

東御市交通システムの運行経過（年表）

平成18年

- 4月10日 東御市商工会から運行主体の申し出
19日 4月定例庁議において交通システム移行を決定
・運行主体に東御市商工会を選定
・東御市商工会と基本協定を締結

5月10日 交通システム運行計画策定委員会第1回会議開催

- 6月6日 システム構築コンサルタント選定（商工会）
・NTT東日本
26日 交通システム運行計画策定委員会第2回会議
・定時定路線及び運賃、デマンドエリア及び料金案を協議
29日 運行事業者決定
①朝夕定時定路線
柵津線、和線； 千曲バス（本社佐久市）
御牧原線、久保通線、八重原線； 東信観光バス（本社佐久市）
②昼間デマンド
A； 上田電鉄タクシー（本社上田市）
B・C； ニュー交通（本社小諸市）
D・E； カクマハイヤー（本社東御市）

7月25日 交通システム運行計画確認会議
・運行計画を委員会、市長、商工会長が確認し、署名

8月30日 デマンド交通愛称選定会議
「とうみレッツ号」に決定

9月5日 交通システム報道発表（商工会）
・デマンド愛称「とうみレッツ号」
6日 交通システム運行計画策定委員会第3回会議
20日 とうみレッツ号試行運転（～28日）

10月2日 東御市交通システムスタート
①定時定路線バス運行開始（早朝より各線運行）
②とうみレッツ号
13:00 運行開始

平成20年度 予備機2台購入し、前年度比100万円支出増加する。
平成21年度 定時定路線バス和線を大型バスからワゴン車に変更し、470万円の削減。
平成22年度 おらほ号廃止により借上げ料の20万円削減。
平成23年度 和線の減便、デマンドお昼便運行（ジャンボ1台追加）及びシステム更新を行う。
平成25年度 大雪の影響でデマンドは3日、定時定路線バスは1週間運休、その後一ヶ月一部部分運休した。
平成28年度 システム更新に伴い、予約受付システムをNTTからNDソフトウェアに変更する。

平成29年度 10月より見直しによる新たな運行スタート（2年間の試験的運行）
・土曜日運行の実施
・料金改定（200円→300円）
・福祉課等と連携し、乗降困難者に対する相談体制の確立
・市外利用者の受入 等

平成30年度 登録者を対象にアンケートを実施（平成30年4月～5月）
令和元年度 9月末をもって、平成29年度からの試験的運行期間終了
・10月1日より土曜日運行廃止
・回数券の枚数を11枚3,000円から12枚3,000円に改定

※令和2年度 10月19日より公共交通実証実験として市内巡回EVバスの運行開始（～3/31）

定時定路線バス利用状況 令和2年4月～令和3年3月

参考資料 No.2

(人)

	和 線	祢 津 線	久保通線	八重原線	御牧原線	計	運行日数	平均利用数
令和2年4月	38	237	26	110	97	508	21	24
5月	37	281	32	101	37	488	18	27
6月	265	1,142	151	708	319	2,585	22	118
7月	276	1,204	88	715	309	2,592	21	123
8月	171	751	66	522	223	1,733	18	96
9月	235	1,164	136	704	312	2,551	20	128
10月	226	1,238	141	796	306	2,707	22	123
11月	175	983	123	683	275	2,239	19	118
12月	169	1,006	123	667	269	2,234	20	112
令和3年1月	155	759	91	564	232	1,801	19	95
2月	203	953	89	704	292	2,241	18	125
3月	143	786	77	538	228	1,772	23	77
合 計	2,093	10,504	1,143	6,812	2,899	23,451	241	97
日 平 均	9	44	5	28	12	97		

H31合計	2,033	9,045	1,790	5,004	3,581	21,453	236
日平均	9	38	8	21	15	91	
H30合計	1,959	9,673	2,475	6,422	4,804	25,333	242
日平均	8	40	10	27	20	105	
H29合計	2,147	8,889	2,722	6,125	5,249	25,132	242
日平均	9	37	11	25	22	104	
H28合計	2,274	9,939	2,648	5,986	5,307	26,154	241
日平均	9	41	11	25	22	109	
H27合計	1,725	9,980	4,544	6,664	5,142	28,055	241
日平均	7	41	19	28	21	116	

とうみレッツ号利用状況 令和2年4月～令和3年3月

(人)

	運行日数		利用人数		1日あたり利用者数		利用率(車両別)						
	全体	うち土曜	総数	うち土曜	全体	うち土曜	1号車(和)	2号車(祢津)	3号車(滋野)	4号車(御牧原)	5号車(八重原)	ヘルプ6号	ヘルプ7号
令和2年4月	21	-	1,296	-	62	-	217	194	204	220	215	123	123
5月	18	-	1,106	-	61	-	175	176	157	197	198	104	99
6月	22	-	1,468	-	67	-	250	233	206	247	244	146	142
7月	21	-	1,532	-	73	-	276	225	223	262	250	136	160
8月	18	-	1,249	-	69	-	216	170	186	199	216	122	140
9月	20	-	1,425	-	71	-	257	188	220	222	258	135	145
10月	22	-	1,609	-	73	-	299	221	258	259	257	158	157
11月	19	-	1,341	-	71	-	241	192	226	194	208	142	138
12月	20	-	1,395	-	70	-	244	193	207	210	251	139	151
令和3年1月	19	-	1,059	-	56	-	188	143	174	133	211	107	103
2月	18	-	1,165	-	65	-	206	177	205	176	170	116	115
3月	23	-	1,469	-	64	-	259	206	231	228	267	135	143
合計	241	-	16,114	0	66.9	-	2,828	2,318	2,497	2,547	2,745	1,563	1,616

H31(年間)	261	25	25,996	1,445	99.6	57.8
H30(年間)	288	48	28,437	2,215	98.7	46.1
H29(年間)	265	24	31,019	831	117.1	34.6
H28(年間)	241		32,673		135.6	
H27(年間)	241		33,777		140.1	

定時定路線バスの年度別利用状況等

年度	利用者数 (人)	1日あたり 利用者数 (人)	料金収入 (円)	補助金額 (円)
H18※	22,948	191	4,242,825	17,235,000
H19	43,832	182	11,216,162	29,523,000
H20	47,700	199	11,300,135	29,528,000
H21	46,580	194	12,080,001	24,135,000
H22	45,695	190	12,587,050	22,615,000
H23	45,744	190	11,212,814	22,971,000
H24	44,434	185	11,840,583	22,213,000
H25	37,475	159	10,158,886	23,050,000
H26	32,541	135	8,903,150	26,932,000
H27	28,055	116	8,383,880	27,203,000
H28	26,154	109	8,240,045	27,335,522
H29	25,132	104	8,476,958	26,873,457
H30	25,333	105	8,034,590	27,438,096
R元	21,453	91	7,876,818	27,298,850
R2	23,451	97	7,891,440	37,621,038

※H18.10 運行開始

デマンド交通の年度別利用状況等

年度	利用者数 (人)	1日あたり 利用者数 (人)	料金収入 (円)	補助金額 (円)
H18※	16,129	134	2,099,200	14,865,000
H19	40,438	168	7,387,800	26,897,000
H20	43,175	180	7,796,000	29,082,000
H21	41,579	173	6,976,200	29,729,000
H22	40,470	168	6,585,800	31,111,000
H23	41,967	174	7,449,729	34,590,000
H24	41,021	171	7,098,000	32,598,000
H25	41,257	174	7,144,670	31,221,000
H26	35,488	147	6,200,000	32,898,000
H27	33,777	140	5,814,000	34,418,000
H28	32,673	136	5,858,000	35,823,705
H29	31,019	117	6,955,100	38,723,872
H30	28,437	99	7,592,800	42,923,169
R元	25,996	100	7,157,000	40,652,076
R2	16,114	67	3,720,100	42,299,704

※H18.10 運行開始

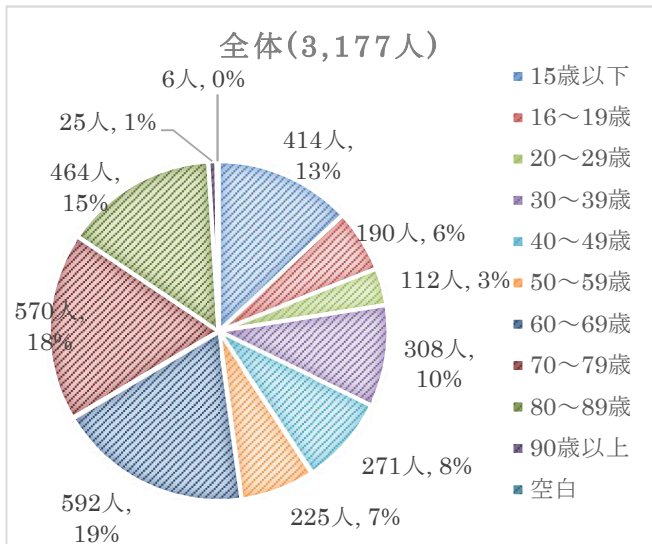
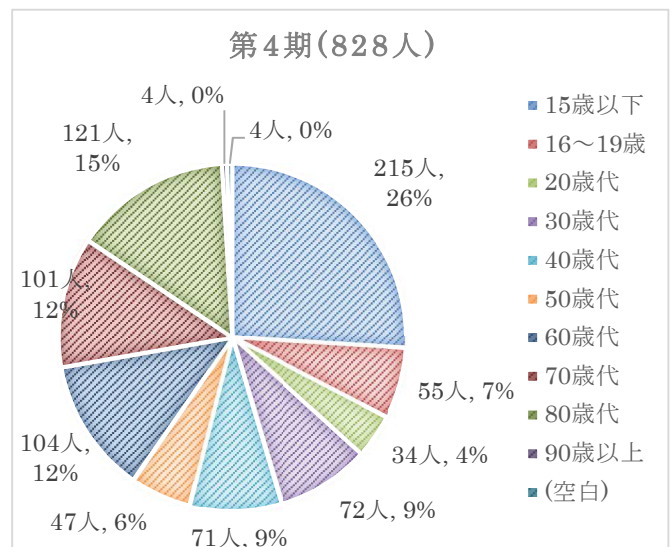
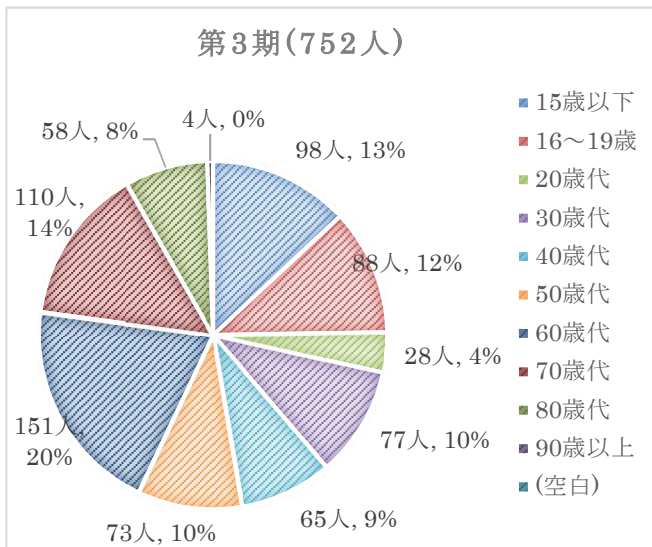
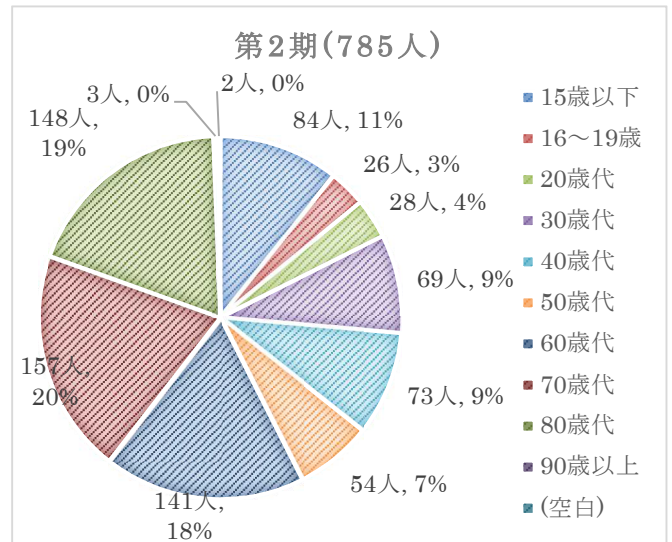
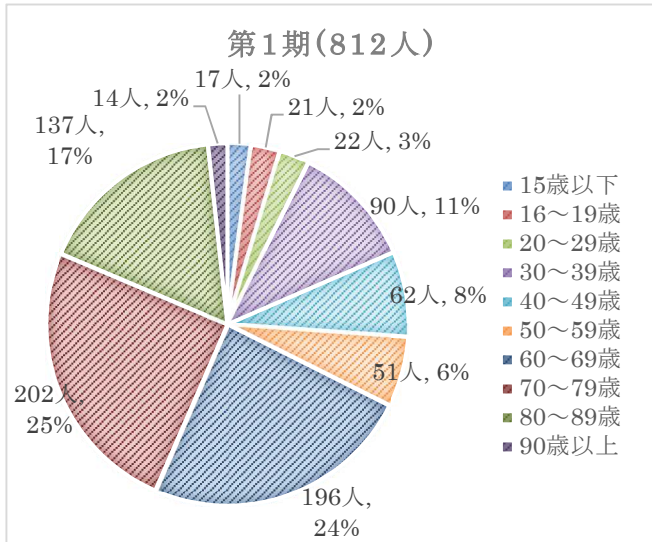
東御市公共交通実証実験 EVバス「RIDE'N」の結果について (資料編)

1 運行実績及び利用状況

別紙「東御市公共交通実証実験 EVバス「RIDE'N」 運行実績及び利用状況」のとおり

2 アンケート集計結果

(1) 利用者の年代

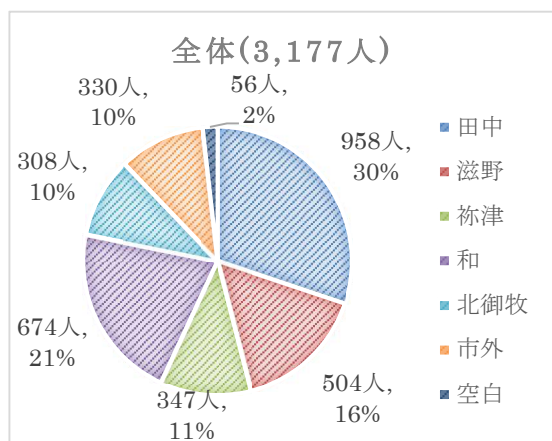
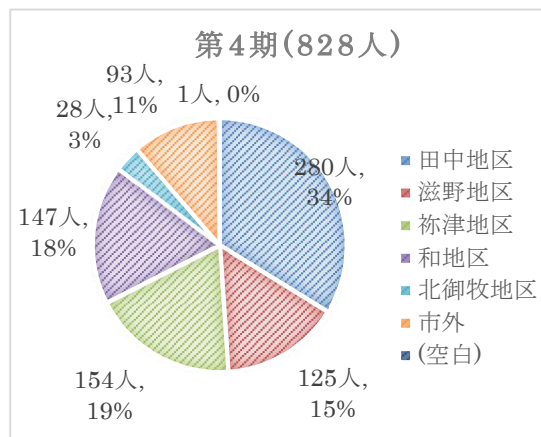
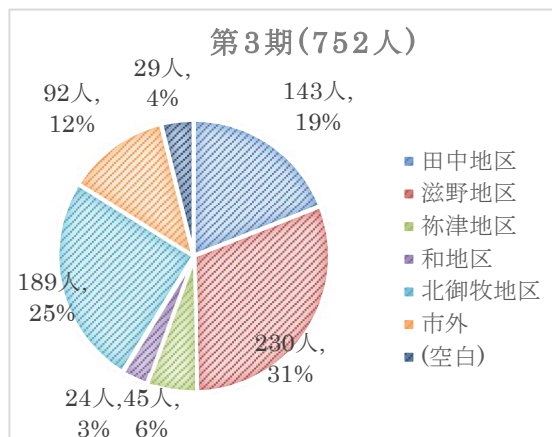
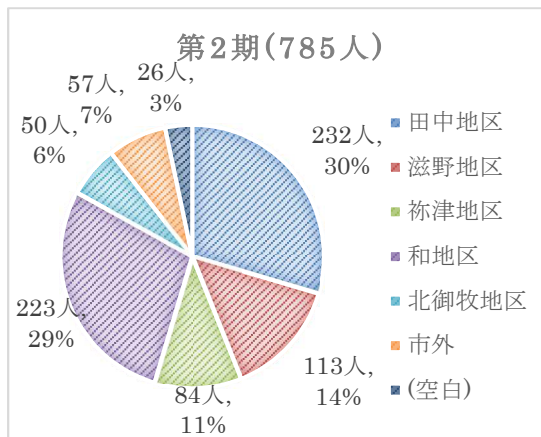
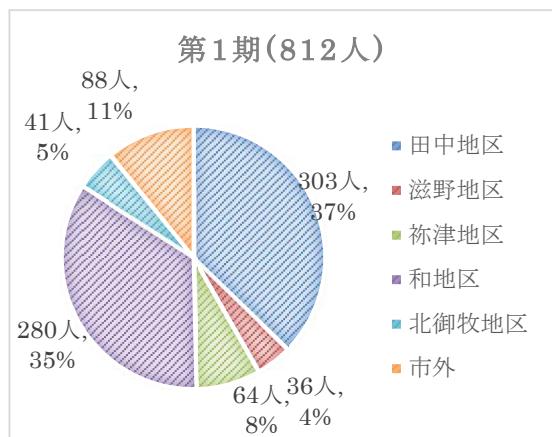


(全体)

- ・全体では、最も利用が多かったのは60歳代で18.6%、次いで70歳代17.9%、80歳代14.6%だった。
- ・60歳以上の利用が52.0%で、60歳未満の利用は47.8%。(未回答0.2%)
- ・デマンド交通利用者は60歳以上が90.1%(令和2年度)だったことから、若い世代の方も多く利用された。
- ・60歳未満では、15歳以下が13%と最も高い割合だった。

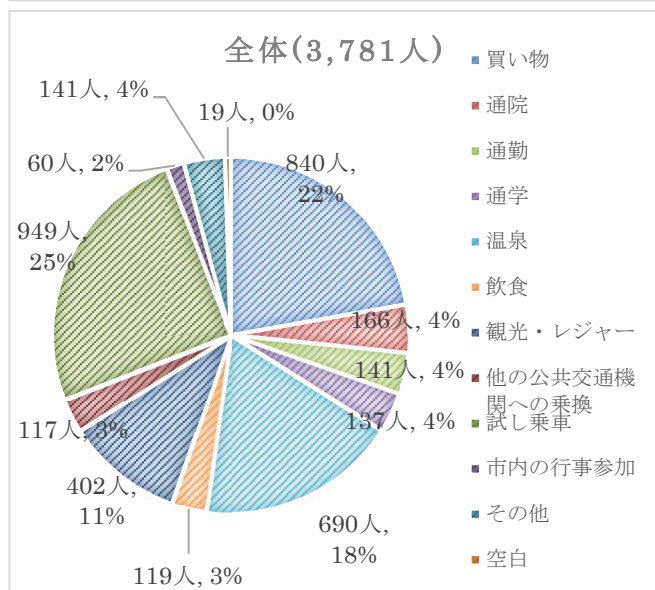
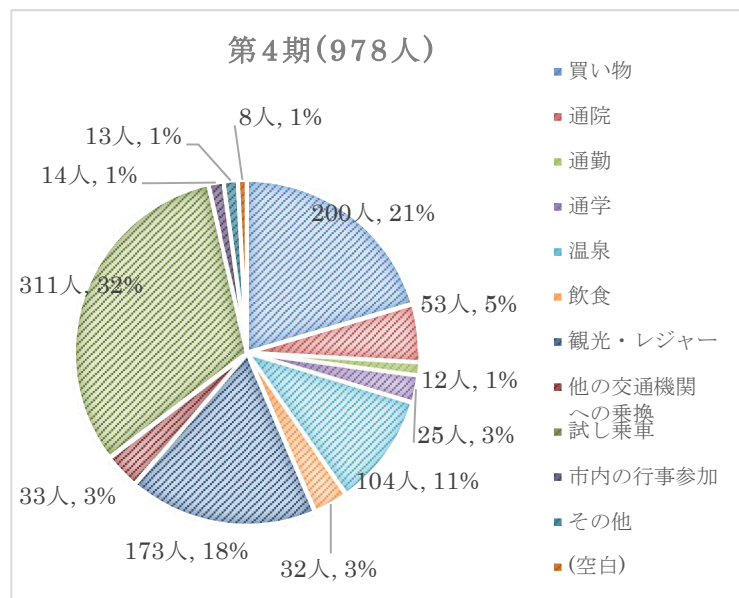
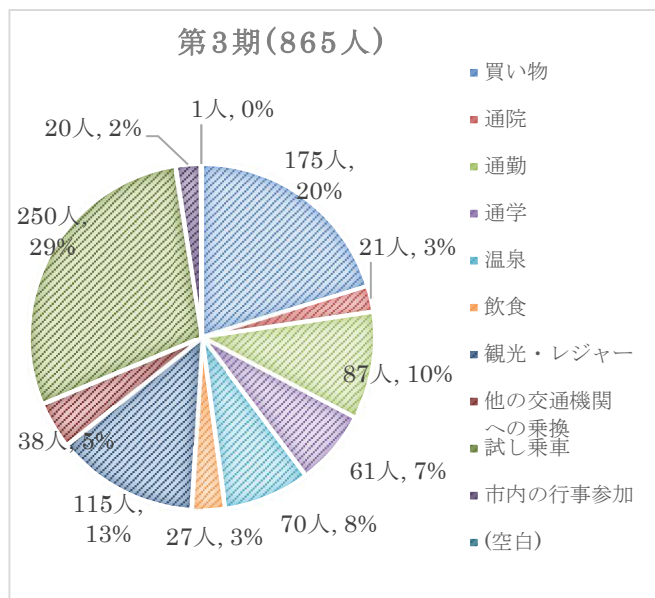
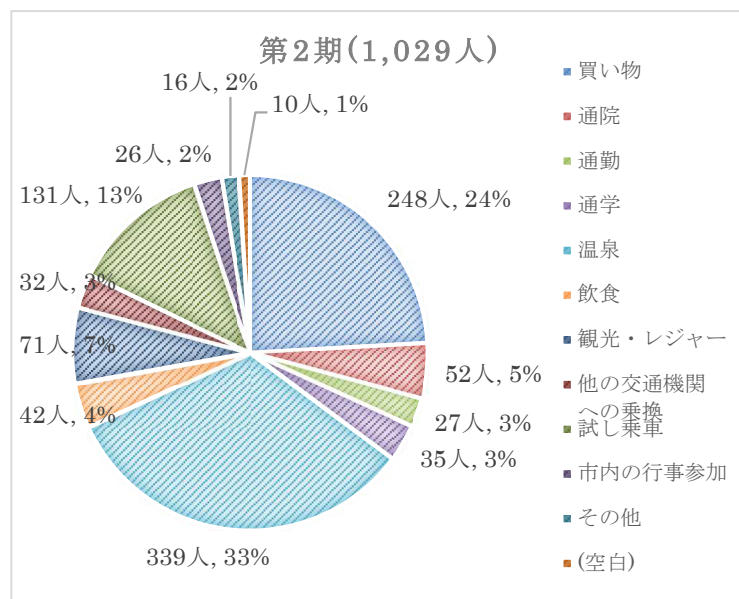
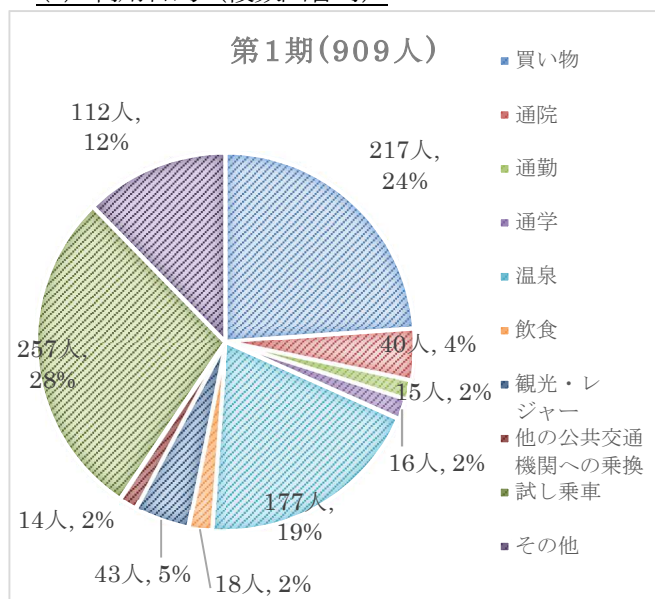
- ・第1期はアンケート調査員が聞き取り、タブレットのアンケートフォームから入力していたため、大人に聞き取りした分のみを入力したことが多く、15歳以下の子供の人数が少ない。(バスに乗り込み調査をしていた職員の感覚では、第1期も子ども連れの利用が多かった。)
- ・第2期以降は利用者自身に回答いただいたため、同行の子どもも保護者が回答したため、15歳以下の人数が伸びていると推測される。
- ・50代以下の割合が第3期58%、第4期61%と、第1期(32%)、第2期(43%)に比べると多い結果となった。第3期は通勤、通学への利用が多いこととの関連を検証する必要がある。
- ・第4期は15歳以下が約4分の1の26%で最も多かった。乳幼児を複数人連れた保護者の利用のほか、春休み期間中の小・中学生の利用の多かったことが要因と推測される。

(2) 居住地



- ・第1期、第2期は田中地区、和地区が多い。第3期は滋野地区、北御牧地区が多い。
- ・期ごとの運行している地区の影響が大きいですが、第1期～第3期は祢津地区の利用が少ない。
- ・第4期は祢津地区の利用者が大きく伸びた。乗り込み調査員の聞き取りによると、高速バス利用者バス停付近や新屋地区の住民が定期的にご利用したことが影響していると思われる。

(3) 利用目的 (複数回答可)



(全体)

- ・「買い物」は22.2%で、第1期から第4期を通して一定数の利用があった。
 - ・「温泉」は全体で18.2%だった。
 - ・「通院」は4.4%と少なかった。診療が終わる時間が読みにくいことなどが、利用が少なかった要因と思われる。
- (期ごとの特徴)
- ・第2期は「温泉」が顕著に多い。第2期は全期間を通して、RIDE' Nに乗って来館した者に温泉施設の無料入館券を配布していたことから、「バスに乗って温泉に行く」という動機付けにつながったと推測される。

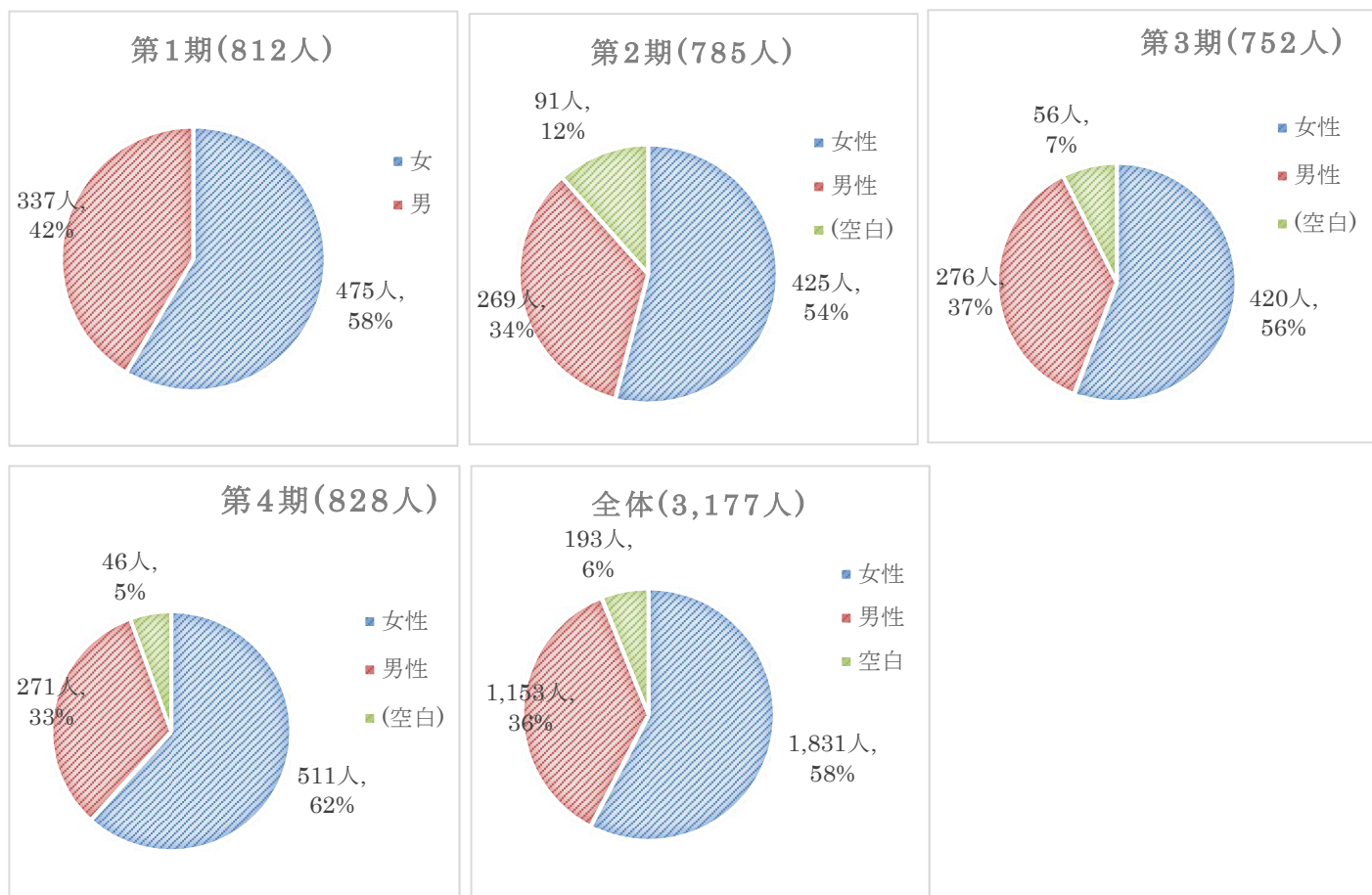
※入館券発行枚数・湯楽里館 342 枚

ゆうふる tanaka108 枚 御牧乃湯 16 枚

- ・第3期は「通勤」及び「通学」が他期より多いが、朝夕の時間帯の利用は多くなかったことから、朝夕以外に日中の時間帯にも利用者があったと推測される。

- ・第1期、第3期、第4期は「試し乗車」が最も多い。
第1期は区長会や地域づくり協議会、民生児童委員へ乗車の呼びかけをしたことや、実証実験を開始したばかりで様子見に乗車される方が多かったことが要因と思われる。
第3期は、新たに運行した北御牧地区の路線利用が影響していると推測される。
また、第4期は、「試し乗車」と一緒に「観光・レジャー」を選択する者が多かった。春休み期間中であったことやコロナ禍で遠出ができないことなどから、子どもと一緒にレジャー感覚で利用した者が多かったことも要因と思われる。

(4) 性別



(全体)

- ・全体の男女比は女性 57.6%、男性 36.3%だった。
- ・デマンド交通利用者の男女比（令和2年度：女性 82.8%、男性 17.2%）と比較すると、男性の利用割合が多い。

(期ごとの特徴)

- ・全期を通して男女比に大きな差はなかったが、第1期は比較的男性が多く、第4期は比較的女性が多かった。
- ・第1期は、区長会や地域づくり協議会等の役員に乗車を呼び掛けたことから、男性の比率が多かった可能性がある。

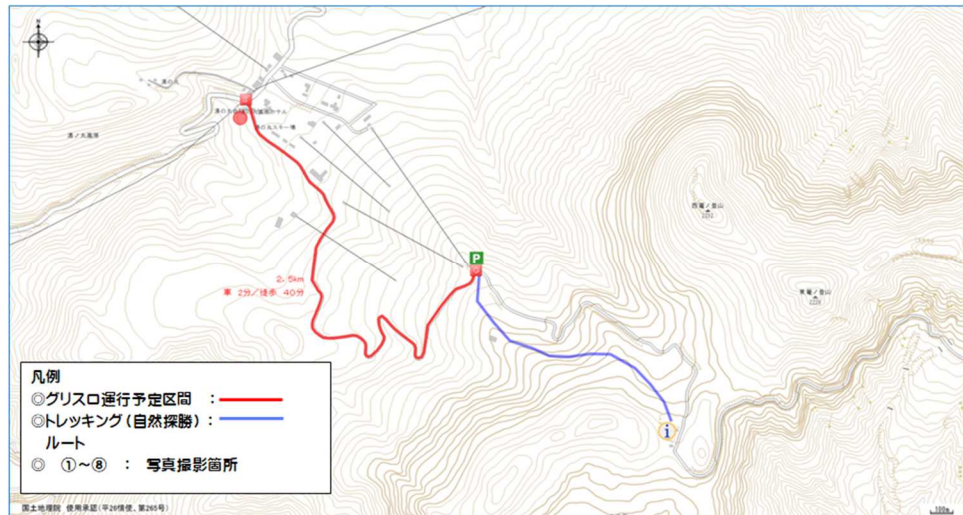
東御市公共交通実証実験 EVバス「RIDE'N」 運行実績及び利用状況

(別紙)

期別	運行期間	運行台数	運行地区及び概要	運行経路等	検証項目	運行区分	運行日数(日)	運行便数(便)			総乗車人員(人)		
								全体	1日		総数	1日あたり	1便あたり
第1期	R2.10.19(月)～ R2.12.28(月)	1台	和地区 ・平日昼間 ・第4土曜日昼間	市西部の主要施設を環状に巡回	デマンド交通と巡回バスを組み合わせて利用する人がどのくらいいるか	全体	52	364	-	2,053	39.5	5.6	
						平日昼間	49	343	7	1,809	36.9	5.3	
						土曜日昼間	3	21	7	244	81.3	11.6	
第2期	R3.1.18(月)～ R3.2.12(金)	2台	和地区 ・平日昼間 ・通勤通学(平日朝夕) ・土日祝日昼間 滋野地区 ・平日昼間 ・土日祝日昼間	・2台のバスで東部地区を8の字に巡回 ・乗り換えなしで滋野地区と和地区を行き来できる経路	・和地区の朝夕にどのくらいの需要があるか ・土日にどのくらいの需要があるか ・滋野地区と和地区を行き来する人がどのくらいいるか	全体	25	326	-	1,322	52.9	4.1	
						通勤通学(朝夕)	19	76	4	123	6.5	1.6	
						平日昼間	19	190	10	825	43.4	4.3	
						土日昼間	6	60	10	374	62.3	6.2	
						和線合計	25	201	-	920	36.8	4.6	
						通勤通学(朝夕)	19	76	4	123	6.5	1.6	
						平日昼間	19	95	5	567	29.8	6.0	
						土日昼間	6	30	5	230	38.3	7.7	
						滋野線合計	25	125	-	402	16.1	3.2	
						平日昼間	19	95	5	258	13.6	2.7	
						土日昼間	6	30	5	144	24.0	4.8	
						第3期	R3.2.15(月)～ R3.3.12(金)	2台	滋野地区 ・平日昼間 ・通勤通学(平日朝夕) ・土日祝日昼間 北御牧地区 ・平日昼間 ・土日祝日昼間	・北御牧地区の運行 ・一方のみの運行と、5分刻みの時刻設定や00分発など、分かりやすい経路と時刻による運行	・滋野地区の朝夕にどのくらいの需要があるか ・土日にどのくらいの需要があるか ・北御牧地区にどのくらいの需要があるか ・分かりやすい経路及び時刻設定で利用が増えるか	全体	25
通勤通学(朝夕)	19	133	7	129	6.8							1.0	
平日昼間	19	285	15	590	31.1							2.1	
土日昼間	6	90	15	235	39.2							2.6	
滋野東線合計	25	214	-	265	10.6							1.2	
通勤通学(朝夕)	19	114	6	116	6.1							1.0	
平日昼間	19	76	4	100	5.3							1.3	
土日昼間	6	24	4	49	8.2							2.0	
滋野西線合計	25	144	-	296	11.8							2.1	
通勤通学(朝)	19	19	1	13	0.7							0.7	
平日昼間	19	95	5	216	11.4							2.3	
土日昼間	6	30	5	67	11.2							2.2	
御牧原線合計	25	75	-	192	7.7							2.6	
平日昼間	19	57	3	152	8.0							2.7	
土日昼間	6	18	3	40	6.7							2.2	
八重原線合計	25	75	-	201	8.0							2.7	
平日昼間	19	57	3	122	6.4							2.1	
土日昼間	6	18	3	79	13.2							4.4	
第4期	R3.3.15(月)～ R3.3.31(水)	2台	市内中心部 和地区 滋野地区 ・平日昼間 ・土日祝日昼間	・短時間で市中心を巡回する路線 ・第1期及び第2期で利用が多かった和地区の再度の運行	・市中心部の移動の利便性を向上させた場合、どのくらいの需要があるか	全体	16	336	-	1,122	70.1	3.3	
						平日昼間	13	273	21	936	72.0	3.4	
						土日昼間	3	63	21	186	62.0	3.0	
						中央線合計	16	176	-	520	32.5	3.0	
						平日昼間	13	143	11	451	34.7	3.2	
						土日昼間	3	33	11	69	23.0	2.1	
						和線合計	16	80	-	324	20.3	4.1	
						平日昼間	13	65	5	247	19.0	3.8	
						土日昼間	3	15	5	77	25.7	5.1	
						滋野線合計	16	80	-	278	17.4	3.5	
平日昼間	13	65	5	238	18.3	3.7							
土日昼間	3	15	5	40	13.3	2.7							
総合計						全体	118	1,534	-	5,451	46.2	3.6	
						通勤通学(朝夕)	38	209	11	252	6.6	1.2	
						平日昼間	100	1,091	53	4,160	41.6	3.8	
						土日昼間	18	234	53	1,039	57.7	4.4	

令和2年度 東御市グリーンスローモビリティ実証実験 結果報告書

- (1) 概要 公共交通等に関する包括連携協定に基づく事業の一環として、カクイチ建材工業㈱より貸渡を受けたランドカーを活用し、湯の丸高峰併用林道の一部区間で観光客等を対象とした運行実証実験を実施しました。
- (2) 運行期間 令和2年9月23日(水)～11月2日(月)の平日 1日2便
- (3) 運行区間 湯の丸高原ビジターセンター～第3ゲレンデ頂上
- (4) 乗車料金 無料
- (5) 乗車人数 111人



(6) 考察

①運行期間

運行開始が湯の丸高原の観光トップシーズンから外れていたことで、利用人数は伸び悩みました。また、ランドカーの特性上、外気を遮断することが困難であるため、乗車にあたっては防寒のための装備が必須となりました。

⇒ 温暖な時期を絞った利活用が有効と考えます。

②運行区間

時速20km未満というランドカーの特性上、長距離での輸送運行には適さない。

※今回の実証実験では、約2.5km(所要時間約15分)を運行区間としました。

③運行の周知

発車時刻を指定した午前・後で各1便の運行しましたが、積極的な宣伝周知等が必要。

④対費用効果

運行区間が公道であり、実証実験のため無償での運行としました。乗車定員が運転手を含め最大7名であるため、収益を得る目的での運行は困難であると考えます。

⑤今後の取り組み方法

運転手の他にネイチャーマイスター(インタープリター)が同乗し、周辺のガイドと併せた運行を行ったところ、アンケート等から好評をいただいた。ランドカーは、輸送の側面としてガイドを付すことで、旅行商品としての活用は検討の余地があると考えます。

東御市における観光二次交通「まるっと信州とうみ号」社会実験報告書

令和2年6月9日 商工観光課

平成29年度から令和元年度の3ヵ年における社会実験の結果について報告を行います。

1. 実施概要

運行形態：しなの鉄道田中駅を起点とし、定時定路線ルートを巡回バス（ジャンボタクシー車両10人乗り）方式により運行。

利用料金：2,000円（1日乗降自由）その他しなの鉄道との連携により特別乗車券「休日ワインきっぷ」2,500円を軽井沢駅にて販売。

その他：利用者に向けアンケートを依頼し、利用者の傾向や満足度について調査を行った。

◆平成29年度実績・・・利用者数 272人

運行期間：平成29年9月から11月の土・日・月曜日及び9月1日（金）の計40日間

月別利用人数集計

	日数	利用者数	1日あたり平均
9月	14日	62人	4.4人
10月	14日	107人	7.6人
11月	12日	103人	8.5人
合計	40日	272人	6.8人

曜日別利用人数集計

	日数	利用者数	1日あたり平均
土曜日	13日	151人	11.6人
日曜日	13日	81人	6.2人
月・金曜日	14日	40人	2.8人

停留所：田中駅、海野宿、湯楽里館、アルカンヴィーニュー、ヴィラデストワイナリー、リュードヴァン、アトリエ・ド・フロマージュ、道の駅雷電くるみの里、東御市中央公園、芸術むら公園

運行便数：1日4本

◆平成30年度実績・・・利用者数 555人

運行期間：平成30年6月から11月の土・日・祝日及びお盆期間の計61日間

月別利用人数集計

	日数	利用者数	1日あたり平均
6月	9日	28人	3.1人
7月	10日	73人	7.3人
8月	12日	106人	8.8人
9月	12日	134人	11.1人
10月	9日	84人	9.3人
11月	9日	130人	14.4人
合計	61日	555人	9.1人

曜日別利用人数集計

	日数	利用者数	1日あたり平均
土曜日	26日	209人	8.0人
日曜日	26日	240人	9.2人
祝日等	9日	106人	11.7人

停留所：田中駅、海野宿、湯楽里館、関酒店（田沢おらほ村）、アルカンヴィーニュー、ヴィラデストワイナリー、リュードヴァン、アトリエ・ド・フロマージュ、道の駅雷電くるみの里、芸術むら公園
（新規：関酒店（田沢おらほ村）、廃止：東御市中央公園）

運行便数：1日5本（昨年比1本増）

◆令和元年度実績…利用者数 296人

運行期間：令和元年8月から11月の土・日・祝日及びお盆期間の計44日間（運休2日間）

月別利用人数集計

	日数	利用者数	1日あたり平均
8月	14日	73人	5.2人
9月	11日	103人	9.36人
10月	9日	39人	4.3人
11月	10日	78人	7.8人
合計	44日	296人	6.7人

曜日別利用人数集計

	日数	利用者数	1日あたり平均
土曜日	20日	133人	6.6人
日曜日	16日	125人	7.8人
祝日等	8日	38人	4.7人

停留所：田中駅、湯楽里館、関酒店（田沢おらほ村）、アルカンヴィーニュ、
ヴィラDESTワイナリー、リュードヴァン、アトリエ・ド・フロマージュ、
芸術むら公園

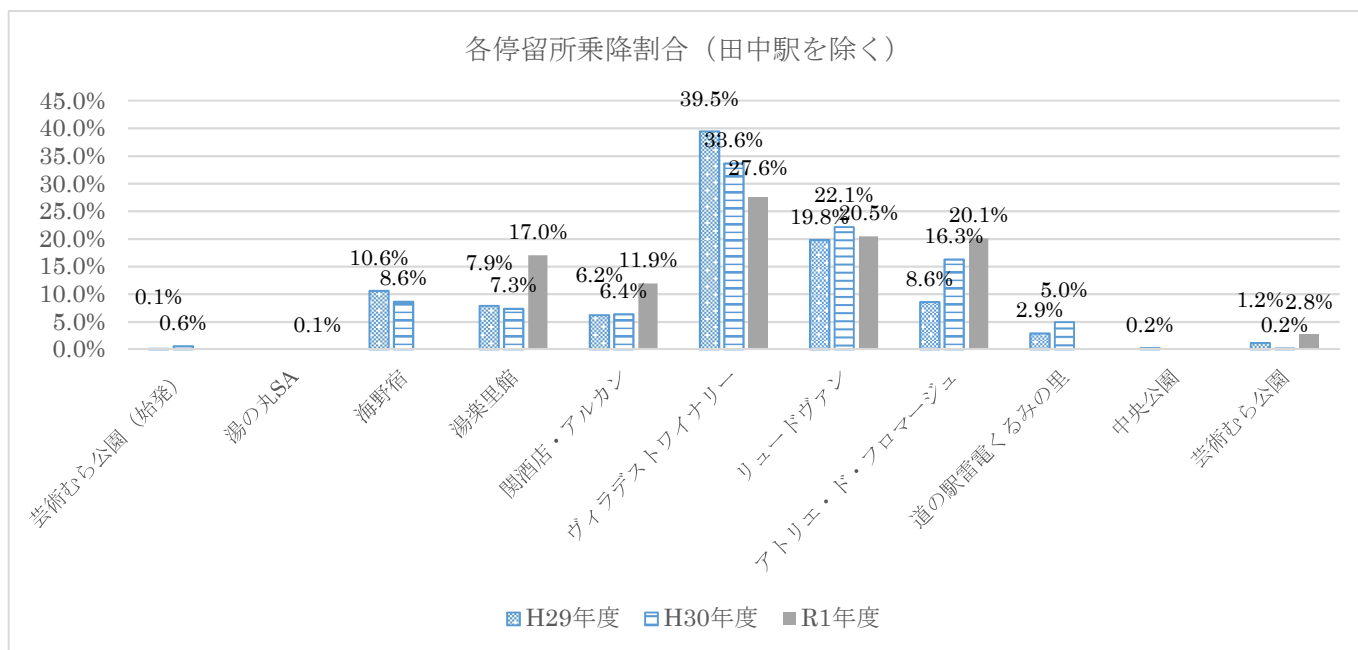
（新規：湯の丸SA、廃止：海野宿、道の駅雷電くるみの里）

運行便数：1日5本

2. 検証結果

（1）停留所での乗降数

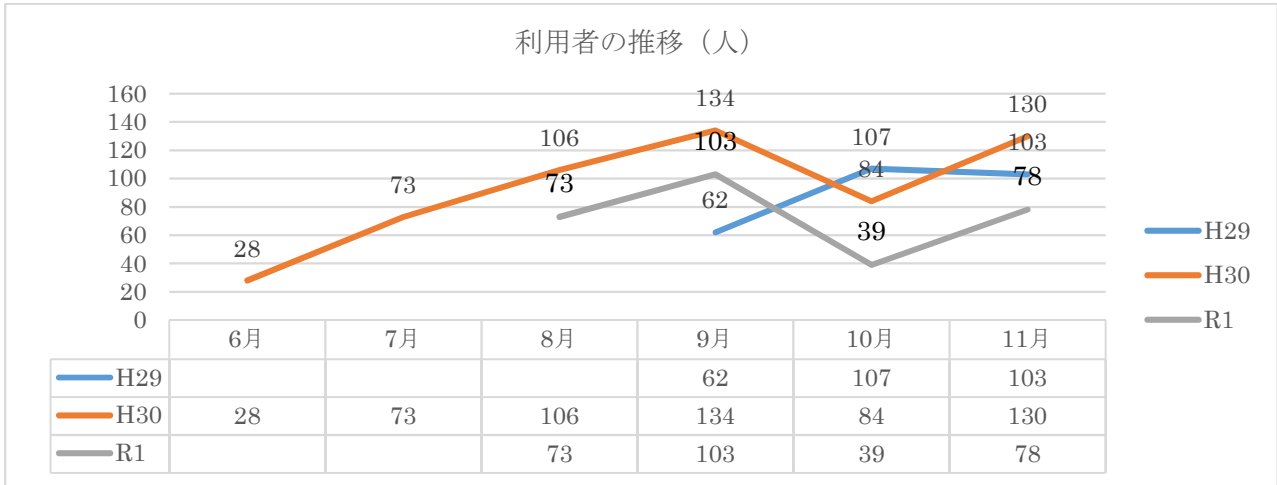
二次交通の脆弱性に加え、飲酒に伴う交通手段の確保の必要性から、東御市のワイナリー群を中心に停留所を設置し、乗降者数の検証を行った。



乗降数の実績からは、利用者のニーズが知名度の高いワイナリーに集中していることが伺える。また、ワイン&ビアミュージアムのオープンにより、令和元年度は湯楽里館での乗降数が増加している。

(2) 運行期間

H29年度は9月～11月、H30年度は6月～11月、R2年度は8月～11月の運行を行った。



令和元年度については台風 19 号の影響のため、10～11月の利用者数が減少していると考えられるが、概ねワイン用ブドウの収穫時期にあわせて利用者が増加していると考えられる。

3. 今後の運行の方針

3年間の社会実験の結果から、利用者のニーズの傾向をつかむことができた。これを踏まえて、今後の二次交通の運行方針としては以下のとおりとする。

- (1) 社会実験による乗合方式での運行が終了することに伴い、運行に係る費用対効果の観点からも、今後はタクシー等を活用したツアー型の運行方式へと移行していく。
- (2) 引き続き一時交通との連携を検討するとともに、乗降先でのコンテンツを充実させ、利用者の満足度向上を図る。
- (4) 地域事業者との連携を強化し、観光地域づくりの観点から観光二次交通の普及を検討する。

参考資料 No.5

(人)

東御市観光情報ステーション来場者数集計表

※2年度からインバウンド数を記録予定、水曜定休を実施

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	小計	前年比	10月	11月	12月	1月	2月	3月	小計	前年比	合計	前年比
平成30年度	681	891	1,382	1,030	1,136	1,088	6,208		1,595	951	767	430	448	624	4,815		11,023	
レンタサイクル	38	49	35	16	47	51	236		42	34	18	10	9	37	150		386	
令和1年度	556	670	571	631	1,133	807	4,368	70.4%	834	595	345	293	355	280	2,702	56.1%	7,070	64.1%
レンタサイクル	37	27	12	19	32	49	176	74.6%	9	24	21	4	3	15	76	50.7%	252	65.3%
令和2年度	73	76	223	311	313	434	1,430	32.7%	451	500	283	129	265	325	1,953	72.3%	3,383	47.9%
レンタサイクル	1	3	14	29	36	36	119	67.6%	61	39	20	6	24	39	189	248.7%	308	122.2%

別紙様式1 (第11条関係)

共同研究申込書

令和3年 月 日

国立大学法人信州大学キャリア教育・サポートセンター長 様

住所 〒389-0592 長野県東御市県281-2

申込者

氏名 東御市公共交通活性化協議会
会長

印

信州大学共同研究取扱規程（平成16年信州大学規程第34号）第5条に掲げる事項を遵守することを条件として、下記のとおり共同研究の申込みをします。

記

- | | | |
|---|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 研究題目 | 東御市における誰もが利用しやすい持続可能な公共交通の検討 |
| 2 | 研究の概要 | <p>地域公共交通は、これまで交通事業者や行政がサービスとして提供してきたものである。しかし、人を運ぶだけでは採算が厳しくなり行政の負担は年々増加し、移動できなくて困る人「交通弱者」のための公共交通のあり方が問われている。アフターコロナを見据えた次世代の地域公共交通のあり方として、「すべての人に優しく使いたい移動手段と情報」を提供していく必要がある。</p> <p>長野県東御市をフィールドに、移動に困っている人やこれから困る人の視点に立ち、地域公共交通の現状を住民と共有し、これからの公共交通のあり方を住民と共に考える機会としての地域勉強会を開催したい。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する機会を創出することで、これからの地域の移動や交通のあり方の検討と具体的な施策の立案を目的とする。</p> |
| 3 | 研究代表者
氏名及び職名 | <p>キャリア教育・サポートセンター
講師 勝亦 達夫</p> |
| 4 | 研究員氏名
及び役職名 | <p>東御市公共交通活性化協議会
会長</p> |
| 5 | 研究期間 | 令和3年4月1日から令和4年3月31日 |
| 6 | 研究に要
する経費 | 300,000円 |