

小諸市地域公共交通計画 概要版

はじめに

■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います。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います。

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を維持・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。

■本計画の位置付け

「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。

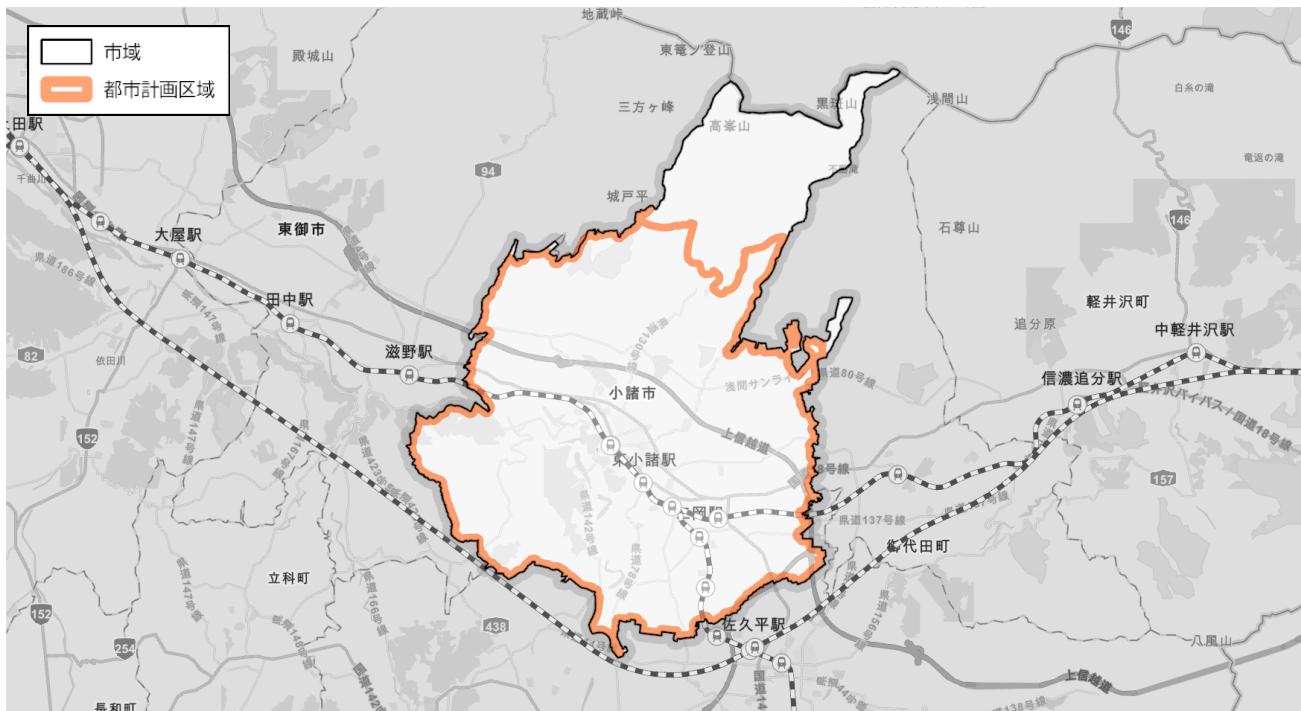
また、「小諸市 立地適正化計画」等の関連計画との連携を図ることとします。

■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。

■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。



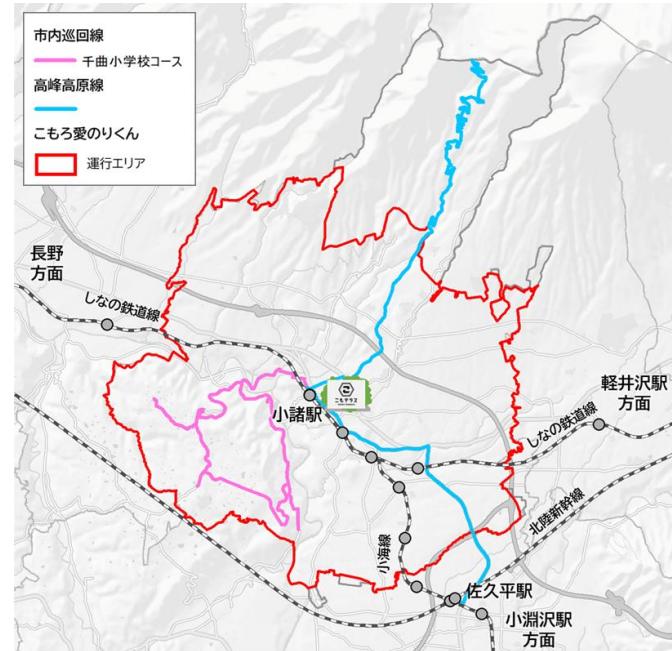
地域公共交通を取り巻く状況

■公共交通の整備状況

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。

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。

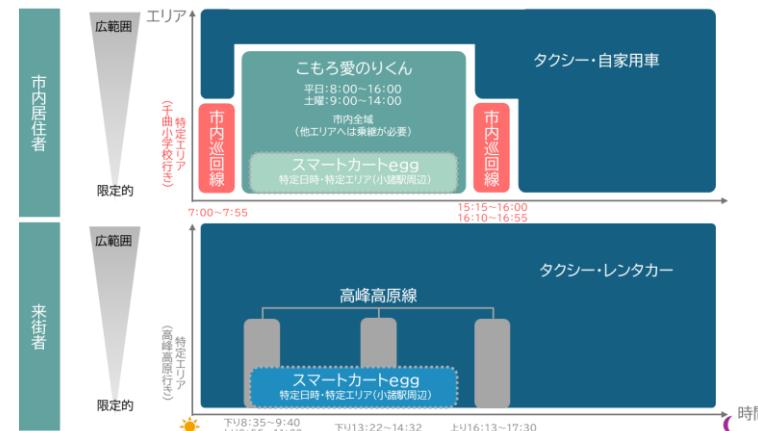


鉄道	
しなの鉄道線(軽井沢駅に接続):	50本/日運行 (上田駅に接続):55本/日運行
JR小海線(佐久平駅に接続):	20本/日運行
バス	
JR高速バス(新宿~小諸駅):	8本/日運行
千曲高速バス(池袋・新宿線):	12本/日運行 (京都・大阪線):2本/日運行
定時定路線バス(高峰高原線):	4本/日運行
定時定路線バス(市内巡回線):	3便/日運行
デマンドバス(こもろ愛のりくん):	平日8:00~16:00運行 休日9:00~14:00運行
タクシー	
佐久小諸観光株式会社:	ジャンボタクシー4台、普通車21台
ニュー交通(有):	ジャンボタクシー5台、タクシー15台、 デマンドタクシー12台
その他	
スマートカード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



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の市内巡回線が運行している。

早朝や16時以降に運行している公共交通はタクシーのみとなっている。



小諸市地域公共交通計画 概要版

■公共交通の課題整理

現状から解決すべき課題を整理した上で基本方針を3つ示す。

現状	<ul style="list-style-type: none"> ■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 	<ul style="list-style-type: none"> ■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 	<ul style="list-style-type: none"> ■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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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
---------	---	--	---

<p>【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</p>	<p>【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</p>	<p>【基本方針③】 公民連携による新交通サービス等の検討</p>
--	--	---------------------------------------

公共交通等リ・デザイン方針

■計画の基本方針

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。

<p>基本方針①</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 	<p>PDCAサイクルによる評価・改善</p> <p>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</p>
<p>基本方針②</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 	
<p>基本方針③</p> <p>公民連携による新交通サービス等の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 	

■目標と施策・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、計画の目標達成に向けて実施する施策の方向性を以下に示す。

<p>目標①</p>	<p>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</p>	<p>基本方針①・②</p>
<p>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</p>		
<p>目標②</p>	<p>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</p>	<p>基本方針①・②</p>
<p>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</p>		
<p>目標③</p>	<p>来街者の利便性向上 民間との連携</p>	<p>基本方針②・③</p>
<p>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</p>		
<p>目標④</p>	<p>目標設定による施策改善</p>	
<p>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</p>		

■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。

	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



	位置付け
中心拠点(小諸駅周辺地域)	小諸駅周辺地域の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

小諸市地域公共交通計画 概要版

目標達成に向けて実施する施策・事業

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

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。



【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年度から関係者協議を開始)
- ・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



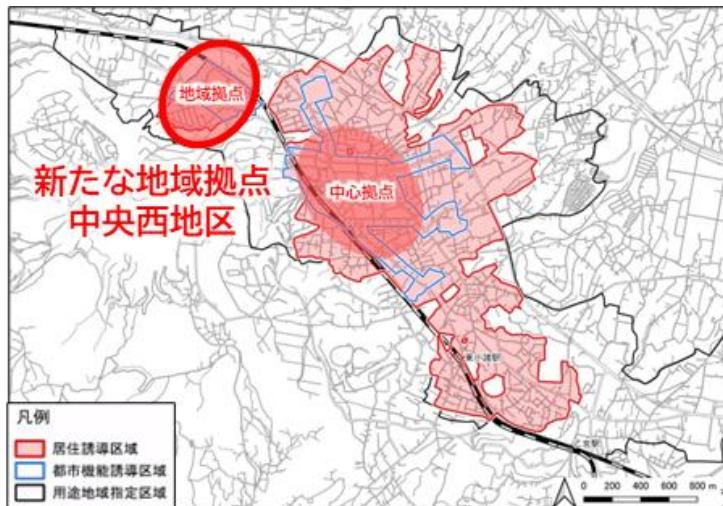
出典:地域のモビリティ確保の知恵袋2009年版(国土交通省)

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

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中央西地区について、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。

▼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)
- ・こもろ愛のりくんの維持・強化(継続実施)
- ・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

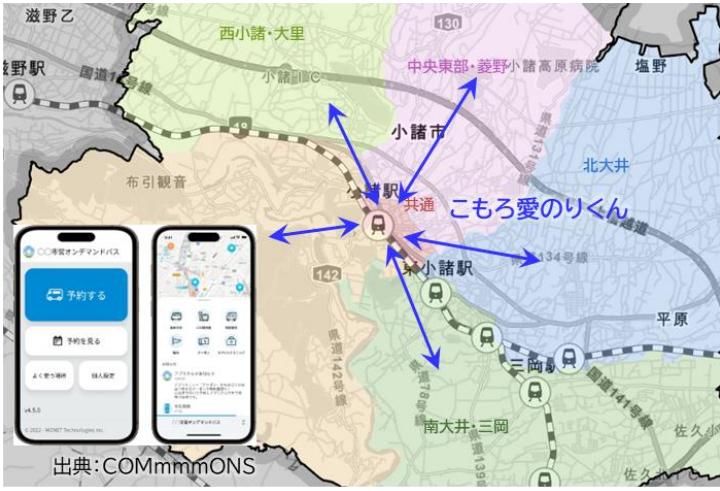


※現在駅や拠点が立地していない箇所のため、地域拠点として機能を発揮させるためには、民間施設も含む様々な施設立地が求められ、立地適正化計画で位置づけられる施設の整備スケジュールを踏まえた交通拠点の整備計画を検討することが求められる

小諸市地域公共交通計画 概要版

市内移動の確保・強化(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

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。



【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)



山形屋前 始発 10:40 終発 17:16 毎時 04 16 28 40 52 分	NTT前 始発 10:38 終発 17:14 毎時 02 14 26 38 50 分
若草通西 始発 10:44 終発 17:20 毎時 08 20 32 44 56 分	あみーろーど(やま屋前) 始発 10:30 終発 17:06 毎時 06 18 30 42 54 分
宮崎駅前 始発 10:34 終発 17:10 毎時 10 22 34 46 58 分	

出典:協賛による公共交通運営事例(宮崎市)

ぐるっぴー運営サポーターの皆さま

私たちと一緒にぐるっぴー運行を応援して下さりありがとうございます。

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

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。



- 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)

KOMORO HOP-ON HOP-OFF SIGHTSEEING BUS
こもろ周遊バス
小諸市内1日周遊きっぷ

■評価指標及び目標値

本計画における施策・事業を評価するために、基本方針を踏まえて指標及び目標値を設定した。目標値の評価結果を踏まえて施策・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台増便した場合の1便当たりの利用者数を加算して設定
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設定
こもろ愛のりくんの収支率	12.7%	15.0%	増便を図りつつ効率的な運行による収支率の改善を設定
公共交通の公的資金投入額	1.1億円	1.2億円	効率的な運行を進めるが人件費・物価等の上昇を加味して設定

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	人口減少していく中でも鉄道利用者数を維持するため
タクシーの事業者数	2社	維持	ドライバー不足の中でも公共交通の利用者数を維持するため
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	市外へ移動する人の乗り継ぎ増を見込んで設定

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	—

■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。

