

岡谷市地域公共交通計画

(骨子案)

令和 5 (2023) 年 8 月

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. 地域公共交通の現状と課題	3
5. 本市の公共交通の将来像	6
6. 計画の目標・方針.....	7
7. 目標値の設定.....	8

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、本市では高齢化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目指す必要があります。

さらに、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」を施行し、全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。

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、岡谷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。

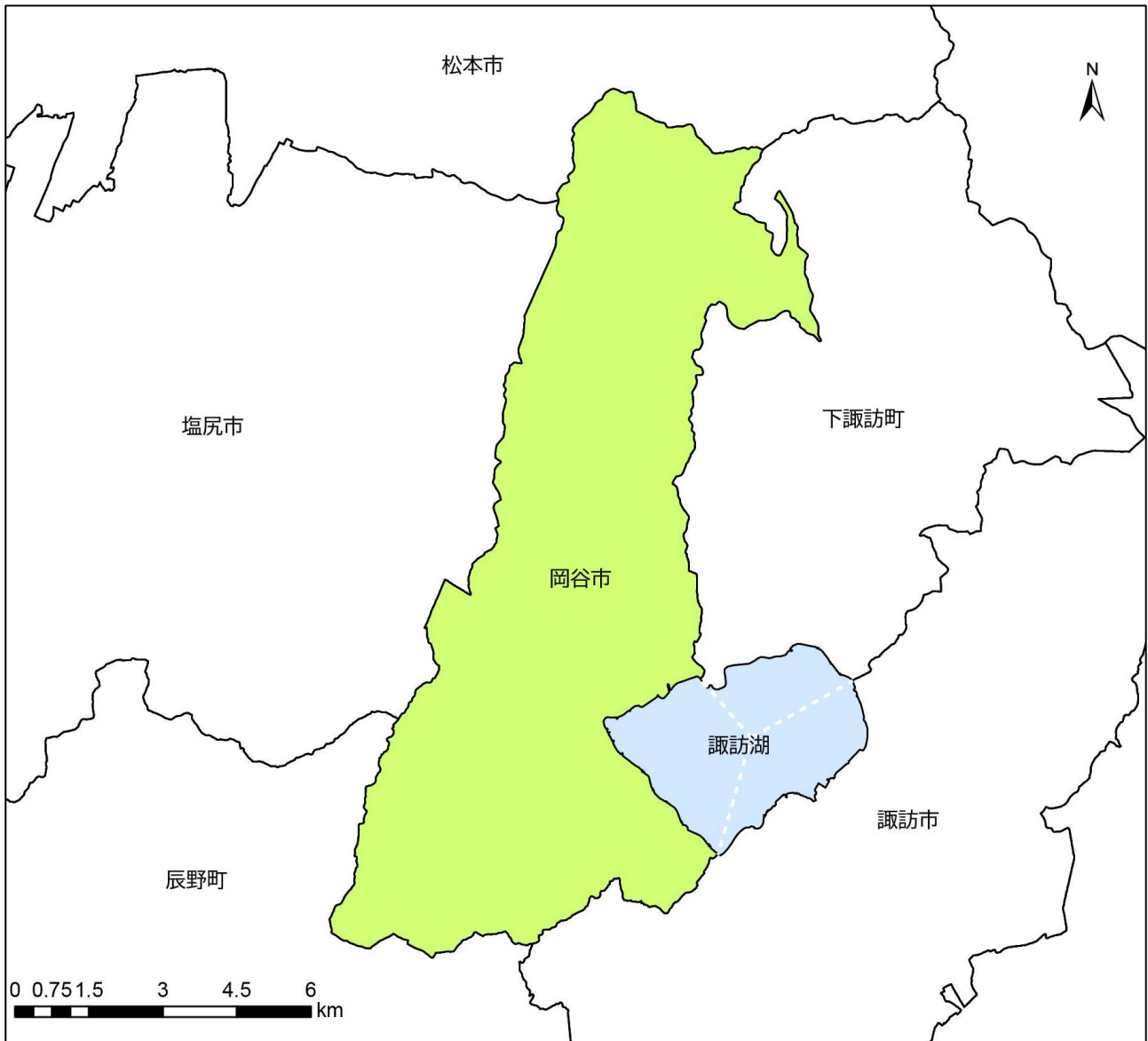


図 3-1 計画対象区域

4. 地域公共交通の現状と課題

計画策定に向け実施した基礎調査の結果により、以下のような本市の地域公共交通に関わる現状や課題が挙げられます。

公共交通の現状

地域特性

- ・人口減少 ・ 少子高齢化の進行と高齢者人口の減少
- ・ 岡谷駅、大型商業施設、岡谷市民病院などの中心市街地への高い移動需要
- ・ 概ね 30 分以内で中心市街地へ到達できるコンパクトな市域

上位・関連計画の整理

- ・ 第 5 次岡谷市総合計画後期基本計画
- ・ 岡谷市都市計画マスタープラン
- ・ 岡谷市立地適正化計画
- ・ 第 4 次岡谷市環境基本計画
- ・ 第 2 次岡谷市地球温暖化対策実施計画

公共交通の状況

(令和 2 年度～令和 5 年度初頭までは新型コロナウイルス感染拡大の影響あり)

- ・ 恵まれた交通機関（鉄道、高速バス、シルキーバス・スワンバス・岡谷茅野線、タクシー、福祉タクシー）と公共交通の人口カバー率が高い。
- ・ 長期的に続く路線バス（シルキーバス、スワンバス、岡谷茅野線）の利用者減少
- ・ シルキーバス、スワンバスにおける定額の料金設定による利用促進の実施
- ・ 県内 19 市との比較では、シルキーバス・スワンバスに係る利用者一人当たり運行経費が少ない
- ・ 増加傾向にあるシルキーバスに対する支援額
- ・ 福祉タクシーは、利便性が高く安価であるため多くの利用者に継続して利用されている。

クロスセクター効果（CSE※）

- ・ シルキーバス全体として十分なクロスセクター効果

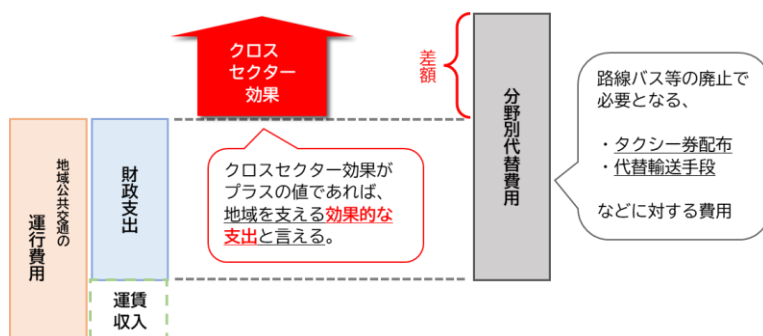
※【公共交通のクロスセクター効果（CSE）とは】

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は「地域公共交通を廃止した場合の分野別代替費用」と「地域公共交通に対する財政支出」の差額で表されるため、地域公共交通が持つ多面的な効果を分析できます。

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。

（分野別代替費用は一般財源を基本として算出）

（クロスセクター効果）＝（分野別代替費用）－（財政支出）



公共交通の現状

市民アンケート等の結果（配布数：1,700 世帯 回収数：639 世帯）

- ・ 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は、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。
- ・ **利用者実態調査によるシルキーバスの満足度は、「満足」「概ね満足」の合計が約9割である。**
- ・ 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。

福祉タクシー利用者アンケートの結果

- ・ 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多く、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）アンケートの結果

（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多い。
- ・ 今後も福祉タクシーを利用したいとの声は9割を超える。
- ・ 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。

交通事業者アンケートの結果

- ・ 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。

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が見られる。
- ・ 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）の充実が必要である。
- ・ QRコード、クレジットカード、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。

現状を踏まえた、本市の地域公共交通が取り組むべき課題は次のとおりです。

■ 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
- 全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

■ 持続可能に関する課題

- 利用者一人当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

■ 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

5. 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（案）

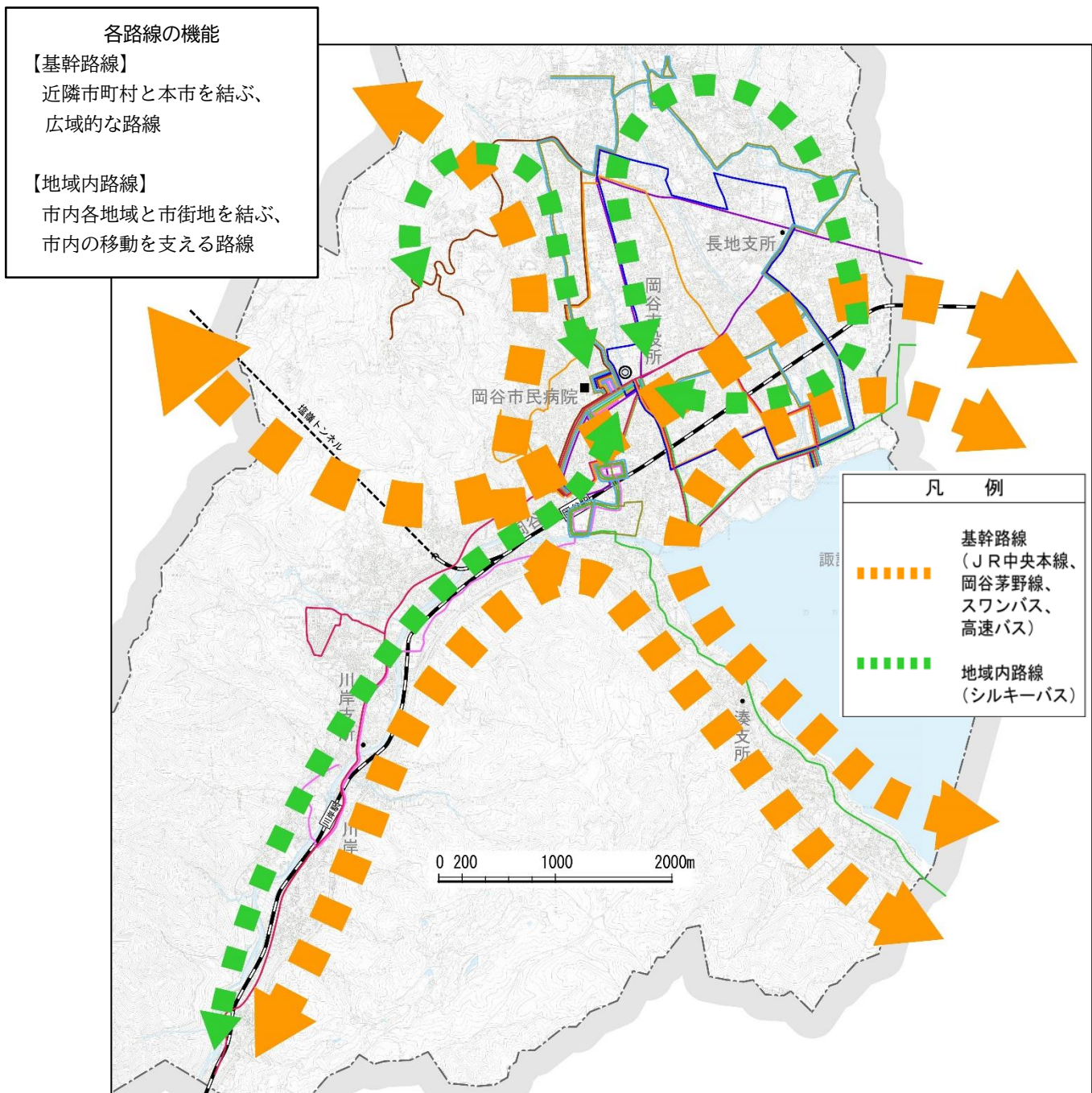


図 5-1 本市の公共交通の概念図（各路線の機能）

6. 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、公共交通機関に大変恵まれ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

7. 目標値の設定

前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 (2021 年度(R3))	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岡谷市の現在人口、推計人口を考慮し算出	運行事業者からの報告
	117,000 人 (2028 年度(R10))			
シルキーバスの収支率	18.96% (2021 年度(R3))	(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% (2028 年度(R10))			
シルキーバスの財政負担額	6,086 万円 (2021 年度(R3))	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 (2028 年度(R10))			

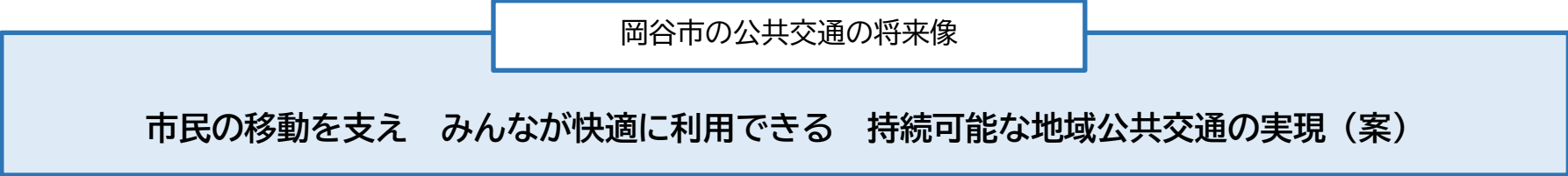
(注)

①年間利用者数：新型コロナウイルス感染症の本格流行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年度及び令和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）

岡谷市の公共交通の将来像、目標と方針、施策（案）



目標と方針

施策

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

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

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

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