

小諸市地域公共交通計画(案)

章	節	項	ページ番号
第1章 はじめに	1. 計画の背景と目的	－	3
	2. 計画の位置付け	－	4
	3. 計画期間	－	5
	4. 計画区域	－	5
第2章 地域公共交通を 取り巻く状況	1. 地域特性	1-1. 人口に関する現状	6
		1-2. 地形に関する現状	7
		1-3. 施設に関する現状	8
		1-4. 観光に関する現状	9
	2. 上位・関連計画の整理	2-1. 小諸市総合計画	10
		2-2. 小諸市都市計画マスタープラン	11
		2-3. 小諸市立地適正化計画	12
	3. 公共交通の整備状況	3-1. 本市の地域公共交通ネットワークの現状	13-16
		3-2. 各交通モードの概況	17-20
		3-3. 公共交通政策の状況	21
	4. 移動実態	4-1. 都市間の結びつき	22-25
		4-2. 市民の移動実態	26-33
		4-3. 来街者の移動実態	34-36
	5. 公共交通に係る情勢とその課題	5-1. 公共交通に係る情勢	37
		5-2. 公共交通の課題整理	38
第3章 公共交通等 リ・デザイン方針	1. 計画の基本方針と施策の方向性	1-1. 目指す将来像と基本的な方針	39
		1-2. 施策・事業の方向性	40
	2. 地域公共交通ネットワークの構築	2-1. 拠点と軸の設定	41
		2-2. 公共交通ネットワークの構築・イメージ	42
	3. 目標達成に向けて実施する施策・事業	3-1. 実施する施策・事業一覧	43
		3-2. 事業内容	44-47
	4. 地域公共交通計画のマネジメント	4-1. 計画マネジメントの考え方	48
		4-2. 計画の指標及び目標値	49
		4-3. 評価検証と改善のサイクル(PDCA)	50

1. 計画の背景と目的

我が国では、少子化・人口減少の本格化やモータリゼーションの進展等により公共交通の利用者は減少し続けています。また、交通事業者の経営悪化、担い手不足が深刻化するなど、公共交通を維持することが困難な状況となっています。

そうした中で、令和2年(2020年)11月、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」(以下「地域交通法」という)が施行され、地方公共団体が交通事業者等と連携して「地域公共交通計画」を作成することを努力義務化し、地方公共団体や民間の多様な主体との連携し、持続可能な地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を目指すこととなりました。

本市においても市内の交通事業者が減少し、なおかつ運転手の高齢化の進行や担い手不足が進行中で公共交通サービス水準の確保が課題となっております。また、公共交通を維持・確保するための財政負担も増加しております。

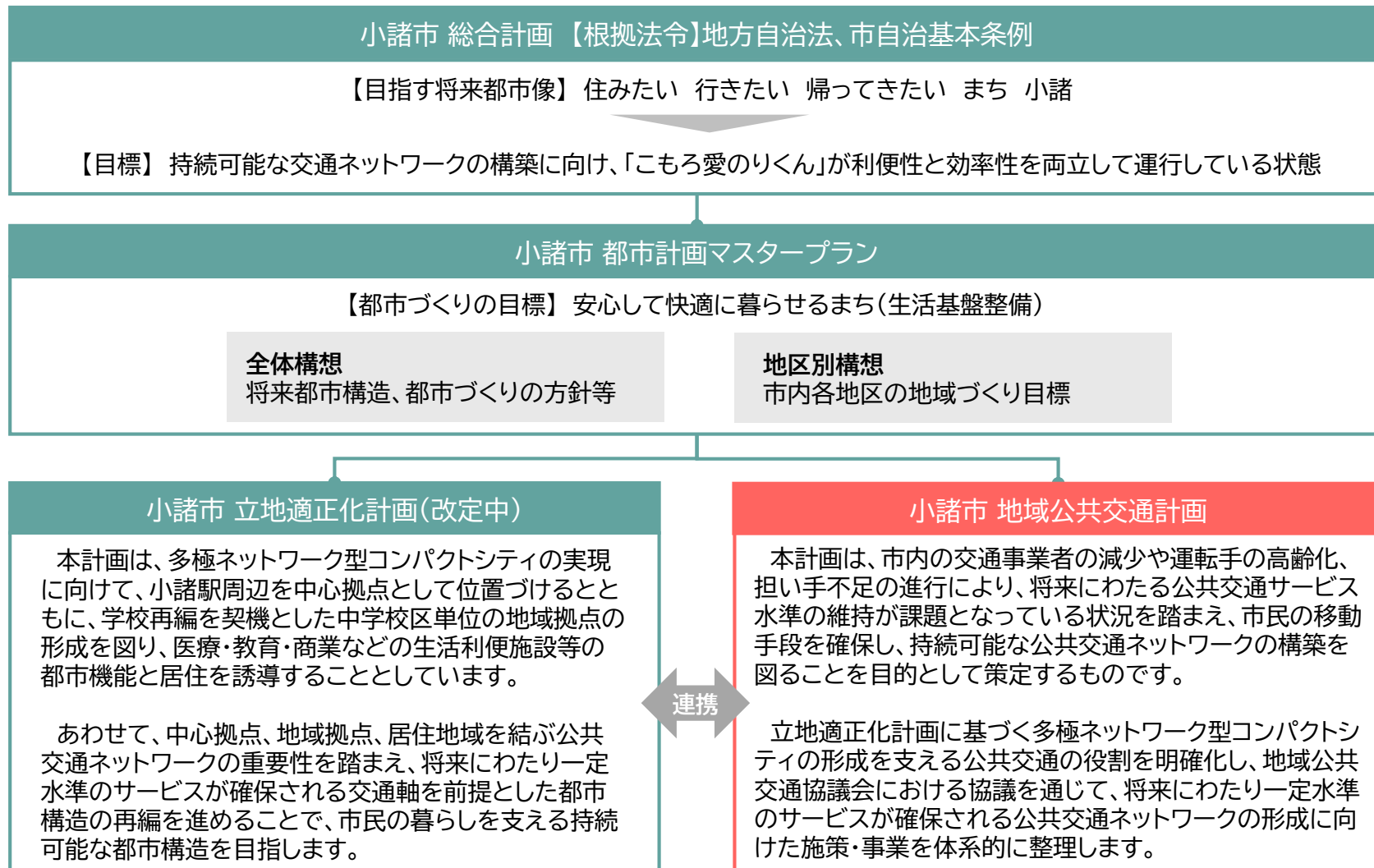
今後は、市民のニーズに対応しつつ、限られた公共交通のリソースの中で持続可能な公共交通ネットワークの維持・確保するための施策・事業に取り組みます。

以上の背景を踏まえ、市民の移動手段の確保やより効率的な公共交通ネットワークの構築に向け、地域交通法に基づく「小諸市地域公共交通計画」(以下「計画」という)を策定します。

2. 計画の位置付け

「小諸市 総合計画」や「小諸市 都市計画マスタープラン」を上位計画とし、地域公共交通に関する取組の推進を図るための計画となります。

また、「小諸市 立地適正化計画」等の関連計画との連携を図ることとします。

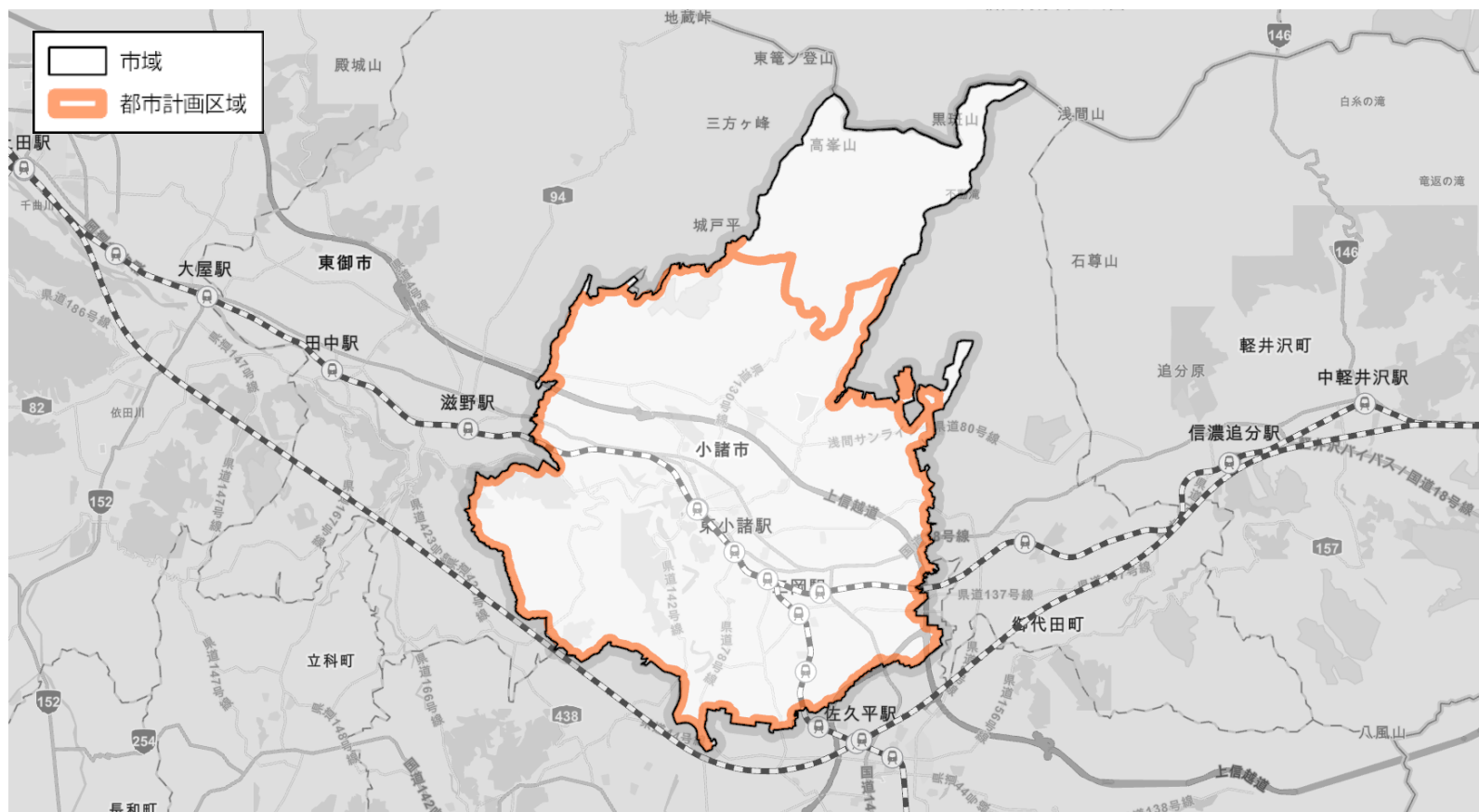


3. 計画期間

計画期間は令和8年度(2026年度)より5か年とし、令和12年度(2030年度)までとします。

4. 計画区域

本計画は、小諸市の都市計画区域内を対象とします。また、主要観光地を結ぶネットワークも考慮します。

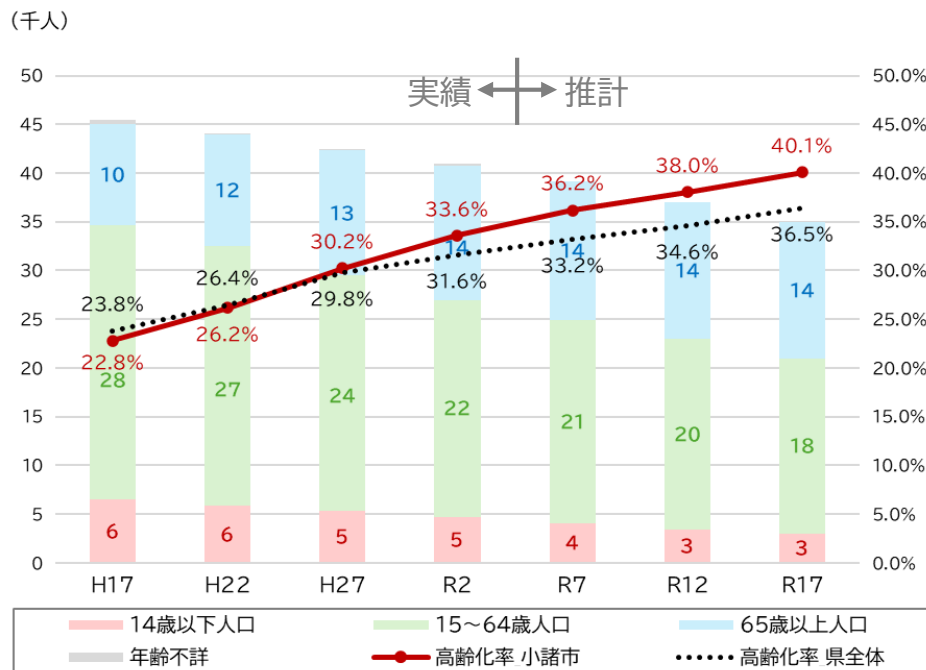


1. 地域特性

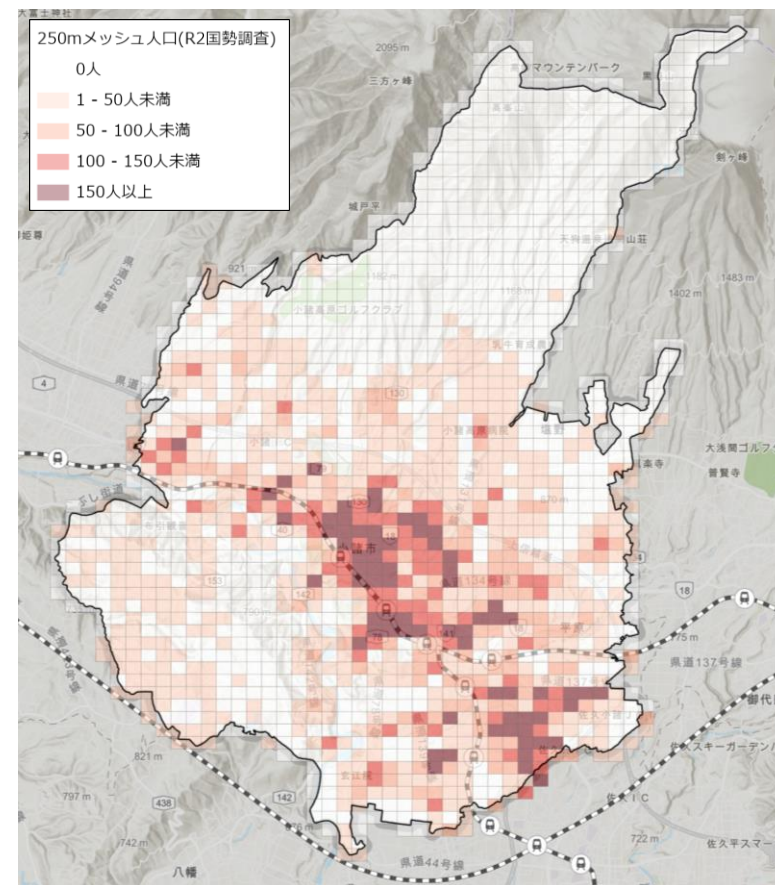
1-1. 人口に関する現状

- 小諸市の人口は令和7年5月時点で約4.1万人となっており、今後も少子高齢化などの影響により減少見込みである。また、高齢化率は増加傾向であり公共交通サービスの維持が課題となっている。
- また、居住者は小諸駅や東小諸駅周辺のエリアに集中している状況となっている。

■ 小諸市の人口の推移



■ 小諸市の人口分布



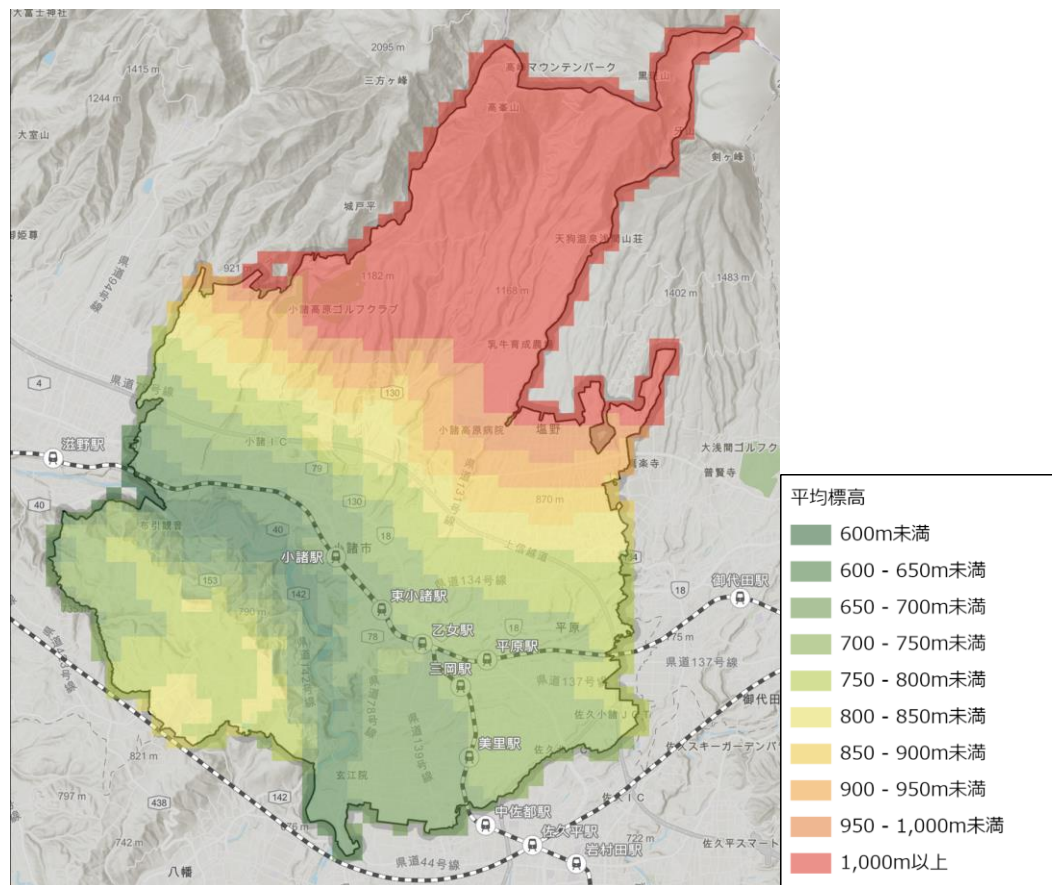
出典:実績 国勢調査(総務省統計局)
 推計 将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)

1. 地域特性

1-2. 地形に関する現状

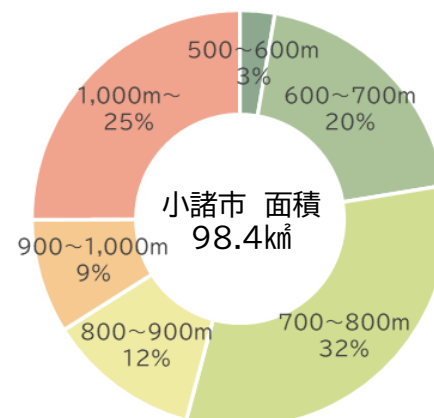
- 小諸市は長野県東部の浅間山登山口として知られる裾野に位置し、平地部の少ない地形で構成されている。
- 市内全体の25%が1,000mを越える標高(中低山)に該当し、特に北部のエリアに多い。
- 標高の高いエリアに居住している市民に対する中心市街地への移動手段の確保が課題である。

■ 小諸市の平均標高

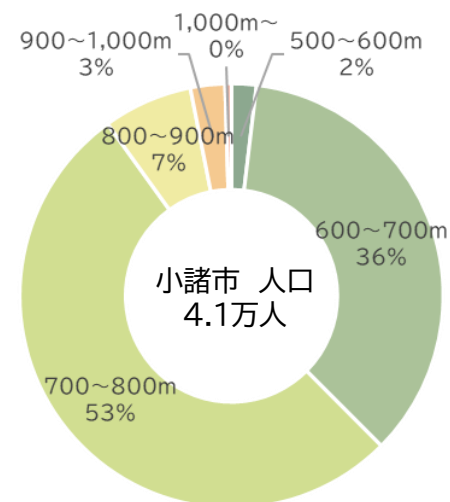


出典：国土数値情報 標高・傾斜度5次メッシュ(国土交通省)

面積



人口

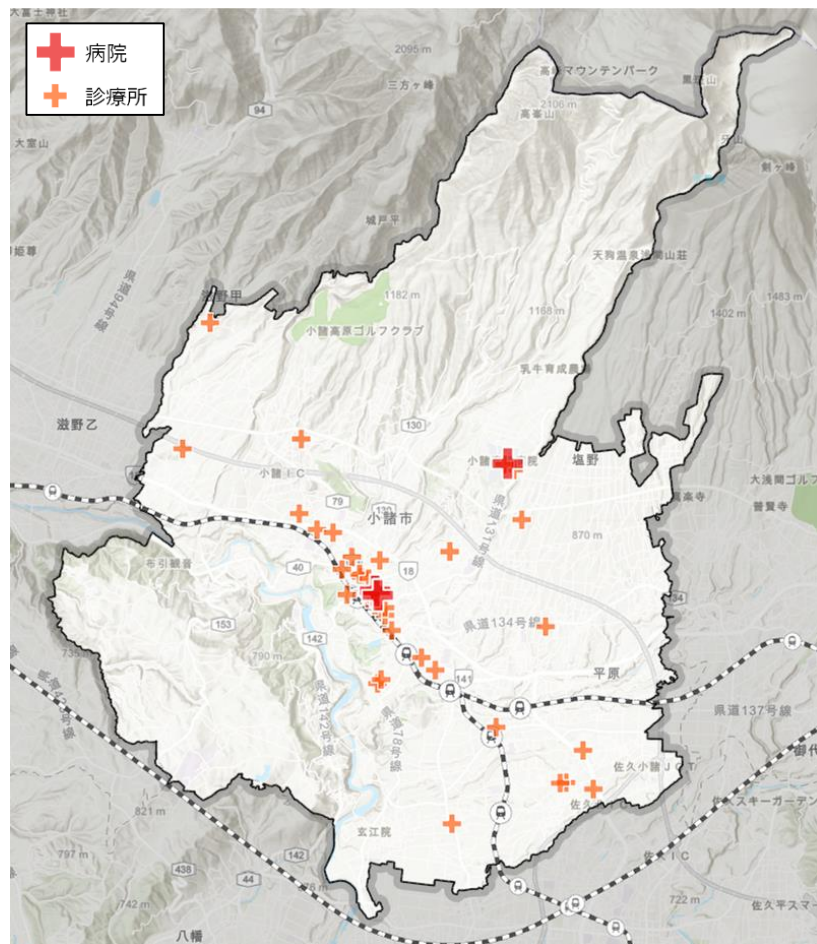


1. 地域特性

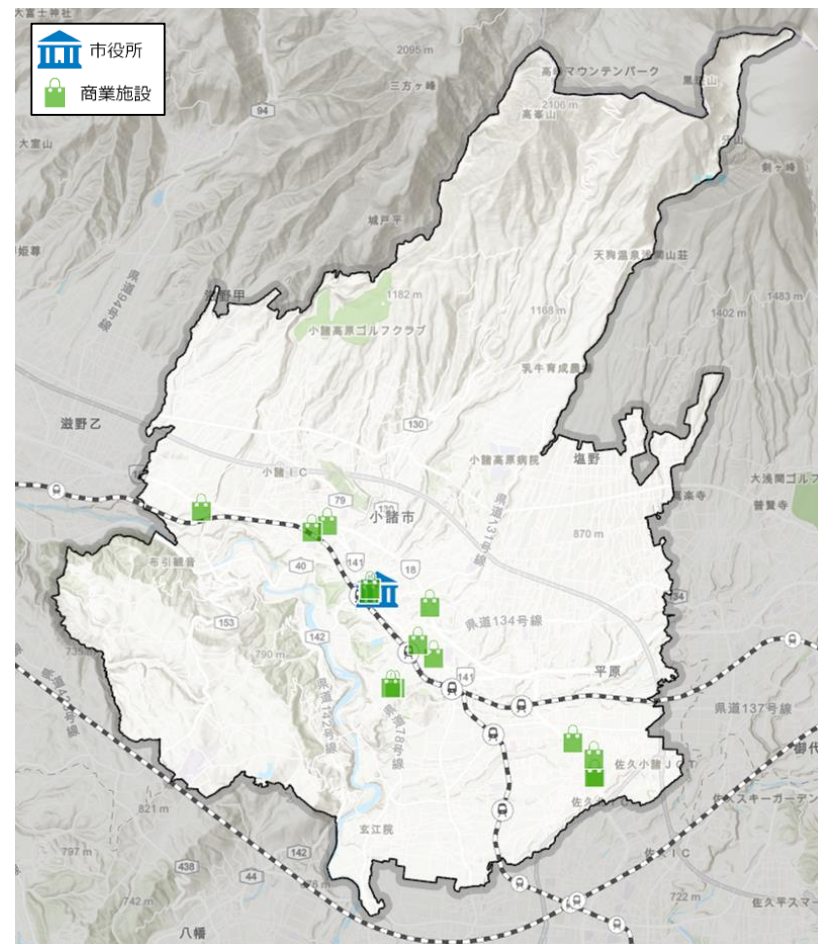
1-3. 施設に関する現状

- 小諸市の医療施設は小諸駅周辺と山間部に位置している。
- 商業施設は居住者の多い地域に集積している。

■ 小諸市内の医療施設



■ 小諸市内の商業施設・行政施設



■ 周辺市町の観光客数と小諸市内の観光地

2. 上位・関連計画

2-1. 小諸市総合計画(令和6年度～令和9年度)

- 目指す将来都市像として「住みたい 行きたい 帰ってきたいまち小諸」を掲げている。
- 将来都市像の実現のために政策分野別の目標を立てており、「安心して快適に暮らせるまち」を形成するために【施策5-1】多極ネットワーク型コンパクトシティにより、利便性が高く、居心地のよい、ひらかれた都市づくりを進めることとしている。

現状と課題

これまでのコンパクトシティの取組等により、まちなかへの民間投資や民間主体によるイベント等の開催が増え、まちなかの回遊や賑わいが徐々に増加しています。この状態を更に促進していくため、公民共創により小諸駅周辺地域の再構築と民間活力を生かした公共的空間の有効活用を進める必要があります。また、高齢者を中心に利用が定着している「こもろ愛のりくん」は、状況・ニーズに合った便利な使い方ができるような運行方法の見直しを行うとともに持続可能な交通ネットワークの構築に向け地域公共交通を検討していく必要があります。

方針

小諸駅周辺地域未来チャレンジビジョンで掲げたまちのイメージの実現に向け、小諸 駅前広場の再整備と旧小諸本陣・大手門・三之門地区の文化観光交流拠点化の取組を行います。まちタネ広場を中心に交流人口、関係人口増につながる取組を行い、公共交通の利便性が高く、歩いて暮らせる居住誘導エリアへの居住誘導を進めます。持続可能な 交通ネットワークの構築に向け、地域公共交通計画の策定に向けた調査を行い、「こもろ愛のりくん」の利便性と効率性の両立を図る運行改善等と広域的な幹線交通維持のため、引き続き運行事業者との連携及び支援を行います。

目標

- ①人・モノ・文化が行き交う、小諸駅・市庁舎周辺地域において、様々な市民生活の利用や文化・観光交流が活発に行われている状態。
- ②公共交通の利便性が高い小諸駅・市庁舎周辺地域における“居心地のよい、歩いて楽しい”都市づくりにより、居住誘導区域への転入が進んでいる状態。
- ③持続可能な交通ネットワークの構築に向け、「こもろ愛のりくん」が利便性と効率性を両立して運行している状態。

2. 上位・関連計画

2-2. 小諸市都市計画マスタープラン(平成28年)

- 「住みたい 行きたい 帰ってきたいまち小諸」の将来都市構造を掲げている。
- 「安心して暮らせるまち」に向けて、車からの転換を図り鉄道・バス等の公共交通の利用を促進し、歩いて暮らせるまち及び過度に自家用車に頼らない低炭素社会の実現を目指す。

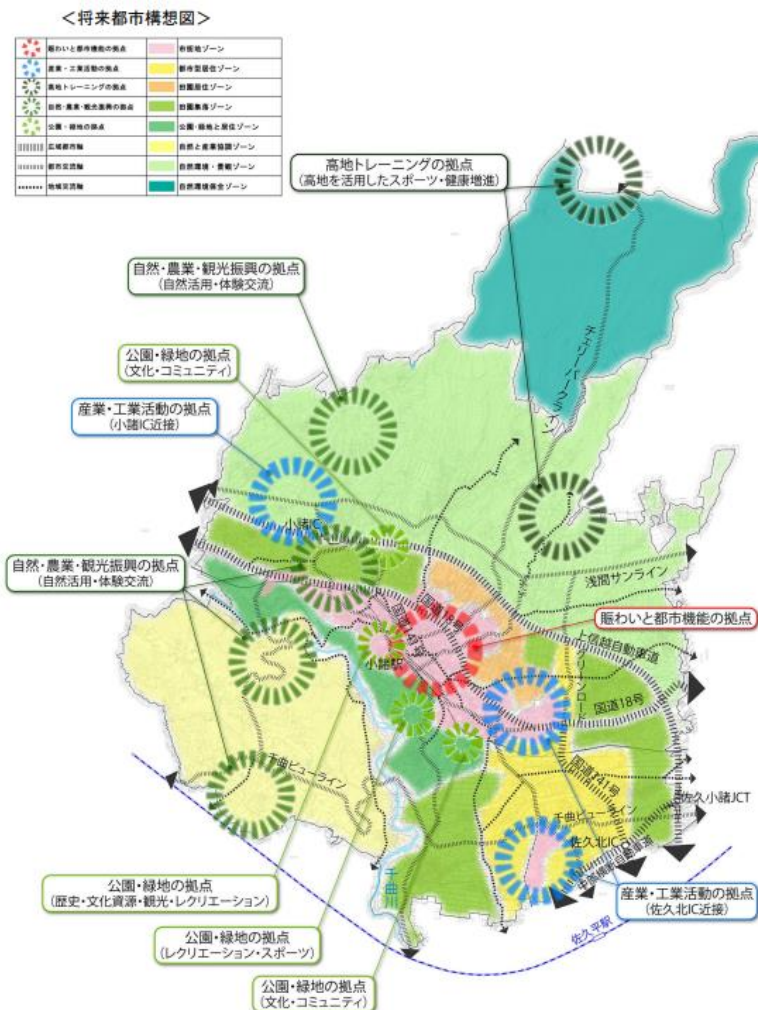
方針

幹線公共交通である、鉄道(しなの鉄道、JR小海線)と路線バス(千曲バス、ジェイアールバス関東)は、生活交通、観光交通の機能を担っています。
今後も鉄道やバスの乗り継ぎ・結節機能を強化しながら、住民や来訪者の円滑な移動手段として充実・向上を図り地域の活性化につなげます。

コンパクトな都市づくりにおいて、中心市街地と周辺の居住地域を結ぶ交通ネットワークを構築し、持続可能な公共交通網を形成します。

持続可能な都市の構築に向け、また児童や生徒、高齢者、障がい者等の交通弱者の円滑で自由な移動を確保するため、公共交通ネットワークの強化を図ります。

	賑わいと都市機能の拠点		市街地ゾーン
	産業・工業活動の拠点		都市型居住ゾーン
	高地トレーニングの拠点		田園居住ゾーン
	自然・農業・観光振興の拠点		田園集落ゾーン
	公園・緑地の拠点		公園・緑地と居住ゾーン
	広域都市軸		自然と産業協調ゾーン
	都市交流軸		自然環境・景観ゾーン
	地域交流軸		自然環境保全ゾーン



2. 上位・関連計画

2-3. 小諸市立地適正化計画(改定中)

- 将来にわたり暮らしやすさを確保するため、都市機能と居住を計画的に誘導します。
- 医療・福祉・教育・商業などの生活利便施設と居住地域を交通ネットワークで結び、持続可能な都市構造を形成します。
- 居心地のよい、歩いて楽しいコンパクトな市街地の形成を図ります。

現状と課題

本市では、人口減少と高齢化が進行し、市域全域で居住地域の人口密度低下が見られます。医療・教育・商業などの生活利便施設の維持、公共施設の統廃合、公共交通の利便性確保と担い手不足など、持続性に関わる課題に対応するために、都市構造の再編が求められています。

方針

小諸駅周辺を中心拠点と位置付け、行政・医療・教育文化・商業施設などの都市機能の集積と居住誘導を図ります。あわせて、学校再編を契機とした中学校区単位的生活圏の地域拠点を形成し、子育て・教育、防災、地域交流など身近な生活サービス機能を確保します。これらの拠点と居住地域を、鉄道やデマンド交通等で結ぶ交通ネットワークを軸に、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現を目指します。

これまでの取組

- ・ 市役所周辺整備(図書館・医療・商業施設等)
- ・ 官民連携による駅周辺の公共空間の改善や回遊性・居住環境の向上
- ・ デマンド交通「こもろ愛のりくん」の交通結節機能強化と市全域の居住地域への展開

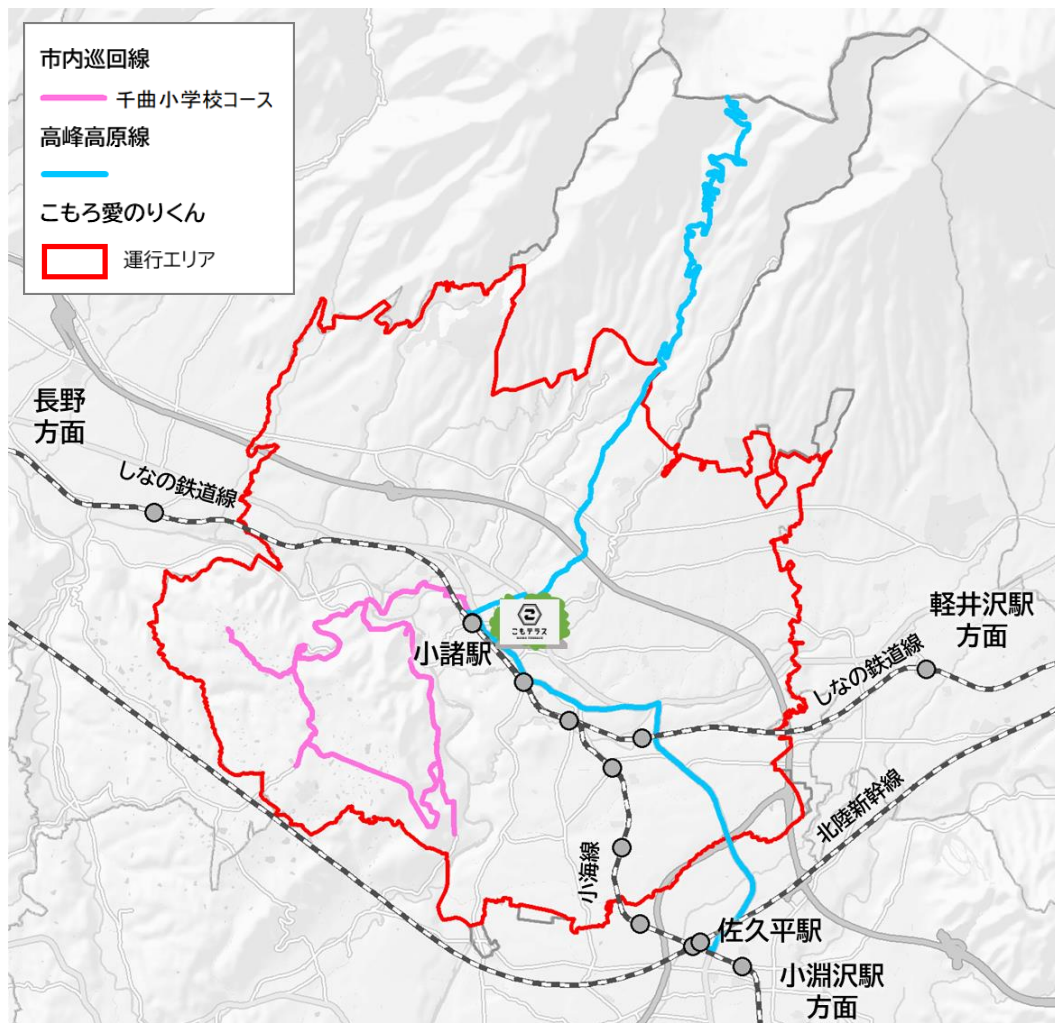
これからの取組

- ・ 中心拠点・地域拠点における都市機能誘導区域・居住誘導区域の設定
- ・ 地域拠点の形成に向けた拠点施設整備と交通結節機能の強化
- ・ 地域公共交通計画と連携した交通ネットワークの構築

3. 公共交通の整備状況

3-1. 本市の地域公共交通ネットワークの現状

- 小諸市内は東西方向にしなの鉄道、JR小海線があり鉄道駅を中心とした公共交通ネットワークとなっている。
- 鉄道駅に接続するように二次交通であるデマンドバス(こもろ愛のりくん)や市内巡回線が運行している。



鉄道

しなの鉄道線(軽井沢駅に接続):50本/日運行
(上田駅に接続):55本/日運行
JR小海線(佐久平駅に接続):20本/日運行

バス

JR高速バス(新宿～小諸駅):8本/日運行
千曲高速バス(池袋・新宿線):12本/日運行
(京都・大阪線):2本/日運行
定時定路線バス(高峰高原線):4本/日運行
定時定路線バス(市内巡回線):3便/日運行
デマンドバス(こもろ愛のりくん):平日8:00～16:00運行
休日9:00～14:00運行

タクシー

佐久小諸観光株式会社:ジャンボタクシー4台、普通車21台
ニュー交通(有):ジャンボタクシー5台、タクシー15台、
デマンドタクシー12台

その他

スマートカートegg:イベント日のみ小諸駅周辺を運行
小諸蒸留所観光周遊バス:民間主体で鉄道駅、観光施設等を
経由するバスの運行を検討

3. 公共交通の整備状況

3-1. 本市の地域公共交通ネットワークの現状

- 平成28年3月まで定時定路線型『小諸すみれ号』が運行していたが、通勤通学目的での利用者の減少を受けて廃止し、その後はデマンド型交通の『こもろ愛のりくん』で市内の移動をカバーしている。
- また、定時定路線型として『市内巡回線』、観光・周遊型として『スマートカートegg』を試験運行している。

平成
19年

定時定路線型
小諸すみれ号

状況・要望⇒対応

- ・小諸すみれ号の利用者の減少
⇒路線の統廃合や重複路線を解消
- ・自宅から目的地までのドアtoドアの実現に関する要望
⇒デマンド型交通であるこもろ愛のりくんの運行を開始

平成
27年

定時定路線型
小諸すみれ号

×

デマンド型
こもろ愛のりくん

状況・要望⇒対応

- ・通勤通学の利用者の減少
⇒小諸すみれ号を廃止
- ・こもろ愛のりくんは高齢者を中心に利用を拡大
- ・運行開始時間の拡大に関する要望
⇒こもろ愛のりくんの運行時間帯を拡大

現
在

デマンド型
こもろ愛のりくん



定時定路線型
市内巡回線



試験運行・実証実験中

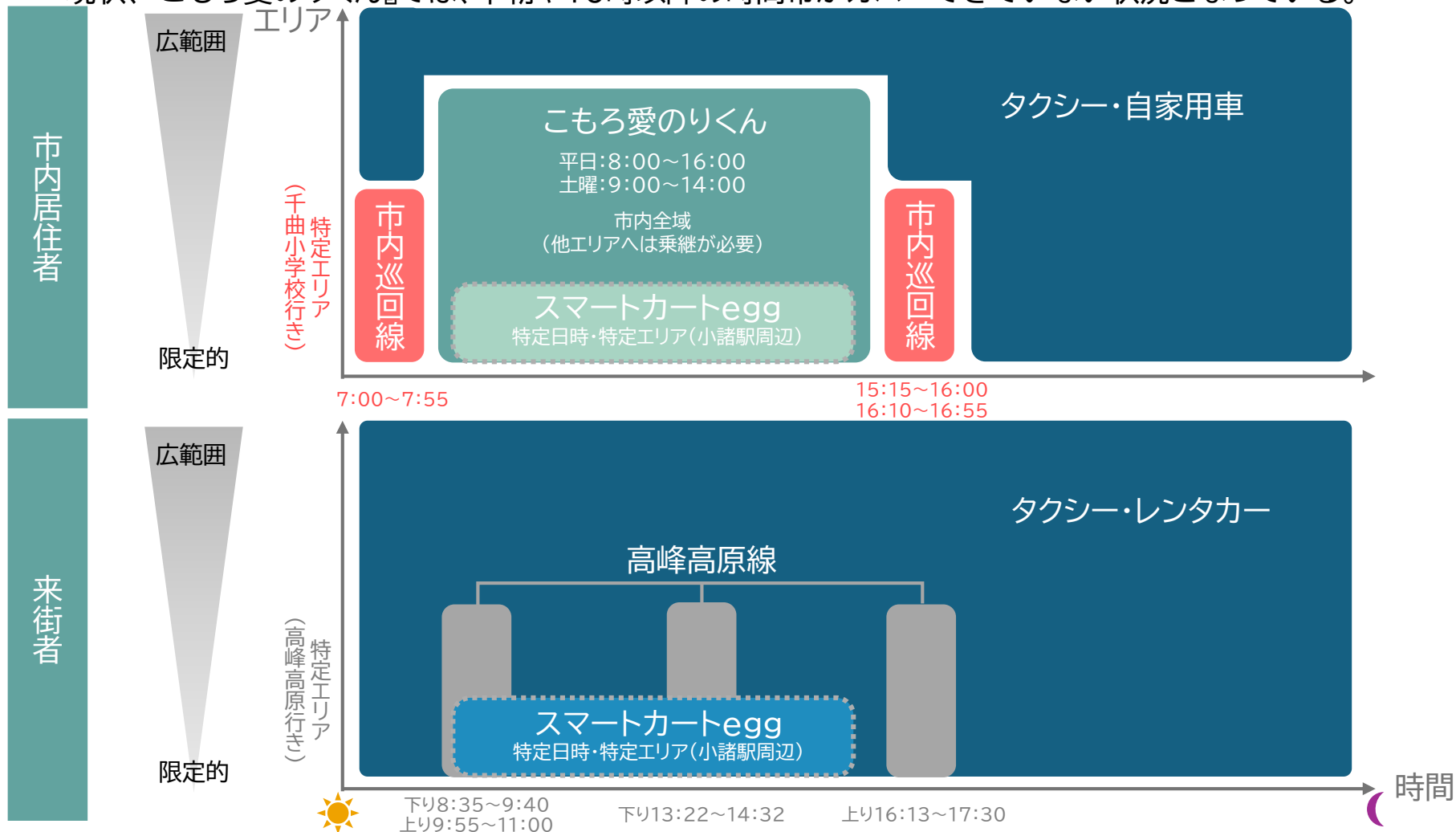
観光・周遊型
スマートカートegg



3. 公共交通の整備状況

3-1. 本市の地域公共交通ネットワークの現状

- 小諸市では8時から16時までは市内全域をデマンド型の交通手段である『こもろ愛のりくん』がカバーしている。また、朝夕の通学時間帯は千曲小学校行ききの市内巡回線が運行している。
- 現状、『こもろ愛のりくん』では、早朝や16時以降の時間帯がカバーできていない状況となっている。



3. 公共交通の整備状況

3-1. 本市の地域公共交通ネットワークの現状

- 市内の公共交通移動は主に『こもろ愛のりくん』が担っている。

こもろ愛のりくん



運行形態: デマンド型 平日15(便/日) 土曜日9(便/日)

料金: 【一般】300円【小中学生】100円【未就学児】無料

利用できる人: 小諸市民、

通勤・通学・通院など小諸市内に定期的に通う方

利用者数: 約180(人/日)

市内巡回線



運行形態: 定時定路線型

朝・夕時間帯に千曲小学校への通学を支援する系統 3(便/日)

料金: 無料

利用者数: 通学者 約40(人/日)、その他 約3(人/日)

タクシー



運行形態: 個別輸送型

料金: 距離制運賃

運行事業者: 佐久小諸観光株式会社: ジャンボタクシー4台、普通車21台

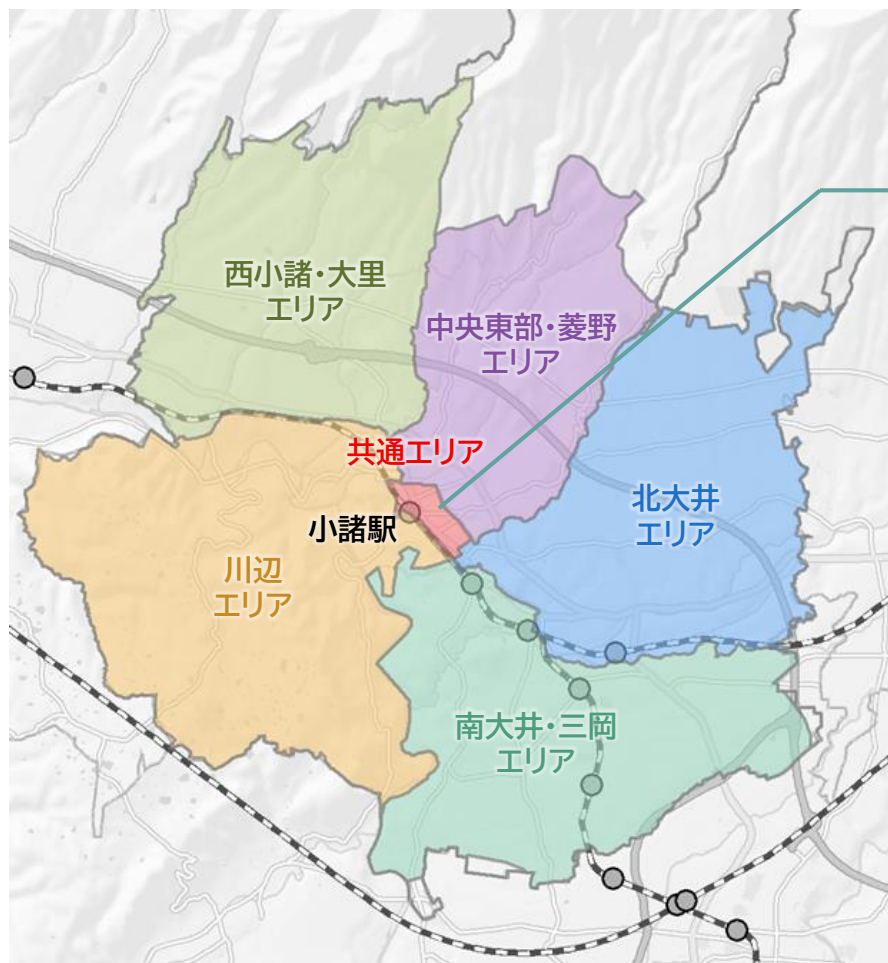
ニュー交通(有): ジャンボタクシー5台、タクシー15台

※ 令和6年度調査時の台数

3. 公共交通の整備状況

3-2. 各交通モードの概況(こもろ愛のりくんの概要)

- 『こもろ愛のりくん』は、小諸市内を5エリアと共通エリアに分け、共通エリアから往復1時間で運行可能な範囲でエリア設定されている。
- 他のエリアへ移動する場合は、共通エリア内の複合型中心拠点誘導施設『こもテラス』で乗り換える必要がある。
- 平日は8～16時、土曜日は9～14時で運行しており、昼間時間帯に運転手の休憩時間を設けている。



こもテラス

福祉施設、交流施設、交通施設、商業施設等を集約した複合型中心拠点誘導施設



運行概要 (令和6年度末時点)

利用条件: 小諸市民、

通勤・通学・通院など小諸市内に定期的に通う方

※1人での乗降が困難な場合は介助者が同乗すれば利用可能

会員登録: 会員登録票の提出が必要

運行頻度: 上り便・下り便ともに1時間間隔で運行

平日8:00～16:00(上り:7便、下り:8便)

休日9:00～14:00(上り:4便、下り:5便)

※13:00～14:00はメンテナンス時間

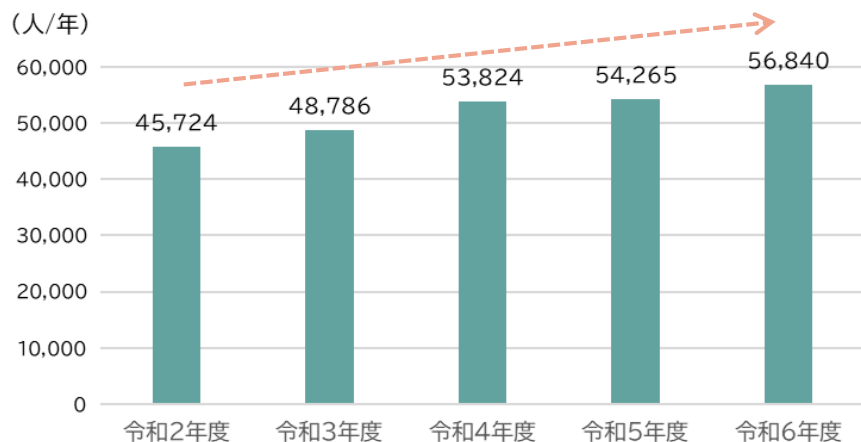
予約方法: 事前に各便の1時間前までに電話での予約が必要

3. 公共交通の整備状況

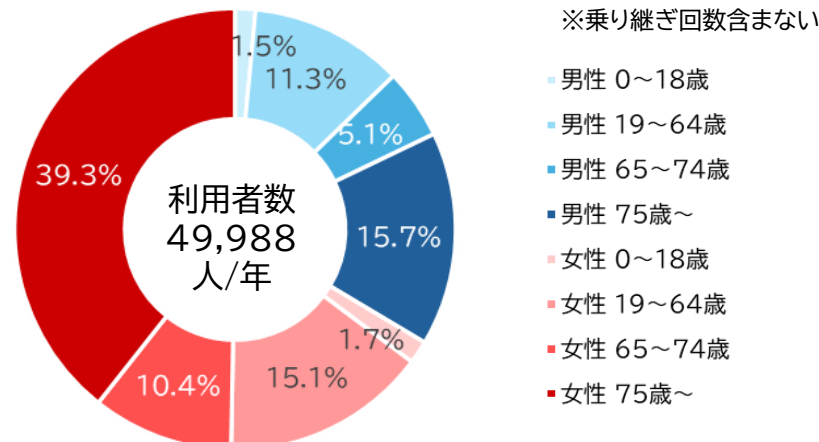
3-2. 各交通モードの概況(こもろ愛のりくんの利用実態)

- こもろ愛のりくんの利用者数は増加傾向となっており、その内訳として後期高齢者の利用が多く、エリアでは中央東部・菱野エリアや川辺エリアの利用者数が多い。また、平均的に2.7人/台(R6実績)の平均乗合数となっている。また、ドライバーの休憩時間を確保するため時刻表の改善を行っている。

年間利用者の経年変化(令和2年度～令和6年度)



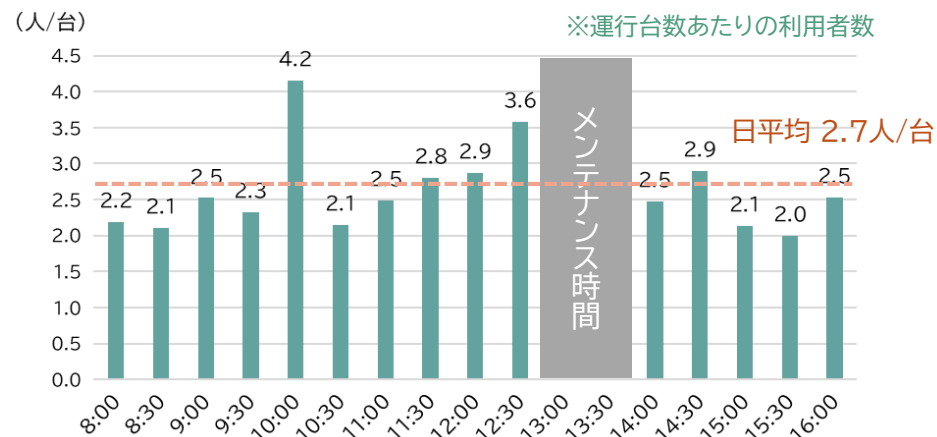
年間利用者の個人属性内訳(令和6年度)



エリア別年間利用者(令和6年度)

	年間利用者(人/年)		日平均利用者数(人/日)	
	平日	土曜日	平日	土曜日
共通	2,843	159	12	3
中央東部・菱野	13,315	1,386	55	28
西小諸・大里	6,292	610	26	13
北大井	7,527	977	31	20
南大井・三岡	10,397	770	43	16
川辺	11,326	1,238	46	25
合計	51,700	5,140	213	105

平均乗合数(令和6年度)

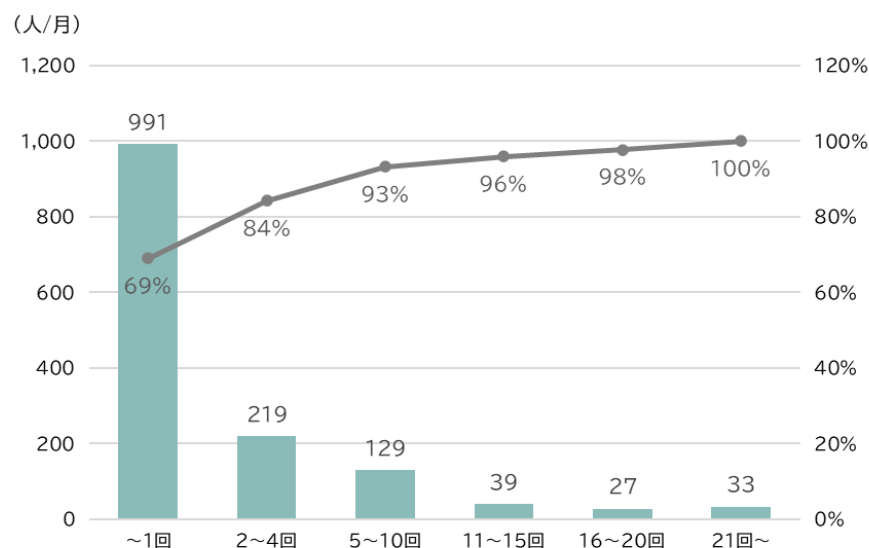


3. 公共交通の整備状況

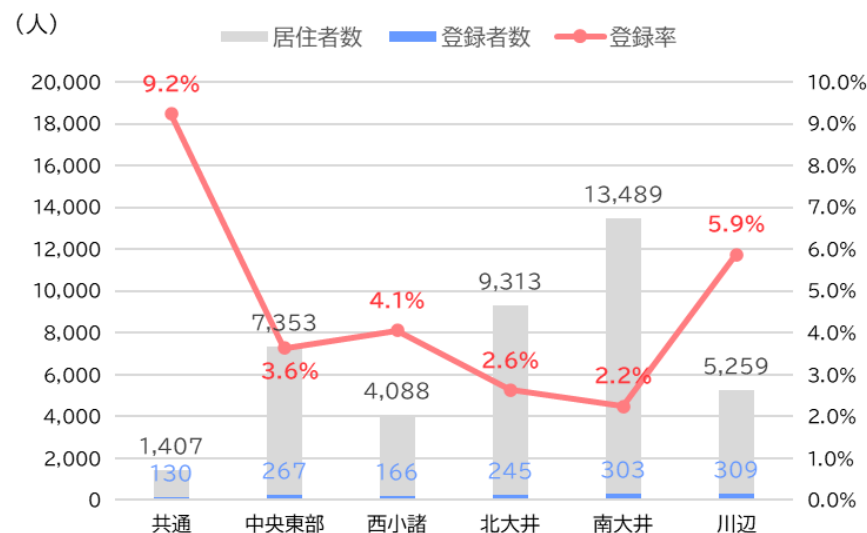
3-2. 各交通モードの概況(こもろ愛のりくんの利用実態)

- こもろ愛のりくんの利用頻度としては月1回以下の利用者が全体の約7割を占めている。
- 小諸市民あたりの登録者数は共通エリア居住者や高齢者の登録率が比較的高い。

利用頻度(令和6年度)



エリア別・年代別登録率(令和6年度)

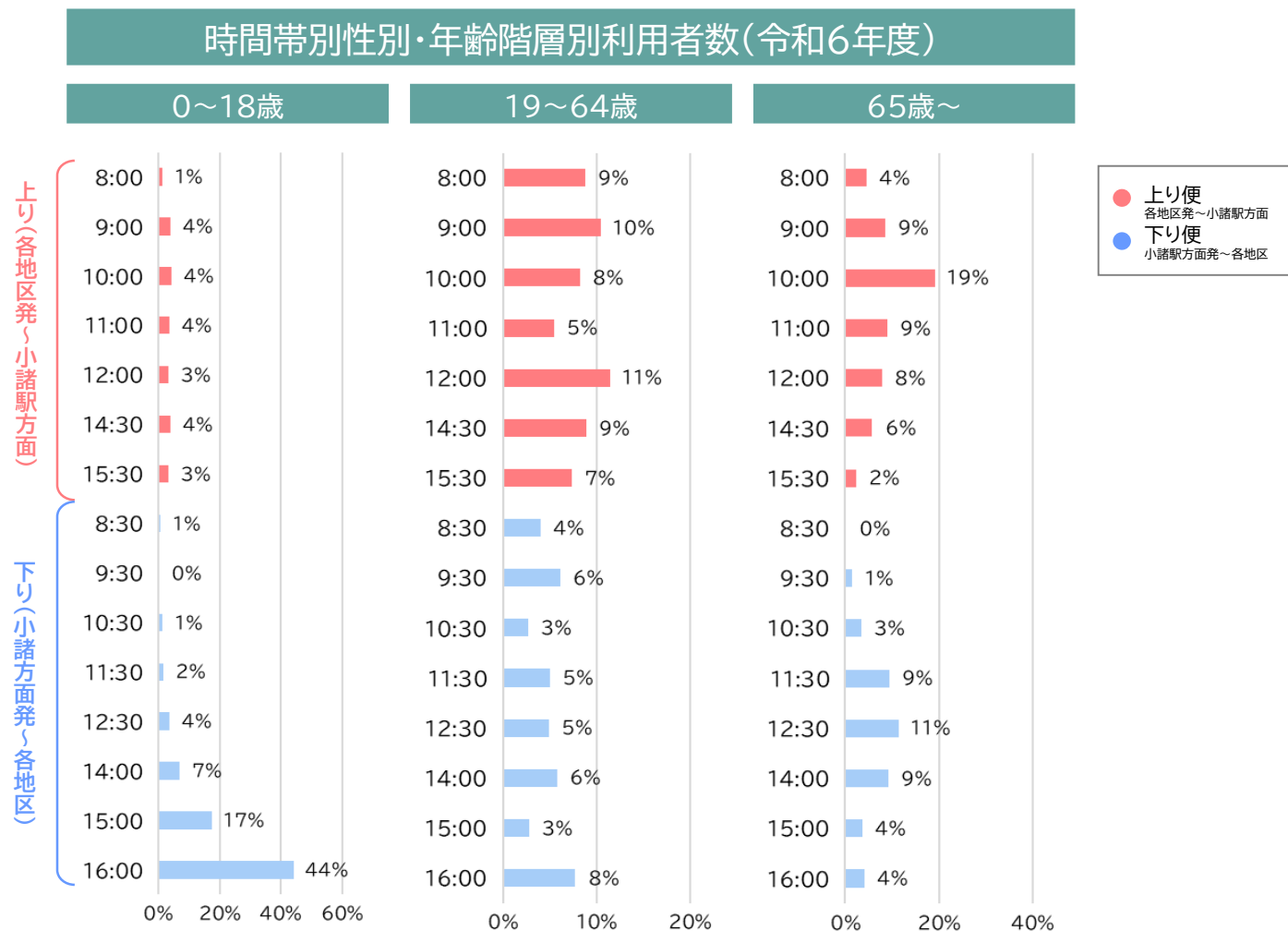


	居住者数	登録者数	登録率
全年代	40,909(人)	1,420(人)	3.5(%)
高齢者	13,745(人)	971(人)	7.1(%)
非高齢者	26,915(人)	449(人)	1.7(%)

3. 公共交通の整備状況

3-2. 各交通モードの概況(こもろ愛のりくんの利用実態)

- 時間帯別にみると、昼間時間帯では高齢者の利用が多い傾向にある。また、18歳以下(学生など)は16時の下り便の利用が比較的多い。



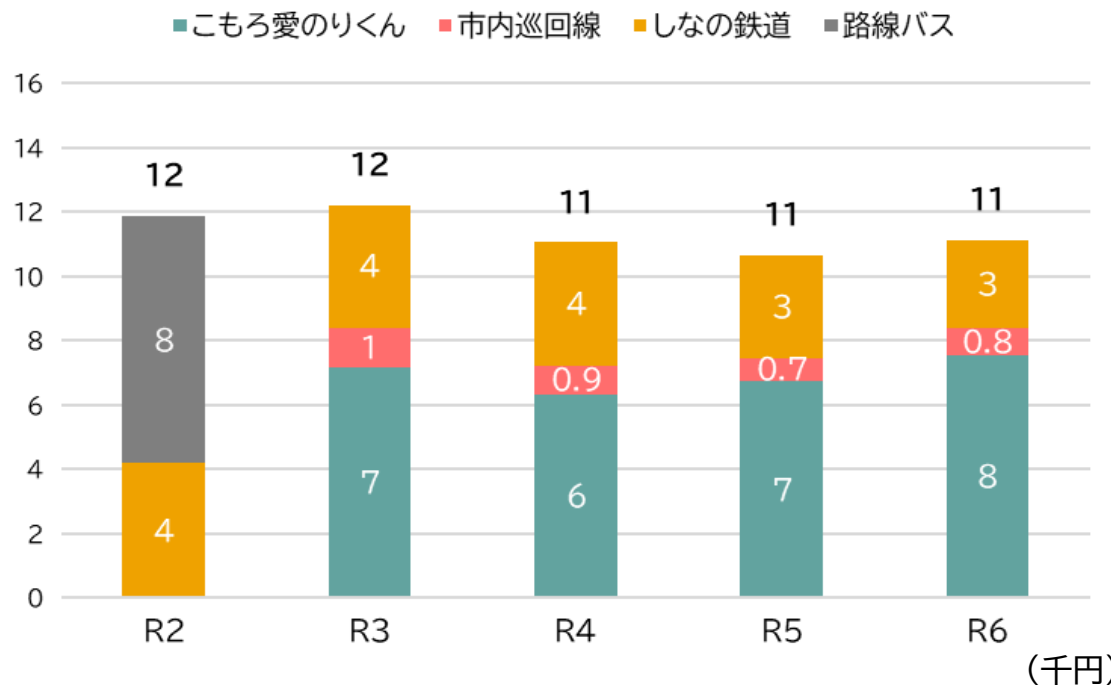
※年代ごとの割合の合計が100%にならない場合があります

3. 公共交通の整備状況

3-3. 公共交通政策の状況(行政負担について)

- 公共交通を維持するために年間1.1億円の経費が生じている。
- 市内の主な公共交通であるこもろ愛のりくんの経費は増加傾向となっている。

R6公共交通の運行・維持に掛かる経費(千万円)

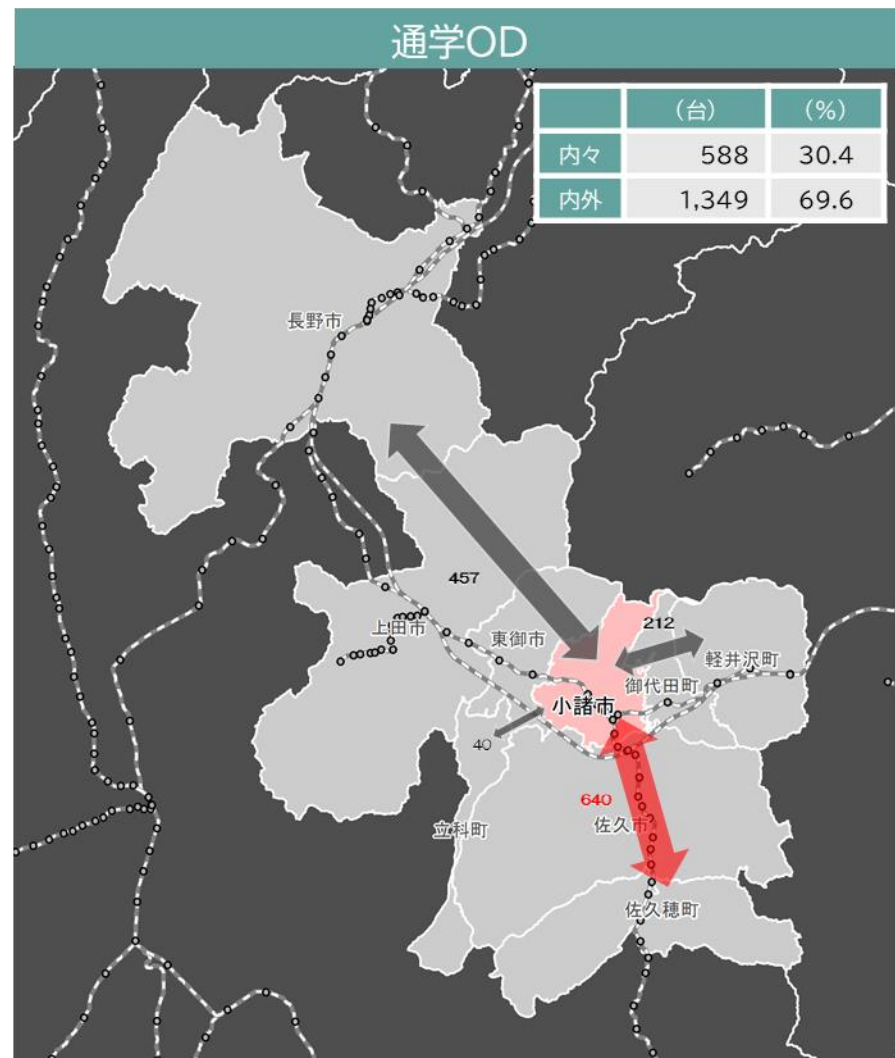
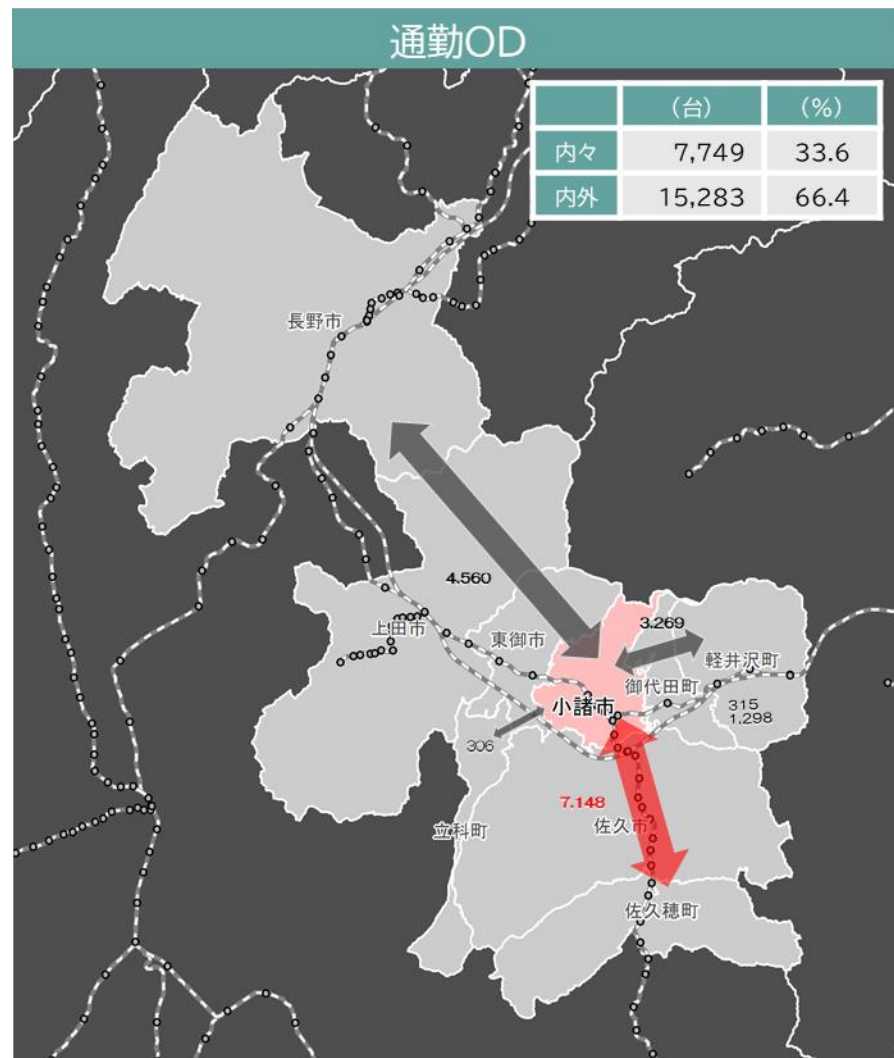


	R2	R3	R4	R5	R6
こもろ愛のりくん		71,943	63,274	67,412	75,708
市内巡回線		11,995	8,984	7,342	8,046
しなの鉄道	41,864	38,231	38,258	31,615	27,607
路線バス	76,738				
合計	118,602	122,169	110,516	106,369	111,361

4. 移動実態

4-1. 都市間の結びつき(通勤・通学ODの把握)

- 通勤、通学ともに佐久市方面への移動が多い傾向にある。

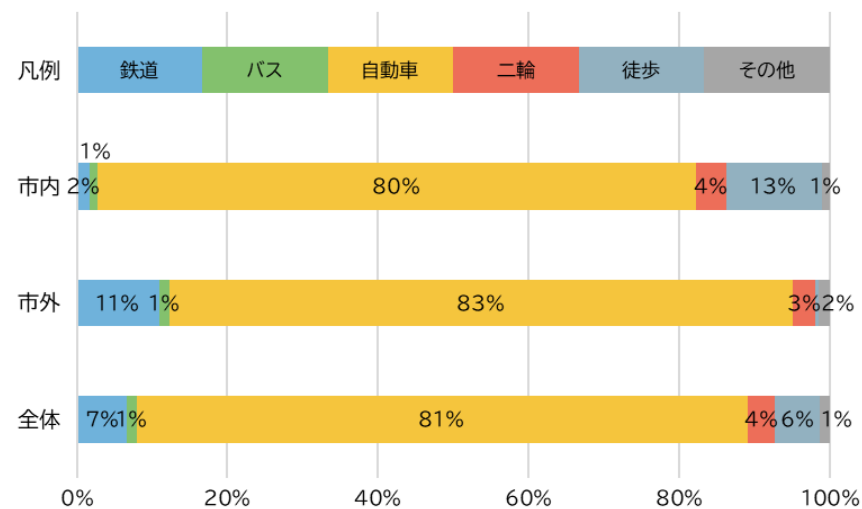


4. 移動実態

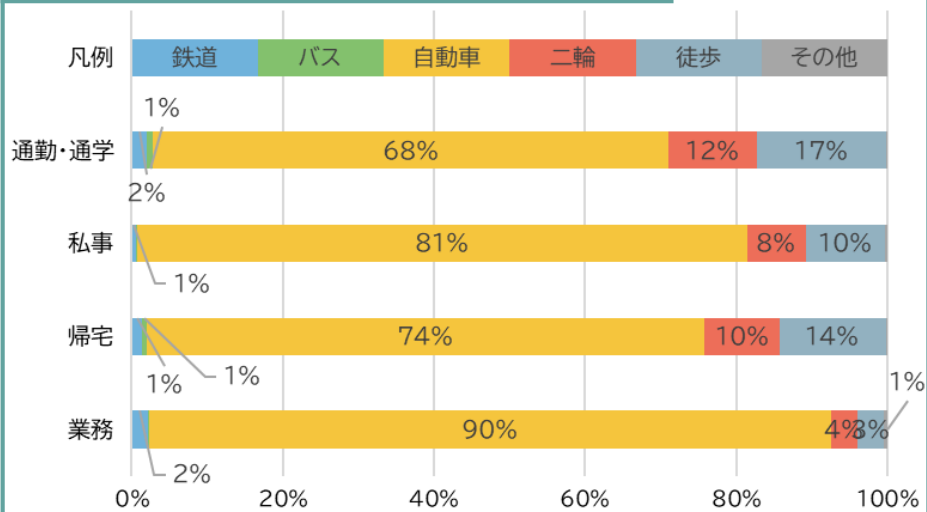
4-1. 都市間の結びつき(移動手段の把握)

- 通勤・通学における小諸市内および小諸市外への移動手段は、自動車が多い傾向にある。
- また、小諸市内で2番目に多い移動手段は徒歩であり、小諸市外では鉄道である。
- 地方中心都市圏において、平日および休日のともに自動車による移動が多く、どんな目的でも自動車による移動が多い傾向にある。

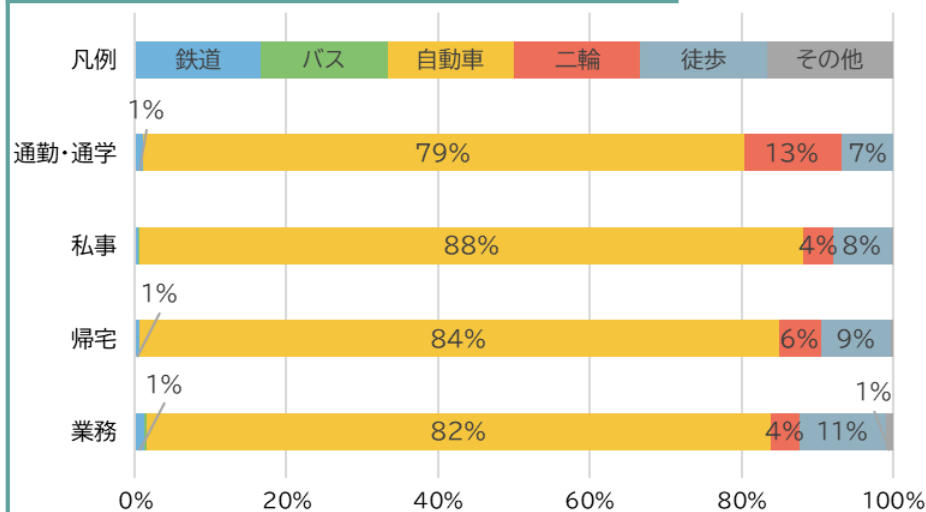
通勤・通学における小諸市の移動手段



平日の目的別 交通分担率(地方中心都市圏)



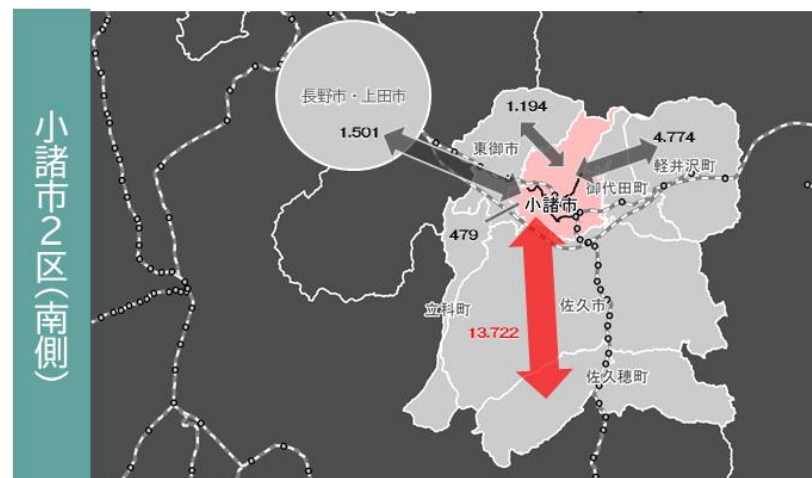
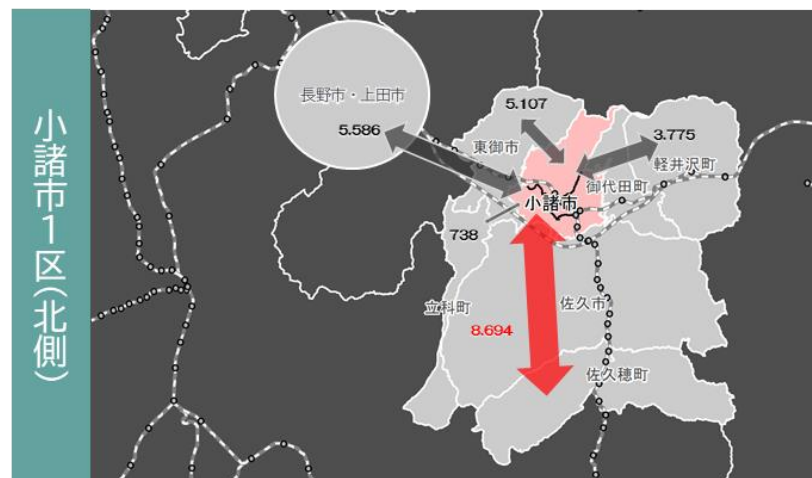
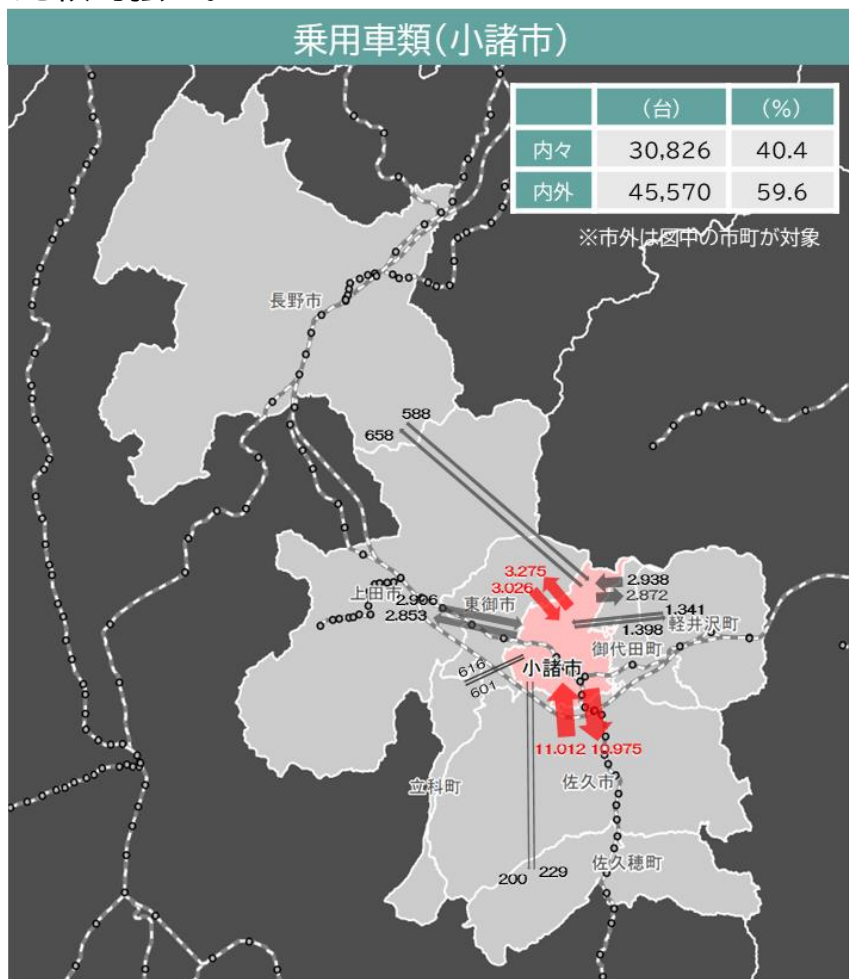
休日の目的別 交通分担率(地方中心都市圏)



4. 移動実態

4-1. 都市間の結びつき(自動車ODの把握)

- 自動車ODでは佐久市間の移動が最も多く、次いで東御市、御代田町が多い傾向にある。
- また、小諸市の北側は長野市・上田市や東御市との繋がりが比較的強く、南側は佐久市方面との繋がりが比較的強い。

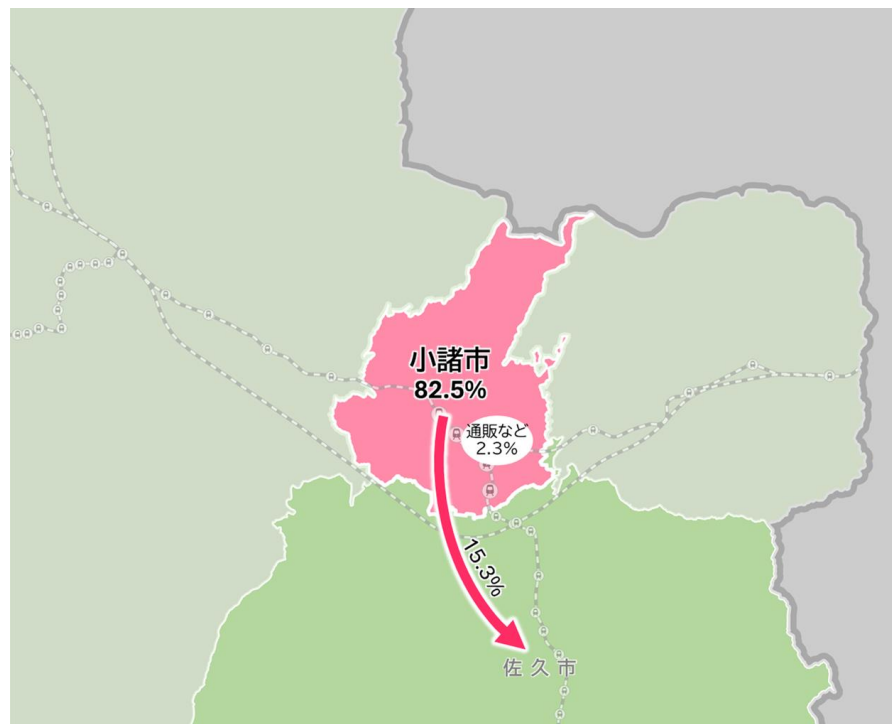


4. 移動実態

4-1. 都市間の結びつき(商圈の把握)

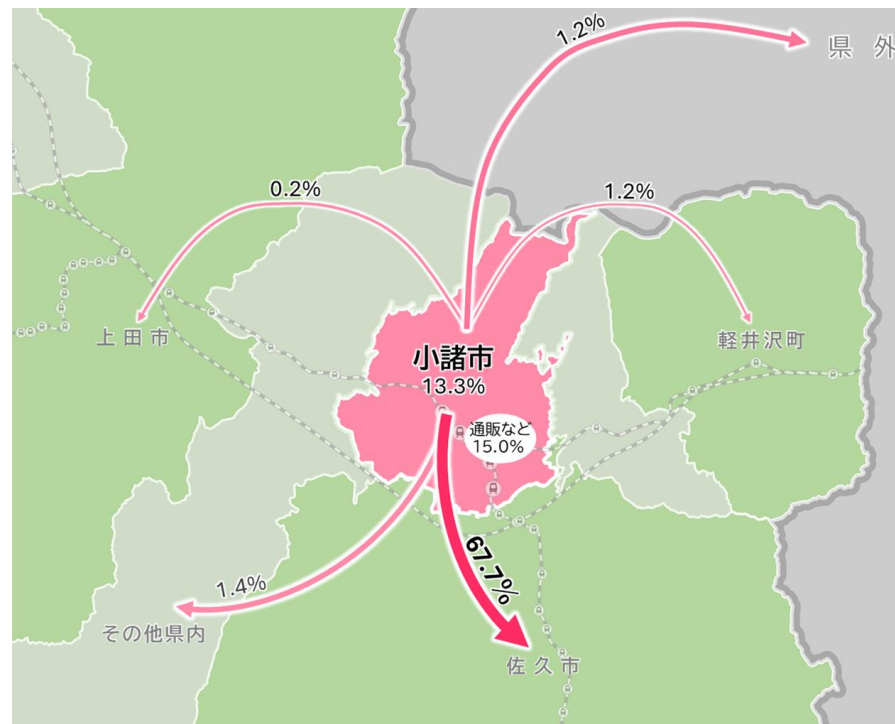
- 令和6年度長野県商圈調査から小諸市からどの市区町村へ買物に行っているかを確認した。
- 日用品については、小諸市内が最も多く、次いで佐久市、通販などとなっている。
- 文化品については、佐久市が最も多く、次いで通販など、小諸市内となっている。
- 日用品は小諸市内、文化品は佐久市等の市外および通販などでの買物を行っている傾向にある。

日用品



※日用品:生活日用雑貨品・医薬品

文化品



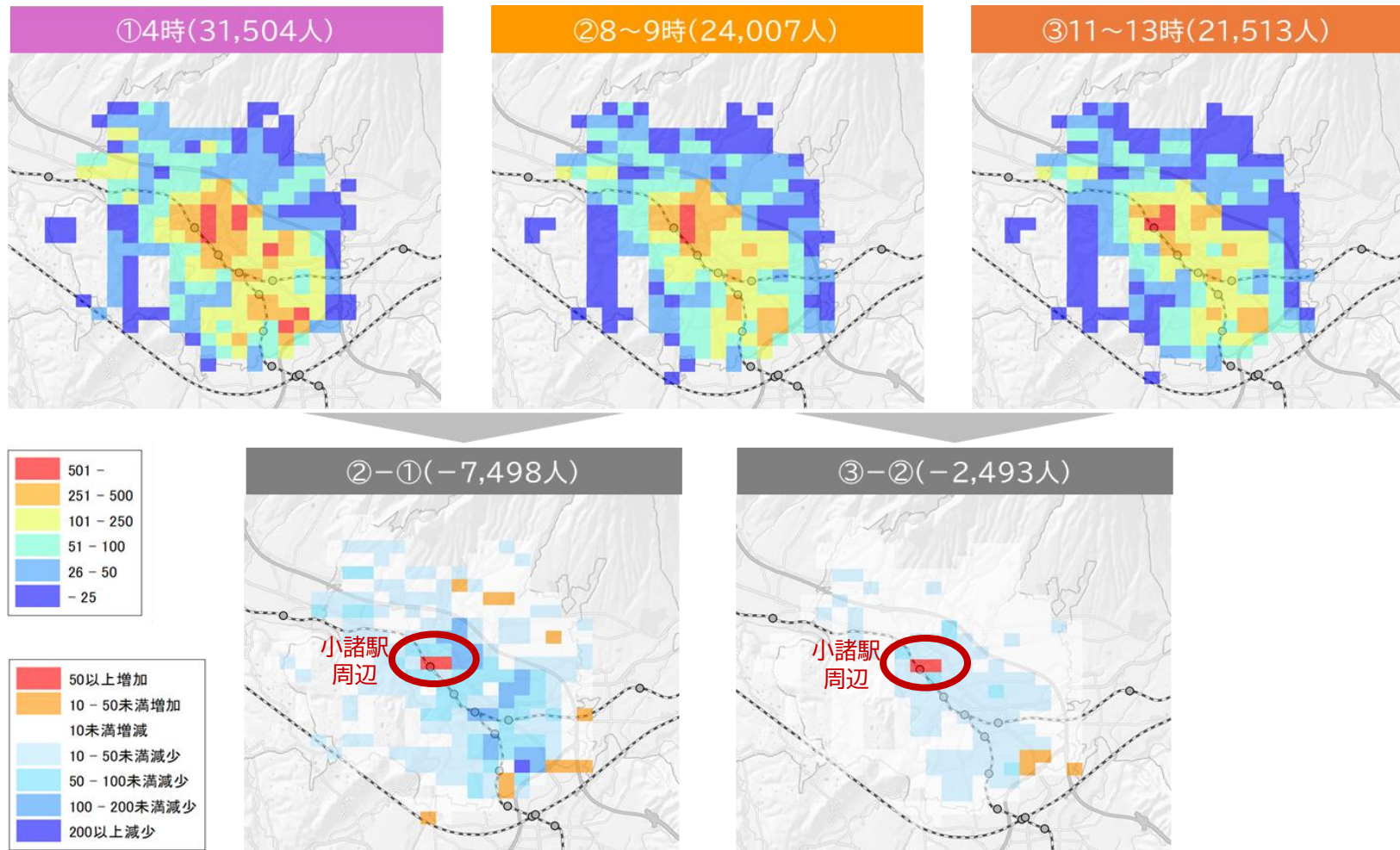
文化品:眼鏡貴金属類・書籍文具類・玩具ホビー用品・電化製品等

出典:R6長野県商圈調査(長野県)

4. 移動実態

4-2. 市民の移動実態(滞在箇所の把握:平日_全年代)

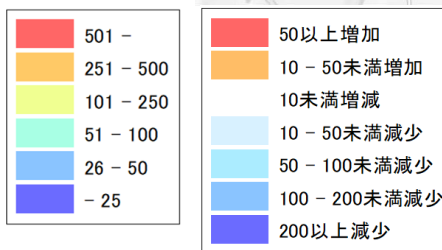
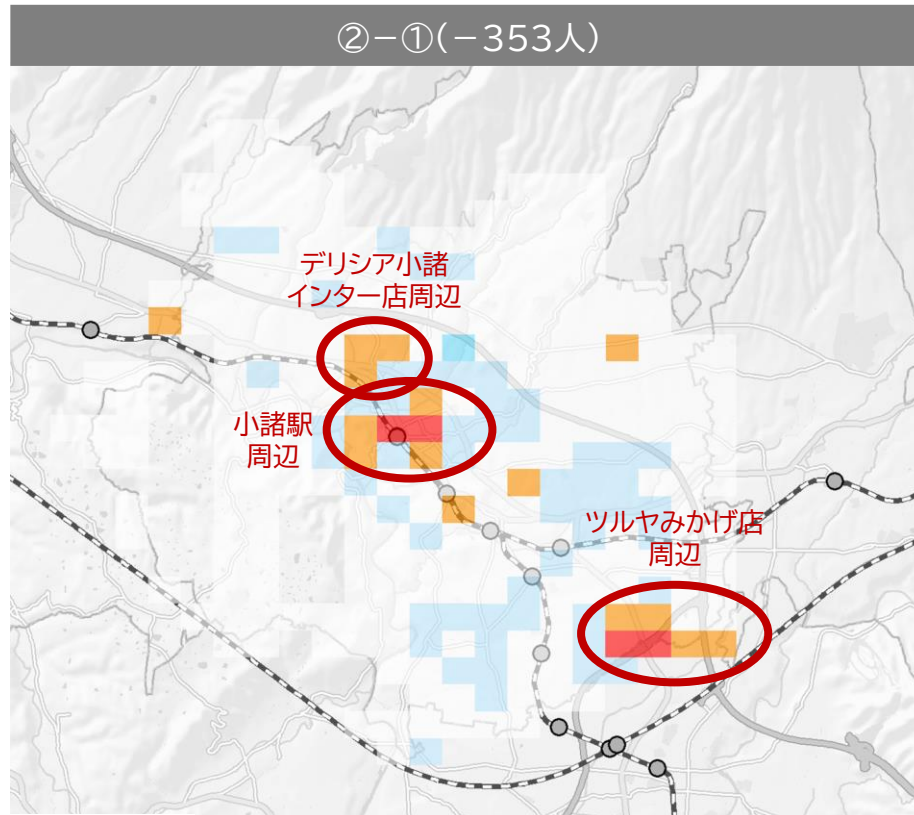
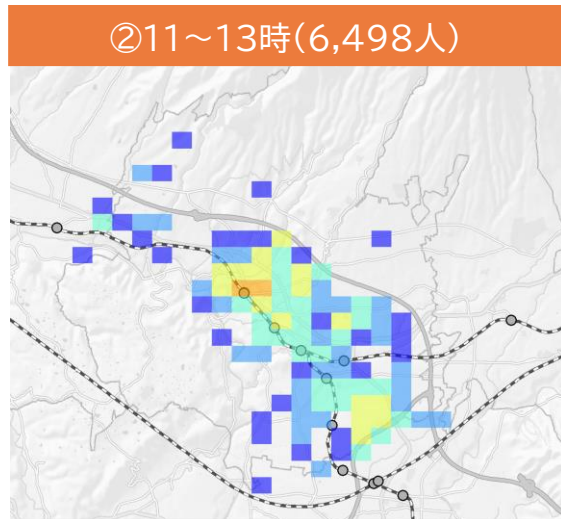
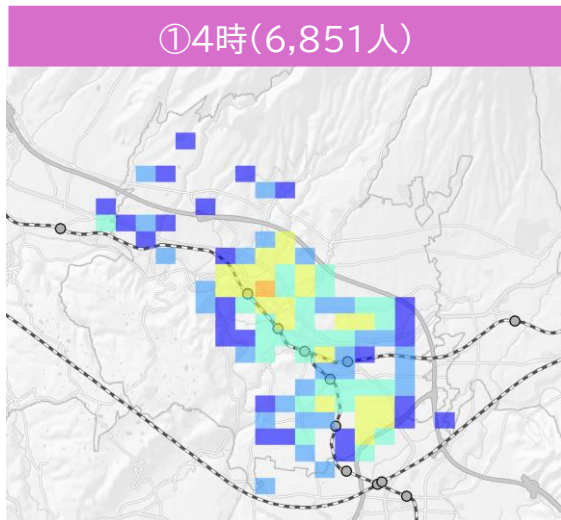
- 昼間人口と夜間人口を比較すると、昼間においては市外に約7千人が流出している。
- 小諸市内では小諸駅と市役所を含むエリアが流入人口が多い。



4. 移動実態

4-2. 市民の移動実態(滞在箇所の把握:平日_高齢者)

- 昼間人口と夜間人口を比較すると、昼間においては市外に約400人が流出している。
- 小諸市内では小諸駅と市役所を含むエリアやスーパーマーケット周辺エリアへの流入人口が多い。

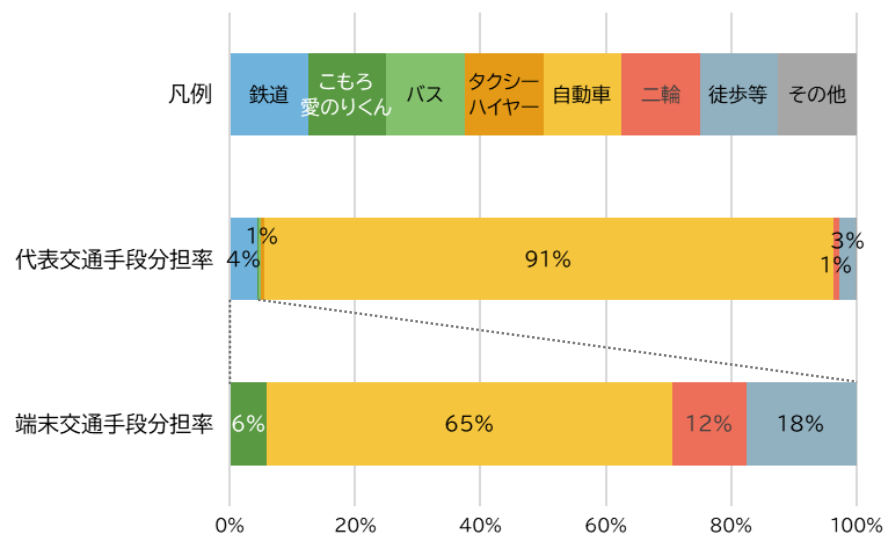


4. 移動実態

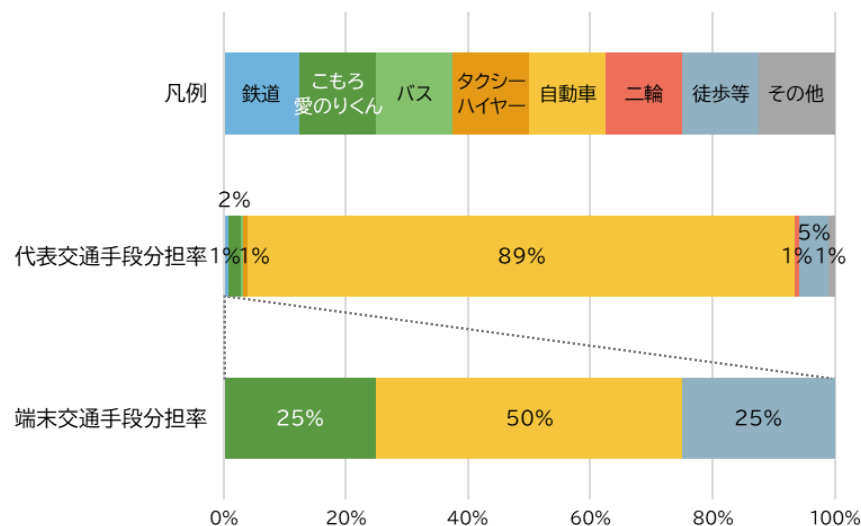
4-2. 市民の移動実態(交通手段分担率)

- 通勤・通学、私事目的ともに自動車の分担率が約9割となっている。
- また、鉄道駅からの移動手段(端末交通手段)においても5～6割程度が自動車による移動となっている。

交通手段分担率(通勤・通学)



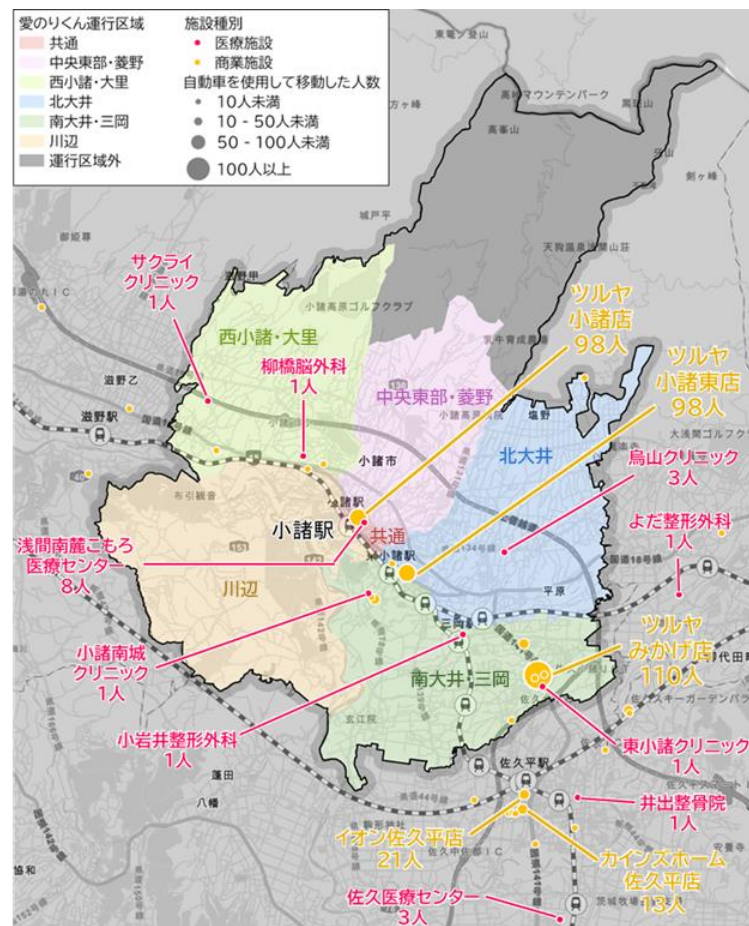
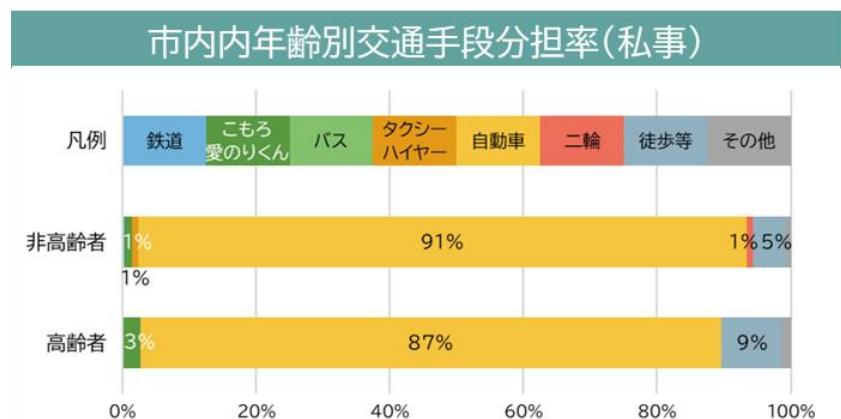
交通手段分担率(私事)



4. 移動実態

4-2. 市民の移動実態(交通手段分担率)

- こもろ愛のりくんのエリア区分ごとに交通手段分担率を整理した結果を以下に示す。
- エリア内々、エリア内外、市外ともに約9割が自動車移動となっている。年齢問わず自動車利用が多い傾向にある。
- また、私事目的の施設分布をみると、市内スーパーの他、佐久市の施設への移動がみられ、鉄道と市内公共交通の連携が必要となっている。

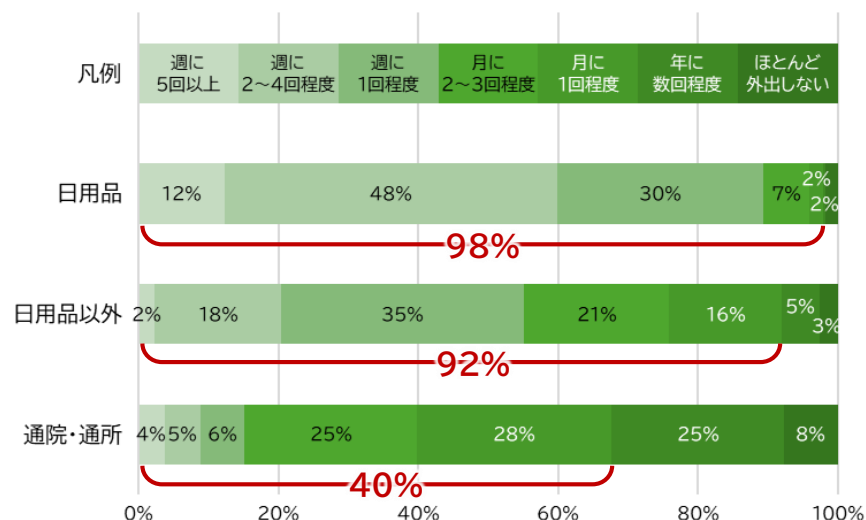


4. 移動実態

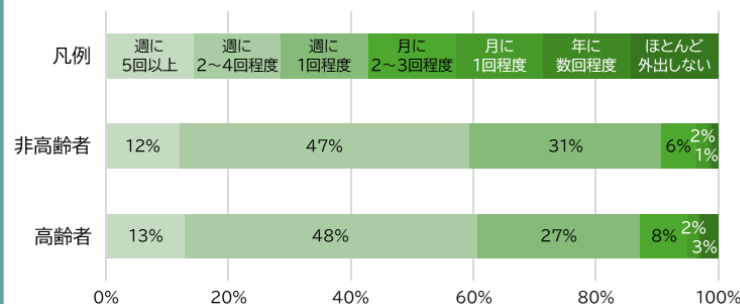
4-2. 市民の移動実態(移動頻度_年齢階層別)

- 小諸市民は日用品(食品・生活雑貨)の買物の移動頻度が最も多く、次いで日用品以外の買物の頻度が多い。
- 年齢別では日用品については大きな差はないが日用品以外の買い物は非高齢者の移動頻度が多く、対して通院・通所は高齢者の移動頻度が多い。

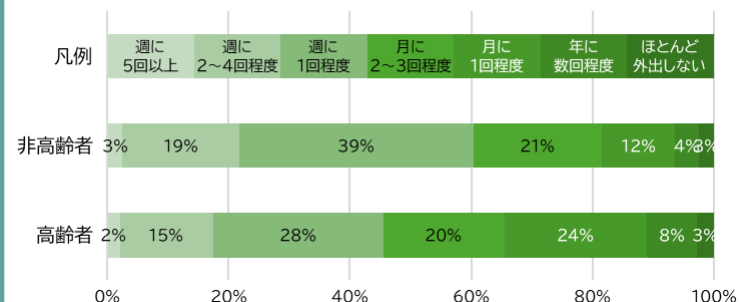
目的別移動頻度(私事)



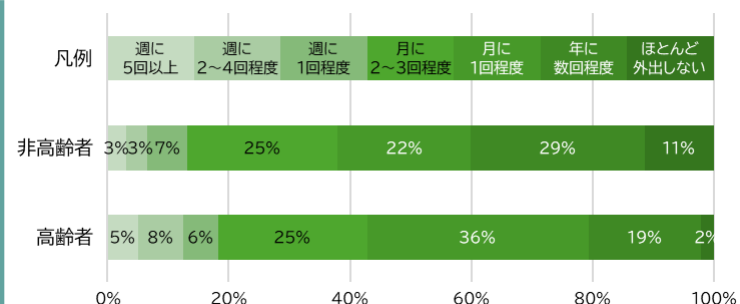
日用品



日用品以外



通院・通所

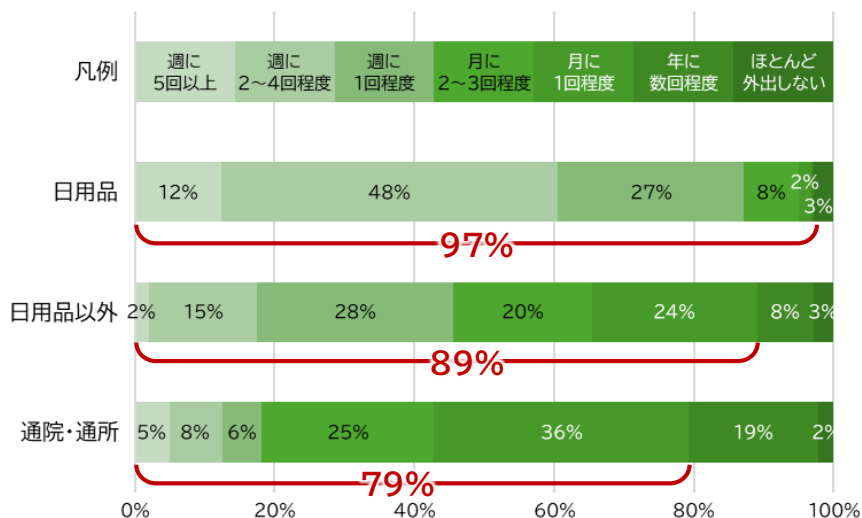


4. 移動実態

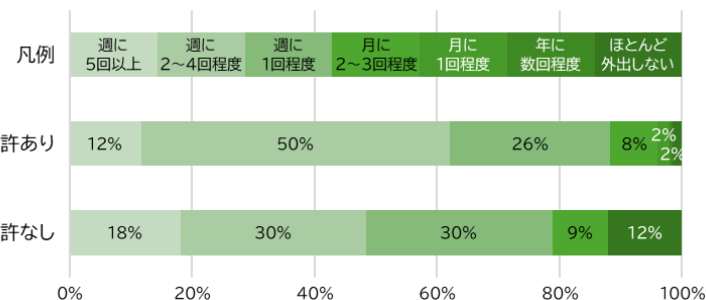
4-2. 市民の移動実態(移動頻度_免許有無別)

- 高齢者のみで目的別免許有無別で移動頻度の比較を行った。
- 買物目的(日用品・日用品以外)の移動は免許なしの場合、移動頻度が少ない傾向にある。
- 通院・通所は免許の有無で大きな差はない。

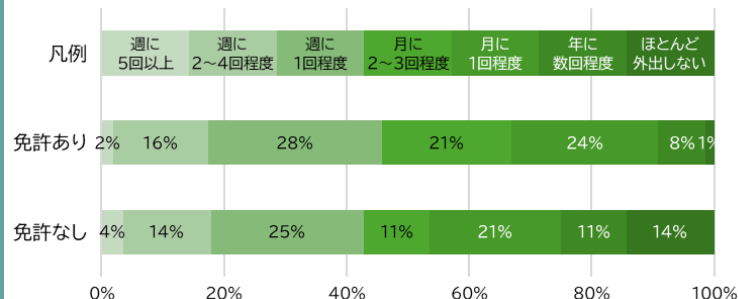
目的別移動頻度(私事_高齢者)



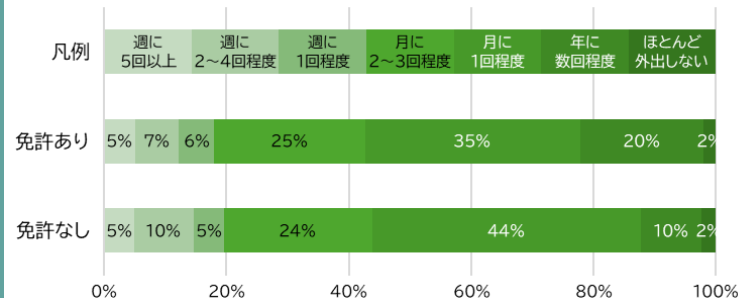
日用品



日用品以外



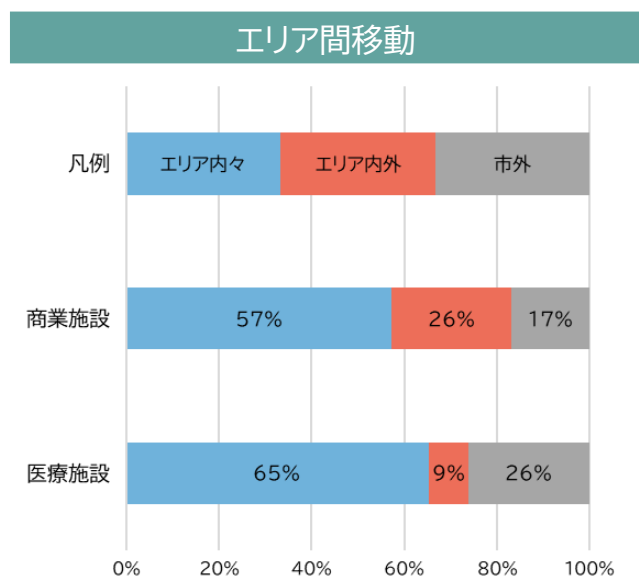
通院・通所



4. 移動実態

4-2. 市民の移動実態(エリア間移動)

- こもろ愛のりくんの運行エリアから移動実態を見ると、エリア外への移動は、商業施設で約3割、医療施設で約1割を占めている。また、市外への移動についても商業施設で約2割、医療施設で約3割を占めている。
- また、こもろ愛のりくんで直接行けないまたは行けない移動については商業施設で**南大井・三岡↔北大井間**が比較的多い。



※共通エリア関連はエリア内々に含む

	共通	中央東部 菱野	西小諸 大里	北大井	南大井 三岡	川辺	市外
共通	17	0	0	6	1	0	1
中央東部 菱野	41	0	2	18	4	0	4
西小諸 大里	13	0	5	10	1	3	10
北大井	12	0	0	30	32	0	25
南大井 三岡	10	0	2	30	108	1	32
川辺	28	0	3	8	8	0	8
市外	0	0	0	0	0	0	0

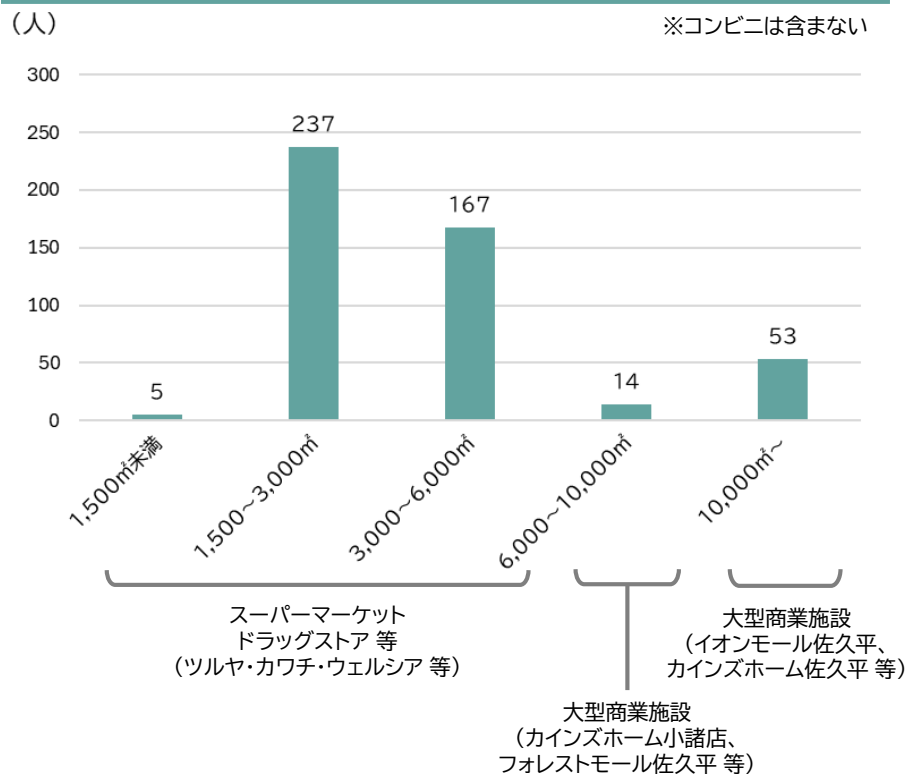
	共通	中央東部 菱野	西小諸 大里	北大井	南大井 三岡	川辺	市外
共通	0	0	0	0	0	0	0
中央東部 菱野	2	0	1	0	0	0	0
西小諸 大里	0	0	0	0	0	0	2
北大井	4	0	0	3	0	0	2
南大井 三岡	1	0	1	0	3	0	1
川辺	2	0	0	0	0	0	1
市外	0	0	0	0	0	0	0

4. 移動実態

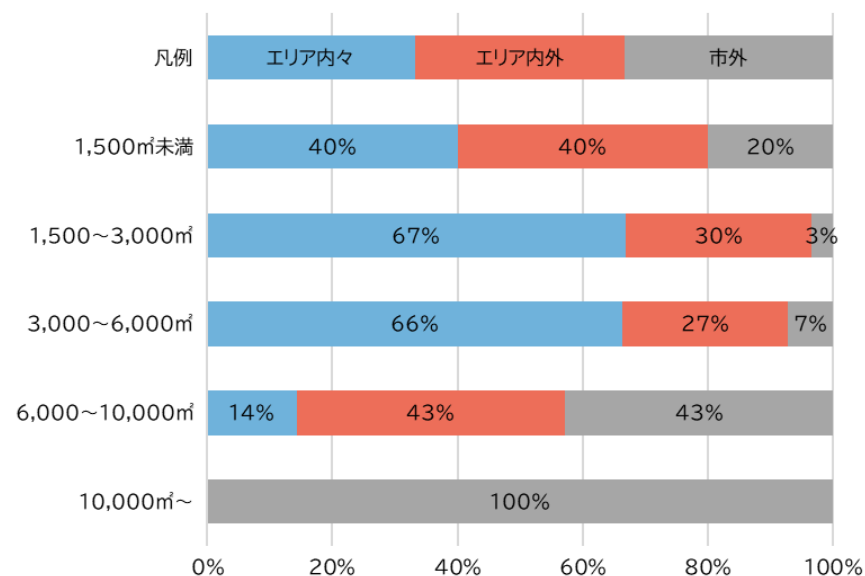
4-2. 市民の移動実態(エリア間移動)

- スーパーマーケットやドラッグストア等の6,000㎡未満の商業施設はエリア内々で移動する割合が高い。
- 6,000㎡以上の商業施設はエリア内外の移動や市外への移動の割合が高くなる。

商業施設規模



施設規模別エリア間移動

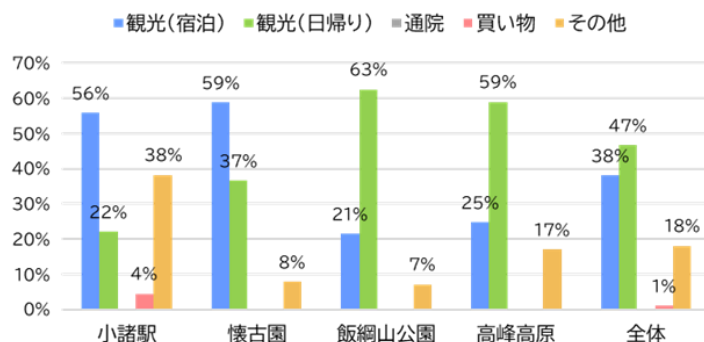


4. 移動実態

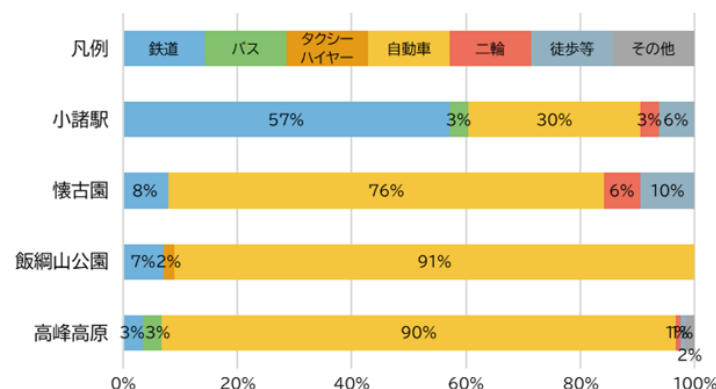
4-3. 来街者の移動実態(来訪目的・交通手段分担率)

- 来訪目的として、小諸駅・懐古園の来訪者は宿泊を伴う観光の割合が高い。対して、飯綱山公園・高峰高原は日帰りの観光の割合が高い。
- 移動手段として、小諸駅は鉄道が最も多く、その他施設においては自動車の分担率が多い。
- また、鉄道駅までの交通手段としては小諸駅では徒歩の分担率が最も高く、飯綱山公園では自動車、高峰高原ではバスが高い。

来訪目的

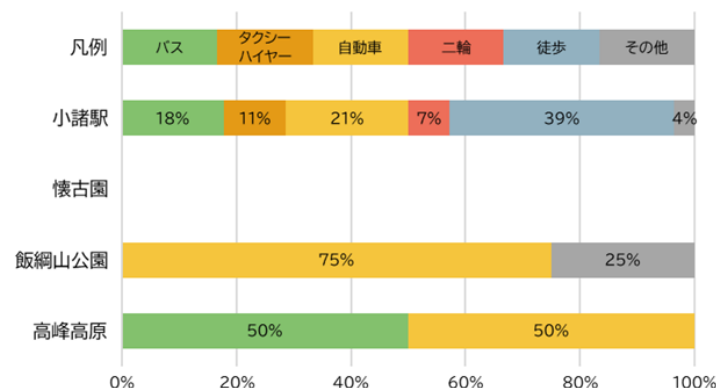


交通手段分担率



代表交通手段

端末交通手段



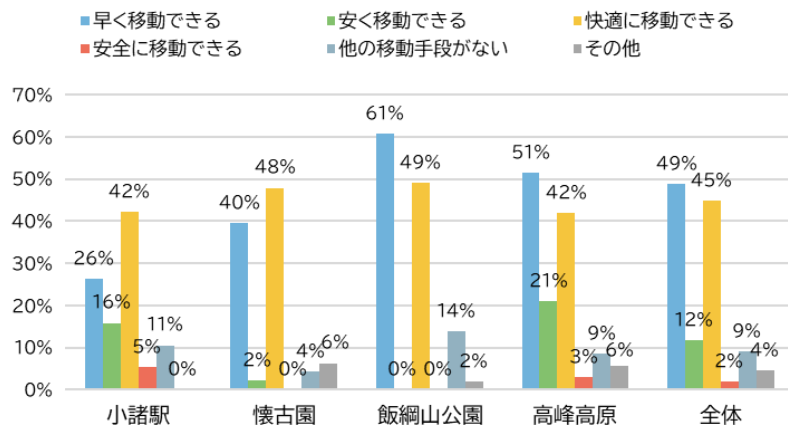
4. 移動実態

4-3. 来街者の移動実態(移動手段を選択した理由)

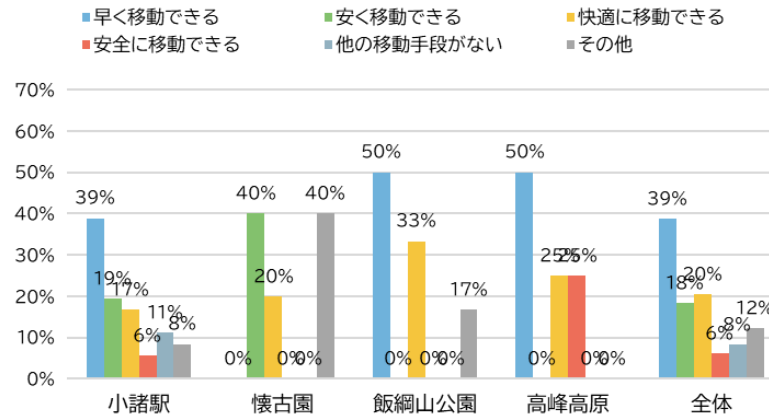
- 移動手段として自動車や鉄道を選択した理由を以下に示す。
- 自動車を選択する理由として『早く移動できる』『快適に移動できる』の割合が高い傾向がある。
- 鉄道を選択する理由として『早く移動できる』の割合が高い傾向がある。特に県外からの来街者でその傾向が大きい。

移動手段を選択した理由

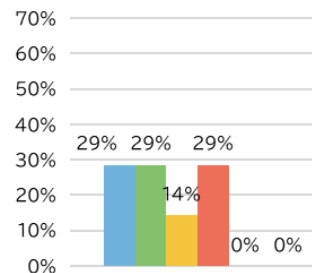
自動車 移動



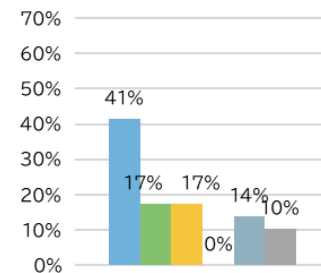
鉄道 移動



県内居住者



県外居住者



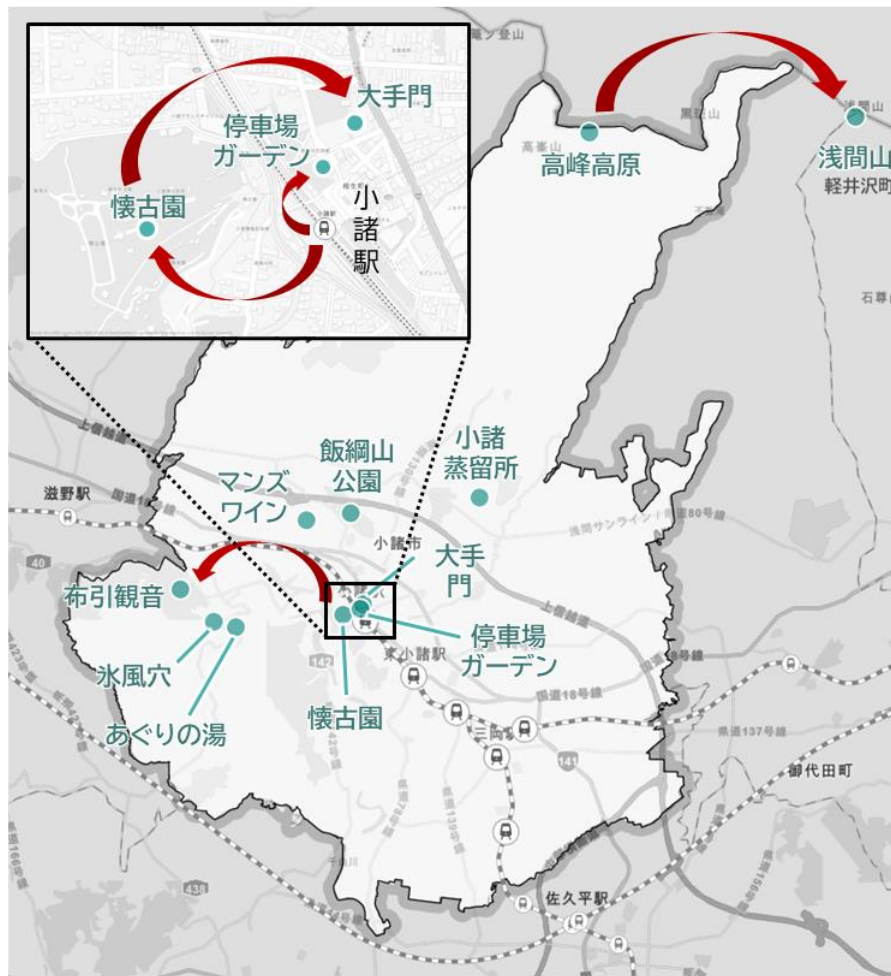
4. 移動実態

4-3. 来街者の移動実態(観光地の周遊状況)

- 主要な観光施設からの他施設への周遊は現状少ない状況となっている。
- 隣接している懐古園と大手門、懐古園から布引観音、高峰高原から浅間山の周遊が比較的多い。
- また、小諸駅に鉄道で来訪した人は周辺の懐古園や停車場ガーデンの周遊が比較的多い。

他施設への周遊割合

		アンケート回収施設			
		小諸駅	懐古園	高峰高原	飯綱山公園
周遊先施設	懐古園	13%		4%	5%
	高峰高原	1%	5%		0%
	飯綱山公園	0%	3%	0%	
	大手門	4%	18%	2%	0%
	停車場ガーデン	12%	7%	1%	2%
	浅間山	1%	2%	26%	0%
	布引観音	3%	11%	2%	5%
	小諸蒸留所	4%	1%	2%	0%
	氷風穴	0%	3%	2%	2%
	あぐりの湯	0%	1%	0%	2%
	マンズワイン	0%	2%	0%	2%



5. 公共交通に係る情勢とその課題

5-1. 公共交通に係る情勢

- これまでに整理した移動実態について以下に示す。

現状	小諸市の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が増加しており、急こう配な地形のため公共交通へのニーズが高まる ・コンパクトシティ形成のために都市施設を中心市街地に集約 ・市内の観光地が点在しており、公共交通でのアクセス性が低い
	周辺地域への移動	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学は佐久市をはじめ周辺市町間の移動が多く、日用品の買物でも15%程度が佐久市を利用 ・市民の移動は約9割が自動車(自家用車)利用 ・自動車での買物や通院は隣接市町への移動も多くみられる
	市内の移動	<ul style="list-style-type: none"> ・市内移動も年齢を問わず自家用車利用が多い ・日中の市内移動は小諸駅や市役所周辺への移動が多くみられる(通勤・通学や買物等) ・こもろ愛のりくん利用者は多くが中心市街地への移動であり、中心部での活動に利用されている ・買物先等の主な目的地はこもろ愛のりくんのエリア間移動が多くみられる
	来街者の移動	<ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光施設の来訪者は7割以上が自家用車利用(速達性があり便利な自家用車を選択) ・市内の観光施設を周遊する人は殆どいない(懐古園利用者も大手門等の来訪は2割程度にとどまる)
	市内公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺市町と小諸市を結ぶ幹線交通網は、東西及び小諸駅から佐久方面を結ぶ鉄道網により形成 ・市内移動の主要な公共交通は、デマンド交通(こもろ愛のりくん)が担っており、利用者が年々増加しているが、運転手不足及び勤務時間の厳格化によりサービスの維持が課題 ・来街者が利用できる公共交通はタクシーのみであるが、事業者及びドライバーの減少が顕在化 ・一部の観光施設が送迎サービスを実施しているが、維持の負担が大きい

5. 公共交通に係る情勢とその課題

5-2. 公共交通の課題整理

- 前頁で整理した現状から解決すべき課題を整理して上で基本方針を3つ示す。

現状

- 高齢化の進展により、生活利便施設への公共交通によるアクセス需要は拡大
- コンパクトシティ形成のために中心拠点に都市機能を集積
- 人口は減少し、居住誘導区域の人口維持が課題
- 市内移動・市外移動の約9割が自家用車を利用

- 市内の公共交通を主に担うデマンド交通(こもろ愛のりくん)の利用者は増加
- 周辺市町との幹線交通網は鉄道網により形成
- 利用者の減少や人出不足等からバス路線はなく、タクシー事業者は減少

- 来街者の7割以上が自家用車を利用
- 観光施設が分散する地理的条件から施設間の周遊行動が生まれにくい
- 一部の観光施設が送迎サービスを実施しているが、維持の負担が大きい

解決すべき課題

- ・拠点に都市機能を集積しても、自動車以外の交通ネットワークが弱いままでは、拠点の価値が発揮できない
- ・施設の立地と合わせて、交通ネットワークの形成により適時適切に医療や介護等が受けられる環境づくりが求められる

- ・高齢化が進み、公共交通を利用する市民が増加する一方、運転手不足や、運行経費が上昇傾向にある中で、日常の移動に係る交通サービスの維持が求められる
- ・鉄道、タクシー、スクールバス、民間送迎など代替・補完性のある多様な交通資源を活かしきれていない

- ・従来型の公共交通サービスの導入や拡充が進みづらいことから、観光動線の充実や回遊性の向上のため、柔軟な交通サービスの検討と実証を通じた効果検証が求められている

【基本方針①】

多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けた公共交通網の形成

【基本方針②】

様々な既存交通手段をフル活用し、公共交通サービス水準の維持

【基本方針③】

公民連携による新交通サービス等の検討

1. 計画の基本方針と施策の方向性

1-1. 目指す将来像と基本的な方針

- 基本方針の具体的内容を以下に示す。
- 基本方針が達成されているかPDCAサイクルにより評価・改善を行い事業を推進する。

基本方針①

多極ネットワーク型コンパクトシティ実現に向けた公共交通網の形成

- ✓ 移動ニーズの高い中心拠点(小諸駅周辺地区)や地域拠点(芦原新校周辺地区)のネットワークの確保
- ✓ 速達性・大量輸送が可能な鉄道の一層の利用促進に向けた方策の検討(主に市外への移動)
- ✓ 移動ニーズに合わせた公共交通の利用環境の改善

基本方針②

様々な既存交通手段をフル活用し、公共交通サービス水準の維持

- ✓ 日常生活を中心とした、各リソースの柔軟な運用・連携による効率的で持続可能な移動手段の確保

基本方針③

公民連携による新交通サービス等の検討

- ✓ 民間と連携した市民及び来街者の移動サービスの実装に向けた検討

PDCAサイクルによる評価・改善

公共交通に係る関係者(市民、交通事業者、行政など)が施策実施状況やその効果、新たな課題、改善方策をPDCAサイクルで共有しながら事業を推進・評価する

1. 計画の基本方針と施策の方向性

1-2. 施策・事業の方向性

- 本市が抱える地域公共交通の課題等も踏まえ、計画の目標の達成に向けて実施する施策の方向性を以下に示す。

市町村間の移動を支える鉄道の活用
JR小海線・しなの鉄道

基本方針①・②

通勤・通学・通院など市町村間をまたぐ移動においては、鉄道が果たす役割は極めて重要なことから、しなの鉄道線及びJR小海線を広域的な幹線交通として位置付け、沿線市町村等と連携しながら、鉄道サービス水準の維持・向上に向けた協調支援を行うとともに、小諸駅の拠点性強化や沿線自治体等との連携による利用促進に取り組む

市内移動の確保・強化
こもろ愛のりくん・スクールバス活用等

基本方針①・②

人口減少・高齢化が進展する中においても、市内の居住地域から中心拠点や地域拠点に立地する医療・子育て教育・福祉・商業等の生活利便施設へ円滑に移動できる環境を、将来にわたり確保・強化するため、交通ネットワークの形成やサービス水準の維持・向上を図るとともに、福祉輸送との役割分担、持続可能な運行体制の構築及び人材確保等に向けた取組を進める

来街者の利便性向上
民間との連携

基本方針②・③

来街者の移動特性・課題整理を踏まえて、小諸駅を起点とした二次交通の必要性から公民連携による新交通サービスの検討、社会実験による効果検証等に取り組む

目標設定による施策改善

公共交通を維持するための行政負担も年々増加傾向となっており、限られたリソースの中で施策・事業を実施する必要があるため、施策実施状況の確認や改善方策を検討できる体制の構築を実施する

2. 地域公共交通ネットワークの構築

2-1. 拠点と軸の設定

- 本計画における拠点と公共交通ネットワークの考え方を以下に示す。

地域・拠点

	位置付け
中心拠点(小諸駅周辺地域)	小諸駅周辺地域の中核的な都市機能が集積されているエリアであり、鉄道駅を核とした公共交通の結節点であることから各地域からのアクセス性を高め他の交通手段との乗継がしやすい環境形成を図る拠点
地域拠点(芦原新校周辺地域)	中学校区を単位とする生活圏の中心となり得るエリアであり、デマンド交通やスクールバス等の地域内交通と他の交通手段との組み合わせにより中心拠点や生活利便施設とのアクセス性向上を図る拠点
沿道型市街化地域	国道や主要な生活道路の沿道の地域であり生活利便施設や居住の集積が進むエリアであり、幹線道路を活かした広域的な移動を支え、デマンド交通の乗降ポイントの設定等により、中心拠点および地域拠点との連携を図る地域
集落コミュニティ拠点	各集落の集会施設などを核としたエリアであり、デマンド交通等により、中心拠点や地域拠点へのアクセス性を確保しつつ、高齢者等の日常的な移動ニーズへの対応を図る拠点
周辺市町の拠点	小諸市との結びつきの強い周辺市町の拠点

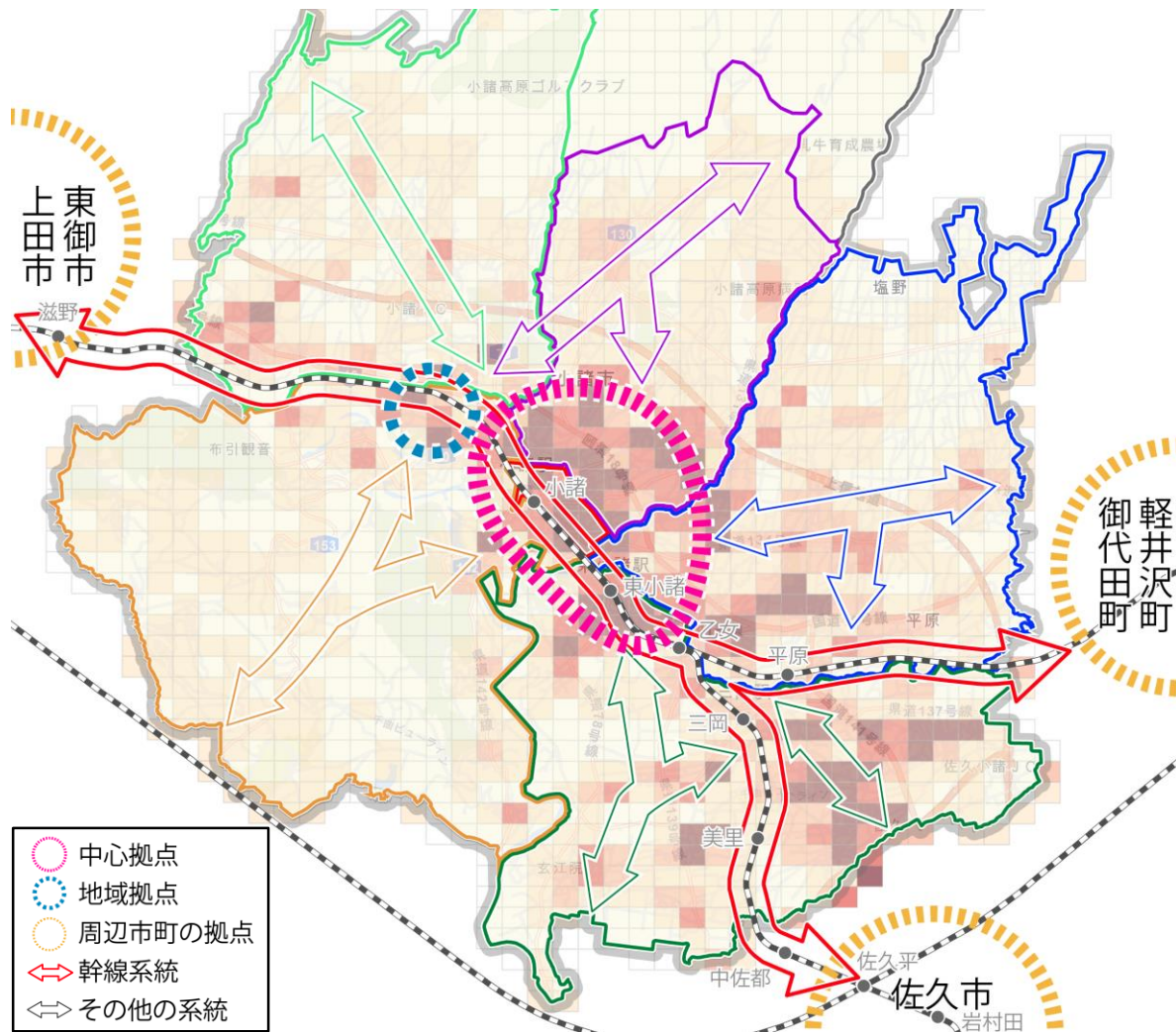
公共交通ネットワーク

	位置付け	現状の公共交通手段
幹線系統	市町村間を結ぶネットワーク	しなの鉄道線、JR小海線
その他の系統	幹線系統と各地域を結ぶネットワーク（フィーダー系統） 各地域内を結ぶネットワーク	こもろ愛のりくん タクシー 市内巡回線

2. 地域公共交通ネットワークの構築

2-2. 公共交通ネットワークの構築・イメージ

- 中心拠点や地域拠点、周辺市町の拠点を鉄道(幹線系統)で結び、こもろ愛のりくんやタクシーといったその他の系統により市内の拠点までや地域間の移動をカバーする公共交通ネットワークを構築する。



3. 目標達成に向けて実施する施策・事業

3-1. 実施する施策・事業一覧

- 課題・方針を踏まえて、計画の目標達成に向けて、以下に示す施策・事業を実施する。

市町村間の
移動を支える
鉄道の活用
JR小海線・しなの鉄道

- ・鉄道の運行本数維持のための沿線市町等との協調支援
- ・小諸駅の拠点性強化(駅前広場整備、駅南側のアクセス検討)
- ・沿線市町等と連携した鉄道の利用促進

市内移動の
確保・強化
こもろ愛のりくん
スクールバス活用等

- ・中心拠点・地域拠点と居住地域を結ぶ交通ネットワーク確保のための交通結節(乗換・待合・情報)機能の強化
- ・市内移動の利便性向上(サービス水準・利用環境の改善)
- ・持続可能な運行に向けた収益確保の検討、交通事業者の人材確保支援
- ・福祉車両との役割分担の明確化・福祉部門との連携強化

来街者の
利便性向上
民間との連携

- ・公民連携による新交通サービスの検討
- ・社会実験等を通じた効果検証の実施

目標設定
による施策改善

- ・目標値(KPI)を見据えて施策を実施し、定期的に見直しを行うマネジメントサイクルの導入

3. 目標達成に向けて実施する施策・事業

3-2. 事業内容

- 小諸駅周辺地域未来チャレンジビジョンの具現化に向けて、鉄道駅の待合環境の改善などの乗り継ぎ利便性の強化やパークアンドライドを促すための駐車場整備等の検討を行う。
- しなの鉄道の運行本数維持に向けた施策を実施する。

市町村間の移動を支える鉄道の活用

(鉄道の運行本数維持のための沿線市町等との協調支援、小諸駅の拠点性強化(駅前広場等))

実施主体
市、交通事業者



【実施施策】 小諸駅の拠点性強化(駅前広場 等)

- ・鉄道とこもろ愛のりくん等の乗り継ぎ利便性を高めるための乗継空間の整備(令和8年度から検討開始)
- ・小諸駅北側駅前広場での社会実験を通じた運用の見直し(令和4年度から実施)
- ・小諸駅北側駅前広場再整備(令和6年度から検討開始)
- ・小諸駅南側の鉄道用地を活用した乗継空間整備の可能性の検討(令和8年度から検討開始)
- ・パークアンドライドを促す駐車場整備等の検討(令和8年度から検討開始)
- ・しなの鉄道の小諸・軽井沢間利便性向上のための増便事業の実施(継続実施)

▼小諸駅周辺地域未来チャレンジビジョン



▼利便性の高い乗継空間のイメージ



3. 目標達成に向けて実施する施策・事業

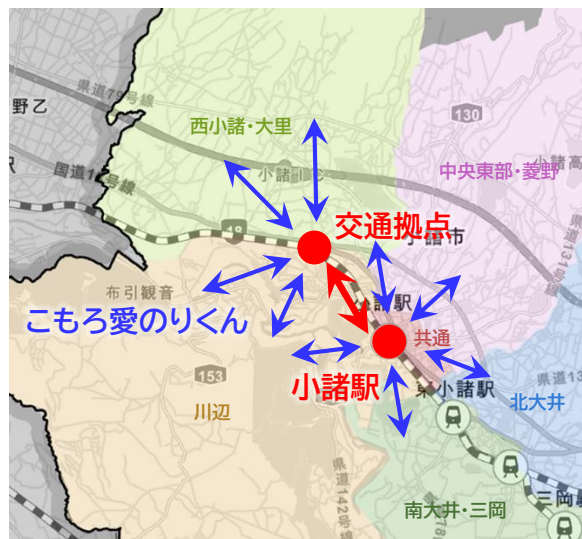
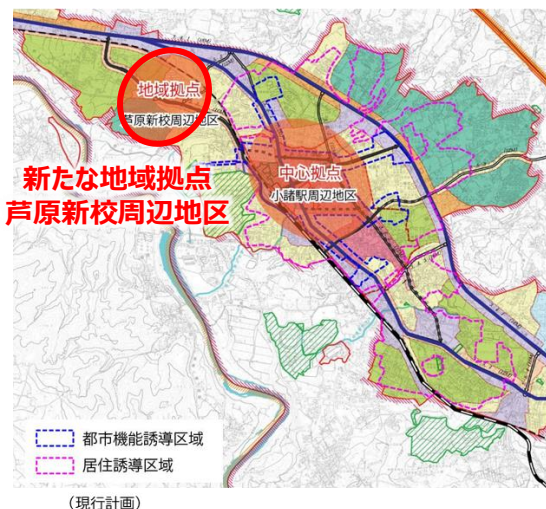
3-2. 事業内容

- 小諸市立地適正化計画で中心拠点に位置付けられている小諸駅周辺地域の整備に合わせてフィーダー路線の機能を有するこもろ愛のりくん等の乗継利便性を向上させる。
- また、新たな地域拠点に位置付けられる芦原新校周辺地域について、しなの鉄道が近接し、小諸駅以西の市内に交通拠点が無いことなどから、乗継拠点(バス停留帯等)を整備する。
- 学校再編に伴う統合校への遠距離通学支援を行う。

市内移動の確保・強化
(中心拠点・地域拠点と居住地域を結ぶ交通ネットワークの確保)

実施主体
市、交通事業者

▼新たな地域拠点(立地適正化計画)



【実施施策】

中心拠点・地域拠点と居住地域を結ぶ
交通ネットワークの確保

- ・地域拠点における結節点の整備に向けた検討(令和8年度から検討開始)
- ・地域拠点の整備に合わせて、中心拠点との交通ネットワークを検討(令和8年度から検討開始)
- ・統合校への遠距離通学支援(令和10年度から実施)

▼こもテラス(こもろ愛のりくんコールセンター)前



※現在駅や拠点が立地していない箇所のため、地域拠点として機能を発揮させるためには、民間施設も含む様々な施設立地が求められ、立地適正化計画で位置づけられる施設の整備スケジュールを踏まえた交通拠点の整備計画を検討することが求められる

3-2. 事業内容

- 持続可能な運行に向けて、ドライバー等の確保支援や公的資金以外の収入確保の取組を検討する。
- 市内公共交通の運行本数・曜日・時間帯の必要に応じた見直しや、予約システム改修の検討によりサービスの改善を実施する。
- また、こもろ愛のりくんの利用が困難な(となる)方の移動確保のため、福祉関係機関等との連携を強化する。

(交通ネットワーク確保、市内移動の利便性向上、福祉車両との役割分担、持続可能な運行改善、人材確保支援)

実施主体
市、交通事業者



【実施施策】
市内移動の利便性向上

- ・公的資金以外の広告費や民間企業からの協賛等による財源の確保
(令和8年度から検討開始・**実施目標：R10年度**)
- ・移住支援事業等によるドライバーの確保支援の検討
(令和8年度から検討開始・**実施目標：R9年度**)
- ・予約やバスロケーション機能を備えたアプリ等の導入を検討
(令和8年度から検討開始)



出典:協賛による公共交通運営事例(宮崎市)

3. 目標達成に向けて実施する施策・事業

3-2. 事業内容

- 市民や来街者(観光客等)の一層の移動利便性の向上やまちの魅力向上に向け、地域の企業や団体が主体となった移動手段の実装に向けた取組を公民連携により検討する。

来街者の利便性向上

(公民連携による新交通サービスの検討、社会実験等を通じた効果検証の実施)

実施主体
企業・団体等



- 公共機関としての信頼
- 地域へのPR
- 公共データ等の提供

- 独自のノウハウ
- 専門的な技術・知見
- 決断のスピード感

民間主体の移動手段の検証事例

- 市内の企業・団体が中心の「地域の魅力と公共交通の融合による元気づくり推進委員会」が運営する『こもろ周遊バス』が令和7年11月1日から運行を開始(「自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)」による運行)



4. 地域公共交通計画のマネジメント

4-1. 計画マネジメントの考え方

- 施策・事業については、本計画の実施主体である小諸市地域公共交通協議会(以下、「協議会」という。)を中心として関係者間との協力・連携を図りながら取り組んでいく。

国土交通省	長野県	警察
交通事業者	住民代表	小諸市
佐久市	商工会議所	観光関係団体
福祉関係団体	学校関係団体	有識者

4. 地域公共交通計画のマネジメント

4-2. 計画の指標及び目標値

- 本計画における施策・事業を評価するための目標値として以下の指標を設定した。
- 目標値の評価結果を施策・事業の見直しを行う。

多極ネットワーク型コンパクトシティ実現に向けた公共交通網の形成

	現状値 (令和6年度)	目標値 (令和12年度)	目標値の設定方法
こもろ愛のりくんの利用者数(平日)	180人/日	200人/日	5年間で車両を1台増便とした場合の1便当たりの利用者数を加算して算出
こもろ愛のりくんの便数(平日)	89便/日	100便/日	5年間で車両を1台増便した場合の平均便数を加算して算出
こもろ愛のりくんの収支率	12.7%	15.0%	—
公共交通の公的資金投入額	1.1億円	1.2億円	人件費・物価等の上昇を加味して算出

様々な既存交通手段をフル活用し、公共交通サービス水準の維持

	現状値 (令和6年度)	目標値 (令和12年度)	目標値の設定方法
市内鉄道駅の利用者数	153万人/年	維持	—
タクシーの事業者数	2社	維持	—
こもろ愛のりくんの 鉄道駅着利用者数(平日)	8人/日	10人/日	コロナ禍前の鉄道利用者数170万人/現状の鉄道利用者数153万人×8人

公民連携による 新交通サービス等の検討

	現状値 (令和6年度)	目標値 (令和12年度)	目標値の設定方法
新たに実装する交通モード (実証実験含む)	—	1事業	—

4. 地域公共交通計画のマネジメント

4-3. 評価検証と改善のサイクル(PDCA)

- 計画の進捗評価については、「小諸市地域公共交通協議会」において、評価・検証を行います。
- 本計画を「Plan(計画)」し、計画中で設定している施策・事業を「Do(実行)」し、実施した施策・事業については検証を行い「Check(評価)」を行います。評価結果を踏まえて、改善が求められる施策・事業については、必要に応じ「Action(改善)」を図ります。
- 本計画における5年後の目標達成を目指して各年の達成状況を公共交通の定着状況や需給バランスを踏まえて確認し施策・事業の見直しを行う。

