

広域的な（広域、市町村を跨ぐ）公共交通の現状・課題（事前アンケート） 取りまとめ

長野県地域公共交通活性化協議会諏訪地域部会

鉄 道

- 新型コロナウイルスの感染予防や、新しい生活様式の普及により利用客が低迷しているとお聞きしている。
- 少子化による通学客の減少、また就労場所の郊外化や自動車普及による通勤客の減少が見られる。
- 茅野駅からのアクセスが課題
- 特急の停車便数が少ない
- 普通電車は上りで茅野停まりが多く不便
- 新型コロナウイルスの影響で特急や在来線の減便が行われた際のさらなる利用者の減少。
- 茅野岡谷間が単線区間により、所要時間がかかることと遅延が多い。
- 特急あずさの停車本数が年々減少している。
- 安全を第一に安心にご利用いただける公共交通機関として効率的な輸送体系を構築してまいります。
- 本数が少ないとは感じるが、通学時間に配慮した時刻表になっていると感じている。
- 鉄道とバスの接続関係が分かりにくい。
- 接続が悪いことも少なくない。

バ ス

- 路線バスコストが赤字で、現在のサービス水準を維持することが困難な状況。
- 各市町村のコミュニティバスが安価なため、民間路線バスへの収入影響を危惧。
- 各市町村のコミュニティバスは、市町村内で路線が完結しているが、運行効率化のためには、一部路線の広域化（他市町村への乗り入れ）を含め運営主体の広域化や統合が必要。
- 住民からは増発による利便性向上が求められている。
- バス利用者の減少に伴う運行収入の減少、運行経費の増加
- バス路線については現在のサービス水準を維持することが困難。
- 利用者が低迷している。
- 諏訪湖周スワンバスについては、市町をまたぐ広域的な幹線バスであるため、公共交通の活性化に向けて、湖周地域で統一した考えで連携を図りたい。
- デマンドバスを走らせているが、利用者の減少が進んでおり、今後サービス水準をどう維持していくかが課題
- バス路線維持にかかる自治体の大きな赤字補てん。
- 岡谷茅野線は、国・県から地域間幹線補助金を受けてもなお、大幅な損失を計上する路線であるが、今年度はその損失分を沿線4市町村が分担し、補助いただけることが決定している。次年度以降も、国・県・沿線4市町村の協力がなければ当該路線の維持は困難である。また、車両の老朽化が進んでいるが、自己資金での更新が困難。
- 定時定路線では、乗客がゼロの時や、1名だけの運行が多い。
- 通学・通勤バスにおいて、電車に乗る人員に対してバスに乗車していただける乗客が少ない。
- デマンド交通における国からの補助金が少ない。（デマンド交通の補助金の算出方法を変えてほしい。）

- 富士見町では路線バスは廃止になっており、今後の展開は難しい。
- 上記記載（例）のとおり、ハブ通過が課題となり路線変更も困難
- 障害者の乗れるバスとしては現状無理で、サービスの実施をするとなるとBSの整備、リフト付きバスの購入などを考えなければならない。
- 茅野市の通勤・通学バスが運行となり活用している。
- バスとバスの接続が悪い
- 目的地（例：大学から諏訪ステーションパーク）までバス1本で行けない

タクシー

- 詳細なデータは持ち合わせていないが、運賃が高めに設定されているためビジネス・観光利用や広域通院、夜間利用を除けば広域的移動に対する役割は限定的と考えられる。
- 人手不足や利用者減により、タクシー台数が減っているため、利便性が低下している。
- 地理的な事情から、遠距離となり運賃が高額になる。
- タクシーの台数が少ない（特に夜間）
- 近くに営業所が無い別荘地区などへは、運賃が高額になってしまう。
- 人材不足、高齢化、売上低迷により経営逼迫
- 運転手の高齢化が進み、深夜勤務要員の確保が窮屈になりつつある
- デマンド運行により業務は浸食される恐れが出現
- 地域全体で利用者が伸び悩んでいる。
- 高齢者にとっては無くてはならない交通手段だと思われる。
- 携帯アプリでの配車ができるが、高齢者が使いこなせるかは疑問
- 鉄道・バス・タクシーではカバーできない人（何らかの理由で利用できない人）の外出支援サービスの充実が必要である。

その他

- 鉄道やバスは、運行事業者が異なることにより、それぞれ路線・運賃設定がなされているため、乗り継ぎや運賃を含め公共交通の利便性が悪い。
- 地域公共交通は社会に必要な公共財であるが、当該地域は自動車を必要としており、様々な利用促進策のほか、運賃面での優遇や自動車税制の見直しを行ったとしても、高齢者向けの自動車事故防止装置の開発や設備補助など、公共交通利用抑制に繋がる施策も見受けられることから、更なる利用促進は困難。
- 公共交通の課題に対して、1市町村で対応することが困難となっているため、今回のように県の積極的な関与を望む。県新総合交通ビジョンにおいても、地域交通の確保が目標にあるので、具体的な施策を進めてほしい。
- 新たな県の地域公共交通計画においては、アルピコ交通(株)岡谷茅野線とともに、岡谷市・諏訪市・下諏訪町が共同運行しているスワンバスについても計画に位置付けてほしい。
- 長野県公共交通計画に、スワンバスを位置付けてもらう。
- 公共交通の安全性、積極的な利用をもっと呼び掛ける必要がある。
- 公共交通全体の抜本的な見直しが必要。

- 上記等を踏まえ、新たな公共交通を町として検討していく方針である。
- 広域的な公共交通の連携は、住民の生活圏を広げ、各市町村の活性化に繋がっていく。
- ノーマイカー通勤を推奨する企業に助成金を出すなど対策を講じて、公共交通を利用しやすい環境を整えてほしい。
- タクシーと地域公共交通との共存
- 交通政策と福祉政策を同一線上で議論する事はいかなものか
- 公共交通の利便性を向上していく必要がある
- 茅野駅を利用するが、茅野～下りは単線区間があるため仕方がないと理解するが、上下線がほぼ同じ時刻に到着するため、帰宅時のロータリーは迎えの車で大変な混雑となっている。
- 一定の人数（10人程度）が集まる時、移動のためのバスをオンデマンドで依頼できるようにすると、それに対するイベントを企画できるようになるかもしれません。