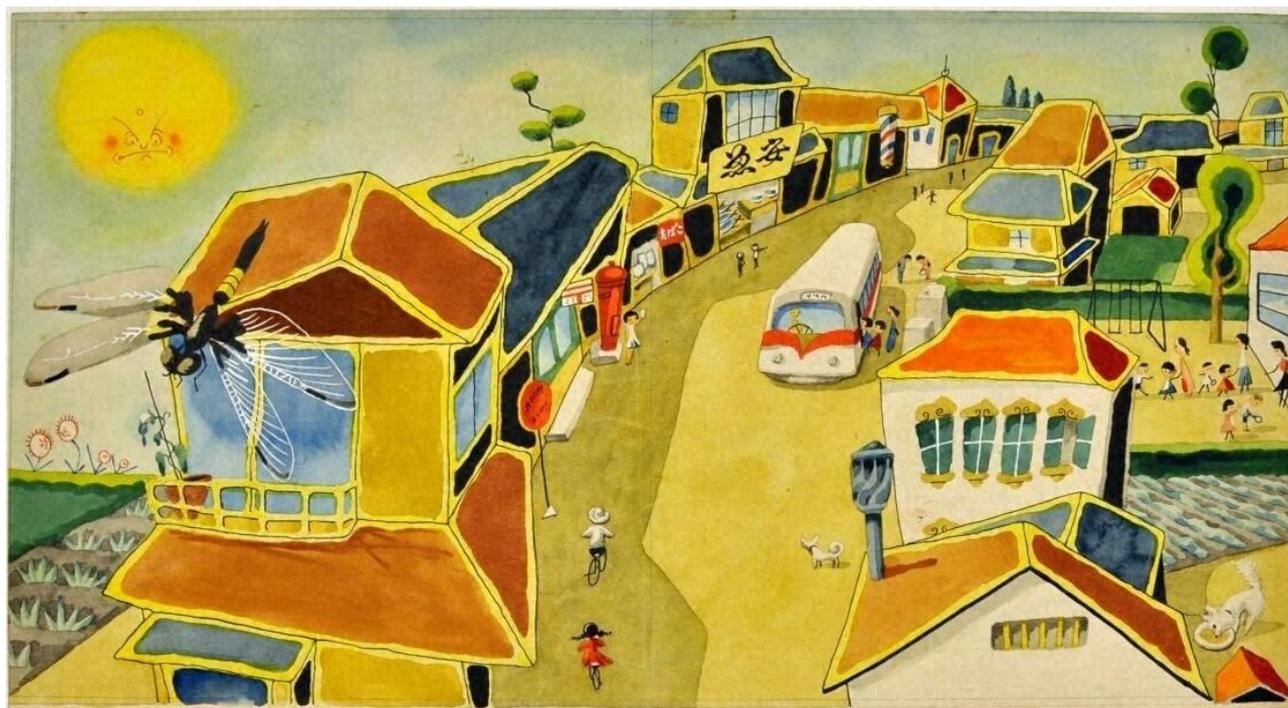


市民の移動を支え みんなが快適に利用できる

持続可能な地域公共交通の実現

岡谷市地域公共交通計画

2024 年度～2028 年度



とんぼのつんつん3 1954年 武井武雄（岡谷市出身）

長野県 岡谷市

【目次】

page.

1. 計画策定の背景・目的	1
2. 計画期間	1
3. 計画の区域.....	2
4. 本市の概況.....	3
(1) 位置・地勢.....	3
(2) 気候・気象.....	4
(3) 人口.....	5
(4) 通勤・通学流動	9
(5) 本市内の人流.....	11
(6) 自動車保有台数	12
5. 上位・関連計画の整理	13
(1) 第5次岡谷市総合計画 後期基本計画.....	14
(2) 岡谷市都市計画マスタープラン	15
(3) 岡谷市立地適正化計画	16
(4) 第4次岡谷市環境基本計画	18
(5) 第2次岡谷市地球温暖化対策実行計画.....	18
(6) 岡谷市地域公共交通総合連携計画	19
6. 公共交通の状況.....	21
(1) 公共交通の運行状況	21
(2) 公共交通のカバー状況	23
(3) 公共交通の利用状況	24
(4) 公共交通に対する市の財政負担.....	27
(5) 財政負担に関する他市との比較.....	29
(6) クロスセクター効果に基づく各路線の現状分析	30
7. 調査結果	31
(1) 住民アンケート	31
(2) 市内運行バスの利用実態調査結果	36
(3) 交通事業者アンケートの主な結果	37
(4) 福祉タクシー（ふくし～）利用者アンケート	38
(5) 福祉タクシー利用券（免許返納特典）交付者アンケート.....	42
8. 調査結果の総括.....	44
9. 本市の地域公共交通の課題	45

10. 本市の公共交通の将来像	46
11. 計画の目標・方針	47
12. 施策体系	48
13. 目標達成に向けて実施する施策（①～⑫は P48 の施策に対応している）	49
(1) 目標 1 に対する主な施策	49
(2) 目標 2 に対する主な施策	58
(3) 目標 3 に対する主な施策	65
14. 施策の実施スケジュール	68
15. 国庫補助金の活用	70
16. 目標値の設定	72
17. 推進体制と計画の進捗状況の評価	73
(1) 推進体制	73
(2) 計画の進捗状況の評価	73
18. 資料編	74
(1) 岡谷市地域公共交通活性化協議会（規約、委員名簿）	74
(2) 計画策定の経過	77

1. 計画策定の背景・目的

平成 23（2011）年に策定した「岡谷市地域公共交通総合連携計画」により、本市では超高齢社会への対応を図るべく、交通弱者への移動支援の充実や既存利用者へのサービス向上、運行効率改善による持続可能性の向上などに取り組んできました。

この計画策定から 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が、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必要があります。

また、国は、令和 2（2020）年 11 月に「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、改正法と呼ぶ。）」を施行し、すべての地方公共団体において、地域公共交通に関するマスタープランとなる「地域公共交通計画」の策定を努力義務として定めたことから、市民や交通事業者、行政など、地域公共交通に係る関係者が相互に連携しながら、地域公共交通の確保・維持・改善に取り組んでいく必要があります。

さらに、令和 5（2023）年 3 月には改正法の一部が改正され、地域の関係者との相互間の連携と協働を推進することが追加されました。

こうした状況を受け、本市では令和 4（2022）年度に「地域公共交通計画」の策定に向けた基礎調査を実施し、本市の公共交通が直面する課題などの整理を行いました。

本計画は、基礎調査結果をはじめとした公共交通に関する課題や対応すべき今後の方針をまとめ、「岡谷市地域公共交通計画」として策定するものです。

2. 計画期間

計画期間 **令和 6（2024）年度 ～ 令和 10（2028）年度**

3. 計画の区域

本計画は、本市内の公共交通サービスの将来像を定めることから、対象区域を「岡谷市内全域」とします。

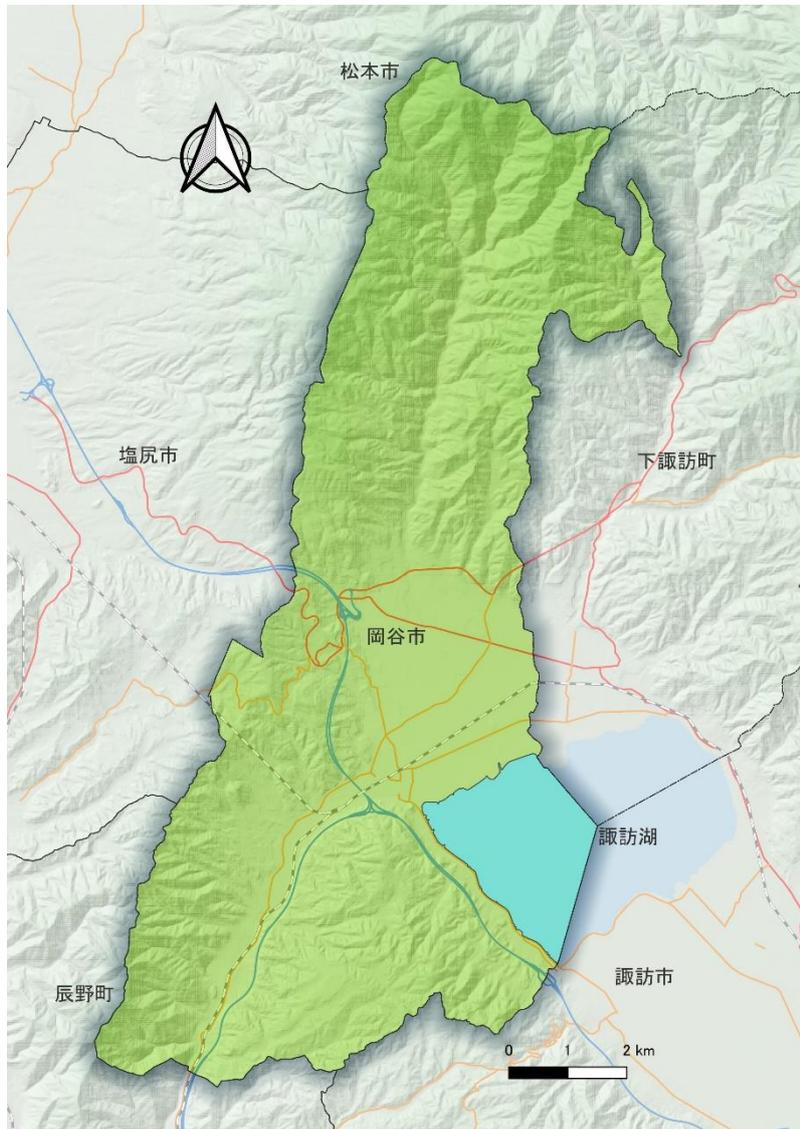


図 3-1 計画対象区域

4. 本市の概況

(1) 位置・地勢

本市は諏訪湖に面し、そこから北部側の標高 800m の平地に市街地が形成され、市街地の外側はいずれも山地で、山と諏訪湖に囲まれた所に市街地を形成した地形的特徴を有しています。

土地利用的には、一般的な都市に見られる郊外、農村集落がほとんどなく、平地（市街地）に接してすぐ山に面していることから、平地での市街地の拡大余地は極めて少ないことが特徴です。

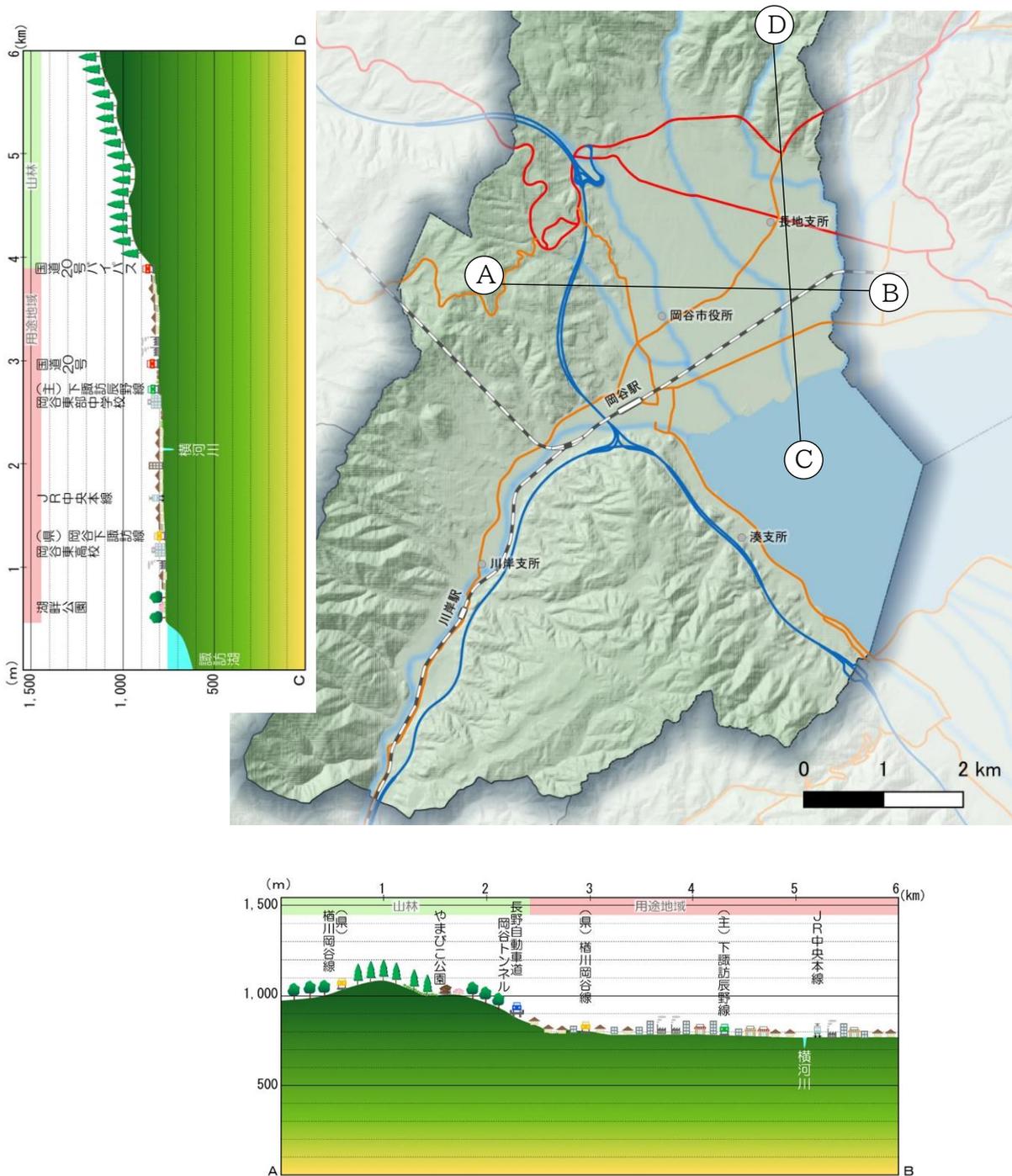


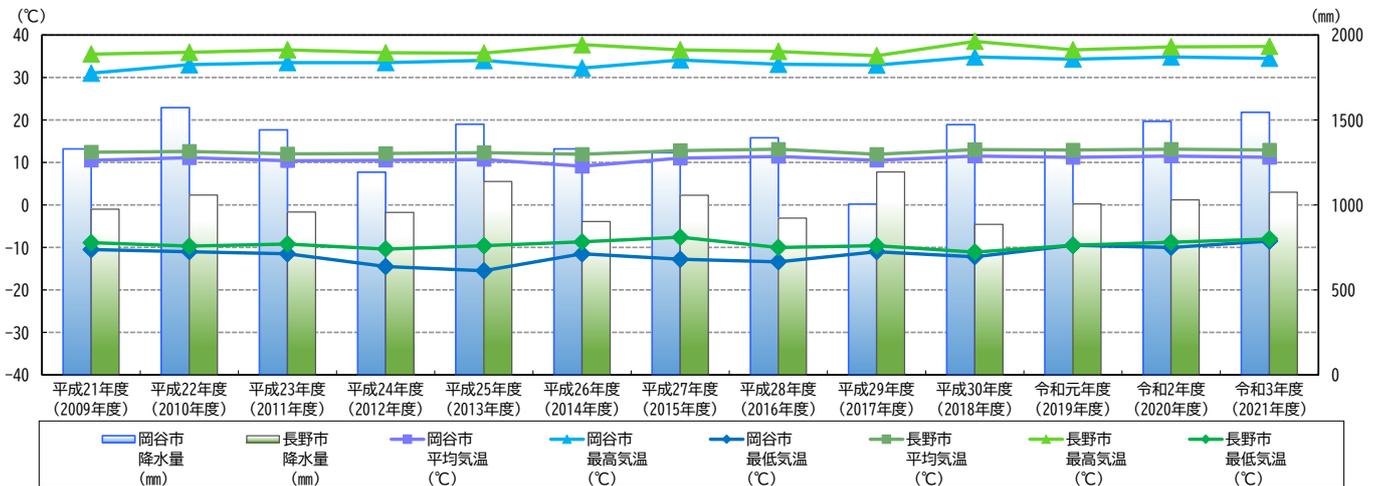
図 4-1 本市の地形・地勢

(2) 気候・気象

①気温・降水量

本市の気温については、年最高気温は 33℃前後で徐々に上昇傾向にあり、年最低気温は-15℃～-11℃でおおよそ横ばい、年平均気温は 10℃前後でおおよそ横ばいの推移となっています。

また、年間降水量はおおよそ 1500mm で推移しており、これら気温や降水量を長野市と比較すると、気温面では 1～2℃程度低く、降水量では 300mm 以上多くなっています。



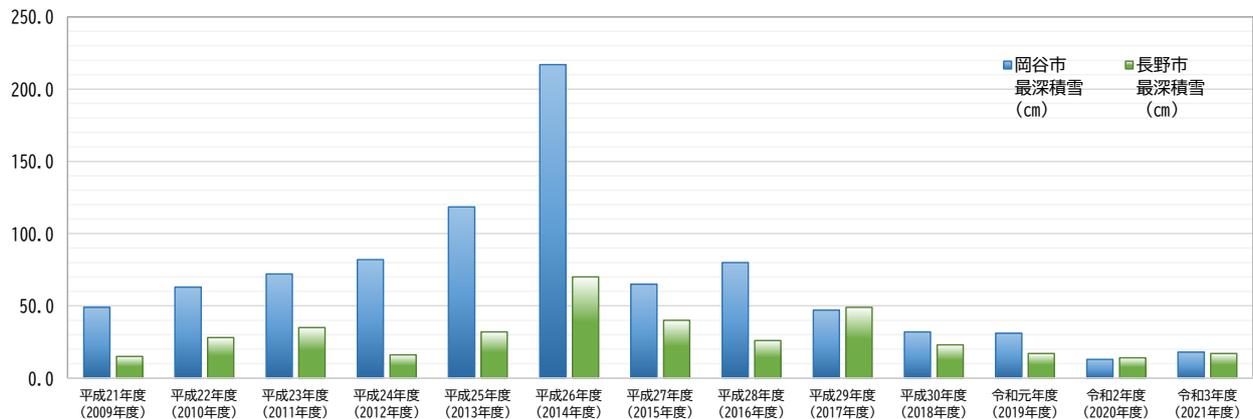
出典：岡谷市は「統計要覧岡谷（釜口水門気象月報）」

長野市は気象庁（長野地方気象台）

図 4-2 気温（最高・最低・平均）および降水量の推移

②積雪量

本市の積雪量については、平成 26（2014）年 2 月に発生した東日本を中心とした大規模な雪害にともない、同年の最深積雪は 200cm を超えましたが、平成 27（2015）年度以降は減少傾向にあります。



出典：岡谷市は「統計要覧岡谷（釜口水門気象月報）」

長野市は気象庁（長野地方気象台）

図 4-3 最深積雪の推移

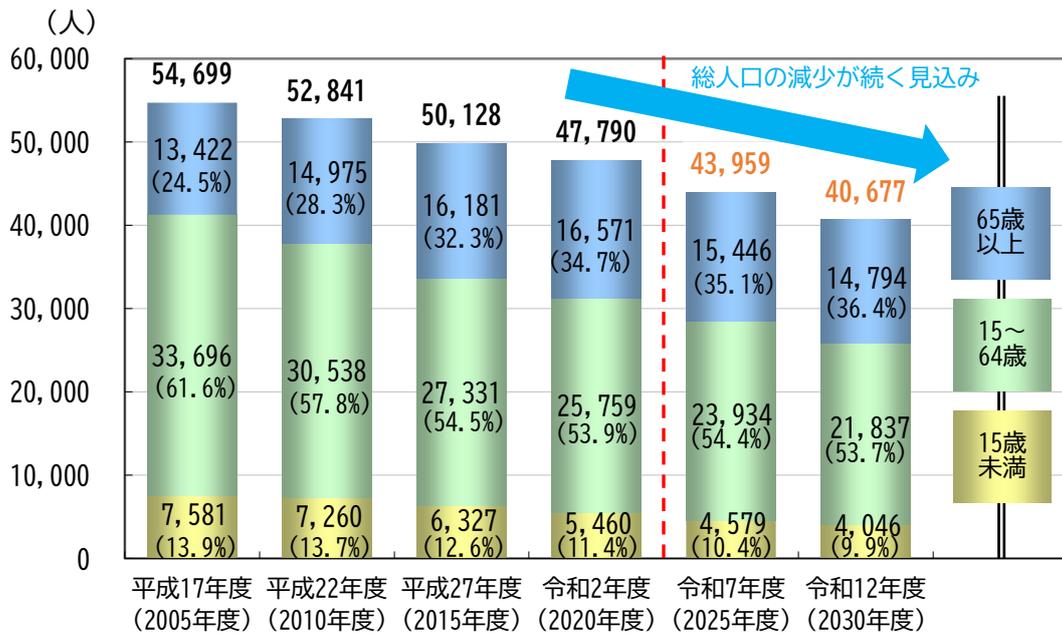
(3) 人口

①人口動態

本市の令和2（2020）年度における総人口は47,790人です。

年齢構成では、年少人口（0～14歳）は11.4%で年々減少傾向、老年人口（65歳以上）は34.7%で増加傾向となっています。

国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という）による将来推計人口では、令和12（2030）年度には総人口が40,677人となり、老年人口の割合は36.4%に上昇すると予測されています。



※平成22(2010)年度は総人口に年齢不詳を含むため、年齢3区分別人口の合計と一致しない。

出典：【平成17年度～令和2年度】総務省「国勢調査」

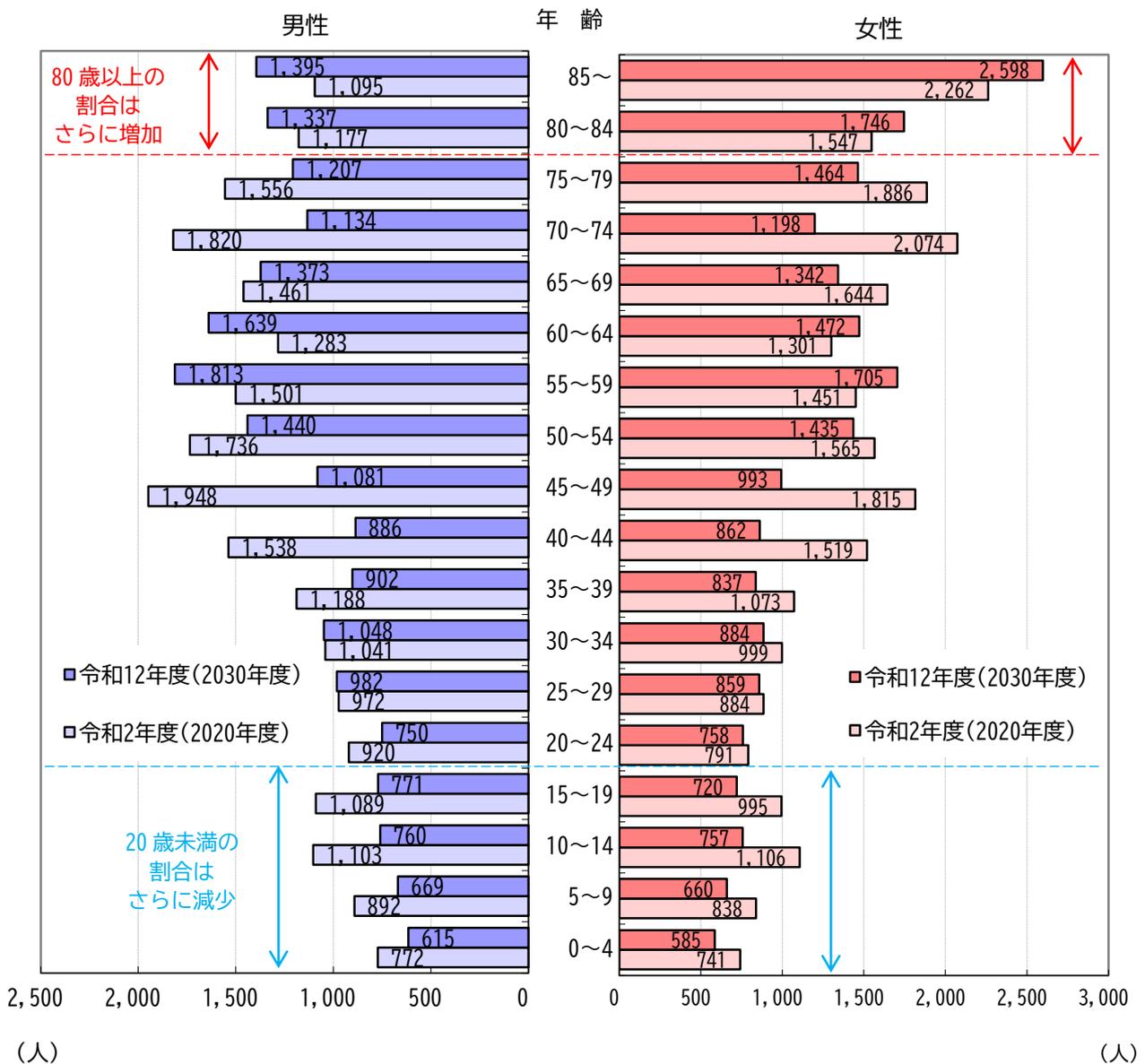
【令和7年度以降】国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

図 4-4 人口の推移

②年齢別人口（人口ピラミッド）

本市の人口ピラミッドの動態について、令和2（2020）年度時点における現況では、45～49歳や70～74歳といった年齢層の人口が多く、20歳代や10歳未満が少ない少子高齢状態となっています。

令和12（2030）年度の社人研による人口ピラミッド予測では、55～59歳や85歳以上が多くなることに加え、20歳未満さらなる減少が予想されており、より少子高齢化が顕著になると見込まれています。



出典：令和2（2020）年度は総務省「国勢調査」

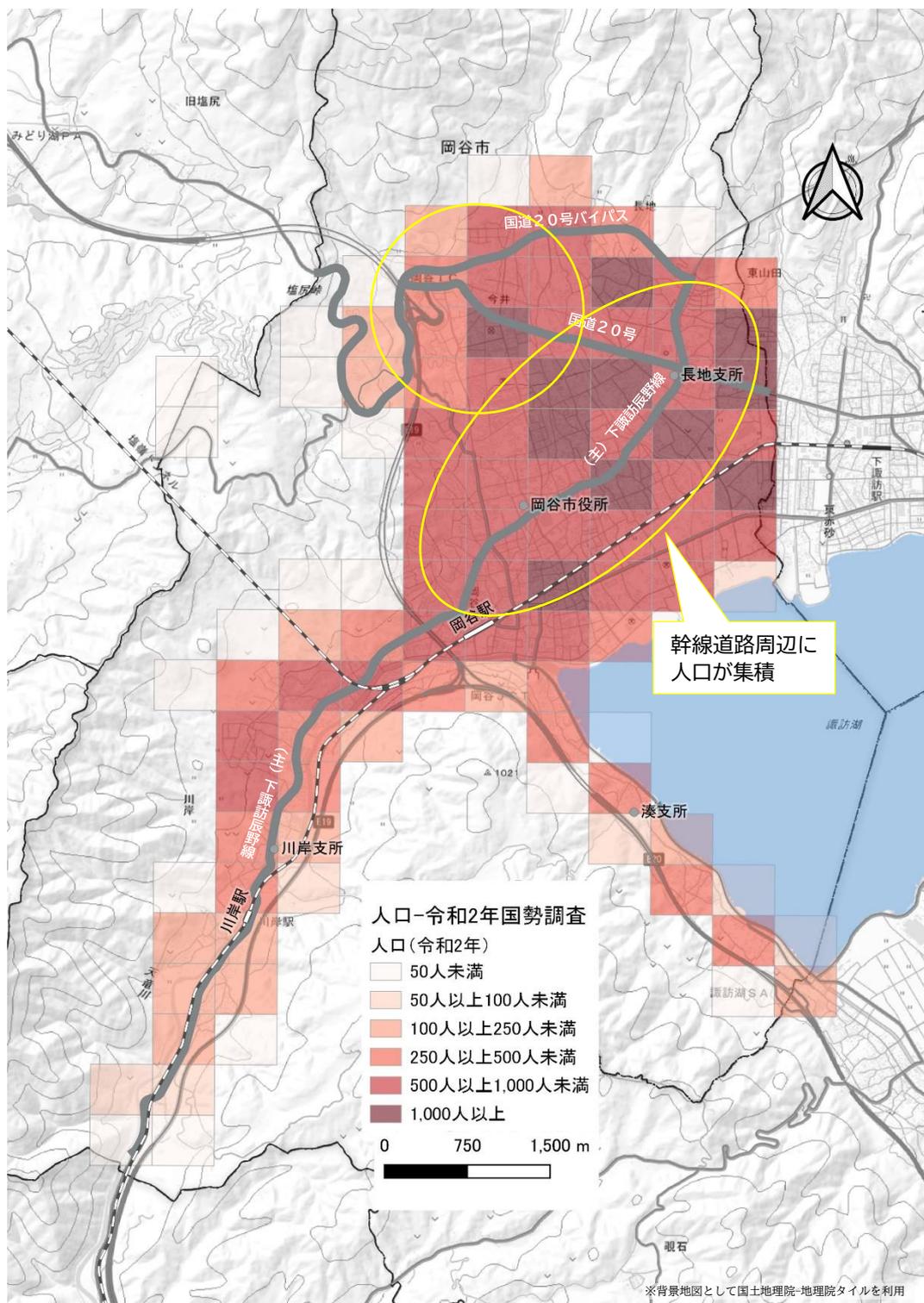
令和12（2030）年度は国立社会保障・人口問題研究所

「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」

図 4-5 人口ピラミッド（令和2年の現況値・令和12年の推計値）

③人口分布

現況（令和2（2020）年）の人口分布は、国道20号や（主）下諏訪辰野線の周辺を中心に人口が集積しています。その他地域についても、幹線道路沿いに人口が分布しているほか、山間部にも人口が分布しています。

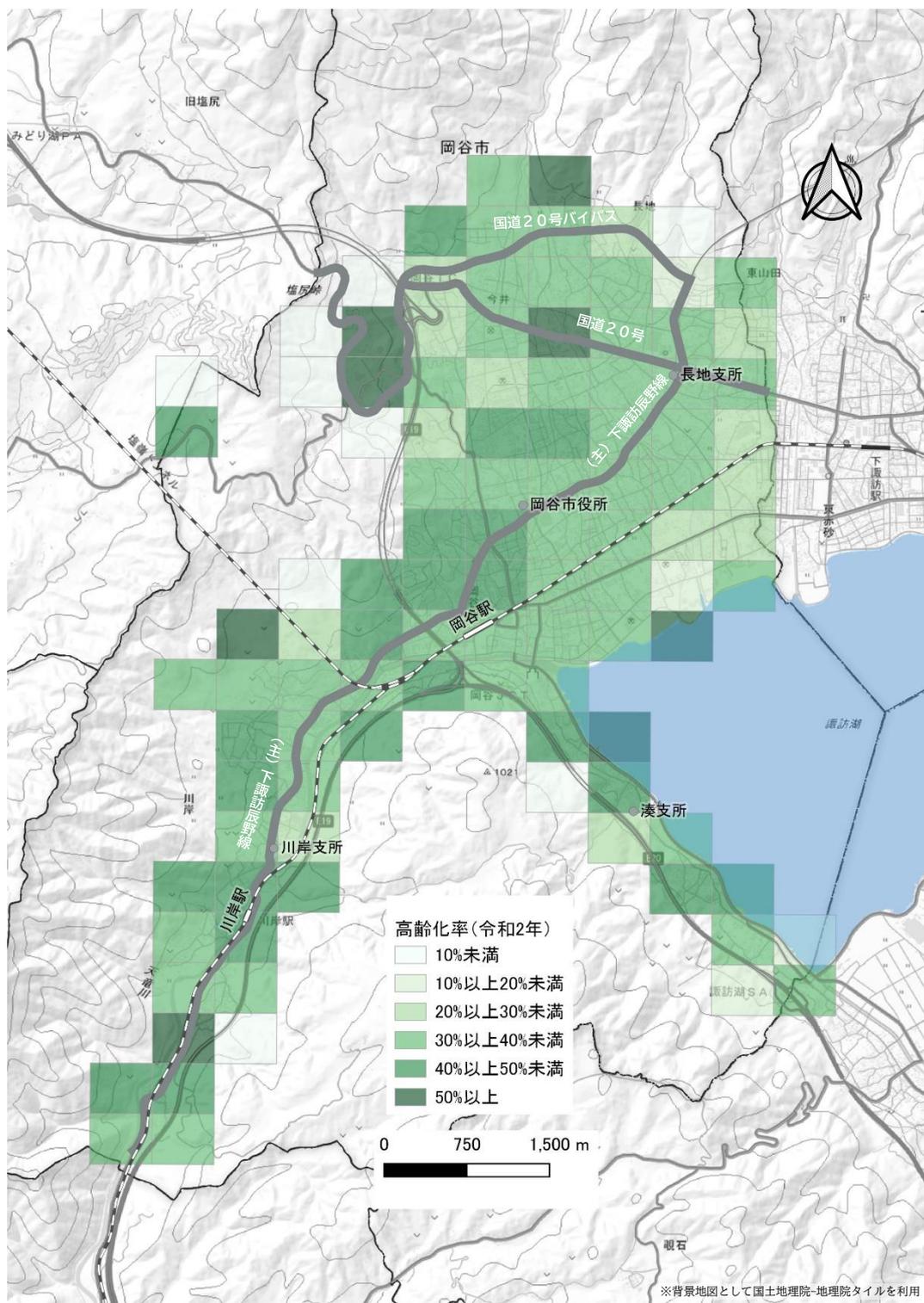


出典：政府統計の総合窓口(e-Stat)「地図で見る統計（国勢調査）」

図 4-6 500mメッシュ別 人口（令和2（2020）年国勢調査）

④高齢化率

現況（令和2（2020）年）の高齢化率は、川岸地域や湊地域の高齢化率が高い傾向にあります。

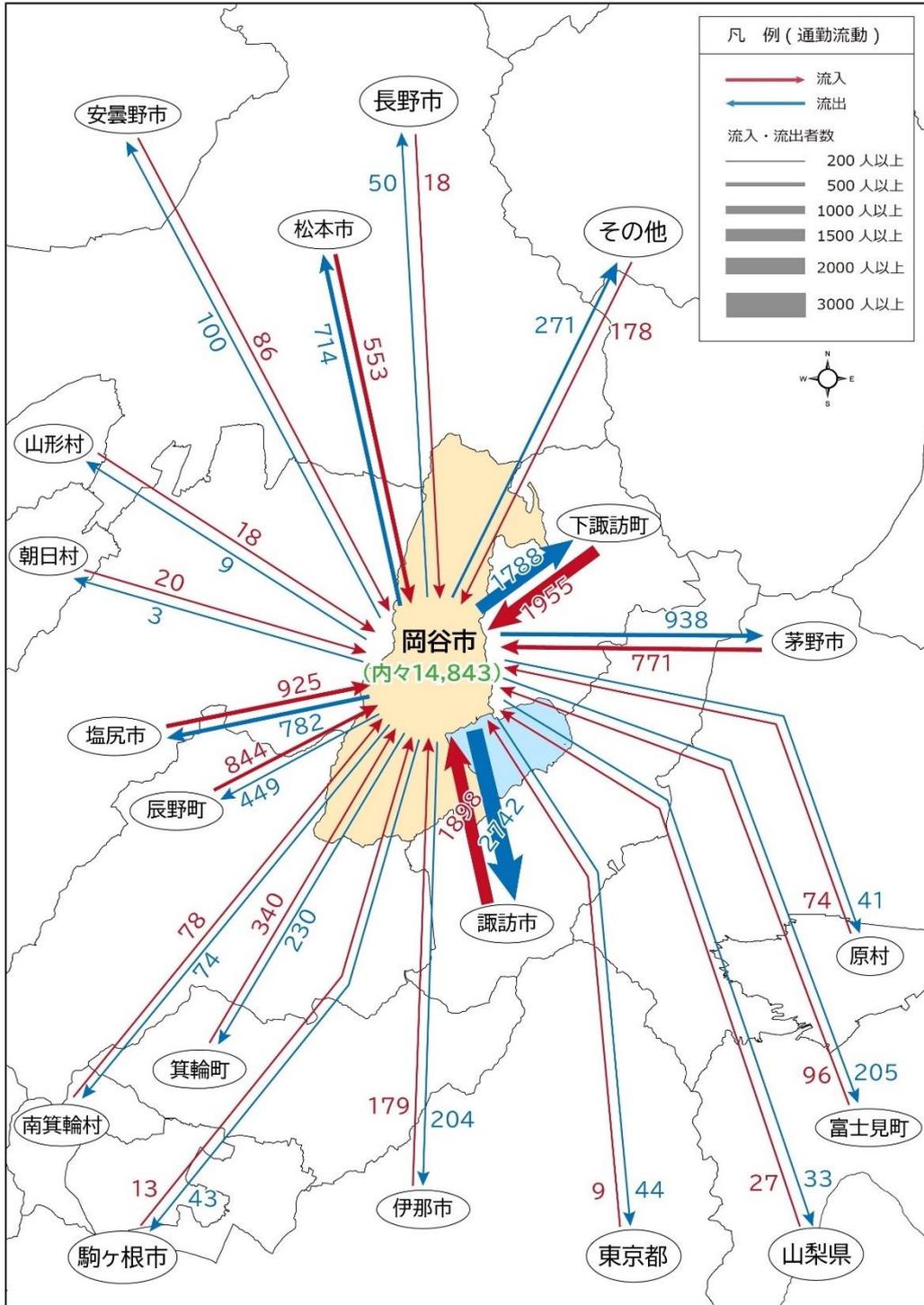


出典：政府統計の総合窓口(e-Stat)「地図で見る統計(国勢調査)」再編加工
 図 4-7 500mメッシュ別 高齢化率(令和2(2020)年国勢調査)

(4) 通勤・通学流動

①通勤流動

本市に居住する就業者数は23,563人で、そのうち14,843人は市内で就業し、残り8,720人は市外で就業（流出）しています。市外に居住し本市で就業（流入）しているのは8,082人です。市外との流動では、流入・流出ともに諏訪市、下諏訪町が多くなっています。

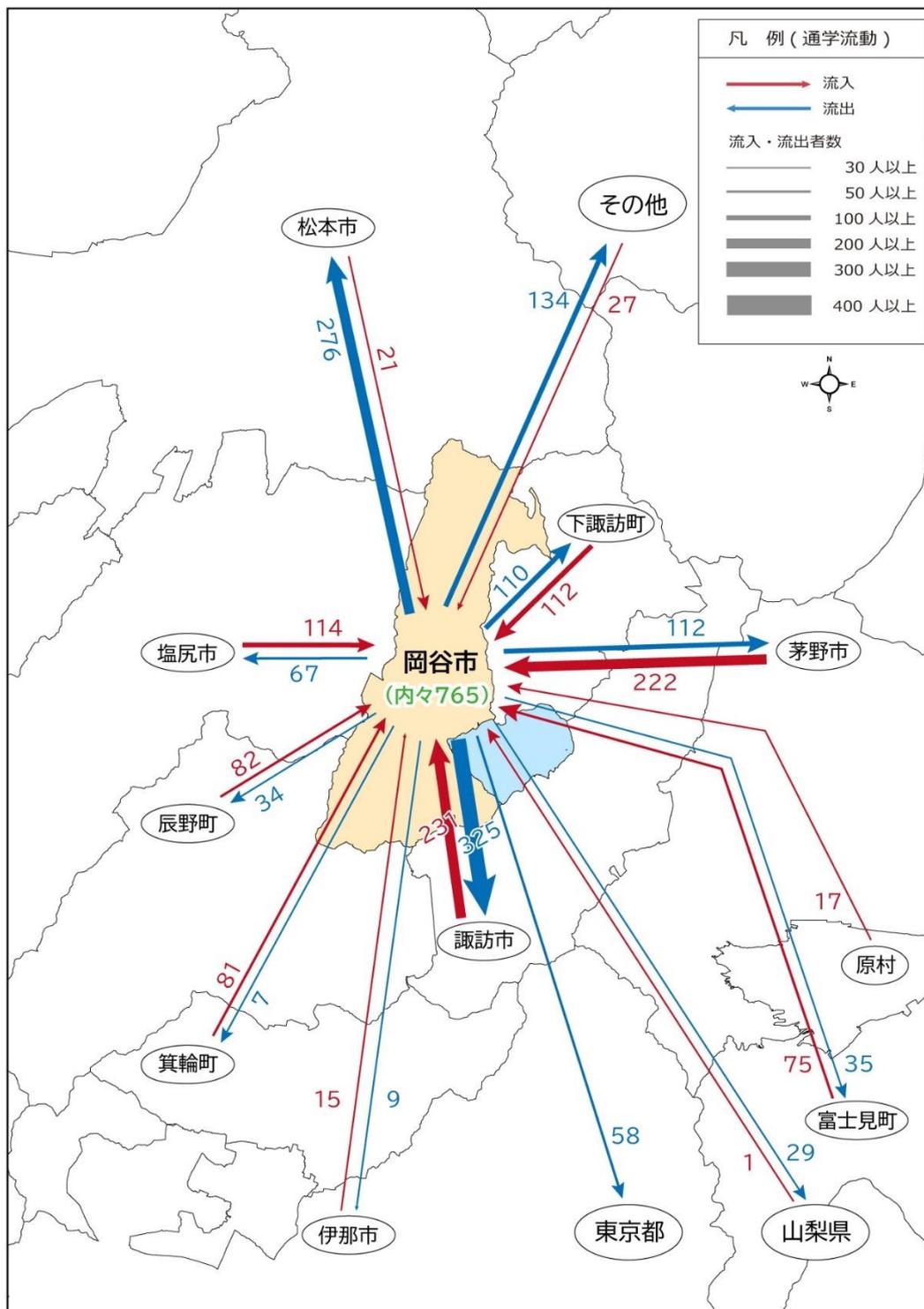


出典：総務省「令和2年国勢調査」再編加工

図 4-8 通勤流動

②通学流動

本市に居住する通学者数（15歳以上）は1,961人で、そのうち765人は市内で通学し、残り1,196人は市外へ通学（流出）しています。市外に居住し本市へ通学（流入）しているのは998人です。流入では諏訪市、茅野市が多く、流出先では諏訪市、松本市が多くなっています。



出典：総務省「令和2年国勢調査」再編加工

図 4-9 通学流動

(5) 本市内の人流

本市内の人流について、令和4（2022）年10月1日～10月31日までの1か月分のスマートフォンなどの位置情報データをヒートマップ化し、時間帯ごとに、どこに人が集まっているかを整理しました。ヒートマップとは、位置情報をはじめとするデータが集中している箇所を色彩により強弱を表し、可視化したものです。

表 4-1 人流データの整理条件

データ年月	令和4（2022）年 10月1日 ～ 10月31日 の1か月分
採用データ	①本市に出発地または目的地を持ち、諏訪地域の6市町村、松本市、塩尻市、伊那市、辰野町の流動データ ②本市内のみで出発地または目的地を持つ流動データ
データ件数	約 130,000 件
日区分	平日（月～金曜日） 休日（土日祝日）
時間帯区分	朝：5時～9時 昼：10時～16時 夜：17時～21時
年齢区分	60歳未満 60歳以上 ※年齢不詳データを除く

整理した人流データを見ると、年代や平日と休日を問わず、レイクウォーク岡谷や岡谷市民病院の人口滞留や人流が多いことが確認できます。

年代別の傾向について、平日の朝の時間帯では、60歳未満は学校や病院への移動、60歳以上は岡谷市民病院やレイクウォーク岡谷への移動が多いなど、傾向が異なっています。

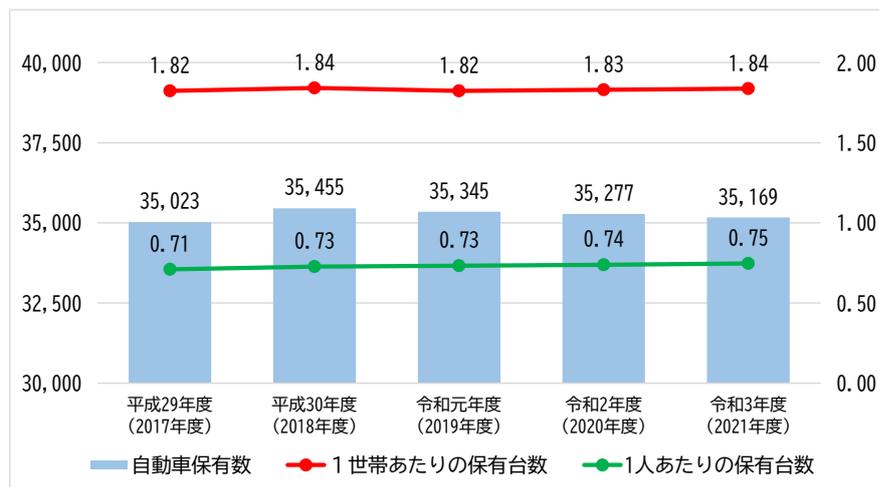
また、時間帯別の傾向では、昼から夕にかけてはレイクウォーク岡谷の人口滞留が多くなっており、特に休日ではこの傾向が顕著になっています。

表 4-2 人流データの分析結果

		人口滞留		人流	
60歳未満	平日	朝	学校・病院・岡谷駅・塩嶺峠（交通渋滞）	高校の通学（市外から）	
		昼	レイクウォーク岡谷・学校・スーパー	商業施設・岡谷駅の移動	
		夕	レイクウォーク岡谷・岡谷駅・商業施設	帰宅流動（市内住宅地、周辺都市）	
	休日	朝	住宅地・岡谷駅・レイクウォーク岡谷	商業施設の移動	
		昼	レイクウォーク岡谷	レイクウォーク岡谷・フォレストモール岡谷の移動	
		夕	レイクウォーク岡谷・フォレストモール岡谷	レイクウォーク岡谷・岡谷駅の移動	
60歳以上	平日	朝	岡谷市民病院・レイクウォーク岡谷・諏訪湖ハイツ	岡谷市民病院の通院・通勤流動	
		昼	岡谷市民病院・レイクウォーク岡谷・諏訪湖畔病院	大型事業所・岡谷市民病院・レイクウォーク岡谷	
		夕	レイクウォーク岡谷・岡谷市民病院・スーパー	商業施設・岡谷駅の移動	
	休日	朝	レイクウォーク岡谷・岡谷駅・住宅地	レイクウォーク岡谷	
		昼	レイクウォーク岡谷	レイクウォーク岡谷	
		夕	レイクウォーク岡谷・スーパー・岡谷駅	レイクウォーク岡谷・スーパー	

(6) 自動車保有台数

本市の自動車の保有状況について、近年は自動車保有台数で約 35,000 台、1 世帯あたりの保有台数にして約 1.8 台で横ばいの推移となっています。また、1 人あたりの保有台数は、約 0.7 台で大きな変化はありません。



※自動車保有台数は「乗用」および「軽三輪・軽四輪（乗用）」の合計値（年度末 3 月 31 日時点）。
1 世帯あたり保有台数は「毎月人口異動調査（年度末 3 月 1 日）」による世帯数より算出。

出典：自動車保有台数は岡谷市「統計要覧岡谷」
世帯数・人口は長野県企画振興部「毎月人口異動調査」

図 4-10 自動車保有台数と 1 世帯・1 人あたりの保有台数

5. 上位・関連計画の整理

上位・関連計画として、次の本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 5-1 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 後期基本計画 〈岡谷市デジタル田園都市構想総合戦略〉	令和6（2024）年3月 計画期間 2024年度～2028年度
岡谷市都市計画マスタープラン	平成27（2015）年9月 計画期間 2015年～2034年
岡谷市立地適正化計画	令和2（2020）年5月 目標年次 概ね2040年～2070年
第4次岡谷市環境基本計画	令和2（2020）年3月 計画期間 2020年度～2024年度
第2次岡谷市地球温暖化対策実行計画	令和4（2022）年3月 計画期間 2022年度～2030年度
岡谷市地域公共交通総合連携計画	平成23（2011）年3月 目標年次 2014年度

(1) 第5次岡谷市総合計画 後期基本計画

第5次岡谷市総合計画は、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、デジタル技術の活用によって、地域の個性を活かしながら地方の社会課題解決や魅力向上をめざす「岡谷市デジタル田園都市構想総合戦略」と一体をなす計画として策定されています。

第5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つの基本目標が示され、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。

【公共交通にかかわる施策】

幹線道路と交通網の整備

【施策展開の方針】

- 地域や拠点を結び、市民生活や交流を支える交通体系の形成、安全で快適な移動空間の確保
- 道路施設の適正な維持管理
- JR中央本線の高速化、複線化による利便性向上
- 持続可能な地域公共交通体系の構築

【主な取組】

- 幹線道路などの整備促進

国・県との連携により、幹線道路の整備を促進するとともに、災害の防止、安全で円滑な交通を確保するため無電柱化を推進します。また、長期未着手の都市計画道路については、機能や規格、必要性などを再検証しながら、将来を見据えた都市構造を検討します。

- 諏訪湖スマートインターチェンジ整備効果の発揮

整備効果が十分発揮できるよう、供用開始後の交通量や交通体系などを把握しながら、必要な交通網などの整備に努めます。

- 道路施設の老朽化に対応する維持管理

日常的な点検や市民からの情報提供により、安全・安心に通行できる道路施設の充実を図るため、計画的かつ予防的な修繕を行い、適正な維持管理と長寿命化に取り組みます。

- 公共交通網の利用促進

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の利便性を高めるとともに、多くの方に親しまれ、利用しやすい公共交通機関となるよう民間路線バスを含め利用促進に努めます。

(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などから実現するため、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、公共交通にかか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。

【公共交通にかかわる方針】

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、岡谷駅舎の橋上駅舎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、交通ターミナルとしての機能充実を図るため、駅周辺の整備を進めます。
- 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脱炭素社会のまちづくりに努めます。

ゼロカーボンシティの実現に向けた都市環境の形成

- 脱炭素の観点から、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) 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。

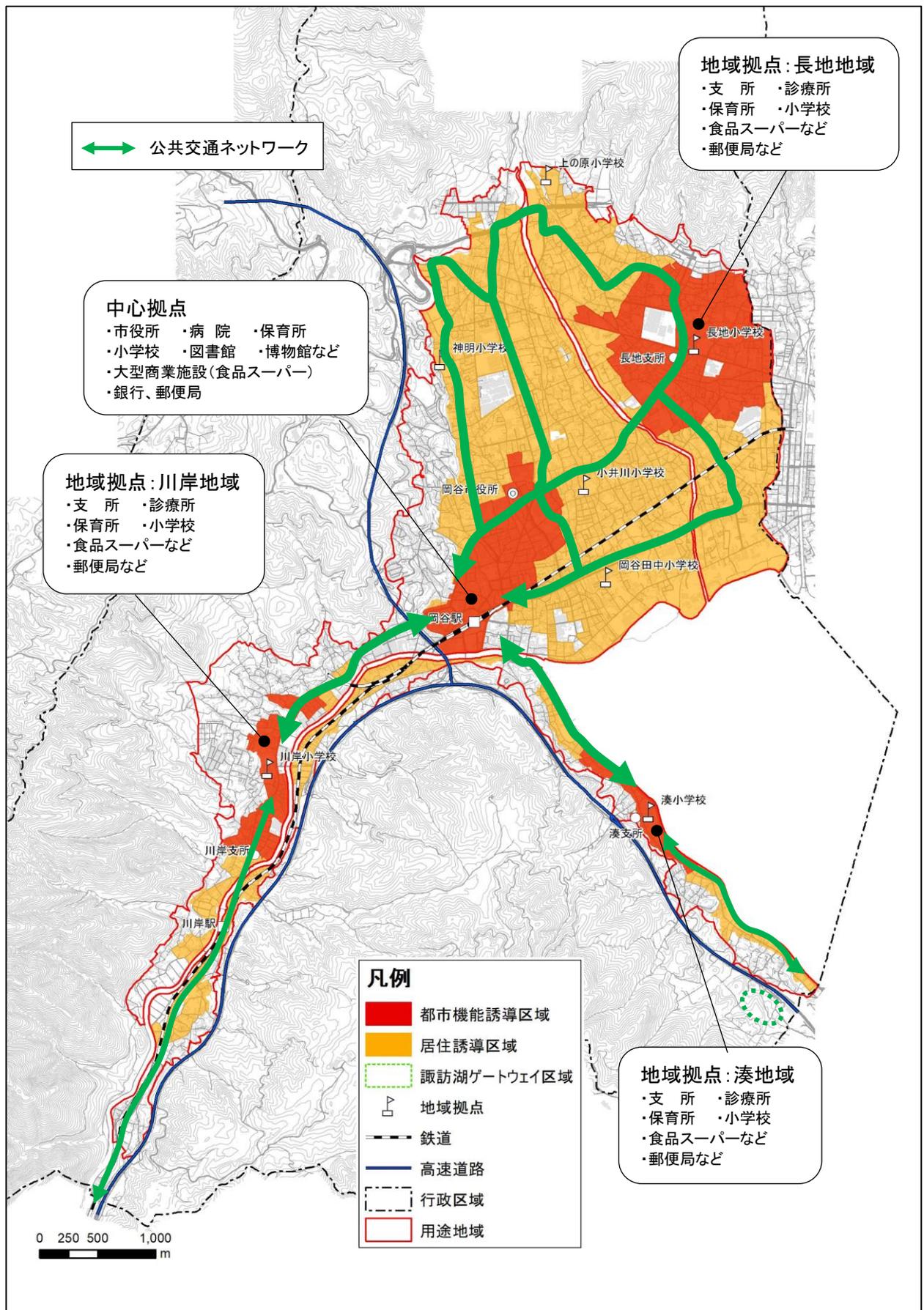
【公共交通にかかわる方針：「人口減少に対応した交通空間整備」】

●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。



出典：岡谷市立地適正化計画

図 5-1 公共交通ネットワーク

(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などを示す、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、「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。公共交通にかかわる基本目標として「かけがえの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。

【公共交通にかかわる目標：「かけがえの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。

(5) 第2次岡谷市地球温暖化対策実行計画

「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、二酸化炭素排出量削減など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「第2次岡谷市地球温暖化対策実行計画」（令和4（2022）年度～令和12（2030）年度）を令和4（2022）年度に策定しました。

【公共交通にかかわる方針：「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。

(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 5-2 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)シルキーミニバスの新規運行	
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、体験イベントなどの開催	○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 (H21(2009)年度)	404人/日 (H26(2014)年度)	400人/日 ^{※1} (H26(2014)年度)

※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% (H22(2010)年度)	78% (H26(2014)年度)	76% ^{※3} (H26(2014)年度)

※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% (H21(2009)年度)	45% (H26(2014)年度)	32.2% ^{※4} (H26(2014)年度)
福祉タクシーの収支割合	24% (H21(2009)年度)	30% (H26(2014)年度)	20.3% ^{※5} (H26(2014)年度)

※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）

6. 公共交通の状況

(1) 公共交通の運行状況

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、本市から愛知県豊橋市を結ぶ JR 飯田線が乗り入れている停車駅（岡谷駅、川岸駅）があります。

民間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、本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、民間タクシーのほか、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〜」などが運行されています。

表 6-1 地域内の公共交通

分類	路線名など
鉄道	■ JR 中央本線（岡谷駅、川岸駅）
高速バス	■ 京王電鉄バス(株) ■ アルピコ交通(株) ■ 名鉄バス(株) ■ 阪急観光バス(株)
民間 路線バス	■ アルピコ交通(株)：1 路線 ・ 岡谷茅野線
シルキーバス スワンバス	■ 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
民間タクシー	■ 民間タクシー
福祉タクシー	■ ふくし〜
福祉有償運送	■ 福祉有償運送

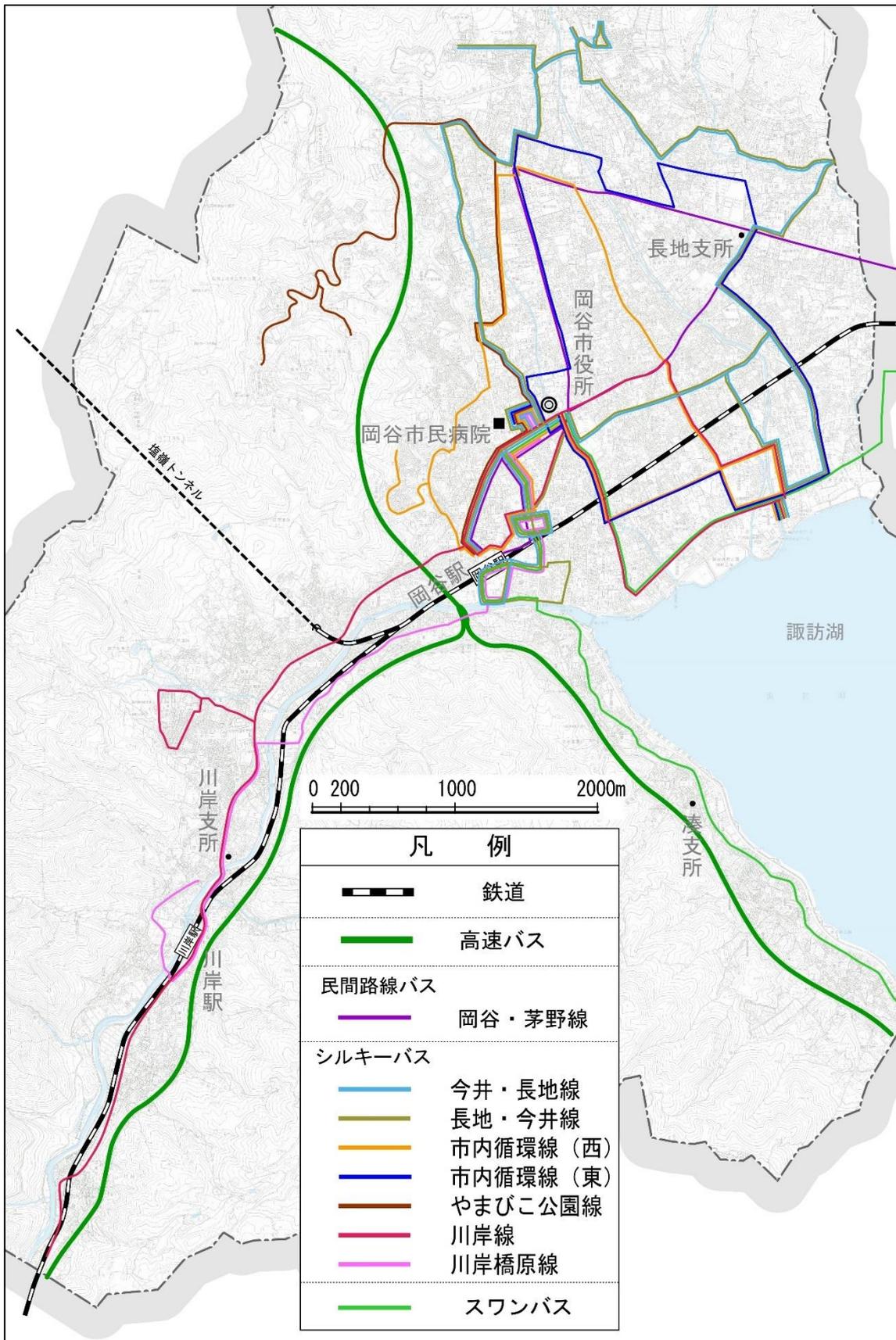


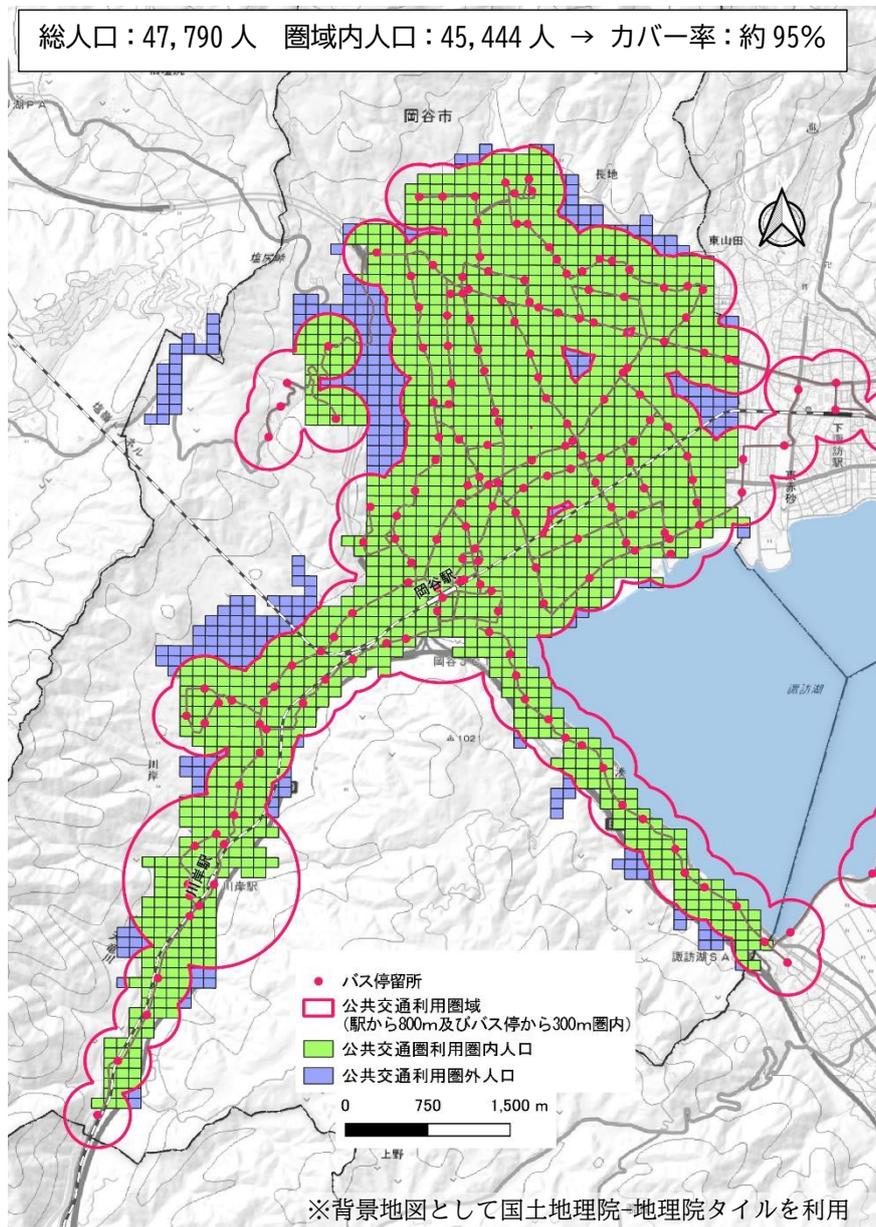
図 6-1 地域の公共交通網（令和5年10月現在）

(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、本市の公共交通人口カバー率は約95%となっています。

また、本市の1人あたりの自動車保有台数および公共交通カバー率は、全国平均を上回っています。

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 6-2 公共交通カバー状況

表 6-2 1人あたりの自動車保有台数と公共交通カバー率の比較

項目	1人あたりの自動車保有台数(台)	公共交通のカバー率(%)
岡谷市	0.75	95
全国	0.57	55

出典：【保有台数】統計要覧岡谷(R3)/国土交通省 自動車保有台数の推移 加工(R4)

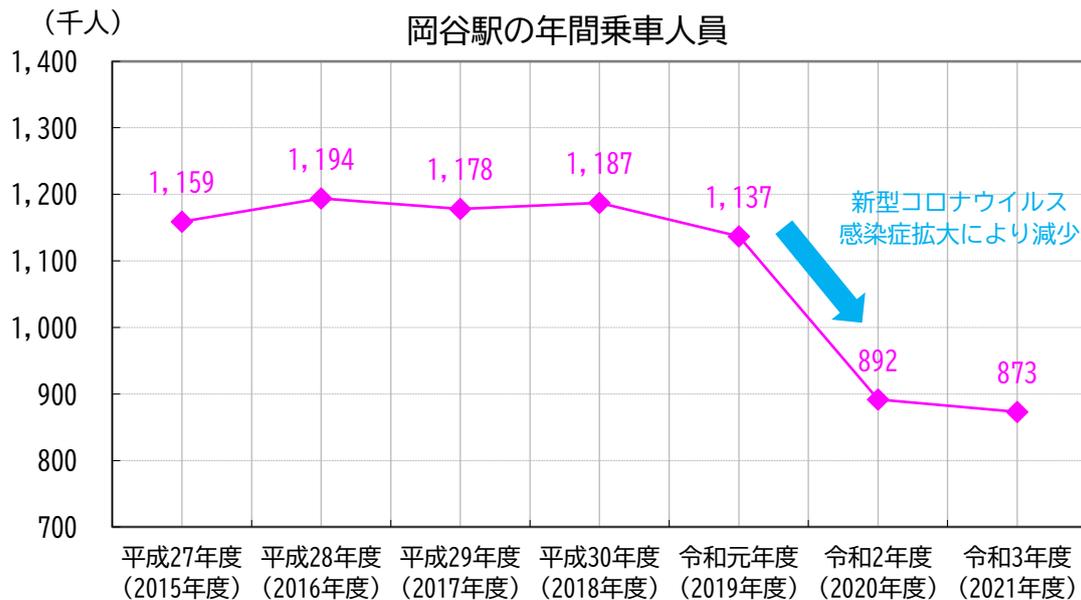
【カバー率】令和4年度岡谷市地域公共交通計画策定支援(調査)業務調査報告書(以下「調査報告書」という。)/国土交通省都市構造の評価に関するハンドブック(H26)

(3) 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、令和元(2019)年度まで110万人以上で推移していましたが、令和2(2020)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、川岸駅は平成24(2012)年度より無人駅となっているため、乗車人員の統計値などが無い。



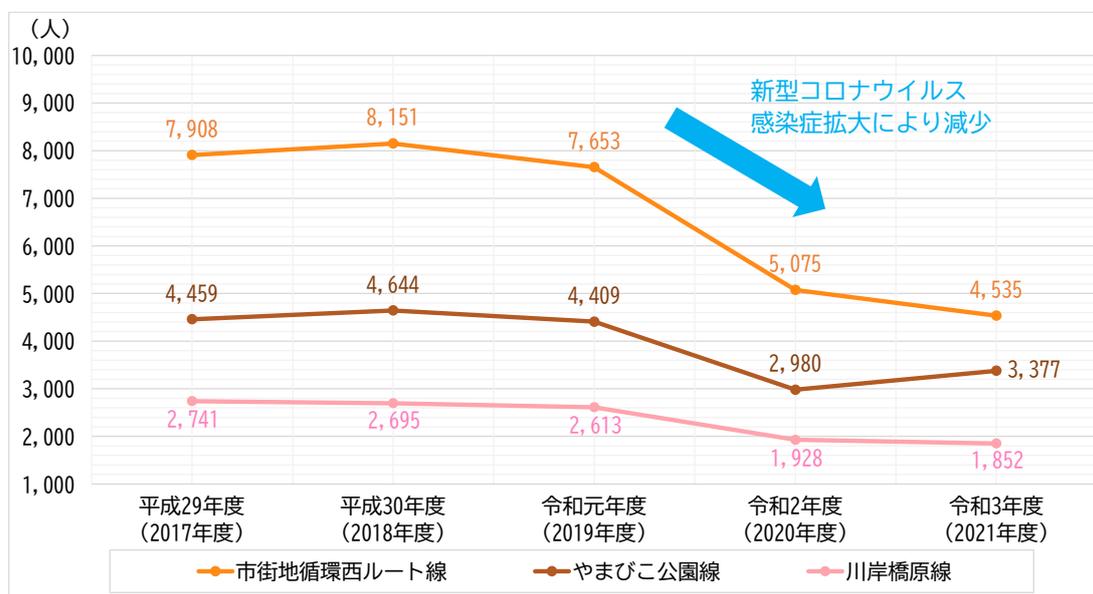
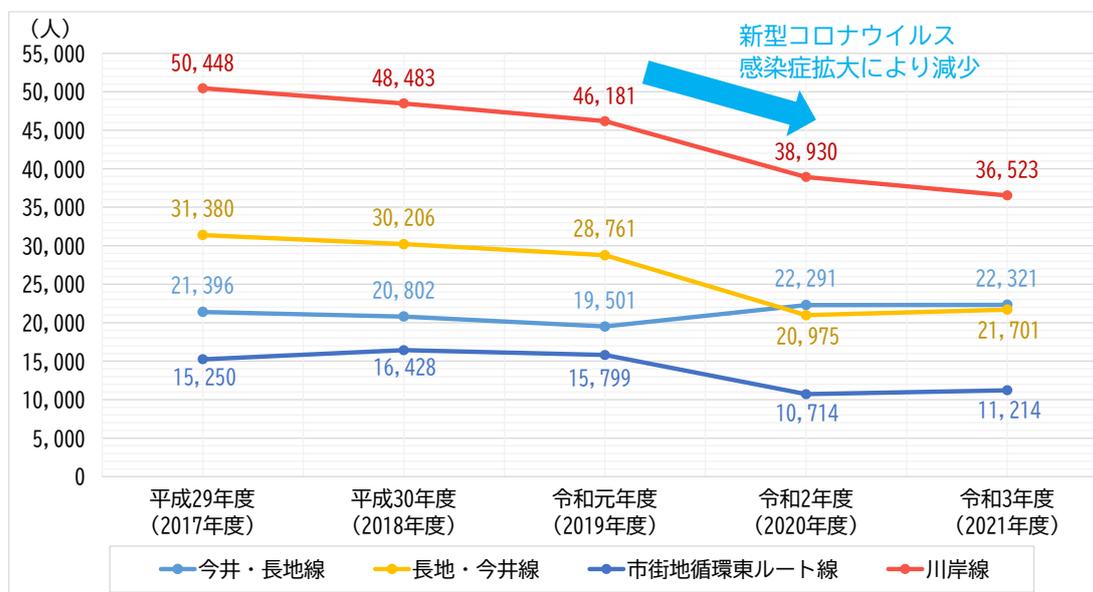
出典：東日本旅客鉄道株式会社 企業情報ウェブページ：各駅の乗車人員

図 6-3 岡谷駅における乗車人員の推移

②路線バスなど

1)シルキーバス

本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、令和元（2019）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。令和2（2020）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。

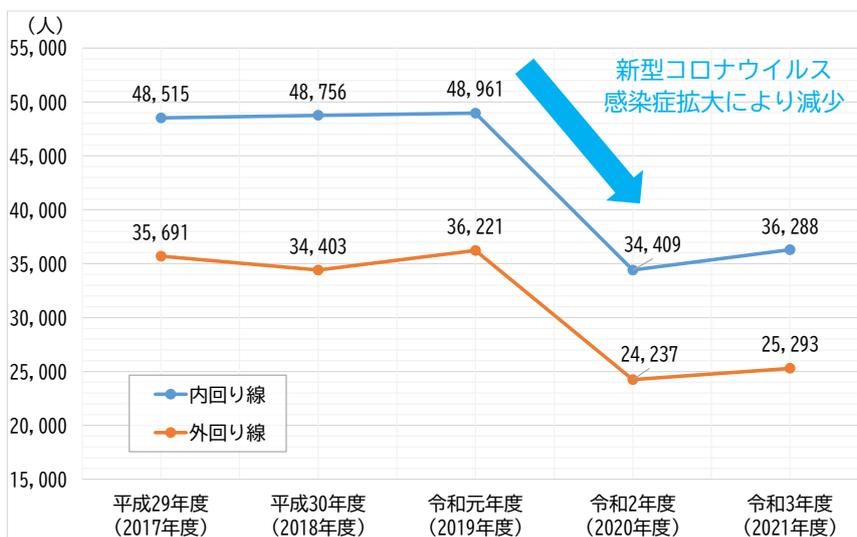


出典：調査報告書

図 6-4 シルキーバスの路線別年間利用者数の推移

2) 諏訪湖周スワンバス

岡谷市・諏訪市・下諏訪町の諏訪湖周を運行する地域間幹線であ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、令和2（2020）年度以降で減少しています。

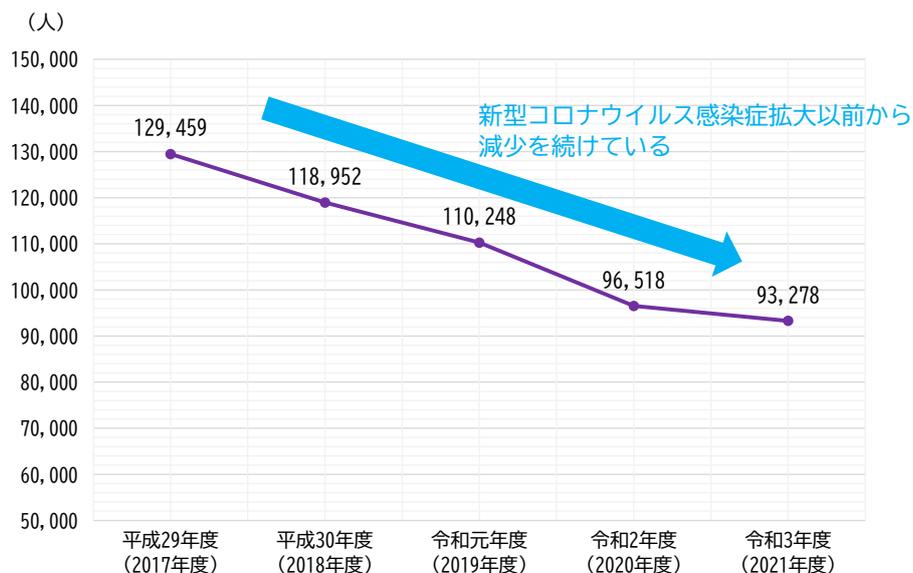


出典：調査報告書

図 6-5 スワンバスの年間利用者数の推移

3) アルピコ交通(株)岡谷茅野線

本市から茅野市を結ぶ地域間幹線であるアルピコ交通(株)岡谷茅野線の利用者数は、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：調査報告書

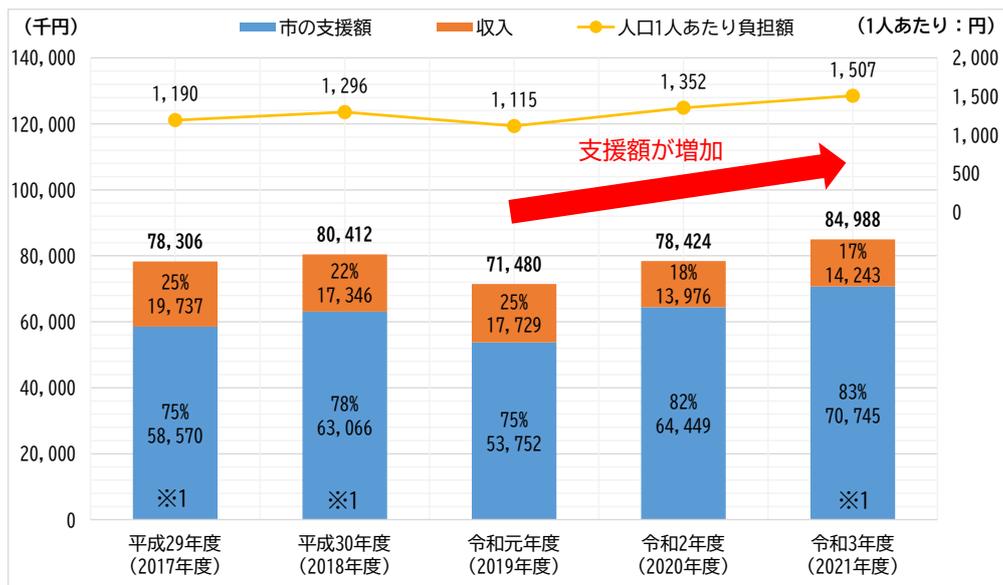
図 6-6 岡谷茅野線の年間利用者数の推移

(4) 公共交通に対する市の財政負担

①シルキーバス

本市のバス運行に対する経費に関して、市内を運行するシルキーバスについては、令和元（2019）年度以降において経費が増加している中で、経常収支赤字額に対する市の支援額の割合も増加傾向にあり、令和3（2021）年度では経費の83%にあたる約7,000万円を支援しています。

また、人口1人あたりの財政負担額としても、令和元年度以降は増加傾向にあり、令和3年度ではおよそ1,500円となっています。

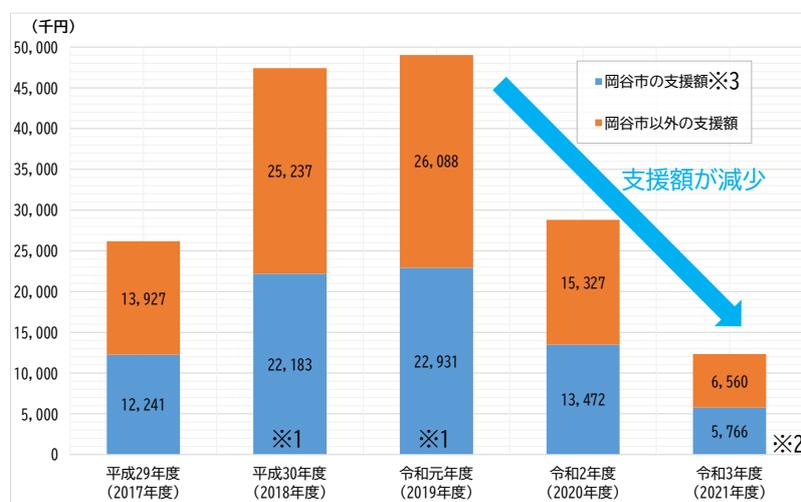


出典：調査報告書

図 6-7 シルキーバスの経費内訳および人口1人あたりの財政負担額

②諏訪湖周スワンバス

岡谷市・諏訪市・下諏訪町で共同運行するスワンバスに対する経常収支赤字額への支援額では、令和2（2020）年度以降は減少しており、令和3（2021）年度では、国の地域間幹線系統補助金による支援を受けたことにより、約580万円となっています。



出典：調査報告書

図 6-8 岡谷市 スワンバスへの支援額

※1：バスの車両更新費用を含む、※2：地域間幹線系統補助金を含む

※3：支援額の負担割合は走行距離により算出（岡谷市 46.78%、諏訪市 31.48%、下諏訪町 21.74%）

③アルピコ交通(株)岡谷茅野線

新型コロナウイルス感染症拡大による影響を受けた岡谷茅野線の令和2（2020）年度経常損失額（本市運行分）に対し、令和3（2021）年度に約120万円の補助金を交付しています。

また、令和5（2023）年度においては、運行費支援を行うため令和4（2022）年度専属営業損失（本市運行分）に対し、約466万円の補助金を交付しています。

(5) 財政負担に関する他市との比較

令和3（2021）年度における長野県内19市の公共交通（バス・デマンド）の運行状況、利用者数、財政負担などの状況をアンケート方式で調査しました。なお、各市のバス運行に対する支援状況などはさまざまであるため、本調査は参考資料の一つとして整理しています。

その結果を下表に示していますが、本市の特徴としては以下のようなことが言えます。

- ・人口1人あたりの財政負担は1,640円と、19市の中央値（1,470円）とほぼ同程度となっています。
- ・利用者1人あたりの財政負担額は469円、運行経費は759円と、19市の中央値に比べ少なくなっていますが、財政負担額・経費が非常に大きな市もあり、平均値を引き上げていることも一つの要因と考えられます。
- ・利用者1人あたりの運賃収入は115円と19市の中央値（175円）に比べ少なくなっており、シルキーバスの運賃が150円と低額に設定されていることなどが要因となっています。
- ・可住地面積（公共交通を維持させるエリアの広さ）は、19市平均が110km²であるのに対し、本市はその2割にあたる約22km²であるため、他市に比べてコンパクトな都市といえます。なお、利用者1人あたりの運行経費の19市平均（1,655円）と比較すると、本市の利用者1人あたりの経費（759円）は19市平均の半分程度となっています。

表 6-3 公共交通の状況と財政状況に関する他市との比較

市町村名	路線数、エリア数			年間運行便数	年間利用者数（人）	運行経費（万円）	運賃収入（万円）	地域間幹線系統補助金又はフィーダー系統補助金（万円）※3	財政負担額【一般財源負担額】（万円）	収支率（%）	人口1人あたり財政負担額（円）	利用者1人あたり財政負担額（円）	利用者1人あたり運行経費（円）	利用者1人あたり運賃収入（円）
	うち定時定路線	うちデマンド運行												
19市平均	22	13	13	30,120.2	216,260.7	24,193.9	4,467.3	2,040.6	17,401.2	18.8%	2,578	1,282	1,655	225
19市中央値	11	9	5	20,215	137,763	14,872	2,436	1,629	9,412	16.1%	1,485	837	1,151	175
岡谷市	8	8		20,569	163,104	12,384	1,875.0	2,202.0	7,650.0	15.1%	1,640	469	759	115
A市	57	50	7	104,261	650,624	51,250	14,577.7	3,245.3	32,062.1	28.4%	867	493	788	224
B市	22	22		76,416	370,091	33,515	5,701.0	1,594.0	27,517.8	17.0%	1,164	744	906	154
C市	28	27	1	84,262	888,957	52,975	13,619.0	7,925.0	25,096.0	25.7%	1,631	282	596	153
D市	129	12	117	35,417	284,899	24,398	5,655.0	2,893.0	13,961.0	23.2%	1,428	490	856	198
E市	11	9	2	19,986	157,628	15,040	2,436.0	2,537.0	9,364.0	16.2%	1,955	594	954	155
F市	6	6		15,826	357,822	13,853	6,252.0	3,100.0	6,599.0	45.1%	1,322	184	387	175
G市	8	7	1	22,877	81,450	11,514	1,354.0		10,160.0	11.8%	2,440	1,247	1,414	166
H市	14	8	6	31,065	173,582	127,286	10,617.0	706.0	115,963.0	8.3%	17,501	6,681	7,333	612
I市	5		5	960	4,659	2,410	174.0	498.0	1,738.0	7.2%	546	3,730	5,173	373
J市	10	9	1	1,460	229,883	14,872	6,116.0	969.0	4,426.0	41.1%	1,023	193	647	266
K市	11	10	1	20,444	65,585	10,210	798.0		9,412.0	7.8%	3,711	1,435	1,557	122
L市	15	8	7	19,221	120,519	17,694	6,980.0	2,248.0	7,683.3	39.4%	4,035	638	1,468	579
M市	20	18	2	25,958	137,763	15,955	3,255.0	933.0	11,767.0	20.4%	2,148	854	1,158	236
N市	9	9		14,754	93,631	10,779	694.0	356.4	9,892.0	6.4%	1,485	1,056	1,151	74
O市	37	10	27	19,949	111,645	17,325	1,392.0	1,658.0	14,275.0	8.0%	1,452	1,279	1,552	125
P市	9	8	1	19,138	96,750	9,501	759.0	185.0	8,556.0	8.0%	1,470	884	982	78
Q市	10	5	5	9,600	30,942	7,888	874.0		7,014.0	11.1%	2,369	2,267	2,549	282
R市	7	2	5		89,419	10,836	1,749.7	1,599.2	7,486.9	16.1%	801	837	1,212	196

出典：調査報告書

(6) クロスセクター効果に基づく各路線の現状分析

本市が運行を支援している路線バスについて、クロスセクター効果に基づいた現状の分析を行いました。

クロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止した場合に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる、地域公共交通が持つ多面的な効果です。

したがって、効果と費用の比較により事業を評価する費用対効果とは異なり、クロスセクター効果では、「地域公共交通に対する財政支出」と「地域公共交通を廃止した場合の分野別代替費用」という費用同士の比較を行います。

比較に当たって算出する分野別代替費用とは、路線バスなどの地域公共交通を廃止した場合に必要な、通学・医療（通院）・商業（買い物）・観光などで利用される方々に対するタクシー券の配布や代替バスの運行といった代替策への費用を指します。

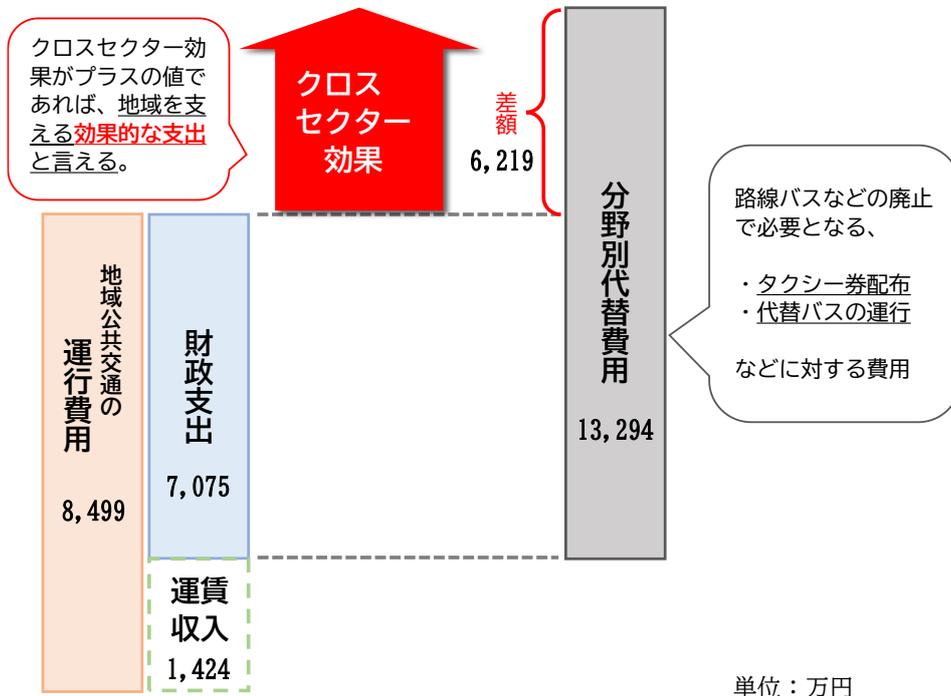
なお、今回の分析については、クロスセクター効果に関する多様な視点・計測方法が研究・提唱されている中で、公共交通（移動手段）に着目した分析を目的とするため、北陸信越運輸局で提示されている算定モデルを採用し分析しました。

本市内を運行するシルキーバスについて、路線を廃止した場合の代替費用は年間1億3,294万円と試算されます。

一方で、これら路線に対する財政支出の合計額は年間7,075万円であり、代替費用と財政支出の差額に当たるクロスセクター効果は年間6,219万円となります。

このように、集計結果としては、財政支出に対しクロスセクター効果が一定量確認されることから、バス路線の維持は効果的な支出であると評価できます。

以下の図は、クロスセクター効果のイメージ図に本市の財政支出などを重ねたものです。



$$(\text{クロスセクター効果}) = (\text{分野別代替費用 (一般財源を基本として算出)}) - (\text{財政支出})$$

参考：国土交通省 近畿運輸局「地域公共交通 赤字=廃止でいいの?」、土井勉「地域公共交通のクロスセクター効果 (CSE) とは?」

図 6-9 クロスセクター効果

7. 調査結果

(1) 住民アンケート

①調査概要

調査期間	令和4（2022）年9月8日（木）～令和4（2022）年9月25日（日）
配布回収方法	郵送による配布・回収
配布数	1,700世帯
回収数	639世帯（1,917人）※
回収率	37.6%

※設問内容により、個人（1世帯で最大3人まで）に問う設問あり

②調査結果

1)回答者の構成

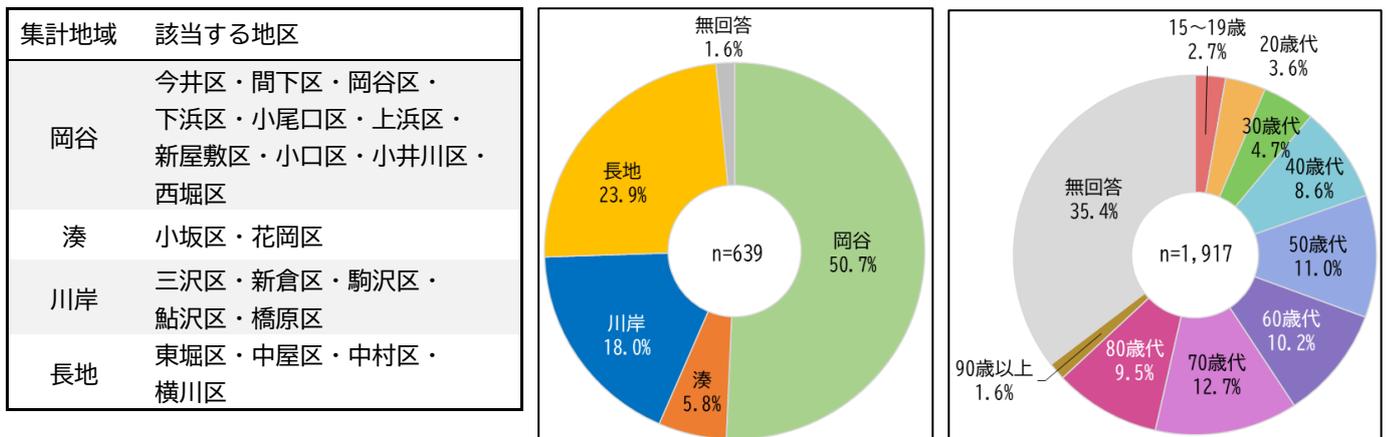
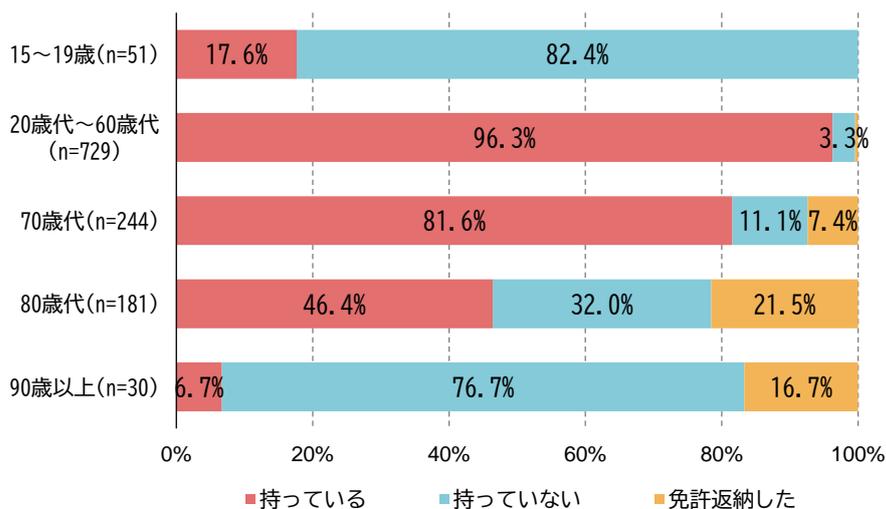


図 7-1 回答世帯の地域別構成

図 7-2 回答者の年齢別構成比

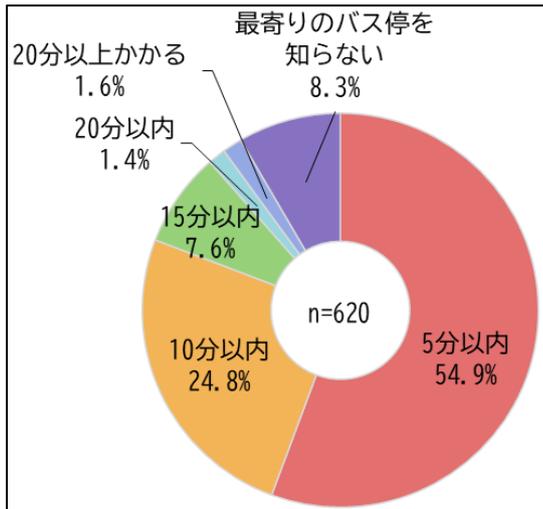
2)免許所持の有無



70歳代では8割以上が免許を所持していることが分かります。

図 7-3 免許所持の有無

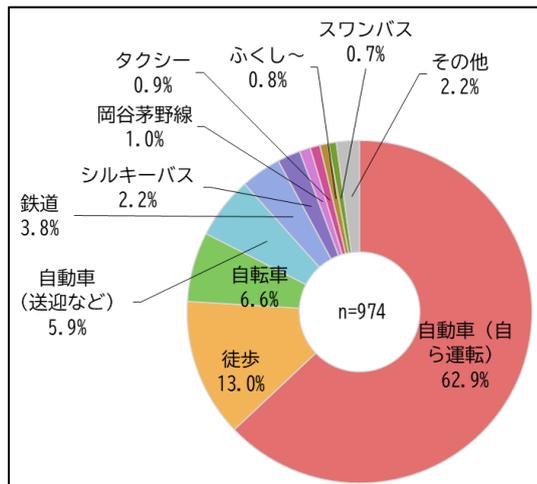
3) バス停までの徒歩時間



バス停までの徒歩時間について、「5分以内」、「10分以内」の順に多くなっています。

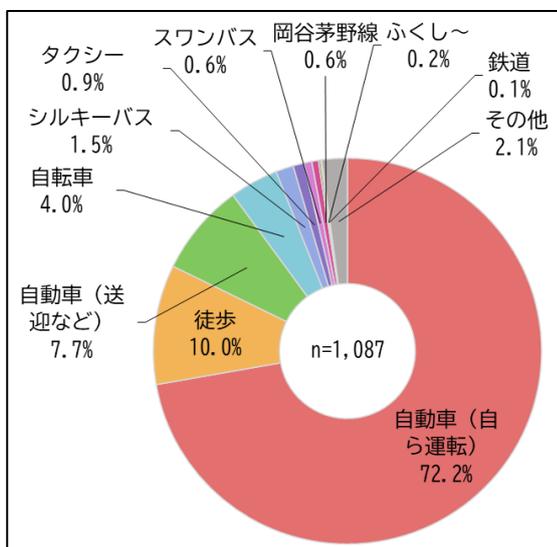
4) 普段の外出行動

・通勤・通学



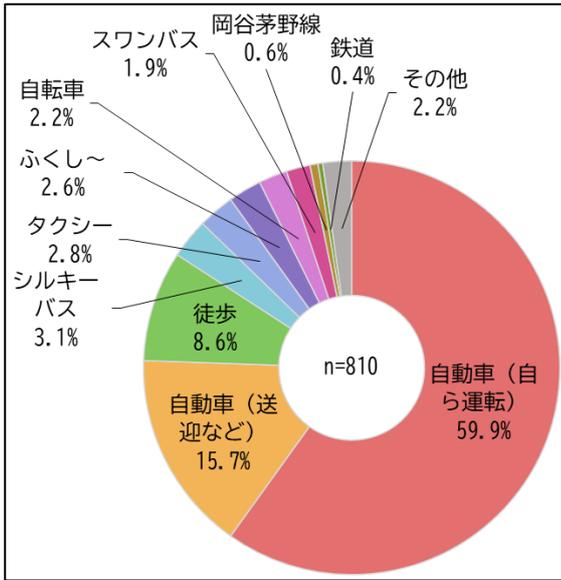
交通手段では、「自動車（自ら運転）」、「徒歩」、「自転車」、「自動車（送迎など）」といった公共交通以外の回答が8割を超えています。

・買い物



交通手段では、「自動車（自ら運転）」、「徒歩」、「自転車」、「自動車（送迎など）」といった公共交通以外の回答が9割を超えています。

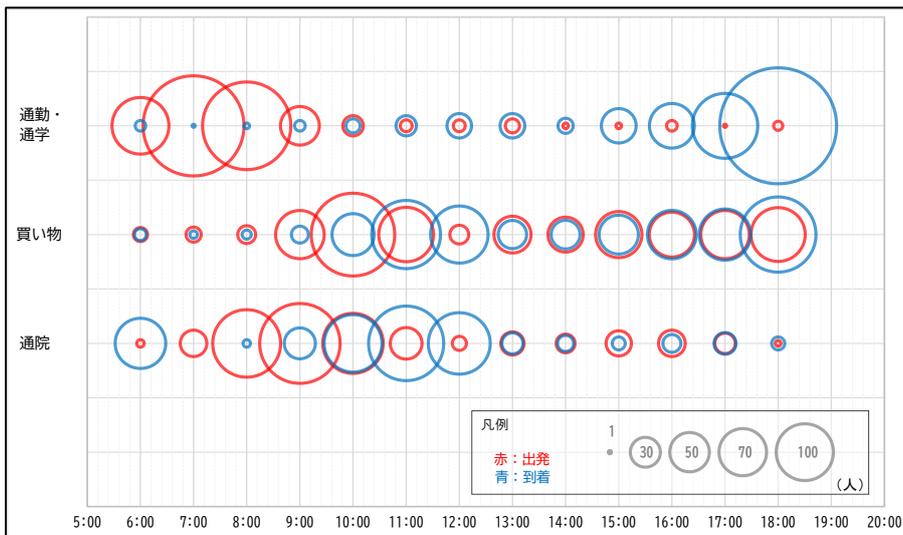
・通院



交通手段では、「自動車（自ら運転）」、「自動車（送迎など）」、「徒歩」、「自転車」といった公共交通以外の回答が8割を超えています。

図 7-7 通院で利用する交通手段

・外出時の出発・到着時間



- 通勤・通学では、出発は7時、到着は18時がピークとなります。
- 買い物では、出発・到着ともに10時や18時頃が多くなっています。
- 通院では、出発・到着の両ピークが午前中に集中しています。

図 7-8 目的別の出発・到着時間

・バスの利用について

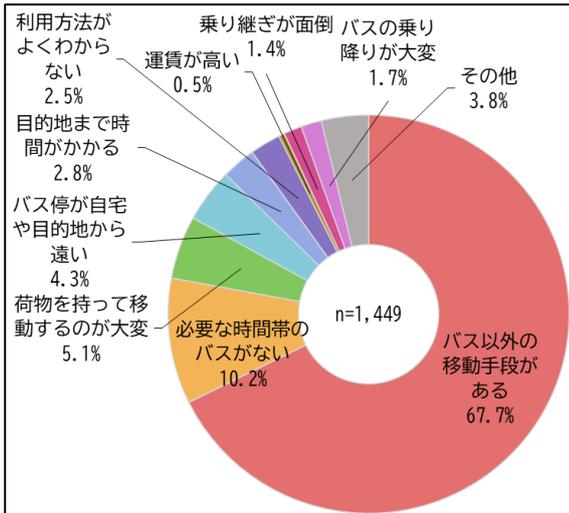


図 7-9 利用しない理由

市内のバスをほとんど利用しない（月1回以上の利用がない）方について、利用しない理由では、「バス以外の移動手段がある」が最多となっており、「運賃が高い」との回答は少なくなっています。

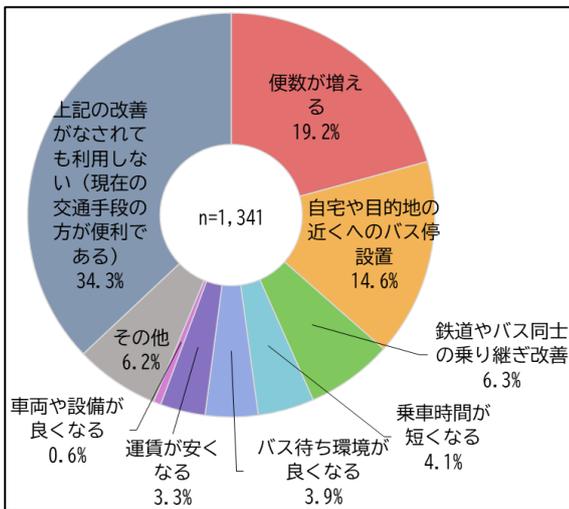


図 7-10 利用したいと思える条件

どのような条件が整えばバスを利用したいかについては、「改善がなされても利用しない（現在の交通手段の方が便利である）」との回答が最多となっており、改善が望まれる条件では、「便数が増える」や「自宅や目的地の近くへのバス停設置」といった回答が多くなっています。

・市内のバスの理想像

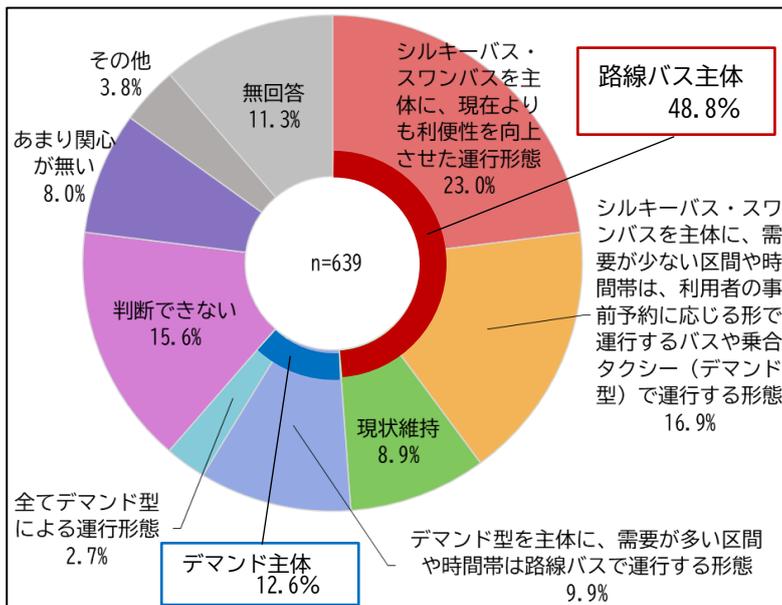
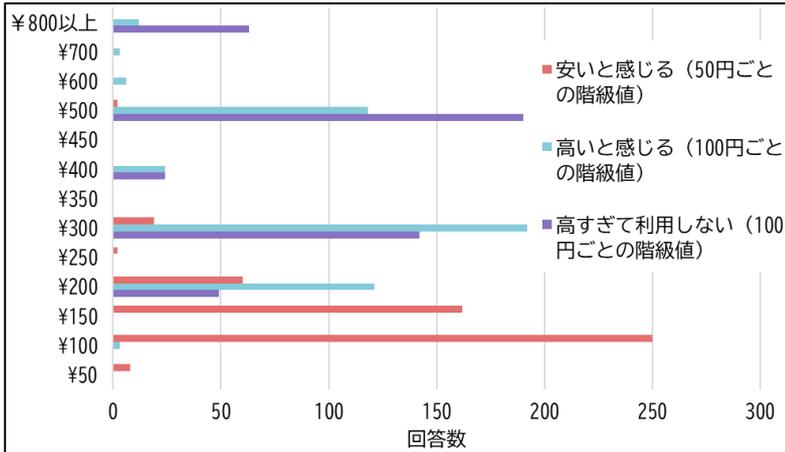


図 7-11 本市のバスの理想像

- 本市のバスについて、将来的な運用形態として、路線バス（定時定路線型）の運行を主体に望む声が多くなっています。
- 一方で、デマンド型交通を主体に望む回答は1割程となっています。

・理想的な運賃

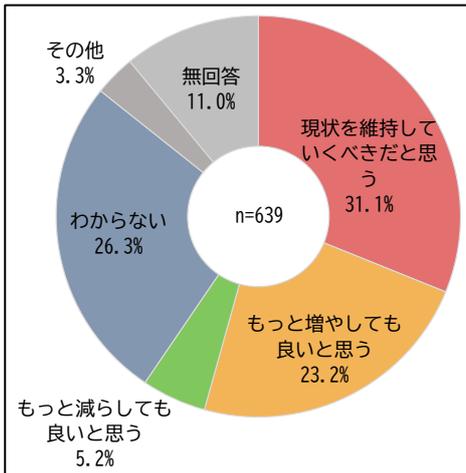


市内の路線バスの運賃について、回答が最多の金額帯は以下の通りです。

- ・安いと感じる⇒100 円以下
- ・高いと感じる⇒200～300円付近
- ・高すぎて利用しない⇒500 円以上

図 7-12 理想的な運賃

・公共交通の経費（歳出額）について



- 市の公共交通に対する経費について、「現状を維持していきべきだと思ふ」との回答が最多となっています。
- 変更を望む回答では、「もっと増やしても良いと思ふ」との回答が多く、「もっと減らしても良いと思ふ」との回答は少なくなっています。

図 7-13 公共交通の経費の方向性

(2) 市内運行バスの利用実態調査結果

①調査概要

目的：現状のバス利用者の属性、利用区間の実態を把握するため。

日程：令和4（2022）年10月1日（土）、10月4日（火）、10月6日（木）の計3日。

実施要領：バス車両に調査員1名が同乗し、調査票を乗客に配布、回答後、回収する形式

回答サンプル数：平日 568 件 土曜日 316 件

調査路線	調査日程		調査対象
今井・長地線	10/1(土)	10/4(火)	全便、全区間調査
長地・今井線	10/1(土)	10/4(火)	全便、全区間調査
市街地循環西ルート	10/1(土)	10/4(火)	全便、全区間調査
市街地循環東ルート	10/1(土)	10/4(火)	全便、全区間調査
やまびこ公園線	10/1(土)	10/4(火)	全便、全区間調査
川岸橋原線	10/1(土)	10/4(火)	全便、全区間調査
川岸線	10/1(土)	10/6(木)	全便、全区間調査
スワンバス内回り線	10/1(土)	10/6(木)	全便、suwa ガラスの里・北有賀～岡谷市役所～下諏訪町 役場間のみ調査（岡谷市域）
スワンバス外回り線	10/1(土)	10/6(木)	
岡谷茅野線	10/4(火)		全便、岡谷駅～大社通り四ツ角間のみ調査

②利用頻度

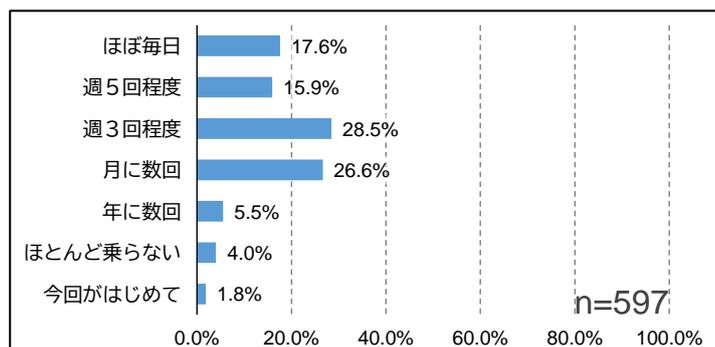


図 7-14 市内運行バスの利用頻度

利用頻度では、「週3回程度」と「月に数回」との回答が同程度で最多となっています。次いで、「ほぼ毎日」と「週5回程度」の順に多くなっています。

③利用者の年齢

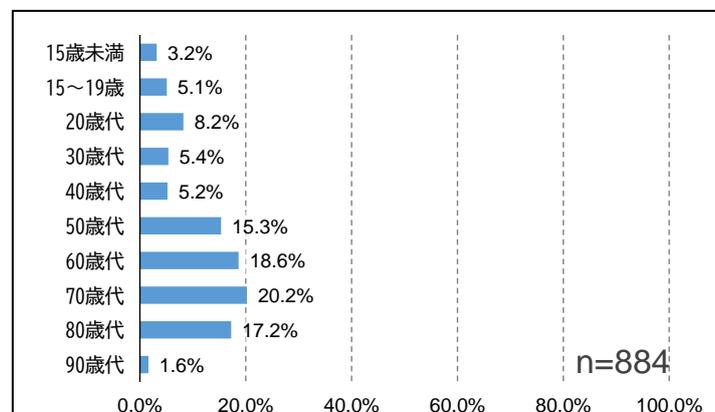
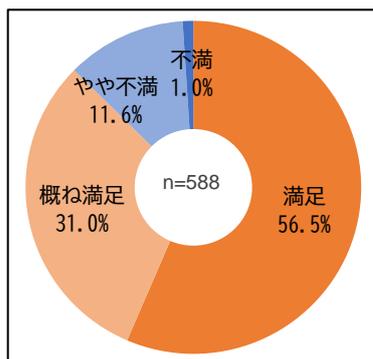


図 7-15 市内運行バスの利用者の年齢

利用者の年齢では、「70歳代」が最多となっており、「60歳代」、「80歳代」、「50歳代」の順で多くなっています。

なお、「50歳代」以上が7割を超えています。

④満足度



満足度では、「満足」の回答が5割を超えており、「満足」、「概ね満足」を合わせると9割近くに達しています。

図 7-16 市内運行バスの利用者の満足度

(3) 交通事業者アンケートの主な結果

①運行ダイヤ・ルートについて

- ・岡谷駅での列車への接続が短い（バスのおくれによるところあり）。
- ・ダイヤが変わり、新しい運行時間になると、シルキーバスとスワンバスの接続が悪くなる。
- ・ダイヤによって運行経路が異なるため、市外の方など、初めてご利用されるお客様には分かりづらい。

②利用者の獲得方法について

- ・人口減少などによるさらなる利用者減少。
- ・キャッシュレス化を考えたいが、ご利用のお客様が高齢者の方が中心の路線もあるため、現在 60 代の方々が免許返納されるタイミングであれば便利と考える。
- ・販売窓口の充実。
- ・乗車体験といったイベントを通じ、利便性を伝えたい。

③運行業務上の支障について

- ・一部路線は連続しての運行が多く、乗務員の休憩の確保に課題がある。
- ・道路状況などにより、一部地域では車両のすれ違いが困難な場合がある。
- ・乗務員不足が深刻化している。
- ・車両の老朽化。

④デマンド型交通の導入について

- ・デマンド型交通に関して、現時点ではスマホなどを利用した形態は難しく、電話予約での利用になってしまうと考える。
- ・福祉タクシーがあるため、本市ではデマンド交通はなじまない。

(4) 福祉タクシー（ふくし〜）利用者アンケート

①調査概要

目的：福祉タクシー運行事業内容の見直しなどに係る資料として、利便性の向上を図るため。

調査対象者：福祉タクシー利用券購入者

調査場所：社会福祉課、各支所など販売所

集計期間：令和4（2022）年（各所の営業時間内に実施）

調査方法：利用券販売時に、窓口にて別紙アンケート用紙により職員の聴取
もしくは、購入者による記入。

回答者数：103人

②調査結果

1)回答者の区分

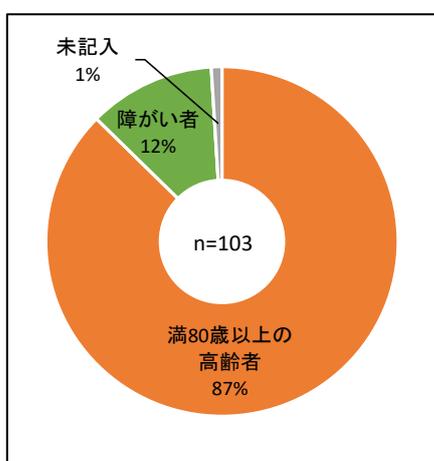


図 7-17 回答者の内訳

回答者の区分では、満80歳以上の高齢者の回答が約9割と最多であり、ついで、障がい者の回答は1割程度となっています。

2)利用頻度

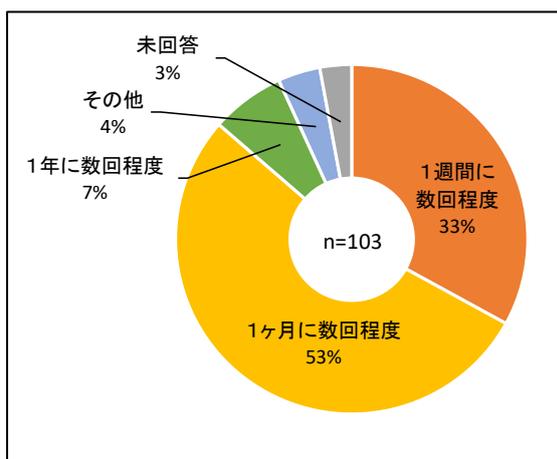


図 7-18 利用頻度

利用頻度では、「1ヶ月に数回程度」が約5割で最多であり、ついで「1週間に数回程度」が多くなっています。

一方で、「1年に数回程度」との回答は1割未満となっています。

3)利用目的（複数回答あり）

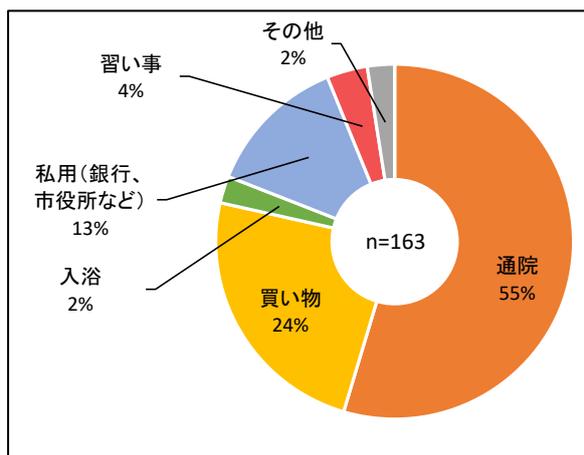


図 7-19 利用目的

利用目的では、「通院」の回答数が最多となっており、住民アンケートにおける傾向と一致します。

次いで、「買い物」、「私用(銀行、市役所など)」の順に多くなっています。

4)利用時間帯（複数回答あり）

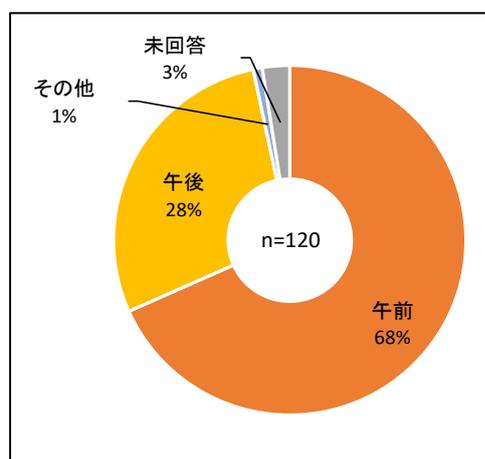


図 7-20 利用時間帯

利用時間帯では、「午前」との回答数が最多となっています。

この傾向は、利用目的と同様に前述の住民アンケートにおける外出時の時間帯の傾向と一致しています。

5)予約の取りやすさ

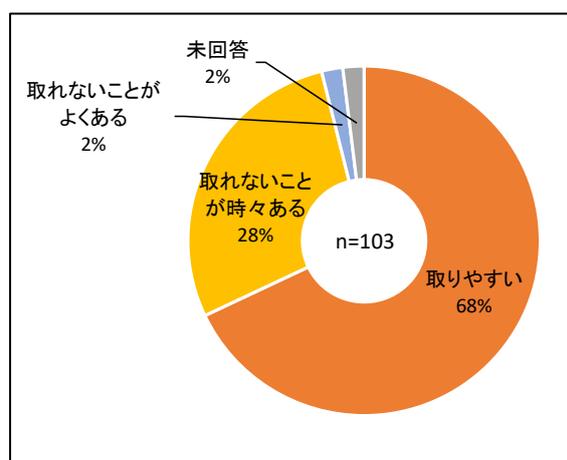


図 7-21 予約の取りやすさ

予約の取りやすさに関する実態では、7割弱が「取りやすい」と回答している一方で、3割程度が「取れないことが時々ある」と回答しています。

6) 予約が取れない場合の代替手段（複数回答あり）

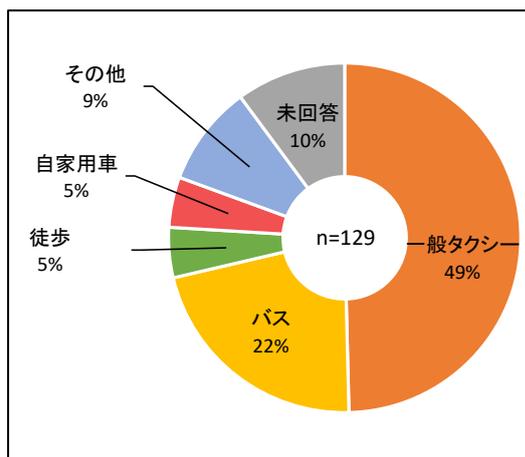


図 7-22 予約が取れない場合の代替手段

予約が取れない場合に利用する移動手段として、「一般タクシー」との回答数が最多であり、次いで「バス」が多い傾向となっています。

7) 帰宅時の手段（複数回答あり）

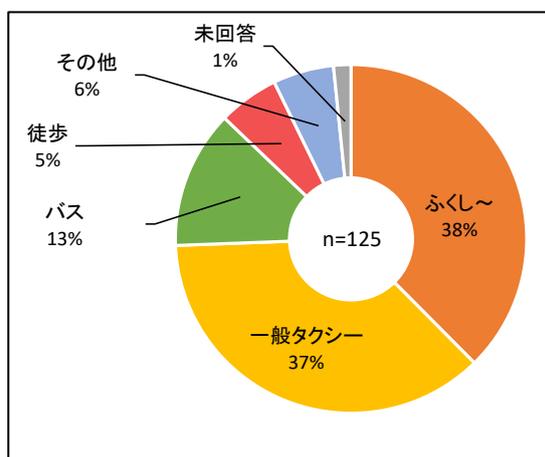


図 7-23 帰宅時の手段

帰宅時の移動手段では、「ふくし～」、「一般タクシー」との回答数が同程度で最多となっています。

8) 乗り合いへの抵抗感

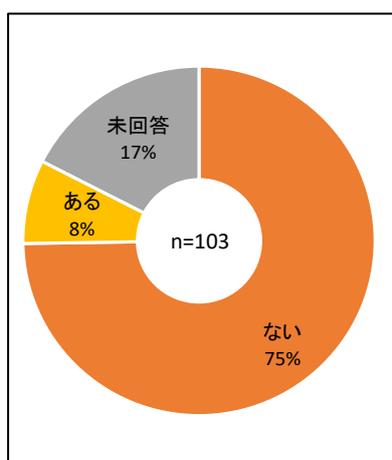
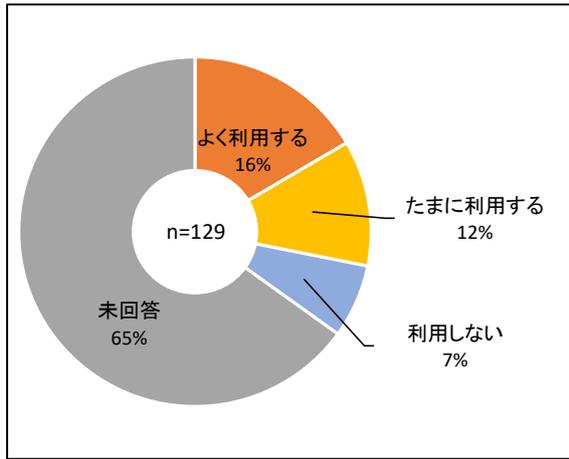


図 7-24 乗り合いへの抵抗感

乗り合いへの抵抗感では、「ない」との回答は約8割となっており、「ある」との回答は1割未満となっています。

9)シルキーバスの利用について



「ふくし～」利用者のシルキーバスの利用状況としては、「よく利用する」との回答が多くなっており、「利用しない」との回答はおよそ1割未満となっています。

図 7-25 シルキーバスの利用頻度

(5) 福祉タクシー利用券（免許返納特典）交付者アンケート

①調査概要

目的：福祉タクシー利用促進事業の効果検証と、地域公共交通計画策定の資料とするため

調査対象者：免許返納による福祉タクシー利用券交付者 71名

調査期間：令和4（2022）年11月10日（木）～11月25日（金）

調査方法：自宅に通知を郵送し、返信用封筒で提出を依頼

回答者数：52名（回収率 73.2%）

②調査結果

1)お住まいの地区

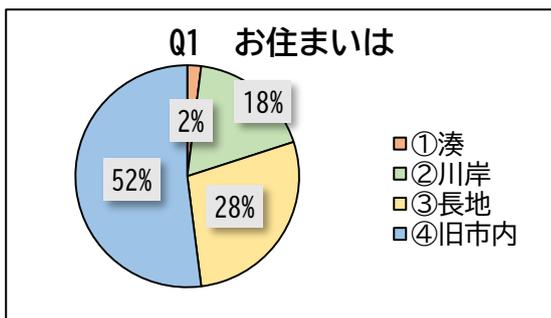


図 7-26 お住いの地区

2)運転免許を自主返納した主なきっかけ

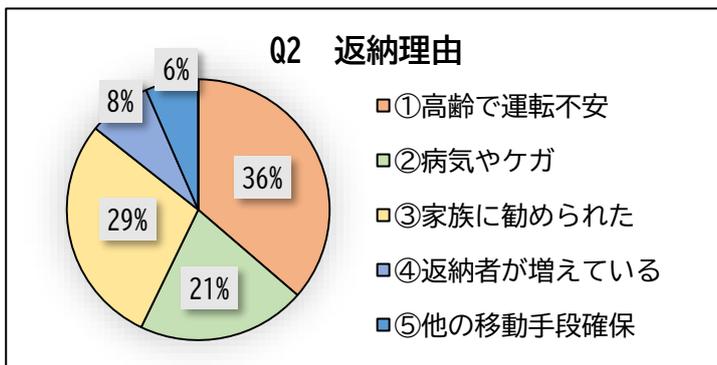


図 7-27 自主返納の理由

3)免許返納後の主な移動手段

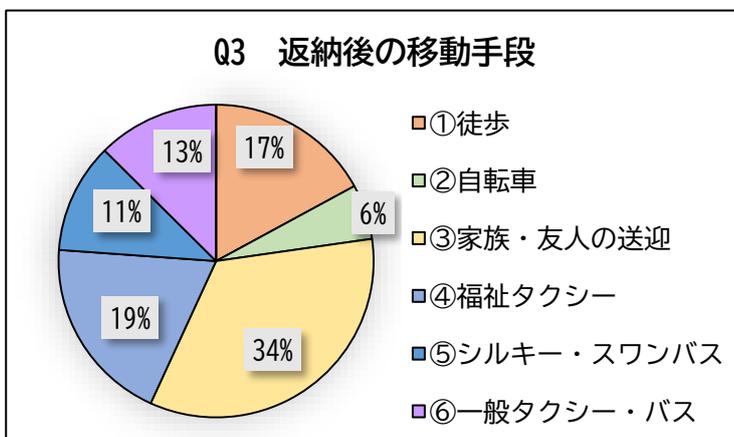


図 7-28 返納後の移動手段

「運転が不安」が最も多いですが、「家族の勧め」で返納した、という方も3割近く見られます。

また、「以前から〇〇歳になったら返納すると決めていた」といった回答も見られました。

「家族・友人の送迎」を頼りにしている方が最も多く、次いで「福祉タクシー」が多くなっています。

健康維持のため、なるべく「徒歩」や「自転車」を使用したいと答えた方も複数見られました。

4) 利用券の無料交付制度をどこで知ったか

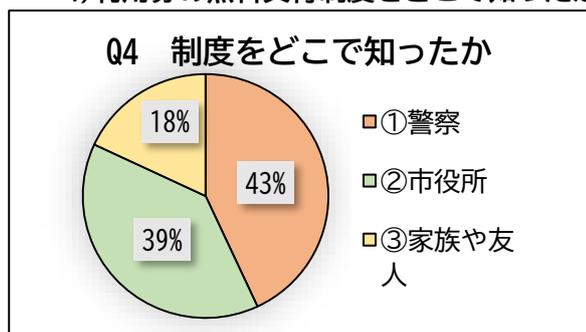


図 7-29 返納特典をどこで知ったか

「警察」からの案内が最も多く、次点の「市役所」の広報などで知ったという方とほぼ同数となっています。

5) 免許返納以前から福祉タクシーを利用していたか

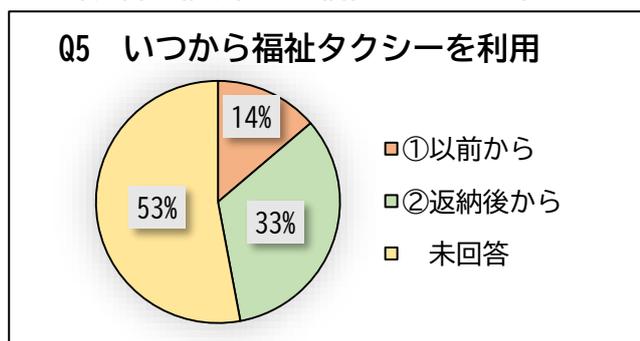


図 7-30 福祉タクシーの利用開始時期

「返納後」に初めて福祉タクシーを利用した方は33%（17名）となっています。（交付を受けたばかりでまだ利用していない、との回答は未回答者に含んでいます。）

6) 今後も福祉タクシーを利用したいか

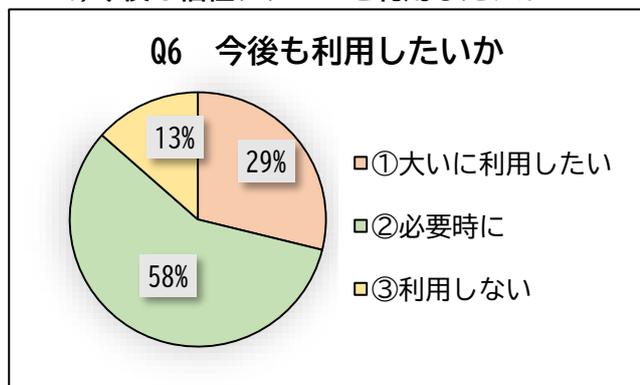


図 7-31 今後の利用意欲

「大いに利用」、「必要時に」を合わせると9割近くに達しています。特に、問5で「返納後に初めて利用」と回答した方のうち、半数が「大いに利用したい」と回答しています。

7) 高齢者の方が外出しやすくなるには何が必要か

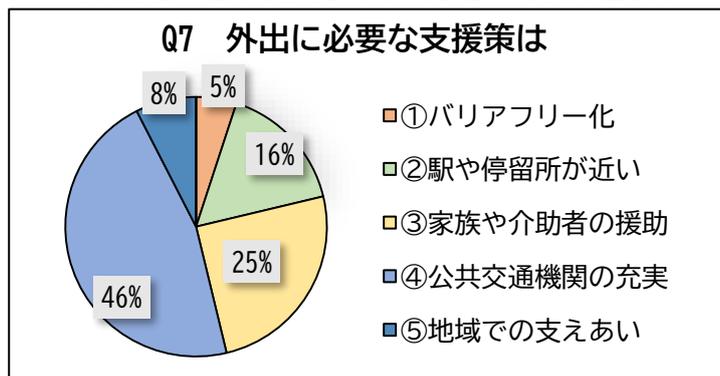


図 7-32 高齢者に必要な支援策

「公共交通機関の充実」が半数近くを占めており、次いで「家族や介助者の援助」が多くなっています。

8. 調査結果の総括

計画策定に向け実施した基礎調査（岡谷市地域公共交通計画策定支援（調査）業務調査報告書）の結果について、以下のとおり総括します。

市民アンケート

- ・ 普段の外出行動では自家用車の利用が約7割である。
- ・ 70歳代では8割以上が免許を所持している。
- ・ 今後のバスのあり方について、定時定路線を望む声が約5割あり、デマンドを主体に望む声は約1割であり、残り4割は「判断できない」、「あまり関心が無い」、「その他」、「無回答」であった。
- ・ バスを利用したいと思える条件では、「改善がなされても利用しない」が3割以上を占め、次点で増便やバス停の配置改善を望む声が多い。
- ・ バス停までのアクセスは「5分以内」が約5割を占め、「最寄りのバス停を知らない」が1割弱見られる。
- ・ 現状の運賃設定（シルキーバス：大人150円）は適正である。
- ・ 公共交通に対する市の歳出額の今後について、「現状維持」を望む声が約3割で最多であり、「増やしても良い」との回答は約2割、「減らしても良い」との回答は1割に満たない。

利用者実態調査

- ・ シルキーバスなどの満足度は、「満足」「概ね満足」の合計が約9割である。

交通事業者アンケート

- ・ 利用者からの声として、鉄道や他路線のバスへの接続改善に関するものがある。
- ・ 初めての利用者にとっては、運行経路がダイヤにより異なる路線の利用が不安との声がある。
- ・ 乗務員の不足と業務負担の増加。
- ・ キャッシュレス決済推進や乗車体験イベントなどによる利用促進が必要である。
- ・ 利用者減少への対策が必要である。
- ・ 車両更新が必要である。

福祉タクシー利用者アンケート

- ・ 午前中の利用が多い。
- ・ 予約が取れない場合には一般タクシーを利用するとの声が最多で、次いでバスが多い。
- ・ 福祉タクシー利用者は、シルキーバスも同様に利用している。

免許証返納特典（福祉タクシー利用券・シルキーバス回数券）アンケート

（福祉タクシー）

- ・ 免許証返納後は家族や友人の送迎を頼りにする声が最も多い。
- ・ 今後も福祉タクシーを利用したいとの声は約9割を占める。
- ・ 高齢者の方への外出支援として、「公共交通機関の充実が必要」との回答が半数近くを占める。

（シルキーバス）

- ・ 免許証自主返納のきっかけは「身体・判断能力の低下」が約3割で最も多い。
- ・ 免許証自主返納後の移動手段は、シルキーバス、スワンバスが約3割で最も多い。

全国的なDX推進やゼロカーボン推進からの視点

- ・ 全国的に見ると、AIデマンドなどの試験導入のほか、スマートフォンによる情報提供（乗換案内、バスロケーションシステム）、交通系ICによる電子決済の導入が増加している。
- ・ 環境にやさしい車両の導入事例がある。

9. 本市の地域公共交通の課題

現状と調査結果の総括により、本市の地域公共交通が取り組むべき課題は以下のとおりです。

■ 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 I C などの電子決済の導入の検討

■ 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
- A I 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

■ 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

10. 本市の公共交通の将来像

市内各地を公共交通で効率的に結ぶことができるネットワーク形成を行い、持続可能な公共交通網の実現に向けて、本市の公共交通の将来像を次のとおり定めます。

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

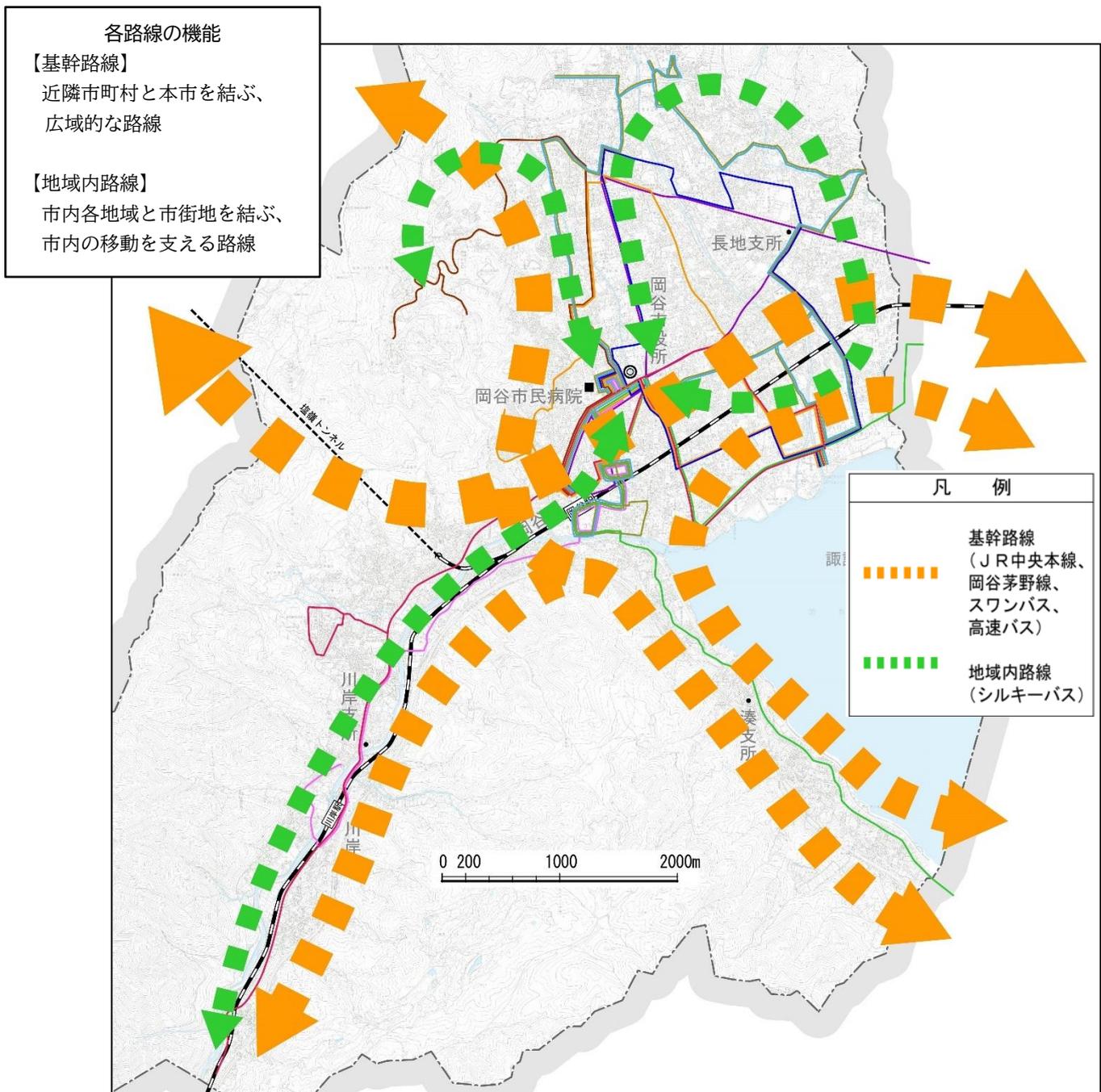


図 10-1 本市の公共交通の概念図（各路線の機能）

11. 計画の目標・方針

目標1. 利便性の高い公共交通ネットワークの形成

本市は、鉄道、バス、タクシーなどが整った状況ではありますが、市民の生活利用における移動実態として、自動車を自ら運転するなど、公共交通以外を普段から利用する割合が8割以上となっており、公共交通の利用が少ない現状にあります。

シルキーバスやスワンバスは、主に高齢者や子どもといった“交通弱者”の移動手段となっています。また、高齢者（80歳以上）と障がい者が利用できるデマンド型タクシーである福祉タクシーについても、“交通弱者”の移動手段の一端を担っています。

こうした中で、シルキーバスの満足度は高いものの、通学時間帯の鉄道との接続などへの改善を望む声や、利用頻度の低い路線もあることから、利用者の利便性の改善といった課題もあります。

この他、全国的にはDX（デジタルトランスフォーメーション）が推進されており、将来性も踏まえた、利便性の高い公共交通ネットワークの形成に関する以下の方針を定めます。

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

目標2. 持続可能な地域公共交通の実現

高齢者の免許保有率の上昇や自家用車利用者など、公共交通以外の利用者が多いことにより、シルキーバスの運賃収入は減少傾向であることから、運行に対する本市の支援額は増加傾向にあります。このため、公共交通を維持するためには、公共交通を利用していない方に対する公共交通利用の啓発が必要です。

また、バス事業者の観点からは、バス利用者の減少だけでなく、深刻な乗務員不足や車両老朽化への対応など、事業継続上の課題も重なり、収支状況の改善が必要といえます。便利な市民生活を確保するためには、公共交通関係者が連携しながら取組を進めるとともに、地域住民の公共交通への関心や認識の改善、協力も必要です。

こうした現状を踏まえ、持続可能な地域公共交通の実現に関する以下の方針を定めます。

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

目標3. 少子高齢社会やゼロカーボンへの対応

本市の人口は今後も減少が見込まれます。高齢化率は上昇が続きますが、公共交通の主要な利用者である高齢者人口は減少が進んでいます。

しかし、高齢者による交通事故などの発生件数が全国的に増加傾向にあるなど、運転免許証自主返納への関心が高まっており、返納率が上昇すると見込まれるため、高齢者などに対する移動支援に配慮が必要です。

こうした状況に対し、自動車利用からの転換や運行車両の転換によるゼロカーボンシティの推進など、公共交通から取り組むべき「将来に向けたまちづくり」への対応が求められています。

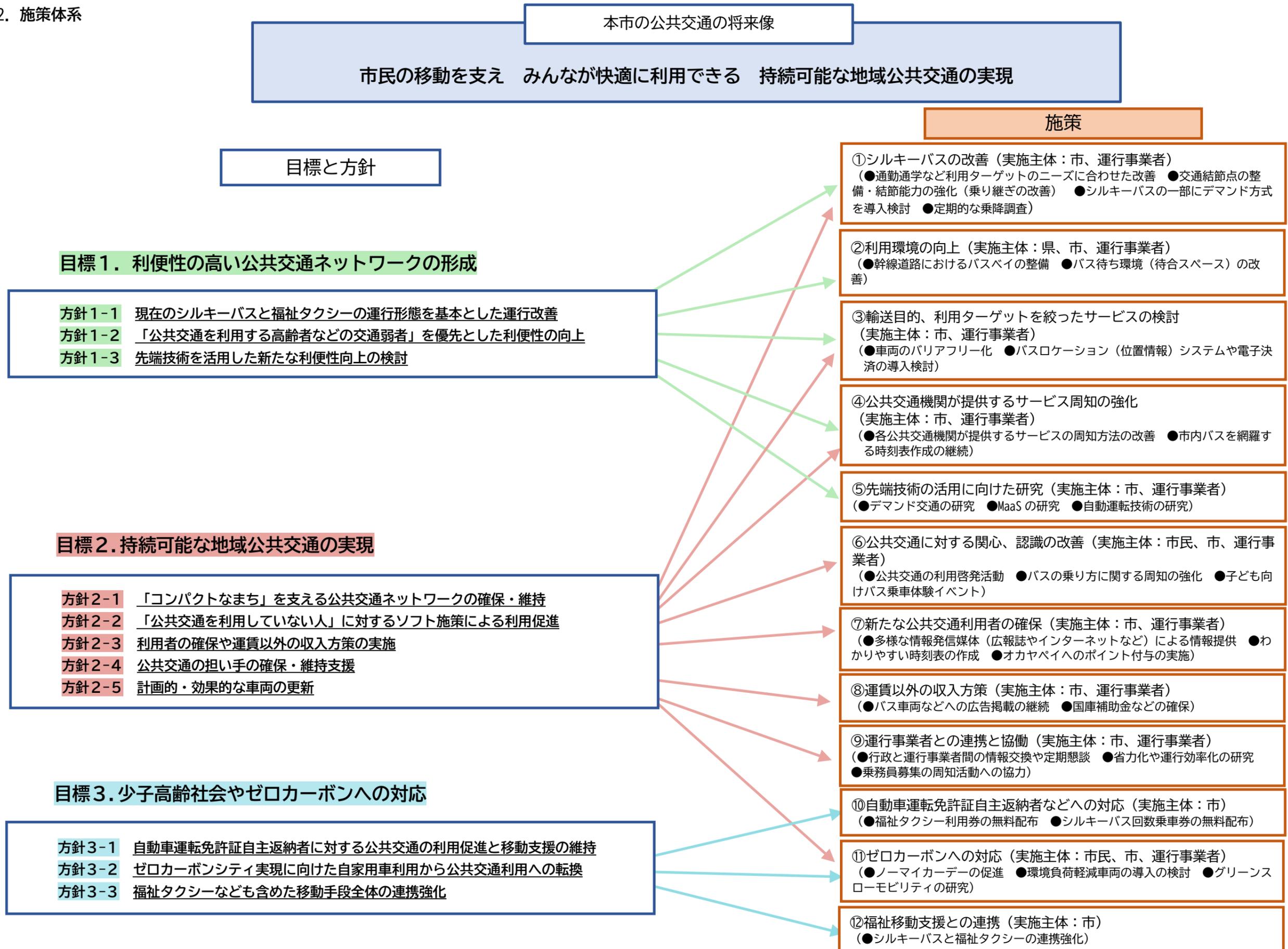
このため、少子高齢社会やゼロカーボンへの対応に関する以下の方針を定めます。

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

12. 施策体系



13. 目標達成に向けて実施する施策（①～⑫は P48 の施策に対応している）

(1) 目標 1 に対する主な施策

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

関連する方針	実施主体
方針 1-1・1-2	市・運行事業者

既存のシルキーバスなどについて、通学時間帯における鉄道との接続に関する改善要望が見られるため、利用実態を勘案したダイヤの一部改正に取り組みます。

2) 交通結節点の整備・結節能力の強化（乗り継ぎの改善）

関連する方針	実施主体
方針 1-2	市・運行事業者

現在、岡谷駅におけるシルキーバスの乗降場所は正面口と南口となっていますが、通勤通学者の鉄道への乗り継ぎなどを考慮し、今井・長地線、長地・今井線の朝夕便については正面口発着を検討します。



図 13-1 岡谷駅 バス停



図 13-2 岡谷駅南口 バス停

3)シルキーバスの一部にデマンド方式を導入検討

関連する方針	実施主体
方針 1-1・1-2・2-1	市

道幅が狭く、急峻な坂があるなどにより、一部地区においては最寄りのバス停までの移動が困難という声があります。

こうしたことから、高齢者などの利用を考慮し、不便地域を解消するため、デマンド（予約）型での運行を検討します。

4)定期的な乗降調査

関連する方針	実施主体
方針 1-1	市・運行事業者

利用実態に即した運行形態とするため、定期的な乗降調査を実施します。

②利用環境の向上

1)幹線道路におけるバスベイの整備

関連する方針	実施主体
方針 1-2	県・市

幹線道路については、バス停車時の後続車両の滞留防止や乗降客の安全確保といった観点により、改良工事などに合わせたバスベイ（歩道を切込んだバス停）の整備を推進します。



図 13-3 バスベイの整備例（鶴峰公園）

2)バス待ち環境（待合スペース）の改善

関連する方針	実施主体
方針 1-2	市・運行事業者

公共交通の各路線の結節点となるバス停において、良好なバス待ち環境となるように努めます。岡谷駅や岡谷市民病院などの、公共交通の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。



図 13-4 岡谷駅南口バス停



図 13-5 岡谷市民病院前バス停



図 13-6 岡谷市役所前（蚕糸公園）

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

関連する方針	実施主体
方針 1-2・2-5	市・運行事業者

令和5（2023）年3月に、今井・長地線へ低床型のバス車両を導入し、バリアフリーへの対応を進めています。

今後もバリアフリーへの対応を進めるにあたり、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めます。



図 13-7 本市で導入済みの低床型バス車両（今井・長地線）

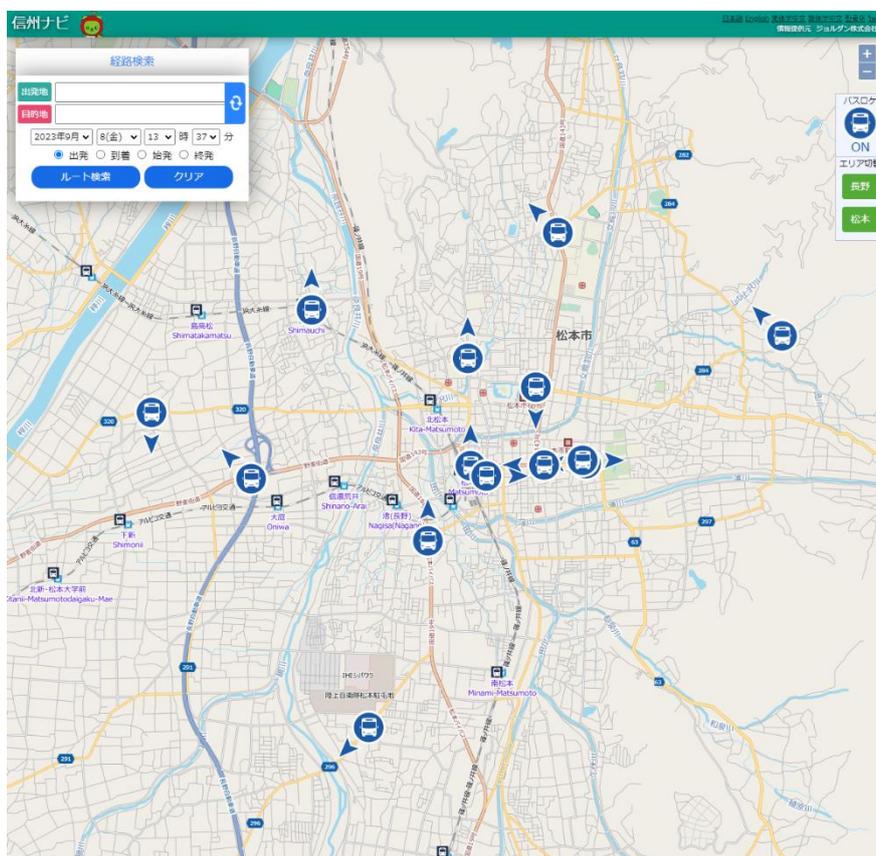
2) バスロケーション（位置情報）システムや電子決済の導入検討

関連する方針	実施主体
方針 1-3・2-2	市・運行事業者

スマートフォンの普及により、インターネットを通じたサービスの充実が全国的に進んでおり、バス車両の位置情報を取得できるサービス（バスロケーション）や、交通系 IC をはじめとした電子決済の導入が増加しています。

こうした技術を活用し、さらなる利便性の向上を図るため、長野県が提供する「信州ナビ」によるバスロケーションの提供や交通系 IC による電子決済の導入を検討します。

なお、県は、1 枚のカードで公共交通機関の利用、さまざまなお店や施設での決済が可能となるよう、地域連携 IC カードを推進していることから、公共交通機関の垣根を超えた円滑な決済環境の整備という観点により、周辺市町村と足並みを揃えて導入の検討を行います。



出典：信州ナビ

図 13-8 長野県内のバスロケーションシステム



出典：東日本旅客鉄道

図 13-9 交通系 IC カードの事例

④公共交通機関が提供するサービス周知の強化

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

関連する方針	実施主体
方針 1-2・2-2	市・運行事業者

公共交通利用者への情報提供に加え、公共交通を利用していない方への利用促進として、各公共交通機関によるサービスの周知方法の改善に取り組みます。



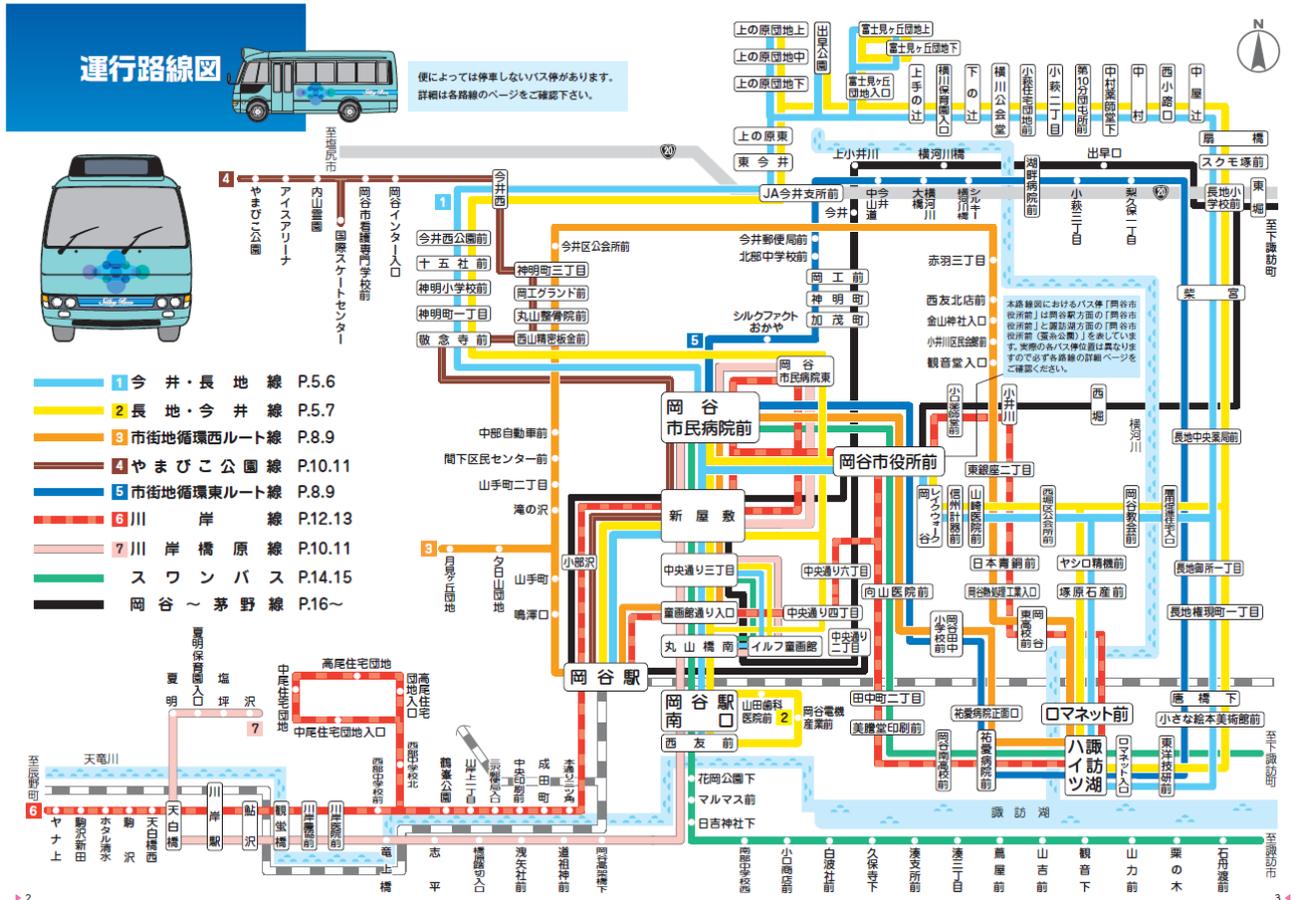
出典：アルピコ交通株式会社/ジェイアールバス関東株式会社

図 13-10 SNSを利用した公共交通機関の運行情報の提供の状況

2)市内バスを網羅する時刻表作成の継続

関連する方針	実施主体
方針 1-2・2-2	市・運行事業者

現在提供しているシルキーバスをはじめとした市内のバス路線図・時刻表については、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利用者への情報提供を実施します。



出典：シルキーバス時刻表（令和4年度リニューアル版）

図 13-11 岡谷市内公共交通運行路線図

⑤先端技術の活用に向けた研究

1) デマンド交通の研究

関連する方針	実施主体
方針 1-3	市・運行事業者

デマンド型運行については、予約形式（アプリ予約、WEB予約、電話予約など）、運行形式（乗降箇所や乗降時間が限定されるセミデマンド、乗降箇所に制限のないフルデマンド）などを十分に研究し、導入に向けた検討を行います。

加えて、予約に基づいた運行経路の決定方法として、AI（人工知能）を活用した運行システムなども研究します。



図 13-12 AI デマンドのイメージ図

2)MaaS (Mobility as a Service) の研究

関連する方針	実施主体
方針 1-3	市

MaaS とは、移動手段の一つ一つを移動サービスとして捉えるのではなく、利用者が一回の行動で利用するすべての移動手段を一括のサービスとして捉えた、公共交通の新たな考え方です。

MaaS では、移動手段の検索、予約、決済方法もサービスとして捉え、通院や買い物といった移動目的などと連携することで、地域全体の課題解決をめざします。

本市で運行するシルキーバスなどの公共交通についても、利用者の目的と連携した運行形態、決済方法などの実現に向けて、本市における MaaS の可能性について研究します。



出典：国土交通省ホームページ

図 13-13 MaaS のイメージ図

3)自動運転技術の研究

関連する方針	実施主体
方針 1-3	市・運行事業者

運行業務の省力化により、運行事業者における乗務員の不足などへ対応するため、公共交通への自動運転技術の導入事例に関する情報収集を行い、本市における導入の可能性を研究します。

(2) 目標2に対する主な施策

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

関連する方針	実施主体
方針 2-2	市民・市・運行事業者

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により、市内の公共交通の利用を促進します。

さあ、あなたの企業も取り組みを始めよう!

まずは「エコ通勤」優良事業所認証の取得をご検討ください。

くわしくはこちらへ
http://www.ecomo.or.jp/environment/eccommuters/list_pref.html

●公的な認証で、社会に、地域に、優良企業*をPRできます。
 『エコ通勤』は、国土交通省及び交通エコロジー・モビリティ財団による公的な認証です。認証を受けると認証制度ホームページなどに「エコ通勤優良事業所」として掲載・PRされる他、認証マークである「エコ通勤優良事業所認証」を、自社のWebサイトや印刷物等に用いることができます。特に優秀な取組みを行っている事業所は、国土交通大臣表彰に推薦されます。

●申請・登録費用は無料です。
 継続すればブロンズ、シルバー、ゴールド認証も。
 申請は、最寄りの地方運輸局 交通政策部環境・物流課等より行うことができ(上記URL または QRコード参照)、申請・登録ともに無料です。2年ごとに有効期限を延長していくことができます。継続していくことで、マークは図のように変化します。

●認証されると、『エコ通勤』関連情報をメルマガでお届けします。
 『エコ通勤』を継続的に行っていくためには、優良事業所同士の情報共有が有効です。認証された事業所には、各種の事例、継続的な取り組みへのヒント、制度の改正等、エコ通勤に関連する情報を掲載したメールマガジンを定期的にお届けします。

国土交通省 総合政策局 地域交通課
 エコ通勤に関する問合せ ☎03-5253-8111
 エコ通勤ポータルサイト:
http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_ik_000073.html

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部
 認証制度に関する問合せ ☎03-3221-7636
 エコ通勤優良事業所認証制度のご案内:
http://www.ecomo.or.jp/environment/eccommuters/eccommuters_top.html



図 13-15 ポケットティッシュ

出典：国土交通省 「始めよう『エコ通勤』」

図 13-14 「エコ通勤」優良事業所認証制度の案内

2) バスの乗り方に関する周知の強化

関連する方針	実施主体
方針 2-2	市・運行事業者

市で作成しているシルキーバス、スワンバス、岡谷茅野線の路線図・時刻表については、現在も取り組んでいるバスの乗り方や乗車料金といった利用案内の掲載を強化、継続し、初めての利用者への乗り方の周知を実施します。




バスの乗り方

1 乗車時



行き先を確認します

乗降口は前方のみです。段差に気をつけてください。

2 降車時



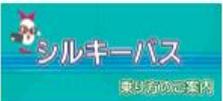
降車するバス停が放送されたら、お近くの降車ボタンを押して下さい。
(ジャンボタクシーは乗車時に降りるバス停を乗務員へ伝えてください。)

3 支払い(運賃後払い)



運賃箱へ運賃(現金・回数券)を入れます。一日券の場合は乗務員へはっきりお見せください。
(ジャンボタクシーは料金前払いです。)

両替はこちら




岡谷市ホームページで、分かりやすい乗り方ムービーも公開していますのでご覧ください。




ナビタイムバス乗換案内に対応しました。

出典：シルキーバス時刻表（令和4年度リニューアル版）

図 13-16 路線図・時刻表における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

関連する方針	実施主体
方針 2-2	市・運行事業者

保育園などへの「バスの乗り方教室」など、子どもたちにバスの乗り方や運賃の支払い方法などについての学習機会を設定し、子ども向けの利用啓発活動を推進します。



図 13-17 市内で実施したバスの乗り方教室の様子

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

関連する方針	実施主体
方針 2-2	市

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

1 今井・長地線 令和2年10月1日改正

バス停名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
岡谷駅南口(南)	○6:40	8:33	10:21	11:53	14:28	※16:15	○17:50
西 山 橋 南	○6:40	8:33	10:21	11:53	14:28	※16:15	○17:50
丸 山 橋 南	○6:43	8:36	10:24	11:56	14:31	※16:18	○17:53
龍田線通り入口	○6:45	8:38	10:26	11:58	14:33	※16:20	○17:55
中央通り三丁目	○6:47	8:40	10:28	12:00	14:35	※16:22	○17:57
新 興 繁	○6:49	8:42	10:30	12:02	14:37	※16:24	○17:59
岡谷市民病院前	↓	8:44	10:32	12:04	14:39	※16:26	↓
飯 堂 寺 前	○6:51	8:46	10:34	12:06	14:41	※16:28	○18:01
神明町一丁目	○6:52	8:47	10:35	12:07	14:42	※16:29	○18:02
神前小学校前	○6:53	8:48	10:36	12:08	14:43	※16:30	○18:03
十五社前	○6:54	8:49	10:37	12:09	14:44	※16:31	○18:04
今井西公園前	○6:55	8:50	10:38	12:10	14:45	※16:32	○18:05
今 井 西	○6:57	8:52	10:40	12:12	14:47	※16:34	○18:07
引入今井支所前	○6:59	8:54	10:42	12:14	14:49	※16:36	○18:09
東 今 井	○7:00	8:55	10:43	12:15	14:50	※16:37	○18:10
上 の 原 東	○7:01	8:56	10:44	12:16	14:51	※16:38	○18:11
上 の 原 西 地 下	○7:02	8:57	10:45	12:17	14:52	※16:39	○18:12
上 の 原 西 地 中	○7:04	8:59	10:47	12:19	14:54	※16:41	○18:14
上 の 原 西 地 上	○7:06	9:01	10:49	12:21	14:56	※16:43	○18:16
上 の 原 西 地 中	○7:06	9:01	10:49	12:21	14:56	※16:43	○18:16
上 の 原 西 地 下	○7:07	9:02	10:50	12:22	14:57	※16:44	○18:17
富士見ヶ丘団地入口	○7:09	9:04	10:52	12:24	14:59	※16:46	○18:19
富士見ヶ丘団地上	○7:11	9:06	10:54	12:26	15:01	※16:48	○18:21
富士見ヶ丘団地下	○7:12	9:07	10:55	12:27	15:02	※16:49	○18:22
富士見ヶ丘団地入口	○7:12	9:07	10:55	12:27	15:02	※16:49	○18:22
新 興 繁	○7:15	9:10	10:58	12:30	15:05	※16:52	○18:25
上 手 の 辻	○7:17	9:12	11:02	12:32	15:07	※16:54	○18:27
福川保育園入口	○7:17	9:12	11:00	12:32	15:07	※16:54	○18:27
下 の 辻	○7:18	9:13	11:01	12:33	15:08	※16:55	○18:28
福川公園前	○7:18	9:13	11:01	12:33	15:08	※16:55	○18:28
中村薬師堂下	○7:20	9:15	11:03	12:35	15:10	※16:57	○18:30
第10分団屯所前	○7:20	9:15	11:03	12:35	15:10	※16:57	○18:30
中村薬師堂下	○7:21	9:16	11:04	12:36	15:11	※16:58	○18:31
西 小 路 口	○7:22	9:17	11:05	12:37	15:12	※16:59	○18:32
中 屋 辻	○7:23	9:18	11:06	12:38	15:13	※17:00	○18:33
新 興 繁	○7:24	9:19	11:07	12:39	15:14	※17:01	○18:34
スクモ屋前	○7:25	9:20	11:08	12:40	15:15	※17:02	○18:35
龍田小学校前	○7:26	9:21	11:09	12:41	15:16	※17:03	○18:36
栄 宮	○7:28	9:23	11:11	12:43	15:18	※17:05	○18:38
龍田中央薬師前	○7:29	9:24	11:12	12:44	15:19	※17:06	○18:39
雇用促進住宅入口	○7:30	↓	11:13	↓	↓	※17:07	○18:40
龍田新倉前	○7:31	↓	11:14	↓	↓	※17:08	○18:41
長地団地一丁目	↓	9:25	↓	12:45	15:20	↓	↓
長地団地二丁目	↓	9:26	↓	12:46	15:21	↓	↓
龍 田 下	↓	9:26	↓	12:46	15:21	↓	↓
新さくら美術館前	↓	9:27	↓	12:47	15:22	↓	↓
東洋技研前	↓	9:27	↓	12:47	15:22	↓	↓
ロケット入口	↓	9:28	↓	12:48	15:23	↓	↓
藤 崎 湯 ハイツ	↓	9:32	↓	12:52	15:27	↓	↓
ロケット前	↓	9:33	↓	12:53	15:28	↓	↓
藤原石産前	↓	9:34	↓	12:54	15:29	↓	↓
ヤシロ橋前	↓	9:35	↓	12:55	15:30	↓	↓
西郷区公会前	○7:32	9:37	11:15	12:57	15:32	※17:09	○18:42
山崎屋前	○7:33	9:38	11:16	12:58	15:33	※17:10	○18:43
池州駅前	○7:34	9:39	11:17	12:59	15:34	※17:11	○18:44
レイクウォーク岡谷	○7:35	9:40	11:18	13:00	15:35	※17:12	○18:45
岡谷市役所前	○7:37	9:42	11:20	13:02	15:37	※17:14	○18:47
岡谷市民病院前	○7:41	9:45	11:23	13:05	15:40	↓	○18:51
新 興 繁	○7:38	9:48	11:26	13:08	15:43	※17:15	○18:48
中央通り三丁目	↓	9:50	11:28	13:10	15:45	※17:17	○18:50
イルフ重画館	↓	9:52	11:30	13:12	15:47	※17:19	○18:52
丸 山 橋 南	↓	9:53	11:31	13:13	15:48	※17:20	○18:53
岡 谷 駅	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
岡谷駅南口	○7:43	9:57	11:35	13:17	15:52	※17:25	○18:58

1月1日は全便運休。○印=日祝日休、12月29日=1月3日休止
 ※印=日祝日(年末年始除く)はアルビコタクシー系のジャンボタクシー車両で運行(運車には時間がかかりますのでご了承ください)
 緑=色・運路により距離扱いができない場合があります。
 運行：ジェイアールバス関東



図 13-18 岡谷市ホームページに記載のシルキーバス時刻表

図 13-19 YouTube の動画によるバスの乗り方の紹介

2)わかりやすい時刻表の作成

関連する方針	実施主体
方針 2-2	市・運行事業者

さまざまな世代の利用者の増加につなげるため、時刻や路線図の文字を大きくするなど、わかりやすい時刻表の作成に努めます。



図 13-20 シルキーバス時刻表

3)オカヤペイへのポイント付与の実施

関連する方針	実施主体
方針 2-2	市・運行事業者

本市で令和2（2020）年からサービス提供している、岡谷商工会議所発行の「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、利用促進を実施します。



図 13-21 Okaya Pay カード(岡谷商工会議所)

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

関連する方針	実施主体
方針 2-3	市・運行事業者

シルキーバスやタクシーにおいて、車内や車体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。



図 13-22 シルキーバス広告

2)国庫補助金などの確保

関連する方針	実施主体
方針 2-3	市

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）については、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。※詳細は p70 参照

⑨運行事業者との連携と協働

1)行政と運行事業者間の情報交換や定期懇談

関連する方針	実施主体
方針 2-4	市・運行事業者

運行事業者が抱える業務上の課題や利用者のニーズを把握し、運行の改善につなげるため、岡谷市地域公共交通活性化協議会のほか、市と運行事業者の間で定期的に情報交換や定期懇談を継続、実施します。



岡谷市民新聞社提供

図 13-23 地域公共交通活性化協議会

2)省力化や運行効率化の研究

関連する方針	実施主体
方針 2-4	市・運行事業者

厳しさを増す乗務員などの不足や維持管理費の増加といった課題に対応するため、運行の省力化や効率化に向けた事例の研究を行います。

3)乗務員募集の周知活動への協力

関連する方針	実施主体
方針 2-4	市・運行事業者

運行事業者の事業継続を支援するため、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。また、時刻表への乗務員募集の掲載などを実施します。

(3) 目標3に対する主な施策

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

関連する方針	実施主体
方針 3-1	市

自動車運転免許証の自主返納者に対する移動支援として、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。

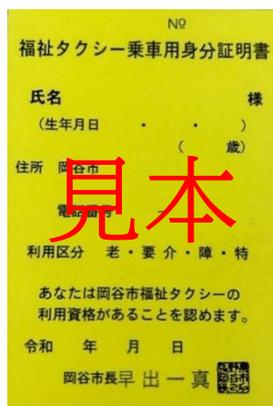


図 13-24 福祉タクシー利用券

2)シルキーバス回数乗車券の無料配布

関連する方針	実施主体
方針 3-1	市

福祉タクシーと同様に、自動車運転免許証の自主返納者に対する移動支援として、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。



図 13-25 シルキーバス回数券

⑪ゼロカーボンへの対応

1)ノーマイカーデーの促進

関連する方針	実施主体
方針 3-2	市民・市

ゼロカーボンの実現に向け、二酸化炭素排出量を削減し、公共交通の利用を促すため、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。

潮に映える、美しいものづくりのまち
○ 岡谷市 OKAYA
 ホーム > 組織から探す > 環境課 > 環境政策・ゼロカーボン推進担当 > 地球温暖化 > ゼロカーボン > エコド
エコドライブ推進事業所に登録しませんか
 更新日: 2023年02月01日
 車の排気ガスによる二酸化炭素を削減するため、エコドライブを推進する事業所等を募集します。エコド
 ライブは環境にやさしいだけでなく、燃費が良くなりますので燃料費の節約となります。また、余裕を
 持った運転となるため安全運転にもつながる技術や心がけです。
 車の運転という身近な取組から、ゼロカーボンの実現を目指してみませんか。
登録条件
 下記の条件をすべて満たす必要があります。
 1. 「エコドライブ10のすすめ」の実践
 2. 車両を購入する際には、優先的に低公害車を購入するよう
 努める
 3. 定期的にノーマイカー運動を呼びかける
登録ロゴマーク
 ※エコドライブ推進事業所に登録すると以下のものを贈呈しま
 す。
 ・登録証の発行
 ・初回登録時にステッカーを発行する
 ・登録ロゴマークの使用を認める
 ・市ホームページ、岡谷市企業情報データベース等での紹介
登録方法

図 13-26 エコドライブ推進事業所募集

2)環境負荷軽減車両の導入の検討

関連する方針	実施主体
方針 2-5・3-2	市・運行事業者

ゼロカーボンの実現に向けて、二酸化炭素の排出を抑制するため、バスやタクシーの車両として、ハイブリッド車両やEV車両の導入を検討します。

3)グリーンスローモビリティの研究

関連する方針	実施主体
方針 3-2	市・運行事業者

グリーンスローモビリティは、時速 20km 未満で走行する電動自動車で、公道を走行可能な小さな移動サービスであり、近年、全国的にサービスの導入や実証運行がなされているものです。

車両が小型であることから、道路が狭隘な公共交通の不便地域などを想定し、本市においても導入の可能性を研究します。

⑫福祉移動支援との連携

1)シルキーバスと福祉タクシーの連携強化

関連する方針	実施主体
方針 3-3	市

福祉タクシーの利用対象は 80 歳以上の高齢者や身体障害者手帳交付者などであり、これらの対象外となる交通弱者への一層の移動支援を行うため、シルキーバスとの連携を強化することにより、公共交通分野と福祉分野の連携を推進します。

14. 施策の実施スケジュール

前章の各施策については、それぞれの内容を勘案し、以下のとおり、計画期間である令和10(2028)年度までの実施スケジュールを定めます。

表 14-1 施策の実施スケジュール

施策	実施主体	年度				
		R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)
【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	市・運行事業者	ダイヤの見直し・改善など				
② 交通結節点の整備・結節能力の強化(乗り継ぎの改善)	市・運行事業者	運行ルートの検討および検証、実施				
③ シルキーバスの一部にデマンド方式を導入検討	市	運行方法の検討・実証運行				
④ 定期的な乗降調査	市・運行事業者	調査の実施、データの収集・分析				
【施策2】 利用環境の向上						
① 幹線道路におけるバスベイの整備	県・市	整備箇所の検討、道路管理者との協議、実施				
② バス待ち環境(待合スペース)の改善	市・運行事業者	停留所の維持・整備				
【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	市・運行事業者	老朽化車両の更新、運用				
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	市・運行事業者	サービス内容の研究、提供方法の検討				
【施策4】 公共交通機関が提供するサービス周知の強化						
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	市・運行事業者	周知方法の検討・実施				
② 市内バスを網羅する時刻表作成の継続	市・運行事業者	網羅的な時刻表作成の継続、提供				
【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	市・運行事業者	AIデマンドなどの研究				
② MaaS(Mobility as a Service)の研究	市	MaaSの事例収集、研究				
③ 自動運転技術の研究	市・運行事業者	自動運転技術の事例収集、研究				
【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	市民・市・運行事業者	啓発活動の改善・実施				
② バスの乗り方に関する周知の強化	市・運行事業者	路線図・時刻表への利用案内掲載の継続、強化				
③ 子ども向けバス乗車体験イベント	市・運行事業者	子ども向けイベントの検討、実施				

※実線は、実施・導入・検討、点線は研究を示す

施策	実施主体	年度				
		R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)
[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	市					各種情報発信媒体による情報提供の継続、実施
② わかりやすい時刻表の作成	市・運行事業者					時刻表内容の検証、作成の継続
③ オカヤバイハのポイント付与の実施	市・運行事業者					ポイント付与の継続
[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	市・運行事業者					広告掲載の継続
② 国庫補助金などの確保	市					国庫補助金の申請、確保、支援の実施
[施策 9] 運行事業者との連携と協働						
① 行政と運行事業者間の情報交換や定期懇談	市・運行事業者					定期的な情報交換の実施
② 省力化や運行効率化の研究	市・運行事業者					省力化や運行効率化に向けた事例の収集、研究
③ 乗務員募集の周知活動への協力	市・運行事業者					事例の収集、研究
[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	市					自主返納者への配布の継続
② シルキーバス回数乗車券の無料配布	市					自主返納者への配布の継続
[施策 11] ゼロカーボンへの対応						
① ノーマイカーデーの促進	市民・市					ノーマイカーデーの促進、実施
② 環境負荷軽減車両の導入の検討	市・運行事業者					導入事例の研究、導入の検討
③ グリーンスローモビリティの研究	市・運行事業者					導入事例の収集、研究
[施策 12] 福祉移動支援との連携						
① シルキーバスと福祉タクシーの連携強化	市					管轄部署間の情報共有、連携の強化

15. 国庫補助金の活用

市内を運行する岡谷茅野線、スワンバス、シルキーバスといったバス路線は、市民が買い物や通院などにおいて利用する必要不可欠な移動手段であり、今後も維持していきます。

しかし、自治体による利用促進事業や運行事業者による運営努力だけでは各路線の維持が難しいため、国庫補助金を活用することにより、安定した運行の確保・維持の継続をめざします。

路線名 【実施主体】	路線の役割	活用する補助金
岡谷茅野線（本線） 【運行事業者】	岡谷駅から諏訪市内を經由し、茅野駅までの広域的な移動を担う。	地域間幹線系統 確保維持費国庫補助金
スワンバス （内回り線、外回り線） 【岡谷市・諏訪市・下諏訪町】	諏訪湖周を運行し、岡谷市、諏訪市、下諏訪町の広域的な移動を担う。	
シルキーバス （市街地循環東ルート線） 【岡谷市】	岡谷市民病院を拠点に、湖畔病院前や諏訪湖ハイツを運行する路線で、朝夕の通勤や日中の高齢者などの通院、買い物といった移動を支援する。	地域内フィーダー系統 確保維持費国庫補助金
シルキーバス （やまびこ公園線） 【岡谷市】	岡谷駅を中心に、岡谷市看護専門学校などの鳥居平やまびこ公園周辺までを運行する路線で、朝夕の通勤や日中の高齢者などの通院、買い物といった移動を支援する。	
シルキーバス （今井・長地線、長地・今井線） 【岡谷市】	岡谷駅を中心に、駅北側の岡谷地域、長地地域を運行する路線で、朝夕の通勤や日中の高齢者などの通院、買い物といった移動を支援する。	地域内フィーダー系統 確保維持費国庫補助金 （今後活用を検討）
シルキーバス （市街地循環西ルート線） 【岡谷市】	岡谷市民病院を拠点に、岡谷駅や諏訪湖ハイツを運行する路線で、朝夕の通勤や日中の高齢者などの通院、買い物といった移動を支援する。	
シルキーバス （川岸線） 【岡谷市】	駒沢地区から岡谷市民病院などの市街地までを運行する路線で、朝夕の通勤や日中の高齢者などの通院、買い物といった移動を支援する。	
シルキーバス （川岸橋原線） 【岡谷市】	川岸地域から岡谷市民病院までを運行する路線で、日中の高齢者などの通院といった移動を支援する。	

16. 目標値の設定

11章で定めた各目標の達成状況に関する指標として、以下のとおり、目標値（数値指標）を設定します。

項目	現況値	現況値の根拠	目標値の根拠	データの取得方法
	目標値			
シルキーバスの年間利用者数	101,523人 (R3(2021)年度)	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	運行事業者からの報告
	117,000人 (R10(2028)年度)			
シルキーバスの収支率	18.96% (R3(2021)年度)	(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	一般会計決算
	18.91% (R10(2028)年度)			
シルキーバスの財政負担額	6,086万円 (R3(2021)年度)	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	一般会計決算
	6,090万円 (R10(2028)年度)			

(注)

- ①年間利用者数：新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の令和元年度の利用者実績 124,917人に令和元年から令和10年までの人口減少率（△6.45%）を乗じて算出。
- ②シルキーバス収入総額：シルキーバスの収入総額は、令和3年度の運賃平均単価である98円に年間利用者数の目標値を乗じ、これに令和元年度の国庫補助金額 2,730,000円（令和2年度および令和3年度は新型コロナウイルス感染症拡大の特殊事情により増額されたため、令和元年度の数値を採用）を加算し算出（14,200,000円）。
- ③シルキーバスの経費総額は、令和3年度の運行経費。（75,100,000円）

17. 推進体制と計画の進捗状況の評価

(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。

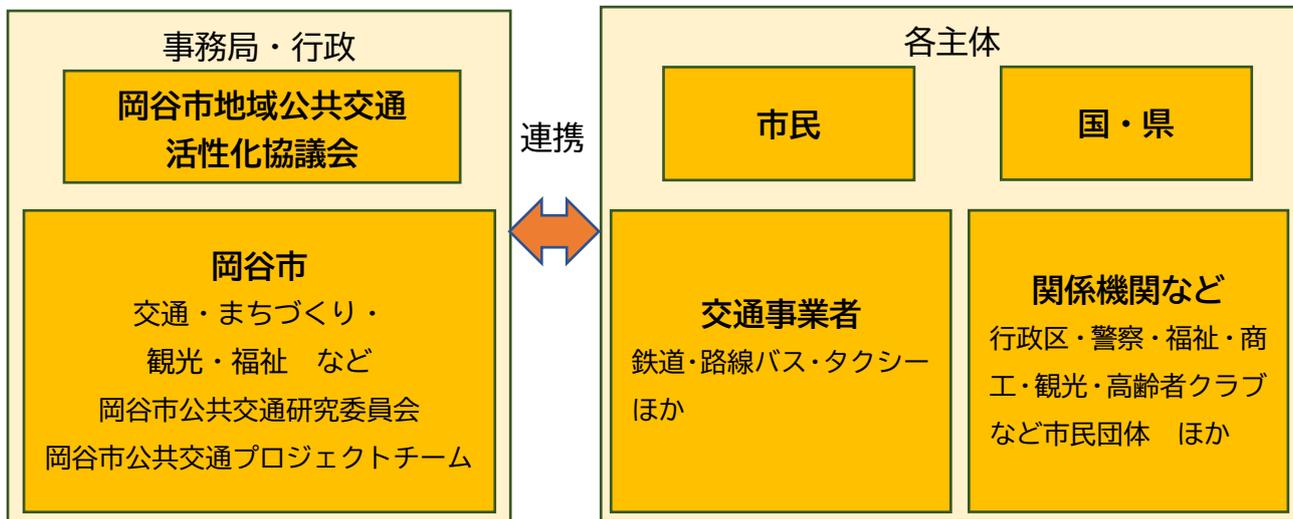


図 17-1 各主体連携による推進体制

(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・検証を行っていきます。

本計画（岡谷市地域公共交通計画）を「PLAN（計画）」として、計画中で設定している施策を「Do（実行）」し、実施した施策については、各年度に「岡谷市地域公共交通活性化協議会」で検証し、「CHECK（評価）」を行います。評価結果を踏まえて、改善の必要がある施策については、適宜「ACTION（改善）」を図ります。そして、最終年である令和10（2028）年度には、計画全般の検証と評価を行います。

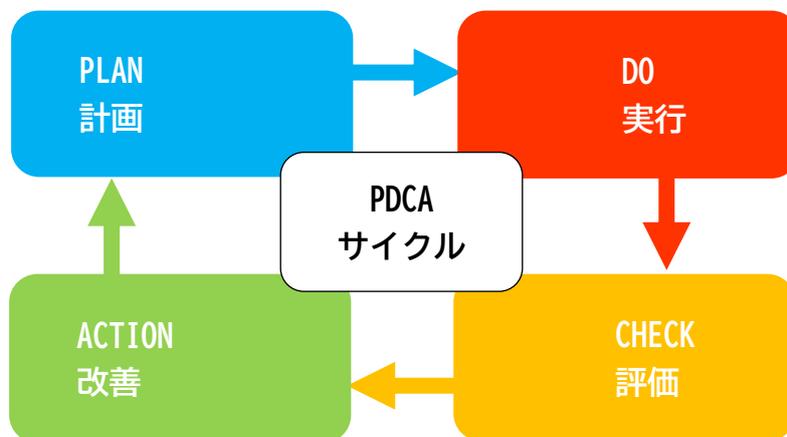


図 17-2 PDCA サイクルによる評価・検証

18. 資料編

(1) 岡谷市地域公共交通活性化協議会（規約、委員名簿）

①規約

岡谷市地域公共交通活性化協議会規約（抄）

令和4年3月28日

（設置）

第1条 この会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「計画」という。）の策定に関する協議及び計画の実施に係る連絡調整を行うため協議会として設置する。

（名称）

第2条 この会の名称は、岡谷市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）とする。

（事務所）

第3条 協議会の事務所は、岡谷市幸町8番1号、岡谷市役所内に置く。

（協議事項）

第4条 協議会は、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 計画の策定及び変更に関すること。
- (2) 計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 前3号に掲げるもののほか、協議会の設置目的を達成するために必要なこと。

（組織）

第5条 協議会は、委員20人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 公共交通事業者等
- (2) 道路管理者
- (3) 公安委員会
- (4) 地域公共交通の利用者
- (5) 学識経験者
- (6) 市民
- (7) その他市長が必要と認めた者

3 委員の任期は、1年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

4 前項の場合において、行政機関の職員及び団体の役員については、同項本文の規定にかかわらず、その職にある期間とする。

（役員）

第6条 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人

(3) 監事 2人

- 2 会長は、岡谷市産業振興部長をもって充てる。
- 3 副会長は、委員の互選により選出する。
- 4 監事は、委員の中から会長が指名する。
- 5 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。
- 6 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。
- 7 監事は、協議会の会計を監査する。

(協議会の運営)

第7条 協議会は、会長が招集し、議長となる。

- 2 協議会は、委員の過半数の出席がなければ、開くことができない。
- 3 委員は、都合により協議会を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 4 協議会の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 5 協議会は、必要に応じて分科会を置くことができる。
- 6 協議会は、委員のほか、必要に応じて関係者の出席を求めることができる。
- 7 協議会は、原則として公開とする。

(事務局)

第8条 協議会の事務局は、岡谷市産業振興部商業観光課に置く。

- 2 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 3 前2項に定めるもののほか、事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第9条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第10条 協議会の予算の編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第11条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者が決算する。

(規約の変更)

第12条 この規約を変更する場合は、協議会の承認を得なければならない。

(補則)

第13条 この規約に定めるもののほか、必要な事項は、会長が別に定める。

②委員名簿

本計画の策定に当たりまして、岡谷市地域公共交通活性化協議会を開催し、下記委員の皆様から貴重なご意見をいただきました。

【敬称略】

会 長	岡谷市産業振興部産業振興部長	木下 稔
副 会 長	岡谷市区長会西堀区長	武井 富美男
幹 事	アルピコタクシー株式会社諏訪支社長	矢島 徳彦
幹 事	岡谷市福祉有償運送運営協議会 岡谷市社会福祉協議会次長	中村 浩昭
委 員	アルピコ交通株式会社 中南信支社茅野営業所参与	網野 徳和
委 員	ジェイアールバス関東株式会社諏訪支店長	宇野 亮浩
委 員	諏訪交通株式会社代表取締役	山谷 恭博
委 員	東日本旅客鉄道株式会社 長野支社松本営業統括センター岡谷駅長	山口 雅人
委 員	国土交通省関東地方整備局 長野国道事務所副所長	関口 広喜
委 員	長野県諏訪建設事務所企画幹兼維持管理課長	池田 誠
委 員	岡谷市建設水道部土木課長	宮本 秀幸
委 員	岡谷警察署交通課長	竹内 悟
委 員	岡谷商工会議所地域開発委員長	山岸 邦太郎
委 員	岡谷市高齢者クラブ連合会会長代行	熊谷 正憲
委 員	岡谷市消費者の会副会長	宮坂 玲子
委 員	岡谷市民代表岡谷市連合婦人会会長	瀧澤 幸子
委 員	国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局 首席運輸企画専門官	山岸 康範
委 員	長野県諏訪地域振興局企画振興課長	伊東 笑子

(2) 計画策定の経過

①令和4（2022）年度

日 時	内 容
令和4（2022）年 8月17日	令和4年度 第2回岡谷市地域公共交通活性化協議会 ・岡谷市地域公共交通計画策定に係る調査について
令和5（2023）年 2月7日	令和4年度 第1回岡谷市公共交通研究委員会 ・岡谷市地域公共交通計画調査報告書について
2月15日	令和4年度 第3回岡谷市地域公共交通活性化協議会 ・岡谷市地域公共交通計画調査報告書（概要版）について
3月27日	令和4年度 第4回岡谷市地域公共交通活性化協議会 ・岡谷市地域公共交通計画調査報告書について

②令和5（2023）年度

日 時	内 容
令和5（2023）年 6月27日	令和5年度 第2回岡谷市地域公共交通活性化協議会 ・岡谷市地域公共交通計画の策定について
8月23日	令和5年度 第1回岡谷市公共交通研究プロジェクトチーム会議 ・岡谷市地域公共交通計画（骨子案）について
9月1日	令和5年度 第1回岡谷市公共交通研究委員会 ・岡谷市地域公共交通計画（骨子案）について
10月3日	令和5年度 第3回岡谷市地域公共交通活性化協議会 ・岡谷市地域公共交通計画の骨子案について
11月8日	令和5年度 第2回岡谷市公共交通研究プロジェクトチーム会議 ・岡谷市地域公共交通計画（素案）について
11月9日	令和5年度 第2回岡谷市公共交通研究委員会 ・岡谷市地域公共交通計画（素案）について
11月15日	令和5年度 第4回岡谷市地域公共交通活性化協議会 ・岡谷市地域公共交通計画の素案について
	【11月29日～12月28日】パブリックコメント
令和6（2024）年 1月11日	令和5年度 第3回岡谷市公共交通研究プロジェクトチーム会議 ・岡谷市地域公共交通計画（案）について
1月11日	令和5年度 第3回岡谷市公共交通研究委員会 ・岡谷市地域公共交通計画（案）について
1月15日	令和5年度 第5回岡谷市地域公共交通活性化協議会 ・岡谷市地域公共交通計画（案）について
2月2日	行政管理委員会 ・岡谷市地域公共交通計画の決定について
3月26日	令和5年度 第6回岡谷市地域公共交通活性化協議会 ・岡谷市地域公共交通計画について

岡谷市地域公共交通計画

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)
