

令和3年度 東御市公共交通活性化協議会及び東御市地域公共交通会議 委員名簿

(敬称略)

組織等	所 属	役 職 名	委員氏名	備 考
北陸信越運輸局	北陸信越運輸局長野運輸支局	首席運輸企画専門官 (輸送・監査担当)	荒井 信吾	地域公共交通会議委員
	北陸信越運輸局長野運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	高澤 陽	
国道若しくは 県道の道路管理者 又は長野県警察	長野県企画振興部	交通政策課長	小林 伸行	地域公共交通会議委員
	長野県上田地域振興局	企画振興課長	甘利 善一	地域公共交通会議委員
	長野県上田建設事務所	所長	清水 孝二	地域公共交通会議委員
	長野県上田警察署	交通課長	小林 靖典	地域公共交通会議委員
市民	東御市区長会	会長	塩崎 和男	地域公共交通会議委員
	田中地区地域づくりの会	会長	小林 直樹	
	しげの里づくりの会	副会長	阿部 貴代枝	
	祢津地域づくりの会	副会長	花岡 高	
	和地域づくりの会	会長	伊藤 隆也	
	御牧ふれあいの郷づくり協議会	会長	荻原 輝久	
	東御市シニアクラブ連合会	会長	唐澤 光章	地域公共交通会議委員
	東御市女性団体連絡協議会	代議員	寺嶋 あい子	地域公共交通会議委員
	東御市民間介護・福祉介護事業所 連絡会	会長	小川原 章子	
	東御市PTA連合会	会長	青木 豊英	地域公共交通会議委員
	公募委員		倉嶌 智彦	
	公募委員		坂口 永一	
	公募委員		関野 エリ	
	公募委員		平林 千秋	
地域公共交通に 関し識見を有する者	一般社団法人信州とうみ観光協会	会長	峯村 文博	地域公共交通会議委員
	東御市商工会 交通システム運行委員会	会長運行委員長	清水 初太郎	地域公共交通会議委員
	東御市商工会	事務局長	猿谷 巖	地域公共交通会議委員
	東御市商工会	デマンド交通コー ディネーター	加藤 英人	
	しなの鉄道株式会社	経営企画課長兼地域 連携室長	宮原 剛士	地域公共交通会議委員
信州大学	キャリア教育・サポート センター 講師	勝亦 達夫	アドバイザー	
一般旅客自動車 運送事業者の事 業用自動車の運 転者が組織する 団体	千曲バス株式会社	営業部部长	白鳥 明	地域公共交通会議委員
	東信観光バス株式会社	営業部部长	篠原 敏夫	地域公共交通会議委員
	有限会社カクマハイヤー	代表取締役	小林 義忠	地域公共交通会議委員
	しげのマツバタクシー有限会社	代表取締役	松葉 和彦	地域公共交通会議委員
	ニュー交通有限会社	代表取締役	両川 博之	地域公共交通会議委員
一般乗合旅客自動車運送 事業者その他の一般旅客 自動車運送事業者及びそ の組織する団体	公益社団法人長野県バス協会	専務理事	松井 道夫	地域公共交通会議委員
	長野県タクシー協会上小支部	支部長	中島 健彦	地域公共交通会議委員
	千曲バス労働組合	執行委員長	溝端 義三	地域公共交通会議委員
市	東御市	産業経済部長	瀬下 澄仁	地域公共交通会議委員

任期：令和3年4月1日～令和5年3月31日

東御市公共交通活性化協議会 役員を選出について

東御市公共交通活性化協議会設置要綱（抜粋）

（役員）

第6条 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
  - (2) 副会長 1人
  - (3) 監事 2人
- 2 会長及び副会長は、委員の互選により選出する。
- 3 監事は、委員の中から会長が指名する。

役職	所属	氏名
会長		
副会長		
監事		
監事		

## 東御市地域公共交通計画の概要について

## 1 計画策定の背景

民間交通事業者が公共交通を担う時代から、地域が自ら交通をデザインし、地域の暮らしを支える時代へと変遷しています。合併を契機に見直しを図った定時定路線バスやデマンド交通といった東御市公共交通システムの利用者数は減少を続けており、地域の実情に応じた交通手段の展開や、鉄道・バス・タクシーの交通連携の必要性が高まっています。また、自然災害の激甚化や新型コロナウイルス感染症の感染拡大のような緊急事態の発生下の中、地域の移動手段確保の重要性を再認識し、日頃から関係機関が連携強化を図り緊急時へ備えることが、ますます重要になっています。

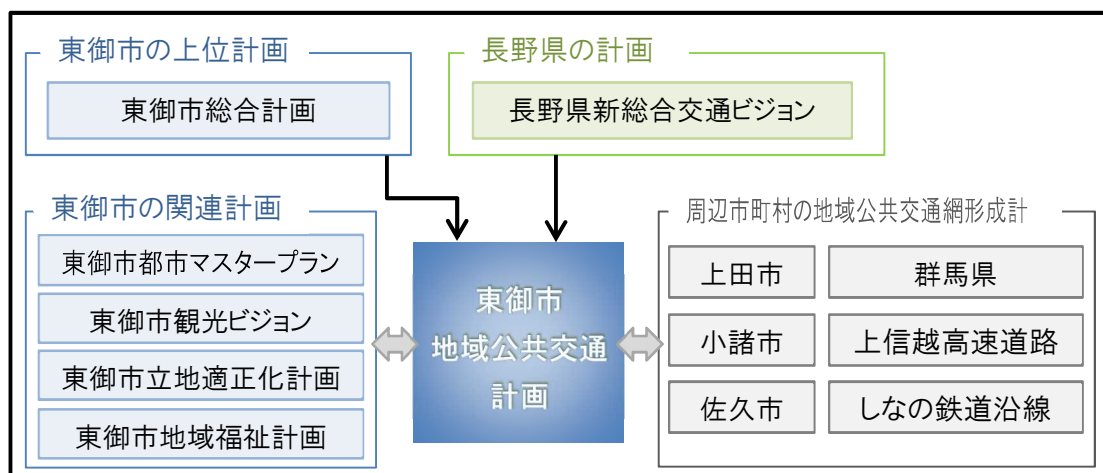
先ごろ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）の改正（令和2年11月施行）がされ、公共交通活性化協議会などが主体となり、福祉や教育、くらし、観光等、地域の実情に合わせた「地域公共交通計画」を策定することが努力義務となりました。市は、令和2年度に市内公共交通に関わる実証実験等を行いました。これらの結果を踏まえて、多種多様な公共交通システムをまとめるため、市民による公共交通活性化協議会を設立し、活性化協議会が事業主体となり、市の公共交通のマスタープランとなる東御市地域公共交通計画を作成します。

## 2 計画の位置づけ

本計画は、市の最上位計画である「第2次東御市総合計画・後期基本計画（平成26年度から令和5年度）」や「東御市総合戦略（令和2年度から令和6年度）」の基本的な考え方を踏まえ、これらと整合を図るとともに、「長野県新総合交通ビジョン」、都市計画の方針である「東御市都市計画マスタープラン」や「東御市地域福祉計画」、「東御市観光ビジョン」等と連携・整合を図りながら策定します。

また、周辺市町村においてそれぞれ策定されている、地域公共交通計画の位置づけ等を参照しつつ、連携を図った内容とします。

図1：計画の位置づけ



## 3 計画区域

計画区域は東御市全域とします。計画区域は東御市全域を想定していますが、日常的な移動は市域を超えているため、東御市の周辺自治体も考慮した内容とします。

#### 4 計画期間

令和5(2023)年度から令和15(2033)年度の10ヵ年とし、5年後の令和10(2028)年度に中間の見直しをいたします。

なお、より良い地域公共交通計画となるよう、必要に応じ都度の見直しを行います。

#### 5 地域公共交通計画の概要

##### (1) 公共交通計画の基本方針

東御市における適正かつ持続可能な公共交通ネットワークを示すとともに、公共交通ネットワーク再編に向けての基本方針を示します。

※計画の位置づけ、まちづくりと連携した公共交通の役割、公共交通ネットワークの再編方針等

##### (2) 計画目標

基本方針に対応した目標設定を行い、数値目標、算出方法等を検討するとともに、現況値及び将来目標値を設定します。

※計画区域、計画目標、計画期間

##### (3) 計画推進の取り組み

計画(事業)を推進するにあたり、PDCAサイクルに基づき、施策実施後の事業効果を検証するため、計画の達成状況の評価の考え方及び手法、検討体制等を検討します。また、計画を推進するための市民、交通事業者、行政等の関係者の役割分担を示すとともに、重点的に取り組むべき施策について事業スケジュールを検討します。

※地域公共交通計画の評価指標、地域公共交通計画の達成状況の評価方法、事業スケジュールの検討

##### (4) 地域公共交通計画のまとめ

地域全体を見渡した公共交通ネットワークの再構築を含む地域公共交通計画原案をまとめます。

※計画全体のイメージは、別冊の上越市総合公共交通計画を参照してください。

## 公共交通活性化協議会の役割

## 東御市公共交通活性化協議会設置要綱（抜粋）

（設置）

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）

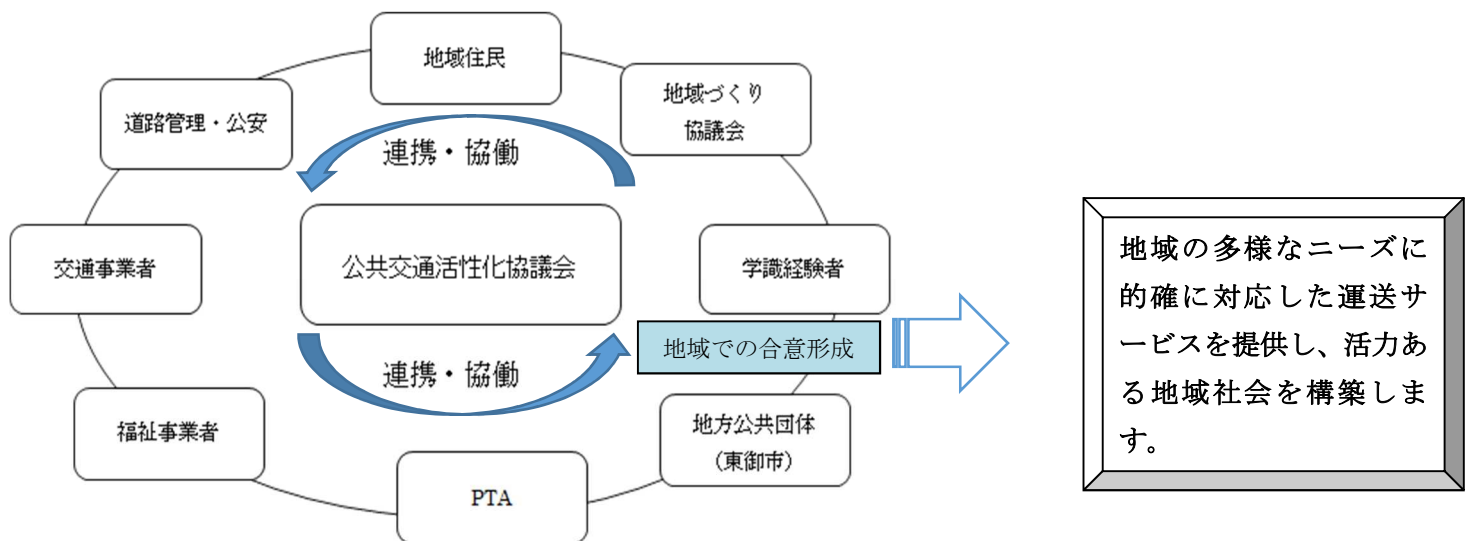
第6条第1項の規定に基づき、東御市公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

## 1 役割

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）の改正（令和2.11月施行）がされ、公共交通活性化協議会などが主体となり、福祉や教育、くらし、観光等、地域の実情に合わせた「地域公共交通計画」を策定することが努力義務となりました。多種多様な公共交通システムをまとめるため、市民による公共交通活性化協議会を設立し、活性化協議会が事業主体となり、市の公共交通のマスタープランとなる東御市地域公共交通計画を作成します。

## 2 構成

交通事業者、道路管理者、公安委員会、各地域づくり協議会の代表者、PTA、福祉事業所の代表、学識経験者、公募による一般市民等



参考：東御市地域公共交通会議

「地域公共交通会議」は、地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の実情に応じた乗合旅客運送の態様及び運賃・料金・事業計画等について、地方公共団体が主宰となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、道路運送法に基づき設置しています。

## 東御市の公共交通の現状

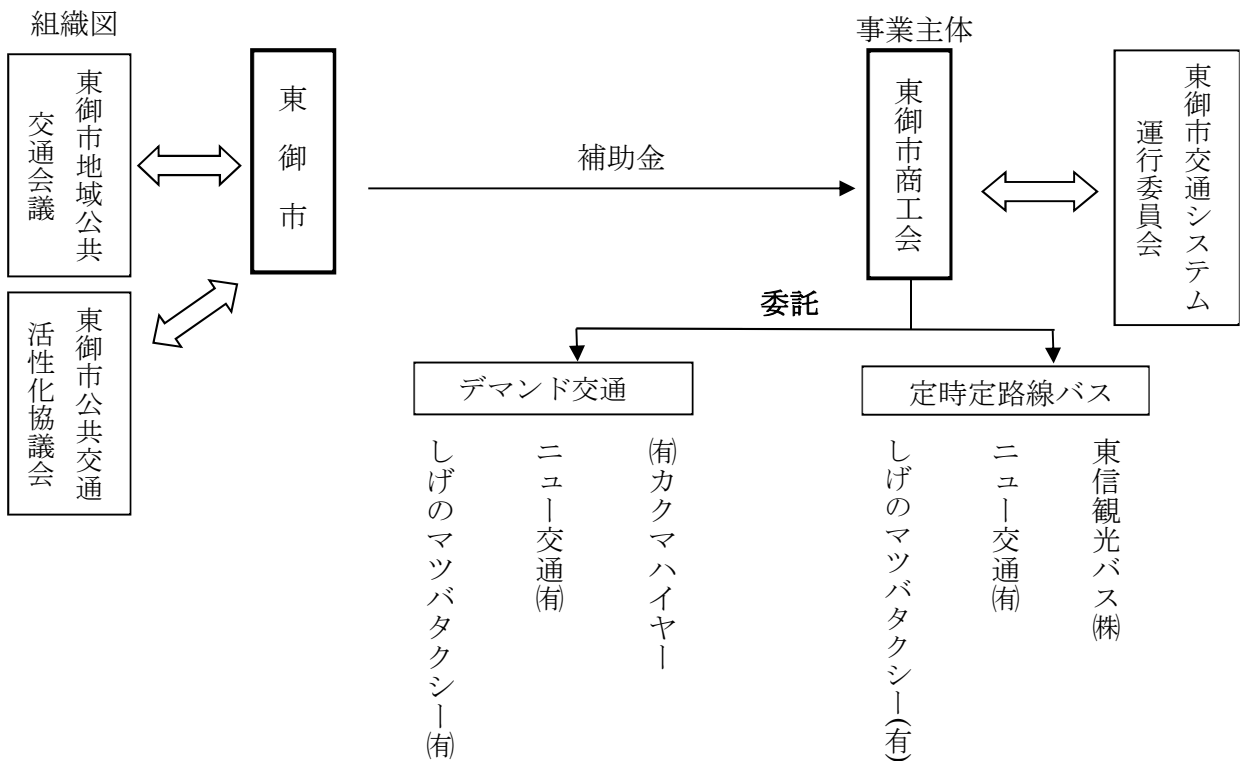
## 1 東御市内の公共交通及び輸送サービス

	運営主体	路線等
鉄道	しなの鉄道株式会社	田中駅、滋野駅
路線バス	千曲バス株式会社	佐久上田線 ※最終運行日：令和3年9月30日予定
東御市交通システム	東御市商工会	定時定路線バス 5路線 ※路線等後述
		デマンド交通「とうみレッツ号」 ※路線等後述
タクシー	(有)カクマハイヤー、しげのまつバタクシー(有)、ニュー交通(有)※営業所小諸市、(株)藤森タクシー※営業所上田市	
高速バス	千曲バス(株)、西武観光バス(株)、WILLER(株)、西日本 JRバス(株)、近鉄バス(株)、トラビスジャパン(株)	
通学用バス	市教育委員会から市内貸切バス事業者へ運行を委託 横堰以北の地区在住の児童生徒を対象に、祢津小学校、東部中学校間を大型バス(乗客定員55人)1台で、朝1便、夕方2便を基本に、学校の登下校時間に合わせて運行	
庁用マイクロバス	市福祉課で管理(35人乗り1台、28人乗り2台) 運転手6人(会計年度任用職員 常勤2人、代替4人) 運行許可方針 ①市の業務を執行する機関及び執行に関係する機関において、その業務を遂行するために必要なとき。 ②市の業務の執行に関係する団体が、その業務を遂行するために必要な場合で、その関係団体を所管する課が使用することが必要であると認めたとき。 ③その他、市長が認めたとき。 例：市主催行事や小中学校の校外活動、市が所管する市内の各種団体の研修 等	
障害者等移送サービス等	①障害者等タクシー利用料金助成事業 ②福祉タクシー利用料金助成事業 ③特定疾患通院サービス事業 ④(移動支援事業)地域生活支援事業 ⑤同行援護サービス ⑥行動援護サービス ⑦福祉有償運送サービス ⑧高齢者タクシー利用助成事業	

## 2 東御市交通システム

(1) 東御市交通システムの経過…別冊参考資料 1 参照

(2) 東御市交通システムの概要



朝夕の通学及び通勤の公共交通確保のため、従来の廃止路線代替バス、市営バス路線を5路線に再編して、朝は6時30分から9時頃まで、夕方は15時10分から19時頃まで乗合バスを運行しています。

昼間は、主に高齢者の通院、買物などの公共交通確保のため、市内を5エリアに分けてエリアの周辺部と市中心部とを行き来して、予め登録した利用者の需要（デマンド）に応じて自宅、訪問先を戸口から戸口へと相乗りのワゴン車（乗客9人）で送迎するデマンド交通を運行しています。

### ア 朝夕の定時定路線バス（5路線）

路線	停留所	運行事業者	運行車両（乗客定員）
和線	東入～田中	しげのまつばたタクシー(有)	ワゴン車（9人）
祢津線	奈良原～田中	ニュー交通タクシー(有)	ワゴン車（9人）
御牧原線	南部～大日向	東信観光バス(株)	中型バス（40人）
久保通線	望月～田中		中型バス（45人）
八重原線	田楽平～大日向		中型バス（45人）

#### ①運行回数、時刻の運行計画

朝夕、各1～3往復運行し、時刻6時30分～9時、15時10分～19時、小中学校始業・終業時刻並びにしなの鉄道の電車時刻に合わせて調整する。

平日のみ運行し、土日、祝日、旧盆及び年末年始は運行していない。

## ②運賃及び料金

距離従量制とし、初乗り 100 円から 10 円単位で、市内は 500 円の範囲で設定する。

小学生以下半額、通勤、通学定期券、回数券 11 枚綴り 10 枚分運賃、障害者半額割引、学生定期等は、路線バスに準じて設定する。

## ③運行事業者

道路運送法等の許可事業者の中から選定して、委託契約運行する。

詳細は前述の表参照。

## イ デマンド交通「とうみレッツ号」

### ①エリア及び共通エリア（湯の丸地区は除外）

システムの合理性、機能性を確保するため、市内を和、祢津、滋野、御牧原及び八重原の 5 エリアに分ける。（予約状況によっては、和・祢津・滋野を東部エリアと御牧原・八重原を北御牧エリアの 2 エリアに分け、配車の効率化を図る。）

市中心部の共通エリア（田中駅・田中商店街・市役所付近）と、共通点（福祉センター、市民病院、文化会館、東部中、共通エリア近辺の大型店）は、各エリアから直接乗り入れ可能な場所としている。（御牧原及び八重原エリア（北御牧エリア）は乗車人数が多い場合、共通エリアで乗り継いでもらうこともある。）

他のエリアへ行く場合は、共通エリア内の田中駅で別のレッツ号に乗り換える。

エリア	運行事業者	運行車両（乗客定員）
和エリア	ニュー交通タクシー(有)	ワゴン車（9人）
祢津エリア		
滋野エリア		
御牧原エリア	(有)カクマハイヤー	
八重原エリア		
全域（プラス号）	しげのまつばタクシー(有)	乗用車（3人）
	ニュー交通タクシー(有)	

レッツプラス号は、エリアに関係なく各車両の増員補完と昼休み時間帯運行として、ワゴン車（乗客 9 人）1 台と乗用車（乗客 3 人）を 1 台配置している。

### ②運行回数、時刻の運行計画

とうみレッツ号は、8 時 30 分～16 時 40 分まで運行している。

昼間（12 時～13 時）の時間帯は、レッツプラス号のみが運行している。

平日のみ運行し、土日、祝日、旧盆及び年末年始は運行していない。



とうみレッツ号基本時刻表

家発 遠方部	駅発 市中心部
8:30	9:00
9:30	10:00
10:30	11:00
11:30	12:00*
12:30*	13:10
13:40	14:10
14:40	15:10
15:40	16:10

※昼休み時間帯（12：00～13：00）はプラス号2台で運行している。

③料金

1乗車につき、定額300円（利用券）。乗継無料。

回数券は、12枚つづりで3,000円。

④利用者登録

利用者情報を入力しており、利用希望者は予め登録が必要。

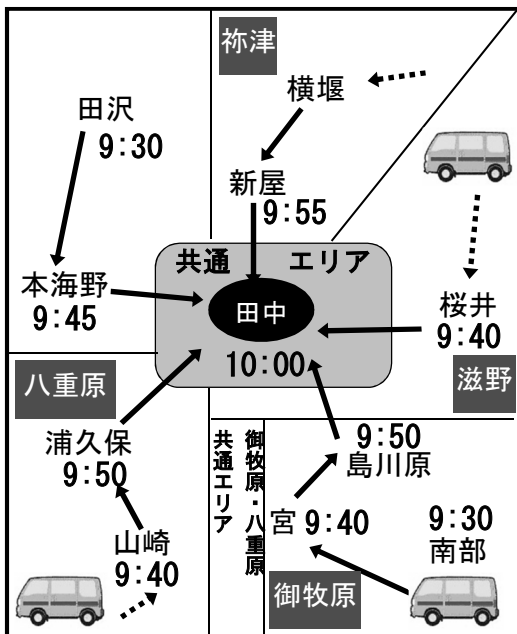
⑤運行事業者

道路運送法等の許可事業者の中から選定して、委託契約運行している。

詳細は前述の表参照。

運行方向の基本イメージ(行き)

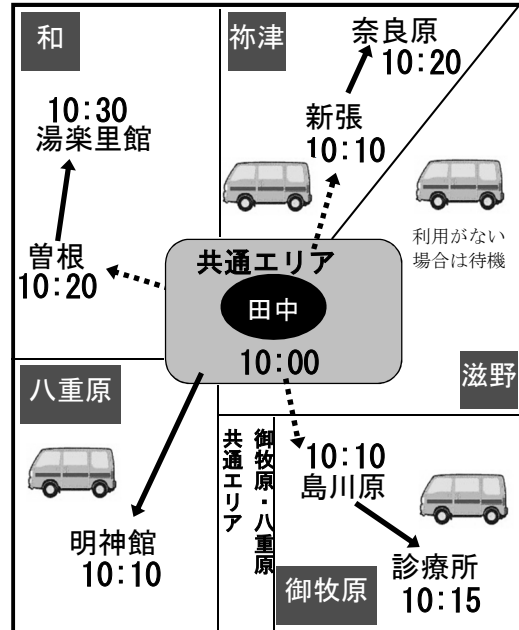
9:30 ~ 10:00



← 運行      ←..... 空車 (移動)

運行方向の基本イメージ(帰り)

10:00 ~ 10:30

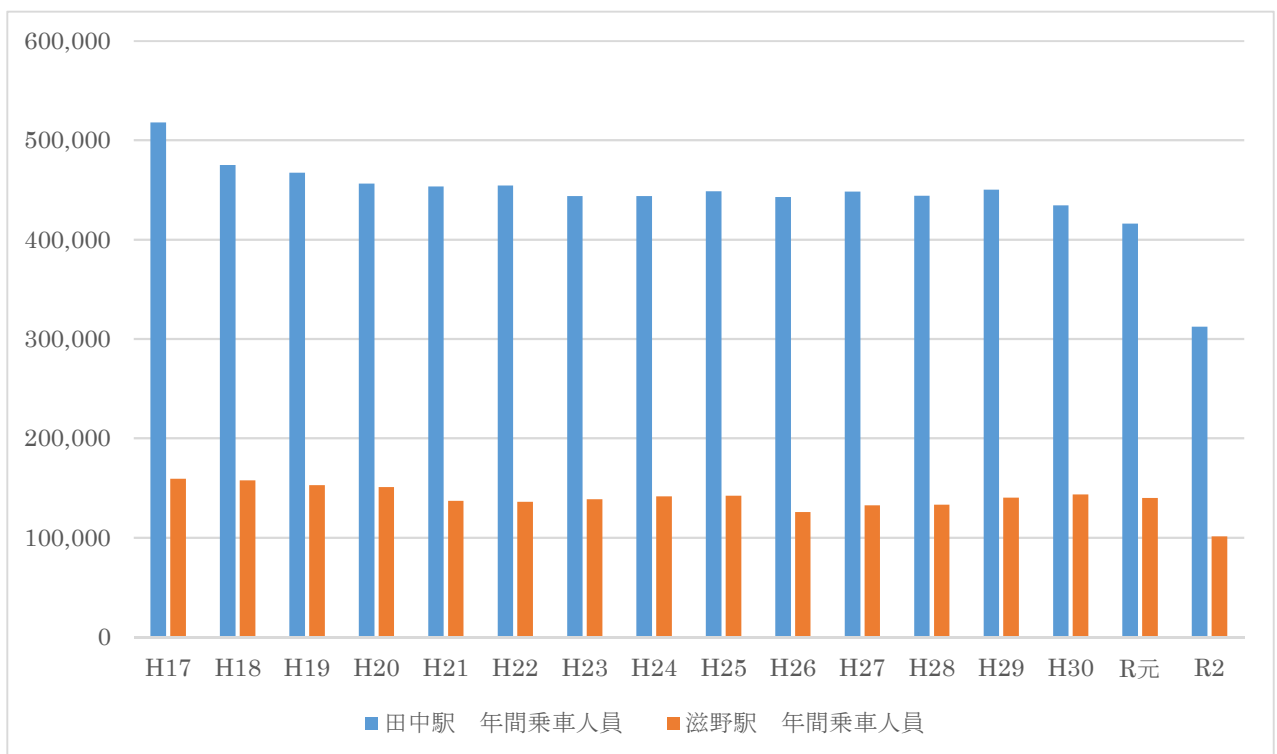


## しなの鉄道利用状況（平成17年度～令和2年度実績）

## 各駅の利用状況

（単位：人）

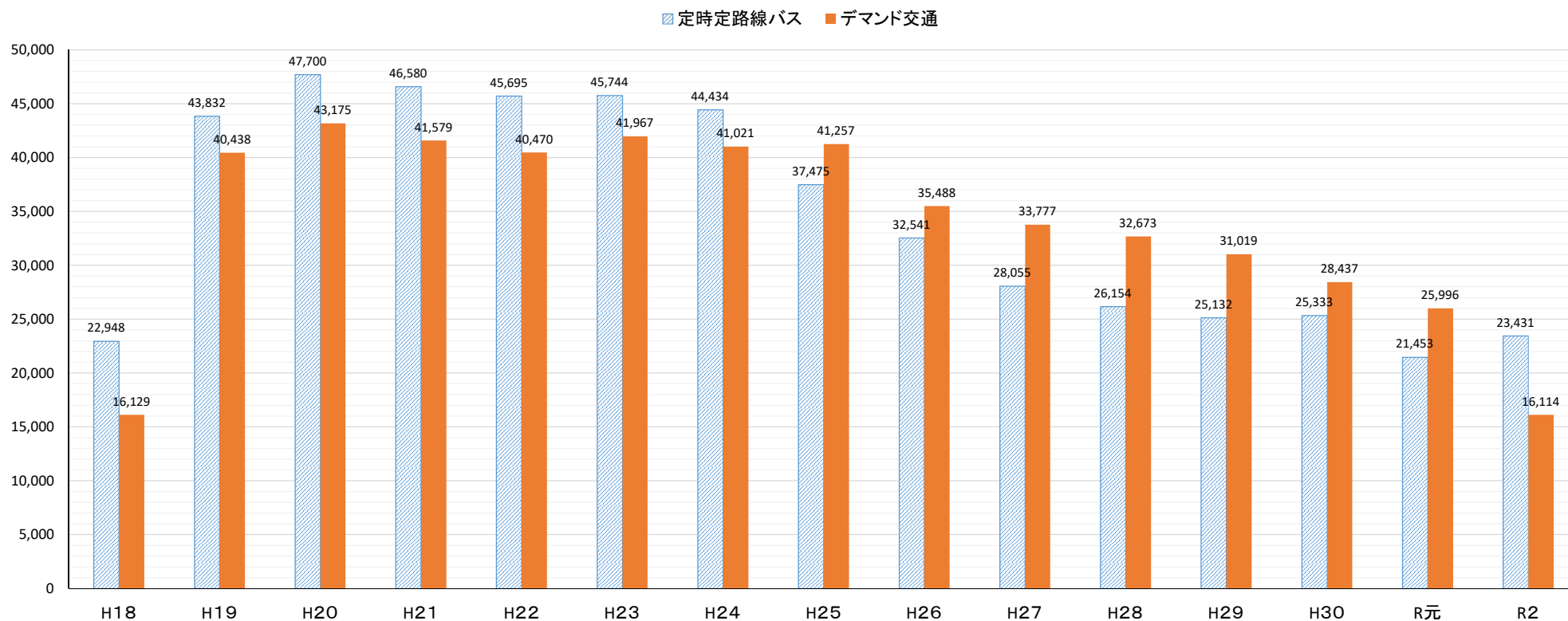
年度	田 中 駅		滋 野 駅	
	年間乗車人員	1日平均	年間乗車人員	1日平均
H17	517,900	1,419	159,290	436
18	474,969	1,301	157,739	432
19	467,354	1,277	152,798	417
20	456,385	1,250	150,711	414
21	453,572	1,243	136,902	375
22	454,353	1,245	136,000	373
23	443,777	1,213	138,685	379
24	443,863	1,216	141,340	387
25	448,492	1,228	142,204	389
26	442,823	1,213	125,553	343
27	448,316	1,241	132,611	363
28	444,043	1,216	133,111	364
29	450,286	1,234	140,316	384
30	434,266	1,190	143,547	393
R元	415,917	1,136	139,883	382
2	312,163	855	101,252	277



## 東御市交通システム運行利用者数

	17年度	18年度	19年度 (241日)	20年度 (240日)	21年度 (240日)	22年度 (241日)	23年度 (241日)	24年度 (240日)	25年度 (235日)定時 (237日)デマンド	26年度 (241日)	27年度 (241日)	28年度 (241日)	29年度 (242日)定時 (265日)デマンド	30年度 (242日)定時 (288日)デマンド	元年度 (236日)定時 (261日)デマンド	2年度 (241日)
1 定時定路線バス 利用者数		22,948	43,832	47,700	46,580	45,695	45,744	44,434	37,475	32,541	28,055	26,154	25,132	25,333	21,453	23,431
2 " 平均利用数(人/日)			182	199	194	190	190	185	159	135	116	109	104	105	91	97
3 デマンド交通 利用者数 <small>(巡回バス20,714人 11,218人)</small>		16,129	40,438	43,175	41,579	40,470	41,967	41,021	41,257	35,488	33,777	32,673	31,019	28,437	25,996	16,114
4 " 平均利用数(人/日)			168	180	173	168	174	171	174	147	140	136	117	99	100	67
5 総利用者数			84,270	90,875	88,159	86,165	87,711	85,455	78,732	68,029	61,832	58,827	56,151	53,770	47,449	39,545
6 " 平均利用数(人/日)			350	379	367	358	364	356		282	257	244				164

## 定時定路線バス・デマンド交通利用者数推移(人)



※令和2年度 月別、車両ごと詳細は別冊参考資料2のとおり

## 令和2年度東御市公共交通実証実験 EVバス「RIDE' N」の結果について

## 1 運行実施内容

	第1期	第2期	第3期	第4期
運行期間	令和2年10月19日(月) ～12月28日(月) (52日間)	令和3年1月18日(月) ～2月12日(金) (25日間)	令和3年2月15日(月) ～3月12日(金) (25日間)	令和3年3月15日(月) ～3月31日(水) (16日間)
アンケート方法	アンケート項目について調査員が聞き取り	アンケート項目について利用者が選択式で回答		
アンケート項目	利用者の属性(年代、性別、居住地)、利用目的、日頃の移動手段、乗降バス停、他の公共交通機関との乗り継ぎの有無、今後の利用意向 など	利用者の属性(年代、性別、居住地)、日頃の移動手段、利用目的、乗降バス停	利用者の属性(年代、性別、居住地)、日頃の移動手段、利用目的、利用時間帯、今後の利用意向	
回答人数	812人	785人	752人	828人
乗車人数	2,053人	1,322人	954人	1,122人
乗車人数累計	2,053人	3,375人	4,329人	5,451人

※第1期は途中でアンケート項目に一部変更があったため、集計は変更後の10月24日分からとしている。

## 2 実証実験の考察

- (1) 全体の1便あたりの利用者数は全体で3.6人、時間帯や曜日ごとでは、朝夕1.2人、平日昼間3.8人、土日昼間4.4人であった。(※アンケート結果詳細は別冊参考資料3のとおり)
- (2) デマンド交通と比較すると、利用者の男女の差が少なく、また幅広い年代の方に利用された。これは、無料であったことや、登録や予約がいらず、誰でもすぐに利用できることなどが要因と考えられる。
- (3) 5地区で開催した市民懇談会で、①「朝夕の通勤通学時間帯の運行」、②「土日祝日の運行」、③「RIDE' Nが運行していない地区での運行」の要望が多かったことから、第2期から時間帯や曜日、運行地域を変えて運行した。結果は次のとおり。

## ア 朝夕の通勤通学時間帯の運行について

- ・和地区(第2期)では、「通勤」、「通学」と選択した者が少なく、朝夕の時間帯の利用も少ない。
- ・滋野地区(第3期)では、「通勤」、「通学」と選択した者が一定数あったが、朝夕以外の時間帯の利用があり、朝夕の時間帯の利用者数は伸びていない。

## イ 土日祝日の運行

- ・第4期以外は、土日祝日の方が平日よりも利用者が多かった。
- ・特に和地区方面への運行は、すべての期で平日よりも土日祝日の利用が上回った。これは、スーパーや湯楽里館などの目的地となる場所があるため、利用が多かったと推測される。

## ウ 運行していない地区での運行

- ・滋野地区、北御牧地区を運行した第3期は利用者が少ない。
- ・第3期の聞き取りからは、ツルヤ、やおふく、ベイシアなどの経路、目的地の要望が多く聞かれ、イの土日の運行と併せて、『目的地となる場所』(スーパー、温泉施設等)を組み合わせた経路でないと利用は見込めないことがはっきりした。

## 今後の課題(考察)

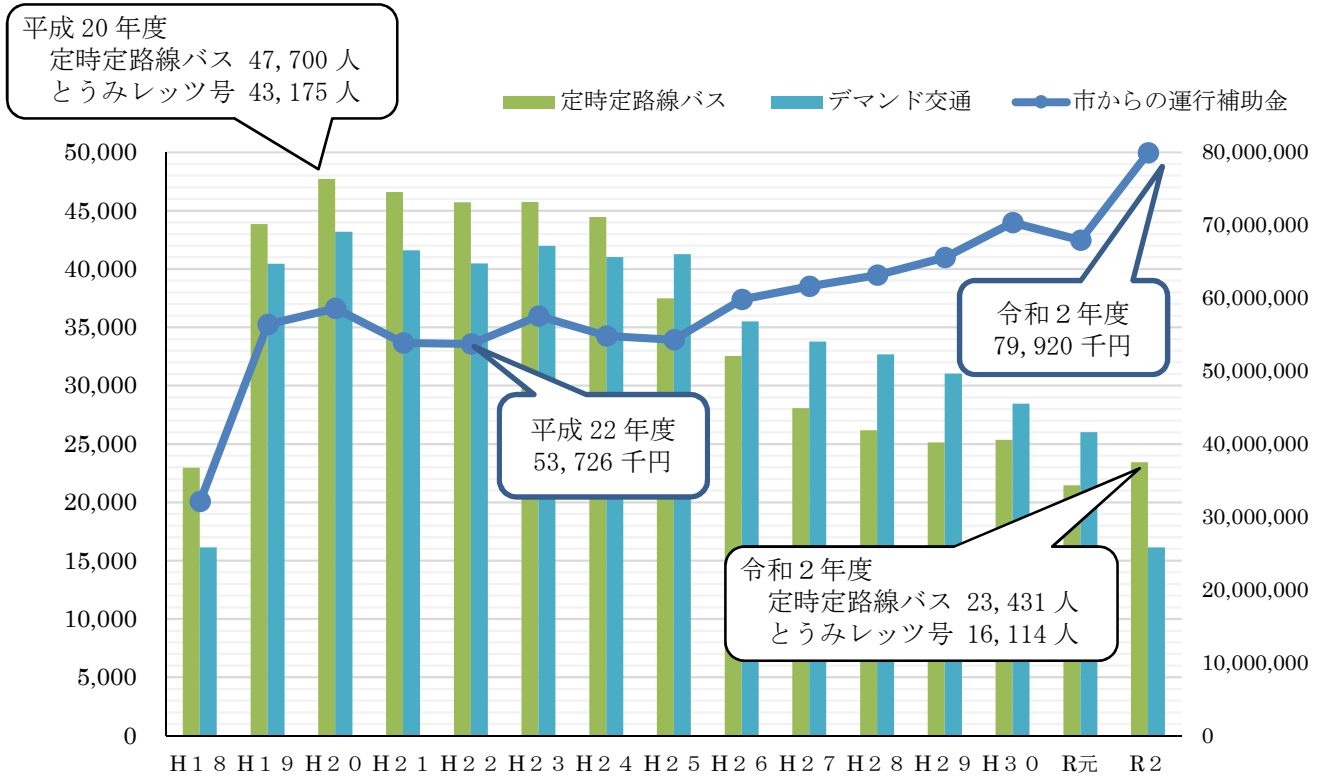
- ① 平日の昼間や土日昼間に市内の主要施設を巡回するバスに、買い物や温泉を目的とする一定数の需要はあるが、利用者数から見ると中型バスの需要は見込めないと思われる。
- ② 懇談会で要望があったにもかかわらず、朝夕の通学時間帯の利用が少ない。⇒ 保護者等の送迎が常態化し、公共交通を利用しない実情があり、運行の要否を再度、調査検討する。
- ③ 本格運行に移行するためには、利用料金の徴収を含めた採算性を考える必要があるが、有料の場合、さらに利用者が減る懸念がある。

## 東御市の公共交通の課題

## 1 東御市交通システムに関する課題

## (1) 利用者減少と運行補助金の増加

平成 18 年 10 月から運行を開始した東御市交通システムの利用者は、平成 20 年度をピークに年々減少しており、デマンド交通の乗車料金の値上げ(平成 29 年 10 月 200 円→300 円)を行い収支の改善を図ってきましたが、東御市商工会の運行経費の赤字に対する市が拠出する運行補助金は増加傾向にあります。



## (2) 運行日

運行は平日のみで、土曜日、日曜日、祝日はタクシー以外の公共交通がなく、平日昼間は利用登録と乗車予約が必要なデマンド交通以外に選択肢がありません。こうしたことも要因となり、公共交通に対する市民の満足度が低い状況となっています。(平成 29 年度実施まちづくりアンケート、令和元年実施とうみ地方創生 Web アンケート)

## (3) デマンド交通

## ①利用者の減少

平成 29 年 10 月から土曜日運行の試行(～令和元年 9 月まで。利用者増加が見込まれず、本格運行へ移行せず)、コーディネーター配置による福祉部門との連携強化など利用者増の施策を講じてきましたが、利用者の減少に歯止めが掛かっていません。

## ②運行の複雑さ

戸口から戸口へ運行するフルデマンド方式で、利用者から便利で良いとの声が聴かれる一方で、「乗車のたびの予約が面倒」、「希望の時間に乗れなかった」、「エリアを超える移動時の乗り継ぎが面倒・分かりにくい」などの根強い不満の声もあります。(平成 30 年実施デマンド交通利用者登録者アンケート)

### ③福祉的な要望への対応

公共交通として運行しているため、利用者の条件を「一人で乗降可能な方」としていますが、高齢者の運転免許証の保有率の増加などから、利用者の平均年齢が上昇しており、利用者からは乗降時の手助けや、ステップ・手すりがある車両導入の要望など、福祉的な役割を求める声が高まっていますが、それらの要望に公共交通の枠組みだけで応えることが限界にきています。

### (4) 定時定路線バス

#### ①小学生に合わせた運行時間帯

通勤通学需要に対応するために運行していますが、時間帯が小学生の通学時間帯に合わせており、中・高校生の通学や通勤には利用しづらいです。

#### ②非効率な運行

八重原線や久保通線では小学校の始業時間に間に合わない便があったり、御牧原線と久保通線の路線が一部重複して利用者が分散していたり、御牧原線ではかつては通院などへの需要に対応していた便が、デマンド交通と競合するためにほとんど利用がなかったりと、非効率な運行となっています。

#### ③定時定路線バスと通学用バスの重複

最も利用者が多い祢津線は、運行委託事業者の千曲バス株式会社から運転手不足などを理由に運行委託費の値上げ要求があり、大型バスでの運行継続が困難となったことから、令和3年4月から小・中学生は通学用バス、それ以外の一般利用者は車両をワゴン車にダウンサイジングして運行を継続しています。

## 2 民間公共交通の課題

### (1) 駅前の渋滞

しなの鉄道の田中駅及び滋野駅は市内外への通勤通学に高い需要がありますが、市内から両駅への移動手段が乏しく、朝夕は駅周辺で送迎の車による渋滞が発生しています。

### (2) 高速バスのニーズ把握が未実施

高速バスは東部湯の丸サービスエリアや市役所前にバス停があり、帰省や観光に市内外から一定数の利用があると推測されますが、具体的な利用ニーズ把握ができていません。

### (3) 民間路線バスの廃線

千曲バス株式会社が運行する佐久上田線は、国道18号線に沿って市内を東西に運行している地域間幹線系統補助路線で、また市からも補助金を拠出していますが、利用者は年々減少し、令和3年9月末をもって廃線となる予定です。

## 3 観光に関する課題

### 観光二次交通の未整備

ワイン産業の振興に力を入れる市の施策から、市内に小規模ワイナリーが点在しています。訪れる人は飲酒を伴う場合が多く、公共交通に対するニーズもありますが、タクシー以外の移動手段がありません。これまでも、ワイナリーを周遊するバスの実験運行なども実施しましたが、本格運行に移行できる利用者数ではありませんでした。

また、湯の丸高原は、初夏から秋にかけては高原散策や登山、冬はスキーと人気のスポット

であるとともに、近年は高地トレーニング施設の整備が行われ、アスリートの利用に関しても注目を集めています。しかし、千曲バス株式会社が夏期及び冬期に運行していた湯の丸高原線が令和2年度から廃止となり、自家用車とタクシー以外に湯の丸高原までの移手段がなくなりました。

#### 4 その他の課題

##### (1) 市民の公共交通に対する関心

移動に自家用車を利用する市民の割合が高いと推測され、一部の公共交通利用者や交通弱者に日頃から関わりがある者以外の市民は公共交通に対する関心が低く、公共交通施策を理解してもらうことに丁寧な説明が必要です。

##### (2) 市役所内の連携不足

市所有の庁用バスの利用調整や児童生徒の通学手段の確保、さらには民間事業者が実施している福祉輸送や買い物付添サービスなど、市民の移動に関する市役所の担当部署が多岐に渡り、連携が不足しています。

#### 5 取り組みの方向性

地域公共交通は、これまで事業者や行政がサービスとして提供してきましたが、行政の負担は年々増加しており、自らがハンドルを握ることのできない「移動困難者」や「交通弱者」の対応、また、「通勤・通学者」のための公共交通の確保が必要であり、次の4項目について取り組んでいきます。

##### (1) 既存の交通システムの見直し

移動困難者の現状把握と既存の交通システムの運行経路、時刻などを検証します。特に、10年後の世代を見据えて、地域での自助・共助による仕組みづくりを検討します。

##### (2) 環境、経済、地域社会の情勢に合った見直し

通学バスのあり方など、定時定路線バスの重複回避を図り、EVバスや電気自動車などの導入、カーシェアリングなど、環境に負荷をかけない交通システムのあり方を検討します。

##### (3) 「交流人口拡大による観光促進」と「地域住民の生活維持」の視点からの見直し

人口減少と超高齢化が進展する中、地域住民の生活維持と交流人口拡大による地域活性化という2つの視点による交通計画のあり方を検討します。令和2年度に実証実験を行った巡回EVバスによる結果とともに、実験が不足している観光二次交通など必要に応じて実証運行を行います。

##### (4) 信州大学キャリア教育・サポートセンターの調査研究への協働

地域イベントを活用した次世代モビリティの体験とローカルMaaSを検討します。

※「移動」の先端技術である「MaaS」や「自動運転技術」について知る機会を持ち、次世代モビリティやサービスの仕組みを地域イベントの中で体験をします。

上記4項目の取り組みを軸として、コンサル業者が分析した結果を踏まえ、事務局が原案の素案を作成します。活性化協議会では、資料No.2の計画概要に沿い素案修正しながら、計画原案を作成していきます。

## 東御市公共交通活性化協議会事業計画（案）の承認について

## 【令和3年度実施業務（案）】

## 1 計画策定に必要な情報整理（コンサル委託）

東御市地域公共交通計画の調査策定の基礎資料等について委託により整備を図ります。

(1) 地域特性の把握	地勢、社会情勢とともに、人口・世帯状況（推移・分布）、公共施設、商業・工業施設、観光施設や観光資源の分布等の基礎情報の整理
(2) 公共交通現状分析	鉄道、路線バス、タクシー、東御市交通システム（定時定路線バス及びデマンド交通とうみレッツ号）の運行状況、令和2年度実施の東御市公共交通実証実験の運行状況及び利用状況の整理等
(3) まちづくりの方向性	市上位関連計画の方向性、公共交通施策等の考え方について整理し、地域活性化事業、交通弱者への移動支援等の考え方、観光振興施策等について整理
(4) 移動ニーズの把握	市民の日常における移動の実態や公共交通に対する要望、ニーズ等の把握をするため、アンケート調査の実施、分析を反映
(5) 地域公共交通の課題の整理	①公共交通の役割、位置づけを明確にする。 ②市民の移動状況、意向等から東御市における公共交通の問題点・課題の整理 ③将来の都市構成のイメージと現状の公共交通網を比較し、その整合性からの課題整理

※コンサル業者が行った、各種調査やアンケート調査結果分析を含め、東御市地域公共交通計画原案を協議会で作成していきます。

## ○令和3年度調査業務委託（案）について

入札に係る業者選定

業者名	営業所所在地	実績	備考
東日本総合計画(株)	長野市	・東御市都市計画マスタープラン ・白馬村公共交通網形成計画	
(株)地域総合計画	須坂市	・上田市公共交通網形成計画 ・千曲市公共交通網形成計画	
(株)エイト日本技術開発	上田市	・塩尻市公共交通網形成計画	

## 2 信州大学との共同研究による勉強会の開催について ※参考資料 No. 6

公共交通に関する各地の状況や、自動運転や「MaaS」と呼ばれる次世代の新しい交通に関する技術を知って、東御市の公共交通のあり方や方向性を考える「地域公共交通と次世代モビリティシステムを学ぶ勉強会」を開催します。

- (1) 参加者 中学生以上で、東御市内にお住まいの方 または 東御市内に在勤・在学される方
- (2) 講師 信州大学キャリア教育・サポートセンター 勝亦達夫先生
- (3) 参加申込方法 市商工観光課へ電話、FAXまたはメールで申し込み
- (4) 申込締め切り 第1回 7月26日（月）まで（以降、各回開催日の7日前まで）
- (5) 開催方法 講師による講義、参加者同士で話し合うワークショップや体験



## (6) 開催日時等

	開催日	時間	場所	テーマ	定員
第1回	7月30日(金)	14時～ 15時30分 18時30分 ～20時	勤労者会館2階 大会議室	交通の現在を知ろう ～「自動運転技術」「MaaS」ってなに？ 交通の最新技術から公共交通の課題まで	各回 30人
第2回	8月11日(水)	14時～ 15時30分 18時30分 ～20時	勤労者会館2階 大会議室	MaaSアプリを使ってみよう	各回 30人
第3回	9月12日(日)	18時30分 ～20時	北御牧青年研修 センター	「私たちがほしい移動」を考えてみよう ～イベント時の走らせ方を考えよう	各回 30人
	9月15日(水)	14時～ 15時30分	勤労者会館2階 大会議室		
第4回	10月9日(土) ～10日(日)	終日	芸術むら 公園周辺	これからの交通を体験してみよう ～火のアートフェスティバル/天空の 芸術祭での試乗体験	事前申 込不要
(以下は予定)					
第5回	11月	終日	調整中	自動運転バスの先進地に行ってみよう	30人
第6回	1月	14時～ 15時30分	調整中	報告会 ～市の公共交通をデザインしてみよう	各回 30人
		18時30分 ～20時			

※新型コロナウイルス感染症の状況により、開催を延期または中止する場合もある。

## 3 懇談会の実施

各種の調査業務の結果や計画の素案などを市民と共有し、意見交換する懇談会を、令和2年度に引き続き5地区で開催します。

## 4 令和3年度公共交通実証実験の実施 ※これまでの実証実験結果の別冊参考資料3及び4

これまで、路線バスをはじめとする実証実験を行ってまいりました。アンケート等の調査業務の結果や令和2年度に実施した実証実験を踏まえ、実証が行われていない部分（観光二次交通）について、検証の必要があると考えます。

## (1) 湯の丸高原タクシー補助（スポーツコミッションのシャトルバス運行終了後）

現在、湯の丸高原へのアクセスは自家用車が中心であり、公共交通はタクシーのみであります。田中駅または滋野駅からタクシーを利用して、湯の丸高原へ向かう観光客をターゲットに、割安な均一タクシー料金の設定を行い、移動手段の確保とタクシーを活用した観光二次交通の可能性を探ります。

対象者：観光客 ※市民の利用も可能

実施時期：9月下旬～10月下旬の土、日、祝日

実施方法：通常、田中駅または滋野駅から湯の丸高原までは片道6,000円程度かかるが、割安な均一料金とし、観光客の利用促進を図る。

検証方法：日付別、時間帯別の利用統計及び利用者には、金額や利便性、今後の利用意向などのアンケートの回答を求める。

概ねの予算：300千円程度

(2) 田中駅シェアサイクルの充実 ※利用実績：別冊参考資料5

近年巷では、友人や家族で楽しむサイクリングがブームとなっています。観光客や地元の皆さんが信州とうみ観光ステーションに訪れた人数のうち、約1割程度が田中駅において無料のレンタサイクルを利用しています。主な利用先は海野宿や田中駅周辺が多いことから、機動性の高いEバイク（電動アシスト付き）によるシェアサイクルを導入した場合の「行動範囲の広がり」「利便性向上による利用率の上昇」「利用客の年代層からなる自転車の選定」など、事業としての有効性について検証します。

対象者：観光客、自転車移動をしたい市民

実施時期：令和3年7月～

実施方法：現在通常自転車7台（うち電動アシスト付き2台）に、若者に人気のクロスバイク型Eバイクを導入し、買い物客や観光客の利用促進を図る。

検証方法：Eバイク導入の周知徹底、日付別、利用者情報の統計及び利用者の行動範囲の拡大状況、利便性の検証を行う。

概ねの予算：600千円程度

(3) その他

その他、アンケート等の結果や活性化協議会で検証が必要と思われる分野について、令和3年度内に実証を行います。

例：高校生等のニーズに合わせた通学向けバス

買い物に行くことに特化した巡回バス など

【令和4年度実施業務（予定）】

(1) 計画原案パブリックコメント

令和3年度中にある程度固めた公共交通計画原案のパブリックコメントを実施し、計画に伴う市民意見をいただきます。

(2) 地域公共交通網の再編検討

基本方針や計画目標の実現に向け、本市における持続可能な公共交通ネットワークの再構築に向け、具体的な再編内容を検討します。

(3) 計画原案再調整

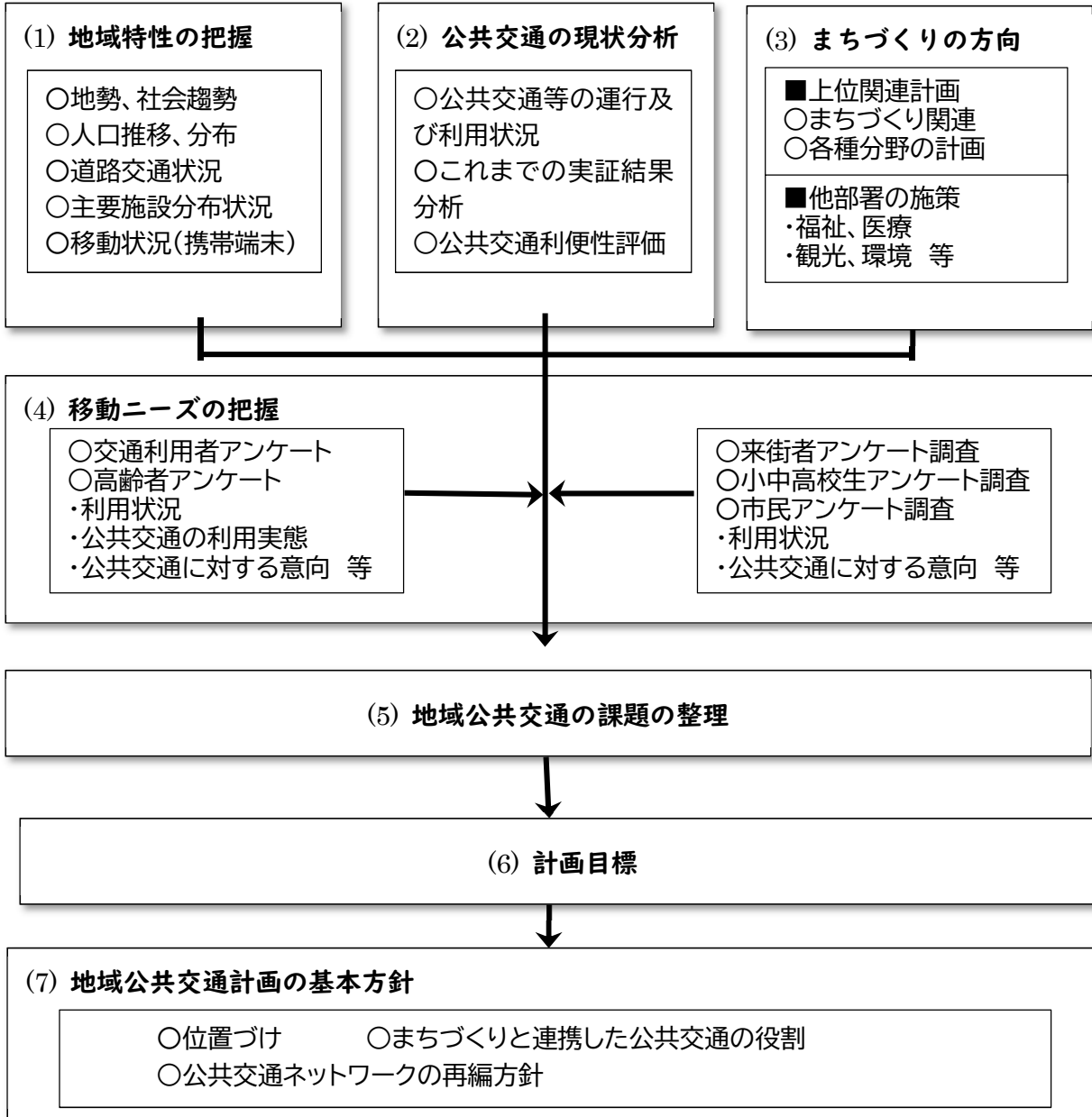
パブリックコメント意見及び交通網の再編検討結果を計画原案に盛り込みます。

(4) 原案完成の後、市へ提出（令和4年9月）

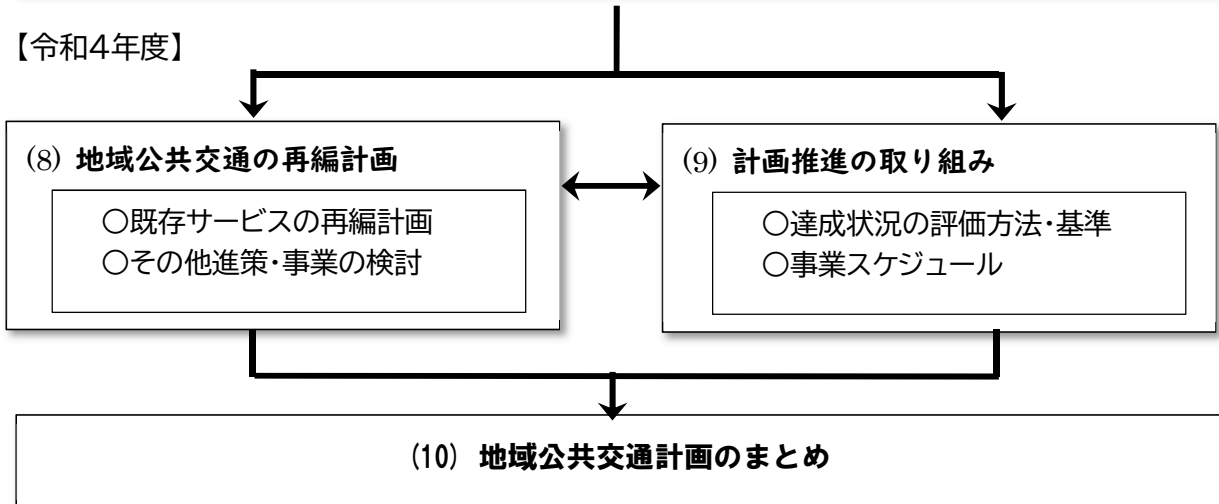
市の令和5年度予算編成に組み込めるよう、9月までに計画原案をまとめ、市へ提出します。

# 東御市地域公共交通計画・検討フロー

【令和3年度】



【令和4年度】



## 令和3年度 東御市公共交通活性化協議会 予算書(案)

収入合計金額	17,089,000 円
支出合計金額	17,089,000 円
差引金額	0 円

## 1 収入の部

科目	本年度予算額	説明
国庫補助金	3,500,000	
東御市負担金	10,089,000	
東御市貸付金	3,500,000	
合計	17,089,000	

## 2 支出の部

科目	本年度予算額	説明
会議費	276,000	地域公共交通活性化協議会謝礼 3,150円*20人*4回 活性化協議会委員旅費 20人*300円*4回
信州大学共同研究費	300,000	
事業費	12,991,000	地域公共交通計画策定消耗品費 5,000円 アンケート用紙印刷代 3,000枚*22円 アンケート郵送料 3,000通*84円 アンケート返送料 2,000通*84円 地域公共交通計画策定事業委託料 6,300,000円 公共交通実証運行委託料 6,200,000円
事務費	20,000	振込手数料等
予備費	2,000	
東御貸付金返還金	3,500,000	国庫補助金分
合計	17,089,000	

今後のスケジュール (案)

1 活性化協議会

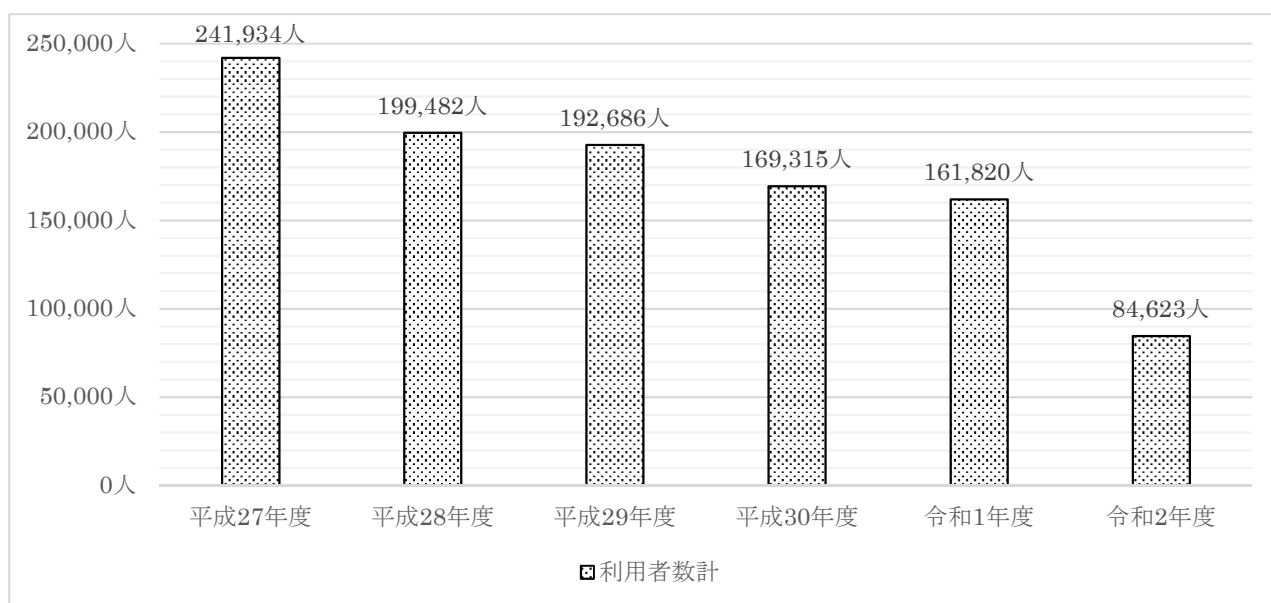
- ・第2回公共交通活性化協議会 令和3年10月 協議内容：調査結果の報告、計画素案について、地区懇談会について
- ・第3回公共交通活性化協議会 令和4年1月 協議内容：基本方針、目標について、重点施策について (素案の詳細確認)
- ・第4回公共交通活性化協議会 令和4年3月 協議内容：施策体系について、計画の骨子について、パブリックコメントについて
- ・第5回公共交通活性化協議会 令和4年8月 協議内容：計画原案の最終確認  
(状況に応じて活性化協議会を追加で開催する場合があります。)

2 公共交通活性化協議会 事業計画

	令和3年度										令和4年度			
	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	6月	8月	10月
1 計画策定に必要な情報整理														
(1) 地域特性の把握		●→												
(2) 公共交通の現状分析		●→												
(3) まちづくりの方向		●→												
(4) 移動ニーズの把握	●→													
(5) 地域公共交通の課題の整理			●→											
2 勉強会の開催		●	●	●	●	●→		●→						
3 懇談会の開催								●→			●→			
4 実証実験の実施		●→												
計画の原案作成					●→									
パブリックコメント											●→			
計画策定														●→
公共交通活性化協議会の開催	●				●→			●→		●→		●→		

千曲バス株式会社 佐久上田線の廃止について

- 1 運行事業者 千曲バス株式会社
- 2 廃止路線 佐久上田線（佐久市勝間～上田市下秋和間）  
 ※現在、勝間行き5便、下秋和行き6便  
 ※土日祝日、旧盆及び年末年始は運休  
 ※当市は、国道18号線が路線であり、市内のバス停は13か所
- 3 最終運行日 令和3年9月30日（令和3年10月1日から廃線となります。）
- 4 廃線とした理由
  - (1) 自家用車の普及、少子化の影響による路線バス利用者の減少
  - (2) 慢性的な運転手不足
  - (3) 乗合路線バスの赤字を貸切バス事業、高速バス事業などの利益で補填して維持してきたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、貸切バス、高速バスの利用者の減少により、乗合路線バスの赤字補填ができない
- 5 利用状況（平成27年度～令和2年度）



※東御市内の1便当たり乗降者数1.6人(令和3年2月4日～3月3日の1カ月間の実績)

6 経費 収支状況（平成27年度～令和2年度） (単位：円)

年度	経常収益	経常費用	経常損益	国・県補助金	4市補助金	自社負担額
平成27年度	20,251,607	46,417,506	▲ 26,165,899	17,052,000	2,879,000	▲ 6,234,899
平成28年度	18,426,815	47,242,850	▲ 28,816,035	15,284,000	2,984,000	▲ 10,548,035
平成29年度	19,992,793	51,104,302	▲ 31,111,509	11,608,000	15,350,000	▲ 4,153,509
平成30年度	18,859,095	50,007,390	▲ 31,148,295	11,497,000	14,846,000	▲ 4,805,295
令和1年度	17,886,920	50,168,659	▲ 32,281,739	11,972,000	17,034,000	▲ 3,275,739
令和2年度	11,182,612	48,705,984	▲ 37,523,372	22,316,000	15,207,000	▲ 372

※令和2年度は新型コロナの影響で利用者が激減したことから、国・県補助金が増額された。