

東御市地域公共交通計画



令和5年3月

東御市

はじめに

近年、人口減少や高齢化の進行、運転免許証の保有率の上昇に伴う公共交通利用者の減少や、運行事業者の運転手不足など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。

加えて、今後、運転免許証返納者が増加することが予測されることや、地域住民のニーズに合った運行形態、脱炭素化社会の実現など、時代の変化に対応した公共交通の維持・確保が課題となっています。

こうした背景を踏まえ、本市では、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築に向けて、市の公共交通のマスタープランとなる「東御市地域公共交通計画」を策定しました。

本計画では、「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」を基本理念として掲げ、「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」「地域交流を促進し、地域に活力を与える公共交通の構築」「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」の3つの基本方針に基づいて、地域構造や社会環境の変化を踏まえ、まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通の構築を目指し、計画目標の達成に向けた具体施策を位置づけています。

今後、本計画に基づいて、市民の皆さまの生活の足として親しまれてきたデマンド交通「とうみレッツ号」や定時定路線バスなどの既存の交通サービスについて、利用実態やニーズを踏まえた利便性の向上やさらなる利用促進を図るほか、観光や商業と連携した新たなモビリティサービス(MaaS)や地域協働による移動サービスなども検討し、日常的に誰もが気軽に利用できる公共交通環境の整備を目指します。

また、快適で住みやすい活力あるまちづくりの重要なインフラである公共交通を維持・確保するため、市民の皆さま、交通事業者、行政等の多様な主体が相互に協力し、一体となって持続可能な公共交通ネットワークを構築できるよう、着実に施策を推進してまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、多大なるご尽力を賜りました東御市地域公共交通活性化協議会の委員及び関係団体の皆さま、貴重なご意見、ご要望をお寄せいただいた市民の皆様に、心から感謝申し上げます。



令和5年3月 東御市長 花岡 利夫

SDGs との関係性

SDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標) は、平成27年(2015年)の国連サミットにおいて、すべての加盟国が合意した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された平成28年(2016年)から平成42年(2030年)までの国際目標です。17の目標と169のターゲットから構成され、「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指しています。

開発目標の一つである「11 住み続けられるまちづくりを」の中では、「2030年までに、女性や子ども、障害のある人、お年寄りなど、弱い立場にある人々が必要としていることを特によく考え、公共の交通手段を広げるなどして、すべての人が、安い値段で、安全に、持続可能な交通手段を使えるようにする。」と記載されています。

また、本市の最上位計画である第2次東御市総合計画においても、世界基準の開発目標を意識した取り組みを推進することで、持続可能なまちづくりと地域活性化を図ることとしており、本計画においても、SDGs達成に貢献できるよう取り組んでいきます。



図 本計画と関連性のある目標

【 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. 観光施設の分布状況及び利用状況	12
2-5. コロナ禍前後の移動状況	13
2-6. 地域特性のまとめ	14
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	56
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	81
8-2. 施策内容	82
9. 計画及び事業の進行管理	
9-1. 目標値の設定	87
9-2. 事業スケジュール	88
9-3. 推進及び管理体制	89
9-4. 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、民間交通事業者の経営や自治体の財政負担など公共交通サービスを取りまく環境が厳しさを増しています。

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が喫緊の課題となっていることから、ニーズの把握に努めつつ、地域構造や社会環境の変化を踏まえ、公共交通全体を、まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークに形成することを目指しています。

東御市地域公共交通計画は、こうした背景を受け、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して策定するものです。

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す。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となります。

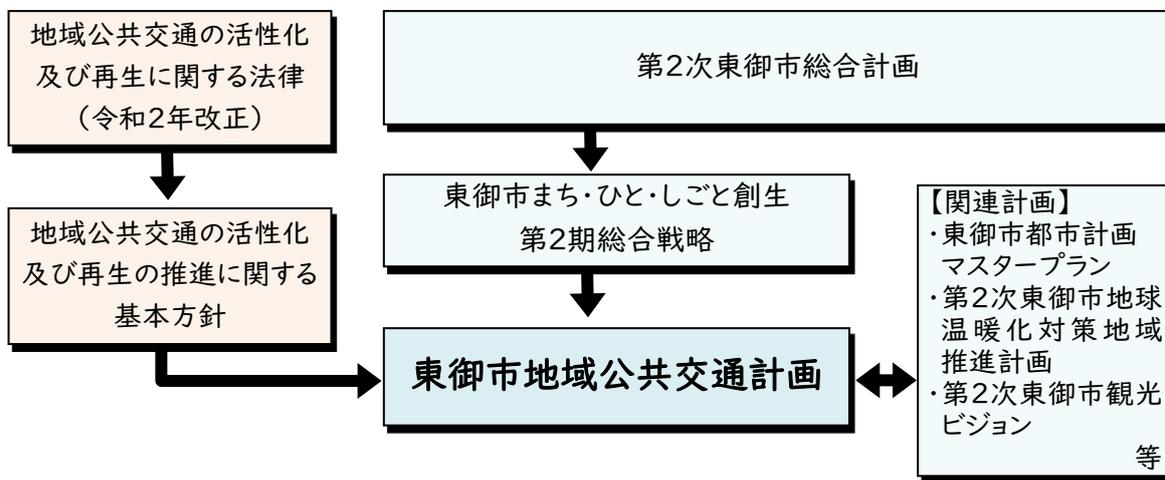


図 計画の位置づけ

1-3. 計画の範囲

本計画の対象範囲は、東御市全域とします。

1-4. 計画の期間

本計画の計画期間は、令和5年度(2023年度)から令和14年度(2032年度)までの10年間とします。

2. 地域特性の把握

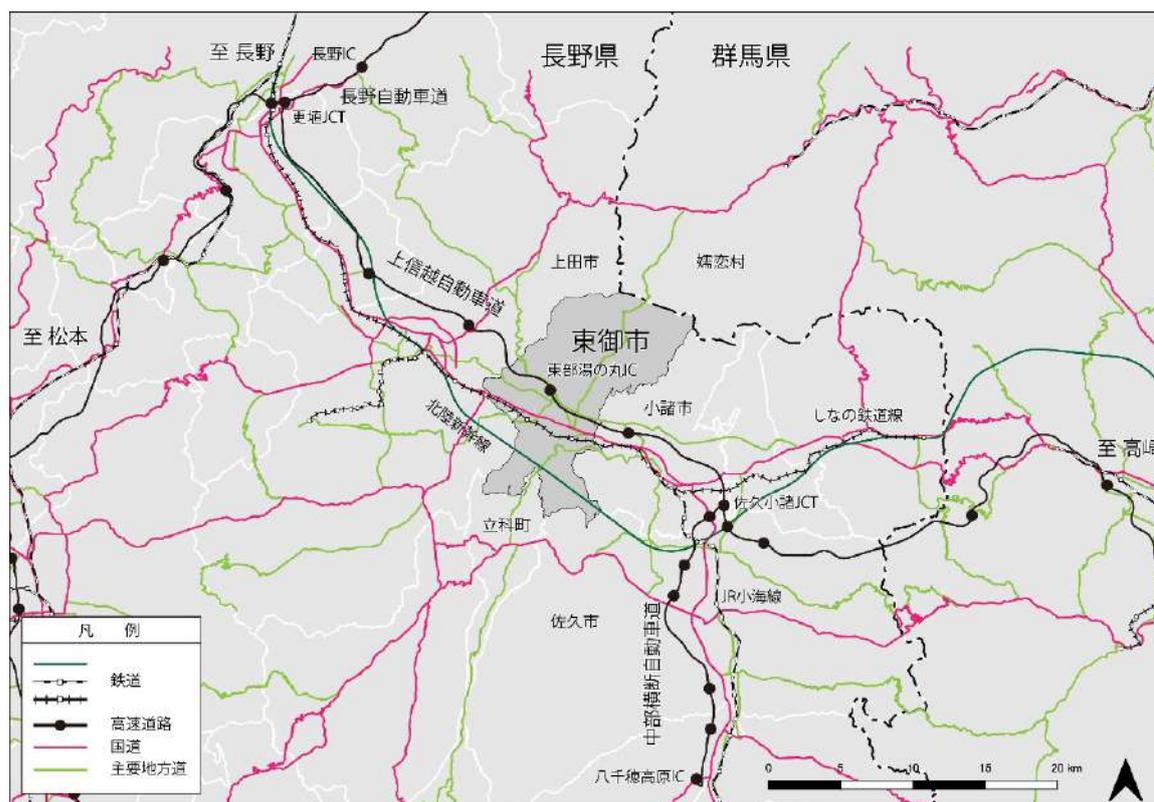
2-1. 社会経済条件

(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の圏域にあります。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、総面積は112.37km²です。

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ます。浅間山から烏帽子岳に連な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ます。

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ります。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ます。さらに、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ます。



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

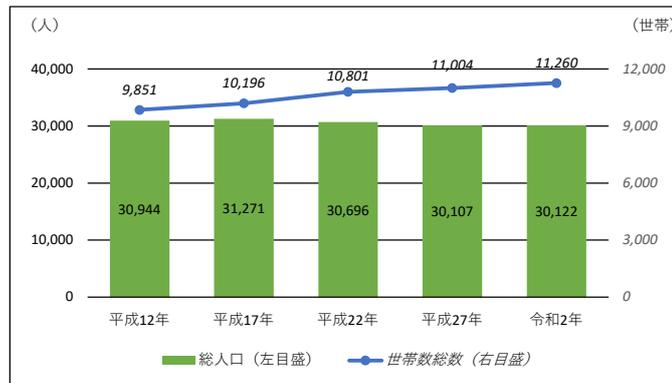
① 過去の推移

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したが、直近では横ばい傾向で、令和2年(2020年)は30,122人です。

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世帯です。

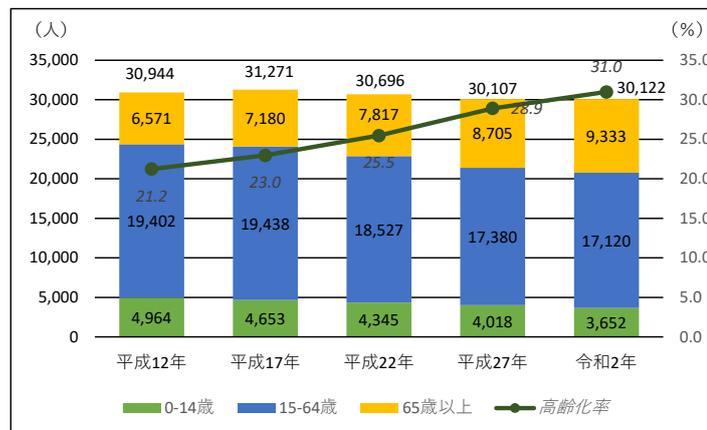
また、本市の年齢3区分別人口は、平成12年(2000年)には0-14歳が4,964人、15-64歳が19,402人、65歳以上が6,571人であったが、令和2年(2020年)には0-14歳が3,652人に減少、15-64歳が17,131人に減少、65歳以上が9,339人に増加しています。

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%でありましたが、令和2年(2020年)には31.0%に上昇しています。



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

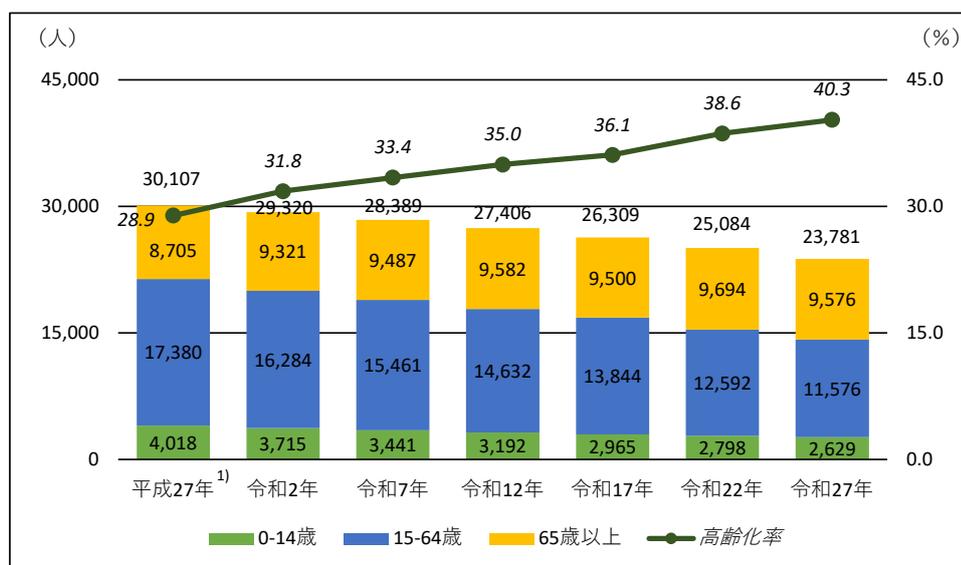
出典:総務省「国勢調査」(平成12年~平成27年)

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ます。

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ます。



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)」

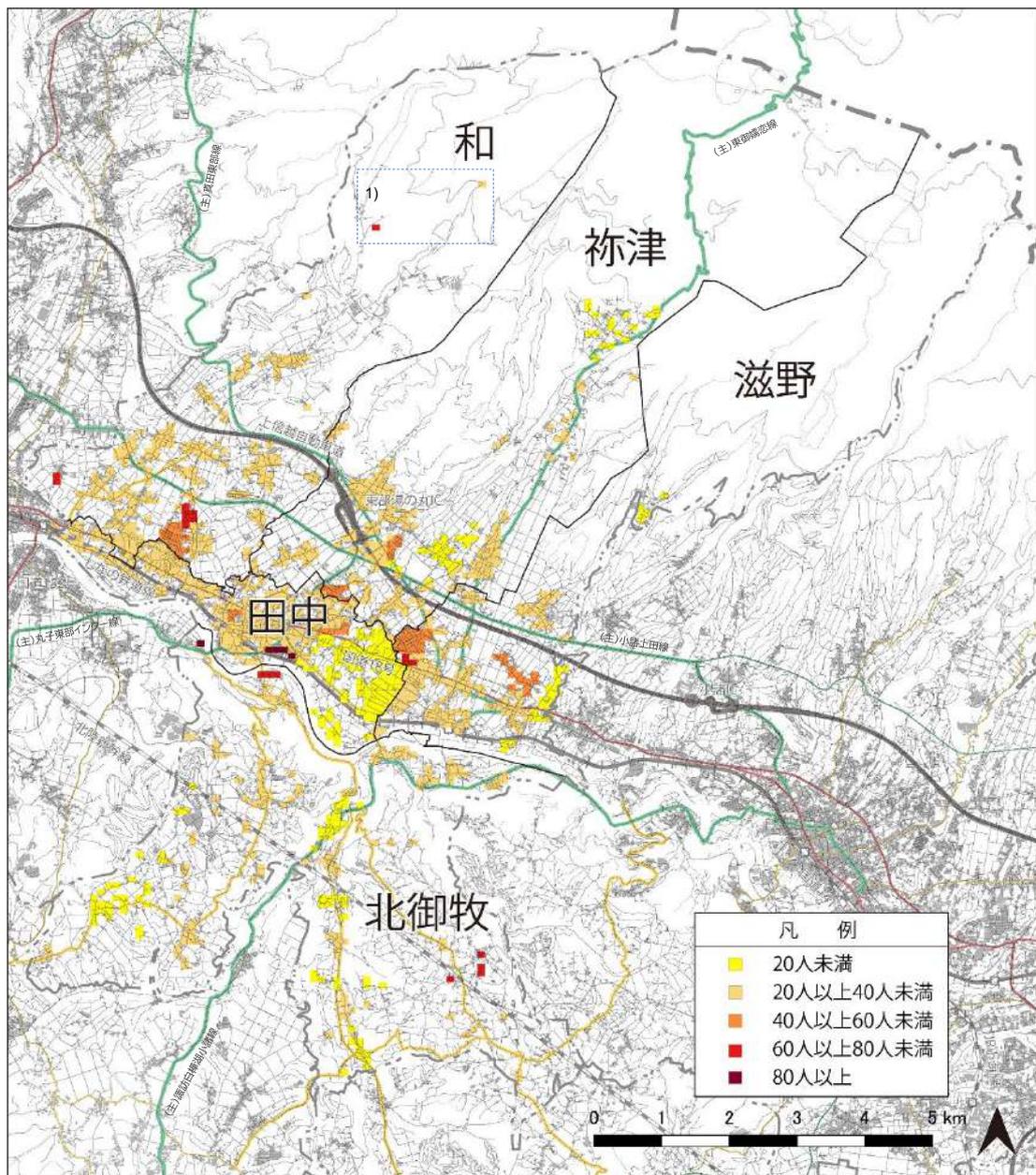
図 将来推計人口

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ります。

40人/メッシュ以上の区域は、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ます。

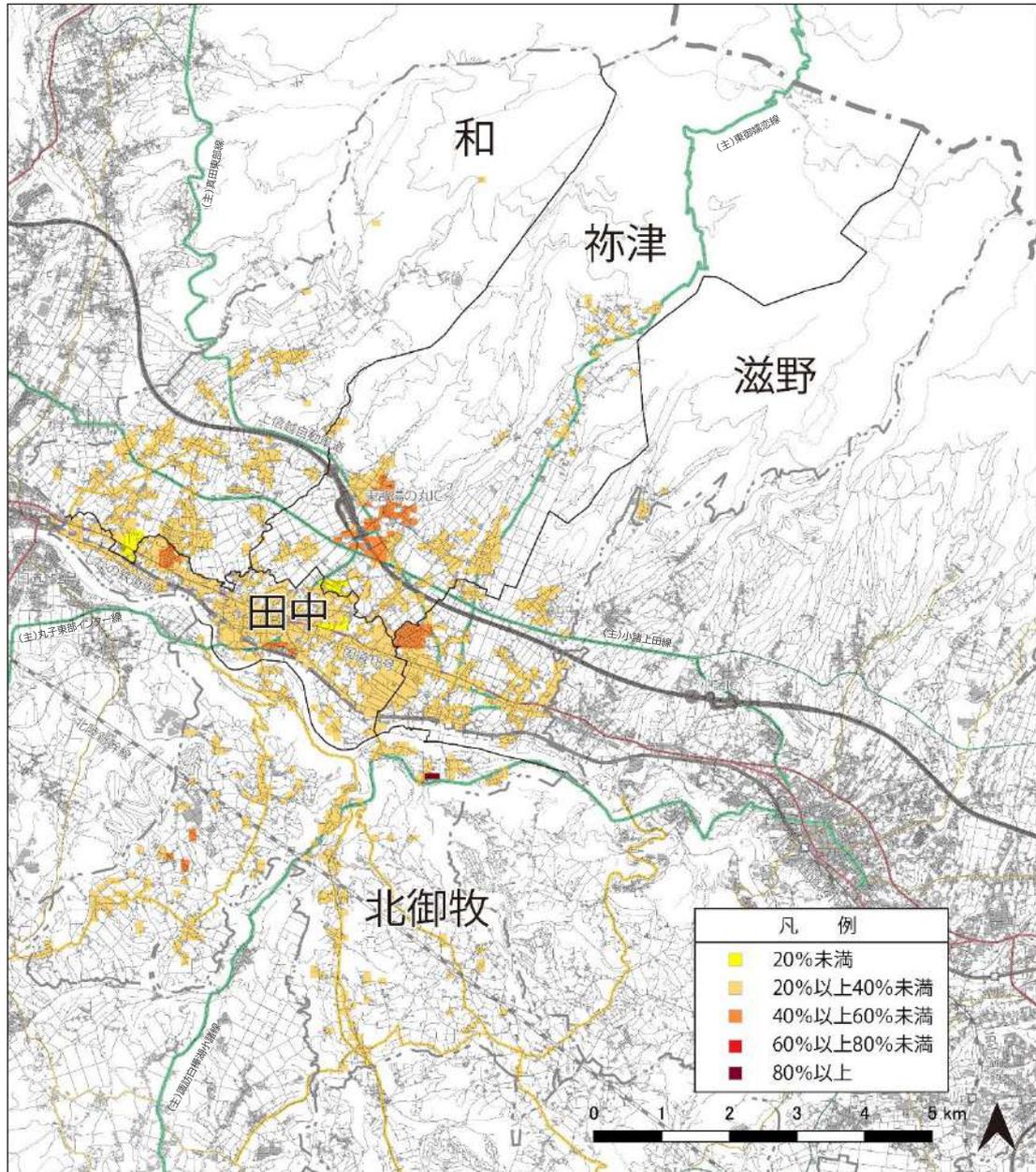


1) 和西入、和東入の小地域内には建物用地属性を持つメッシュが無く、小地域の重心位置のメッシュに合計値が配分されている。
出典:国土交通省「国土数値情報」、国土地理院「基盤地図情報」、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」
総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)」

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%ですが、100mメッシュをみると分布は一樣ではなく、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ます。



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人です。

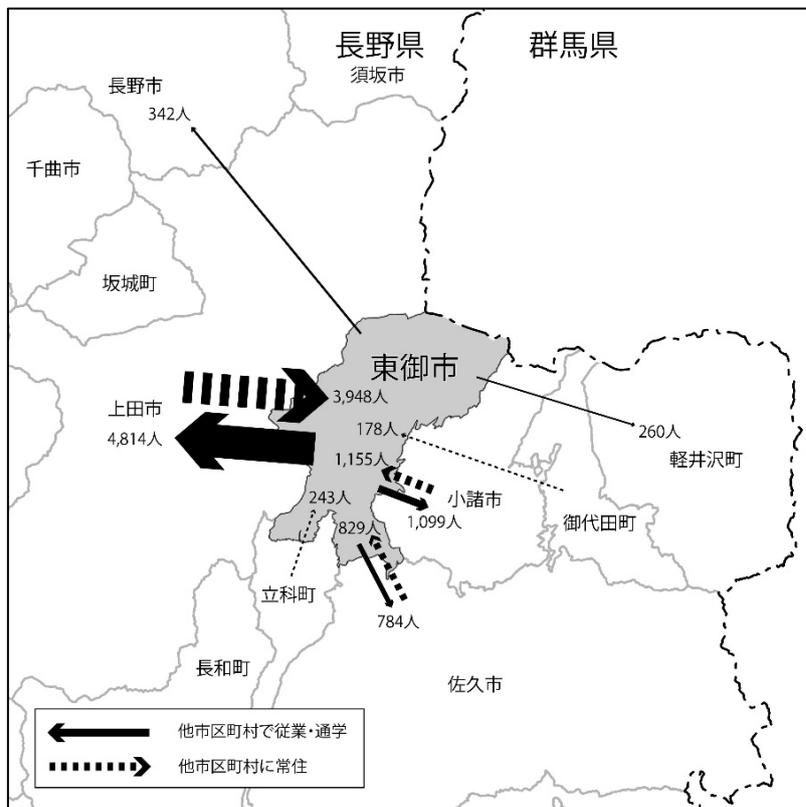
他市区町村で従業・通学している者は8,270人で、このうち上田市での従業者が4,814人と半数以上を占めています。

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ます。

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

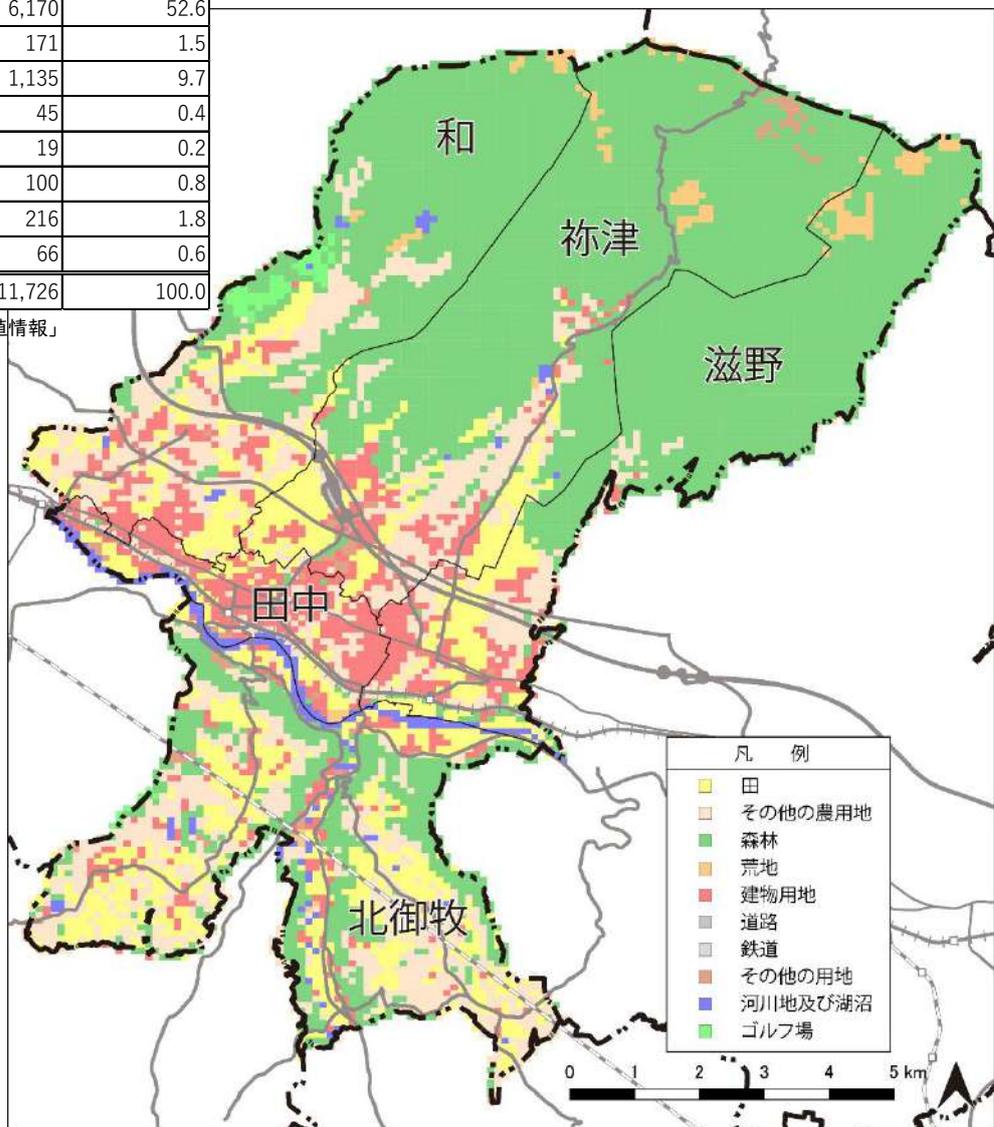
本市の土地利用種別は、森林が最も多く、全体の52.6%を占めています。次いで、その他の農用地が18.1%、田が14.3%となっています。

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おり、北御牧地区では幹線道路に連なる分布がみられます。

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ます。

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小諸線、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）等があります。



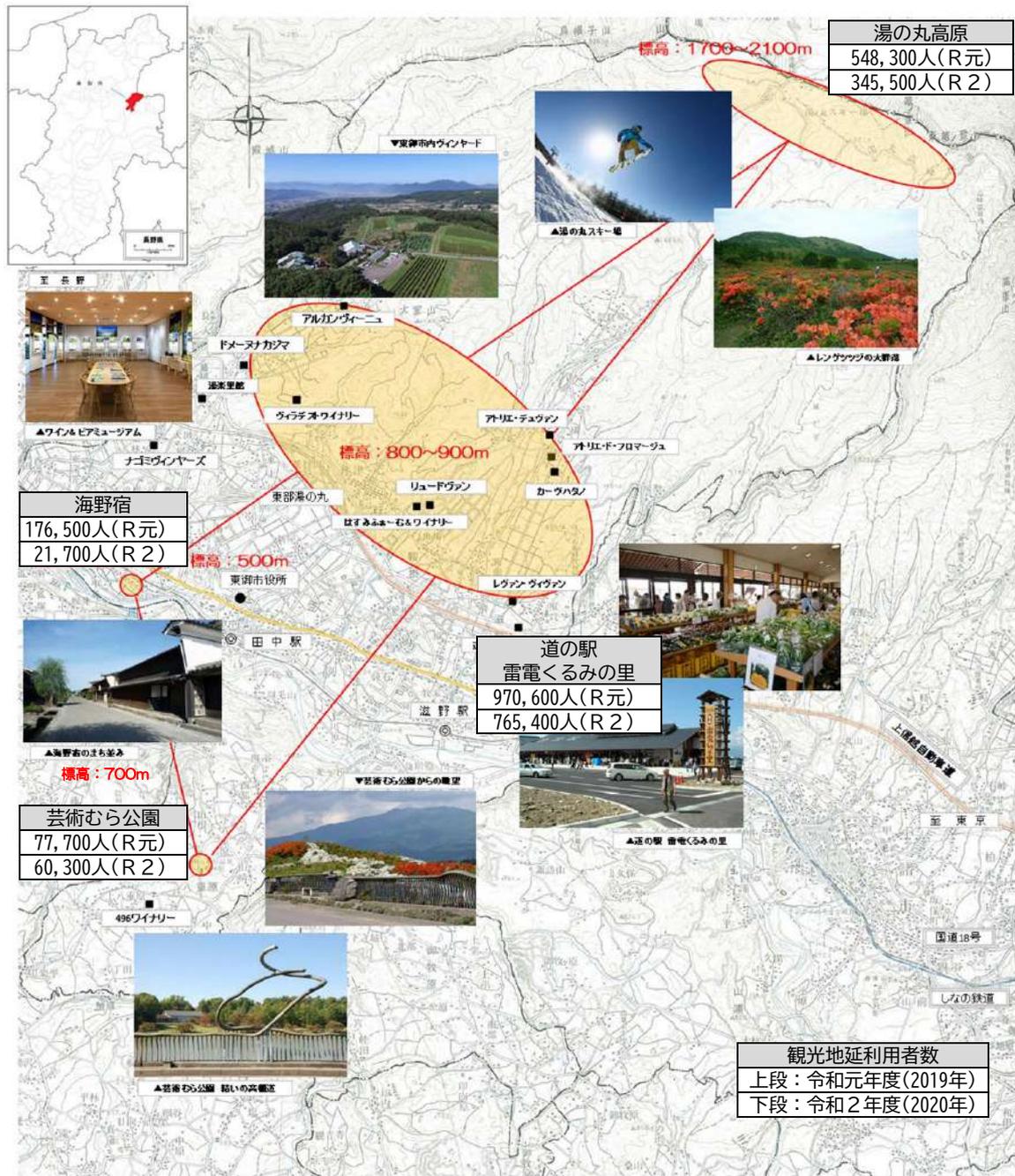
出典：国土交通省「国土数値情報」

図 本市の道路網

2-4. 観光施設の分布状況及び利用状況

本市を代表する観光地の、湯の丸高原、海野宿、芸術むら公園の三大観光地は、年間約80万人が訪れます(令和元年度(2019年度))。このほか、道の駅雷電くるみの里やワイナリーなどが市内に点在しており、これら施設は駅から離れていることから、自家用車利用による来訪が多い傾向です。

観光二次交通としては、しなの鉄道田中駅から観光地の間をeバイクにより周遊するレンタサイクルの活用を推進しています。また、民間事業者と連携した「ワインタクシー」の活用により、ワイナリー群を周遊することができます。



出典: 第2次東御市観光ビジョン、長野県観光地利用者統計調査

図 観光施設・資源の分布

2-5. コロナ禍前後の移動状況

(1) 分析概要

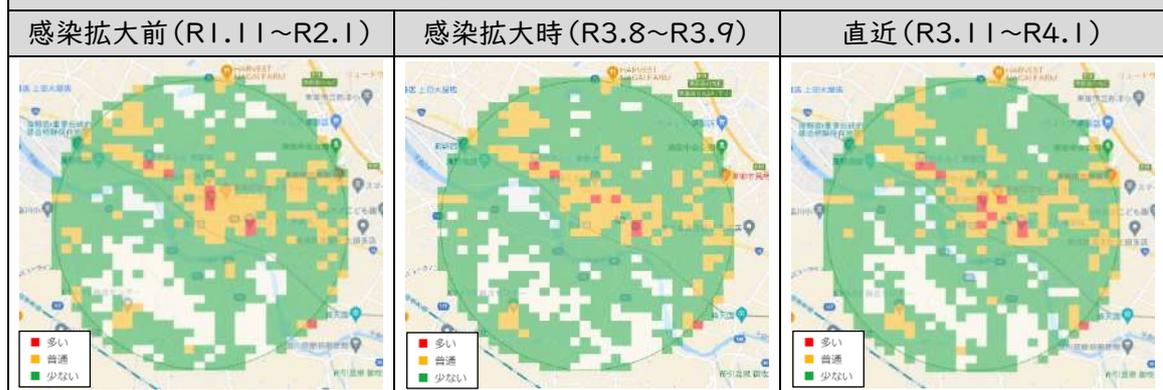
携帯電話端末の位置情報データから、本市における人の移動状況を把握します。使用データは、以下に示すとおりです。

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ます。滞在者人口は平日の方が多い傾向にありますが、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くいます。

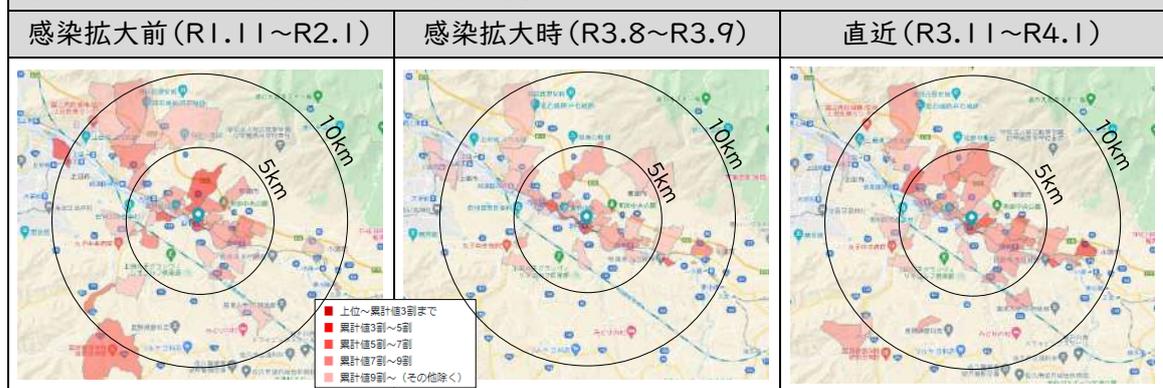
例：田中駅周辺の滞在人口分布の変化



(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利用者が分布しています。温泉施設の場合も、施設周辺に居住する人の利用が多いですが、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ます。

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

2-6. 地域特性のまとめ

東御市の地域特性を以下に整理します。

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 世帯です。 ・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ます。 ・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状況です。 	<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ます。 ・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ます。 ・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ます。 ・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ます。 	

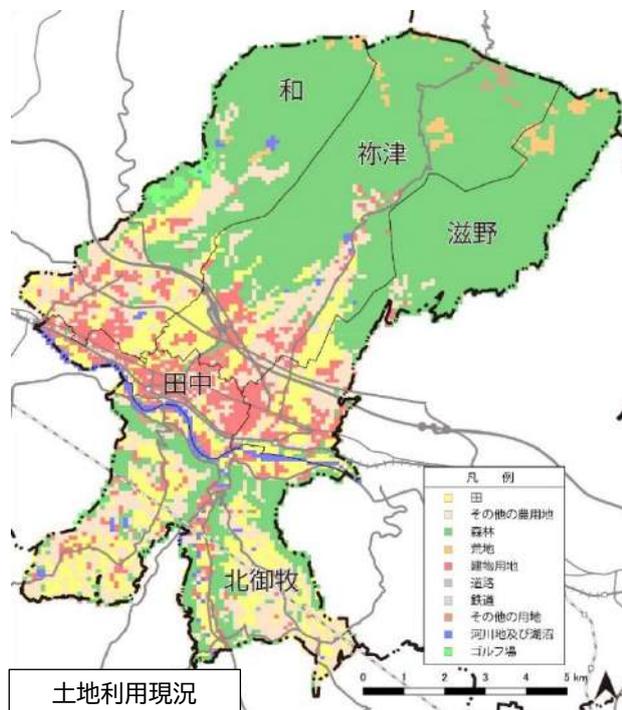
土地利用の現況

○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ます。
- ・北御牧地区では幹線道路に連なって分布しています。

○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ます。



土地利用現況

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ます。
- ・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小諸線、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）等があります。

○交通量

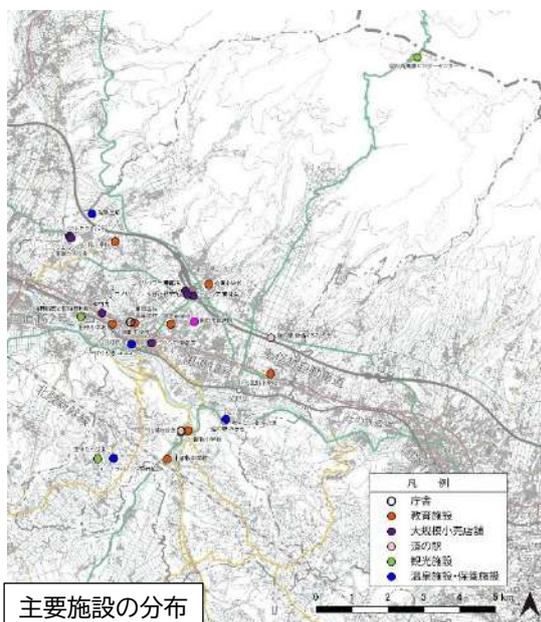
- ・本市において 24 時間自動車類交通量が 15,000 台を超える区間は 13 区間あり、上信越自動車道、国道 18 号、主要地方道小諸上田線の本市内通過部分がほぼ該当しています。



道路網

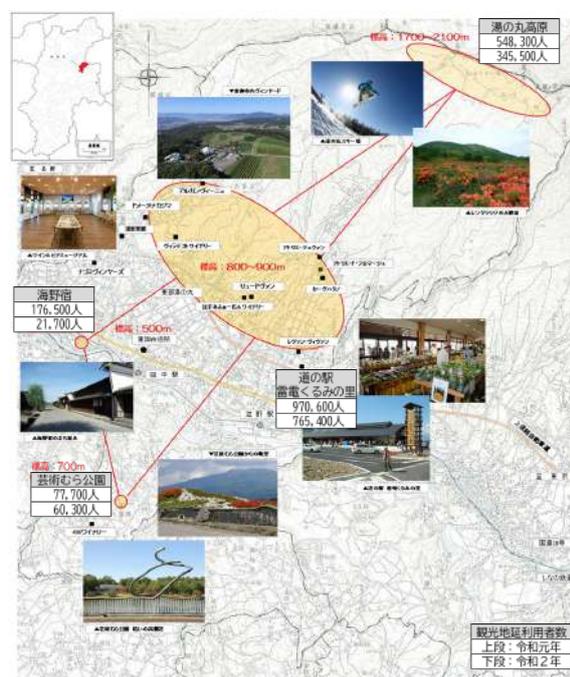
主要施設の分布状況

・主要な施設は、国道、主要地方道、一般県道等の沿道にあり、比較的、田中駅周辺地域に多く立地しています。



観光施設等の利用状況

- ・本市を代表する観光地の、湯の丸高原、海野宿、芸術むら公園の三大観光地は、年間約80万人（令和元年度（2019年度））が訪れますが、観光地が市内広域に点在しており、来訪者の移動手段は、自家用車利用が多い傾向です。
- ・定時定路線バスやデマンド交通は、土日祝日は運休しており、交通拠点のしなの鉄道田中駅から観光地まで、また観光地間を結ぶ観光二次交通が乏しい状況です。
- ・観光二次交通として、観光地をeバイクで周遊するレンタサイクルの活用を推進しています。
- ・本市が推進するワインを基軸にした観光振興として、民間事業者と連携した「ワインタクシー」を活用したワイナリー群の周遊が可能です。



観光施設の分布

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ます。

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路線があります。

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)は運休となっています。

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人前後となっています。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ます。

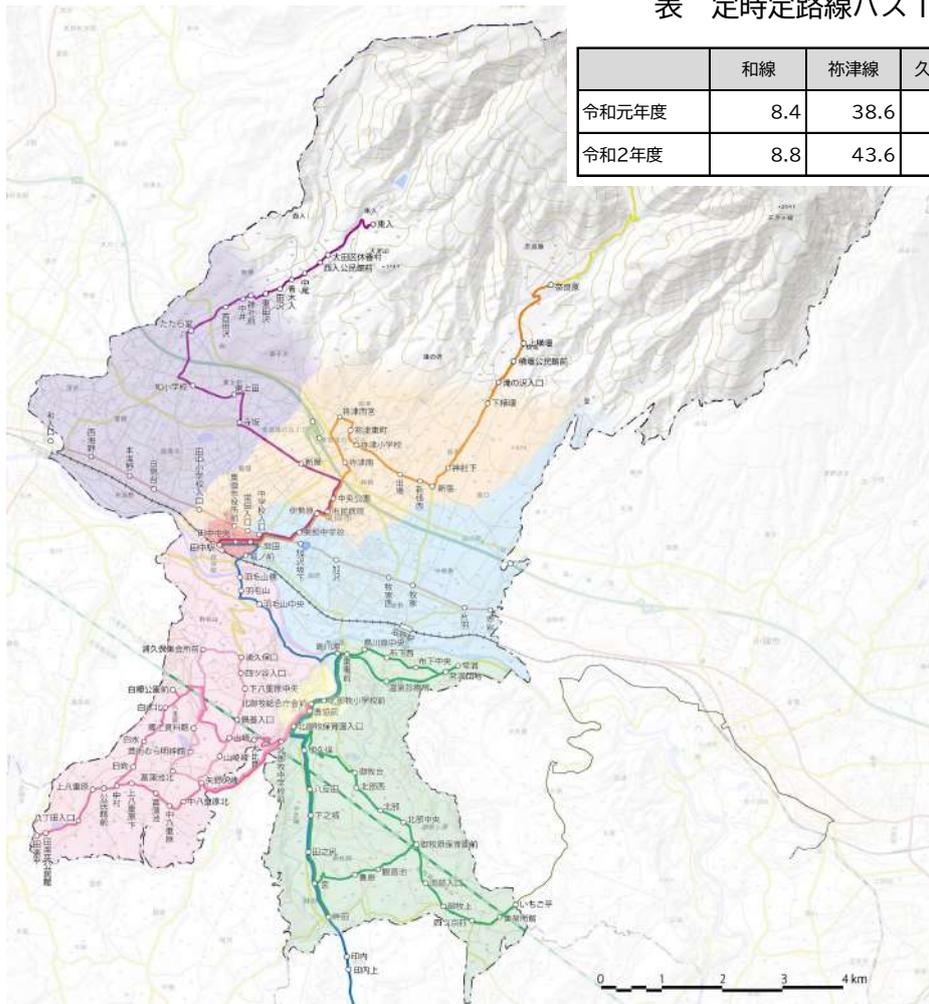
料金は初乗り100円から550円の範囲で、10円単位の距離従量制となっています。

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ましたが、令和3年(2021年)9月30日をもって廃止となっています。

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

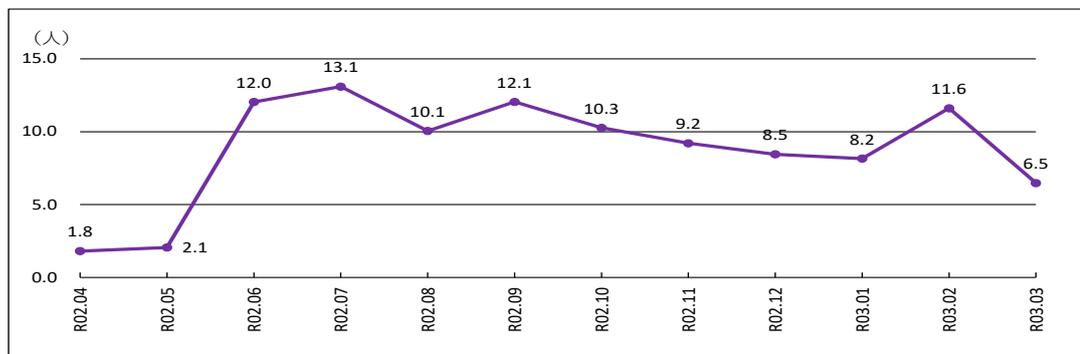
和線の令和2年度(2020年度)乗車数は、4月、5月は30人台でしたが、6月、7月には270人程度になっており、その後、200人前後での推移となっています。

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ます。

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ます。

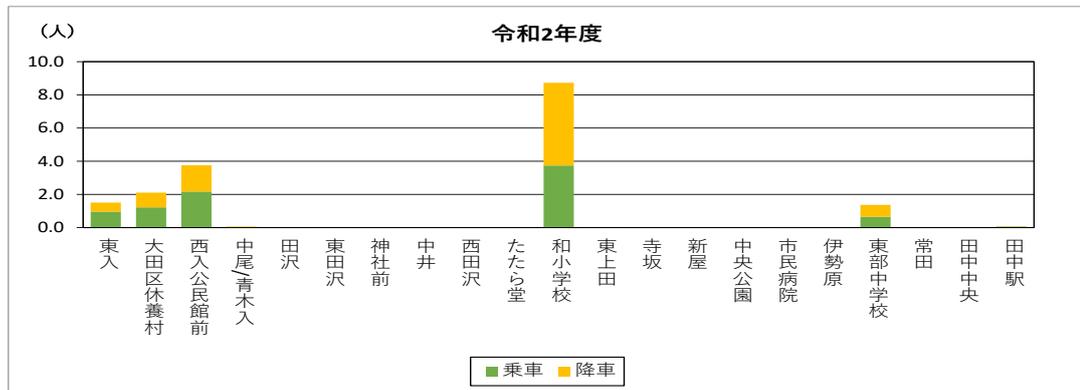
便別にみると乗車数の多い停留所は、1便の西入公民館前、3便の和小学校となっています。

【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ましたが、令和2年(2020年)3月にはコロナ禍の影響もあり200人台に減少しています。

令和2年度(2020年)は、5月まで200人台でしたが、6月には1,000人を超える規模に回復しています。10月以降は徐々に減少し、年度末は800人前後での推移となっています。

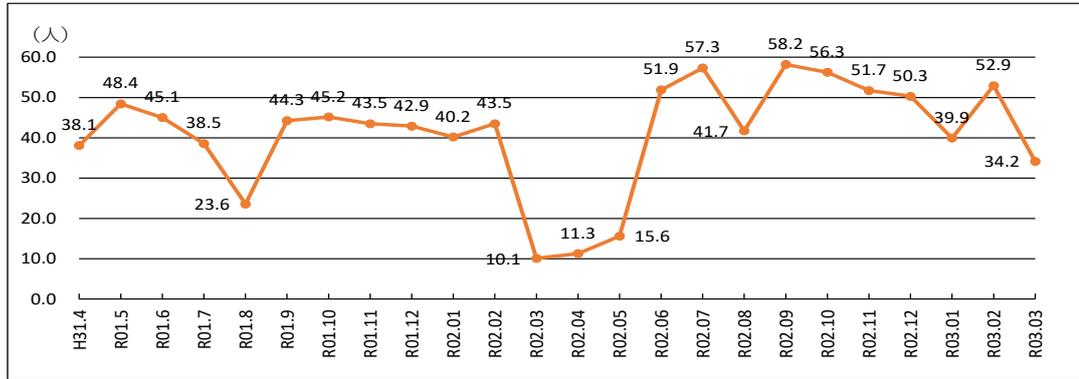
日当たり乗車数の増減も同様な傾向であり、人数は概ね30人~60人の範囲となっています。

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くなっています。

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、祢津東町です。

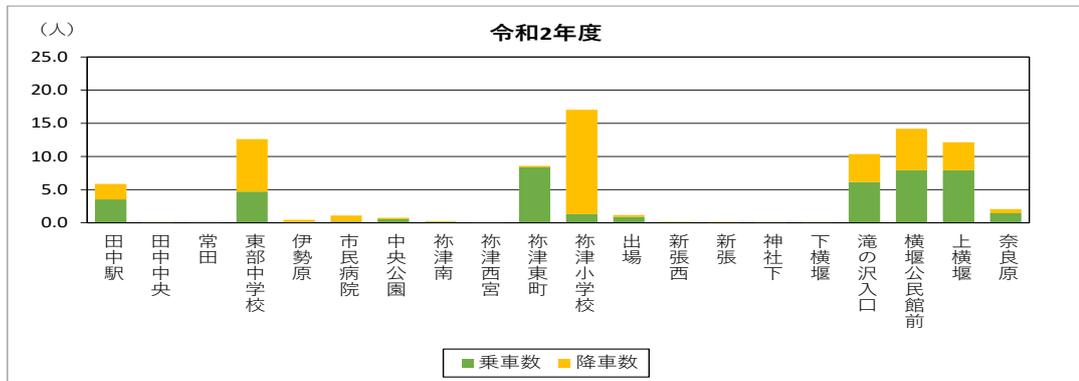
なお、令和3年(2021年)4月1日より、運行委託料の値上げに伴う運行効率化と路線維持のため、車両をジャンボタクシーにし、減便や時刻変更を行っています。また、市教育委員会による通学用バス運行に伴い、祢津線の利用者は急減しています。

【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ましたが、令和2年(2020年)3月に10人台に減少しています。

令和2年度(2020年)は、4月から5月にかけて、20人前後でしたが、6月には151人に回復しています。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ています。

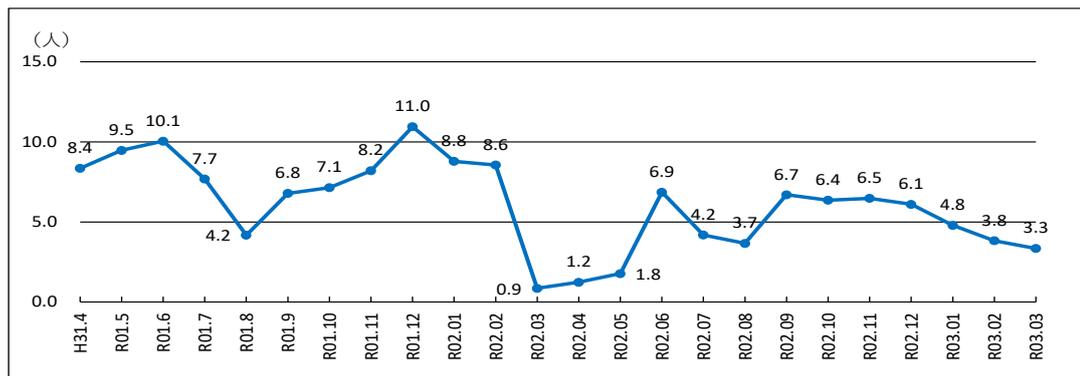
日当たり乗車数の増減も同様な傾向であり、人数は概ね10人未満となっています。

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くなっています。

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す。

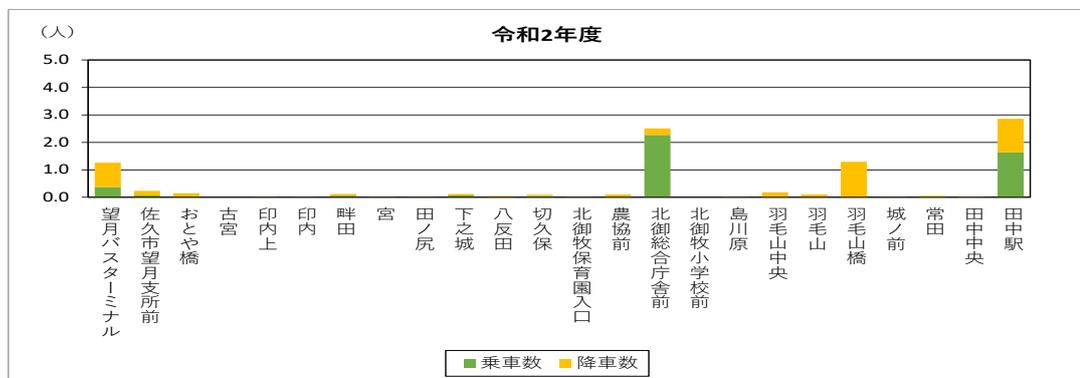
田中駅発で乗車数の多い停留所は、2便(7:55発)及び6便(15:50発)、8便(16:50発)の田中駅です。

【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

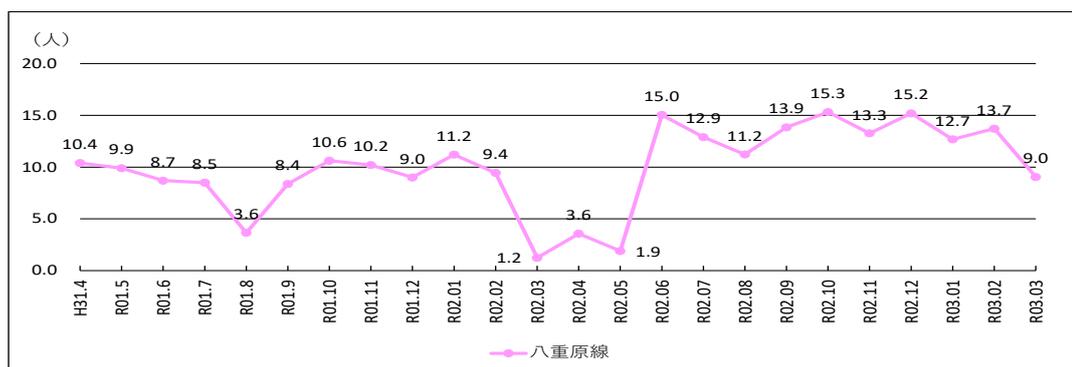
八重原線の令和元年度(2019年度)の乗車数は、8月に一時的に落ち込んだものの、概ね200人前後の規模で推移していましたが、令和2年(2020年)3月に20人台に減少しています。

令和2年度(2020年)は、4月から5月にかけて、30人~70人台でしたが、6月には300人台に回復しています。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ています。

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ます。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です。

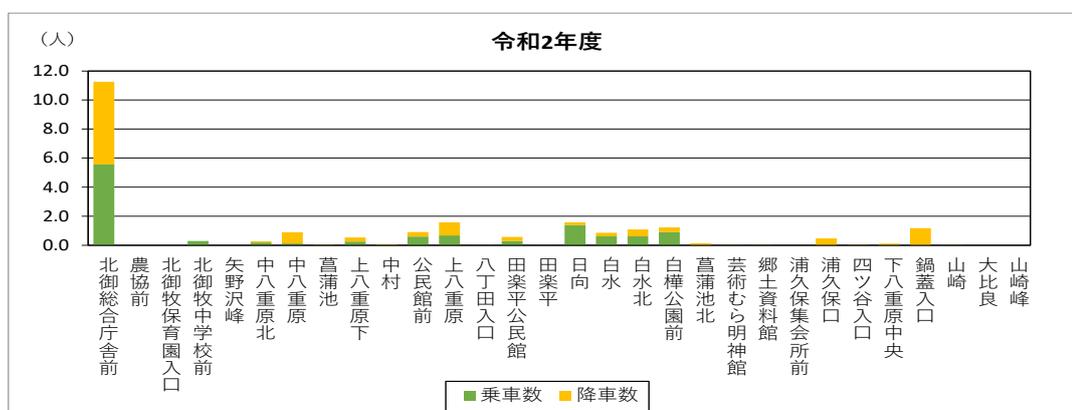
便別にみると、乗車数が多い停留所は、1・2便(7:10北御牧総合庁舎前発)の北御牧総合庁舎前、日向、白樺公園前、9便(16:02北御牧総合庁舎前発)の北御牧総合庁舎前です。

- 【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人台に減少しています。

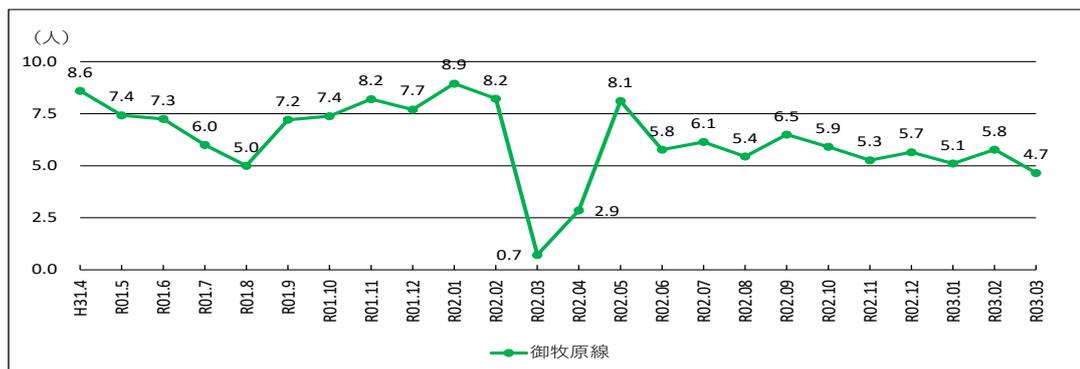
令和2年度(2020年)は、4月に60人でしたが、6月には146人に回復しています。その後は緩やかな減少傾向となり、年度末は100人台での推移となっています。

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人未満となっています。

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です。

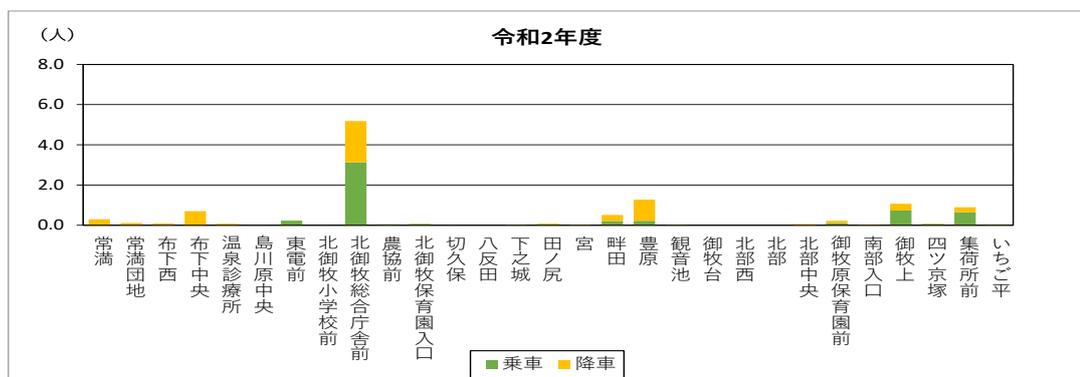
便別にみると、乗車数が多い停留所は、11便(16:44北御牧総合庁舎前発)の北御牧総合庁舎前、2便(7:17いちご平発)の御牧上、9・10便(16:27北御牧総合庁舎前発)の北御牧総合庁舎前です。

- 【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(2006年)10月から運行されています。ワゴン車を使用して運行しており、電話予約の上、乗り合いで利用となっています。

○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)

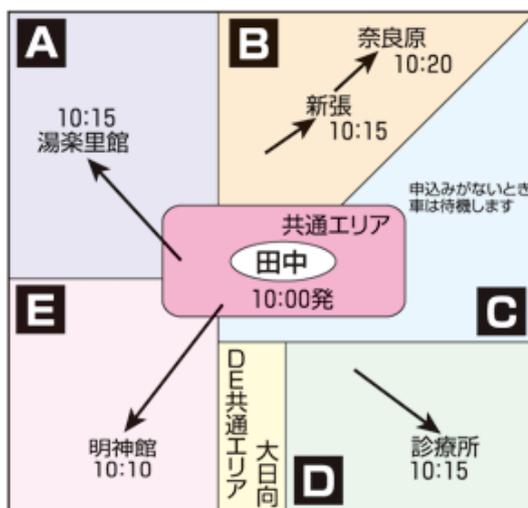
○運行車両:1号車 和地区 2号車 祢津地区 3号車 滋野地区

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

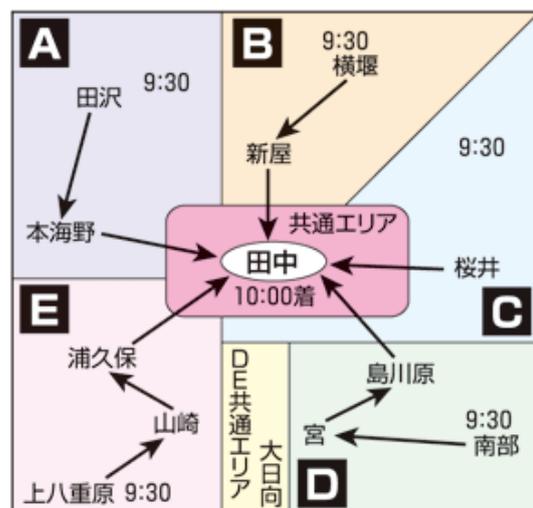
運行方向の基本イメージ(帰り)

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人でしたが、減少傾向にあります。

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人にまで減少しています

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したが、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ます。

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

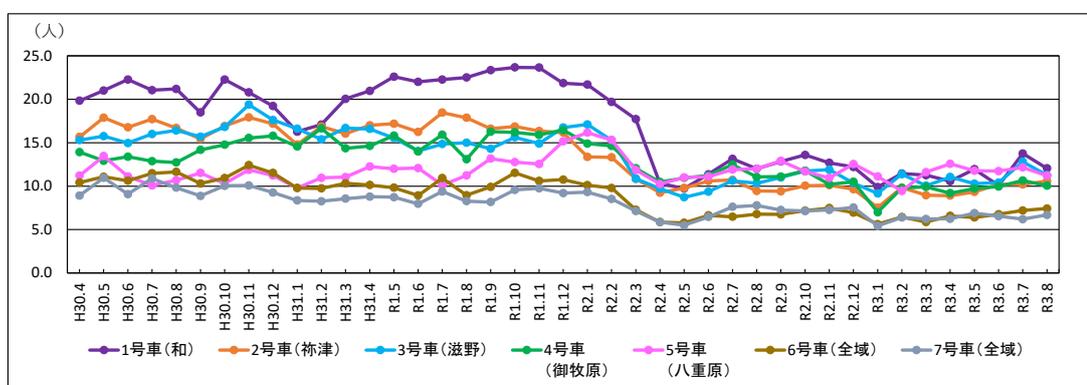
出典：東御市資料

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

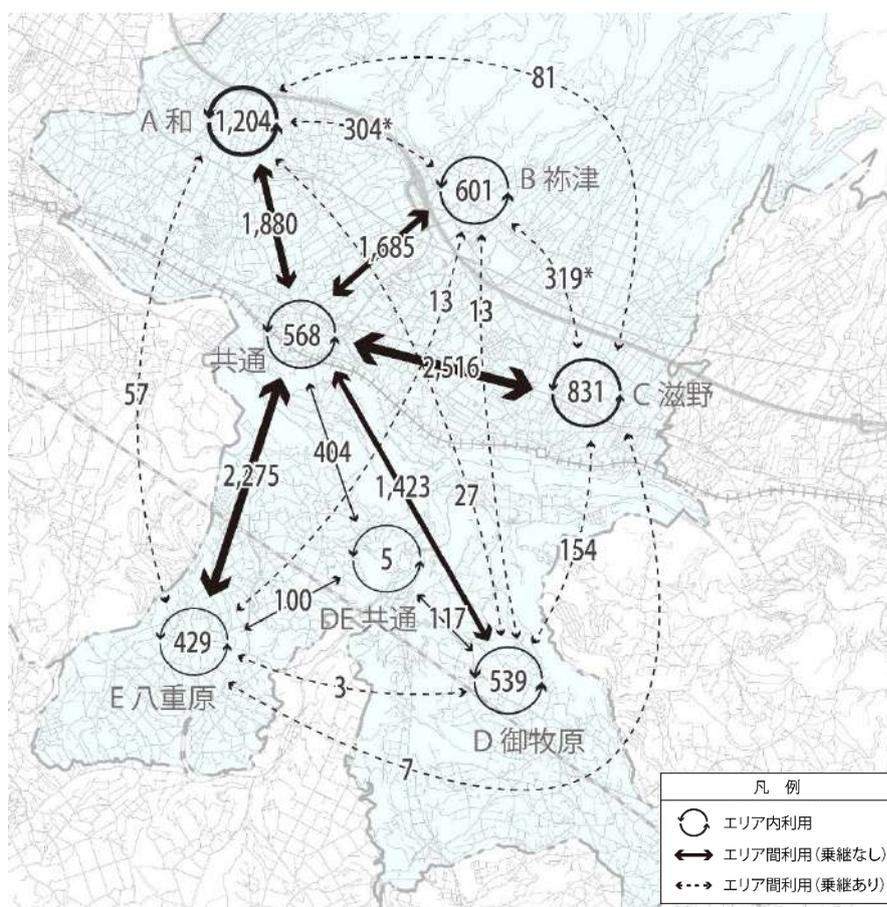


出典：東御市資料

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くなっています。

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となっており、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ます。



※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

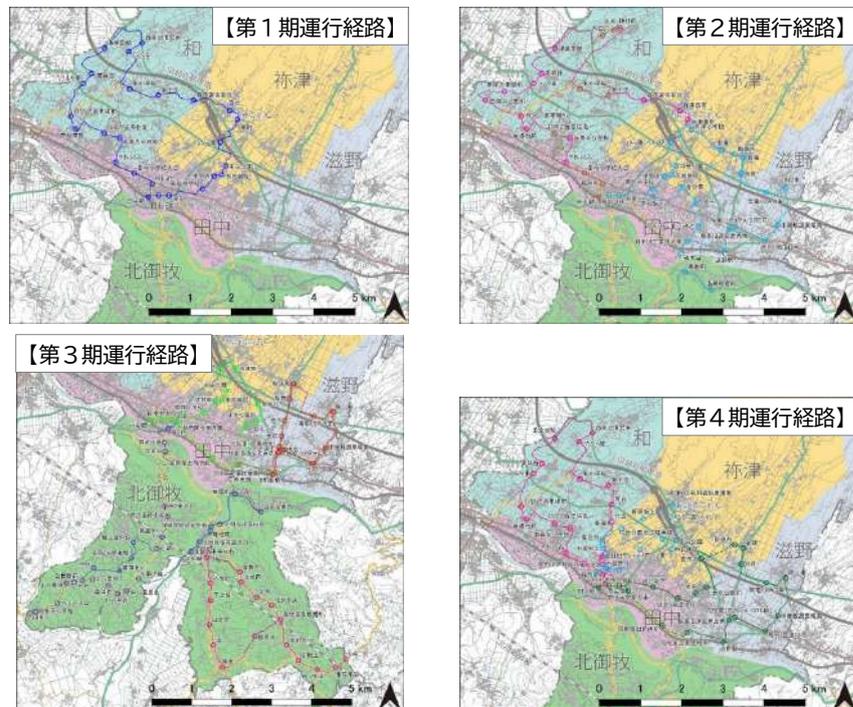
(1) RIDE'N 実証実験の概要

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期にわたり行われました。

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ました。

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、以下に示すとおりとなりました。

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ません。
・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です。
・通勤通学便の利用は少なく、効果が認められませんでした。
・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です。
⇒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ます。

3-4. 運行収支状況

(1) 定時定路線バス

年度当たりの各路線の収支率は、和線が26%、祢津線が19%、他の路線では8%~4%程度となっています。

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%でしたが、令和2年度（2020年度）は9.6%に半減しています。

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

地区	人口	割合
田中地区	8,676人	29%
和地区	6,563人	22%
北御牧地区	4,966人	16%
称津地区	4,794人	16%
滋野地区	5,108人	17%

年齢3区分別人口推移

年齢区分	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
0-14歳	1,475	1,388	1,322	1,178
15-64歳	5,846	5,647	5,391	5,139
65歳以上	1,697	1,927	2,181	2,359
高齢化率	18.6%	21.5%	24.5%	27.2%

出典: 国勢調査

■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、称津線、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。

■定時定路線バスの利用状況

称津線 (田中駅～奈良原 / 1日10便運行(令和2年度))
 称津線の利用は、田中駅、東部中学校、称津東町、称津小学校、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)

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)

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)

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)

※自宅を除く
出典: 東御市資料

令和2年度 称津線 停留所別日当たり乗降数

令和2年度 和線 停留所別日当たり乗降数

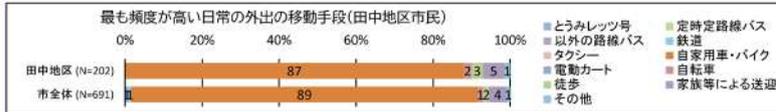
令和2年度 久保通線 停留所別日当たり乗降数

2. 地区の移動状況(1)

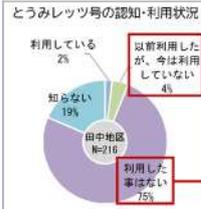
田中地区②

■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。



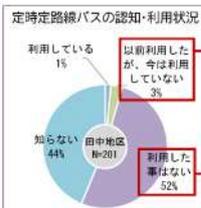
とうみレッツ号を利用しない理由【複数回答】

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	34%	37%
いづ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%	6%
近くにバス路線がない	3%	5%
その他	1%	4%

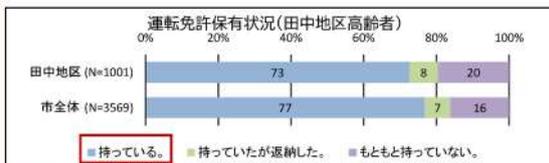
定時定路線バスを利用する可能性がある運行【複数回答】

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)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%
いづ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



免許の有無による移動の自由度の違い

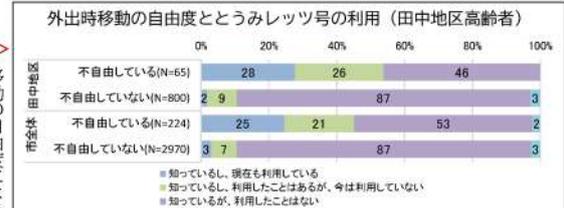
免許を持っている人の考え



「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。

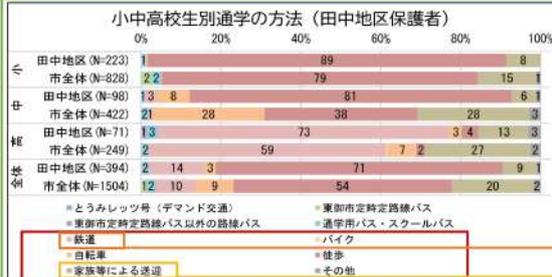
※各集計結果とも不明・無回答を除く ※市全体の結果には居住地を回答していない方の結果を含む

2. 地区の移動状況(2)

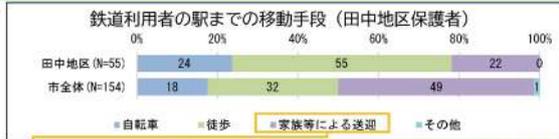
田中地区③

■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

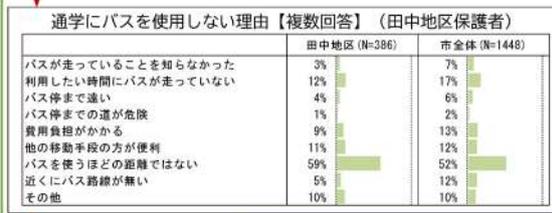


送迎について

近くに田中駅があり、半数以上が駅まで徒歩で移動

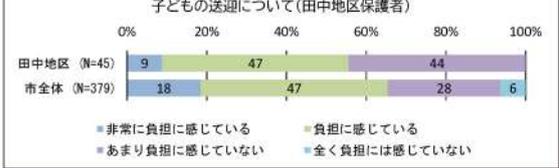
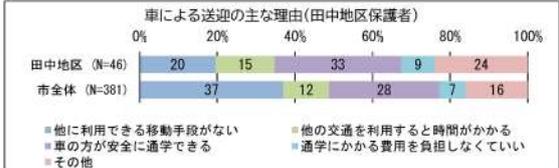
各種バスを使わない理由

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

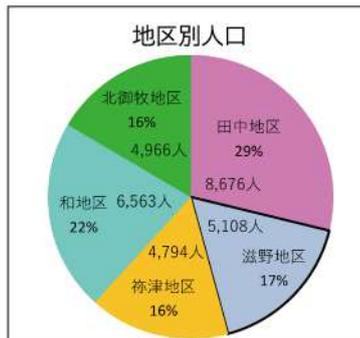
・市の北東部に位置し、南向きの緩やかな斜面にあり、国道 18 号沿道に住宅地が形成され、東西には工場が多く立地している。

■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

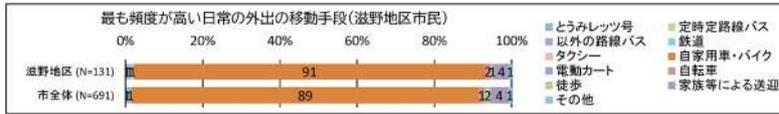
現在、地区内を運行する定時定路線バスの路線はなし

2. 地区の移動状況(1)

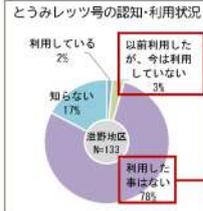
滋野地区②

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。



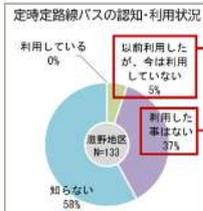
とうみレッツ号を利用しない理由【複数回答】

理由	滋野地区 (N=93)	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	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%

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	滋野地区 (N=82)	市全体 (N=465)
スマ市からも予約が取れる	13%	15%
早朝に運行している	7%	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	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%
いづ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%	4%
その他	0%	4%

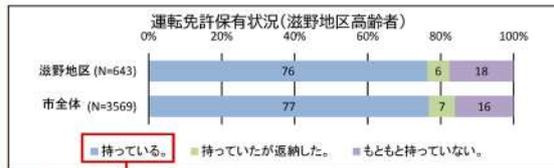
定時定路線バスを利用する可能性がある運行【複数回答】

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%
夜間(9時~18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%
いづ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。
- ・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。

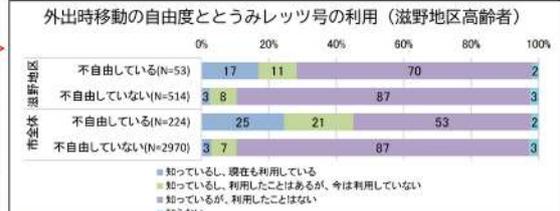
高齢者アンケート



「運転は続けるつもり」と答える人が7割以上

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



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、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。

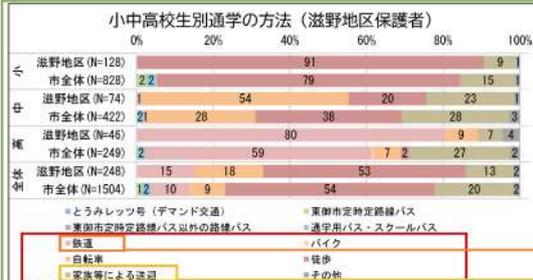
※各集計結果とも不明・無回答を除く ※市全体の結果には居住地を回答していない方の結果を含む

2. 地区の移動状況(2)

滋野地区③

アンケート調査結果

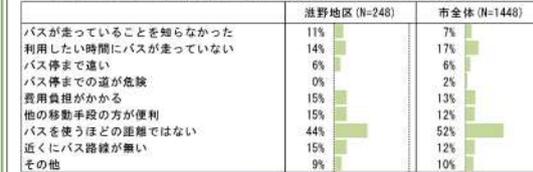
保護者アンケート



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

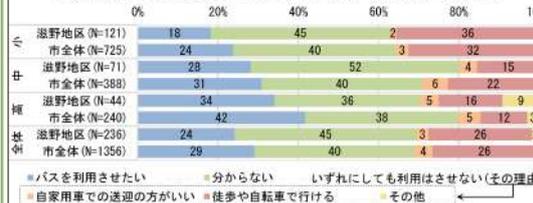
通学にバスを使用しない理由【複数回答】（滋野地区保護者）



上記問題が解消された場合

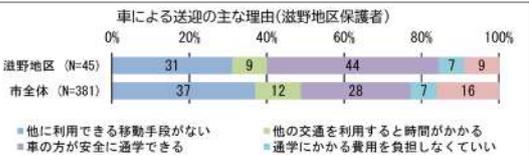
「バスを使うほどの距離ではない」との回答が約4割

問題が解消された場合バスを利用するか（滋野地区保護者）



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



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

柗津地区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

- ・柗津地区の総人口は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柗津線沿線に分布している。



出典:国勢調査

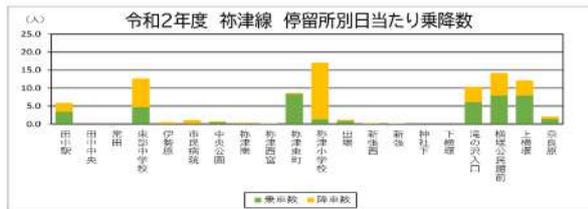
■公共交通全般

- ・定時定路線バスとして、柗津線、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

柗津線 (田中駅～奈良原 / 1日10便運行(令和2年度))
柗津線の利用は、田中駅、東部中学校、柗津東町、柗津小学校、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、柗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)

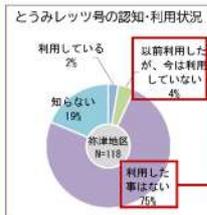
柵津地区②

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。



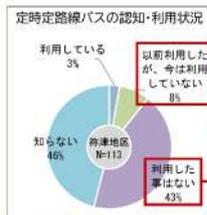
とうみレッツ号を利用しない理由【複数回答】

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%

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	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%	6%
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%
乗り継ぎなく市内どこでも行かれる	22%	22%
市外に行かれる	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な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。



定時定路線バスを利用しない理由【複数回答】

理由	柵津地区 (N=48)	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	4%	10%
利用したい時間と運行時間が合わない	4%	7%
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%

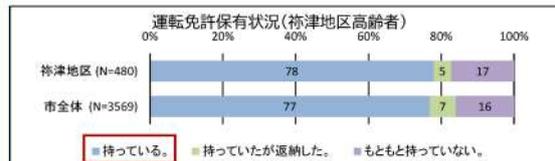
定時定路線バスを利用する可能性がある運行【複数回答】

運行	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	16%	19%
早朝(7時より前)に運行している	12%	6%
昼間(9時~16時)に運行している	7%	10%
夕方・夜(18時以降)に運行している	16%	16%
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%

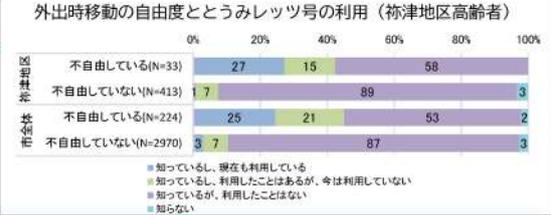
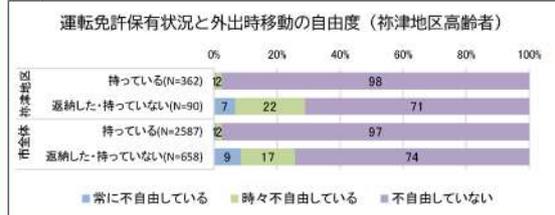
定時定路線バスについては4割以上の住民に知られていない。いずれにしても利用する可能性は低いと考えている人が多い。

- ・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



「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。

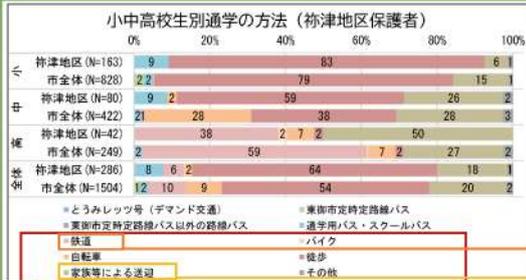
※各集計結果とも不明・無回答を除く ※市全体の結果には居住地を回答していない方の結果を含む

2. 地区の移動状況(2)

柞津地区③

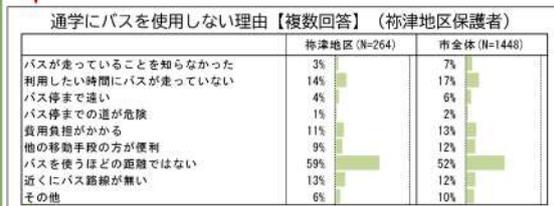
■ アンケート調査結果

保護者アンケート



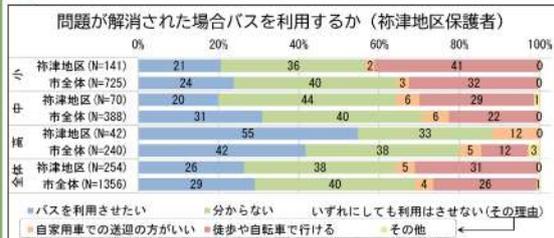
各種バスを使わない理由

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

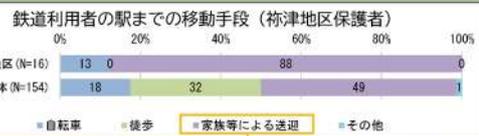


・問題が解消された場合にバスを利用させたいと考えている保護者は全体の26%、分からないと答えた保護者は38%となっています。

➡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)。

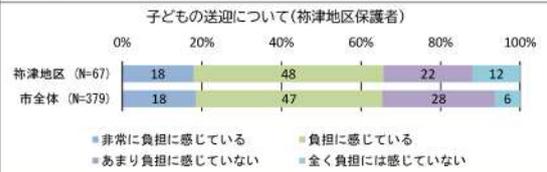
・家族等の送迎で通学している子どもは地区全体の約2割(駅までの送迎も含む)ですが、送迎をされている約7割の方が負担に感じています。

➡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。



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



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。

※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

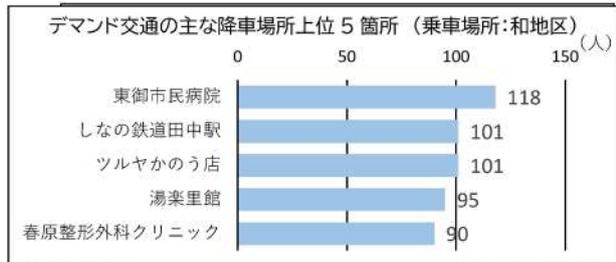
- ・和地区の総人口は 6,563 人(平成 27 年国勢調査)で、東御市の人口総数 30,107 人の 22%を占める。
- ・総人口に占める 65 歳以上の高齢者の割合(高齢化率)は 26.4%で、東御市全体(28.9%)よりも低い。
- ・高齢者の居住は和線沿線及び地区の南部に分散し、海善寺北区や西深井区で多くなっている。



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

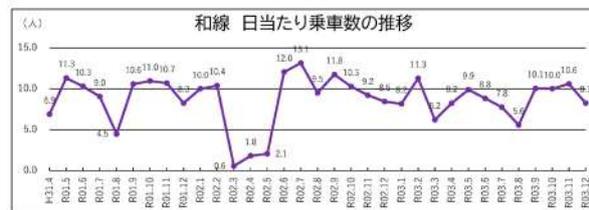
出典:東御市資料

■定時定路線バスの利用状況

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)

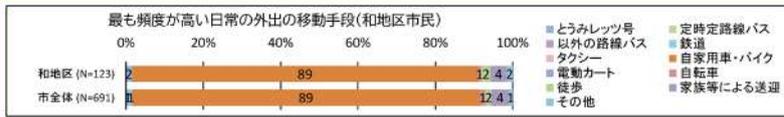


2. 地区の移動状況(1)

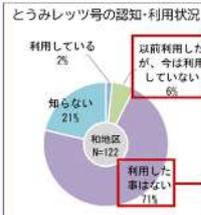
和地区②

アンケート調査結果

市民アンケート



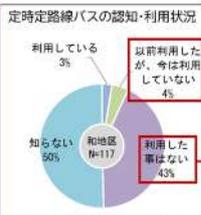
日常の外出の移動手段は自家用車・バイクが89%であり最も多い。



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%

運行方法	和地区 (N=67)	市全体 (N=465)
スマホからも予約が取れる	16%	15%
早朝に運行している	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%
乗り継ぎなく市内どこでも行かれる	28%	22%
市外に行かれる	18%	13%
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。



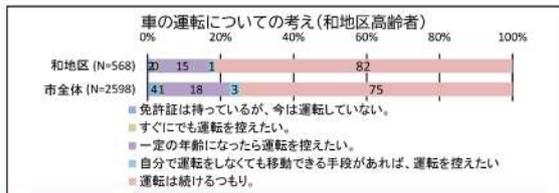
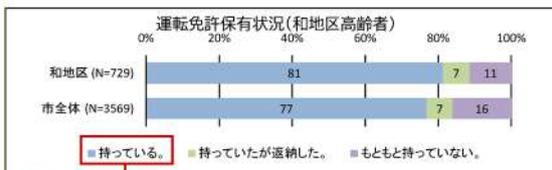
理由	和地区 (N=41)	市全体 (N=279)
自家用車などの移動手段の方が便利	90%	91%
徒歩や自転車で行ける範囲で用事が済む	0%	4%
利用方法がわからない	7%	7%
利用したい時間と運行時間が合わない	2%	10%
土曜、日曜、祝日に利用できない	0%	5%
近くにバス路線がない	2%	6%
その他	0%	4%

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	26%	19%
早朝(7時より前)に運行している	9%	6%
昼間(9時~15時頃)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%

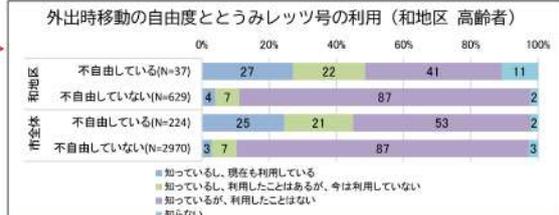
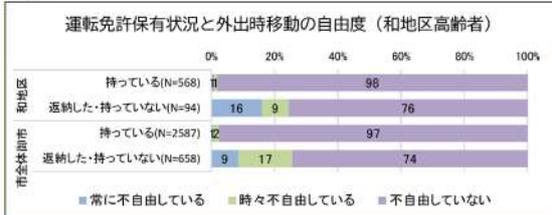
定時定路線バスについては半数の住民に知られていない。いずれにしても利用する可能性は低いと考えている人が多い。

- ・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。
- ・どうみれつ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



「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、どうみれつ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れつ号の運行方法等の見直しを検討します。

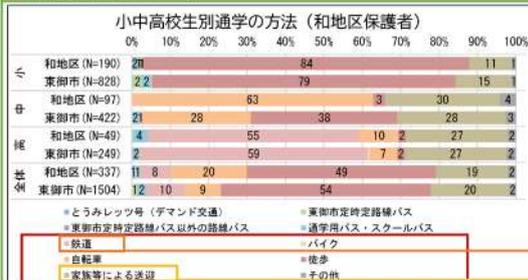
※各集計結果とも不明・無回答を除く ※市全体の結果には居住地を回答していない方の結果を含む

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



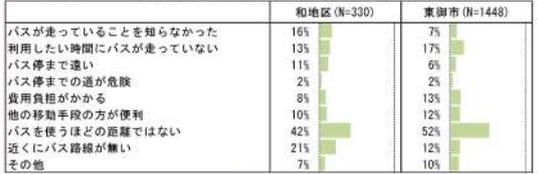
送迎について

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

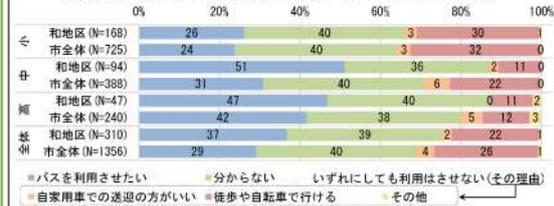
通学にバスを使用しない理由【複数回答】（和地区保護者）



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）



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。

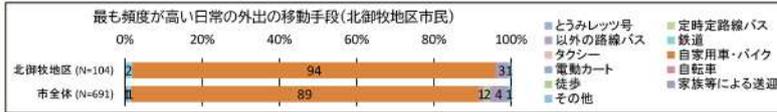
※各集計結果とも不明・無回答を除く ※市全体の結果には居住地を回答していない方の結果を含む

2. 地区の移動状況(1)

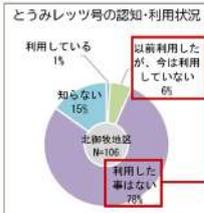
北御牧地区②

■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。



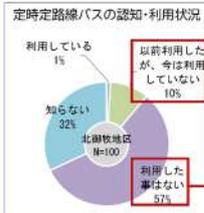
とうみレッツ号を利用しない理由【複数回答】

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%	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	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	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=279)
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	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%

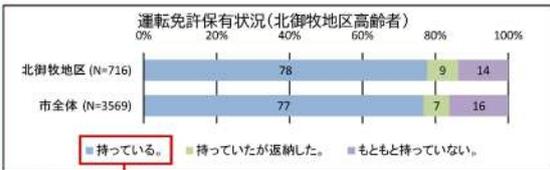
定時定路線バスを利用する可能性がある運行【複数回答】

運行	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%

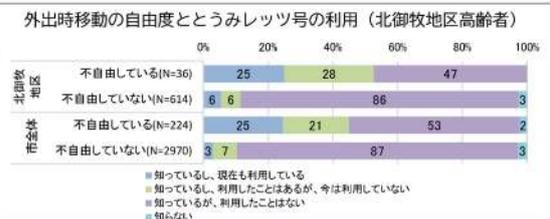
定時定路線バスについては4割以上の住民に知られていない。いずれにしても利用する可能性は低いと考えている人が多い。

- ・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。

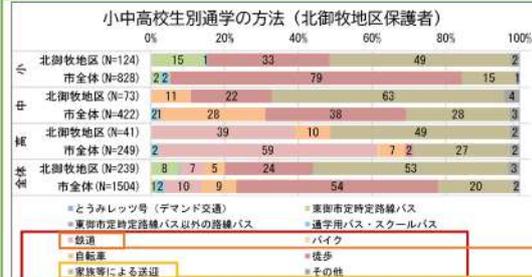
※各集計結果とも不明・無回答を除く ※市全体の結果には居住地を回答していない方の結果を含む

2. 地区の移動状況(2)

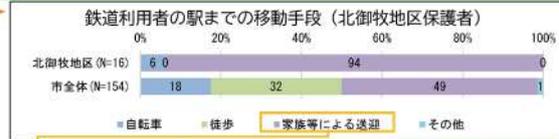
北御牧地区③

■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

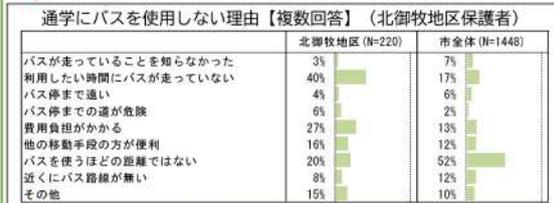


送迎について

9割以上が駅まで家族等による送迎で移動している

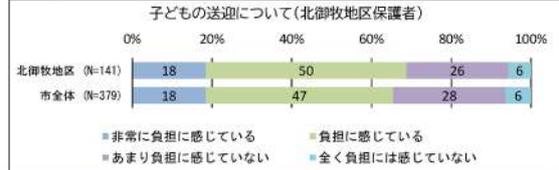
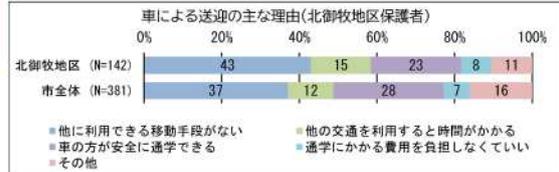
各種バスを使わない理由

小中高生全てにおいて家族等による送迎が最も多い

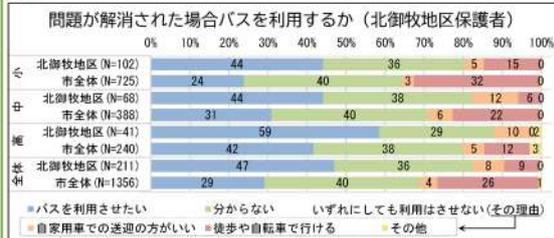


上記問題が解消された場合

「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。



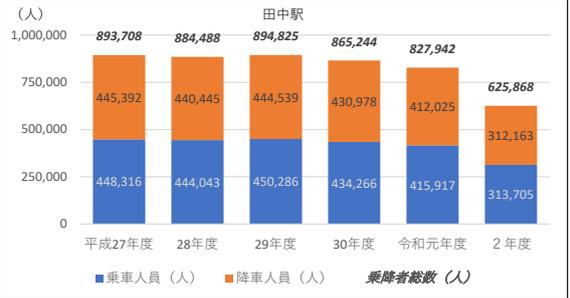
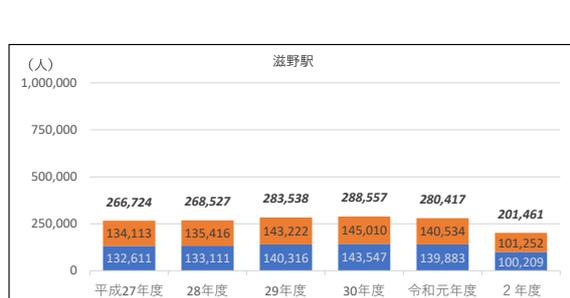
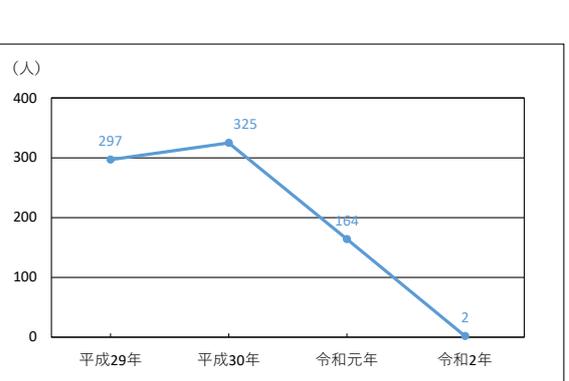
問題が解消された場合「バスを利用させたい」と考えている小学生の保護者は44%、中学生の保護者は44%、高校生の保護者は59%となっている。

- 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

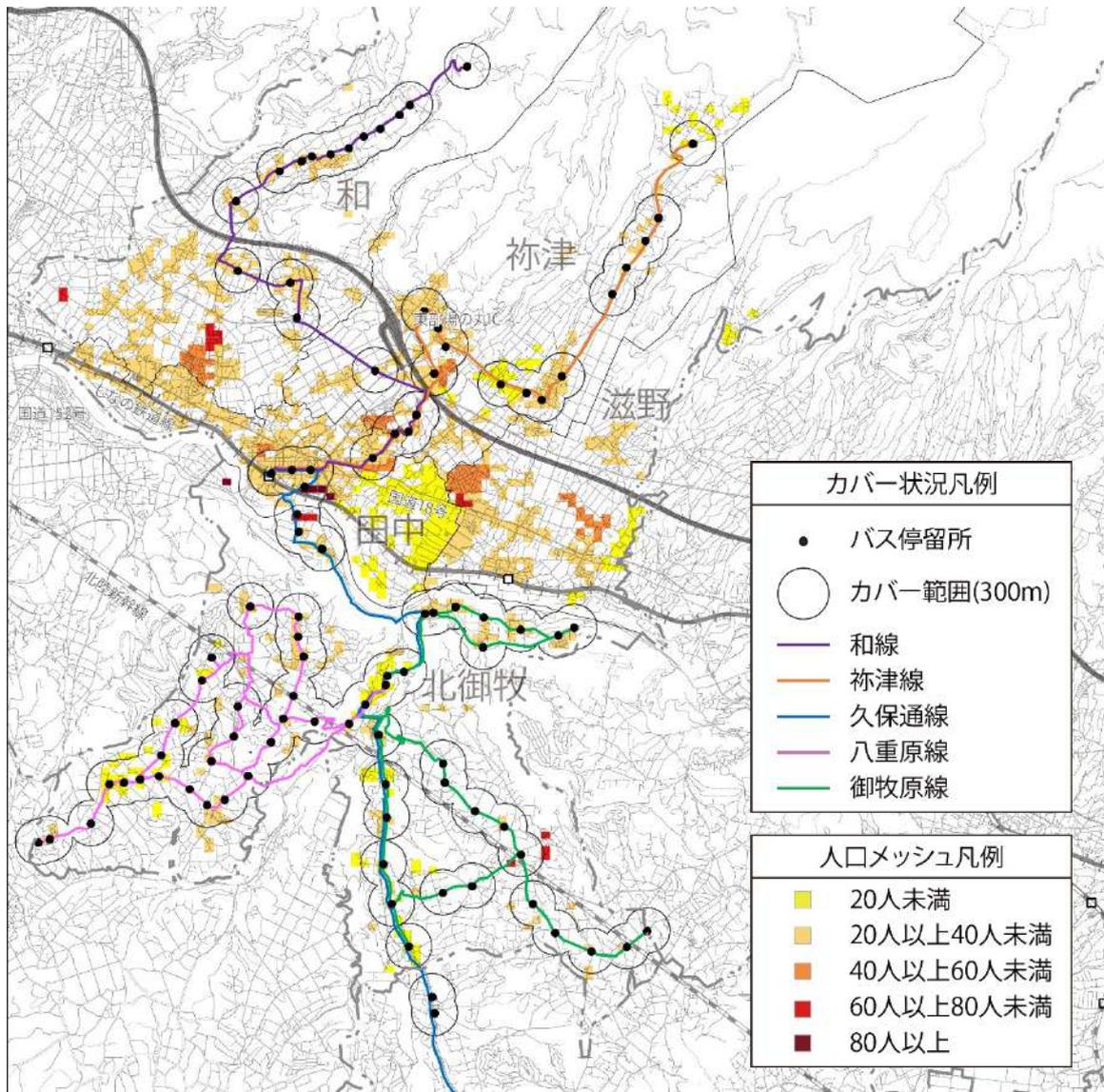
3-6. 公共交通の現状分析のまとめ

東御市の公共交通の現状を以下に整理します。

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駅が位置しています。1日に上下68便が運行されています。 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人です。 	<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ます。 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ます。 1日当り上下1便で運行される路線は早朝、深夜の時間帯での発着となっています。 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ています。
 <p style="text-align: center;">田中駅乗降者数</p>	 <p style="text-align: center;">新宿・池袋線利用者数(西武観光バス)</p>
 <p style="text-align: center;">滋野駅乗降者数</p>	 <p style="text-align: center;">東御市内停留所乗車数(トラビスジャパン)</p>

定時定路線バス

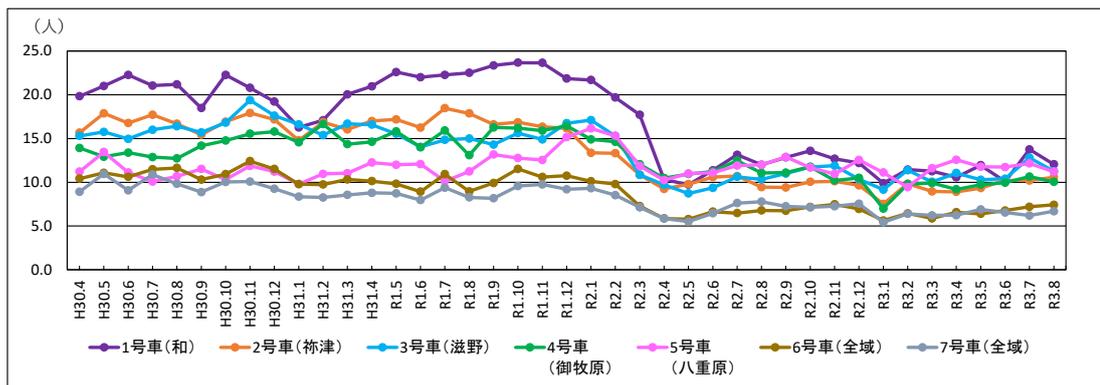
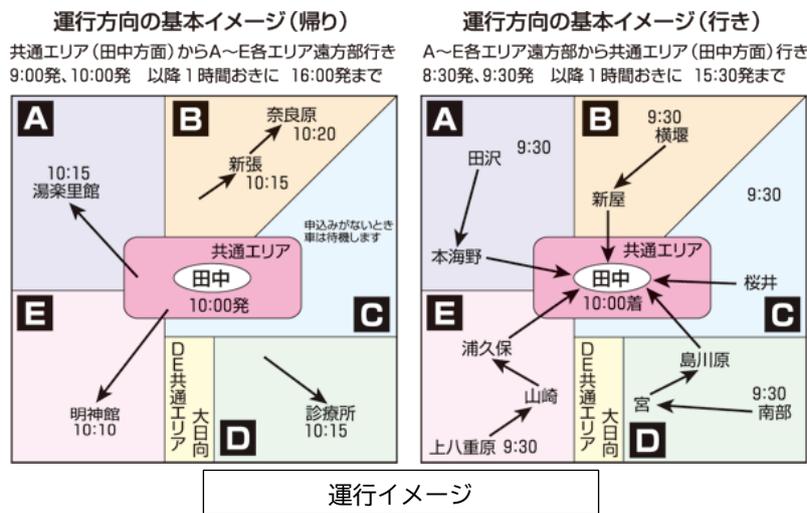
- ・和線、祢津線、久保通線、八重原線、御牧原線の 5 路線で、田中駅または北御牧庁舎と各地を結ぶ経路で平日に運行されています。
- ・料金は 100 円から 550 円の範囲で距離従量制です。
- ・年度当りの乗車数は全路線合わせて 2 万人弱となっています。
- ・総人口に対するカバー率は 36.8%で、北御牧地区は概ねカバーされています。
- ・東御市が実施している通学援助補助費のうち、バス定期券の支給人数が年度当たり 60 人程度であり、小中学生の通学手段となっています。



人口カバー状況

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ます。
- ・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す。
- ・ワゴン車 6 台と普通乗用車 1 台が使用されています。
- ・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となっています。
- ・年度当たりの利用者数は、平成 30 年度(2018 年度)には 28,437 人でしたが、近年は減少傾向にあります。
- ・令和 2 年度(2020 年度)は利用者が大きく減少しています。



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%程度となっています。令和2年度（2020 年度）の運行経費は 4,343 万円です。
- ・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 万円です。
- ・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 万円です。
- ・小中学生の通学援助補助費は令和2年度（2020 年度）は 1,109 万円です。
- ・庁用バスの維持・修繕費用は年度当たり 100 万円から 200 万円程度です。
- ・上記の金額を合わせると年度当たり 9,000 万円程度の規模になります。
- ・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ります。

定時定路線バス収支状況

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

デマンド交通収支状況

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

通学援助補助費実績

単位：万円

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

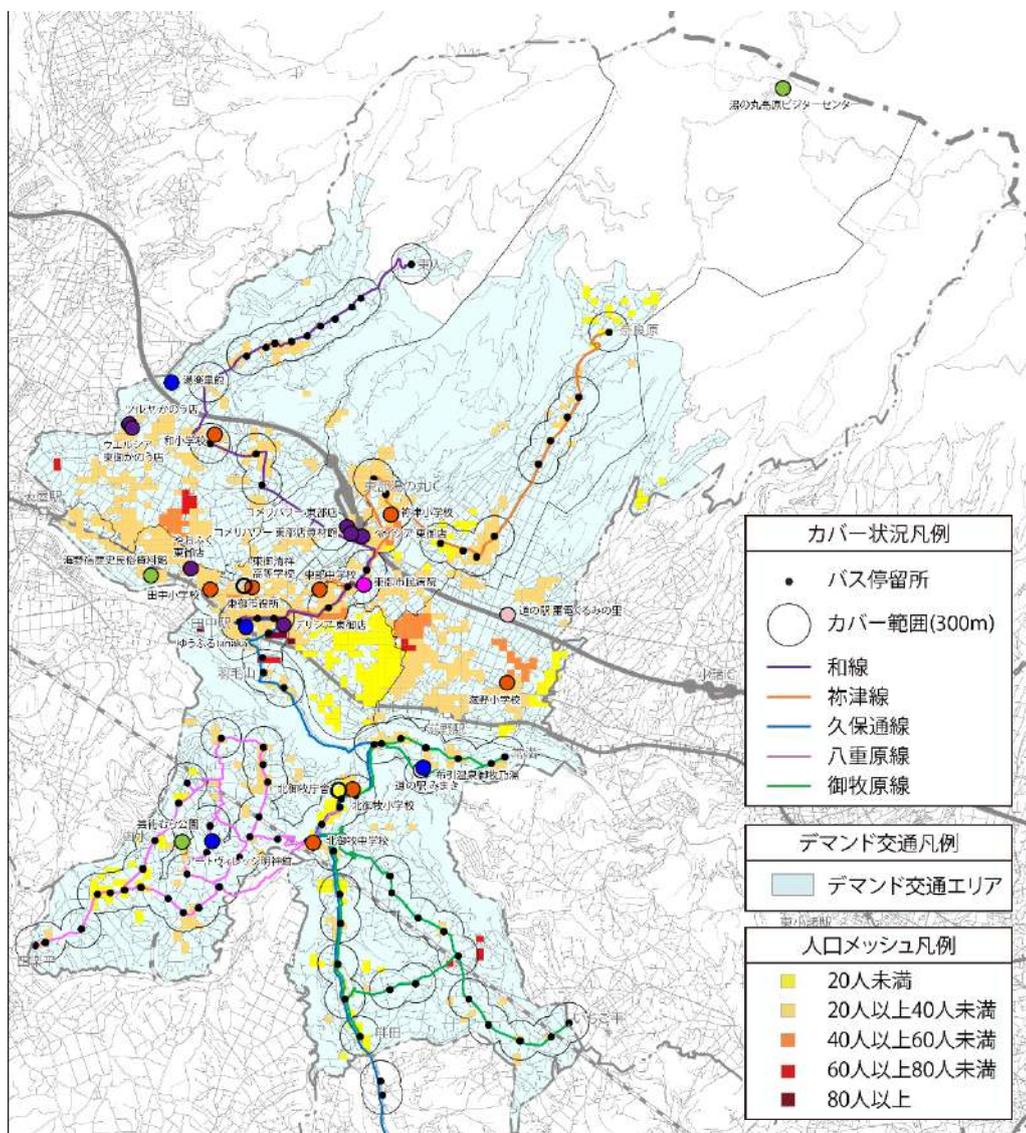
公共交通利便性評価

定時定路線バス

- ・定時定路線バスは、平日の主として通勤通学の時間帯に運行されています。
- ・人口カバー率は36.8%であり、近くにバス停がない住民が多い状況です。
- ・運行時間からは、通勤通学以外の目的では利用しづらい状況となっています。

デマンド交通「とうみレッツ号」

- ・デマンド交通「とうみレッツ号」は平日の日中に運行されています。
- ・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%です。
- ・乗車地、降車地は利用者が指定できるため、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可能となっています。



定時定路線バス及びデマンド交通の人口カバー状況

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

地域公共交通はまちづくりや観光振興、環境など様々な分野と密接な関係を有しており、これらとの整合を図る必要があります。本市における上位関連計画を以下に整理します。

(1) 第二次東御市総合計画

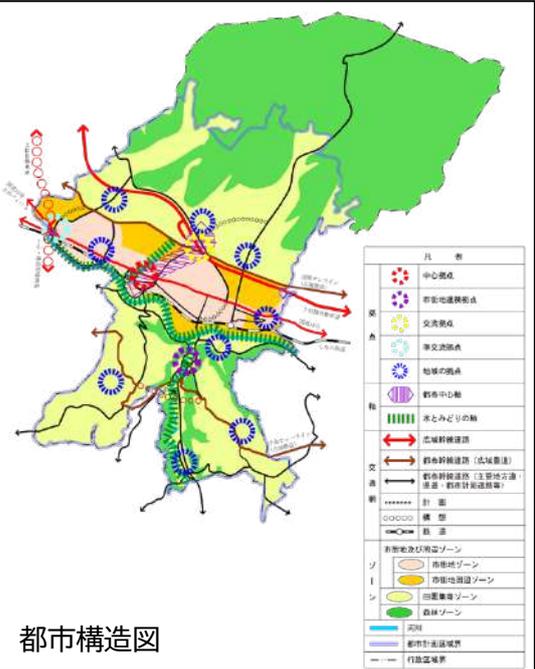
策定年月	平成 26 年(2014 年)3 月																						
計画期間	平成 26 年度(2014 年度)～令和5年度(2023 年度)																						
計画の位置づけ	新たな時代にふさわしい自治体経営を目指し、持続可能な東御市づくりに向けて共に歩みを進めるため、市民と行政の共通、共有のまちづくりの指針として策定。																						
基本目標・基本方針	将来都市像：「人と自然が織りなす しあわせ交流都市 とうみ」 I 豊かな自然と人が共生するまち II 安全、安心の社会基盤が支える暮らしやすいまち III 子供も大人も輝き、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	【後期基本計画(2019 年度～2023 年度)】 II.安全、安心の社会基盤が支える暮らしやすいまち II 1.快適で暮らしやすい街を目指す 9.公共交通の利便性の向上 【目指す姿】 高齢者などを中心とする交通弱者などの日常に必要な移動手段を確保するため、利便性の向上を図りつつ、福祉的な視点を踏まえながら、持続可能な公共交通サービスの構築を目指す。 ●施策の成果指標 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">指標名</th> <th style="width: 35%;">現状値(平成29年)</th> <th style="width: 35%;">目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>デマンド交通利用登録者数</td> <td style="text-align: center;">5,498 人</td> <td style="text-align: center;">現状値維持</td> </tr> </tbody> </table> ●進捗管理指標 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">指標名</th> <th style="width: 35%;">現状値(平成 29 年)</th> <th style="width: 35%;">目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>定時定路線バス利用者数</td> <td style="text-align: center;">25,143 人</td> <td style="text-align: center;">現状値維持</td> </tr> <tr> <td>デマンド交通利用者数</td> <td style="text-align: center;">31,019 人</td> <td style="text-align: center;">現状値維持</td> </tr> </tbody> </table> ●施策実現に向けたそれぞれの役割 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr> <td style="width: 20%;">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> ●施策展開の方針 社会情勢の変化に対応した持続可能な地域公共交通の仕組みを再構築する。		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																						

※基本目標等の項目番号は引用元の計画に記載のもの(以後同様)

(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。						
基本目標・基本方針	<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 1265 1284 1400"> <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:企画振興課×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】

策定年月	平成 29 年(2017 年)3 月
計画期間	平成 17 年(2005 年)～令和 7 年(2025 年)
計画の位置づけ	都市計画法第 18 条の 2「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として規定するもので、東御市総合計画の基本構想を実現させるために、市民の意見を反映させながら地域の実情に即した将来ビジョン(概ね 20 年後)を明らかにし、市民の理解と参加のもとに計画的に都市づくりを進め、快適で住み良い都市の形成に向けたまちづくりの指針として策定することを目的とする。
基本目標・基本方針	<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>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 <div data-bbox="842 636 1382 1305" style="display: flex; align-items: center;">  </div>
公共交通に関する施策等	<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>駅周辺環境整備として、ターミナル機能の向上やバリアフリー化を図るため、関係機関と協議・調整を進める。</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」第19条第2項に基づき策定するもので、社会情勢の変化等を踏まえつつ、本市の豊かな自然環境を守り、伝えるため、計画の見直しを行い、市民がライフスタイルを見直し、家族や地域のつながりを深め、未来に誇るべき住みよい故郷をともにつくりあげていくことを目的とする。																							
基本目標・基本方針	<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="469 882 1351 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、観光を取り巻く環境や社会情勢等の変化に対応した実効性のある推進施策を展開することでの観光振興を目的とする。
基本目標・基本方針	東御市観光が目指す姿 『標高差1500mの“地域ストーリー”がつむぐ“交流”のまち』 ～“感動”と“幸せ”の共感が生まれる地域を目指して～ 基本方針 1. 地域と共に創る魅力ある“観光地”づくり 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 3. 郷土愛をホスピタリティにつなげる“人”づくり 4. 魅力を伝えられる“情報発信力”づくり
公共交通に関する施策等	新たな課題 ③食・物産のブランド力を活かした観光ルートの形成 ～ワインを基軸とした新しい観光交流の形・関係人口の創出～ ・新たな産業として根付いた“ワイン”を軸に、本市の豊かな「食」資源を磨き上げ、東御市に迎え入れた来訪者を、それぞれの観光地へと結びつけるエンタランス機能の発揮が求められる。 ・交通インフラの充実を図るとともに、周辺自治体との協力のもと、広域周遊の実現のための誘客・送客の仕組みを作り上げることが必要である。 ↓ 基本方針1 地域と共に創る魅力ある“観光地”づくり 【施策1】観光集客核拠点の整備 (2) 域内周遊を円滑にする交通インフラ(二次交通等)の充実 【アクションプランの展開】 ・電車・タクシーの案内など、公共交通を分かりやすく案内するために必要な整備を行う。 ・しなの鉄道田中駅と観光地間の移動の利便性を確保するための、田中駅・滋野駅発着観光タクシーの観光利用を支援するとともに、駅レンタカーの開設について研究する。 ・観光のベストシーズンを中心に、市内の主要な観光地を周遊する季節限定の周遊観光バスの運行等について、社会実験として運行した「まるっと信州とうみ号」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び、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市内アンケート調査を実施しました。調査結果をもとに、各施策の内容や課題等を以下に整理します。

表 関連する施策及び課題(1/2)

	施策・事業	目的	事業概要等	記載資料・計画	担当部署	課題
①	高齢者等の移動手段の確保	高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保	地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実	第11次東御市交通安全計画(R3~R8)	生活環境課	公共交通サービスの改善
②	移動手段の低炭素化	温室効果ガスの削減	公用車を低公害車に更新する取組 電気自動車の一般への普及に向けた急速充電設備の設置	第2次東御市環境基本計画(H28~R7)	〃	低公害車の普及と公共交通の充実
③	運転免許証自主返納促進事業	高齢者等の交通事故防止対策	とうみレッツ号の利用回数間(36回分)を交付(運転免許証自主返納者対象)	-	〃	
④	田中駅レンタサイクル事業	観光二次交通手段の確保	田中駅(東御市観光情報ステーション)における自転車の貸し出し	-	信州とうみ観光協会	・自転車の乗り捨て ・他自治体との広域連携
⑤	とうみワインタクシー	観光支援	市内のワイナリーを巡ることのできるタクシーの運行	-	〃	
⑥	上田圏域の公共交通事業	上田圏域の公共交通の維持、活性化	将来にわたり、持続可能な公共交通網の確保・維持に向けた取り組みの実施	第2次上田地域定住自立圏共生ビジョン(R4~R8)	企画振興課	
⑦	佐久圏域の地域公共交通ネットワークの構築	佐久圏域の定住人口の確保と地域の活性化	地域公共交通のあり方に関する調査検討、公共交通の確保のために必要な事業の実施等により、地域公共交通ネットワークを構築する。	第3次佐久地域定住自立圏共生ビジョン(R4~R8)	〃	
⑧	上田地域広域幹線道路網構想・計画	地域間の交流促進、地域経済の活性化、災害時の道路交通網強化	関係市町村の連携による計画の改訂 上田諏訪連絡道路に係る要望活動	上田地域広域連合広域計画(H30~R4)	〃	

表 関連する施策及び課題(2/2)

	施策・事業	目的	事業概要等	記載資料・計画	担当部署	課題
⑨	東御市障害者等タクシー利用料金助成事業	障がい者等の生活活動の範囲の拡大、その世帯の経済的負担の軽減及び福祉の増進	障がい者、難病患者及び人工透析患者等を対象に、タクシー利用料金助成券(タクシー券)を交付	-	福祉課	・福祉制度やサービスの情報周知
⑩	東御市福祉移送サービス支援事業	経済的負担の軽減、医療機関への通院等の利便向上	医療機関への通院、社会参加その他移動のために利用した福祉タクシーの運賃の2分の1相当額を助成	-	〃	・交通弱者の移動手段の確保
⑪	特定疾患等通院費助成事業	通院及び共同作業所への通所を行う者及びその家族の経済的負担を軽減し、もって福祉の増進を図る	自家用車、公共交通機関、有料移送サービス利用の場合の費用の全部または一部を支給	-	〃	
⑫	都市計画道路の見直し	道路維持管理を含む将来的な路線としての在り方の見直し	都市計画道路の見直し	都市計画マスタープラン	建設課	
⑬	小中学校遠距離通学援助	遠距離通学をする児童・生徒の通学費に係る保護者の経済的負担を軽減し、義務教育の円滑化を図る	通学距離が小学校の場合2.5km以上、中学校の場合3km以上の場合に通学援助費またはバス定期券を支給	-	教育課	
⑭	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	児童・生徒の通学用バスの運行	-	〃	・祢津地区の運行対応の検討

5. 移動ニーズの把握

5-1. 調査概要

(1) 調査の目的

以下に示すように、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、市民各層にアンケート調査を実施しました。

- 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します。

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

また、調査内容は、現在、公共交通を利用している方は不満点や今後の利用意向、利用していない方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ました。

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

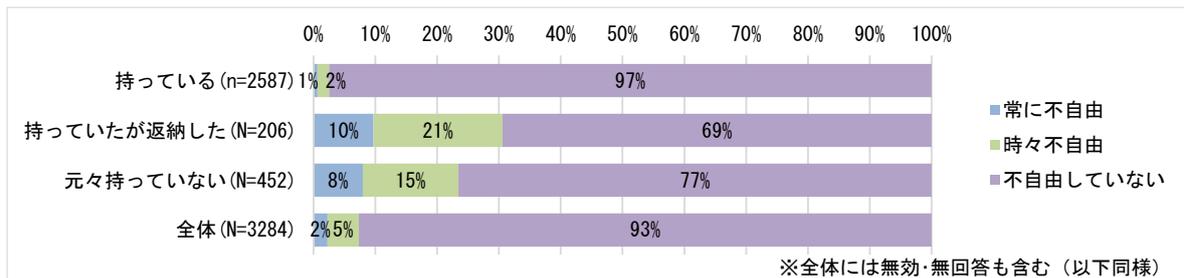
各アンケート調査結果の概要を以下に示します。なお、各項目の右上に示している数字は、集計元のアンケート番号(前項参照)を表します。

(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)

調査①

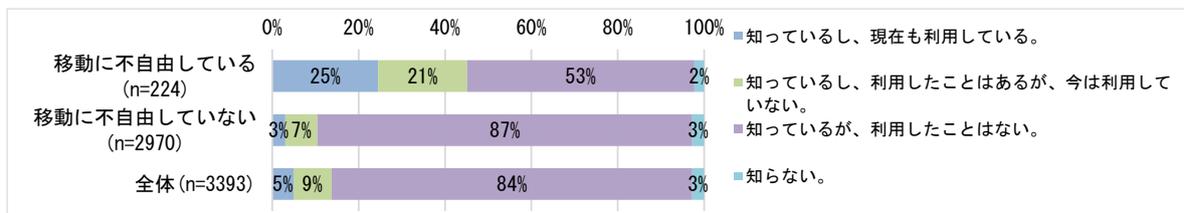
高齢者のうち約2割の人が運転免許を持っておらず、免許を持っている人で移動に不自由しているのは3%にすぎないのに対して、免許を返納した人では31%、免許がない人では23%が移動に不自由しています。



デマンド交通の認知・利用状況(移動の自由度別)

調査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です。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%が知らない状況です。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ますが、残る75%の方は、移動に不便している状況と考えられます。

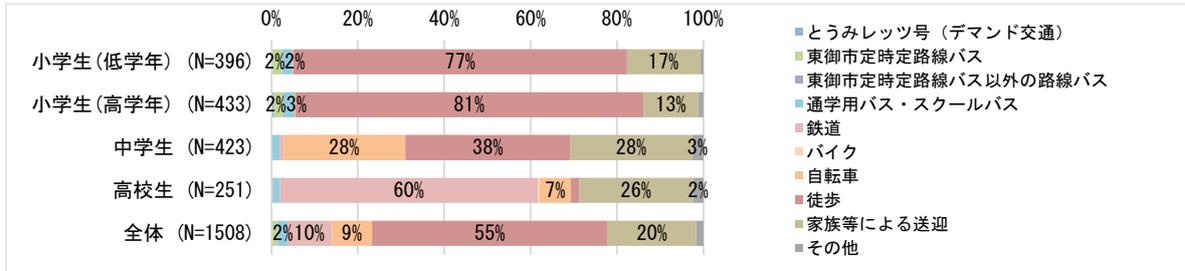


(2) 小中高生の通学について

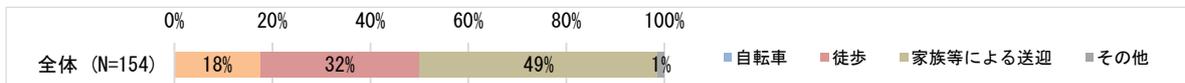
通学手段(小中高生別)

調査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ます。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す。



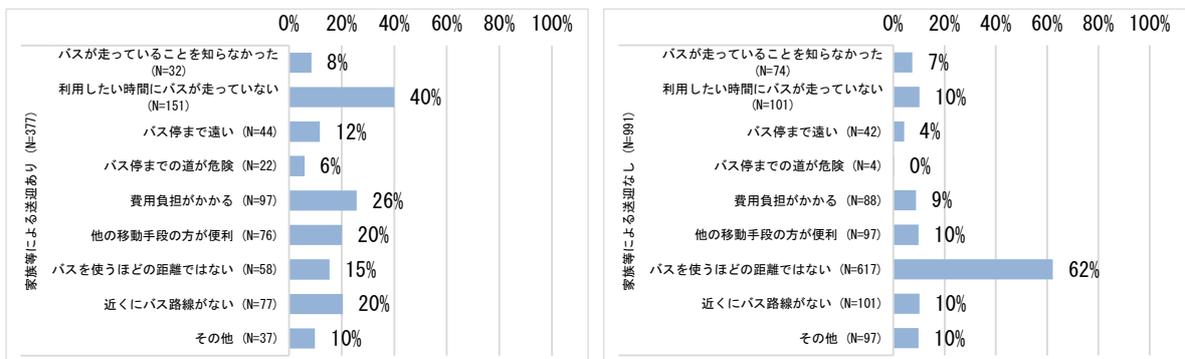
(「鉄道」を回答した人) 駅までの移動手段



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)

調査②

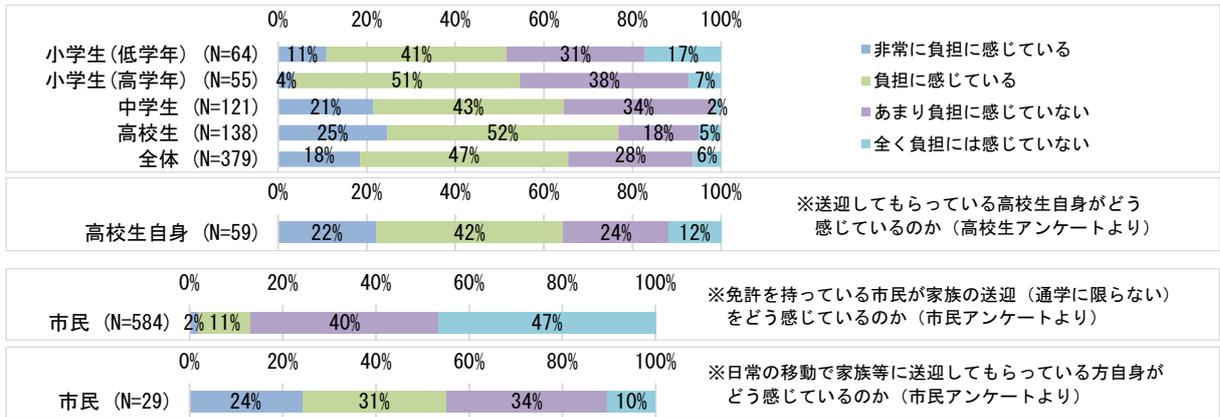
保護者が通学の送迎をしている子どもがバスを利用しない理由としては、「利用したい時間にバスが走っていない」ことを挙げる人が40%で最も多く、「費用負担がかかる」が26%で2番目に多くなっています。一方、送迎してもらっていない子どもがバスを利用しない理由としては、「バスを使うほどの距離ではない」が62%で過半を越えており、それ以外は10%以下となっています。



送迎する(してもらう)ことについてどのように考えるか

調査②③④

通学の送迎をしている保護者の65%が負担を感じており、子どもの学年が上がるにつれて負担感が強くなっています。また、送迎をしてもらっている高校生自身も、64%が送迎をしてもらっていることを負担に感じており、その割合は概ね保護者と一致しています。他方、家族等を送迎することに対し負担を感じている方は、市民アンケートでは13%となっています。

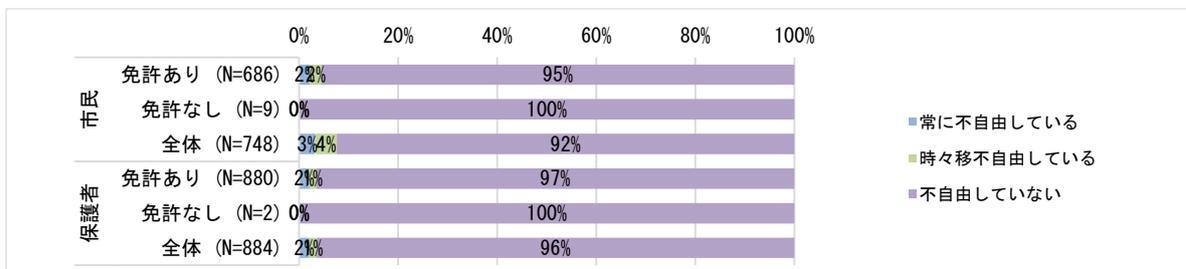


(3) 市民の日常における移動について

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)

調査②④

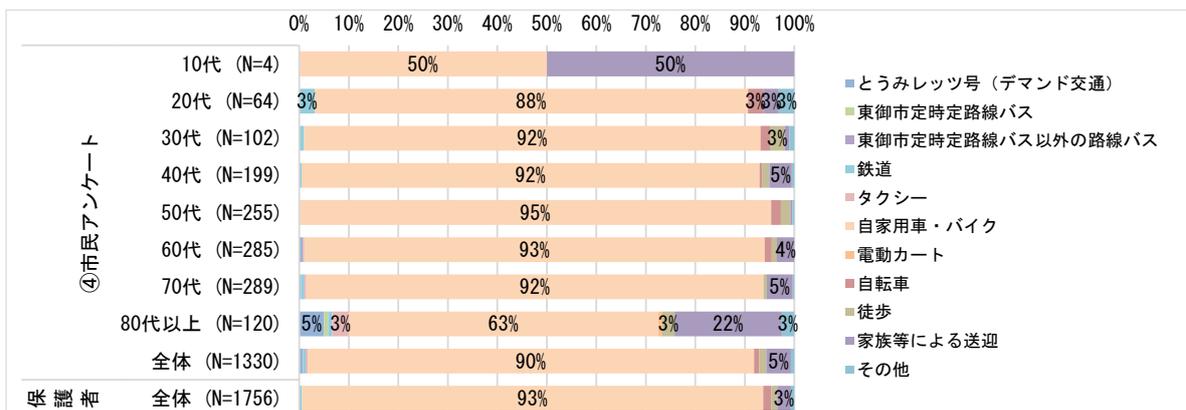
大半の人が運転免許を保有しており、日常における移動で不自由していると回答しているのは市民アンケートで約8%、保護者アンケートでは約4%となっており、ほとんどの方が自家用車や家族送迎で移動には不自由していないことが分かります。



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)

調査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くなっています。

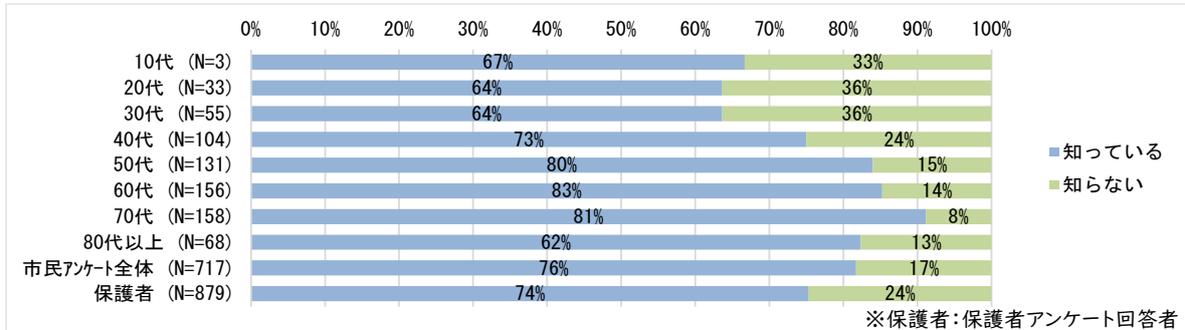


(4) とうみレッツ号の認知度・利用状況

運行の認識(年齢層別)

調査②④

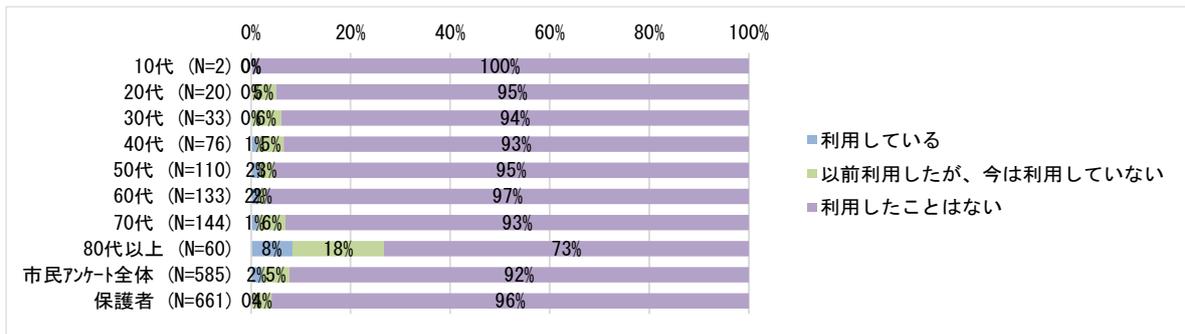
各年齢層とも6割以上の方が運行の認識はある状況です。最も高いのは70代であり、低いのは20代、30代となっています。



(「知っている」と回答した人のみ) 利用の有無(年齢層別)

調査②④

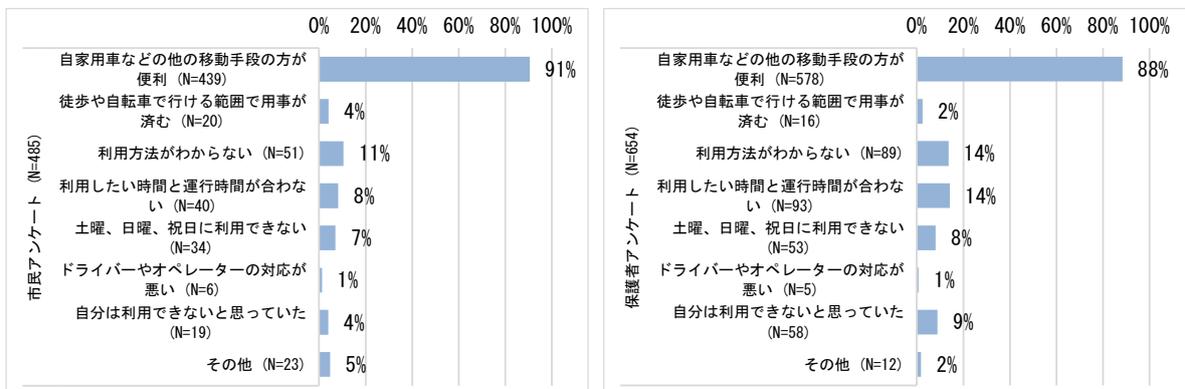
「利用している」と回答したのは全体の2%であり、一定の認知度はあるものの実際に利用している人は少ないことが分かります。年齢層別にみると80代以上が8%で最多です。



(利用していない人) 利用していない理由【複数回答】

調査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ています。

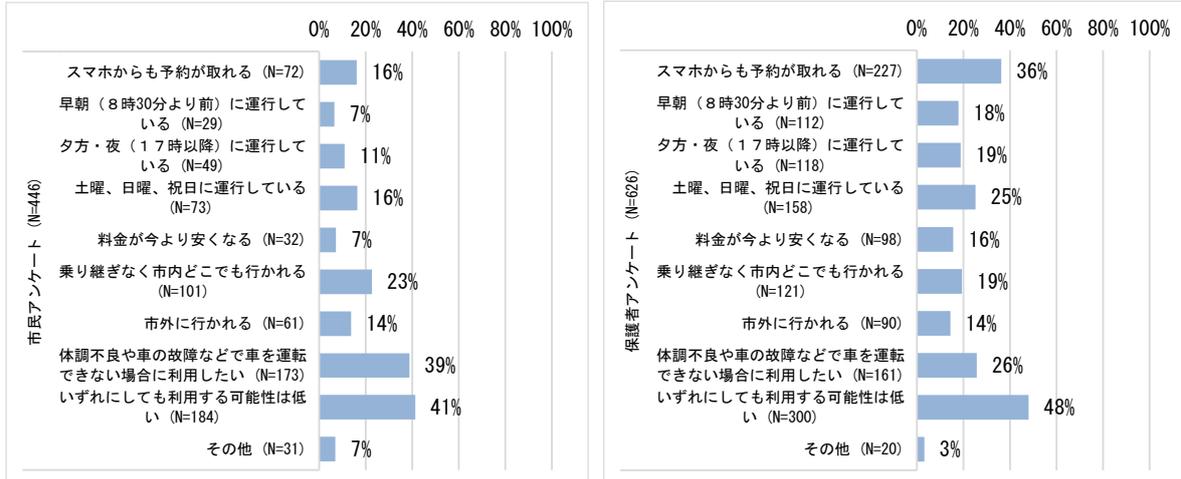


(5) とうみレッツ号に望まれる運行

(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】

調査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くなっています。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」となっています。

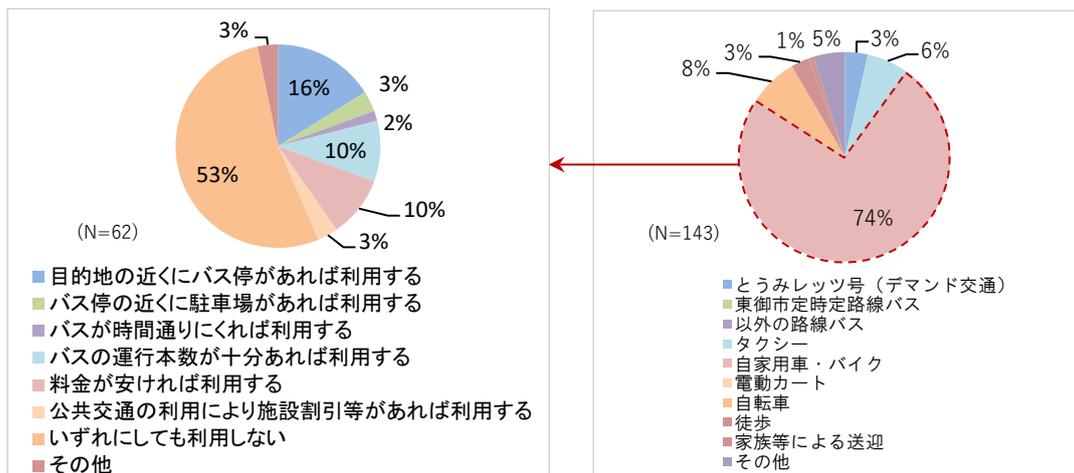


(6) 観光施設等利用者の移動について

(車・バイク移動の人)公共交通を利用する条件は何か

調査⑦

観光施設利用者アンケートで、自家用車及びバイクを利用する人は 74%に及んでいます。公共交通を利用する条件として、「いずれにしても利用しない」との回答が過半を占める一方で、何らかの改善があれば利用するとの回答も半数近くあり、利用転換への期待が持たれています。



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により、定時定路線バス及びとうみレッツ号における運行状況等からうかがえる問題点等を以下に整理しました。

表 定時定路線バスに関する意見

項目	意見要旨	運行上の問題点等
① 主な利用者の属性や特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	通学が主体で一般利用がほとんどない ⇒ 利用目的に応じた運行・効率化
② 片道だけ利用される利用者の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	
③ 乗降に介助が必要な利用者の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	
④ 運行の遅れ等の発生状況	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 	朝時間帯で遅延が発生することがある ⇒ 運行ダイヤ・ルートの再検討
⑤ バス停間の所要時間・ダイヤについての要望	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	重複ルートがあり非効率 ⇒ 運行の効率化
⑥ 利用者の主な意見、要望	<ul style="list-style-type: none"> ・なし 	
⑦ 運行上の問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	運行上、危険な区間が存在 ⇒ 危険ルートの回避(安全ルートの運行)
⑧ 運行改善に向けた意見	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	

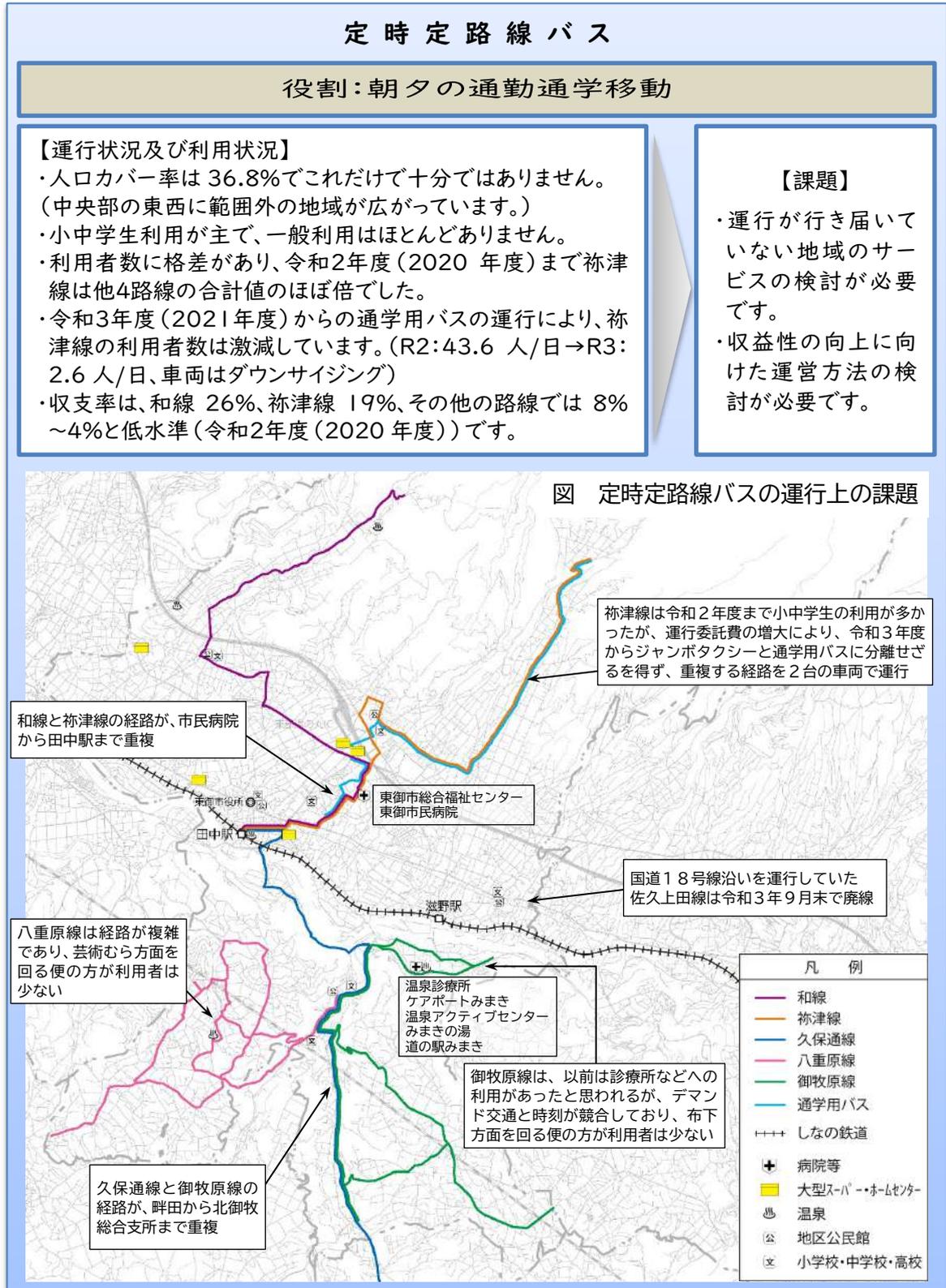
表 とうみレッツ号に関する意見

項目	意見要旨	運行上の問題点等
①主な利用者の属性や特徴	<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、温浴施設利用もある ・利用目的は降車場所での用事がほとんど 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の利用で、買い物や通院目的が多い ⇒需要に応じた運行
②片道だけ利用される利用者の状況	<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 	<ul style="list-style-type: none"> ・帰宅予定時間が読めない場合は、予約できず片道利用(家族送迎、タクシー等) ⇒予約時間の是正 ・12時便等予約が取れない場合がある ⇒配車の適正化
③乗降に介助が必要な利用者の状況	<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 	<ul style="list-style-type: none"> ・介助が必要な利用者はほとんどいないが、今後必要な人はいる ⇒誰もが利用しやすい環境の整備
④運行の遅れ等の発生状況	<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 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路状況や予約状況によって、遅れが生じることもある ⇒時間的余裕のある運行
⑤バス停間の所要時間・ダイヤについての要望	<ul style="list-style-type: none"> ・なし 	
⑥利用者の主な意見、要望(改善点)	<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 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎが面倒 ・時刻表がわかりにくい ⇒運行形態の再検討
⑦運行上の問題点	<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 	
⑧運行改善に向けた意見	<ul style="list-style-type: none"> ・現状5台で回せられると思われる(エリアは解除) ・リース車でラッピングして目立たせる 	

6. 地域公共交通の課題

6-1. 移動状況からの課題

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ます。



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しています。
- ・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%です。
- ・デマンド交通の利用者数は減少傾向にあります。
- ・令和元年度(2019年度)の収支率は18.4%ですが、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となっています

【課題】

- ・需要に応じた運行時間及び方法の検討が必要です。
- ・収益性の向上に向けた運営方法の検討が必要です。

図 デマンド交通の地区間利用者数(令和2年度)

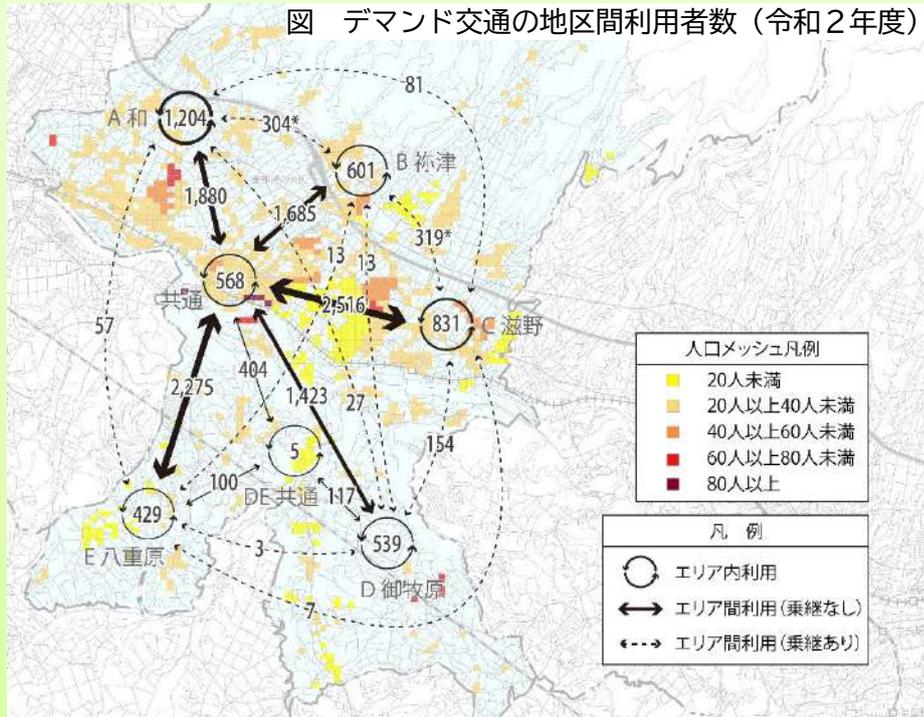


表 その他の交通手段の利用状況等からの課題

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)に急減しています。
	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状況です。
	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す。 ・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ます。 ・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ます。

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ました。

表 市民意向からの公共交通の課題

項目	移動状況	課題
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%です。 ・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%が知らない状況です。 ・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%が困っている状況です。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です。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化率の上昇に伴い免許証を持たない人の増加が見込まれる中、移動に不自由している人（5%）の利用意向に応じた移動施策の検討が必要です。
小中高生の通学実態	<ul style="list-style-type: none"> ・小中学生のうち、4%が定時定路線バス、通学用バスを利用し、19%は家族送迎で通学しています。 ・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%が家族送迎で通学しています。 ・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%で最も多くなっています。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%で最多です。 	<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が必要です。
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しています。 ・いずれの移動目的でも自家用車・バイクの割合が高く、9割を占めています。 ・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ります。 ・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くなっています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用意向に応じた公共交通の運行時間、運行形態の検討が必要です。
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割となっていますが、自家用車等の移動で利用しなくても不便はしていません。 ・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%となっています。 	
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ます。 ・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のが現状です。 	<ul style="list-style-type: none"> ・さらなる周知徹底、わかりやすい周知が必要です。
観光施設等利用者の移動	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車及びバイクを利用している人が74%です。 ・上記の方々の意見として、いずれにしても公共交通を利用しないと考えている人が約半数を占める一方で、何らかの改善があれば利用するとの回答も半数近くあります。 	

6-3. 各種まちづくり施策からの課題

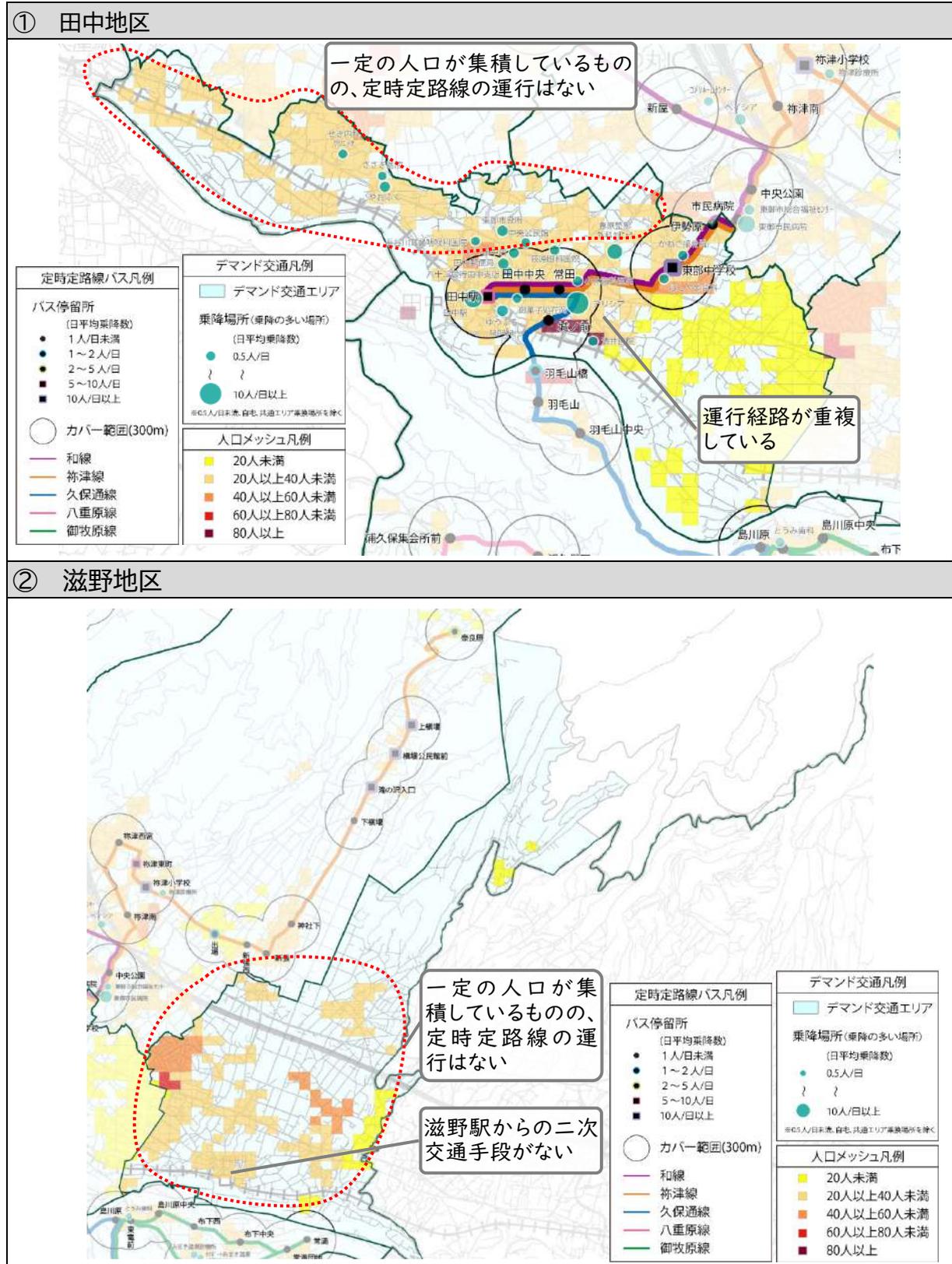
本市の上位関連計画における公共交通施策の方向性や目標を踏まえ、各種まちづくりから求められる公共交通に対する整備課題を以下に整理しました。

表 各種まちづくり計画における公共交通の課題

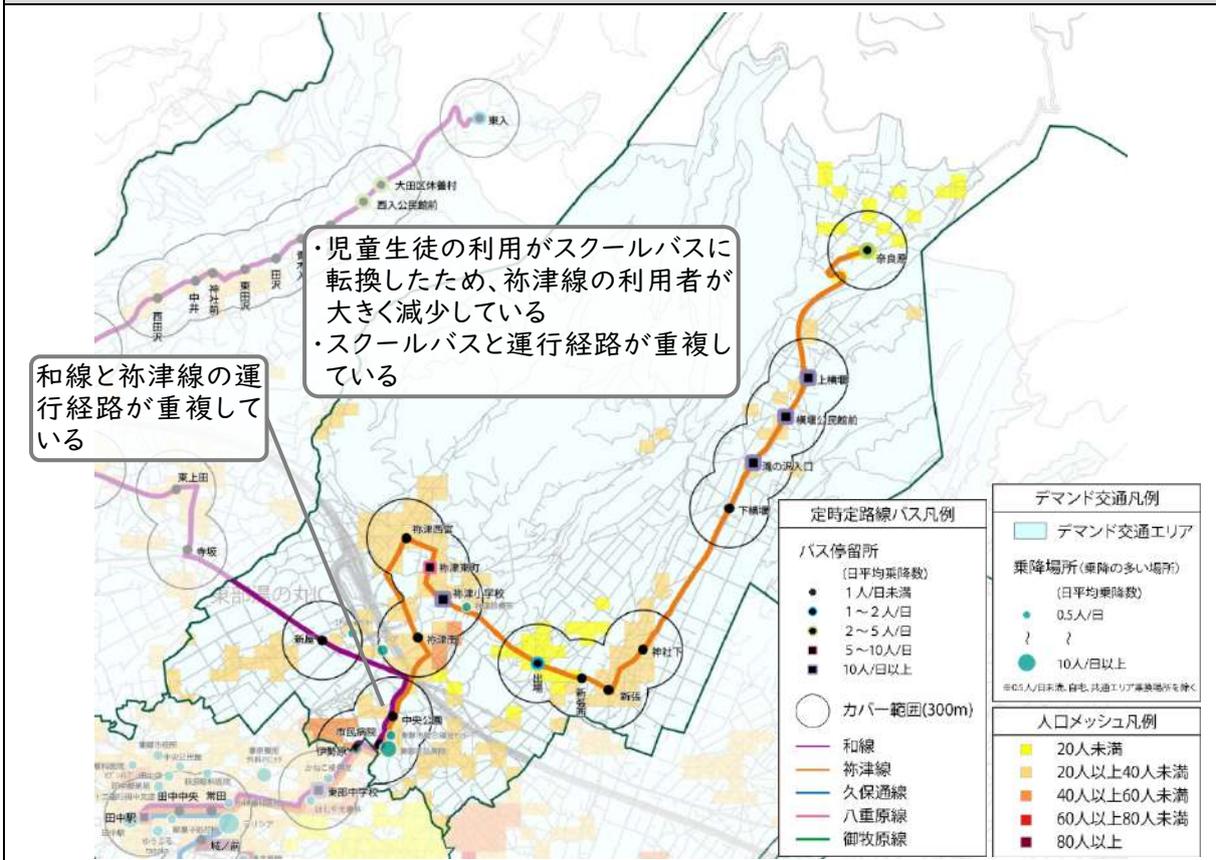
計画名	公共交通施策の目標等	課題
第二次東御市総合計画後期基本計画（令和元年度（2019年度）～令和5年度（2023年度））	・高齢者などを中心とする交通弱者などの日常に必要な移動手段を確保するため、利便性の向上を図りつつ、福祉的な視点を踏まえながら、持続可能な公共交通サービスの構築を目指す。	・交通弱者等の移動特性に応じた公共交通サービスの検討が必要です。
東御市まち・ひと・しごと創生 第2期総合戦略（計画期間：令和2年度（2020年度）～令和6年度（2024年度））	・地域公共交通の維持が困難になってきている現状を踏まえ、だれもが利用しやすい移動手段の確保を目指し、官民協働や地域間連携を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増加に向けた方策の検討が必要です。
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）～令和7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。 ・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。	・公共交通の利便性の向上策の検討が必要です。
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。	・賑わいのある中心市街地の活性化が必要です。
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	・観光二次交通の拡充の検討が必要です。

6-4. 地区別の課題

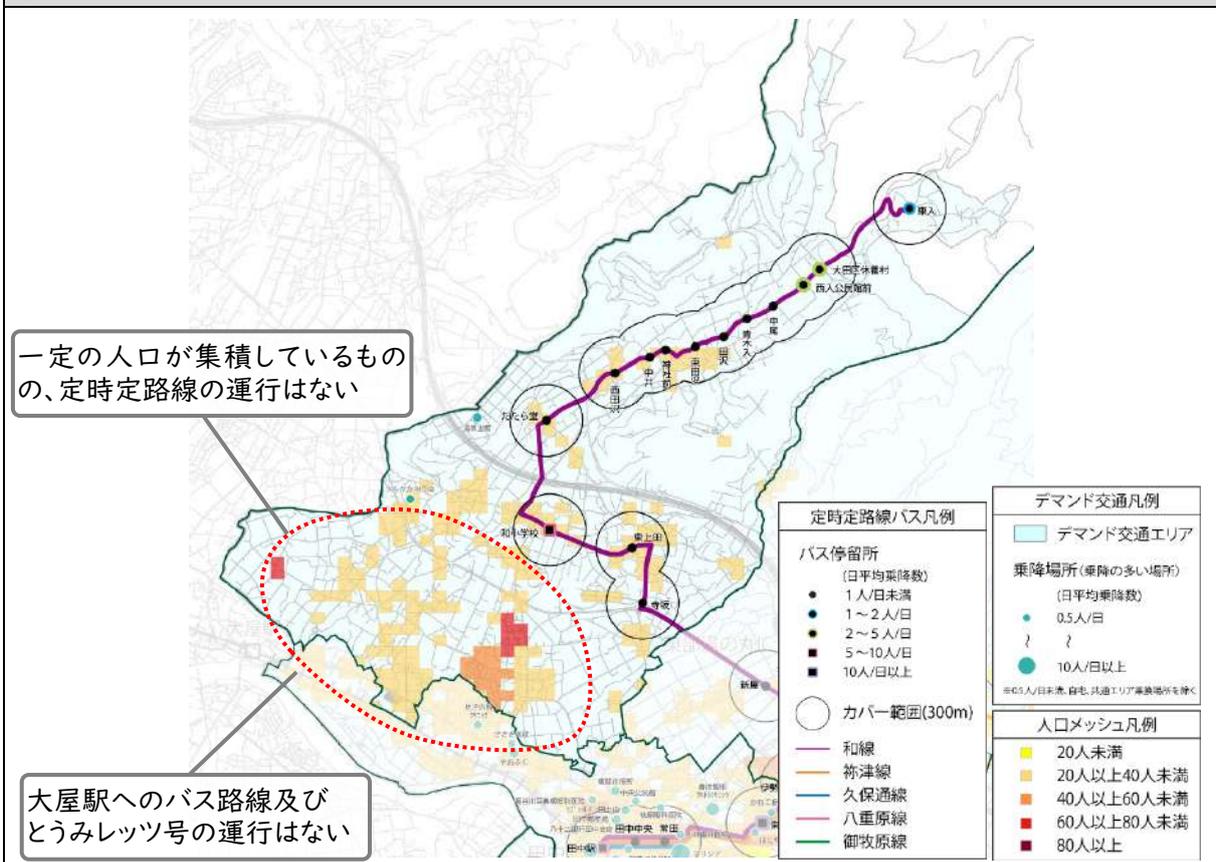
前項までの内容を踏まえて、市内5地区ごとの課題を以下に整理します。



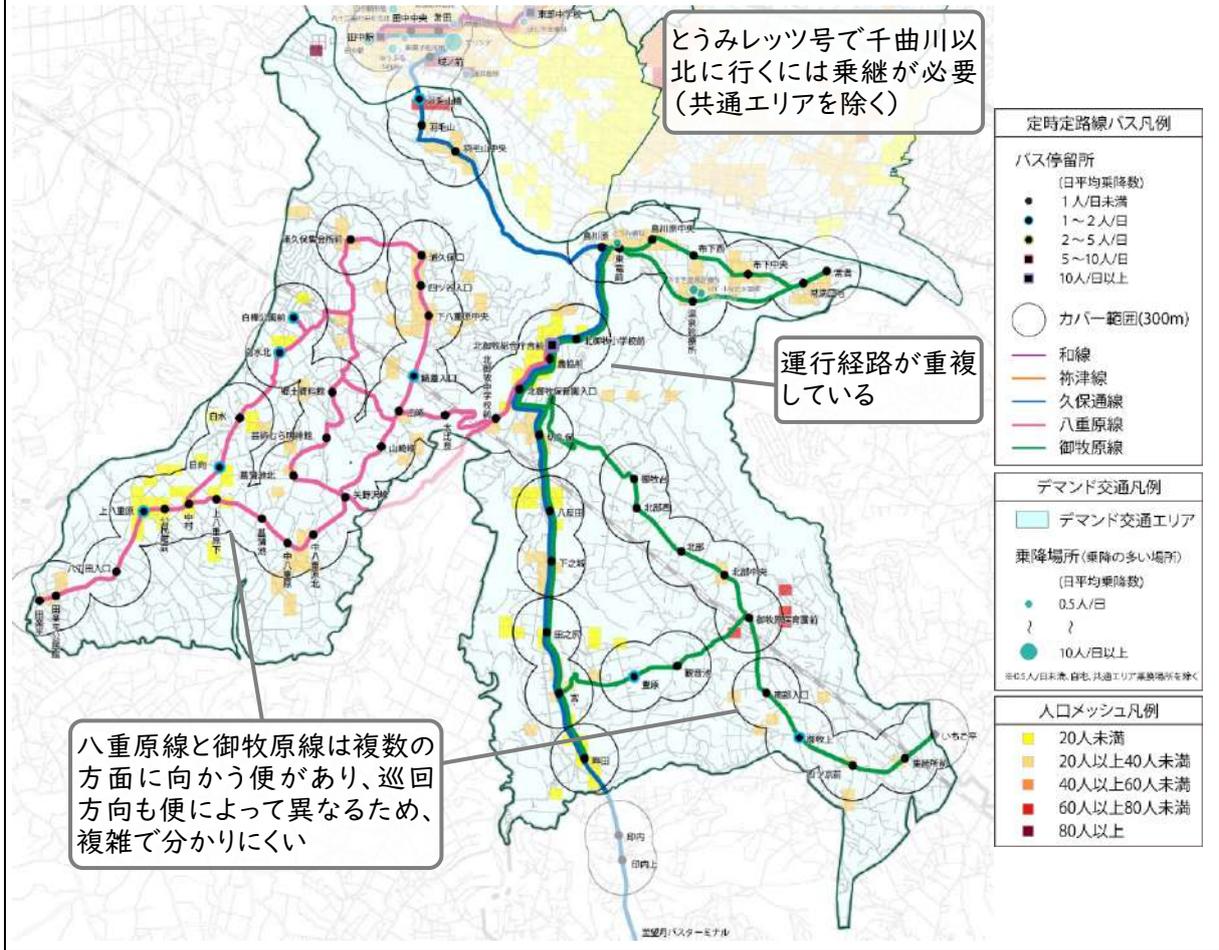
③ 祢津地区



④ 和地区



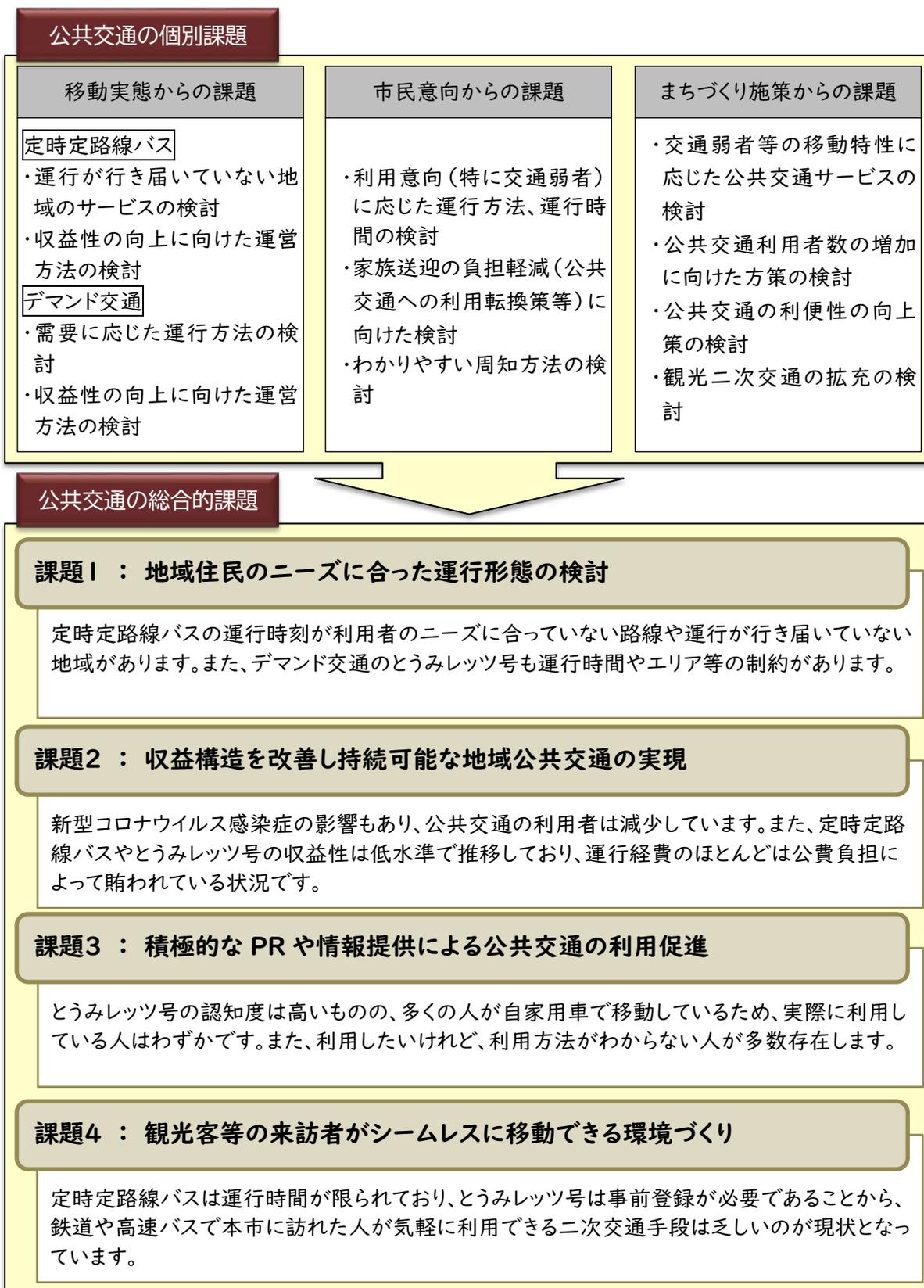
⑤ 北御牧地区



- 定時定路線バス凡例
- バス停留所
(日平均乗降数)
- 1人/日未満
 - 1~2人/日
 - 2~5人/日
 - 5~10人/日
 - 10人/日以上
- カバー範囲(300m)
- 和線
赤津線
久保通線
八重原線
御牧原線
- デマンド交通凡例
- デマンド交通エリア
- 乗降場所(乗降の多い場所)
(日平均乗降数)
- 0.5人/日
 - }
 - 10人/日以上
- ※0.5人/日未満、自毛、共通エリア乗降場所を除く
- 人口メッシュ凡例
- 20人未満
 - 20人以上40人未満
 - 40人以上60人未満
 - 60人以上80人未満
 - 80人以上

6-5. 本市の公共交通の課題総括

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ます。



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 とうみ」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て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。

※コンパクト・プラス・ネットワーク=居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に集約し、居住と生活サービス施設との距離を短縮(コンパクトシティ化)することにより、市民の生活利便性の向上を図り、持続可能な公共交通ネットワークを再構築すること。

■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 観光客等の来訪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、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、交通手段に乏しい小中高生や高齢者等が中心となっています。

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します。

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	
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"> ・本市の中心拠点と自治体間を広域的に結ぶ「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"> ・市内集落を経由する「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るよう、利便性の向上を目指します。 ・新たな先端技術を導入することで、デマンド交通の予約や運行効率を高めるとともに、快適な車両空間の確保や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>公共交通を補完する移動サービスの創出</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>みんなで支える利用促進策の展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者だけではなく、行政や地域（企業・病院など）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ます。

交通拠点は、都市計画マスタープランの将来都市構造をもとに抽出し、地域公共交通軸は以下に示す3項目を設定しました。

これらを含し、地域公共交通網の将来イメージ図として下図に示します。

【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 ・来訪者の玄関口であり、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

【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・支線公共交通軸	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	どうみレッツ号 タクシー

※都市計画マスタープランの将来都市構造をもとに、現状を鑑み設定

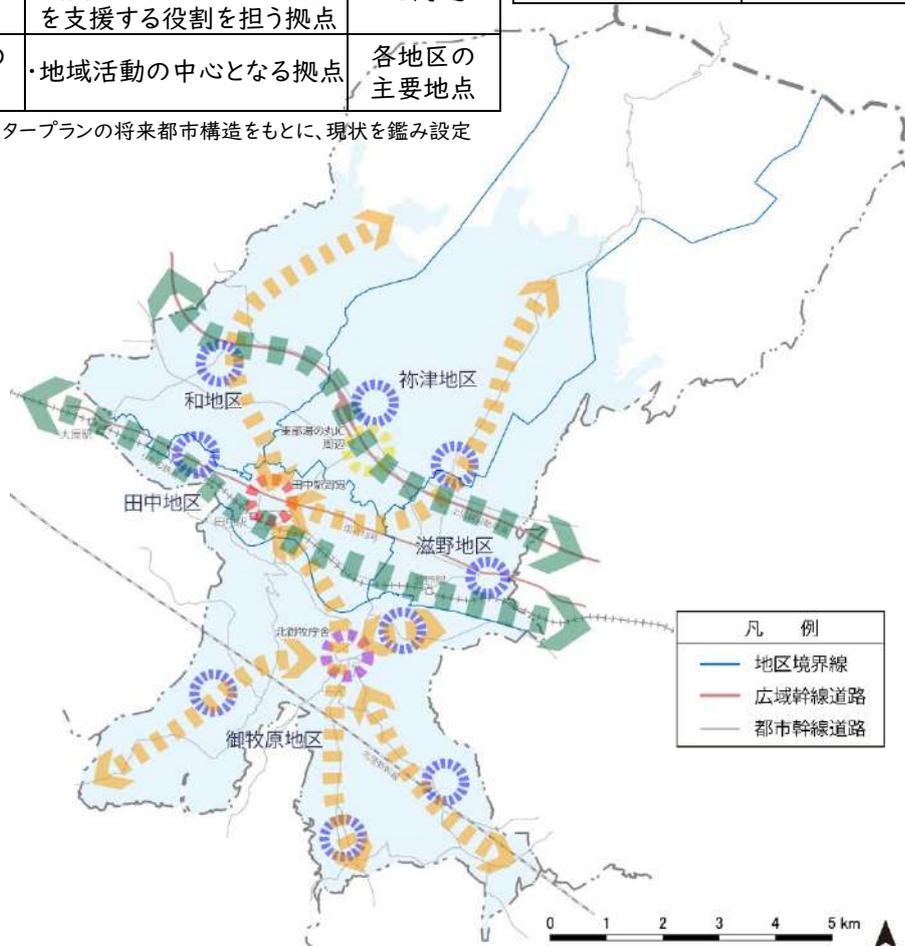


図 将来公共交通網のイメージ

(2) 本市の公共交通サービス範囲

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ます。

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中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します。

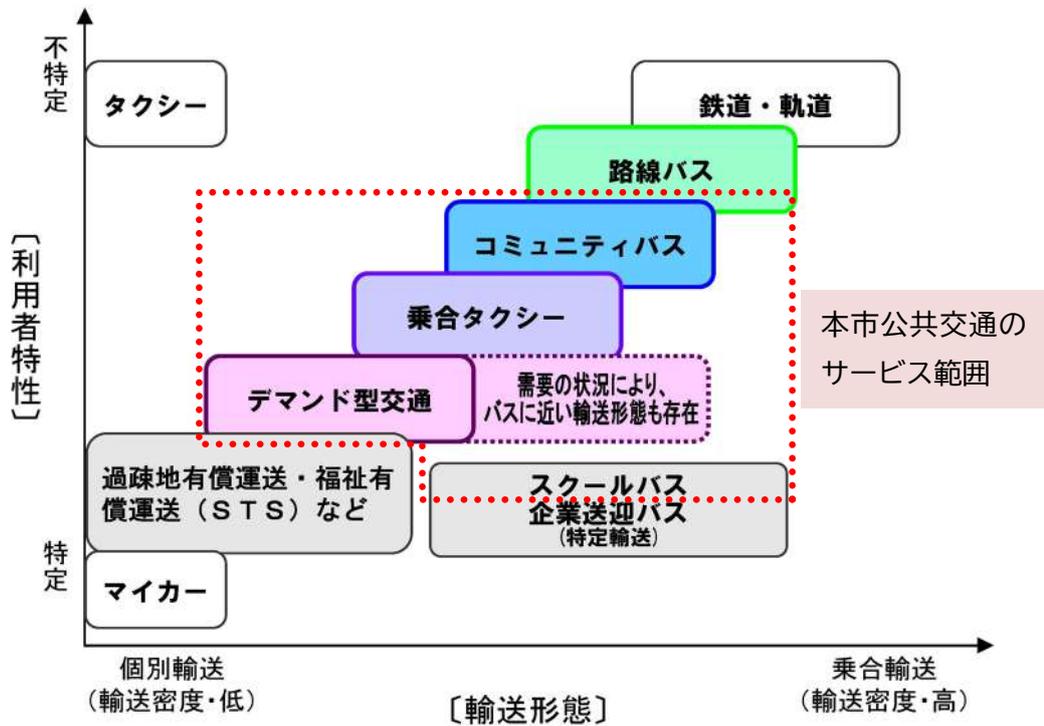
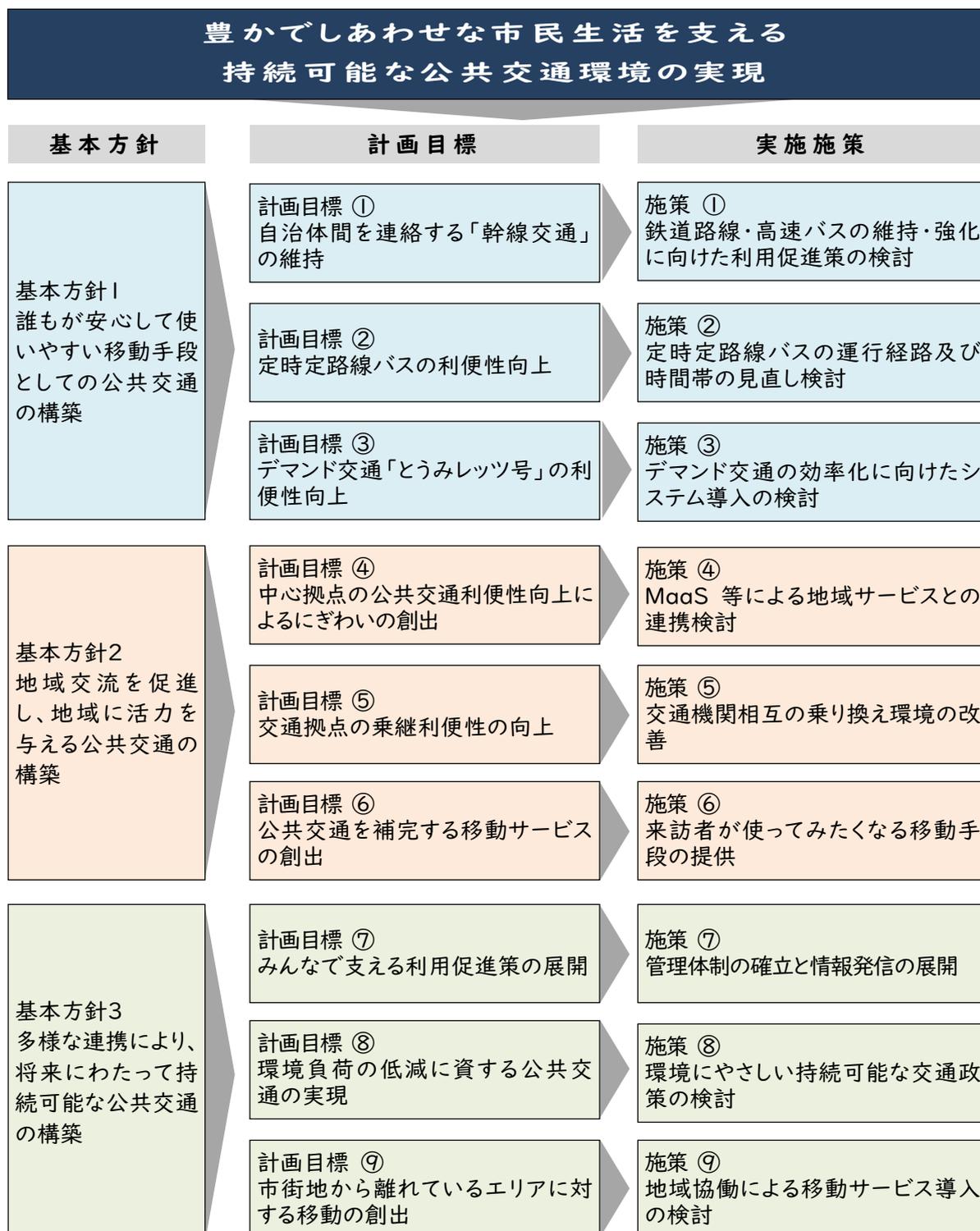


図 交通サービスの類型化

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ます。



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ます。

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・確保に努めます。

【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ります。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ます。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します。



【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ます。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します。

【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、費用負担を担います。

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、運行の最適化を図ります。

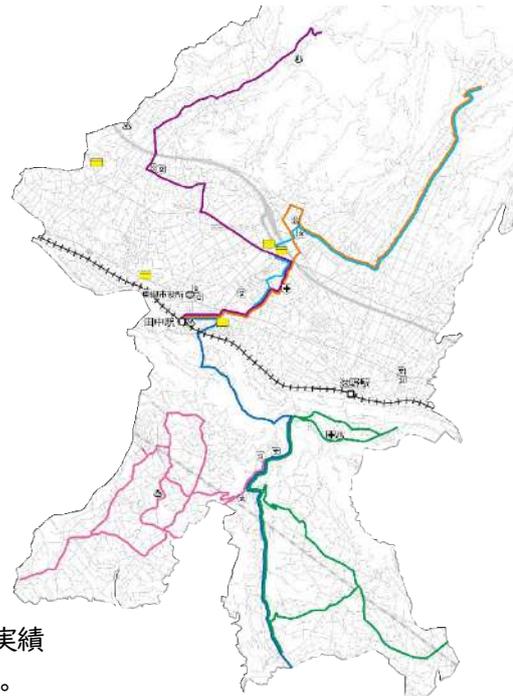
【交通事業者】

- ・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います。
- ・定時定路線バスを維持する必要性から、適正な運賃の見直しを行います。

【市】

- ・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します。
- ・持続可能な定時定路線バスの運行の費用負担を担います。

※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します。



施策 ③： デマンド交通の効率化に向けたシステム導入の検討 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ため、利用意向や需要を考慮し、先端技術の導入を推進し利便性の向上に努めます。

【交通事業者】

・先端技術導入による効果を検討します。

- 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ります。
 ・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、資質向上に努めます。



【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します。
- ・持続可能なデマンド交通の運行費用及び先端技術の導入費用の負担を担います。

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します。

<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します。

他自治体の取り組み事例



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ます。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ます。

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します。

【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ります。
- ・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、スマートフォンやパソコン等向けの情報提供の検討を行います。

【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ります。



施策 ⑥：来訪者が使ってみたくなる移動手段の提供

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します。

【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を検討します。
- ・ワインタクシーなどによる観光便の運行を検討します。
- ・駅前レンタサイクルの運営を行います。
- ・市内民間事業者所有のバス等の利活用を検討します。

【市】

- ・臨時便の運行に関し、費用負担を担います。
- ・既存のレンタサイクル事業にeバイクの拡充を図ります。
- ・各観光地点等における駐輪場の設置を図ります。
- ・ICカード等を活用した無人貸出や自動精算など利便性の向上を図ります。
- ・近隣市町村と連携した広域的な展開の検討を行います。



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します。
- ・利用促進・情報提供の取り組みを長く続けていくために、多様な関係者と連携した仕組みを構築します。

<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を作成します。

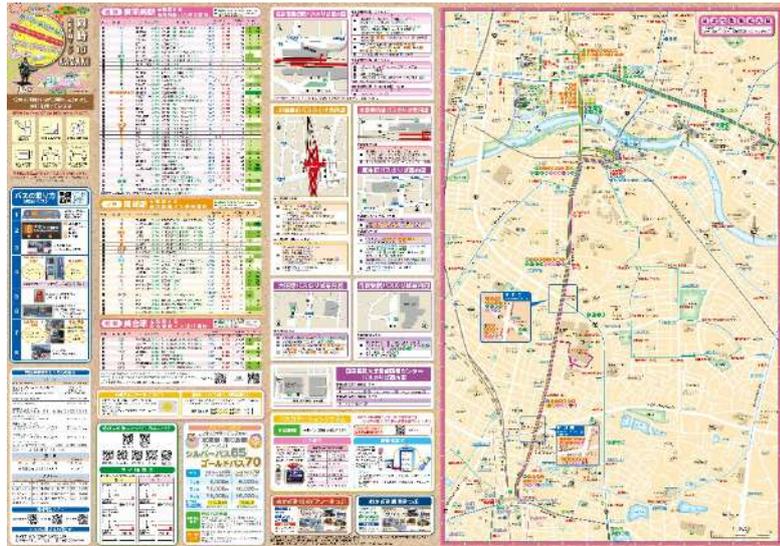
他自治体の取り組み事例

【交通事業者】

- ・随時、運行情報の提供や、市と連携して利用促進やマップの作成等を行い、わかりやすい情報発信に取り組みます。

【市】

- ・事業者や地域等と連携して、利用促進・情報発信の実施・管理体制を整備し、費用の負担をします。



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ます。

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 ・交通事業者

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します。

他自治体の取り組み事例

【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ります。

【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ります。



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ます。

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・仕組みを検討します。

<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します。
- ・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します。

----- 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ます。住民で豊殿地区福祉車運営委員会を組織し、地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ます。

【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します。

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. 施策別の事業検討時期

基本方針に基づく9の施策について、検討期間（今後10年間）における目標とする事業の検討時期を以下に設定します。

なお、各施策の実施状況については、毎年度チェックすることとします。また、令和9年度において中間評価・検証を行い、必要に応じて施策の簡易見直しを行うとともに、令和14年度において最終評価・検証を行い、施策の抜本的な見直しを行うこととします。

表 施策別の事業検討の時期

施策	事業主体	事業検討時期 [※] (年度)
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	交通事業者 市	継続実施
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	交通事業者 市	R5年度 (利用実態により随時見直し)
施策 ③ デマンド交通の効率化に向けたシステム導入の検討	交通事業者 市	R5年度～R6年度
施策 ④ MaaS等による地域サービスとの連携検討	商店街 市	R5年度～R7年度
施策 ⑤ 交通機関相互の乗り換え環境の改善	交通事業者 市	随時実施 (鉄道等の時刻表改正等による)
施策 ⑥ 来訪者が使ってみたくなる移動手段の提供	交通事業者 市	継続実施
施策 ⑦ 管理体制の確立と情報発信の展開	交通事業者 市	継続実施
施策 ⑧ 環境にやさしい持続可能な交通政策の検討	交通事業者 市	随時実施 (車両の更新や環境に関わる他関連政策等による)
施策 ⑨ 地域協働による移動サービス導入の検討	地域住民 市	随時実施 (地域づくりや高齢者の移動サービス等の動向による)

※事業検討時期とは、事業内容の見直しや施策実施の可否について検討する概ねのスケジュールです。

9-3. 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ことが必要となります。

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きます。

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します。

表 計画・事業の推進及び管理体制

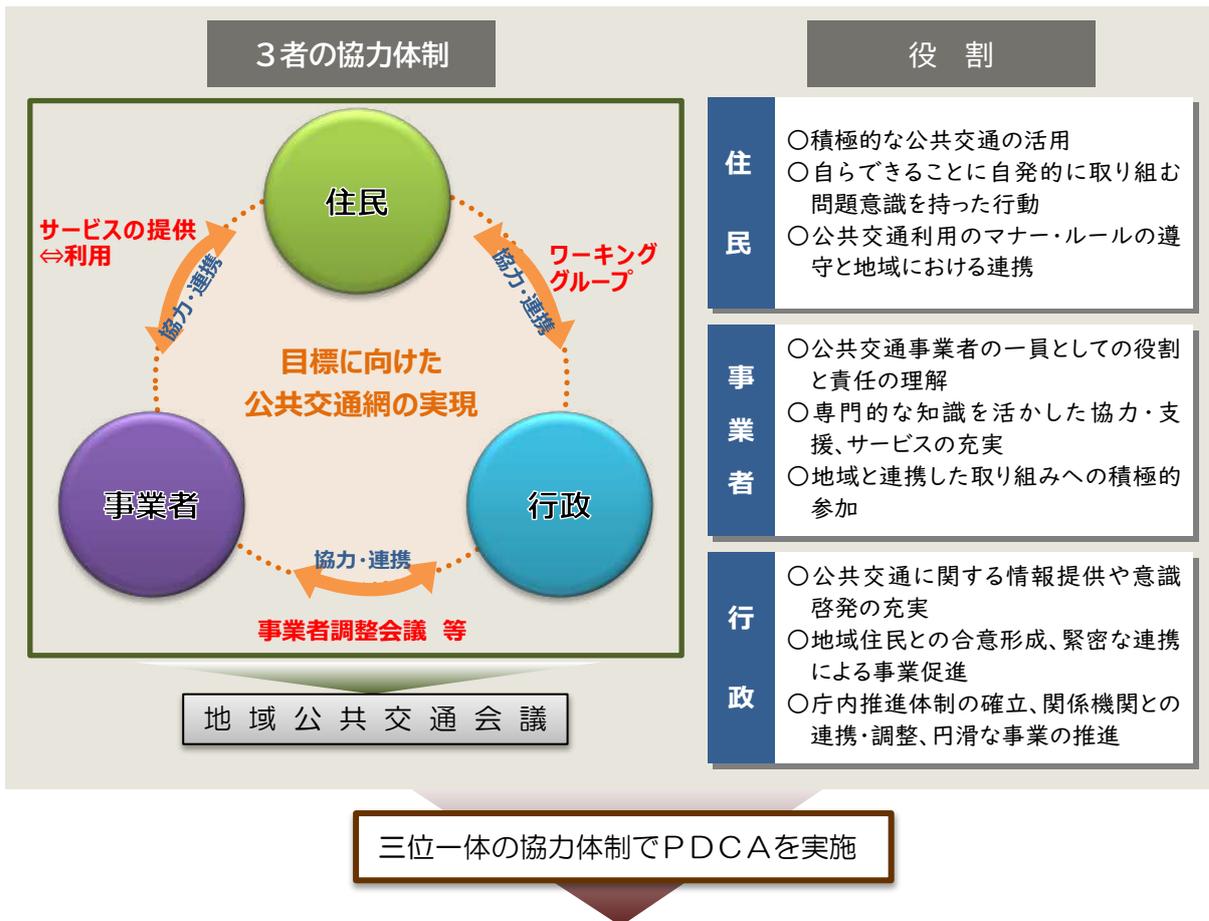
管理体制	構成員	機能・役割
地域公共交通会議	・鉄道事業者 ・タクシー事業者 ・学識経験者 ・市民 ・東御市	交通拠点における乗継機能強化など、交通施設間の連携が必要になる計画・事業の検討を行います。

9-4. PDCAサイクルによる事業の推進・評価

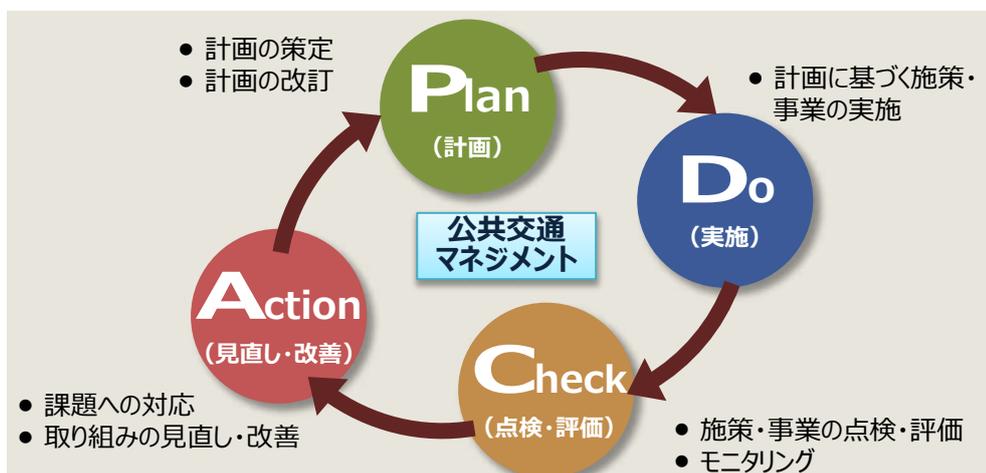
住民・事業者・行政の3者の協力体制を築き、各々の役割分担を認識し、公共交通事業の推進と管理体制を構築します。

また、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(概ね5年サイクルを目途)を実行します。

■3者の協力体制と役割分担



■公共交通事業マネジメント



■ 資料編

資料1 東御市地域公共交通計画策定の経緯

会議名等	開催日時	協議内容
第1回東御市公共交通活性化協議会	令和3年6月24日	<ul style="list-style-type: none"> ・東御市地域公共交通計画の概要について ・東御市公共交通活性化協議会の役割について ・地域公共交通の現状と課題について ・令和3年度東御市公共交通活性化協議会事業計画(案)の承認について ・令和3年度東御市公共交通活性化協議会予算(案)の承認について ・今後のスケジュールについて
第2回東御市公共交通活性化協議会	令和3年9月14日～9月27日(書面協議)	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に関するアンケート調査について
第3回東御市公共交通活性化協議会	令和3年12月16日	<ul style="list-style-type: none"> ・現状分析結果について ・アンケート調査結果について ・実証実験について ・今後のスケジュールの変更について ・地区懇談会の開催について
第4回東御市公共交通活性化協議会	令和4年2月18日～3月4日(書面協議)	<ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度事業計画の変更について
意見募集	令和4年2月7日～3月8日	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に関するアンケート調査等の結果の共有と今後の公共交通の方向性に関する意見募集
第5回東御市公共交通活性化協議会	令和4年3月30日	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に関するアンケート調査等の結果の共有と今後の公共交通の方向性に関する意見募集の結果について ・AI活用型オンデマンド交通運行シミュレーションの結果について ・令和3年度東御市公共交通活性化協議会事業報告について ・令和3年度東御市公共交通活性化協議会決算見込みについて ・令和4年度東御市公共交通活性化協議会事業計画(案)の承認について ・令和4年度東御市公共交通活性化協議会予算(案)の承認について ・今後のスケジュールについて
第6回東御市公共交通活性化協議会	令和4年5月13日	<ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度東御市公共交通活性化協議会収支決算報告・監査報告について ・東御市公共交通計画(素案)について ・今後のスケジュールの変更について

会議名等	開催日時	協議内容
第7回東御市公共交通活性化協議会	令和4年6月29日	<ul style="list-style-type: none"> ・東御市公共交通計画(素案)について ・東御市公共交通システムの見直しに係る費用試算について ・信州大学共同研究事業について
第8回東御市公共交通活性化協議会	令和4年8月5日～8月23日 (書面協議)	<ul style="list-style-type: none"> ・東御市地域公共交通計画素案の修正について
第9回東御市公共交通活性化協議会	令和4年9月16日	<ul style="list-style-type: none"> ・東御市公共交通計画(素案)及び概要版について ・パブリックコメントの実施について ・信州大学共同研究事業の報告について ・別冊東御市公共交通システム(案)について ・今後のスケジュールについて
パブリックコメント	令和4年9月28日～10月27日	<ul style="list-style-type: none"> ・東御市地域公共交通計画(案)に関する意見募集
第10回東御市公共交通活性化協議会	令和4年11月18日	<ul style="list-style-type: none"> ・東御市地域公共交通計画の承認について ・別冊東御市公共交通システム(案)について ・今後のスケジュールについて
市民説明会	令和5年1月23日～2月14日	<ul style="list-style-type: none"> ・別冊東御市公共交通システム(案)に関する市民説明会
第11回東御市公共交通活性化協議会	令和5年3月17日	<ul style="list-style-type: none"> ・別冊東御市公共交通システム(案)の委員意見募集の結果及び承認について ・令和4年度東御市公共交通活性化協議会事業報告及び決算見込みについて

資料2 東御市地域公共交通計画活性化協議会委員名簿

任期:令和3年4月1日~令和5年3月31日

No.	組織等	所属団体	役職	氏名	備考
1	北陸信越運輸局	北陸信越運輸局長野運輸支局	首席運輸企画 専門官	荒井 信吾	~R4.3.31
				佐藤 栄治	R4.4.1~
2		北陸信越運輸局長野運輸支局	首席運輸企画 専門官	高澤 陽	
3		長野県企画振興部	交通政策課長	小林 伸行	~R4.3.31
				石坂 公明	R4.4.1~ R5.2.28
				宮島 克夫	R5.3.1~
4	国道若しくは県 道の道路管理者 又は長野県警察	長野県上田地域振興局	企画振興課長	甘利 善一	~R4.3.31
				塚原 仁	R4.4.1~ (監事)
5		長野県上田建設事務所	所長	清水 孝二	~R4.3.31
				中島 俊一	R4.4.1~
6		長野県上田警察署	交通課長	小林 靖典	~R5.3.9
				伊藤 伸一	R5.3.10~
7		東御市区長会	会長	塩崎 和男	~R3.12.31
				井出 進一	R4.4.1~
8		田中地区地域づくりの会	会長	小林 直樹	~R4.3.31
				芦田 高英	R4.4.1~
9	市民	しげの里づくりの会	副会長	阿部 貴代枝	
10		祢津地域づくりの会	副会長	花岡 高	~R4.3.31
				饗場 薫	R4.4.1~
11		和地域づくりの会	会長	伊藤 隆也	~R4.3.31
				田中 節夫	R4.4.1~

No.	組織等	所属団体	役職	氏名	備考
12	市民	御牧ふれあいの郷づくり協議会	会長	荻原 輝久	~R4.3.31
				真田 賢一郎	R4.4.1~
13		東御市シニアクラブ連合会	会長	唐澤 光章	
14		東御市女性団体連絡協議会	代議員	寺嶋 あい子	
15		東御市民間介護・福祉介護事業所連絡会	会長	小川原 章子	
16		東御市PTA連合会	会長	青木 豊英	~R4.3.31
				相場 聡司	R4.4.1~
17		公募委員		倉嶋 智彦	
18		公募委員		坂口 永一	
19		公募委員		関野 エリ	
20	公募委員		平林 千秋		
21	地域公共交通に関し識見を有する者	一般社団法人信州とうみ観光協会	会長	峯村 文博	
22		東御市商工会 交通システム運行委員会	会長 委員長	清水 初太郎	(副会長)
23		東御市商工会	事務局長	猿谷 巖	(監事)
24		東御市商工会	デマンド交通 コーディネーター	加藤 英人	
25		しなの鉄道株式会社	経営企画課長 兼地域連携室 長	宮原 剛士	
26		信州大学	キャリア教育・サ ポートセンター 講師	勝亦 達夫	
27	一般旅客自動車 運送事業者の事 業用自動車の運 転者が組織する 団体	千曲バス株式会社	営業部長	白鳥 明	
28		東信観光バス株式会社	営業部長	篠原 敏夫	
29		有限会社カクマハイヤー	代表取締役	小林 義忠	
30		しげのまつバタクシー有限会社	代表取締役	松葉 和彦	
31		ニュー交通有限会社	代表取締役	両川 博之	

No.	組織等	所属団体	役職	氏名	備考
32		公益社団法人長野県バス協会	専務理事	松井 道夫	
33	一般乗合旅客自動車 運送事業者その 他の一般旅客自動 車運送事業者及び その組織する団体	長野県タクシー協会上小支部	支部長	中島 健彦	
34		千曲バス労働組合	上田支部長	溝端 義三	~R4.3.31
				佐藤 勝	R4.4.1~
		執行委員	花岡 一之	R5.3.1~	
35	市	東御市産業経済部	部長	瀬下 澄仁	(会長)

事務局：東御市産業経済部商工観光課

資料3 公共交通に関するアンケート調査等の結果の共有と今後の公共交通の方向性に関する意見募集の結果について

1 募集の概要

件名	公共交通に関するアンケート調査等の結果の共有と今後の公共交通の方向性に関する意見募集
意見の募集期間	令和4年2月7日（月）～3月8日（火）
意見の受付方法	電子メール、ファックス、郵送、担当窓口へ直接
意見の周知場所	市報とうみ、市ホームページ、市役所本館、北御牧庁舎、総合福祉センター、中央公民館、市民ラウンジ、滋野コミュニティーセンター、祢津公民館、和コミュニティーセンター
結果の公表場所	同上
提出状況	(1) 提出者数 8人 (2) 提出意見数 26件
実施機関	東御市公共交通活性化協議会 (事務局：東御市産業経済部商工観光課商工労政係) 電話：0268-64-5895 ファックス：0268-64-5881 電子メール：syoko-kanko@city.tomi.nagano.jp

2 ご意見の提出状況と対応区分

区分	内容	提出者数	意見数
A	ご意見の趣旨が既に反映されているもの。	1	1
B	ご意見を反映させるもの（または修正したもの）。	1	2
C	ご意見を反映することはできないが、今後の参考とするもの。	1	2
D	ご意見を反映できないもの。 ・法令等で規定されており、市として実施できないもの。 ・実施主体が市以外のもの。 ・市の方針に合わないもの。など	0	0
E	その他のご意見（質問、感想等）。	8	21
計		11	26

※表中の提出者数は、1人で複数の意見を提出している場合があるため、実際の提出者数（8人）と一致しません。

3 ご意見の内容と活性化協議会の考え方について

番号	意見の区分	意見の内容・要旨	活性化協議会の考え方（案）	反映区分
1	デマンド交通	とうみレッツ号は高齢者の利用率が高いが、車で自由に動くのが難しい学生や妊婦をはじめとした多くの市民が利用できるようにすべきではないか。	移動に不自由している方などにとうみレッツ号を利用していただけよう、運行形態の見直しや積極的な周知を進めてまいります。	A
2	デマンド交通	AI を活用した交通を導入した場合、高齢者はスマートフォンの利用できる人が少ない。高齢者にスマートフォンの使用講習会を開催されたい。講習会の講師はスマートフォンの販売会社をお願いしたらどうか。	AI を活用したデマンド交通を導入する場合には、多くの方にアプリでの予約を利用してもらえよう、サポート方法等についても検討いたします。	E
3	デマンド交通	中心部（田中駅）から遠方部へ行く運行時間を 8:30～8:30 にしてほしい。	ご意見として承り、今後の検討の参考とさせていただきます。	E
4	デマンド交通	遠方部から中心部へ行く運行時間を 17:00～17:30 にしてほしい。	ご意見として承り、今後の検討の参考とさせていただきます。	E
5	デマンド交通	とうみレッツ号をインターネットで簡単に予約できるようにすることで観光利用も可能ではないかと考える。	観光需要の取り込みについて、AI を活用したデマンド交通の導入による予約等の利便性の向上で対応が可能か検討しております。	E
6	デマンド交通	田中駅、滋野駅、道の駅を発着とする観光客専用のとうみレッツ号を検討してもらいたい。	上記 5 回答と同様。	E
7	デマンド交通	とうみレッツ号で乗り継ぎなく市内どこへでも行けると良い。また、小諸医療センターのような市外でも利用者がいると思われる場所も検討されたい。	市民の移動実態とニーズに合うような運行形態となるよう検討いたします。 また、市外への運行の可能性についても検討いたします。	E
8	デマンド交通	とうみレッツ号の業務として買い物代行サービスの実施を検討してもらいたい。	ご意見として承り、今後の検討の参考とさせていただきます。	E

番号	意見の区分	意見の内容・要旨	活性化協議会の考え方 (案)	反映区分
9	デマンド交通	アンケート結果から、移動に不自由しているのは高校生が多い。通学時は現在のバスで対応するとして、土日祝日もデマンド交通を運行してはどうか。 利用方法の周知は中学校のインターネット関連の授業中で紹介してはどうか。	運行日については、市民の移動実態とニーズを踏まえて検討いたします。利用方法の周知については、ご意見として承り、今後の検討の参考とさせていただきます。	E
10	送迎・通学	通学のための一定のバス需要があることが示されているが、和線における大屋駅、八重原線・御牧原線における田中駅の検討は必須である。特に大屋駅については和地区における意向調査が必須となる。	ご意見として承り、今後の検討の参考とさせていただきます。 意向調査については、必要に応じて実施を検討いたします。	E
11	送迎・通学	利用したい希望者をターゲットに絞った通勤通学用の契約制バスとして運行する方が良いのではないかと。 田中駅で電車に乗る人をターゲットに考えているので、電車に乗り換えられる時間に運行したら良いのではないかと考える。	ご意見として承り、今後の検討の参考とさせていただきます。	E
12	送迎・通学	学生の親の送迎は当たり前になっているが、親にとっては負担だと思ふ。	保護者を対象としたアンケート結果からも、保護者による子どもの送迎は負担になっていることが明らかになっています。できるだけ送迎負担を軽減し、子どもが公共交通を使える環境となるよう運行形態の見直しを進めてまいります。	E

番号	意見の区分	意見の内容・要旨	活性化協議会の考え方（案）	反映区分
13	懇談会等	新型コロナウイルス感染症が落ちついたら、地区懇談会等を開催してほしい。	新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、市民の皆様からの意見募集を実施しました。地区懇談会については、今後の状況等を鑑みて開催の可否を検討いたします。	E
14	懇談会等	この問題について協議会の場があれば、呼んでもらえないか。	東御市公共交通活性化協議会は公開で行っており、開催日時は市のホームページ等で案内しています。 ご意見を述べたい場合は、今後実施予定のパブリックコメントなどでお寄せください。	E
15	運行費	資金については、安協・社協や日赤のように協力金のような形で市民や企業からいただいてもいいのではないか。	民間企業の協力や広告収入など収益を得る方法を幅広く検討していきます。	E
16	タクシー	タクシーチケットを市民に配布してほしい。	ご意見として承り、今後の検討の参考とさせていただきます。	E
17	全般的な意見	デマンド交通は土日祝日と夕方以降の時間帯や日にちに運行していない。バス停がない地域も多いので、誰がどのような目的でバスにのりたいのかを把握して、困っている方々を助けてもらいたい。	ご意見として承り、今後の検討の参考とさせていただきます。	E

番号	意見の区分	意見の内容・要旨	活性化協議会の考え方（案）	反映区分
18	全般的な意見	資料3各地区の「とうみレッツ号を利用しない理由」、「定時定路線バスを利用しない理由」について、「自家用車など他の移動手段の方が便利」の回答が多い。運行方法等の見直しで対応できるか、利用傾向の詳細な分析を提案する。 「自家用車など他の移動手段の方が便利」の内容によっては定時定路線バスでは対応ができないことが予想される。また、とうみレッツ号で容量が不足することの可能性が考えられる。	「自家用車など他の移動手段の方が便利」と考えている人が多く、また、「いずれにしても利用する可能性は低い」と考えている人も多い状況です。 真に公共交通を必要とする人を捉え、その意向をくみ取りながら、運行形態の見直しを進めてまいります。	E
19	全般的な意見	公共交通については既存のシステムの改善からではなく、ゼロベースからの設計が必要ではないか。市職員の出勤、帰宅に関する調査や方法、ルートに関するワークショップは簡便に行えるのではないか。朝、昼、夕の職員の導線から、鉄道駅や市役所を終点とした通勤、家族の通勤通学も含めた公共交通網を想像することを提案する。	ご意見として承り、今後の検討の参考とさせていただきます。	E
20	資料に対する意見	図表に誤掲載がある。	ご指摘の通り修正いたしました。2月25日に意見募集の資料を差し替えました。	B
21	資料に対する意見	地区の移動状況のデータがコンパクトにまとめられており、グラフや判例が判読できない。	計画作成時には、図表が判読できるように大きさなどに配慮します。	B

番号	意見の区分	意見の内容・要旨	活性化協議会の考え方（案）	反映区分
22	資料に対する意見	資料2「2. 高齢者（独居、高齢者のみ世帯）の移動について（60代以上）」において、5歳階級分析が必要である。総括で示されているのは共通の認識であり、対する案を示してもらいたい。高齢者の将来人口動態を分析したうえで案を示すことを提案する。	アンケートでは、調査対象や回答のしやすさ等を考慮して、10歳ごとの選択肢としています。今後の計画の策定に当たっては、高齢者の階層ごとの意見や高齢人口動態を踏まえて検討を行ってまいります。	C
23	資料に対する意見	資料3各地区の「最も頻度が高い日常の外出手段」について、5歳階級分析を行うことで、市民の将来人口動態を分析することを提案する。	上記22回答と同様。	C
24	資料に対する意見	アンケート票が添付されていないため、理解を妨げる。	今後、アンケート結果を公表する際に、質問内容や選択肢が分かるように配慮いたします。	E
25	資料に対する意見	図表に附番をつけてもらいたい。図表の特定ができなければ論点を指摘できない。	今後、計画書のとりまとめやパブリックコメントを実施する際に配慮いたします。	E
26	資料に対する意見	アンケート結果における合計及びn（データ個数合計）の表示をしてほしい。	今後、アンケート結果を公表する際に配慮いたします。	E

資料4 パブリックコメント

東御市地域公共交通計画(案)に関する意見募集の結果について

1 募集の概要

件名	東御市地域公共交通計画(案)に関する意見募集
意見の募集期間	令和4年9月28日(水)～10月27日(木)
意見の受付方法	電子メール、ファックス、郵送、担当窓口へ直接
意見の周知場所	市報とうみ、市ホームページ、市役所本館、北御牧庁舎、総合福祉センター、中央公民館、市民ラウンジ、滋野コミュニティーセンター、祢津公民館、和コミュニティーセンター
結果の公表場所	同上
提出状況	(1) 提出者数 1人 (2) 提出意見数 10件
実施機関	東御市公共交通活性化協議会 (事務局：東御市産業経済部商工観光課商工労政係) 電話：0268-64-5895 ファックス：0268-64-5881 電子メール：syoko-kanko@city.tomi.nagano.jp

2 ご意見の提出状況と対応区分

区分	内容	提出者数	意見数
A	ご意見の趣旨が既に反映されているもの。	1	3
B	ご意見を反映させるもの(または修正したもの)。	1	3
C	ご意見を反映することはできないが、今後の参考とするもの。	1	3
D	ご意見を反映できないもの。 ・法令等で規定されており、市として実施できないもの。 ・実施主体が市以外のもの。 ・市の方針に合わないもの。など	0	0
E	その他のご意見(質問、感想等)。	1	1
計		4	10

※表中の提出者数は、1人で複数の意見を提出している場合があるため、実際の提出者数(○人)と一致しません。

3 ご意見の内容と活性化協議会の考え方について

番号	意見の内容・要旨	活性化協議会の考え方	反映区分
1	<p>「8-2. 施策内容」の「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」について、しなの鉄道田中駅及び滋野駅、上信越自動車道東部湯の丸サービスエリアを交通拠点とした施策とするべきである。また、根幹的な路線から中心拠点へ結ぶ具体的な施策を記載するべきである。</p>	<p>交通拠点は、「7-3. 地域公共交通網の将来イメージ」の「(1)路線の階層化」において、都市計画マスタープランをもとに位置づけています。具体的な施策については、すでに協議会において、計画に付随する「別冊 東御市公共交通システム（案）」を作成し、定時定路線バスによる接続を検討しているため、「8-2. 施策内容」の「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」において、「別冊 東御市公共交通システム」で、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旨の記載を追加しました。</p>	B
2	<p>「8-2. 施策内容」の「施策②：路線バスの運行経路及び時間帯の見直し検討」について、交通事業者は、利用状況・利用ニーズの調査、運行経路及び時刻表の見直し、適正運賃を見直すとしていることから、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を見直し、運行の適正化を図る施策とするべきである、また、市は持続的な定時定路線バスの費用負担を担うことから、バスの運行経路及び時間帯を見直した具体的な運行の適正化策を記載するべきである。</p>	<p>上記3回答のとおり、「別冊 東御市公共交通システム（案）」において、定時定路線バスの具体的な路線等を示し、ニーズを反映した見直し案を検討しています。</p>	A

	<p>「8-2. 施策内容」の「施策③：デマンド交通の効率化に向けたシステム導入」について、交通事業者と東御市の関係について記載するべきである。</p>	<p>デマンド交通の交通事業者と市の関係については、今後、運行体制等が変わる場合も想定されるため、記載しておりません。</p>	<p>E</p>
<p>3</p>	<p>また、利用意向や需要を考慮し、先端技術を導入し、利便性の向上を図る施策とするべきであり、市は、持続可能なデマンド交通の運行の費用にとどまらず、先端技術導入の費用負担を担うとする施策とするべきである。</p>	<p>施策③の記載の中で、市が持続可能なデマンド交通の運行の費用負担を担うことと示しており、先端技術の導入費用も同様に市が負担します。</p>	<p>A</p>
<p>4</p>	<p>「8-2. 施策内容」の「施策④：MaaS等による地域サービスとの連携検討」について、東御市と商店街及び観光施設の役割をそれぞれ記載するべきである。また、Mobility as a Serviceという現在地から目的地までの移動手段をワンストップで提供するサービスで実現しようとするにぎわいの創出について、具体的な施策として記載するべきである。</p>	<p>具体的な施策や役割については、今後、商店街や観光地の事業者や地域の方も含め検討してまいりますので、今後の参考とさせていただきます。</p>	<p>C</p>
<p>5</p>	<p>「8-2. 施策内容」の「施策⑤：交通機関相互の乗り換え環境の改善」について、乗り継ぎの改善については、「5-3. 交通事業者へのヒアリング調査結果」の「表とうみレッツ号に関する意見」に乗り継ぎが面倒、運行形態の再検討と記載があり、すでに課題が指摘されているので、東御市は改善の具体策を記載するべきである。また、利用者からの意見があった際は、その内容を精査し、必要に応じて改善を図るとしているが、改善の内容について記載するべきである。</p>	<p>とうみレッツ号の乗り継ぎについては、「施策③：デマンド交通の効率化に向けたシステム導入」が具体的な改善策となります。また、「別冊 東御市公共交通システム（案）」において、必要に応じて随時、改善してまいります。</p>	<p>A</p>

6	<p>「8-2. 施策内容」の「施策⑥：公共交通を補完する移動サービスの検討」について、「計画目標⑥来訪者が使ってみたくなる公共交通の提供」に対して「施策⑥公共交通を補完する移動サービスの検討」と位置付けているが、公共交通を補完する移動サービスは観光二次交通に限らないため、「計画目標⑥公共交通を補完する移動サービスの検討」に対して「施策⑥来訪者が使ってみたくなる公共交通の提供」と位置付けるべきである。</p> <p>市内民間事業者（介護保険事業者、医療機関、教育機関等）所有のバス等の利活用は、公共交通を補完する移動サービスの実現として期待される場所である。</p>	<p>「7-2. 計画目標」において「計画目標⑥公共交通を補完する移動サービスの創出」と位置づけ、「8-1. 実施施策」「8-2. 施策内容」において、「施策⑥：来訪者が使ってみたくなる移動手段の提供」に修正しました。</p>	B
7	<p>「8-2. 施策内容」の「施策⑦：管理体制の確立と情報発信の展開」について、東御市と交通事業者の役割と管理体制の確立について記載すべきである。また、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」ではなく、作成すると記載すべきである。</p>	<p>施策⑦の記載内容について、多様な関係者と連携した仕組みを「検討」から「構築」と修正し、交通事業者と市の役割について記載しました。</p>	B
8	<p>「8-2. 施策内容」の「施策⑧：環境にやさしい持続可能な交通政策の検討」について、交通事業者は、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としているが、市には、環境面に配慮した交通施策について言及がないため、交通事業者による環境に配慮した車両への更新に対する支援策等を記載すべきである。</p>	<p>環境に関わる他関連計画の見直しや政策等の実施時期等に合わせ検討いたしますので、今後の参考とさせていただきます。</p>	C

9	<p>「8-2. 施策内容」の「施策⑨：地域協働による移動サービス導入の検討」について、東御市と住民の役割をそれぞれ記載すべきである。また、交通確保の制度・仕組みを創出することや、福祉者運営委員会等を組織しデマンド形式の運行を創出することについて、具体的に記載すべきである。</p>	<p>具体的なサービスの内容や役割等については、主体となる各地域ごとの公共交通の状況やニーズ、実施の可否等を踏まえて検討いたしますので、今後の参考とさせていただきます。</p>	C
---	---	--	---

資料5 東御市公共交通システムの見直し案に関する市民説明会の意見集約について

1 説明会の概要

件名	東御市公共交通システムの見直し案に関する市民説明会
実施期間	令和5年1月23日(月)～2月14日(火)
開催範囲	一般市民 6回、学生保護者 6回
実施機関	東御市公共交通活性化協議会 (事務局：東御市産業経済部商工観光課商工労政係) 電話：0268-64-5895 ファックス：0268-64-5881 電子メール：syoko-kanko@city.tomi.nagano.jp

2 ご意見の状況と対応区分

区分	内容
A	ご意見の反映を前向きに検討するもの。
B	ご意見を反映することはできないが、今後の参考とするもの。
C	ご意見について検討したが、反映できないもの。
D	その他のご意見(質問、感想等)。

3 ご意見の内容と活性化協議会の考え方について

(1) 定時定路線バス

①和線

番号	地区	意見の内容・要旨	活性化協議会の考え方	反映区分
1	和	深井、曾根の中学生は現在自転車通学が主だが、バスの利用もできるよう運行経路等検討いただきたい。	ご意見として承り、利用実態を検証しながら、今後検討させていただきます。	C
2	和	1便で大田区休養村から和小学校までバスを利用しているが、和小学校に着く時間が10分繰り上がり7:21着になるが、早すぎるのではないか。	しなの鉄道接続に合わせた時刻設定を検討しています。	B
3	祢津	寺坂からベイシア下交差点は渋滞することも踏まえ、祢津小学校の下（真田東部線）を通って、中央公園の上からおりてくるルートであれば、祢津地区の高校生や一般も利用できるのではないか。	しなの鉄道接続に合わせた時刻設定を検討しています。	B
			ご意見として承り、利用実態を検証しながら、今後検討させていただきます。	C
4	和	4便の中学生の部活終わりの利用については、冬場18時30分まで延長部活があると、原則家族送迎を行うよう学校から通知があるため、バスがあっても利用しないのではないか。	下校時刻が一番遅くなる部活終了にあわせて時刻を検討しています。 定時定路線バスは、どなたでもご利用いただけます。	D
5	和	東上田、寺坂バス停あるが、中学生は遠距離補助の対象外エリアにあるので乗っている人はいないと思う。乗れるのであれば、中学生が利用できると便利だと思う。	定時定路線バスは、どなたでもご利用いただけます。	D

6	和	定時定路線バスは予約が必要なのか。いつでもだれでも乗れるという情報が市民に浸透していくと利用しやすい。毎日でなくても、天候等で自転車に乗れないとき等に一時的に使えるとか利用方法について周知をしてほしい。	定時定路線バスの利用にあたって、予約は必要ありません。バスの利用方法の周知については、今後、見直しの周知とあわせて、市民の皆さんへのわかりやすい情報提供に努めてまいります。	D
7	和	バスの定期券等はあるのか。	通学定期、通勤定期がありません。なお、見直し後の料金設定等については、今後検討させていただきます。	D

②柗津線

番号	地区	意見の内容・要旨	活性化協議会の考え方	反映区分
1	滋野	原口の小中高生も利用できるようにしてほしい。	ご意見を踏まえ、経路の変更を検討させていただきます。	A
		原口から新張のバス停まで歩くのは田んぼ沿いで夜は危険、道路環境等踏まえて現実的に難しい	安全の確保については、地域で防犯灯の設置等の対策を検討いただきたいと思います。	D
2	滋野	滋野地区の原口を經由して駅まで行ったほうが、効率もよく、通勤や高校生が利用しやすいのではないかと。	ご意見を踏まえ、経路の変更を検討させていただきます。	A
3	滋野	15 中屋敷から 16 熊野神社まで道が狭いため、交通に支障をきたす。道幅も踏まえて運行経路を検討すべき。	ご意見を踏まえ、経路の変更を検討させていただきます。 ※原口公民館から国道まで広い道を通るルートを検討します。	A
4	柗津	上横堰から田中までバスを利用した際には片道 500 円も料金がかかった。学割があるとありがたい。	定期券の料金設定等については、今後検討させていただきます。	D

5	滋野	滋野地区で中学生の子どもがおり、夏場は18時30分の下校時刻で3便がちょうどいいが、冬場は下校時刻が早まり18時になるので、待たなければいけない。教育委員会の遠距離通学助成において距離に応じて冬場のみのバス定期券の支給があるのであれば、バスの時間も冬場の下校時刻にあわせた方がよいのではないか。	定時定路線バスは、スクールバスではないため、季節ごとに時刻を変えることはいたしません。下校時刻が一番遅くなる部活終了にあわせて時刻を検討しています。	C
6	祢津	東町西宮の高校生等は利用できない。新張のバス停まで歩いていくのは大変だと思う。	現状の利用実績を踏まえて、経路等を検討しています。今後の利用状況により、検討させていただきます	C
7	滋野	中学校の最寄りのバス停は、サンテラスホールではなく、中学校前にバス停を設置できないのか。	路線のルート設定により、バス停の位置については、目的地直近とならない場合があります。	D
8	祢津	一般の利用者として考えたときに、プールや病院に寄らないのか。	定時定路線バスは通勤通学利用を目的として、しなの鉄道接続に合わせた時刻設定を検討しています。プールや病院等の開館時間帯（日中）はデマンド交通を利用ください。	D
9	祢津	奈良原・横堰から滋野駅にまっすぐおりてくるのはいいが、原口のお子さんはどうしたらいいのか疑問に思う。	ご意見を踏まえ、経路の変更を検討させていただきます。	A

③久保通線

番号	地区	意見の内容・要旨	活性化協議会の考え方	反映区分
1	北御牧	朝1便北御牧庁舎前7:15は、小学校への到着時間が早すぎるのではないか。	しなの鉄道接続に合わせた時刻設定を検討しています。	C
2	田中	加沢の高校生や一般の方が田中駅まで利用できるとのことだが、県道望月線沿いに住宅はなく、県道まで歩いていくとなると距離があり、利用者が限られるのではないか。	バス停の位置については、現在概ねの位置として設定していますので、今後検討させていただきます。	C
3	田中	現在1年を通しての時刻表であるが、冬場の自転車通学が危ない時期にバス利用ができるとよい。夏場は日も長く、自転車で帰っても問題ないので、冬場にバスを利用しやすいようにしてほしい。	定時定路線バスは、スクールバスではないため、季節ごとに時刻を変えることはいたしません。	C
4	田中	田中駅7:35着だと、上田方面の高校で学校の始業時間に間に合わないのではないか。	田中駅の到着時間については、高校生の利用実態を調査し、しなの鉄道接続に合わせた時刻設定を検討しています。	D

④八重原線

番号	地区	意見の内容・要旨	活性化協議会の考え方	反映区分
1	北御牧	11浦久保は現在、子どもがいないため、バス停の必要性がないと考える。	ご意見を踏まえ、経路の変更を検討させていただきます。	A
2	北御牧	下八重原からバス停まで冬場真っ暗な中で歩いていくのは危ないので、下八重原も通るルートでお願いしたい。	ご意見を踏まえ、経路の変更を検討させていただきます。	A
			安全の確保については、地域で防犯灯の設置等の対策を検討いただきたいと思います。	D

3	北御牧	④八重原線⑤御牧原線ともに2便 が15時台となっているが、小学生 が曜日によって下校時間が異な り、水曜日は15時でよいが、それ 以外の曜日は16時台なので、現行 時刻表では間に合わない。	ご意見を踏まえ、時刻の変更を 検討させていただきます。	A
---	-----	---	--------------------------------	---

⑤御牧原線

1	北御牧	中学の完全下校時刻は18時15分 のため、現在の見直し案の時刻表 であると、待ち時間が長いので、 下校時刻を踏まえて時刻表を設定 してほしい。	ご意見を踏まえ、発車時刻の変 更を検討させていただきます。	A
2	北御牧	とや原からバスを利用している。 北部中央のバス停までは、徒歩10 分圏内とあるが、坂道で10分で行 けるルートでない。とや原も経由 するルートを考えてほしい。	ご意見として承り、今後の参考 とさせていただきます。	D
3	北御牧	四ツ京塚からバスを利用している が、見直し案ですでに現行の時刻 7:19から7:12と7分も早まって おり、これ以上バス停を増やして 時刻が早まると利用できなくな る。	ご意見として承り、今後の参考 とさせていただきます。	D

【北御牧地区3路線について】

1	北御牧	保護者の送迎が多く、バスを利用 している人は少ない。バスを利用 してもらうためには、安価な料金 設定等の対応も必要なのではない か。	定期券の料金設定等について は、今後検討させていただきます。	D
2	北御牧	定時定路線バスの車両については 利用者が増加した場合、定員を超 える場合は、どのように対応を想 定しているのか。	北御牧については、最大28人 乗り（つり革なし座席のみ）の 中型バスで運行しており、これ まで定員を超過したことはありません。	D

			利用実態に応じて対応策を検討してまいります。	
3	北御牧	高校生の帰りには利用がしにくいのではないかと。また、高校生の学割も検討してほしい。	高校生は生活スタイルが多様化するため、定時定路線バスの時刻表にあわせてご利用いただくことを想定しています。定期券の料金設定等については、今後検討させていただきます。	D
4	北御牧	保護者の送迎は、保護者の都合もあるが、経済的な都合もあると思う。東御市として小中高の子どもたちのバス料金を無料にしてほしい。	ご意見として承り、今後の参考とさせていただきます。	D

(2) 循環線

1	和	和地区本海野区は、大屋駅、湯楽里館方面へ向かうルートよりも田中駅方面へ向かうルートの方が二乗が高いと思われる。	ご意見を踏まえ、経路等の変更を検討させていただきます。	A
2	和	和地区、曾根入口のバス停の場所は、東西深井入口の名称が正しいのではないかと。	現在のバス停は仮の名称となります。	A
3	祢津	祢津地区の定時定路線バスの見直しにより、西宮にもバス所があるとよい。	ご意見を踏まえ、検討させていただきます。	A
4	田中	サンテラスは、土日にイベントが多いので、土日でも運行すると利用が増えるのではないかと。	公共交通は、平日のみの運行としています。	B
5	田中	伊勢原など住宅地、若い世代が家を建てているエリアを通るとよい。	ご意見として承り、今後の参考とさせていただきます。	D

6	滋野	滋野地区に新たにスーパー（ナナーズ）ができるが、滋野を回るルートの運行はないのか。	商業施設が新たに開店することで、人流に変化があると見込まれますので、今後、検討してまいります。	C
7	北御牧	循環線とデマンド交通の運行時間帯の重複はどのように考えているのか。	<p>目的別に使い分けていただくことを想定しています。</p> <p>※循環線は安価・定刻での移動を想定しています。</p> <p>※デマンド交通は戸口から戸口へ個別のニーズの対応としています。</p>	D

資料6 用語集

	用語	説明
あ行	EV (イーブイ)	Electric Vehicle の略称で、電気自動車のこと。エンジンを搭載せず、電気を動力源としてモーター駆動で走行する。
	eバイク (イーバイク)	主にスポーツタイプの自転車(マウンテンバイクやロードバイク等)に電動アシスト機能が付いたもの。街乗り実用重視の軽快車(いわゆるママチャリ)タイプと比較して、より遠くまで、より速く走行することが可能。
	SDGs (エスディーゼー ズ)	Sustainable Development Goals の略称で、持続可能な開発目標のこと。2015年の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標であり、17のゴール・169のターゲットから構成される。
	オペレーター	コールセンターで、メールや電話で顧客対応を担当する人員のこと。電話交換手。
か行	KPI (ケイピーアイ)	Key Performance Indicator の略称で、重要業績評価指標のこと。目標等の実現を目的として、そのプロセス等のモニタリングに用いる定量的な指標。
	交通不便地域	市街化区域のうち、鉄道駅やバス停から離れているため、公共交通の利用が不便な地域のこと。鉄道駅から半径800m、バス停から半径300m圏域外のエリアを公共交通不便地域と捉えている。
	交通結節点	異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のことをいい、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道などが挙げられる。
	交通事業者	公共交通などを運営する主体のこと。鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者などが該当する。
	交通弱者	子どもや高齢者、障がい者、自動車を運転しない(できない)人など、移動に制約がある人。別の意味として、交通事故に遭うリスクが高い人を指すこともある。(本計画では、前者の意味で用いている。)
	コミュニティバス	地域の住民の利便向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫したバスサービス。狭義には、乗合バスによる運行を意味するが、広義には、自家用車による市町村運営有償運送まで含める場合もある。
	コンパクト・プラス・ネットワーク	居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に集約し、居住と生活サービス施設との距離を短縮(コンパクトシティ化)することにより、市民の生活利便性の向上を図り、持続可能な公共交通ネットワークを再構築すること。
さ行	シームレス化	複数の交通手段の接続性を改良すること。交通のシームレス化の取組としては、交通結節点整備などのハード整備から、運行方法の改良や、公共交通機関間のダイヤの調整、情報を取得するうえでの障壁の排除等、ソフトのサービスまで幅広い取組が含まれる。
	シェアサイクル	地域内の各所に自転車置き場(サイクルポート)が設置され、利用者は任意の時間・サイクルポートで自転車の貸出や返却ができる自転車の共同利用サービス
	ジャンボタクシー	バンやワゴン車を使用したタクシー車両で、一般的なタクシー車両よりも車内空間が広く乗車定員が多い。

用語		説明
た行	定時定路線バス	あらかじめ運行路線やバス停、運行日時(時刻表)を定めて運行するバス。
	デマンド交通	「デマンド」とは要望のことで、乗客から事前に連絡(予約)を受けて、基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始したりするなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態をいう。
	地域公共交通	地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。
	都市計画マスタープラン	都市づくりの目標やそれらを実現していくための取組を示した基本的な方針。
な行	二次交通	旅行などにおいて、拠点となる空港や JR 駅から目的地までの移動に利用する交通機関のこと。
は行	バリアフリー	障がいのある人が社会生活をしていく上で障壁(バリア)となるものを除去すること。もともと住宅建築用語で登場し、段差などの物理的除去をいうことが多いが、より広く障がい者の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的な全ての障壁の除去という意味でも用いられる。
	PDCA (ピーディーシーイー)	計画(Plan)、実行(Do)、検証・評価(Check)、改善(Action)の頭文字をとったもので、4 段階を繰り返すことによって、持続的な施策の展開を図ることを目的としている。
ま行	MaaS (マース)	Mobility as a Service の略称。スマートフォンのアプリケーションなどにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービス。
	モビリティ・マネジメント	一人ひとりのモビリティ(移動)が、社会にも個人にも望ましい方向(例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車などを適切に利用する方向)に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

資料7 SDGs

(1) SDGsの達成を意識した取り組み

SDGs（エス・ディー・ジーズ）は、2015（H27）年の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された2016（H28）年から2030（R12）年までの国際目標です。持続可能な世界を実現するための17の目標と169のターゲットから構成され、「地球上の誰一人として取り残さない」社会の実現を目指し、開発途上国のみならず先進国を含む国際社会全体の目標として、経済・社会・環境の諸問題を統合的に解決することの重要性が示されています。



(2) SDGsの17の目標と自治体行政の関係

SDGsの17の目標と我が国の自治体行政とどのような関係があり、そのゴールの達成に向けて貢献し得るかについて検討され、次のとおり示されています。

 <p>1 貧困をなくそう</p>	貧困	<p>【目標1】あらゆる場所のあらゆる形態の貧困を終わらせる。</p> <p>自治体行政は貧困で生活に苦しむ人々を支援する上で最も適したポジションにいます。各自治体において、すべての市民が必要最低限の暮らしを確保することができるよう、きめ細やかな支援策が求められています。</p>
 <p>2 飢餓をゼロに</p>	飢餓	<p>【目標2】飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養改善を実現し、持続可能な農業を促進する。</p> <p>自治体は土地や水資源を含む自然資産を活用して農業や畜産などの食料生産の支援を行うことが可能です。そのためにも適切な土地利用計画が不可欠です。公的・私的な土地で都市農業を含む食料生産活動を推進し、安全な食料確保に貢献することもできます。</p>
 <p>3 すべての人に健康と福祉を</p>	保健	<p>【目標3】あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する。</p> <p>住民の健康維持は自治体の保健福祉行政の根幹です。国民皆保険制度の運営も住民の健康維持に貢献しています。都市環境を良好に保つことが住民の健康状態の維持・改善に必要であるという研究も報告されています。</p>
 <p>4 質の高い教育をみんなに</p>	教育	<p>【目標4】すべての人々への包摂的かつ公正な質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する。</p> <p>教育の中でも特に義務教育等の初等教育においては自治体が果たすべき役割は非常に大きいといえます。地域住民の知的レベルを引き上げるためにも、学校教育と社会教育の両面における自治体行政の取り組みは重要です。</p>
 <p>5 ジェンダー平等を実現しよう</p>	ジェンダー	<p>【目標5】ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児の能力強化（エンパワーメント）行う。</p> <p>自治体による女性や子供等の弱者の人権を守る取り組みは大変重要です。また、自治体行政や社会システムにジェンダー平等を反映させるために、行政職員や審議会委員等における女性の割合を増やすのも重要な取り組みといえます。</p>
 <p>6 安全な水とトイレを世界中に</p>	水・衛生	<p>【目標6】すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する。</p> <p>安全で清潔な水へのアクセスは住民の日常生活を支える基盤です。水道事業は自治体の行政サービスとして提供されることが多く、水源地の環境保全を通して水質を良好に保つことも自治体の大事な責務です。</p>
 <p>7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに</p>	エネルギー	<p>【目標7】すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する。</p> <p>公共建築物に対して率先して省エネや再エネ利用を推進したり、住民が省／再エネ対策を推進するのを支援する等、安価かつ効率的で信頼性の高い持続可能なエネルギー源利用のアクセスを増やすことも自治体の大きな役割といえます。</p>
 <p>8 働きがいも経済成長も</p>	経済成長と雇用	<p>【目標8】包摂的かつ持続可能な経済成長、及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する。</p> <p>自治体は経済成長戦略の策定を通して地域経済の活性化や雇用の創出に直接的に関与することができます。また、勤務環境の改善や社会サービスの制度整備を通して労働者の待遇を改善することも可能な立場にあります。</p>

 <p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p>	<p>インフラ、産業化、イノベーション</p>	<p>【目標9】強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進、及びイノベーションの推進を図る。</p> <p>自治体は地域のインフラ整備に対して極めて大きな役割を有しています。地域経済の活性化戦略の中に、地元企業の支援などを盛り込むことで新たな産業やイノベーションを創出することにも貢献することができます。</p>
 <p>10 人や国の不平等をなくそう</p>	<p>不平等</p>	<p>【目標10】各国内及び各国間の不平等を是正する。</p> <p>差別や偏見の解消を推進する上でも自治体は主導的な役割を担うことができます。少数意見を吸い上げつつ、不公平・不平等のないまちづくりを行うことが求められています。</p>
 <p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	<p>持続可能な都市</p>	<p>【目標11】包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する。</p> <p>包摂的で、安全、レジリエントで持続可能なまちづくりを進めることは首長や自治体行政職員にとって究極的な目標であり、存在理由そのものです。都市化が進む世界の中で自治体行政の果たし得る役割は益々大きくなっています。</p>
 <p>12 つくる責任 つかう責任</p>	<p>持続可能な生産と消費</p>	<p>【目標12】持続可能な生産消費形態を確保する。</p> <p>環境負荷削減を進める上で持続可能な生産と消費は非常に重要なテーマです。これを推進するためには市民一人一人の意識や行動を見直す必要があります。省エネや3Rの徹底など、市民対象の環境教育などを行うことで自治体はこの流れを加速させることが可能です。</p>
 <p>13 気候変動に具体的な対策を</p>	<p>気候変動</p>	<p>【目標13】気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。</p> <p>気候変動問題は年々深刻化し、既に多くの形でその影響は顕在化しています。従来の温室効果ガス削減といった緩和策だけでなく、気候変動に備えた適応策の検討と策定を各自治体で行うことが求められています。</p>
 <p>14 海の豊かさを守ろう</p>	<p>海洋資源</p>	<p>【目標14】持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する。</p> <p>海洋汚染の原因の8割は陸上の活動に起因しているといわれています。まちの中で発生した汚染が河川等を通して海洋に流れ出ることがないように、臨海都市だけでなくすべての自治体で汚染対策を講じることが重要です。</p>
 <p>15 陸の豊かさも守ろう</p>	<p>陸上資源</p>	<p>【目標15】陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処、ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する。</p> <p>自然生態系の保護と土地利用計画は密接な関係があり、自治体が大きな役割を有するといえます。自然資産を広域に保護するためには、自治体単独で対策を講じるのではなく、国や周辺自治体、その他関係者との連携が不可欠です。</p>
 <p>16 平和と公正をすべての人に</p>	<p>平和</p>	<p>【目標16】持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する。</p> <p>平和で公正な社会を作る上でも自治体は大きな責務を負っています。地域内の多くの市民の参画を促して参加型の行政を推進して、暴力や犯罪を減らすのも自治体の役割といえます。</p>
 <p>17 パートナーシップで目標を達成しよう</p>	<p>実施手段</p>	<p>【目標17】持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する。</p> <p>自治体は公的／民間セクター、市民、NGO／NPOなどの多くの関係者を結び付け、パートナーシップの推進を担う中核的な存在になり得ます。持続可能な世界を構築していく上で多様な主体の協力関係を築くことは極めて重要です。</p>

出典：一般財団法人建築・省エネルギー機構「私たちのまちにとってのSDGs（持続可能な開発目標）－導入のためのガイドライン－」