

茅野市・原村地域公共交通計画

令和6年3月

茅野市・原村

目 次

1 はじめに.....	1
1-1 計画策定の目的.....	1
1-2 計画の位置づけ.....	2
1-3 計画の区域.....	2
1-4 計画の期間.....	2
2 公共交通を取り巻く地域概況.....	3
2-1 位置・地勢.....	3
2-2 人口.....	4
2-3 通勤・通学流動.....	7
2-4 買物動向.....	9
2-5 施設分布.....	10
2-6 観光.....	11
2-7 自動車保有.....	12
2-8 自動車運転免許返納の状況.....	13
3 上位・関連計画の整理.....	14
4 地域公共交通の現状.....	22
4-1 連携計画以降のバス運行等の変遷.....	22
4-2 公共交通の運行状況.....	24
4-3 公共交通の利用状況.....	27
4-4 新たな公共交通の利用状況.....	31
5 住民・利用者意識の把握.....	35
5-1 公共交通に関する住民アンケート調査.....	35
5-2 バス利用者アンケート調査.....	47
6 地域公共交通の課題.....	51
7 地域公共交通の基本的な方針.....	52
7-1 基本方針・目標.....	52
7-2 公共交通体系と各手段の位置づけ.....	53
8 目標を達成するための事業.....	55
8-1 実施事業の内容.....	55
8-2 事業スケジュール.....	62
9 計画の数値目標.....	63
10 計画の推進体制及び評価.....	66
10-1 計画の推進体制.....	66
10-2 PDCAによる計画の進捗管理.....	66
10-3 計画及び事業の見直し方針.....	67

1 はじめに

1-1 計画策定の目的

茅野市・原村においては、平成 21（2009）年に茅野市・原村地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設立し、協働で「茅野市・原村地域公共交通総合連携計画（平成 22 年度～24 年度）」を策定しました。この計画に基づき路線バスを中心とした公共交通網の見直しを図り維持確保を行っています。

しかし、人口減少や少子高齢化等の影響により、両市村における公共交通利用者は依然減少傾向にあるうえ、新型コロナウイルスの影響もあり、ここ数年特に利用者数が伸び悩んでいます。

そのため、茅野市では、令和 2（2020）年、3（2021）年に、国の支援を受けながら AI デマンド運行や観光路線における実証運行を実施し、分野ごとに今後の公共交通のあり方について議論を重ねてきています。原村においては、令和 4（2022）年度に新たな公共交通のあり方を模索するための実証運行を実施しました。

本計画は、このようなお互いの交通施策の経緯を踏まえた中で、茅野市と原村が一体の生活圏としての公共交通体系の構築、持続可能な交通手段の確保を目指します。

また、SDGs※¹（持続可能な開発目標）、DX※²、GX※³の推進などの一つとして、地域公共交通を生かした持続可能なまちづくりを推進するための計画とします。



※1：SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）とは、「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っています。（外務省 HP より）

※2：DX（デジタルトランスフォーメーション：Digital Transformation）とは、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立するものです。（経済産業省 デジタルトランスフォーメーションを推進するためのガイドラインより）

※3：GX（グリーントランスフォーメーション：Green Transformation）とは、化石燃料に頼らず、太陽光や水素など自然環境に負荷の少ないエネルギーの活用を進めることで二酸化炭素の排出量を減らそう、また、そうした活動を経済成長の機会にするために世の中全体を変革していこうという取り組みのことを指します。また、日本は国として、2050 年にカーボンニュートラルを実現することを国際的に約束しています。日本政府は 2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「（人為的なものによる）排出量」から、植林、森林管理などによる「（人為的なものによる）吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味しています。（経済産業省、環境省 HP より）

1-2 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づいて策定し、上位・関連計画との整合を図り、それぞれの計画に定める目標の実現に向けた地域公共交通のマスタープランとして位置付けます。

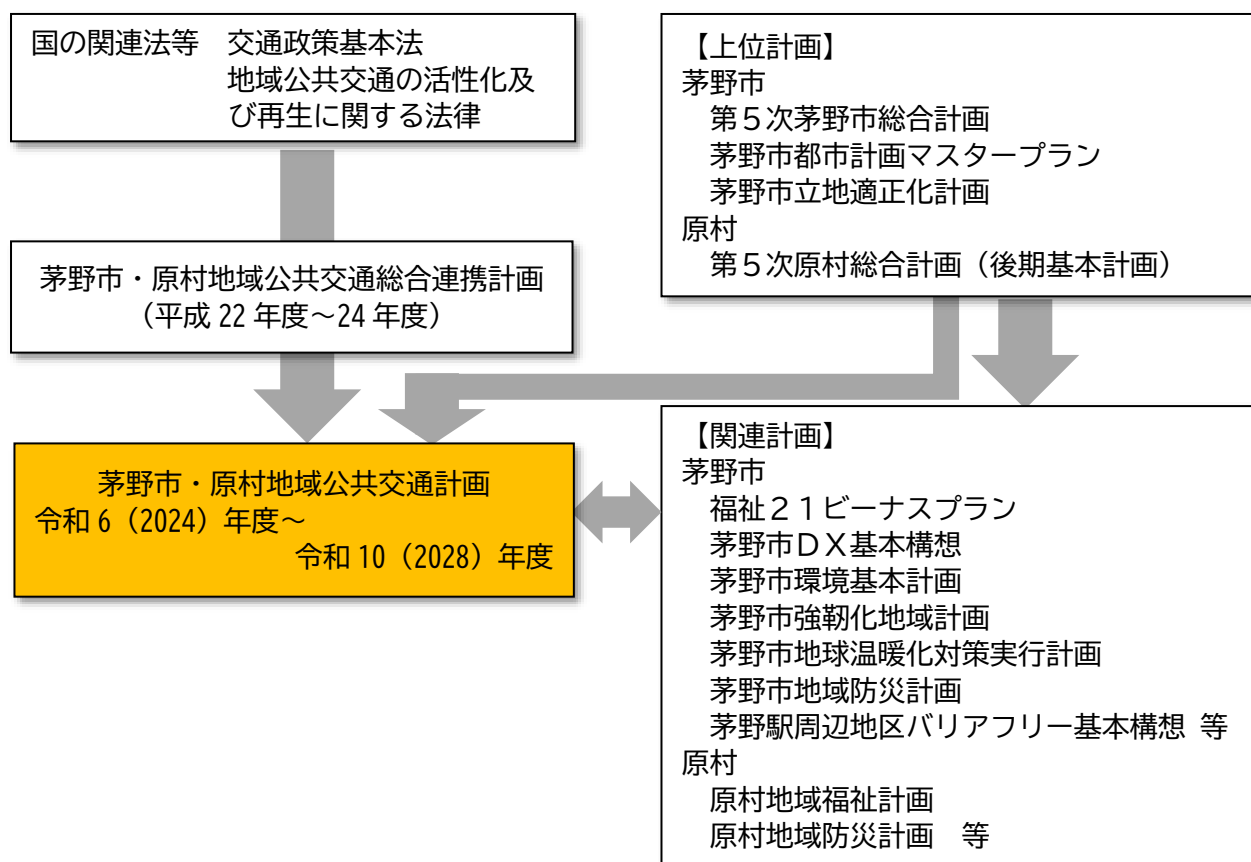


図 1-1 計画の位置づけ

1-3 計画の区域

本計画の対象区域は、茅野市、原村全域とします。

なお、住民の移動や地域間を運行する公共交通の状況を踏まえ、市村域を超える公共交通における施策を含むものとします。

1-4 計画の期間

本計画の計画期間は、令和6(2024)年度～令和10(2028)年度の5年間とします。

なお、地域公共交通を取り巻く環境の変化に応じて、適宜計画を見直します。

2 公共交通を取り巻く地域概況

2-1 位置・地勢

茅野市及び原村は、長野県の中部に位置する諏訪盆地の中央にあり、東はハケ岳連峰を境として南佐久郡、佐久市、山梨県北杜市、北は大河原峠、蓼科山、大門峠等により北佐久郡、小県郡、西は諏訪市、伊那市、南は富士見町に接しています。

ハケ岳西側の傾斜地に位置し、標高 770～1,300mの広大な裾野に広がる緑豊かな地域で、ゆるやかな裾野には多くの集落、耕地が広がっています。

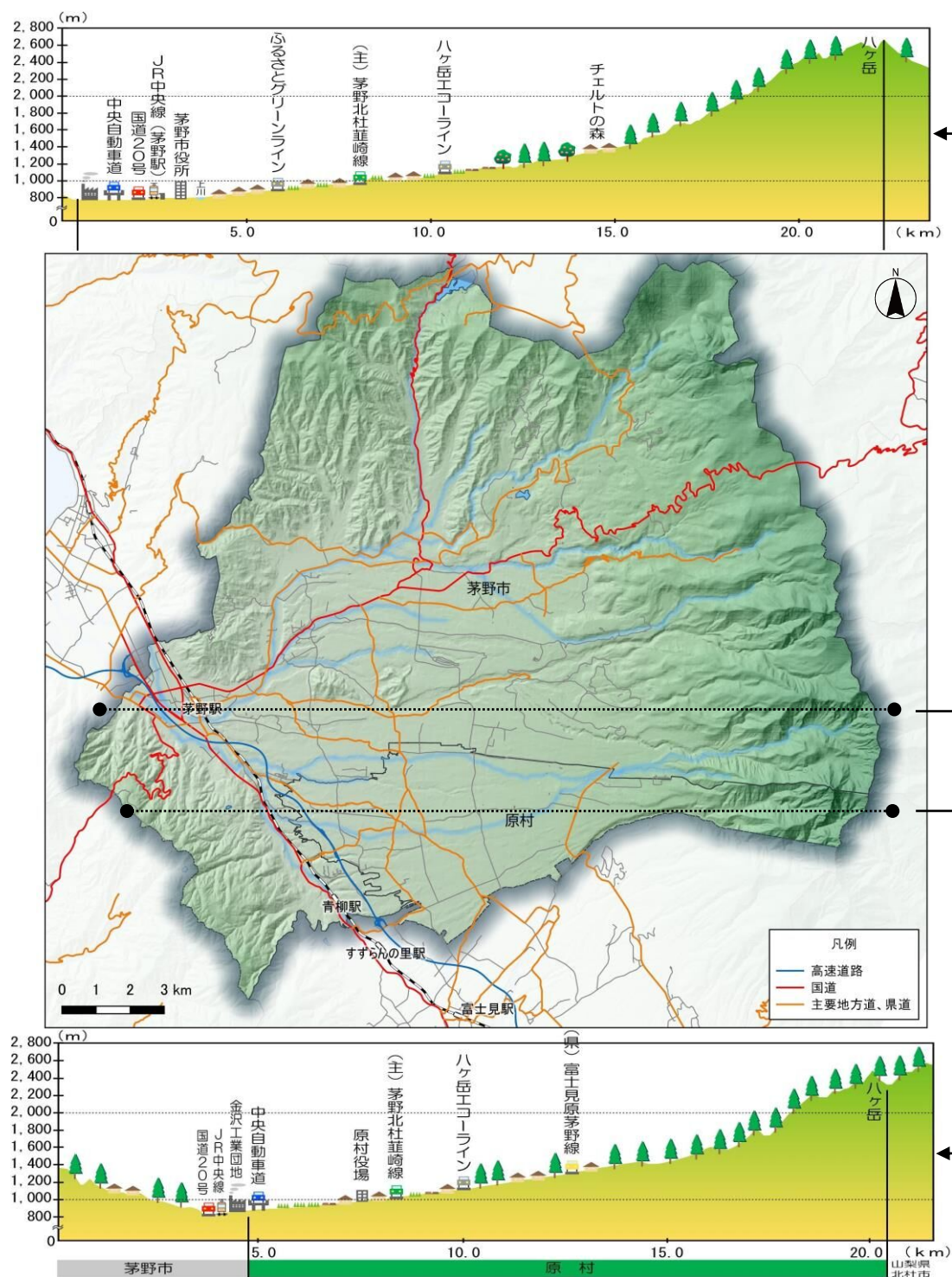


図 2-1 位置・地勢

2-2 人口

(1) 人口動態

茅野市の総人口は、平成 17（2005）年の 57,099 人をピークに若干減少しつつも令和 2（2020）年の総人口は 56,500 人と平成 27（2015）年から微増となっています。一方、老年人口は増加傾向にあり、令和 2（2020）年の老年人口は 16,848 人で高齢化率は 30%を上回りました。

国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という）による将来推計人口では、概ね 20 年後の令和 22（2040）年には総人口が約 48,000 人となり、高齢化率は約 39%に上昇すると予測されています。

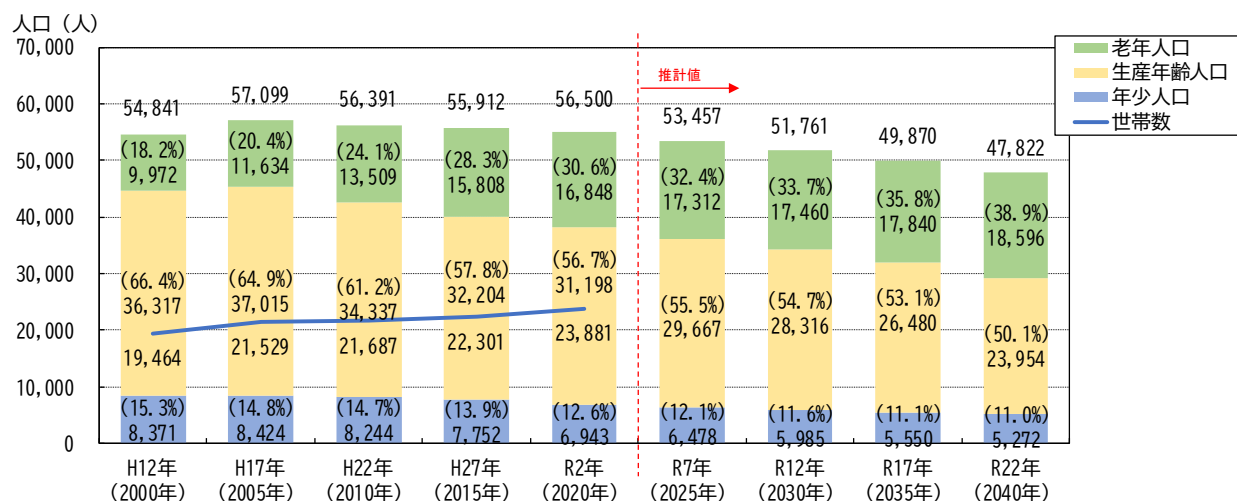


図 2-2 茅野市の人口推移

原村の令和 2（2020）年の総人口は 7,680 人、世帯数は 2,885 世帯で、総人口、世帯数ともに増加傾向を示しています。一方で、少子高齢化は進展しており、令和 2（2020）年の老年人口は 2,667 人、高齢化率は 34.7%とともに増加傾向を示しています。

社人研による将来推計人口では、概ね 20 年後の令和 22（2040）年には総人口が約 6,500 人となり、高齢化率は約 45%に上昇すると予測されています。

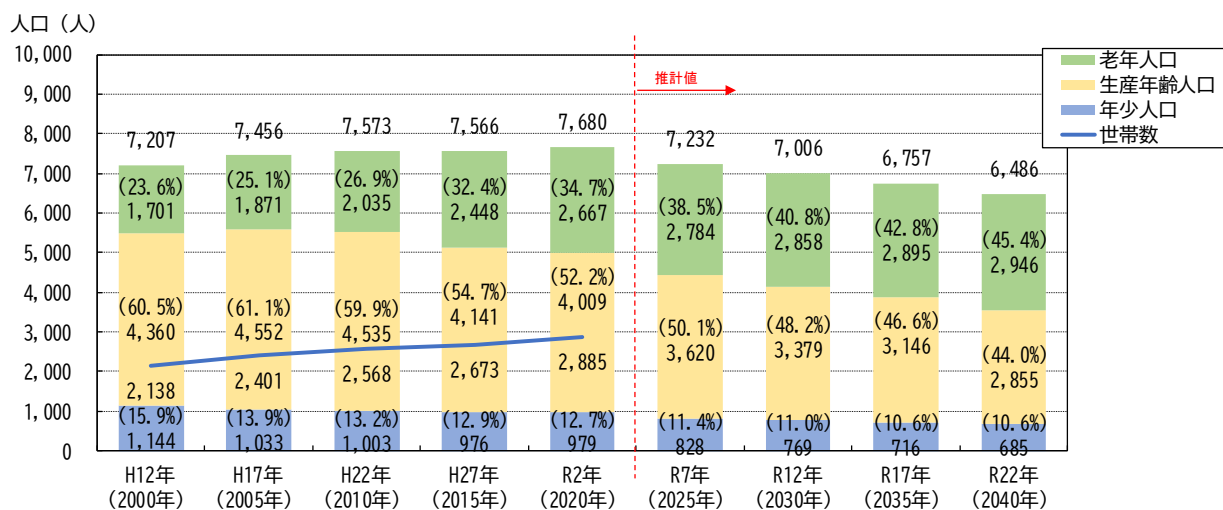


図 2-3 原村の人口推移

※総人口は年齢不詳を含むため、年齢 3 区分別人口の合計と一致しない場合がある

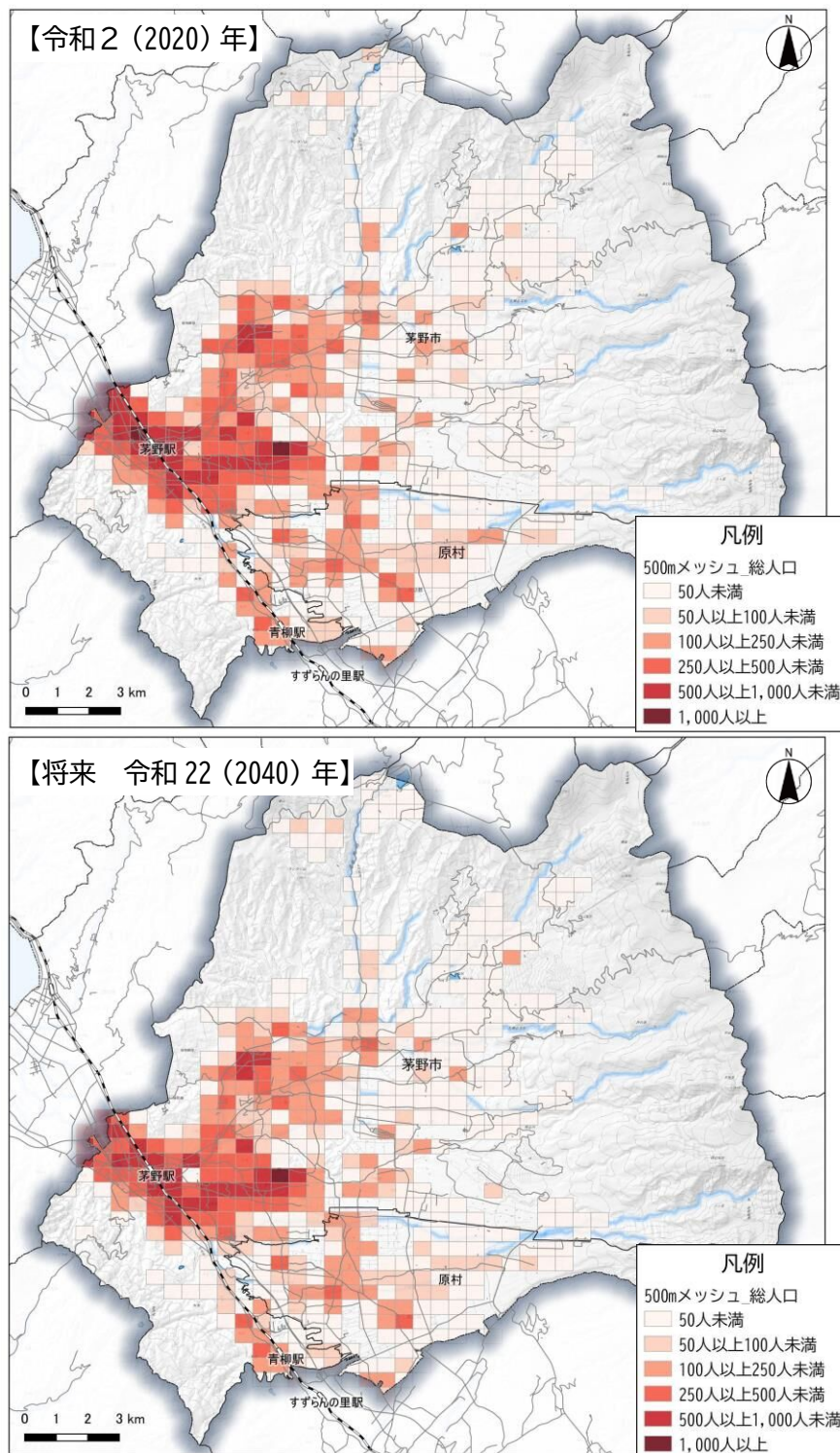
出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 30 年推計）」

(2) 人口分布

① 人口

令和 2（2020）年の人口分布は、茅野市は J R 沿線とその東側、原村は役場周辺に人口が集積しています。その他の地域では、幹線道路に沿って広がり、山あいの地域では低密度で広く人口が分布しています。

国の予測では、令和 22（2040）年の人口分布は、地域全体で人口が減少し、人口の低密度化が進行するとされています。



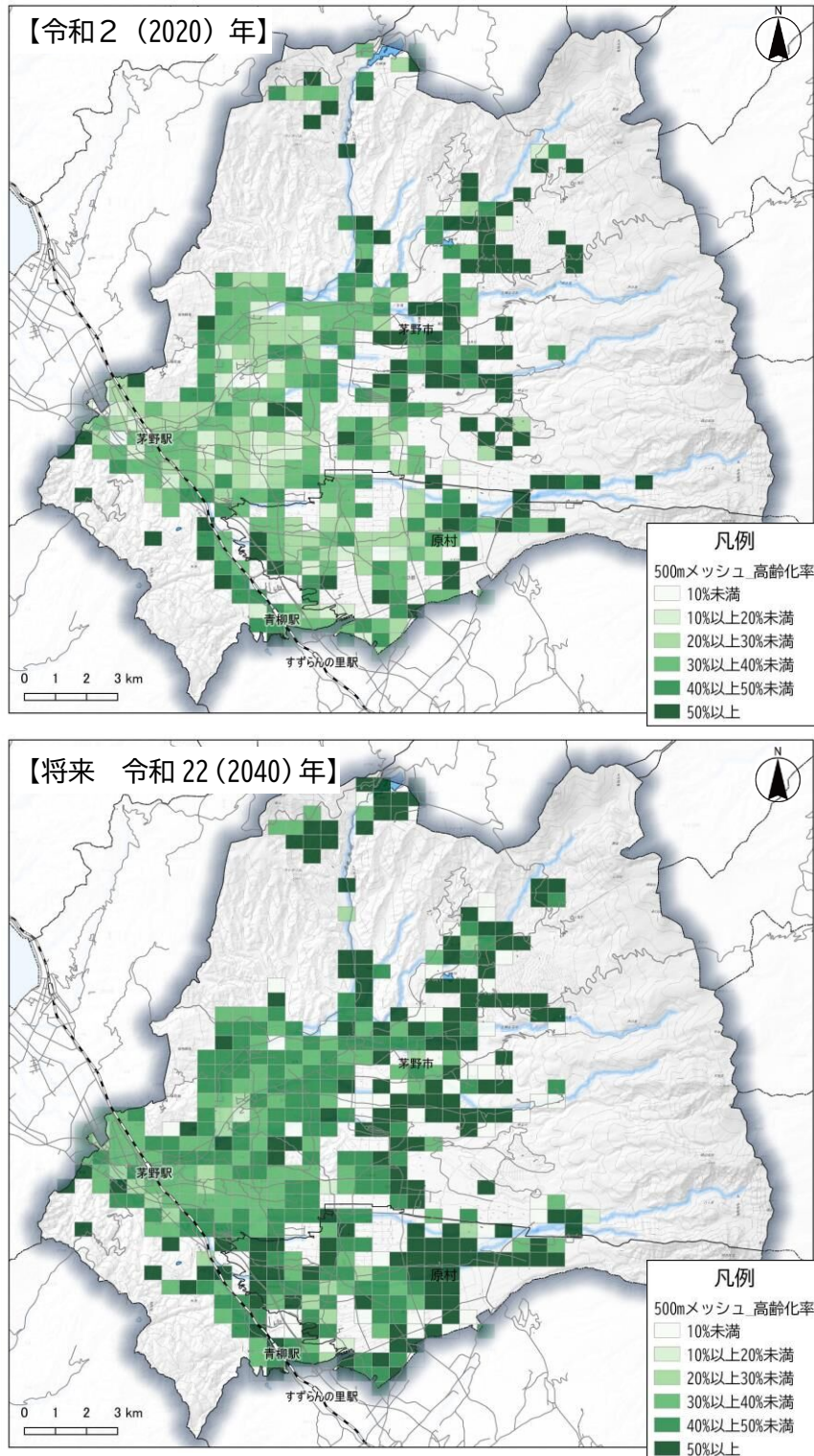
出典：現況は政府統計の総合窓口(e-Stat)「地図で見る統計(国勢調査)」
将来は国土交通省国土政策局「国土数値情報(500メッシュ別将来推計人口(H30 国政局推計))」

図 2-4 500メッシュ別人口

② 高齢化率

令和 2（2020）年の高齢化率は、茅野市、原村ともに、山裾の人口の少ない地域で高い傾向にあります。

国の予測では、令和 22（2040）年の高齢化率は、地域全体で高齢化が進展し、特に山裾の地域では顕著に高齢化が進むとされています。



出典：現況は政府統計の総合窓口(e-Stat)「地図で見る統計（国勢調査）」

将来は国土交通省国土政策局「国土数値情報（500メッシュ別将来推計人口(H30 国政局推計)）」

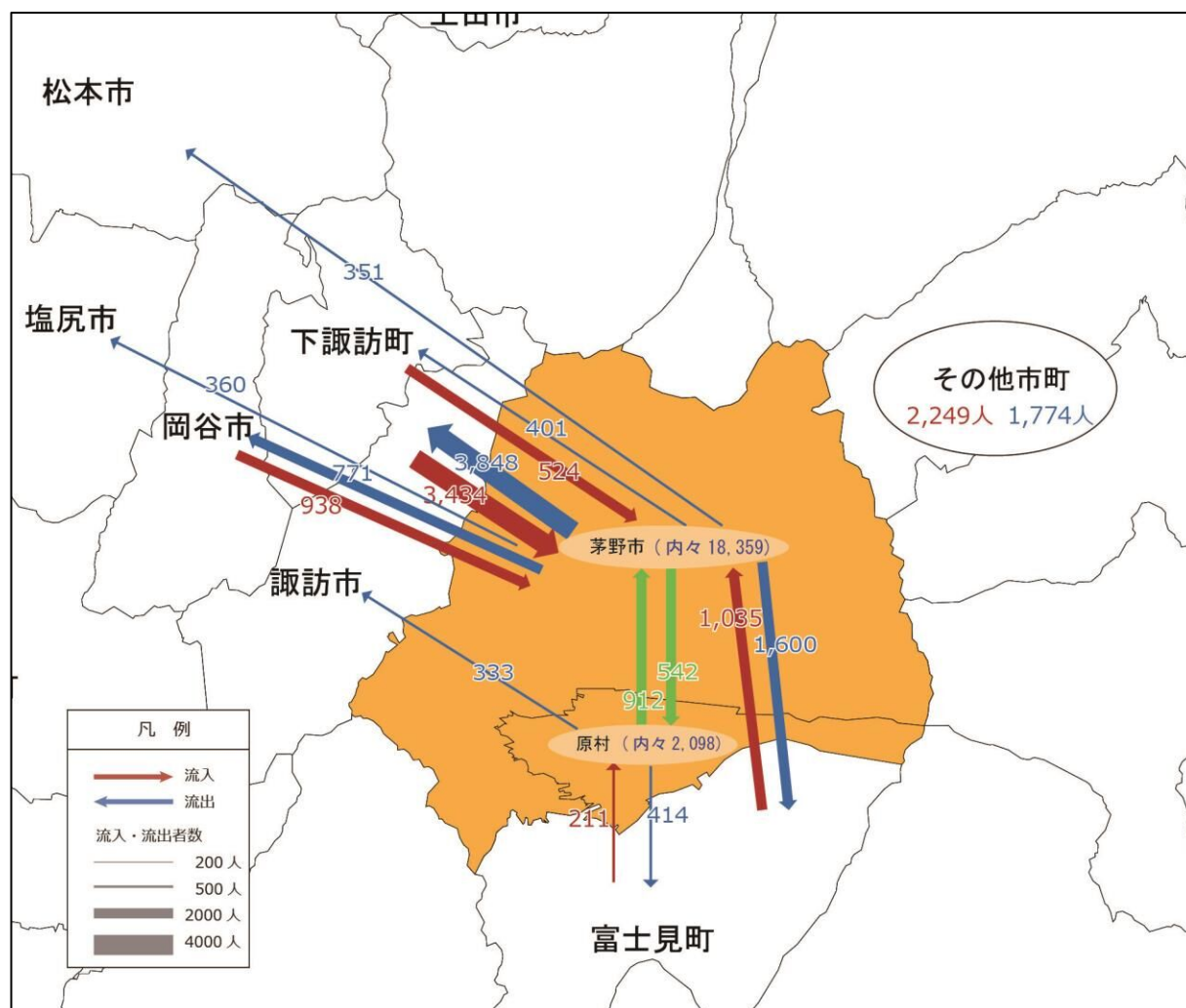
図 2-5 500mメッシュ別高齢化率

2-3 通勤・通学流動

(1) 通勤流動

茅野市常住の就業者は 27,569 人で、そのうち 18,359 人は市内で従業し、残り 9,210 人は市外で従業（流出）しています。一方、市外に常住し茅野市で従業（流入）している人は 8,662 人で、市外との流動では諏訪市が最も多く、原村との流動も流出入ともに 4 番目に多い状況です。

原村常住の就業者は 4,194 人で、そのうち 2,098 人は村内で従業し、残り 2,096 人は村外で従業しています。一方、村外に常住し原村で従業している人は 1,183 人で、村外との流動では流入、流出ともに茅野市との流動が多い状況です。



出典：総務省「令和 2 年国勢調査」

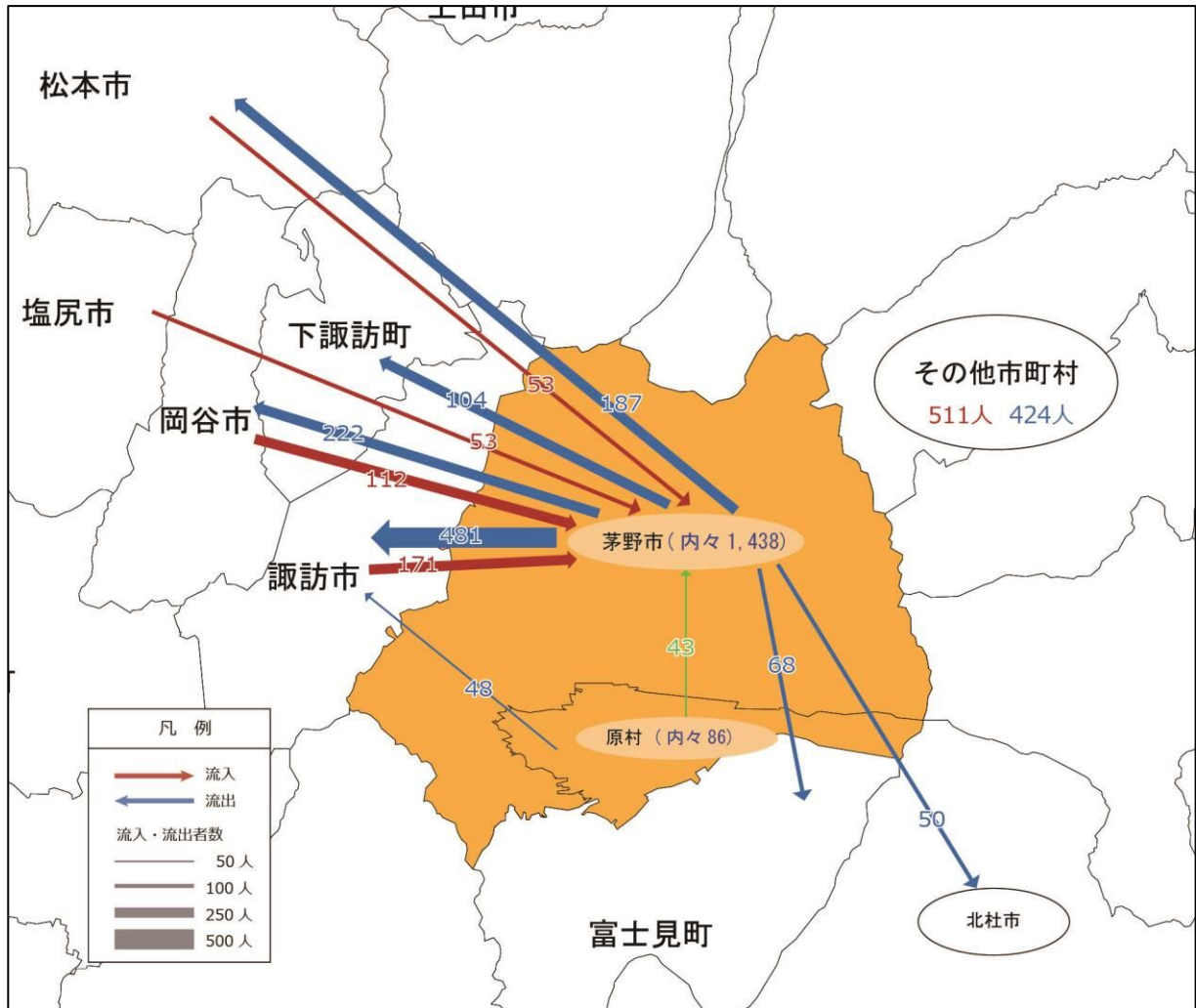
※200 人未満の流動は非表示

図 2-6 通勤流動

(2) 通学流動

茅野市常住の通学者数（15 歳以上）は 2,838 人で、そのうち 1,438 人は市内の学校に通学し、残り 1,400 人は市外へ通学（流出）しています。一方、市外に常住し茅野市へ通学（流入）している人は 887 人で、市外との流動では流出入ともに諏訪市との流動が多い状況です。

原村常住の通学者数（15 歳以上）は 313 人で、そのうち 86 人は村内の学校に通学し、残り 227 人は村外へ通学しています。一方、村外に常住し原村へ通学（流入）している人は 17 人で、村外との流動では、諏訪市への通学が最も多く、茅野市への通学者もみられます。



出典：総務省「令和 2 年国勢調査」

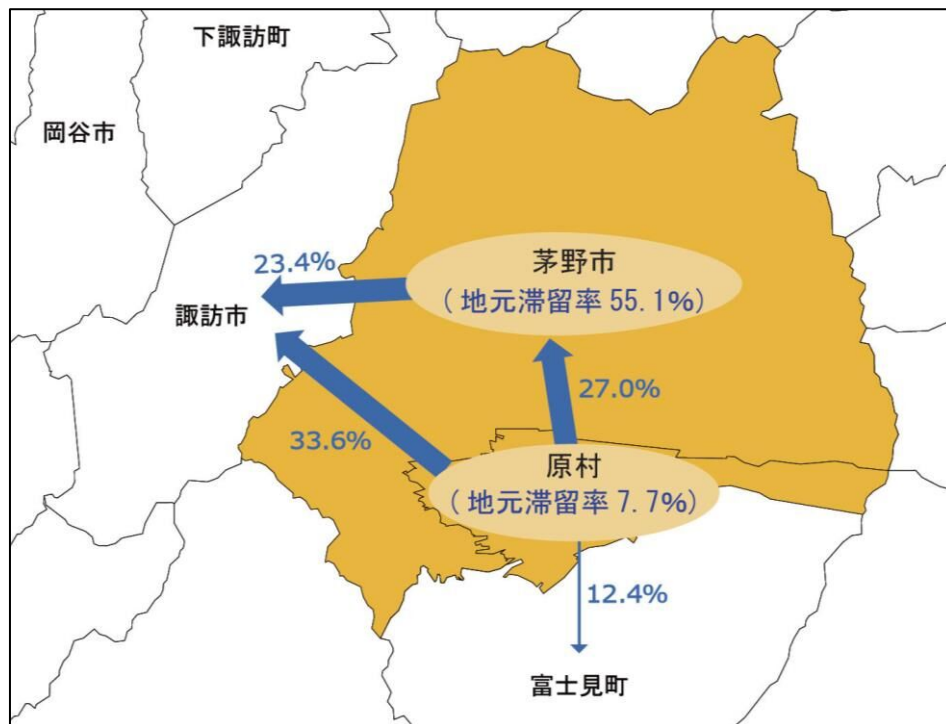
※50 人未満流動は非表示。ただし、茅野市と原村間の流動を除く

図 2-7 通学流動

2-4 買物動向

茅野市民の買物先としては、茅野市内が 55.1%で、市外での主な買物先としては諏訪市が 23.4%と最も多い状況です。

原村民の買物先は、原村内が 7.7%で、村外での主な買物先としては、諏訪市が 33.6%、茅野市が 27.0%、富士見町が 12.4%で、比較的多くの方が村外で買い物をされている状況です。



出典：長野県産業労働部「平成 30 年度長野県商圈調査報告書」

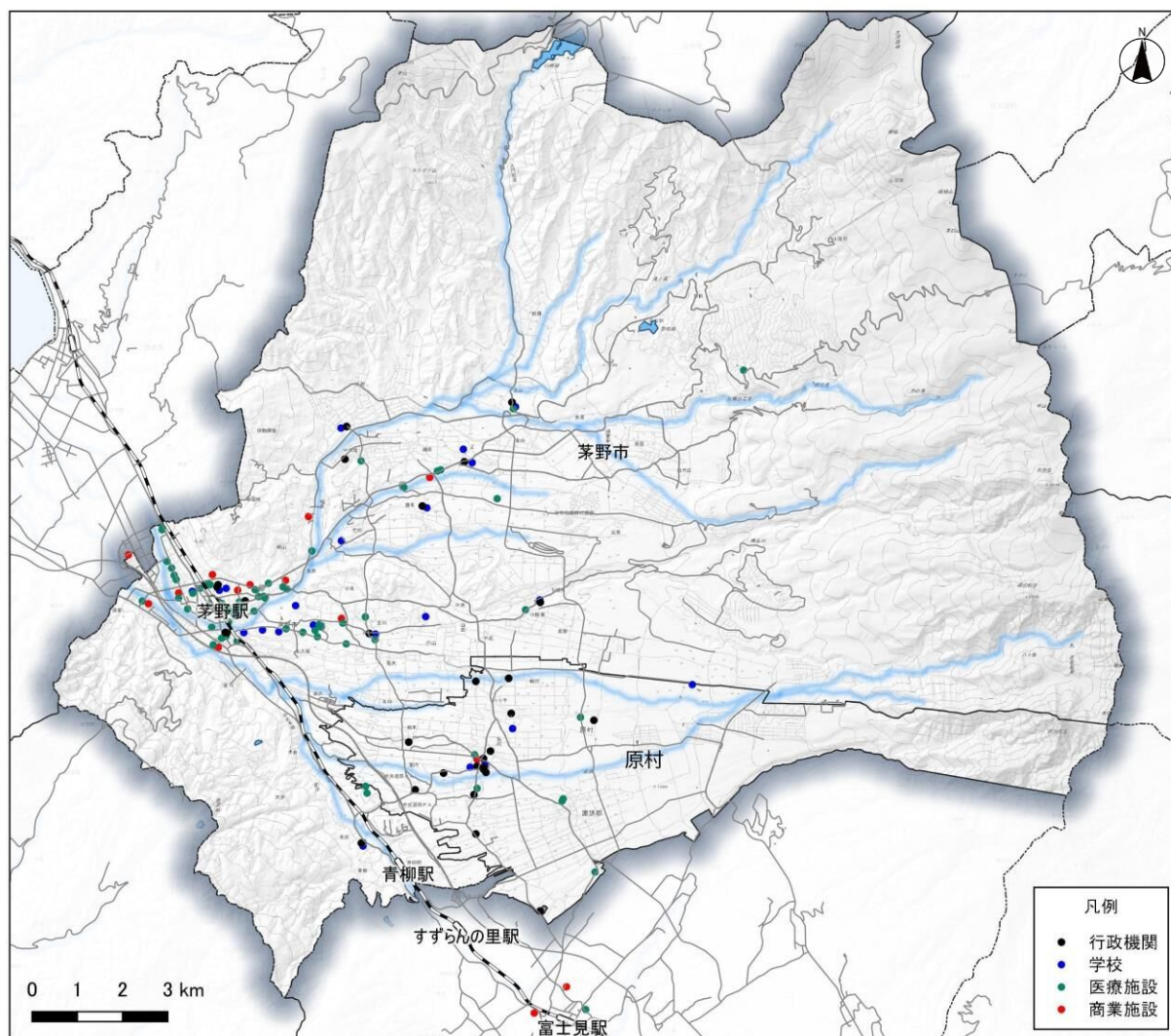
※地元滞留率：居住する地元市町村内で主に買物をする世帯の割合（%）

図 2-8 買物動向

2-5 施設分布

茅野市の施設は、その多くは市街地とその周辺に分布し、その他は幹線道路の沿線に立地しています。

原村の施設は、役場周辺に学校、商業施設が集積し、診療所や公民館などは周辺の各地区に分布しています。



出典：行政機関, 病院・診療所, 学校：国土交通省国土政策局「国土数値情報」
商業施設：長野県「大規模小売店舗一覧（令和4年7月1日現在）」

図 2-9 施設分布

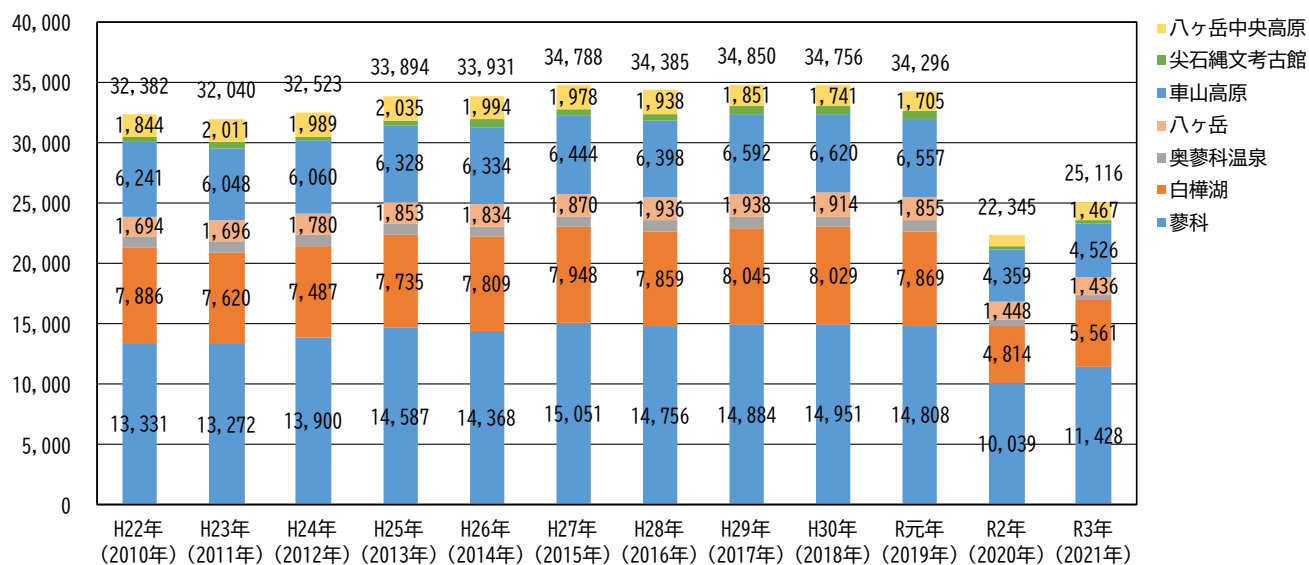
【施設の定義】

- 行政機関：市役所、村役場、支所、出張所、地方事務所、公民館、集会所
- 病院・診療所：医療法に基づく「病院」「（一般）診療所」（高齢者施設内の施設や季節限定で開所しているものを除く）
- 商業施設：店舗面積が1,000㎡を超える商業施設
- 学校：小学校、中学校、高校

2-6 観光

茅野市、原村の観光地は、ほとんどが市村東部及び北部の山岳地に分布し、年間延べ 300 万人の観光客が来訪しています。しかし、令和 2（2020）年以降は新型コロナウイルスの影響により約 2/3 程度に減少しています。

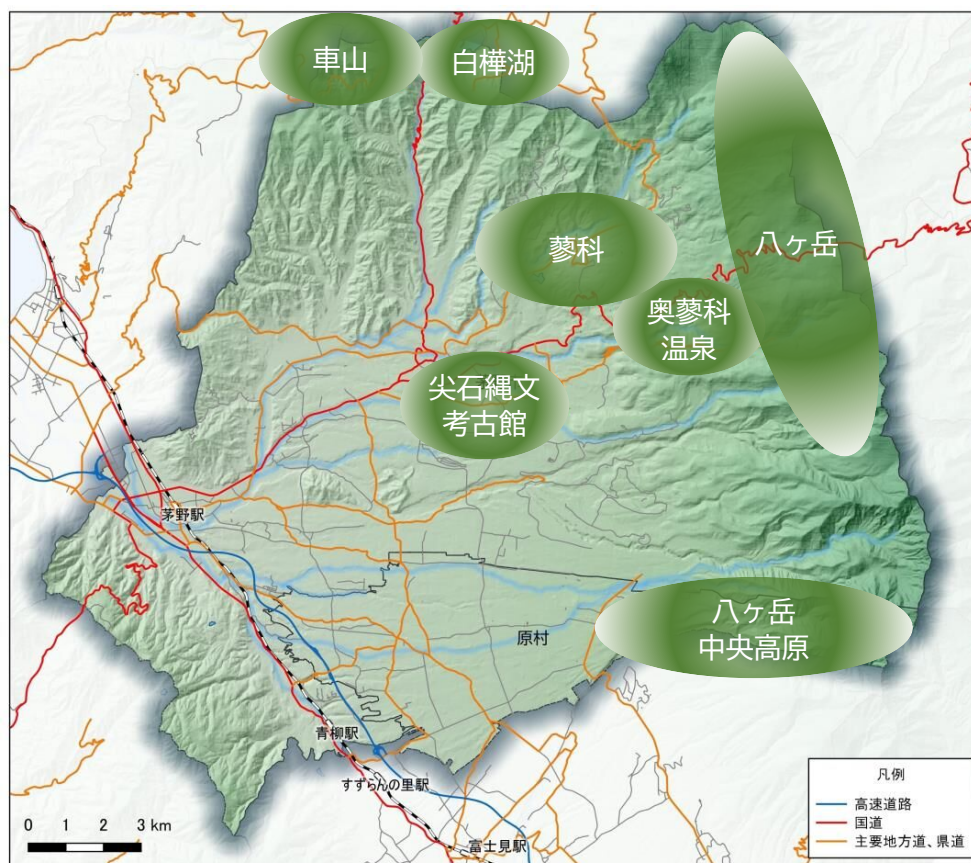
観光地延利用者数（百人）



出典：長野県観光部山岳高原観光課「令和 3 年 観光地利用者統計調査結果」

数値は延利用者数 1,000 百人以上を表示

図 2-10 観光地利用者数



※名称は長野県観光部山岳高原観光課「令和 3 年 観光地利用者統計調査結果」における名称で位置は概略位置

図 2-11 観光地分布

2-7 自動車保有

茅野市民の自動車保有台数は微増傾向で推移し、令和2（2020）年は全世帯で約38,000台です。1世帯あたりの保有台数はほぼ横ばいで、令和2（2020）年の1世帯あたりの保有台数は1.62台です。県内19市と比較すると、茅野市の1世帯あたりの自家用車保有台数は、松本市、長野市、塩尻市に続いて4番目に少ない状況です。

原村の自動車保有台数はほぼ横ばいで推移し、令和2（2020）年で1世帯当たりの保有台数は1.91台です。長野県平均（1.66台）を上回り、1世帯あたりの自動車保有台数は多い状況です。

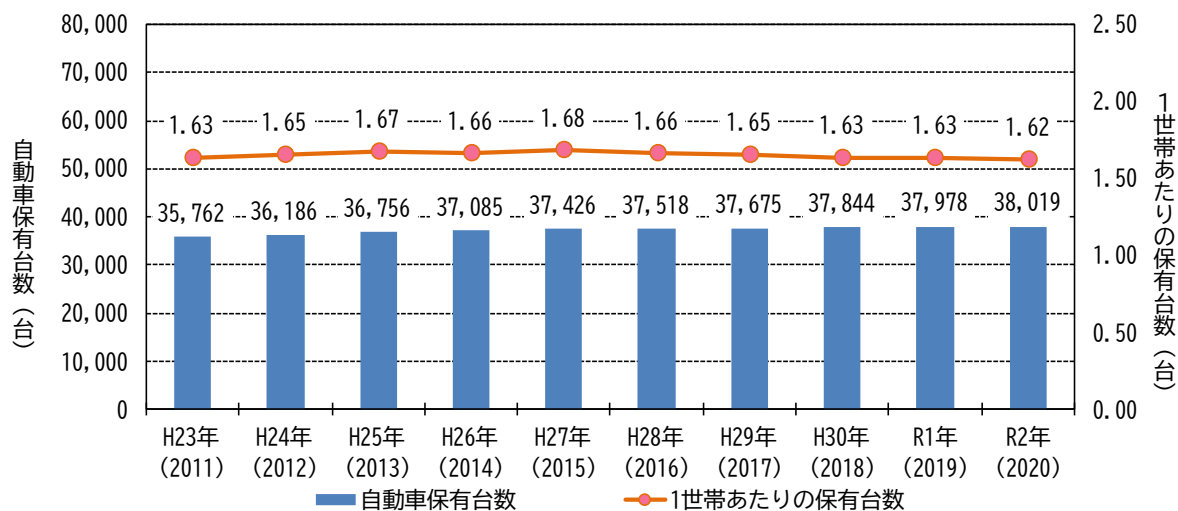


図 2-12 茅野市の自動車保有台数と1世帯あたりの保有台数の推移

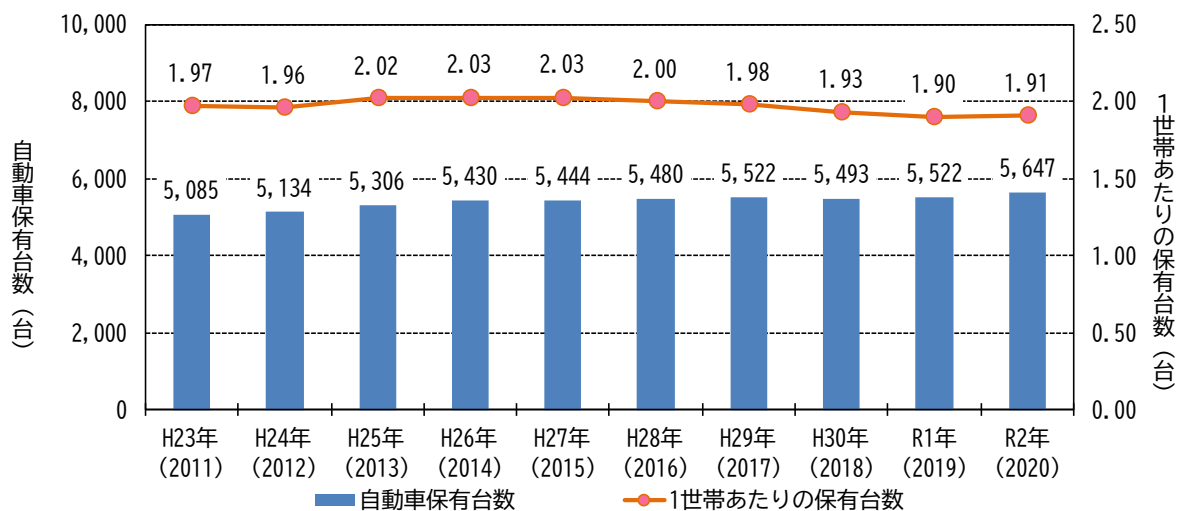


図 2-13 原村の自動車保有台数と1世帯あたりの保有台数の推移

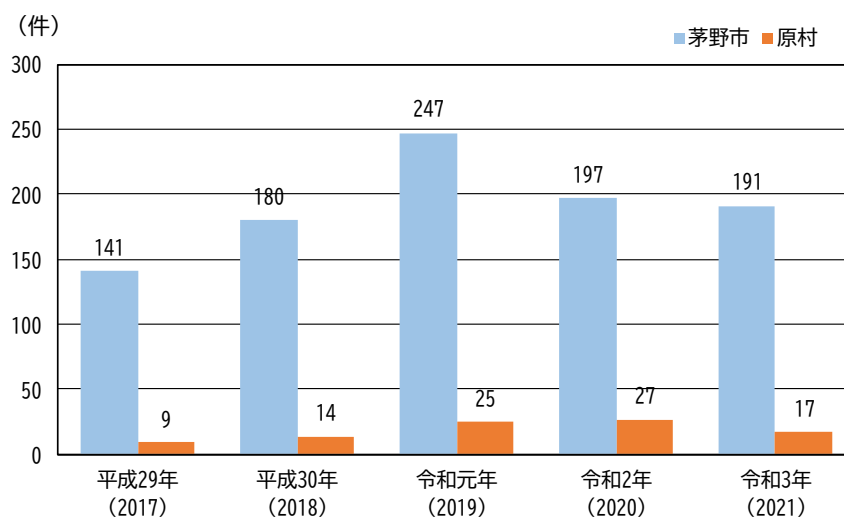
※自動車保有台数は「乗用」及び「軽三輪・軽四輪（乗用）」の合計値（年度末3月31日時点）

1世帯あたり保有台数は「毎月人口異動調査（年度末3月1日）」による世帯数より算出

出典：北陸信越運輸局長野運輸支局「長野県内の市町村別自動車保有車両数」、長野県企画振興部「毎月人口異動調査」

2-8 自動車運転免許返納の状況

茅野市、原村における自動車運転免許の返納状況は、令和元（2019）年に急増しましたが、以降は若干減少し、茅野市では約 200 件弱、原村では約 20～30 件程度です。報道では高齢ドライバーによる事故が取り上げられることが多く、今後、運転免許の返納者は増加していくことが考えられます。



資料：長野県警資料

図 2-14 自動車運転免許返納者数の推移

3 上位・関連計画の整理

上位・関連計画として市村の総合計画、総合戦略、都市計画マスタープラン等から、公共交通施策に関連する方針を整理します。

また、茅野市・原村地域公共交通総合連携計画における施策・事業の実施状況を整理します。

計画名称 []内は計画の位置づけ、関連する主な内容	策定・改訂年次
総合計画 [市村が総合的かつ計画的な行政運営を行っていくための基本となる計画] 第5次茅野市総合計画 第5次原村総合計画（後期基本計画）	平成30年9月 令和3年3月
地域創生総合戦略 [「まち・ひと・しごと創生」に関する施策についての基本的な計画] 第2次茅野市地域創生総合戦略 第2期原村地域創生総合戦略	令和2年4月 令和2年3月
茅野市都市計画マスタープラン [茅野市の将来像、地域別の整備方針、地区における諸計画を定めた計画]	平成30年3月
茅野市立地適正化計画 [居住機能や都市機能等の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランの高度化版]	平成31年3月
茅野市・原村地域公共交通総合連携計画 [市町村が地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画]	平成22年2月

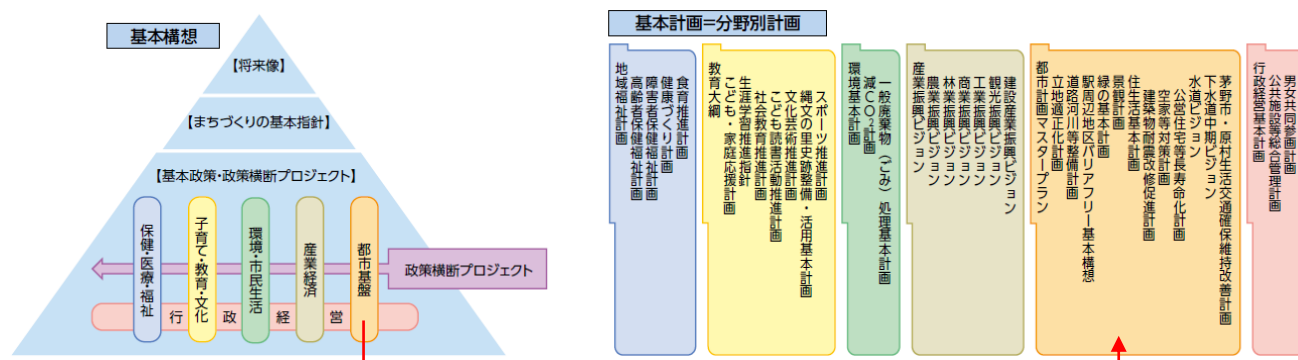
(1) 第5次茅野市総合計画 計画期間 平成30（2018）年度～令和9（2027）年度

「第5次茅野市総合計画」では、目指すまちの将来像を「八ヶ岳の自然、人、技、歴史が織りなす やさしさと活力あるまち」とし、6つの基本政策が示されています。

公共交通については、基本政策の一つである「豊かな自然と共生した安心・快適なまちづくり（都市基盤）」において、「長期的な集約型都市構造^{※1}への転換を踏まえ、都市施設の適正配置、賑わいのある中心市街地の再生、集落間ネットワーク^{※2}形成の推進などにより、コスト面だけでなく都市基盤全般を考慮した持続可能なまちづくりを目指します」と位置付けられています。

※1：集約型都市構造：都市の無秩序な拡散を抑制し、都市機能の集積を促進する集約拠点とその他の地域を公共交通ネットワークで連携させる都市構造のこと

※2：集落間ネットワーク：点在する集落と集落を公共交通で結ぶこと



出典：第5次茅野市総合計画

図 3-1 第5次茅野市総合計画全体イメージ

(2) 第5次原村総合計画（後期基本計画） 計画期間 令和3（2021）年度～令和6（2024）年度

「第5次原村総合計画」では、将来像を「人と自然と文化が息づく 美しい村」とし、実現に向けた5つの基本目標が示されています。

その基本目標の一つである「人と自然を大切にしたい美しい住みよい村づくり」に向けた重点施策として「公共交通の充実」を挙げており、4年後の目指すべき姿として次の4点を示しています。

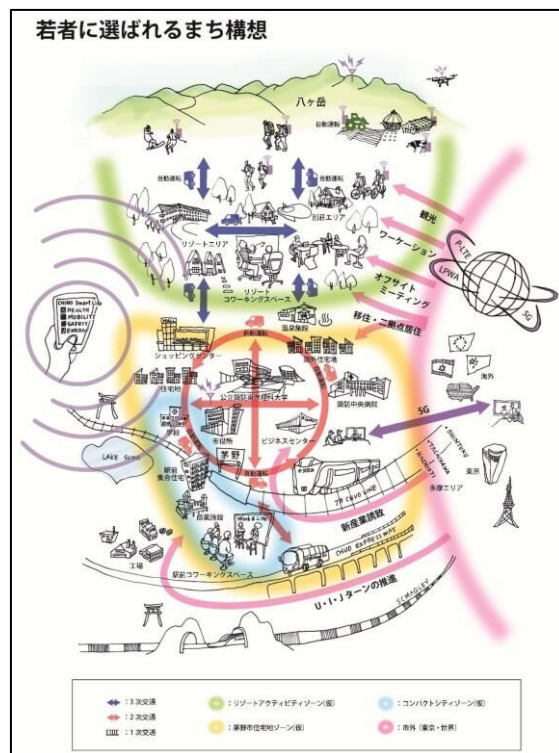
- 暮らしやすい地域づくりのため、住民ニーズに応えた、交通体系の構築を目指します。
- 高速バスと公共交通との連携を図り、利便性向上を目指します。
- 高速バス会社とタクシー会社等民間業者と連携し利便性向上を目指します。
- デマンド型乗合タクシーやライドシェアの導入等、実情に合った交通手段の見直しを目指します。

取り組み	内容
①持続可能な公共交通の利用促進	・利用意向アンケート、地域懇談会、調査事業所の検証結果等に基づいて路線・ダイヤを見直し、公共交通の利用促進を図ります。 ・住民の方に利用方法等の周知を改めて行います。
②他の公共交通との連携の検討	・電車や高速バスなど他の公共交通と接続する利便性の高い公共交通手段を検討します。
③高速バス利用者用の駐車場整備	・高速バス利用者用駐車場の利用状況等を踏まえ、拡充の必要性を検討します。 ・利用者の利便性を図るため、駐車場の外灯を整備します。
④高速バス停におけるタクシー情報の充実	・高速バス停からの移動手段を確保するため、タクシー情報の充実を図ります。

(3) 第2次茅野市地域創生総合戦略 計画期間 令和2（2022）年度～令和6（2024）年度

第2次茅野市地域創生総合戦略では、「若者に「選ばれるまち」の実現」を目指した5つの基本目標と施策、事業が示されています。

公共交通については、基本目標5の「安心・安全、快適なまちをつくる」で、「利用者のニーズに合った交通手段の確保や、茅野市の玄関口である JR 茅野駅西口リニューアルにより都市部等と地方をつなぐ広域的な交通結節点としての機能強化を行います。また、地域ポイントの活用については、市民等のニーズを把握しつつ、構築を検討します。」としています。



出典：第2次茅野市茅野市地域創生総合戦略

(4) 第2期原村地域創生総合戦略 計画期間 令和2（2020）年度～令和6（2024）年度

「第2期原村地域創生総合戦略」では、村が取り組んできた従来の政策及び施策を継承し、村にとって最も重要な「子育て、保健・医療・福祉、産業、教育」分野の施策を基本とし、原村だからできる今後5年間に集中的に取り組む「有効かつ新たな施策」を示しています。

その中で、基本目標の一つである「人と自然を大切にしたい美しく住みよい村をつくる」の実現のための施策である「人にやさしい道路・公共交通ネットワークの整備」で次のような具体的事業と重要業績評価指標（KPI）を示しています。

（具体的な事業）

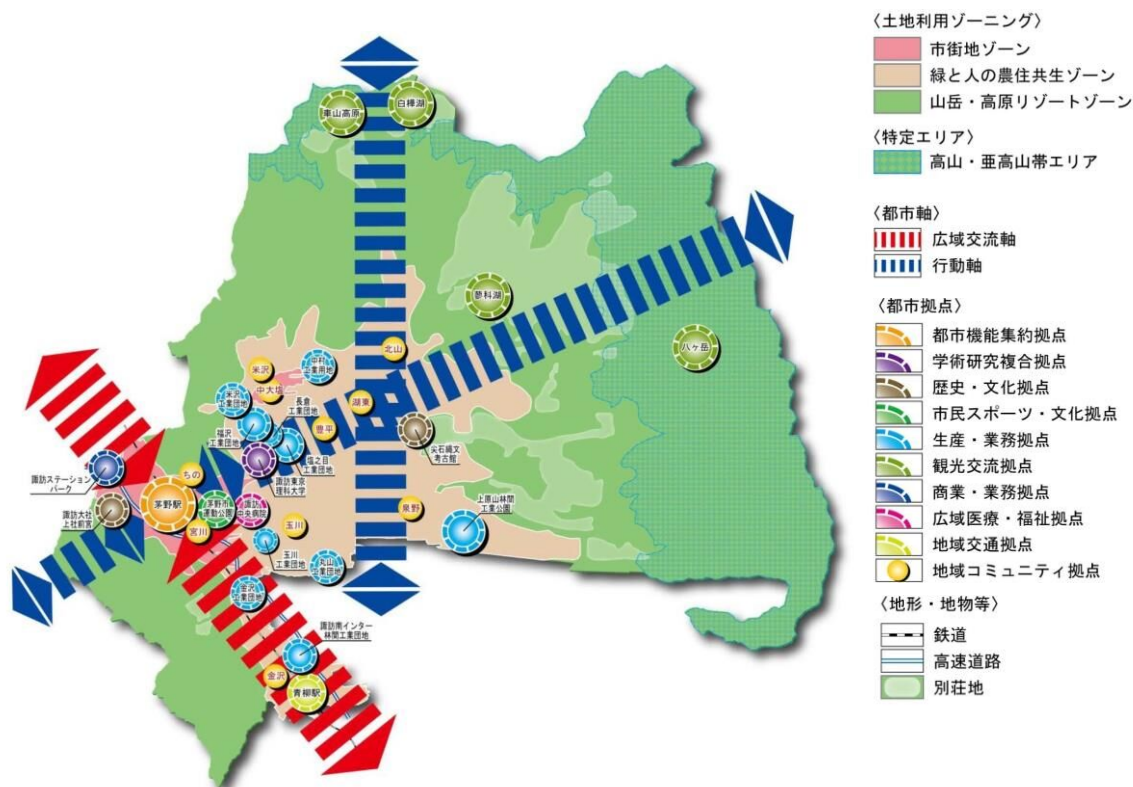
- ①持続可能な公共交通の利用促進
- ②鉄道や高速バスなど、他の公共交通との連携の検討
- ③新たな交通システムの検討

第2期総合戦略の重要業績評価指標

重要業績評価指標（KPI）	基準値 （採用値の年次）	目標値 令和6（2024）年
セロリン号利用者数	18,862 人 (H30)	20,000 人

(5) 茅野市都市計画マスタープラン 計画期間 平成30（2018）年度～概ね20年後

「茅野市都市計画マスタープラン」では、将来都市構造として図3-2に示すコンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりを目指し、公共交通等の整備方針として次表のような基本方針が示されています。



出典：茅野市都市計画マスタープラン

図 3-2 将来都市構造図

茅野市都市計画マスタープランにおける公共交通等の整備方針

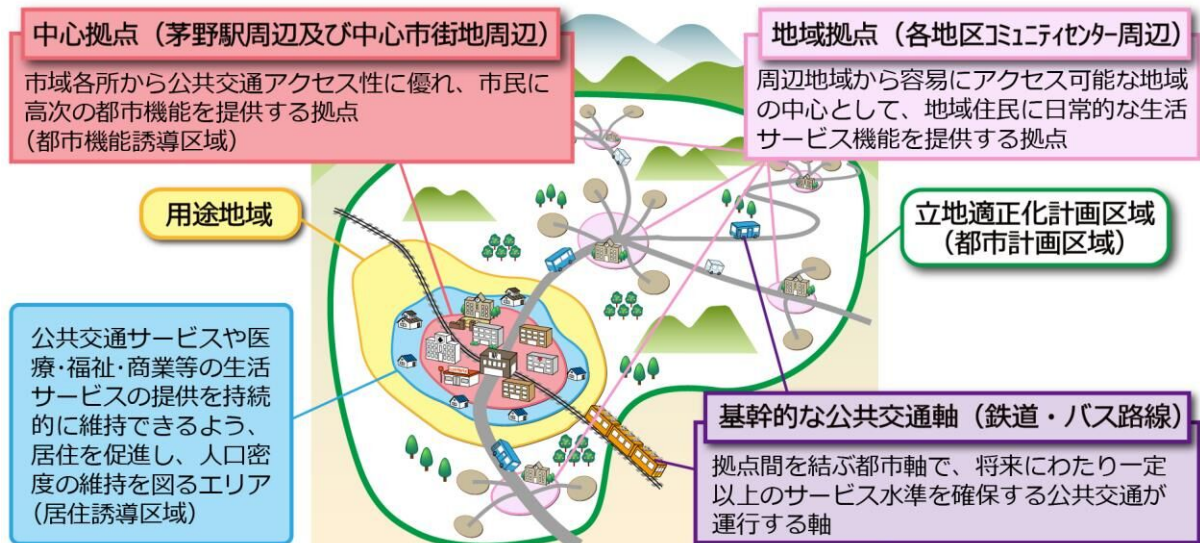
区分	基本方針
拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの構築	●「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりの推進に向けて、“ネットワーク”をバス交通が分担するものとし、「都市機能集約拠点（茅野駅周辺及び中心市街地周辺）」「地域交通拠点（青柳駅周辺）」「地域コミュニティ拠点（各地区コミュニティセンター周辺）」の連携強化を図ります。
生活交通の確保・維持	●住民の移動手段は、マイカーに大きく依存しているものの、車を運転できない方などにとっては、地域内のバス交通は欠かすことができないものであり、安全安心意識の高まり、高齢化の進展等の中で、通学・通勤・通院・買物を中心とした住民の日常生活の移動手段の確保・維持に努めます。
交通結節点の機能向上	●茅野駅東西広場の充実・活用、駅周辺でのパークアンドライドのための駐車場等の整備を進め、交通結節点としての機能向上を図ります。 ●青柳駅周辺において、キスアンドライド等に適した駅前広場の整備を進め、交通結節点としての機能向上を図ります。
駐車場等の検討・整備	●市街地及び主要公共施設地での駐車場の整備・充実を進めます。

(6) 茅野市立地適正化計画 計画期間 平成 30(2018)年度～令和 20(2038)年度

「茅野市立地適正化計画」のまちづくりの方針では、「茅野市都市計画マスタープラン」に基づくコンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりを目指した都市の骨格構造に係る方針が示されています。その中で、公共交通ネットワークの方針としては以下のように示されています。

公共交通ネットワークに関する方針

公共交通軸	基本方針	分担
基幹的な公共交通路線	住民の日常生活の移動手段として、中心拠点と地域拠点を結ぶ公共交通路線について、一定以上のサービス水準の維持・確保に努めます。	・ J R 中央本線 ・ 毎日・平日運行のバス路線（デマンド運行を含む）
補助的な公共交通路線	基幹的な公共交通路線の補助的な役割を担う路線として維持・確保に努めます。	・ 上記以外のバス路線



出典：茅野市立地適正化計画

図 3-3 茅野市立地適正化計画における目指すべき都市の骨格構造の概念図

(7) 茅野市・原村地域公共交通総合連携計画

計画期間 平成 22(2010)年度～平成 24(2012)年度

① 計画の概要

「茅野市・原村地域公共交通総合連携計画」(以下「連携計画」という。)は、茅野市・原村の両市村内で生じる住民や来訪者等の交通需要への対応や交通事業者からの不採算路線からの撤退の申し入れへの対応等として、茅野市・原村地域公共交通活性化協議会により策定された計画であり、現在の穴山・原村線や原村循環線の運行の礎となった計画です。

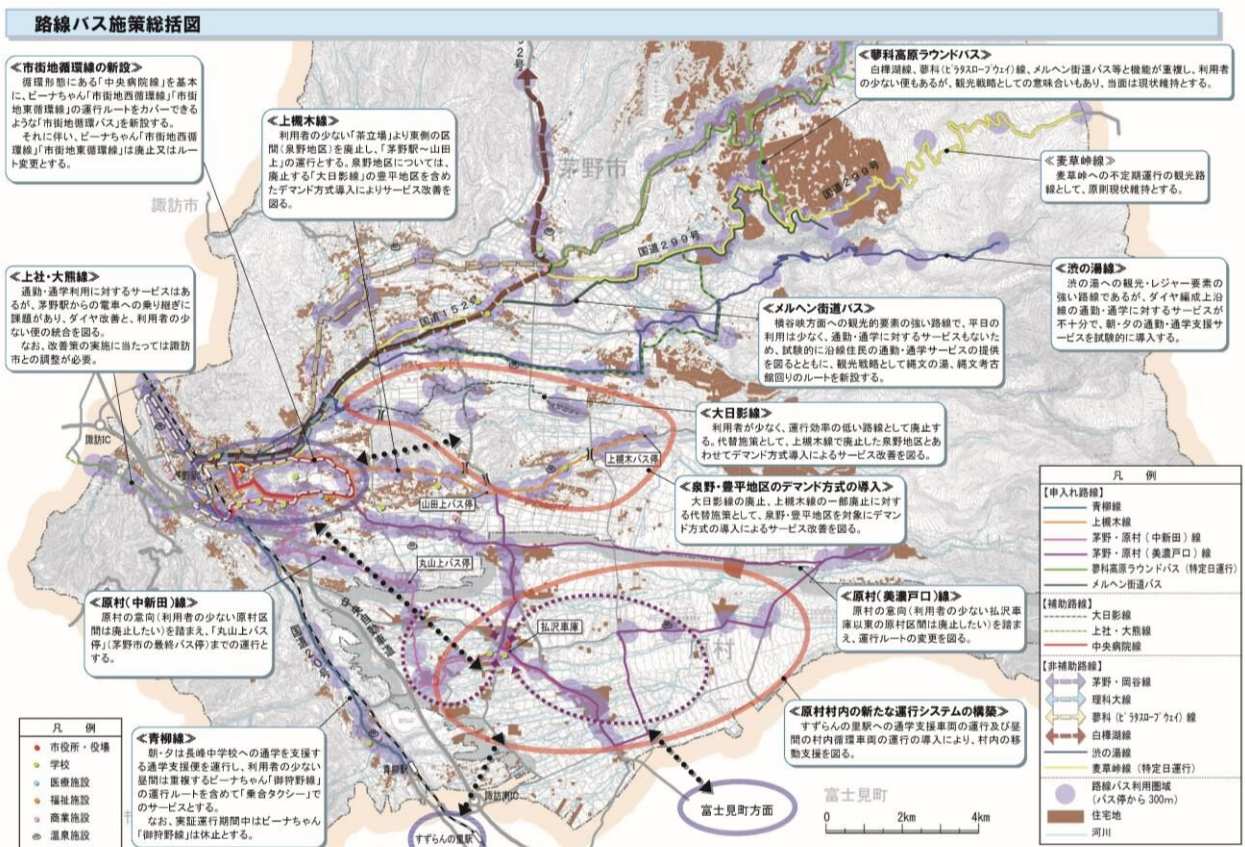
連携計画では、3つの基本方針、計画目標及び目標を達成するために行う事業として路線整備や利用促進など20項目の施策を計画していました。

計画期間は終了していますが、現在も茅野市・原村地域公共交通活性化協議会は継続しており、両市村の公共交通の維持・改善等に係る協議が行われています。

基本方針 1/利用者重視の検討

基本方針 2/運行効率の改善と支援すべき対象とのバランス配慮

基本方針 3/公共交通に対する公平性、経済性への配慮



出典：茅野市・原村地域公共交通総合連携計画

図 3-4 連携計画における路線バス整備の総括図

② 施策の実施状況

連携計画における 20 の施策について実施状況を整理すると、実施事業は 14 事業（実施後廃止も含む）、一部実施は 3 事業、未実施は 3 事業です。

このうち、未実施の 3 事業については、実施に向けた要望調査と協議を行いました。が、要望が少なく実施には至りませんでした。

表 3-1 連携計画における事業の実施状況

施策 ※計画策定時の名称		施策内容	実施状況	
			評価	当時の実施内容 カッコ内は現状における特記事項
1	青柳線の整備	①朝・夕の通学支援便の運行 ②日中の乗合タクシーの運行	●	御狩野線を運行（通学・通勤バスの御狩野線が運行）
2	上槻木線の整備	茅野駅～山田上を起終点とする乗合タクシーの運行	●	中沢線を運行（通学・通勤バスの泉野・玉川線が運行）
3	原村(中新田)線の整備	①朝・夕の通学支援便の運行 ②茅野駅～丸山上を起終点とする乗合タクシーの運行	◎	穴山・原村線を運行
4	原村(美濃戸口)線の整備	茅野駅～穴山～弘沢車庫を連絡する定時定路線バスの運行	◎	美濃戸口線を運行
5	メルンヘン街道バスの整備	観光施設経由へのルート変更	◎	尖石縄文考古館等を経由しメルンヘン街道バスが運行
6	泉野・豊平地区におけるデマンド方式の導入	デマンド方式の導入	●	豊平・泉野線をデマンド方式で運行
7	原村村内の新たな運行システムの構築	①朝・夕の通学支援車両の運行 ②日中の村内循環車両の運行	◎	原村循環線を運行
8	わかりやすい・使いやすい公共交通サービスの提供	①パンフレットの全戸配布など、利用前情報の充実 ②わかりやすく、使いやすいバス停への改善	◎	・ダイヤ改正時などに全戸配布等を実施 ・利用者要望を踏まえたバス停の改善を実施
9	通学支援便の増設	朝・夕の通学支援便の試験運行 ①メルンヘン街道バス沿線 ②渋の湯線沿線	△	要望等の調査を踏まえ、実施には至らなかった。
10	市街地循環バスの運行	福祉バス「ビーナちゃん」の市街地東・西循環線の機能を担保するような市街地循環バスの新設	●	市街地循環バスの運行
11	上社・大熊線の整備	①朝・夕の通学支援便の試験運行 ②運行効率と鉄道との接続を踏まえたダイヤの改善	●	上社・大熊線の運行
12	(新)市街地西循環線の整備	福祉バス「ビーナちゃん」の「市街地東循環線」及び「市街地西循環線」を統合し、新たな「市街地西循環バス」として運行	●	市街地西循環線の運行

※実施状況 ◎：実施継続

●：実施後廃止（茅野市における平成 28（2016）年度、令和 4（2022）年度の再編により廃止）

○：一部実施

△：未実施

表 3-2 連携計画における事業の実施状況

施策 ※計画策定時の名称		施策内容	実施状況	
			評価	当時の実施内容 カッコ内は現状における特記事項
13	東向ヶ丘線の整備	「望岳の湯」までの経路延長（始発と最終便は除く）	●	福祉バス「ビーナちゃん」東向ヶ丘線の延伸運行
14	大日影経由考古館線の整備	福祉バス「ビーナちゃん」の「市街地東循環線」の整備を受け、運行経路に「城山団地」を追加する	●	福祉バス「ビーナちゃん」小泉経由考古館線で移動を確保
15	主要施設周遊バスの検討	ビーナちゃんの主な利用目的地である「諏訪中央病院」「温泉保養施設」を連絡する周遊バスの運行を検討する。	△	要望等の調査を踏まえ、実施には至らなかった。
16	観光都市にふさわしい公共交通のイメージ向上戦略	①茅野駅におけるバス乗降スペースの改善 ②住民・行政・交通事業者による地域らしさの演出方策の検討	○	・乗降場スペースの関連で実施を見送り ・観光地とバス路線の案内図を乗降場に設置
17	親しみの持てるバスへの転身	①新設する「市街地循環バス」の愛称を市民から募集 ②バス車両の演出	●	・ボンネットタイプで市街地循環バスを運行
18	観光施設等との連携強化	観光施設等と交通事業者が連携し、相互の利用促進につながる仕組みづくりの検討	△	協議は行ったが実施には至らなかった。
19	高齢者の免許自主返納に対する支援	自動車免許を自主返納した住民に対し、バス利用券等の補助を行い、公共交通利用への転換を促す。	○	福祉バス「ビーナちゃん」バスに適用されていたビーナちゃん割引の対象路線を拡大
20	モビリティ・マネジメントの実施	①公共交通について考える場の提供 ②地域企業・関係機関と連携したノーマイカーデーの実施	○	県下一斉「信州スマートムーブ通勤ウィーク」の実施

※実施状況

◎：実施継続

●：実施後廃止（茅野市における平成 28（2016）年度、令和 4（2022）年度の再編により廃止）

○：一部実施

△：未実施

③ 目標達成状況の評価

連携計画で設定されていた目標の達成状況を当時の路線状況から整理すると次のとおりです。

3つの目標、4つの評価指標のうち、「計画目標1／支援すべき対象に焦点を当てた公共交通サービスの提供の①20歳未満の満足度」、「計画目標3／現状の利用形態を踏まえたバス路線の再編による運行効率の改善」の2つの評価指標では目標値を達成しています。

一方、「計画目標1の②60歳以上の満足度」は、現状値以上を目標としましたがほぼ横ばいで、「計画目標2の高齢者日利用者数」は、増加を目標としていましたが減少しました。

計画目標1／支援すべき対象に焦点を当てた公共交通サービスの提供 (赤字は目標達成)

評価指標	現状値 平成 21(2009)年度	目標値 平成 25(2013)年度	達成状況 平成 25(2013)年度
交通弱者の バス利用満足度	①20歳未満：84.6% ②60歳以上：77.1%	各々現状値以上	①20歳未満：96.9% ②60歳以上：77.0%

※現状値：当時の申し入れ路線のバス利用実態調査結果

※達成状況：申し入れ路線の代替路線の平成 25 年度利用者満足度調査

計画目標2／高齢者層が使いやすい公共交通サービスの提供

評価指標	現状値 平成 21(2009)年度	目標値 平成 25(2013)年度	達成状況 平成 25(2013)年度
高齢者日利用者数	198 人／日	約 220 人／日	190 人／日

※現状値：当時の申し入れ路線＋補助路線のバス利用実態調査結果からの推定値

※達成状況：申し入れ路線＋補助路線の代替路線の利用者満足度調査結果と平成 25 年度利用実績からの推定値

計画目標3／現状の利用形態を踏まえたバス路線の再編による運行効率の改善

(赤字は目標達成)

評価指標	現状値 平成 21(2009)年度	目標値 平成 25(2013)年度	達成状況 平成 25(2013)年度
1 便当たりの 平均利用者数	5.1 人／便	※現状値以上	6.5 人／便

※現状値：当時の申し入れ路線＋補助路線のバス利用実態調査結果

※達成状況：申し入れ路線＋補助路線の代替路線の平成 25 年度利用実績

※1：当時の申し入れ路線：青柳線、上槻木線、茅野原村(中新田)線、茅野原村(美濃戸口)線、メルヘン街道バスの5路線

※2：当時の補助路線：大日影線、上社・大熊線、中央病院線の3路線

※3：申し入れ路線の代替路線：通学支援便・御狩野線、乗合タクシー御狩野線、乗合タクシー中沢線、穴山・原村線、メルヘン街道バス、原村循環線、通学支援便・丸山線、乗合タクシー・丸山線の8路線

※4：補助路線の代替路線：豊平・泉野線、市街地循環バス、市街地西循環線、上社・大熊線の4路線（平成 25 年時点）

4 地域公共交通の現状

4-1 連携計画以降のバス運行等の変遷

茅野市、原村における連携計画以降のバス運行等の変遷を下表に整理しました。

茅野市では、平成 28（2016）年度における大幅な再編、令和 2（2020）年度からは通学・通勤バスと AI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の実証運行、本格運行と新たな公共交通体系の構築に向けた取組を実施しています。

原村では、利用者要望や利用実態に即した改善や、フリー乗降制度の導入をいち早く取り入れるなどの取組を行ってきました。また、令和 4（2022）年 10 月末から新たな実証運行を開始しました。

表 4-1 連携計画以降のバス運行等の変遷

年次		内容（※ダイヤ改正のみ、バス停追加などの軽微な変更は除く）
H22(2010)年	4 月	「茅野市・原村地域公共交通総合連携計画」（「連携計画」という）に基づき、通学支援便・御狩野線の実証運行開始。
	10 月	連携計画に基づき、乗合タクシー・御狩野線、乗合タクシー中沢線、丸山線（乗合タクシー・通学支援便）、穴山・原村線、豊平・泉野線、原村循環線、メルヘン街道バスの実証運行開始。
H23(2011)年	4 月	・原村循環線の利用状況を勘案したダイヤ改正と便数の変更。 ・ハヶ岳線の土日祝日運行（H23. 4/29～9/25）を実施。
	10 月	連携計画に基づき、以下の事業実施と実証運行中路線の改善を実施。 ・中央病院線の実証運行開始。 ・福祉バス「ビーナちゃん」の市街地西循環線と小泉経由考古館線の運行変更 ・原村循環線通学通勤支援便の増便。
H24(2012)年	10 月	・利用者要望に対応した乗合タクシー・丸山線の経路変更、増便。
H26(2014)年	10 月	・原村循環線ハヶ岳線と北部線の一部区間におけるフリー乗降区間の導入。
H27(2015)年	4 月	・運行管理効率化のため乗合タクシー・丸山線と通学支援便・丸山線の統合。
	10 月	・原村循環線通学通勤支援便の利用状況を勘案したダイヤ改正と減便。
H28(2016)年	10 月	・茅野市市内の生活路線、福祉バス「ビーナちゃん」の計 22 路線を通学・通勤、生活路線、観光路線の機能分担により 21 路線に大幅再編。 ・原村循環線の複数月定期券の導入。
H29(2017)年	10 月	・丸山線のメリーパーク乗り入れ。 ・市街地循環バスの諏訪ステーションパークへの利便性向上に向けた改善。 ・白井出線の利用者要望による経路変更。 ・御狩野線、白井出線の一部区間をフリー降車区間として試験運行。 ・原村循環線南部線と西部線の一部区間におけるフリー乗降区間の導入。
H30(2018)年	10 月	・市街地循環バス、東向ヶ丘線のメリーパーク乗り入れ。 ・利用者要望による白井出線のひと・まちプラザの乗り入れ。 ・豊平・泉野線、西茅野・安国寺線に商業施設（特定地点）の追加。
H31(2019)年	4 月	・原村循環線 通学支援便臨時便の運行開始。
R2(2020)年	10 月	・通学通勤支援便の拡充に伴う運行区間の変更を含むダイヤ改正、減便。
	12 月	・通学・通勤バスピアみどり線の実証運行開始。 ・AI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の実証運行開始。
R3(2021)年	4 月	・通学・通勤バスピアみどり線の増便。
	6 月	・AI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の実証運行終了。
	10 月	・通学・通勤バスピアみどり線の延伸。 ・通学・通勤バスの米沢線、泉野・玉川線の運行開始。
R4(2022)年	8 月	・AI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の実証運行開始。
	10 月	・AI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の本格運行開始。 ・茅野市内生活路線バスの廃止。 ・白樺湖線、北ハヶ岳ロープウェイ線、メルヘン街道バスの観光特化型運行開始。 ・原村で「のらぎあ」の公共交通実証運行開始。

なお、表 4-1 のとおり、茅野市では、令和 3（2021）年度以降、段階的に交通体系が見直され、令和 4（2022）年 10 月の AI 乗合オンデマンド交通「のらざあ」の本格運行、10 月 24 日からの観光特化型路線への変更に伴い下図のように運行体系が変わっています。

また、従前、運行路線には協議会での検討対象路線と自主運行路線や観光や特定の目的に特化した路線の協議外路線に分類されていました。

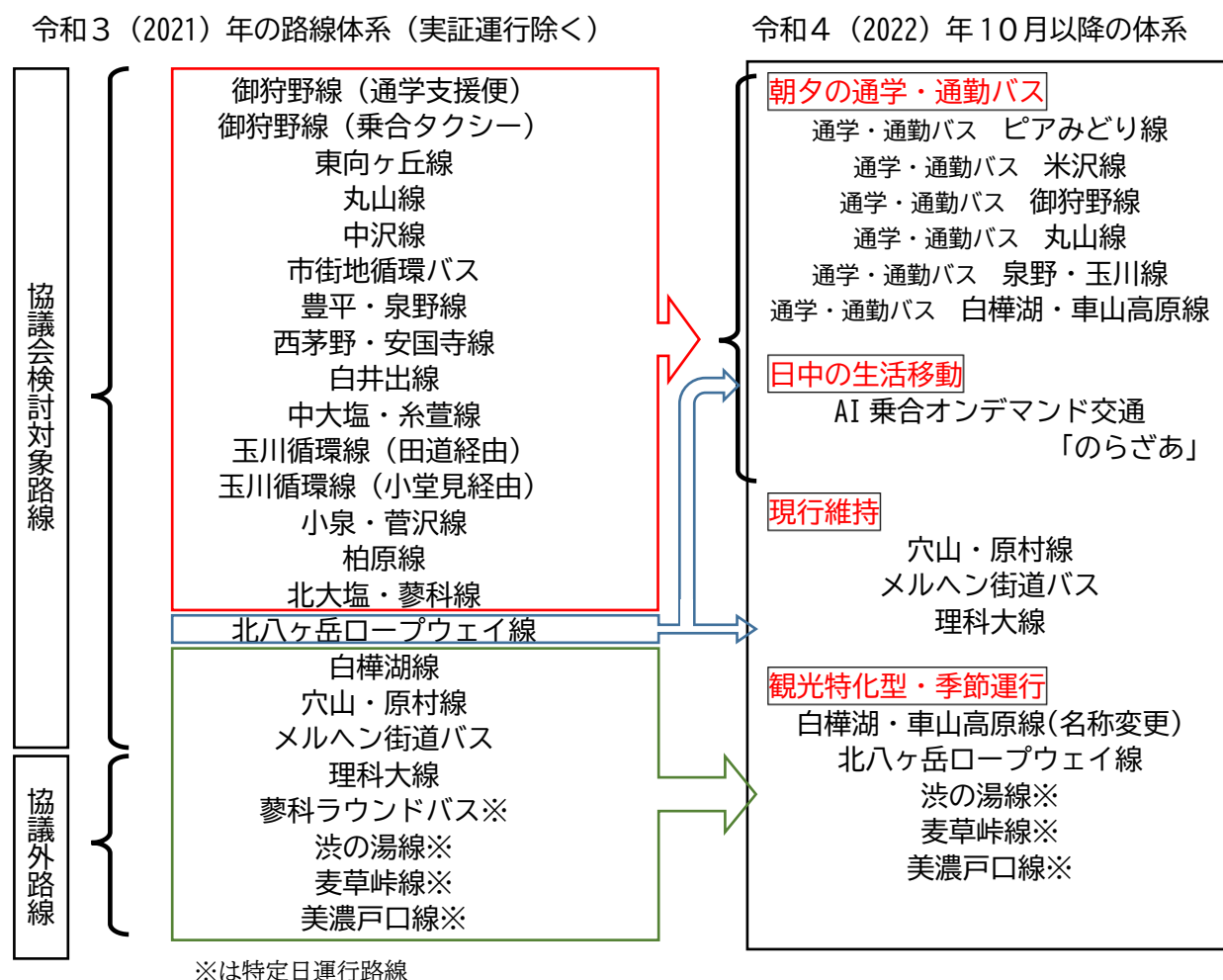


図 4-1 茅野市内における令和 4（2022）年 10 月前後の運行体系

4-2 公共交通の運行状況

(1) 地域内の公共交通

地域内の公共交通は、鉄道は JR 中央本線があり茅野市内に 2 駅、富士見町内に 3 駅あり、原村からは富士見町内の 2 つの駅を利用する方が多くみられます。

バス路線は、茅野駅を起終点とし放射状に運行する 15 路線と、原村役場を起終点とし村内を網羅する原村循環線があります。さらに、茅野市内では AI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」が運行されています。

また、地域内ではバス、デマンド交通を補完し、場所や時間に制限がない移動手段であるタクシーの事業者 3 社が住民や来訪者の移動を担っています。

表 4-2 地域内の公共交通（令和 5（2023）年 3 月時点）

分類	路線名等		運行区間	運行状況	
				平日	土日 休日
鉄道	■JR中央本線 茅野市内：茅野駅、青柳駅 （富士見町：すずらの里駅、富士見駅、信濃境駅）			78 便 ※1	78 便 ※1
バス、 デマンド	地域間 幹線系統	本線（岡谷・茅野線）	岡谷～茅野	29 便	運休
	地域内 フィーダー	穴山・原村線	茅野駅～弘沢車庫	11 便	運休
		メルヘン街道バス	茅野駅～横谷観音	6 便	6 便
		原村循環線 （通学支援便含む）	原村役場～原村役場 原村役場～すずらの里 すずらの里～四季の森 南原北、三井の森～原村役場	34 便	運休
		通学・通勤バス 御狩野線	茅野駅～御狩野公民館	4 便	運休
		通学・通勤バス 丸山線	茅野駅～望岳の湯	4 便	運休
		通学・通勤バス ピアみどり線	茅野駅～北山小学校	9 便	運休
		通学・通勤バス 米沢線	茅野駅～北大塩口	4 便	運休
		通学・通勤バス 泉野・玉川線	茅野駅～泉野小学校	4 便	運休
		AI 乗合オンデマンド交通 「のらぎあ」	エリア運行 デマンド方式	—	※2
	市補助路線	通学・通勤バス 白樺湖・車山高原線	茅野駅～車山高原	4 便	運休
	自主運行 路線	白樺湖・車山高原線	茅野駅～車山高原～上諏訪駅	4 便	6 便
		北八ヶ岳ロープウェイ線	茅野駅～北八ヶ岳ロープウェイ	4 便	8 便
		理科大線	茅野駅～理科大	22 便	運休
		渋の湯線	茅野駅～渋の湯	2～4 便※3	
		麦草峠線	茅野駅～白駒の池	6 便※3	
		美濃戸口線	茅野駅～美濃戸口	4～8 便※3	
タクシー	■タクシー事業者：3 社				

※1：茅野駅の発便数

※2：年末年始は運休

※3：は特定日運行（オンシーズンの運行便数）

（２）公共交通の人口カバー状況

公共交通による人口カバー状況は、全人口のうち鉄道駅、停留所（AI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の仮想停留所含む）から一定の利用圏域内にどれだけの人が住んでいるかを示したものです。

利用圏域としては、「都市構造の評価に関するハンドブック」（国土交通省都市局都市計画課 平成 26 年 8 月）に基づき、駅利用圏域は 800m、バス停利用圏域（仮想停留所含む）は 300m とし、地域内の人口カバー状況をみると、茅野市は人口の 96.8%※¹、原村は人口の 88.8%※²となっています。

※1：圏域内人口 58,691 人÷総数 60,627 人=96.8%（通学・通勤バス、観光特化型路線は除く）

※2：圏域内人口 8,017 人÷総数 9,031 人=88.8%

※3：総数は、500mメッシュ人口のため市村の人口総数とは一致しない

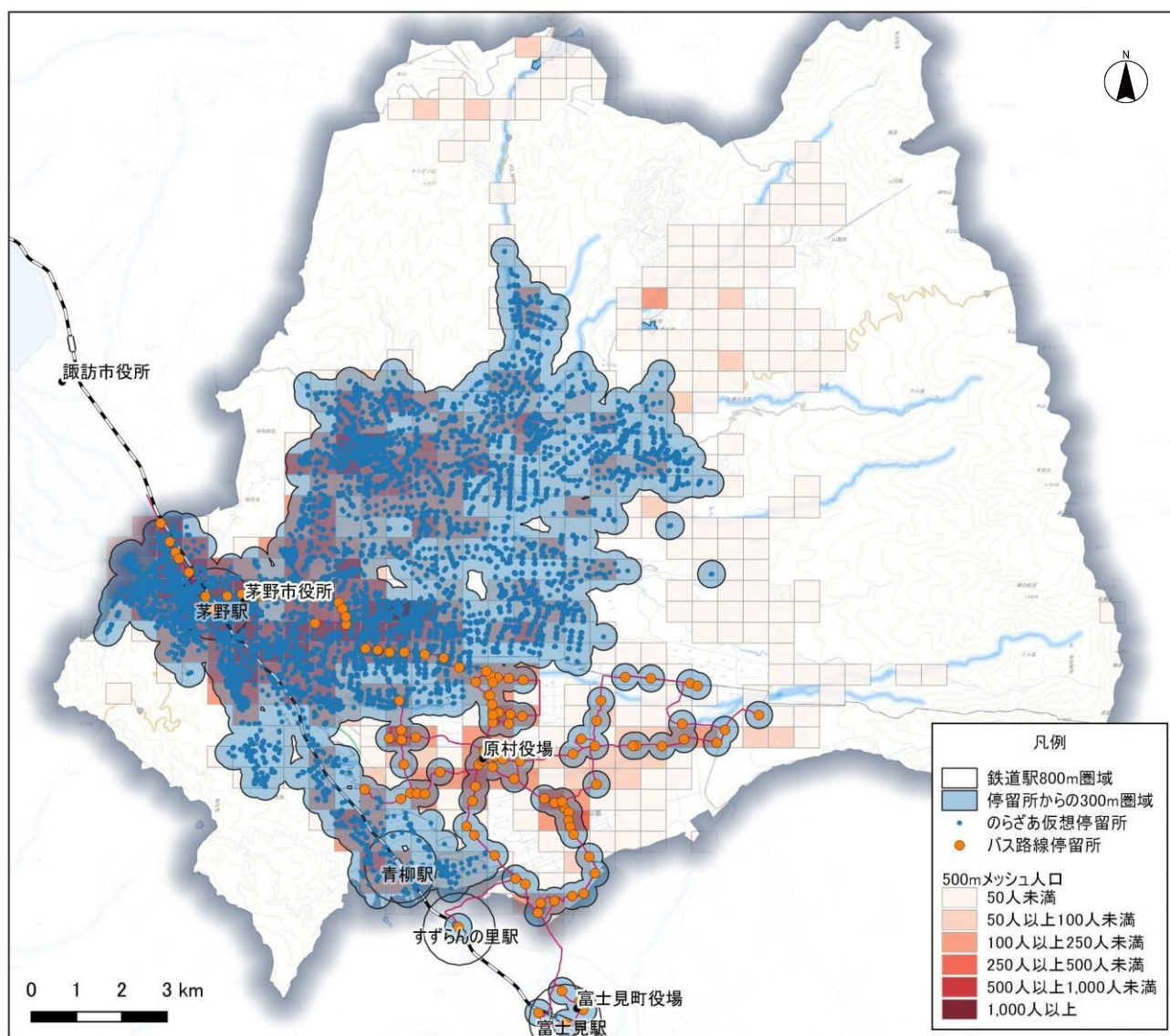


図 4-4 公共交通カバー状況

4-3 公共交通の利用状況

(1) 鉄道

鉄道の利用状況として JR 駅の乗車人員をみると、令和 4（2022）年乗車人員は茅野駅が約 3,200 人、富士見駅が約 800 人と、徐々に新型コロナウイルスの影響が少ない令和元（2019）年の状況に戻りつつあります。

また、乗車人員を定期・定期外利用でみると、定期利用者の減少量は比較的少なく、乗車人員減少の多くが定期外利用者であることが分かります。

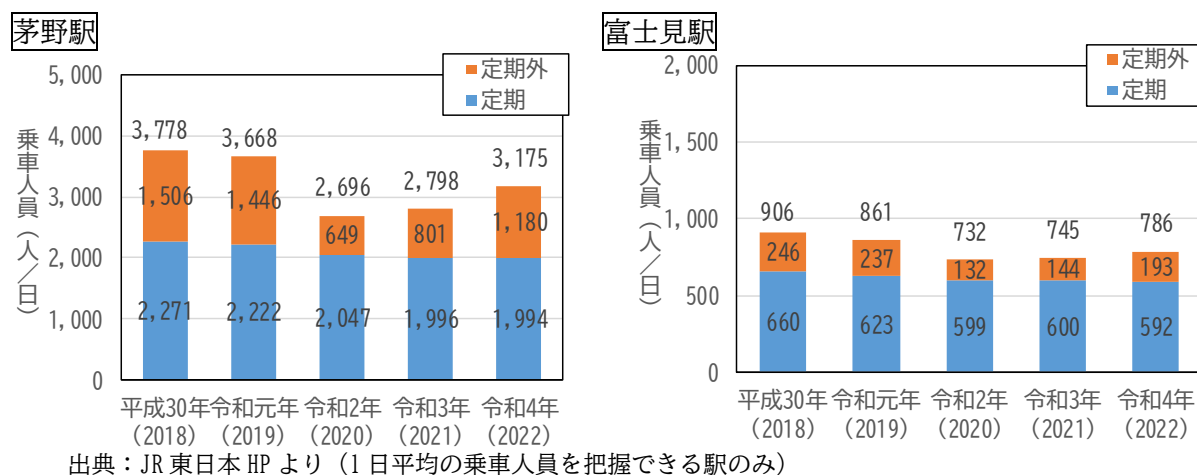


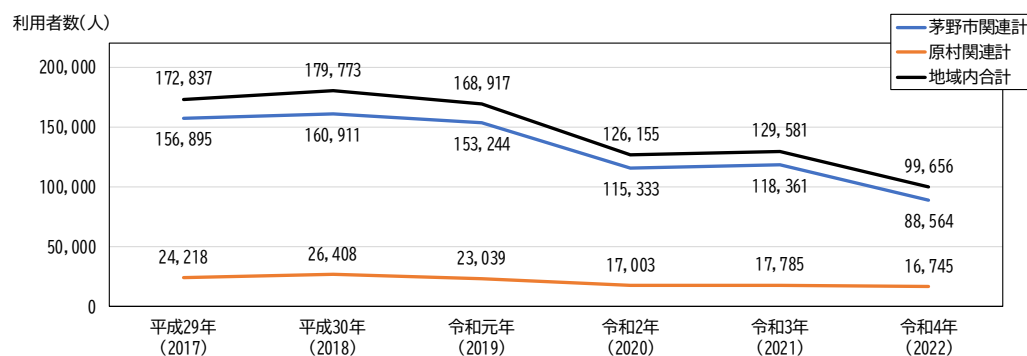
図 4-5 鉄道駅 1 日平均乗車人員の推移

(2) バス・乗合タクシー

バス・乗合タクシーの利用状況については、令和 3（2021）年度までの統計をもとに整理しているため、令和 5（2023）年 3 月現時点の交通体系と異なることに留意が必要です。

① 年間利用者数

地域内のバス、乗合タクシーの年間利用者数（協議会検討路線 23 ページ参照）は、平成 30（2018）年度は約 18 万人でしたが、令和元年（2019）年度後半から新型コロナウイルスの影響により利用者は減少しはじめ、令和 2（2020）年度以降は 13 万人を下回る利用者数で推移しています。なお、令和 4（2023）年度は、茅野市における 4 月からの通学・通勤バス、8 月からの AI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の運行開始により、従来のバス・乗合タクシーの多くが廃止されました。



出典：茅野市・原村地域公共交通活性化協議会
 ※茅野市関連、原村関連には、各々穴山・原村線を含む

図 4-6 バス・乗合タクシー利用者数の推移

表 4-3 路線別利用者数の推移

路線	平成29年 (2017)	平成30年 (2018)	令和元年 (2019)	令和2年 (2020)	令和3年 (2021)	令和4年 (2022)
白樺湖線	35,178	38,548	34,424	17,501	18,305	18,514
北ハケ岳ロープウェイ線	35,732	34,436	33,079	22,226	25,405	22,585
御狩野線（通学支援便）	18,652	19,007	14,687	16,850	15,337	14,870
御狩野線（乗合タクシー）	4,561	5,238	5,521	3,841	3,829	1,919
東向ヶ丘線	3,949	3,860	4,111	3,861	3,138	1,201
丸山線	10,549	10,566	9,813	8,290	10,319	1,442
中沢線	6,406	6,235	6,622	5,086	4,305	1,573
市街地循環バス	9,267	9,510	10,782	9,910	8,775	4,436
豊平・泉野線	5,669	5,574	5,894	4,869	4,699	2,009
西茅野・安国寺線	829	1,115	1,194	1,305	1,214	504
白井出線	1,319	1,355	1,699	1,510	1,610	739
中大塩・糸萱線	2,578	2,673	2,985	2,582	2,585	1,299
玉川循環線（田道経由）	1,494	1,833	1,836	1,528	1,429	651
玉川循環線（小堂見経由）	1,067	1,222	1,224	1,020	980	483
小泉・菅沢線	1,579	1,797	1,755	1,580	1,789	891
柏原線	1,300	1,369	1,471	1,120	1,194	524
北大塩・蓼科線	952	975	993	831	912	511
穴山・原村線	8,276	7,546	7,366	6,181	6,565	5,653
メルヘン街道バス	7,538	8,052	7,788	5,242	5,971	8,760
原村循環線	15,942	18,862	15,673	10,822	11,220	11,092
通学通勤支援便	8,765	10,935	8,070	4,833	5,245	6,030
南部線	2,822	2,702	2,787	2,201	2,139	1,821
ハケ岳線	3,296	4,102	4,067	3,347	3,446	2,900
西部線	505	476	338	212	139	66
北部線	554	647	411	229	251	275
茅野市関連計	156,895	160,911	153,244	115,333	118,361	88,564
原村関連計	24,218	26,408	23,039	17,003	17,785	16,745
地域内合計	172,837	179,773	168,917	126,155	129,581	99,656

出典：茅野市・原村地域公共交通活性化協議会
 ※茅野市関連、原村関連には、各々穴山・原村線を含む

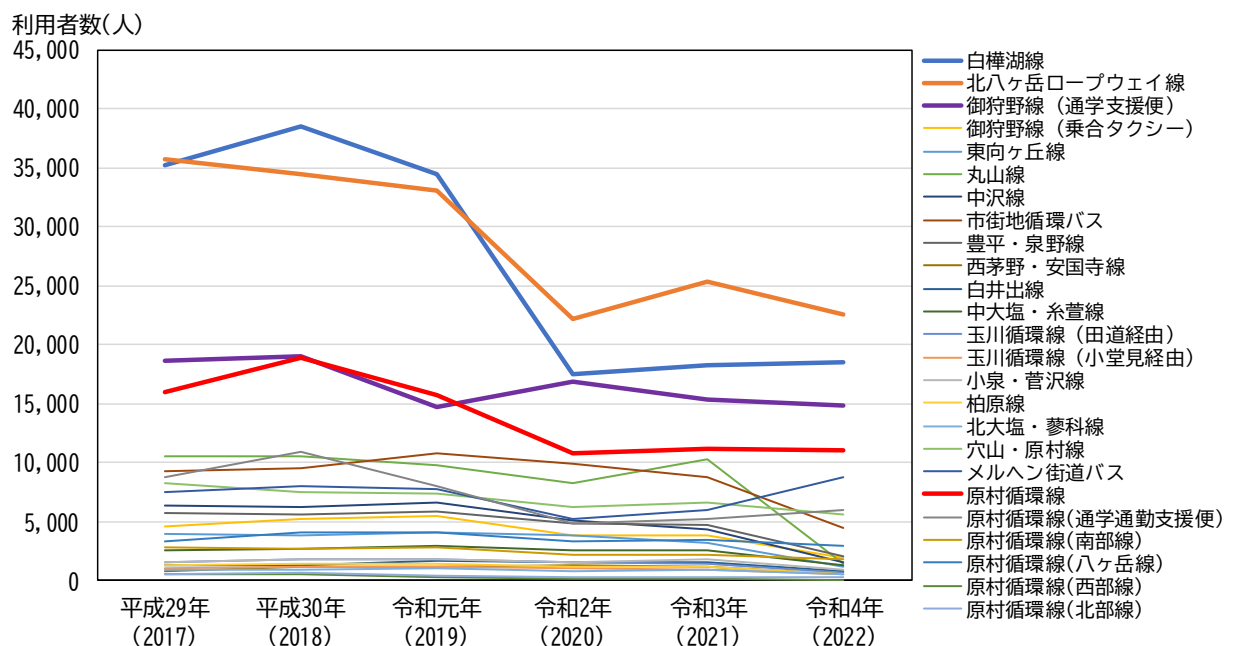


図 4-7 路線別利用者数の推移

② 日利用者数

日平均の利用者数は、平成 30（2018）年度は約 710 人の利用がありましたが、年間利用者数と同様に令和元（2019）年度以降は減少しています。

なお、令和 4（2023）年度は、茅野市における 4 月からの通学・通勤バス、8 月からの AI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の運行開始により、従来のバス・乗合タクシーの多くが廃止されました。

表 4-4 日平均利用者数の推移

路線	平成29年 (2017)	平成30年 (2018)	令和元年 (2019)	令和2年 (2020)	令和3年 (2021)	令和4年 (2022)
白樺湖線	96.4	105.6	94.1	47.9	50.2	50.7
北八ヶ岳ロープウェイ線	97.9	95.1	90.4	60.9	69.6	61.9
御狩野線（通学支援便）	76.1	77.3	61.5	68.8	63.4	56.3
御狩野線（乗合タクシー）	29.2	33.8	35.6	24.5	24.4	24.6
東向ヶ丘線	25.3	24.9	26.5	24.6	20.0	15.4
丸山線	51.2	51.8	49.3	41.1	49.5	5.5
中沢線	37.8	36.4	37.9	30.4	28.8	12.0
市街地循環バス	35.6	36.4	41.2	38.0	33.6	33.9
豊平・泉野線	21.8	21.4	21.4	20.2	18.0	15.3
西茅野・安国寺線	3.2	4.3	4.4	5.1	4.7	3.8
白井出線	8.5	8.7	11.0	9.6	10.3	9.5
中大塩・糸萱線	16.5	17.4	19.3	16.4	16.5	16.7
玉川循環線（田道経由）	9.6	11.8	11.8	9.7	9.1	8.3
玉川循環線（小堂見経由）	10.3	11.9	11.7	9.8	9.4	9.1
小泉・菅沢線	15.2	17.4	16.9	15.3	17.2	16.8
柏原線	12.5	13.3	14.0	10.8	11.5	9.9
北大塩・蓼科線	9.2	9.5	9.5	8.0	8.8	9.6
穴山・原村線	33.8	30.9	30.2	25.3	27.0	23.2
メルヘン街道バス	18.4	22.1	21.3	14.4	16.4	24.0
原村循環線	65.1	77.3	62.6	49.1	46.2	41.7
通学通勤支援便	35.8	44.8	32.3	21.6	21.6	22.7
南部線	11.5	11.1	11.0	9.7	8.8	6.8
八ヶ岳線	13.5	16.8	16.4	15.7	14.2	10.9
西部線	2.1	2.0	1.3	1.0	0.6	0.2
北部線	2.3	2.7	1.5	1.1	1.0	1.0
茅野市関連計	608.4	629.9	607.8	480.8	488.2	406.5
原村関連計	98.8	108.2	92.8	74.4	73.2	64.9
地域内合計	673.5	707.2	670.4	529.9	534.3	448.2

出典：茅野市・原村地域公共交通活性化協議会

※茅野市関連、原村関連には、各々穴山・原村線を含む

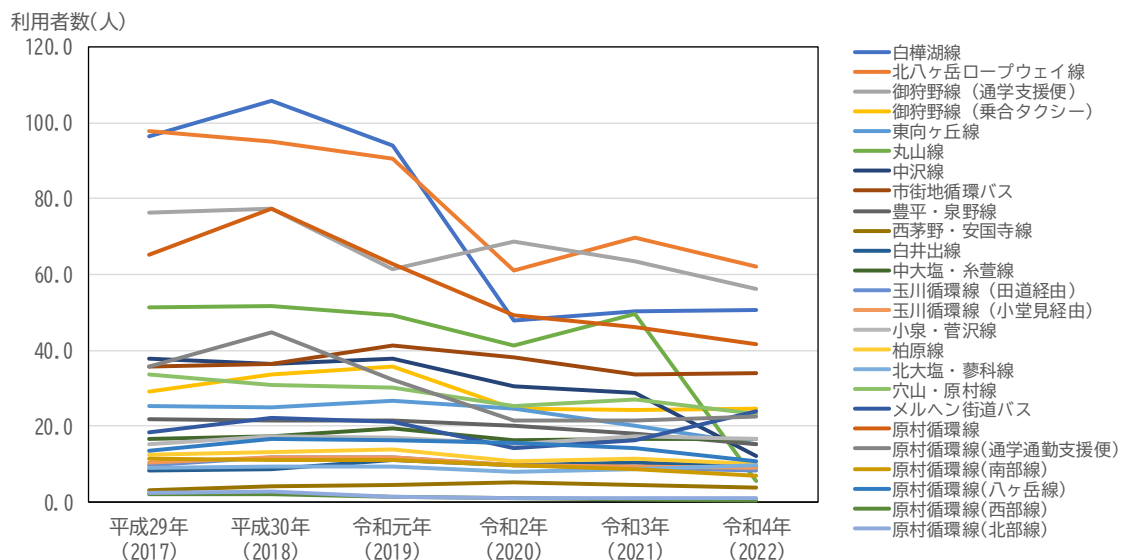
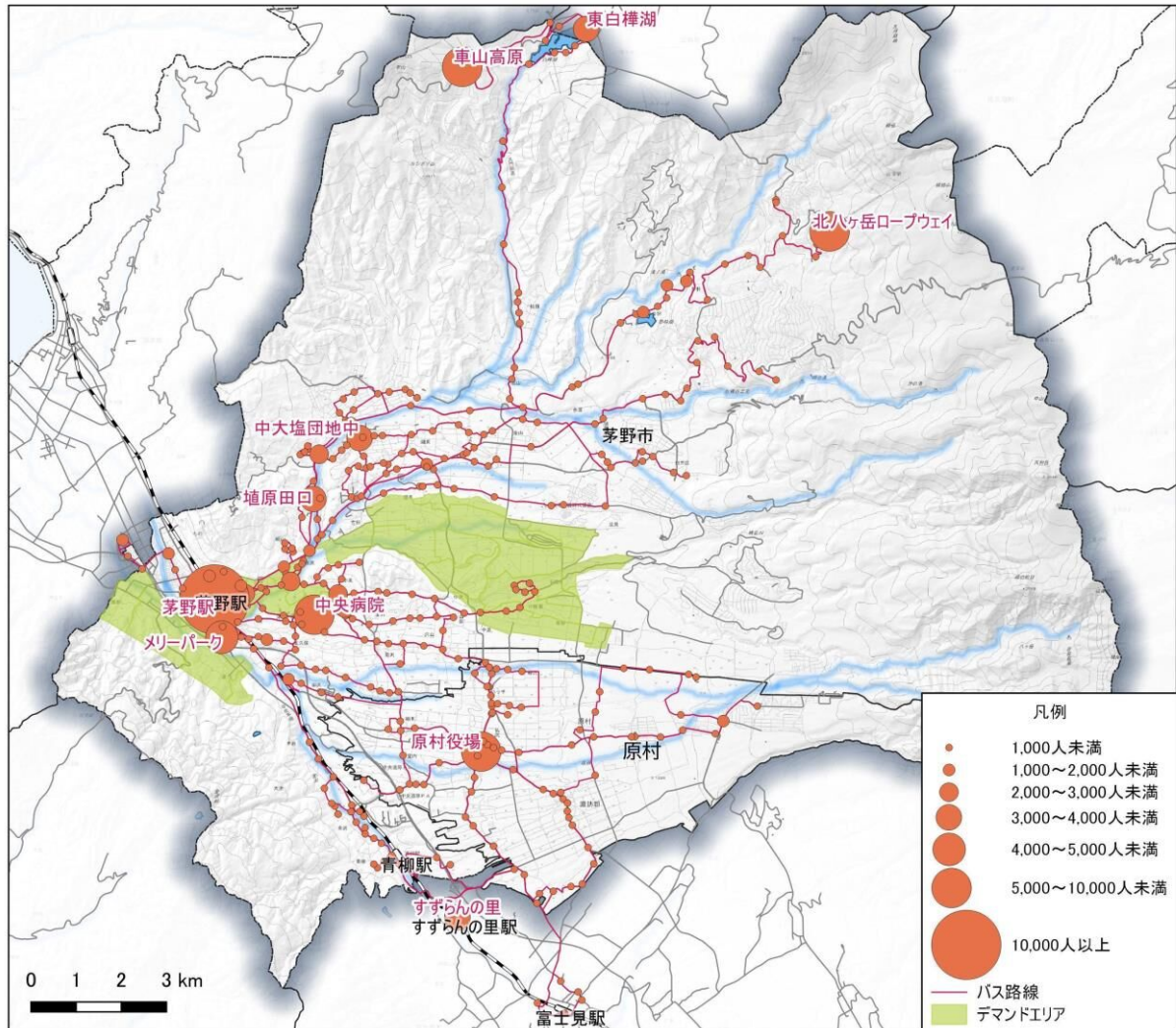


図 4-8 路線別日利用者数の推移

③ バス停別乗降者数

令和3（2020）年度のバス停別状況客数をみると、年間3,000人以上の乗降者があったバス停は10か所で、鉄道や他のバス路線と接続する停留所（茅野駅、すずらの里、原村役場）、医療施設や商業施設の最寄り停留所（中央病院、メリーパーク、埴原田口、中大塩団地、原村役場）、観光地の停留所（車山高原、東白樺湖、北八ヶ岳ロープウェイ）で多くの方が乗降しています。



※赤字は乗降者3,000人以上の停留所名

図 4-9 バス停別乗降者数（令和3（2021）年度）

4-4 新たな公共交通の利用状況

連携計画以降のバス運行等の変遷（22 頁）に示すように、茅野市では令和 4（2022）年 4 月から通学・通勤バス、同年 10 月から AI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の本格運行と新たな公共交通体系が構築されました。

また、原村は令和 4（2022）年 10 月末から令和 5（2023）年 5 月末まで AI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の実証運行を行いました。

ここでは、これら新たな公共交通や実証運行の状況について令和 4（2022）年 4 月～令和 5（2023）年 5 月の利用状況について整理しました。

（1）茅野市における新たな公共交通の利用状況

① 茅野市 通学・通勤バスの利用状況

令和 4（2022）年 4 月から運行を開始した通学・通勤バスの利用状況は、4 月、7 月、8 月など学校の休みが多い月は利用者数が減少しているものの、運行開始前からの周知により、令和 4（2022）年度は延べ日 200 人程度の児童・生徒に利用されました。

また、令和 5（2023）年度に入ると利用者はさらに増加傾向にあります。

表 4-5 月別利用者数の推移

		令和4年度												令和5年度		令和4年度合計	合計
		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		
月別利用者数	ピアみどり線	1,022	1,202	1,348	1,015	683	1,215	1,285	1,093	1,015	938	803	460	1,114	1,455	12,079	12,171
	米沢線	570	768	913	775	492	865	944	981	961	948	1,063	718	848	1,095	9,998	10,276
	泉野・玉川線	203	178	202	156	94	141	220	264	247	465	401	238	708	782	2,809	3,314
	御狩野線	1,089	1,410	1,722	1,364	795	1,509	1,313	1,509	1,238	1,215	967	907	990	1,377	15,038	14,939
	丸山線	671	1,202	1,038	717	123	839	830	898	824	778	846	479	874	1,031	9,245	9,448
	白樺湖・車山高原線							810	800	668	615	664	488	686	818	4,045	4,731
	合計	3,555	4,760	5,223	4,027	2,187	4,569	5,402	5,545	4,953	4,959	4,744	3,290	5,220	6,558	53,214	54,879
日平均利用者数	ピアみどり線	51.1	63.3	61.3	50.8	31.0	60.8	64.3	54.7	48.3	42.6	40.2	20.0	55.7	72.8	48.5	48.9
	米沢線	28.5	40.4	41.5	38.8	22.4	43.3	47.2	49.1	45.8	43.1	53.2	31.2	42.4	54.8	40.2	41.3
	泉野・玉川線	10.2	9.4	9.2	7.8	4.3	7.1	11.0	13.2	11.8	21.1	20.1	10.3	35.4	39.1	11.3	13.3
	御狩野線	54.5	74.2	78.3	68.2	36.1	75.5	65.7	75.5	59.0	55.2	48.4	39.4	49.5	68.9	60.4	60.0
	丸山線	33.6	63.3	47.2	35.9	5.6	42.0	41.5	44.9	39.2	35.4	42.3	20.8	43.7	51.6	37.1	37.9
	白樺湖・車山高原線							40.5	40.0	31.8	28.0	33.2	21.2	34.3	40.9	16.2	19.0
	合計	177.8	250.5	237.4	201.4	99.4	228.5	270.1	277.3	235.9	225.4	237.2	143.0	261.0	327.9	213.7	189.9

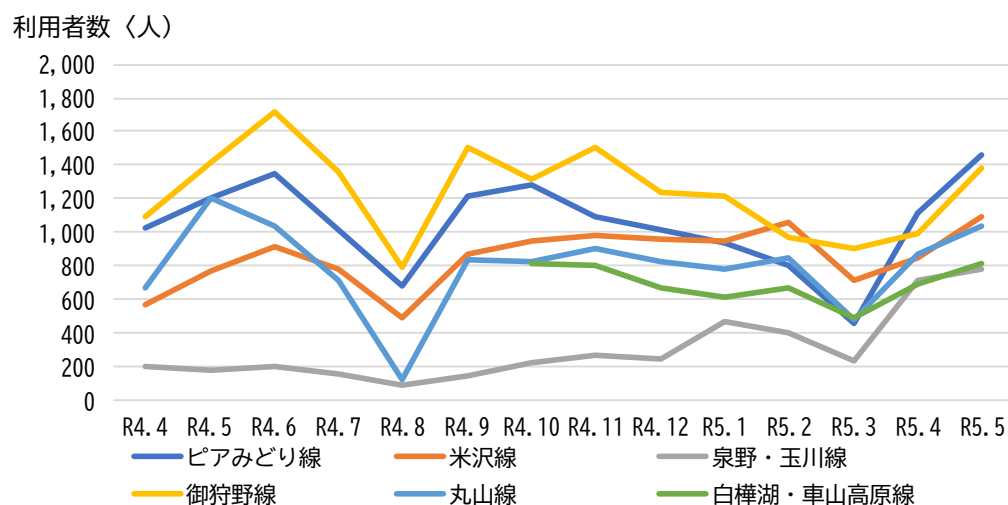


図 4-10 月別日平均利用者数の推移

② 茅野市 AI 乗合オンデマンド交通「のらざあ」の利用状況

(集計期間：令和4（2022）年8月22日～令和5（2023）年5月31日）

1) 登録者数

登録者数は、8,531人で、登録者のうち市内在住（別荘含む）が5,478人と71%を占めています。茅野市民（54,420人、令和5（2023）年5月1日）の約10%の方が登録している状況です。

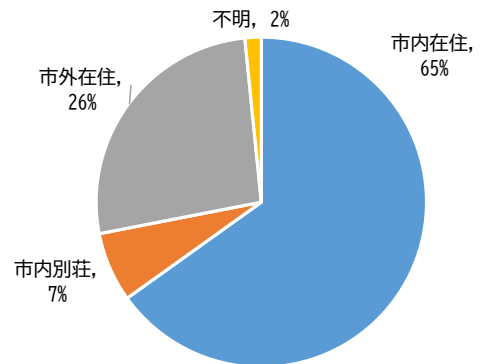


図 4-11 居住地別登録者構成

2) 利用者数

総利用者数は延べ36,238人で、年代別では80歳代が25%、70歳代が20%、その他の年代ではそれぞれ10%未満となっています。

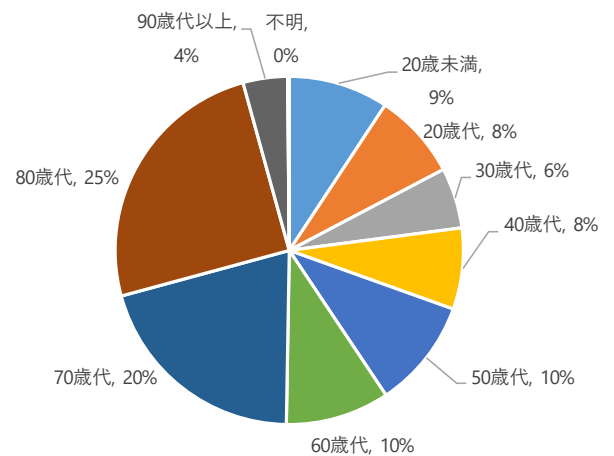


図 4-12 年齢別利用者割合

3) 日利用者数

日平均利用者数は、8～9月は廃止した路線バスと並行して運行（移行期間）したため利用者は少ない状況でしたが、10月からは日平均130～150人の利用があります。

また、平日と土日祝日の利用状況を比較すると、休日の利用は平日の約4割程度と少ない状況です。

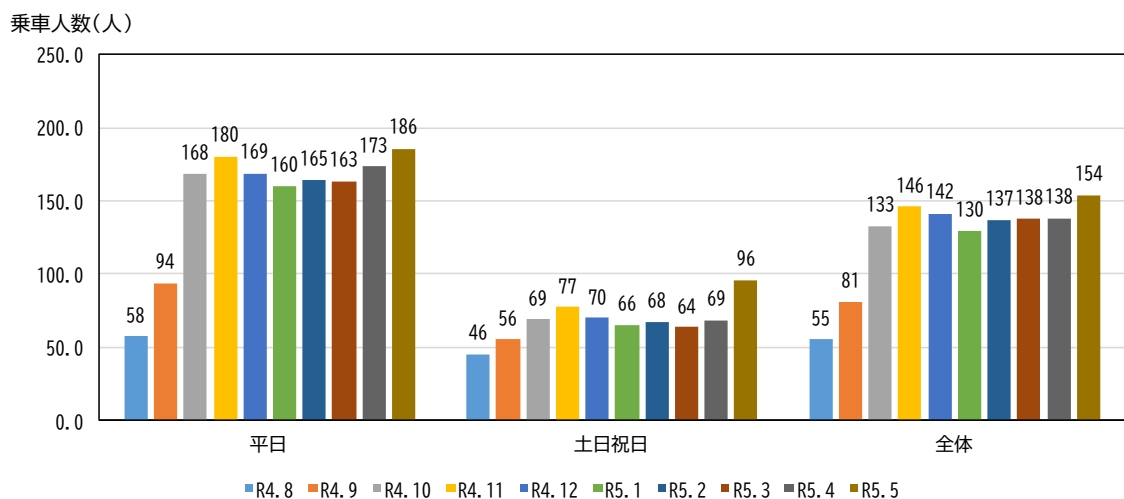


図 4-13 月別日平均利用者数の推移

4) 利用者流動

利用者の移動を下図に整理しました。

乗降者が多い地点は、茅野駅、諏訪中央病院や、オギノ、メリーパークなどの商業施設で、市内各地から利用されています。

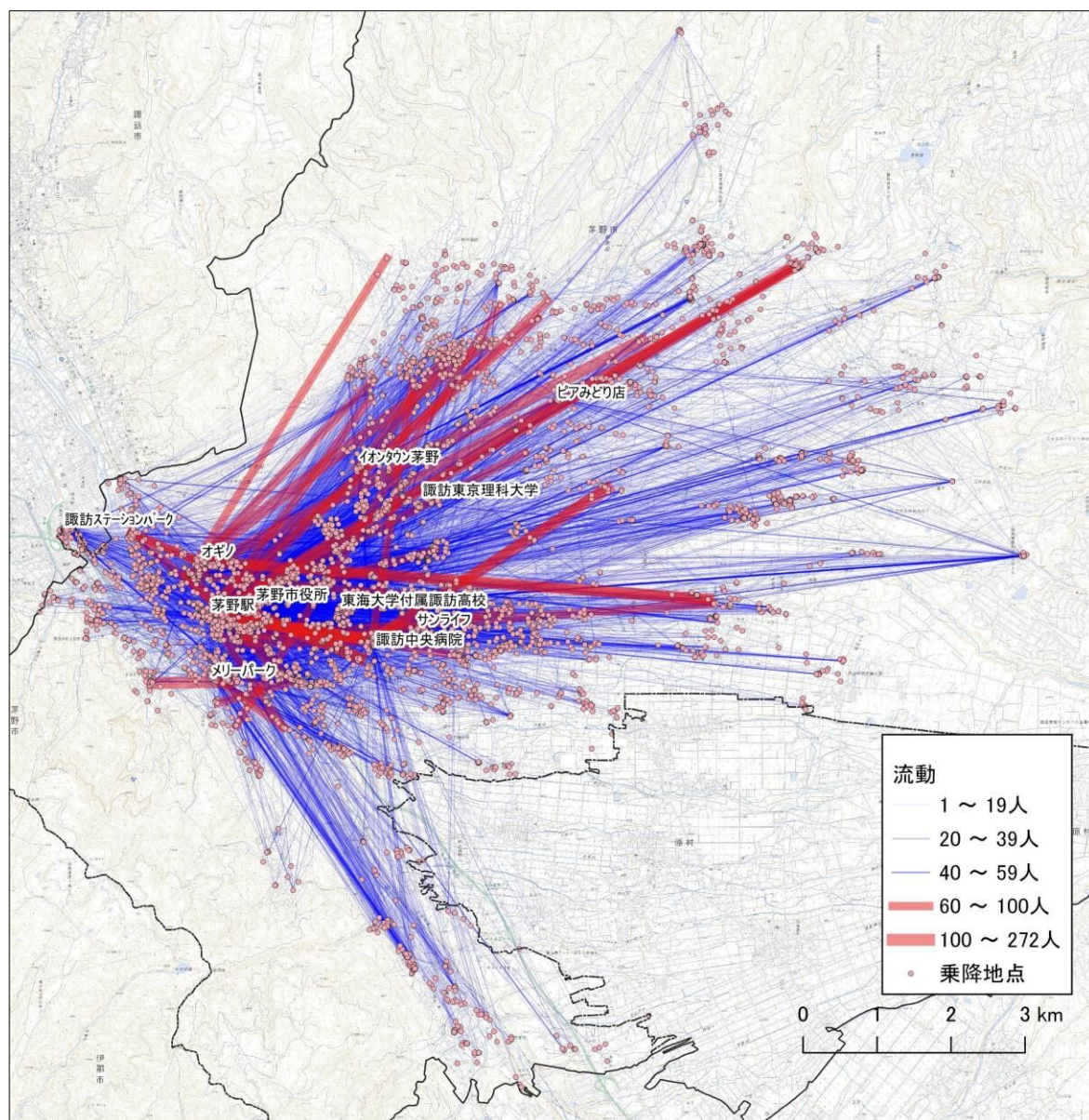


図 4-14 利用者流動

(2) 原村 実証運行 (AI 乗合オンデマンド交通「のらざあ」) の利用状況

(集計期間：令和4(2022)年10月31日～令和5(2023)年5月31日)

1) 登録者数、利用者数

登録者数は、186 人となっています。

利用者数は、706 人となっており、年代別では 80 歳代が 36%、70 歳代が 30%、20 歳未満が 13% で、その他の年齢層では各々10%未満となっています。

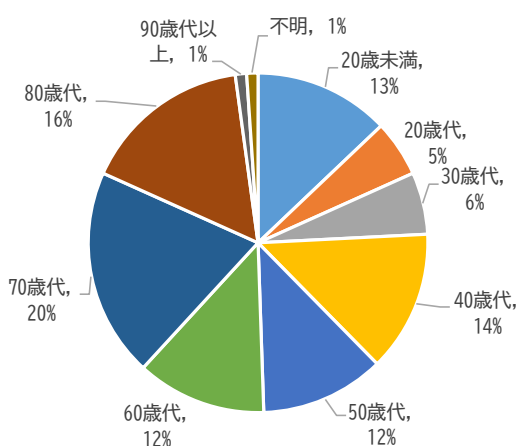


図 4-15 登録者数の年齢構成

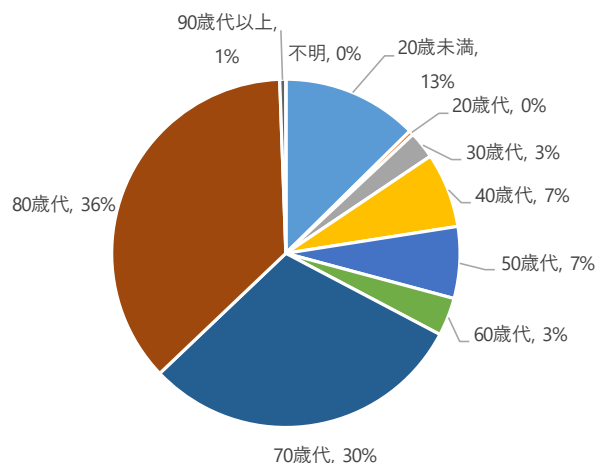


図 4-16 年齢別利用者割合

2) 日利用者数

日平均利用者数は、運行開始が10月下旬であったため10月の利用者数は少ないですが、徐々に増加傾向を示し、5月は平日で6.1人と運行開始時の約3倍となっています。

また、2月から実施した土曜日運行は5月には4.0人と運行開始時の約2倍とはなりましたが、平日に比べ利用者は少ない状況でした。

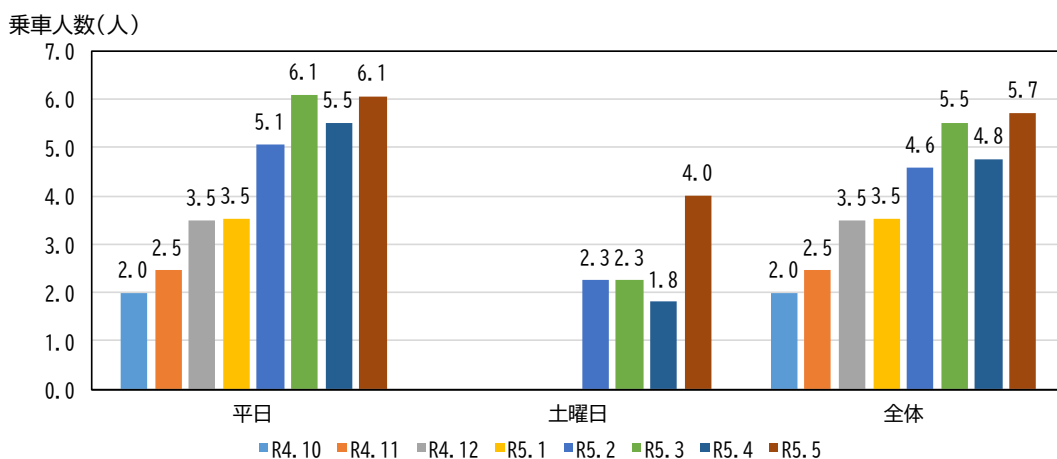


図 4-17 月別日平均利用者数の推移

3) 主な乗降場所

主な乗降場所は、諏訪中央病院が338回と突出して多く、次いで、原村役場が100回、もみの湯が91回となっていました。また、令和5(2023)年4月から運行を開始した富士見高原病院へも2か月間で30回の利用となっていました。

期間内に5回以上の乗降がみられた48箇所のなかには実証運行時に新設した19箇所も含まれ、これまでの公共交通空白地域での利用もみられました。

5 住民・利用者意識の把握

5-1 公共交通に関する住民アンケート調査

(1) 住民アンケート調査概要

① 調査期間、配布・回収方法

調査期間：令和4(2022)年11月16日(水)～11月30日(水)

配布回収方法：郵送による配布・回収

② 配布・回収状況

配布・回収数及び回収率は以下のとおりです。

配布数：6,483世帯（茅野市3,000世帯、原村3,483世帯）

回収数：2,504世帯（茅野市1,018世帯、原村1,437世帯、居住地無回答49世帯）

回収率：38.6%（茅野市33.9%、原村41.3%）

なお、日常行動などについては1世帯で3名まで回答が可能な設問で、回答者数は、5,310人（茅野市2,287人、原村2,939人、居住地無回答84人）でした。

③ 調査対象者

中学生以下を除いた全世代

④ 調査項目

- ・ 回答者属性
- ・ 通勤・通学、買物、通院を目的とした外出行動と移動手段
- ・ 公共交通の利用状況とその理由
- ・ 茅野市の令和4年10月以降からの交通体系や現在の取り組みについて（茅野市住民のみ）
- ・ 原村のデマンド交通実証運行の利用意思や現在の取り組みについて（原村住民のみ）

【アンケート集計及び結果における留意事項】

※1：アンケート集計は、居住地、年齢などの基本属性に係わる設問については無回答も集計対象としますが、意識や行動に係る設問における無回答は集計対象外としました

※2：グラフにおける「n＝」は有効回答者数を示します

※3：構成比は、四捨五入、端数処理により100%とならないことがあります

※4：クロス集計で5%未満はグラフ中の数値表示を省略しています

(2) 住民アンケート調査結果

① 基本属性

- 回答者の年齢は、70 歳代が 23.4%と最も多く、次いで 60 歳代が 21.5%、50 歳代が 14.4% となっています。
- 世帯構成は、高齢者独居世帯が 8.5%、高齢者世帯が 13.8%、独居世帯が 9.5%、その他が 68.2%となっています。（※集計上、70 歳代以上を高齢者と設定）
- 自動車・バイクの運転免許保有状況
 - ・自動車・バイクの免許を保有している方が 87.2%を占め、保有していない方は 12.7%となっています。
 - ・自動車・バイクの免許をお持ちでない方、免許を保有している方でも「普段は運転しない」という方は、80 歳代では約半数、10 歳代では約 9 割と、70 歳代以上及び 20 歳代以下で他の年代に比べ多くなっています。
 - ・高齢者独居世帯で自動車・バイクの免許を保有していない方が 19.7%と他の世帯構成に比べ高い状況となっています。
- スマートフォンの保有状況
 - ・スマートフォンの有無については、「ある」が 83.5%、「ない」が 16.5%となっています。
 - ・年代別では、60 歳代以下はほぼ 9 割以上の方がお持ちである一方、70 歳代は 74.7%、80 歳代では 39.2%と年齢が高くなるに従い保有率は低くなっており、高齢者独居世帯では 39.6%、高齢者世帯では 26.0%の方がスマートフォンをお持ちでないようです。

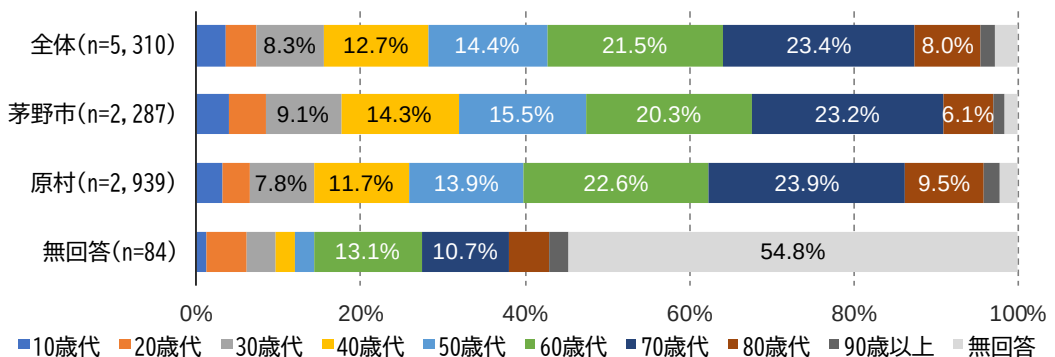


図 5-1 回答者の年齢

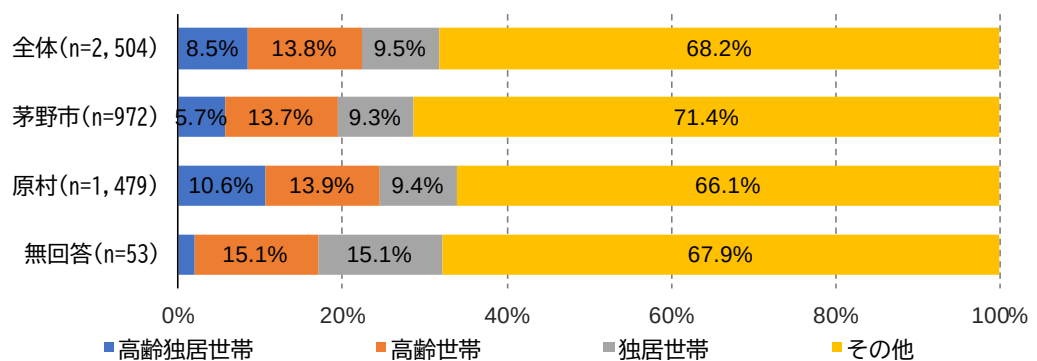


図 5-2 世帯構成

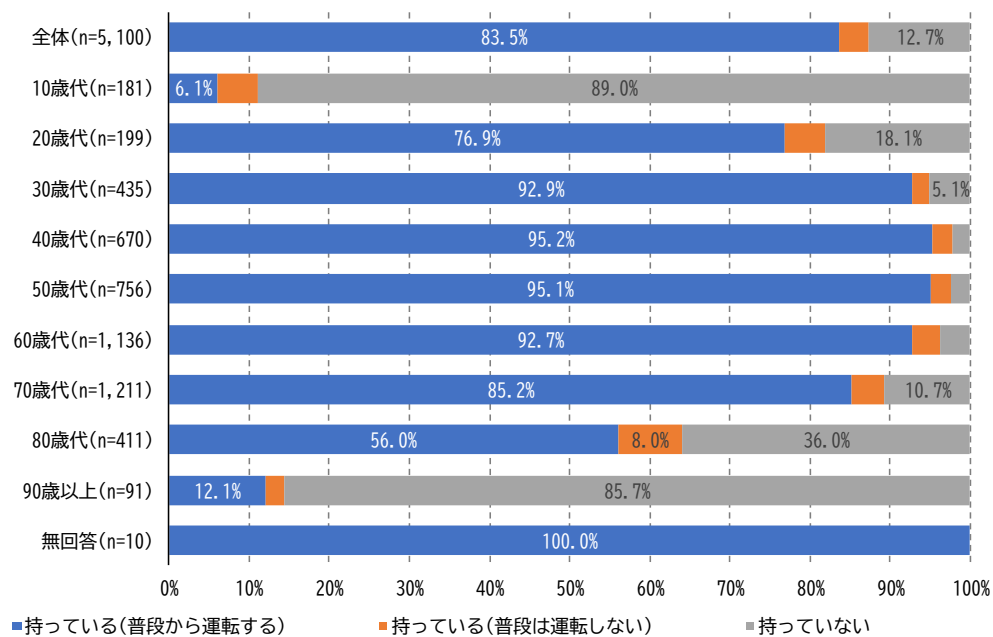


図 5-3 運転免許保有状況（年代別）

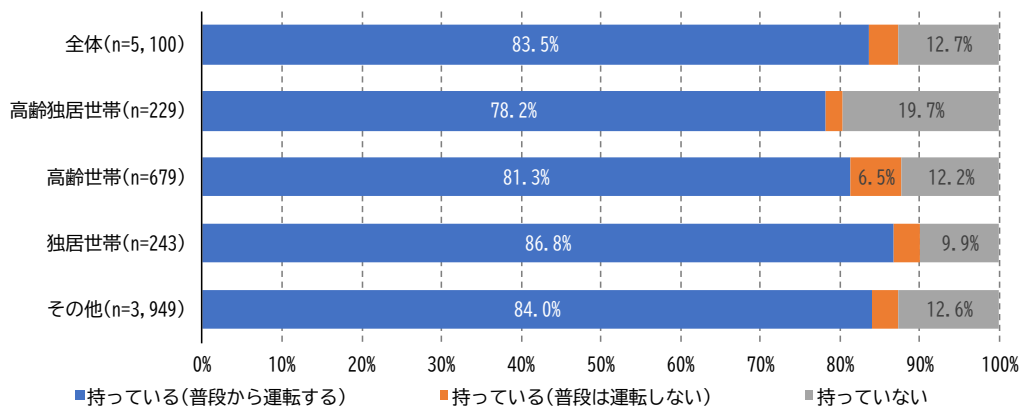


図 5-4 運転免許保有状況（世帯構成別）

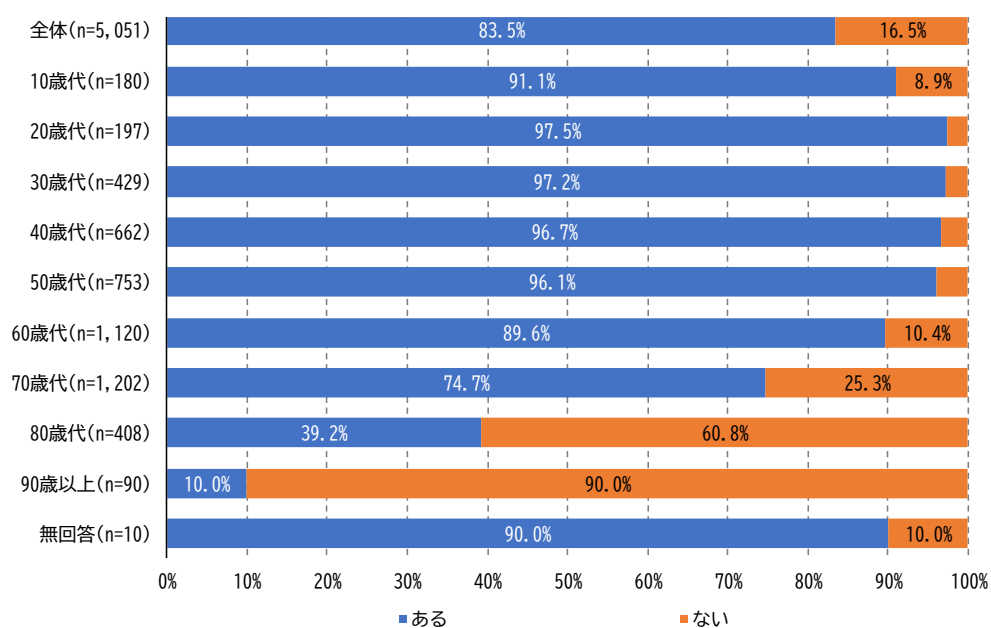


図 5-5 スマートフォンの有無（年代別）

② 通勤・通学行動

- 通勤・通学先としては、茅野市居住者は、茅野市内が63.8%と最も多く、次いで諏訪市が16.7%となっています。原村居住者は、原村内が35.9%と最も多く、次いで、茅野市が30.0%、富士見町が12.1%、諏訪市が11.1%となっています。
- 通勤・通学の頻度は、「ほぼ毎日」が77.5%を占め、次いで、「週2～3日」が10.4%となっています。
- 通勤・通学の出発時間は、7時台が42.2%、8時台が29.4%と突出し、この2時間で全体の71.6%を占めています。また、帰宅時間は、18時台が最も多く25.6%、次いで17時台が18.8%となっており、16時台以降分散している状況となっています。
- 通勤・通学の代表交通手段は、「自動車(自ら運転)」が80.9%を占め、次いで「自動車(送迎等)」が6.7%と自動車での移動が87.6%を占めています。公共交通の利用状況としては、「鉄道」が3.6%、「バス」は0.7%、デマンド交通「のらぎあ」は0.4%、「タクシー」は0.3%となっています。
- 年代別では、10歳代は「鉄道」が33.5%、「バス」は5.5%と公共交通利用が高い状況である一方で、「自動車(送迎等)」も約4割を占めています。

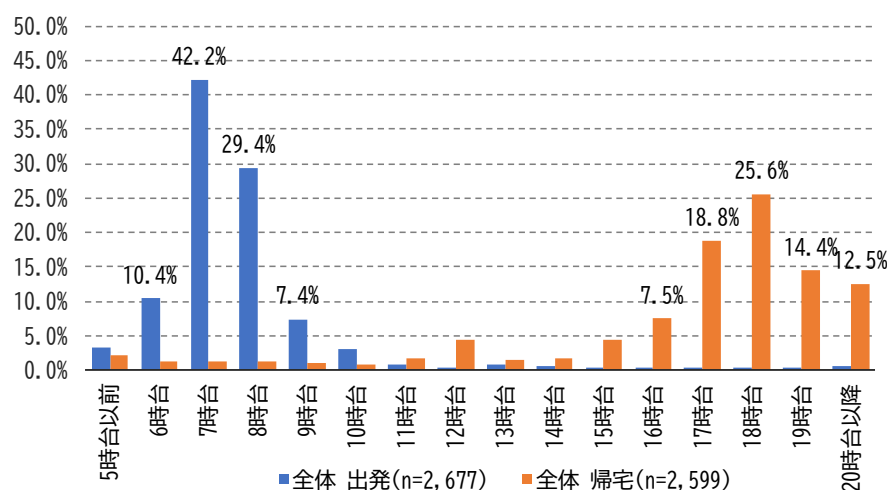


図 5-6 通勤・通学の出発・帰宅時間

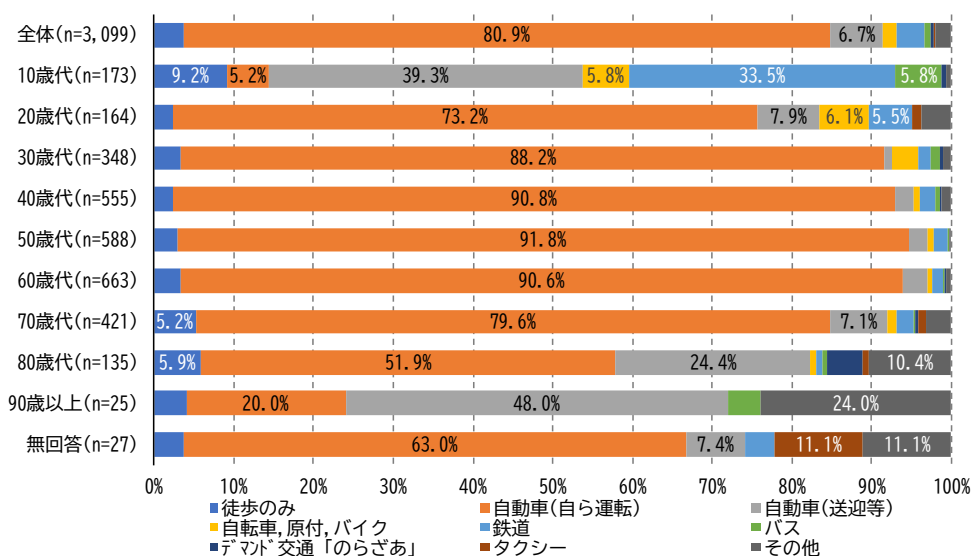


図 5-7 通勤・通学の交通手段（年代別）

③ 買物行動

- 買物の頻度は、「週 2～3 日」が最も多く 44.2%、次いで「週に 1 回」が 36.3%となっています。年代別では、他の年代に比べ 30 歳代以下と 80 歳代で頻度が低く、週 1 回程度以下の回答が半数以上を占めています。
- 買物の出発時間は、10 時台が 28.9%と突出しており、9・11 時台及び 13～18 時台で各々 10%程度となっています。また、帰宅時間は、11・12 時台が 18%程度と高く、15～18 時台は各々 9%程度となっています。年代別でみると、70 歳代以上では午前中に買物する方が多く、60 歳代以下では分散傾向はあるものの夕方の時間帯に買物をされる方が多いようです。
- 買物施設としては、茅野市居住者は、ツルヤ、ザ・ビッグ茅野店、オギノ、ピアみどり、サン・ライフなどに分散している状況がうかがえます。原村居住者は、A コープ原村店が回答の 41%と突出し、茅野市内のツルヤ、西友も 10%程度となっています。
- 買物の交通手段は、「自動車(自ら運転)」が 87.4%、「自動車(送迎等)」が 6.1%と自動車による移動が 93.5%を占め、公共交通利用（鉄道+バス+デマンド交通「のらぎあ」+タクシー）は 1.3%となっています。年代別では、30～60 歳代では、「自動車(自ら運転)」が 9 割程度となっており、10 歳代及び 70 歳代以上では「自動車(送迎等)」が多くみられます。

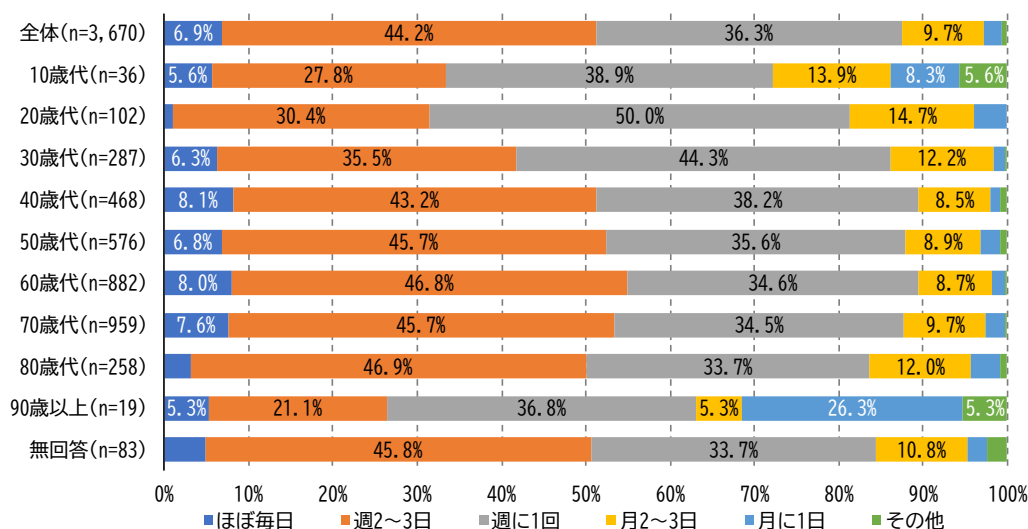


図 5-8 買物の頻度（年代別）

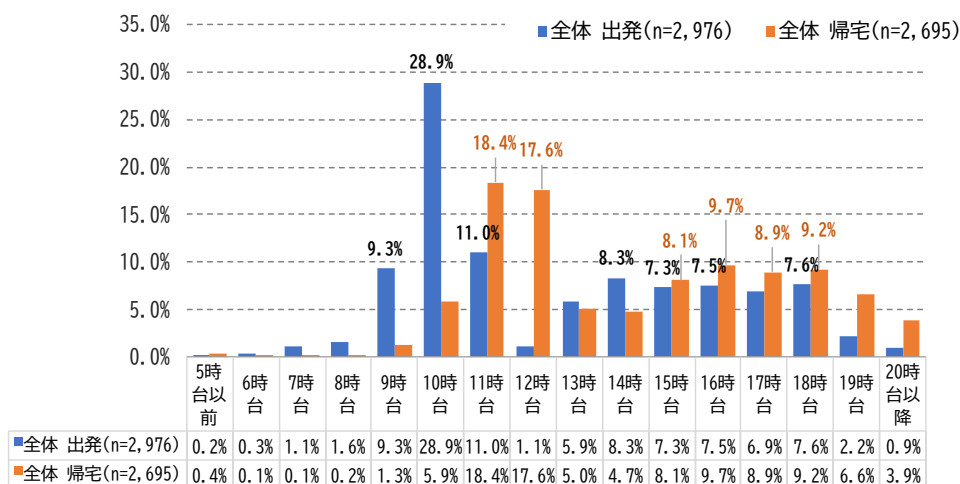


図 5-9 買物の出発・帰宅時間

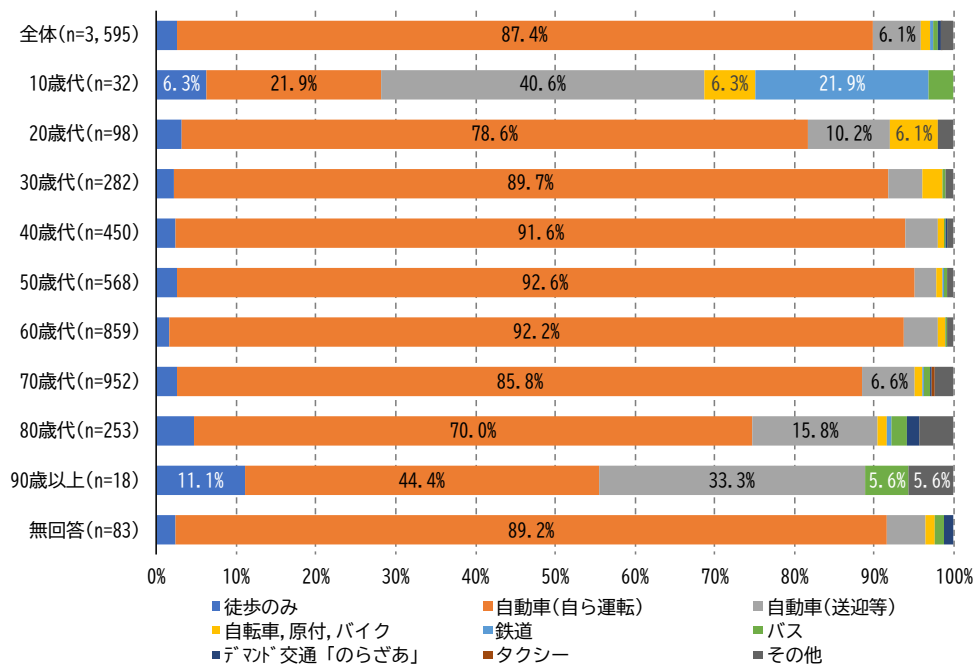
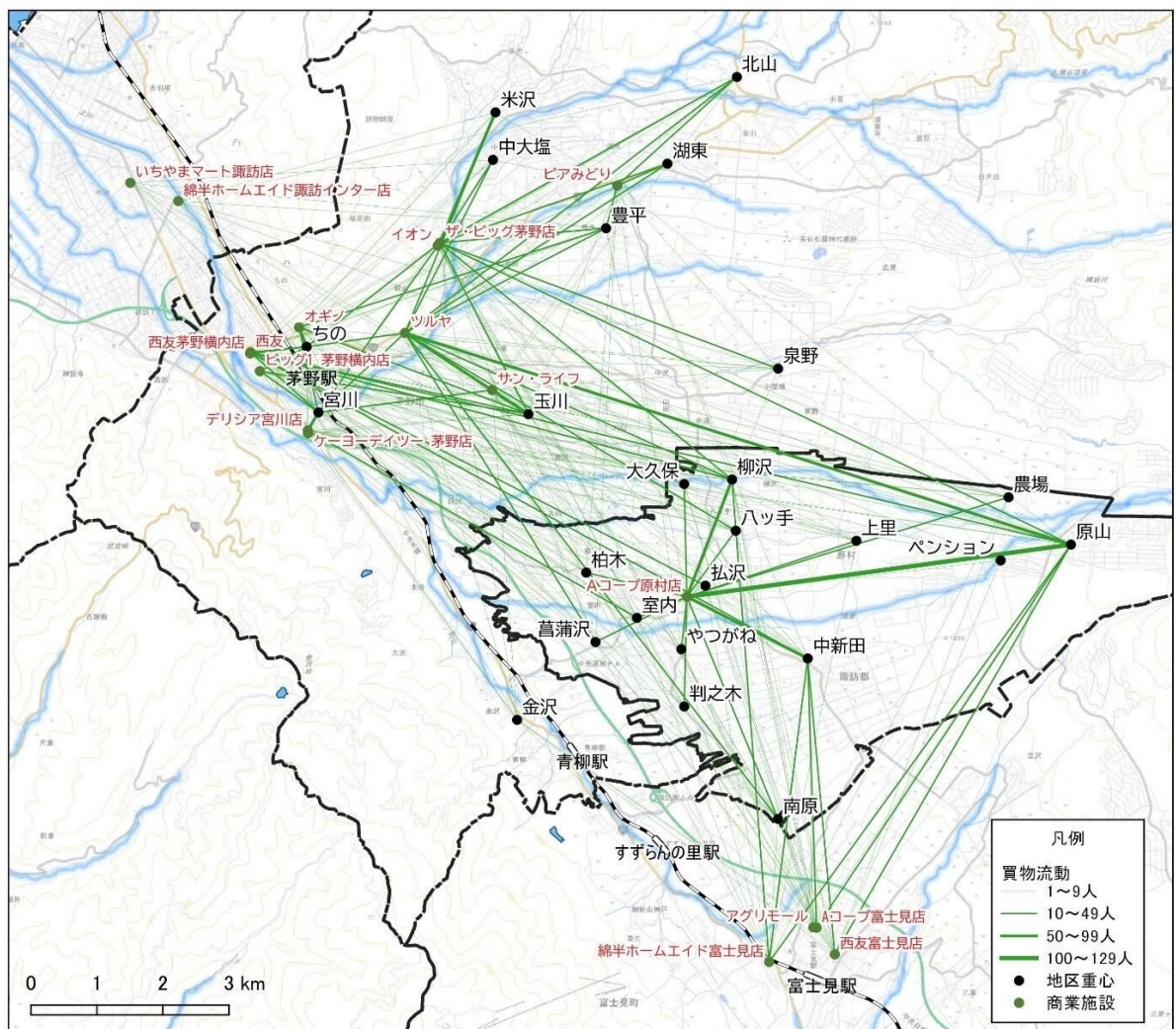


図 5-10 買物の交通手段(年代別)



※綿半ホームエイドは、茅野市金沢地区、原村住民の回答は富士見店、その他は諏訪インター店として図化

図 5-11 買物流動(居住地区と買物先を示す)

④ 通院行動

- 通院されている方を年代別にみると、20 歳代以下では約 2 割ですが、年齢が高くなるに従い割合が増加する傾向を示しており、70・90 歳代では約 8 割、80 歳代では約 9 割の方が通院しているようです。
- 通院の頻度は、「月に 1 日」以下（「月に 1 日」+その他）が約 8 割と、通院頻度は比較的低い状況です。
- 年代別では、特に 80 歳代は「月に 2～3 日」以上の頻度の方が 21.8%と多くみられます。
- 通院の出発時間は、9 時台を中心に 8～10 時台に集中し、帰宅は 10～12 時台に集中しています。
- 医療施設としては、諏訪中央病院が茅野市・原村居住者ともに最も多く通院している状況がうかがえます。茅野市居住者は、諏訪中央病院への通院が突出している一方、原村居住者は、諏訪中央病院とともに、富士見高原病院、原村診療所への通院も多い状況となっています。
- 通院の交通手段は、「自動車(自ら運転)」が 79.3%、「自動車(送迎等)」が 13.3%と自動車による移動が 92.6%を占め、公共交通利用（鉄道+バス+デマンド交通「のらぎあ」+タクシー）は 2.8%となっています。

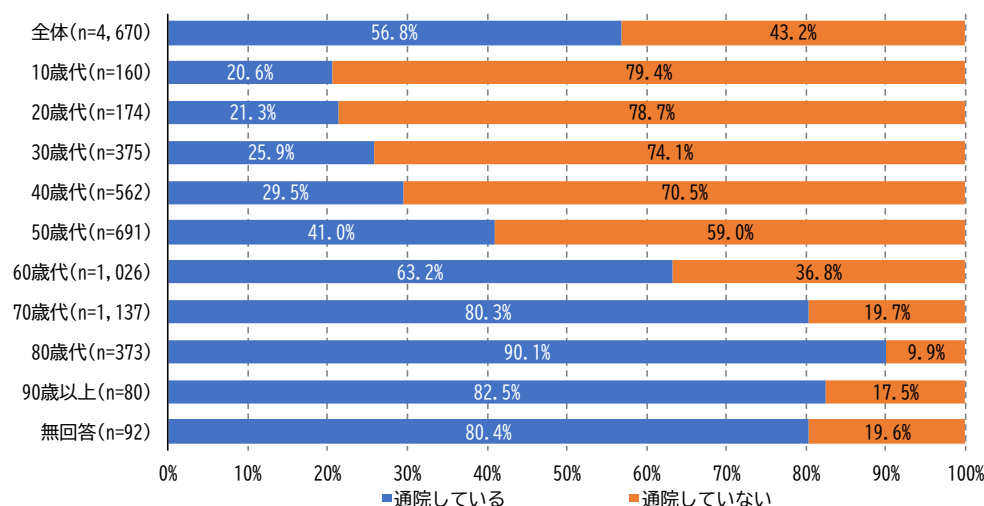


図 5-1 2 通院の状況（年代別）

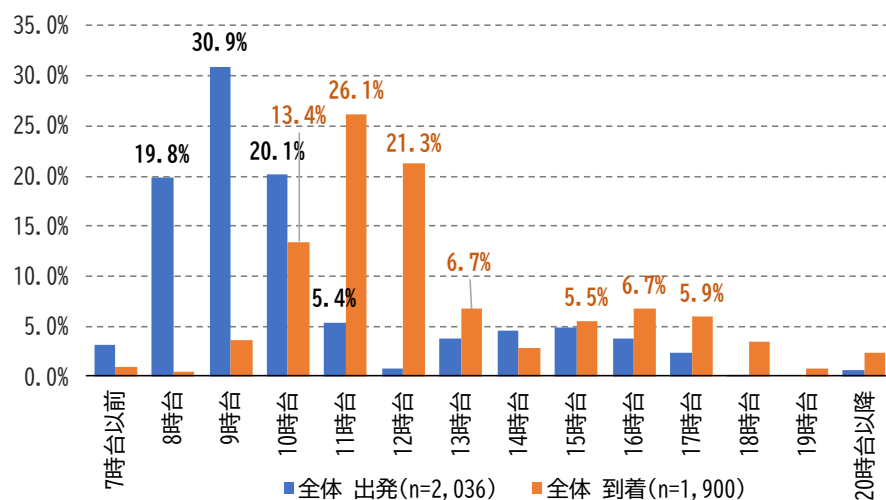


図 5-1 3 通院の出発・帰宅時間

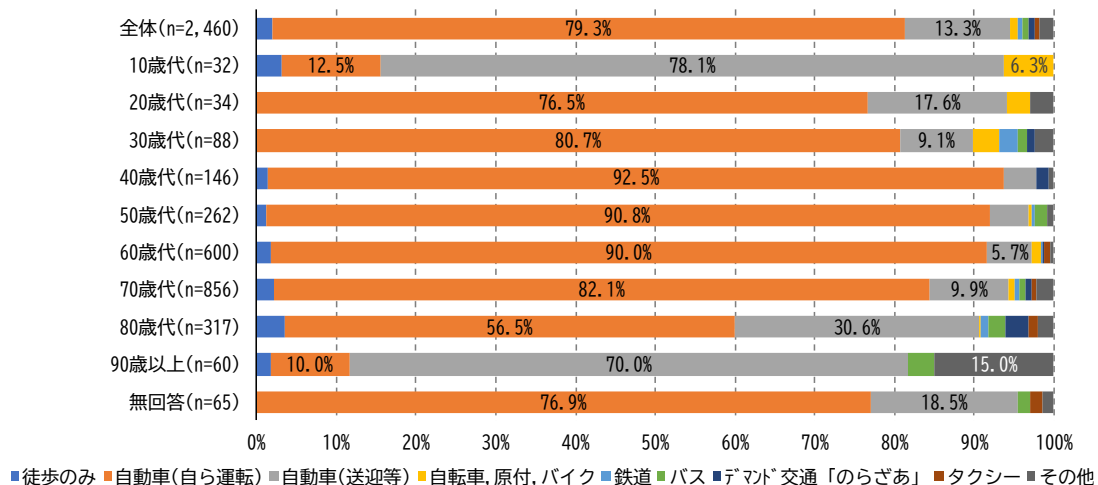


図 5-14 通院の交通手段(年代別)

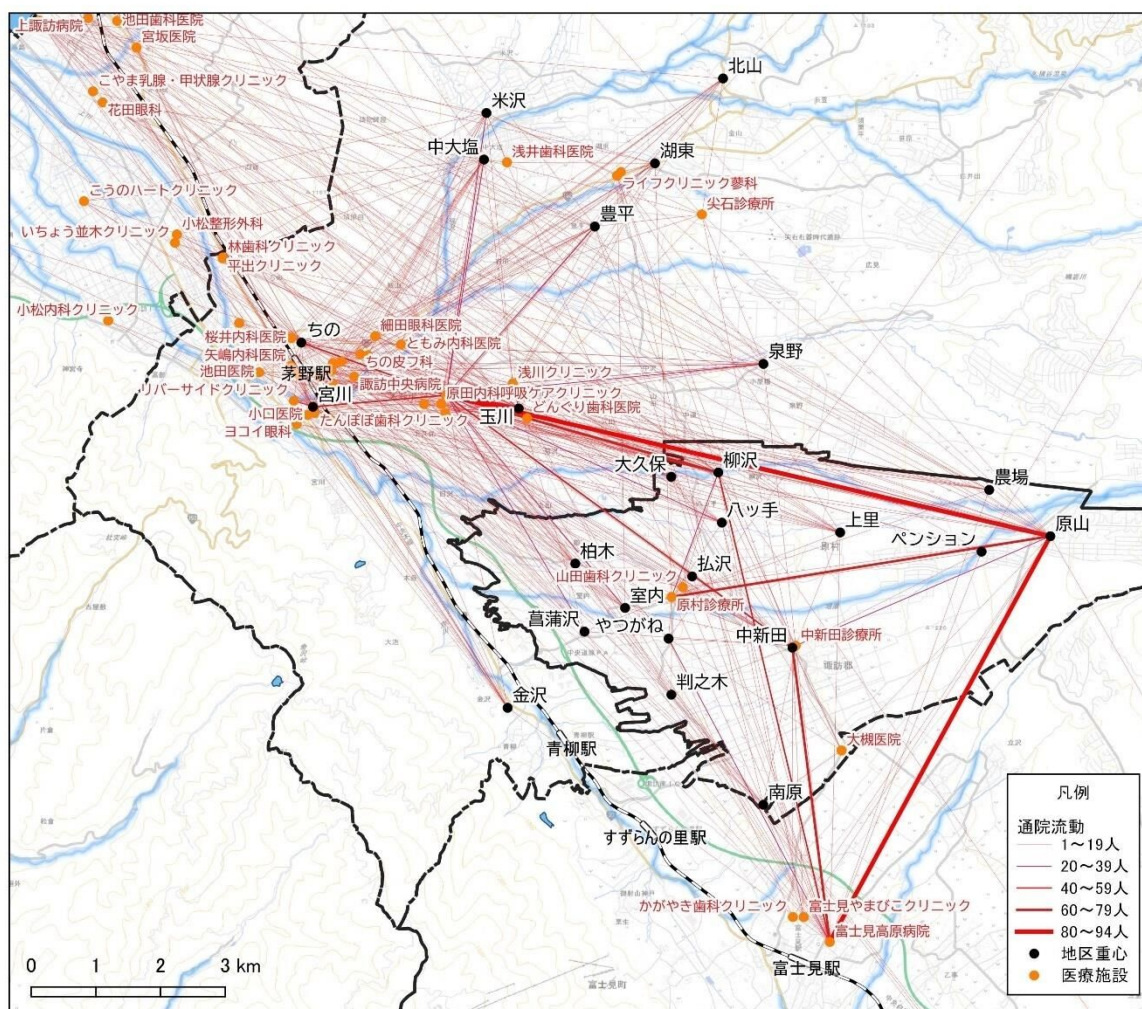


図 5-15 通院流動

⑤ 公共交通の利用状況

- 最近1か月の間にバス・デマンド交通「のらぎあ」を利用した方は4.8%となっています。
- バス・デマンド交通「のらぎあ」を利用した方を居住地別にみると、茅野市居住者は5.8%、原村居住者は4.0%となっています。
- 年代別では、10歳代16.8%と最も多く、次いで80歳代が10.1%と、その他の年代層が5%未満であるのに対し、高い状況であることがうかがえます。

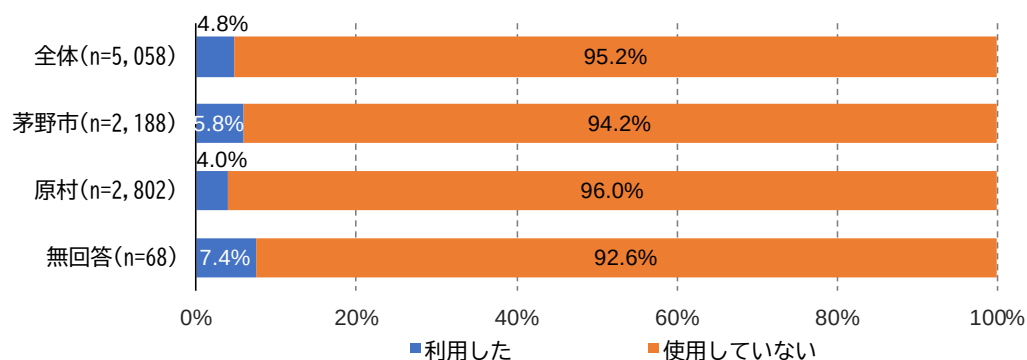


図 5-1 6 最近1か月の公共交通の利用状況（居住地別）

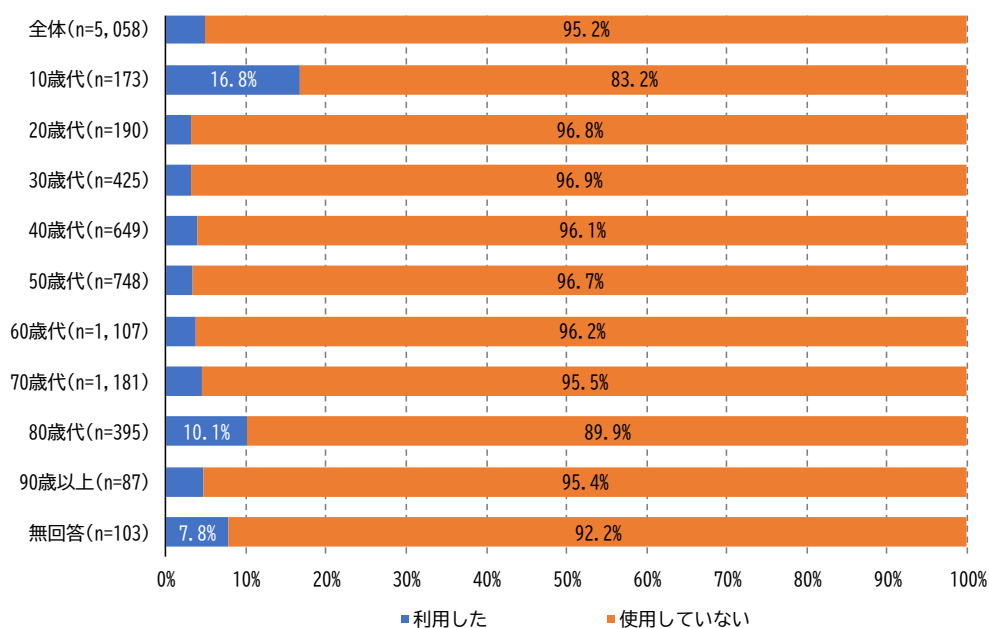


図 5-1 7 最近1か月の公共交通の利用状況（年代別）

⑥ 公共交通を利用した方の理由

- 最近1か月の間にバス・デマンド交通「のらぎあ」を利用した方の利用した理由としては、「その他」が47.3%と最も多く、具体的な記載内容より、病院・買物・飲酒後・遠方への外出時など目的の回答が多く寄せられています。
- 次いで、回答が多いのは「お酒を飲んでも利用できるから」が12.4%、「自宅の近くから利用できるから」が11.9%、「ほかに移動手段がないから」が8.0%、「送迎などに頼れる人がいないから」が7.5%、「目的地の近くまで利用できるから」が5.8%と、行動や利便性に応じた理由やほかに移動手段がないための理由が多くなっています。

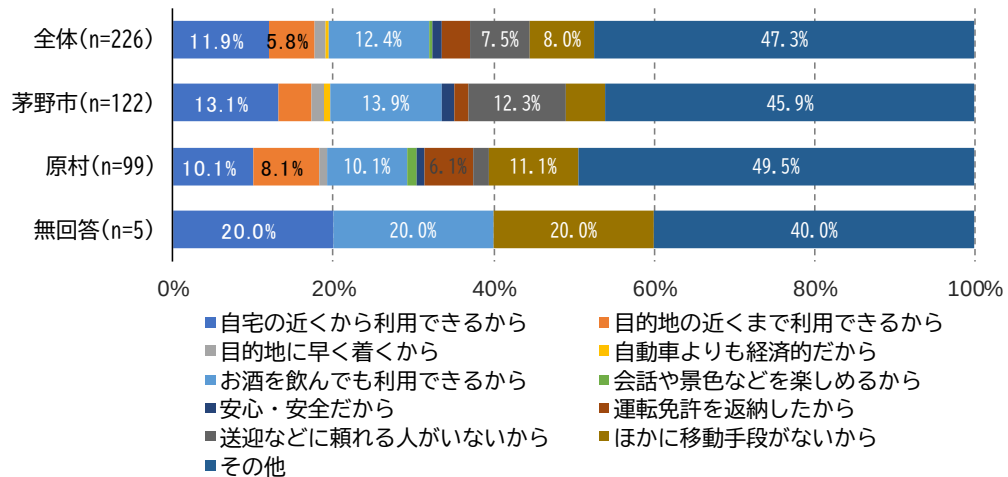


図 5-18 公共交通を利用した方の理由（居住地別）

⑦ 公共交通を利用しない理由

- 公共交通を利用しない理由としては、「公共交通以外の移動手段があるから」が63.3%、次いで「その他」が28.5%となっています。
- 「その他」の具体的な記載内容では、自家用車の利用を挙げる方が72%、そのほかには、「必要なし」、「不便」や「利用方法がわからない」など回答が寄せられています。

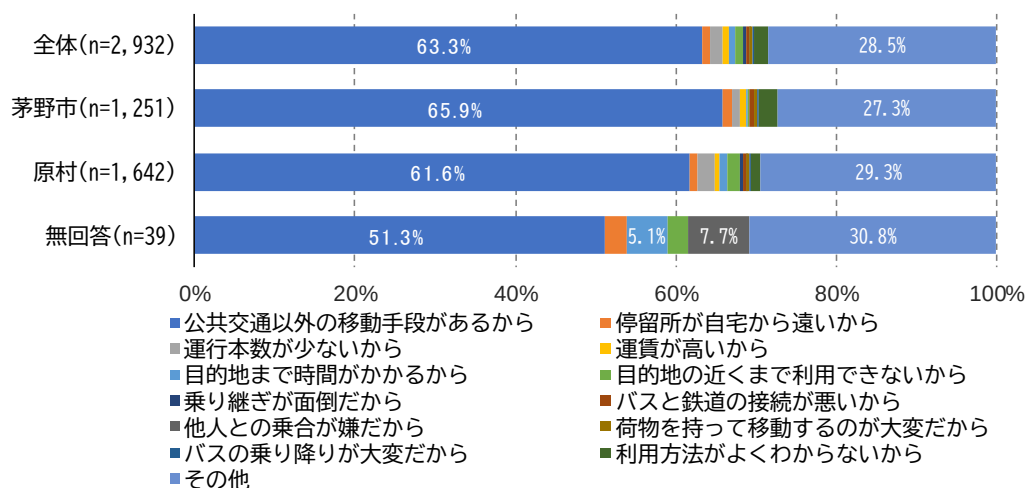


図 5-19 公共交通を利用しなかった方の理由（居住地別）

⑧ 茅野市の公共交通の取り組みについて

- 茅野市の公共交通の取り組みについては、「利便性が高まり良いと思う」が 36.9%、次いで「さらに取り組みを進展させるべきだと思う」が 33.0%と評価する意見が全体の 7 割を占めています。
- 地区別では、湖東、豊平、玉川、北山、ちの、泉野地区で評価する意見が 7 割を超え、比較的、市街地から離れた地域で期待されているものと考えられます。
- 「その他」の具体的意見としては、「運転できなくなったら利用する」「利用したことがない」などの意見が多く寄せられています。また「のらぎあのエリア外」「使い方がわからない」「電話をしても予約できない」など、「のらぎあ」の運行に対する意見・要望も寄せられています。

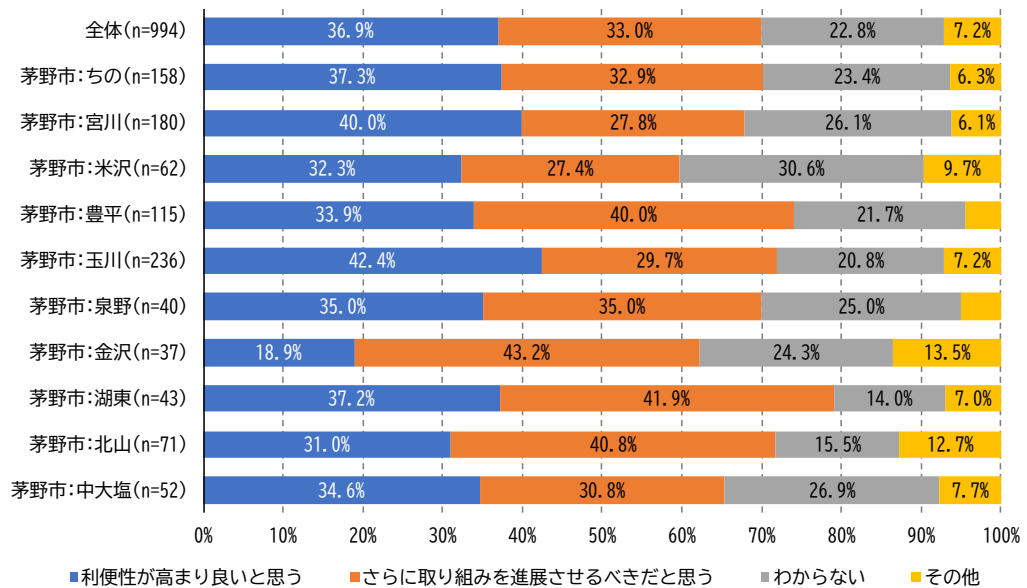


図 5-20 茅野市の公共交通の取り組みについて（茅野市居住者、世帯主のみ）

⑨ 原村の公共交通の取り組みについて

1) 実証運行中のデマンド交通利用意思

- デマンド交通の利用意思としては、「既に利用した」が0.9%、「利用してみたい」が24.0%と全体の1/4は利用の意思を示し、また、「土日も運行されれば使ってみたい」という回答も4.8%となっています。一方、「使う予定はない」も41.5%と多くなっています。
- 「その他」に寄せられた具体的意見では、約2/3が運転免許返納後など将来的には利用するという回答で、残りの多くは運行エリア・時間帯などに対する条件付き使用や要望、利用方法がわからないなどとなっています。

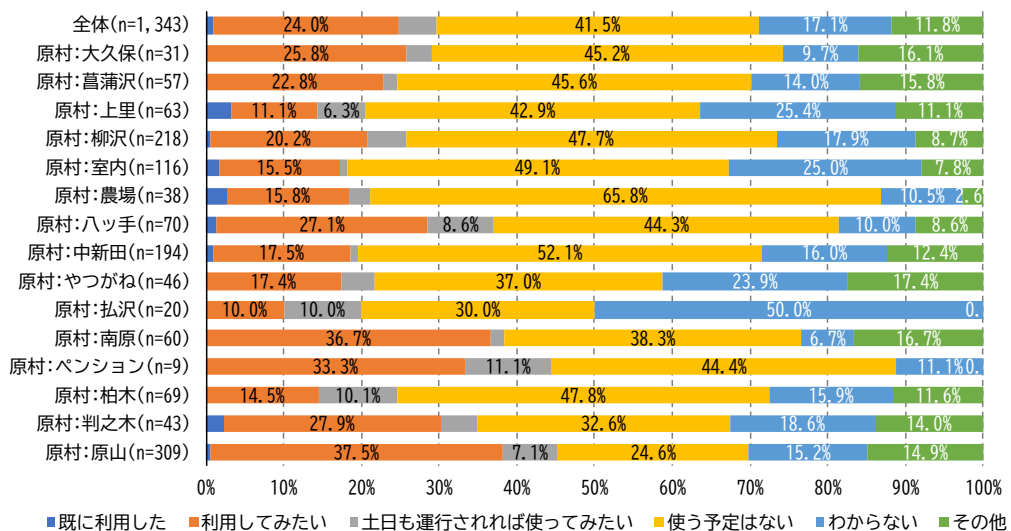


図 5-21 デマンド交通に対する利用意思（原村居住者、世帯主のみ）

2) 原村の公共交通の取り組みについて

- 原村の公共交通の取り組みについては、「さらに取り組みを進展させるべきだと思う」が32.1%、「利便性が高まり良いと思う」が27.2%と評価する意見が6割を占めています。
- 一方で、「現在の原村循環線のままで良い」「原村循環線を継続・変更していくことが良い」という回答も約1割となっています。
- 「その他」の具体的意見としては、朝夕の循環線と日中デマンド運行、運行エリアの拡大、交通体系構築に向けたアイデアなどの意見が多く寄せられています。

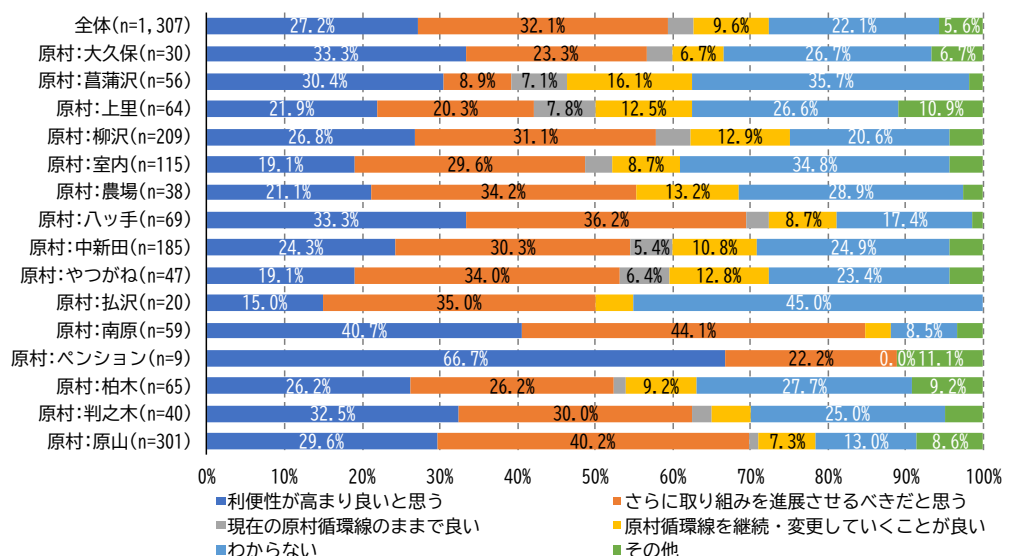


図 5-22 原村の公共交通の取り組みについて（居住地別、世帯主のみ）

5-2 バス利用者アンケート調査

(1) バス利用者アンケート調査の概要

- ①調査実施期間：令和4年11月22日、24日、29日
- ②調査対象：補助対象路線5路線（白樺湖・車山高原線※、北八ヶ岳ロープウェイ線、メルヘン街道バス、穴山・原村線、原村循環線※）※通学通勤支援便含む
- ③調査内容
 - ・居住地・性別・年齢・自動車運転免許の有無
 - ・本日の外出目的、具体的な目的地
 - ・バスの利用頻度
 - ・AI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」と「原村実証運行」の利用の有無、認知度
 - ・「のらぎあ」の運行など取り組みや交通体系について（茅野市内路線のみ実施）
 - ・路線バス見直しの必要性和見直しの方向性（原村循環線のみ実施）
- ④有効回収数：99名

【アンケート集計及び結果における留意事項】

- ※1：アンケートの集計では、各項目における無回答は集計対象外としました
- ※2：グラフにおける「N＝」は有効回答者数を示します
- ※3：構成比は、四捨五入、端数処理により100%とならないことがあります
- ※4：クロス集計で5%未満はグラフ中の数値表示を省略しております

(2) バス利用者アンケート調査結果

① バス利用者の特徴

- 居住地構成は、茅野市が32%、原村が36%、その他が33%となっています。
- 年齢は、20歳代未満の37%、60歳以上の36%で全体の7割を占めています。
- 20歳代未満の利用が多い路線は、原村循環線（71%）、白樺湖・車山高原線（68%）となっています。
- 60歳以上の利用が多い路線は、北八ヶ岳ロープウェイ線（77%）、メルヘン街道バス（63%）となっています。
- 自動車の運転免許を持たない方は48%となっています。

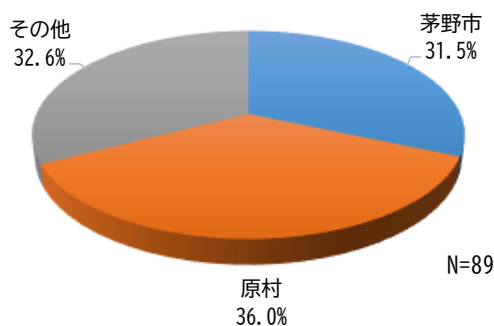


図 5-23 居住地

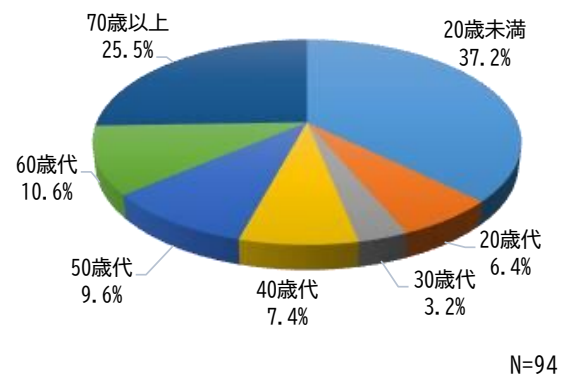


図 5-24 年齢

② 利用目的

- 利用目的は、「通学」が34%と最も多く、次いで「観光」が18%、「通勤」が15%、「買い物」が12%となっています。
- 路線別では、白樺湖・車山高原線と原村循環線は通勤・通学を主体とし生活移動も担い、北八ヶ岳ロープウェイ線は観光主体、穴山・原村線は観光・通学と生活移動の両面をほぼ同等に担っている状況となっている。

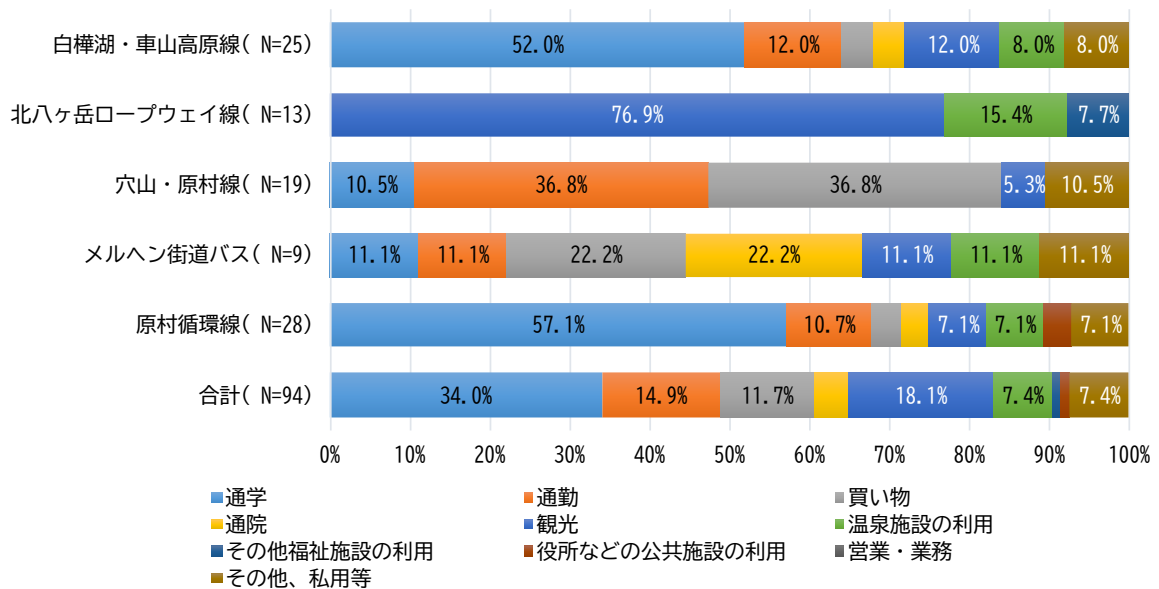


図 5-25 利用目的

③ 利用頻度

- 利用頻度は、「ほぼ毎日」が44%と最も多く、次いで、「その他」が26%、「2～3日に1回程度」が14%となっています。
- 年齢が高くなるに従い、利用頻度は下がっていく傾向がうかがえ、20歳以上では80%、70歳以上では95%が「2～3日に1回程度」以下となっている。

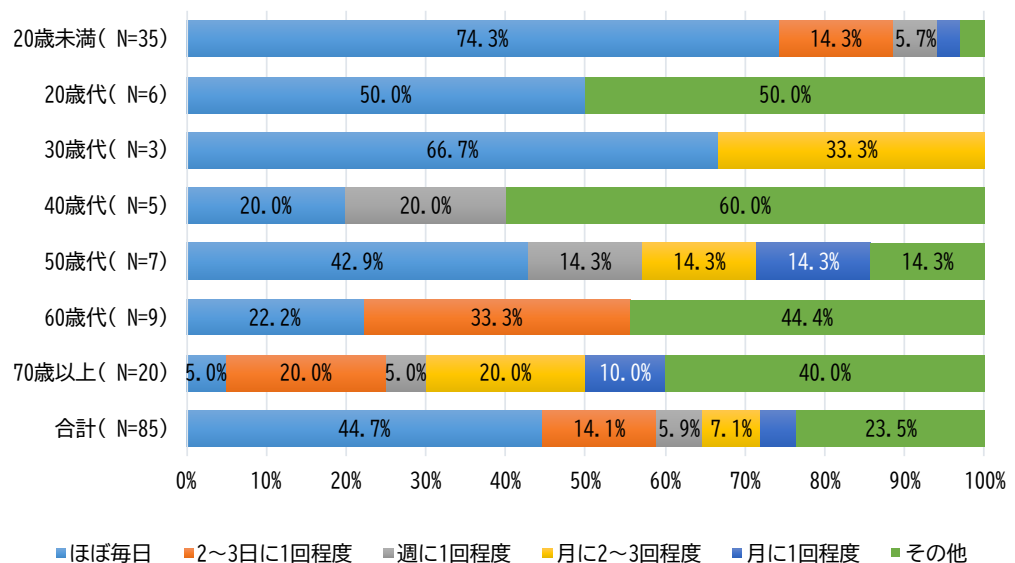


図 5-26 利用頻度

④ AI 乗合オンデマンド交通「のらざあ」の利用状況、認知度【茅野市内路線のみ実施】

- 「のらざあ」を利用した方は13%、「知っていたが利用しなかった」が44%となっており、認知度は56%となっています。また、居住地別でみると「知らなかった」という回答者の半数は市内居住者となっています。
- 「のらざあを知っていたが利用しなかった」という回答者（市内居住のみ）の理由としては、「使い方を知らない」が50%、「運行時間外の移動だから」が30%、「その他」が20%となっています。
- 「その他」の具体的な回答では、「中央病院に予約の日の前に予約する予定」「まだ機会がないから」と、今後、利用する予定である回答となっています。
- 市内居住者で「使い方を知らない」という回答は、白樺湖・車山高原線とメルヘン街道の50歳代以上の方にみられます。

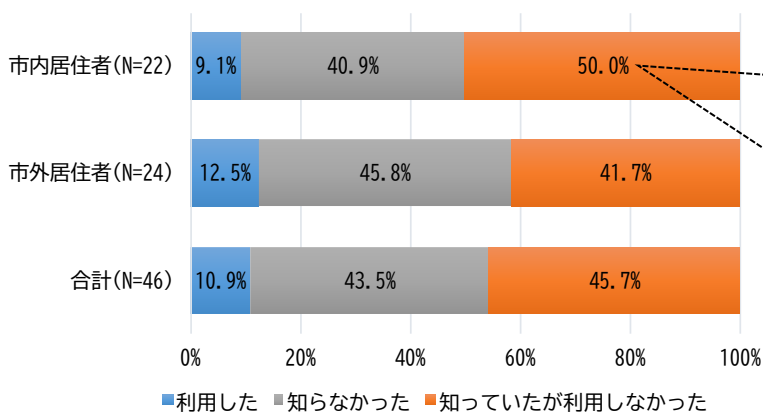


図 5-27 「のらざあ」の利用状況

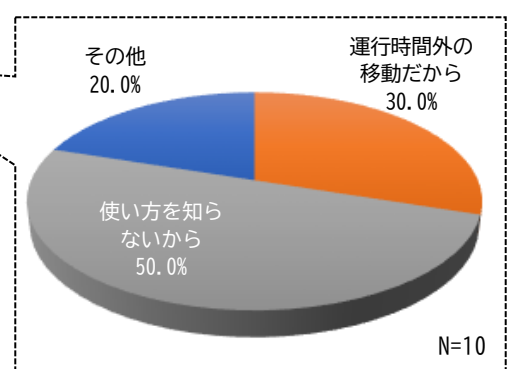


図 5-28 利用しなかった理由
(市内居住者のみ)

⑤ 「のらざあ」の本格運行などの取り組みについて【茅野市内路線のみ実施】

- 「のらざあ」の本格運行など、現在の交通体系に対する取り組みについては「わからない」という回答が約半数を占める一方、「利便性が高まり良いと思う」が23%、「さらに取り組みを進展させるべきだと思う」が19%と、高評価の回答も42%を占めています。
- 市内居住者のみの回答では、「利便性が高まり良いと思う」が30%、「さらに取り組みを進展させるべきだと思う」が35%と、全体の65%の方が評価している状況となっています。

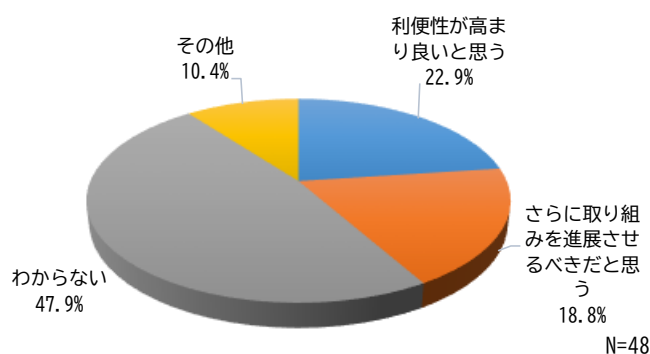


図 5-29 茅野市の取り組みについて

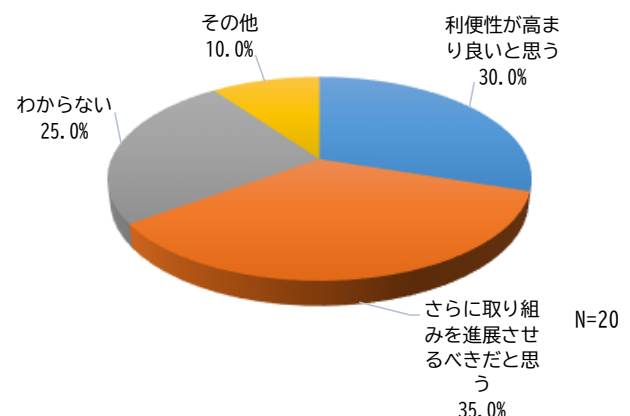


図 5-30 茅野市の取り組みについて

(市内居住者のみ)

⑥ 原村のデマンド交通実証運行の認知度【原村循環線のみ実施】

- 10 月末から運行を開始した日中のデマンド交通実証運行については、「知らなかった」が 63%、「知っていたが利用しなかった」が 30%、「利用した」が 7%となっています。
- 回答者のうち、原村の居住者は 87%を占めていますが、半数以上の方は実証運行を知らなかったと回答しており、また、実証運行を利用された方も存在していませんでした。
- 村内居住者で、「知っていたが利用しなかった」という方の理由としては、「使い方を知らないから」が 33%、「その他」が 33%となっており、「その他」の具体的な回答では、「これから利用したい」「乗る機会がないから」「駅までの運行がないため」となっていました。

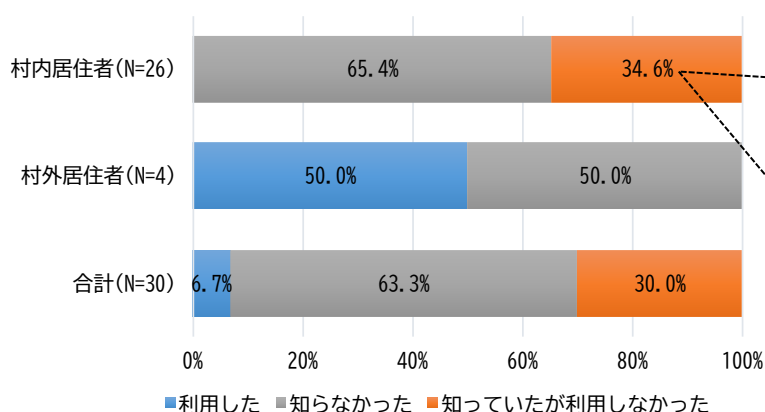


図 5-3 1 実証運行の利用状況

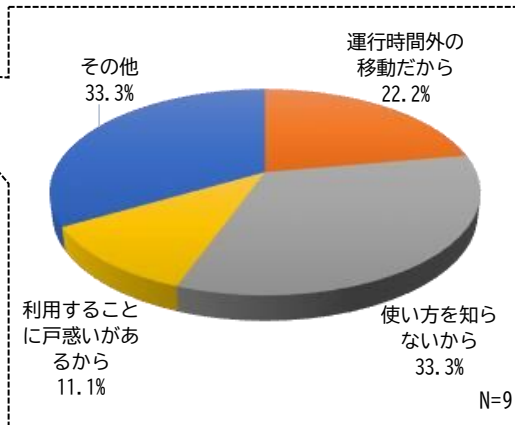


図 5-3 2 利用しなかった理由
(村内居住者のみ)

⑦ 原村における路線バス見直しの方向性【原村循環線のみ実施】

- 路線バスの見直しの必要性に対しては、「現在のままで良い」が 52%、「見直しが必要」が 19%となっており、これらの意見はすべて村内居住者の意見でした。
- 「見直しが必要」という回答者に対する具体的な見直しの方向性に対しては、「運行時間帯の見直し・改善」が半数を占め、次いで「運行経路の見直し・改善」が 38%、「予約に応じ運行するデマンドタクシーなどへの変更」が 13%となっていました。

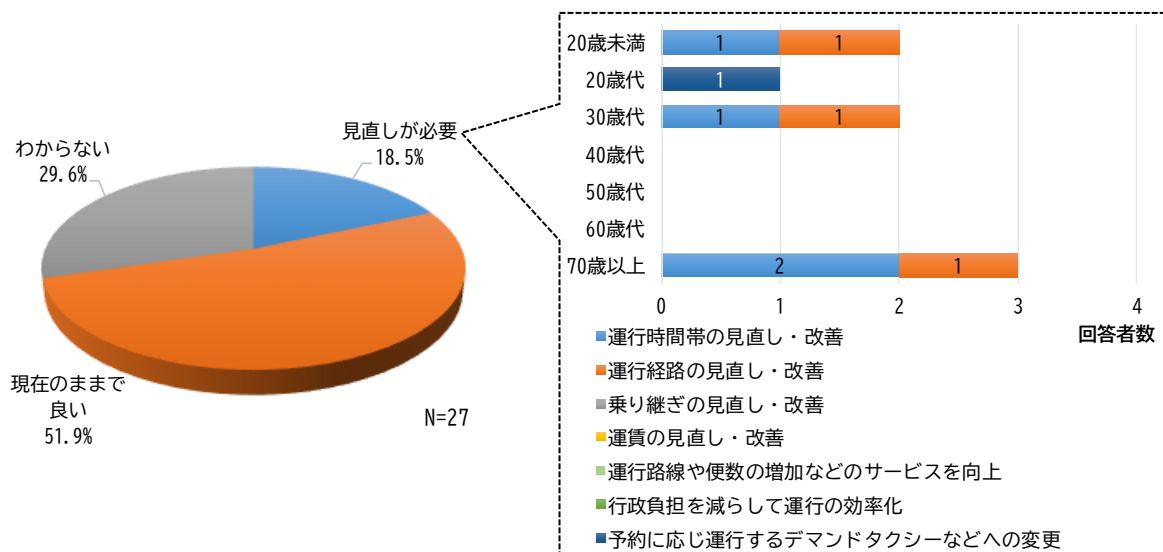


図 5-3 3 路線バス見直しの必要性

図 5-3 4 見直しの方向性（複数回答）

6 地域公共交通の課題

ここまでの現状整理や各種アンケート調査結果から、地域公共交通に関わる課題を以下のとおり整理しました。

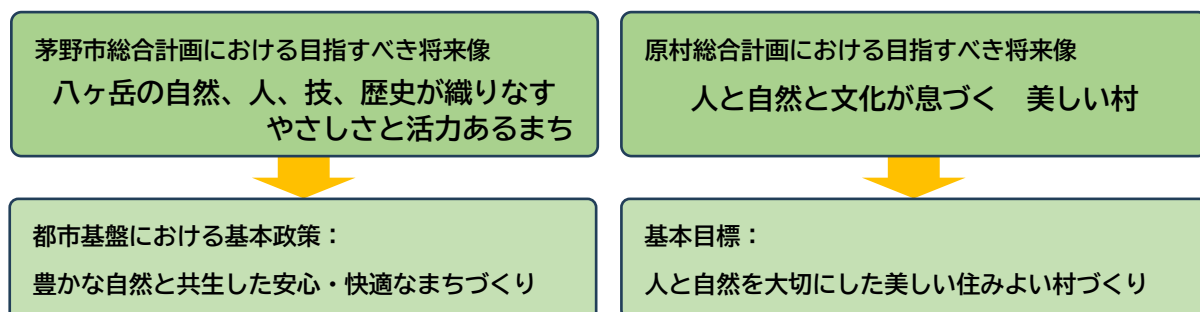
表 6-1 現状整理からの計画に向けた課題

	現状	課題
地域公共交通を取り巻く状況	・人口減少、少子高齢化の進展と山裾の地域まで広くみられる居住分布。 ・日常における地域内外での人の移動。 ・地域東部および北部の山岳地に分布する観光地。 ・予想される免許返納者の増加。	・車以外の移動手段の確保が必要な高齢者への対応 ・日常における地域内外での移動実態・目的に合わせた公共交通網の維持・確保 ・観光地、別荘地への移動手段の確保
地域公共交通の状況	・横ばい、または微減で推移していた公共交通利用者数も、令和2（2020）年以降、新型コロナウイルスの影響により大幅に減少。 ・茅野市では、令和4（2022）年10月から新たな公共交通体系での運行を実施。 ・原村では、新たな交通体系の構築に向け令和4年（2022）10月末から実証運行を開始。	・茅野市における新たな交通体系の継続的な検証・改善 ・原村における交通体系の再検証 ・鉄道とバス・デマンド交通の交通手段や市村間での連携強化 ・公共交通利用者の増加への取組
住民、公共交通利用者意識	〈住民アンケート〉 ・最近1か月の間にバス・デマンド交通「のらぎあ」を利用した方は4.8%と少ない。 ・公共交通を利用しない理由は、自家用車での移動、送迎ができるとの回答が大半を占める。 ・自家用車での送迎による通学が約4割。 ・茅野市における現在の取り組みは、評価する意見が全体の7割。比較的、市街地から離れた地域で評価（＝期待）される意見が多い。 ・原村における現在の取り組みは、評価する意見が全体の6割。 〈バス利用者アンケート〉 ・バス利用者は、20歳代未満が37%、60歳代以上が36%で全体の7割を占める。 ・利用目的は「通学」が34%と最も多く、「観光」「通勤」「買い物」でも利用されている。 ・公共交通の利用頻度は、年齢が高くなるに従い低下する傾向で、20歳以上では約8割が2～3日に1回程度以下。 ・茅野市における現在の取り組みは、評価する意見が全体の7割。 ・原村における路線バスの見直しに対しては、半数が現状維持、約2割は必要と回答。	・自動車依存から公共交通利用への転換による公共交通利用者増加への取組 ・公共交通の主たる利用者でもある児童・生徒と高齢者のニーズに合った公共交通環境の構築 ・地域に応じた公共交通利用環境の構築 ・新たな交通体系の構築・維持に向けた取組

7 地域公共交通の基本的な方針

7-1 基本方針・目標

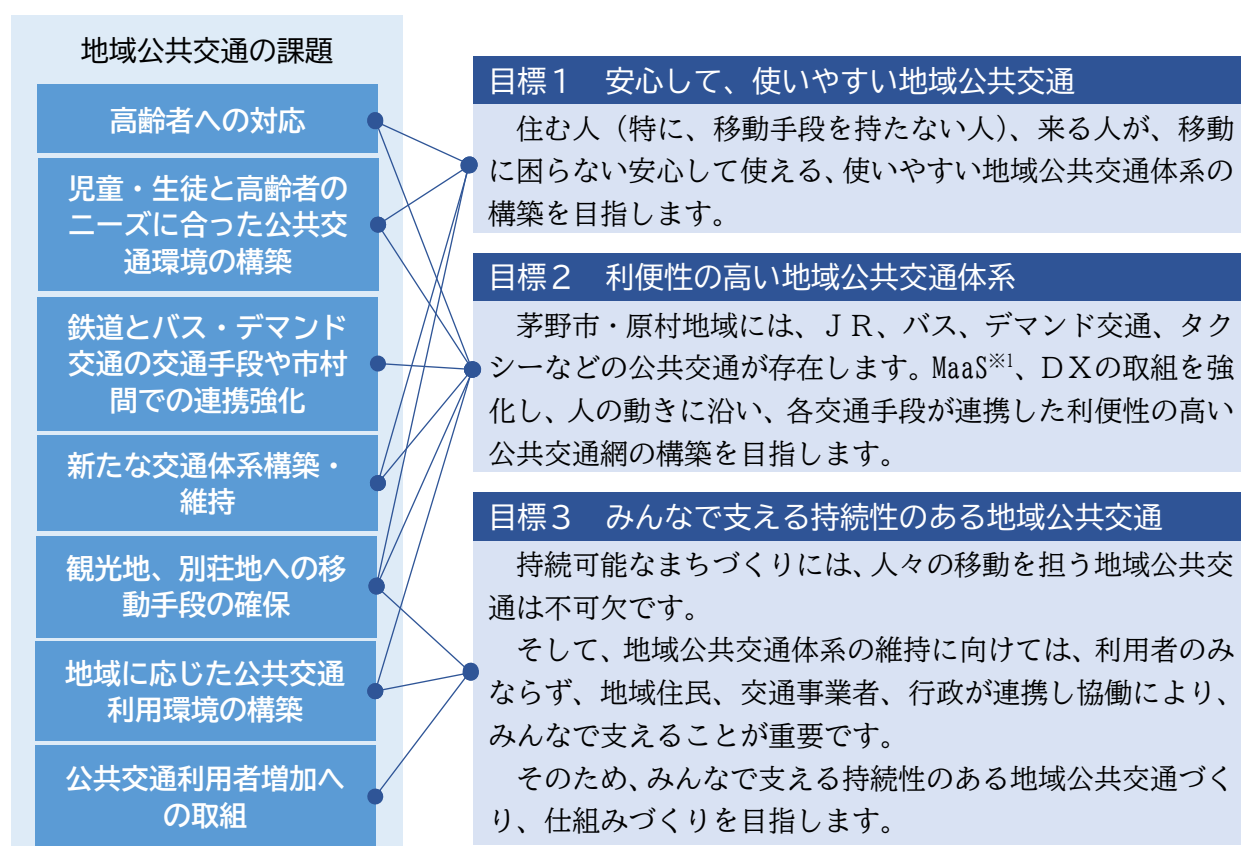
上位・関連計画による方針、まちづくりにおける地域公共交通の果たすべき役割や、現在、地域公共交通が抱える課題を踏まえ、本計画の基本方針・計画目標を次のとおり定めます。



基本方針

人々が住みよい安心・快適な地域公共交通

～住む人、来る人の安心・快適な移動手段の確保に向けて～



※1：MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位で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であり、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の連携により、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（国土交通省 HP より）

（１）公共交通体系と各手段の位置づけ

表 7-1 各手段の位置づけ

※2：次頁参照

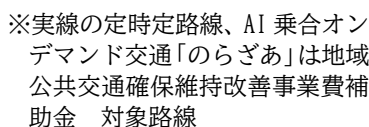


図 7-1 茅野市・原村の公共交通体系

(2) 地区内生活交通の考え方

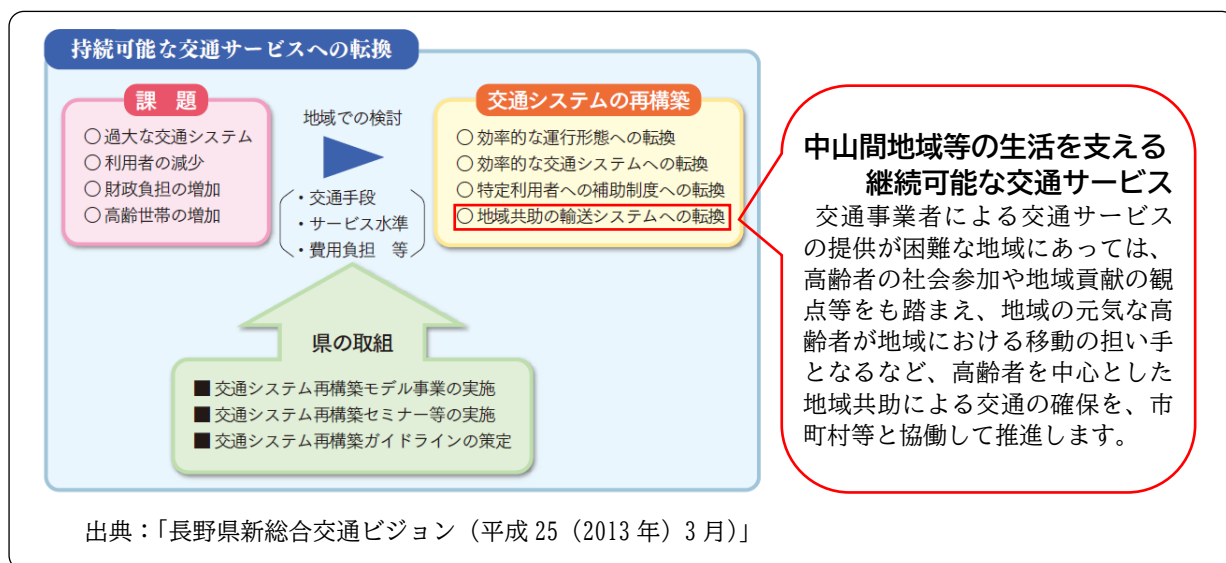
公共交通体系の分類ごとの役割を踏まえ、自動車による輸送の道路運送法の事業区分を下表に示しました。

今後、茅野市、原村地域では、人口減少、少子高齢化の進展が予想される一方、バスやタクシーの運転手不足、公共交通利用者数の減少傾向とそれに伴う収入減などの課題があります。

そのため、将来的に持続可能な公共交通体系の構築に向け、基幹バス、地域内幹線、地域内生活交通などの骨格を強固なものとし、地区内の生活交通としては共助による交通体系の検討を行っていきます。

表 7-2 自動車による輸送の道路運送法の事業区分と地域内生活交通の位置づけ

道路運送法による区分	運賃	輸送の対象 (利用者)	一般的な分類 (法令での事業名称)		運行 主体	運転手の 必要免許	茅野市、原村の 公共交通体系の 分類
事業用 (緑ナンバー)	有償	一般	乗合バス・乗合タクシー (一般乗合旅客自動車運送事業)		交通事 業者	二種免許	基幹バス 地域内幹線バス 通学・通勤バス 域内生活交通 観光交通
	有償		貸切バス (一般貸切旅客自動車運送事業)				
	有償		タクシー (一般乗用旅客自動車運送事業)				地区内生活交通 タクシー
	有償	特定	有償のスクールバス、従業員送迎バス等				
自家用 (白ナンバー)	有償	利用者限定	自家用 有償旅客 運送	福祉有償運送	市町 村、NPO 等	二種免許 または、 一種免許 + 指定講 習	
	有償	一般		交通空白地有償運送			地区内生活交通
法令上 の許 可・登 録不要	無償 ※一部 実費は 可	一般	ボランティアでの移動支援 宿泊施設の送迎バス (特になし)		その他 (NPO・自治会等)	一種免許	地区内生活交通
	無償	利用者限定	無償のスクールバス (特になし)		市町村	一種免許	



8 目標を達成するための事業

8-1 実施事業の内容

本計画の目標を達成するため、以下の事業について、事業主体を中心に取り組みます。

表 8-1 計画目標を達成するために取り組む事業

事業・施策	目標 1	目標 2	目標 3	事業主体
(1)公共交通維持・改善事業				
① 基幹鉄道の運行維持	●	●		協議会、茅野市、交通事業者
② 基幹バスの運行維持・改善	●	●		協議会、茅野市、交通事業者、長野県
③ 地域内幹線の運行維持・改善	●	●		協議会、茅野市、原村、交通事業者
④ 通学・通勤バスの運行維持・改善	●	●		協議会、茅野市、原村、交通事業者
⑤ 地域内生活交通の運行維持・改善	●	●		協議会、茅野市、原村、交通事業者
⑥ 観光交通の運行維持・改善	●	●		協議会、茅野市、原村、交通事業者
⑦ 地区内生活交通の検討	●	●	●	協議会、茅野市、原村、交通事業者、地域等団体、開発事業者
⑧ 交通事業者（バス・タクシー等）の人材確保への支援	●	●	●	協議会、茅野市、原村、交通事業者
(2)利便性向上事業				
① MaaS の推進	●	●		協議会、茅野市、原村、交通事業者
② 運行情報のオープンデータ化と活用	●	●		協議会、茅野市、原村、交通事業者、長野県
③ 利用環境の整備	●	●		協議会、茅野市、原村、交通事業者
(3)利用促進事業				
① 広報等を通じた利用促進	●		●	協議会、茅野市、原村、交通事業者
② わかりやすい時刻表と路線図の提供	●		●	協議会、茅野市、原村、交通事業者
③ キャッシュレス化の推進	●		●	協議会、茅野市、原村、交通事業者、長野県
④ 乗り方教室等の開催	●		●	協議会、茅野市、原村、交通事業者、社会福祉協議会
⑤ 免許返納者に対する支援制度の検討	●		●	協議会、茅野市、原村、交通事業者
⑥ 高齢者の外出支援制度（高齢者割引）の継続	●		●	協議会、茅野市、原村、交通事業者
⑦ 高校生の公共交通利用への転換促進	●		●	協議会、茅野市、原村、交通事業者
⑧ 各種店舗と連携した利用促進策の継続・拡大	●	●	●	協議会、茅野市、原村、交通事業者、飲食商業施設等

(1) 公共交通維持・改善事業

① 基幹鉄道の運行維持

事業内容	●基幹鉄道に位置付けられるＪＲ中央線は、県内外の移動を担う重要な路線で、地域住民、来訪者になくてはならない路線であり運行の維持・継続に取り組む。	
実施主体	協議会、茅野市、交通事業者	

② 基幹バスの運行維持・改善

事業内容	●基幹バスに位置付けられる岡谷・茅野線は、諏訪地域の移動を担うバス路線であるが、交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しい状況にある。県及び関係する市町と連携し、地域間幹線系統として国の地域公共交通確保維持事業補助制度を活用し、運行の維持・継続に取り組む。 ●適宜、ＪＲの運行ダイヤへの接続調整、利便性向上事業により改善を図る。	
実施主体	協議会、茅野市、交通事業者、長野県	

③ 地域内幹線の運行維持・改善

事業内容	●地域内幹線バスに位置付けられる穴山・原村線は、茅野市と原村間の移動を担うバス路線である。しかし、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しい状況にあり、国の地域内フィーダー系統確保維持国庫補助制度を活用し、運行の維持・継続に取り組む。 ●利便性向上事業とともに、茅野駅、中央病院、原村役場間の通勤通学に配慮した改善を検討・実施し、利用状況など継続的に把握し改善に取り組む。	
実施主体	協議会、茅野市、原村、交通事業者	

④ 通学・通勤バスの運行維持・改善

事業内容	●通学・通勤バスは、特に高校生の通学の移動を担う重要な路線である。しかし、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しい状況にあり、一部路線については、国の地域内フィーダー系統確保維持国庫補助制度を活用し、運行の維持・継続に取り組む。 ●適宜、ＪＲの運行ダイヤへの接続調整、利便性向上事業により改善を図る。 ※地域内フィーダー系統確保維持国庫補助制度対象路線 ・通学・通勤バス（御狩野線、丸山線、ピアみどり線、米沢線、泉野・玉川線）	
実施主体	協議会、茅野市、原村、交通事業者	

⑤ 地域内生活交通の運行維持・改善

事業内容	●AI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」は、通院や買物など日中の生活移動を担う重要な交通手段である。しかし、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しい状況にあり、国の地域内フィーダー系統確保維持国庫補助制度を活用し、運行の維持・継続に取り組む。 ●利便性向上事業とともに、利用状況など継続的に把握し、改善に取り組む。	
実施主体	協議会、茅野市、原村、交通事業者	

⑥ 観光交通の運行維持・改善

事業内容	●観光交通に位置付けられる路線は、茅野駅と地域内の観光地を結び、来訪者の重要な移動手段であるとともに、生活移動にも用いられている。しかし、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、一部路線については国の地域内フィーダー系統確保維持国庫補助制度を活用し、運行の維持・継続に取り組む。 ●適宜、ＪＲの運行ダイヤへの接続調整、利便性向上事業により改善を図る。 ※地域内フィーダー系統確保維持国庫補助制度対象路線：メルヘン街道バス	
実施主体	協議会、茅野市、原村、交通事業者	

⑦ 地区内生活交通の検討

事業内容	●地区内の生活交通は、タクシーの活用、地域住民団体や別荘開発事業者と自家用有償旅客運送などの共助による交通体系の構築を検討し、実証運行なども実施しつつ社会実装に向け取り組む。	
実施主体	協議会、茅野市、原村、交通事業者、地域等団体、開発事業者	

⑧ 交通事業者（バス・タクシー等）の人材確保への支援

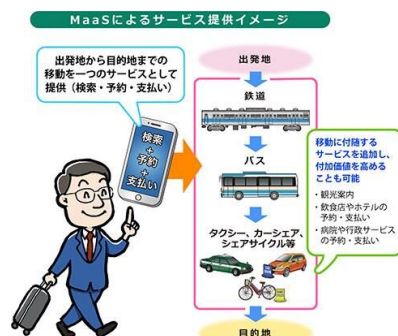
事業内容	●地域の公共交通を担う交通事業者では、運転手不足は深刻な問題であり、就職相談会への参加や移住相談の際の職場として紹介するなど交通事業者と連携し、運転手の確保に向けた支援に取り組む。
実施主体	協議会、茅野市、原村、交通事業者

(2) 利便性向上事業

① MaaSの推進

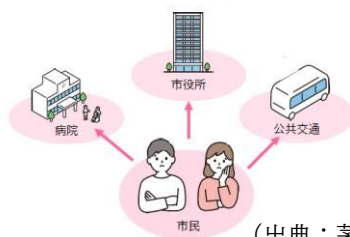
事業内容

●茅野市は、国のデジタル田園健康特区に指定され「市民一人ひとりが心豊かで健康やかに、快適な生活を送ることができるまちであり続ける」ことを目指した取組を進めている。公共交通面ではAI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」のアプリ等を活用し、複数の公共交通のほか、医療や観光などのサービスの連携に向け、MaaSの推進、DXの推進に取り組む。

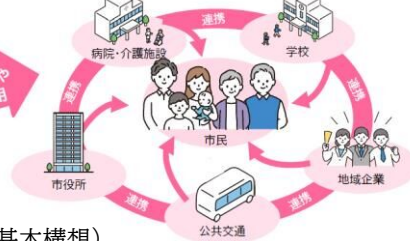


（出典：政府広報オンライン HP より）

これまでのサービスのあり方
サービス提供者は、自身の都合に合わせてサービスを提供
利用者はサービスを利用するために都合を合わせる必要がある



“DX”による市民中心のサービスのあり方
サービス提供者は、利用者（＝市民）を中心にしたサービスを提供



（出典：茅野市DX基本構想）

実施主体

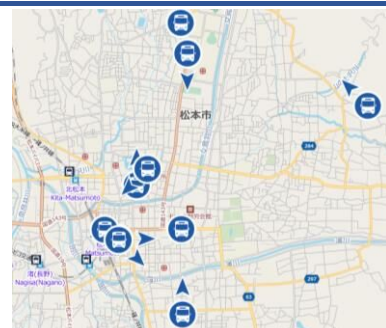
協議会、茅野市、原村、交通事業者

② 運行情報のオープンデータ化と活用

事業内容

●住民の移動や来訪者の利便性向上に向け、オープンデータとして活用される GTFS※（標準的なバス情報フォーマット）データの整備を図り、検索サービスを運営する民間企業等への提供やバスロケーションシステムの導入に取り組む。

※GTFS とは、公共交通に関するデータのフォーマットで、バス停やダイヤなど経路検索サービス等に活用できる静的情報（GTFS-JP）と車両位置情報や遅延情報に活用できる動的情報（GTFS-RT）の大きく2つがある



バスロケーション情報表示画面
（出典：信州ナビ HP より）

実施主体

協議会、茅野市、原村、交通事業者、長野県

③ 利用環境の整備

事業内容

●高齢者の利用や利用者の多い主要なバス停のうち、スペースが確保できる箇所については、上屋やベンチ、路線図、デジタルサイネージ等を設置し、利用環境、待合環境の向上に取り組む。



実施主体

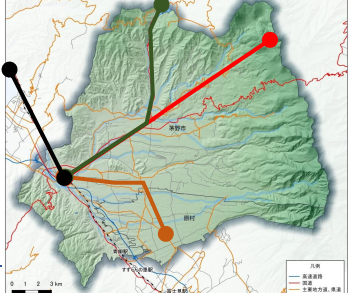
協議会、茅野市、原村、交通事業者

(3) 利用促進事業

① 広報等を通じた利用促進

事業内容	●「広報ちの」「広報はら」やホームページなどの各種メディアを通じて、公共交通の利用に関する情報や利用促進について積極的な情報発信について取り組む。	
実施主体	協議会、茅野市、原村、交通事業者	

② わかりやすい時刻表と路線図の提供

事業内容	●現在、バス時刻表やAI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の情報については、茅野市と原村がそれぞれ発行しているが、両市村の情報が統合された時刻表・路線図を作成することで、地域間の利用における利便性向上に取り組む。	
実施主体	協議会、茅野市、原村、交通事業者	

③ キャッシュレス化の推進

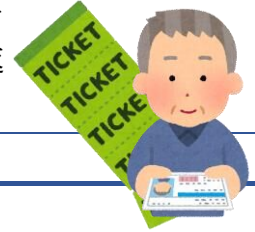
事業内容	●茅野市内のJR 駅と原村からの利用が多い富士見町のJR 駅ではIC カードのSuica、AI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」のスマホアプリではクレジットカードでの支払い可能である。路線バスについても、他の決済方法を含めて導入の検討を行い、キャッシュレス化の推進に取り組む。	
実施主体	協議会、茅野市、原村、交通事業者、長野県	

④ 乗り方教室等の開催

事業内容	●バスやAI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の登録や利用方法について、市村が地区や福祉施設での説明会の実施に取り組む。 ●民生委員等により身近なアドバイザーとしてのお声がけなどを行っていただけるような仕組みづくりに取り組む。	
実施主体	協議会、茅野市、原村、交通事業者、社会福祉協議会	

⑤ 免許返納者に対する支援制度の検討

事業内容	●加齢に伴い運転に不安を感じるようになったドライバーが、運転免許を返納しやすい環境をつくるため、運転免許返納者に対する支援制度の検討を行う。
実施主体	協議会、茅野市、原村、交通事業者



⑥ 高齢者の外出支援制度（高齢者割引）の継続

事業内容	●茅野市では、65 歳以上の住民を対象に「公共交通（路線バス）利用者証」を発行し、運賃の割引制度を実施している。原村では、AI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」の実証運行で同様の制度を導入し、本格運行に向けて、地域（茅野市原村）共通の割引制度として導入を図り、高齢者の外出支援、健康増進に向け取り組む。
実施主体	協議会、茅野市、原村、交通事業者



⑦ 高校生の公共交通利用への転換促進

事業内容	●茅野市、原村ともに高校生が通学に利用しやすいような運賃設定としている。利用者の増加を図るため、高校生や進学時期を迎える中学生に対する周知・広報活動の継続に取り組む。
実施主体	協議会、茅野市、原村、交通事業者



⑧ 各種店舗と連携した利用促進策の継続・拡大

事業内容	●AI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」のアプリでは、諏訪地域情報ポータルサイト JIMO-RA と連携し各種店舗の割引やサービスの提供が実施されている。これらの継続・拡大により利用促進に取り組む。
実施主体	協議会、茅野市、原村、交通事業者、飲食商業施設等



8-2 事業スケジュール

各事業のスケジュールは下表に示すとおりです。

	取組内容	令和 6 (2024) 年度	令和 7 (2025) 年度	令和 8 (2026) 年度	令和 9 (2027) 年度	令和 10 (2028) 年度
(1) 公共交通維持・改善事業	① 基幹鉄道の運行維持	継続的な運行				
	② 基幹バスの運行維持・改善	継続的な運行の維持・継続と適切な改善				
	③ 地域内幹線の運行維持・改善	継続的な運行の維持・継続と利用状況の把握による改善。				
	④ 通学・通勤バスの運行維持・改善	継続的な運行の維持・継続と利用状況の把握による改善。				
	⑤ 地域内生活交通の運行維持・改善	継続的な運行の維持・継続と利用状況の把握による改善。				
	⑥ 観光交通の運行維持・改善	継続的な運行の維持・継続と適切な改善				
	⑦ 地区内生活交通の検討	検討によるモデル地区での実施				
	⑧ 交通事業者（バス・タクシー等）の人材確保への支援	継続的な運行の維持・継続と支援策の検討				
(2) 利便性向上事業	① MaaS の推進	連携、推進内容の検討と実施。				
	② 運行情報のオープンデータ化と活用	オープンデータ化作業				
	③ 利用環境の整備	設置箇所施設の検討と整備				
(3) 利用促進事業	① 広報等を通じた利用促進	随時、内容の検討と情報発信				
	② わかりやすい時刻表と路線図の提供	ダイヤ改正時に随時提供				
	③ キャッシュレス化の推進	キャッシュレス化の研究・検討				
	④ 乗り方教室等の開催	随時開催				
	⑤ 免許返納者に対する支援制度の検討	支援制度の検討				
	⑥ 高齢者の外出支援制度（高齢者割引）の継続	支援制度の継続				
	⑦ 高校生の公共交通利用への転換促進	周知・広報活動の継続				
	⑧ 各種店舗と連携した利用促進策の継続・拡大	事業の継続				

9 計画の数値目標

本計画における基本方針、目標の進捗状況、達成状況を評価するための数値目標を次のとおり設定します。

表 9-1 計画の数値目標

目標	評価指標	基準値	令和 10 (2028)年度 目標年度
目標 1 安心して、使いやすい地域公共交通	指標 1: 住民 1 人あたりの茅野駅乗車回数	18.3 回/年	21.3 回/年
	指標 2: 住民 1 人あたりのバス・デマンドの利用者数	1.9 回/人年	2.1 回/人年
目標 2 利便性の高い地域公共交通体系	指標 3: のらざあアプリ利用率	43.6%	48.6%
	指標 4: G T F S 整備率	72.7%	100%
目標 3 みんなで支える持続性のある地域公共交通	指標 5: バス・デマンド運行の収支率	茅野市 18.5%	茅野市 20.7%
		原 村 9.8%	原 村 10.0%
	指標 6: 利用者 1 人あたり公的負担額	茅野市 1,400 円	茅野市 1,260 円
		原 村 2,350 円	原 村 2,250 円

指標 1: 住民 1 人あたりの茅野駅乗車回数の算出方法

【使用データ】 ・ JR 東日本 HP の各駅の乗車人員における茅野駅の 1 日平均乗車人員
(<https://www.jreast.co.jp/passenger/>)

・ 茅野市、原村の国勢調査結果に基づく推計人口 (10 月 1 日時点)

【基準値】 ①茅野駅の 1 日平均乗車人員 3,175 人 (令和 4 (2022)年度)

②茅野市・原村人口 63,462 人 (令和 4 (2022)年 10 月 1 日)

算出方法: ①×365 日÷②=18.3 回/人

【目標値】 目標値は、住民 1 人が 4 か月に 1 回 (年に 3 回) 基準年より多く茅野駅から利用 (乗車) することを目標とする。(現況の人口のまま推移すると、利用者数としてはコロナ禍前の約 135 万人/年に相当)

指標 2: 住民 1 人あたりのバス・デマンドの利用者数の算出方法

【使用データ】 ・ 交通事業者によるバス・デマンド利用者数 (詳細は次頁参照)

・ 茅野市、原村の国勢調査結果に基づく推計人口 (10 月 1 日時点)

【基準値】 ①バス・デマンド利用者数 123,748 人 (令和 4 (2022)年度)

②茅野市・原村人口 63,462 人 (令和 4 (2022)年 10 月 1 日)

算出方法: ①÷②=1.9 回/人

【目標値】 目標値は、住民の 2 割が年に 1 回のお出かけの際に片道でも、基準年より多くバス・デマンドを利用することを目標とする。(現況の人口のまま推移すると、利用者数は約 1.3 万人増加しコロナ禍前を上回る約 13.6 万人/年に相当)

表 9-2 指標2の対象路線と利用者数

路線名	運行事業者	平成30年度 (H30.4～H31.3)	令和元年度 (H31.4～R2.3)	令和2年度 (R2.4～R3.3)	令和3年度 (R3.4～R4.3)	令和4年度 (R4.4～R5.3)
御狩野線（通学支援便）	アルビコ交通	19,007	14,687	16,850	15,337	—
御狩野線	アルビコタクシー	5,238	5,521	3,841	3,829	1,919
中沢線	アルビコタクシー	6,235	6,622	5,086	4,305	1,256
丸山線	茅野バス観光	10,566	9,813	8,290	10,319	1,442
市街地循環バス	アルビコ交通	9,510	10,782	9,910	8,775	4,436
豊平・泉野線	茅野バス観光	5,574	5,894	4,869	4,699	2,009
西茅野・安国寺線	茅野バス観光	1,115	1,194	1,305	1,214	504
東向ヶ丘線	アルビコ交通	3,860	4,111	3,861	3,138	1,201
中大塩・糸萱線	アルビコ交通	2,673	2,985	2,582	2,585	1,299
小泉・菅沢線	アルビコタクシー	1,797	1,755	1,580	1,789	891
白井出線	アルビコタクシー	1,355	1,699	1,510	1,610	739
玉川循環線（小堂見経由）	アルビコタクシー	1,222	1,224	1,020	980	483
玉川循環線（田道経由）	アルビコタクシー	1,833	1,836	1,528	1,429	651
柏原線	アルビコ交通	1,369	1,471	1,120	1,194	524
北大塩・蓼科線	アルビコ交通	975	993	831	912	511
メルヘン街道バス	アルビコ交通	8,052	7,788	5,242	5,971	8,760
穴山・原村線	茅野バス観光	7,546	7,366	6,181	6,565	5,653
原村循環線（セロリン号）	アルビコタクシー	7,927	7,603	5,989	5,975	3,912
原村循環線（通学通勤支援便）	アルビコタクシー	10,935	8,070	4,833	5,245	4,784
のらぎあ	アルビコタクシー・ 第一交通・諏訪交 通・茅野バス観光					27,320
ピアみどり線	アルビコ交通・茅野 バス観光			1,353	10,139	11,460
米沢線	アルビコ交通				2,517	9,998
泉野・玉川線	アルビコ交通				1,400	5,817
御狩野線	アルビコ交通					14,870
丸山線	茅野バス観光					9,264
白樺湖・車山高原線	アルビコ交通					4,045
合計		106,789	101,414	87,781	99,927	123,748

指標3：のらぎあアプリ利用者数の算出方法

【使用データ】 のらぎあ乗車リクエスト情報（VIA システム予約情報）

【基準値】 ①予約成立件数 24,815 件（令和5(2023)年3月31日時点）

②予約成立件数のうちアプリ予約者件数 10,809 件（令和5(2023)年3月31日時点）

算出方法：②÷①＝43.6%

【目標値】 目標値は、アプリ予約割合の5ポイント上昇を目標値とする。（利用者の年齢構成が現状のまま推移すると、年代別に基準値より10%単位で上昇（切り上げ）した場合のアプリ予約割合48.2%に相当）

表 9-3 指標3の基準値の年齢別アプリ予約率の年代別想定

予約方法	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳代以上	不明	合計
アプリ予約率 （基準値）	95.2%	96.4%	74.2%	78.5%	63.4%	43.2%	16.0%	5.0%	24.2%	85.5%	43.6%
年代別想定	100.0%	100.0%	80.0%	80.0%	70.0%	50.0%	20.0%	10.0%	30.0%		48.2%

指標 4：G T F S 整備率の算出方法

【使用データ】 ・ 定時定路線数、G T F S 整備済路線数

【基準値】 ①定時定路線数 11 路線（令和 4(2022)年 10 月 1 日）

白樺湖線、北八ヶ岳ロープウェイ線、メルヘン街道バス、穴山・原村線、通学・通勤バス 6 路線、原村循環線

②G T F S 整備済路線数 8 路線（令和 4(2022)年 10 月 1 日）

算出方法：②÷①=72.7%

【目標値】 目標値は、利用者の利便性向上に向け、生活路線全路線での G T F S 整備を行う。

指標 5：バス・デマンド運行の収支率

【使用データ】 ・ 交通事業者によるバス・デマンド運賃利用者収入、運行経費

【基準値】 ①バス・デマンド運賃収入

茅野市：2,763 万円(令和 4 (2022)年度下半期実績をもとにした年間額)

原 村：306 万円（令和 4 (2022)年度実績）

②運行経費

茅野市：令和 4 年下半期の実績をもとにした年間額（14,940 万円）

原 村：令和 4 年運賃収入実績と令和 6 (2024)年度実施事業に基づく
予算額より想定（3,110 万円）

算出方法：茅野市 ①÷②=18.5%

原 村 ①÷②=9.8%

【目標値】 目標値は、令和 4 (2022)年度運賃収入に指標 2 に基づく利用者数の増加を考慮したもの。

指標 6：利用者 1 人あたり公的負担額

【使用データ】 ・ 交通事業者によるバス・デマンド利用者数

・ 一般会計決算によるバス・デマンドの公的負担額

【基準値】 ①令和 4 (2022)年度バス・デマンド利用者数実績

茅野市：111,822 人（穴山・原村線は両市村の負担額割合で案分）

原 村：11,926 人（穴山・原村線は両市村の負担額割合で案分）

②公共交通に対する公的負担額（令和 6 (2024)年想定額）

茅野市：令和 4 (2022)年下半期の実績をもとにした年間額（15,640 万円）

原 村：令和 6 (2024)年度実施事業に基づく予算額（2,800 万円）

算出方法：茅野市 ②÷①=1,400 円

原 村 ②÷①=2,350 円

【目標値】 目標値は、令和 6 (2024)年度以降の実施事業に対する公的負担額に、指標 2 に基づく利用者数の増加を考慮したもの。

茅野市 公的負担額 15,620 万円

原 村 公的負担額 2,790 万円

10 計画の推進体制及び評価

10-1 計画の推進体制

計画の推進にあたっては、住民、交通事業者、行政等で構成される「茅野市・原村地域公共交通活性化協議会」が施策の評価・検証・改善策の検討を継続的にを行います。なお、施策によっては必要に応じて計画の実現に向けた実施計画を別途作成し計画を推進します。

また、計画の実現に向けては、交通政策・まちづくり・福祉・教育・観光など様々な分野の施策と密接に関係することから、住民・交通事業者・その他関係機関等と行政が連携して取り組んでいきます。

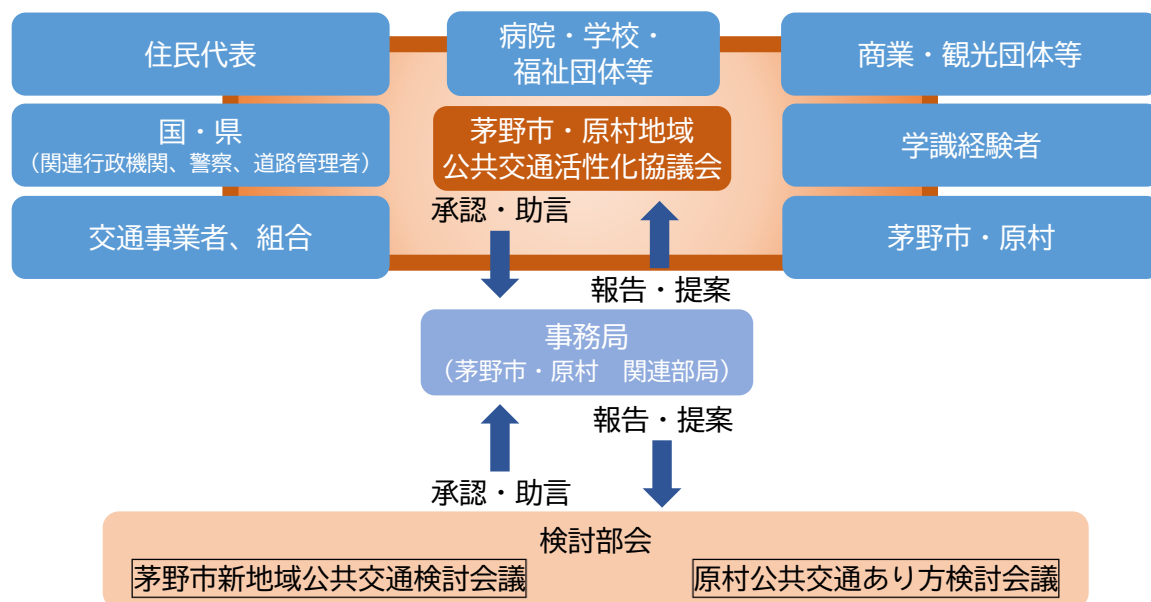


図 10-1 計画の推進体制

10-2 PDCAによる計画の進捗管理

本計画の進捗状況の評価は、例年6月開催される茅野市・原村地域公共交通活性化協議会において、毎年、事業の実施状況や本計画の数値目標に対する達成状況の把握や評価・検証を行います。

また、数値目標に掲げた指標に関連するデータだけでなく、適宜、利用状況や要望なども把握し公共交通の改善に活用します。

表 10-1 PDCAによる計画推進の年間スケジュール

年度	令和5年度												令和6年度												次年度																													
	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	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)																																																						
																																																						
事業準備、実施 (DO)																																																						
																																																						
																																																						
検証・評価 (CHECK)																																																						
																																																						
事業の 見直し・検討 (ACTION)																																																						
協議会、 検討部会																																																						

※矢印の色は、1事業のPDCAの流れを示します

10-3 計画及び事業の見直し方針

(1) 目標達成状況や事業の実施状況に応じた見直しの方針

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、次のような状況の場合には、その状況を沿線住民に周知し、路線あり方を住民と協働で検討します。

- ◆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
- ◆利用が現状に比べ著しく減少した場合