

立科町地域公共交通計画

令和6年3月

立科町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. 立科町振興計画.....	3
2-2. 立科町過疎地域持続的発展計画	4
2-3. 障がい者計画.....	4
2-4. 立科町地球温暖化対策地域推進計画	5
2-5. 立科町地域公共交通網形成計画	6
3. 立科町の概況	9
3-1. 位置・地勢.....	9
3-2. 気象.....	9
3-3. 主要施設の分布状況	10
3-4. 人口・世帯の状況.....	11
3-5. 通勤・通学流動	16
3-6. 産業動向.....	18
3-7. 買い物動向.....	18
3-8. 自動車保有台数.....	19
3-9. 観光動向.....	19
4. 立科町の公共交通の概況.....	20
4-1. 公共交通の運行状況	20
4-2. 町内公共交通の利用状況.....	22
4-3. 公共交通のカバー状況.....	32
4-4. 公共交通に係る運行経費	33
5. 町民、関係者、公共交通利用者意識の把握.....	34
5-1. 公共交通に関する町民アンケート調査.....	34
5-2. たてしなスマイル交通等バス利用者アンケート調査.....	41
5-3. たてしな定額タクシーチケットアンケート調査.....	45
5-4. シラカバ線シャトル便アンケート調査	47
5-5. 交通事業者ヒアリング調査	49
6. 立科町の公共交通に係る問題点・課題.....	50
7. 公共交通の基本方針と目標	52
7-1. 基本方針.....	52
7-2. 計画の目標.....	55
8. 基本方針や目標達成のために実施する施策	60
8-1. 施策の体系.....	60
8-2. 基本方針や目標達成のために実施する施策	61
9. 事業スケジュール	68
10. 計画の推進体制と評価.....	69

1. 計画の背景

1-1. 背景と目的

本町では、平成 30 年度（2018 年度）に「立科町地域公共交通網形成計画」を策定し、計画に基づき令和 2 年（2020 年）4 月より、現在の「たてしなスマイル交通」の運行やフリー降車の導入、夏期のシラカバ線シャトル便の運行を開始するなど、本町における地域公共交通体系の確保や維持に取り組んできました。しかし、昨今の少子高齢化に伴う人口減少や町民の日常生活における自家用車への依存、令和 2 年（2020 年）頃から始まった新型コロナウイルスの感染拡大の影響等により、町内の公共交通利用者は減少しており、地域公共交通を取り巻く環境は依然として厳しい状況となっています。

国では、多くの地域で人口減少や公的負担の増加等により、地域公共交通の確保や維持が益々困難になってきている状況を踏まえて、令和 2 年（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」を策定するものと示しました。これにより、今後は町民や事業者、行政等の地域公共交通に係るすべての関係者が相互に連携して、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。

これらの背景のもと、地域における公共交通に関する様々な課題に対応し、本町が目指すべき地域公共交通の姿を明らかにすることを目的として「立科町地域公共交通計画」を策定します。



図. たてしなスマイル交通

1-2. 計画の区域と期間

計画の区域は立科町全域とします。また、計画の期間は令和 6 年度（2024 年度）～令和 10 年度（2028 年度）までの 5 年間とします。

計画期間 令和 6 年度(2024 年度)～令和 10 年度(2028 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年（2020年）11月改正法施行）」の規定に基づき策定する計画であり、「地域公共交通のマスタープラン」となるものです。本計画は、町の最上位計画である「第5次立科町振興計画後期基本計画」における交通政策分野でのまちづくりを推進し、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きます。

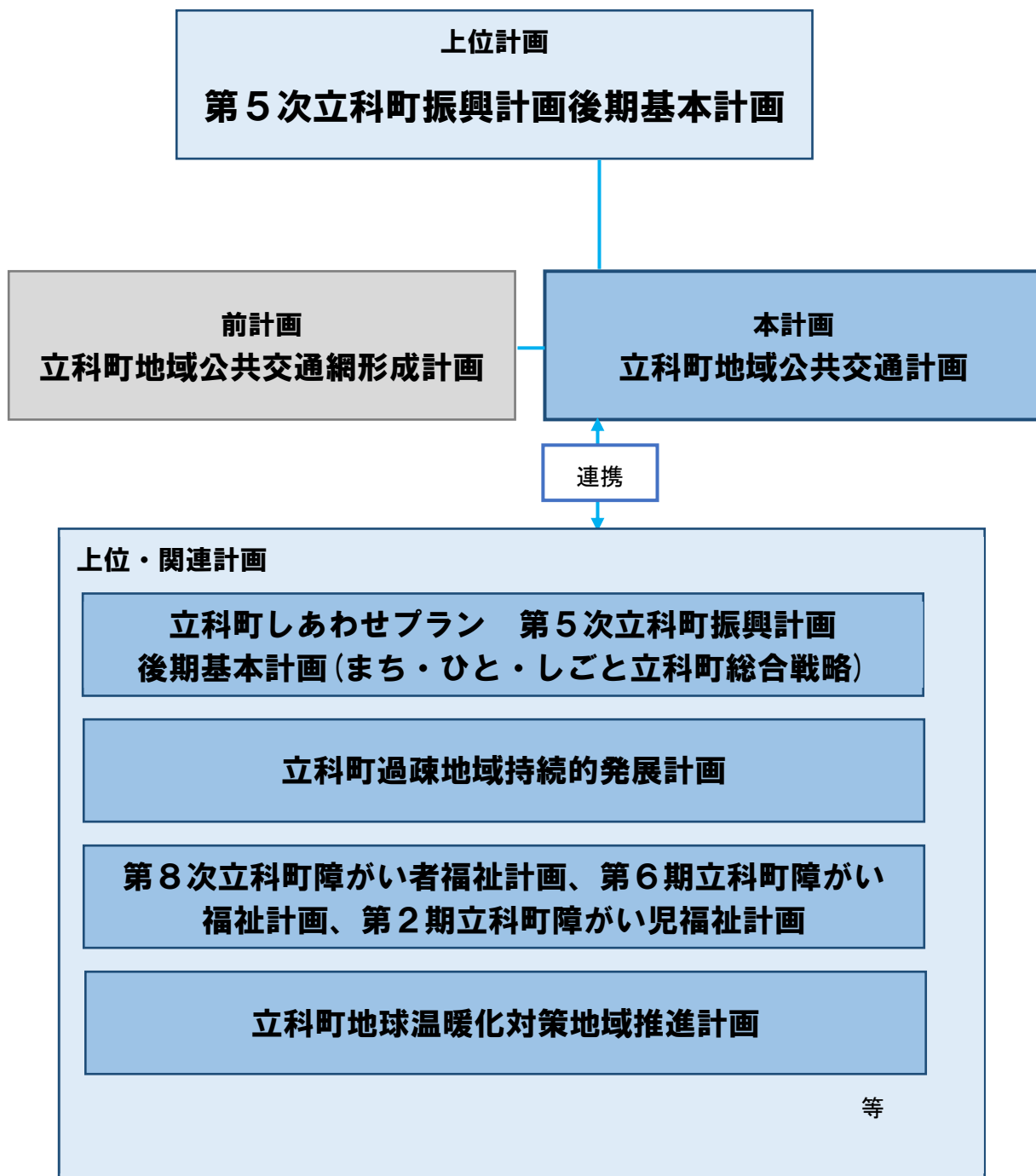


図. 計画の位置付け

2. 上位・関連計画

2-1. 立科町振興計画

「立科町しあわせプラン 第5次立科町振興計画 後期基本計画（まち・ひと・しごと立科町総合戦略）（令和2年（2020年）～令和6年（2024年））」は、町民とともに知恵と力を合わせ、限られた資源や財源を効果的に活用できるような自治体運営を行い、持続可能で自立を堅持したまちづくりを計画的に推進していくための計画です。また、本計画は、将来にわたって活力ある地域社会を維持していくことを目的とした「まち・ひと・しごと立科町総合戦略」と計画の内容と性質がほぼ合致していることから、一体的な計画として策定されています。

本計画における公共交通に関する取組では、施策の方針として、平成30年度（2018年度）に策定した「立科町地域公共交通網形成計画」に基づく施策を実施し、効率性の向上を目指しつつ、利便性の維持確保も図ることとしています。施策の内容としては、「1. たてしなスマイル交通の再編と利用促進」、「2. 町民の生活を支える広域的な公共交通の維持確保」、「3. 観光を支える公共交通の維持確保」が掲げられています。

施策の方針

平成30年度（2018年度）に策定した「立科町地域公共交通網形成計画」に基づく施策を実施し、効率性の向上を目指しつつ、利便性の維持確保も図る

施策の内容

1. たてしなスマイル交通の再編と利用促進

- ・「立科町地域公共交通網形成計画」に基づき、たてしなスマイル交通をはじめとした地域公共交通の再編に着手し、効率的で利便性を確保できる運行形態を導入（ルート再編、ダイヤ改正、フリー降車の導入等）
- ・利用者増を目指し、利用促進のための施策を実施

〈総合戦略での具体的な施策〉

- ・曜日運行等により1日あたりの運行便数を増加し、利便性を確保
- ・ルートの再編、ダイヤ改正 ・曜日運行の導入、フリー降車システムの導入
- ・利用促進のための施策実施（バスの乗り方教室等）、時刻表及び路線図の全戸配布

2. 町民の生活を支える広域的な公共交通の維持確保

- ・廃止路線代替バス維持のための支援や他の公共交通との接続性を確保し、近隣市町村への移動が可能な公共交通の充実に努める

〈総合戦略での具体的な施策〉

- ・廃止路線代替バスへの支援継続 ・関係市町村・事業者との連携強化

3. 観光を支える公共交通の維持確保

- ・公共交通を利用し町外から本町を訪れる来訪者の移動手段の確保のため、地域間幹線との接続性を確保することに加えて、接続の悪い路線との接続を補完するための施策を実施
- ・観光地内の移動手段確保のための施策を実施

〈総合戦略での具体的な施策〉

- ・たてしなスマイル交通シラカバ線のダイヤ見直し
- ・佐久平駅からの中仙道線とシラカバ線の接続性維持
- ・茅野駅からのアクセス補完と観光地内の移動手段確保のためのシャトルバス運行

2-2. 立科町過疎地域持続的発展計画

「立科町過疎地域持続的発展計画（令和4年度（2022年度）～令和7年度（2025年度）」は、国の「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」に基づき過疎地域について総合的かつ計画的な対策を実施するために必要な特別措置を講じることで、地域の持続的発展を支援し、地域格差の是正や美しく風格ある国土の形成に寄与することを目的として策定する計画です。

この中で、「交通施設の整備、交通手段の確保」における取組として、公共交通に係る関係事業者・関係団体等によって組織される「立科町地域公共交通活性化協議会」での交通体系の検討、コミュニティバスの運行継続による住民の移動手段の確保、一括定額運賃制度を活用したタクシー輸送サービスの運行による移動手段の確保、近隣市町村と他の交通手段についての協議といった内容が掲げられています。

持続的発展施策区分	事業名(施設名)	事業内容	事業主体
交通手段の確保	自動車等 【自動車】	地域公共交通バス等更新事業	町
	過疎地域持続的発展 特別事業 【公共交通】	地域公共交通計画策定事業	町
		廃止路線代替バス運行補助事業	町
		路線バス運行補助事業	町
		路線バス廃止代替タクシー運行補助事業	町
		地域間幹線バス路線運行補助事業	町

図. 公共交通に係る事業計画

(資料 立科町過疎地域持続的発展計画)

2-3. 障がい者計画

「第8次立科町障がい者福祉計画、第6期立科町障がい福祉計画、第2期立科町障がい児福祉計画（令和3年（2021年）～令和5年（2023年）」は、障がい者自身の社会参加と平等を実現するために、国・県の障がい者施策を踏まえ、障がい者施策の推進を図り、障がい者自らが積極的に自立できるように支援するための計画です。この計画は「だれにもやさしい福祉のまちづくり」の基本理念とするものであり、本町が実施する障がい者施策の目標や、障がい者計画の推進するための基本的方向を示すものです。

この中で、障がい者の生活環境における主な取組の一つ「移動のための支援の充実」で、公共交通機関を利用することが困難な車いす等利用者の外出支援が円滑に行われるよう、町の地域公共交通活性化協議会と連携・調整を図り、必要に応じて福祉有償運送運営協議会の立ち上げやサービスの実施に取り組むことが掲げられています。

2-4. 立科町地球温暖化対策地域推進計画

「立科町地球温暖化対策地域推進計画（令和4年（2022年）～令和12年（2030年）」は、国の「地球温暖化対策の推進に関する法律」に基づき、国や県が進める地球温暖化対策、気候変動適応策と整合を図りながら策定する計画です。本町は、令和2年（2020年）6月に「立科町気候非常事態宣言」を行い、その中で、「2050年までに二酸化炭素排出量ゼロ（ゼロカーボン）」を目指すことを宣言しました。その制約事項の具体的な達成方策などに関する行動計画として本計画が位置づけられています。

この中の省エネ行動計画において、家庭での省エネの取組として、「自転車や公共交通の利用の努力」、産業・業務部門での省エネ取組として、「業務における自転車・公共交通の利用を推進」が掲げられています。












分類	内容		
省エネルギー行動の実践	省エネに関するリーフレットなどを参考にした省エネ行動の取組		
	スマートメーターなどエネルギー消費量の「見える化」を活用して、無駄なエネルギーを使わない		
	ウォームシェア、クールシェア、クールチョイス運動に参加し、省エネルギーの努力		
	自転車や公共交通の利用の努力		
	運転時はエコドライブを心掛ける		
	輸送距離の短い、近隣で採れた農産物、旬の食材を利用		

図. 家庭での省エネ取組内容

(資料 立科町地球温暖化対策地域推進計画)

















分類	内容		
省エネルギー行動の実践	省エネに関する情報等を参考にした、省エネ行動の取組		
	スマートメーターなどエネルギー消費量の「見える化」を活用して、無駄なエネルギーを使わない		
	一定規模以上の事業者は、法令を遵守し、省エネルギー、温室効果ガス排出削減に取り組む		
	クールビズ、ウォームビズを推進		
	業務における自転車・公共交通の利用を推進		
	エコドライブを実践		
	環境マネジメントシステムなどの取組を推進		
	輸送距離の短い、近隣で採れた農産物、旬の食材を利用		

図. 産業・業務部門での省エネ取組内容

(資料 立科町地球温暖化対策地域推進計画)

2-5. 立科町地域公共交通網形成計画

2-5-1. 計画の概要

「立科町地域公共交通網形成計画（平成 31 年度（2019 年度）～令和 5 年度（2023 年度）」は、「地域にとって望ましい公共交通網の姿」を明らかにする「公共交通のマスタープラン」として位置づけられる計画であり、まちづくりと連携し、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に地域全体の公共交通システムのあり方などを定めた計画です。

地域公共交通の基本方針として、「①交通不便者の移動を支える公共交通網の維持」、「②公共交通が利用しやすくなる仕組みづくりの推進」、「③産業を支えるための来訪者移動の考慮」、「④公共交通に対する継続的な評価・検証の実施」が掲げられ、計画の目標としての「目標 1. たてしなスマイル交通の乗車効率の維持・向上」、「目標 2. たてしなスマイル交通の利用促進」、「目標 3. たてしなスマイル交通の利便性維持・向上」が定められています。

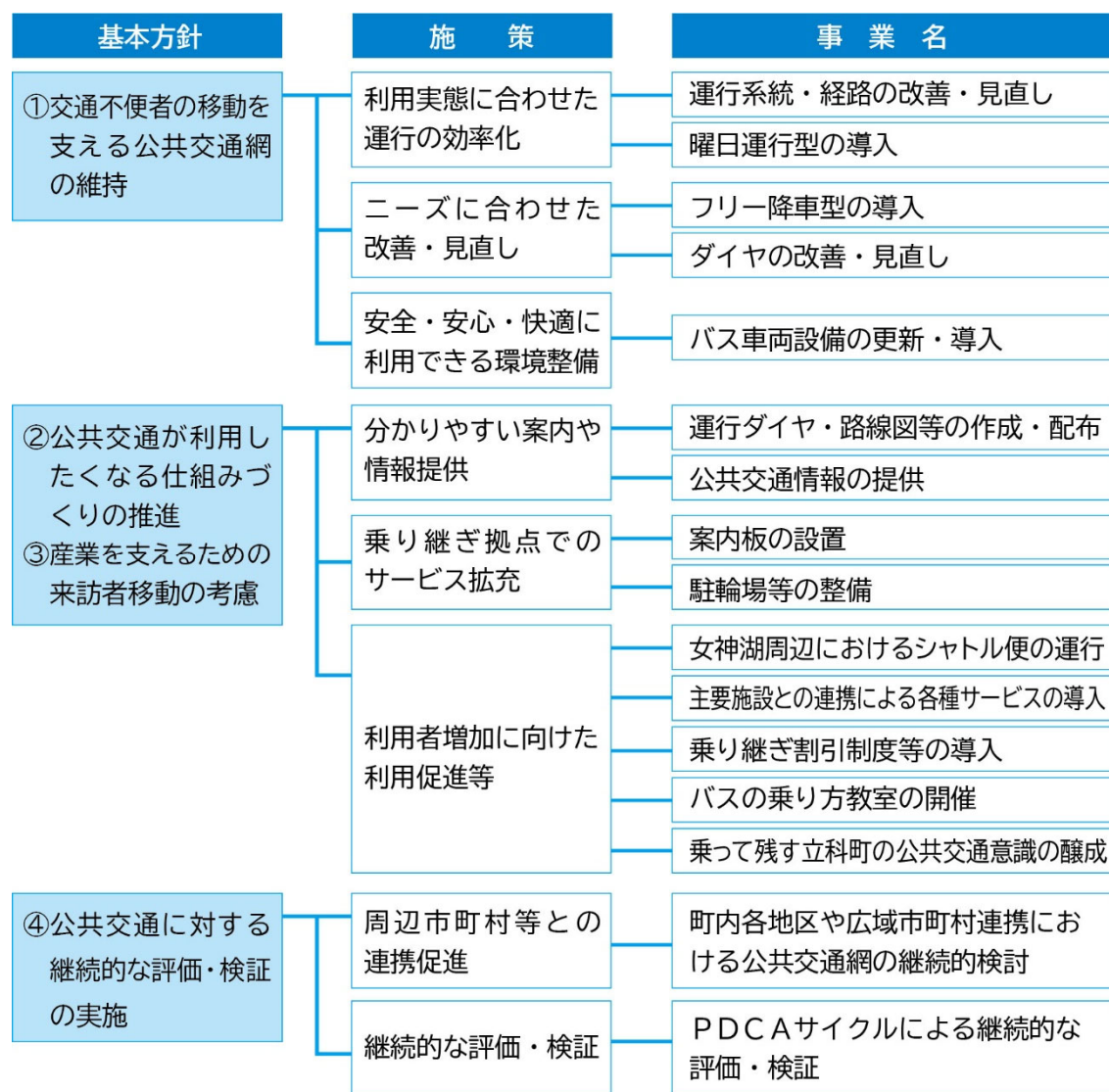


図. 計画の体系

(参考 立科町地域公共交通網形成計画)

2-5-2. 事業の実施状況の評価

「立科町地域公共交通網形成計画」における事業の実施状況を以下の表に整理しました。事業のうち「立科町役場前バス停への案内板の設置」、「立科町役場前バス停周辺への駐輪場等の整備」、「主要施設との連携による各種サービスの導入」、「乗り継ぎ割引制度等の導入」、「バスの乗り方教室の開催」については、新型コロナウイルスの感染拡大、それに伴う関連機関との調整ができなかったこともあり事業を実施できませんでした。

表 網形成計画における事業の実施状況

事業内容	事業の実施状況	評価
運行系統・経路の改善・見直し	・たてしなスマイル交通において、本計画に基づき見直しを実施している。	○
曜日運行型の導入	・たてしなスマイル交通において、西・南回り線、東回り線は曜日運行型として運行している。	○
フリー降車型の導入	・たてしなスマイル交通において、フリー降車を導入している。 ※シラカバ線以外	○
ダイヤの改善・見直し	・たてしなスマイル交通は、利用状況や利用者要望に合わせて、適宜運行ダイヤの見直しを実施している。	○
バス車両設備の更新・導入	・たてしなスマイル交通の車両について、更新を行っている。	○
運行ダイヤ・路線図等の作成・配布	・町内の全バス路線の情報を網羅した「立科町バス路線案内」を全戸配布している。	○
公共交通情報の提供	・町ホームページにおいて時刻表の掲載や町内のバス路線に関する案内を掲載している。 ・信州たてしな観光公開HPやパンフレットへの掲載、GTFSの整備などを実施。	○
立科町役場バス停への案内板の設置	・主要な乗り継ぎ拠点である立科町役場前バス停においては、路線図や乗り継ぎ情報を掲載した案内板を設置。	○
立科町役場バス停周辺への駐輪場等の整備	・主要な乗り継ぎ拠点である立科町役場前バス停周辺においては、駐輪場等は設置していない。	×
女神湖周辺におけるシャトル便の運行	・7～9月の夏期期間に、東白樺湖～長門牧場間において、シラカバ線シャトル便を運行している。	○
主要施設との連携による各種サービスの導入	・各施設と連携したバス利用者に対する割引券の配布は実施していない。	×
乗り継ぎ割引制度等の導入	・その他バス路線との乗り継ぎ割引制度は実施していない。	×
バスの乗り方教室の開催	・バスの乗り方教室は実施していない。	×
乗って残す立科町の公共交通意識の醸成	・各地区における住民の取組支援を継続的に行っている。	○
町内各地区や広域市町村連携における公共交通網の継続的検討	・町内や周辺市町村との広域的な連携を行い、公共交通網の継続的検討を行っている。	○
PDCAサイクルによる継続的な評価・検証	・年度ごとにPDCAサイクルによる継続的な評価・検証を行っている。	○

※評価：○は実施した事業、×は実施していない事業を示す

2-5-3. 目標値の達成状況の評価

「立科町地域公共交通網形成計画」における計画値の達成状況を、令和4年度（2022年度）の利用実績、令和5年度（2023年度）に実施した利用者アンケート調査結果より検証を行うと下記のとおりであり、3つの目標ともに未達成となっています。

目標1及び2は、乗車効率や人口に対する年間利用者数とともに利用者数に関連する目標値です。社会状況としては、現在のたてしなスマイル交通の運行を開始した同時期に、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う学校の休校や外出自粛が呼びかけられ、全国的にみても公共交通の利用者が急激に減少、現在もその影響が残っており、それらが大きく影響したものと考えます。

目標3の利用者満足度は、現在の体系で運行を開始した令和2年度（2020年度）以降、目標値を上回り推移してきましたが、令和4年度（2022年度）に目標値を下回り、最新の令和5年度（2023年度）では目標値を10ポイント下回る結果となっています。これは、令和3年度（2021年度）10月から隣接する佐久市でデマンド交通の実証運行（現在は本格運行）が開始されましたが、それらが佐久市でも浸透し、デマンド交通の良い部分を耳にする機会が増えたことが要因と推測しています。

目標1：たてしなスマイル交通の乗車効率の維持・向上

成果指標1：たてしなスマイル交通の乗車効率		評価			×（未達成）
計画策定時 (2017年度)	目標値 (2023年度)	実績値			
		2020年度	2021年度	2022年度	
3.3人/便 (19,954人÷6,019便)	3.5人/便	1.7人/便 (13,309人÷7,845便)	2.0人/便 (14,489人÷7,242便)	2.0人/便 (14,333人÷7,115便)	

目標2：たてしなスマイル交通の利用促進

成果指標2：たてしなスマイル交通の利用率		評価			×（未達成）
計画策定時 (2017年度)	目標値 (2023年度)	実績値			
		2020年度	2021年度	2022年度	
2.8回/年・人 (19,954人÷7,057人)	2.8回/年・人	1.9回/年・人 (13,309人÷6,870人)	2.1回/年・人 (14,489人÷6,832人)	2.1回/年・人 (14,333人÷6,669人)	

目標3：たてしなスマイル交通の利便性維持・向上

成果指標3：たてしなスマイル交通利用者の満足度		評価			×（未達成）
計画策定時 (2018年度調査)	目標値 (2023年度調査)	実績値			
		2020年度調査	2021年度調査	2022年度調査	2023年度調査
79%	80%	82%	95%	79%	70%

3. 立科町の概況

3-1. 位置・地勢

本町は、長野県の東信地域に位置し、周囲を上田市、東御市、佐久市、茅野市、長和町に接しています。町域は、東西は9.9km、南北が26.4kmで東西の最も狭いところでは53.3mと非常に細長くくびれた特徴的な形状をしています。町域は、大きく分けて、役場や商業施設、学校などが集中する北側の里地域と白樺湖などの観光地を擁する南側の山地域に分かれています。

道路網としては、主要交通軸として、里地域を東西に国道142号や国道254号が通過しており、里地域と山地域を結ぶ交通軸としては主要地方道諏訪白樺湖小諸線が通過しています。



図. 当町の位置

3-2. 気象

本町は内陸特有の気候であり、令和4年(2022年)の気象データをみると、8月の平均気温は23.8℃、1月の平均気温は-2.9℃となっており、夏季と冬季の寒暖差が大きくなっています。また、年間降水量は988mmで、県内でも年間を通して降水量が少ない地域となっています。

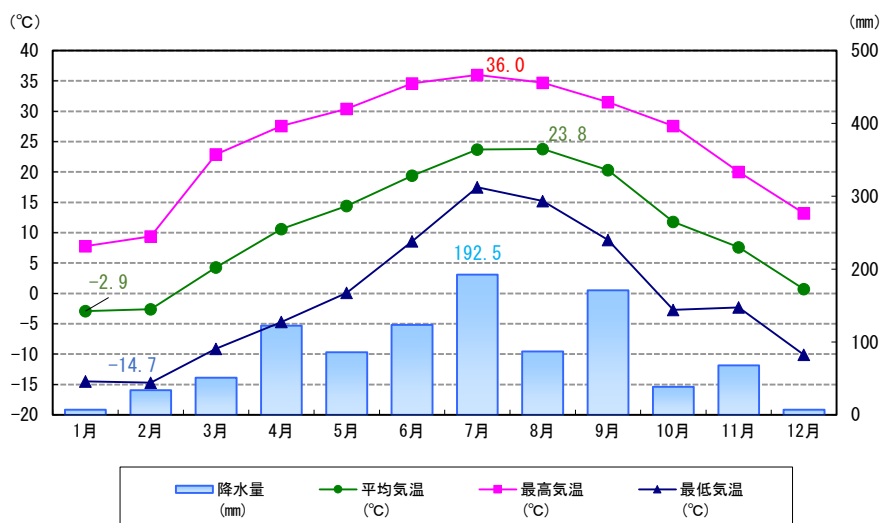


図. 気象状況

(資料 気象庁統計データ (令和4年(2022年)))

3-3. 主要施設の分布状況

行政施設や学校、医療施設、主な商業施設等の分布状況を見ると、ほとんどの主要施設が里地域の役場の周辺に集中していることが分かります。

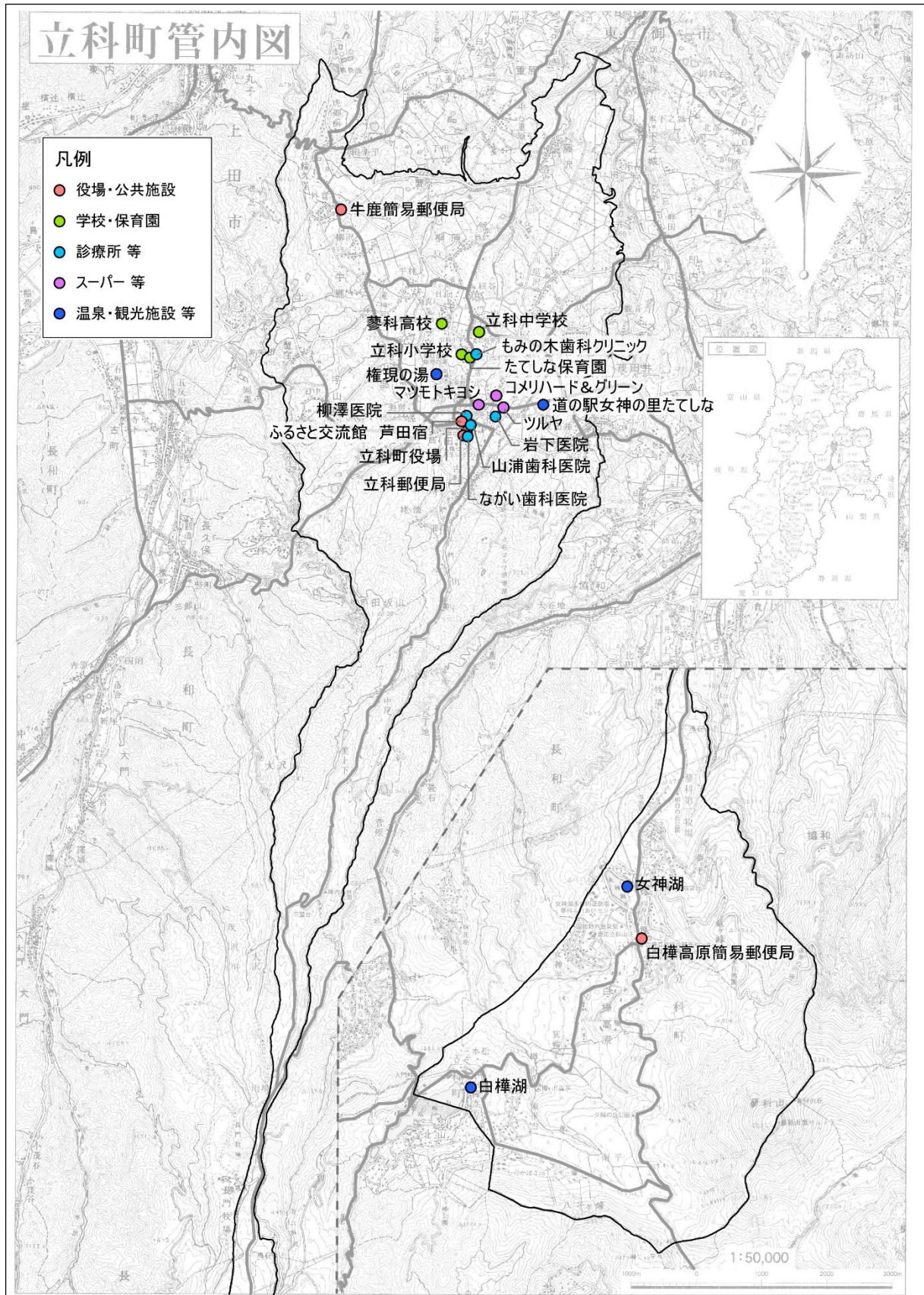


図. 主要施設の分布状況

(資料 国土交通省 国土数値情報)

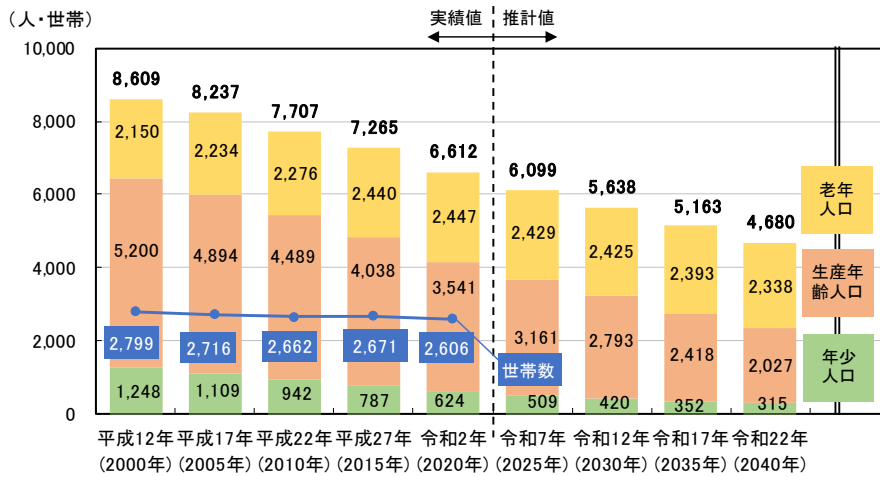
3-4. 人口・世帯の状況

3-4-1. 人口・世帯の推移

総人口は減少傾向となっており、令和2年（2020年）には、6,612人となっています。国立社会保障・人口問題研究所推計の将来推計人口によると、今後も人口減少傾向は続くと言われており、令和22年（2040年）には4,680人となり、令和2年（2020年）に比べて約1,900人減少する予測となっています。

3区分別人口をみると、生産年齢人口及び年少人口は減少傾向ですが、老年人口は増加傾向となっており、令和2年（2020年）時点での高齢者率（総人口における老年人口の占める割合）は37%となっており、令和22年（2040年）には生産年齢人口割合を上回る50.0%に到達すると予測されています。

世帯数は約2,600～2,800世帯でほぼ横ばいに推移しており、令和2年（2020年）時点では2,606世帯となっています。



※総人口には年齢不詳者を含む

資料 平成12年（2000年）～令和2年（2020年） 国勢調査
令和7年（2025年）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（令和5（2023）年推計）」

図. 人口・世帯数の推移

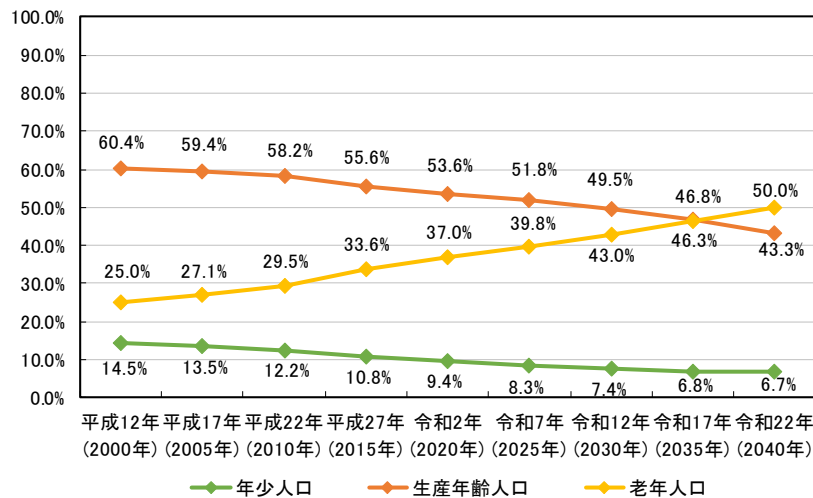


図. 3区分別人口割合の推移

3-4-2. 人口分布(総人口)

令和2年(2020年)国勢調査による500mメッシュあたりの人口分布をみると、里地域にほとんどの人口が分布しており、山地域には分布が少ない状況となっています。里地域では、特に役場付近の芦田地区周辺に多く分布している状況です。

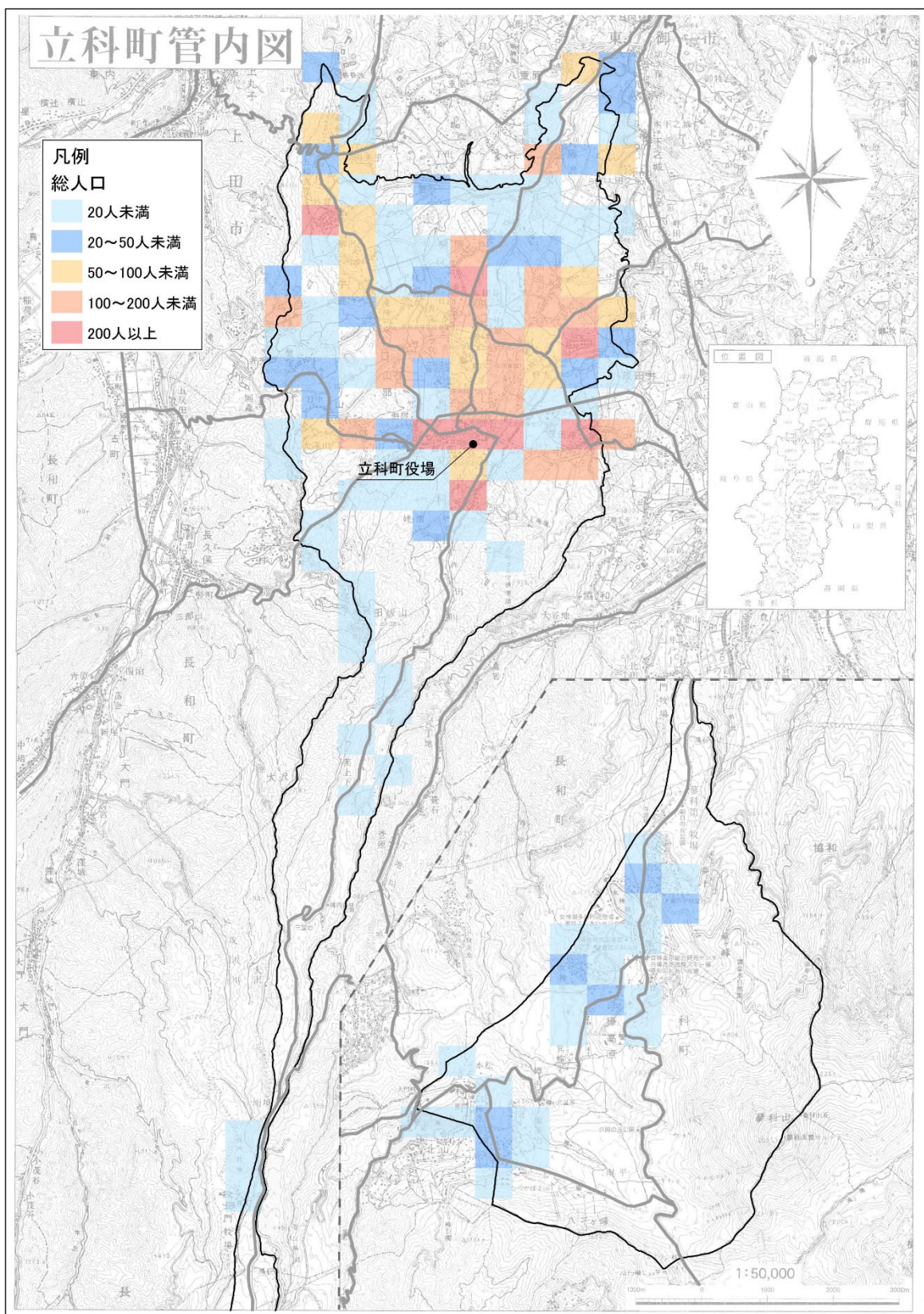


図. 人口分布の状況

(資料 令和2年(2020年)国勢調査)

3-4-3. 人口分布(年少人口)

令和2年(2020年)国勢調査による500mメッシュあたりの15歳未満の年少人口の分布をみると、役場周辺の芦田地区周辺などの里地域のやや東側に多く分布している状況です。

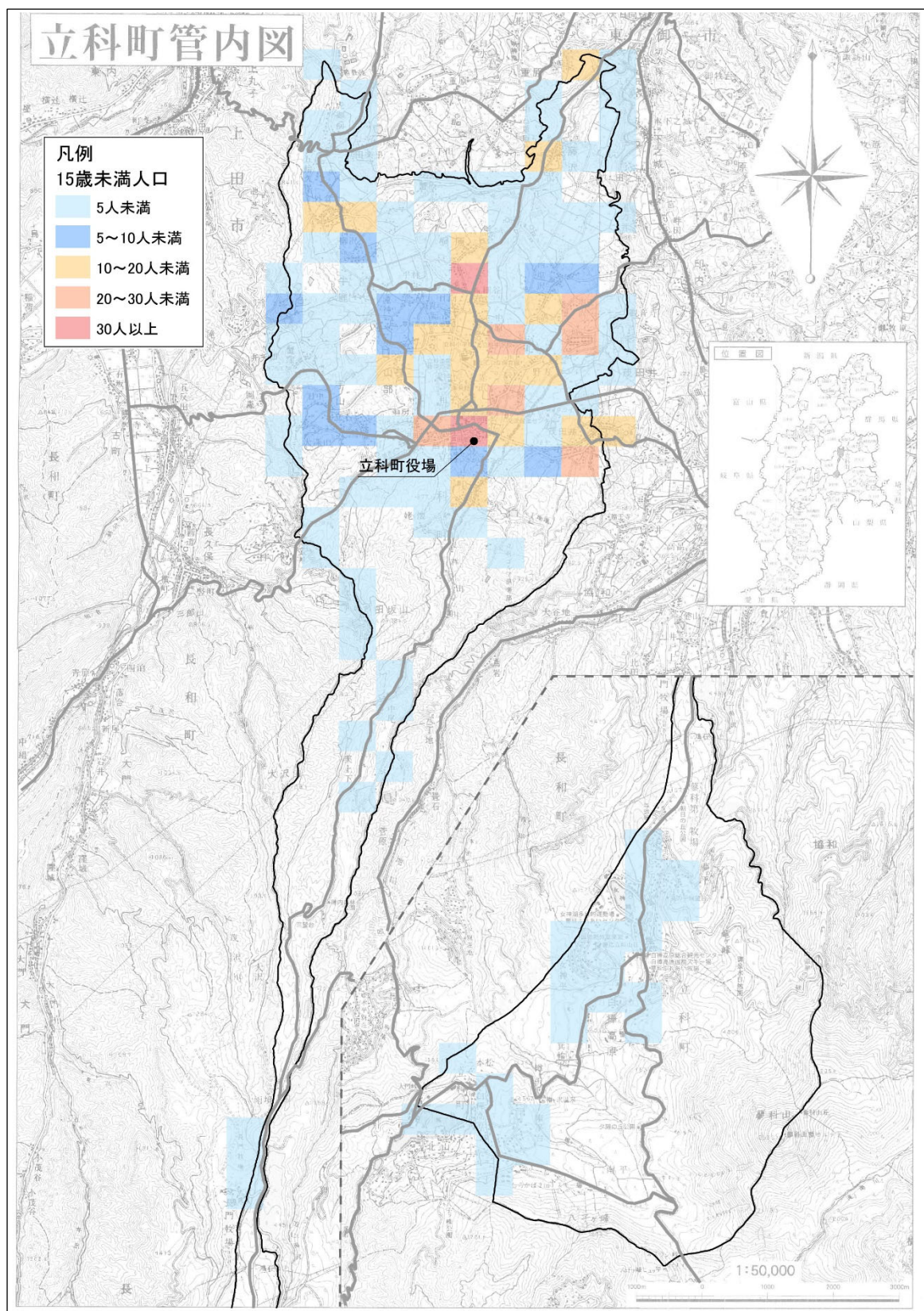


図. 年少人口分布の状況

(資料 令和2年(2020年)国勢調査)

3-4-4. 人口分布(老年人口)

令和2年(2020年)国勢調査による500mメッシュあたりの65歳以上の老年人口の分布をみると、里地域の役場付近の芦田地区周辺に多く分布している状況です。

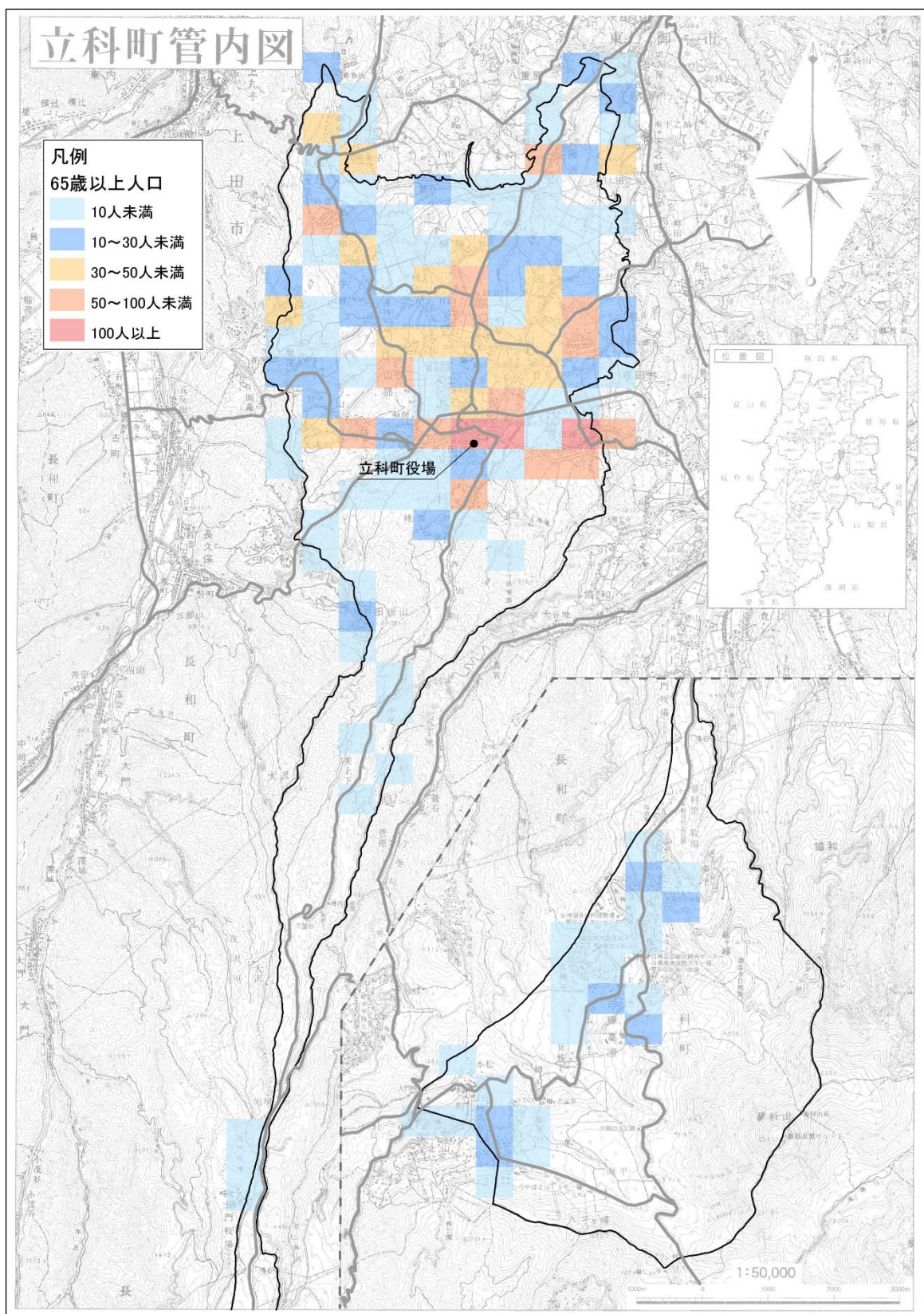


図. 老年人口分布の状況

(資料 令和2年(2020年)国勢調査)

3-4-5. 将来の人口分布

将来人口（2050年）の分布の状況を見ると、令和2年（2020年）に比べて、里地域、山地域において全体的に人口減少がみられます。特に役場周辺や北部の牛鹿地区、藤沢地区周辺において人口減少が目立つ状況となっています。

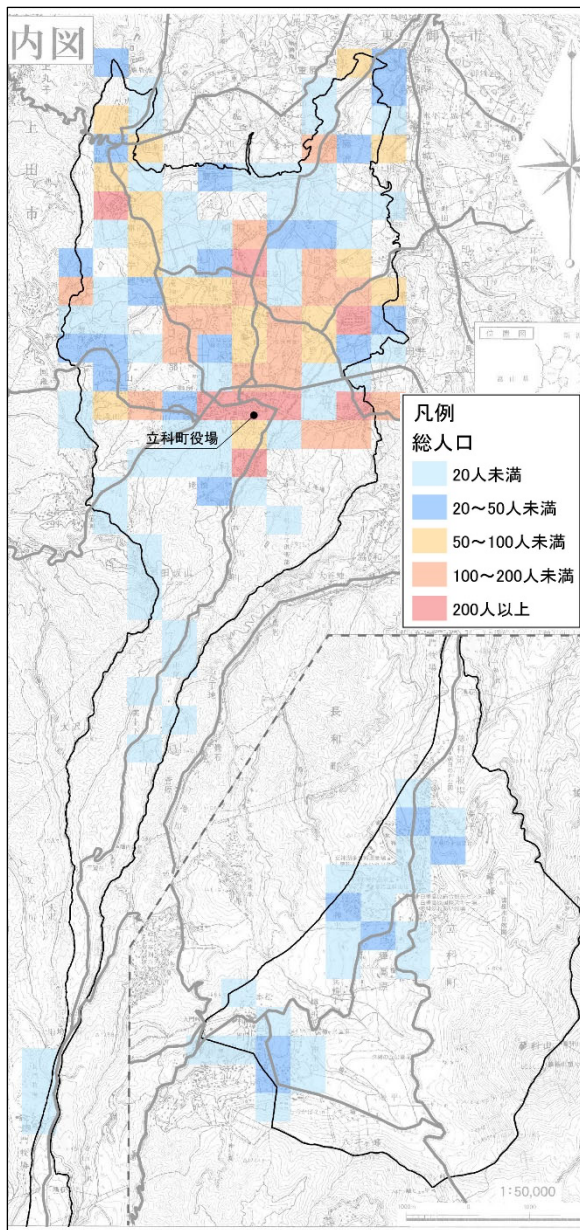


図. 令和2年（2020年）人口分布の状況

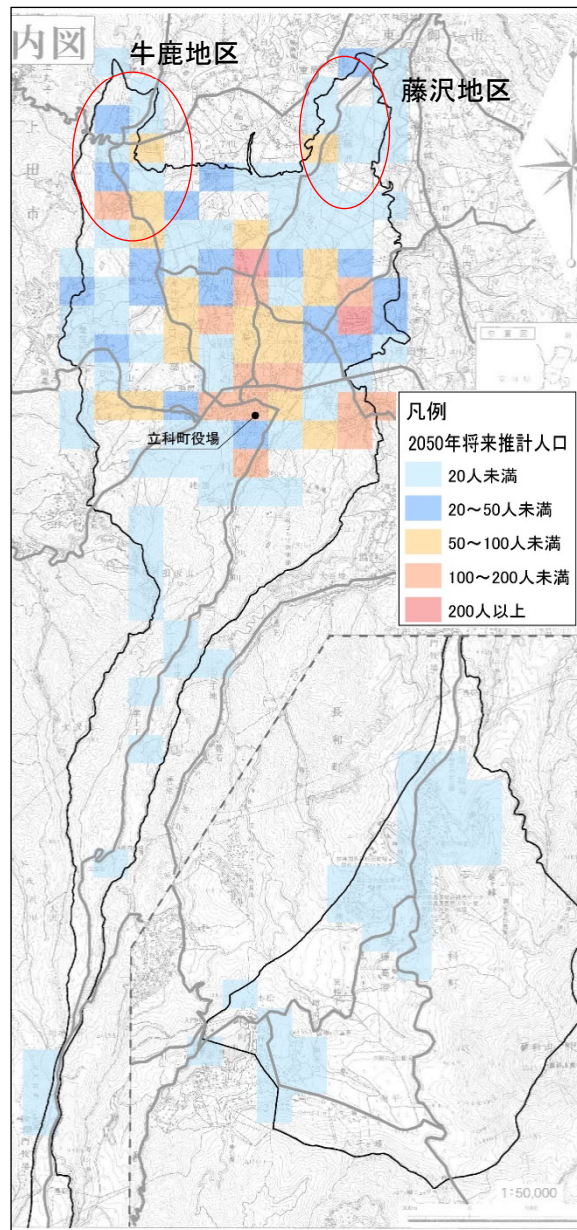


図. 将来人口（2050年）の分布の状況

資料 現況：令和2年（2020年）国勢調査
 将来：国土数値情報 500mメッシュ別将来推計データ（H30推計）

3-5. 通勤・通学流動

3-5-1. 通勤流動

立科町常住の就業者数は3,632人で、そのうち1,960人は町内で従業し、残り1,672人（不詳含む）は町外で従業（流出）しています。町外に常住し町内で従業（流入）しているのは1,345人（不詳含む）です。

最も流動が多いのは佐久市であり、次いで上田市、東御市の順となっています。

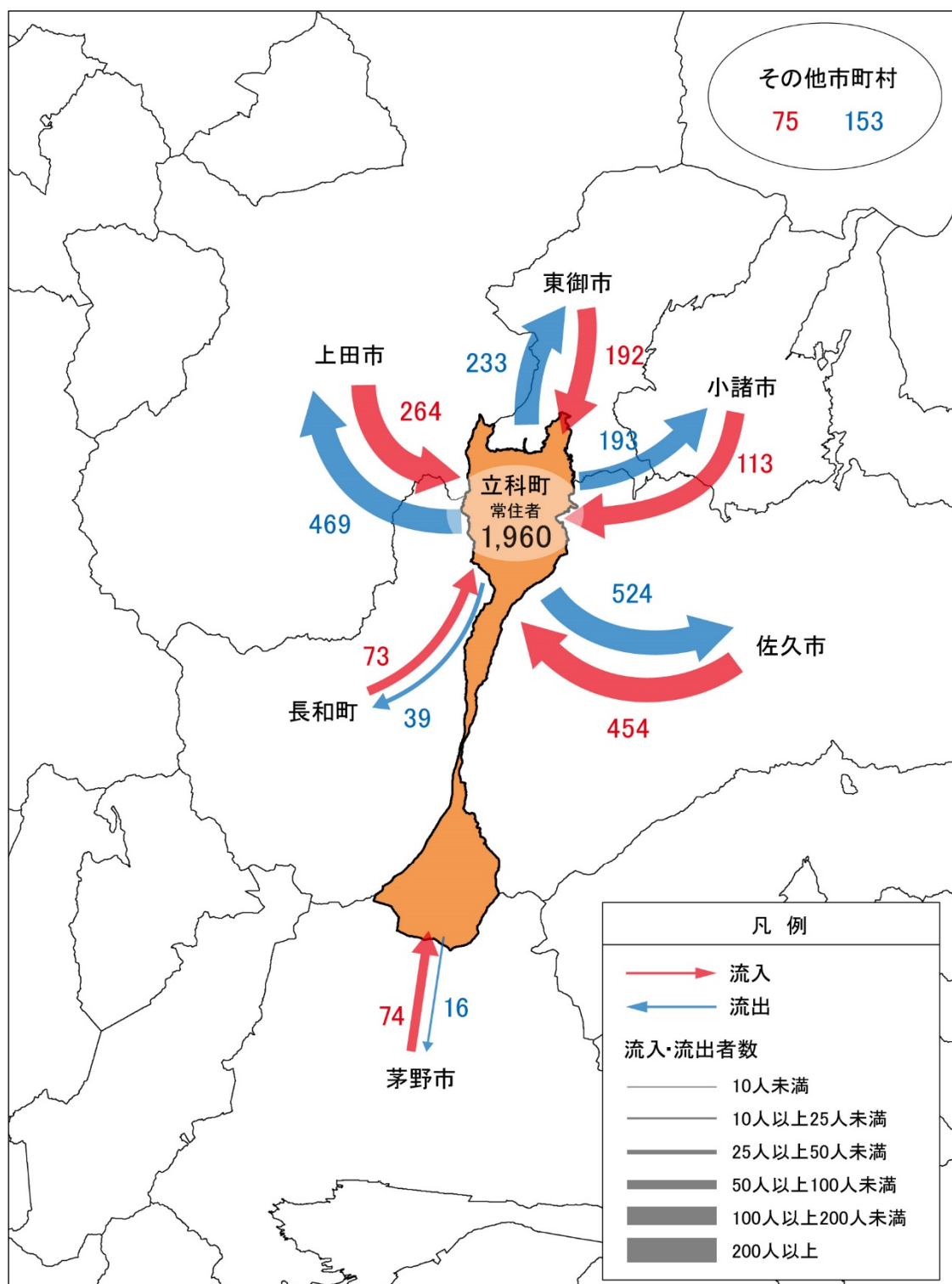


図. 通勤流動の状況 (15歳以上)

(資料 令和2年(2020年)国勢調査)

3-5-2. 通学流動

立科町常住の通学者（15歳以上）は235人で、そのうち68人は町内に通学し、残りの167人（不詳含む）は町外へ通学（流出）しています。町外に常住し町内へ通学（流入）しているのは144人（不詳含む）です。

最も流動が多いのは佐久市であり、次いで上田市、東御市の順となっています。東御市や長和町からは流入が多い状況となっています。

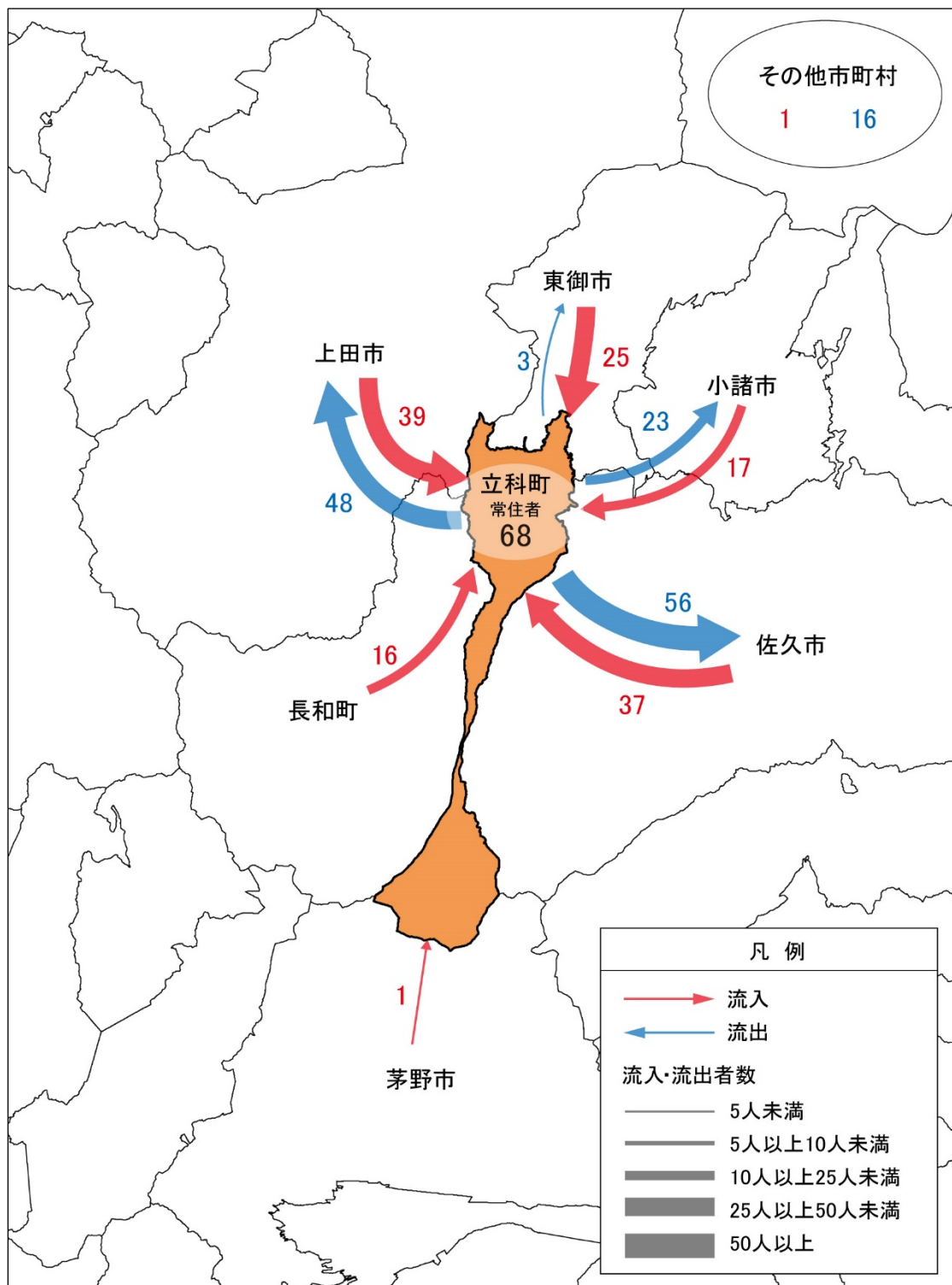


図. 通学流動の状況（15歳以上）

（資料 令和2年（2020年）国勢調査）

3-6. 産業動向

就業者数は、令和2年(2020年)時点で、3,606人となっており、内訳は第1次産業589人(16.3%)、第2次産業978人(27.1%)、第3次産業2,039人(56.5%)となっており、推移をみると、徐々に減少傾向になっています。

事業所数は、徐々に減少傾向となっていました。令和3年(2021年)は微増となっています。

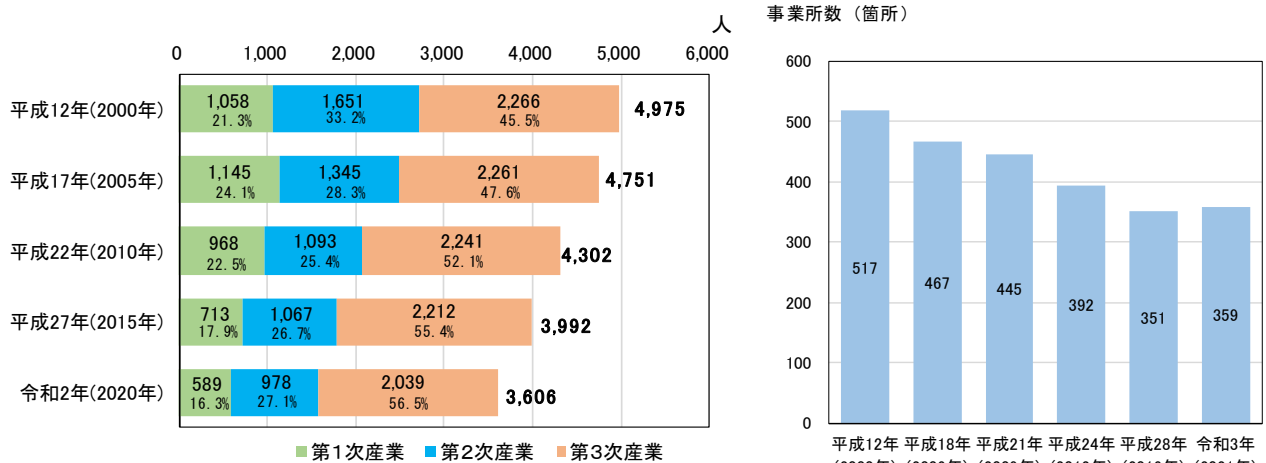


図. 産業構成比

図. 事業所数の推移

(資料 立科町町勢要覧2020、経済センサス活動調査)

3-7. 買い物動向

本町の地元滞留率[※]は、令和3年(2021年)時点で26.5%です。

商圏は、飲食料品や日用品は町内の割合が高く、衣料品は佐久市や上田市で買い物する割合が高くなっています。

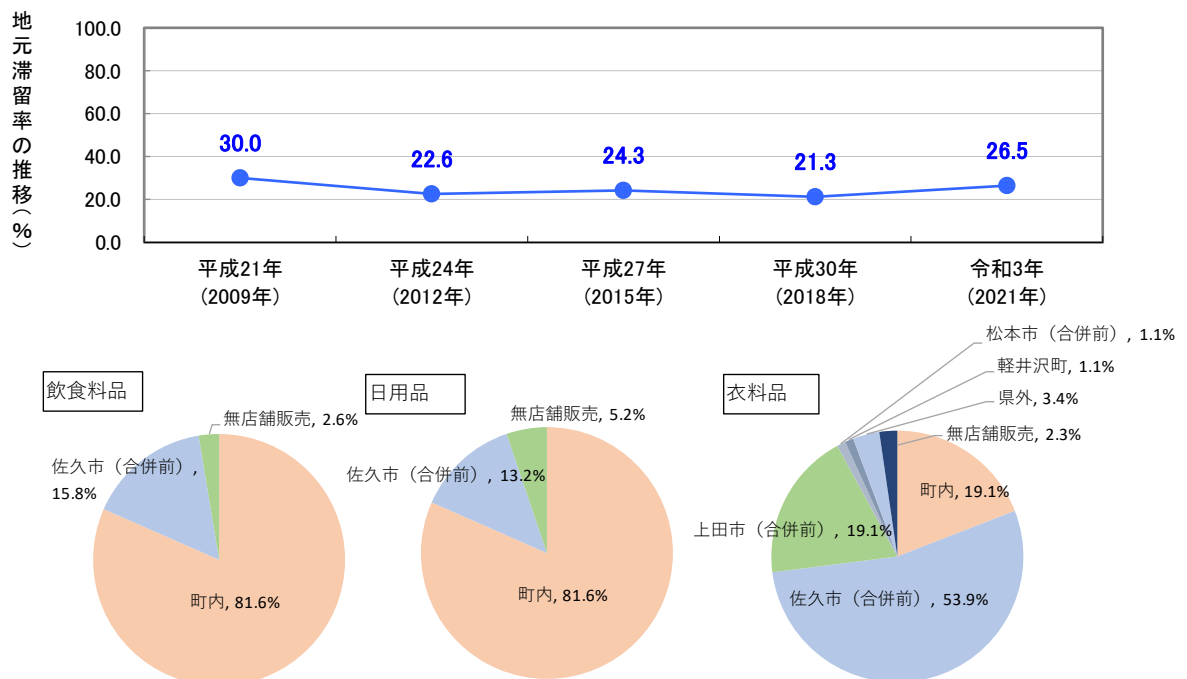


図. 地元滞留率の推移(上段)、主に買い物をする場所(下段)

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

(資料 令和3年度(2021年度)長野県商圏調査報告書)

3-8. 自動車保有台数

自動車保有台数は、令和2年（2020年）まではほぼ横ばいで推移していましたが、それ以降は減少しています。1世帯当たり平均保有台数は令和4年（2022年）時点で1.92であり、同年の長野県平均（1.64）よりも高い状況となっています。

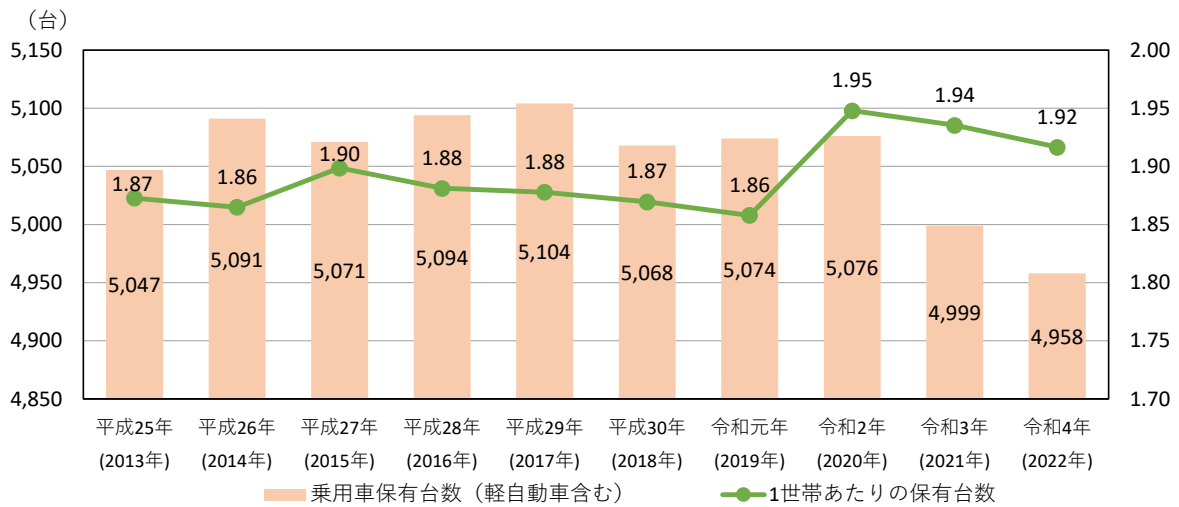


図. 自動車保有台数の推移

（資料 長野運輸支局、長野県毎月人口移動調査（10月1日）、国勢調査）

3-9. 観光動向

長野県観光地利用者統計に記載のある観光地（蓼科牧場、蓼科山、東白樺湖、笠取峠のマツ並木）の動向をみると、観光利用者数は新型コロナウイルスの感染拡大の影響により令和2年（2020年）と令和3年（2021年）には激減しましたが、令和4年（2022年）は新型コロナウイルスの感染拡大前の令和元年（2019年）の8割程度まで回復しています。観光消費額もほぼ同様の傾向となっていますが、宿泊者数に関しては、約2割増加しています。

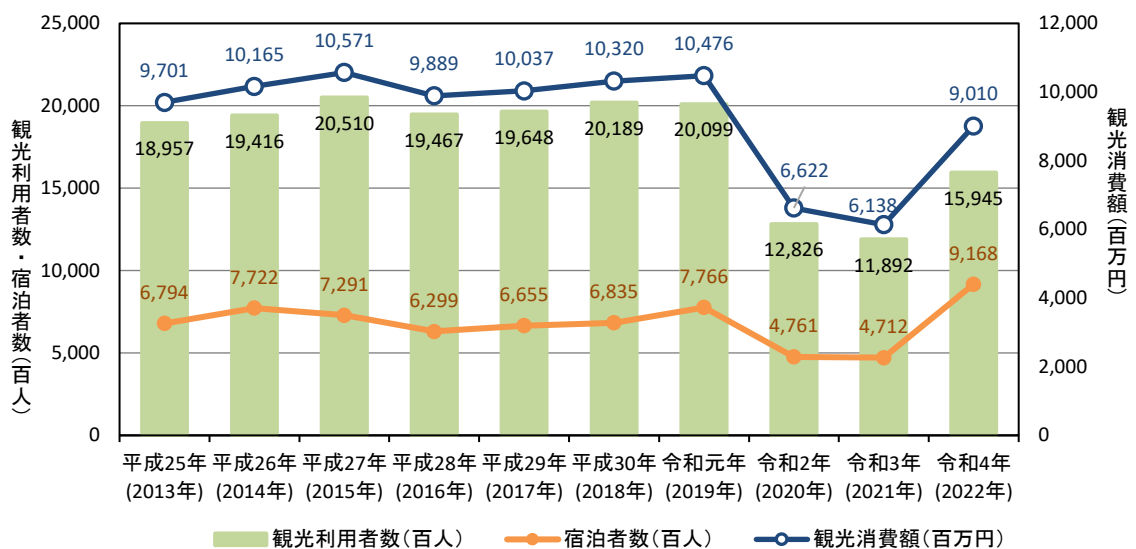


図. 観光動向

（資料 長野県観光地利用者統計）

4. 立科町の公共交通の概況

4-1. 公共交通の運行状況

町内には鉄道路線はなく、路線バスはたてしなスマイル交通が4路線（幹線ルート、西・南回り線、東回り線、シラカバ線）、千曲バス(株)が運行する佐久市方面へ接続する中仙道線、東信観光バス(株)が運行する丸子線と上田市方面（大屋駅）へ接続する中仙道線の計7路線が運行されています。この他に夏期（7～9月）の観光シーズンに運行される山地域内の白樺湖などの観光地を結ぶシラカバ線シャトル便や福祉型デマンドタクシー等が運行されています。

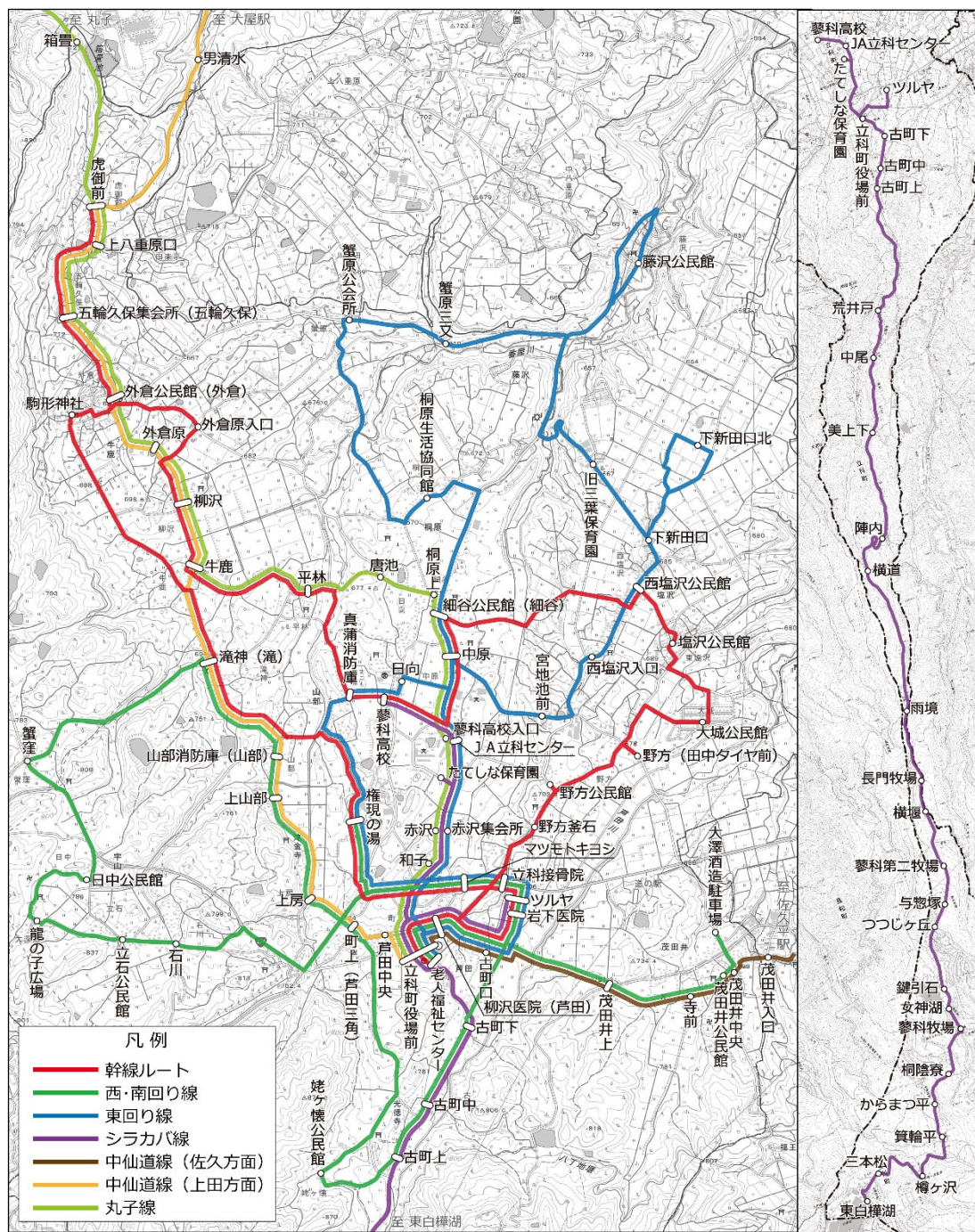


図. バス路線図 ※一部路線等は除く

（資料 立科町バス路線案内 令和5年（2023年）4月改定版）

表 公共交通の運行状況

路線名		運行事業者	運行区間	運行便数	運行曜日
路線バス(たてしなスマイル交通)	幹線ルート	望月ハイヤー(有)	立科町役場前～虎御前～立科町役場前	10 便/日	月～金
	西・南回り線	望月ハイヤー(有)	立科町役場前～姥ヶ懐公民館～立科町役場前	6 便/日	月・水・金
	東回り線	望月ハイヤー(有)	立科町役場前～藤沢公民館～立科町役場前	6 便/日	火・木・土
	シラカバ線	東信観光バス(株)	蓼科高校～東白樺湖	12 便/日	毎日
	シラカバ線シャトル便	東信観光バス(株)	東白樺湖～長門牧場	9 便/日	7～9 月 特定日
路線バス(町外アクセス路線)	中仙道線(佐久市方面)	千曲バス(株)	蓼科高校～中込駅	9 便/日	月～金 ※祝日除く
	中仙道線(上田市方面)	東信観光バス(株)	立科町役場前～大屋駅	19 便/日	毎日
	丸子線	東信観光バス(株)	立科町役場前～丸子駅	12 便/日	月～土 ※祝日除く
	白樺湖・車山高原線 ※観光特化型運行	アルピコ交通(株) ※自主運行路線	車山高原～東白樺湖～茅野駅	6 便/日	毎日
一般タクシー	望月ハイヤー(有)	—			
たてしな 定額タクシーチケット	望月ハイヤー(有)	町が運賃の補填を行うことで、タクシーを複数の目的地まで定額かつ低運賃で利用できるサブスクリプション形式の輸送サービス。町内の中仙道線(佐久方面)の停留所から佐久市内の佐久平駅、浅間総合病院、佐久医療センターまでを移動する際に利用することができる。			
福祉型デマンドタクシー	望月ハイヤー(有)、 介護・福祉タクシーはね	たてしなスマイル交通が通っていない地域の居住者、身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳(1級又は2級)を所有する方、要介護(支援)認定を受けた方、運転免許証を返納した方は、利用者手帳を提示することで1乗車 600 円の負担で、タクシーを利用できるサービス。			
蓼科高校通学バス		蓼科高等学校育成会が町の補助金を受けて運行する通学専用バスで、蓼科高校の生徒のみが利用可能なバス。東御市の田中駅、小諸市の東小諸駅、佐久市の中込駅から学校までを運行している。			
川西赤十字病院送迎バス	川西赤十字病院	川西赤十字病院で診療予約された方を対象として、病院から自宅までを無料で送迎するサービス。診療予約の時間、診療終了時間に合わせて運行する。			

※令和5年(2023年)10月時点、運行便数は往復

4-2. 町内公共交通の利用状況

4-2-1. 路線バスの利用状況

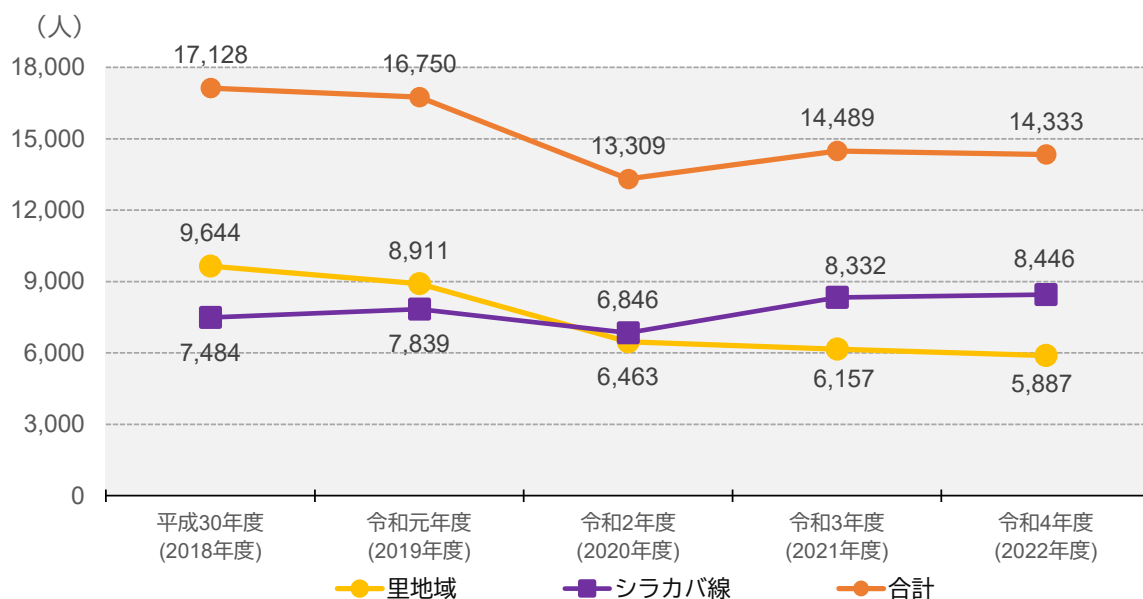
(1) たてしなスマイル交通

① 年間利用状況

たてしなスマイル交通の利用者数は、平成30年度（2018年度）以降は若干の減少傾向となっています。

令和2年度（2020年度）は、新型コロナウイルス感染拡大により外出機会が減少した影響もあり利用者数が大きく減少しています。

里地域では令和4年度（2022年度）もその影響が続いていますが、シラカバ線では新型コロナウイルスの感染拡大前以上の利用者数まで回復しています。



※里地域：幹線ルート、西・南回り線、東回り線、西回り線、東・南回り線の合計

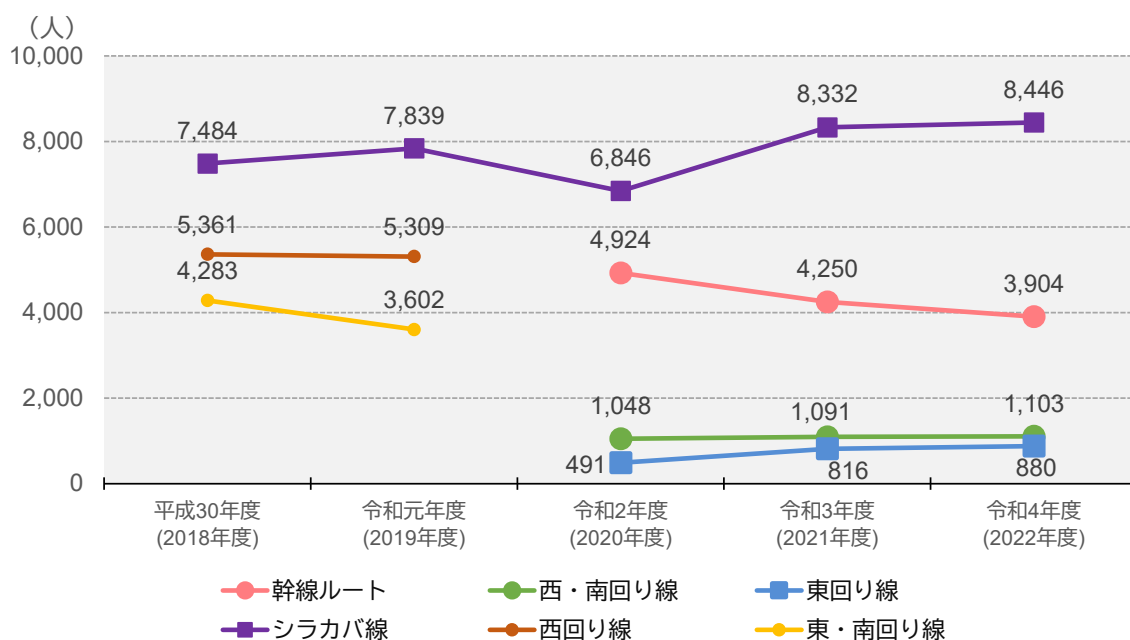


図. たてしなスマイル交通の利用状況（上段：里地域・シラカバ線 下段：路線別）

※令和2年（2020年）から路線を再編し、幹線ルート、西・南回り線、東回り線、シラカバ線の4路線での運行となっている。

（資料 立科町）

② 月別利用状況

令和4年度（2022年度）の月別利用状況をみると、シラカバ線は観光客の利用が多い8月が突出して多くなっています。その他の路線は、月別による大きな変化は見られません。

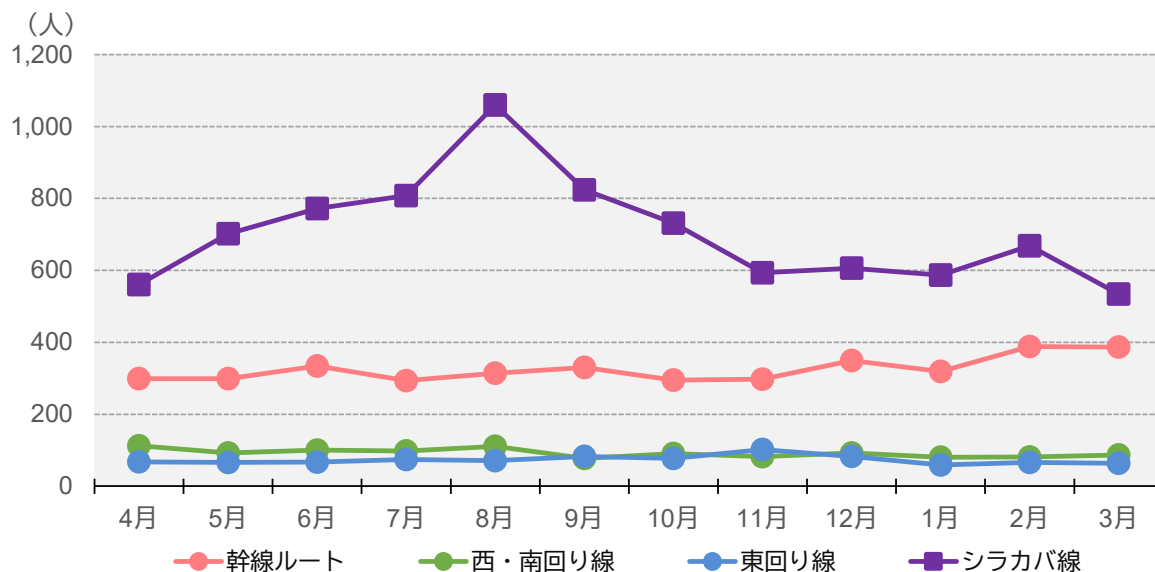


図. たてしなスマイル交通の月別利用状況（令和4年度（2022年度））

（資料 立科町）

③ 曜日別利用状況

令和4年度（2022年度）の曜日別利用状況をみると、平日は一定の利用があることが分かります。しかし、土日の利用は大幅に少ない状況となっています。

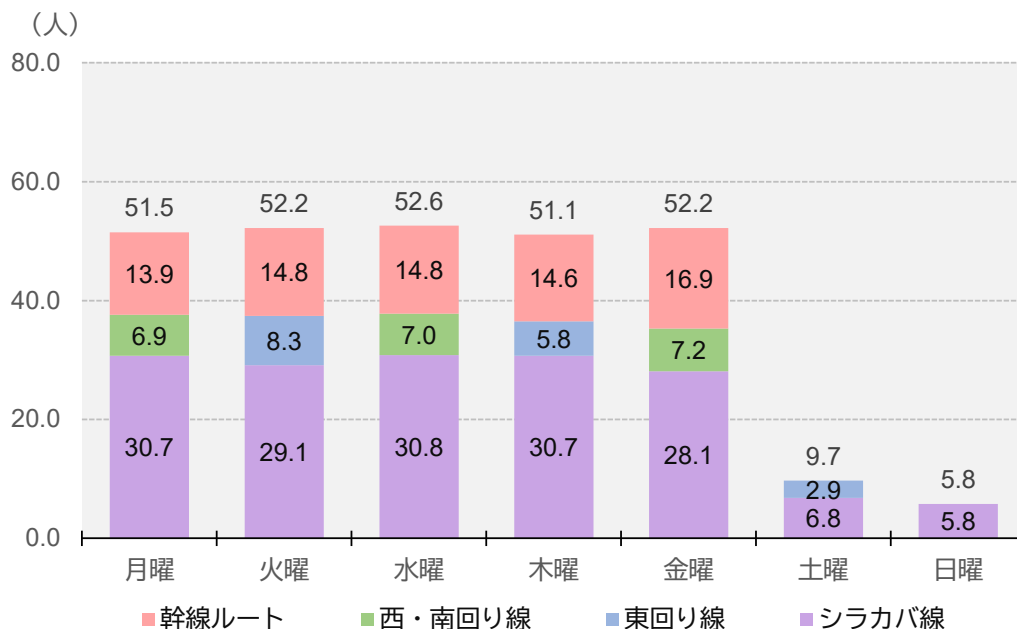


図. たてしなスマイル交通の曜日別利用状況（令和4年度（2022年度））

※西・南回り線は月・水・金、東回り線は火・木・土の運行

（資料 立科町）

④ 便別利用状況

【幹線ルート】

令和4年度（2022年度）の幹線ルートの便別利用状況は、9便の利用が最も多く、次いで1・2便の利用が比較的多く、その他便では利用者数が1人未満の便が多くなっています。

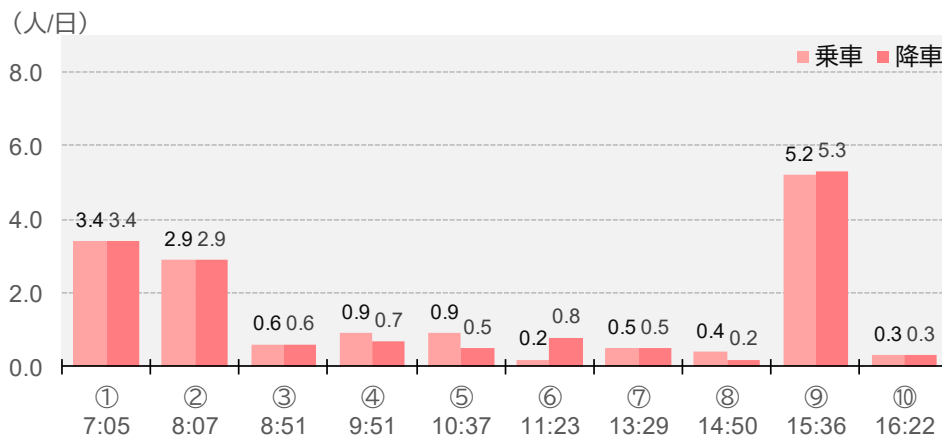


図. 幹線ルート 便別平均利用者数（令和4年度（2022年度））

※連続運行する便があるため、乗車・降車で利用者数が異なっている。（以下同様）

（資料 立科町）

【西・南回り線】

令和4年度（2022年度）の西・南回り線の便別利用状況は、2・3便の利用が多く、その他の便では利用者が1人以下となっています。1便（7:52発）は、令和4年度（2022年度）は年間を通して利用はありませんでした。

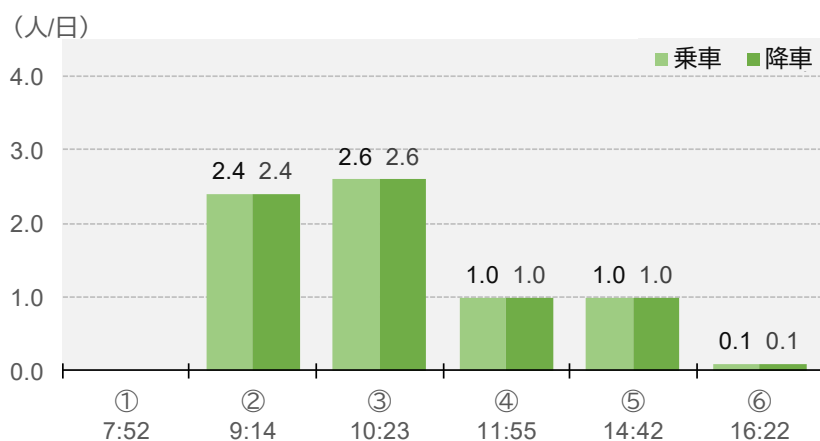


図. 西・南回り線 便別平均利用者数（令和4年度（2022年度））

（資料 立科町）

【東回り線】

令和4年度（2022年度）の東回り線の便別利用状況は、1・2・4便の利用が多く、その他の便では利用者が1人以下となっています。6便（15:36発）は、令和4年度（2022年度）は年間を通して利用はありませんでした。

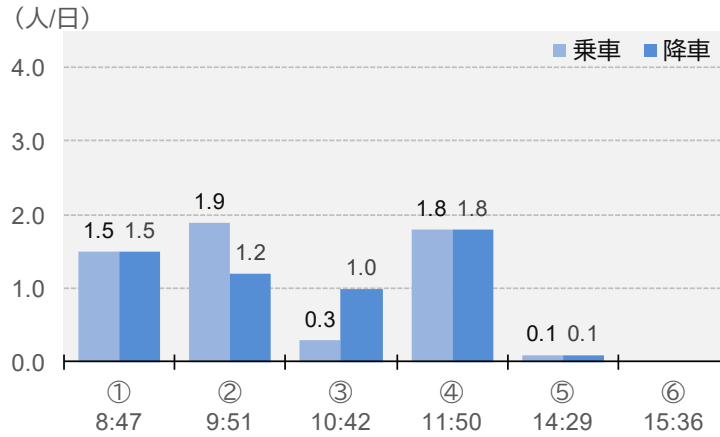


図. 西・南回り線 便別平均利用者数（令和4年度（2022年度））

（資料 立科町）

【シラカバ線】

令和4年度（2022年度）のシラカバ線の便別利用状況は、通学時間帯の1便と11便の利用は多いものの、その他の便では利用者数が2人未満となっています。

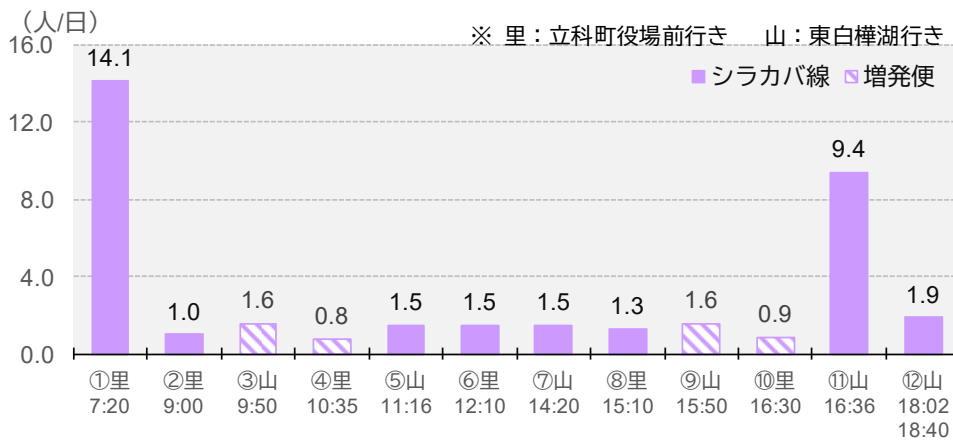


図. シラカバ線 便別平均利用者数（令和4年度（2022年度））

（資料 立科町）

⑤ 停留所別利用状況

【幹線ルート】

令和4年度（2022年度）の幹線ルートの1運行日あたりの乗降者数をみると、立科町役場、塩沢公民館、蓼科高校及び五輪久保集会所での利用が特に多くなっています。バス停間流動（OD）は、塩沢公民館～立科町役場前等の移動が特に多くなっています。

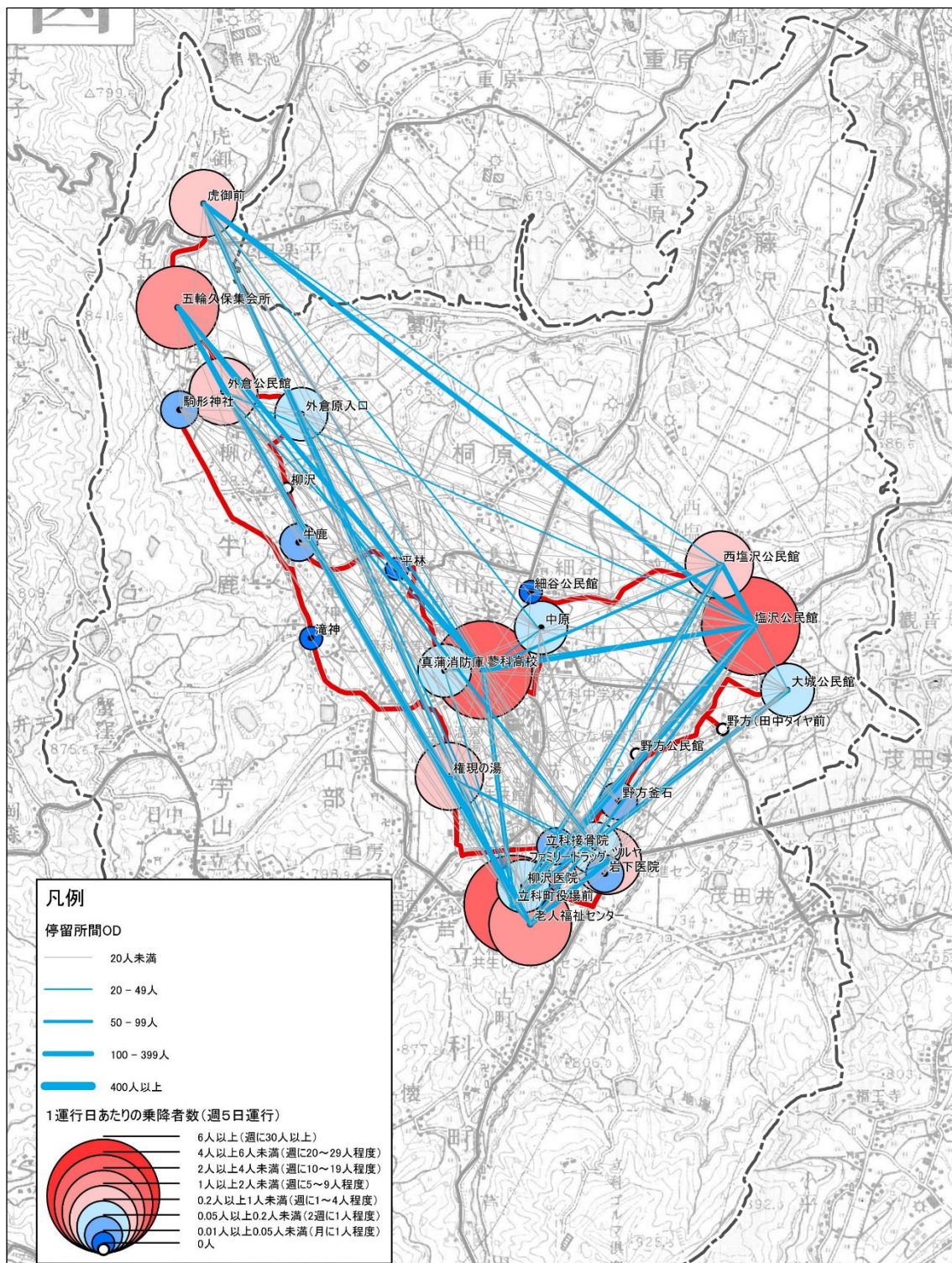


図. 幹線ルート 1運行日あたりの乗降者数及び停留所間流動（令和4年度（2022年度））

※バス停間流動（OD）は、バス停別乗降者数をもとに算出した推計値。

（資料 立科町）

【西・南回り線】

令和4年度（2022年度）の西・南回り線の1運行日あたりの乗降者数をみると、ツルヤ、蟹窪、権現の湯、立科町役場、柳沢医院では日平均1人以上の利用がありますが、その他のバス停では利用が少なく、利用がほとんどないバス停も存在します。バス停間流動（OD）は、権現の湯～立科町役場前等の移動が特に多くなっています。

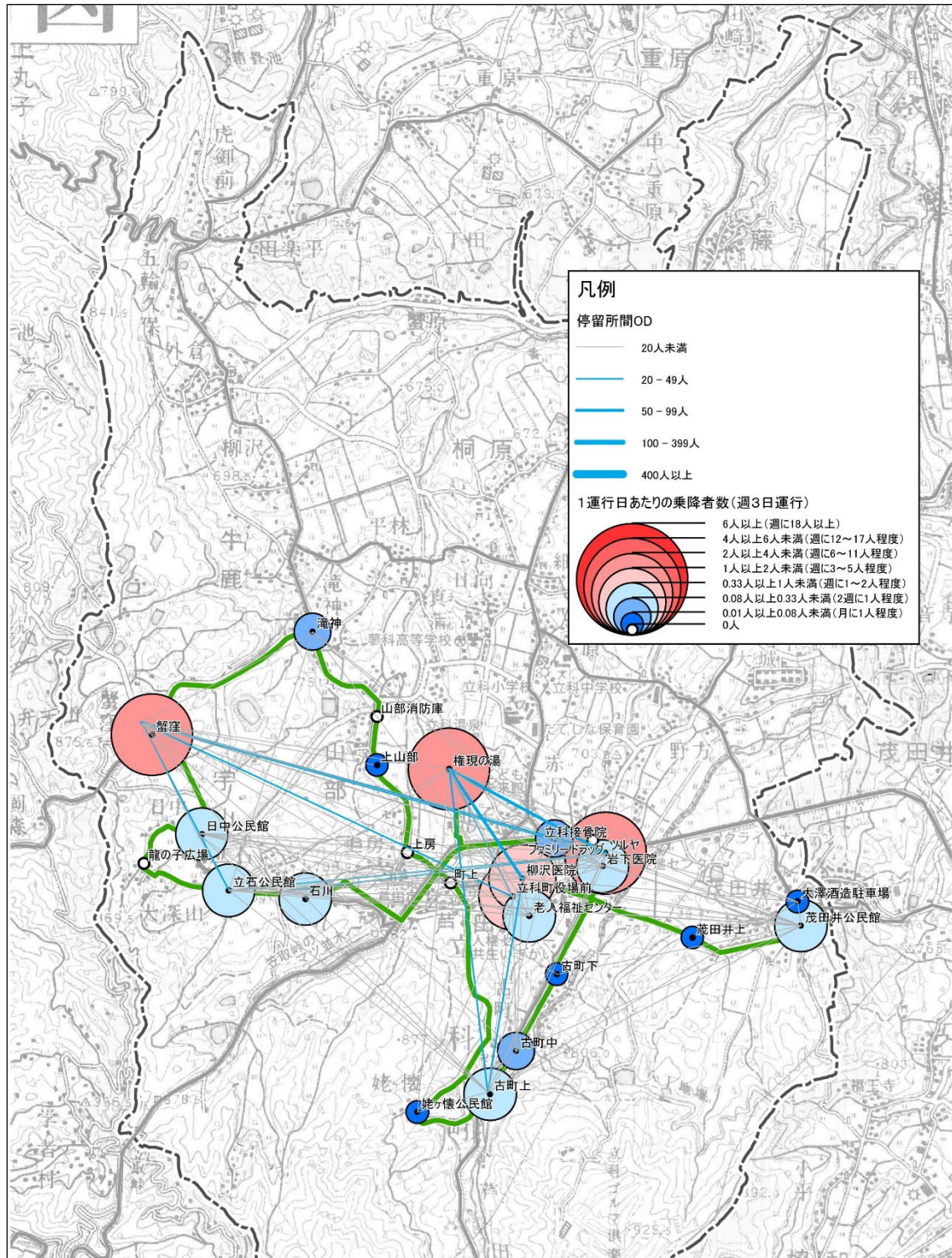


図. 西・南回り線 1運行日あたりの乗降者数及び停留所間流動（令和4年度（2022年度））

※バス停間流動（OD）は、バス停別乗降者数をもとに算出した推計値。

（資料 立科町）

【東回り線】

令和4年度（2022年度）の東回り線の1運行日あたりの乗降者数をみると、ツルヤ、藤沢公民館、細谷公民館では日平均1人以上の利用がありますが、その他のバス停では日利用者数が1人未満となっています。バス停間流動（OD）は、細谷公民館～立科町役場前等の移動が特に多くなっています。

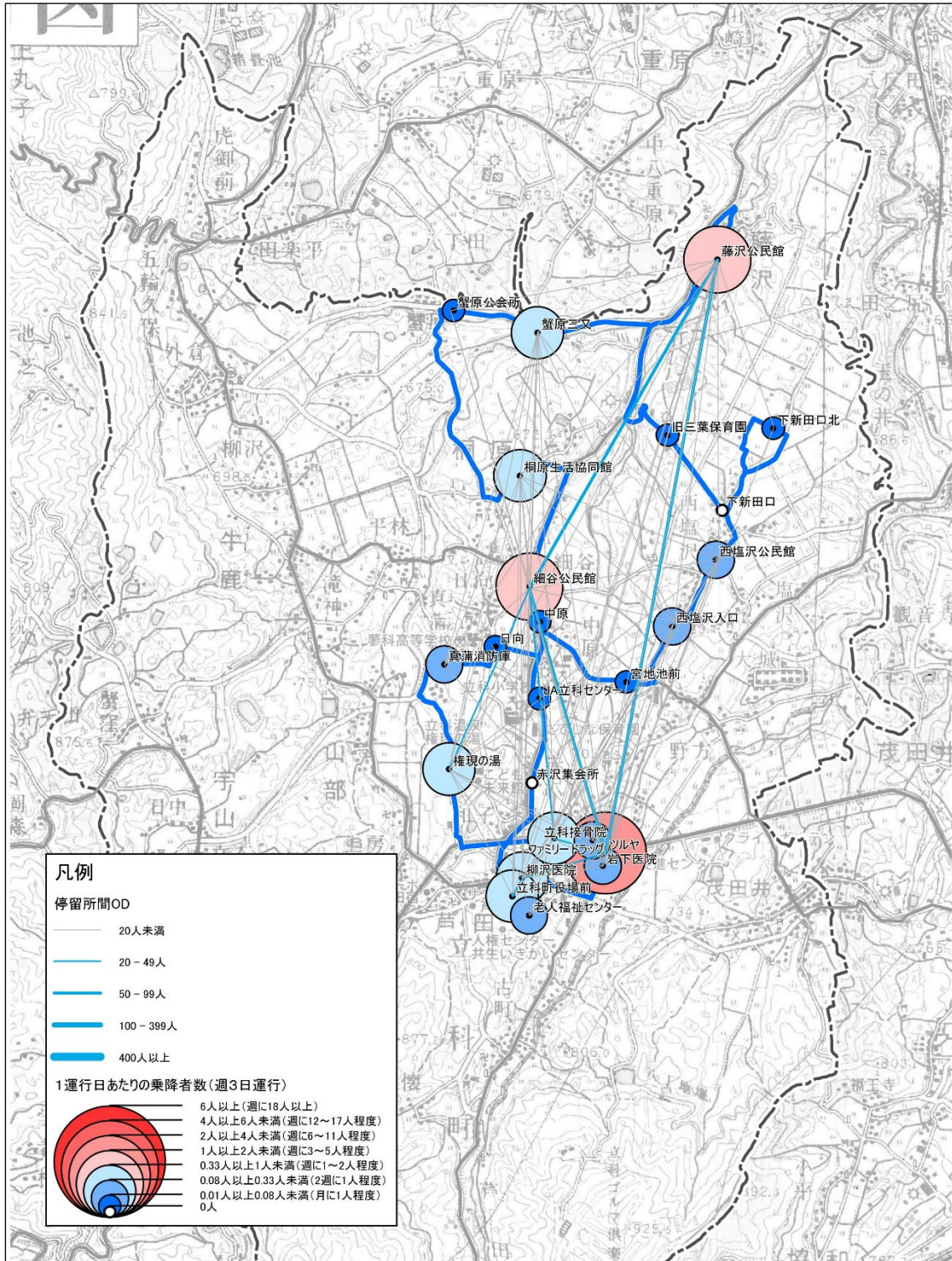


図. 東回り線 1運行日あたりの乗降者数及び停留所間流動（令和4年度（2022年度））

※バス停間流動（OD）は、バス停別乗降者数をもとに算出した推計値。

（資料 立科町）

【シラカバ線】

令和4年度（2022年度）のシラカバ線の1運行日あたりの乗降者数をみると、山地域では東白樺湖、蓼科牧場、女神湖、長門牧場で利用が多く、里地域では立科町役場、たてしな保育園、ツルヤでの利用が多くなっています。バス停間流動（OD）は、東白樺湖～たてしな保育園等の移動が特に多くなっています。

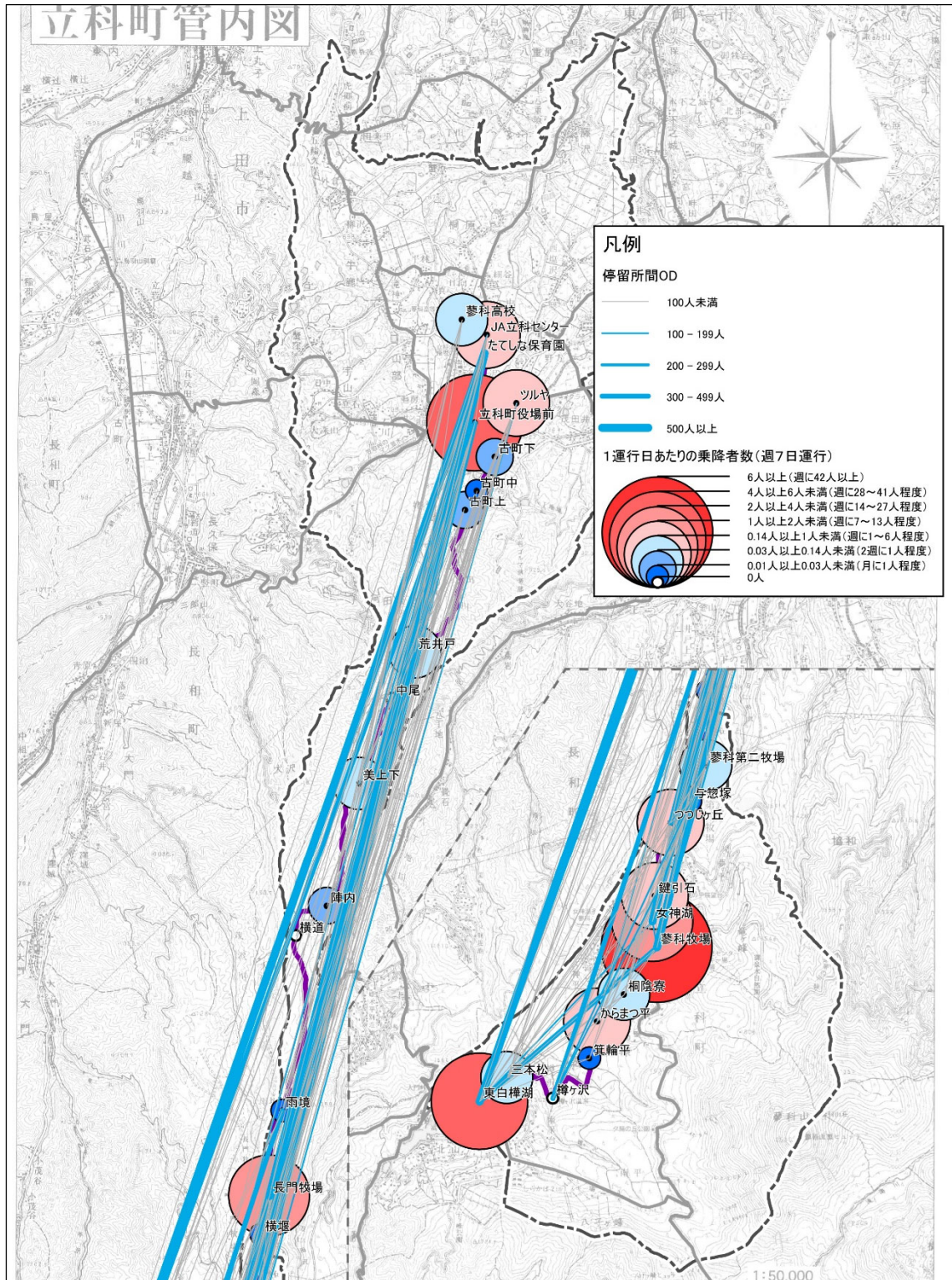


図. シラカバ線 1運行日あたりの乗降者数及び停留所間流動（令和4年度（2022年度））

※バス停間流動（OD）は、バス停別乗降者数をもとに算出した推計値。

（資料 立科町）

(2) シラカバ線シャトル便

シラカバ線シャトル便の利用状況をみると、運行を開始した令和2年度(2020年度)の利用状況は、運行開始直後の7月は利用者が少なくなりましたが、8月は利用者が3倍近く増加しました。しかし、令和3年度(2021年度)は利用者が半減しており、有料化やコロナ禍の影響が考えられます。

令和4年度(2022年度)の利用状況は、7月と8月は夏休み期間であることから日平均利用者数が14~15人程度となっていたのですが、9月はその半数以下の6人となっています。

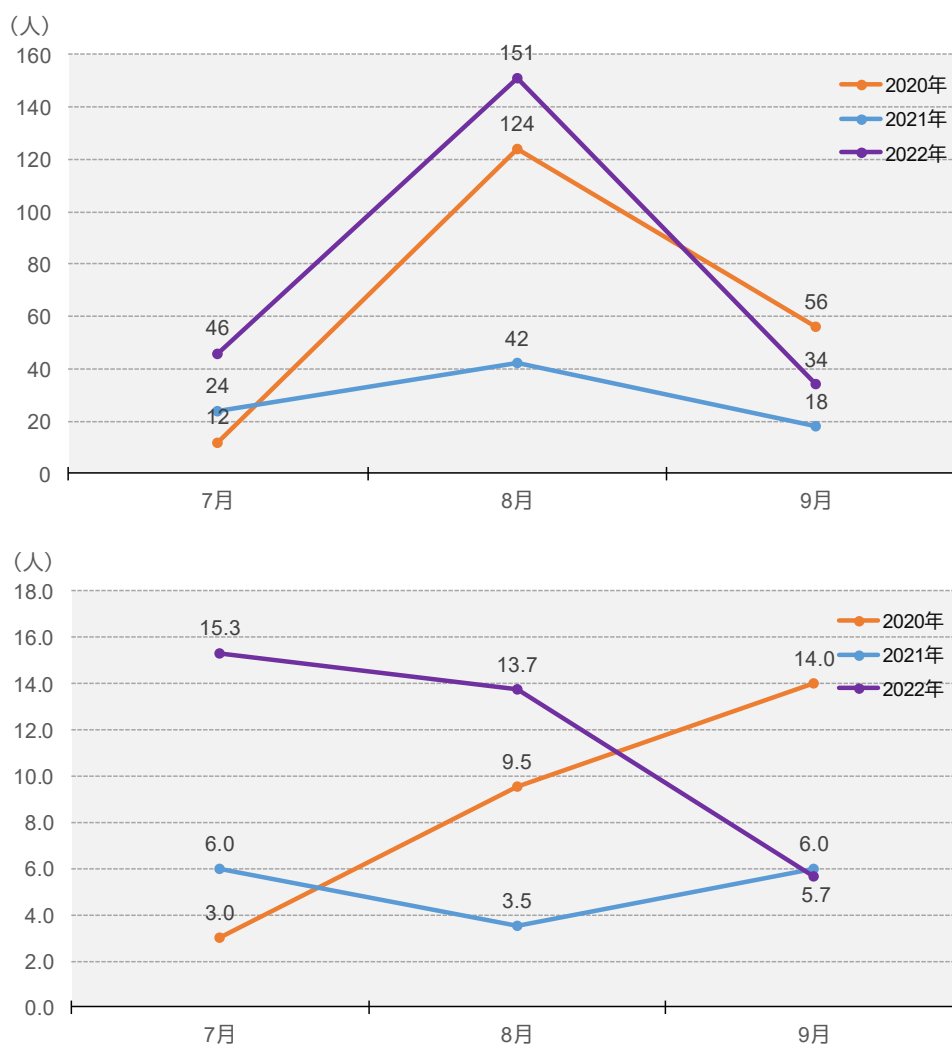


図. シラカバ線シャトル便の利用状況 (上段: 全体利用者数 下段: 日平均利用者数)

(資料 立科町)

表 シラカバ線シャトル便の運行日数

年度	運行日数			
	7月	8月	9月	計
令和2年度(2020年度)	4	13	4	21
令和3年度(2021年度)	4	12	3	19
令和4年度(2022年度)	3	11	6	20

(3) 中仙道線・丸子線

中仙道線（上田市方面）と丸子線の利用状況をみると、2路線とも新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、令和元年度（2019年度）から令和2年度（2020年度）にかけて減少しています。しかし、令和4年度（2022年度）には新型コロナウイルス感染拡大前の令和元年度（2019年度）の水準程度まで回復しています。

中仙道線（佐久市方面）の利用状況をみると、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、令和元年度（2019年度）※から令和3年度（2021年度）にかけて大幅に減少しています。令和4年度（2022年度）には運賃の値下げ等の影響もあり、前年度に比べると利用者の増加がみられます。

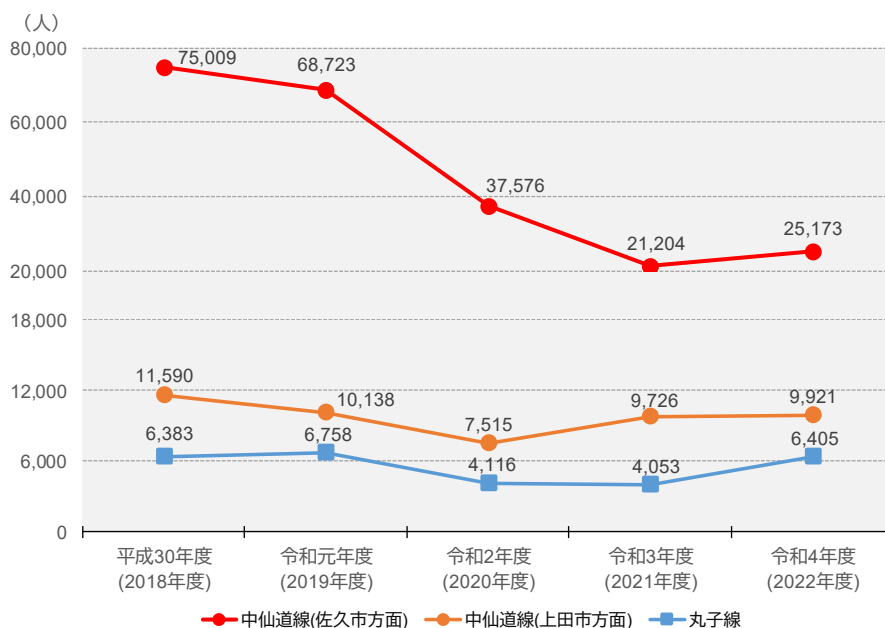


図. 中仙道線・丸子線の利用状況

※中仙道線（佐久市方面）はバス年度（前年度の10月～当該年度の9月）での統計
(資料 立科町)

4-2-2. 福祉型デマンドタクシー

福祉型デマンドタクシーの利用状況をみると、平成30年度（2018年度）から令和元年度（2019年度）にかけて大幅に増加しています。また、令和3年度（2021年度）にも増加していますが、令和4年度（2022年度）はほぼ横ばいとなっています。

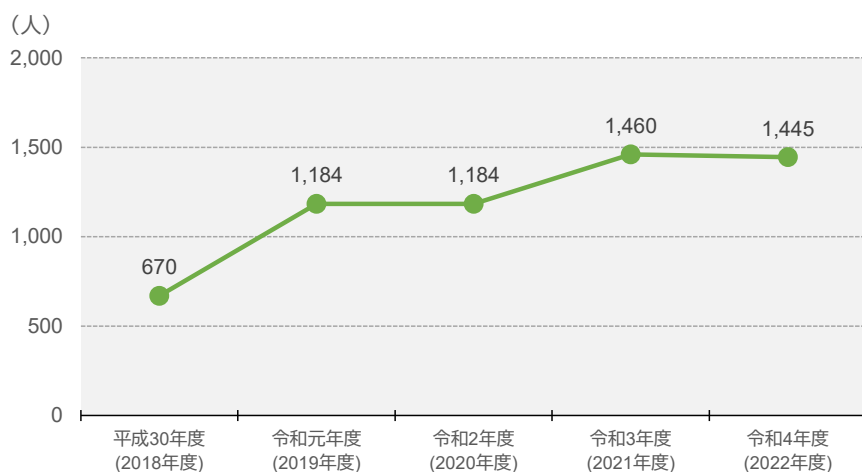


図. 福祉型デマンドタクシーの利用状況 (資料 立科町)

4-3. 公共交通のカバー状況

令和2年（2020年）の国勢調査メッシュ人口と停留所利用圏域^{*}を重ね合わせると、カバー率は84%となります。停留所は、人口集積が多くみられる地域に沿って概ね配置されていますが、藤沢地区や宇山地区、塩沢地区の一部などの人口分布が多くみられる地域で停留所が設置されていないところも存在しています。

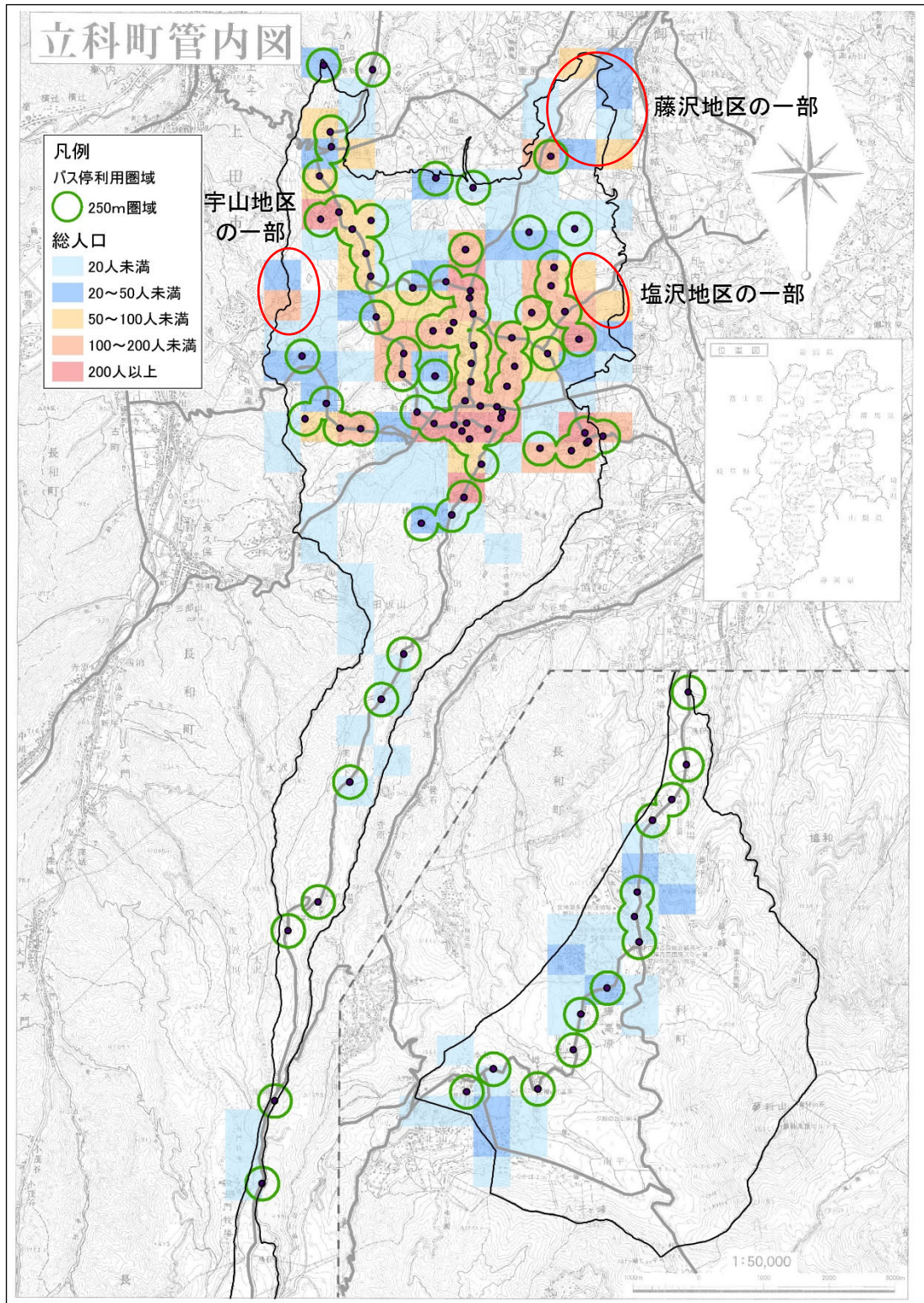


図. 人口分布の状況と停留所利用圏域

^{*}停留所利用圏域は一般的に停留所から300mとされているが、町の地形等を考慮し250mと設定した。

(資料 令和2年（2020年）国勢調査)

4-4. 公共交通に係る運行経費

公共交通に係る運行経費は、全路線で見ると町運行補助額と国・県補助金は平成30年度(2018年度)から令和元年度(2019年度)にかけては増加しています。町運行補助額は、令和4年(2022年度)に中仙道線(佐久方面)を町で運行補助を行うことになったことから、当該年度は増加しています。令和元年度(2019年度)以降は、運賃収入と国・県補助金は徐々に減少傾向となっています。

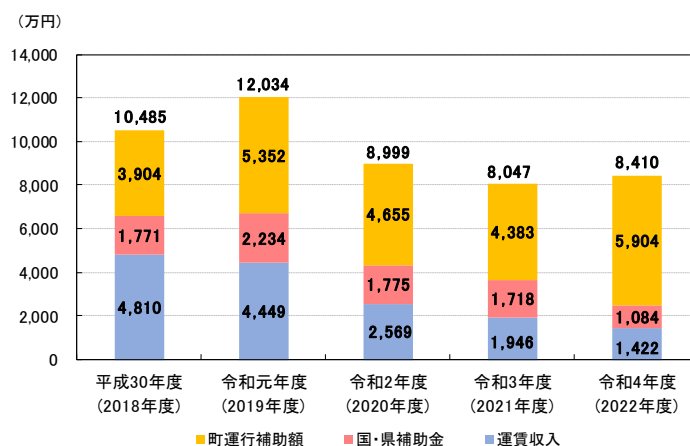


図. 公共交通に係る運行経費の推移 (全路線)

※各年度に含まれる中仙道線(佐久市方面)の数値はバス年度(前年度の10月～当該年度の9月)での統計

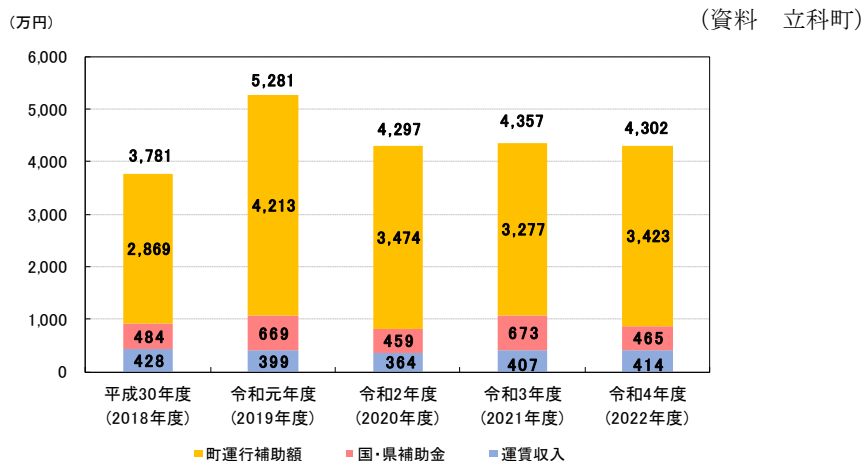


図. 公共交通に係る運行経費の推移 (たてしなスマイル交通)

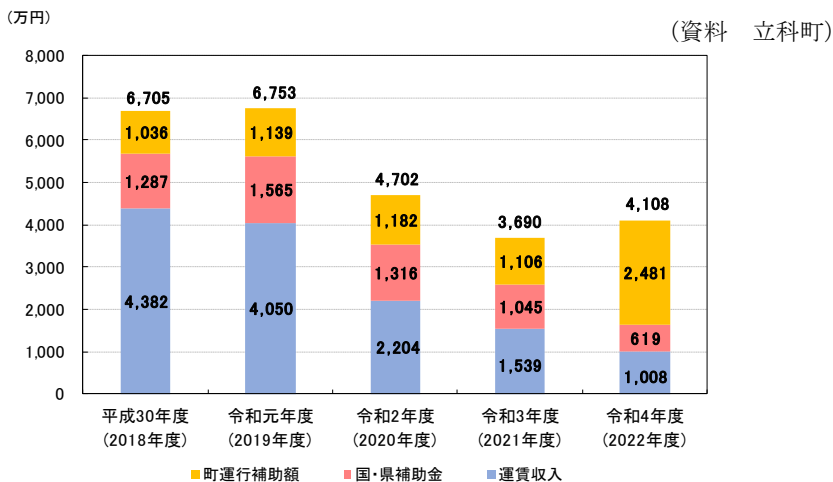


図. 公共交通に係る運行経費の推移 (中仙道線(佐久市方面、上田市方面)・丸子線)

※各年度に含まれる中仙道線(佐久市方面)の数値はバス年度(前年度の10月～当該年度の9月)での統計

5. 町民、関係者、公共交通利用者意識の把握

5-1. 公共交通に関する町民アンケート調査

5-1-1. 調査目的

立科町地域公共交通計画の策定にあたり、外出行動や公共交通の利用状況、今後の公共交通のあり方、公共交通に関する意見・要望などの住民意向を計画に反映することを目的に実施しました。

5-1-2. 調査概要

調査期間：令和 5 年（2023 年）8 月 22 日(火)～9 月 5 日(火)
 調査内容：無作為に抽出した町内の 1,000 世帯を対象にアンケート調査を実施
 調査は郵送による配布、回収とした
 回答数：配布 1,000 世帯、回収数 347 世帯（回答者 885 人）、回答率 34.7%

5-1-3. 調査結果

(1) 属性

① 居住地区・年代

・ 回答者の居住地区は芦田地区が約 3 割で、年代は 60 歳代以上が約半数を占める。

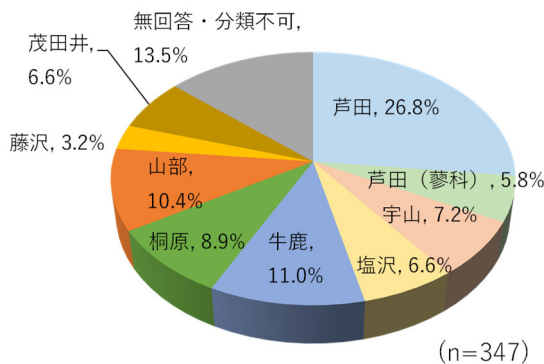


図. 回答者の居住地（世帯）

※n=〇〇は、有効回答数を示す

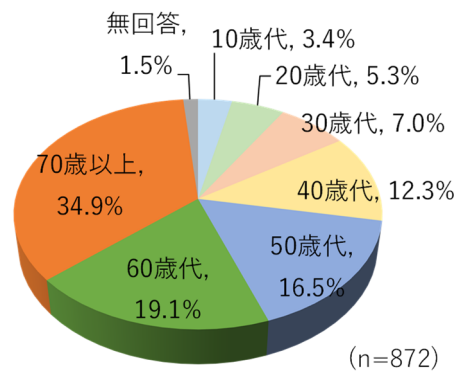


図. 回答者の年代

② 車・バイクの運転免許の所有有無

・ 回答者の 8 割以上が運転免許保有者で 70 歳以上でも 7 割以上が運転免許を持っている。

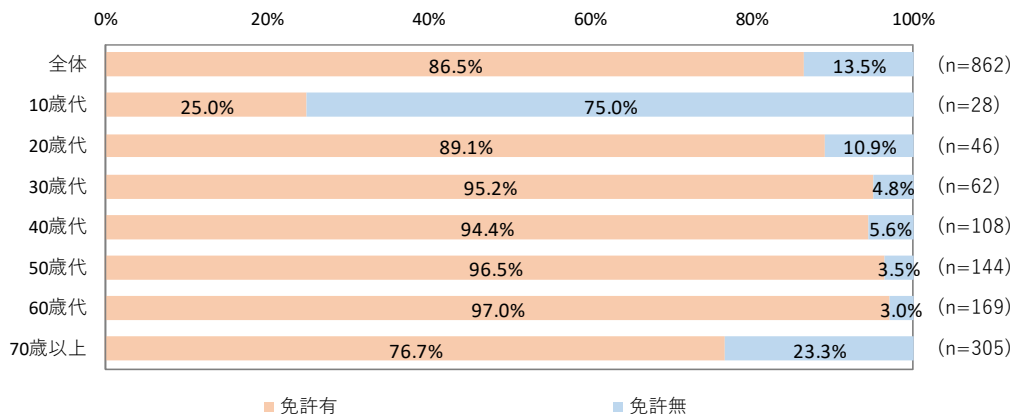


図. 車・バイクの免許の有無（年代別）

③ 最寄りバス停及びバス停までの所要時間

- 最寄りバス停は「立科町役場前」、「細谷公民館」等が特に多い。最寄りバス停までの所要時間は約7割がおよそ5分以内。芦田（蓼科）地区では約4割が最寄りバス停まで10分以上を要する。

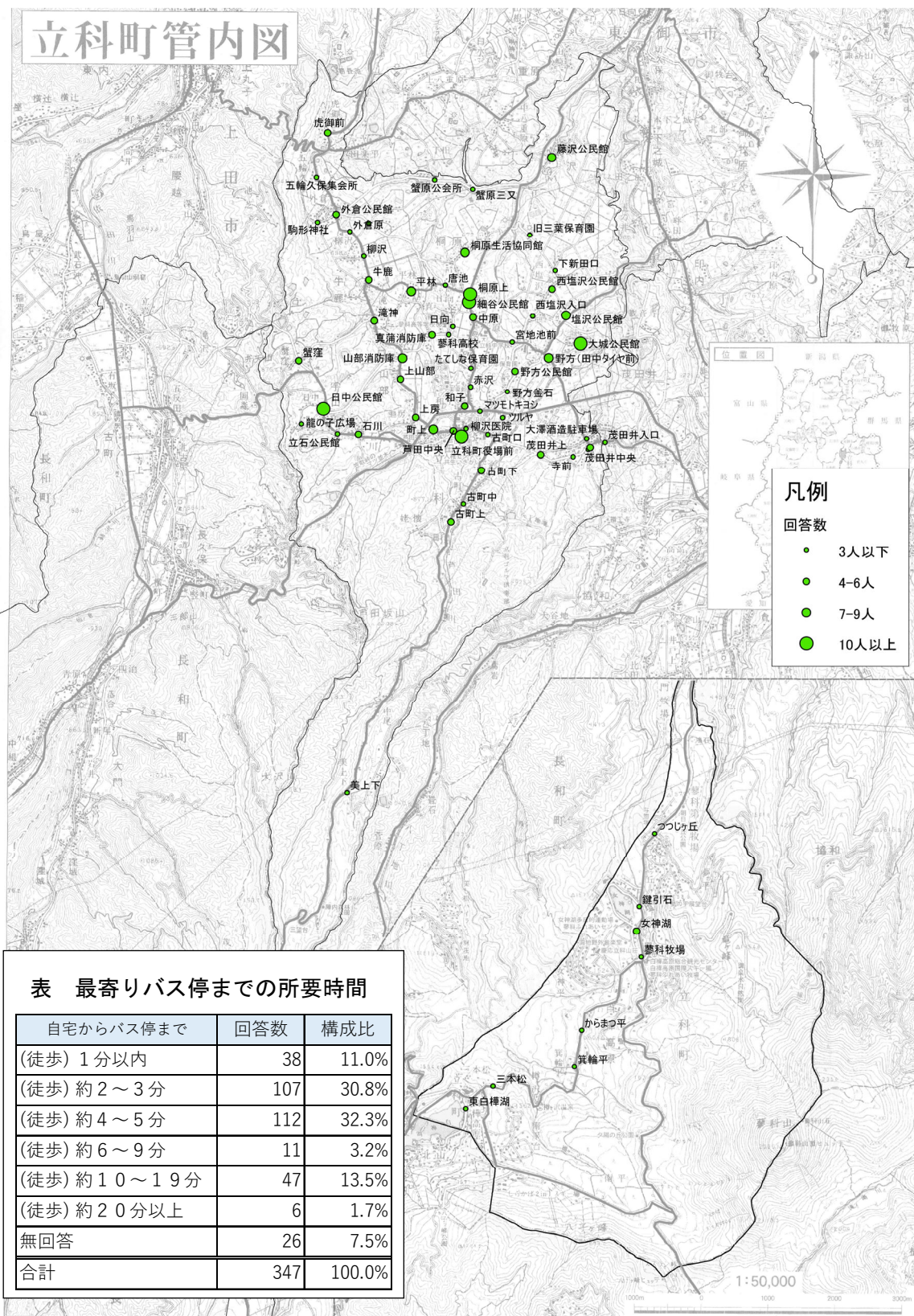


図. 最寄りバス停

(2) 平日と土日・祝日の外出行動

① 外出目的

・ 平日は約半数が「通勤」、「通学（部活あり、部活なし）」、土日・祝日は約 6 割が「買い物」で、10 歳代の約 4 割は「通学（部活あり）」。

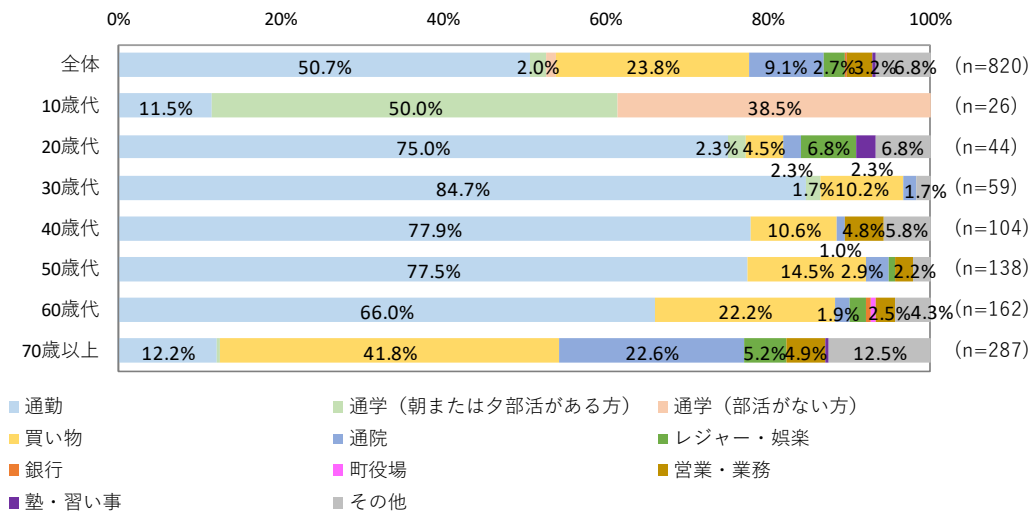


図. 平日（月～金曜日）の外出目的（年代別）

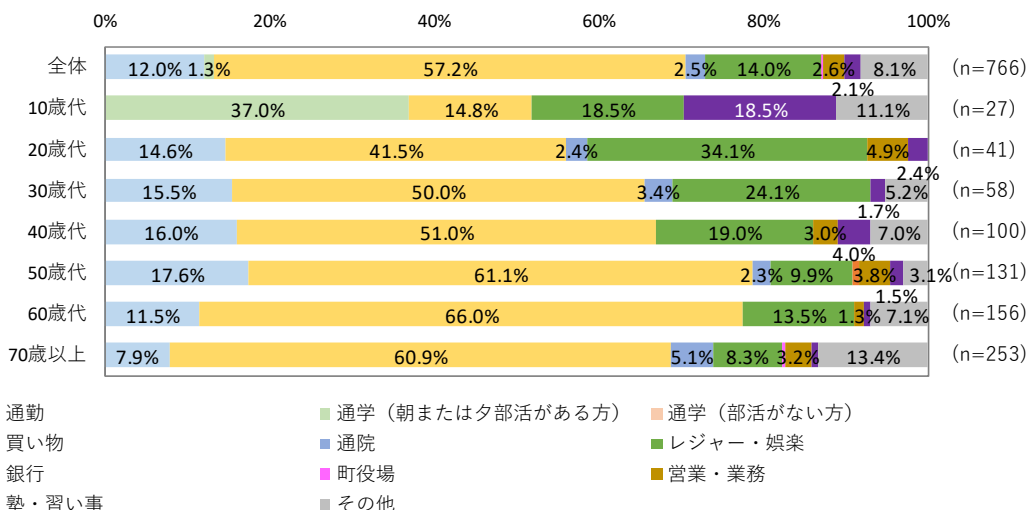


図. 土日・祝日の外出目的（年代別）

② 外出頻度

・ 年代別にみると、20 歳～50 歳代では 8 割程度が「ほぼ毎日」と回答している。一方、30 歳代以降では年齢が高くなるに従い「ほぼ毎日」という回答は低下し、60 歳代では約 7 割、70 歳代以上では 4 割弱となっている。

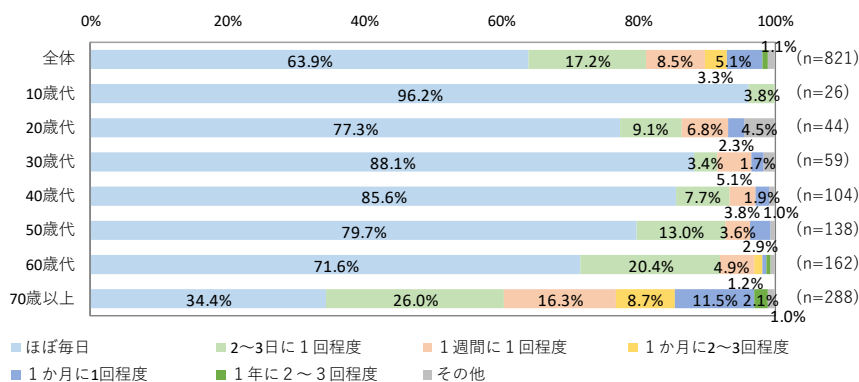


図. 平日（月～金曜日）の外出頻度（年代別）

③ 平日の外出時間・帰宅時間

・ 外出行動別の外出・帰宅時間（平日）をみると、通勤・通学は7～9時頃に外出し、17～19時頃に帰宅するパターンが多い。買い物は9～11時頃に外出し、帰宅時間は分散している。通院は午前中に外出し、帰宅時間は分散している。

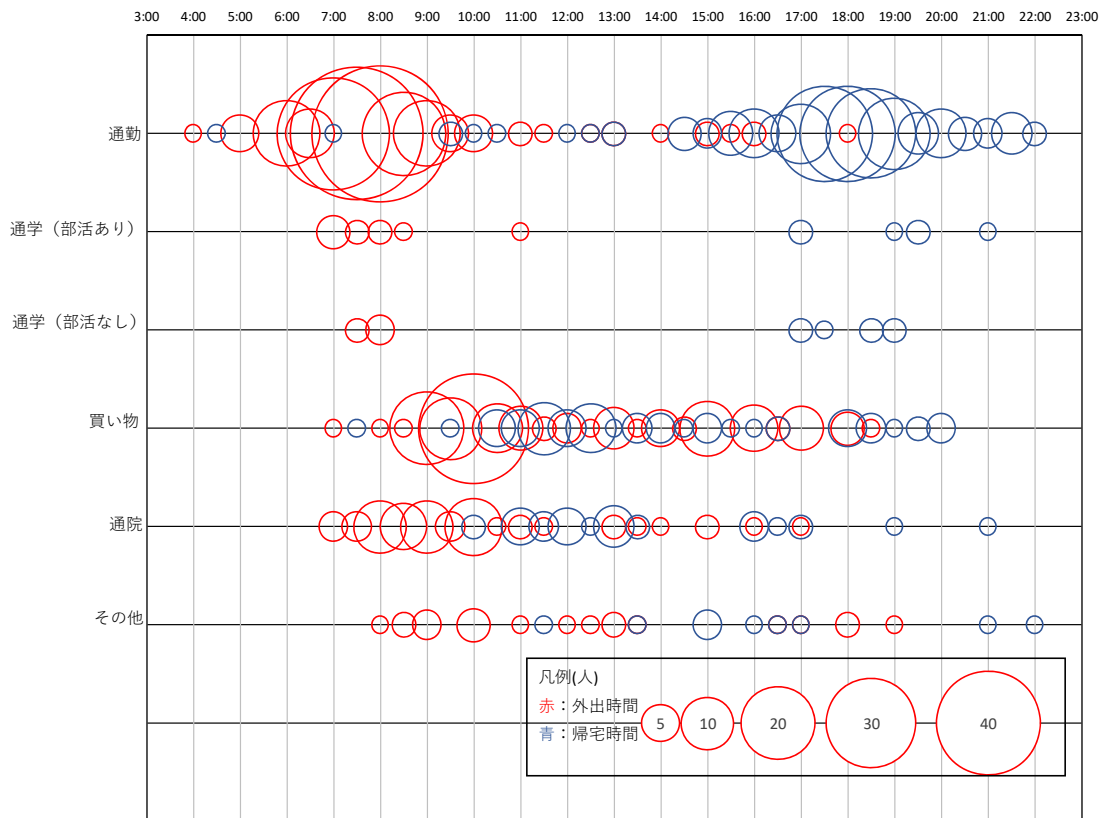


図. 外出行動別の外出・帰宅時間

④ 外出の目的地

・ 平日、土日・祝日ともに芦田地区と佐久市方面、上田市方面、牛鹿地区、塩沢地区、宇山地区、山部地区の流動が多くなっている。

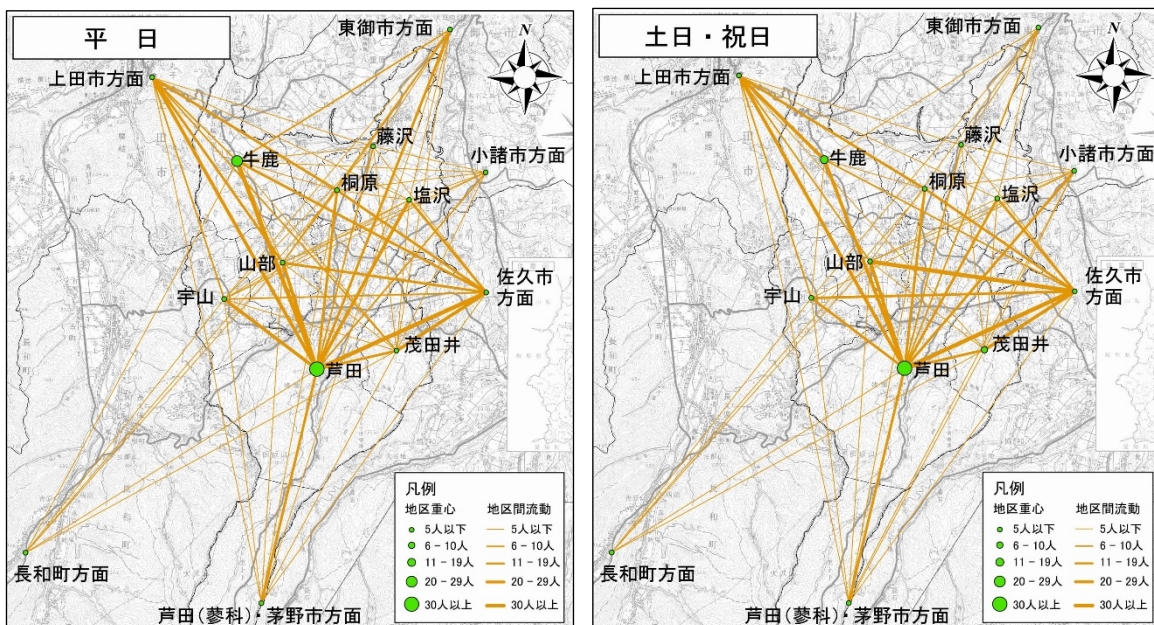


図. 地区間流動（平日、土日・祝日）

⑤ 外出の際の交通手段

- ・ 外出の際の交通手段は、8割以上が「自動車（自ら運転）」。
- ・ 10歳代では「自動車（家族等による送迎）」の割合が高い。
- ・ 前計画策定時のアンケート結果と比較すると、70歳以上では、「自動車（自ら運転）」が15ポイント上昇している。

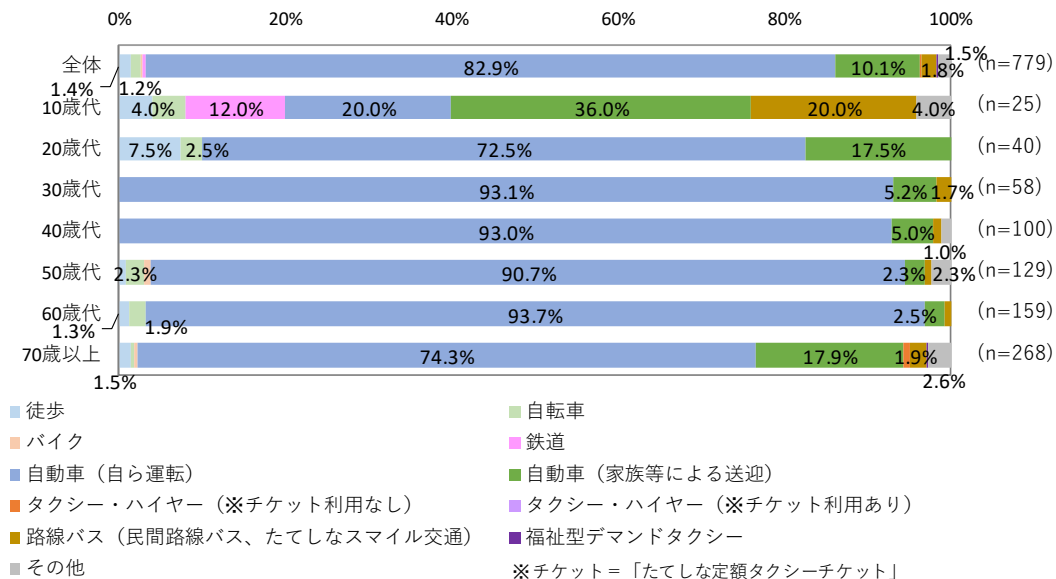


図. 平日の目的地へ出かける際の交通手段（年代別）

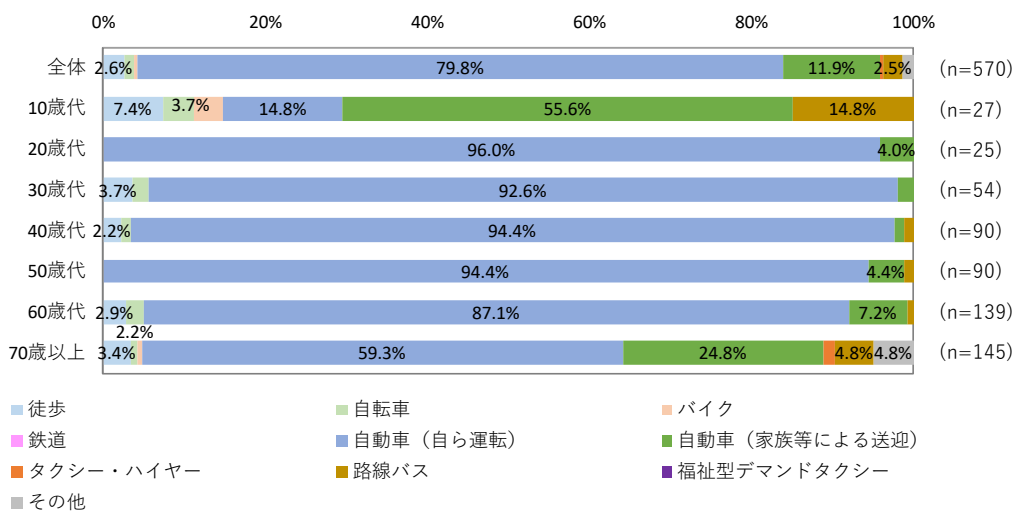


図. 前計画策定時のアンケート結果での平日の目的地へ出かける際の交通手段（年代別）

(1) 行政負担額について

- ・ 行政負担額については、「わからない」が約36%と最も多く、次いで「妥当な金額だと思う」が27%となっている。

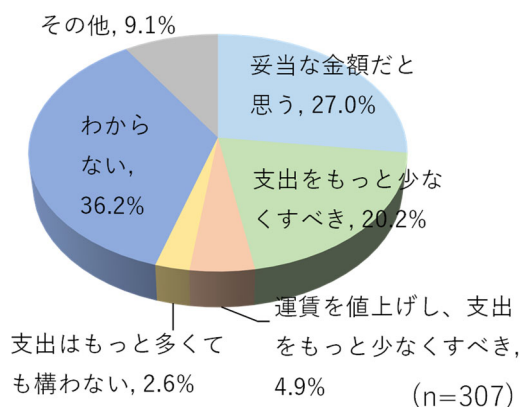


図. 行政負担額について

(2) 公共交通を利用しない理由と利用する場合の条件

- ・ 利用しない理由は「公共交通よりほかの手段が便利だから」が突出して多い。
- ・ 利用する場合の条件として「乗りたい時間・曜日に公共交通が走る」、「行きたい目的地まで公共交通ができる」が特に多い。

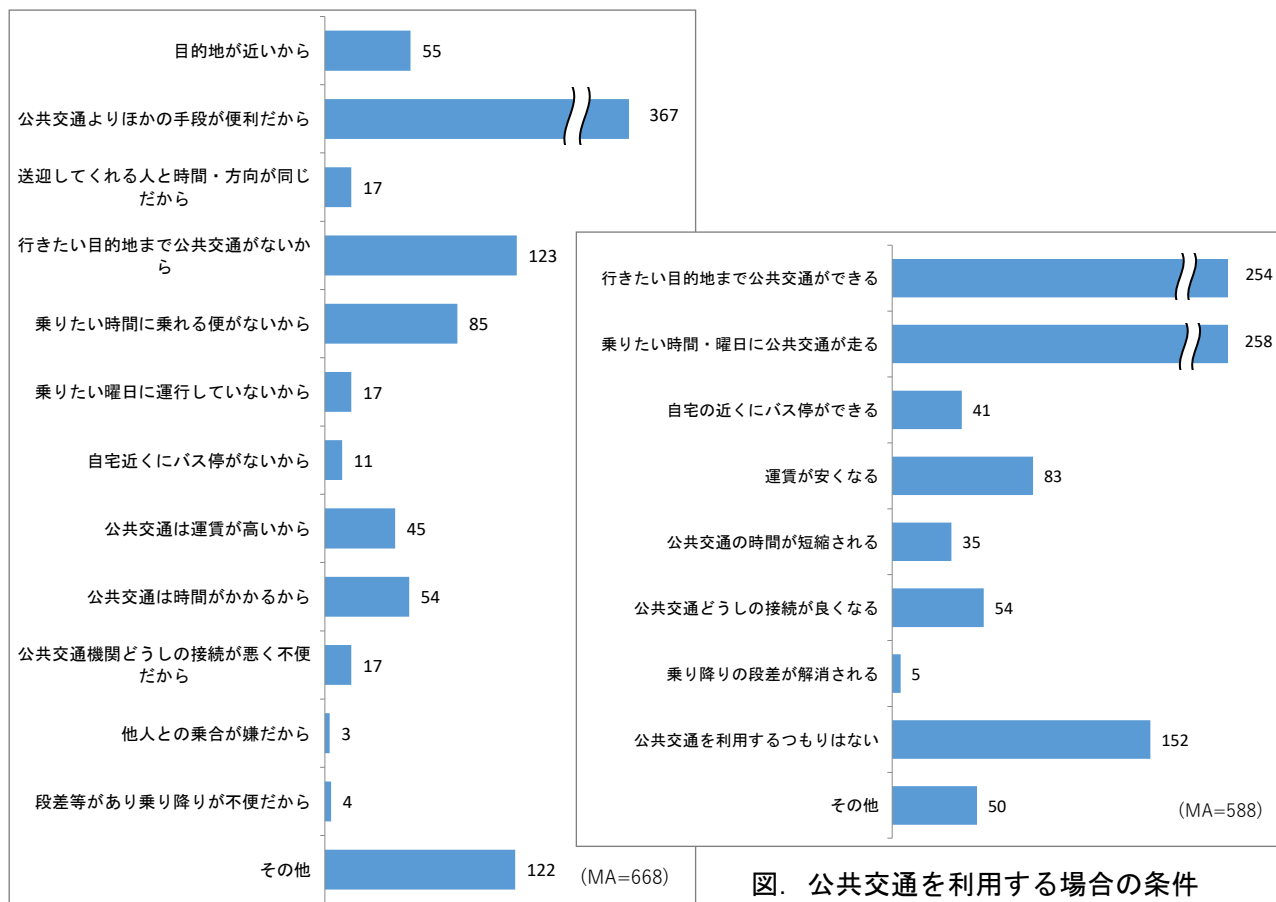


図. 公共交通を利用しない理由

※MA=〇〇は、複数回答における回答者数を示す

(3) 今後公共交通サービスを行うべき対象者と目的

- ・ 今後公共交通サービスを行うべき対象者と目的は、「高齢者の通院・買い物・役場周辺」が最も多い。

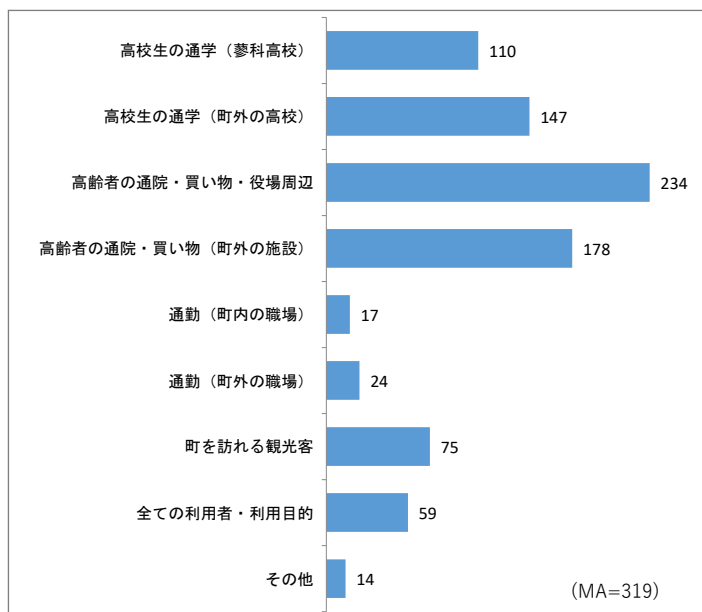


図. 公共交通サービスを行うべき対象者と目的

(4) 今後公共交通サービスを行うにあたっての公共交通の運行形態

- 前計画策定時のバス利用者アンケート調査では「路線上であればバス停以外の場所でも乗り降りできる制度の導入（フリー乗降型）」が最も多くなっているが、今回の調査では「朝夕の通勤・通学時間帯は定時定路線型の運行、日中時間帯はデマンド（予約式）とするなど、それぞれを組み合わせた運行」が最も多くなっている。

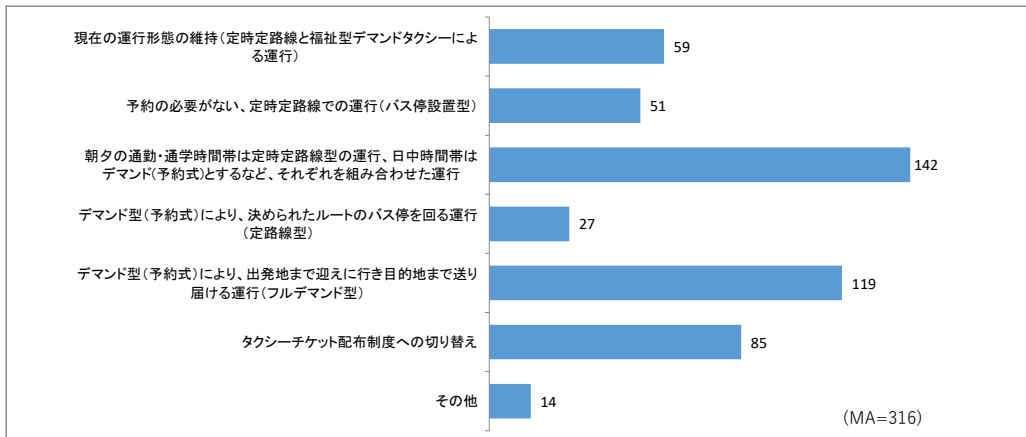


図. 公共交通サービスを行うにあたっての運行形態

前計画策定時における「今後の立科町の公共交通の運行形態について」

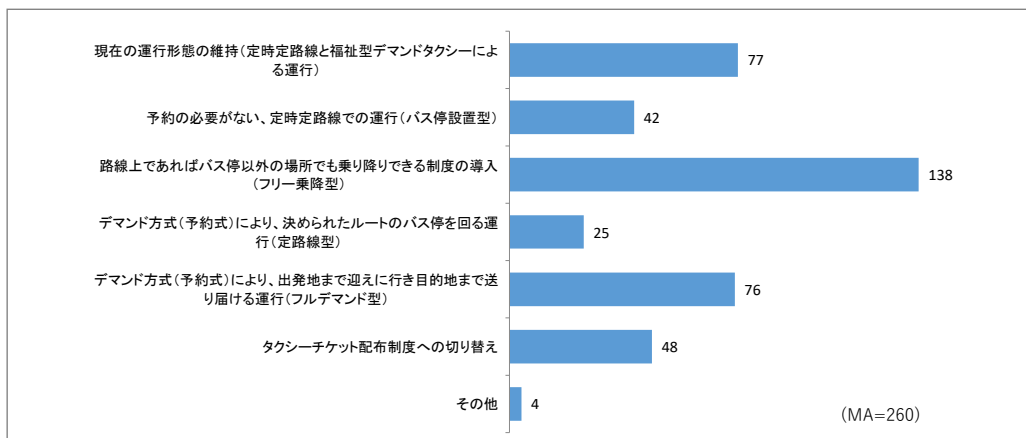


図. 前計画策定時のアンケート結果での今後の立科町の公共交通の運行形態について

(5) 今後の公共交通利用促進に向けて重要なこと

- 「わかりやすい運行ダイヤ、路線図等の作成・配布」が突出して多くなっている。

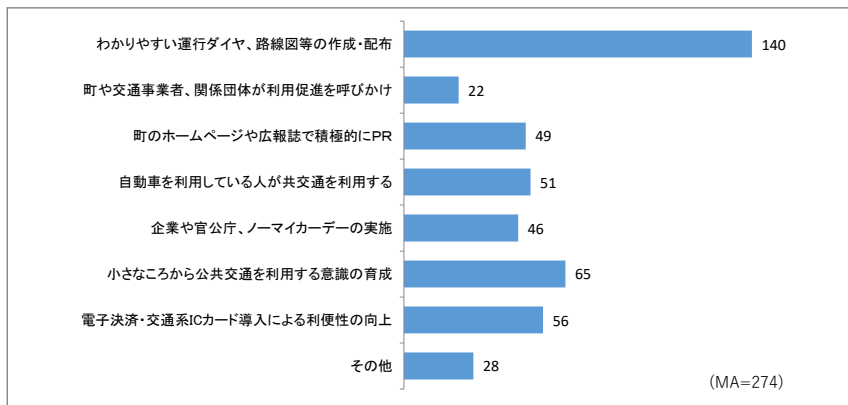


図. 公共交通利用促進に向けて重要なこと

5-2. たてしなスマイル交通等バス利用者アンケート調査

5-2-1. 調査目的

町内のバス利用者の利用者属性、利用目的、利用頻度、意見要望等の把握のためにアンケート調査を実施しました。

5-2-2. 調査概要

調査実施日：令和5年（2023年）9月20日（水）：幹線ルート、西・南回り線、
 中仙道線（上田方面）、中仙道線（佐久方面）
 21日（木）：シラカバ線、東回り線 22日（金）：丸子線、中仙道線（上田方面）
 24日（日）：シラカバ線（増発便）

調査時間：各路線の始発から最終便までの全運行便
 ※中仙道線（佐久方面）は「望月バスターミナル」と「茂田井入口」を起終点として調査を実施。

調査内容：利用者の方に直接アンケート調査を実施

回答数：124件
 （幹線ルート：19件、西・南回り線：8件、東回り線：4件、
 シラカバ線：27件、中仙道線（佐久方面）：32件、
 中仙道線（上田方面）：26件、丸子線：8件）

5-2-3. 調査結果

(1) 属性

① 居住地区と年代

- 町内を運行するバスの利用者は、約6割が町内在住者、19歳以下が半数以上を占めている。
- たてしなスマイル交通の利用者は、約6割が町内在住者、19歳以下が約33%、60歳以上が約45%となっている。

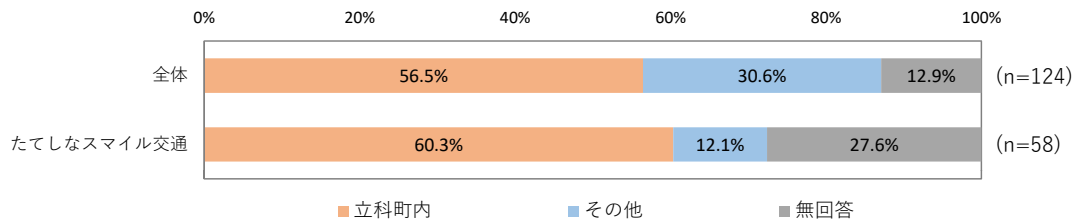


図. バス利用者の居住地

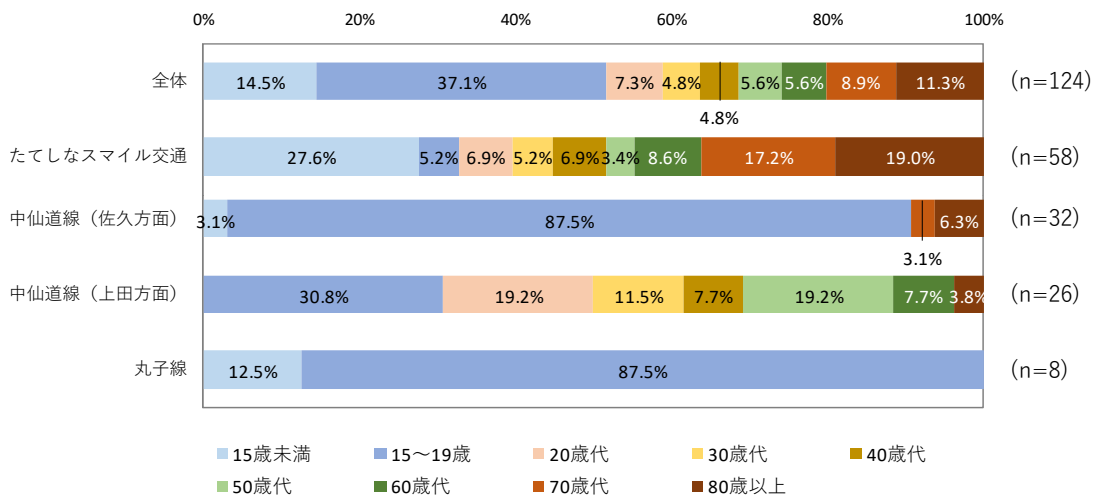


図. バス利用者の年代

② 自動車免許の有無

・ 利用者の約 7 割は運転免許非保有者である。

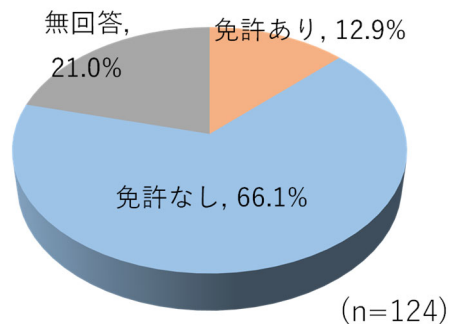


図. 運転免許の有無

(2) バスの利用目的

・ 「通学（部活あり、部活なし）」での利用がほぼ半数、利用頻度では毎日利用する方もほぼ半数となっており、利用者の大半は定期的な利用であると言える。たてしなスマイル交通に着目すると、「通勤」・「通学」で約 58%、次いで「買い物」が約 16%、「その他」が 11%となっている。路線別の特徴としては、幹線ルートは「通勤」が全体の 1/3 を占める、シラカバ線は約半数を「通学」が占める、東回り線は約 8 割が「買い物」目的での利用となっている。

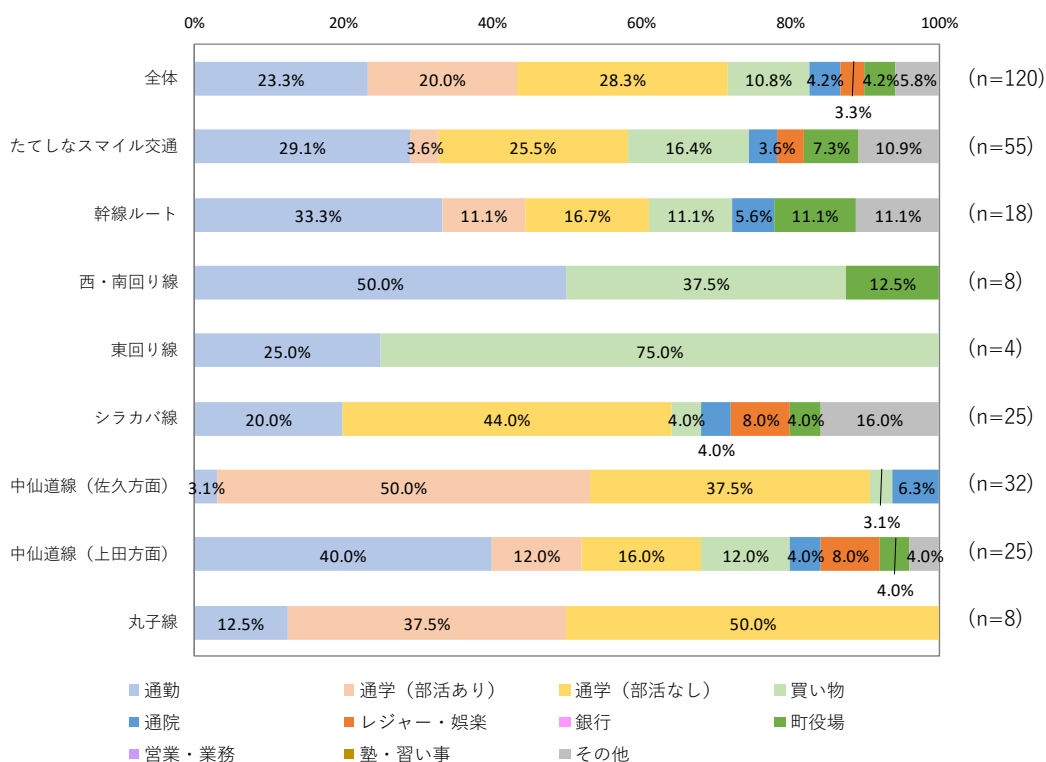


図. 利用目的（路線別）

(3) バスの利用頻度

・ たてしなスマイル交通の利用頻度をみると、約4割が「毎日」と回答しており、次いで「1週間で1~4日」が約16%を占めている。路線別では、幹線ルートとシラカバ線では約5割が「毎日」と回答しており、西・南回り線と東回り線は曜日運行のため「1週間で1~4日」が大半を占めている。

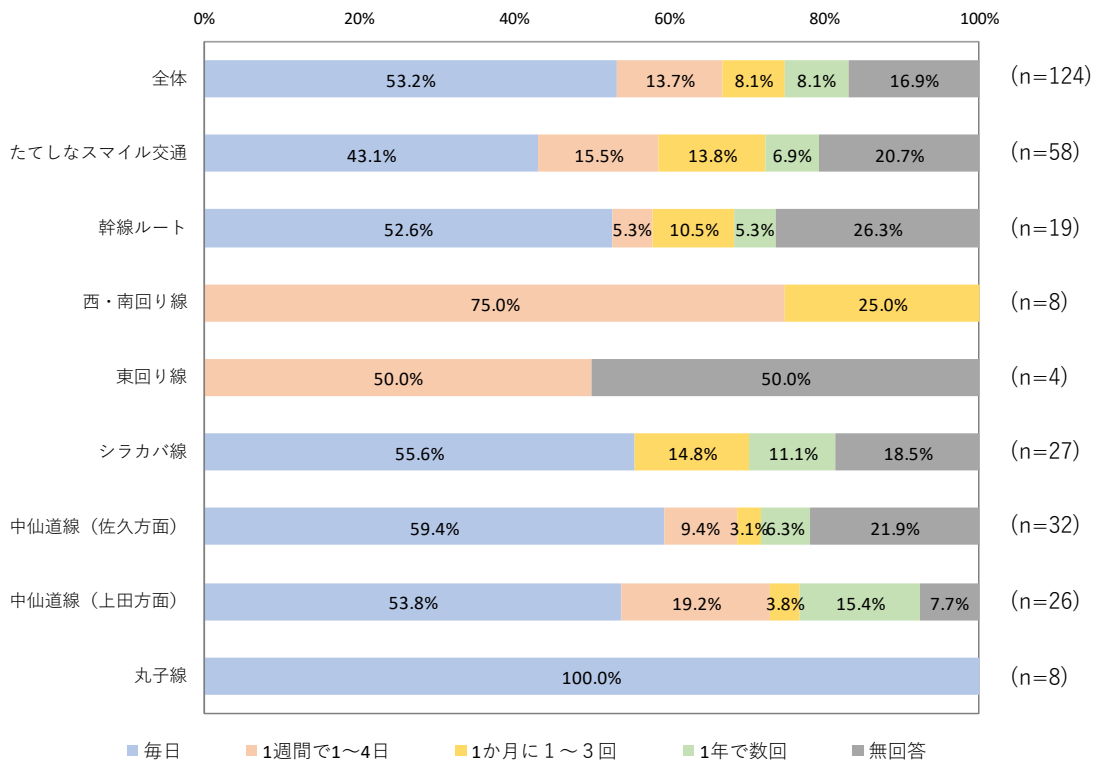


図. 利用頻度 (路線別)

(4) バスの満足度

・ たてしなスマイル交通利用者の満足度 (満足+やや満足) は、70%となっており、前計画策定時の約79%よりも9ポイント減少している。

前回 (平成30年度 (2018年度)) 調査時

今回 (令和5年度 (2023年度)) 調査時

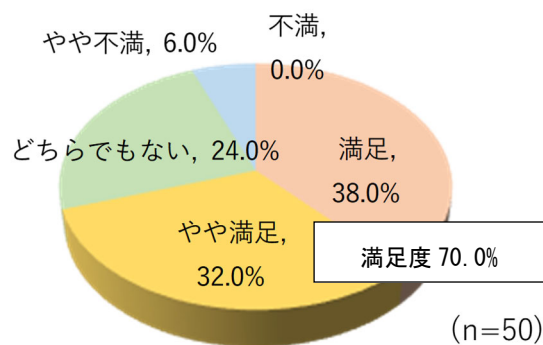
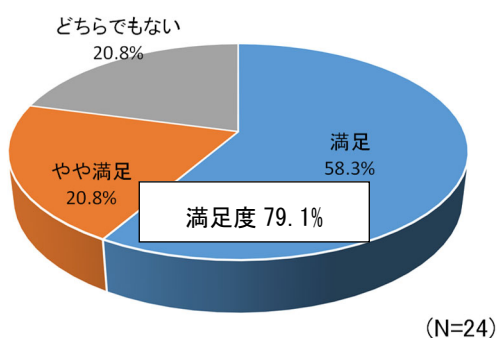


図. たてしなスマイル交通利用者の満足度の比較

(1) 今後の立科町の公共交通の運行形態について

- ・ たてしなスマイル交通の利用者では、「現在の運行形態の維持（定時定路線と福祉型デマンドタクシーによる運行）」の回答が多くなっている一方で、デマンド型の導入等は回答数のうち約4割を占めている。
- ・ 前計画策定時のバス利用者アンケート調査では「新たな運行形態に移行」は27人中4人（約15%）の回答であったが、今回の調査では「デマンド型の導入等」が35人中15人（約43%）となっている。

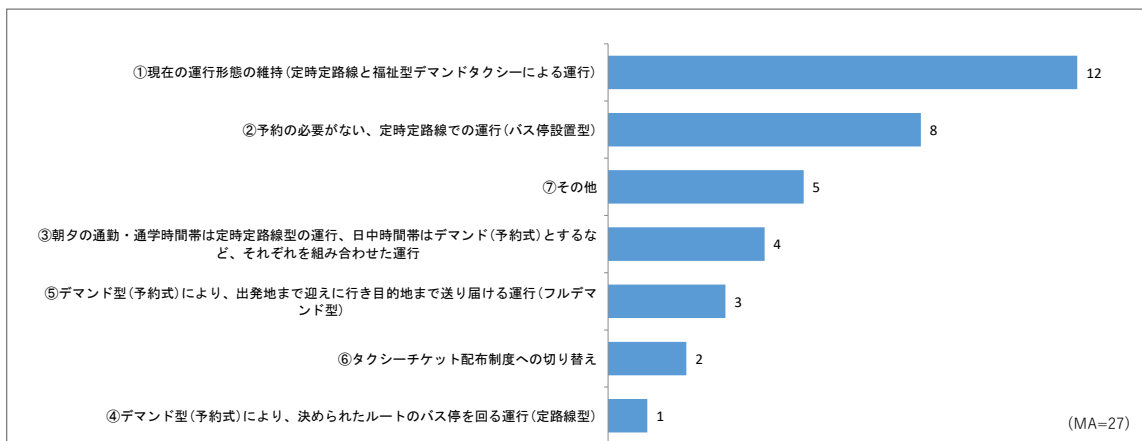


図. 今後の立科町の公共交通の運行形態について（たてしなスマイル交通利用者）

表 今後の公共交通の運行形態について（たてしなスマイル交通利用者）

今後の公共交通の運行形態	回答数	構成比
現在の運行形態（①・②）	20	57.1%
デマンド型の導入等（①・②以外）	15	42.9%
回答数計	35	100.0%

前計画策定時における「今後の立科町の公共交通の運行形態について」

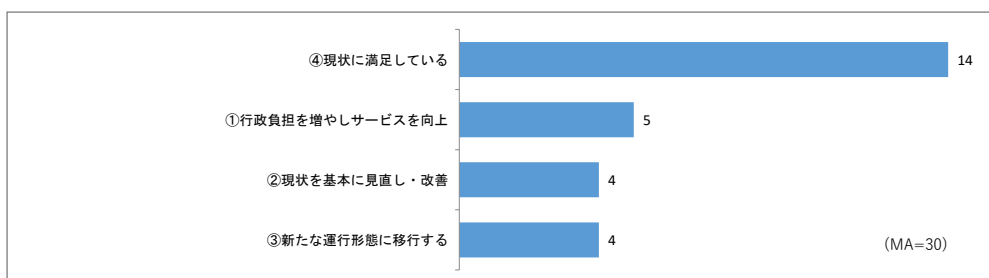


図. 前計画策定時のアンケート結果での今後の立科町の公共交通の運行形態について

表 前計画策定時のアンケート結果での今後の公共交通の運行形態について（たてしなスマイル交通利用者）

改善に向けた考え方	回答数	構成比
現状を基本に見直し改善・現状に満足している（③以外）	23	85.2%
新たな運行形態に移行（③）	4	14.8%
回答数計	27	100.0%

5-3. たてしな定額タクシーチケットアンケート調査

5-3-1. 調査目的

町内の定額タクシーチケット利用者の利用者属性、利用目的、利用頻度、意見要望等の把握のためにアンケート調査を実施しました。

5-3-2. 調査概要

調査実施期間：令和5年（2023年）8月3日（木）～9月3日（日）の1か月間
調査内容：アンケート票を車内に留め置き調査を実施
回答数：19件

5-3-3. 調査結果

(1) 居住地区と年代

- 回答者の約6割が町内居住者であり、約6割が60歳以上であった。

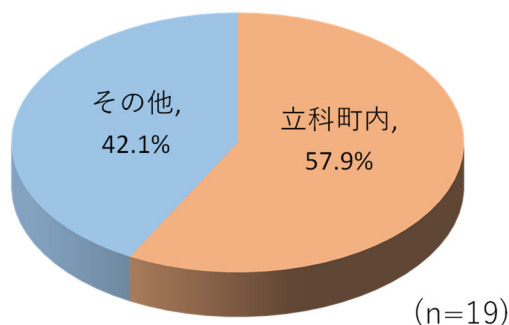


図. 回答者の居住地

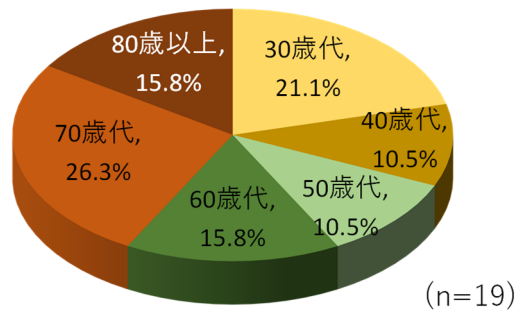


図. 回答者の年代

(2) 乗車人数

- 単独での利用が約7割を占めている。

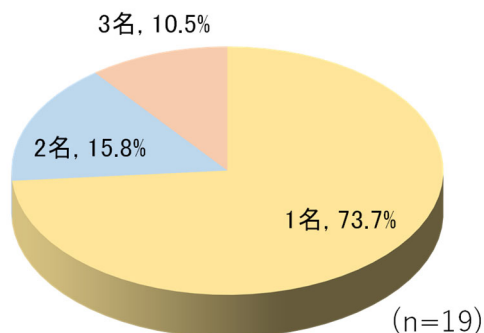


図. 回答者の乗車人数

(3) 利用目的

- 利用目的は、「買い物」、「レジャー・娯楽」がそれぞれ約3割、「通院」が約2割となっている。

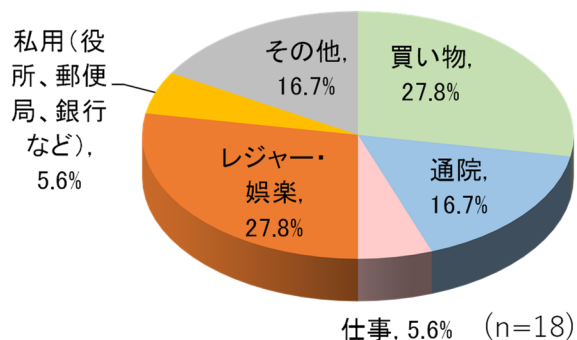


図. 利用目的

(4) 利用頻度

・ 利用頻度は「1か月に数回程度」が約6割となっている。

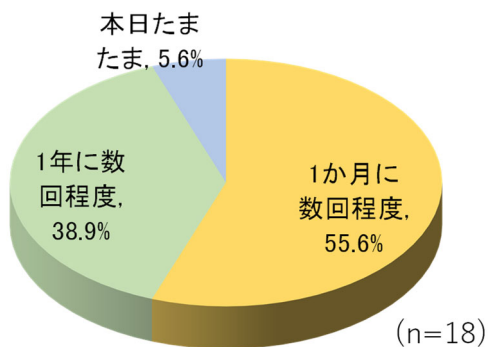


図. 利用頻度

(5) タクシー定額チケットの運賃について

・ タクシーの運賃については、約半数が「安い」と回答しており、約4割は「適正」と回答している。

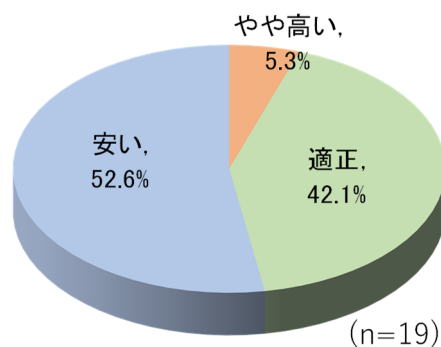


図. タクシー定額チケットの運賃について

(6) 乗車地と降車地

・ 乗車地は「立科町役場前」、降車地は「佐久平駅」がそれぞれ最も多くなっている。

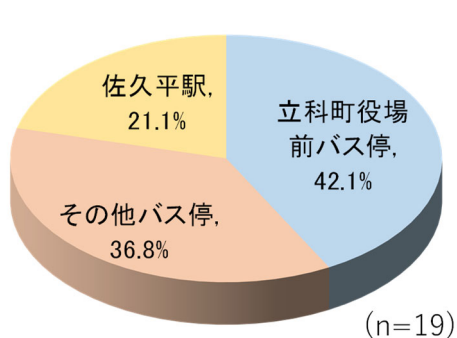


図. 乗車地

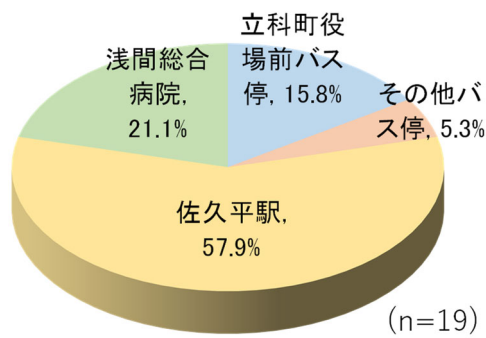


図. 降車地

5-4. シラカバ線シャトル便アンケート調査

5-4-1. 調査目的

夏期の観光シーズンに運行されるシラカバ線シャトル便利用者の利用者属性、利用目的地、利用頻度等を把握するためにアンケート調査を実施しました。

5-4-2. 調査概要

調査実施期間：令和5年（2023年）8月5日（土）～9月24日（日）間の土・日・祝日
計18日間
調査内容：調査依頼文（QRコード入）を車内配布（Googleフォームを用いたWeb
回答）
回答数：3件

5-4-3. 調査結果

(1) 居住地

- 回答者の居住地は、神奈川県が2名、東京都が1名となっている。

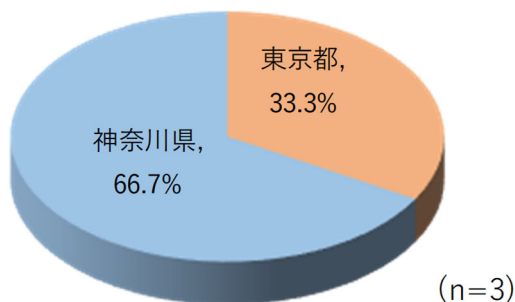


図. 回答者の居住地

(2) 同行者人数

- 同行者人数は、単独が2名、2人が1名となっている。

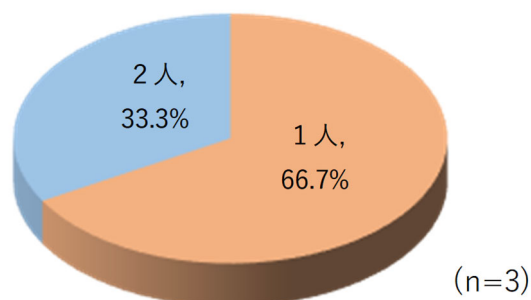


図. 同行者人数

(3) 白樺高原を訪れた際の経由場所

- 「茅野駅」、「自家用車や高速バスで直接来訪」、「上諏訪駅・車山高原」がそれぞれ1名となっている。

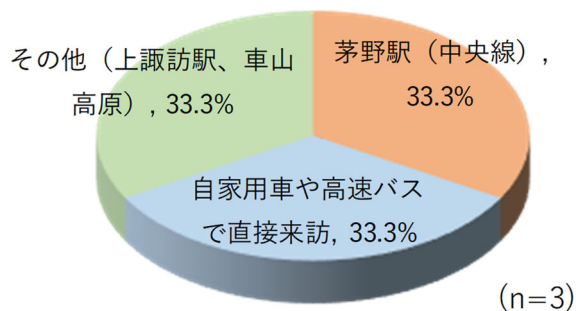


図. 経由場所

(4) シャトル便に乗車した場所までの交通手段

- 「施設などの送迎サービス」が1名、「その他（徒歩、登山）」が2名となっている。

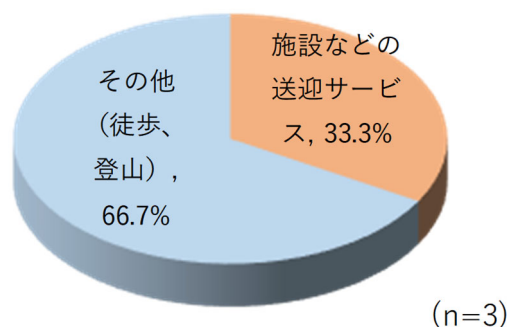


図. 交通手段

(5) 立ち寄った観光地

・ 「蓼科牧場」が3名、「白樺湖・白樺リゾート」がそれぞれ2名、「長門牧場」が1名となっている。

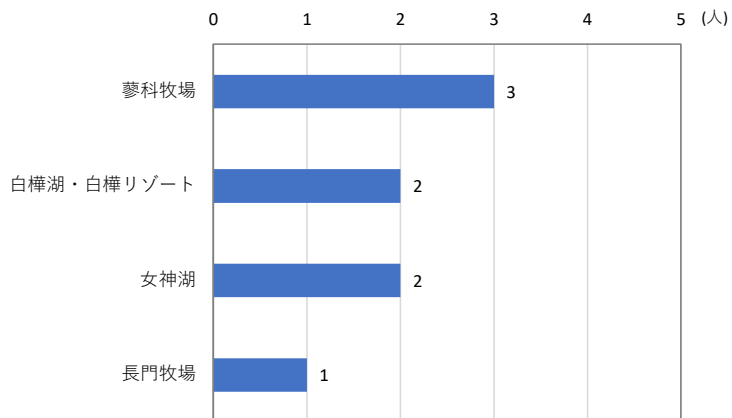


図. 立ち寄った観光地

(6) シャトル便の利用回数

・ 1回が2名、2回が1名となっている。

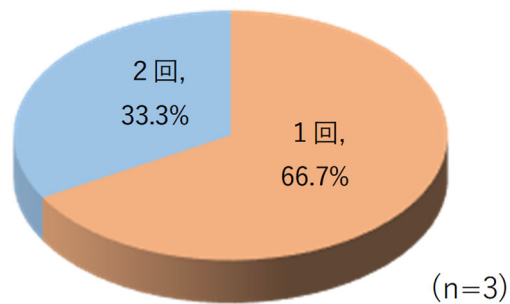


図. シャトル便の利用回数

(7) 次回の利用希望

・ 全員が次回も「利用したい」と回答している。



図. 次回の利用希望

5-5. 交通事業者ヒアリング調査

5-5-1. 調査目的

たてしなスマイル交通等のバス路線の利用状況や課題、利用者の要望等を把握し、「立科町地域公共交通計画」策定の参考とするために「交通事業者ヒアリング調査」を実施しました。

5-5-2. 調査概要

調査対象事業者：千曲バス(株)、東信観光バス(株)、望月ハイヤー(有)

調査日：令和5年(2023年)9月22日(金)、27日(水)

5-5-3. 調査結果

(1) 公共交通の利用状況について

- ・ たてしなスマイル交通の利用者は、午前中は買物目的が多く、通院は以前に比べて減っている。
- ・ シラカバ線は夏期の利用者が多いので、大きい車両としていくようお願いしたい。
- ・ 里地域の方は、行きはたてしなスマイル交通、帰りは福祉型デマンドタクシーもしくは一般タクシーを利用する方も多い。
- ・ 利用者は、佐久市方面から帰ってきてツルヤ付近で買い物をしてからたてしなスマイル交通を利用する方も多い。
- ・ フリー降車は利用者からは好評である。
- ・ 中仙道線(佐久方面)の利用者は学生(高校生)の利用が主であり、一般の方の利用はかなり少ない。
- ・ 中仙道線(佐久方面)の利用者は、運賃が安くなった影響で増加傾向にある。コロナ禍による減少時から8割程度までは回復してきている。
- ・ 福祉型デマンドタクシーは、今年度の利用は多い。
- ・ 定額タクシーチケットの利用者は住民や山地域の宿泊施設の従業員が多い。観光利用はコロナ禍の減少時から回復しつつある。
- ・ 一般タクシーの利用者は非常に少ない。

(2) 課題と考えている事項について

- ・ 乗務員のなり手が少なく、慢性的な人手不足になっている。
- ・ 車両に関しては、近年更新したばかりで特に問題はないが、車両更新の時期は短くなりそう。需要に合わせて2台体制の方が車両維持の観点からもよい。また、車両のラッピングはあった方がよい。

(3) 利用者からの要望について

- ・ 曜日運行については、利用者は運行に合わせた行動をしており、クレームはなかった。
- ・ 学校の部活動(帰り)への対応便として、佐久市方面から立科町方面へ行く便について、増便の要望があった。

6. 立科町の公共交通に係る問題点・課題

公共交通を取り巻く環境及び上位・関連計画における現状・問題点

- ・里地域への主要施設、山地域（蓼科）への町民・観光客の移動手段の確保
- ・移動需要が多い佐久市・上田市への移動手段の確保
- ・たてしなスマイル交通利用者の維持・確保
- ・「第5次立科町振興計画 後期基本計画」において「たてしなスマイル交通の再編と利用促進」、「町民の生活を支える広域的な公共交通の維持確保」、「観光を支える公共交通の維持確保」が掲げられている
- ・「立科町地球温暖化対策地域推進計画」におけるゼロカーボン宣言
- ・前計画「立科町地域公共交通網形成計画」における目標値は3項目とも未達成で実現できていない施策もある

課題と課題解決のための改善方策

課 題	課題解決のための改善方策
利用者のニーズに対応した利便性が高い公共交通	利用目的、利用ターゲットに合わせた運行形態の検討
観光来訪者の確保につながる公共交通	観光来訪者にとっても利便性の高い運行形態の検討
環境にやさしい公共交通	ゼロカーボンを意識した公共交通の取り組み

公共交通の利用実態における現状・問題点

- ・スマイル交通利用者のうち約6割が町内在住、60歳代以上が約半数、10代以下が約3割
- ・スマイル交通の利用頻度は約4割が毎日利用、利用目的のうち約6割が通勤・通学
- ・満足度（アンケートでやや満足、満足と回答）は約70%で前回調査時（79%）よりも低下
- ・たてしな定額タクシーチケット利用者の約6割が60歳以上で、約6割が町内在住者
- ・たてしな定額タクシーチケット利用目的は「買い物」、「レジャー・娯楽」がそれぞれ約3割、「通院」が約2割
- ・たてしな定額タクシーチケットの運賃は約半数が安いと回答
- ・シラカバ線シャトル便利用者の全員が「次回も利用したい」と回答

課題と課題解決のための改善方策

課 題	課題解決のための改善方策
利用者のニーズに対応した利便性が高い公共交通	利用目的、利用ターゲットに合わせた運行形態の検討
利用者満足度の低下	定時定路線にこだわらない運行手法の導入検討
観光来訪者の確保につながる公共交通	観光来訪者にとっても利便性の高い運行形態の検討

町民アンケートにおける現状・問題点

- ・町民の約8割が移動手段に自身で運転の自動車を利用
- ・高齢者でも自動車への依存傾向が高い（自分で運転もしくは家族等の送迎）
- ・10歳代でも家族の送迎の割合が約4割、路線バスの利用は約2割となっている
- ・外出行動は、通勤・通学は7～9時頃に外出し17～19時頃に帰宅、買い物は9～11時頃に外出し帰宅時間は分散、通院は午前中に外出し帰宅時間は分散
- ・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45%、不満は約55%で不満が上回っている
- ・不満の理由としては「乗りたい時間に乗れる便がないから」が最も多い
- ・今後サービスを行うべき対象者と目的は、「高齢者の通院・買い物・役場周辺」が最も多い
- ・今後の運行形態は「朝夕の通勤・通学時間帯は定時定路線型の運行、日中時間帯はデマンド（予約式）とするなど、それぞれを組み合わせた運行」が最も多い
- ・今後の公共交通利用促進に向けて重要なことは「わかりやすい運行ダイヤ、路線図等の作成・配布」が突出している

課題と課題解決のための改善方策

課題	課題解決のための改善方策
自家用車への依存傾向からの脱却	公共交通への利用転換を促す仕組みづくり
利用者満足度の低下	定時定路線にこだわらない運行手法の導入検討
利用者意識の改善	公共交通に関心を持ち、利用促進に寄与する改善方策の検討
利用者のニーズに対応した利便性が高い公共交通	利用目的、利用ターゲットに合わせた運行形態の検討

運行を担う交通事業者の実情における現状・問題点

- ・運行車両の不足、老朽車両の更新、デマンドタクシー導入への対応
- ・運行ドライバーの不足
- ・たてしなスマイル交通の車両デザインの見直し（ラッピング）
- ・2024年問題への対応

課題と課題解決のための改善方策

課題	課題解決のための改善方策
運行事業者の負担増加	公共交通の担い手確保に向けた支援

7. 公共交通の基本方針と目標

7-1. 基本方針

本町の概況や公共交通の概況、町民、関係者、公共交通利用者意識等における現状、問題点を踏まえて、本町の公共交通の基本方針を下記のとおり設定します。

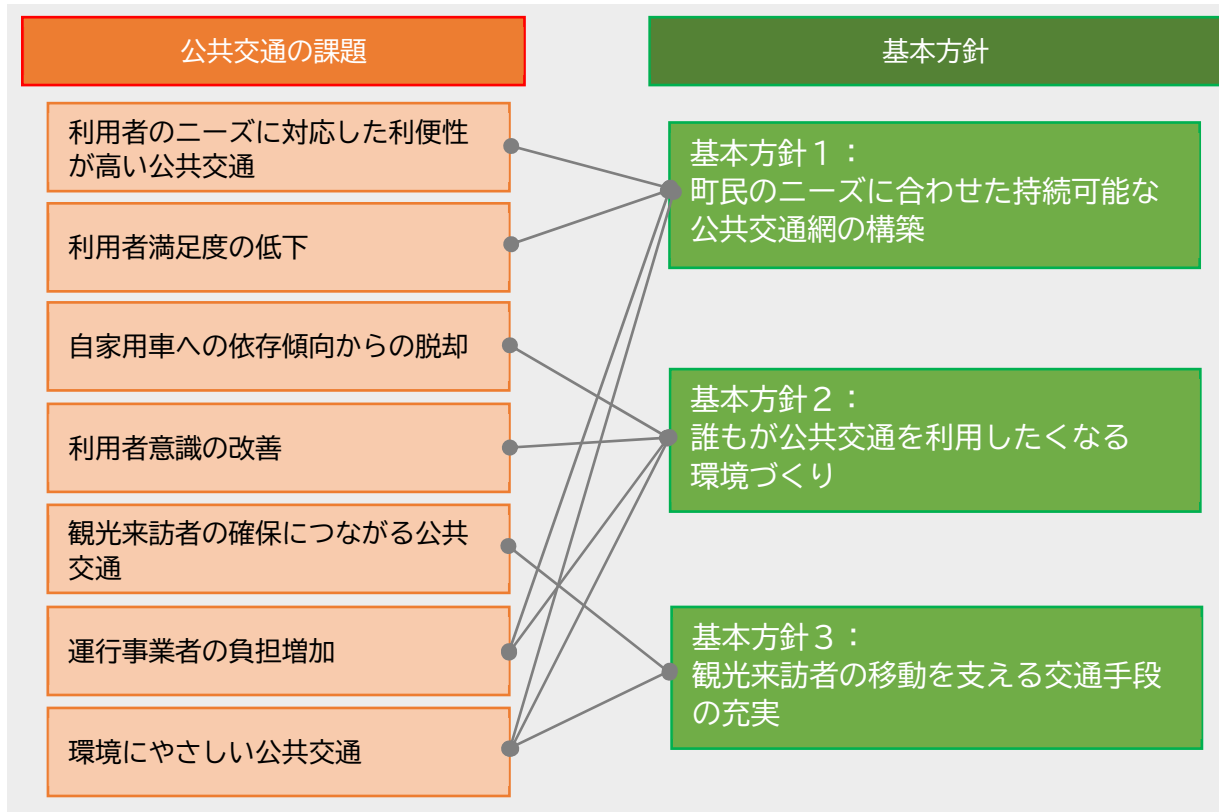


図. 公共交通の課題と基本方針

基本方針1：町民のニーズに合わせた持続可能な公共交通網の構築

本町では、前計画である「立科町地域公共交通網形成計画」に基づき、学生や自ら自家用車を運転できない高齢者等にとって利用しやすい公共交通網の構築を図ってきました。しかし、現在、地域の足を担っている「たてしなスマイル交通」は利用者が少ない時間帯が存在するなど、町内を取り巻く公共交通網には様々な課題があります。

そのため、本計画では、町民のニーズに合わせて「たてしなスマイル交通」等を見直し、また、定時定路線にこだわらない新たな交通形態の導入検討を行い、将来に渡って持続可能な公共交通網の構築を図ります。

基本方針2：誰もが公共交通を利用したくなる環境づくり

地域の足を担う公共交通を今後も維持していくためには、より多くの人に公共交通を知ってもらい、利用してもらうことが重要となります。そのために、本町の公共交通を利用するすべての人が利用しやすい環境や設備を整えます。

また、これまで移動手段を自家用車に頼っていた人たちも公共交通を利用したくなるような環境づくりを目指します。

基本方針3：観光来訪者の移動を支える交通手段の充実

本町には、県内外から多くの観光来訪者が訪れる「白樺湖」や「女神湖」、「芦田宿」といった観光資源が存在します。観光は、当町を支える地域産業の一つであり、公共交通を利用して本町を訪れる観光来訪者も多く存在していることから、今後も観光来訪者の足を確保することが大切です。

そのため、観光来訪者の移動を支える交通手段の充実を図り、観光地へアクセスしやすい環境を整えていきます。

【立科町における公共交通体系の考え方】

本町においては、町外への広域的な移動を担う「中仙道線(佐久市方面)」、「中仙道線(上田市方面)」、「丸子線」、「白樺湖・車山高原線」は、関係する自治体等と連携しながら今後も交通手段の維持・確保に取り組んでいきます。町内の移動を担う「たてしなスマイル交通」は、定期的な利用がある朝夕は定時定路線としての運行形態を維持し、利用者が少ない日中の時間帯は地域の実情に合った「デマンド型交通」の導入を検討します。また、山地域へのアクセスや観光需要に対応する「シラカバ線」及び「シラカバ線シャトル便」は今後も運行を継続していきます。

〈国庫補助金の活用について〉

町内のバス路線のうち、佐久市方面を結ぶ「中仙道線」と町内を運行する「たてしなスマイル交通(幹線ルート、西・南回り線、東回り線、シラカバ線)」については、町や交通事業者の運営努力だけでは、路線を維持していくことが難しいため、国庫補助金を活用しながら安定的な運行を確保・維持していきます。活用する補助金の種類は下記のとおりです。

表 国庫補助金の活用

種別	路線名	実施主体	位置付け	活用補助金の種類
路線 町外 アクセス	中仙道線 (佐久市方面)	立科町、佐久市、 長野県 (運行は交通事業者)	隣接する佐久市との広 域的な移動を担う路線	地域間幹線系統確保 維持費国庫補助金
たてしな スマイル 交通	幹線ルート	立科町、長野県 (運行は交通事業者)	里地域の中央部及び北 西部の移動を担う路線	地域内フィーダー系 統確保維持費国庫補 助金 及び 車両購 入に係る国庫補助金
	西・南回り線		里地域の西側及び南側 の移動を担う路線	
	東回り線		里地域の東側及び北側 の移動を担う路線	
	シラカバ線		山地域と里地域との 移動を担う路線	

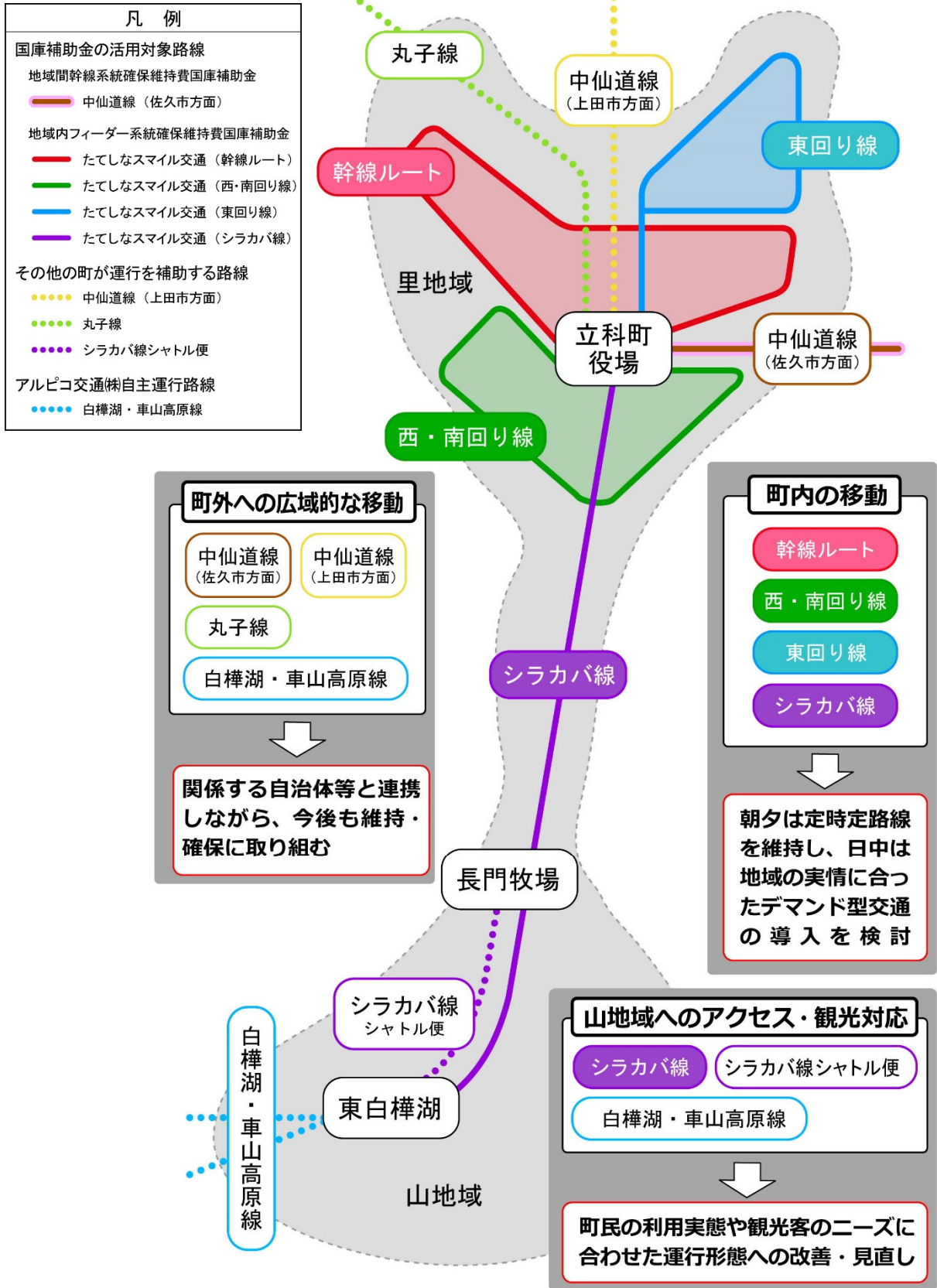


図. 立科町における今後の公共交通体系

7-2. 計画の目標

前項で定めた基本方針を実現するために、計画の目標を下記のとおり設定します。

表 基本方針と計画の目標

基本方針	目標		現状値 (2022年度)	目標値 (2028年度)
基本方針1： 町民のニーズに合わせた持続可能な公共交通網の構築	目標1： 公共交通の利用者数の増加	たてしな スマイル交通	2.1回/年・人	2.6回/年・人
		町外アクセス 路線※	6.1回/年・人	6.6回/年・人
	目標2： 公共交通の収支率の改善	たてしな スマイル交通	9.6%	11.0%
		町外アクセス 路線※	24.5%	30.0%
	目標3： 公共交通の公的資金投入額の維持	たてしな スマイル交通	5,719円/年・人	5,120円/年・人
		町外アクセス 路線※	4,559円/年・人	3,550円/年・人
基本方針2： 誰もが公共交通を利用したくなる環境づくり	目標4：たてしなスマイル交通利用者の満足度の向上		70% (2023年度)	80%
基本方針3： 観光来訪者の移動を支える交通手段の充実	目標5：シラカバ線シャトル便の利用者数の増加		231人/年 (2023年度)	300人/年

※町外アクセス路線は、中仙道線(佐久市方面、上田市方面)、丸子線を対象としている。

【目標値設定の考え方】

◆基本方針1 「町民のニーズに合わせた持続可能な公共交通網の構築」に関わる目標

目標 1：公共交通の利用者数の増加

指標	たてしなスマイル交通の町民1人当りの利用状況(回/年・人)
目標値設定の考え方	住民の2人に1人が年に1回、基準年より多くたてしなスマイル交通を利用していただくことを目標とする。
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> ・たてしなスマイル交通利用者数 ・立科町人口(住民基本台帳に基づく年度末人口)
算定式	現状値：2.1回/年・人＝ たてしなスマイル交通利用者数 14,333人(2022年度実績) ÷住民基本台帳に基づく2022年度末人口 6,799人
	目標値 2.6回/年・人 新型コロナウイルス感染拡大以前の平成30年度(2018年度)の約17,000人に相当。 ※将来人口は、人口ビジョンによる町独自推計を基にした按分値 6,550人を用いた。(以降、将来人口という)

指標	町外アクセス路線の町民1人当りの利用状況(回/年・人)
目標値設定の考え方	住民の2人に1人が年に1回、町外アクセス路線を利用していただくことを目標とする。
使用データ	<ul style="list-style-type: none"> ・町外アクセス路線利用者数 ・立科町人口(住民基本台帳に基づく年度末人口)
算定式	現状値：6.1回/年・人＝ 町外アクセス路線利用者数 41,499人(2022年度実績) ÷住民基本台帳に基づく2022年度末人口 6,799人
	目標値 6.6回/年・人 中仙道線(上田市方面)及び丸子線利用者数は、新型コロナウイルス感染拡大以前の平成30年度(2018年度)の約18,000人に相当。中仙道線(佐久市方面)利用者数は、令和4年度(2022年度)の約25,200人に相当。 ※中仙道線(佐久市方面)は、令和3年度(2021年度)に減便されているため、利用者数を新型コロナウイルス感染拡大以前まで回復させることは困難であると思われることから、令和4年度(2022年度)の数値を目標値の算定に用いた。

◆基本方針2 「誰もが公共交通を利用したくなる環境づくり」に関わる目標

目標4：たてしなスマイル交通利用者の満足度の向上

指標	たてしなスマイル交通の満足度
目標値設定の考え方	前計画「立科町地域公共交通網形成計画」(平成30年度(2018年度))と同様の80%を目標とした。
使用データ	・たてしなスマイル交通利用者へのアンケート結果 (現況値：2023年度アンケート結果)
計測方法	たてしなスマイル交通利用者へのアンケート結果より、「満足」、「やや満足」が占める割合

◆基本方針3 「観光来訪者の移動を支える交通手段の充実」に関わる目標

目標5：シラカバ線シャトル便の利用者数の増加

指標	シラカバ線シャトル便の利用者数
目標値設定の考え方	観光入込客数を観光施設等の取組により新型コロナウイルス感染拡大以前(平成30年度(2018年度))の201.8万人まで回復させる。それに伴い、シャトル便利用割合を現状の0.014%から0.015%に向上させる。
使用データ	・シラカバ線シャトル便年間利用者数 ・立科町観光入込客数
算定式	現状値：シラカバ線シャトル便年間利用者数(2023年度実績) 目標値：300人 \div 201.8万人 \times 0.015% シャトル便利用割合： シラカバ線シャトル便利用者数231人 \div 観光入込客数159.4万人

8. 基本方針や目標達成のために実施する施策

8-1. 施策の体系

前項で示した基本方針や目標の達成に向けて実施する施策を以下に示します。

表 基本方針や目標達成のために実施する施策

施策名	基本方針1	基本方針2	基本方針3	実施主体
A 公共交通の維持・改善に関する施策				
町外アクセス路線の確保・維持	●			県、関係市、町、交通事業者
町民の利用実態に合った「たてしなスマイル交通」の運行形態の維持・改善	●			町、交通事業者
デマンド型交通の導入検討	●			町、交通事業者
シラカバ線シャトル便の継続運行			●	町、交通事業者
「たてしな定額タクシーチケット」の継続実施	●			町、交通事業者
福祉型デマンドタクシーのサービス拡充	●			町、福祉事業者、交通事業者
フリー降車の継続実施	●			町、交通事業者
バス車両の更新・導入		●		町、交通事業者
交通事業者と連携した人材確保支援		●		町、交通事業者
B 公共交通の利便性向上に関する施策				
「たてしなび」と連携した公共交通予約システムの導入検討	●	●		町
停留所への案内板の設置・更新		●		町
バス利用者向けの駐輪場の整備		●		町
C 公共交通の利用促進に関する施策				
商業施設や観光施設との連携による各種サービスの実施		●	●	町、関係団体
乗り継ぎ割引制度等の導入		●		町、交通事業者
バス利用に関する講習会の開催		●		町、交通事業者
公共交通路線図・時刻表の更新・配布		●		町
公共交通情報の提供		●	●	町、関係団体

8-2. 基本方針や目標達成のために実施する施策

8-2-1. 公共交通の維持・改善に関する施策

(1) 町外アクセス路線の確保・維持

実施主体: 県、関係市、町、交通事業者

町外へのアクセス手段として機能している「中仙道線(佐久市方面)」、「中仙道線(上田市方面)」、「丸子線」、「白樺湖・車山高原線」は、関係市と連携し、安定的な運行の確保・維持に取り組んでいきます。なお、「中仙道線(佐久市方面)」については、今後も国庫補助金を活用しながら安定的な運行の確保・維持に取り組んでいきます。



図. 中仙道線(佐久市方面)



図. 丸子線

(2) 町民の利用実態に合った「たてしなスマイル交通」の運行形態の維持・改善

実施主体: 町、交通事業者

現在の「たてしなスマイル交通」は、朝夕の学生の利用が中心となっており、それ以外の日中の時間帯の利用は極めて少ない状況となっています。また、アンケート調査結果でも利用者から様々な要望が寄せられています。今後は、利用状況、町民や利用者からの要望を踏まえて町民の利用実態に合った運行形態への見直しを図るとともに、国庫補助金を活用しながら安定的な運行の確保・維持に取り組んでいきます。



図. たてしなスマイル交通
(西・南回り線、東回り線)



図. たてしなスマイル交通(幹線ルート)

(3) デマンド型交通の導入検討

実施主体:町、交通事業者

「たてしなスマイル交通」の利用者が少ない日中の時間帯を中心に、定時定路線にこだわらない新たな交通形態の導入を検討します。具体的には、近隣の佐久市や小諸市等でも運行されている「デマンド型交通」の導入を検討します。

「デマンド型交通」とは、利用者が事前に予約をすることで、必要な時だけ運行される交通手段です。決められた時間やルートを行う定路線型や運行ルートや停留所を設置せずに利用者の自宅等から目的地までを運行するドアツードア型など様々な形態がありますが、本町の地域の実情に合った形態を検討していきます。また、「デマンド型交通」を導入する際には、国庫補助金の活用も検討しながら安定的な運行の確保・維持に取り組みます。



図. 佐久市のデマンドワゴンさくっと



図. 小諸市のこもろ愛のりくん

(4) シラカバ線シャトル便の継続運行

実施主体:町、交通事業者

本町では、夏期の観光シーズンの需要に対応するため、白樺湖～長門牧場までを結ぶシラカバ線シャトル便を運行しており、本町を訪れる多くの観光客に利用されています。今後も利用者の需要や要望に対応しながら、シラカバ線シャトル便の運行を継続していきます。また、名称について、シラカバ線と混同しやすいため、適切な名称への見直しを検討していきます。



図. シラカバ線シャトル便の運行車両

(5) 「たてしな定額タクシーチケット」の継続実施

実施主体: 町、交通事業者

「たてしな定額タクシーチケット」とは、タクシーを複数の目的地まで定額かつ低運賃で利用できるサブスクリプション形式の輸送サービスのことで、令和4年(2022年)から実施しているサービスです。このサービスについて、利用者からも好評であるため、今後も引き続きサービスを継続していきます。なお、利用者の利便性を高めるために適宜改善・見直しを図っていきます。

たてしな定額タクシーチケット

2022年 2/1火 ~ 3/31木 本格導入 2022年 4/1金 ~

利用可能時間帯 平日 8:00 ~ 14:00 までに乗車
土日・祝日 8:00 ~ 16:00 までに乗車

販売券種	1週間券 (2回分)	3か月券 (6回分)
販売額	4,000円 (1回あたり2,000円)	6,000円 (1回あたり1,000円)
有効期間	1週間	3か月

●チケットは除券枚数に限りがあります。
●チケットの払い戻しはできません。
●チケットは、毎月ハイヤーの車内または立科町役場(企業課窓口)でお買い求めください。(立科町役場での販売は要証実績期間中のみ。)

利用方法

- 次の電話番号から毎月ハイヤーへお電話ください。
- ご利用の際は、事前予約をお勧めします。
- お電話の際に、「たてしな定額タクシーチケット」利用の旨をお伝えください。

0267-56-1153 予約 **5545**

お問い合わせ先 毎月ハイヤー有限会社 芦田営業所 〒384-2305 北佐久郡立科町大字四田 2582 TEL 0267-56-1153
立科町役場企画課(要証実績期間中のみ) 〒384-2305 北佐久郡立科町大字四田 2532 TEL 0267-56-2311

図. たてしな定額タクシーチケット

(6) 福祉型デマンドタクシーのサービス拡充

実施主体: 町、福祉事業者、交通事業者

「福祉型デマンドタクシー」は、たてしなスマイル交通が通っていない地域の居住者や運転免許返納者、身体障害者等を対象としたサービスで1乗車600円の負担でタクシーを利用できるサービスです。これまで多くの町民に利用されていますが、利用者からは「町外の病院へ行きたいときに利用できないので不便」といった意見が寄せられています。そのため、町外への移動にも対応できるようにするなど「福祉型デマンドタクシー」のサービス拡充を図ります。



図. 福祉型デマンドタクシー

(7) フリー降車の継続実施

実施主体: 町、交通事業者

「フリー降車」とは、交通量が多い一部区間などを除き、路線上の停留所以外の場所でも降車が可能な形態のことです。「たてしなスマイル交通」では町民からの要望に基づき、安全上の理由で実施できないシラカバ線以外の路線において「フリー降車」を行ってきました。これについては、利用者の利便性を確保するため今後も継続的に実施していきます。ただし、「フリー乗車」(停留所以外での乗車)については、安全上の理由からこれまで実施しておらず、今後も基本的には実施しないこととします。

フリー降車について

■フリー降車とは

- ・たてしなスマイル交通は、交通量が多い一部区間*などを除き、路線上に限りバス停以外の場所でも降車ができます。(※国道142号を通過する区間のみフリー降車できません。)
- ・交差点付近、見通しの悪いカーブなど、交通安全上において危険な場所では停車できません。(下図「停車できない場所の例」参照)
- ・シラカバ線は安全上の理由からフリー降車は実施していません。
- ・フリー乗車は安全上の理由から実施していません。

■バス停以外で降車する方法

- ・お降りの場所が近づきましたら、お早めに運転手に、口頭で合図をしてください。
- ・道路の広さや混雑状況などにより停車できない場合は、安全な場所を選んで停車しますので、ご協力をお願いします。

停車できない場所の例 (黄色のエリアでは降車できません)

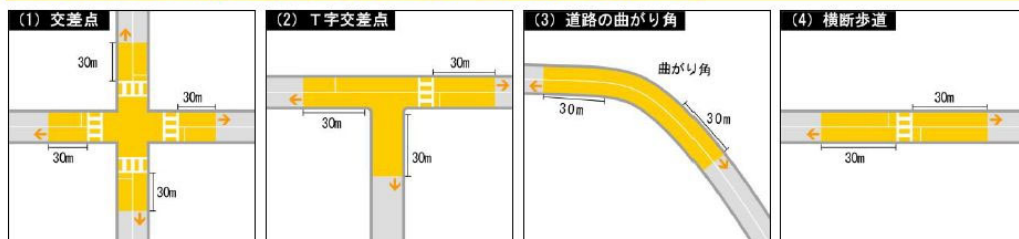


図. フリー降車について (立科町バス路線案内より)

(8) バス車両の更新・導入

実施主体: 町、交通事業者

交通事業者からは車両の更新に関する意見が出されており、今後は計画的に車両更新を行っていきます。

また、車両更新の際には、キャッシュレス決済や車内 Wi-Fi 等の車内設備の導入、ラッピング車両の導入検討など、利用しやすく親しみやすい車両への改善を図っていきます。

(9) 交通事業者と連携した人材確保支援

実施主体: 町、交通事業者

公共交通の運行を担う運転手の不足が深刻となっていることから、交通事業者と連携した人材確保支援を行います。具体的には合同企業説明会での求人募集や町への移住者・移住希望者へ向けた PR 等を行います。

8-2-2. 公共交通の利便性向上に関する施策

(1) 「たてしなび」と連携した公共交通予約システムの導入検討

実施主体:町

本町では町内の全世帯を対象に町の様々な行政情報を無償貸与のタブレット端末やスマホ版のアプリを介して提供する「たてしなび」のサービスを実施しています。この「たてしなび」と連携して、タブレット端末やスマホから公共交通の利用予約ができるようなシステムの導入検討を図ります。



図. 「たてしなび」の案内画面

(2) 停留所への案内板の設置・更新

実施主体:町

たてしなスマイル交通とその他バス路線との乗り継ぎを分かりやすく案内するため、主要な乗り継ぎ拠点である立科町役場前停留所等において、路線図やダイヤ、乗り継ぎ情報を掲載した案内板を設置します。

また、町内の公共交通の再編に合わせて、案内板を更新します。



図. 路線図等を掲載した案内板の例

(3) バス利用者向けの駐輪場の整備

実施主体:町

利用者が多く、「たてしなスマイル交通」と他路線との主要な乗継拠点である立科町役場前停留所周辺において駐輪場を整備し、停留所まで自転車、自動二輪車、シニアカー等を利用しアクセスしている人の利便性を向上し、バス利用を促進します。



図. 公共交通利用者向け駐輪場の例

8-2-3. 公共交通の利用促進に関する施策

(1) 商業施設や観光施設との連携による各種サービスの実施

実施主体: 町、関係団体

町民や観光客の憩いの場となっている権現の湯等の商業施設・観光施設などと連携して、バス利用者に対する割引サービスを実施し、利用促進を図ります。

また、貨客混載なども視野に入れた各種サービスの提供についても検討します。



図. 権現の湯

(2) 乗り継ぎ割引制度等の導入

実施主体: 町、交通事業者

「たてしなスマイル交通」と町外を結ぶその他のバス路線との乗り継ぎ割引制度を導入し、周辺市町村への移動の利便性向上を図ります。

また、「たてしなスマイル交通」の1日乗車券など利用者の負担を低減させるための各種割引制度の導入を検討します。



図. 1日乗車券の例(茨城県笠間市)

(3) バス利用に関する講習会の開催

実施主体: 町、交通事業者

学生や高齢者を対象として、バスの乗車体験ができるバス利用に関する講習会を実施することで公共交通に対する親しみを持ってもらい、利用への不安感や抵抗感を低減させ、公共交通の利用を促します。

9. 事業スケジュール

これまで整理した各事業のスケジュールは下記の通りとします。

表 事業スケジュール

施策名	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
A 公共交通の維持・改善に関する施策					
町外アクセス路線の確保・維持	継続的な実施				
町民の利用実態に合った「たてしなスマイル交通」の運行形態の維持・改善	継続的な実施				
デマンド型交通の導入検討	サービス内容の検討、 関係事業者等との調整		実証運行	本運行	
シラカバ線シャトル便の継続運行	継続的な実施				
「たてしな定額タクシーチケット」の継続実施	継続的な実施				
福祉型デマンドタクシーのサービス拡充	サービス内容の検討、 関係事業者等との調整		段階的に導入		
フリー降車の継続実施	継続的な実施				
バス車両の更新・導入	継続的な実施				
交通事業者と連携した人材確保支援	継続的な実施				
B 公共交通の利便性向上に関する施策					
「たてしなび」と連携した公共交通予約システムの導入検討	システム開発、 関係事業者等との調整		段階的に導入		
停留所への案内板の設置・更新	継続的な実施				
バス利用者向けの駐輪場の整備	継続的な実施				
C 公共交通の利用促進に関する施策					
商業施設や観光施設との連携による各種サービスの実施	サービス内容の検討、 関係事業者等との調整		段階的に導入		
乗り継ぎ割引制度等の導入	サービス内容の検討、 関係事業者等との調整		段階的に導入		
バス利用に関する講習会の開催	適宜開催				
公共交通路線図・時刻表の更新・配布	継続的な実施				
公共交通情報の提供	継続的な情報提供				

10. 計画の推進体制と評価

10-1-1. 計画の推進体制

本計画の推進体制として、公共交通に係る関係団体、交通事業者、行政等で構成されている「立科町地域公共交通活性化協議会」が中心となり、計画の評価・検証・改善を行います。

本計画の実行にあたっては、町民や公共交通に係る福祉・観光・交通政策等の関係団体、行政等が密接に連携し、互いに協力し合いながら取り組んでいきます。

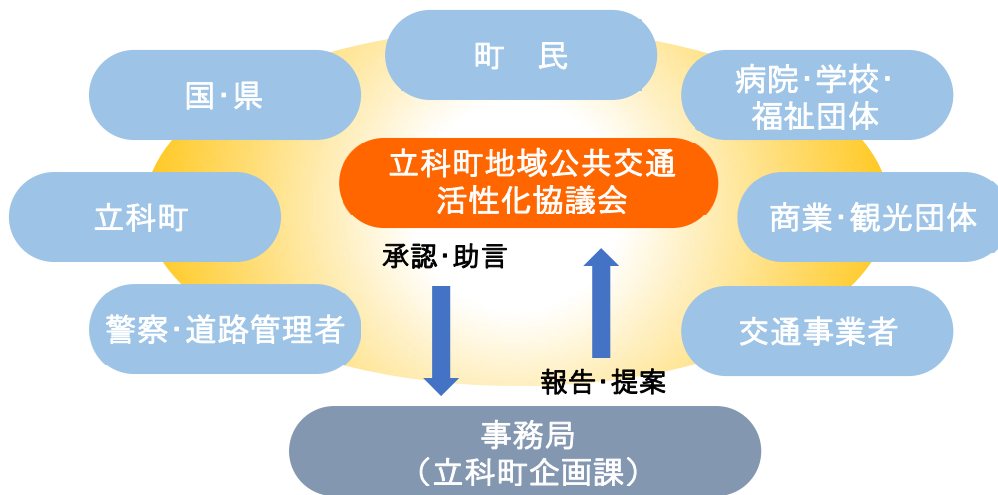


図. 計画の推進体制

10-1-2. 評価の方法

本計画は、各年度において下表のスケジュールにより、評価を行います。評価にあたっては、年度ごとにPDCAサイクルによる継続的な評価を実施します。また、毎年6月頃に開催される「立科町地域公共交通活性化協議会」において、施策の実施状況や目標値の達成状況の評価や検証を行い、必要に応じて、改善・見直しを行います。

表 PDCAサイクルによる計画推進の年間スケジュール

年度	事業年度												次年度											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
改善計画 (PLAN)	前年度事業						当該年度事業																	
	● 確保維持改善事業補助申請						● 次年度予算要求						● 確保維持改善事業補助申請											
事業準備 (DO)	前年度事業の実施						当該年度事業の実施						次年度事業の実施											
	準備						準備						準備											
検証・評価 (CHECK)							確保維持改善事業 事業評価						確保維持改善事業 事業評価											
事業の見直し・検討 (ACTION)																								
協議会	● 報告・協議						● 報告・協議						● 報告・協議											

※矢印の色は、1事業のPDCAサイクルの流れを示す

10-1-3. 計画及び事業の見直し方針

目標の達成状況や事業の実施状況に応じて、計画及び事業の見直し検討を毎年行います。また、利用状況の分析、利用者や住民からの意見を踏まえ、利用促進に向けた見直しを行います。

特に、利用者数には着目しますが、以下のような場合には、その状況を沿線住民に周知し、路線のあり方を住民と協働で検討します。

- ◆計画期間内における運行形態の変更により目標値等の修正が必要となった場合
- ◆公共交通維持・改善に対する国、県の財政補助が打ち切られた場合
- ◆現状に比べて利用者が著しく減少した場合

立科町地域公共交通計画

令和6年3月

発行／立科町 〒384-2305 長野県立科町大字芦田2532
TEL 0267-88-8403 FAX 0267-56-2310

