

No.	意見の概要	修正等の状況	意見に対する町の考え方
1	立科町は電車の使用が不便なため、高校生、大学生の通学のバスは最低限確保いただきたい。また、観光や車が運転できない県外、町外の方の来町も活性化できるような公共交通計画にしてもらいたい。	参考	P61 8-2-1. 公共交通の維持・改善に関する施策として「(1) 町外アクセス路線の確保・維持」のとおり、町外へのアクセス手段である路線バス等の確保・維持に取り組みます。これにより高校生等の通学手段を確保するほか、町外から来訪される皆様の移動手段を確保いたします。
2	①区長会、部落長会などの単位で継続的に無料体験をしてもらおう。 ②予定時刻より早くバスが通過しないよう、停留所では必ず一時停車するべき。	参考	①については、P66 8-2-3. 公共交通の利用促進に関する施策として「(3) バス利用に関する講習会の開催」を設定しており、参加者がバスの乗車体験をできるような施策を検討しております。ご提案いただきましたとおり、事業実施の際は各地域の区長、部落長の皆様にもご協力いただくことも案の一つとして検討させていただきます。 ②運行事業者には時刻表通りの運行や正確かつ安全・安心な運行に努めるよう、行政側からも求めてまいります。
3	高校生の登下校時間帯の主要駅（大屋、田中、佐久方面）までの交通機関の確保、増便を早急にお願したい。 路線バスの定期券も高額なため、送迎をせざるを得ない。	参考	P61 8-2-1. 公共交通の維持・改善に関する施策として「(1) 町外アクセス路線の確保・維持」のとおり、町外へのアクセス手段である路線バス等の確保・維持に取り組みます。これにより高校生等の通学手段を確保します。 なお、既存の佐久方面、大屋方面への中仙道線に関しましては、学生の通学の時間に対応できるようダイヤ設定されており、「2024年問題」に伴う運転手不足等の理由からすぐに増便することは難しいと考えます。しかし、実際の利用者の利用状況等から適正な運行となるよう運行事業者と連携し、高校生等の通学手段が維持されるよう取り組んでまいります。
4	試験的に、ライドシェアサービスを導入、または導入に向けて検討してみてもどうか。近い将来人口減少が進み輸送サービスの担い手も不足する状況では、町民同士で支え合うサー	参考	ライドシェア等の新たな輸送サービスについては、常に注視してまいります。本計画には記載がありませんが、新たなサービスや運行形態の導入等に柔軟に対応できるよう P70 10-1-3. 計画及び事業の見直し方針のとおり

	<p>ビスを創っていく必要があると思う。</p>		<p>り、状況に応じて計画及び事業の見直し検討を行ってまいります。</p>
5	<p>P65（3）バスの利用者向けの駐輪場の整備</p> <p>「立科町役場前停留所周辺において駐輪場を整備し」とおあるが、中仙道線のバスが待機している敷地は、夕方の学生の迎えの時間帯は車が混み合うため、駐輪場は今までどおり役場駐輪場などを使えるようにしてほしい。「周辺において」という点で、計画に変更は不要かと思うが検討してもらいたい。</p>	<p>参考</p>	<p>駐輪場の整備に関しては、いただいたご意見も踏まえて安全な場所の選定や既存の役場駐輪場の利用などを検討してまいります。</p>
6	<p>町内公共交通の利用実態から、利用しない理由に対するの対応策及び利用する場合の条件への対応策として、便数を増加する、利用者の意向調査により行きたい場所を特定しコースを策定する、多くのコースを設け時間短縮を図る、運賃を安くする等となり、これらの多岐にわたるニーズを満足させる対応策は、財政面からも現状では不可能といえ、できるとしても限られた対応策となると考えられる。</p> <p>一方、公共交通より他の手段が便利という回答が圧倒的であり、公共交通に対する期待度が低いと判断できる。</p> <p>従って、前述のアンケートからは、利用促進を図ることは町民は求めていると考えられる。</p> <p>今後公共交通サービスを行うべき対象者と目的からは、利用者別に利用実態に合った公共交通の形態が求められると読み取れる。これにより、通勤・通学は絶対的なニーズであり、公共交通としての役割を果たすことは不可欠だが、その他は、高齢者、自動車での移動が不可能な人のため、買い物難民、通院難民等への移動目的別公共交通を検討すべきではないかと考える。</p>	<p>参考 修正</p>	<p>⇒ご提案いただきました、公共交通網の構築を含めたコンパクトシティ化の構想等につきましては、今後のまちづくりに関するご意見として承ります。</p>

<p>シラカバ線のシャトル便も、鉄道、バス、その他の交通形態の利便性が向上しても来訪者は白樺高原内での移動のみならず、他地域への移動による観光を目的としているのが現実であり、これらの移動手段が確保されない状況では、自動車による来訪者以外の鉄道等の利用者の来訪者の増加は見込めないのでは。従って、地域、地域外の観光、移動が自由にできる交通手段の確保が求められる。</p> <p>P51 では「自家用車への依存傾向からの脱却」をあげ、課題解決のための改善方策として「公共交通の利用転換を促す仕組みづくり」としているが、一世帯あたり 1.9 台の自動車保有台数があり、8 割が移動手段は自身の自動車で、かつ高齢者も自動車への依存傾向が高い状況にある。現在の立科町の食品・日用品関係事業者の立地や数から、自由な移動手段としては自動車が立科町に居住するうえで現状最適なものであるといえ、今後の人口減少を踏まえての「コンパクトシティ」化が実現しない限り、この自動車依存の傾向は変わらないと推測できる。</p> <p>従って、「公共交通への利用転換を促す仕組みづくり」「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」は机上の検討であり、意味がないと考える。しかしながら、足の確保ができない人がいることから「利用目的、利用ターゲット」に合わせた運行形態の検討に注力すべきと考える。</p> <p>また、利用目的に買い物があるならば、移動販売手段の提供、宅配システムの導入など、別の角度から公共交通を利用しなくても可能な仕組みづくりも検討すべきと考える。</p>		
---	--	--

<p><b>【将来的なコンパクトシティ化の提案】</b></p> <p>将来的人口減少と財政の縮小、公共施設の修繕等他の町民ニーズへの支出増が見込まれ、国・県の地域公共交通への運行支援・補助がない限り、交通アクセスの悪い中山間地域の小規模事業者の公共交通は維持すること自体困難になると考えられる。</p> <p>そこで、将来的構想として、商業施設の集積地である国道142号、県道41号の交差点を中心とした住居地を含めてのコンパクトシティ化を目指すことを提案する。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>●徒歩・自転車等で買い物・通院できる他に、独居老人、高齢者のみの世帯も入居できる集合住宅の建設及び既存の子育て住宅への高齢者世帯の入居</li><li>●商業施設内または近接地に、役場出張所・簡易郵便局を設置</li><li>●中央公民館の建て替えの計画があるのならば、当地域を建設地として、役場、郵便局等の機能を加え、町民が集える場としてのカフェ・お茶所なども併設する</li><li>●レストラン・個人商店の集積地としての区画を設定する</li><li>●無料のレンタル自転車を設置し近場の移動手段として利用を図る</li><li>●商業施設・芦田宿・役場等をめぐる循環バス（通学用バスを利用）の運行</li></ul> <p>上記の将来構想実現までの過渡期としての地域公共交通のあり方としては、以下が考えられる。</p> <p>1. 町民の主たる移動手段は各個人の自動車であり、公共交通は補完的運行手段とし、利用目的を限定したニーズに合わせ</p>		
---	--	--

<p>た交通形態を構築する。</p> <p>町民アンケートから、町民の8割は各個人の自動車であり、公共交通の利便性の向上の限界から、利用しない町民も多数ある。このため、移動目的が通勤・通学・買い物・通院等限定されており、また、利用者も不特定多数ではなく、特定少数であることから、これらを踏まえた交通形態を構築する。</p> <p>2. 鉄道利用者の移動手段の確保と観光地内での交通手段の確保を図る。</p> <p>白樺高原内での移動手段がない現状においては、鉄道利用者の来訪者は必然的に少ないと考えられる。従って、単に定路線型を補完するバス運行ではなく、足の確保ができない滞在来訪者に対応した観光地巡りも可能となる来訪者満足度の高い交通手段を検討する。</p> <p>3. 移動手段の多様化</p> <p>通学・通勤は定路線型での運行を基本とするが、通学利用者が限定されており、通学バスのみの運行とし、町外への通学者も多いことから、移動手段の確保策として、町外の公共交通の利用が可能な起点までの通学バスを運行する。その他の移動手段は、白樺高原内も含めてデマンド型自家用有償旅客運送、日本版ライドシェア・定額タクシーチケット方式等により利用者の足の確保を図る。</p> <p>また、権現の湯などの特定施設への移動は、権現の湯自体での送迎サービスにより行い、これでカバーできない場合は、前述の移動手段を利用することにより対応する。</p> <p>以上、今後の公共交通の私見を述べたので第6次長期振興計</p>		
--	--	--

<p>画策定の際に少しでも参考にしていただければ幸甚である。</p> <p>【立科町地域公共交通計画(素案)内容にかかる疑問点等について</p> <p>P21 蓼科高校通学バス 立科町の運行補助金により運行されており「蓼科高校が運営する…」は正確性に欠き、「立科町の補助事業で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」と明記すべきではないか。</p> <p>P22 町内公共交通の利用状況 通学利用者・通勤利用者については、絶対人数を明記すべきではないか。そのうえで、その他利用者と区分し、利用実態に依じての各ルートの絶対数値を表示すべきと考える。 シラカバ線シャトル便利用状況 (P30) 利用日数も明記すべきではないか。</p> <p>P42 自動車免許の有無 ①約7割は運転免許非保有者とあるが、全体の51.6%が19歳未満であり、これを除く利用者の免許の有無がどうかで、実態が把握できるわけであり、調査項目の趣旨と考える。実態を明示すべきではないか。 ②利用目的で通勤・通学が合計で71.6% 利用頻度 毎日 53.2% 1～4日 13.7% となっているが、通勤、通学利用ならば、毎日の数値が高まるはずであるが、この数値の誤差は何か。</p> <p>P44 今後の立科町の公共交通の運行形態について</p>		<p>⇒正確には運営は「蓼科高等学校育成会」であり、当該団体に立科町が補助金を交付しております。記載の内容については、町が補助金を交付し運営していることを明記するよう修正します。</p> <p>⇒利用者属性、利用目的については、日常的には集計しておらず延べ利用者数にてデータ集積しており、定期券、回数券による利用者が混在しているため、絶対数値での表示は難しい状態です。</p> <p>⇒シラカバ線シャトル便の利用日数(運行日数)については、いただいたご意見を踏まえ、P30 下段に明記します。</p> <p>⇒自動車運転免許の年齢別保有状況については、「立科町地域公共交通に関するアンケート結果報告書」に掲載しておりますので、そちらをご参照ください。</p> <p>⇒アンケートの回答を集計した結果ですので仮説となりますが、「利用目的としては通学・通勤が7割以上だが毎日利用されるわけではない」ということと考えております。P38⑤外出の際の交通手段では、特に10代で家族等による送迎が多く、バス利用と家族送迎の両方の手段で通学している学生がいるものと推測しております。</p> <p>⇒回答の母数の属性については、「立科町地域公共交通に関するアンケート</p>
---	--	--

<p>回答の母数が 35 と少なく、内、通学・通勤者が回答者にかかるか、いないかにより回答内容も異なると考えられる。</p> <p>傾向としては、デマンド型を望むように見えるが、この結果では判断しにくく、35 名の回答者の属性を明示すべきではないか。</p> <p>回答者に通学者・通勤者がいれば定時定路線の運行の回答になるのではと推測する。</p> <p>P47 シラカバ線シャトル便アンケートは母数が 3 件であり、実態把握はできないと考える。今後については、現行実施しているシャトル便を試験的に施行したうえで、白樺高原の観光地としての足の確保の必要性、求められるものが何かを、今後の来訪者の交通手段の予測、鉄道等を利用する来訪者の増加の見込み等を検討したうえで、より良い足の確保策を見出すよう検討を続けるとすべきではないか。</p> <p>P51 町民アンケートにおける現状・問題点</p> <p>アンケート並びに実態調査からも明らかのように、一世帯あたり 1.9 台の自動車保有数があり、8 割が移動手段は自身の自動車で、かつ高齢者も自動車への依存傾向が高い状況にある。現在の立科町の食品・日用品関係事業者の立地や数から、自由な移動手段としては自動車が立科町に居住するうえで現状最適なものであるとのアンケート結果と言える。</p> <p>従って、課題の「自家用車への依存傾向からの脱却」「利用者意識の改善」の改善方策として「公共交通への利用転換を促す仕組みづくり」「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」は不要と言える。</p>	<p>ト結果報告書」に掲載しておりますので、そちらをご参照ください。</p> <p>⇒利用者数に関しては、コロナ禍後になり増加すると推測しておりますので P62（4）のとおりシャトル便の運行は継続していくこととしております。その中で、ご指摘の通り本計画におけるシャトル便に関する調査では、利用者ニーズを十分に把握するためのデータ量が得ることができていないため、継続して利用者に対する調査を実施し、需要や要望に対応した運行形態等を検討していきます。</p> <p>⇒自家用車の保有台数が高い数値であること、移動手段として自動車の利便性が非常に高く、敢えて公共交通の利用を促すことは非常に難しいことは承知しております。</p> <p>しかしながら、自動車の運転ができないなど公共交通を必要とする方は存在し、公共交通の維持・確保のためにも多くの方に公共交通をご利用いただくことが必要と考えております。そのため、利用促進に係る施策は実施いたします。</p>
---	--

	<p>P64 フリー降車の継続実施</p> <p>「フリー乗車」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。とありますが、バス利用者のニーズとしては、フリー乗車の施行ではないかと推測できる。バスの利用実態として人数も少なく、さらに通学・通勤は特定者であり、利用バス停までの距離が2km以上離れている場合は、安全な臨時の乗車位置を定め、乗車者を予め登録し乗車することが利便性を高めると考える。検討すべきではないか。</p> <p>【今後の移動手段で検討すべき提案事項】</p> <p>通学は定路線型での運行を基本とするが、通学利用者が限定されており、通学バスのみでの運行とし、町外への通学者も多いことから、通学手段の確保策として、町外の公共交通の利用が可能な起点までの通学バスを運行する。通勤利用については、実態を詳細に分析し、特定者であるならば、通学バスの利用により対応する。その他の移動手段は、白樺高原内も含めてデマンド型自家用有償旅客運送、日本版ライドシェア・定額タクシーチケット方式等により利用者の足の確保を図る。</p> <p>また、権現の湯などの特定施設への移動は、権現の湯自体での送迎サービスにより行い、これでカバーできない場合は、前述の移動手段を利用することにより対応する。</p>		<p>⇒「フリー乗降」に関しましては、導入時に事業者とも協議し、利用者の安全性確保、乗務員の安全性確保、利用者の積み残しを避けトラブルを回避する意味で「フリー降車」のみを導入することとしました。</p> <p>全くのフリー乗車の導入は難しいと考えますが、ご提案いただきましたとおり、一定の条件下では可能な部分もあるかと思えます。「フリー乗車」という形にすることは難しいかと思えますが、バス停位置の見直し等別の方法で利便性が高まるよう方策を検討いたします。</p> <p>⇒現在のところ、通学のみに対応するバスの運行は計画しておりませんが、定時定路線型のバスとデマンド型交通の組み合わせにより、通学・通勤者の定期的な利用と、利用の少ない日中時間帯の移動手段の両方を確保することを検討しております。</p> <p>日本版ライドシェア等の新たな輸送サービスにも注視し、必要に応じて検討してまいります。</p>
7	<p>現在、インバウンド特需に乗り遅れないために、インバウンド観光では空港からのアクセスが重要である。</p> <p>新幹線駅などの主要駅からの観光地白樺高原等へのアクセスがネット検索できることが必須だ。</p>	参考	<p>P53 基本方針3、【立科町における公共交通体系の考え方】、P618-2-1. 公共交通の維持・改善に関する施策（1）町外アクセス路線・維持のとおり、町外への交通手段の確保・維持に努めてまいります。</p> <p>また、P65 8-2-2. 公共交通の利便性向上に関する施策、P67（5）に関</p>



	<p>佐久平駅からのアクセスも積極的にアピールすべきだと思う。</p> <p>地域の公共交通機関のあり方は近隣の自治体を参考に良いところ取りで活性化してほしい。</p>		<p>連し公共交通情報の提供を積極的に行い、立科町へのアクセス方法についてホームページや GoogleMap 等の経路検索が可能なサービスを用いて情報発信してまいります。</p>
8	<p>若い人少ないため。</p> <p>町営バスがないと言うことは、年取った人多くいるため、立科町つぶれるけいこうです。</p> <p>月・水・金では、農作物も作れないです。</p> <p>1人ものコメリ、ツルヤで買った物、集落の公民館まで運んでもらいたい。</p> <p>1人者病院に行くにもバスない。</p> <p>役場の方で1人者になれば、みんな施設かと。</p> <p>1人者ふえるけいこです。本来お祭り町だけでない。</p> <p>(ご意見は原文のまま記載しております。)</p>	参考	<p>本計画に基づき、地域公共交通の確保・維持に努めてまいります。</p>