

東御市地域公共交通計画(素案)

令和4年●月

【 目 次 】

1. 計画概要	
1-1. 計画の目的	1
1-2. 計画の位置づけ	1
1-3. 計画の範囲	1
1-4. 計画の期間	2
2. 地域特性の把握	
2-1. 社会経済条件	3
2-2. 道路交通	10
2-3. 主要施設の分布状況	11
2-4. コロナ禍前後の移動状況	12
2-5. 地域特性のまとめ	13
3. 公共交通の現状分析	
3-1. 公共交通の概要	17
3-2. 定時定路線バス・とうみレッツ号の運行及び利用状況	18
3-3. EVバス「RIDE'N」の実証実験結果分析	27
3-4. 運行収支状況	29
3-5. 地区ごとの概況及び特徴	30
3-6. 公共交通の現状分析のまとめ	45
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	51
4-2. 他部署の施策	57
5. 移動ニーズの把握	
5-1. 調査概要	59
5-2. アンケート調査結果	60
5-3. 交通事業者へのヒアリング調査結果	65
6. 地域公共交通の課題	
6-1. 移動状況からの課題	67
6-2. 市民意向からの課題	69
6-3. 各種まちづくり施策からの課題	70
6-4. 地区別の課題	71
6-5. 本市の公共交通の課題	74
7. 計画の基本方針及び目標	
7-1. 基本理念及び基本方針	75
7-2. 計画目標	77
7-3. 地域公共交通網の将来イメージ	79
8. 目標を達成するための具体施策	
8-1. 実施施策	83
8-2. 施策内容	84
9. 計画及び事業の進行管理	
9-1. 目標値の設定	89
9-2. 推進及び管理体制	90
9-3. PDCAサイクルによる事業の推進・評価	90

1. 計画概要

1-1. 計画の目的

近年、少子高齢化の進展や高齢の運転免許保有者の増加などにより、公共交通の利用者が減少傾向にあり、民間交通事業者や自治体の財政負担など公共交通サービスをとりまく環境が厳しさを増している。

一方で公共交通の充実を求める市民も多く、持続可能で誰もが利用しやすい公共交通体系を構築することは喫緊の課題となっている。本市では市民ニーズの詳細把握に努めつつ、地域構造や社会環境の変化を踏まえ、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、まちづくりと連携した持続可能な地域公共ネットワークの形成を目指しているところである。

こうした背景を受け、本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域公共交通のマスタープランとなる計画（東御市地域公共交通計画）を策定するものである。

1-2. 計画の位置づけ

本計画は、国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき策定するものである。本市の上位・関連計画と整合・連携を図りつつ、本市における地域公共交通のマスタープランとして、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を示すものである。

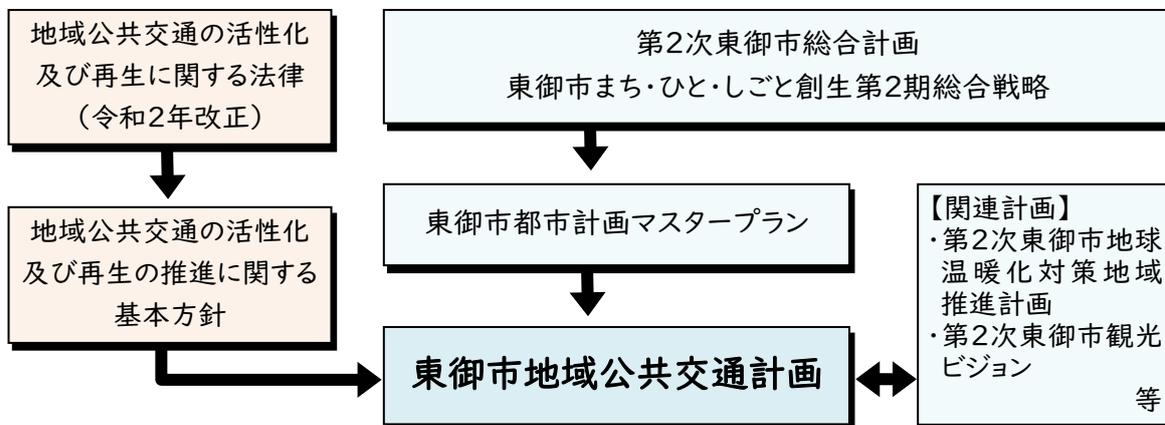


図 計画の位置づけ

1-3. 計画の範囲

本計画の対象範囲は、東御市全域とする。

1-4. 計画の期間

本計画の計画期間は、令和5年度から令和14年度の10年間とする。

2. 地域特性の把握

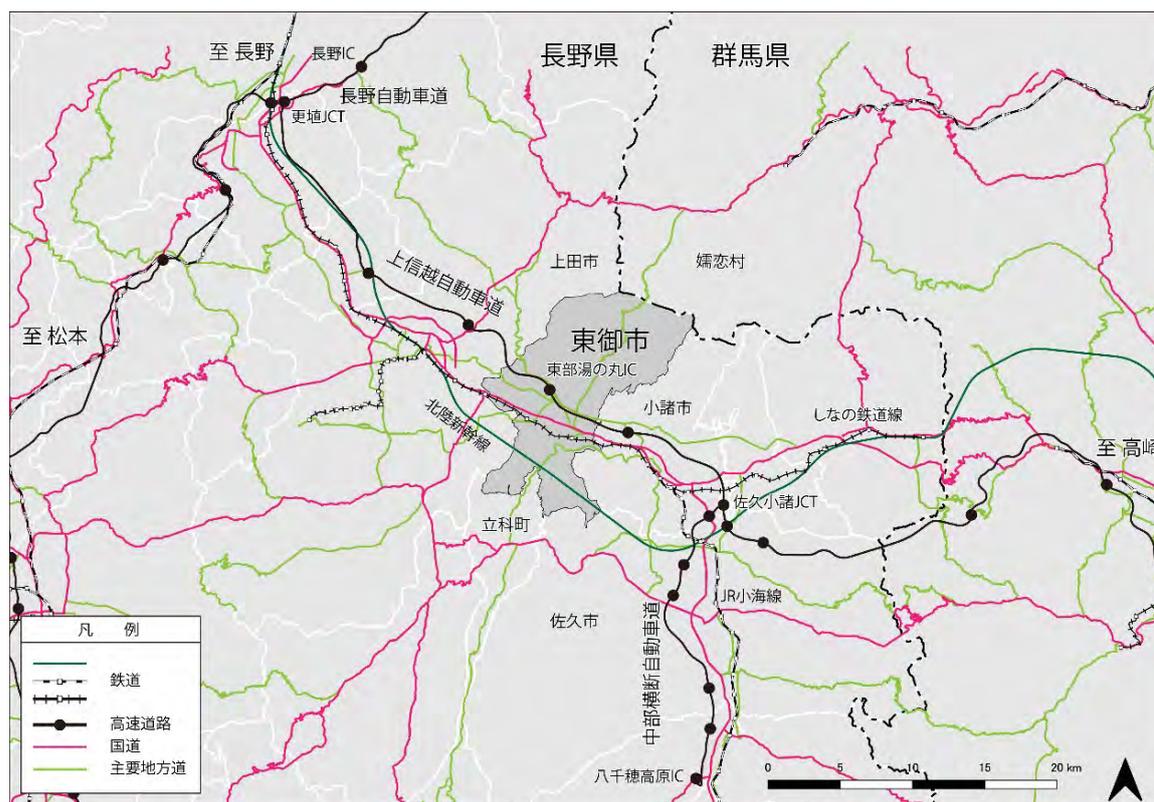
2-1. 社会経済条件

(1) 地勢

本市は、長野県の東部に位置し県都長野市まで約45km、首都東京まで約150kmの圏域にある。市域の北側は群馬県嬭恋村、西側は上田市、南側は立科町及び佐久市、東側は小諸市に接しており、東西14.7km、南北16.5km、総面積112.37km²である。

地形を見ると、北には上信越高原国立公園の浅間連峰の三方ヶ峰、湯の丸山、烏帽子岳の連山、南には八ヶ岳中信高原国定公園に位置する蓼科山を見ることができる。浅間山から烏帽子岳につながる山岳帯の南西側に広がる傾斜地に位置し、市の中央部には千曲川が東西に流れている。

一方、交通面においては、市のほぼ中央部を上信越自動車道が東西に通過し、市内には東部湯の丸インターチェンジがある。また、国道18号と主要地方道小諸上田線（浅間サンライン）が東西の幹線道路となっている。また鉄道は、しなの鉄道線が市の中央部を横断し、北陸新幹線がほぼトンネル区間で市の南部を通過している。



出典:国土交通省「国土数値情報」

図 本市の位置

(2) 人口

1) 人口推移

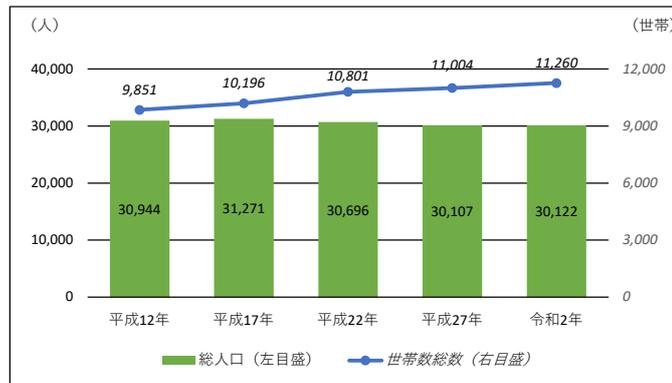
① 過去の推移

本市の総人口は、平成17年(2005年)の31,271人から緩やかな減少傾向であったが、直近では横ばい傾向で、令和2年(2020年)は30,122人である。

世帯数は、平成12年(2000年)の9,851世帯から増加傾向、世帯人員の減少傾向が続いており、令和2年(2020年)は11,260世帯である。

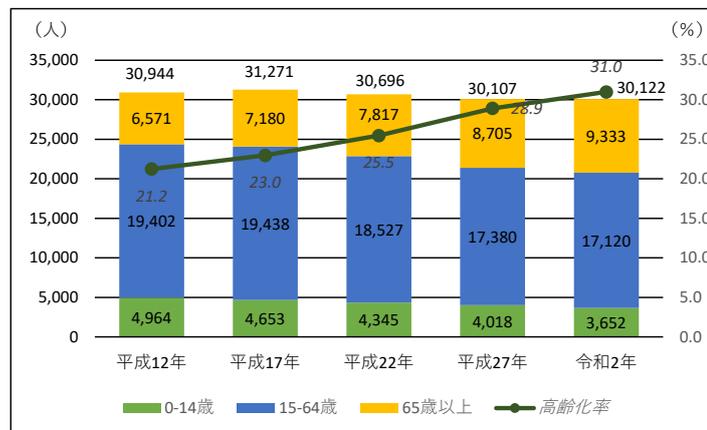
また、本市の年齢3区分別人口は、平成12年(2000年)には0-14歳が4,964人、15-64歳が19,402人、65歳以上が6,571人であったが、令和2年(2020年)には0-14歳が3,652人に減少、15-64歳が17,131人に減少、65歳以上が9,339人に増加している。

高齢化率(総人口に占める65歳以上の割合)は、平成12年(2000年)には21.2%であったが、令和2年(2020年)には31.0%に上昇している。



出典:総務省「国勢調査」(平成12年~令和2年)

図 本市の人口及び世帯数の推移



1) 総人口には年齢不詳を含む

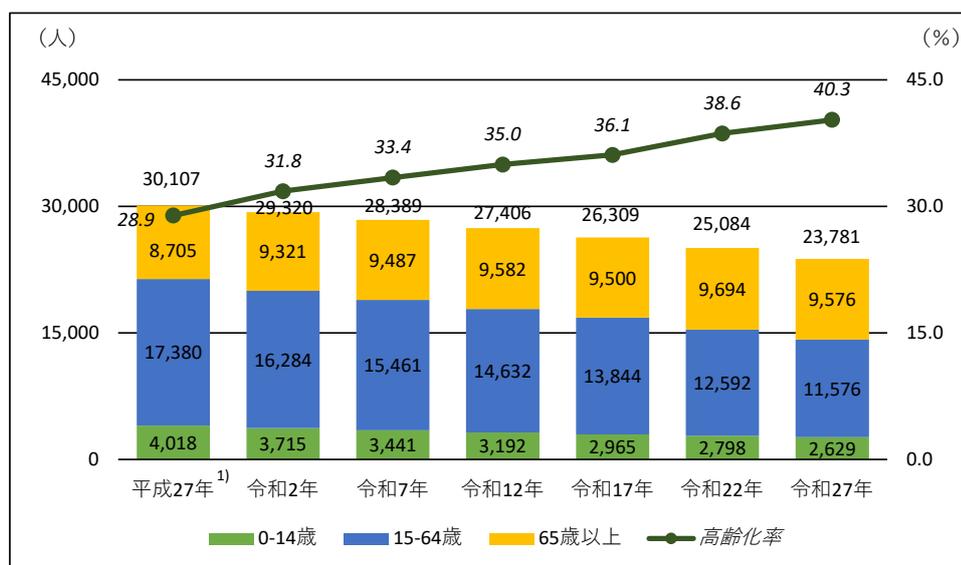
出典:総務省「国勢調査」(平成12年~平成27年)

図 年齢3区分別人口の推移

② 将来人口

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、本市の総人口は今後減少が続き、令和27年(2045年)には23,781人になると見込まれている。

また、高齢化率の上昇も続き、令和27年(2045年)には40.3%に達し、65歳以上の老年人口は9,576人程度で推移すると見込まれている。



1) 平成27年は国勢調査による実績値
出典:国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年(2018年)推計)」

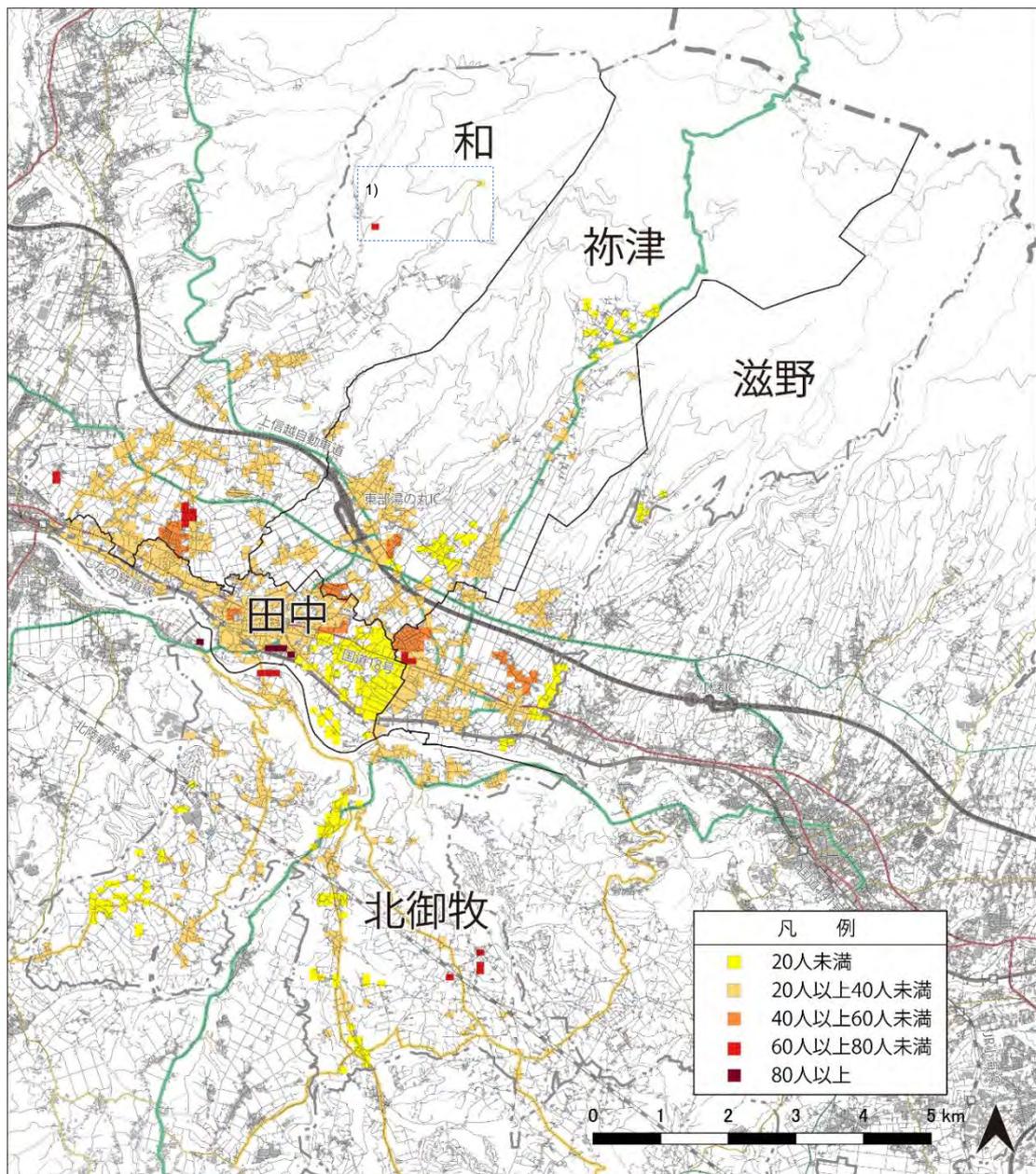
図 将来推計人口

2) 人口分布

① 人口分布

平成27年(2015年)国勢調査の小地域別総人口について、基準地域メッシュ(第3次地域区画)から1/10に細分した区画(100mメッシュ)に分割し建物戸数を基に配分すると、下図のような分布となる。

40人以上の区域は、しなの鉄道線、国道18号、上信越自動車道に挟まれた本市の中央部に多く存在している。



1) 和西入、和東入の小地域内には建物用地属性を持つメッシュが無く、小地域の重心位置のメッシュに合計値が配分されている。

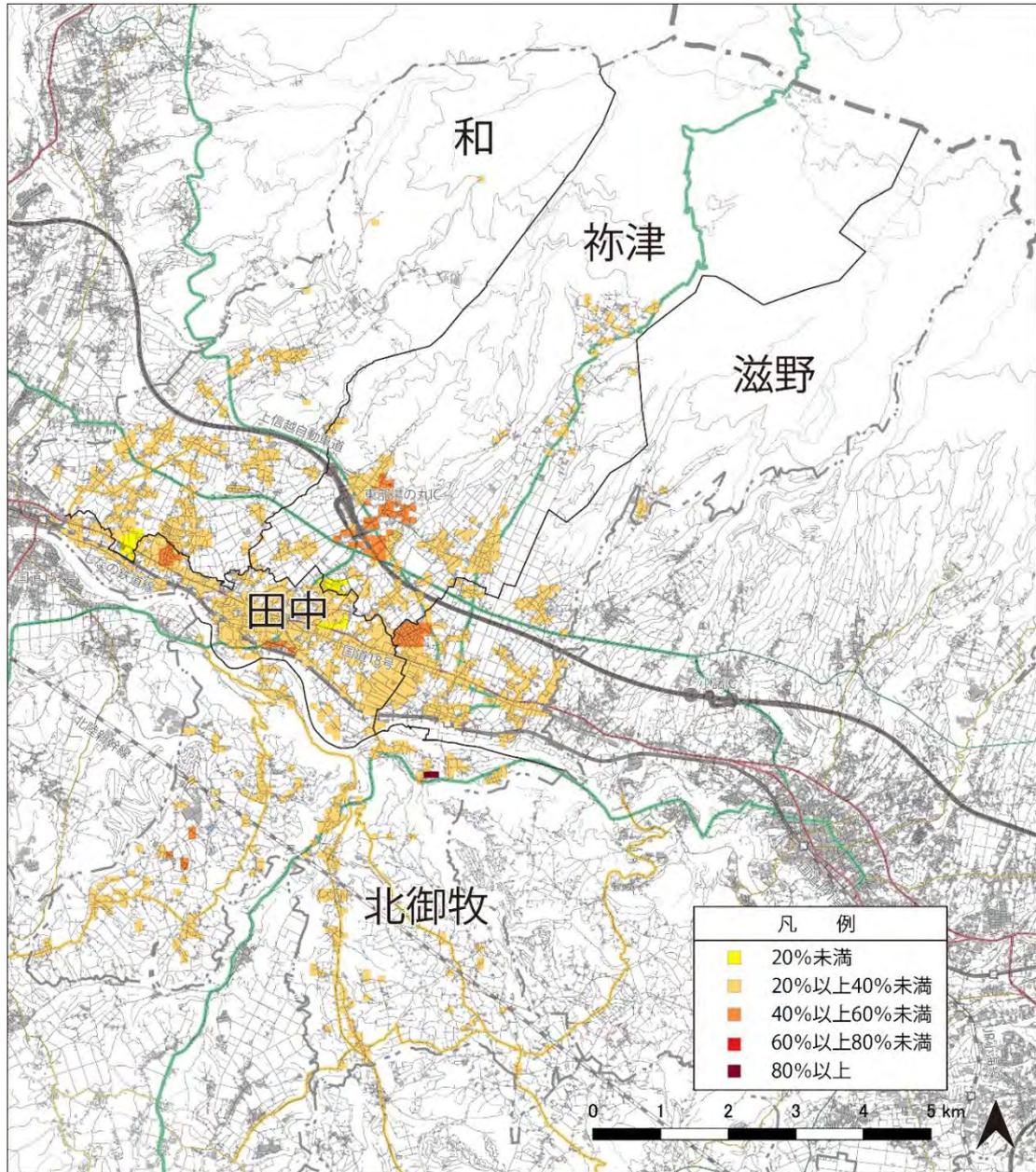
出典:国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」

総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)」

図 人口メッシュ

② 高齢者人口分布

平成27年(2015年)における本市の高齢化率は28.9%であるが、100mメッシュをみると分布は一様ではなく、国道18号沿道に20%未満の区域がある一方、東部湯の丸IC周辺や、滋野地区の主要地方道真田東部線沿道等に40%以上の区域が集中している。



出典:国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」
総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」

図 高齢化率メッシュ(平成27年)

(3) 通勤通学流動

平成27年(2015年)国勢調査によると、本市に常住する就業者・通学者総数は16,687人で、そのうち、本市で従業・通学している者は8,369人となっている。

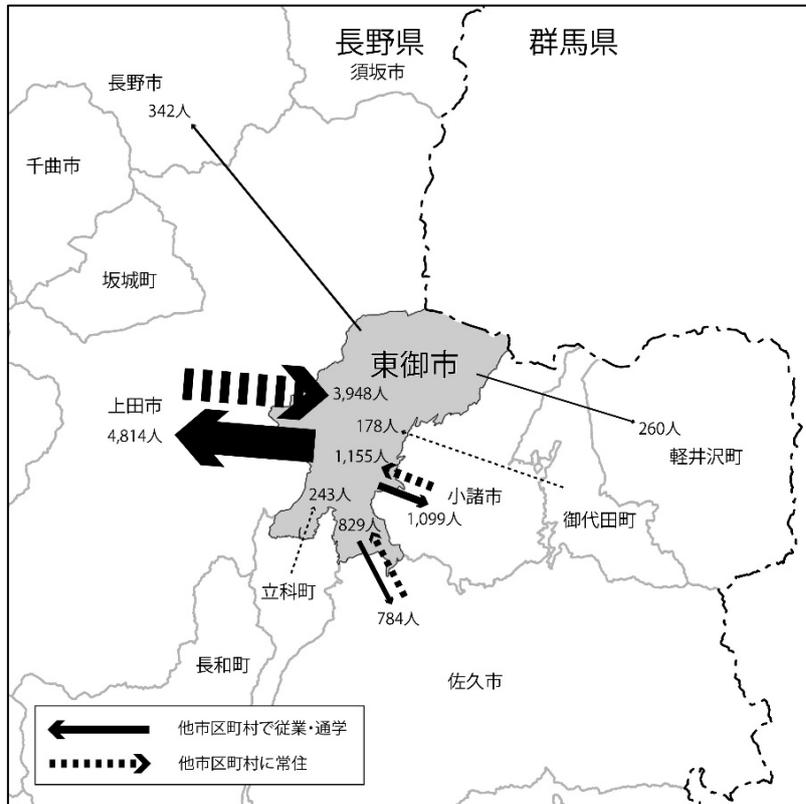
他市区町村で従業・通学している者は8,270人で、このうち上田市での従業者が4,814人と半数以上を占めている。

また、他市区町村に常住して、本市で従業・通学している者は7,118人で、上田市、小諸市、佐久市等からの従業者が多くなっている。

表 通勤通学流動

常住地ベース	総数 (人)	15歳以上 就業者(人)	15歳以上 通学者(人)	従業・通学地ベース	総数 (人)	15歳以上 就業者(人)	15歳以上 通学者(人)
当地に常住する就業者・通学者	16,687	15,317	1,370	当地で従業・通学する者	15,569	14,969	600
自市で従業・通学	8,369	8,005	364	自市に常住	8,369	8,005	364
他市区町村で従業・通学	8,270	7,267	1,003	他市区町村に常住	7,118	6,885	233
長野県 上田市	4,814	4,199	615	長野県 上田市	3,948	3,796	152
長野県 小諸市	1,099	995	104	長野県 小諸市	1,155	1,144	11
長野県 佐久市	784	715	69	長野県 佐久市	829	808	21
長野県 長野市	342	270	72	長野県 立科町	243	242	1
長野県 軽井沢町	260	258	2	長野県 御代田町	178	165	13
従業地・就学地「不詳」	48	45	3	従業地・通学地「不詳・外国」 で当地に常住している者	82	79	3

他市区町村は上位5市区町村を掲載
出典:総務省「平成27年国勢調査」



出典:総務省「平成27年国勢調査」

図 通勤通学流動

(4) 土地利用

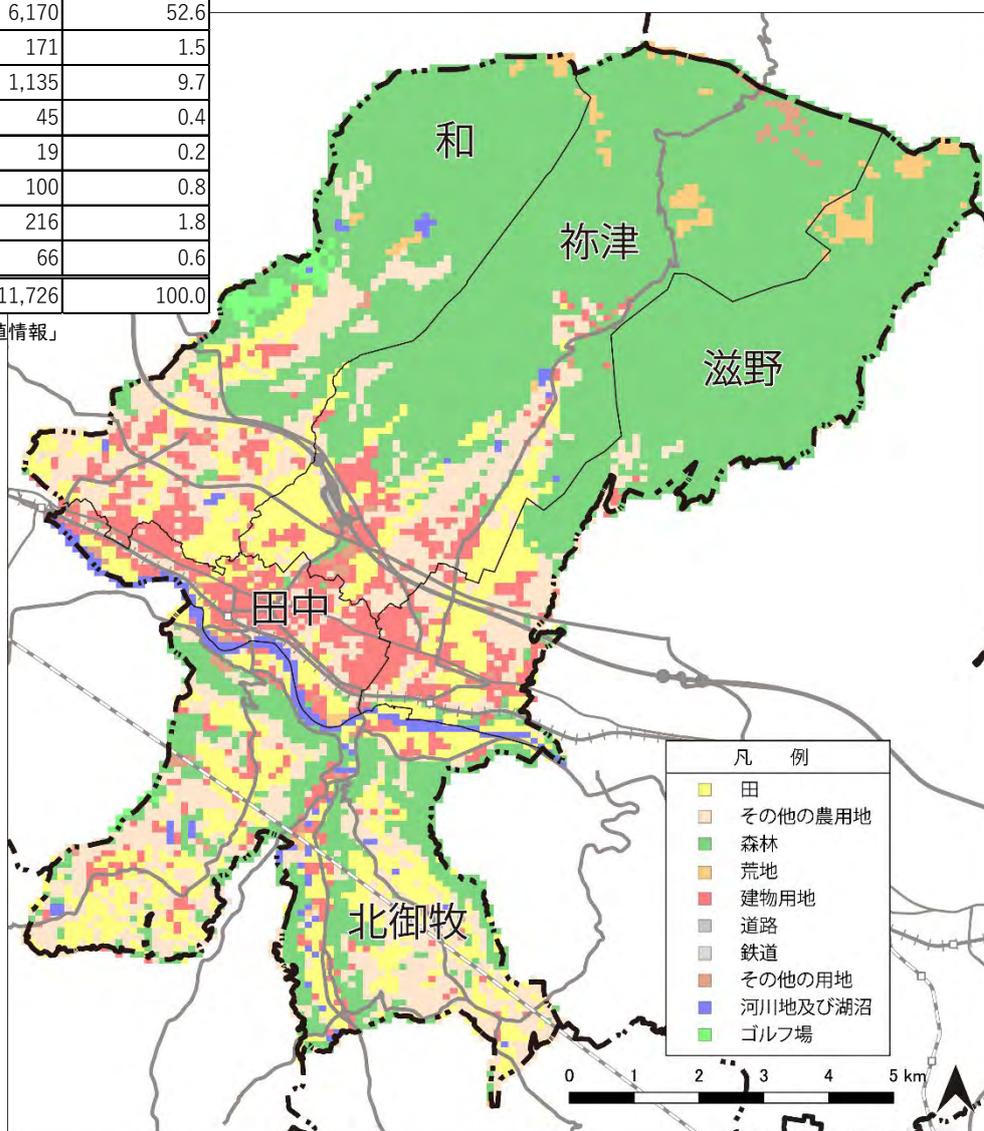
本市の土地利用種別は、森林が最も多く、全体の52.6%を占めている。次いで、その他の農用地が18.1%、田が14.3%となっている。

地区別の建物用地の分布については、田中地区では全域にわたり、和地区、祢津地区、滋野地区では南側に広がって存在している。北御牧地区では幹線道路に連なる分布がみられる。

表 土地利用種別

土地利用種別	面積 (ha)	構成比 (%)
田	1,677	14.3
その他の農用地	2,128	18.1
森林	6,170	52.6
荒地	171	1.5
建物用地	1,135	9.7
道路	45	0.4
鉄道	19	0.2
その他の用地	100	0.8
河川地及び湖沼	216	1.8
ゴルフ場	66	0.6
合計	11,726	100.0

出典：国土交通省「国土数値情報」



出典：国土交通省「国土数値情報」

図 土地利用種別

2-2. 道路交通

本市の中央部には、上信越自動車道、国道18号、主要地方道小諸上田線、浅間山麓広域農道（浅間サンライン）があり、東西を横断する幹線道路となっている。

近隣市町村と連絡する道路としては、主要地方道東御嬭恋線、主要地方道諏訪白樺湖線、一般県道東部望月線、千曲川左岸広域農道（千曲ビューライン）等がある。

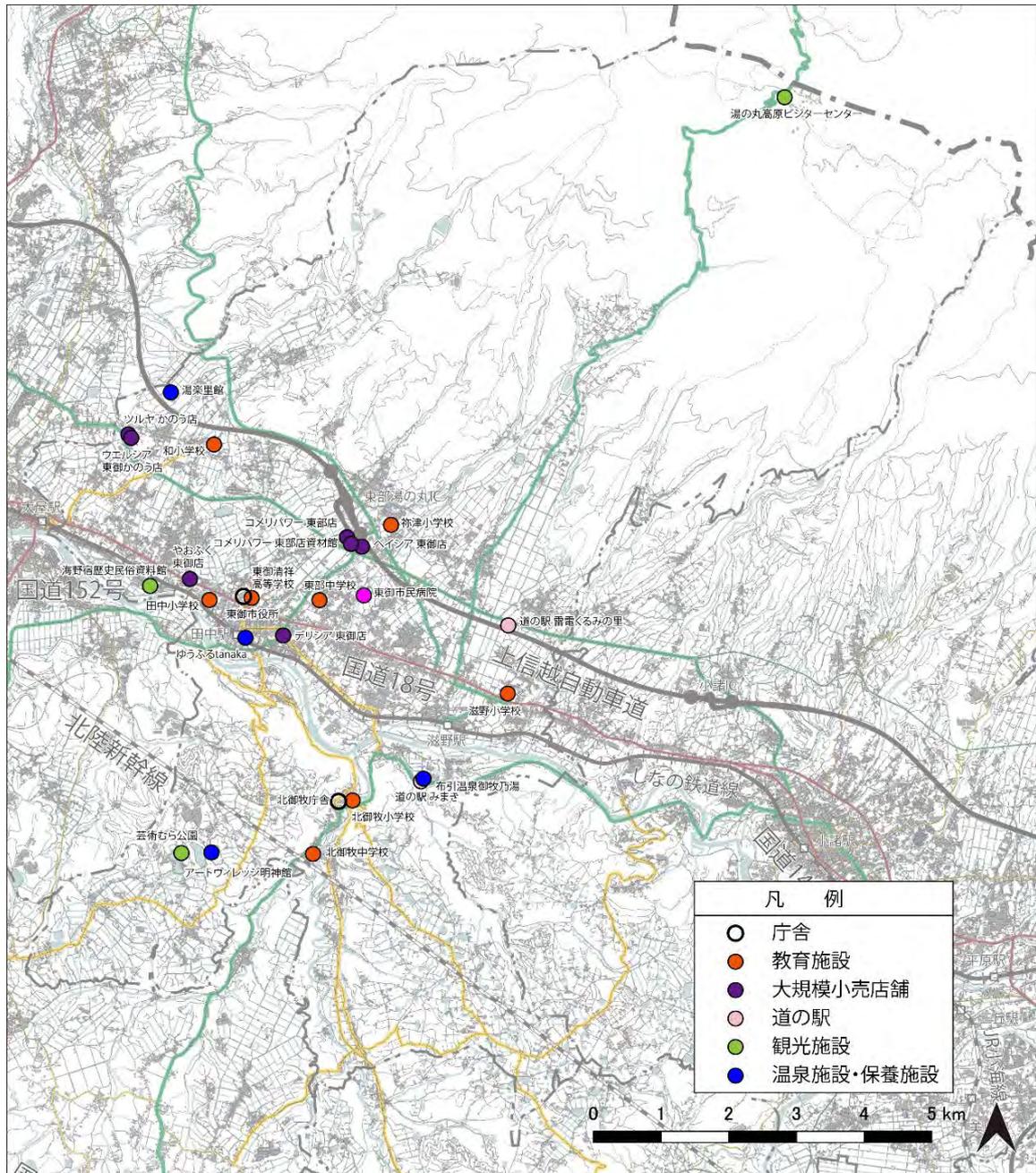


出典：国土交通省「国土数値情報」

図 本市の道路網

2-3. 主要施設の分布状況

本市の主要な施設は以下に示すように、国道、主要地方道、一般県道等の沿道に位置している。



出典:国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」

図 公共施設の分布

2-4. コロナ禍前後の移動状況

(1) 分析概要

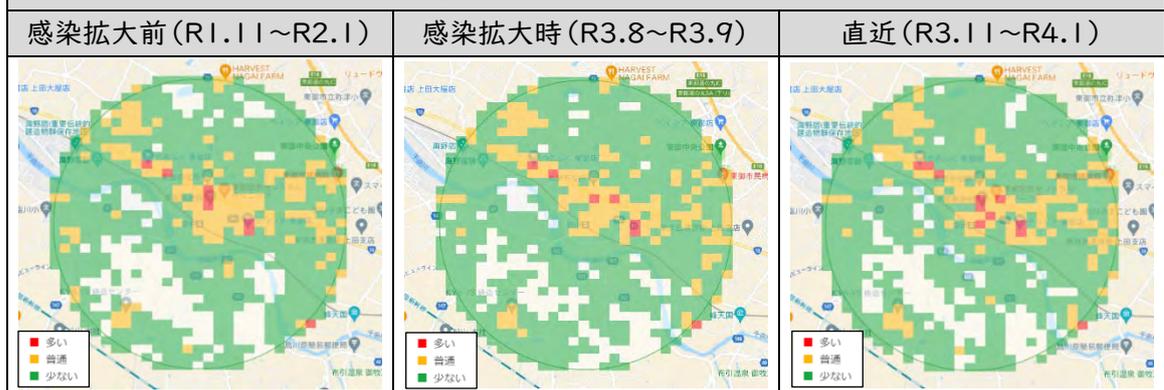
携帯電話端末の位置情報から本市における人の移動状況を分析する。分析の概要は以下のとおりである。

使用ツール	KDDI株式会社が提供する分析ツール「KDDI Location Analyzer」
分析期間	<ul style="list-style-type: none"> 令和元年11月～令和2年1月：新型コロナウイルス感染症感染拡大前 令和3年8月～令和3年9月：新型コロナウイルス特別警報が県から発出されていた時期 令和3年11月～令和4年1月：直近の状況(感染拡大前と同月)

(2) 滞在人口分析

各期間で滞在人口の分布に大きな変化はみられず、田中駅周辺や商業施設、温泉施設等が立地する箇所周辺で滞在人口が多くなっている。滞在人口は平日の方が多い傾向にあるが、東部湯の丸IC周辺や大屋駅周辺に分析対象圏外から訪れる人は祝休日の方が多。

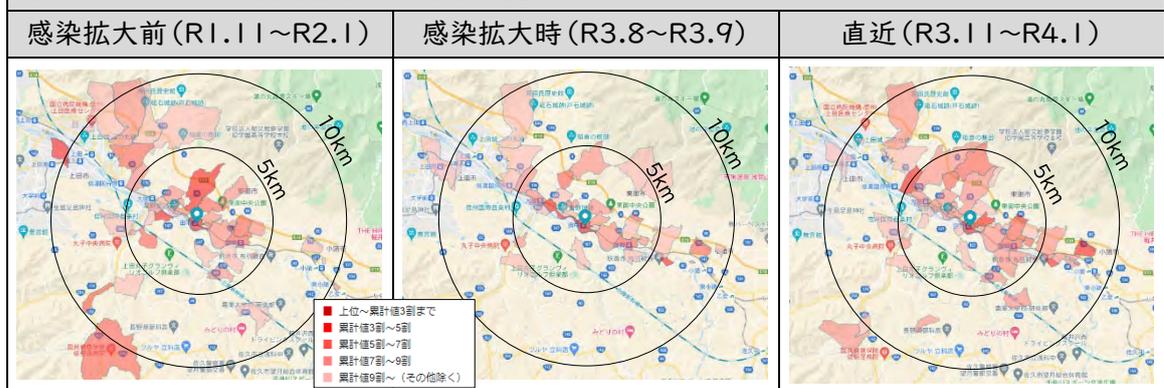
例：田中駅周辺の滞在人口分布の変化



(3) 施設利用者居住地分析

商業施設の場合、施設周辺を中心に比較的広範囲にまんべんなく利用者が分布している。温泉施設の場合も、施設周辺に居住する人の利用が多いが、遠方や市外からの利用者は点在している傾向となっている。

例：ゆうふるtanaka利用者居住地分布の変化



※それぞれの施設での大小比較であり、各地域の色は滞在人口の絶対数を示すものではない

2-5. 地域特性のまとめ

人口の現況	
<ul style="list-style-type: none"> ・本市の総人口は令和 2 年(2020 年)で 30,122 人、世帯数は 11,260 世帯となっている。 ・本市の人口は、しなの鉄道線、国道 18 号、上信越自動車道に挟まれた地域に集中している。 ・本市から他市町村へ従業・通学する者は 8,270 人、他市区町村から本市へ従業・通学する者は 7,118 人で、上田市、小諸市、佐久市との往来が多い。 	<p>人口メッシュ</p>
将来推計人口	
<ul style="list-style-type: none"> ・本市の総人口は、令和 27 年(2045 年)には 23,781 人に減少すると見込まれている。 ・高齢化率は令和 27 年(2045 年)には 40.3%になると見込まれている。 ・65 歳以上の老年人口は 9,500 人程度で推移すると見込まれている。 ・令和 7 年(2025 年)の高齢化率は 33.4%となり、上信越自動車道の北側や北御牧地区で 40%以上のメッシュが多くみられる。 	<p>高齢化率メッシュ(令和 7 年推計値)</p>

産業の現況

- ・産業構造をみると、製造業の就業者数が最も多く、26.0%を占めており、地域産業の基幹となっている。
- ・次いで、卸売業、小売業、農業、林業、医療、福祉であり、これらの産業が東御市の就業者数の63.4%を占めている。

表 15歳以上就業者数上位5位の産業

産業大分類	15歳以上 就業者数(人)	構成比 (%)
E 製造業	3,989	26.0
I 卸売業, 小売業	2,163	14.1
A 農業, 林業	1,835	12.0
P 医療, 福祉	1,727	11.3
D 建設業	1,001	6.5
総数(産業大分類)	15,317	100.0

出典:総務省「国勢調査」(平成27年)

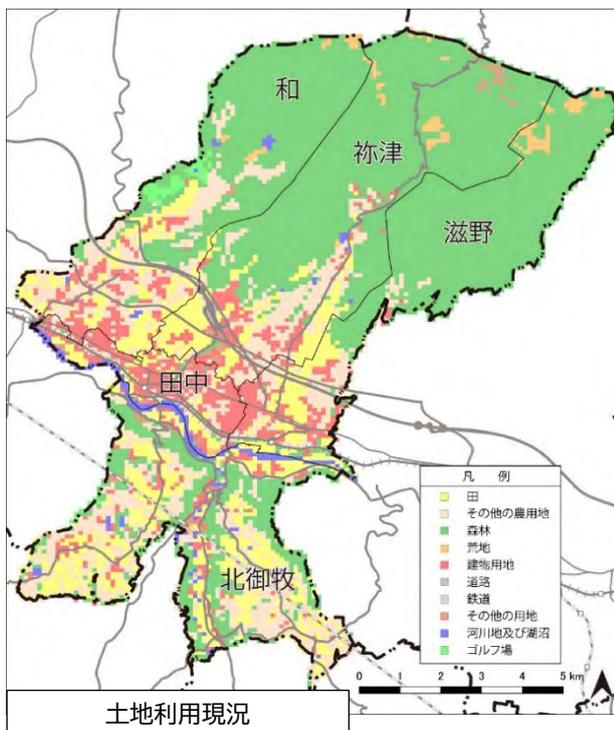
土地利用の現況

○土地利用種別

- ・土地利用種別は、森林が52.6%、その他の農用地が18.1%、田が14.3%
- ・建物用地は、田中地区全域、和・祢津・滋野地区の南側に多く分布している。
- ・北御牧地区では幹線道路に連なって分布している。

○用途地域

- ・しなの鉄道線田中駅の北側に商業地域及び近隣商業地域が定められている。



交通の現況

○道路網

- ・本市の中央部には、上信越自動車道、国道 18 号、主要地方道小諸上田線、浅間山麓広域農道（浅間サンライン）があり、東西を横断する幹線道路となっている。
- ・近隣市町村と連絡する道路としては、主要地方道東御孺恋線、主要地方道諏訪白樺湖線、一般県道東部望月線、千曲川左岸広域農道（千曲ビューライン）等がある。

○交通量

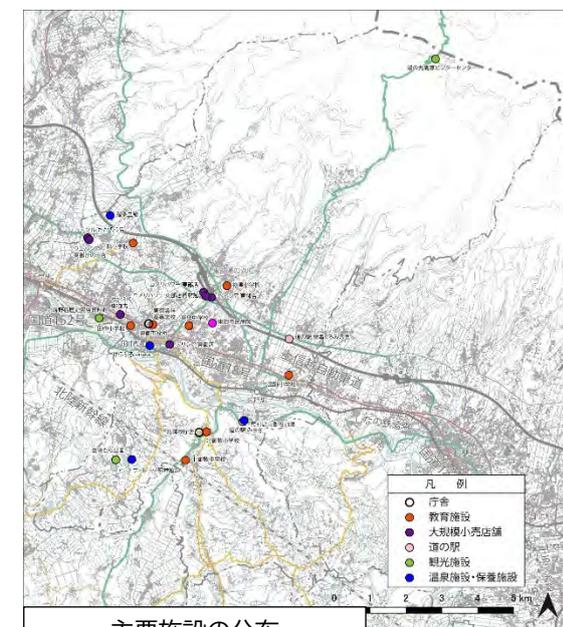
- ・本市において 24 時間自動車類交通量が 15,000 台を超える区間は 13 区間あり、上信越自動車道、国道 18 号、主要地方道小諸上田線の本市内通過部分がほぼ該当している。



道路網

主要施設の分布状況

- ・主要な施設は、国道、主要地方道、一般県道等の沿道に位置している



主要施設の分布

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 (千曲川ライン)	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・しげのまつバタタクシー(有)
	祢津線	田中駅～奈良原	10便	ニュー交通タクシー(有)
	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・しげのまつバタタクシー(有)・ニュー交通タクシー(有)
タクシー		東御市周辺		(有)カクマハイヤー しげのまつバタタクシー(有) (株)民間救急 ニュー交通タクシー(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. 定時定路線バス・とうみレッツ号の運行及び利用状況

(1) 定時定路線バス

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(2006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(2020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(2021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(2021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。

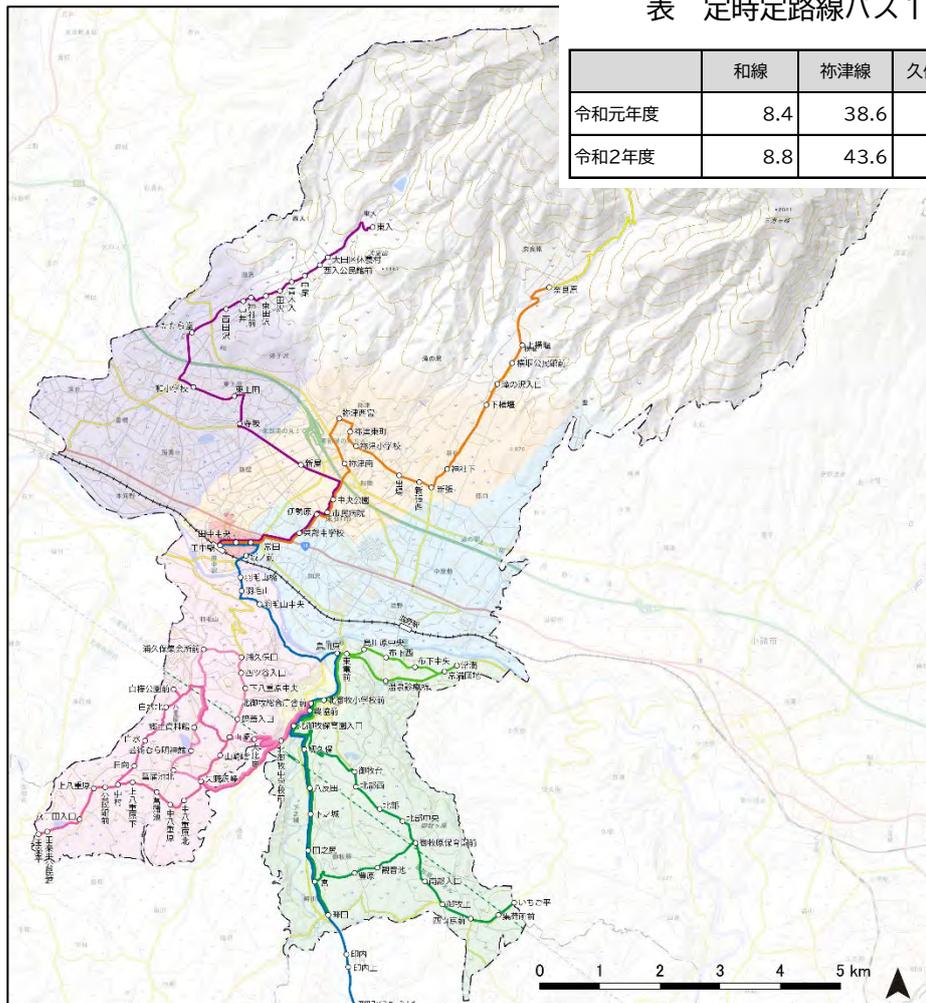
料金は初乗り100円から550円の範囲で、10円単位の距離従量制である。

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。

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



出典:東御市資料、国土地理院「地理院地図」

図 路線バス経路

1) 和線

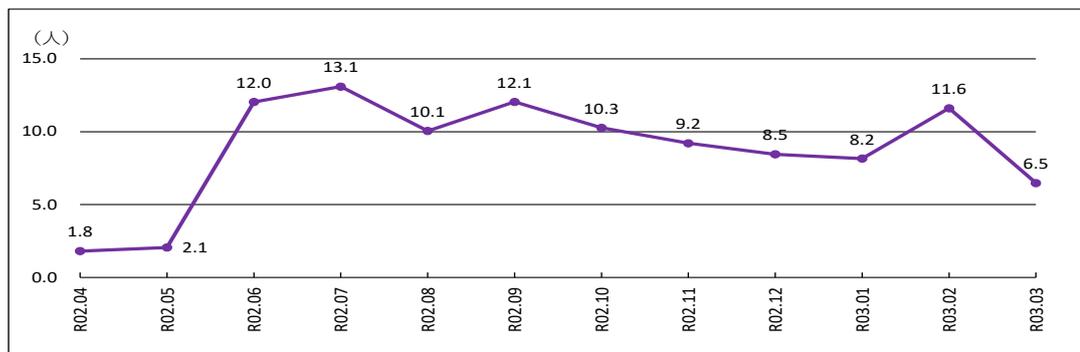
和線の令和2年度(2020年度)乗車数は4月、5月は30人台であったが、6月、7月には270人程度になった。その後、200人前後での推移となっている。

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。

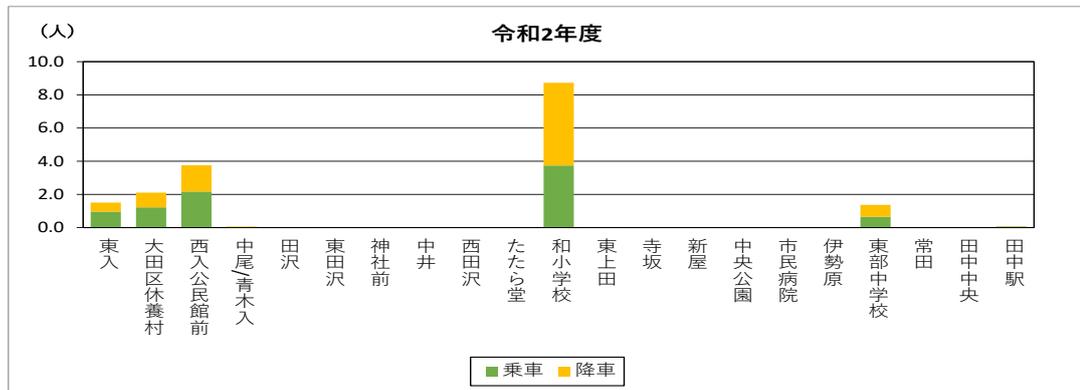
便別にみると乗車数の多い停留所は、1便の西入公民館前、3便の和小学校となっている。

【路線概要】・ 区間:田中駅~東入
・ 便数:1日3便



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

2) 祢津線

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(2020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。

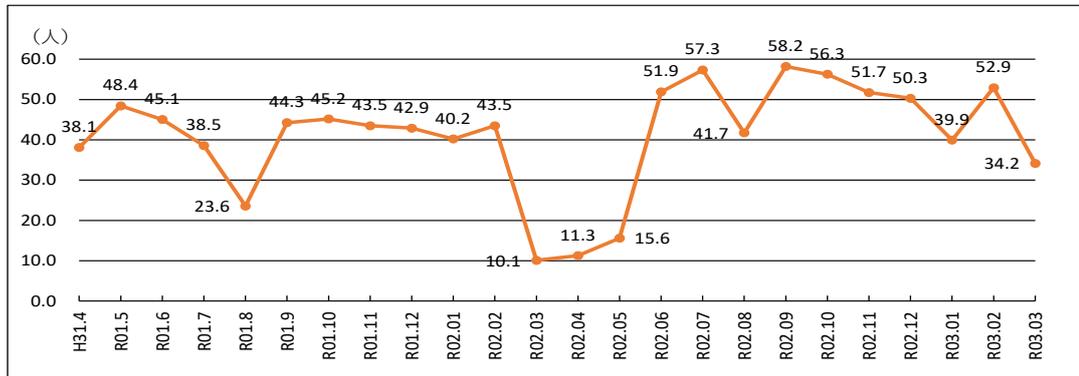
日当たり乗車数の増減も同様な傾向であり、人数は概ね30人~60人の範囲となっている。

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。

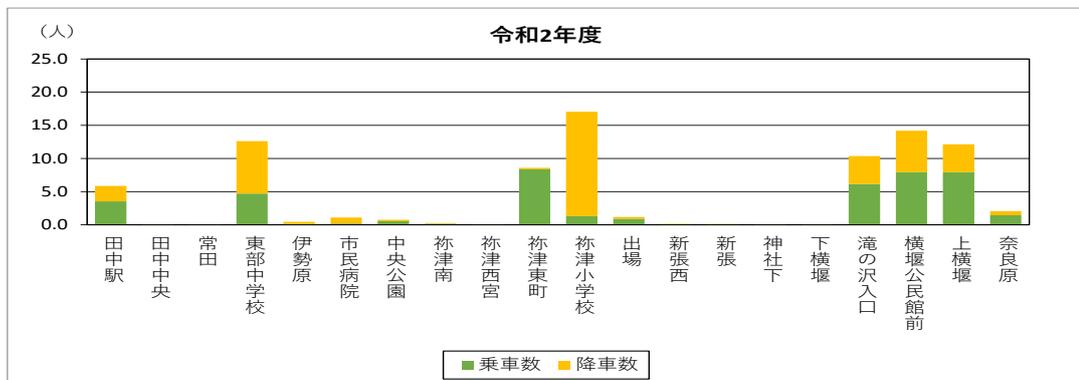
なお、令和3年(2021年)4月1日より、運行委託料の値上げに伴う運行効率化と路線維持のため、車両をジャンボタクシーにし、減便や時刻変更を行った。また、児童生徒の通学は市教育委員会の通学用バス運行に伴い、祢津線の利用者は急減している。

【路線概要】・ 区間:田中駅~奈良原
・ 便数:1日10便(令和2年度)、1日5便(令和3年度)



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

3) 久保通線

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(2020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。

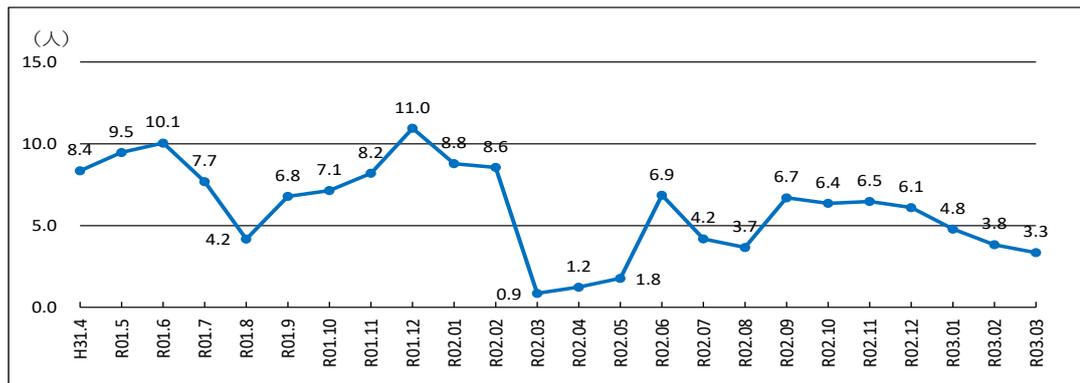
日当たり乗車数の増減も同様な傾向であり、人数は概ね10人未満となっている。

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。

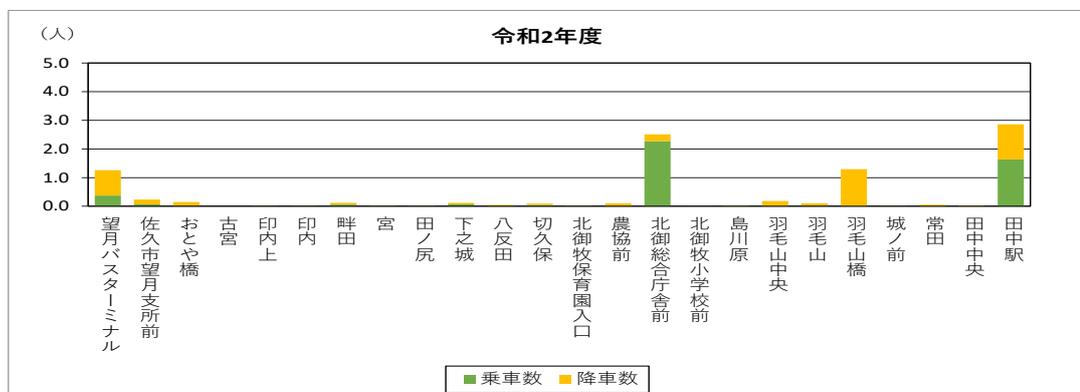
田中駅発で乗車数の多い停留所は、2便(7:55発)及び6便(15:50発)、8便(16:50発)の田中駅である。

【路線概要】・ 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 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

4) 八重原線

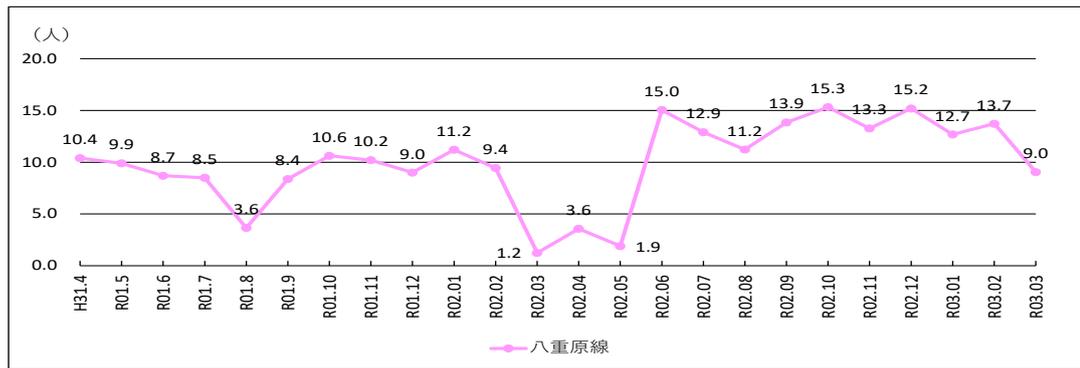
八重原線の令和元年度(2019年度)の乗車数は、8月に一時的に落ち込んだものの、概ね200人前後の規模で推移していたが、令和2年(2020年)3月に20人台に減少した。

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。

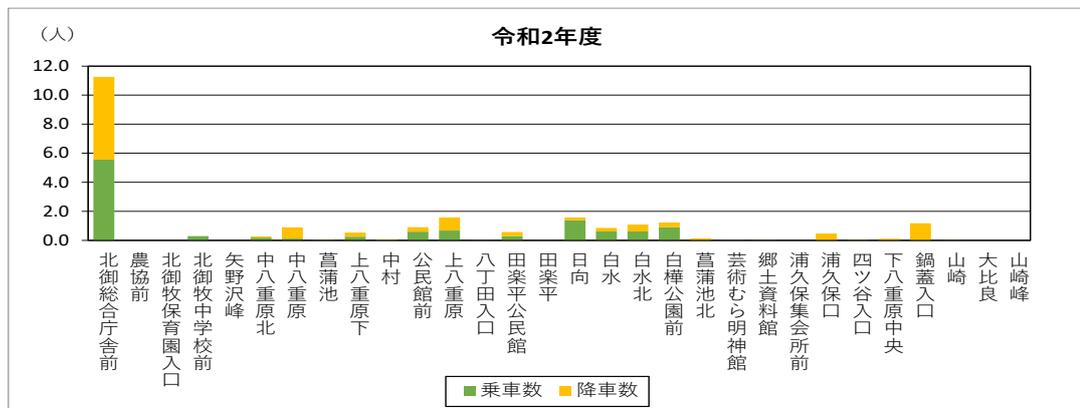
便別にみると、乗車数が多い停留所は、1・2便(7:10北御牧総合庁舎前発)の北御牧総合庁舎前、日向、白樺公園前、9便(16:02北御牧総合庁舎前発)の北御牧総合庁舎前である。

- 【路線概要】
- ① ・ 区間:北御牧総合庁舎前発着~田楽平方面
・ 便数:1日4便
 - ② ・ 区間:北御牧総合庁舎前発着~芸術むら方面
・ 便数:1日4便



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

5) 御牧原線

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(2020年)3月に10人台に減少した。

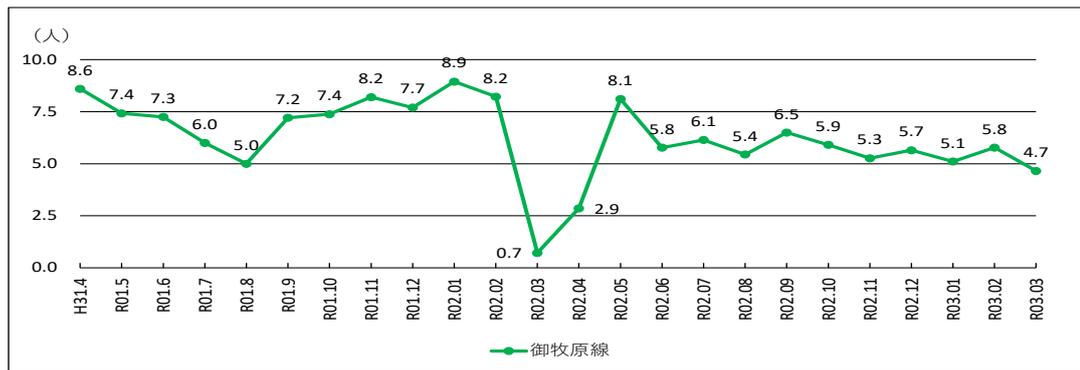
令和2年度(2020年)は、4月に60人であったが、6月には146人に回復した。その後は緩やかな減少傾向となり、年度末は100人台での推移となった。

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。

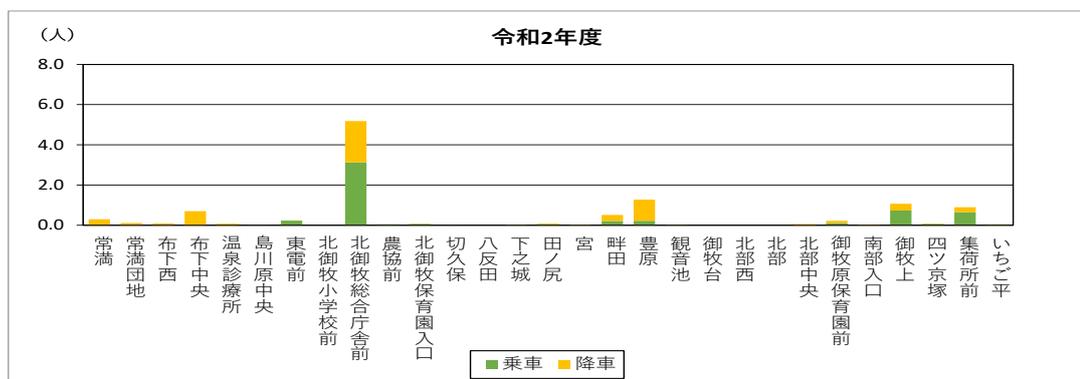
便別にみると、乗車数が多い停留所は、11便(16:44北御牧総合庁舎前発)の北御牧総合庁舎前、2便(7:17いちご平発)の御牧上、9・10便(16:27北御牧総合庁舎前発)の北御牧総合庁舎前である。

- 【路線概要】
- ① ・ 区間:北御牧総合庁舎前発着~いちご平方面
・ 便数:1日4便
 - ② ・ 区間:北御牧総合庁舎前発着~常満方面
・ 便数:1日2便



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

(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～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）

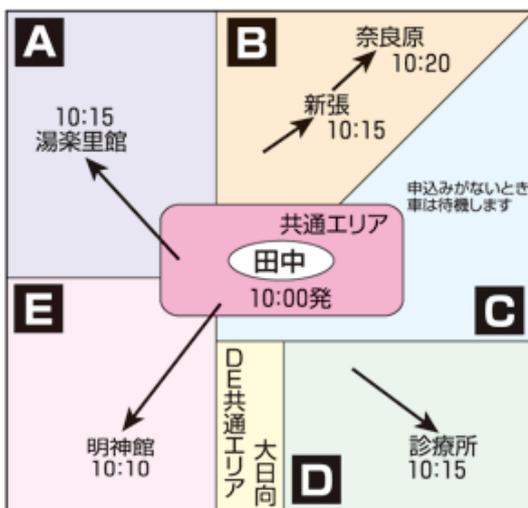
○運行車両：1号車 和地区 2号車 祢津地区 3号車 滋野地区

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

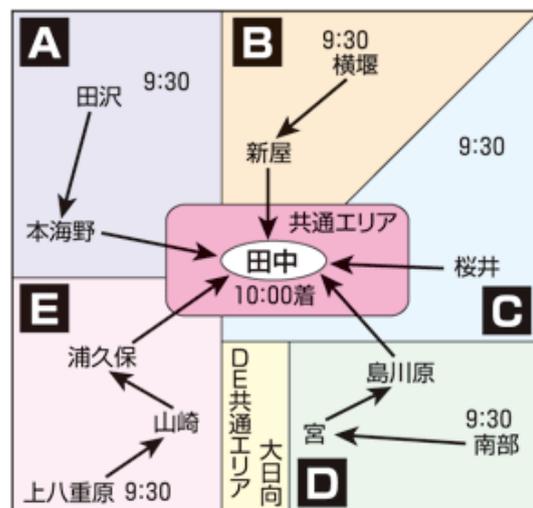
運行方向の基本イメージ（帰り）

共通エリア（田中方面）からA～E各エリア遠方部行き
9:00発、10:00発 以降1時間おきに 16:00発まで



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：東御市資料

図 運行イメージ

2) 運行状況

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日当たりの利用者数は、平成30年度(2018年度)及び令和元年度(2019年度)では1号車(和地区)で多く、5号車(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(2020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 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020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日当たり利用者数(人)	98.7	99.2	66.9

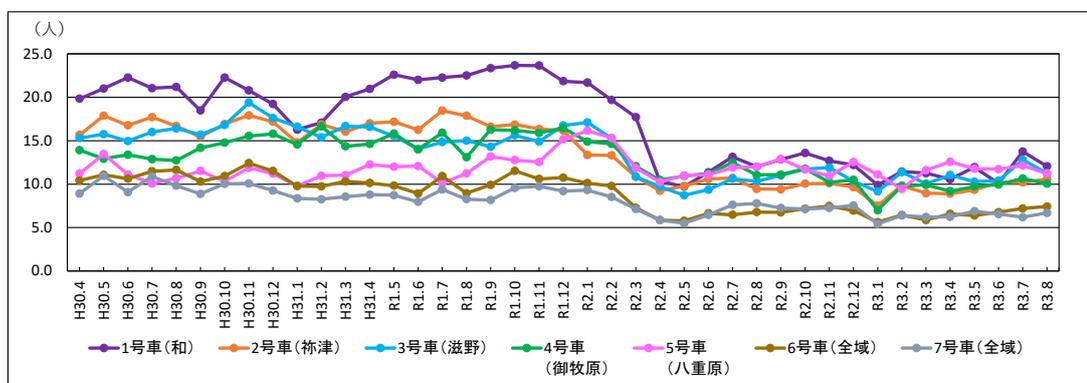
出典:東御市資料

表 車両(区域)別の1日当たり利用者数

単位:人

	平成30年度 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)
1号車(和)	20.0	21.9	11.7
2号車(柵津)	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

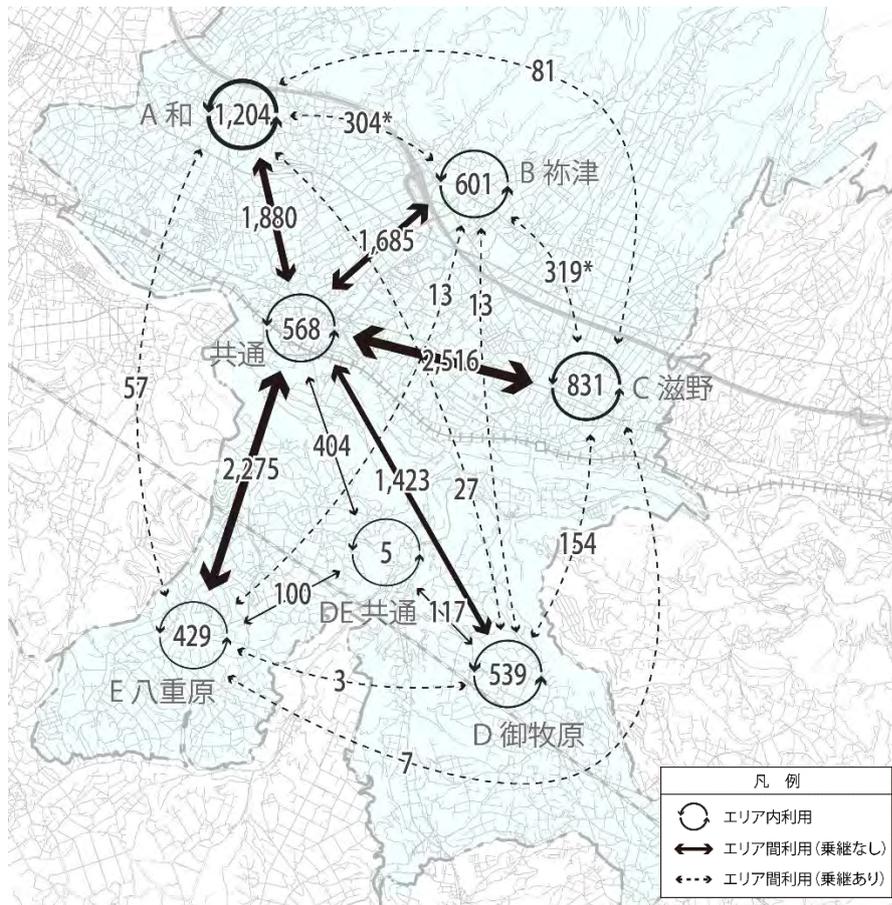


出典:東御市資料

図 車両(区域)別の1日当たり利用者数

令和2年度(2020年度)における地区間の移動状況は、C滋野エリア~共通エリア間、E八重原エリア~共通エリア、A和エリア~共通エリアの順で利用が多い。

また、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であり、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。



※A和⇄B柵津、B柵津⇄C滋野エリア間の移動は、一部乗降場に限り乗継不要で利用可能

図 地区間利用者数(令和2年度)

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

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

3-3. EVバス「RIDE'N」の実証実験結果分析

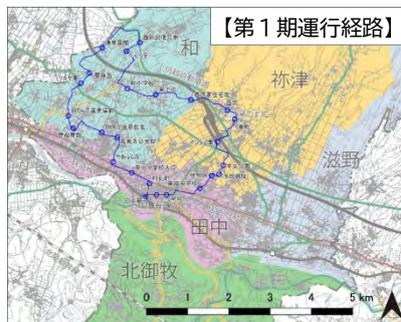
(1) RIDE'N 実証実験の概要

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(2020年)10月から令和3年(2021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 運行概要

	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(月)~ R3.3.12(金)	R3.3.15(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



出典:国土地理院「基盤地図情報」

図 RIDE'N 運行経路

(2) 実証実験検討結果

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 実証実験検証結果の整理

	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。	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、土日祝日も乗車数は8.2(人/日)	平日、土日祝日も同程度の利用があった。
	・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。	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。	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。
	・土日にバスを運行した場合どのくらい利用されるか。	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。

3-4. 運行収支状況

(1) 定時定路線バス

年度当たりの収支率は、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)	運行経費 (万円)	運賃収入 (万円)	収支率 (%)
令和元年度 (2019年度)	和線	1	170	48	28.5
	祢津線	1	849	344	40.6
	久保通線	1	594	46	8.4
	八重原線	1	823	10	9.5
	御牧原線	1	798	12	5.5
令和2年度 (2020年度)	和線	1	175	46	26.2
	祢津線	1	1,890	361	19.1
	久保通線	1	608	38	6.3
	八重原線	1	848	71	8.4
	御牧原線	1	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 (2019年度)	3,429	632	18.4
令和2年度 (2020年度)	3,348	323	9.6

出典：東御市資料

3-5. 地区ごとの概況及び特徴

1. 地区の概況

田中地区 ①

■位置

・市の中央部に位置し、しなの鉄道田中駅を中心として市街地が広がり、国道18号沿道等に集落が形成されている。

■人口

・田中地区の総人口は 8,676 人(平成 27 年国勢調査)で、東御市の人口総数 30,107 人の 29% を占める。

・総人口に占める 65 歳以上の高齢者の割合(高齢化率)は 27.2 % で、東御市全体(28.9%)よりも低い。

・高齢者の居住は地区内に広く分布しているが、城ノ前区は高齢者が特に多い。

地区別人口

年齢3区分別人口推移

■公共交通全般

・地区内に、しなの鉄道田中駅があり、令和2年度の乗降者数は約 63 万人であった。

・定時定路線バスとして、祢津線、和線、久保通線が田中駅を発着している。

・定時定路線バスの人口に対するカバー率は 33.8% で、東御市全体(36.8%)よりも低い。

・デマンド交通は令和 2 年度に 6,870 人が利用し、主な降車場所は、東御市民病院、春原整形外科クリニック等であった。

デマンド交通の主な降車場所上位 5 箇所 (乗車場所: 田中地区)

■定時定路線バスの利用状況

祢津線 (田中駅～奈良原 / 1日10便運行(令和2年度))

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。1日当たりの平均乗車数は 43.6 人/日(令和 2 年度)

※令和3年4月1日より、運行車両の変更や減便、時刻変更を行い、小中学生の通学は通学用バスにて行っているため、利用状況は異なる。(令和2年度 43.6 人/日→令和3年度 2.6 人/日)

令和2年度 祢津線 停留所別日当たり乗降数

和線 (田中駅～東入 / 1日3便運行)

乗降は、小中学校に集中し、一般利用はほとんどなく、田中駅での乗降もみられない。1日当たりの平均乗車数は 8.7 人/日(令和 2 年度)

令和2年度 和線 停留所別日当たり乗降数

久保通線 (田中駅～望月バスターミナル/1日8便運行)

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。1日当たりの平均乗車数は 4.7 人/日(令和 2 年度)

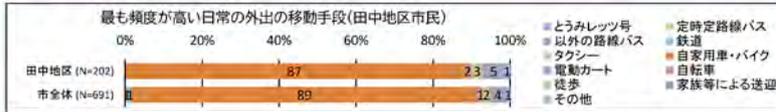
令和2年度 久保通線 停留所別日当たり乗降数

2. 地区の移動状況(1)

田中地区 ②

■ アンケート調査結果

市民アンケート



日常の外出の移動手段は自家用車・バイクが87%であり最も多い。



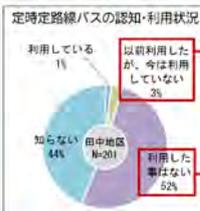
とうみレッツ号を利用しない理由【複数回答】

理由	田中地区 (N=145)	市全体 (N=485)
自家用車などの移動手段の方が便利	91%	91%
徒歩や自転車で行ける範囲で用事が済む	8%	4%
利用方法がわからない	9%	11%
利用したい時間と運行時間が合わない	4%	8%
土曜、日曜、祝日に利用できない	6%	7%
ドライバーやオペレーターの対応が悪い	1%	1%
自分は利用できないと思っていた	6%	4%
その他	4%	5%

とうみレッツ号を利用する可能性がある運行【複数回答】

運行方法	田中地区 (N=126)	市全体 (N=465)
スマホからも予約が取れる	13%	15%
早朝に運行している	3%	6%
夕方・夜に運行している	9%	11%
土曜、日曜、祝日に運行している	16%	16%
料金が今より安くなる	8%	7%
乗り継ぎなく市内どこでも行かれる	20%	22%
市外に行かれる	14%	13%
運転できないときに利用したい	24%	37%
いざれにしても利用する可能性は低い	48%	40%
その他	8%	7%

他の移動手段の方が便利のため利用しない人が多く、改善しても利用する可能性は低いと考えている人が多い。



定時定路線バスを利用しない理由【複数回答】

理由	田中地区 (N=87)	市全体 (N=279)
自家用車などの移動手段の方が便利	93%	91%
徒歩や自転車で行ける範囲で用事が済む	1%	4%
利用方法がわからない	0%	7%
利用したい時間と運行時間が合わない	0%	10%
土曜、日曜、祝日に利用できない	0%	5%
近くにバス路線がない	3%	6%
その他	1%	4%

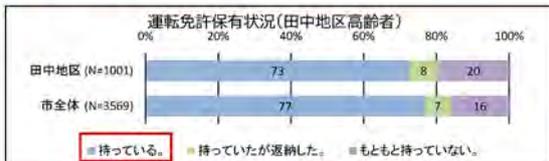
定時定路線バスを利用する可能性がある運行【複数回答】

運行方法	田中地区 (N=69)	市全体 (N=262)
運行本数が増える	25%	23%
運行区間が広がる	13%	13%
自宅の近くにバス停ができる	25%	19%
早朝(7時より前)に運行している	1%	6%
昼間(9時~16時頃)に運行している	7%	5%
夕方・夜(18時以降)に運行している	7%	10%
土曜、日曜、祝日に運行している	12%	11%
料金が今より安くなる	6%	5%
車を運転できない場合に利用したい	36%	29%
いざれにしても利用する可能性は低い	52%	45%
その他	4%	4%

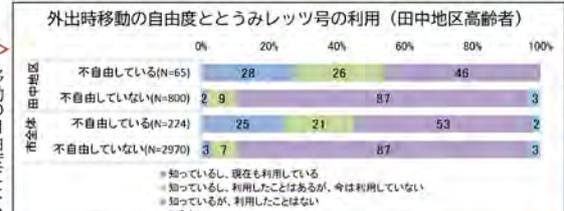
定時定路線バスについては4割以上の住民に知られていない。改善しても利用する可能性は低いと考えている人が多い。

- ・外出の移動手段として自家用車・バイクが占める割合が非常に高く、公共交通の利用はわずかです。
 - ➔公共交通を必要としている人が移動できない状況とならないような交通環境を検討します。
- ・とうみレッツ号や定時定路線バスを利用しない理由として、他の移動手段の方が便利なのが挙げられています。
 - ➔利用傾向を見極めながら、運行方法等の見直しを検討します。

高齢者アンケート



「運転は続けるつもり」と答える人が7割以上



免許のない高齢者の約3割が移動に不自由を感じている

レッツ号を現在も利用しているのは、移動に不自由している人の中でも約3割となっている

- ・免許を持っている高齢者の方が多く、その多くは運転を続ける意向を持っています。
 - ➔運転免許を返納しても、移動できない状況とならないような交通環境を検討します。
- ・移動に不自由をしている高齢者でも、とうみレッツ号を利用していない方が多くいます。
 - ➔利用意向に沿ってとうみレッツ号の運行方法等の見直しを検討します。

※各集計結果とも不明・無回答を除く ※市全体の結果には居住地を回答していない方の結果を含む

2. 地区の移動状況(2)

田中地区③

■アンケート調査結果

保護者アンケート



駅までの移動方法



送迎について

近くに田中駅があり、半数以上が駅まで徒歩で移動

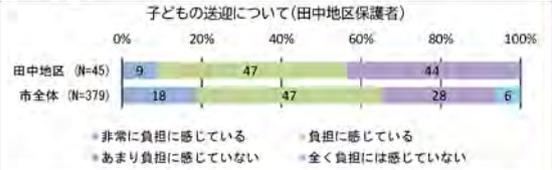
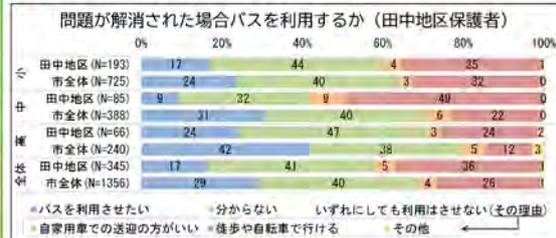
各種バスを使わない理由

小中学生は徒歩が多く、高校生は鉄道利用が多い



上記問題が解消された場合

「バスを使うほどの距離ではない」との回答が約6割



送迎の理由として「他に利用できる移動手段がない」の割合が市全体と比較して低い。また、送迎をしている保護者の約半数が送迎を負担に感じている。

問題が解消された場合「バスを利用させたい」と考えている小学生の保護者は17%、中学生の保護者は9%、高校生の保護者は24%となっており、小中高生ともに「いずれにしても利用はさせない」と考えている保護者の方が多い。

・市の中央部に位置しており、小中学生の多くは徒歩で通学しています。また、高校生は鉄道の利用が多く、駅まではやはり徒歩が多くなっており、市の中では比較的アクセス性の良い地域と考えられます。
 →問題が解消された場合にバスを利用させたいと考えている保護者は2割未満であり、通学時間帯のバスの需要は他地区と比べると少なくなっています。

※各集計結果とも不明・無回答を除く ※市全体の結果には居住地を回答していない方の結果を含む

1. 地区の概況

滋野地区 ①

■位置

・市の北東部に位置し、南向きの緩やかな斜面にあり、国道 18 号沿道に住宅地が形成され、東西には工場が多く立地している。

■人口

・滋野地区の総人口は 5,108 人(平成 27 年国勢調査)で、東御市の人口総数 30,107 人の 17%を占める。

・総人口に占める 65 歳以上の高齢者の割合(高齢化率)は 29.5%で、東御市全体(28.9%)よりもやや高い。

・高齢者の居住は地区の南部に分散しているが、東部の乙女平区や別府区でやや多くなっている。



出典:国勢調査

■公共交通全般

・地区内に、しなの鉄道滋野駅があり、令和 2 年度の乗降者数は約 20 万人であった。

・地区内を運行する定時定路線バス路線はなく、定時定路線バスの人口に対するカバー率は 0%である。

・デマンド交通は令和 2 年度に 1,633 人が利用し、主な降車場所は、東御市民病院、春原整形外科クリニック、共通エリア乗換場所等であった。



※自宅は除く

出典:東御市資料

■定時定路線バスの利用状況

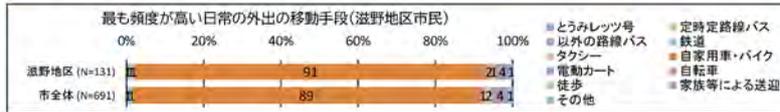
現在、地区内を運行する定時定路線バスの路線はなし

2. 地区の移動状況(1)

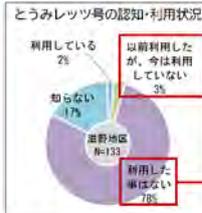
滋野地区②

アンケート調査結果

市民アンケート



日常の外出の移動手段は**自家用車・バイク**が91%であり大半を占めている。



どうみレッツ号を利用しない理由【複数回答】

理由	滋野地区 (N=92)	市全体 (N=485)
自家用車などの移動手段の方が便利	92%	81%
徒歩や自転車で行ける範囲で用事が済む	1%	4%
利用方法がわからない	12%	11%
利用したい時間と運行時間が合わない	12%	8%
土曜、日曜、祝日に利用できない	3%	7%
ドライバーやオペレーターの対応が悪い	1%	1%
自分は利用できないと思っていた	2%	4%
その他	3%	5%

どうみレッツ号を利用する可能性がある運行【複数回答】

運行	滋野地区 (N=62)	市全体 (N=465)
スマホからも予約が取れる	13%	15%
早朝に運行している	7%	8%
夕方・夜に運行している	9%	11%
土曜、日曜、祝日に運行している	18%	16%
料金が今より安くなる	7%	7%
乗り継ぎなく市内どこでも行かれる	23%	23%
市外に行かれる	11%	11%
運転できないときに利用したい	33%	37%
いずれにしても利用する可能性は低い	48%	40%
その他	7%	7%

他の移動手段の方が便利のため利用しない人が多く、改善しても利用する可能性は低いと考えている人が多い。



定時定路線バスを利用しない理由【複数回答】

理由	滋野地区 (N=39)	市全体 (N=279)
自家用車などの移動手段の方が便利	95%	91%
徒歩や自転車で行ける範囲で用事が済む	3%	4%
利用方法がわからない	0%	7%
利用したい時間と運行時間が合わない	0%	10%
土曜、日曜、祝日に利用できない	0%	5%
近くにバス路線がない	3%	6%
その他	0%	4%

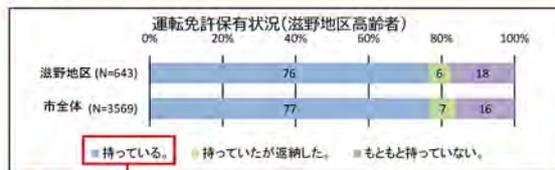
定時定路線バスを利用する可能性がある運行【複数回答】

運行	滋野地区 (N=38)	市全体 (N=262)
運行本数が増える	26%	23%
運行区間が広がる	13%	13%
自宅の近くにバス停ができる	29%	19%
早朝(7時より前)に運行している	11%	6%
昼間(9時~15時頃)に運行している	3%	5%
夕方・夜(18時以降)に運行している	13%	10%
土曜、日曜、祝日に運行している	13%	11%
料金が今より安くなる	3%	5%
車を運転できない場合に利用したい	21%	29%
いずれにしても利用する可能性は低い	53%	45%
その他	3%	4%

定時定路線バスについては約6割の住民に知られていない。改善しても利用する可能性は低いと考えている人が多い。

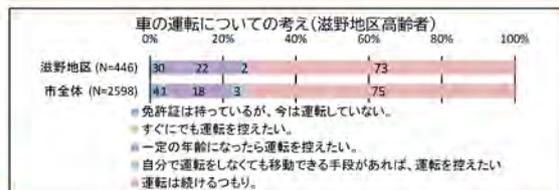
- ・外出の移動手段として自家用車・バイクが占める割合が非常に高く、公共交通の利用はわずかです。
 - ➡公共交通を必要としている人が移動できない状況とならないような交通環境を検討します。
- ・どうみレッツ号や定時定路線バスを利用しない理由として、他の移動手段の方が便利なが挙げられています。
 - ➡利用傾向を見極めながら、運行方法等の見直しを検討します。

高齢者アンケート



免許の有無による移動の自由度の違い

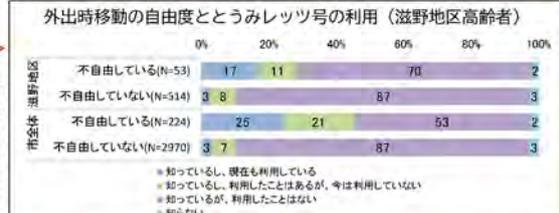
免許を持っている人の考え



「運転は続けるつもり」と答える人が7割以上



免許のない高齢者の約3割が移動に不自由を感じている



レッツ号を現在も利用しているのは、移動に不自由している人の中でも2割未満となっている

- ・免許を持っている高齢者の方が多く、その多くは運転を続ける意向を持っています。
 - ➡運転免許を返納しても、移動できない状況とならないような交通環境を検討します。
- ・移動に不自由をしている高齢者でも、どうみレッツ号を利用していない方が多くいます。
 - ➡利用意向に沿ってどうみレッツ号の運行方法等の見直しを検討します。

※各集計結果とも不明・無回答を除く ※市全体の結果には居住地を回答していない方の結果を含む

2. 地区の移動状況(2)

滋野地区③

■ アンケート調査結果

保護者アンケート



駅までの移動方法



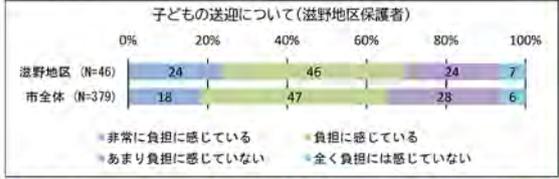
送迎について
地区内に滋野駅があり、駅まで徒歩が最も多く、次いで家族等による送迎

各種バスを使わない理由
小学生は徒歩、中学生は自転車、高校生は鉄道利用が多い

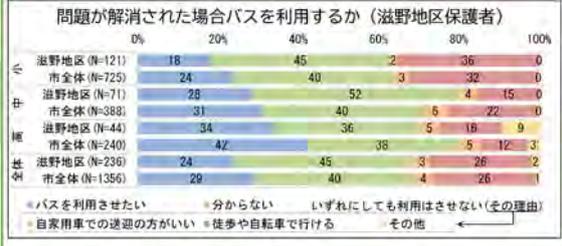
通学にバスを使用しない理由【複数回答】（滋野地区保護者）

理由	滋野地区 (N=248)	市全体 (N=1448)
バスが走っていることを知らなかった	11%	7%
利用したい時間にバスが走っていない	14%	17%
バス停まで遠い	6%	6%
バス停までの道が危険	0%	2%
費用負担がかかる	15%	13%
他の移動手段の方が便利	15%	12%
バスを使うほどの距離ではない	44%	52%
近くにバス路線が無い	15%	12%
その他	9%	10%

上記問題が解消された場合
「バスを使うほどの距離ではない」との回答が約4割



送迎の理由として「車の方が安全に通学できる」と答える保護者が多い。また、送迎をしている保護者の6割以上が送迎を負担に感じている。



現状、地区内にバス路線はないものの、問題が解消された場合「バスを利用させたい」と考えている小学生の保護者は18%、中学生の保護者は28%、高校生の保護者は34%となっている。

- ・現在、地区内に路線バスは運行していませんが、バスを利用させたいと考えている保護者は全体の24%となっています
 →地区内には通学のための一定のバス需要があります。
- ・家族等の送迎で通学している子どもは地区全体の約2割(駅までの送迎も含む)ですが、送迎をされている6割以上の方が負担に感じています。
 →送迎をしてもらっている子どもが公共交通を使えるよう、運行形態の見直しを進めます。

※各集計結果とも不明・無回答を除く ※市全体の結果には居住地を回答していない方の結果を含む

1. 地区の概況

柵津地区 ①

■位置

・市の中部に位置し、南向きの斜面に農地や集落が分布している。また、商工業施設が東部湯の丸IC周辺に立地している。

■人口

- ・柵津地区の総人口は4,794人(平成27年国勢調査)で、東御市の人口総数30,107人の16%を占める。
- ・総人口に占める65歳以上の高齢者の割合(高齢化率)は30.5%で、東御市全体(28.9%)よりもやや高い。
- ・高齢者の居住は定時定路線バス柵津線沿線に分布している。



出典:国勢調査

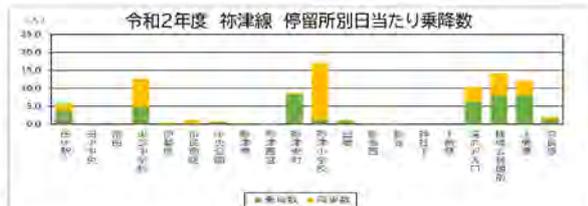
■公共交通全般

- ・定時定路線バスとして、柵津線、和線が運行されている。
- ・定時定路線バスの人口に対するカバー率は57.7%で、東御市全体(36.8%)よりも高い。
- ・デマンド交通は令和2年度に2,604人が利用し、主な降車場所は、自宅、田中駅、東御市民病院等であった。



■定時定路線バスの利用状況

柵津線(田中駅~奈良原 / 1日10便運行(令和2年度))
柵津線の利用は、田中駅、東部中学校、柵津東町、柵津小学校、滝の沢入口、横堰公民館前、上横堰に偏っている。1日当たりの平均乗車数は43.6人/日(令和2年度)



小中学生の通学目的での利用が多くを占めていたが、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(1日3便運行)や時刻変更を行った。また、市教育委員会の通学用バス運行に伴い、柵津線の利用者は急減している。(令和2年度43.6人/日→令和3年度2.6人/日)



和線(田中駅~東入 / 1日3便運行)
乗降は、小中学校に集中し、一般利用はほとんどなく、田中駅での乗降もみられない。1日当たりの平均乗車数は8.7人/日(令和2年度)

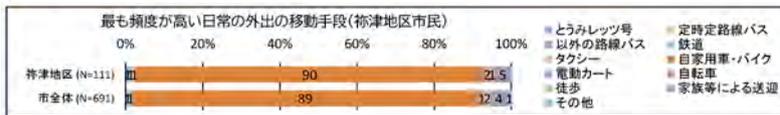


2. 地区の移動状況(1)

柵津地区②

■アンケート調査結果

市民アンケート



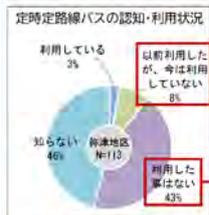
日常の外出の移動手段は自家用車・バイクが90%であり最も多い。



理由	柵津地区 (N=81)	市全体 (N=485)
自家用車などの移動手段の方が便利	94%	91%
徒歩や自転車で行ける範囲で用事が済む	1%	4%
利用方法がわからない	11%	11%
利用したい時間と運行時間が合わない	11%	8%
土曜、日曜、祝日に利用できない	10%	7%
ドライバーやオペレーターの対応が悪い	2%	1%
自分は利用できないと思っていた	2%	4%
その他	4%	5%

運行方法	柵津地区 (N=77)	市全体 (N=485)
スマホからも予約が取れる	19%	15%
早朝に運行している	6%	8%
夕方・夜に運行している	12%	11%
土曜、日曜、祝日に運行している	14%	16%
料金が今より安くなる	5%	7%
乗り場がなく市内どこでも行かれる	22%	22%
市内に行かれる	14%	13%
運転できないときに利用したい	52%	37%
いずれにしても利用する可能性は低い	34%	40%
その他	5%	7%

他の移動手段の方が便利のため利用しない人が多く、運転できないときに利用したいと考えている人が多い。



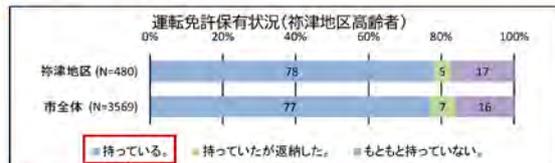
理由	柵津地区 (N=48)	市全体 (N=278)
自家用車などの移動手段の方が便利	90%	91%
徒歩や自転車で行ける範囲で用事が済む	0%	4%
利用方法がわからない	0%	7%
利用したい時間と運行時間が合わない	4%	10%
土曜、日曜、祝日に利用できない	0%	5%
近くにバス路線がない	2%	6%
その他	4%	4%

運行方法	柵津地区 (N=43)	市全体 (N=262)
運行本数が増える	26%	23%
運行区間が広がる	16%	13%
自宅の近くにバス停ができる	19%	19%
早朝(7時より前)に運行している	12%	6%
昼間(9時~16時頃)に運行している	7%	10%
夕方・夜(18時以降)に運行している	16%	10%
土曜、日曜、祝日に運行している	9%	11%
料金が今より安くなる	9%	5%
車を運転できない場合に利用したい	42%	29%
いずれにしても利用する可能性は低い	44%	45%
その他	9%	4%

定時定路線バスについては4割以上の住民に知られていない。いずれにしても利用する可能性は低いと考えている人が多い。

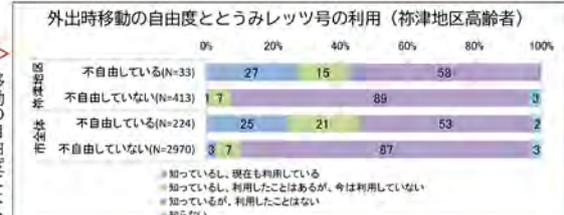
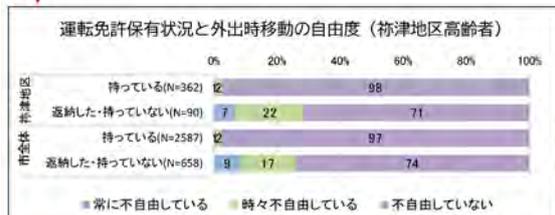
- ・外出の移動手段として自家用車・バイクが占める割合が非常に高く、公共交通の利用はわずかです。
 - ➡公共交通を必要としている人が移動できない状況とならないような交通環境を検討します。
- ・とうみレッツ号や定時定路線バスを利用しない理由として、他の移動手段の方が便利なが挙げられています。
 - ➡利用傾向を見極めながら、運行方法等の見直しを検討します。

高齢者アンケート



免許の有無による移動の自由度の違い

「運転は続けるつもり」と答える人が7割以上



免許のない高齢者の約3割が移動に不自由を感じている

レッツ号を現在も利用しているのは、移動に不自由している人の中でも約3割となっている

- ・免許を持っている高齢者の方が多く、その多くは運転を続ける意向を持っています。
 - ➡運転免許を返納しても、移動できない状況とならないような交通環境を検討します。
- ・移動に不自由をしている高齢者でも、とうみレッツ号を利用していない方が多くいます。
 - ➡利用意向に沿ってとうみレッツ号の運行方法等の見直しを検討します。

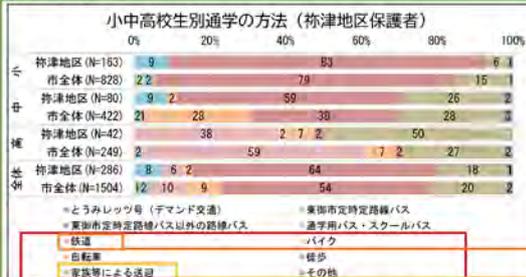
※各集計結果とも不明・無回答を除く ※市全体の結果には居住地を回答していない方の結果を含む

2. 地区の移動状況(2)

柞津地区③

■アンケート調査結果

保護者アンケート



駅までの移動方法



送迎について

約9割が駅まで家族等による送迎で移動している

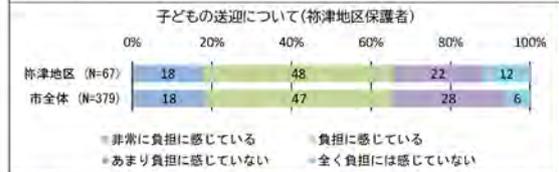
各種バスを使わない理由

小中学生は徒歩が多く、高校生は家族等による送迎利用が多い

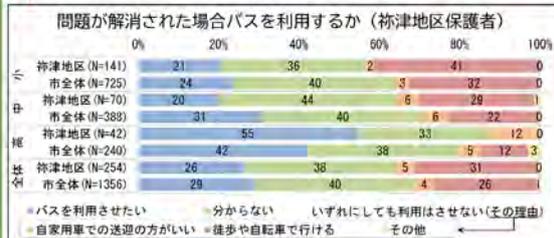


上記問題が解消された場合

「バスを使うほどの距離ではない」との回答が約6割



送迎の理由として「車の方が安全に通学できる」と答える保護者が多い。また、送迎をしている保護者の約7割が送迎を負担に感じている。



問題が解消された場合「バスを利用させたい」と考えている小学生の保護者は21%、中学生の保護者は20%、高校生の保護者は55%となっている。

- 問題が解消された場合にバスを利用させたいと考えている保護者は全体の26%、分からないと答えた保護者は38%となっています。
 - ➡地区内には通学のための一定のバス需要があります(高校生は半数以上)。
- 家族等の送迎で通学している子どもは地区全体の約2割(駅までの送迎も含む)ですが、送迎をされている約7割の方が負担に感じています。
 - ➡送迎をしてもらっている子どもが公共交通を使えるよう、運行形態の見直しを進めます。

※各集計結果とも不明・無回答を除く ※市全体の結果には居住地を回答していない方の結果を含む

1. 地区の概況

和地区 ①

■位置

・市の北西部に位置し、南向きの斜面に山林や農地、集落が分布している。

■人口

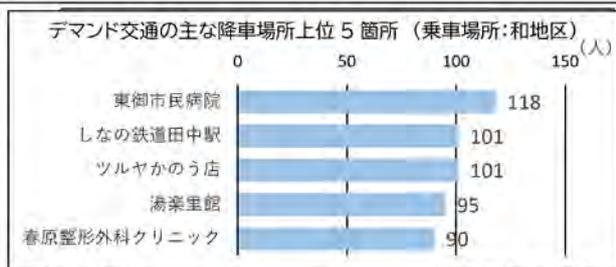
- ・和地区の総人口は 6,563 人(平成 27 年国勢調査)で、東御市の人口総数 30,107 人の 22%を占める。
- ・総人口に占める 65 歳以上の高齢者の割合(高齢化率)は 26.4%で、東御市全体(28.9%)よりも低い。
- ・高齢者の居住は和線沿線及び地区の南部に分散し、海善寺北区や西深井区で多くなっている。



出典:国勢調査

■公共交通全般

- ・定時定路線バスとして、和線が運行されている。
- ・定時定路線バスの人口に対するカバー率は 22.1%で、東御市全体(36.8%)よりも低い。
- ・デマンド交通は令和 2 年度に 1,624 人が利用し、主な降車場所は、東御市民病院、田中駅、ツルヤであった。



※自宅は除く

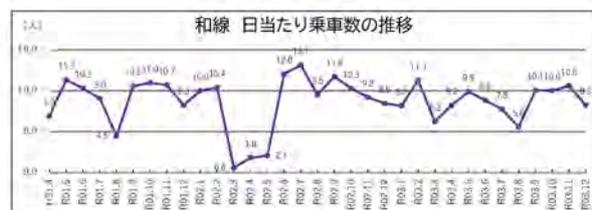
出典:東御市資料

■定時定路線バスの利用状況

和線 (田中駅～東入 / 1日3便運行)

停留所別の乗降数をみると、和小学校が最も多く、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おり、主に北部からの通学目的での利用者と推測される。

1日当たりの平均乗車数は 8.7 人/日(令和 2 年度)

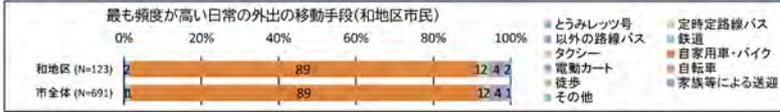


2. 地区の移動状況(1)

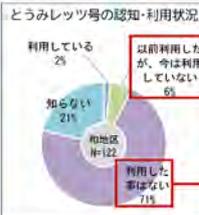
和地区②

■アンケート調査結果

市民アンケート



日常の外出の移動手段は自家用車・バイクが89%であり最も多い。



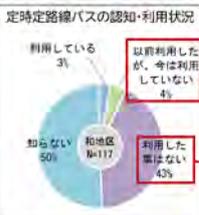
どうみレッツ号を利用しない理由【複数回答】

理由	和地区 (N=76)	市全体 (N=485)
自家用車などの移動手段の方が便利	92%	91%
徒歩や自転車で行ける範囲で用事が済む	7%	4%
利用方法がわからない	12%	11%
利用したい時間と運行時間が合わない	8%	8%
土曜、日曜、祝日に利用できない	11%	7%
ドライバーやオペレーターの対応が悪い	1%	1%
自分は利用できないと思っていた	4%	4%
その他	8%	5%

どうみレッツ号を利用する可能性がある運行【複数回答】

運行方法	和地区 (N=67)	市全体 (N=465)
スマホから予約が取れる	10%	15%
単軌道に運行している	6%	6%
夕方・夜に運行している	9%	11%
土曜、日曜、祝日に運行している	13%	16%
料金が今より安くなる	9%	7%
乗り降りしやすい市外でも行かれる	28%	23%
市外に行かれる	18%	18%
運転できないときに利用したい	33%	37%
いずれにしても利用する可能性は低い	37%	40%
その他	9%	7%

他の移動手段の方が便利のため利用しない人が多く、いずれにしても利用する可能性は低いと考えている人が多い。



定時定路線バスを利用しない理由【複数回答】

理由	和地区 (N=41)	市全体 (N=279)
自家用車などの移動手段の方が便利	90%	91%
徒歩や自転車で行ける範囲で用事が済む	0%	4%
利用方法がわからない	7%	7%
利用したい時間と運行時間が合わない	2%	10%
土曜、日曜、祝日に利用できない	0%	5%
近くにバス路線がない	2%	6%
その他	0%	4%

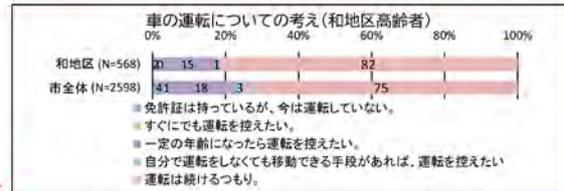
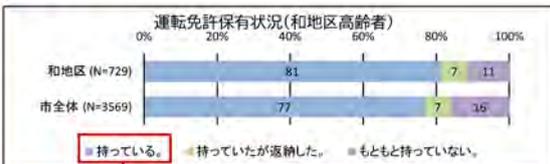
定時定路線バスを利用する可能性がある運行【複数回答】

運行方法	和地区 (N=32)	市全体 (N=262)
運行本数が増える	28%	23%
運行区間が広がる	16%	13%
自宅の近くにバス停ができる	25%	19%
早朝(7時より前)に運行している	9%	6%
夜間(9時~15時以降)に運行している	0%	5%
夕方・夜(18時以降)に運行している	6%	10%
土曜、日曜、祝日に運行している	13%	11%
料金が今より安くなる	6%	5%
車を運転できない場合に利用したい	34%	29%
いずれにしても利用する可能性は低い	53%	45%
その他	6%	4%

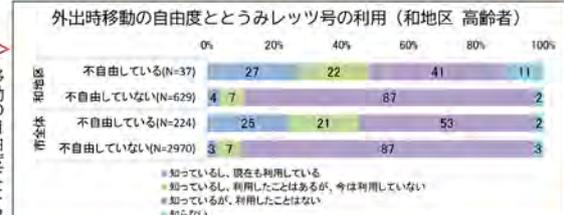
定時定路線バスについては半数の住民に知られていない。いずれにしても利用する可能性は低いと考えている人が多い。

- ・外出の移動手段として自家用車・バイクが占める割合が非常に高く、公共交通の利用はわずかです。
 - ➡公共交通を必要としている人が移動できない状況とならないような交通環境を検討します。
- ・どうみレッツ号や定時定路線バスを利用しない理由として、他の移動手段の方が便利なのが挙げられています。
 - ➡利用傾向を見極めながら、運行方法等の見直しを検討します。

高齢者アンケート



「運転は続けるつもり」と答える人が8割以上



免許のない高齢者の約3割が移動に不自由を感じている

利用しているのは移動に不自由している人でも約3割

- ・和地区は市全体と比較しても免許を持っている高齢者の割合が高く、運転を続ける意向を持っている方も多くなっています。
 - ➡運転免許を返納しても、移動できない状況とならないような交通環境を検討します。
- ・移動に不自由をしている高齢者でも、どうみレッツ号を利用していない方が多くいます。
 - ➡利用意向に沿ってどうみレッツ号の運行方法等の見直しを検討します。

※各集計結果とも不明・無回答を除く ※市全体の結果には居住地を回答していない方の結果を含む

2. 地区の移動状況(2)

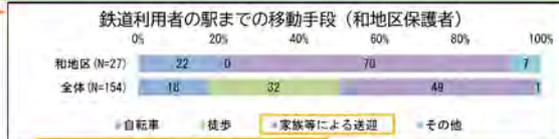
和地区③

アンケート調査結果

保護者アンケート



駅までの移動方法



送迎について

駅まで家族等による送迎が約7割、自転車約2割

各種バスを使わない理由

小学生は徒歩、中学生は自転車、高校生は鉄道利用が多い

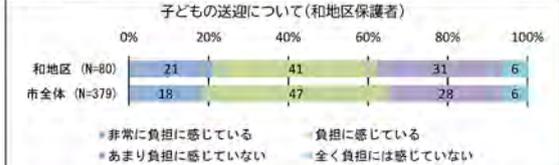
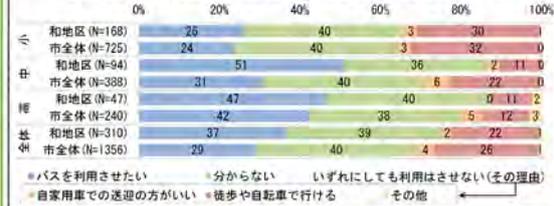
通学にバスを使用しない理由【複数回答】（和地区保護者）



上記問題が解消された場合

「バスを使うほどの距離ではない」との回答が約4割

問題が解消された場合バスを利用するか（和地区保護者）



送迎の理由として「他に利用できる移動手段がない」と答える保護者が多い。また、送迎をしている保護者の6割以上が送迎を負担に感じている。

問題が解消された場合「バスを利用させたい」と考えている小学生の保護者は26%、中学生の保護者は51%、高校生の保護者は47%となっている。

- 問題が解消された場合にバスを利用させたいと考えている保護者は4割近くおり、市全体の平均よりも高くなっています。
 - ➡地区内には通学のための一定のバス需要があります(中学生は半数以上)。
- 家族等の送迎で通学している子どもは地区全体の約2割(駅までの送迎も含む)ですが、送迎をされている6割以上の方が負担に感じています。
 - ➡送迎をしてもらっている子どもが公共交通を使えるよう、運行形態の見直しを進めます。

※各集計結果とも不明・無回答を除く ※市全体の結果には居住地を回答していない方の結果を含む

1. 地区の概況

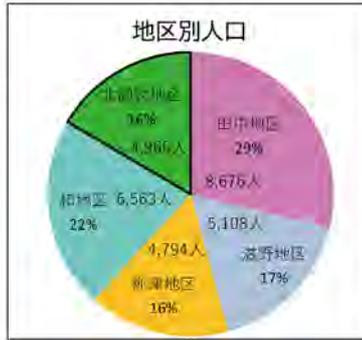
北御牧地区 ①

■位置

・市の南部に位置し、八重原・御牧原の台地や幹線道路沿いに集落が分布し、千曲川左岸部には工業団地が整備されている。

■人口

- ・北御牧地区の総人口は4,966人(平成27年国勢調査)で、東御市の人口総数30,107人の16%を占める。
- ・総人口に占める65歳以上の高齢者の割合(高齢化率)は33.1%で、東御市全体(28.9%)よりも高い。
- ・高齢者の居住は地区内の定時定路線バスルート沿線に分散している。



■公共交通全般

- ・定時定路線バスとして、八重原線、久保通線、御牧原線が運行されている。
- ・定時定路線バスの人口に対するカバー率は77.4%で、東御市全体(36.8%)よりも高い。
- ・デマンド交通は令和2年度に3,379人が利用し、主な降車場所は、デリシア、田中駅、田中郵便局等であった。



■定時定路線バスの利用状況

久保通線 (田中駅～望月バスターミナル/1日8便運行)

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。

1日当たりの平均乗車数は4.7人/日(令和2年度)

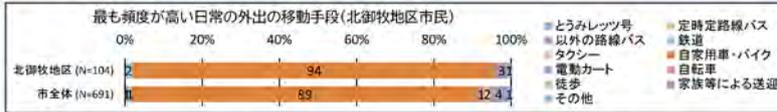


2. 地区の移動状況(1)

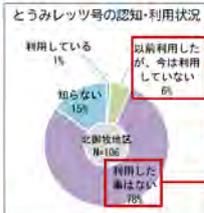
北御牧地区②

■アンケート調査結果

市民アンケート



日常の外出の移動手段は自家用車・バイクが94%であり大半を占めている。



とうみレッツ号を利用しない理由【複数回答】

理由	北御牧地区 (N=73)	市全体 (N=485)
自家用車などの移動手段の方が便利	90%	81%
徒歩や自転車で行ける範囲で用事が済む	1%	4%
利用方法がわからない	10%	11%
利用したい時間と運行時間が合わない	11%	8%
土曜、日曜、祝日に利用できない	8%	7%
ドライバーやオペレーターの対応が悪い	0%	1%
自分は利用できないと思っていた	4%	4%
その他	5%	5%

とうみレッツ号を利用する可能性がある運行【複数回答】

運行方法	北御牧地区 (N=71)	市全体 (N=465)
スマホからも予約が取れる	24%	15%
早朝に運行している	13%	6%
夕方・夜に運行している	20%	11%
土曜、日曜、祝日に運行している	23%	16%
料金が今より安くなる	7%	7%
乗り継ぎなく市内どこでも行かれる	25%	22%
市外に行かれる	14%	13%
運転できないときに利用したい	45%	37%
いずれにしても利用する可能性は低い	42%	40%
その他	4%	7%

他の移動手段の方が便利のため利用しない人が多い。運行日時に関する要望等が市全体の平均より多く出ている。



定時定路線バスを利用しない理由【複数回答】

理由	北御牧地区 (N=53)	市全体 (N=278)
自家用車などの移動手段の方が便利	82%	81%
徒歩や自転車で行ける範囲で用事が済む	0%	4%
利用方法がわからない	4%	7%
利用したい時間と運行時間が合わない	2%	10%
土曜、日曜、祝日に利用できない	0%	5%
近くにバス路線がない	0%	6%
その他	2%	4%

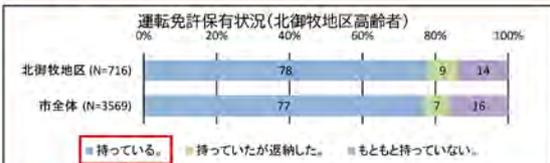
定時定路線バスを利用する可能性がある運行【複数回答】

運行方法	北御牧地区 (N=47)	市全体 (N=262)
運行本数が増える	23%	23%
運行区間が広がる	17%	13%
自宅の近くにバス停ができる	13%	19%
早朝(7時より前)に運行している	9%	6%
昼間(9時~15時)に運行している	4%	5%
夕方・夜(18時以降)に運行している	17%	10%
土曜、日曜、祝日に運行している	15%	11%
料金が今より安くなる	2%	5%
車を運転できない場合に利用したい	30%	29%
いずれにしても利用する可能性は低い	45%	45%
その他	0%	4%

定時定路線バスについては4割以上の住民に知られていない。いずれにしても利用する可能性は低いと考えている人が多い。

- ・外出の移動手段として自家用車・バイクが占める割合が非常に高く、公共交通の利用はわずかです。
 - ➡公共交通を必要としている人が移動できない状況とならないような交通環境を検討します。
- ・とうみレッツ号や定時定路線バスを利用しない理由として、他の移動手段の方が便利ことが挙げられています。
 - ➡利用傾向を見極めながら、運行方法等の見直しを検討します。

高齢者アンケート



免許の有無による移動の自由度の違い

免許を持っている人の考え

「運転は続けるつもり」と答える人が7割以上



免許のない高齢者の約2割が移動に不自由を感じている

レッツ号を現在も利用しているのは、移動に不自由している人の中でも25%となっている

- ・免許を持っている高齢者の方が多く、その多くは運転を続ける意向を持っています。
 - ➡運転免許を返納しても、移動できない状況とならないような交通環境を検討します。
- ・移動に不自由をしている高齢者でも、とうみレッツ号を利用していない方が多くいます。
 - ➡利用意向に沿ってとうみレッツ号の運行方法等の見直しを検討します。

※各集計結果とも不明・無回答を除く ※市全体の結果には居住地を回答していない方の結果を含む

2. 地区の移動状況(2)

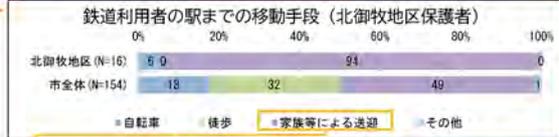
北御牧地区③

■ アンケート調査結果

保護者アンケート



駅までの移動方法



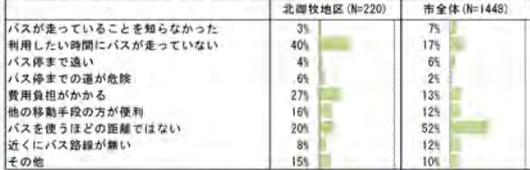
送迎について

9割以上が駅まで家族等による送迎で移動している

各種バスを使わない理由

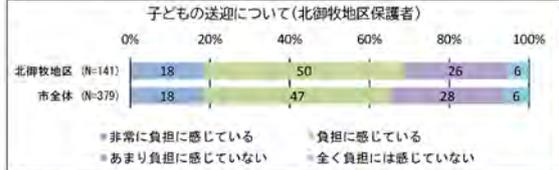
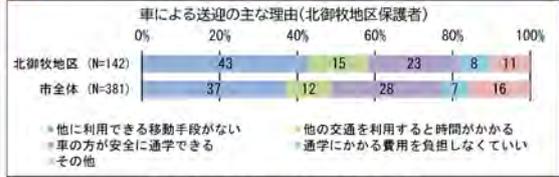
小中高生全てにおいて家族等による送迎が最も多い

通学にバスを使用しない理由【複数回答】（北御牧地区保護者）



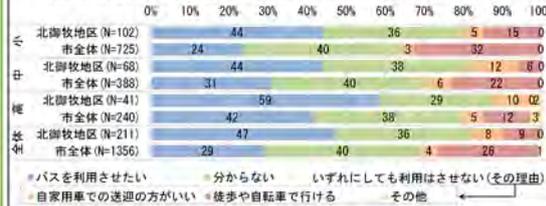
上記問題が解消された場合

「利用したい時間にバスが走っていない」との回答が約4割で最多



送迎の理由として「他に利用できる移動手段がない」との回答が最も多い。また、送迎をしている保護者の約7割が送迎を負担に感じている。

問題が解消された場合バスを利用するか（北御牧地区保護者）



問題が解消された場合「バスを利用させたい」と考えている小学生の保護者は44%、中学生の保護者は44%、高校生の保護者は59%となっている。

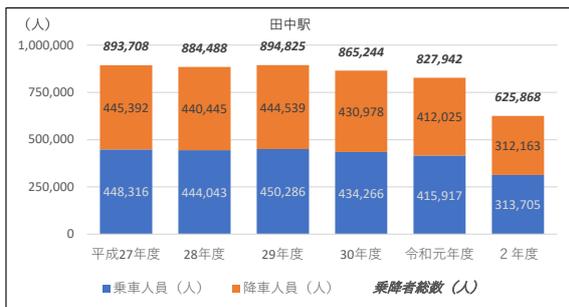
- 問題が解消された場合にバスを利用させたいと考えている保護者は半数近くおり、市全体の平均よりも高くなっています。
 - ➡ 地区内には通学のためのバス需要があります(高校生は半数以上)。
- 家族等の送迎で通学している子どもは地区全体の約6割(駅までの送迎も含む)で、市内でも特に多い地区となっています。送迎をされている約7割の方(地区内の保護者の約4割に相当)が負担に感じています。
 - ➡ 送迎をしてもらっている子どもが公共交通を使えるよう、運行形態の見直しを進めます。

※各集計結果とも不明・無回答を除く ※市全体の結果には居住地を回答していない方の結果を含む

3-6. 公共交通の現状分析のまとめ

東御市の公共交通の現状は以下のようにまとめられる。

鉄道	高速バス
<ul style="list-style-type: none"> 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(2020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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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日当たり上下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(2020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。



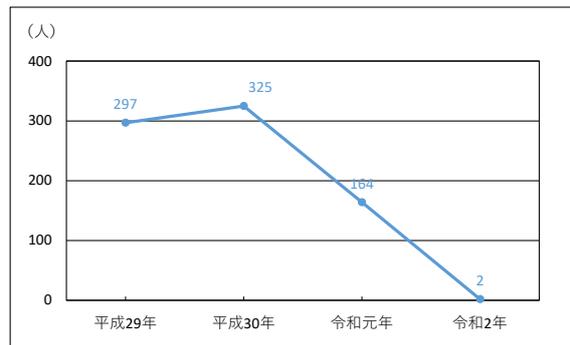
田中駅乗降者数



新宿・池袋線利用者数 (西武観光バス)



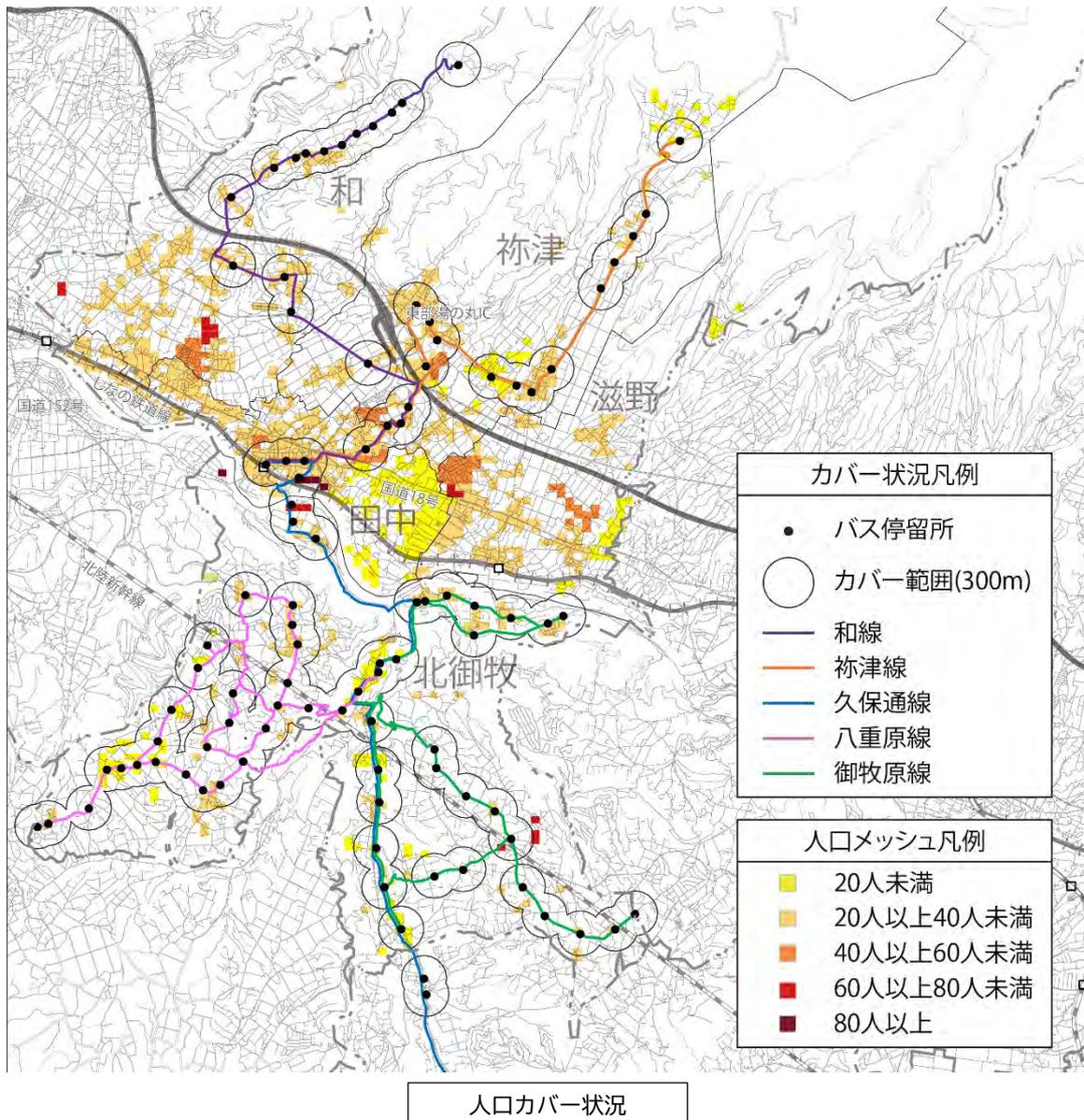
滋野駅乗降者数



東御市内停留所乗車数 (トランスジャパン)

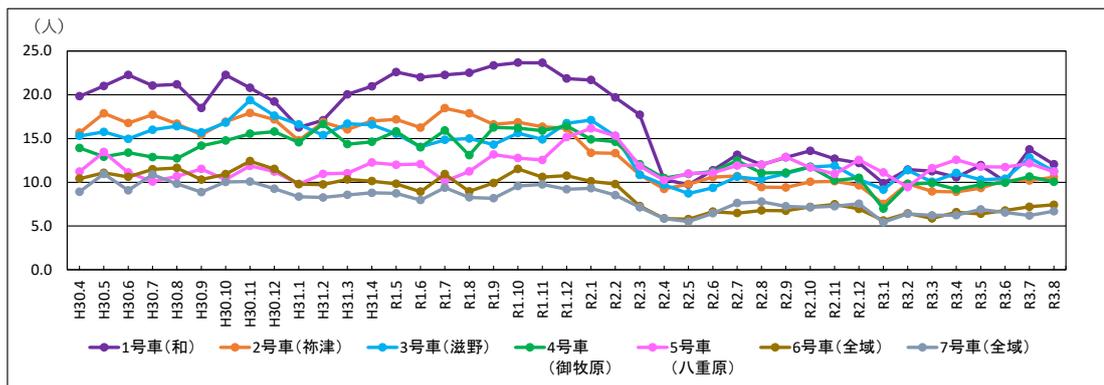
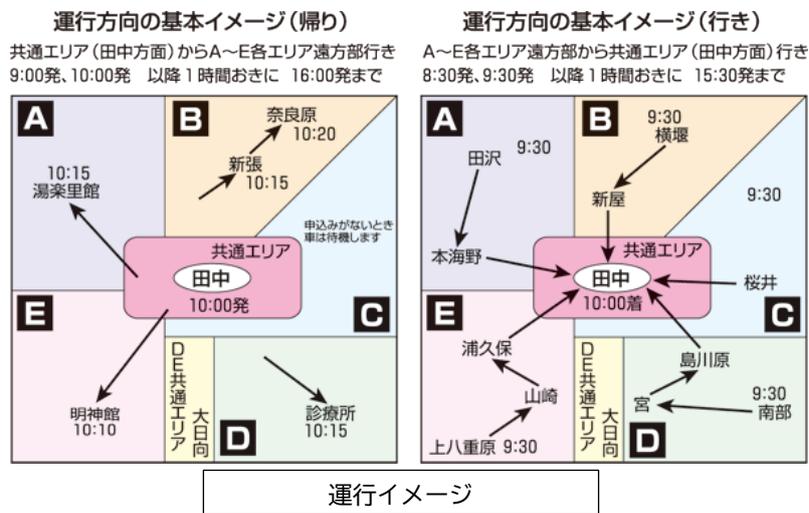
定時定路線バス

- ・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、北御牧地区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。



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（2020 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（2020 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（2020 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（2020 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（2021 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

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

(1) 第二次東御市総合計画

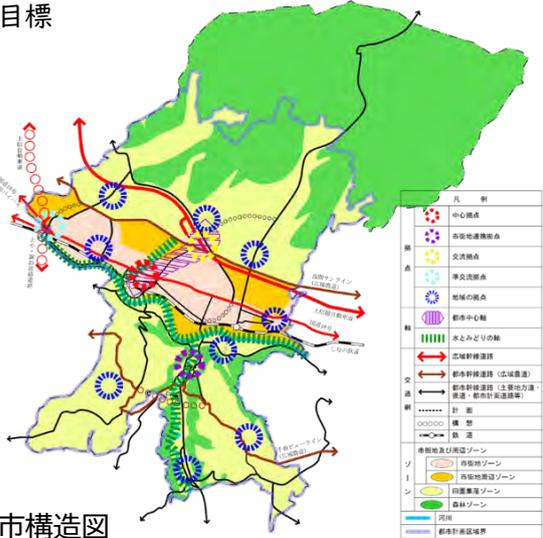
策定年月	平成 26 年(2014 年)3 月																						
計画期間	平成 26 年度(2014 年度)～平成 35 年度(2023 年度)																						
計画の位置づけ	新たな時代にふさわしい自治体経営を目指し、持続可能な東御市づくりに向けて共に歩みを進めるため、市民と行政の共通、共有のまちづくりの指針として策定。																						
主要施策等	<p>将来都市像:「人と自然が織りなす しあわせ交流都市 とうみ」</p> <p>基本目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 																						
公共交通に関する施策等	<p>【後期基本計画(2019 年度～2023 年度)】</p> <p>II 1. 快適で暮らしやすい街を目指す</p> <p>9. 公共交通の利便性の向上</p> <p>【目指す姿】</p> <p>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。</p> <p>●施策の成果指標</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>現状値 (平成29年)</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </table> <p>●進捗管理指標</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>現状値 (平成29年)</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </table> <p>●施策実現に向けたそれぞれの役割</p> <table border="1"> <tbody> <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> </tbody> </table> <p>●施策展開の方針</p> <p>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。</p>		指標名	現状値 (平成29年)	目標値	デマンド交通利用登録者数	5,498 人	現状値維持	指標名	現状値 (平成29年)	目標値	定時定路線バス利用者数	25,143 人	現状値維持	デマンド交通利用者数	31,019 人	現状値維持	市民の役割	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。	地域・事業者の役割	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。	行政の役割	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
指標名	現状値 (平成29年)	目標値																					
デマンド交通利用登録者数	5,498 人	現状値維持																					
指標名	現状値 (平成29年)	目標値																					
定時定路線バス利用者数	25,143 人	現状値維持																					
デマンド交通利用者数	31,019 人	現状値維持																					
市民の役割	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。																						
地域・事業者の役割	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。																						
行政の役割	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																						

<p>公共交通に関する施策等</p>	<p>【後期基本計画(2019年度~2023年度)】</p> <p>V2.元気で活力ある産業が育つまちを目指す</p> <p>42.中心市街地のにぎわい創出</p> <p>【目指す姿】</p> <p>賑わいのある中心市街地の活性化に取り組み、新たな魅力を創出する商店街づくりを目指す。</p> <p>●施策展開の方針</p> <p>・市内商工業団体、地域団体、その他関係団体との連携の下で、地域の魅力に関する情報発信、各種集客イベントの開催などを展開しながら、空き店舗を有効活用し、中心市街地の賑わいを創出する。</p>
--------------------	--

(2) 東御市まち・ひと・しごと創生 第2期総合戦略

策定年月	令和2年(2020年)3月						
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	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。						
主要施策等	<p>基本目標</p> <p>I 「とうみ」において安定した雇用を創出する</p> <p>II 「とうみ」への新しいひとの流れをつくる</p> <p>III 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる</p> <p>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</p>						
公共交通に関する施策等	<p>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</p> <p>施策1:新しい視点で取り組む、安心して暮らせる地域づくり</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <table border="1" data-bbox="470 1361 1284 1491"> <thead> <tr> <th>重要業績評価指標(KPI)</th> <th>基準値</th> <th>数値目標(令和6年)</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </table> <p>●具体的な施策</p> <p>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</p> <p><主な事業></p> <p>・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)</p> <p>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。</p>	重要業績評価指標(KPI)	基準値	数値目標(令和6年)	公共交通乗車人員総数 (鉄道、バス、デマンド)	1,839人/日	現状値維持
重要業績評価指標(KPI)	基準値	数値目標(令和6年)					
公共交通乗車人員総数 (鉄道、バス、デマンド)	1,839人/日	現状値維持					

(3) 東御市都市計画マスタープラン【改訂版】

<p>策定年月</p>	<p>平成 29 年(2017 年)3 月</p>
<p>計画期間</p>	<p>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)</p>
<p>計画の位置づけ</p>	<p>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。</p>
<p>主要施策等</p>	<p>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</p> <ol style="list-style-type: none"> 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  <p style="text-align: center;">都市構造図</p>
<p>公共交通に関する施策等</p>	<p>交通体系の整備方針</p> <p>【基本方針】</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>【道路・公共交通の整備方針】</p> <p>②公共交通の利便性の向上</p> <p>■しなの鉄道利用者の増進</p> <p>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。</p> <p>駅周辺的环境整備として、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。</p> <p>■交通システムの充実</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

(4) 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(2020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	<p>基本方針</p> <p>I.再生可能エネルギーの利用促進</p> <p>II.市民・事業者・市による環境活動</p> <p>III.脱炭素に向けた地域環境の整備</p> <p>IV.循環型社会の構築</p> <p>V.温暖化に対する適応</p>																							
公共交通に関する施策等	<p>5. 具体的な施策と取り組み内容</p> <p>(3) 脱炭素に向けた地域環境の整備</p> <p>2. 自動車の利用低減の推進</p> <table border="1" data-bbox="469 884 1353 1487"> <thead> <tr> <th rowspan="2">施策名</th> <th colspan="3">行動主体</th> </tr> <tr> <th>市民</th> <th>事業者</th> <th>市</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>デマンド交通の利用促進</td> <td>・デマンド交通の利用を心掛ける。</td> <td>・待合所を提供するなど、利便性の向上に貢献する。</td> <td>・デマンド交通のPR及び利便性向上を図る。</td> </tr> <tr> <td>しなの鉄道の利用促進</td> <td colspan="2">・しなの鉄道の利用を心掛ける。</td> <td>・しなの鉄道のPR及び利便性向上を図る。</td> </tr> <tr> <td>駅前レンタサイクルの推進</td> <td>・駅からの近距離での移動での利用を心掛ける。</td> <td>—</td> <td>・レンタサイクル等を整備し、利用を呼びかける。</td> </tr> <tr> <td>ノーマイカーデーの推進</td> <td colspan="2">・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。</td> <td>・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。</td> </tr> </tbody> </table> <p>(デマンド交通の利用促進の指標は利用者数であり、令和4年(短期)、令和14年(長期)でそれぞれ108人/日が維持目標とされている。)</p>	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。
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。																					

(5) 第2次東御市観光ビジョン

策定年月	令和元年度(2019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	<p>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～</p> <p>基本方針</p> <ol style="list-style-type: none"> 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	<p>基本方針1 地域と共に創る魅力ある”観光地”づくり</p> <p>【施策1】観光集客核拠点の整備</p> <p>(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</p> <p>【アクションプランの展開】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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「まるっと信州とうみ号」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

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。結果は以下に示す通りである。

表 庁内アンケート調査回答(1/2)

		商工観光課 観光係	企画振興課	生活環境課
1. 人の移動や物の輸送にかかわる事業・計画	① 事業や計画 ② その具体的な内容	<ul style="list-style-type: none"> 東御市観光ビジョン とうみワインタクシー ※信州とうみ観光協会事業 田中駅レンタサイクル ※信州とうみ観光協会事業 (実施主体: 信州とうみ観光協会 / 台数: シティサイクル7台、e バイク2台 / 利用料金: 無料) 	<ul style="list-style-type: none"> 第2次東御市総合計画・後期基本計画 東御市まち・ひと・しごと第2期総合戦略 上田地域定住自立圏共生ビジョン 佐久地域定住自立圏共生ビジョン 上田地域広域連合広域計画 	<ul style="list-style-type: none"> 第11次東御市交通安全計画 第2次東御市環境基本計画 第2次東御市地球温暖化対策地域推進計画 運転免許証自主返納促進事業
	2. 既往計画等々で懸案事項・課題等	① 変更を予定している事業等 -	<ul style="list-style-type: none"> 総合計画…令和6年度改訂予定 総合戦略…令和7年度改訂予定 定住自立圏…令和4年度改訂 上田広域…令和5年度改訂予定 	-
3. 地域公共交通計画について	① 考慮すべき施策、プロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> e バイクを活用したレンタサイクル拡充事業(R4年度～) 現在実施しているレンタサイクルへ新たに8台のe バイクを追加 乗り捨てできるポートを市内に複数個所設置し、非接触型で予約・決済・解錠・施錠ができるシェアサイクルシステムを導入 上田市、千曲市が先行実施している事業と連携し、広域的なシェアサイクルの可能性を検証 事業委託先: 信州とうみ観光協会(予定) 他 	特になし	<ul style="list-style-type: none"> 第11次東御市交通安全計画 第2次東御市環境基本計画 第2次東御市地球温暖化対策地域推進計画 運転免許証自主返納促進事業
	② 意見・要望等		特になし	-

表 庁内アンケート調査回答(2/3)

		福祉課	建設課	教育課
1. 人の移動や物の輸送にかかわる事業・計画	②その具体的な内容	<ul style="list-style-type: none"> ・東御市障害者等タクシー利用料金助成事業 ・東御市福祉移送サービス支援事業 ・特定疾患等通院費助成事業 	-	<ul style="list-style-type: none"> ・小中学校遠距離通学援助（遠距離通学に係る通学費援助(定期券又は現金支給)） ・祢津地区小中学生通学バス運行委託事業（祢津線のバス会社の運行撤退に伴う激変緩和措置として、遠距離通学をしている児童・生徒の安心安全な通学手段の確保を図るため）
	①事業や計画			
2. 既往計画等で懸案事項・課題となつている事項	①変更を予定している事案等	第4次東御市地域福祉計画の変更の予定なし	都市計画マスタープラン(令和6、7年度に計画策定を行う予定)	<ul style="list-style-type: none"> ・祢津地区小中学生通学バス運行委託事業 3年を目途に見直し、中学校は他地区と同じように定期券または現金支給を視野に入れて変更予定。小学校はバスを走らせるが利用状況によっては縮小・廃止し中学と同様の対応も検討していく。
	②懸案事項・課題事項等	第4次東御市地域福祉計画策定にあたり、アンケート調査および地域福祉計画懇談会の結果分析から、課題・意見事項等あり	次期都市計画マスタープランで、都市計画道路2路線を変更予定 内、大石新張線(東御孺恋線)について、一部線形修正及び一部廃止(サンラインから旧祢津線)を検討しており、道路維持管理を含む将来的な路線としての在り方について見直しが必要	<ul style="list-style-type: none"> ・祢津地区小中学生通学バス運行委託事業 保護者の要望により、朝部活のための路線バス利用による負担軽減のため通学援助として一部を現金支給としている。
3. 地域公共交通計画について	①考慮すべき施策、プロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> ・乗車時の療育、精神、身体等の障害を持った方への配慮 ・予約等必要な場合のわかりやすさ ・免許を返納した高齢者等の交通弱者に対する通院、買い物、社会参加、交流、フレイル予防などに伴う移動や外出のための交通手段の確保 	立地適正化計画(令和6、7年度に計画策定を行う予定)	-
	②意見・要望等	-	立地適正化計画は都市計画と公共交通の一体化を目指す計画。東御市地域公共交通計画によって再編された地域交通ネットワークを軸として、計画策定を行う。	市民の公共交通への当事者意識が必要と思われる。

5. 移動ニーズの把握

5-1. 調査概要

(1) 調査の目的

市内の移動実態を把握するとともに、公共交通の現状課題を認識し、需要促進に向けた取り組みの方向性を検討するための資料とする。

- 移動実態の把握
- 公共交通の利用状況
- 公共交通の課題と利用可能性の把握

(2) 調査の全体像

民生児童委員、学校、交通事業者、施設管理者等の協力を受け、以下の各種意向を調査する。

全体を通して、「公共交通に対するニーズが高いと推測される者」の意見をより丁寧に把握する構成としている。なお、「公共交通に対するニーズが高いと推測される者」は「自分で車を運転できない(しない)者」及び「運転をできない(しない)者の移動を手助けしている者」と想定し、「高齢者のうち独居または高齢者のみの世帯の者」と「小中高校生(保護者含む)」は全量調査とした。

また、調査内容は、現在、公共交通を利用している者は不満点や今後の利用意向、利用していない者には利用していない理由や今後の利用可能性を聴取する構成とした。

表 アンケート調査概要

アンケート調査名	調査対象	調査方法	対象人数	回収数[回収率]	調査期間
①高齢者アンケート(聞き取り)	65歳以上の高齢者のうち、独居または高齢者のみの世帯の者	民生児童委員の訪問時による聞き取り	3,258世帯 4,816人	2,383部 [73.1%] (3,643人分)	令和3年 6月～7月
②小中高校生保護者アンケート	・市内小中学生の保護者 ・市内在住及び市内高校に在学する高校生の保護者	配布:学校経由 郵送 回収:オンライン	保護者2,383人 ・市内在住2,018人 ・市外在住(子が市内高校に在学)265人	898部[39.3%] (小中高校生1,507人分)	令和3年 10月～11月
③高校生アンケート	市内在住及び市内高校に在学する高校生	配布:学校経由 郵送 回収:オンライン	高校生1,044人 ・市内在住779人 ・市外在住(市内高校に在学)265人	125部[12.0%]	令和3年 10月～11月
④市民アンケート	市内在住の18歳以上の者から無作為に抽出(①及び②の保護者を除く)	配布:郵送 回収:郵送またはオンライン	1,800人	776部[43.1%] (郵送715部、 オンライン61部)	令和3年 10月～11月
⑤定時定路線バス利用者アンケート	定時定路線バス利用者	配布:車内設置 回収:郵送	—	24部	令和3年 10月～11月
⑥どうみレッツ号利用者アンケート	デマンド交通利用者	配布:車内設置 回収:郵送	—	104部	令和3年 10月～11月
⑦観光施設等利用者アンケート	観光施設等利用者	配布:施設設置 回収:郵送 回収箱 オンライン	—	152部 (郵送41部、 回収箱102部 オンライン9部)	令和3年 10月～11月

5-2. アンケート調査結果

各アンケート調査結果の概要を以下に示す。なお、各項目の右上に示している数字は、集計元のアンケート番号(前項参照)を示している。

(1) 高齢者(独居、高齢者のみの世帯)の移動について

外出時の移動に不自由しているか(運転免許の保有状況別)

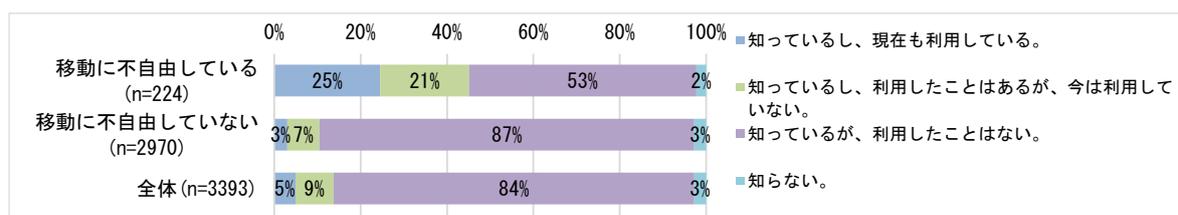
①



移動に不自由しているのは免許を持っている人の3%にすぎないのに対して、免許を返納した人では31%、免許がない人では23%が不自由している。

デマンド交通の認知・利用状況(移動の自由度別)

①

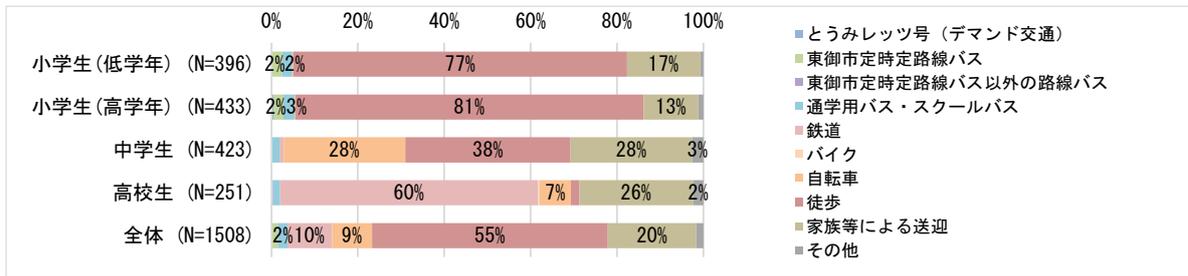


運転免許を持っているあるいは移動に不自由していない人は全体の約95%であり、残りの5%は遠方に出かけられずに困っている状況となる。移動に不自由していると回答した方のうち、98%がデマンド交通を知っており、2%が知らない状況である。また、不自由している方のうち、25%はデマンド交通を利用しているが、残る75%の方は、移動に不便している状況である。

(2) 小中高生の通学について

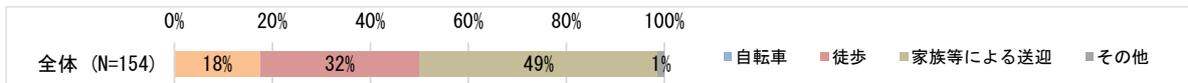
通学手段(小中高生別)

②



(「鉄道」を回答した人) 駅までの移動手段

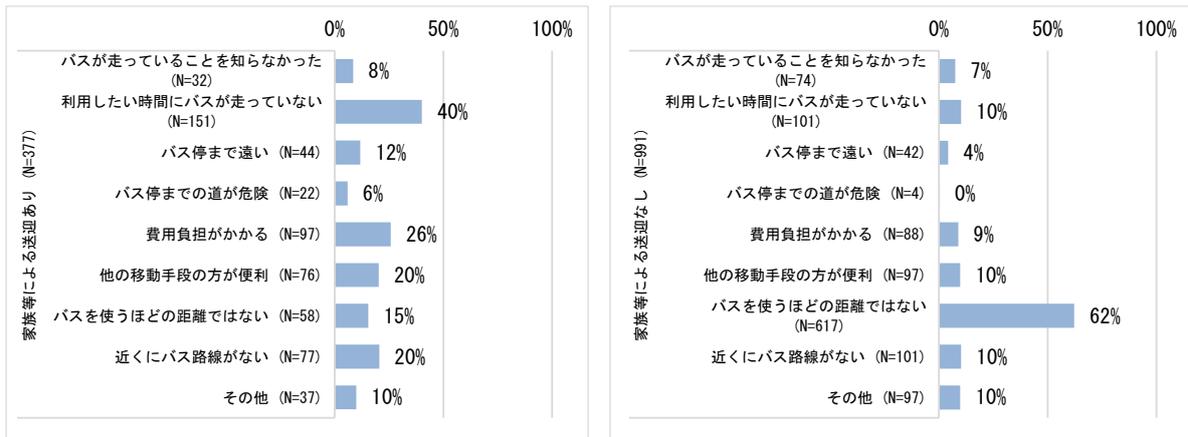
②



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ており、また、19%は家族送迎で通学を行っている。高校生は26%が家族送迎で通学しており、鉄道を利用している高校生の駅までの送迎も含めると、55%が家族に送迎をしてもらっている状況である。

通学にバスを利用しない理由は【複数回答】(「家族等による送迎」の有無別)

②

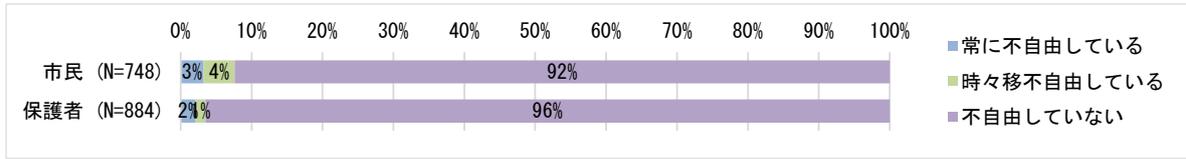


保護者が送迎をしている子どもがバスを利用しない理由としては、「利用したい時間にバスが走っていない」ことを挙げる人が40%で最も多く、「費用負担がかかる」が26%で2番目に多い。一方、送迎してもらっていない子どもが利用しない理由としては、「バスを使うほどの距離ではない」が62%で過半を越えており、それ以外は10%以下となっている。

(3) 市民の日常における移動について

外出時の移動に不自由しているか(運転免許の保有状況別)

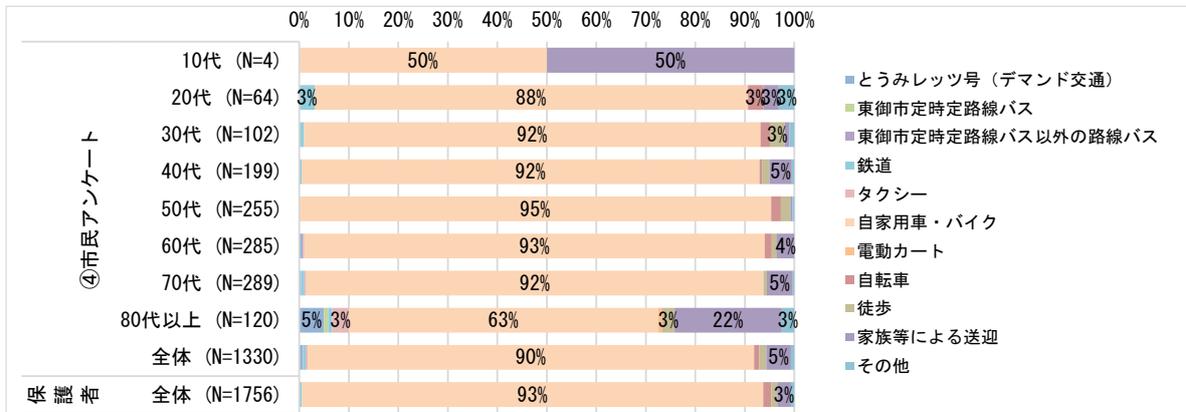
②④



日常における移動で不自由していると回答しているのは市民アンケートで約8%、保護者アンケートでは約4%となっており、ほとんどの方が自家用車や家族送迎で移動には不自由していないことがわかる。

外出時の交通手段(日常の外出で1・2番目に頻度が高い移動について)

②④



外出の際の交通手段としては、10代を除いて自家用車・バイクの割合が非常に高い。

家族等を送迎することについての考え

②④

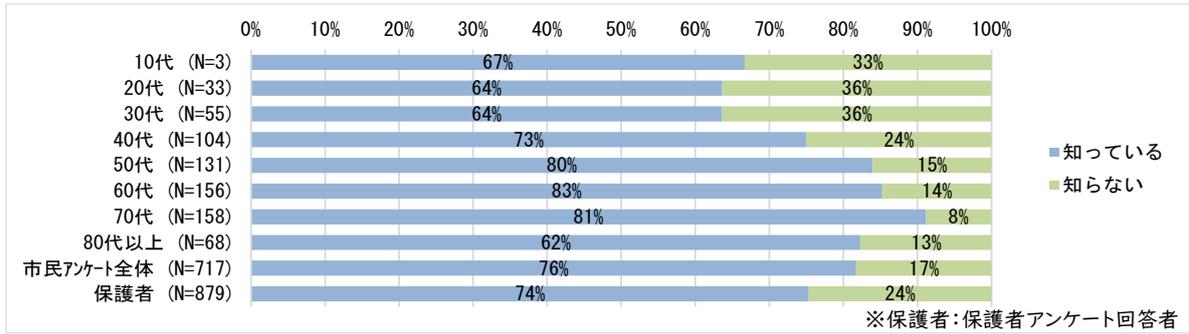


家族等を送迎することに対して負担に感じている方は、市民アンケートでは13%となっている。一方で、普段子どもの通学の送迎をしている保護者は、65%が負担に感じている。

(4) とうみレッツ号の認知度・利用状況

運行の認識(年齢層別)

②④



各年齢層とも6割以上の方が運行の認識はある。最も高いのは70代であり、低いのは20代、30代となっている。

(「知っている」と回答した人のみ) 利用の有無(年齢層別)

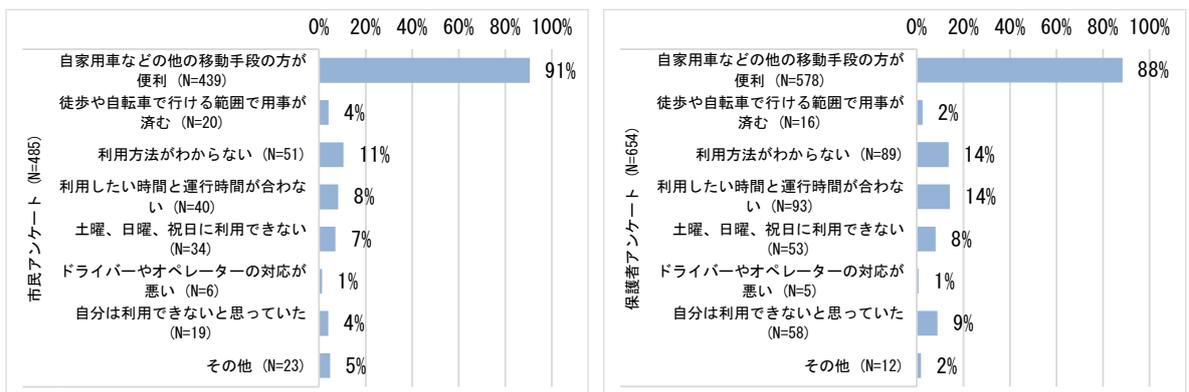
②④



「利用している」と回答したのは全体の2%であり、一定の認知度はあるものの実際に利用している人は少ないことが分かる。年齢層別にみると80代以上が8%で最多である。

(利用していない人) 利用していない理由【複数回答】

②④

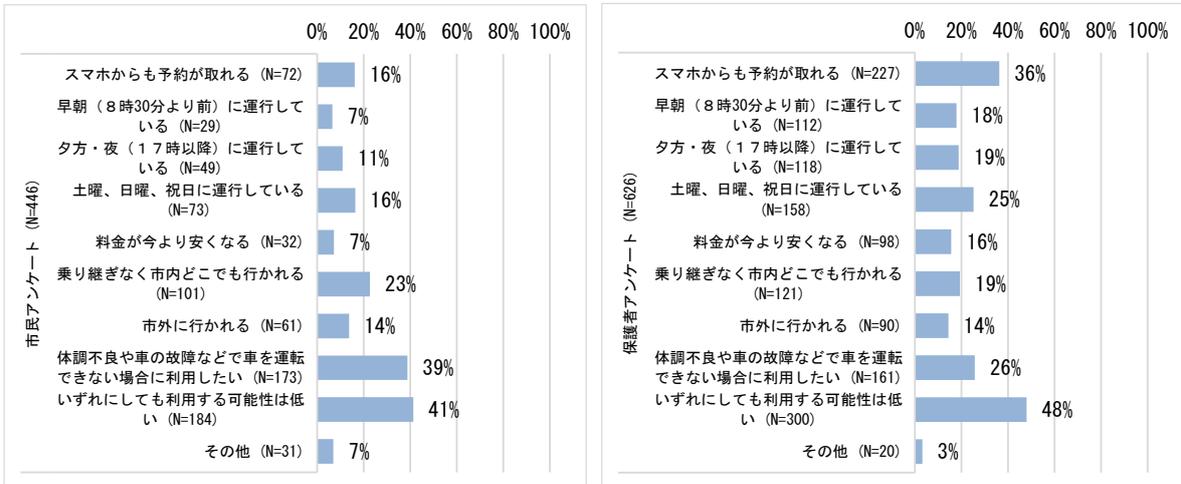


とうみレッツ号を利用しない理由として、「自家用車などの他の移動手段の方が便利」なことを挙げる人が多数を占める。

(5) とうみレッツ号に臨まれる運行

(利用していない人)どのような運行になれば利用する可能性があるか【複数回答】

②④



市民アンケート・保護者アンケートともに「いずれにしても利用する可能性は低い」と答える人が最も多い。次いで多い回答は、市民アンケートでは「体調不良や車の故障などで運転をできない場合に利用したい」、保護者アンケートでは「スマホからでも予約が取れる」となっている。

5-3. 交通事業者へのヒアリング調査結果

交通事業者へのヒアリング調査結果を以下に整理する。

表 定時定路線バスに関する回答

設問	回答の要旨
Q1. 主な利用者の属性や特徴を教えてください。(どんな人がどのように利用しているか)	・小学生の通学、一般の方の利用は年数回あるかないか(和線) ・通学の小中学生が多数(久保通線・八重原線・御牧原線)
Q2. 片道だけ利用される利用者の状況はありますか。それはなぜだと考えられますか。	・通学で利用している小中学生の家庭の都合による(久保通線・八重原線・御牧原線)
Q3. 乗降に介助が必要な利用者の状況と介助内容・対応時間等について教えてください。	・介助が必要な方はいない(和線) ・ほとんどいない(祢津線) ・なし(久保通線・八重原線・御牧原線)
Q4. 定時定路線バスやデマンド交通において運行の遅れ等は発生していますか。	・朝はサンラインで混むが遅れは5分位、夕方は特に遅れなし(和線) ・朝1便は加沢西・常田信号で渋滞があり5分程遅れる、そのため2便にも遅れがでる(祢津線) ・田中行の始発便が常田交差点渋滞の為5~10分の遅れることがある(久保通線)
Q5. Q4.に関連して、バス停間の所要時間・ダイヤについてのご要望を教えてください。	・子供の通学を考えれば今のダイヤが良いと思う(和線) ・所要時間の見直し、ダイヤ全体の見直し
Q6. 利用者から聞こえてくる主な意見、ご要望について教えてください。(改善・不満に関する意見、満足されているご意見について)	・なし
Q7. 日頃の運行を通じて感じている、現在の定時定路線バスやデマンド交通の運行の問題点について教えてください。	・万が一事故等で運行困難な場合の対応について(バスはダイヤがあるので複雑) ・重複しているルートもある為、ダイヤの効率化が必要
Q8. その他、運行改善に向けたご意見や協議会で検討して欲しい事項等があれば教えてください。	・和線は一般の利用はほとんどいないため、いっそスクールバスにした方が良いのでは ・久保通線の羽毛山地域は道路が狭く、土砂崩れ等を度々発生している為、運行ルートを見直してもらいたい

【意見総括】

- ・利用の大半は通学目的の小中学生で、一般利用はわずかである
- ・朝の時間帯は道路混雑により遅延が発生することがある
- ・通学利用が多いことを考慮すれば現在のダイヤが適している
- ・定時運行や安全な運行、運行の効率化のために、必要に応じて所要時間やルートの見直しが求められる

表 とうみレッツ号に関する回答

設問	回答の要旨
Q1. 主な利用者の属性や特徴を教えてください。(どんな人がどのように利用しているか)	<ul style="list-style-type: none"> ・主に70歳代～80歳代の男女 ・年配の女性 ・買い物、通院目的が多い、他に市役所、温浴施設利用も ・利用目的は降車場所での用事がほとんど
Q2. 片道だけ利用される利用者の状況はありますか。それはなぜだと考えられますか。	<ul style="list-style-type: none"> ・往復利用が多い 85～90%位 ・病院等が終わる時間が分からないため事前予約できない ・片道利用は予約が取れないときが多い(12時便等) ・レッツ号の運行終了後に帰宅する場合 ・帰りは家族や知り合いの送迎、鉄道、タクシーを利用
Q3. 乗降に介助が必要な利用者の状況と介助内容・対応時間等について教えてください。	<ul style="list-style-type: none"> ・介助が必要な利用者はほとんどいない ・介助の必要な利用者の登録をしている方のみ付添人が乗降を補助、基本的にドライバーは介助しない ・今後介護が必要になりそうな方はいる ・対応時間は外で準備していれば1～2分、家の中にいる場合は5分
Q4. 定時定路線バスやデマンド交通において運行の遅れ等は発生していますか。	<ul style="list-style-type: none"> ・まれに配車の采配で遅れが出るときがある ・国道をまたぐ配車で予約内容によっては10分程遅れる
Q5. Q4.に関連して、バス停間の所要時間・ダイヤについてのご要望を教えてください。	-
Q6①. 利用者から聞こえてくる主な意見、ご要望について教えてください。(改善・不満に関する意見について)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎが面倒、乗り継ぎなしでどこへでも行きたい ・8:30の予約を忘れてしまった時に困る ・時刻表がわかりにくい ・運行本数の増加、運行時間の拡大
Q6②. 利用者から聞こえてくる主な意見、ご要望について教えてください。(満足されているご意見について)	<ul style="list-style-type: none"> ・レッツ号があって良かった ・デマンドがなくなってしまうと出かけられないため有り難い。
Q7. 日頃の運行を通じて感じている、現在の定時定路線バスやデマンド交通の運行の問題点について教えてください。	<ul style="list-style-type: none"> ・待ち時間が読めない(乗車人数により待ち時間が変動) ・利用したことのない方がシステムを分かっていない
Q8. その他、運行改善に向けたご意見や協議会で検討して欲しい事項等があれば教えてください。	<ul style="list-style-type: none"> ・現状5台で回せると思われる(エリアは解除) ・リース車でラッピングして目立たせる

【意見総括】

<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の利用が多く、利用目的としては買い物や通院が多い ・往復利用が多いが、用事の済む時間が分からない場合や運行時間が終了している場合は、家族等の送迎やタクシー等を利用して帰宅する人もいる ・現状では介助が必要な方はわずかであるが、今後対応が必要となる可能性がある ・待ち時間は予約状況によって変動し、遅れが生じることもある
--

6. 地域公共交通の課題

6-1. 移動状況からの課題

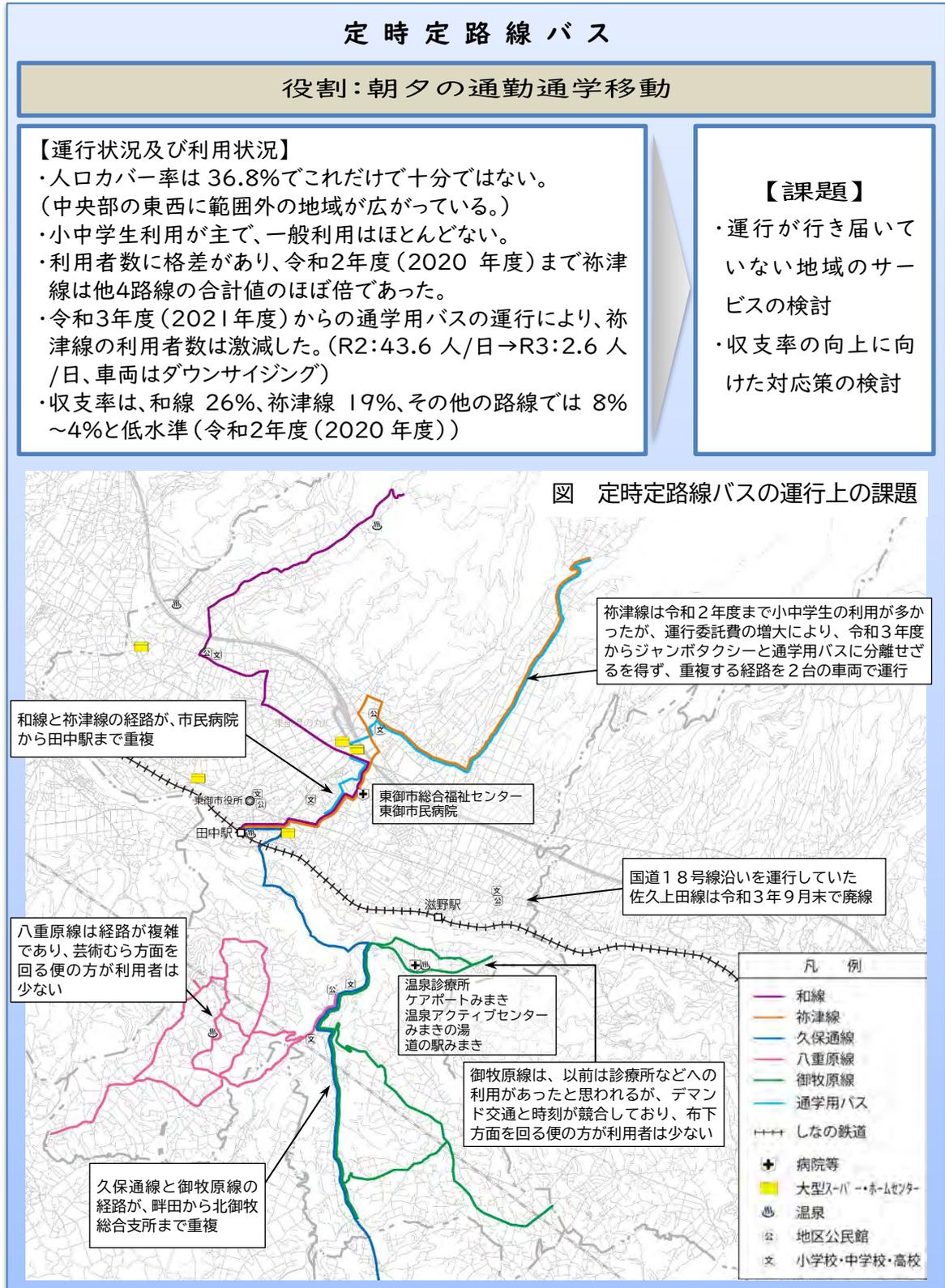
6章以降では、前回協議会資料からの変更箇所を赤字・青字で表記

赤字：委員の皆様からの意見を踏まえて変更した箇所

青字：その他事務局で調整を行った箇所

※「である」調↔「ですます」調の変更や誤字の修正等の軽微な変更は色付けなし

定時定路線バス及びデマンド交通の利用状況から、整備課題を以下に整理した。



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

図 デマンド交通の地区間利用者数(令和2年度)

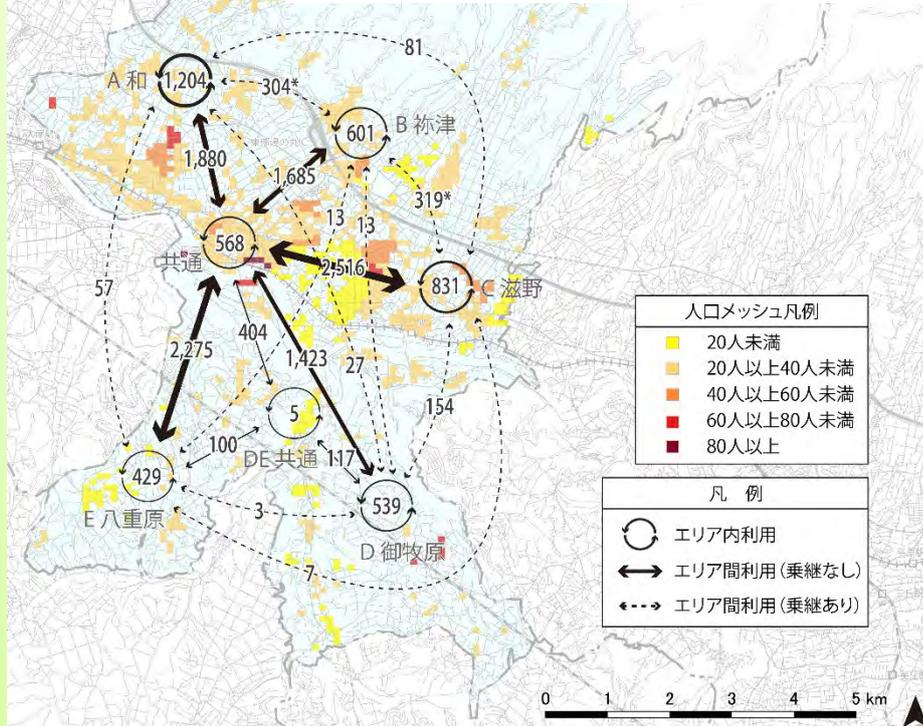


表 その他の交通手段の利用状況等からの課題

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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）	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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%。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

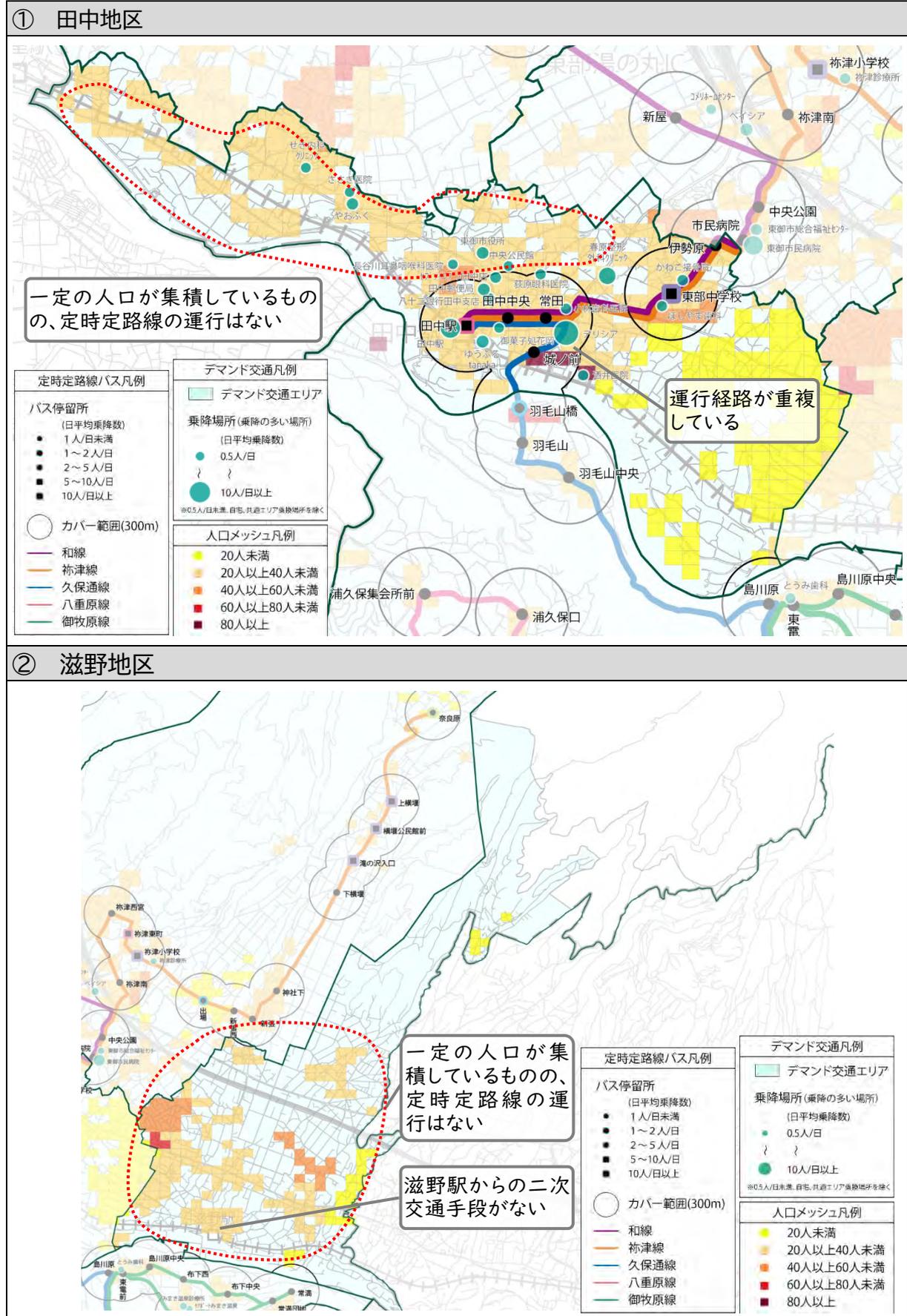
6-3. 各種まちづくり施策からの課題

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。

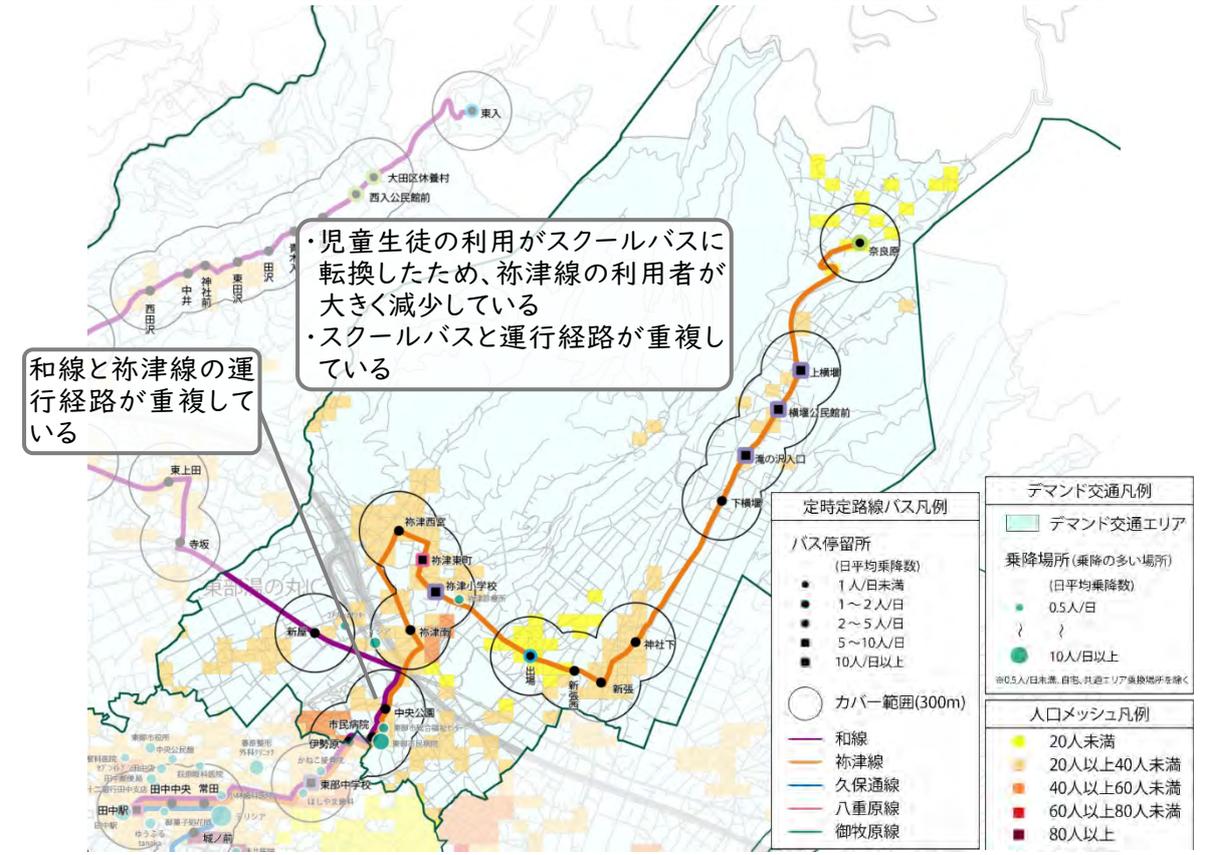
表 各種まちづくり計画における公共交通の課題

	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 ・賑わいのある中心市街地の活性化
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

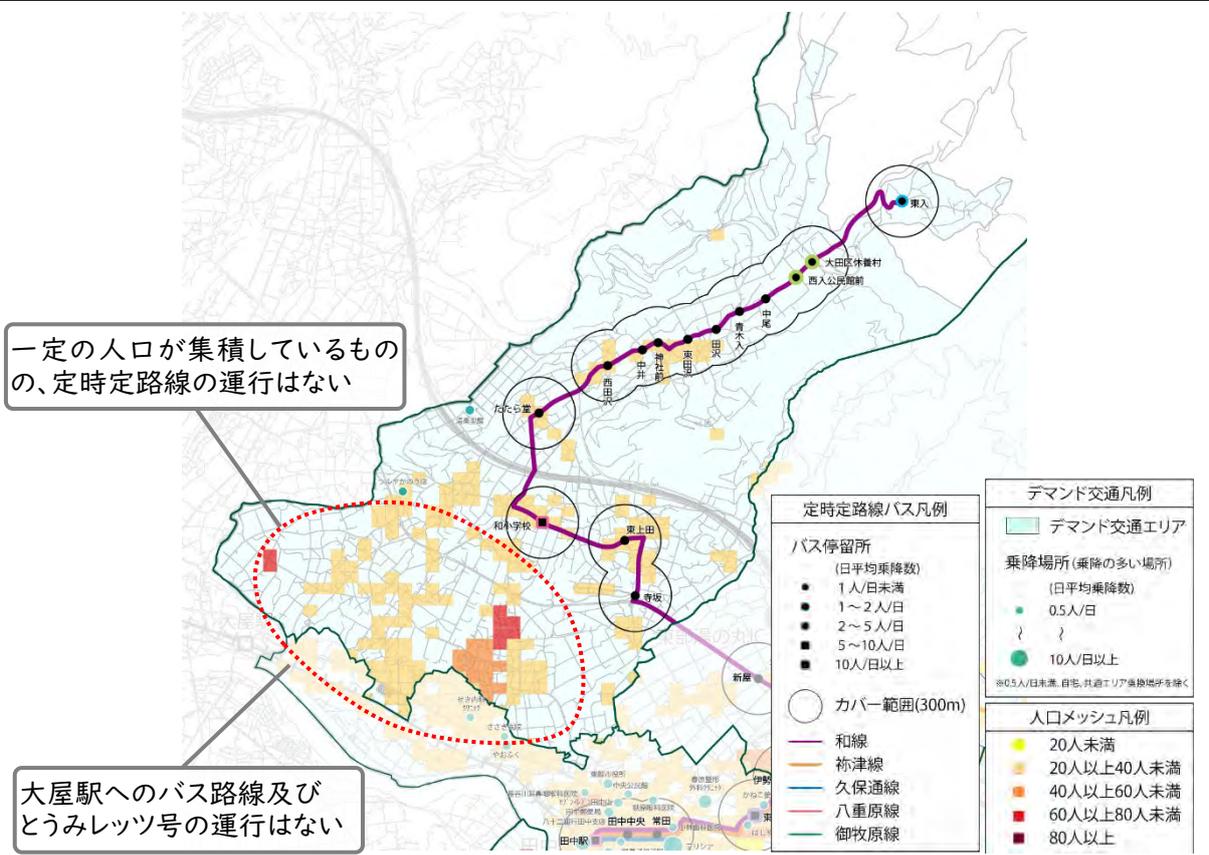
6-4. 地区別の課題 (※元 7-3 の内容の一部)



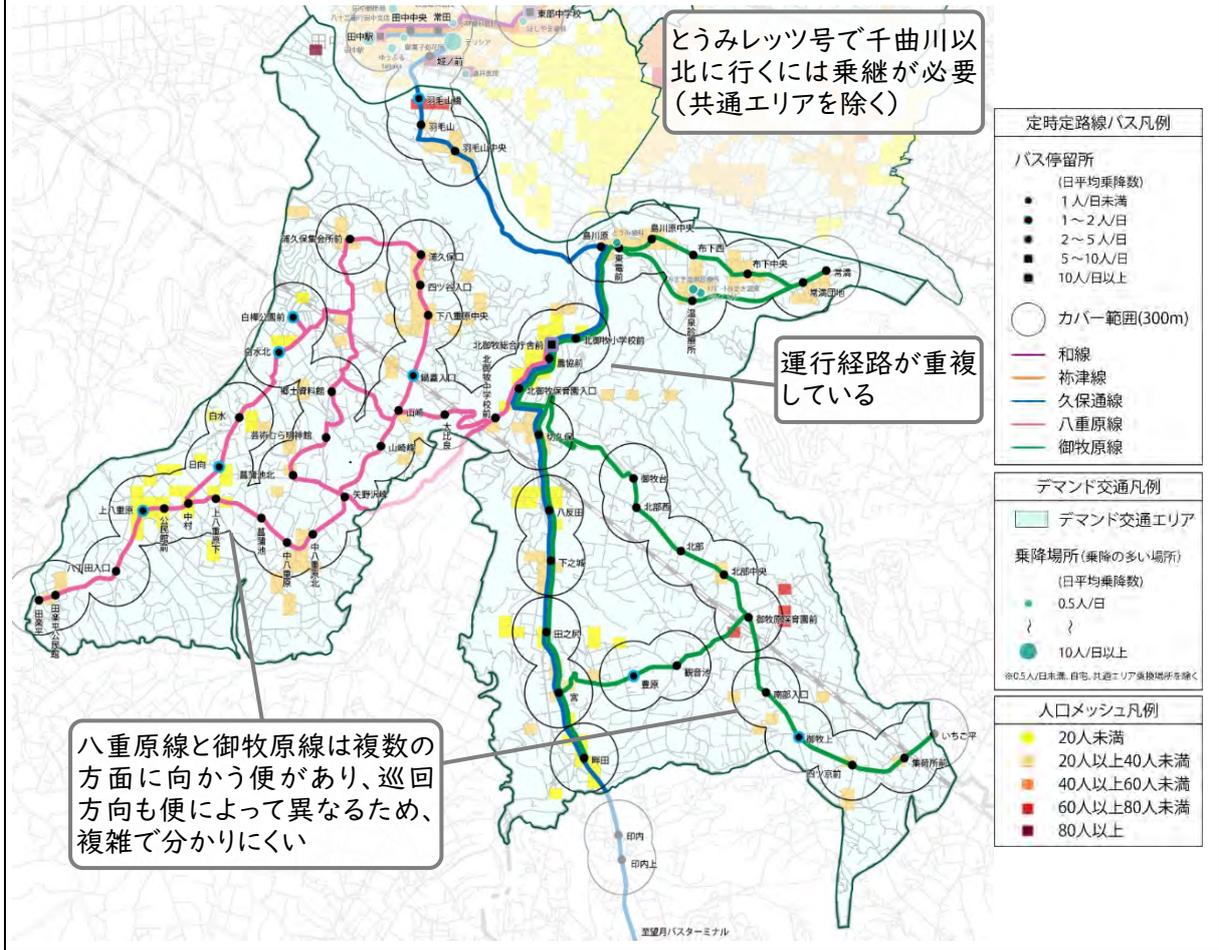
③ 柞津地区



④ 和地区

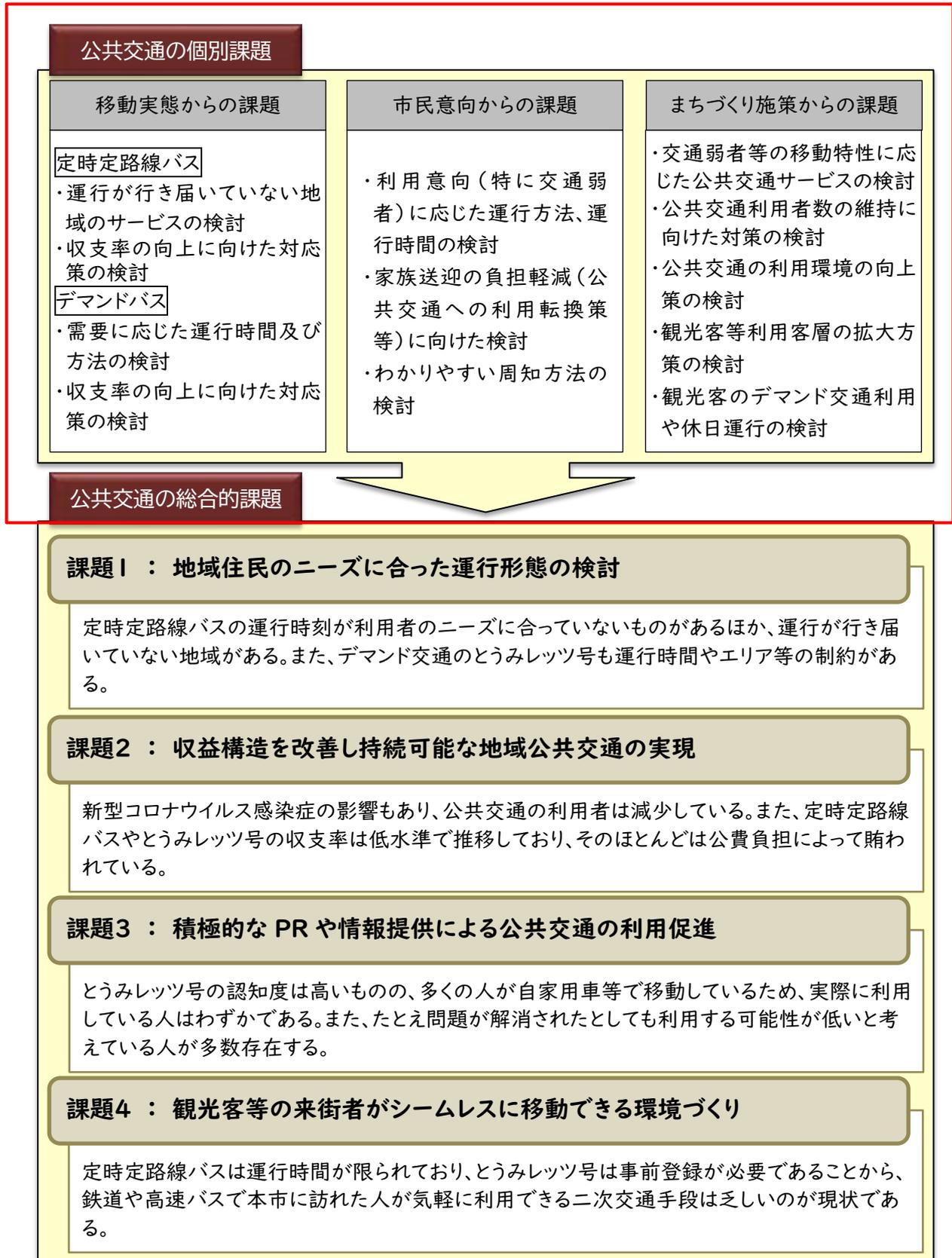


⑤ 北御牧地区



6-5. 本市の公共交通の課題総括

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。



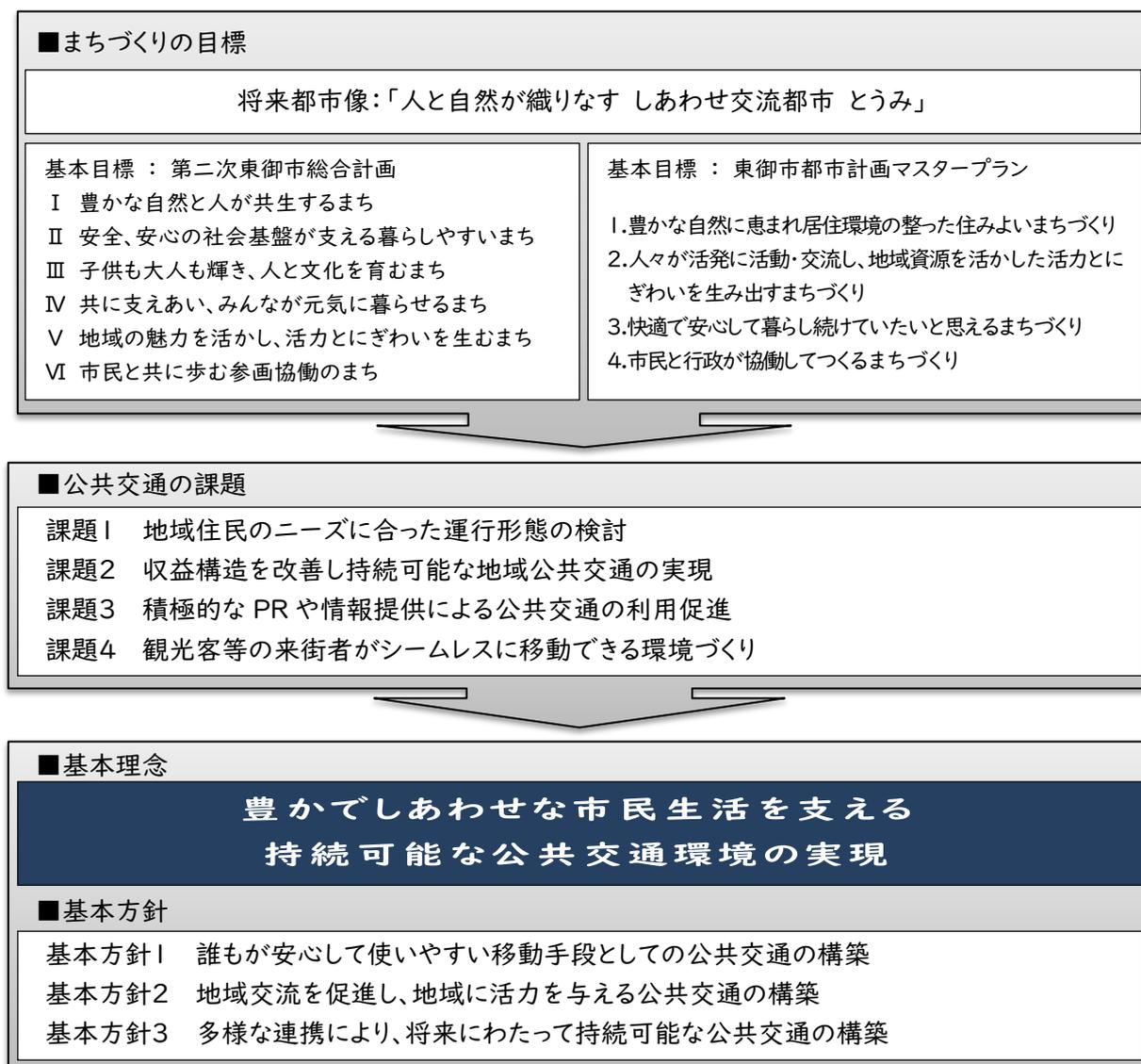
7. 計画の基本方針及び目標

7-1. 基本理念及び基本方針

第2次東御市総合計画・後期基本計画（以下「総合計画」という。）では、市民が安心して暮らせる、個性的で魅力ある都市をつくるため「人と自然が織りなす しあわせ交流都市 どうみ」を本市の将来都市像として掲げています。総合計画の基本目標の一つである「安全、安心の社会基盤が支える暮らしやすいまち」を実現するため、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おり、地域公共交通は市民の暮らしで必要不可欠なインフラであります。

地域公共交通は、医療・福祉施設、商業施設や住居、観光など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ますが、現状は利用者数が減少傾向で推移しています。

将来に向けて、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サービスを構築するため、本計画の基本理念と基本方針を以下のとおり設定し、市民や地域、交通事業者、企業などと連携して進めてまいります。



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、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、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ます。

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、公共交通の持続可能性が懸念されます。

このため、基本方針の一つとして、「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」を掲げることとします。

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ます。しかし、利用する人が限られ、観光需要の取り込みは十分できていない状況にあります。このため、デマンド交通「とうみレッツ号」は、新たな先端技術の導入検討や利用促進に向けた情報提供、キャンペーン等で広く周知していく必要があります。

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ますが、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す。

このため、基本方針の一つとして、「地域交流を促進し、地域に活力を与える公共交通の構築」を掲げることとします。

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、市民や地域、交通事業者、企業などが公共交通の利用促進に関する認識を持ち、相互の協力体制を築き、必要に応じて見直していくことが必要です。

また、相互扶助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、市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、また、環境負荷の低減に資する公共交通のあり方について検討をする必要があります。

このため、基本方針の一つとして、「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」を掲げることとします。

7-2. 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	
計画目標 ①	<p>自治体間を連絡する「幹線交通」の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> 自治体間を広域的に連絡し、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・確保を図ります。
計画目標 ②	<p>定時定路線バスの利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内集落を經由する「定時定路線バス」は、市民ニーズに応じて、主に田中駅を発着する時刻や運行時間、経路を設定することにより、利便性が高く、多くの人が使える交通を目指します。
計画目標 ③	<p>デマンド交通「とうみレッツ号」の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民の足である「デマンド交通」は、誰もが気軽に利用でき、快適な車両空間を確保することで、使いやすさの向上を目指します。 新たな先端技術を導入することにより、デマンド交通の予約や運行効率を高め、また、観光客が容易に利用できる環境を創出します。

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	
計画目標 ④	<p>中心拠点の公共交通利便性向上によるにぎわいの創出</p> <ul style="list-style-type: none"> 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います。
計画目標 ⑤	<p>交通拠点の乗継利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 各交通手段の乗継となる交通拠点は、交通結節点として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交通アクセスを実現します。 田中駅などの交通拠点には、誰もが迷わず利用できるわかりやすい公共交通の情報提供・案内などを行います。
計画目標 ⑥	<p>来訪者が使ってみたくなる公共交通の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内の観光地を結ぶ観光二次交通として、タクシー運行をはじめ、レンタサイクルの拡充や新たな交通手段を提供することで、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します。

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	<p>みんなで支え利用促進策の展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者だけではなく、行政や地域（市民・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します。
計画目標 ⑧	<p>環境負荷の低減に資する公共交通の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に関わる事業者は、環境にやさしい車両への更新を図ります。 ・過度に自動車へ依存することのないようモビリティマネジメントに取り組み、環境負荷の低減に資する公共交通の確立を目指します。
計画目標 ⑨	<p>市街地から離れているエリアに対する移動の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の交通だけでは対応できない市街地から離れているエリア（山間部など）に対して、日常生活を支えられる交通手段を提供するため、地域協働による交通確保の仕組みを検討します。

7-3. 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ができる。

なお、都市拠点は、**将来都市構造において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」として設定した。

これらを含め、地域公共交通網の将来イメージ図として**下図**に示した。

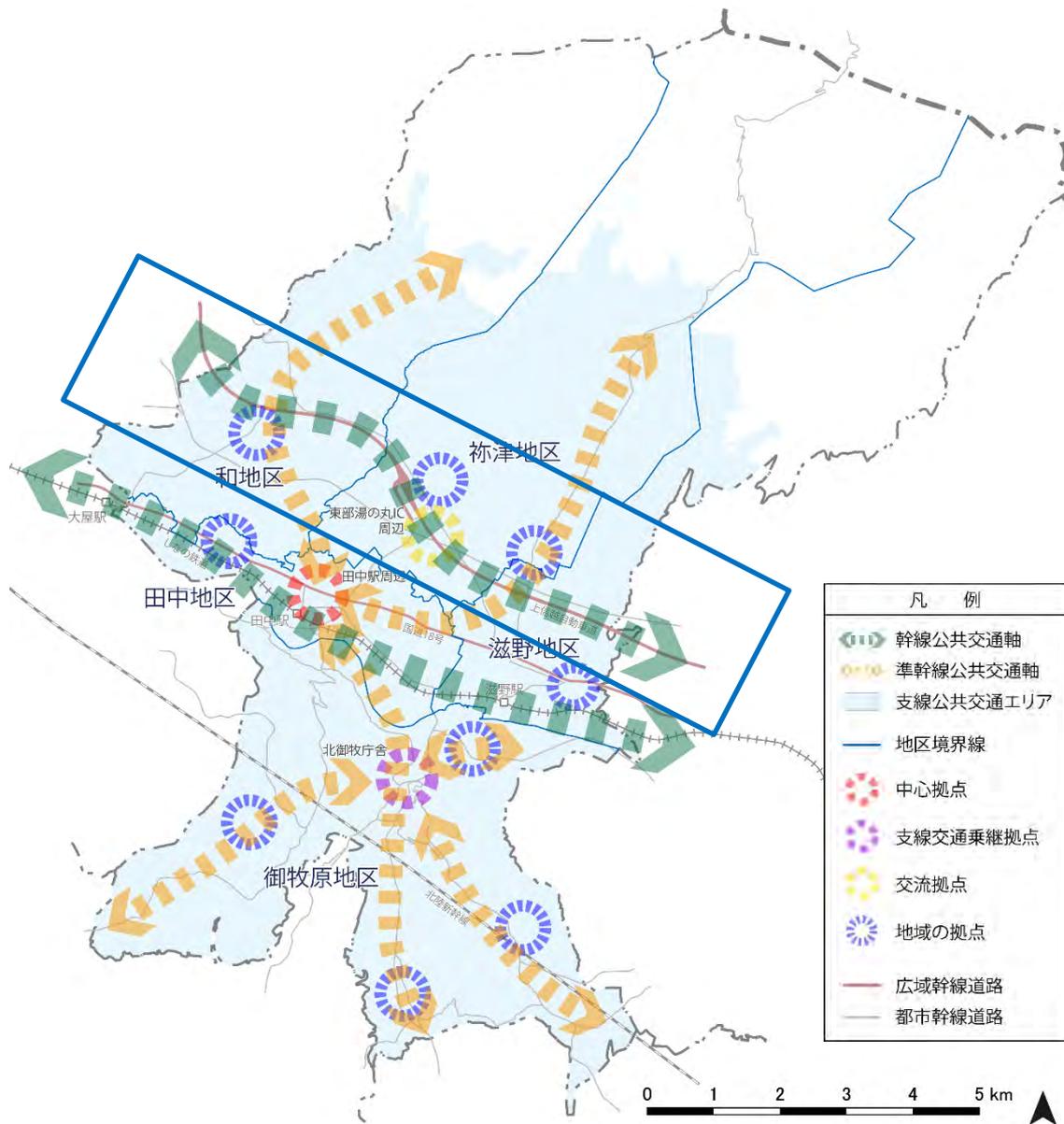


図 将来公共交通網のイメージ

【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

(2) 本市の公共交通サービス範囲 (※元 7-1 の内容)

交通サービスは、輸送密度と利用者特性から下図のように類型化されている。

本市では、路線バスと過疎地有償運送等の個別的な運送をするサービスの間層の運行サービスを担い、コミュニティバスとデマンド型交通により、スクールバス機能を含めた公共交通サービスを展開しており、今後もこの範囲でのサービス提供をしていくものとする。

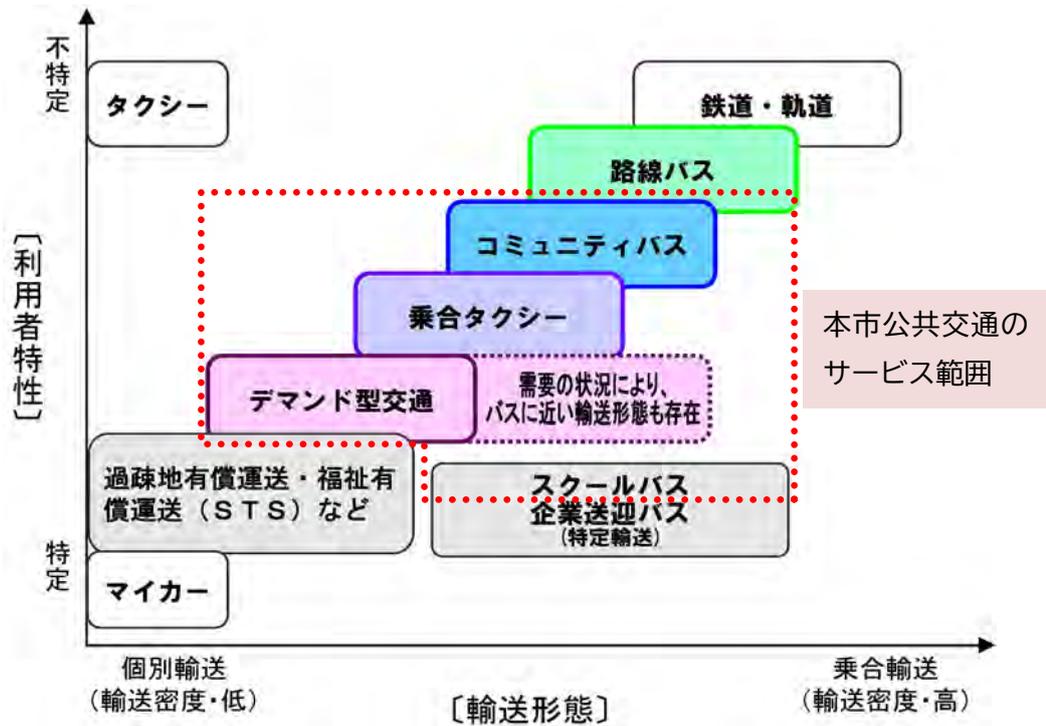
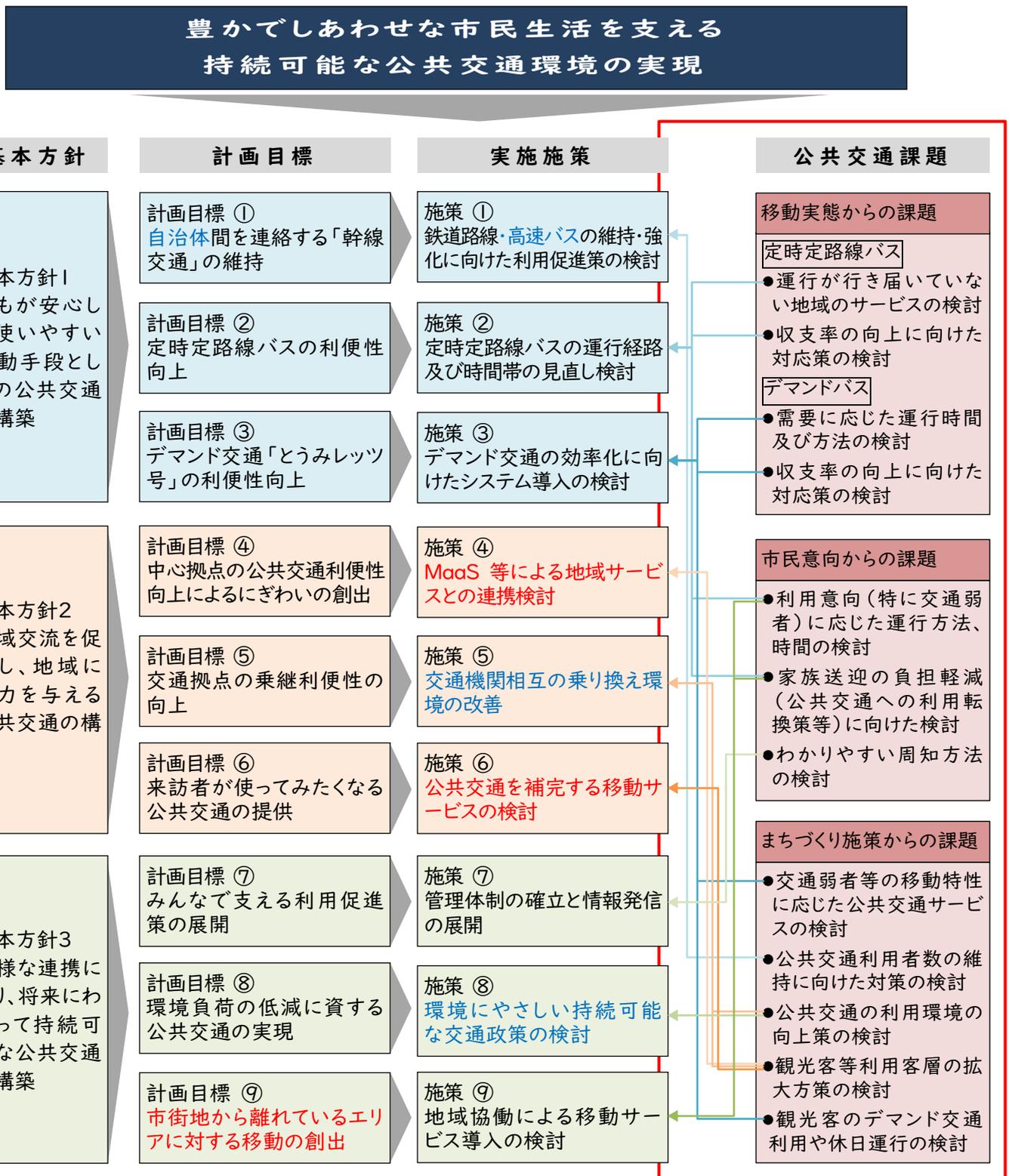


図 交通サービスの類型化

8. 目標を達成するための具体施策

8-1. 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。



8-2. 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・高速バスの維持・強化に向けた利用促進策の検討 事業主体：・交通事業者・市

都市間・地域間移動を担う鉄道路線網及び高速バス網について、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】

人口動態に合わせたタイムテーブルの都度見直しを図り、通勤・通学の利便性向上を図る。また、鉄軌道や枕木などの安全管理のための更新をし、施設の維持延命に努める。車両は、更新時に合わせ環境に配慮した車両に更新し、車いすやベビーカー利用者のためのスペースや多言語での自動放送など利用しやすい車内環境づくりを目指す。

【高速バス事業者】

上信越自動車道東部湯の丸サービスエリアを停車駅として利用されている高速バスは、東京近郊や京都・近畿を目的地に安価で長距離を乗り換えなく結ぶため、学生や観光客、ビジネスなどに利用されている。高速バス事業者は、高速バスの安定的な利用者確保に努め、利用しやすい車内環境づくりを目指す。

【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：・交通事業者・市

定時定路線バスは、人口動向や利用意向、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。

【交通事業者】

- ・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、利用ニーズの調査を定期的を実施し、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。
- ・定時定路線バスを維持する必要から、適正な運賃の見直しを行う。

【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の費用負担を担う。

※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、必要に応じて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： ・交通事業者 ・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であり、利用者に寄り添った運行を行う。また、利用意向や需要を考慮し、先端技術の導入を検討し利便性の向上に努める。

【交通事業者】

・先端技術導入による効果を検討

- ① 効率的な乗り合わせ
- ② スマホアプリ予約
- ③ 待ち時間の短縮
- ④ 乗車時間の短縮
- ⑤ スマートフォンの使い方教室の開催

・デマンド交通「とうみレッツ号」の車内は、利用者がくつろげる快適な空間を保ち、環境に配慮した車両に順次更新を図る。
 ・ドライバーやオペレーターを対象に安全運転研修や接客研修を受講させ、**資質向上に努める。**

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

spare

- ✓ AI活用型オンデマンドバス(OBD)は、アプリ予約できる乗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

①輸送効率の高さ

- ✓ 運行ルートが自在
- ✓ 乗降拠点の柔軟な配置
- ✓ 乗り合せによる効率輸送

②アプリで予約して乗車

- ✓ 乗りたい時に予約
- ✓ 出発地と目的地を指定

③AIによる運行指示
 (運転士もラクラク運転/運行管理者もダイヤ作成不要)

- ✓ 予約/乗車実績データ蓄積
- ✓ ルート自動生成/ナビ指示

④データ活用

- ✓ 蓄積データを分析・改善
- ✓ 結果検証、更なる改善

【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**デマンド交通**の運行の費用負担を担う。

施策 ④： MaaS 等による地域サービスとの連携検討 事業主体： ・市 ・商店街

湯の丸高原や海野宿等の観光振興や、田中駅周辺地区の「**中心市街地のにぎわいの創出**」に向けた取り組みが進められており、地域観光や商業と連携した公共交通サービスのあり方を検討する。

<にぎわい創出の取り組み>

- ・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るため、魅力的な都市空間の形成に向け、**公共交通と商店街及び観光施設が連携し、シームレスに利用できる体制を検討する。**

他自治体の取り組み事例

事前にチャージでお得に乗れる

10%引きで事前にチャージできます。
 ・2,000円(2,200円分チャージ)
 ・3,000円(3,300円分チャージ)
 ・5,000円(5,500円分チャージ)
 ※別所線は2,000円のみ
 【サービス⇒チケット購入】

定期券としても使える

アプリで定期券を購入することができます。
 ※乗り降り時にQRコードを表示させたスマホをリーダーにかざす必要があります。
 ※別所線は今後実装予定です。
 【サービス⇒チケット購入】

バス・電車の位置がリアルタイムにわかる

電車はどの駅に機器が設置されているのかも確認できます。
 【サービス⇒乗り物マップ】

観光情報も見られる

【サービス⇒乗り物マップ⇒観光情報】

上田市では、2次元バーコードを活用したアプリ等を使って市内の路線バスや鉄道に乗車できる。また、商業施設や温泉施設の料金支払いやバス・電車の位置情報確認、観光情報の閲覧もできる。

出典：上田市 HP

施策 ⑤：交通機関相互の乗り換え環境の改善

事業主体：・交通事業者 ・市

自転車やバス、自動車等から鉄道への乗り換えなど、交通機関相互の乗り換えに利用者がストレスを感じることをない環境を整備する。

【交通事業者】

- ・利用者からの意見があった際は、その内容を精査し、必要に応じて地域公共交通会議等に諮る。
- ・道路事情や雨・雪などの影響により、交通網の乱れが生じた際に、インターネットやスマートフォンなどを活用した情報提供の検討を行う。

【市】

- ・地域公共交通会議等において、公共交通に関わる利用者の意見について検証し、必要に応じて改善を図る。



施策 ⑥：公共交通を補完する移動サービスの検討

事業主体：・交通事業者 ・市

市内の観光地を結ぶ観光二次交通として、現行のタクシー運行をはじめ、公共交通サービスの一環として、レンタサイクル等の新たな交通手段を提供することで、移動の楽しみを提供する。

【交通事業者】

- ・田中駅を拠点に、湯の丸高原とを結ぶ臨時便の運行
- ・ワインタクシーなどによる観光便の運行
- ・駅前レンタサイクルの運営

【市】

- ・臨時便の運行に関し、費用負担を担う。
- ・既存のレンタサイクル事業にeバイクの拡充を図る。
- ・各観光地点等におけるポートの設置を図る。
- ・ICカード等を活用した利便性の向上を図る。
- ・近隣市町村と連携した広域的な展開の検討を行う。



e-bike (電動アシスト付自転車)
出典：(一社)信州とうみ観光協会HP



交通系ICカードを使って利用ができる
シェアサイクル

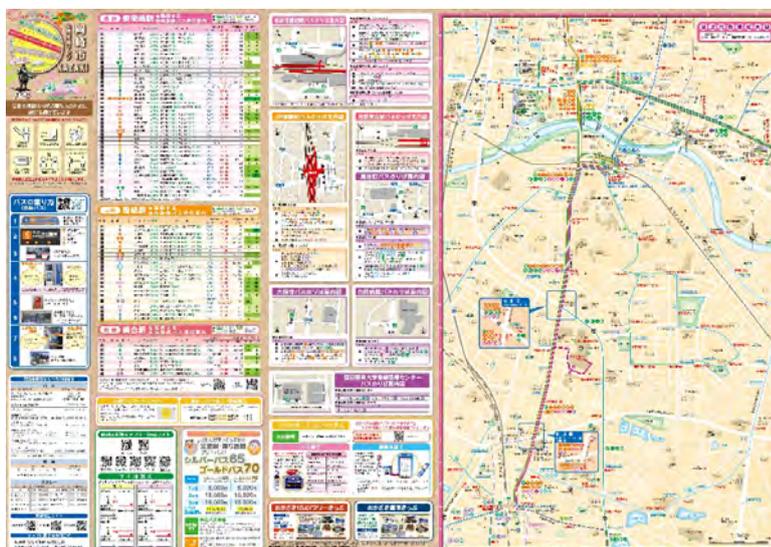
施策 ⑦：管理体制の確立と情報発信の展開

事業主体：・市 ・交通事業者

・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。

他自治体の取り組み事例



岡崎市では、公共交通利用者の利便性の向上を図るため、市内すべてのバス路線・バス停の位置や主要施設などをまとめた公共交通マップを作成している。

出典：岡崎市 HP

施策 ⑧：環境にやさしい持続可能な交通政策の検討

事業主体：・市 ・民間事業者

本市における公共交通利用の推進や低公害車の導入等環境面に配慮した交通施策の取り組みを検討する。

【交通事業者】

・車両の更新時に合わせ、EVバス等の環境に配慮した車両への更新を図る。

【市】

・公共交通を利用いただくためのイベントを企画し、公共交通の利用促進を図る。

他自治体の取り組み事例



塩尻市では、塩尻 MaaS プロジェクトとして、低速型 EV を使用したバス型自動運転車両の実証実験を行っている。

出典：塩尻市 HP

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

・既存の交通だけでは対応できない市街地から離れているエリア（山間部など）に対して、日常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の交通確保の制度・仕組みを検討する。

<交通に関わる自助・共助・公助による新たな取り組み>

・核家族化が進行する中で、地域の高齢者などの交通を確保する必要から、地域づくり(仮称)が知恵を出し合い、地域内の交通に関わる**仕組みを創出する**。

・運転免許証返納者に対し、公共交通で利用できるデマンド交通利用券やタクシー券を回付する。

----- 他自治体の取り組み事例 -----

上田市豊殿地区では、地域住民が運営する交通形態として、軽自動車を用いた福祉車が運行している。住民で豊殿地区福祉車運営委員会を組織し、区内や周辺のスーパー、診療所、温泉施設等をデマンド形式で運行している。

【概要】

- ・週3日運行
- ・前日までの予約が必要
- ・各世帯が年間1,000円負担
(その他市の補助金や寄付金で運営)
- ・乗車料金は無料

出典：上田ケーブルビジョンHP



9. 計画及び事業の進行管理

9-1. 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。

表 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
	公共交通の収支率	定時定路線バス	12.6%	15.0%	20.0%
		デマンド交通	9.6%	15.0%	20.0%
	定時定路線バス・デマンド交通に係る市の負担額		7,014万円	7,000万円	7,000万円

※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

9-2. 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。

表 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	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業者 ・タクシー事業者 ・学識経験者 ・東御市 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

9-3. 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。

