

路線見直しのガイドライン(案)

- 令和6年度末に策定した「大町市地域公共交通計画(以下、市計画)」では、右の通り、見直しの基準などを掲げています。(⇒第9章4市民バスの運行方法の見直し基準)
- したがって、これに基づいて対象路線を抽出し、検討していくものとなりますが、見直しの手順や方法などは具体的に定められていないため、今回、以下のようなガイドライン(案)を設定して、進めていくものとなります。

ガイドライン設定に先立っての留意事項

- バス路線の運行見直しでは、一般的に以下のようなことが行われる。
 - ⇒事業形態の変更(オンデマンド交通への移行、タクシー券配布対象地区への移行など)
 - ⇒運行内容の変更(運行日、運行本数・ダイヤ、ルート、車両など)
 - ⇒収支の改善(運賃値上げ、経費削減、委託先変更・直営化など)
- とりわけ、基準値を下回ったことによって行われるケースにおいては、利用の少ない便の運休や区間の短縮といった方向に進まざるを得ず、利便性が低下し、さらなる利用者の減少という悪循環を招きかねない。
- 一方で、運行内容自体の見直しだけでなく、利用者の意識変容・行動変容を促し、利用者を増やす取り組み、そのための情報提供やキャンペーンなども運行見直しの一環と捉えられる。
- したがって、利用促進を最優先事項と位置づけ、まず先に取り組んでいくものとする。

見直しのガイドライン(案)

- ①緊急性を伴うものでない限り、短期間での運行内容の変更は行わない。現行計画(5ヶ年計画)をひとつの取り組みサイクルと位置づけて進めるものとする。必要に応じて実証期間なども設ける。
- ②対象路線については、計画に定めたサービスレベル(各地区からの通勤・通学・買物・通院を可能にするなど)を原則として保証したうえでの見直しとする。
- ③運行内容の見直しに先立って、利用促進に注力する。
- ④地域との協議を重視しながら、進めるものとする。とくに地域自治組織等に対して、現状と基準値(目標値)を知らせ、協力体制を取りながら進めるものとする。
- ⑤長野県地域公共交通計画(北アルプス地域編)や、地域別部会での協議内容との整合性にも留意する。

※資料5に見直しのスケジュール例(ロードマップ)あり

【基準値による路線の振分け方と見直し方法】

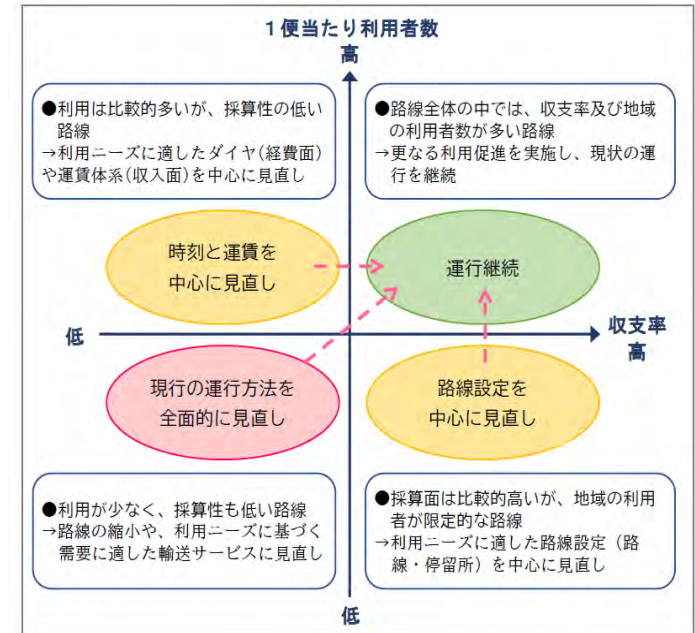
運行実績(1便当たり利用者数・収支率)を基準値と照合し、次のマトリクス表に振分け、路線ごとに必要な見直しを検討します。

【運行見直し指標による見直し方法】

- ◆1便当たり利用者数と収支率の高低により、見直し方法を判断する。
- ◆1便当たり利用者数・収支率ともに高い運行継続を目指して見直しを行う。

【基準値の設定】

区分	1便当たり利用者数	収支率
幹線	4.0人	8.0%
フィーダー	3.0人	10.0%



オンデマンド交通の特性について

- 昨今、バス路線の見直しに際して、代替策の候補として、まず検討の俎上にあがることが多いのが「オンデマンド交通」です。
- 中山間地域などの移動需要にきめ細かく応えられるということで、路線バス廃止後の交通手段として、20年ほど前に登場した仕組みですが、スマートフォンの普及やAI技術の進展などと相まって、この7～8年で急速に普及してきています。中山間地域だけではなく、市街地を含めた地域全体の主要な公共交通として導入する市町村も増えています。
- ただし、ひとくちにオンデマンド交通といっても、地域によって様々にアレンジして運行されています。現在の大町市のふれあい号「常盤東コース」も、この一形態といえます。画一的な定義づけは難しいですが、概要を示すと下表のようなものになります。
- 大町市の今回の見直し事業で、オンデマンドバスを積極的に推進していくというものではありませんが、検討に先立ち、ひとつの選択肢としてその特性などを関係者間で共有しておくことが重要であるため、概要資料をここに提示するものです。

オンデマンド交通の概要

項目	内容	
許認可形態	道路運送法第4条(一般乗合) 区域運行【緑ナンバー】 ※区域運行とは一般的なバスのような固定的なルート、ダイヤを持たず、指定した区域・時間帯において自在な運行が可能なもの ※同法78条の自家用車有償運送【白ナンバー】でも、要件を満たせば同等の方法で運行可能	
使用車両	とくに規定はないが、乗合運行となるため、ミニバン(概ね7人乗り)以上の車両が用いられることが多い	
運行事業者	10人乗り以上の車両を用いる場合はバス事業者による運行が必要 / 10人未満の車両であればタクシー事業者による運行が可能	
運行形態	運行事業者の許認可事業となるが、実質的には市町村からの補助事業というかたちで、赤字分が補填される(≒委託運行)	
本数・ダイヤ	区域運行のため、固定のダイヤは持たないことが多いが、利用者を束ねるために、居住地⇒市街地、市街地⇒居住地などで大枠の基本ダイヤを定める場合もある	
停留所	区域運行のため、個人の自宅前など、停留所不要で運行できるが、公共交通としての性格を出すため、停留所を設定する場合も多い(⇒この場合、一般的なバス停よりは細かく、ゴミ収集所レベルなど)	
運賃	設定した区域一律で200～500円程度としているケースが多い(⇒自宅近くまで送迎可能なことから、バスよりは高めの設定が多い)	
利用対象者	一般的には居住者限定の登録制としていることが多い。(⇒観光客などの来訪者が利用できるものも増えたが事前登録は必要)	
運用(予約)方法	スマホアプリなどによる事前予約(利用の1時間前までなど)。電話での予約も可能	
事業費	運行事業費	専用車両借り上げの場合 : 3.5～6万円/日・台 程度 兼用車両で稼働時間分のみ支払いの場合 : 3,000～7,000円/時 程度
	システム費用	初期費用 : 200～500万程度(昨今は交付金などで賄われるケースも多い) ランニングコスト : 10～30万円/月・台程度
必要車両数	実質的な交通不便者の密度によるが、人口規模4,000～6,000人あたりにハイエース1台程度の配備が必要	

オンデマンド交通のメリットとデメリット

○オンデマンド交通は移動需要の大きくない地域での最適解のような報道もみられますが、一方でデメリットも多くあるという面も否めません。
 ○検討が不十分なまま導入し、成果が上げられていない市町村もみられるため、特性を把握しておくことが重要です。

メリット	デメリット
<p>①必要ときだけ運行 固定ダイヤを持たないため、利用者のニーズのあるときだけ運行すればよく、無駄が省ける。空車で走ることがなく、見た目のイメージも良い。</p> <p>②きめ細かいドアtoドア輸送 バスに比べて車両が小さく、細街路や山間部まで入り込めるため、きめ細かい戸口輸送も可能。玄関先まで直接行くケースもあるが、バス停よりもきめ細かいレベルの専用停留所を設定するケースがある。</p> <p>③相乗りによる効率化 通常のタクシーは1台の車両にひと組の乗客しか乗せられないが、デマンドタクシーは乗合運行であるため、1回の輸送での利用者を乗せられる。運賃は利用者間での割り勘ではなく、利用者数×所定運賃のため、相乗りが増えるほどに収支が高まる。</p> <p>④AIオンデマンドによる効率的な運行 車両の位置情報、経路探索アルゴリズムなどを用いた最適なルート設定が可能。市民の利用傾向などをAIが学習し、車両配置の効率化を図るものもある。ドライバーの土地勘も不要。ユーザー側でも自分のスマホから簡単に予約でき、オペレーターが不要となっている。送迎車両の接近などを地図画面で確認できるものも多い。</p>	<p>①専用車両借上げによる非効率さ 行政サイドが専用車両を借り上げるケースが多いが、1日を通じて車両・ドライバーを拘束することになるため、非稼働間が長くなる場合は、コスト高に。</p> <p>②タクシー車両流用によるニーズとのアンマッチ ①の借上げに対して、通常営業のタクシーをデマンド運行のニーズのあるときだけ転用するというパターンもあるが、混雑する時刻にはデマンドの予約が成立せず、十分なサービスが提供できないことが多い。タクシー事業者としても通常営業のほうが利益率が高いため、オンデマンドの予約を受けない傾向もある。</p> <p>③オペレーター配置の必要性 メリット④に記したスマホ予約も可能なものの、高齢者は電話予約も多いため、実態としてはオペレーターの配置も必須となる。システム運用費用とダブルで掛かることとなり、割高となる。</p> <p>④大規模ニーズへの対応 車両が小さいため、10人以上が乗る通学利用などに対応できない。朝夕はバスで、日中のみデマンドに切り替えるケースもあるが、複数車両が必要となり、効率性にやや反する。</p> <p>⑤不正確な到着時刻 予約の受け方にもよるが、相乗りの効率性を高めるために、途中の立ち寄り箇所を増やしていくと、自ずと運行経路が長くなり、当初予定時刻に対しての遅延が生じる。鉄道駅で列車への接続を前提としたダイヤなどが組みづらい。</p> <p>⑥相乗りの非成立 市民の移動ニーズは多様化しており、ドアtoドアで自由に移動できるとなると、「人の移動を束ねて運ぶ」という公共交通の基本概念から外れていく。結果的に複数人での相乗りが成立しづらくなる。10人乗りの車両を用いながらも、1~2人の乗車がほとんどという実状が各地で見られる。</p> <p>⑦必要台数の確保 人口の分布状況や交通不便者の割合によって異なるが、一般に人口規模4,000~6,000人あたりに1台程度は必要であり、地区全体の移動ニーズを満たすための台数を準備するのに、バスの費用を上回る場合もある。</p> <p>⑧地形・道路網とのアンマッチ 道路ネットワークが地域全体に対して網目状にあり、縦横無尽に移動できるような地域では効果的だが、谷沿いに上って下りて、また次の谷へ、と渡り歩くような地域では、いちどきに予約が重なったときに、最初の一件しか対応できず、非効率となる。</p> <p>⑨狭い車両への相乗り 10人乗りワゴンであれば、さほど支障ないが、②のタクシー車両流用の場合は、セダン車両も多くなり、狭い車内での見知らぬ人との相乗りが敬遠されることも(微妙な顔見知り同士が逆に気まずいという声も)。</p> <p>⑩利用の敬遠 スマホ予約が主流だが、高齢者は電話のほうが多い。耳が遠い、携帯電話がない、出先で居場所や自分の状況などを口頭で説明するのが苦手、等等でデマンドの利用が敬遠される。「待つてれば来てくれるバスのほうが安心」という声も多い</p> <p>⑪大仰なシステムと高いランニングコスト AIシステムは非常に優秀でスマホ予約も便利だが、時期が経つと、運行パターンも固定化するため、システムがオーバースペックにも。</p>

R6年度利用実績

上り	合計		車内滞留人数				
	乗車	降車	1便	2便	3便	4便	
青島	1	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
宮本	40	0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
正科	86	0	0.0	0.3	0.2	0.1	0.1
山の寺生活改善センター	29	0	0.0	0.3	0.2	0.1	0.1
仁科神明宮下	223	1	0.4	0.6	0.3	0.3	0.3
北宮本	145	0	0.6	0.8	0.4	0.3	0.3
曾根原	51	0	0.6	0.9	0.4	0.3	0.3
盛蓮寺	157	3	0.7	1.0	0.9	0.4	0.4
閨田公民館	8	1	0.7	1.0	0.9	0.4	0.4
閨田	43	0	0.7	1.2	0.9	0.4	0.4
社公民館	3	1	0.7	1.2	0.9	0.4	0.4
丹生子	123	0	0.8	1.2	1.2	0.5	0.5
丹生子集会所	7	0	0.8	1.2	1.2	0.5	0.5
山下集落センター	73	0	0.8	1.4	1.2	0.5	0.5
常光寺	206	3	0.9	1.8	1.5	0.5	0.5
館の内公民館	181	1	1.3	1.9	1.6	0.5	0.5
市営住宅前	116	0	1.4	2.2	1.8	0.6	0.6
県営住宅前	778	1	1.9	3.5	2.9	0.8	0.8
旭町	8	15	1.9	3.4	2.9	0.8	0.8
いしぞねクリニック	13	73	1.9	3.2	2.9	0.8	0.8
五日町	0	76	1.9	3.0	2.8	0.8	0.8
総合福祉センター	34	276	1.8	2.6	2.4	0.7	0.7
合同庁舎前	9	41	1.8	2.6	2.4	0.6	0.6
合同庁舎東	21	11	1.8	2.6	2.4	0.6	0.6
神栄町	4	7	1.8	2.6	2.4	0.6	0.6
塩の道ちょうじや	8	32	1.8	2.6	2.3	0.6	0.6
仁科町	4	111	1.8	2.4	2.1	0.6	0.6
信濃大町駅	59	692	1.1	1.9	1.1	0.3	0.3
大町病院	3	230	0.9	1.4	0.9	0.3	0.3
ザ・ビッグ	14	303	0.9	0.7	0.4	0.2	0.2
フレスポ大町	0	277	0.9	0.2	0.1	0.0	0.0
市役所	0	292	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	2,447	2,447	平均	1.0	1.6	1.3	0.4

995

下り	合計		車内滞留人数				
	乗車	降車	1便	2便	3便	4便	
市役所	151	0	0.0	0.1	0.1	0.5	0.5
大町病院	60	5	0.0	0.1	0.2	0.5	0.5
ザ・ビッグ	191	3	0.0	0.4	0.5	0.7	0.7
フレスポ大町	324	18	0.0	1.1	0.8	0.9	0.9
信濃大町駅	835	35	1.4	1.4	1.2	2.1	2.1
仁科町	5	12	1.4	1.4	1.2	2.1	2.1
塩の道ちょうじや	16	8	1.4	1.4	1.2	2.1	2.1
総合福祉センター	192	42	1.4	1.5	1.4	2.3	2.3
合同庁舎前	14	4	1.4	1.5	1.4	2.3	2.3
合同庁舎東	0	3	1.4	1.5	1.4	2.3	2.3
神栄町	0	0	1.4	1.5	1.4	2.3	2.3
五日町	2	4	1.4	1.5	1.4	2.3	2.3
いしぞねクリニック	10	13	1.4	1.5	1.4	2.4	2.4
旭町	8	6	1.4	1.5	1.4	2.4	2.4
県営住宅前	6	645	0.3	1.2	0.8	1.8	1.8
市営住宅前	0	64	0.2	1.1	0.8	1.6	1.6
館の内公民館	0	45	0.2	1.1	0.7	1.6	1.6
常光寺	6	122	0.2	1.0	0.6	1.3	1.3
山下集落センター	1	55	0.2	0.9	0.6	1.3	1.3
丹生子集会所	0	7	0.2	0.9	0.5	1.3	1.3
丹生子	0	75	0.2	0.9	0.5	1.0	1.0
社公民館	0	6	0.2	0.9	0.5	1.0	1.0
閨田	0	33	0.2	0.8	0.5	1.0	1.0
閨田公民館	0	3	0.2	0.8	0.5	1.0	1.0
盛蓮寺	19	151	0.3	0.8	0.4	0.5	0.5
曾根原	2	38	0.3	0.7	0.4	0.4	0.4
北宮本	0	96	0.3	0.5	0.3	0.3	0.3
仁科神明宮下	0	226	0.2	0.2	0.1	0.0	0.0
山の寺生活改善センター	0	33	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0
正科	1	63	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
宮本	0	26	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
青島	0	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	1,843	1,843	平均	0.5	0.9	0.7	1.2
上下乗降計	4,290		上下平均	0.8	1.2	1.0	0.8

837

輸送量 3.8
 平均乗車密度 1.0
 1便あたり利用者数 2.1

【山下集落センター以南の年間乗降者数】
995+837=1,832
 ※乗降者数は1乗車につき2カウント、1回の外出=1往復(2乗車)で4カウントとなる。

見直しの方向性

①池田町営松川線との連携(利用促進)

- 見直し基準に合致する路線であるが、計画に設定されているサービスレベルを踏まえると、全区間にわたって現行通りの4往復を維持しつつ、利用促進に努めることが重要と考えられる。
- 県の北アルプス部会(分科会)においては、池田町営バス松川線と連絡して、あづみ病院や池田市街地へアクセスしたいという意見も出ていたことから、現行の1往復に加えて、もう1往復程度の接続を見据え、広域の会議でダイヤ調整などを進めることが肝要と考えられる。
- 加えて、これに基づく利用促進を沿線地域で展開し、少しでも利用者数を増やすことが最初のプロセスと考えられる。

②山下集落センター以南を予約制に移行

- 利用促進の効果が鈍く、効率的な運行を進める場合には、常光寺以北を市街地循環や八坂コースに移管するものとし、山下集落センター以南を常盤東と同様の予約制の乗合タクシーとすることが妥当と考えられる。

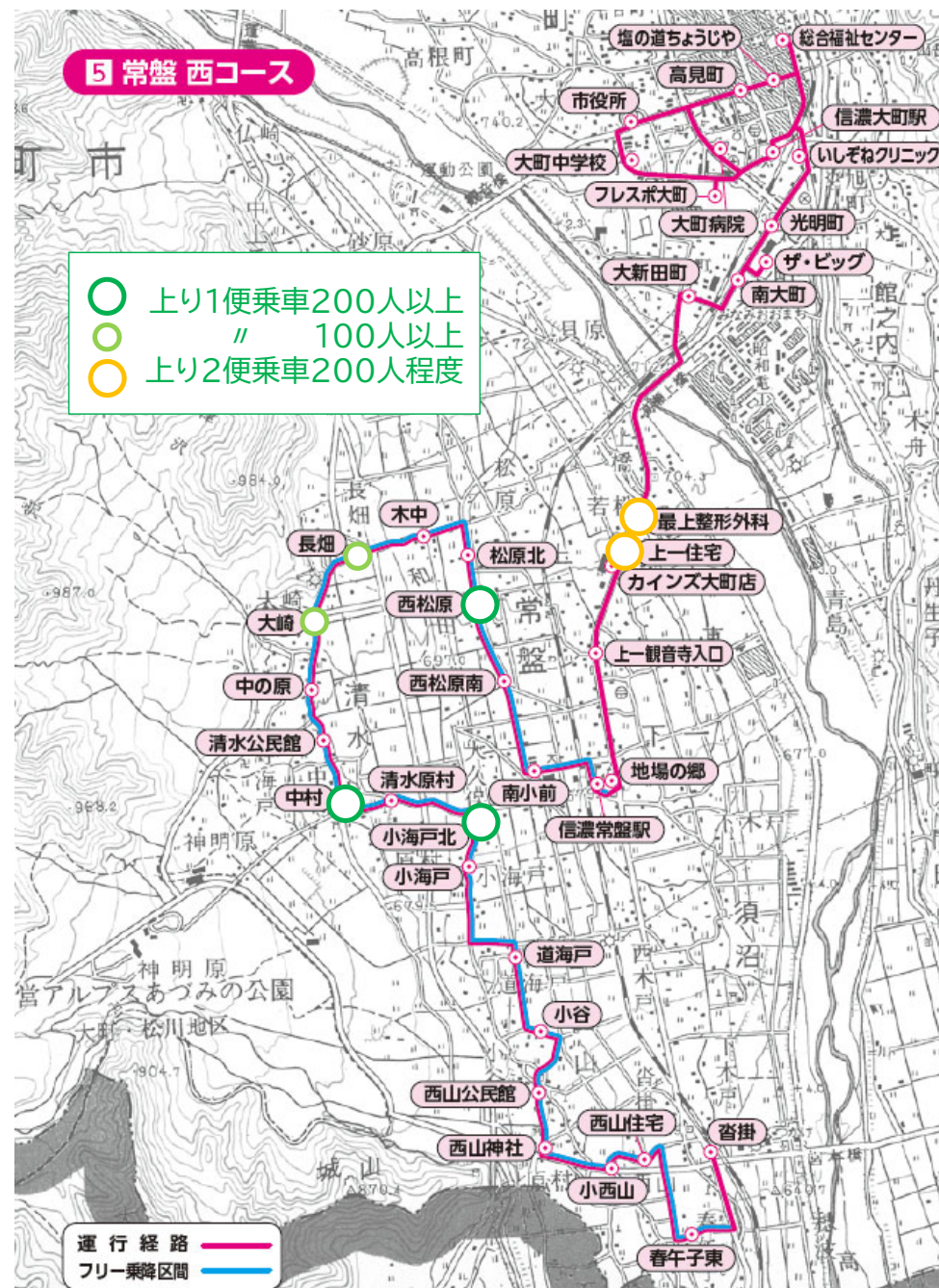
③タクシー助成制度等の導入

- R6年度の利用実績をみると、山下集落センター以南の居住者で、同路線に頼って生活している人は10人未満であることも見込まれることから、②をさらに進めて、個別対応のタクシー助成券などの配布というような方策も考えられる。
- 現在の投入費用に応じた額を提供できるのであれば、かなり高いサービスの提供も可能と考えられる。

2. 常盤西コース

現状と課題

- 主に中高生の朝の登校に使われる上り1便の利用をみると、200人/年以上のバス停が小海戸北227、西松原216、中村201と4箇所ある。
- 100人/年以上でみると、大崎103、長畑102があり、大町中学校(=大町岳陽高校最寄り)での下車が多いことから、このバスを使って通学している実態があることは間違いないものと見込まれる。
- 大系線に対しては、信濃常盤駅で接続しており、安曇野方面への通学にも対応できている。
- 主に通院・買物に使われる上り2便についても、上一住宅から245、最上整形から198というまとまった乗車があり、大町市街地に向かう動きが確認できる。
- 帰宅便についても、下り3便で戻るというパターンも明確である。
- 車内滞留人数をみても、上り1便については常盤地区から大町市街地に移乗する付近(高瀬川渡河付近)で、平均で5人近くある。日変動もあるため、多い日は定員(10人)近くに達することもあるとみられる。
- 1便平均での利用者数としては2.7人となっており、見直し基準に当てはまるものの、バス運行の必要性が高い路線とみなすこともできる。
- 一方で、中高生の下校時に利用する便(下り4便)の平均車内人数が0.5人と非常に少なく、登校時のボリュームとの乖離がみられる。
- 下校のニーズとダイヤがあっておらず、帰りは家族送迎など別の方法で帰宅しているのかなのか、利用実態の見極めが引き続き必要と考えられる。



R6年度利用実績(4便合計)

上り	合計		車内滞留人数			
	乗車	降車	1便	2便	3便	4便
沓掛	42	0	0.0	0.1	0.0	0.0
春午子東	16	0	0.0	0.2	0.0	0.0
西山住宅	116	0	0.0	0.6	0.0	0.0
小西山	15	0	0.0	0.7	0.0	0.0
西山神社	52	0	0.0	0.7	0.2	0.0
西山公民館	29	0	0.0	0.8	0.2	0.0
小谷	8	0	0.1	0.8	0.2	0.0
道海戸	9	0	0.1	0.8	0.2	0.0
小海戸	7	0	0.1	0.8	0.2	0.0
小海戸北	246	0	1.0	0.9	0.2	0.1
清水原村	58	0	1.1	1.0	0.2	0.1
中村	206	0	1.9	1.0	0.2	0.1
清水公民館	126	0	2.0	1.1	0.6	0.1
中の原	11	0	2.0	1.1	0.6	0.1
大崎	111	0	2.4	1.1	0.6	0.1
長畑	105	0	2.8	1.1	0.6	0.1
木中	10	0	2.9	1.1	0.6	0.1
松原北	50	0	2.9	1.3	0.6	0.1
西松原	297	1	3.7	1.5	0.7	0.1
西松原南	45	4	3.9	1.5	0.7	0.1
南小前	108	10	3.9	1.8	0.7	0.1
信濃常盤駅	136	42	4.3	1.9	0.7	0.1
地場の郷	140	27	4.3	2.2	0.8	0.2
上一観音寺入口	32	35	4.3	2.1	0.8	0.2
カインズ大町店	139	66	4.3	2.1	1.1	0.3
上一住宅	363	10	4.6	3.0	1.2	0.3
最上整形外科	446	87	4.7	3.5	1.7	0.5
大新田町	108	25	4.7	3.9	1.8	0.5
南大町	2	12	4.7	3.9	1.8	0.5
ザ・ビッグ	57	155	4.7	3.5	1.8	0.5
光明町	1	176	4.7	3.0	1.6	0.4
いしぞねクリニック	11	31	4.7	2.9	1.6	0.4
信濃大町駅	9	808	3.5	1.8	1.0	0.2
大町中学校	1	597	1.4	1.6	1.0	0.2
大町病院	16	360	0.7	1.1	0.8	0.1
フレスポ大町	16	351	0.3	0.5	0.6	0.0
市役所	2	145	0.0	0.3	0.4	0.0
高見町	0	68	0.0	0.3	0.2	0.0
塩の道ちようじや	0	23	0.0	0.3	0.2	0.0
総合福祉センター	0	113	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	3,146	3,146	2.2	1.5	0.7	0.1

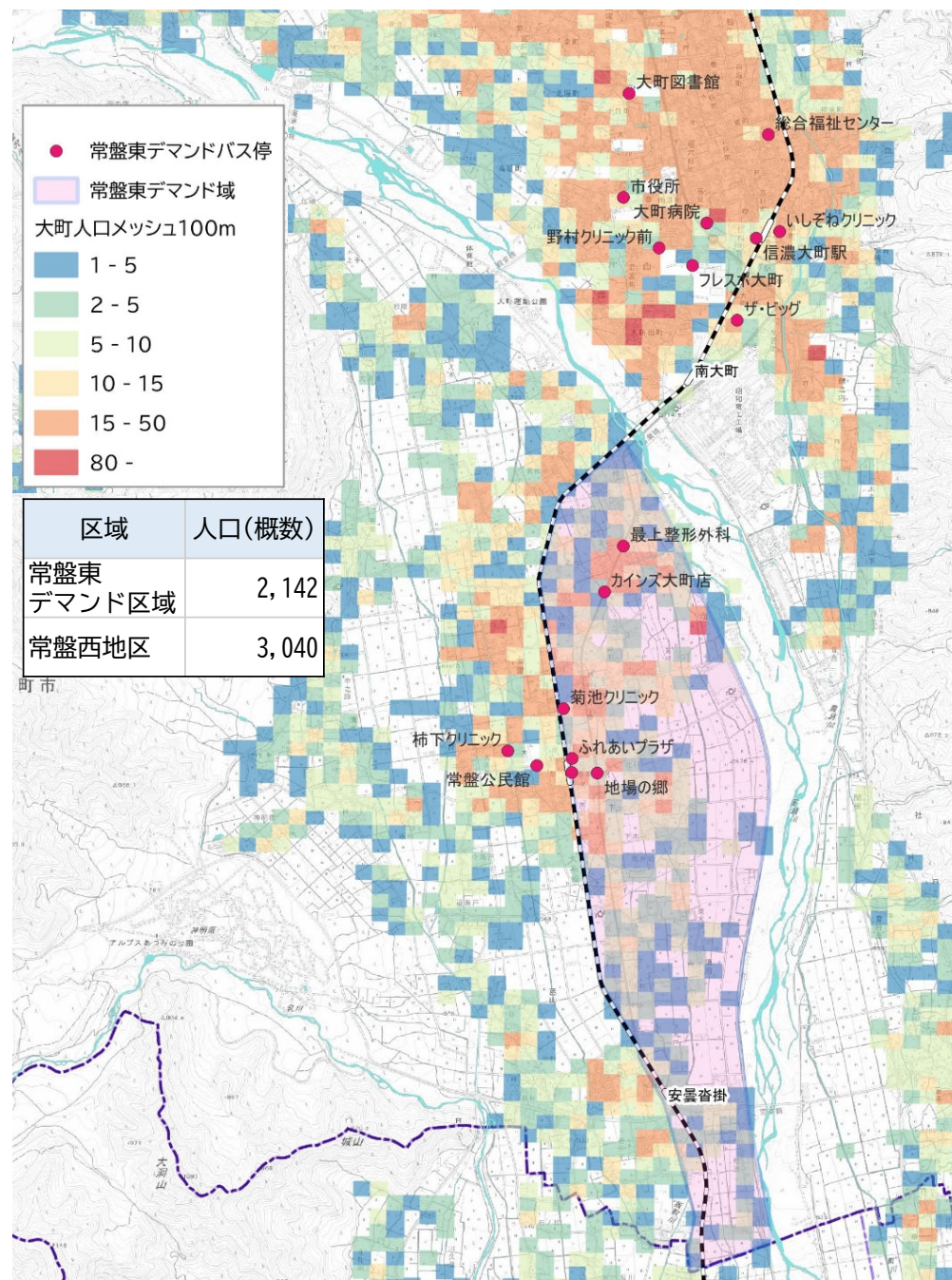
下り	合計		車内滞留人数			
	乗車	降車	1便	2便	3便	4便
総合福祉センター	115	0	0.0	0.3	0.2	0.0
塩の道ちようじや	12	0	0.0	0.3	0.2	0.0
高見町	1	0	0.0	0.3	0.2	0.0
市役所	136	3	0.0	0.5	0.4	0.1
大町病院	120	1	0.0	0.6	0.7	0.2
フレスポ大町	436	36	0.0	1.4	1.3	0.3
大町中学校	157	2	0.0	1.5	1.6	0.7
信濃大町駅	644	12	0.8	1.9	2.5	1.0
いしぞねクリニック	7	38	0.7	1.9	2.5	1.0
光明町	166	5	0.9	2.1	2.8	1.0
ザ・ビッグ	241	64	0.9	2.4	3.1	1.1
南大町	6	1	0.9	2.4	3.1	1.1
大新田町	30	40	0.9	2.3	3.2	1.2
最上整形外科	27	415	0.1	1.8	2.8	1.1
上一住宅	8	219	0.1	1.2	2.7	1.1
カインズ大町店	76	128	0.1	1.1	2.6	1.0
上一観音寺入口	2	21	0.1	1.1	2.6	1.0
地場の郷	21	155	0.0	1.0	2.3	1.0
信濃常盤駅	5	46	0.0	0.9	2.2	1.0
南小前	1	109	0.0	0.7	2.1	0.9
西松原南	0	23	0.0	0.7	2.0	0.8
西松原	0	129	0.0	0.6	1.7	0.8
松原北	0	33	0.0	0.6	1.6	0.8
木中	0	8	0.0	0.5	1.6	0.8
長畑	0	63	0.0	0.5	1.5	0.6
大崎	0	84	0.0	0.5	1.4	0.4
中の原	0	24	0.0	0.4	1.4	0.4
清水公民館	0	94	0.0	0.4	1.0	0.4
中村	0	60	0.0	0.4	1.0	0.2
清水原村	0	52	0.0	0.3	0.9	0.2
小海戸北	0	161	0.0	0.2	0.4	0.1
小海戸	0	1	0.0	0.1	0.4	0.1
道海戸	0	0	0.0	0.1	0.4	0.1
小谷	0	4	0.0	0.1	0.4	0.1
西山公民館	0	23	0.0	0.1	0.4	0.1
西山神社	0	26	0.0	0.1	0.3	0.1
小西山	0	10	0.0	0.1	0.3	0.1
西山住宅	0	106	0.0	0.1	0.0	0.0
春午子東	2	15	0.0	0.0	0.0	0.0
沓掛	0	2	0.0	0.0	0.0	0.0
平均	2,213	2,213	0.1	0.8	1.4	0.5
上下平均		9,262	1.2	1.1	1.0	0.3

輸送量 3.6
 平均乗車密度 0.9
 1便あたり利用者数 2.7

3. 常盤東コース(予約制乗合タクシー)

現状と課題

- 以前は、他コース同様、定時定路線バスとしての運行が行われていたが、利用が低調であったことから、予約時のみ運行する乗合タクシーの形式で見直しがされたものである。
- あわせて、所定のバス停による乗降ではなく、居住区側については、右図のピンク色の網かけの区域全体を利用可能区域として、自宅前まで直接送迎するようにしている。ただし、目的先施設については、バス停を設けて、常盤地区及び市街地中心の施設に限定している。1日の運行便数は4往復である。
- 令和6年度の利用実績をみると、年間での利用者数が上り560人、下り519人、運行日が245日のため、利用者が往復利用をしている想定の場合、1日あたりの実利用者数は2.2人となる。
- 予約制であるため、予約がなければ動かないため、運行可能枠に対する稼働率は上り42%、下り41%と半分に満たない。1便あたりの利用者数でみると、上り1.4人、下り1.3人であるが、運行可能枠全体でみると上り0.6人、下り0.5人と非常に少ない状況となっており、ふれあい号全コースのなかでも最も低い状況となっている。
- 1日4便の運行のなかでは上下とも第2便が最も多く、全体の利用者数の約半数を占める。逆に午後の第3便・4便は、上下合わせても233人で、全体の2割にとどまる。
- 目的先施設でみると、最も多いのがフレスポ大町で、次いでザ・ビッグ、大町病院となっている。
- なお、常盤東地区(乗合タクシー対象区域)全体としての人口は2,100人程度で、常盤西地区に比べて2/3程度となっている。

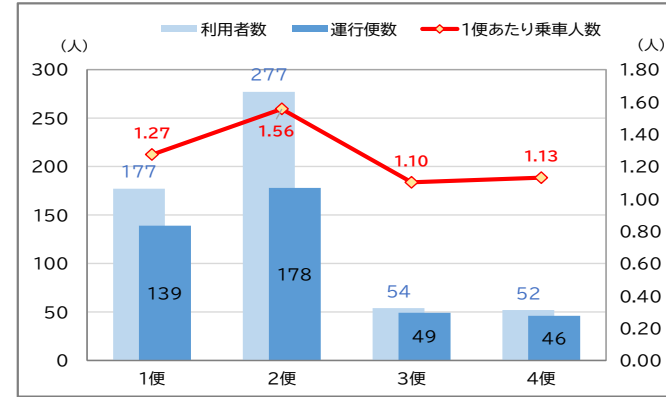


R6年度利用実績

【常盤東⇒市街地】

	運行便数	運行日数	運行率	利用者数	1便あたり乗車人数	1便あたり乗車人数 (運行可能枠)
1便	139	245	56.7%	177	1.27	0.72
2便	178	245	72.7%	277	1.56	1.13
3便	49	245	20.0%	54	1.10	0.22
4便	46	245	18.8%	52	1.13	0.21
合計	412	980	42.0%	560	1.36	0.57

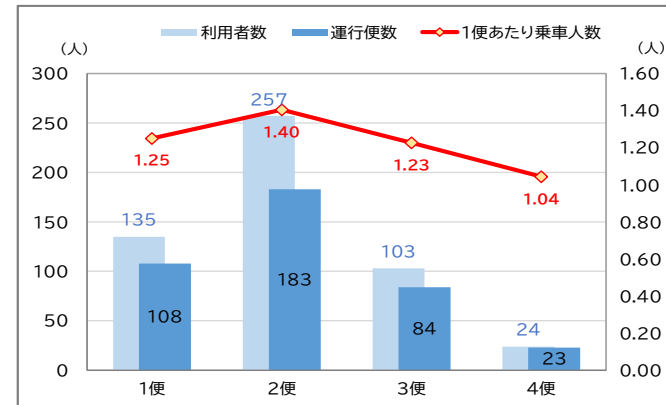
【常盤東⇒市街地】



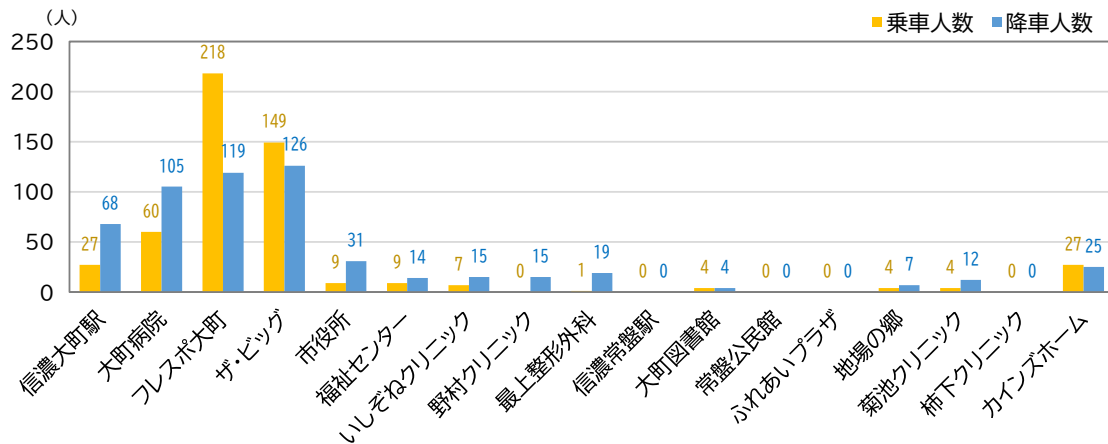
【市街地⇒常盤東】

	運行便数	運行日数	運行率	利用者数	1便あたり乗車人数	1便あたり乗車人数 (運行可能枠)
1便	108	245	44.1%	135	1.25	0.55
2便	183	245	74.7%	257	1.40	1.05
3便	84	245	34.3%	103	1.23	0.42
4便	23	245	9.4%	24	1.04	0.10
合計	398	980	40.6%	519	1.30	0.53

【市街地⇒常盤東】



【停留所別乗車人数】



見直しの方向性(常盤西)

①利用実態の詳細把握とダイヤ調整・利用促進

- 常盤西コースについては、沿線に住宅も比較的多く、通学利用が一定数あることが明確であるが、帰宅時の利用が著しく少ないため、この実態について把握し、必要な対策を講じることが、最初のプロセスとして重要といえる。
- そのうえで、改善が図られたことなどを沿線住民に説明し、利用促進を図ることが重要である。

②通学利用と高齢者利用の区分(一部デマンド化)

- ①の通り、通学利用があるため、予約制やオンデマンド交通などへの移行は馴染まず、朝夕の通学対応便については、定時定路線を運行を維持することが必要不可欠である。
- そのうえで、日中については、利用もさほど多くないことから、予約制のオンデマンド交通に移行するという方策は馴染むことも十分に考えられる。
- 高齢者のマイカー利用が増えるなか、バス利用者の年齢層はかなり高くなってきており、バス停までの徒歩を負担に感じる方も多いため、ドアtoドアの送迎ニーズは強いと考えられる。
- 常盤東地区とあわせた人口規模が5千人程度であるため、現在の常盤東乗合タクシーの規模で、そのままカバーすることも可能と考えられる。
- なお、この際、現行の4往復をベースにした基本ダイヤ設定ではなく、システムなどを導入した柔軟な運行を検討していくことも有効である。

③市街地循環線の再編に伴う路線調整

- 市街地循環線の再編が必要となった場合には現行の常盤西コースについて、貝原、松原、柿の木などを経由するような調整も必要になってくることが見込まれる。(※13p参照)

見直しの方向性(常盤東)

- 見直し基準に合致する路線であるが、計画に設定されているサービスレベルを踏まえると、これ以上の効率化は考えづらく、現行通りの4往復を維持しつつ、利用促進に努めることが重要と考えられる。
- 左記②の通り、常盤西エリアと統合して、より利便性の高いオンデマンド交通に移行するという方策が見込まれるため、これが実施できる場合には、キャンペーンなどにも注力し、効果を高めることが望ましい。

4. 循環線(南・北)

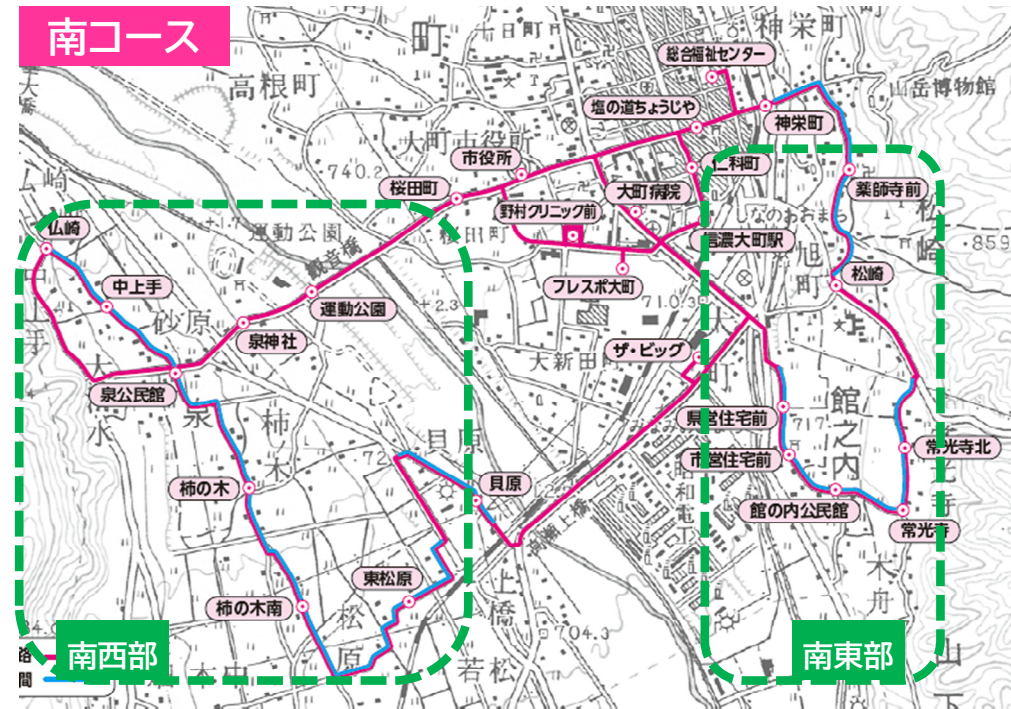
現状と課題 ①

- 1台のバスを複雑に動かすすぎて分かりづらくなっていることに加え、運行範囲も比較的広範囲となっている(とくに南コース)
- 2ルート×右回り・左回り=4パターンあるが、南コースについては、南西側(柿の木・泉)と南東側(松崎・常光寺)に居住エリアがあり、間に中心市街地を挟むかたちで8の字で巡回している。このため、実質的には2ルートに分かれているともいえ、北コースと合わせると、3ルート×右左=6パターンの運行とみなせる。
- それぞれの居住地エリアでみると、3時間おきの運行となっており、片周りでもあるため、利便性が高いとは言い難い面もある。

- 市役所で用を足して帰ってくる時間としては目的先での滞在時間が長い
- 右回りのときは3分で着くが、左回りのときは25分掛かる

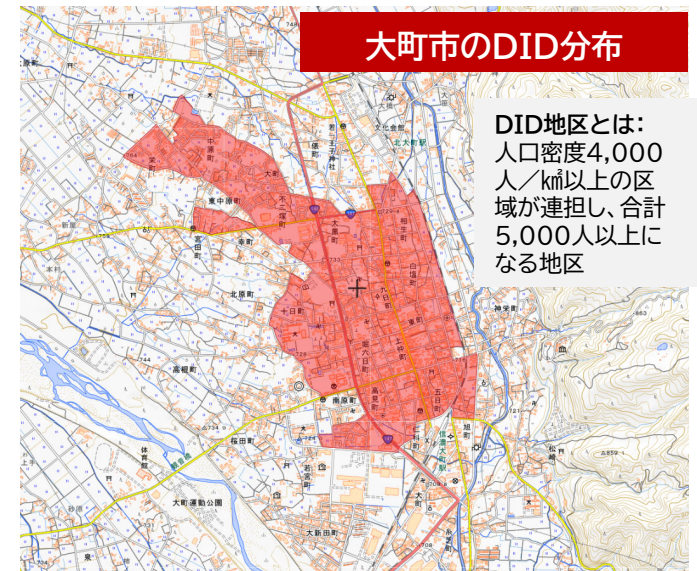
【現行のダイヤ設定の一例】

行き		帰り	
泉神社 ⇒	市役所	市役所 ⇒	泉神社
7:36 ⇒	7:58	10:45 ⇒	11:07
11:07 ⇒	11:10	13:59 ⇒	14:04
14:04 ⇒	14:29	16:56 ⇒	17:18
17:18 ⇒	17:21		



市街地循環バスの特性など

- 市街地循環バスは全国に数多くあり、地域特性も様々であるため、理想的な動かし方について一概には言えないものの、経験的には郊外の居住区との流動の機能を持たせるのではなく、概ねDID地区の範囲内に収めて、テンポよく走らせるほうが効果的な場合が多い模様である。
- 中心部には公共施設、商業施設が立地しているだけでなく、居住者も多いため、市街地内の居住者が買物や用足しをするだけのニーズでも比較的用户数は確保できる。
- 加えて、観光客やビジネス客など、公共交通を利用することを見込んで来訪する人も一定数いる。
- 運行時間としては、両回り2台での運行ができるなら、1周1時間程度でも問題ないが、片周りであれば1周30~40分程度が理想である。



循環線について

現状と課題 ②

- バス停別の乗降者数をみると、市街地内のバス停(右表の上段赤色)に利用が集中していることがわかる。ただし、大半の利用者にとっての目的先施設となるため、自明のデータともいえる。
- 中心市街地の外側(右表赤色以外)で、200人/年以上の利用があるのは、以下の箇所に限られる。
 - ・南西部＝柿の木南、東松原
 - ・南東部＝県営住宅
 - ・北西部＝大原、大原団地、大原2号団地
- とくに、北西部(大原)から市街地中心に向かう利用が非常に多いことは間違いないとみられるが、市街地の外側全体の乗降数の合計よりも、市街地内の乗降数のほうがはるかに多いことから、市街地内のバス停間での相互利用も多いものとみられる。すなわち、これが市街地内居住者の利用である。
- 便別の利用実績をみると、北コースの1便が全利用者の1/4以上を占めており、輸送ボリューム(=次ページグラフの赤帯部分)をみても最大値が4.64と突出している。
- 一方、他の7便については、北コース3便が最大1.57、南コース1便が最大1.68と非常に少ない。
- バス車両(=ハイエース)での運行が必要なボリュームがある便は、この北コース1便のみで、午後の便の利用促進などの必要性も高いといえる。



郊外側

区域	バス停	年間乗降数	日乗降数	
市街地	大町駅	1,109	4.44	
市街地	フレスポ	1,083	4.33	
市街地	福祉セ	880	3.52	
市街地	ビッグ	820	3.28	
市街地	大町病院	815	3.26	
市街地	市役所	646	2.58	
市街地	西友	393	1.57	
市街地	仁科町	113	0.45	
市街地	塩の道	105	0.42	
市街地	野村ク	92	0.37	
市街地	NTT北	45	0.18	
市街地	文化会館	41	0.16	
市街地	一中南	37	0.15	
市街地	相生町	36	0.14	
市街地	合庁前	26	0.10	
南	西	桜田町	4	0.02
南	西	運動公園	5	0.02
南	西	泉神社	16	0.06
南	西	仏崎	15	0.06
南	西	中上手	21	0.08
南	西	泉公民館	25	0.10
南	西	柿の木	67	0.27
南	西	柿の木南	343	1.37
南	西	東松原	243	0.97
南	西	貝原	66	0.26
南	東	薬師寺	108	0.43
南	東	松崎	94	0.38
南	東	常光寺北	43	0.17
南	東	常光寺	119	0.48
南	東	館の内公	10	0.04
南	東	市住前	22	0.09
南	東	県住前	264	1.06
北	北	借馬公	72	0.29
北	西	俵町4	30	0.12
北	西	俵町5	142	0.57
北	西	大原	425	1.70
北	西	大原2号	299	1.20
北	西	大原団地	899	3.60
北	西	宮田町	43	0.17
北	西	宮田追分	14	0.06

循環線北コース 車内滞留人数

① 左回り 8:45

大町駅	0.06
仁科町	0.06
塩の道	0.06
福祉セ	0.07
合庁前	0.07
相生町	0.09
文化会館	0.08
借馬公	0.10
俵町	0.11
南俵町	0.11
上大黒	0.10
俵町4	0.15
俵町5	0.52
大原	1.37
大原2号	1.97
大原団地	3.94
宮田町	4.03
宮田追分	4.07
西友	4.36
一中南	4.46
NTT北	4.64
市役所	4.54
大町病院	2.90
ビッグ	2.44
フレスポ	1.65
野村ク	1.44
大町駅	1.19
仁科町	1.19
塩の道	1.14
福祉セ	0.00

② 右回り 12:15

福祉セ	0.56
塩の道	0.53
仁科町	0.53
大町駅	0.76
大町病院	1.04
ビッグ	1.37
フレスポ	1.54
野村ク	1.55
市役所	1.54
西公園	1.54
一中南	1.52
西友	1.48
宮田追分	1.47
宮田町	1.44
大原団地	1.20
大原2号	1.13
大原	0.66
俵町5	0.65
俵町4	0.65
上大黒	0.57
南俵町	0.56
俵町	0.55
借馬公	0.68
文化会館	0.77
相生町	0.81
合庁前	0.78
福祉セ	0.62
塩の道	0.58
仁科町	0.55
大町駅	0.68
ビッグ	0.36
フレスポ	0.10
市役所	0.04
大町病院	0.00

③ 左回り 15:30

福祉セ	0.04
大町病院	0.14
ビッグ	0.31
フレスポ	0.86
大町駅	0.92
仁科町	0.94
塩の道	0.94
福祉セ	1.55
合庁前	1.57
相生町	1.53
文化会館	1.49
借馬公	1.46
俵町	1.44
南俵町	1.44
上大黒	1.42
俵町4	1.38
俵町5	1.24
大原	1.01
大原2号	0.99
大原団地	0.58
宮田町	0.56
宮田追分	0.56
西友	0.46
一中南	0.45
NTT北	0.45
市役所	0.43
大町病院	0.42
ビッグ	0.46
フレスポ	0.39
大町駅	0.17
仁科町	0.13
塩の道	0.07
福祉セ	0.00

④ 右回り 18:10

大町駅	0.34
大町病院	0.36
ビッグ	0.40
フレスポ	0.54
野村ク	0.54
市役所	0.54
西公園	0.47
一中南	0.48
西友	0.78
宮田追分	0.78
宮田町	0.78
大原団地	0.72
大原2号	0.64
大原	0.62
俵町5	0.61
俵町4	0.61
上大黒	0.61
南俵町	0.61
俵町	0.61
借馬公	0.64
文化会館	0.64
相生町	0.64
合庁前	0.61
福祉セ	0.61
塩の道	0.60
仁科町	0.58
大町駅	0.00

循環線南コース 車内滞留人数

① 左回り 7:31

大町駅	0.61
桜田町	0.62
運動公園	0.62
泉神社	0.62
仏崎	0.64
中上手	0.68
泉公民館	0.73
柿の木	0.83
柿の木南	1.44
東松原	1.68
貝原	1.54
市役所	0.32
大町病院	0.09
大町駅	0.06
福祉セ	0.03
神栄町	0.12
薬師寺	0.25
松崎	0.30
常光寺北	0.32
常光寺	0.41
館の内公	0.43
市住前	0.45
県住前	0.64
野村ク	0.56
市役所	0.56
大町病院	0.18
大町駅	0.09
仁科町	0.06
塩の道	0.06
福祉セ	0.00

② 右回り 10:35

福祉セ	0.30
塩の道	0.33
仁科町	0.36
大町駅	0.47
フレスポ	0.39
野村ク	0.38
市役所	0.35
大町病院	0.46
ビッグ	0.24
貝原	0.24
東松原	0.27
柿の木南	0.17
柿の木	0.22
泉公民館	0.22
中上手	0.22
仏崎	0.22
泉神社	0.26
運動公園	0.25
桜田町	0.25
市役所	0.22
塩の道	0.21
福祉セ	0.24
仁科町	0.24
大町駅	0.26
フレスポ	0.52
野村ク	0.50
大町病院	0.55
ビッグ	0.95
県住前	0.68
市住前	0.64
館の内公	0.63
常光寺	0.44
常光寺北	0.52
松崎	0.52
薬師寺	0.58
神栄町	0.60
福祉セ	0.71
塩の道	0.64
仁科町	0.48
大町駅	0.40
ビッグ	0.26
フレスポ	0.05
市役所	0.01
大町病院	0.00

③ 左回り 13:44

福祉セ	0.04
塩の道	0.04
仁科町	0.03
大町駅	0.18
大町病院	0.20
ビッグ	0.17
フレスポ	0.23
市役所	0.21
桜田町	0.22
運動公園	0.22
泉神社	0.20
仏崎	0.20
中上手	0.19
泉公民館	0.19
柿の木	0.15
柿の木南	0.15
東松原	0.12
貝原	0.11
ビッグ	0.34
フレスポ	0.34
野村ク	0.34
市役所	0.32
大町病院	0.35
大町駅	0.42
仁科町	0.42
塩の道	0.42
福祉セ	0.42
神栄町	0.40
薬師寺	0.36
松崎	0.25
常光寺北	0.23
常光寺	0.19
館の内公	0.19
市住前	0.20
県住前	0.30
ビッグ	0.38
フレスポ	0.20
野村ク	0.18
市役所	0.16
大町病院	0.14
大町駅	0.08
仁科町	0.05
塩の道	0.05
福祉セ	0.00

④ 右回り 16:48

福祉セ	0.01
塩の道	0.01
仁科町	0.01
大町駅	0.08
フレスポ	0.05
野村ク	0.05
市役所	0.36
大町病院	0.38
ビッグ	0.37
貝原	0.37
東松原	0.38
柿の木南	0.09
柿の木	0.08
泉公民館	0.08
中上手	0.08
仏崎	0.07
泉神社	0.07
運動公園	0.08
桜田町	0.08
市役所	0.07
塩の道	0.08
福祉セ	0.12
仁科町	0.12
大町駅	0.15
フレスポ	0.17
野村ク	0.17
大町病院	0.17
ビッグ	0.23
県住前	0.18
市住前	0.18
館の内公	0.18
常光寺	0.16
常光寺北	0.16
松崎	0.05
薬師寺	0.02
神栄町	0.02
福祉セ	0.01
塩の道	0.01
仁科町	0.01
大町駅	0.00

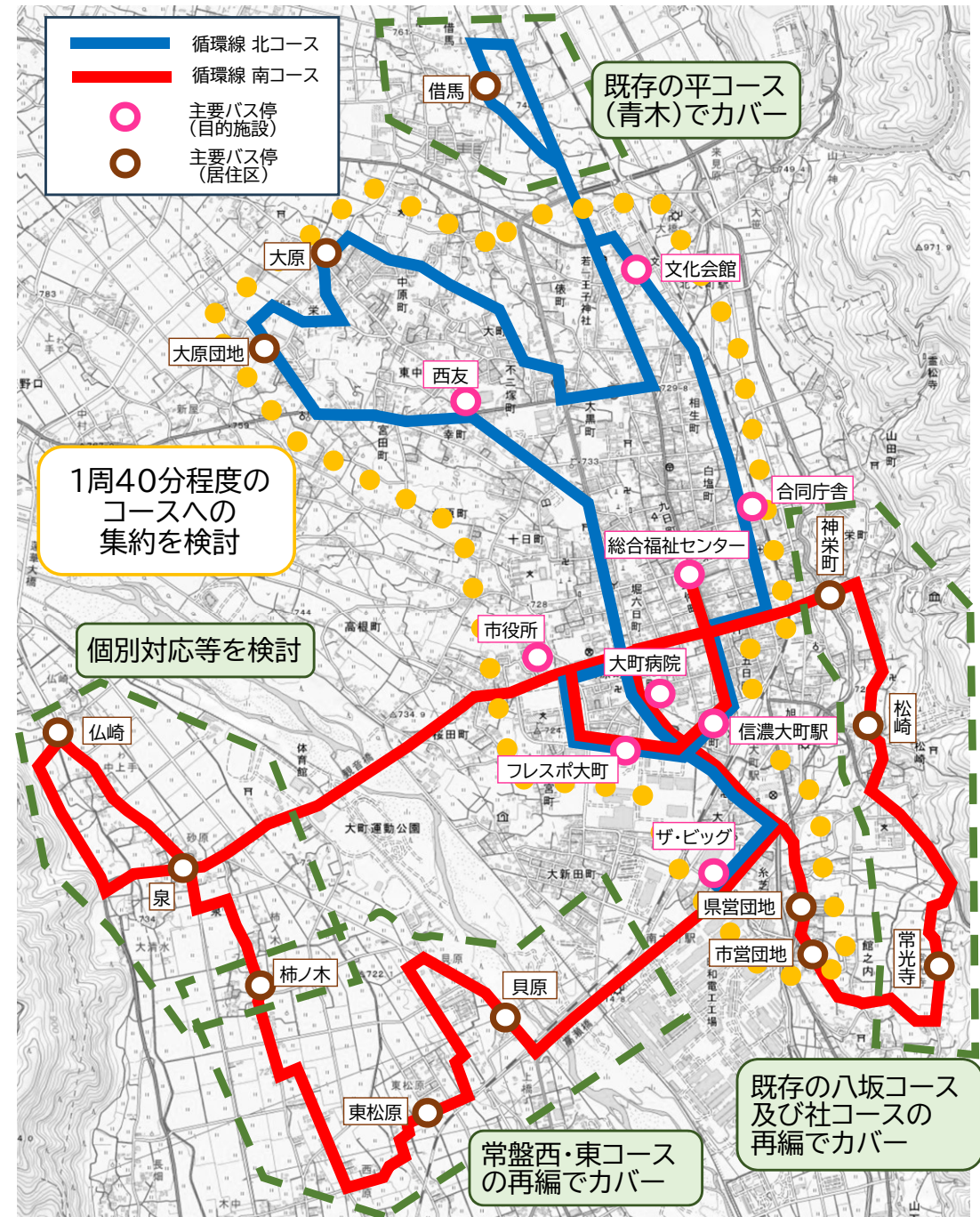
見直しの方向性

①南・北コースの統合・集約

- 「市街地循環バスの特性」に記したように、郊外の居住区から中心市街地へのアクセス需要については、支線型の各コースに移管し、循環バスは利用者の多い区域に絞り込み、多頻度で運行したほうが、効率的で利便性も高まる。
- 具体的には、北コース、南コースの統合を図りつつ、DID地区も参考にしながら、概ね右図のオレンジの枠内に集約する案が理想と考えられる。
- 主要な公共施設、商業施設などを経由しながら、1周40分程度の運行を見込んでいる。
- 現行のルートで対象から外れる箇所もあるが、他地区からのふれあい号でカバーできる箇所も多い。
- ただし、市西部の柿の木、泉、仏崎などが既存のバスがないため、他路線をアレンジするか、個別の対応方を検討することが必要となる。

②オンデマンド交通の導入

- 市街地には観光客やビジネス客なども訪れることから、不特定多数の利用が容易な路線型の運行を第一義に考えるが、昨今はオンデマンド交通を市街地巡回のメインとする自治体も増えてきている。
- 利用者登録制であるが、スマホで簡単に登録できるため、来訪者がその場で登録することも十分に可能である。
- 大町市でも、観光客向けのオンデマンド交通「ぐるりん号」を運行している実績があり、ベースは整っているという見方もできる。これを、市民にも広げるといふ方向であれば、比較的浸透しやすいとも考えられる。



路線見直しのスケジュール例(ロードマップ)

資料 5

- 再編内容は引き続き協議していきませんが、仮に資料3で提示した特定のパターン(右表の案)に基づいて再編すると、スケジュールは下図のようになることが見込まれます。
- 本資料は、地域との連携を保ちながら、順を追って進めていくべきということを例示するものであり、このスケジュールで再編を進めることを協議するものではありません。

循環線(南・北)	中心に集約した統合コースに再編
社コース	池田町への連絡ほか利用促進を進め、改善図られなければ予約制運行に
常盤西	通学利用の促進を図り、朝夕は通学便に特化。日中は常盤東と統合デマンド
常盤東(乗合タクシー)	常盤西と一体となり、運行も柔軟化

