

地域公共交通計画（マスタープラン）の策定について

はじめに 地域公共交通計画（マスタープラン）とは

（地域公共交通計画等の策定と運用の手引き（令和4年3月 国土交通省）より）

地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者等や住民などの地域の関係者と協議しながら、マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）となる「地域公共交通計画」を作成することが必要となります。

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。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、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会（以下、法定協議会）」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねることで作成していくものです。

地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを求めています。

その際、交通系 IC カードや二次元コードの導入によるキャッシュレス化、Wi-Fi の整備といった最新の技術や、更には MaaS（マース：Mobility as a Service）、AI（人工知能：Artificial Intelligence）による配車、自動運転などの技術も最大限活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者はもとより、外国人旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されることが必要です。



▼地域公共交通計画の法定の記載事項

【記載事項】（法§5②）

- ① 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標
（※目標設定に当たり、地域旅客運送サービスについての利用者の数、収支、地域旅客運送サービスの費用に対する国及び地方公共団体の負担に関する金額、その他必要と認める事項について定量的な目標を設定するよう努めるものとする（法§5④、施行規則10の2））
- ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体
（※本事項において、地域公共交通特定事業に関する事項も記載可能（法§5⑤））
- ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥ 計画期間
- ⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

【記載に努める事項】（法§5③）

- ① 計画に定められた目標を達成するために行う事業に必要な資金の確保に関する事項
- ② 都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項
- ③ 観光の振興に関する施策との連携に関する事項
- ④ ①～③のほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

1. 今年度調査の目的

茅野市・原村においては、平成 21 (2009) 年に茅野市・原村地域公共交通活性化協議会 (以下「協議会」という。) を設立し、協働で「茅野市・原村地域公共交通総合連携計画 (平成 22 年度～24 年度)」を策定し、この計画に基づき路線バスを中心とした公共交通網の見直しを図り維持確保を行ってきました。

その後も、茅野市においては、交通事業者からの不採算路線の協議申入れがなされ、地域として更なる公共交通の維持・確保を図る必要性が高まり、公共交通の再編に向けた検討を行い、平成 28 年 10 月から新たな公共交通網での運行を開始しました。

また、原村においては、近年、東側地域の別荘地への移住者が増加しており、従来の原村循環バスにおける通学支援では不足が生じ、令和元年度より新たに小中学生の通学支援として通学臨時便の運行などに取り組んできました。

しかし、人口減少や少子高齢化等の影響により、両市村における公共交通利用者は依然減少傾向にあるうえ、新型コロナウイルスの影響もあり、ここ数年特に利用者数が伸び悩んでいます。

そのため、茅野市では、令和 2 (2020) 年、3 (2021) 年に、国の支援を受けながら AI デマンド運行や観光路線における実証運行を実施し、分野ごとに今後の公共交通のあり方について議論を重ねてきており、原村においても、令和 4 年度には新たな公共交通のあり方を模索するための実証運行を実施しています。

本調査は、お互いの交通施策の経緯を踏まえた中で、茅野市と原村が一体の生活圈としての公共交通体系を構築していくために来年度予定する地域公共交通計画策定に向けた、地域の現状や各種調査を実施することを目的とします。

今年度の調査内容

■公共交通を取り巻く地域概況

位置・地勢、人口、通勤・通学流動、買物動向、施設分布、観光、自動車保有、自動車運転免許返納の状況

■上位・関連計画の整理

総合計画、地域創生総合戦略、茅野市都市計画マスタープラン、茅野市立地適正化計画、茅野市・原村地域公共交通総合連携計画

■地域公共交通の現状

- ・連携計画以降のバス運行等の変遷
- ・公共交通の運行状況
- ・公共交通の利用状況
- ・新たな公共交通の利用状況

■住民アンケート調査

- ・公共交通に関する住民アンケート調査
- ・バス利用者アンケート調査

2. 調査概要

2-1. 人口

(1) 人口動態

茅野市の総人口は、平成 17 (2005) 年の 57,099 人をピークに若干減少しつつも令和 2 (2020) 年の総人口は 56,500 人と平成 27 (2015) 年より微増となっています。一方、老年人口は増加傾向で、令和 2 年 (2020) 年の老年人口は 16,848 人となり高齢化率は 30%を上回りました。

国立社会保障・人口問題研究所 (以下、「社人研」という) による将来推計人口では、概ね 20 年後の令和 22 (2040) 年には総人口が約 48,000 人となり、高齢化率は約 39%に上昇すると予測されています。

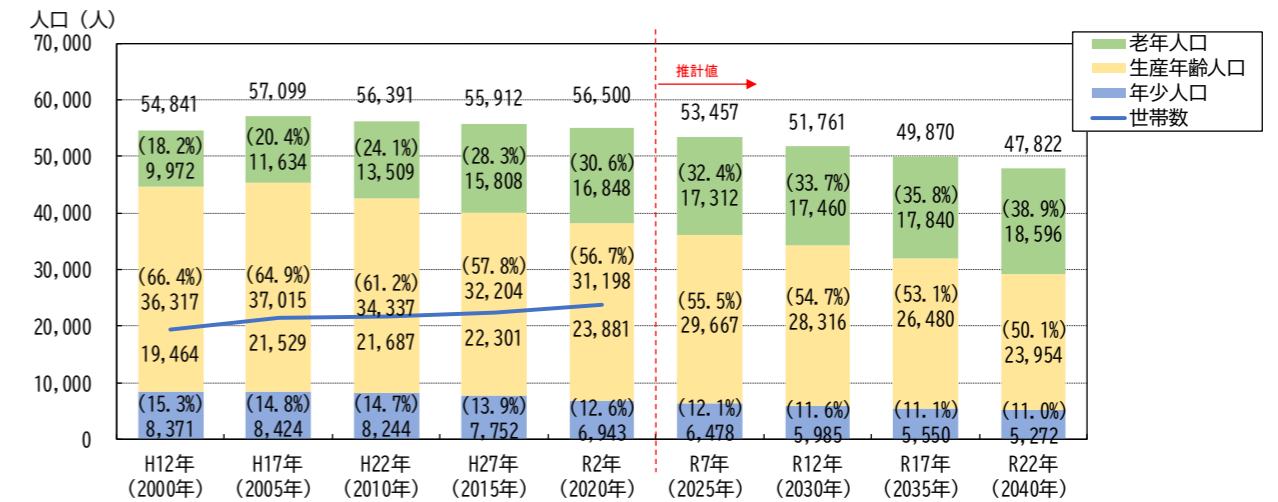


図 2-1 茅野市の人口推移

原村の令和 2 (2020) 年の総人口は 7,680 人、世帯数は 2,885 世帯で、総人口、世帯数ともに増加傾向を示しています。しかし、少子高齢化は進展しており、令和 2 (2020) 年の老年人口は 2,667 人、高齢化率は 34.7%とともに増加傾向を示しています。

社人研による将来推計人口では、概ね 20 年後の令和 22 (2040) 年には総人口が約 6,500 人となり、高齢化率は約 45%に上昇すると予測されています。

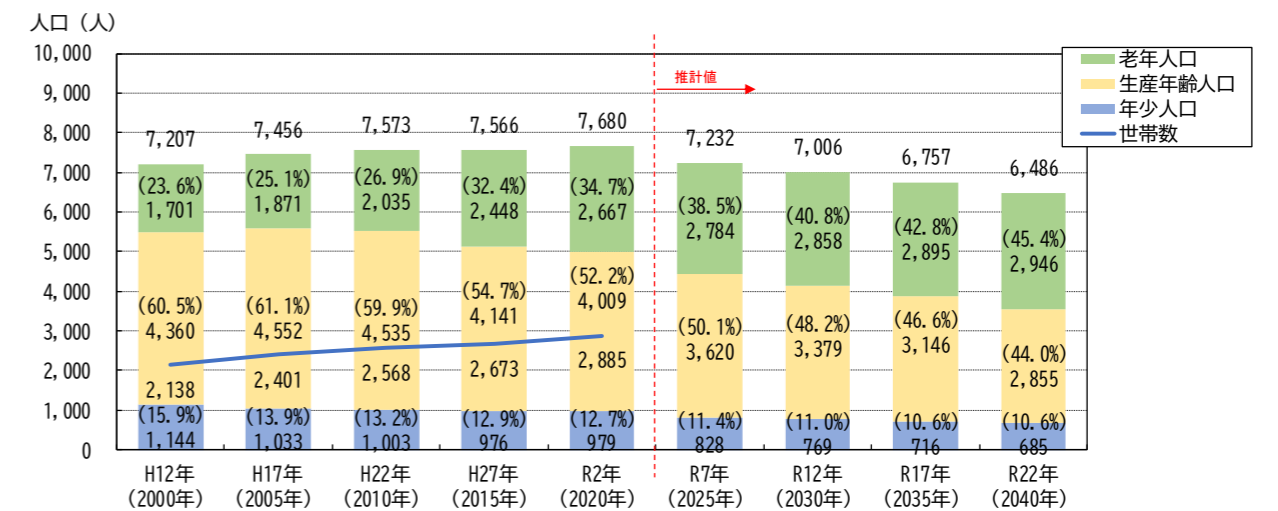


図 2-2 原村の人口推移

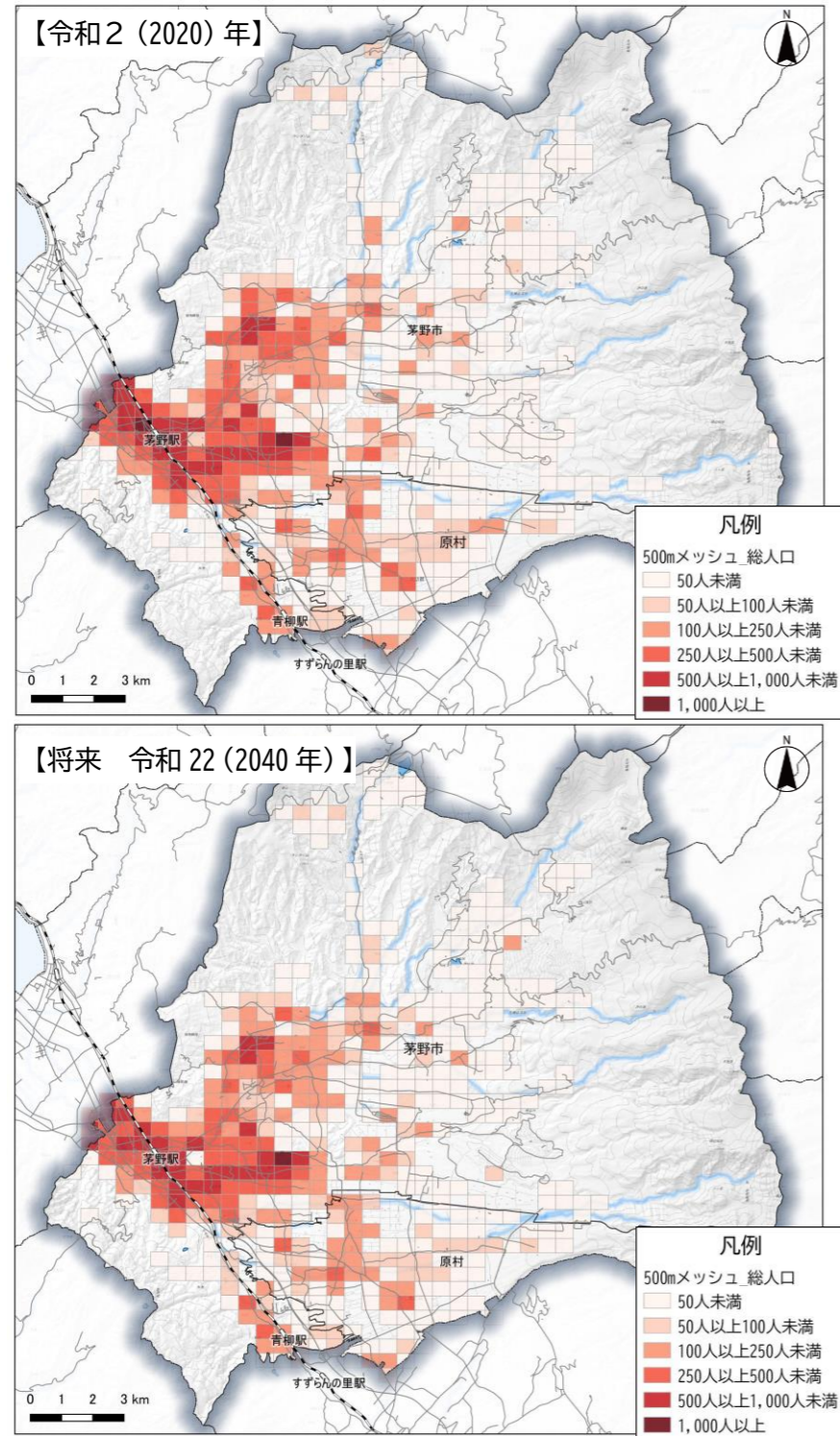
※総人口は年齢不詳を含むため、年齢 3 区分別人口の合計と一致しない場合があります。
出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 (平成 30 年推計)」

(2) 人口分布

① 人口

令和2（2020）年の人口分布は、茅野市ではJR沿線とその東側、原村は役場周辺に人口が集積しています。その他周辺では、幹線道路に沿って広がり、山あいの地域では低密度で広く人口が分布しています。

国土交通省の予測による将来、令和22（2040）年の人口分布は、地域全体で人口が減少し人口の低密度化が進行すると予測されます。

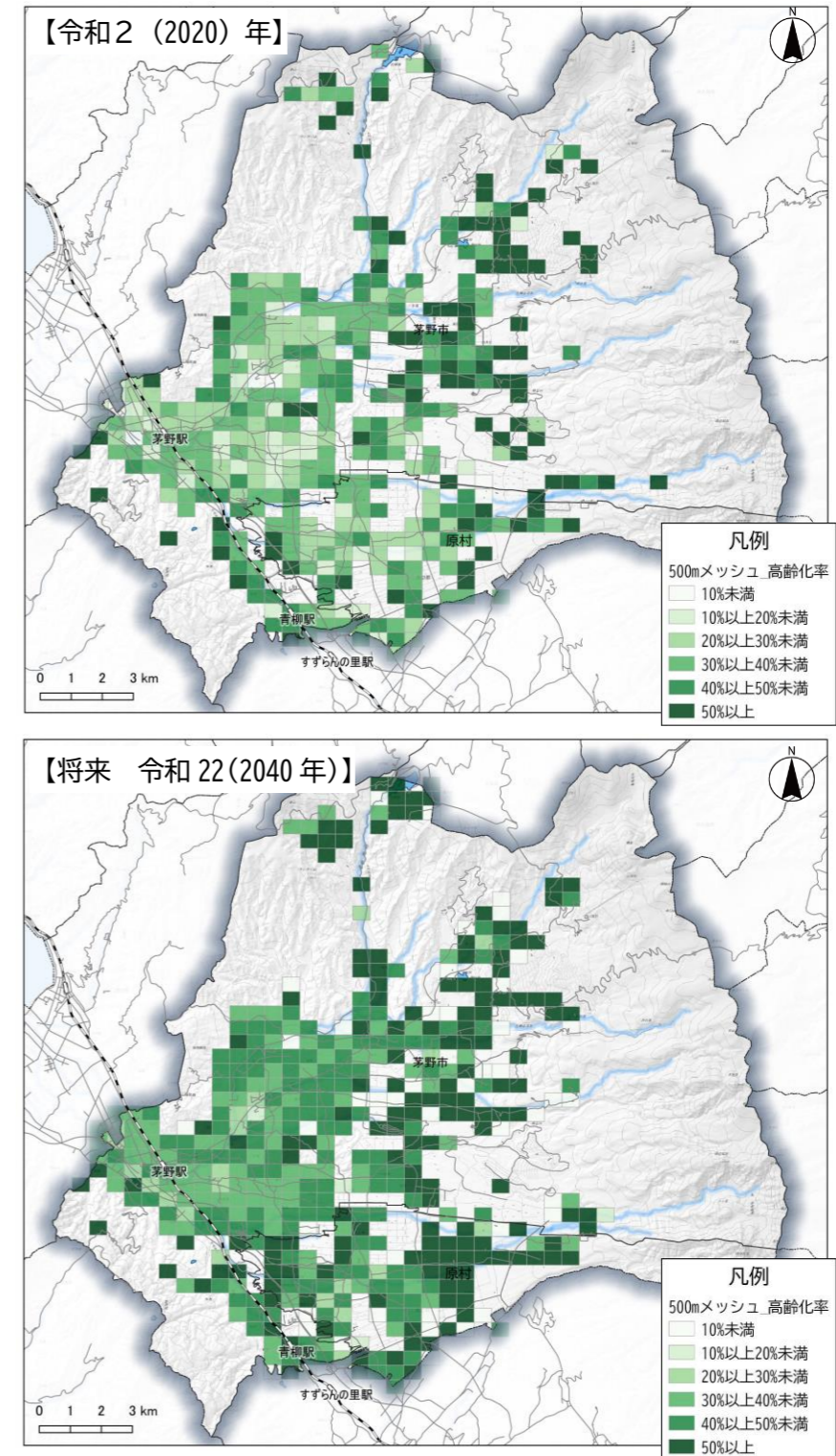


出典：現況は政府統計の総合窓口(e-Stat)「地図で見る統計(国勢調査)」
 将来は国土交通省国土政策局「国土数値情報(500mメッシュ別将来推計人口(H30国政局推計))」

図 2-3 500mメッシュ別人口

② 高齢化率

令和2（2020）年の高齢化率は、茅野市、原村ともに、山裾の人口の少ない地域で高い傾向にあります。国土交通省の予測による将来、令和22（2040）年の高齢化率は、地域全体で高齢化が進展し、特に山裾の地域では顕著に高齢化が進むと予測されます。



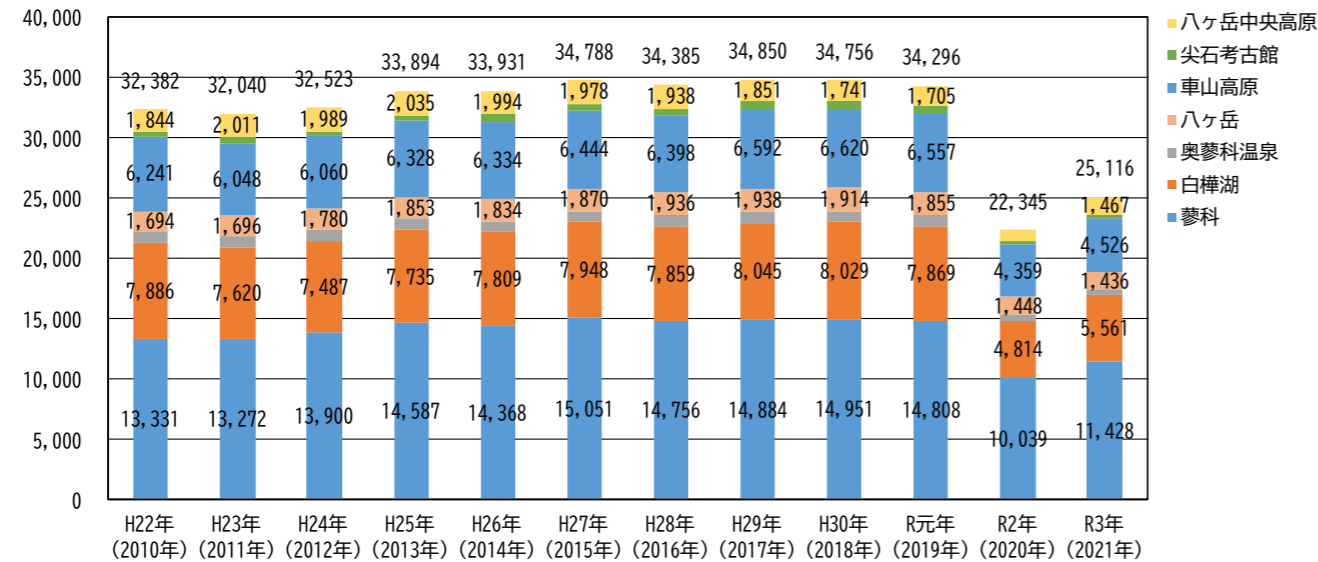
出典：現況は政府統計の総合窓口(e-Stat)「地図で見る統計(国勢調査)」
 将来は国土交通省国土政策局「国土数値情報(500mメッシュ別将来推計人口(H30国政局推計))」

図 2-4 500mメッシュ別高齢化率

2-2. 観光

茅野市、原村の観光地は、ほとんどが市村東部及び北部の山岳地に分布し、通常は年間延べ 300 万人の観光客が来訪しています。しかし、令和 2（2020）年以降は新型コロナウイルスの影響により通常の約 2/3 程度に減少しています。

観光地延利用者数（百人）

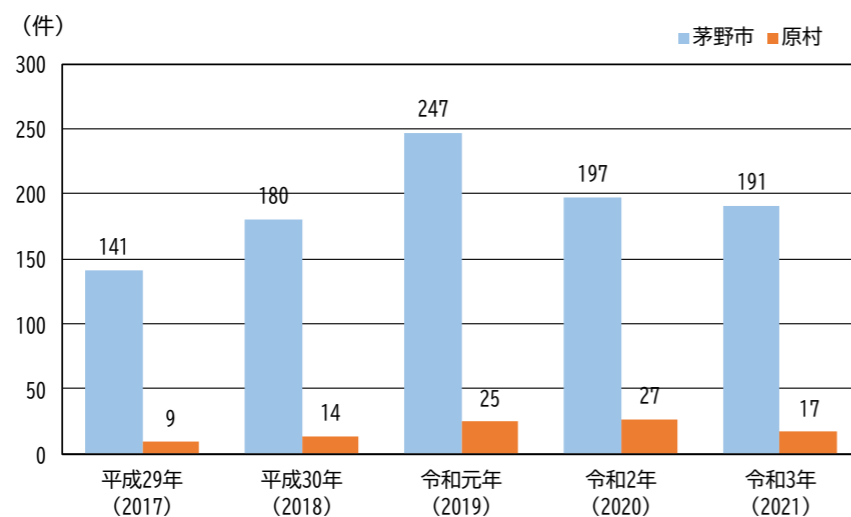


出典：長野県観光部山岳高原観光課「令和 3 年 観光地利用者統計調査結果」
数値は延利用者数 1,000 百人以上を表示

図 2-5 観光地利用者数

2-3. 自動車運転免許返納の状況

茅野市、原村における自動車運転免許の返納状況は令和元（2019）年に急増しましたが、以降は若干減少し、茅野市では約 200 件弱、原村では約 20~30 程度となっています。高齢ドライバーによる事故が取り沙汰される報道も多く、今後、運転免許の返納者は増加していくものと考えられます。



資料：長野県警資料

図 2-6 自動車運転免許返納者数の推移

2-4. 上位・関連計画の整理

上位・関連計画として市村の総合計画、総合戦略、都市計画マスタープラン等から、公共交通施策に関連する方針を整理しました。

また、茅野市・原村地域公共交通総合連携計画における施策・事業の実施状況を整理しました。

計画名称	策定・改訂年次
[]内は計画の位置づけ、関連するものな内容	
総合計画 [市村が総合的かつ計画的な行政運営を行っていくための基本となる計画] 第 5 次茅野市総合計画 第 5 次原村総合計画（後期基本計画）	平成 30 年 9 月 令和 3 年 3 月
地域創生総合戦略 [「まち・ひと・しごと創生」に関する施策についての基本的な計画] 第 2 次茅野市地域創生総合戦略 第 2 期原村地域創生総合戦略	令和 2 年 4 月 令和 2 年 3 月
茅野市都市計画マスタープラン [茅野市の将来像、地域別の整備方針、地区における諸計画を定めた計画]	平成 30 年 3 月
茅野市立地適正化計画 [居住機能や都市機能等の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランの高度化版]	平成 31 年 3 月
茅野市・原村地域公共交通総合連携計画 [市町村が地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画]	平成 22 年 2 月

(1) 茅野市・原村地域公共交通総合連携計画

計画期間 平成 22(2010)年度～平成 24(2012)年度

① 計画の概要

「茅野市・原村地域公共交通総合連携計画」（以下「連携計画」という。）は、茅野市・原村の両市村内で生じる住民や来訪者等の交通需要への対応や交通事業者からの不採算路線からの撤退の申入れへの対応等として、茅野市・原村地域公共交通活性化協議会により策定された公共交通に係る計画であり、現在の穴山・原村線や原村循環線の運行の礎となった計画です。

連携計画では、3 つの基本方針、計画目標及び、目標を達成するために行う事業として路線整備や利用促進など 20 項目の施策を計画していました。

計画期間は終了していますが、現在も茅野市・原村地域公共交通活性化協議会は継続しており、両市村の公共交通の維持・改善等に係る協議が行われています。

- 基本方針 1/利用者重視の検討
- 基本方針 2/運行効率の改善と支援すべき対象とのバランス配慮
- 基本方針 3/公共交通に対する公平性、経済性への配慮

② 施策の実施状況

連携計画における 22 の施策について実施状況を整理すると、実施した事業は 14 事業（実施後廃止も含む）、一部実施は 3 事業、未実施は 3 事業となっています。

このうち、未実施の 3 事業については、実施に向けた要望調査、協議を行ったが、要望が少ない、合意形成が図られなかったため実施には至らなかったものとなっています。

③ 目標達成状況の評価

連携計画で設定されていた目標の達成状況を当時の路線状況から整理すると次のとおりです。

3 つの目標、4 つの評価指標のうち、計画目標 3 / 現状の利用形態を踏まえたバス路線の再編による運行効率の改善と計画目標 1 / 支援すべき対象に焦点を当てた公共交通サービスの提供の①20 歳未満の満足度 2 つの評価指標では目標値を達成しています。

一方、計画目標 1 の②60 歳以上の満足度は現状値以上を目指していましたがほぼ横ばい、計画目標 2 の高齢者日利用者数の増加を目標としていましたが減少という結果となっています。

計画目標 1 / 支援すべき対象に焦点を当てた公共交通サービスの提供 **(赤字は目標達成)**

評価指標	現状値 平成 21(2009)年度	目標値 平成 25(2013)年度	達成状況 平成 25(2013)年度
交通弱者の バス利用満足度	①20 歳未満：84.6% ②60 歳以上：77.1%	各々現状値以上	①20 歳未満：96.9% ②60 歳以上：77.0%

※現状値：当時の申し入れ路線のバス利用実態調査結果。

※達成状況：申し入れ路線の代替路線の平成 25 年度利用者満足度調査。

計画目標 2 / 高齢者層が使いやすい公共交通サービスの提供

評価指標	現状値 平成 21(2009)年度	目標値 平成 25(2013)年度	達成状況 平成 25(2013)年度
高齢者日利用者数	198 人/日	約 220 人/日	190 人/日

※現状値：当時の申し入れ路線+補助路線のバス利用実態調査結果からの推定値。

※達成状況：申し入れ路線+補助路線の代替路線の利用者満足度調査結果と平成 25 年度利用実績からの推定値。

計画目標 3 / 現状の利用形態を踏まえたバス路線の再編による運行効率の改善

(赤字は目標達成)

評価指標	現状値 平成 21(2009)年度	目標値 平成 25(2013)年度	達成状況 平成 25(2013)年度
1 便当たりの 平均利用者数	5.1 人/便	※現状値以上	6.5 人/便

※現状値：申し入れ路線+補助路線のバス利用実態調査結果。

※達成状況：申し入れ路線+補助路線の代替路線の平成 25 年度利用実績。

※1：当時の申し入れ路線：青柳線、上槻木線、茅野原村(中新田)線、茅野原村(美濃戸口)線、メルヘン街道バスの 5 路線

※2：当時の補助路線：大日影線、上社・大熊線、中央病院線の 3 路線

※3：申し入れ路線の代替路線：通学支援便・御狩野線、乗合タクシー御狩野線、乗合タクシー中沢線、穴山・原村線、メルヘン街道バス、原村循環線、通学支援便・丸山線、乗合タクシー・丸山線の 8 路線

※4：補助路線の代替路線：豊平・泉野線、市街地循環バス、市街地西循環線、上社・大熊線の 4 路線（平成 25 年時点）

3. 地域公共交通の現状

3-1. 連携計画以降のバス運行等の変遷

茅野市、原村における連携計画以降のバス運行等の変遷を下表に整理しました。

茅野市では、平成 28（2016）年における大幅な再編、令和 2（2020）年からは通学・通勤バスと乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の実証運行、本格運行と新たな公共交通体系の構築に向けた取り組みを実施しています。

原村でも利用者要望や利用実態に即した改善や、フリー乗降制度の導入をいち早く取り入れるなどの取り組みを行ってきました。また、10 月より新たな実証運行も開始しました。

表 3-1 連携計画以降のバス運行等の変遷

年次	内容（※ダイヤ改正のみ、バス停追加などの軽微な変更は除く。）
H22(2010)年	4 月 「茅野市・原村地域公共交通総合連携計画」（「連携計画」という）に基づき、通学支援便・御狩野線の実証運行開始。
	10 月 連携計画に基づき、乗合タクシー・御狩野線、乗合タクシー中沢線、丸山線（乗り合いタクシー・通学支援便）、穴山・原村線、豊平・泉野線、原村循環線、メルヘン街道バスの実証運行開始。
H23(2011)年	4 月 ・原村循環線の利用状況を勘案したダイヤ改正と便数の変更。 ・ハケ岳線の土日祝日運行（H23. 4/29～9/25）を実施。
	10 月 連携計画に基づき、以下の事業実施と実証運行中路線の改善を実施。 ・中央病院線の実証運行開始。 ・福祉バス「ビーナちゃん」の市街地西循環線と小泉経由考古館線の運行変更 ・原村循環線通学通勤支援便の増便。
H24(2012)年	10 月 ・利用者要望に対応した乗合タクシー・丸山線の経路変更、増便。
H26(2014)年	10 月 ・原村循環線ハケ岳線と北部線の一部区間におけるフリー乗降区間の導入。
H27(2015)年	4 月 ・運行管理効率化のため乗合タクシー・丸山線と通学支援便・丸山線の統合
	10 月 ・原村循環線通学通勤支援便の利用状況を勘案したダイヤ改正と減便。
H28(2016)年	10 月 ・茅野市市内の生活路線、福祉バス「ビーナちゃん」の計 22 路線を通学・通勤、生活路線、観光路線の機能分担により 21 路線に大幅再編。 ・原村循環線の複数月定期券の導入
H29(2017)年	10 月 ・丸山線のメリーパーク乗り入れ。 ・市街地循環バスの諏訪ステーションパークへの利便性向上に向けた改善。 ・白井出線の利用者要望による経路変更。 ・御狩野線、白井出線の一部区間をフリー降車区間として試験運行。 ・原村循環線南部線と西部線の一部区間におけるフリー乗降区間の導入。
H30(2018)年	10 月 ・市街地循環バス、東向ヶ丘線のメリーパーク乗り入れ。 ・利用者要望による白井出線のひと・まちプラザの乗り入れ。 ・豊平・泉野線、西茅野・安国寺線に商業施設（特定地点）の追加。
H31(2019)年	4 月 ・原村循環線 通学支援便臨時便の運行開始。
R2(2020)年	10 月 ・通学通勤支援便の拡充に伴う運行区間の変更を含むダイヤ改正、減便。
	12 月 ・通学・通勤バスピアみどり線の実証運行開始。 ・乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の実証運行実験開始
R3(2021)年	4 月 ・通学・通勤バスピアみどり線の増便。
	6 月 ・乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の実証運行実験終了
	10 月 ・通学・通勤バスピアみどり線の延伸。 ・通学・通勤バスの米沢線、泉野・玉川線の運行開始
R4(2022)年	8 月 ・乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の実証運行実験開始
	10 月 ・乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の本格運行 ・茅野市内生活路線バスの廃止 ・白樺湖線、北ハケ岳ロープウェイ線、メルヘン街道バスの観光特化型運行開始 ・原村で「のらぎあ」の公共交通実証運行開始

3-2. 公共交通の運行状況

(1) 地域を運行する公共交通

地域を運行している公共交通は、鉄道はJR中央本線があり茅野市内には2駅、富士見町には3つの駅があり、原村からは富士見町の2つの駅を利用する方も多くみられます。

バス路線は、令和4(2020)年10月24日以降、茅野駅を起終点とし放射状に運行する路線が14路線と原村役場を起終点とし村内を網羅する原村循環線となっています。さらに、茅野市内の市街地周辺では乗合オンデマンド交通「のらぎあ」が運行されています。

また、地域内ではバス、デマンドを補完し、場所や時間に制限がない移動手段であるタクシーの事業者3社が住民や来訪者の移動を担っています。

表 3-2 地域内の公共交通(令和5年3月時点)

分類	路線名等		運行区間	運行状況		
				平日	土日 休日	
鉄道	■JR中央本線 茅野市内:茅野駅、青柳駅 (富士見町:すずらの里駅、富士見駅)			78便 ※1	78便 ※1	
バス、 デマンド	地域間 幹線系統	本線(岡谷・茅野線)	岡谷～茅野	29便	運休	
		穴山・原村線	茅野駅～弘沢車庫	11便	運休	
	地域内 フィーダー	メルヘン街道バス	茅野駅～横谷観音	6便	運休	
		原村循環線 (通学支援便含む)	原村役場～原村役場 原村役場～すずらの里 すずらの里～四季の森 南原北、三井の森～原村役場	34便	運休	
		通学・通勤バス 御狩野線	茅野駅～御狩野公民館	4便	運休	
		通学・通勤バス 丸山線	茅野駅～望岳の湯	4便	運休	
		通学・通勤バス ピアみどり線	茅野駅～北山小学校	9便	運休	
		通学・通勤バス 米沢線	茅野駅～北大塩口	4便	運休	
		通学・通勤バス 泉野・玉川線	茅野駅～泉野小学校	4便	運休	
		乗合オンデマンド交通 「のらぎあ」	エリア運行 デマンド方式	—	※2	
		市補助路線	通学・通勤バス 白樺湖・車山高原線	茅野駅～車山高原	4便	運休
			蓼科ラウンドバス	横谷峡～車山高原	4便※3	
	自主運行 路線	白樺湖・車山高原線	茅野駅～車山高原～上諏訪駅	4便	6便	
		北八ヶ岳ロープウェイ線	茅野駅～北八ヶ岳ロープウェイ	4便	8便	
		理科大線	茅野駅～理科大	22便	運休	
		渋の湯線	茅野駅～渋の湯	2～4便※3		
		麦草峠線	茅野駅～白駒の池	6便※3		
美濃戸口線	茅野駅～美濃戸口	4～8便※3				
タクシー	■タクシー事業者:3社					

※1:茅野駅の発便数

※2:年末年始は運休

※3:は特定日運行(オンシーズンの運行便数)

3-3. 新たな公共交通の利用状況

連携計画以降のバス運行等の変遷(5頁)にも示すように、茅野市では令和4(2020)年4月からの通学・通勤バス、同年10月からの乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の本格運行と新たな公共交通体系での運行が行われています。

また、原村も令和4(2020)年10月より乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の実証運行を開始しています。

ここでは、これら新たな公共交通や実証運行の利用状況について整理しました。

(1) 茅野市における新たな公共交通の利用状況

① 茅野市 通学・通勤バスの利用状況

令和4年10月より運行を開始した通学・通勤バスの利用状況は、4月や7・8月など学校の休みが多い月は利用者数が減少しているものの、運行開始の4月より利用者数が増加もしくは同程度で推移しており、新年度前からの周知により運行開始以降、延べ日200人程度の児童・生徒の利用がみられます。

表 3-3 月別利用者数の推移

月別 利用者数	路線	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計 (期間平均)	12月/4月
		ピアみどり線	1,022	1,202	1,348	1,015	683	1,215	1,285	1,093	1,015	9,878
米沢線	570	768	913	775	492	865	944	981	961	7,269	1.69	
泉野・玉川線	203	178	202	156	94	141	220	264	247	1,705	1.22	
御狩野線	1,089	1,410	1,722	1,364	795	1,509	1,313	1,509	1,238	11,949	1.14	
丸山線	671	1,202	1,038	717	123	839	830	898	824	7,142	1.23	
合計		3,555	4,760	5,223	4,027	2,187	4,569	4,592	4,745	4,285	37,943	1.21
日平均 利用者数	ピアみどり線	51.1	63.3	61.3	50.8	31.0	60.8	64.3	54.7	48.3	53.7	0.95
	米沢線	28.5	40.4	41.5	38.8	22.4	43.3	47.2	49.1	45.8	39.5	1.61
	泉野・玉川線	10.2	9.4	9.2	7.8	4.3	7.1	11.0	13.2	11.8	9.3	1.16
	御狩野線	54.5	74.2	78.3	68.2	36.1	75.5	65.7	75.5	59.0	64.9	1.08
	丸山線	33.6	63.3	47.2	35.9	5.6	42.0	41.5	44.9	39.2	38.8	1.17
	合計	177.8	250.5	237.4	201.4	99.4	228.5	229.6	237.3	204.0	206.2	1.15

利用者数(人)

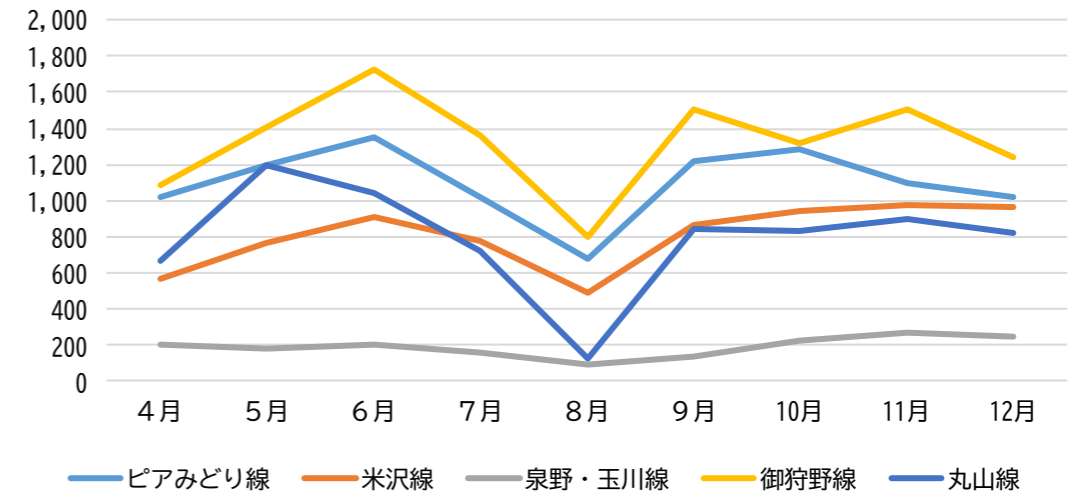


図 3-1 月別日平均利用者数の推移

(2) 茅野市 乗合オンデマンド交通「のらざあ」の利用状況

1) 登録者数

登録者数は、令和5年1月初めの時点で6,454人となっています。登録者のうち市内在住（別荘含む）が4,780人と75%を占め、また、茅野市人口（54,635人、令和5年1月1日）の約9%の方が登録している状況です。

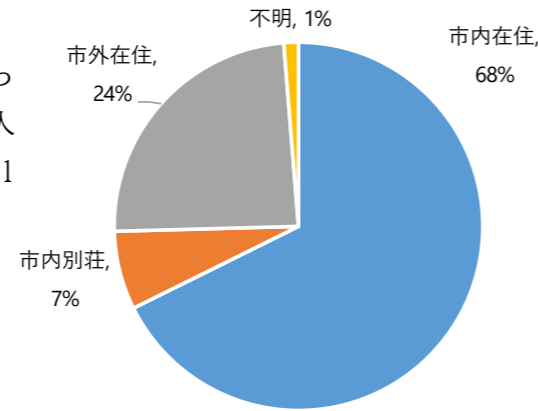


図 3-2 居住地別登録者構成

2) 利用者数

運行開始からの利用者数は15,595人となっており、年代別では80歳代が25%、70歳代が20%、20歳未満と50歳代が10%ずつで、その他の年齢層では各々10%未満となっています。

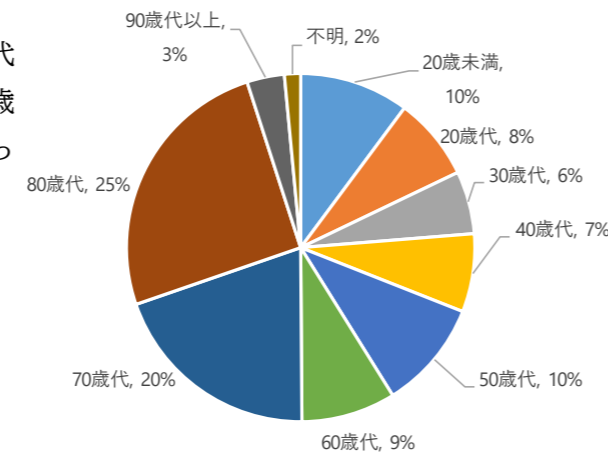


図 3-3 年齢別利用者割合

3) 日利用者数

日平均利用者数は、8～9月は路線バス運行しながらの運行（移行期間）であったため利用者は少ない状況でしたが、本格運行開始の10月からは日平均130～150人の利用となっています。

また、平日と土日祝日の利用状況を比較すると、休日の利用は平日の約4割程度と少ない状況となっています。

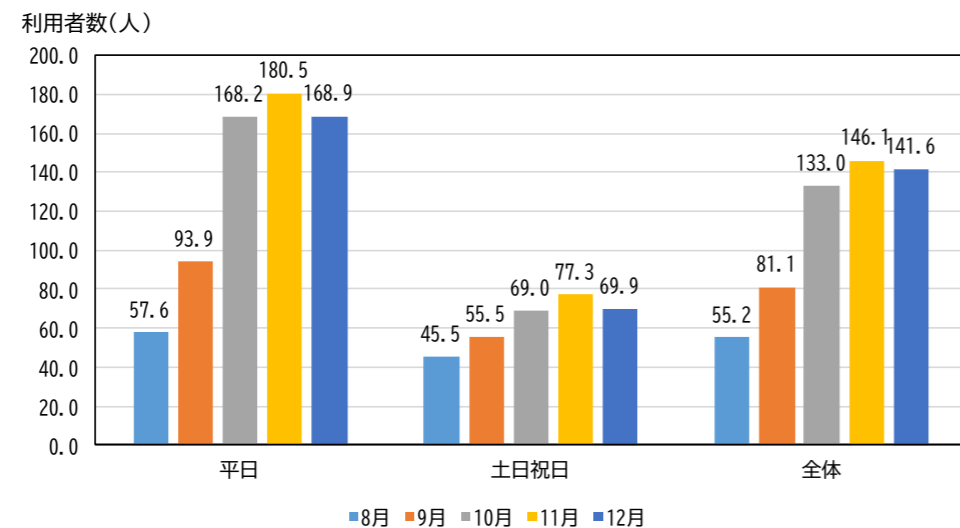


図 3-4 月別日平均利用者数の推移

(3) 原村 実証運行（乗合オンデマンド交通「のらざあ」）の利用状況

1) 登録者数

登録者数は、令和5年1月初めの時点で40人となっています。

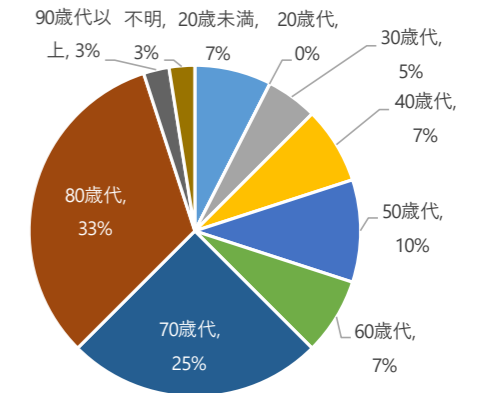


図 3-5 登録者の年齢構成

2) 利用者数

運行開始からの利用者数は124人となっており、年代別では70歳代が33%、20歳未満が20%、80歳代が18%で、その他の年齢層では各々10%以下となっています。

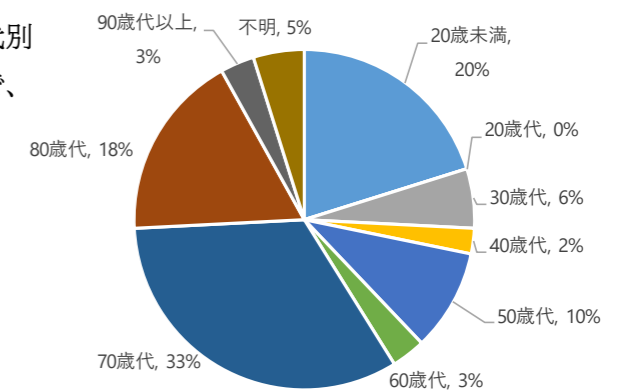


図 3-6 年齢別利用者割合

3) 日利用者数

日平均利用者数は、運行開始が10月下旬であったため10月の利用者数は少ないですが、徐々に利用者数は増えてきています。

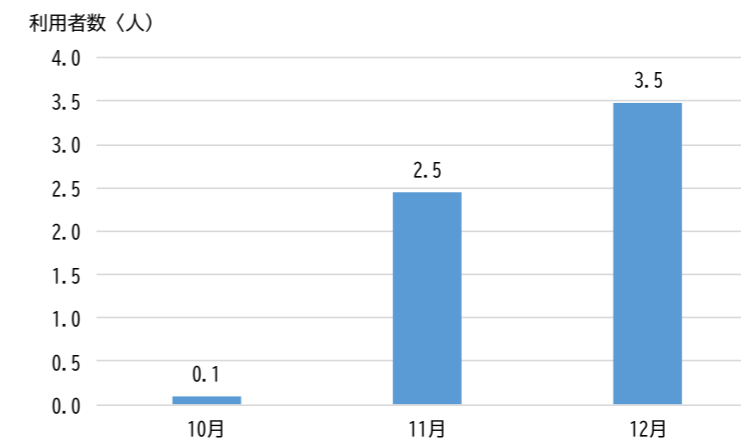


図 3-7 月別日平均利用者数の推移

3-4. 公共交通に関する住民アンケート調査

(1) 住民アンケート調査概要

① 調査期間、配布・回収方法

調査期間：令和4(2022)年11月16日(水)～11月30日(水)

配布回収方法：郵送による配布・回収

② 配布・回収状況

配布・回収数及び回収率は以下のとおりです。

配布数：6,483世帯(茅野市3,000世帯、原村3,483世帯)

回収数：2,504世帯(茅野市1,018世帯、原村1,437世帯、居住地無回答49世帯)

回収率：38.6%(茅野市33.9%、原村41.3%)

なお、日常行動などについては1世帯で3名までご回答いただける設問となっており、回答者数としては、5,310人(茅野市2,287人、原村2,939人、居住地無回答84人)となります。

③ 調査内容

調査は、世帯にアンケート票を送付し同居する中学校卒業の方を対象とした日頃の移動に関する状況、今後の公共交通のあり方や要望などについて調査を行いました。

【設問項目】

- 回答者属性
- 通勤・通学、買い物、通院を目的とした外出行動と移動手段
- 公共交通の利用状況とその理由
- 茅野市の令和4年10月以降からの交通体系やそのような取組について(茅野市住民のみ)
- 原村のデマンド交通実証実験の利用意思やそのような取組について(原村住民のみ)

(2) 住民アンケート調査結果

① 基本属性

- 回答者の年齢は、70歳代が23.4%と最も多く、次いで60歳代が21.5%、50歳代が14.4%となっています。
- 世帯構成は、高齢者独居世帯が8.5%、高齢者世帯が13.8%、独居世帯が9.5%、その他が68.2%となっています。(※集計上、70歳代以上を高齢者と設定)
- 運転免許保有状況
 - ・免許を保有している方が87.2%を占め、保有していない方は12.7%となっています。
 - ・免許をお持ちでない方、免許を保有している方でも「普段は運転しない」という方は、80歳代では約半数、10歳代では約9割と、70歳代以上及び、20歳代以下で他の年代に比べ多くなっています。
 - ・高齢者独居世帯で免許を保有していない方が19.7%と他の世帯構成に比べ高い状況となっています。
- スマートフォンの所有状況
 - ・スマートフォンの有無については、「ある」が83.5%、「ない」が16.5%となっています。
 - ・年齢別では、60歳代以下はほぼ9割以上の方がお持ちである一方、70歳代は74.7%、80歳代では39.2%と年齢が高くなるに従い保有率は低くなっており、高齢者独居世帯では39.6%、高齢者世帯では26.0%の方がスマートフォンをお持ちでないようです。

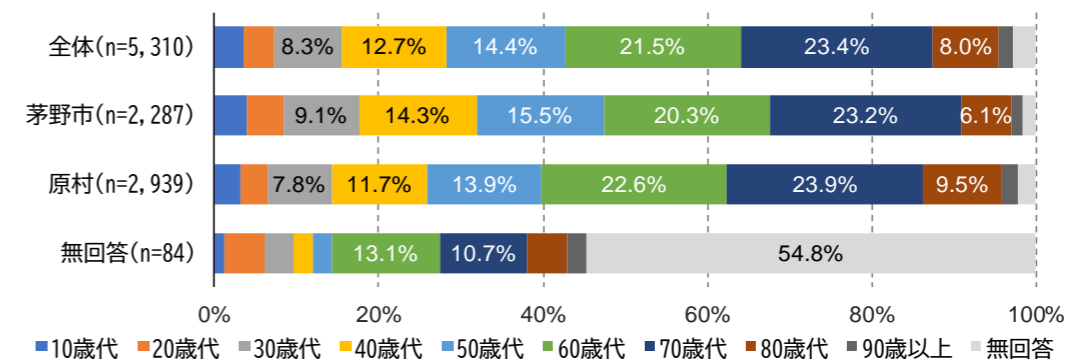


図 3-8 回答者の年齢

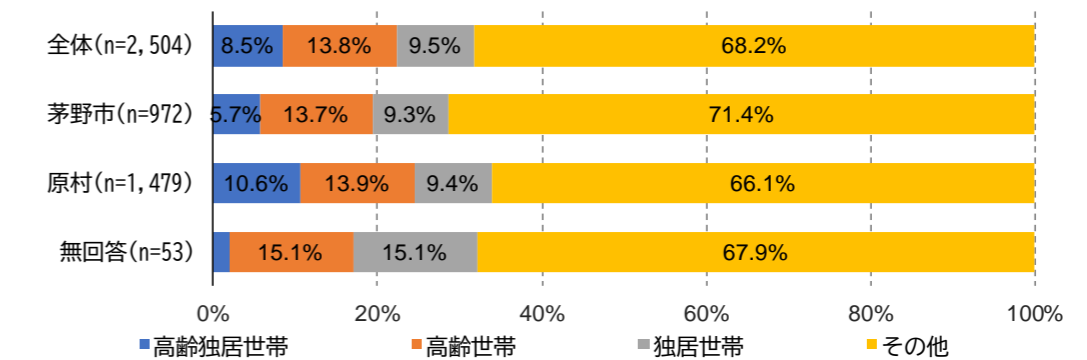


図 3-9 世帯構成

② 通勤・通学行動

- 通勤・通学先としては、茅野市居住者は、茅野市内が63.8%と最も多く、次いで諏訪市が16.7%となっています。原村居住者は、原村村内が35.9%と最も多く、次いで、茅野市が30.1%、富士見町が12.1%、諏訪市が11.1%となっています。
- 通勤・通学の頻度は、「ほぼ毎日」が77.5%を占め、次いで、「週2～3日」が10.4%となっています。
- 通勤・通学の出発時間は、7時台が42.2%、8時台が29.4%と突出し、この2時間で全体の71.6%を占めています。また、帰宅時間は、18時台が最も多く25.6%、次いで17時台が18.8%となっており、16時台以降分散している状況となっています。
- 通勤・通学の代表交通手段は、「自動車(自ら運転)」が80.9%を占め、次いで「自動車(送迎等)」が6.7%と自動車での移動が87.6%を占めています。公共交通の利用状況としては、「鉄道」が3.6%、「バス」は0.7%、デマンド交通「のらぎあ」は0.4%、「タクシー」は0.3%となっています。
- 年齢別では、10歳代は「鉄道」が33.5%、「バス」は5.5%と公共交通利用が高い状況である一方で、「自動車(送迎等)」も約4割を占めています。

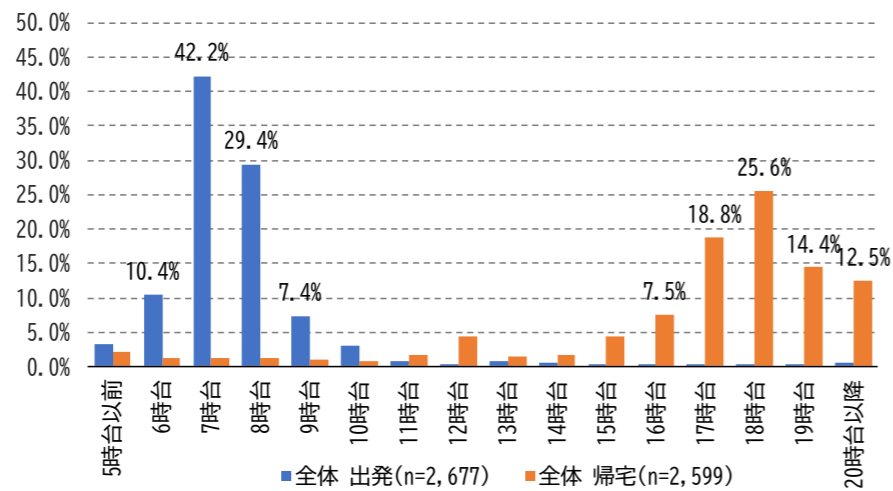


図 3-10 通勤・通学の出発・帰宅時間

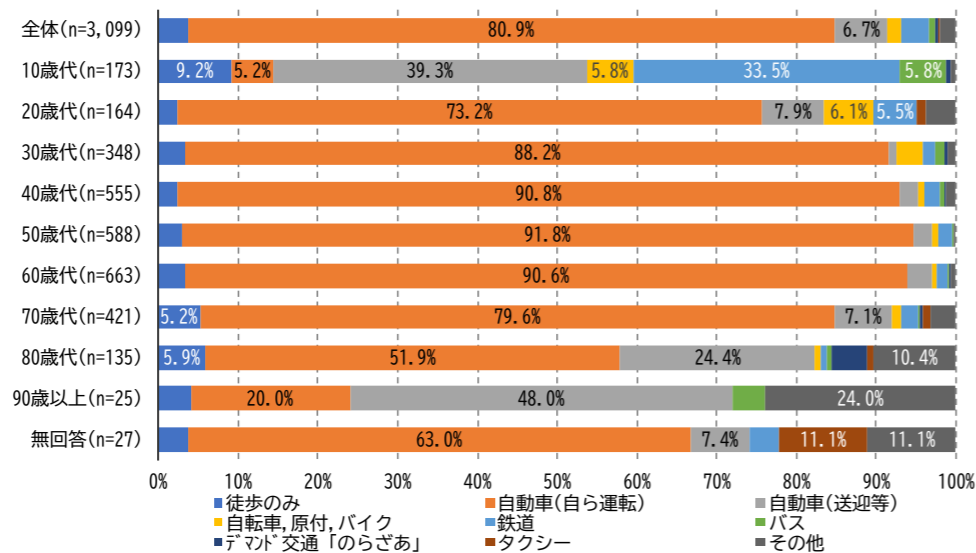


図 3-11 通勤・通学の交通手段(年齢別)

③ 買物行動

- 買物の頻度は、「週2～3日」が最も多く44.2%、次いで「週に1回」が36.3%となっています。年齢別では、他の年代に比べ30歳代以下と80歳代で頻度が低く、週1回程度以下の回答が半数以上を占めています。
- 買物の出発時間は、10時台が28.9%と突出しており、9・11時台及び13～18時台で各々10%程度と分散しています。また、帰宅時間は、11・12時台が18%程度と高く、15～18時台は各々9%程度と分散しています。年代別でみると、70歳代以上では午前中に買物する方が多く、60歳代以下では分散傾向はあるものの夕方の時間帯に買物をされる方が多いようです。
- 買物施設としては、茅野市居住者は、ツルヤ、ザ・ビッグ茅野店、オギノ、ピアみどり、サン・ライフなどに分散している状況がうかがえます。原村居住者は、Aコープ原村店が回答の41%と突出し、ツルヤ、西友も10%程度となっています。
- 買物の交通手段は、「自動車(自ら運転)」が87.4%、「自動車(送迎等)」が6.1%と自動車による移動が93.5%を占め、公共交通利用(鉄道+バス+デマンド交通「のらぎあ」+タクシー)は1.3%となっています。年代別では、30～60歳代では、「自動車(自ら運転)」が9割程度となっており、10歳代及び70歳代以上では「自動車(送迎等)」が多くみられます。

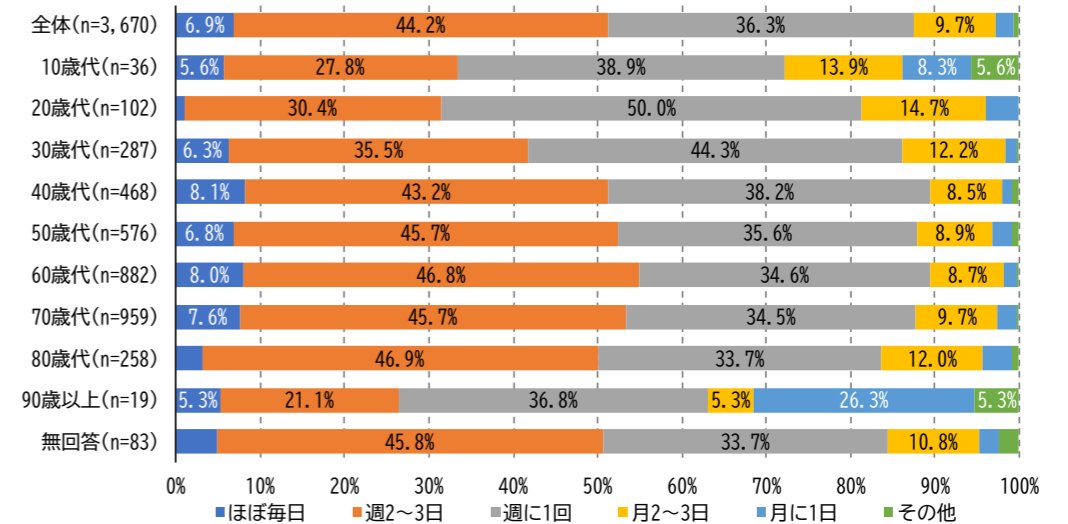


図 3-12 買物の頻度(年齢別)

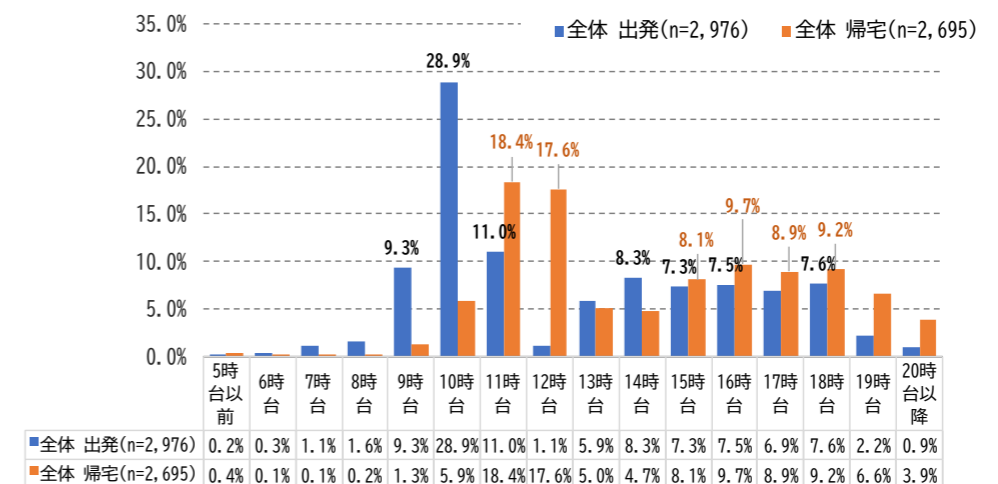


図 3-13 買物の出発・帰宅時間

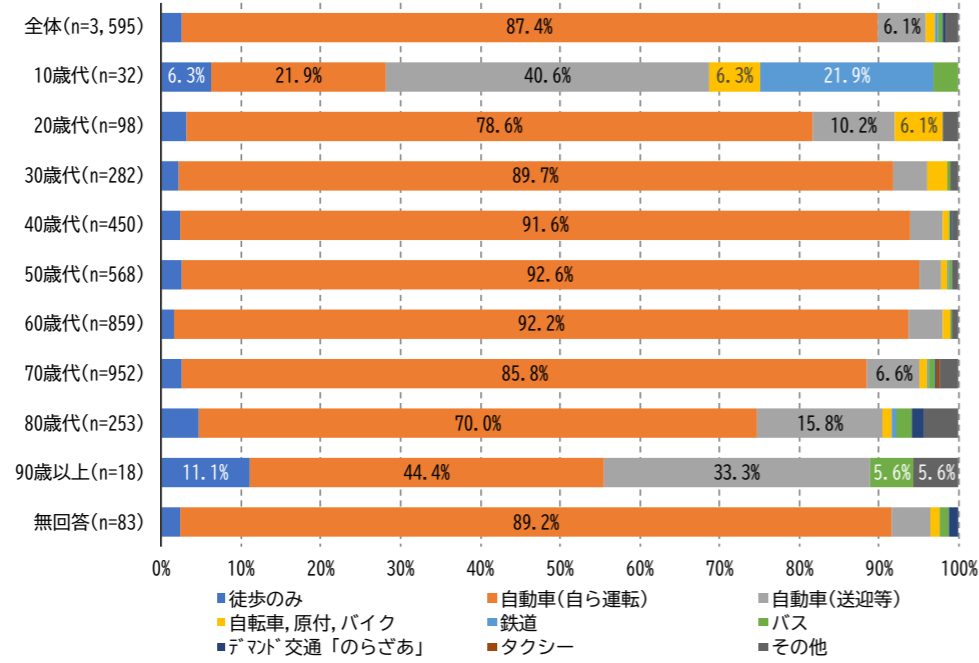
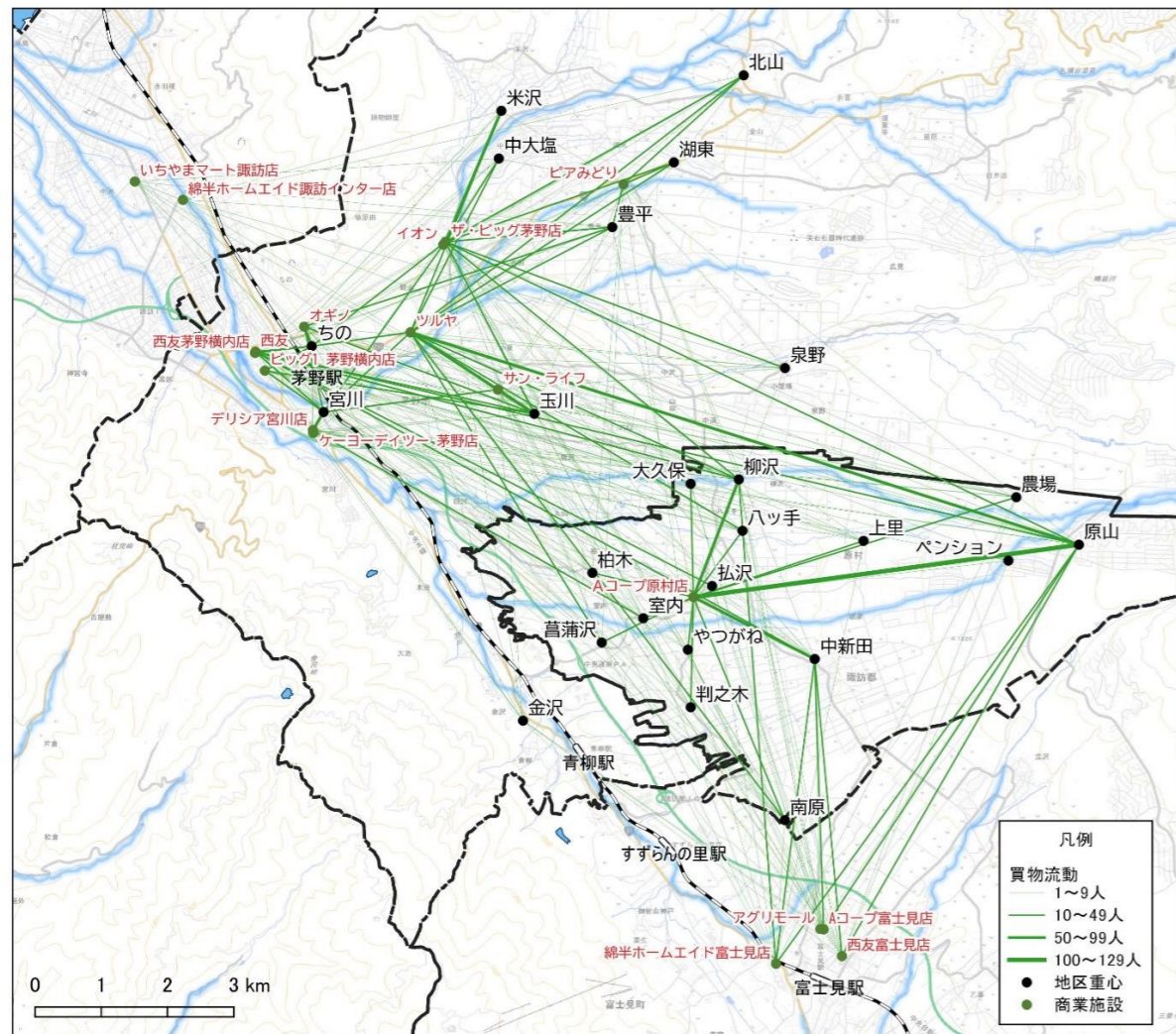


図 3-14 買物の交通手段(年齢別)



※綿半ホームエイドは、茅野市金沢地区、原村住民の回答は富士見店、その他は諏訪インター店として図化。

図 3-15 買物流動

④ 通院行動

- 通院されている方を年齢別にみると、20歳代以下では約2割ですが、年齢が高くなるに従い割合が増加する傾向を示しており、70・90歳代では約8割、80歳代では約9割の方が通院しているようです。
- 通院の頻度は、「月に1日」以下（「月に1日」+その他）が約8割と、通院頻度は比較的低い状況です。
- 年齢別では、特に80歳代は「月に2~3日」以上の頻度の方が21.8%と多くみられます。
- 通院の出発時間は、9時台を中心に8~10時台に集中し、帰宅は10~12時台に集中しています。
- 医療施設としては、諏訪中央病院が茅野市・原村居住者とともに最も多く通院している状況がうかがえます。茅野市居住者は、諏訪中央病院への通院が突出している一方、原村居住者は、諏訪中央病院とともに、富士見高原病院、原村診療所への通院も多い状況となっています。
- 通院の交通手段は、「自動車(自ら運転)」が79.3%、「自動車(送迎等)」が13.3%と自動車による移動が92.6%を占め、公共交通利用（鉄道+バス+デマンド交通「のらぎあ」+タクシー）は2.8%となっています。

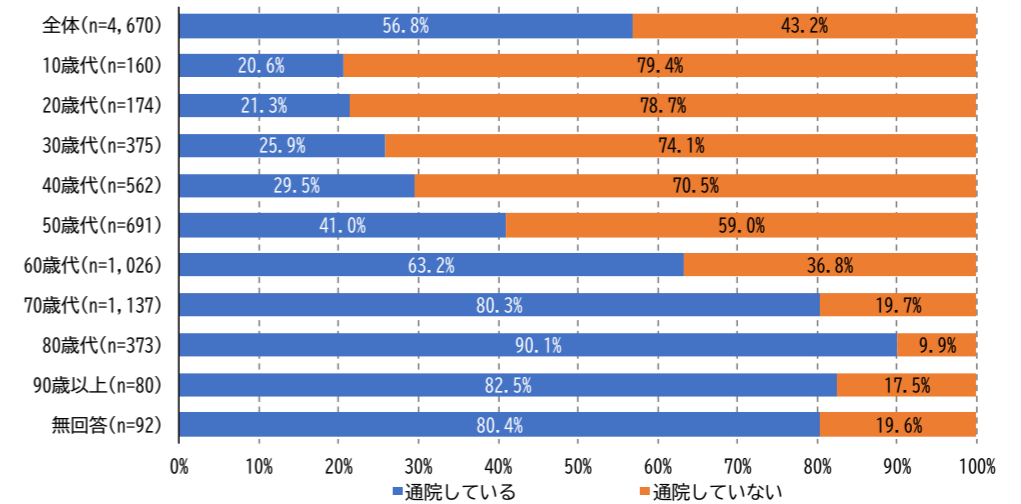


図 3-16 通院の状況(年齢別)

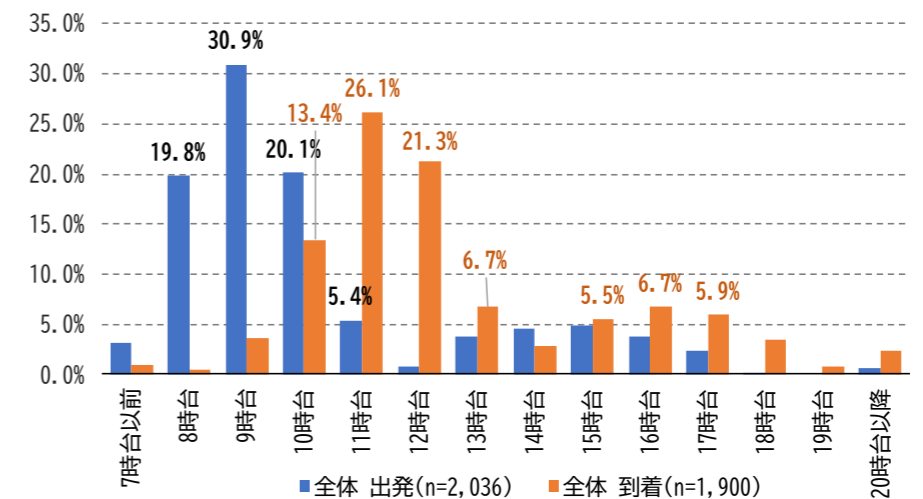


図 3-17 通院の出発・帰宅時間

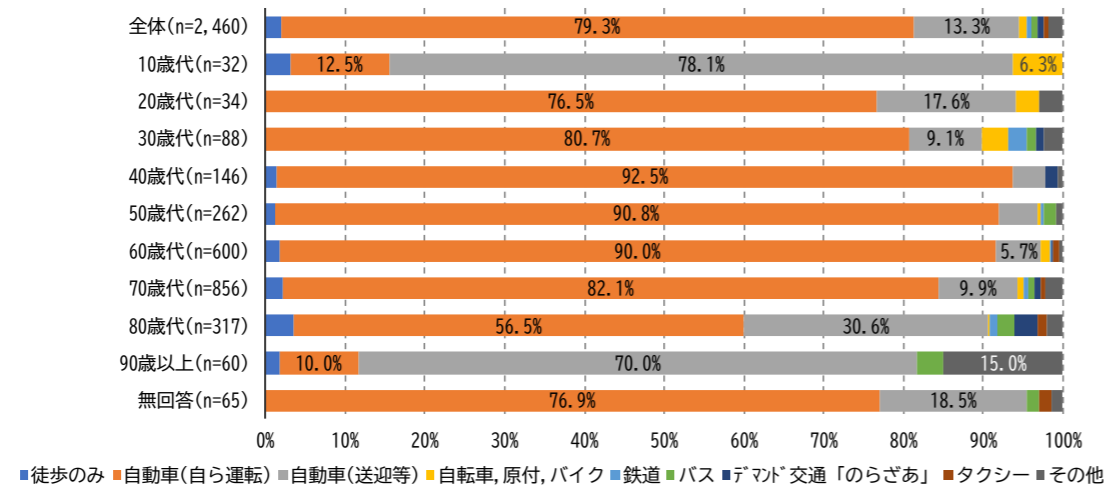


図 3-18 通院の交通手段（年齢別）

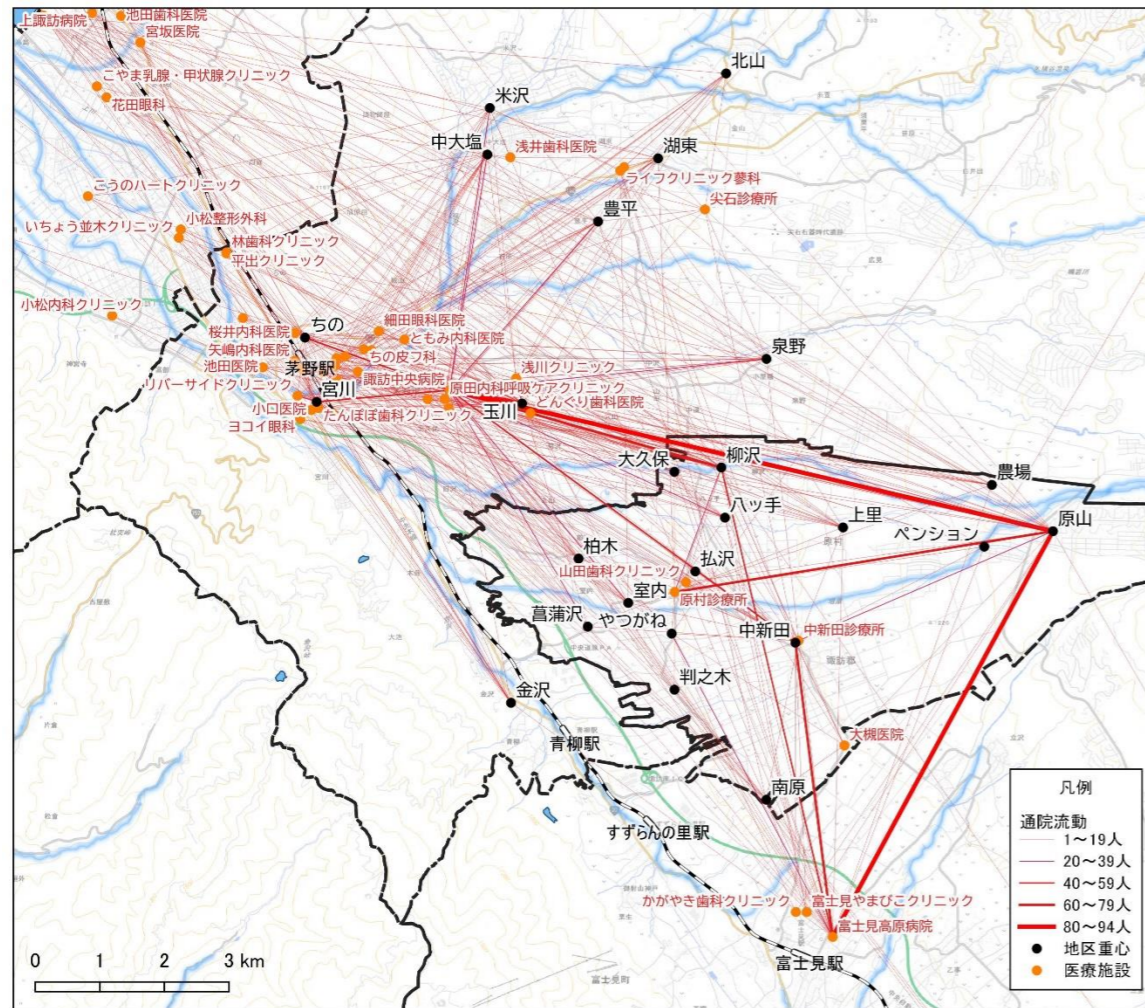


図 3-19 通院流動

⑤ 公共交通の利用状況

■最近1か月の間にバス・デマンド交通「のらぎあ」を利用した方は4.8%となっています。
 ■バス・デマンド交通「のらぎあ」を利用した方を居住地別にみると、茅野市居住者は5.8%、原村居住者は4.0%となっています。
 ■年齢別では、10歳代16.8%と最も多く、次いで80歳代が10.1%と、その他の年齢層が5%未満であるのに対し、高い状況であることがうかがえます。

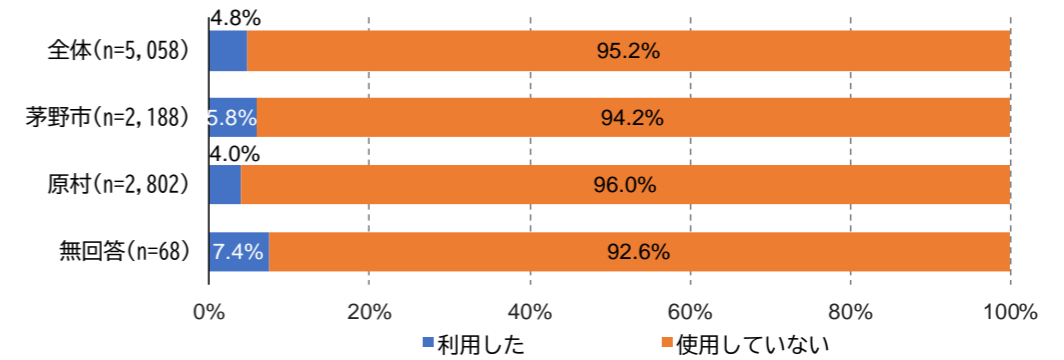


図 3-20 最近1か月の公共交通の利用状況（居住地別）

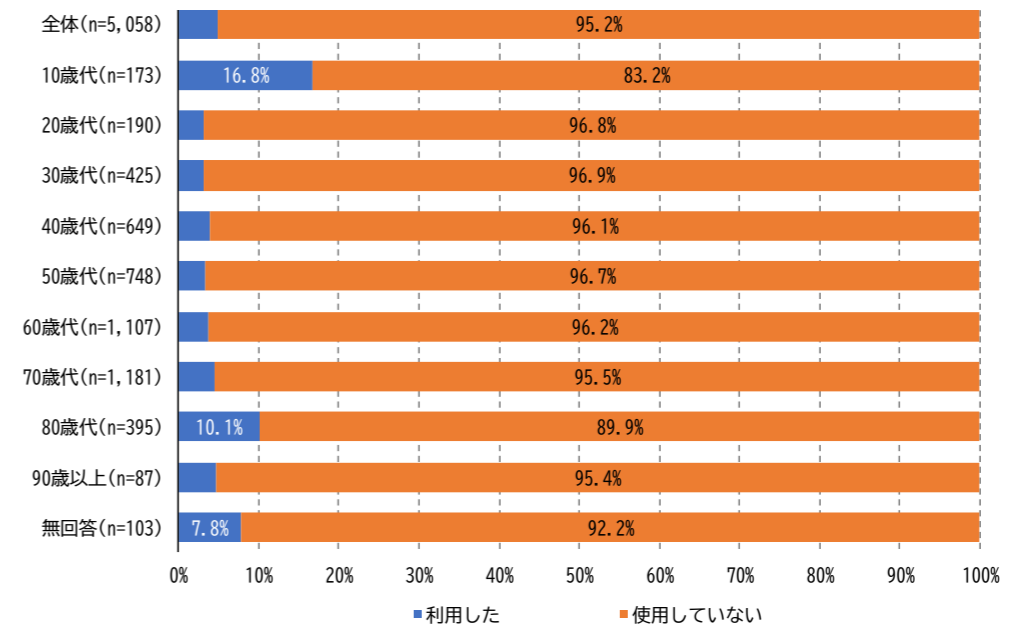


図 3-21 最近1か月の公共交通の利用状況（年齢別）

⑥ 公共交通を利用した方の理由

■最近1か月の間にバス・デマンド交通「のらぎあ」を利用した方の利用した理由としては、「その他」が47.3%最も多く、具体的な記載内容より、病院・買物・飲酒后・遠方への外出時など目的の回答が多く寄せられています。

■次いで、回答が多いのは「お酒を飲んでも利用できるから」が12.4%、「自宅の近くから利用できるから」が11.9%、「ほかに移動手段がないから」が8.0%、「送迎などに頼れる人がいないから」が7.5%、「目的地の近くまで利用できるから」が5.8%と、行動や利便性に応じた理由やほかに移動手段がないための理由が多くなっています。

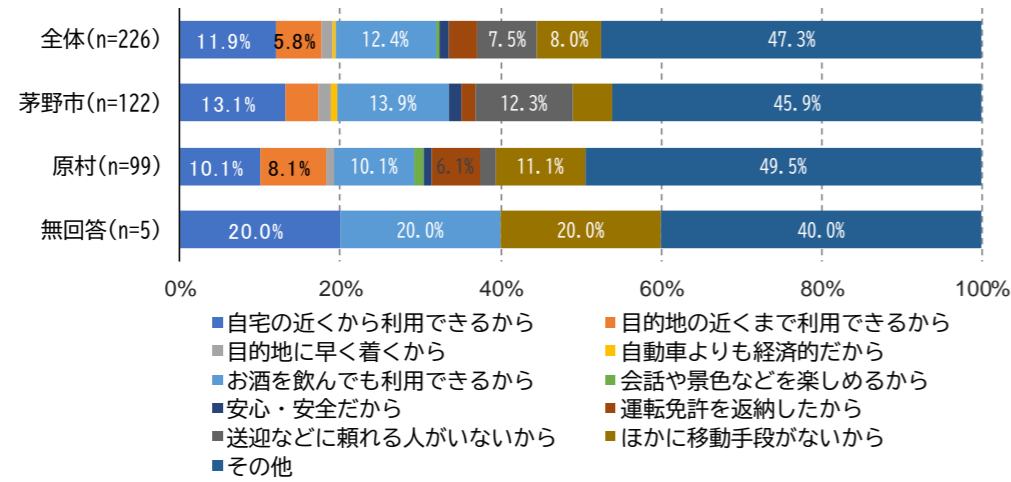


図 3-22 公共交通を利用した方の理由（居住地別）

⑦ 公共交通を利用しない理由

■公共交通を利用しない理由としては、「公共交通以外の移動手段があるから」が63.3%、次いで「その他」が28.5%となっています。

■「その他」の具体的な記載内容では、自家用車の利用を挙げる方が72%、そのほかには、「必要なし」、「不便」や「利用方法がわからない」など回答が寄せられています。

■全年齢別では、「公共交通以外の移動手段があるから」という回答は、20歳代の75.9%を最大に年齢が高くなるに従い減少傾向を示しており、逆に年齢が高くなるに従い「その他」（＝自家用車の利用）の回答が増加しています。

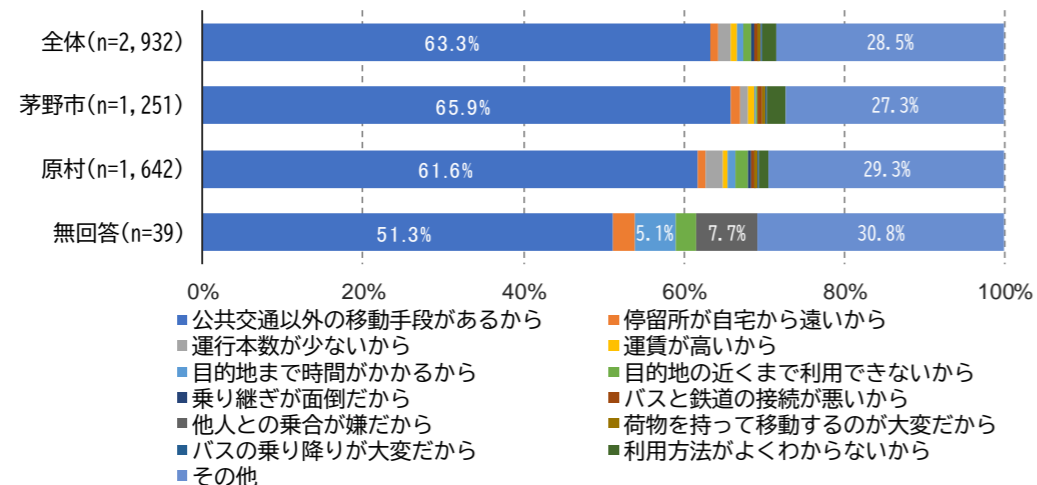


図 3-23 公共交通を利用しなかった方の理由（居住地別）

⑧ 茅野市の公共交通の取り組みについて

■茅野市の公共交通の取り組みについては、「利便性が高まり良いと思う」が36.9%、次いで「さらに取り組みを進展させるべきだと思う」が33.0%と評価する意見が全体の7割を占めています。

■地区別では、湖東、豊平、玉川、北山、ちの、泉野地区で評価する意見が7割を超え、比較的、市街地から離れた地域で期待されているものと考えられます。

■「その他」の具体的な意見としては、「運転できなくなったら利用する」「利用したことがない」などの意見が多く寄せられています。また「のらぎあのエリア外」「使い方がわからない」「電話をしても予約できない」など、「のらぎあ」の運行に対する意見・要望も寄せられています。

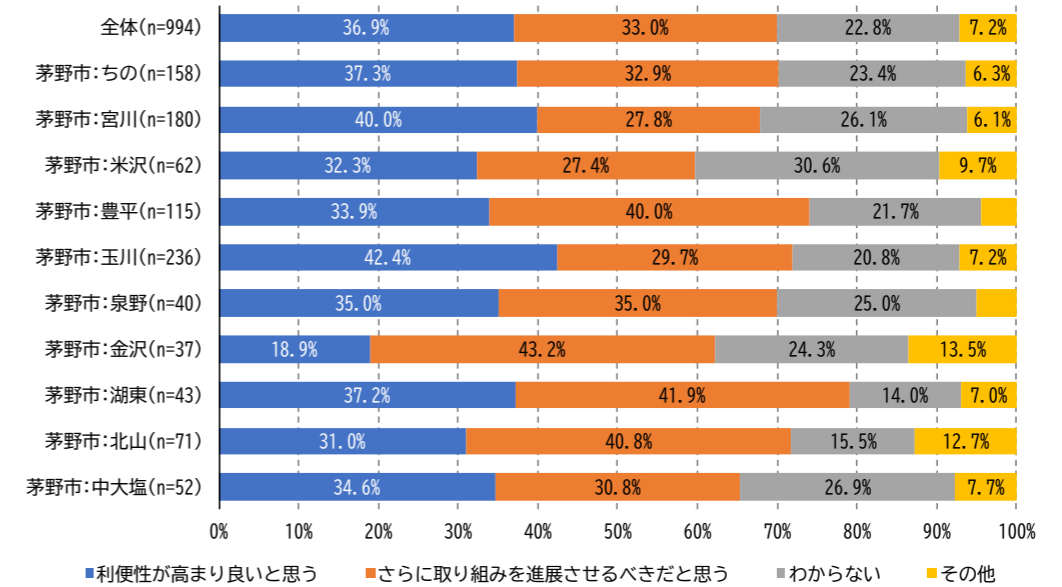


図 3-24 茅野市の公共交通の取り組みについて（茅野市居住者、世帯主のみ）

⑨ 原村の公共交通の取り組みについて

1) 実証運行中のデマンド交通利用意思

■デマンド交通の利用意思としては、「既に利用した」が0.9%、「利用してみたい」が24.0%と全体の1/4は利用の意思を示し、また、「土日も運行されれば使ってみたい」という回答も4.8%となっています。一方、「使う予定はない」も41.5%と多くなっています。

■「その他」に寄せられた具体的意見では、約2/3が運転免許返納後など将来的には利用するという回答で、残りの多くは運行エリア・時間帯などに対する条件付き使用や要望、利用方法がわからないなどの回答となっています。

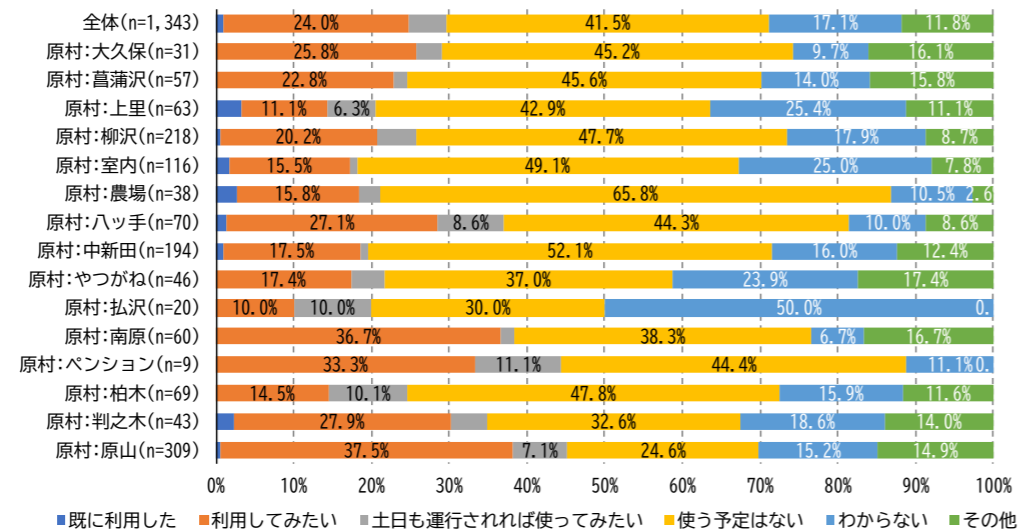


図 3-25 デマンド交通に対する利用意思（原村居住者、世帯主のみ）

2) 原村の公共交通の取り組みについて

■原村の公共交通の取り組みについては、「さらに取り組みを進展させるべきだと思う」が32.1%、「利便性が高まり良いと思う」が27.2%と評価する意見が6割を占めています。

■一方で、「現在の原村循環線のままで良い」「原村循環線を継続・変更していくことが良い」という回答も約1割となっています。

■「その他」の具体的意見としては、朝夕の循環線と日中デマンド運行、運行エリアの拡大、交通体系構築に向けたアイデアなどの意見が多く寄せられています。

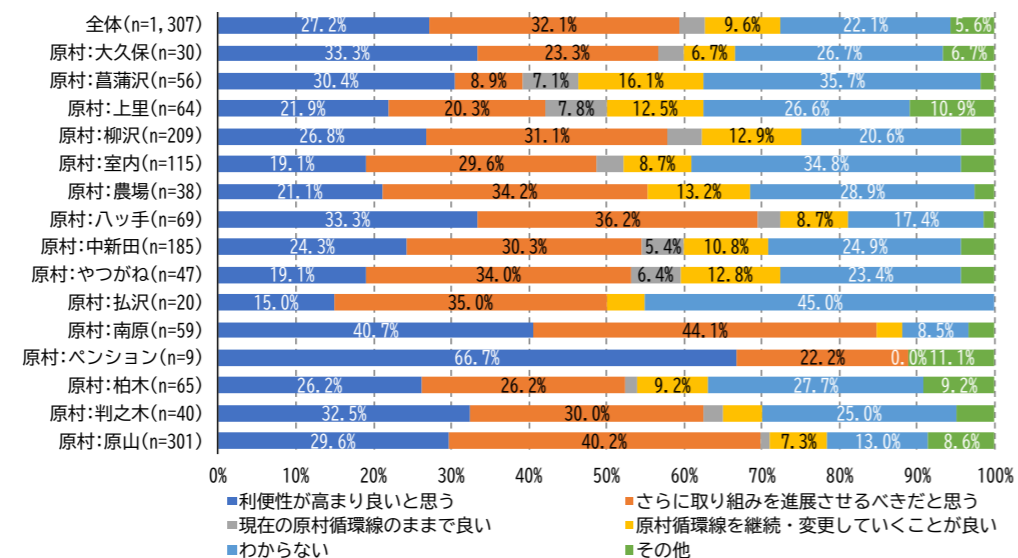


図 3-26 原村の公共交通の取り組みについて（居住地別、世帯主のみ）

4. 地域公共交通の課題（素案）

（1） 地域公共交通を取り巻く状況からの課題

- ・人口減少に伴う人口密度の低下への対応
- ・車以外の移動手段の確保が必要な高齢者の増加への対応
- ・日常における地域内外での移動実態・目的に合わせた公共交通網の維持・確保
- ・観光地、別荘地への移動手段の確保
- ・免許返納者への支援拡大

（2） 上位・関連計画との整合

- ・持続可能な公共交通体系の構築
- ・コンパクトなまちづくりの形成を支援する公共交通網の形成
- ・利用者ニーズ、実情に合った交通手段の見直し・確保

（3） 公共交通の現状からの課題

- ・茅野市における新たな交通体系の継続的な検証・改善
- ・原村における交通体系の再検証
- ・鉄道とバス・デマンド交通の交通手段や市村間での連携強化
- ・公共交通利用者の増加への取り組み

（4） 住民、公共交通利用者意識からの課題

- ・自動車依存から公共交通利用への転換による公共交通利用者増加への取り組み
- ・公共交通の主たる利用者でもある児童・生徒と高齢者のニーズに合った公共交通環境の構築
- ・地域に応じた公共交通利用環境の構築
- ・新たな交通体系構築・維持に向けた取り組み

5. 計画の策定方針

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。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、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねることで作成していくものです。

（地域公共交通計画等の策定と運用の手引き（令和4年3月 国土交通省）より）

茅野市・原村では、今年度実施した計画策定に向けた基礎調査、各種アンケート調査結果をもとに、令和5年度に法定協議会である茅野市・原村地域公共交通活性化協議会において議論を重ね、「茅野市・原村地域公共交通計画」の策定を行っていくものとします。

なお、計画策定に向けては、現在、原村で実施している実証運行（3月末まで）の結果も十分踏まえ行っていくものとし、下図に示すスケジュールで実施していくものとします。

表 5-1 計画策定のスケジュール

	令和5（2023）年										令和6（2024）年		
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
地域公共交通の課題の精査	■												
基本方針の設定				■									
計画目標の設定				■						■			
目標達成のための施策・事業				■						■			
推進体制・事業実施スケジュール					■						■		
計画達成状況の評価										■			
地域公共交通計画の策定	■										計画素案	計画案	策定
茅野市・原村地域公共交通活性化協議会			◎						◎	◎		◎	
パブリックコメント、住民説明会										→			