

諏訪市地域公共交通計画

令和 5 年 3 月

諏訪市地域公共交通活性化協議会

目 次

1. 計画の背景.....	1
1-1. 背景と目的	1
1-2. 計画の区域と期間.....	1
1-3. 計画の位置付け.....	2
2. 上位・関連計画.....	3
2-1. 第六次諏訪市総合計画.....	3
2-2. 諏訪市都市計画マスタープラン	4
2-3. 諏訪市立地適正化計画.....	5
2-4. 諏訪市観光グランドデザイン	6
2-5. 第三次諏訪市環境基本計画	7
2-6. 諏訪市地域福祉計画・諏訪市地域福祉活動計画	8
2-7. 諏訪市生活交通ネットワーク計画	9
3. 諏訪市の概況	10
3-1. 位置・地勢.....	10
3-2. 気象.....	10
3-3. 人口・世帯の状況	11
3-4. 通勤・通学流動	14
3-5. 買物動向.....	16
3-6. 観光動向.....	17
3-7. 施設分布.....	18
4. 諏訪市の公共交通の概況.....	22
4-1. 市内の公共交通の運行状況.....	22
4-2. 市内公共交通の利用状況.....	25
4-3. 公共交通に係る運行経費	28
5. 住民、関係者、公共交通利用者意識の把握.....	29
5-1. 公共交通に関する市民アンケート調査.....	29
5-2. 公共交通に関する高校生アンケート調査	43
5-3. 交通事業者ヒアリング調査	46
5-4. バス利用実態調査	49
5-5. 上諏訪駅アンケート調査	54
6. 諏訪市の公共交通の目標と方針、考えられる施策（体系図）	56
7. 諏訪市の公共交通に係る問題点・課題.....	58

8. 諏訪市の公共交通の目標と方針.....	60
8-1. 諏訪市の公共交通が目指す姿.....	60
8-2. 諏訪市の公共交通の目標と方針.....	62
9. 目標を達成するために実施する施策.....	66
9-1. 公共交通に対する関心、認識の改善.....	66
9-2. 定時定路線にこだわらない柔軟な運行手法.....	68
9-3. 新たな公共交通利用者の確保.....	69
9-4. 輸送目的、利用ターゲットを絞ったサービスの検討（通勤対応、通院対応等）.....	71
9-5. 既存公共交通の再構築.....	73
9-6. 観光二次交通の検討.....	74
9-7. 運行事業者との協働.....	75
9-8. 運賃以外の収入方策の検討.....	75
9-9. ゼロカーボンへの対応.....	77
10. 数値指標の設定.....	78
11. 推進体制と計画の進捗状況の評価.....	79
11-1. 推進体制.....	79
11-2. 計画の進捗状況の評価.....	79
12. 施策の実施スケジュール.....	80

1. 計画の背景

1-1. 背景と目的

本市では、平成 26（2014）年 3 月に「諏訪市生活交通ネットワーク計画」を策定し、公共交通体系の確保・維持・改善に取り組んできました。しかし、少子高齢化に伴う人口減少や市民の日常生活における自家用車への依存、昨今の新型コロナウイルスの感染拡大等により、バス利用者は減少し、地域公共交通を取り巻く環境は益々厳しい状況となっています。そのような中、国では令和 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」が施行されました。これにより、原則として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」を策定し、市民や交通事業者、行政等、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。

本市においても、首都圏方面や中信地域を結ぶ JR 中央本線、近隣市町村を結ぶ路線バスの岡谷茅野線や諏訪湖周を回るスワンバス、市内を運行するかりんちゃんバス等の様々な公共交通や多様な利用ニーズに対応した輸送サービスを組合せ、新たな技術も活用しながら、将来に渡って持続可能な地域公共交通の実現を目指していきます。

これらを踏まえ、諏訪市の地域公共交通を取り巻く様々な課題に対応し、公共交通の目指すべき姿を明らかにするため「諏訪市地域公共交通計画」を策定します。



図. 市内を運行するかりんちゃんバス

1-2. 計画の区域と期間

計画の区域は諏訪市全域とします。また、計画の期間は以下の 5 年間とします。

計画期間:令和 5(2023)年度～令和 9(2027)年度

1-3. 計画の位置付け

本計画は、国の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(令和 2 (2020) 年 11 月改正法施行)」の規定に基づき策定するもので、「地域公共交通のマスタープラン」となる計画です。また、最上位計画である「諏訪市第六次総合計画」における交通政策分野でのまちづくりを推進し、「諏訪市都市計画マスタープラン」や「諏訪市立地適正化計画」等のその他の関連計画との連携を図りながら、各種施策に取り組んでいくものとします。

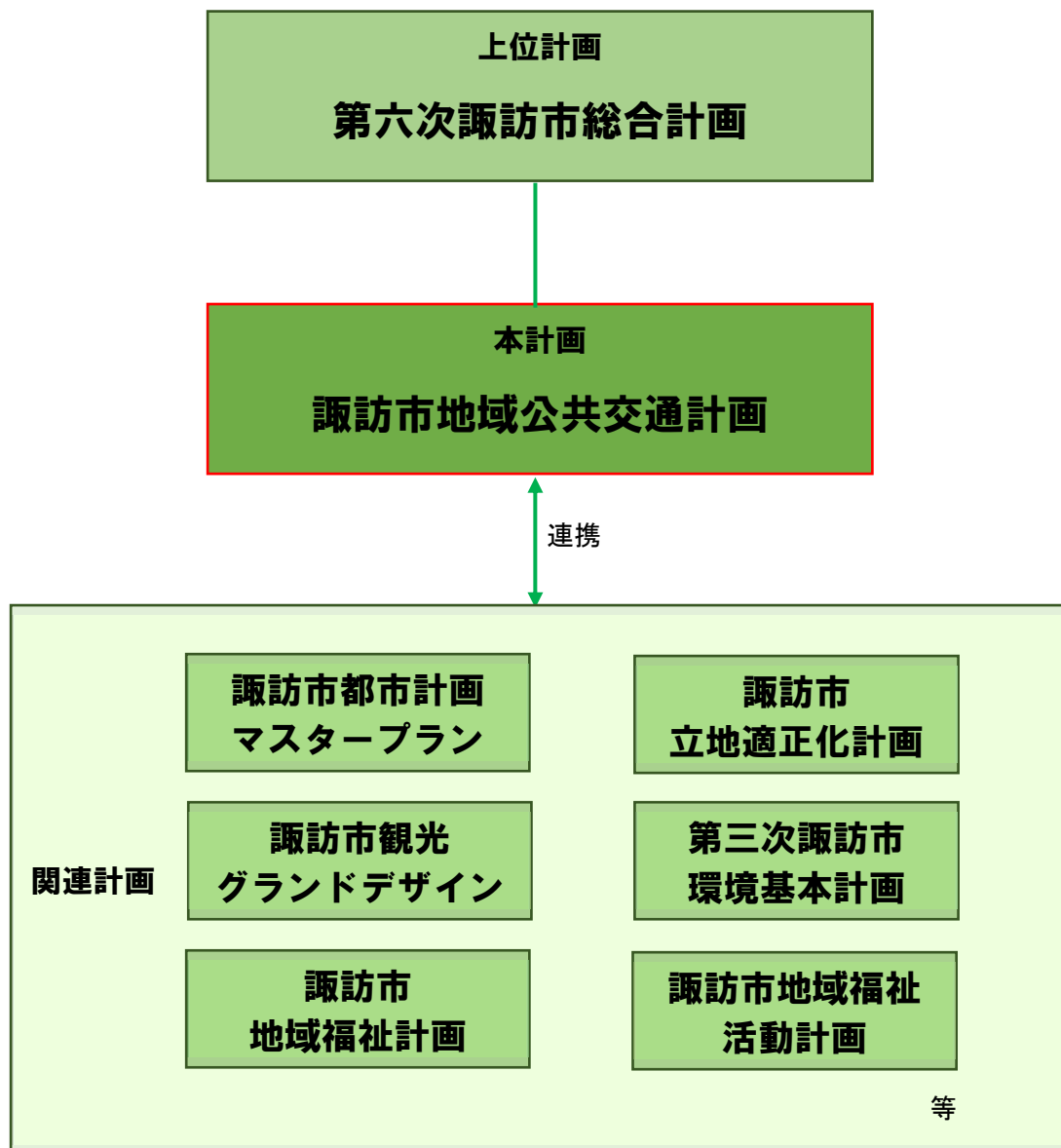


図. 計画の位置付け

2. 上位・関連計画

2-1. 第六次諏訪市総合計画

第六次諏訪市総合計画(令和4(2022)年～令和8(2026)年)は、変化の速い時代に対応し、目指すべき方向性、現在及び未来に想定される課題、あるべき姿を明らかにし、市が部局を越えて一体となり課題に立ち向かうための計画です。

諏訪市のまちづくり 魅力の架け橋 高原湖畔都市

～シゼンとヒトがつながる、すわ。～

第六次諏訪市総合計画に掲げられた将来像は、諏訪の魅力や個性、特徴を結び相乗効果を高めて発展していく思いが込められています。

公共交通も都市基盤の1つ(交通インフラ)であり、住民や観光資源、先端技術、事業者など多様な結びつきをもって利活用を推進してまちづくりにつなげていくものです。

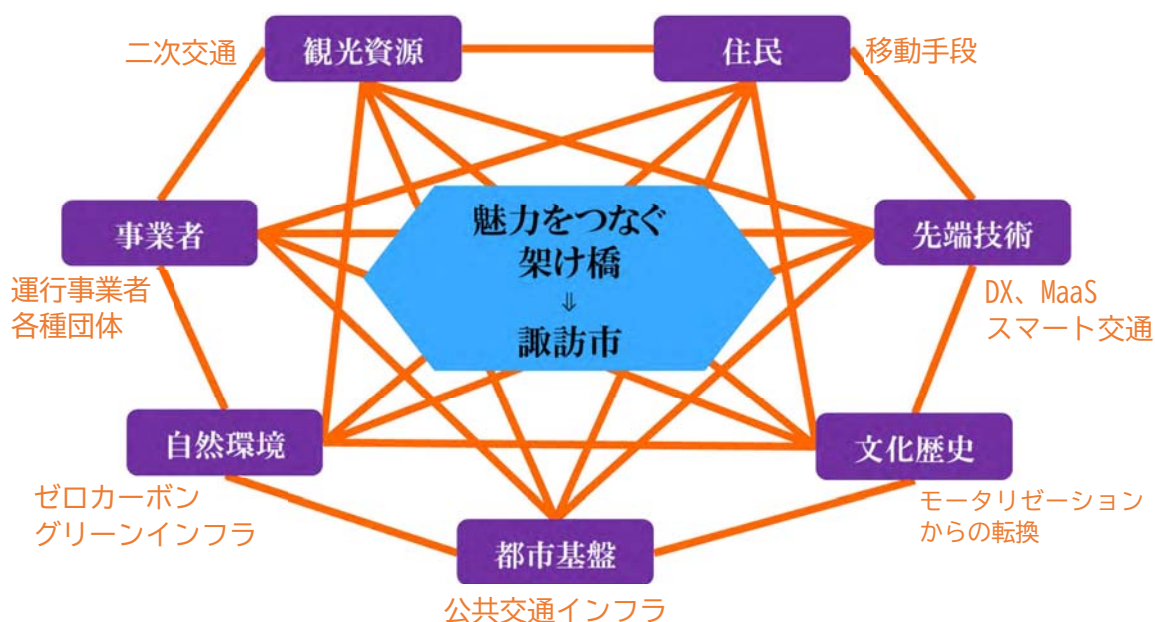


図. 総合計画と公共交通の関係

『持続可能な地域公共交通と輸送サービス構築』

環境負荷の軽減にも寄与する地域公共交通に対して、マイカーに依存することなく電車や路線バス、かりんちゃんバス、タクシー、福祉輸送サービス等「それぞれの特長を理解しながら利便性を享受する」という住民意識の醸成を図り、利用促進を進めます。

- 高齢者の増加に伴う移動手段の確保とニーズの多様化が想定される中、輸送サービスの組み合わせによる最適な地域公共交通の構築が必要。
- 地域公共交通を維持・確保するため、バス運行事業者を含めた民間事業者や福祉輸送等との連携が必要。
- 運行経費補助の公費負担が増加傾向にあるため、安全確保と共に運行事業者へ経費節減を求め、状況に応じた路線の見直しを図る必要。
- 新型コロナウイルス感染症感染拡大や、災害等不測の事態に備えたBCP(事業継続計画)を運用するためには、運行事業者との情報連携が今以上に重要。
- 全国的に実証運行が展開されるDXを活用した地域公共交通や輸送サービスについては、民間事業者との連携を含めた検討が必要。

2-2. 諏訪市都市計画マスタープラン

諏訪市都市計画マスタープラン(令和元(2019)年～令和15(2033)年)は、都市計画法第18条の2の規定による「市町村の都市計画に関する基本的な方針」を示すもので、諏訪市が市民と一緒に取り組む「まちづくりの指針」となる計画です。

コンパクトなまちに交流と活気がみなぎる 快適生活都市 諏訪

「コンパクトなまちに交流と活気がみなぎる」

誰もが住みたくするような、交流と活気あるまちづくりを進め、その結果、多くの人がまとまりのある地域に居住地を求める、コンパクトな都市づくりを目指します。

「快適生活都市 諏訪」

多くの施設が集積することで、誰もが公共交通を乗り継ぎ、また、歩くことで日常生活に必要なサービスを楽しむことができる快適生活都市を目指します。

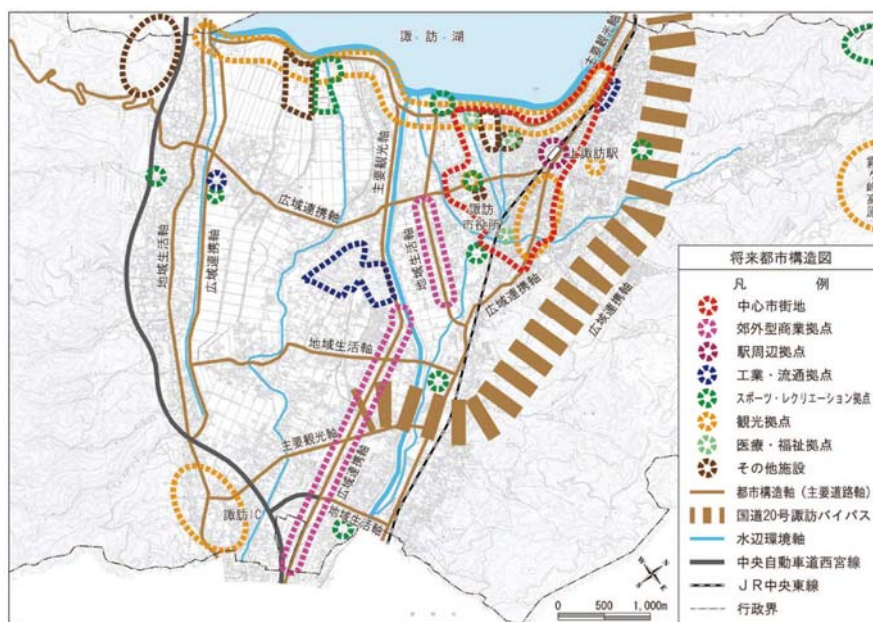


図. 将来都市構造

公共交通の利用率向上

(1) 上諏訪駅周辺の利便の向上

- 交通結節点である上諏訪駅周辺に公共交通の起点となるバスターミナルの設置を検討。
- 鉄道利用者や観光客の利便の向上を目指し、駅の橋上化を検討。

(2) 公共交通網の見直し

- 公共施設や医療・福祉施設、商業施設等の立地や市民ニーズを把握し、必要に応じた公共交通の見直し。
- 公共交通を補完する新たな移動手段の検討。
- 移動手段を選択できる公共交通網のあり方を検討。
- 公共交通の利便性向上のため、周辺市町との連携を検討。

(3) 徒歩や自転車利用の促進による公共交通の利用率向上

- 短距離移動のための快適で歩いて楽しい歩行空間を確保して歩行者を増やし、公共交通の利用率向上を図る。
- 移動手段の選択肢及び公共交通の補完機能として、短・中距離の移動に自転車を利用できる、歩道や自転車道の整備を行う。

2-3. 諏訪市立地適正化計画

諏訪市立地適正化計画(令和元(2019)年～令和15(2033)年)は、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の考え方を推進するとともに、市民・民間事業者・行政が一体となって、コンパクトなまちづくりに取り組み、持続可能な地域社会を形成していくための土台となる計画です。

立地適正化計画におけるまちづくりの方針

- ① 上諏訪駅周辺を主要拠点とした医療・福祉・産業・観光・商業の連携による魅力的な都市機能の集積と地域の伝統的な居住スタイルとの都市内交流の実現
- ② 居住・都市機能、生活サービス機能がバランス良く配置された、子どもから高齢者まで誰もが暮らしやすい都市の形成
- ③ 公共交通ネットワークによる利便性の確保

<課題解決のための誘導方針>

- ① 上諏訪駅周辺をはじめとする中心市街地の魅力向上
- ② 誰もが暮らしやすい都市施設・日常サービス施設の適正配置
- ③ 公共交通の利便性向上

基幹的な公共交通軸のイメージ

	公共交通軸の特性	対象となる公共交通路線の考え方
基幹的な公共交通軸	中心拠点を中心に地域/生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する公共交通が運行する軸	- 一定以上のサービス水準を有する路線であり、一定の沿線人口密度があり、かつ公共交通政策でも主要路線として位置づけられるなど、サービス水準の持続性が確保されると見込まれる路線 - 中心拠点と地域/生活拠点、各拠点と居住を誘導すべき地域とを結ぶ路線

出典：立地適正化計画作成の手引き（国土交通省都市局）



図. 目指すべき都市の骨格構造と基幹的な公共交通軸のイメージ

都市づくりの課題（交通）とまちづくりの方向性

- 自動車依存社会から、公共交通への利用転換が必要。
- 高齢社会における移動手段の確保が必要。
- 効率の良い公共交通の運営とともに、公共交通の利用促進と利用しやすさの向上が必要。



- 公共交通を適切に利用できるまちづくり
- 高齢社会にも対応できるユニバーサルデザインのまちづくり

2-4. 諏訪市観光グランドデザイン

諏訪市観光グランドデザイン(令和4(2022)年～)は、国をあげて観光立国の実現に向けた施策が講じられる中、諏訪市の観光が産業として根付くよう観光事業者、市民、行政が連携して観光施策を展開し、「諏訪市の観光の未来を創るための大きな方向性を示す」ものです。

「SUWAらしい」があふれる観光地

～ 自然・伝統文化・人が根付く、オンリーワンの場所へ ～



① 交通ハード整備による交通利便性を活用した広域誘客の促進

国道20号バイパスやスマートIC設置、リニア中央新幹線開通など交通利便性の向上を見据え、周辺地域へのハブ(出発・中継・目的地)となる観光機能を強化します。



【SUWAらしさ】

首都圏・中京圏からのアクセス性

日本の真ん中に位置し、首都圏・中京圏ともに電車や車でアクセスしやすい立地に加え、スマートIC設置により市街地への交通利便性を活用した広域誘客を促進します。

④ 長期滞在化をめざした市内周遊性の創出

地域資源を組み合わせたストーリー性の創出と、湖周や柳並線のハード整備、二次交通の整備による周遊性の創出の両面から長期滞在化を目指します。



【SUWAらしさ】

目的地への周遊性を高めた滞在型観光

交通事業者との連携による二次交通の充実に加え、ウォーキングやサイクリングなど移動手段になるコンテンツを観光資源と組み合わせることで、市内各所に散らばる観光コンテンツをつなぎ合わせて周遊性を創出し、長期滞在化を目指します。

⑤ ニューツーリズムの推進

温泉や食といった従来型の観光だけでなく、体験型・交流型の新しい要素を組み込んだ「コト消費」を重点に置いたニューツーリズムを推進します。



【SUWAらしさ】

新たな観光スタイルで、誰でも楽しめる場所

県や湖周2市1町と連携した湖周サイクリングロードによるサイクルツーリズムや、自然、温泉、食など五感で体験できるヘルスツーリズム、どんな人でも楽しめるユニバーサルツーリズムなど、新しい観光スタイルに対応した観光地を目指します。

図. SUWAらしいがあふれる観光地のイメージ

<観光と公共交通の関わり>

- 地域資源を組み合わせたストーリー性の創出
- 二次交通の整備による周遊性の創出

2-5. 第三次諏訪市環境基本計画

第三次諏訪市環境基本計画(令和4(2022)年～令和13(2031)年)は、諏訪市環境基本条例(平成12(2000)年制定)に定める基本理念の実現、環境にやさしいまちの実現に向け、環境保全のための様々な取組みをまとめた基本計画です。

また、「諏訪市ゼロカーボンシティ宣言(令和4(2022)年)」を行い、市民・事業者・行政が一丸となり地域ぐるみの取組みを推進していくものです。

うつくしい湖 あふれる緑 小鳥うたうまち 文化の香り高く いきいきと やさしいまち

方針2 ライフスタイルを変革しよう ※抜粋

エネルギー消費量及び二酸化炭素排出量の削減に向け、二酸化炭素を多く排出するこれまでのライフスタイルから、低炭素のライフスタイルへ変革を促します。

公共交通等の利用促進

【行政の取組】

- 自家用車からCO₂排出の少ない公共交通機関利用や自転車活用への転換を促進します。
- 長野県の「スマートムーブ通勤」に参加します。
- 公共交通の利便性向上を図ります。
- 「諏訪市地域公共交通計画」に基づく公共交通網の再編を図ります

【市民の取組】

- 利用できる場合は公共交通の利用や自転車の活用を検討します。
- 長野県の「スマートムーブ通勤」に参加します

【市民の取組】

- 電気自動車やハイブリッド車への変更を検討します。
- 地球温暖化対策の取組「COOL CHOICE」を実践します。
- 利用できる場合は公共交通の利用や自転車の活用を検討します。
- 長野県の「スマートムーブ通勤」に参加します。

<環境と公共交通の関わり>

- 諏訪市ゼロカーボンシティ宣言(令和32(2050)年)温室効果ガス排出量実質ゼロへの取り組み
- 市域から排出される温室効果ガス総排出量(CO₂換算)は平成30(2018)年度と比べ令和2(2020)年度は増加

2-6. 諏訪市地域福祉計画・諏訪市地域福祉活動計画

諏訪市地域福祉計画(平成 31 (2019) 年～令和 5 (2023) 年)は、地域福祉推進のための基盤や体制の構築を目的とした計画です。一方、地域福祉活動計画(平成 31 (2019) 年～令和 5 (2023) 年)は、それを実現するための住民の活動・行動のあり方を定めた計画です。

快適な環境の中で誰もが健康で自立生活をし、みんなで助け合い、支え合うまち「ウエル・エコビーイング・シティ (well-Ecobeing city)」

生活環境の整備 ※抜粋

まち全体において、ハード面のバリアフリー化を含め、誰もが住みやすいユニバーサルデザインの考え方を取り入れて、安心して快適に利用できる環境整備を進めます。

地域交通網の整備 (交通弱者対策含む)

地域住民の通勤や通学、通院、買物などの交通手段を確保するため、公共交通の維持に努めます。

- かりんちゃんバス一部路線の見直し、再編を進めるとともに、利用促進のための啓発活動、出前講座など利用者ニーズにあった情報提供に努めます。
- 公共交通機関を利用することが困難な住民を対象とした取り組みを、市福祉有償運送運営協議会を設置し検討を進めます。
- 諏訪市、岡谷市、下諏訪町と諏訪湖周バス「スワンバス」を共同運行することで、諏訪湖周における公共交通を確保し、日常生活の利便性向上を図ります。
- 運転免許証自主返納者へのかりんちゃんバス回数券交付や、高齢者や障がい者へのタクシー券などの行政による支援や、民間の取り組みの活用を検討します。

【1】施策の体系

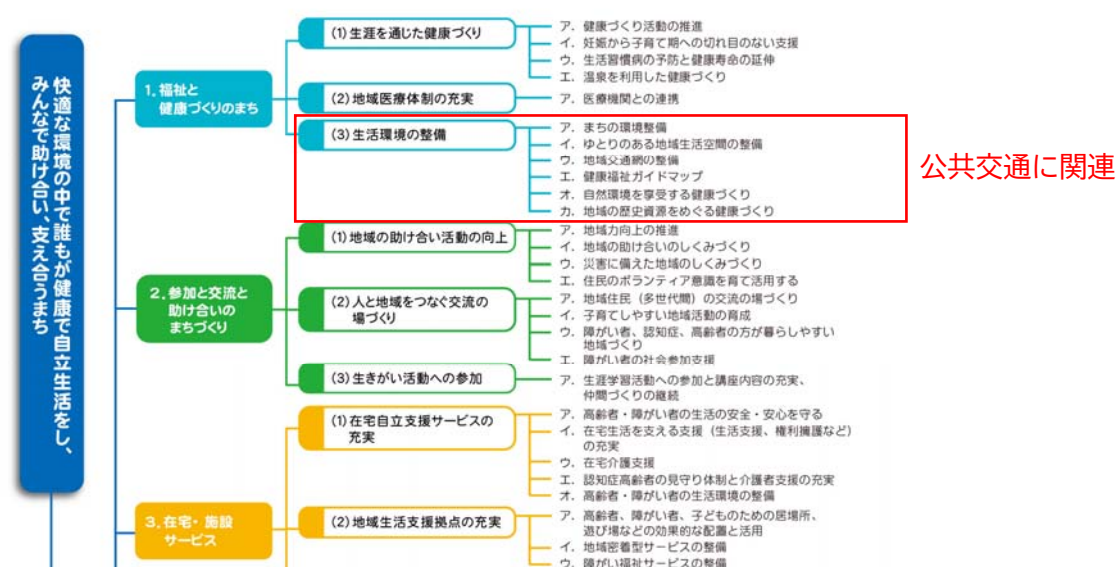


図. 施策の体系

<福祉と公共交通の関わり>

- 乗降口に電動ステップを配置した車両の導入、ユニバーサル対応
- 公共交通、徒歩、自転車の利活用による健康増進の推進
- 公共交通を利用することが困難な高齢者、障がい者への移動手段

2-7. 諏訪市生活交通ネットワーク計画

諏訪市生活交通ネットワーク計画(平成 26 (2014) 年～平成 28 (2016) 年)は、バス交通の利用者の減少や市の財政負担額の増加といった当時の公共交通が抱えていた課題に対応するために従来の公共交通体系をより利用しやすく、持続可能なものへ再構築することを目的とした計画です。

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基本方針

基本方針 1 現行路線を基本とした再構成

現行路線を基本として、運行経路やダイヤの見直しなどの再編を進めます。

基本方針 2 協働による公共交通の確保・維持

バス利用者だけでなく、普段利用しない人や地域など様々な人々が共に関心を持ち、共に支えていける関係づくりに努めるとともに、運行事業者や行政だけでなく、まちづくり、経済活動に関わる団体等と連携して、公共交通の確保・維持を図ります。

基本方針 3 公共交通への転換の促進

にぎわいのあるまちづくり、低炭素社会への取り組み、高齢者の健康づくり等の観点から公共交通を利活用して、自動車利用に依存した現状から公共交通への転換を図ります。

基本方針 4 効率的な資源配分による持続可能な公共交通の構築

現行の予算、バス車両、ドライバー等限られた資源を効果的・効率的に配分した運行路線・ダイヤを検討し、持続可能なバス交通体系を構築します。

計画の目標

諏訪市が目指す公共交通

公共交通への利用転換、利用促進に努め、バス路線のネットワーク化や乗り換えなど利便性の向上を図り、公共交通を基幹とした多様な交通連携を目指します。

目標 1 かりんちゃんバス 5 路線の利便性向上による利用者数の増加

バス路線再構築により、年間利用者について、かりんちゃん子バスを開設した平成 25 年度(平成 24 年 10 月 1 日～平成 25 年 9 月 30 日)を基準として、約 5%の増加を目指します。

数値目標：134,008 人(平成 25 年度) → 140,000 人(平成 28 年度)

目標 2 有賀上社統合路線の効果的な周知による利用者数の増加

効果的な路線・ダイヤの周知を図ることにより、年間利用者について平成 25 年度(平成 24 年 10 月 1 日～平成 25 年 9 月 30 日)を基準として、約 15%の増加を目指します。

数値目標：12,845 人(平成 25 年度) → 15,000 人(平成 28 年度)

目標 3 持続可能な公共交通を構築するための財政負担額抑制

利用促進による収入増や効率的なバス路線再編により、限られた財源を本事業へ投入する必要があります。よって、諏訪市の公共交通に対する財政負担額を平成 24 年度と同等程度に抑えることを目指します。

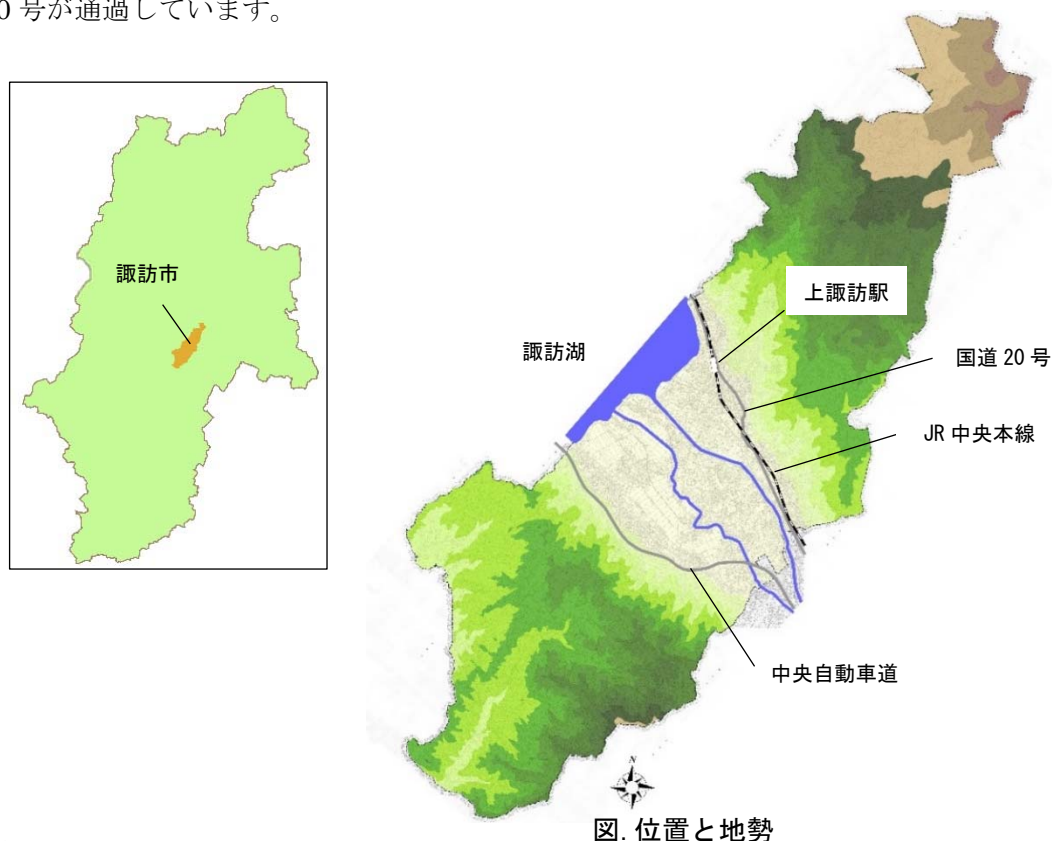
数値目標：70,978 千円(平成 24 年度) → 70,000 千円(平成 28 年度)

3. 諏訪市の概況

3-1. 位置・地勢

本市は、長野県のほぼ中央部に位置し、首都圏東京から直線距離で約 150km の位置にあります。市域は、諏訪湖に面した中央の平坦地に市街地を含む可住地が形成されており、北東側と南西側は山地となっています。

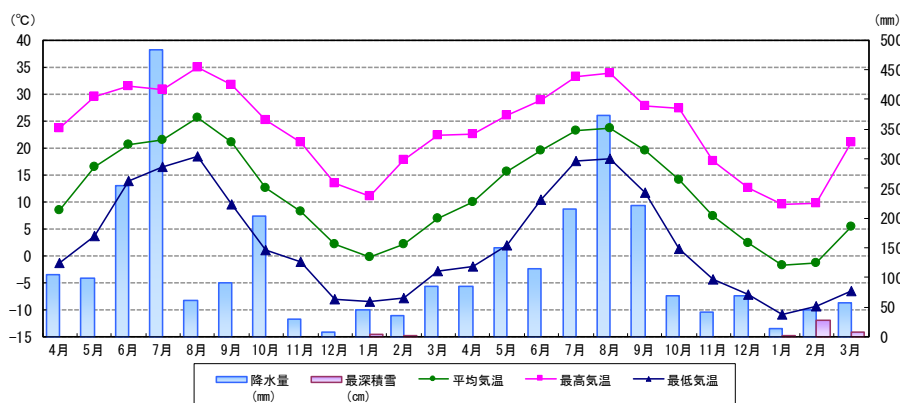
交通軸としては、JR 中央本線が南北に縦断し、長野県中信地域と首都圏を結ぶ特急あずさの停車駅である上諏訪駅が設置されています。また、道路網としては、中央自動車道や国道 20 号が通過しています。



3-2. 気象

本市の気候は内陸特有の気候で、夏季と冬季における寒暖差が大きくなっています。夏季には最高気温が 35℃前後、冬季には最低気温が-10℃前後まで低下することもあります。

また、年間を通して降水量や積雪量が少なくなっています。



資料：気象庁統計データ(令和 2～3 年度(2020～2021 年度))

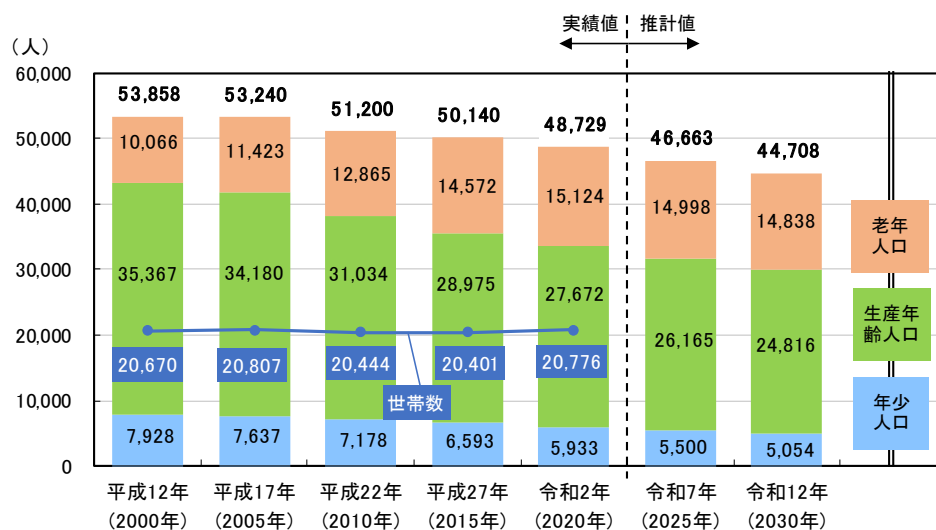
図. 気象データ

3-3. 人口・世帯の状況

3-3-1. 人口・世帯の推移

本市の総人口は徐々に減少傾向にあり、令和 2（2020）年には、48,729 人となっています。国立社会保障・人口問題研究所の推計による将来推計人口は、令和 12（2030）年時点で 44,708 人となっており、今後 10 年間で約 4,000 人減少すると予測されています。3 区分別人口では、生産年齢人口（15～64 歳人口）と年少人口（15 歳未満人口）は減少傾向ですが、老年人口（65 歳以上人口）は増加傾向にあり、高齢化率は令和 2（2020）年時点で 30%を超えています。

世帯数はほぼ横ばいで推移しており、令和 2（2020）年時点で 20,776 世帯となっています。



※総人口には年齢不詳者を含む

資料：人口 平成12（2000）年～令和2（2020）年 国勢調査、
令和7（2025）年～令和12（2030）年 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（2018）年推計）」

世帯数 諏訪市統計「推計人口と世帯数の推移(各月)」

図. 人口・世帯数の推移

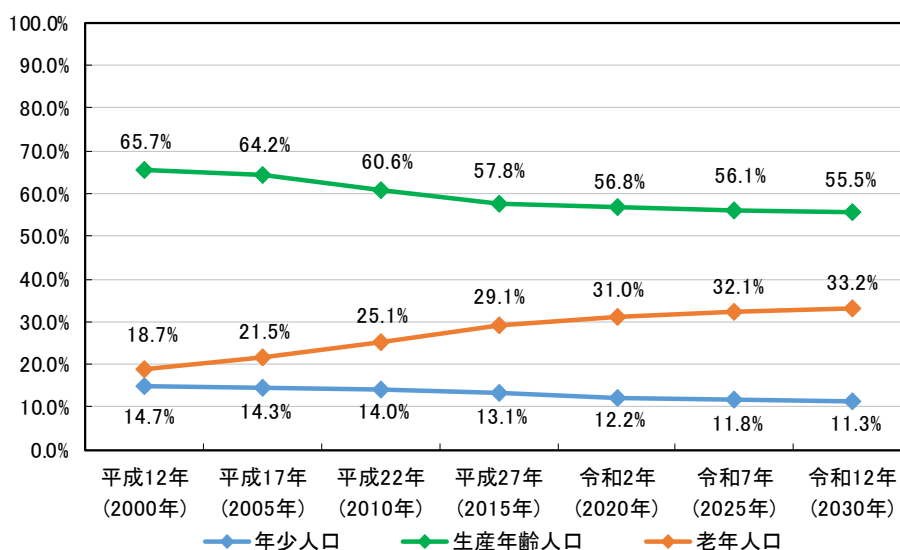
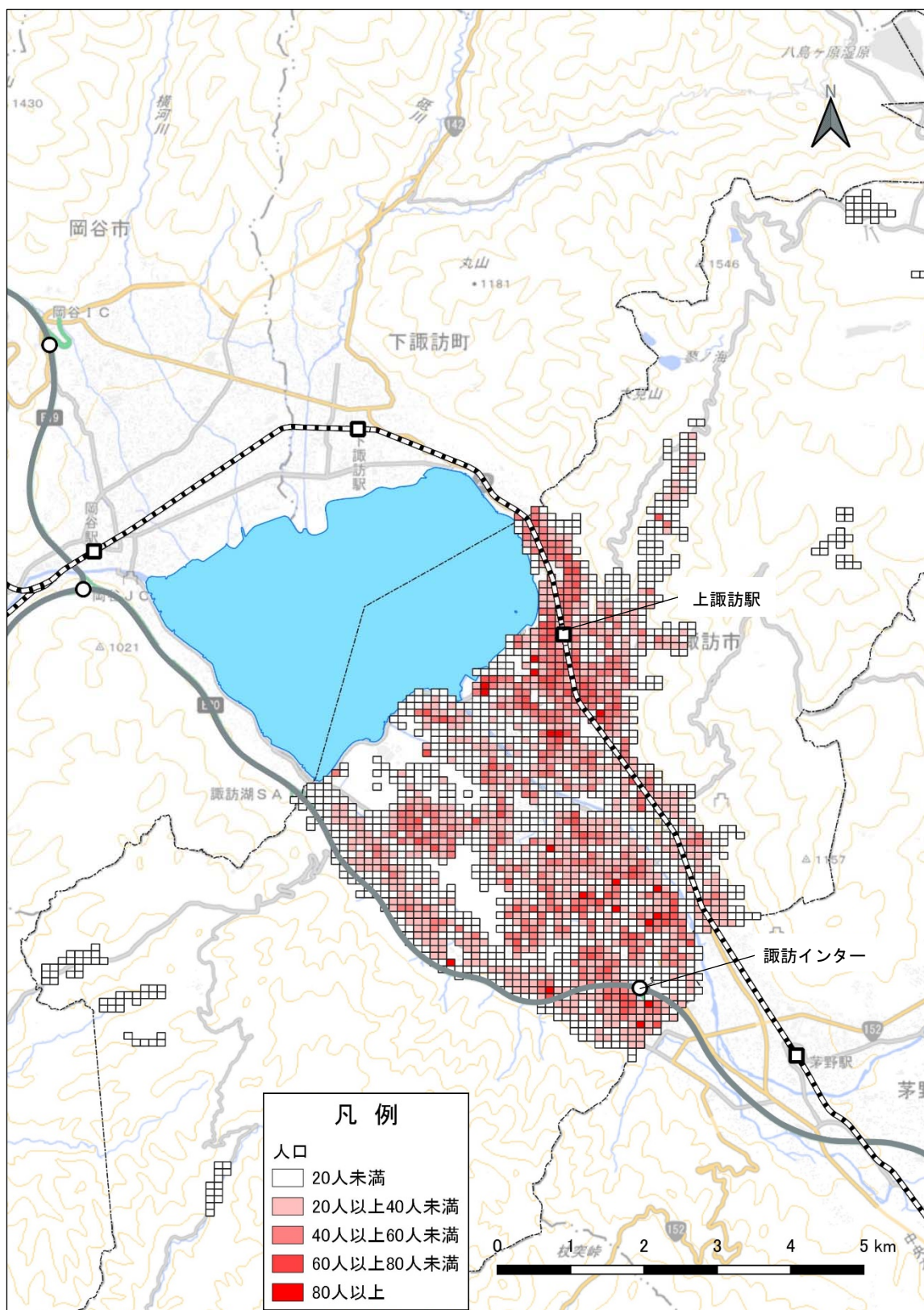


図. 3 区分別人口割合の推移

3-3-2. 人口分布(全人口)

人口分布の状況をみると、市域の中央部にほとんどの人口が分布しており、特に上諏訪駅周辺や中央自動車道諏訪インター周辺などに多く分布している状況です。

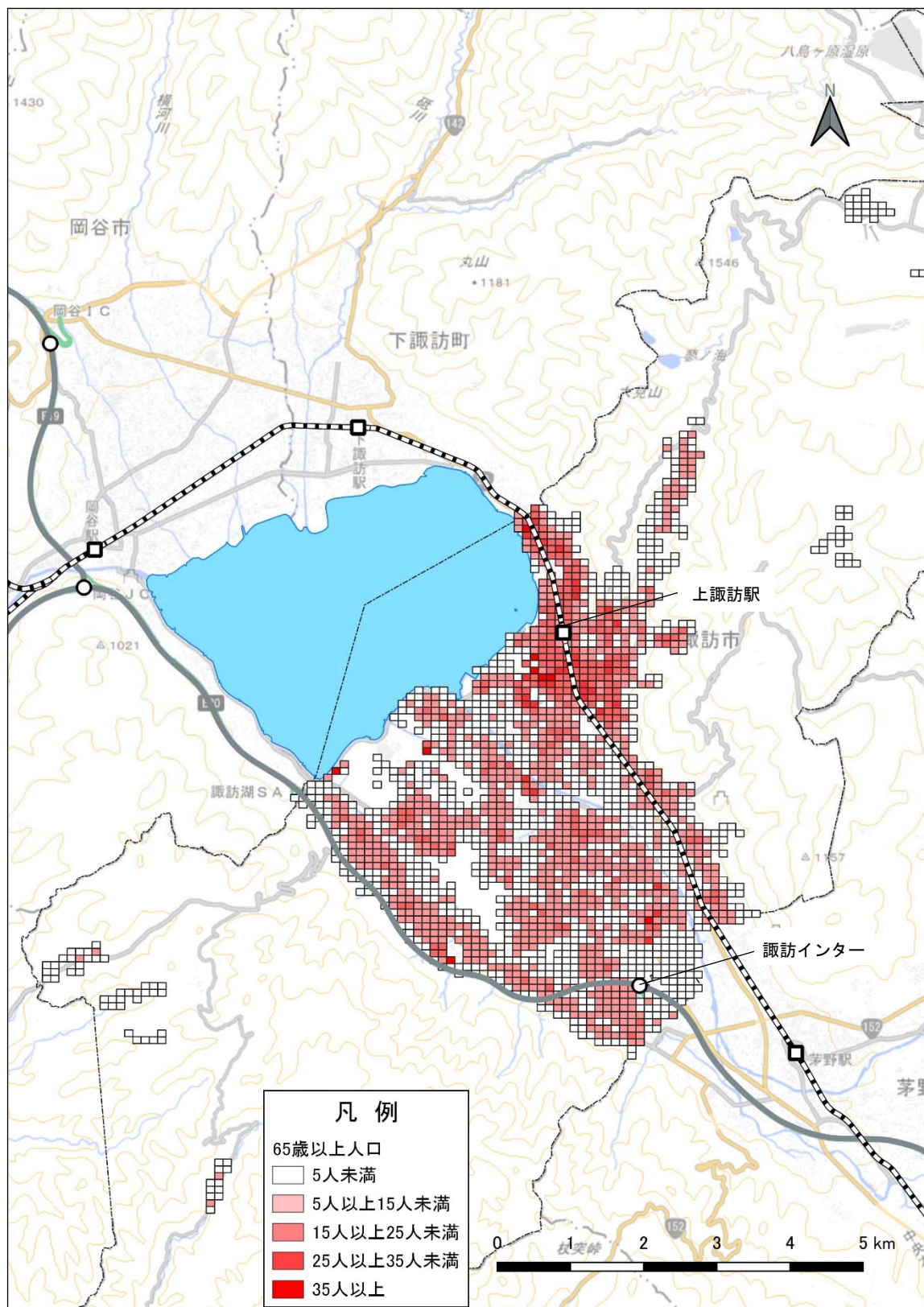


資料：令和2（2020）年国勢調査

図. 人口分布の状況

3-3-3. 人口分布(65歳以上)

65歳以上の人口分布の状況をみると、上諏訪駅周辺などに多く分布している状況です。



資料：令和2（2020）年国勢調査

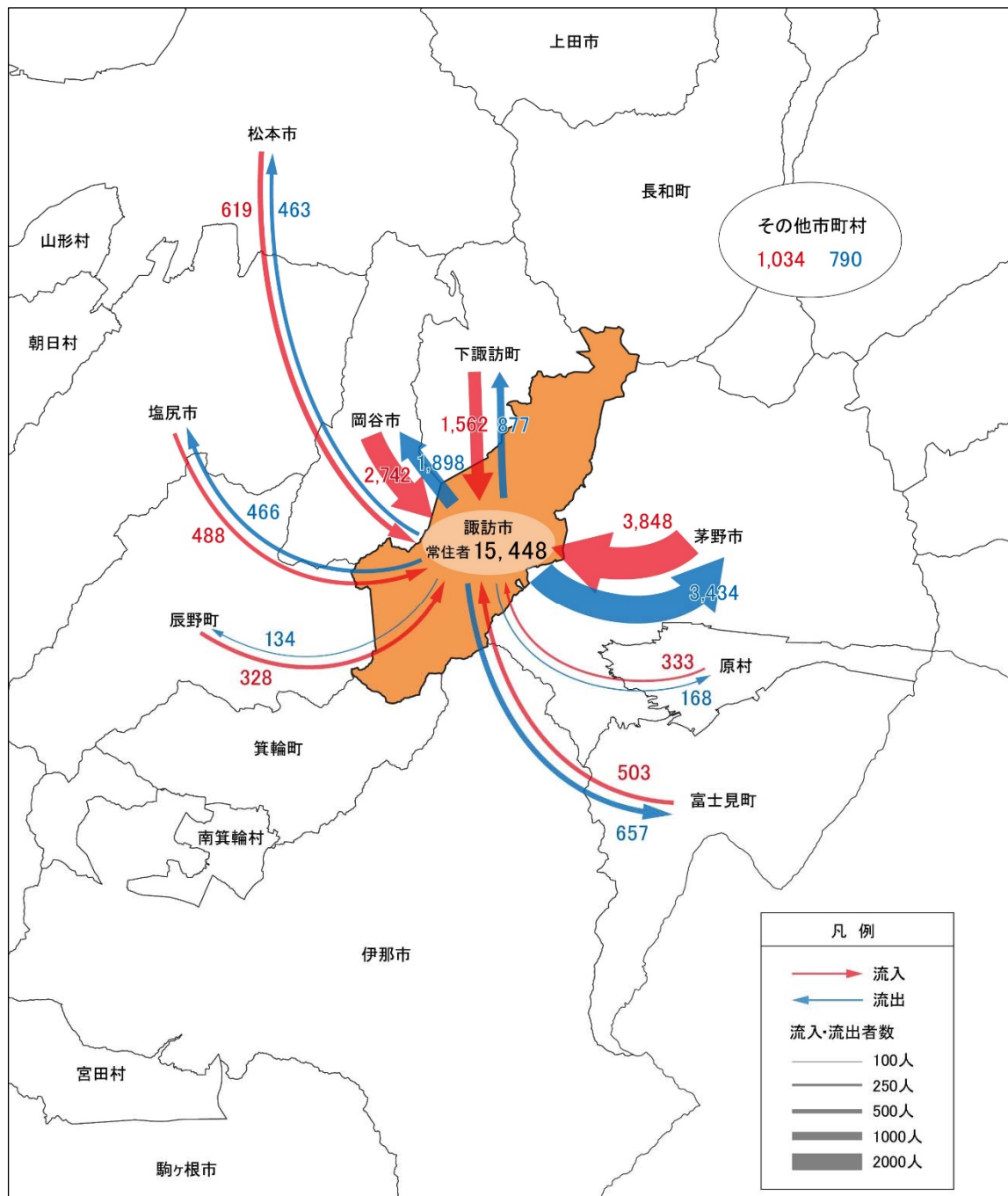
図. 65歳以上人口分布の状況

3-4. 通勤・通学流動

3-4-1. 通勤流動

市内の就業者数は27,199人で、うち本市の常住者数が15,448人、市外からの流入者数が11,457人、従業地不詳が294人となっています。また、市外への流出者数は8,824人です。

流入・流出の状況をみると、隣接する茅野市や岡谷市、下諏訪町との流動が多くなっています。



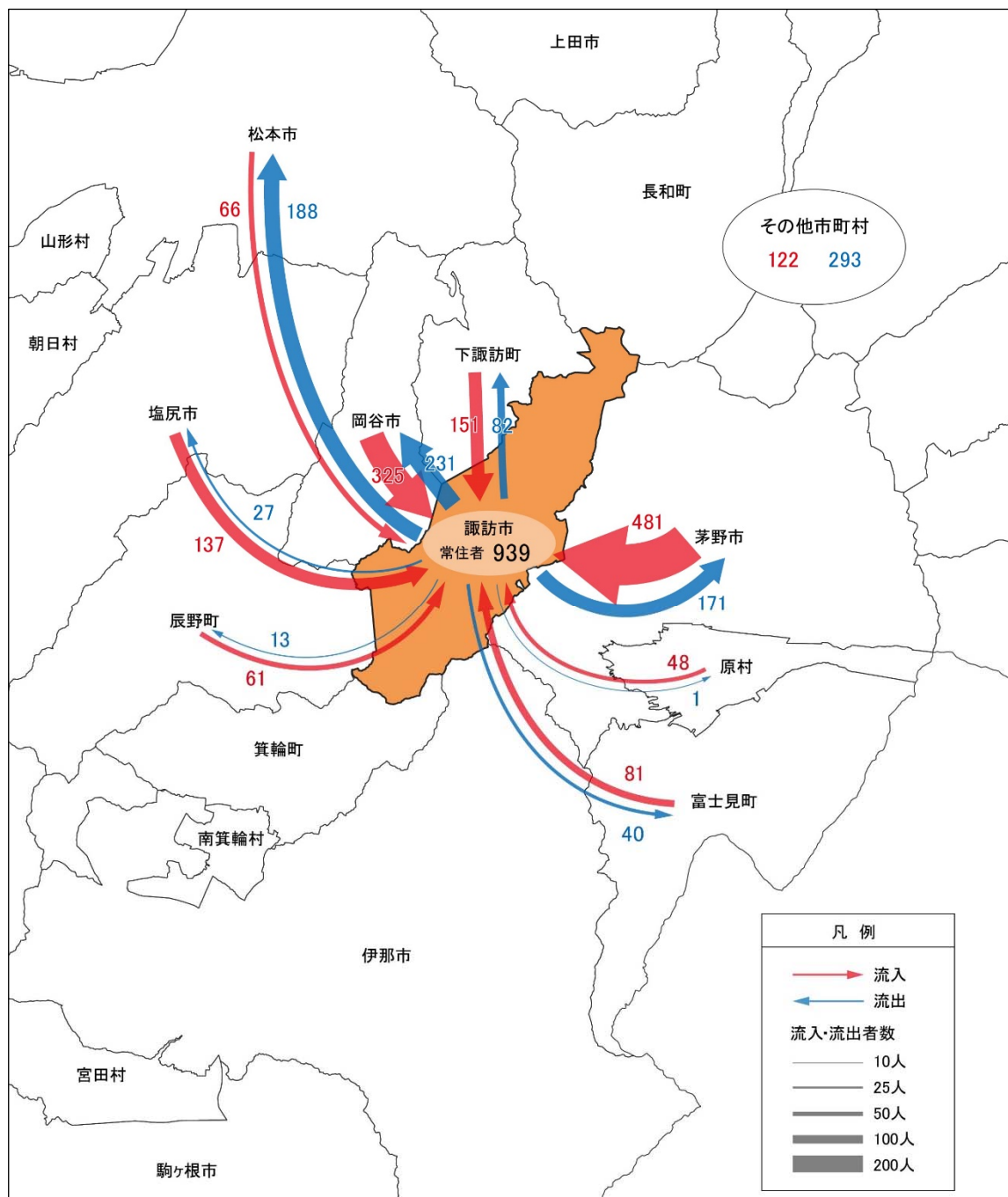
資料：令和2（2020）年国勢調査

図. 通勤流動の状況（15歳以上）

3-4-2. 通学流動

市内の通学者数は2,505人で、うち本市の常住者数が939人、市外からの流入者数が1,472人、通学地不詳が94人となっています。また、市外への流出者数は974人です。

流入・流出の状況を見ると、隣接する茅野市や岡谷市、下諏訪町のほか、松本市や塩尻市との流動も見られます。

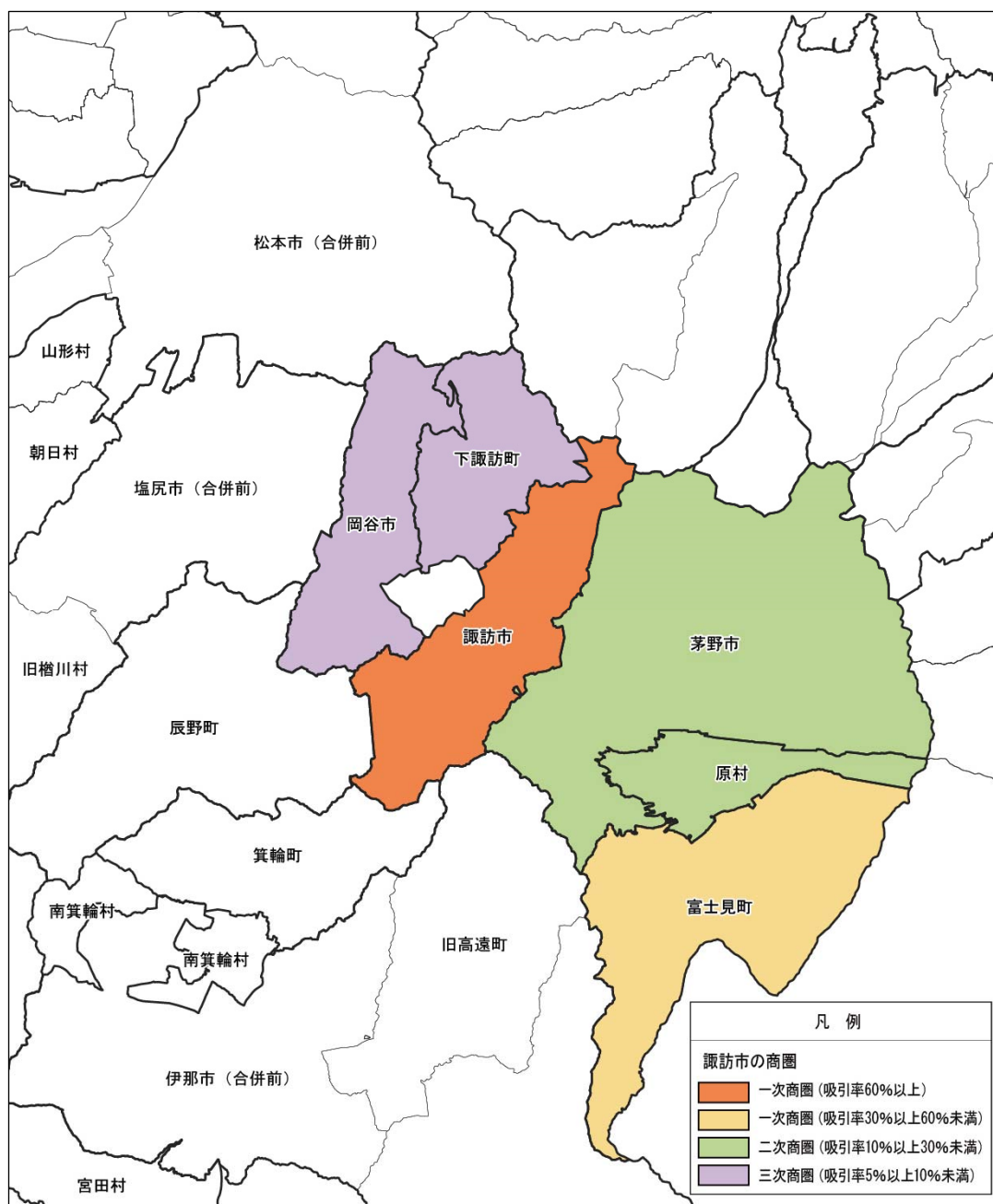


資料：令和2（2020）年国勢調査

図. 通学流動の状況（15 歳以上）

3-5. 買物動向

本市の地元滞留率は61.9%で、県内で9番目に高くなっています。商圏は、富士見町が一次商圏、茅野市、原村が二次商圏、岡谷市、下諏訪町が三次商圏となっています。



※地元滞留率：居住する地元市町村(平成 15 (2003) 年 8 月 31 日現在の旧市町村単位)内で主に買物をする世帯の割合(%)

流出率：地元市町村以外で主に買物をする世帯の割合(%)

吸引率：流出率を流出先の市町村側からとらえた割合(%)

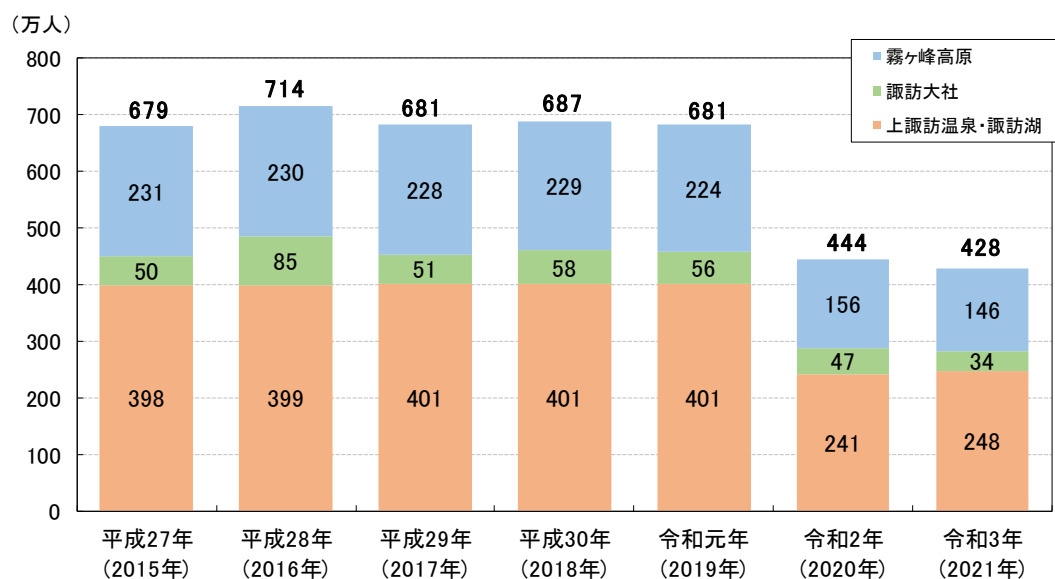
資料：令和 3（2021）年度長野県商圈調査報告書

図. 商圏動向

3-6. 観光動向

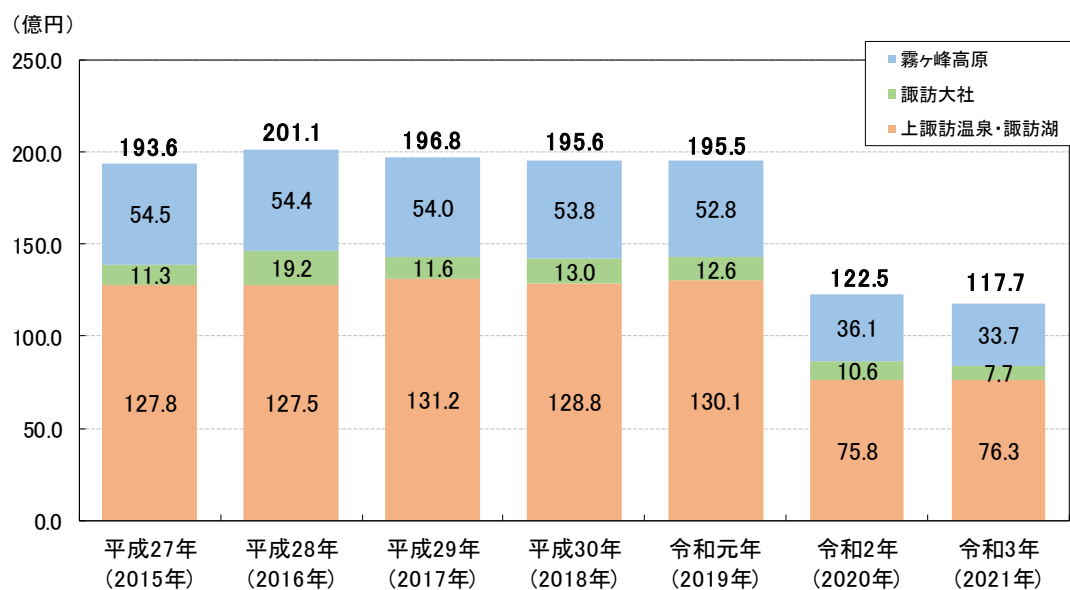
本市の主たる観光地である霧ヶ峰高原、諏訪大社、上諏訪温泉・諏訪湖の観光入込客の推移の状況をみると、霧ヶ峰高原と上諏訪温泉・諏訪湖は令和元（2019）年までは、ほぼ横ばいで推移していました。諏訪大社は、平成 28（2016）年は御柱祭開催により観光入込客が多くなっています。令和 2（2020）年以降は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により激減しています。

観光消費額も同様の傾向となっており、令和 2（2020）年以降は激減しています。



資料：長野県観光地利用者統計

図. 観光入込客数の推移



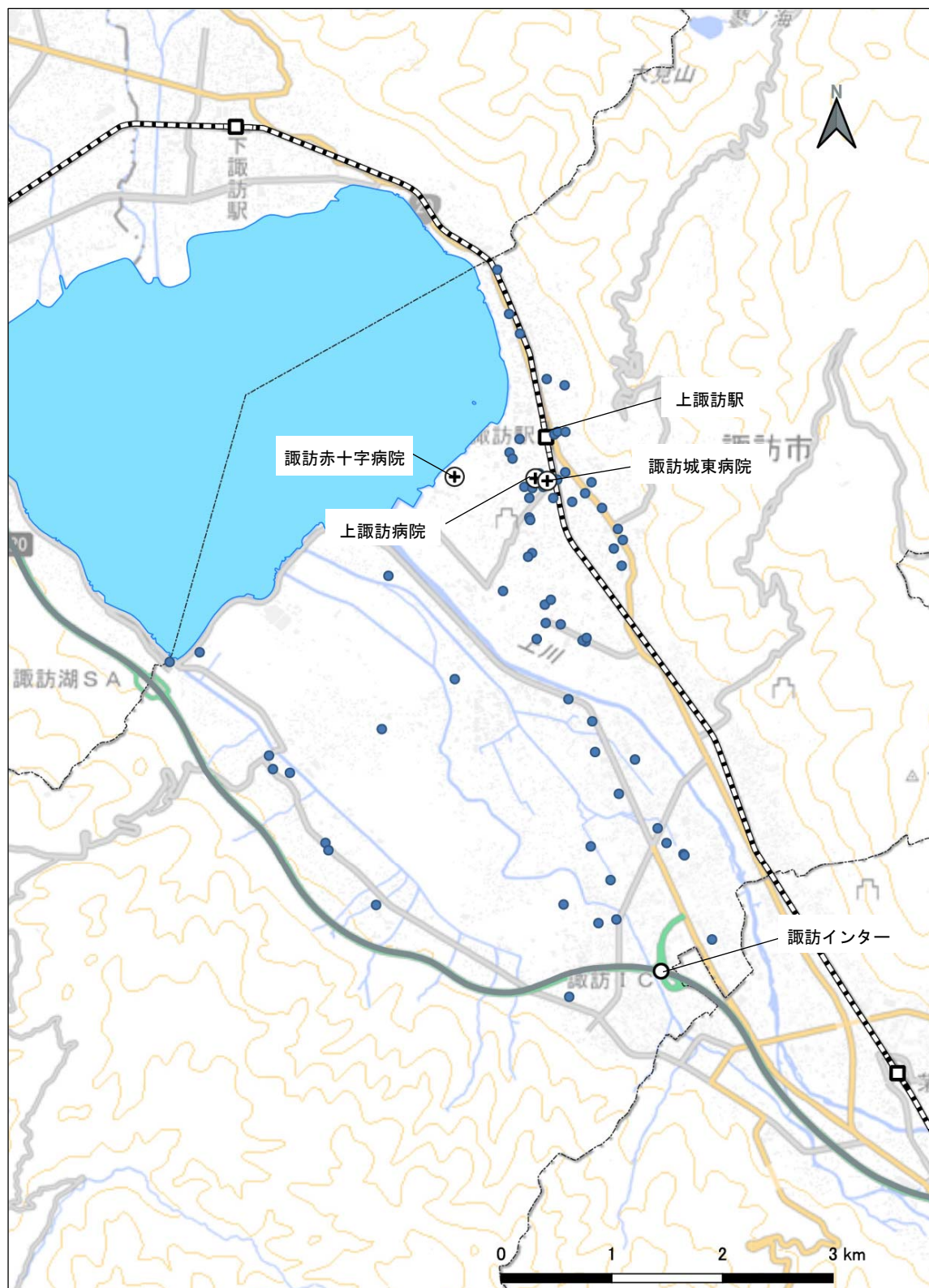
資料：長野県観光地利用者統計

図. 観光消費額の推移

3-7. 施設分布

3-7-1. 医療施設

医療施設の分布状況を見ると、上諏訪駅の西側に諏訪赤十字病院や諏訪城東病院、上諏訪病院が分布しています。その他の医療施設は上諏訪駅周辺から諏訪インターにかけて特に多く分布している状況となっています。



資料：国土交通省 国土数値情報

図. 医療施設の分布状況

3-7-2. 商業施設

商業施設の分布状況をみると、上諏訪駅から諏訪インターの間や中央自動車道の北側に分布している状況となっています。



資料：iタウンページ

図. 商業施設の分布状況

3-7-3. 学校

学校の分布状況を見ると、高校は諏訪二葉高校、諏訪清陵高校、諏訪実業高校の3校があり、いずれも上諏訪駅南東部に立地しています。中学校と小学校は上諏訪駅周辺や諏訪インターの北側、中央自動車道沿線に立地しています。

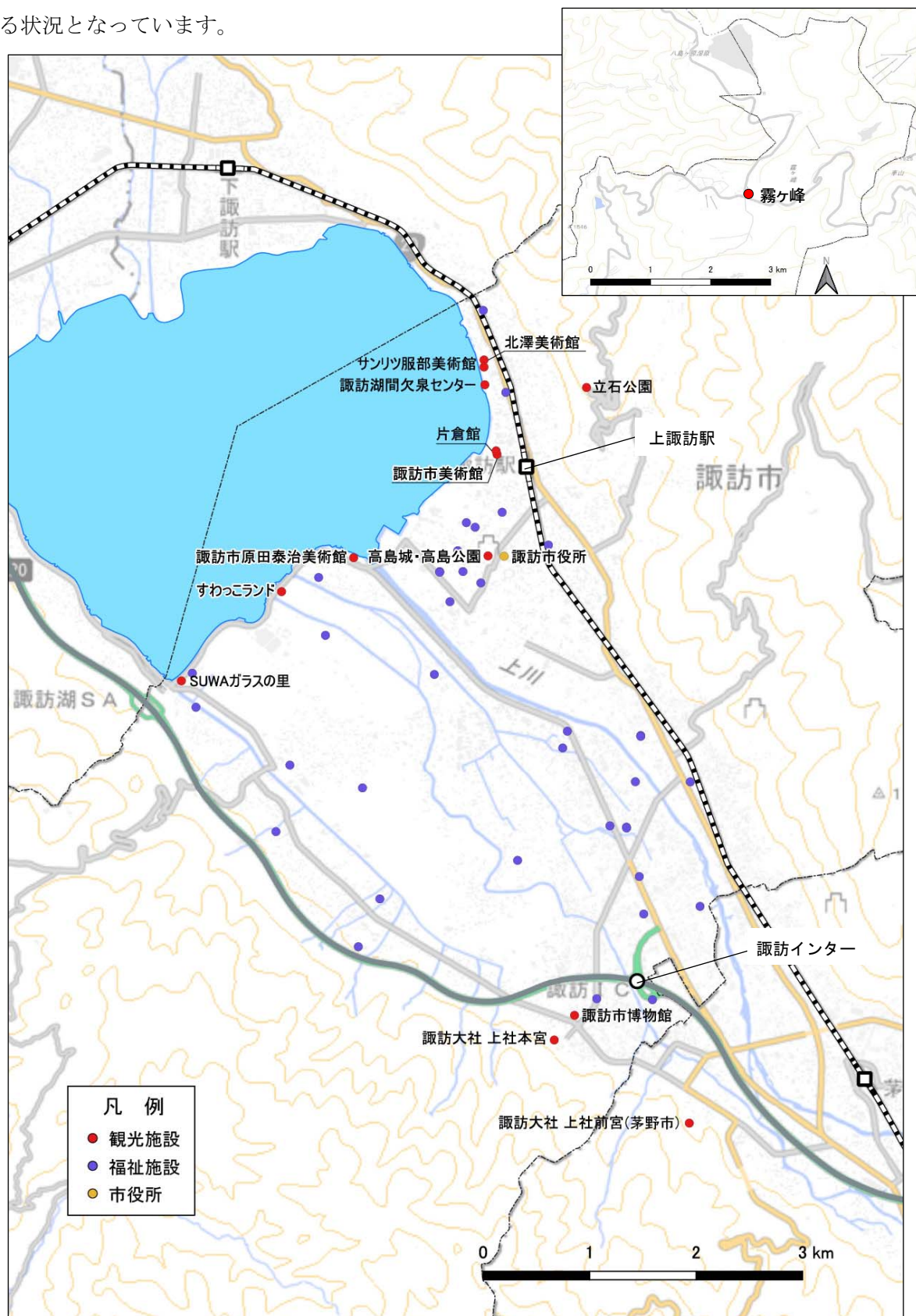


資料：国土交通省 国土数値情報

図. 学校の分布状況

3-7-4. その他の施設 (主な観光施設・福祉施設、役所)

その他の施設の分布状況をみると、主な観光施設は上諏訪駅周辺や諏訪湖畔、諏訪インター周辺に分布しており、福祉施設は市役所周辺や諏訪インターの北側に特に多く分布している状況となっています。



資料：国土交通省 国土数値情報、諏訪市 ※福祉施設は通所施設を抜粋

図. その他の施設の分布状況

4. 諏訪市の公共交通の概況

4-1. 市内の公共交通の運行状況

市内を運行する公共交通は、鉄道路線は JR 中央本線が南北に通っており、上諏訪駅があります。上諏訪駅は、特急あずさが往復 32 本、普通列車が往復 57 本運行されています。

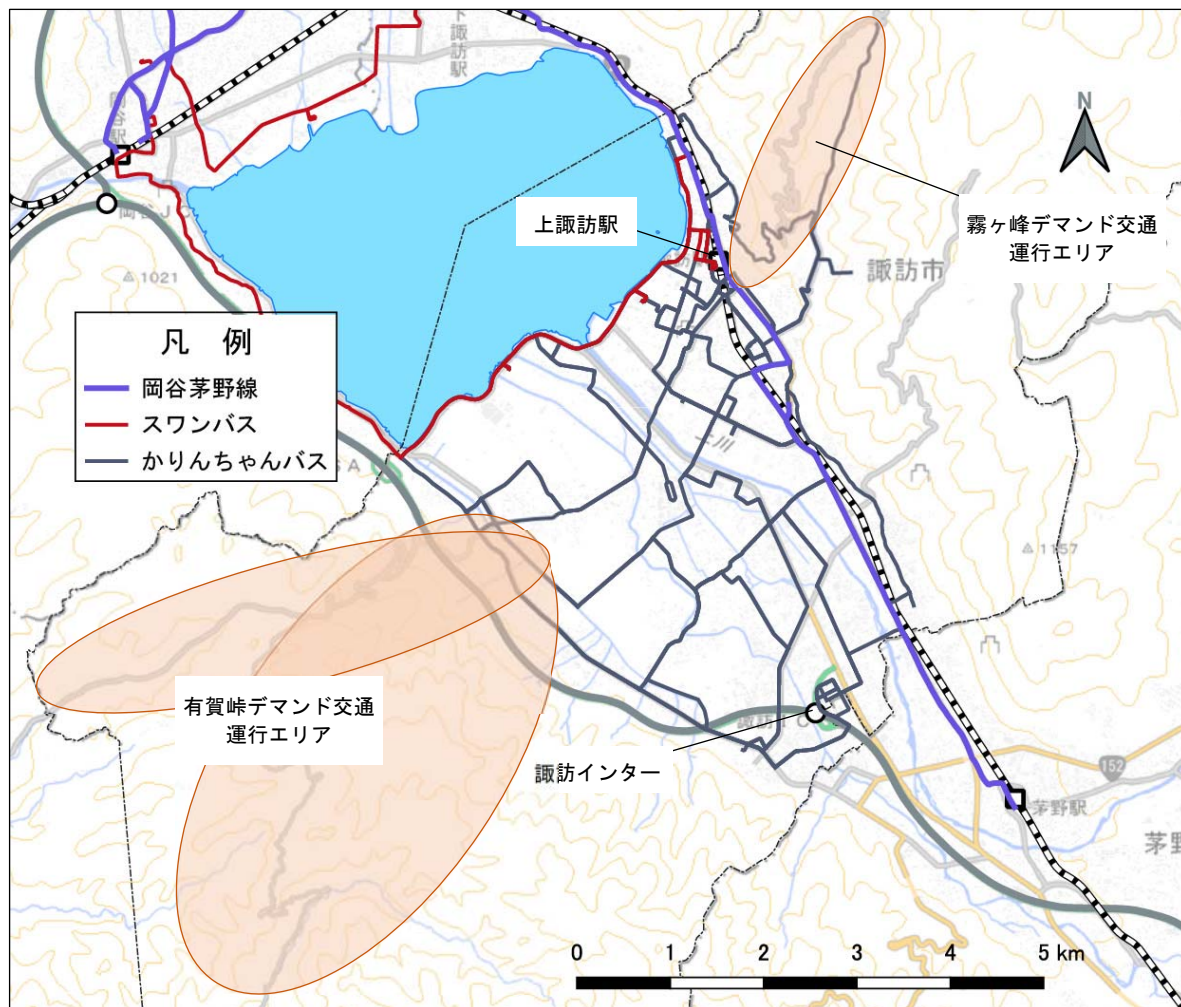
高速バスは新宿方面や京都・大阪方面への路線があります。

路線バスは、岡谷駅と茅野駅を結ぶ岡谷茅野線、かりんちゃんバス 8 路線(市内循環内回り線、市内循環外回り線、すわ外周線、すわライナー、かりんちゃん子バス東山線、かりんちゃん子バス大和四賀線、かりんちゃん子バス東西線、有賀・上社統合路線(かりんちゃんライナー))、諏訪湖を回るスワンバスが運行されています。

デマンド交通は、有賀峠デマンド交通と霧ヶ峰デマンド交通が運行されています。

かりんちゃん子バス大和四賀線とデマンド交通は、市内の 3 社のタクシー事業者(第一交通㈱、諏訪交通㈱、アルピコタクシー㈱)が共同で運行しています。

また、霧ヶ峰方面や有賀峠方面の後山地区の遠距離通学の児童・生徒を対象としたスクールバス等も運行されています。



※かりんちゃんバスの各路線図は次頁を参照

図. 市内の公共交通の運行状況

かりんちゃんバス 路線図

①市内循環内回り線
②市内循環外回り線
③すわ外周線
④すわライナー
⑤かりんちゃんバス東山線
⑥かりんちゃんバス大和四賀線
⑦かりんちゃんバス東西線
⑧有賀・上社統合路線 (かりんちゃんライナー)

図. かりんちゃんバス路線図

表 公共交通の運行状況

種別	路線名	運行事業者	運行区間	運行便数※
鉄道	JR 中央本線	東日本旅客鉄道(株)	東京駅～上諏訪駅～名古屋駅	89※
高速バス	茅野・諏訪・岡谷～新宿線	アルピコ交通(株)、京王バス(株)、JR バス関東(株)、フジエクスプレス(株)、山梨交通(株)	岡谷駅～上諏訪駅～バスタ新宿	25
	茅野・諏訪・岡谷～京都・大阪線	アルピコ交通(株)	八ヶ岳(美濃戸口)～上諏訪駅～ユニバーサル・スタジオ・ジャパン	令和 4(2022)年 11 月現在全便運休中
路線バス	岡谷茅野線	アルピコ交通(株)	茅野駅～岡谷駅	29
	かりんちゃんバス 市内循環内回り線	アルピコ交通(株)	諏訪ステーションパーク～諏訪ステーションパーク	7
	かりんちゃんバス 市内循環外回り線	アルピコ交通(株)	諏訪ステーションパーク～諏訪ステーションパーク	6
	すわ外周線	アルピコ交通(株)	日赤病院～上諏訪駅 諏訪湖口(西口)	3
	すわライナー	アルピコ交通(株)	有賀～日赤病院 日赤病院～上諏訪駅 諏訪湖口(西口)	3
	かりんちゃん子バス 東山線	諏訪交通(株)	上諏訪駅諏訪湖口(西口)～上諏訪駅諏訪湖口(西口)	8
	かりんちゃん子バス 大和四賀線	第一交通(株)、諏訪交通(株)、アルピコタクシー(株)	聖母寮前～聖母寮前	5
	かりんちゃん子バス 東西線	諏訪交通(株)	新田上～新田上	7
	有賀・上社統合路線 (かりんちゃんライナー)	アルピコ交通(株)	赤羽根車庫～赤羽根車庫	11
	スワンバス内回り線	JR バス関東(株)	岡谷駅南口～岡谷駅南口	7
	スワンバス外回り線	諏訪交通(株)	北有賀～SUWA ガラスの里	7
デマンド交通	有賀峠デマンド交通	第一交通(株)、諏訪交通(株)、アルピコタクシー(株)	上野・硯石・後山・板沢～西友諏訪湖南店	各方面 4
	霧ヶ峰デマンド交通	第一交通(株)、諏訪交通(株)、アルピコタクシー(株)	上諏訪駅諏訪湖口(西口)～霧ヶ峰農場	4

※令和 4(2022)年 11 月時点、運行便数は往復、JR 中央本線の運行便数は平日の上諏訪駅発着便数

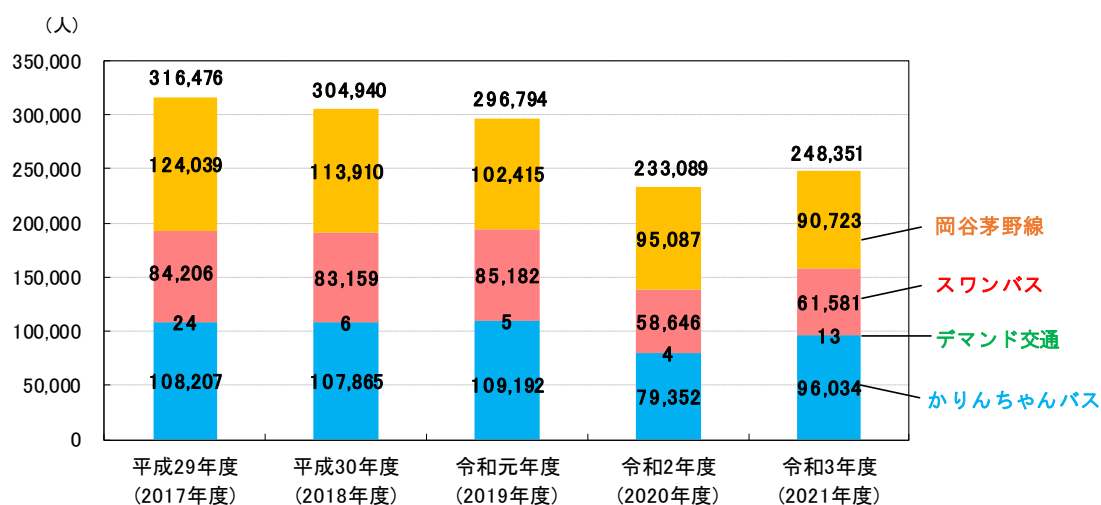
4-2. 市内公共交通の利用状況

4-2-1. 路線バス・デマンド交通の利用状況

路線バスの利用者数の推移をみると、岡谷茅野線は平成 29 (2017) 年度から令和元 (2019) 年度にかけて徐々に減少傾向で、スワンバス、かりんちゃんバスはほぼ横ばいでした。令和元 (2019) 年度から令和 2 (2020) 年度にかけては、岡谷茅野線、スワンバス、かりんちゃんバスともに新型コロナウイルスの感染拡大の影響により激減しています。

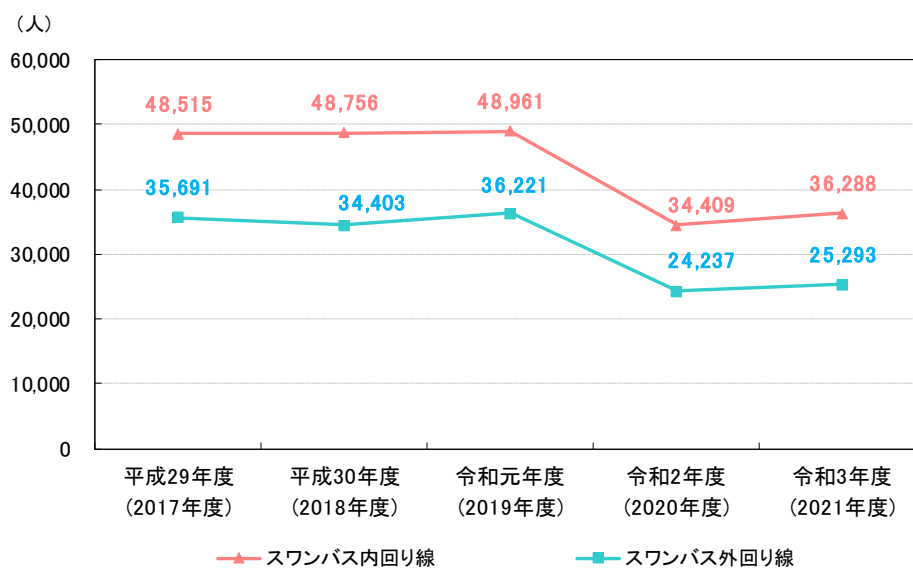
デマンド交通は、平成 29 (2017) 年度には 20 人以上でしたが、それ以降は令和 2 (2020) 年度まで 10 人以下となり、令和 3 (2021) 年度には 10 人を超えています。

なお、路線バスとデマンド交通の路線別の利用状況の推移は下表のとおりとなっています。



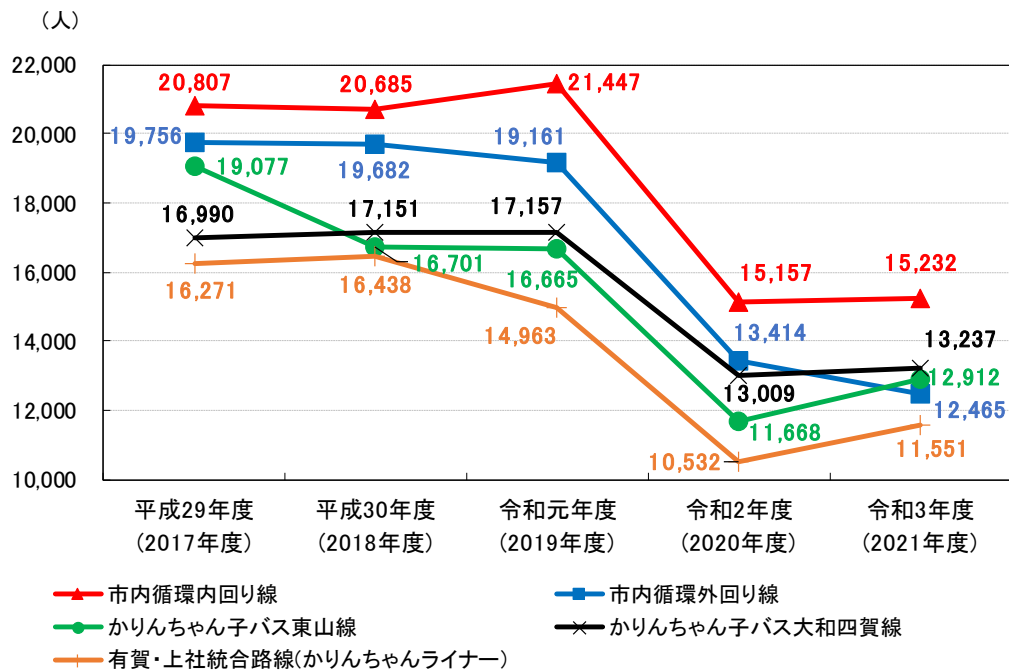
資料：諏訪市

図. 路線バス・デマンド交通の利用状況の推移



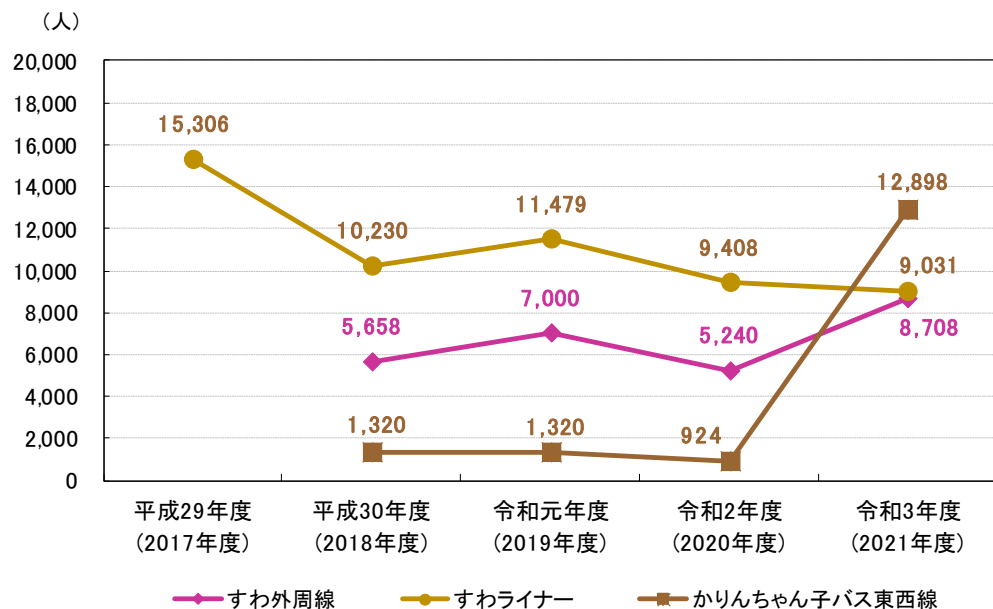
資料：諏訪市

図. スワンバスの利用状況の推移



資料：諏訪市

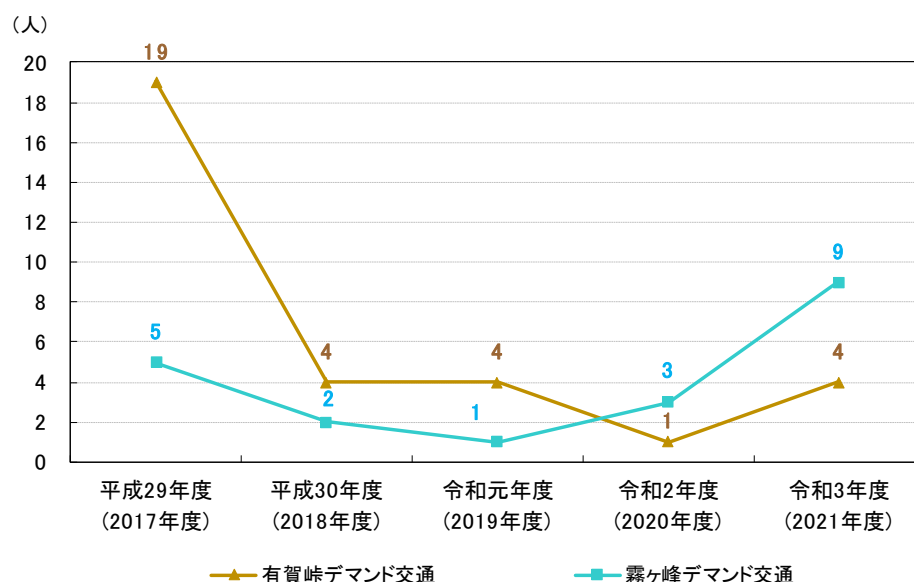
図. かりんちゃんバスの利用状況の推移 1



資料：諏訪市

※かりんちゃん子バス東西線は、令和2(2020)年度までは西山線としての運行

図. かりんちゃんバスの利用状況の推移 2



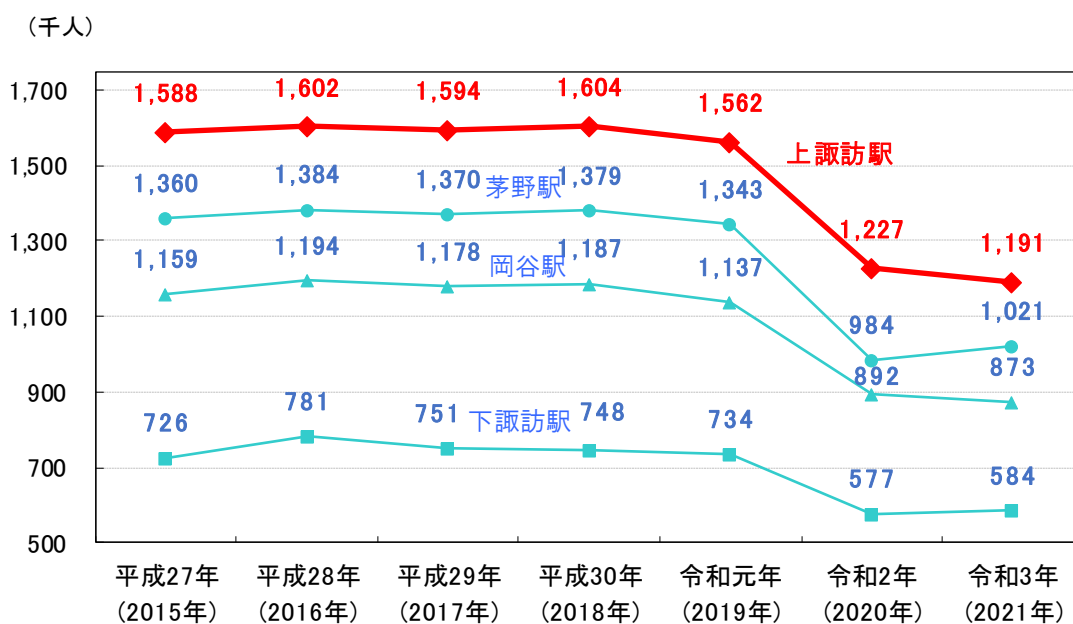
資料：諏訪市

図. デマンド交通の利用状況の推移

4-2-2. 鉄道の利用状況

上諏訪駅の利用者数の推移をみると、平成 27（2015）年から平成 30（2018）年までは、ほぼ横ばいで推移していましたが、令和元（2019）年は僅かに減少し、令和 2（2020）年以降は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により激減しています。

また、上諏訪駅の利用者数は周辺 3 駅（茅野駅、下諏訪駅、岡谷駅）と比較すると最も多くなっています。

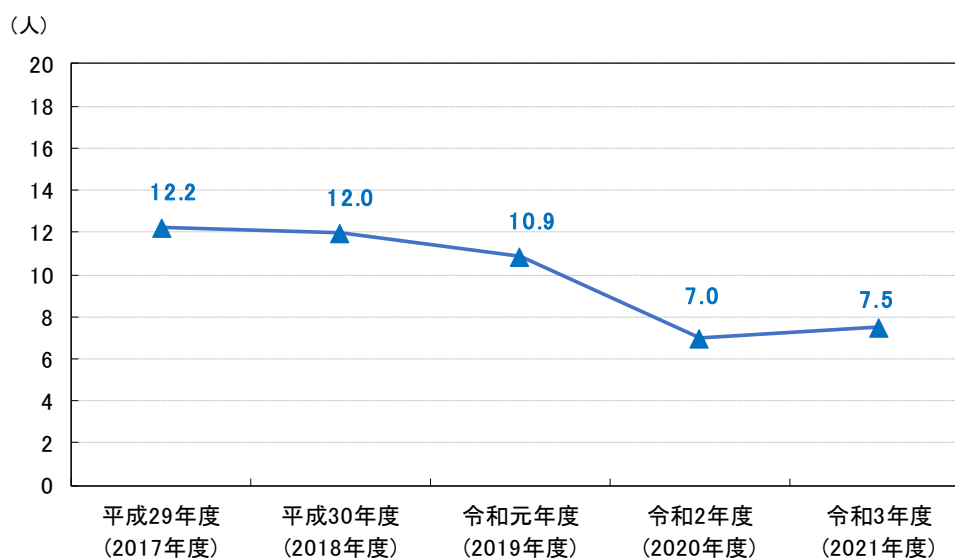


資料：諏訪地方統計要覧、JR東日本長野支社

図. 上諏訪駅及び周辺 3 駅の利用者数の推移

4-2-3. タクシーの利用状況

タクシーの利用状況の推移をみると、徐々に減少傾向となっており、特に令和元（2019）年から令和2（2020）年にかけては減少幅が大きくなっています。



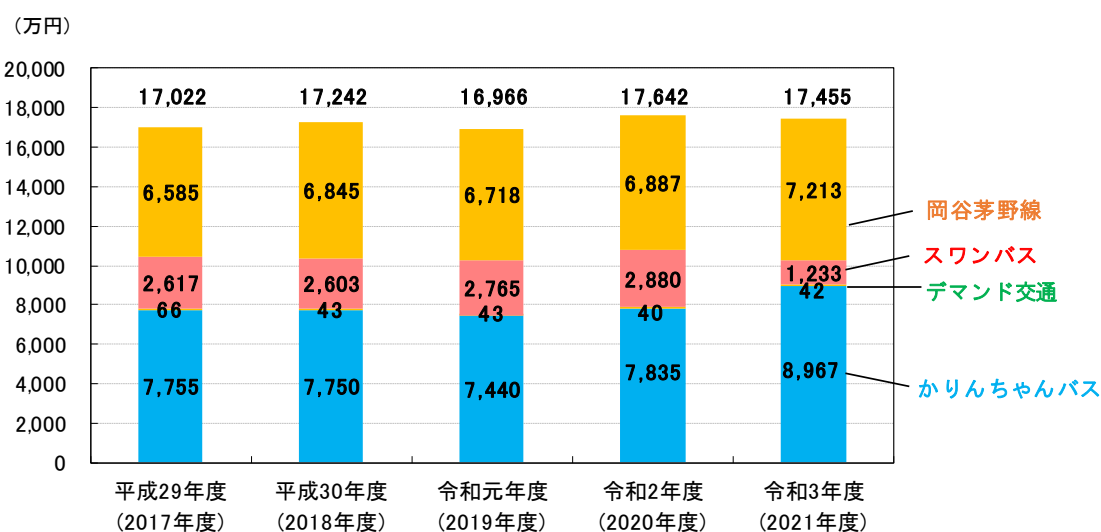
資料：諏訪市

図. タクシーの利用者数(1日1車当たり平均)の推移

4-3. 公共交通に係る運行経費

公共交通に係る運行経費は、ほぼ横ばいで推移しています。

かりんちゃんバスの運行経費は、平成29（2017）年度から令和元（2019）年度にかけてはほぼ横ばい、それ以降は徐々に増加しています。



資料：諏訪市

図. 公共交通に係る運行経費の推移

5. 住民、関係者、公共交通利用者意識の把握

5-1. 公共交通に関する市民アンケート調査

5-1-1. 調査目的

市民の外出する際の移動方法や公共交通に対するご意見・ご要望を把握し、「諏訪市地域公共交通計画」策定のための基礎資料とするために「公共交通に関する市民アンケート調査」を実施しました。

5-1-2. 調査概要

調査対象：無作為に抽出した 2,000 名

調査期間：令和 4（2022）年 7 月 21 日(木)～8 月 12 日(金)

回収数：693 サンプル

回収率：34.7%

5-1-3. 調査結果

(1) 属性

① 居住地区

- ・ 上諏訪地区の割合が約 43%で最も高く、次いで中洲地区が約 19%となっている。

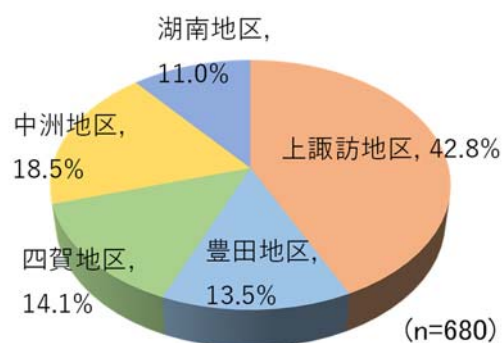


図. 居住地区

※n=〇〇は、有効回答数を示す

② 年齢

- ・ 70歳代が約 25%で最も多く、次いで60歳代が約 17%となっている。

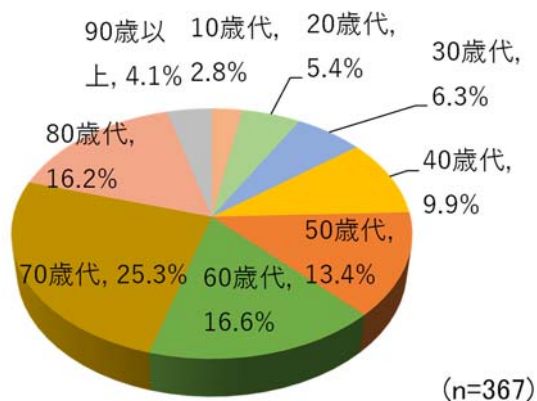


図. 年齢

③ 運転免許の所有有無

- ・ 80歳代でも6割以上が運転免許を持っている。

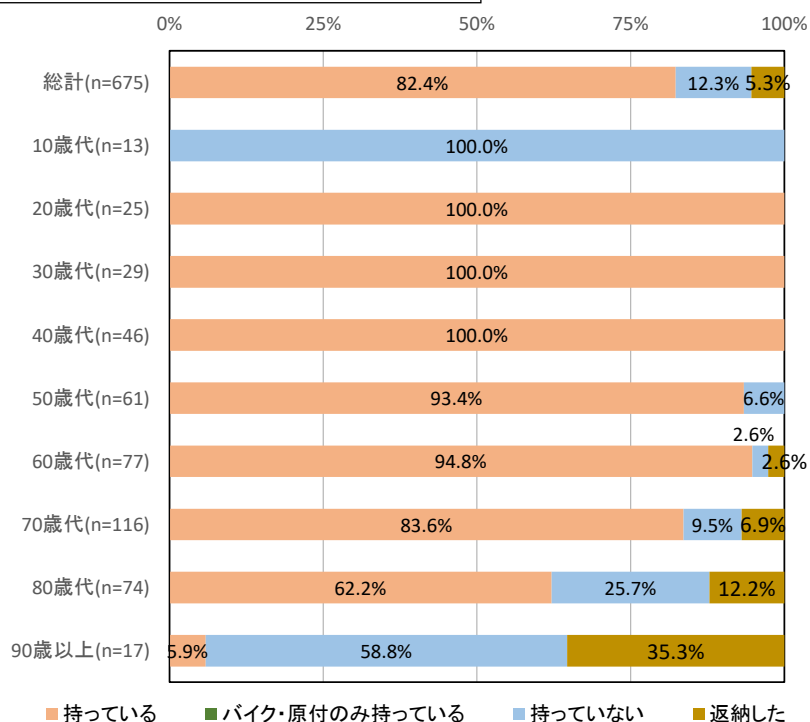


図. 運転免許の所有有無

④ 運転免許の返納意向

- ・ 80歳代では約4割、70歳代では約2割は5年以内に返納したいと回答している。

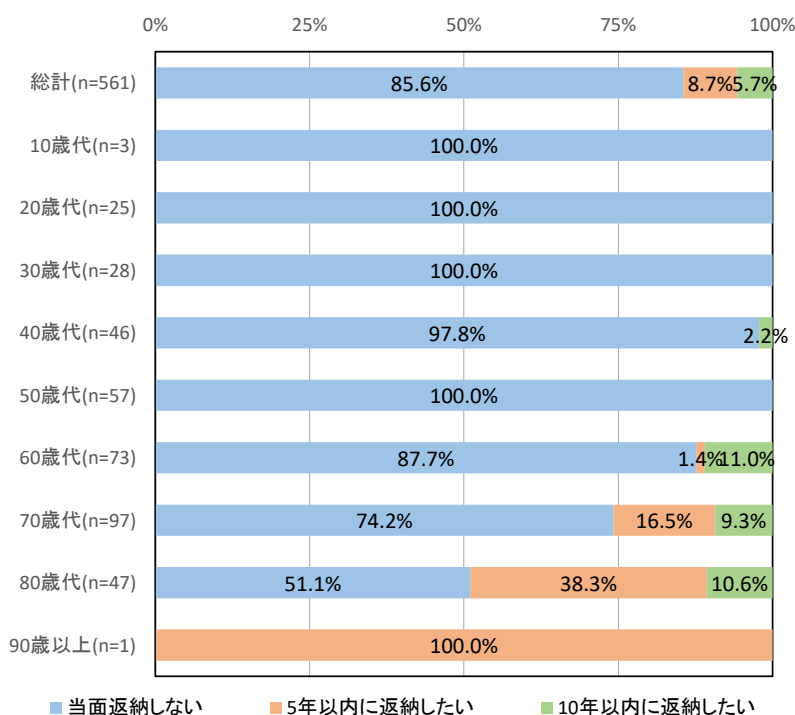


図. 運転免許の返納意向

(2) 通勤・通学を目的とした外出について

① 勤務地・通学先

- 上諏訪地区の割合が約31%と最も多く、次いで茅野市が14%となっている。

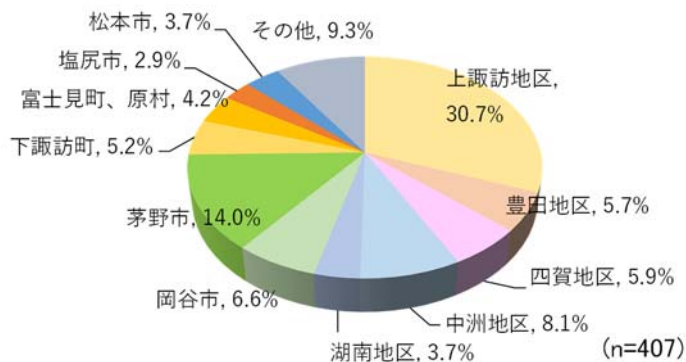


図. 勤務地・通学先

② 自宅を出発する時間

- 7時～7時14分や8時～8時14分が多くなっている。

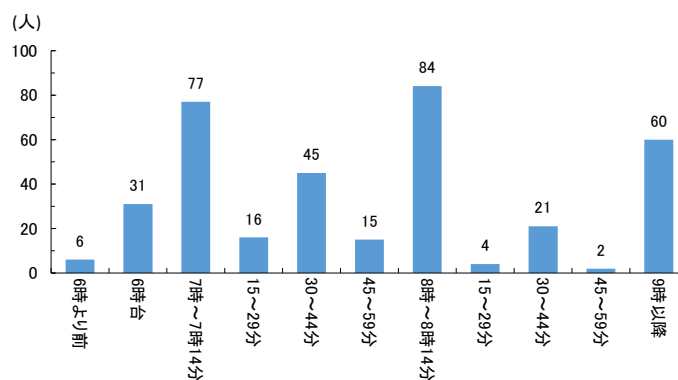


図. 自宅を出発する時間

③ 帰宅する時間

- 18時台が最も多く、次いで19時台となっている。

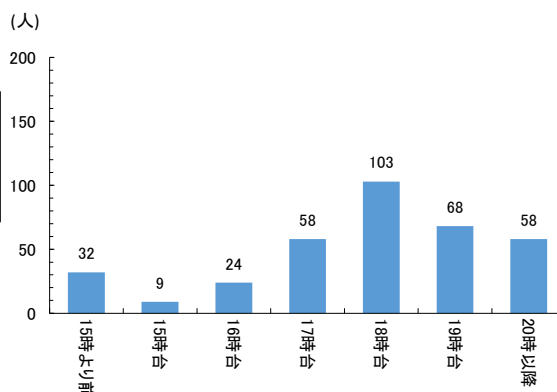


図. 帰宅する時間

④ 主な交通手段

- 約77%が「自動車(自分で運転)」となっている。

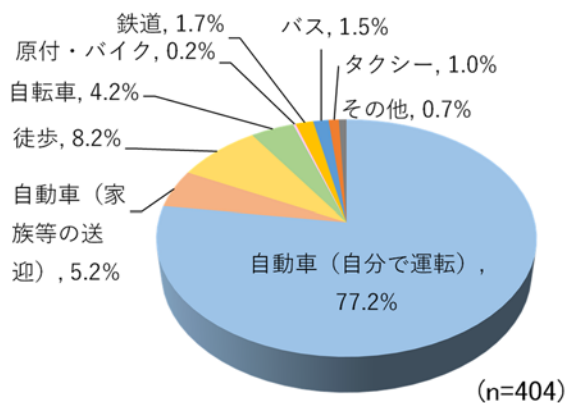


図. 主な交通手段

(3) 通院を目的とした外出について

① よく利用する医療施設

- ・ 諏訪赤十字病院と最も多く、次いで清水クリニックとなっている。

表 よく利用する医療施設(上位10箇所)

施設名	回答数
諏訪赤十字病院	152
清水クリニック	50
宮坂医院	33
小島クリニック	27
諏訪豊田診療所	22
湖南関医院	22
諏訪中央病院	18
こうのハートクリニック	17
塩沢医院	16
花田眼科	16

② 通院の頻度

- ・ 「月に1日未満」が約53%で最も多く、次いで「月に1日程度」が約30%となっている。

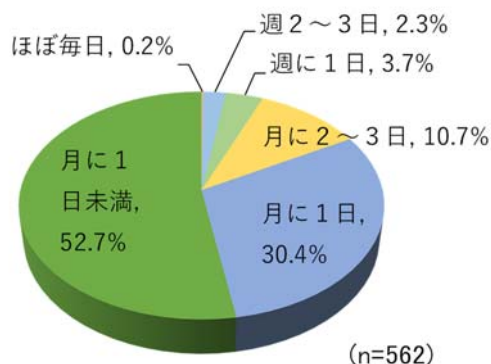


図. 通院の頻度

③ 出発する時間

④

- ・ 8時台～10時台の午前中に集中している。

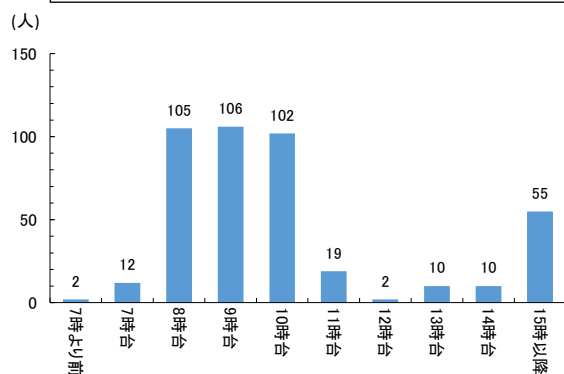


図. 出発する時間帯

④ 帰宅する時間

- ・ 11時台～12時台に集中している。

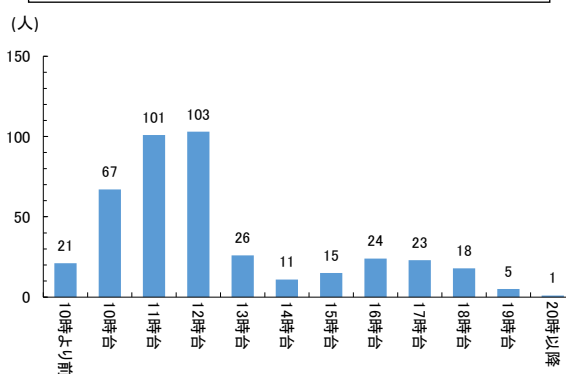


図. 帰宅する時間帯

⑤ 主な交通手段

- ・ 約71%が「自動車(自分で運転)」となっている。
- ・ 約10%が家族等の送迎となっている。

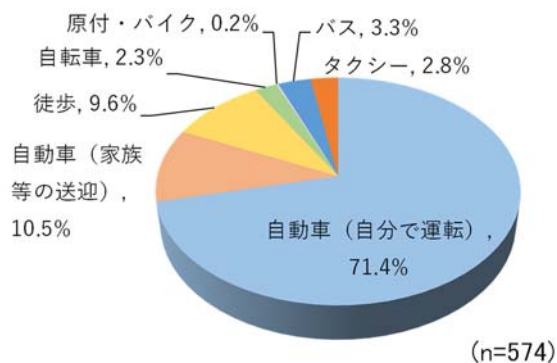


図. 主な交通手段

(4) 食料品や日用品の買物を目的とした外出について

① よく利用する店舗

- ・ ツルヤ上諏訪店が最も多く、次いでいちやまmart諏訪店となっている。

表 よく利用する店舗(上位10箇所)

店名	回答数
ツルヤ上諏訪店	142
いちやまmart諏訪店	80
オギノ諏訪店	75
西友諏訪城南店	70
綿半スーパーセンター諏訪店	68
西友諏訪湖南店	60
ラ・ムー諏訪店	59
デリシア諏訪豊田店	57
角上魚類諏訪店	33
クスリのサンロード豊田店	9

② 買物の頻度

- ・ 「週に2～3日」が約47%で最も多く、次いで「週に1日」が約22%となっている。

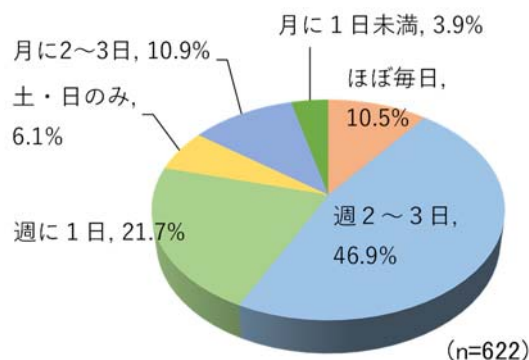


図. 買物の頻度

③ 出発する時間

- ・ 9時台～11時台の午前中に集中している。

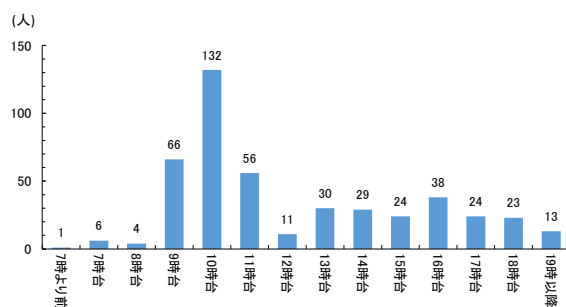


図. 出発する時間帯

④ 帰宅する時間

- ・ 11時台～12時台に集中している。

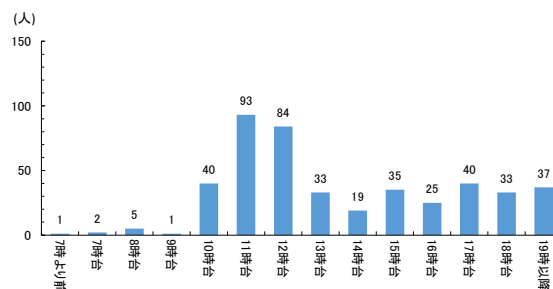


図. 帰宅する時間帯

⑤ 主な交通手段

- ・ 約75%が「自動車(自分で運転)」となっている。
- ・ 約12%が家族等の送迎となっている。

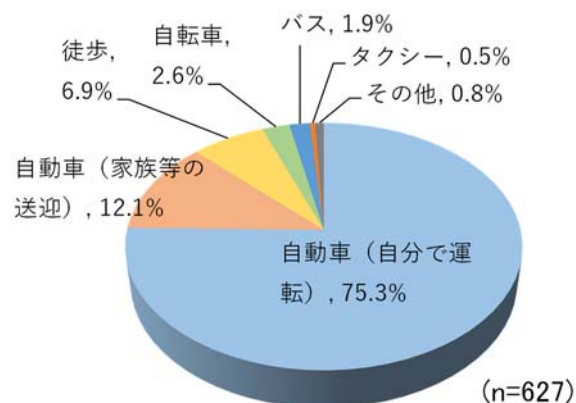


図. 主な交通手段

(5) 衣料品や電化製品、書籍、身の回り品などの買物を目的とした外出について

① よく利用する店舗

- ・ エディオン諏訪インター店が最も多く、次いでしまむら高島店となっている。

表 よく利用する店舗(上位10箇所)

店名	回答数
エディオン諏訪インター店	76
しまむら高島店	59
蔦屋書店諏訪中洲店	45
平安堂諏訪店	38
綿半スーパーセンター諏訪店	28
諏訪ステーションパーク	14
ノジマ諏訪店	19
ドン・キホーテ茅野店	8
オギノ諏訪店	7
しまむら茅野店	7

② 買物の頻度

- ・ 「2～3か月に1日」が38%で最も多く、次いで「月に2～3日」が約33%となっている。

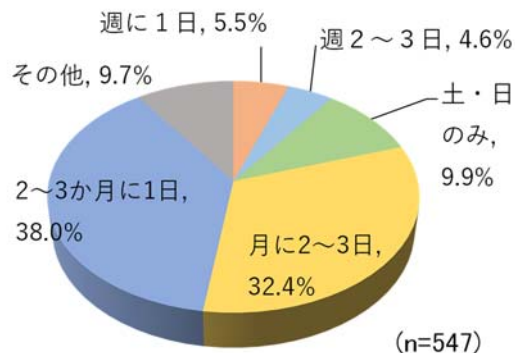


図. 買物の頻度

③ 出発する時間

- ・ 10時台に集中している。

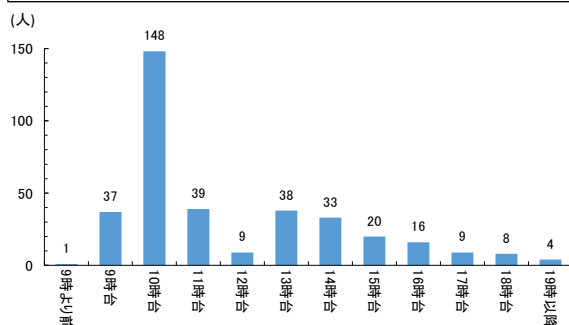


図. 出発する時間帯

④ 帰宅する時間

- ・ 11時台～12時台に集中している。

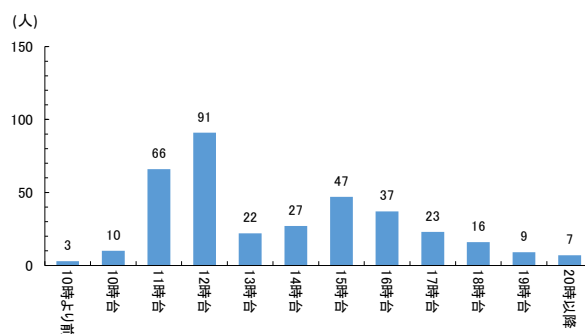


図. 帰宅する時間帯

⑤ 主な交通手段

- ・ 約78%が「自動車(自分で運転)」となっている。
- ・ 15%が家族等の送迎となっている。

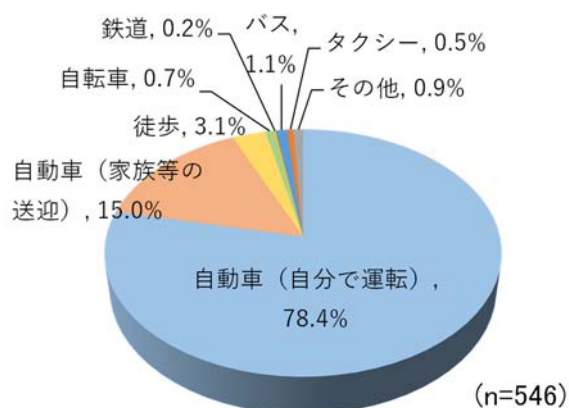


図. 主な交通手段

(6) 休日における主な外出目的と交通手段について

① 主な外出目的

- ・ 買い物が68%で最も多く、次いでレジャー・娯楽が約18%となっている。

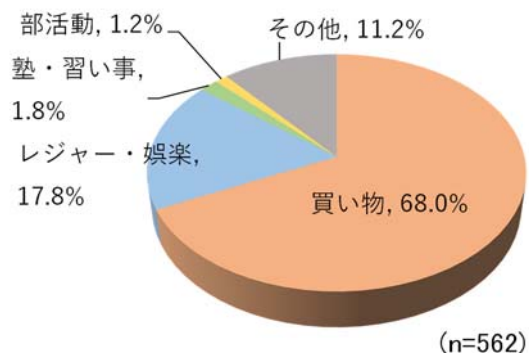


図. 主な外出目的

② 目的地

- ・ 諏訪インター周辺が22%で最も多く、次いで上諏訪駅周辺が14%となっている。

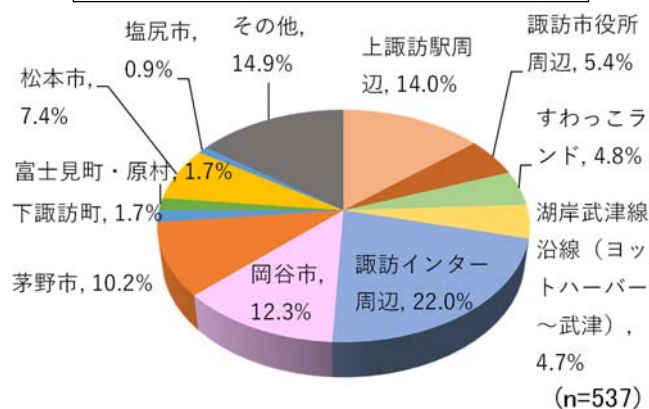


図. 目的地

③ 具体的な施設名

- ・ レイクウォーク岡谷が最も多く、次いで諏訪ステーションパーク、ツルヤ上諏訪店となっている。

表 よく利用する店舗(上位10箇所)

施設名	回答数
레이크ウォーク岡谷	37
諏訪ステーションパーク	16
ツルヤ上諏訪店	15
イオン諏訪ステーションパーク店	12
ラ・ムー諏訪店	7
綿半	7
オギノ諏訪店	7
すわっこランド	6
エディオン諏訪インター店	5
オギノ茅野店	5
西友諏訪城南店	5

④ 主な交通手段

- ・ 約74%が「自動車(自分で運転)」となっている。
- ・ 約16%が家族等の送迎となっている。

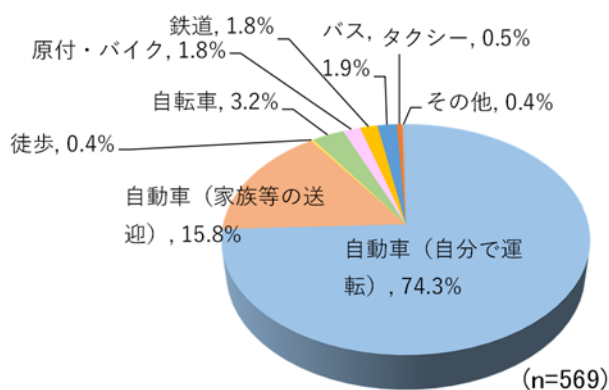


図. 主な交通手段

(7) 送迎の状況について(送迎している側)

① 定期的に家族・知人等を送迎しているか

- ・ 約 3 割が家族・知人等を送迎している。

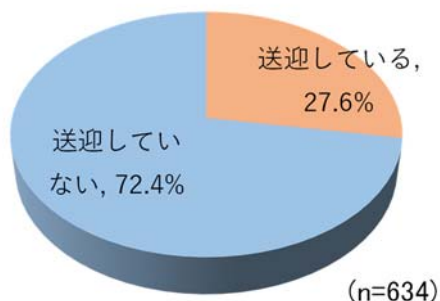


図. 送迎の有無

② 送迎の目的

- ・ 通院が約 35%と最も多く、次いで通勤や通学が約 26%となっている。

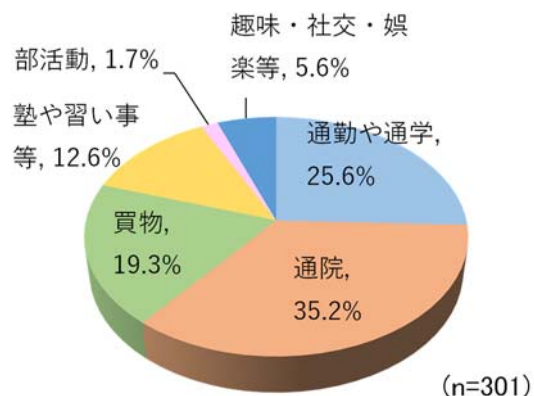


図. 送迎の目的

③ 送迎先

- ・ 上諏訪駅周辺が 26%、諏訪赤十字病院が約 11%となっている。
- ・ その他では茅野市、岡谷市などの近隣市町村が多くなっている。

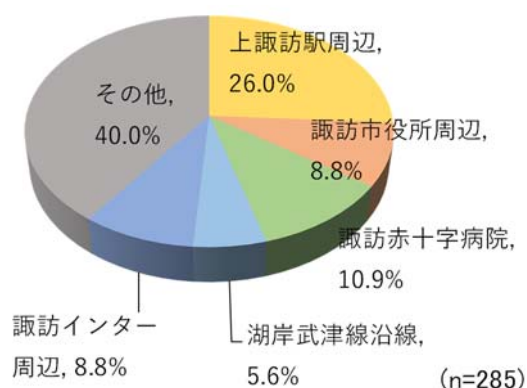


図. 送迎先

④ 送迎の頻度

- ・ 「月に 2～3 日」と「月に 1 日」が約 23%となっている。

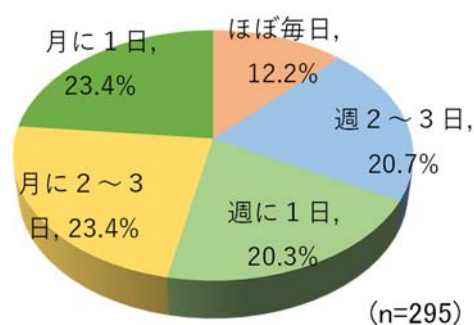


図. 送迎の頻度

⑤ 送迎理由

- ・ 「公共共通では時間が合わない」が最も多くなっている。

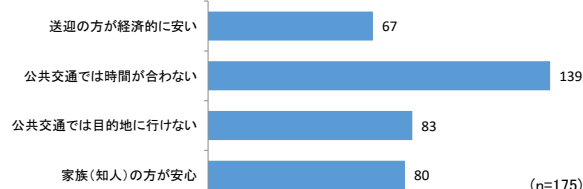


図. 送迎理由

⑥ 送迎の負担

- ・ 約 8 割は「特に負担には感じていない」と回答しているが、約 2 割は「できれば公共交通を使ってほしい」と回答している。

できれば公共交通を
使ってほしい, 18.7%

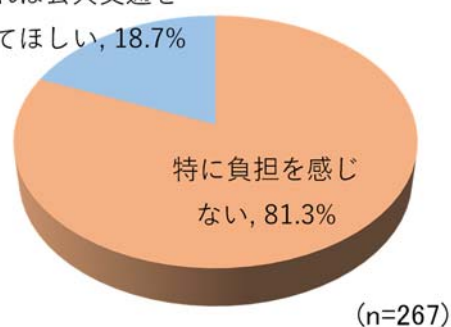


図. 送迎の負担

(8) 送迎の状況について(送迎されている側)

① 定期的に家族・知人等に送迎してもらっているか

- ・ 約 2 割が家族・知人等に送迎してもらっている。

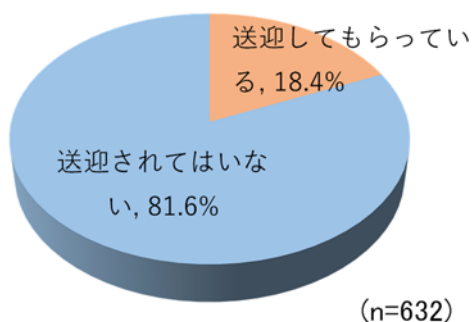


図. 送迎の有無

② 誰に送迎してもらっているか

- ・ 約 74%が同居している家族に送迎してもらっている。

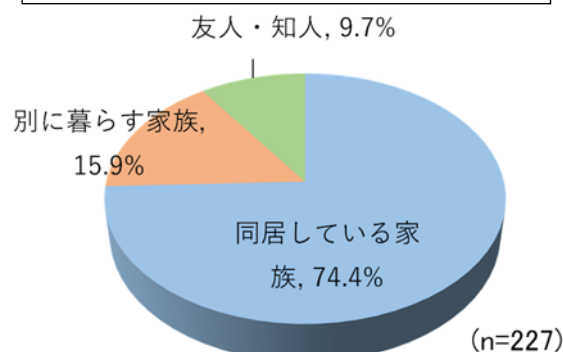


図. 誰に送迎してもらっているか

③ 送迎の目的

- ・ 通院が約 46%と最も多く、次いで買物が約 25%となっている。

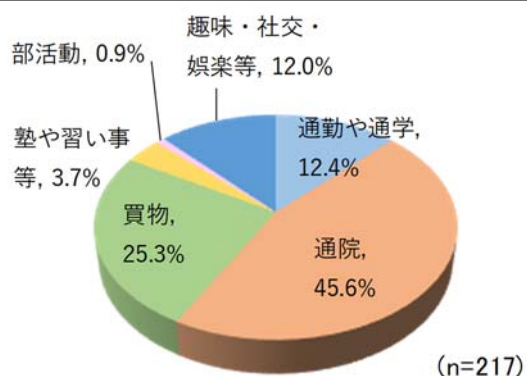


図. 送迎の目的

④ 送迎先

- ・ 上諏訪駅周辺が約 28%、諏訪赤十字病院が約 16%となっている。
- ・ その他では茅野市、岡谷市などの近隣市町村が多い。

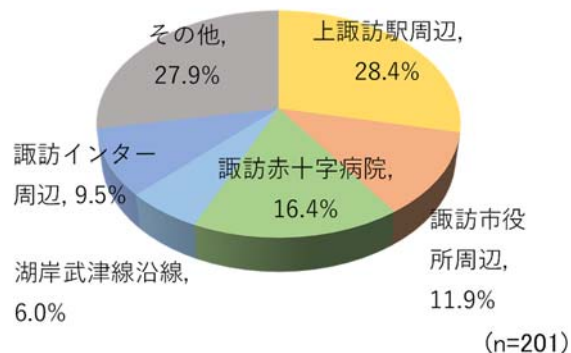


図. 送迎先

⑤ 送迎の頻度

- 「月に1日」が約35%で最も多く、次いで「月に2～3日」が24%となっている。

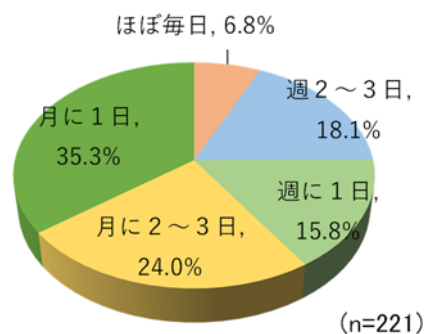


図. 送迎の頻度

⑥ 送迎理由

- 「公共共通では時間が合わない」と「家族(知人)の方が安心」が同数となっている。

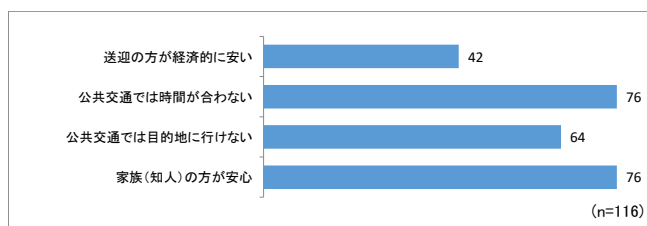


図. 送迎理由

⑦ 送迎の負担

- 約7割は「依頼することに負担は感じてない」と回答しているが、約3割は「できれば公共交通を使いたい」と回答している。

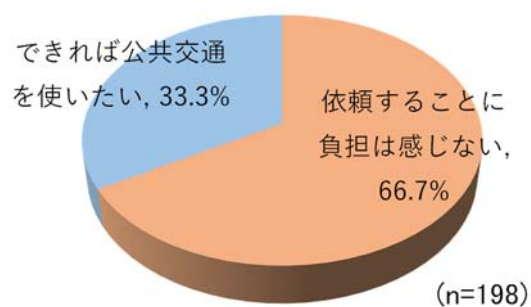


図. 送迎の負担

(9) 現在の公共交通利用に対する考えについて

① 公共交通を利用したことがあるか

- 約4割が「過去3年以内に利用したことはない」と回答している。
- 「現在も利用している」は約26%となっている。

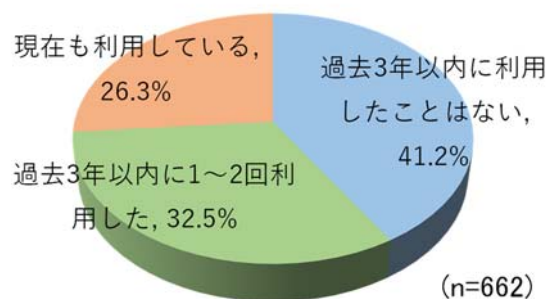


図. 公共交通の利用有無

② 公共交通を利用しない(利用をやめた)理由

- 「自動車を運転できるから」が最も多く、次いで「時間が合わない」、「家族等に送迎してもらえるから」となっている。

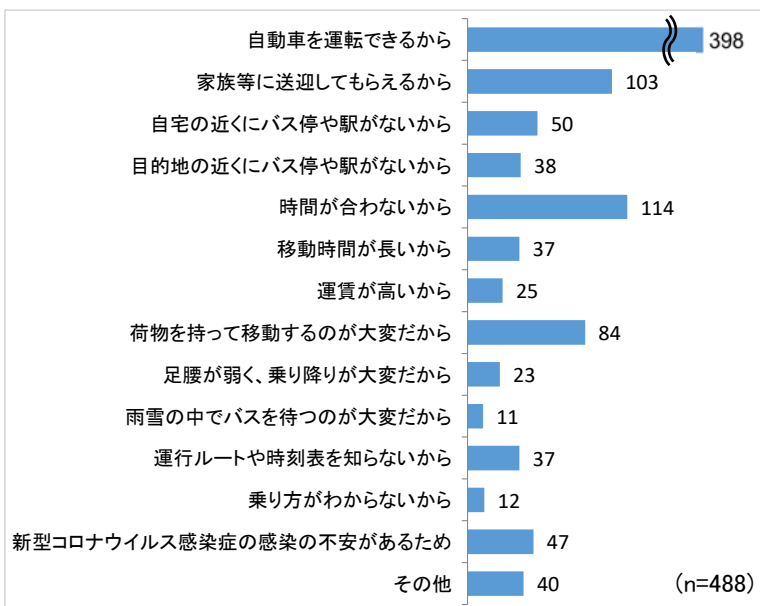


図. 公共交通を利用しない(利用をやめた)理由

③ 公共交通を利用している理由

- 「目的地まで便利に行けるから」が最も多く、次いで「お酒を飲んでも利用できるから」となっている。

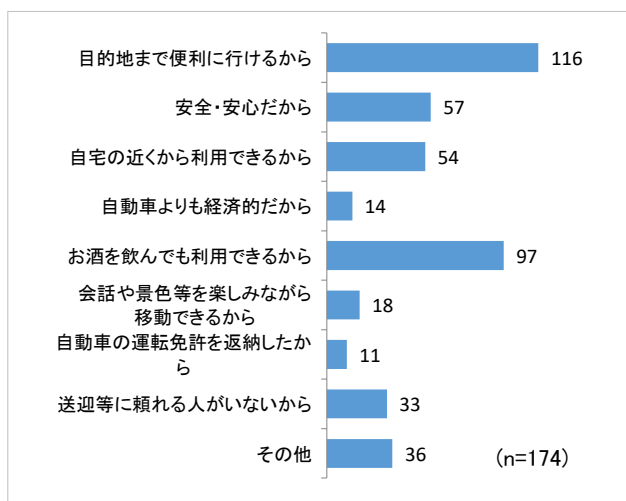


図. 公共交通を利用している理由

④ 利用している公共交通の満足度

- ふつうが約 39%、満足(満足+まあまあ満足)が約 34%、不満(不満+やや不満)が約 27%となっている。

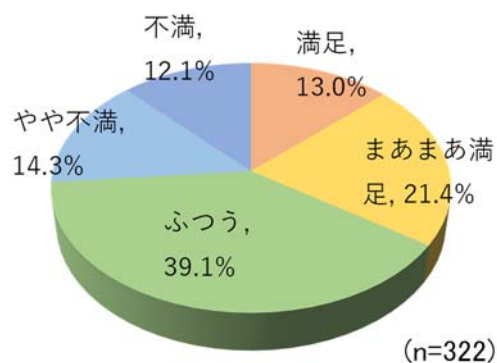


図. 公共交通の満足度

(10) バス交通に対する改善要望について

① 改善要望の内訳

- ・ 「運行ダイヤの改善」、「わかりやすい路線図・時刻表がほしい」、「パソコンやスマートフォンで運行状況が知りたい」、「電子マネーで支払いができるようにしてほしい」に関する意見要望が多くなっている。

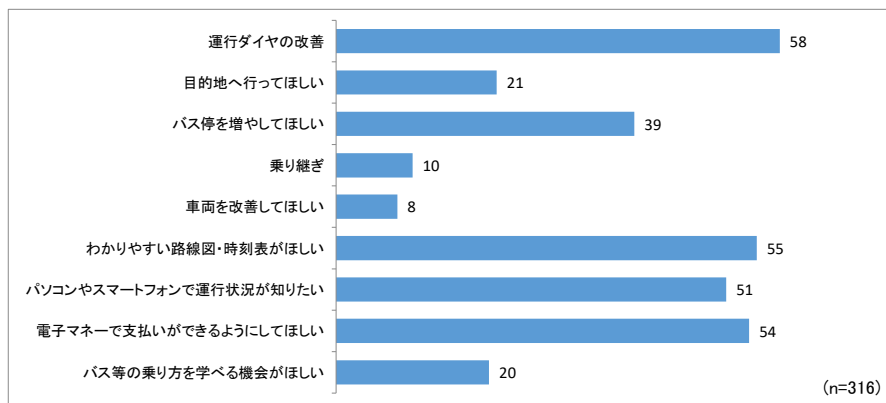


図. 改善要望の内訳

② 改善要望の主な内容

要望の種類	内 容
1. 運行ダイヤの改善	・ 有賀・上社統合路線の11～12時台、かりんちゃん子バス東山線の14～15時台、すわライナー17～19時台
2. 目的地へ行ってほしい	・ 有賀・上社統合路線で市役所、かりんちゃん子バス大和四賀線でいちやまmart諏訪店
3. バス停を増やしてほしい	・ 四賀沖田、沖田1丁目、合同庁舎、豊田公民館(工芸館)
4. 乗り継ぎ	・ かりんちゃん子バス大和四賀線で市内循環外回り線へ、市内循環線で茅野駅方向
5. 車両を改善してほしい	・ かりんちゃん子バス東西線の車両に仕切り(アクリル板)、車いす対応車両
6. わかりやすい路線図・時刻表がほしい	・ 今の時刻表大きくて良いが持ち歩きに半分位のサイズが欲しい。 ・ 観光客利用も望むなら観光スポットに着目した路線図を作成。 ・ バス停の時刻表の下に、路線図がほしい。
7. パソコンやスマートフォンで運行情報を知りたい	・ スマホやパソコンで、バスの位置情報をリアルタイムで見たい。 ・ どこを走っているのか、空席がいくつあるのか知りたい。 ・ 運休時等の情報更新が遅いので乗るのが怖い。(大雨等の時)
8. 電子マネーで支払いができるようにしてほしい	・ S u i c a等を使えるようにしてほしい。 ・ P a y P a yとQRコード決済対応にほしい。 ・ 年がいった人には使えないので、色々考えてほしい
9. バス等の乗り方を学べる機会がほしい	・ 小学校や中学校に講演会としてやってほしい。 ・ Y o u t u b eに録画して、病院や市役所で流す。
10. その他	・ オンデマンドを活用したバスor乗合タクシーの運用 ・ 定期的な利用が少ない分、タクシーを利用したいが、住民用に割引運賃があると観光客と異なり使いやすくなる気がする。 ・ 免許返納者は、バスやタクシーの乗車料金を考慮していただきたい。 ・ バスのカラーリングに関して。子供向けのアニメなどを使ったデザインではなく、大人、観光客も思わず乗りたいくなる、洗練されたお洒流なデザイン、カラーリングのバスにしてほしい。全国で注目されるような。

(11) 今後の公共交通のあり方について

① バス交通の改善への取り組み (AI オンデマンド交通など) について

- できれば実現してほしいが約 32%で最も多く、次いで、ぜひ実現してほしいが約 26%となっている。

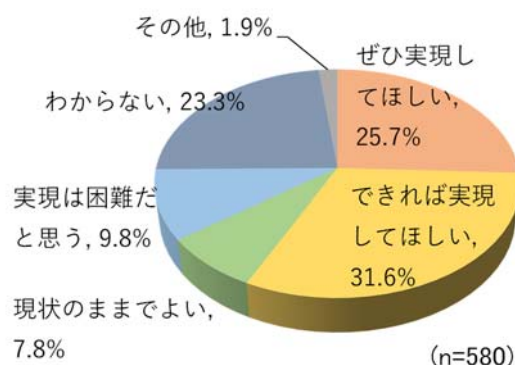


図. バス交通の改善への取り組み (AI オンデマンド交通など) について

② バス交通の改善を期待する理由

- 「高齢者や子供などの車を運転できない人も利用できるから」が最も多くなっている。

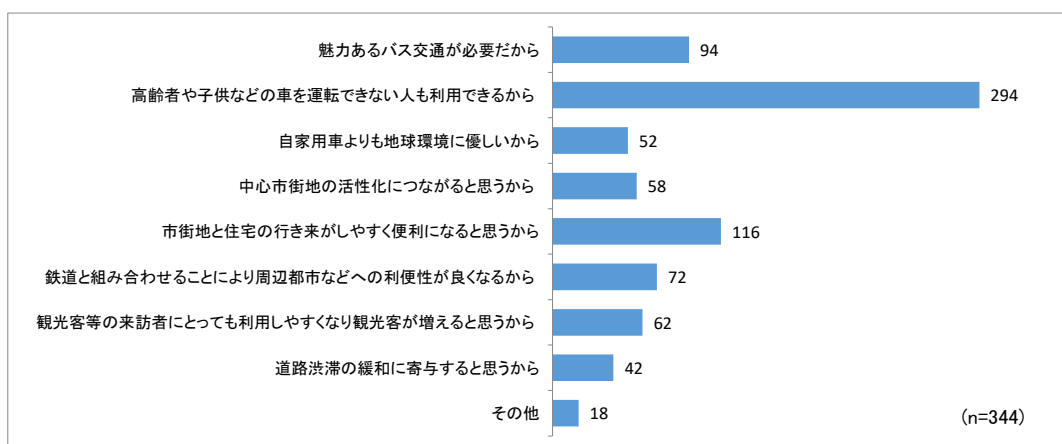


図. バス交通の改善を期待する理由

③ バス交通の改善を期待しない理由

- 「車の方が便利で、導入しても車社会は変わらないと思うから」が最も多くなっている。

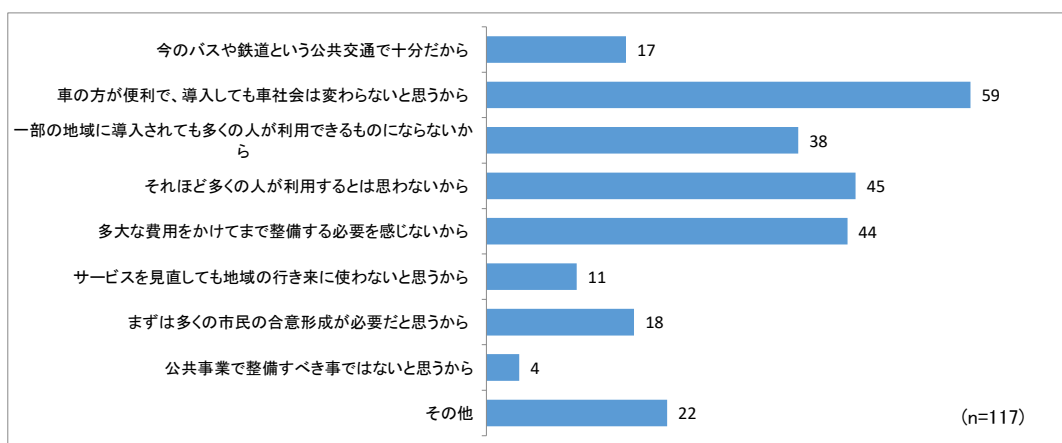


図. バス交通の改善を期待しない理由

④ 公共交通に関する主なご意見、ご要望、提言

- ・ スマートフォンやAIなどシステムを取り入れる場が増えてきているが、公共交通ではシンプルが良いと思う。通信障害がおきたり子供や高齢者では、わかりにくかったり、そもそもスマホをもっていない場合もある。地域の活性化を目指すなら地域の映像を流すなどにしたほうが良い。それよりも、バス停に日よけなど設置したり、バス停の時刻表が色あせて見にくいのを改善して頂きたい。
- ・ 年配者が病院に行く時間はある程度変更できるが高校生は始業時間を変更できません。利益upしないと続かないと思うので、人数が見込める路線の時刻表を見直してほしいです。高校生は人数がとても多いです。なのに始業時間に間に合うバスがなければ、乗りたくても乗れません。またその路線をせっかく使うならバス停を増やしてほしいし(細かめにとまってほしい)年配者が多い地域と新しい住宅が多い地域(学生が多そう)(家をたてて15年位たっている地域近く)の両方を考えてほしいです。通学に毎日使えたらバスの利益upにもなると思う。(一部抜粋)
- ・ かりんちゃんバスは利用した事はありませんが、今後、公共交通の利用は考えています。高齢者になっても利用できるように、わかりやすいコースの設定や、変更などありましたら早めに周知できるようにお願い致します。
- ・ かりんちゃんバスのコース・時間帯などを改善して多くの市民が利用できるようにしてほしい。まずは、高校生の通学、そして、高齢者の通院、買い物に利用できるように改善してみたらいいと思います。
- ・ 現在のバス路線と時刻はよく検討されているものと思っています。また、時代に合わせた見直しは今後必要だと思います。ただ、利用者が少ないとかの理由で安易に路線の廃止や減便をしないで下さい。市民にとっては公共のバスが走っているということは生活するうえで安心と安全につながるものです。(一部抜粋)
- ・ 高校生の登下校の際、不便を感じます。朝、夕はまだ良いですが、テスト期間中等で昼間の時間に帰宅したい場合、バスがないので、雨の日は困ります。(自宅まで6～7kmあるので)福祉タクシー的な感じでAIオンデマンドで乗れると親はかなり楽になります。また、自転車での登下校ですが、道が狭くて安全に乗れる道が少ないので、子供がいやがって親に送迎を頼むことになり、親の負担が大きいです。ex白狐線、親川バイパス(大熊より)、市役所周辺、サイクリングロード等整備されてきていますが、対観光のみでなく、毎日の暮らしが安全にゆとりを持って暮らせる様なインフラ整備を希望します。
- ・ 現在は心身共元気で車の運転も可能であるが、いつか免許証も返納する時が来ると思います。自分の足で出掛けることができなくなったらAIオンデマンドが可能ならば利用したいと思います。かりんちゃんバスに乗ったことはありませんが、街でみかける限り乗客が多いとは思われません。利用者が1～2名か、ない状態で運行しているのは効率的ではないし、環境への負荷もあると思うので、予約によるオンデマンドは実現してほしいと願います。
- ・ 自動車が便利なのは十分承知ですが、市が取組んでいるゼロカーボンシティの実現、世界的にも取組みが進んでいるSDGsの達成に向けて、公共交通の整備は急務だと考えます。アンケートを取ったままでなく、ぜひ施策へ反映していただきたいです。

5-2. 公共交通に関する高校生アンケート調査

5-2-1. 調査目的

高校生の公共交通利用実態や公共交通に対するご意見・ご要望を把握し、「諏訪市地域公共交通計画」策定のための基礎資料とするために「公共交通に関する高校生アンケート調査」を実施しました。

5-2-2. 調査概要

調査対象：諏訪清陵高校、諏訪二葉高校、諏訪実業高校へ通学する2学年の生徒603名

調査期間：令和4（2022）年7月15日（金）～8月31日（水）

回収数：274 サンプル

回収率：45.4%

5-2-3. 調査結果

① お住まい

- 茅野市が27%で最も高く、次いで岡谷市が約16%となっている。
- 市内では上諏訪地区の割合が最も高くなっている。

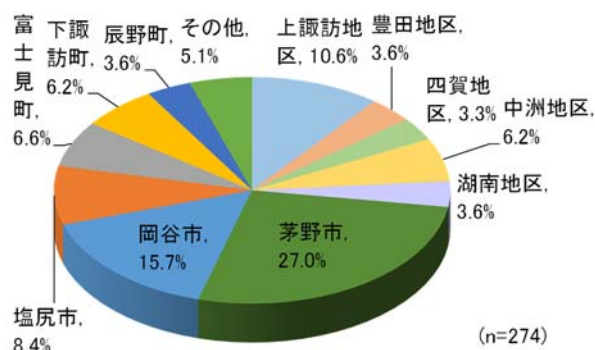


図. お住まい

② 登校時間

- 7時～7時14分や8時～8時14分が多くなっている。

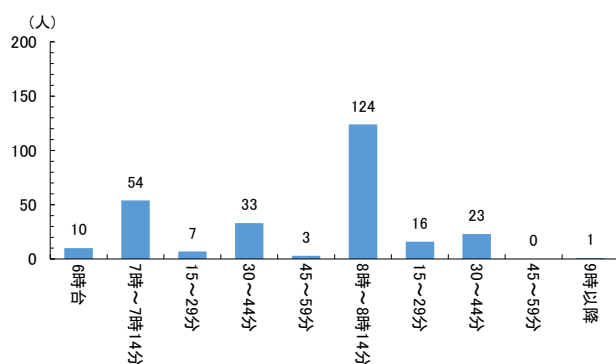


図. 登校時間

③ 下校時間

- 19時台が最も多く、次いで18時台となっている。

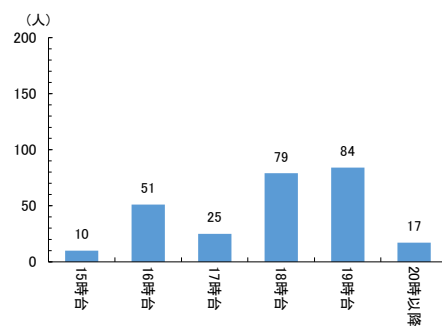


図. 下校時間

④ 通学の際の交通手段 (利用するものすべて)

- ・ 約 36%が徒歩、鉄道が約 24%となっている。

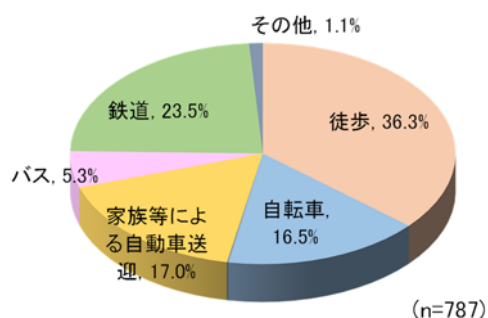


図. 通学の際の交通手段

⑤ 公共交通を利用しない(できない)理由

- ・ 約 6 割が「徒歩や自転車で通学できるから」と回答している。

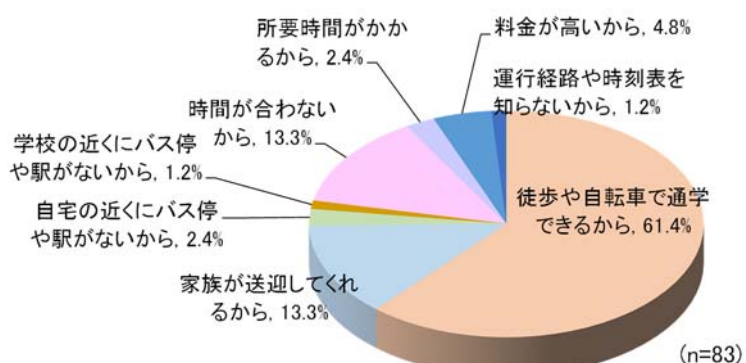


図. 公共交通を利用しない理由

⑥ 公共交通の満足度

- ・ 約 6 割が「満足(満足している+まあまあ満足している)」と回答している。

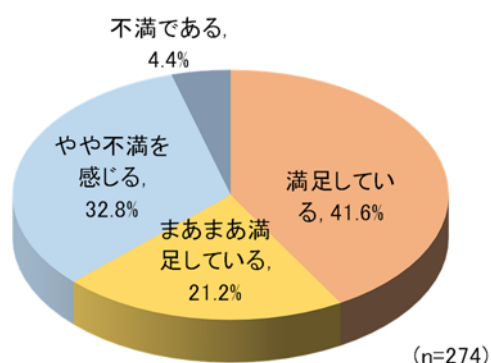


図. 公共交通の満足度

⑦ 満足度の不満の理由

- ・ 約 86%が「乗りたい時に乗れる便がないから」と回答している。

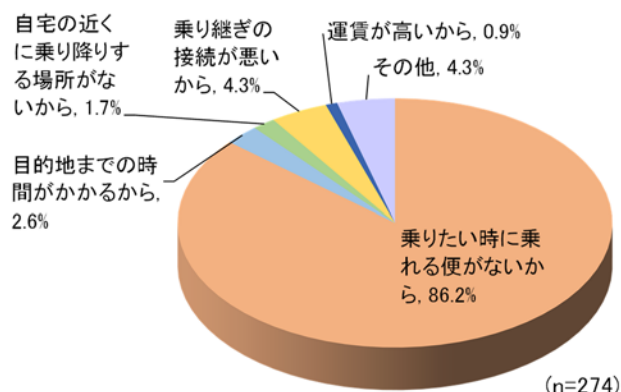


図. 不満の理由

⑧ バスはどのようなものか

- ・ 約 5 割が「現在は特に必要性を感じないが、将来必要な移動手段」と回答している。

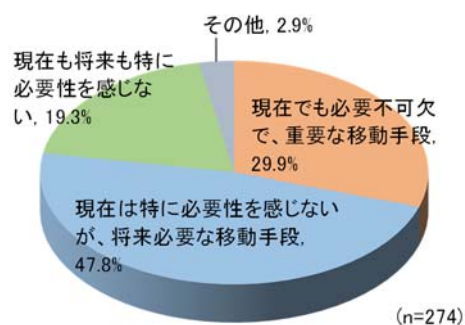


図. バスはどのようなものか

⑨ バスを利用するための改善点

- ・ 「増便してほしい」が最も多くなっている。

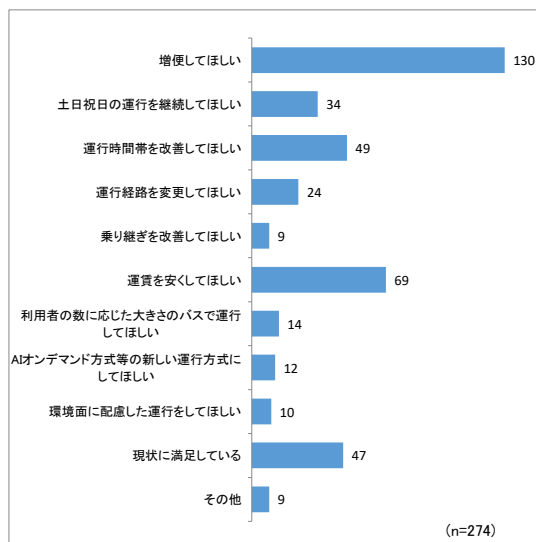


図. バスを利用するための改善点

⑩ 今後の公共交通利用促進

- ・ 「分かりやすい運行ダイヤ、路線図等の作成・配布」が最も多くなっている。

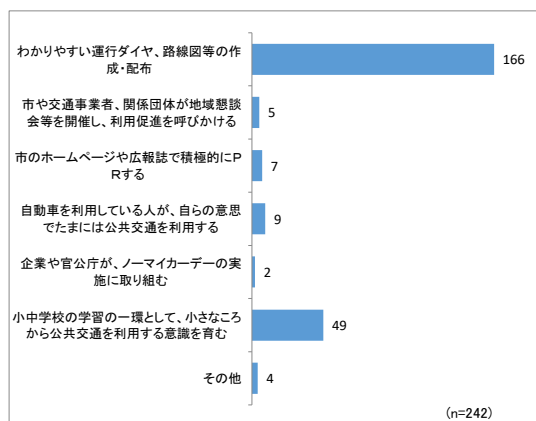


図. 今後の公共交通利用促進

5-3. 交通事業者ヒアリング調査

5-3-1. 調査目的

路線バスの運行実態や利用者からの公共交通に対するご意見・ご要望等を把握し、「諏訪市地域公共交通計画」策定のための基礎資料とするために「交通事業者ヒアリング調査」を実施しました。

5-3-2. 調査概要

調査対象事業者：アルピコ交通(株)、アルピコタクシー(株)、諏訪交通(株)、第一交通(株)

調査日：令和4（2022）年8月23日(火)

5-3-3. 調査結果

（1）公共交通の利用状況について

- ・ 有賀・上社統合路線(かりんちゃんライナー)は朝の通学利用が多い。
- ・ 観光面では上社、生活面では日赤病院の利用が多い。
- ・ かりんちゃん子バス大和四賀線は、2便の利用が多い。
- ・ 降車は日赤病院、上諏訪駅霧ヶ峰口(東口)、聖母寮前が多い。
- ・ かりんちゃん子バス大和四賀線は、朝の通院時間帯や9時前後くらいに通院で利用する人が多い
- ・ 通院先は日赤病院や個人医院が多い

（2）営業上の課題

- ・ 車両が古く更新が必要。現行車両はステップが高く高齢者が乗りにくい。
- ・ 様々な経路を通るため観光利用者には使い（分かり）にくい。路線毎のナンバリングも考えられる。
- ・ 生活交通と観光交通を分けて考える必要がある。
- ・ 利用者要望に応えるだけでなく、事業者側の負担も考慮し、お互いがwinwinとなる関係づくりが重要
- ・ 予備車両が無く、故障時の対応が課題。
- ・ 運行に従事する乗務員の確保。
- ・ 公共交通サービスの事業維持。
- ・ 車両のステップの調子が悪い時がある
- ・ 車両は予備車両も含めて4台くらい確保したい
- ・ 年末年始は利用者が大幅に減少するため運休してもよいのではないか

(3) 利用者からの要望

- ・ バス停を見やすい位置へ移動してほしい
- ・ 上り便の利用予定者が、下り便の通過を見て乗れなかったとクレームすることが多い。
特に単一バス停(1車線道路のバス停)で多く、バス停の設置や表示方法等に工夫が必要。
- ・ 道路の片側のみに設置されたバス停について、両側設置の要望がある
- ・ 大和四賀線は3社で共同運行しているが、車両デザインが各社異なり利用者は分かりにくい。

(4) 今後の改善策等

- ・ 目的地まで所要時間がかかりすぎる。もっとシンプルにし、運行頻度を上げた方が利便性がよい。
- ・ 観光利用者のため、上社直行便のような運行があってもよい。料金は通常よりも高額でもよい。
- ・ 市内循環外回り線3便(10:55 上社着)と、すわ外周線(10:57 上社着)は、ほぼ同時に到着するため時間を変更してほしい。
- ・ 市内循環外回り線2便、すわっこランド着(9:20)は開館前に到着するため、時間を変更してほしい。
- ・ 市内循環内回り線・外回り線の「三線末広」から「上諏訪駅」間について、JR 踏切付近の市道右折を末広交差点右折へ変更してほしい。(清掃車や路上駐車などの支障がある。)
- ・ 「工業団地入口」から「文出」間のダイヤ(現在2分であるが1分でよい)
- ・ 上諏訪駅バス停の一本化(東口と西口)
- ・ バスロケーションシステムの導入
- ・ キャッシュレス決済への対応(コロナ後のインバウンドを見据えて)
- ・ 東西線の田辺東はバス停が双方向に2箇所設置してあるが、お客様が乗るバス停を間違えたことがあったので、間違えないような工夫が必要。
- ・ バスロケーションシステムの簡易版のような、バスが通過したことが分かる仕組みがあればよい
- ・ 旧道赤羽根から国道20号へ出る交差点右折が危険
- ・ 西友諏訪城南店と綿半ホームエイドの店舗前停留所は、安全面を考慮して駐車場外に移設した方がよい
- ・ 祝日や年末年始はほとんど利用がなく、運休してもよいのではないか
- ・ 西友諏訪城南店と綿半ホームエイドの停留所の位置を店舗駐車場から道路へ移設できないか
- ・ 「綿半ホームエイド」から「細久保」間の時刻見直し、4分→3分でよい。
- ・ 「清水町野球場前」から「城南」間の時刻見直し、3分→2分でよい。
- ・ 「神戸公民館」から「一里塚」間の時刻見直し、2分→1分でよい。
- ・ 「旧道赤羽根」から「税務署入口」間、旧道から国道への右折は国道側の見通しが悪く危険
- ・ バス停「大和清和荘」は、清和荘がないので名称を変更した方がよい。

(5) その他

- ・ 時刻表の改正（バス停間の区間時間）は事業者側で決めさせてほしい。
- ・ 運行ルートは、できるだけ交通量が少ない道路を選定した方が安全かつ時間通りに運行できる。また、信号がない交差点は左折にしてほしい。
- ・ 工事等による迂回路設定にあたり、普通乗用車ではなく運行車両のサイズで設定してほしい。
- ・ 時刻の改正に関して、利用者がある程度慣れた際に改正すると利用者の混乱を招く可能性がある。
- ・ 高齢者がスマートフォンアプリを利用するのは難しい。
- ・ 岡谷市と下諏訪町は回数券と一日券の交換ができるが、諏訪市では交換できず、お客様とトラブルになった。
- ・ AI オンデマンド交通の導入により、既存タクシーと競合、タクシー利用者の減少が危惧される。

5-4. バス利用実態調査

5-4-1. 調査目的

市内を運行しているかりんちゃんバスについて、利用者の傾向や改善点、満足度等やかりんちゃんバスに関するご意見・ご要望を把握し、「諏訪市地域公共交通計画」策定のための基礎資料とするために「バス利用実態調査」を実施しました。

5-4-2. 調査概要

調査日：令和4（2022）年7月15日(金)、7月22日(金)

調査路線：かりんちゃんバス8路線

（市内循環内回り線、市内循環外回り線、すわ外周線、すわライナー、
かりんちゃん子バス東山線、かりんちゃん子バス大和四賀線、
かりんちゃん子バス東西線、有賀・上社統合路線(かりんちゃんライナー)）

回収数：289サンプル

5-4-3. 調査結果

① 利用者の年齢

- ・ かりんちゃん子バス3路線は60歳以上の利用割合が高くなっている。
- ・ 有賀・上社統合路線やすわライナーでは若年層の利用割合が高くなっている。

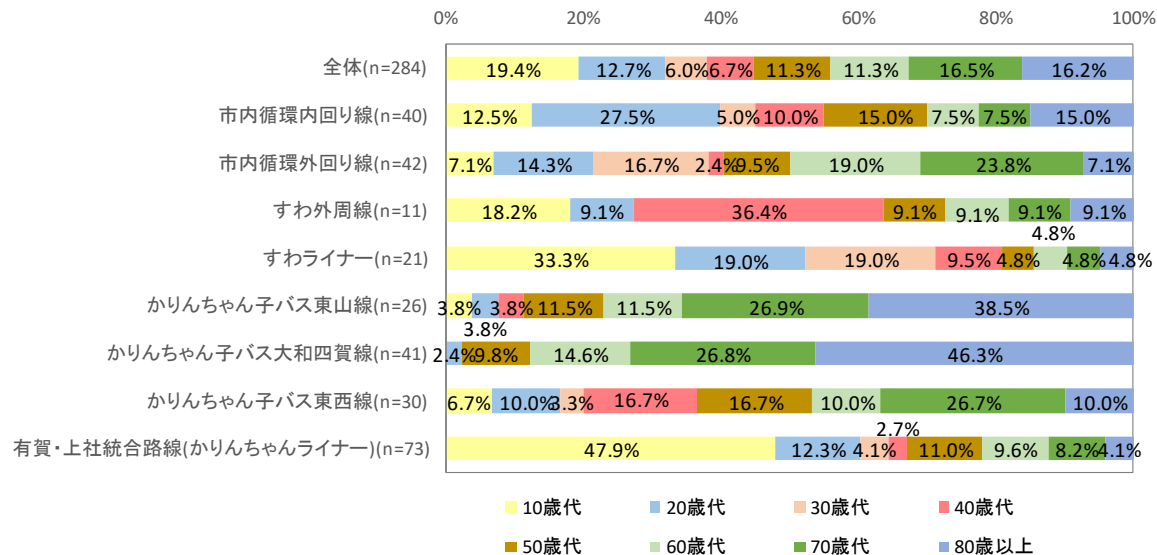


図. 利用者の年齢

② 運転免許の所有有無

- ・ 運転免許を持っていない人の割合が高くなっている。

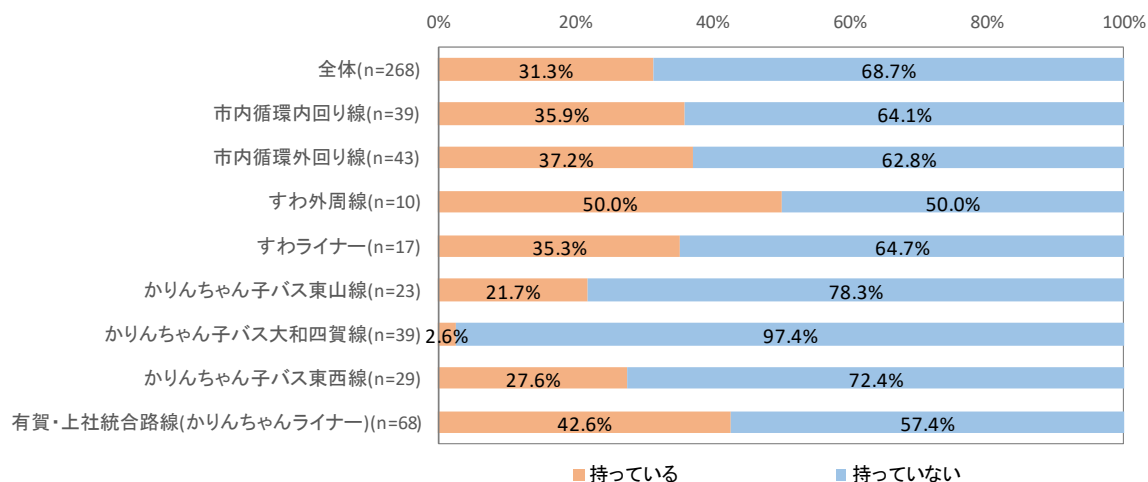


図. 運転免許の所有有無

③ お住まいの地区

- ・ かりんちゃん子バス 3 路線は上諏訪地区の割合が高くなっている。
- ・ すわ外周線は諏訪市外の割合が高くなっている。

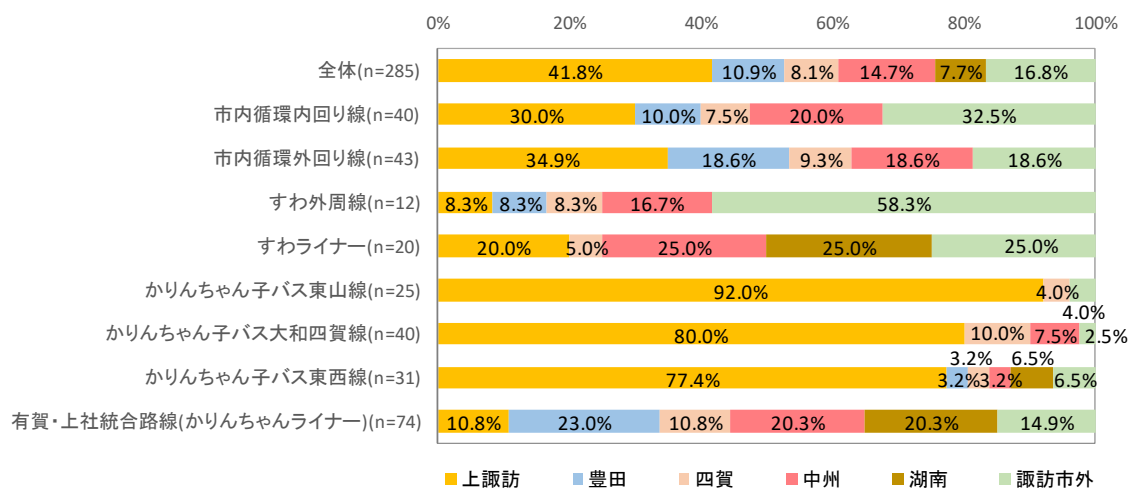


図. お住まいの地区

④ 利用目的

- ・ かりんちゃん子バス東山線と大和四賀線は買い物の割合が高くなっている。
- ・ 市内循環内回り線、市内循環外回り線、すわライナー、かりんちゃんバス東西線、有賀・上社統合路線は通勤・通学の割合が高くなっている。

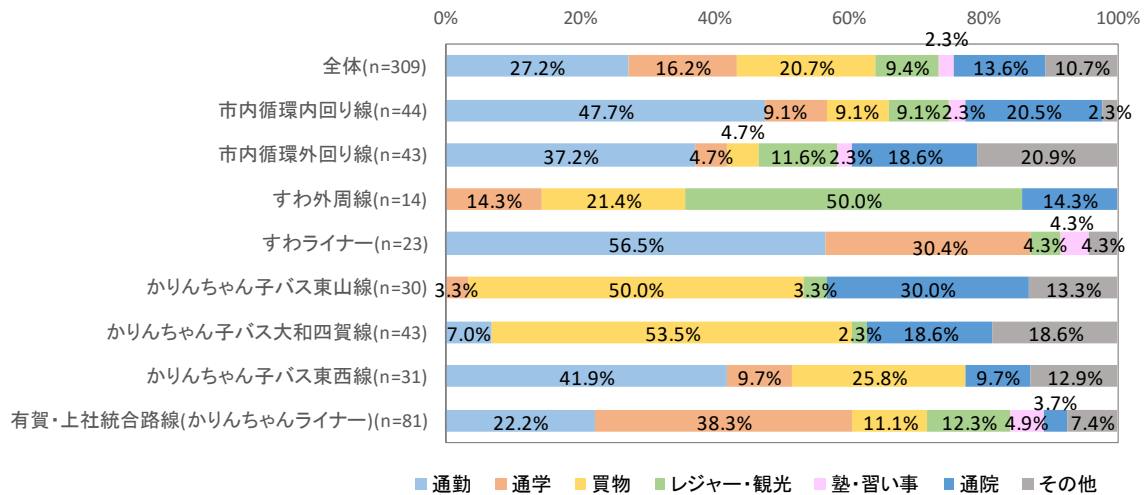


図. 利用目的

⑤ 利用頻度

- ・ すわライナーは「ほぼ毎日～週に複数回」の割合が高くなっている。
- ・ すわ外周線は「本日たまたま」の割合が高くなっている。
- ・ かりんちゃん子バス大和四賀線は「月に1回～年に数回」の割合が高くなっている。

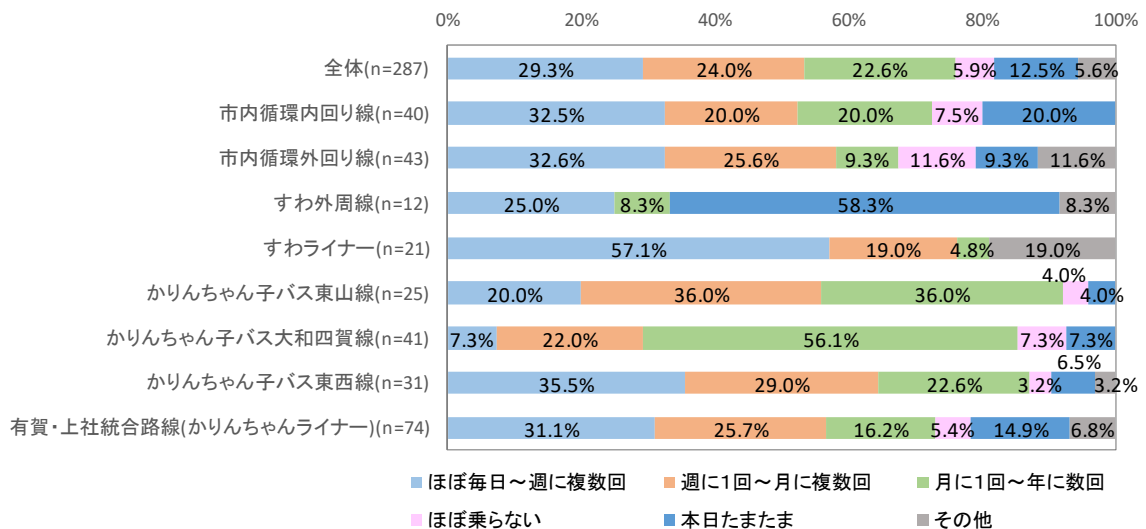


図. 利用頻度

⑥ 満足度

- すべての路線で「満足(満足+やや満足)」の割合が60%を超えている。

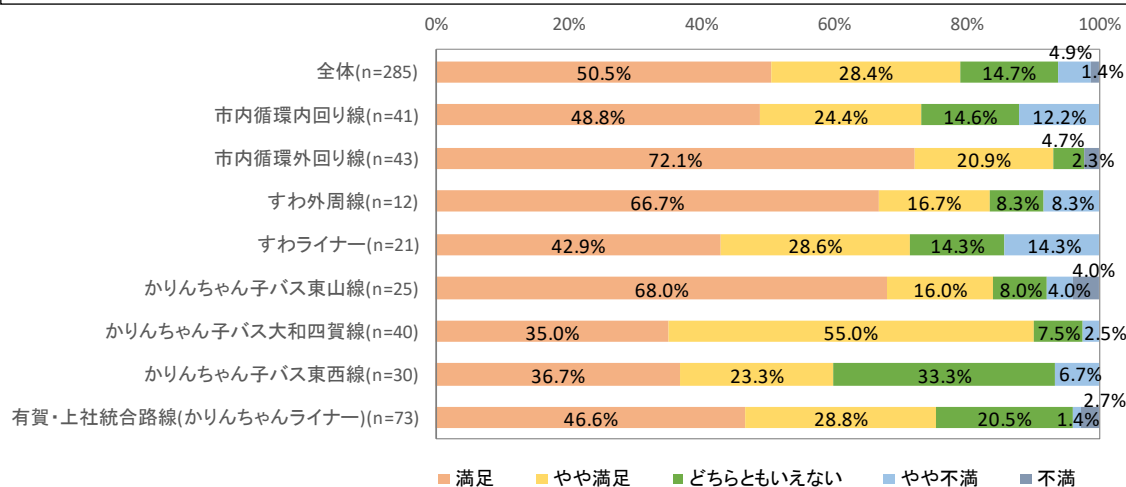


図. 満足度

⑦ 路線の改善した方がよいところ

- かりんちゃん子バス大和四賀線やかりんちゃん子バス東西線は「バスの増便」の割合が高くなっている。
- 市内循環外回り線では、「ダイヤの変更」の割合が高くなっている。

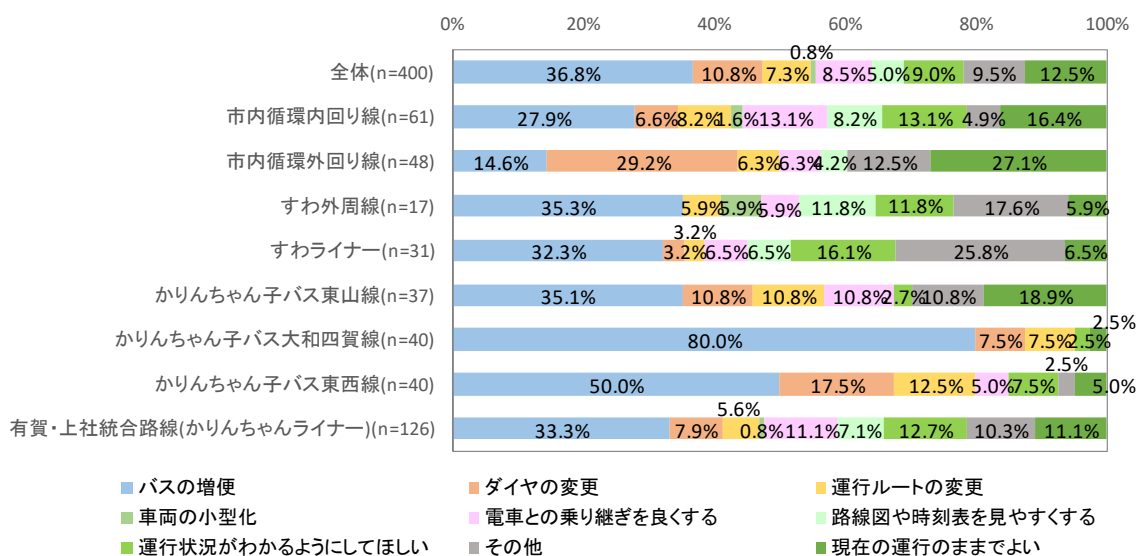


図. 路線の改善した方がよいところ

その他の改善した方がよいところ(抜粋)

増便・運行ルートに関する意見

- ・ 多少料金高くても夜遅くまでの運行の実現を。
- ・ 東西線「大熊」通って旧道口へ行ってほしい。
- ・ 駅から四賀方面は、国道を通りますがバスに乗る人降りるはいません。遠回りになるので改善してほしい。旧道は利用者が多い。
- ・ 車両に関する意見
- ・ ステップが怖い
- ・ ICカード利用できるようにしてほしい
- ・ 体の不自由な方が乗りやすいバス
- ・ 以前、すわライナーに乗っていた際、朝の通学の学生が多く、座席シートの多いバスが良いと思った。

乗り継ぎに関する意見

- ・ 他の路線バスとの乗り継ぎを良くしてほしい。

乗務員に関する意見

- ・ 時刻表が詰まりすぎていて余裕がないので運転手さんが可哀想です。
- ・ 運転が乱暴な運転手がいる、バスが時間より遅れてくる。

バスの案内・表示に関する意見

- ・ ネットなどで「〇〇バス停通過」などわかるとありがたい
- ・ バスの案内が分かりづらい、かりんちゃんライナーの表示を分かりやすくしてほしい。
- ・ 市内循環内回り、外回りがよくわからない。乗り間違える。

⑧ AI オンデマンド交通などバス交通の改善への取り組みについて

- ・ すわ外周線とすわライナーでは、実現してほしい+できれば実現してほしいの割合が60%を超えている。
- ・ 市内循環外回り線やかりんちゃん子バス大和四賀線は「分からない」の割合が高くなっている。

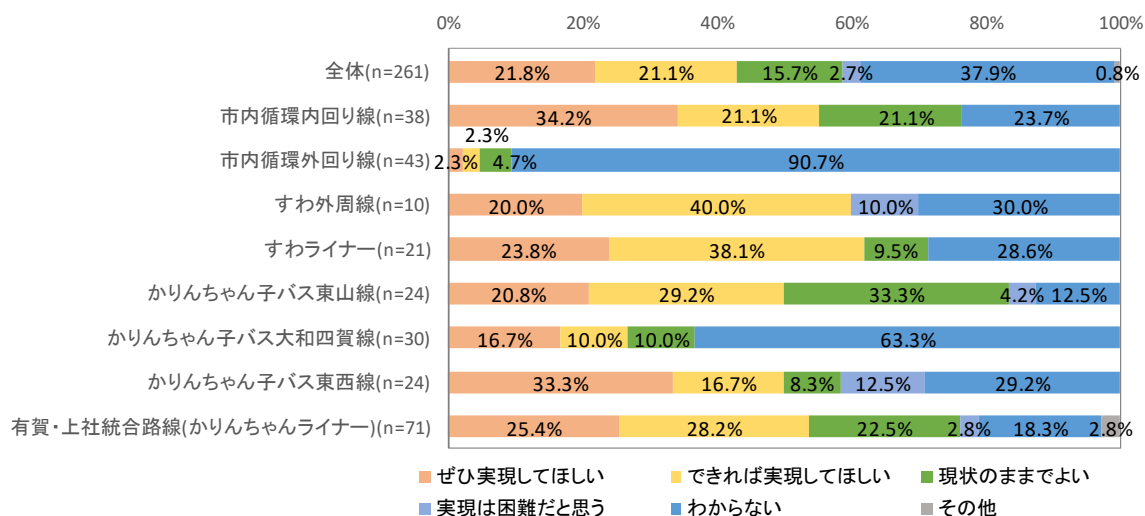


図. バス交通の改善への取り組みについて

5-5. 上諏訪駅アンケート調査

5-5-1. 調査目的

上諏訪駅から目的地までの移動に係る公共交通の利用実態、公共交通に対する意識・要望等を把握し、「諏訪市地域公共交通計画」策定のための基礎資料とするために、「上諏訪駅アンケート調査」を実施しました。

5-5-2. 調査概要

調査日：令和4（2022）年8月6日（土）

調査対象：上諏訪駅を訪れた観光客

回収数：116 サンプル

5-5-3. 調査結果

① 年齢

- ・ 30 歳代の割合が約 20%で最も高く、次いで 20 歳代と 60 歳代の割合が約 16%となっている。

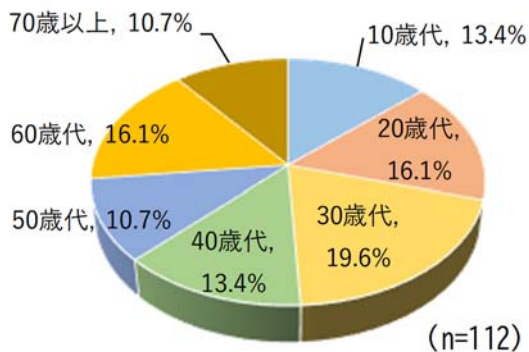


図. 年齢

② 所在地

- ・ 県外が約 52%、県内が約 25%、諏訪市内が約 23%となっている。
- ・ 県外では東京都や神奈川県が多くなっている。

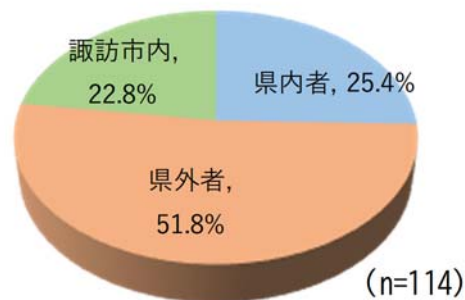


図. 所在地

③ 訪れた（訪れる予定の）場所

- ・ 市内では諏訪湖や霧ヶ峰高原が多くなっている。

表 訪れた（訪れる予定の）場所

具体的な観光地・場所			回答数
市内	観光地	諏訪湖	15
		霧ヶ峰高原	9
		諏訪大社上社本宮	4
		高島城	2
		温泉寺	1
		立石公園	1
		SUWAガラスの里	1
	施設	諏訪市博物館	1
		すわっこランド	1
		諏訪湖間欠泉センター	1
		くらすわ	1
	温泉	RAK0華乃井ホテル	2
		かたくらシルクホテル	2
		上諏訪温泉油屋	1
		大和温泉	1
市外	観光地	白樺湖	2
		八島湿原	2
		池の平	1
		高ボッチ高原	1
		美ヶ原高原	1
		諏訪大社上社前宮	1
		諏訪大社下社秋宮	1
		諏訪大社下社	1
		神長官守矢史料館	1
		松本城	1
		護国寺	1

④ 上諏訪駅から訪れた（訪れる予定の）場所までの移動手段

- ・ 路線バスの利用者は 22 人となっている。
- ・ 鉄道の利用者は 63 人、徒歩が 34 人などとなっている。

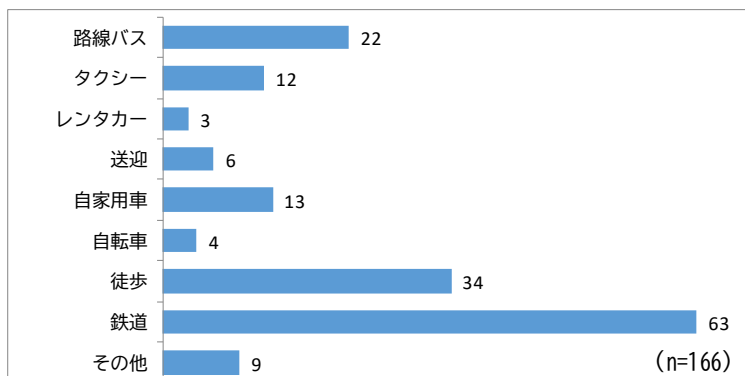


図. 上諏訪駅から訪れた（訪れる予定の）場所までの移動手段

⑤ 乗車したバス路線

- ・ 岡谷茅野線の割合が最も高くなっている。
- ・ 市内バス路線では市内循環内回り線が約 14%となっている。

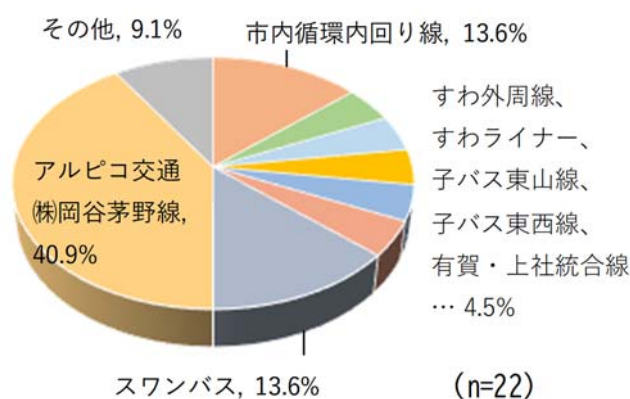


図. 乗車したバス路線

⑥ 路線バス・デマンドバスを利用しない理由

- ・ 「目的地までの適した路線がないから」が 9 人で最も多くなっており、次いで「他の移動手段の方が便利だから」が 7 人となっている。

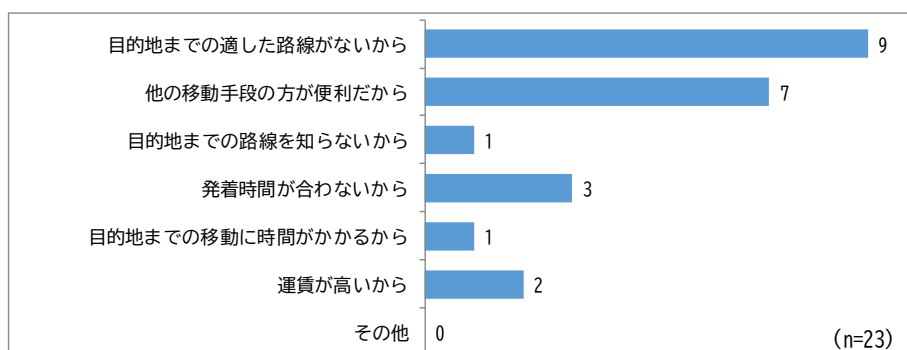


図. 路線バス・デマンドバスを利用しない理由

⑦ 上諏訪駅からの公共交通に関するご意見・ご要望（抜粋）

- ・ 西口に改札があると便利だと思う。
- ・ バス・鉄道ともにもっと本数があればありがたいです。
- ・ 案内所にかりんちゃんバスの一日乗車券を売ってほしい。
- ・ 駅が古いので新しくしてほしい。
- ・ 本数が少ないのでその不便さは感じた。

6. 諏訪市の公共交通の目標と方針、考えられる施策（体系図）

諏訪市の公共交通が目指す姿

市民生活とみんなを支え、みんなで育む 諏訪市地域公共交通の実現

課 題

1. 高いマイカー需要と公共交通利用
離れ
2. 定時定路線方式と生活者ニーズとの
乖離
3. 公共交通に対する意識改善
4. 交通弱者の不安(運転免許返納希望、
送迎利用者)
5. 既存公共交通利用者の利便性向上
6. 利用者ニーズに対応した利便性の
高い公共交通網の構築
7. 観光来訪者への対応不足
8. 利用ニーズ対応と運行事業者負担
とのバランス
9. 環境への取り組み

目 標

利用ターゲットを見据えた公共 交通ネットワークの構築

かりんちゃんバス等の既存バス路線について、利用ターゲット、提供すべきサービスを明確にして、輸送機能の見直し・再編と、新たな輸送形態を組み合わせた公共交通ネットワークを目指す。

<数値指標>

公共交通の利用者数

公共交通の認知度向上と“選ば れる”移動手段づくり

継続的な情報発信や利用啓発活動により公共交通の認知度向上を図るとともに、移動手段として選ばれ利用される公共交通を目指す。

<数値指標>

公共交通の満足度

持続可能な公共交通の確保・ 維持

ゼロカーボン実現への取り組みやユニバーサルデザインへの対応、公共交通の利用率向上を通して、将来にわたって持続可能なまちづくり及び公共交通の確保・維持に取り組む。

<数値指標>

公的負担額、公的負担 市民1人当たり負担
環境負荷軽減車両の導入数

市民・事業者・行政など多様な 関わりによる地域公共交通づくり

公共交通を利用する市民や運行を担う事業者、福祉関係者、観光事業者と行政が密に連携しながら地域公共交通の確保・維持に取り組む。

<数値指標>

運賃以外の収入、収支率

目標を達成するための方針

- ・方針1：利用ターゲットを明確に定めた、利便性の高い公共交通への再編
- ・方針2：地域特性、利用ターゲットに合わせた新たな公共交通の整備

- ・方針3：すべての人が分かりやすい利用環境と情報提供
- ・方針4：自家用車から公共交通への利用転換

- ・方針5：環境にやさしい公共交通の実現
- ・方針6：交通事業者の負担を軽減させる公共交通の実現

- ・方針7：公共交通に係る関係者の連携強化
- ・方針8：多様な関わりによる相乗効果の創出

考えられる施策

①公共交通に対する関心、認識の改善
(公共交通利用啓発チラシ及びグッズの作成、バスの乗り方学習教室の実施等)

②定時定路線にこだわらない柔軟な運行手法
(AI オンデマンド交通の導入検討、MaaS の導入研究、自動運転技術の研究)

③新たな公共交通利用者の確保
(情報発信媒体による情報提供、わかりやすい時刻表等)

④輸送目的、利用ターゲットを絞ったサービスの検討(通勤対応、通院対応等)
(車両のバリアフリー化、バスロケーションシステムやキャッシュレス決済の導入検討、バス待ち環境の改善)

⑤既存公共交通の再構築
(利用ターゲットを定めた、既存バス路線の再編、交通結節点の整備)

⑥観光二次交通の検討
(来訪者のための観光直通便、公共交通と連携した利用促進)

⑦運行事業者との協働
(安全講習会実施等)

⑧運賃以外の収入方策の検討
(広告掲載、ネーミングライツ、サポーター制度、ポイントカードの導入検討)

⑨ゼロカーボンへの対応
(ノーマイカーデーの実施、環境負荷軽減車両の導入、グリーンスローモビリティの研究)

7. 諏訪市の公共交通に係る問題点・課題

1. 市民の日常生活の移動実態における現状・問題点と課題

現状・問題点

- ・市民の約 8 割が移動手段に自身で運転の自動車を利用している
- ・高齢者も高い自動車への依存（自分で運転、家族等の送迎）
- ・運転免許返納意向は約 15%（5 年以内 9%、10 年以内 6%）
- ・約 3 割が定期的に家族等を送迎している、送迎目的は通院が約 35%、通勤・通学が 25%
- ・送迎の理由は「公共交通では時間が合わないから」が多い
- ・送迎者の約 2 割、送迎されている方の約 3 割は「できれば公共交通を使ってほしい、使いたい」と考えている



課 題

2. 定時定路線方式と生活者ニーズとの乖離

3. 公共交通に対する意識改善

4. 交通弱者の不安
（運転免許返納希望、送迎利用者）

6. 利用者ニーズに対応した利便性の
高い公共交通網の構築

2. 公共交通の利用実態における現状・問題点と課題

現状・問題点

- ・公共交通利用者は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響もあり、利用者は減少傾向。特にかりんちゃんバス「すわライナー」、「かりんちゃん子バス大和四賀線」については利用者の減少が顕著となっている
- ・市民の約 4 割が「過去 3 年以内に公共交通を利用したことがない」、一方で利用したことのある人は約 26%
- ・公共交通を利用したことのある人で、公共交通に満足している人は約 34%、不満は約 27%
- ・利用者の改善要望として「運行ダイヤの改善」、「わかりやすい路線図・時刻表」、「パソコンやスマートフォンでの運行情報提供、キャッシュレス決済への対応」が多い
- ・かりんちゃん子バス東山線、大和四賀線、東西線は主に 60 歳以上が利用、通院、買い物が主な利用目的
- ・有賀・上社統合路線やすわライナーは若年層の利用が高く、通勤・通学が主な利用目的
- ・高校生の公共交通（鉄道 2 割、バス 1 割）の利用割合は約 3 割
- ・高校生が公共交通を利用しない理由は「徒歩や自転車です学できるから」が約 6 割、「家族が送迎してくれるから」、「時間が合わないから」がそれぞれ約 1 割
- ・高校生のバスについての認識「現在は特に必要性を感じないが、将来必要な移動手段」と考えている



課 題

1. 高いマイカー需要と公共交通利用者の低迷

5. 既存公共交通利用者の利便性向上

3. 公共交通の運行状況、運行システムにおける現状・問題点と課題

現状・問題点

- ・運行車両の不足、老朽車両の更新、**バリアフリー対応の急務**
- ・複数事業者共同運行による、車両デザインの不統一
- ・運行経路における右折の軽減(旧道赤羽根から国道20号への右折等)
- ・AI オンデマンド交通は、「実現してほしい」が半数以上、**公共交通利用者のみでは「実現してほしい」が約7割**
- ・運行情報の不足、不安 ・バス待ち環境(屋根、ベンチの設置等)の改善が必要
- ・公共交通の運行に係る経費は増加傾向となっている

課題

8. 利用ニーズ対応と運行事業者負担とのバランス

4. 観光面における現状・問題点と課題

現状・問題点

- ・すわ外周線は諏訪市外からの来訪者が利用 ・観光目的では上社への利用が多い
- ・鉄道による来訪者の約半数は諏訪市外来訪者、来訪者の市内移動手段の不足

課題

7. 観光来訪者への対応不足

5. まちづくり(上位・関連計画)からの現状・問題点と課題

現状・問題点

- ・輸送サービスの組合せによる最適な地域公共交通の構築、**公共交通運行経費の節減**、バス運行事業者や福祉輸送等との連携、**DXの活用**(第六次諏訪市総合計画)
- ・公共交通の利用率向上(上諏訪駅周辺の利便の向上、施設立地や市民ニーズを把握して必要に応じて公共交通を見直し、周辺市町との連携、徒歩や自転車利用の促進)(諏訪市都市計画マスタープラン)
- ・自動車依存社会から公共交通への利用転換、高齢社会における移動手段の確保(諏訪市立地適正化計画)
- ・二次交通の整備による周遊性の創出(諏訪市観光グランドデザイン)
- ・**2050年温室効果ガス排出量実質ゼロへの取り組み**(第三次諏訪市環境基本計画)
- ・**ユニバーサルデザインへの対応**、公共交通・徒歩・自転車の利活用による健康増進の推進(諏訪市地域福祉計画、諏訪市地域福祉活動計画)

課題

6. 利用者ニーズに対応した利便性の高い公共交通網の構築

7. 観光来訪者への対応不足

8. 利用ニーズ対応と運行事業者負担とのバランス

9. 環境への取り組み

8. 諏訪市の公共交通の目標と方針

8-1. 諏訪市の公共交通が目指す姿

本市には、JR 中央本線や高速バス、路線バスの岡谷茅野線、スワンバス、かりんちゃんバスなど様々な公共交通が運行されていますが、市内の移動は自家用車へ依存している状況であり、公共交通離れが進んでいます。近年は、新型コロナウイルスの感染拡大による外出自粛等の影響もあり、利用者が大幅に減少するなど、本市の公共交通を取り巻く環境は厳しいものとなっています。

しかし、自家用車を運転できない高齢者や学生等の交通弱者にとって、公共交通は重要な移動手段であり、欠かすことのできないものです。実際に、市内を運行するかりんちゃんバスは高齢者や学生に多く利用されています。そのため、今後は高齢者や学生等の利用ターゲットを見据えた公共交通ネットワークの構築が必要です。

また、これまで公共交通を利用していなかった高齢者や学生、更には本市を訪れる観光客にも選ばれる移動手段づくりが必要です。そのため、今後は自家用車から公共交通への利用転換や観光客の足として、公共交通を充実させていくことが求められます。

今後、市民や交通事業者、行政など公共交通に係る様々な関係者・関係組織が連携し、AI オンデマンド交通※1や MaaS※2等の新たな技術も活用しながら、持続可能な地域公共交通の実現を図っていきます。

これらを踏まえて、本市における公共交通が目指す姿を「市民生活とみんなを支え、みんなで育む諏訪市地域公共交通の実現」とします。

市民生活とみんなを支え、みんなで育む 諏訪市地域公共交通の実現

※1 AI オンデマンド交通とは？

AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムのこと。

※2 MaaS とは？

地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのことで、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等と連携することにより、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

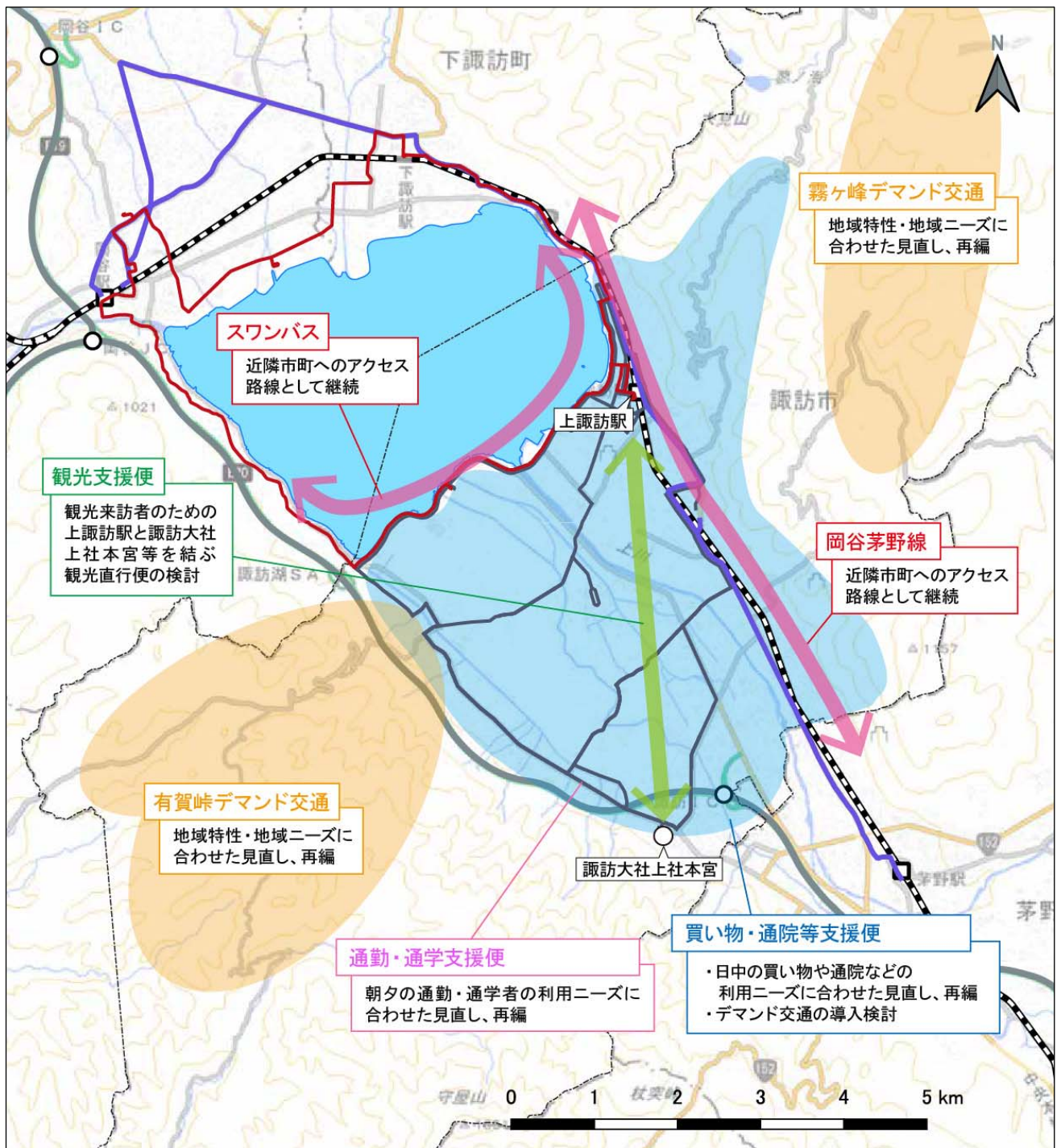


図. 諏訪市の目指す公共交通ネットワーク

※デマンド交通とは？

時刻や走行経路が決められている路線バスとは異なり、利用者から事前に予約があった場合のみ運行する公共交通です。本市では、上諏訪駅から霧ヶ峰方面を結ぶ「霧ヶ峰デマンド交通」と西友諏訪湖南店から上野・硯石・後山・板沢方面を結ぶ「有賀峠デマンド交通」を運行しています。

8-2. 諏訪市の公共交通の目標と方針

本市の公共交通が目指す姿を踏まえて、以下の4つの目標と8つの基本方針を設定します。

目標1

利用ターゲットを見据えた公共交通ネットワークの構築

かりんちゃんバス等の既存バス路線について、利用ターゲット、提供すべきサービスを明確にして、輸送機能の見直し・再編と、新たな輸送形態を組み合わせた公共交通ネットワークを目指します。

方針1 利用ターゲットを明確に定めた、利便性の高い公共交通への再編

方針2 地域特性、利用ターゲットに合わせた新たな公共交通の整備

目標2

公共交通の認知度向上と“選ばれる”移動手段づくり

継続的な情報発信や利用啓発活動により公共交通の認知度向上を図るとともに、移動手段として選ばれ利用される公共交通を目指します。

方針3 すべての人が分かりやすい利用環境と情報提供

方針4 自家用車から公共交通への利用転換

目標 3

持続可能な公共交通の確保・維持

ゼロカーボン実現への取り組みやユニバーサルデザインへの対応、公共交通の利用率向上を通して、将来にわたって持続可能なまちづくり及び公共交通の確保・維持に取り組めます。

方針 5 環境にやさしい公共交通の実現

方針 6 交通事業者の負担を軽減させる公共交通の実現

目標 4

市民・事業者・行政など多様な関わりによる地域公共交通づくり

公共交通を利用する市民や運行を担う事業者、福祉関係者、観光事業者と行政が密に連携しながら地域公共交通の確保・維持に取り組めます。

方針 7 公共交通に係る関係者の連携強化

方針 8 多様な関わりによる相乗効果の創出

国庫補助金の活用

市内を運行する路線バスのうち、本線岡谷茅野線、諏訪湖周スワンバス(内回り線、外回り線)、かりんちゃんバスすわライナー、かりんちゃん子バス(東山線、東西線、大和四賀線)については、市民の買い物、通院等の移動手段として不可欠です。

しかし、自治体の利用促進事業や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業を活用しながら安定的な運行を確保・維持していく必要があります。

このため、国庫補助を受けながら運行を継続していきます。

また、かりんちゃんバス市内循環内回り線及び外回り線、すわ外周線については、今後、国庫補助金の活用を検討していきます。

表 国庫補助金を活用または活用を検討する路線と各路線の概要

路線名【実施主体】	路線の位置付け・役割	活用する補助金の種類
本線岡谷茅野線 【交通事業者】	茅野駅から諏訪市内を經由し、岡谷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
諏訪湖周スワンバス (内回り線、外回り線) 【諏訪市・岡谷市・下諏訪町 (運行は交通事業者)】	諏訪湖周を運行し、諏訪市、岡谷市、下諏訪町の広域的な移動を担う。	
かりんちゃんバス すわライナー(時計回り線) 【諏訪市(運行は交通事業者)】	上諏訪駅から有賀地区や湖南地区などを経由する路線で、主に朝夕の通勤・通学者を支援する。	地域内フィーダー系統確保 維持費国庫補助金
かりんちゃん子バス東山線 (反時計回り線・時計回り線) 【諏訪市(運行は交通事業者)】	上諏訪駅を中心にして駅の東側の山手地域や西側の地域を運行する路線で、主に日中の高齢者等の買い物・通院等を支援する。	
かりんちゃん子バス東西線 (反時計回り・時計回り線) 【諏訪市(運行は交通事業者)】	角間新田地区から上諏訪駅を経由し、有賀地区や湖南地区などを経由する路線で、朝夕の通勤・通学者や日中の高齢者等の買い物・通院等を支援する。	
かりんちゃん子バス 大和四賀線 【諏訪市(運行は交通事業者)】	大和地区から上諏訪駅やスーパー等を経由し四賀地区を結ぶ路線で、主に日中の高齢者等の買い物・通院等を支援する。	
かりんちゃんバス市内循環線 (内回り線、外回り線) 【諏訪市(運行は交通事業者)】	上諏訪駅から、日赤病院、上社、有賀地区等を経由し、朝夕の通勤・通学者や日中の高齢者等の買い物・通院等を支援する。	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)
かりんちゃんバスすわ外周線 【諏訪市(運行は交通事業者)】	上諏訪駅から、大和地区、有賀地区、湖南地区、日赤病院等を経由し、主に日中の高齢者等の買い物・通院等を支援する。	

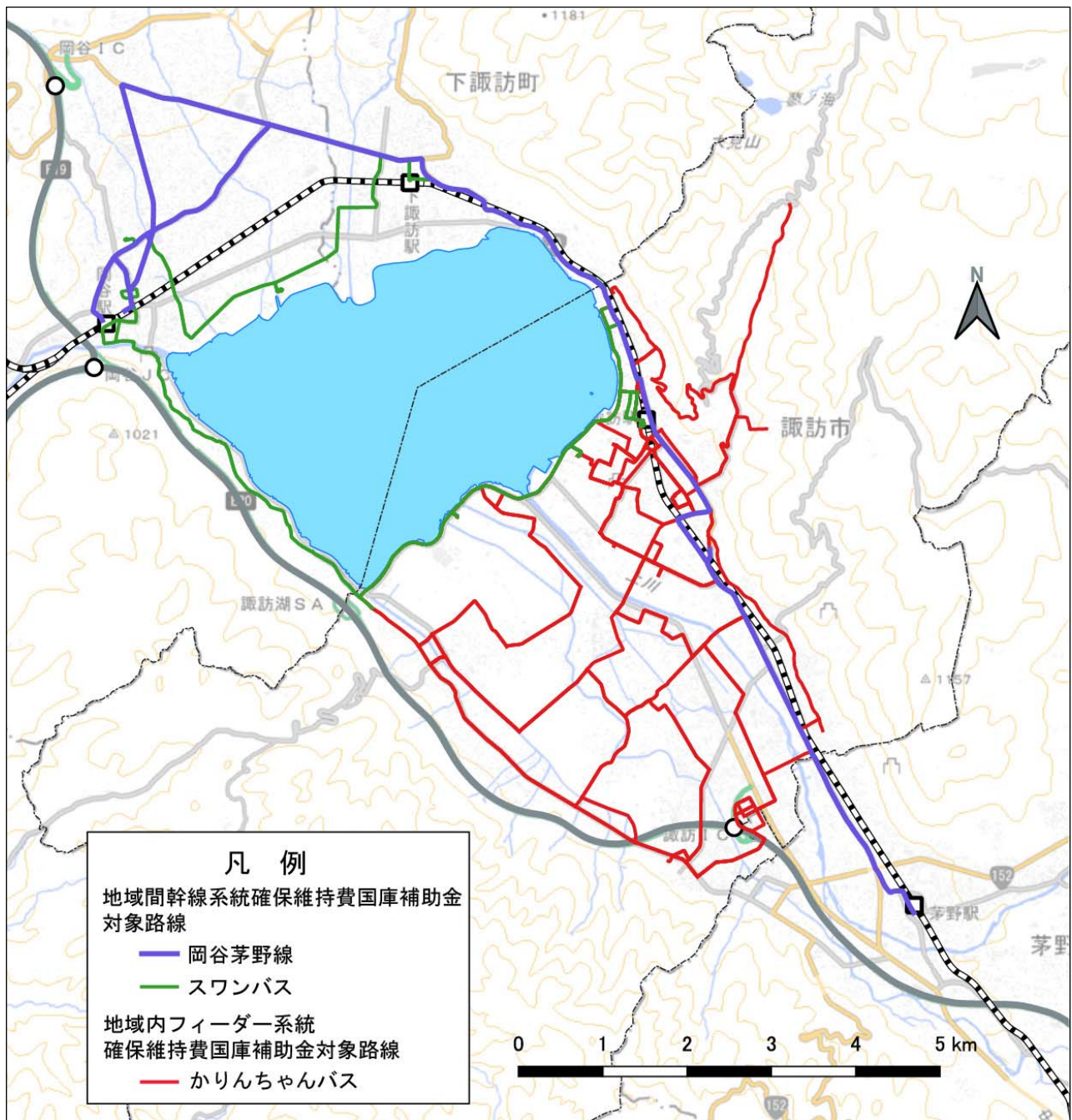


図. 国庫補助金活用及び活用検討路線の概要図

9. 目標を達成するために実施する施策

9-1. 公共交通に対する関心、認識の改善

① 公共交通に関する利用啓発チラシ及びグッズ作成

関連する方針：方針3・方針4 実施主体：市

関連する課題：課題3

市内の公共交通の内容や公共交通の乗り方等について分かりやすく紹介する利用啓発チラシを作成、配布します。また、バス車両をプリントしたクリアファイルやバスをモチーフにしたキーホルダーなど、利用啓発に寄与するグッズを作成します。



資料：明石市

図. 明石市における公共交通に関するグッズ作成

② 公共交通体験イベントの実施

関連する方針：方針3・方針4
実施主体：市、交通事業者

関連する課題：
課題1・課題3

市内の公共交通を内外に知ってもらうため、イベント等の開催に合わせて、市内を運行しているバス車両を展示し、実際に乗車してもらう体験イベントを実施します。



資料：「もっとバスに乗ろう！ 諏訪湖周スワンバス」

図. 高島城でのスワンバス
乗車体験イベント

③ バスの乗り方学習教室の実施

関連する方針：方針３・方針４ 実施主体：市

関連する課題：課題１・課題３

小学校や中学校、高齢者サロンなどで、バスの乗り方や運賃の支払い方法等について学習する「バスの乗り方学習教室」を実施します。



資料：「諏訪市小学生乗り方教室（豊田小学校、中洲小学校）」

図. 市内でのバスの乗り方学習教室の様子

9-2. 定時定路線にこだわらない柔軟な運行手法

① 地域特性、地域ニーズに合わせて利用ターゲットを絞った新たな移動手段の導入

関連する方針：方針1・方針2

実施主体：市、交通事業者

関連する課題：

課題2・課題4・課題5・課題6

各地域の地域特性や地域ニーズに合わせて、新たに AI オンデマンド交通の導入を検討します。

資料：国土交通省、佐久市



図. AI オンデマンド交通の運行の仕組み

② MaaS の導入研究

関連する方針：方針1・方針2

実施主体：市

関連する課題：課題6・課題7

ICT を活用し、経路検索・予約・決済・運行情報の提供等を一連のサービスとして行う「MaaS」の導入について研究します。

資料：国土交通省

図. MaaS とは



③ 自動運転技術の研究

関連する方針：方針1・方針2・方針6 実施主体：市、交通事業者

関連する課題：課題8

乗務員の人材不足などに対応するため、自動運転技術について情報を収集し、研究を行っています。

9-3. 新たな公共交通利用者の確保

① 情報発信媒体を活用した継続的な情報提供

関連する方針：方針3・方針4
実施主体：市

関連する課題：課題1・課題3

広報誌、ケーブルテレビ、YouTube、LINE等の情報発信媒体を活用しながら、公共交通に関する様々な情報を継続的に発信していきます。



■ バスの上手な使い方（路線バス編）（外部サイト）

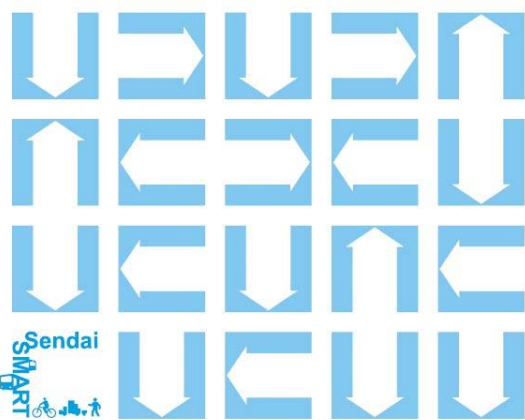


資料：新潟市

図. YouTube による情報発信



公共交通deスマートに
行こう公共交通あんない
Public traffic Information



「せんだいスマート」… 鉄道、バス、自転車、徒歩などの移動手段を上手に使い分け、賢く利用して、環境面や健康面で生活そのものをスマートなものに!!

資料：仙台市



図. 仙台市における公共交通利用啓発チラシ

② わかりやすい系統名、番号の整備

関連する方針：方針3・方針4 実施主体：市、交通事業者

関連する課題：課題1・課題3・課題5・課題6・課題7

利用者からは「バスの案内、表示が分かりづらい」という意見もあります。そのため、系統名や番号を車体に更に大きく表示するなど、利用者に分かりやすいような案内表示方法の検討を行います。



資料：国土交通省

図. わかりやすい系統名、番号の表示例

③ わかりやすい時刻表、バス停、乗り場案内等の整備

関連する方針：方針3・方針4 実施主体：市、交通事業者

関連する課題：課題1・課題3・課題5・課題6・課題7

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を行います。また、バス停に行き先を表示することや主要施設への乗り場案内を分かりやすくするなどの工夫を行います。

<table> <tr><td colspan="2">信越本線</td></tr> <tr><td colspan="2">直江津行き</td></tr> <tr> <td>犀潟駅発</td> <td>直江津駅着</td> </tr> <tr> <td>7:58</td> <td>8:07</td> </tr> </table>	信越本線		直江津行き		犀潟駅発	直江津駅着	7:58	8:07	<table> <tr><td colspan="2">妙高はねうまライン</td></tr> <tr><td colspan="2">高田行き</td></tr> <tr> <td>直江津駅発</td> <td>高田駅着</td> </tr> <tr> <td>8:12</td> <td>8:20</td> </tr> </table>	妙高はねうまライン		高田行き		直江津駅発	高田駅着	8:12	8:20	<table> <tr><td colspan="2">40. 中央病院線</td></tr> <tr><td colspan="2">中央病院行き</td></tr> <tr> <td>高田駅前案内所発</td> <td>中央病院着</td> </tr> <tr> <td>8:24</td> <td>8:36</td> </tr> </table>	40. 中央病院線		中央病院行き		高田駅前案内所発	中央病院着	8:24	8:36									
信越本線																																			
直江津行き																																			
犀潟駅発	直江津駅着																																		
7:58	8:07																																		
妙高はねうまライン																																			
高田行き																																			
直江津駅発	高田駅着																																		
8:12	8:20																																		
40. 中央病院線																																			
中央病院行き																																			
高田駅前案内所発	中央病院着																																		
8:24	8:36																																		
450 円		260 円																																	
<table> <tr><td colspan="2">1. 上越大通り線</td></tr> <tr><td colspan="2">新井バスターミナル行き</td></tr> <tr> <td>中央病院発</td> <td>本町4丁目着</td> </tr> <tr> <td>11:20</td> <td>11:33</td> </tr> </table>	1. 上越大通り線		新井バスターミナル行き		中央病院発	本町4丁目着	11:20	11:33	<table> <tr><td colspan="2">1. 上越大通り線</td></tr> <tr><td colspan="2">鶴の浜行き</td></tr> <tr> <td>本町4丁目発</td> <td>高田駅前着</td> </tr> <tr> <td>13:06</td> <td>13:09</td> </tr> </table>	1. 上越大通り線		鶴の浜行き		本町4丁目発	高田駅前着	13:06	13:09	<table> <tr><td colspan="2">妙高はねうまライン</td></tr> <tr><td colspan="2">直江津行き</td></tr> <tr> <td>高田駅発</td> <td>直江津駅着</td> </tr> <tr> <td>13:42</td> <td>13:52</td> </tr> </table>	妙高はねうまライン		直江津行き		高田駅発	直江津駅着	13:42	13:52	<table> <tr><td colspan="2">信越本線</td></tr> <tr><td colspan="2">長岡駅行き</td></tr> <tr> <td>直江津駅発</td> <td>犀潟駅着</td> </tr> <tr> <td>14:19</td> <td>14:27</td> </tr> </table>	信越本線		長岡駅行き		直江津駅発	犀潟駅着	14:19	14:27
1. 上越大通り線																																			
新井バスターミナル行き																																			
中央病院発	本町4丁目着																																		
11:20	11:33																																		
1. 上越大通り線																																			
鶴の浜行き																																			
本町4丁目発	高田駅前着																																		
13:06	13:09																																		
妙高はねうまライン																																			
直江津行き																																			
高田駅発	直江津駅着																																		
13:42	13:52																																		
信越本線																																			
長岡駅行き																																			
直江津駅発	犀潟駅着																																		
14:19	14:27																																		
260 円	260 円	450 円																																	
<table> <tr><td colspan="2">41. 宮口線</td></tr> <tr><td colspan="2">本町4丁目での降車不可</td></tr> <tr><td colspan="2">高田駅行き</td></tr> <tr> <td>中央病院発</td> <td>本町4丁目着</td> </tr> <tr> <td>11:33</td> <td>11:44</td> </tr> </table>	41. 宮口線		本町4丁目での降車不可		高田駅行き		中央病院発	本町4丁目着	11:33	11:44	<table> <tr><td colspan="2">1. 上越大通り線</td></tr> <tr><td colspan="2">鶴の浜行き</td></tr> <tr> <td>本町4丁目発</td> <td>犀潟駅入口</td> </tr> <tr> <td>13:06</td> <td>13:56</td> </tr> </table>	1. 上越大通り線		鶴の浜行き		本町4丁目発	犀潟駅入口	13:06	13:56	＜路線バスがお得に利用できます！＞ ★ サンシャイン回数券 平日の9時～16時の間に降車する際に利用できる回数券を1,000円(1,250円分)、2,000円(2,500円分)で販売しています。 ※土曜・日曜・祝日及び12月29日～1月3日の間は、時間制限なしで利用できます。 【販売箇所】 路線バスの車内、マルケーバスセンター、高田駅前案内所、直江津駅前案内所、直江津ショッピングセンター案内所、頭北観光バス・頭南バス・東頭バスのバス営業所															
41. 宮口線																																			
本町4丁目での降車不可																																			
高田駅行き																																			
中央病院発	本町4丁目着																																		
11:33	11:44																																		
1. 上越大通り線																																			
鶴の浜行き																																			
本町4丁目発	犀潟駅入口																																		
13:06	13:56																																		
260 円	690 円																																		
<table> <tr><td colspan="2">7. 春日山・佐内線</td></tr> <tr><td colspan="2">直江津駅行き</td></tr> <tr> <td>中央病院発</td> <td>本町4丁目着</td> </tr> <tr> <td>11:36</td> <td>11:45</td> </tr> </table>	7. 春日山・佐内線		直江津駅行き		中央病院発	本町4丁目着	11:36	11:45																											
7. 春日山・佐内線																																			
直江津駅行き																																			
中央病院発	本町4丁目着																																		
11:36	11:45																																		
260 円																																			

資料：上越市

図. マイ時刻表サービス

④ 公共交通に関する情報提供、相談窓口の整備

関連する方針：方針3・方針4 実施主体：市

関連する課題：課題1・課題3・課題5・課題6

公共交通に関する不明点や利用に関する案内等について、気軽に相談できる窓口の整備を行います。

⑤ 公共交通を活用した健康増進活動の促進

関連する方針：方針4 実施主体：市、関係団体

関連する課題：課題1・課題3

すわかランド等の健康増進施設と連携し、公共交通利用者の健康増進プログラム、公共交通とシェアサイクル等を活用した健康増進活動、公共交通を利用した外出機会の創出につなげる取り組みを行います。

9-4. 輸送目的、利用ターゲットを絞ったサービスの検討（通勤対応、通院対応等）

① 鉄道、バス、タクシー車両のバリアフリー化

関連する方針：方針2・方針4 実施主体：市、交通事業者

関連する課題：課題4・課題5・課題6

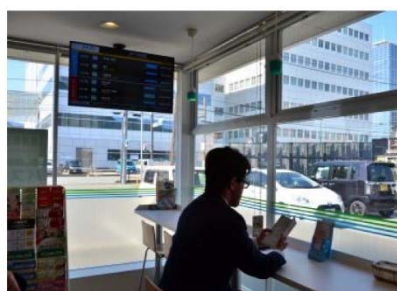
高齢者や障がい者等が利用しやすい低床車両やステップの設置などのバリアフリー化を進めます。

② バスロケーションシステムの導入検討

関連する方針：方針3 実施主体：市、交通事業者

関連する課題：課題1・課題3・課題5・課題6

バスロケーションシステムとは、現在のバスの位置をweb上で表示し確認することができるシステムです。利用者からは「時刻通りにバスが来ないと不安になる」という意見もあるため、バスロケーションシステムの導入について検討します。

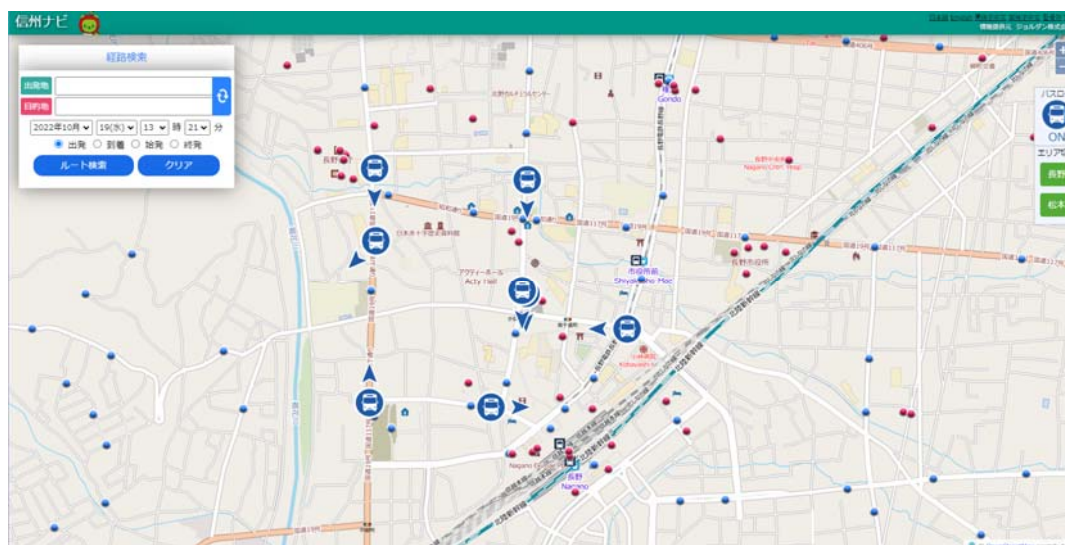


▲ファミリーマート山口泉都町店

資料：山口市



図. 山口市における導入例



資料：信州ナビ

図. 信州ナビでのバスの位置表示

③ キャッシュレス決済の導入検討

関連する方針：方針1・方針3・方針4 実施主体：市、交通事業者

関連する課題：課題1・課題3・課題5・課題6・課題7

利用者が現金を使わずに、ICカードやスマートフォンのアプリを用いて運賃を支払うキャッシュレス決済の導入について国や長野県の動向を注視しながら検討します。

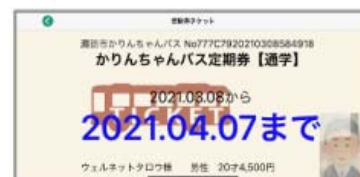
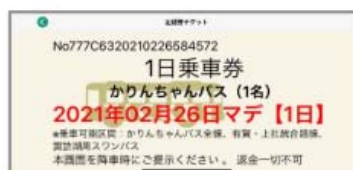


図. 令和3年4月から導入しているかりんちゃんバススマホ乗車券

④ バス待ち環境の改善

関連する方針：方針3 実施主体：市、交通事業者

関連する課題：課題1・課題3・課題5・課題6

バス停に屋根やベンチの設置、企業・店舗等の待合所創設など、バス待ち環境の改善を図ります。

(1)「西友諏訪城南店」バス停留所

路線：3東山線、7かりんちゃんバス大和四賀線



(2)「すわっこランド」バス停留所

路線：1市内循環内回り線、2市内循環外回り線、4すわライナー、6すわ外周線、9諏訪湖周スワンバス



図. 諏訪中学校の生徒が作成したバス停の待合ベンチ

「バスまちスポット」「まち愛スポット」

出歩きやすいまちづくりの一環として、商店やコンビニ、金融機関や公共施設等に、バスを気軽に待てる施設やバス停留所まで歩くときに休憩できる施設としてご協力いただいています。

目次

1. 「バスまちスポット」「まち愛スポット」とは
2. 「バスまちスポット」「まち愛スポット」一覧
3. ご協力いただける皆さまへ（登録方法）

1. 「バスまちスポット」「まち愛スポット」とは

(1) バスまちスポットとは

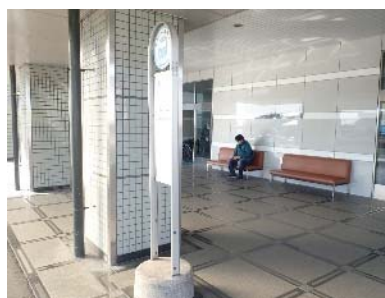
- (1) バス停留所の近くで、バスを気軽に待つことができる施設（おおむね50m圏内）
- (2) バス時刻表を掲示または配布
- (3) ステッカーを掲示

(2) まち愛スポットとは

- (1) バス停留所まで歩くときに休憩できる施設（おおむね500m圏内）
- (2) ベンチや椅子を設置
- (3) ステッカーを掲示

(3) 目印

下記のステッカーが掲示されている施設が、「バスまちスポット」「まち愛スポット」の協力施設です。



資料：埼玉県

図. 埼玉県のバス待ちスポット、まち愛スポット

9-5. 既存公共交通の再構築

① 利用ターゲットのニーズに合わせた既存バス路線の見直し、再編

関連する方針：方針１・方針２ 実施主体：市、交通事業者

関連する課題：課題１・課題２・課題４・課題５・課題６・課題７

既存のかりんちゃんバス等について、主たる利用者層(高齢者や学生)の利用ニーズに合わせた見直し、再編を行います。見直し、再編にあたっては JR 中央本線の特急あずさや普通列車との接続状況も踏まえた検討を行います。



図. 特急あずさ(左)とかりんちゃんバス(右)

② 交通結節点の整備

関連する方針：方針１・方針２・方針３・方針６ 実施主体：市、交通事業者

関連する課題：課題１・課題２・課題４・課題５・課題６・課題７

JR 上諏訪駅は現在は西口(諏訪湖口)と東口(霧ヶ峰口)にそれぞれバス停がありますが、利用者の分かりやすさを考慮してバス停の統一化を検討します。また、日赤病院などの主要地点における公共交通の乗り換え拠点を整備します。

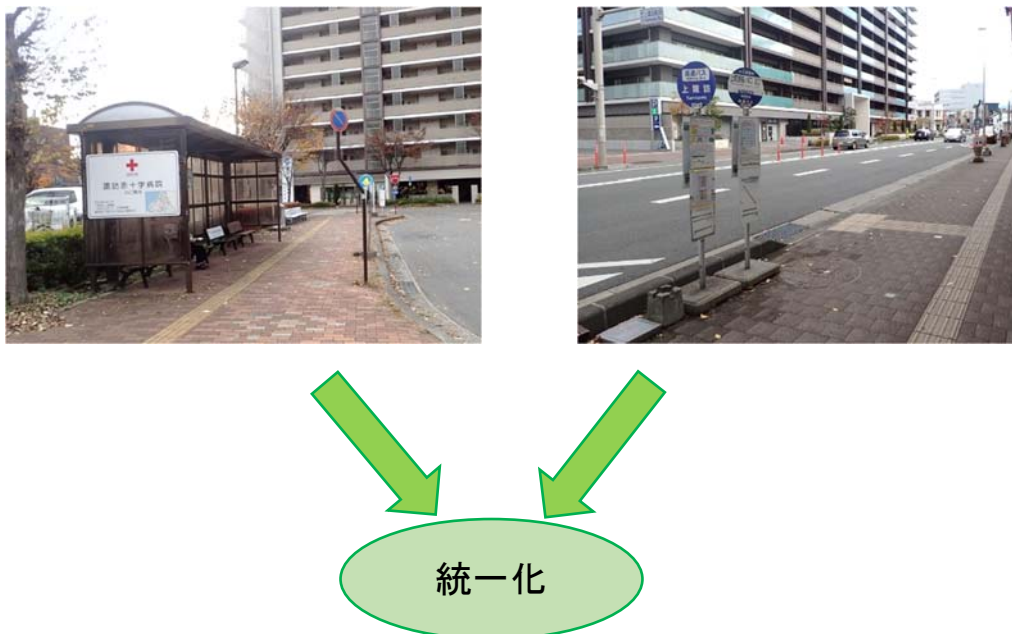


図. 上諏訪駅西口(諏訪湖口)バス停(左)と東口(霧ヶ峰口)バス停(右)の統一化

9-6. 観光二次交通の検討

① 来訪者のための観光直通便の運行

関連する方針：方針１・方針２ 実施主体：市、交通事業者、関係団体

関連する課題：課題７

多くの観光来訪者が訪れる「諏訪大社上社本宮」など主要な観光拠点と JR 上諏訪駅を結ぶ直通便の運行を検討します。

また、「諏訪大社」の各宮や「JR 茅野駅」など隣接市町への乗り入れも視野に入れた検討を行います。

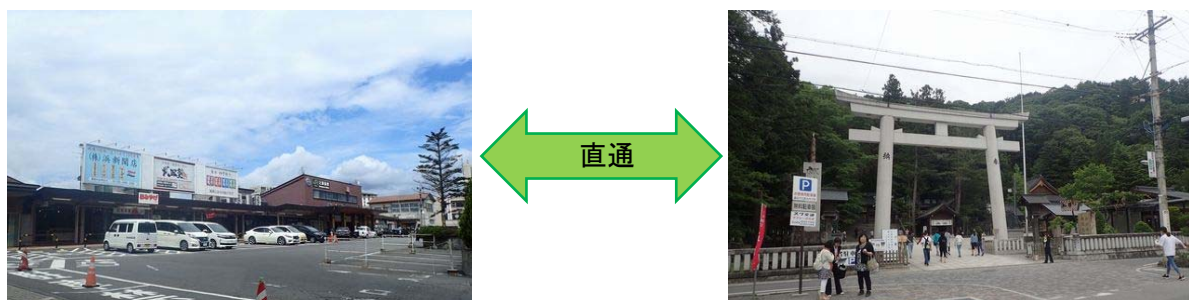


図. 上諏訪駅～諏訪大社上社本宮への直通便

② 公共交通と連携した利用促進

関連する方針：方針４・方針７・方針８ 実施主体：市、交通事業者、関係団体

関連する課題：課題１・課題３

観光スポットや飲食店、商店と連携し、公共交通利用者への付加サービスを加えた利用促進、地域振興につなげる仕組みを検討します。

※令和２年１２月１日一部更新

広域路線バスのご利用で特典が受けられます！

以下の広域路線バスをご利用された方に、商業施設等で特典が受けられる「乗車証明書」をバス車内で発行しています。広域路線バスに乗って、ちょっぴりお得な生活を始めませんか。

「乗車証明書」をお求めの際は、バス降車時に乗務員へお伝えください。

＜対象となる広域路線バス＞

- ・神宮あやめ白帆ライン（チェリオ・イオン～鹿島神宮駅～延方駅～水郷潮来バスターミナル～潮来駅～麻生庁舎）
- ・鹿行北浦ライン（道の駅いたこ～水郷潮来バスターミナル～潮来駅～延方駅～レイクエコー～あそう温泉「白帆の湯」（天王崎）

＜乗車証明書特典対象施設（順不同）＞

対象施設（所在地）	【路線名】・「乗車バス停」	特典内容
ショッピングプラザ ラ・ラ・ルー （潮来市永山 777）	【神宮あやめ白帆ライン】 「ショッピングプラザ ラ・ラ・ルー」下車	・以下の対象店舗でお買い上げ（１００円以上）のお客様に対して１００円割引（対象店舗：ウイंक エクセラ、大地堂、ミーツ、カネヒラ、ピーンズ、 イイジマ、アーネスト、なごみ、ミミー） ※令和３年１月２日より複数枚同時利用不可
セイミヤ 潮来店 （潮来市潮来 617）	【神宮あやめ白帆ライン】 「二丁目」下車 【鹿行北浦ライン】 「四丁目」下車	・商品お買い上げのお客様へ購入金額に応じてポイント を付与 ・ポイントを貯めることにより、特典と交換が可能です。
セイミヤ 延方店 （潮来市小泉南 1365）	【鹿行北浦ライン】 「潮来税務署前」下車	

資料：潮来市

図. 潮来市のバス利用時の特典サービス

9-7. 運行事業者との協働

① 運転手を対象とした安全運転講習会の実施

関連する方針：方針6・方針7 実施主体：市、交通事業者

関連する課題：課題8

利用者に安心してバス・タクシーを利用してもらうために、運転手の安全意識の向上や安全運転技術の習得を目的とした安全運転講習会を実施します。

② ICT化や車両の改善に関する事業者への支援

関連する方針：方針6・方針7 実施主体：市、交通事業者

関連する課題：課題8

ICT化や車両への改善には多大な費用が必要となります。よって、交通事業者の負担を軽減させるため、ICT化や車両の改善に関する事業者への支援を検討します。

9-8. 運賃以外の収入方策の検討

① 広告掲載、ネーミングライツ

関連する方針：方針7・方針8 実施主体：市、交通事業者、関係団体

関連する課題：課題3

バス・タクシーの車内や車体への広告掲載やネーミングライツの導入など、運賃以外の収入方策を検討します。

市営バス停留所のネーミングライツ募集について

[印刷ページ表示](#) [大きな文字で印刷ページ表示](#) 更新日：2022年4月1日更新

趣旨

市営バス（中央部循環路線）のバス停の名称に、店舗や会社等の名称・愛称を付ける権利（以下「ネーミングライツ」）を取得する企業等を募集し、官民連携による相互の活性化を図るほか、持続可能な公共交通の構築や利用者の利便性向上を目指します。

[中央部循環路線の運行内容についてはこちら](#)

また、バス停ネーミングライツとは別に、バスの車両や看板に広告を掲載する企業等を募集しています。 [詳しくはこちら](#)

矢板駅前看板（北面）

広告掲載中（掲載期間：令和4年4月1日～令和4年9月30日）



サイズ：縦850mm×横1,300mm
広告料：7,000円/月

※現地をよくご確認ください。アルミ板のため、マグネットシー
※屋外広告物の許可申請が必要です。 [詳しくはこちら](#)

矢板駅前看板（南面）

広告掲載中（掲載期間：令和3年10月1日～令和4年9月30日）



サイズ：縦850mm×横1,300mm
広告料：7,000円/月

資料：矢板市

図. 矢板市の市バス停留所のネーミングライツ募集

② 公共交通サポーター制度の導入検討

関連する方針：方針 7・方針 8 実施主体：市、関係団体

関連する課題：課題 3

「公共交通サポーター制度」とは、公共交通の安定的な運行を支えるために個人や企業などに公共交通サポーターになってもらう制度です。サポーターは、バス回数券の配布や広告掲載などのメリットが受けられます。本市においても、公共交通サポーター制度の導入を検討します。



公共交通サポーター制度とは？

地域公共交通の安定的な運行や、市民の公共交通への意識を醸成するためにサポーターを募集いたします。

制度概要

協賛金	個人会員	1口	5,000円(中学生以下3,000円)
	法人会員	1口	10,000円

受付

受付場所 真岡市役所 総合政策課
 申請書 裏面の申込書に必要事項を記入し、郵送、持参、FAX等でお送りいただくか以下のURLから申し込んでください。
<https://logoform.jp/form/jZfV/12284>
 協賛金納入 申込書の受付後、真岡市より納入通知書を送付します。

特典の交付

個人会員

- ①いちごタクシー回数券1組またはいちごバス回数券3組進呈
 回数券は1組あたり11回分乗車できます。
 回数券に利用期限はありません。
- ②いちごバスの運賃無料券(土日祝日限定)発行
 1口につき3か月間使用できる
 運賃無料券(土日祝日限定)を発行します。

法人会員

- ①市HP、いちごタクシー及びいちごバス車内に協賛法人として掲載
 市ホームページ、いちごタクシー及びいちごバスの車内に法人名等を掲載します。
- ②いちごバス車内に広告の掲載
 広告期間 1口につき3か月間
 (1度に申込みできる広告期間は最長で12か月間までとします。)
 広告原稿 申込後、真岡市が指定する期日までに広告原稿を作成し、提出してください。
 (印刷と掲出の作業は真岡市が行います。)
 広告規格 B3サイズ(縦364mm×横515mm)
 その他 広告枠数が限られているため、申込み時点で広告の掲載をお受けできない場合があります。また、広告内容に不備がある場合には広告掲載ができないか、修正をお願いする場合があります。

資料：真岡市

図. 真岡市の公共交通サポーター制度

③ ポイントカードの導入検討

関連する方針：方針 4 実施主体：市、交通事業者

関連する課題：課題 1・課題 3

かりんちゃんバスの利用を促進するため、乗車する度にポイントを付与し、10ポイント溜まると1回の乗車が無料となるといったポイントカードの導入を検討します。

9-9. ゼロカーボンへの対応

① ノーマイカーデーの実施

関連する方針：方針4・方針5 実施主体：市

関連する課題：課題9

自家用車を用いずに、電車やバス等の公共交通を利用して移動してもらう「ノーマイカーデー運動」を実施します。

② 環境負荷の低いバス・タクシー車両の導入

関連する方針：方針5

実施主体：市、交通事業者

関連する課題：課題9

二酸化炭素の排出を抑制し、環境にやさしいバス・タクシー車両の導入を検討します。



資料：日光市観光協会



資料：小諸市

図. 日光市低公害バスと小諸市のEVバス

③ グリーンスローモビリティの研究

関連する方針：方針5

実施主体：市、交通事業者

関連する課題：課題9

グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走ることができる電動自動車を活用した移動サービスのことです。狭い路地も通行可能で、環境への不可が小さく新たなモビリティとして期待されていることから、本市でも導入について研究を行っています。



資料：小諸市

図. 小諸市のグリーンスローモビリティ「egg」

10. 数値指標の設定

数値目標の項目や現況値、目標値及びそれぞれの値の根拠は下表のとおりです。

表 数値指標の設定

項 目	関連する 目標	現況値	現況値の根拠	目標値の 考え方	データ取得 方法
		目標値			
公共交通の 利用者数	利用ターゲットを 見据えた公共交通 のネットワークの 構築	96,034 人 令和 3(2021) 年度 100,000 人 令和 9(2027) 年度	かりんちゃんバ スの利用者数 (人)	新型コロナウ イルス感染拡 大前と同様の 水準程度	交通事業者保 有の乗降デー タにより毎年 計測
公共交通の 満足度	公共交通の認知度 向上と“選ばれる” 移動手段づくり	3.15 ポイント 令和 4(2022) 年度 3.3 ポイント 令和 9(2027) 年度	R4 市民満足度 調査における 「持続可能な公 共交通を利用で きるまち」の満 足度	「持続可能な 公共交通を利用 できるまち」の 満足度が平均 を超えるよう な値	諏訪市が行う 「市民満足度 調査」にて毎年 計測
公的負担額	持続可能な公共交 通の確保・維持	8,967 万円 令和 3(2021) 年度 7,600 万円 令和 9(2027) 年度	R3 のかりんち ゃんバスの財政 負担額(円)	新型コロナウ イルスの感染 拡大前と同様 の水準程度	一般会計決算 より毎年整理
公的負担 市民一人当た り負担額	持続可能な公共交 通の確保・維持	1,859 円 令和 3(2021) 年度 1,600 円 令和 9(2027) 年度	R3 のかりんち ゃんバスの市民 一人当たりの財 政負担額(円)	新型コロナウ イルスの感染 拡大前と同様 の水準程度	一般会計決算 より毎年整理
環境負荷軽減 車両の導入数	持続可能な公共交 通の確保・維持	0 台 令和 4(2022) 年度 1 台 令和 9(2027) 年度	未導入	施策の実施に より 1 車両を 導入	活性化協議会 事務局の活動 報告より整理
運賃以外の 収入	市民・事業者・行政 など多様な関わり による地域公共交 通づくり	0 円 令和 4(2022) 年度 20 万円 令和 9(2027) 年度	—	年間の公共交 通負担額の約 1%程度を想定	一般会計決算 より毎年整理
収支率	持続可能な公共交 通の確保・維持	14.0% 令和 3(2021) 年度 18.7% 令和 9(2027) 年度	R3 のかりんち ゃんバスの収支 率(%)	新型コロナウ イルスの感染 拡大前と同様 の水準程度	交通事業者決 算報告書等か ら毎年計測

11. 推進体制と計画の進捗状況の評価

11-1. 推進体制

本計画の推進は、「諏訪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。

各施策の実施や取り組みにあたっては、交通・まちづくり・観光・福祉などの様々な部局や市民、国や県、交通事業者や関係機関等の各主体が密接に連携しながら取り組んでいきます。

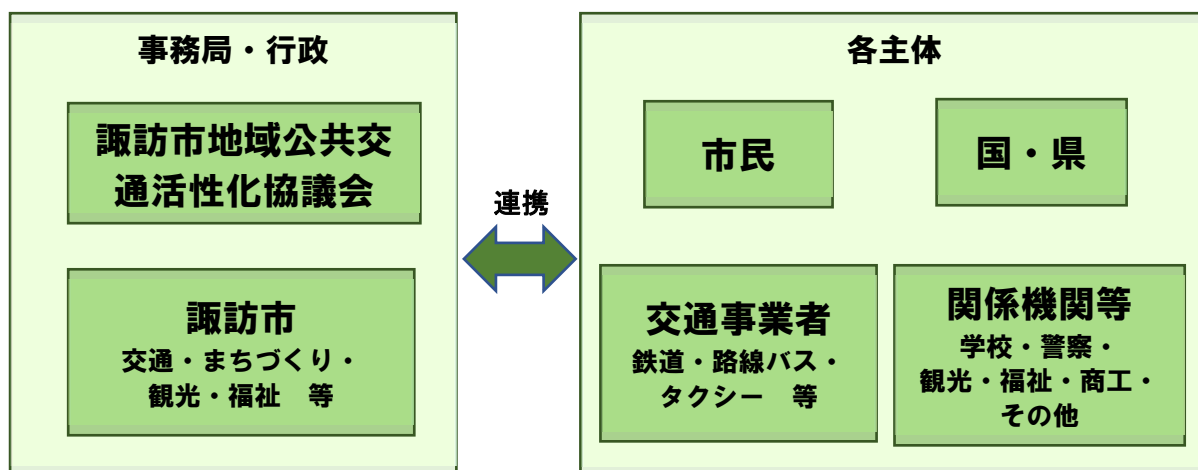


図. 各主体の連携による推進体制

11-2. 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、「諏訪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(諏訪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「諏訪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9(2027)年度には、計画全般の検証と評価を行います。

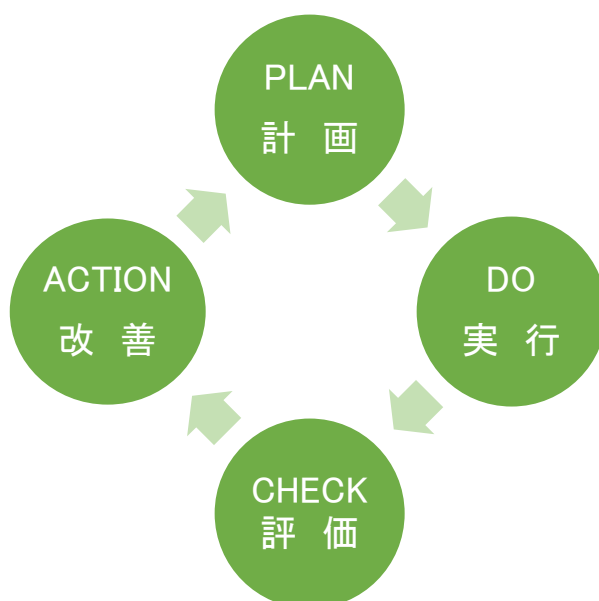


図. PDCA サイクルによる計画の評価・検証

12. 施策の実施スケジュール

計画における各施策は下表スケジュールに従って実施していきます。

表 施策の実施スケジュール

施策・事業		実施主体	年度				
			R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
[施策 1] 公共交通に対する関心、認識の改善							
[事業]	① 公共交通に関する利用啓発チラシ及びグッズ作成	市	内容の検討、配布対象の検討、配布				
	② 公共交通体験イベントの実施	市、交通事業者	イベント内容の検討、実施場所の検討、実施				
	③ バスの乗り方学習教室の実施	市	開催内容の検討、実施場所の検討、実施				
[施策 2] 定時定路線にこだわらない柔軟な運行手法							
[事業]	① 地域特性、地域ニーズに合わせて利用ターゲットを絞った新たな移動手段の導入	市、交通事業者	運行概要の検討、事業者選定等、実証運行				
	② MaaS の導入研究	市	情報収集、サービス内容の研究				
	③ 自動運転技術の研究	市、交通事業者	情報収集、サービス内容の研究				
[施策 3] 新たな公共交通利用者の確保							
[事業]	① 情報発信媒体を活用した継続的な情報提供	市	発信内容の検討、活用媒体の検討、発信				
	② わかりやすい系統名、番号の整備	市、交通事業者	表示内容・方法の検討、運用				
	③ わかりやすい時刻表、バス停、乗り場案内等の整備	市、交通事業者	表示内容の検討、配布・運用				
	④ 公共交通に関する情報提供、相談窓口の整備	市	設置場所の検討、整備				
	⑤ 公共交通を活用した健康増進活動の促進	市、関係団体	健康増進プログラムの検討、公共交通との連携方法の検討				
[施策 4] 輸送目的、利用ターゲットを絞ったサービスの検討(通勤対応、通院対応等)							
[事業]	① 鉄道、バス、タクシー車両のバリアフリー化	市、交通事業者	車両の整備、運用				
	② バスロケーションシステムの導入検討	市、交通事業者	情報収集、システムの検討				
	③ キャッシュレス決済の導入検討	市、交通事業者	情報収集、システムの検討				
	④ バス待ち環境の改善	市、交通事業者	対象停留所の選定、停留所の整備				
[施策 5] 既存公共交通の再構築							
[事業]	① 利用ターゲットのニーズに合わせた既存バス路線の見直し、再編	市、交通事業者	ダイヤの見直し・再編				
	② 交通結節点の整備	市、交通事業者	停留所の整備(統一化)、乗り換え拠点の整備				

※実線は、実施・導入・検討、点線は研究を示す

施策・事業		実施主体	年度				
			R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
[施策 6] 観光二次交通の検討							
[事業]	① 来訪者のための観光直行便の運行	市、交通事業者 関係団体	運行ルートの検討、運行事業者の選定、実証運行				
	② 公共交通と連携した利用促進	市、交通事業者 関係団体	サービス内容の検討、実施				
[施策 7] 運行事業者との協働							
[事業]	① 運転手を対象とした安全運転講習会の実施	市、交通事業者	開催内容の検討、実施場所の検討、実施				
	② ICT 化や車両の改善に関する事業者への支援	市、交通事業者	支援内容の検討、実施				
[施策 8] 運賃以外の収入方策の検討							
[事業]	① 広告掲載、ネーミングライツ	市、交通事業者 関係団体	対象事業者等の選定、掲載・導入				
	② 公共交通サポーター制度の導入検討	市、関係団体	サポーターの選定、制度の導入				
	③ ポイントカードの導入検討	市、交通事業者	サービス内容の検討、実施				
[施策 9] ゼロカーボンへの対応							
[事業]	① ノーマイカーデーの実施	市	実施内容・実施時期の検討、実施				
	② 環境負荷の低いバス・タクシー車両の導入	市、交通事業者	導入	車両の整備、導入			
	③ グリーンスローモビリティの研究	市、交通事業者	情報収集、サービス内容の研究				

※実線は、実施・導入・検討、点線は研究を示す

諏訪市地域公共交通計画

令和5年3月

発行／諏訪市 〒392-8511 長野県諏訪市高島1-22-30

TEL 0266-52-4141 FAX 0266-57-0660

編集／諏訪市地域公共交通活性化協議会

