込まれました。しかし、アンケート調査やバス乗降調査結果から分かるように、真の交通移動不便者（いわゆる交通弱者）と想定される、車を運転できない高齢者の路線バス等の利用は低調です。路線バス等に対して、高齢者が感じている何らかの不満や不便を解消し、利用する側にとって利便性のある運行方式に改善・整備するためには、大幅な路線拡大と増便が必要となり、費用と便益のバランスを考慮に入れた地域交通のあり方を検討することが肝要です。

#### ② 利便性の高い地域交通網の創出

運行されている交通施策を含め、安全で低料金のより利便性や経済性の高い地域交通の実現を図るためには、利用者の視点からサービスを考えなければなりません。車を運転できない高齢者が、利便性の高い新しい交通システムの実現によって移動制約や時間的制約から解放されれば、外出を阻害していた要因を除去することができ、外出頻度が向上することが想定されます。特に、後期高齢者の外出頻度が落ちて、閉じこもりの状態になると、体力の衰えや生きがいを見失いがちになり、介護を含む社会的コストの増大に結びつく想定され、外出の促進によってその流れを阻止する社会的意義は非常に大きいと思われれます。

#### ③ 住民の移動動線をカバーする交通手段の確保

アンケート結果から、通院・買物時の住民の移動動線としては、穂高・豊科といった各地域内での完結率の高い地域と、三郷・堀金・明科のように各地域外への移動率の高い地域があり域外移動では全地域共通的に豊科へ、一部明科では穂高、三郷・豊科では松本市への動線が見受けられ、これらカバーする交通手段が求められています。また、合併に伴い、安曇野市全域への行動範囲の拡大も予想されるため、各地域の交通機関を連結し、市内全域を移動可能とする交通体系が望ましいと考えられます。

#### ④ 地域格差のない共通のサービス提供

合併前に各地域で実施していた交通施策をそのまま継続している関係で、市営バス・福祉バス・スクールバス・外出支援事業等の有無によるサービス格差が生じています。新交通システムの導入においては、サービスの受益対象者を全市民とし、地域間にある料金や便数などの格差を解消した交通体系が望まれます。

#### ⑤ 観光振興との融和

アンケート結果では、観光客の大半が自家用車を利用しており、公共交通はほとんど利用されていない状況であり、域内交通への不満を挙げる人も若干見受けられました。各地の観光資源を取り入れ、地域の活性化のためにも、観光客の二次交通としての公共交通の充実を図る必要があります。

#### ⑥ 新しい交通システムの選択

既存の路線運行を中心とした地域交通システムでは、路線拡大と増便を図っても地域の全てをカバーすることは不可能であり、仮に細かくバス停を設置して近くを通るようになったとしても、僅かな距離の停留所までの歩行とそこでの待合を煩わしく思う高齢者には不便に変わりがないこととなります。つまり、路線運行による改善は、あくまでもサービスの量的増大であり、決して質的向上には結びつかないと思われます。バスの便に利用者が合わずサービスに変わりはなく、特に移動不便者の中心となる後期高齢者等に乗り物を合わずという、真のサービス改善に結びつかないところに根源的な課題を残すこととなります。

上記6点を解決することを主眼におき、各課題をバランスよく解決できる交通システムを検討し、導入に向けた体制作り等を今後実施していくことが必要であると考えられます。

## ◎新公共交通システムの運行方式の策定

安曇野市における既存の交通体系を利用者利便の視点から、堀金地域で運行中の「うららカー」の仕組みを中心に再構築し、車を運転しない後期高齢者を中心に通院・買物等への自由な移動を確保する電話予約によるデマンド型交通と、朝夕の通勤・通学のため電車運行時刻と連携した定時定路線運行を組み合わせた複合運行案を検討しました。なお、実際の総合交通システム導入検討に当たっては、現在運行されている路線や支援事業（廃止や縮小を検討）との整合を図りながら、運行に向けて設置される運行委員会等の組織で詳細な検討を行う必要があります。

### ① デマンド運行方式の検討

新しい総合交通システムは、全市民を対象に、利便性の高いデマンド（路線やダイヤを定めることなく、利用者の予約等に応じて乗合車両を運行する）によるドア・ツー・ドア（戸口から戸口）でのデマンド交通と、一部地域の小学生・中学生に対するスクール送迎サービスを併せた複合方式で実施します。なお、スクール送迎サービスでは、学校行事による早帰り等には優先的に対応し、デマンド運行は自宅と各地域内の商店・スーパー、及び各地域内外の医療機関等を結ぶ送迎サービスを実施するものとします。

### ② 通勤・通学のための定時定路線運行の検討

通勤・通学で JR を利用し、市内東西間を移動する利便のために、時刻表と連携させ「豊科駅～田沢駅間」、「明科駅～穂高駅間」を連絡する路線運行を実施します。主に長野方面への通勤・通学者を対象としますが、穂高駅・豊科駅の周辺の駐車場を出発点にすることにより、明科駅・田沢駅周辺の混雑渋滞解消というパークアンドライドの効果が期待できます。

### ③ 運行体制の検討

運行体制は、各運行車両を地域の状況にあわせ、日中のデマンド運行を中心に、朝夕の路線的運行、夜間運行、スクール送迎等を複合的に運行することを理想とします。新しい総合交通システムの導入によって、利用者の増大のみならず、地域交通全体の利便性向上と高齢者の生きがい創出や子育て支援といった、副次的効果が期待できるものと思われまます。なお、運行パターンについては、サービス別に分割して委託先を変えたり、運行する車両についても既存の車両を活用したり、業者持込方式等に対応します。ただし、デマンド時の車両については、ドア・ツー・ドアと一定人数の輸送にも適しているジャンボ型タクシー（10人乗り）ないし小型バス（15人乗り）が上限車両となります。運行に当たっては、タクシー事業者等に協力を要請し、改正道路運送法における乗合許可での運行を目指すことにします。

### ④ エリア区分の検討

デマンド運行に当たっては、細かなエリア分けをしないことが、デマンド状況に応じた効率的な配車と運行が可能となります。そこで、市全域を合併前の町村域区分に大きくエリア分けし、公共施設

や医療機関、並びに商業施設が集積している豊科地域と、穂高地域に「共通エリア」を設定することとします。具体的な運行案が後述されていますが、より詳細な実施案については、行政を含む関係各位が集まる運行委員会等で検討します。

#### ⑤ サービス内容の検討

デマンド交通システムの利用方法は、バス停に行く必要はなく、利用者は自宅や病院・商店から電話予約を管理する「受付センター」に予約の電話をして待っていれば良いのですが、電話が煩わしいお年寄りや、家の誰かに電話を掛けてもらい、登録時に氏名・住所・電話番号等が記入された「登録カード」を発行すれば、病院・商店等で登録カードをみせれば代わりに電話をしてもらえるようになります。また、情報センターのオペレーターも利用者の予約を今までの利用実績を参照に入力できるので少ない会話で的確に処理でき、車両ごとの予約内容を運転手に送信し、運転手は車両に搭載されている液晶パネルに表示される利用者の戸口を順番に巡り、目的地の戸口まで送迎することに専念できる仕組みとなっています。なお、バスはバス停に人がいなくても走りますが、デマンド型車両は人のデマンドがなければ走らないという特徴をもっています。

電話によるデマンド予約は、原則「運行の30分前まで」とし、エリアごとに1時間(地域によっては30分)に1本程度の運行体制を確保します。デマンドの運行時間帯は、朝のスクール送迎終了後の午前8時から午後5時まで(帰りのスクール送迎は午後7時頃まで)、運行曜日は月曜日から金曜日(土日祝日と年末年始期間の休みを除く)の年間約245日とします。なお、土日曜日や祭日の運行は午前中やサービス限定で運行することも考えられます。デマンド利用者の中心は、アンケート結果からも分かるように、車を運転しない高齢者の通院等が中心になると予測されるため、利用帯は午前中に集中し午後のデマンド運行の一部車両を、将来的にはスクール送迎利用者と一部混乗する方式を導入しても悪影響の心配はないと考えられます。さらに、午後の車両の有効活用を図るために、安否確認や買物配達など送迎以外の多目的サービスの実施を検討することも重要と思われる。

#### ⑥ ITシステムの有効活用

デマンド交通(路線やダイヤを定めることなく、利用者の予約等に応じて乗合車両を運行するサービス)と車両の一括集中運行管理を行うシステムを導入し、これを受付センターに設置します。運行管理システムを導入することで、一人ひとりの予約データやキャンセル情報がデータベースに管理され、利用者の属性だけでなく、路線別、時間帯別、あるいは車両ごとの上り・下り別に乗車場所と下車場所が集計できるようになっており、その集計表をみれば、世代別、行政区別、目的場所別の利用状況が一目瞭然に把握できます。そのデータに基づいた改善・改良を繰り返していけるところが、このシステムの最大の特徴でもあります。また、将来的には独居宅等とフェイス・トゥ・フェイスで通話ができるケアネット機能を付加し、いつも安心して暮らせる地域づくりに貢献する中心センターと位置付けることも可能となります。

#### ⑦ 運用体制の検討

デマンド交通システムの場合は、利用者サイドにたったニーズ把握に尽力しようとする組織に行政

が運行調整を委ね、取引情報に基づいてサービスの改善に共同して取り組む、いわゆるPPP (Public & Private Partnership)における共同運営体制をとることが肝要です。予約管理を行う受付センターは社協や商工会等の団体が運営することが望まれますが、「受付センター」の設置場所については別途検討します。

#### ⑧ 料金体系の検討

料金システムは、スクール送迎については別途検討が必要ですが、原則としては無料のサービスは廃止し、月1,000円程度の定期や回数券を事前に入手していただく方式の導入が望ましいと考えられます。デマンド運行については、低定額制とします。アンケートの結果から1回の料金は300円以下が望まれています。また、定時定路線の運行では1回100円から200円程度の運賃とします。なお、料金体系、コース図、時刻表等を含む具体的な実施案の決定については、行政を含む関係各位が集まる検討会や運行委員会等で詳細を検討する必要があります。

## 第4節 平成19年度【安曇野地域公共交通システム構築調査】

### 1. 調査基本方針

- ・ 平成19年9月10日から試験運行を開始する「安曇野市新公共交通システム」の地元住民への定着をすすめ、利用実態を把握し改良改善するための調査に取り組みます。
- ・ 平成18年度に実施した「安曇野地域公共交通システム構築調査」の経験、ノウハウ、検討の経緯から得た多くのニーズを十分に活用し、効果的かつ効率的に調査を行います。
- ・ 現検討会において、地域との協働による検討調査を実施するとともに、利用者（地域住民、観光客）のニーズを反映した「住民参加型の検討」を実現します。

### 2. 住民意識実態調査

#### ・ 「あづみん」「定時定路線」利用者アンケート調査

平成19年9月10日に新公共交通システム「あづみん」は試行運行を開始しました。この運行が安曇野市の実情に即した輸送サービスを実現し、市民の生活に真に必要なサービスとなるために、利用者である市民の意見や要望を広く集め、その属性や利用のされ方などを分析・調査するためアンケートを実施しました。

- ・ 利用者アンケート「あづみん」：調査員が運行車両に同乗し聞き取り調査を行った。
- ・ 利用者アンケート「定時定路線」：運転手が利用者に調査票を配布。
- ・ 未利用者・1回利用者アンケート：未利用者及び1回利用者中で無作為抽出した100人に郵送により配布・回収。

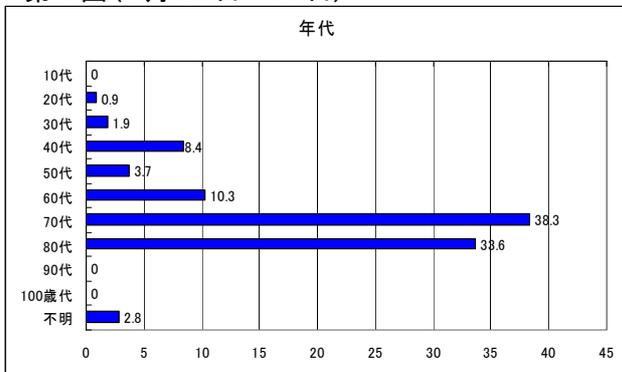
### 3. 観光関連意識実態調査

- ・ 大王わさび農場を訪れる観光客に市内移動の実態と求められるサービスの方向性や、交通の適用領域を探るため、平成19年11月23日（祝）にヒアリング調査を実施しました。
- ・ 市内周遊観光、及び求められる公共交通、要望等を直接聞き取りを行いました。

#### 4. 結果の分析

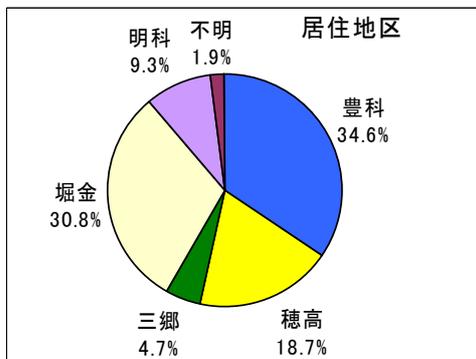
##### 1. 「あづみん」利用者アンケート結果 (抜粋)

第3回(1月28日～30日)



利用者の年代は「70代」が38.3%、「80代」が33.6%、「60代」が10.3%の順となりました。70代以上の高齢者の利用が大部分となっています。

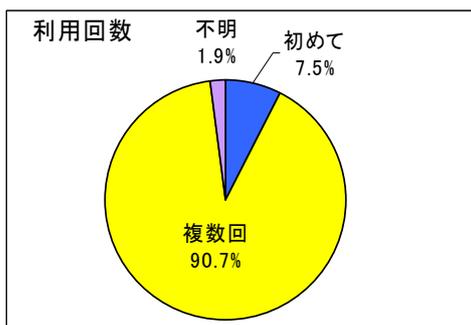
第3回(1月28日～30日)



利用者の居住地区は「豊科」が34.6%、「堀金」が30.8%でこの2地区居住者の利用が他地区より断然多い傾向にあります。

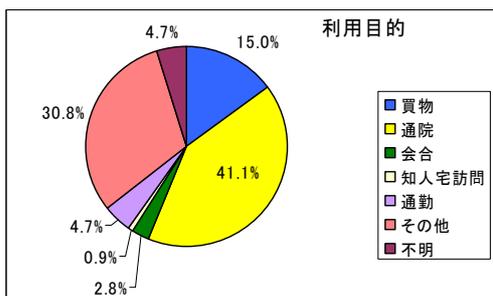
穂高(18.7%)がそれに続きます。「三郷」は第1回アンケート時から数値が10%以下にとどまっています。

第3回(1月28日～30日)



導入から3回目のアンケートであるため「初めて」は7.5%と数値は少なく「複数回」が90.7%とほとんどになりました。

第3回(1月28日～30日)



利用目的は「通院」が41.1%、「買物」が15%と、過去2回のアンケートと同様の数値であり、これらが「あづみん」利用の主目的となっています。その他の目的での利用は少ない状況です。

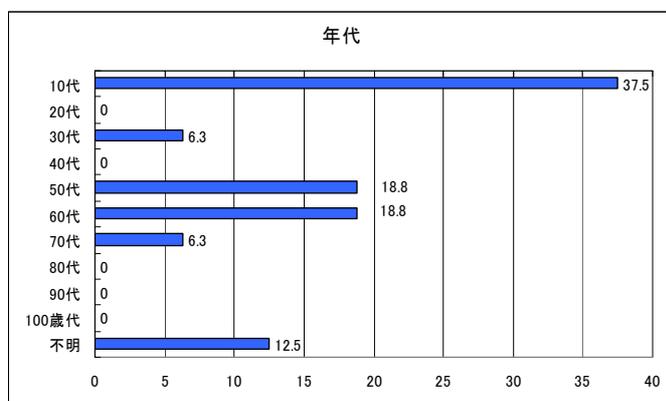
## 1-2. 「あづみん」への意見・要望（自由記述）

内容の分類

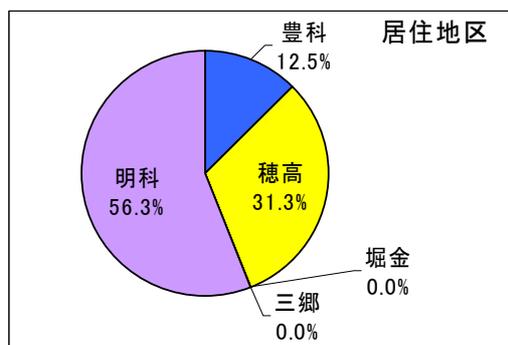
件数

	第1回	第2回	第3回	計
時間延長・休日運行・増便等の要望	12	23	16	51
苦情等	8	11	9	28
その他要望	7	10	8	25
感謝・好意的意見	1	11	9	21
乗り継ぎに関する意見・要望	3	2	8	13
その他	1	9	3	13
計	32	66	53	151

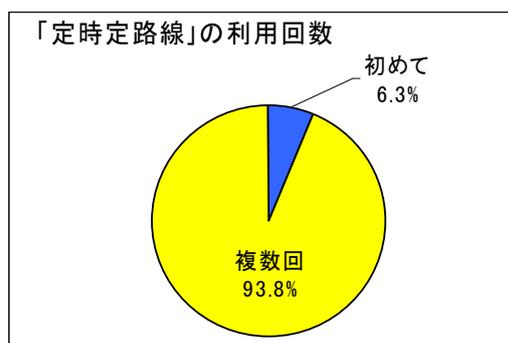
## 2. 「定時定路線」アンケート結果（抜粋）



「10代」の利用者(37.5%)は通学利用の学生と思えます。「あづみん」では「70代」の利用者が多かったのですが、ここでは「50代」及び「60代」が多い状況です。



利用者の居住地区は「明科」56.3%、「穂高」31.3%、「豊科」12.5%の順で明科の割合が高い傾向です。この運行路線のない「三郷」及び「堀金」の回答者は前回調査と同様にいませんでした。

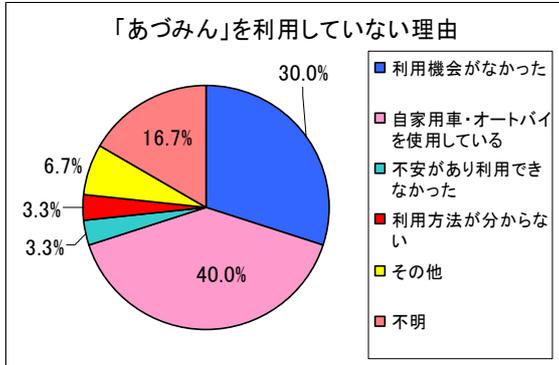


「定時定路線」の利用回数は「初めて」が6.3%(1名)で、ほとんどの利用者が複数回(定期的)利用者でした。

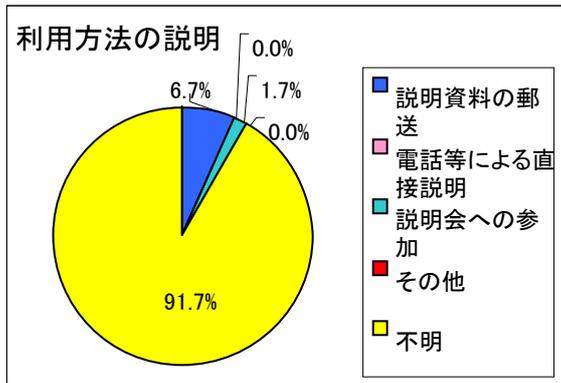
## 2-1. 「定時定路線」への意見・要望

- ・学校の時間に合わせてほしい。
- ・もっと本数が増えると助かります。
- ・午後4時くらいに運行があるといいです。
- ・学生に明科から穂高経由で松本方面に通学する学生をターゲットにしたらどうか。
- ・土曜日の昼頃の運行があれば助かります。
- ・続けてほしいです。

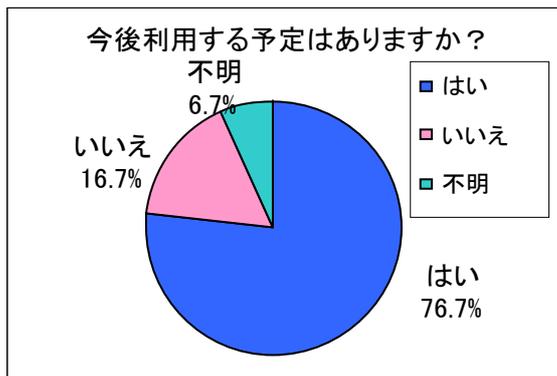
### 3. 「あづみん」未利用者アンケート



「あづみん」を利用していない理由について解答は分散したが比較的件数が多いのは「自家用車・オートバイを使用している」(40.0%)で、自己完結の移動手段を既に持っていることや「利用機会がなかった」(30.0%)などたまたま機会がなかったことによるものであることが多く、「不安があり利用できなかった」(3.3%)や「利用方法が分からない」(3.3%)などこの運行やシステムについての不安点や疑問点による拒否理由は少数であることがわかります。



利用方法の説明で良いものとして回答は5件のみでした。その内4件が「説明資料の郵送」(6.7%)、1件が「説明会への参加」(1.7%)でした。

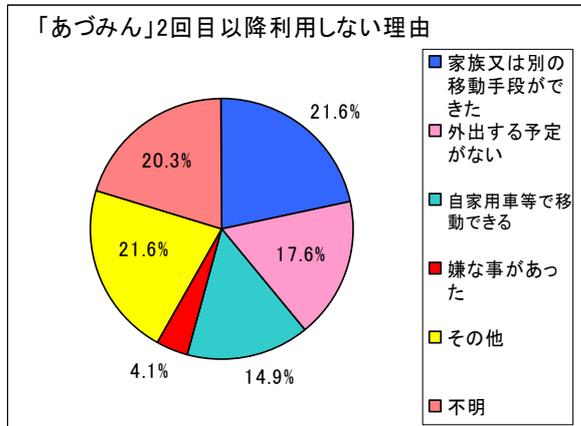


「はい」が大多数の76.7%あり、今後の利用者増に期待が持てる数値となりました。

なお、「いいえ」についての主な理由の以下のとおりです。

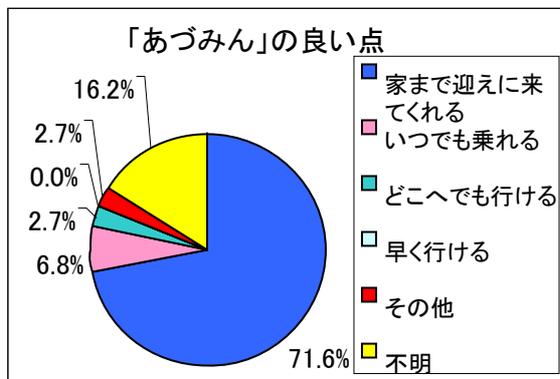
1. 今、元気に運転ができるので。
2. 今のところありません。
3. 希望する時間にタクシーの様に利用できないと思う。
4. 現在自家用車にて何とか用事をやりくりしている。

#### 4. 「あづみん」1回利用者アンケート



「あづみん」を2回目以降利用していない理由については回答が分散し、「家族または別の移動手段ができた」が21.6%、「外出する予定がない」が17.6%、「自家用車等で移動できる」が14.9%の回答でした。なお、「嫌なことがあった」については以下の4件の具体的記述がありました。

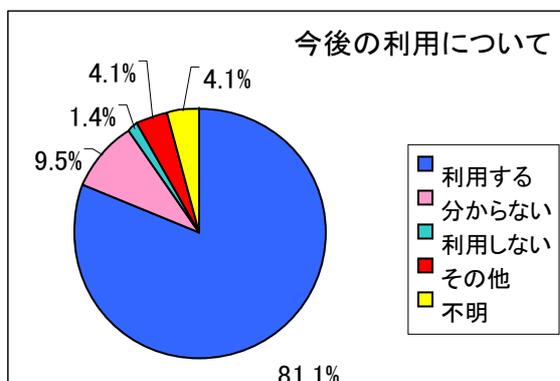
1. 時間、予約が取れないので帰りに困ったので今はタクシーと知人をお願いをしています。帰りの時間が分からず、携帯も持っていないので、電話をする暇ができません困りました。
2. 時間の遅れで約束が守れない。
3. 対応が悪かったので。親切みがなかったから。
4. 月に1度か2度、安曇野赤十字病院に行くが朝はタクシーでないと病院の予約時間に間に合わない。



「あづみん」の良い点は「家まで迎えに来てくれる」が71.6%でした。

「その他」の具体的記述

1. 家まで来ていただかなくても近くの場所を指定していただいても良いと思います。
2. スムーズに行けるように受付専門の方が受けているのですか。
3. 停留所を決めて時間も決まっていれば便利と思います。お昼休み、夕方早く終わるので不便と思います。



今後の利用について大多数の81.1%が「利用する」と回答した(2回以上利用者では93.4%)。予約方法などに難を示す回答者がいたため「分からない」の回答も9.5%でした。

「その他」の具体的記述

1. できれば利用したい。
2. 乗り換えのない場合とお昼の運休時間のない場合は利用させていただくと思います。
3. 利用したいのですが、もう少しやさしい対応を望みます。

## ■ 利用者アンケート結果からの課題

今回実施されたアンケート結果から、今後検討すべきと思われる課題を取りまとめると以下のような結論となります。

### 1. 利便性の向上

現在の運行内容は導入過程におけるアンケート調査結果や先進導入地域に準じているため、後発的な事情や現実的な地域のニーズに合った利便性を追求していくことが求められています。特に市における運行規模は対象人口・投入車両とも全国最大であり、前例のない多様な可能性があることを念頭に置かなければなりません。

- ① 受付業務の効率化
- ② 乗り継ぎの効率化)
- ③ 運行日・運行時間帯・運行本数の拡大

### 2. 利用者の増加

平成 19 年 9 月の運行開始からの 1 日当り平均利用者数は、以下のように増加傾向であり順調に推移しています。今後もこの数値の堅持とさらに利用者を増加させていくことが求められています。

「あづみん」1 日平均利用者数

平成 19 年 9 月	10 月	11 月	12 月	平成 20 年 1 月
189 人	233 人	269 人	313 人	304 人

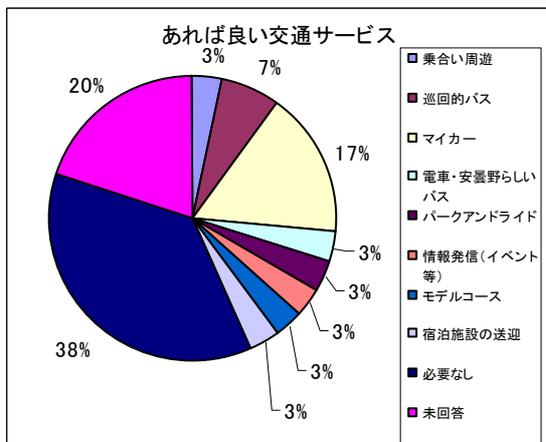
### 4. 今後の利用促進への施策

- ① 男性の利用促進
- ② 若年層の利用促進
- ③ 「三郷」「明科」地域の利用促進
- ④ 多目的（通院・買物以外）での利用促進
- ② 午後の利用促進

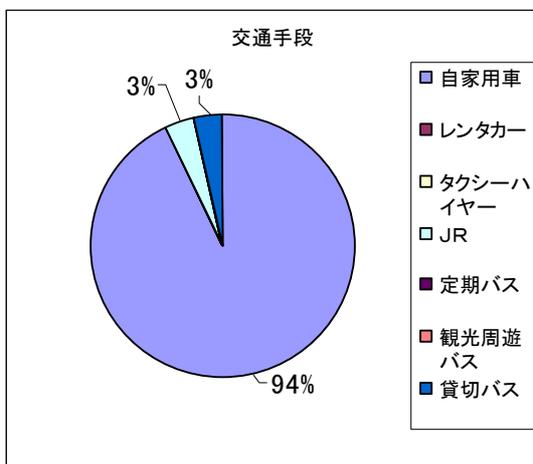
## 総 論

利便性の向上と利用者の増加は個々に達成されるものではなく、車の両輪の如く推進しなければ効果は期待できません。また事業単独の視点ではなく、課題を一つ一つ丁寧に解決しながら、各種施策との協調と連携体制を図ることが必要と思われます。

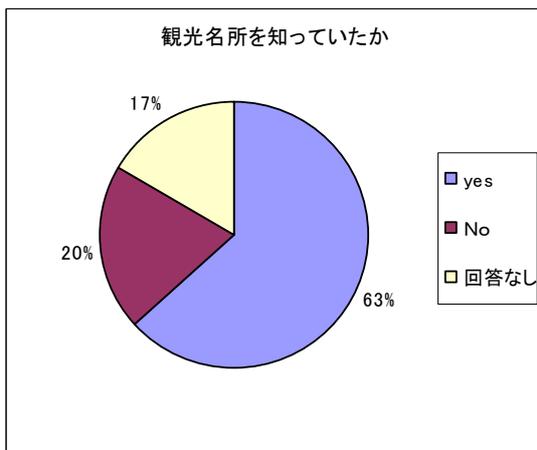
## 5. 大王わさび農場観光客ヒアリング調査



・乗合い周遊や、巡回的バスを望む声は10%でした。



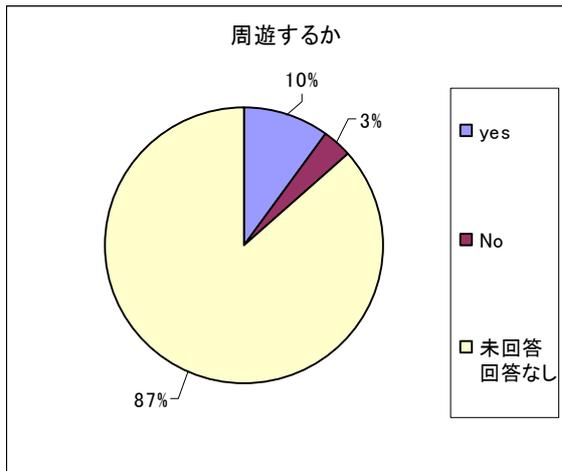
・安曇野を訪れる交通手段としては94%がマイカー利用者です。  
 ・JR利用者、貸切バス利用が3%でした。



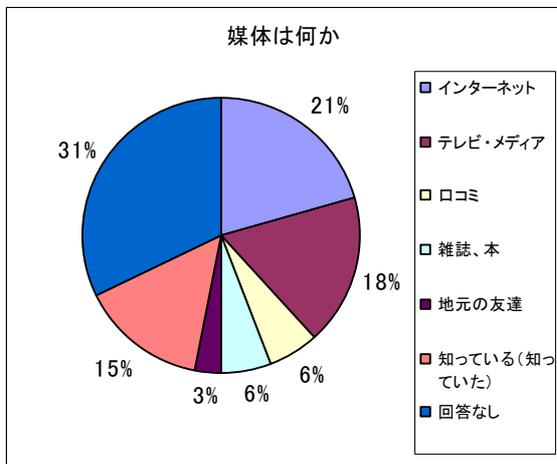
安曇野の観光名所は6割の観光客は知っていますが、2割の観光客は観光名所を知らないで訪れています。

・安曇野ガイドマップを置いておいてほしいとの意見がありました。

ガイド(コンシェルジュ等)は不要で、自分たちで観光コースを検討し、決まりきったコース、時間設定(ツアー旅行)でない、オリジナルの観光を楽しみたいという意見もありました。



安曇野の観光名所は 6 割の観光客は知っていますが、周遊予定は 1 割程度しかないことが分かります。周遊しない理由は、旅行する観光地や、目的があって安曇野に来ているためが多くありました。



観光地の名所等については、インターネット、テレビ、口コミ情報、雑誌などで半数の方が情報を事前に得ていることがグラフよりも分かります。

観光名所を知らない 2 割りの方は情報媒体を持たない方で、事前に訪問地の情報を持たないで旅行に訪れています。

③安曇野訪問が主目的の時に、周遊しないのはなぜか。(回答：人)

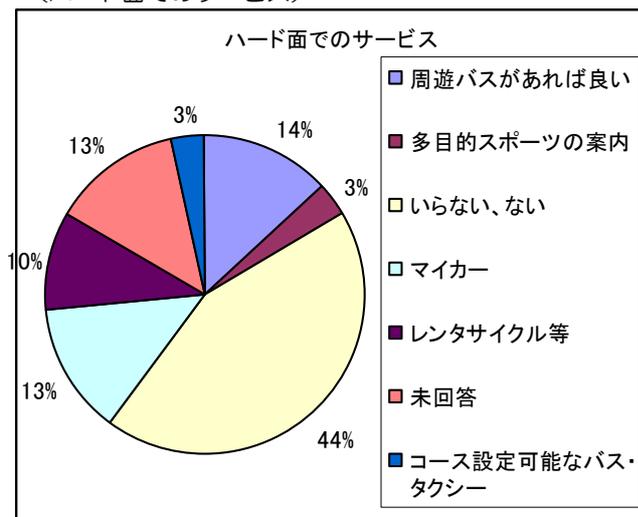
1	松本へ行く予定
1	急遽、日帰旅行を決めたため、時間がなさ過ぎ。そばは食べたい。
1	目的(友人のペンションで宿泊し、工房＝自分の仕事と同業者を訪問する)が決まっている為
1	決まったスポットのみ訪問するため
1	ツアー旅行のフリーコース設定で大王わさび農園に来たが、ツアー旅行ゆえ、時間が制限されるから
6	周遊する
1	黒部ダムが目的だから
1	スポーツ目的のため

①周遊しようと思ったときに必要なものは何か（ソフト面でのサービス）

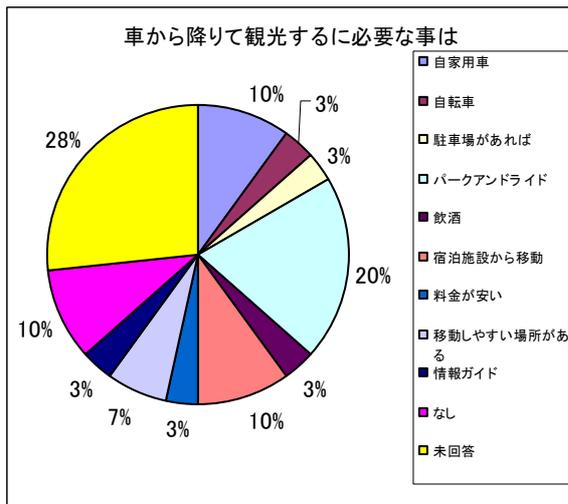
1	周遊できるコース設定。おすすめのコースがあれば
1	トイレがもっと判りやすくしてほしい
4	なし
5	未回答
2	判りやすいのでよい、満足
1	情報提供
1	情報提供がしっかりしていること。案内、表示がしっかりしている事
1	情報提供の充実、周遊できるコース設定、
1	情報提供がしっかりしていること、周遊できるコース設定があること
1	情報提供がしっかりしている
1	情報提供、周遊できるコース設定、マップ
1	情報提供がしっかりしていること
1	友達情報＝口コミと旅行会社から案内が送付されてくる
1	案内(インターネット)
1	案内がはっきりしている(道の駅)
1	川に関しての案内が欲しい(鮎の塩焼きとか)
2	HPイマイチ、HPの充実
3	マップを置いて欲しい、マップの充実、マップ等への特集が少ない
1	今回の安曇野マップをいろいろな所において欲しい

周遊しようと思ったときに必要なものは何か

(ハード面でのサービス)

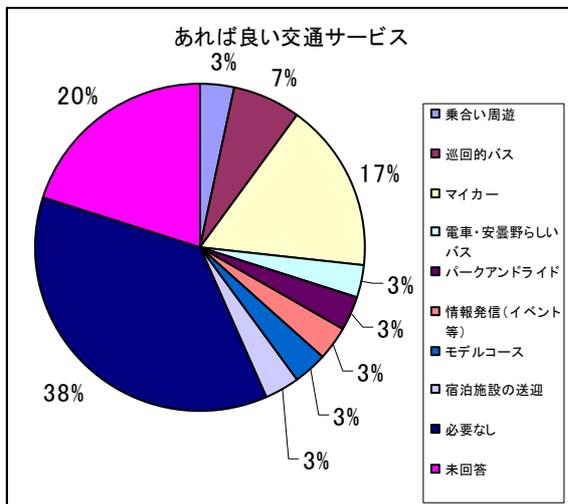


車から降りて観光するに必要な事は



車から降りて観光するのに必要なこととしては、パークアンドライドを望む声が 2 割ありました。

安曇野観光にあれば良いと思うサービス



## ■ 大王わさび農場観光客ヒアリング調査分析

今回実施されたヒアリング調査結果から、今後検討すべきと思われる課題を取りまとめると以下のような結論となります。

### 1. 観光課題

- ・ 安曇野は観光地であるが、メインの観光目的地でないケースが多く、本来の目的地は安曇野市周辺地域である（白馬方面、松本市、長野市、諏訪市）。いわゆる通過形の観光地。
- ・ 道路情報（案内看板等）が分かりにくい。
- ・ 周遊するための公共交通（バス）がオールシーズン型（春、夏の運行であり）でない。
- ・ マイカーで訪れる観光客にとって安曇野市全体の観光マップがなく、案内所や、スポットで入手できるようにしたら良い。

## 2. 観光改善施策

- ・安曇野市全体の観光マップ（配布用）
- ・観光ガイド情報の整備（ネットサービス等）
- ・スケッチ、写真スポットの案内と公共交通の連携
- ・駅前総合観光案内所の整備

## 6 観光客、山岳関係者、公共宿泊施設関係者ヒアリング調査

### 1. 公共交通におけるニーズ・課題

	現行交通の課題 (道路整備を含む)	有効と想定される ターゲット	求められる公共交通ニーズ	課題解決の 方向性	実施に当たっての 課題	共通的な 課題
観光客	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路情報（案内看板等）が分かりにくい</li> <li>・周遊バスがオールシーズン対応でない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マイカー以外の訪問者</li> <li>・J R、高速バス利用者</li> <li>・リピートの多い観光客</li> <li>・中京、関西方面の観光客</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・個人に合わせた目的地、時間、移動可能なもの（マイカー）</li> <li>・スポットを安曇野らしい移動手段で（電車・馬車等）</li> <li>・スポット～スポット移動用（定期巡回バス）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安曇野市全体の観光マップ（配布用）</li> <li>・観光ガイド情報の整備（ネットサービス等）</li> <li>・スケッチ、写真スポットの案内と公共交通の連携</li> <li>・駅前総合観光案内所の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光情報の整理、観光スポットの見直し</li> <li>・観光マップ作成と費用算出（行政）</li> <li>・観光スポットと連携した情報発信</li> <li>（事業者と行政の連携と構築メンテナンス費用算出協議が必要）</li> <li>・周遊手段の検討</li> <li>・二次交通手段の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・情報提供の方法、あり方（複数の媒体による情報発信方法、観光情報の整理、見直し）</li> <li>・パークアンドライド</li> <li>・J R、高速バス等の既存交通との連携</li> <li>・市の観光振興における考え方、理念の明確化</li> <li>・関係者の立場の意見課題を全体で共有して、この市全体の観光と地域交通発展にむけてゆかなければいけない。</li> <li>・具体的検討における旗振り役が不明確である</li> </ul>
山岳観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場が少ないため、路上駐車となる</li> <li>・道幅が狭い</li> <li>・災害時の道路復旧が遅い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・J R、高速バス利用者</li> <li>・中高年層（女性客）</li> <li>・外国の登山客</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日帰り登山客（マイカー）</li> <li>・宿泊登山客（30～70%マイカー）</li> <li>30%はJ R等で穂高駅等より移動（タクシー、登山バス）</li> <li>・下山後の温泉施設移動（タクシー）</li> <li>・縦走登山対応で事業者による陸送サービス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場利用状況を下で把握できる情報系システム整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場スペースの確保</li> <li>・駐車場、道路整備に関する費用の確保</li> <li>・駐車場から目的地への交通手段の検討</li> <li>・道路管理（定期パトロール）と情報連絡体制作り（行政中心に）</li> <li>・山小屋と行政の定期連絡会実施による定期的情報交換</li> </ul>	
宿泊施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・送迎サービスは必須だが、ガソリン代高騰等により経費削減が課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・送迎サービス客</li> <li>入浴、研修、宴会客</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・送迎サービス（宿所有車両）</li> <li>・デマンド車両等による送迎代行サービス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・（チェックイン、チェックアウト時間繰上げ対応策等における）特別時間等の代行送迎サービスによる経費の削減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共の宿と交通事業者、行政による協議会発足により、課題解決と新たな送迎サービスの模索</li> <li>・複数施設を経由することにより移動時間が増える</li> </ul>	

## 2. 観光客・関係者ヒアリング「現状・課題とりまとめ」

項目	細目	平地（大王わさび農場）観光客	山小屋関係者	宿泊施設（公共の宿5施設）	交通事業者・観光協会
観光の現状（立場毎の）	来訪（宿泊）者年代	40代～60代（68%）	40代～60代	50代以上の年齢層が60%を超える	山岳観光（登山者）送迎は圧倒的に中高年の利用が多い
	来訪地域	中部（51%）・関東（30%）・県内（3%）	関東（30%）・関西（20%）・中京（20%）	県内（40%）中京圏（35%）・その他関東含む（25%）	中房登山口からの登山客が多数（中房温泉、ハケ岳・アルプス銀座が人気）
	規模、割合			宿泊（25%）、日帰り（70%）	
	目的	目的を持って安曇野を訪れる人が多い（自然観賞、施設見学、温泉利用）	登山	観光、日帰り浴、研修会、同級会、クラブ合宿等による利用	
	最終目的地	他の地域（白馬、松本、長野）	安曇野地域山岳（当該地域が主目的）	『公共の宿』に宿泊と原風景探索、観光及びスケッチ・写真。季節は変動ある	
	周遊の有無、程度	通過点的に訪れる事で周遊（10%）するケースは少ない、周遊は2箇所以下。	下山後に食事と買物程度の周遊あり	宿泊客の要望として、観光スポットへ定時の周遊バスと巡回コースの設定	
	目的地の選定方法	口コミ情報（友人、HP）より目的地を選定するケースが多い。	登山目的に伴い、周辺情報は個人で収集し計画策	HPで安曇野地域を閲覧後、宿、周辺情報は個人収集し計画策定（情報収集の段階から旅行の楽しみが始まっている）	
交通の現状	1次交通	ほとんどマイカー利用、その他（JR、高速バス）	マイカー（70%程度）	マイカー（80%）、極少でJR又は高速バス（低料金）を利用されている	公共交通（JR）からマイカーに移行
	2次交通（安曇野域内）	マイカー（90%）、公共交通	マイカー（70%程度）	マイカー（90%）、公共交通（タクシー、周遊バス、宿の送迎車利用）	登山口まで、タクシー及び乗合バスによる移動
	受けている公共交通サービス	主にタクシー。他、宿の送迎サービス。周遊バスは季節的運用のため極少数	登山口定期バス、タクシー（夏季のみ） ツアーバス	ツアーバス（団体：20～40%） 公共の宿の送迎サービス（基本10名～だが、少人数でも対応）	
	付加的な交通サービス	乗合バス、巡回バスを望む声もあるが、次のスポットに結びつかない。	マイカーの預かり、移送サービス	タクシー、周遊バスは極少数、高速バス利用	縦走登山により陸送サービスを実施
	その他の動態	安曇野らしさを求めるものの、マイカー移動型の観光スタイルである	下山後に風呂、食事、土産購入程度の独自の移動あり	有る程度安曇野の認知度はあるが、スポットの掛持ち観光に結びつかない。	
公共交通成立のための課題	利用者のニーズ	周遊するために、情報提供を確実に実施し、スポットからスポットへ連動できるような交通手段があれば良い。パークアンドライドを活用した公共交通への流動を模索。	荷物の関係から、マイカーが最も有利、便利。しっかりした駐車場の確保と、道幅拡張対応。	①場所柄、送迎サービスは必須、10名からが基本であるが、1、2名の場合もあり送迎経費がかさむ。②送迎中に観光スポットを巡回する要望があるが、お断りしている。③タクシー代わり、観光バスの様な運用にならない様になっている。	駐車場と食事に関する照会対応 ガイド付き観光 食事 冬の観光対策
	需要数		※1の30%程度	送迎サービス（70%）、定期周遊バス（15%）	
	観光動態		観光での移動はほとんど無し、目的限定の移動はあり。		
	PR,公告について	安曇野らしさ山景色、花畑、田園風景を市全域でつながる様なHP、テレビ番組 テレビ番組等での認知度は高し	自治体、タクシー会社への個別周知 ファミリー登山と公共の宿タイアップの入浴券（割引）	HP、テレビでの宿のPR、じゃらんNet等 口コミ情報誌による	
対象観光客の要望事項		個人目的に合っていること（お仕着せのツアーは不要）	荷物の移送	固有目的に合った観光プラン、宿泊プランの立案、じゃらんNet等との連携	・駐車場と観光案内、お土産、温泉施設を兼ね備えた交通基地を造る。
		リピート度が高い場合には、交通への要望度が向上	縦走時の車の移動	登山前後の温泉施設利用のニーズあり	・宿泊客の夕食と周遊バスの連携させた施策
		荷物が増えても、マイカーならば移動が簡単	個別の移動（入山、帰途までの移動）ニーズへの対応		・総合案内所の整備

項目	細目	平地（大王わさび農場）観光客	山小屋関係者	宿泊施設（公共の宿5施設）	交通事業者・観光協会
ヒアリング関係者の要望事項	交通及び集客のための施策	（観光協会の意見）	マイカー利用者のキャパシティ向上（駐車場設備の完備）	市全域を回る定期周遊バス運行と、市全体の観光スポット地図作成	
		町村合併後の安曇野市全域の観光マップ整備		案内看板が乏しいので、景観条例に反しない範囲での案内板の整備	
		5町村全体の観光ガイド情報を共有し、案内できると良い		観光スポットへ通じる道路規制（時間的一方通行）など、行政主導による検討会	
		スケッチ、写真スポットの案内と公共交通の利活用再検討		季節毎の各イベント企画と、新観光スポットの発掘と既存観光スポットとの整合	
				駅から宿へ、駅から大王わさび農場までの定期バス運行は集客へつながる	
想定されるターゲット層		マイカー以外での来訪者	マイカー以外での来訪者	マイカー以外での来訪者、	中高年層
		JR、高速バス利用の訪問客		中高年、高齢者夫婦、公共の宿と露天風呂を楽しみたい客	
		リピート率が向上したユーザ	マイカー来訪者で、車両保管の必要なユーザ	固定団体客『公共交通利用するための施策（一次交通はJR、高速バス等で、二次交通として定期バスや、周遊バスでの移動を提案）』	
		中高年層	マイカー来訪者で、縦走予定のユーザ		
ターゲット層の動態	移動動態	特定の写真、テッサンポイントへの周遊バス等での早朝の入山、午前中の駅（周遊先）までの移動	日帰り入浴客、研修会等参加者の公共交通利用の検討（飲酒運転撲滅）	体験型観光（田舎暮らし体験）	
想定される公共交通についての方向性		個別送迎サービス	宿泊施設、駅からの個別・乗合い送迎サービス	宿固有の送迎サービスの代替送迎（事業者の乗り込みなど公共の宿、市と事業者間の検討）	
		目的特化型の周遊イベントサービス（美術館めぐり、スケッチなど）	駐車場からの個別・乗合いサービス	宿泊施設間を連結する第三者等による送迎サービス、デマンドへの転換策	
		デマンド型周遊サービス	下山口からの個別・乗合いサービス 下山口からの風呂、食事、土産の周遊サービス		
上記、公共交通の実現に向けた課題、必要事項	需要数	需要数率が極端に低い。個別ニーズを網羅しきれない	20%程度 但し、掘り起こしの可能性あり	宿の送迎サービスは必須だが、原油代高騰などにより各宿とも課題となっている。送迎サービスがなければ、高齢者等利用しづらいため、協議を要する。	
	協力体制	交通事業者の参加、施策の立案・旗振りが必要	サービス実施のための交通事業者等の体制整備	交通事業者の参加、施策の立案・旗振り、関連者の連携が必要	
	PR、周知等	利用者へのPR、施策認知の方策の検討	利用者へのPR、施策認知の方策の検討	利用者へのPR、施策認知の方策の検討	
	サービスの策定	リピーター向けのサービスメニューの策定、付随した交通サービスの提供		関連施策との連携、パッケージングの検討	
その他（観光客増のための施策等について）		提供（PR）する情報の充実 個人プランニングをサポートできる仕組み  VODサービス等による観光スポットのバーチャル体験コーナー  田舎体験：田植え・稲刈り、りんごオーナー制度	初心者向きのため、間口は広め  個人の特有的目的のため、急減、急増はしにくい可能性が大  ツアーのパッケージングにより、他のユーザの取り込みも可能性あり	提供（PR）する情報の充実 ツアーの売り込み  安価で地元ならではのサービスを求めるお客に対し、反面、豪華な旅行をテーマにしている昨今である。二面性を持った公共の宿があっても良いじゃないか。  観光関係者全体の意識合わせが必須。解決型の検討会の開催と協議。	



## あづみん 試行 運行 状況

### 区域別年代別実利用者数(平成19年9月10日～平成20年2月8日)

◇平成20年2月1日～8日

区域	～10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90代	100代～	明(非会)	合計
豊科	2	10	6	31	28	57	207	143	5	2	0	491
穂高	13	8	48	41	51	111	226	138	7	1	0	644
三郷	0	0	0	23	6	32	54	43	11	0	0	169
堀金	25	6	1	28	12	53	139	151	6	2	0	423
明科	1	0	4	8	24	27	118	92	13	0	0	287
不明(非会員)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
合計	41	24	59	131	121	280	744	567	42	5	4	2,018

※100代の利用者数は、利用登録票の生年月日が空白の会員です。

◇平成20年1月1日～31日

区域	～10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90代	100代～	明(非会)	合計
豊科	8	25	11	79	79	184	530	463	33	7	0	1,419
穂高	44	18	133	88	114	303	580	418	20	0	0	1,718
三郷	2	1	1	31	22	100	153	176	32	6	0	524
堀金	68	13	1	86	33	135	398	480	21	16	0	1,251
明科	7	0	2	28	56	102	327	264	13	0	0	799
不明(非会員)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59	59
合計	129	57	148	312	304	824	1,988	1,801	119	29	59	5,770

※100代の利用者数は、利用登録票の生年月日が空白の会員です。

◇平成19年12月1日～31日

区域	～10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90代	100代～	明(非会)	合計
豊科	18	9	8	67	44	170	587	524	52	3	0	1,482
穂高	44	24	156	86	94	322	510	441	28	3	0	1,708
三郷	6	7	0	24	16	103	201	178	42	0	0	577
堀金	101	19	2	80	23	143	387	506	34	12	0	1,307
明科	5	9	24	32	36	109	290	295	15	0	0	815
不明(非会員)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	50
合計	174	68	190	289	213	847	1,975	1,944	171	18	50	5,939

※100代の利用者数は、利用登録票の生年月日が空白の会員です。

◇平成19年11月1日～30日

区域	～10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90代	100代～	明(非会)	合計
豊科	11	5	6	66	43	159	602	496	78	4	0	1,470
穂高	33	25	156	101	64	202	465	425	26	0	0	1,497
三郷	7	2	0	42	8	78	175	188	8	2	0	510
堀金	85	10	3	91	29	119	420	439	25	10	0	1,231
明科	0	29	4	50	56	160	311	271	21	0	0	902
不明(非会員)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47	47
合計	136	71	169	350	200	718	1,973	1,819	158	16	47	5,657

※100代の利用者数は、利用登録票の生年月日が空白の会員です。

◇平成19年10月1日～31日

区域	～10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90代	100代～	明(非会)	合計
豊科	4	18	9	41	49	130	503	413	59	0	0	1,226
穂高	11	28	129	82	60	173	488	383	25	2	0	1,381
三郷	1	0	8	44	9	74	147	164	11	1	0	459
堀金	68	23	3	93	25	97	471	419	35	11	0	1,245
明科	1	28	1	41	61	149	240	245	24	0	0	790
不明(非会員)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	26
合計	85	97	150	301	204	623	1,849	1,624	154	14	26	5,127

※100代の利用者数は、利用登録票の生年月日が空白の会員です。

◇平成19年9月10日～30日

区域	～10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90代	100代～	明(非会)	合計
豊科	5	9	7	8	31	59	241	196	7	0	0	563
穂高	7	7	40	19	13	85	190	182	11	0	0	554
三郷	15	0	0	13	7	35	51	72	4	0	0	197
堀金	44	9	0	56	22	53	262	271	14	8	0	739
明科	1	9	2	4	29	56	150	103	12	0	0	366
不明(非会員)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	34
合計	72	34	49	100	102	288	894	824	48	8	34	2,453

※100代の利用者数は、利用登録票の生年月日が空白の会員です。



## 第2章 安曇野市の上位・関連計画の概要

### 第1節 上位・関連計画の概要

#### 1. 第1次安曇野市総合計画

##### (1) 第1次安曇野市総合計画の構成

総合計画は、市の目指すべき将来像とまちづくりの方向性を示す「基本構想」、将来像を実現するために必要な諸施策を定める「基本計画」、基本計画で定められた諸施策を具体的な事業としてとりまとめる「実施計画」の3つの計画からなります。

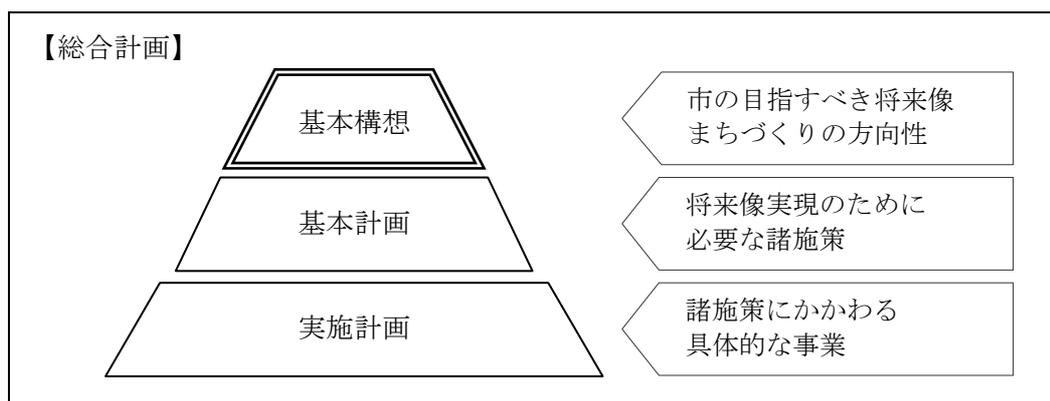


図. 計画の構成

##### (2) 第1次安曇野市総合計画の基本理念

市民憲章は、まちづくりの方向を明らかにし、市民一人ひとりが主体的にかかわるための「道しるべ」となるものです。

そのため、市民憲章をまちづくりの基本理念と位置付けます。

#### 安曇野市民憲章

安曇野市は、北アルプスの麓（ふもと）に広がり、美しい自然や豊かな歴史・文化に恵まれたまちです。

わたしたちは、ここに生きる幸せと誇りをもって、お互いに尊重し合い、より住みよいまちをつくるために、この憲章を定めます。

- 自然を愛し、水と緑豊かなまちをつくります
- 学ぶ心を育て、文化のかおるまちをつくります
- 思いやりを大切に、健康であたたかいまちをつくります
- 働くことを喜び、活力のあるまちをつくります
- 支えあいの輪を広げ、安全で安心なまちをつくります

##### (3) 目標年次

第1次安曇野市総合計画は、平成29年度を目標年度とし、平成20年度から平成29年度までの10年間を計画期間とします。

#### (4) 将来都市像

##### 北アルプスに育まれ ころろ輝く 田園都市 安曇野

平成17年10月1日に合併により誕生した安曇野市は、県人口が減少へと転ずる中、県内でも屈指の人口増加地域であり、将来の発展に可能性を秘めた地域です。

本市は、北アルプスの麓に広がる複合扇状地にあって、多くの歴史的用水により、県内有数の米どころとして発展してきました。

また、田園風景に囲まれた豊かな自然環境と、良好な生活環境を併せ持つ地域でもあります。

このような中において、良好な自然環境を維持しつつ、人と環境に配慮しながら、市民が活力と喜びを実感し、将来へ希望もてる個性豊かなまちづくりを進めることが大切です。

このため、市民と行政が協働・連携を深めながら、恵まれた自然環境の保全と産業機能や生活機能がバランスよく配置された魅力的な都市環境の創造に努め、市民一人ひとりが輝きながら、成長・発展する地域を目指します。

#### (5) 第1次安曇野市総合計画の将来都市像の実現と体系

第1次安曇野市総合計画は、将来都市像の実現に向けた基本方針と基本方針に沿った主要施策を設定し、次のとおりに示しています。

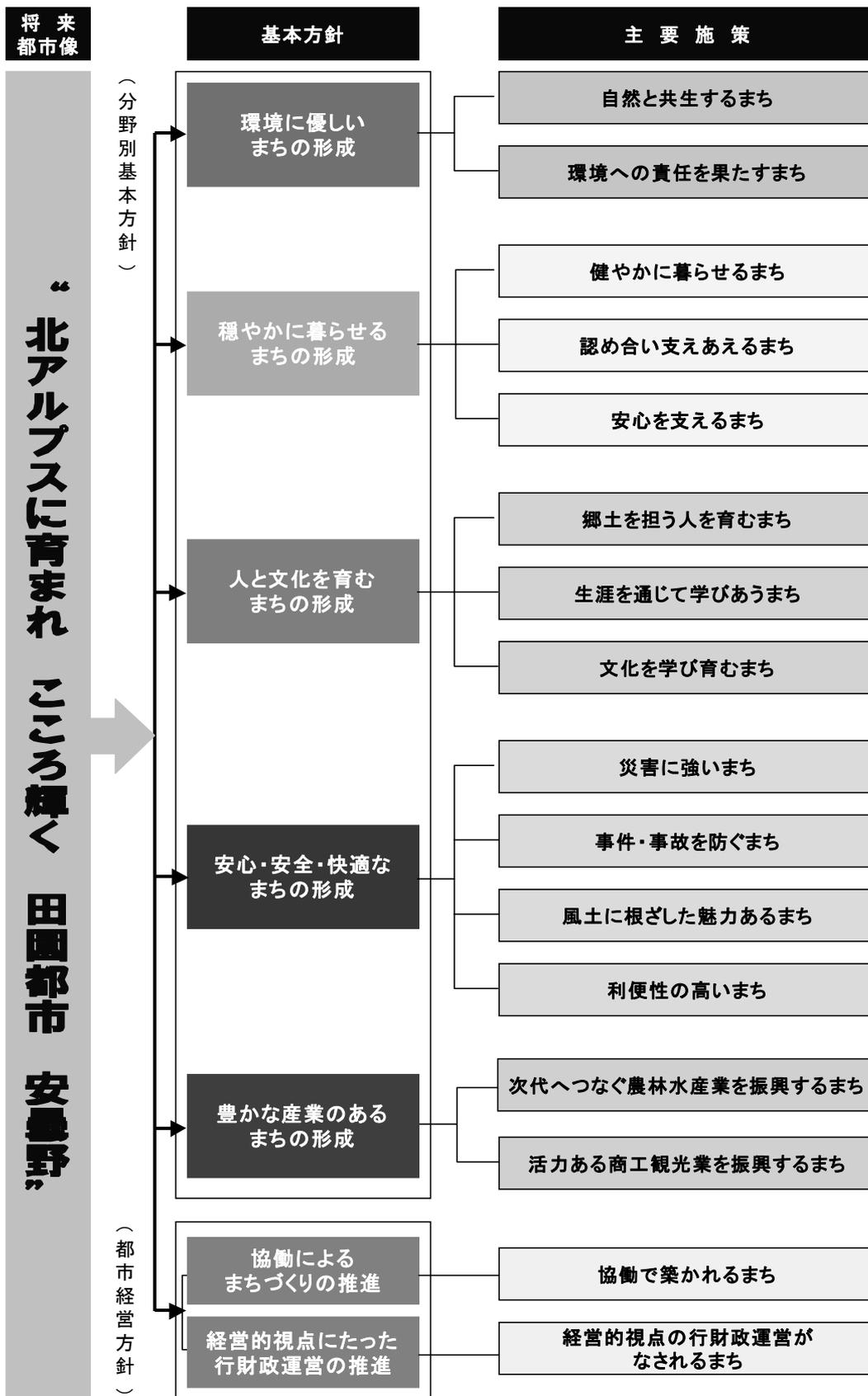


図. 将来都市像実現の体系

(6) 第1次安曇野市総合計画の将来都市像の実現の具体策

「安心・安全・快適なまちの形成」に基づいた主要施策の「利便性の高いまち」について次のとおり示しています。

「利便性の高いまち」を実現する施策

- ① 道路の整備
- ② 公共交通の整備

## 第2節 本計画の位置付け

### 1. 公共交通施策における上計画との関連性

本計画は、第1次安曇野市総合計画の主要施策にある「利便性の高いまち」に基づき、実現に向けた施策に掲げられた「公共交通の整備」を具体的に目指すための計画として実行します。

尚、本計画立案に際し、市では既に平成18年度から国土交通省の支援事業である「公共交通活性化プログラム事業」にて国土交通省と連携のもと、「長野県安曇野地域における公共交通システム構築のための検討会」、「安曇野市地域公共交通会議」、「安曇野市地域公共交通協議会」を設置し、地域公共交通の充実に向けた取り組みを行ってきました。

#### 「公共交通の整備」総合計画における施策

##### 【基本方針】

市民が市内及び都市間を気軽に移動でき、商店街の振興・コミュニティーの活性化や交通弱者の社会性を増進させる交通環境の整備を目指します。

#### 1 公共交通体系の充実

「デマンド交通システム」などの運行を充実し、障害者にも優しく、利便性の高い生活交通ネットワークの形成を図ります。

また、観光客などが利用しやすい交通体系の整備に努めるとともに、パークアンドライドの整備などにより、JRや高速バスなどの利用しやすい環境整備に努めます。

#### 2 公共交通の利用促進

JR篠ノ井線・大糸線及び高速バス並びに信州まつもと空港は、市民の交通手段として、サービスの向上が図られるよう、機能の充実を関係機関に要請し、利用促進を図ります。

また、駐車場の確保や駅周辺の整備を進め、利便性の向上を図ります。

#### 3 脱石油型の交通システムの活用

自然エネルギー、バイオマスエネルギーを活用した交通手段について検討し、BDF事業などを推進します。

2. 本計画の上位計画への相乗効果の想定

本計画は、総合計画の基本方針「安心・安全・快適なまちの形成」に基づく「公共交通機関の充実」の施策を具体的に目指すために策定するものですが、公共交通機関は、通勤や通学など日常生活の移手段として、また地域間の交流・連携の根幹として重要な役割を支えます。

加えて、高齢化社会の進展、環境保護の観点などから、公共交通から波及する効果は大きくなっており、本計画の過程において、関連される事項についても、可能な限り想定と検討を行い、本計画の実行により、最大限にその相乗効果を発揮できるよう考慮することにします。

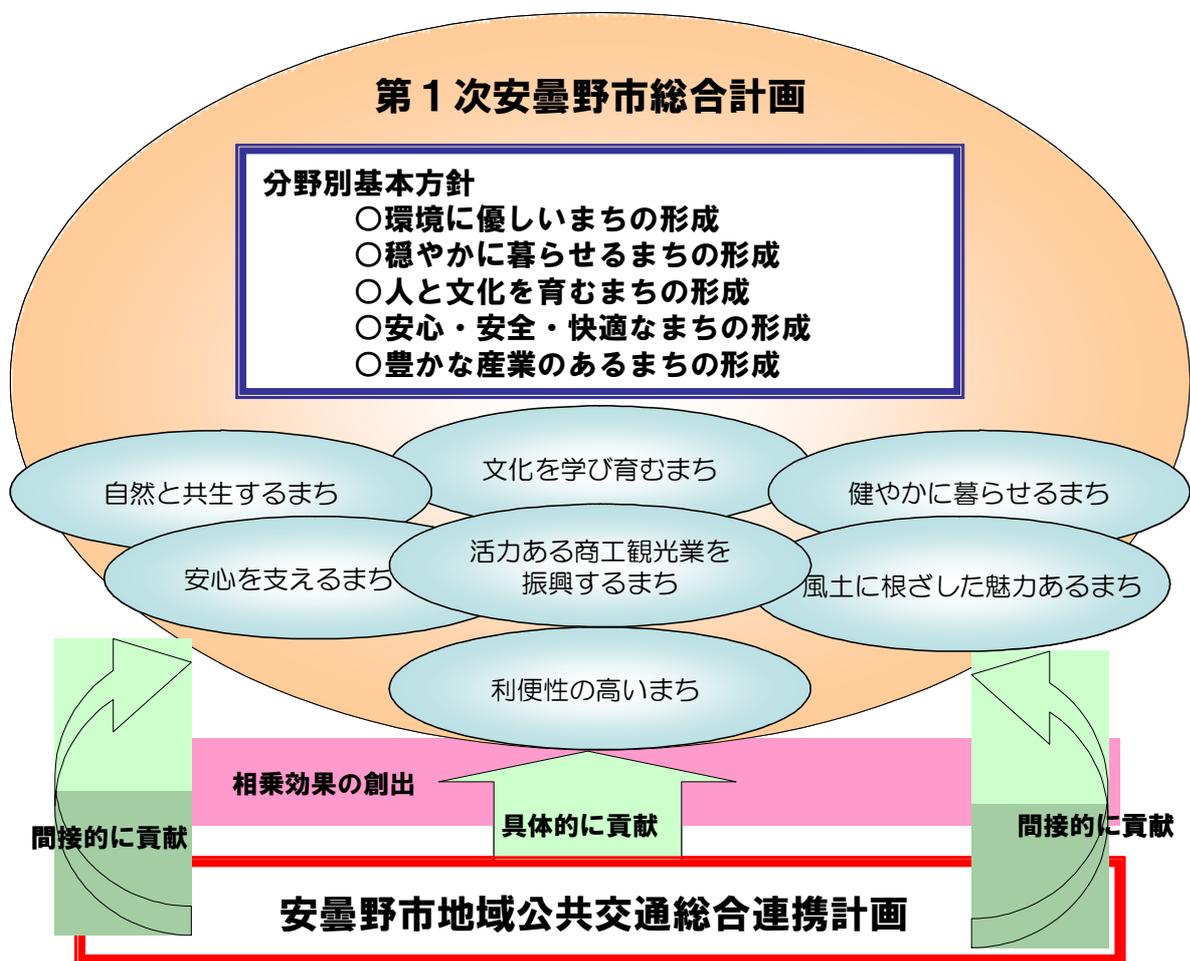


図. 安曇野市地域公共交通総合連携計画の上位計画との関連性、相乗効果のイメージ

### 第3章 安曇野市地域公共交通総合連携計画

#### 第1節 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

##### 1. 安曇野市地域公共交通総合連携計画に求められる役割

###### (1) 背景

安曇野市は、平成17年10月1日に、安曇野地域の5町村が合併して誕生した人口約10万人、面積約332平方キロの田園都市です。当地域では、一部の路線を除いて、民間路線バスが廃止されており、旧町村においては独自に交通施策を行っていましたが、連携がとれていなかったり、利用者が低迷するなどの実態があり、地域間の交流や連携を推進し、安全で快適な地域づくりを目指すうえで、各地域内の運行にとどまる交通体系を再構築し、新たな公共交通システムを確立することは合併前からの重要かつ早急に解決すべき課題となっていました。

平成18年7月から国土交通省と連携し、各地域の住民意向を十分に反映した新たな公共交通システムの実現を目指した検討会を設け、検討を重ね、平成19年9月10日から全市的な新公共交通システムによる試行運行を開始しながら、安曇野市地域公共交通総合連携計画策定のための調査検討を実施してきました。

###### (2) 基本的な考え方

○生活交通の確保、充実を図ることにより、安曇野地域の活性化、より良いまちづくりに貢献する。

安曇野市地域公共交通総合連携計画については、平成18年から行ってきた、調査・検討の経緯を踏まえ、旧町村の歴史、地理的特性、住民移動傾向や、観光資源に恵まれた当該地域への来客者の意向を留意しつつ、サービスレベルが高く、効率的な地域公共交通の実現を図るため、先の方針に則って計画を実行します。

###### (3) 安曇野市新公共交通システムについて

安曇野市における今までの交通体系を利用者利便の視点から、堀金地域で運行していた「うららカー」の仕組みを中心に再構築し、車を運転しない高齢者を中心に通院・買物等への自由な移動を確保する電話予約によるデマンド型交通と、朝夕の通勤・通学のため電車運行時刻と連携し、基本ルートを設定した運行を組み合わせた、『安曇野市新公共交通システム「あづみん」』の運行を試験的に実施しました。

平成19年10月から、運行状況や、利用者評価（利用人数、意向など）を把握・分析することに努め、「長野県安曇野市地域における公共交通システム構築のための協議会」や、「安曇野市地域公共交通会議」等にて、検討を重ねてきました。

今後の安曇野市地域公共交通総合連携計画の実行に向けて、「安曇野市地域公共交通協議会」を中心として更に協議を進め、地域一体となった実行体制にて取り組む予定です。

## 2. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

### (1) 基本方針

安曇野市の地域公共交通の活性化及び再生を総合的、一体的かつ効率的に推進するため、以下を基本的な方針とします。

- 生活交通の確保、充実を行うことで、地域間の連携や一体感を醸成し、地域の活性化に寄与する。
- 市民の意向を十分に把握、反映させ、サービスを向上させつつ愛されて利用されるよう努める。
- 観光資源を生かし、観光客に満足感を与えるとともに、安曇野地域の振興に貢献する。
- 市民や行政をはじめ、関連する団体、企業が連携し、地域が一体となり総合的に施策の実行にあたる。

### (2) 基本認識

安曇野市地域公共交通総合連携計画については、以下の認識に基づき運営、施策の実施、検討を行います。

- ・新公共交通システム「あづみん」による、交通空白地域の解消、病院、商店等へのアクセスや、市民生活の質的向上、観光客や市民の公共交通の利便性に対する満足度の向上のため、実証運行を行いながら、更なる利用促進活動の実施、利便性の向上についての検討を行い、利用しやすい公共交通を目指します。
- ・既存の公共交通の利用促進や、脱石油型の公共交通システムの構築などを含め、各地域の特色を生かしつつ、市としてふさわしい更なるまちづくりや、安曇野らしさを前面に打ち出した観光とも連携しながら、さまざまな課題について総合的、一体的、効率的に検討し、改善や施策の実行を行っていきます。

### (3) 改善実行計画の基本的な考え方

「安曇野市地域公共交通協議会」や「安曇野市地域公共交通協議会幹事会」を課題改善の検討の場として設け、以下の基本的な考え方により改善を図ることとします

- ・自治体をはじめ、運行事業者、関連団体、住民とともに課題の共通認識の下、地域が一体となって計画を進めます。
- ・モデル的、試行的にできることから改善に取り組みます。
- ・魅力ある観光地を目指し、観光に携わる関係者とともに、様々な課題についても共通認識し施策の実行にあたります。

### 3. 公共交通サービスの整備方針と方向性

#### (1) 安曇野市新公共交通システム「あづみん」(デマンド型交通システム)の運行

##### ① 整備方針

住民意向に基づき、市全域間の移動をドア・ツー・ドア、ドア・ツー・ポイントで円滑に実施できる交通システムを維持し、地域と行政が協働で、サービスレベルの向上と効率的な生活交通として定着を図り、発展させます。

併せて、学生の帰宅支援サービスを安心・安全の確保策として維持、拡張することについて検討を行います。

##### ② 方向性

- ・安曇野市地域公共交通協議会や、予約管理の主体である安曇野市社会福祉協議会を含め、自治体、交通事業者で組織する運行委員会においてサービスの改善、PR活動を推進し、本システムのサービス維持・向上、及び住民への定着を進めます。
- ・利用者からの適正な受益者負担を得ることを基本とし、国や、県、安曇野市等からの適正な財政負担において運営します。
- ・安曇野市地域公共交通協議会や運行委員会において、「あづみん」の活用による地域活性化やまちづくりに寄与できる施策について検討します。

#### (2) 安曇野市新公共交通システム「あづみん」(基本ルートを設定した区域運行)の運行

##### ① 整備方針

朝、夕に利用する、「通勤・通学者の交通手段」の確保のために、「穂高駅～明科駅」・「豊科駅～田沢駅」・「明科駅～白坂口」間において、基本ルート設定による運行を地域と行政が協働で、サービスレベルの向上と効率的な生活交通として定着を図り、発展させます。

##### ② 方向性

- ・安曇野市地域公共交通協議会や、安曇野市社会福祉協議会を含め、自治体、交通事業者で組織する運行委員会においてサービスの改善、PR活動を推進し、本システムのサービス維持・向上、及び住民への定着を進めます。
- ・学生の安心、安全及び教育環境の整備の観点から、教育関係者を交えて安曇野市地域公共交通協議会において、サービスの向上、あり方について検討します。
- ・利用者からの適正な受益者負担を得ることを基本とし、国や県、安曇野市等からの適正な財政負担において運営します。

#### (3) 観光と連携した交通システムの構築

##### ① 整備方針

安曇野市地域公共交通協議会の幹事会や部会を中心に、安曇野地域の観光地としての魅力向上に寄与する交通や、サービスのあり方を検討し、試験的な施策に取り組みます。

② 方向性

- ・安曇野市地域公共交通協議会の幹事会や部会を中心として、観光施策の実行と連携した、交通サービスの情報発信方法の検討と施策を実行します。
- ・パークアンドライドの設置や、観光関係者との連携を進め、観光交通サービスを試験的、モデル的に実行します。

(4) 脱石油型の交通システムの構築

① 整備方針

- ・温暖化や自然エネルギーの枯渇など社会を取り巻く状況が大変厳しくなる状況において、自然エネルギーや、バイオマスエネルギー等の活用の検討とモデル的施策を実施します。

② 方向性

- ・安曇野市地域公共交通協議会や幹事会、部会において、他の機関と連携しながら情報収集を行い、先進地等各種調査や実施に関する研究を行います。
- ・自然エネルギーや、バイオマスエネルギーを活用したモデル的な施策の検討を進めます。

## 第2節 地域公共交通総合連携計画の区域

安曇野市地域公共交通総合連携計画の区域は、安曇野市全域（豊科地域 穂高地域 三郷地域 堀金地域 明科地域）とします。

## 第3節 地域公共交通総合連携計画の目標

安曇野市地域公共交通総合連携計画の目標は、基本方針に基づき、概ね10年で実現する目標を設定します。

(1) 安曇野市新公共交通システム「あづみん」(デマンド型・基本ルートを設定した区域運行)

- **地域住民の生活を支える交通手段として確立し、交通ネットワークとして定着、確立するため、特に平成20年度から3年間は実証運行を行います。**

利用者サービスの増加、満足度の向上を図り、愛される交通システムを目指すため、運行ルート、運行方式、料金など、住民意向を把握した上で改善を行います。

① 具体的な数値目標

- ・1日平均利用者数420人
- ・年間利用者数420人×245日=102,900人

② 方向性

- ・安曇野市地域公共交通協議会において、利用状況の把握、分析を行い、よりの確な改善を図ります。
- ・関係者のPR活動により、利用の推進や、新公共交通システムに関する理解を進めます。
- ・自治体等が実施する諸施策と連携し、学童から高齢者まで幅広く利用される施策展開を図ります。

(2) 既存公共交通の利用促進

● **既存運行事業者と連携し、現在運行している公共交通の利用を促進します。**

既存運行事業者等と連携し、サービス内容の検討を行い、既存公共交通の利用を促進します。

① 具体的な目標

- ・既存利用者数の増加を図ります。
- ・施設や、駐車場、パークアンドライドなどの整備を進めます。

② 方向性

- ・安曇野市地域公共交通協議会、幹事会、部会において問題点を洗い出し、利便性向上の検討を進めながら、関係者との連携を図り利用を促進し、必要な整備をすすめます。

(3) 観光振興に寄与する公共交通システムの構築

● **観光施策と連携し、観光地安曇野らしい情報発信を行いながら、観光振興に寄与する公共交通システムを目指します。**

安曇野市地域公共交通協議会や幹事会、部会を主体に、関係者と連携しサービスの検討を行い、観光施策からより効果の高い公共交通システムの検討、モデルケースの検証を行います。

① 具体的な目標

- ・当面、現状の観光周遊バスを運行しながら、観光施策と連携した公共交通モデル施策の検討を行います。
- ・駐車場や、パークアンドライドなどの整備を進めます。

② 方向性

- ・安曇野市地域公共交通協議会や幹事会、部会において現状の観光周遊バスなどの運行状況を検証しながら、市民生活や、観光振興に寄与するより効果の高い公共交通システムの運行を目指します。

- ・観光客の状況や観光施策の実態を調査しながら、的確なターゲットを定め、観光等の情報とも連度させた、公共交通サービスに関する情報提供を行います。
- ・関係者の施策の連携性、親和性を十分に検討し、観光客の増加につながる施策のあり方について、共通認識を醸成します。

#### (4) 脱石油型の交通システムの構築

**●自然エネルギー、バイオマスエネルギーを活用した交通手段について検討し、バイオディーゼル燃料の活用などを推進します。**

安曇野市地域公共交通協議会や幹事会、部会を主体に、調査研究を行い、自然に配慮した公共交通システムのモデル的な施策の検討を行います。

① 具体的な目標

- ・自然エネルギー、バイオマスエネルギー活用の検討とモデル的施策を実施します。

② 方向性

- ・安曇野市地域公共交通協議会や幹事会、部会において、他の機関と連携しながら自然エネルギーや、バイオマスエネルギーを活用したモデル的な施策の調査研究を行い、BDF事業を進めます。

## 第4節 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

### 1. 安曇野市全域における乗合タクシー「あづみん」の運行

#### (1) 事業の概要

住民意向に基づき、市全域間の移動をドア・ツー・ドア、ドア・ツー・ポイントで円滑に実施できるサービス、夜間の帰宅支援サービス、学生及び通勤者の交通手段確保のための、「穂高駅～明科駅」「豊科駅～田沢駅」「明科駅～白坂口」における基本ルートを設定した区域運行サービスの本格運行を目指します。

#### 安曇野市地域公共交通総合連携計画「あづみん」実証運行概要(運行日は平日)



基本ルート設定	デマンド交通	ナイトライン
<b>【エリア】</b> 穂高駅～明科駅 豊科駅～田沢駅 明科駅～白坂口(夕方のみ) ※料金:1乗車 ・大人 200円 ・小中高校生 100円 ・障害者(手帳提示) 100円 ・未就学児 無料 ・通勤用定期券(駐車場付)1月4,000円 ・通学用定期券 1月2,000円 <b>【予約】</b> 不要 <b>【主な利用目的】</b> 長野方面 通勤・通学用	<b>【エリア】</b> 安曇野市全域 (一部運行できない地域もあります) ※料金:1乗車(乗り継ぎ時も同額) ・大人(中学生以上) 300円 ・小学生 100円 ・障害者(手帳提示) 100円 ・未就学児 無料 ・大人用11回3,000円(割引回数券) <b>【予約】</b> 必要(予約方法:電話) <b>【主な利用目的】</b> 通院・買物等市内移動	<b>【エリア】</b> 豊科駅～堀金地域 <b>【予約】</b> 必要 (予約方法:電話、インターネット) <b>【主な利用目的】</b> 高校生 帰宅用

#### 実証運行における車両配置イメージ

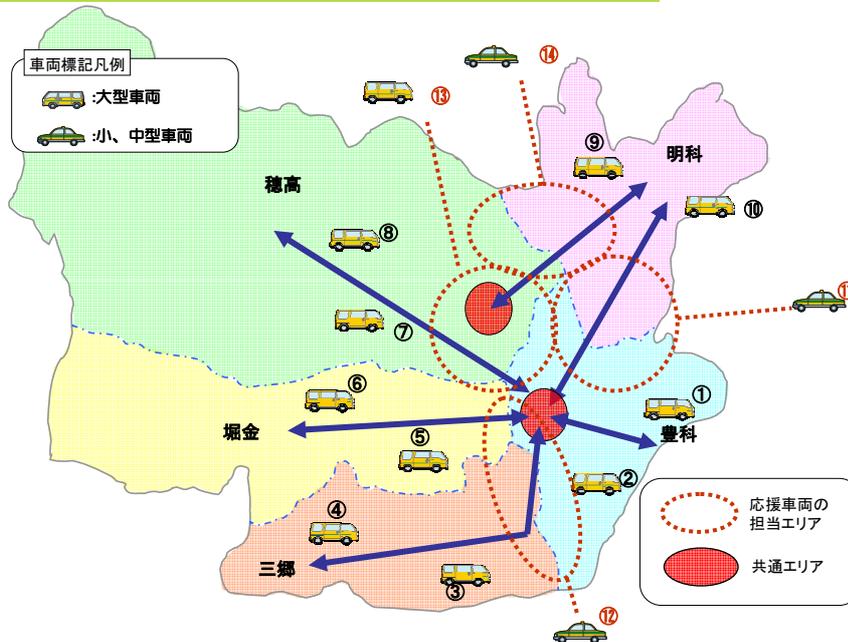


図. 実証運行における配車イメージ

① 安曇野市新公共交通システム「あづみん」(デマンド型)の運行

■受付・配車・予約イメージ

受付・配車・予約イメージ

受付 配車イメージ

●利用者は原則事前登録が必要となります。(事前登録受付中)

【公共交通システム予約イメージ】

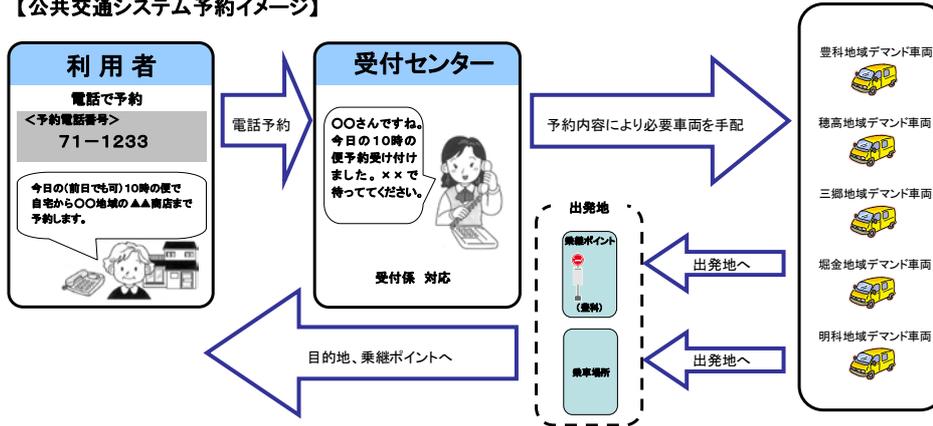


図. 受付・配車・予約イメージ

■移動イメージ

豊科地域のデマンド運行イメージ(移動動線)

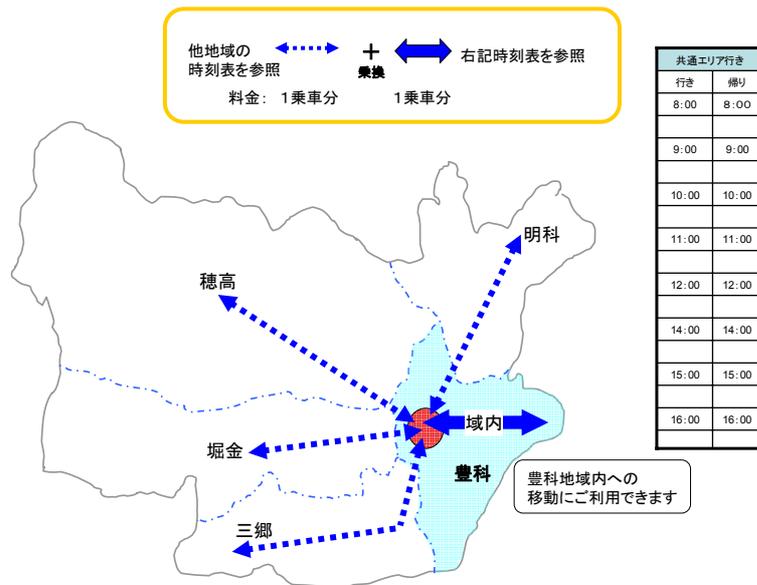


図. 豊科地域の移動イメージ

### 穂高地域のデマンド運行イメージ(移動動線)

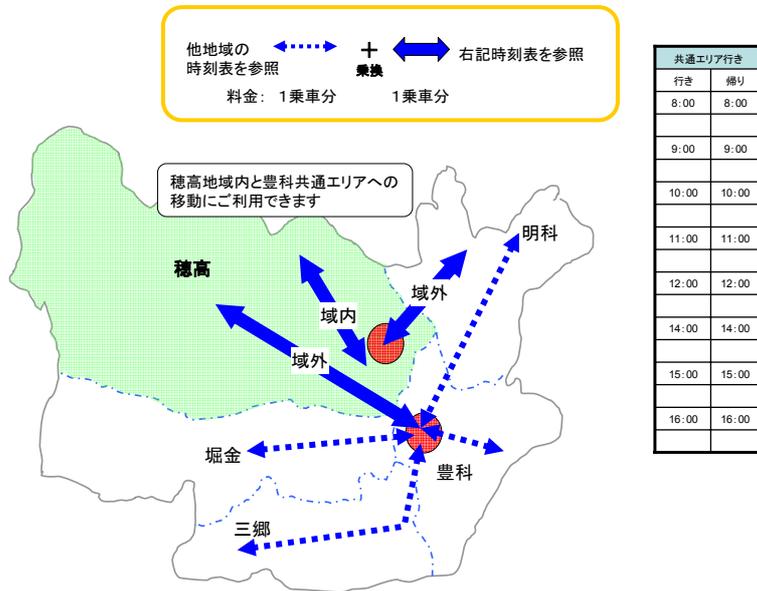


図. 穂高地域の移動イメージ

### 三郷地域のデマンド運行イメージ(移動動線)

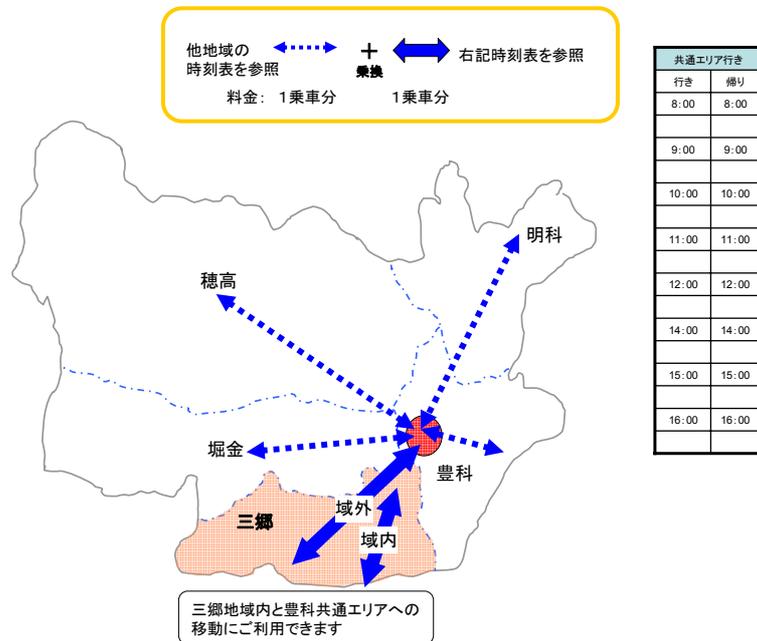


図. 三郷地域の移動イメージ

### 堀金地域のデマンド運行イメージ(移動動線)

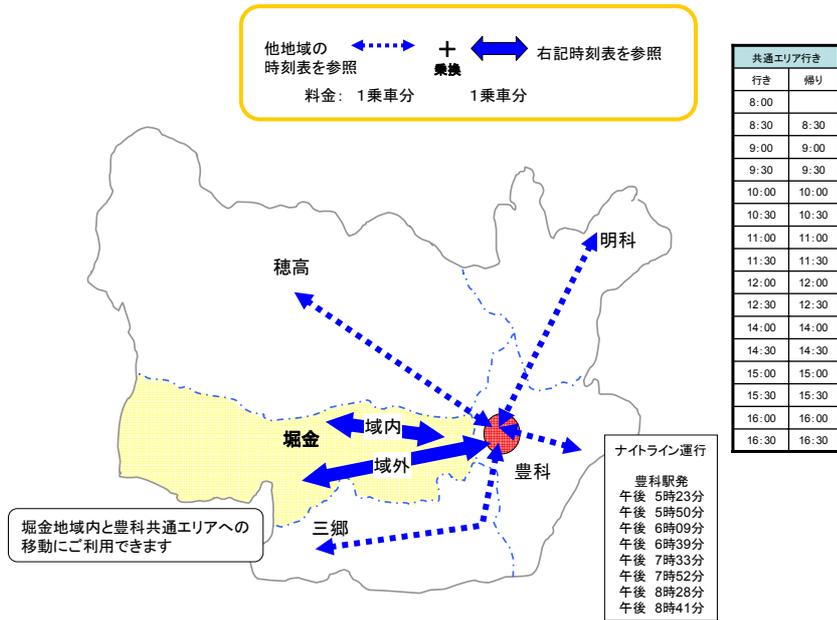


図. 堀金地域の移動イメージ

### 明科地域のデマンド運行イメージ(移動動線)

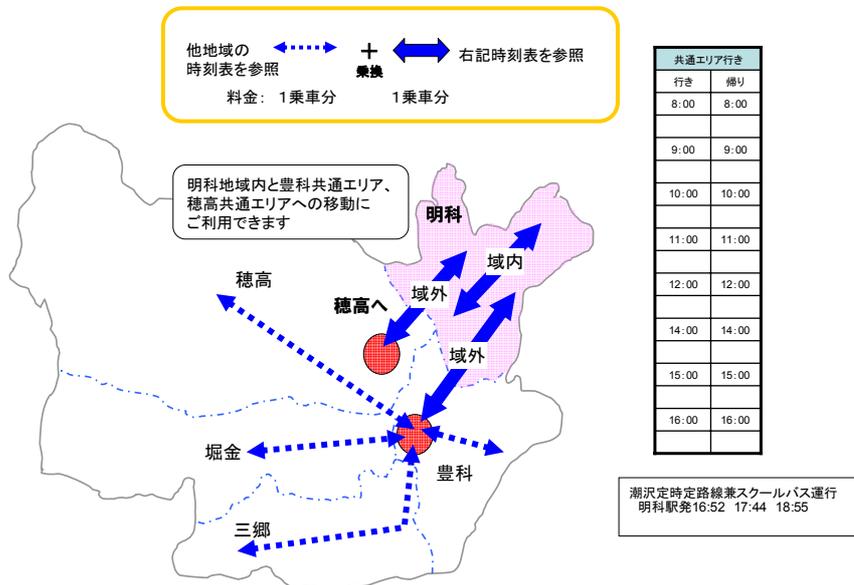


図. 明科地域の移動イメージ

■ 共通乗合エリア

豊科共通乗合エリア



図. 豊科共通乗合エリア

穂高共通乗合エリア



図. 穂高共通乗合エリア

② 安曇野市新公共交通システム「あづみん」(基本ルートを設定した区域運行)の運行  
 ■基本ルートイメージ

**田沢駅～豊科駅間基本ルート (基本ルートを設定した区域運行)**



図. 田沢駅～豊科駅間基本ルートイメージ

**穂高駅～明科駅間基本ルート (基本ルートを設定した区域運行)**



図. 穂高駅～明科駅間基本ルートイメージ

(2) 実施主体

予約管理主体：安曇野市社会福祉協議会

運行主体：南安タクシー(有) 安曇観光タクシー(株) 明科第一交通(有)  
(株) バイタル

(3) 計画期間

平成20年度～平成29年度(特に平成20年度から平成22年度までの3年間、利用を定着させ、改善改良を加えるための実証運行を行います)

2. 既存公共交通の利用促進

(1) 事業の概要

関係者の連携を図りながら、既存公共交通の利用を促進し、安曇野市新公共交通システム「あづみん」との連携や、必要な整備をすすめます。事業の詳細は第6節の1参照。

(2) 実施主体：調整中

(3) 計画期間：平成20年度～平成29年度

3. 観光周遊バス等を利用した市内観光の活性化策の実施

(1) 事業の概要

既存で運行する観光周遊バスを当面継続して運行しながら利用を促進し、安曇野市新公共交通システム「あづみん」との連携や、路線強化も含め検討を続けます。

(2) 実施主体：安曇野市観光協会・松本電気鉄道(株)

(3) 計画期間：平成20年度～平成29年度

4. 安曇野市を訪れる観光客や市民の移動手段としてのパークアンドライド整備

(1) 事業の概要

安曇野市を訪れる観光客や市民のための移動手段としてパークアンドライドの整備を行います。

(2) 事業主体：未定

(3) 計画期間：平成20年度～平成29年度

5. 安曇野市の観光振興に寄与する地域公共交通の活性化

(1) 事業の概要

観光振興施策や、観光施設等との連携による公共交通サービスの情報提供を行い、観光振興に寄与する地域公共交通の活性化を目指します。

(2) 事業主体：未定

(3) 計画期間：平成20年度～平成29年度

6. 山岳観光促進のための駐車場などの整備

- (1) 事業の概要：山岳観光促進のための駐車場などの整備を行います。
- (2) 事業の主体：未定
- (3) 計画期間：平成20年度～平成29年度

7. 脱石油型の交通システムの構築

- (1) 事業の概要：自然エネルギー、バイオマスエネルギーを活用した交通手段について検討し、バイオディーゼル燃料の活用などを推進します。
- (2) 事業主体：未定
- (3) 計画期間：平成20年度～平成29年度

第5節 計画期間

安曇野市地域公共交通総合連携計画の期間は平成20年度から平成29年度の10年間とする。

第6節 安曇野市総合連携計画の実施に関し必要と認める事項

1. 利用の促進

(1) 市からのPR活動

市広報などを活用し、住民の利用啓発、環境保全意識向上などを図ります。

**暮らしを結びます。人をつなげます。**

**市全域に「デマンド交通」**

「暮らしを結び、人をつなげる」の思いを込めて、市民生活の利便性を高めるため、市全域に「デマンド交通」を導入します。これは、市民生活の利便性を高めるため、市全域に「デマンド交通」を導入します。これは、市民生活の利便性を高めるため、市全域に「デマンド交通」を導入します。

**1回の乗車でどこまで行ける？**

- 豊科地区から乗車：豊科地区内が豊科地区内へ、豊科地区内が豊科地区内へ、豊科地区内が豊科地区内へ。
- 穂高地区から乗車：穂高地区内が穂高地区内へ、穂高地区内が穂高地区内へ、穂高地区内が穂高地区内へ。
- 三穂地区から乗車：三穂地区内が三穂地区内へ、三穂地区内が三穂地区内へ、三穂地区内が三穂地区内へ。
- 穂高地区から乗車：穂高地区内が穂高地区内へ、穂高地区内が穂高地区内へ、穂高地区内が穂高地区内へ。
- 明科地区から乗車：明科地区内が明科地区内へ、明科地区内が明科地区内へ、明科地区内が明科地区内へ。

**【新・公共交通システムとは】**

町内をより円滑に運行する「デマンド交通」。市全域で運行されている「デマンド交通」。市全域で運行されている「デマンド交通」。

運行路線	平日	土曜・日曜
豊科地区	デマンド交通	デマンド交通
穂高地区	デマンド交通	デマンド交通
三穂地区	デマンド交通	デマンド交通

**【デマンド交通ってなに？】**

事前に電話などで予約した人の家や指定する場所を順番に回る「デマンド交通」。

**【利用登録開始！】**

ご利用いただくには、事前登録が必要です。6ページの「利用登録」に必要事項を記載し、当社会員会へお申し込みください。

**9月10日(月)から試行予定!**

**新・公共交通システム**

図. 広報あづみの39号（平成19年6月20日発行）



### (3) 事業者、インターネットなどを通じた観光客へのPR活動

観光客向けのPR活動として、安曇野市外の利用者に向けたPR方法についても、より有効で、効率的な方法を検討し、利用促進を図ります。

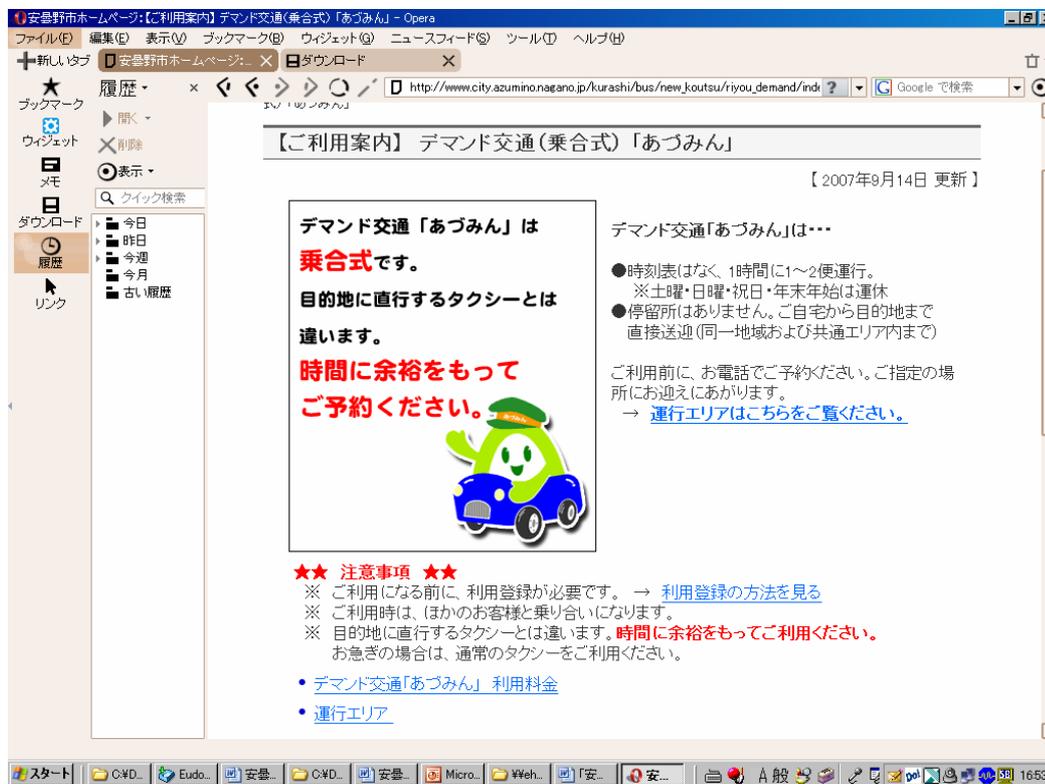


図. 安曇野市 ホームページ

### (4) 「地域公共交通の活性化・再生に関する」シンポジウムの開催

平成19年11月15日に国土交通省北陸信越運輸局主催、長野県及び安曇野市協力により「地域公共交通の活性化・再生に関する」シンポジウムが安曇野市で開催されました。

シンポジウムは、全国から関係者約250人が集まり盛大に開催され、公共交通施策に対する感心の高さを示すものとなりました。

今後もこのようなイベントを通じて幅広くPRすることにより利用促進を図ります。



図. シンポジウム開催模様



図. 信濃毎日新聞記事 平成19年11月16日

## 『地域公共交通の活性化・再生に関する』シンポジウム

～地域にとって最適な公共交通を実現するために～

本年10月1日より地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が施行され、地域の公共交通は、行政、公共交通事業者、住民等の地域の関係者の協力のもと、活性化・再生に向けて大きく動き始めようとしています。地域にとって最適な公共交通を実現するために、各関係者がどのように取組んで行く必要があるのか一緒に考えてみませんか？

●日時 平成19年11月15日(木) 13:30～16:30(13:00開場)

●会場 長野県安曇野市豊科4156番地1 安曇野市 豊科ふれあいホール **入場無料**

◆主催あいさつ 北陸信越運輸局長 有野 一馬……………13:30～13:40

◆来賓あいさつ 安曇野市長 早林 伊三郎氏……………13:40～13:45

◆来賓あいさつ 長野県 企画局 交通政策課長 三村 保氏……………13:45～13:50

◆基調講演 「地域公共交通の活性化・再生について」 国土交通省 総合政策局 交通計画課長 野俣 光孝……………13:50～14:30

「都市型デマンド交通システムの課題と展望」 福島大学 経済経営学類 教授 奥山 修司氏…14:30～15:10 ……休憩 15:10～15:20……

◆パネルディスカッション……………15:20～16:30

テーマ「地域にとって最適な公共交通を実現するための計画づくりに向けて」

・コーディネーター 奥山 修司氏(福島大学経済経営学類教授)

・パネリスト 大平 勲氏(新潟県三条市市民部生活環境課長)

高橋 義幸氏(長野県上田市都市建設部地域交通政策課長)

土肥 三夫氏(長野県安曇野市企画財政部長)

山崎 大行氏(長野県伊那市総務部政策推進課長)

◆基調講演 講師プロフィール

奥山 修司(福島大学 経済経営学類教授)

昭和33年 岡山県出身

昭和62年 福島大学経済学部専任講師

平成14年 福島大学 経済経営学類教授 現在に至る

専攻 マネジメント会計・取引デザイン

(経済組織の戦略や管理を支援する会計情報の研究で、企業だけでなく自治体等の経済組織に共通するマネジメント課題の解決と取引創出に関心を持つ)

■主催 国土交通省 北陸信越運輸局

■協力 長野県・安曇野市

【お問い合わせ先】 北陸信越運輸局 企画観光部 交通企画課 電 025-244-6118

図. 「地域公共交通の活性化・再生に関する」シンポジウム案内

## 2. サービスレベルの向上

### (1) 既存公共交通等の利用促進のための見直し作業

既存公共交通の利用促進や、新公共交通システム「あづみん」等のサービス提供においては、利用者の意向、感想を重要視し、安曇野市地域公共交通協議会や運行委員会において施策の検討と改善を行います。

また、既存交通事業者などと連携しより広域な移動に関しても、利便性の向上を図ります。

### (2) 未利用者や、公共交通を使わない要因の分析と対処方法の実施

アンケート等により、現在利用されない要因、利用促進につながらない要因の分析を行い、阻害要因の排除や、課題解決を行います。

## 3. 協議体制と連携強化

### (1) 協議体制の継続

平成 18 年から発足した「長野県安曇野市地域における公共交通システム構築のための協議会」を、安曇野市地域公共交通協議会幹事会として継続し、安曇野市地域公共交通総合連携計画の推進を図ります。

### (2) 新公共交通システム「あづみん」の事業運営に関しては、安曇野市社会福祉協議会が開催する運行委員会を検討の場とし、安曇野市地域公共交通協議会と連携するとともに、安曇野市商工会をはじめ関係機関と連携強化を図ります。

参考資料 安曇野市地域公共交通総合連携計画策定のための検討経過

会議名	日時・場所	議題等
第1回長野県安曇野地域における公共交通システム構築のための検討会	平成18年7月10日(月) 14:00~15:20 堀金総合支所301号会議室	①検討会設置要綱(案) ②全体スケジュールについて ③現在の公共交通の状況について ④その他
第2回 // 検討会	平成18年8月31日(木) 13:30~15:15 堀金総合支所301号会議室	①アンケート調査の実施状況について ②観光実態調査の実施状況について ③ワークショップの開催状況について ④その他
第3回 // 検討会	平成18年9月26日(火) 13:30~15:30 堀金総合支所301号会議室	①アンケート調査の実施結果について ②観光実態調査の実施結果について ③ワークショップ等の開催状況について ④その他
第4回 // 検討会	平成18年10月30日(月) 13:30~15:30 堀金総合支所301号会議室	①アンケート調査結果の追加分析について ②第3回検討会での調査要望事項について ・遠距離通学児童生徒の実態について ・デマド交通システム「うららカー」利用状況について ③地域の意見集約について ・三郷地域課題要望聞き取り内容まとめ ・11/19ワークショップ開催予定(対象:穂高地域の住民) ④「0」次案に向けての検討 ⑤その他
第5回 // 検討会	平成18年11月27日(月) 13:30~15:30 堀金総合支所301号会議室	①穂高地域でのワークショップ開催状況について ②「0」次案に対する検討 ③その他
第6回 // 検討会	平成19年1月12日(金) 13:30~15:30 堀金総合支所301号会議室	①「0」次案に対する検討 ②その他
第7回 // 検討会	平成19年3月27日(火) 13:30~14:20 堀金総合支所301号会議室	①試験運行実施計画案について ②その他

第8回 // 検討会	平成19年5月21日(月) 13:30~14:30 堀金総合支所301号会議室	①検討会設置要綱改正(案)について ②試行運行(案)について ③今後の予定について ④その他
第1回安曇野市地域公共交通会議	平成19年5月28日(月) 13:30~14:15 堀金総合支所301号会議室	①会長の選出について ②安曇野地域公共交通試行運行(案)について ③その他
第9回 // 検討会	平成19年8月6日(月) 13:30~14:40 堀金総合支所301号会議室	①愛称の決定について ②オープニングセレモニーについて ③その他
新公共交通システム試行運行オープニングセレモニー	平成19年9月10日(月) 10:00~12:00 豊科ふれあいホール	①新公共交通システム「あづみん」試行運行開始
第1回観光WG	平成19年9月10日(月) 13:00~15:00 安曇野市社会福祉協議会 会議室	①委員の紹介 ②安曇野市の観光行政や実態等について ③今後の進め方について ④その他
第10回 // 検討会	平成19年10月18日(木) 13:30~14:40 堀金総合支所301号会議室	①試行運行状況について ②観光ワーキンググループ開催状況について ③その他
第2回観光WG	平成19年10月18日(木) 14:45~15:40 堀金総合支所303号会議室	①課題の抽出について ②宿泊施設ヒアリング調査について ③公共交通機関利用による観光者アンケートについて ④その他
第11回 // 検討会	平成19年11月16日(金) 13:30~14:25 堀金総合支所301号会議室	①試験運行状況について ②観光ワーキンググループ開催状況について ③その他
第3回観光WG	平成19年11月16日(金) 14:30~15:30 堀金総合支所303号会議室	①課題の整理と今後の対応について ②宿泊施設ヒアリング調査等について ③その他

第 4 回 観 光 WG	平成 20 年 1 月 11 日(金) 13:30~15:00 堀金総合支所 301 号会議室	①山小屋関係者等へのヒアリング結果について ②課題整理と今後の対応等について ③その他
第12回 // 検討 会	平成 20 年 2 月 21 日(木) 13:30~15:00 堀金総合支所 301 号会議室	①試行運行状況について ②観光ワーキンググループ検討結果について ③安曇野市地域公共交通総合連携計画(案)について ④安曇野市地域公共交通協議会設立について ⑤その他
意見募集	平成 20 年 2 月 22 日(金) ~ 3月7日(金)	①安曇野市地域公共交通総合連携計画(素案)への意見募集について
第 1 回安曇野 市地域公共交 通協議会 兼 第 2 回安曇野 市地域公共交 通会議	平成 20 年 3 月 26 日(水) 13:30~14:40 堀金総合支所 301 号会議室	①公共交通会議 委員の変更と会長の選任について ②安曇野市地域公共交通協議会設立について ③規約等の承認について ④安曇野市地域公共交通総合連携計画承認について ⑤平成 20 年度事業計画及び予算について ⑥その他