資料 No.1

令和3年度第3回東御市公共交通活性化協議会

協議事項(1)：現状分析結果について

令和3年12月

東御市公共交通活性化協議会

【　目　次　】

1.検討概要
1-1.検討概要 1
1-2.検討内容 2
2.地域特性の把握
2-1.社会経済条件 7
2-2.道路交通 21
2-3.主要施設の分布状況 23
2-4.地域特性のまとめ 29
3.公共交通の現状分析
3-1.公共交通の概要 33
3-2.各交通手段の運行及び利用状況 34
3-3.その他地域旅客運送サービスの運行及び利用状況 61
3-4.EVバス「RIDE'N」の実証実験結果分析 64
3-5.運行収支状況 96
3-6.公共交通施策の検討経緯 99
3-7.公共交通利便性評価 102
3-8.公共交通の現状分析のまとめ 104
4.まちづくり及び公共交通施策の方向
4-1.上位関連計画 111
4-2.他部署の施策 118

3．公共交通の現状分析

3-1．公共交通の概要

本市における公共交通は、鉄道1路線、定時定路線バス5路線、高速バス8路線に加えてデマンド交通及びタクシーが運行されている。

表 本市を運行する公共交通

分類	路線名	駅・運行区間	運行便数/日	運行主体・運行事業者
鉄道	しなの鉄道線	田中駅・滋野駅	上下68便 (平日・田中駅)	しなの鉄道(株)
高速バス	池袋・新宿・立川線 （上田・小諸線）	上田営業所（下秋和）～東御市役所～ 池袋駅東口/バスタ新宿	上下3便	千曲バス(株) 西武観光バス(株)
	池袋・新宿・立川線 （上田線）	別所温泉/上田営業所（下秋和）～ 東部湯の丸～池袋駅東口/バスタ新宿	上下6便	千曲バス(株) 西武観光バス(株)
	京都・大阪線 （千曲川ライナー）	軽井沢駅～東御市役所～ ユニバーサル・スタジオ・ジャパン/ 大阪（あべの橋駅）	上下1便	千曲バス(株) 近鉄バス(株)
	どっとこむライナー	須坂インターターミナル/ 長野駅東急シェルシェ前～東部湯の丸 ～池袋サンシャインBT/バスタ新宿	上下10便	(株)昌栄交通
	長野～東京・川崎・千葉	長野駅前（東口）～ 東部湯の丸サービスエリア～ バスタ新宿・東京ディズニーシー	上下5便	WILLER EXPRESS(株)
	東信（佐久市・小諸市・上田市）～ 京都	佐久インター～東御市役所前～更埴インター～京都駅八条口	上下1便	トラビスジャパン(株)
	東信（佐久市・小諸市・上田市）～ 大阪	佐久インター～東御市役所前～更埴インター～梅田	上下1便	
	青春ドリーム信州号	小諸駅～東部湯の丸SA～ ユニバーサル・スタジオ・ジャパン	上下1便	ジェイアールバス関東(株) 西日本ジェイアールバス(株)
定時定路線バス	和線	田中駅～東入	3便	東御市商工会・しげのマツバタクシー(有)
	祢津線	田中駅～奈良原	10便	東御市商工会・千曲バス(株)
	久保通線	田中駅～望月バスターミナル	8便	東御市商工会・東信観光バス(株)
	八重原線	北御牧総合庁舎前～田楽平～ 白樺公園前～北御牧総合庁舎前	12便	
	御牧原線	北御牧総合庁舎前～いちご平・常満～ 北御牧総合庁舎前	12便	
デマンド交通	とうみレッツ号	共通エリア～市内5エリア	各エリア 16便程度	東御市商工会・(有)カクマハイヤー・ しげのマツバタクシー(有)・ニュー交通(有)
タクシー		東御市周辺		(有)カクマハイヤー しげのマツバタクシー(有) (株)民間救急 ニュー交通(有) (株)藤森タクシー 上田タクシー株式会社

データは令和2年度時点

※定時定路線バス祢津線は、令和3年度から運行便数5便、運行事業者がニュー交通タクシー(有)に変更になっている。

出典：各事業者ホームページ等

3-2．各交通手段の運行及び利用状況

（1）鉄道

本市の中央部を東西方向にしなの鉄道線が横断し、市内に田中駅、滋野駅の2駅が位置している。1日に長野方面34本、軽井沢方面34本が運行され、長野・上田・小諸・軽井沢などの各都市への中長距離トリップの主交通を担っている。

令和元年度（2019年度）の田中駅乗降者総数は82万7,942人、滋野駅乗降者総数は28万417人であったが、令和2年度（2020年度）は、新型コロナウイルス感染症対策による外出自粛の影響等があり、田中駅で前年度より24%減少の62万5,868人、滋野駅で前年度より28%減少の20万1,461人となった。

市南部を北陸新幹線が通過しているが、本市に駅はなく、隣接する上田市と佐久市に駅が存在する。本市中心部の田中駅から西へ3駅進んだ上田駅にて北陸新幹線に乗り換えが可能である。

鉄道利用者数はほぼ横ばいで大きな変動はなかったが、令和2年度はコロナ禍の影響で大きく落ち込んでいる。

出典：国土交通省「国土数値情報」

図　東御市及び周辺の鉄道網

表　田中駅に停車する列車時刻表(平日、上下線)

時刻	田中駅	平日	長野方面
6	21	59	
7	15	40	
8	0	24	50
9	快24	44	
10	17	40	
11	49		
12	23		
13	5	55	
14	33		
15	12	快39	
16	7	43	
17	15	44	
18	11	30	
19	5	33	
20	2	38	
21	17		
22	2	34(豊野)	58
23			

時刻	田中駅	平日	軽井沢方面
6	17	50	
7	13(小諸)	32(小諸)	52(小諸)
8	15(小諸)	49(小諸)	
9	17	39	
10	快10	45	
11	42		
12	39(小諸)		
13	6(小諸)	快24(小諸)	
14	9	38(小諸)	
15	31		
16	8(小諸)	37	
17	8	38(小諸)	
18	12	38(小諸)	
19	5(小諸)	34(小諸)	
20	13(小諸)	43(小諸)	
21	1	22(小諸)	59(小諸)
22	28		
23	18(小諸)	57(小諸)	

快…快速　()内は行先　特に表示がない場合長野方面は長野行、軽井沢方面は軽井沢行

2021 年 8 月 25 日現在　　出典:しなの鉄道株式会社「しなの鉄道時刻表」

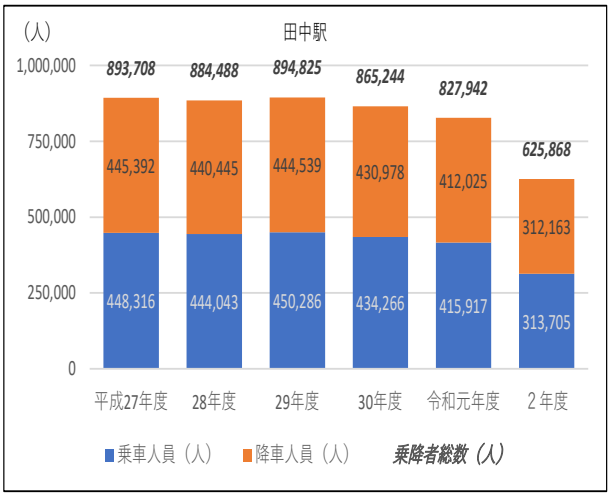
表　田中駅・滋野駅年間乗客の状況

【田中駅】　　【滋野駅】　　(単位:人)

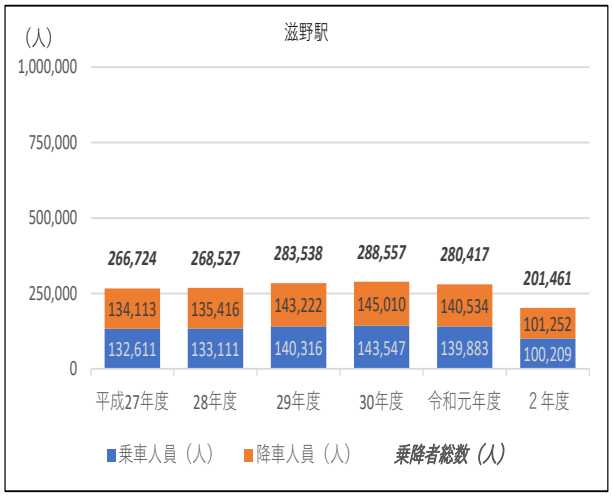
年度	乗車人員	降車人員	乗降者総数	乗車人員	降車人員	乗降者総数
平成 27 年度	448,316	445,392	893,708	132,611	134,113	266,724
28 年度	444,043	440,445	884,488	133,111	135,416	268,527
29 年度	450,286	444,539	894,825	140,316	143,222	283,538
30 年度	434,266	430,978	865,244	143,547	145,010	288,557
31 年度	415,917	412,025	827,942	139,883	140,534	280,417
令和2年度	313,705	312,163	625,868	100,209	101,252	201,461

資料:東御市「東御市の統計 2020」、しなの鉄道

【田中駅】



【滋野駅】



出典:東御市「東御市の統計 2020」

図　田中駅・滋野駅の年間乗降客の状況

（２）高速バス

鉄道に加え高速バスの運行もあり、観光客等の2次交通手段の整備が望まれる。

① 千曲バス株式会社

千曲バス株式会社は高速路線バスを西武観光バス株式会社及び近鉄バス株式会社と共同運行している。また、東御市役所に東京方面の上下3便、京都・大阪方面の上下1便が発着し、東部湯の丸サービスエリアに東京方面の上下6便が発着している。

表　主な発着地及び時刻

池袋・新宿・立川線（上田・小諸線）

	上田小諸 2便※	上田小諸 4便	小諸 6便
上田営業所(下秋和)	6:00	11:30	…
東御市役所	6:30	12:00	17:40
池袋駅東口	9:58	15:28	21:08
バスタ新宿	…	…	21:33

	上田小諸 1便	上田小諸 3便※	上田小諸 5便
池袋駅東口	8:20	15:10	18:40
東御市役所	11:41	18:31	22:01
上田営業所（下秋和）	12:10	19:00	22:30

京都・大阪線（千曲川ライナー）

	大阪・京都行き（近鉄）
軽井沢駅	20:23
東御市役所	21:35
京都駅八条口	6:04
ユニバーサル・スタジオ・ジャパン	7:45

	上田・小諸・軽井沢行き（近鉄）
大阪（あべの橋駅）	20:30
京都駅八条口	22:13
東御市役所	6:42
軽井沢	7:56

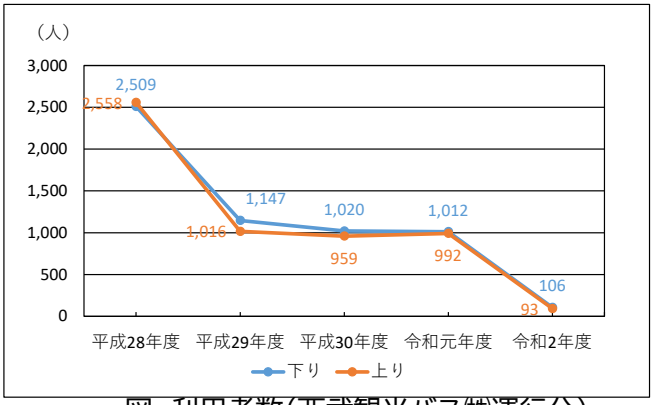
池袋・新宿・立川線（上田線）

	上田２便（千曲）	上田４便※（西武観光）	上田６便※（千曲）	上田8便（千曲）	上田10便（千曲）	上田12便（西武観光）
別所温泉	…	…	…	9:40	15:40	…
上田営業所(下秋和)	7:00	8:00	9:00	10:00	16:00	18:35
東部湯の丸	7:26	8:26	9:26	10:26	16:26	19:01
池袋駅東口	10:28	11:28	12:28	13:39	19:28	22:14
バスタ新宿	…	…	…	…	…	22:39

	上田1便（千曲）	上田3便（西武観光）	上田5便（千曲）	上田7便※（西武観光）	上田9便※（千曲）	上田11便（千曲）
バスタ新宿	…	…	…	…	…	19:25
池袋駅東口	7:40	9:40	14:40	16:10	17:10	19:50
東部湯の丸	10:49	12:49	17:38	19:08	20:08	23:04
上田営業所（下秋和）	11:15	13:15	18:04	19:34	20:34	23:30
別所温泉	11:35	13:35	…	…	…	…

※は運休中、()内は運行会社。　　出典：千曲バス株式会社ホームページ

新宿・池袋線について、西武観光バス㈱運行分の年度当り利用者数は、近年では上下それぞれ1,000人程度であったが、令和2年度（2020年度）は新型コロナウイルス感染症対策による運休のため例年の10分の1に減少している。



出典：東御市資料

図　利用者数（西武観光バス㈱運行分）

② 株式会社昌栄交通

株式会社昌栄交通が運行する「どっとこむライナー」は、長野～東京路線で東部湯の丸サービスエリアに上下10便が発着している。

表　主な発着地及び時刻

どっとこむライナー　長野→東京

	SY201便	SY101便	SY2201便	SY1101便	SY205便	SY2203便	SY103便	SY1103便	SY203便	SY207便
昌栄交通 須坂インター・ターミナル	…	…	6:35	…	…	13:30	14:30	16:05	17:05	…
長野駅東急シェルシェ前	5:00	6:00	7:00	8:00	13:00	14:00	15:00	16:30	17:30	19:00
東部湯の丸	6:00	7:00	8:05	9:05	14:10	15:10	16:10	17:45	18:40	20:10
池袋サンシャインバスターミナル	9:20	↓	11:20	↓	17:10	19:00	↓	↓	21:45	23:10
バスタ新宿	…	10:30	…	12:30	…	…	19:50	21:29	…	…

全便運休中。

どっとこむライナー　東京→長野

	SY2202便	SY102便	SY202便	SY1102便	SY206便	SY204便	SY104便	SY2204便	SY1104便	SY208便
バスタ新宿	…	8:00	…	9:40	…	…	14:40	…	17:30	…
池袋サンシャインバスターミナル	7:30	↓	8:30	↓	10:30	13:00	↓	15:00	↓	20:00
東部湯の丸	10:30	11:50	12:20	13:40	14:20	16:50	17:55	18:05	20:45	23:00
長野駅東急シェルシェ前	11:29	12:49	13:19	14:39	15:19	17:49	18:54	19:04	21:44	23:59
昌栄交通 須坂インター・ターミナル	11:55	13:15	13:45	15:05	…	…	…	19:30	…	…

全便運休中。

出典：どっとこむライナー　ホームページ

③ WILLER EXPRESS株式会社

WILLER EXPRESS株式会社が運行する長野～東京・川崎・千葉間の高速路線バスは、東部湯の丸サービスエリアに上下5便が発着している。

表　主な発着地及び時刻

長野→東京・川崎・千葉

	H5601	H5604	H5605	H5606	H5655
長野駅前(東口)	6:00	10:30	13:00	18:00	23:30
東部湯の丸	7:10	11:40	14:10	19:05	0:25
バスタ新宿	11:00	15:25	17:50	22:35	5:10
ＪＲ大崎駅	11:35	16:00	…	↓	↓
新木場駅前	…	…	…	23:15	↓
川崎駅	…	…	…	…	6:10
東京ディズニーシー	…	…	…	…	7:00

東京・川崎・千葉→長野

	H5501	H5502	H5503	H5505	H5555
東京ディズニーシー	…	…	…	…	22:10
川崎駅	…	…	…	…	23:10
バスタ新宿	7:10	10:30	13:30	18:00	0:40
東部湯の丸	10:40	14:00	17:00	21:40	4:50
長野駅前(東口)	11:50	15:10	18:10	22:40	5:45

出典：WILLER　ホームページ

④ トラビスジャパン株式会社

トラビスジャパン株式会社は、更埴インターチェンジで乗換えて京都・大阪方面に至る高速路線バスを運行し、東御市役所に上下1便が発着している。

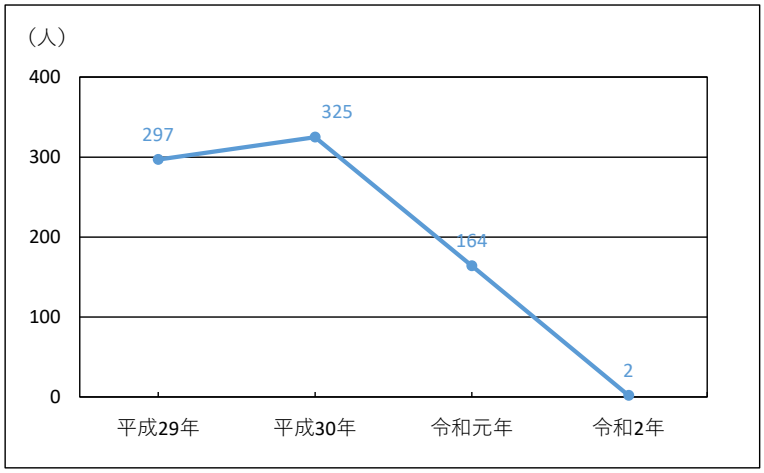
表　主な発着地及び時刻

	TJ101便
トラビス佐久インター	4:22
東御市役所前	4:51
トラビス更埴インター（乗換）	5:51
京都駅八条口G2乗り場	12:25
梅田	13:25

	TJ102便
梅田	15:10
京都駅八条口G2乗り場	16:10
トラビス更埴インター（乗換）	22:31
東御市役所前	23:22
トラビス佐久インター	23:51

出典：トラビスジャパン株式会社ホームページ、東御市資料

東御市内停留所の乗車人数は、令和元年（2019年）は164人であったが、令和2年（2020年）は新型コロナウイルス感染症対策により4月8日から運休となり、2人に留まった。



出典：東御市資料

図　東御市内停留所乗車人数

⑤ JRバス関東株式会社、西日本JRバス株式会社

JRバス関東株式会社及び西日本JRバス株式会社は、京都・大阪方面の高速路線バス「青春ドリーム信州号」を運行し、東部湯の丸サービスエリアを上下1便が発着している。

表　主な発着地及び時刻

	青春ドリーム信州2号
小諸駅	20:20
東部湯の丸	21:10
京都駅烏丸口	5:31
ユニバーサル・スタジオ・ジャパン	7:23

	青春ドリーム信州1号
ユニバーサル・スタジオ・ジャパン	21:30
京都駅烏丸口	23:30
東部湯の丸	7:32
小諸駅	8:16

出典：JR バス関東株式会社ホームページ

（３）定時定路線バス

定時定路線バスの利用に格差があり、祢津線は他4路線の合計値のほぼ倍である。
しかし、祢津線は令和3年度から定時定路線バスと通学用バスに分離をされ、定時定路線バスの利用者は大幅に減少している。

定時定路線バスは通学及び通勤の公共交通確保のため平成18年10月から運行され、現在は和線、祢津線、久保通線、八重原線、御牧原線の5路線がある。

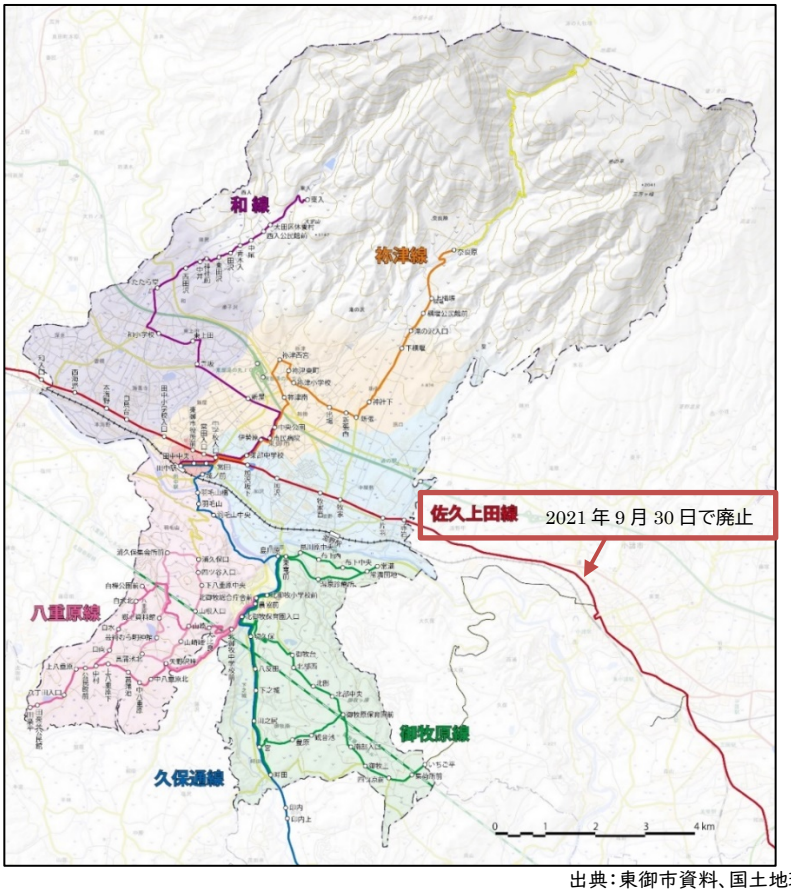
運行は平日のみで、土日祝日、旧盆（8/13～16）及び年末年始（12/29～1/3）は運休となっている。

年度当りの乗車数は、令和2年度までは、祢津線が10,000人前後、和線、久保通線、八重原線、御牧原線が2,000人前後である。しかし、祢津線は運行委託費の値上げから、運行の効率化と路線維持のため、令和3年4月より定時定路線バスはジャンボタクシー、小中学生の通学は教育委員会で通学用バスを運行する方式に変更した結果、令和3年度の祢津線の利用者は1日あたり2人前後に急減している。

令和2年度の収支率は、和線が26%、祢津線が19%、他の路線では8%～4%程度となっている。

料金は初乗り100円から550円の範囲で、10円単位の距離従量制である。

なお、民営の路線バスとして千曲バス株式会社の佐久上田線が国道18号沿線で運行されていたが、令和3年（2021年）9月30日をもって廃止となった。



出典：東御市資料、国土地理院「地理院地図」

図　路線バス経路

表　定時定路線バス収支状況

		運行台数（台）	乗車人数（人）	運行経費（万円）	運賃収入（万円）	収支率（%）
令和元年度	和線	1	2,033	170	48	28.5
	祢津線	1	9,045	849	344	40.6
	久保通線	1	1,790	594	50	8.4
	八重原線	1	5,004	823	78	9.5
	御牧原線	1	3,581	798	44	5.5
令和2年度	和線	1	2,093	175	46	26.2
	祢津線	1	10,504	1,890	361	19.1
	久保通線	1	1,143	608	38	6.3
	八重原線	1	6,812	848	71	8.4
	御牧原線	1	2,899	822	30	3.6

出典:東御市資料

表　定時定路線バス 1 日当り乗車数

単位:人

	和線	祢津線	久保通線	八重原線	御牧原線
令和元年度	8.4	38.6	7.6	8.4	6.9
令和2年度	8.8	43.6	4.6	11.5	5.6

出典:東御市資料

表　通学援助補助費支給人数

単位：人

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度
中学校	現金	267	257	241	231	223
	定期券	12	14	9	13	14
小学校	現金	130	121	118	114	117
	定期券	52	48	53	51	49

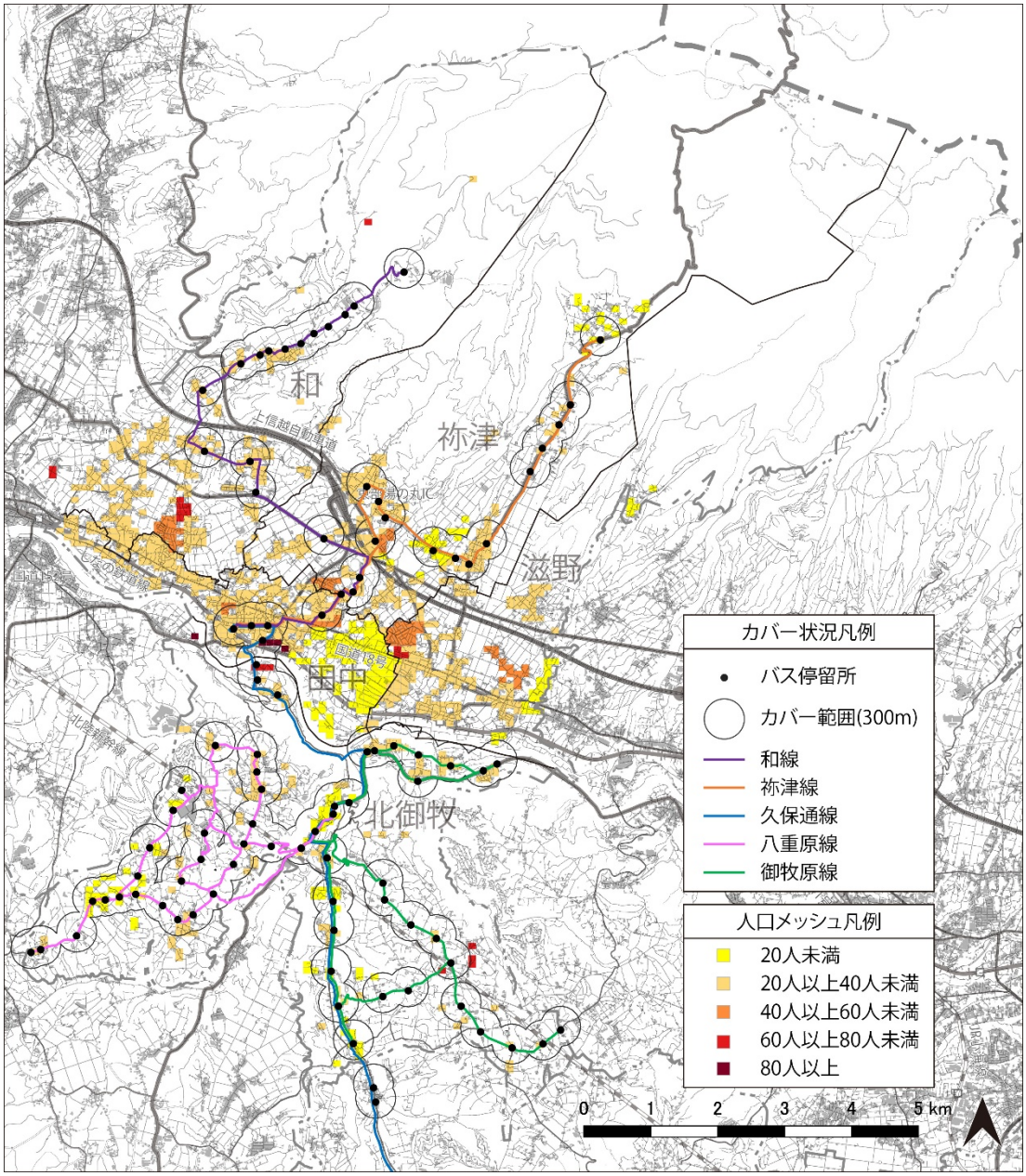
出典:東御市資料

定時定路線バスの人口カバー率は 36.8%であり、これだけでは十分な状況ではない。

定時定路線バスの5路線は田中駅または北御牧庁舎と本市の各地を結ぶ経路で運行されている。

北部や南部ではバス停から300mの範囲で人口が概ねカバーされているが、中央部では田中駅周辺を除き、カバーされない範囲が東西に広がっている。

カバー範囲内の人口は11,080人、カバー範囲外の人口は19,027人で、総人口に対するカバー率は36.8%である。



出典：東御市ホームページ、国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」、総務省「国勢調査」

図　定時定路線バスカバー状況

1）和線

和線の乗降は、小中学校に集中し、一般利用はほとんどない。

和線の令和2年度（2020年度）乗車数は4月、5月は30人台であったが、6月、7月には270人程度になった。その後、200人前後での推移となっている。

日当たり乗車数の推移も同様な傾向であり、概ね10人前後での推移となっている。

停留所別にみると、和小学校での乗降が最も多く、その他に利用されている停留所は、北部では西入公民館前、大田区休養村、東入、南部では東部中学校となっている。

便別にみると乗車数の多い停留所は、1便の西入公民館前、3便の和小学校となっている。

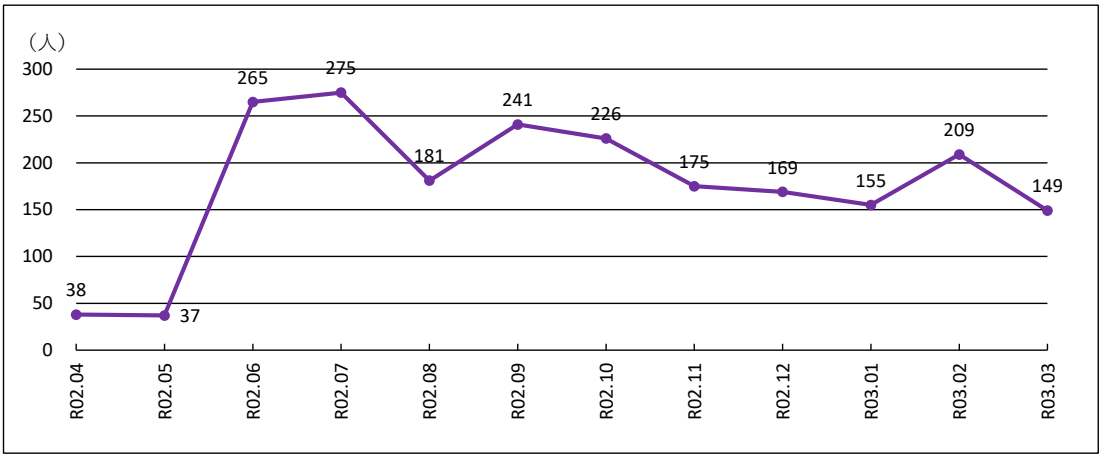
表　和線時刻表

	1便
東入	7:20
大田区休養村	7:22
西入公民館前	7:22
中尾	7:23
青木入	7:23
田沢	7:23
東田沢	7:23
神社前	7:23
中井	7:24
西田沢	7:24
たたら堂	7:25
和小学校	7:31
東上田	7:31
寺坂	7:32
新屋	7:55
中央公園	8:52
市民病院	7:38
伊勢原	7:39
東部中学校	7:40
常田	7:42
田中中央	7:43
田中駅	7:45

	2便	3便
田中駅	15:10	16:00
田中中央	15:11	16:01
常田	15:11	16:01
東部中学校	15:15	16:04
伊勢原	15:16	16:05
市民病院	15:18	16:07
中央公園	15:18	16:07
新屋	15:20	16:09
寺坂	15:21	16:10
東上田	15:23	16:12
和小学校	15:25	16:14
たたら堂	15:27	16:16
西田沢	15:28	16:17
中井	15:29	16:17
神社前	15:33	16:18
東田沢	15:33	16:22
田沢	15:33	16:22
青木入	15:34	16:23
中尾	15:34	16:23
西入公民館前	15:34	15:23
大田区休養村	15:34	16:24
東入	15:36	16:25

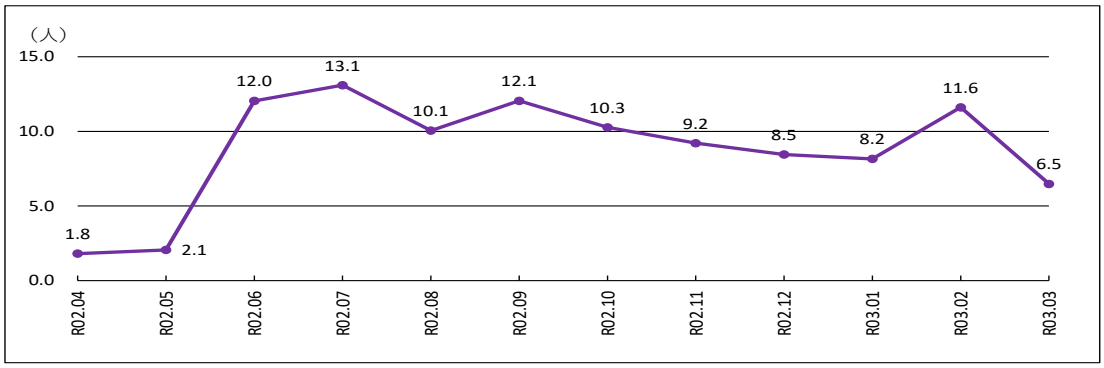
○区間：田中駅～東入
○便数：1 日3便

出典：東御市資料



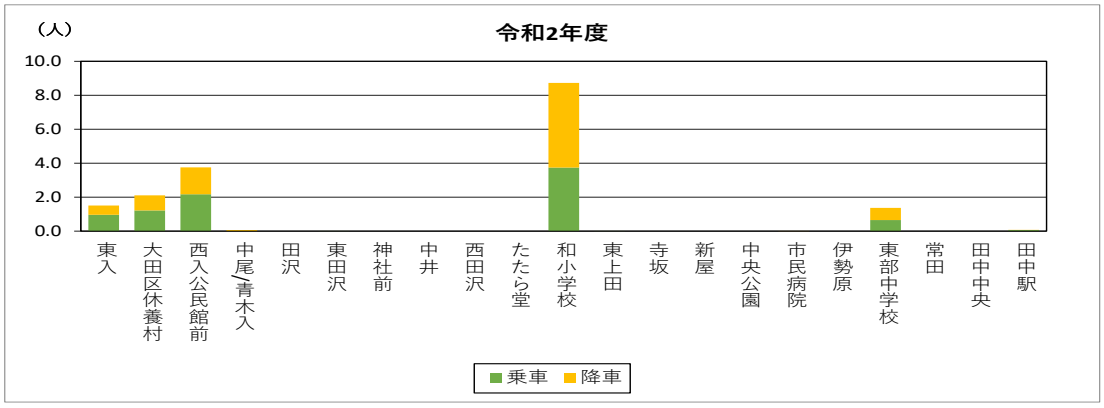
出典：東御市資料

図　乗車数の推移



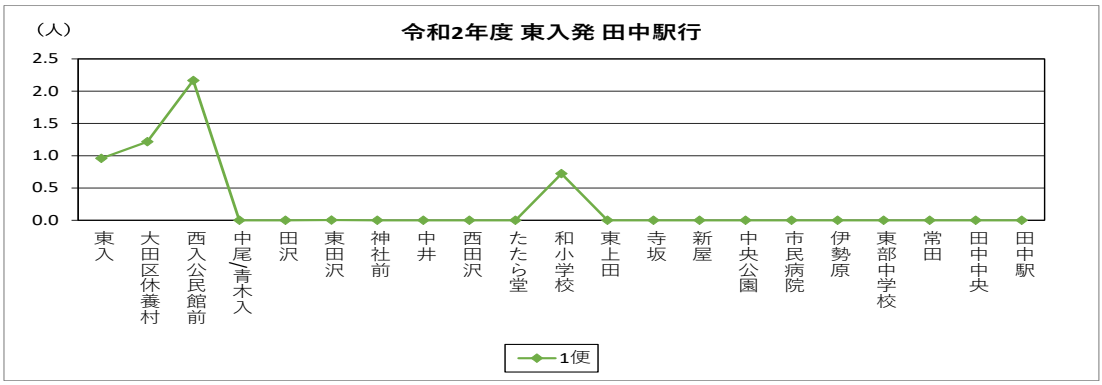
出典：東御市資料

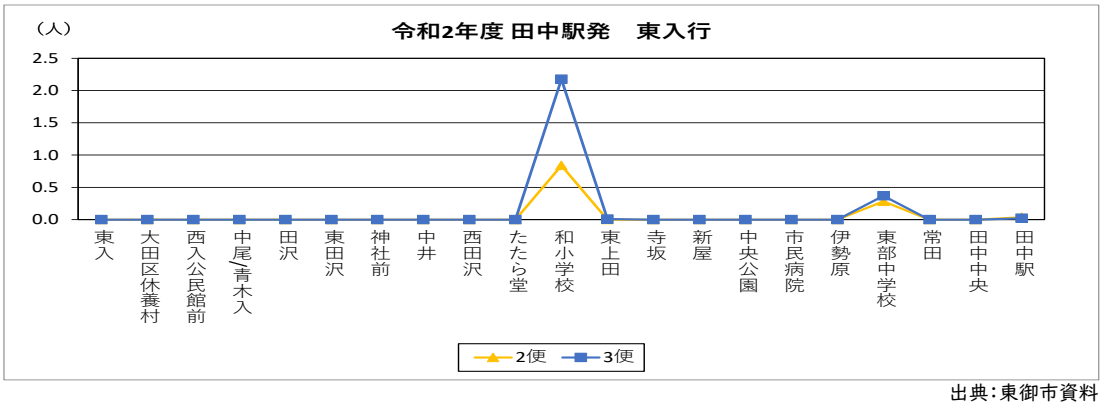
図　日当たり乗車数の推移



出典：東御市資料

図　停留所別日当たり乗降数





出典：東御市資料

図　便別停留所別日当たり乗車数

２）祢津線

祢津線の利用は、田中駅、東部中学校、祢津東町、祢津小学校、滝の沢入口、横堰公民館前、上横堰に偏っている。

祢津線の令和元年度（2019年度）の乗車数は、8月に一時的に落ち込んだものの、概ね800人前後で推移していたが、令和2年3月にはコロナ禍の影響もあり200人台に減少した。

令和2年度（2020年）は、5月まで200人台であったが、6月には1,000人を超える規模に回復した。10月に1,238人となった後は徐々に減少し年度末は800人前後での推移となった。

日当たり乗車数の増減も同様な傾向であり、人数は概ね30人～60人の範囲となっている。

停留所別にみると、田中駅、東部中学校、祢津東町、祢津小学校、滝の沢入口、横堰公民館前、上横堰での乗降数が多い。

便別にみると乗車数が多い停留所は、3便（7:25奈良原発）の上横堰、横堰公民館前、滝の沢入口、5便（15:50田中駅発）の田中駅、東部中学校、祢津東町である。

なお、令和3年4月1日より、運行委託料の値上げに伴う運行効率化と路線維持のため、車両をジャンボタクシーにし、減便や時刻変更を行った。また、児童生徒の通学は市教育委員会の通学用バス運行に伴い、祢津線の利用者は急減している。

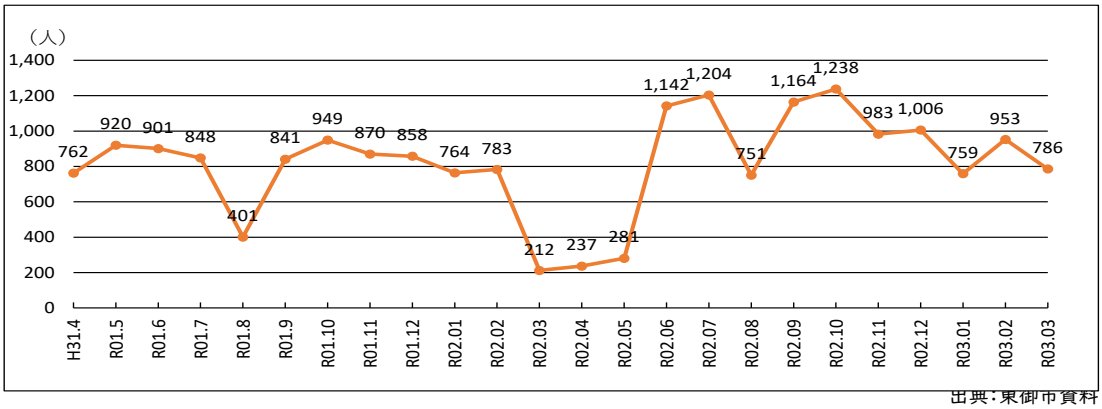
表　祢津線時刻表

	1便	3便	6便	8便	10便
奈良原	6:25	7:25	16:15	17:50	19:00
上横堰					
横堰公民館前					
滝の沢入口					
下横堰					
神社下					
新張	6.33	7:33	16:23	17:58	19:08
新張西					
出場					
祢津小学校	6:36	7:36	16:26	18:01	19:11
祢津東町					
祢津西宮					
祢津南					
中央公園					
市民病院	6:41	7:41	16:31	18:06	19:16
伊勢原					
東部中学校					
常田					
田中中央					
田中駅	6:50	7:50	16.4	18:15	19:25

	2便	4便	5便	7便	9便
田中駅	6.55	8:20	15:50	17:20	18:35
田中中央					
常田					
東部中学校					
伊勢原					
市民病院	7:04	8:29	15:59	17:29	18:44
中央公園					
祢津南					
祢津西宮					
祢津東町					
祢津小学校	7:10	8:35	16:05	17:35	18:50
出場					
新張西					
新張	7:12	8:37	16:07	17:37	18:52
神社下					
下横堰					
滝の沢入口					
横堰公民館前					
上横堰					
奈良原	7:20	8:45	16:15	17:45	19:00

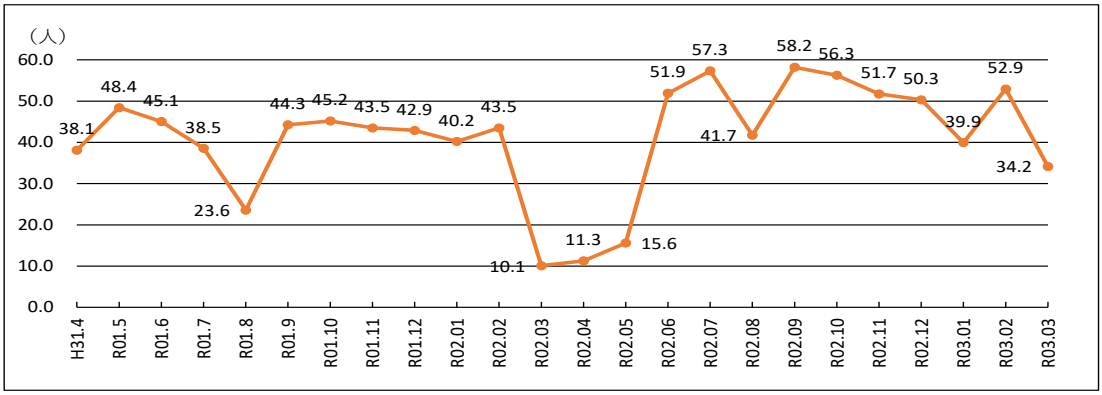
○区間：田中駅～奈良原
○便数：1 日 10 便

※時刻、便数は令和2年度。便番号は仮に付与したもの。
出典：東御市ホームページ



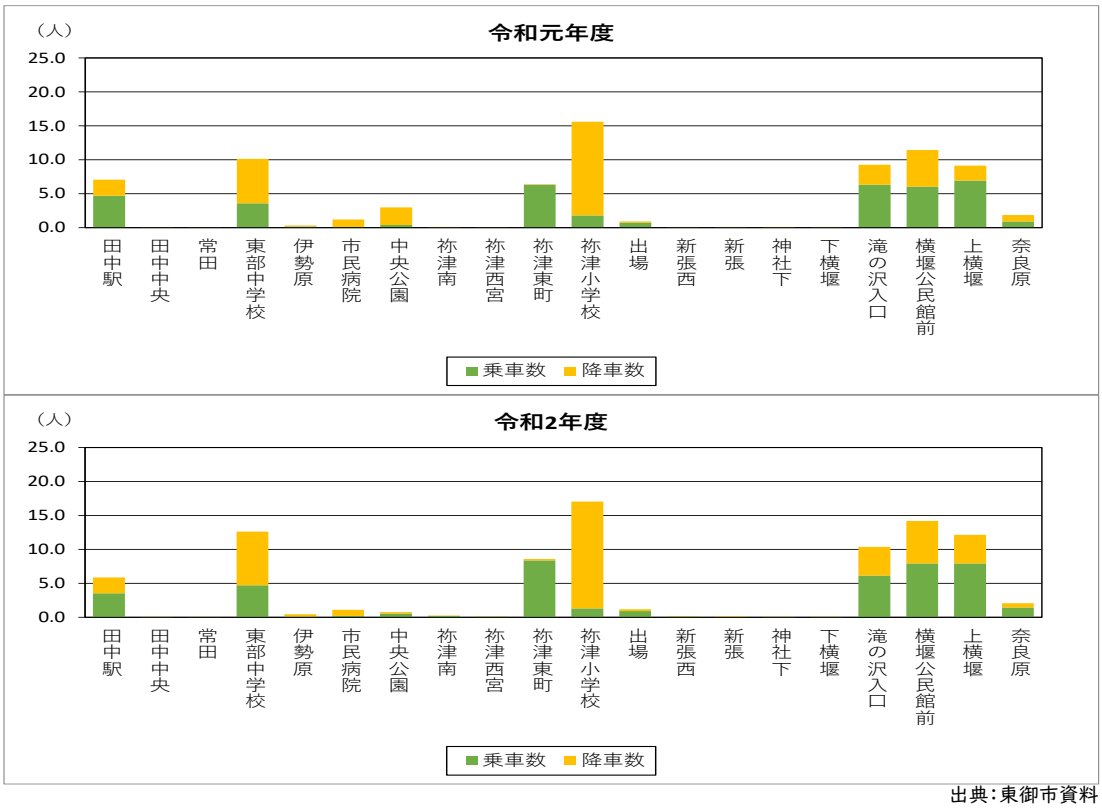
出典：東御市資料

図　乗車数の推移



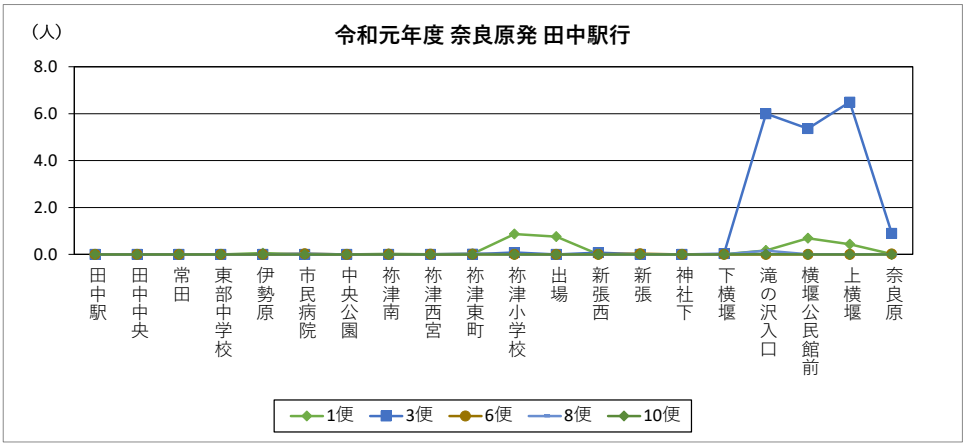
出典：東御市資料

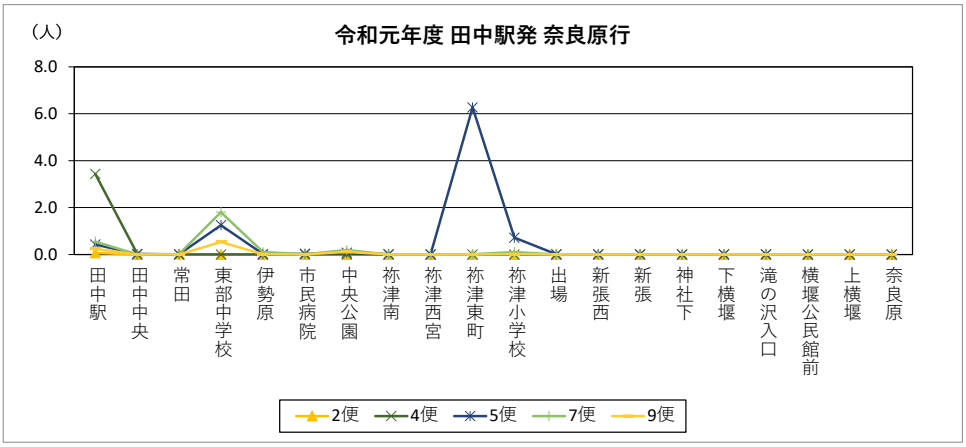
図　日当たり乗車数の推移

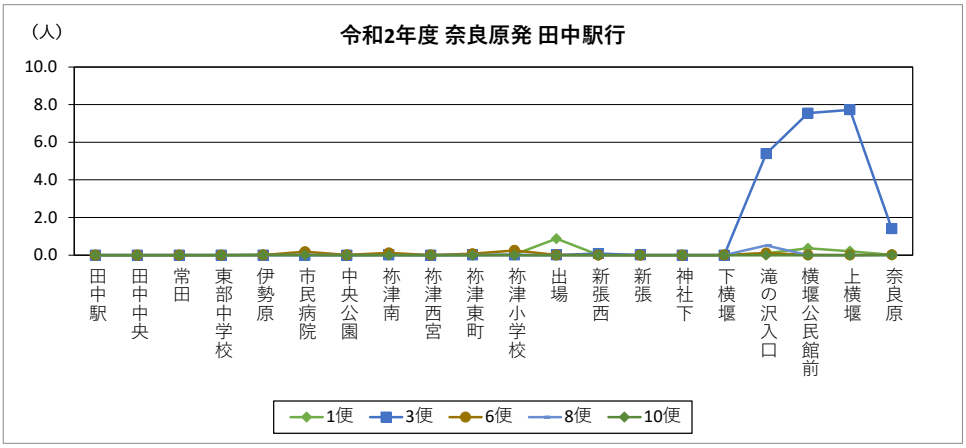


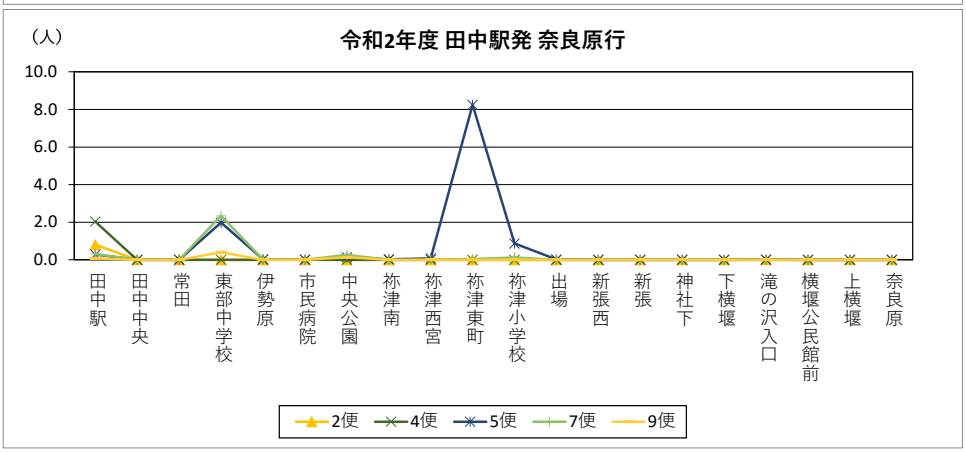
出典：東御市資料

図　停留所別日当たり乗降数









出典：東御市資料

図　便別停留所別日当たり乗車数

３）久保通線

久保通線の利用は、田中駅、羽毛山橋、北御牧総合庁舎前、望月バスターミナルに偏っている。

久保通線の令和元年度（2019年度）の乗車数は、8月に一時的に落ち込んだものの、概ね150人から180人の規模で推移していたが、令和2年3月に10人台に減少した。

令和2年度（2020年）は、4月から5月にかけて、20人前後であったが、6月には151人に回復した。その後は減少傾向となり、年度末は70人前後での推移となった。

日当たり乗車数の増減も同様な傾向であり、人数は概ね10人未満となっている。

停留所別にみると、田中駅、羽毛山橋、北御牧総合庁舎前、望月バスターミナルでの乗降が多い。

便別にみると、望月バスターミナル発で乗車数の多い停留所は、1便（7:20発）及び3便（8:30発）の望月バスターミナル、北御牧総合庁舎前である。

田中駅発で乗車数の多い停留所は、2便（7:55発）及び6便（15:50発）、8便（16:50発）の田中駅である。

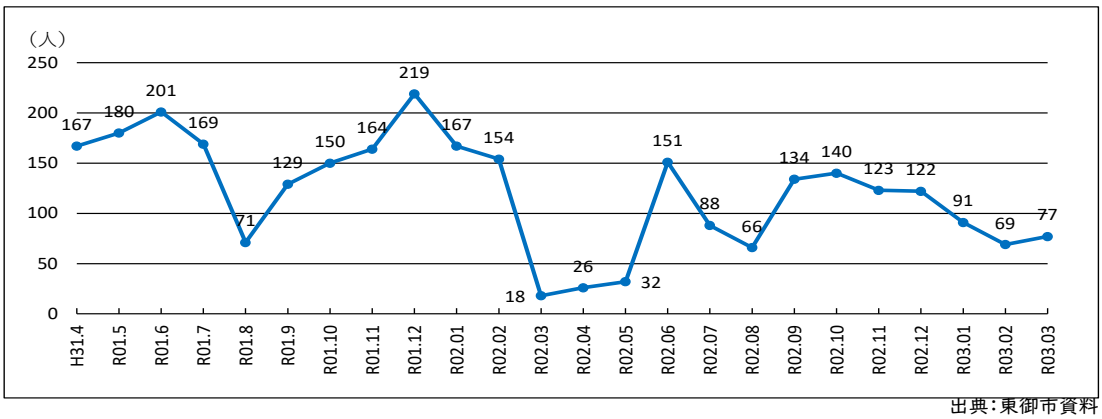
表　久保通線時刻表

	1便	3便	5便	7便
望月バスターミナル	7:20	8:30	15:20	16:20
佐久市望月支所前	7:20	8:30	15:20	16:20
おとや橋	7:21	8:31	15:21	16:21
古宮	7:22	8:32	15:22	16:22
印内上	7:24	8:34	15:24	16:24
印内	7:24	8:34	15:24	16:24
畔田	7:25	8:35	15:25	16:25
宮	7:26	8:36	15:26	16:26
田ノ尻	7:27	8:37	15:27	16:27
下之城	7:28	8:38	15:28	16:28
八反田	7:29	8:39	15:29	16:29
切久保	7:30	8:40	15:30	16:30
北御牧保育園入口	7:31	8:41	15:31	16:31
農協前	7:32	8:42	15:32	16:32
北御総合庁舎前	7:33	8:43	15:33	16:33
北御牧小学校前	7:34	8:44	15:34	16:34
島川原	7:35	8:45	15:35	16:35
羽毛山中央	7:42	8:52	15:42	16:42
羽毛山	7:43	8:53	15:43	16:43
羽毛山橋	7:43	8:53	15:43	16:43
城ノ前	7:45	8:55	15:45	16:45
常田	7:46	8:56	15:46	16:46
田中中央	7:47	8:57	15:47	16:47
田中駅	7:48	8:58	15:48	16:48

	2便	4便	6便	8便
田中駅	7:55	9:05	15:50	16:50
田中中央	7:56	9:06	15:51	16:51
常田	7:57	9:07	15:52	16:52
城ノ前	7:58	9:08	15:53	16:53
羽毛山橋	7:59	9:09	15:54	16:54
羽毛山	7:59	9:09	15:54	16:54
羽毛山中央	8:00	9:10	15:55	16:55
島川原	8:05	9:15	16:00	17:00
北御牧小学校前	8:06	9:16	16:01	17:01
北御総合庁舎前	8:07	9:17	16:02	17:02
農協前	8:08	9:18	16:03	17:03
北御牧保育園入口	8:10	9:20	16:05	17:05
切久保	8:11	9:21	16:06	17:06
八反田	8:12	9:22	16:07	17:07
下之城	8:13	9:23	16:08	17:08
田ノ尻	8:14	9:24	16:09	17:09
宮	8:15	9:25	16:10	17:10
畔田	8:17	9:27	16:12	17:12
印内	8:18	9:28	16:13	17:13
印内上	8:18	9:28	16:13	17:13
古宮	8:20	9:30	16:15	17:15
おとや橋	8:21	9:31	16:16	17:16
佐久市望月支所前	8:22	9:32	16:17	17:17
望月バスターミナル	8:23	9:33	16:18	17:18

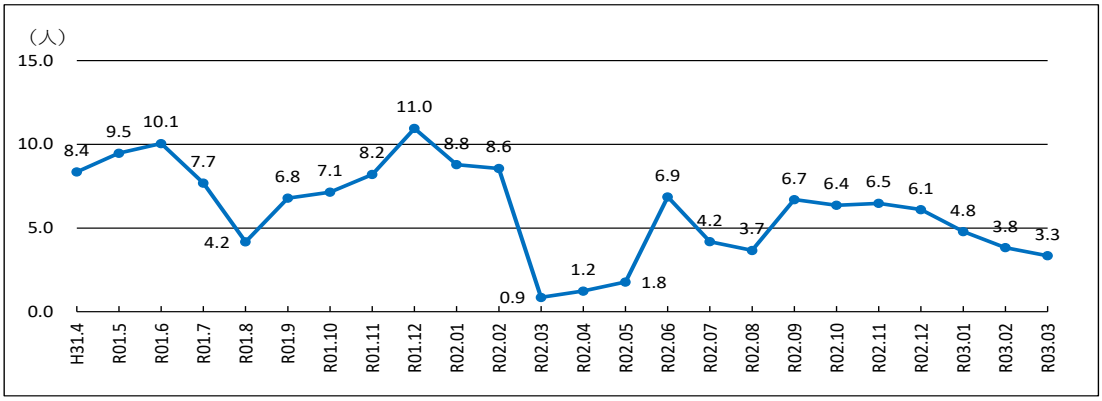
便番号は仮に付与したもの。
出典：東御市資料

○区間：田中駅～望月バスターミナル
○便数：1日8便



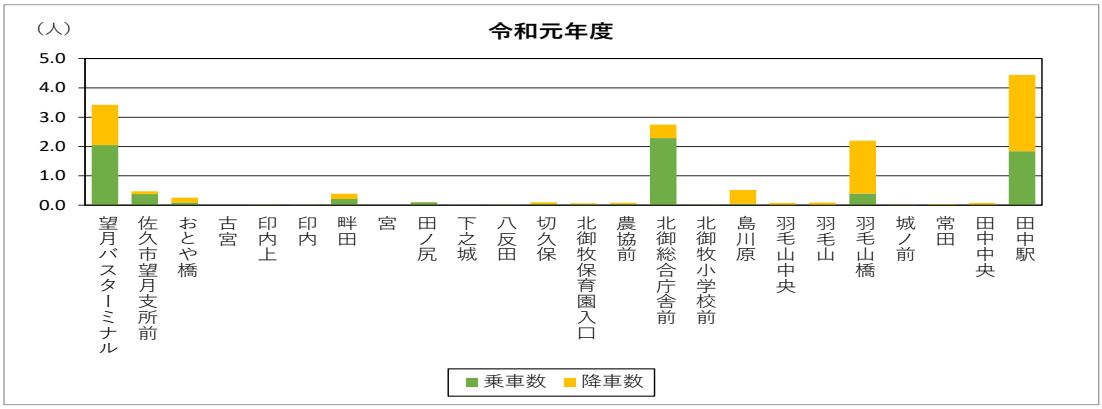
出典：東御市資料

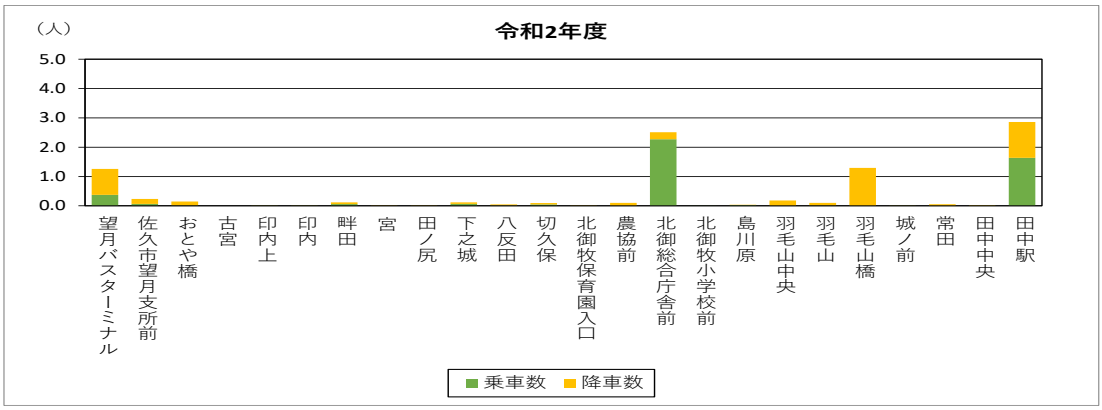
図　乗車数の推移



出典：東御市資料

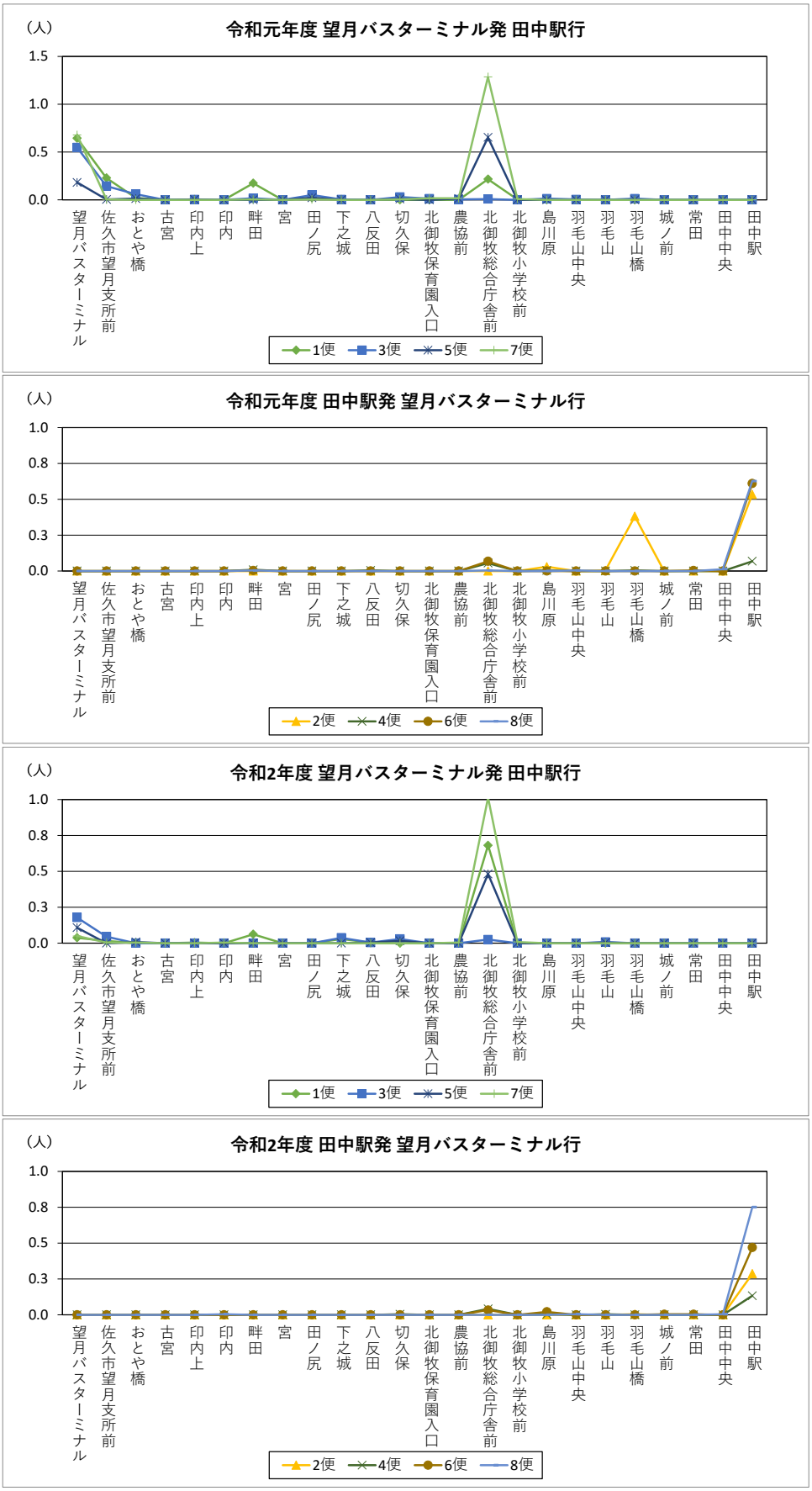
図　日当たり乗車数の推移





出典：東御市資料

図　停留所別日当たり乗降数



出典：東御市資料

図　便別停留所別日当たり乗車数

4）八重原線

八重原線の利用は、北御牧総合庁舎前、上八重原、日向、白樺公園前に偏っている。

八重原線の令和元年度（2019年度）の乗車数は、8月に一時的に落ち込んだものの、概ね200人前後の規模で推移していたが、令和2年3月に20人台に減少した。

令和2年度（2020年）は、4月から5月にかけて、30人～70人台であったが、6月には300人台に回復した。10月に337人となった後は減少傾向となり、年度末は200人台での推移となった。

日当たり乗車数の増減も同様な傾向であり、人数は概ね10人～15人の範囲となっている。また、停留所別にみると、北御牧総合庁舎前、上八重原、日向、白樺公園前での乗降数が多い。

便別にみると、乗車数が多い停留所は、1・2便（7:10北御牧総合庁舎前発）の北御牧総合庁舎前、日向、白樺公園前、9便（16:02北御牧総合庁舎前発）の北御牧総合庁舎前である。

表　八重原線時刻表

	1便
北御牧総合庁舎前	7:10
農協前	7:10
北御牧保育園入口	7:11
北御牧中学校前	7:12
矢野沢峰	7:14
中八重原北	7:15
中八重原	7:16
菖蒲池	7:17
上八重原下	7:18
中村	7:19
公民館前	7:20
上八重原	7:21
八丁田入口	7:22
田楽平公民館	7:23
田楽平	7:24

	2便
田楽平	7:25
田楽平公民館	7:25
八丁田入口	7:26
上八重原	7:26
公民館前	7:27
中村	7:27
日向	7:28
白水	7:29
白水北	7:30
白樺公園前	7:32
山崎	7:36
大比良	7:37
北御牧中学校前	7:38
北御牧保育園入口	7:39
農協前	7:40
北御牧総合庁舎前	7:42

	3便
北御牧総合庁舎前	7:42
農協前	7:42
北御牧保育園入口	7:43
北御牧中学校前	7:44
矢野沢峰	7:47
菖蒲池北	7:48
芸術むら明神館	7:49
郷土資料館	7:50
浦久保集会所前	7:54
浦久保口	7:56
四ツ谷入口	7:57
下八重原中央	7:58
鍋蓋入口	7:59
山崎	8:00
大比良	8:01
北御牧中学校前	8:03
北御牧保育園入口	8:04
農協前	8:05
北御牧総合庁舎前	8:06

	4便
北御牧総合庁舎前	8:10
農協前	8:10
北御牧保育園入口	8:11
北御牧中学校前	8:12
矢野沢峰	8:14
中八重原北	8:15
中八重原	8:16
菖蒲池	8:17
上八重原下	8:18
中村	8:19
公民館前	8:20
上八重原	8:21
八丁田入口	8:22
田楽平公民館	8:23
田楽平	8:24

	5便
田楽平	8:25
田楽平公民館	8:25
八丁田入口	8:26
上八重原	8:26
公民館前	8:27
中村	8:27
日向	8:28
白水	8:29
白水北	8:30
白樺公園前	8:32
山崎	8:36
大比良	8:37
北御牧中学校前	8:38
北御牧保育園入口	8:39
農協前	8:40
北御牧総合庁舎前	8:42

	6便
北御牧総合庁舎前	8:42
農協前	8:42
北御牧保育園入口	8:43
北御牧中学校前	8:44
矢野沢峰	8:47
菖蒲池北	8:48
芸術むら明神館	8:49
郷土資料館	8:50
浦久保集会所前	8:54
浦久保口	8:56
四ツ谷入口	8:57
下八重原中央	8:58
鍋蓋入口	8:59
山崎	9:00
大比良	9:01
北御牧中学校前	9:03
北御牧保育園入口	9:04
農協前	9:05
北御牧総合庁舎前	9:06

	7便
北御牧総合庁舎前	15:25
農協前	15:25
北御牧保育園入口	15:26
北御牧中学校前	15:27
矢野沢峰	15:29
中八重原北	15:30
中八重原	15:31
菖蒲池	15:32
上八重原下	15:33
中村	15:34
公民館前	15:35
上八重原	15:36
八丁田入口	15:37
田楽平公民館	15:38
田楽平	15:39

	8便
田楽平	15:42
田楽平公民館	15:42
八丁田入口	15:43
上八重原	15:43
公民館前	15:44
中村	15:44
日向	15:45
白水	15:46
白水北	15:47
白樺公園前	15:48
白水北	15:49
白水	15:50
日向	15:51
中村	15:51
上八重原下	15:52
菖蒲池	15:53
中八重原	15:53
中八重原北	15:54
矢野沢峰	15:55
北御牧中学校前	16:00
北御牧保育園入口	16:01
農協前	16:02
北御牧総合庁舎前	16:02

	9便
北御牧総合庁舎前	16:02
農協前	16:03
北御牧保育園入口	16:05
北御牧中学校前	16:05
大比良	16:08
山崎	16:09
鍋蓋入口	16:10
下八重原中央	16:11
四ツ谷入口	16:12
浦久保口	16:13
浦久保集会所前	16:15
郷土資料館	16:18
芸術むら明神館	16:19
菖蒲池北	16:20
矢野沢峰	16:21
北御牧中学校前	16:23
北御牧保育園入口	16:24
農協前	16:25
北御牧総合庁舎前	16:25

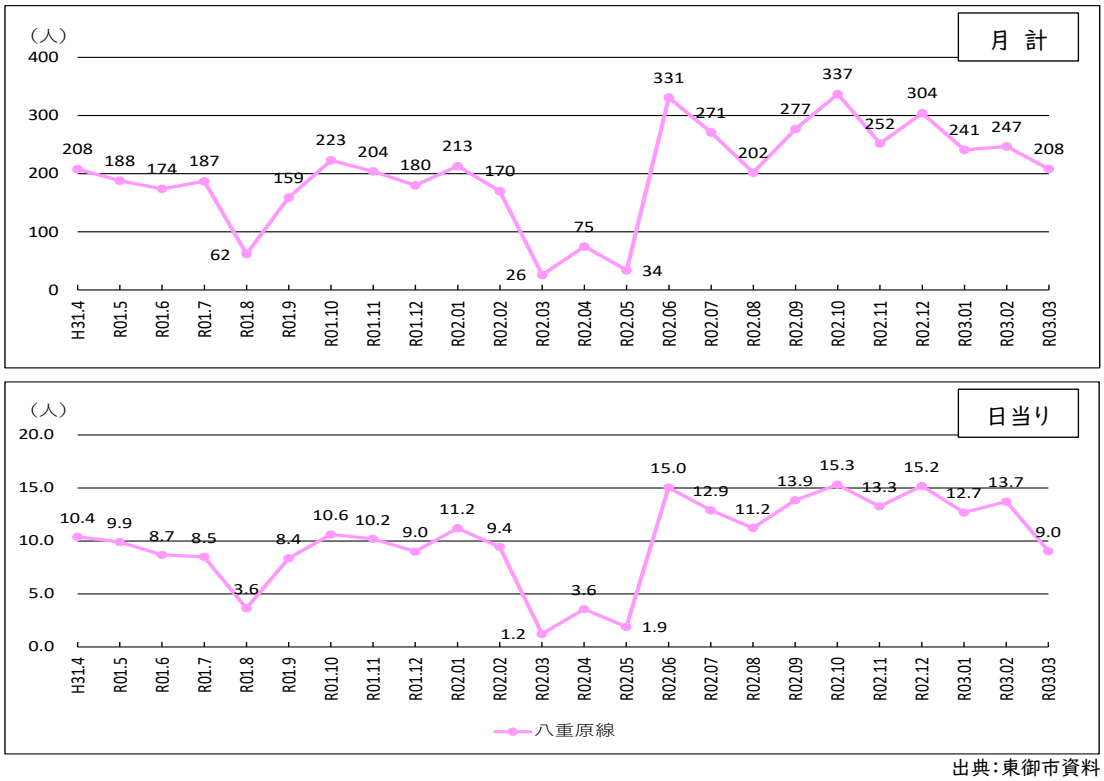
	10便
北御牧総合庁舎前	16:25
農協前	16:25
北御牧保育園入口	16:26
北御牧中学校前	16:26
大比良	16:27
山崎	16:28
山崎峰	16:29
矢野沢峰	16:29
中八重原北	16:31
中八重原	16:31
菖蒲池	16:32
上八重原下	16:32
中村	16:33
公民館前	16:34
上八重原	16:35
八丁田入口	16:36
田楽平公民館	16:38
田楽平	16:39

	11便
田楽平	16:40
田楽平公民館	16:40
八丁田入口	16:41
上八重原	16:41
公民館前	16:42
中村	16:42
日向	16:43
白水	16:44
白水北	16:45
白樺公園前	16:46
白水北	16:46
白水	16:47
日向	16:48
中村	16:48
上八重原下	16:49
菖蒲池	16:49
中八重原	16:50
中八重原北	16:51
矢野沢峰	16:52
北御牧中学校前	16:53
北御牧保育園入口	16:56
農協前	16:57
北御牧総合庁舎前	16:57

	12便
北御牧総合庁舎前	17:03
農協前	17:04
北御牧保育園入口	17:05
北御牧中学校前	17:05
大比良	17:06
山崎	17:07
鍋蓋入口	17:08
下八重原中央	17:09
四ツ谷入口	17:10
浦久保口	17:11
浦久保集会所前	17:13
郷土資料館	17:16
芸術むら明神館	17:17
菖蒲池北	17:18
矢野沢峰	17:19
北御牧中学校前	17:21
北御牧保育園入口	17:22
農協前	17:23
北御牧総合庁舎前	17:23

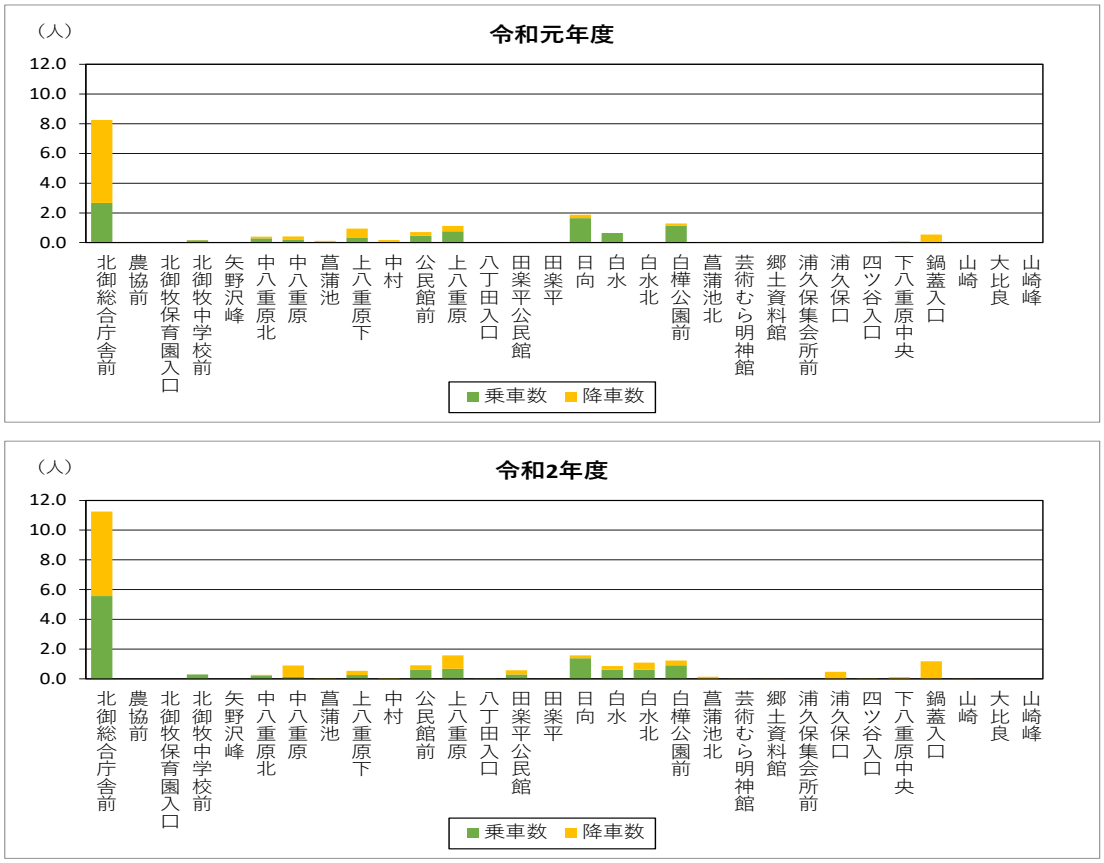
便番号は仮に付与したもの。
出典：東御市資料

①区間：北御牧総合庁舎前～田楽平　便数：1日8便
②区間：北御牧総合庁舎前～芸術むら～北御牧総合庁舎前　便数：1日4便



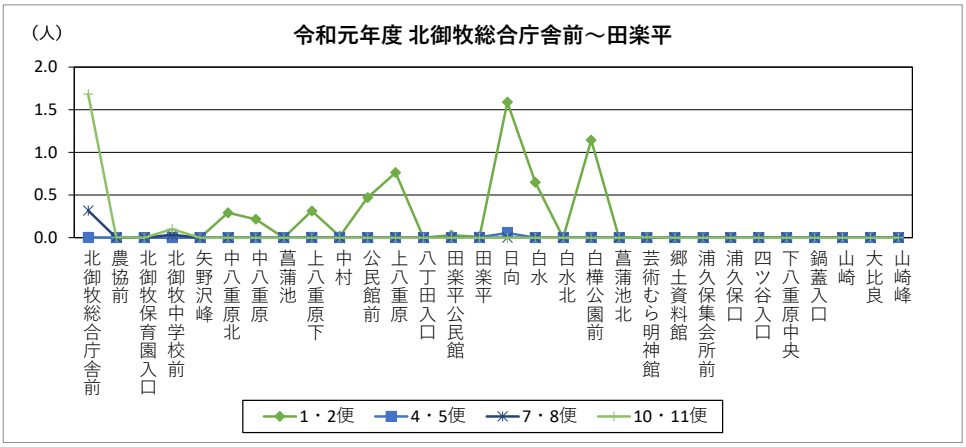
出典：東御市資料

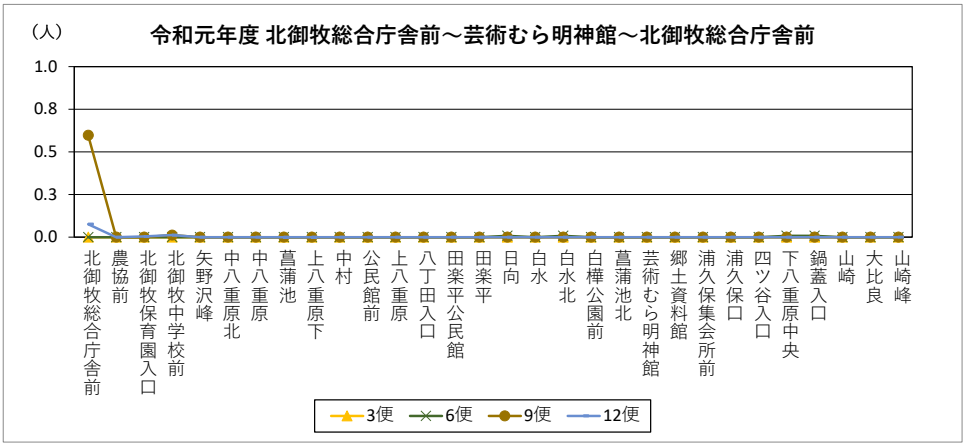
図　乗車数の推移

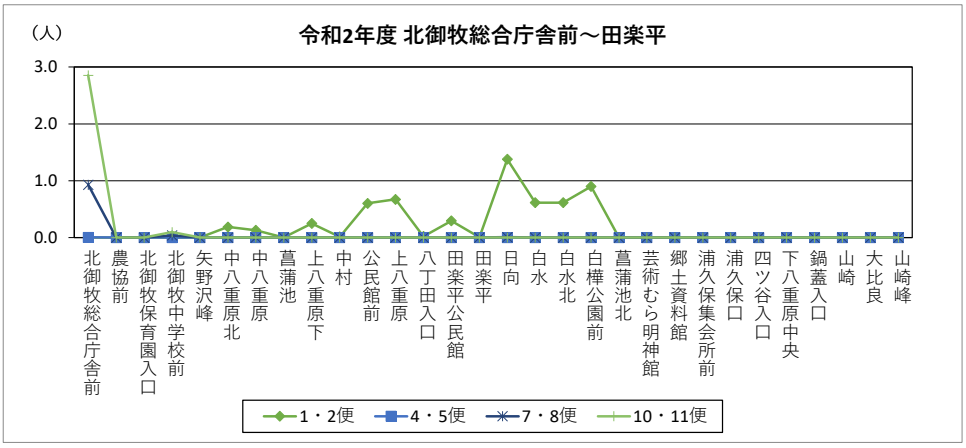


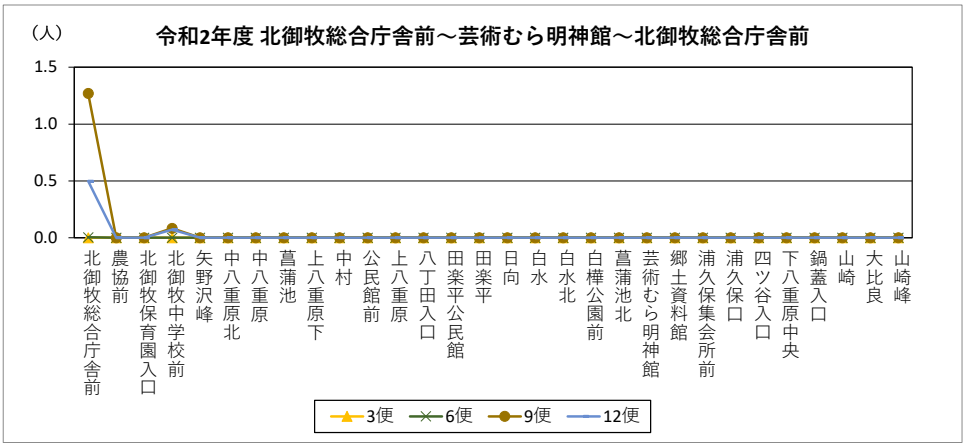
出典：東御市資料

図　停留所別日当たり乗降数









出典：東御市資料

図　便別停留所別日当たり乗車数

５）御牧原線

御牧原線の利用は、北御牧総合庁舎前、豊原、御牧上、集荷所前に偏っている。

御牧原線の令和元年度（2019年度）の乗車数は、8月に一時的に落ち込んだものの、概ね150人前後の規模で推移し、再び令和2年3月に10人台に減少した。

令和2年度（2020年）は、4月に60人であったが、6月には146人に回復した。その後は緩やかな減少傾向となり、年度末は100人台での推移となった。

日当たり乗車数の増減も同様な傾向であり、人数は概ね10人未満となっている。

停留所別にみると、北御牧総合庁舎前、豊原、御牧上、集荷所前での乗降数が多い。

便別にみると、乗車数が多い停留所は、11便（16:44北御牧総合庁舎前発）の北御牧総合庁舎前、2便（7:17いちご平発）の御牧上、9・10便（16:27北御牧総合庁舎前、初）の北御牧総合庁舎前である。

表　御牧原線時刻表

	1便
北御牧総合庁舎前	7:00
農協前	7:00
北御牧保育園入口	7:01
御牧台	7:05
北部西	7:06
北部	7:08
北部中央	7:09
御牧原保育園前	7:10
南部入口	7:12
御牧上	7:13
四ツ京塚	7:14
集荷所前	7:16
いちご平	7:17

	2便
いちご平	7:17
集荷所前	7:18
四ツ京塚	7:19
御牧上	7:20
南部入口	7:21
御牧原保育園前	7:22
観音池	7:23
豊原	7:24
宮	7:30
畔田	7:31
宮	7:33
田ノ尻	7:34
下之城	7:35
八反田	7:36
切久保	7:37
北御牧保育園入口	7:41
農協前	7:42
北御牧総合庁舎前	7:42

	3便
北御牧総合庁舎前	7:44
農協前	7:44
北御牧保育園入口	7:45
切久保	7:46
八反田	7:47
下之城	7:48
田ノ尻	7:49
宮	7:51
畔田	7:52
宮	7:53
豊原	7:56
観音池	7:57
御牧原保育園前	7:58
南部入口	8:00
御牧上	8:01
四ツ京塚	8:02
集荷所前	8:04
いちご平	8:05

	4便
いちご平	8:06
集荷所前	8:07
四ツ京塚	8:08
御牧上	8:09
南部入口	8:10
御牧原保育園前	8:11
北部中央	8:12
北部	8:13
北部西	8:15
御牧台	8:17
北部西	8:18
北部	8:19
北部中央	8:20
御牧原保育園前	8:23
観音池	8:24
豊原	8:25
宮	8:29
畔田	8:30
宮	8:31
田ノ尻	8:32
下之城	8:33
八反田	8:34
切久保	8:35
北御牧保育園入口	8:38
農協前	8:40
北御牧総合庁舎前	8:41

	5便
北御牧総合庁舎前	8:41
北御牧小学校前	8:42
東電前	8:43
温泉診療所	8:46
常満団地	8:47
常満	8:47

	6便
常満	8:48
常満団地	8:48
布下中央	8:50
布下西	8:51
島川原中央	8:52
東電前	8:53
北御牧小学校前	8:55
農協前	8:56
北御牧保育園入口	8:58
北御牧総合庁舎前	9:01

①区間：北御牧総合庁舎前～いちご平
　便数：1日8便
②区間：総合庁舎前～常満
　便数：1日4便

	7便
北御牧総合庁舎前	15:20
農協前	15:21
北御牧保育園入口	15:25
切久保	15:30
八反田	15:32
下之城	15:33
田ノ尻	15:35
宮	15:36
畔田	15:37
宮	15:38
豊原	15:41
観音池	15:42
御牧原保育園前	15:43
南部入口	15:45
御牧上	15:46
四ツ京塚	15:47
集荷所前	15:48
いちご平	15:49

	8便
いちご平	15:49
集荷所前	15:50
四ツ京塚	15:51
御牧上	15:52
南部入口	15:53
御牧原保育園前	15:54
北部中央	15:55
北部	15:56
北部西	15:57
御牧台	15:59
北部西	16:00
北部	16:01
北部中央	16:02
御牧原保育園前	16:04
観音池	16:05
豊原	16:06
宮	16:12
畔田	16:13
宮	16:14
田ノ尻	16:15
下之城	16:16
八反田	16:17
切久保	16:18
北御牧保育園入口	16:23
農協前	16:26
北御牧総合庁舎前	16:27

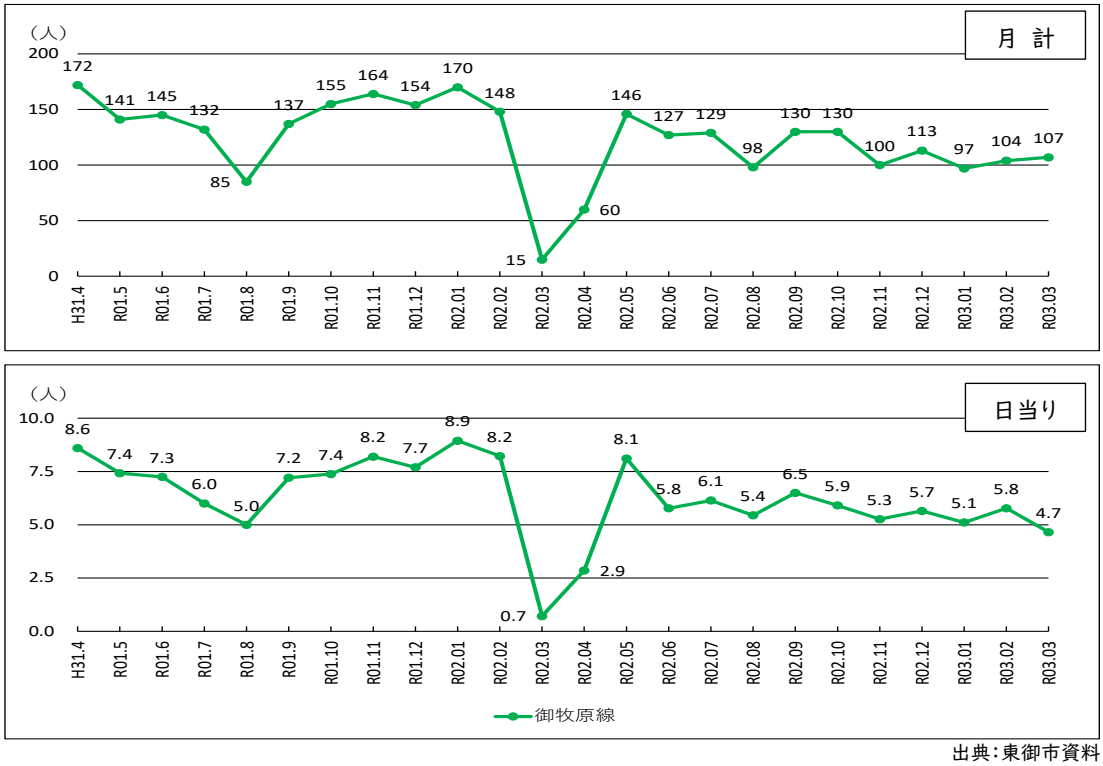
	9便
北御牧総合庁舎前	16:27
北御牧小学校前	16:28
東電前	16:29
島川原中央	16:30
布下西	16:31
布下中央	16:32
常満団地	16:35
常満	16:36

	10便
常満	16:37
常満団地	16.37
温泉診療所	16:38
東電前	16:40
北御牧小学校前	16:41
農協前	16:42
北御牧保育園入口	16:43
北御牧総合庁舎前	16:44

	11便
北御牧総合庁舎前	16:44
農協前	16:44
北御牧保育園入口	16:48
切久保	16:50
八反田	16:51
下之城	16:52
田ノ尻	16:53
宮	16:54
畔田	16:55
宮	16:56
豊原	17:01
観音池	17:02
御牧原保育園前	17:03
南部入口	17:05
御牧上	17:06
四ツ京塚	17:07
集荷所前	17:08
いちご平	17:09

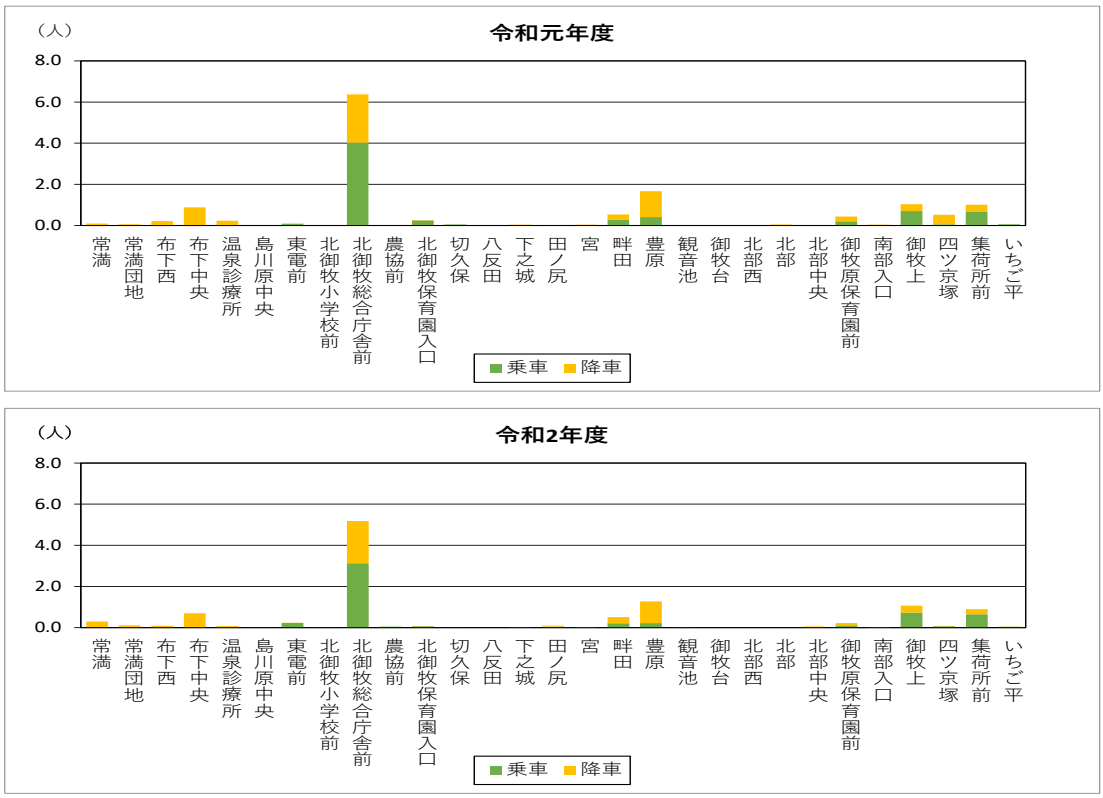
	12便
いちご平	17:10
集荷所前	17:11
四ツ京塚	17:12
御牧上	17:13
南部入口	17:14
御牧原保育園前	17:15
北部中央	17:16
北部	17:17
北部西	17:18
御牧台	17:20
北御牧保育園入口	17:28
農協前	17:28
北御牧総合庁舎前	17:29

便番号は仮に付与したもの。
出典：東御市資料



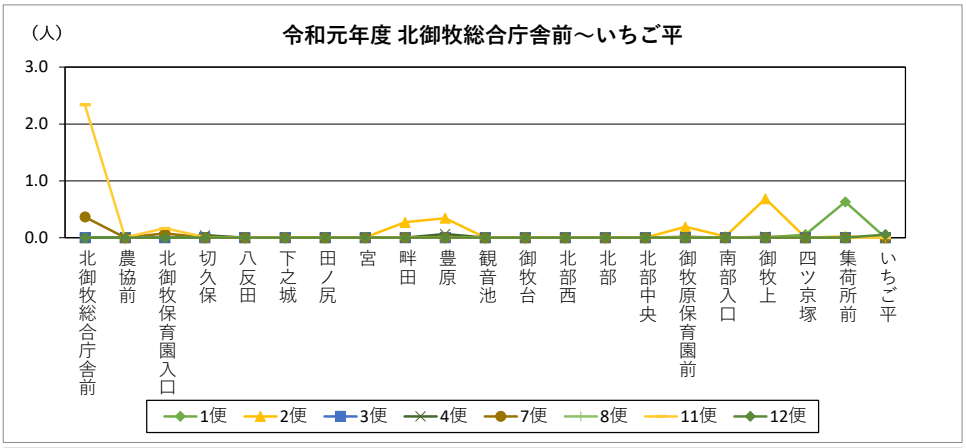
出典：東御市資料

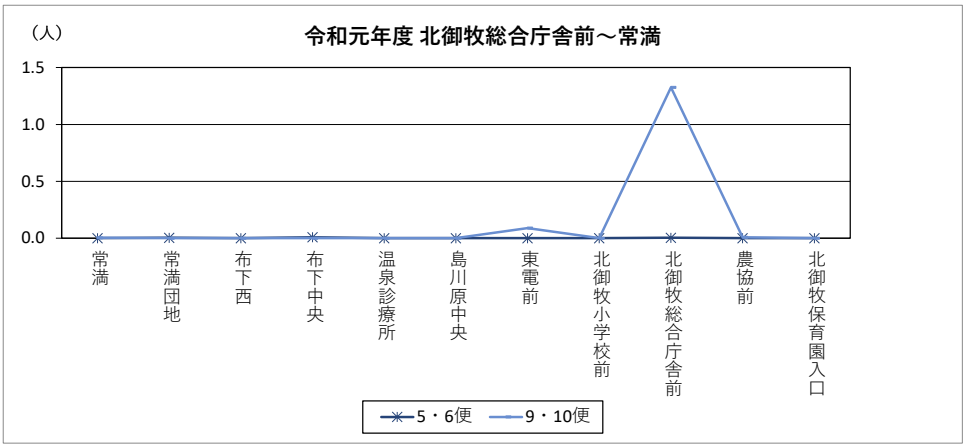
図　乗車数の推移

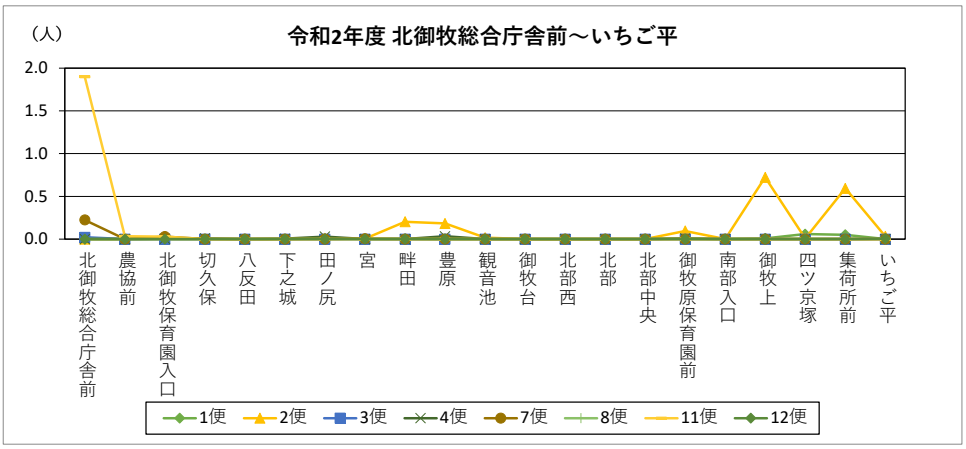


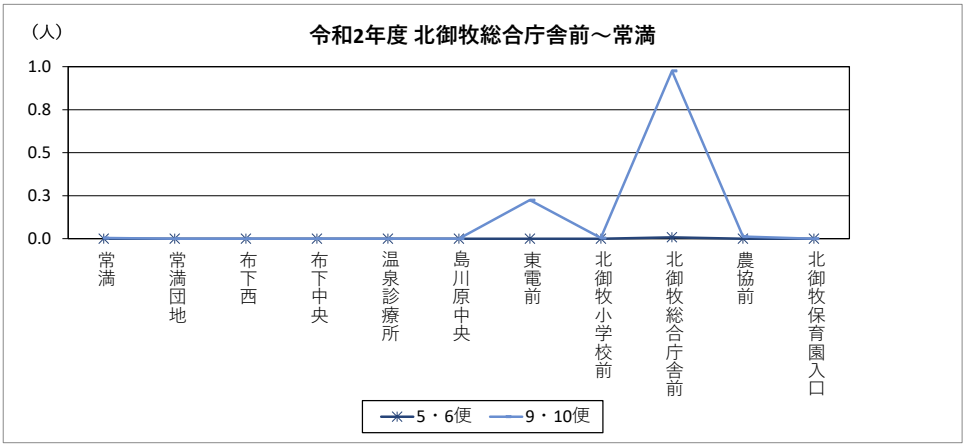
出典：東御市資料

図　停留所別日当たり乗降数









出典：東御市資料

図　便別停留所別日当たり乗車数

（4）デマンド交通「とうみレッツ号」

1)概要

デマンド交通「とうみレッツ号」は昼間の時間帯の公共交通として、平成18年10月から運行されている。ワゴン車を使用し、電話予約の上、乗り合いでの利用となっている。

○運行日時：平日の午前8時30分から午後4時30分
土日祝日、8月13日～16日、12月29日から1月3日は運休

○利用者：事前に名前、住所等を登録した者

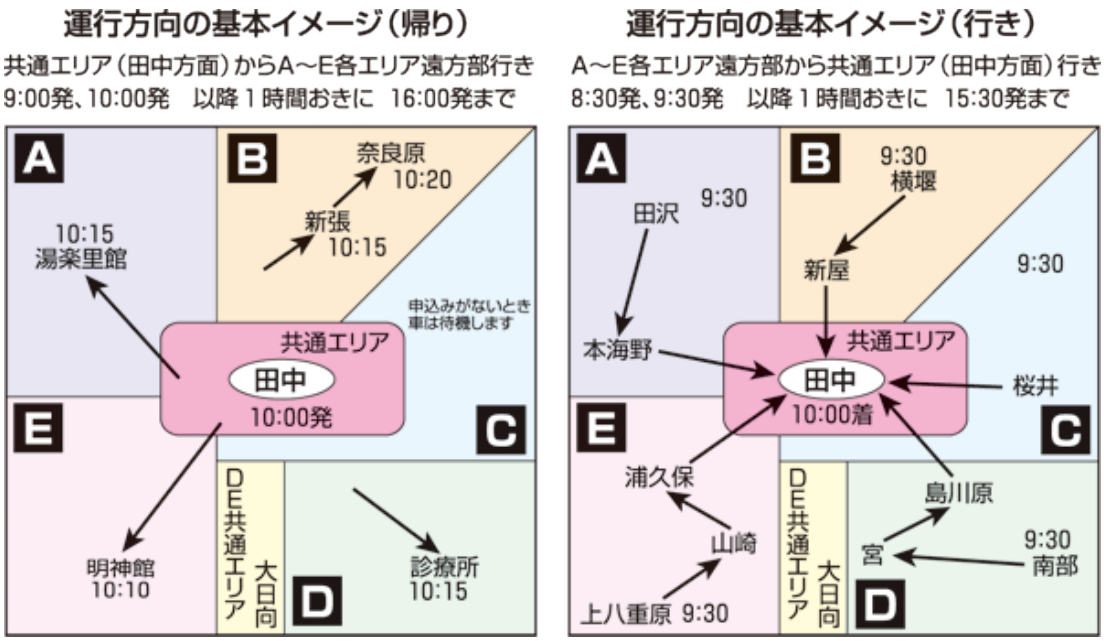
○運賃：1乗車300円（回数券は12枚で3,000円）

○利用方法：電話予約により乗車時間、乗車地、降車地を指定

○運行区域：市内を5つのエリアに分け、各エリア内はどこでも乗り降り可能
田中商店街・市役所・市民病院等は共通エリアとして、市内どこからでも直接行くことができる。
他のエリアへ出かける場合は、田中駅で乗り継ぎ（追加運賃は不要）
山間部、農地等はエリア外となる。

○使用車両：ワゴン車6台（乗車定員9人）、普通乗用車1台（乗車定員4人）

○運行区域：1号車　和地区　　2号車　祢津地区　　3号車　滋野地区
4号車　御牧原地区　5号車　八重原地区
6号車　全域　　7号車　全域



出典：東御市ホームページ、東御市資料

図　運行イメージ

2)運行状況

和地区の利用が最も多く、八重原地区の利用が最も少ない状況である。

年度当たりの利用者数は、平成30年度（2018年度）には28,437人であったが減少傾向にある。

令和2年度（2020年度）は新型コロナウイルス感染症対策の影響もあり、16,114人にまで減少した。

1日当りの利用者数は、平成30年度（2018年度）及び令和元年度（2019年度）では和地区で多く、八重原地区で少ないことが特徴的であったが、令和2年度では、地区間の大きな差異はみられなくなっている。

表　利用者数の推移

	平成30年度	令和元年度	令和２年度
利用者数（人）	28,437	25,997	16,114
増減率（%）	-	-8.6	-38.0
稼働日数（日）	288	262	241
1日当り利用者数（人）	98.7	99.2	66.9

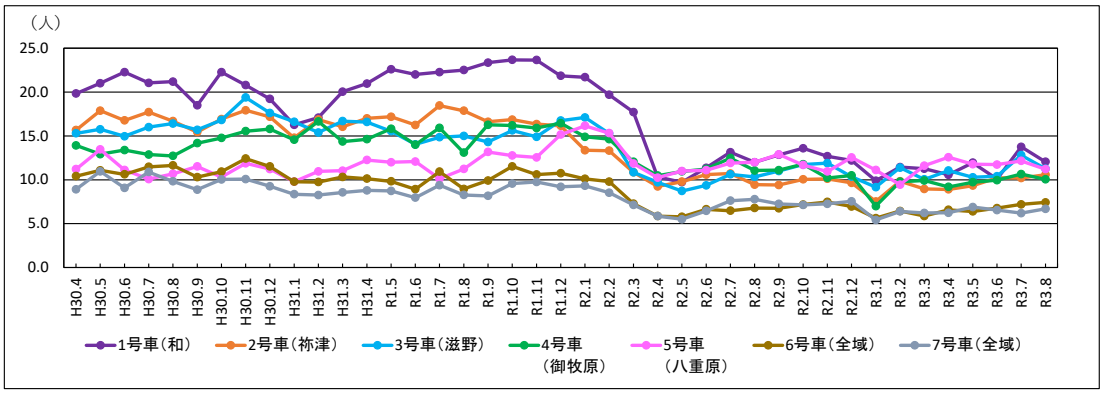
出典：東御市資料

表　車両(区域)別の1日当り利用者数

単位：人

	平成30年度	令和元年度	令和2年度
1号車（和）	20.0	21.9	11.7
2号車（祢津）	16.7	16.0	9.6
3号車（滋野）	16.4	15.0	10.4
4号車（御牧原）	14.3	15.0	10.6
5号車（八重原）	11.1	12.8	11.4
6号車（全域）	10.9	9.9	6.5
7号車（全域）	9.4	8.7	6.7

出典：東御市資料

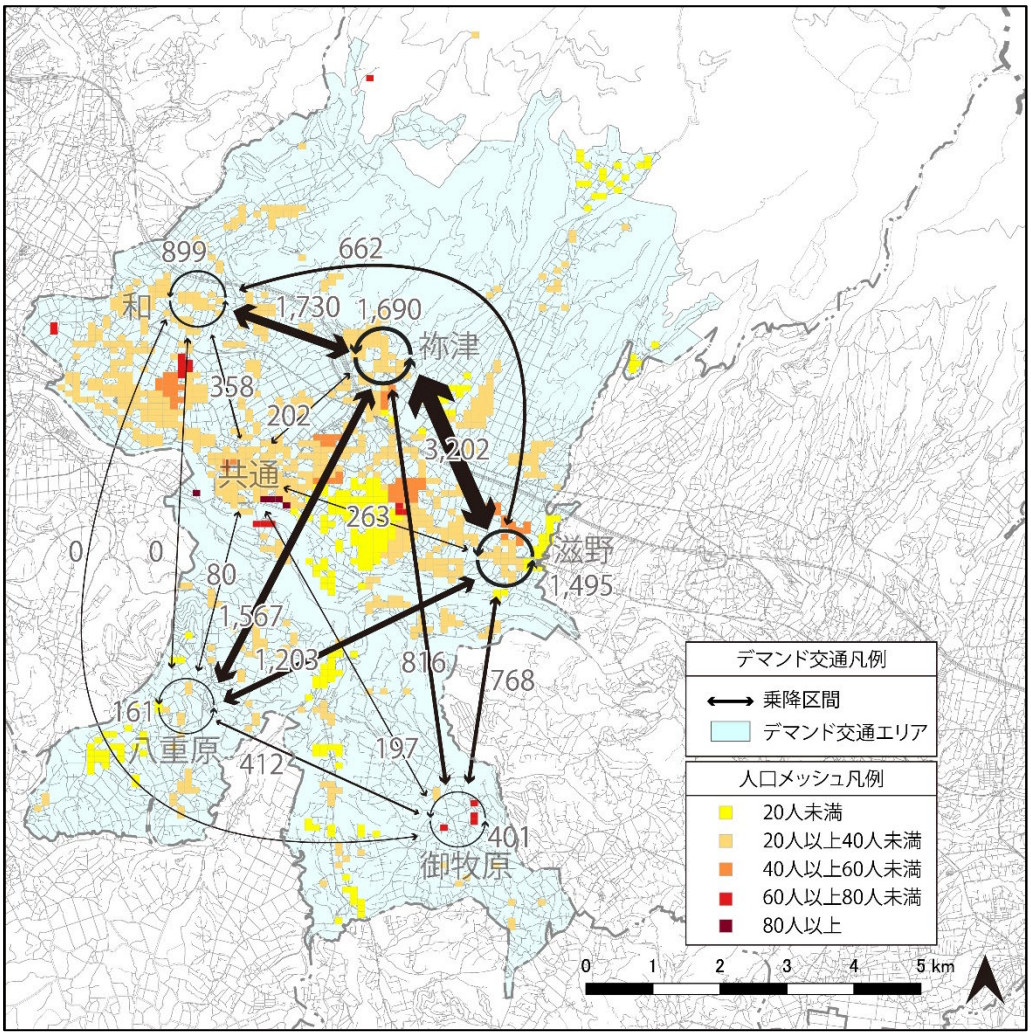


出典：東御市資料

図　車両(区域)別の1日当り利用者数

・移動量は、祢津地区～滋野地区間が最も多く、次いで、祢津地区～和地区間、祢津地区間である。
・目的施設は、デリシア、東御市民病院、田中駅、春原整形外科クリニックの順で多く、商業施設、医療施設、駅、郵便局、市役所への移動に利用されている。

令和2年度における地区間の移動状況は、祢津地区～滋野地区間、祢津地区～和地区間、祢津地区内での利用が多い。



出典：東御市資料

図 地区間利用者数（令和2年度）

デマンド交通の主な降車場所は自宅が最も多く、次いでデリシア、東御市民病院、田中駅、春原整形外科クリニックとなっている。

商業施設、医療施設、駅、郵便局、市役所への移動に多く利用されている。

表 降車場所上位10件（令和2年度）

順位	降車場所	件数
1	自宅	6215
2	デリシア	974
3	東御市民病院	947
4	しなの鉄道田中駅	757
5	春原整形外科クリニック	692
6	共通エリア乗換場所	551
7	田中郵便局	380
8	ベイシア	261
9	みまき温泉診療所	248
10	東御市役所	224

出典：東御市資料

デマンド交通の利用者の性別は、女性が男性の4倍以上多くなっている。

表 利用者の性別

単位:人

	男性	女性	合計
令和元年度	4,669	21,328	25,997
令和２年度	2,764	13,350	16,114

出典：東御市資料

（5）タクシー

東御市内に事業所を置くタクシー会社は、有限会社カクマハイヤー、しげのマツバタクシー有限会社の2社がある。また、株式会社民間救急が、高齢者、身体障がい者及び傷病者等を対象に、長野県発着で全国を輸送対象エリアとする輸送サービスを行っている。

デマンド交通の運行委託事業者であるタクシー会社は、有限会社カクマハイヤー、しげのマツバタクシー有限会社、ニュー交通有限会社の3社である。

東御市が実施している障がい者等タクシー利用料金助成事業でタクシー券が使用できるタクシー会社は、有限会社カクマハイヤー、しげのマツバタクシー有限会社、株式会社民間救急の3社である。

高齢者タクシー利用料金助成事業でタクシー券が使用できるタクシー会社は、有限会社カクマハイヤー、しげのマツバタクシー有限会社の2社である。

表　タクシー会社概要

名称	所在地	保有車両	備考
有限会社カクマハイヤー	東御市島川原693-9	普通車6台、 ジャンボタクシー2台	デマンド交通 障がい者タクシー券、高齢者タクシー券 田中駅待ち
しげのマツバタクシー有限会社	東御市滋野乙977	普通車4台、 ジャンボタクシー1台	デマンド交通 障がい者タクシー券、高齢者タクシー券 滋野駅待ち
株式会社民間救急	東御市県291-2	普通車5台	障がい者タクシー券
ニュー交通有限会社	佐久市安原 1525-3	普通車13台、 ジャンボタクシー12台	デマンド交通
株式会社藤森タクシー	上田市大字大屋387-6	普通車7台	大屋駅待ち
上田タクシー株式会社	上田市常田3-5-26	普通車12台、 ジャンボタクシー1台	田中駅待ち

出典：東御市資料、一般社団法人長野県タクシー協会ホームページ、しなの鉄道ホームページ

3-3．その他地域旅客運送サービスの運行及び利用状況

・観光客を対象とした季節バス（とうみワインタクシー）がある。
・施設送迎バスは、3種類（信州東御市振興公社、くるみ幼稚園、信濃東部自動車学校）ある。

（1）一般社団法人 信州とうみ観光協会

【とうみワインタクシー】

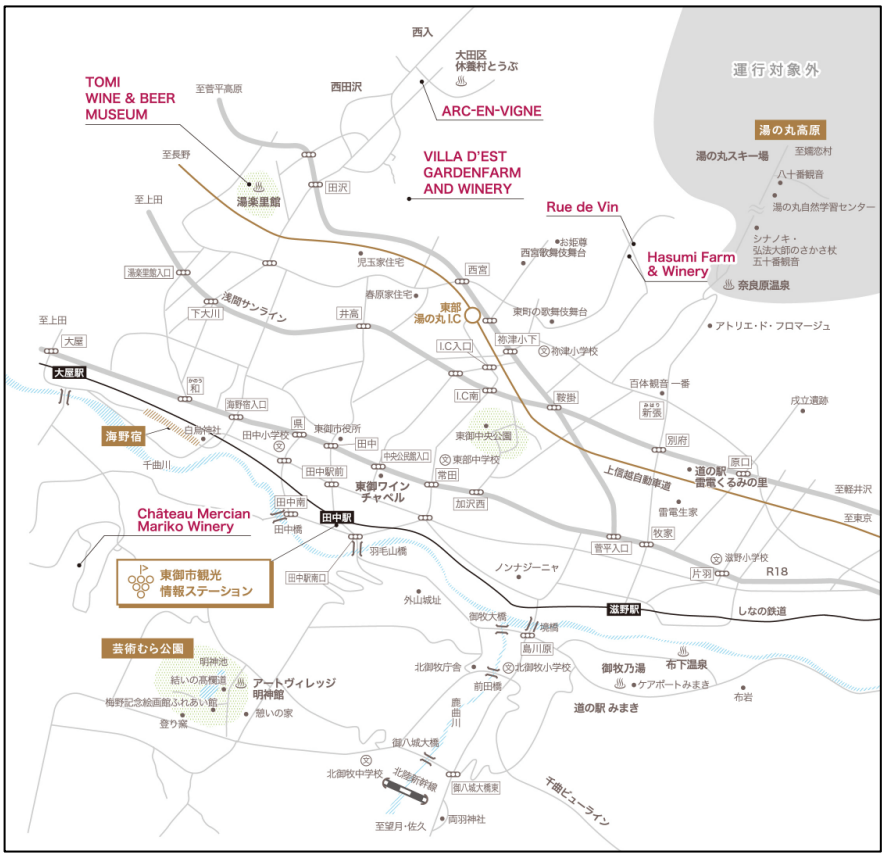
一般社団法人 信州とうみ観光協会は、市内のワイナリーを巡る時間制貸切りタクシーを運行している。

利用は予約制で、利用時間及び人数、ワイナリーを指定する。利用者はワインの試飲クーポン（1人3枚）を使用できる。

表 1人当り料金の目安

2時間貸し切り		3時間貸し切り	
ご利用人数	1名様あたりの金額	ご利用人数	1名様あたりの金額
2名様	8,300円（税込）	2名様	11,500円（税込）
3名様	6,100円（税込）	3名様	8,100円（税込）
4名様	5,000円（税込）	4名様	6,500円（税込）

出典：（一社）信州とうみ観光協会ホームページ



出典：（一社）信州とうみ観光協会ホームページ

図 ワインタクシー対象ワイナリー

（２）株式会社信州東御市振興公社

株式会社信州東御市振興公社は、運営施設の利用者を対象とした送迎サービスを行っている。

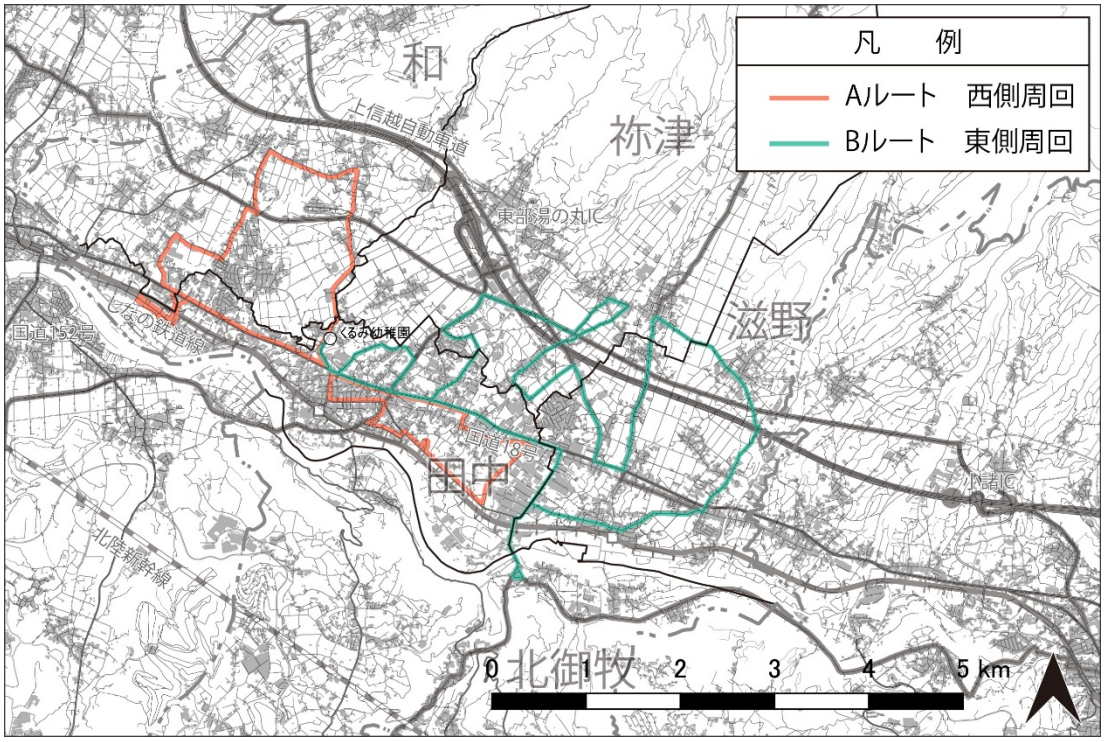
表　送迎サービス概要

車両概要	中型（3台）普通車（3台）バリアフリー対応（0台）
大田区休養村とうぶ	コースター（29人乗りマイクロバス）1台、ハイエース（10人乗りワゴン）1台
湯楽里館	コースター（29人乗りマイクロバス）1台、ハイエース（10人乗りワゴン）1台
明神館	コミューターGL（15人乗りワゴン）1台、ハイエース（10人乗りワゴン）1台
送迎対象エリア	市内全域及び市外（片道30分圏内）、上田駅（宿泊者送迎）
送迎実施条件	宴会等の場合4名様から実施、宿泊利用者は1名様から実施（最寄り駅に限る）

出典：東御市資料

（３）学校法人くるみ学園　くるみ幼稚園

学校法人くるみ学園　くるみ幼稚園では、園の西側（Aルート）と東側（Bルート）の2種類の経路で送迎バスを運行している。

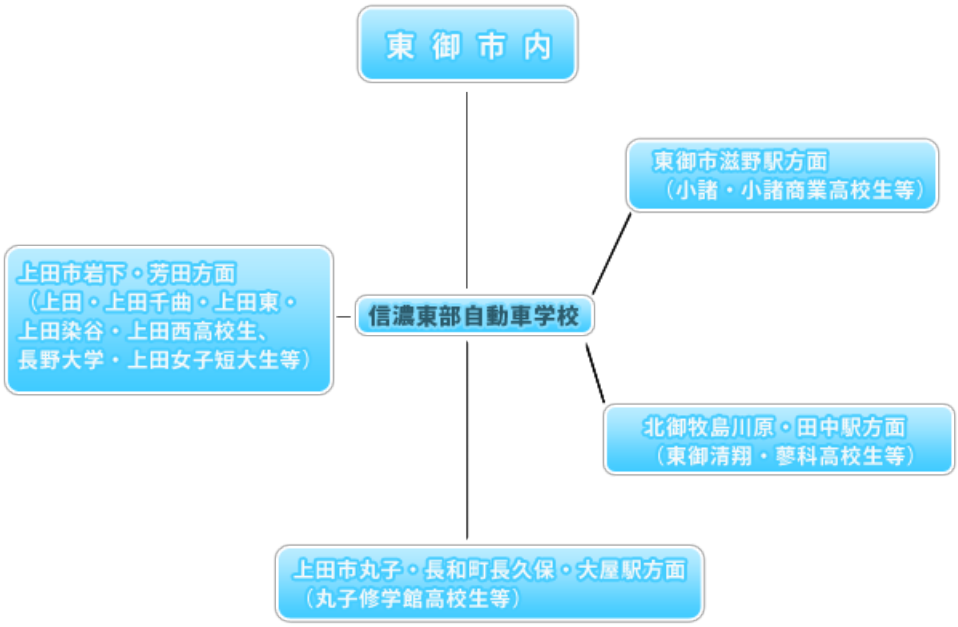


出典：国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「地理院地図」、くるみ幼稚園ホームページ

図　くるみ幼稚園送迎バス経路

（4）信濃東部自動車学校

信濃東部自動車学校では、東御市及び周辺地域への送迎バスを運行しており、利用は予約制となっている。



出典：信濃東部自動車学校ホームページ

図　送迎バス対象範囲

3-4．ＥＶバス「RIDE’N」の実証実験結果分析

（１）RIDE’N実証実験の概要

公共交通に関する市民のニーズを把握し、誰もが利用しやすい公共交通の仕組みを検討するため、東御市先端Maas協議会を実施主体として、EVバス（電気バス）『RIDE'N（ライデン）』の実証実験が令和2年10月から令和3年3月まで4期にわたり行われた。

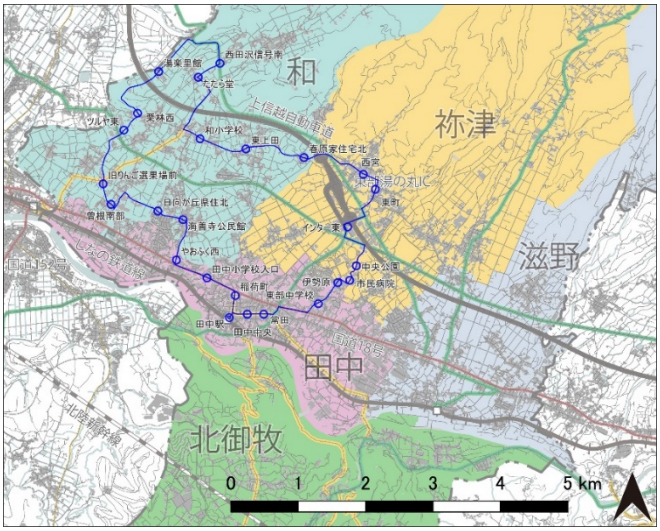
第1、2、4期では市の中心部を巡回する経路で運行され、第3期は市の中心部東側及び南部の北御牧地区を巡回する経路で運行された。

表 運行状況

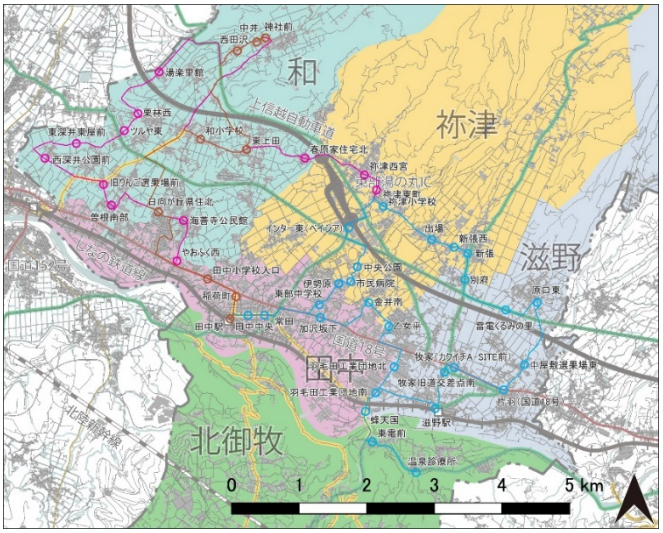
	路線名	運行期間	運行日数				1日の運行便数		備考
			平日	土	日祝	合計	平日	土日祝	
第1期	-	2020年 10月19日～ 12月28日	49	3	0	52	7	0	土日祝運休 10/24,11/28,12/26 に土曜特別運行
第2期	和線	2021年 1月18日～ 2月12日	19	3	3	25	8	5	1/24(日)運休
	滋野線		19	3	3	25	5	5	1/24(日)運休
	和線通勤通学便		19	0	0	19	1	0	土日祝運休
第3期	滋野西線	2021年 2月15日～ 3月12日	19	3	3	25	6	5	2/28(日)運休
	滋野東線		19	3	3	25	9	4	2/28(日)運休
	御牧原線		19	3	3	25	3	3	2/28(日)運休
	八重原線		19	3	3	25	3	3	2/28(日)運休
	滋野東線通勤通学便		19	0	0	19	1	0	土日祝運休
第4期	中央線	2021年 3月15日～ 3月31日	13	2	1	16	11	11	3/28(日)運休
	和線		13	2	1	16	5	5	3/28(日)運休
	滋野線		13	2	1	16	5	5	3/28(日)運休

出典：東御市ホームページ

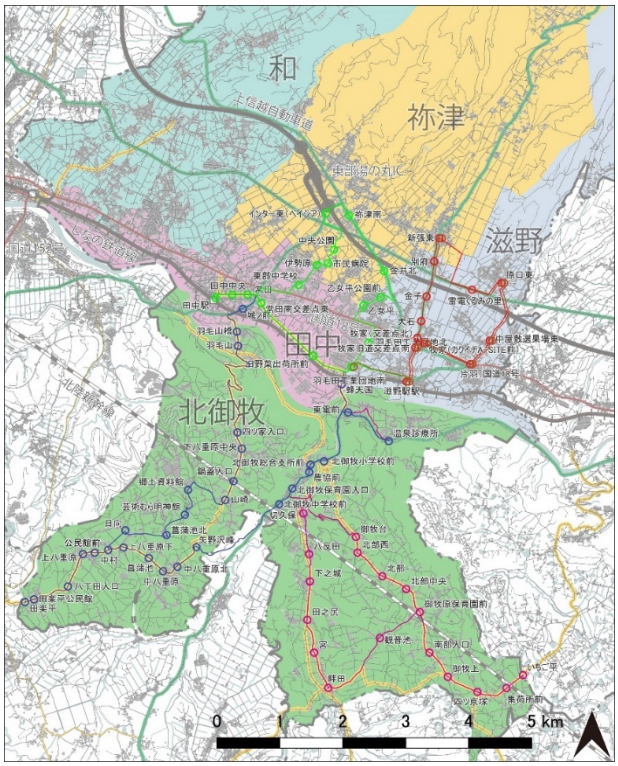
	第1期	第2期	第3期	第4期
運行期間	R2･10･19（月）～ R2･12･28（月）	R3･1･18（月）～ R3･2･12（金）	R3･2･15日（月）～ R3･3･12日（金）	R3･3･15日（月）～ R3･3･31（水）
運行日	平日運行 （土･日･祝日運休）	毎日運行 （1／24（日）運休）	毎日運行 （2／28（日）運休）	毎日運行 （3／28（日）運休）
運行方法等	・定時定路線での巡回バスを運行 ・スマートフォン等への情報提供	・乗り継ぎなし ・土曜日、日曜日や、朝夕の通勤通学時間帯の運行	・わかりやすい経路と時刻設定で運行	・市中心部の主要施設を 30 分程度の間隔で巡回
検証内容	・新たな公共交通需要を獲得できるか ・既存の公共交通機関への影響 ・公共交通の利便性向上や地域経済への波及効果	・乗り継ぎなしでの需要 ・土日、朝夕の利用状況	・変更による利用増 ・土日、朝夕の利用状況	・新たな運行での利用増



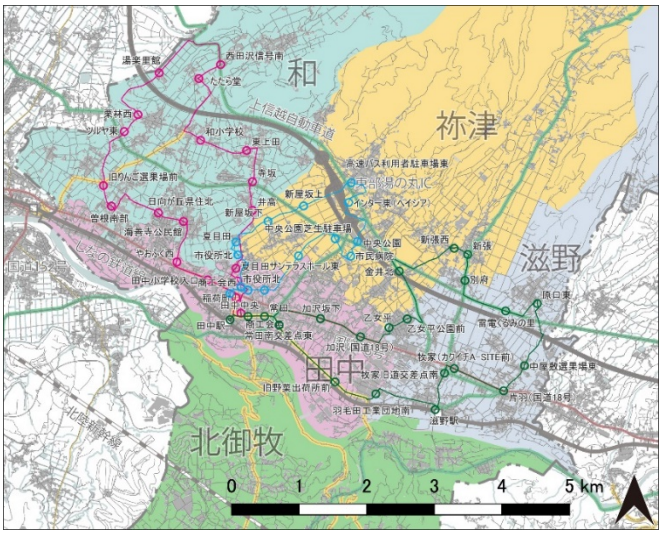
【第1期運行経路】



【第2期運行経路】



【第3期運行経路】



【第4期運行経路】

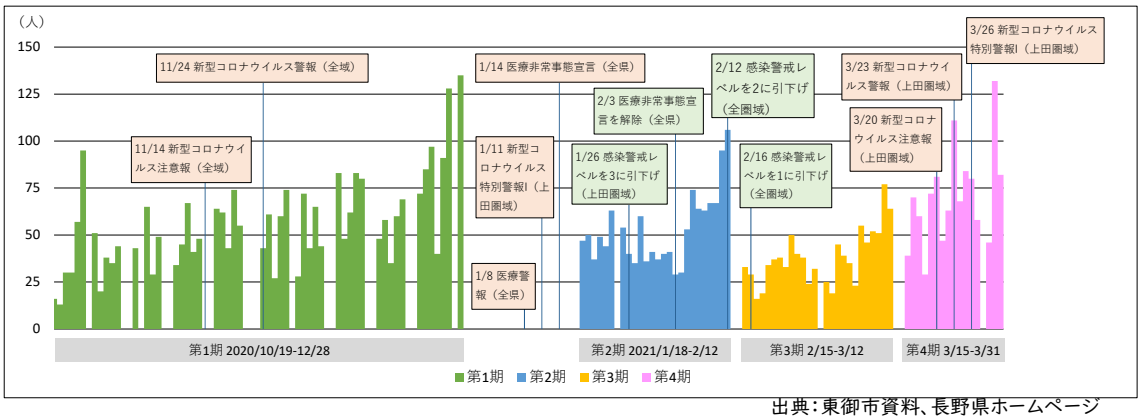
出典：東御市ホームページ、国土地理院「基盤地図情報」

図 RIDE’N 運行経路

実証実験期間中に新型コロナウイルス感染症対策の強化や緩和が実施されているが、乗車数に対する著しい影響や相関性はみられなかった。

全ての期において、後半に乗車数が増える傾向があった。

第2期と第3期では、運行経路の相違（和線の有無）により乗車数に差異があるものの、推移としては同様の傾向を示している。



出典：東御市資料、長野県ホームページ

図　乗車数の推移及び長野県の新型コロナウイルス感染症対策

日当り利用者数を路線別にみると、第1期も含め和線の利用者数が多くなっている。第4期では、市の中心部を巡回する経路を中央線とし、和線はその西側を巡回する経路とした結果、中央線の利用者数が多くなり、和線、滋野線の利用者数が同程度となっている。

平日に対して土日祝日に利用者数が多くなるのは、第1期、第2期の滋野線、第3期の八重原線、第4期の和線であった。

表　日当り利用者数

	路線名	平日		土日祝日	
		乗車（人）	降車（人）	乗車（人）	降車（人）
第1期	-	53.9	51.1	99.0	90.0
第2期	和線	40.8	39.8	38.3	40.2
	滋野線	13.6	12.4	24.0	21.8
	和線通勤通学便	1.0	0.8	-	-
第3期	滋野西線	12.1	11.1	11.2	12.0
	滋野東線	8.2	8.2	8.2	7.2
	御牧原線	8.0	7.5	6.7	5.5
	八重原線	6.4	7.0	13.2	13.7
	滋野東線通勤通学便	3.2	3.2	-	-
第4期	中央線	34.7	34.2	23.0	23.0
	和線	19.0	17.5	25.7	25.3
	滋野線	18.3	18.9	13.3	13.3

出典：東御市資料

（2）第１期実施内容

〇運行期間：令和2年10月19日（月）～令和2年12月28日（月）

〇運休日：土曜日・日曜日・祝日　※特別運行日を除く

〇特別運行日：期間中の毎月第4土曜日（10月24日（土）、11月28日（土）、
12月26日（土））

〇乗車料金：無料

〇検証内容：

平日の昼間に、デマンド交通以外の移動手段の選択肢として、乗車予約が不要で、市内の主要施設と住宅密集地を決まった時刻、決まった路線で巡回するバスを運行した時に、新たに公共交通を利用する人が増加するか、デマンド交通やタクシー等の既存の公共交通機関への影響などが検証された。

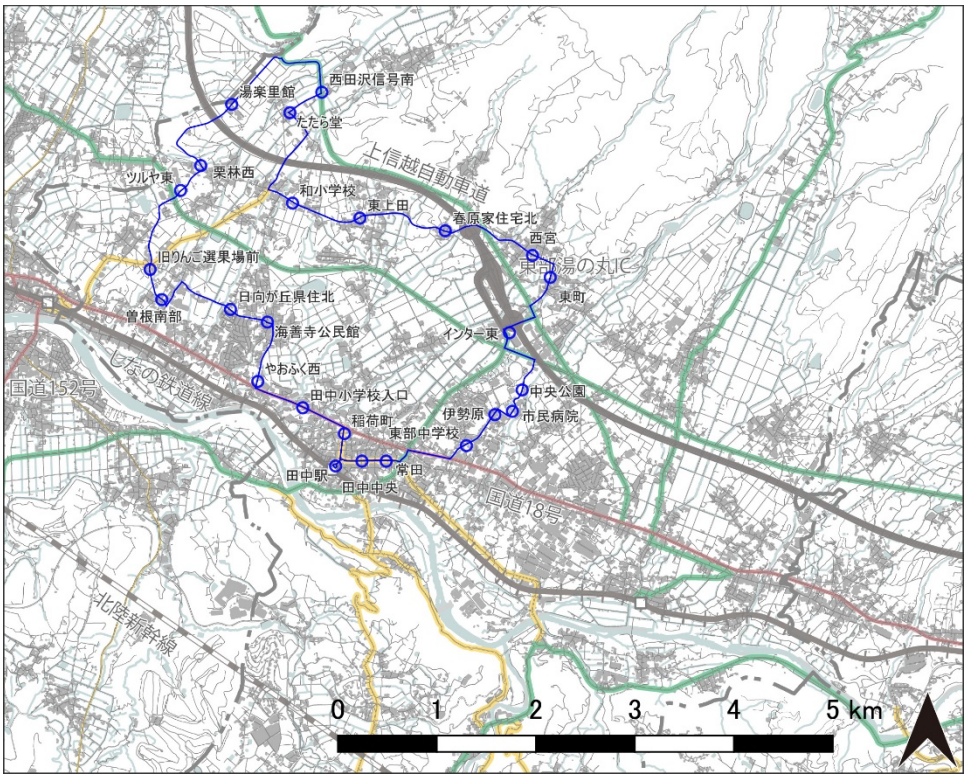
また、スマートフォン等から利用できるバスの位置情報や自分の乗車履歴が確認できるサービスを提供することで、公共交通の利便性向上や利用の活性化、さらには地域経済への波及効果を与えられるかなどが検証された。

〇利用者特典：

・湯楽里館　毎週水曜日に①メンバーズカードポイント2倍②レンタルタオル無料貸出

・千曲川温泉　ゆうふる　tanaka　100円引き

出典：東御市ホームページ



出典：東御市ホームページ、国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」

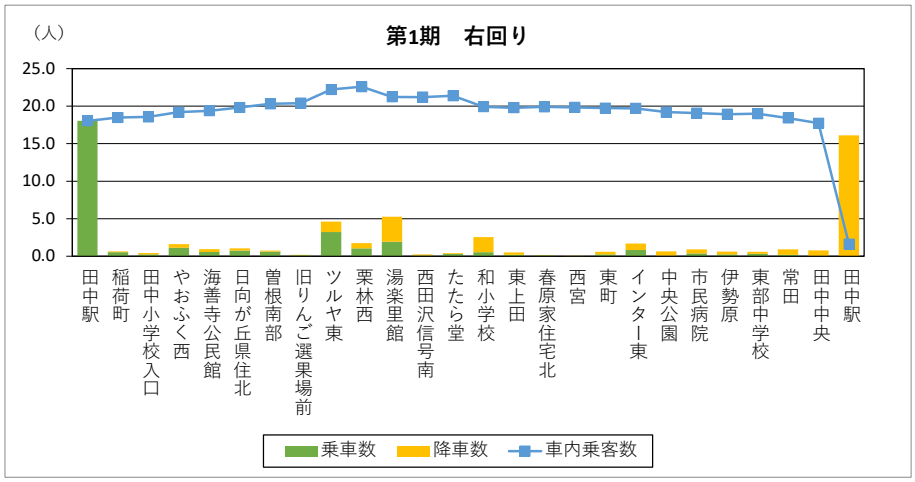
図　第1期路線図

出典：東御市ホームページ

図　第1期案内チラシ

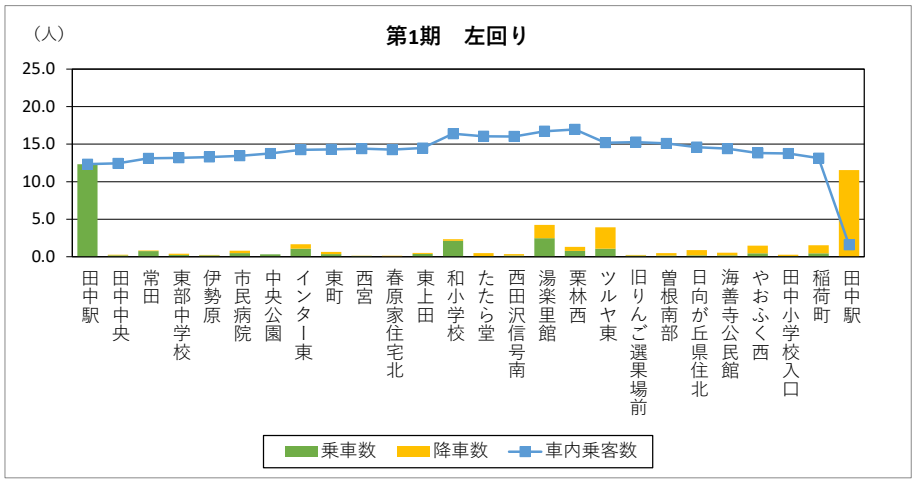
○利用状況：

日当たりの利用者数が多い停留所は、田中駅、湯楽里館、ツルヤ東、和小学校である。



出典：東御市資料

図　日当たり利用者数・車内乗客数（第1期　右回り）



出典：東御市資料

図　日当たり利用者数・車内乗客数（第1期　左回り）

（３）第２期実施内容

〇運行期間：令和3年1月18日（月）～令和3年2月12日（金）

〇運休日：令和3年1月24日（日）

〇乗車料金：無料

〇運行内容の変更：

和地区に加え、滋野地区及び北御牧地区の一部へ運行エリアを拡大

土曜日、日曜日、祝日の運行 ※1月24日（日）は運休

朝、夕方の通勤通学時間帯の運行 ※平日、和地区のみ

〇検証内容：

乗り継ぎなしで市内を移動できる手段があった時に、どのくらい利用されるかが検証された。

第1期利用者アンケートや市民懇談会で要望が多かった土曜日、日曜日や、朝夕の通勤通学時間帯にバスを運行した場合、どのくらい利用されるかが検証された。

〇利用者特典：

・GO GO田中商店街…田中商店街スタンプラリーとタイアップ

・RIDE‘Nに乗車し、湯楽里館、ゆうふるtanaka,御牧乃湯に来館した方に次回以降使える無料入館券プレゼント

・RIDE‘Nに乗車した方全員にマスク10枚プレゼント

出典：東御市ホームページ

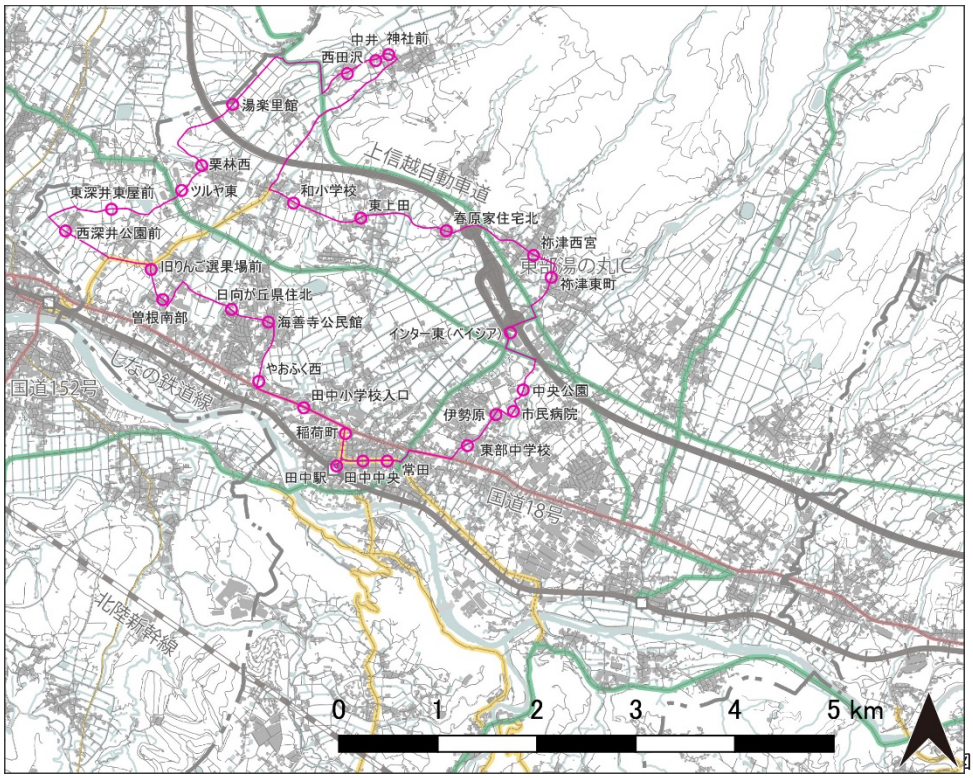
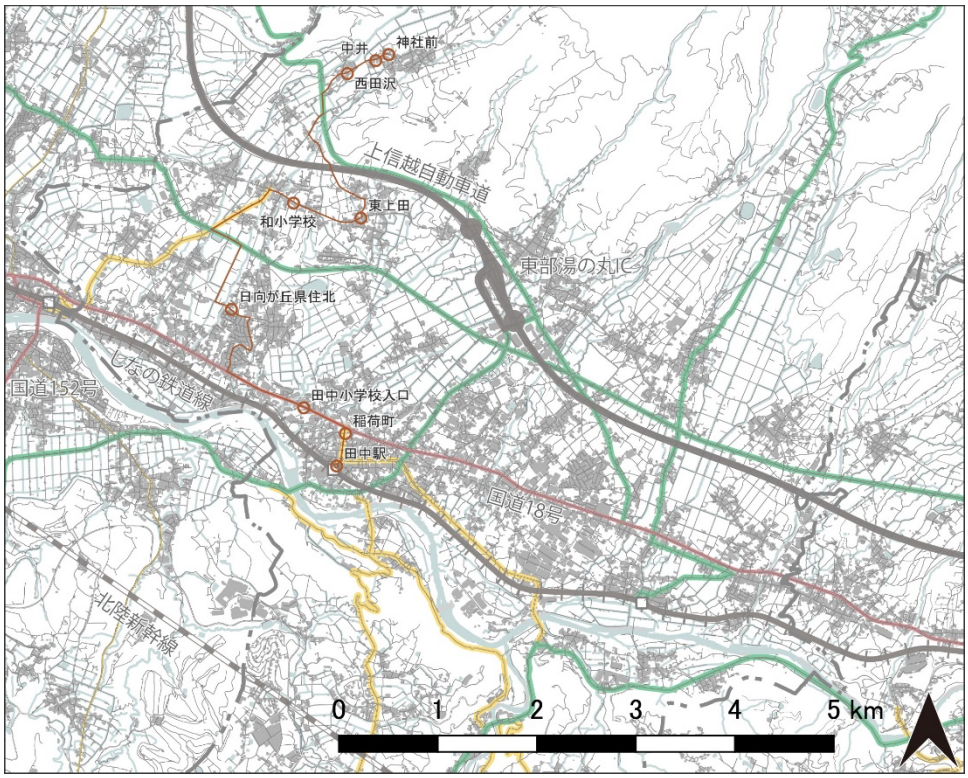
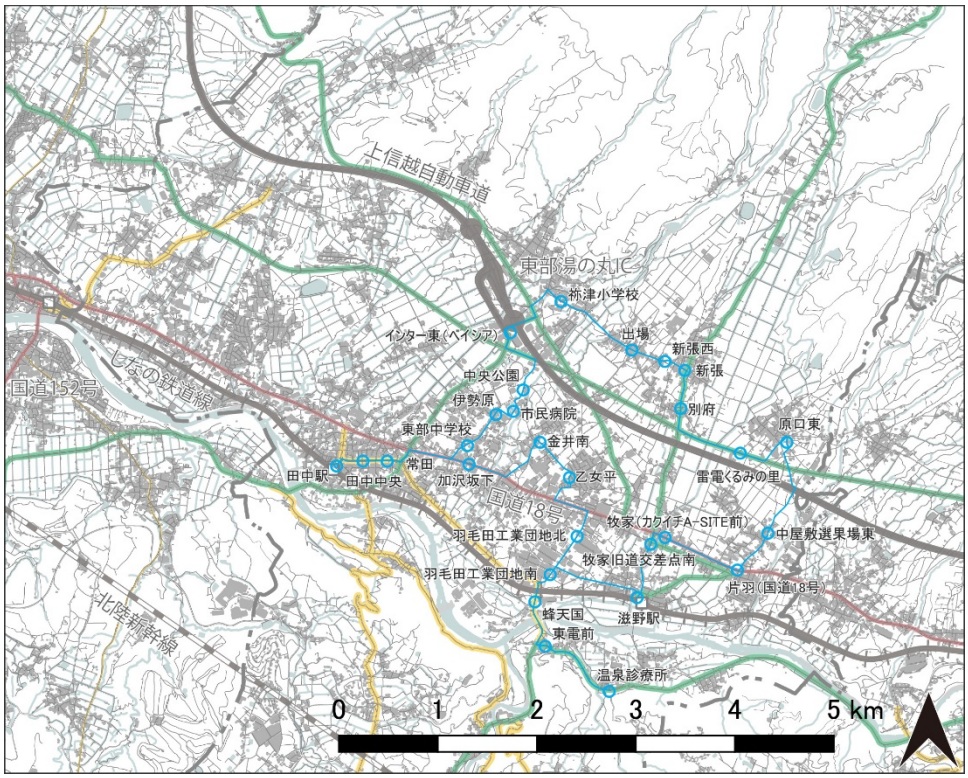


図 第2期和線路線図



出典：東御市ホームページ、国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」

図　第2期和線通勤通学便路線図



出典：東御市ホームページ、国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」

図　第2期滋野線路線図

東御市公共交通実証実験　第２期
無料 巡回EVバス
RIDE'N
みんなでどんどん乗ろう！
第２期 スタート
登録なし！ 予約なし！
誰でも乗れる！
エリア拡大！
土日も運行！※一部運休日あり
朝、夕も運行！※平日・和地区のみ
通勤・通学用に、しなの鉄道との接続も便利に！
運行期間 2021年1月18日(月) ～ 2月12日(金)
運休日 1月24日(日)
問い合わせ先
東御市公共交通実証実験 CANVAS
実施主体 東御市先端 MaaS 協議会
東御市商工観光課 ☎0268-64-5895
株式会社カクイチ ☎03-3262-3341

ご乗車特典
特典❶
GO GO 田中商店街
田中商店街スタンプラリーとタイアップしたうれしい特典！
1月31日まで
特典❷
RIDE' N に乗って
湯楽里館、ゆうふる tanaka、御牧乃湯へ行かれた方
無料入館券プレゼント！
次回以降使える！
特典❸
RIDE' N ご乗車の方全員に！
マスク１０枚プレゼント！
お早めに！
※残りわずかです！ご利用はお早めに！
通勤に！
通学に！
温泉に！
買い物に！
「こんな使い方はいかがでしょうか？」
利用例を市ホームページに掲載しています。
東御市 公共交通 第２期 検索
※バス停、時刻表は裏面をご覧ください。
東御市の公共交通　これからの予定
R2年度 1月 2月 3月
R3年度
R4年度
ニーズ調査等（アンケートを含む）
公共交通実証実験（第2期以降）
地域公共交通市民懇談会（5地区）
地域公共交通計画策定及び実施

路線図・バス停
車内の感染症防止対策について

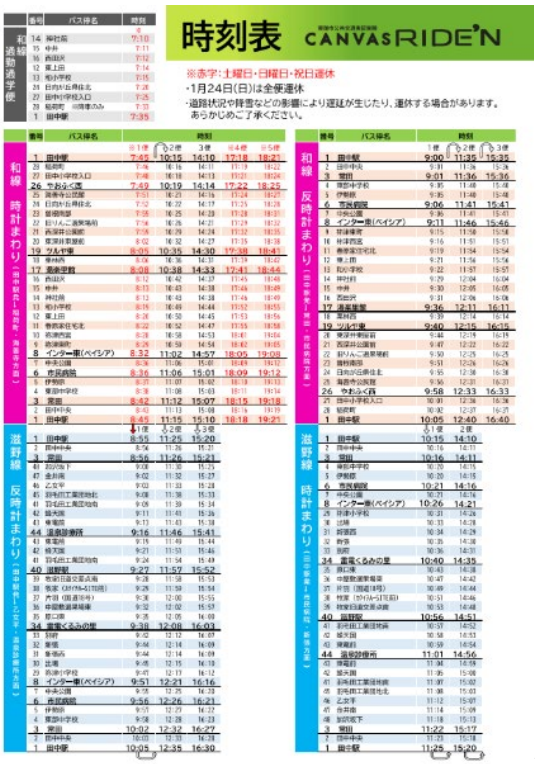

時刻表
CANVAS RIDE'N
※赤字：土曜日・日曜日・祝日運休
・1月24日(日)は全便運休
・道路状況や降雪などの影響により遅延が生じたり、運休する場合があります。
あらかじめご了承ください。
和線 時計まわり
和線 反時計まわり
滋野線 反時計まわり
滋野線 時計まわり

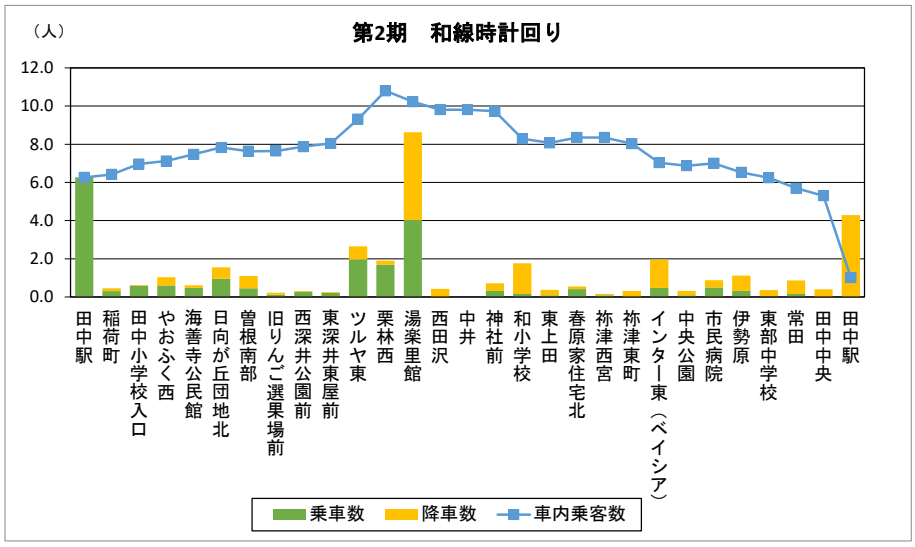
図　第2期案内チラシ

○利用状況：

和線で日当たりの利用者数が多い停留所は、田中駅、湯楽里館、インター東（ベイシア）、栗林西である。

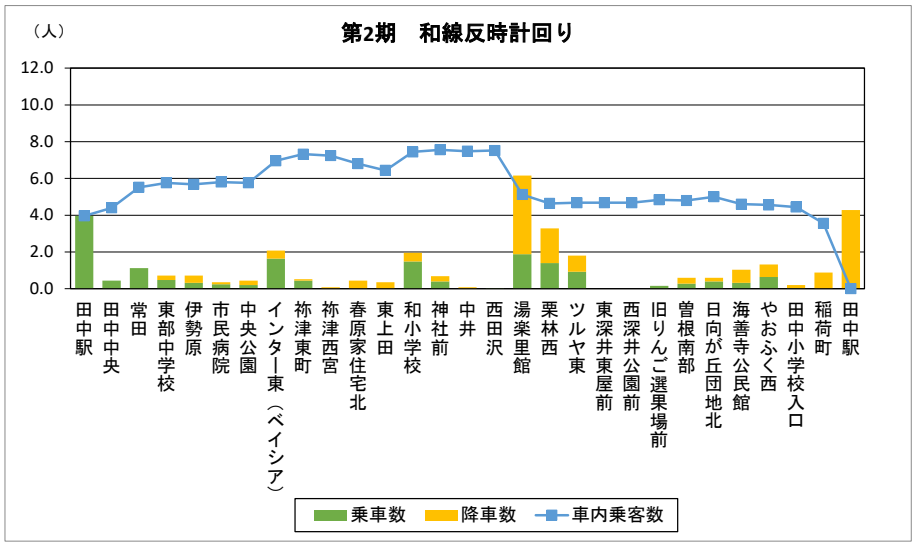
和線通勤通学便の乗車が多い停留所は西田沢、日向が丘県住北、降車が多い停留所は稲荷町、田中駅である。

滋野線で日当たりの利用者数が多い停留所は、田中駅、滋野駅、インター東（ベイシア）、温泉診療所である。



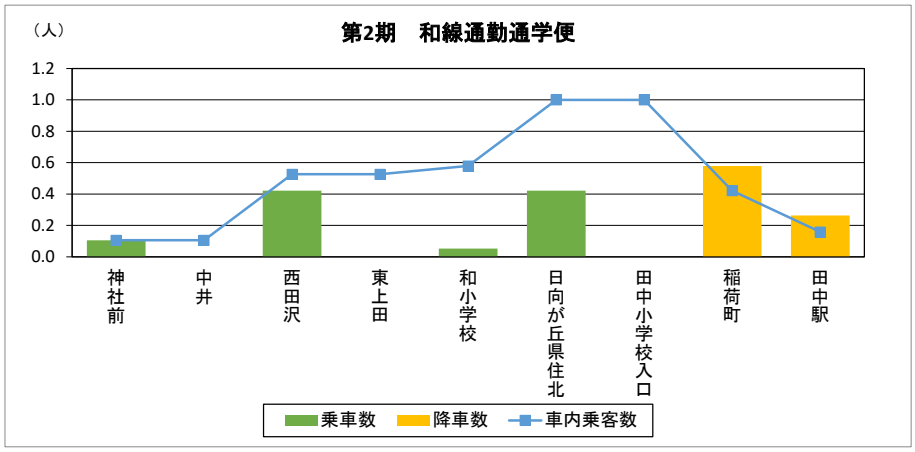
出典：東御市資料

図　日当たり利用者数・車内乗客数（第2期　和線時計回り）



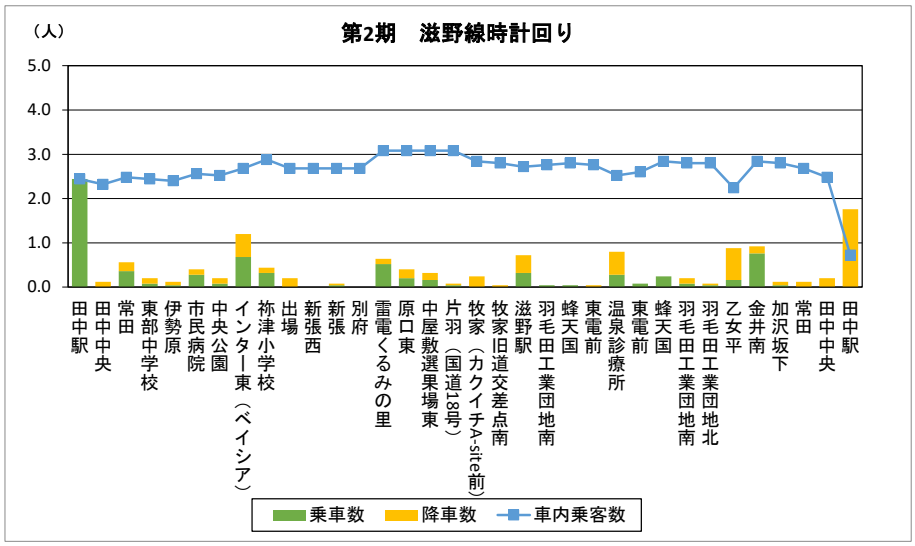
出典：東御市資料

図　日当たり利用者数・車内乗客数（第2期　和線反時計回り）



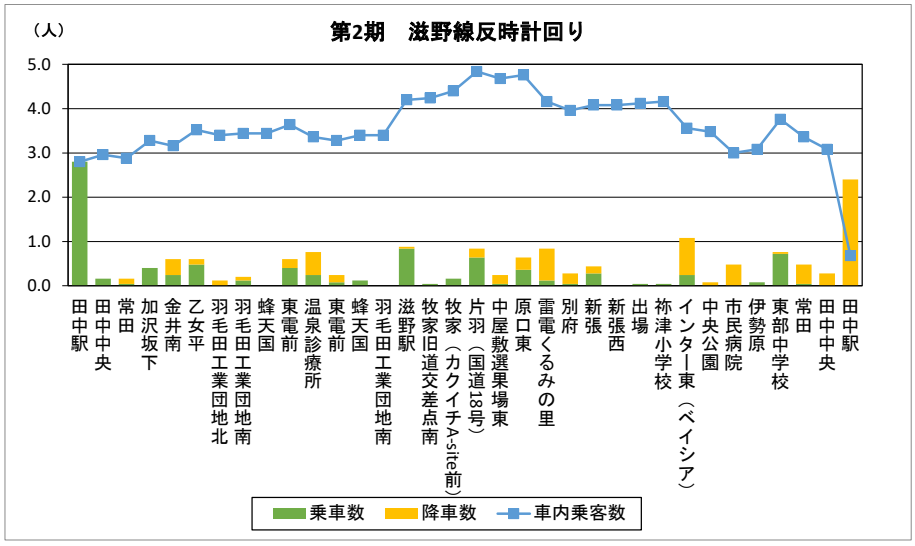
出典：東御市資料

図　日当たり利用者数・車内乗客数（第2期　和線通勤通学便）



出典：東御市資料

図　日当たり利用者数・車内乗客数（第2期　滋野線時計回り）



出典：東御市資料

図　日当たり利用者数・車内乗客数（第2期　滋野線反時計回り）

（4）第３期実施内容

〇運行期間：令和3年2月15日（月）～令和3年3月12日（金）

〇運休日：令和3年2月28日（日）

〇乗車料金：無料

〇運行内容の変更：

滋野地区及び北御牧地区に運行エリア変更

土曜日、日曜日、祝日の運行　※2月28日（日）は運休

朝、夕方の通勤通学時間帯の運行　※平日、滋野地区のみ

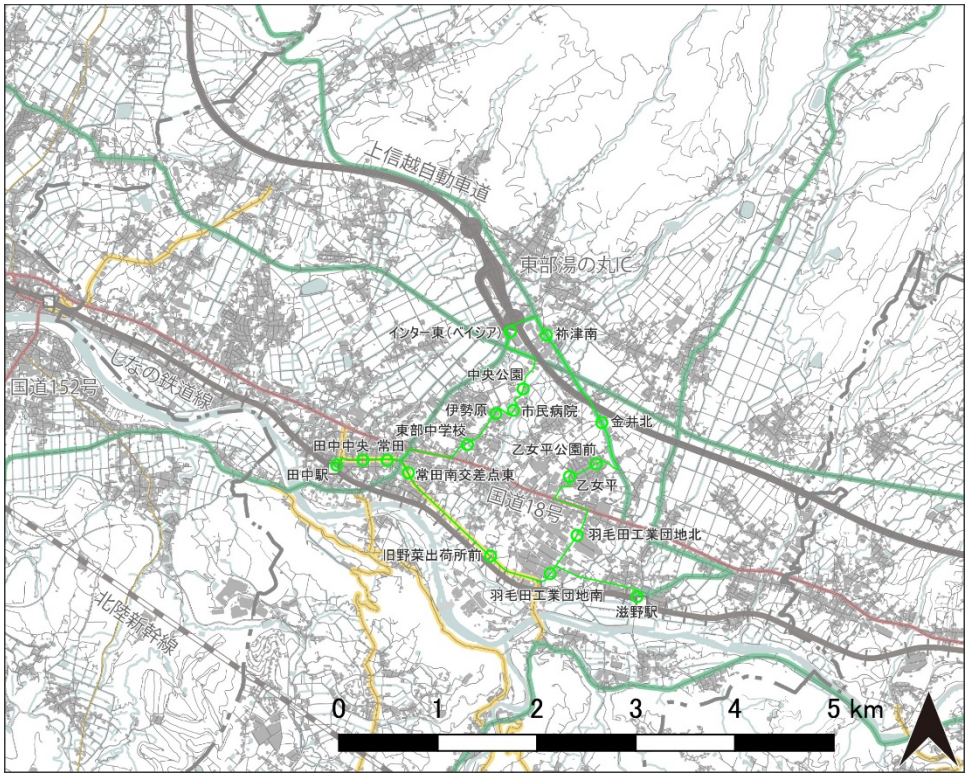
〇検証内容：

わかりやすい経路と時刻設定のバスを運行した時に、どのくらい利用されるかが検証された。

実証実験利用者アンケートや市民懇談会で要望が多かった土曜日、日曜日や、朝夕の通勤通学時間帯にバスを運行した場合、どのくらい利用されるかが検証された。

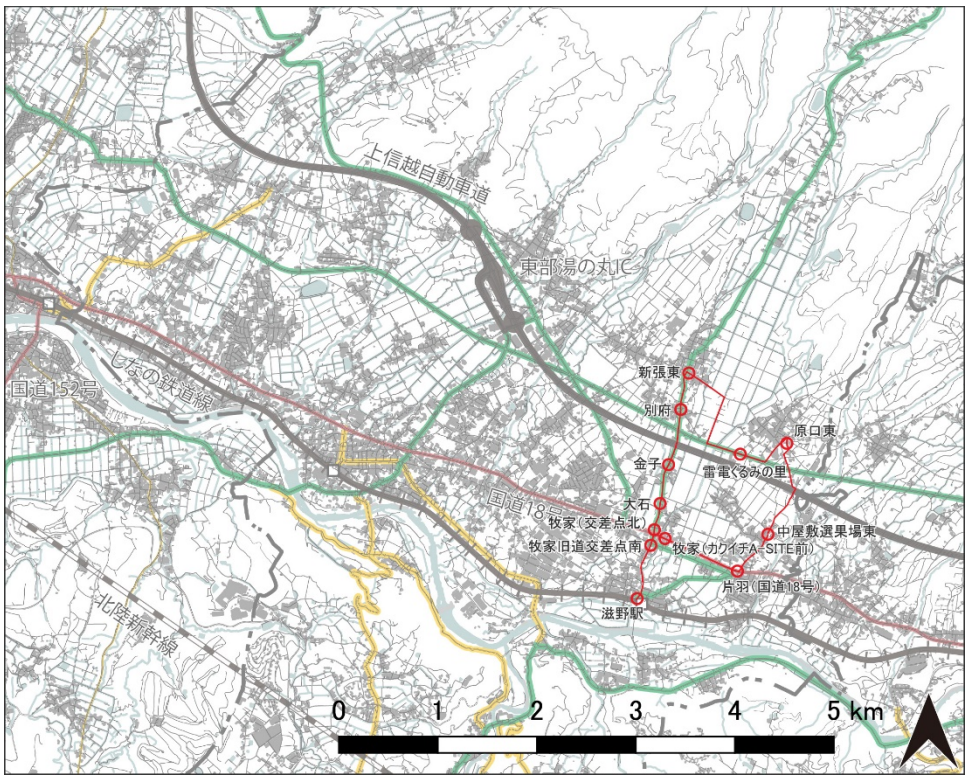
〇利用者特典：特になし

出典：東御市ホームページ



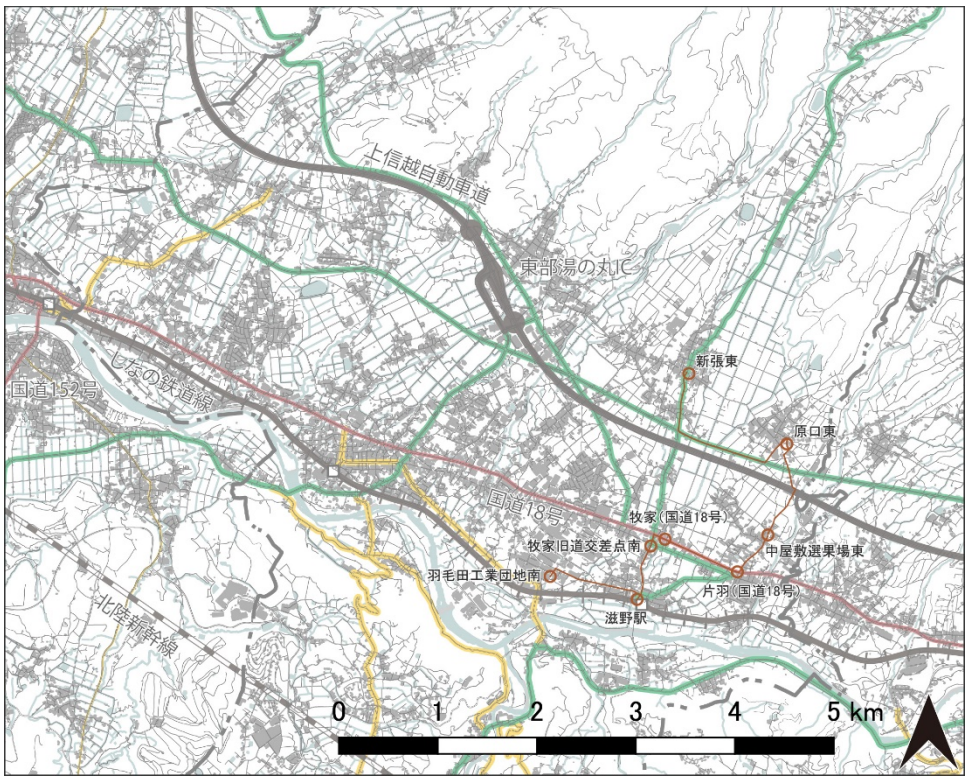
出典：東御市ホームページ、国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」

図　第3期滋野西線路線図



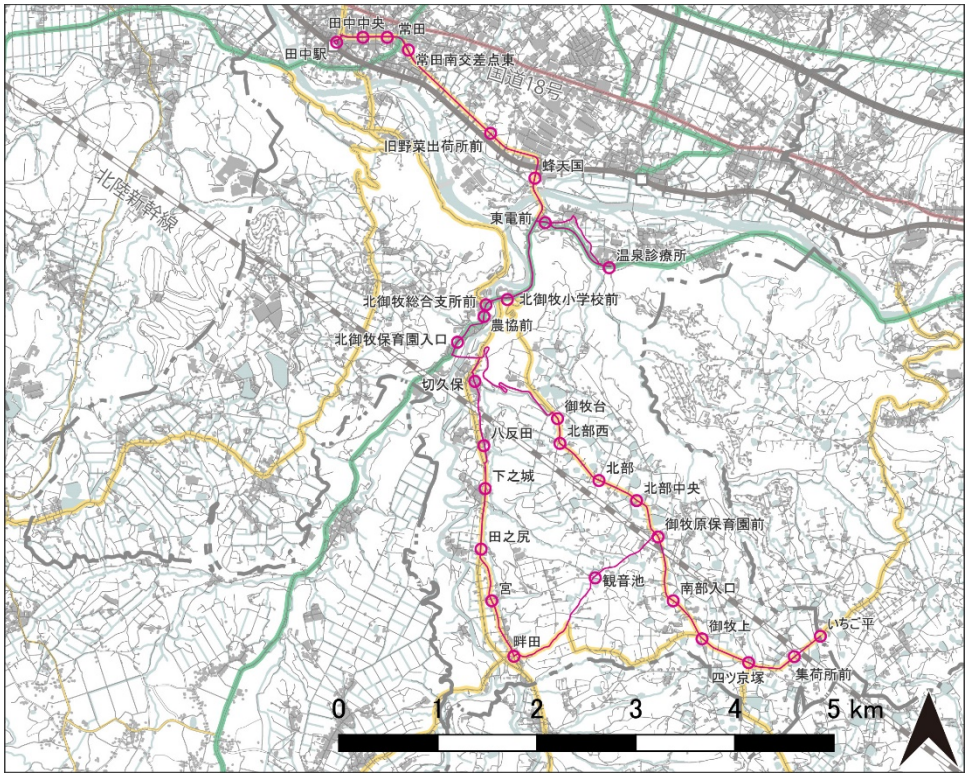
出典：東御市ホームページ、国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」

図　第3期滋野東線路線図



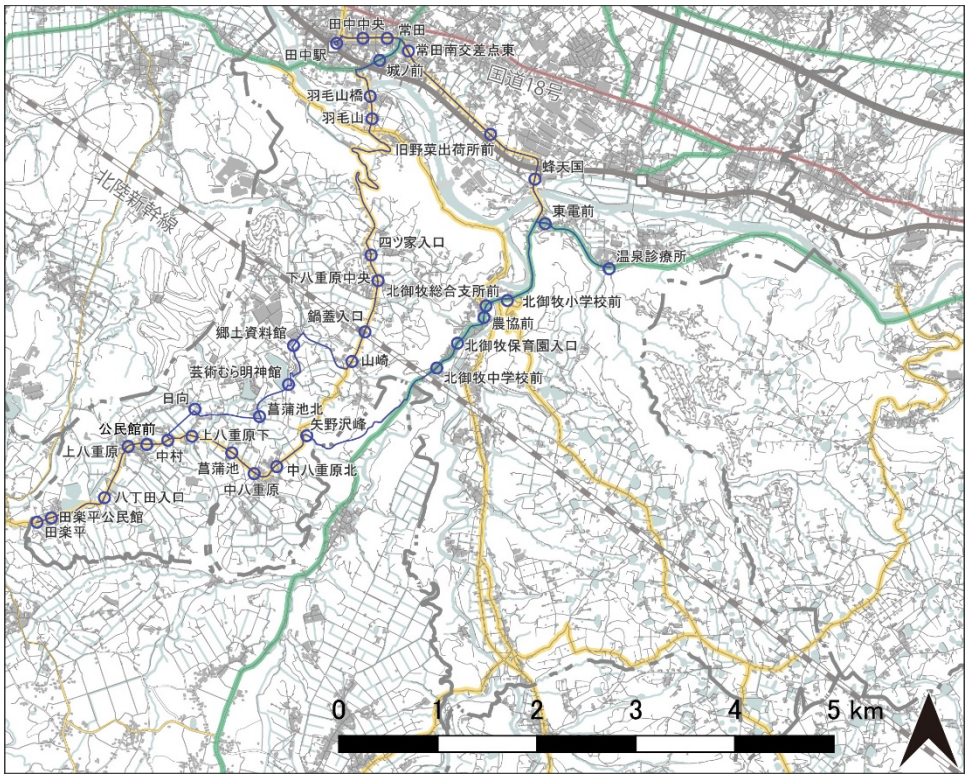
出典：東御市ホームページ、国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」

図　第3期滋野東線通勤通学便路線図



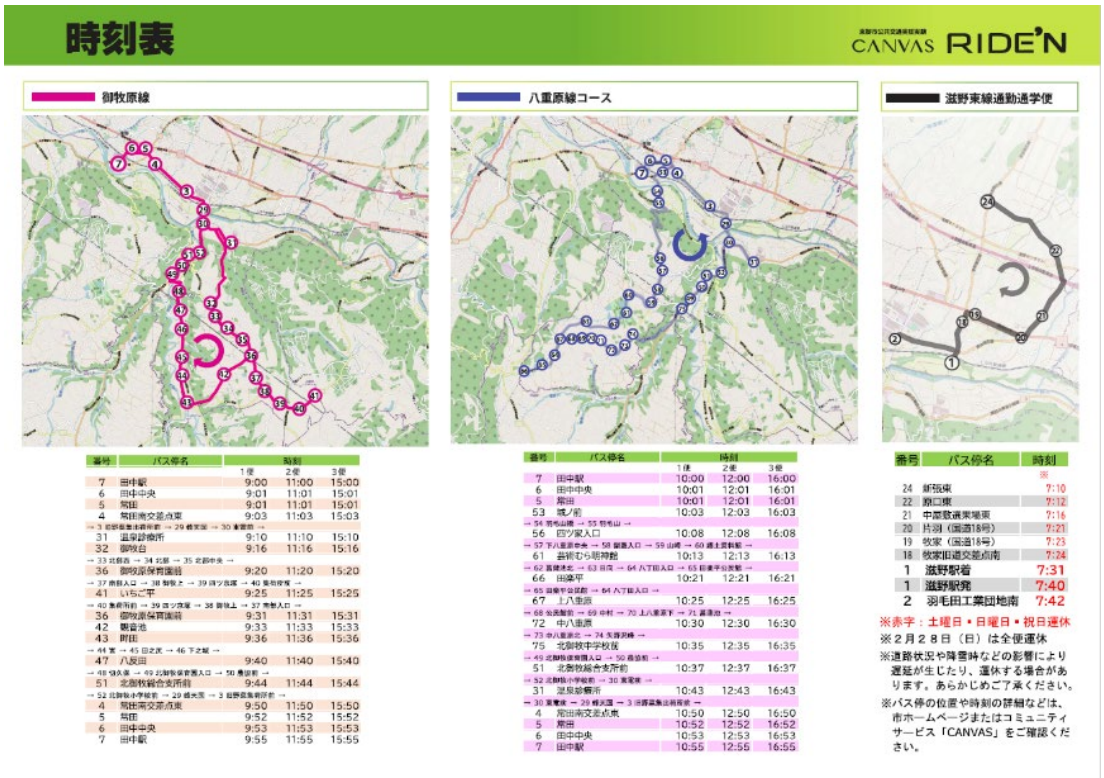
出典：東御市ホームページ、国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」

図　第3期御牧原線路線図



出典：東御市ホームページ、国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」

図　第3期八重原線路線図



出典：東御市ホームページ

図　第3期案内チラシ

○利用状況：

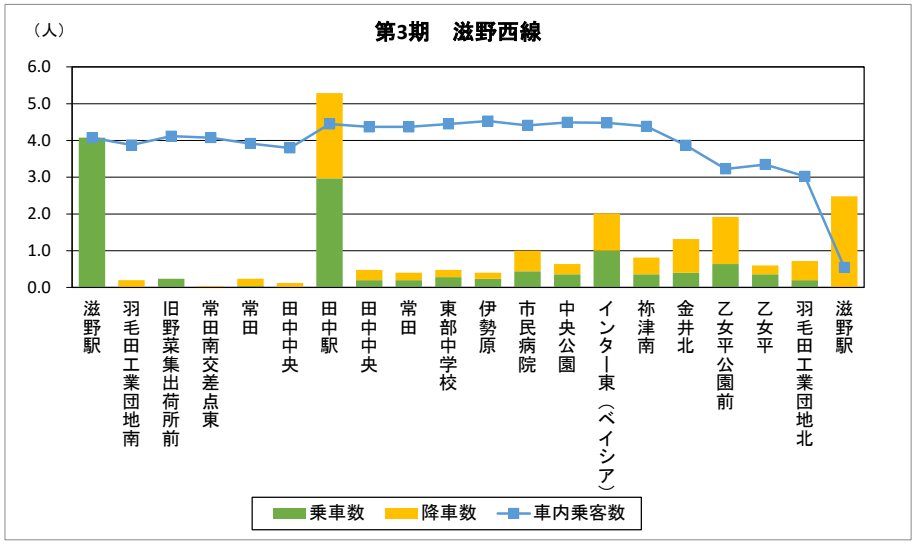
滋野西線で日当たりの利用者数が多い停留所は、田中駅、滋野駅、インター東（ベイシア）、乙女平公園前である。

滋野東線で日当たりの利用者数が多い停留所は、滋野駅、別府、雷電くるみの里、新張東である。

滋野東線通勤通学便で日当たりの利用者数が多い停留所は、滋野駅、原口東、片羽、羽毛田工業団地南である。

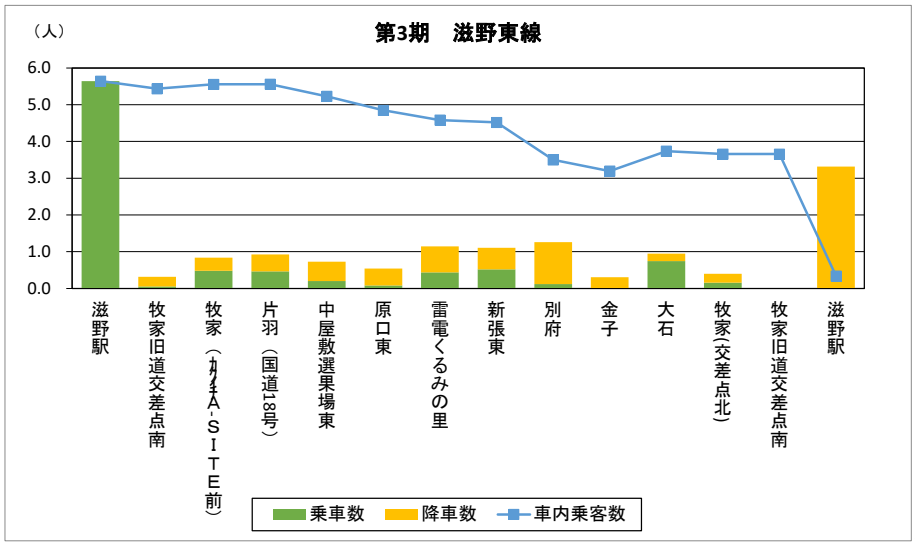
御牧原線で日当たりの利用者数が多い停留所は、田中駅、御牧原保育園前、常田交差点東、温泉診療所である。

八重原線で日当たりの利用者数が多い停留所は、田中駅、芸術むら明神館、常田南交差点東、城ノ前である。



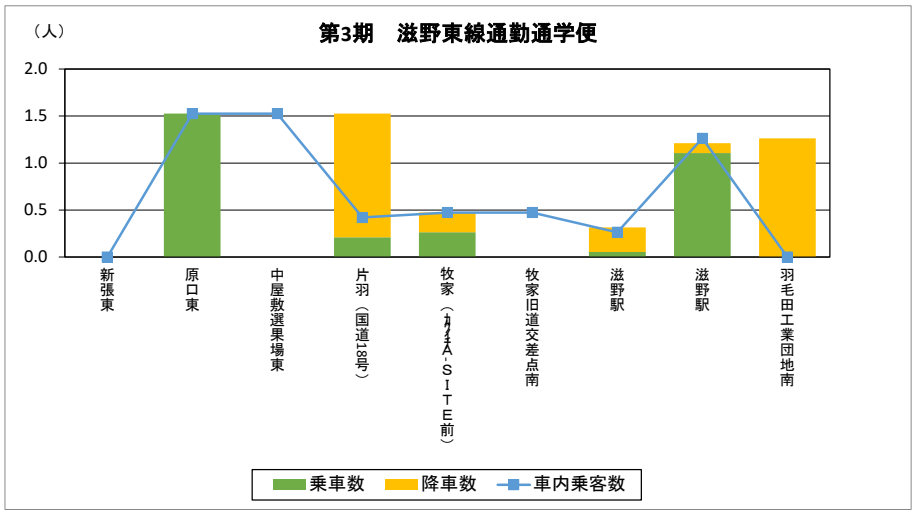
出典：東御市資料

図　日当たり利用者数・車内乗客数（第3期　滋野西線）



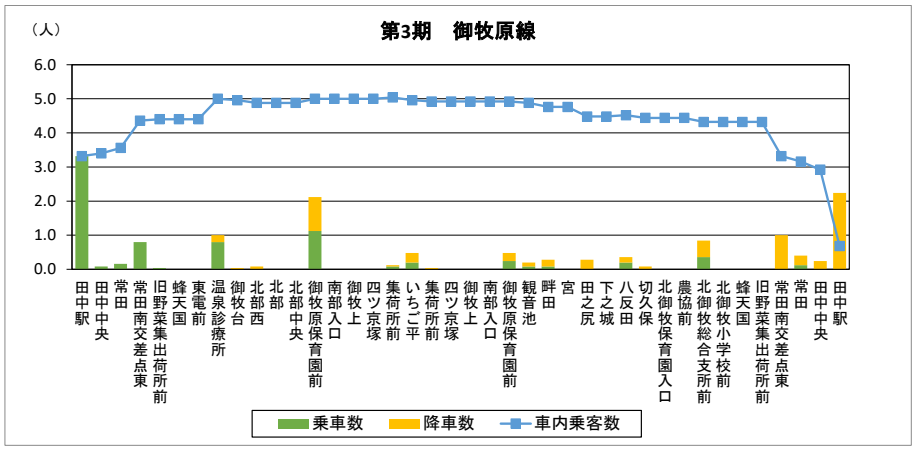
出典：東御市資料

図　日当たり利用者数・車内乗客数（第3期　滋野東線）



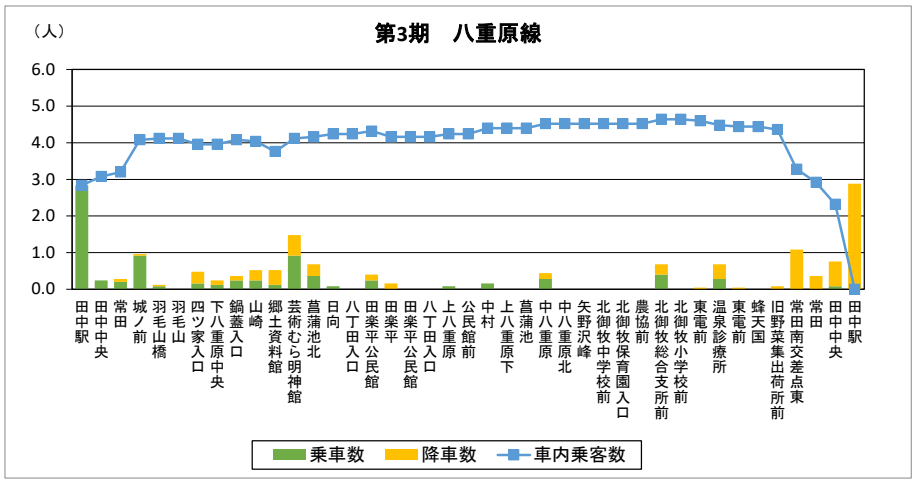
出典：東御市資料

図　日当たり利用者数・車内乗客数（第3期　滋野東線通勤通学便）



出典：東御市資料

図　日当たり利用者数・車内乗客数（第3期　御牧原線）



出典：東御市資料

図　日当たり利用者数・車内乗客数（第3期　八重原線）

（５）第４期実施内容

〇運行期間：令和3年3月15日（月）～令和3年3月31日（水）

〇運休日：令和3年3月28日（日）

〇乗車料金：無料

〇運行内容の変更：

滋野地区及び和地区の他、市中心部の路線を創設

土曜日、日曜日、祝日の運行　※3月28日（日）は運休

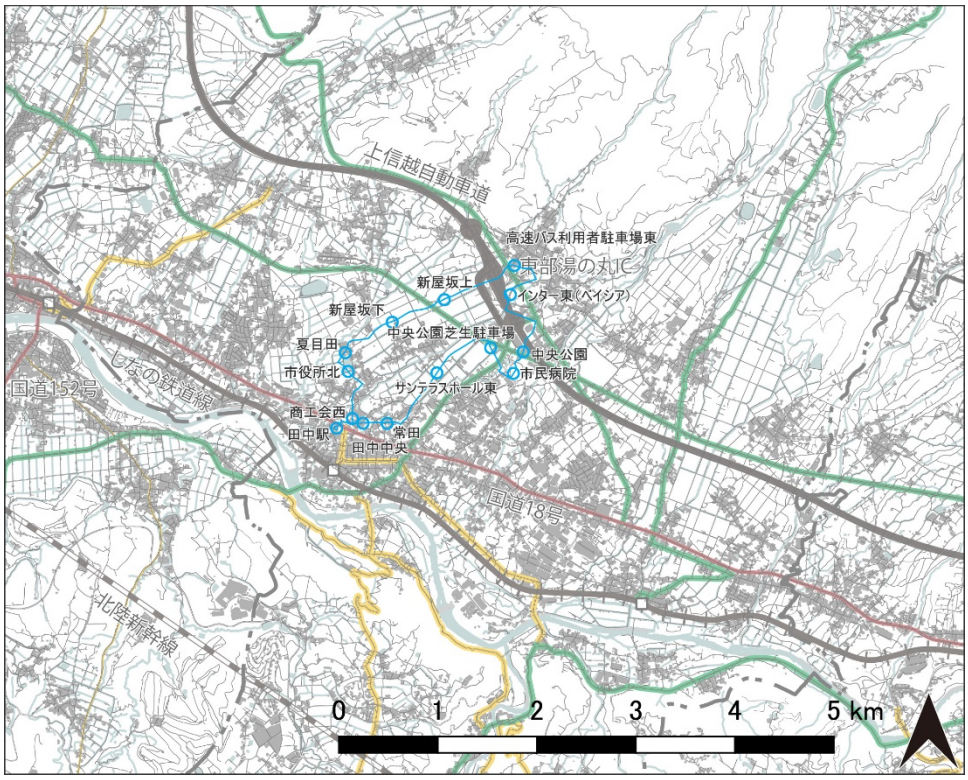
〇検証内容：

市中心部の主要施設を30分程度の間隔で巡回するバスを運行した場合、どのくらい利用されるかが検証された。

実証実験利用者アンケートや市民懇談会で要望が多かった土曜日、日曜日にバスを運行した場合、どのくらい利用されるかが検証された。

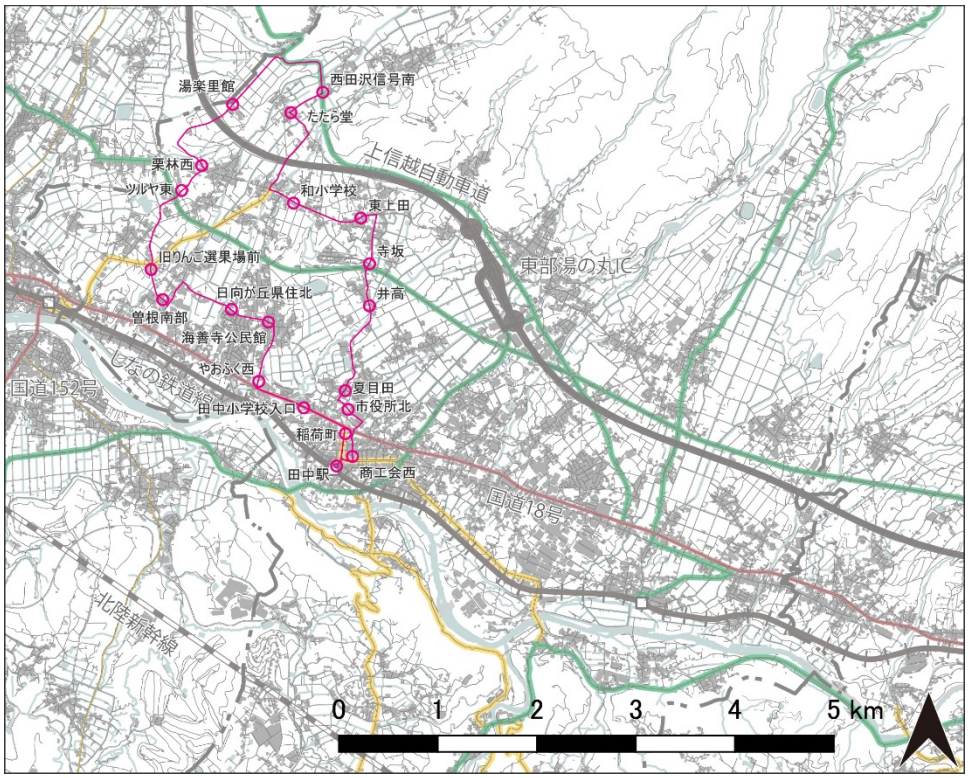
利用者特典：特になし

出典：東御市ホームページ



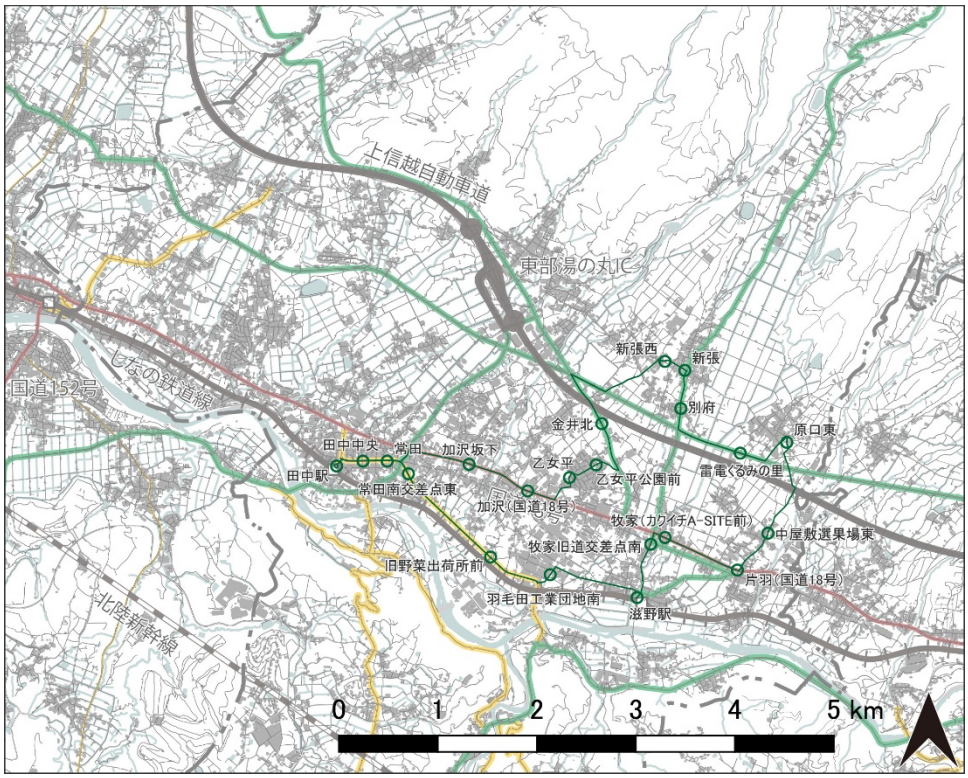
出典：東御市ホームページ、国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」

図　第4期中央線路線図



出典：東御市ホームページ、国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」

図　第4期和線路線図



出典：東御市ホームページ、国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」

図　第4期滋野線路線図

出典：東御市ホームページ

図　第4期案内チラシ

〇利用状況：

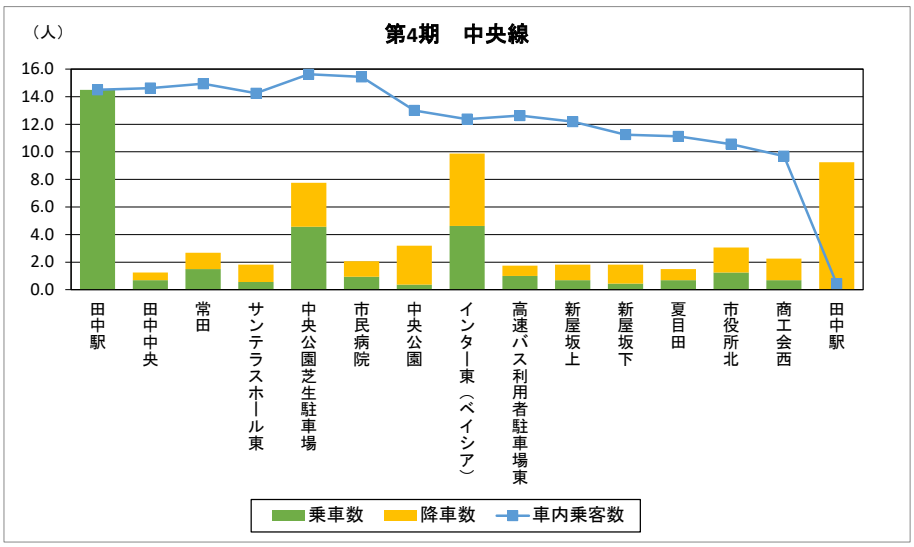
中央線で日当たりの利用者数が多い停留所は、田中駅、インター東（ベイシア）、中央公園芝生駐車場である。

和線時計回りで日当たりの利用者数が多い停留所は、田中駅、ツルヤ東、湯楽里館、市役所北である。

和線反時計回りで日当たりの利用者数が多い停留所は、田中駅、ツルヤ東、湯楽里館である。

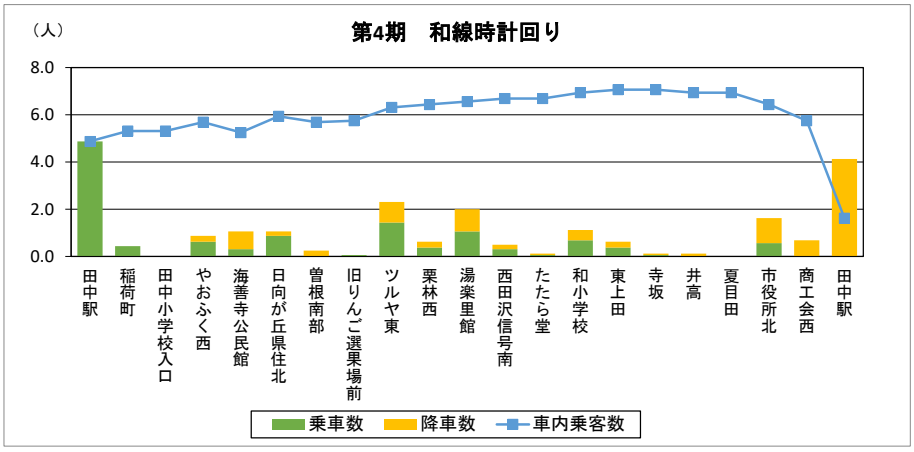
滋野線時計回りで日当たりの利用者数が多い停留所は、田中駅、乙女平公園前、滋野駅、雷電くるみの里である。

滋野線反時計回りで日当たりの利用者数が多い停留所は、田中駅、雷電くるみの里、乙女平公園前である。



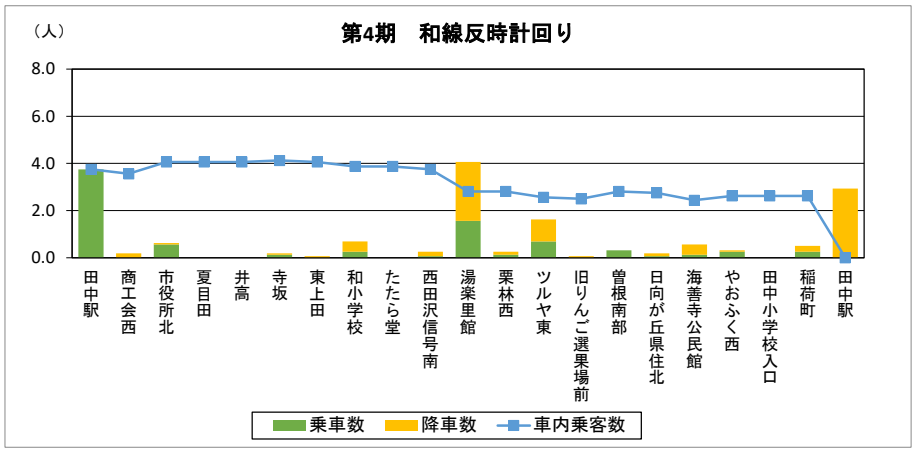
出典：東御市資料

図　日当たり利用者数・車内乗客数（第4期　中央線）



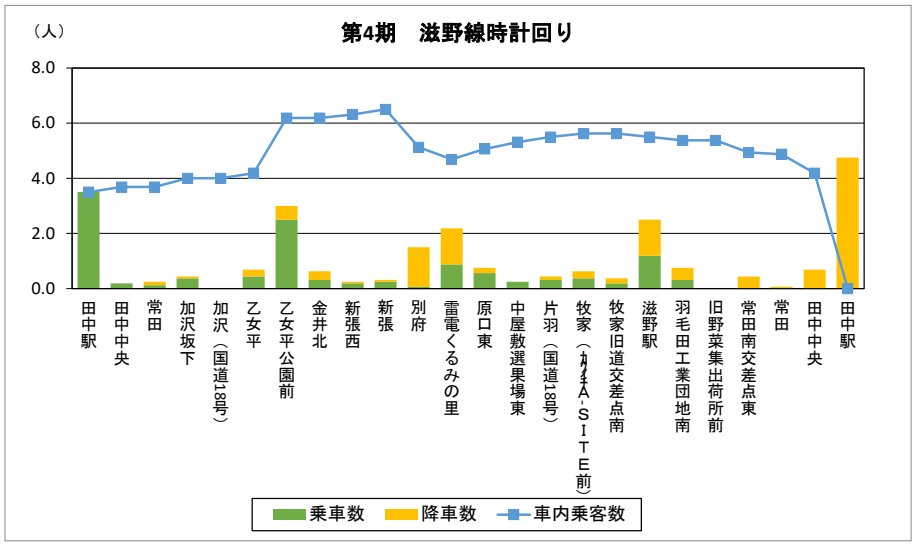
出典：東御市資料

図　日当たり利用者数・車内乗客数（第4期　和線時計回り）



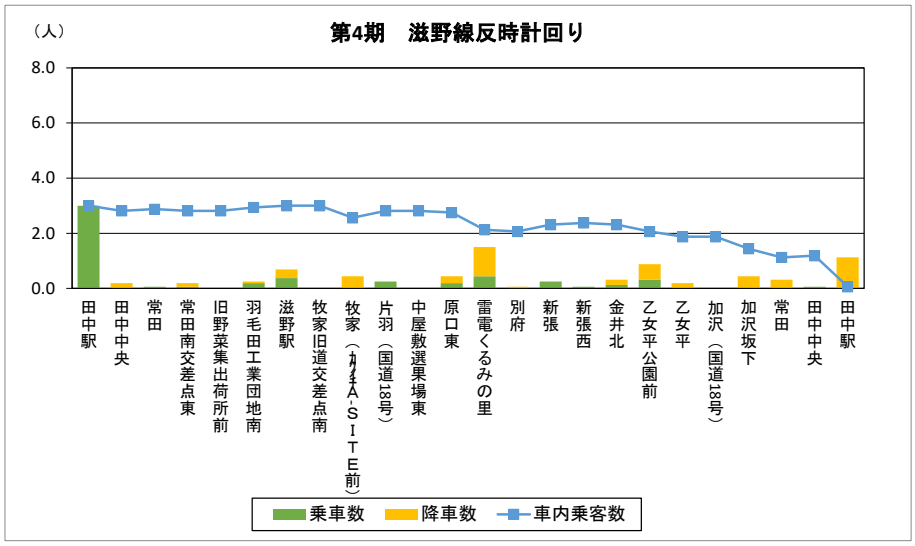
出典：東御市資料

図　日当たり利用者数・車内乗客数（第4期　和線反時計回り）



出典：東御市資料

図　日当たり利用者数・車内乗客数（第4期　滋野線時計回り）



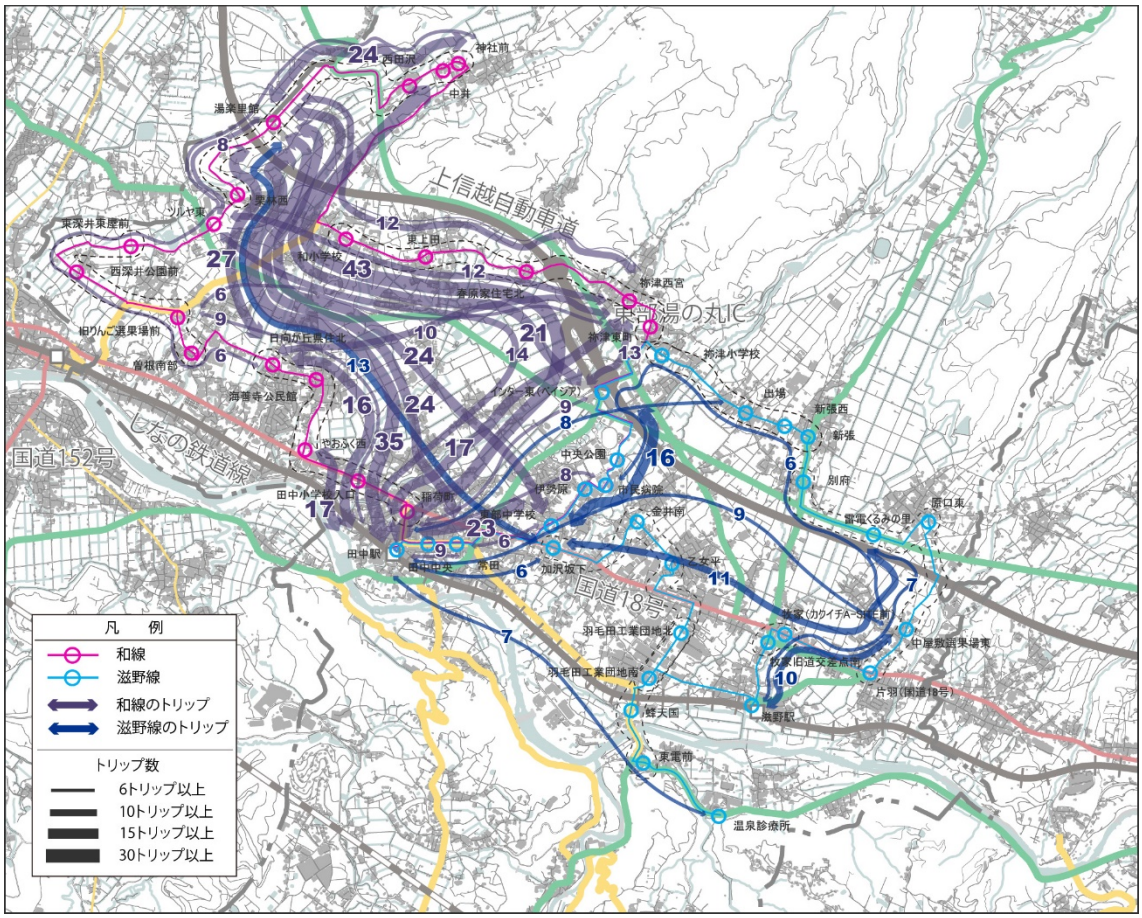
出典：東御市資料

図　日当たり利用者数・車内乗客数（第4期　滋野線時計回り）

（6）トリップ数

実証実験第2期のアンケート調査結果に基づく停留所間トリップ数は、和線では田中駅～神社前、田中駅～湯楽里館、日向が丘県住北～湯楽里館で多く、滋野線では、加沢坂下～インター東（ベイシア）、加沢坂下～湯楽里館、加沢坂下～雷電くるみの里で多くなっている。

実証実験では駅、商業施設への移動に多く利用されていたことがうかがえる。



出典：東御市資料

図　停留所間トリップ数

表 停留所間トリップ数

和線：個数 / 降車バス停（代表）

単位：人

	1 田中駅	10 祢津西宮	14 神社前	17 湯楽里館	19 ツルヤ東	22 旧りんご選果場前	24 日向が丘県住北	26 やおふく西	3 常田	4 東部中学校	48 加沢坂下	6 市民病院	8 インター東（ベイシア）	（空白）	総計
1 田中駅	12	17	43	35	14	9	16	17	9	23	0	8	9	3	215
10 祢津西宮		2	3	12	12	6	10	1	0	3	0	1	13	1	64
14 神社前			3	24	0	0	6	5	0	3	0	1	0	0	42
17 湯楽里館				0	8	1	27	1	24	24	1	2	21	1	110
19 ツルヤ東					0	5	0	0	4	1	0	2	1	1	14
22 旧りんご選果場前						0	0	2	0	2	0	1	2	0	7
24 日向が丘県住北							8	2	0	0	0	1	0	0	11
26 やおふく西								1	0	0	0	0	3	0	4
3 常田									3	6	0	0	5	4	18
4 東部中学校										9	0	0	2	0	11
48 加沢坂下												0	0	0	0
6 市民病院												0	0	0	0
8 インター東(ベイシア)													1	1	2
(空白)														0	0
総計	**12**	**19**	**49**	**71**	**34**	**21**	**67**	**29**	**40**	**71**	**1**	**16**	**57**	**11**	**498**

滋野線：個数 / 降車バス停（代表）

単位：人

	1 田中駅	10 祢津西宮	17 湯楽里館	24 日向が丘県住北	26 やおふく西	3 常田	30 出場	34 雷電くるみの里	36 中屋敷選果場東	38 牧家	4 東部中学校	40 滋野駅	41 羽毛田工業団地北	44 温泉診療所	48 加沢坂下	6 市民病院	8 インター東（ベイシア）	（空白）	総計
1 田中駅	24	0	0	3	0	3	8	4	9	1	3	5	2	7	6	0	1	0	76
10 祢津西宮		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
17 湯楽里館			0	4	1	0	0	0	5	0	2	1	0	0	13	2	2	0	30
24 日向が丘県住北				0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
26 やおふく西					0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	4
3 常田						0	0	2	0	0	1	0	0	3	4	0	1	0	11
30 出場							1	0	0	0	1	3	0	0	1	0	0	0	6
34 雷電くるみの里								0	1	0	1	7	0	0	11	0	0	0	20
36 中屋敷選果場東									6	0	3	10	0	1	3	6	3	0	32
38 牧家										0	0	0	0	0	0	2	5	0	7
4 東部中学校											4	0	0	0	2	0	1	0	7
40 滋野駅												2	0	1	0	0	1	0	4
41 羽毛田工業団地北													1	4	0	0	0	0	5
44 温泉診療所														1	4	1	3	2	11
48 加沢坂下															5	0	16	1	22
6 市民病院																3	0	0	3
8 インター東(ベイシア)																	2	1	3
(空白)																		0	0
総計	**24**	**0**	**0**	**7**	**1**	**3**	**9**	**6**	**22**	**1**	**15**	**28**	**3**	**19**	**51**	**14**	**37**	**5**	**245**

「4 東部中学校は、田中中央/東部中学校/伊勢原/中央公園バス停の代表地」
「10 祢津西宮は、祢津東町/祢津西宮/春原家住宅北/東上田/和小学校の代表地」
「14 神社前は、神社前/中井/西田沢/栗林西の代表地」
「22 旧りんご選果場前は、東深井東屋前/西深井公園前/旧りんご選果場前/曽根南部の代表地」
「24 日向が丘県住北は、日向が丘県住北/海善寺公民館/田中小学校入口/稲荷町の代表地」
「30 出場は、祢津小学校/出場/新張西/新張の代表地」
「36 中屋敷選果場東は、別府/原口東/中屋敷選果場東/片羽の代表地」
「38 牧家は、牧家/牧家旧道交差点南の代表地」
「41 羽毛田工業団地北は、羽毛田工業団地南/羽毛田工業団地北の代表地」
「48 加沢坂下は、東電前/蜂天国/乙女平/金井南/加沢坂下の代表地」

出典：東御市資料

（7）アンケート調査結果

（1）調査概要

RIDE’N実証実験に合わせて、アンケート調査が実施された。

〇回答者数

第1期　812人

第2期　785人

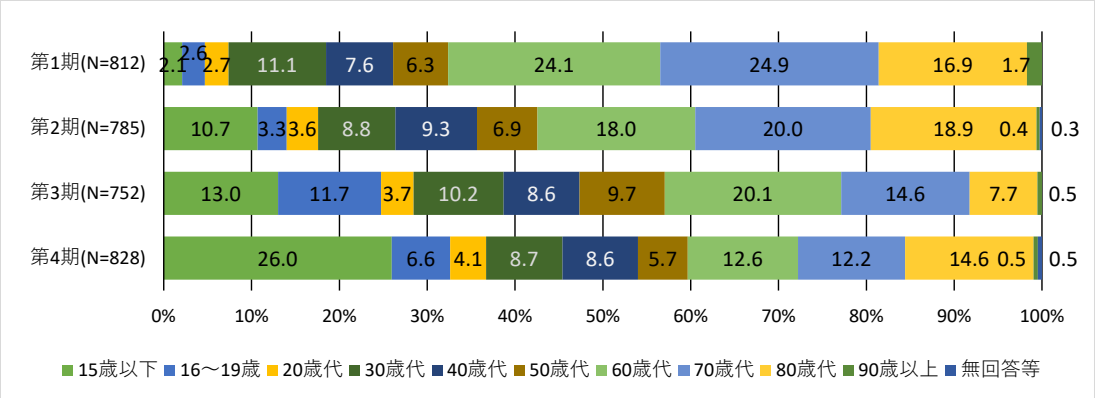
第3期　752人

第4期　828人

（2）調査結果

〇年代

第1期及び第2期では、60歳代から80歳代の比率が高い。第3期は他の期と比較して16～19歳の比率が高く、80歳代の比率が低い。第4期は15歳以下の比率が高い。

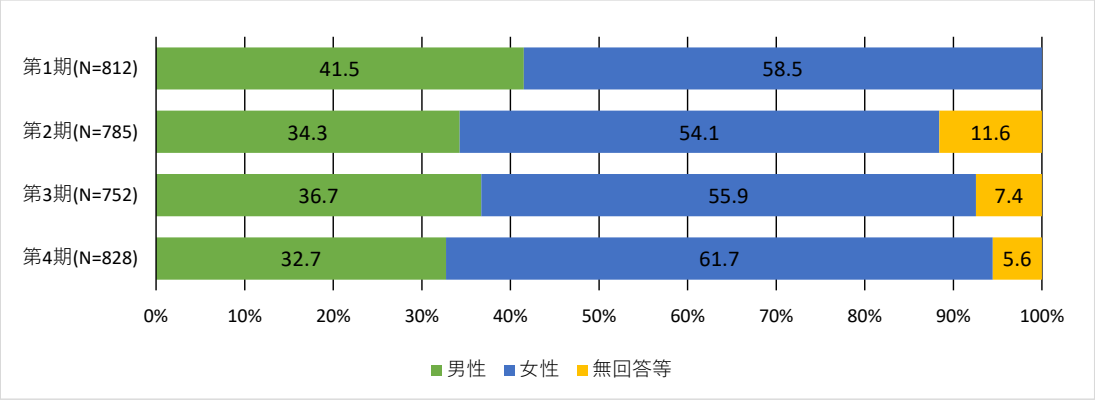


出典：東御市資料

図　年代

〇性別

回答者の性別は、いずれの期においても女性の比率が高い。

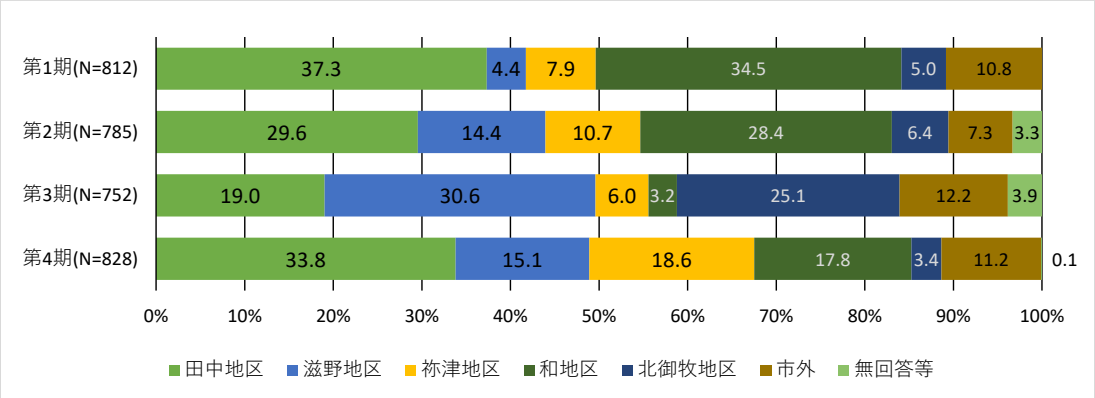


出典：東御市資料

図　性別

○居住地

第１期及び第2期は田中地区、和地区の比率が高い。第3期は滋野地区、北御牧地区の比率が高い。第4期は田中地区の比率が高い。

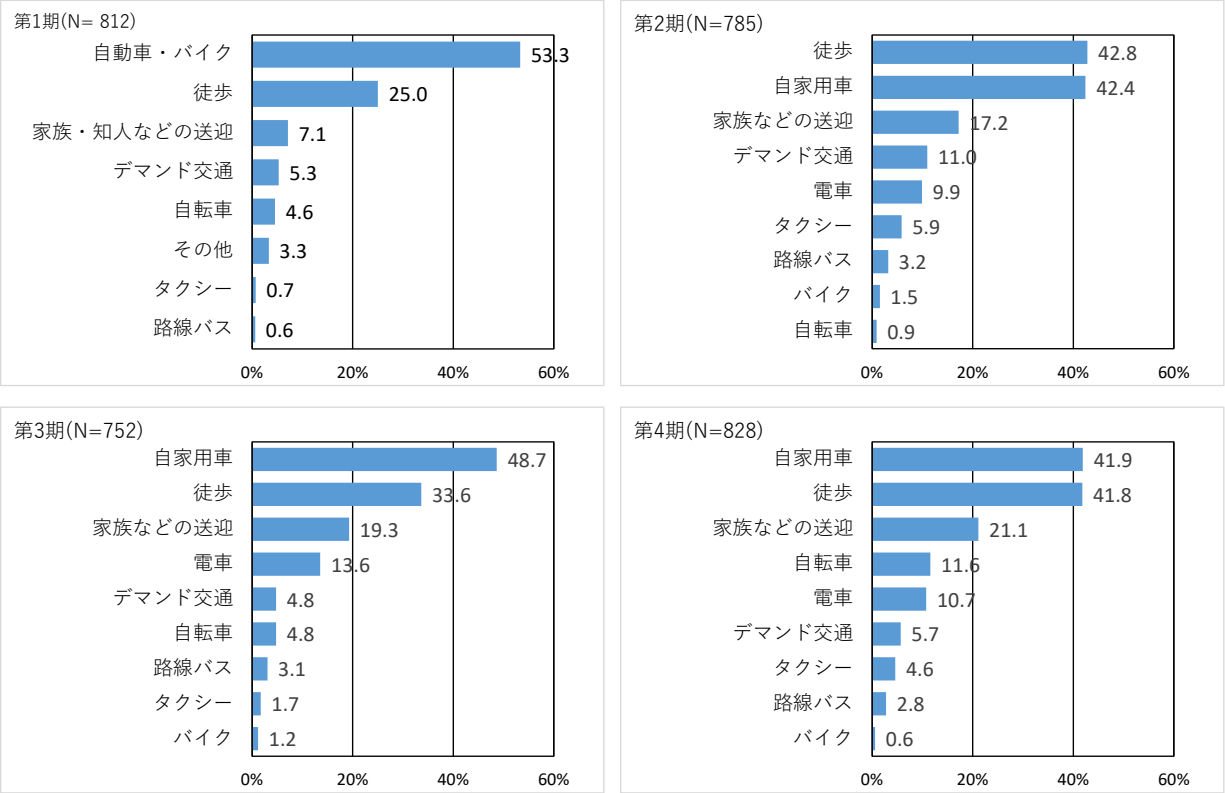


出典：東御市資料

図　居住地

○日頃の移動手段

いずれの期においても、自家用車及び徒歩の比率が高く、その次が家族等の送迎による移動となっている。

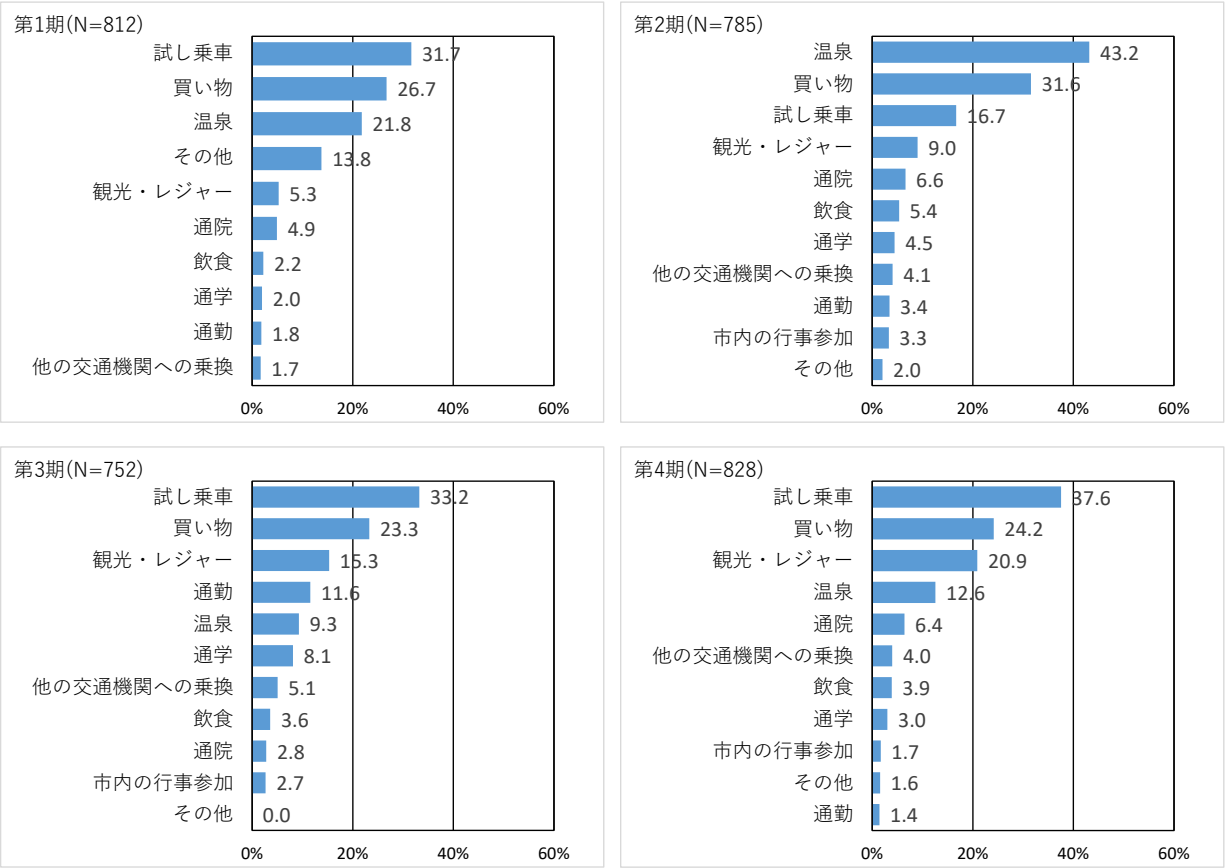


出典：東御市資料

図　日頃の移動手段

○利用目的

試し乗車を除くと、利用目的として買い物、温泉、観光・レジャーの比率が高くなっている。

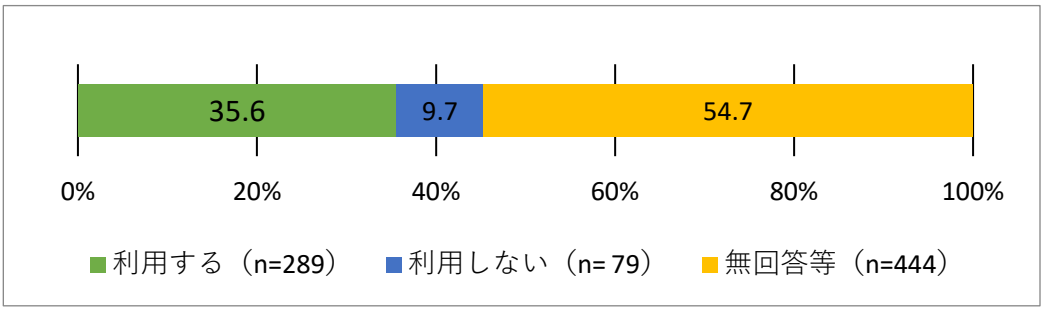


出典：東御市資料

図　利用目的

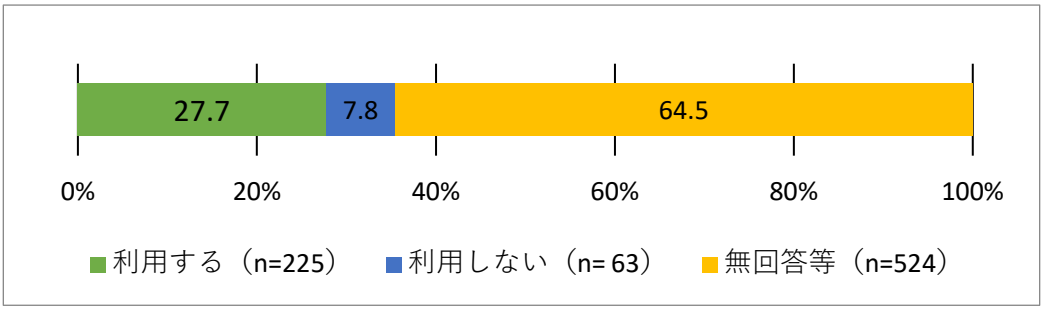
○今後の利用意向

今後の利用意向について、利用するとした回答の比率は、第1期で無料の場合35.6%、有料の場合27.7%である。第3期では無料の場合50.5%、有料の場合46.7%である。第4期では無料の場合52.3%、有料の場合45.0%である。



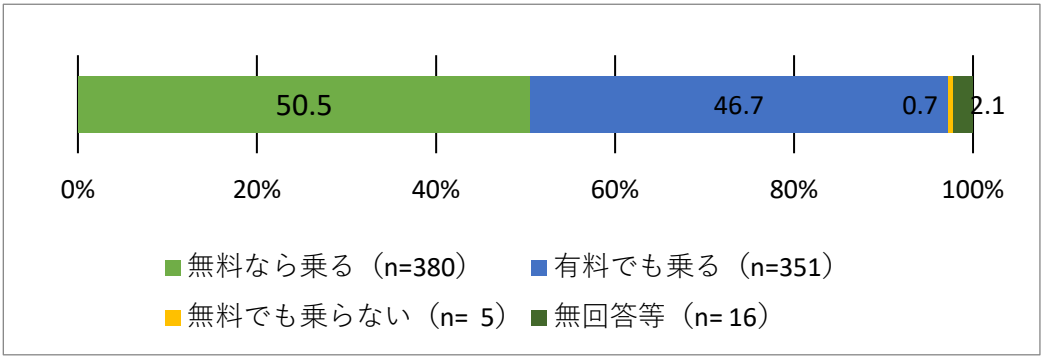
出典：東御市資料

図「CANVAS」登録状況と今後の利用意向（第1期：無料の場合）



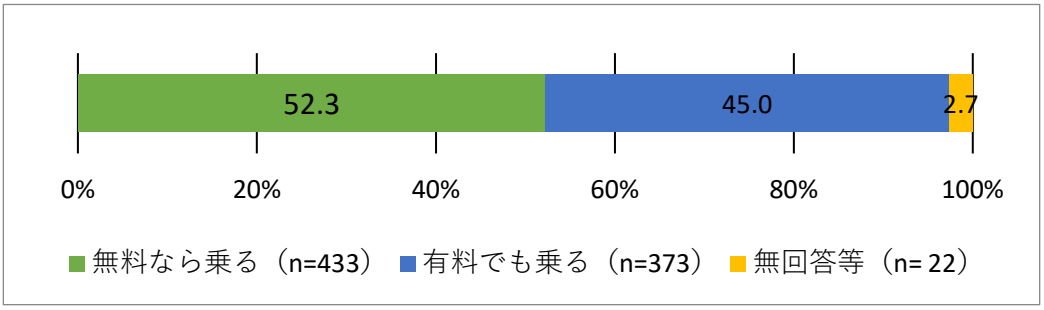
出典：東御市資料

図 「CANVAS」登録状況と今後の利用意向（第1期：有料の場合）



出典：東御市資料

図 「CANVAS」登録状況と今後の利用意向（第3期）

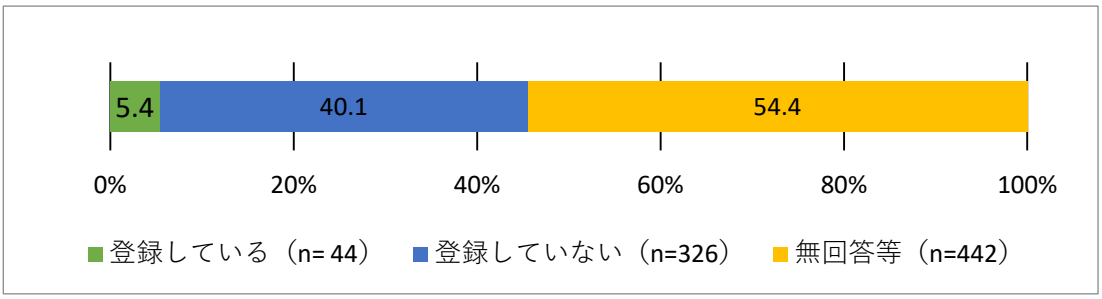


出典：東御市資料

図 「CANVAS」登録状況と今後の利用意向（第4期）

○コミュニティサービス「CANVAS」登録状況（第１期）

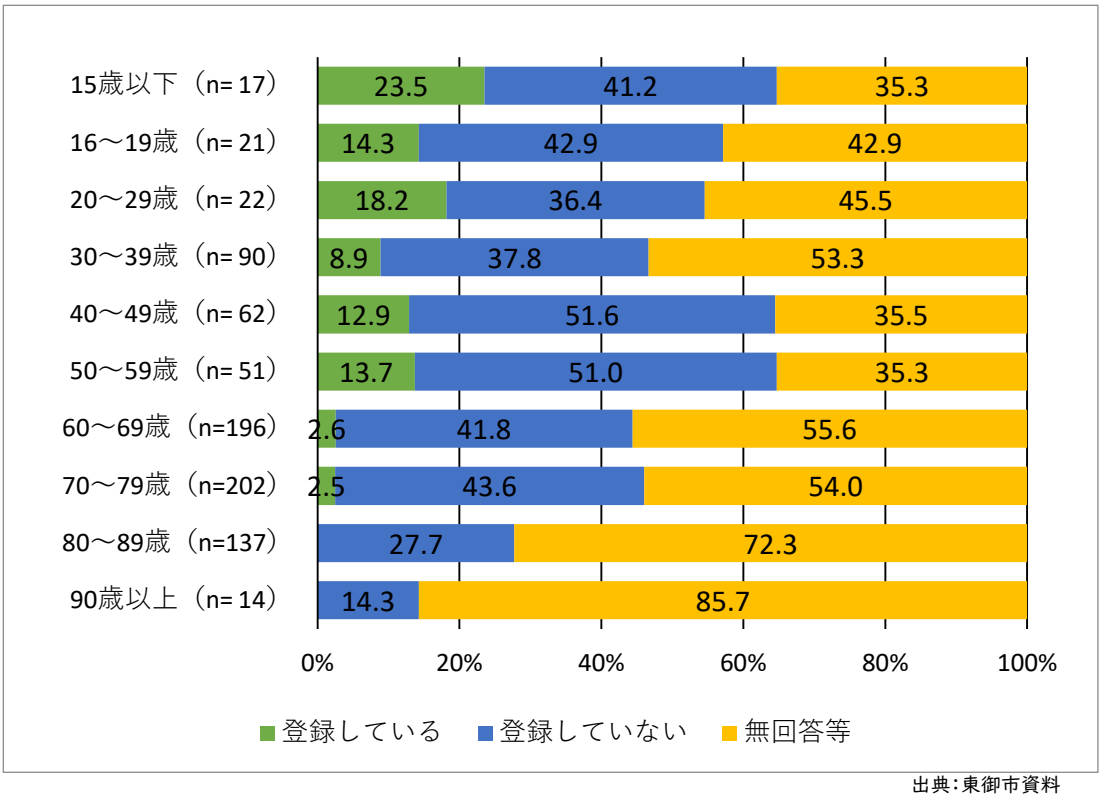
第１期のアンケート調査によると、バスの位置情報や乗車履歴をスマートフォンから確認できるコミュニティサービス「CANVAS」の登録者は、回答者８１２名のうち、44名（5.4%）にとどまっている。また、回答者の半数以上が無回答となっている。



出典：東御市資料

図　コミュニティサービス「CANVAS」登録の有無

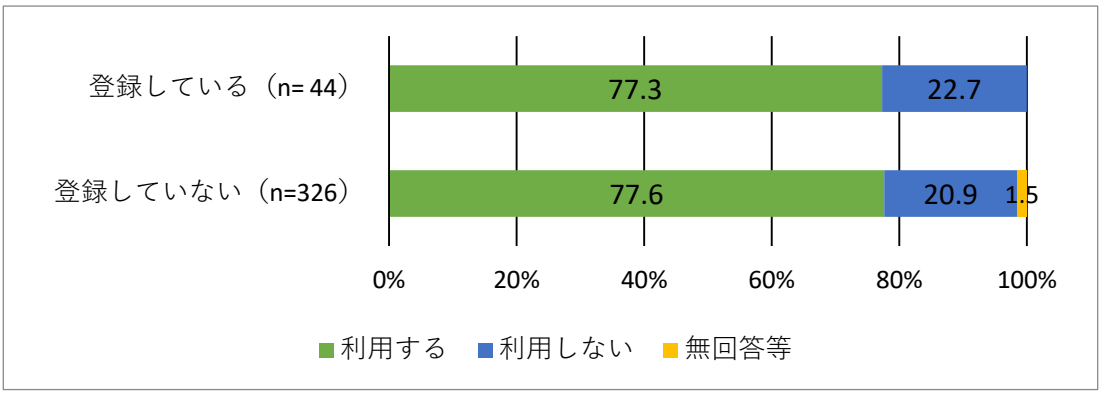
「CANVAS」登録状況を年齢階層別にみると、59歳までは登録の比率が10%から20%程度であるが、60歳以上では、登録の比率が非常に低くなっている。



出典：東御市資料

図　年齢階層別「CANVAS」登録状況

運行の時間帯、曜日、便数などが同じで、無料の場合の巡回EVバス利用意向については、「CAVBAS」登録の有無によらず「利用する」が70%以上であった。



出典：東御市資料

図 「CANVAS」登録状況と巡回EVバス利用意向（無料の場合）

〇和地区～滋野地区間乗り継ぎの利用状況（第2期）

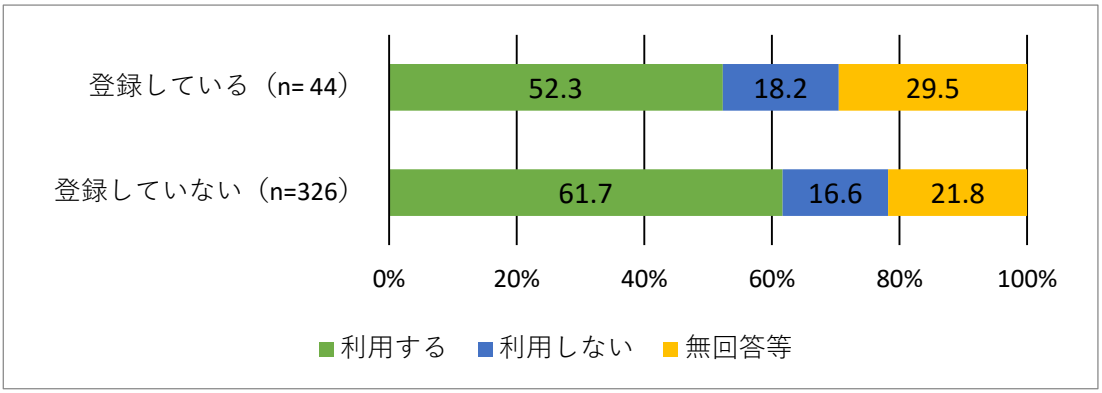
第2期では、地域間を乗り換えなしで移動できるように、車両が和線と祢津線を交互に走るようにダイヤが組まれた。アンケート調査によると、和地区～田中地区、和地区内、田中地区内の移動が多くみられ、和地区と滋野地区にまたがる乗降は24人にとどまっている。

表 地区間の乗り継ぎの利用状況（第2期）

	和	滋野	田中	祢津	無回答等	合計
和	143	24	217	55	10	449
滋野		57	48	41	9	155
田中			97	36	16	149
祢津				7	3	10
無回答等					22	22
合計	143	81	362	139	60	785

出典：東御市資料

運行の時間帯、曜日、便数などが同じで、有料の場合の巡回EVバス利用意向については、「CAVBAS」登録者は「利用する」が52.3%、未登録者は「利用する」が61.7%であった。



出典：東御市資料

図 「CANVAS」登録状況と巡回EVバス利用意向（有料の場合）

（８）実証実験検討結果の整理

実証実験の各期における検証内容及び検証結果は以下のようになった。

表　実証実験検討結果の整理

	検証内容	路線	利用状況及び意向	検証結果
1期	平日日中にデマンド交通以外の定期路線バスを運行した際の新た　な公共交通利用者の増加や既存公共交通への影響		平日の乗車数は53.9(人/日)、土曜日の乗車数は99.0(人/日) アンケート調査では日頃の移動手段は自家用車（53.3%）、徒歩（25.0%）が多い。 利用目的は買い物（26.7%）、温泉（21.8%）が多い。	新たな交通利用者の増加については、買い物・温泉の需要が見込まれる。 また、日頃の移動手段を自家用車・徒歩から公共交通に代替する余地はあると考えられる。 既存公共交通の利用は多くなく、影響は少ないと考えられる。
	スマートフォン等からの情報提供で公共交通の利便性向上や利用　の活性化が図られるか。		コミュニティサービス「CANVAS」の登録者は、回答者812名のうち、44名（5.4%）にとどまった。 登録者の今後の利用意向は、無料の場合77.3%、有料の場合52.3%	スマートフォンによるサービスであるため、60歳以上の年齢層では自発的な利用は困難と考えられる。 登録者の利用意向はバス料金に対して敏感であると考えられる。
2期	土日や朝夕の通勤通学時間帯にバスを運行した場合、どれくらい利用されるか。	和線	平日の乗車数は40.8(人/日)、土日祝日は38.3（人/日）	土日祝日も平日と同程度の利用があった。
		滋野線	平日の乗車数は13.6（人/日）、土日祝日は24.0（人/日）	土日祝日の利用が平日を上回り、高い需要が見込まれる。
		和線通勤通学便	乗車数は1.0(人/日) 利用目的は通勤3.4%、通学4.5%	通勤通学便の利用者数は少数であった。
	乗り継ぎなしで市内を移動できる手段があったときにどれくらいの利用があるか。		和地区～田中地区217人、和地区内143人、田中地区内97人の利用が多い。和地区と滋野地区にまたがる乗降は24人	和地区と滋野地区間を移動する利用者は少数であった。
3期	わかりやすい経路と時刻設定のバスを運行したときにどのくらい　利用されるか。 土日や朝夕の通勤通学時間帯にバスを運行した場合、どのくらい　利用されるか。	滋野西線	平日の乗車数は12.1（人/日）、土日祝日の乗車数は11.2（人/日）	平日、土日祝日も同程度の利用があった。
		滋野東線	平日、土日祝日とも乗車数はが8.2（人/日）	平日、土日祝日も同程度の利用があった。
		御牧原線	平日の乗車数は8.0（人/日）、土日祝日の乗車数は6.7（人/日）	土日祝日の利用は平日よりもやや少なかった。
		八重原線	平日の乗車数は6.4（人/日）、土日祝日の乗車数は13.2（人/日）	平日よりも土日祝日の利用が多かった。
		滋野東線通勤通学便	通勤通学便の乗車数は3.2（人/日） 利用目的は、通勤11.6%、通学8.1%	第2期の和線通勤通学便よりも利用が多かった。
4期	市中心部の主要施設を30分程度で巡回するバスを運行した場合どのくらい利用されるか。 土日にバスを運行した場合どのくらい利用されるか。	中央線	平日の乗車数は34.7（人/日）、土日祝日の乗車数は23.0（人/日）	運行便数が多いこともあり、利用が多かった。
		和線	平日の乗車数は19.0（人/日）、土日祝日の乗車数は25.7（人/日）	平日よりも土日祝日の利用が多かった。
		滋野線	平日の乗車数は18.3（人/日）、土日祝日の乗車数は13.3（人/日）	土日祝日の利用は平日よりもやや少なかった。

・実証実験中は、コロナ禍の影響もありデマンド交通の利用はやや減少しており、買い物等の新たな公共交通需要は若干得ていると考えられるものの、あまり多くの需要は獲得していない。
・高齢者のスマホを活用した公共交通利用は、ハードルが高い状況であり利用が少ない。
・通勤通学便の利用は少なく、効果が認められなかった。
・1便当たりの利用者数は5人未満であり、土日祝日の利用も一定数あるものの相対的に少ない。
⇒以上より、RIDE'N　を導入するほどの効果は認められず、現運行サービスの向上に努めることが望ましいものと考えられる。

3-5．運行収支状況

・定時定路線バスの収支率は、和線、祢津線は比較的高いものの、その他の路線では 8%～4%と低水準である。（令和2年度）
・デマンド交通の収支率は 18.4%であり、定時定路線バスほど低くはないが、令和2年度（2020 年度）は 9.6%に半減した。
・障がい者及び高齢者にタクシー利用助成（年 120 万円超）、小中学生の長距離通学援助（約 1,100 万円）の支出がある。

（1）定時定路線バス

年度当りの収支率は、和線が26%、祢津線が19%、他の路線では8%～4%程度となっている。

表　定時定路線バス収支状況（再掲）

		運行台数（台）	乗車人数（人）	運行経費（万円）	運賃収入（万円）	収支率（%）
令和元年度	和線	1	2,033	170	48	28.5
	祢津線	1	9,045	849	344	40.6
	久保通線	1	1,790	594	50	8.4
	八重原線	1	5,004	823	78	9.5
	御牧原線	1	3,581	798	44	5.5
令和2年度	和線	1	2,093	175	46	26.2
	祢津線	1	10,504	1,890	361	19.1
	久保通線	1	1,143	608	38	6.3
	八重原線	1	6,812	848	71	8.4
	御牧原線	1	2,899	822	30	3.6

出典：東御市資料

（２）デマンド交通

デマンド交通の収支率は、令和元年度（2019年度）は18.4%であったが、令和2年度（2020年度）は9.6%に半減した。

表　収支状況

	運行経費（万円）	運賃収入（万円）	収支率（%）
令和元年度	3,429	632	18.4
令和2年度	3,348	323	9.6

出典：東御市資料

（３）その他

１）障がい者等タクシー利用料金助成事業及び高齢者タクシー利用料金助成事業

東御市で実施している障がい者等タクシー利用料金助成事業及び高齢者タクシー利用料金助成事業におけるタクシー券の利用額は、障がい者タクシー券で年度当り70万円台、高齢者タクシー券（令和2年4月1日開始）で年度当り40万円台である。

表　タクシー券利用額実績

単位：万円

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度
障がい者タクシー券	75.9	68.5	76.7	74.7	77.6
高齢者タクシー券	-	-	-	-	46.4

出典：東御市資料

表　タクシー券利用者数

単位：人

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
障がい者タクシー券	申請者数	104	86	86	101	90
	利用者数	68	60	60	64	69
	延べ利用者数	314	256	286	255	258
高齢者タクシー券	申請者数	－	－	－	－	51
	利用者数	－	－	－	－	40
	延べ利用者数	－	－	－	－	180

出典：東御市資料

２）通学援助補助費

通学距離が2.5km（小学校）または3.0km（中学校）を超えた分の自家用車ガソリン代相当額または定期券を支給する通学援助額が実施されているが、年度当りの支給額は小中学校合わせて1,000万円を超えている。

表　通学援助補助費実績

単位：万円

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度
中学校	616	636	527	563	555
小学校	581	554	595	526	554
合計	1,198	1,190	1,122	1,090	1,109

出典：東御市資料

表　通学援助補助費支給者数

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
小学校	定期券	52	48	53	51	49
	現金給付	130	121	118	114	117
	合　計	182	169	171	165	166
中学校	定期券	12	14	9	13	14
	現金給付	267	257	241	231	223
	合　計	279	271	250	244	237

出典：東御市資料

３）庁用バス

東御市の庁用マイクロバスは、現在、35人乗が1台、28人乗が2台使用されているが、修理、車検、タイヤ交換等の維持・修繕費用は年度当り100万円から200万円程度となっている。

表　庁用バス維持・修繕費用

単位：万円

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
35人乗	104.6	82.3	180.1	208.4	59.2
28人乗	26.5	36.4	20.5	26.9	27.7
28人乗（新）	-	-	-	0.1	21.0
21人乗	36.9	35.4	6.9	8.7	-
合計	167.9	154.2	207.5	244.1	107.8

出典：東御市資料

3-6．公共交通施策の検討経緯

【2006 年9月まで】
・**廃止**路線代替バス、市営バス、巡回バス、小・中学生用契約バスなどが混在（路線や曜日により運行時刻が変わり複雑）し、極めて非効率な運行
【2006 年 10 月から】
・朝夕の通勤通学の時間帯と昼間の時間帯に大分して、次の二つの運行方式を組み合わせた現在の運行形態に移行

（1）東御市交通システム導入の経過

1）東御市交通システムのあり方の検討

合併以前は、旧東部町、旧北御牧村ともに、民間の路線バスは採算割れ等により一部廃止され、自治体が代替バスや巡回バス等を運行し、赤字を抱える状況が続いていた。

合併後の東御市内のしなの鉄道及び路線バスを除く公共交通は、廃止路線代替バス（4路線8系統）、市営バス（2路線8系統）、巡回バス（曜日変更4路線）、小・中学生用契約バスなどが混在して運行され、路線や曜日によって変化する時刻が複雑になっていることもあり、特に日中は利用客がほとんどいないという極めて非効率で、費用対効果が低い仕組みになっていた。

東御市では、平成17年度（2005年度）に交通システムの検討委員会を設置し、東御市の交通システムのあり方について共に検討を重ねた結果、平成17年（2005年）12月に委員会から新たな交通システムへ移行すべきとの提言を受けた。

2）東御市交通システムの基本方針

東御市では、委員会の提言を受けて、平成18年（2006年）4月、次のとおり交通システムの基本方針を決定した。

① 廃止路線代替バス、市営バス、巡回バスなどの運行を発展的解消して、交通システムを構築し運行するものとする。

② 交通システムは、朝夕の通勤通学の時間帯と昼間の時間帯に大分して、次の二つの運行方式を組み合わせるものとする。

ア 朝夕の通勤通学時間帯は、定時定路線での運行方式とする。

イ 昼間の時間帯については、需要に応じて戸口から戸口へと送迎する運行方式（デマンドシステム）とする。

③ 運行主体については、経費削減と柔軟な運行体制を図る観点から、公的団体を選定し、システム構築経費及び運行経費の欠損分について応分の財政支援（補助金の交付）を行うものとする。また、運行主体には、運行事業者との委託契約に当たり、十分な連携、調整を要請する。

④ 運行システム、運行時間、運行車両及び料金等については、「東御市交通システム運行計画策定委員会」を組織し、市民の意見を更に反映して、決定するものとする。

⑤ 交通システムの構築に際しては、その進捗状況と決定事項を早期に市民に周知

し、利用拡大に努めるものとする。

３）運行主体の選定

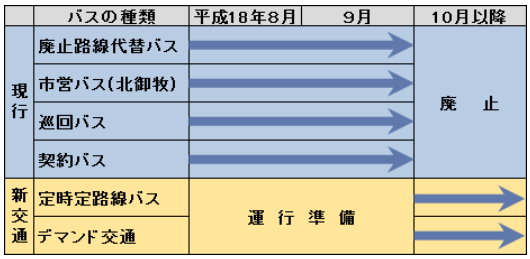
運行主体は、市民、とりわけ交通弱者である小中学生や高齢者のための公共交通の確保、市内地域の振興及び活性化、田中商店街を中心とした商業振興などの観点から、公的団体である東御市商工会を選定した。

東御市商工会は民間活力により交通システムの運行を行い、市は運行経費に係る欠損について補助金を交付することで、交通の公共性を保つこととした。

４）東御市交通システムへの移行

東御市交通システムへの移行は、廃止路線代替バス、市営バス、巡回バスなどの運行をしながら、交通システムの構築及び運行準備を行い、デマンドシステムについては平成18年（2006年）9月から試行運行、10月本格運行することとした。

合わせて、廃止路線代替バスなどの現行運行は9月末日をもって全て廃止し、10月2日から交通システム（朝夕の定時定路線バス運行及び昼間のデマンドシステム）に完全移行した。



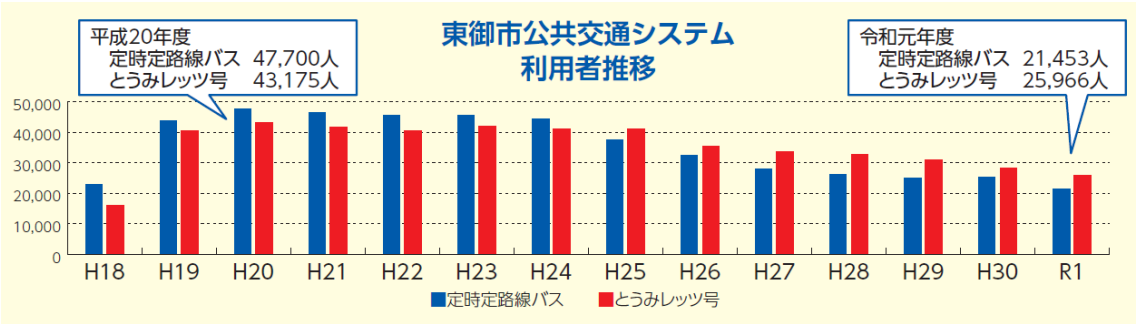
出典：東御市ホームページ

図　東御市交通システム導入スケジュール

（２）東御市交通システムの現状と課題

・平成 20 年度（2008 年度）をピークに減少傾向が続き、令和元年度は定時定路線バスで約4割、とうみレッツ号では約6割まで減少
【減少傾向の要因】・運転免許証を持っている高齢者の増加
・少子化による通学者人口の減少
・東御市全体の人口の減少

令和元年度（2019年度）の時点では、定時定路線バス、とうみレッツ号ともに、利用者が年々減少傾向であり、最も利用者が多かった平成20年度（2008年度）と比べると、令和元年度は定時定路線バスで約4割、とうみレッツ号では約6割まで減っている。



出典：東御市「市報とうみ 2020 年 12 月」

図　東御市交通システム利用者推移

市報とうみの記事においては、交通システムの利用者減少の要因として以下の点が指摘されている。

●運転免許証を持っている高齢者の増加
（長野県の70歳以上の運転免許証保有率は平成20年度 42.0%から平成30年度 57.9%に増加）
●少子化による通学者人口の減少
（東御市の6歳～17歳の人口は平成20年度 3,848人から令和元年度 3,289人に減少）
●東御市全体の人口の減少
（平成20年度 32,005人から令和元年度 30,168人に減少）

出典：東御市「市報とうみ 2020 年 12 月」

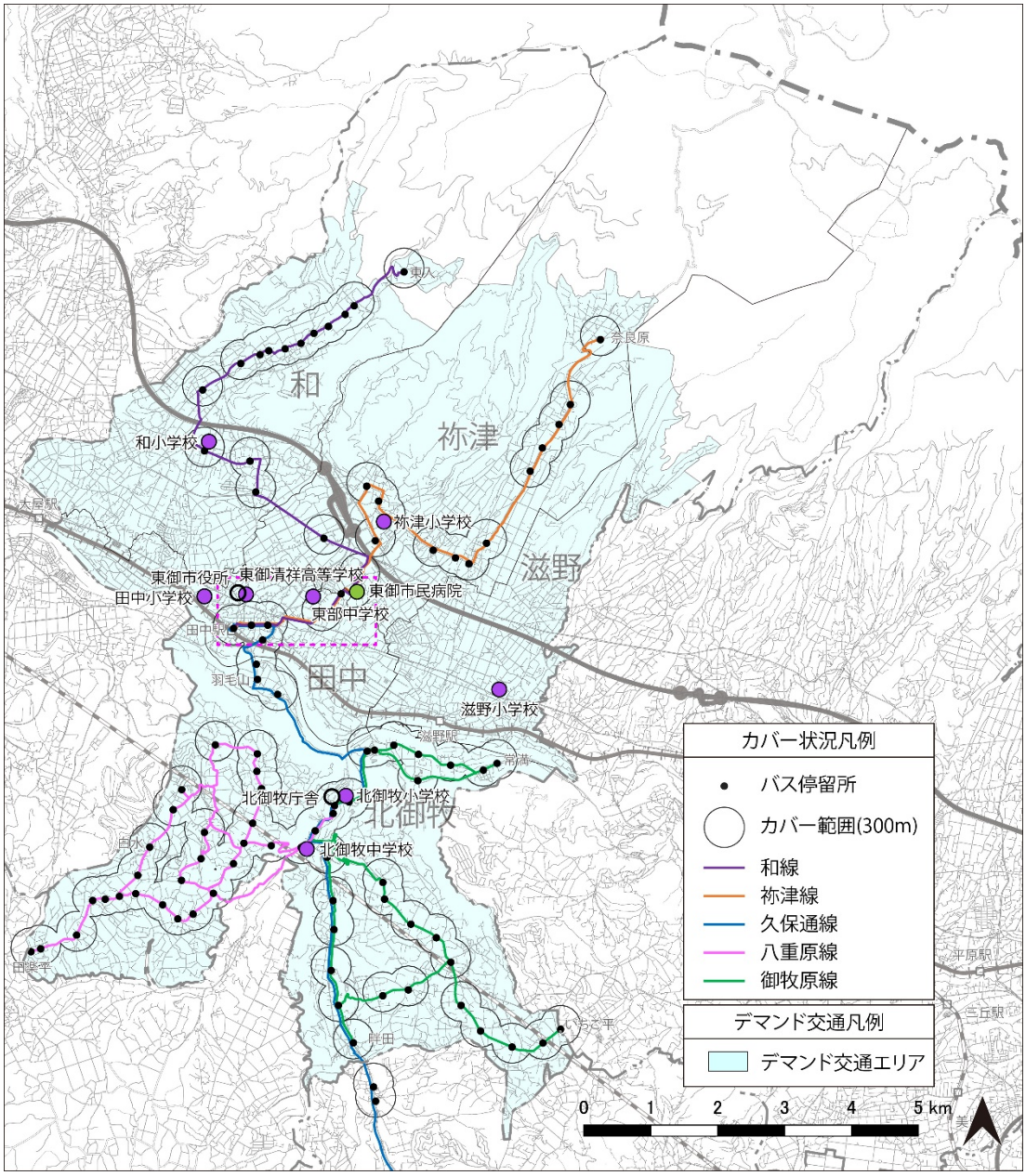
東御市交通システム利用者の減少は人口減少ペースを上回っており、人口減少以外の要因も影響していると考えられる。

東御市の高齢者数は増加傾向にあるが、東御市交通システム以外に高齢者が利用する移動手段として自家用車が多いとすれば、市報で指摘された最初の要因があてはまることになる。また、定時定路線バスについては通学者の減少に加え、市内の工業及び商業の従業者数も減少傾向にあるため、通勤目的の利用も減少している可能性が考えられる。

さらに、とうみレッツ号の利用料金は平成29年（2017年）までは1乗車200円であったが、平成30年（2018年）からは1乗車300円に値上げされ、このことも利用者数の減少に影響すると考えられる。

3-7．公共交通利便性評価

東御市交通システムは定時定路線バスとデマンド交通「とうみレッツ号」から成り、定時定路線バスが通勤通学利用に対応し、デマンド交通が日中の移動手段を提供している。



出典：東御市ホームページ、国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」

図　東御市交通システム運行範囲

（１）定時定路線バス

定時定路線バスは平日の主として通勤通学の時間帯に運行されている。

和線、祢津線は市の北部と中央部を結び、小中学校付近での乗降が多い。しかし、祢津線は、令和3年度から定時定路線バスのジャンボタクシー、小中学生の通学は教育委員会で通学用バスを運行する方式に変更した結果、祢津線の利用者は急減している。

久保通線は市の南部と中央部を結び、北御牧総合庁舎前と田中駅での乗降が多い。

八重原線、御牧原線では北御牧総合庁舎前での乗降が多く、その他の停留所にも少人数の乗降が分散している。

表　定時定路線バスの行先毎の運行本数

路線	行先毎の運行本数	乗降の多い停留所	日当り乗降数（令和２年度）
和線	・和小学校、市民病院、田中駅へ向かうのは午前に1便。 ・東入に向かうのは午後に2便。	和小学校	8.8人
祢津線	・祢津小学校、市民病院、田中駅へ向かうのは午前に2便、午後に3便。 ・奈良原に向かうのは午前に2便、午後に3便。	祢津小学校 東部中学校 横櫃公民館前	43.6人
久保通線	・北御牧総合庁舎、北御牧小学校、羽毛山、田中駅に向かうのは午前に2便、午後に2便。 ・畔田に向かうのは午前に2便、午後に2便。	田中駅 北御牧総合庁舎前	4.6人
八重原線	・北御牧中学校、北御牧総合庁舎に向かうのは午前に4便、午後に4便。 うち、日向、白水通過は午前、午後とも各2便。 ・田楽平に向かうのは午前に2便、午後に2便。	北御牧総合庁舎前	11.5人
御牧原線	・いちご平から北御牧総合庁舎に向かうのは午前に2便、午後に2便。 ・常満から北御牧総合庁舎に向かうのは午前に1便、午後に1便。 ・いちご平に向かうのは午前に2便、午後に2便。 ・常満に向かうのは午前に1便、午後に1便。	北御牧総合庁舎前	5.6人

出典：東御市資料

（２）デマンド交通「とうみレッツ号」

デマンド交通「とうみレッツ号」は平日昼間の時間帯の公共交通として、8時30分から15時30分まで1時間おきに計8便が運行されている。

市内をA～Eの5エリアに分割し、各エリアと共通エリア（田中方面）を結んでいる。

電話により利用前に乗車時間、乗車地、降車地を指定する予約制となっている。

エリア間の移動は、追加料金不要で田中駅での乗継によって行われ、定時定路線バスでカバーされない地区への移動手段となっている。

主として、自宅と商業施設、医療施設、駅、郵便局、市役所等の往復に利用されている。

デマンド交通の利用者の性別は、女性が男性の4倍以上多くなっている。

3-8．公共交通の現状分析のまとめ

（1）公共交通の問題点

前項の現状結果より、交通手段別の利用状況等からの問題点および実証実験及び検討経緯からの課題を以下に整理した。

■交通手段別の利用状況等からの問題点

検討項目		現状及び問題点等
交通手段別の利用状況等	鉄道	・鉄道利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響で、令和2年度に急減している。
	高速バス	・鉄道に加え高速バスの運行もあり、観光客等がバス停降車後の二次交通手段の整備が望まれる。
	定時定路線バス	・定時定路線バスの利用者数に格差があり、令和2年度までは祢津線は他4路線の合計値のほぼ倍であったが、その祢津線も、令和3年 4 月から定時定路線バスをジャンボタクシーにダウンサイジングし、小中学生の通学は教育委員会で通学用バスを運行する方式に変更した結果、定時定路線バス祢津線の利用者数も急減している。 ・定時定路線バスの人口カバー率は 36.8%であり、これだけでは十分な状況ではない。 ・各路線の乗降は、小中学校に集中しており、一般利用はほとんどみられない。 ・定時定路線バスの収支率は、和線 26%、祢津線 19%、その他の路線では 8%～4%と低水準で、赤字補填する公費負担割合が高い。（令和2年度）
	デマンド交通	・デマンド交通の収支率は18.4%であったが、コロナ禍で利用者が急減した令和2年度は9.6%まで落ち込み、ほとんどを公費で負担している。 ・目的施設は、デリシア、東御市民病院、田中駅、春原整形外科クリニックの順で多く、商業施設、医療施設、駅、郵便局、市役所への移動に利用されている。
	その他地域旅客運送サービス等	・観光客を対象とした季節バス（とうみワインタクシー）があるが、その他の観光二次交通が乏しい。 ・障がい者及び高齢者にタクシー利用助成があり、令和2年度は障がい者 69 人に 77.6 万円分、高齢者 40 人に 46.4 万円分のタクシー券を支給している。 ・小中学生の遠距離通学援助があり、令和2年度は小学生 166 人に 555 万円、中学生 237 人に 554 万円を支出している。

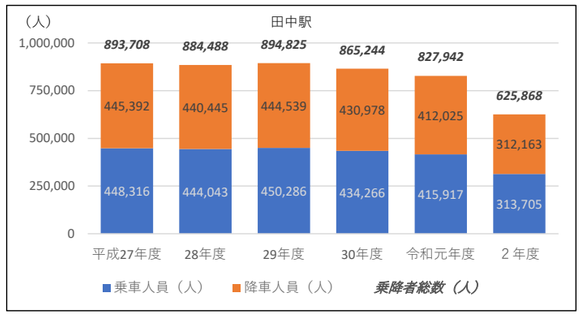
■実証実験及び検討経緯からの課題

検 討 項 目	検討結果及び課題
EVバス「RIDE'N」の実証実験結果	・実証実験中は、デマンド交通の利用はやや減少しており、買い物等の新たな公共交通のニーズがあったが、定時の路線バスを運行するほどのニーズはない。 ・高齢者のスマホを活用した公共交通の利用は少なく、通信機器の活用をした施策の実施はハードルが高い。 ・通勤通学便の利用は少なく、効果が認められなかった。 ・1便当たりの利用者数は5人未満であり、土日祝日の利用も一定数あるものの相対的に少ない。 ⇒以上より、RIDE'Nを導入するほどの効果は認められず、現運行サービスの向上に努めることが望ましいものと考えられる。
公共交通施策の検討経緯	【2006 年9月まで】 ・廃止路線代替バス、市営バス、巡回バス、小・中学生用契約バスなどが混在（路線や曜日により運行時刻が変わり複雑）し、極めて非効率な運行 【2006 年 10 月から】 ・朝夕の通勤通学の時間帯と昼間の時間帯に大分して、次の二つの運行方式を組み合わせた現在の運行形態に移行 【現運行システムの課題】 ・平成 20 年度（2008 年度）をピークに減少傾向が続き、令和2年度は定時定路線バスで約5割、とうみレッツ号では約4割まで減少 【減少傾向の要因】 ・運転免許証を持っている高齢者の増加 ・少子化による通学者人口の減少 ・東御市全体の人口の減少 ⇒高齢者の公共交通への利用転換策の推進と利用者意向に応じた運行サービスの提供を推進することが望まれる。

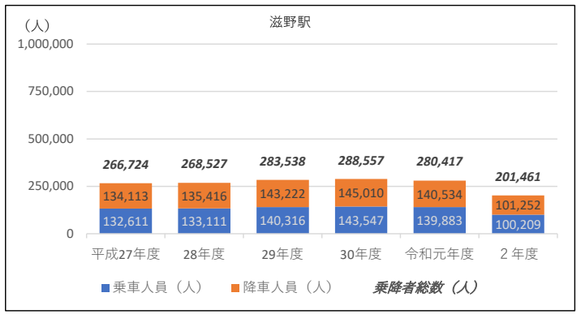
（２）公共交通の現状分析のまとめ

鉄道

・本市の中央部を東西方向にしなの鉄道線が走り、市内に田中駅、滋野駅の 2 駅が位置している。1 日に上下 68 便が運行されている。
・令和２年度の田中駅乗降者総数は 62 万 5,868 人、滋野駅乗降者総数は 20 万 417 人である。



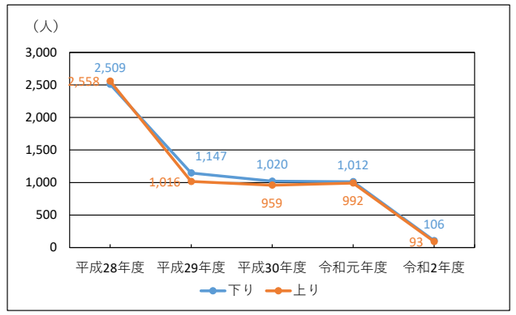
田中駅乗降者数



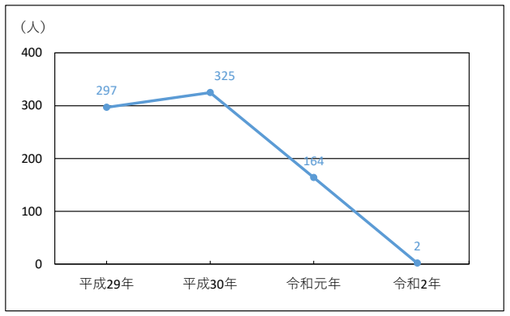
滋野駅乗降者数

高速バス

・東御市から東京、大阪方面を結ぶ高速バスは、８事業者により８路線が運行されている。
・発着場所は、東部湯の丸サービスエリアもしくは東御市役所となっている。
・１日当り上下 1 便で運行される路線は早朝、深夜の時間帯での発着となっている。
・令和２年度は新型コロナウイルス感染症対策の運休により利用者が大幅に減少した。



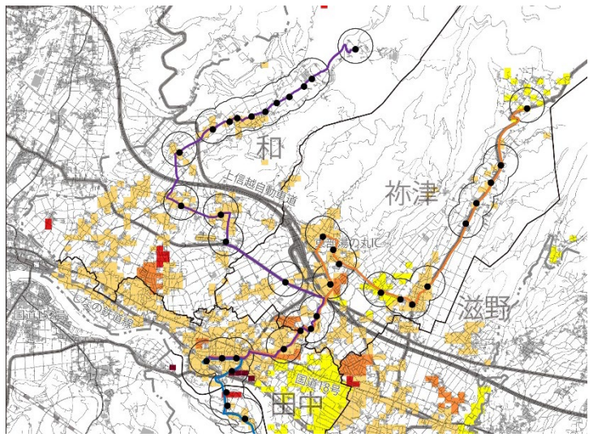
新宿・池袋線利用者数（西武観光バス）



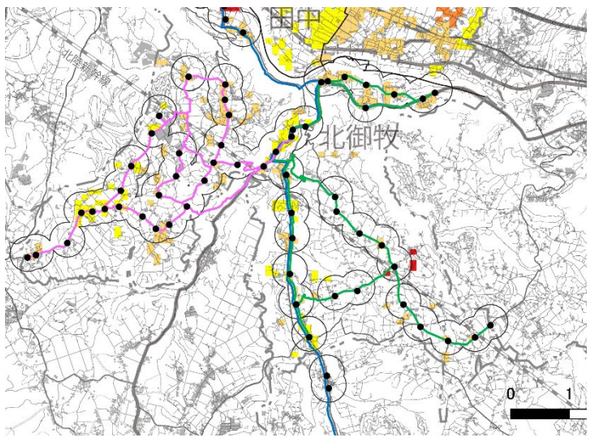
東御市内停留所乗車数（トラビスジャパン）

定時定路線バス

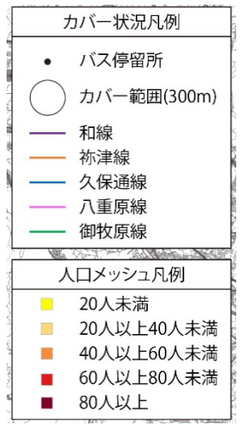
・和線、祢津線、久保通線、八重原線、御牧原線の 5 路線で、田中駅または北御牧庁舎と各地を結ぶ経路で平日に運行されている。
・料金は 100 円から 550 円の範囲で距離従量制である。
・年度当りの乗車数は全路線合わせて 2 万人弱である。
・総人口に対するカバー率は 36.8%で、市の北部や南部は概ねカバーされている。
・また、東御市が実施している通学援助補助費のうち、バス定期券の支給人数が年度当り 60 人程度あり、小中学生の通学手段となっている。



人口カバー状況（北部）

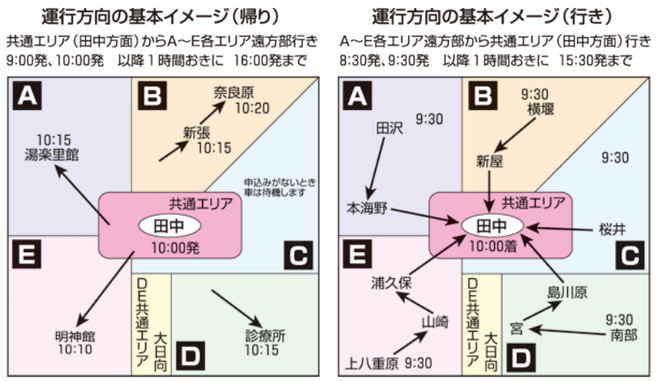


人口カバー状況（南部）

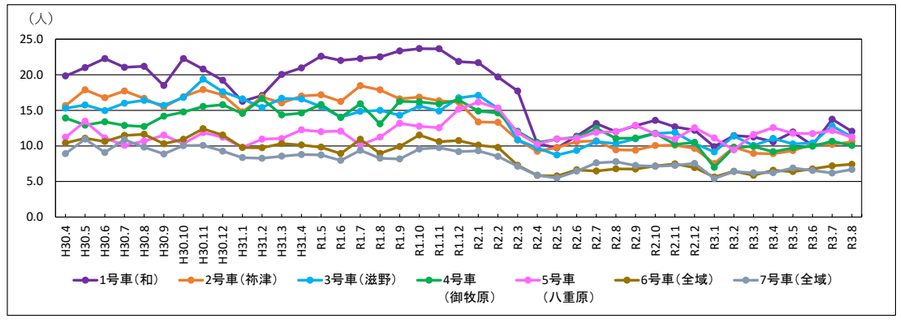


デマンド交通

・「とうみレッツ号」の愛称が付けられ、平日の午前 8 時 30 分から午後 4 時 30 分まで、1 時間おきに市内の 5 エリアと田中地区内の共通エリア間で運行されている。
・1 乗車 300 円の利用券を使用し、田中駅での乗継で追加料金無しでエリア間の移動が可能である。
・ワゴン車 6 台と普通乗用車 1 台が使用されている。
・主な降車場所は自宅が最も多く、次いでデリシア、東御市民病院、田中駅、春原整形外科クリニック等である。
・年度当りの利用者数は、平成 30 年度（2018 年度）には 28,437 人であったが、近年は減少傾向にある。
・令和２年度（2020 年度）は利用者が大きく減少した。



運行イメージ



１日当り利用者数の推移

タクシー

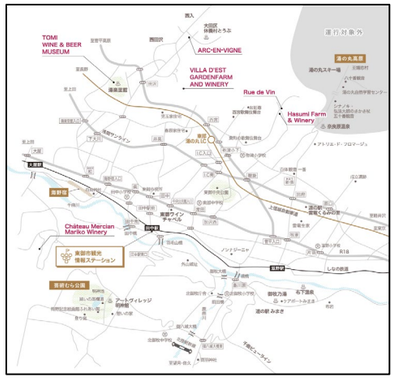
・2 社のタクシー会社が東御市内に事業所を置いている。
・また、全国を対象エリアとして高齢者、障がい者等の輸送サービスを行う事業者が存在している。
・しなの鉄道の各駅ではタクシーが客待ちをしている。
・東御市は、障がい者や高齢者に対するタクシー利用料金助成事業を実施している。

タクシー会社概要

名称	所在地	保有車両	備考
有限会社カクマハイヤー	東御市島川原693-9	普通車6台、 ジャンボタクシー2台	デマンド交通 障がい者タクシー券、高齢者タクシー券 田中駅待ち
しげのマツバタクシー有限会社	東御市滋野乙977	普通車4台、 ジャンボタクシー1台	デマンド交通 障がい者タクシー券、高齢者タクシー券 滋野駅待ち
株式会社民間救急	東御市県291-2	普通車5台	障がい者タクシー券
ニュー交通有限会社	佐久市安原 1525-3	普通車13台、 ジャンボタクシー12台	デマンド交通
株式会社藤森タクシー	上田市大字大屋387-6	普通車7台	大屋駅待ち
上田タクシー株式会社	上田市常田3-5-26	普通車12台、 ジャンボタクシー1台	田中駅待ち

その他地域旅客運送サービス

・（一社）信州とうみ観光協会が、市内のワイナリーをめぐる貸切りタクシーを運行している。
・（株）信州東御振興公社が、大田区休養村とうぶ、湯楽里館、明神館の利用者への送迎サービスを実施している。
・その他、幼稚園、自動車学校の送迎サービスが実施されている。



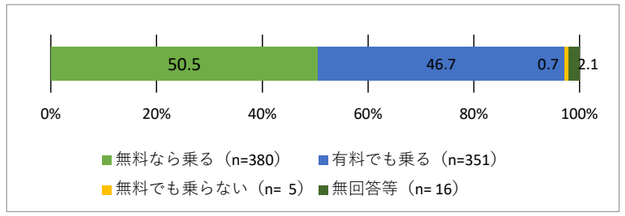
ワインタクシー対象ワイナリー

ＥＶバス「RIDE’N」

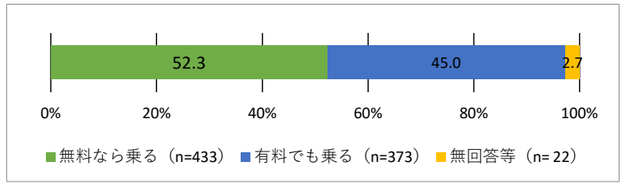
・１期では買い物・温泉目的の利用が多かった。
・１期では既存公共交通の利用者は多数ではなかった。
・２期では土日祝日も平日と同程度かそれ以上の利用があった。
・２期では和線通勤通学便の利用は少なかった。
・２期では和地区と滋野地区間の移動は少なかった。
・３期では土日祝日も平日と同程度の利用があった。
・３期では滋野東線通勤通学便の利用は２期の和線よりも多かった。
・４期の中央線の利用は多かった。
・４期の和線の土日祝日の利用は平日よりも多く、滋野線の土日祝日の利用は平日よりも少なかった。
・今後の利用意向は、「無料なら乗る」の比率が「有料でも乗る」よりやや多い。

日当り利用者数

	路線名	平日		土日祝日	
		乗車（人）	降車（人）	乗車（人）	降車（人）
第1期	-	53.9	51.1	99.0	90.0
第2期	和線	40.8	39.8	38.3	40.2
	滋野線	13.6	12.4	24.0	21.8
	和線通勤通学便	1.0	0.8	-	-
第3期	滋野西線	12.1	11.1	11.2	12.0
	滋野東線	8.2	8.2	8.2	7.2
	御牧原線	8.0	7.5	6.7	5.5
	八重原線	6.4	7.0	13.2	13.7
	滋野東線通勤通学便	3.2	3.2	-	-
第4期	中央線	34.7	34.2	23.0	23.0
	和線	19.0	17.5	25.7	25.3
	滋野線	18.3	18.9	13.3	13.3



今後の利用意向（３期）



今後の利用意向（４期）

運行収支状況

・定時定路線バスの収支率は、和線が 26%、祢津線が 19%、他の路線では 8%～4%程度となっている。令和２年度の運行経費は 4,343 万円である。
・デマンド交通の令和 2 年度の収支率は 9.6%、運行経費は 3,348 万円である。
・障がい者、高齢者のタクシー料金助成額は令和 2 年度は 124 万円である。
・小中学生の通学援助補助費は令和 2 年度は 1,109 万円である。
・庁用バスの維持・修繕費用は年度当り 100 万円から 200 万円程度である。
・上記の金額を合わせると年度当り 9,000 万円程度の規模になる。
・令和３年度から教育委員会で通学用バスの運行を運行しており、通学用バス運行経費も加算となる。

定時定路線バス収支状況

		運行台数（台）	乗車人数（人）	運行経費（万円）	運賃収入（万円）	収支率（%）
令和元年度	和線	1	2,033	170	48	28.5
	祢津線	1	9,045	849	344	40.6
	久保通線	1	1,790	594	50	8.4
	八重原線	1	5,004	823	78	9.5
	御牧原線	1	3,581	798	44	5.5
令和2年度	和線	1	2,093	175	46	26.2
	祢津線	1	10,504	1,890	361	19.1
	久保通線	1	1,143	608	38	6.3
	八重原線	1	6,812	848	71	8.4
	御牧原線	1	2,899	822	30	3.6

デマンド交通収支状況

	運行経費（万円）	運賃収入（万円）	収支率（%）
令和元年度	3,429	632	18.4
令和2年度	3,348	323	9.6

通学援助補助費実績

単位：万円

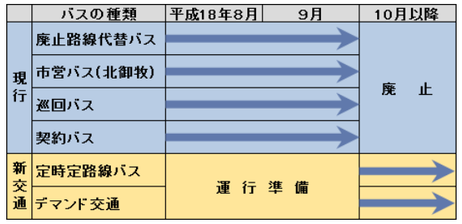
	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度
中学校	616	636	527	563	555
小学校	581	554	595	526	554
合計	1,198	1,190	1,122	1,090	1,109

公共交通施策の検討経緯と評価

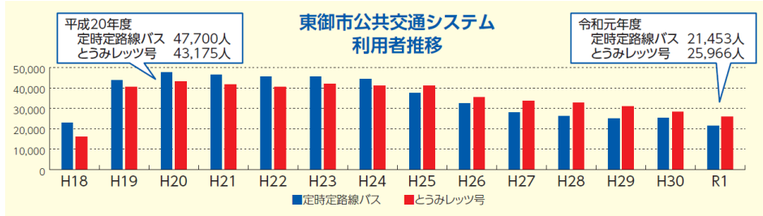
・平成 16 年（2004 年）4 月の東御市の誕生から 2 年半を経た平成 18 年（2006 年）9 月にデマンド交通の試行が開始され、10 月から定時定路線バスの運行が開始された。

・東御市交通システムの利用者は平成 20 年度（2008 年度）をピークに減少傾向にある。

・減少の要因として移動手段の変化、通勤通学者の減少等が考えられる。



東御市交通システム導入スケジュール



東御市交通システム利用者推移

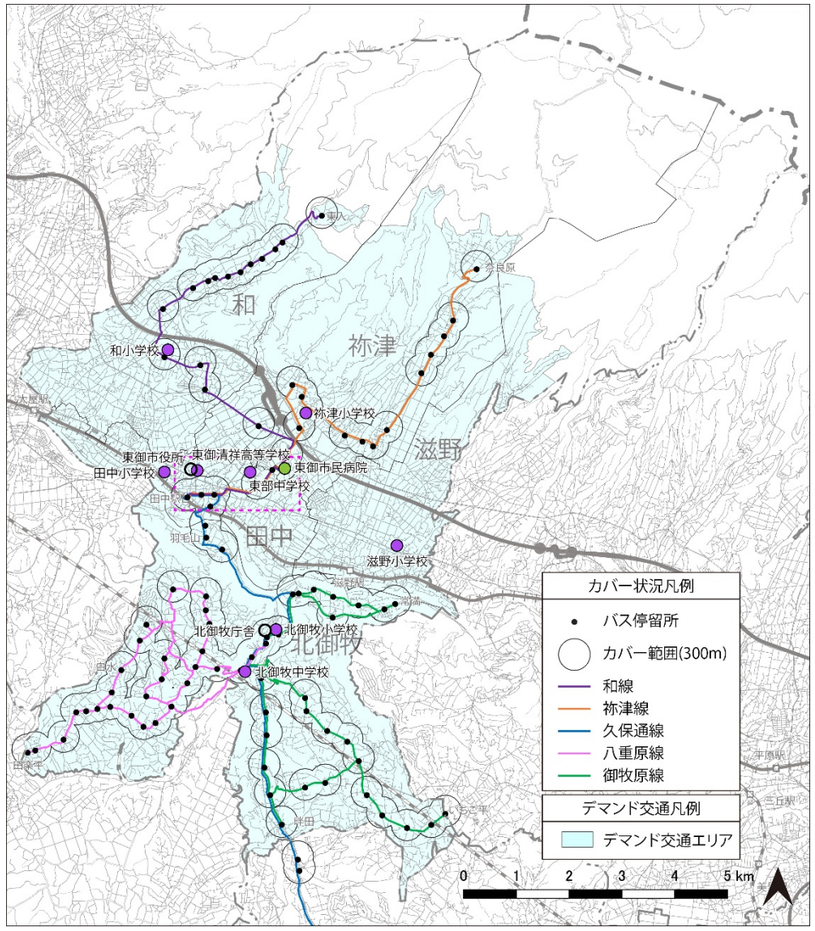
公共交通利便性評価

・定時定路線バスは通勤通学や各地区から駅、庁舎への移動等に利用されている。

・デマンド交通は自宅と商業施設、医療施設、駅、郵便局、市役所等の往復に利用されている。

・デマンド交通は定時定路線バスでカバーされない地区、時間帯の移動手段となっている。

・デマンド交通利用者は女性が男性の 4 倍以上である。



東御市交通システム運行範囲

4．まちづくりの方向

4-1．上位関連計画

（1）第二次東御市総合計画

<table>
<tr><td>策定年月</td><td>平成 26 年 3 月</td></tr>
<tr><td>計画期間</td><td>平成 26 年度（2014 年度）～平成 35 年度（2023 年度）</td></tr>
<tr><td>計画の位置づけ</td><td>新たな時代にふさわしい自治体経営を目指し、持続可能な東御市づくりに向けて共に歩みを進めるため、市民と行政の共通、共有のまちづくりの指針として策定。</td></tr>
<tr><td>主要施策等</td><td>将来都市像：「人と自然が織りなす しあわせ交流都市 とうみ」
基本目標
Ⅰ 豊かな自然と人が共生するまち
Ⅱ 安全、安心の社会基盤が支える暮らしやすいまち
Ⅲ 子供も大人も輝き、人と文化を育むまち
Ⅳ 共に支えあい、みんなが元気に暮らせるまち
Ⅴ 地域の魅力を活かし、活力とにぎわいを生むまち
Ⅵ 市民と共に歩む参画協働のまち</td></tr>
<tr><td>公共交通に関する施策等</td><td>【前期基本計画(平成 26 年度～平成 30 年度)】
Ⅱ.安全、安心の社会基盤が支える暮らしやすいまち
Ⅱ1.快適で暮らしやすい街を目指す
9.公共交通の利便性の向上
日常生活に必要な公共交通サービスを確保し、公共交通の利便性の向上を進め、持続可能な公共交通サービスの構築を目指す。
●まちづくり目標値
<table>
<tr><th>指標名</th><th>現状値（平成 26 年度）</th><th>目標値</th></tr>
<tr><td>新たな公共交通システムの運用方針決定</td><td>―</td><td>100%</td></tr>
<tr><td>デマンド交通年間量者数</td><td>41,021 人</td><td>42,000 人</td></tr>
<tr><td>鉄道・バスの便の市民満足度</td><td>19.8%</td><td>30%</td></tr>
</table>
●施策実現に向けたそれぞれの役割
<table>
<tr><td>市民の役割</td><td>公共交通を積極的に利用し、公共交通が担う役割を理解します。</td></tr>
<tr><td>地域・事業者の役割</td><td>協働による移動手段の検討と公共交通への関心を高めます。</td></tr>
<tr><td>行政の役割</td><td>市民生活に必要な運行の確保・維持・改善と運行計画の策定
主管課：商工観光課・福祉課
関連する個別計画：交通システム運行計画</td></tr>
</table>
●施策展開の方針
市民ニーズや社会情勢を的確に捉え、公共交通サービスの提供業者との調整を図りながら、運行ルートや運行時間・便数などについて地域の実情に応じた公共交通体制を見直し、日常生活に必要な地域の公共交通サービスの維持・強化を進める。また、地域全体で移動手段を支える仕組みを検討する。</td></tr>
</table>

<table>
<tr>
<td>公共交通に関する施策等</td>
<td>
【後期基本計画（2019 年度～2023 年度）】
Ⅱ.安全、安心の社会基盤が支える暮らしやすいまち
Ⅱ1.快適で暮らしやすい街を目指す
9.公共交通の利便性の向上
【目指す姿】
高齢者などを中心とする交通弱者などの日常に必要な移動手段を確保するため、利便性の向上を図りつつ、福祉的な視点を踏まえながら、持続可能な公共交通サービスの構築を目指す。
●施策の成果指標
<table>
<tr><th>指標名</th><th>現状値
（H29年）</th><th>目標値</th></tr>
<tr><td>デマンド交通利用登録者数</td><td>5,498 人</td><td>現状値維持</td></tr>
</table>
●進捗管理指標
<table>
<tr><th>指標名</th><th>現状値
（H29 年）</th><th>目標値</th></tr>
<tr><td>定時定路線バス利用者数</td><td>25,143 人</td><td>現状値維持</td></tr>
<tr><td>デマンド交通利用者数</td><td>31,019 人</td><td>現状値維持</td></tr>
</table>
●施策実現に向けたそれぞれの役割
<table>
<tr><td>市民の役割</td><td>公共交通を積極的に利用し、公共交通が担う役割を理解する。</td></tr>
<tr><td>地域・事業者の役割</td><td>協働による移動手段の検討と公共交通への関心を高める。</td></tr>
<tr><td>行政の役割</td><td>持続可能な公共交通システムの再構築
主管課：商工観光課・福祉課
関連する個別計画：東御市交通システム運行計画</td></tr>
</table>
●施策展開の方針
社会情勢の変化に対応した持続可能な地域公共交通の仕組みを再構築する。
</td>
</tr>
</table>

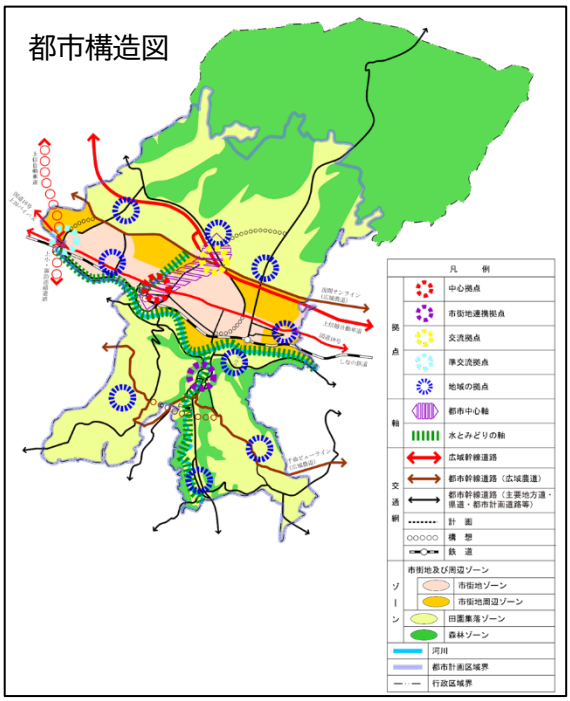
（２）東御市まち・ひと・しごと創生総合戦略

策定年月	平成 27 年8月
計画期間	平成 27 年度（2015 年度）～平成 31 年度（2019 年度）
計画の位置づけ	まち・ひと・しごと創生法（平成 26 年法律第 136 号）に基づき策定するもので、「東御市人口ビジョン」で明らかになった本市特有の課題に対応するため、今後5カ年の目標、施策の基本的方向性や具体的に取組む施策を明らかにするもの。
主要施策等	基本目標 Ⅰ 「とうみ」において安定した雇用を創出する Ⅱ 「とうみ」への新しいひとの流れをつくる Ⅲ 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる Ⅳ 時代にあった地域をつくり、安心なくらしを守るとともに、広域的な地域と連携する
公共交通に関する施策等	【東御市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27 年策定）】 基本目標Ⅳ「時代に合った地域をつくり、安全な暮らしを守るとともに地域と地域の連携を図る」 施策②「にぎわいある新たな魅力を創出する商店街」 ●具体的な施策 ②公共交通システムの研究（商工観光課） ○交通システムの交通環境向上に向けた研究と支援 施策④「広域連携によるまち・ひと・しごとの創生」 ●具体的な施策 ①広域連合・定住自立圏における連携強化（企画財政課） ○関係市町村との連携強化 ○広域連合・定住自立圏を活用した地域課題解決への取組み （地域公共交通の維持・活用 芸術文化振興等）

（３）東御市まち・ひと・しごと創生　第2期総合戦略

<table>
<tr><td>策定年月</td><td>令和２年３月</td></tr>
<tr><td>計画期間</td><td>令和2年度（2020 年度）～令和6年度（2024 年度）</td></tr>
<tr><td>計画の位置づけ</td><td>まち･ひと･しごと創生法（平成 26 年法律第 136 号）に基づき、国が定める総合戦略及び長野県総合戦略を勘案するとともに、「東御市人口ビジョン（改訂版）」が描く将来展望の実現に向け、人口減少問題の克服と、持続可能な地域づくりに向けた施策の方向性を位置付ける計画とする。</td></tr>
<tr><td>主要施策等</td><td>基本目標
Ⅰ 「とうみ」において安定した雇用を創出する
Ⅱ 「とうみ」への新しいひとの流れをつくる
Ⅲ 若い世代の結婚･出産･子育ての希望をかなえる
Ⅳ 時代にあった地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに地域と地域の連携を図る</td></tr>
<tr><td>公共交通に関する施策等</td><td>基本目標Ⅳ 時代に合った地域をつくり、安全な暮らしを守るとともに地域と地域の連携を図る
施策Ⅰ：新しい視点で取り組む、安心して暮らせる地域づくり
市と市民が共に考え、共に行動する地域の実現を図るため、あらゆる世代の移住者や地元住民など誰もが主体的に取り組む地域づくり活動に対する支援の充実を図るとともに、地域が自らの裁量で自主的に地域課題の解決を図れるよう、「地域ができることは地域で」の共助の考え方に基づいた、新たな市民協働の仕組みづくりを進める。
また、災害に強い基盤整備を進め、地域に必要な社会資本整備を行い、市民が安心して暮らせる環境を整えるとともに、地域公共交通の維持が困難になってきている現状を踏まえ、だれもが利用しやすい移動手段の確保を目指し、官民協働や地域間連携を見据えた新たな地域公共交通ネットワークづくりに取り組む。
<table>
<tr><th>重要業績評価指標（KPI）</th><th>基準値</th><th>数値目標（2024）</th></tr>
<tr><td>公共交通乗車人員総数
（鉄道、バス、デマンド）</td><td>1,839 人/日</td><td>現状値維持</td></tr>
</table>
●具体的な施策
人とまち、未来へつなぐ新たな地域公共交通ネットワークづくりの推進
＜主な事業＞
・次代につながる公共交通ネットワーク形成事業（担当：企業振興課×商工観光課×福祉課）
市民ニーズや地域データの収集・分析を行い、これらに基づき、専門家を招聘して将来にわたる地域公共交通の確保維持改善のための計画を策定し、市内公共交通の体系を方向づける。</td></tr>
</table>

（4）東御市都市計画マスタープラン【改訂版】

策定年月	平成 29 年 3 月
計画期間	平成 17 年（2005 年）～平成 37 年（2025 年） 中間見直し年次：平成 27 年度（2015 年度）～平成 28 年度（2016 年度）
計画の位置づけ	国・県の計画や「第 2 次東御市総合計画」、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」等上位計画に即し、本市の特性や市民の意見を反映させながら、今後のまちづくりを進めていくための指針を与えるもの。
主要施策等	将来都市像：人と自然が織りなすしあわせ交流都市 とうみ 将来都市像実現のためのまちづくりの目標 1.豊かな自然に恵まれ居住環境の整った住みよいまちづくり 2.人々が活発に活動・交流し、地域資源を活かした活力とにぎわいを生み出すまちづくり 3.快適で安心して暮らし続けていたいと思えるまちづくり 4.市民と行政が協働してつくるまちづくり 
公共交通に関する施策等	交通体系の整備方針 【基本方針】 1.広域ネットワークに対応した道路網の形成 2.都市活動を円滑に行える道路網の整備 3.安全・快適で景観に配慮した道路整備 4.公共交通の利便性の向上 5.都市計画道路の見直し 【道路・公共交通の整備方針】 ②公共交通の利便性の向上 ■しなの鉄道利用者の増進 各鉄道駅では、鉄道を利用しやすい環境に整えるため、駅ターミナル機能

	の向上などにより鉄道利用者の増進を図ると共に、運行形態の改善の促進など、総合的な交通体系の構築を図る。 駅周辺の環境整備として、ターミナル機能の向上やバリアフリー化を図るため、関係機関と協議・調整を進める。 ■交通システムの充実 交通不便地の解消や交通弱者の移動手段を確保するため、デマンド交通システムの充実を図ってきた。今後は、交通システムの交通環境向上に向けた研究を進め、より利便性のある公共交通を目指すため見直しを行う。 また、デマンド交通による観光客等の市外者利用や休日運航等の検討を進める。

（５）第2次東御市地球温暖化対策地域推進計画

策定年月	令和２年３月
計画期間	令和２年度（2020 年度）～令和 12 年度（2030 年度）
計画の位置づけ	「地球温暖化対策の推進に関する法律」（平成 10 年法律第 117 号）第 19 条第2項に基づき策定される。また、第2次東御市総合計画と第2次東御市環境基本計画を上位計画とし、関連計画との整合性を図りながら温暖化対策を推進する。
主要施策等	基本方針 Ⅰ.再生可能エネルギーの利用促進 Ⅱ.市民・事業者・市による環境活動 Ⅲ.脱炭素に向けた地域環境の整備 Ⅳ.循環型社会の構築 Ⅴ.温暖化に対する適応
公共交通に関する施策等	5. 具体的な施策と取り組み内容 （3）脱炭素に向けた地域環境の整備 2. 自動車の利用低減の推進

施策名	行動主体		
	市民	事業者	市
デマンド交通の利用促進	・デマンド交通の利用を心掛ける。	・待合所を提供するなど、利便性の向上に貢献する。	・デマンド交通のPR 及び利便性向上を図る。
しなの鉄道の利用促進	・しなの鉄道の利用を心掛ける。		・しなの鉄道のPR 及び利便性向上を図る。
駅前レンタサイクルの推進	・駅からの近距離での移動での利用を心掛ける。	―	・レンタサイクル等を整備し、利用を呼びかける。
ノーマイカーデーの推進	・長野県の実施するノーマイカーウィーク等へ積極的に参加する。		・市民や事業者に幅広く参加を呼び掛けるほか、ノーマイカーデーの設定を検討する。

（６）第2次東御市観光ビジョン

策定年月	令和元年度
計画期間	令和２年度（2020 年度）～令和６年度（2024 年度）
計画の位置づけ	第2次東御市総合計画（とうみ夢・ビジョン 2014）における、まちづくりの基本目標「地域の魅力を活かし、活力とにぎわいを生むまち」に掲げる施策を具体化する個別計画として位置づけ、本市の観光振興を目的に、歩むべき方向を示すとともに、関連する推進施策についてまとめるもの。
主要施策等	東御市観光が目指す姿 『標高差 1500mの“地域ストーリー”がつむぐ“交流”のまち』 ～“感動”と“幸せ”の共感が生まれる地域を目指して～ 基本方針 1.地域と共に創る魅力ある”観光地”づくり ～魅力と個性の観光地デザイン～ 2.地域資源をつなぐ東御市ならではの”ストーリー”づくり ～域内連携による地域ツーリズムの創出～ 3.郷土愛をホスピタリティにつなげる”人”づくり ～観光地域づくりを担う人材の育成～ 4.魅力を伝えられる”情報発信力”づくり ～効果的な観光プロモーション～
公共交通に関する施策等	基本方針1 地域と共に創る魅力ある”観光地”づくり 【施策1】観光集客核拠点の整備 （2）域内周遊を円滑にする交通インフラ（二次交通等）の充実 【アクションプランの展開】 ・電車・タクシーの案内など、公共交通を分かりやすく案内するために必要な整備を行う。 ・しなの鉄道田中駅と観光地間の移動の利便性を確保するための、田中駅・滋野駅発着観光タクシーの観光利用を支援するとともに、駅レンタカーの開設について研究する。 ・観光のベストシーズンを中心に、市内の主要な観光地を周遊する季節限定の周遊観光バスの運行等について、社会実験として運行した「まるッと信州とうみ号」の実証結果をふまえたうえで持続可能な運用方法を検討する。 ・主要観光地のトップシーズン、イベントに合わせた鉄道駅と観光地を結ぶモニタリングツアー等を企画し、二次交通手段としての有用性を検証する。 ・駅前から海野宿を結ぶ、人にやさしい駅レンタサイクルの利用を推進する。

４－２．他部署の施策

（１）調査方法

他部署において、まちづくり計画や移動に関する施策について、既往計画の補足や新たなに施策を考えているかなどを聴取するため庁内アンケート調査を実施した。

なお、アンケートの質問内容は以下とした。

【質問内容】

１．各課における運行にかかわる事業・計画についてお伺いします。

① 現在、人や物を運ぶ事業・計画がありましたらお教えください。

② 上記について、具体的な内容をお教えください。（できれば関連資料を添付してください。）

２．各課の既往計画や懸案事項・課題となっている事項等についてお伺いします。

① 既往計画で、今後、変更を予定している事案等がありましたらお教えください。

② 懸案事項（計画推進上、問題となっていること）、課題事項等がありましたらお教えください。

３．地域公共交通計画に対してお伺いします。

① 地域公共交通計画策定において、考慮すべき施策、プロジェクト（計画、構想）がありましたらお教えください。

② 地域公共交通計画に対して意見・要望等がありましたらお教えください。

（２）調査結果

調　　査　　予　　定