

3. 上位・関連計画の整理

上位・関連計画として次の岡谷市に係る計画や公共交通施策に関連する方針を整理します。
また、岡谷市地域公共交通総合連携計画における施策・事業の実施状況を整理します。

表 3-1 上位・関連計画の整理対象

計画名称	策定・改定年次 ／計画期間・目標年次
第5次岡谷市総合計画 前期基本計画 〈第2次岡谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略〉	2019年（令和元年）3月 計画期間 2019年～2023年
岡谷市都市計画マスタープラン	2015年（平成27年）9月 計画期間 2019年～2034年
岡谷市立地適正化計画	2020年（令和2年）5月 目標年次 2040年
第4次岡谷市環境基本計画	2020年（令和2年）3月 計画期間 2020年～2024年
第2次岡谷市地球温暖化対策実施計画	2022年（令和4年）3月 計画期間 2022年～2030年
岡谷市地域公共交通総合連携計画	2011年（平成23年）3月 目標年次 2014年

3-1. 第5次岡谷市総合計画 前期基本計画

総合計画は、まちづくりの方向性を示す計画として最上位に位置し、行政の各計画及び施策の展開方針など、まちづくりの方向性と目標を示すものです。また、人口減少対策をより強化するとともに、地域社会の維持・活性化に向けた施策をさらに深化させ、市の持続的な発展と成長を目指し、「第2次岡谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略」との一体化を図り策定されています。

第2次岡谷市総合計画では、将来都市像として「人結び 夢と希望を紡ぐ たくましいまち岡谷」が掲げられ、将来都市像の実現に向け推進する施策として6つの方向性が示され、そのうち公共交通に係る施策として以下のような考え方が示されています。

【公共交通に関わる施策】

計画的土地利用の推進

- 現在のコンパクトな都市構造を維持しながら、持続可能なまちを実現するため、低未利用地、岡谷駅周辺地域の有効活用、人口密度の維持や公共施設の配置の効率化を図ります。公園は機能や目的に沿った整備を推進します。諏訪湖辺面の活用を促進し、自然との共生を図ります。
- 交通の円滑化、良好な街並みの形成を構築するため、骨格的な道路などの都市基盤整備に努めながら、みどり豊かなまちづくりを市民との協働により推進し、道路、公共施設、民有地の緑化の促進を図ります。
- 急速な人口減少に対応した居住機能、商業・医療・福祉、公共交通等のさまざまな都市機能の集約

幹線道路と交通網の整備

- 道路は、市民生活ばかりでなく、地域経済や地域間交流などの都市機能を支える重要な社会基盤であることから、平時はもとより災害時における緊急活動の円滑化や避難路としての機能を確保するため、国道、県道や都市計画道路などの幹線道路を整備します。また、市民生活の安全・安心を支える生活道路の適正な維持管理や整備に努めます。
- コンパクトなまちの利便性をさらに高めるため、鉄道、路線バス、シルキーバス、スワンバスが連携して、市民一人ひとりが利用しやすく、歩いて暮らせる、公共交通の構築に努めるとともに、高速交通網整備を推進します。
- 公共交通網の起点となる、岡谷駅周辺や岡谷市民病院のバスターミナルとしての利便性の充実を図るとともに、多くの方に親しまれ、利用しやすい公共交通機関として利用促進に努めます。

3-2. 岡谷市都市計画マスタープラン

岡谷市都市計画マスタープランは、総合計画に掲げた将来目標を土地利用や都市施設の整備等から実現するため、適正な土地利用及び保全の誘導、都市施設についての方向性を示し、まちづくりの指針として活用するものです。

岡谷市都市計画マスタープランでは、「自然・歴史・文化 みんなで紡ぐ 美しいまち岡谷」を基本理念に掲げ、総合計画に掲げる都市像をまちづくりの観点から支援する6つの将来像が掲げられており、公共交通に関わる目標に向けた将来像としては「環境にやさしいコンパクトなまち」が設定されています。

【公共交通に関わる方針】

中心市街地整備の基本方針

- 中心市街地へのアクセス性を改善し、円滑に交通を処理していくため、都市計画道路の整備を推進するとともに、鉄道・バス交通の利用促進や岡谷駅の交通結節点整備など公共交通体系の整備を図ります。

公共交通機関に関する基本方針

- 中央本線の複線化や列車の増便および高速化などの輸送力強化や、誰もが使いやすい駅舎となるよう、岡谷駅舎の橋上駅化と南北自由通路との一体化について、研究を進めます。
- 自家用車から鉄道・高速バスなどへの乗り換えの利便性向上のため、駅南広場、駐車場などの整備を進め、交通ターミナルとしての機能充実を図ります。
- シルキーバス、路線バスなどのネットワークの適切な見直しやサービス向上、バス停車帯・停留所などのバス施設の改良など、利用者の意向を反映させたバス利用促進を図ります。
- バスによる市街地内の連絡強化による利便性の向上を図り、集約型都市構造の形成や低炭素まちづくりに努めます。

集約型都市構造に合わせた「低炭素まちづくり」による都市環境の形成

- 低炭素まちづくりの観点から、自動車交通の円滑化、交通需要マネジメント、公共交通機関の利用促進を進め、健康・快適な都市環境の形成に努めます。

道路整備、土地利用対策などによる都市環境の形成

- 道路の整備による幹線道路沿道の環境保全、土地利用の適正化による居住環境の保全・向上、生活・工業系排水の適正処理などにより、諏訪湖・河川の水質汚濁防止に引き続き取り組み、良好な都市環境の整備を推進します。

人にやさしいまちづくりの基本方針

- 子どもから高齢者、また障がいがあっても、誰もが社会・都市生活に参加し、活動のしやすい生活・交通環境となるよう、きめ細やかなまちづくりに取り組みます。
- 少子・高齢社会を迎え、福祉に関わる基盤整備や子ども・子育て環境の充実をめざし官民一体での都市的機能の強化を図ります。

バリアフリー、ユニバーサルデザインの推進

- 人にやさしいまちづくりのために、都市施設や公共施設などのバリアフリー、ユニバーサルデザインを推進します。
- 都市・市街地に関わる案内情報のデザインを統一化し、地域の人々や海外から訪れる観光客に分かり易く、景観としても魅力が感じられるよう整備します。

3-3. 岡谷市立地適正化計画

岡谷市立地適正化計画は、岡谷市の将来あるべき姿、目指すべき都市像とともに、一定の人口密度の維持、都市機能や生活サービス機能（施設）の計画的配置、公共交通の充実のための施策を行う上での基本的な方針を定めたものです。

基本理念や基本方針は、上位計画である岡谷市都市計画マスタープランとの整合が図られ、公共交通に関しては「人口減少に対応した交通空間整備」が以下のように設定されています。

【公共交通に関わる方針：「人口減少に対応した交通空間整備」】

●公共交通のネットワーク

- ・拠点性を高めるために、まちづくりの方針で検討している中心拠点や地域拠点を公共交通によってネットワーク化します。
- ・拠点間を公共交通で結ぶことで、生活における利便性を維持しながら拠点性を高めていきます。

●道路通行空間の整備による1日の歩行距離の延伸形成

- ・公共交通をネットワークとする道路や、その道路に接続している生活道路の歩道空間などを整備することで、歩いて暮らせるまちづくりを進めます。
- ・「歩く」ことにより、気分転換やストレス発散等のリラックス効果、脳や免疫機能の活性化、体脂肪や代謝の向上など心身に及ぼす影響は大きく、より多く歩くことで健康増進効果が期待され、医療費の抑制効果にもつながるとも言われています。

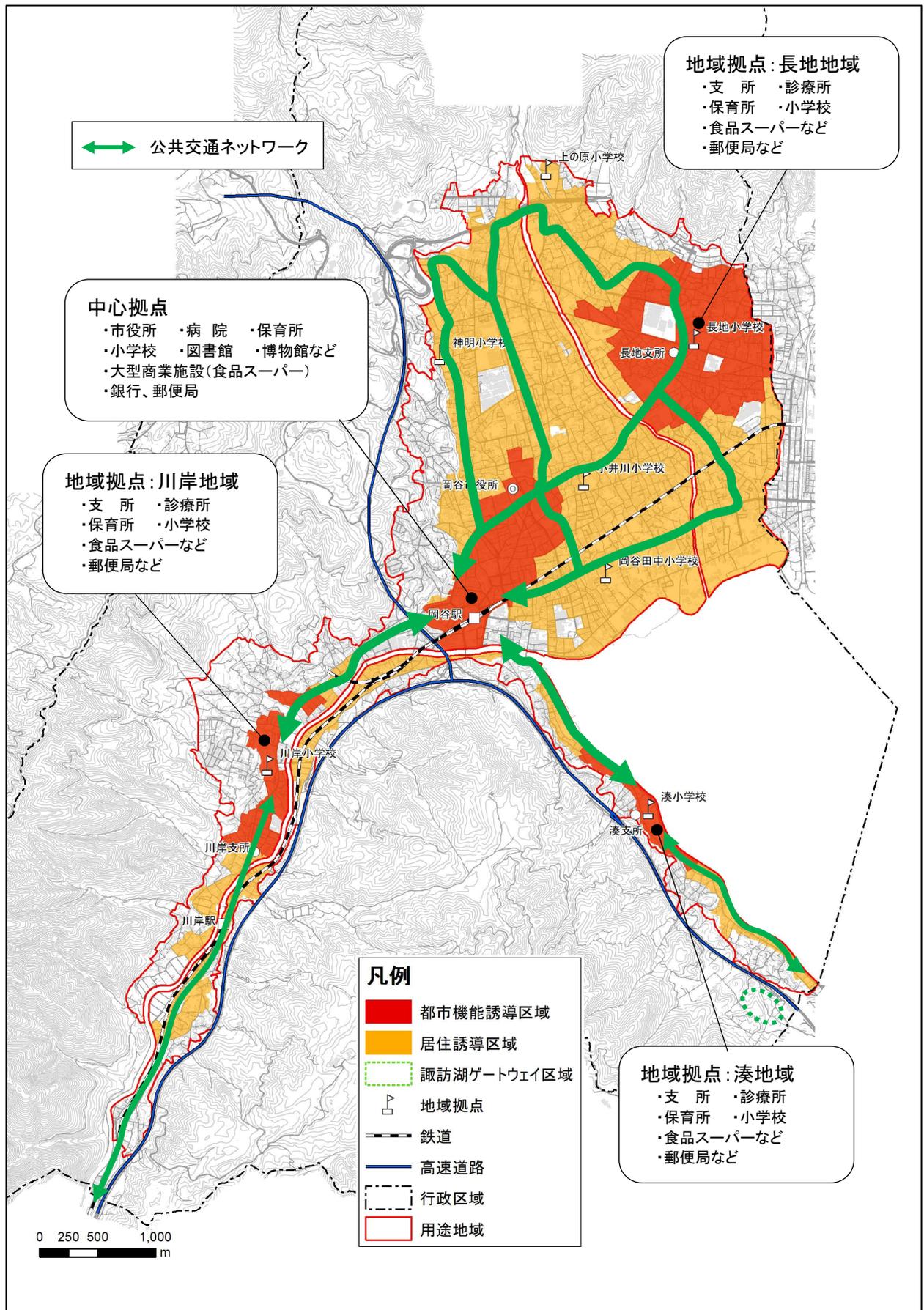


図 3-1 公共交通ネットワーク

3-4. 第4次岡谷市環境基本計画

第4次岡谷市環境基本計画は、「岡谷市環境基本条例」により示された基本理念を実現するため、岡谷市における環境の保全及び創造に関する目標や施策の大綱等を示す、環境保全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための基本となる環境分野の最上位計画です。

第4次岡谷市環境基本計画では、第5次岡谷市総合計画（前期基本計画）の基本目標の1つである「安全・安心で、自然環境と共生するまち」を受けて、「あふれる緑と清らかな水につつまれたまち」を望ましい環境像として描き、その環境像の実現と岡谷市環境基本条例の基本方針と国の環境基本計画を踏まえ、6つの基本目標を設定しています。公共交通に関わる基本目標として「かけがえない地球環境を守るまち 《地球環境の保全》」が設定されています。

【公共交通に関わる目標：「かけがえない地球環境を守るまち 《地球環境の保全》】

目標に対する施策：地球温暖化の防止（省エネルギー活動の推進）

- ・公共交通機関の利便性を向上させ、利用促進を呼びかけます。
- ・事業者に対して、自家用車を使わないで公共交通機関などを利用して通勤する日として、「ノーマイカー通勤デー」の設定と実施を要請します。

3-5. 第2次岡谷市地球温暖化対策実施計画

「地球温暖化対策の推進に関する法律」では、地方公共団体が、国の計画や区域の自然条件などを考慮し、温室効果ガス（二酸化炭素など）排出量削減等のために総合的かつ計画的な施策を策定するよう求めています。

このことから、市域における二酸化炭素排出量の削減目標と二酸化炭素の排出抑制を図るために市民・事業者・行政が取り組む施策などを定めた「岡谷市地球温暖化対策実行計画」（2011年度（平成23年度）～2020年度（令和2年度））を2011年度（平成23年度）に策定しました。

【公共交通に関わる方針：「地域環境の整備・改善】

公共交通機関の利用促進、二酸化炭素の吸収源となる森林や緑地帯の適正管理などによる低炭素型（二酸化炭素の排出が少ない）の地域づくりや、自然環境が有する多様な機能の活用などにより地域環境の整備及び改善を図ります。

3-6. 岡谷市地域公共交通総合連携計画

岡谷市地域公共交通総合連携計画は、「現在の運行形態を基本としつつ、再編を行い、さらに市民に親しまれ、利用していただける公共交通の実現」を目的に、地域全体の公共交通システムの在り方などを定めたものであり、地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する方針として、次の3つの基本方針が設定されています。

【基本方針】

1. 超高齢社会における交通弱者への対応
2. 利用者要望を踏まえた利用者重視の視点
3. 持続可能な公共交通体系の構築

① 事業の実施状況

前回計画における事業・施策の実施状況は、全21の事業・施策については以下のとおり、多くの事業は計画どおり実施されました。

表 3-2 事業の実施状況

	事業・施策	事業の内容	事業の実施状況 (実施の有無)
1-1	シルキーバスの再編	①今井・長地線の再編	○ダイヤ変更、経路変更を実施
		②長地・今井線の再編	○ダイヤ変更、経路変更を実施
		③岡谷温泉線【(仮)市街地循環線東ルート】の再編	○ダイヤ変更、経路変更を実施
		④市内循環線【(仮)市街地循環線西ルート】の再編	○ダイヤ変更、経路変更を実施
		⑤川岸橋原線の再編	○経路変更を実施
		⑥やまびこ公園線の再編	○経路変更を実施
		⑦川岸線の再編	○経路変更を実施
1-2	シルキーバス利用不便地域の解消	①(仮)湊・塩嶺病院線の新規運行	○利用状況を勘案し、再編
		②(仮)シルキーバスミニの新規運行	
1-3	福祉タクシーの改善	①福祉タクシーの改善	○実施
2-1	運行施設整備	①バス停・ベンチ・雨よけ施設の設置	○一部実施
		②新規バス停の設置	○一部実施
		③新規バス車両の導入	○実施
2-2	再編周知・PR	①バス路線図・時刻表の改訂	○実施
		②バス案内板の設置	○一部実施
		③周知・広報活動	○実施
2-3	利用促進事業	①通学割引回数券の発行	×見送り
		②おかぼんカードとの連携	○実施
		③高齢者の免許自主返納への支援	○実施
2-4	モビリティ・マネジメント事業	①モビリティ・マネジメントの実施	○実施
		②利用促進、体験イベント等の開催	○実施

※実施有無について：○現在も継続して実施中、×実施していない。

② 目標達成状況の評価

前回計画で設定された目標の達成状況は以下のとおりで、3つの目標は、すべて目標には達していません。

しかし、「シルキーバス1日あたり利用者数」「住民アンケート調査におけるバス利用者満足」については、計画策定時に比べ目標に向かい上昇、改善している状況でした。

1. 「高齢者と通学者も使いやすい公共交通サービスの提供」

評価指標	前回計画時	目標値	平成26年度 本格運行時の実績
シルキーバス 1日あたり利用者数	392人/日 (2009年度(H21))	404人/日 (2014年度(H26))	400人/日 ^{※1} (2014年度(H26))

※1 岡谷市統計要覧 シルキーバスの利用乗員数 H26 145,695人 ÷ 364日

2. 「利用者の要望に基づく公共交通サービスの改善」

評価指標	前回計画時	目標値	平成26年度 本格運行時の実績
住民アンケート調査に おけるバス利用者 満足度 ^{※2}	74% (2010年度(H22))	78% (2014年度(H26))	76% ^{※3} (2014年度(H26))

※2 無回答を除く満足度（「満足」と「概ね満足」の合計値）。

※3 平成26年度 市民アンケート調査結果より

3. 「運行効率の改善による持続可能な公共交通の構築」

評価指標	前回計画時	目標値	平成26年度 本格運行時の実績
シルキーバスの収支割合	40% (2009年度(H21))	45% (2014年度(H26))	32.2% ^{※4} (2014年度(H26))
福祉タクシーの収支割合	24% (2009年度(H21))	30% (2014年度(H26))	20.3% ^{※5} (2014年度(H26))

※4 岡谷市資料

※5 岡谷市資料 8,664,000円（利用券収入） ÷ 42,652,132円（委託総額）

4. 地域公共交通の現状

4-1. 公共交通の運行状況

(1) 地域を運行する公共交通など

鉄道は、首都圏と中京圏を結ぶ JR 中央本線の停車駅（岡谷駅）と、岡谷市から愛知県豊橋市を結ぶ JR 飯田線の停車駅（岡谷駅、川岸駅）があります。

路線バスはアルピコ交通(株)が運行する 1 路線（岡谷茅野線）であり、このほか、岡谷市がバス事業者の運行を支援しているシルキーバス（7 路線）、スワンバス（2 路線）となっています。

また、一般タクシーのほか、高齢者や障がい者の方が 1 回あたり定額で利用可能な、予約制タクシーの「ふくし～」が運行されています。

表 4-1 地域内の公共交通

分類	路線名等
鉄道	■ JR 中央本線（岡谷駅、川岸駅）
民間 路線バス	■ アルピコ交通(株)：1 路線 ・ 岡谷茅野線
岡谷市支援 路線バス	■ シルキーバス：7 路線 ・ 今井・長地線 ・ 長地・今井線 ・ 市街地循環西ルート線 ・ やまびこ公園線 ・ 市街地循環東ルート線 ・ 川岸線 ・ 川岸橋原線 ■ スワンバス：2 路線 ・ 内回り線 ・ 外回り線
タクシー	■ 一般タクシー
福祉タクシー	■ ふくし～

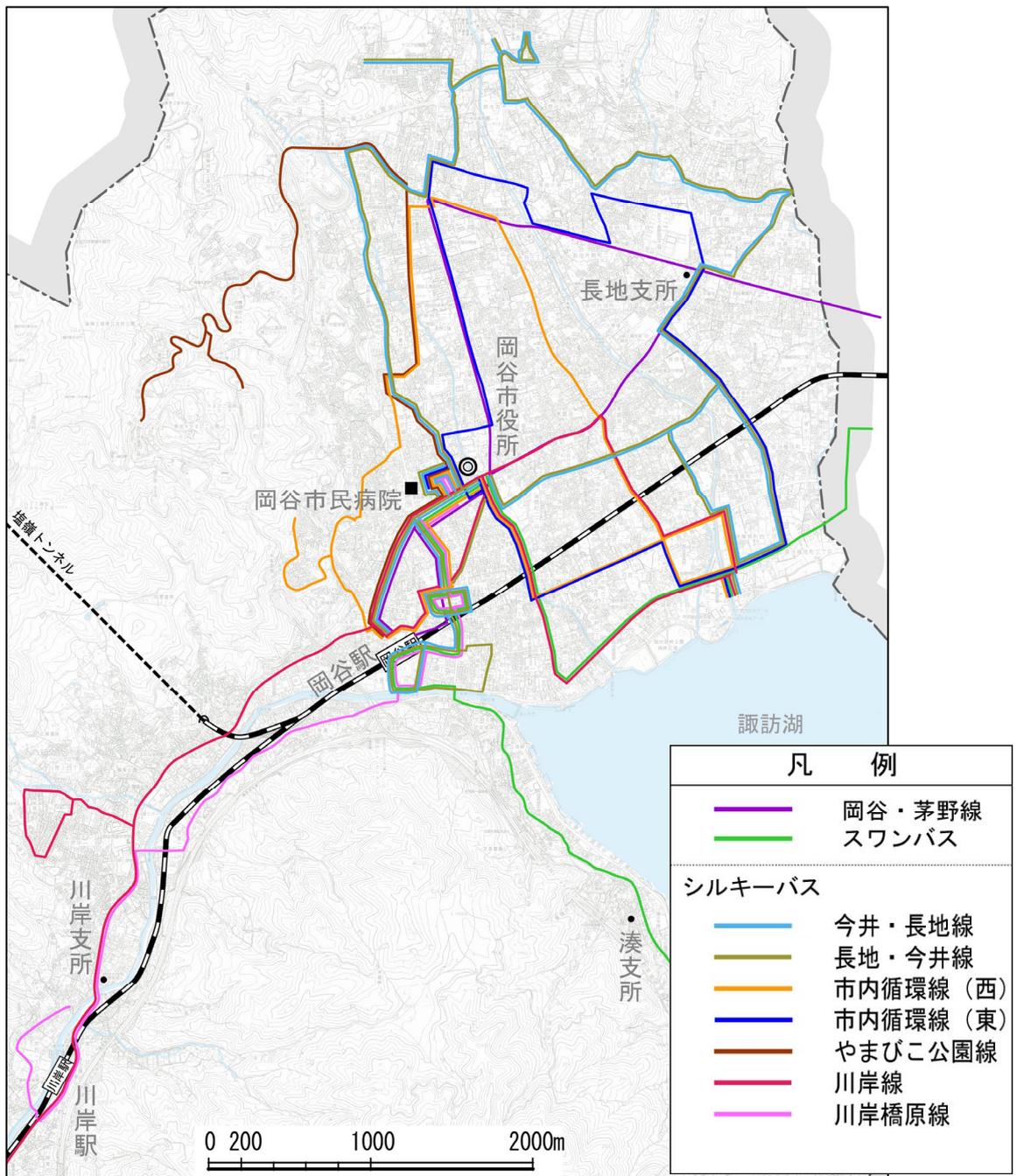


図 4-1 地域の公共交通網（令和4年3月現在）



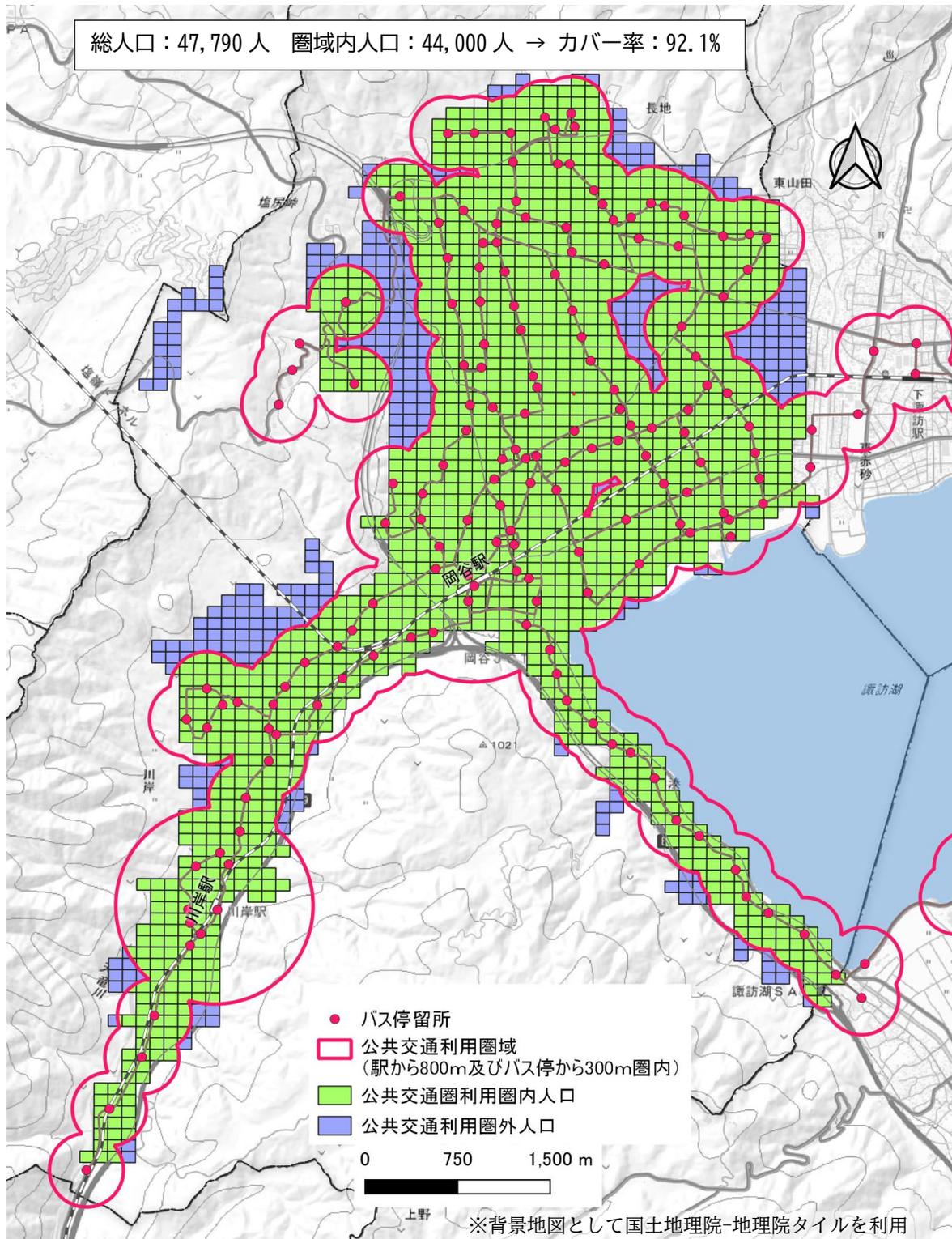
出典：岡谷市商業観光課提供

写真 4-1 シルキーバス

(2) 公共交通のカバー状況

公共交通のカバー状況として、全人口のうち鉄道駅、バス停から一定の範囲内¹⁾にどれだけの人が住んでいるかを示した結果、岡谷市の公共交通人口カバー率は92.1%となっています。

1)国土交通省都市局都市計画課「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成26年8月)に示される鉄道駅とバス停の徒歩圏を参考に、鉄道駅については800m、バス停については300mを利用圏域として設定した。



出典：東京大学空間情報科学研究センター 西沢明「令和2年簡易100mメッシュ人口データ」
 ※令和2年国勢調査の500mメッシュ集計の人口を100mメッシュに按分したものであり、当該100mメッシュの実際の人口を示しているものではない。

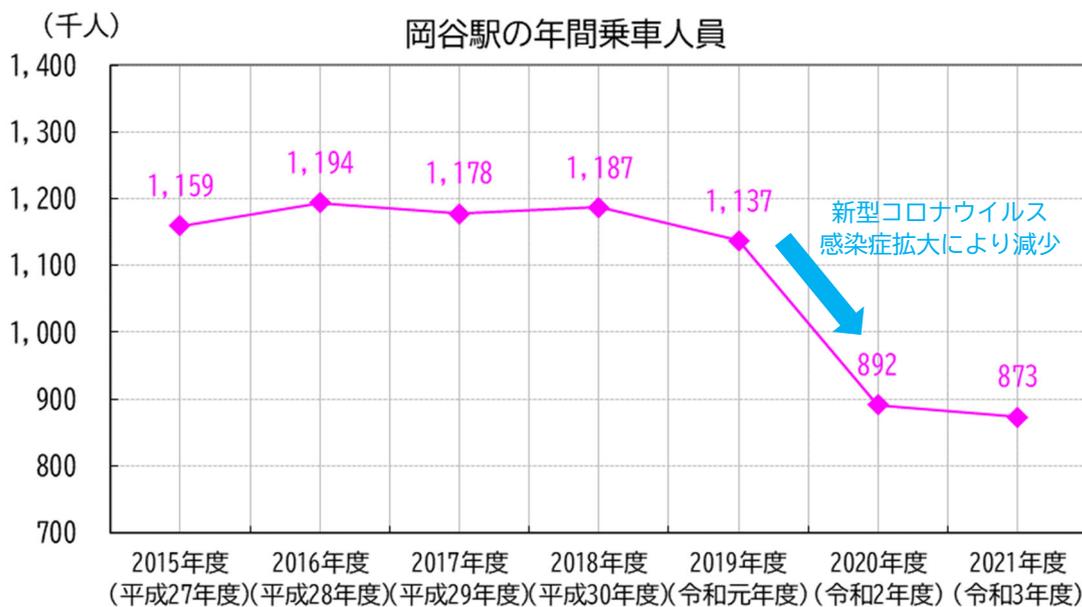
図4-2 公共交通カバー状況

4-2. 公共交通の利用状況

(1) 鉄道

JR 中央本線の在来線・特急列車が停車する岡谷駅※における年間乗車人員の推移では、2019 年度（令和元年度）まで 110 万人以上で推移していましたが、2020 年度（令和 2 年度）以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、90 万人以下へと減少しています。

※なお、川岸駅は 2012 年度（平成 24 年度）より無人駅となっているため、乗車人員の統計値等が無い。



出典：東日本旅客鉄道株式会社 企業情報ウェブページ：各駅の乗車人員

図 4-3 岡谷駅における乗車人員の推移



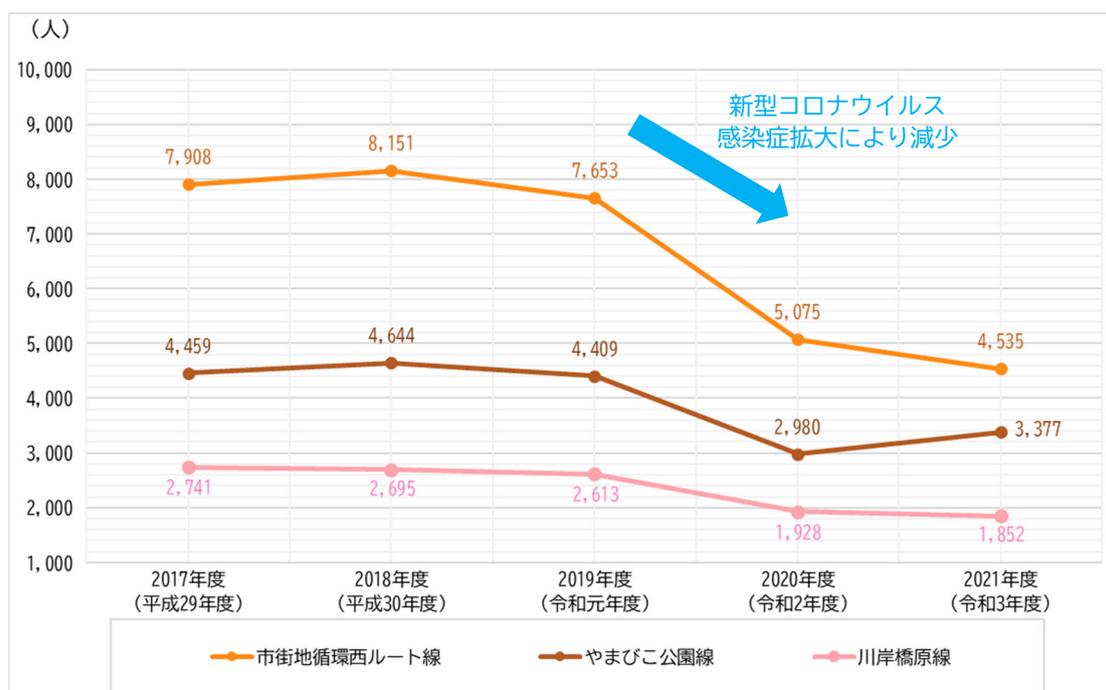
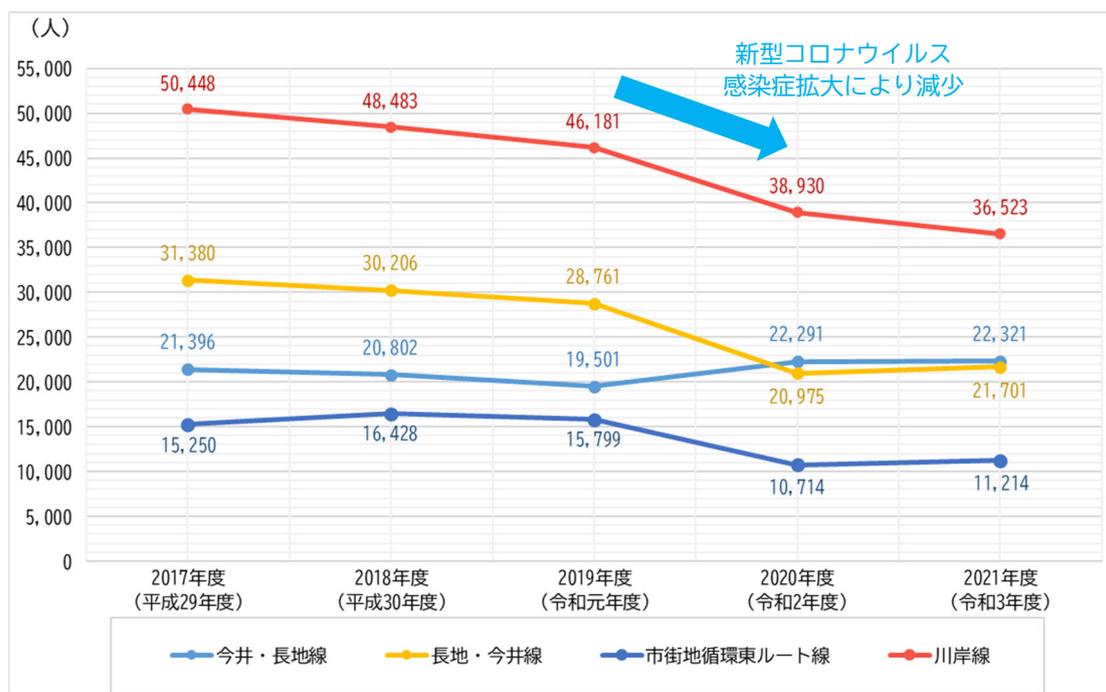
出典：岡谷市商業観光課提供

写真 4-2 岡谷市内を走行する JR 中央本線：特急あずさ

(2) バス

① シルキーバス（岡谷市内運行バス）

岡谷市内を運行するシルキーバスの路線別利用者数の推移をみると、2019年度（令和元年度）まではすべての路線で横ばいまたは微減傾向となっています。2020年度（令和2年度）以降については、今井・長地線のみ増加となっていますが、このほかのすべての路線では新型コロナウイルス感染症の影響により減少となっています。

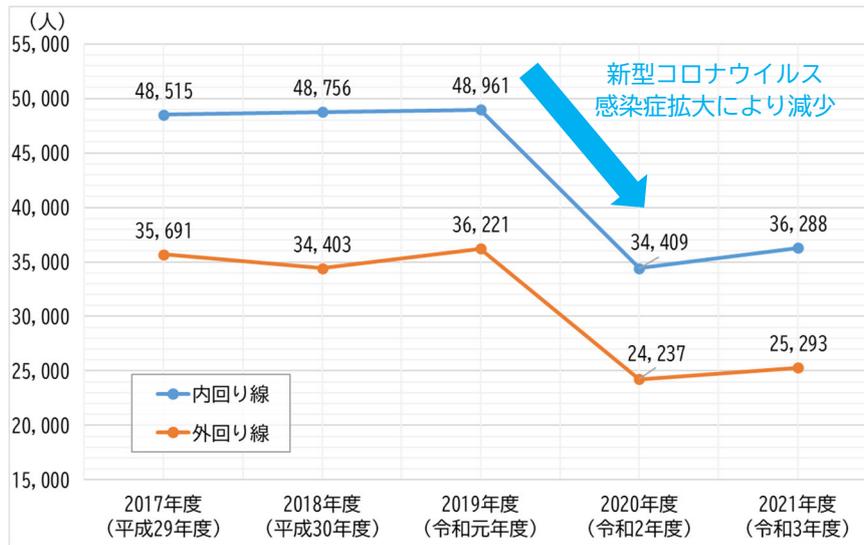


出典：岡谷市資料

図 4-4 シルキーバスの路線別年間利用者数の推移

② スワンバス（諏訪湖周バス）

岡谷市・諏訪市・下諏訪町の諏訪湖周を運行するスワンバスの利用者数は、内回り線・外回り線ともに新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年度（令和2年度）以降で減少しています。

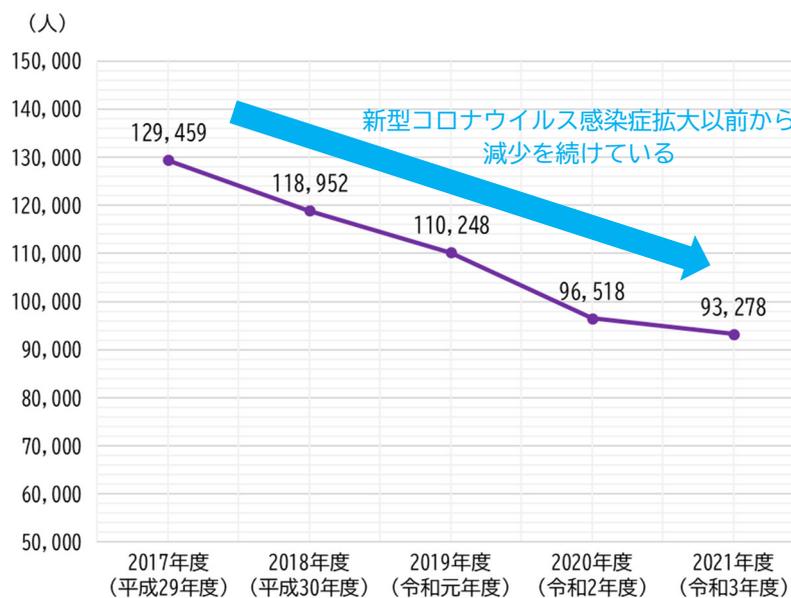


出典：岡谷市資料

図 4-5 スワンバスの年間利用者数の推移

③ 岡谷茅野線

岡谷市を通る岡谷茅野線については、新型コロナウイルス感染症の拡大が影響する前から減少し続けています。



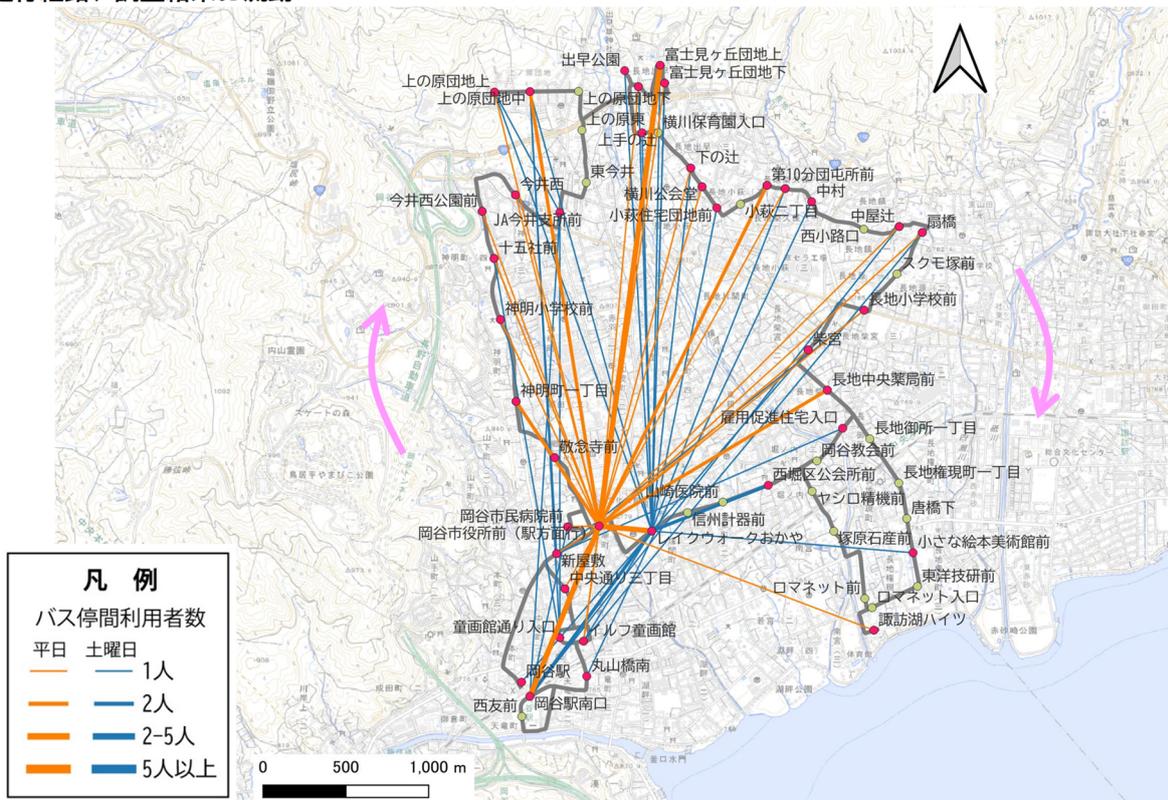
出典：岡谷市資料

図 4-6 岡谷茅野線の年間利用者数の推移

4-3. 路線バスの利用実態

(1) 今井・長地線

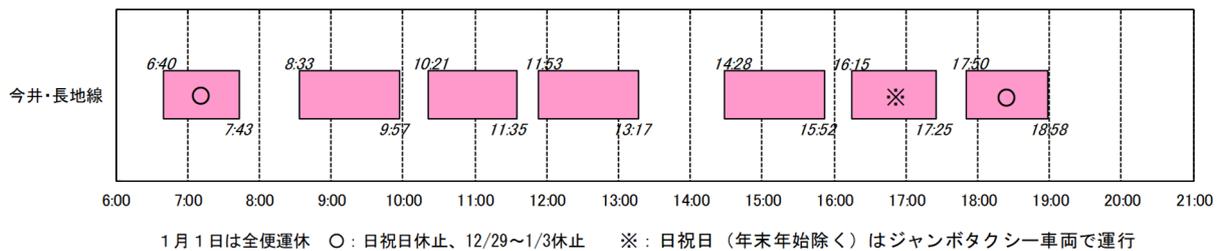
<運行経路、調査結果OD流動>



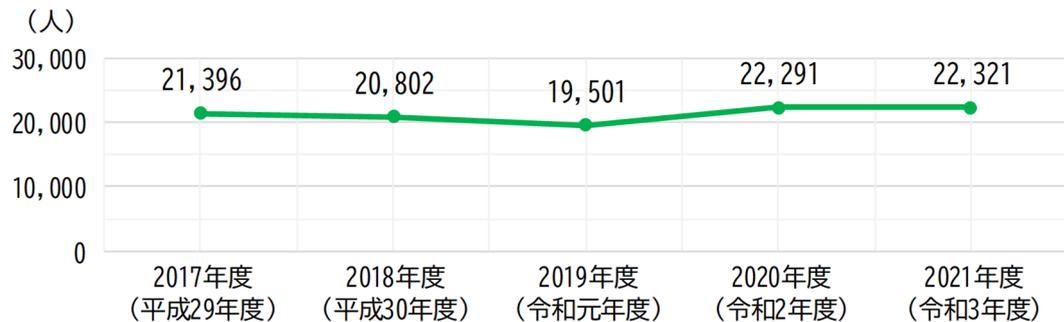
<運行概要>

運行事業者	運行系統			運行回数	運賃
	起点	終点	キロ程		
ジェイアールバス関東 (株) アルピコタクシー (株)	岡谷駅南口	岡谷駅南口	19.9km	2,411回	150円

<運行ダイヤ>



<利用状況の推移>



<収支、利用状況等>

2021年度(令和3年度実績)

運行経費	17,928 千円	※年間運行距離をもとに按分
運賃収入	3,131 千円	※年間利用者数をもとに按分
行政負担額	14,797 千円	
年間利用者数	22,321 人	
日平均利用者数	61.2 人/日	
1便平均利用者数	9.3 人/便	
沿線人口 [2020年国勢調査人口]	23,012 人	※バス停から半径300m圏内人口

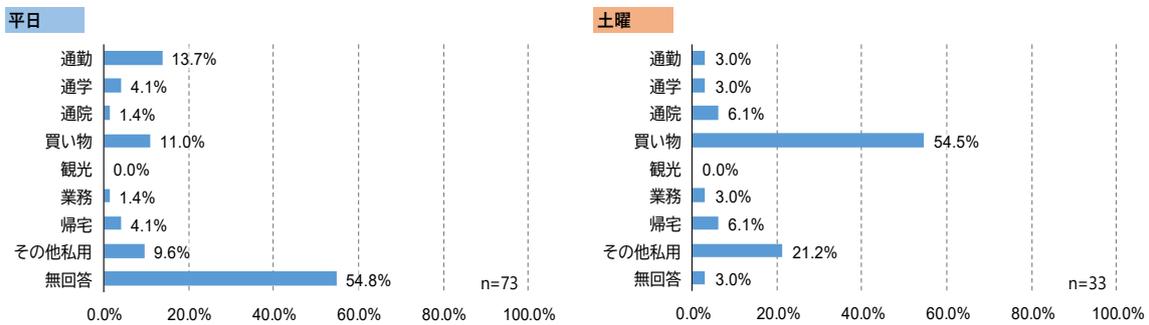
300m:「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」による指標値を採用

<乗降調査結果>

調査日	平日:R4.10.4	休日:R4.10.1
利用者数	平日:73人	休日:33人

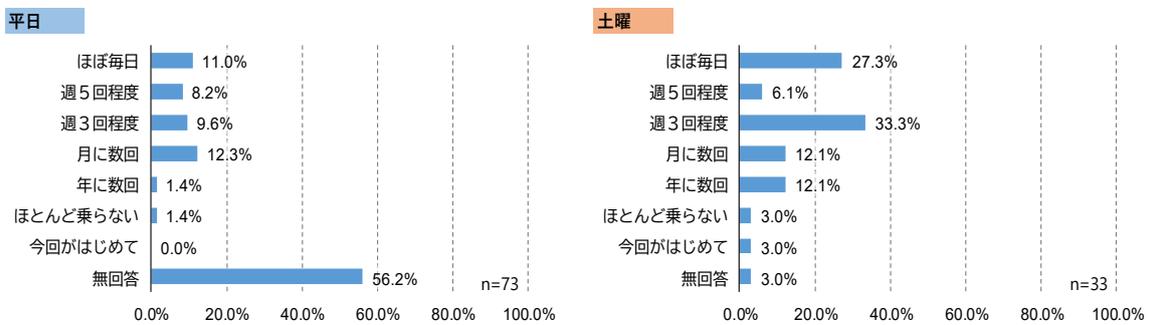
<利用目的>

平日は「通勤」「買物」、土曜日は「買物」が主な利用目的。



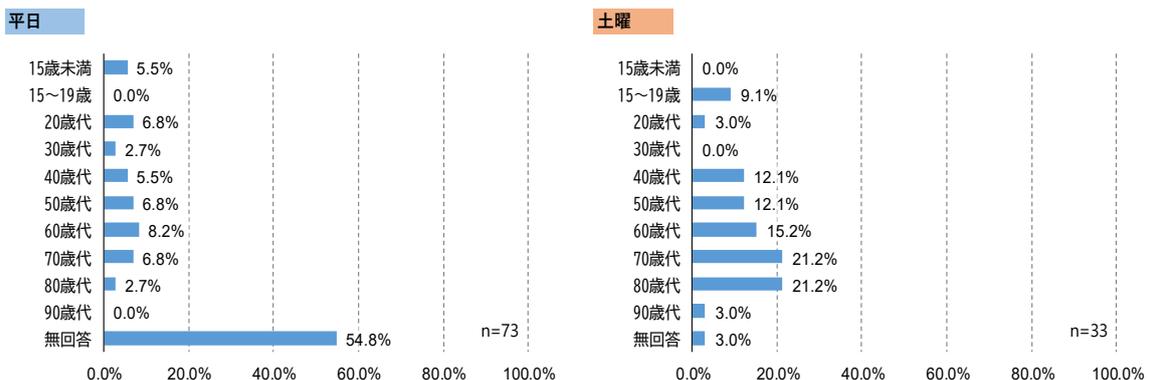
<利用頻度>

ほぼ毎日の他、週に数回の利用が多い。



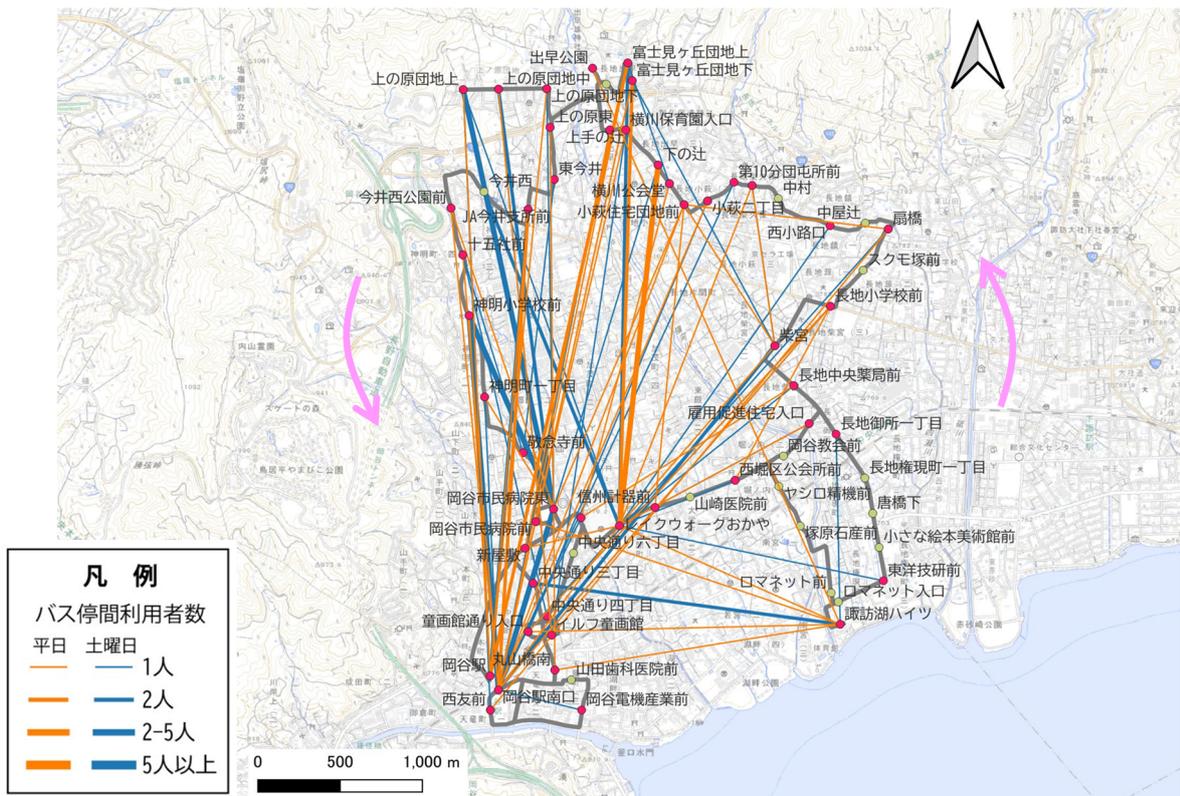
<年齢>

15歳未満から80歳代まで幅広い年代が利用している。土曜日は、高齢者の利用がやや多め。



(2) 長地・今井線

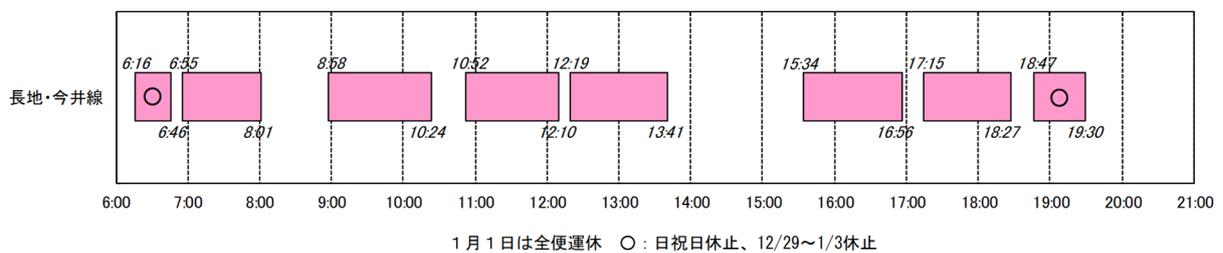
<運行経路、調査結果OD流動>



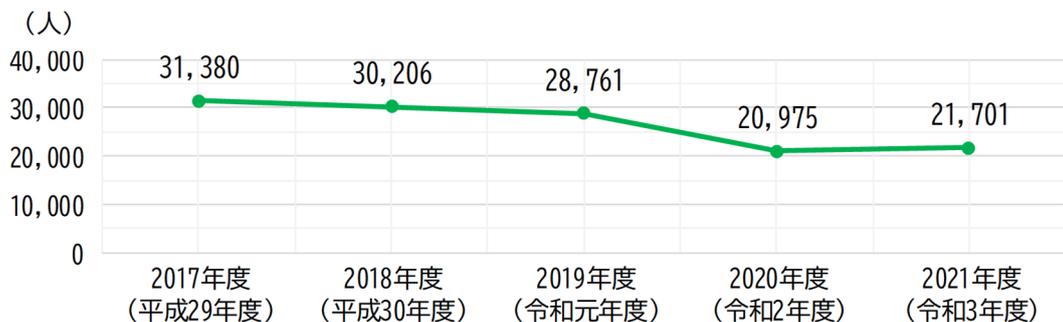
<運行概要>

運行事業者	運行系統			運行回数	運賃
	起点	終点	キロ程		
アルピコタクシー (株)	岡谷駅南口	岡谷駅南口	20.2km	2,776回	150円

<運行ダイヤ>



<利用状況の推移>



<収支、利用状況等>

2021年度(令和3年度実績)

運行経費	20,954 千円	※年間運行距離をもとに按分
運賃収入	3,044 千円	※年間利用者数をもとに按分
行政負担額	17,910 千円	
年間利用者数	21,701 人	
日平均利用者数	59.5 人/日	
1便平均利用者数	7.8 人/便	
沿線人口 [2020年国勢調査人口]	23,577 人	※バス停から半径300m圏内人口

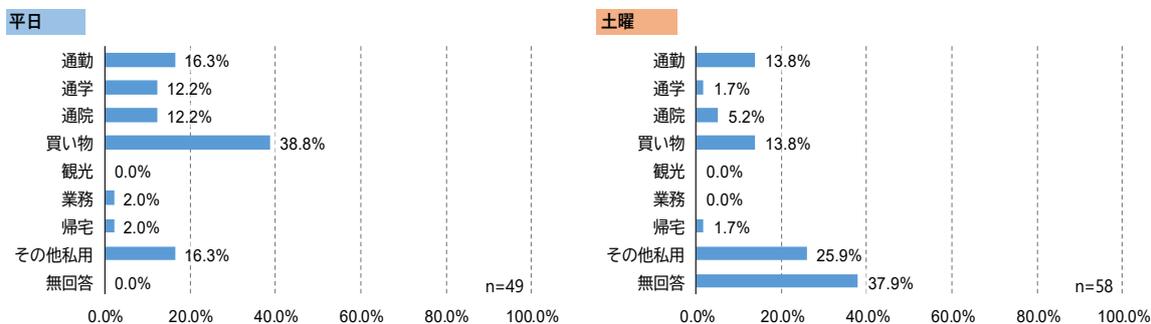
300m:「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」による指標値を採用

<乗降調査結果>

調査日	平日:R4.10.4	休日:R4.10.1
利用者数	平日:49人	休日:58人

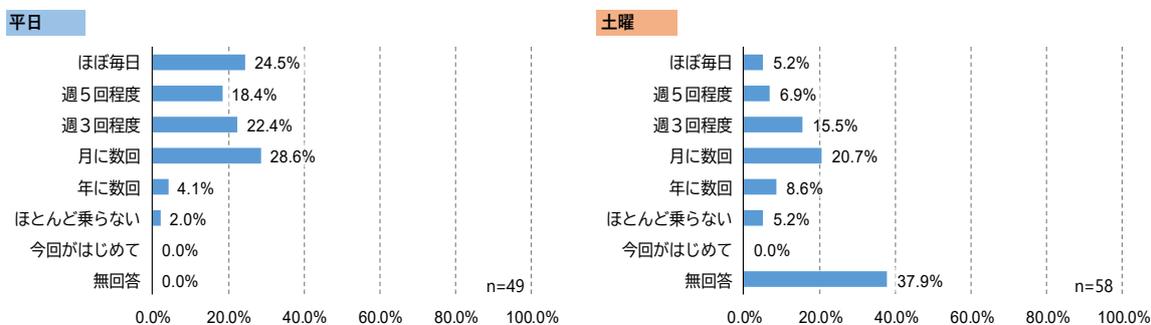
<利用目的>

平日は「買物」「通勤」「通学」「通院」、土曜日は「通勤」「買物」「その他私用」が主な利用目的。



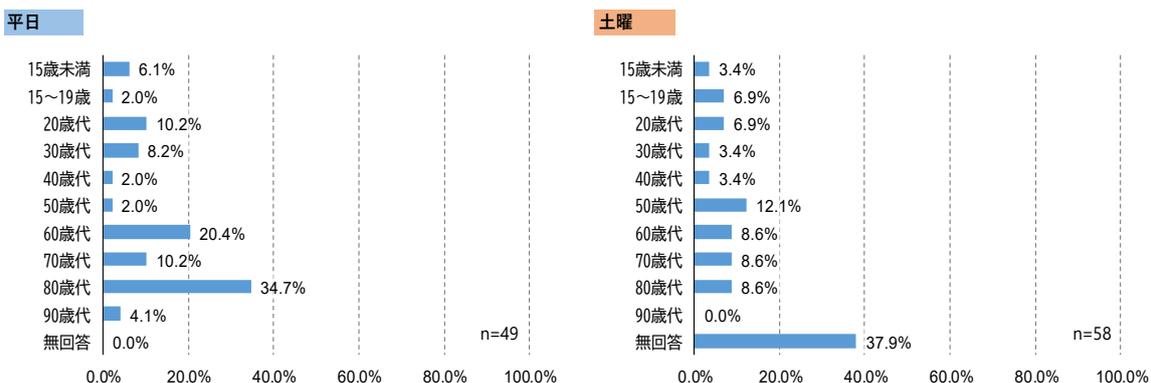
<利用頻度>

週に数回の利用者が多い他、月に数回もみられる。



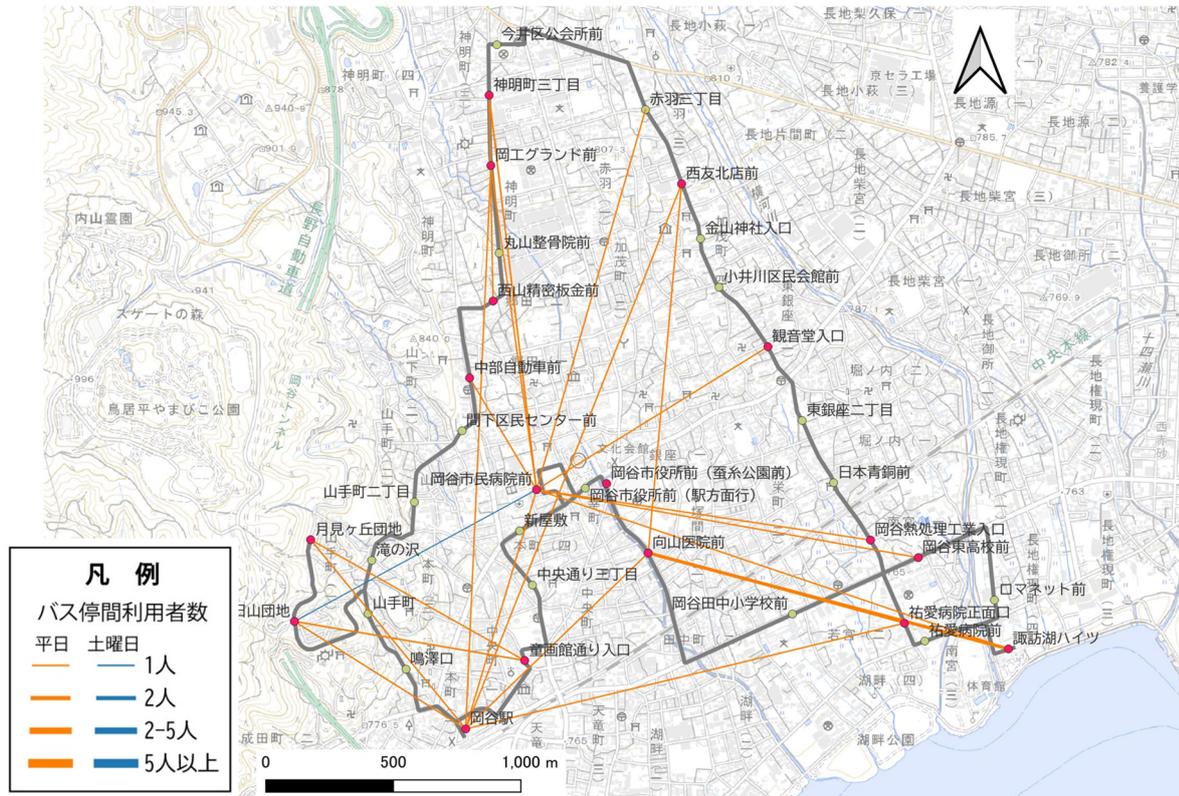
<年齢>

平日は80歳代、60歳代の利用者が多く、土曜日は50歳代から80歳代の利用が多くなっている。



(3) 市街地循環西ルート線

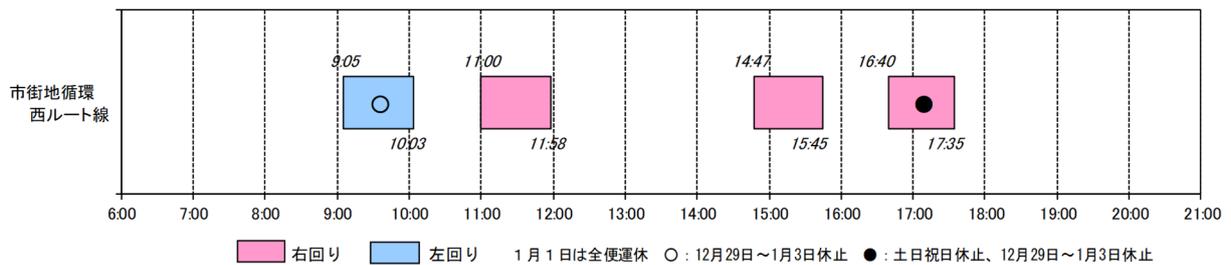
<運行経路、調査結果OD流動>



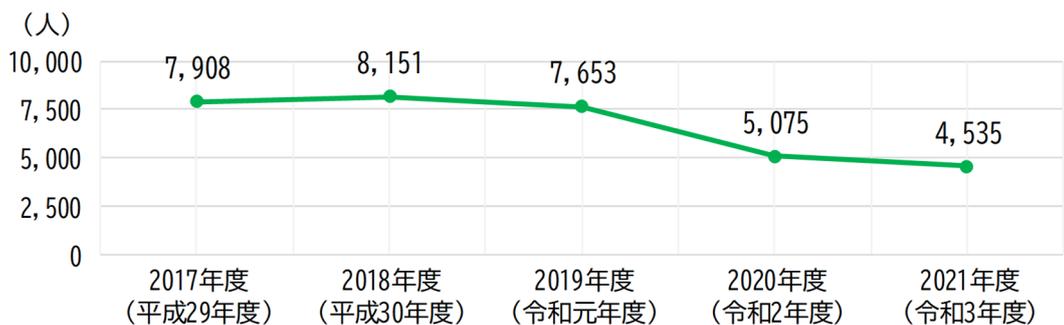
<運行概要>

運行事業者	運行系統			運行回数	運賃
	起点	終点	キロ程		
アルピコタクシー (株)	岡谷市民病院前	岡谷市民病院前	13.4km	1,330回	150円

<運行ダイヤ>



<利用状況の推移>



<収支、利用状況等>

2021年度(令和3年度実績)

運行経費	6,660 千円	※年間運行距離をもとに按分
運賃収入	636 千円	※年間利用者数をもとに按分
行政負担額	6,024 千円	
年間利用者数	4,535 人	
日平均利用者数	12.4 人/日	
1便平均利用者数	3.4 人/便	
沿線人口 [2020年国勢調査人口]	16,024 人	※バス停から半径300m圏内人口

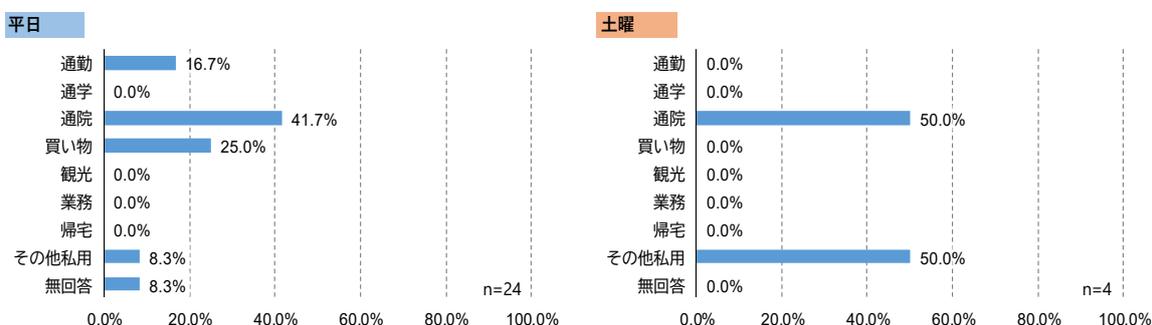
300m:「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」による指標値を採用

<乗降調査結果>

調査日	平日:R4.10.4	休日:R4.10.1
利用者数	平日:24人	休日:4人

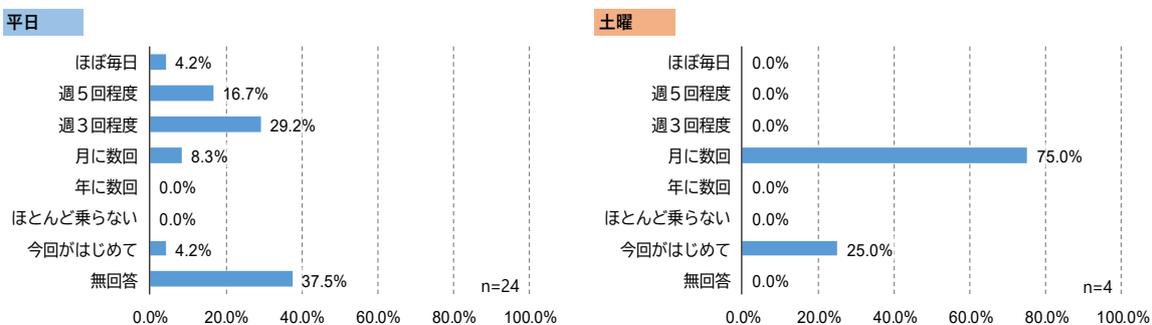
<利用目的>

平日は「通院」「買物」「通勤」、土曜日は「通院」「その他私用」が主な利用目的。



<利用頻度>

平日は、週に3~5回の利用者が多い他、月に数回もみられる。土曜日は月に数回。



<年齢>

平日は50~80歳代が利用、土曜日は30歳代、70~80歳代が利用。

