



# 茅野市公共交通ローリングプラン

R8.3更新

茅野市新地域公共交通検討会議

---

## Table of Contents

---

- 01 背景と目的
- 02 人口分布と公共交通のカバー率
- 03 現在の公共交通
- 04 将来的に目指す公共交通
- 05 スケジュール
- 06 未来を見据えた連携・実装
- 07 計画の進行管理

# 01

## 背景と目的

### [背景]

茅野市では、令和4年10月に既存の13の生活路線バスを廃止し、AI乗合オンデマンド交通「のらざあ」と通学・通勤バスの本格運行を開始しました。利用者数は格段に増加し、一定の成果は得られたものの、茅野市が目指す「いつでも 行きたいときに 行きたい場所へ しかも適正な金額で」を実現するためには、現在抱えている課題の解決や移動手段の充実が必要です。一方で、社会保障費の増加、公共施設の維持管理費や更新費用などから市の予算の硬直化が見られ、財政状況に十分な余裕があるとは言えず、限りある財源の中で公共交通網を整備する必要があります。また、茅野市の広大な市域をカバーするためには民間企業等の理解・協力を得ることも必要です。

### [目的]

この計画は、茅野市における理想的な公共交通網（「いつでも行きたいときに 行きたい場所へ しかも適正な金額で」）の実現と、茅野市の財政的な負担を考慮した持続性のある公共交通の両立を目指すもので、双方のバランスを取りながら着地点を明らかにし、現時点において取り組む内容とそのスケジュールを定めます。

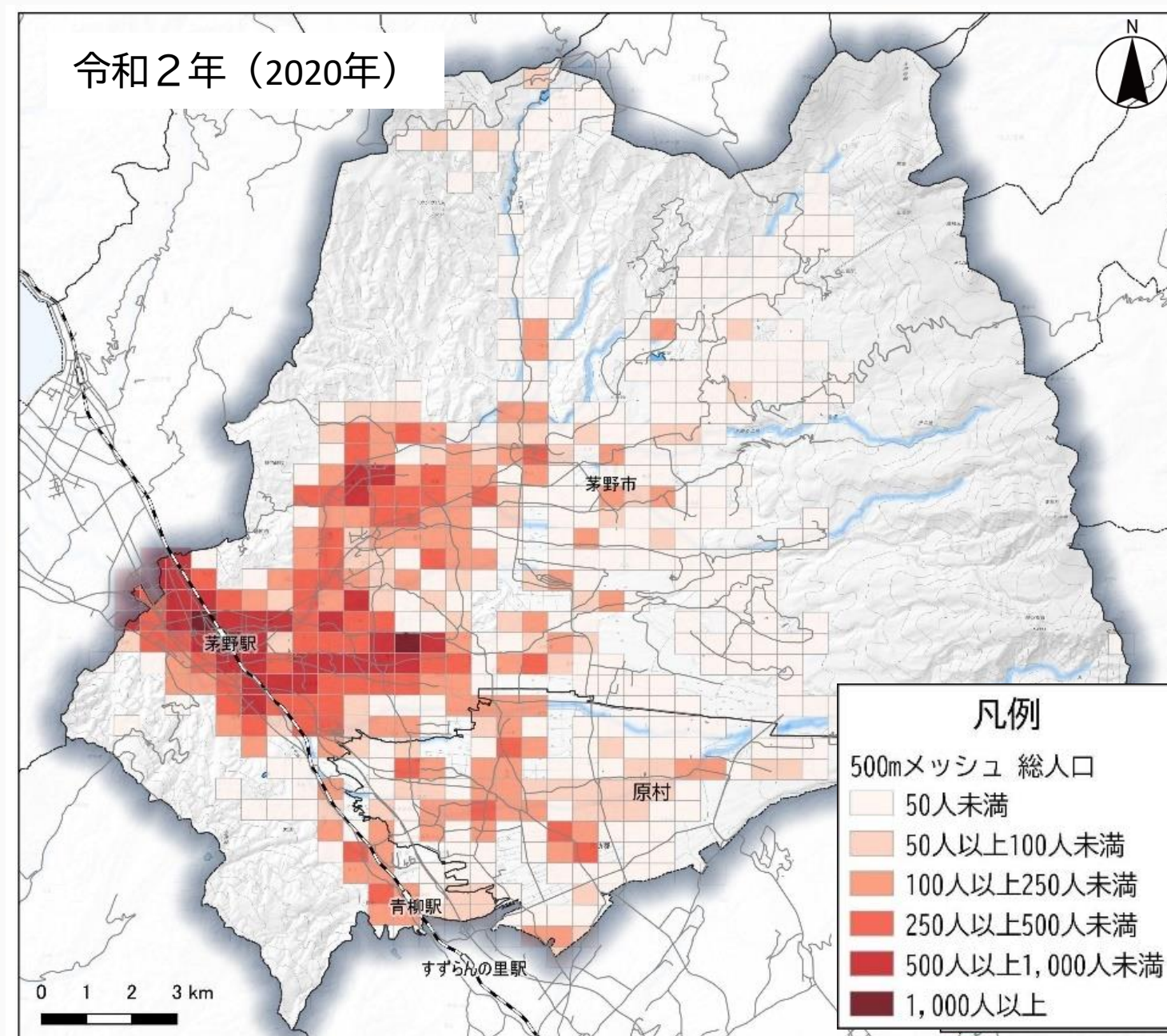
(注)

一般的に公共交通機関とは、鉄道、バス、タクシー、航空機など、不特定多数の人が所定の運賃を支払えば自由に利用できる交通機関を指しますが、今回のローリングプランでは、交通事業者と自治体が協定書（契約書）を締結して運行するバス（乗合オンデマンド交通を含む。）を中心にプランを策定しました。

なお、今後、本ローリングプランの進行管理において、他の交通機関の将来的な方向性を明記することが必要であると判断した場合には、適宜その内容を反映します。

# 02

## 人口分布と 公共交通のカバー率

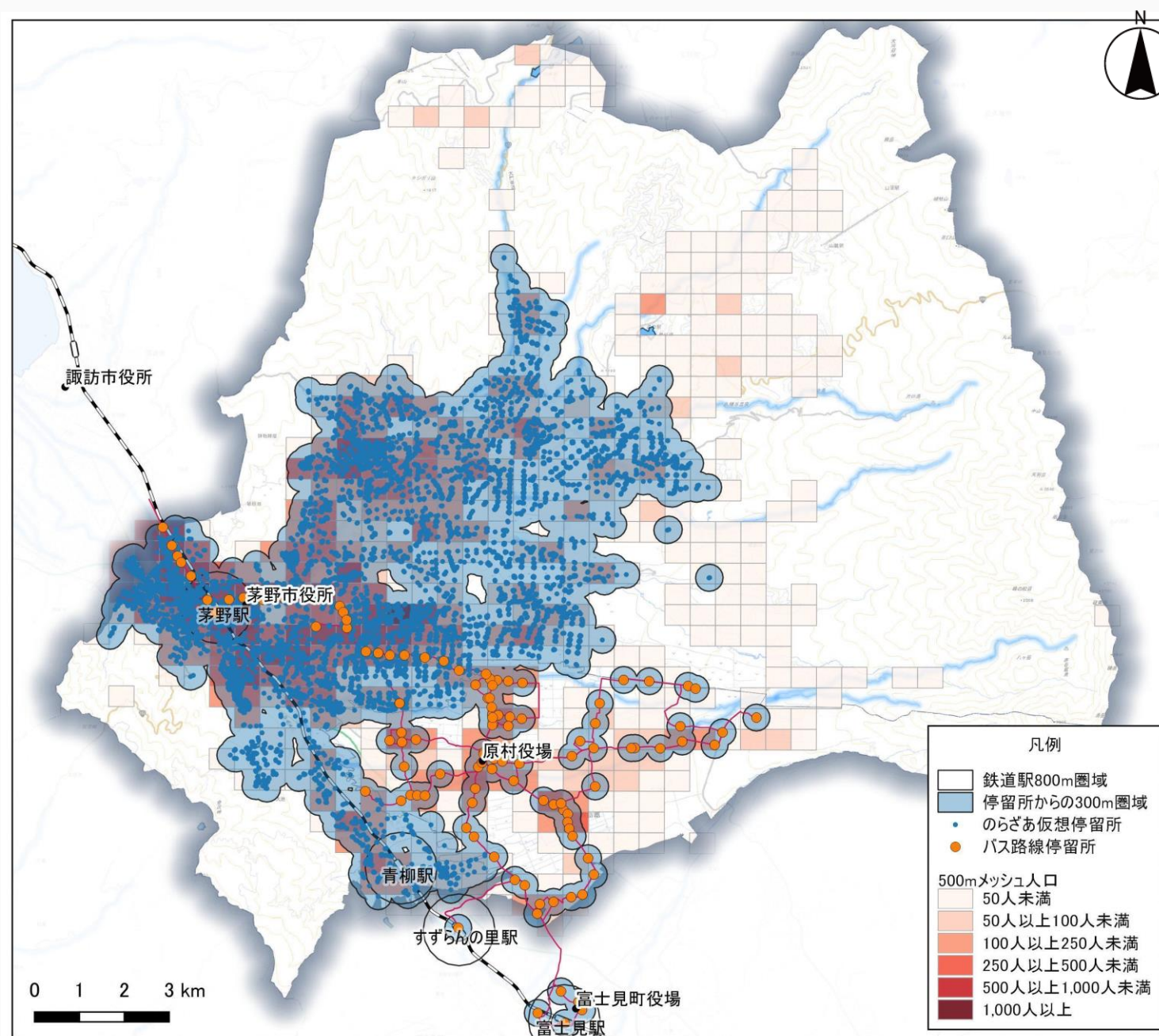


### 人口分布

J R 沿線とその東側に人口が集積しています

# 02

## 人口分布と公共交通のカバー率



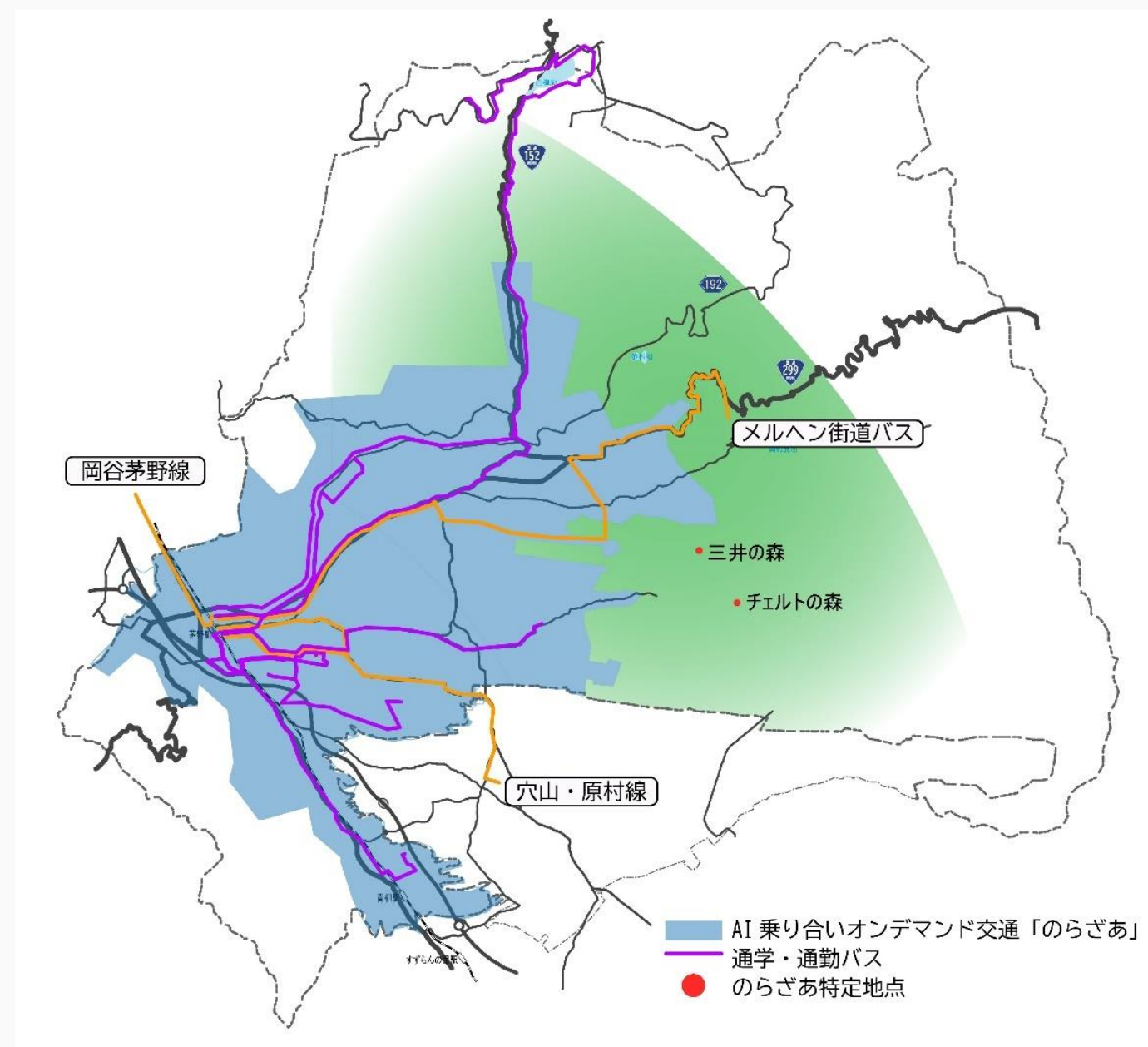
### 公共交通のカバー率

国の基準に基づき、駅利用圏を800m、バス利用圏（AI乗合オンデマンド交通「のらざあ」の仮想停留所を含む。）を300mとすると人口に対するカバー率は96.8%です

# 03

## 現在の公共交通

市街地エリア



### 公共交通の種類

- AI乗合オンデマンド交通「のらざあ」
- 穴山・原村線
- 通学・通勤バス
- メルヘン街道バス
- 岡谷・茅野線

# 03 現在の公共交通

## 市街地エリア

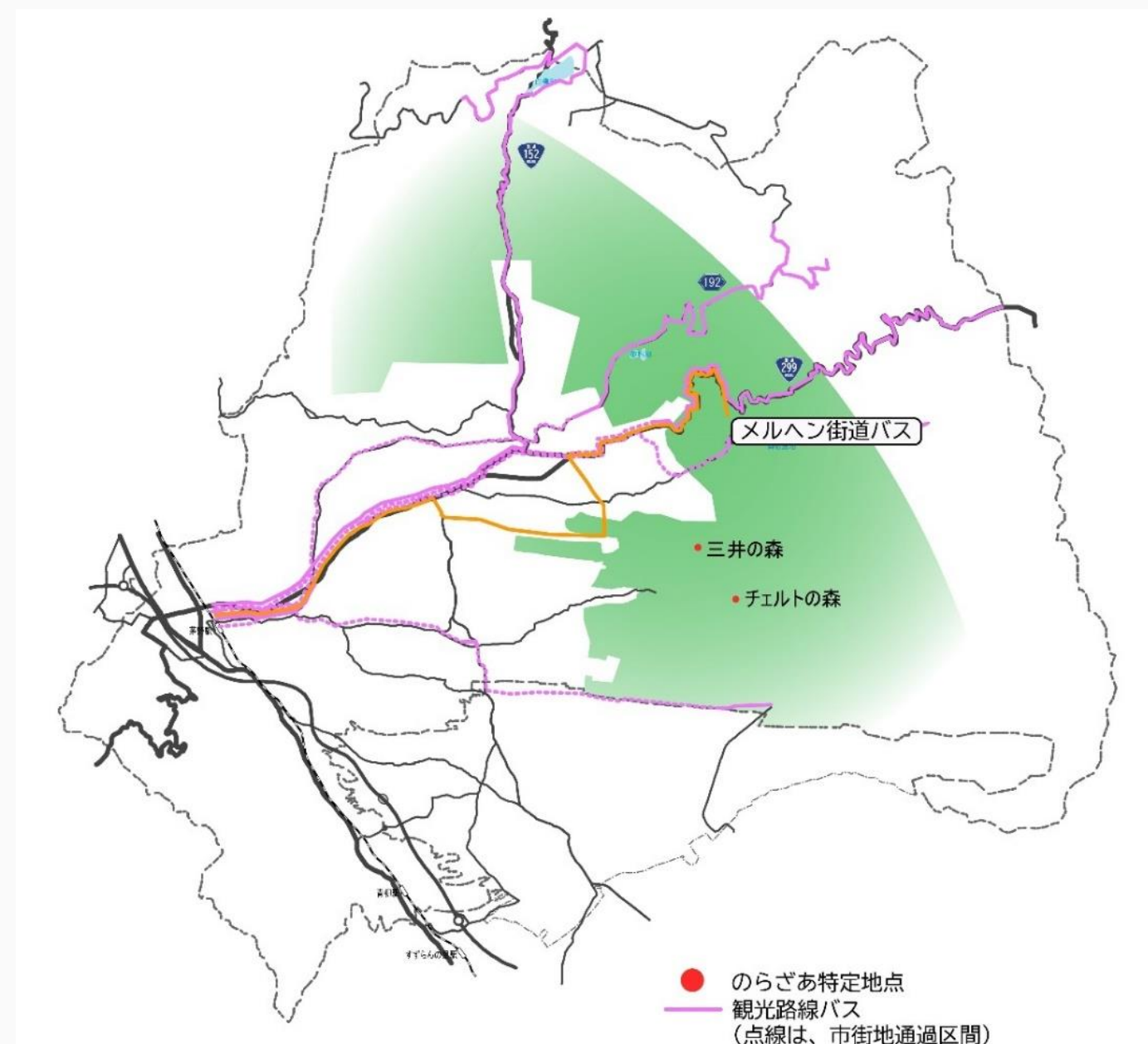
課題/問題点	詳細
予約不成立の解消	希望する時間帯に乗車できない「予約不成立」が約2割発生している
運行効率の向上	乗合率を高められる方策を十分に実装できていない
障害者等への配慮	仮想停留所までの移動等が困難な人への対応ができていない
車いす利用者への配慮	車いす利用者がそのまま乗車できる車両がない

上記はいずれもAI乗合オンデマンド交通「のらざあ」の課題

# 03

## 現在の公共交通

別荘地・観光地エリア



### 公共交通の種類

- メルヘン街道バス
- AI乗合オンデマンド交通「のらざあ」特定地点
- 観光路線バス

# 03 現在の公共交通

## 別荘地・観光地エリア

課題/問題点	詳細
蓼科湖エリア・白樺湖車山高原エリアへの移動手段の充実	蓼科湖エリア（県道192号線沿い）、白樺湖車山高原エリア（国道152号線沿い）への移動手段が市街地ほど充実していない
別荘地内の移動手段の確保	メルヘン街道バス、観光路線バスのバス停から別荘地内の個人宅までの移動手段が不足している (P5における残り3.2%に対する公共交通のカバー)
市街地へのアクセスの向上	観光路線バスは市街地での停車がほとんどなく、駅と観光地を直接結ぶ路線になっている

# 03 現在の公共交通

全体その他

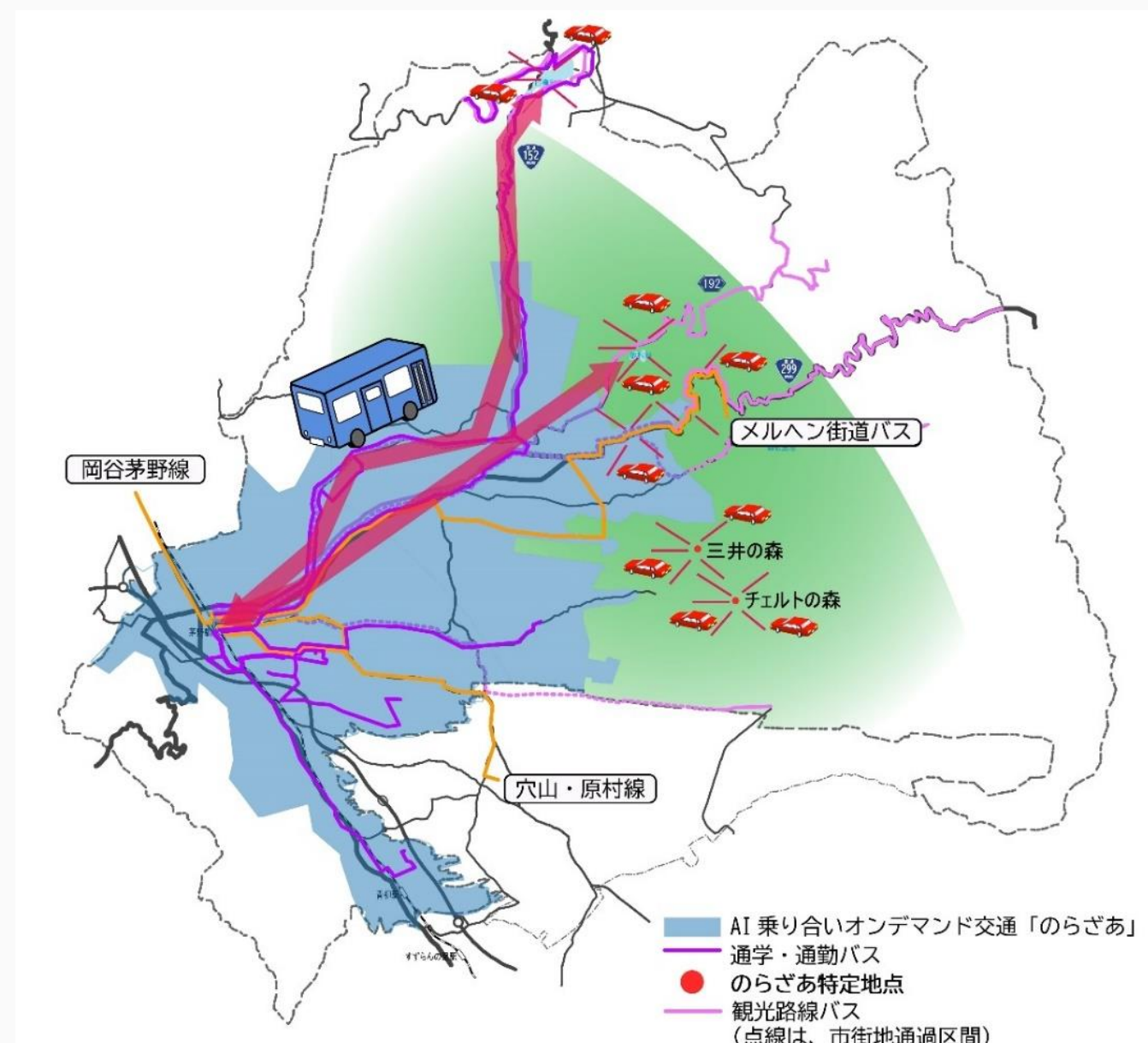
課題/問題点	詳細
IMSの実装	「のらざあ」のアプリ上で、他の公共交通機関との乗り換え案内と乗り換えを前提とした予約の申し込みができるシステム（IMS）が未実装である
利用料金の見直し	「のらざあ」の本格運行から2年が経過し、社会情勢の変化（物価の変動等）が反映されていない
仮想停留所の整理	「のらざあ」の仮想停留所は約8,000ヶ所あり、利便性は高いものの、仮想停留所が近接しているところはかえって利用者の混乱を招くことがある
自治体間の相互移動	「のらざあ」が運行する自治体等の相互移動が限定的である

IMSは、オープンデータ化された他の公共交通機関の時刻表と連動し、その時刻に合わせて「のらざあ」の予約が申し込めるシステム

※JRについては、電車の時刻表がオープンデータ化されていないため連動は難しい

# 04

## 将来的に 目指す公共交通



### 公共交通の種類

- AI乗合オンデマンド交通「のらざあ」
- 通学・通勤バス
- 穴山・原村線
- メルヘン街道バス
- 蓼科湖方面バス
- 白樺湖車山高原方面バス

※基本は通学・通勤バス、観光路線

#### バスの継続

- 別荘地内ラストワンマイル
- 岡谷・茅野線
- 通学・通勤バス

# 04 将来的に目指す公共交通

## 市街地エリア

課題/問題点	将来的な方向性
予約不成立の解消 【AI乗合オンデマンド交通「のらざあ」】	運行台数を8台から10台に増台し、予約不成立の解消を図る
運行効率の向上 【AI乗合オンデマンド交通「のらざあ」】	予約者の付近を走る車両の運行ルートに合わせた予約を受け付け、乗合率を向上させることで運行効率と「のらざあ」一台当たりの生産性を上げる
障害者等への配慮 【AI乗合オンデマンド交通「のらざあ」】	障害等の理由により、仮想停留所までの移動や待ち合いが困難な人には自宅前に仮想停留所を設置し、障害者等の円滑な移動を支援する
車いす利用者への配慮 【AI乗合オンデマンド交通「のらざあ」】	増台する2台の車両は、車いす対応車両とし、車いす利用者の外出を支援する

# 04 将来的に目指す公共交通

## 別荘地・観光地エリア

課題/問題点	将来的な方向性
蓼科湖エリア・白樺湖車山高原エリアへの移動手段の充実 <b>【蓼科湖方面バス】</b> <b>【白樺湖車山高原方面バス】</b>	蓼科湖方面への生活路線バスを、既存の観光路線バスがカバーできない時間帯に運行する 既存の白樺湖車山高原線（通学・通勤バスと観光路線バス）が運行の見直し等により、廃止または著しく運行本数が少なくなった場合、生活路線バスの運行について、茅野市新地域公共交通検討会議で協議する
別荘地内の移動手段の確保 <b>【別荘地内ラストワンマイル】</b>	メルヘン街道バス、蓼科湖方面バス、白樺湖車山高原線の停留所から別荘地内の個人宅までは、別荘開発事業者や地域住民の共助による「許可又は登録を要しない輸送」等で移動できる体制の構築を目指す
市街地へのアクセスの向上 <b>【蓼科湖方面バス】</b>	蓼科湖方面バスは、市街地の病院・商業施設（おおむね各1ヶ所程度）と県道192号線沿いで「のらざあ」の乗降が多い地点（1～2か所程度）に停留所を設ける 蓼科湖から市街地内への移動は、蓼科湖方面バスと「のらざあ」を乗り換えるハブ&スポーク型の公共交通体系とする 「のらざあ」の乗降が多い地点をバス停とすることで、駅から長距離の移動は蓼科湖方面バスにシフトさせて「のらざあ」の運行エリアを一部縮小する

# 04 将来的に目指す公共交通 全体その他

課題/問題点	詳細
IMSの実装	「のらざあ」と路線バスの乗り換え案内のニーズとコストのバランスを考慮しつつ実装に向けた調査・研究を進める
利用料金の見直し	持続性を高めるため、社会情勢の変化（物価の変動等）、利用者・非利用者の公平性の担保、移動距離に応じた利用者負担のあり方等を踏まえて、利用料金を見直す
仮想停留所の整理	利用者が混乱しやすい箇所、交通量・道幅などから危険性が高い箇所などにある仮想停留所を統廃合する 区や自治会単位で仮想停留所の見直しの希望がある場合は、それぞれの区・自治会での協議結果を基に仮想停留所を整理する
自治体間の相互移動	「のらざあ」が運行する自治体等の相互移動の拡大に向け、需要の高い地点のハブ化や利用者の利便性の向上に向けた実用性の高い連携の調査・研究を進める

# 04 将来的に目指す公共交通（まとめ）

路線名等	概要	市補助
AI乗合オンデマンド交通「のらざあ」	運行日: 平日、土日祝日(年末年始は運休) 運行台数: 10台 運行エリア: 旧生活路線バス運行エリア	対象
通学・通勤バス	運行日: 平日(土日祝日、年末年始は運休) 運行路線: ピアみどり線、米沢線、泉野・玉川線、御狩野線、丸山線、白樺湖車山高原線	対象
穴山・原村線	運行日: 平日	対象
メルヘン街道バス	運行日: 毎日	対象
蓼科湖方面バス	蓼科湖までの生活路線バス	対象
白樺湖・車山高原方面バス	既存の通学・通勤バス、観光路線バスの代替が必要になった際の、白樺湖・車山高原までの生活路線バス	対象
別荘地内ラストワンマイル	許可又は登録を要しない輸送等	
岡谷・茅野線	運行日: 平日	
観光路線バス	運行日: 路線ごとに異なる	

蓼科湖方面バスは、駅への接続の確実性と、「乗車」が予約の成立の可否に左右されないことを最優先に考え、路線バスとしました。

路線バスではなく、「のらざあ」を導入する場合は、長距離の移動は比較的予約が入りづらいこと、乗合いによる迂回のため到着時間が読みづらいこと、利用料金（割引を含む）の見直しが必要であることなどを前提に検討を進める必要があります。

# 05 スケジュール

## [課題と解決策のスケジュール]

			R7	R8	R9	R10	R11~
予約不成立の解消	「のらざあ」車両の増台	済	実装				
運行効率の向上	運行ルートに合わせた予約の受付	済	実装				
障害者等への配慮	自宅前仮想停留所の設置	済	実装				
車いす利用者への配慮	車いす対応車両の導入（※上記増台車両）	済	実装				
			R7	R8	R9	R10	R11~
蓼科湖エリア 白樺湖車山高原エリアへの 移動手段の充実	蓼科湖方面バスの運行			実証	実証	実装	
	白樺湖・車山高原方面バスの運行		現路線の継続運行				
別荘地内の移動手段の確保	別荘地内ラストワンマイルの実装		随時実装				
市街地へのアクセスの向上	市街地の停留所の設置と「のらざあ」の運行エリア見直し			実証	実証	実装	

# 05 スケジュール

## [課題と解決策のスケジュール]

		R7	R8	R9	R10	R11~
IMSの実装	IMSの実装に向けた調査・研究	調査・研究				
利用料金の見直し	利用料金の見直し	協議	実施		検証	
仮想停留所の整理	仮想停留所の整理	実施				
自治体間の相互移動	「のらざあ」の行政区域を越えた相互移動の拡大	調査・研究		実証	実装	

※一部すでに取り組んでいるものも表記しています

※スケジュールは目安であり、社会情勢などにより前後することがあります

※各取組の実装、実施に当たっては、国県の補助金や企業版ふるさと納税の活用など、より有利な財源の獲得を模索します

# 06

## 未来を見据えた 連携・実装

下記の項目は、現時点において不確定な要素が多いものの、未来を見据えると必要なサービスであると想定できることから、連携・実装の可能性を継続して模索します

近隣市町村と連携した**広域的な  
モビリティサービス**

ホテルや旅館の**シャトルバスと  
連携**した別荘地・観光地の移動支援

商業施設や医療機関等の**サービス  
提供者が運営主体**に加わった  
市街地循環バス

**夜間の  
公共交通**の多様化と充実

# 07 計画の進行管理

## 基本的な考え方

この計画は、3年間のローリング計画とし、毎年度の進行管理により必要な修正を加えていきます。

## 進行管理の主体

「茅野市新地域公共交通検討会議」において行い、計画全体の進行管理を行います。

