

令和4年度第1回東御市公共交通活性化協議会

令和4年5月

東御市公共交通活性化協議会

【 目 次 】

1. 計画概要	
2. 地域特性の把握	
3. 公共交通の現状分析	前回までの協議事項
4. まちづくり及び公共交通施策の方向	
5. 移動ニーズの把握	
6. 地域公共交通の課題	
6-1. 移動状況からの課題	1
6-2. 市民意向からの課題	3
6-3. 各種まちづくり施策からの課題	4
6-4. 本市の公共交通の課題	5
7. 公共交通網の再編の方向性	
7-1. 生活交通の概要	7
7-2. 東御市のコミュニティ交通について	11
7-3. 各地区の再編の方向性	14
8. 計画の基本方針及び目標	
8-1. 基本理念及び基本方針	19
8-2. 計画目標	21
8-3. 地域公共交通網の将来イメージ	23
9. 目標を達成するための具体施策	
9-1. 実施施策	25
9-2. 施策内容	26
10. 計画及び事業の進行管理	
10-1. 目標値の設定	31
10-2. 推進及び管理体制	32
10-3. PDCAサイクルによる事業の推進・評価	32

6. 地域公共交通の課題

6-1. 移動状況からの課題

アンケート調査による市民意向から、定時定路線バス及びデマンド交通の整備課題を以下に整理した。

定時定路線バス

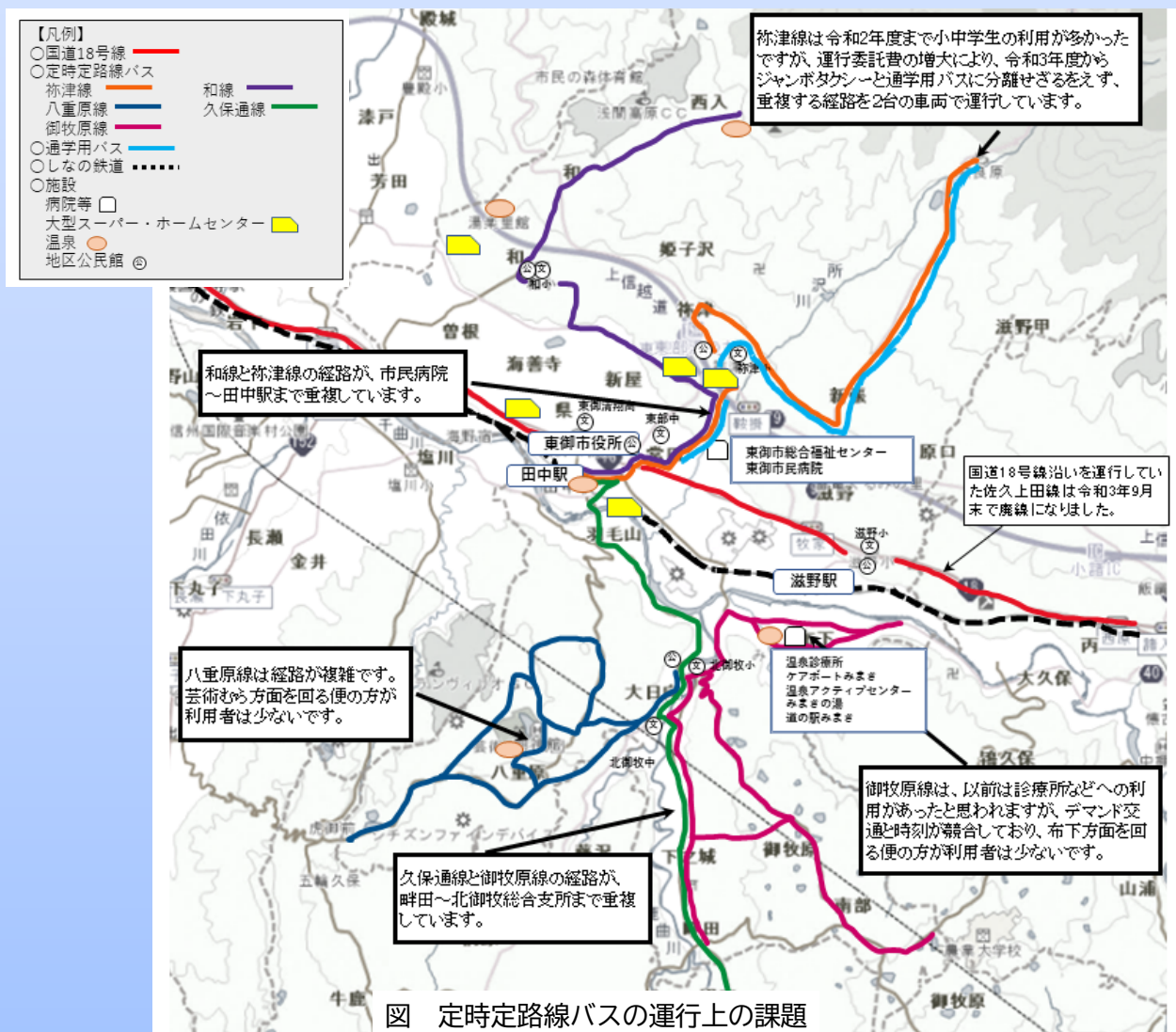
役割：朝夕の通勤通学移動

【運行状況及び利用状況】

- ・人口カバー率は36.8%でこれだけで十分ではない。
(中央部の東西に範囲外の地域が広がっている。)
- ・小中学生利用が主で、一般利用はほとんどない。
- ・利用者数に格差があり、令和2年度(2020年度)まで祢津線は他4路線の合計値のほぼ倍であった。
- ・令和3年度(2021年度)からの通学用バスの運行により、祢津線の利用者数は激減した。(R2:43.6人/日→R3:2.6人/日、車両はダウンサイジング)
- ・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(令和2年度(2020年度))

【課題】

- ・運行が行き届いていない地域のサービスの検討
- ・収支率の向上に向けた対応策の検討



デマンド交通

役割：日中の交通弱者移動

【運行状況及び利用状況】

- ・自宅と商業施設、医療施設、駅、郵便局、市役所等の往復といったニーズに対応
- ・利用区域は山間部を除く市内のほぼ全域で、人口カバー率は99.9%である。
- ・デマンド交通の利用者数は減少傾向
- ・令和元年度(2019年度)の収支率は18.4%であるが、令和2年度(2020年度)は9.6%まで減少し、ほとんどが公費負担

【課題】

- ・需要に応じた運行時間及び方法の検討
- ・収支率の向上に向けた対応策の検討

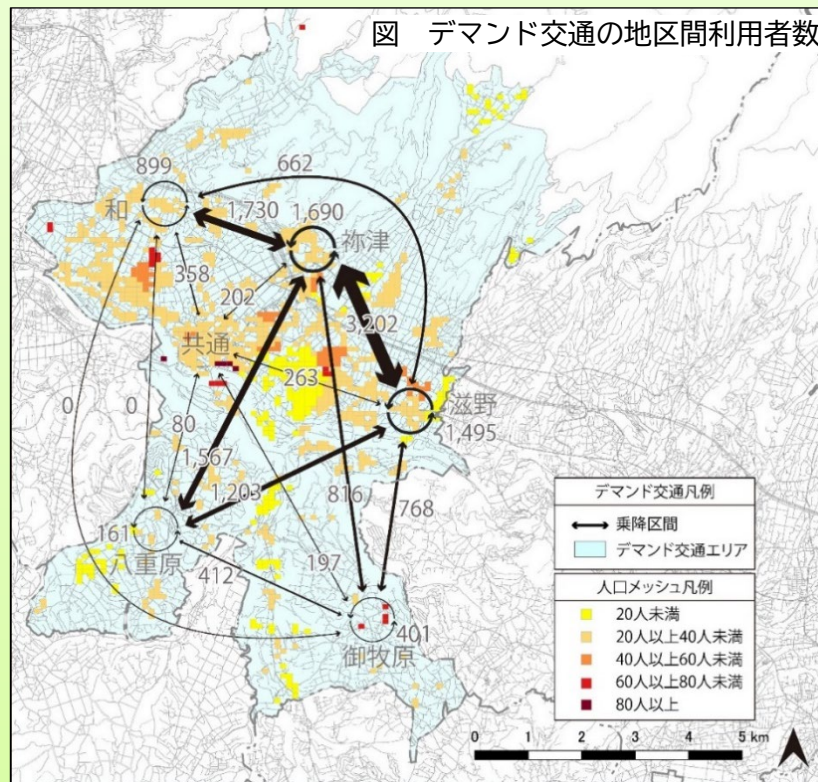


表 その他の交通手段の利用状況等からの課題

検討項目		現状及び課題等
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(2020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がタクシー以外にない。
	その他地域旅客運送サービス等	・ワイナリーへの観光客を対象とした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状況である。 ・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(2020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(2020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。

6-2. 市民意向からの課題

アンケート調査による市民意向から、各公共交通の整備課題を以下に整理した。

表 市民意向からの公共交通の課題

	項 目	移 動 状 況	課 題
1	高齢者（独居、高齢者のみ世帯）の移動について（60代以上）	・不自由しているのは、免許を持っている人が3%、免許を返納した人は31%、免許がない人は23%。 ・移動に不自由している方のうち、98%がデマンド交通を知っており、2%が知らない状況。 ・独居、高齢者のみ世帯の人のうち、移動に不自由していない人は約95%で、5%が困っている状況。不自由な人のうち、25%はデマンド交通を利用、残る75%の方は、移動に不便している状況。	・移動に不自由している人の利用意向に応じた運用方法の検討 ・さらなる周知徹底、わかりやすい周知方法の検討
2	小中高生の通学実態	・市内小中学生のうち、4%が定時定路線バス、スクールバスを利用し、19%は家族送迎で通学。 ・高校生は26%が家族送迎で、鉄道利用者の駅送迎を含めると55%が家族送迎。 ・バスを利用しない理由は、「バスを使うほどの距離ではない」が49%で最も多い。家族送迎での通学者は、「利用したい時間にバスが走っていないこと」が40%で最多である。	・家族送迎から公共交通への利用転換策の検討 ・利用意向に応じた運行時間の検討
3	市民の日常における実態	・日常における移動では全体の8%の人が不自由と回答。（ほとんどの人は移動に不自由していない。） ・いずれの移動目的でも自家用車・バイクの割合が高く、9割を占めている。 ・家族送迎で負担に感じている人の割合は55%を占め、負担感がやや強い傾向にある。 ・外出の際の交通手段としては、10代を除いて自家用車の割合が非常に高い。	・移動に不自由している人の利用意向に応じた運用方法の検討 ・家族送迎の負担軽減に向けた検討
4	市民のどうみレッツ号認知度	・認知度は約8割であるが、自家用車等の移動で利用しなくても不便はしていない。 ・利用していない理由は、利用方法がわからないが11%、時間が合わないが8%。	・さらなる周知徹底、わかりやすい周知方法の検討 ・利用意向に応じた運行時間の検討
5	どうみレッツ号に望まれる運行	・利便性向上に望まれる意見は、運行形態の見直しによって利用していない人が利用する可能性があることが示されている。 ・「いずれにしても利用する可能性は低い」との回答も多く、デマンド交通の必要性や関心が低い。	・利用意向に応じた運行形態の検討

【アンケートの総括】

- 地方特有の運転免許保持者が多く、一人一台の自動車保有の状況であり、高齢になっても自力で移動ができる傾向がある。
- 外出時の移動で「常に不自由している」あるいは「時々不自由している」と回答した人の割合は少なく、多数の人は移動に「不自由していない」と答えている。
- 移動困難者について、デマンド交通の運行形態を工夫すること、また、通学に伴う定時定路線バスの見直しを行うことで、ニーズに対応ができると考えられる。

6-3. 各種まちづくり施策からの課題

本市の上位関連計画における公共交通施策の方向性や目標を踏まえ、各種まちづくりから求められる公共交通に対する整備課題を以下に整理した。

表 各種まちづくり計画における公共交通の課題

	計画名	公共交通施策の目標等	課 題
1	第二次東御市総合計画後期基本計画（令和元年度（2019年度）～令和5年度（2023年度））	・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。	・交通弱者等の移動特性に応じた公共交通サービスの検討
2	東御市まち・ひと・しごと創生 第2期総合戦略（計画期間：令和2年度（2020年度）～令和6年度（2024年度））	・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。	・公共交通利用者数の維持に向けた対策の検討
3	東御市都市計画マスタープラン【改訂版】（計画期間：平成17年（2005年）～平成37年（2025年））	・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。【道路・公共交通の整備方針】 ・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行等の検討を進める。	・公共交通の利用環境の向上策の検討 ・観光客等利用客層の拡大方策の検討
4	第2次東御市地球温暖化対策地域推進計画（計画期間：令和2年度（2020年度）～令和12年度（2030年度））	・「脱炭素に向けた地域環境の整備」において、デマンド交通の利用促進が施策の一つとなっている。	・利用者数維持に向けた対策の検討
5	第2次東御市観光ビジョン（計画期間：令和2年度（2020年度）～令和6年度（2024年度））	・「観光集客核拠点の整備」において、域内周遊を円滑にする交通インフラ（二次交通等）の充実	・観光客のデマンド交通利用や休日運行の検討

6-4. 本市の公共交通の課題

前項までの移動状況、市民意向、各種まちづくり施策の各側面から、本市の公共交通の総合的な課題を以下に整理した。

課題1：地域住民のニーズに合った運行形態の検討

定時定路線バスの運行時刻が利用者のニーズに合っていないものがあるほか、運行が行き届いていない地域がある。また、デマンド交通のとうみレッツ号も運行時間やエリア等の制約がある。

課題2：収益構造を改善し持続可能な地域公共交通の実現

新型コロナウイルス感染症の影響もあり、公共交通の利用者は減少している。また、定時定路線バスやとうみレッツ号の収支率は低水準で推移しており、そのほとんどは公費負担によって賄われている。

課題3：積極的なPRや情報提供による公共交通の利用促進

とうみレッツ号の認知度は高いものの、多くの人が自家用車等で移動しているため、実際に利用している人はわずかである。また、たとえ問題が解消されたとしても利用する可能性が低いと考えている人が多数存在する。

課題4：観光客等の来街者がシームレスに移動できる環境づくり

定時定路線バスは運行時間が限られており、とうみレッツ号は事前登録が必要であることから、鉄道や高速バスで本市に訪れた人が気軽に利用できる二次交通手段は乏しいのが現状である。

7. 公共交通網の再編の方向性

7-1. 生活交通の概要

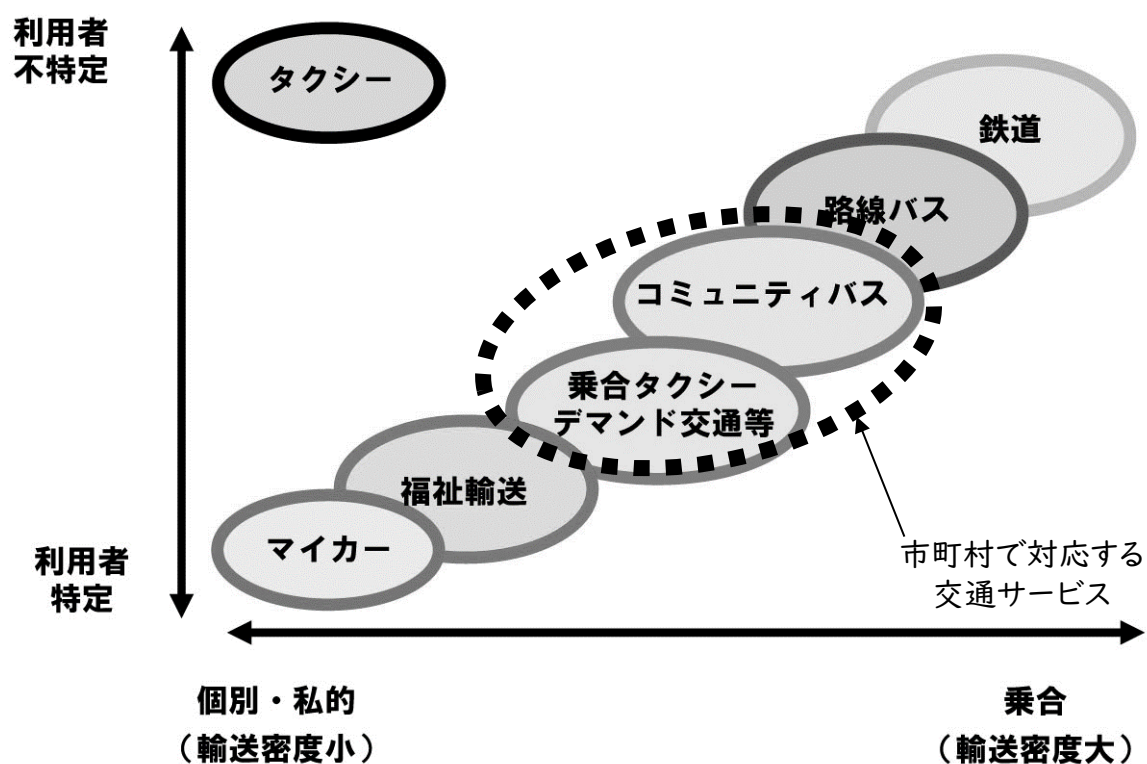
(1) 生活交通の分類

生活交通システムは、運行経路（ルート）や時刻表（ダイヤ）を定めて運行する「定時定路線運行」のほかにも様々な形態がある。下図は、主な交通手段を以下の視点で分類したものである。

①一定時間の輸送量（輸送密度）

②利用者特定の有無

なお、本市では、公共交通網は、コミュニティバスの領域を中心にカバーしており、利用者が少なく需要の薄い領域までカバーしている。



■日常生活交通を担う主な交通手段

(2) 生活交通の特徴

主な生活交通の特徴について、メリット・デメリットとして下表に整理した。

■各種生活交通のメリット・デメリット

		メリット	デメリット	備考
路線定期運行	①通常の路線バス 注)乗合バス事業者が運営・運行	バス停に行けば時刻表に定められた時刻に乗ることができる。	一定の需要がないと事業性は低下する。 近年、利用者の減少により行政の財政負担が増大している。	高速バス
	②コミュニティバス 注)市町村が運営	小型バスの運行により、道路の狭い地域へも入り込みやすい。ワゴン車を導入する場合も見受けられる。運賃や経路などを市町村が設定できる。	既存の路線バスとの整合性が考慮されないと、既存の路線バスの利用者が減少する。	定時定路線バス ・和線 ・祢津線 ・久保通線 ・八重原線 ・御牧原線
	③乗合タクシー	バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くに停留所の設置やドア・ツー・ドアの運行も可能となる。	車両が小さいことから、一度に乗車できる人員が制限される場合がある。(旅客定員9名の場合等)	・(有)カクマハイヤー ・しげのまつバタクシー(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)
	④デマンド交通(DRT)	予約が入った停車地のみ経由するため、需要を面的にカバーすることも可能となる。 事前予約により、利用者がいる場合のみ運行する。	利用者は予約が必要となる。 乗降地の異なる利用者を乗合で輸送することから、停車地の到達時刻が変化することもある。	とうみレッツ号
	⑤自家用車有償運送	生活交通の事業性が低い地域の移動手段として有効。 自家用自動車による有償運行が可能。	利用者の予約が必要な運行形態もある。 事前の会員登録、組織・管理体制、運転協力者の人材確保が必要となる。	

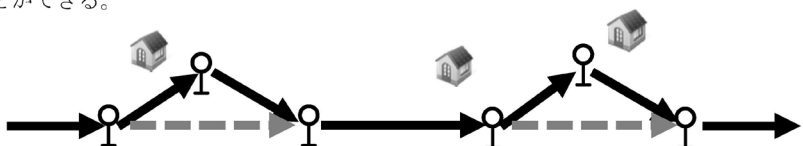
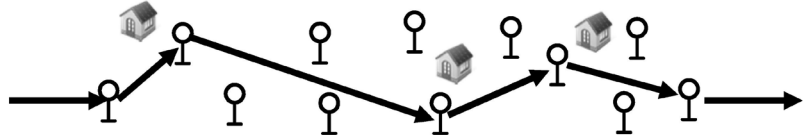
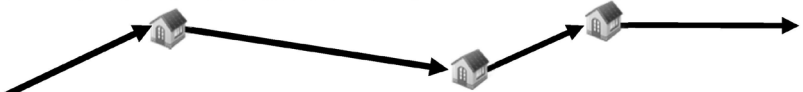
出典：地域公共交通に関する新技術・システムの導入促進に関する調査業務報告書【第Ⅰ編デマンド交通】平成 21 年 3 月国土交通省総合政策局

(3) デマンド交通の種類

デマンド交通は、地域の需要に応じて、定時定路線型でなく利用者からの予約等に基づいて運行を行うものであり、その運行形態には様々なものがある。

以下に、運行形態を運行方式、運行ダイヤ、発着方法で分類した時の各々の特徴を示した。

■運行方式による分類

	運行方式の特徴（イメージ） [ 自宅  バス停等]
A 定路線型	路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。 
B 迂回ルート・エリアデマンド型	定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。 
C 自由経路ミーツーティングポイント型	運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。 
D 自由経路ドアツードア型	運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。 

※とうみレッツ号は赤囲みの形式に分類される。

■運行ダイヤによる分類

	形 式	運 行 の 特 徴
A	固 定 ダ イ ヤ 型	予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行
B	基 本 ダ イ ヤ 型	運行の頻度と主要施設やバス停等における概ね発時刻、着時刻のみが設定されており、予約に応じ運行
C	非 固 定 ダ イ ヤ 型	運行時刻、頻度等が決められておらず、運行時間内であれば、需要に応じ、随時運行

※とうみレッツ号は赤囲みの形式に分類される。

■発着方法による分類

	形 式	運 行 の 特 徴
A	バス 停 ⇄ バス 停	予め設置されている全バス停等での発着が可能なタイプ
B	バス 停 ⇄ 着 地 固 定	発地（自宅）は全バス停等の利用が可能であるが、着地は病院など特定の施設またはエリアに限定されているタイプ
C	バス 停 ⇄ 乗 継 施 設	発地（自宅）は全バス停等の利用が可能であるが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定されているタイプ
D	ドア（自宅・施設）⇄ 乗 継 施 設	発地は利用者の自宅（玄関口）や特定の施設であるが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定されているタイプ
E	ドア（自宅・施設）⇄ 着 地 固 定	発地は利用者の自宅（玄関口）や特定の施設であるが、着地は病院など特定の施設またはエリアに限定されているタイプ
F	ドア（自宅・施設）⇄ ドア（自宅・施設）	発地着地とも制限が無く、自宅（玄関口）や特定の施設から目的施設（玄関口）まで移動できるタイプ

※とうみレッツ号は赤囲みの形式に分類される。

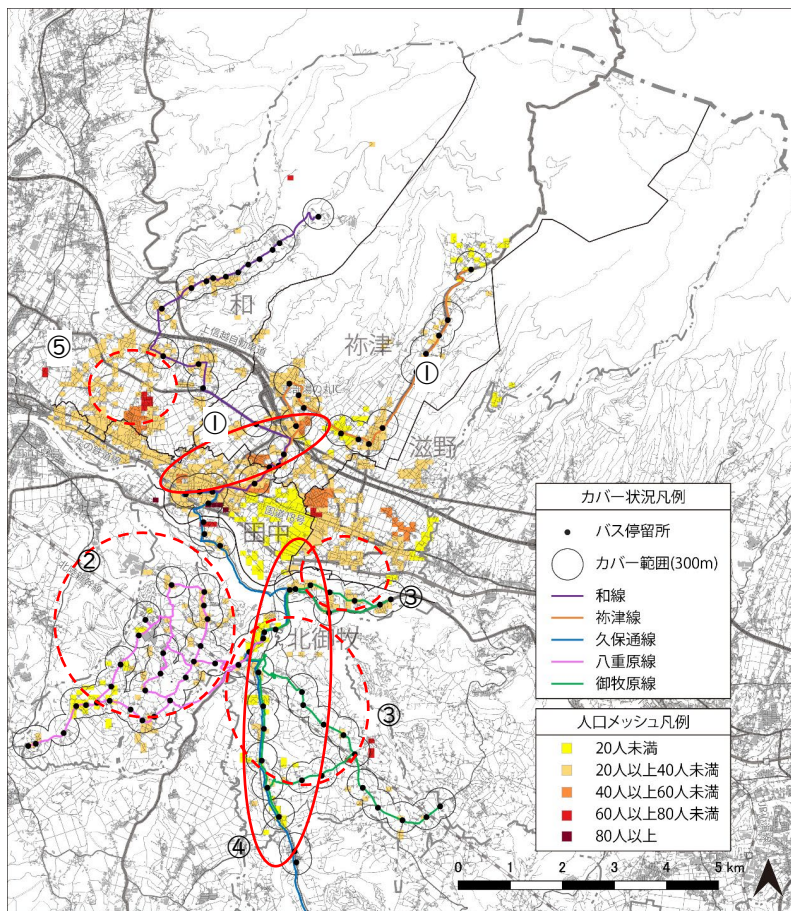
7-2. 東御市のコミュニティ交通について

(1) 定時定路線バス

定時定路線バスは、朝夕を中心に通勤通学向けのサービスとして運行しているが、以下の課題があり、改善の余地が残されている。

■定時定路線バス概要

運行方式	定時定路線
車 両	各路線1台
運 行 事 業 者	3社
運行路線	5路線
運 行 日	平日（旧盆・年末年始を除く）
運行時間	6時台～9時台、15時台～18時台 （通学・通勤時間に合わせて設定）
運 賃	100円～550円（距離従量制）



■定時定路線バスの課題

- ・一定規模の居住地で、公共交通サービスが行き届かない地域がある。
- ・一部区間で運行経路が重複する箇所がみられる。
- ・複雑な運行経路で非効率な運行となる路線（八重原線、御牧原線）がみられる。

■定時定路線バスの路線別課題

	路線名	現状の問題・課題
①	祢津線	・通学用バスとほぼ同じ経路 ・和線と一部区間（市民病院～田中駅）が重複
②	八重原線	・複雑な路線経路
③	御牧原線	・複雑な路線経路
④	久保通線	・御牧原線と北御牧総合支所以南の区間で重複
⑤	—	・滋野地区、和地区の人口集積地（40人/メッシュ以上）に運行していない。 ・田中地区は運行しているものの、一部のエリアには停留所の設置がない。

(2)とうみレッツ号(デマンド交通)

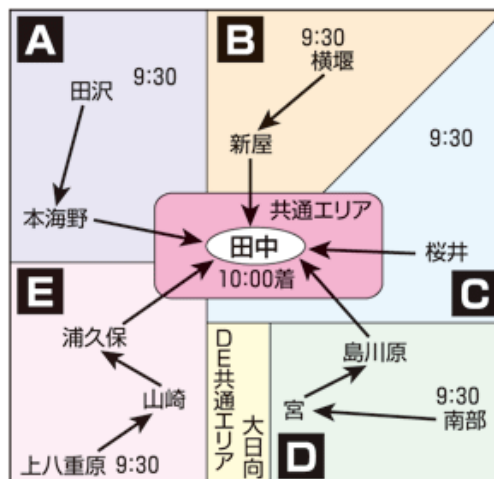
とうみレッツ号は、昼時間帯を中心に高齢者等の移動サービスとして運行しているが、以下の課題があり、改善の余地が残されている。

■とうみレッツ号運行概要

運行方式	オンデマンド
車 両	・ワゴン車(乗車定員9人)6台 ・普通乗用車(乗車定員4人)1台
運 行 事 業 者	3社
運行区域	市内全域(山間部・農地等を除く)
運 行 日	平日(旧盆・年末年始を除く)
運行時間	8時30分～16時30分
運行方式	・ドアツードア方式 ・各エリア遠方部から共通エリア方面への便と逆方向の便がそれぞれ1時間間隔で運行(往復各8便)
登 録	事前に利用登録が必要
予 約	・電話による予約 ・利用日の2日前～利用希望30分前
運 賃	300 円(乗継無料) (利用回数券は12枚 3,000 円)

運行方向の基本イメージ(行き)

A～E各エリア遠方部から共通エリア(田中方面)行き
8:30発、9:30発 以降1時間おきに 15:30発まで



出典:東御市ホームページ、東御市資料

■とうみレッツ号の課題

- ・エリア間の移動では、田中駅周辺で乗り換える必要があり、移動時間がかかる。
- ・自宅送迎であるため、同時時間帯に多くの人を運ぶことが難しく、乗り合いも発生しやすい状況である。
- ・1エリアに1台の運行が基本ベースであるため、エリアにより運行格差が生じやすい状況である。

■とうみレッツ号の運行に関する課題

	項目	現状の問題・課題
①	運行時間帯	・終発が早いため、夕刻時間の定時定路線バスのサービス圏からの利用ができない。
②	移動制約	・地区間移動に田中駅周辺の共通エリアを介し乗り換える必要があり、移動負担と時間がかかる。
③	電話予約	・状況により、希望予約がとれない状況がある。
④	料金支払い	・現金による支払いが主体であり、乗降に時間と手間がかかる。
⑤	運行システム	・オペレーターの感覚が頼りで効率的な運行ができていない。

(3) その他の移動手段

定時定路線バス、デマンド交通とうみレッツ号以外のその他の移動手段として、下表に示すようにタクシーや各種施設送迎バスがある。これらの移動手段の空き時間を活用することを視野に入れて検討することも必要である。

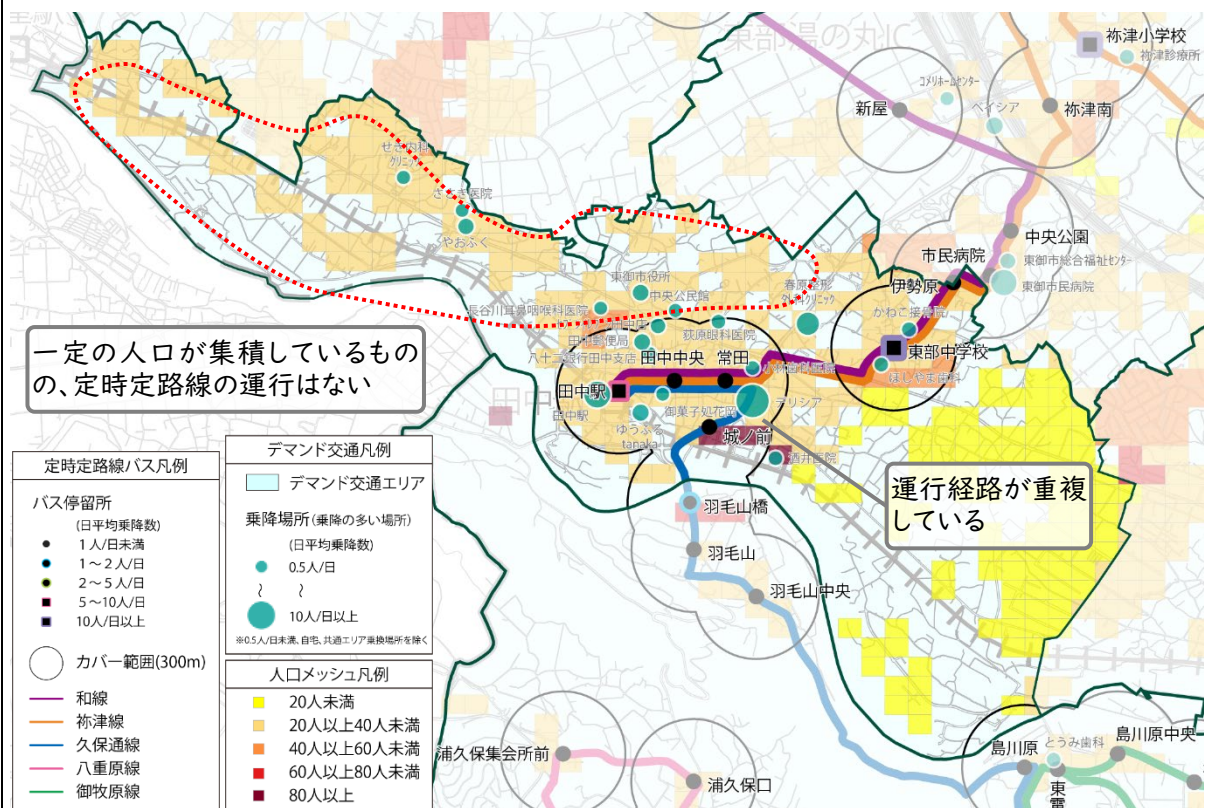
■その他の移動手段の概要

分類		運行サービス範囲	日当たり 運行便数	運行主体・ 運行事業者
鉄道		軽井沢駅～長野駅	上り32便 下り34便	しなの鉄道(株) 東日本旅客鉄道(株)
高速 バス	(東京方面)	上田営業所～東御市役所～池袋 駅～バスタ新宿	上下各3便	千曲バス(株)
		別所温泉～上田営業所～東部湯 の丸～池袋駅～バスタ新宿	上下各6便	西武観光バス(株)
		軽井沢～東御市役所～京都～ユニバ ーサルジャパン	上下各1便	近鉄バス(株)
		諏訪インターターミナル～長野駅～東部湯 の丸～池袋～バスタ新宿	上下各10便	(株)昌栄交通
		長野駅～東部湯の丸～バスタ新宿 ～川崎駅～東京ディズニーシー	上下各5便	WILLER EXPRESS(株)
	(関西方面)	トラビス佐久IC～東御市役所～トラ ビス更埴IC～京都駅～梅田	上下1便	トラビスジャパン(株)
		小諸駅～東御市役所～京都駅～ユニ バーサルジャパン	上下1便	JRバス(株) 西日本ジェイアールバス(株)
タクシー		市内(田中駅待機)		2社
		市内(滋野駅待機)		1社
		市内(大屋駅待機)		1社
		高齢者、身体障がい者、傷病者を 対象		1社
		その他		1社
施設 送迎	観光	市内ワイナリーを巡る時間制貸し 切りタクシー		(一社)信州とうみ観光協会
	施設	湯楽里館、明神館、大田区休養村 とうぶの施設送迎		(株)信州東御市振興公社
	幼稚園	くるみ幼稚園園児の送迎(2コー ス)		学校法人くるみ学園
	自動車学校	自動車学校利用者の送迎		信濃東部自動車学校
	福祉	福祉有償運送サービス		登録事業者

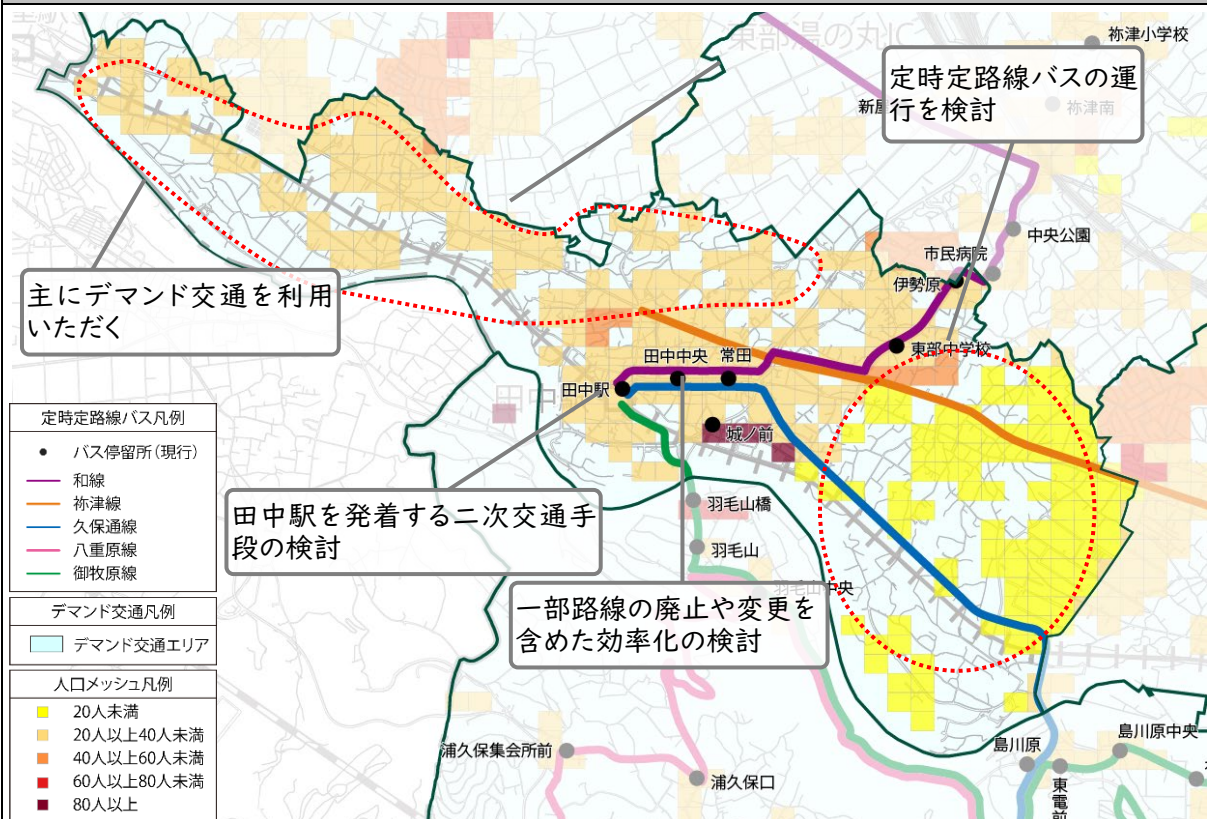
7-3. 地区別の再編の方向性

① 田中地区

■再編前(現在)の運行及び利用状況

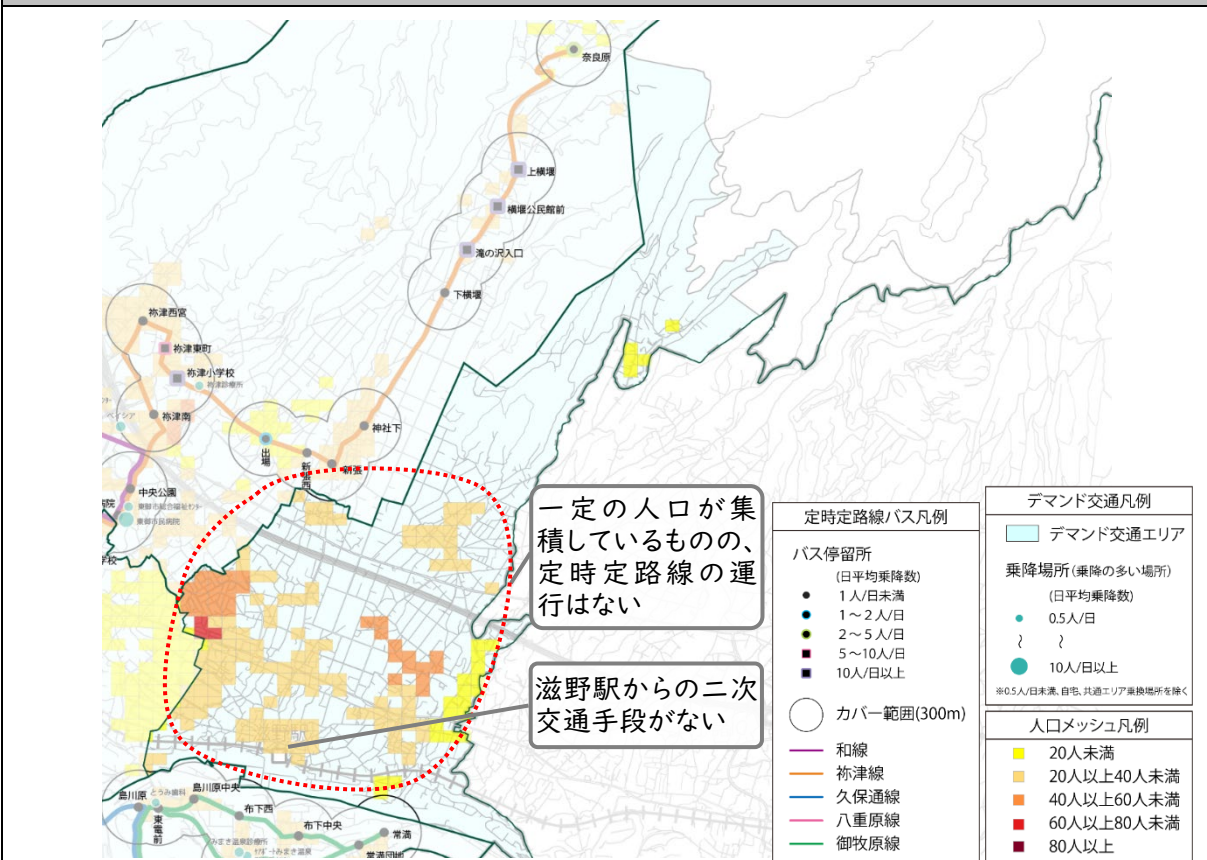


■再編の方向性

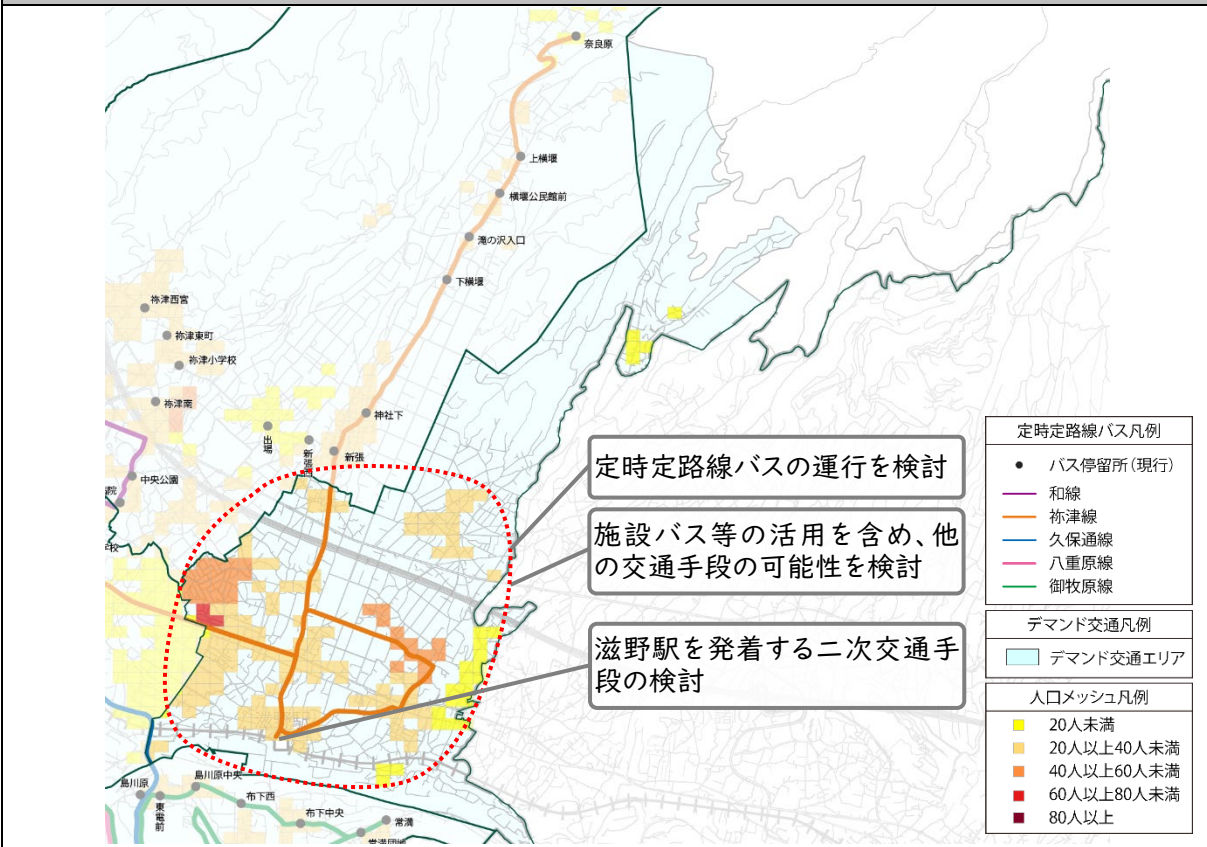


② 滋野地区

■再編前(現在)の運行及び利用状況

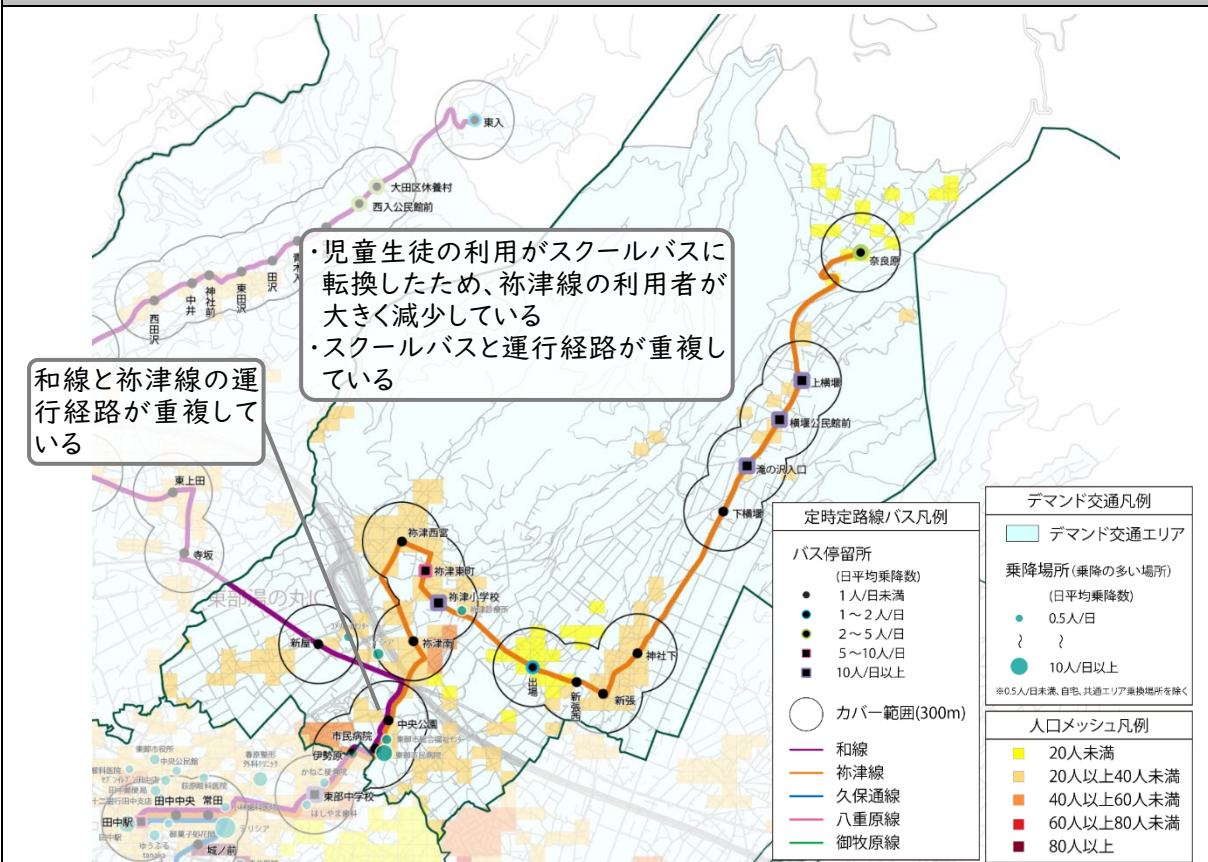


■再編の方向性

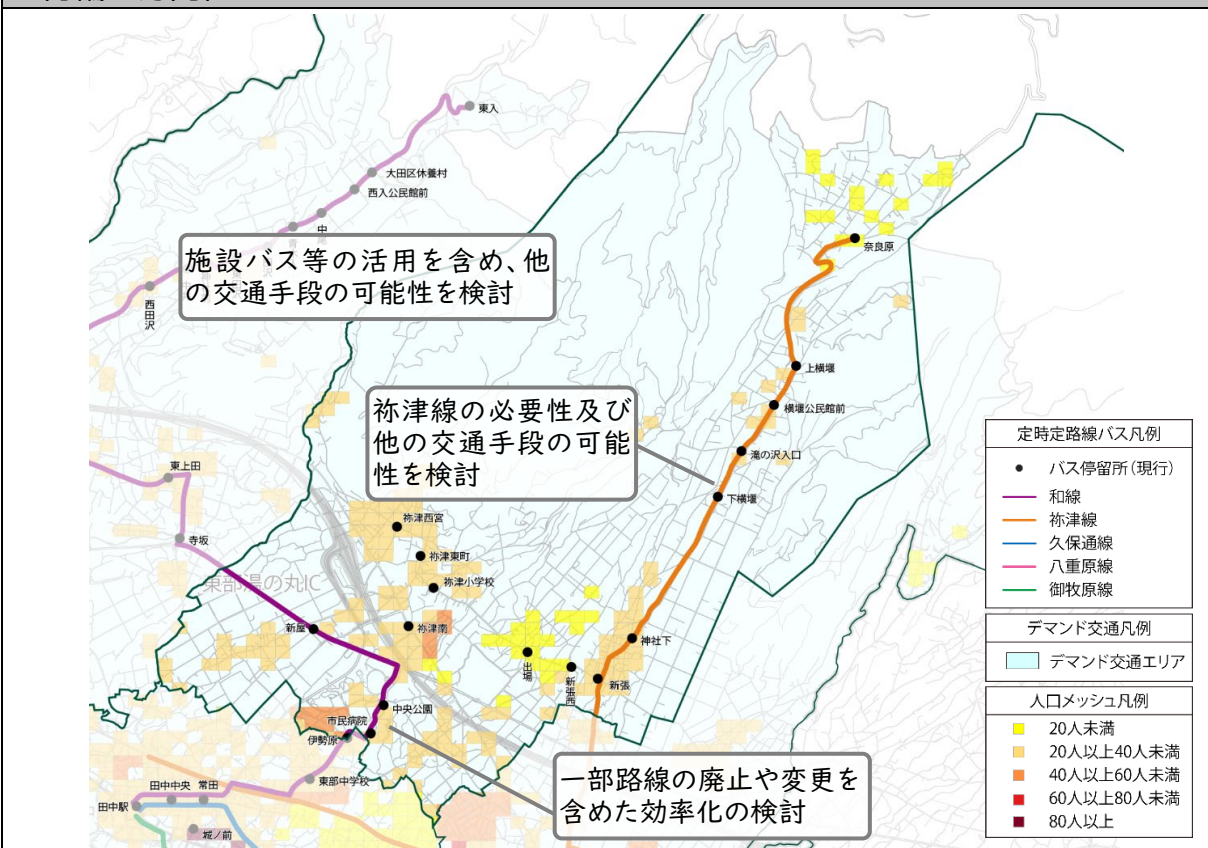


③ 祢津地区

■再編前(現在)の運行及び利用状況

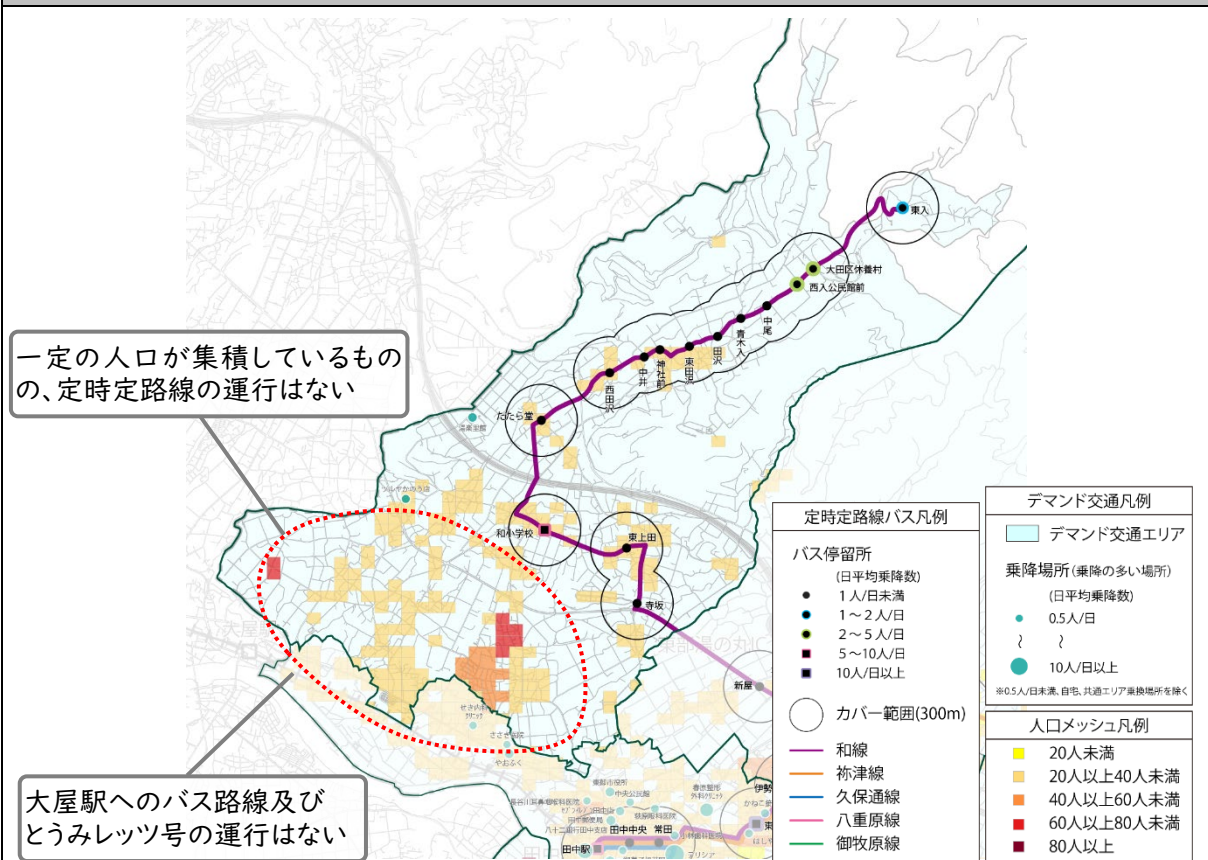


■再編の方向性

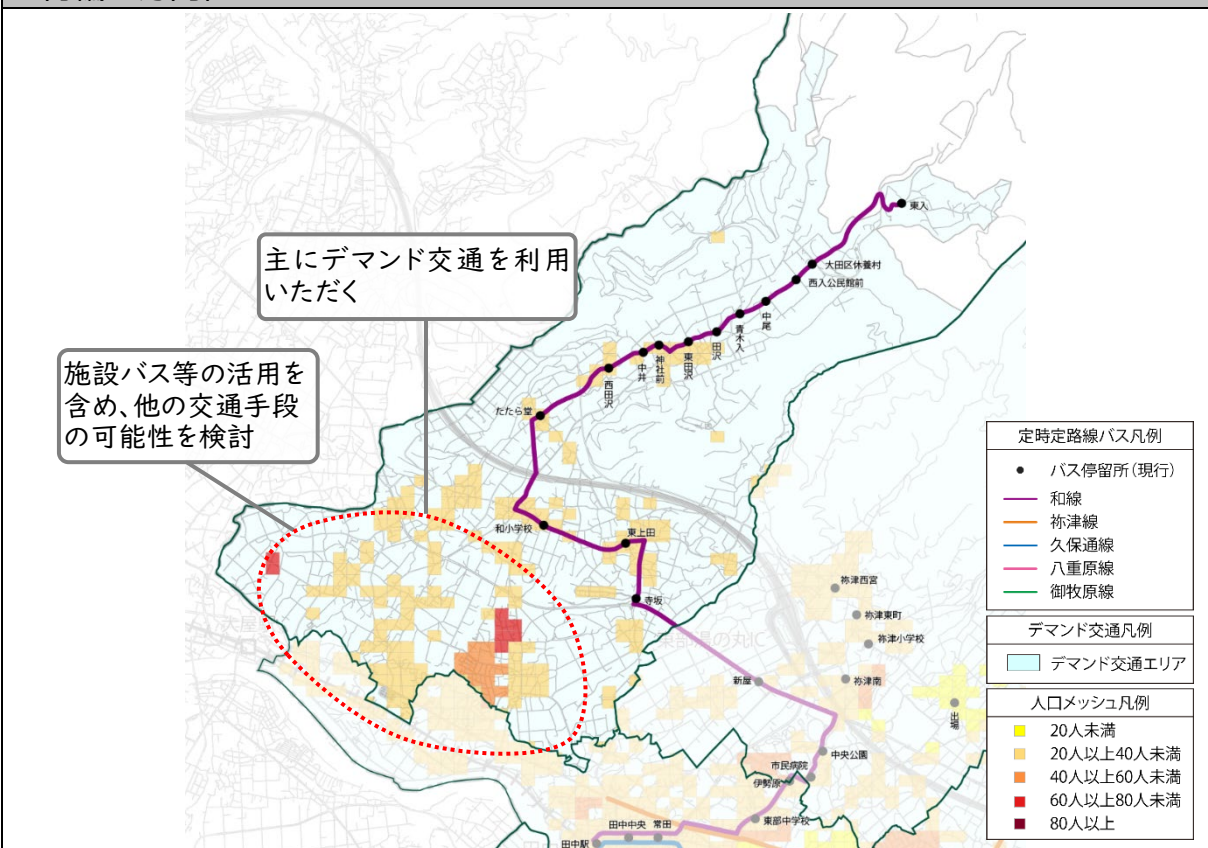


④ 和地区

■再編前(現在)の運行及び利用状況

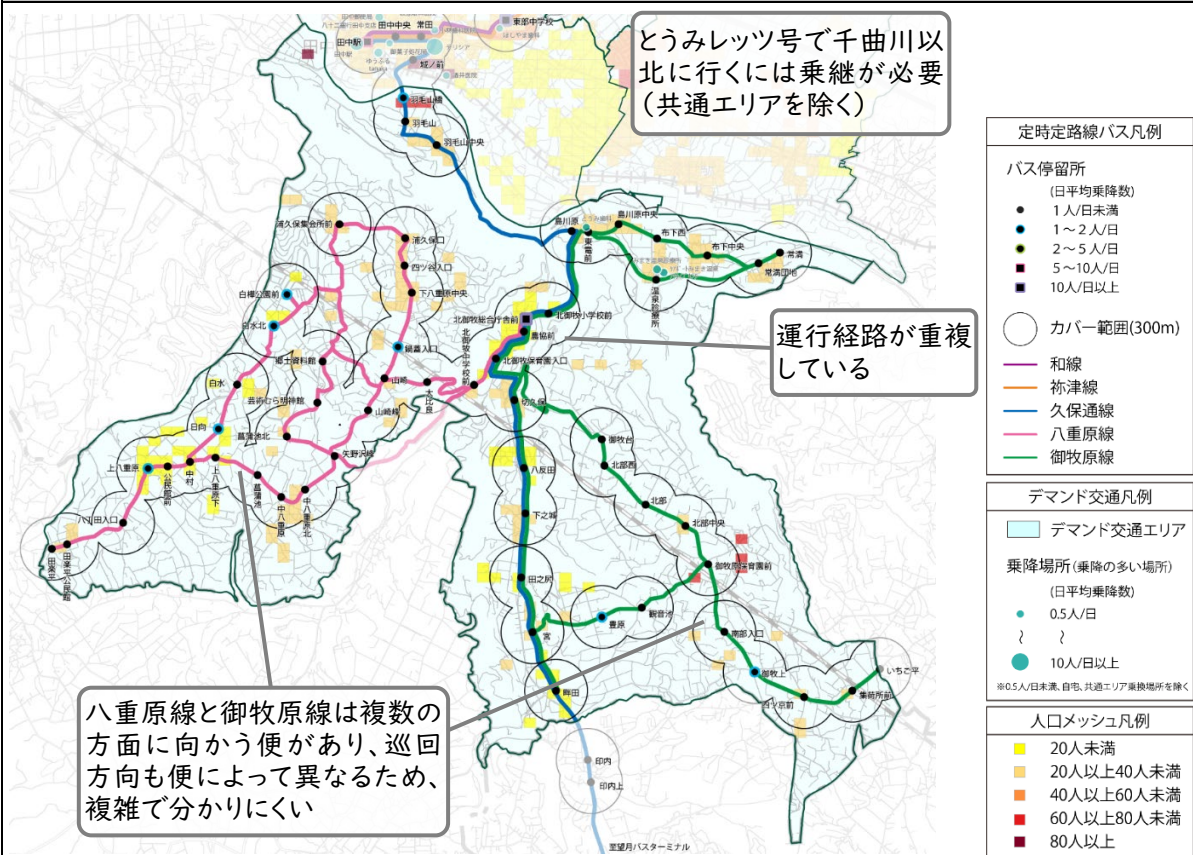


■再編の方向性

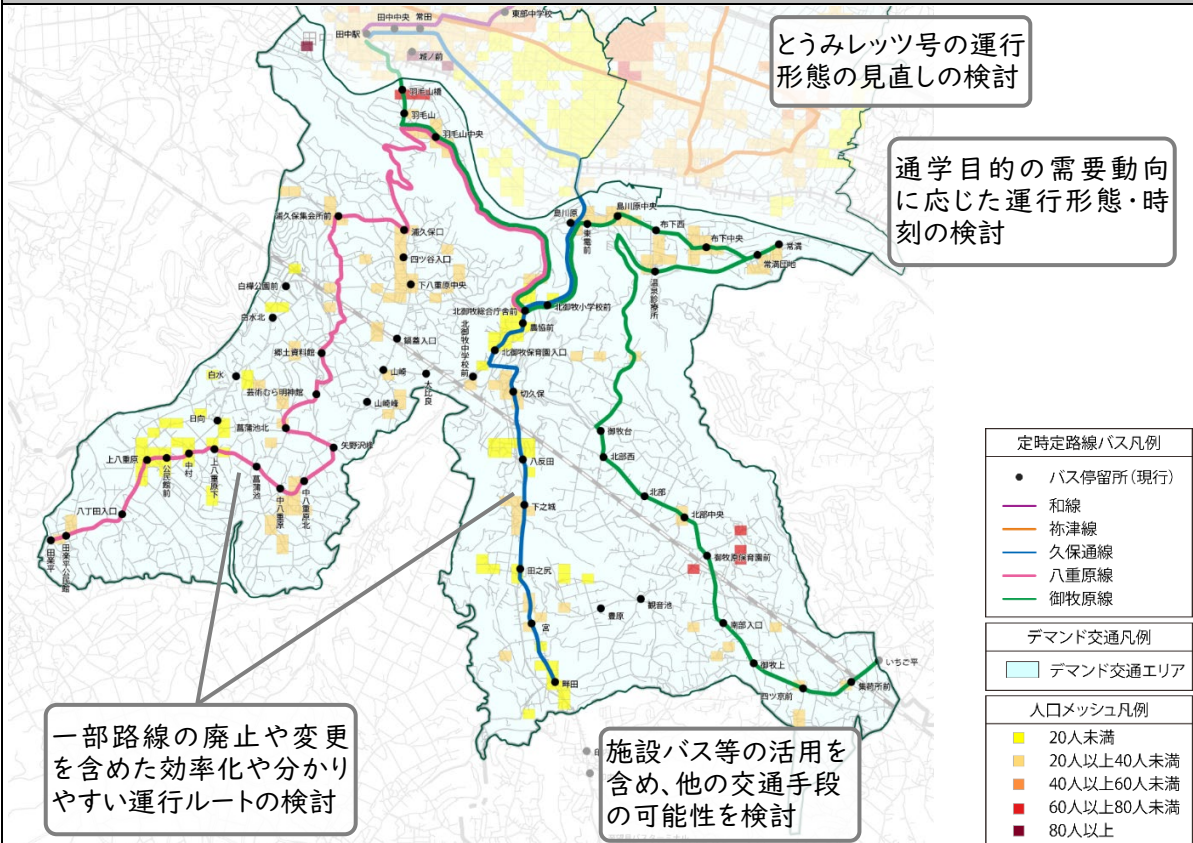


⑤ 北御牧地区

■再編前(現在)の運行及び利用状況



■再編の方向性



8. 計画の基本方針及び目標

8-1. 基本理念及び基本方針

本市の将来都市像である「人と自然が織りなす しあわせ交流都市 とうみ」の実現に向け、市民の快適な生活を支えるため、安心できる都市基盤の整備と安全・安心のまちづくりを進めることとし、身近な生活道路や幹線道路網の整備とともに公共交通の充実等の社会基盤施設の整備に努め、住環境の質の向上による快適で住みよいまちづくりを進めている。

高齢者や子育て世代が健康で快適な安心できる生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な公共交通サービスを構築することが、今後のまちづくりでの大きな課題であり、医療・福祉施設、商業施設や住居などが、公共交通によりこれらの生活利便施設などに円滑にアクセスできる公共交通網を一体的に形成（コンパクト・プラス・ネットワーク）していくことが求められている。

こうした背景を受け、本市における「将来都市像・基本目標」や公共交通における課題等を踏まえ、本計画の基本理念と基本方針を以下のとおり設定する。

■まちづくりの目標

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：第二次東御市総合計画

- 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

基本目標：東御市都市計画マスタープラン

- 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

■公共交通の課題

- 課題1 地域住民のニーズに合った運行形態の検討
- 課題2 収益構造を改善し持続可能な地域公共交通の実現
- 課題3 積極的な PR や情報提供による公共交通の利用促進
- 課題4 観光客等の来街者がシームレスに移動できる環境づくり

■基本理念

豊かでしあわせな市民生活を支える
持続可能な公共交通環境の実現

■基本方針

- 基本方針1 誰もが安心して使いやすい移動手段としての公共交通の構築
- 基本方針2 地域交流を促進し、地域に活力を与える公共交通の構築
- 基本方針3 多様な連携により、将来にわたって持続可能な公共交通の構築

基本方針1：誰もが安心して使いやすい移動手段としての公共交通の構築 (公共交通ネットワークの構築)

公共交通は、運転免許を持たない人をはじめとする市民の日常生活の移動手段として重要な役割を担っているものの、市民の多くが自家用車により移動している状況にあり、公共交通を真に必要としている人は、学生や高齢者等の一部に限られている。

公共交通を利用したくても、路線の複雑化や乗降時間の不便さ等の理由により、公共交通利用には結びついていない状況にあり、利用者数の減少傾向は変わらず、このままでは、公共交通を維持していくことが困難になる危険性がある。

このため、基本方針の1つとして、「誰もが安心して使いやすい移動手段としての公共交通の構築」を掲げることとする。

基本方針2：地域交流を促進し、地域に活力を与える公共交通の構築 (交通拠点の機能向上)

デマンド交通「とうみレッツ号」は、利用者登録を行えばいつでも気軽に市内を移動できる交通手段であり、市民だけでなく市外からの観光客にも利用できるシステムとなっている。しかし、観光需要の取り込みは十分できておらず、利用者も限られている状況にある。このため、デマンド交通「とうみレッツ号」において、時代に即したシステム導入の検討、利用促進に向けた情報提供やキャンペーン等で広く周知していく必要がある。

また、市の玄関口である田中駅は、しなの鉄道を軸に交通が結節する拠点であり、市民や観光等で市外の来訪者が集う場となっているが、利用しやすい駅として、交通相互の乗り換え環境の改善だけでなく、多様な機能を有する魅力的な空間を創出していくことが必要である。

このため、基本方針の1つとして、「地域交流を促進し、地域に活力を与える公共交通の構築」を掲げることとする。

基本方針3：多様な連携により、将来にわたって持続可能な公共交通の構築 (管理体制の構築)

公共交通を安定的に継続させていくためには、地域や交通関係事業者、企業などが公共交通の利用促進に関する認識を強く持ち、相互の協力体制を築き、環境負荷の低減に資する公共交通の確立など、必要に応じて見直していくことが必要である。

また、互助や住民の助け合いの観点から住民自らが主体となって移動手段を確保することも必要であり、住民の協力を得ながら地域にとって望ましい交通サービスのあり方について検討をする必要がある。

このため、基本方針の1つとして、「多様な連携により、将来にわたって持続可能な公共交通の構築」を掲げることとする。

8-2. 計画目標

前項で掲げる基本理念・基本方針に基づき、目指すべき計画目標を以下のとおり設定する。

基本方針Ⅰ 誰もが安心して使いやすい移動手段としての公共交通の構築	
計画目標 ①	広域都市間を連絡する「幹線交通」の維持 ・隣接自治体を連絡し、本市の中心拠点を結ぶ「しなの鉄道」は、通勤・通学や通院、買物などの広い都市活動を支えており、これらの移動を保障するため、幹線交通の維持・確保を図る。
計画目標 ②	定時定路線バスの利便性向上 ・居住密度の高い地域を連絡し、田中駅に発着する時刻に合わせるなど需要に応じた運行時間、経路を運行することにより、利便性が高く、多くの人が使える交通を目指す。
計画目標 ③	デマンド交通「とうみレッツ号」の利便性向上 ・利用意向に応じた運行方法を提供することにより、移動負担の軽減を図り、使いやすさの向上を目指す。 ・AIを活用した運行システムを利用することにより、運行効率を高め、移動しやすい環境を創出する。

基本方針Ⅱ 地域交流を促進し、地域に活力を与える公共交通の構築	
計画目標 ④	中心拠点の公共交通利便性向上によるにぎわいの創出 ・公共交通での市街地へのアクセス向上を図ることにより、にぎわいを創出する一役を担う。
計画目標 ⑤	交通拠点の乗継利便性の向上 ・各交通手段での乗継が発生する交通拠点は、交通結節点としての乗り継ぎの利便性を向上するとともに、待ち時間を苦痛に感じないような仕掛けづくりを検討する。 ・田中駅などの交通拠点には、初めて東御市を訪れる人にも、迷わず利用できるわかりやすい公共交通やまち・観光の情報提供・案内などを行う。
計画目標 ⑥	来訪者が使ってみたくなる公共交通の提供 ・公共交通サービスの一環として、eバイク、レンタサイクル等の新たな交通手段の提供することで、来訪者の移動手段の選択肢を増やし、移動の楽しさを提供する。

基本方針3 多様な連携により、将来にわたって持続可能な公共交通の構築	
計画目標 ⑦	みんなで支え利用促進策の展開 ・交通事業者だけではなく、行政や地域（住民・学校・病院など）、企業（商業施設・事務所など）等が連携して、持続的に公共交通の情報発信・利用促進を行える仕組みを構築する。
計画目標 ⑧	環境負荷の低減に資する公共交通の実現 ・利用者ニーズに対応した公共交通サービスを提供していくとともに、モビリティマネジメントを取り組んでいくことで、過度に自動車へ依存することのない、環境負荷の低減に資する公共交通の確立を目指す。
計画目標 ⑨	需要の少ないエリアに対する最低限の移動の保障 ・既存の交通だけでは対応できない小規模な需要エリアに対して、日常の生活を支えられる交通手段を提供するため、地域協働による地域内交通確保の制度・仕組みを検討する。

8-3. 地域公共交通網の将来イメージ

(1) 路線の階層化

地域公共交通は、まちづくりの一役を成すものであることから、まちづくりの根幹となる都市拠点を連絡するとともに、地域公共交通網の階層化を行うことにより、利用しやすく効率的な地域公共交通ネットワークの再構築を図ることとする。

なお、都市拠点は、将来都市構造における拠点を見据え現状で機能している拠点として、「中心拠点」、「支線交通乗継拠点」、「交流拠点」、「地域の拠点」を抽出した。

また、公共交通軸は、広域的な移動を支える「幹線公共交通軸」、市内の主要拠点を連絡する「準幹線公共交通軸」、地域内の移動を支える「支線公共交通」を設定した。

これらを包括し、地域公共交通網の将来イメージ図として次図に示した。

【地域公共交通軸】

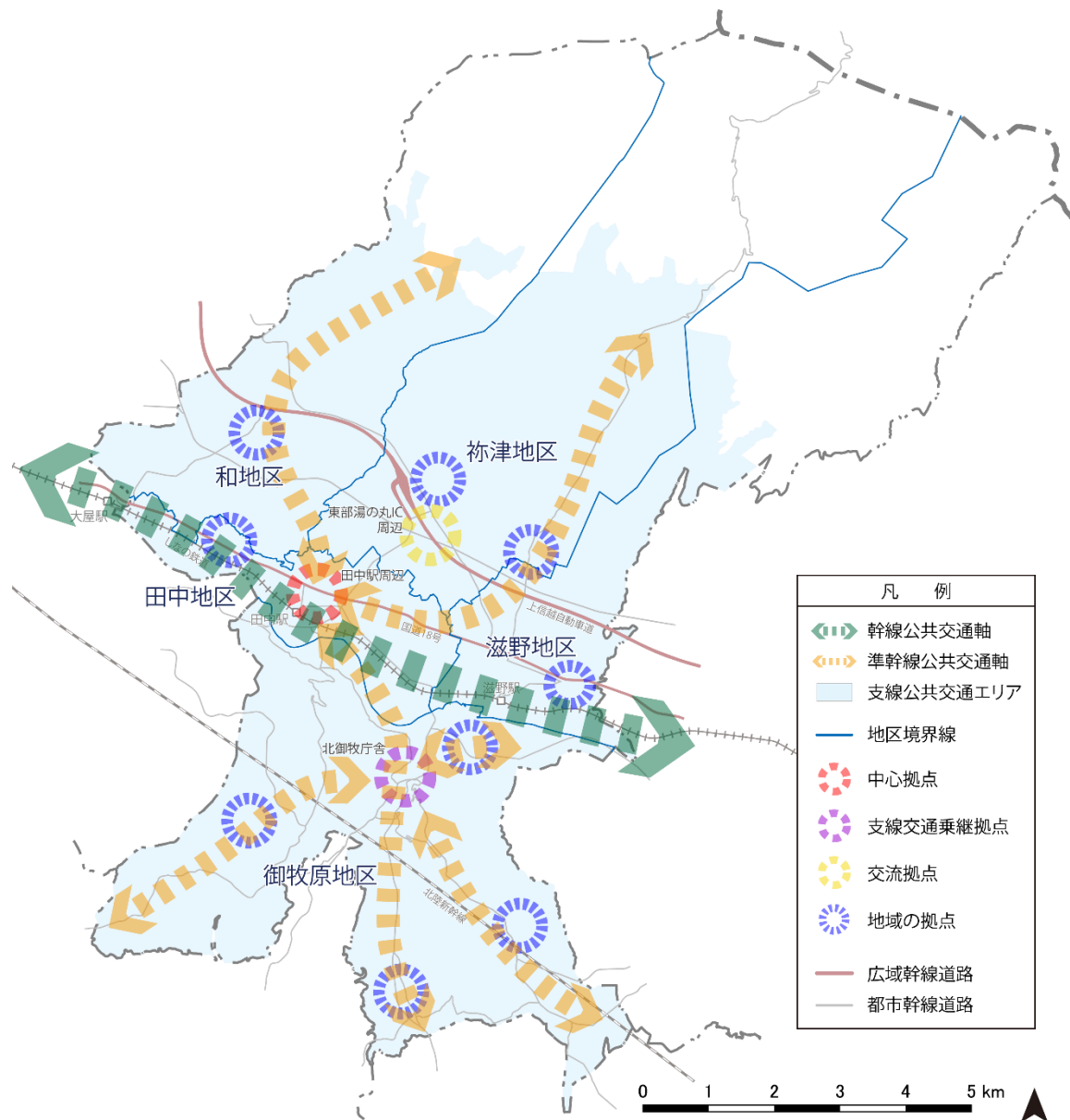
交通種別	役 割	交通モード
幹線公共交通軸	周辺都市と連絡し広域的な移動を支える	鉄道
		高速バス
準幹線公共交通軸	市内の拠点間を連絡する	定時定路線バス
支線公共交通	地域内の移動(主に日常生活)を支える	とうみレッツ号
		タクシー

【交通拠点】

交通拠点	拠点の機能	位 置
中心拠点	・市の玄関口、都市機能が集積する中心市街地であり、多様な交通が集中する拠点	田中駅周辺
支線交通乗継拠点	・交流機能を備えた拠点	北御牧庁舎
交流拠点	・広域交通と接続する拠点 ・来街者の玄関口であり、広域交流を促進し、地域観光を支援する役割を担う拠点	東部湯の丸IC周辺
地域の拠点	・地域活動の中心となる拠点	各地区の主要地点

※都市計画マスタープランの将来都市構造を基に、現状を鑑み設定した

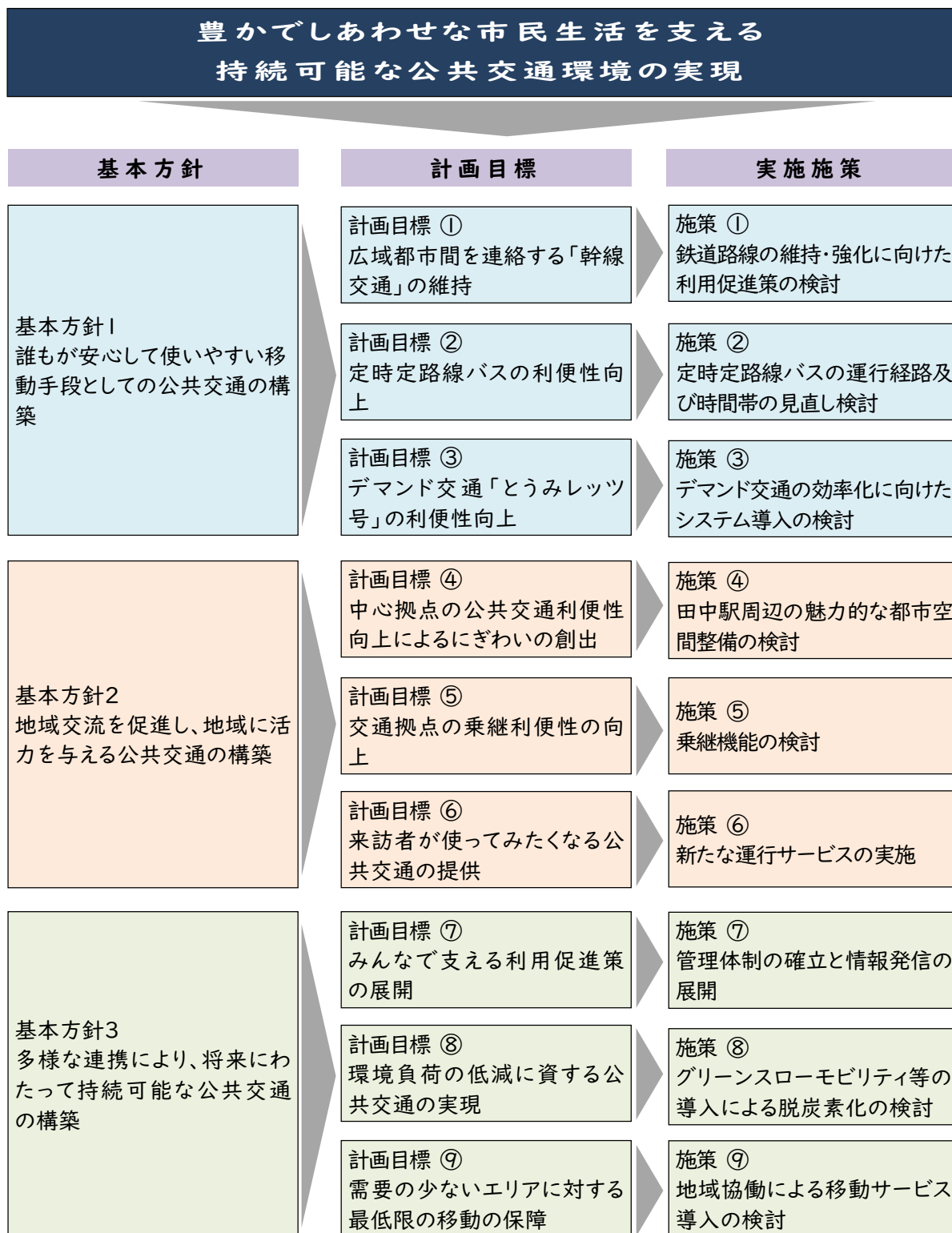
■将来公共交通網のイメージ



9. 目標を達成するための具体施策

9-1. 実施施策

本計画の目標の達成に向けて、令和14年度（2032年度）までの10ヶ年で優先的に実施すべき施策を以下のように体系づけた。



9-2. 施策内容

前項で掲げた実施施策について、整備イメージを以下に整理した。

施策 ①：鉄道路線の維持・強化に向けた利用促進策の検討 事業主体：・鉄道事業者 ・市

【鉄道事業者】

都市間・地域間移動を担う鉄道路線網について、市内の根幹的な路線として位置づけ、維持・確保に努める。

鉄道事業者各社では、車いすやベビーカー利用者のためのスペース等を備えた新型車両の導入や既存車両の改造、多言語での自動放送などバリアフリー化に向けた取り組みが行われている。こうした背景を受け、移動の不自由な人をはじめ、荷物の多い人、ベビーカー利用者など、どのような方にとってもより利用しやすい車内環境づくりを目指して鉄道事業者とともに協力して取り組んでいくことで、安心して利用できる環境を提供し、利用者数の維持を図っていく。

【市】 持続的な鉄道路線の維持・確保に向け、関係会議での協議、費用負担を担う。



施策 ②：定時定路線バスの運行経路及び時間帯の見直し検討 事業主体：・東御市商工会 ・市

定時定路線バスにおける以下の課題を解消するため、利用意向や需要を考慮し、運行経路及び運行時間帯の見直し検討を行い、運行の最適化を図る。

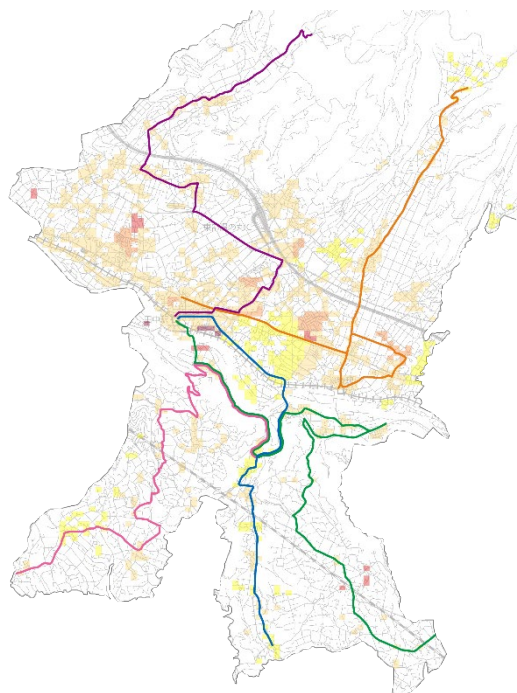
【東御市商工会】

- ・各路線別の利用者数や停留所別の乗降者数等の利用状況の調査や利用ニーズの調査を定期的の実施し、地域ごとのニーズが反映された運行経路及び時刻表への見直しを行う。

【市】

- ・スクールバスや鉄道、デマンド交通等の他の交通事業との相補的な連携を考慮したうえで、地域公共交通会議等において実施事業者及び関係機関と再編に向けて協議を実施する。
- ・持続可能な定時定路線バスの運行に費用負担を担う。

※別冊 東御市公共交通システムにおいて、路線等を示し、実績やニーズにより、毎年見直しができることとする。



施策 ③： デマンド交通の効率化に向けたシステム導入 事業主体： ・東御市商工会 ・市

デマンド交通「とうみレッツ号」は、ドアツードアで利便性に優れているシステムだが、利用者登録や予約がアナログであり、経路も含めオペレーター頼りで非効率とも言える。

利用意向や需要を考慮し、利用者ニーズに即したサービスの提供が可能となる AI 技術を活用した新システムの導入が考えられる。

【東御市商工会】

AI 技術導入による効果を検討

① 効率的な乗り合わせ：新規及び既存予約の処理順序を AI で最適化

② スマホアプリ予約：いつでもどこからでも簡単に予約が可能となる（従来の電話予約も可能）また、24 時間365日乗車直前まで登録、予約可能となる上記の効率化により、以下の効果が見込める。

③ 待ち時間の短縮（最小の待ち時間で乗車可能）

④ 乗車時間の短縮（1 台当たりの運行エリアが広く、乗り継ぎが不要となるため、目的地まで早く到着可能）

オンデマンドバスシミュレーション結果レポート

オンデマンドバスについて | 概要

- ✓ AI活用型オンデマンドバス(OBD)は、アプリ予約できる集合型の移動サービス。
- ✓ 高い輸送効率の実現と実績データを基にした継続的な改善が可能

spare



【市】・地域公共交通会議等において実施事業者及び関係機関と再編に向けて協議を実施する。

・持続可能な定時定路線バスの運行に費用負担を担う。

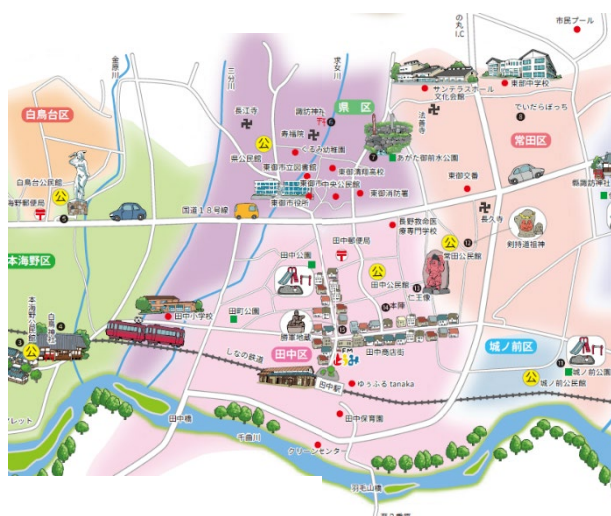
施策 ④： 田中駅周辺の魅力的な都市空間整備の検討 事業主体： ・住民 ・市

田中駅周辺の市街地は、地区内の住民や関係団体が連携し、自分たちの地域の課題解決や将来像の実現を図る「中心市街地のにぎわいの創出」に向け、以下のように事業を展開する。

【にぎわいの創出】

- ・住民、区、関係団体がつながる一体感のある田中地区
- ・各種イベントの開催
- ・にぎわいにある田中商店街（田中駅周辺等）の再興
- ・多くの観光客が訪れる海野宿の実現
- ・市の中心として活気のあるまちづくりの推進

こうした取り組みを実現させながら、魅力的な都市空間の形成に向けた検討を進めていくとともに、これに寄与できる公共交通のあり方を検討する。



事業主体：・東御市商工会　・市

利用者がストレスを感じることのない環境を整備する。

【東御市商工会】

- ・公共交通は道路事情や雨・雪などの影響により、運行ダイヤ通りに運行できないことがある。利用者がどの程度待つのか、把握できるように、インターネットやスマートフォンなどを活用したシステム導入の検討を行う。



【市】

- ・地域公共交通会議等において実施事業者及び関係機関と再編に向けて協議を実施する。
- ・持続可能な定時定路線バスの運行に費用負担を担う。

事業主体: ・市 ・信州とうみ観光協会

国土交通省では、公共的な交通としてのシェアサイクルの普及を図るため、以下の検討を進めている。

東御市でもeバイクを含め観光二次交通及び観光の誘客の2つの側面から検討する。

シェアサイクルにおける国による検討内容はシェアサイクルの公共的な交通としての位置付けもしている。

【信州とうみ観光協会】

- ・駅前レンタサイクルの運営



【市】

- ・既存のレンタサイクル事業に中山間地に適したeバイクの拡充
- ・各観光地点におけるポートの設置
- ・Maasを活用した利便性の向上
- ・近隣市町村と連携した広域的な展開の検討



＜交通系ICカードでの利用(台湾・台北)＞

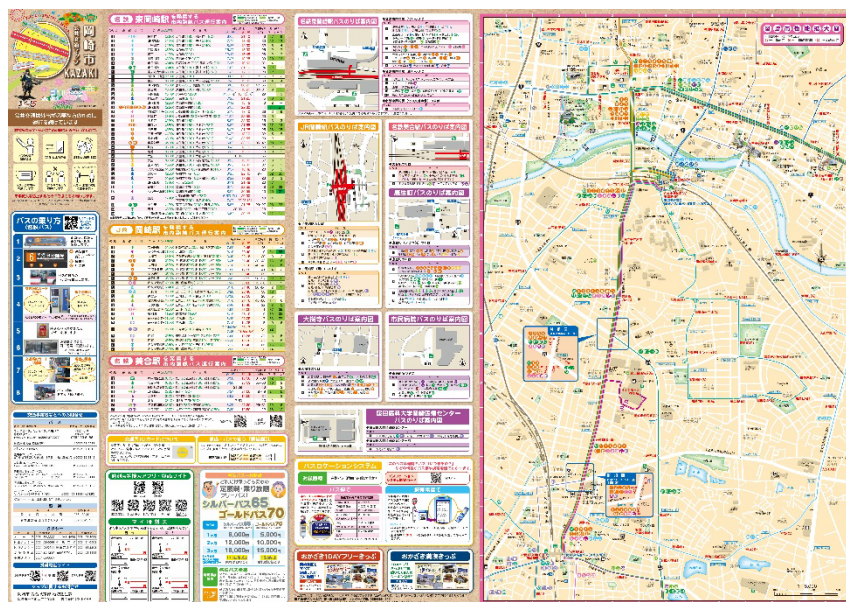
施策 ⑦：管理体制の確立と情報発信の展開

事業主体：・市 ・東御市商工会

- ・公共交通に関する情報をわかりやすく、積極的に案内・提供しながら、公共交通の利用を促進する。
- ・利用促進・情報提供の取り組みを長く続けていけるために、多様な関係者と連携した仕組みを検討する。

【わかりやすい公共交通マップ、乗り方リーフレット等の作成】

周辺自治体のバスマップとの調整を図りつつ、わかりやすい市内の総合的な公共交通マップなどの作成を検討する。



出典：岡崎市公共交通マップ

施策 ⑧：グリーンスローモビリティの導入等による脱炭素化の検討 **事業主体：**・市 ・民間事業者

国土交通省では、グリーンスローモビリティの普及を目指し、地方自治体を対象にした導入支援事業も展開している。グリーンスローモビリティは、主に移動面に不便を抱える高齢者などを対象に生活道路での走行を想定したもので、環境面のメリットだけでなく低速であるが故に事故を抑止するなどのメリットもある。脱炭素を目指す社会構築に向け、イベントの開催時など、多くの市民の目に触れ、体験することが重要であり、また観光地などにおいて景観を楽しめる、グリーンスローモビリティ導入の可能性を検討する。

※グリーンスローモビリティ：「時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス」の総称

■グリーンスローモビリティで活用しうる車両の種類



出典：グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き（国土交通省）

施策 ⑨：地域協働による移動サービス導入の検討

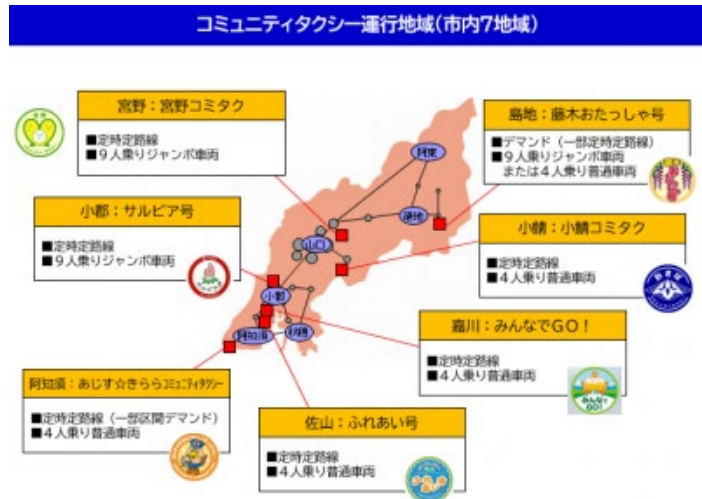
事業主体：・市 ・住民

一定の人口密度がある地域で、鉄道や定時定路線バスの運行サービスがない地域について、地域の実情・特性を踏まえて、地域・住民が選択できる交通手段確保の制度・仕組みを検討する。

【タクシー活用による生活交通の確保の実施イメージ】

・山口市では、地域内をきめ細かく回り、地区中心地や駅・バス停までを結ぶ定時定路線方式の「コミュニティタクシー」を、地域住民が協議会を作り、行政補助に加え、地域が運営費の 30%を負担する仕組みで運行している。

・過疎化が進み、コミュニティタクシーの運行に必要となる協議会設立が困難な地域においては、バス停から 1km 以遠の地域に住む 65 歳以上の住民 4 人のグループが市に申請すると利用券が配布される「グループタクシー」方式を実施している。



出典：山口市HP

10. 計画及び事業の進行管理

10-1. 目標値の設定

基本理念及び基本方針の達成状況や施策の効果を把握・検証していくために、定量的な視点で以下の指標及び目標値を設定する。

■指標及び目標値

基本方針	指標	目標値		
		現況値 令和3年 (2021年)	中間 令和8年 (2026年)	目標値 令和13年 (2031年)
基本方針1 誰もが安心して使いやすい移動手段としての公共交通の構築	デマンド交通利用者数 ※1	16,612 人	31,019 人 (令和5年(2023年))	35,000 人
	定時定路線バス利用者数 ※2	14,330 人	25,143 人 (令和5年(2023年))	25,000 人
基本方針2 地域交流を促進し、地域に活力を与える公共交通の構築	観光客入込数(海野宿) ※3	176 千人 (コロナ禍前:令和元年 (2019年))	200 千人	202 千人
	駅前レンタサイクル 利用者数 ※4	425 人	600 人	800 人
基本方針3 多様な連携により、将来にわたって持続可能な公共交通の構築	自動運転車両の研究	1 回	3 回	3 回

※1、※2 第2次東御市総合計画・後期基本計画指標より

※3 第2次東御市観光ビジョン指標より

※4 第2次東御市地球温暖化対策地域推進計画指標より

10-2. 推進及び管理体制

本計画及び事業を進めるにあたっては、「行政」「交通事業者」「地域住民」の三者が連携し、一体となって計画目標の達成に向け取り組むとともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な交通体系の構築を目指す必要がある。

さらに、以下に示す管理体制を築くことにより、公共交通に関係する様々な主体との連携を図り持続性を高めるとともに、まちづくりに貢献する公共交通を目指していく。

なお、計画期間における社会情勢の変化を把握しながら、見直しが必要な場合には、上位関連計画などの方針と整合性を図りつつ、計画の改定を行っていくものとする。

■計画・事業の推進及び管理体制

管 理 体 制	構 成 員	機 能・役 割
公共交通事業者会議	・鉄道事業者 ・タクシー事業者 ・学識経験者 ・東御市	・交通拠点における乗継機能強化など、交通施設間の連携が必要になる計画・事業の検討を行う。

10-3. PDCAサイクルによる事業の推進・評価

本計画で掲げた目標（Plan）を確実に達成するため、継続的に取り組む（Do）とともに、その取り組み結果を把握・評価（Check）し、問題点があれば見直しを行い（Action）、新たな取組みの計画を立てる（Plan）という、PDCA サイクルを実行する。

