

第 5 回 長野県交通活性化協議会諏訪地域別部会分科会 意見シート【取りまとめ】

1，岡谷茅野線の起点、経由地、終点及び運行ダイヤは妥当か(路線の重複はないか)

岡谷市	・妥当 岡谷市内においては、岡谷茅野線と起点の異なるシルキーバス路線でごく一部に重複区間がみられるものの、いずれも幹線としての役割を担っており、利用者の目的が異なることから、各路線は必要である。
諏訪市	・妥当 諏訪市については、通勤・通学便としての利用が多くなっていることから、現状の路線で問題ない。また、エプソンなど企業への通勤需要や市内高校への通学需要も多く、自治体を超えての移動となっているため、地域間幹線としての役割が大きいものとする。特に、来年４月には、当市のかりんちゃんバスが再編され国道20号沿線上の市内循環バスが減便となることから、これまで以上に岡谷茅野線の需要が高まることも考えられる。
茅野市	・上諏訪駅と茅野駅間は、鉄道と並走する形で運行されていることから、重複感がある。鉄道と路線バスの役割を棲み分けるためにも、一部のダイヤについては鉄道と並走しない運行ルート（例えば上社本宮や上社前宮などを経由するルート）があってもよいと考える。
下諏訪町	・妥当 一部JR線と重なる区間はあるが、駅間の地域に住む方にとってはＪＲ線と性質や用途が異なり、生活に必要な路線である。
アルピコ労働組合	・起点終点は妥当。 ・経由地は朝夕（通勤通学）と日中帯（買い物）とで変更しても良いのでは？例：茅野駅～四賀神戸間は、茅野駅～西友茅野店～アクアランド～沖田4丁目交差点右折し四賀神戸へ、また細久保～清水坂下間は細久保～四賀武津交差点左折し綿半角上を經由し右折～税務署前～清水坂下へ（通過してしまう諏訪バス車庫前、赤羽根は日中帯の利用者が少ない、八幡前、葛井神社入口、新井入口、頼岳寺下は経由地変更しても歩いて行ける範囲内） ・現行ダイヤは、コロナ禍前に作成したダイヤを24年10月に減便したダイヤである為、利用者に対してニーズが合っていないダイヤがある。またJR線のダイヤ改正に伴う電車受け（電車からバスへ）電車送り（バスから電車へ）がダイヤへ反映されていないので、ダイヤ改正が必要と考える。 ・各バス停間の区間時分の見直し（全体的に所要時分が足りない時間帯がある為） ・現行ダイヤを作成した時は、上諏訪駅のバス停形状が現状と違っていたので、道路上で乗降扱いしていた為に扱い後直ぐに発車しなければならなく長時間の停車が出来なかった。その為電車受けか電車送りのどちらかしか出来ていないダイヤになっている。現状はバス停が道路上から避けられる形状になっているので、長時間の停車が可能である。電車受け送りが可能な限り出来るダイヤを検討してはどうか？(利便性を高めることで、利用者を増やせるのではないか？)
上諏訪駅	・妥当 →一部重複があるが、性質が異なるため補完路線として必要。

2，便数、運行形態や車両のサイズが適切か

岡谷市	・適切ではない 乗降調査のため1日バスに乗車したところ、朝の通勤・通学時間帯は利用者が多く、現行の車両規模で適切であると判断した。一方で、日中は利用者が非常に少ない状態であり、これが常態化しているのであれば、マイクロバス等の小型車両への変更を検討する必要がある。
諏訪市	・便数についてはR6に見直しを実施しているが、今後の実績を見ながら車両サイズと合わせて検証が必要であると考えている。
茅野市	・上諏訪駅と茅野駅間は、鉄道と並走する形で運行されています。そのためか、上諏訪駅と茅野駅間の日中の利用者はあまり多くないように思う。既存の運行ルートを継続する場合は、日中便のあり方をニーズを含めて検討してほしい。
下諏訪町	・適切ではない 乗降調査の様子だけを見ると、乗車人数の少ない便は、減便と車両の小型化を検討したほうが良いと思う。
アルピコ労働組合	・便数は、11時～16時の間の便数が少ないので増便を検討したほうが良い。 ・運行形態、車両サイズは適切。
アルピコタクシー	・利用実態から全便大型車両運行について見直し
上諏訪駅	・適切

3，その他 全体に対する意見・質問

岡谷市	・運賃見直しの検討
原村	・茅野駅の西側やその周辺エリアもフォローできるような経路とすることも、一案としてあり得ると考える。
アルピコ労働組合	・ICカード導入の検討は急務 ・ダイヤ改正を実施する際、協議会での承認をスムーズに出来るようにしてほしい。 ・上諏訪駅、下諏訪大社通り四つ角、岡谷駅のバス停に屋根を設置。
アルピコタクシー	・ICカードを導入後の前乗り・前降りの検討。 ・バス停留所環境について検討。
上諏訪駅	・交通系ICカード導入の検討必要。