

安曇野市地域公共交通計画
資料編

目次

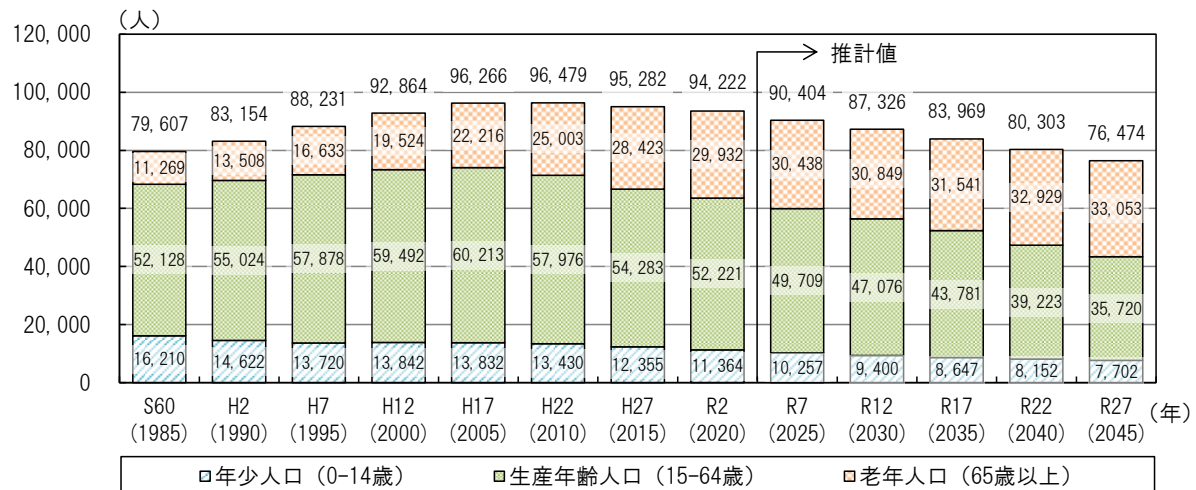
第1章 公共交通の概況.....	1
1.1 安曇野市の人口・人口分布.....	1
1.2 広域的な移動の状況（通勤・通学）.....	3
1.3 公共交通の概要.....	4
(1) 鉄道.....	4
(2) コミュニティバス.....	4
(3) 周遊バス、乗合バス.....	5
(4) スクールバス・福祉バス.....	5
1.4 公共交通の利用状況.....	6
(1) 鉄道.....	6
(2) タクシー.....	7
(3) あづみん（デマンド交通）.....	8
(4) 定時定路線.....	11
(5) 観光路線.....	14
(6) スクール.....	15
1.5 免許返納の状況.....	16
1.6 地域の輸送資源の整理.....	17
1.7 公共交通にかかわる財政の状況.....	18
(1) あづみん（デマンド交通）.....	18
(2) 定時定路線.....	19
第2章 アンケート調査.....	20
2.1 交通不便者の移動実態.....	20
(1) 回答世帯の属性.....	20
(2) 交通不便者の状況.....	21
(3) 交通不便者の移動実態.....	22
(4) あづみん（デマンド交通）の利用状況.....	28

(5) 家族送迎の状況	29
2.2 小中学生の移動実態.....	30
(1) 回答者の属性	30
(2) 登下校・放課後の移動	31
(3) 家族送迎の状況	32
(4) 「あづみん（デマンド交通）」の利用状況と認知度・今後の利用意向....	34
第3章 安曇野市地域公共交通策定の経過等.....	35
3.1 地域公共交通協議会の開催日程.....	35
3.2 パブリックコメント.....	35
3.3 地域公共交通協議会委員名簿.....	36

第1章 公共交通の概況

1.1 安曇野市の人口・人口分布

図表 1 人口推移と推計



(資料) 総務省「国勢調査」(推計値は、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(2018)年推計)」に準拠した国提供のワークシートに示された推計値)

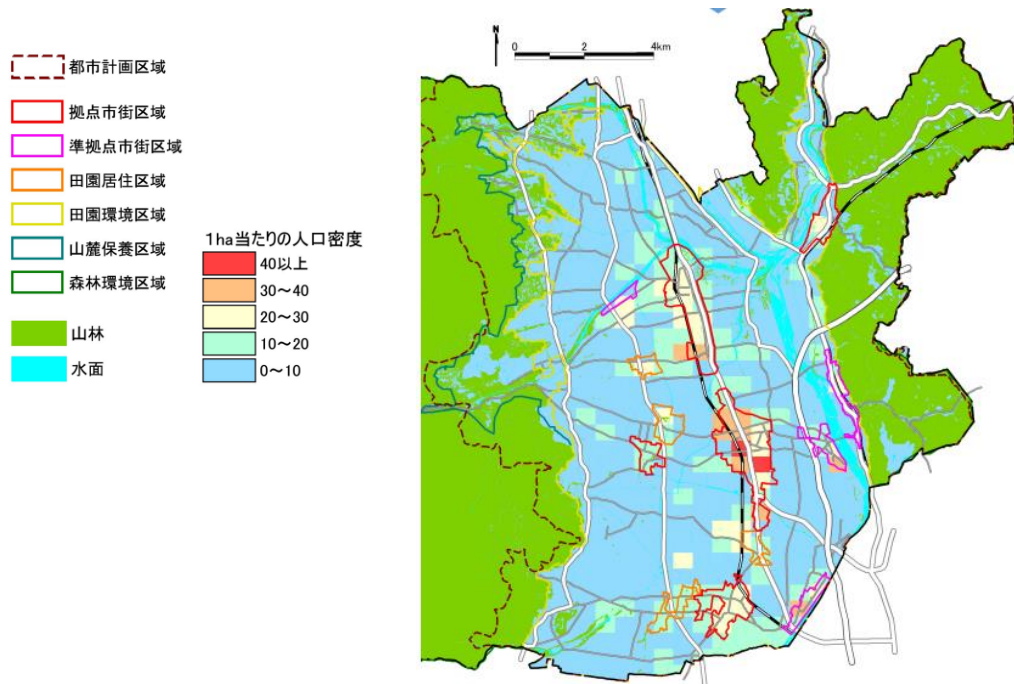
(注) 総人口には年齢不詳人口を含んでいることから、年齢3区分別人口の合計と総人口が一致しない。

本市の人口は、平成22(2010)年をピークに減少しており、国立社会保障・人口問題研究所の人口推計に準拠した推計によると、人口減少は今後も継続する見通しです。令和2(2020)年に94,222人であった本市の人口は、25年後の令和27(2045)年には約2割減少し、76,474人となることを見込まれています。

また、人口減少とともに高齢化も進行しています。総人口に占める65歳以上の老年人口の割合は令和2(2020)年には約3割であり、20年後の令和22(2040)年には4割を超える見通しです。

高齢者は交通不便者となりやすいため、高齢者をはじめとする移動困難者に対して、公共交通の維持・充実を図っていくことが求められます。

図表 2 安曇野市の人口分布 500mメッシュ人口による1haの人口密度(平成27年)



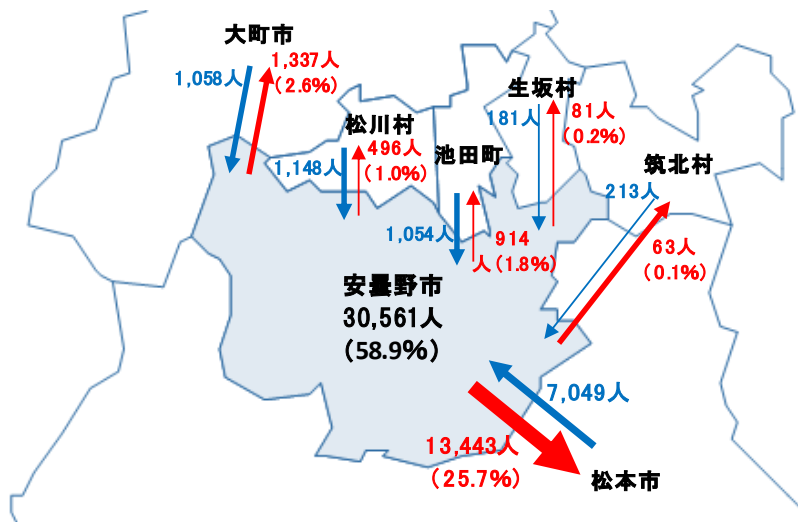
出典：安曇野市都市計画マスタープラン（令和3年）

本市の人口の分布を見ると、JR大糸線の駅周辺の地域に人口が集中していますが、鉄道から離れた地域にも薄く広く分布しています。

公共交通がカバーすべきエリアは広範囲に渡っているという特徴があります。

1.2 広域的な移動の状況(通勤・通学)

図表 3 通勤・通学先(15歳以上)



出典：国勢調査（令和2年）

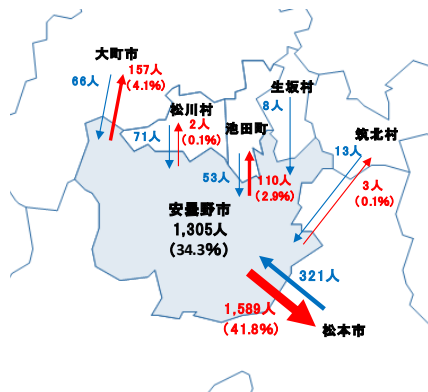
通勤・通学先は、市内が最多（58.9%）となっていますが、生活圏は広域に広がっています。

市外で最も多いのは松本市（25.7%）で、北側の隣接自治体への通勤・通学も一定数見られます。

通勤・通学別にみると、通学のほうがより松本市の吸引力が高まり、市内に留まる通学者は少なくなります。

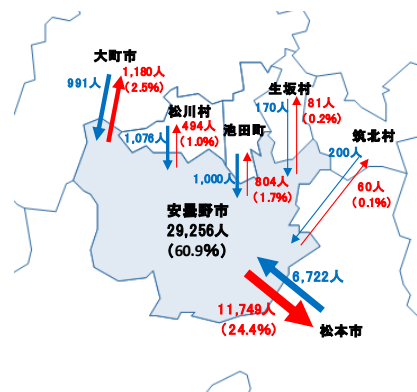
これらの傾向は、5年前の網計画策定時の国勢調査と比較しても、特に大きな変化はありません。

図表 4 通学(15歳以上)



出典：国勢調査（令和2年）

図表 5 通勤(15歳以上)



出典：国勢調査（令和2年）

1.3 公共交通の概要

図表 6 安曇野市の公共交通・移送支援一覧

名称	路線	起点	終点	運行日	運行本数	運賃	
●鉄道							
JR	JR大糸線	松本	南小谷(糸魚川)	毎日	上26本 下26本	距離別 150円～	
	JR篠ノ井線	塩尻	篠ノ井	毎日	上23本 下24本		
●バス・乗合バス等							
あづみん	デマンドタクシー	-	市内全域	市内全域	月一金	1時間に1, 2本	エリア内 300円定額
	定時定路線	穂高駅・明科駅路線 豊科駅・田沢駅路線	専用駐車場 豊科中央公園西	明科高校東 田沢駅前	月一金 月一金	上6本 下7本 上6本 下4本	200円定額 200円定額
あづみ野周遊バス	大王わさび農場線	穂高駅	穂高駅	不定期	6本	1日:1000円	
	アルプス公園線 ちひろ線	穂高駅 穂高駅	穂高駅 穂高駅	不定期 不定期	2本 3本	1日:1000円 1日:1000円	
中房線乗合バス		安曇野の里	中房温泉	不定期	運行日により 1～6本	600～1500円	
隣接市町村 運営のバス	松本市営バス	四賀線	四賀支所	明科駅前	月一金	上3本 下3本	310円定額
	池田町営バス	安曇野線	あづみ病院	穂高駅前	月一土	上6本 下6本	150円～300円
	生坂村営バス	明科線 犀川線	正科北 古坂	明科駅前	月一土	上6本 下6本 上12本 下14本	150円～300円 200円～400円
アルピコ交通運行路線	四賀線	松本バスターミナル	四賀支所	毎日	上6本 下6本	130円～520円	
●タクシー							
乗り合いタクシー「上田線」		穂高駅	上田駅	毎日	上5本 下5本	2,950円定額	
民間タクシー	-	任意	任意	毎日	-	距離別	
●その他							
スクールバス	豊科南小学校	たつみ原線、 飯田・真々部線	小学校	各所	開校日	登2、下2	無料
	豊科東小学校	大口沢線	小学校	各所	開校日	登1、下1	無料
	穂高北小学校	北穂高線、有明線2	小学校	各所	開校日	登2本、下2本	無料
	穂高西小学校	牧線	小学校	各所	開校日	登2本、下2本	無料
	三郷小学校	小倉線	小学校	各所	開校日	登2本、下2本	無料
	明南小学校	大足線、押野線	小学校	各所	開校日	登1本 下2本	無料
	明北小学校 明科中学校	潮沢線、犀川線	小学校、中学校	各所	開校日	登2 下2～4	無料
福祉バス	穂高地域福祉センター行き	4カ所	福祉センター	第2、第4月一木	上1本	無料	
	三郷福祉センター行き	3カ所	福祉センター	第2、第4火一木	上1本	無料	
	堀金福祉センター行き	各所	福祉センター	第2、第4火、水、金	上1本	無料	

(1)鉄道

本市には、JR 大糸線と JR 篠ノ井線が南北に走っており、松本市・大町市・長野市方面の移動に利用されています。

(2)コミュニティバス

コミュニティバスは、デマンド交通「あづみん」、定時定路線2路線が運行しています。

デマンド交通「あづみん」は1時間に1～2本程度走っており、市内の居住エリアのほぼ全域をカバーしています¹。なお、定時定路線は令和3年7月に高校生の通学の利便性を高めるための路線の見直しなどを、デマンド交通は令和4年11月にスマートフォンアプリからの予約やキャッシュレス決済に対応するリニューアルを行いました。

定時定路線には、穂高駅周辺から明科駅へ向かう「穂高駅・明科駅路線」、豊科駅周辺から田沢駅へ向かう「豊科駅・田沢駅路線」が運行し、鉄道駅を経由した通勤・通学などの移動に利用されています。

隣接する市町村が運営するコミュニティバスには、松本市営・池田町営・生坂村営があり、主に市外からの通勤・通学などに利用されています。

¹ デマンド交通（あづみん）は、令和4年11月～令和5年1月の3か月間は土曜も試験的に運行

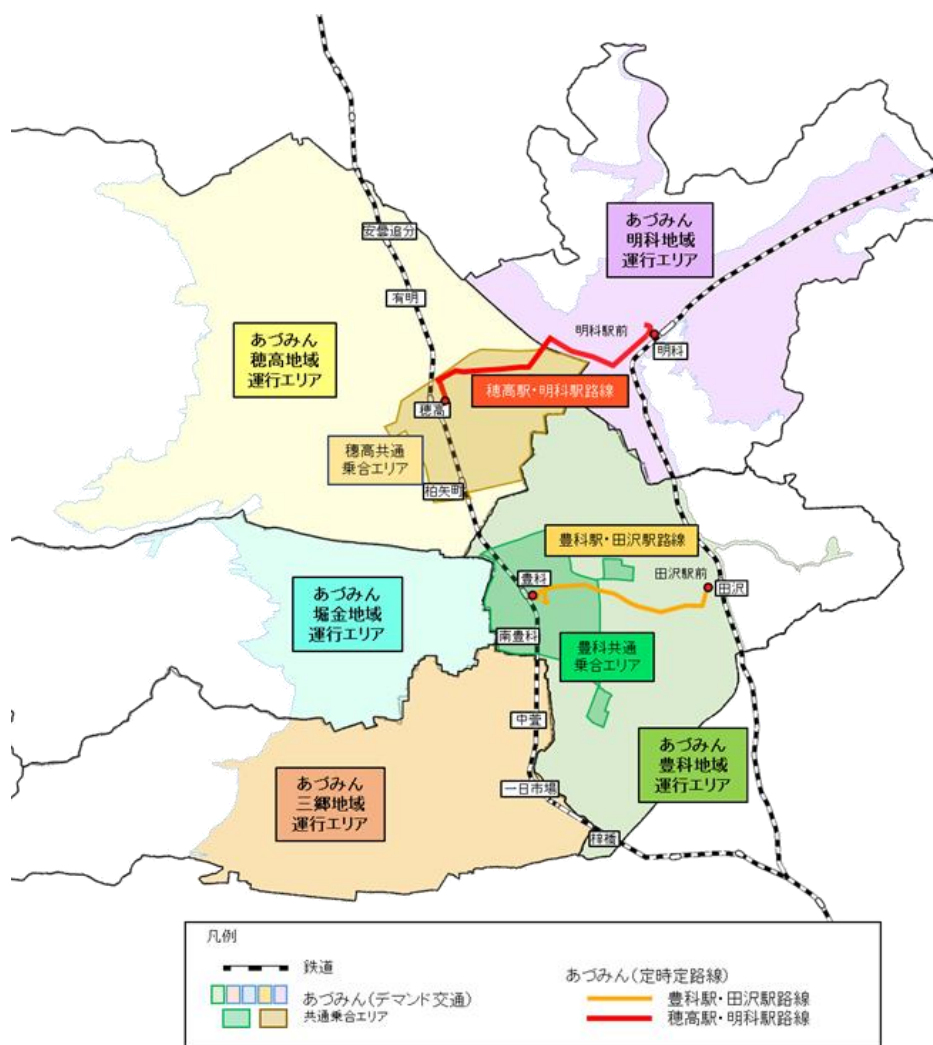
(3)周遊バス、乗合バス

観光利用を想定した、あづみ野周遊バス・中房線乗合バスは、観光シーズンに集中的に運行しています。

(4)スクールバス・福祉バス

スクールバスは、登下校のために、市内7小学校、1中学校で運行されています。また、高齢者の福祉センターへの移動を支える、福祉バス3路線が運行しています。

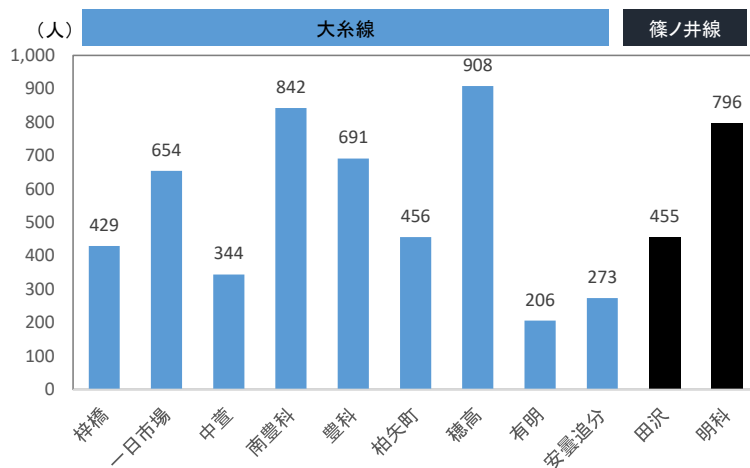
図表 7 あづみ野市のデマンドの運行区域と定時定路線の路線



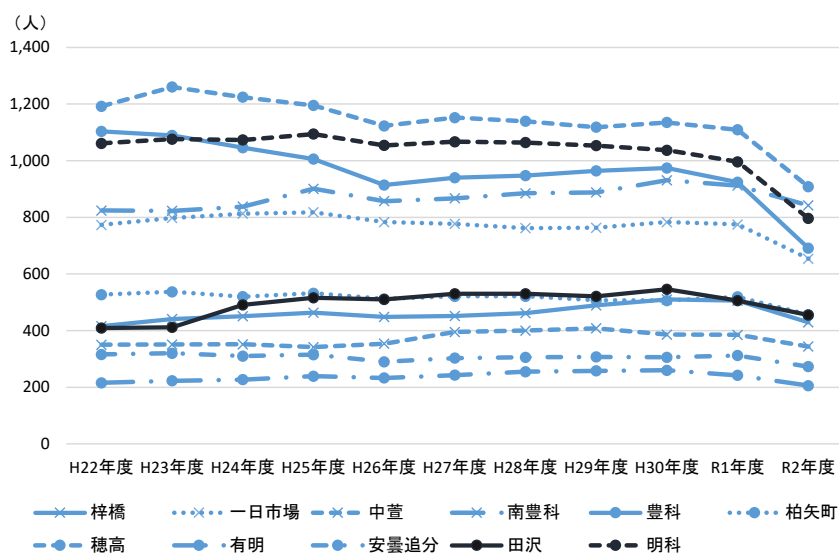
1.4 公共交通の利用状況

(1) 鉄道

図表8 令和2年 JR 駅別1日平均乗車人員



図表9 各駅の乗車人員の推移



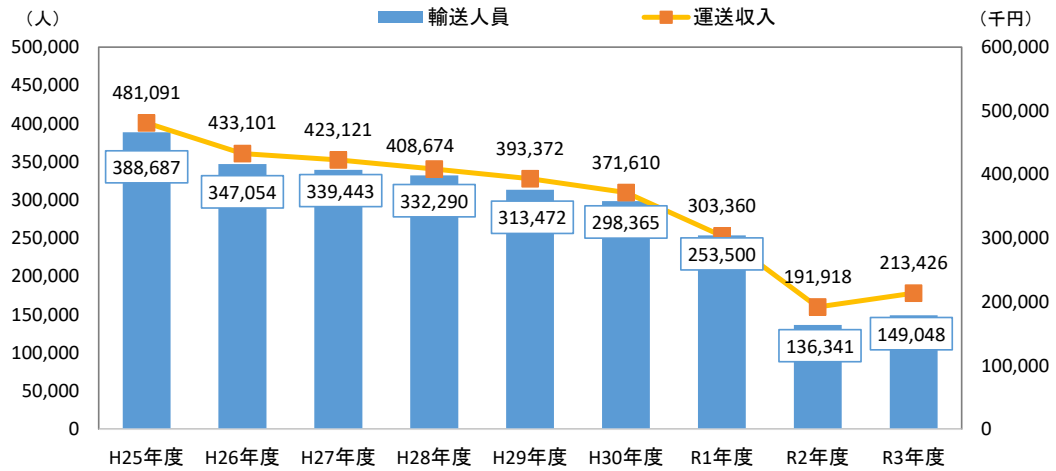
出典：東日本旅客鉄道株式会社

鉄道の利用者数は、JR 大系線では穂高・南豊科・豊科、JR 篠ノ井線では明科・田沢の順に利用者が多くなっています。

経年で見ると概ね横ばいで推移してきていましたが、令和元年度以降は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、2～3割程度の利用者数が減少しています。

(2) タクシー

図表 1 タクシーの輸送人員の推移



出典：長野県タクシー協会

タクシーの輸送人員は減少傾向が続いていましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響を強く受けたことで、令和2、3年度に著しく減少しています。

運賃収入も比例して減少しており、タクシー事業者にとって厳しい状況になっています。

(3)あづみん(デマンド交通)

①登録と利用の状況

あづみん(デマンド)の登録者数は増加が続いています。

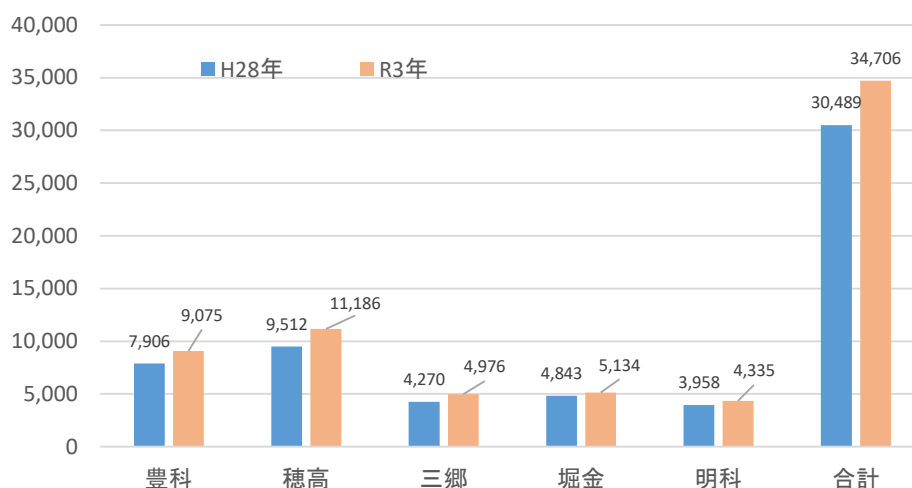
一方、年間の延利用者数は、平成24年度の91,597人がピークとなっており、以降は8.6万人前後で推移してきたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて、令和2年度以降は、7.5万人～7.9万人程度の水準に落ち込んでいます。

実利用者数をみると、令和3年度は平成28年度に比べて全体で約2割減少しており、地区別にみると、豊科・穂高では減少率は10%台で、堀金では半減しています。

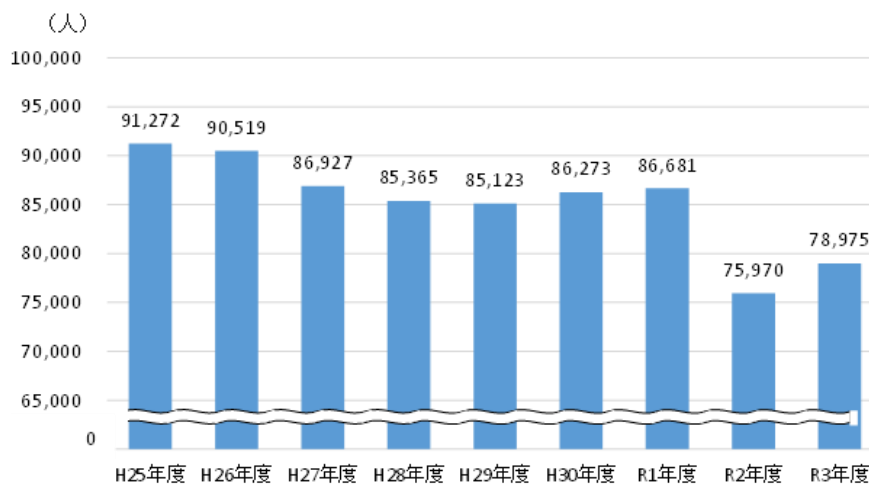
登録者に占める実利用者の割合は、令和3年度が5.9%で、平成28年度の8.5%から約3%程度下がっています。

一方、実利用者1人当たりの年間利用回数は、令和3年度が38.3回で平成28年度の32.9回を5回以上増加していることから、特定のユーザーによるリピート利用が増えた一方、登録しているだけで利用していない層が増加していることがうかがえます。

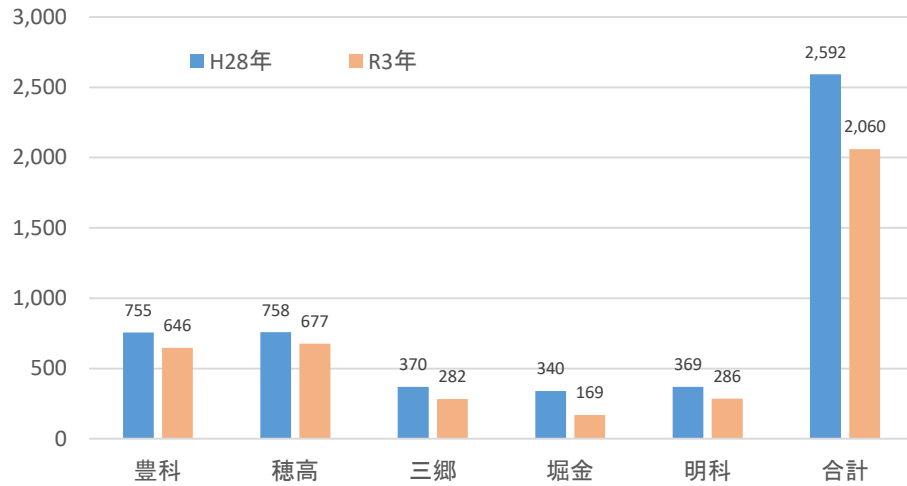
図表2 登録者数の変化



図表3 延利用者数の推移



図表 4 実利用者数の変化



出典：あづみん登録・実績データ（本項いずれも）

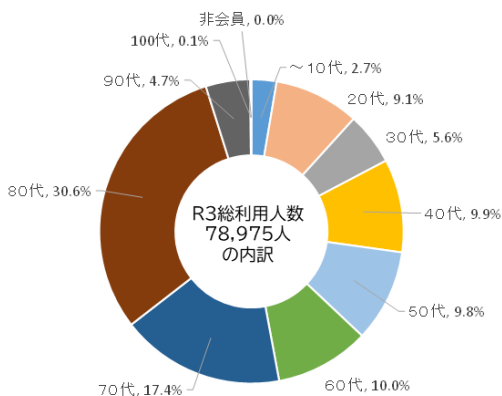
②利用者の内訳

令和3年度の利用者の内訳をみると、70代以上が利用の半数以上を占めており、20代・40代・50代・60代の利用も10%程度あります。

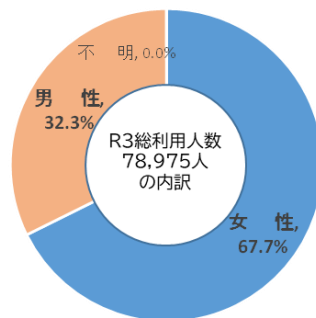
また、全体に女性の比率（67.7%）が高くなっています。

利用料金をみると、100円（小学生・障がい者の料金）での利用の比率が半数以上を超えており、小学生の利用は少ないことから障がい者の利用比率が高いことがうかがえます。

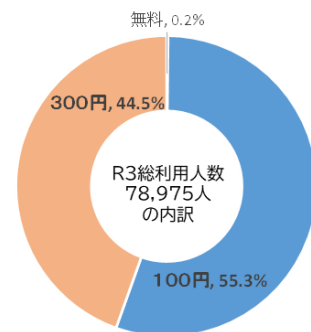
図表 5 年代別



図表 6 性別



図表 7 利用料金別



出典：あづみん登録・実績データ

③乗降利用者の内訳

令和3年度の降車場所（行きの目的地・上位30位）をみると、福祉施設、買い物、通院、その他（公共施設、宿泊施設）の順に多くなっています。

一方、乗車場所（帰りの出発地・上位30位）も、同じ順番になっていますが、通院の比率が下がり、買い物の比率があがっています。買物は帰りに荷物が増えるため、利用が増えていると考えられます。

上位50位の降車・乗車場所のランキングをみると、病院や公共施設で降車し、用事を済ませてから、買い物して、帰りの乗車をしている利用の流れがうかがえます。

図表 8 降車場所ランキング（上位30位）

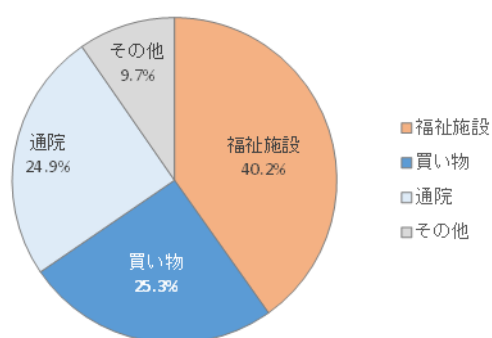
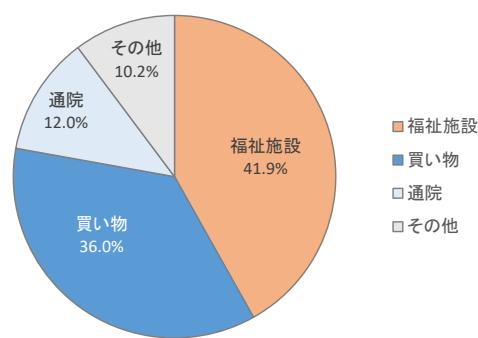


図 9 乗車場所ランキング（上位30位）



No	利用場所名	区分	利用回数
1	イオン豊科店	スーパー	3,026
2	安曇野赤十字病院	病院	2,918
3	ミサトピア小倉ホーム	福祉施設	1,583
4	穂高病院	病院	1,511
5	安曇野かんばこー(作業所)(寺所)	福祉施設	1,310
6	豊科病院	病院	1,236
7	社協たんぼぼ	福祉施設	1,193
8	安曇野市役所本庁舎	公共	1,094
9	明科総合福祉センターあいりす	福祉施設	873
10	ペイシアあづみの堀金店	スーパー	850
11	エコミットあづみ野	福祉施設	849
12	しゃくなげの湯	宿泊	830
13	穂高社会就労センター	福祉施設	825
14	社協堀金支所	福祉施設	738
15	ザ・ビック穂高店	スーパー	683
16	豊科・西友・SSV	スーパー	667
17	乗り継ぎ中継場所(社会福祉協議会本所)	福祉施設	644
18	JR穂高駅	公共	605
19	ひめこぶしの家	福祉施設	579
20	ザ・ビック三郷店	スーパー	572
21	夢の実かなで	福祉施設	510
22	れんげの家	福祉施設	501
23	豊科社会就労センター	福祉施設	448
24	赤津整形外科クリニック	病院	429
25	S探宅業降場所	公共	415
26	豊科郵便局	公共	389
27	ファミリーマート安曇野インター店	スーパー	385
28	穂高・西友・SSV	スーパー	378
29	ひだまりの樹	福祉施設	357
30	ロビテールー日市場	病院	351

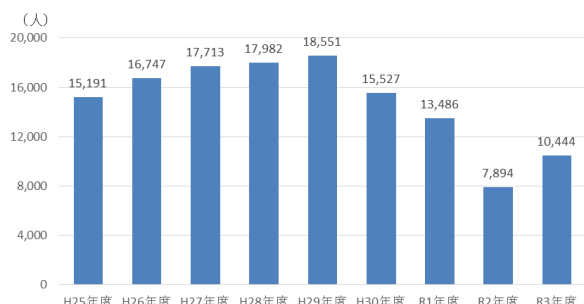
No	乗車場所	区分	回数
1	イオン豊科店	スーパー	4,985
2	社協たんぼぼ	福祉施設	1,681
3	ミサトピア小倉ホーム	福祉施設	1,604
4	明科総合福祉センターあいりす	福祉施設	1,264
5	安曇野かんばこー(作業所)(寺所)	福祉施設	1,244
6	安曇野赤十字病院	病院	1,243
7	ペイシアあづみの堀金店	スーパー	1,085
8	社協堀金支所	福祉施設	1,071
9	エコミットあづみ野	福祉施設	1,068
10	穂高社会就労センター	福祉施設	1,066
11	穂高・西友・SSV	スーパー	1,004
12	穂高病院	病院	972
13	豊科・西友・SSV	スーパー	898
14	安曇野市役所本庁舎	公共	890
15	しゃくなげの湯	宿泊	863
16	豊科病院	病院	863
17	ザ・ビック穂高店	スーパー	748
18	JR明科駅	交通	693
18	乗り継ぎ中継場所(社会福祉協議会本所)	福祉施設	608
20	ひめこぶしの家	福祉施設	576
21	れんげの家	福祉施設	560
22	夢の実かなで	福祉施設	555
23	JR穂高駅	交通	479
24	ザ・ビック三郷店	スーパー	466
25	ファミリーマート安曇野インター店	スーパー	381
26	野の花カフェ Da・Monde(だもんで)	スーパー	372
27	アップルランドデリシア穂高店	スーパー	349
28	ひだまりの樹	福祉施設	344
29	篠崎医院豊科診療所	病院	340
30	すみれの郷	福祉施設	330

出典：あづみん登録・実績データ

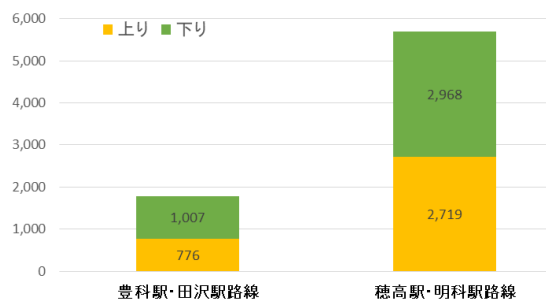
(4) 定時定路線

① 定時定路線全体の利用状況

図表 10 定時定路線の利用者数の推移



図表 11 路線別の利用者数

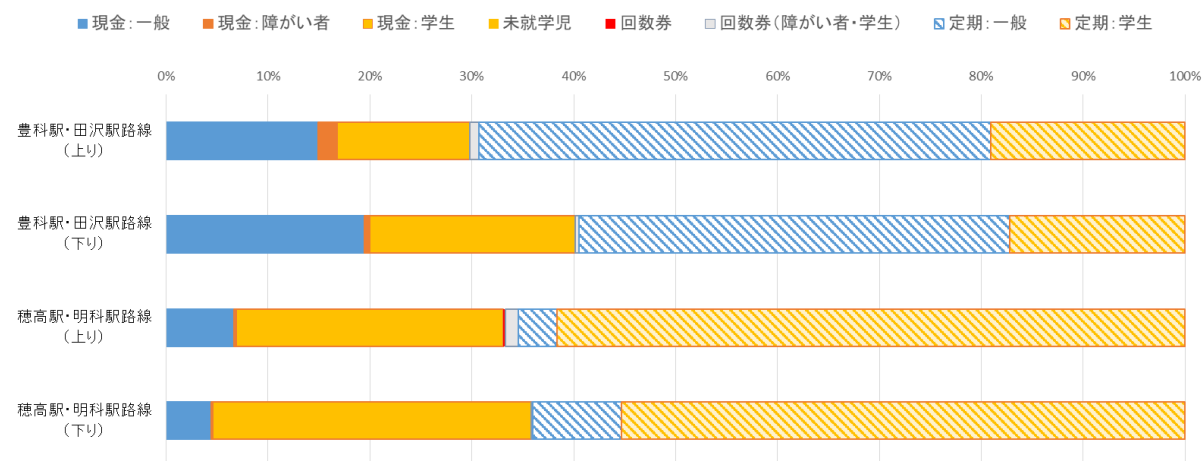


定時定路線の利用者数は、平成 29 年度をピークに減少に転じています。

さらに、令和 2 年度以降は、新型コロナウイルスの影響を受けて、利用者数が急激に減少しています。

令和 3 年度の定時定路線の利用者の内訳をみると、利用者数は「穂高駅・明科駅路線」のほうが多くなっています。また、上りと下りを比べると、いずれの路線でも下りの利用者の方が多くなっています。

図表 12 路線別・運賃属性別利用者数



令和 3 年度の路線別・運賃属性別の利用者数をみると、「豊科駅・田沢駅路線」では、定期利用者が多いことから「通勤」目的での利用者数が多いと思われます。また、学生の「通学」にも一定程度、使われています。

「穂高駅・明科駅路線」では、学生の定期・現金での利用が多いことから、主に「通学」に使われていると思われます。

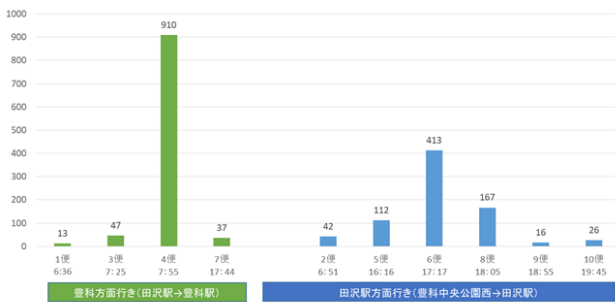
いずれの路線も令和 3 年 7 月より運行ルートの変更を図り、高校との接続を強化したことで、通学利用が増加したものと思われます。

②各路線の利用状況（令和3年度）

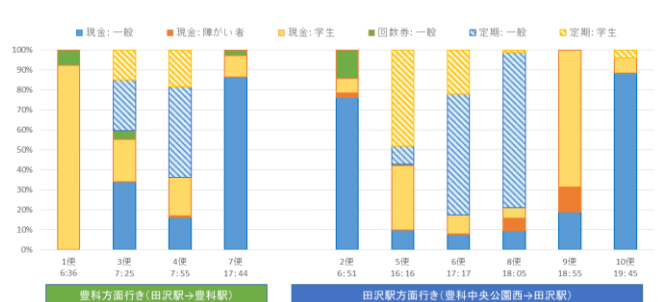
＜豊科駅－田沢駅路線＞



図表 13 便別利用者数



図表 14 便別 運賃属性別利用者数

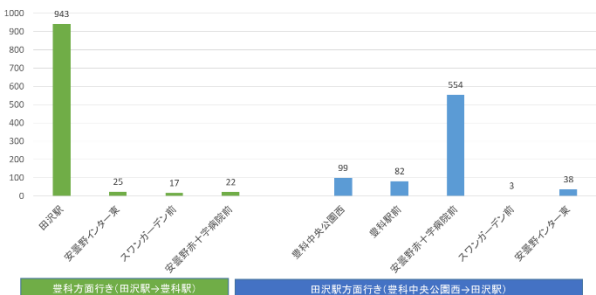


豊科駅－田沢駅路線の令和3年度の便別の利用者数を見ると、豊科方面行きでは4便、田沢駅方面行きでは6便と8便の利用者数が多くなっています。

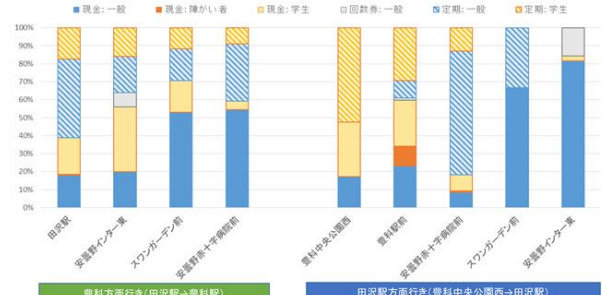
これらの利用者数が多い便の運賃属性を見ると、定期利用の比率が高いことから通勤・通学での利用が集中していることが想定されます。

1便と9便は年間の利用者数が20人に達しておらず、1便あたり利用者数が0.1人未満と非常に少なくなっています。

図表 15 便別利用者数



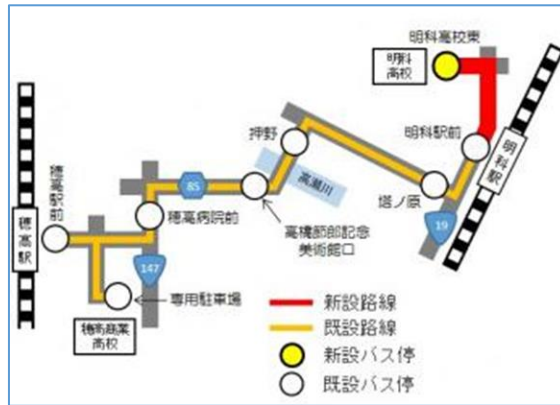
図表 16 バス停別 運賃属性別乗車率



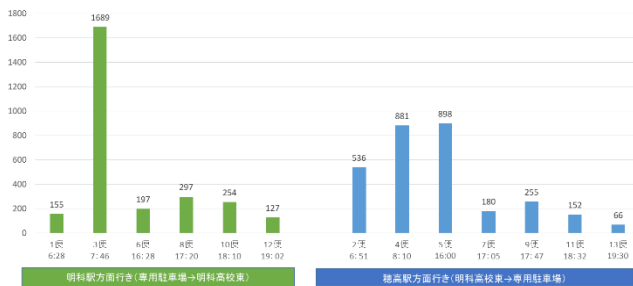
バス停別の利用者数を見ると豊科駅方面行きでは、田沢駅での乗車が全の94%を占めています。また、田沢駅の乗車の6割が定期利用となっています。

田沢駅方面行きでは安曇野赤十字病院前が全体の7割を占めており、豊科中央公園西、豊科駅前の順に多くなっています。安曇野赤十字病院前の乗車の8割以上が定期利用となっています。

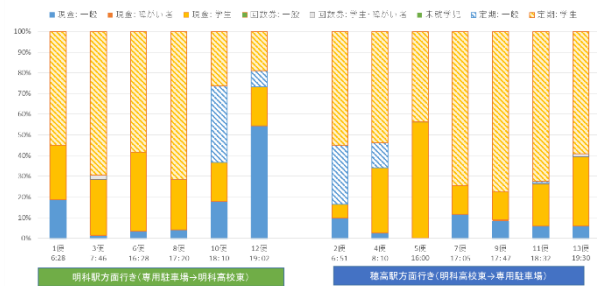
<穂高駅－明科駅路線>



図表 17 便別利用者数



図表 18 便別 運賃属性別利用者数



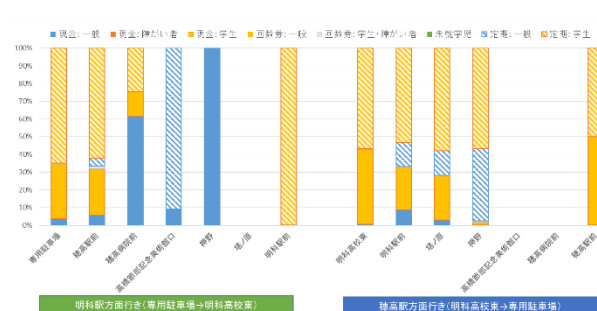
穂高駅－明科駅路線の便別の利用者数を見ると、明科駅方面行きでは3便が突出して利用者が多く、それ以外は分散しています。運賃属性とあわせると、17時台までは高校生の通学利用が80%以上になっており、18時以降は一般の利用も多くなっています。

穂高駅方面行きについても高校生の通学利用が大半を占めており、2便と4便では通勤利用も見られます。

図表 19 便別利用者数



図表 20 バス別別 運賃属性別乗車率

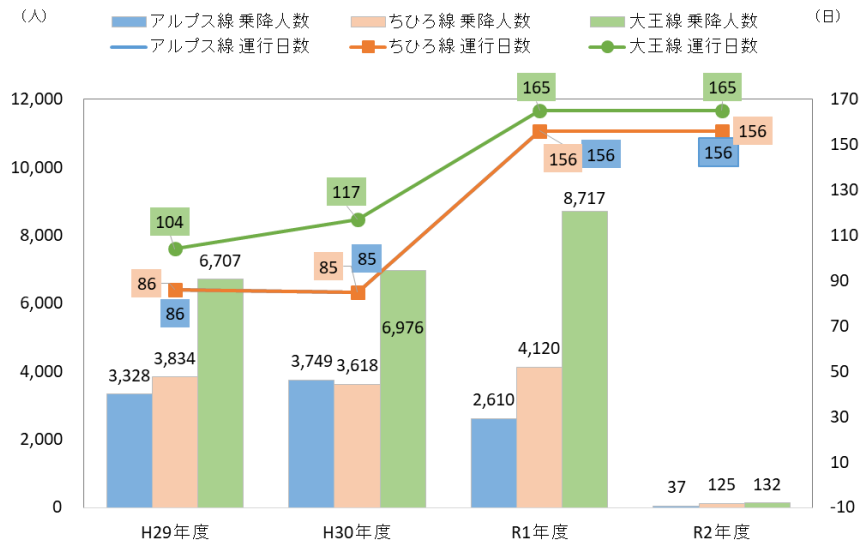


バス別別の利用者数を見ると、明科駅方面行きでは、専用駐車場・穂高駅前で97%を占めており、利用者のほとんどは高校生の通学利用となっています。一方、穂高駅方面行きでは、明科駅前・明科高校東の順に多く、この2つのバス停で90%を占めており、利用のほとんどは高校生の通学利用となっています。

(5) 観光路線

観光目的で運行されている周遊バスの運行日数と利用者数をみると、令和元年度に運行日数を増加させましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響で観光需要が低迷したため、増加した運行日数に対して利用者数が伸びていません。

図表 21 周遊バスの路線別 運行日数と利用者数



(6)スクール

スクールバスは、一定の距離要件を設定し、該当するエリアの希望者を移送しています。少子化が進んでいますが、希望者数は少しずつ増加しています。

図表 22 スクールバスの路線別の便数と利用者数

単位：人

対象校	路線名	便数	H29	H30	H31	R2	R3	R4
豊科南小学校 (A)	たつみ原線	登校2便 下校2便	72 低：40 高：32	84 低：45 高：39	90 低：53 高：37	98 低：51 高：47	100 低：49 高：51	95 低：49 高：46
	飯田・真々部線	登校2便 下校2便	82 低：41 高：41	83 低：46 高：37	89 低：47 高：42	91 低：50 高：41	95 低：52 高：43	101 低：49 高：52
豊科東小学校 (B)	大口沢線	登校1便 下校1便	1	1	1	1	1	1
穂高北小学校 (C)	北穂高線	登校2便 下校2便	12	13	12	11	12	15
	有明線 (豊里・小岩岳) 有明線 (宮城・立足)	登校2便 下校2便	39 29	45 30	45 31	48 25	50 23	53 20
穂高西小学校 (D)	牧・低学年	R4から 統一	登校2便 下校2便	26	26	26	28	28
	牧・高学年 (H29は冬季のみ)		登校2便 下校2便	39	18	21	27	
三郷小学校 (E)	小倉線	登校2便 下校2便	90	95	91	95	95	94
明南小学校 (F)	大足線	登校1便 下校2便	13	10	10	9	13	17
	押野線	登校1便 下校2便	30	24	22	17	16	15
明北小学校 明科中学校 (G)	潮沢線	登校2便 下校2便	7	10	8	6	4	6
	犀川線	登校2便 下校4便	24	24	21	21	20	26
			464	463	467	477	483	498

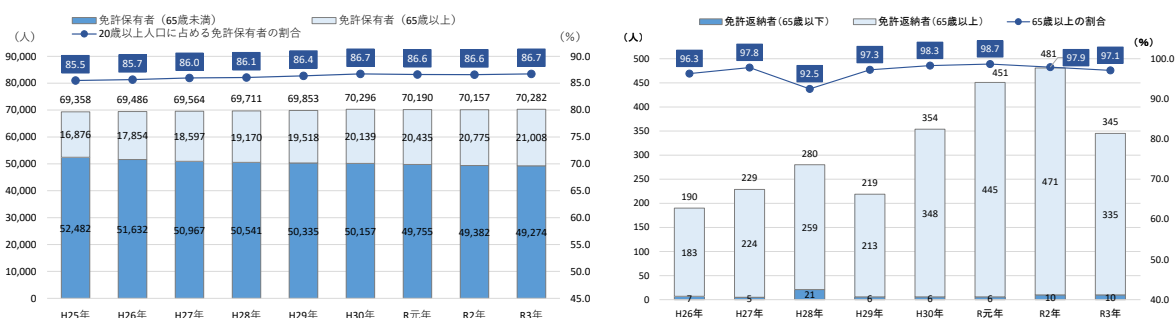
委託業者：安曇野市タクシー運営協議会（南安タクシー(有)、安曇観光タクシー(株)、あづみの第一交通(株)）

1.5 免許返納の状況

長野県内の免許保有者総数は微増が続いています。内訳を見ると、65歳未満は減少が続いていますが、65歳以上では増加し続けています。高齢化により高齢者数が増加していることが背景にあると考えられます。

一方、免許返納者数は、概ね増加傾向にあり、返納者の年齢は、基本的に65歳以上となっています。

図表 23 免許保有者数・返納者数の推移



出典：長野県警察本部 交通部 東北信運転免許課

1.6 地域の輸送資源の整理

公共交通に位置付けられていない市内の輸送資源について関係部署からの情報収集し、一覧化した結果を以下に示します。

こうした輸送資源の利用についても視野に入れて、地域の移送手段の充実につなげる検討を行うことが必要です。

図表 24 地域の輸送資源の一覧

カテゴリ	運行主体 事業名	道路運送 法上の 許可	主な 利用者	利用 者数	料金	行政 支援の 有無	備考
住民団体・NPO等による運行	安曇野市社会 福祉協議会	福祉有償 運送	介護認定者 障がい者	5人 /日	距離制運賃	無	・登録制 ・地域限定
	JA あづみくらし の助け合い ネットワークあ んしん	福祉有償 運送	介護認定者 障がい者	2人 /日	距離制運賃	無	・会員登録制 ・地域限定
	アルプス区 高齢者等移送 支援会	許可・ 登録なし	免許のない 高齢者 ・通院、 買物等	5人 /月	実費のみ ・ガソリン代 ・有料道路使 用料 ・駐車場代	無	・地域住民を対象 ・任意団体
観光施設等の運行	ビレッジ 安曇野	許可・ 登録なし	施設利用者 ・宿泊、 宴会等	不定	無料	有	・市施設の指定管理者 によるサービス
	ほりでーゆ〜 四季の郷						
	ファインビュー 室山						
その他の運行	市 図書館配本 業務	許可・ 登録なし	○図書館 利用者 ○施設 利用者 ・福祉施設 ・小中学校 ・こども園 ・児童館 等	人は 載せ てい ない	—	市事業	・図書資料の物流 ・年間 300 日稼働

1.7 公共交通にかかわる財政の状況

(1) あづみん(デマンド交通)

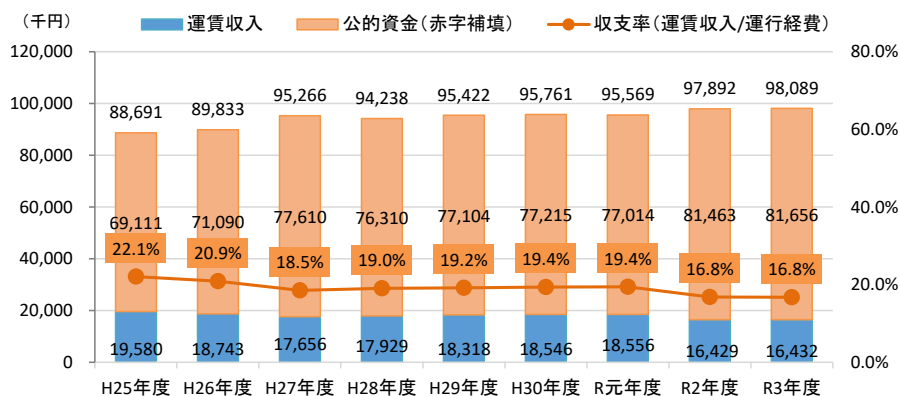
あづみんの運行経費の総額が年々上昇している一方、運賃収入は減少傾向にあり、収支率が低下しています。

令和元～3年度にかけては、新型コロナウイルスの感染拡大によって運賃収入が減少していますが、他の公共交通に比べると減少幅は小さくなっています。

利用者にとっては生活を送るうえでなくてはならない移動手段となっていることがうかがえます。

図表 25 あづみんの財務状況

項目	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
運行経費 円	88,690,799	89,832,895	95,265,528	94,238,180	95,422,052	95,761,132	95,569,351	97,891,945	98,088,582
委託費	60,459,000	62,322,480	68,273,766	68,273,766	68,554,728	68,554,728	68,050,037	69,538,095	70,124,340
運行管理費	21,066,199	20,558,865	20,332,662	19,476,864	20,476,074	20,680,454	20,995,964	22,806,350	22,254,192
インセンティブ	7,165,600	6,951,550	6,659,100	6,487,550	6,391,250	6,525,950	6,523,350	5,547,500	5,710,050
運賃収入 円	19,579,700	18,743,000	17,655,800	17,928,500	18,317,800	18,545,900	18,555,800	16,428,500	16,432,300
現金	9,994,500	9,607,100	9,241,700	9,385,200	9,002,600	8,822,900	7,948,800	6,630,500	6,466,300
回数券収入	8,148,200	7,490,900	6,984,100	6,391,600	6,165,800	6,893,000	7,369,000	6,035,000	6,284,000
回数券(社)	1,437,000	1,645,000	1,430,000	2,151,700	3,149,400	2,830,000	3,238,000	3,763,000	3,682,000
収支率 (運賃収入/運行経費)	22.1%	20.9%	18.5%	19.0%	19.2%	19.4%	19.4%	16.8%	16.8%
公的資金(赤字補填)	69,111,099	71,089,895	77,609,728	76,309,680	77,104,252	77,215,232	77,013,551	81,463,445	81,656,282



出典：安曇野市 政策経営課

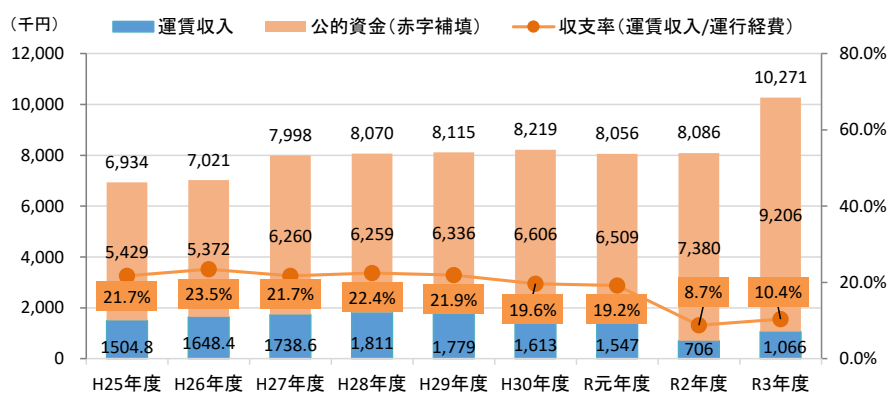
(2)定時定路線

定時定路線については、運行経費が緩やかな増加傾向にありましたが、令和3年度に路線の再編を行ったことで、運行経費が2割以上、増加しています。

一方、運賃収入は減少傾向が続いており、令和2～3年度にかけては、新型コロナウイルス感染拡大の影響を強く受けています。

図表 26 定時定路線の財務状況

項目	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
運行経費	6,934,200	7,020,540	7,998,210	8,273,766	8,115,228	8,218,584	8,055,751	8,085,825	10,271,470
委託費	6,934,200	7,020,540	7,998,210	8,273,766	8,115,228	8,218,584	8,055,751	8,085,825	10,271,470
運賃収入	1,504,800	1,648,400	1,738,600	1,792,500	1,778,800	1,612,900	1,547,200	705,500	1,065,900
現金	651,500	754,300	765,700	9,385,200	751,600	758,900	679,200	266,700	423,900
回数券収入	41,300	36,100	46,900	6,391,600	13,200	0	0	0	0
定期券	812,000	858,000	926,000	2,151,700	1,014,000	854,000	868,000	438,800	642,000
公的資金(赤字補填)	5,429,400	5,372,140	6,259,610	50,345,266	6,336,428	6,605,684	6,508,551	7,380,325	9,205,570
収支率 (運賃収入/運行経費)	21.7%	23.5%	21.7%	26.3%	21.9%	19.6%	19.2%	8.7%	10.4%



出典：安曇野市 政策経営課

第2章 アンケート調査

2.1 交通不便者の移動実態

自力で移動できない交通不便者の意向や移動実態を把握するため、高校生もしくは65歳以上の高齢者を含む世帯を優先的に抽出して、アンケート調査を行いました。調査票は世帯ごとに配布し、最大で世帯員4人までが回答できるような設計としています。

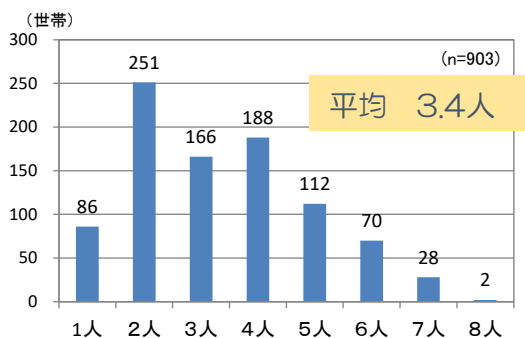
【調査概要】

- 対象者：高校生・高齢者（65歳以上）を含む世帯
- 調査期間：令和4年7月13日～8月5日
- 調査方法：郵送調査
- 郵送数：2,500票（世帯）
- 回収世帯数：917票（世帯）（有効回収率 36.7%）
- 回答者数：2,338人

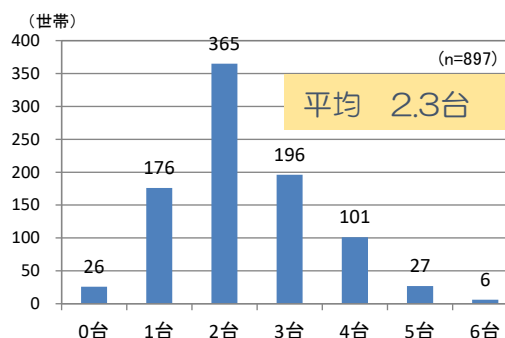
(1) 回答世帯の属性

回答者世帯の平均世帯人数は3.4人、2人世帯が最も多く、全体の27.8%を占めています。世帯の平均自動車保有台数は2.3台、2台という世帯が最も多く、全体の40.7%を占めています。世帯の運転者数は平均2.1人で、運転者が2人いる世帯が全体の48.5%を占めています。

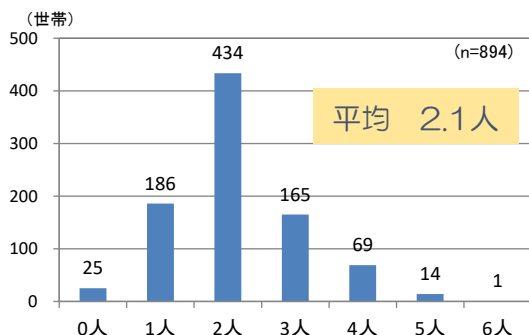
図表 27 世帯人数



図表 28 自動車の保有台数



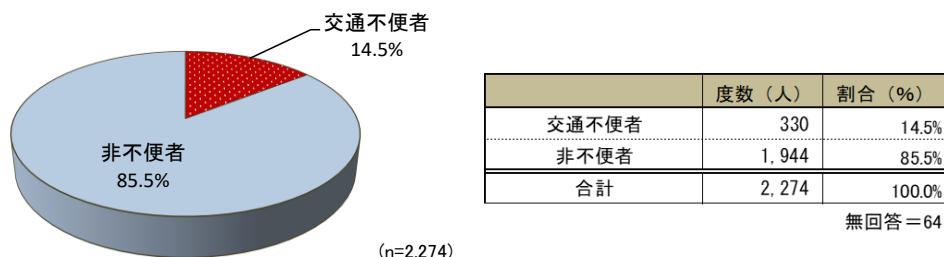
図表 29 運転者数



(2) 交通不便者の状況

交通不便者（自身や家族の運転の自家用車、原付/バイクのいずれも使用することができない回答者）は全体の14.5%となっています。

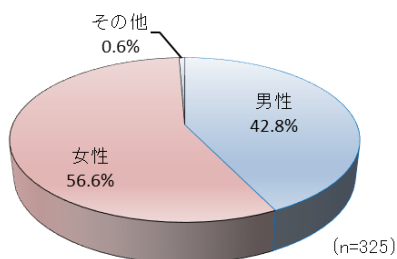
図表 30 交通不便者の割合



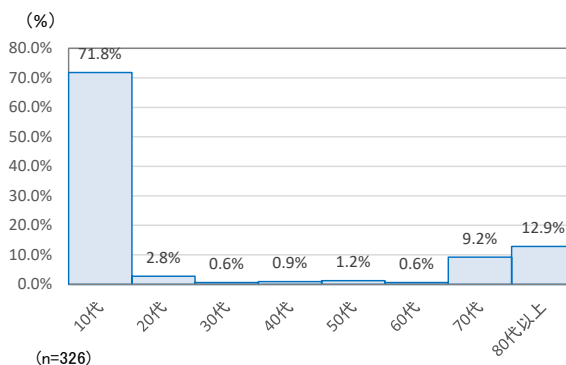
交通不便者の性別をみると、女性が56.6%を占めており、男性より多いのが特徴です。年代は10代（高校生）と70代以上の高齢者がほとんどを占めています。穂高と豊科に住む交通不便者が多いですが、全体数に占める交通不便者の割合をみると、堀金が他地区よりやや高くなっており、18.6%が交通不便者となっています。

運転免許の保有状況は、9割以上が持っておらず、返納した人が8.6%となっています。

図表 31 性別



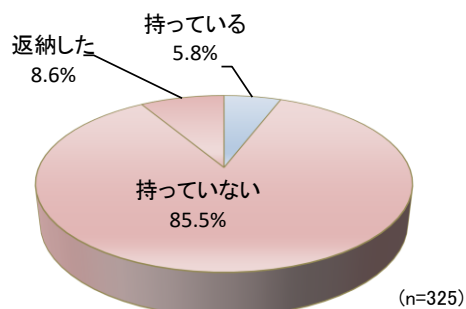
図表 32 年代



図表 33 居住地

	全体数	交通不便者数	交通不便者割合 (%)
穂高	710	94	13.2
豊科	644	95	14.8
明科	114	15	13.2
堀金	183	34	18.6
三郷	413	61	14.8
合計	2,064	299	14.5

図表 34 免許の保有状況

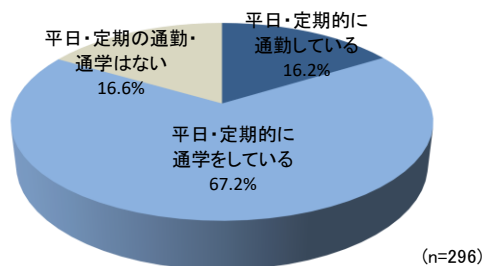


(3) 交通不便者の移動実態

①通勤・通学

交通不便者のうち、定期的な通勤者は16.2%、通学者は67.2%です。目的地は通勤・通学ともに松本市方面、豊科の順に多くなっています。移動手段は通勤・通学ともにJR大糸線、自転車がよく使われています。

図表 35 定期的な移動の有無



図表 36 目的地

【通勤】

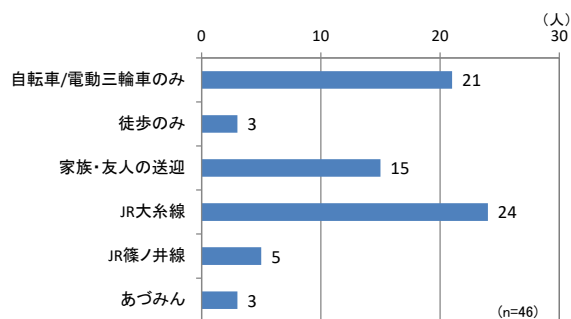
	度数 (人)	割合 (%)
穂高	7	15.6
豊科	11	24.4
明科	0	0.0
堀金	1	2.2
三郷	1	2.2
大町市・池田町方面	1	2.2
長野市方面	1	2.2
四賀方面	0	0.0
市内西側方面	0	0.0
上高地方	0	0.0
松本市方面	20	44.4
その他市外周辺	3	6.7
合計	45	100.0

【通学】

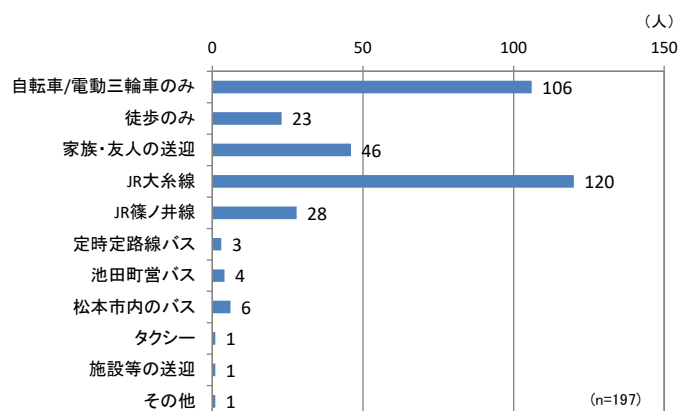
	度数 (人)	割合 (%)
穂高	12	6.3
豊科	39	20.4
明科	2	1.0
堀金	2	1.0
三郷	2	1.0
大町市・池田町方面	16	8.4
長野市方面	5	2.6
四賀方面	0	0.0
市内西側方面	0	0.0
上高地方	0	0.0
松本市方面	106	55.5
その他市外周辺	7	3.7
合計	191	100.0

図表 37 移動手段

【通勤】



【通学】



移動の頻度は通勤・通学ともに週5回という人がほとんどです。

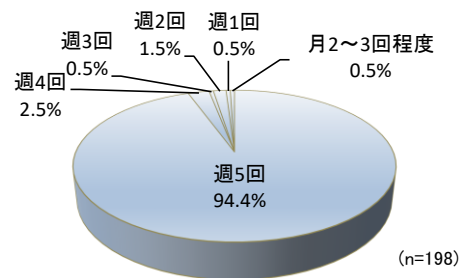
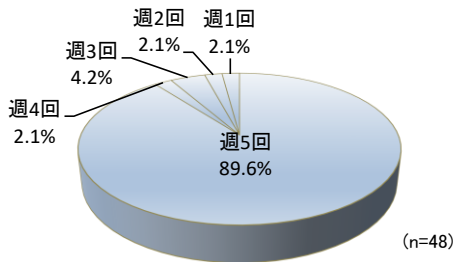
移動時間帯は通勤・通学とも、行きのピークは8時台、帰りは分散しています。

すでに公共交通を利用している人の割合は通学者で72.5%と多くなっています。利用していない人の公共交通への転換意向については、「利用したいと思わない」が通勤で21.3%、通学では12.4%となっています。

図表 38 移動の頻度

【通勤】

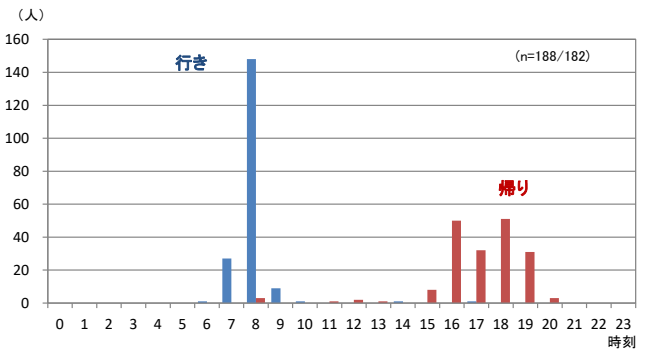
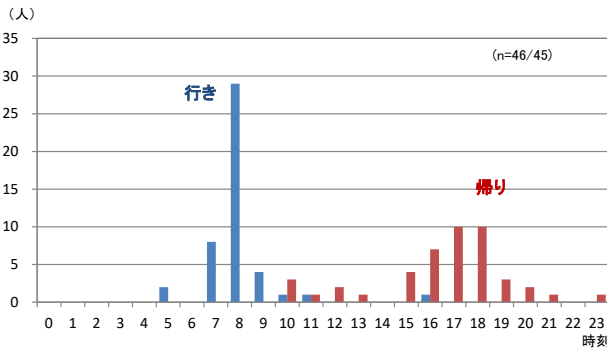
【通学】



図表 39 移動時間帯

【通勤】

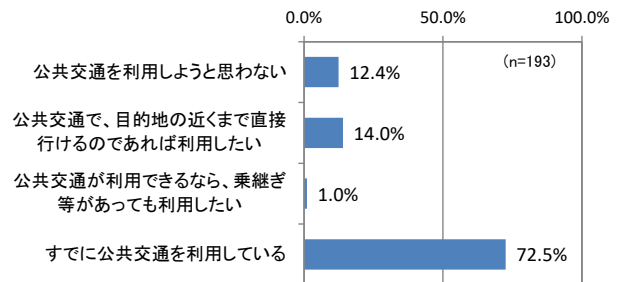
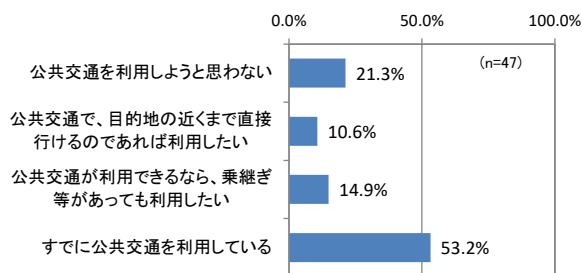
【通学】



図表 40 公共交通への転換意向

【通勤】

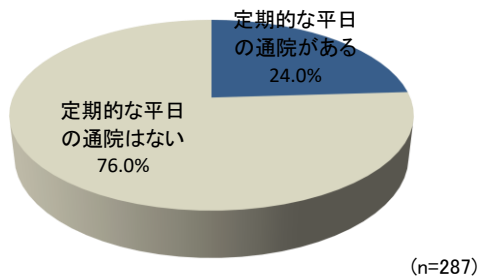
【通学】



②通院

交通不便者のうち、平日の定期的な通院移動がある者は24.0%となっています。目的地は穂高、豊科が3割超で多くみられます。移動手段は家族・友人の送迎を利用している人が突出して多くなっています。移動の頻度は月1回程度という人が過半数を占め、頻度は高くありません。移動の時間帯は行きが8～11時台、帰りは11時台と12時台が多くみられます。

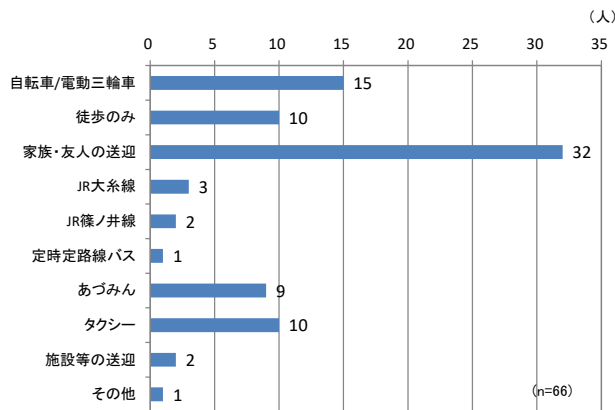
図表 41 定期的な移動の有無



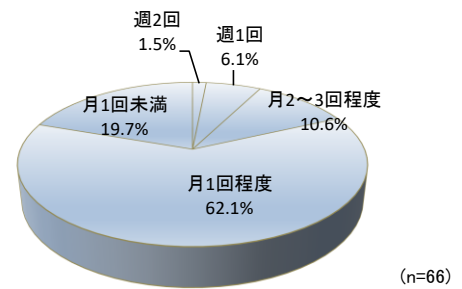
図表 42 目的地

	度数 (人)	割合 (%)
穂高	19	32.2
豊科	18	30.5
明科	0	0.0
堀金	4	6.8
三郷	8	13.6
大町市・池田町方面	1	1.7
長野市方面	1	1.7
四賀方面	0	0.0
市内西側方面	0	0.0
上高地方	0	0.0
松本市方面	8	13.6
その他市外周辺	0	0.0
合計	59	100.0

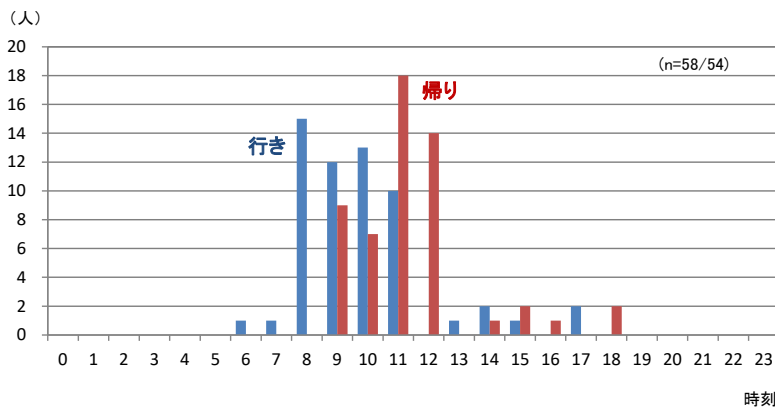
図表 43 移動手段



図表 44 移動の頻度



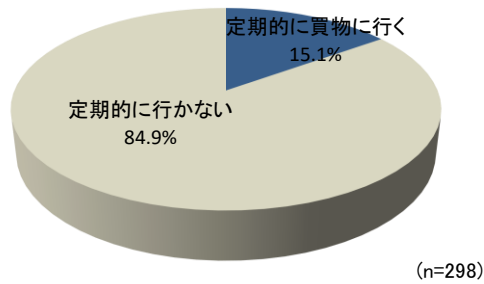
図表 45 移動時間帯



③買物

交通不便者のうち、定期的な買物移動がある者は15.1%です。買物の目的地は豊科が34.3%で最も多く、次いで、三郷、穂高の順に多くなっています。移動手段としては家族・友人の送迎を利用している人が最も多くみられます。移動の頻度は週1～2回で55.0%を占めています。移動の時間帯は行きが8時台に集中しており、帰りは11時台が最も多くなっています。

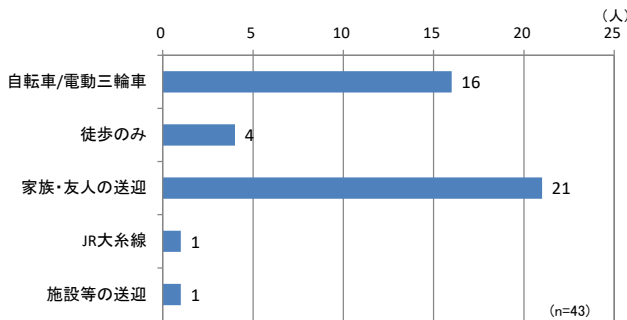
図表 46 定期的な移動の有無



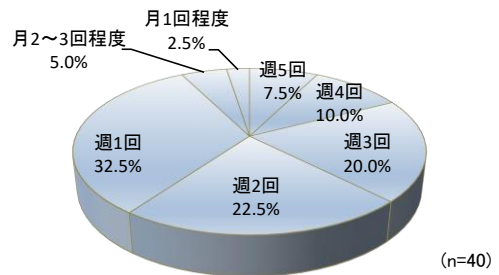
図表 47 目的地

目的地	度数 (人)	割合 (%)
穂高	7	20.0
豊科	12	34.3
明科	0	0.0
堀金	3	8.6
三郷	9	25.7
大町市・池田町方面	2	5.7
長野市方面	0	0.0
四賀方面	0	0.0
市内西側方面	0	0.0
上高地方	0	0.0
松本市方面	2	5.7
その他市外周辺	0	0.0
合計	35	100.0

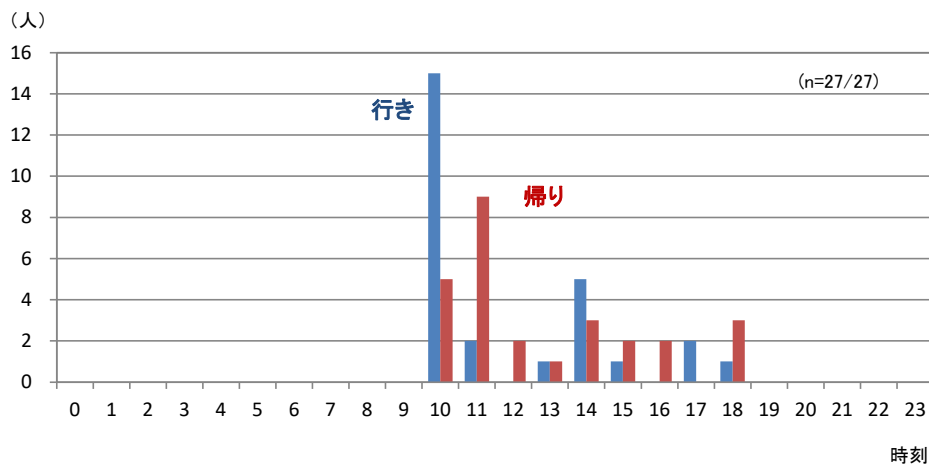
図表 48 移動手段



図表 49 移動の頻度



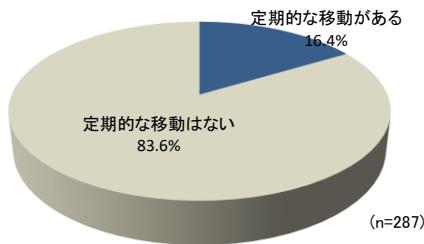
図表 50 移動時間帯



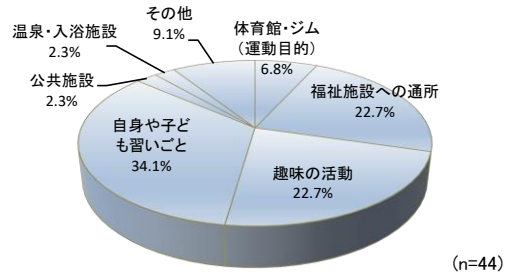
④その他の目的の移動

交通不便者のうち、その他の定期的な移動がある者は16.4%です。移動の目的は習いごと、趣味の活動などが多くみられます。目的地は穂高が半数近くを占め、次いで豊科、松本方面が多くなっています。移動手段は家族・友人の送迎に頼っている人が最も多くみられます。移動の頻度は週1～2回程度が約半数を占めています。移動の時間帯は、行きは分散していますが、帰りは21時台が最も多くなっており、遅い時間帯にも移動がみられます。

図表 51 定期的な移動の有無



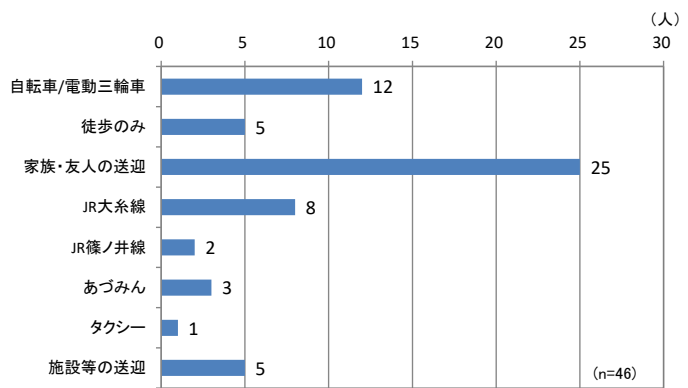
図表 52 移動の目的



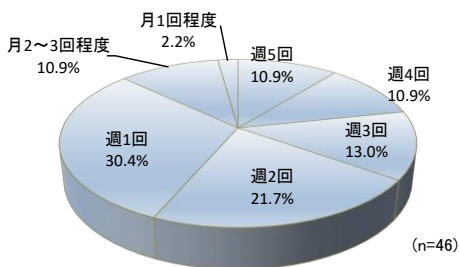
図表 53 目的地

	度数 (人)	割合 (%)
穂高	21	48.8
豊科	10	23.3
明科	0	0.0
堀金	0	0.0
三郷	3	7.0
大町市・池田町方面	0	0.0
長野市方面	0	0.0
四賀方面	0	0.0
市内西側方面	0	0.0
上高地方方面	0	0.0
松本市方面	7	16.3
その他市外周辺	2	4.7
合計	43	100.0

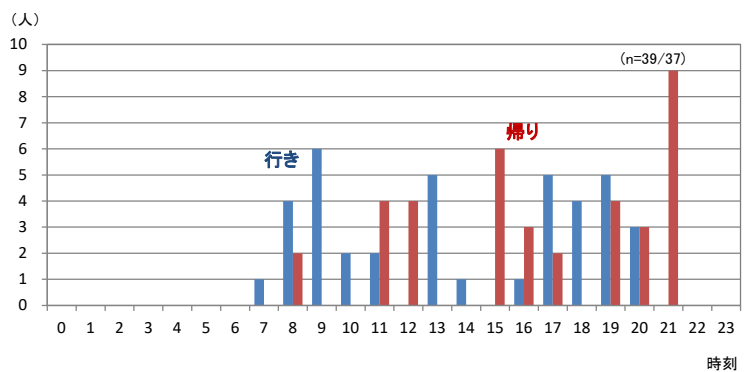
図表 54 移動手段



図表 55 移動の頻度



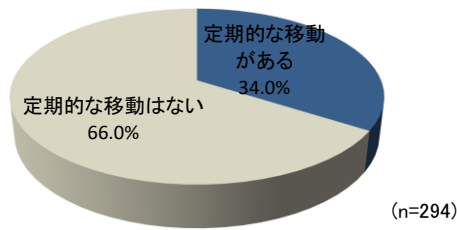
図表 56 移動時間帯



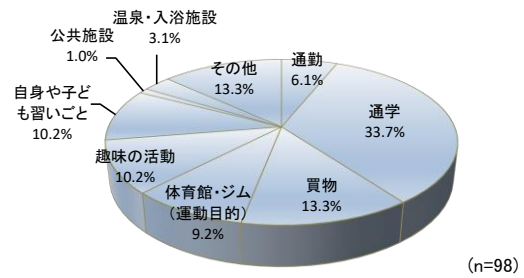
⑤休日の移動

交通不便者のうち、休日に定期的な移動がある者は34.0%です。移動の目的はさまざまですが、通学が最も多く33.7%を占めています。目的地は松本市方面が50.0%で最も多く、市外への移動が平日よりも多くみられます。移動手段は家族・友人の送迎が最も多くなっていますが、自転車、JR大糸線の利用者もみられます。移動の頻度は月4回以上、つまり毎週出かけている人が72.7%で多くを占めています。移動時間帯は行きのピークが8時台、帰りは16～19時台に分散しています。

図表 57 定期的な移動の有無



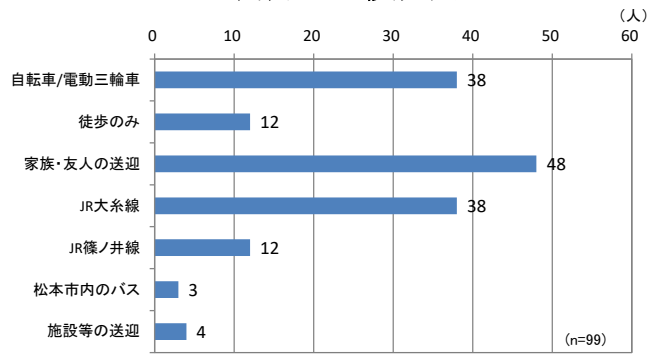
図表 58 移動の目的



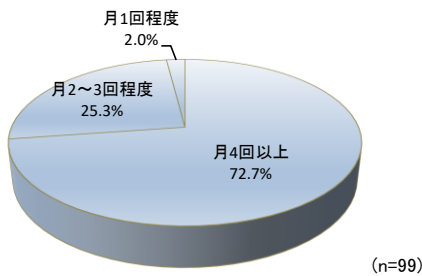
図表 59 目的地

	度数 (人)	割合 (%)
穂高	10	10.6
豊科	16	17.0
明科	0	0.0
堀金	0	0.0
三郷	0	0.0
大町市・池田町方面	1	1.1
長野市方面	1	1.1
四賀方面	0	0.0
市内西側方面	0	0.0
上高地方	0	0.0
松本市方面	47	50.0
その他市外周辺	19	20.2
合計	94	100.0

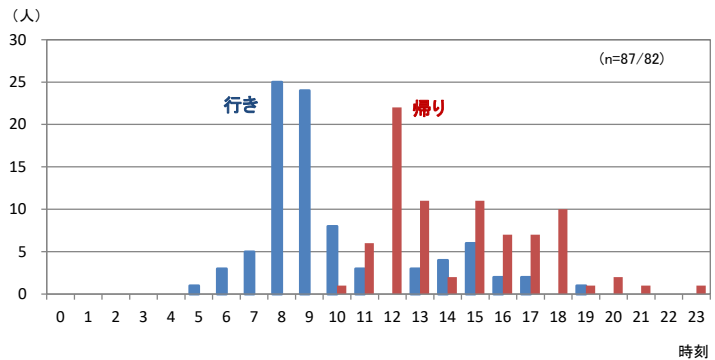
図表 60 移動手段



図表 61 移動の頻度



図表 62 移動時間帯

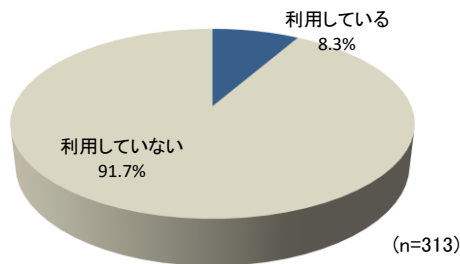


(4) あづみん(デマンド交通)の利用状況

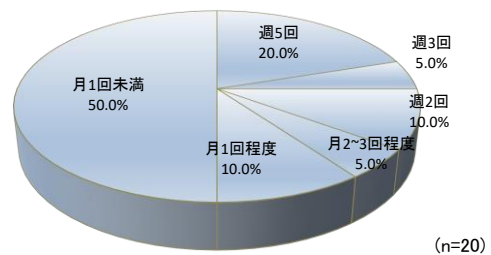
交通不便者のうち、最近1年間にあづみんを利用した人は8.3%と1割に満たない状況です。利用者の利用頻度についても、月1回未満が半数となっており、利用は低迷しています。利用者にあづみんの課題を聞いたところ、「予約時間がおおまかで、行きたい時間に移動できない」をあげる人が最も多くなっています。利用する上での工夫としては、「時間が前後しても問題ない場合に利用する」と答える人が多くなっています。利用者の満足度は半数近くが「不満」と答えており、「満足」評価を上回っています。

利用していない人のあづみんの認知状況は、「知っていた」が過半数となっています。

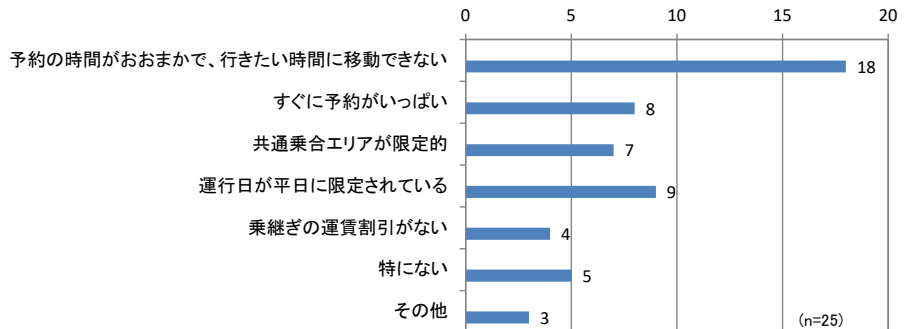
図表 63 最近1年間のあづみんの利用有無



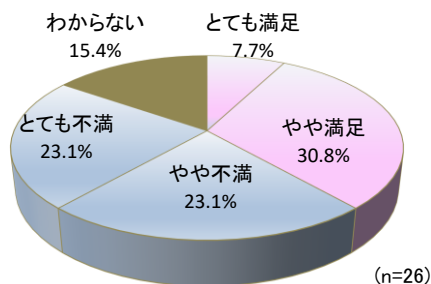
図表 64 あづみんの利用頻度



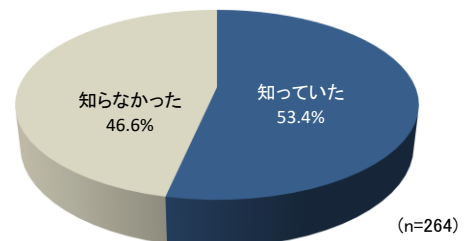
図表 65 あづみんの課題



図表 66 あづみんの満足度



図表 67 あづみんの認知度 (利用したことがない者)

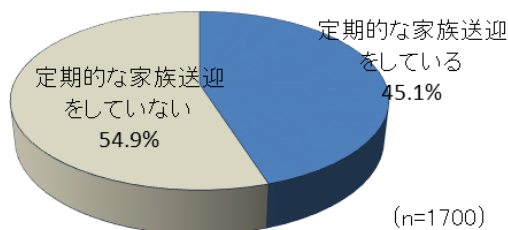


(5) 家族送迎の状況

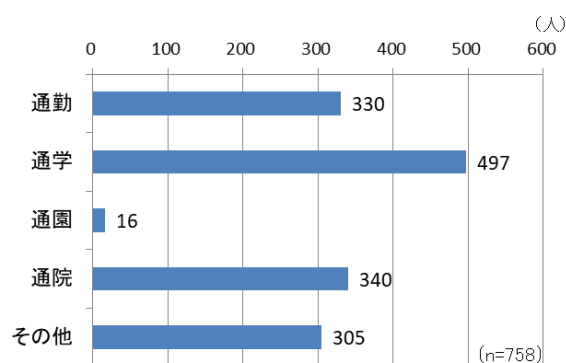
本調査の対象世帯の45.1%が定期的な家族送迎を行っています。送迎の目的は通学が最も多く、次いで、通院、通勤が多くみられます。

送迎の頻度は通学・通園目的の送迎で頻度が高く、通院やその他の移動は頻度が低く、週1回以下が多くを占めています。公共交通への転換意向はいずれの目的も「転換意向がない」が最も多くなっています。

図表 68 定期的な家族送迎の状況（交通非不便者対象）



図表 69 送迎の目的（家族送迎を行っている人） ※複数回答



図表 70 送迎の頻度

	通勤 (n=324)	通学・通園 (n=517)	通院 (n=319)	その他移動 (n=270)
週5回以上	15.1%	22.6%	0.6%	6.3%
週4回	7.1%	6.2%	1.6%	3.0%
週3回	8.3%	10.1%	0.6%	4.8%
週2回	16.0%	14.9%	2.8%	14.8%
週1回以下	53.4%	46.2%	94.4%	71.1%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

図表 71 公共交通への転換意向

	通勤 (n=309)	通学・通園 (n=497)	通院 (n=322)	その他移動 (n=276)
公共交通への転換意向がある	10.4%	18.9%	15.5%	12.3%
公共交通への転換意向がない	63.8%	62.2%	59.9%	62.0%
公共交通への転換意向がわからない	25.9%	18.9%	24.5%	25.7%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

2.2 小中学生の移動実態

本市の小中学生の登下校や放課後の移動の実態を把握するとともに、公共交通を児童生徒の移動に活用できる可能性を確認することを目的に、アンケート調査を行いました。

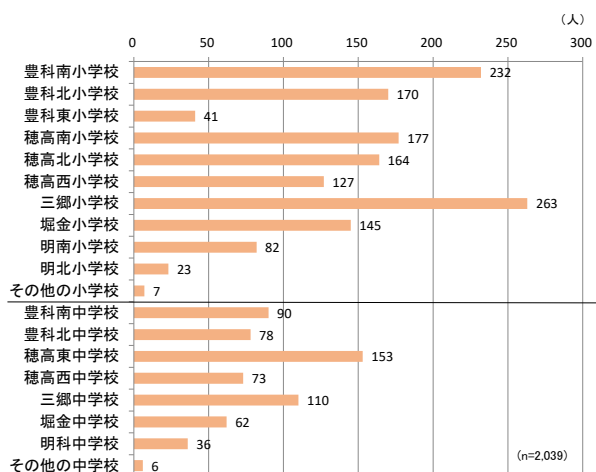
実施方法としては、児童生徒に小中学校で依頼状を配布して、各家庭において保護者がWEBアンケートに回答する形式をとりました。

【調査概要】

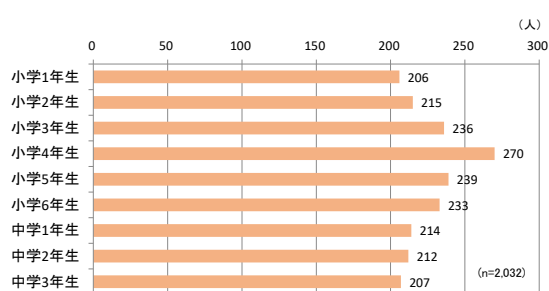
- 対象者：小中学校の児童・生徒の保護者
- 調査期間：令和4年7月11日～8月5日
- 調査方法：WEB アンケート（学校経由で保護者に依頼）
- 有効回答数：1,321件（児童生徒2,124人分）

(1) 回答者の属性

図表 72 回答者の小中学校区



図表 73 回答者のお子さんの学年



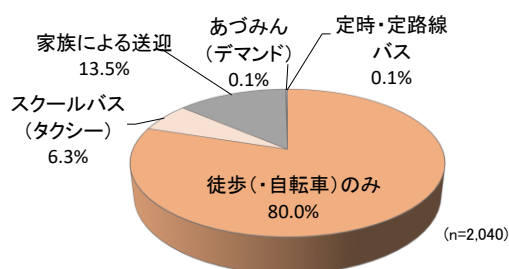
(2) 登下校・放課後の移動

① 登校時の移動

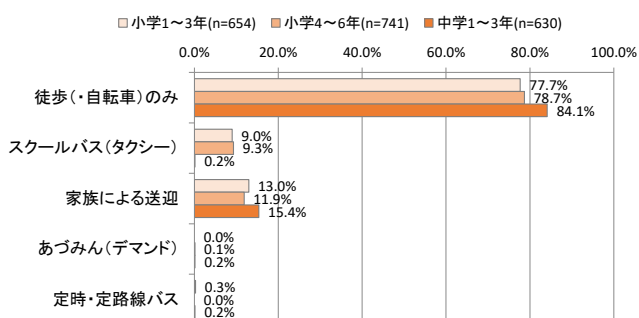
登校時の主な移動手段は、「徒歩（・自転車）」が最も多く、80.0%を占めている。次いで、「家族による送迎」、「スクールバス」となっており、「あづみん」や「定時・定路線バス」はほとんど使われていない。

学年別の登校時の主な移動手段は、学年が上がるほど「徒歩（・自転車）」の割合が増えている。一方、小学生は「スクールバス（タクシー）」での登校がみられる。

図表 74 登下校時の主な移動手段



図表 75 登下校時の主な移動手段（学年別）

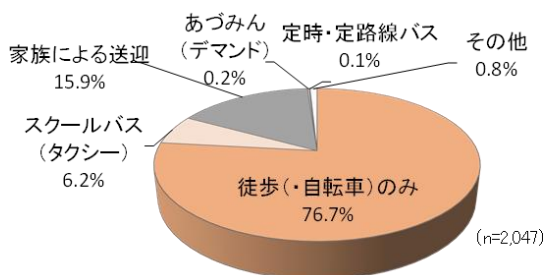


② 下校時の移動

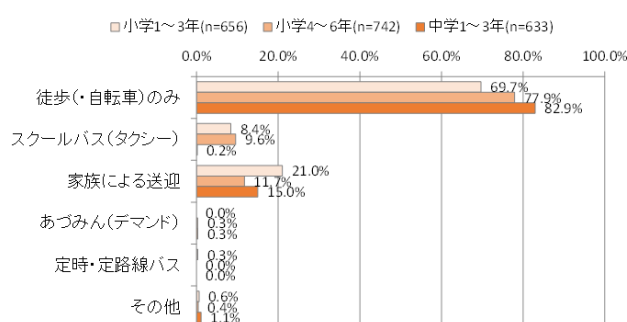
下校時の主な移動手段は、登校時と同様、「徒歩（・自転車）」が最も多く、76.7%となっている。次いで「家族による送迎」をする割合が高く、登校時に比べ、下校時の方が多くなっている。登校時同様、下校時においても「あづみん」や「定時・定路線バス」はほとんど使われていない。学年別の下校時の主な移動手段は、登校時同様、学年が上がるほど「徒歩（・自転車）」の割合が高くなっている。

小学生は「スクールバス（タクシー）」での下校がみられるとともに、小学1～3年では、「家族による送迎」の割合が他の学年に比べて高い。

図表 76 下校時の主な移動手段



図表 77 下校時の主な移動手段（学年別）

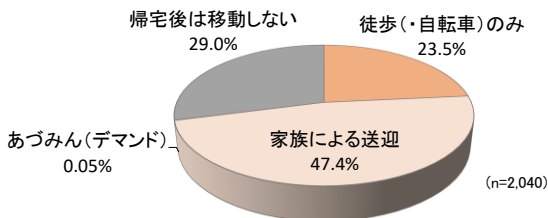


③帰宅後の移動

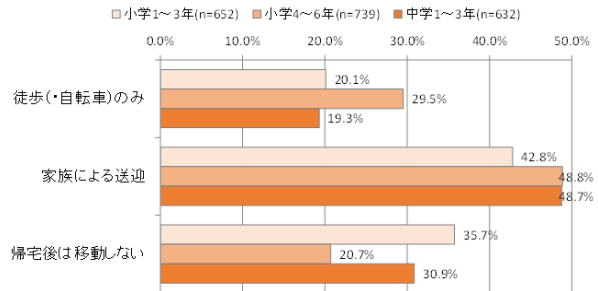
帰宅後の主な移動手段は、全体では、「家族による送迎」が47.4%と約半数を占めている。「あづみん」は0.05%とほとんど使われていない。

学年別では、どの学年も「家族による送迎」が最も多くなっている。

図表 78 帰宅後の主な移動手段



図表 79 帰宅後の主な移動手段 (学年別)



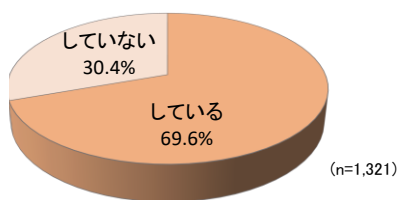
(3) 家族送迎の状況

①家族送迎の回数・時間

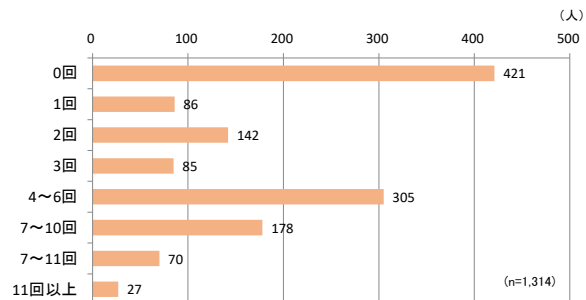
保護者の約7割が週1回以上の家族送迎をしています。平日1週間の間に子どもを送迎する平均的な回数は、0回を除くと、「4~8回」がもっとも多く、次いで「7~10回」となっています。

平日1週間の間に子どもを送迎するのにかかっている時間の合計は、「1時間未満」がもっとも多く、次いで「1時間以上2時間未満」となっています。「10時間以上」も5%ほどみられます。

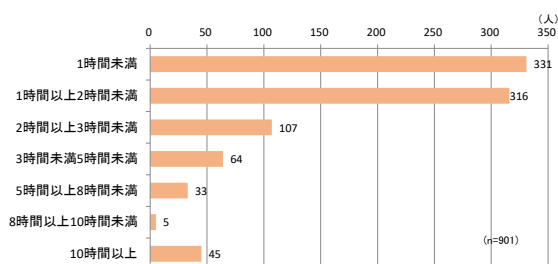
図表 80 週1回以上の家族送迎の有無



図表 81 平日1週間の家族送迎の回数



図表 82 平日1週間の送迎に要する時間



②家族送迎の時間帯

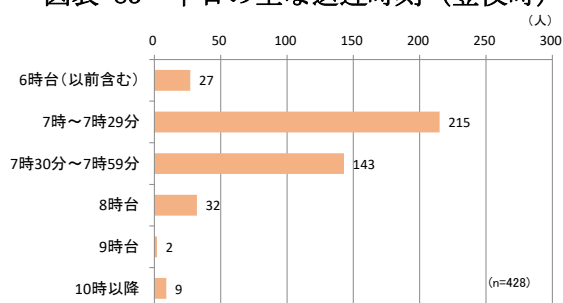
登校時における子どもを送迎している平日の主な時刻は、「7時～7時29分」がもっとも多く、次いで「7時30分～7時59分」となっています。

下校時における子どもを送迎している平日の主な時刻は、「15時台」がもっとも多く、次いで「18時台」、「16時台」となっています。

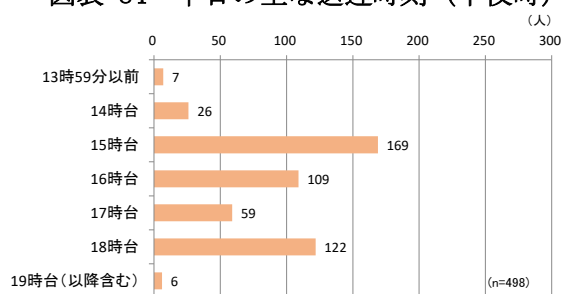
帰宅後における子どもを送迎している平日の主な時刻は、行きの送迎では「17時台」が最も多く、次いで「16時台」となっています。

帰りの送迎では「21時台（以降を含む）」が最も多く、次いで「16時台」となっています。

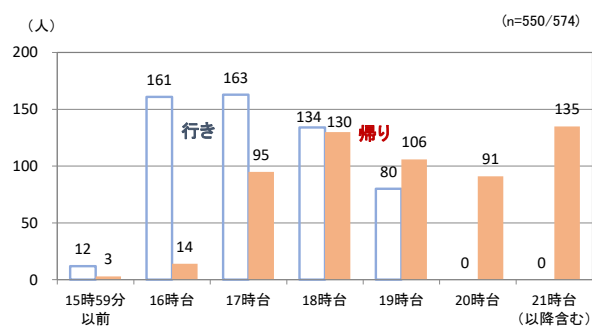
図表 83 平日の主な送迎時刻（登校時）



図表 84 平日の主な送迎時刻（下校時）

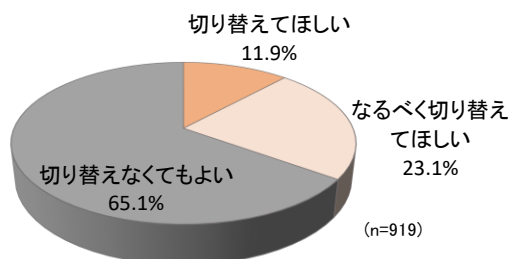


図表 85 平日の主な送迎時刻（帰宅後）



子どもの送迎手段の切り替えの希望の有無は、希望する割合（「切り替えてほしい」、「なるべく切り替えてほしい」を合わせた割合）は、35.0%となっています。「切り替えなくてもよい」は65.1%となっています。

図表 86 子どもの送迎手段の切り替えの希望

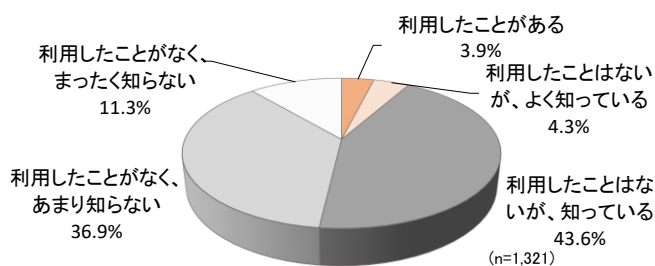


(4)「あづみん(デマンド交通)」の利用状況と認知度・今後の利用意向

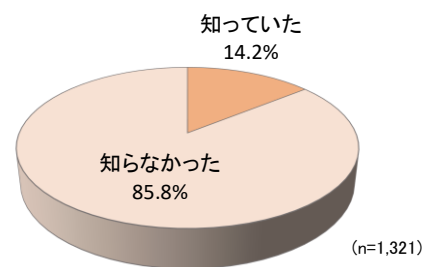
「あづみん」の利用経験は、利用したことがある割合はわずか3.9%で、知らない割合（「利用したことがなく、あまり知らない」、「利用したことがなく、まったく知らない」を合わせた割合）は、48.1%と約半数を占めています。

「あづみん」が児童・生徒の移動手段としても利用できることの認知度は、「知っていた」割合は、14.2%にとどまっています。

図表 87 あづみんの利用経験



図表 88 子の移動にあづみんが利用できる認識

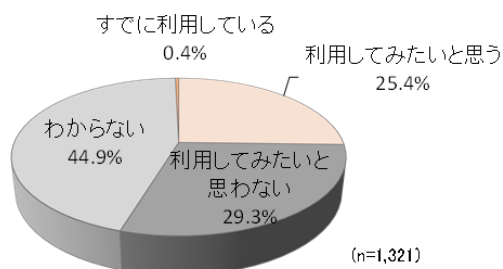


子どもの移動手段として「あづみん」の利用意向は、「すでに利用している」が0.4%となっており、「放課後の塾や習い事への移動」が最も多くなっています。

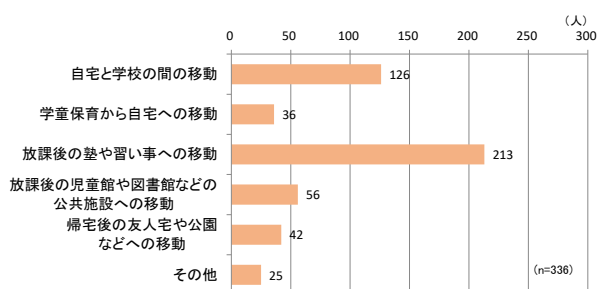
「あづみん」を「利用してみたいと思う」割合は25.4%で、目的としては「放課後の塾や習い事への移動」が最も多く、次いで「自宅と学校の間の移動」となっています。

「あづみん」を「利用してみたいと思わない」は、29.3%となっています。その理由としては、運行の時間帯や、曜日、目的地まで行けないなど融通が利かないことや、子どもを乗せることに不安や心配があることなどが多く挙げられています。

図表 89 子の移動目的の「あづみん」の利用意向



図表 90 利用したい保護者の利用目的



第3章 安曇野市地域公共交通策定の経過等

3.1 地域公共交通協議会の開催日程

以下の日程で、安曇野市地域公共交通協議会を開催した。

令和4年2月9日	令和3年度 第2回 市地域公共交通協議会
令和4年5月25日	令和4年度 第1回 市地域公共交通協議会
令和4年9月22日	令和4年度 第2回 市地域公共交通協議会
令和5年2月22日	令和4年度 第3回 市地域公共交通協議会

3.2 パブリックコメント

以下の期間で、パブリックコメントを実施した。

令和4年12月26日 ～令和5年1月24日	パブリックコメントの実施
--------------------------	--------------

3.3 地域公共交通協議会委員名簿

役員	所属名	氏名
会長	安曇野市長	太田 寛
監事	安曇野市商工会	高橋 秀生
	長野県松本地域振興局	飯田 史晴
委員	北陸信越運輸局長野運輸支局	佐藤 栄治
	長野県企画振興部	石坂 公明
	安曇野建設事務所	越野 武一
	安曇野警察署	土肥 照佳
	福島大学	奥山 修司
	安曇野市社会福祉協議会	千國 充弘
	安曇野市区長会	齋藤 正
	地域交通ネットワーク事業運行委員	増田 早苗
	地域交通ネットワーク事業運行委員	中村 豊江
	地域交通ネットワーク事業運行委員	藤岡 嘉
	地域交通ネットワーク事業運行委員	大谷 高
	地域交通ネットワーク事業運行委員	山崎 徳昭
	安曇野市医師会	武井 学
	安曇野市商工会	高橋 秀生
	安曇野市観光協会	小岩井 清志
	安曇野市民生児童委員協議会	笠原 健市
	安曇野市身体障害者福祉協会	望月 熙史
	安曇野市シニアクラブ連合会	藤岡 嘉
	アルピコ交通株式会社	二條 宏昭

役員	所属名	氏名
委員	南安タクシー有限公司	小岩井 清志
	安曇観光タクシー株式会社	耳塚 喜門
	あづみの第一交通株式会社	大平 研二
	アルピコ労働組合松本電気鉄道支部	大内 清彦
	南安タクシー有限公司	渡辺 睦宏
	安曇観光タクシー株式会社労働組合	西郷 靖純
	長野県バス協会	松井 道夫
	長野県タクシー協会	小松 裕
	東日本旅客鉄道株式会社長野支社	園田 弘世
	総務部	平林 洋一
	政策部	渡辺 守
	福祉部	鳥羽 登
	商工観光スポーツ部	野口 武史
	都市建設部	今吉 聡
	教育部	矢口 泰