

# 岡谷市地域公共交通計画

## 【概要版】

### 1. 計画策定の背景・目的

「岡谷市地域公共交通総合連携計画」の計画策定から10年以上が経った中、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。さらに、今後は本格的に進行する少子高齢化による人口減少を迎えることから、持続可能な公共交通の実現をめざすため、本計画を策定するものです。

**計画の期間**  
令和6（2024）年度 ～ 令和10（2028）年度

**計画の区域**  
岡谷市内全域

### 2. 本市の公共交通網・公共交通カバー率

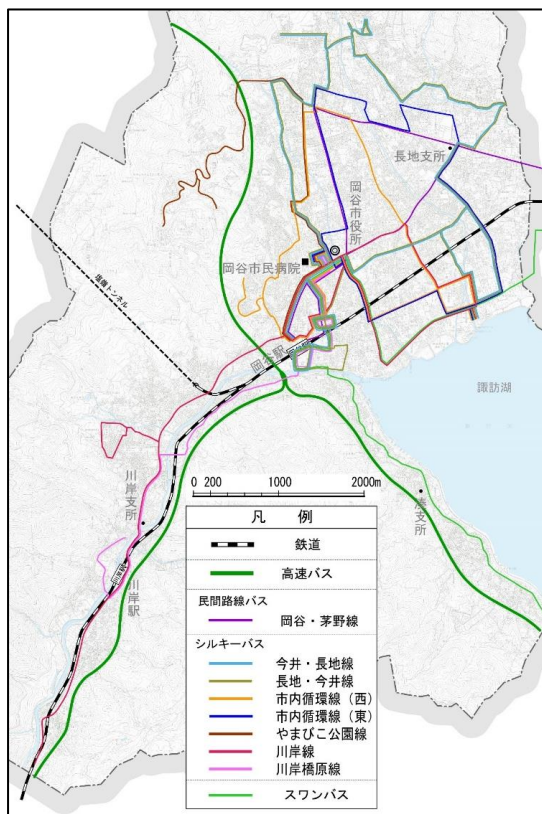
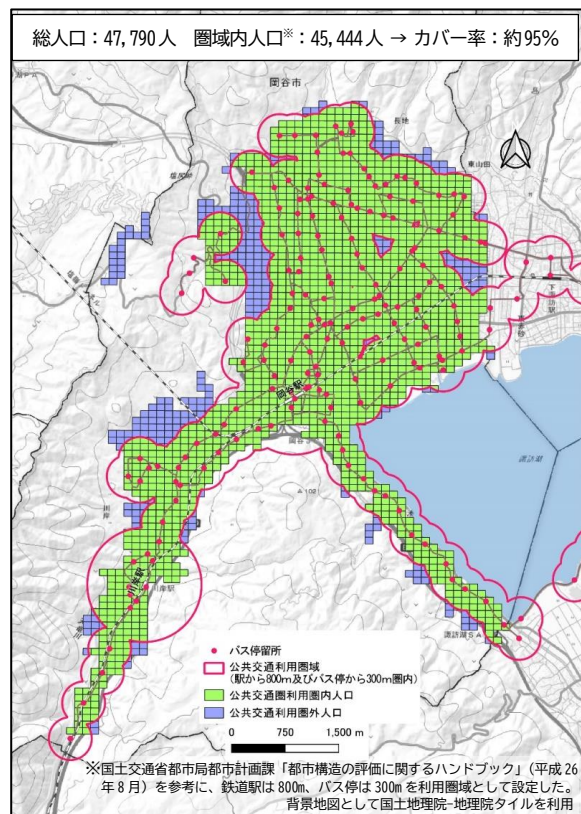


図 地域の公共交通網（令和5年10月現在）



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」

図 公共交通カバー率（令和2年現在）

### 3. 課題・目標

#### ■利便性に関する課題

- 生活利用など日常的な利用を促進する施策の推進
- 乗り継ぎ改善や運行経路の見直しなどによる利便性の向上
- 定時定路線を主体とした運行
- 現状の運賃水準の確保
- すべての方にとって利用しやすい公共交通の利用環境の確保
- スマートフォンによる情報提供や交通系ICなどの電子決済の導入の検討

#### 目標1.利便性の高い公共交通ネットワークの形成

- 方針1-1 現在のシルキーバスと福祉タクシーの運行形態を基本とした運行改善
- 方針1-2 「公共交通を利用する高齢者などの交通弱者」を優先とした利便性の向上
- 方針1-3 先端技術を活用した新たな利便性向上の検討

#### ■持続可能に関する課題

- 利用者1人あたりの運行経費水準のさらなる改善とクロスセクター効果の向上
- 新たな利用者の確保と利用促進による運賃収入の改善
- わかりやすい運行情報に関する発信と乗車イベントなどによる利用促進の検討
- 車両更新時のコスト増加（環境対応、低床・バリアフリー対応など）
- 乗務員の確保と業務環境の改善
- 利用者や交通事業者との連携強化
- AIデマンドといった先端技術の活用による省力化と運行効率化の検討

#### 目標2.持続可能な地域公共交通の実現

- 方針2-1 「コンパクトなまち」を支える公共交通ネットワークの確保・維持
- 方針2-2 「公共交通を利用していない人」に対するソフト施策による利用促進
- 方針2-3 利用者の確保や運賃以外の収入方策の実施
- 方針2-4 公共交通の担い手の確保・維持支援
- 方針2-5 計画的・効果的な車両の更新

#### ■少子高齢社会やゼロカーボンに関する課題

- 少子高齢・人口減少社会への対応
- 福祉タクシーを含めた公共交通を頼りにされている方々への支援の確保
- 自家用車利用から公共交通利用への転換
- 運転免許証返納後の高齢者などへの公共交通の利用促進
- 環境にやさしい車両の導入検討

#### 目標3.少子高齢社会やゼロカーボンへの対応

- 方針3-1 自動車運転免許証自主返納者に対する公共交通の利用促進と移動支援の維持
- 方針3-2 ゼロカーボンシティ実現に向けた自家用車利用から公共交通利用への転換
- 方針3-3 福祉タクシーなども含めた移動手段全体の連携強化

### 4. 本市の公共交通の将来像

市民の移動を支え みんなが快適に利用できる  
持続可能な地域公共交通の実現

## 5. 具体的な施策

市民の移動を支え  
みんなが快適に利用できる  
持続可能な地域公共交通の実現

施策・目標	具体的な施策	方針
①シルキーバスの改善 (実施主体：市、運行事業者) 目標 1・目標 2	1) 通勤通学など利用ターゲットのニーズに合わせた改善	方針 1-1・1-2
	2) 交通結節点の整備・結節能力の強化（乗り継ぎの改善）	方針 1-2
	3) シルキーバスの一部にデマンド方式を導入検討	方針 1-1・1-2・2-1
	4) 定期的な乗降調査	方針 1-1
②利用環境の向上 (実施主体：県、市、運行事業者) 目標 1	1) 幹線道路におけるバスベ이의整備	方針 1-2
	2) バス待ち環境（待合スペース）の改善	方針 1-2
③輸送目的、利用ターゲットを絞ったサービスの検討 (実施主体：市、運行事業者) 目標 1・目標 2	1) 車両のバリアフリー化	方針 1-2・2-5
	2) バスロケーション（位置情報）システムや電子決済の導入検討	方針 1-3・2-2
④公共交通機関が提供するサービス周知の強化 (実施主体：市、運行事業者) 目標 1・目標 2	1) 各公共交通機関が提供するサービスの周知方法の改善	方針 1-2・2-2
	2) 市内バスを網羅する時刻表作成の継続	方針 1-2・2-2
⑤先端技術の活用に向けた研究 (実施主体：市、運行事業者) 目標 1	1) デマンド交通の研究	方針 1-3
	2) MaaSの研究	方針 1-3
	3) 自動運転技術の研究	方針 1-3
⑥公共交通に対する関心、認識の改善 (実施主体：市民、市、運行事業者) 目標 2	1) 公共交通の利用啓発活動	方針 2-2
	2) バスの乗り方に関する周知の強化	方針 2-2
	3) 子ども向けバス乗車体験イベント	方針 2-2
⑦新たな公共交通利用者の確保 (実施主体：市、運行事業者) 目標 2	1) 多様な情報発信媒体（広報誌やインターネットなど）による情報提供	方針 2-2
	2) わかりやすい時刻表の作成	方針 2-2
	3) オカヤペイへのポイント付与の実施	方針 2-2
⑧運賃以外の収入方策 (実施主体：市、運行事業者) 目標 2	1) バス車両などへの広告掲載の継続	方針 2-3
	2) 国庫補助金などの確保	方針 2-3
⑨運行事業者との連携と協働 (実施主体：市、運行事業者) 目標 2	1) 行政と運行事業者間の情報交換や定期懇談	方針 2-4
	2) 省力化や運行効率化の研究	方針 2-4
	3) 乗務員募集の周知活動への協力	方針 2-4
⑩自動車運転免許証自主返納者などへの対応 (実施主体：市) 目標 3	1) 福祉タクシー利用券の無料配布	方針 3-1
	2) シルキーバス回数乗車券の無料配布	方針 3-1
⑪ゼロカーボンへの対応 (実施主体：市民、市、運行事業者) 目標 2・目標 3	1) ノーマイカーデーの促進	方針 3-2
	2) 環境負荷軽減車両の導入の検討	方針 2-5・3-2
	3) グリーンスローモビリティの研究	方針 3-2
⑫福祉移動支援との連携 (実施主体：市) 目標 3	1) シルキーバスと福祉タクシーの連携強化	方針 3-3

## 6. 主な施策

### 施策① シルキーバスの改善

- 1) 通勤通学など利用ターゲットのニーズに合わせた改善

利用実態を勘察したダイヤの一部改正に取り組みます。



シルキーバス

- 2) 交通結節点の整備・結節能力の強化（乗り継ぎの改善）

今井・長地線、長地・今井線の朝夕便について、岡谷駅正面口発着を検討します。



岡谷駅 バス停

### 施策② 利用環境の向上

- 2) バス待ち環境（待合スペース）の改善

各路線の結節点となるハブステーションにおいて、バス停への屋根の設置・ベンチの増設などに努めます。



岡谷市役所前（蚕糸公園）

### 施策③ 輸送目的、利用ターゲットを絞ったサービスの検討

- 1) 車両のバリアフリー化

老朽化にともなう車両の更新時には、地形や道路状況を踏まえ低床型車両などの導入に取り組みます。

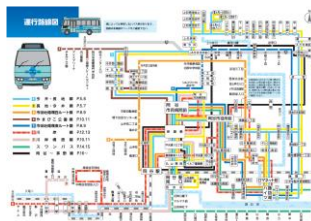


低床型バス

### 施策④ 公共交通機関が提供するサービスの周知の強化

- 2) 市内バスを網羅する時刻表作成の継続

市内のバス路線図・時刻表について、スワンバスや岡谷茅野線などの情報掲載を継続し、市内バスを網羅した情報提供を実施します。



岡谷市内公共交通運行路線図

### 施策⑤ 先端技術の活用に向けた研究

- 1) デマンド交通の研究

デマンド型運行について、予約形式、運行形式、AI（人工知能）を活用した運行システムなどを十分に研究し、導入に向けた検討を行います。



AIデマンドのイメージ

### 施策⑥ 公共交通に対する関心、認識の改善

- 1) 公共交通の利用啓発活動

公共交通を利用していない方を対象とした利用啓発活動を行います。



ポケットティッシュ

- 2) バスの乗り方に関する周知の強化

路線図・時刻表に、バスの乗り方や乗車料金などの利用案内の掲載を強化、継続します。



バスの乗り方の紹介

- 3) 子ども向けバス乗車体験イベント

「バスの乗り方教室」など子ども向けの利用啓発活動を推進します。



バスの乗り方教室の様子

## 施策⑦ 新たな公共交通利用者の確保

### 1) 多様な情報発信媒体（広報誌やインターネットなど）による情報提供

広報誌、YouTubeなどの情報発信媒体を活用した情報提供により、公共交通の利用啓発を実施します。



バスの乗り方の紹介 (YouTube)

### 3) オカヤペイへのポイント付与の実施

「Okaya Pay (オカヤペイ)」によるシルキーバス利用時のポイント付与を継続し、利用促進を行います。



Okaya Pay カード

## 施策⑧ 運賃以外の収入方策

### 1) バス車両などへの広告掲載の継続

車体などへの広告掲載を継続し、運賃以外の収入方策に取り組みます。



シルキーバス広告

### 2) 国庫補助金などの確保

本市を運行するバス（シルキーバス、スワンバス、岡谷茅野線）について、地域公共交通確保維持事業を活用し、国庫補助金（地域内フィーダー系統、地域間幹線系統）により運行に対して支援します。

## 施策⑨ 運行事業者との連携と協働

### 3) 乗務員募集の周知活動への協力

運行事業者を支援するため、新たな乗務員の確保に向けた募集活動やPRに協力し、担い手の確保に取り組みます。

## 施策⑩ ゼロカーボンへの対応

### 1) ノーマイカーデーの促進

岡谷市エコドライブ推進事業所支援事業などにより、本市におけるノーマイカーデーの取組を推進し、市民へノーマイカーデーを働きかけます。

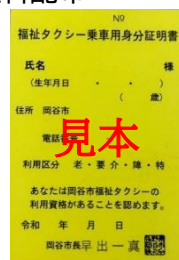


エコドライブ推進事業所募集

## 施策⑩ 自動車運転免許証自主返納者などへの対応

### 1) 福祉タクシー利用券の無料配布

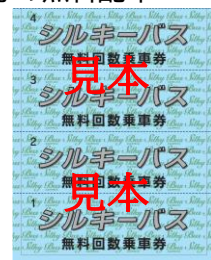
自動車運転免許証の自主返納者に対する福祉タクシーの利用券配布を継続し、公共交通利用への転換を促します。



福祉タクシー利用券

### 2) シルキーバス回数乗車券の無料配布

自動車運転免許証の自主返納者に対するシルキーバスの回数乗車券配布を継続し、公共交通利用への転換を促します。



シルキーバス回数券

## 7. 計画の目標値

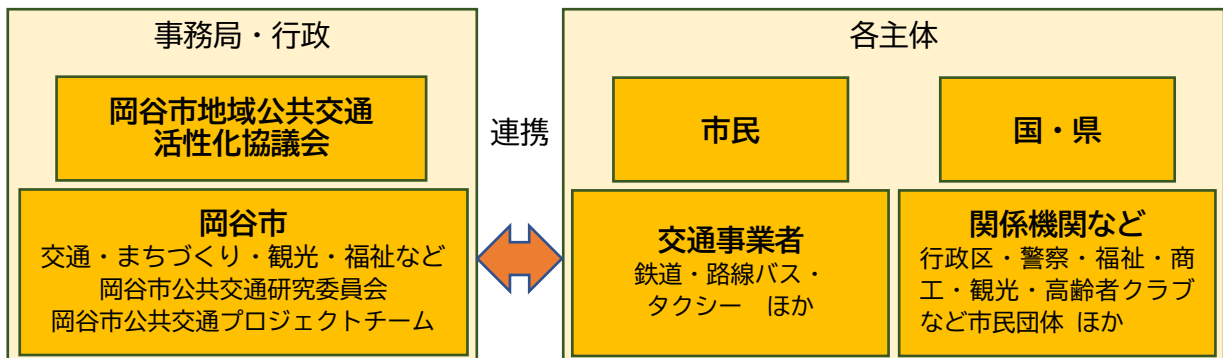
項目	現況値 (R3(2021)年度)	目標値 (R10(2028)年度)	現況値の根拠	目標値の根拠
シルキーバスの 年間利用者数	101,523人	117,000人	シルキーバス全体の年 間利用者数	国勢調査、国立社会保 障・人口問題研究所に よる本市の現在人口、 推計人口を考慮し算出
シルキーバスの 収支率	18.96%	18.91%	(シルキーバスの収入 総額) / (シルキーバス の経費総額※) ※車両購入費を除く	年間利用者数の目標値 および収入実績などに 基づいて算出
シルキーバスの 財政負担額	6,086万円	6,090万円	全路線の経常収支赤字 額に対する市の支援総 額※ ※車両購入費を除く	年間利用者数と収支率 の目標値などに基づい て算出

## 8. 計画の推進体制・進捗管理

### (1) 推進体制

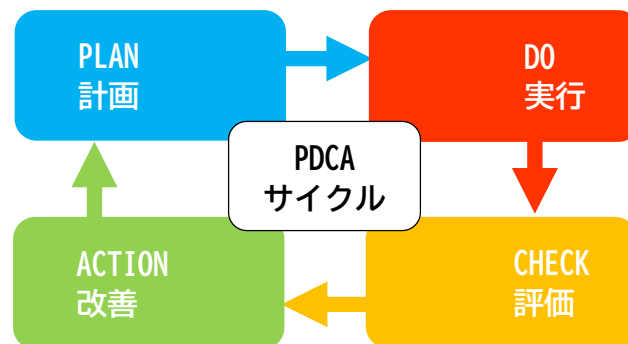
本計画の推進は、「岡谷市地域公共交通活性化協議会」が中心となって、施策の承認・検証・評価を行いながら進めていきます。

各施策の実施や取組に当たっては、交通・まちづくり・観光・福祉などのさまざまな部署や市民、国や県、交通事業者や関係機関などの各主体が密接に連携しながら取り組んでいきます。



### (2) 計画の進捗状況の評価

計画の進捗状況の評価については、「岡谷市地域公共交通活性化協議会」において、評価・検証を行っています。



### 岡谷市地域公共交通計画 概要版

発行年月 令和6（2024）年3月  
 発行 長野県岡谷市  
 編集 岡谷市地域公共交通活性化協議会  
 （事務局：岡谷市産業振興部商業観光課）