

小諸市
地域公共交通網形成計画

平成29年2月

小諸市

目次

1. はじめに	1
1-1. 網形成計画の位置づけ	1
1-2. 網形成計画策定の背景	2
2. 関連する上位計画・関連計画の整理	4
2-1. 小諸市第5次基本構想(期間 平成28年～平成39年)	4
2-2. 小諸都市計画、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(区域マス)	5
2-3. 小諸市都市計画マスタープラン	6
2-4. 小諸市まち・ひと・しごと創生総合戦略	8
2-5. 小諸市立地適正化計画(策定中)	9
2-6. 小諸市観光地域づくりビジョン	11
3. 公共交通の実態と住民意向	13
3-1. 公共交通の運行状況	13
3-2. 公共交通の利用状況	15
3-3. 公共交通とその背景にある都市形態	24
3-4. 公共交通の運行・利用に関する住民意識	28
4. 公共交通に関する問題点・課題	36
4-1. 少子高齢化による人口減少に伴う問題点・課題	36
4-2. 賑わいのある拠点と各地区の生活拠点を結ぶ地域公共交通網の確保	37
4-3. 現状の公共交通の運行実態による問題点・課題	37
4-4. 市民の意識・行動に係る問題点・課題	37
5. 地域公共交通網形成の基本方針と目標	38
5-1. まちづくりの方向性	38
5-2. 公共交通が果たすべき役割	38
5-3. 計画区域	39
5-4. 計画期間	39
5-5. 基本方針	39
5-6. 計画目標	43
6. 目標達成のための施策・事業	44
6-1. 施策・事業の一覧	44
6-2. 施策・事業の具体的内容	45
7. 計画達成状況の評価方法	55
7-1. 評価手法	55
7-2. 事業実施スケジュール	56

1. はじめに

1-1. 網形成計画の位置づけ

平成26年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、「地域公共交通総合連携計画」に変わる「地域公共交通網形成計画(以下、網形成計画という。)」が策定できることとなりました。網形成計画とは、「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き 第3版/平成28年3月/国土交通省」によると、「地域にとって望ましい公共交通網のすがたを明らかにするマスタープラン(ビジョン+事業体系を記載するもの)としての役割を果たすもの」とされている。当市では、この計画において平成27年10月から始めた新たな運行システムの改善策や今後の地域全体の公共交通の在り方や方向性を検討するとともに、小諸市における「コンパクト+ネットワーク」の指針と位置付けます。

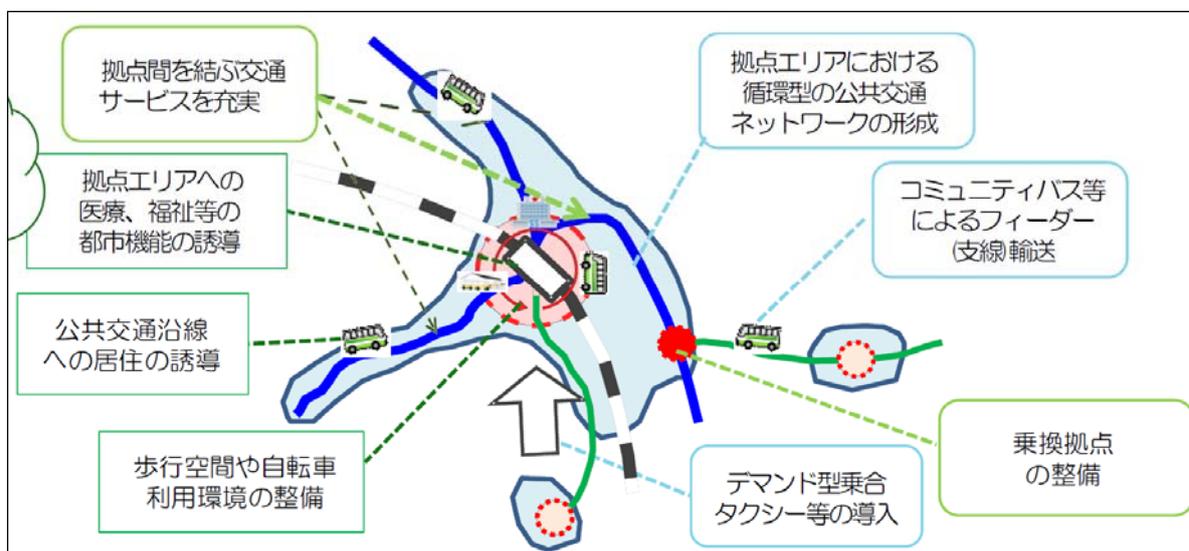


図. コンパクト+ネットワークのイメージ

(資料)国土交通省 「都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画概要パンフレット」より

1.はじめに

1-2. 網形成計画策定の背景

当計画策定までの経緯を以下のように整理しました。

平成 19 年度 小諸市 地域公共交通総合連携計画(計画期間：平成 20～25 年度)

計画の概要

高齢者や子どもたち等交通弱者が地域でいつまでも安心して日常の生活が送れるよう、住民・行政・事業者が一体となって将来に渡り、持続可能で利用しやすく愛着の持てる交通システムの構築に取り組むものである。

連携計画策定時までの小諸市の公共交通の課題

- 課題 1. 交通政策の効率化、コスト削減の実現
- 課題 2. 時間的な交通空白地域の解消と、交通サービスの充実による利用者向上の施策
- 課題 3. 交通不便者をターゲットとした、ニーズに適合する交通サービス体系の確立
- 課題 4. 行政からの付加価値の提供

連携計画の目標

- 目標 1. 高齢者など移動制約者が利用しやすい計画とする
- 目標 2. 交通政策の効率化
- 目標 3. 交通空白地及び時間的空白地の解消
- 目標 4. 小諸駅を中心とした市内各施設へアクセスできる路線の構築

路線バス及び市内循環バスの改善

- 改善策 1. 廃止路線代替バスの廃止と市内循環バスへの一本化
- 改善策 2. 所要時間の短縮化
- 改善策 3. 車両の小型化



図. 連携計画策定時(平成 19 年度)の公共交通の運行状況
(資料)小諸市地域公共交通総合連携計画

小諸市コミュニティバス実施計画

実施計画の目的

- 1. 市の交通政策を見直し、事業の統廃合や重複路線の解消を行い効率的な運営を行う。
- 2. 廃止路線代替バス等の廃止 廃止路線：北国街道線、小沼線、滝原線、川辺線、いちご平線、きのこの森線、市内循環バス

表 運行概要

事業主体	小諸市
運行主体	交通事業者
種別	路線定期運行
名称	小諸すみれ号
運行形態	乗合路線バス11路線
運行開始日	平成19年10月1日～
運行日	毎週月～金曜日
使用車両(H19.10.1～)	マイクロバス(29人乗り)2台・ハイエースワゴン(15人乗り)4台 計6台
使用車両(H20.10.1～)	マイクロバス(29人乗り)3台・ハイエースワゴン(15人乗り)4台 計7台
運賃	小諸市内1回100円、御代田町で乗降の場合は1回200円、回数券の発券を行う。

小諸市コミュニティバス「小諸すみれ号」の運行(平成 19 年 10 月～)

11路線(西小諸線、井子滝原線、大里線、天池線、南ヶ原線、塩野線、平原線、和田御景線、三岡線、川辺線、御牧ヶ原線)での試験運行を開始

平成 26～27 年 小諸市公共交通ネットワーク構築事業

計画策定の背景

- ・小諸すみれ号の利用者の減少
- ・高齢者から要望のあった自宅から目的地まで(ドア to ドア)の実現へ

ネットワーク構築事業の基本的な考え方

1. 「住居サービス」と「住居」との近接性と地域内循環システム」の再構築
2. 「安全と安心」の確保
3. 「利便性」の向上
4. 「低炭素でコンパクト」なまちづくり
5. 「永続的運行可能」なシステム
6. 「移住・定住政策」の推進と「アクティブシニア」の活躍の場づくり

通勤通学に特化した定時定路線、予約制相乗りタクシー、子どものための交通手段の3つの交通手段を組み合わせた基本運行体系として考える。

定時定路線型「小諸すみれ号」を朝夕の通勤通学時間帯のみで運行(平成 27 年 10 月～)

利用登録制のデマンドタクシー「こもろ愛のりくん」を運行(平成 27 年 10 月～)

表 定時定路線の運行概要(H27.10.1～)

事業主体	小諸市
運行主体	交通事業者
種別	路線定期運行
名称	小諸すみれ号
運行形態	乗合路線バス11路線
運行日	毎週月～金曜日
運行時間帯	朝夕の通勤通学時間帯(概ね6時～10時、16時～19時)
使用車両	マイクロバス(29人乗り)3台・ハイエースワゴン(15人乗り)4台 計7台
運賃	小諸市内1回200円、佐久市・御代田町で乗降の場合は1回300円

表 予約制相乗りタクシー(デマンドタクシー)の運行概要(H27.10.1～)

事業主体	小諸市
運行主体	交通事業者
種別	予約制(利用登録制)
名称	こもろ愛のりくん
運行形態	市内を6つのエリアに分けて運行
運行日	毎週月～土曜日
運行時間帯	日中運行(9:30～16:00)
使用車両	ハイエースワゴン(10人乗り)6台
運賃	大人300円、小中学生100円

運行後の利用者や市民からの要望・意見(デマンド交通(こもろ愛のりくん)登録者アンケート調査(平成 27 年)より) 定時定路線型「小諸すみれ号」について

- ・様々な路線が同じ時間なのでどの便に乗ったら良いのか分からない
- ・目的地まで行くのに時間がかかりすぎる など

デマンド型「こもろ愛のりくん」について

- ・乗降できる場所に「カインズホーム小諸店」などを追加して欲しい
- ・午前中(8時や9時台)を運行して欲しい ・午後1時台を運行して欲しい
- ・午前の便の予約の時間を19時や21時までに変更して欲しい など

デマンド型「こもろ愛のりくん」を運行形態を変更(平成 27 年 12 月～)

定時定路線型「小諸すみれ号」とデマンド型「こもろ愛のりくん」の運行形態を変更(平成 28 年 4 月～)

運行形態の変更内容

- ・乗降場所を45→91箇所に増加
- ・予約の締め切り時間を変更

定時定路線型の運行形態の変更内容(平成 28 年 4 月～)

- ・名称を「こもろ愛のりくん 定時定路線」へ変更
- ・路線数を11→7路線へ削減
- ・運行ルートを変更 ・バス停箇所数を大幅に削減

デマンド型の運行形態の変更内容(平成 28 年 4 月～)

- ・9時台と13時台の便を追加
- ・乗降場所にカインズホームを追加

定時定路線型「こもろ愛のりくん」とデマンド型「こもろ愛のりくん」の運行形態を変更(平成 28 年 10 月～)

定時定路線型の運行形態の変更内容(平成 28 年 10 月～)

- ・名称を「愛のりすみれ号」へ変更
- ・一部のルートの変更 ・時刻表を変更
- ・停留所を追加

デマンド型の運行形態の変更内容(平成 28 年 10 月～)

- ・乗降場所を92箇所 → 177箇所に増加
- ・利用者の範囲を拡大「市民 → 市民 + 家族(市外にお住まいの親族)

2. 関連する上位計画・関連計画の整理

2-1. 小諸市第5次基本構想(期間 平成28年～平成39年)

「小諸市第5次基本構想」の概要を以下に整理しました。

～将来像～「住みたい 行きたい 帰ってきたい まち 小諸」
 ～自然と文化と人々が織りなすハーモニーで
 みんなにやさしい 活気あふれる 高原の城下町に～

- | | |
|---------------|---|
| 将来目標 1 | 平成 39 (2027) 年度に人口 38,279 人かつ年少人口 4,478 人 |
| 将来目標 2 | 平成 39 (2027) 年度に小諸市に住み続けたい市民の割合 75% |
| 将来目標 3 | 平成 39 (2027) 年度に交流人口 544 万人 |

- 基本方針**
1. 「心豊かで自立できる人が育つまち」【子育て・教育】
 2. 「自然環境を守り、循環型社会の進んだまち」【環境】
 3. 「一人ひとりが健康に心がけ、みんなで支え合うまち」【健康・福祉】
 4. 「地域の宝、地域の資源を有効活用し、活気ある豊かなまち」【産業・交流】
 5. 「安心して快適に暮らせるまち」【生活基盤整備】
 6. 「すべての主体が参加し、協働するまちづくり」【協働】

公共交通に関する項目(3-5 生活基盤整備)

目標「安心して快適に暮らせるまち」【生活基盤整備】

[めざそう値 1] コミュニティ交通利用者数

平成27年度 (2015年度) 85千人	→	平成31年度 (2019年度) 89千人	→	平成35年度 (2023年度) 93千人	→	平成39年度 (2027年度) 97千人
----------------------------	---	----------------------------	---	----------------------------	---	----------------------------

【設定理由】「快適に暮らせるまち」であるための重要な条件の一つは「公共交通の充実」である。公共交通が充実していれば、誰もが、安心して、自由に移動ができ、利便性の向上が図られるとともに、自家用車利用の抑制による CO₂ の削減にもつながる。公共交通の利便性に対する評価として、「コミュニティ交通利用者数」を指標とした。

【数値根拠】新公共交通システムのデマンドタクシー乗車可能人員の7割を、平成39年度における目標値とした。
 (デマンドタクシー乗車可能人数 8人 × 7割 × 5地区 × 12便/1日 × 290日 = 97,440 ≒ 97,000人)

[めざそう値 2] 道ぶしんの実施件数
[めざそう値 3] 防災訓練の実施率

役割分担

1	めざすべき状態	地域交通の便が良いこと	
	めざそう値	コミュニティ交通利用者数	
	市民	・コミュニティ交通を積極的に利用する。 ・自家用車を利用しない日を個人的につくる。	
	市民活動団体	・地域交通の利用を促進するため、啓発活動を推進する。	
	区	・コミュニティ交通の利用を区民に呼びかける。	
2	めざすべき状態	市民参加型による道路の維持管理ができること	
	めざそう値	道ぶしんの実施件数	
3	めざすべき状態	自主防災組織主導の実効性ある防災訓練が実施されること	
	めざそう値	防災訓練の実施率	

2-2. 小諸都市計画、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(区域マス)

「小諸都市計画、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(区域マス)」の概要を以下に整理しました。

目標年次	<p>都市計画の基本的な方向 平成 42 年 都市施設などの整備目標 平成 32 年（中間年 平成 27 年）</p>
都市づくりの基本理念	<p>懐古園をはじめとした小諸市の歴史的文化遺産を、維持・保全・活用するとともに持続可能で活力のある集約型のまちづくりを目指す。</p>
将来都市像	<p>歴史・文化と自然に彩られ、笑顔と交流の活力ある高原都市 小諸</p>
都市計画の目標	<ul style="list-style-type: none"> ◆自然・田園・都市とが共生し、持続可能なまちづくり ◆歴史的文化遺産を活かした、活力あるまちづくり ◆歴史・文化を継承し、市民生活を支える、安全で安心なまちづくり
都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	
<div style="background-color: #d9e1f2; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">[a. 基本方針] 交通体系の整備方針]</div> <p>東西方向及び、南北方向の広域交通網の充実を図るとともに、都市内における観光回遊ネットワークなどの快適な歩行空間の形成を図る。</p>	
<div style="background-color: #d9e1f2; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">[b. 主要な施設の配置方針] 交通体系の整備方針]</div> <ul style="list-style-type: none"> ■鉄道 東西軸：しなの鉄道 南北軸：JR 小海線 ■その他の施設： <ul style="list-style-type: none"> 道路網の整備とあわせて、小諸駅をはじめとした大量輸送機関との結節点には、駅前広場、駐輪場、駐車場等の整備を促進することで、公共交通の利便性を向上させるなど効率的な交通体系の確立を図る。 	

2-3. 小諸市都市計画マスタープラン

「小諸市都市計画マスタープラン」の概要を以下に整理しました。

市街地形成の基本方針

■都市基盤の充実

良好な市街地を形成し、集約型都市構造(コンパクトシティ)の形成をめざす中で、道路や公園など都市基盤の充実を進めます。

■用途地域の見直し

自然条件、土地利用の動向、都市施設の整備状況、都市計画事業の進展や集約型都市構造の形成の観点から、必要に応じて市街化や宅地化を図り、適切な用途地域の見直しを図ります。

■未利用地、空き家・空き地対策

既存ストック(これまで整備してきた公共施設等)の活用や、空き家・空き地の利活用の指針に基づき、市街地内の未利用地、空き家・空き地を利活用します。

■面的整備や地区計画への取り組み

安全で快適・魅力のある市街地形成、目標とする土地利用の実現のため、地域の実態・ニーズに応じて、面的整備や地区計画(地区ごとに、その地区の実情に合ったよりきめ細かい規制(用途地域の規制)を定めた計画)を検討します。

市街地整備の基本方針

■快適な都市環境

- ・高齢者から若者が住める多様な住宅の誘導・供給による居住の集積
- ・安全・快適で質の高い生活環境施設の誘導・配置
- ・「立地適正化計画」の策定も含めた市街地の整備の方向性の検討

■安全・安心な歩いて暮らせるまちづくり

- ・旧北国街道、既存の商店街通り及び周辺の歩道、公園・広場を活かした歩行空間の整備

■魅力ある空間の形成

- ・中心市街地の歴史文化・観光(懐古園)
- ・市役所周辺の複合的な拠点の誘導・形成(小諸駅や市役所)

■交通体系・駐車場

- ・人・車の中心市街地への流入促進、円滑な交通の処理のための都市計画道路の見直し
- ・鉄道・バス交通等の利用促進や小諸駅をはじめとする鉄道駅の交通結節点の整備による公共交通体系の充実

公共交通の充実

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図ります。

■鉄道

幹線公共交通であるしなの鉄道や JR 小海線は、生活交通、観光交通としての機能を持っています。バスとの乗り継ぎ・結節を強化しながら、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。

■コミュニティ交通

高齢者や子どもたちでも利用でき、地域の日常生活を支えるため、従来のコミュニティバス(小諸すみれ号)に代わるデマンド交通(こもろ愛のりくん)の試験運行を平成 27 年 10 月から始めています。

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。

■小諸駅前広場

小諸駅前広場は、交通結節点としてだけではなく、当市の玄関口として、広場の機能・景観などを向上させ、また駅前商店街の道路整備と調和・融合するよう整備し、中心市街地の活性化をめざします。

<将来都市構造>

	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

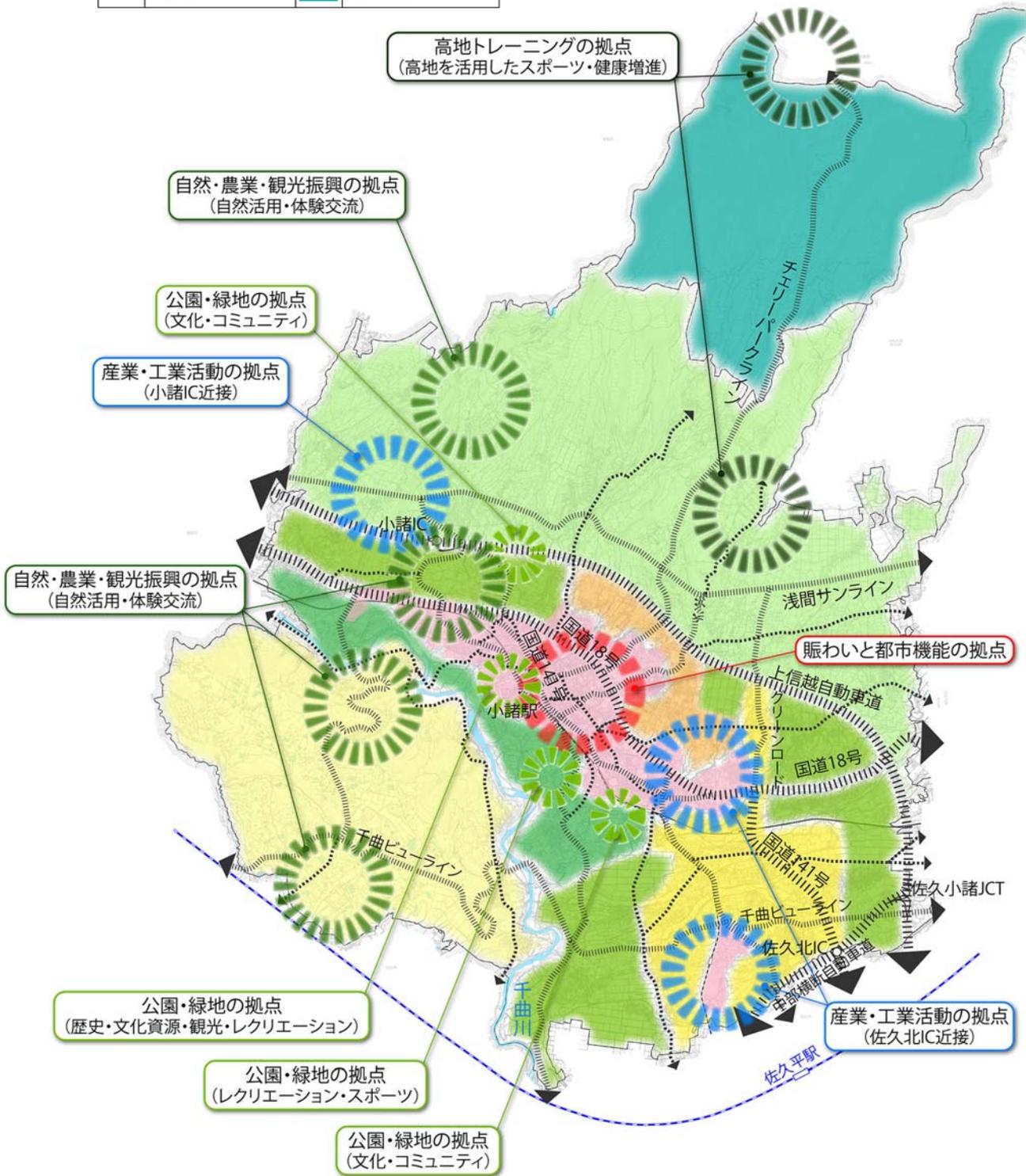


図. 将来都市構造

(資料)小諸市都市計画マスタープラン

2-4. 小諸市まち・ひと・しごと創生総合戦略

「小諸市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の概要を以下に整理しました。

対象期間：平成 27 年度から平成 31 年度

目標人口：2040 年 33,750 人 2060 年 26,787 人

目標達成までのストーリー：

まずは、若い世代が家を持てるようにし、地方への新しいひとの流れをつくる(基本目標 1)。その上で、年少人口の減少に歯止めをかけるべく、若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる(基本目標 2)。そして、本市の市民が将来に渡って住み続けられるように、時代に合った地域をつくり、安心なくらしを守るとともに、地域と地域を連携する(基本目標 3)。本市では、近隣地域、東京圏も含めて「しごと」ととらえ、地方における安定した雇用を創出していく(基本目標 4)。

基本目標

1. 地方への新しいひとの流れをつくる

数値目標：新築住宅着工数(一戸建て) 1,000 件(1 年あたり 200 件)

2. 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる

数値目標：年少人口 4,962 人

3. 時代に合った地域をつくり、安心なくらしを守るとともに、地域と地域を連携する

数値目標：純移動者数 △478 人

4. 地方における安定した雇用を創出する

数値目標：人口一人当たり個人市民税課税標準額 5 年後に 3%増加

公共交通に関する施策のまとめ

公共交通に関する施策は、「基本目標 3 時代に合った地域をつくり、安心なくらしを守るとともに、地域と地域を連携する」の中で整理されている。

基本目標 3 時代に合った地域をつくり、安心なくらしを守るとともに、地域と地域を連携する

数値目標(平成 31 年度)

指標	数値目標
純移動者数	△478 人

※現状値 △817 人(平成 31 年度)

基本的方向

コンパクトシティの形成、公共施設の計画的な維持管理や更新等、地域コミュニティの再構築、高齢者が健康で安心して暮らせるための自立支援の促進などにより、市民が住みやすい環境整備を進めることにより、小諸市の魅力を高め、転出の抑制を図る。

具体的な施策と重要業績評価指標(KPI)

1. 低炭素まちづくり計画の推進 ～コンパクトシティの形成～

様々な都市機能を集約したコンパクトシティの形成を進めるとともに、地域公共交通システムを充実することなどにより、自動車に過度に依存せずに生活できる環境を整備し、二酸化炭素の排出抑制とともに、市民生活の利便性の向上を図る。

重要業績評価指標(KPI)	平成31年度目標値	平成26年度現況値
相生町商店街の歩行者数	1,218人/日	812人/日

【具体的な取り組み】

- 都市再生整備計画事業の推進
- 立地適正化計画の策定
- 地域公共交通網形成計画の策定
- 地域公共交通システムの充実

2-5. 小諸市立地適正化計画(策定中)

「小諸市立地適正化計画」(策定中)の概要を以下に整理しました。

立地適正化計画策定の背景

- 将来的に急速な人口減少が予想されており、一定の人口規模に支えられてきた商業や医療、交通などの生活サービスの提供が困難になりかねない。
- 居住地域の拡大にあわせて整備・維持してきた道路等の社会資本や公共施設の老朽化が進行しており、厳しい財政状況のもと、対応が求められている。
- 国により、急速な人口減少と少子高齢化の進展等を背景として、今後の都市づくりにおいて持続可能な都市構造への転換を図ることが必要との認識のもと「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」を施行された。



今後想定される課題に対して、将来の暮らしの枠組みを都市づくりの観点からまとめるため「小諸市立地適正化計画」を策定へ

計画の対象区域及び計画期間

- 対象区域：小諸市都市計画区域の全域 7,899ha
- 計画の期間：平成28年度(2016年)から平成47年度(2035年)の20年間

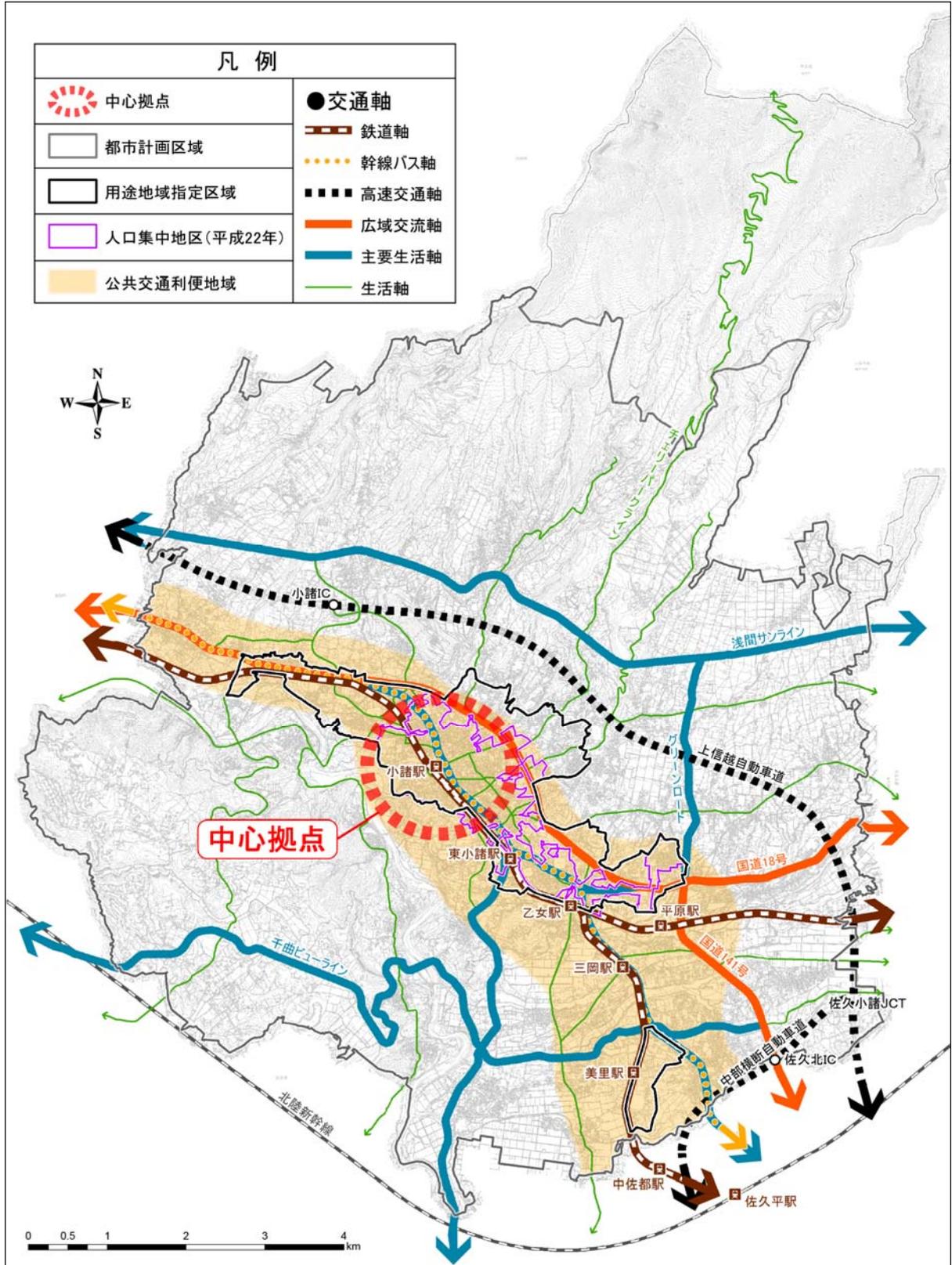


図. 立地適正化計画における将来都市構造

(資料)小諸市立地適正化計画(策定中)

2-6. 小諸市観光地域づくりビジョン

「小諸市観光地域づくりビジョン」の概要を以下に整理しました。

小諸市観光地域づくりビジョン策定の背景

- 定住人口の減少・高齢化が進展している小諸市が活気を引き続き維持するためには観光等の交流人口の増加に多いに期待がかかっている。
 - 交流人口の増加により観光産業だけでなく、商店街や農家などまち全体に経済効果・雇用創出効果をもたらすことができ、活気や創造力を生む。
- 「懐古園」など代表的な観光施設の利用者数は年々落ち込んでいる。
- 訪日外国人観光客に期待がかかっているが、当市にはその恩恵がもたらされていない。
- 従来型の観光振興方策では観光客の落ち込みといった現象に歯止めをかけることは困難。

小諸市観光地域づくりビジョン策定の目的と位置づけ

- 「観光地域づくり」を着実に実現するために、住民自らが自然・歴史・伝統文化など、当市の魅力を再認識し、より誇りをもって統合的にその価値を全国や世界に発信する。
- 様々な事業者や団体、住民一人ひとりが小諸市としての観光振興ビジョンを明確に共有し、同じ重みを持って「観光地域づくり」に取り組む。
 - 住民の郷土愛を一層醸成していくとともに、豊かな暮らしを着実に実現する。

小諸市の観光の現状

歴史・文芸巡り

小諸駅周辺、小諸城址公園(現在は市民公園)、北国街道小諸宿、小諸城、島崎藤村といった明治時代の文豪や小山敬三といった署名な芸術家の関連施設

自然体感アクティビティ

浅間山や高峰高原といった登山やトレッキング、サイクリングに適した環境、活火山からの恵みである多様な地域資源や動植物

自然と生活文化の共存(中山間エリア)

平坦な地形の土地を活かして様々な農産物を生産する南東エリア、棚田百選にも選ばれ斜面を利用して高原野菜や蕎麦・果物等の生産を行う農地が広がる浅間南麓エリア、古くに天皇家への献上馬を育成していた歴史を持ち加工用いちご生産の発祥とされるなど粘土質からの恩恵を受ける千曲川南西の農業エリア 等

小諸市の観光の実態と課題

- 観光に関する当市としてのビジョン・方向性が定まっていない。
- 各団体・組織の連携が希薄。
- 住民の郷土愛低下により、観光交流客に対する受入れ、おもてなし意識が不十分。
- 観光施設などのインフラ整備、多様な関係者が参画した滞在プログラムの不備。
- 「観光地域づくり」を推進するかじ取り役がない(全ての土台となる課題)。

観光地域づくりビジョン(コンセプト)

詩情あふれる高原の城下町

～ようこそ スケッチ文化都市へ！～

観光地域づくりビジョンの達成に向けた具体的な目標

めざそう値	平成26年度	平成31年度	平成35年度	平成39年度
めざそう値1 観光地入込客	185万人	191万人	196万人	204万人
	※統計参考データの採用方法について再検討する			
めざそう値2 市内宿泊数	6.5万人	6.7万人	6.9万人	7.2万人
外国人旅行者泊数	700人	1,000人	2,000人	5,000人
	※統計参考データの採用方法について再検討する			
めざそう値3 (仮想)交流人口の増減数	494万人	509万人	524万人	544万人
	※小諸駅利用者および高速道路小諸I.C.利用数、高速バス市内乗降数による			
	※小諸I.C.利用台数は車両1台を2名と仮定して換算する			
めざそう値4 観光協会ホームページアクセス数	27万アクセス	30万アクセス	35万アクセス	40万アクセス
めざそう値5 小諸城址・懐古園の有料入園者数	189千人	200千人	208千人	216千人

観光地域づくりビジョンの実現に向けた基本戦略

(1) 観光資源を磨きあげ、活かすストーリーづくりと滞在プログラム造成

- 当市のブランドを的確に発信するとともに、そのようなブランド価値を体験・体感できる滞在プログラムをきちんと提供する。
- 観光客のニーズを踏まえたうえで春夏秋冬、朝昼晩小諸でしか味わえない、「小諸ならではの」滞在プログラムを持つておく。

(2) ブランド発信など、プロモーションの充実・強化

- 行政や各種団体が協力体制を持ち、当市の観光地域づくりのコンセプト「詩情あふれる高原の城下町 ～ようこそ スケッチ文化都市へ！～」を大きく掲げ、これをブランドの大きな柱にして協力を発信する。

(3) 観光基盤の充実・強化

- コンセプトに基づいた滞在プログラムの造成やそれらの提供に係る二次交通の整備、コンセプトを感じさせる空間形成、品質の保証などの活動に着実に取り組むことで小諸ブランドを確立させる。

(4) 観光推進体制の再構築

- 日本版DMO(観光地域づくりプラットフォーム)の必要性
 - ・ 「観光地域づくり」を継続的にかじ取りして、行政や観光協会のみならず多様な住民や団体をまとめ上げる機能(マネージメント機能)
 - ・ お客様に対しては一元的にブランドを発信できる機能(マーケティング機能)を持った場や機関が必要

(5) 市民と事業者・各種団体と行政との協働

- 住民や行政、事業者、各種団体が同じビジョンを共有し、役割分担をしながらそれぞれの責務を果たしていく。

3. 公共交通の実態と住民意向

3-1. 公共交通の運行状況

(1) 当市における公共交通の現状

当市において、運行されている公共交通は以下の表の通りです。

表. 当市を運行する公共交通

公共交通種類	路線名	駅・運行区間	運行便数/日	運行主体
鉄道	J R小海線	小諸駅・東小諸駅・乙女駅・三岡駅・美里駅	往復 44 便(平日 小諸駅発着便数)	東日本旅客鉄道(株)
	しなの鉄道	小諸駅・平原駅	往復 103 便(平日 小諸駅発着便数)	しなの鉄道(株)
民営路線バス	佐久上田線	芝生田～和田中央	往復 22 便(平日 小諸駅発着便数)	千曲バス(株)
	高峰高原線	御幸町～高峰温泉	往復 4 便(平日小 諸駅発着便数)	ジェイアールバス関東(株)
コミュニティバス (愛のりすみれ号 定時定路線)	天池線	信州青少年の家～芦原中 学校、高原病院～小諸駅	往復 4 便	小諸市コミュニテ ィ交通協議会 (小諸市)
	井子・滝原線	天池中央～芦原中学校	往復 5 本	
	御代田・塩野線	やまゆり公園～小諸駅	往復 4 本	
	御影線	御影上宿～小諸駅	往復 2 本	
	塩名田・耳取線	塩名田～小諸駅	往復 2 本	
	川辺線	宮沢～小諸駅	往復 4 本	
	御牧ヶ原線 (いちご平方面)	いちご平～小諸駅	往復 5 本	
	御牧ヶ原線 (諏訪山方面)	別荘地～小諸駅	往復 4 本	
コミュニティバス (こもろ愛のりくん 予約制相乗りタク シー)	中央東部・菱野 エリア	自宅及び指定乗降場所間	上下 1 2 便	小諸市コミュニテ ィ交通協議会 (小諸市)
	西小諸・大里エ リア	自宅及び指定乗降場所間	上下 1 2 便	
	北大井エリア	自宅及び指定乗降場所間	上下 1 2 便	
	南大井・三岡エ リア	自宅及び指定乗降場所間	上下 1 2 便	
	川辺エリア	自宅及び指定乗降場所間	上下 1 2 便	
タクシー		小諸市周辺	24 時間/毎日	佐久小諸観光(株) ニュー交通タクシ ー(有) 第一交通(有) 松葉タクシー(有)

(2) 公共交通網図

当市の公共交通網を以下の図に整理しました。鉄軌道軸は、東西にしなの鉄道が運行され、市のほぼ中央に位置する小諸駅から南東方向にJR小海線が運行されています。

バスネットワークは、千曲バス(株)が運行する佐久上田線やジェイアールバス関東(株)が運行する高峰高原線が運行されているほか、小諸市コミュニティ協議会が運行する定時定路線型のコミュニティバス「愛のりすみれ号」が小諸駅を中心とした放射状に7路線運行されています。また、デマンド型の予約制相乗りタクシー「こもろ愛のりくん」が市内の6つのエリアで運行されています。

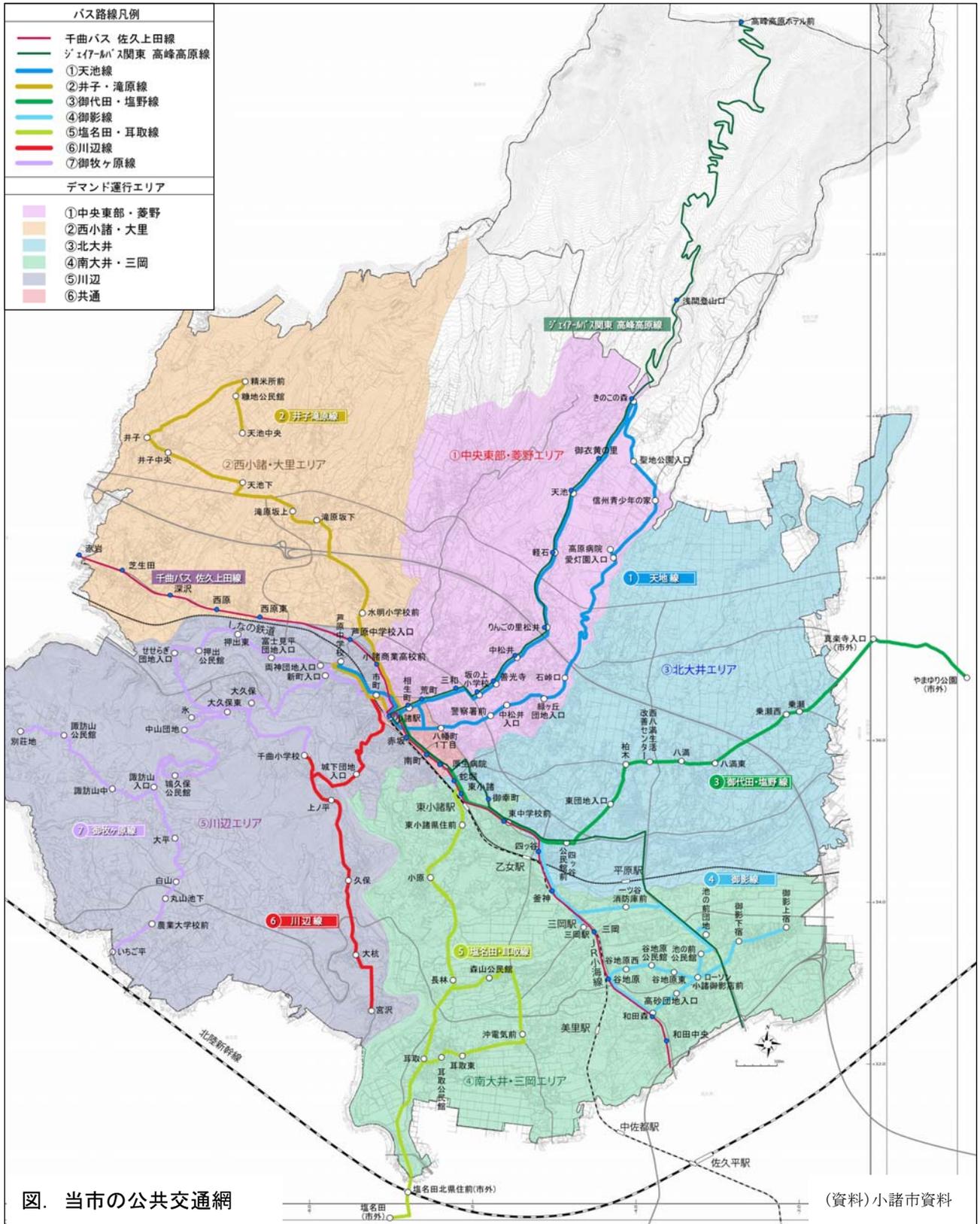


図. 当市の公共交通網

(資料)小諸市資料

3-2. 公共交通の利用状況

(1) 鉄道路線の利用状況

小諸駅の平成19年から平成26年までの利用状況を以下に示しました。これによると、平成19年から平成22年にかけて約300人減少しましたが、それ以後は徐々に増加しており平成26年には4,806人/日の利用者数となっています。主な利用者は、近隣市町への通学（主に高校生）や通勤や通院での利用、佐久平駅や長野方面や軽井沢方面からの観光客利用です。

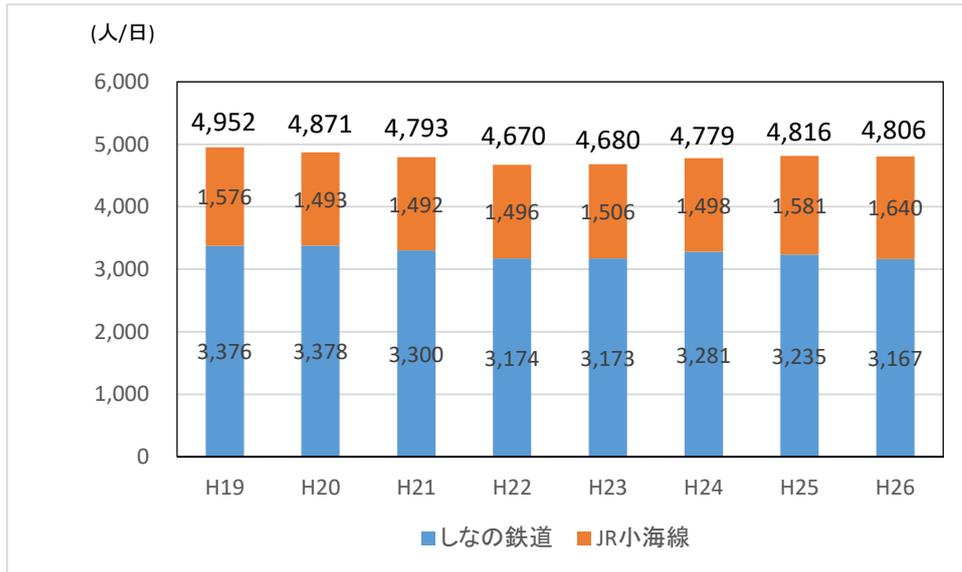


図. 小諸駅の年度ごとの利用者数(乗降者数)の推移

(資料)小諸市資料

(2) 民間事業者が運行する路線バスの利用状況

ジェイアールバス関東(株)が運行する高峰高原線と千曲バス(株)が運行する佐久上田線の平成22年度～27年度における年度別の利用状況を以下に示しました。これによると、高峰高原線は、平成23年の12.7千人以降は減少しています。佐久上田線も同様に、平成23年から減少しています。平成26年から平成27年にかけては急激に減少していますが、これは、土日の運行が廃止されたこと等運行形態が変更されたことによるものだと考えられます。

なお、鉄道路線と並行する部分もありますが、ダイヤとしても棲み分けされており、高峰高原線は観光路線の意味合いが強く、佐久上田線は通学・通勤の利用が多い生活路線であるとともに、地域間幹線系統路線として利用者の交通手段の一つとして確立されています。

(千人) ジェイアールバス関東(株) 高峰高原線 利用者数

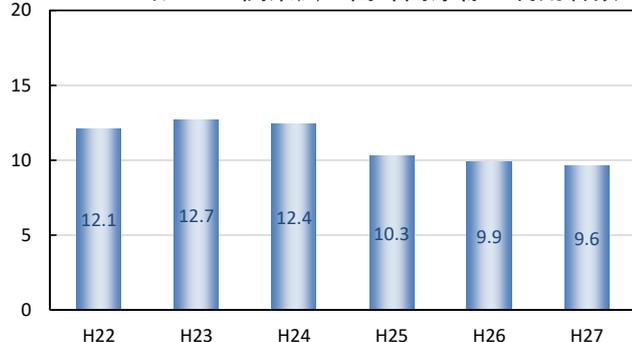


図. 高峰高原線の平成22～27年度利用者数

(資料)ジェイアールバス関東(株)より

(千人) 千曲バス(株) 佐久上田線(勝間(佐久市)～小諸駅～下秋和(上田市))

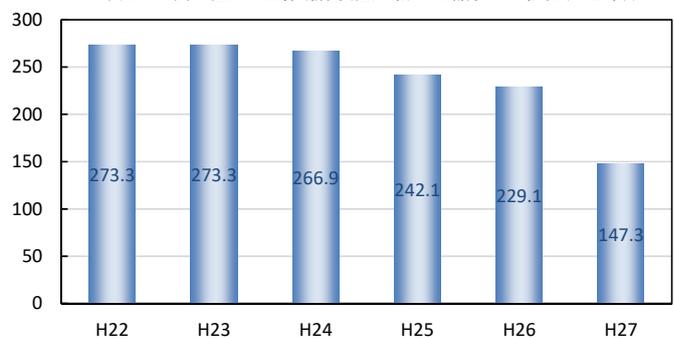


図. 佐久上田線の平成22～27年度利用者数

(資料)千曲バス(株)より

(3) 定時定路線型の利用状況

【平成19年10月～平成27年9月までの利用状況】

定時定路線型の運行開始時(平成19年10月)から平成27年9月までの路線別の年度ごとの利用者数の推移を以下に示しました。これによると、最も利用者が多いのは「御牧ヶ原線」で平成20年には2万5千人を超えています。しかし、近年は徐々に減少傾向にあり、平成26年には利用者数が最も多かった平成20年の6割程度まで落ち込んでいます。続いて利用者が多いのは「天池線」で運行開始時の平成19年度から平成22年までは増加傾向にありましたが、それ以降は減少傾向に転じており、特に平成25年から平成26年までは急激に落ち込んでいます。それ以外の路線も減少傾向にある路線が多く、西小諸線などの一部の路線では運行開始時と比べ利用者数は増加しています。

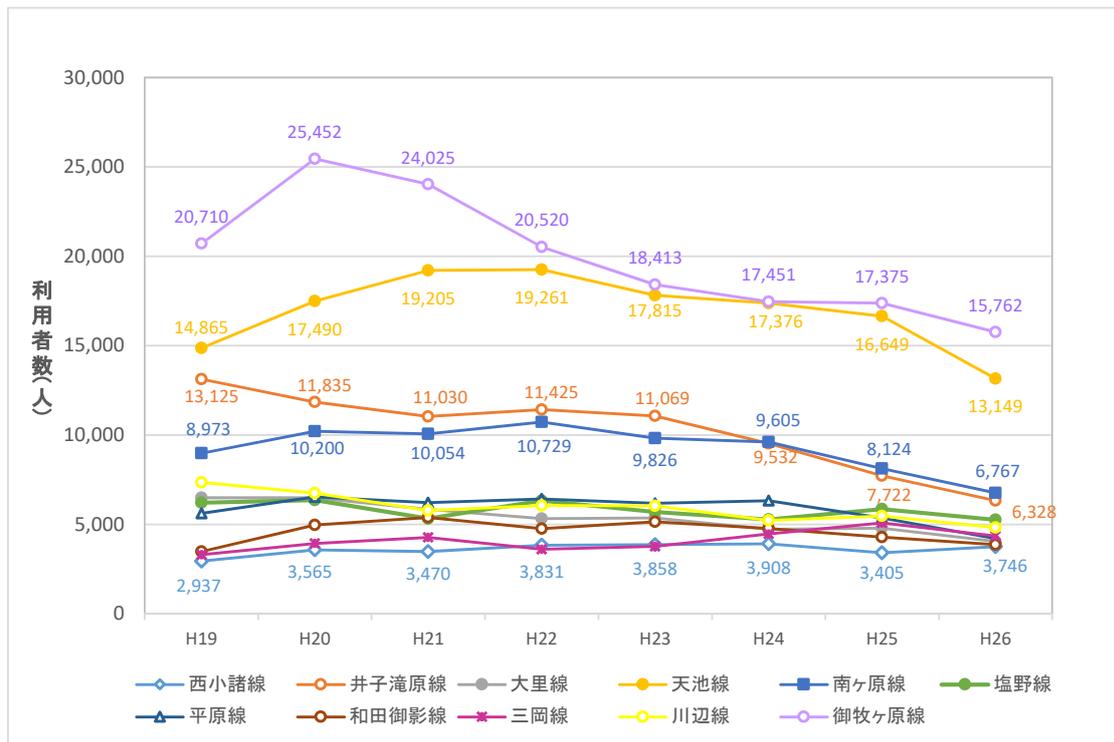


図. 定時定路線型の路線別の年度ごとの利用者数の推移 (資料)小諸市資料

※各年度の利用者数は、当該年度10月から翌年度9月までの利用者数である。例えばH26はH26年10月からH27年9月まで。

表. 定時定路線型の路線別の年度ごとの利用者数の推移 (資料)小諸市資料

運行日数	249日	245日	246日	246日	247日	246日	248日	245日
利用者数	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
① 西小諸線	2,937	3,565	3,470	3,831	3,858	3,908	3,405	3,746
② 井子滝原線	13,125	11,835	11,030	11,425	11,069	9,532	7,722	6,328
③ 大里線	6,483	6,478	5,843	5,315	5,348	4,723	4,790	4,041
④ 天池線	14,865	17,490	19,205	19,261	17,815	17,376	16,649	13,149
⑤ 南ヶ原線	8,973	10,200	10,054	10,729	9,826	9,605	8,124	6,767
⑥ 塩野線	6,203	6,352	5,313	6,315	5,686	5,264	5,847	5,256
⑦ 平原線	5,605	6,538	6,203	6,421	6,174	6,328	5,350	4,203
⑧ 和田御影線	3,471	4,968	5,385	4,747	5,138	4,766	4,282	3,857
⑨ 三岡線	3,294	3,930	4,259	3,598	3,769	4,469	5,075	4,348
⑩ 川辺線	7,340	6,748	5,766	6,050	6,034	5,216	5,457	4,820
⑪ 御牧ヶ原線	20,710	25,452	24,025	20,520	18,413	17,451	17,375	15,762
合計利用者数	93,006	103,556	100,553	98,212	93,130	88,638	84,076	72,277

【平成27年10月～平成28年12月までの利用状況】

定時定路線型の運行形態変更後の平成27年10月～平成28年12月までの路線別の利用者数を以下に示しました。

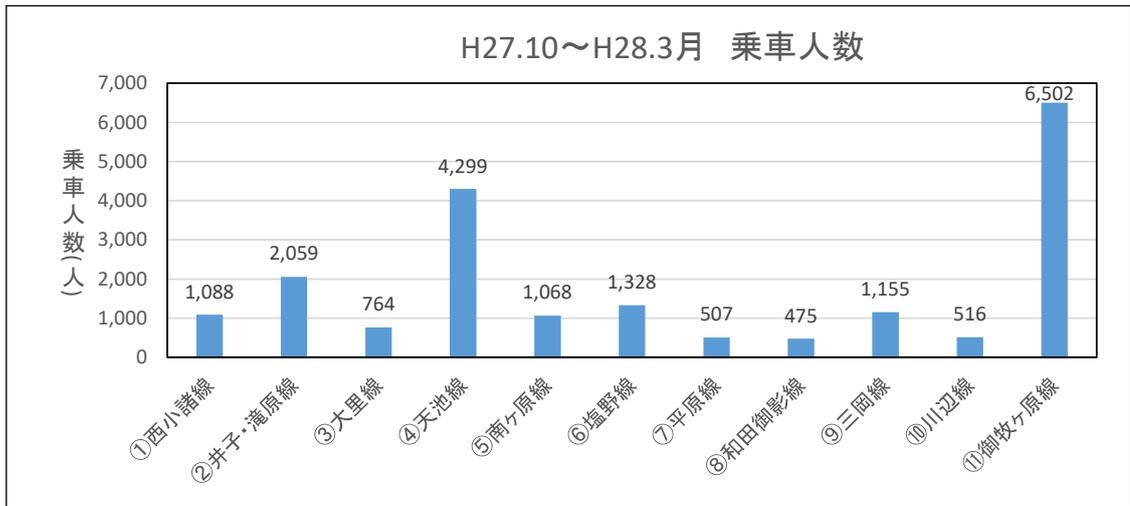


図. H27. 10～H28. 3月の利用者数

定時定路線型の運行形態の変更(平成28年4月)

- ・バス停箇所数を大幅に削減
- ・路線数を11→7路線へ削減(路線を廃止・統合)

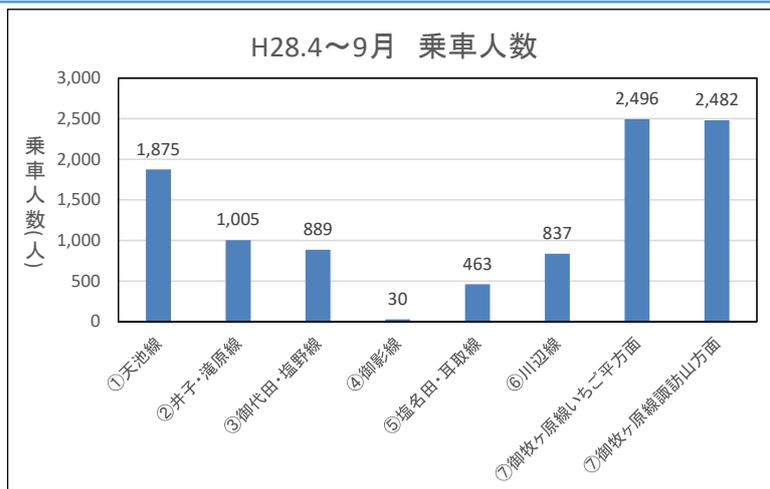


図. H28. 4～H28. 9月の利用者数

定時定路線型の運行形態の変更(平成28年10月)

- ・一部のルートの変更
- ・停留所を追加

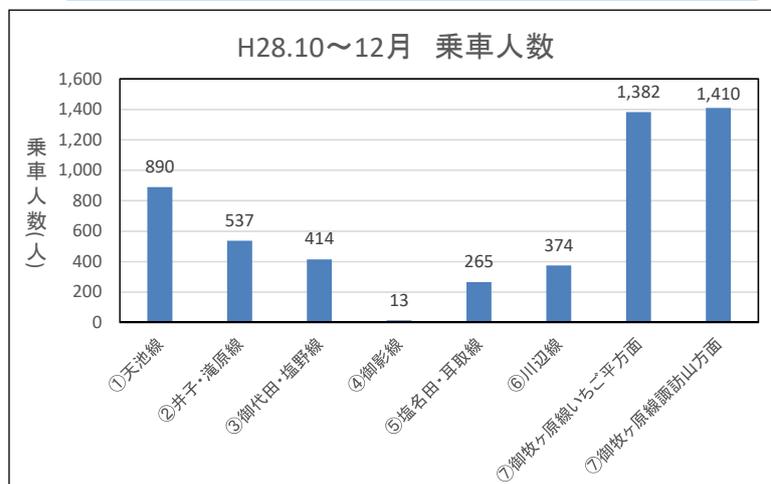


図. H28. 10～H28. 12月の利用者数

(資料)小諸市資料

【平成27年10月～平成28年12月までの日平均利用状況】

定時定路線型の運行形態変更後の平成27年10月～平成28年12月までの路線別の日平均利用者数を以下に示しました。

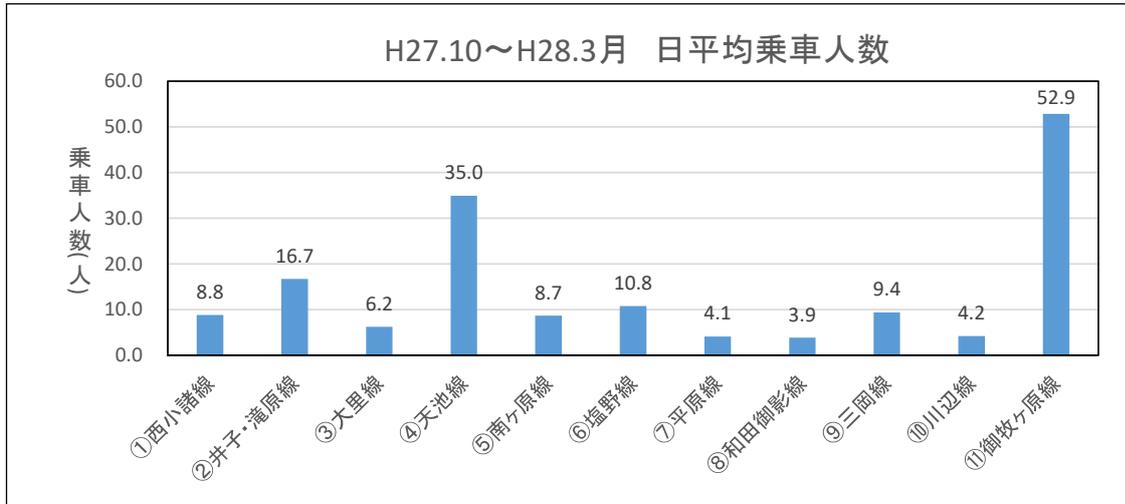


図. H27. 10～H28. 3月の日平均利用者数

定時定路線型の運行形態の変更(平成28年4月)
 ・バス停箇所数を大幅に削減 ・路線数を11→7路線へ削減(路線を廃止・統合)

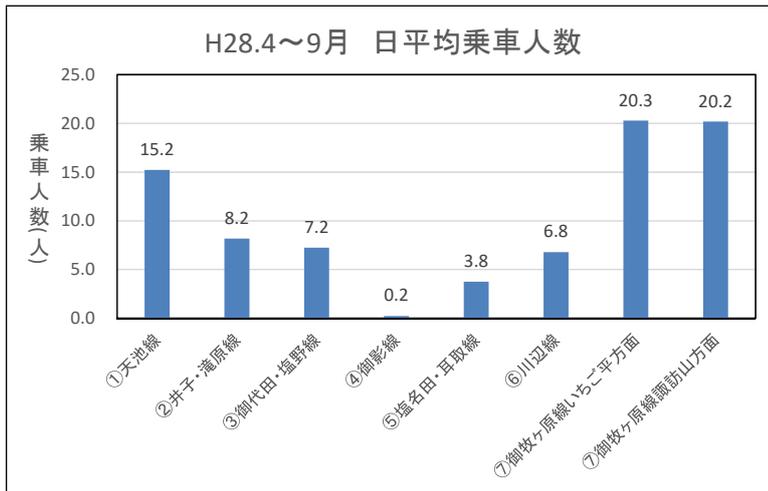
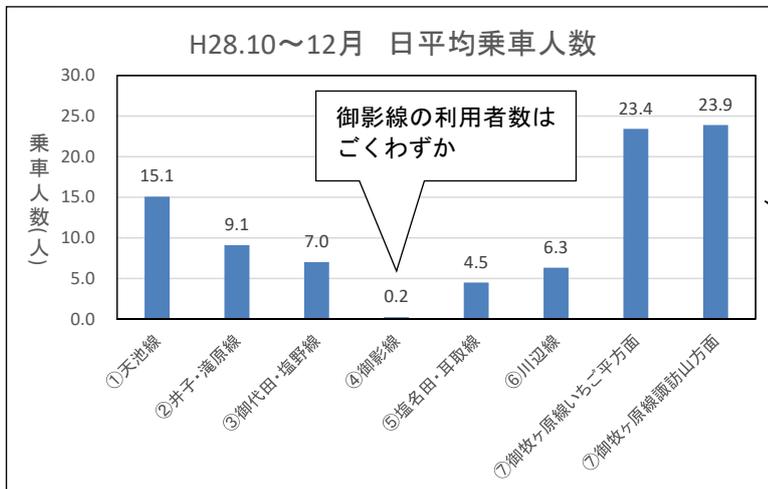


図. H28. 4～H28. 9月の日平均利用者数

定時定路線型の運行形態の変更(平成28年10月)
 ・一部のルートの変更 ・停留所を追加



御牧ヶ原線・天池線は日平均10人以上の利用がある

図. H28. 10～H28. 12月の日平均利用者数

(資料)小諸市資料

(4) 定時定路線型のバス停別利用者数

定時定路線型のバス停別乗降者数のうち、各時点における上位10位のバス停を示しました。

表 各時点における乗降者数トップ10

順位	H27.10~H28.3			H28.4~H28.9			H28.10~H28.12			3時点合計(H27.10~H28.12)		
	バス停名	6ヶ月乗降者数(人)	日平均(人)	バス停名	6ヶ月乗降者数(人)	日平均(人)	バス停名	3ヶ月乗降者数(人)	日平均(人)	バス停名	乗降者数(人)	日平均(人)
1	小諸駅	7,632	62.0	小諸駅	4,213	34.3	小諸駅	1,992	33.8	小諸駅	13,837	45.4
2	千曲小学校	2,426	19.7	千曲小学校	2,758	22.4	千曲小学校	1,408	23.9	千曲小学校	6,592	21.6
3	厚生病院	1,611	13.1	諏訪山入口	1,189	9.7	諏訪山入口	662	11.2	諏訪山入口	2,948	9.7
4	相生町	1,554	12.6	新町入口	868	7.1	新町入口	541	9.2	厚生病院	2,570	8.4
5	高原病院	1,115	9.1	厚生病院	637	5.2	諏訪山中	325	5.5	新町入口	2,427	8.0
6	諏訪山入口	1,097	8.9	いちご平	617	5.0	厚生病院	322	5.5	相生町	2,167	7.1
7	新町入口	1,018	8.3	農業大学校前	590	4.8	いちご平	299	5.1	高原病院	1,634	5.4
8	市役所	966	7.9	信州青少年の家	570	4.6	別荘地	282	4.8	井子中央	1,619	5.3
9	諸	920	7.5	井子中央	540	4.4	井子中央	272	4.6	いちご平	1,607	5.3
10	緑ヶ丘団地入口	850	6.9	諏訪山中	523	4.3	大久保	269	4.6	諏訪山中	1,528	5.0

※黄色網掛けは、3時点合計のトップ5

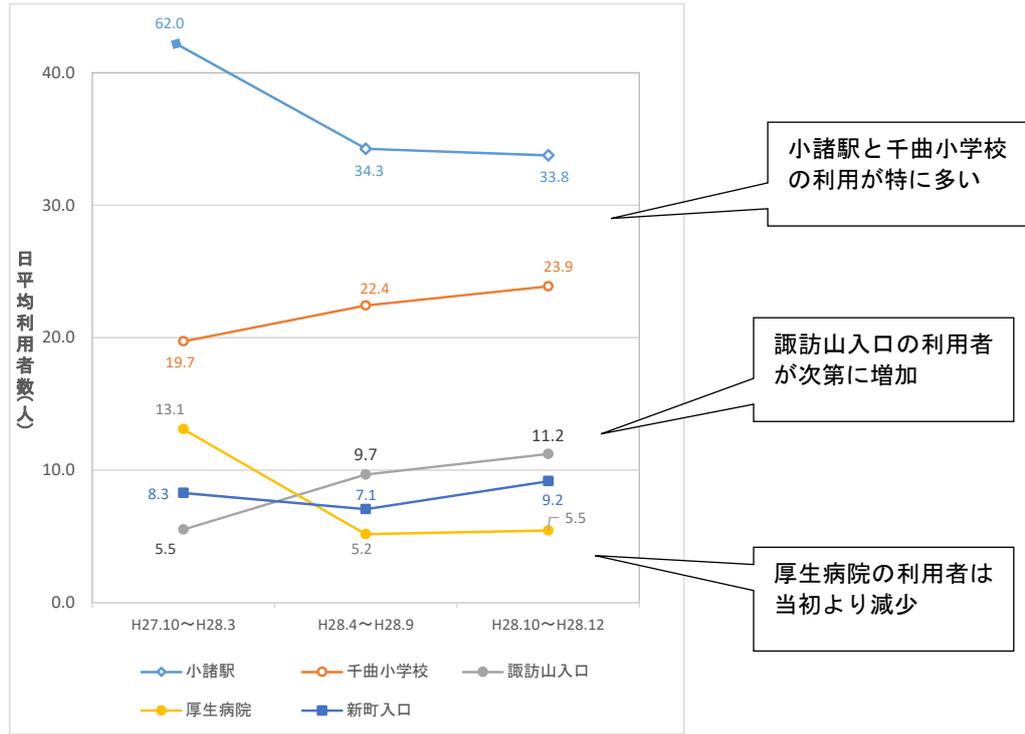


図. 3時点合計乗降者数上位5位の各時点における日平均乗降者数の推移 (資料)小諸市資料

※H27.10~H28.3、H28.4~9、H28.10~12の3時点における乗降者数上位5位のバス停を抜粋

(5) デマンド型の登録者数の推移

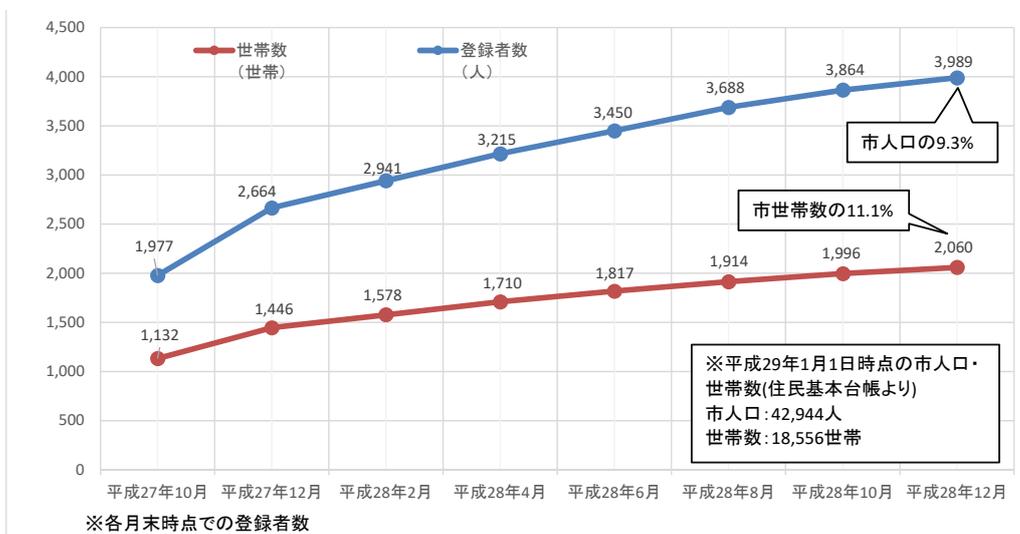


図. デマンド型 こもろ愛のりくん登録者数の推移 (資料)小諸市資料

(6) デマンド型の利用状況

【平成27年10月～平成28年12月までの利用状況】

デマンド型の運行形態変更後の平成27年10月～平成28年12月までのエリア別の利用者数を以下に示しました。

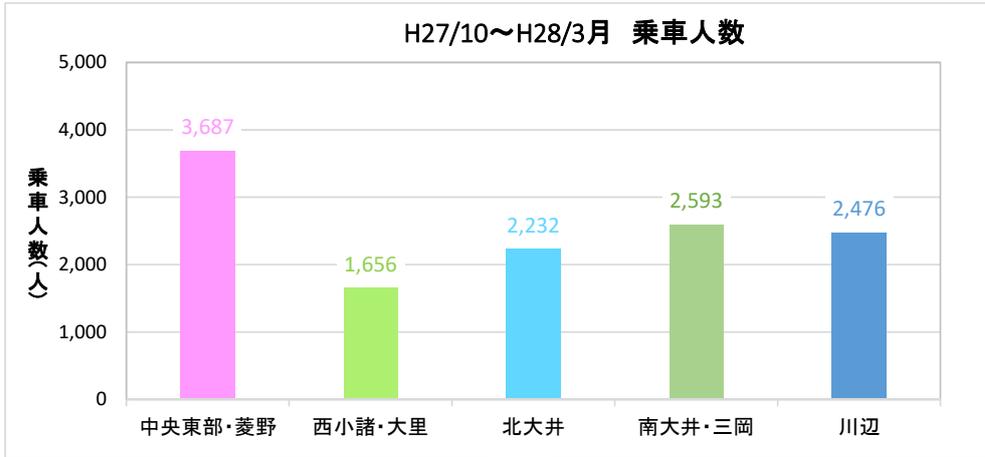


図. H27. 10～H28. 3月の利用者数

デマンド型の運行形態の変更(平成27年12月・平成28年4月)
 ・乗降場所を45→92箇所に増加 ・9時台と13時台の便を追加

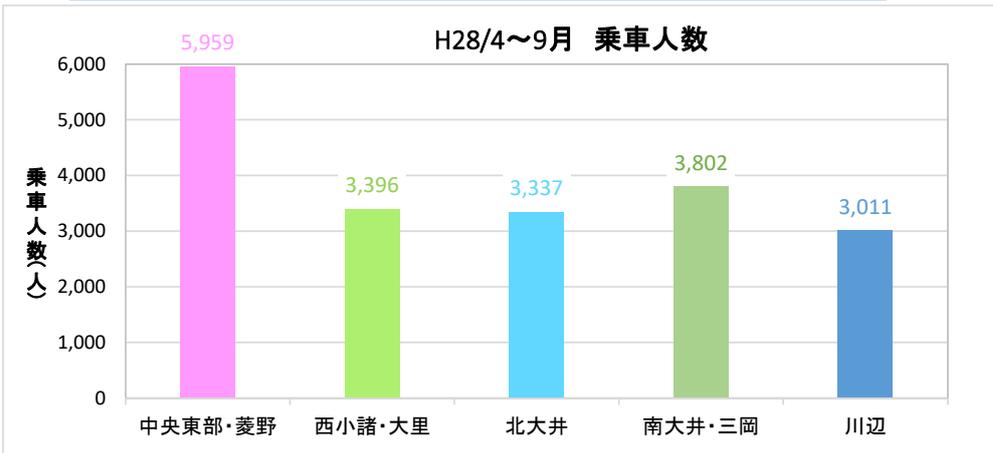


図. H28. 4～H28. 9月の利用者数

デマンド型の運行形態の変更(平成28年10月)
 ・乗降場所を92→177箇所に増加 ・利用者範囲を市民とその家族も可へ

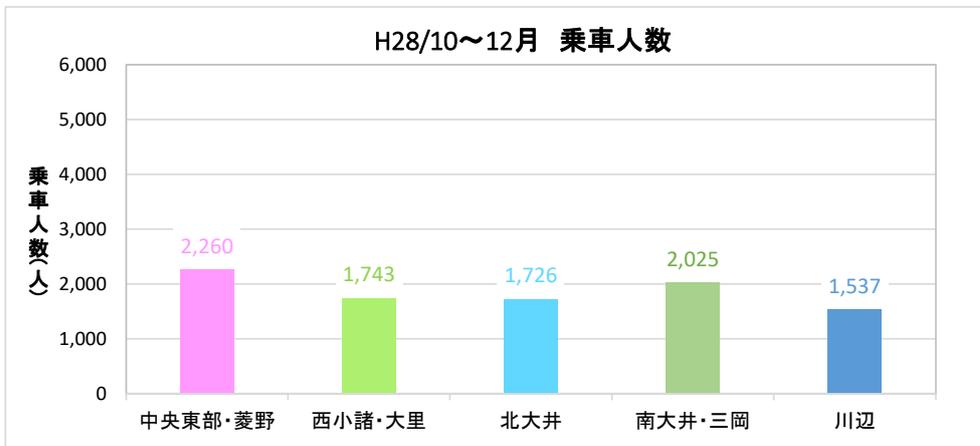


図. H28. 10～H28. 12月の利用者数

(資料)小諸市資料
 ※予備車を除く

【平成27年10月～平成28年12月までの日平均利用状況】

デマンド型の運行開始後の平成27年10月～平成28年12月までの路線別の日平均利用者数を以下に示しました。

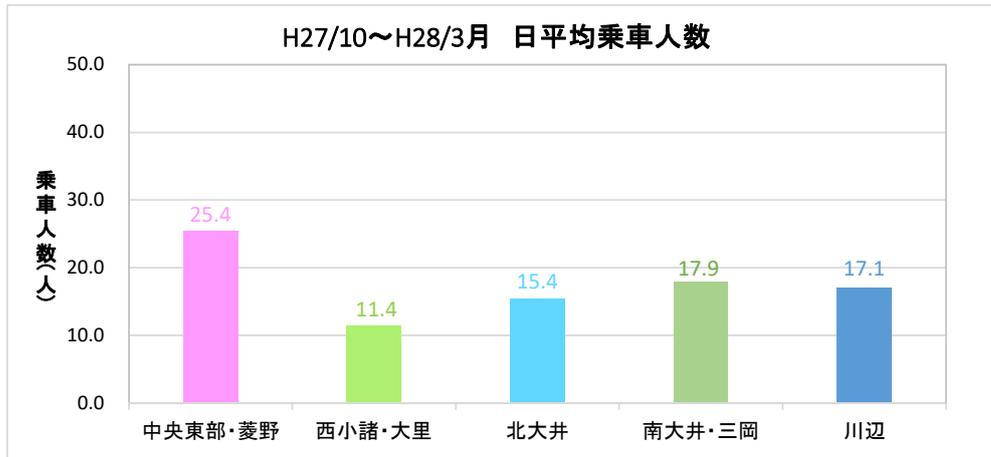


図. H27. 10～H28. 3月の日平均利用者数

デマンド型の運行形態の変更(平成27年12月・平成28年4月)
 ・乗降場所を45→92箇所に増加 ・9時台と13時台の便を追加

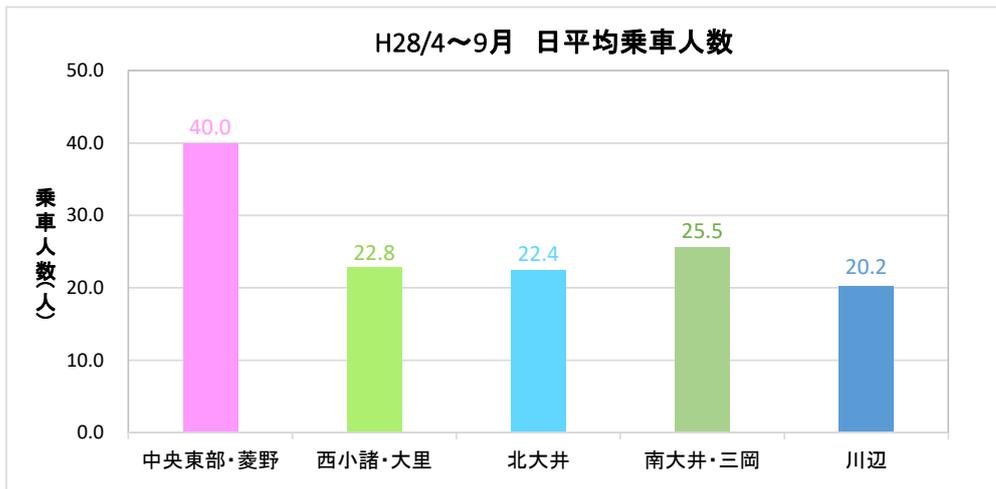


図. H28. 4～H28. 9月の日平均利用者数

デマンド型の運行形態の変更(平成28年10月)
 ・乗降場所を92→177箇所に増加 ・利用者範囲を市民とその家族も可へ

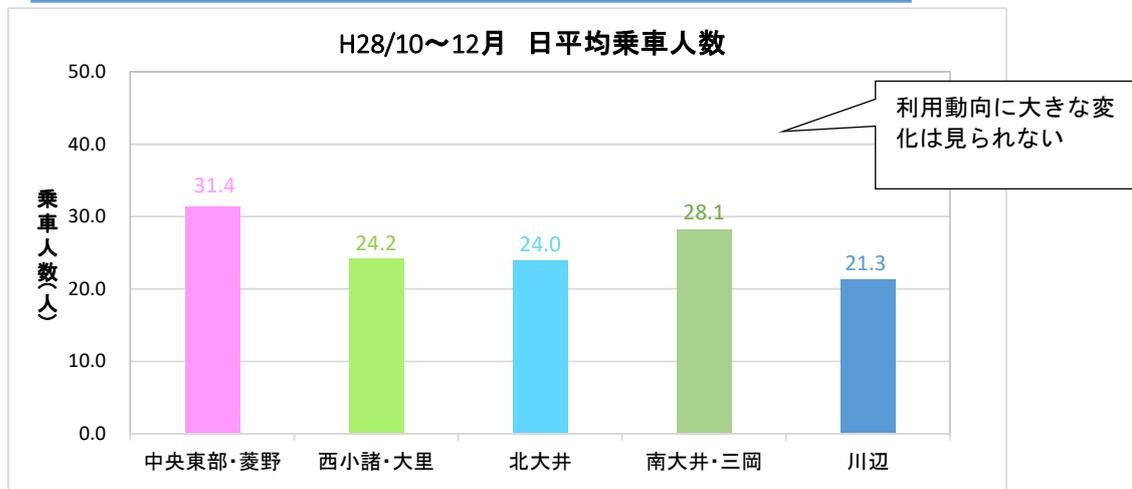


図. H28. 10～H28. 12月の日平均利用者数 (資料)小諸市資料

3. 公共交通の実態と住民意向

(7) デマンド型の指定乗降場所別利用者数

デマンド型の指定乗降場所別の乗降者数のうち、各時点における上位10位の乗降場所を示しました。

表 各時点における乗降者数トップ10

順位	H27.10~H28.3			H28.4~H28.9			H28.10~H28.12			3時点合計(H27.10~H28.12)		
	指定乗降場所名	6ヶ月乗降者数(人)	日平均(人)	指定乗降場所名	6ヶ月乗降者数(人)	日平均(人)	指定乗降場所名	3ヶ月乗降者数(人)	日平均(人)	指定乗降場所名	乗降者数(人)	日平均(人)
1	ツルヤ小諸店	2,300	15.9	ツルヤ小諸店	4,033	27.8	ツルヤ小諸店	1,979	13.6	ツルヤ小諸店	8,312	23.5
2	小諸厚生総合病院	2,125	14.7	小諸厚生総合病院	3,282	22.6	小諸厚生総合病院	1,706	11.8	小諸厚生総合病院	7,113	20.2
3	愛のりくんコールセンター	1,137	7.8	愛のりくんコールセンター	1,885	13.0	愛のりくんコールセンター	1,112	7.7	愛のりくんコールセンター	4,134	11.7
4	小諸駅	935	6.4	小諸高原病院	1,572	10.8	小諸駅	730	5.0	高原病院	3,040	8.6
5	小諸高原病院	794	5.5	小諸駅	1,343	9.3	小諸高原病院	674	4.6	小諸駅	3,008	8.5
6	あぐりの湯	527	3.6	市役所	920	6.3	市役所	391	2.7	市役所	1,816	5.1
7	市役所	505	3.5	糠塚園	711	4.9	あぐりの湯	332	2.3	糠塚園	1,511	4.3
8	糠塚園	483	3.3	八十二銀行小諸支店	587	4.0	八十二銀行小諸支店	329	2.3	あぐりの湯	1,334	3.8
9	八十二銀行小諸支店	237	1.6	あぐりの湯	475	3.3	糠塚園	317	2.2	八十二銀行小諸支店	1,153	3.3
10	関医院	207	1.4	ツルヤ小諸東店	383	2.6	小岩井整形外科	243	1.7	ツルヤ小諸東店	797	2.3

※黄色網掛けは、3時点合計のトップ5
※自宅と乗継のコールセンターは除く

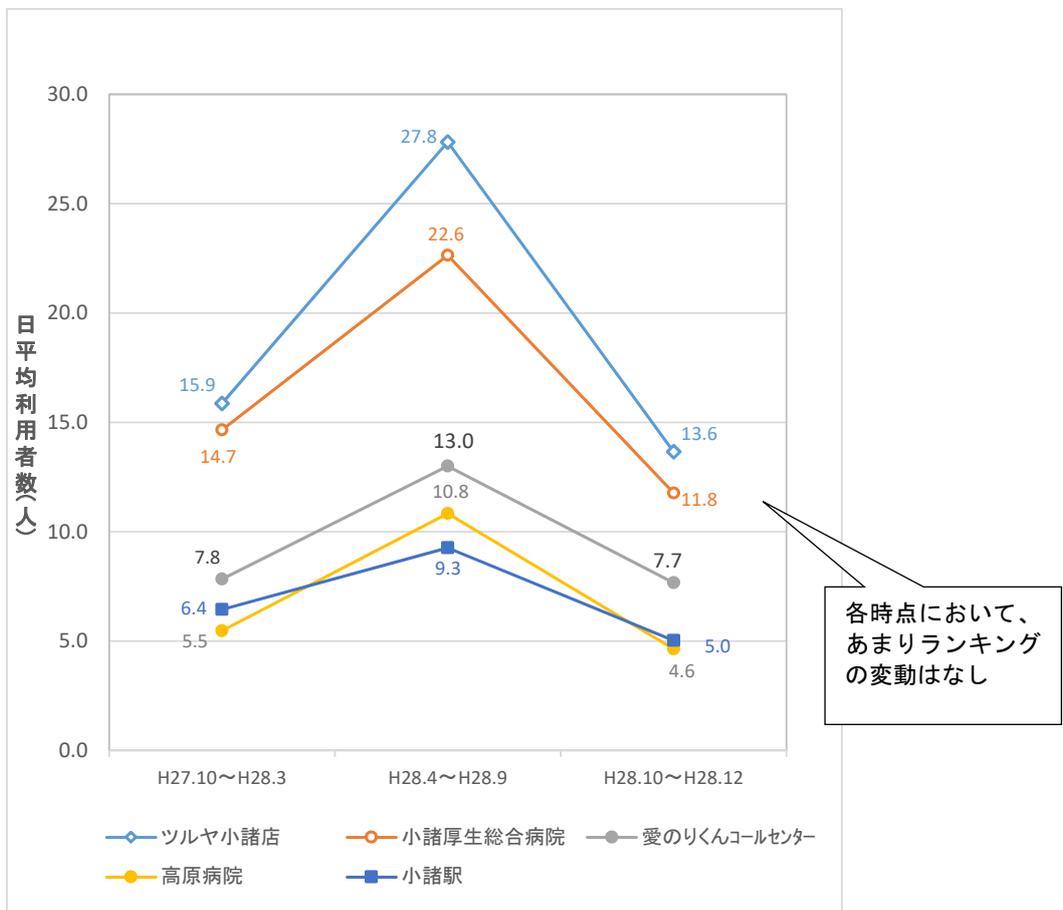


図. 3時点合計乗降者数上位5位の各時点における日平均乗降者数の推移 (資料)小諸市資料

※H27.10~H28.3、H28.4~9、H28.10~12の3時点における乗降者数上位5位の指定乗降場所を抜粋
※自宅と乗継利用の愛のりくんコールセンターは除く

3-2-2. 行政負担の状況

これまでの運行事業費の推移の状況を以下に示しました。これによると、事業費は年々増加しており、H21年度とH27年度金額を比較すると、約2倍となっています。H27年度は、愛のりくんの運行を開始したため、これに伴って金額が増加したものです。市負担金81,002千円の内訳は、すみれ号が46,118千円(57%)、愛のりくんが34,884千円(43%)となっています。また、運賃収入10,654千円の内訳は、すみれ号が6,004千円(56%)、愛のりくんが4,650千円(44%)です。運賃収入の内訳は、こもろ愛のりくんが300円が66.7%、100円が計32.8%となっており、すみれ号は300円が2.0%、200円が36.6%、100円が61.4%となっています。すみれ号は朝夕の通学に利用する中学生等が多く利用しており、100円の割合が高くなっています。

平成27年度時点の収支率は、13.2%(市負担金81,002千円/運賃収入10,654千円)であり、愛のりくんの収支率が13.3%、すみれ号の収支率は13.0%となっています。

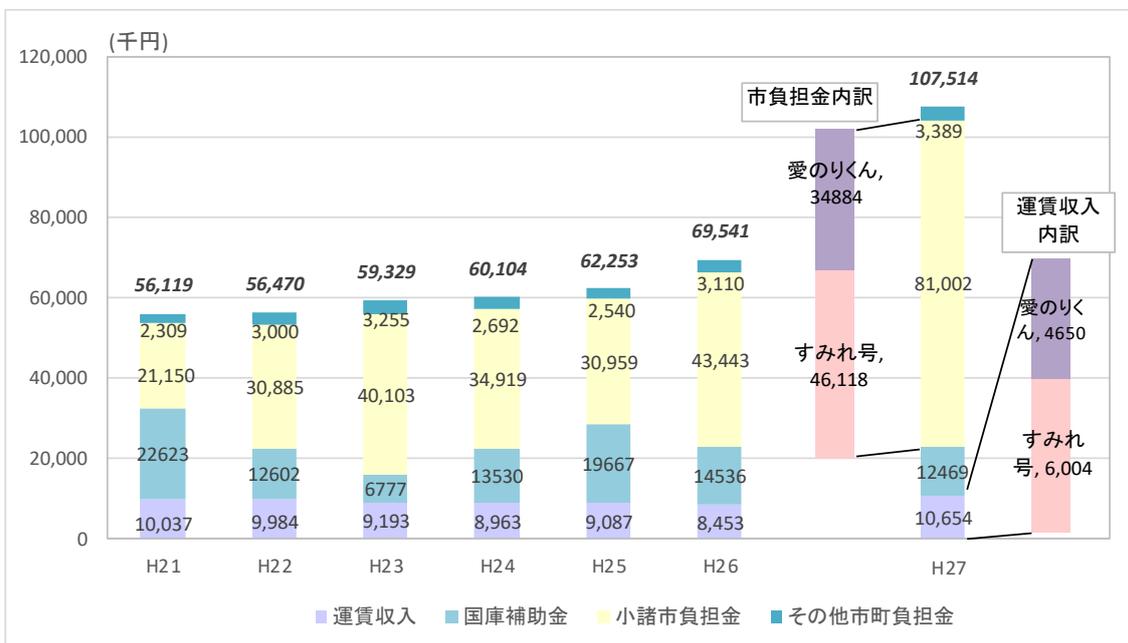


図. 行政負担の状況 (資料)小諸市資料

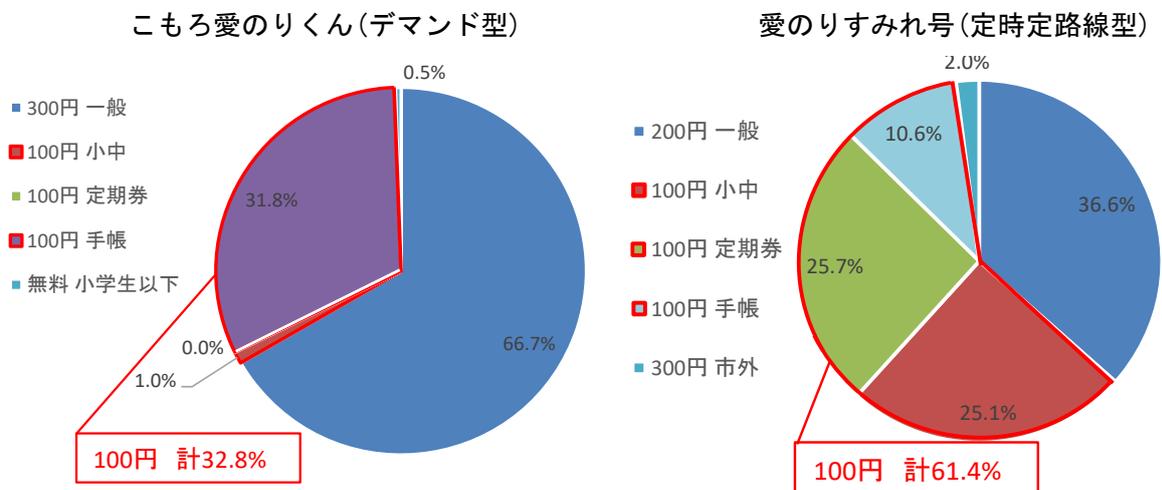


図. 運賃収入の内訳 (H28. 12 月時点) (資料)小諸市資料

3. 公共交通の実態と住民意向

3-3. 公共交通とその背景にある都市形態

3-3-1. 公共交通ネットワークの分析

(1) 地形と公共交通ネットワークからの分析

当市の北側に位置する高峰高原から千曲川にかけてはなだらかな斜面が形成されており、中心市街地は市のほぼ中央に位置しています。公共交通は北側の標高が高い自然公園エリアを除き、居住エリアは網羅的に運行されています。しかし、千曲川の南西側に形成された平坦な地域ではバスの路線数が少なく、公共交通の運行密度が低くなっています。

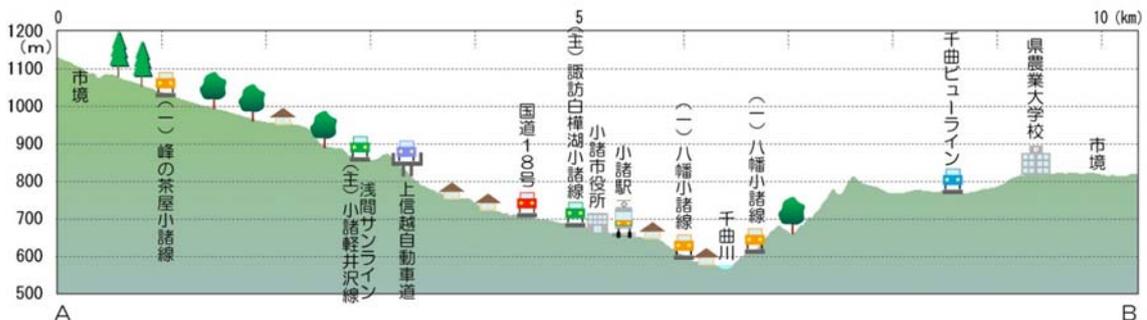


図. 標高・断面図と公共交通ネットワーク (資料)小諸市資料

(2) 人口分布と公共交通ネットワークからの分析

人口分布と公共交通ネットワークの状況を下図に示しました。これによると、しなの鉄道沿線で人口密度が高いことが分かります。中でも特に人口密度が高いD I D地区(中心市街地)では、公共交通が高密度となっています。また、北陸新幹線佐久平駅に近い南大井地区周辺でも人口密度が高くなっているところがあります。この辺りは、定時定路線型「愛のりすみれ号」の御影線や千曲バス(株)が運行する佐久上田線も運行されており、公共交通はかなり高密度です。

郊外部をみると、中心市街地の北側から東側にかけてはある程度の人口密度であり、それに合わせて公共交通も網羅的な運行がされています。しかし、中心市街地の南西側では、人口密度が低く、公共交通の路線数も少なくなっています。

以上のことから、当市の公共交通は人口分布の状況に見合った運行がされていると評価できます。

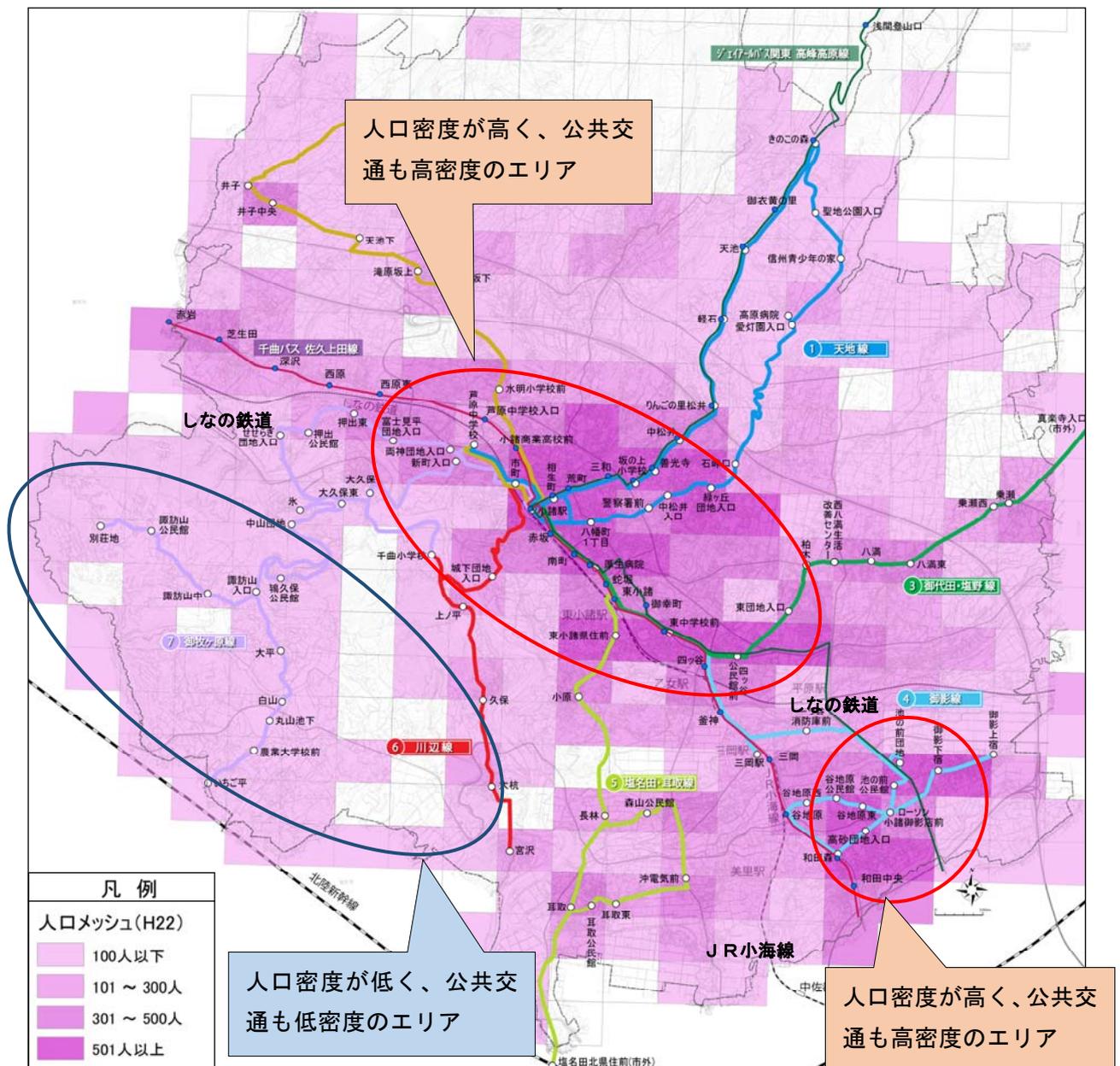


図. 人口分布と公共交通ネットワーク

(資料)H22 国勢調査

(3) 人口増減と公共交通ネットワークからの分析

平成17年(2005年)と平成22年(2010年)の人口増減の状況と公共交通ネットワークの状況を下図に示しました。これによると、中心市街地ではこの5年間で人口が大幅に減少し、空洞化が進展していますが、公共交通は高密度で運行されています。駅や市役所、医療施設等の都市機能が中心市街地に集積していることから、このエリアを運行する公共交通は高密度での運行が必要です。

北陸新幹線佐久平駅に近い南大井地区周辺ではこの5年間で人口の増加が著しく、公共交通も高密度で運行されています。このエリアは平成27年3月の北陸新幹線の長野～金沢間の延伸開業により、今後は更なる人口の増加が期待される一方、それに見合った公共交通サービスを提供していく必要があります。

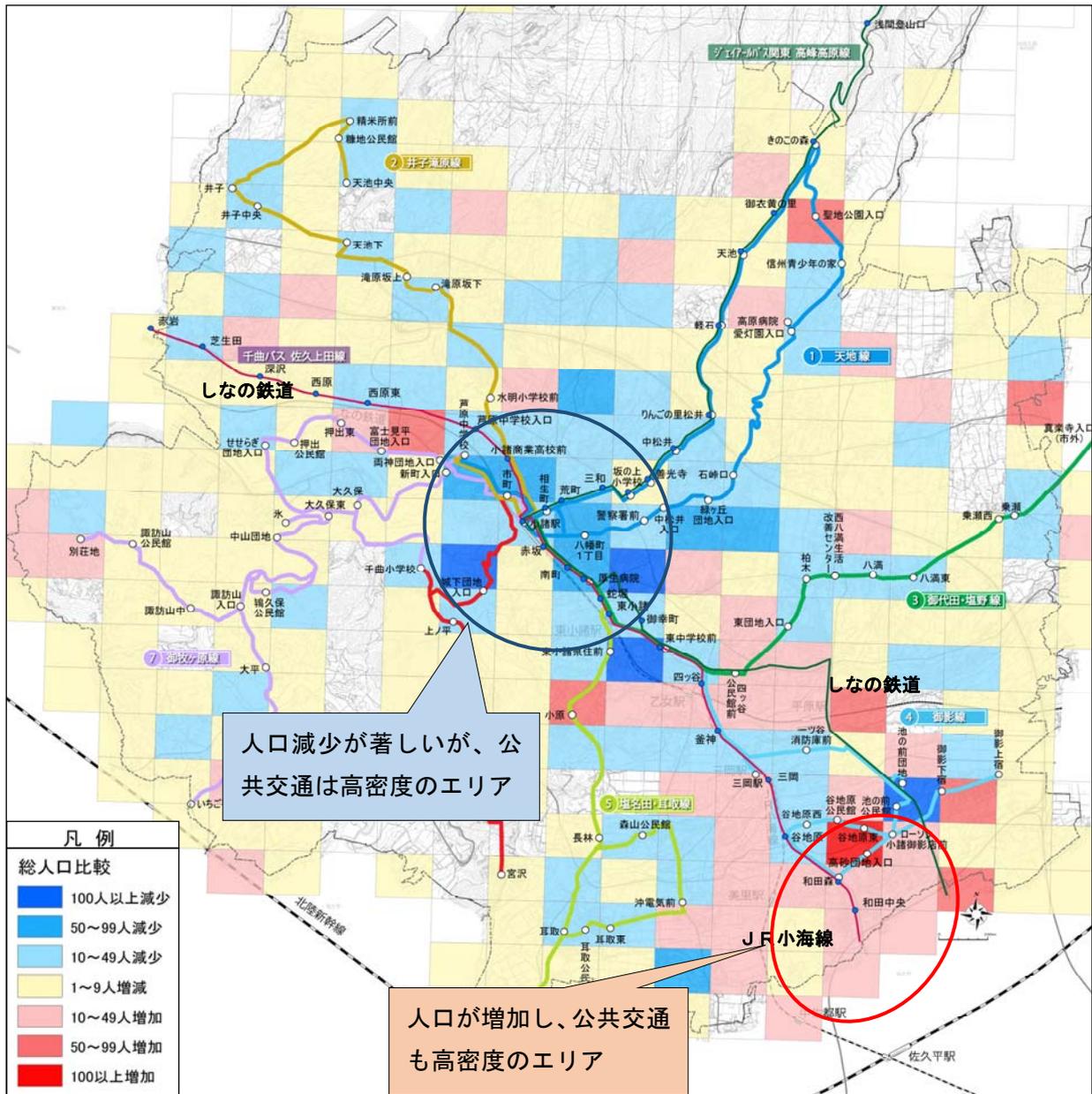
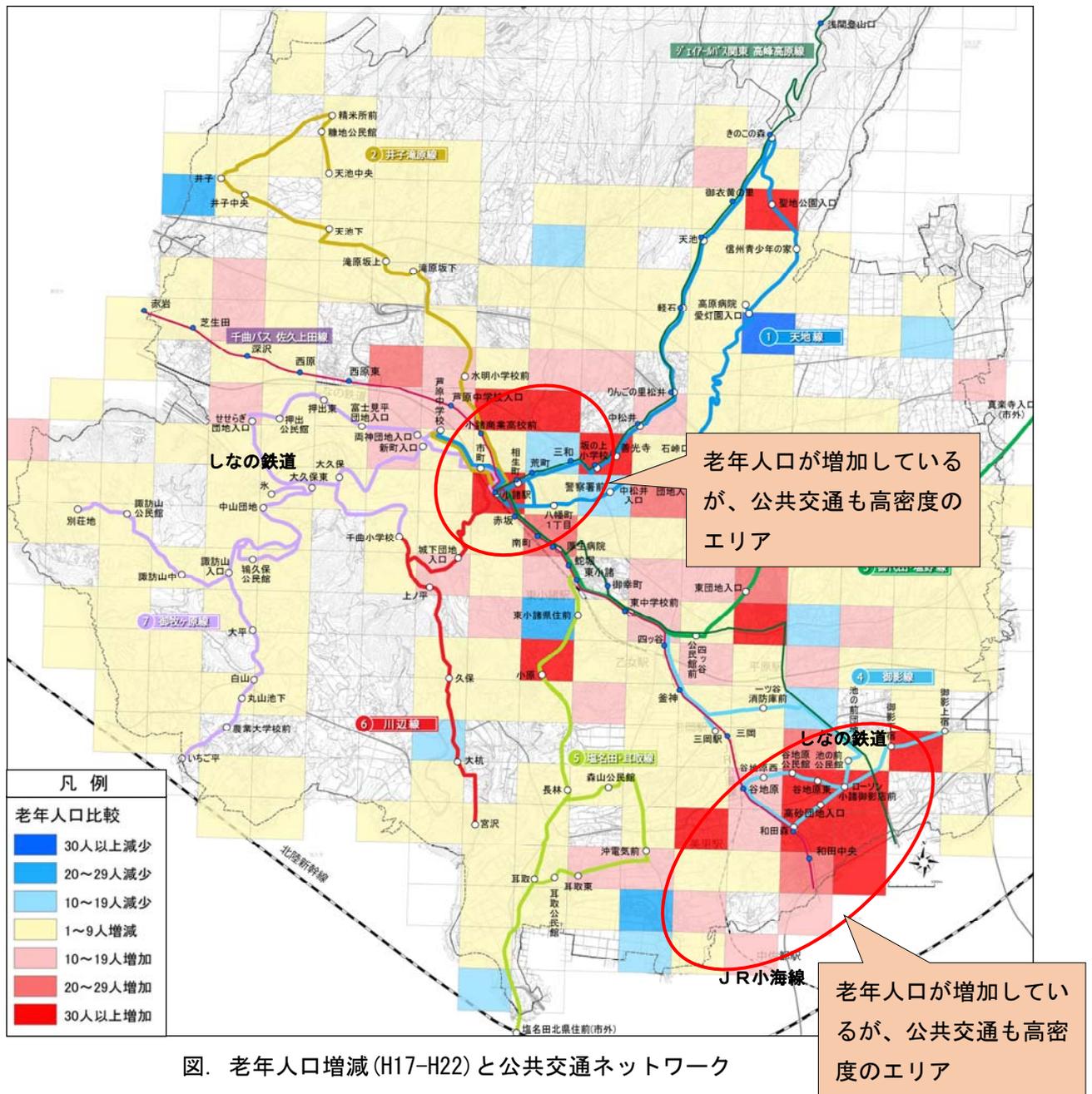


図. 人口増減(H17-H22)と公共交通ネットワーク

(資料)H17 国勢調査、H22 国勢調査

(4) 高齢化率と公共交通ネットワークからの分析

高齢化率の状況として、平成17年(2005年)と平成22年(2010年)の老年人口の増減状況を調べ、それを公共交通ネットワークの状況と重ねました。これによると、特に中心市街地周辺部と佐久平駅に近い南大井地区周辺では、老年人口が大幅に増加しており、高齢化が進展している状況です。しかし、この両エリアとも公共交通は高密度で運行されています。今後も老年人口は増加するものと思われ、それに対応できるような公共交通の運行が必要です。



3-4. 公共交通の運行・利用に関する住民意識

3-4-1. デマンド交通(こもろ愛のりくん)登録者アンケート調査の実施

(1) 調査概要

デマンド交通(こもろ愛のりくん)登録者アンケート(以下、登録者アンケート)は、平成27年10月1日(木)から運行を開始した新たな運行形態(定時定路線型 + デマンド型)での利用実態や課題などを把握し、今後の計画に活かすため実施したものです。

(2) 調査項目

基本属性(性別、年齢、居住地区、職業)、愛のりくん利用者登録の理由、利用有無、利用目的・頻度、改善点、満足度 など

(3) 対象者

デマンド交通(こもろ愛のりくん)の利用者登録をしている方 2,048名

※1世帯に複数人登録者がいる場合があるため、世帯数としては1,222世帯
(11月20日(金)現在)

(4) 調査期間等について

平成27年11月30日(月)に発送、12月16日(水)を締切とし、郵送による配布と回収としました。

(5) 回収状況

回収サンプル数は934名(回答率は46%)でした。

※締切より1週間程度の猶予期間を設け、12月23日時点で回答を締め切った。

(6) 留意事項

- ・アンケート結果中の n=〇〇 は有効回答数を示す。
- ・質問によって得られた回答数が異なっているため、有効回答数(n=〇〇)は質問によって異なる。(n=〇〇は必ずしも、回答者数とは一致しない。)
- ・構成比(%)は、少数第二位以下は四捨五入しているため、100.0%にはならないことがある。

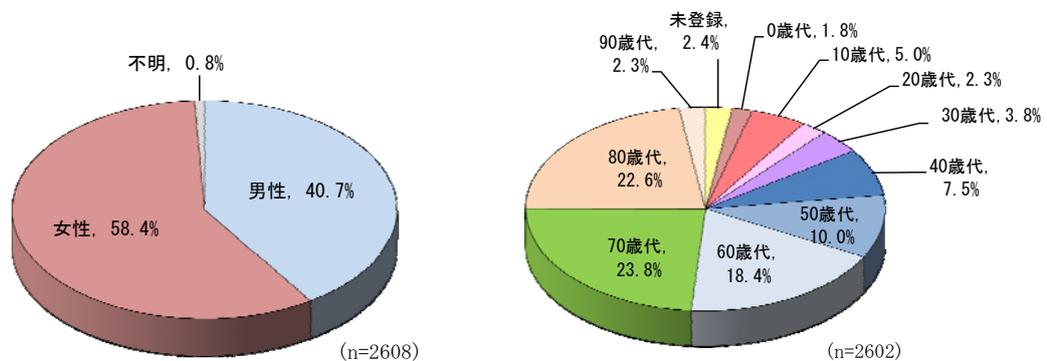


図. 愛のりくん利用登録者の属性

※登録者数は、把握可能であった12月17日時点の数としている。

3-4-2. 調査結果

(1) 属性

- ・性別は、**女性**の回答割合の方が高い**(63%)**。
- ・年齢層は、**60歳以上**が**85%**を占める。
- ・回答者の在住地区は、**中央地区**の割合が最も高い**(20%)**。
- ・職業は、**無職**が**55%**を占める。
- ・愛のりくんを知った媒体については、**広報誌・パンフレット**が最も高い割合である**(44%)**。

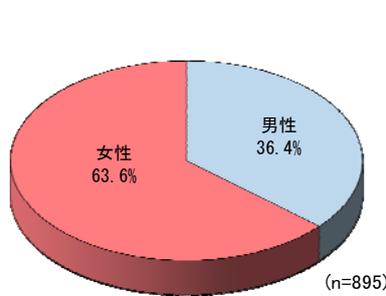


図. 回答者の性別

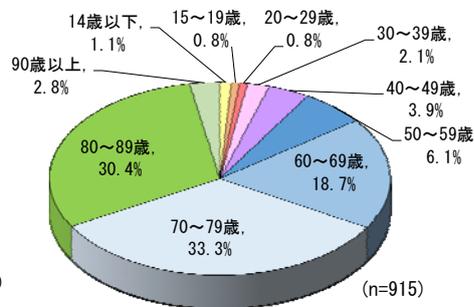


図. 回答者の年齢層

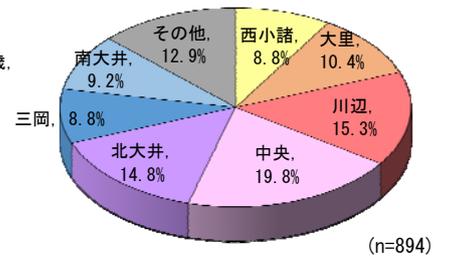


図. 回答者の在住地区

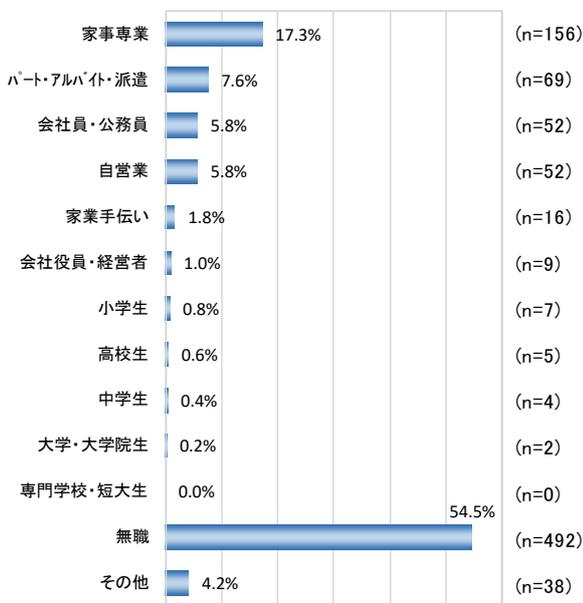


図. 回答者の職業

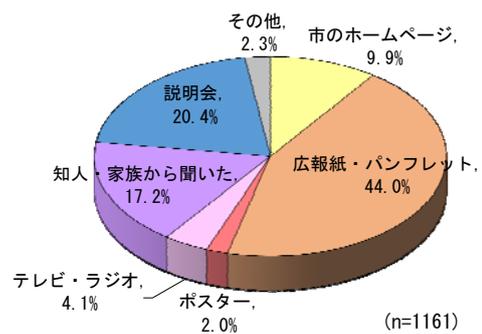


図. デマンド型「こもろ愛のりくん」を知った媒体

(2) デマンド型「こもろ愛のりくん」の利用者登録をした理由

- ・利用者登録をした理由は「**自宅から目的地までの送迎が便利だと思ったから**」が第1位**(25%)**。
- ・「**自家用車(または運転免許)を持っていないから**」(24%)、「**運転免許を返納したから**」(6%)といった自動車を運転できないことによる理由は計29%。

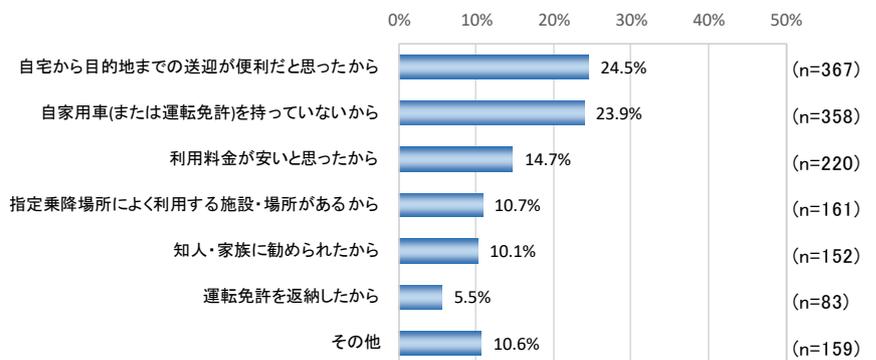


図. デマンド型「こもろ愛のりくん」の利用者登録をした理由

(3) デマンド型「こもろ愛のりくん」の利用に関して

- ・愛のりくんを利用した人は **36%**。
- ・利用することが多いエリアは、第1位が**中央東部・菱野(23%)**。
- ・利用目的は、第1位が**通院(34%)**、第2位が**買い物(26%)**。
- ・利用頻度は、第1位が**週1～2日程度(33%)**、第2位が**月2～3日程度(26%)**。
- ・愛のりくんの満足度は、**満足(かなり満足+少し満足)が68%**と高い。

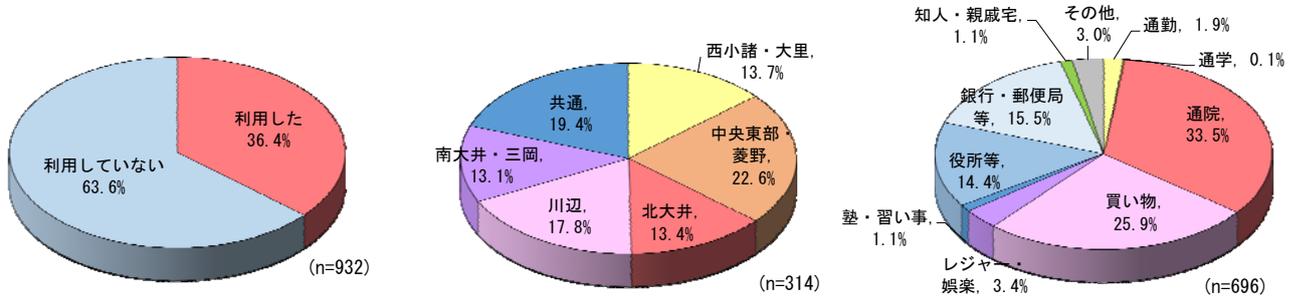


図. 利用有無

図. 利用することが多いエリア

図. 利用目的

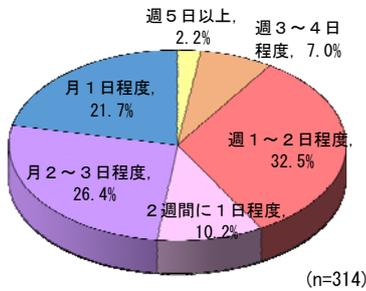


図. 利用頻度

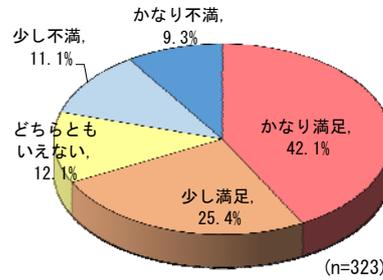


図. 利用満足度

- ・利用者からみた改善すべき点と思う点は、第1位が「**運行日を増やして欲しい**」(21%)で、第2位が「**運行時刻を変更して欲しい**」(19%)。
- ・愛のりくんを利用していない人からみた改善すべき点は、第1位が「**運行日を増やして欲しい**」(24%)で、第2位が「**指定乗降場所を増やして欲しい**」(16%)。
- ・改善された場合は「**利用すると思う**」と回答している人が**88%**。

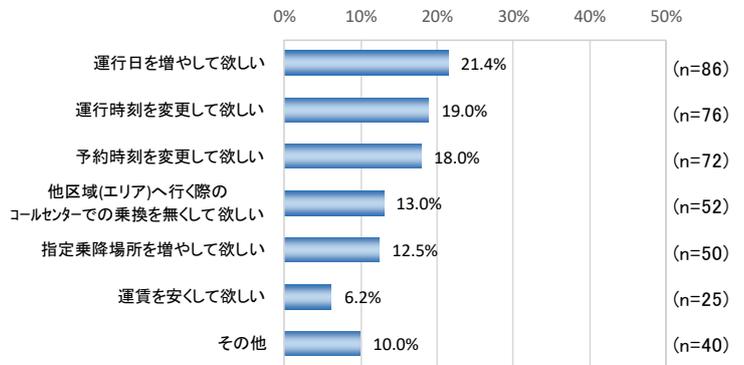


図. 利用者からみた改善すべき点と思う点

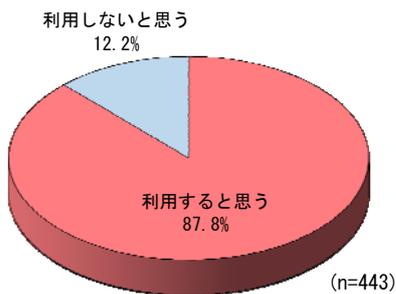


図. 利用していない人の改善された場合の利用意思

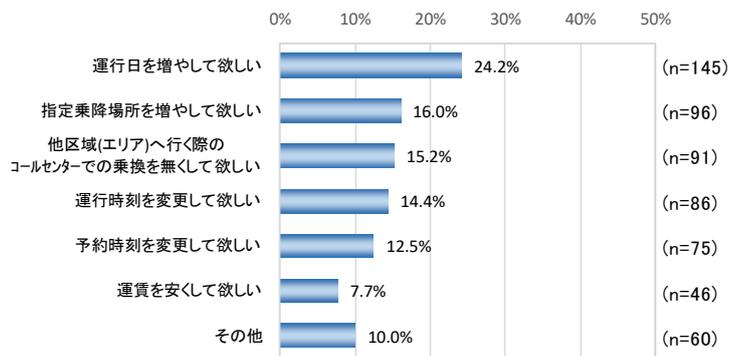


図. 利用していない人からみた改善すべき点と思う点

・愛のりくんを利用しない
理由は、「自家用車やバイク・自転車等の方が便利だから」が第1位
(28%)。

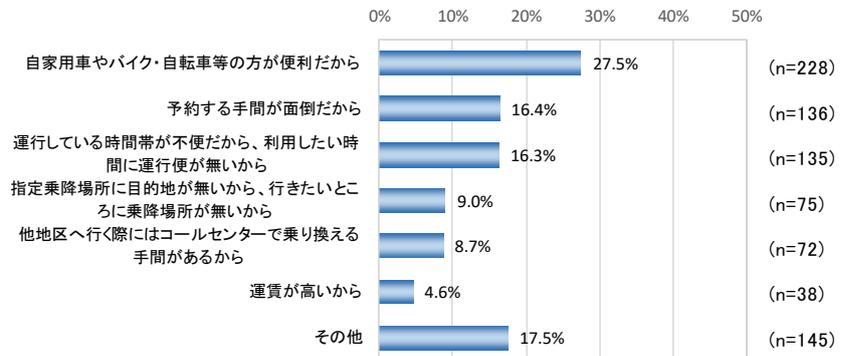


図. 利用しない理由

■具体的に改善すべきところとして出された主な意見

こもろ愛のりくん利用者

- ・日曜日や祝日も運行して欲しい。
- ・他地域へ行く際のコールセンターで乗り換えは不便、乗り換えずに直接行きたい。
- ・病院の診療時刻が早い場合、9:30では間に合わない。
- ・もう少し早い時間帯や遅い時間帯の便が欲しい。
- ・午前の便の予約の時間を前日の19時や21時までに変更して欲しい。
- ・乗車料金300円は高いので、もっと安くして欲しい(100円や200円など)。
- ・近所の道路が狭く、家の近くまで来てもらえないことがある、もう少し小型車で運行して欲しい。
- ・友人・知人・家族も一緒に乗れるようにして欲しい。
- ・中学の部活動終了時刻に合わせて運行して欲しい。
- ・乗車券をもう少し大きくしてほしい。

こもろ愛のりくん不利用者

- ・日曜日や祝日も運行して欲しい。
- ・他地域へ行く際のコールセンターで乗り換えは不便、乗り換えずに直接行きたい。
- ・午前の便の予約の時間を前日の19時や21時までに変更して欲しい。
- ・乗車料金300円は高いので、もっと安くして欲しい(100円や200円など)。
- ・友人・知人・家族も一緒に乗れるようにして欲しい。
- ・望月方面・佐久方面へ行く便を運行してほしい。
- ・高齢のため、予約することが難しい、予約無しで乗りたい。

希望する指定乗降場所として挙げられたところ(特定が可能な場所)

- | | | |
|-------------|-------------|-------------|
| ・佐久平駅 | ・サエーラあさま | |
| ・カインズホーム小諸店 | ・小諸福祉企業センター | ・こまくさケアセンター |
| ・上ノ平公会場 | ・100円ショップ | ・懐古園 |
| ・美南ヶ丘小学校 | ・押出公民館 | ・小諸大橋 |
| | ・芦原中学校 | ・マンズワイン |

※佐久平駅・サエーラあさまは特に挙げる意見が多かった

希望する運行時間帯について

愛のりくんの希望する運行時間帯について、まとめた結果を以下に示しました。これによると、上り(各地区→小諸駅方面)では午前中の早い時間帯の希望が多く、下り(コールセンター→各地区)では、13時の希望が最も多く、午後の遅い時間帯(17時以降)の希望もありました。

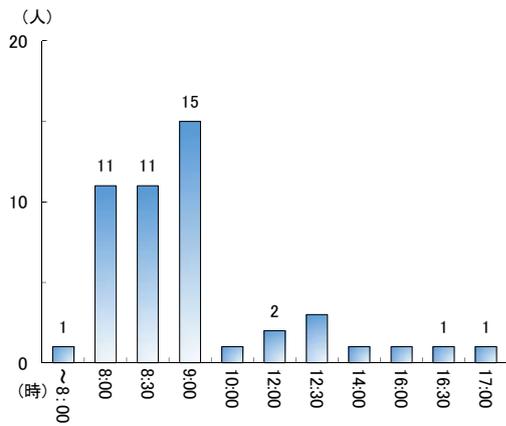


図. 上り(各地区→小諸駅方面)の希望運行時間帯

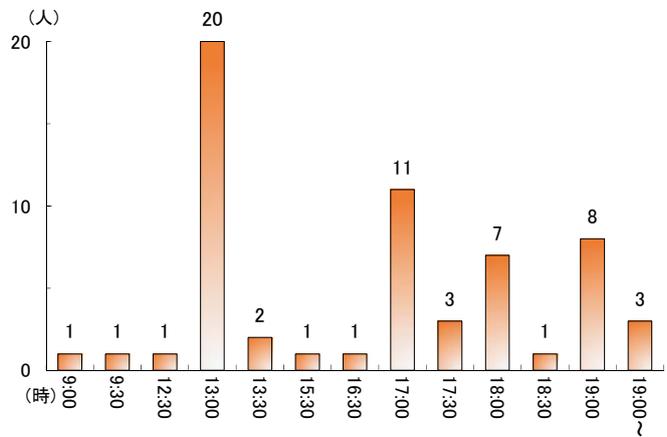


図. 下り(コールセンター→各地区)の希望運行時間帯

(4) 定時定路線型の利用に関して

- ・定時定路線型を利用した人は 39%。
- ・利用したことのある路線は、第1位が御牧ヶ原線(16%)で、第2位が天池線(13%)。
- ・利用目的は、第1位が通院(28%)で、第2位が買い物(23%)。
- ・利用頻度は、第1位が週1～2日程度(28%)、第2位が月2～3日程度(26%)。
- ・定時定路線型の満足度は、満足(かなり満足+少し満足)が 63%であり半数を超えている。

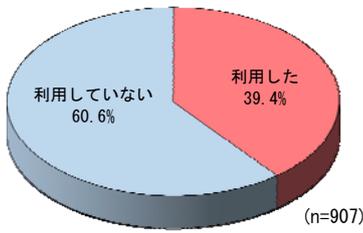


図. 利用有無

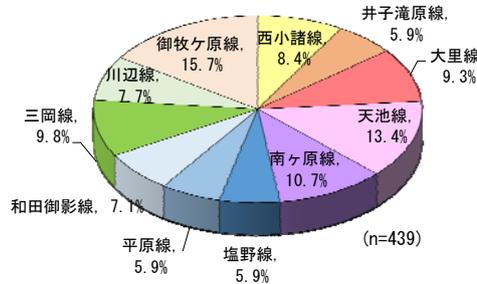


図. 利用したことのある路線

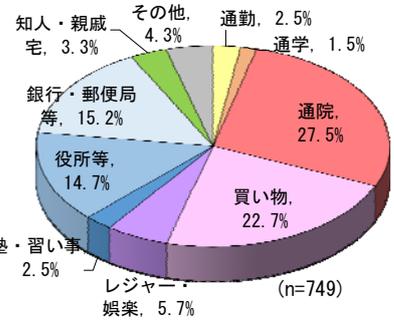


図. 利用目的

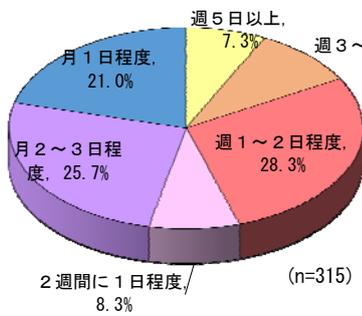


図. 利用頻度

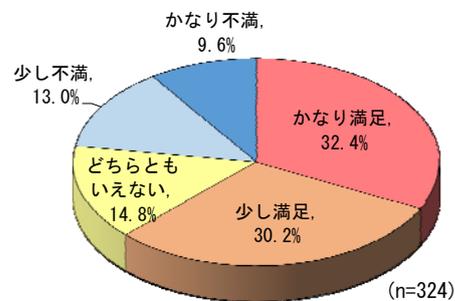


図. 利用満足度

- ・定時定路線型を利用した人のうち、1日にデマンド型と定時定路線型の両方を利用した人の割合は半数(49%)。
- ・1日に両方を利用した人の利用順序は、「行きは定時定路線型、帰りはデマンド型」が 79%を占める。
- ・理想としては、「行き、帰りとも定時定路線型を利用したい」が 50%、「行き、帰りともデマンド型を利用したい」が 37%。

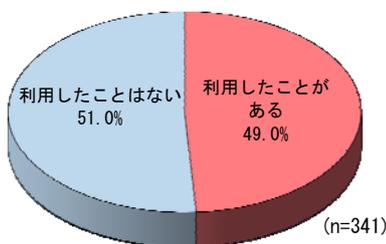


図. 両方利用の有無

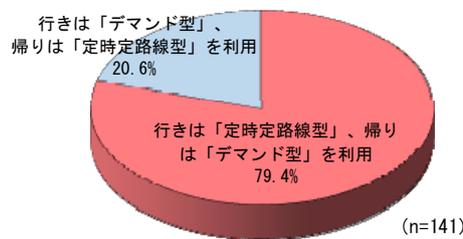


図. 利用順序

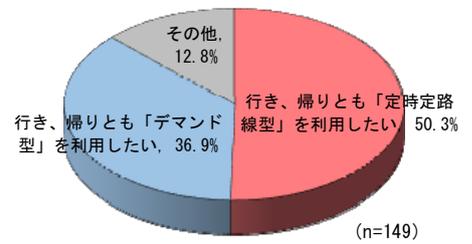


図. 理想とする手段

3. 公共交通の実態と住民意向

- ・定時定路線型の利用者からみた改善すべき点は、第1位が「運行時刻を見直して欲しい」(28%)で、第2位が「運行便数を増やして欲しい」(26%)。

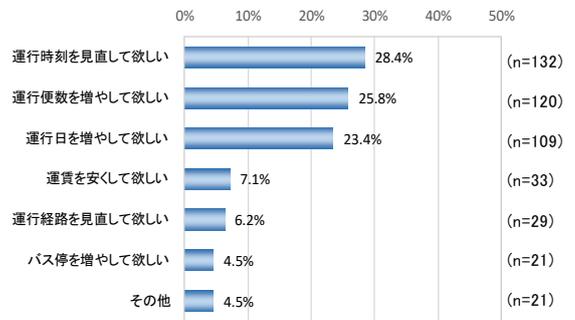


図. 利用者から見た改善すべきだと思う点

- ・定時定路線型を利用していない人からみた改善すべき点は、第1位が「運行時刻を見直して欲しい」(25%)で、第2位が「運行便数を増やして欲しい」(23%)。

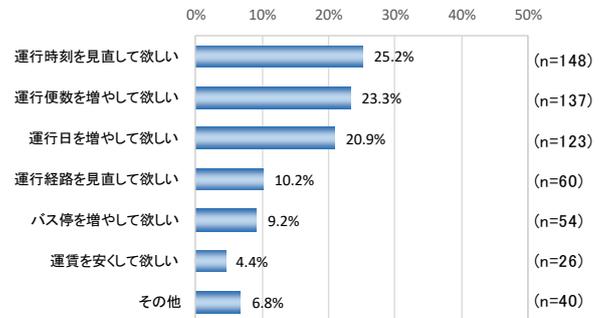


図. 利用していない人からみた改善すべきだと思う点

- ・改善された場合は「利用すると思う」と回答している人が80%。

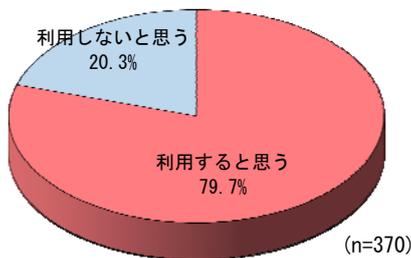


図. 利用していない人の改善された場合の利用意思

- ・利用しない理由は、「自家用車やバイク・自転車の方が便利だから」が第1位(33%)。

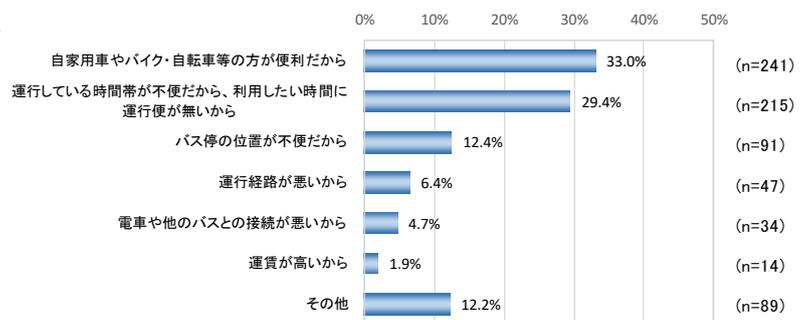


図. 利用しない理由

■具体的に改善すべきところとして出された主な意見

定時定路線型利用者

- ・土日や祝日も運行して欲しい。
- ・運行本数が少なくなって不便、昼間の間の定時定路線型を運行して欲しい。
- ・もう少し遅い時間帯に運行して欲しい。
- ・運賃を安く(100円)にしてほしい。
- ・中学校の部活動終了後に合せて運行をしてほしい。
- ・放送案内、乗降のアナウンスがほしい。
- ・様々な路線が同じ時間なのでどの便に乗ったらよいかわからない。

定時定路線型を利用していない人

- ・土日、祝日も運行してほしい。
- ・昼間の間も運行してほしい。
- ・利用料金を100円に戻してほしい。
- ・目的地まで行くのに時間がかかりすぎる。
- ・芦原中学校からのスクールバスを兼ねてほしい。

希望する運行経路・追加してほしいバス停

- ・佐久平駅まで行ってほしい。
- ・ユーパレット、西友まで。
- ・押出公民館からスーパーマツヤ。
- ・敬三美術館、鹿島通り、足柄通り、市内の住宅街など。
- ・菱野～松井間の運行。
- ・朝早い時間帯のバスが千曲小学校を經由しないのは不便(御牧ヶ原線)。
- ・大里線を、後平、美術館経由ではなく、小諸駅から直接菱野まで行くようにしてほしい。
- ・塩野線の行き2便、帰り3便目を厚生病院まで行ってほしい。
- ・御牧ヶ原線を新町～一里塚～富士見の経路にしてほしい。
- ・御牧ヶ原線の別荘地と布引温泉こもろを必ず経由してほしい。
- ・井子滝原線の東新田に帰り2便と3便が止まってほしい。
- ・塩野線の行き2便を小諸駅まで行くようにしてほしい。
- ・中松井9:30くらいに小諸駅方面に行く便がほしい。
- ・御牧ヶ原線の13時台の便を復活させてほしい。
- ・帰りのみひばりが丘15時の便の増便してほしい。

(5) 運行システムに関する評価

- ・運行システムに関する評価は、良い(かなり良い+少し良い)で計47%となっており、半数以下。
- ・「どちらともいえない」が32%で最も高い割合。

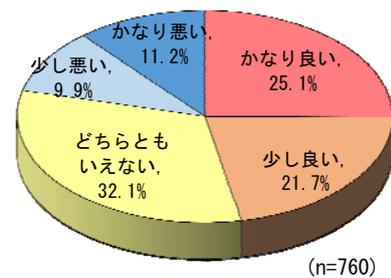


図. 運行システムに関する評価

4. 公共交通に関する問題点・課題

4-1. 少子高齢化による人口減少に伴う問題点・課題

「小諸市人口ビジョン」によると当市の人口は、2,000年(平成12年)の46,158人をピークに減少しており、この傾向が続くと2,040年(平成52年)には、ピーク時の7割程度となる32,218人まで減少すると推計されています。また、年齢3区分別人口では、年少人口と生産年齢人口は減少しますが、老年人口は増加していくと推計されています。

また、近年は高齢者による重大事故が増加の一途を辿っており、社会問題にもなっています。当市においても高齢者の免許保有率は、老年人口の増加に伴って年々増加していることが分かります。今後は、更なる老年人口の増加に伴い、高齢者による交通事故も増加が懸念されています。このことから、今後は高齢者の自家用車から公共交通への利用転換を促すことが重要となります。

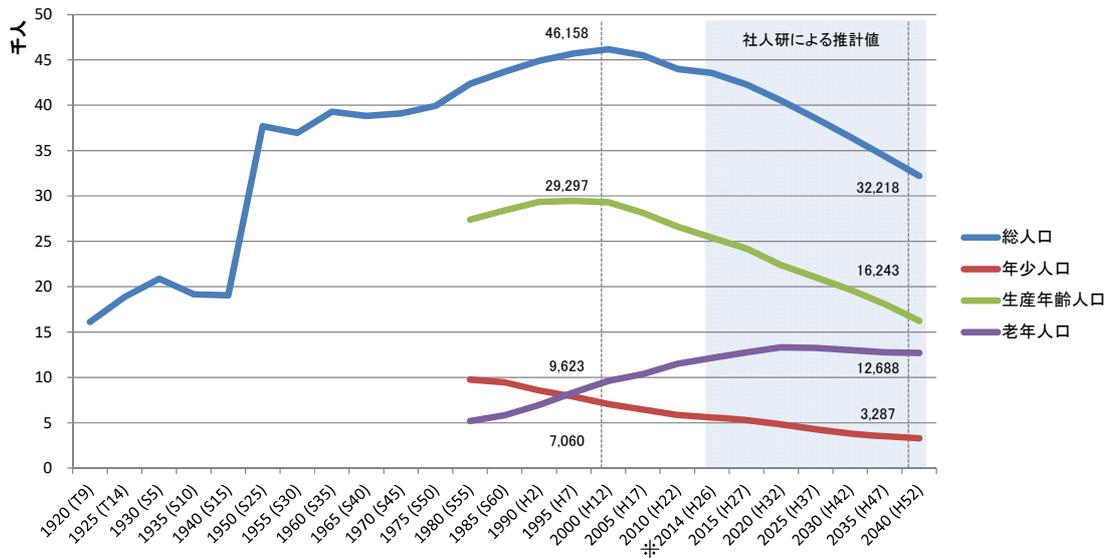


図. 今後の人口動向

(資料)小諸市人口ビジョン

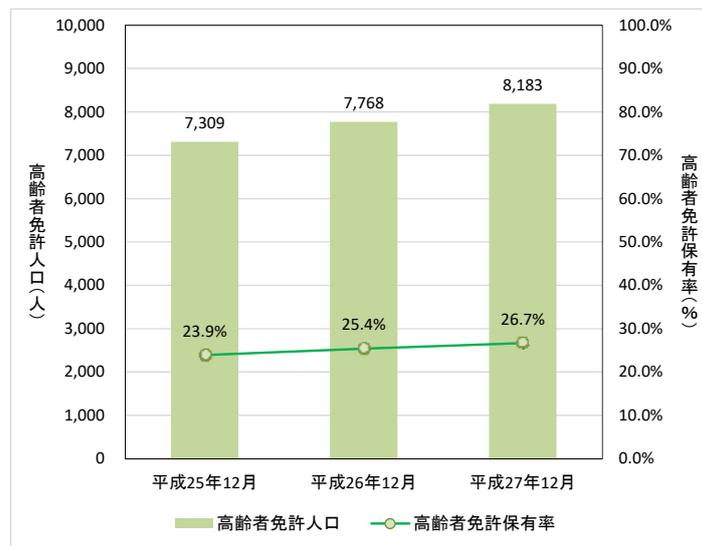


図. 当市の高齢者（65歳以上）運転免許保有率の推移

(資料)長野県警察本部 交通部

4-2. 賑わいのある拠点と各地区の生活拠点を結ぶ地域公共交通網の確保

市庁舎敷地一帯で整備された市役所および小諸プラザ（図書館・市民交流センター）、小諸厚生総合病院をはじめ、小諸駅周辺地域では都市機能（生活利便施設）が集約されており、都市計画マスタープランでは“賑わいのある拠点”と位置付けられています。

賑わいの拠点は、様々な市民の皆さんが集うことから、各地区の生活拠点と結ばれた地域公共交通網の確保が必要です。

4-3. 現状の公共交通の運行実態による問題点・課題

当市では、定時定路線型「愛のりすみれ号」とデマンド型「こもろ愛のりくん」を運行しています。「こもろ愛のりくん」は、利用するために利用登録を行う必要がありますが、利用登録者は市民に限定されており、市外から来た観光客などは利用することができません。また、郊外部を5つのエリアに分けて運行していますが、その中には利用者が少ないエリアもあり、全体的なバランスを考慮した運行も考えていく必要があります。また、各エリアから中心市街地までであれば他の交通機関に乗り換えることなく移動できますが、利用したい目的地が中心市街地ではなく郊外部のエリアだった場合は、中心市街地のコールセンターと呼ばれる乗り換え拠点で、他のエリア行きへの乗り換えが必要です。これを敬遠して、「こもろ愛のりくん」を利用しない登録者も存在することから、登録者にとって利用しやすいシステムへの改善を図ることも考えられます。

定時定路線型「愛のりすみれ号」は、乗車の際に事前予約や利用登録を行う必要がありません。そのため、市外の観光客なども利用することが可能です。しかし、運行時間帯が朝・夕に限定されているため、日中の時間帯は、市外から来た観光客は利用できないといった問題点があります。

4-4. 市民の意識・行動に係る問題点・課題

現在、市民のほとんどが普段の移動交通手段に自家用車を利用しており、公共交通での移動は浸透していないといえます。これにより、公共交通の利用者は年々減少しています。一方で、当市が負担する運行事業費は増加する悪循環に陥っています。この傾向が今後も継続すると、当市の財政負担は益々赤字の傾向が顕著になり、公共交通の運行自体も危ぶまれるような事態になりかねません。これに歯止めをかけるために、質と利便性の高い公共交通の実現を図り、これまで以上に公共交通を利用してもらえるような仕組み作りが必要だと考えます。

また、デマンド型「こもろ愛のりくん」の利用登録をしている市民でも実際に利用した経験があるのは約4割程度であることから、登録者の潜在需要を掘り起こすような取り組みも必要だと考えられます。

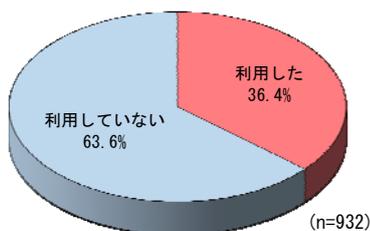


図. デマンド型「こもろ愛のりくん」の利用経験

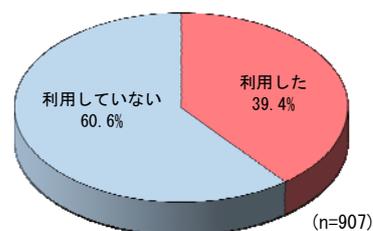


図. 定時定路線型「愛のりすみれ号」の利用経験

(資料) 「デマンド交通(こもろ愛のりくん)登録者アンケート調査」結果より

5. 地域公共交通網形成の基本方針と目標

5-1. まちづくりの方向性

コンパクトシティのまちづくりを進め、中心市街地の魅力を再生します

■現状と課題

- ・市庁舎・図書館等の公共施設、厚生総合病院の整備が概ね平成29年度で完了
→ 現在は、庁舎・病院等を利用する市民にとって飲食や買い物に利便性が高く、市を訪れる観光客等にとっては、小諸駅を拠点に回遊できるような、魅力ある中心市街地となっていない。

商業振興によるまち再生と小諸駅、市庁舎周辺の都市的機能、重要文化財等歴史的資産が集約された特徴を活かした、歩いて暮らせるまちと、各地区が公共交通ネットワークで繋がるまちづくりを進める必要がある。

■まちづくりの方向性

コンパクトシティのまちづくり

- ・公共施設、総合病院、商業施設や金融機関など、生活に必要な多様な都市機能が有機的に連携しあう、利便性の高い魅力ある快適に暮らせるまちづくり
- ・公共交通ネットワークが確立されたまちづくり
- ・小諸駅を拠点とし、懐古園や旧北国街道の重要文化財や歴史的建造物を活かした、回遊できる市街地の形成により、観光振興と移住・定住促進に繋げる

5-2. 公共交通が果たすべき役割

持続可能な地域公共交通ネットワークを構築します

■現状と課題

- ・民間公共交通の廃止や縮小傾向の加速化で通勤通学手段が無くなりつつある
- ・超高齢化社会の進展により交通弱者が増加
- ・小諸駅を中心に市を訪れる観光客の移動手段がない

通勤・通学や交通弱者の移動手段を確保・維持するとともに、市を訪れた観光客等も利用できる中心市街地やそれぞれの各地区が公共交通で繋がっており安心して快適に暮らせるまちづくりを進める

■公共交通が果たすべき役割

- ・都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点に、デマンド交通の「こもろ愛のりくん」と定時定路線型の「愛のりすみれ号」の運行により、中心市街地へ容易にアクセスできる環境を整備し、商業施設、医療・福祉施策、住宅施策、観光施策などの分野との連携を推進する
- ・「こもろ愛のりくん」を基本とし、様々な移動手段に対応した新しい地域公共交通ネットワークを構築する
- ・持続可能な地域公共交通の仕組みづくりのために、利用者の要望等に沿った改善を図るとともに、運営組織や運営経費、受益者負担のあり方等を総合的に検討する

5-3. 計画区域

計画区域は、小諸市全域とします。

5-4. 計画期間

計画期間は平成28年度より5ヵ年とし、平成32年度までとします。

5-5. 基本方針

当市の公共交通の現状と課題、まちづくりの方向性や公共交通が果たすべき役割を踏まえ、基本方針を以下の3つに設定します。

基本方針1 「コンパクトなまちづくりに寄与する公共交通軸の強化」

基本方針1の考え方

当市では、新市庁舎の整備や小諸厚生総合病院の再構築事業など「持続可能な活力あるコンパクトシティの実現」を目指したまちづくりを行っており、市庁舎や小諸厚生総合病院の整備は概ね平成29年度には完了する予定です。コンパクトシティでは、公共施設・総合病院・商業施設等の生活に必要な都市機能を持った施設が中心市街地に集約され、「歩いて暮らせるまちづくり」、「地域の生活拠点と公共交通ネットワークで繋がるまちづくり」により生活利便性の高い中心市街地の形成を図ることを目的としています。これに関連し、小諸市コミュニティ協議会では、平成27年10月より、中心市街地と地域の生活拠点を結ぶ朝夕の定時定路線型「愛のりすみれ号」と日中のデマンド型「こもろ愛のりくん」の2形態による公共交通サービスを提供しています。運行開始以降、利用者のニーズに合わせたより利便性の高い運行システムとするため、様々な見直しを図ってきましたが、今後も更なる利便性の向上に向けた取り組みを検討します。

目指すべき姿

- ・中心市街地と地域の生活拠点を結ぶ公共交通が整備され、交通弱者の移動手段が確保されている状態
- ・都市機能が集約化された中心市街地の商店街や医療施設と連携し、より利便性の高い公共交通網が整備されている状態

基本方針2 「多様な利用者ニーズへの対応による公共交通の利用促進」

基本方針2の考え方

当計画に関連して実施した「デマンド交通(こもろ愛のりくん)登録者アンケート調査」によると、当市の公共交通(定時定路線型+デマンド型)を利用した経験のある市民は4割に満たない現状です。公共交通を利用しない理由としては「自家用車やバイク・自転車の方が便利だから」や「運行している時間帯が不便または利用したい時間に運行便がないから」が挙げられています。これらの意見を踏まえ、公共交通を利用したい市民や来訪者が利用しやすい公共交通網を整備し、利用者を増やす取り組みが必要です。また、自家用車等の移動手段のない市民はもとより、現在は自家用車を利用している市民が公共交通に利用転換してもらえるような仕組みづくりも必要です。

通勤通学者の対応については、民間事業者が運行するしなの鉄道やJR小海線といった広域的に運行する公共交通の他に、朝夕の定時定路線型「愛のりすみれ号」でも対応しています。しかし、愛のりすみれ号の主な利用層である中学生や高校生からは「土日の部活動にも利用したい」といった率直な意見も出されています。今後は、これらの意見を踏まえ、通勤通学者のニーズへ柔軟に対応することで公共交通の利用促進を図ります。

また、観光客対応については、一般的に観光客が来訪することが多い日中の時間帯の移動手段はタクシーに限定されています。日中に運行されているデマンド型「こもろ愛のりくん」は、指定された乗降場所間を自由に行き来できる反面、利用するために事前の登録や予約を行う必要があり、市外から来た観光客は事前の登録ができないという問題点があります。そのため、今後は平成28年11月に設立したこもろ観光局等との連携を図り、市外から来た観光客等が利用できるような2次交通の確保による利用促進も図ります。

目指すべき姿

- ・通勤・通学者や市外からの観光客・来訪者等、多様な利用者ニーズに対応した公共交通網の整備により、積極的に公共交通を利用してもらえる状態
- ・自家用車を利用している市民が積極的に公共交通へ利用転換してもらえるような仕組みが整っている状態

基本方針3 「公共交通事業者・関係組織との連携による持続可能な公共交通網の構築」**基本方針3の考え方**

当市を運行する公共交通は小諸市コミュニティ協議会が運行主体である定時定路線型「愛のりすみれ号」とデマンド型「こもろ愛のりくん」の他に、民間事業者が運行するしなの鉄道線やJR小海線、路線バス佐久上田線等があります。これらの路線は、市民はもとより当市を訪れる来訪者にとって、隣接する市町と当市を結ぶ重要なアクセス手段として日々多くの方々に利用されています。しかしながら、しなの鉄道線やJR小海線の接続が不便な時間帯が発生している等の問題点もあります。今後は、民間事業者との連携を強化し、利便性が高く持続可能な公共交通網の実現を図るための取り組みを検討します。

また、公共交通利用者のニーズに沿った効率的な運行が行われるよう、運営・運行事業者との連携をより密接なものとし、更なる利便性の向上や新たなニーズへの対応に向けた取り組みが必要です。

目指すべき姿

- ・公共交通の運行に係る事業者や関係組織と連携し、効率的で利便性の高い公共交通が提供されている状態
- ・他市町と連携した広域的な公共交通網が整備されている状態

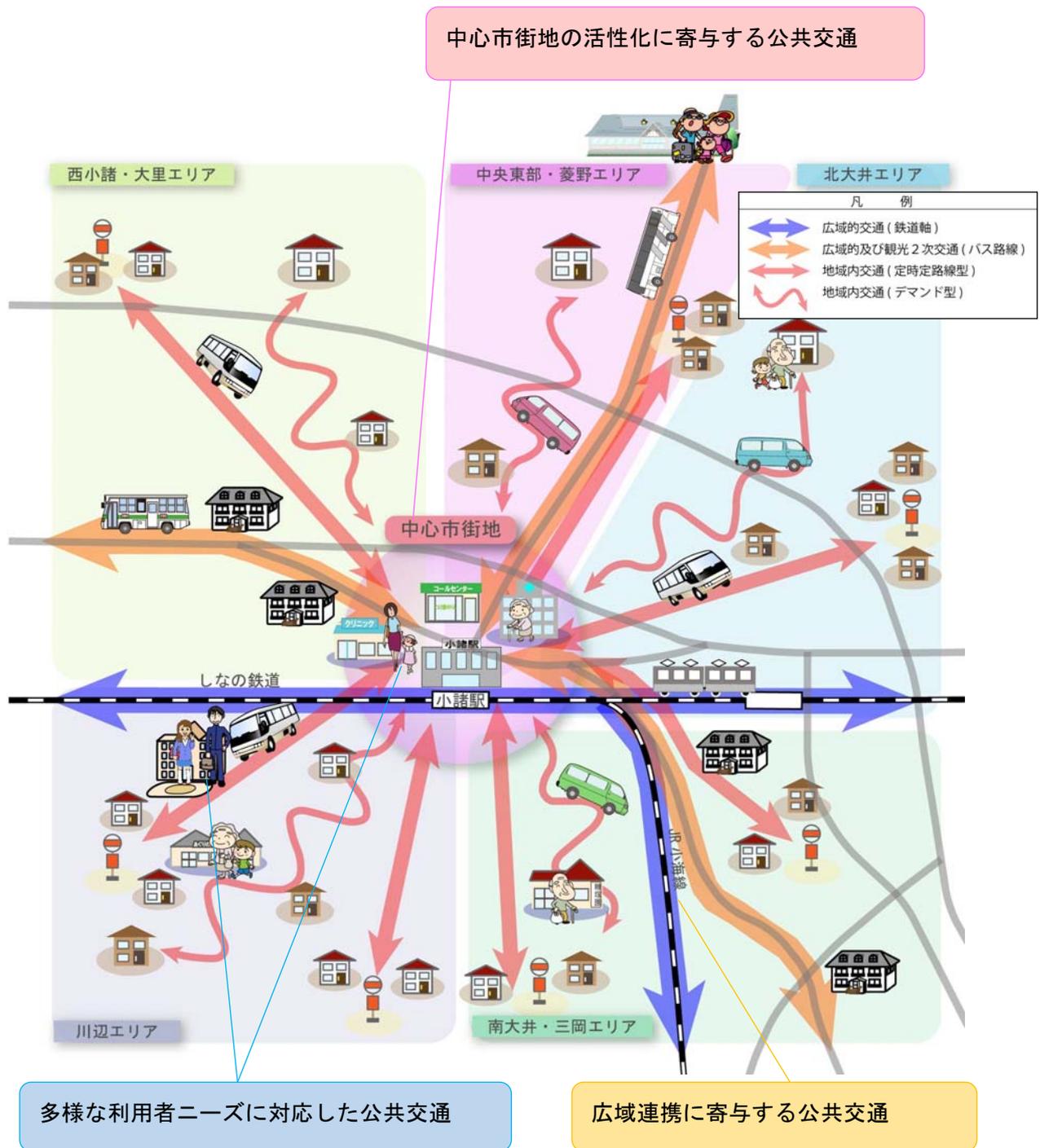


図. 公共交通ネットワーク形成の方向性のイメージ図

5-6. 計画目標

基本方針を実現するために以下の目標を設定します。

基本方針1「コンパクトなまちづくりに寄与する公共交通軸の強化」に対する目標

数値目標 1	現況値	目標値(平成32年度)
相生町商店街の歩行者数	997人(H27)	1,280人
(設定理由)市庁舎、図書館、総合病院等と駅周辺の公園等を結ぶ相生町通りの徒歩による人の増加が、歩いて暮らせるまちづくりの成果と考えられるから。		
数値目標 2	現況値	目標値(平成32年度)
本町通りの歩行者数	506人(H27)	640人
(設定理由)本町通りの徒歩による人の増加が、中心市街地の回遊や歴史的資産を活用したまち歩きの結果と考えられるから。		

基本方針2「多様な利用者ニーズへの対応による公共交通の利用促進」に対する目標

数値目標 1	現況値	目標値(平成32年度)
こもろ愛のりくん利用登録者数	3,056人(H27)	8,200人(H28末4,200人、以降1,000人)
(設定理由)利用登録者数を増やすことが公共交通の利用促進に繋がると考えられるから。		
数値目標 2	現況値	目標値(平成32年度)
コミュニティ交通利用者数	85千人	90千人(年1千人ずつ増加)
(設定理由)利用者の増加が公共交通の利便性に対する評価と考えられるから。		

基本方針3「公共交通事業者・関係組織との連携による持続可能な公共交通網の構築」に対する目標

数値目標 1	現況値	目標値(平成32年度)
こもろ愛のりくん・定時定路線型の乗車率	35.0%(H27)	40.0%(年1%ずつ上昇)
(設定理由)運行効率が上がることで運営経費が抑制され、持続可能な運営に繋がると考えられるから。		

6. 目標達成のための施策・事業

6-1. 施策・事業の一覧

基本方針1～3の実現と目標の達成を図るために、以下の事業・施策を実施します。

事業・施策の考え方	事業・施策の内容
<p>定時定路線型の運行改善</p>	<p>運行ルートの変更・停留所の追加</p> <p>鉄道路線との接続を考慮したダイヤ設定</p> <p>乗車効率の低い路線や便の見直し</p> <p>利用状況に見合った車両の導入</p>
<p>デマンド型の運行改善</p>	<p>乗車効率の低い便の見直し</p> <p>指定乗降場所の増設</p>
<p>中心市街地での交通利便性の向上</p>	<p>小諸駅のバリアフリー化</p> <p>市庁舎・厚生病院への乗り入れ</p> <p>商店街と連携したダイヤ設定、停留所設置</p> <p>コールセンター（待合空間）の充実</p>
<p>通勤通学者への配慮</p>	<p>中学生・高校生の部活動等への対応</p> <p>他公共交通との乗継割引サービスの検討</p>
<p>観光利用者向けサービスの提供</p>	<p>観光スポットを巡る2次交通</p> <p>観光スポット × 公共交通 の取組み</p>
<p>利用しやすい公共交通サービスの提供</p>	<p>おためし利用券の配布</p> <p>利用しやすい乗車券の発行</p> <p>乗車料金の適正価格の研究</p> <p>放送案内、乗降のアナウンスの実施</p>
<p>情報発信や割引サービスによる公共交通の利用促進</p>	<p>説明会の開催</p> <p>広報紙、パンフレットでのPR</p> <p>商店街の買い物利用者を対象とした割引サービスの実施</p> <p>運転免許証を返納しやすい環境づくり</p>
<p>公共交通事業者・関係組織との連携強化</p>	<p>運行受託者との連携強化</p> <p>鉄道事業者・民間交通事業者等との連携強化</p> <p>隣接市町との広域的な連携強化</p>

図. 事業・施策の考え方と内容

6-2. 施策・事業の具体的内容

6-2-1. 定時定路線型の運行改善

(1) 運行ルートの変更・停留所の追加（実施主体：小諸市）

定時定路線型は平成27年10月の交通体系の変更以降、利用状況を勘案し、運行効率の向上を図るために、運行ルートの変更や停留所の追加を適宜実施してきました。今後も利便性の向上や効率的な運行を図るために運行ルートの変更や、新たな停留所の追加に取り組みます。

(2) 鉄道路線との接続を考慮したダイヤ設定（実施主体：小諸市）

市内を経由する鉄道路線（しなの鉄道・JR小海線）と定時定路線型は、小諸駅やその他の駅で接続していますが、時間帯によっては乗継に時間がかかり不便です。そこで、鉄道路線との接続を考慮したダイヤ設定とし、利便性の向上を図ります。

時間帯			小諸駅発時刻	佐久平・長野・ 軽井沢着時刻	方面
6時台	定時定路線	(接続無し)			
	JR小海線		6:48	7:04	佐久平
	しなの鉄道		6:12 6:29 6:51	7:15 6:53 7:55	長野 軽井沢 長野
7時台	定時定路線	いちご平発 6:42 小諸駅着 7:04 御牧ヶ原線 行き1便			
	JR小海線				(佐久平方面は下記の7:30発に接続)
	しなの鉄道		7:09	7:59	長野
	定時定路線	天池中央発 6:55 小諸駅着 7:16 井子滝原線 行き1便 宮沢発 6:55 小諸駅着 7:14 川辺線 行き1便			
JR小海線		7:30	7:48	佐久平	
しなの鉄道		7:28 7:29	8:31 7:53	長野 軽井沢	

図. 小諸駅での接続状況の例（一部）

(3) 乗車効率の低い路線や便の見直し(実施主体：小諸市・交通事業者)

定時定路線型は、平成28年4月からは7路線(天池線、井子・滝原線、御代田・塩野線、御影線、塩名田・耳取線、川辺線、御牧ヶ原線)で運行されています。7路線のうち、御影線については大幅にダイヤを改正した平成27年10月から現在まで利用が少なく、廃止も含めて検討します。また、その他の路線についても、便によっては利用状況が少ない便もあります。今後は、これらの利用状況を勘案しながら、乗車効率に見合った路線や便の見直しを図ります。

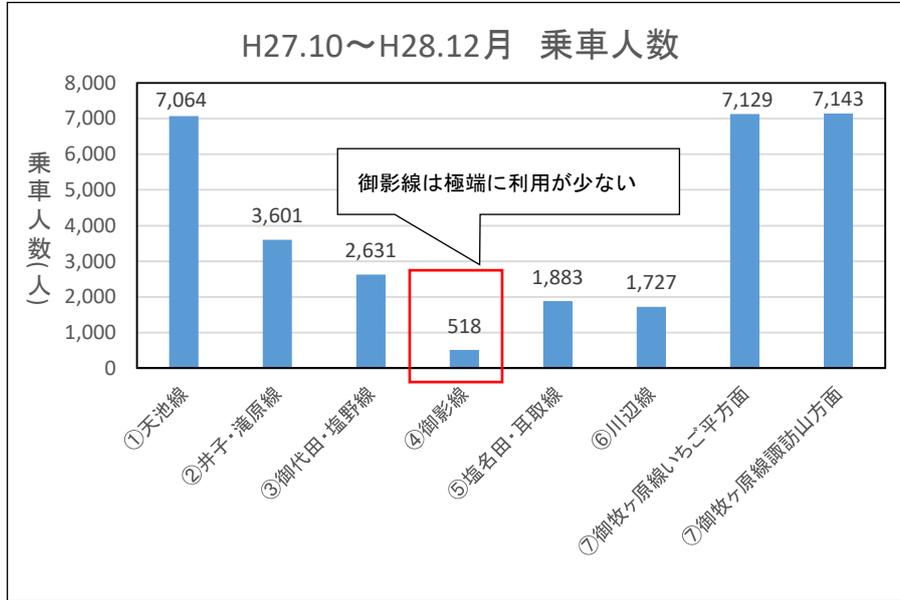


図. 各路線のH27.10~H28.12月までの利用状況

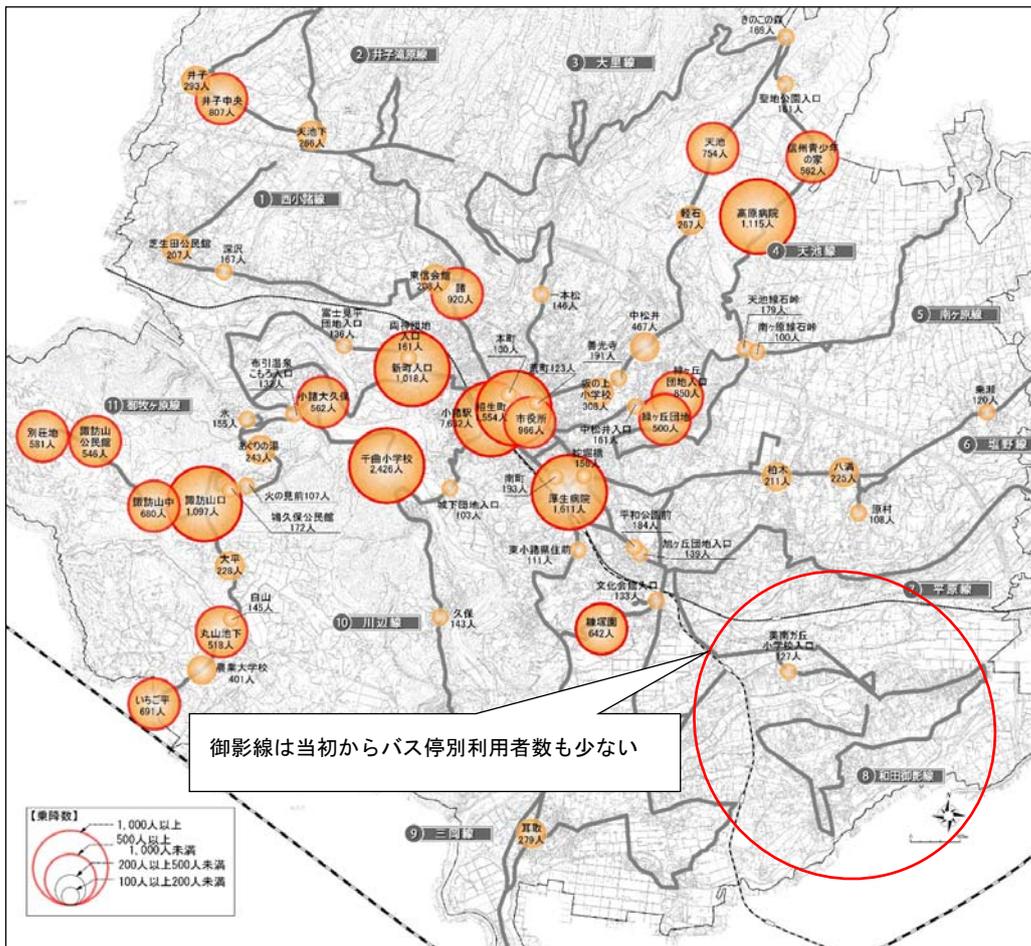


図. ダイヤ改正時点(H27.10~H28.3月)のバス停別利用状況 (6ヶ月の合計が100人以上のバス停を抜粋)

(4) 利用状況に見合った車両の導入(実施主体：小諸市・交通事業者)

御牧ヶ原線については、これまで10人乗り車両で運行してきましたが、利用者の増加に対応できるように29人乗りのマイクロバスでの運行を検討します。また、川辺線についても、これまでの7人乗りの車両から10人乗り車両への変更を検討します。



図. 車両のイメージ

6-2-2. デマンド型の運行改善

(1) 乗車効率の低い便の見直し(実施主体：小諸市・交通事業者)

下図にデマンド型の平成28年4～9月の時間帯別乗車人数を示しました。これをみると、16時台の便は乗車人数が極端に少なくなっています。今後は、利用状況を加味し、このような乗車効率の低い便等を廃止するといった施策も講じます。

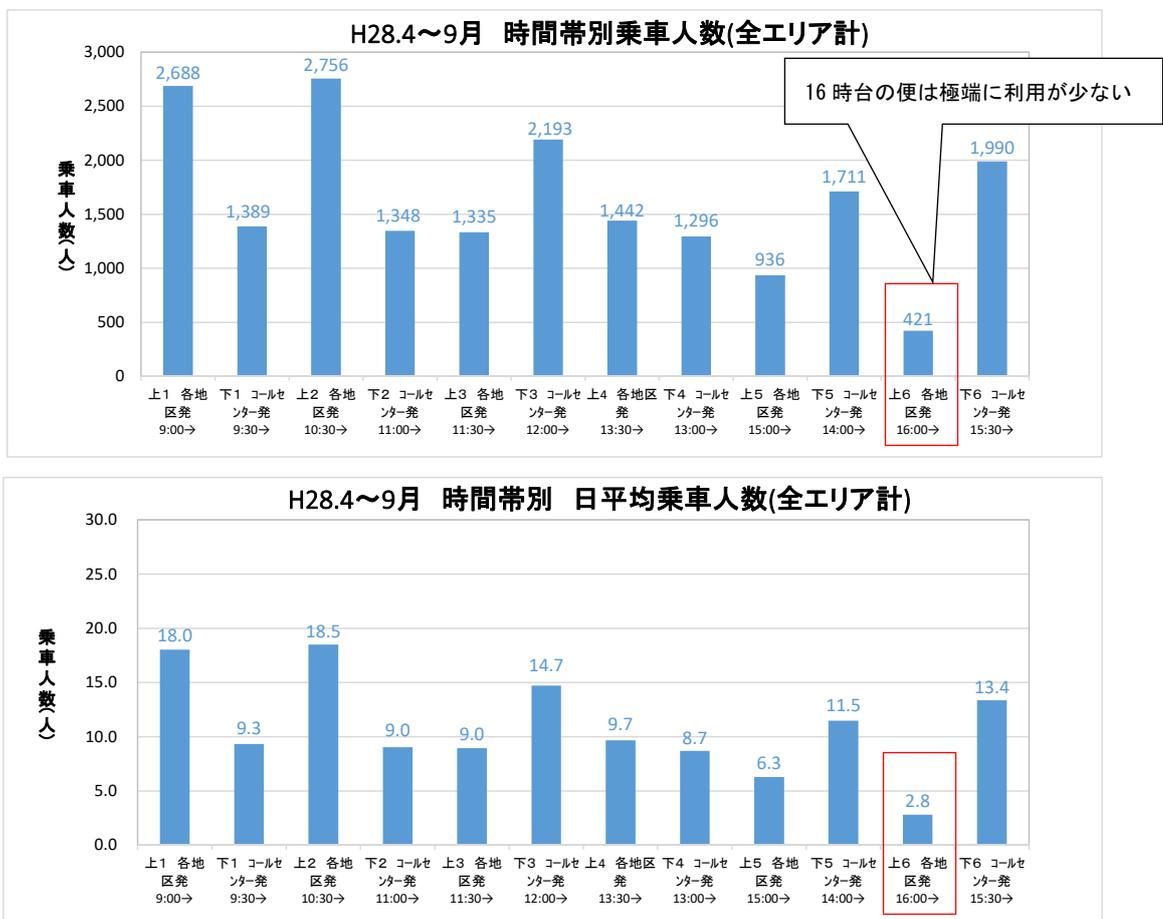


図. デマンド型の時間帯別乗車人数(H28.4～9月)

(資料)小諸市資料

(2) 指定乗降場所の増設(実施主体：小諸市・交通事業者)

「デマンド交通(こもろ愛のりくん)登録者アンケート調査」より、追加要望のあった指定乗降場所について、以下の図に示しました。これによると、最も要望の多かった地点は佐久平駅で、次いでサエーラあさまでした。この中で、「カインズホーム小諸店」については、かねてから利用者からの追加要望もあり、効率性なども考慮し、平成28年4月に指定乗降場所として追加しました。今後も、利用者の意見を取り入れながら、既存公共交通路線と調整しながら、指定乗降場所の設置を検討・調整し、利便性向上を図ります。

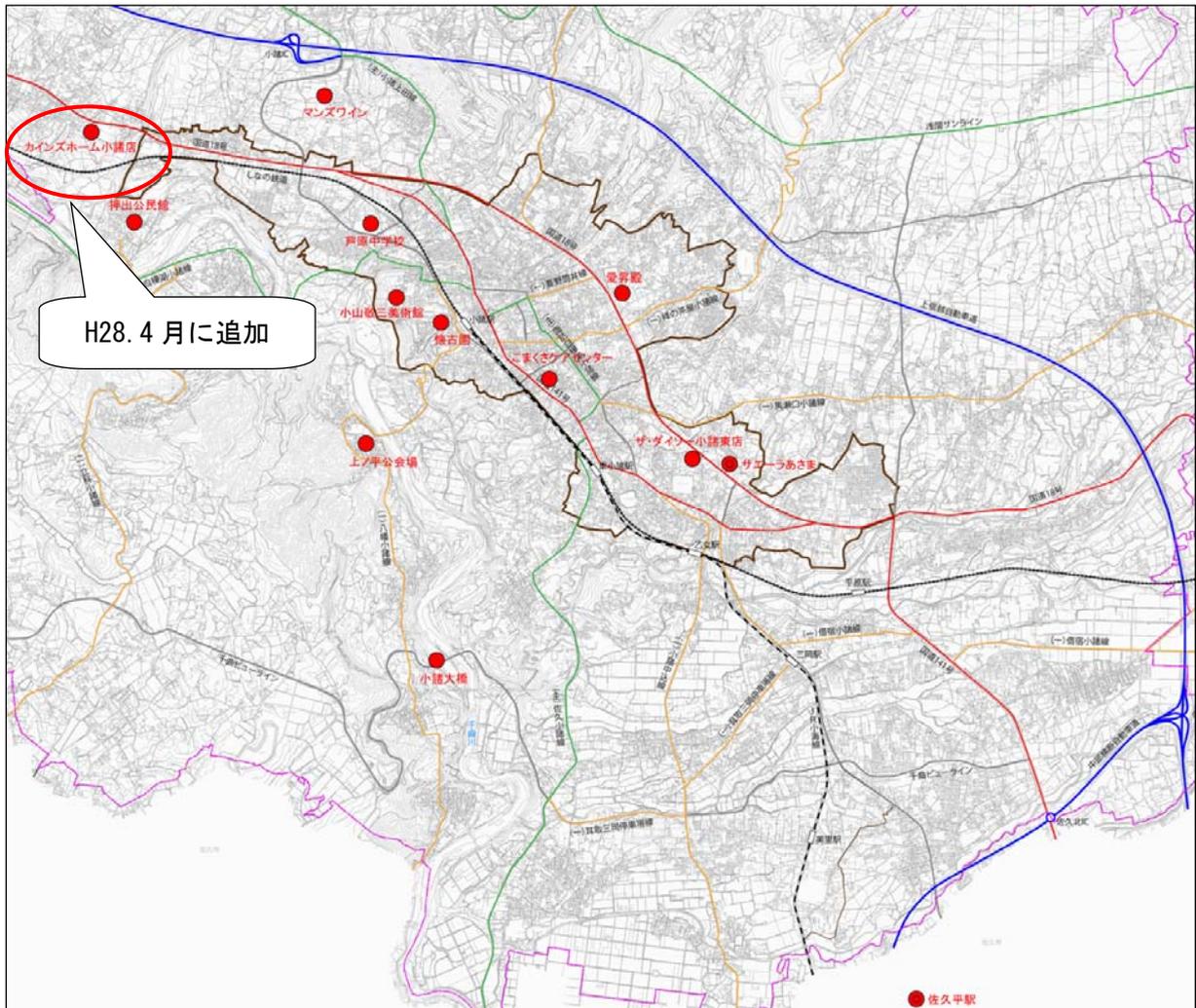
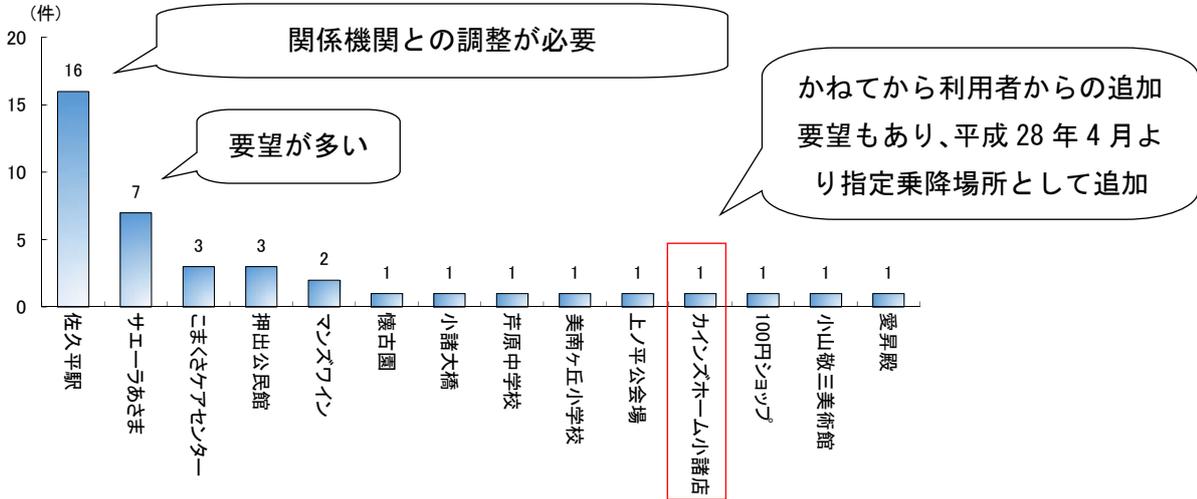


図. 追加要望の多かった地点

(資料) 「デマンド交通(こもろ愛のりくん)登録者アンケート調査」結果より

6-2-3. 中心市街地での交通利便性の向上

(1) 小諸駅のバリアフリー化(実施主体：小諸市・交通事業者)

小諸駅は、しなの鉄道とJR小海線が乗り入れる当市の中心駅として機能しています。しかし、駅舎は老朽化が著しく、また駅構内にはエレベーターが設置されておらず、高齢者や障がい者には利用しにくい構造です。これを改善するために、駅構内にエレベーターを設置するなどバリアフリー化を図り、誰もが利用しやすい駅の整備を交通事業者と共に取り組みます。



図. 小諸駅外観



図. 駅構内

(2) 市庁舎・厚生病院への乗り入れ(実施主体：小諸市)

当市では、新市庁舎整備と小諸厚生総合病院の移転を進めており、新市庁舎については、平成27年9月24日に開庁しました。現在は、小諸厚生総合病院を市庁舎に隣接して建設しており、平成29年12月に開院予定です。

現在(移転前)の小諸厚生総合病院へは定時定路線型「愛のりすみれ号」が乗り入れています。移転後の小諸厚生総合病院へも引き続き、乗り入れることとします。また、デマンド型「こもろ愛のりくん」についても同様とします。

(3) 商店街と連携したダイヤ設定、停留所設置(実施主体：小諸市・商店街)

当市では、効率的で公平性の高い社会基盤の整備や、安全・安心して快適に暮らしやすいまちづくりを進めるために、コンパクトシティの形成を進めています。コンパクトシティ形成の目標は、「過度に自家用車に頼らずに買い物・通院などの日常生活を送ることができる状態」です。これに基づき、商店街を訪れた買い物客に対して「利用することが多い時間帯をヒアリングする」等して利用の多い時間帯を把握し、その時間帯に合わせたダイヤを設定することや商店街で歩いて買い物がしやすい位置に新たな停留所を設置するなど、商店街と連携した施策を実施します。

(4) コールセンター(待合空間)の充実(実施主体：小諸市)

コールセンターとは、デマンド型「こもろ愛のりくん」の運行管理や登録の受付、予約の受付などを行っている施設で、小諸駅に近い空き店舗を活用した場所に位置し、発着拠点となる施設です。また、現在の運行システムでは、各地区間を移動する場合は、必ずコールセンターでの乗り換えが必要となることから、乗継拠点(待合空間)としても機能していますので、コールセンターの充実や待合空間としての魅力向上を図ります。

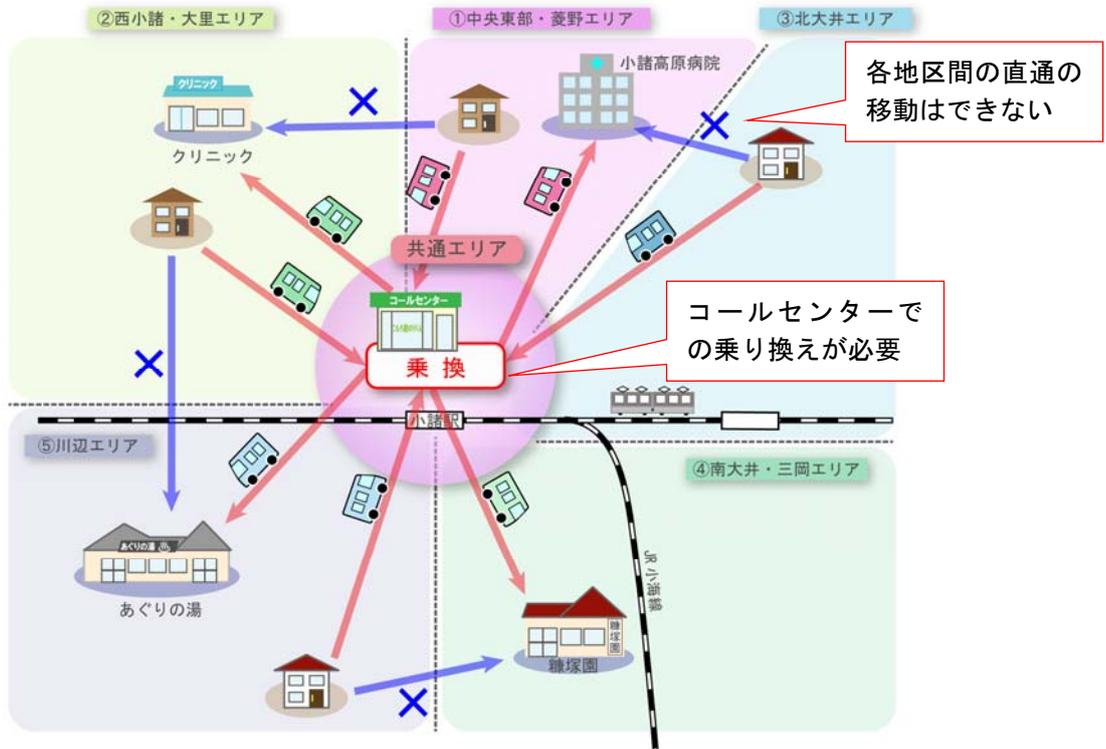


図. コールセンターでの乗り換へのイメージ



図. コールセンター外観



図. 乗車する利用者

6-2-4. 通勤通学者への配慮

(1) 中学生・高校生の部活動等への対応(実施主体：小諸市)

朝夕のみ運行している定時定路線型「愛のりすみれ号」は月～金のみでの運行であり、土日と祝日は運行されていません。しかし、中学生や高校生からは「土日の部活動にも利用したい。」といった意見も挙げられています。このことから、現在の月～金のみでの運行ではなく、土日や祝日に運行することも検討します。

(2) 他公共交通との乗継割引サービスの検討(実施主体：小諸市・交通事業者)

公共交通利用者の中には、小諸駅でしなの鉄道やJR小海線、千曲バス(株)の佐久上田線等から乗り継いで利用される方もいます。そういった他公共交通から乗り継いで利用する方を対象とし、運賃を値引きするといった乗継割引サービスの妥当性を検討します。

6-2-5. 観光利用者向けサービスの提供

(1) 観光スポットを巡る2次交通(実施主体：小諸市・交通事業者)

現在の運行システムでは、市外から来た観光客にとっては朝夕のみ運行している定時定路線型「愛のりすみれ号」しか利用できません。そこで、市内の観光スポットを巡る定時定路線型の路線バスの運行について、こもろ観光局と連携し、観光施設の利用状況や位置関係等を勘案し検討します。



図. 観光スポットを巡る2次交通の運行イメージ案

(2) 観光スポット × 公共交通 の取組み(実施主体：小諸市・交通事業者・こもろ観光局)

(1)の「観光スポットを巡る2次交通」に合わせて、バスの利用客に向けて、観光スポットの割引券等とバスの乗車券をセットとしたパスポートを販売したり、公共交通を利用して観光地めぐりが行えるように、観光パンフレットと時刻表が一体となったパンフレットの配布をすることで、観光スポットと公共交通の利用促進を図ります。

6-2-6. 利用しやすい公共交通サービスの提供

(1) おためし利用券の配布(実施主体：小諸市・交通事業者)

おためし利用券については、平成27年10月に「こもろ愛のりくん」の運行を開始した際に好評だったため、利用者の拡大の取り組みとして、登録をしていない方へ無料で乗車できる「おためし利用券」を配布することや初回の利用を無料にして、まずは試しに利用してもらうことで、予約制相乗りタクシーのシステムを体験していただき、次回の利用につなげるといった方法を検討します。

(2) 利用しやすい乗車券の発行(実施主体：小諸市・交通事業者)

こもろ愛のりくんに乗車する際は、右の図のような回数券を使用することができます。この回数券は、こもろ愛のりくんのコールセンターや車内で購入することができます。回数券のサイズは縦2cm×横5.5cmと比較的小さく、利用者により「小さくて利用しにくい」といった意見や、逆に「小さいことによりコンパクトで利用しやすい」といった意見もあります。よって、利用者のニーズを分析し、より使いやすい乗車券を発行します。



図. 愛のりくんの回数券

(3) 乗車料金の適正価格の研究(実施主体：小諸市・交通事業者)

現在の乗車料金は、定時定路線型「愛のりすみれ号」は1回200円、デマンド型「こもろ愛のりくん」は1回300円です。しかし、「デマンド交通(こもろ愛のりくん)登録者アンケート調査」の結果より、「乗車料金を安くして欲しい」といった意見も多数あり、金額の設定に関しては、収支率を踏まえた上で、適切な金額を算出し、受益者である利用者にも応分の負担をお願いします。

(4) 放送案内、乗降のアナウンスの実施(実施主体：小諸市・交通事業者)

現在、定時定路線型では、案内放送や乗降のアナウンスは実施されていません。しかし、「デマンド交通(こもろ愛のりくん)登録者アンケート調査」では、「利用した際に、放送案内や乗降のアナウンスが無く、次のバス停などが分かりづらかったため、放送案内を実施して欲しい。」といった意見も挙げられていました。よって、今後は放送案内や乗降のアナウンスを実施することも検討します。

6-2-7. 情報発信や割引サービスによる公共交通の利用促進

(1) 説明会の開催(実施主体：小諸市)

「デマンド交通(こもろ愛のりくん)登録者アンケート調査」の結果より、登録者は60歳以上(高齢者)が全年齢の85.2%を占めていることから、主に高齢者を対象とした説明会を開催し、登録者を増やすことに努めます。

地区説明会では、高齢者の割合が高いが登録者は少ない大里・川辺地区等では説明会の開催回数を多くするなど、地区ごとの状況を踏まえて開催します。

また、駅や市役所・病院等の主要施設や愛のりくんの利用者が多い主要施設での説明会開催もします。

表. 地区別人口の状況

地区	人口(人)					構成比			
	総数	年少人口 (0~14歳)	生産年齢人口 (15~64歳)	老年人口 (65歳以上)	年齢不詳	年少人口 (0~14歳)	生産年齢人口 (15~64歳)	老年人口 (65歳以上)	年齢不詳
小諸市計	43,997	5,857	26,617	11,506	17	13.3%	60.5%	26.2%	0.0%
中央	16,973	2,207	9,886	4,880	0	13.0%	58.2%	28.8%	0.0%
北大井	8,068	1,107	5,109	1,840	12	13.7%	63.3%	22.8%	0.1%
大里	3,135	332	1,762	1,041	0	10.6%	56.2%	33.2%	0.0%
川辺	2,122	205	1,246	671	0	9.7%	58.7%	31.6%	0.0%
三岡	3,875	510	2,440	922	3	13.2%	63.0%	23.8%	0.1%
南大井	7,664	1,221	4,835	1,606	2	15.9%	63.1%	21.0%	0.0%
西小諸	2,160	275	1,339	546	0	12.7%	62.0%	25.3%	0.0%

(資料)小諸市資料

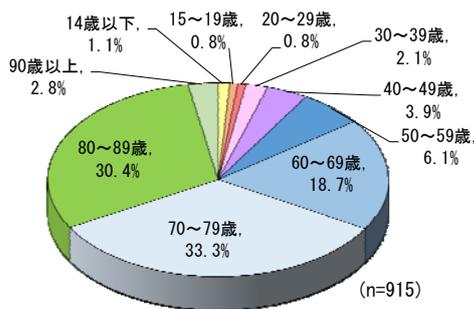


図. 登録者の年齢層

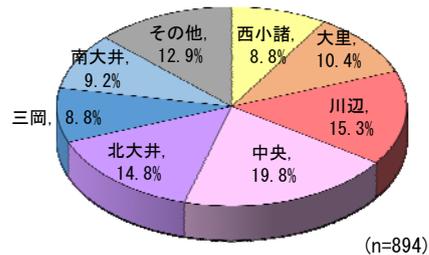


図. 登録者の居住地区

(資料)「デマンド交通(こもろ愛のりくん)登録者アンケート調査」結果より

(2) 広報紙、パンフレットでのPR(実施主体：小諸市)

「デマンド交通(こもろ愛のりくん)登録者アンケート調査」の結果より、こもろ愛のりくんを知った理由については「広報誌・パンフレット」の割合が多いことが分かります。高齢者にとっては、パソコン等の電子媒体が無ければ見ることができないホームページでのPRより、書面でのPRがより効果的であるため、広報紙やパンフレットを用いた広報活動を実施します。

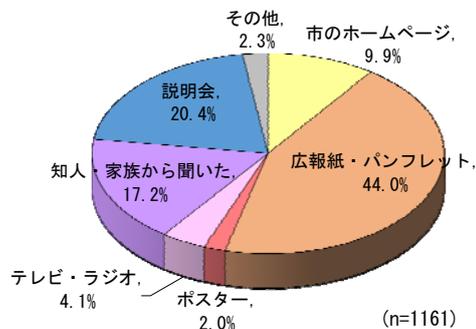


図. こもろ愛のりくんを知った理由

(資料)「デマンド交通(こもろ愛のりくん)登録者アンケート調査」結果より

(3) 商店街の買い物利用者を対象とした割引サービスの実施(実施主体：小諸市・商店街)

中心市街地の相生町商店街等と連携し、商店街での買い物客が定時定路線型「愛のりすみれ号」やデマンド型「こもろ愛のりくん」を利用する場合に、帰りの運賃を割引するといった割引サービスの実施を検討します。これにより、公共交通の利用促進だけでなく、商店街への来訪者の増加も図ります。

(4) 運転免許証を返納しやすい環境づくり(実施主体：小諸市)

高齢者の死亡事故は、他の年齢層と比較しても多いなど、高齢運転者による交通事故を抑止し、道路交通の安全を確保することが課題です。運転に不安を有する方が運転免許証を返納しやすい環境づくりに向けた取り組みを関係機関等と連携して実施します。

なお、過去に運転免許証返納者に対して回数券を配布するなどの転換施策を実施していたことも含め、検討します。

6-2-8. 公共交通事業者・関係組織との連携強化

(1) 運行受託者との連携強化(実施主体：小諸市・交通事業者)

現在、デマンド型「こもろ愛のりくん」、定時定路線型「愛のりすみれ号」の運営・運行は、業務委託しています。受託会社では利用登録の受付や乗車予約の受付のほか、便別の利用者数の集計等も行い、より良い交通体系の研究を行っています。持続可能な公共交通の構築のためには、運営・運行事業者と連携をより密接にし、安全安心な運行とするために運転手教育など更なる連携強化を図ります。

(2) 鉄道事業者・民間交通事業者等との連携強化(実施主体：小諸市・交通事業者)

当市には、しなの鉄道や小海線といった鉄道路線が通っています。また、佐久上田線や高峰高原線のように民間バス事業者が運行している自主運行路線も存在します。これらの鉄道路線やバス路線は、近隣市町村への移動等、広域的ネットワークを構成する上で必要不可欠です。より一層、鉄道事業者や民間交通事業者との連携をより密接にし、連携を強化し、引き続き維持に努めます。

(3) 隣接市町との広域的な連携強化(実施主体：小諸市・隣接市町)

近隣市町との広域連携については、「佐久地域定住自立圏共生ビジョン」のとおり、圏域地域公共交通ネットワーク構築事業に取組み、圏域住民の通勤、通学、通院、買い物等の日常生活を支える公共交通の確保・維持を図るため、圏域のバスや鉄道等の公共交通のあり方に関する調査や市町村間の円滑な移動に関する検討を行い、調査結果に基づき圏域内の地域公共交通ネットワークを構築します。

7. 計画達成状況の評価方法

7-1. 評価手法

本計画での事業や施策を実行し、目標を達成するために、P D C Aサイクルによる評価を行います。なお、計画の最終評価は、計画終了年次の平成32年度とします。

小諸市地域公共交通網形成計画(本計画)をP L A Nとし、計画で設定した事業や施策を実施します(D O)。そして、実行した事業や施策を市民・利用者等へのアンケート調査や定時定路線型・デマンド型の利用状況調査等を実施することにより、その効果を把握し、分析・検証します(C H E C K)。

その分析・検証結果から得られた改善点や見直しの方向性を踏まえ、計画の目標や事業・施策の改善を図ります(A C T)。

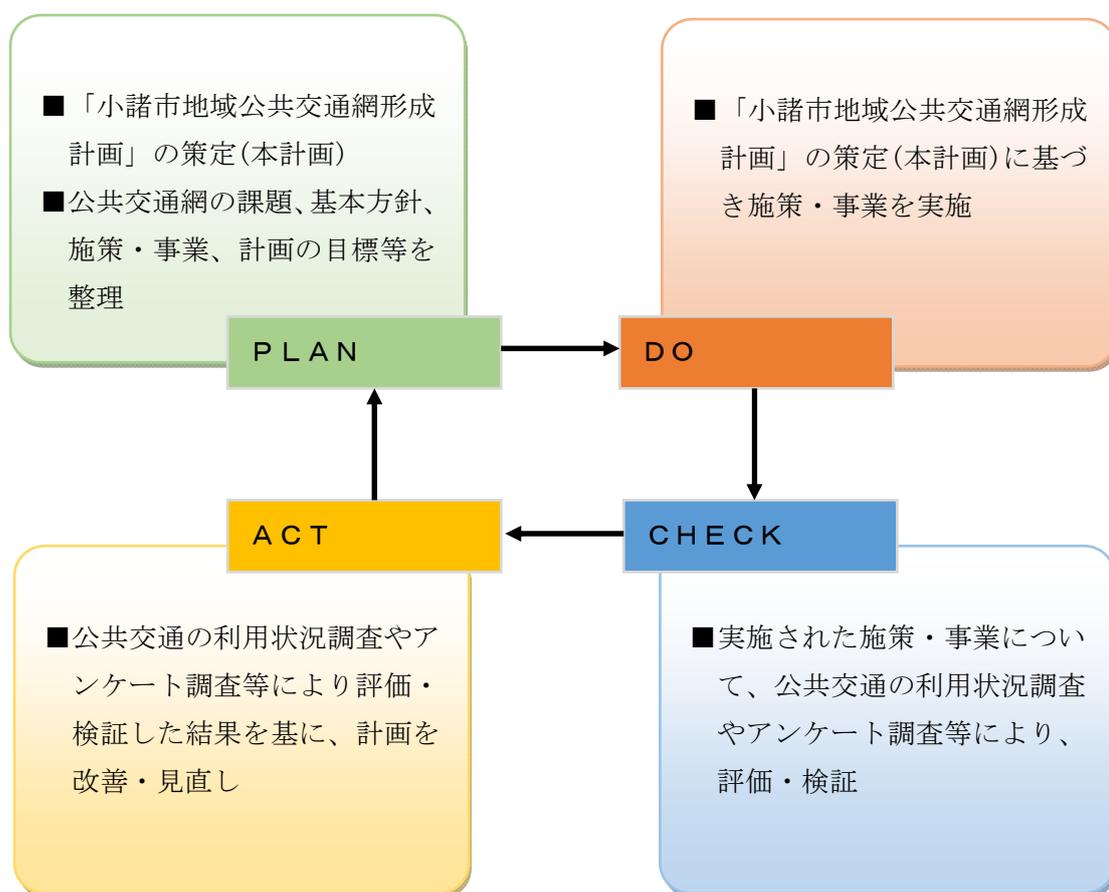


図. P D C Aサイクルによる評価

7. 計画達成状況の評価方法

7-2. 事業実施スケジュール

それぞれの事業は以下に示すスケジュールに基づき、実施することとします。

事業・施策の考え方	施策・事業名	事業期間				
		H28	H29	H30	H31	H32
定時定路線型の運行改善	運行ルートの変更・停留所の追加					
	鉄道路線との接続を考慮したダイヤ設定					
	乗車効率の低い路線や便の見直し					
	利用状況に見合った車両の導入					
デマンド型の運行改善	乗車効率の低い便の見直し					
	指定乗降場所の増設					
中心市街地での交通利便性の向上	小諸駅のバリアフリー化		関係組織との協議	バリアフリー化による運用		
	市庁舎・厚生病院への乗り入れ			乗り入れによる運行		
	商店街と連携したダイヤ設定、停留所設置		商店街との協議	実施		
	コールセンター(待合空間)の充実	実施				
通勤通学者への配慮	中学生・高校生への部活動等への対応	要望把握			実施	
	他公共交通との乗継割引サービスの検討		関係組織との調整	実施		
観光利用者向けサービスの提供	観光スポットを巡る2次交通		関係組織との協議		2次交通の運行	
	観光スポット × 公共交通 の取組み		関係組織との調整(パンフレット等の作成)			実施
利用しやすい公共交通サービスの提供	おためし利用券の配布		実施			
	利用しやすい乗車券の発行		乗車券の作成	発行		
	乗車料金の適正価格の研究	適正価格の研究				新料金体系の運用
	放送案内、乗降のアナウンスの実施		実施			
情報発信や割引サービスによる公共交通の利用促進	説明会の開催	実施				
	広報紙、パンフレットでのPR	実施				
	商店街の買い物利用者を対象とした割引サービスの実施			割引サービスの検討		実施
	運転免許証を返納しやすい環境づくり	実施				
公共交通事業者・関係組織との連携強化	運行受託者との連携強化					
	鉄道事業者・民間交通事業者との連携強化		連携強化			
	隣接市町との広域的な連携強化					
評価・見直しのための各種調査	定時定路線型の利用状況調査	(適宜実施)				
	デマンド型の利用状況調査					
	市民アンケート調査		●		●	
	公共交通利用者へのアンケート調査		●		●	
計画の評価・見直しのための協議会		(随時開催)				

図. 事業の実施スケジュール