

東御市地域公共交通計画 【概要版】

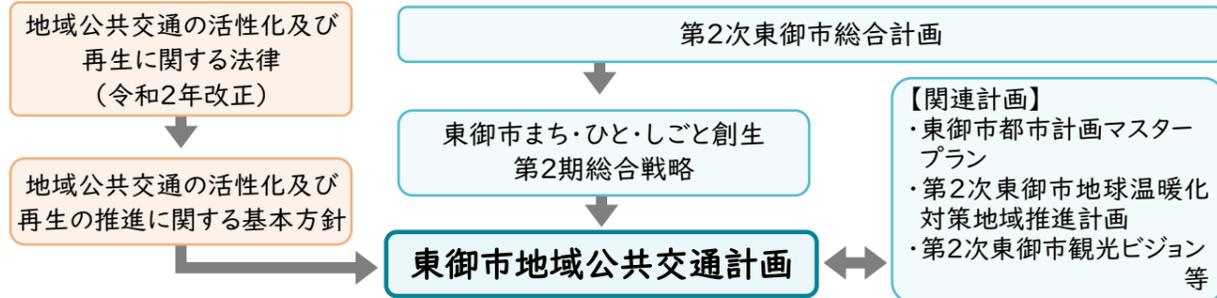
1. 計画の目的

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と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。

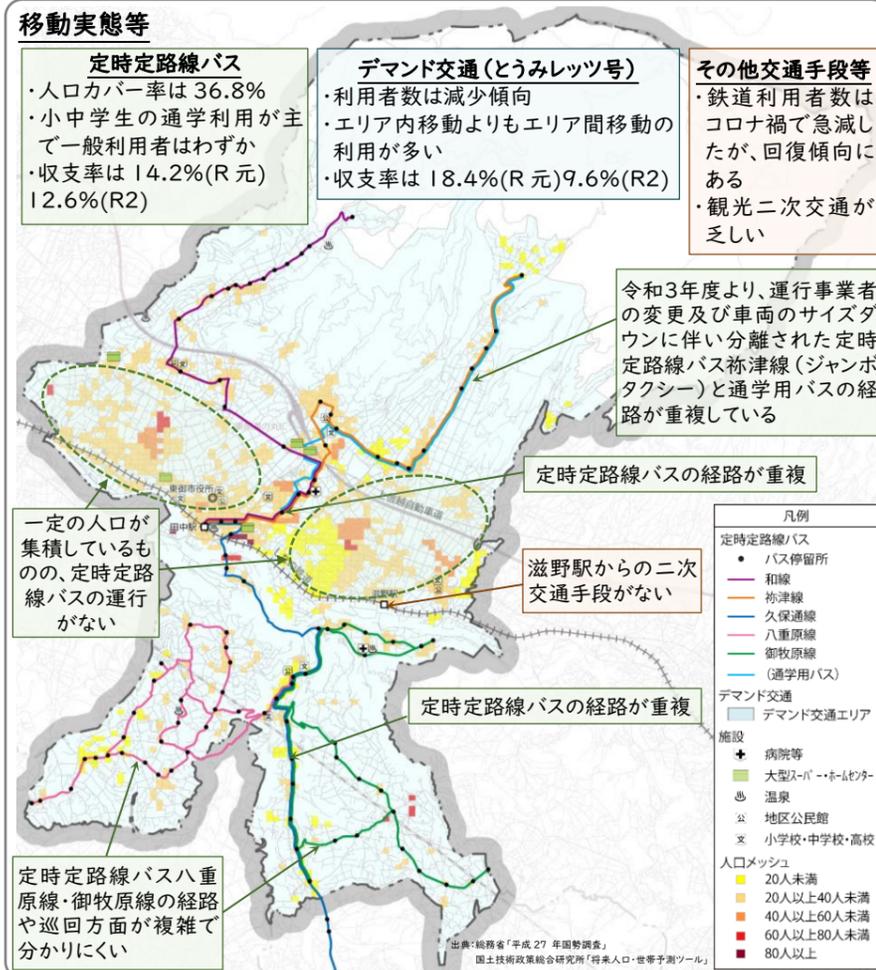
東御市地域公共交通計画は、こうした背景を受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域公共交通のマスタープランとして策定するものです。

2. 計画の位置付け・範囲・期間



本計画の区域：東御市全域 計画期間：令和5年度から令和14年度の10年間

3. 東御市の公共交通に関する現況



市民意向(アンケート調査結果)

- 高齢者で、移動に不自由していないと回答した人が93%を占めた。また、不自由していると回答のあった人(7%)の内訳は、免許を持っている人が3%、免許を返納した人が31%、免許がない人が23%となった。
- 高齢者で、移動に不自由している人のうち、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。
- とうみレッツ号の認知度は高い。しかしながら、利用しない理由としては、利用方法が分からないことを挙げる人が11%と多い。また、運行形態の見直しなど利便性の向上によっては利用する可能性があるとの回答も多い。
- 子供の通学の送迎をしている保護者では、負担に感じているのは全体の65%で、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%で最多である。

まちづくり施策(上位関連計画)

- 交通弱者などの日常に必要な移動手段を確保するため、持続可能な公共交通サービスの構築を目指す。
- 脱炭素に向けた地域環境の整備手段として、デマンド交通やしなの鉄道の利用促進、駅前レンタサイクルの推進、ノーマイカーデーの推進を挙げている。

4. 東御市の地域公共交通の課題

【公共交通の個別課題】

移動実態からの課題

- 【定時定路線バス】
 - 運行が行き届いていない地域のサービスの検討
 - 収益性の向上に向けた運営方法の検討
- 【デマンド交通】
 - 需要に応じた運行方法の検討
 - 収益性の向上に向けた運営方法の検討

市民意向からの課題

- ・利用意向(特に交通弱者)に応じた運行方法、運行時間の検討
- ・家族送迎の負担軽減(公共交通への利用転換策等)に向けた検討
- ・わかりやすい周知方法の検討

まちづくり施策からの課題

- ・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
- ・公共交通利用者数の増加に向けた方策の検討
- ・公共交通の利便性の向上策の検討
- ・観光二次交通の拡充の検討

【公共交通の総合的課題】

- 課題1：地域住民のニーズに合った運行形態の検討**
定時定路線バスの運行時刻が利用者のニーズに合っていない路線や運行が行き届いていない地域があります。また、デマンド交通のとうみレッツ号も運行時間やエリア等の制約があります。
- 課題2：収益構造を改善し持続可能な地域公共交通の実現**
新型コロナウイルス感染症の影響もあり、公共交通の利用者は減少しています。また、定時定路線バスやとうみレッツ号の収益性は低水準で推移しており、運行経費のほとんどは公費負担によって賄われています。
- 課題3：積極的なPRや情報提供による公共交通の利用促進**
とうみレッツ号の認知度は高いものの、多くの人が自家用車で移動しているため、実際に利用している人はわずかです。また、利用したいけれど、利用方法がわからない人が多数存在します。
- 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**
定時定路線バスは運行時間が限られており、とうみレッツ号は事前登録が必要であることから、鉄道や高速バスで本市に訪れた人が気軽に利用できる二次交通手段は乏しいのが現状です。

5. 計画の基本理念・基本方針及び計画目標

地域公共交通は市民の暮らしで必要不可欠なインフラであり、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、計画目標を以下のとおり設定し、市民や地域、交通事業者、企業などと連携して進めてまいります。

基本理念 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：自治体間を連絡する「幹線交通」の維持
- 計画目標②：定時定路線バスの利便性向上
- 計画目標③：デマンド交通「とうみレッツ号」の利便性向上

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：中心拠点の公共交通利便性向上によるにぎわいの創出
- 計画目標⑤：交通拠点の乗継利便性の向上
- 計画目標⑥：公共交通を補完する移動サービスの創出

基本方針3：多様な連携により、将来にわたって持続可能な公共交通の構築

- 計画目標⑦：みんなで支える利用促進策の展開
- 計画目標⑧：環境負荷の低減に資する公共交通の実現
- 計画目標⑨：市街地から離れているエリアに対する移動の創出

6. 目標を達成するための具体施策と目標値

本計画の目標の達成に向けて、令和14年度までの10年間で優先的に実施すべき施策と施策イメージを以下のように整理します。

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：自治体間を連絡する「幹線交通」の維持

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

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。

【事業主体】 交通事業者・市

【事業検討時期】 継続実施

計画目標②：定時定路線バスの利便性向上

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

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。



【事業主体】 交通事業者・市

【事業検討時期】 令和5年度

(利用実態により随時見直し)

計画目標③：デマンド交通「とうみレッツ号」の利便性向上

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

デマンド交通「とうみレッツ号」は、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。



【事業主体】 交通事業者・市

【事業検討時期】 令和5年度～令和6年度

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：中心拠点の公共交通利便性向上によるにぎわいの創出

施策④：MaaS等による地域サービスとの連携検討

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。

【事業主体】 商店街・市

【事業検討時期】 継続実施

計画目標⑤：交通拠点の乗継利便性の向上

施策⑤：交通機関相互の乗り換え環境の改善

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のない環境を整備します。



「バスのある便利で快適な暮らし」のイメージ

出典：国土交通省ホームページ

【事業主体】 交通事業者・市

【事業検討時期】 随時実施

(鉄道等の時刻表改正等による)

計画目標⑥：公共交通を補完する移動サービスの創出

施策⑥：来訪者が使ってみたくなる移動手段の提供

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、移動の楽しさを提供します。



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ホームページ

【事業主体】 交通事業者・市

【事業検討時期】 継続実施

基本方針3：多様な連携により、将来にわたって持続可能な公共交通の構築

計画目標⑦：みんなで支える利用促進策の展開

施策⑦：管理体制の確立と情報発信の展開

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、その取り組みを長く続けていけるよう、多様な関係者と連携した仕組みを構築します。



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(他自治体の事例)

出典：岡崎市ホームページ

【事業主体】 交通事業者・市

【事業検討時期】 継続実施

計画目標⑧：環境負荷の低減に資する公共交通の実現

施策⑧：環境にやさしい持続可能な交通政策の検討

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。



実証実験中の低速型EVを使用したバス型自動運転車両(他自治体の事例)

出典：国土交通省ホームページ

【事業主体】 交通事業者・市

【事業検討時期】 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)

計画目標⑨：市街地から離れているエリアに対する移動の創出

施策⑨：地域協働による移動サービス導入の検討

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、日常の生活を支えられる交通手段を提供するため、地域協働による域内の交通確保の制度・仕組みを検討します。



地域住民が運営する福祉車(他の自治体の事例)

出典：上田ケープルビジョンホームページ

【事業主体】 地域住民・市

【事業検討時期】 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)

【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。

指標	デマンド交通利用者数※1	定時定路線バス利用者数※2	観光客入込数(海野宿)※3	駅前レンタサイクル利用者数※4	自動運転車両の研究	公共交通の収支率		定時定路線バス・デマンド交通に係る市の負担額
						定時定路線バス	デマンド交通	
現況値(令和3年)	16,612人	14,330人	176千人※5	425人	1回	12.60%	9.60%	7,014万円
▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼
目標値(令和13年)	35,000人	25,000人	202千人	800人	3回	20.00%	20.00%	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

※5 新型コロナウイルス感染症感染拡大前となる令和元年の値