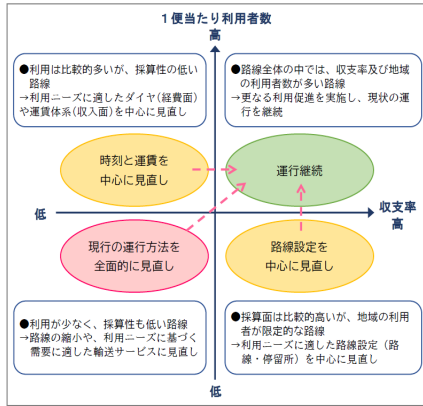


公共交通の利用促進の必要性と大町市における対応策(案)

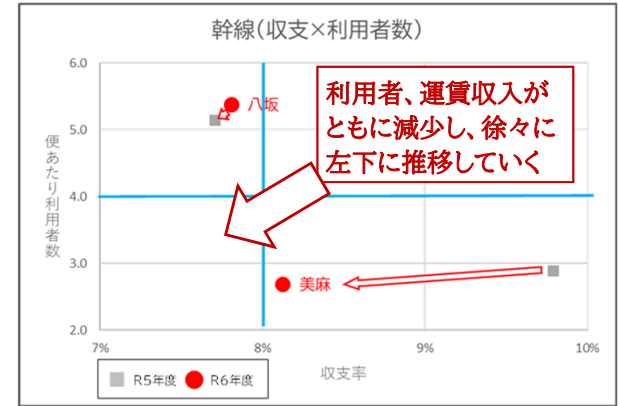
1. 利用促進の必要性

- 大町市の人口(国調人口)は1960年の41,184人がピークで、2020年には26,029人まで減少(-37%)。
- 将来人口推計では、2045年に約16,000人まで減少することが見込まれている。(ピーク時から-61%)
- 少子高齢化が顕著で、とくに年少人口(15歳未満)は1985年から2020年までの45年間で、約1/3に減少している。
- 高齢者人口もこれまで増加してきたが、ピークを超え、2025年以降は減少に転じる見込みである。
- 公共交通の利用者数は、この40~50年ほどの自家用車の普及にあわせて減少の一途を辿っていたなかで、2020年のコロナ禍によって、さらに大きく減少した。
- コロナ禍が終息し、ある程度回復したものの、テレワークなど生活様式の変化もあって、元の水準まで戻るのは難しい状況にある。
- 高齢者の自家用車利用率が高くなったことも公共交通利用者の減少には大きく影響している。
- 効果的な対策を打たない限りは、今後も人口減少に呼応するかたちで、公共交通の利用者数は減少することが見込まれる。
- 大町市地域公共交通計画のなかでは、右図のような見直し基準を設けているが、利用者が減少し、運賃収入も下がるなかでは、全体として、見直し対象となるグラフの左下方向に移行していくことが避けがたい状況にある。
- コミバス等は公的な施策でもあり、左下に移行したことを受けて、路線を順次廃止していくということはないが、公共交通の維持のためには、できる限り利用促進に努め、右上方向に回復させていくことが重要といえる。

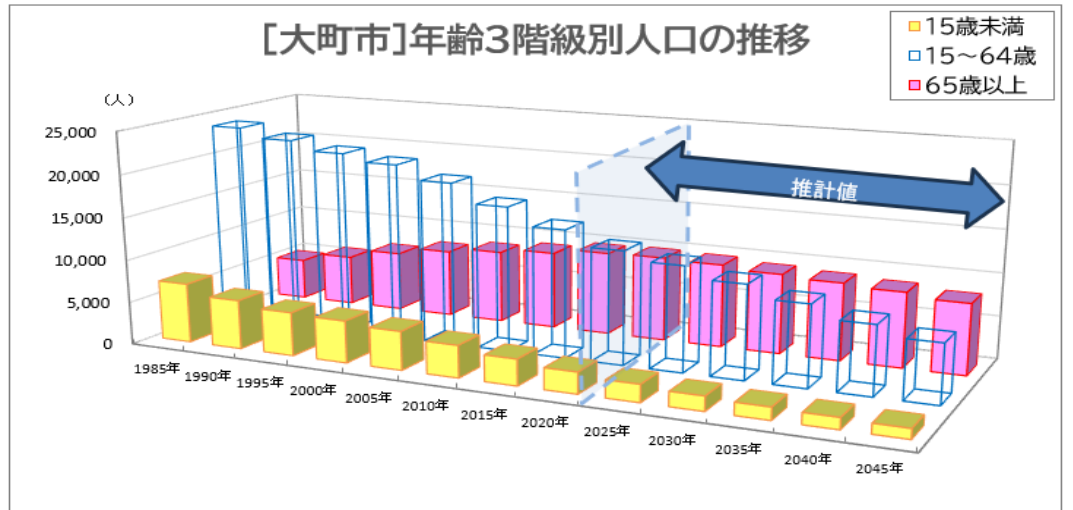
ふれあい号の見直し基準



見直し基準との照合



【大町市】年齢3階級別人口の推移

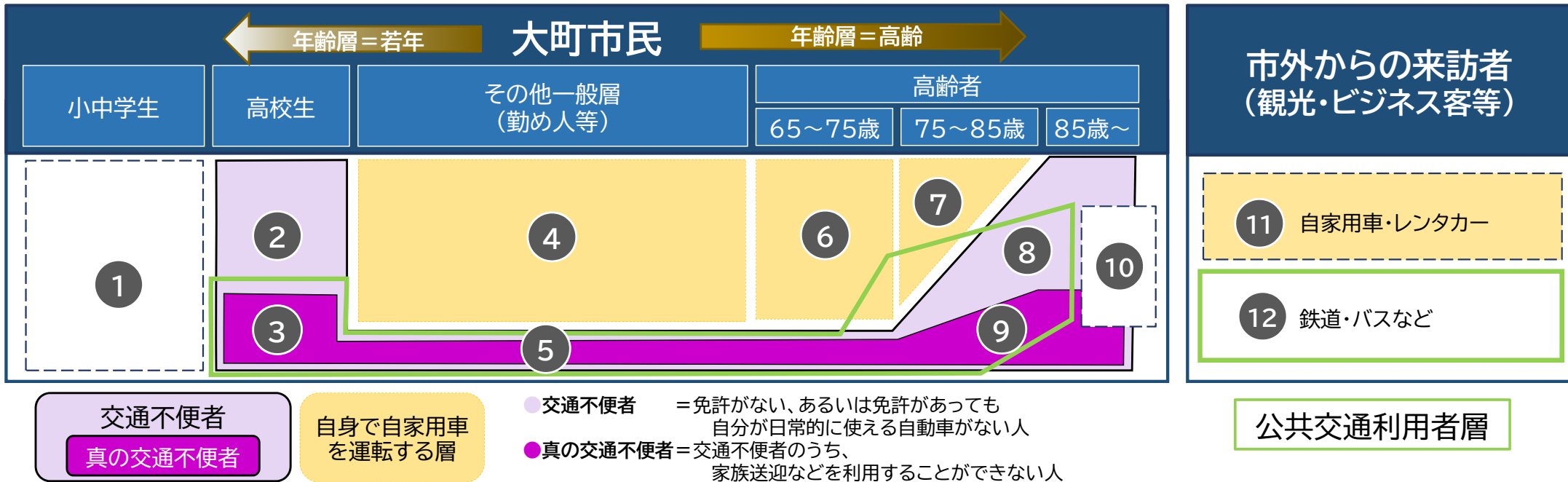


人口の見直しなどからは、今後も非常に厳しいことがイメージされるが、公共交通の利用促進には一定のセオリーがあり、しっかり取り組めば、確実に効果があがるものでもある。
【⇒次ページ】

	1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
15歳未満	6,967	5,734	5,071	4,885	4,489	3,720	3,030	2,460	2,015	1,668	1,428	1,298	1,143
15~64歳	23,636	22,576	21,501	20,686	19,086	16,906	14,900	13,174	12,176	10,846	9,412	7,957	6,793
65歳以上	4,857	5,946	7,083	7,979	8,567	9,120	9,766	9,891	9,748	9,337	9,050	8,729	8,211
総人口	35,460	34,300	33,655	33,550	32,145	29,801	28,041	26,029	23,939	21,851	19,890	17,984	16,147

出典:国勢調査(1985~2020)
国立社会保障・人口問題研究所推計値(2025~2045)

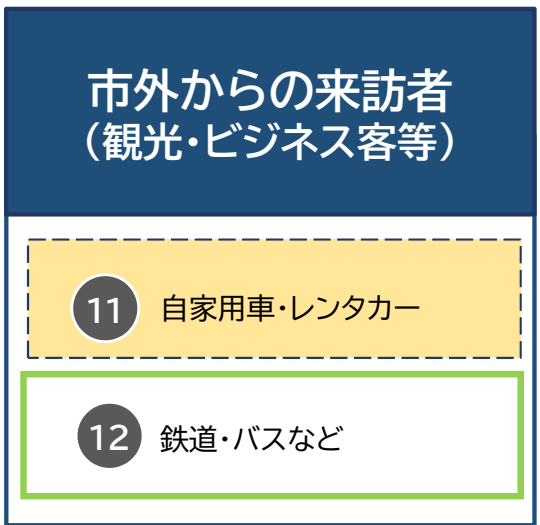
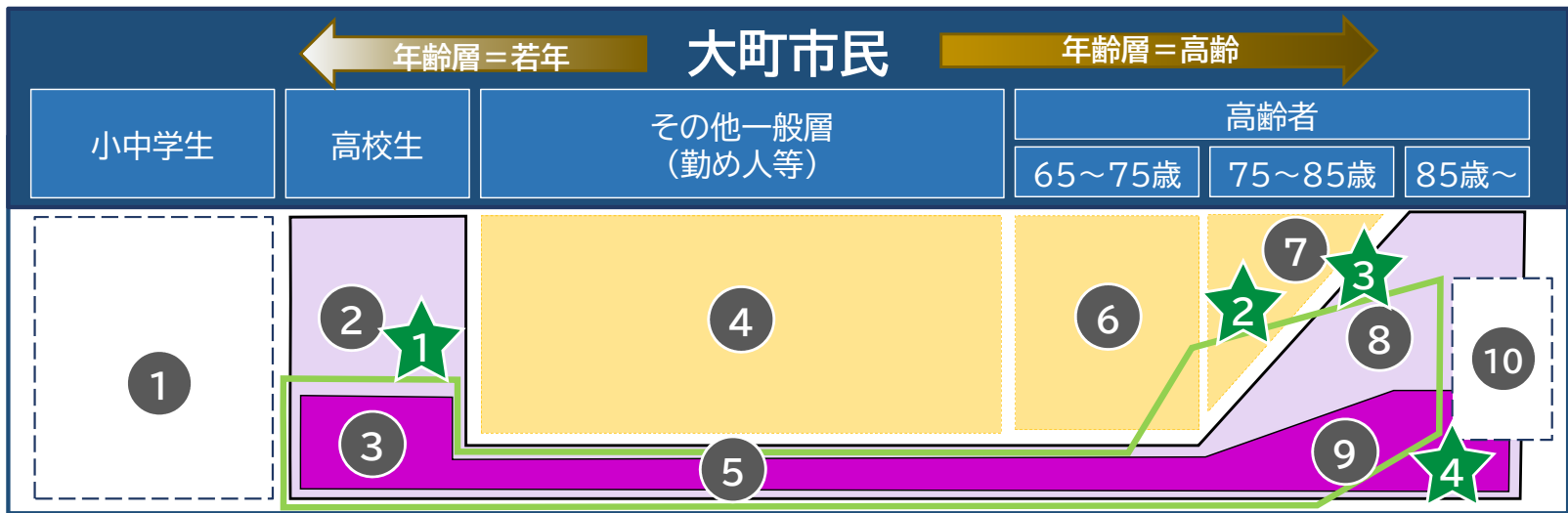
2. 公共交通利用の観点からみた大町市の階層構成



階層	状況や位置づけ
①小中学生	日常の重要な移動は「通学」となる。義務教育課程であり、大町市では徒歩圏外の児童生徒のために専用のスクールバスを運行していることから、本事業のなかでは基本的には扱わないものとする。なお、塾や習い事、休日の外出などのサポートも必要であるが、これについては、可能な部分はバスを利用してもらいつつ、基本的には保護者の送迎を主と位置づける。
②家族送迎を利用しやすい高校生	現在、高校生の多くがこの層に該当する。保護者は通学をはじめとして、子どもが外出する際に駅や目的施設まで送ることを日常の子育ての一環と捉えており、親子ともに公共交通利用の意識は低い。
③家族送迎が利用しづらい高校生	共働きや片親の世帯などで、早出や夜勤、残業などが多い場合には、②のような送迎ができない。近年は共働きが増え、②から③へシフトしつつある。この層は必然的に公共交通を利用する。
④一般の勤め人など	ほぼすべての移動に自家用車を利用するため、公共交通を利用するという発想自体が非常に低い。公共交通への利用転換は非常に困難。
⑤運転をしない一般層	かなり少数であるが、病気やケガなどで運転ができない、あるいは運転しない信条という人もいる。この層は必然的に公共交通を利用する。
⑥75歳以下の高齢者	多くが仕事をリタイアし、外出は減るが、自家用車への依存度は④と同様で、運転にも自信があり、免許返納をしようという考えは、まだほとんどない。ただし、運転ができなくなる日が来ることを認識はしており、マイカー依存に対する問題意識はもっている。

階層	状況や位置づけ
⑦75~85歳で運転する高齢者	引き続き自家用車を利用しているが、認知機能、運動機能の衰えなどを自覚し、徐々に免許返納や失効をして、運転をしない「交通不便者」に移行していく。(便宜上、85歳までに運転をやめるという設定)
⑧75歳以上の交通不便者	運転をやめ、交通不便者に該当するが、公共交通への転換はせず、家族や知人のマイカー送迎を主として利用する人が多い。運転をやめたことをきっかけに外出機会が減少し、フレイルが進むケースもみられる。
⑨身よりがない単身高齢者など	身近なところに家族や知人がおらず、日常移動が難しい状態にある。現在の大町市のコミュニティバスの主たる利用者はこの層である。
⑩要支援要介護者など	80歳を過ぎると、要支援、要介護者が増える。通院や買物なども必要であるが、これらは福祉分野の対応とし、本事業では扱わない。
⑪自家用車利用の観光・ビジネス客	大町市は観光入込が多いことも市の特性としてあげられる。日常の居住地側で④のパターンに当てはまる人は、近県であれば自家用車で来訪することが多く、遠方からの場合も、市内でレンタカーを借りるため、公共交通利用は一般に難しい。
⑫公共交通利用の観光・ビジネス客	大町市はアルパルルートなどもあり、自家用車ではないほうが楽しめるという実状もあり、公共交通利用も比較的多い。なお、三大都市圏では運転をしない層も多く、インバウンド客も増えていることから、公共交通で目的地まで移動できることの必要性も高い。

3. 利用促進の主ターゲットと具体的手法



交通不便者
真の交通不便者

自身で自家用車を運転する層

● 交通不便者 = 免許がない、あるいは免許があっても自分が日常的に使える自動車がない人
● 真の交通不便者 = 交通不便者のうち、家族送迎などを利用することができない人

公共交通利用者層

★ = 公共交通利用促進の重点ターゲット層 (黄緑の□の少し外側に位置する人)

※過度なマイカー利用から公共交通、自転車、徒歩などへ、人々が自発的に移動手段を変えるよう促すコミュニケーション中心の交通施策

ターゲット層	利用促進の意味合い	具体的手法
★1: 親が送迎しなくても通学可能な高校生	市町村のコミュニティバスの運行計画は、高校生の通学を重視したものであるが、それが使うべき人に使われていないというのは施策効率が低いといわざるを得ず、利用促進の意義が大きい。通学需要はボリュームが大きく、効果も大きく現れる。	高校進学を前にした中学3年生とその保護者に、公共交通の重要性と具体的な使い方をレクチャーすることで利用が大きく進むケースも多い。地域や学校側の協力も不可欠。
★2: 運転をやめることを意識している高齢者	高齢ドライバーは運転ができなくなる日への不安を抱えているが、本当に運転ができなくなったときに、いよいよ公共交通を使い始めようとしても難しく、できるだけ早い段階でマイカーと公共交通とのハイブリット生活に移行することが重要といえる。	町内会やシニア会の役員などはこの階層の方が多く、議題(話題)としてもよく取り上げられている。公的なアドバイザー派遣事業を通じたワークショップや往復型のアンケート調査などによっても働きかけやすく、その結果も波及しやすい。
★3: 運転はやめたが身近な人の送迎に頼っている高齢者	自身で運転をしなくなり、身近な人の送迎に依存しているが、そこに気兼ねがあるケースも多い。公共交通を利用して自由に外出できることの意義は大きく、そのニーズに合致すれば公共交通への利用転換が受け入れられやすい。	警察署に免許返納に訪れた方に、チラシなどを配布し、コミュニティバスや公的な支援制度などを案内する。ただし、実際には返納ではなく失効が多いため、運転をやめた人の情報が、地区の民生委員を通じて定期的に取得できる仕組みなども検討する。当該者には、市役所窓口で連絡をもらえれば、丁寧に説明していく。
★4: 移動に困っているが公共交通を利用できていない層	コミュニティバスや乗合タクシーなどを利用すれば解決するのに、行政情報などをあまり取得せずに生活していることで、利用できていないという人も一定数いる。このような人にはしっかりサポートすることで利用が進む場合も多い。	これについても、★3とあわせて地区の民生委員を通じて取得できる仕組みなどを検討する。利用したくてもできなかった方々なので、乗り方教室など実践的な解説が有効となる。

★2★3★4は階層的には近く、比較的ボリュームも大きいため、実務的には可能な限り一体的に進める。地区全体を対象にしたモビリティ・マネジメントの実施などを検討する。

次年度(令和8年度)以降、この方向に基づき、具体的施策を展開していく予定である。