

安曇野市地域公共交通計画 (第1次改定版)

2023年(令和5年)3月
[2024年(令和6年)5月 第1次改定]

安曇野市
安曇野市地域公共交通協議会

目次

第1章	計画の概要	
1.1	計画策定の背景と目的	1
1.2	計画の位置付け	2
1.3	計画の区域	2
1.4	計画期間	2
1.5	計画の対象とする交通手段	2
第2章	公共交通の現状と課題	
2.1	地域公共交通網形成計画の評価	3
2.2	安曇野市と主な地域公共交通の現状	5
2.3	地域公共交通を取り巻く課題	10
第3章	基本方針・計画目標	
3.1	基本方針	12
3.2	計画目標	13
3.3	公共交通の機能と確保維持の方針	14
第4章	目指す地域交通体系の実現に向けた取り組み	
4.1	計画目標と取り組む事業	17
4.2	取組事業の内容	18
第5章	計画の実現に向けて	
5.1	評価指標と目標値	35
5.2	各主体の役割	38
5.3	計画の推進体制と評価スケジュール	39
資料編		
第1章	公共交通の概況	
第2章	アンケート調査	
第3章	安曇野市地域公共交通策定の経過等	

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の背景と目的

安曇野市では、2018年（平成30年）に「安曇野市地域公共交通網形成計画」を策定し、計画に基づき、鉄道、デマンド交通、コミュニティバスなどにより公共交通網の形成を図ってきました。デマンド交通は運転免許を持たない高齢者等の通院や買い物など地域内の移動を担っており、鉄道やコミュニティバスは通勤通学などの地域外への移動を支えています。

しかし、自家用車への依存度の高まりや人口減少の影響に加えて新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、公共交通利用者は減少傾向にあります。デマンド交通の運用方法と利用者のニーズにギャップが生じているだけでなく、福祉、環境、観光、まちづくりなど様々な分野との連携を図っていく上で、新たに検討すべき課題が生じています。

2020年（令和2年）11月には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、地域公共交通計画の策定が努力義務化されるなどの変更がありました。

こうした状況を踏まえて、安曇野市では、地域公共交通網形成計画による取り組みの結果及び評価を踏まえ、新たな視点を加えた事業の見直しや評価指標の再設定を行い、地域公共交通のマスタープランとなる「安曇野市地域公共交通計画（以下、本計画という。）」として策定します。

地域公共交通計画とは

全国の多くの地域で人口減少が本格化し、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化などにより地域の公共交通の維持・確保が厳しくなっています。一方で、高齢者の運転免許の返納が年々増加している等、受け皿としての移動手段を確保することがますます重要な課題になっています。

このような状況を踏まえ、地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組む仕組みを整備し、持続可能な運送サービスの提供に向けて取り組んでいくことが求められています。

2022年（令和4年）10月末時点で、全国で761件の地域公共交通計画が作成されています。

1.2 計画の位置付け

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき策定します。また、第二次安曇野市総合計画を上位計画として、安曇野市の公共交通の充実を図るための計画として位置付けます。

公共交通政策は、都市計画マスタープラン、観光振興ビジョン、自転車活用推進計画など、多方面の関連計画と連携するものです。特に安曇野市立地適正化計画と連携することで「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進します。

1.3 計画の区域

本計画の対象区域は安曇野市全域とします。

ただし、市民の移動や地域間を運行する公共交通の運行状況を踏まえ、区域外についても関係自治体等と連携して事業を行うこととします。

1.4 計画期間

本計画の計画期間は、2023年度（令和5年度）から2027年度（令和9年度）までの5年間とします。

なお、地域公共交通を取り巻く環境の変化に応じて、計画を適宜見直します。

1.5 計画の対象とする交通手段

本計画では、鉄道、バスなど（コミュニティバス、デマンド交通、観光路線バスなど）の不特定の人が乗り合う交通手段のほか、一般タクシー、スクールバスなど特定の人が利用する交通手段、また、自家用車、自転車など個人が利用する移動手段も含めて検討します。

SDGsへの取り組み

SDGsは、「誰一人取り残さない」という誓いの下、持続可能でより良い社会の実現を目指す、国際社会共通の目標です。

安曇野市地域公共交通計画の目標達成に向けた取り組みを行うことで、SDGsの達成にもつなげていきます。

（右記は、本計画との関連事項）



第2章 公共交通の現状と課題

2.1 地域公共交通網形成計画の評価

安曇野市では、2018年度（平成30年度）から2022年度（令和4年度）を計画期間として「安曇野市地域公共交通網形成計画」を策定し、まちづくりと一体となった地域公共交通網の形成を目指し施策を実施してきました。

地域公共交通網形成計画では、4つの「計画の目指す姿(目標)」を設定し、各目標を達成するための具体的な事業を展開してきました。

地域公共交通網形成計画の目指す姿（目標）

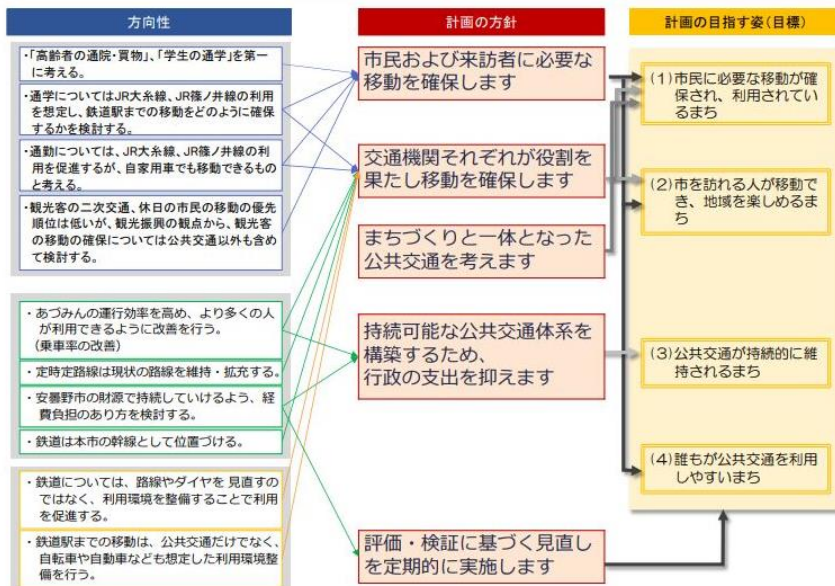
- 1 市民に必要な移動が確保され、利用されているまち
- 2 市を訪れる人が移動でき、地域を楽しめるまち
- 3 公共交通が持続的に維持されるまち
- 4 誰もが公共交通を利用しやすいまち

(1) 地域公共交通網形成計画の評価

計画に掲げた事業はおおむね実施することができ、デマンド交通や定時定路線など安曇野市が運行主体として関わっている公共交通については利用者ニーズに応じた改善を行うことができました。2022年（令和4年）11月にはデマンド交通の運行体系の大幅な見直し、改善を行いました。引き続き利用者のニーズを把握しながら改善に取り組んでいくことが求められます。

一方で、新型コロナウイルス感染症が与えた影響は大きく、利用者数が大きく減少したことにより、評価指標の目標値の多くは未達成となりました。今後の施策展開にあたっては、「with コロナ」を意識した取り組みが求められ、またコロナ禍により変化した市民や公共交通利用者のニーズに対応していくことが必要となります。

市地域公共交通網形成計画における計画の方針と目指す姿



(2) 本計画の策定のポイント

地域公共交通網形成計画期間中の取り組みを受け、新たに策定する本計画のポイントを下記のとおり整理します。

① デマンド交通など、地域住民にとって必要な移動手段を維持する

コロナ禍において公共交通の利用者は一時的に減少したものの、デマンド交通については現在増加に転じ、以前の水準に戻りつつあります。また定時定路線も、運行改善の効果もありコロナ前の利用者数に戻りつつあります。

現在運行している公共交通は地域住民の移動手段として認知され利用されていることから、引き続きニーズの把握、改善に努めながら運行していきます。

加えて、集落が分散して立地する本市特有のまちの形状を踏まえながら、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを支える公共交通を目指し、独自の交通ネットワークを整備していきます。

② 観光客等来訪者が利用しやすい公共交通を検討する

観光路線バスや一般タクシー等の観光客等来訪者をターゲットとした移動手段は、コロナ禍により利用が激減しました。今後はコロナ禍もしくはコロナ後の来訪者のニーズを把握するとともに観光振興政策とも連動し、来訪者が使いやすい交通環境の整備を進めます。

来訪者のニーズを把握するとともに既存の交通手段の在り方について検討し、来訪者が使いやすい交通環境の整備を進めます。

③ 公共交通を使って維持するという意識の醸成

利用者の減少は安曇野市の財政負担の増加につながり、将来にわたり継続して公共交通を維持できなくなる可能性があります。一方で、利便性の良い自家用車を利用して移動に困ることがないために、市内にどのような公共交通があるのかわからない方もいます。

それぞれの利用者層に訴求する方法で情報発信を行い、公共交通に乗ってみようという意識に変えていく取り組みを進めます。

2.2 安曇野市と主な地域公共交通の現状

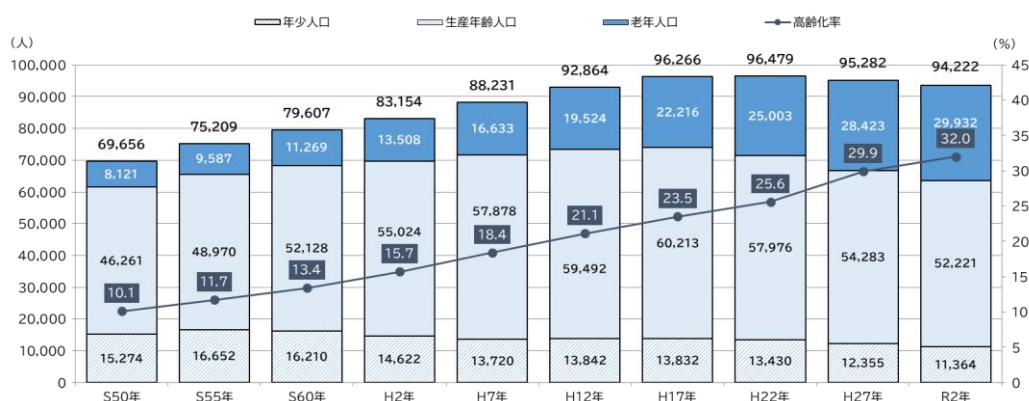
(1) 安曇野市の現状

①人口

安曇野市の国勢調査人口は94,222人（2020年（令和2年）時点）であり、2010年（平成22年）をピークに減少傾向にあります。

年少人口、生産年齢人口がともに減少している一方で、老年人口が増加を続けています。総人口に占める65歳以上の老年人口の割合は、2020年（令和2年）時点で約3割となっています。

安曇野市の人口の推移



出典：国勢調査

②移動手段

2022年度（令和4年度）に高校生及び高齢者のいる世帯の構成員に行ったアンケート結果では、回答者の14.5%が交通不便者（自身や家族の運転する自家用車やバイク等で自由に移動できない者）となっています。

交通不便者の移動手段をみると、通勤・通学ではJRが多く使われていますが、あづみんは通院目的の利用においては一定の利用が見られるものの、通勤・通学・買い物・その他の利用では、ごく少数の利用に留まっており、過去1年間の利用率も8.3%となっています。

一方、高校生及び高齢者の同居家族の45.1%が定期的な家族送迎を行っている状況で、家族送迎者の公共交通への転換意向は、通学・通園（18.9%）、通院（15.5%）、通勤（10.4%）の順に高くなっています。

(2) 地域交通を取り巻く状況

①鉄道

- ・ JR 大糸線と JR 篠ノ井線が南北に走っています。JR 大糸線は松本市と糸魚川市を連絡、JR 篠ノ井線は塩尻市と長野市を連絡しています。
- ・ 市民の通勤・通学の約4割¹が松本市をはじめとする市外を目的地としており、通院・買い物・習い事なども含め、市民の移動範囲は広域にわたっています。
- ・ 安曇野市区間においては一定数の利用が確保されていますが、JR 各社がいわゆる不採算路線を公表したり、国土交通省の有識者会議において提言がなされたりと、今後鉄道の在り方が大きく変わっていく可能性があります。

②コミュニティバス（定時定路線バス）

- ・ JR 大糸線と JR 篠ノ井線の間を移動をサポートするため、穂高駅-明科駅間、豊科駅-田沢駅間の2路線を運行しています。2021年（令和3年）7月の路線延長、ダイヤ改正の効果もあり、一時はピーク時の4割まで落ち込んだ利用者数²もコロナ禍前の水準に戻りつつあります。
- ・ 主な利用者は JR 大糸線と JR 篠ノ井線の間を往来する高校生ですが、市内高校の定員割れや高校再編の議論がされており、今後状況が大きく変わる可能性があります。

③デマンド交通あづみん／のるーと

- ・ 山間部を除く市内全域で運行しています。市内を5つの地域に区分し、それぞれのエリア内での移動を確保しています。また、都市機能が集中している豊科地域の共通乗合エリアについては、どの地域からも乗り換えなく往来ができる仕組みとしています。
- ・ 利用者の減少傾向が続いていますが、コロナ禍の影響により減少傾向が加速しました。実利用者は、ピークであった2009年度（平成21年度）の3,301人から2021年度（令和3年度）には2,060人にまで減少しています。
- ・ 現在の運行の課題を改善するため、令和4年度に一部運行の見直しを実施しました。土曜日運行の実証実験の実施、車両のお迎え・お送り時刻が予約時に確定する予約システムの導入、一部運行エリアの拡大（基本的なエリア運行は変更しないため、引き続きエリアによっては乗り換えが必要）、スマートフォンアプリ予約の導入を実施しました。

④あづみ野周遊バス・中房温泉行き定期バス（観光路線バス）

- ・ あづみ野周遊バスは、穂高地域を中心に市内北部エリアにて運行しています。西回りのちひろ・アルプス公園線と東回りの大王わさび農場・スイス村線があります。
- ・ 中房温泉行き定期バスは、燕岳をはじめとする北アルプスへの山岳登山コースの起点となる中房温泉登山口まで運行しています。
- ・ いずれも運行期間を限定して運行しています。

¹ 令和2年国勢調査によると通勤・通学の41.1%が市外に移動。松本市25.7%、大町市2.3%、塩尻市2.2%の順。

² 令和2年度（7,894人）は最高値であった平成29年度（18,551人）の43%の水準に落ち込んだ。

⑤タクシー

- ・ 市内では、南安タクシー有限会社、安曇観光タクシー株式会社、あづみの第一交通株式会社の3事業者が事業を行っています。
- ・ コロナ前から輸送人員は減少が続いていたところに、コロナ禍の影響もあって利用者は6割から7割まで急減³しており、今後コロナ前の水準に戻るか見通せない状況です。
- ・ 運転手の高齢化が著しく、加えて新たな運転手の確保が困難な状況となっています。

⑥スクールバス

- ・ 市内8小中学校で運行しており、利用者は500人弱/日で推移しています。
- ・ スクールバスを利用できる地域が決まっており、中学校では明科中学校のみ運行していません。

⑦自家用車

- ・ 安曇野市における最も主要な移動手段となっています。計画策定にあたり実施した利用実態アンケートでは、交通非不便者(「いつでも好きな時に使える交通手段」として自家用車、原付・バイクをあげた回答者)が全回答の85.5%⁴を占めており、自動車等への依存度の高さが改めて示されました。

⑧自転車

- ・ 個人の移動手段として、他の公共交通と併せて利用されています。
- ・ 観光客が利用できる移動手段として、市観光協会がシェアサイクル事業を展開しています。2021年度(令和3年度)末時点で、穂高駅や観光施設など市内17ポートが設置されています。

⑨利用環境・利用促進

- ・ 鉄道を利用したくても、駐車場や駐輪場が十分に整備されていないなどの理由により鉄道を利用できていない状況もあります。
- ・ そもそも市内にどのような公共交通があるのか認知されておらず、あることは知っていても自分が使ってもいいのか、使い方がわからないという声もあります。
- ・ 車椅子利用者の移動手段としてタクシー事業者が所有するUDタクシーを利用することができますが、デマンド交通などに比べ運賃が高額です。

⑩交通ネットワーク全般

- ・ 市総合計画策定時に行った市民意識調査の結果は、公共交通の整備状況に対する満足度は極めて低く、優先的に取り組む事業としても挙げられています。
- ・ デマンド交通やコミュニティバスの運行改善により、運行に係る安曇野市の負担額が増加しています。

³ 輸送人員は平成25年度481,091人、平成30年度371,610人、令和2年度191,918人(出典:県タクシー協会)。

⁴ 「交通不便者等の移動実態調査(令和4年7月実施)」。交通不便者が多いと思われる高校生・高齢者を含む世帯を対象に実施した結果。

(3) 本市の公共交通の体系

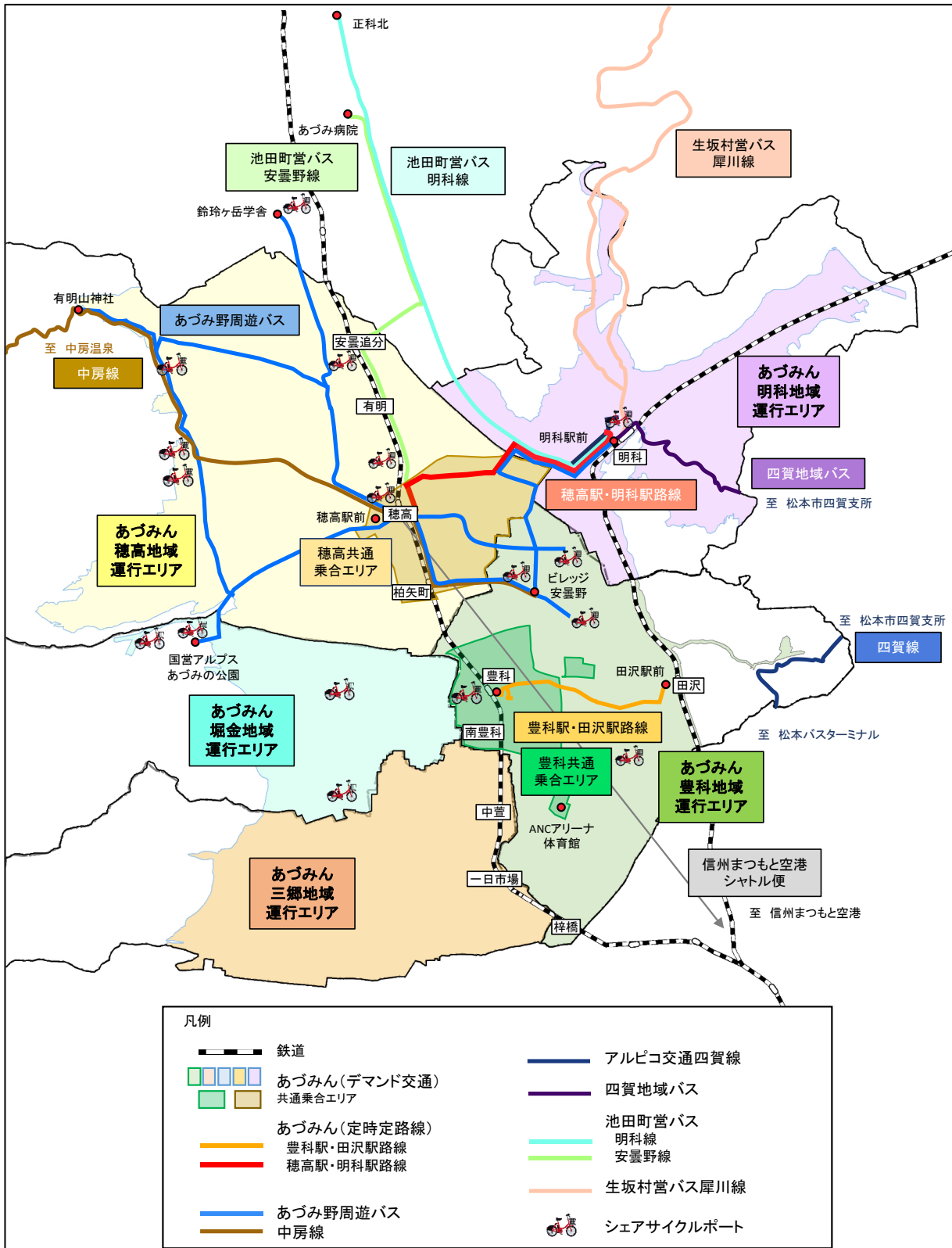
本市は、松本平の中核都市である松本市に隣接する観光資源豊かな都市であり、観光都市という側面も持っています。こうした背景から多様な公共交通や移動支援が存在します。

以下に示すと図表にそれぞれの概要を整理します。

本市の公共交通・移送サービス等（2023年度（令和5年度）現在）

対象 目的	【Ⅰ】 市民等の日常的な移動	【Ⅱ】 観光客の移動
地域内 移動	<p>市営 デマンド交通あづみん/のるーと</p> <ul style="list-style-type: none"> — 5エリアでの区域運行 	<p>民間路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> — あづみ野周遊バス — 中房温泉行定期バス 
	<p>市営 コミュニティバス（定時定路線）</p> <ul style="list-style-type: none"> — 穂高駅-明科駅路線 — 豊科駅-田沢駅路線 	<p>多様なモビリティ</p> <ul style="list-style-type: none"> — あづみ野周遊バス — 民間レンタサイクル — シェアサイクル 等 
	民間タクシー	
	市営 スクールバス	
地域間 移動	民間鉄道— JR 篠ノ井線・大糸線	
	<p>近隣市町村のコミュニティバス</p> <ul style="list-style-type: none"> — 松本市営 四賀線 — 池田町営 明科線 — 生坂村営 犀川線 	<p>広域移動を担う民間路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> — 高速バス — 空港連結バス
	<p>民間路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> — アルピコ四賀線 	

安曇野市の交通ネットワーク図



2.3 地域公共交通を取り巻く課題

課題1

利用者の減少や担い手の不足により、地域公共交通の維持、確保が困難に

- ・ 鉄道は安曇野市の幹線交通であり大量輸送を担う移動手段として必要不可欠なものですが、今後の人口減少を考慮すると運行本数の増加などダイヤ改善を期待することは難しく、現状を維持することが精一杯です。
- ・ コミュニティバスの一部の便についてはマイクロバスにて運行を行っていますが、スクールバスとコミュニティバスを同じ日に用意する必要があるなど、車両不足、また運転手不足が顕在化しつつあります。今後、公共交通運行車両や運転手の不足がさらに進むと、現状の路線や運行本数を維持することができなくなります。
- ・ デマンド交通あづみん／のりーについて、現在の運行台数、運行方式（ドアツードア）が、それに係る経費を考えたときに継続して維持していくことができるのか、今後継続して分析していくことが必要になります。
- ・ デマンド交通に対しては様々な改善要望が出されていますが、デマンド交通で今以上のサービスを提供することは、運行の効率、それに掛かる経費などを考えるとかえって非効率になる可能性があります。
- ・ あづみ野周遊バスはコロナ禍の影響等もあり運行日数を減らして運行を継続していますが、運行日数の減少によりますます利用者が減り、運行を維持していくことが困難になる可能性があります。観光振興と連動した利用促進を図る必要があります。
- ・ タクシーは運転手の不足により需要があってもサービスを供給できなくなる可能性があります。
- ・ 市民の大多数は自家用車で移動しており、公共交通を必要とする人は限られています。ただ、運転免許を返納した後の生活や来訪者の移動を考慮すると、移動手段として自家用車以外の選択肢（＝公共交通）を確保していく必要があります。

課題2

観光客等の来訪者が利用しやすい公共交通が十分ではない

- ・ 来訪者の目線で考えると、幹線交通である鉄道に接続する二次交通の整備状況は訪問先を決定する上での判断材料の一つとなります。しかし、現状では、二次交通の選択肢が少ないことに加え、それぞれの交通手段の連携が図れておらず、交通結節点としての機能を十分に発揮できていません。
- ・ あづみ野周遊バスの現在の運行はゴールデンウィークや8月に集中しており、新型コロナウイルス感染症の感染状況等に配慮し混雑を避けて来訪した人のニーズに合っていない可能性があります。

課題3

様々な移動ニーズに対して、既存の交通ネットワークにより対応することが限界を迎えつつある

- ・ 市内の移動を支える移動手段として全域でデマンド交通を運行していますが、すべての移動ニーズを満たす万能なモビリティというわけではありません。より成熟した交通ネットワークを構築していくためには、デマンド交通だけに依存するのではなく、それ以外のモビリティの導入についても検討する必要があります。
- ・ 既存の交通ネットワークをベースとしながらも、市民や来訪者等のニーズと合致した移動手段を確保していく必要があります。
- ・ 望ましい交通ネットワークを整備するためにはコストがかかり安曇野市の負担率が大きくなっていくことが想定されますが、負担に見合うだけの効果を生み出す必要があります。一方で、公共交通に係る費用を負担として捉えるだけでなく、人口減少、少子高齢化が進む中において必要な負担、投資であると位置付けることの検討も必要です。
- ・ 加えて、新たな技術を活用した新しいモビリティの導入や公共交通以外の分野との連携など、社会情勢にあわせた変化が求められます。

課題4

公共交通の利用を促す効果的な周知ができていない

- ・ 2022年（令和4年）に実施したデマンド交通の運行見直しにより、登録者の利用率を高めていくとともに、「デマンド交通は誰でも使うことができる公共交通である」ということを効果的に周知することで新規利用者の開拓につなげ利用者数を増加させることが求められます。
- ・ 市内在住の小中学生の中には帰宅後に習い事などで移動が発生する人がいますが、既存のスクールバスは自宅以外への送迎（塾や習い事、保護者の勤務先など）に対応できていません⁵。デマンド交通の利用を促すなど、現在ある輸送資源を有効に活用することが必要となります。
- ・ 自家用車依存からの脱却はゼロカーボンに向けた取り組みのわかりやすい事例としてあげられますが、自家用車から公共交通へ完全に転換することは現実的な方法ではありません。当面は公共交通を利用する機会を増やしていく取り組みが必要となります。
- ・ 公共交通についての情報発信ツールが限られており、幅広い層の市民や来訪者へうまく伝わっていない可能性があります。高齢者、学生、生産年齢層、観光客など、ユーザーごとに訴求する効果的な情報発信を行う必要があります。
- ・ 小学生を始めとする若年層に対しては、公共交通を体験する機会を設けるなど教育的な側面からのアプローチも必要です。また、将来にわたって地域の公共交通を維持していくために、一人ひとりが利用するという意識を醸成していくことも重要です。

⁵ 同アンケートでは、帰宅後の移動に対する家族送迎率は47.4%で、あづみんの0.05%を大きく上回る。

第3章 基本方針・計画目標

3.1 基本方針

(1) 公共交通に対する基本的な考え方と将来像

①基本的な考え方

現状では、ほとんどの市民は自家用車によって移動しています。しかし、このような地域であるからこそ、自由に移動できる手段を持たない市民が日々の生活をおくるうえで、公共交通は必要不可欠な存在となっています。また、本市には観光資源が豊富にあり、観光目的の来訪が多い地域であるものの、鉄道駅から目的地までの距離が遠く、移動や回遊が難しい課題もあります。

こうした現状を踏まえ、本計画においては、公共交通を「自由に移動する手段を持たない市民が生活を送るために必要な社会インフラ」と位置付け、市民の通院・買い物・通勤・通学の移動を優先的に確保します。また、観光客等来訪者の二次交通については、民間バスやタクシーなど事業者の実施するサービスを最大限活かしながら、自転車等の観光客のニーズにあわせた多様な移動手段の確保を図ります。

②本市が目指す公共交通の将来像

この考え方を踏まえて、本市が目指す公共交通の将来像を本計画における基本方針とし、以下のとおり設定します。

安曇野市地域公共交通計画の基本方針

ずっと住みたいまち、きっと行きたいまち
～公共交通の充実で選ばれるまちへ～

今後進行する人口減少及び少子高齢化社会を見据え、地域住民が安心して利用できる、また来訪者が便利に利用できる地域公共交通ネットワークの形成を目指します。

暮らしや観光のために必要となる移動手段を確保・維持しながら、地域や行政、交通事業者等がそれぞれに求められる役割を担い主体的に取り組めます。

公共交通を軸としたまちづくりを推進し、多くの人が「ここに住みたい」「いつかきっと訪れたい」と思えるまちを目指します。

3.2 計画目標

基本方針の実現に向け、課題を踏まえた3つの目標を設定します。

計画目標1 まちづくりに対応した公共交通ネットワークの形成

- ・デマンド交通「あづみん」やコミュニティバス(定時定路線)など既存の公共交通を維持します。また、運行実績に基づき必要な改善を行います。
- ・市域を越えた広域的な移動を支えるため、近隣市町村と連携したサービス展開を検討します。
- ・本市のまちづくり方針に沿った交通ネットワークを形成するため、新たなモビリティを検討します。

計画目標2 誰もが利用しやすい公共交通環境の整備

- ・気兼ねなく公共交通を利用することができる環境整備を推進します。
- ・観光客等来訪者の移動手段としてあづみ野周遊バスやシェアサイクルなどを維持します。既存の交通の在り方を検討することに加え、来訪者向けの新たな移動手段についても検討します。
- ・車椅子利用者が移動しやすい環境整備を推進します。

計画目標3 一人ひとりが支え育てていく公共交通の実現

- ・移動ニーズにより分類される利用者層ごとに、わかりやすく効果的な公共交通についての情報発信を行い、利用増進につなげます。
- ・子どもたちへの交通教育などにより、公共交通に乗って守っていく意識の醸成を図ります。

3.3 公共交通の機能と確保維持の方針

(1) 公共交通体系とそれぞれに設定する機能・確保維持の方針

本市の公共交通の体系と各交通の役割・確保維持の方針について以下に示します。現在の体系を維持しながら、個別の交通モードの改善を図っていきます。

公共交通の体系と各交通モードの機能等

対象目的	【A】自由に移動する手段を持たない市民等の日常的な移動	【B】観光客の移動
地域内移動	1 市営 オンデマンド交通あづみん/のるーと 【補助対象フィーダー系統】 — 5エリアでの区域運行 <機能> ・ 居住区域内や市内での買い物・通院、福祉施設等の移動を担う <確保維持の方針> ・ 自治体の努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業を活用し、運行予算及び車両確保等に活用する必要がある	民間路線バス — あづみ野周遊バス — 中房温泉行定期バス <機能> ・ 観光客の移動需要が大きい時期の鉄道駅と主要観光地間の移動を担う
	2 市営 コミュニティバス（定時定路線） — 穂高駅-明科駅路線 — 豊科駅-田沢駅路線 <機能> ・ 市内高校への高校生の通学のための移動を担う	多様なモビリティ — 民間レンタサイクル — シェアサイクル 等 <機能> ・ 個々の観光客の観光地間の移動を担い、バスやタクシーを補完する
	3 <機能> ・ 市民の様々な目的の移動を担う	民間タクシー <機能> ・ 観光客の目的地への移動を担う
	4 市営 スクールバス（※特定対象者の輸送） <機能> ・ 一定以上の移動距離のある小中学生の学校までの移動を担う	—
地域間移動	5 民間鉄道 — JR大糸線・JR篠ノ井線 ・ 市民及び観光客の広域的な移動を担う	
	6 近隣市町村のコミュニティバス — 松本市営 四賀循環線 — 池田町営 明科線 — 生坂村営 犀川線 <機能> ・ 本市と近隣市町村の間の通勤・通学等の移動を担う	広域移動を担う民間路線バス — 高速バス — 空港連結バス <機能> ・ 市民及び観光客の広域的な移動を担う
	7 民間路線バス 【補助対象幹線系統】 — 松本市営四賀線 <機能> ・ 市外から市内への通勤・通学等の移動を担う <確保維持の方針> ・ 市民の利用促進を図り維持を支援する	—

※A1・2・4は本市が管理する交通モード。A1～3は利用者を限定せず有料。A4は利用者を限定し無料。

(2) 主要な公共交通の機能・役割

【A】自由に移動する手段を持たない市民等の日常的な移動

「デマンド交通 あづみん/のるーと」と「コミュニティバス（定時定路）」は、本市の幅広い市民をはじめ、近隣市町村の利用者の移動を担う公共交通です。

●デマンド交通 あづみん/のるーと

あづみんは、市内どこからでも、都市機能が集積している5つの中心拠点⁶等への移動を担保し、高齢者や障がい者の買い物・通院・施設への移動などを担っています。JR大糸線・JR篠ノ井線・松本市営四賀線と接続することで市外への広域的な移動も担保します。

●コミュニティバス

コミュニティバスは、穂高駅-明科駅間、豊科駅-田沢駅間の移動を担うとともに、JR大糸線とJR篠ノ井線の駅に接続し、主に高校生の通学のための広域移動を担保します。

【B】観光客の移動

本市北部に点在する観光地を訪れる観光客を対象として、鉄道や高速バスなどの広域幹線と接続する二次交通を整備し、駅やバス停から主要観光地まで、あるいは観光地間の移動を担保します。

●広域移動を担う鉄道・高速バス等

市外の都市から本市までの広域移動は、民間の鉄道・高速バスが担います。

●民間路線バス（あづみ野周遊バス・中房線）・民間タクシー

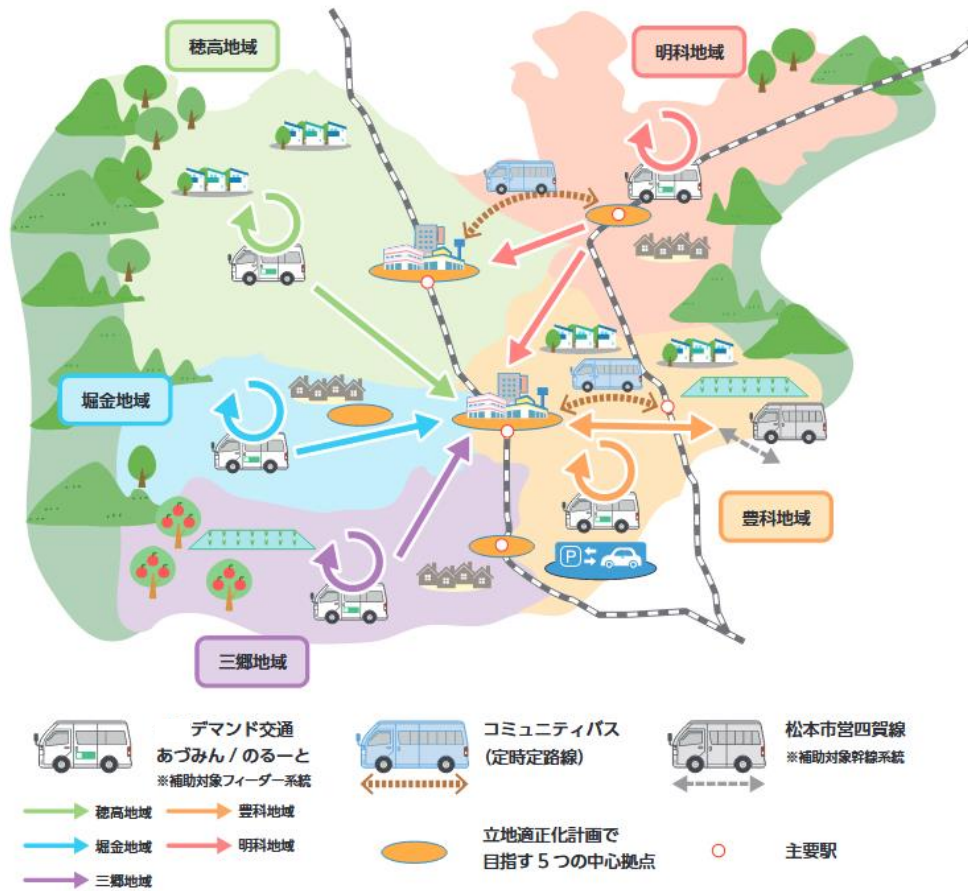
観光地の集積するエリアを走るJR大糸線の穂高駅、長野市・松本市に接続するJR篠ノ井線の明科駅と主要な観光地を結ぶ二次交通の役割を、民間路線バス、民間タクシーが担います。

●多様なモビリティ

穂高駅周辺の民間レンタサイクルのサービスに加え、各地にシェアサイクルポートを整備すること等によって、路線バスやタクシーでは対応しきれない観光客の多様な移動ニーズを補完します。

⁶ 本市立地適正化計画では、都市の骨格構造として、5つの中心拠点を核として中心拠点間・既存市街地・集落を公共交通でつなぎ、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めるとしています。

市民等を対象とする地域公共交通体系のイメージ



観光客の移動を対象とする地域公共交通体系のイメージ



第4章 目指す地域交通体系の実現に向けた取り組み

4.1 計画目標と取り組む事業

計画目標を達成するために取り組む事業は下表のとおりです。

移動区分	取組事業の名称	計画目標		
		目標1 まちづくりに対応した 公共交通ネットワークの形成	目標2 誰もが利用しやすい 公共交通環境の整備	目標3 一人ひとりが支え育てて いく公共交通の実現
地域内 移動	1-1 デマンド交通あづみん/のるーとの運行、改善	●	●	
	1-2 コミュニティバス(定時定路線)の運行、改善	●	●	
	1-3 あづみ野周遊バス、山岳観光バス(中房線)の維持		●	
	1-4 タクシーによる観光利用の利便性向上		●	
	1-5 スクールバスの運行	●	●	
	1-6 レンタサイクル、シェアサイクルの充実	●	●	
	1-7 新たな二次交通の導入検討	●	●	
地域間 移動	2-1 鉄道、高速バスの維持	●	●	
	2-2 信州まつもと空港シャトル便の維持		●	
	2-3 近隣自治体との連携	●		
利用 環境 整備	3-1 パークアンドライド駐車場の活用		●	
	3-2 JR 駅駐輪場の整備		●	
	3-3 車椅子利用者の移動環境の整備		●	
	3-4 交通事業者の人材確保への支援	●		●
	3-5 運行情報のオープンデータ化		●	
	3-6 新技術を活用した新たなモビリティの導入検討	●	●	
	3-7 MaaS の導入検討	●	●	
利用 促進	4-1 鉄道利用促進の取り組み	●		●
	4-2 利用者層ごとに工夫した公共交通案内の情報発信			●
	4-3 こどもたちへの交通教育の取り組み			●
	4-4 各種分野とのサービス連携		●	●

4.2 取組事業の内容

(1) 地域内移動に関する取組み

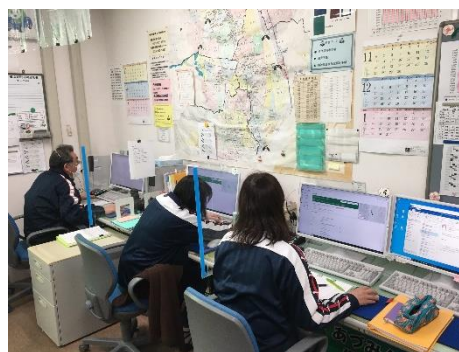
事業名	1-1 デマンド交通あづみん/のるーとの運行、改善
事業目的	市民や観光客等来訪者の市内における移動手段を確保します。また、運行データを収集、分析して必要な運行改善を行い、利用者数の増加を目指します。
実施主体	安曇野市、交通事業者、安曇野市社会福祉協議会

事業概要
<p>引き続き市内全域を運行エリアとする「あづみん/のるーと」の運行を継続します。</p> <p>利用者の要望をもとに実験的に実施した土曜日の実証運行(2022年度)や、運行時間の延長(2023年度実施予定)などいくつかのトライアルを行い、利用者のニーズに沿った運行方法を検討します。</p> <p>また、日々の運行データを収集、分析することで、移動傾向や移動量に基づいた最適な車両配置を行うなど運行改善を行います。</p> <p>あづみんの利用者の多くは交通弱者と言われる高齢者や障がい者です。こうした人たちの移動を支えることに加え、今後は生産年齢層や小学生、来訪者の移動手段として選択されるモビリティを目指します。</p>

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
あづみん/のるーとの運行 運行改善	▶				
実証実験・実装検討	▶		↑ 反映		



デマンド交通あづみん/のるーと



受付センターの様子

「あづみん」の利用者動向

2021年度(令和3年度)の利用総数は78,975人でした。年代別では60歳以上の方の利用が全体の約63%、女性の利用が約68%となっています。

利用総数は減少傾向にありますが、身体障害者手帳等をお持ちで運賃が割引となる方の利用が全体の約55%で増加傾向にあります。

登録者数に占める実利用者数の比率が低下しており、同じ利用者が多く使う傾向にあります。より多くの市民が利用する公共交通に転換していくことが必要な状況です。

事業名	1-2 コミュニティバス(定時定路線)の運行、改善
事業目的	JR 大糸線とJR 篠ノ井線の間を接続する移動手段を確保します。また、利用状況や利用者へのヒアリングにより必要な運行改善を行います。
実施主体	安曇野市、交通事業者、安曇野市社会福祉協議会

事業概要	
<p>現在、穂高駅-明科駅路線と、豊科駅-田沢駅路線の2路線を運行しています。引き続きコミュニティバスの運行を継続します。</p> <p>コミュニティバスの主な利用者は、市内の高校へ通学する高校生です。2021年(令和3年)7月に高校生へのヒアリングに基づくダイヤ改正、バス停増設等を実施し、利用者はコロナ禍前の利用者数と同程度の水準まで回復しました。新入生に対してコミュニティバスの利用を促すなど、利用者獲得に向けた情報発信を行います。</p> <p>また、通勤目的の利用者を獲得するため、路線沿線の事業所等の勤務時間を考慮したダイヤ編成を行うなど、継続的なヒアリングにより利用者ニーズの把握に努めます。</p>	

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
コミュニティバスの運行					
利用者ニーズの把握 利用者確保のための情報発信					

コミュニティバスの運行改善

2021年(令和3年)7月、地元高校生の要望に基づく路線変更、ダイヤ改正を行いました。高校の近くに新たにバス停を新設したり(下図参照)、下校時刻に合わせて便を増発したりするなど、運行改善を図りました。

<穂高駅-明科駅路線>

<豊科駅-田沢駅路線>

事業名	1-3 あづみ野周遊バス、山岳観光バス(中房線)の維持
事業目的	観光客等来訪者や登山者の移動手段を確保します。
実施主体	交通事業者、安曇野市観光協会

事業概要	
あづみ野周遊バスと中房温泉行き定期バスについて、当面は運行を継続する予定です。 あづみ野周遊バスは、西回りのちひろ・アルプス公園線と東回りの大王わさび農場・スイス村線を運行していますが、コロナ禍による利用者の減少を受け、運行日数を減らさざるを得ない状況となっています。 今後の運行の在り方について、事業を継続するかどうかも含めた議論を同時に進める必要があります。	

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
あづみ野周遊バス・中房線の運行					

<あづみ野周遊バス路線図(出典:安曇野市観光協会ホームページ)>



「あづみ野周遊バス」の利用者動向

2019年度(令和元年度)の利用総数は15,447人、運行日数は165日でしたが、2021年度(令和3年度)はそれぞれ2,914人、71日でした。コロナ禍の影響を大きく受けています。

事業名	1-4 タクシーによる観光利用の利便性向上
事業目的	観光客等来訪者の移動手段を確保します。 市内の観光施設に加え、隣接する池田町、松川村の施設への乗り入れも可能とします。
実施主体	交通事業者、安曇野市観光協会

事業概要

観光らくらくタクシー(定額タクシー)を運行します。指定されたエリアごとに決められた施設を回ることができるチケットを購入して観光を楽しむことができます。定額料金のため、事前に旅費が決まり安心です。また、1組1台での移動となるため、相乗りになることはありません。

来訪者のため移動手段については今後さらなる研究が必要です。観光利用を目的としたデマンド交通の導入など、様々な可能性について検討していきます。

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
らくらく観光タクシーの運行					
タクシーを活用した来訪者向け移動手段の検討					

らくらく観光タクシーエリアマップ(出典:安曇野市観光協会ホームページ) >

らくらく観光タクシーエリアマップ

距離別にA-Dの4つのエリアに分かれています。

タクシー会社に電話するときは「観光らくらくタクシークーポン利用」と言うとお得な料金で乗車いただけます。

チケット購入のPOINT

- 観光施設を何カ所回るか決めます。施設での滞在時間は自由です。
- 行きたい観光施設や飲食店がある一番近いエリアのクーポンを購入下さい。
- 観光する施設が1か所なら2枚セット、2か所なら3枚セットのクーポンを購入します。

	A エリア内施設	B エリア内施設	C エリア内施設	D エリア内施設
2枚セット 2回乗車可能	2,400円	3,200円	4,000円	4,800円
3枚セット 3回乗車可能	3,500円	4,500円	5,700円	7,000円

おすすめモデルコース

D エリアクーポン3枚セット 料金目安 約3,500円(お乗)

- ×1 穂高駅
- ×1 大王わさび産地
- ×1 花紋大雪洞
- ×1 峰山美術館
- ×1 穂高駅

事業名	1-5 スクールバスの運行
事業目的	市内の小中学生の移動手段としてスクールバスを運行します。 学校行事や学校への登下校時の移動手段を確保します。
実施主体	安曇野市、交通事業者

事業概要
安曇野市及び交通事業者が保有するバスをスクールバスとして運行し、学校行事における児童生徒の移動や学校への登下校時の移動手段を確保します。

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
スクールバスの運行	▶				

事業名	1-6 レンタサイクル、シェアサイクルの充実
事業目的	観光等の目的で市内を移動する際の移動手段として、レンタサイクル、シェアサイクルを確保します。
実施主体	安曇野市観光協会、安曇野市

事業概要
<p>JR 大糸線穂高駅前などで民間のレンタサイクル店舗が営業しています。</p> <p>加えて、市観光協会がシェアサイクル事業を行っています。市内 17 か所(2022 年 12 月現在)に設置された貸し借りポートであればどこでも借りることができ好きな場所で返すことができます。観光のための移動手段として認知が進んでおり、引き続き事業を継続します。</p> <p>また、安曇野市自転車ネットワーク計画選定路線を中心に、関係事業者の協力を得ながら道案内や休息所のネットワーク化を推進し、通行空間の整備や利用環境の向上を図るとともに、選定路線の利用促進に向けた周知を行います。</p>

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
シェアサイクルの実施	▶				
自転車の利用環境整備	▶				



シェアサイクル

シェアサイクルは、他の人と自転車をシェアし、必要なタイミングで自転車を利用することができる仕組みです。スマートフォンや交通系 IC カードを使って簡単に借りることができます。

自転車は化石燃料を使用しないため環境への負荷が小さく、また、通勤時の交通渋滞の緩和やコロナ禍を受けた密の回避などの面で注目されており、都市部だけでなく地方都市でも導入が拡大しています。

2019 年 3 月時点で全国 225 都市において導入されており、利便性や環境面においてメリットの多い新たな都市交通システムとして、国土交通省も普及を推進しています。

事業名	1-7 新たな二次交通の導入検討
事業目的	既存の二次交通の他に、利用者ニーズに合致した新たな移動手段の必要性について検討します。
実施主体	安曇野市、地域公共交通協議会

事業概要
<p>安曇野市における幹線交通である鉄道と接続する移動手段を充実させることは、市民だけでなく、観光客等来訪者の移動を支える上で重要です。一方で、新たな移動手段の導入する場合は利用者ニーズの裏付けが必要となります。</p> <p>グリーンスローモビリティ、カーシェアリング、超小型モビリティ、電動キックボードなど様々な選択肢がありますが、安曇野市の交通ネットワークに不足している点を精査した上で、それぞれの移動手段の特徴を活かした活用ができるか検討します。</p>

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
新たな二次交通の検討	▶				
実証実験		■	■	■	■



グリーンスローモビリティ(出典:国土交通省)



電動キックボード(出典:国土交通省)

GX (グリーントランスフォーメーション)

GXとは、温室効果ガスの排出原因となっている化石燃料等から、脱炭素ガスや太陽光・風力発電といった再生可能エネルギーに転換して、経済社会システム全体の変革を目指すことです。地球温暖化対策の1つであるカーボンニュートラルを柱としたグリーン戦略として注目を浴びています。2022年に政府が公表した新しい資本主義の実行計画案では、4つの重点投資分野の一つとしてGXが挙げられています。

本市においては、既存の公共交通だけでなく、今後導入を検討する新たな移動手段について、環境にやさしい次世代型の乗り物へいかに転換していくか議論が必要です。

(2) 地域間移動に関する取り組み

事業名	2-1 鉄道、高速バスの維持
事業目的	通勤や通学のため市外へ移動する、また観光目的で市外から市内へ移動するなど、市域をまたぐ移動を担う移動手段を確保します。
実施主体	交通事業者、安曇野市

事業概要
<p>民間の交通事業者が運行する鉄道や高速バスについて、既存のサービスが維持されるよう働きかけていきます。</p> <p>地域間をまたぐ公共交通の利用者はコロナ禍の影響により大きく落ち込みました。今後、コロナ禍前の水準まで利用者が戻るのか見通せない状況です。</p>

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
鉄道、高速バスの運行	▶				

事業名	2-2 信州まつもと空港シャトル便の維持
事業目的	信州まつもと空港を利用して本市を訪れる人の移動手段を確保します。
実施主体	交通事業者

事業概要
<p>民間の交通事業者が運行する信州まつもと空港シャトル便について、既存のサービスが維持されるよう働きかけていきます。</p> <p>市内には、停留所が2か所(穂高駅前・ANC アリーナ体育館)設置されています。当該停留所からデマンド交通に乗り継ぐことで市内全域の移動が可能となることから、二次交通の案内も含めた周知を図ります。</p>

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
信州まつもと空港シャトル便の運行	▶				
二次交通の利用案内	▶				

事業名	2-3 近隣自治体との連携
事業目的	隣接する自治体と連携し、地域をまたぐ移動手段を確保します。また、生活圏を共有する隣接地域への乗り入れの検討など地域間移動の利便性向上を目指します。
実施主体	安曇野市、交通事業者

事業概要
<p>通勤や通学を目的とした人の流れは市内の移動に留まらず、松本市や塩尻市、大町市などの近隣自治体との間で流入、流出が見られます。こうした移動を支えるため、幹線交通である鉄道に加え、必要なバス路線などを確保します。</p> <p>また、本市の三郷地域と松本市の梓川地域は生活圏を共有するエリアであり、日常的な往来が見られます。今後はデマンド交通の運行範囲を梓川地域にも拡大するなど、自治体間で継続的な協議を行い公共交通の利便性向上を図ります。</p>

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
近隣自治体との協議・連携					
市外への乗り入れ検討					

(3) 公共交通の利用環境の整備に関する取り組み

事業名	3-1 パークアンドライド駐車場の活用
事業目的	鉄道の利用環境向上のため、鉄道利用者の要望や民間駐車場の状況を考慮した上で鉄道駅周辺におけるパークアンドライド駐車場の活用を図ります。
実施主体	安曇野市

事業概要
<p>自家用車から JR 大糸線、JR 篠ノ井線への乗り継ぎができる環境を整えるため、パークアンドライド駐車場の配置に取り組みます。</p> <p>本市の財政状況を踏まえ、既存の市有地を活用するなど財政負担を軽減しながら配置を図ります。</p>

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
パークアンドライド駐車場 需要の把握	▶				
整備箇所の検討・導入		▶			

事業名	3-2 JR 駅駐輪場の整備
事業目的	鉄道の利用環境向上のため、鉄道駅における駐輪場利用環境の向上を図ります。
実施主体	安曇野市

事業概要
<p>鉄道駅へ自転車で乗り継ぎができる環境を整えるため、駅駐輪場の利用環境の向上に取り組みます。</p> <p>利用者の要望や必要性を考慮して、各駅に設置されている駐輪場に屋根を設置するなど、放置自転車の管理をはじめ、適切な利用環境の整備を行います。</p>

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
駅駐輪場の環境整備	▶				

事業名	3-3 車椅子利用者の移動環境の整備
事業目的	車椅子利用者が公共交通を使って移動しやすい環境を整えます。
実施主体	安曇野市

事業概要	
<p>車椅子を利用する人が公共交通(UD タクシー)を使って移動しやすい環境の構築を目指します。</p> <p>現状、車椅子利用者は車両の設備上の理由でデマンド交通を利用することができません。そのため、車椅子利用者を対象とした移動に関する新たな補助制度について検討する必要があります。</p>	

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
移動に係る補助制度の検討	▶				
制度設計・導入		▶			

事業名	3-4 交通事業者の人材確保への支援
事業目的	地域公共交通の担い手となる人材を確保します。また、定期的な研修等の実施により人材育成を図ります。
実施主体	交通事業者、安曇野市

事業概要	
<p>乗務員の確保に向け各交通事業者が求人を行っていますが、労働環境や収入が不安定である(歩合制)などの理由により安定的な雇用ができず、今後さらなる人材不足が懸念されます。</p> <p>近い将来、公共交通の担い手がいなくなり事業の継続に支障が出ることも想定されるため、安曇野市としても人材確保に向けた情報発信を行います。具体的には、安曇野市への移住を希望する方の就労相談における情報提供や、交通事業者と連携して説明会の支援を行うなど、取り組みを実施します。</p> <p>また、デマンド交通の運行業務については、定期的な研修や乗務員とのミーティングを通して人材育成を行うとともに、業務改善を図ります。</p>	

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
人材確保の取り組み	▶				
乗務員の育成	▶				

事業名	3-5 運行情報のオープンデータ化
事業目的	標準的なバス情報フォーマット(GTFS)の整備とオープンデータ化を図ります。データの活用により公共交通サービスの利便性向上を目指します。
実施主体	安曇野市

事業概要
GTFS データの整備とオープンデータ化により、インターネットでの経路検索やバスの位置情報の提供などわかりやすい公共交通サービスを提供します。また、GTFS データの活用事例を収集し、公共交通の活性化に向けた取り組みを展開します。 加えて、デマンド交通の移動実態データや公開されている人流オープンデータにより人の動きを分析し、まちづくりや観光、防災などの様々な分野への活用を図ります。

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
GTFS データの整備 オープンデータ化	▶				
移動データの分析・活用	▶				

「標準的なバス情報フォーマット」の整備により、経路検索に資する情報の受渡しを効率化

【「標準的なバス情報フォーマット」の概要】

- データ形式は、他のシステムで活用しやすいCSV形式。
- データ項目は、停留所の位置や通過時刻表等一般路線バスの基本的な案内に必要な項目。
- 北米や欧州で広く普及するフォーマットと互換性を確保。
- 事業者や自治体が「標準的なバス情報フォーマット」を利用するための「解説書」をあわせて作成。

【情報フォーマット整備による効果】

- 中小バス事業者等と経路検索事業者等との情報の受渡しが効率化されることで、経路検索におけるバス情報の充実が期待される。

「標準的なバス情報フォーマット」による情報提供のイメージ

(出典:国土交通省)

標準的なバス情報フォーマット (GTFS)

GTFS (General Transit Feed Specification) は、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として策定された世界標準の公共交通データフォーマットです。一定のルールに沿って作成されたファイル群で構成され、公共交通の情報を利用者に届ける手段として世界的に普及が進み、国内でも多くの地域でオープンデータとして公開されています。

GTFS は大きく分けて2種類のファイルフォーマットがあり、静的情報を表現する GTFS-JP (当日の運行状況等で変化しない、停留所の名前やダイヤ情報等) と動的情報を表現する GTFS-RT (当日の運行状況や乗車人数等) に分けられます。

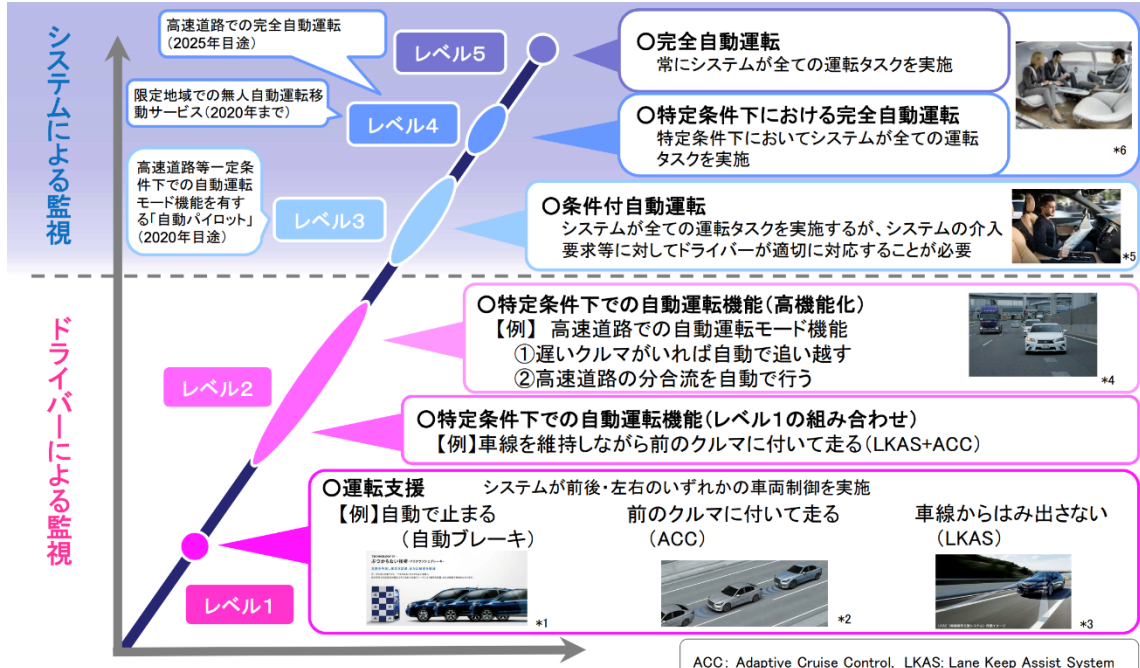
事業名	3-6 新技術を活用した新たなモビリティの導入検討
事業目的	地域公共交通の担い手不足が深刻化する一方で、高齢化の進行や運転免許証返納により公共交通の利用ニーズは年々高まっていくことが想定されます。こうした社会情勢の変化に対応しつつ需要と供給のバランスを保つために、新たなモビリティの可能性を検討します。
実施主体	安曇野市、地域公共交通協議会

事業概要

自動運転技術について、目的や将来的な走行ルートを踏まえ導入の可能性を検討します。安曇野市においてはコミュニティバス路線の代替、主要な観光路線での走行が想定されます。また、取り組みを通して自動運転技術についての社会受容性の向上を図ります。長野県が検討を進めている「空飛ぶ車」についても継続的に情報を収集し、市域をまたぐ移動手段としての可能性を探ります。

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
自動運転技術の導入検討	▶				
実証実験		▶			

自動運転のレベル分けについて



官民ITS構想・ロードマップ2017等を基に作成

*1 (株)SUBARUホームページ *2 日産自動車(株)ホームページ *3 本田技研工業(株)ホームページ
*4 トヨタ自動車(株)ホームページ *5 Volvo Car Corp.ホームページ *6 CNET JAPANホームページ

(出典:国土交通省)

事業名	3-7 MaaS の導入検討
事業目的	市民や観光客等来訪者が複数の移動手段を組み合わせてシームレスに移動できる環境の構築を目指します。また、公共交通分野(移動手段)と他分野(移動目的)のサービス連携を図ることで地域公共交通の利用増進につなげます。
実施主体	安曇野市、交通事業者、関連分野事業者

事業概要	
<p>市内在住者が鉄道やバスを乗り継いで市外の目的地へ行く、鉄道を使って来訪した観光客が二次交通に乗り換えて市内を回遊するなど、複数の移動手段を組み合わせて利用する際に一括して検索、予約、決済を行うことができる MaaS プラットフォームの導入を検討します。</p> <p>決済についてはキャッシュレス決済を推進し、共通の交通系 IC カードや電子チケットが必要となることから関係する交通事業者と調整を図ります。なお、長野県が路線バスへの導入を検討している地域連携 IC カードの動向も踏まえ検討します。</p> <p>また、導入を目指す MaaS プラットフォームは単なる経路検索機能を有するだけでなく、安曇野市や周辺自治体の地域性を考慮した「プラスアルファ」のサービス展開を行う必要があります。例えば、商業分野であればお買い物で貯まったポイントがバスの運賃として使える、医療分野であれば受診予約と乗車予約を一括で行う、観光分野であれば公共交通を利用した人に観光施設で使えるクーポンを発行するなど、公共交通を利用することに対して新たな価値を付加する取り組みを検討します。</p>	

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
MaaS の導入検討	→				
制度設計・実証実験			→		

<MaaS イメージ図(出典:国土交通省ホムペ^シ)>



MaaS とは

MaaS (Mobility as a Service) とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

(4) 公共交通の利用促進に関する取り組み

事業名	4-1 鉄道利用促進の取り組み
事業目的	鉄道サービス維持と鉄道存続のためには、地域住民が継続的に電車を利用することが重要です。利用を促す施策の展開により鉄道の運行を支援します。
実施主体	安曇野市、交通事業者

事業概要

JR 大糸線と JR 篠ノ井線の間を連絡するコミュニティバス(定時定路線)のダイヤは、それぞれの駅との接続を考慮した設定とします。

また、デマンド交通、シェアサイクルなど駅から乗り継ぐことができる二次交通について積極的な周知を行い、鉄道の利用促進を図ります。

安曇野市は、鉄道の利用促進や地域振興を目的として活動している大糸線利用促進輸送強化期成同盟会、篠ノ井線松本地域活性化協議会に参画しています。同団体の活動を通して利用促進の取り組みを展開していきます。

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
鉄道との接続改善	▶				
期成同盟会等の活動	▶				

< 篠ノ井線松本地域活性化協議会 2022 年度(令和4年度)取り組み事業 >



「篠ノ井線 120 年周年号」歓迎イベントの様子(明科駅)

篠ノ井線沿線でモバイルスタンプラリーを開催

事業名	4-2 利用者層ごとに工夫した公共交通案内の情報発信
事業目的	地域公共交通は利用環境や目的が異なる不特定の人によって利用されます。それぞれの利用者に訴求する方法により情報発信を行います。 また、新たな利用者を獲得するための活動を継続的にを行います。
実施主体	安曇野市、交通事業者

事業概要

既存の情報発信ツールである広報紙、安曇野市ホームページの活用として、公共交通の利用事例を掲載したり市内の名所を公共交通に乗って巡るプランを紹介するなど視点を変えた情報発信を行います。地域公共交通の情報を盛り込んだパンフレットを作成するとともに、インバウンド対応として外国語表記のパンフレットも作成します。日々の暮らしで多くの人たちが立ち寄る、駅等の交通結節点、商業施設、医療施設へ掲出します。

生産年齢層や学生には、SNS を活用した情報発信と利用促進施策を実施します。

観光客等来訪者に対しては、市観光協会や旅行業者とも連携し、旅行商品造成の段階でチラシ等に交通手段を記載することを検討します。

日頃公共交通を利用しない人が乗車するきっかけを作るため、地域での利用説明会や出前講座を開催します。市内各地で開催されているシニア大学や民生児童委員会、カルチャー教室、サークルなどへも出向き、事業の説明を行います。

また、乗車時に運賃として利用できるお得なクーポンの発行やモバイル定期券の発行など、時代に合ったサービス、機能の導入について検討します。

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
既存情報ツールによる情報発信	[Blue arrow pointing right]				
新たなツール検討、作成	[Blue arrow pointing right]		[Blue arrow pointing right]		
	検討・作成			周知・展開	

この利用料金 1人1乗車
大人(中学生以上) 300円 回数券(300円) 11枚つづり 3,000円
小学生及び障がい者 100円 回数券(100円) 10枚つづり 1,000円
未就学児 無料 回数券は回数乗車回数及び乗車回数によって異なります。

基本運行内容
■運行時間 平日午前8時から午後5時まで
■予約受付時間(※) 運行日(平日)の午前7時40分から午後4時40分まで
※土曜・日曜・祭日・年末年始は運行しない。また、運行開始時刻から運行終了時刻までは予約受付できない場合があります。また、運転ルートが変更される場合があります。また、運転ルートが変更される場合があります。また、運転ルートが変更される場合があります。

ご利用上の注意
①オンデマンド交通は予約制のため、乗車には予約が必要です。
②乗車には予約制のため、乗車には予約が必要です。
③乗車には予約制のため、乗車には予約が必要です。

あづみん乗付センター(予約専用) 0263-71-1233

デマンド交通利用案内パンフレット

オンデマンド交通
あづみん
のるーと安曇野
ご利用案内

あづみんの特徴
「ドアツードア」とは...
乗りたい時に電話やアプリで予約すると、集合して乗車する目的地まで送迎します。
乗り場・行先は希望する乗降箇所をご指定ください。
上止・下止、乗降希望場所を指定。
大車・小車、乗降希望場所を指定。

安曇野市バス(定時定路線) 令和6年度時刻表

＜各線別・時刻情報＞
●各線別・時刻情報
●各線別・時刻情報
●各線別・時刻情報

安曇野市公共交通株式会社 安曇野市 0263-71-1233

コミュニティバス時刻表

事業名	4-3 こどもたちへの交通教育の取り組み
事業目的	自分たちが暮らす地域にどのような公共交通があるのかを知るとともに、体験できる機会を提供します。
実施主体	安曇野市、交通事業者

事業概要	
市内の小中学校で公共交通に関する案内を配布し、児童、生徒だけでなくその保護者にもどのような公共交通があるのかを周知します。また、毎日の登下校や帰宅後の通塾など、公共交通を利用するというライフスタイルを積極的に提案していきます。	

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
市内小中学校への周知					
利用促進のための企画					

事業名	4-4 各種分野とのサービス連携
事業目的	医療、小売、観光、教育などの外出目的と、そのための移動手段である交通を連携させ、相互の利便性向上、利用促進を目指します。
実施主体	安曇野市、交通事業者、関係事業者

事業概要	
<p>私たちが日々移動するのは、通院したり買い物に出掛けたりなど移動する目的があるからです。公共交通の利用者を増やしていくためには、単に移動の利便性を向上させるだけではなく、外出目的、外出機会を創出し、お出掛け先とのサービス連携を図っていく必要があります。</p> <p>あらゆる分野において公共交通との連携を模索し、公共交通を利用する付加価値を高めていく取り組みを検討します。</p>	

実施時期(スケジュール)					
項目	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)	2027(R9)
各分野との連携検討					

第5章 計画の実現に向けて

5.1 評価指標と目標値

(1) 評価指標と目標値の一覧

本計画の計画目標を実現するため、下記のとおり評価指標を設定します。なお、評価指標は数値目標を達成するためだけに用いるのではなく、計画期間における地域公共交通の現状と推移の把握、改善のために用いるものです。

評価指標	2022年度 (基準年度)	2027年度 (目標年度)	計画目標		
			目標 1	目標 2	目標 3
指標 1 デマンド交通あづみん/のーと 年間利用者数	78,975 人	87,000 人 以上	●	●	
指標 2 デマンド交通あづみん/のーと 人口に占める実利用者の割合	2.1%	2.5% 以上		●	●
指標 3 市民 1 人あたりの 地域公共交通維持費用	1,262 円/人	1,262 円 以下	●		●
指標 4 公共交通網が整備されている と思う市民の割合	18.3%	23.0% 以上	●	●	
指標 5 デマンド交通あづみん/のーと 運行にかかる収支率	11.4% (2024年度を基準)	11.4% 以上	●	●	

※評価指標の数値は、社会情勢等を踏まえ必要に応じて見直しを行う場合があります。

(2) 評価指標の設定根拠と算出方法

① 指標1「デマンド交通あづみん/のるーと 年間利用者数」

安曇野市における地域公共交通の大きな役割を担うデマンド交通は、計画の進捗状況を把握する上で欠かせない要素です。交通ネットワークの構築と使いやすい移動手段に改善していくという観点から、年間の利用者数を評価指標に設定します。

【算出方法】

- ・デマンド交通あづみん/のるーとの利用実績データから、年度別の利用者数を算出。

② 指標2「デマンド交通あづみん/のるーと 人口に占める実利用者の割合」

デマンド交通の実利用者数は、運行開始以降減少傾向にあります。将来にわたって事業を継続していくためには、常に新しい利用者を獲得していく必要があります。誰もが利用しやすく、またみんなが公共交通を利用するという意識の醸成していく観点から、人口あたりの実利用者の割合を評価指標に設定します。

【算出方法】

- ・デマンド交通あづみん/のるーとの利用実績データから、実利用者数を算出。
- ・評価時点の人口（住民基本台帳）で除して割合を算出。

③ 指標3「市民利用者1人あたりの地域公共交通維持費用」

利用者にとって必要な公共交通やサービスを提供するためには相応の費用がかかりますが、過度に事業費を投入することは地域公共交通の持続可能性を損なうことにつながります。現状の維持費用を上回らないように運営していくという観点から、市民一人あたりの地域公共交通維持費用を評価指標に設定します。

【算出方法】

- ・デマンド交通あづみん/のるーと及びコミュニティバスの運営にかかっている費用（交通事業者への運行委託費、運行管理事業者への管理業務委託費）を算出。（ただし、運賃収入、国庫補助は差し引く。）
- ・評価時点の人口（住民基本台帳）で除して費用を算出。

※なお、基準年度の数値は、2023年度（令和5年度）当初予算に計上している事業費を、2022年12月1日時点の住民基本台帳人口で除した数値とする。

④ 指標4「公共交通網が整備されていると思う市民の割合」

本計画で取り組む様々な事業に対して市民がどのように評価するかを判断するため、安曇野市が定期的に行う市民意識調査にて「公共交通網が整備されていると思う市民の割合」を評価指標に設定します。

【算出方法】

- ・市民意識調査（アンケート）により算出。上記設問に対して、「満足」「まあ満足」とした回答の割合。

⑤ 指標5「デマンド交通あづみん/のーと 運行にかかる収支率」

デマンド交通の運行にあたっては、サービス提供に係る経費を必要な範囲にとどめながら、利用者の増加を図り収支を改善していく必要があります。費用負担と収入を比較する観点から、運行にかかる経費に対してデマンド交通あづみん/のーとの運行にかかる収支率を評価指標に設定します。

なお、基準年度については土日祝日運行を開始した2024年度（令和6年度）とし、基準となる数値については2024年度当初予算で算出・計上している運賃収入予定額及び運行経費により算出しています。

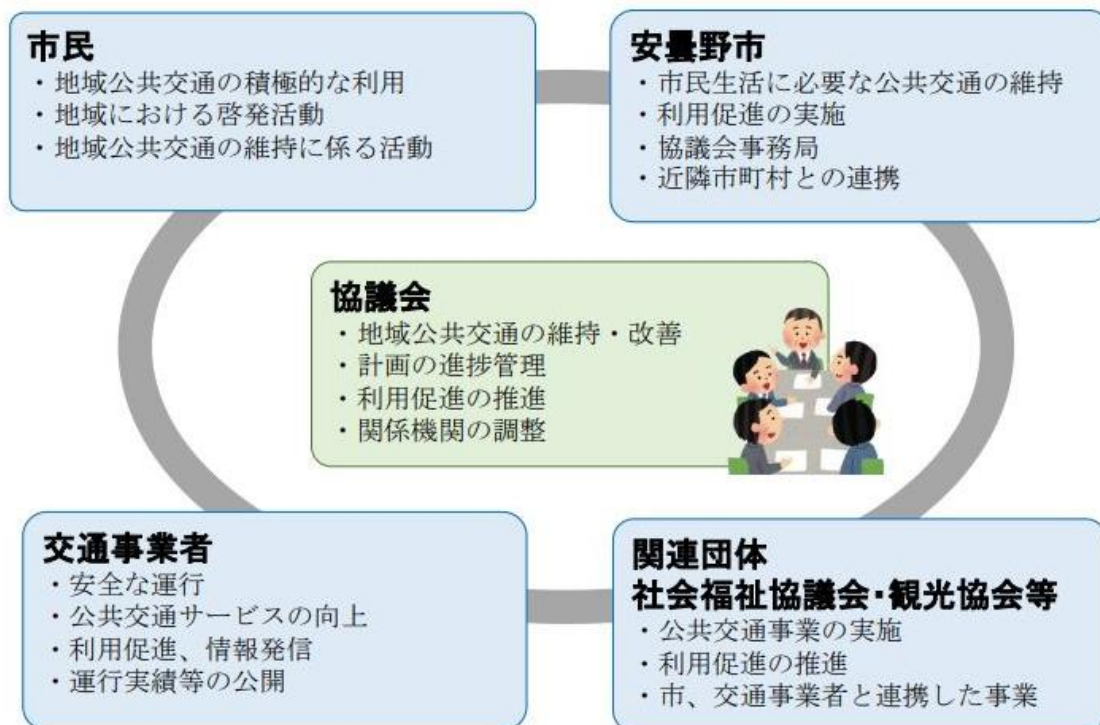
【算出方法】

- ・目標年度の値については、デマンド交通の運賃収入予定額÷デマンド交通運行経費により算出。
- ・評価にあたっては、各年度のデマンド交通の運賃収入実績額÷各年度の運行経費実績額（運行事業者への運行業務委託費及び運行管理事業者への運行管理業務委託費の合計）により算出。

5.2 各主体の役割

本計画における各主体の役割を以下に示します。

本計画は、市民、交通事業者、関係事業者、行政が一丸となって取り組むものです。市地域公共交通協議会はこの中心にあつて、各主体間の連携や調整を図るとともに、計画全体の進捗を確認する場とします。



5.3 計画の推進体制と評価スケジュール

(1) 推進体制

本計画の推進にあたっては、市民、交通事業者、行政などで構成する安曇野市地域公共交通協議会が主体となり、関係機関と調整しながら事業を進めます。

事業の進捗管理は、年2回開催する安曇野市地域公共交通協議会にて行います。

(2) 評価スケジュール

本計画の推進にあたっては、下記のとおり計画策定 (Plan)、事業の実施 (Do)、事業及び目標の評価 (Check)、見直し・改善 (Action) を繰り返し行います。

	2023年度		2024年度		2025年度		2026年度		2027年度		2028年度～
	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	
計画(Plan)	計画策定(実施状況を踏まえ、必要に応じて計画見直し)										
事業の実施(Do)	事業実施		事業実施		事業実施		事業実施		事業実施		
評価(Check)		評価指標チェック		評価指標チェック		評価指標チェック		評価指標チェック		評価指標チェック	
見直し・改善(Action)		次年度実施の改善		次年度実施の改善		次年度実施の改善		次年度実施の改善		次年度実施の改善	

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会の開催		①									②	
主な行事		(確保維持改善計画)					(次年度予算要求)				(第三者評価委員会)	
実施すること	前年度事業評価に基づく計画の改定 P	事業実施 D			計画に基づき行う事業の具体化 P				今年度事業の評価・検証 C		次年度実施事業の見直し検討 A	