

（仮称）屋代スマート IC 周辺での 交通拠点整備 基本計画

（案）

令和 7 年 3 月
千曲市

目次

1. はじめに	2
1.1 基本計画の策定にあたり.....	2
1.2 千曲市が目指す未来	3
1.3 交通拠点の整備により実現する未来.....	5
2. 千曲市の現状	6
2.1 千曲市の概況.....	6
2.2 インフラや利用可能な交通手段の状況.....	17
2.3 交通環境に係る利用者や事業者の実情.....	22
3. 交通拠点の整備方針	25
3.1 整備に向けた課題	25
3.2 整備方針.....	26
4. 交通拠点の整備計画	31
4.1 交通拠点に具備すべき機能と施設・サービス.....	31
4.2 施設規模の想定	35
4.3 施設配置計画.....	40
4.4 整備イメージ.....	42
4.5 概算事業費の試算	43
5. 事業手法	44
5.1 事業手法の方針	44
5.2 事業スケジュール（案）	47
5.3 公民連携事例.....	47
6. 交通拠点整備後の想定	48
6.1 交流人口の増加、産業への寄与.....	48
6.2 交通環境の充実、市民の生活満足度向上.....	48
6.3 公民連携による経済効果	48

1. はじめに

1.1 基本計画の策定にあたり

千曲市は古くより街道が交わる交通の要衝として発展してきました。現在でも上信越自動車道と長野自動車道の合流点となっており、このような「地の利」を活かしたまちづくりを進め、令和 5 年 9 月には、新たに（仮称）屋代スマートインターチェンジ（以下、（仮称）屋代 SIC と表記）の新規事業化が決定しました。

（仮称）屋代 SIC の新規事業化にともない、上信越道屋代高速バス停を移設する必要がありますが、更なるまちの発展につなげるべく、移設する高速バス停を、複数の交通手段が乗り入れる交通拠点（モーダルコネクト拠点）として整備する予定です。本計画は、国が推進するバスタプロジェクトの動向や持続可能性・多様性への配慮も踏まえ、交通拠点に乗り入れる交通手段や、高速バスを使いやすくするために備えるべき機能など、その整備方針を定めたものです。



図 1.1 （仮称）屋代 SIC の位置

1.2 千曲市が目指す未来

千曲市では、「第三次 千曲市総合計画（令和4年4月）」（以下、総合計画と表記）において、目指す将来像を次のように掲げています。

人をてらす 人をはぐくむ 人がつながる 月の都
～文化伝承創造都市・千曲～

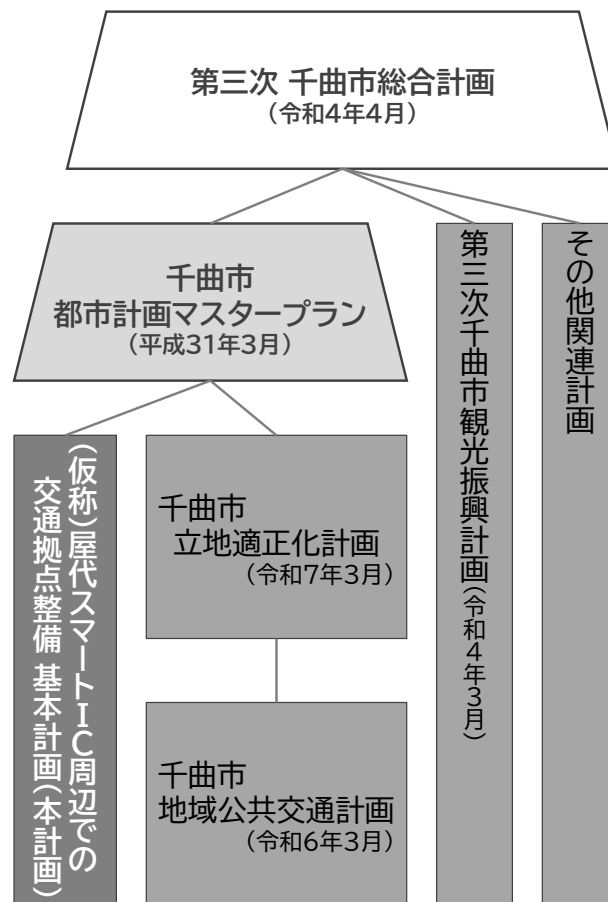


図 1.2 本計画の位置付け

さらに、総合計画ではこの将来像を実現するために、7つの基本目標を定め、それぞれに達成方針を定めています。それらの達成方針のうち、本計画は以下の項目と密接に関連しています。

（１） 【交通】 交流と生活に便利な交通ネットワークが整備されたまち

鉄道、バス、タクシーなどの事業者との公民連携を図り、利便性を高めます。また、近隣市町との広域連携を推進し、公共交通機関の利用促進と、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用など、広域的な公共交通網の充実や環境に配慮した交通環境の形成を図ります。

循環バスについては、公共施設や市民ニーズの高い生活拠点などを結ぶルートを設定し、利便性の向上に努めるとともに、AI などの技術革新による新たなモビリティ・サービスについても研究します。また、しなの鉄道の利便性の更なる向上を図ります。

新型コロナウイルス感染症対策としては、循環バス車内の定期的な消毒、換気などを徹底し安全・安心な運行管理に努めます。

（２） 【都市基盤】 快適で便利な、持続可能なまちをつくる

交通の要衝である地の利と利便性の高い立地条件を生かしながら、長期的視点に立った土地利用を進め、安全性や快適性に優れた暮らしを支える都市基盤の形成を図りながら、公園、道路、橋梁、上下水道などの既存ストックを適正に維持管理するとともに、グリーンインフラの推進により、緑や水辺空間の創出による安らぎと潤いに満ちた良質な都市空間を形成します。

また、姨捨スマートインターチェンジのフル規格化や新国道バイパスなど、広域的な幹線交通網の整備を促進し、人・モノ・文化の流れを市内全域に波及・循環させる幹線道路の整備を進めます。

さらに、産業連携道路ネットワークの整備や新たなスマートインターチェンジの設置など、良好な都市基盤の整備を進め、広域交流拠点など、市街地を誘導する地区への計画的な開発を誘導し、産業基盤の形成による高度な土地利用を図ります。

1.3 交通拠点の整備により実現する未来

後述する現在の千曲市が置かれた状況から将来像を実現するには、様々な課題の解決が必要です。課題解決の手法の一つとして、（仮称）屋代 SIC の整備に合わせて交通拠点を整備することにより次のような未来を目指します。

（１） 高速バスによる来街者の増加、他地域との交流促進

交通拠点の整備により高速バスの利便性を向上させ、交通手段をシームレスに利用可能にすることで旅行者を増加させます。また、周遊型の交通環境を整え長期滞在を促進し、観光資源を活用して地域活性化を図ります。

さらに、旅行者増加に伴い他地域との交流が活発化し、新たな事業や雇用が創出されることで、千曲市のさらなる発展が期待できます。

（２） 便利な交通環境を形成し、まちの魅力や暮らしやすさが向上

交通拠点に様々な交通手段が乗り入れ、スムーズに乗換ができるようになるとともに、待合環境が改善します。市民が公共交通を利用しやすくなり、生活における自動車への依存や高齢者・高校生の移動の不便さが解消され、便利でより暮らしやすいまちとなっていきます。

また、移動しやすくなることで外出が促進され、運動不足の防止や健康増進に資するとともに、市民同士の交流機会も増加し、市民が生き生きと暮らせるようになります。

2. 千曲市の現状

2.1 千曲市の概況

(1) 地勢

千曲市は、長野県北信地域の南東部に位置し、西は冠着山（かむりきやま）、東は鏡台山をはじめとする山地に囲まれていますそのほぼ中央を、東南から北東に大きく曲がりながら千曲川が流れています。千曲川をはさんで両岸には平坦部が広がり、北は善光寺平に接しています。

現在、市の北部には、首都圏と北陸圏を結ぶ上信越自動車道と、中央自動車道につながる長野自動車道が結ばれる更埴ジャンクションがあり、交通の要衝となっています。

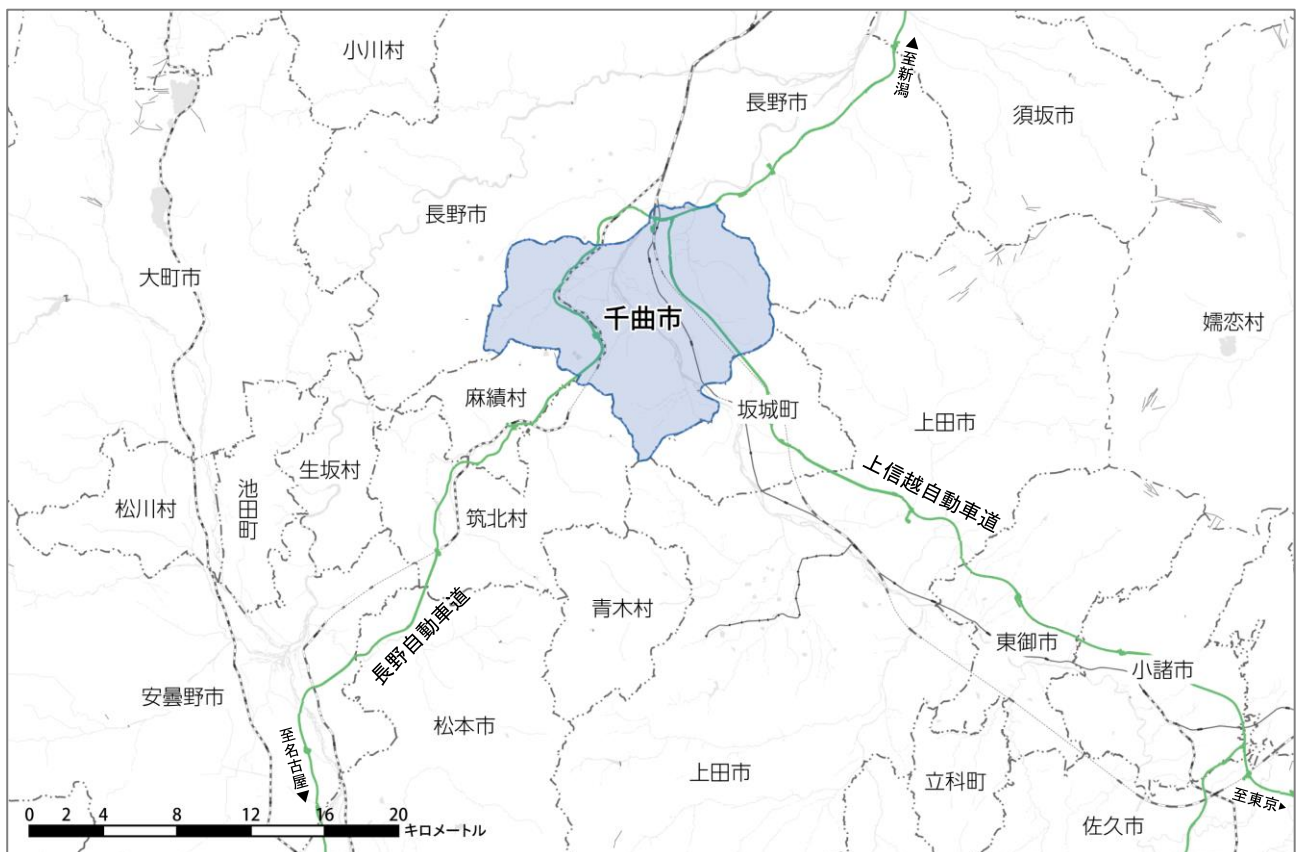


図 2.1 千曲市の位置

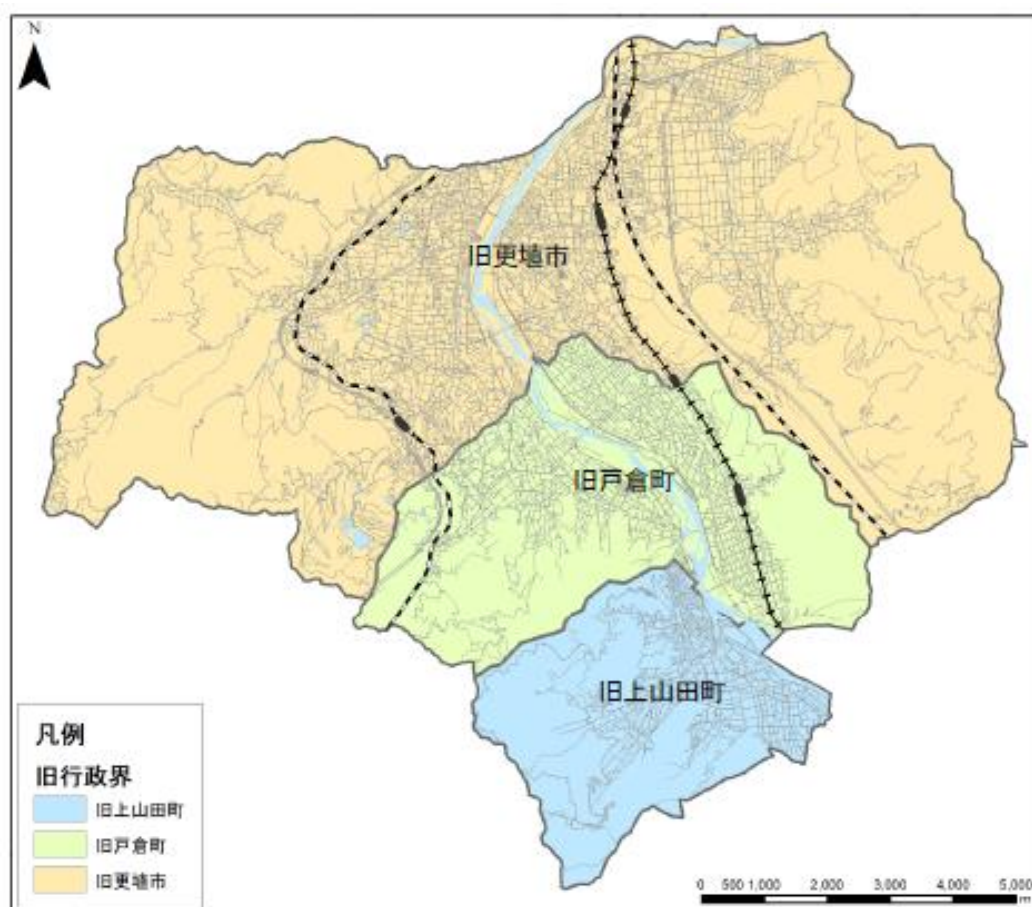
昭和初期、この地域は埴科郡と更級郡の 2 つの郡、5 町 6 村から成り立っていました。昭和の大合併を契機に更埴市、戸倉町、上山田町が誕生し、1 市 2 町は隣接する自治体として、ゴミやし尿の共同処理、常備消防や中学校の共同運営など、さまざまな業務で協力しあってきました。

その後、行政のスリム化や健全化などを進める地方分権の時代になり、さらに一体化、効率的なまちづくりを推進することを目指し、平成 15 年（2003）9 月 1 日、千曲市が誕生しました。

【旧更埴市】昭和 34 年（1959）に屋代町、埴生町、稲荷山町、八幡村が合併して誕生

【旧戸倉町】昭和 30 年（1955）に戸倉町、更級村、五加村が合併して誕生

【旧上山田町】昭和 30 年（1955）に上山田町、力石村が合併して誕生



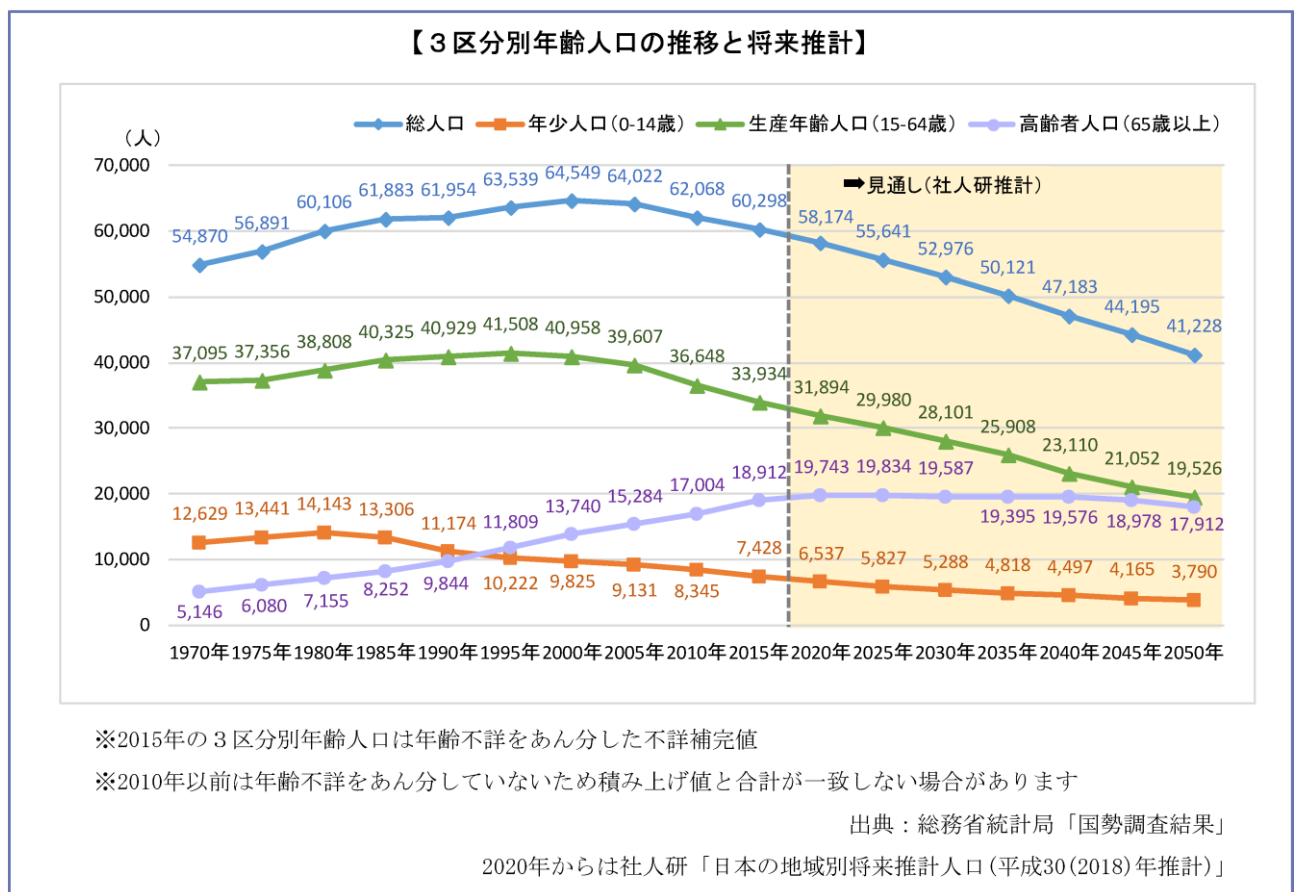
出典：「令和 4 年度千曲市立地適正化計画改定に係る基礎調査等業務委託報告書（令和 5 年 3 月）」

図 2.2 旧行政界図

(2) 人口

人口は、平成 12 年（2000）をピークに減少がみられ、平成 27 年（2015）では 60,298 人となり、令和 2 年（2020）国勢調査結果では 58,852 人となっています。

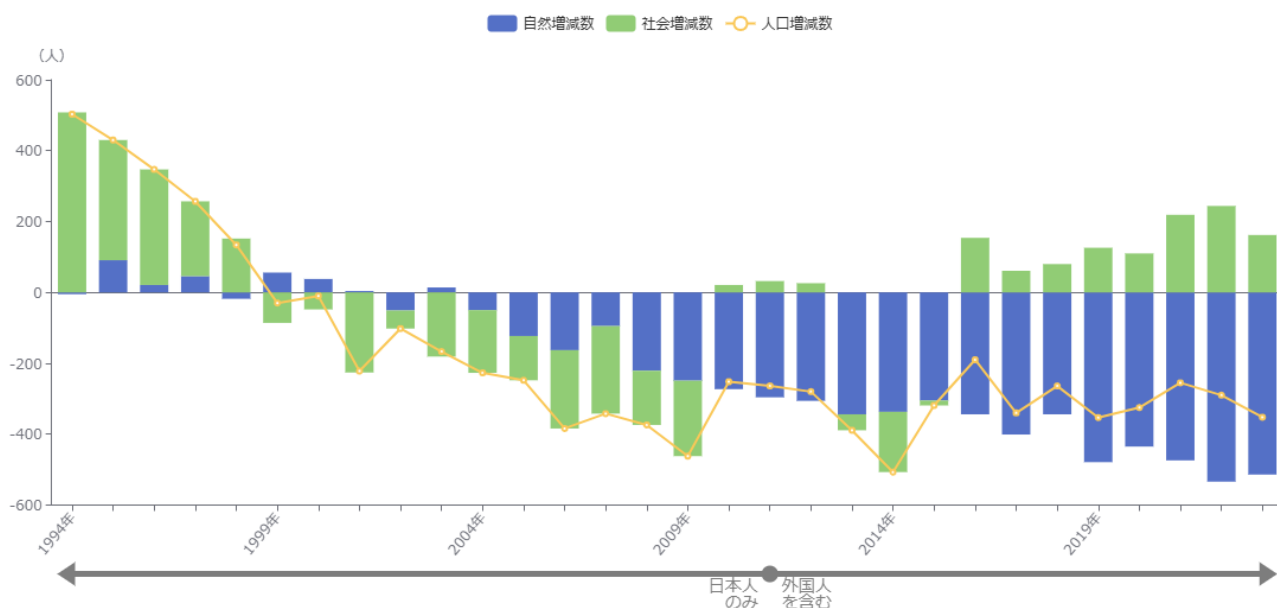
年齢 3 区分別の人口は、平成 27 年（2015）時点で年少人口（0～14 歳）が 7,428 人（12.3%）、生産年齢人口（15～64 歳）が 33,934 人（56.3%）と、前回国勢調査時と比較すると減少傾向となっています。一方、高齢者人口（65 歳以上）は 18,912 人（31.4%）と増加傾向を示しており、少子高齢化が進んでいます。国立社会保障・人口問題研究所の推計をみると、令和 22 年（2040）には 47,183 人になると推計されています。



出典：「第2期千曲市人口ビジョン（令和4年2月）」

図 2.3 3 区分別年齢人口の推移と将来推計

人口動態調査によると、平成 30 年（2018）から 8 年連続で人口が社会増となりました。一方で、自然減が著しく、総人口は減少傾向にあります。



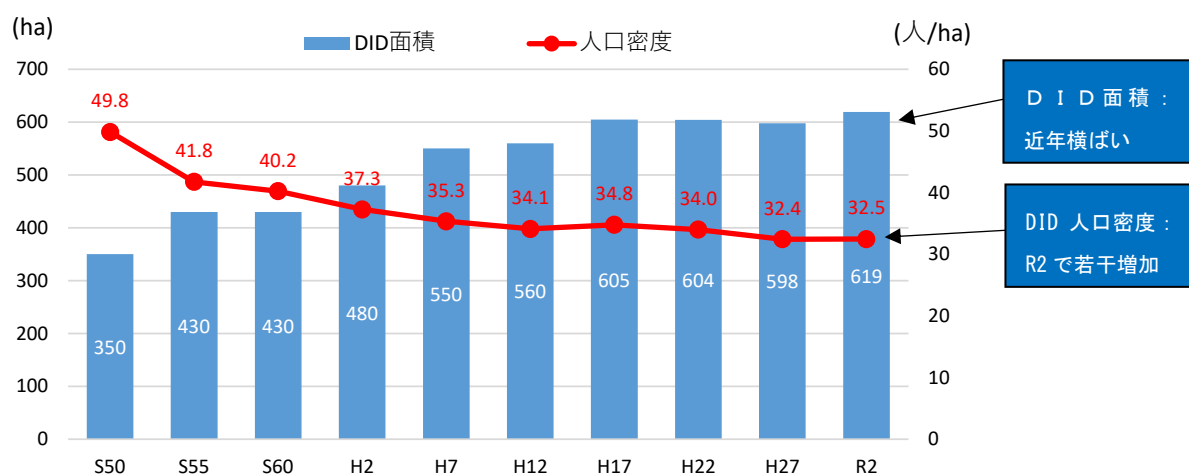
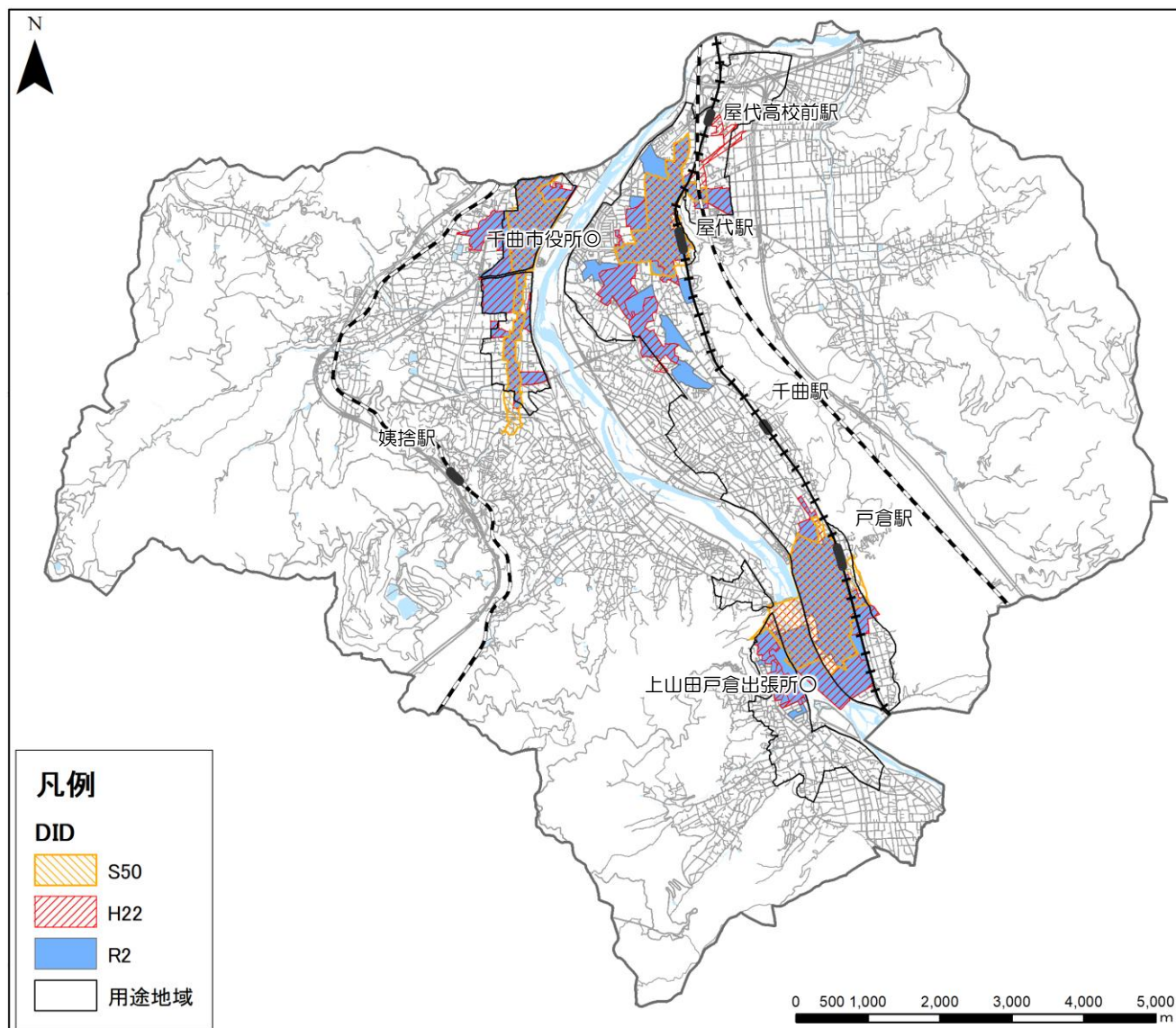
出典：RESAS 地域経済分析システムより作成

※2012 年までは年度データ、2013 年以降は年次データ

※※2011 年までは日本人のみ、2012 年以降は外国人を含む

図 2.4 千曲市における人口動態

DID（人口集中地区）面積は近年横ばい傾向にある一方、DID 人口密度は減少傾向にあった中で令和 2 年（2020 年）には若干増加しています。都市の拡大に一定の歯止めがかかりつつある状況がうかがえます。



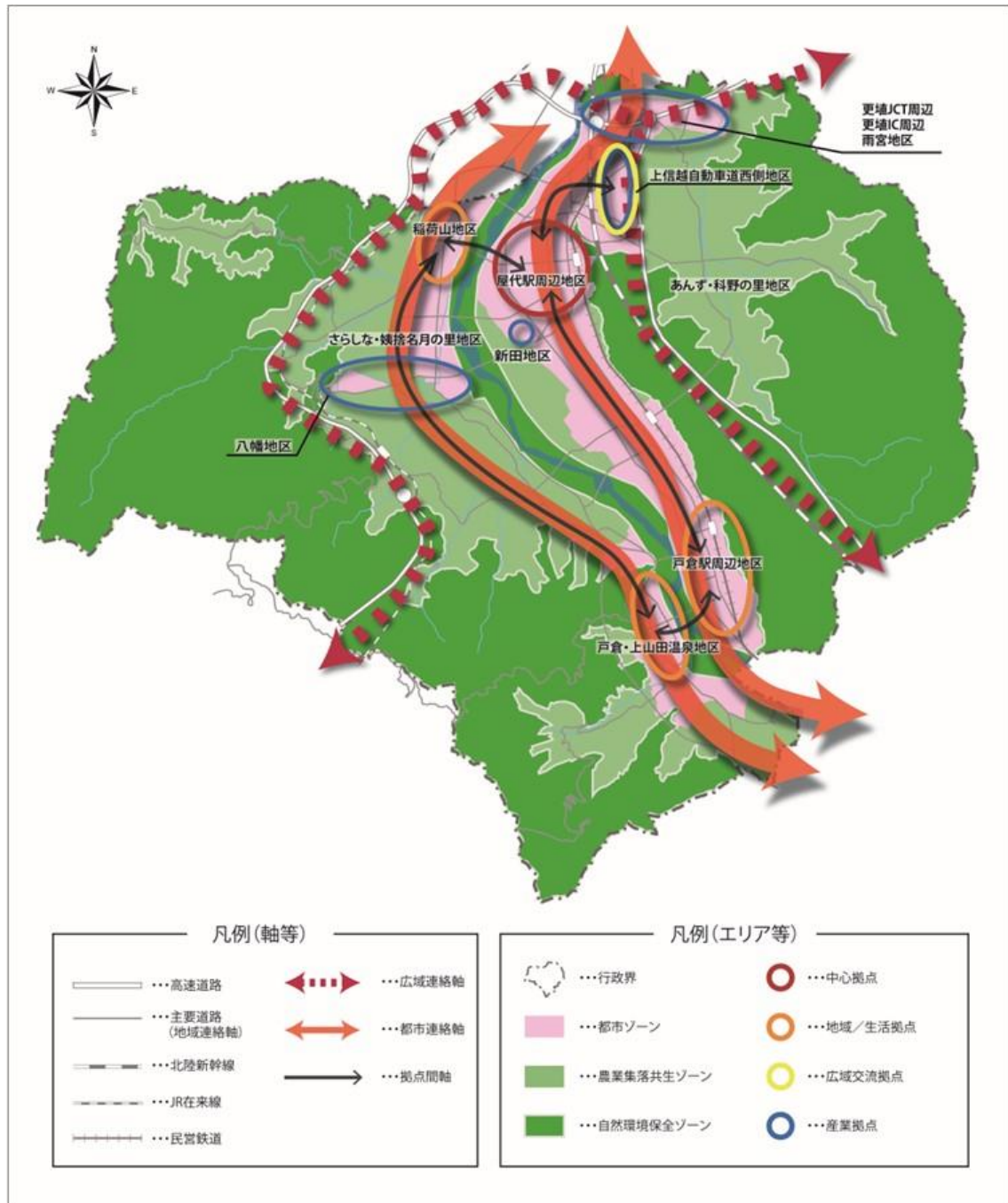
出典：「千曲市立地適正化計画（令和 7 年 3 月）」

図 2.5 DID 面積と人口密度

(3) 地域拠点

千曲市立地適正化計画が示す拠点配置では、屋代駅周辺地区が中心拠点として定められており、稲荷山地区や戸倉・上山田温泉地区、戸倉駅周辺地区が地域／生活拠点として位置付けられています。上信越自動車道西側は広域交流拠点として位置付けられており、スマートインターチェンジを含めた、市全体の活性化をけん引する新たな交流拠点の形成が目指されています。

また、第三次千曲市総合計画や第二次国土利用計画、千曲市都市計画マスタープランなどの各種計画では広域交流拠点の整備が明記されています。



出典：「千曲市立地適正化計画（令和7年3月）」

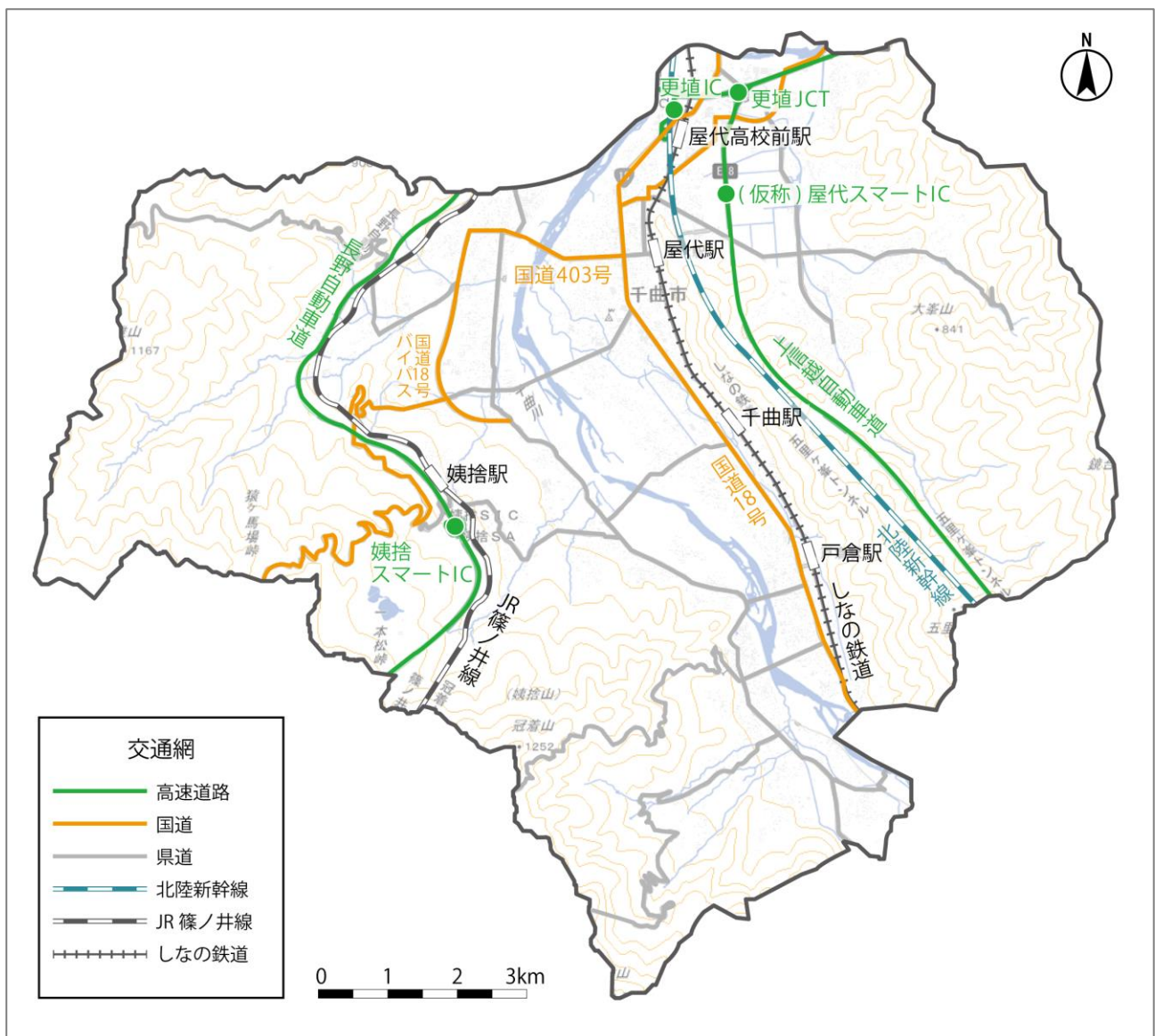
図 2.6 将来都市構造図

(4) 交通

市内の鉄道は、北陸新幹線、JR 篠ノ井線と第三セクターのしなの鉄道が通過し、JR 篠ノ井線は姨捨駅が、しなの鉄道は屋代高校前、屋代、千曲、戸倉の各駅が開設されています。屋代－松代－須坂を結んでいた長野電鉄屋代線は、平成 24 年（2012）3 月に廃線となり、代替として、長電バス「屋代須坂線」が運行されています。

高速自動車国道は、長野自動車道と上信越自動車道があり、市内には両道路が合流する更埴ジャンクション、更埴インターチェンジと、姨捨スマートインターチェンジがあります。

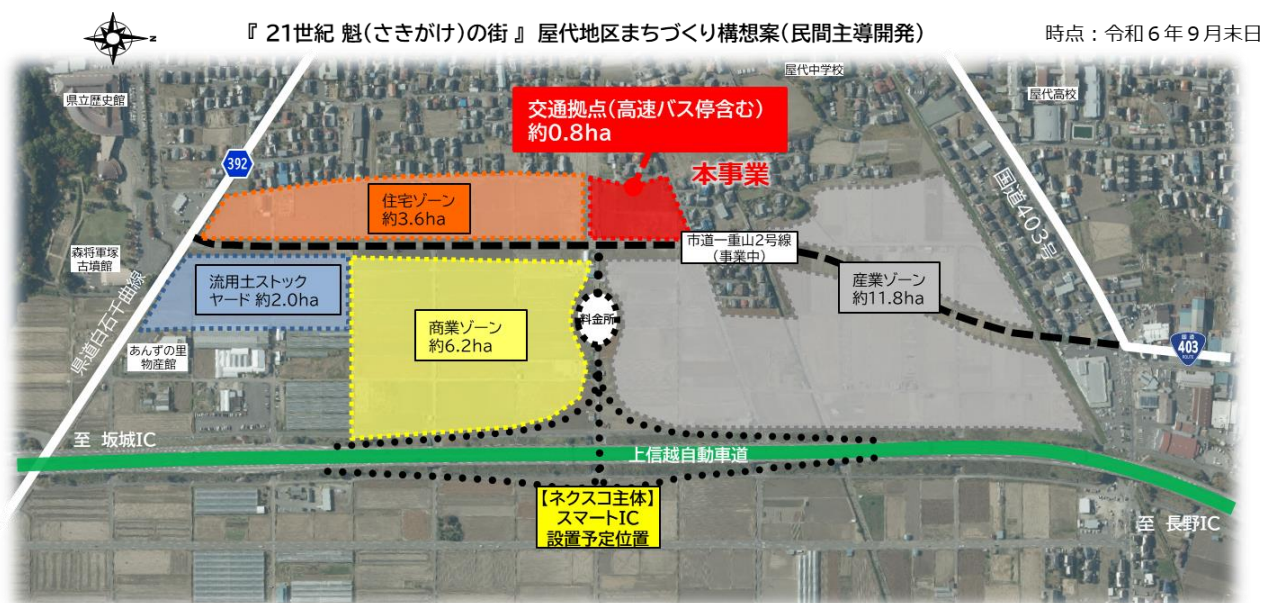
一般国道は、北国街道、北国西往還道や、谷街道などを原型とした国道 18 号、国道 403 号が現在も幹線的な役割を持っています。さらに、国道 18 号バイパスの八幡－稲荷山間、坂城－上山田間の一部が供用されています。



出典：国土地理院地図より作成

図 2.7 千曲市内交通網図

本計画の区域は、（仮称）屋代 SIC に隣接する位置での整備を予定しており、市外からの来訪者や市内から市外あるいは県外観光地へのアクセスポイントとしての利用が期待されます。また、本事業の周辺には民間事業者により、商業ゾーン、産業ゾーン、住宅ゾーンなどの開発が計画されています。



※本図は屋代地区開発事業に係る地権者会の情報を元に作成した構想案であり、各ゾーンの大きさ・内容など決定したものではありません。

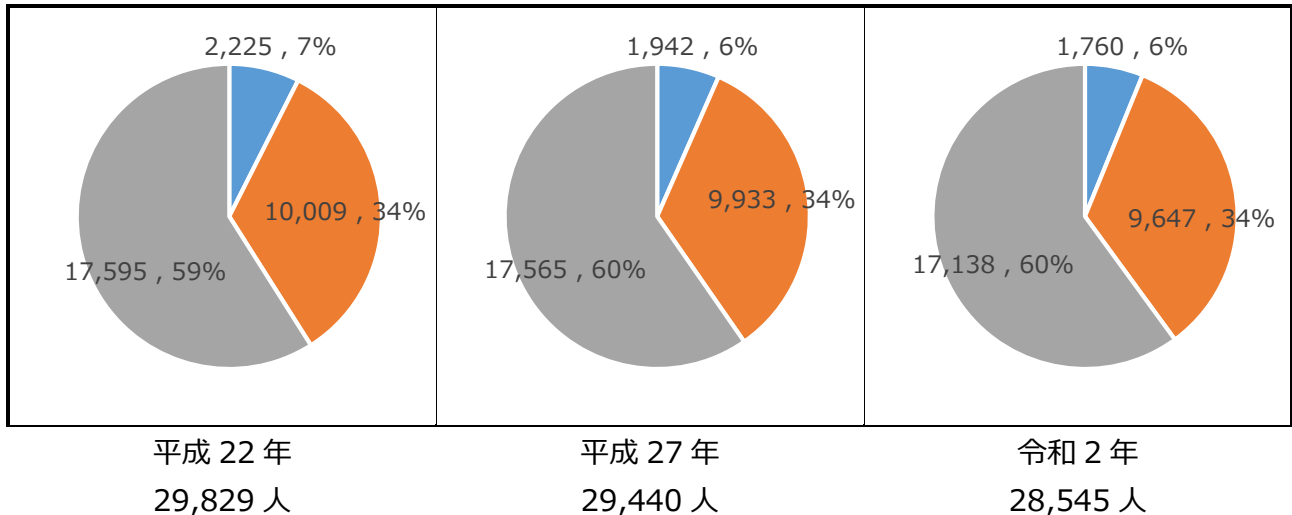
出典：屋代地区まちづくりニュース第17号（屋代地区開発事業に係る地権者会）の情報を元に作成

図 2.8 （仮称）屋代スマートインターチェンジ周辺開発構想案

(5) 産業

就業人口は、減少傾向であり、特に、第一次・第二次産業の就業者が減少し、第三次産業の就業者の比率が市全体の6割を占めています。

産業別では、製造業（7,667人）、卸売・小売業（4,149人）、医療・福祉（3,745人）の就業人口が上位を占めています。



出典：千曲市統計書（令和 6 年 3 月）

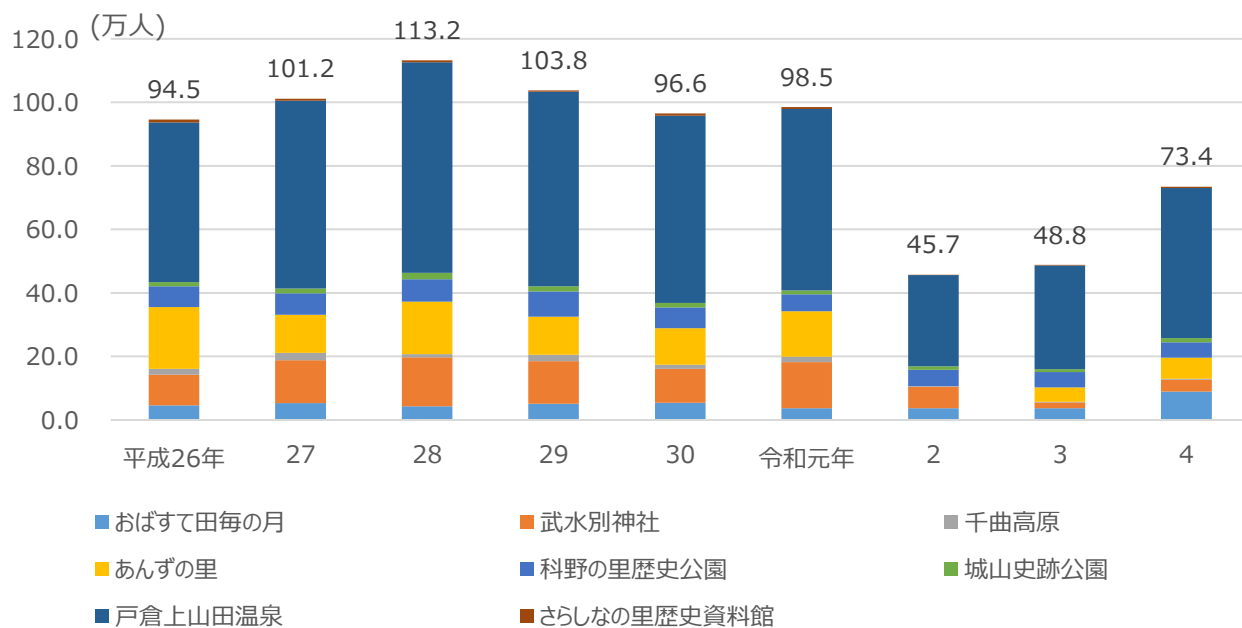
図 2.9 就業人口の推移

表 2.1 産業別就業人口の推移（国勢調査）

	区分	平成 22 年	平成 27 年	令和 2 年
第一次産業	A 農業・林業	2,217	1,941	1,760
	B 漁業	8	1	0
	合計	2,225	1,942	1,760
第二次産業	C 鉱業・採石業・砂利採取業	8	7	7
	D 建設業	2,220	2,090	1,973
	E 製造業	7,781	7,836	7,667
	合計	10,009	9,933	9,647
第三次産業	F 電気・ガス・熱供給・水道業	83	68	67
	G 情報通信業	454	455	395
	H 運輸業・郵便業	1,367	1,239	1,295
	I 卸売・小売業	4,640	4,382	4,149
	J 金融業・保険業	557	480	463
	K 不動産業・物品賃貸業	266	316	325
	L 学術研究・専門技術サービス	534	643	603
	M 宿泊業・飲食サービス業	1,944	1,815	1,527
	N 生活関連サービス業・娯楽業	1,172	1,064	997
	O 教育・学習支援業	1,206	1,182	1,250
	P 医療・福祉	3,016	3,379	3,745
	Q 複合サービス業	287	397	325
	R サービス業	1,177	1,242	1,129
	S 公務	892	903	868
	合計	17,595	17,565	17,138
総合計		29,829	29,440	28,545

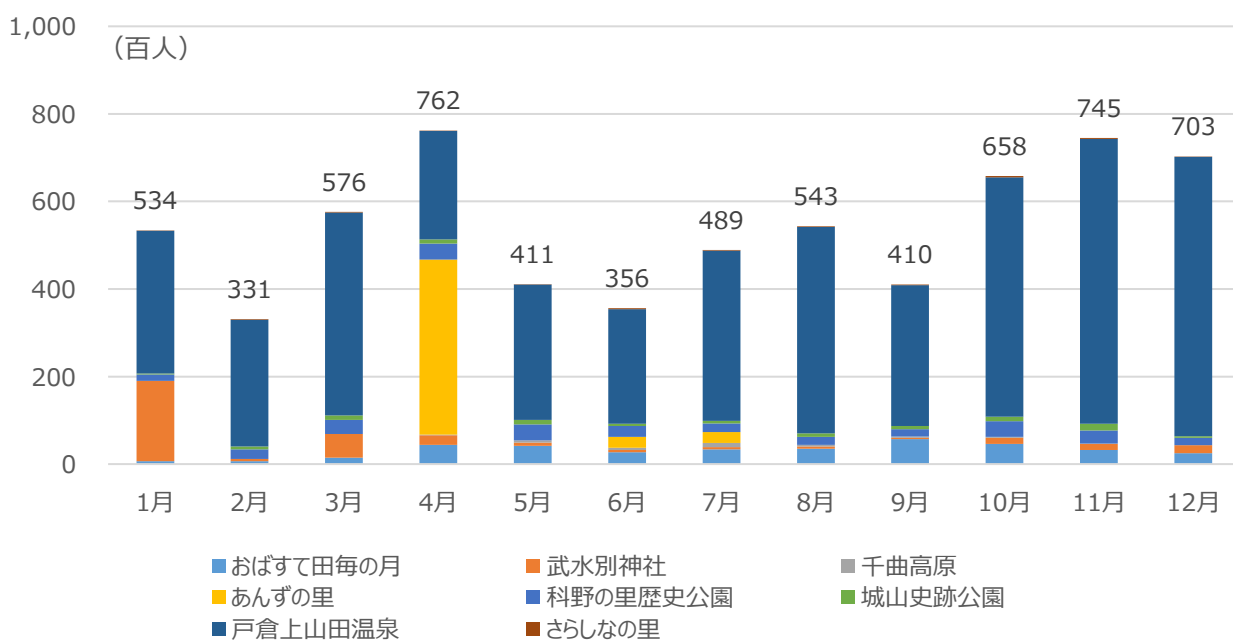
出典：千曲市統計書（令和 6 年 3 月）より作成

市内には、市名の由来となる「千曲川」や、一目十万本「あんずの里」、国の名勝指定、重要文化的景観に選定され、令和 2 年には日本遺産にも認定された「姨捨棚田（田毎の月）」など豊かな自然環境と、日本最大級の竪穴式石室を持つ国指定史跡「森將軍塚古墳」、かつて商都として栄え白壁の土蔵や家が立ち並ぶ「稻荷山重要伝統的建造物群保存地区」、開湯 120 年を超える信州屈指の温泉「戸倉上山田温泉」など、貴重な魅力ある観光資源が豊富にあり、コロナ前は年間で延べ 100 万人を超える人が訪れていました。令和 2 年に新型コロナウイルスの影響で観光地利用者数は減少しましたが、以降は回復傾向にあります。



出典：千曲市統計書（令和 6 年 3 月）より作成

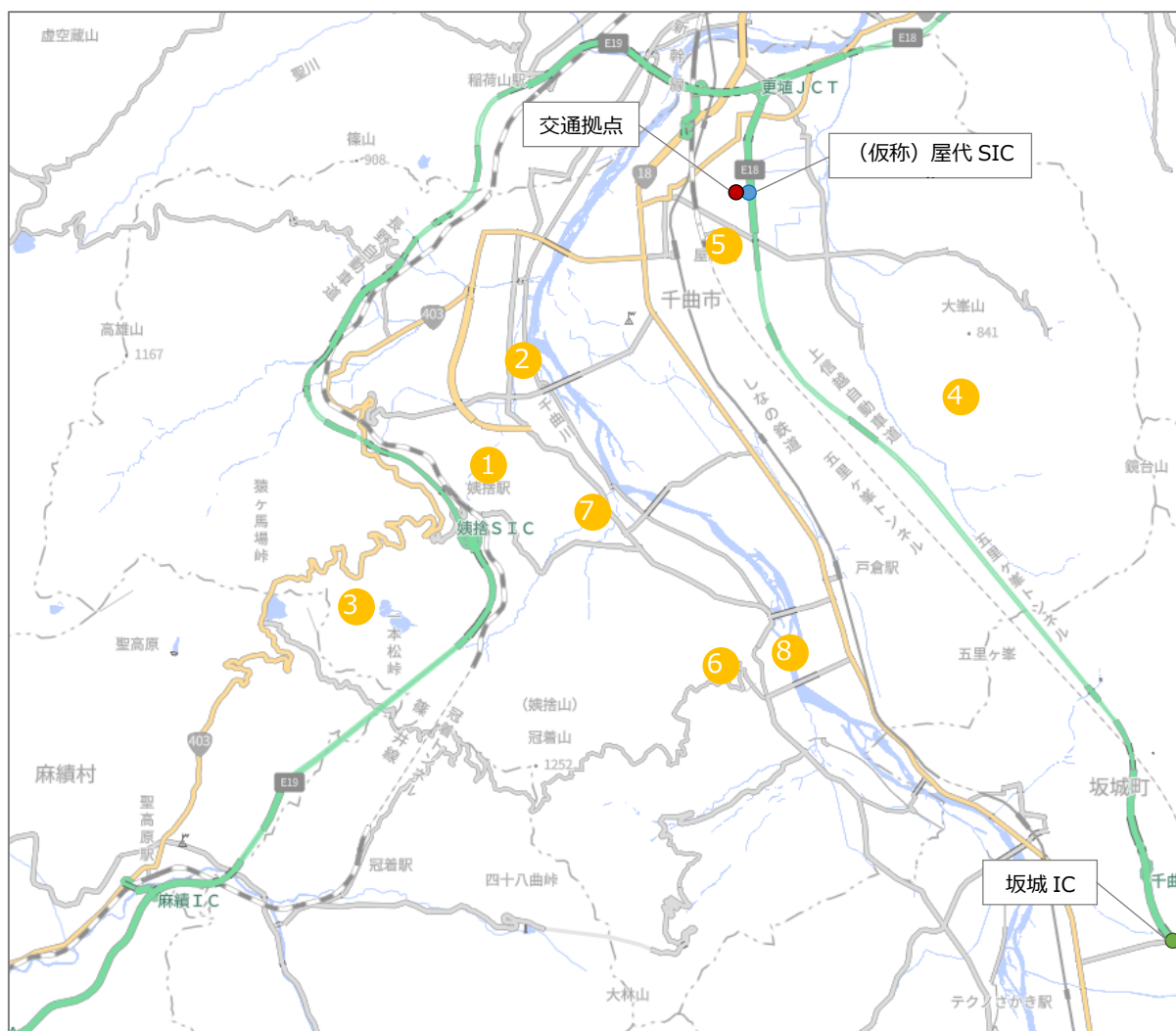
図 2.10 観光地利用者数



出典：観光地利用者統計調査結果（令和 5 年）より作成

図 2.11 月別観光地利用者数（令和 5 年度）

市内の観光地は広範囲に位置しています。あんずの里や科野の里歴史公園は、（仮称）屋代 SIC や交通拠点の近くに位置していますが、観光客数が最も多い戸倉上山田温泉は坂城 IC の近くに位置しています。



1	おばすて田毎の月	5	科野の里歴史公園
2	武水別神社	6	城山史跡公園
3	千曲高原	7	さらしなの里
4	あんずの里	8	戸倉上山田温泉

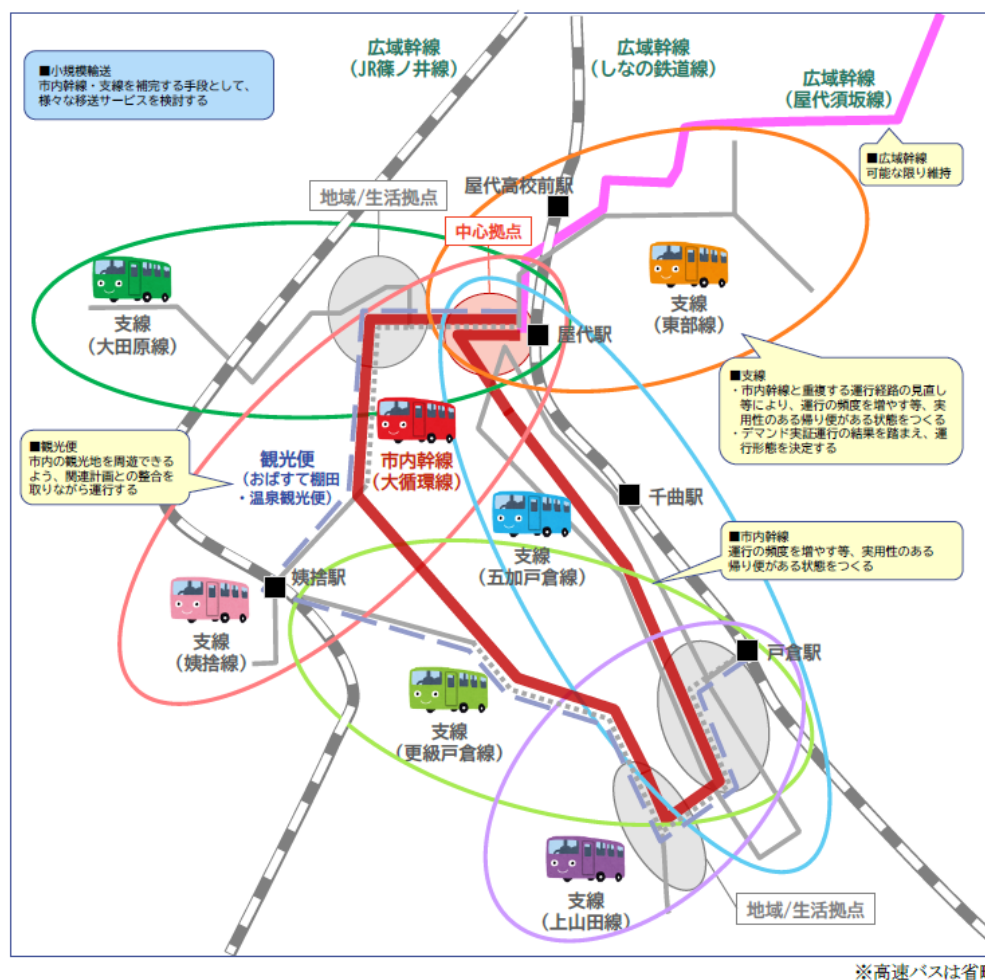
出典：国土地理院地図より作成

図 2.12 市内観光地位置図

2.2 インフラや利用可能な交通手段の状況

(1) 市内を運行する公共交通の概況

市内を運行する公共交通として、鉄道、高速バス、路線バス、デマンドタクシーがあげられます。千曲市地域公共交通計画では、大循環線を市内幹線として位置付け、東部線・姨捨線・大田原線・更級戸倉線・五加戸倉線・上山田線、及び各エリアのデマンド型乗合タクシーを支線として位置付けています。



出典：「千曲市地域公共交通計画（令和6年3月）」

図 2.13 市内幹線・支線等の改善のイメージ

また、市内ではカーシェアやシェアサイクルといったシェアモビリティのポートが一部で整備されています。



出典：左：株式会社スマートバリューHP、右：信州千曲観光局 HP

図 2.14 市内に整備されているシェアモビリティのポート

本事業が計画されている上信越道屋代高速バス停では、新宿・池袋―長野線と、軽井沢―大阪線の 2 路線が運行されており、2024 年 4 月現在、上り下りそれぞれ 17 本ずつ運行されています。

表 2.2 上信越道屋代高速バス停の運行便数

バス会社名	路線名	区間	便数	
			上り	下り
千曲バス株式会社 近鉄バス株式会社	軽井沢・佐久・上田―京都・大阪線	軽井沢⇄ユニバーサル・スタジオ・ジャパン（あべの橋駅）	1	1
アルピコ交通株式会社	新宿・池袋～長野線	柳原⇄バスタ新宿	12（6）	12（6）
京王バス株式会社			5（4）	5（4）
長電バス株式会社			3（2）	3（2）
株式会社昌栄交通	SY101-1 長野⇒新宿	長野駅＜東急シエルシェ向側＞⇄バスタ新宿 3F	-	1
	SY1104-1 新宿⇒長野	バスタ新宿 4F⇄長野駅東急シエルシェ前	2	-
	SY1103-1 長野⇒新宿	昌栄交通 須坂インター・ターミナル⇄バスタ新宿 3F	-	1
	SY1102-1 新宿⇒長野	バスタ新宿 4F⇄昌栄交通 須坂インター・ターミナル	1	-
	SY1103-2 長野⇒軽井沢	昌栄交通 須坂インター・ターミナル⇄軽井沢駅北口	1	-
	SY1102-3 軽井沢⇒長野	軽井沢駅北口⇄昌栄交通 須坂インター・ターミナル	-	1
	SY2201-1 長野⇒池袋	長野駅＜東急シエルシェ向側＞⇄池袋サンシャインバスターミナル	-	1
合計			25（17）	25（17）

※便数の（ ）は 2024 年 4 月現在の運行便数

現在の上信越道屋代高速バス停は、高速道路の本線上に整備されています。また、周辺には無料のパークアンドライド駐車場が整備されています。



図 2.15 上信越道屋代高速バス停の停留所とパークアンドライド駐車場

(2) 高速バスの利用実態

上信越道屋代高速バス停と併設するパークアンドライド駐車場について、令和6年11月に平日と休日の各2日間で利用者状況を調査しました。

高速バスの利用者数は、平日では1日あたり32人、休日では1日あたり41人の利用がみられました。乗車客数は平日も休日も同程度でしたが、降車客数は休日が平日の2倍近く確認されました。乗車は午前中に集中する傾向にあり、降車は夜間に多い傾向にありました。

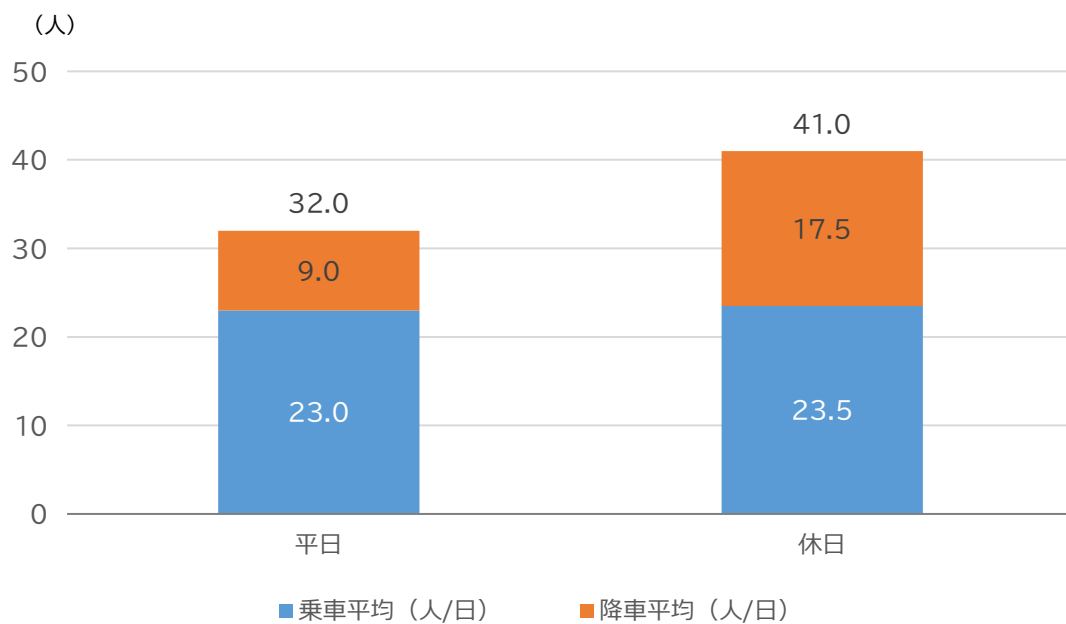


図 2.16 平均乗降客数

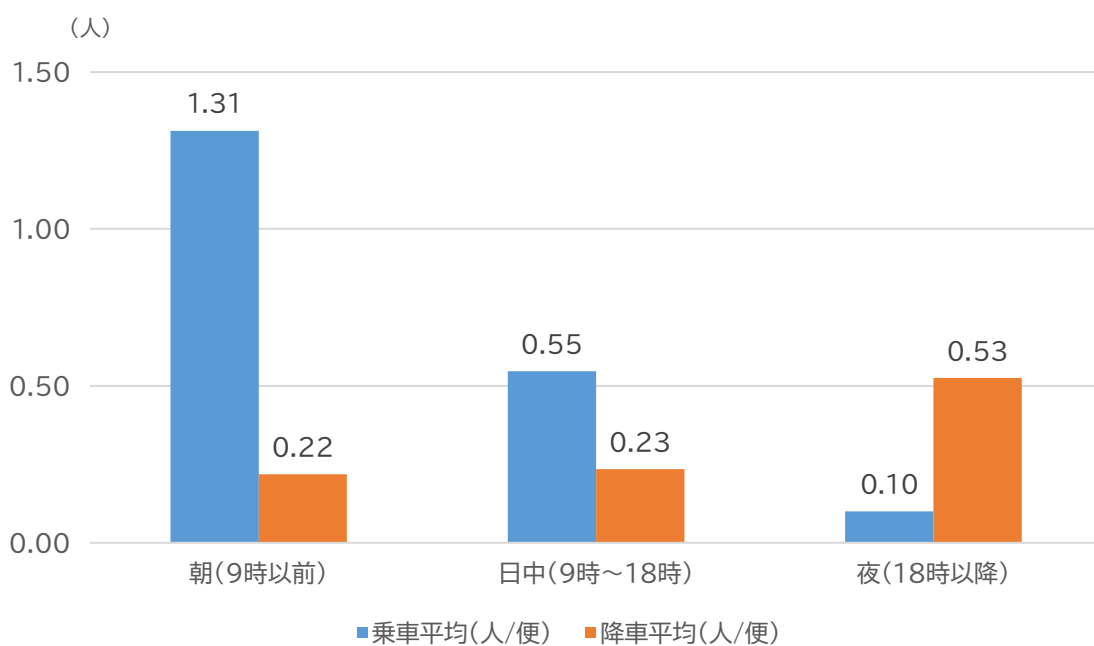


図 2.17 時間帯別乗降客数 (便別)

高速バス停までのアクセス手段として、約 41%がご自身の運転する自動車、約 30%が送迎による自家用車となっており、公共交通でのアクセスはわずか 3.6%となっています。また、送迎した人のうち約 69%が家族による送迎となっています。

以上のことから、自動車（自ら運転、送迎）以外で高速バス停へアクセスすることは難しい状況にあります。

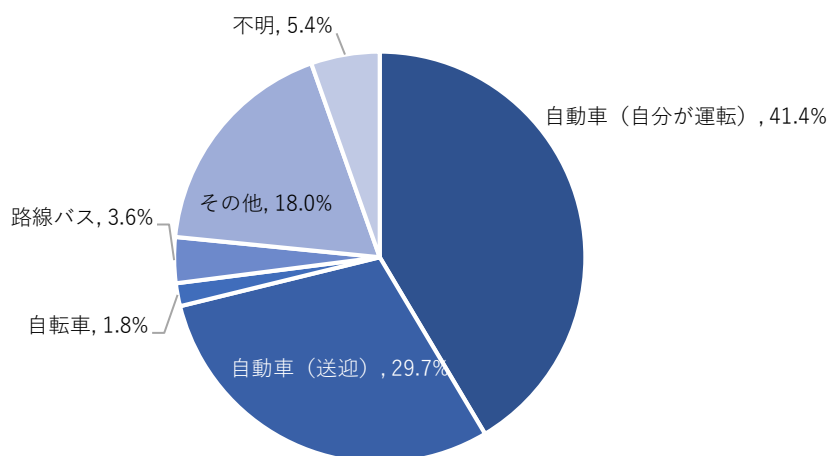


図 2.1 8 高速バス停までの移動手段

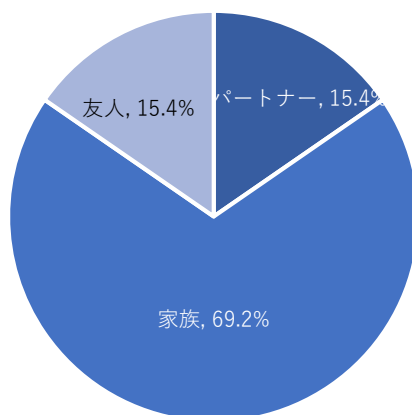


図 2.1 9 高速バス利用者とその送迎者の関係

高速バスの利用者の居住地を見ると、千曲市やその周辺自治体に居住する人の乗車が多い状況となっています。また、利用目的をみると、乗車と降車ともに、千曲市内に居住する方の観光レジャー利用が多い割合を占めています。県外から観光で高速バスを利用していることはほとんどないことが分かります。

表 2.3 居住地別高速バスの利用目的（乗車）

	市内	市外	県外	不明	合計
ビジネス	2	3	0	4	9
観光/レジャー	16	7	1	5	29
通勤・通学	0	0	0	0	0
帰省・帰宅	9	5	8	5	27
その他	4	4	1	3	12
不明	0	1	0	0	1
合計	31	20	10	17	78

表 2.4 居住地別高速バスの利用目的（降車）

	市内	市外	県外	不明	合計
ビジネス	1	4	0	2	7
観光/レジャー	12	4	3	4	23
通勤・通学	0	0	0	0	0
帰省・帰宅	5	1	3	6	15
その他	0	3	1	2	6
不明	0	1	0	0	1
合計	18	13	7	14	52

2.3 交通環境に係る利用者や事業者の実情

(1) 交通環境に係る実情

本計画を策定するにあたり、当該エリアのポテンシャルやニーズを把握する目的として、市内を中心とする交通事業者に対してヒアリング調査を実施しました。

バス事業者によると、市内で大型バスが駐車・転回可能な場所の少なさから、大型バスが乗り入れられるような場所の整備が交通拠点に求められていることがわかりました。加えて、福祉的な観点から、リフト付きバス（福祉バス）が乗り入れられるような広い乗降スペースに対してニーズがあることがわかりました。一方で交通拠点が上信越自動車道内ではなく一般道に整備されることについて、交通拠点利用車両の一時退出・再進入を可能としていくことが重要な検討課題となっています。

タクシー事業者によると、鉄道利用者への送迎車両がタクシープール内に停車するなど、正しい利用がされていないケースがあるため、新しい交通拠点には、公共交通と一般車両の動線を分ける工夫が求められています。

また、当該エリアは周辺開発が予定されていることや、付近に工場が立地していることを踏まえると、平日のビジネス利用をターゲットにしたレンタカー・カーシェア事業を見込める可能性があることがわかりました。

高速バス停の利用者へ実施したアンケート調査では、必要な施設として、トイレや飲食可能な待合空間、地域の土産物が購入できる購買施設などがあげられています。

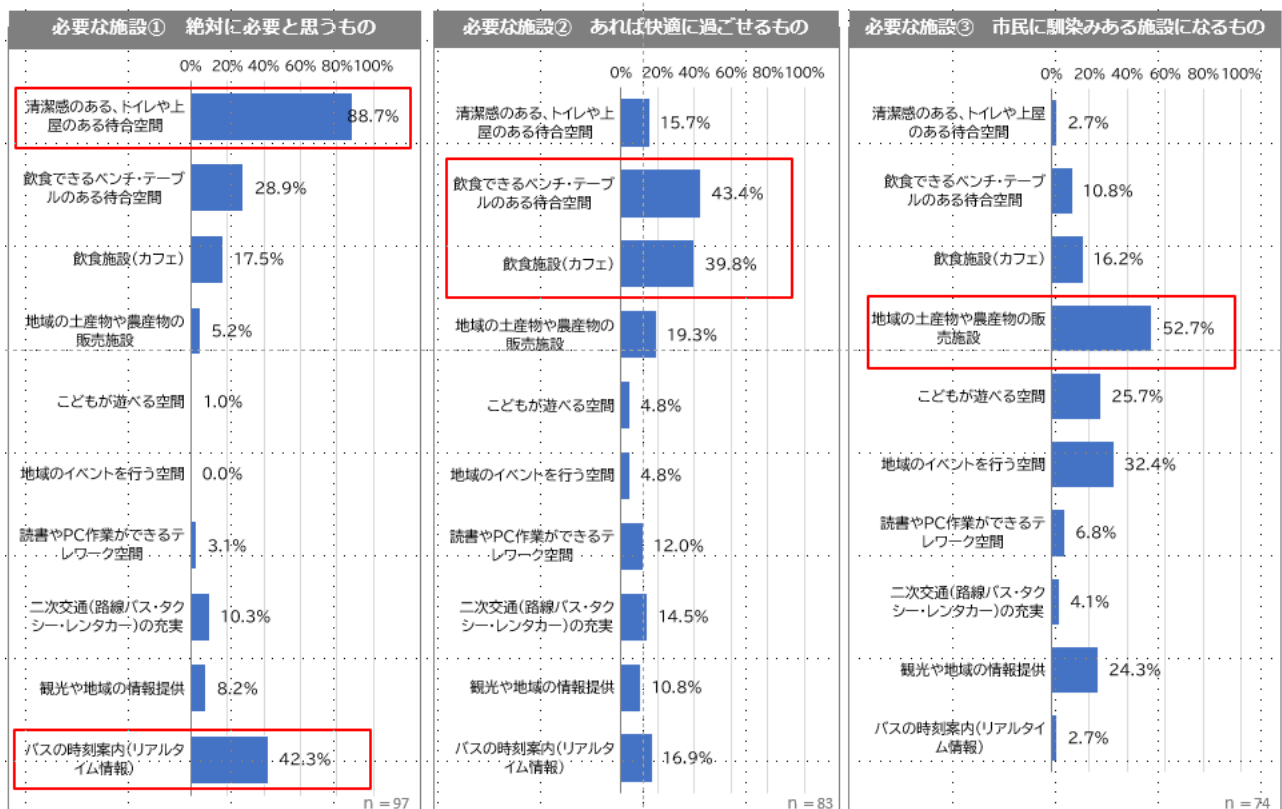


図 2.20 高速バス停利用者が求める施設・空間

(2) 観光事業に係る実情

主に戸倉上山田温泉を訪れる観光客の実情や今後の観光戦略を把握するため、一般社団法人信州千曲観光局へヒアリング調査を実施しました。

戸倉上山田温泉では、令和 2 年に新型コロナウイルスの影響で入湯客数は減少しましたが、以降は回復傾向にあります。また、ヒアリング調査から、宿泊客数や観光消費額も増加傾向にあることが分かりました。また、外国人観光客は、市内の観光に留まらず、温泉街を拠点として、県内各地の観光地を広域的に周遊する傾向にあります。

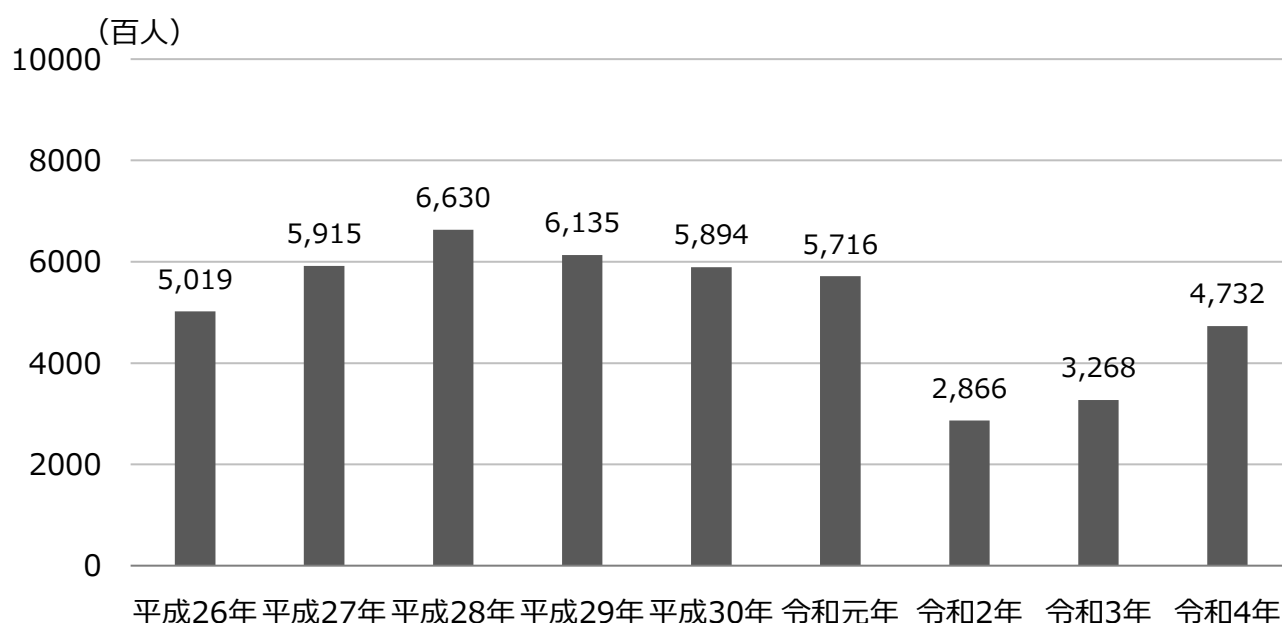


図 2.2 1 戸倉上山田温泉における入湯客数の推移

戸倉上山田温泉の温泉街は、スナックなどの飲食店が数多く立ち並び一方、日中に営業している食事処や土産物屋が少ないため、旅館のチェックインから夕食時間までの間の消費機会が少ない状況にあります。受け入れられる宿泊客の母数が決まっている現状においては、観光消費額を向上させるために、消費拡大に効果の高いコンテンツの整備が重要であると考えられます。

さらに、貸切バスを利用する数十人規模の団体客が利用可能な飲食施設が少ない実情があります。上信越自動車道沿線では、上田市から長野市にかけて同様の傾向があり、貸切バスが市内を立ち寄らずに通過してしまう要因の一つと考えられます。

（３） その他の関係事業者に係る実情

本計画を策定するにあたり、民間事業者から当該地域への関心を深め、事業について幅広くアイデアを募集する目的でサウンディング調査を実施しました。参加した 22 事業者の半数からは、本事業エリアのポテンシャルは高いと評価されました。また、交通事業に係る事業の提案が多く、バス・タクシーやシェアサイクルなどの市内の交通手段との連携、周辺施設へのアクセス向上を目的とした電動キックボードや自動運転導入の提案がありました。さらに、多機能型やパークアンドライドといった駐車場の利活用に関する提案もありました。今後もサウンディング調査を継続し、本事業について広く民間事業者から意見を取り入れていきます。

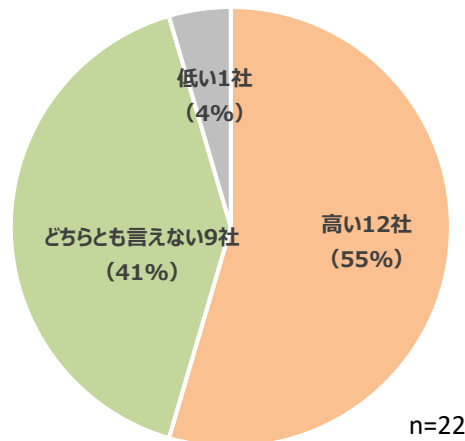
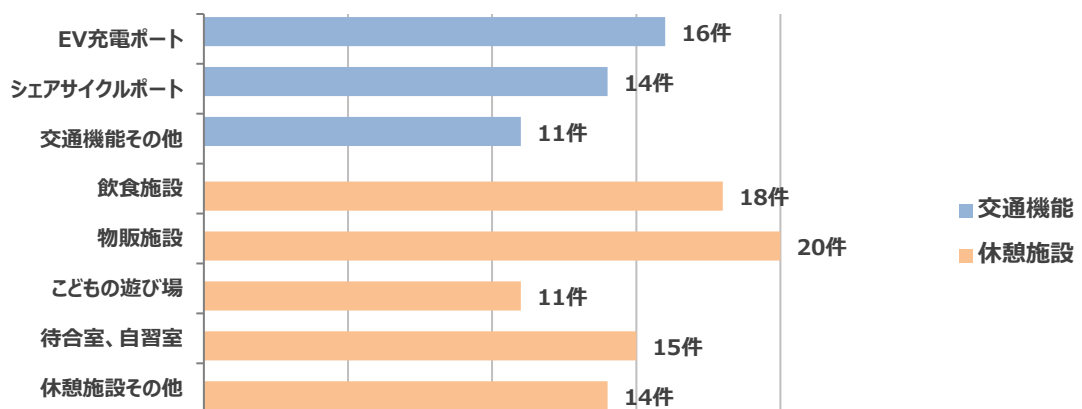


図 2.2 2 対象地におけるポテンシャル

導入すべき機能として、交通機能については、「EV 充電ポート」「シェアサイクルポート」は過半数の事業者から導入すべきとの回答がありました。「その他」には、カーシェア、デマンド交通、電動キックボード、自動運転、路線バスなどが乗り入れる機能の導入や、車中泊が可能な RV パークの導入に関する意見がありました。

休憩機能については、「物販施設」「飲食施設」「待合室、自習室」「こどもの遊び場」のいずれも、過半数の事業者から導入すべきとの回答がありました。中でも「物販施設」「飲食施設」を選択する事業者が多く、「その他」には、観光案内所、情報発信施設、シャワールーム、温浴施設などに関する意見がありました。



n=21

図 2.2 3 導入すべき機能（複数回答）

3. 交通拠点の整備方針

2章で記載した実情を踏まえ、交通拠点整備に向けた課題を整理し、交通拠点の整備方針を取りまとめました。

3.1 整備に向けた課題

（１） 高速バス停の利用環境の向上

高速バス停は、交通拠点整備を契機に、快適なバス待ち環境を備えることや、バリアフリー化した施設や案内・情報機能の充実などにより、学生から高齢者までの幅広い世代とインバウンドなど、多様な利用者を受け入れられるユニバーサルな高速バス停へ発展していく事が求められます。さらに新たな観光客の利用ニーズへの対応も必要となります。

（２） 観光客の市内滞在・立ち寄りの促進による市域全体での人の流れと消費の活発化

市内を訪れる旅行者は、戸倉上山田温泉を宿泊拠点にして、県内の観光地（善光寺、戸隠、軽井沢など）へ周遊観光していますが、市内全域での滞在・消費活動に繋がっていません。また、現在の高速バス停の利用者の多くは地域の方であり、観光客が利用していない状況にあります。

したがって、交通拠点の整備により、千曲市に訪れる観光客の市内での滞在や観光地などへの立ち寄りを促すとともに、首都圏からの高速バス利用の観光を活性化させる拠点として、市内各所への人の流れを生み出し、消費を活発化させることが重要です。

（３） 交通拠点へのアクセス向上と多様な交通サービスの実践の場とする

高速バス停へのアクセス手段は、自動車以外のアクセス手段も充実させることが、交通拠点への立ち寄りや高速バス利用の促進にとって重要です。特に公共交通により屋代駅周辺との連絡性を高めることで、市内の他の公共交通ネットワークと接続でき、市域全域から交通拠点へ、また、交通拠点から市内の観光施設等へのアクセスへと、両面でのアクセス性向上が期待できます。

さらに、近年は、シェアサイクルやカーシェアリングなどのシェアサービスの普及が見込まれ、デジタルや自動運転技術など新たな技術を用いた多様なサービスが生まれてくる時代でもあり、交通拠点整備をきっかけに、千曲市内の移動サービスの充実につながる新たな交通サービスの実践の場とすることも重要な視点です。

（４） 交通ネットワークと繋がる利点を生かし、幅広い世代の市民が集える場所とする

（仮称）屋代 SIC の整備や民間事業者による開発が行われることにより、（仮称）屋代 SIC や高速バス利用以外の来訪者が多く訪れるエリアになると見込まれます。そのため、この地域には市外の来訪者だけでなく、市内の拠点間が公共交通ネットワークにより、自動車を運転できない・持っていない幅広い世代の市民も訪れる機会が増えることが予想されます。

また、サウンディング調査において多くの民間事業者が、本事業地が交通の要衝であること、周辺開発により交流促進の相乗効果が見込めることから交通拠点としてのポテンシャルを認識しています。今後、民間の力を借りながら、市民生活にとってより魅力的に感じられる場所としていくことが重要です。

3.2 整備方針

千曲市の現状や課題を踏まえ、本拠点の整備方針を検討しました。今後、地域住民や民間事業者の皆さまと意見交換しながら、具体化を図っていきます。

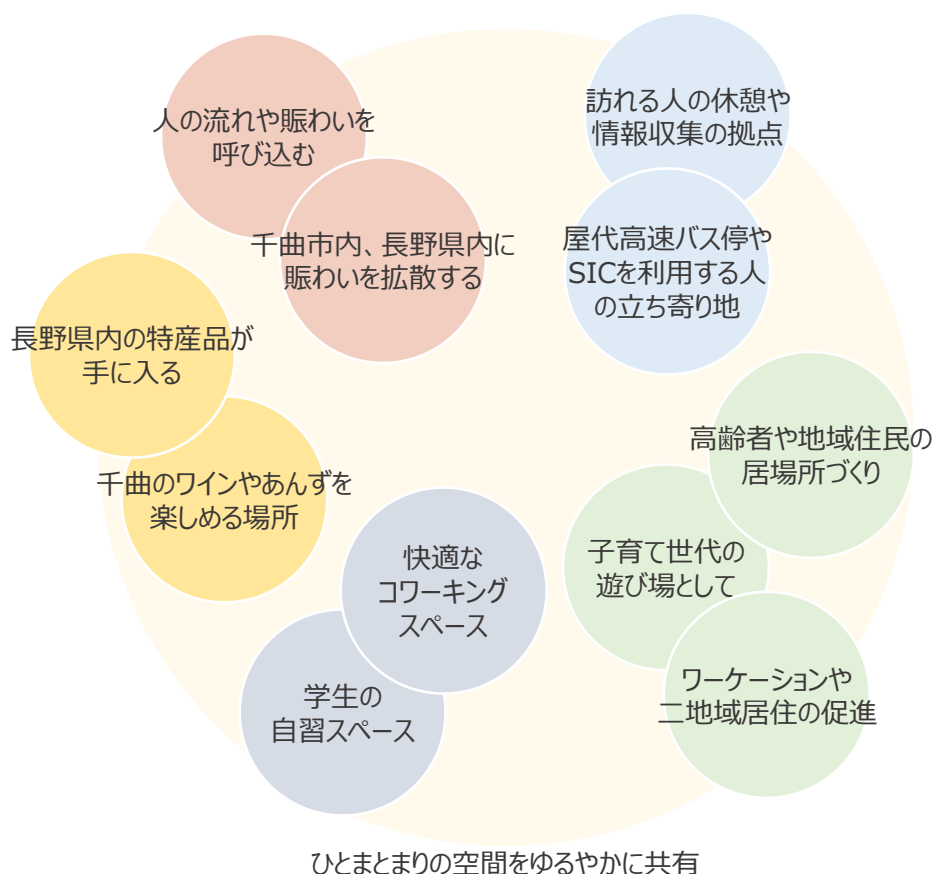
(1) 整備の考え方

本拠点は、上信越道屋代高速バス停を中心に、上信越自動車道や千曲川などの大きな流れのまんなか
に位置した施設です。本拠点を起点として、千曲市内や長野県全体に人の流れや賑わいを拡散していくため
の機能や設備を整備していきます。

また、本拠点は、自家用車や高速バスで千曲市への来街者と、千曲市内の居住者が交流し、モノ・情報・
体験が行き交う結節点となることが期待されます。千曲市内・長野県内の特産品や魅力を十分に発信できる
よう、柔軟な使い方を前提とした整備を行います。

合わせて、観光客の少ない平日日中には、子育て世代や運転ができない学生・高齢者等が安心して過ご
せる地域の拠点としての利用も想定しています。

地域住民・国内旅行者・インバウンド観光客などの様々な利用者が多様な使い方を柔軟に選択できるよう、
安全性と快適性に配慮したうえでひとまとまりの大きな空間をゆるやかに共有するような整備を計画しています。



（２） 整備方針

先述の考え方にに基づき、整備方針を設定しました。今後、整備方針に基づいて、意見交換を重ねながら整備計画を検討していきます。

新たな交通拠点が人とももの流れを繋ぎ、
信州のゲートウェイとなる事を目指します。

- ・ 訪れる人も住む人も交流できる
- ・ 運転しなくても拠点を訪れて市内を回遊できる
- ・ 千曲川ワインバレーのワインを楽しむ（公共交通の利用によりお酒も楽しめる拠点）
- ・ 観光と生活、千曲市と他の地域、住民と観光客をつなぐ
- ・ 千曲市の観光名所や戸倉上山田温泉の情報発信
- ・ 市内周遊や長野県内の広域観光ルートの玄関口

市内／市外の方や、自家用車／高速バスで訪れる様々な利用者が、それぞれのニーズに合わせて活用できる拠点を目指します。



高速バスを利用する観光客だけでなく、自家用車を持たない市民（高齢者、学生など）や、仕事で千曲市を訪れた人など、幅広い人の利用が想定されます。

【市内 × 自家用車・徒歩】

ペルソナ	拠点での過ごし方
 60代 夫婦 市内在住、二人暮らし 徒歩移動	・運転ができなくても、近所移動で足を運べる ・拠点に来れば、知り合いに会えるコミュニティ
 3人家族＋飼い犬 (40代夫婦＋小学生) 市内在住 週末は拠点に訪れる	・車で出かける前に拠点に寄り、手土産を購入、トイレ休憩 ・帰りに地元食材の買い物、こどもは広場で遊び、愛犬とドッグランで遊ぶ
 女子 高校生 市内在住 受験勉強中 自転車移動	・平日のカフェは、集中して勉強ができる ・友達と待ち合わせができる場所
 20代 男性 市内在住、一人暮らし ノマドワーカー	・気軽に立ち寄り、コワーキングスペースで仕事ができる ・食事やPC電源の心配をせず、仕事に集中

【市内 × 高速バス】

ペルソナ	拠点での過ごし方
 30代 女性 市内在住、二人暮らし 友達と首都圏へ遊びに行く	・拠点に自家用車を置いてパーク＆ライド ・高速バスなら、運転が不要 ・拠点でワインを飲んで、バスまでの待ち時間を快適に
 10代 大学生 首都圏在住、一人暮らし 実家に帰省 免許無し	・首都圏から高速バスで帰省、拠点から実家までは、家族が自家用車で送迎 ・地元のお土産を買える ・車の運転ができない学生や高齢者の足になる
 40代 男性 市内在住、4人暮らし 仕事で首都圏へ出張に	・拠点に自家用車を置いてパーク＆ライド ・待ち時間にコワーキングスペースで仕事を進める ・取引先への手土産を購入

【市外 × 自家用車】

ペルソナ	拠点での過ごし方
 20代 学生 3人 首都圏在住 レンタカーで旅行	・首都圏の自宅近くでレンタカーを借りて、拠点を經由し、千曲市に ・城山史跡公園で市内を一望 ・温泉街にあるコンビニの足湯でひと休み ・ランチは、市内の蕎麦屋さんで ・千曲市日本遺産センターで観光情報を入手 ・日本遺産 姨捨の棚田の夜景へ
 4人家族 (30代夫婦+4歳+1歳) 首都圏在住 自家用車で家族旅行	・自宅から自家用車で拠点到 ・拠点で、トイレ休憩・オムツ替え・軽食休憩 ・季節ごとのフルーツ狩りを楽しむ (あんず狩り・りんご狩り・ぶどう狩り・みかん狩りなど) ・こどもと遊べる戸倉宿サクラケアパーク ・広々とした大西緑地公園

【市外 × 高速バス】

ペルソナ	拠点での過ごし方
 20代 カップル 首都圏在住 免許無し 旅行用の荷物が多い	・首都圏から高速バスで拠点到 ・荷物は、拠点から宿泊先に配送 ・拠点で、観光情報を入手 ・手ぶらでレンタサイクル観光 ・戸倉上山田温泉に宿泊 ・帰りの荷物は、首都圏の自宅へ発送
 30代 インバウンド観光客 日本に1週間の滞在 キャリーケースがあり荷物が多い	・成田空港から高速バスで拠点到 ・あんずの里アグリパークでいちご狩り ・森將軍塚古墳館や 県立歴史館を巡る ・夜はレトロな雰囲気温泉街を散策 ・地場産品のワインで乾杯 ・翌日は戸倉上山田温泉から白馬観光へ向かう
 30代 男性 首都圏在住、三人暮らし 首都圏から（仮称）屋代 SIC 周辺の工業団地の仕事で出張	・首都圏から高速バスで拠点到 ・拠点で休憩・仕事後、モビリティで工業団地へ ・拠点で快適に過ごしなが、千曲市の有益な情報を入手

4. 交通拠点の整備計画

4.1 交通拠点に具備すべき機能と施設・サービス

交通拠点は、高速バス停としての交通結節点の機能と、（仮称）屋代 SIC からのアクセスの良さから道の駅の性質を兼ね備えたものと考えられます。交通拠点に関するガイドラインや「道の駅」に関する国交省資料※などを参考にしながら、対象地の立地特性や前提条件などを踏まえて、対象地に具備すべき機能と施設・サービスを抽出しました。

表 4.1 具備すべき機能と施設・サービス

機能	施設・サービス
高速バスの乗降・待合機能	● 高速バスが発着・転回できる乗降施設 ● 高速バス利用者の待合空間（トイレ、椅子、屋根、その他利便性を高める施設・サービス） ● 情報提供
交通拠点のアクセス機能	● 高速バス利用者向け パーク＆ライド駐車場、送迎車の停車スペース ● 高速バス利用者・立ち寄り利用者 ・ 高速バスから乗継ぐ移動手段の施設（公共交通、送迎車、自転車、シェアサービス、徒歩） ・ 立ち寄り利用者の駐車場
休憩・交流機能	● 高速バスや（仮称）屋代 SIC からの立ち寄り利用者のほか、市民も滞在できる機能・空間 ・ トイレ・座って休める場所 ・ 飲食スペース ・ 飲み物・軽食・物販の販売スペース ・ 滞在スペース

※出典：交通拠点の機能強化に関するガイドライン（令和 3 年 4 月／国土交通省道路局）、
国土交通省ホームページ・道の駅の目的と機能
(<https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>)

上記の想定する機能の施設・サービスの考え方や事例を次ページで紹介します。

（１） 高速バスの乗降・待合機能

高速バス車両の通行と利用者の乗降が、安全に円滑にできるよう、バリアフリーにも対応した乗降場、移動経路・車路を確保します。

待合機能は、夜間でも明るく、天候に左右されずに待つことができ、また清潔さを保ったスペースを確保します。またバスの位置情報や到着予定時刻などの情報提供も想定します。



屋内の高速バス待合スペース
（盛岡バスセンター）



バスの発着時刻と位置情報を提供する
ディスプレイ（基山高速バス停）

（２） 交通拠点のアクセス機能

高速バス利用者の主なアクセス手段である、自動車（自ら運転）の駐車場（パーク＆ライド駐車場）と、自動車を運転できない・所有していない、あるいは自動車を長時間駐車できない地域住民や、特に地域外からの来訪者にとって重要な移動手段となる送迎車について、周辺道路での駐停車を抑制するため、停車スペースを確保します。



パーク＆ライド駐車場
（伊賀良バスターミナル、飯田市）



高速バス停付近で路上駐停車する送迎車両
（伊賀良バスターミナル、飯田市）

次に自動車以外の高速バス利用者・立ち寄り利用者の移動手段の確保として、屋代駅への公共交通アクセスを可能とする地域公共交通（循環バス、デマンド型乗合タクシーなど）とタクシーの乗り入れを想定します。



市内循環バス



高速バス停のタクシー乗り場
(伊賀良バスターミナル、飯田市)

さらに、高速バスを利用した観光やビジネスの来訪者の移動手段として、レンタカー・カーシェアリングの機能、また電動自転車のレンタサイクルだけでなく、電動キックボードや電動バイクなど、小型モビリティをシェアするサービスの実験や実装ができるよう、受け皿となるスペースを確保します。



シェアサイクルのポート設置例（千曲駅）



カーシェアリング（千曲市内）

（３） 休憩・交流機能

高速バスや（仮称）屋代 SIC からの立ち寄り利用者のほか、市民も共に利用できるスペースを、屋内・屋外に確保します。

- ・トイレ・座って休める場所
- ・飲食スペース
- ・飲み物・軽食・物販の販売スペース
- ・滞在スペース



WiFi が利用できるフリースペース
（小松駅、石川県小松市）



座って休める場所
（芦原温泉駅、福井県あわら市）

4.2 施設規模の想定

交通拠点に設ける、主に交通施設（バスなどの停車スペース、駐車場台数など）と休憩・交流施設の規模を想定しました。

（１） 交通施設の所要規模

上信越道屋代高速バス停の利用実態や新たな利用の見込みを踏まえ、交通施設の規模を下表のとおり計画しました。

表 4.2 交通施設の規模

接続する交通モード	施設の規模	理由などの備考
高速バス	2 バース	上信越自動車道上り・下り方面のバス停
市内路線バス	1 バース	市内幹線・支線バスの利用を想定
タクシー	乗降：1 バース 待機：2 バース	高速バス降車時に利用が集中するため、複数が待機できる場所を確保
送迎車両の停車スペース	2 ～ 3 台	高速バスの送迎実態より想定
自転車駐車場、シェアサイクルなどのポート	複数台	交通施設と休憩・交流施設以外の空いた敷地に配置
駐車場	小型車：約 50 台 大型車：2 台	小型車の駐車台数は、現在の駐車場台数 30 台に新規利用者分の増加を想定 大型車は、観光や団体バスの発着を想定 カーシェアリングなどのポートは駐車場内に設置を想定

①高速バス

高速バスのバースは、上り方面と下り方面のバスが同時刻に発着できるよう、現在設置されている上り・下り方面のバス停 2 バースを確保します。

②市内路線バス

屋代駅周辺と交通拠点をつなぐ拠点間軸のバスは、市内幹線の大循環線の運行本数が 1 時間あたり概ね 1 本であることを踏まえ、拠点間軸のバスも同様のサービスレベルになると想定し、1 バースを確保します。

また、拠点間軸に支線バスが接続（ゾーンバスシステム化）することも想定し、乗降は拠点間軸のバスと兼用しますが、交通拠点が折り返しの場所になることも考えられるため、待機場として 1 バースを確保します。

③タクシー

タクシーの停車スペースは、交通拠点へタクシーで訪れる利用者が円滑に降車できるよう、降車場所を1バース確保します。また高速バス降車時、交通拠点から市内各所へ行くタクシーの利用が集中することも想定し、複数台が待機できる場所を確保します。

④送迎車両の停車スペース

現在の屋代高速バス停では、高速バスの発着前後に送迎車両が複数台停車している実態があります。送迎車両が、バスやタクシーの停車スペース、通路に停車することがないように、送迎車両の停車スペースを設けます。

停車スペースの台数は、1便あたりの乗車（又は降車）人数に送迎車両の利用率を乗じて算出します。

まず、現在の送迎実態から算出すると、実態調査より1便あたりの最大の乗車（又は降車）人数は6名、送迎の利用率は約30%（図2.18）、停車スペースの台数は2台（6名×30%=1.8人）となります。

次に、高速バスの利用者数の将来の見込みは、月ごとの利用変動、コロナ禍からの回復基調等を考慮すると、将来的に現在の利用者数よりも約1.5倍程度増えると推測しています。

以上より、高速バス利用の増加を考慮すると、停車スペースの台数は3台（6名×1.5倍×30%=2.7人）となります。

したがって、本計画で確保する送迎車両の停車スペースは、2～3台確保することとしました。

⑤自転車駐車場、シェアサイクルなどのポート

屋代高速バス停への自転車でのアクセスは、現在はわずかですが、今後自転車駐車場やシェアサイクルの利用が可能になった場合は、自転車等のアクセスは増えると考えられます。

自転車を置くポートは、シェアサイクルではラック形式のものが採用され、空いたスペースに簡易に設置することができます。本計画では、交通施設と休憩・交流施設以外の空いた敷地に、需要に応じてラックを配置することとし、交通拠点供用開始後の自転車の利用状況等に応じて柔軟に規模を調整します。

⑥駐車場台数

駐車場は、高速バス利用者の長期間の駐車（パークアンドライド）と、休憩・交流施設への立ち寄りの駐車場の2つについて計画しています。

まず高速バス利用者の長期間の駐車の実態は、現在の公共駐車場における高速バス利用者用台数が概ね30台であり、実態調査の期間中、最大32台駐車していました。また上記④にて高速バスの利用者数の将来の見込みは現在よりも約1.5倍程度増えると推測していると述べましたが、これを考慮すると約50台（32台×1.5倍=48台）となり、現状より20台の増加が必要となります。

次に休憩・交流施設への立ち寄りの駐車については、休憩・交流施設の詳細が決まった後、立ち寄り人数についても具体的な数値を検討します。立ち寄り人数を踏まえて駐車場台数の検討を予定していますが、考え方の参考として『道の駅登録・案内要綱の当面の運用方針』では、道の駅の駐車場台数は概ね20台以上、とされています。

これを踏まえ、高速バス利用の将来的な伸びを考慮した20台分を当面の間、休憩・交流施設の立ち寄り

用の駐車スペースとして運用することとし、合計 50 台の駐車台数を確保する計画としました。

上記は、小型車（一般の乗用車）の台数について述べていますが、観光や団体バスの発着も想定し、大型車の駐車スペースも 2 台確保することとしました。

なお、カーシェアリングなどの利用は、現在の自家用車やレンタカー利用からの転換して利用されるものと考え、カーシェアリングのポートは新規に確保することはせず、50 台の駐車台数に含むものと考えています。

（２） 休憩・交流施設の所要規模

交通施設の規模をもとに、休憩・交流施設の所要規模を設定しました。休憩・交流施設は、駐車場台数に応じたトイレと、類似施設に準じた交流施設の規模から設定しています。今後、施設内の活用方法等に応じて、検討を深度化していきます。

●トイレ

NEXCO「設計要領第六集 建築施設編 第１編 休憩用建築施設」のうち、PA（ハイウェイショップあり）の基準に基づき、駐車場の台数から設定しています。

車種	PA・ハイウェイショップあり		
	小型車	バス	大型貨物
駐車まず 車種別	52	1	1
回転率（回／h）	4	4	3
車種別駐車台数（台／h）	208	4	3
平均乗車人数（人／台）	1.7	21	1.1
立寄り人員（人／h）	353.6	84	3.3
立寄り人数合計（人／h）	440.9		
トイレ利用率	0.74		
トイレ利用人数（人／h）	326.3		

		単位面積[m ²]	基数	面積 [m ²]
男子トイレ	男（小）	3.0	5	15.0
	男（大） 大型ブース以外	5.4	2	10.8
	男（大） 大型ブース	8.8	1	8.8
	男（大） オストメイト	9.2	1	9.2
	男 洗面器	3.0	2	6.0
女子トイレ	女 大型ブース以外	5.4	12	64.8
	女 大型ブース	8.8	1	8.8
	女 オストメイト	9.2	1	9.2
	女 洗面器	3.0	3	9.0
	パウダーコーナー	2.2	4	8.8
多目的・こども	多目的トイレ	10.8	1	10.8
	こどもコーナー	6.1	0	0.0
合計				161.2

設計要領第六集 建築施設編 第１編 休憩用建築施設より

●交流施設

類似施設を参考に、所要規模の目安として約 400 m²と設定しました。今後、事業内容と併せて具体化していきます。

参考：加東バスターミナルにぎわい交流施設 halk : 約 310 m²

あんずの里アグリパーク（フードパーク、お土産コーナーなどの施設）：約 500 m²



出典：加東市 HP より

図 4.1 加東バスターミナルにぎわい交流施設 halk



出典：信州千曲観光局 HP より

図 4.2 あんずの里アグリパーク

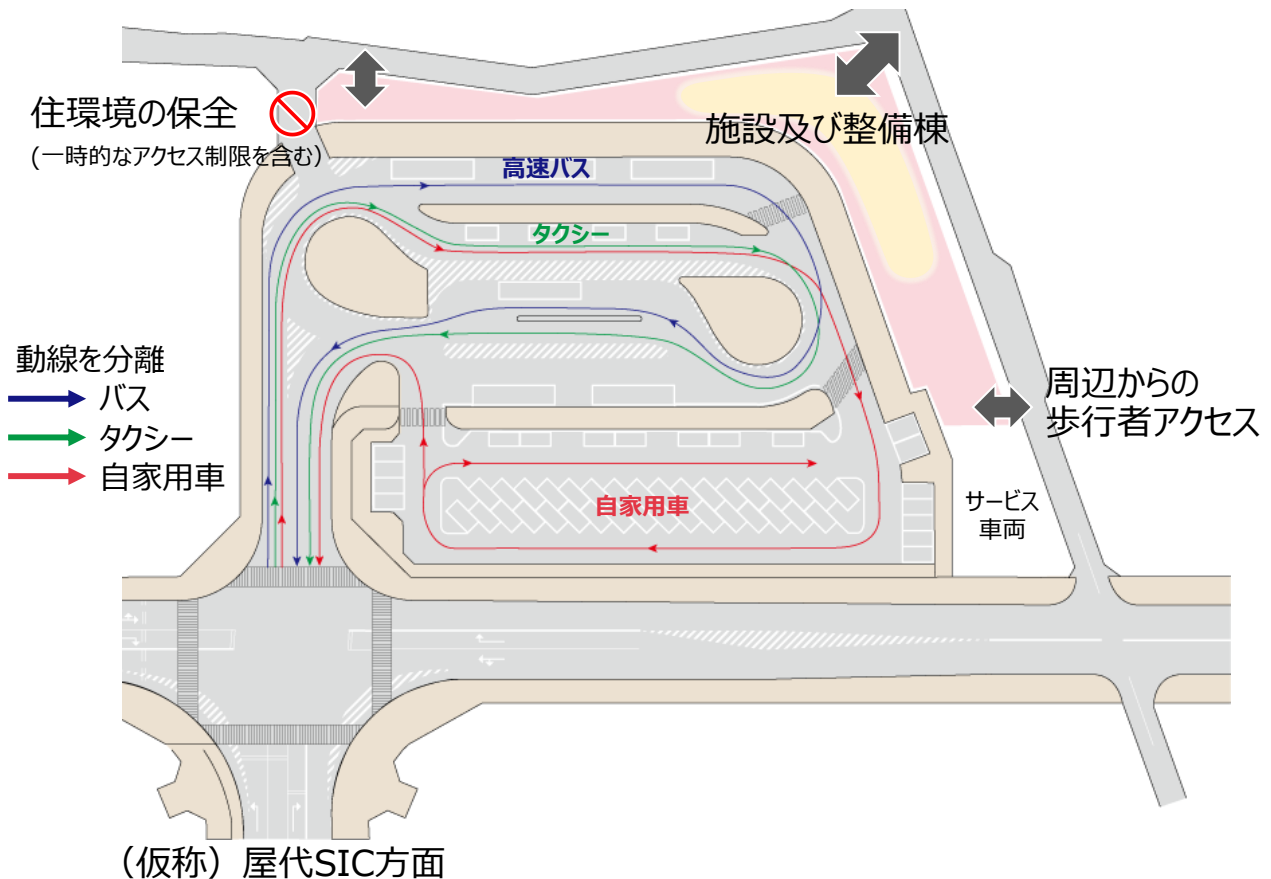
4.3 施設配置計画

（仮称）屋代 SIC との位置関係を重視し、高速バス停や一般車駐車場を道路側に配置します。

高速バスや路線バス等の交通機能は、安全面・運用面から動線を分離させる方針とする一方で、施設や広場空間を確保するために柔軟に配置することも考えられます。今後、関係機関と協議しながら配置計画を具体化していきます。

（１） 施設配置の考え方

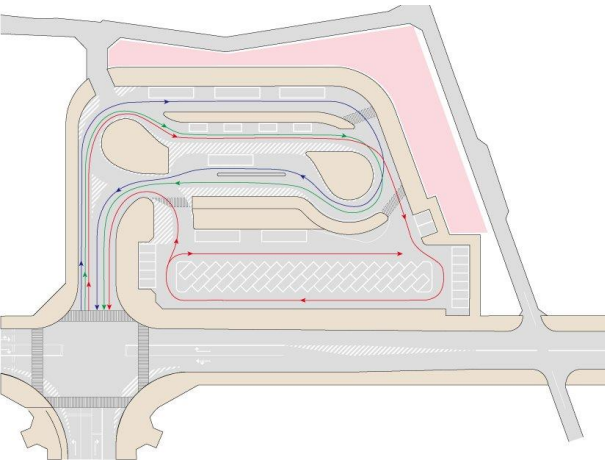
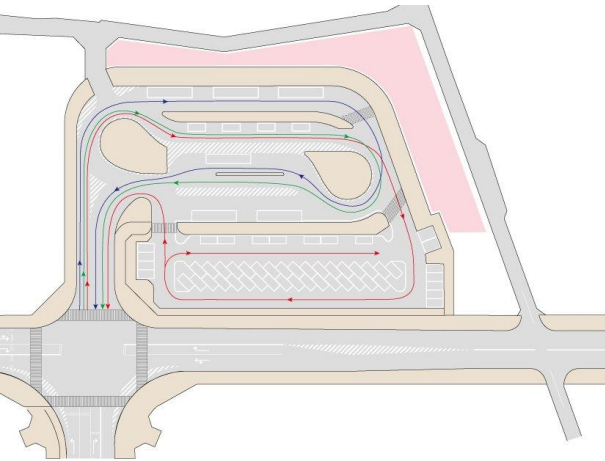
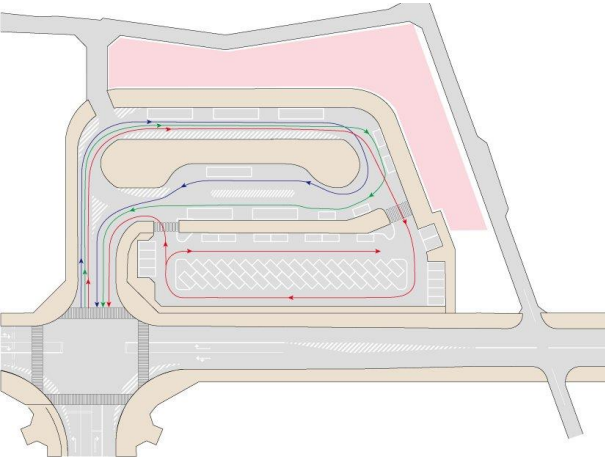
- ・ 交通施設は、（仮称）SIC からの視認性を考慮し、敷地内東側に配置する
- ・ 安全性、円滑性を考慮し、公共交通（バス、タクシー）と自家用車の動線や駐車位置は分離を目指す
- ・ 周辺エリアからの歩行者のアクセス性を考慮し、各方面に出入口を設ける
- ・ 周辺の住環境に配慮し、（仮称）屋代 SIC からの交通が直接流入しないよう留意する



※あくまでイメージであり、位置や規模、動線、出入口等が確定したものではありません

(2) 交通施設の配置計画

本計画では、高速バスや路線バスなどの公共交通と、送迎や施設利用の一般車両の動線を分離することや、大型車両の駐車スペースを確保することを踏まえて、3 案提示します。今後、関係機関と協議しながら配置計画を具体化していきます。

交通重視案 	概要 ・公共交通と一般車両の動線を分離します。 ・駐車場内に大型車両用の駐車マスを確保します。 メリット ・車両の動線を分離することで、バス利用者の安全性や、バス路線における定時性の向上が期待できます。 ・大型車両用の駐車マスを確保することで、大型車両における利便性の向上が期待できます。 デメリット ・交通施設の面積が大きくなり、休憩・交流施設の面積が小さくなります。
バランス案 	概要 ・公共交通と一般車両の動線を分離します。 ・駐車場内に大型車両用の駐車マスを確保せず、大型車両停車帯を整備します。 メリット ・車両の動線を分離することで、安全性や、バス路線における定時性の向上が期待できます。 デメリット ・大型車両の駐車マスを確保できず、利便性がやや低下します。 ・交通施設の面積が大きくなり、休憩・交流施設の面積が小さくなります。
休憩・交流重視案 	概要 ・公共交通と一般車両の動線を共用します ・駐車場内に大型車両用の駐車マスを確保せず、大型車両停車帯を整備します。 メリット ・車両の動線を共用することで、休憩・交流施設の面積が大きくなります。 デメリット ・車両の動線を共用することで、バス利用者の安全性や、バスの定時性が低下します。 ・大型車両の駐車マスを確保できず、利便性が低下します。

■ 休憩・交流施設 / → 一般車両動線 / → タクシー動線 / → 路線・貸切バス動線

4.4 整備イメージ

整備方針を踏まえ、整備イメージを作成しました。今後、計画の具体化に併せてブラッシュアップしていきます。



※あくまでイメージであり、位置や規模、動線、出入口等が確定したものではありません

4.5 概算事業費の試算

類似事例などを参考に、概算事業費の試算を行いました。交通施設および、休憩・交流施設の概算工事費は6～7億円（税抜）程度となる見込みです。（配置や施設計画によって変動します）

（単位：百万円）

施設	工種	交通重視案	バランス案	休憩・交流重視案
交通施設	道路土工	56	54	50
	舗装工	53	51	46
	道路付属施設工	35	35	32
	諸経費	116	112	103
休憩・交流機能	土工	20	23	29
	建築	264	264	288
	外構	11	14	19
設計・工事監理		83	83	85
概算工事費		639	636	653

※休憩・交流施設については、諸経費込みの金額を記載しています

※設計・工事監理費は工事費の15%を見込んでいます

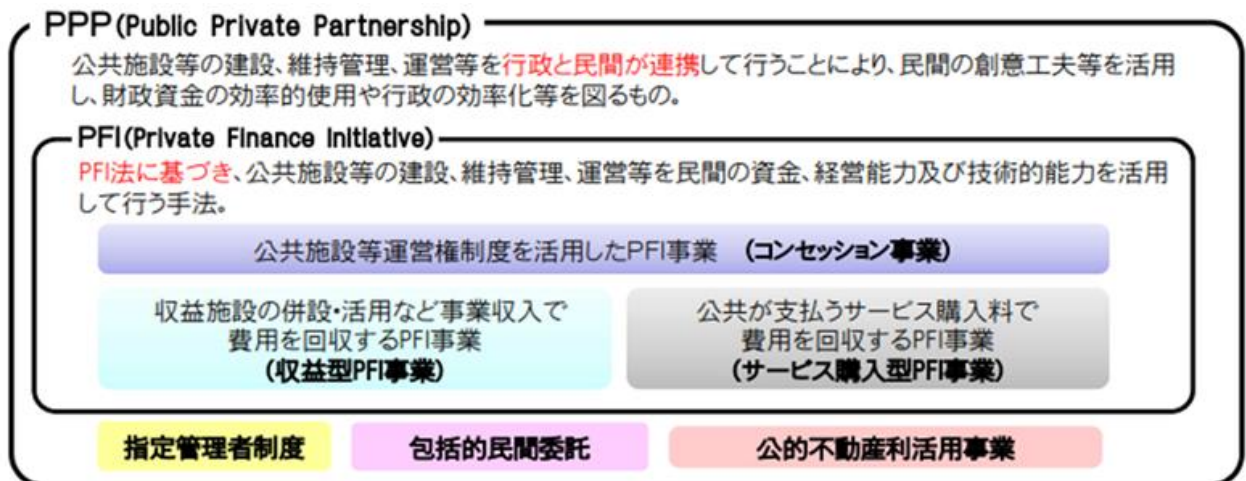
※概算工事費は、百万円未満を四捨五入しているため、各項目の合計と一致しない場合があります

5. 事業手法

5.1 事業手法の方針

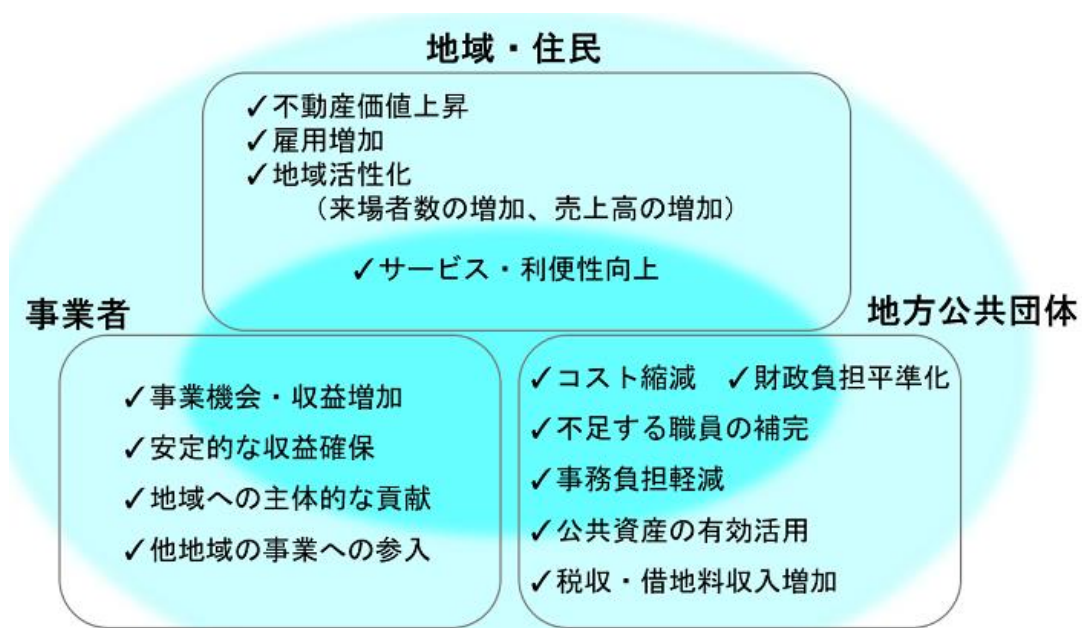
(1) 公民連携

公共施設の建設、維持管理、運営などにおいて、公民連携（PPP）の取り組みが推進されています。行政と民間が連携し、民間の持つ多種多様なノウハウ・技術を活用することにより、良質なサービスの提供やコスト削減、地域活性化など、様々な効果が期待できます。本事業においてもサービスの充実と財政の効率化を図るため、民設民営等の民間の積極的な事業参画を促します。



出典：国土交通省 PPP/PFI（官民連携）HP

図 5.1 公民連携（PPP）の概念図



出典：国土交通省 PPP/PFI（官民連携）HP

図 5.2 公民連携（PPP）の効果

（２） 想定される手法

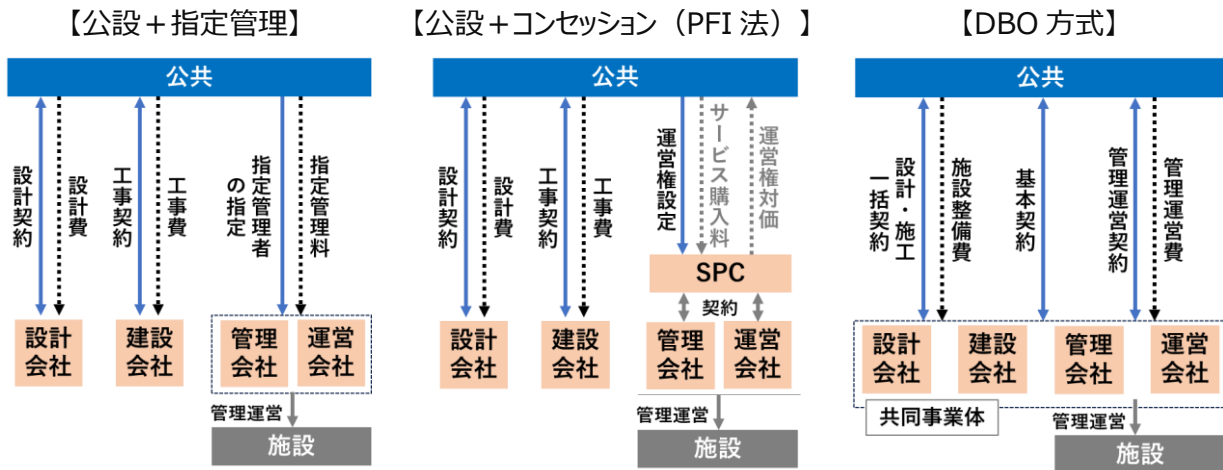
本事業においては以下の手法が想定されます。今後、民間事業者との意見交換や関係機関との協議を踏まえ、本事業において適切な事業手法を検討します。

表 5.1 想定される手法

手法		概要	官民の役割分担			
			施設 所有	資金 調達	設計 建設	管理 運営
公設 公営	自治体直営	公有地において、公共自ら、整備・管理運営を行う。トイレの維持管理や販売施設・飲食施設の運営など、施設ごとに業務委託またはテナント方式をとる場合が多い。	公共	公共	公共	公共
	公設＋指定管理	公有地において、公共が資金調達を行い、施設の設計・建設・管理運営を個別に発注する。管理運営会社を指定管理者として指定する。指定管理者は、公共的団体（第３セクター）または民間事業者などが考えられる。	公共	公共	公共	民間
	公設＋コンセッション（PFI 法）	公有地において、公共が資金調達を行い、施設の設計・建設を発注する。施設の所有権を公共が有したまま、施設の運営権を民間事業者（SPC※）に設定する。ただし、利用料金が取れる施設であることが適用の前提とな。	公共	公共	公共	民間
	DBO 方式	公有地において、公共が資金調達を行い、設計・建設・管理運営を包括的に民間に発注する。管理運営は、施設完成後に構成員（SPC または JV）である管理運営会社が維持管理運営する。	公共	公共	民間	民間
民設 民営	PFI（BTO）方式	公有地において、民間が資金調達を行い、施設の設計・建設・管理運営を包括的に行う。 管理運営について、施設の管理を包括的に委任する場合は、SPC を指定管理者として指定する。	公共 ・ 民間	民間	民間	民間
	定期借地権方式	公有地に定期借地権を設定し、民間が土地を貸借したうえで、施設の設計、建設、管理運営を民間による完全独立採算で行う。	民間	民間	民間	民間

※あくまで想定であり、確定した事業手法ではありません。また、複数手法の組み合わせも想定されます。

公設民営



民設民営

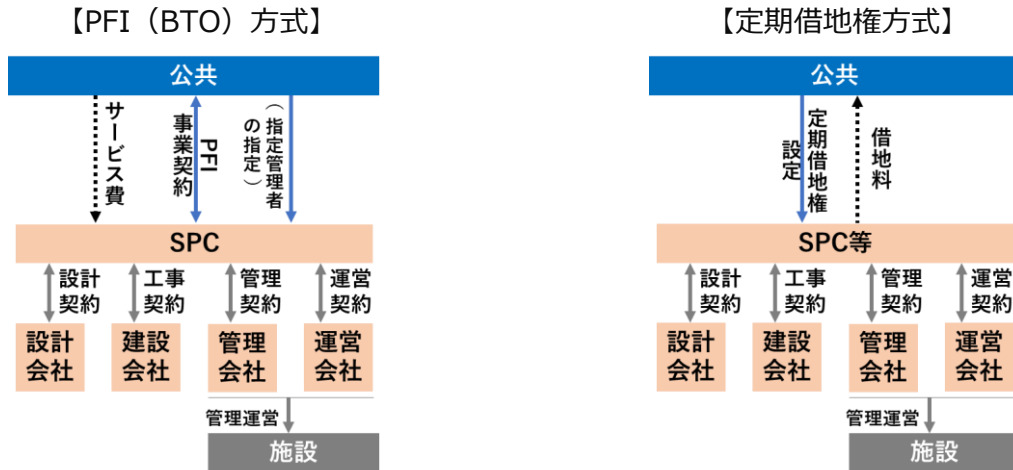


図 5.3 想定される手法のスキーム

※ SPC：特別目的会社（Special Purpose Company）ある特別の事業を行うために設立された事業会社
 JV：共同企業体（Joint Venture）複数の建設企業が、一つの建設工事を受注・施工することが目的

5.2 事業スケジュール（案）

民間事業者の意向を確認する「サウンディング調査」を行いながら、事業内容の具体化、民間活力導入の可能性検証を進めます。事業者公募の時期、整備に係るスケジュールは採用する事業手法によって異なりますが、概ね令和 9 年度～令和 10 年度頃に事業者公募を行うことを予定しています。

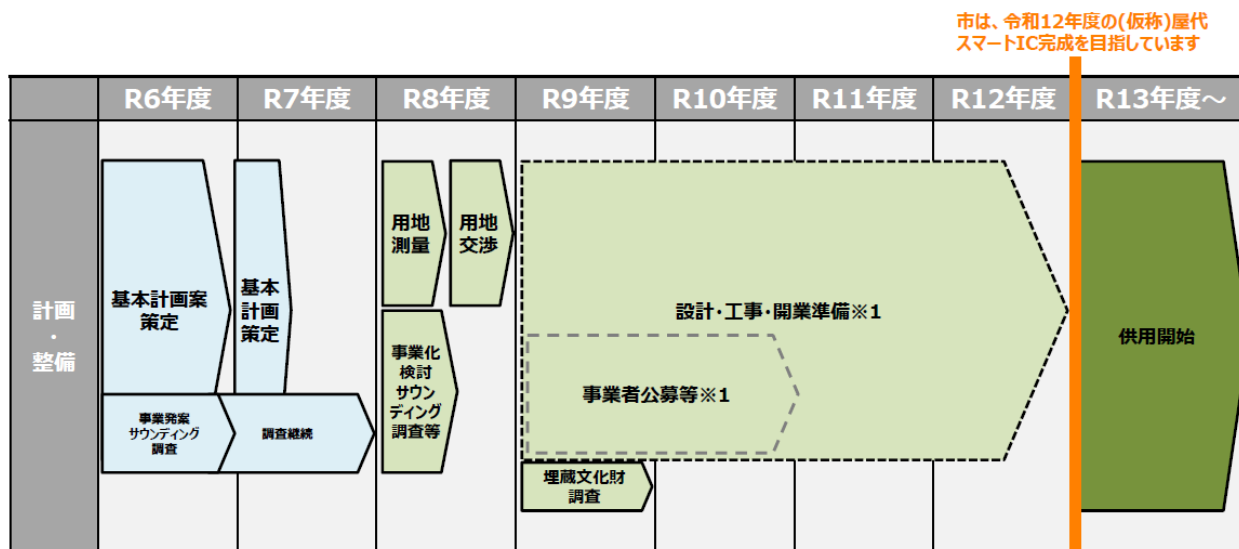


図 5.4 事業スケジュール（案）

※ 1：事業者公募に関連する項目や、整備に係る項目は、官民連携の実現可否や事業手法によってスケジュールが変動します。

※ 2：事業スケジュールはあくまで現時点での想定であり、今後変更の可能性があります。

5.3 公民連携事例

想定される事業手法の事例として以下のような施設が挙げられます。先進事例も踏まえながら、本事業に適した事業手法を検討します。

表 5.2 公民連携事例

事業手法		事例名	面積	備考
公設民営	公設＋指定管理	道の駅もつくる新城 (愛知県新城市)	総敷地面積：約 10,296 m ² 施設延床面積：約 1,074 m ² 、2 階建	
	公設＋コンセッション(PFI 法)	近鉄四日市駅バスターミナル (三重県四日市市)	バスターミナル全体：約 9,200 m ² 建物合計：約 720 m ² 、地上 1 階	VFM 3.4% (事業者選定時)
	DBO 方式	加東バスターミナル にぎわい交流施 halk (兵庫県加東市)	総敷地面積(バスターミナル、駐車場含む)：約 7,800 m ² 施設延床面積：約 220 m ² 、平屋	
民設民営	PFI (BTO) 方式	道の駅伊豆ゲートウェイ函南 (静岡県函南町)	総敷地面積：13,300 m ² 施設延床面積：約 1,700 m ²	VFM 8.9% (事業者選定時)
	定期借地権方式	盛岡バスセンター (岩手県盛岡市)	建築面積：約 3,000 m ²	

6. 交通拠点整備後の想定

本計画で示した交通拠点の整備後の効果として、以下のような変化を見込んでいます。

6.1 交流人口の増加、産業への寄与

（仮称）屋代 SIC に隣接した交通拠点が整備されたことにより、従来は通過してしまっていた旅行者が千曲市に立ち寄ってくれるようになるとともに、首都圏から高速バスで千曲市に訪れる観光客の増加を見込んでいます。これにより、市内での観光消費額の増加や新たな雇用の創出などの直接効果が生じ、観光産業従事者の所得や税収の増加といった形で、波及効果が市全体に行きわたることを想定しています。

また、現在でも戸倉上山田温泉が県内周遊の拠点となっていますが、交通拠点が首都圏と北アルプス地域や松本地域をつなぐ中継点となることで、新たな広域周遊のルートとなることを見込んでいます。

6.2 交通環境の充実、市民の生活満足度向上

交通拠点の整備に合わせて、観光周遊促進のための市内の交通ネットワークが充実することを見込んでいます。これにより、観光客はもとより、市民にも利用しやすい公共交通が整備され、高校生・高齢者が移動しやすくなるとともに、自家用車から路線バスへの転換により市内の交通渋滞が緩和するなど、多様な波及効果が生じることを想定しています。

また、交通拠点の整備により、市民が高速バスを利用しやすくなるとともに、休憩・交流施設が市民同士の交流空間となることで、市民の生活満足度が向上することが期待できます。

6.3 公民連携による経済効果

交通拠点の整備は、公民連携（PPP）による民間企業のノウハウや資金の活用を想定しています。これにより、行政単独で事業を推進するよりも充実したサービスを、小さな財政負担で提供することができるようになると見込んでいます。

なお、公民連携の効果は、VFM（Value For Money）※という指標で計測する予定です。具体的な目標値は、継続したサウンディング調査などの実施により公民連携手法が具体化した後、事業者公募のタイミングで設定します。

※ VFM : VFM（Value For Money）とは、PFI 事業における最も重要な概念の一つで、支払に対して最も価値の高いサービスを供給するという考え方のこと。従来の方式と比べて PFI の方が総事業費をどれだけ削減できるかを示す割合を指す。