下諏訪町地域公共交通計画

2025 年度～2029 年度

令和 7 年（2025 年）3 月　策定

令和 8 年（2026 年）6 月　改定

下諏訪町地域公共交通協議会

目　　次

１．下諏訪町地域公共交通計画の概要 1
１－１．背景と目的 1
１－２．計画の区域・期間 1
２．下諏訪町の公共交通を取り巻く諸環境 2
２－１．位置・地勢 2
２－２．気象 2
２－３．主要施設の分布状況 3
２－４．社会環境 4
２－５．経済環境 10
３．上位・関連計画の整理 12
３－１．計画の位置づけ 12
３－２．第７次下諏訪町総合計画後期基本計画及び第２期下諏訪町未来を創る総合戦略 12
３－３．下諏訪町都市計画マスタープラン 13
３－４．下諏訪町立地適正化計画 14
３－５．下諏訪町地球温暖化対策実行計画（区域施策編） 15
３－６．下諏訪町 DX 推進計画 15
３－７．長野県地域公共交通計画 16
４．下諏訪町の公共交通の状況 17
４－１．公共交通の種類と運行内容 17
４－２．公共交通のカバー状況 19
４－３．公共交通の利用状況 20
４－４．公共交通に係る財政状況 26
４－５．あざみ号の路線別の利用状況 27
４－６．あざみ号の利用状況のまとめ 31
５．町民、高校生、関係団体、公共交通利用者意識の把握 32
５－１．下諏訪町の公共交通に関する町民アンケート調査 32
５－２．下諏訪町の公共交通に関する高校生アンケート調査 40
５－３．公共交通に関する関係団体アンケート調査 45
５－４．交通事業者ヒアリング調査 46
５－５．バス路線利用者調査 48
５－６．鉄道利用者調査 51

６．下諏訪町の公共交通に関する問題点と課題 53
６－１．公共交通を取り巻く諸環境における現状・問題点 53
６－２．公共交通の利用状況における現状・問題点 54
６－３．町民、高校生、関係者意識における現状、問題点 55
６－４．下諏訪町の公共交通に関する課題の整理 57
７．公共交通の基本方針と目標 66
７－１．下諏訪町の公共交通の将来像 66
７－２．本町が目指す公共交通の体系 66
７－３．基本方針と計画の目標 68
８．基本方針や目標達成のために実施する施策 69
８－１．施策の体系 69
８－２．基本方針や目標達成のために実施する施策 71
９．数値指標の設定 78
１０．事業スケジュール 79
１１．国庫補助金の活用 80
１２．計画の推進体制と評価 82
１２－１．計画の推進体制 82
１２－２．計画の評価方法 82

１. 下諏訪町地域公共交通計画の概要

１－１. 背景と目的

本町では、自家用車など自らの移動手段を持たない高齢者や、下諏訪向陽高校などへ通学する生徒の移動手段として、「下諏訪町循環バスあざみ号」を運行しています。また、隣接する岡谷市や諏訪市などへの広域移動を担う「路線バス岡谷茅野線」や、諏訪湖周辺を結ぶ「スワンバス」など、複数の公共交通機関が町内外の移動を支える重要な役割を果たしています。

しかし、近年の少子高齢化に伴う人口減少や自家用車への依存、新型コロナウイルス感染症の影響などが重なり、公共交通の利用者数は減少傾向にあります。そのため、公共交通に対する公的負担の増加が避けられない状況に加え、2024 年問題として注目される旅客輸送業界の人材不足など、公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増している状況です。

こうした状況を受け、国は令和 2 年(2020 年)11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」を施行し、すべての地方公共団体において、持続可能な交通体系を実現するためのマスタープランとなる「地域公共交通計画」の策定を努力義務として定めました。

本町においても、「下諏訪町循環バスあざみ号」をはじめとする地域公共交通について、住民や利用者の需要を的確に把握するとともに、町民や事業者、行政等の地域公共交通に関わるすべての関係者が相互に連携し、地域公共交通の確保・維持・改善に取り組んでいく必要があります。このような背景のもと、本町が目指すべき地域公共交通の在り方を明らかにし、将来を見据えた再構築（リ・デザイン）を行うための指針として、「下諏訪町地域公共交通計画」を策定します。



図. 下諏訪町循環バスあざみ号

１－２. 計画の区域・期間

計画の区域については、下諏訪町全域とします。また、計画の期間は令和 7 年度(2025 年度)から令和 11 年度(2029 年度)までの 5 年間とします。

２．下諏訪町の公共交通を取り巻く諸環境

２－１．位置・地勢

本町は、長野県のほぼ中央部に位置する諏訪地域に属し、周囲を岡谷市・諏訪市・長和町・松本市と接しています。首都圏からは鉄道を利用して約 2 時間 30 分、県都長野市へは約 1 時間 30 分でアクセスが可能です。

町の北側には山地が広がり、黒曜石の採掘地として知られる和田峠や、自然豊かな八島湿原、鷲ヶ峰が位置しています。これらの山々を水源として流れ下る河川の扇状地に、諏訪湖に面して市街地が形成されています。市街地の東西には JR 中央本線や国道 20 号、南北には国道 142 号などの主要な交通軸が通り、地域内外への交通アクセスが確保されています。



図. 下諏訪町の位置

２－２．気象

本町の気候は、夏季と冬季の気温の年較差が大きく、降水量が比較的少ない内陸性特有の気候を有しています。

令和 5 年(2023 年)の気象庁による隣接する諏訪市の観測データ※をみると、最高気温は 7 月の 34.0℃、最低気温は 1 月の-10.9℃、月最大降水量は 6 月の 316㎜、最深積雪は 2 月の 16.0cm となっています。

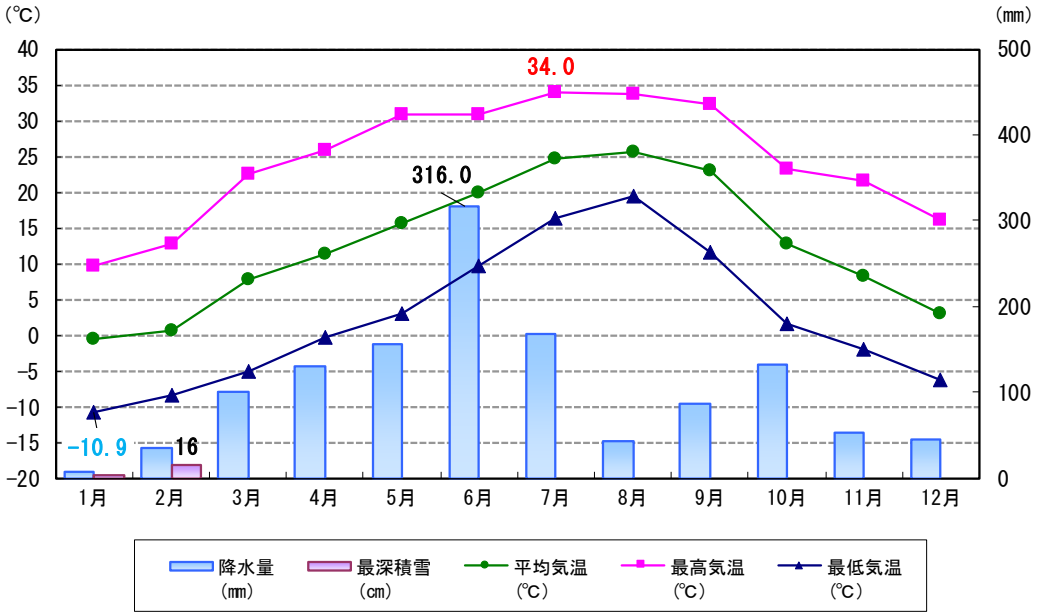


図. 気象観測データ （令和 5 年(2023 年)）

資料：気象統計情報(気象庁)
※気象庁ホームページには下諏訪町の観測データの掲載がないため隣接する諏訪市の観測データとしている

2－3. 主要施設の分布状況

主要施設(役場、医療・介護施設、商業施設、学校)の分布状況をみると、ほとんどの施設が市街地内に分布している状況となっています。下諏訪向陽高校は、市街地から少し離れた山際に立地しています。



図. 主要施設分布の状況

資料：国土交通省　国土数値情報

2－4．社会環境

2－4－1．人口・世帯数

本町の人口は、長期的に減少傾向が続いており、令和 2 年(2020 年)における国勢調査によると 19,155 人となっています。国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計結果をみると、令和 22 年(2040 年)には 13,999 人と推計されており、令和 2 年(2020 年)よりも約 5,000 人減少する見込みとなっています。

また、年齢 3 区分別人口は、すべての区分で減少すると推計されています。世帯数も同様に減少傾向となっており、平成 22 年(2010 年)から令和 2 年(2020 年)の 10 年間で約 500 世帯減少しています。

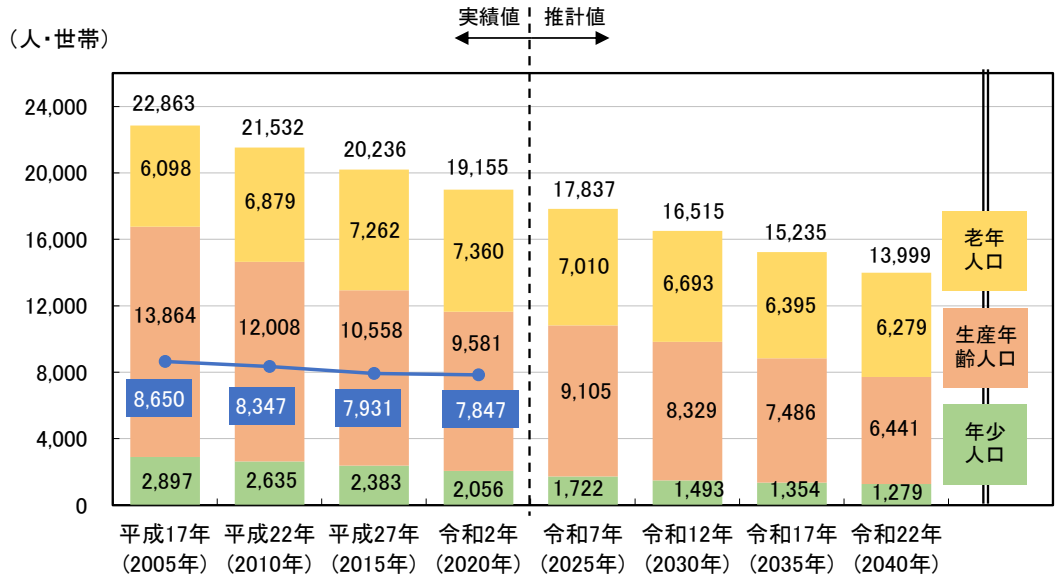


図. 人口・世帯数の推移

資料：人口　　平成17年(2005年)～令和2年(2020年)　国勢調査、
令和7年(2025年)～令和22年(2040年)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(令和5年(2023年)推計)」

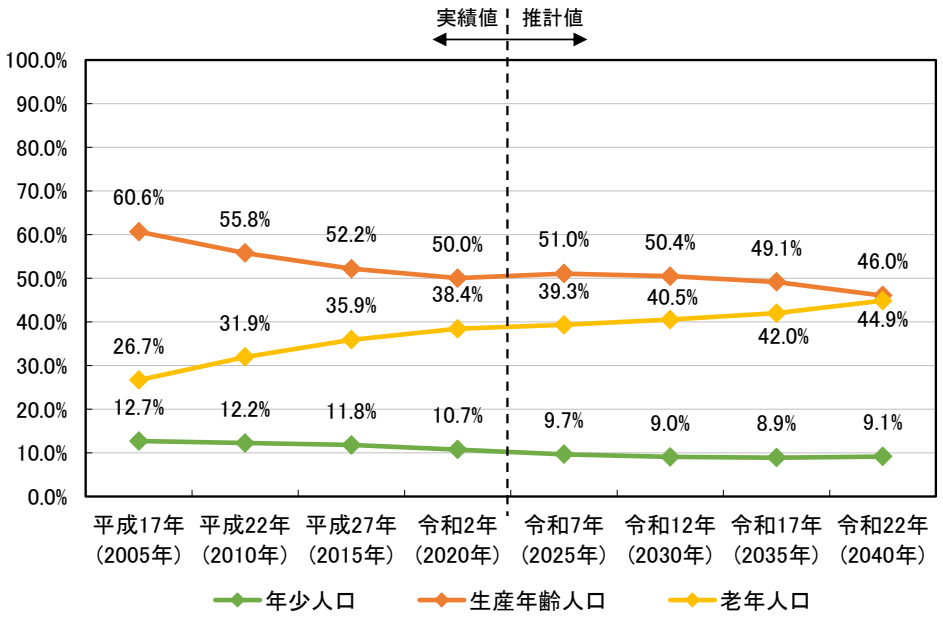


図. 年齢 3 区分別人口割合の推移

2-4-2.人口分布(総人口)

令和2年(2020年)国勢調査による500mメッシュあたりの人口分布をみると、ほとんどが下諏訪駅を中心として広がる市街地に分布しています。また、町屋敷地区や萩倉地区周辺にも人口分布が見られます。

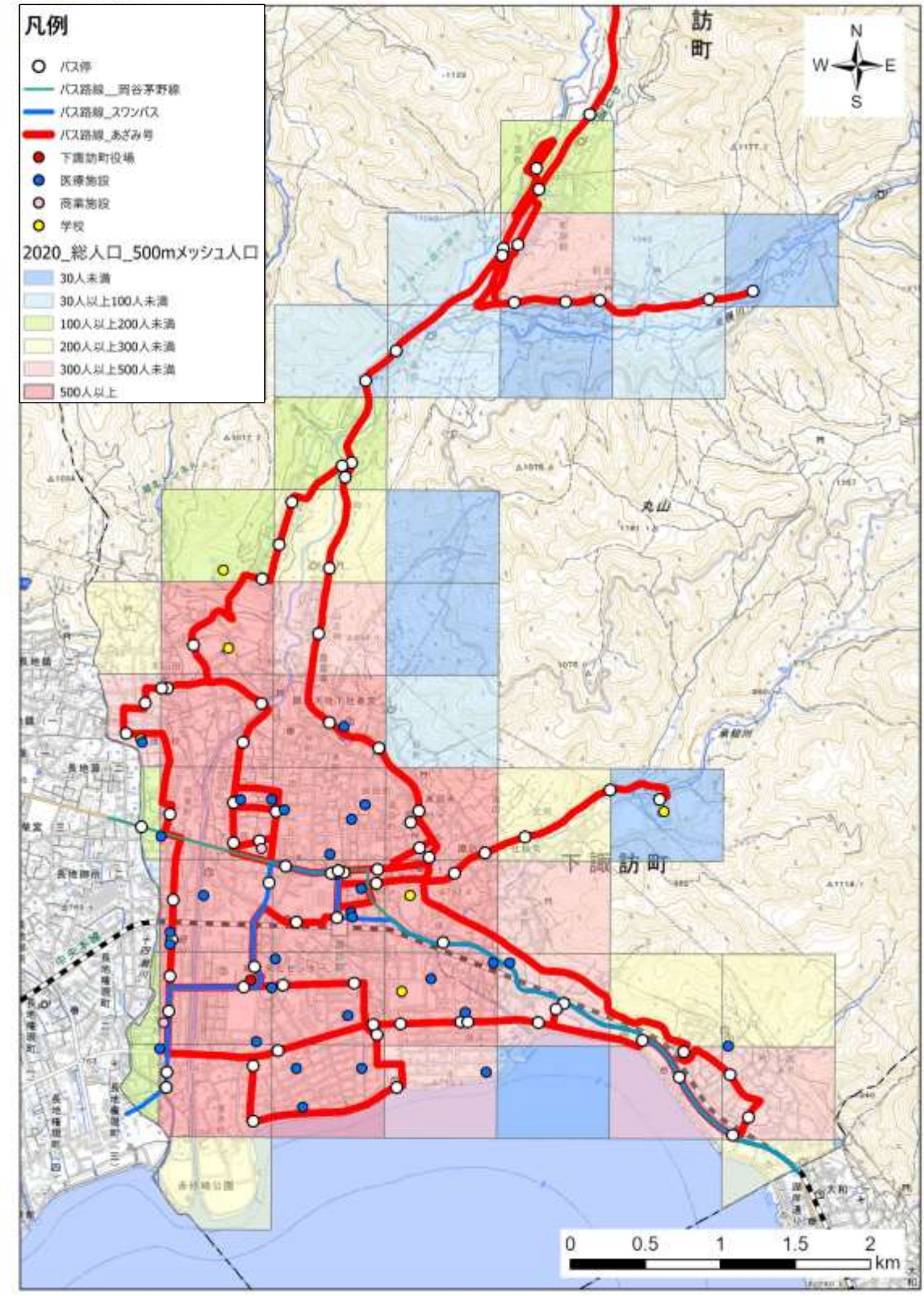


図.人口分布の状況

資料:令和2年(2020年)　国勢調査

2-4-3. 人口分布(老年人口)

令和2年(2020年)国勢調査による500mメッシュあたりの老年人口(65歳以上人口)分布をみると、下諏訪駅の北側の地域や南側の一部の地域に多く分布しています。

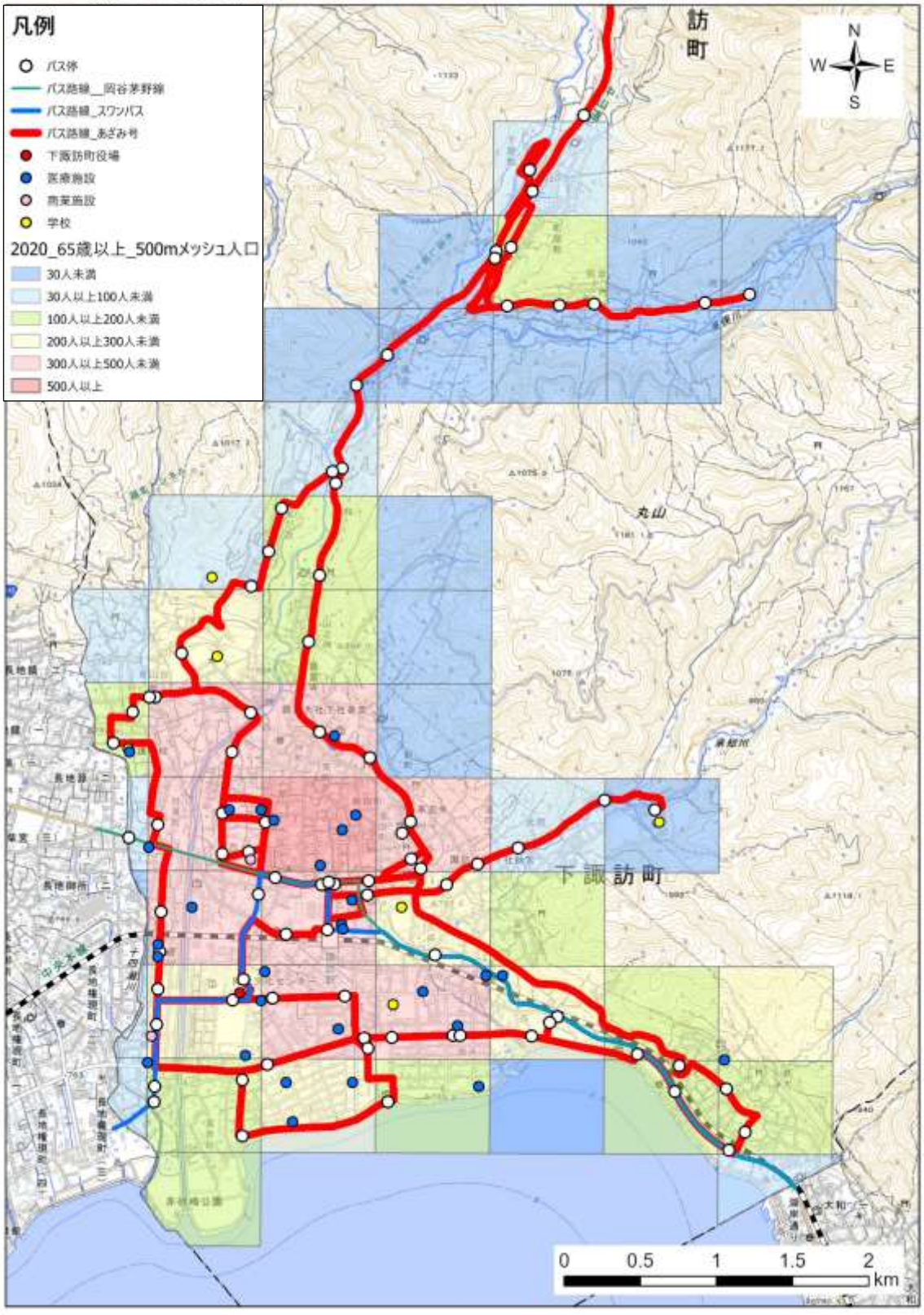


図. 老年人口分布の状況

資料：令和2年(2020年)　国勢調査

2－4－4．将来人口分布

令和 12 年(2030 年)における将来人口分布について、令和 2 年(2020 年)国勢調査と比較したところ、北部の山間部や市街地の北側及び南東部周辺において人口減少が目立つ状況となっています。

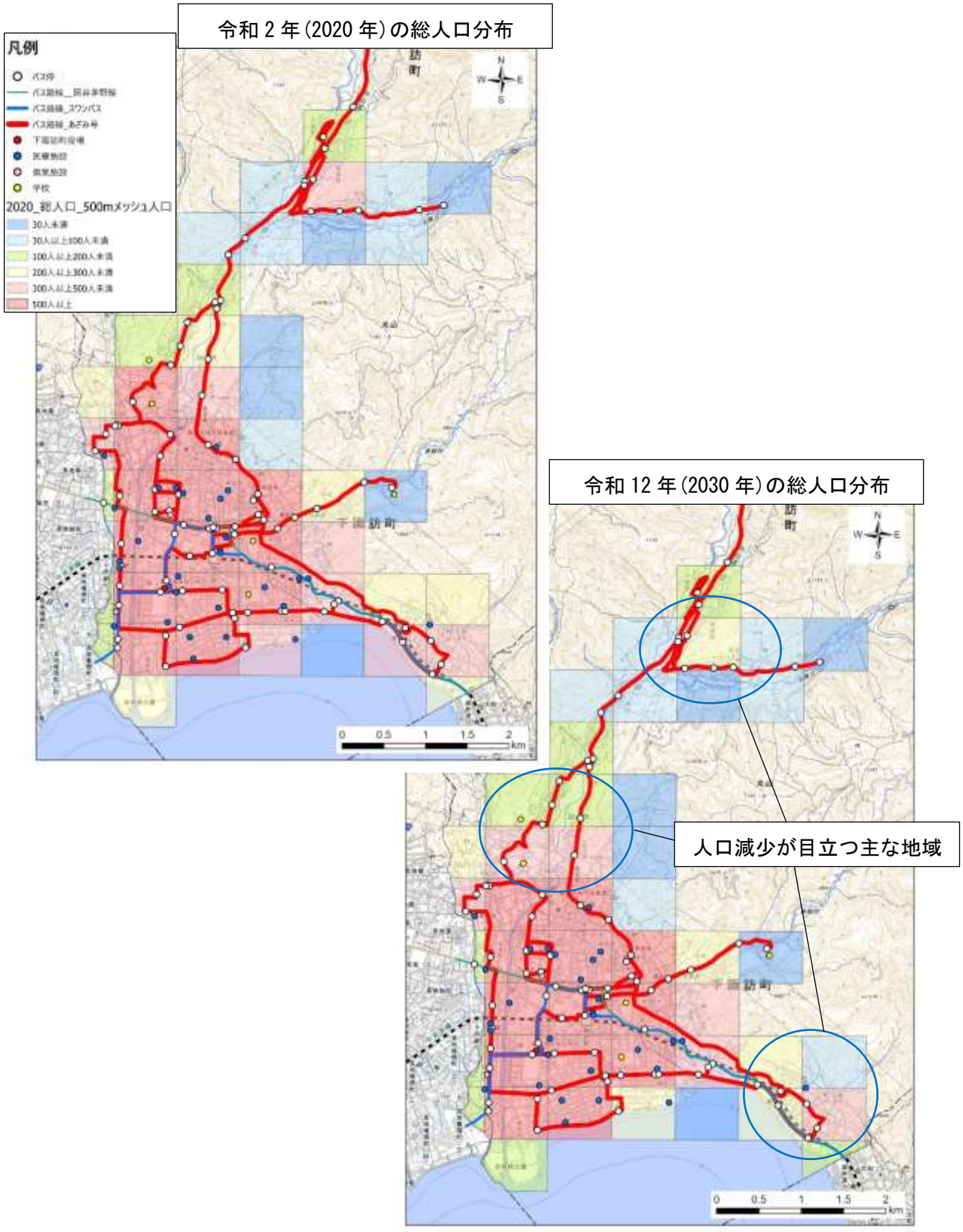


図. 人口分布の比較

資料：国土交通省　国土数値情報

２－４－５．通勤流動

令和２年（2020 年）国勢調査による通勤流動の状況をみると、下諏訪町の就業者数は 9,148 人で、うち町内に常住する就業者数は 3,896 人、町外での就業者数（不詳含む）は 5,252 人となっています。

流入・流出の状況をみると、隣接する岡谷市や諏訪市との流動が多くなっており、茅野市や塩尻市等との流動も見られます。

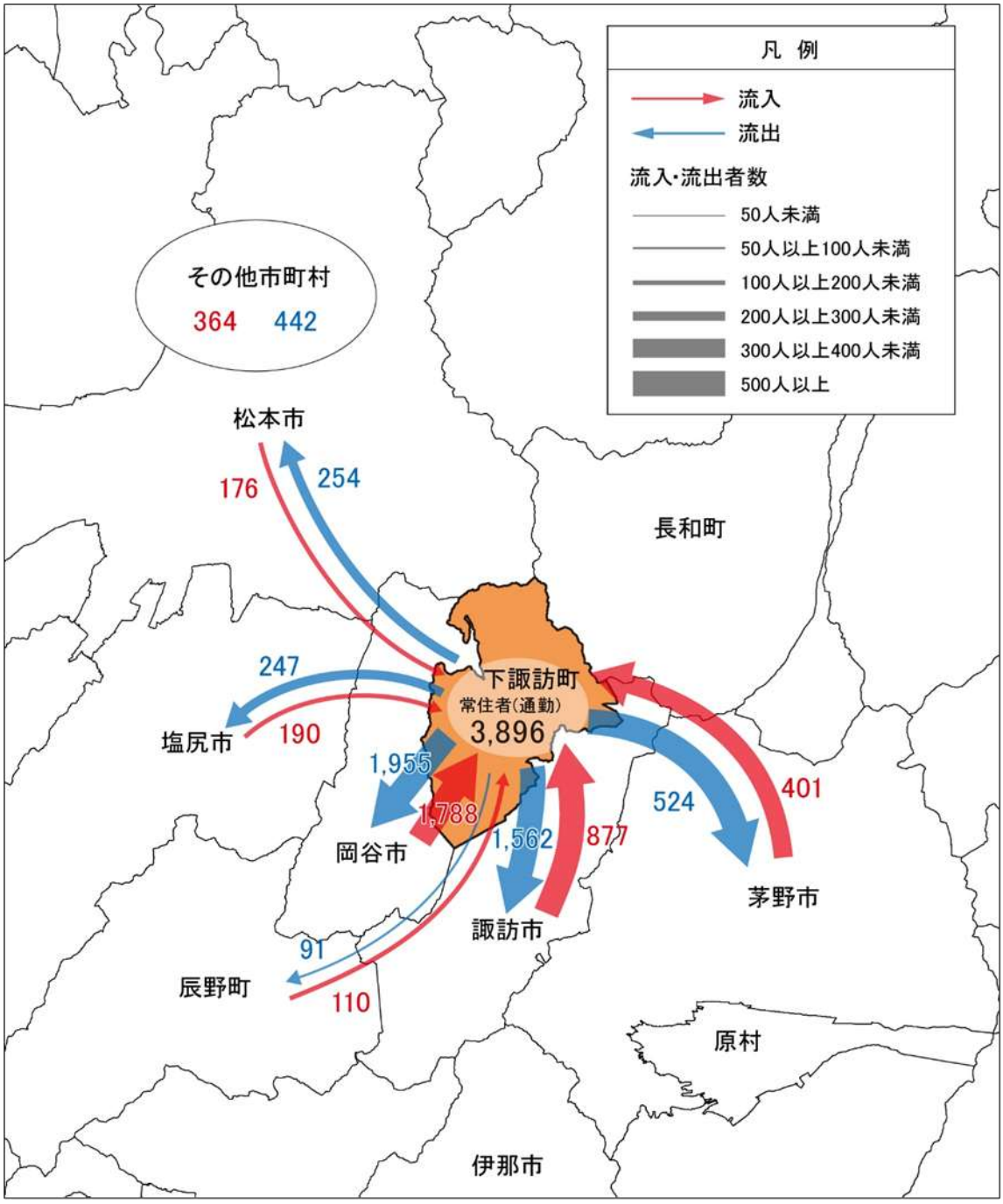


図. 通勤流動の状況

資料：令和２年（2020 年）　国勢調査

2－4－6. 通学流動

令和 2 年(2020 年)国勢調査による通学流動の状況をみると、下諏訪町の通学者数(15 歳以上)は 736 人で、うち町内に常住する通学者数は 214 人、町外での通学者数(不詳含む)は 522 人となっています。

流入・流出の状況をみると、隣接する岡谷市や諏訪市との流動が多くなっており、茅野市や松本市等との流動も見られます。

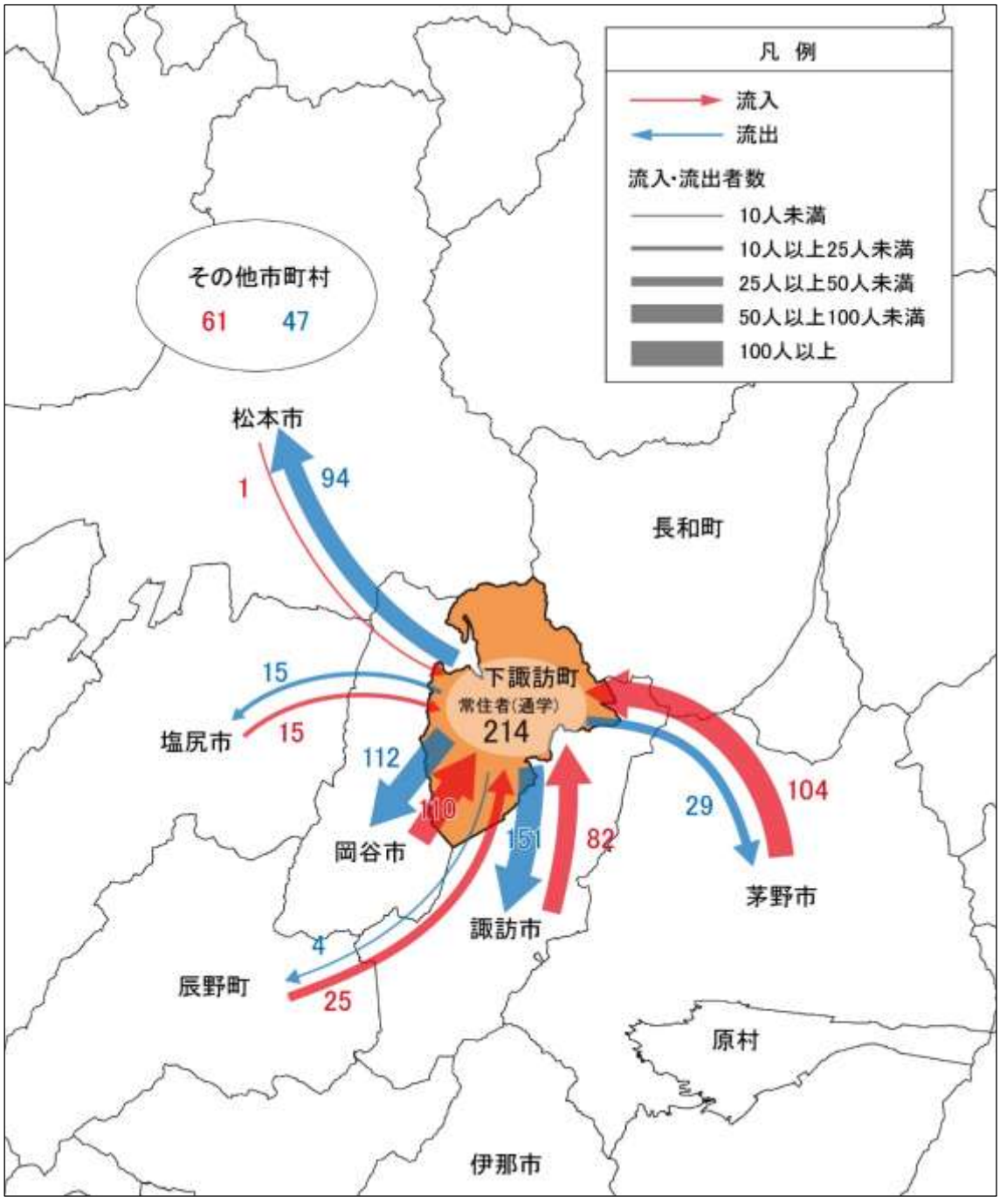


図. 通学流動の状況

資料：令和 2 年(2020 年)　国勢調査

2－5．経済環境

2－5－1．産業別就業者数

令和 2 年(2020 年)の国勢調査によると、本町の就業者数は、9,009 人(第 1 次産業 122 人(構成比 1.4%)、第 2 次産業 3,345 人(構成比 37.1%)、第 3 次産業 5,542 人(構成比 61.5%))となっています。

就業者数の推移をみると、平成 12 年(2000 年)から令和 2 年(2020 年)にかけて、徐々に減少傾向になっています。産業別構成比をみると、第 2 次産業は減少、第 3 次産業は増加傾向となっています。

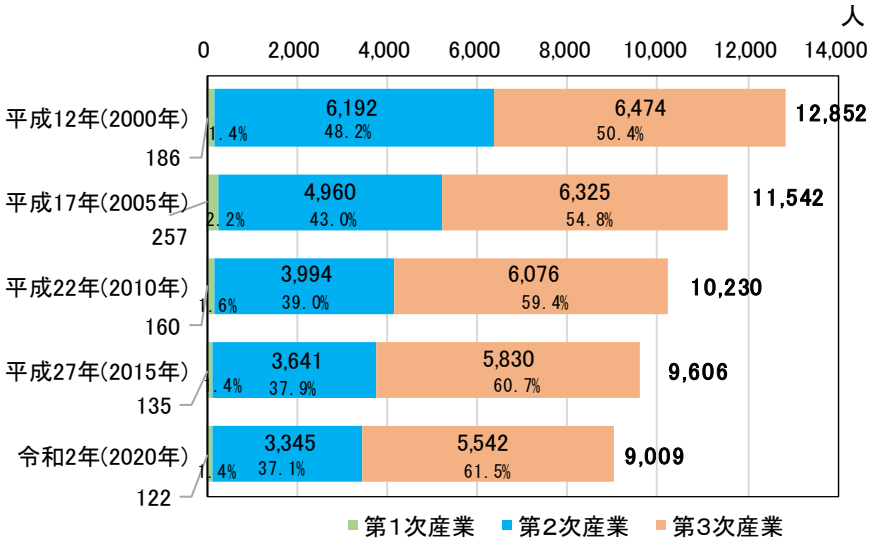


図. 産業別就業者数の推移

資料：令和 2 年(2020 年)　国勢調査

2－5－2．買い物動向

買い物動向は、飲食料品は町内で買い物する割合が約 46%、岡谷市が約 39%となっており、日用品は岡谷市が 50%、町内が約 43%、衣料品は岡谷市が約 65%、町内は約 5%に留まっています。すなわち、飲食料品と日用品は町内で買い物する割合が高いですが、衣料品は町外で買い物する割合が高くなっています。

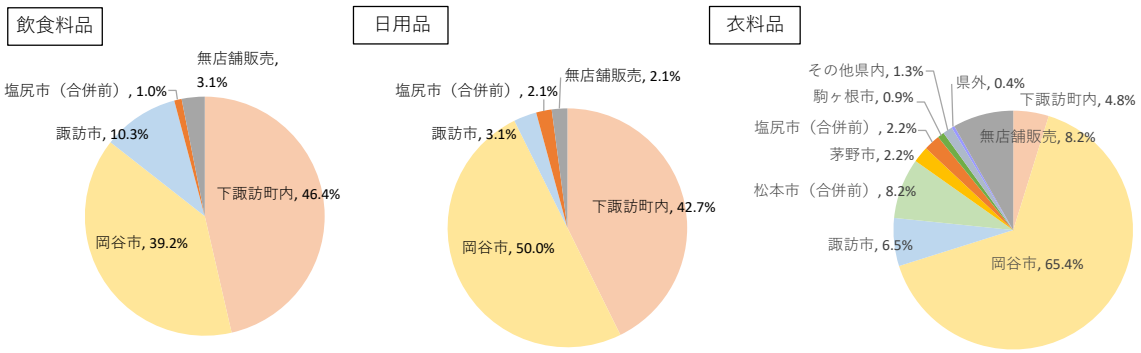


図. 品別の主な買い物をする場所

資料：令和 3 年度(2021 年度)長野県商圏調査報告書

2－5－3．観光

本町には、下諏訪温泉や諏訪湖、諏訪大社下社秋宮・春宮などの観光資源があります。これらの観光資源の観光利用者数と観光消費額の推移をみると、諏訪大社御柱祭が開催された平成 28 年(2016 年)には、他の年次と比べて大きく増加しています。令和 2 年(2020 年)～令和 3 年(2021 年)にかけては、新型コロナウイルスの感染拡大による影響で減少しましたが、令和 5 年(2023 年)には新型コロナウイルス感染拡大前(令和元年(2019 年))を若干上回っています。

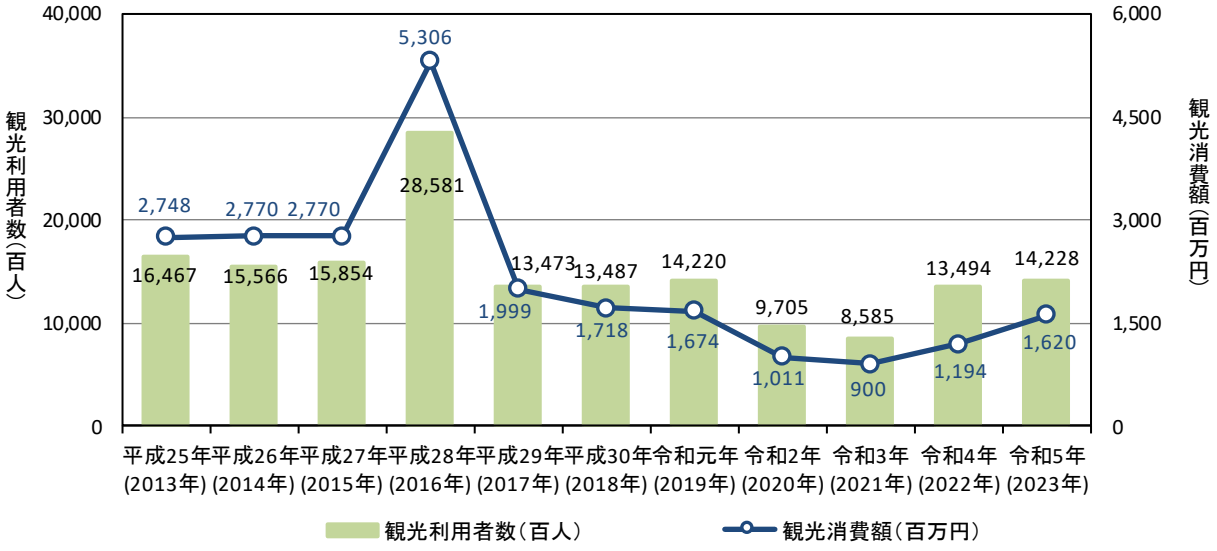


図. 観光利用者数の推移

資料：観光地利用者統計調査結果（長野県）

2－5－4．自動車保有状況

自動車保有台数は、平成 27 年(2015 年)から平成 29 年(2017 年)にかけて約 300 台減少しましたが、平成 30 年(2018 年)には約 200 台増加しました。それ以降は、徐々に減少傾向となっています。また、1 世帯あたりの保有台数は、概ね 1.7 台で推移しており、令和 5 年(2023 年)の県平均の 1.55 台を上回っています。

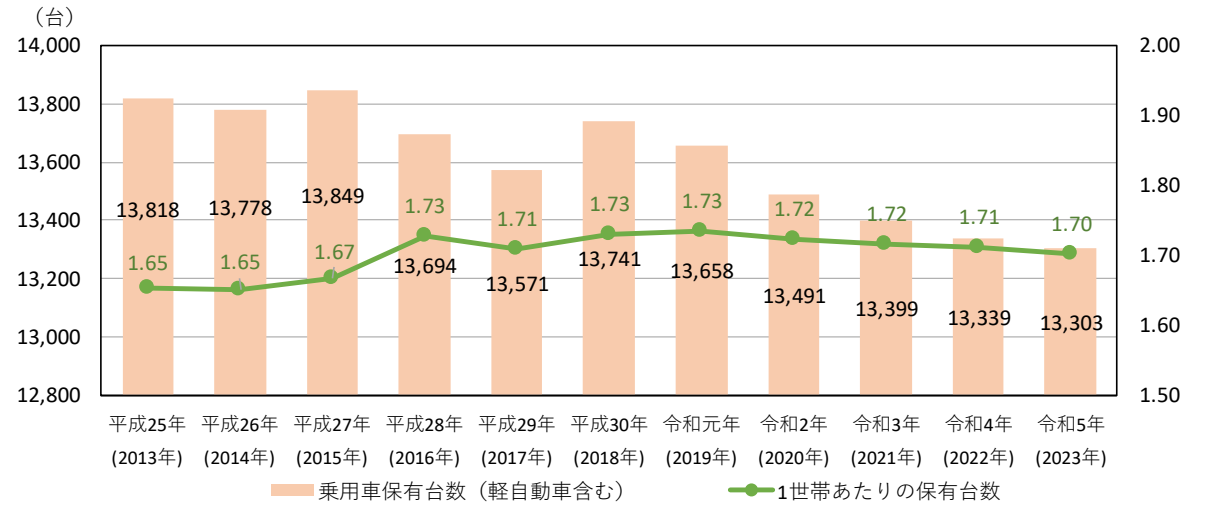


図. 自動車保有台数の推移

資料：下諏訪町

３. 上位・関連計画の整理

３－１. 計画の位置づけ

「下諏訪町地域公共交通計画」は、国の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和２年（2020 年）改正法施行）」に基づき、法定計画として策定されるものです。本計画は、上位計画となる「第７次下諏訪町総合計画後期基本計画、第２期下諏訪町未来を創る総合戦略（令和 3 年度（2021 年度）～令和７年度（2025 年度））」での交通体系の整備と効果的運用を推進し、その他の関連する計画と連携を図り、各種施策に取り組むものです。

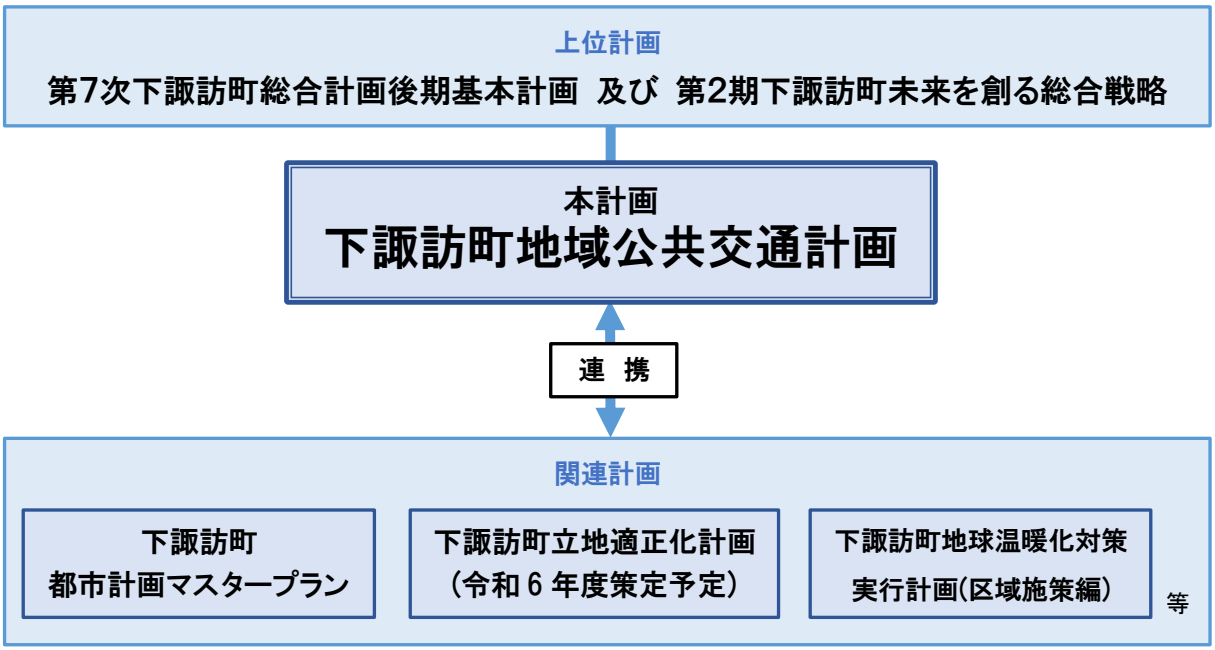


図. 計画の位置付け

３－２. 第７次下諏訪町総合計画後期基本計画及び第２期下諏訪町未来を創る総合戦略

「第７次下諏訪町総合計画後期基本計画、第２期下諏訪町未来を創る総合戦略（令和 3 年度（2021 年度）～令和７年度（2025 年度））」は長期的なまちづくりを総合的かつ計画的に進めていくための指針であり、町民要望に応えるうえで必要となる施策を展開していくために策定された計画です。人口減少問題への戦略を取りまとめ、必要な対策を計画的に進めることを目的とする「第２期下諏訪町未来を創る総合戦略」を包含する計画となっています。

本計画における公共交通に関する施策の方針としては、「町内循環バスあざみ号や諏訪湖周を回るスワンバスなどの地域に根ざした交通体系を維持し、高齢者や児童・生徒、交通弱者の移動手段の確保を図ること」と示されています。また、「あざみ号・スワンバスと幹線バス路線や鉄道の接続利便性を高めること」、「交通結節点や駐車場の整備を含めた総合的な交通環境の整備を図ること」が示されています。

公共交通に関する施策の方針
- あざみ号やスワンバスなどの交通体系を維持し、高齢者や児童・生徒、交通弱者の移動手段の確保を図る
- あざみ号・スワンバスと幹線バス路線や鉄道との接続利便性を高める
- 交通結節点や駐車場の整備など、総合的な交通環境の整備を目指す

３−３. 下諏訪町都市計画マスタープラン

「下諏訪町都市計画マスタープラン（令和 2 年度（2020 年度）～令和 17 年度（2035 年度））」は、町の最上位計画である「第 7 次下諏訪町総合計画後期基本計画、第 2 期下諏訪町未来を創る総合戦略（令和 3 年度（2021 年度）～令和 7 年度（2025 年度））」に即した都市計画に関する基本的な方針を定め、まちづくりにおける暮らしの環境や都市空間の整備等に関するあり方や取り組みの指針を示す計画です。市街地では、都市拠点と市街地環境の整備方針を定め、戦略的で調和する都市機能の誘導を図りつつ、持続可能な魅力ある都市形成を目指すこととしています。

公共交通に関する取り組みでは、公共交通網の基本方針として、「町民や利用者の意向を反映させながら、バス路線網の改善やサービスレベル向上、停留所等の施設改善など、コミュニティバスの利便性を高め利用促進を図ること」、「鉄道と連携したより利便性の高い運行サービスや駅の整備を検討すること」が示されています。地域別構想では、北西部地域と中央地域において、「地域の暮らしを支える公共交通サービス等の維持、確保」が示されています。

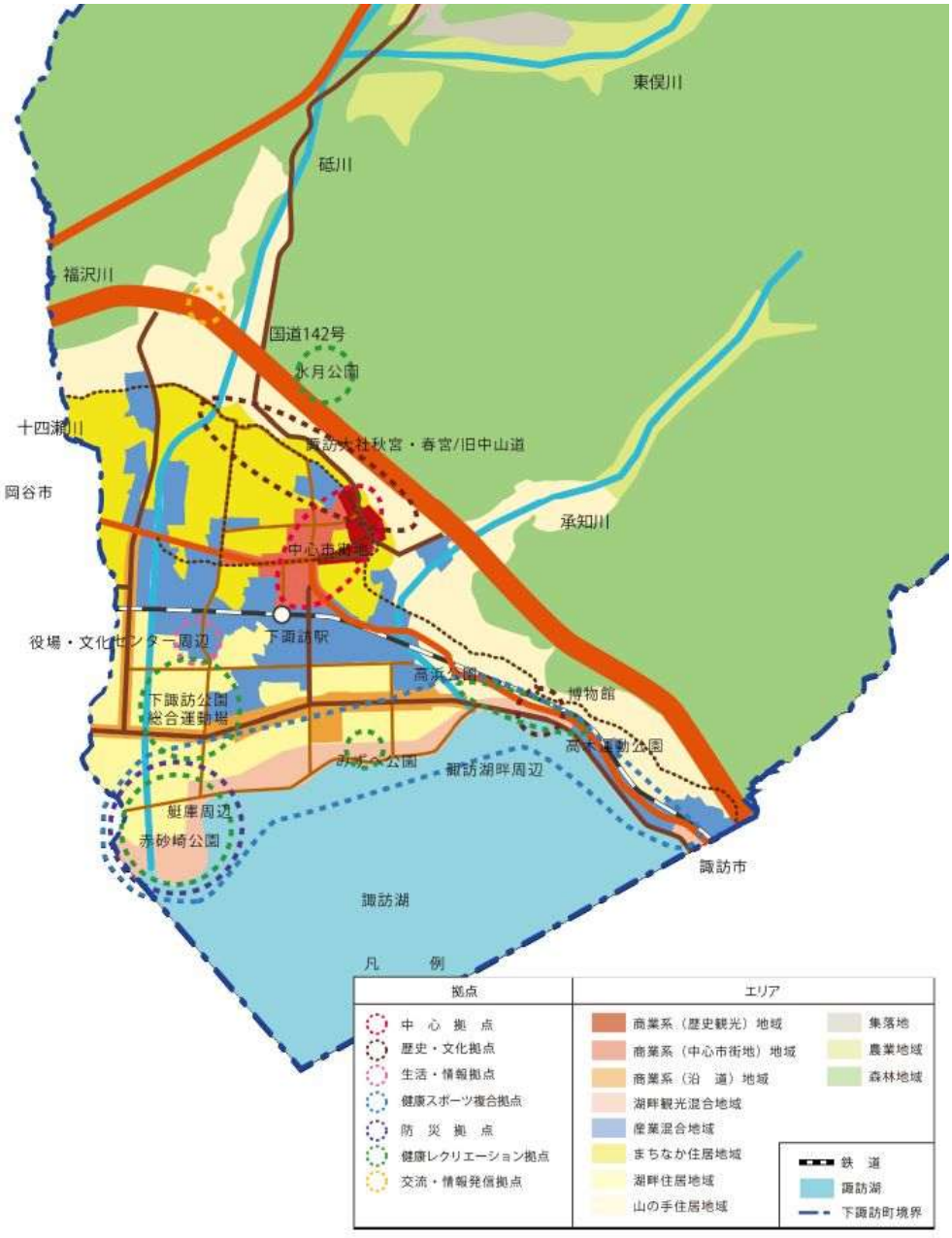


図. 拠点整備の方針図（市街地）

資料：「下諏訪町都市計画マスタープラン」

３－４．下諏訪町立地適正化計画

「下諏訪町立地適正化計画（令和 7 年度（2025 年度）～令和 22 年度（2040 年度））」は、人口減少の中にあっても居住誘導により市街地の密度を維持し、拠点に都市機能を集約誘導し、持続性を保ちながら、拠点と都市内各地域を公共交通で結ぶ「コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり」を目指す計画です。

立地適正化計画におけるまちづくりの目標は、下諏訪町都市計画マスタープランと共有することとしており、「恵まれた自然と歴史、人が紡ぐ、活力ある安心安全な美しいまちづくり」としています。

まちづくりの方針としては、「①魅力のある居住環境の実現」、「②暮らしやすく、訪れて満足度の高い市街地の実現」、「③持続性の高い地域公共交通の実現」が定められています。この中の「③持続性の高い地域公共交通の実現」において、「利用の促進につながる施策や多様なニーズへの対応に努めるとともに、自動運転や MaaS※などの新しいモビリティとの組み合わせなども視野に入れつつ、持続性の高い地域公共交通の実現を目指すこと」が示されています。これらのまちづくりの方針を達成するための誘導施策として、「利便性の高い地域公共交通の確立」、「下諏訪駅の交通結節機能の向上」、「地域特性に対応した新たな交通の検討」が示されています。

※MaaS（Mobility as a Service）とは、デジタル技術を活用し、異なる交通手段（バス、タクシー、ライドシェア、シェアサイクルなど）を統合し、一つのプラットフォーム上で計画、予約、決済までをシームレスに提供する概念のことを指します。



図．都市の骨格構造（市街地部拡大）

資料：「下諏訪町立地適正化計画」

３－５．下諏訪町地球温暖化対策実行計画（区域施策編）

「下諏訪町地球温暖化対策実行計画（区域施策編）（令和 5 年度（2023 年度）～令和 12 年度（2030 年度））」は、持続可能な社会を実現するため、住民・事業者・町が一体となって地球温暖化対策に取り組み、町全体の温室効果ガス排出量の削減を推進するための計画です。

公共交通に係る取り組みとしては、温室効果ガス排出削減に向けた基本方針の中で「公共交通の利用促進に向けた環境整備」の施策が示されています。また、個別施策としては、「公共交通のキャッシュレス化による円滑な利用促進」や「公共交通利用促進に向けた情報発信」の 2 つが示されています。

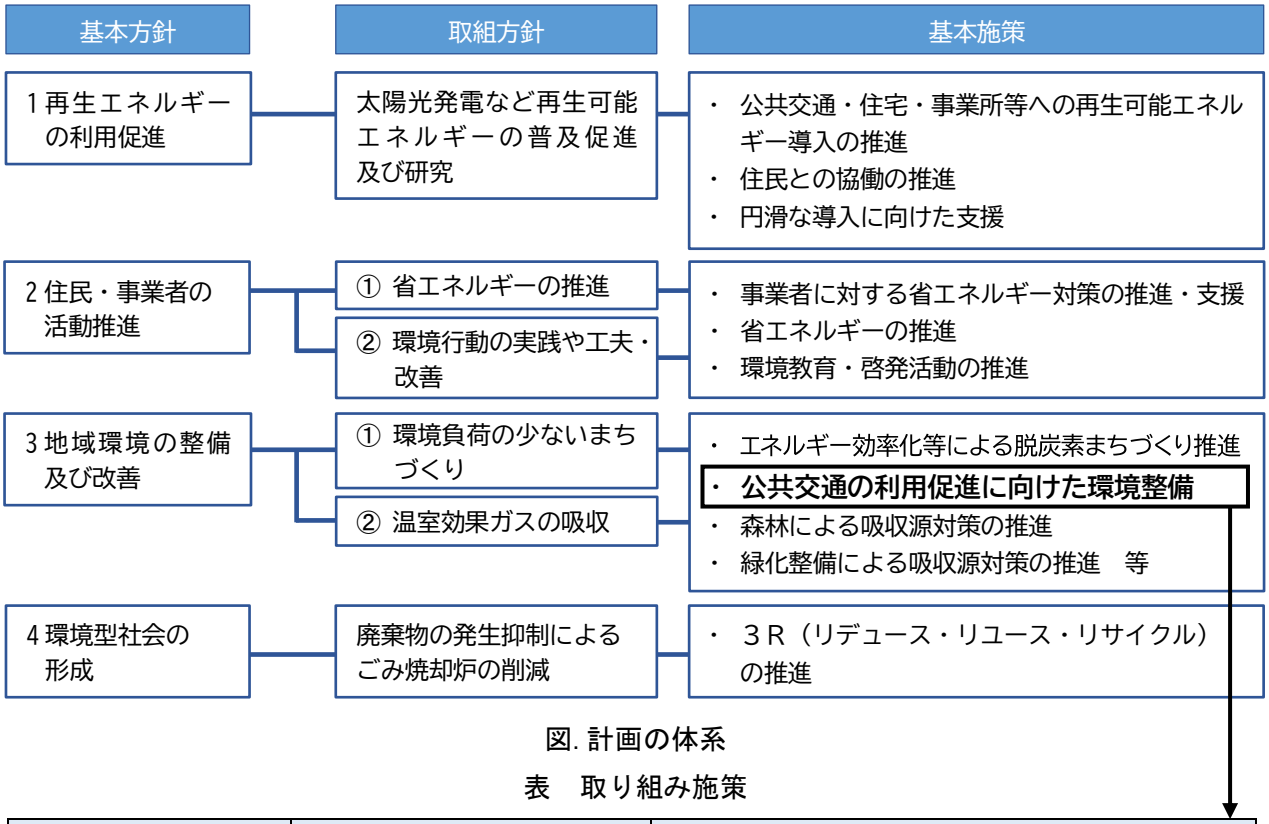


図. 計画の体系

表　取り組み施策

基本施策	個別施策	取組内容
公共交通の利用促進に向けた環境整備	公共交通のキャッシュレス化による円滑な利用促進	・コミュニティバスのキャッシュレス決済化の推進
	公共交通利用促進に向けた情報発信	・スマートムーブ（バスや鉄道利用）の啓発・PR ・交通マップ、時刻表、GTFS 等を活用した情報提供

資料：「下諏訪町地球温暖化対策実行計画(区域施策編)」

３－６．下諏訪町 DX 推進計画

「下諏訪町 DX 推進計画（令和 4 年度（2022 年度）～令和 7 年度（2025 年度））」は、「デジタル・トランスフォーメーション」による行政サービスの利便性向上や行政の効率化を推進するための計画です。

公共交通に関する取り組みとしては、取り組み事項「オープンデータの推進」において、町の保有する情報を利用者ニーズに即したオープンデータとして公開し、データの種類と質を充実させ継続して更新することにより、地域社会のデジタル化推進の基盤とし新たなサービスの創出を図ることとされています。オープンデータ推進の取り組みの中では「バスの運行時刻表や運行経路マップ」が掲げられています。

３－７. 長野県地域公共交通計画

「長野県地域公共交通計画（令和 6 年度（2024 年度）～令和 10 年度（2028 年度））」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通計画」として長野県と県内の全市町村が共同で策定する計画です。

「長野県地域公共交通計画」では、県内の交通ネットワークを階層化し、県全域において維持・改善・発展を図るべき交通軸を検討しています。しかし、生活圏ごとに移動特性等が異なるため、県全体での方針等に加えて、県下 10 圏域ごとに地域編を策定しています。

計画における目指す将来像や基本的な方針、計画の目標は下図に示したとおりとなっています。

また、本町が属する諏訪圏域における地域公共交通の将来ネットワークについては、JR 中央本線が広域高速交通軸、路線バス岡谷茅野線やスワンバスが幹線として位置づけられています。また、路線バス岡谷茅野線やスワンバスは、「国・県の地域間幹線系統補助の対象路線であることから、今後も同制度を活用しながら維持に努めること」と示されています。

本計画において目指す将来像と基本的な方針

目指す将来像

自家用車に頼らなくても大きな不便を感じずに誰もが安心して暮らせる持続可能な社会を実現する。特に通院・通学等の日常生活における移動や観光地への円滑な移動が確保されている状態を目指す。

基本的な方針

モータリゼーションの進展や少子高齢化・人口減少の急速な進行を背景として、地域公共交通を民間事業者の自助努力のみで維持していくことは困難な状況となっている。このため、官民連携のもと、行政の主体的な関与により、「社会的共通資本」である地域公共交通の維持・発展、利便性の向上を図る。

計画の目標

目標１：	日常生活における自家用車から公共交通への利用転換

持続可能な地域公共交通ネットワークの構築や公共交通の利便性向上などにより、日常生活における自家用車から公共交通への利用転換を図ります。

目標２：	通院・通学・観光に必要な移動の保証

自家用車に頼ることのできない高齢者・高校生と観光客を対象として、全県統一で最低限保証が必要な移動を示し、その確保を図ります。

目標３：	公共交通におけるサービスの品質保証

通院・通学・観光における移動に必要なダイヤ・便数の水準、決済環境や情報提供の充実、拠点整備など公共交通において保証すべきサービスの品質を示し、その確保を図ります。

図. 計画の基本的な方針・計画の目標　　資料：「長野県地域公共交通計画」

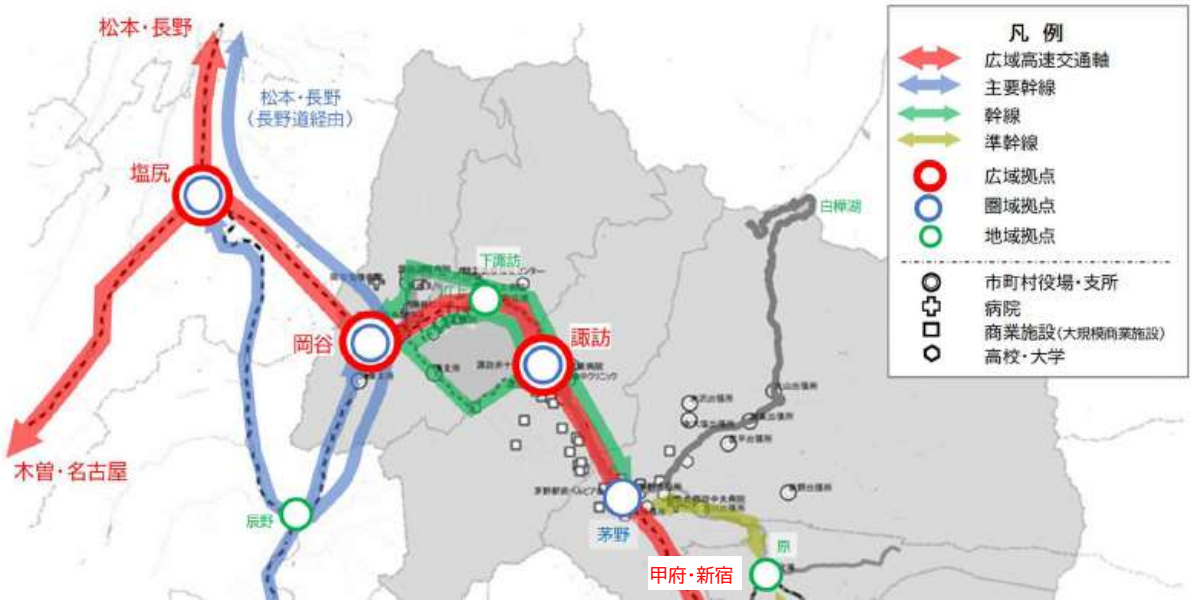


図. 諏訪地域の将来ネットワーク　　資料：「長野県地域公共交通計画」

４. 下諏訪町の公共交通の状況

４－１. 公共交通の種類と運行内容

町内には、JR 中央本線が東西を通過しており、下諏訪駅が設置されています。下諏訪駅を発着する列車は、平日で松本・塩尻方面や新宿方面を結ぶ特急あずさが往復 9 本、普通列車が 66 本設定されています。

バスは、高速バスが新宿方面や京都・大阪方面※への便があり、路線バスは、アルピコ交通㈱が運行する路線バス岡谷茅野線、諏訪湖周の 3 市町が共同で運行するスワンバス、町が運行する町内循環バスあざみ号が運行されています。

※高速バス京都・大阪方面は、全便運休中(R6.10 月現在)



図. 町内の主な公共交通

資料：国土交通省　国土数値情報、あざみ号時刻表・路線図

表　公共交通の種類と運行内容

路線名		運行事業者	運行区間	運行便数	運行日
広域的な公共交通	JR 中央本線	東日本旅客鉄道㈱	東京駅～ 名古屋駅	75 便(平日) 83 便(土日・祝日)	毎日
	高速バス新宿線	アルピコ交通㈱	岡谷駅、上諏訪駅、茅野駅～ バスタ新宿	27 便/日(往復)	毎日
	路線バス 岡谷茅野線	アルピコ交通㈱	岡谷駅～ 茅野駅	20 便/日(往復)	平日
	スワンバス	ジェイアールバス 関東㈱、諏訪交通㈱	岡谷駅南口～ 岡谷駅南口	14 便/日(内回り線、外回り線計)	毎日
町内循環バスあざみ号	萩倉・星が丘線	ジェイアールバス 関東㈱	下諏訪駅～ 萩倉～ 下諏訪駅	11 便/日	毎日
	赤砂・東山田線 (令和 8 年 10 月廃止)	ジェイアールバス 関東㈱	下諏訪駅～ 東赤砂～ 下諏訪駅	8 便/日	毎日
	高木・高浜線	ジェイアールバス 関東㈱	下諏訪駅～ 藤ノ木～ 下諏訪駅	8 便/日	毎日
	武居線	ジェイアールバス 関東㈱	下諏訪駅～ 下諏訪向陽高校 ～下諏訪駅	5 便/日 ※土日･祝日は 4 便	毎日
一般タクシー		㈲植松ハイヤー、 第一交通㈱、 アルピコタクシー㈱、 諏訪交通㈱	－		
福祉タクシー等 利用料金助成		各タクシー・バス事業者	制度の内容：下諏訪町に住民登録がある在宅高齢者等の方が、申請対象者の要件に該当する場合に、諏訪地区管内に営業所のあるタクシー・循環バス(あざみ号・スワンバス)や町内の一部の公衆浴場を利用する際に、その料金の一部を助成する。		

※令和 6 年(2024 年)10 月 1 日時点

路線名		運行事業者	運行区間	運行便数	運行日
町循環バス あざみ号	まちなか線 (令和 8 年 10 月新設)	ジェイアールバス 関東㈱	下諏訪駅～ 大門～東赤砂～ 下諏訪駅	7 便/日	毎日

4－2．公共交通のカバー状況

令和 2 年(2020 年)国勢調査による 500m メッシュあたりの人口分布とバス停及び鉄道駅の利用圏域を重ねてみると、市街地の一部で利用圏域外(バス停から 300m 以遠)の箇所が存在しています。

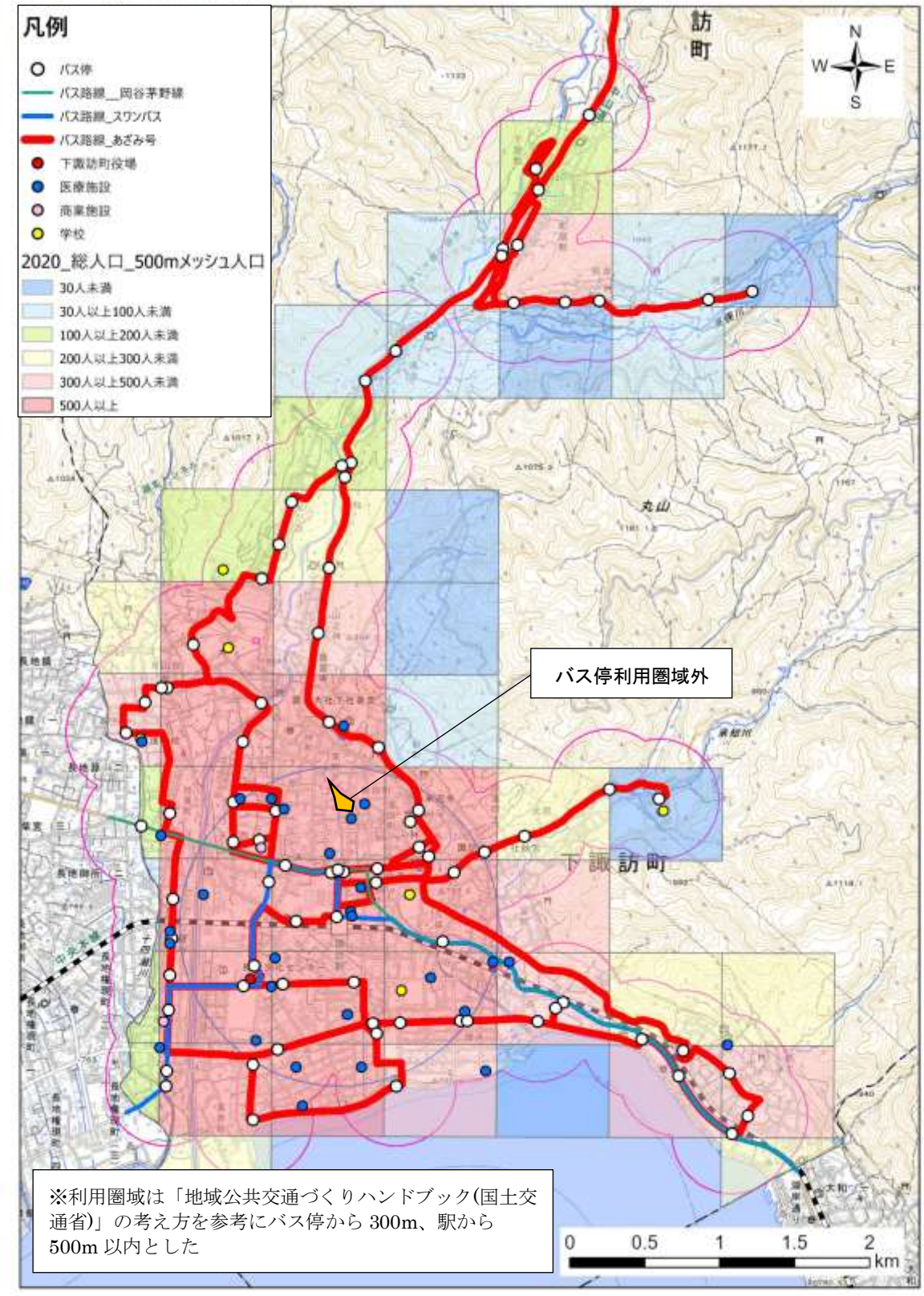


図. 人口分布の状況と公共交通(路線バス・鉄道)利用圏域

資料：令和 2 年(2020 年)　国勢調査

４－３．公共交通の利用状況

４－３－１．下諏訪町循環バスあざみ号

（１）年度別利用状況

あざみ号の年度別利用状況をみると、令和元年度(2019 年度)から令和 2 年度(2020 年度)にかけて新型コロナウイルスの影響により大きく減少しています。その後は、徐々に回復傾向となっており、令和 5 年度(2023 年度)には平成 30 年度(2018 年度)の 97%程度まで回復しています。

路線別の利用状況をみると、萩倉・星が丘線は令和元年度(2019 年度)から令和 2 年度(2020 年度)にかけての減少幅が大きくなっています。赤砂・東山田線と高木・高浜線は、令和 3 年度(2021 年度)にかけて徐々に減少していましたが、令和 4 年度(2022 年度)以降は徐々に増加しています。武居線は、増便した令和 3 年度(2021 年度)以降は大きく増加しています。

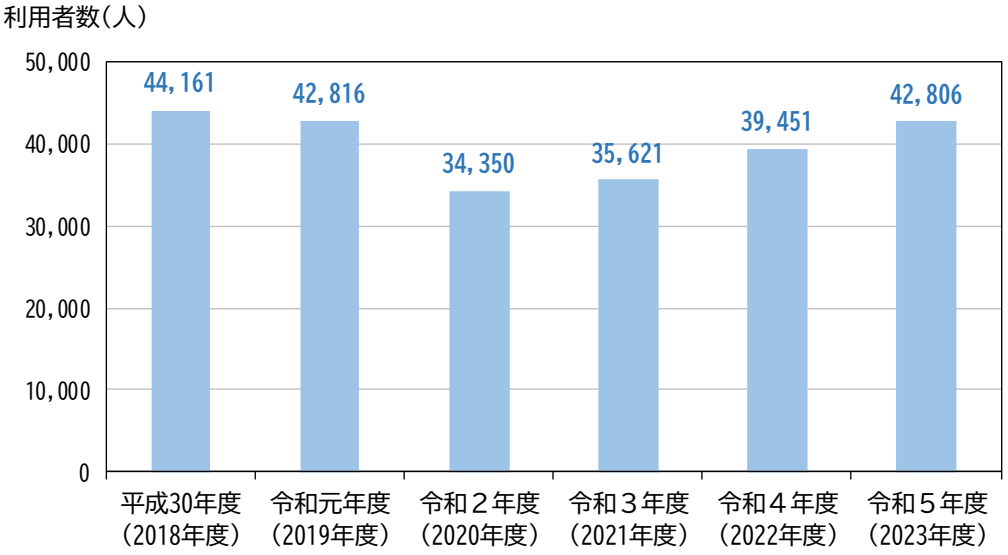


図. 年度別利用状況

資料：下諏訪町

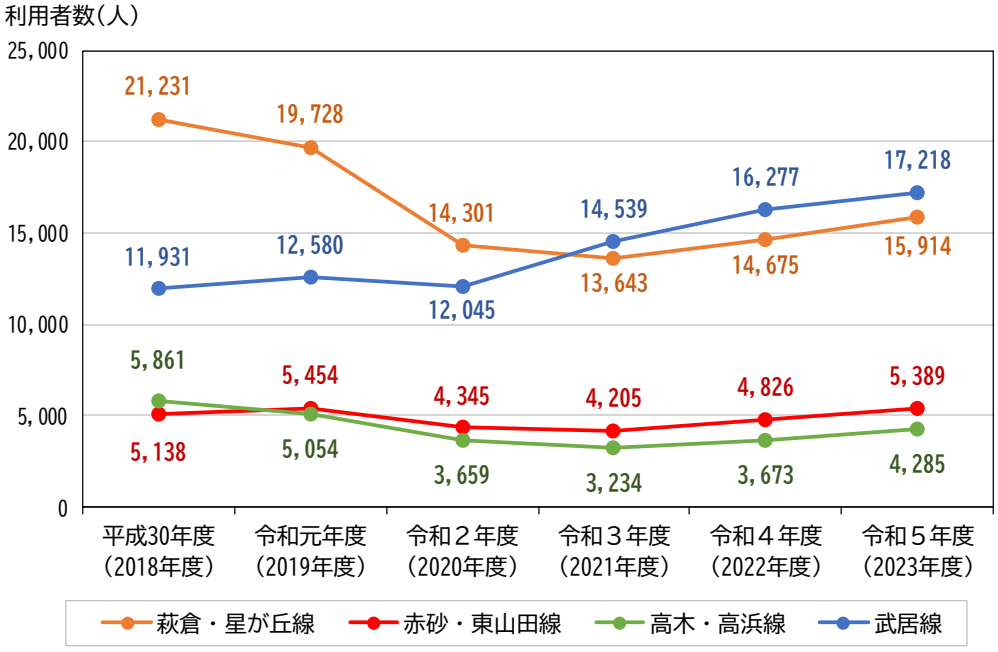


図. 路線別利用状況

資料：下諏訪町

（２）月別利用状況

あざみ号の月別利用状況をみると、令和元年度(2019 年度)3 月から令和 2 年度(2020 年度)5 月にかけて新型コロナウイルスの影響により大きく減少しています。また、学生の夏期休暇となる 8 月は各年度を通して利用者数が少なくなっています。

利用者数(人)

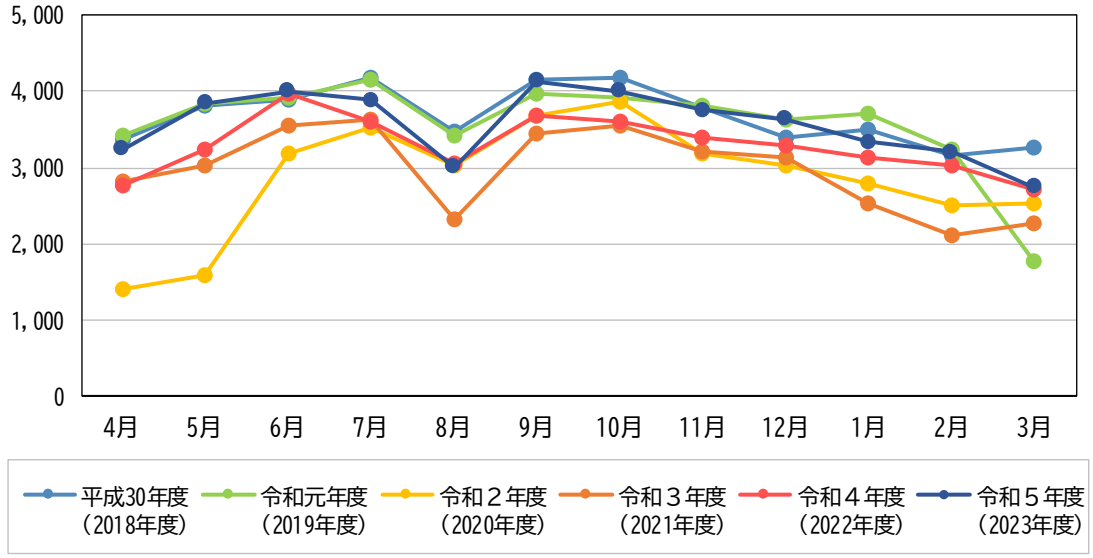


図. 月別利用状況

資料：下諏訪町

（３）曜日別利用状況

あざみ号の曜日別利用状況をみると、平日の月～金曜日にかけては一定の利用がみられますが、土日は平日に比べて利用者数が少ない状況となっています。

利用者数(人)

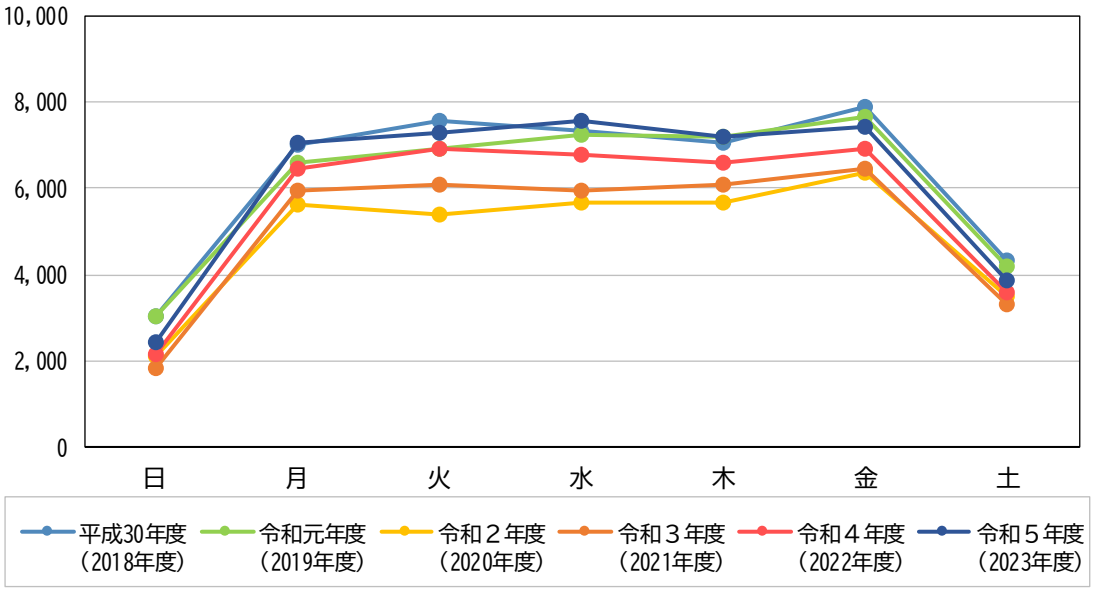


図. 曜日別利用状況

資料：下諏訪町

（４）便別利用状況

①萩倉・星が丘線

萩倉・星が丘線の便平均利用状況をみると、1 便(7:00 発)や 9 便(16:09 発)は利用が多くなっています。一方で、11 便(19:00 発)は各年度を通して利用が少ない状況となっています。

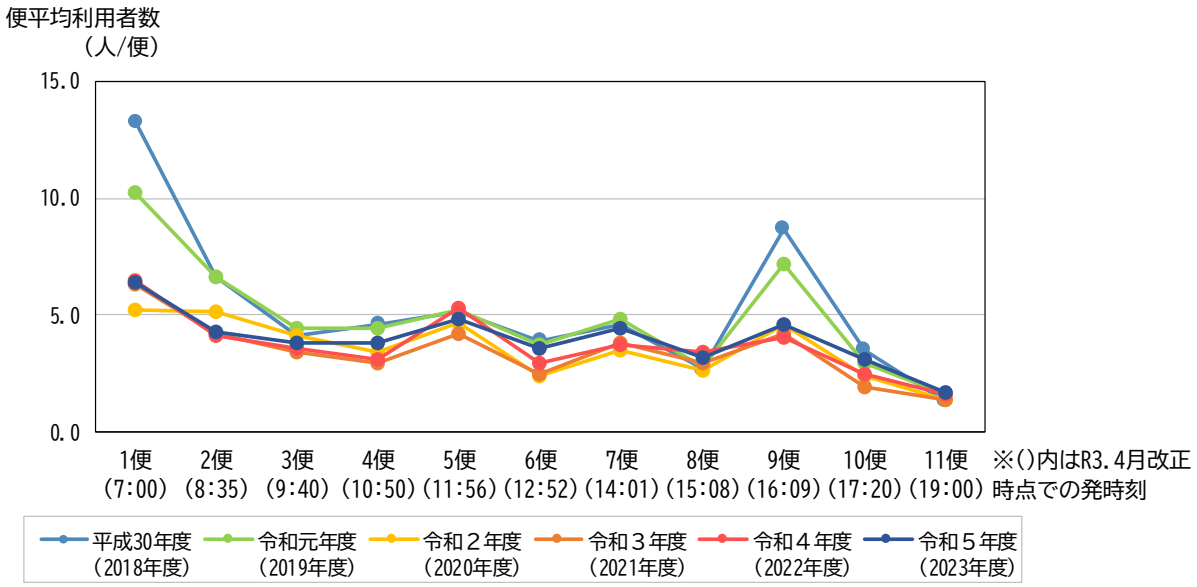


図. 萩倉・星が丘線の便平均利用状況

資料：下諏訪町

②赤砂・東山田線

赤砂・東山田線の便平均利用状況をみると、午前中の 2 便(9:13 発)から 5 便(12:50 発)までの便は一定の利用が見られます。一方で、1 便(7:54 発)や 8 便(17:17 発)は各年度を通して利用が少ない状況となっています。

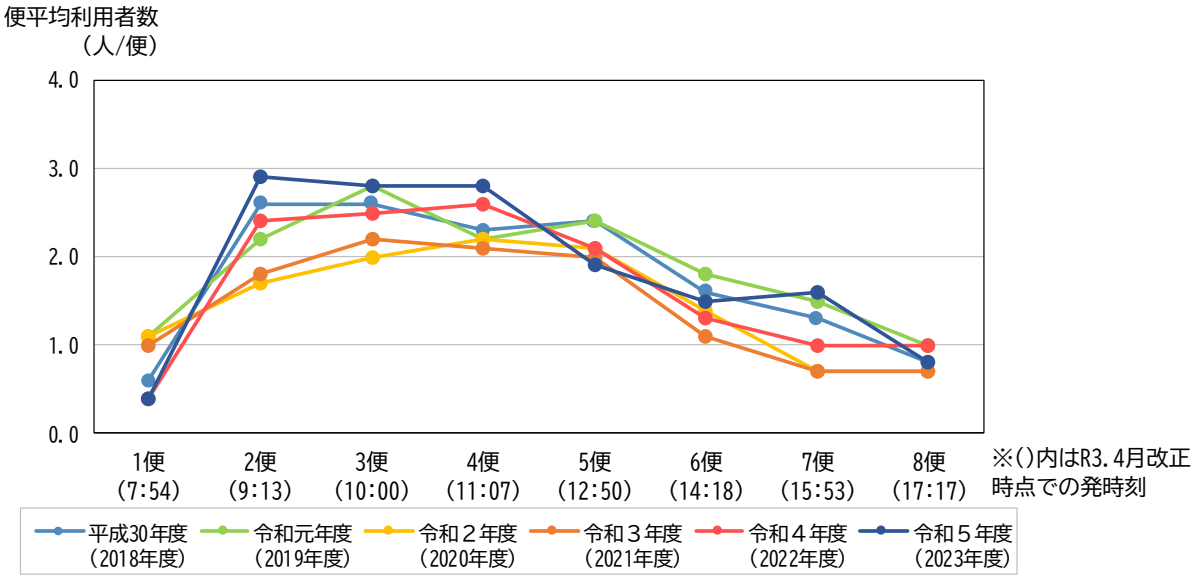


図. 赤砂・東山田線の便平均利用状況

資料：下諏訪町

③高木・高浜線

高木・高浜線の便平均利用状況をみると、2 便(8:24 発)から 4 便(11:56 発)までの便は一定の利用が見られます。一方で、1 便(6:59 発)や 8 便(17:53 発)は各年度を通して利用が少ない状況となっています。

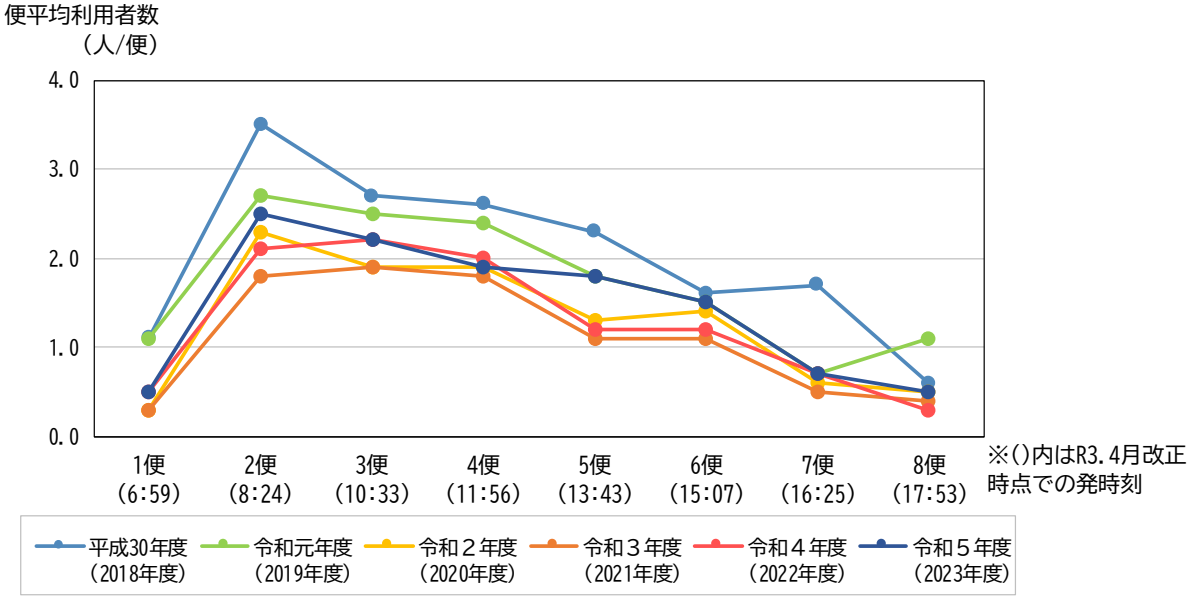


図. 高木・高浜線の便平均利用状況

資料：下諏訪町

④武居線

武居線の便平均利用状況をみると、1～3 便は一定の利用が見られます。夕方の 4 便(15:51 発)と 5 便(18:37 発)は朝の便に比べると利用が少ない状況となっています。

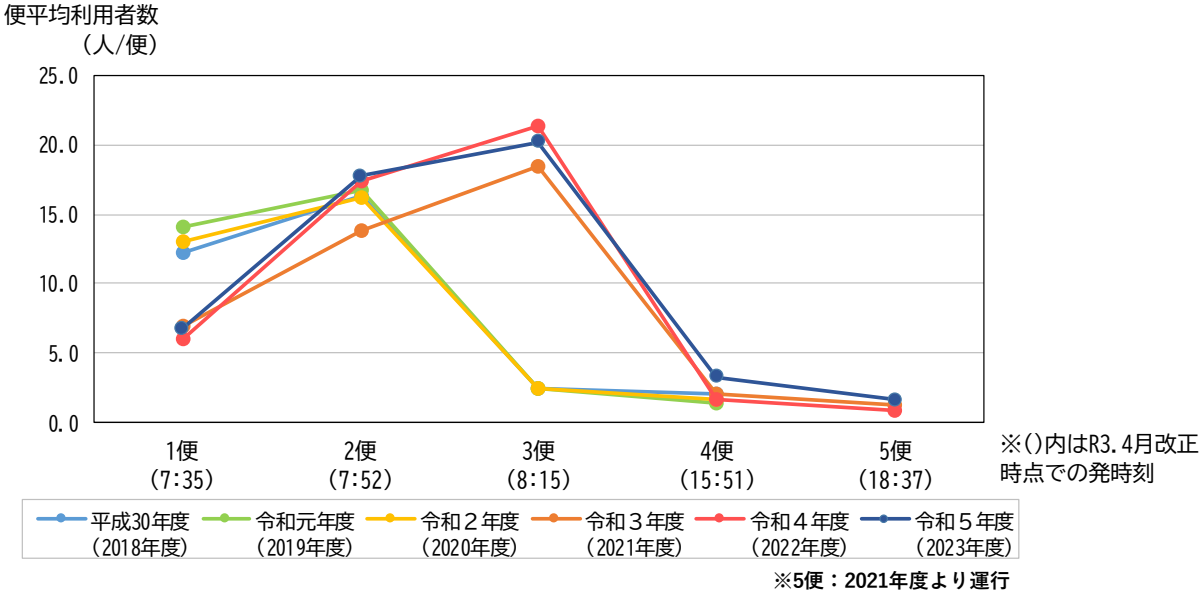


図. 武居線の便平均利用状況

資料：下諏訪町

4－3－2. 下諏訪駅利用状況

下諏訪駅の乗車人員の推移をみると、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、令和元年度(2019 年度)から令和 2 年度(2020 年度)にかけて大きく減少しています。令和 3 年度(2021 年度)以降は徐々に増加傾向となっています。

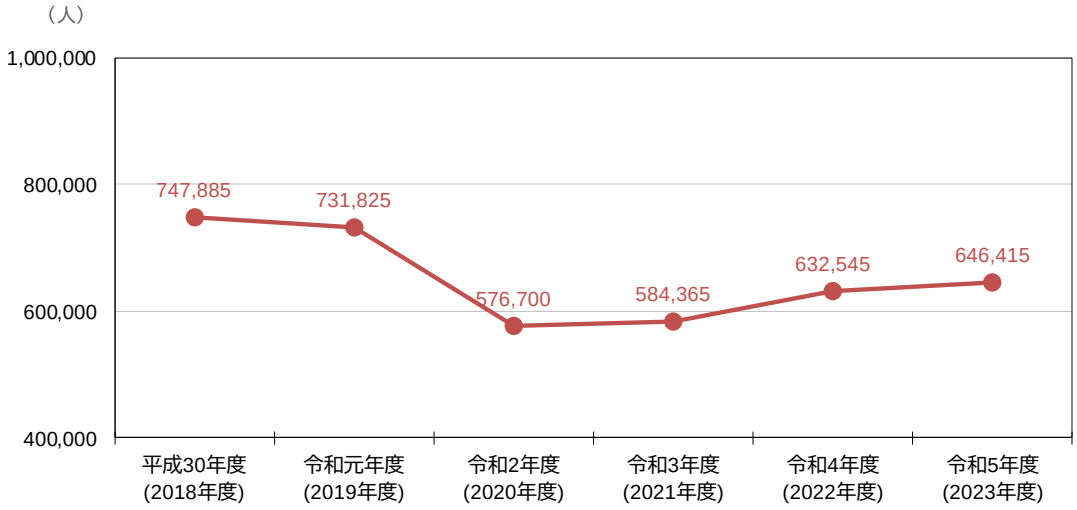


図. 下諏訪駅の乗車人員の推移

資料：下諏訪町

4－3－3. 路線バス岡谷茅野線、スワンバス

岡谷茅野線とスワンバスの利用状況をみると、2 路線とも新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、令和元年度(2019 年度)から令和 2 年度(2020 年度)にかけて大きく減少しています。それ以降、スワンバスは令和 5 年度(2023 年度)にかけて徐々に回復傾向です。岡谷茅野線は令和 4 年度(2022 年度)にかけて減少傾向が続いていましたが、令和 5 年度(2023 年度)は増加しています。

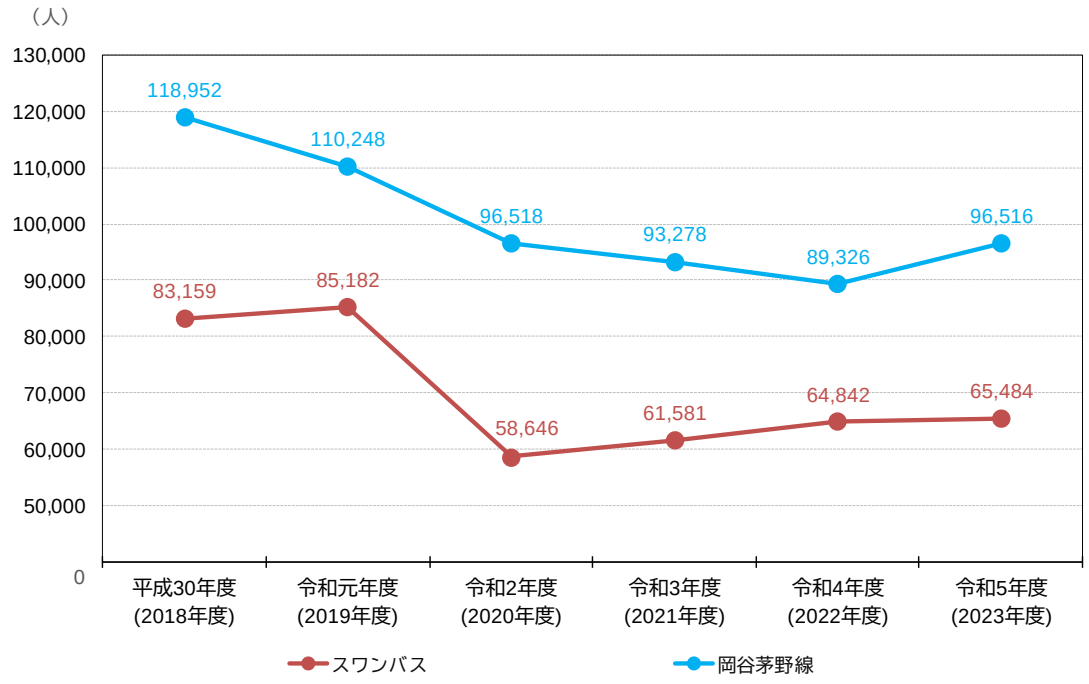


図. 岡谷茅野線、スワンバスの利用状況の推移

資料：下諏訪町

4－3－4. 福祉タクシー等利用料金助成の利用状況

福祉タクシー等利用料金助成の申請者数の推移をみると、タクシー券は、令和元年度(2019 年度)から令和 2 年度(2020 年度)にかけては新型コロナウイルスの影響により 100 人程度減少し、それ以降は、令和 3 年度(2021 年度)にかけては横ばい、令和 5 年度(2023 年度)にかけては減少しています。一方で、バス券は令和 4 年度(2022 年度)にかけて増加していましたが、令和 5 年度(2023 年度)には減少しています。

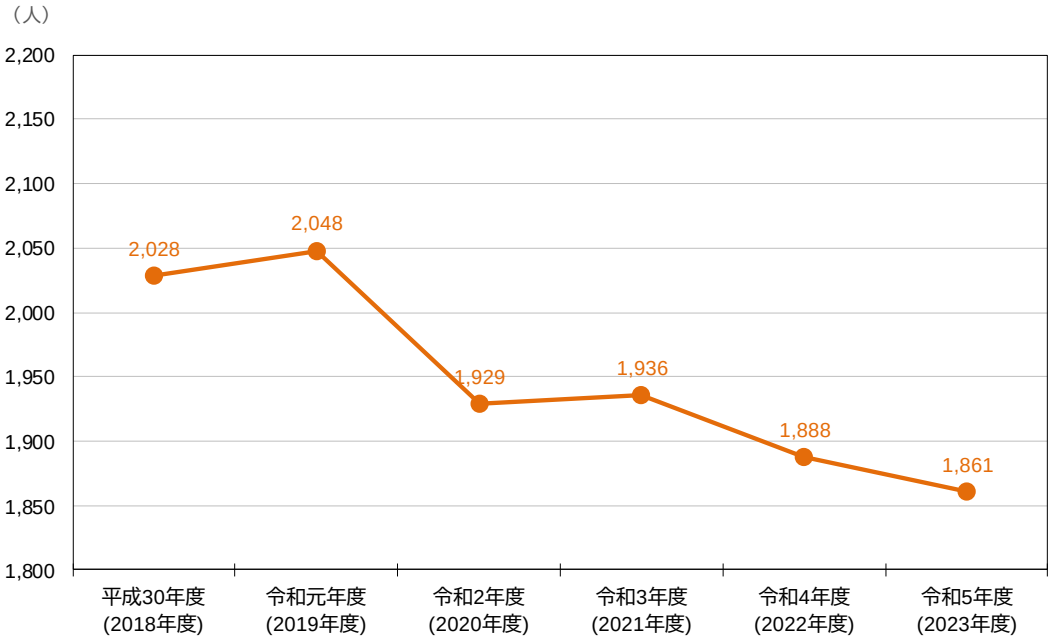


図. タクシー券申請者数の推移

資料：下諏訪町

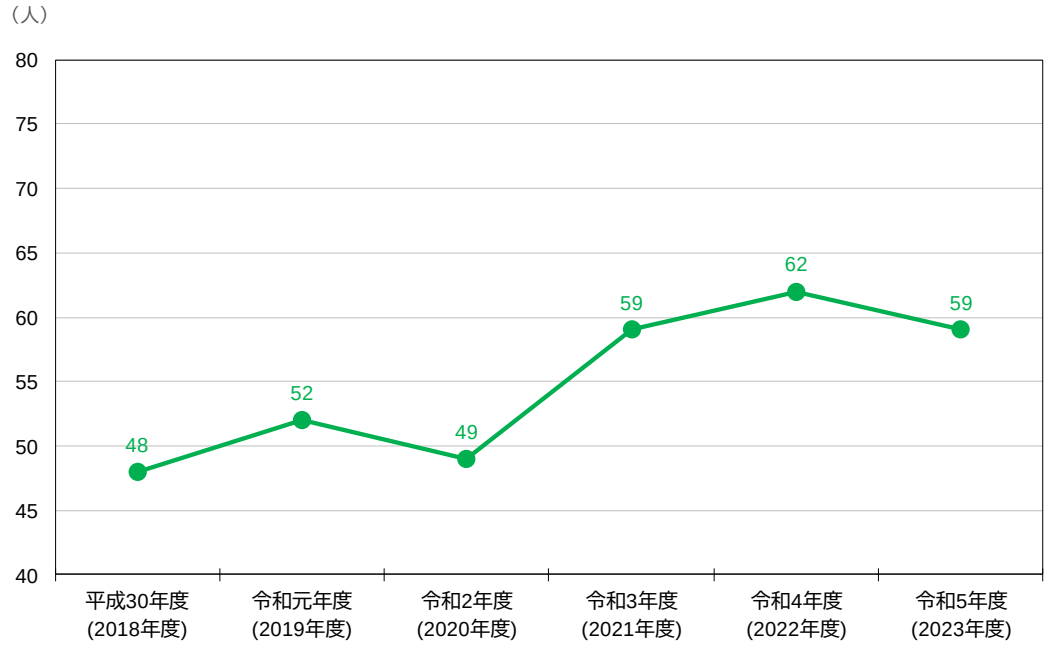


図. バス券申請者数の推移

資料：下諏訪町

４－４．公共交通に係る財政状況

過去５か年の公共交通に係る運行経費は、あざみ号は新型コロナウイルスの影響により利用者が減少した令和２年度(2020 年度)の運行経費が最も多くなっています。スワンバスは、令和３年度(2021 年度)以降は、国・県補助金を受けて運行を行っており、その費用分が上乗せされています。

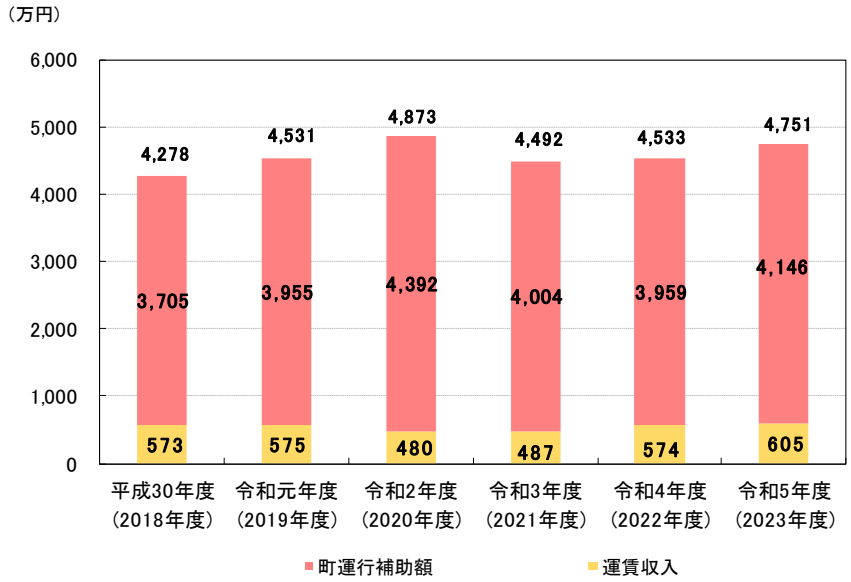


図. あざみ号の運行経費の推移

資料：下諏訪町

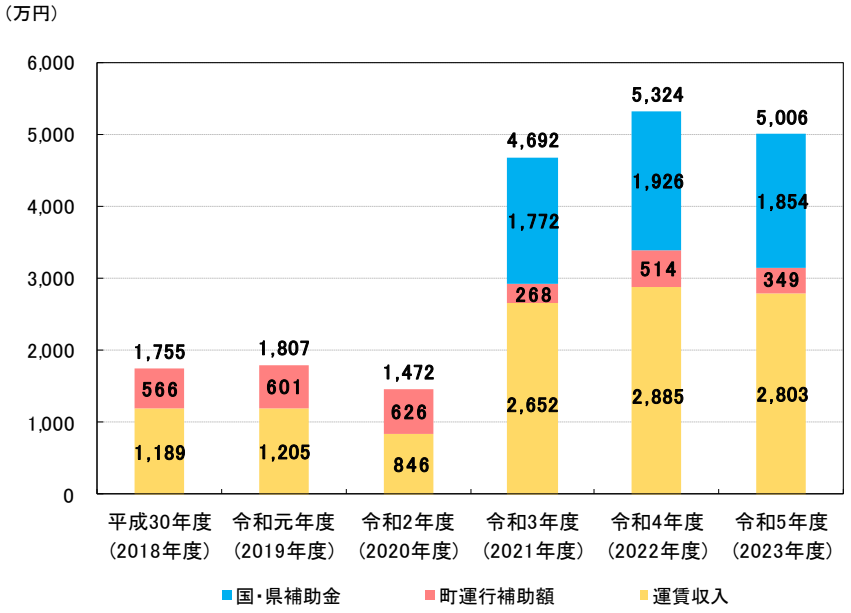


図. スワンバス運行経費の推移

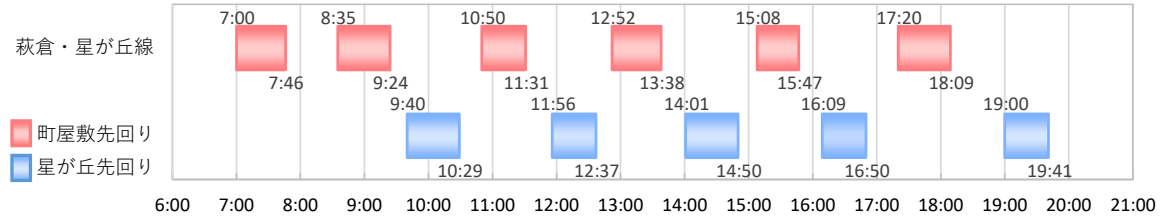
資料：下諏訪町

4－5．あざみ号の路線別の利用状況

4－5－1．萩倉・星が丘線

路線名	運行区間	運行本数
萩倉・星が丘線	下諏訪駅～萩倉～下諏訪駅	11 便/日

〈運行ダイヤ〉



利用状況

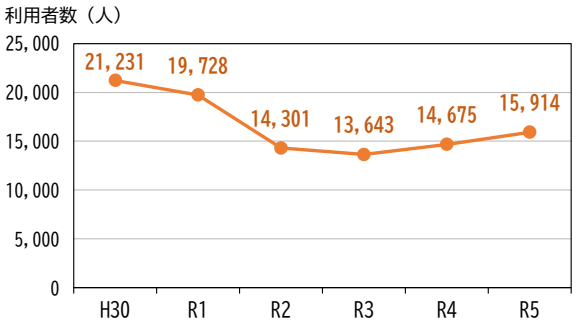
・令和 3 年度(2021 年度)から令和 5 年度(2023 年度)にかけて利用者が 2,000 人以上増加。

・朝の 1 便の利用者が特に多い。

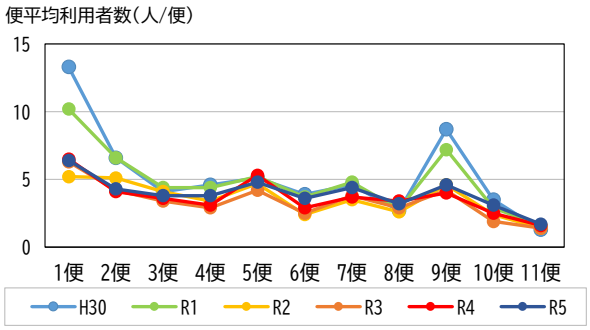
・町屋敷先回りは全区間を通して一定の利用が見られるが、星が丘先回りの萩倉～山の神は利用が少ない。

・利用者の年齢層は 70 歳代以上や 15 歳未満が多く、買い物や通勤・通学での利用も見られる。

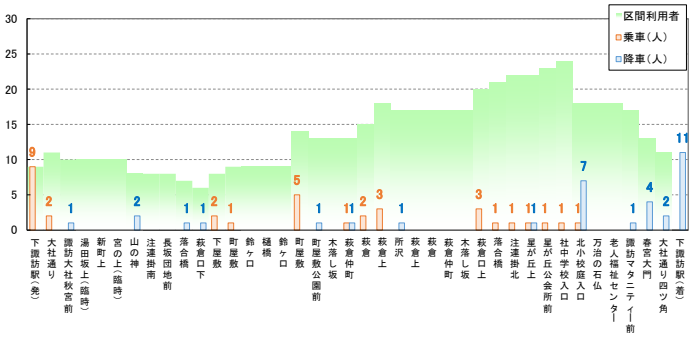
■年度別利用状況



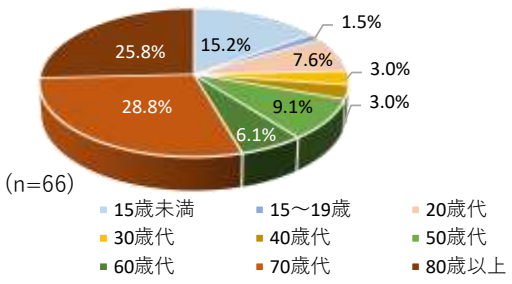
■便別利用状況



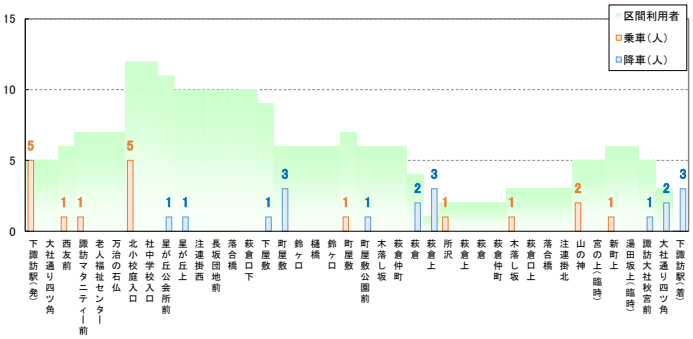
■バス停別利用状況(町屋敷先回り)令和4年度調査



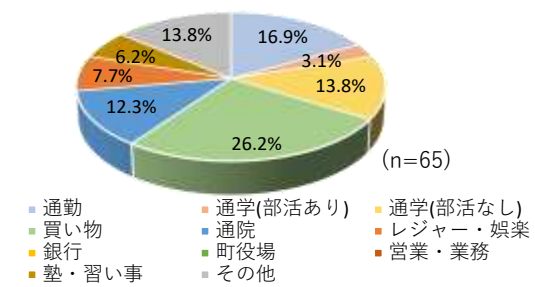
■利用者の年齢層



■バス停別利用状況(星が丘先回り)令和4年度調査



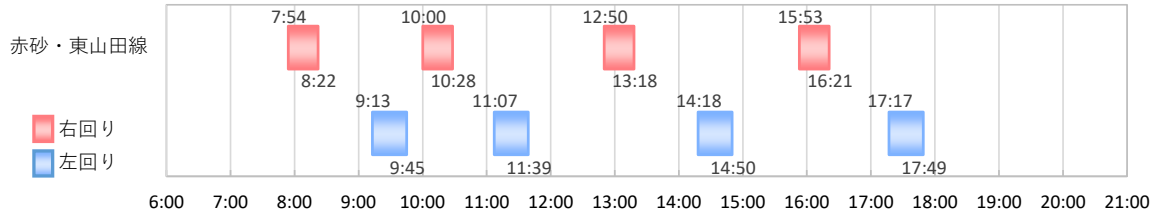
■利用者の外出目的



4－5－2. 赤砂・東山田線

路線名	運行区間	運行本数
赤砂・東山田線	下諏訪駅～東赤砂～下諏訪駅	8 便/日

〈運行ダイヤ〉



利用状況

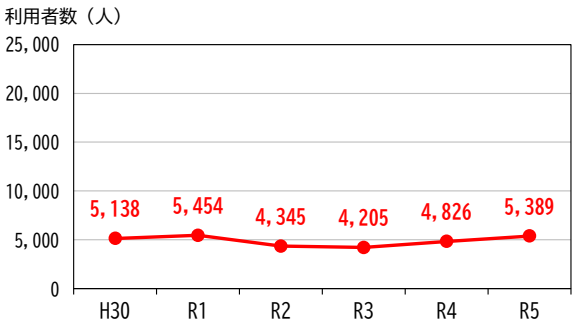
・萩倉・星が丘線や武居線に比べて、便平均利用者は少ない。

・2 便～5 便の午前中～昼までの便に利用が集中しており、午後の便は利用者が減少。

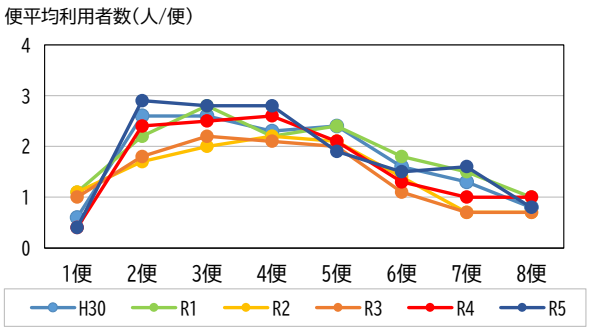
・右回りでは下諏訪駅～社郵便局前の利用が特に少ない。

・利用者の年齢層は 70 歳代以上が多く、レジャー・娯楽、買い物や通院の利用が多い。

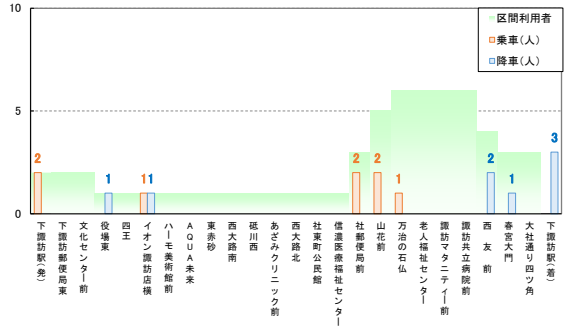
■年度別利用状況



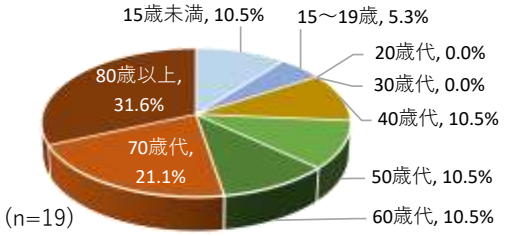
■便別利用状況



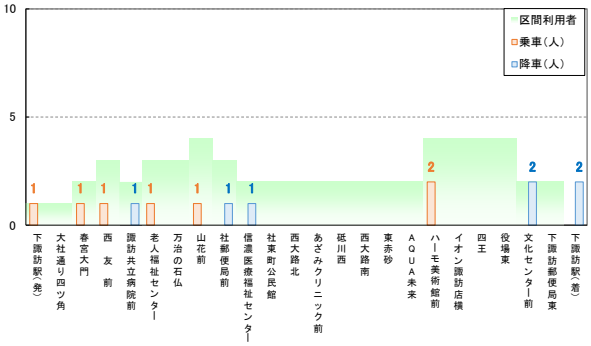
■バス停別利用状況(右回り)令和5年度調査



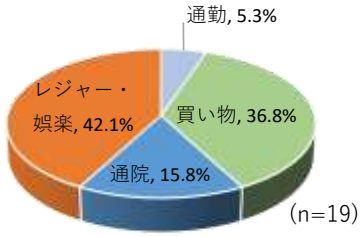
■利用者の年齢層



■バス停別利用状況(左回り)令和5年度調査



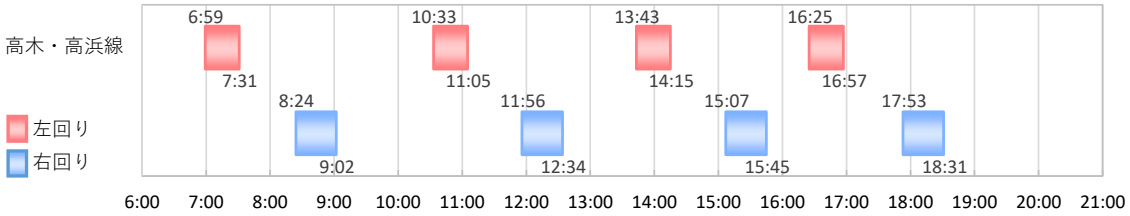
■利用者の外出目的



4－5－3. 高木・高浜線

路線名	運行区間	運行本数
高木・高浜線	下諏訪駅～東高木～下諏訪駅	8 便/日

〈運行ダイヤ〉



利用状況

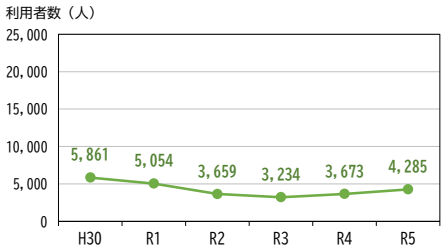
・萩倉・星が丘線や武居線に比べて、便平均利用者は少ない。

・2 便～4 便の午前中～昼の便に利用が集中しており、午後の便は利用者が減少。

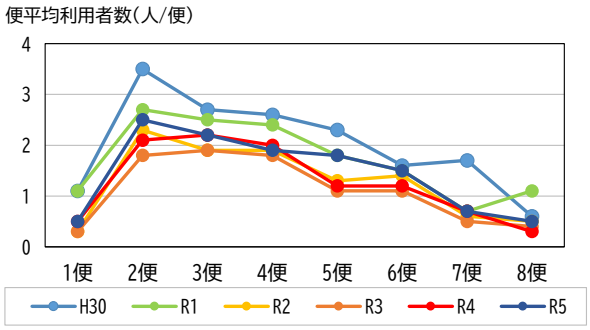
・左回りは全区間を通して利用が少なく、右回りでは西友前～ゆたん歩゜の利用が特に多い。

・利用者の年齢層は 70 歳代以上が多く、レジャー・娯楽、買い物や通院の利用が多い。

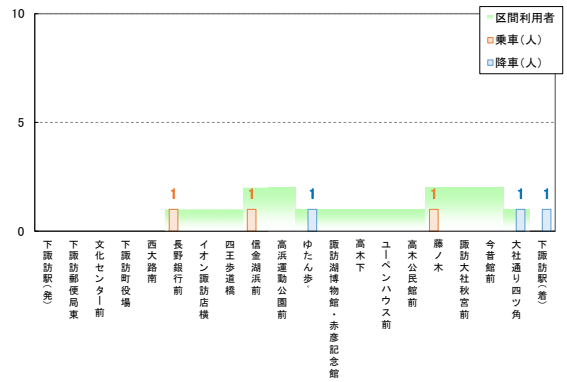
■年度別利用状況



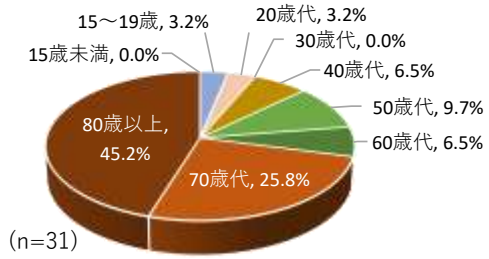
■便別利用状況



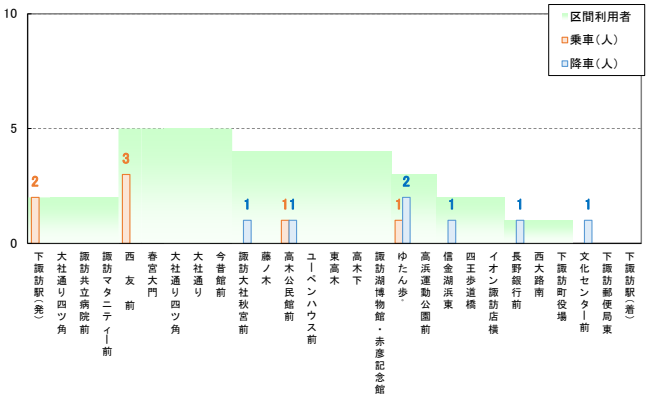
■バス停別利用状況(左回り)令和5年度調査



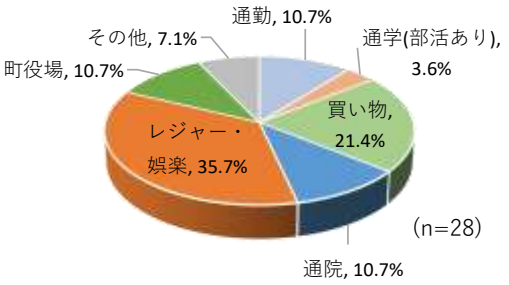
■利用者の年齢層



■バス停別利用状況(右回り)令和5年度調査



■利用者の外出目的



4－5－4．武居線

路線名	運行区間	運行本数
武居線	下諏訪駅～下諏訪向陽高校～下諏訪駅	5 便/日 ※土日・祝日は 4 便

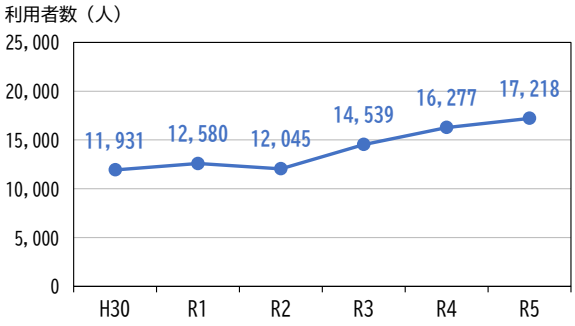
〈運行ダイヤ〉



利用状況

・令和 3 年度(2021 年度)の増便以降に利用者が 5,000 人程度増加。
・2 便・3 便の利用者が特に多く、朝の便に利用が集中している。
・行きの下諏訪駅～下諏訪向陽高校への利用が多いが、高校からの帰りの利用は少ない。
・高校生の通学に利用されている。

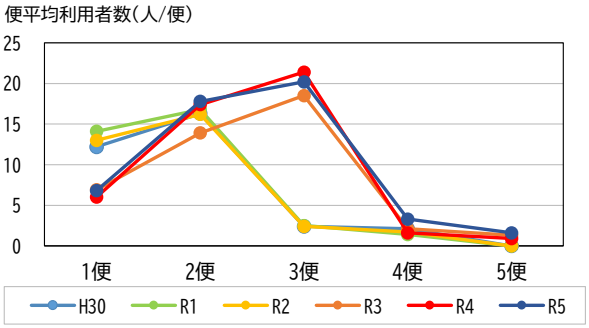
■年度別利用状況



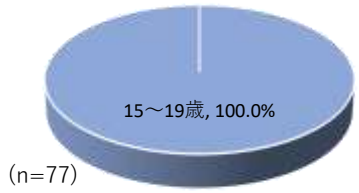
■利用者の居住地



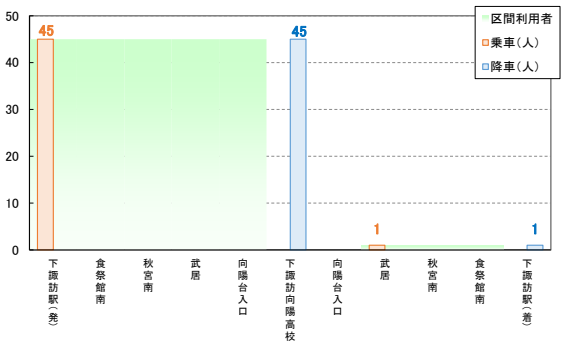
■便別利用状況



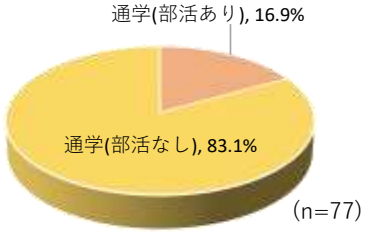
■利用者の年齢層



■バス停別利用状況令和4年度調査



■利用者の外出目的



4－6．あざみ号の利用状況のまとめ

下諏訪町循環バスあざみ号の路線別の利用状況、問題点・課題について以下に整理しました。

表　路線別の利用状況と問題点・課題

路線名	利用状況	路線別の問題点・課題
萩倉・星が丘線	・主に通学や通勤、高齢者の買い物等で利用されている路線である。 ・新型コロナウイルスによる影響で令和 3 年度(2021 年度)までは利用者が急激に減少していたが、それ以降は徐々に回復している。 ・朝の 1 便の利用が特に多くなっている。 ・区間別にみると、星が丘先回りの萩倉～山の神は利用が特に少ない。	・最終の 11 便など、利用が少ない便もあり、必要に応じてダイヤの見直しを検討する。 ・利用が少ない区間もあり、必要に応じてルートの見直しを検討する。
赤砂・東山田線	・主にレジャー・娯楽や、高齢者の買い物等で利用されている路線である。 ・萩倉・星が丘線や武居線に比べて、便平均利用者は少ない。 ・2 便～5 便の利用者が特に多く、午前中～昼の便に利用が集中している。 ・区間別にみると、右回りでは下諏訪駅～社郵便局前の利用が特に少ない。	・午前中～昼の便に利用が集中しており、必要に応じて午後から夕方便のダイヤの見直しを検討する。 ・利用が少ない区間もあり、必要に応じてルートの見直しを検討する。
高木・高浜線	・主にレジャー・娯楽や、高齢者の買い物等で利用されている路線である。 ・萩倉・星が丘線や武居線に比べて、便平均利用者は少ない。 ・2 便の利用者が特に多く、午前中の便に利用が集中している。 ・区間別にみると、左回りでは全区間、右回りでは西友前～ゆたん歩゜の利用が特に多い。	・午前中～昼の便に利用が集中しており、必要に応じて午後から夕方便のダイヤの見直しを検討する。 ・利用が少ない区間もあり、必要に応じてルートの見直しを検討する。
武居線	・下諏訪向陽高校の生徒の通学に利用されている路線である。 ・令和 3 年度(2021 年度)の増便以降に利用者が増加している。 ・下諏訪向陽高校への朝の行きの便の利用者が多く、夕方の帰りの便の利用は少ない。	・朝の便に比べて、夕方便の利用が極端に少なく、高校生の利用実態に合わせた見直しが必要と思われる。

５.町民、高校生、関係団体、公共交通利用者意識の把握

５－１.下諏訪町の公共交通に関する町民アンケート調査

５－１－１.調査目的

町民の移動実態や公共交通に対する意識や要望、公共交通に関する意見等を把握するためにアンケート調査を実施しました。

５－１－２.調査概要

調 査 期 間：令和 6 年(2024 年)1 月 18 日(木)～2 月 2 日(金)

調 査 内 容：無作為に抽出した町内の 1,000 世帯を対象にアンケート調査を実施、
調査は、郵送による配布、回収または LoGo フォームによる回答により実施

回　答　数：配布　1,000 世帯、回収数　431 世帯（回答者 992 人）、回答率 43.1％

【アンケート集計及び結果における留意事項】

※１：アンケート集計においては、無回答項目は集計対象外とした。よって、グラフに表示していない。

※２：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る。

※３：グラフにおける「n=」は有効回答者数を示す。なお、複数回答の場合は回答者数を「MA=」と示す。

５－１－３.調査結果

（１）居住地

・回答者の居住地は、3 区下が約 18％で最も多く、次いで 3 区上が約 16％となっている。

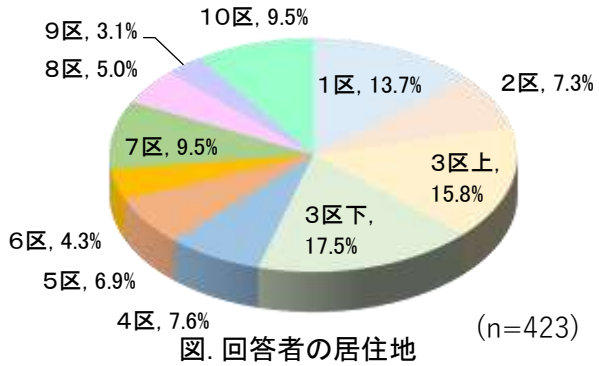


図. 回答者の居住地

（２）最寄りバス停

・最寄りバス停を「知っている」が約 6 割、「知らない」が約 4 割となっている。
・最寄りバス停は、「大社通り四ツ角」と「承知川」が特に多い。

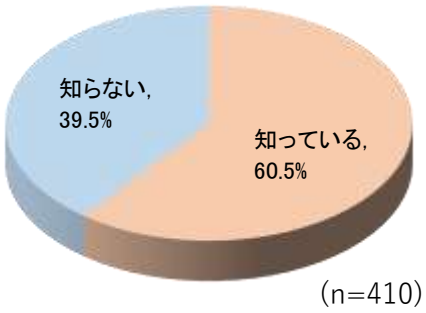


図. 最寄りバス停の認知有無

（３）年齢

・回答者の年齢層は、70 歳代が約 19%、次いで 40～60 歳代がそれぞれ約 16%となっている。

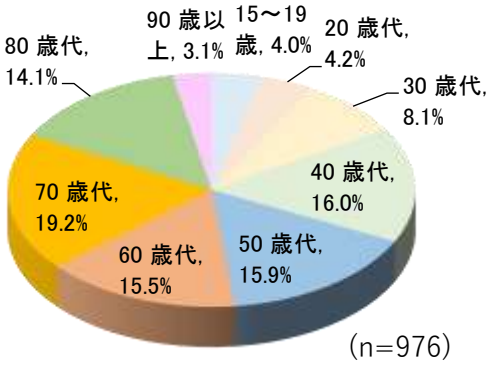


図. 回答者の年齢

（４）自動車運転免許の有無

・回答者の約 8 割が運転免許を保有している。
・80 歳代でも約半数が運転免許を保有している。

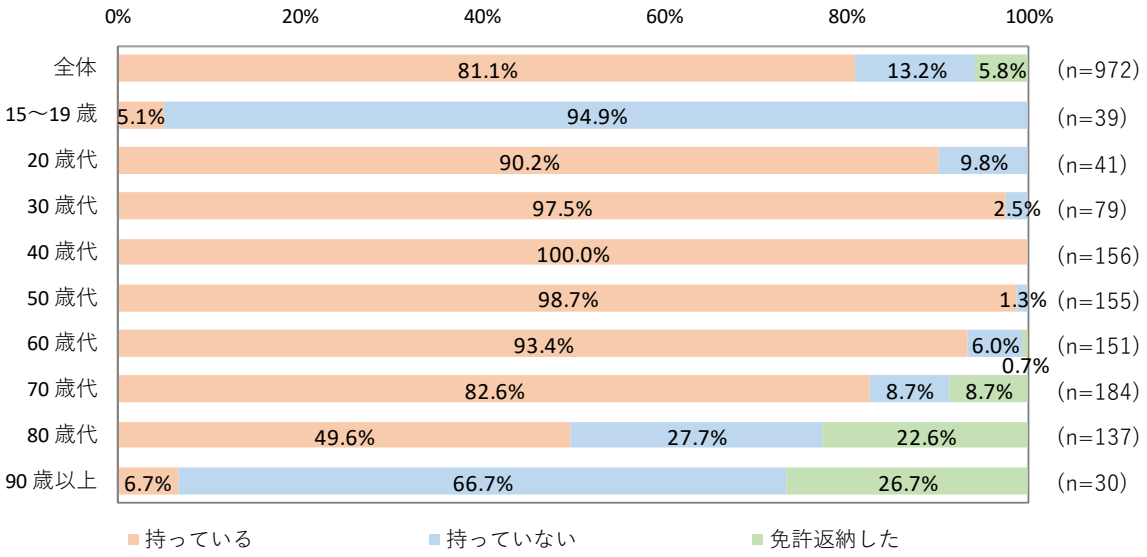


図. 自動車運転免許の有無（年代別）

（５）通勤・通学先

・町内が 21%、町外が約 43%となっている。
・町外では、岡谷市や諏訪市が特に高くなっている。
・回答者の約 4 割は「通勤・通学していない」と回答している。

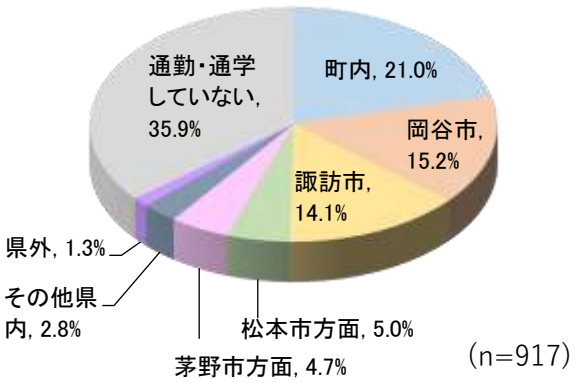


図. 通勤・通学先

（６）通勤・通学先への交通手段

・「自家用車（自ら運転）」が突出している。
・年代別にみると、30～70 歳代の 6 割以上が「自家用車（自ら運転）」で、80 歳代でも約 4 割が「自家用車（自ら運転）」と回答している。

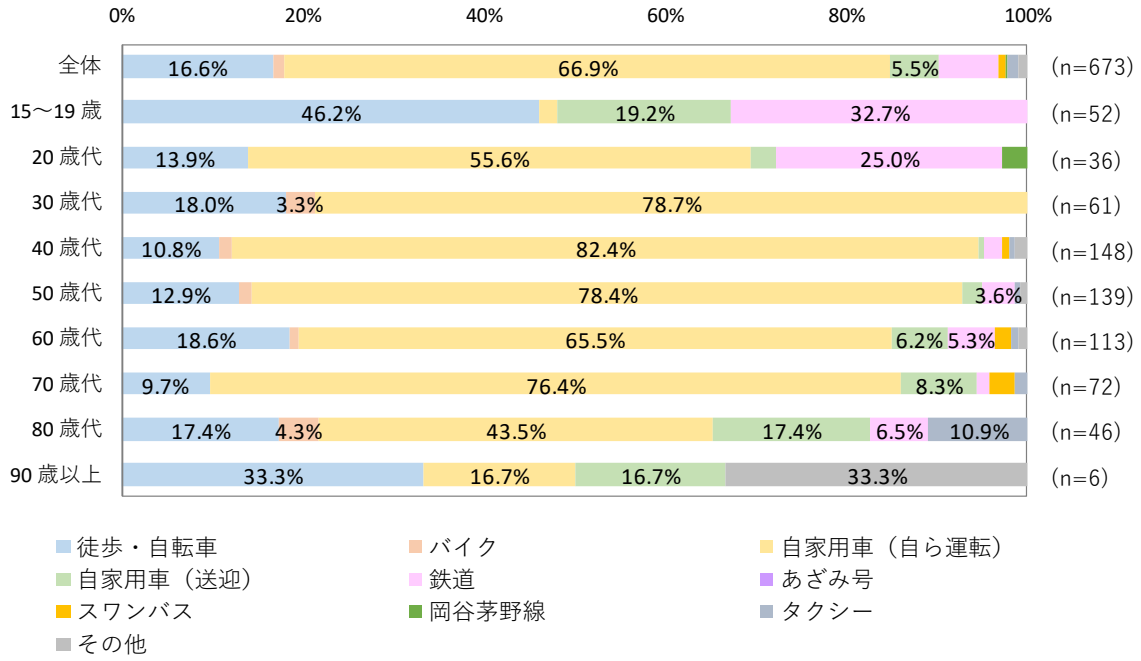


図. 通勤・通学先への交通手段（年代別）

（７）買い物先

・町内では西友下諏訪店やビッグ 1 岡谷店、町外ではいちやまマート岡谷店やツルヤ上諏訪店が特に多くなっている。
・回答者の約 2 割は「買い物にほとんどいかない」と回答している。

表　主な買い物先

買い物先	回答数	構成比	所在地
西友下諏訪店	282	42.3%	**町内**
いちやまマート岡谷店	67	10.1%	町外
ツルヤ上諏訪店	65	9.8%	町外
ビッグ1岡谷店	57	8.6%	**町内**
オギノ岡谷店	52	7.8%	町外
レイクウォーク岡谷	31	4.7%	町外
綿半スーパーセンター諏訪店	17	2.6%	町外
デリシア岡谷店	10	1.5%	町外
ラ・ムー諏訪店	9	1.4%	町外
クスリのサンロード岡谷店	9	1.4%	**町内**

※特に回答が多かった地点を抜粋

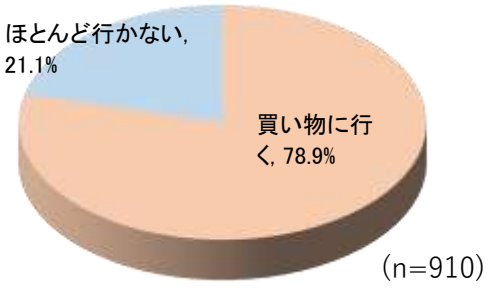


図. 買い物へ行く割合

（８）買い物先への交通手段

・「自家用車（自ら運転）」が突出している。
・年代別にみると、20～70 歳代の 7 割以上が「自家用車（自ら運転）」で、80 歳代でも約 4 割が「自家用車（自ら運転）」と回答している。

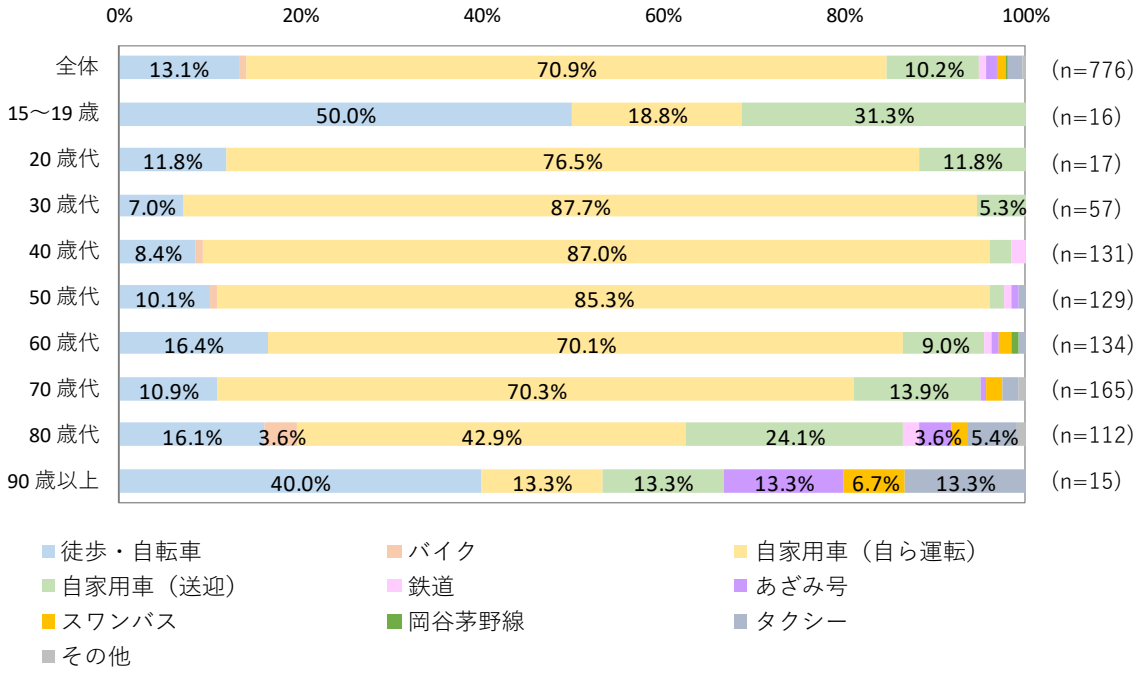


図. 買い物先への交通手段（年代別）

（９）通院先

・町内では諏訪共立病院や高浜医院、町外では諏訪赤十字病院や岡谷市民病院が特に多くなっている。
・回答者の約５割は「定期的な通院はしていない」と回答している。

表　通院先

通院先	回答数	構成比	所在地
諏訪共立病院	74	16.2%	**町内**
諏訪赤十字病院	60	13.1%	町外
高浜医院	44	9.6%	**町内**
あざみ胃腸科クリニック	35	7.6%	**町内**
岡谷市民病院	35	7.6%	町外
市瀬医院	32	7.0%	**町内**
溝口医院	29	6.3%	**町内**
平山医院	23	5.0%	**町内**
諏訪湖畔病院	15	3.3%	町外
高林内科呼吸器クリニック	13	2.8%	町外

※特に回答が多かった地点を抜粋

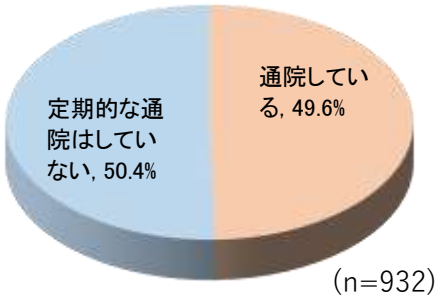


図. 通院する割合

（１０）通院先への交通手段

・「自家用車（自ら運転）」が突出している。
・年代別にみると、30～70 歳代の 6 割以上が「自家用車（自ら運転）」で、80 歳代でも約 4 割が「自家用車（自ら運転）」と回答している。

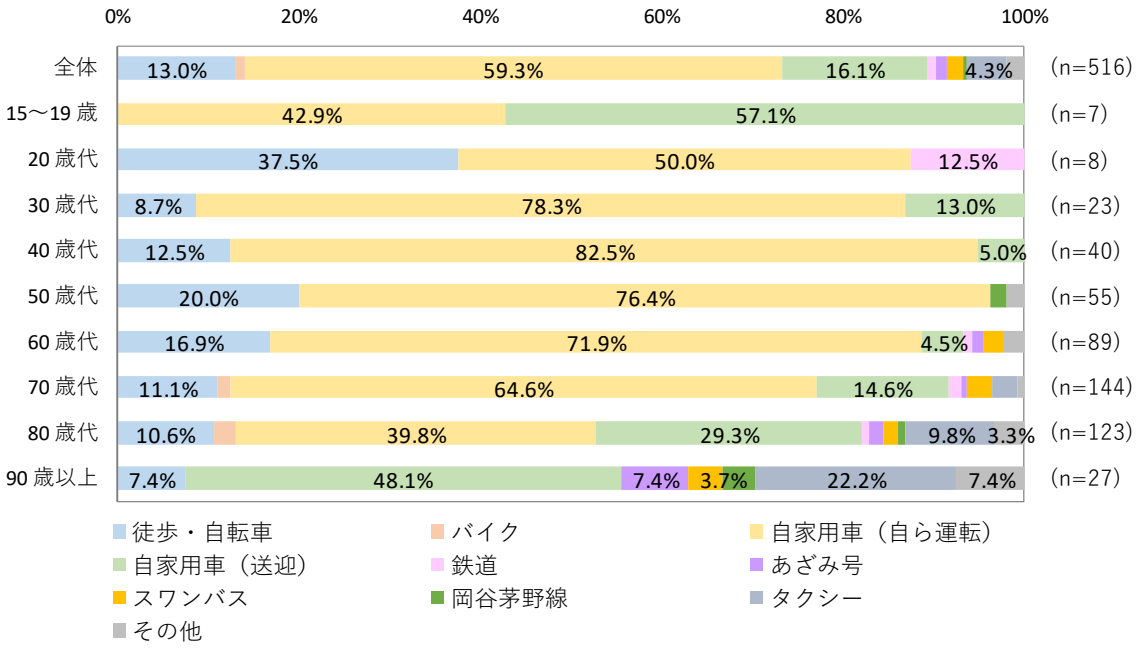


図. 通院先への交通手段（年代別）

（１１）外出行動別の外出時間と帰宅時間

・外出行動別の外出・帰宅時間をみると、通勤・通学は 7～9 時頃に外出し、17～19 時頃に帰宅するパターンが多くなっている。買い物・通院は午前中に外出し、昼前に帰宅するパターンが多くなっている。午後は外出・帰宅時間が分散している。

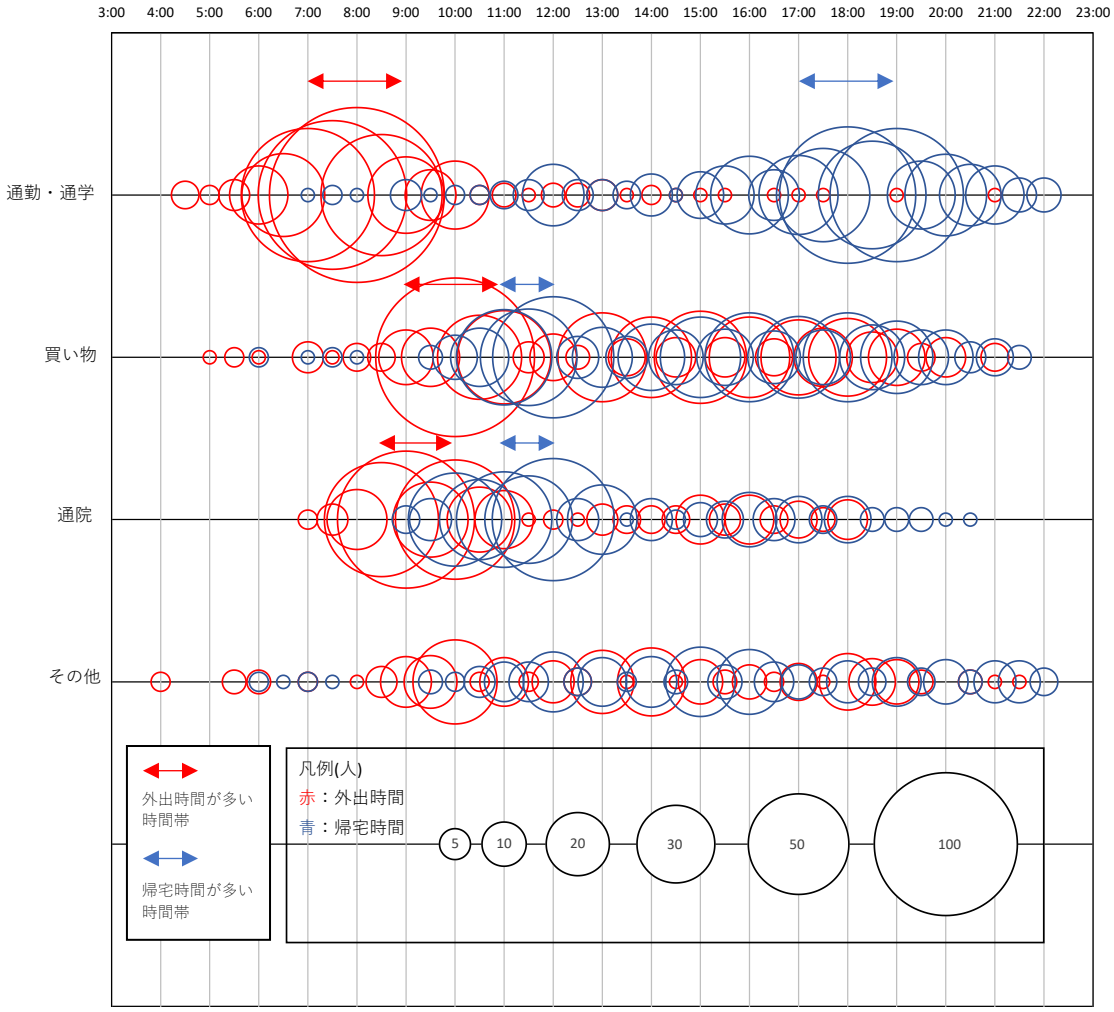


図. 外出行動別の外出・帰宅時間

（１２）バスの利用有無

・8 割以上が「過去 3 年以内に利用したことはない」と回答している。
・年代別にみると、80 歳代と 90 歳以上では「利用したことがある」（「現在も定期的に利用している」+「過去 3 年以内に数回利用した」）の割合が他の年代と比べて高くなっている。
・自動車運転免許の有無別でみると、免許を持っていないもしくは免許返納した人では、「利用したことがある」（「現在も定期的に利用している」+「過去 3 年以内に数回利用した」）の割合が免許を持っている人と比べて高くなっている。

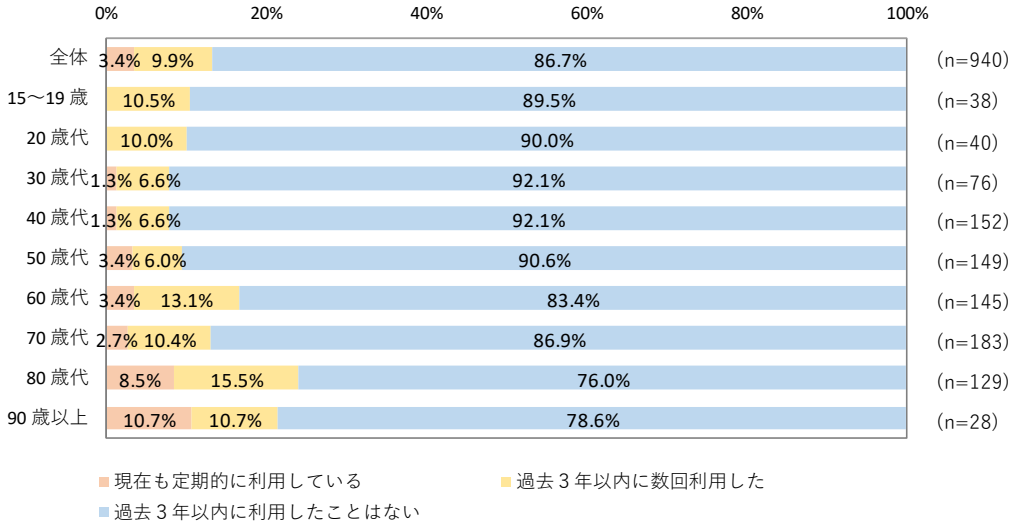


図. バスの利用有無（年代別）

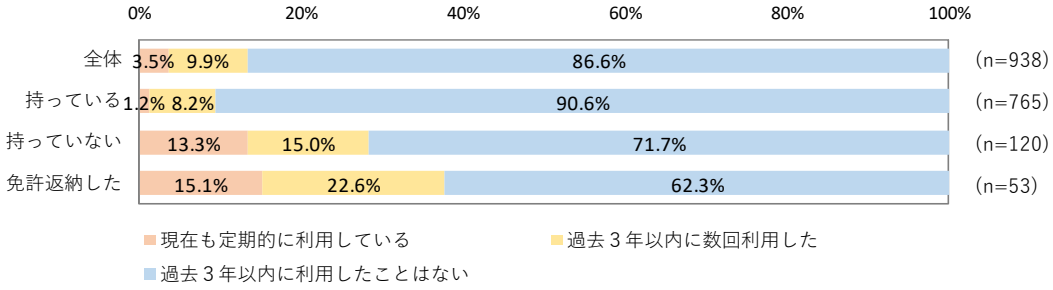


図. バスの利用有無（自動車運転免許の有無別）

（１３）バスを利用している理由　※バス利用者のみを対象とした質問

・「目的地まで便利に行けるから」が最も多くなっている。

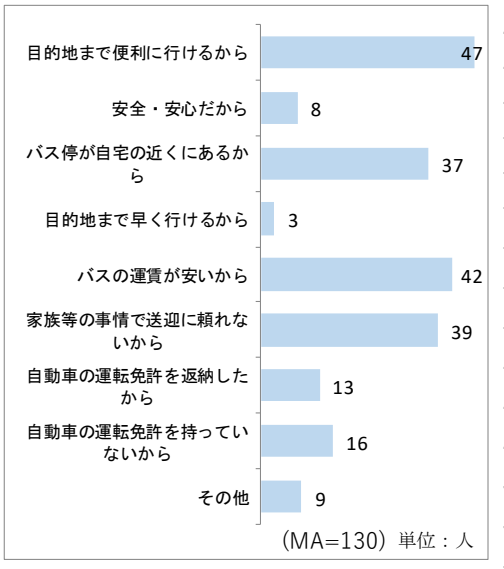


図. バスを利用している理由

（１４）バスを利用しない理由と利用する条件　※バス非利用者のみを対象とした質問

・利用しない理由は「他の移動手段（自家用車や送迎等）がある」が突出している。
・利用する条件は、「改善されても利用しない（現在の交通手段の方が便利）」が突出している。

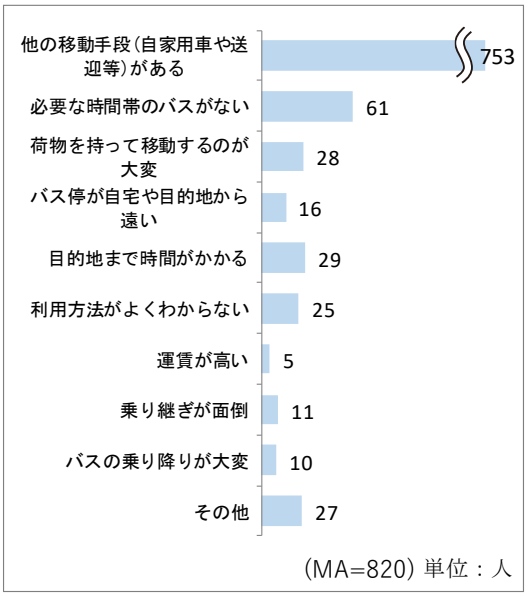


図. バスを利用しない理由

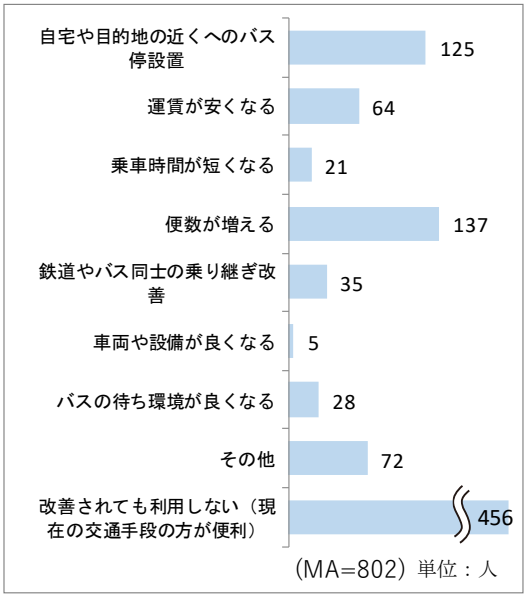


図. バスを利用する条件

（１５）町の公共交通に対する補助額

・公共交通への補助額は「現状を維持していくべき」が約 37%と最も高く、次いで「わからない」が約 29%となっている。

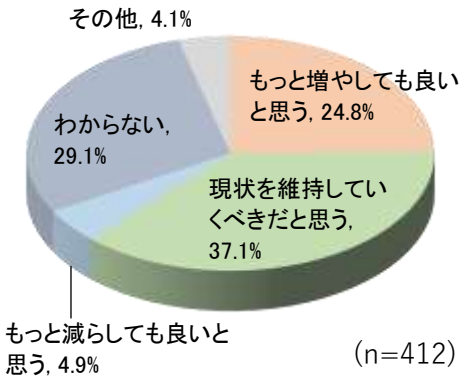


図. 町の公共交通に対する補助額

（１６）今後の公共交通の運行形態

・約 4 割が「あざみ号と事前予約のデマンド型と合わせた運行形態」と回答している。

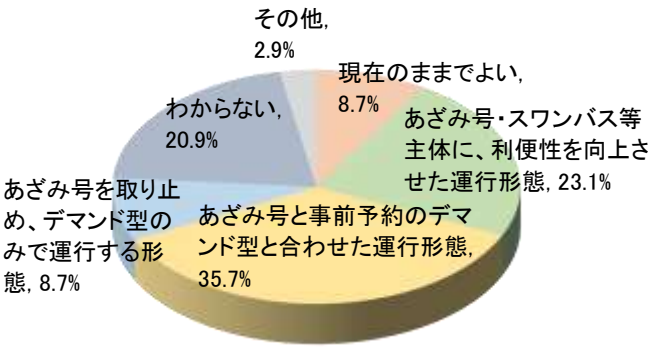


図. 今後の公共交通の運行形態

５－２．下諏訪町の公共交通に関する高校生アンケート調査

５－２－１．調査目的

高校生の登下校の実態や公共交通に対する意識や要望、公共交通に関する意見等を把握するためにアンケート調査を実施しました。

５－２－２．調査概要

調 査 期 間：令和 6 年(2024 年)1 月 25 日(木)～2 月 2 日(金)

調 査 内 容：下諏訪向陽高校に通学する全生徒 479 人を対象にアンケート調査を実施、調査は、高校を通して調査票を配布、回収し実施

回　答　数：配布　479 人、回収数　446 人、回答率 93.1%

【アンケート集計及び結果における留意事項】

※１：アンケート集計においては、無回答項目は集計対象外とした。よって、グラフに表示していない。

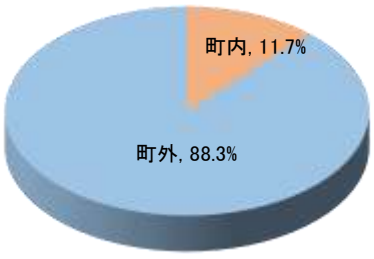
※２：構成比は、四捨五入、端数処理により 100%とならないことがある。

※３：グラフにおける「n=」は有効回答者数を示す。なお、複数回答の場合は回答者数を「MA=」と示す。

５－２－３．調査結果

（１）居住地

・回答者の居住地は、町外が約 88%、町内が約 12%となっている
・町外では岡谷市、諏訪市、茅野市が特に多くなっている。

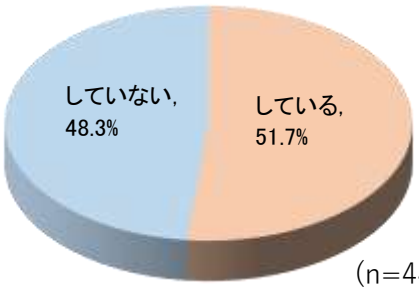


(n=426)

図. 回答者の居住地

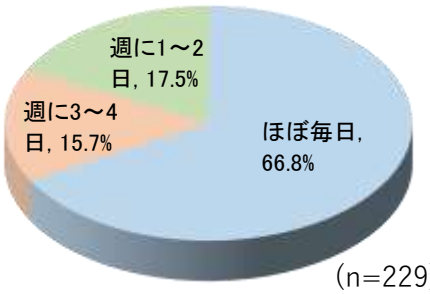
（２）部活動有無と頻度

・「部活動をしている」が約 52%となっている。
・部活動の頻度は約 7 割が「ほぼ毎日」と回答している。



(n=445)

図. 部活動有無



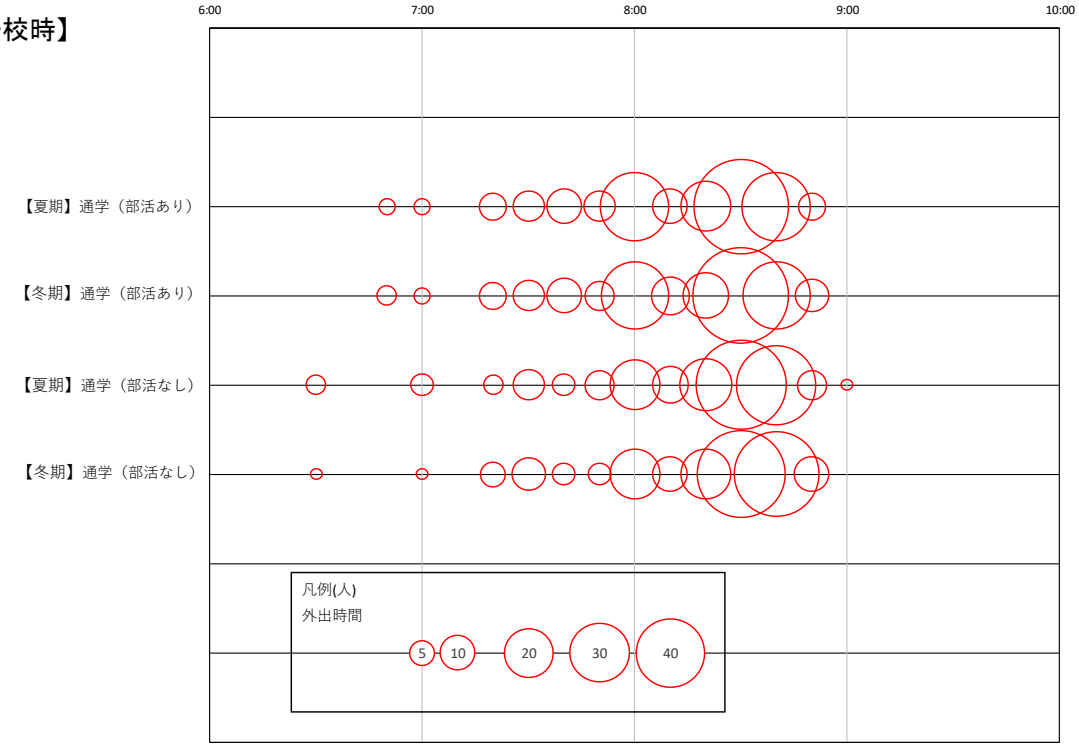
(n=229)

図. 部活動の頻度

（３）登下校時の学校到着、出発時間

・登校時の学校到着時間をみると、特に 8 時～8 時半頃に集中している。
・下校時の学校出発時間をみると、特に 16 時や 18～19 時頃に集中している。
・夏期と冬期ではほぼ同様の傾向となっている。

【登校時】



【下校時】

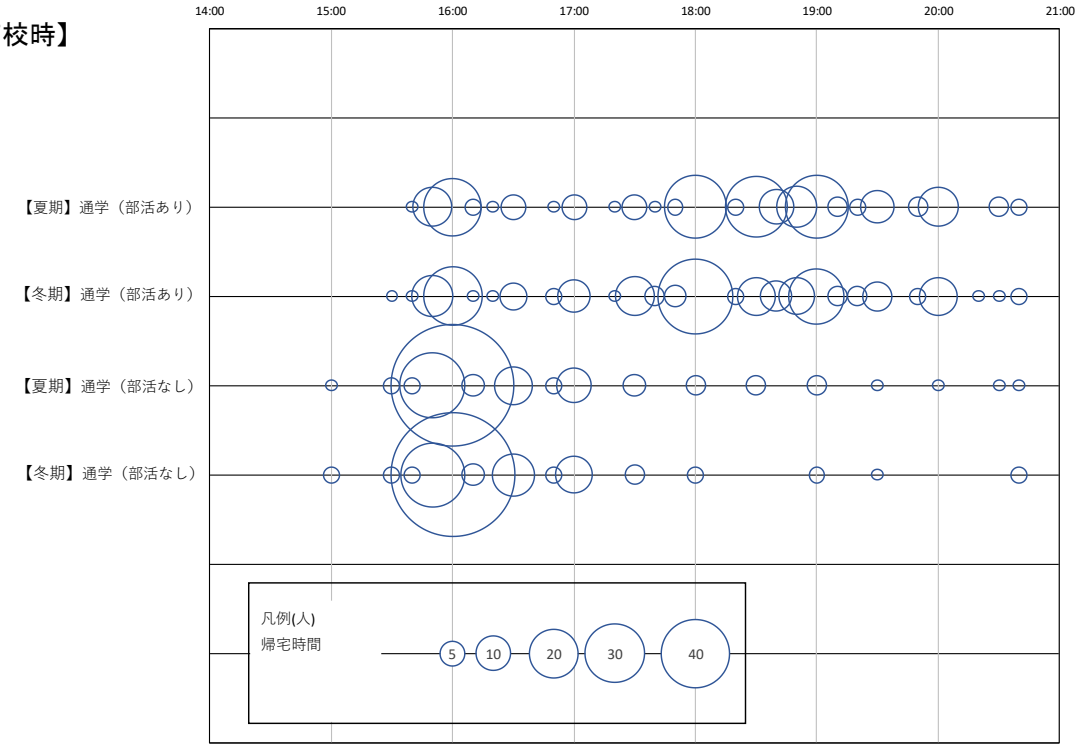


図. 登下校時の学校到着、出発時間

（４）登下校時の交通手段

・登校時、下校時ともほぼ同じ結果となっており、徒歩が最も多く次いで鉄道となっている。

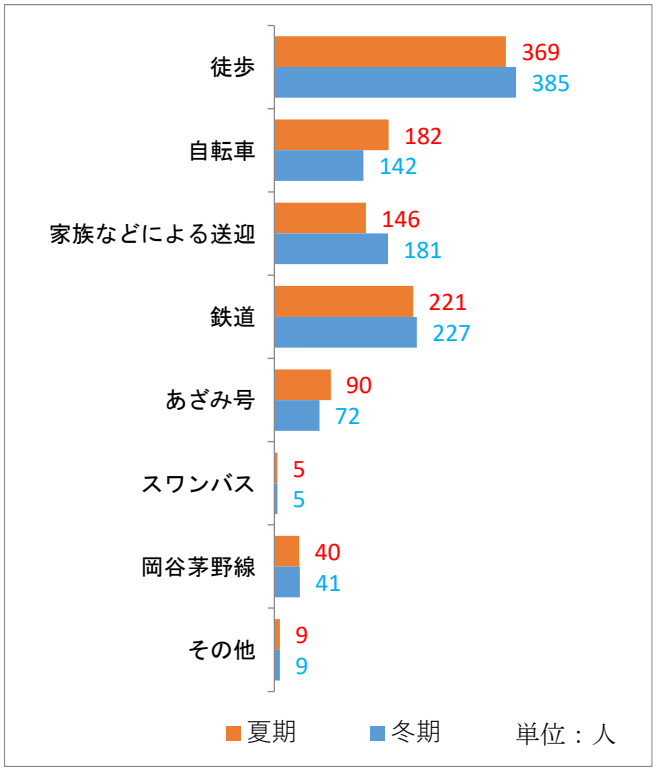


図. 登校時の交通手段

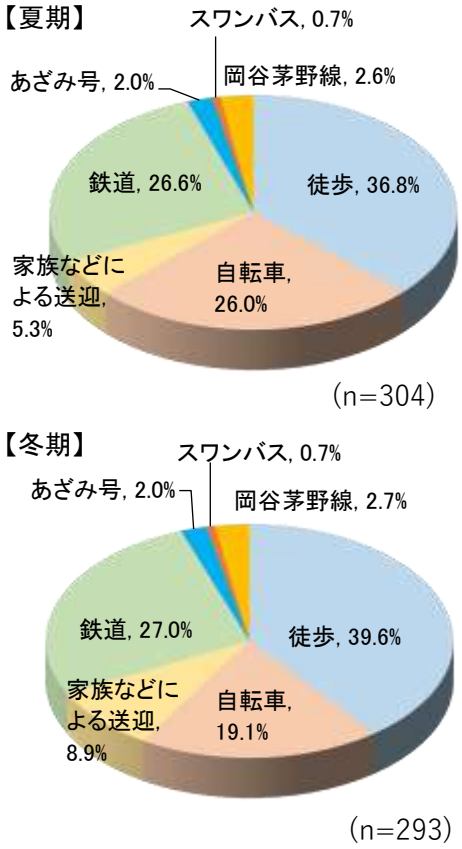


図. 登校時の最も移動距離が長い交通手段

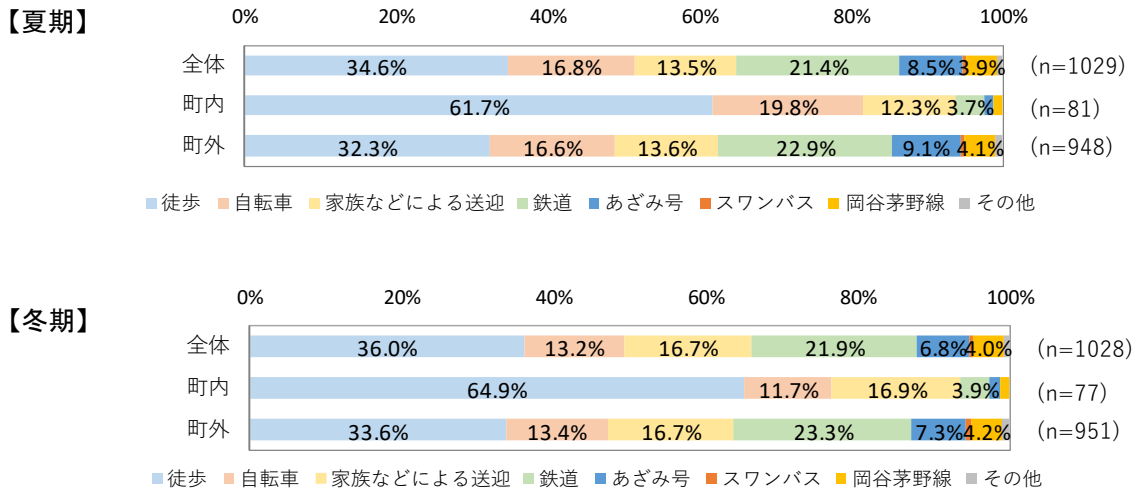


図. 登校時の交通手段（居住地別）

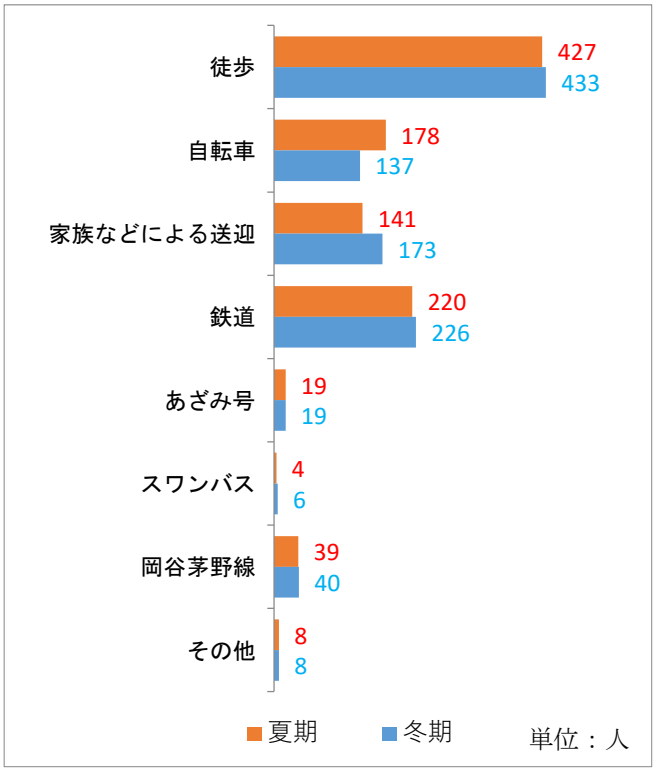


図. 下校時の交通手段

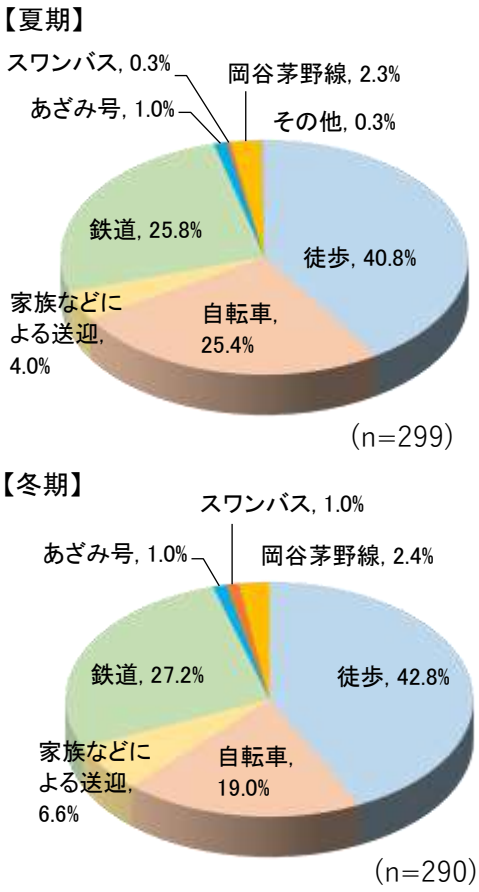


図. 下校時の最も移動距離が長い交通手段

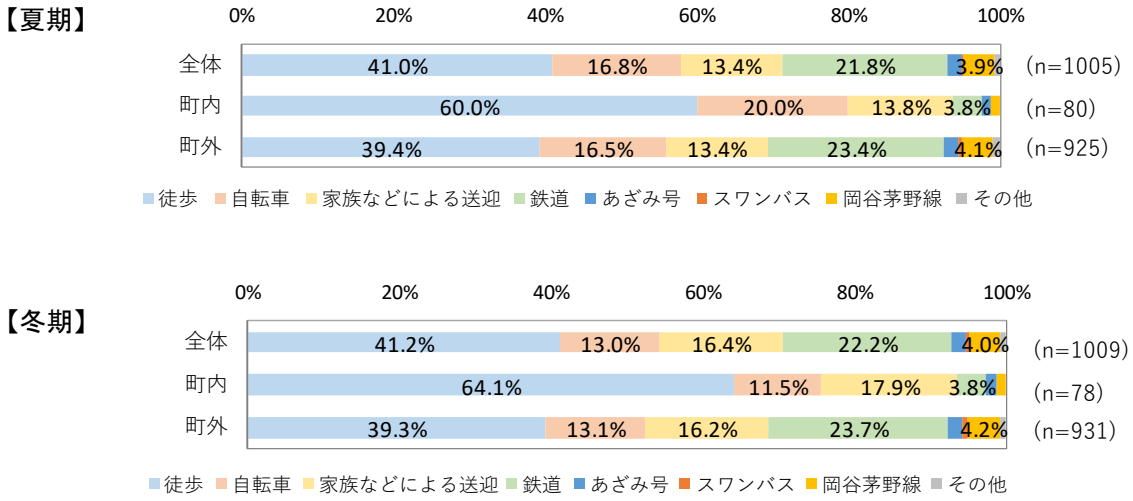


図. 下校時の交通手段（居住地別）

（５）バスを利用している理由と改善点　※バス利用者のみを対象とした質問

・利用している理由は「通学に便利な交通手段だから」が最も多く、次いで「高校まで早く着くから」と回答している。
・改善点は「増便してほしい」が最も多く、次いで「運賃を安くしてほしい」となっている。

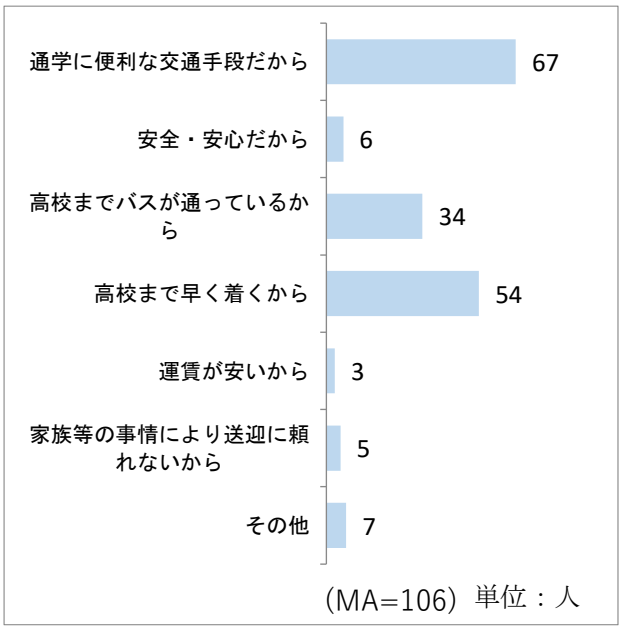


図. バスを利用している理由

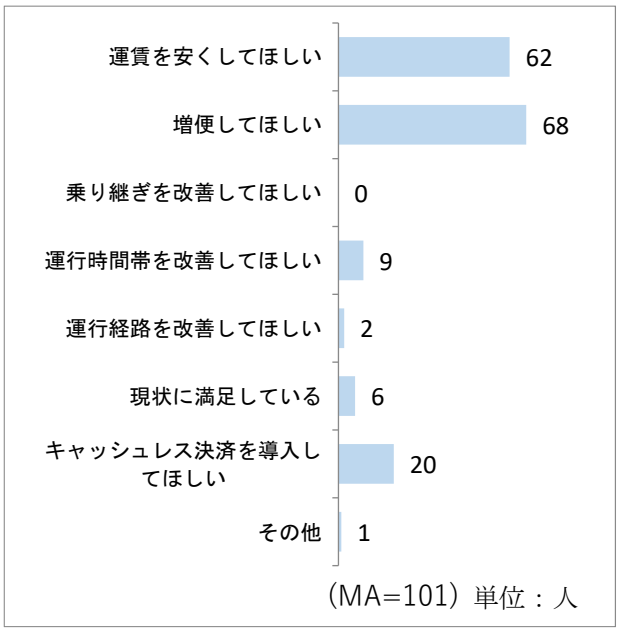


図. バスの改善点

（６）バスを利用していない（できない）理由　※バス非利用者のみを対象とした質問

・「徒歩や自転車等で通学できる距離だから」が最も多く、次いで「運賃が高いから」となっている。

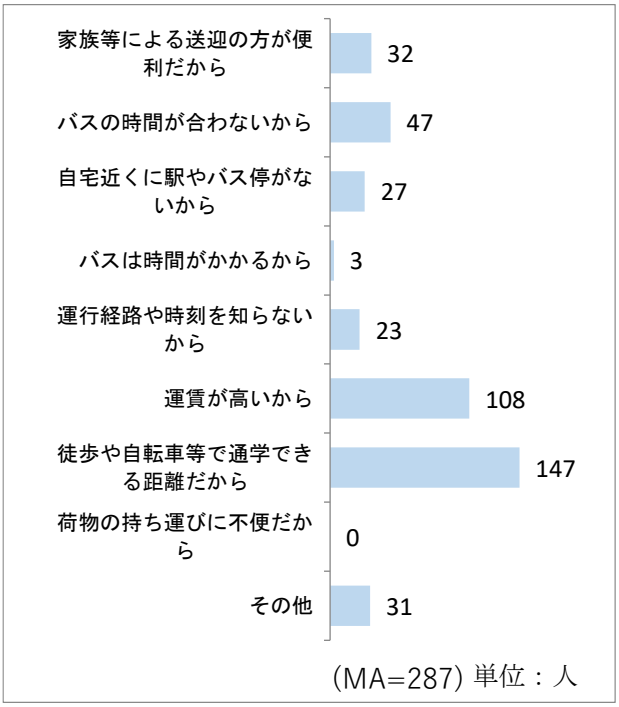


図. バスを利用していない（できない）理由

５－３．公共交通に関する関係団体アンケート調査

５－３－１．調査目的

町内の医療、観光、高齢者関係団体を中心とした団体に対して、利用者・来訪者の公共交通の利用状況や公共交通に対する要望、協力できることなどについて把握するためにアンケート調査を実施しました。

５－３－２．調査概要

調 査 期 間：令和 6 年(2024 年)2 月 1 日(木)～2 月 14 日(水)
調 査 内 容：町内の医療、観光、高齢者関係団体計 38 団体を対象にアンケート調査を実施
調査は、郵送による配布、回収または LoGo フォームによる回答により実施
回 答 数：配布　38 団体、回収数　17 団体、回答率 44.7%

５－３－３．調査結果

■利用者からの意見・要望

・医療施設の受診時間とバスの時間が合わなくて来られない。
・都合の良い時間にバスがない。
・諏訪大社下社春宮を目的として利用する観光客が多いので、星が丘先回り線「万治の石仏」バス停に「春宮」への案内表示があれば分かりやすい。
・「現在のバスの運行便数では、生活をするうえで不便。年齢的に運転免許返納はしなければならないが、現状できない。」と言った意見をよく聞く。

■公共交通と連携・協力できること

・目的地にはどのバス（あざみ号）が乗れるのか、だいたいの表示があればわかりやすい。時刻表を見慣れていない人にはわかりづらく利用しづらい。
・会議所のイベント（産業まつり、商店街賑わい創出）等で駅から会場までの移動を担うことが可能な臨時便バスとして検討いただきたい。（有料でも可）

■下諏訪町の公共交通についての意見・要望

・空で運行しているバスを多く見る。定期運行は現状維持か、もう少し少なくても良い。必要とされる方の要望を聞いてダイヤを組むか、民間業者との協力を考えて予算をそれほど使わずに利便性の良い交通機関の運行を考えてほしい。お年寄りで生活にどうしても必要であれば他の方法を考えた方が良いと思う。
・下諏訪町だけの単独システムは止めてもらい、諏訪地区広域での連携できる共通のプラットフォームにして住民の移動の利便性が高い公共交通システムの構築をお願いしたい。
・高齢者が定期的に買い物やどこかにお出かけする際に、良い交通機関がないので、回数券の支給だけではなく、相乗りタクシーや町内タクシー乗り放題やいろいろなプランを考えてほしい。

５－４．交通事業者ヒアリング調査

５－４－１．調査目的

バス路線の利用者の状況や運行上の問題点、改善要望、求められる支援等について、把握するために実施しました。

５－４－２．調査概要

調査対象事業者：諏訪交通㈱、アルピコ交通㈱茅野営業所、㈲植松ハイヤー、
ジェイアールバス関東㈱　諏訪支店
調 査 日 ：令和 6 年(2024 年)1 月 31 日(水)、2 月 7 日(水)

５－４－３．調査結果

■利用状況について

・あざみ号の路線の中では、武居線の高校生の利用が多い。日中は、買い物・通院が主な利用目的。
・武居線の朝の便は満員となることがあり、臨時便で対応している。特に雨天時に利用が増える傾向。
・スワンバスは観光客や通勤・通学客に定期的に利用されている。また、町内から諏訪市方面(諏訪赤十字病院、下諏訪駅)への利用が多い。
・岡谷茅野線は大社通り四ツ角、春宮大門～岡谷市方面への利用が多い。大社通り四ツ角では、下諏訪駅利用者や下諏訪向陽高校へ通学する高校生の利用が多い。
・一般タクシーは午前 10～11 時頃に利用が集中する。

■営業上の課題

・利用が少ない路線では、小型車両でも対応が可能な部分がある。
・乗務員不足が深刻であり、路線を減便しないと事業を継続できないところまで来ている。
・新型コロナウイルスの影響により、業界全体で乗務員が約２割減少してしまい、一度離れた乗務員を取り戻すのは簡単ではない。
・2024 年問題による働き方改革、二種免許試験の取得補助対象年齢制限等によって、乗務員の確保が困難である。
・車両購入の予算確保が難しく、計画的な車両の確保が難しくなっている。
・予備車両が少ないため、不足する可能性がある。

■利用者からの要望

・スワンバス等他の路線への乗り継ぎ結節点を増やしてほしいといった意見がある。
・スワンバスとあざみ号の乗り継ぎ利便性の向上についての要望がある。
・赤砂・東山田線の役場東バス停について、近隣にある市瀬医院への通院者が利用しており、バス停の位置を医院に近い位置に移動してほしいといった要望がある。
・キャッシュレス決済の対応に関する要望がある。

■今後の改善策等

・運行ダイヤについて、利用が少ない土日・祝日は、減便や運行ルートを変更した休日ダイヤの設定の検討が必要。
・萩倉・星が丘線の「北小校庭入口」が国土交通省の「安全対策が必要と思われるバス停留所」に指定されており、検討が必要。
・それぞれのバス路線が相互乗り入れできるような体制づくりを行っていく必要がある。
・公共交通の利便性を向上させるために地域連携を図りながら、各種施策に取り組んでいく必要がある。

■その他

・武居線では満員の際に利用者を取りこぼさないように臨時便で対応している。
・バスと列車の接続利便性を高められるようなダイヤ設定が必要。
・観光客に対して、できる限り要望に対応できるように努力している。

５－５．バス路線利用者調査

５－５－１．調査目的

町内の公共交通の利用実態や利用者の公共交通に対する意識や要望、公共交通に関する意見等を把握するためにアンケート調査を実施しました。

５－５－２．調査概要

調 査 期 間： 令和 6 年(2024 年)1 月 28 日(日)、30 日(火)、2 月 4 日(日)、8 日(木)、14 日(水)　の計 5 日間

調 査 内 容： 町内の公共交通（下諏訪町循環バスあざみ号、スワンバス、路線バス岡谷茅野線）の利用者を対象にアンケート調査を実施
調査は、調査員乗り込みによる利用者への直接聞き取りにより実施

回　答　数： 回答者数 305 人

【アンケート集計及び結果における留意事項】

※１：アンケート集計においては、無回答項目は集計対象外とした。よって、グラフに表示していない。

※２：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る。

※３：グラフにおける「n=」は有効回答者数を示す。なお、複数回答の場合は回答者数を「MA=」と示す。

５－５－３．調査結果

（１）居住地

・回答者の居住地は、町内が約 69%、町外が約 31%となっている。
・路線別では、武居線と岡谷茅野線ではほとんどが町外、その他の路線では町内の割合が高くなっている。

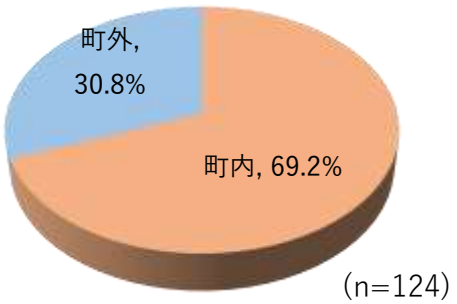


図. 回答者の居住地

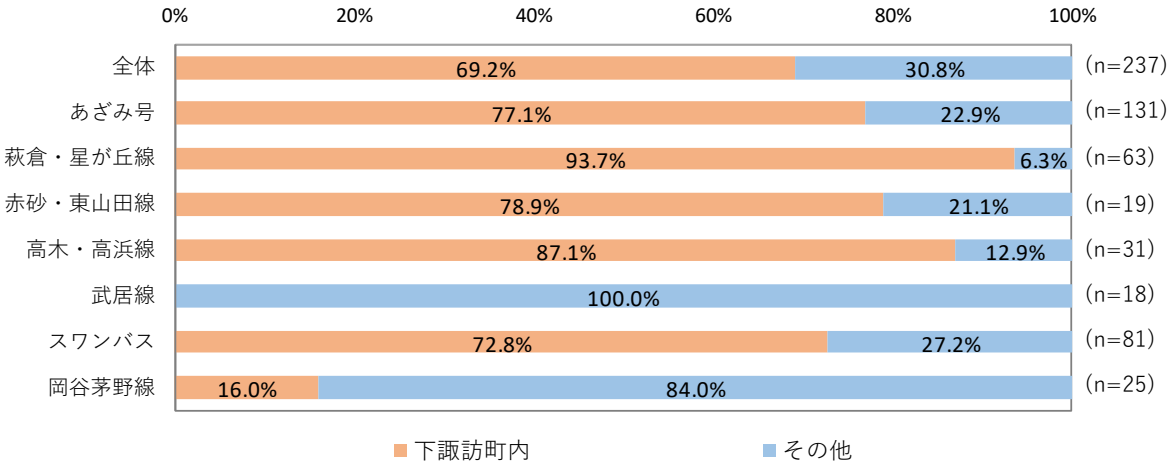


図. 居住地（路線別）

（２）年齢

・回答者の年齢層は、15～19 歳が約 32%、次いで 70 歳代が約 20%となっている。
・路線別にみると、武居線では 15～19 歳が 100%、萩倉・星が丘線、赤砂・東山田線、高木・高浜線、スワンバスは 70 歳代以上の割合が高くなっている。

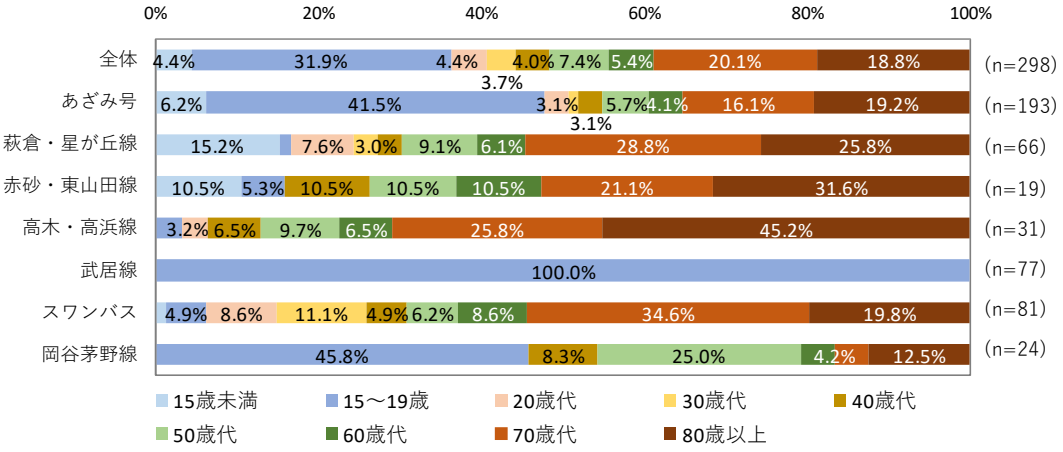


図. 回答者の年齢（路線別）

（３）自動車運転免許の有無

・回答者の約 8 割が運転免許なしと回答している。

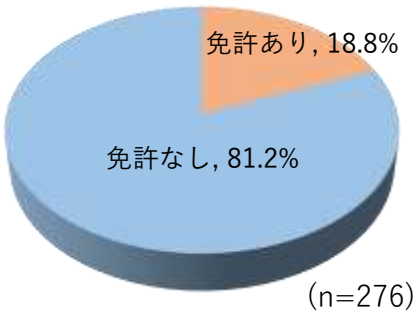


図. 自動車運転免許の有無

（４）外出目的

・「通学（部活あり+部活なし）」が約 34%、次いで「買い物」が約 22%となっている。
・路線別にみると、武居線では「通学（部活あり+部活なし）」が 100%、赤砂・東山田線と高木・高浜線では「レジャー・娯楽」、萩倉・星が丘線とスワンバスでは「買い物」の割合が最も高くなっている。

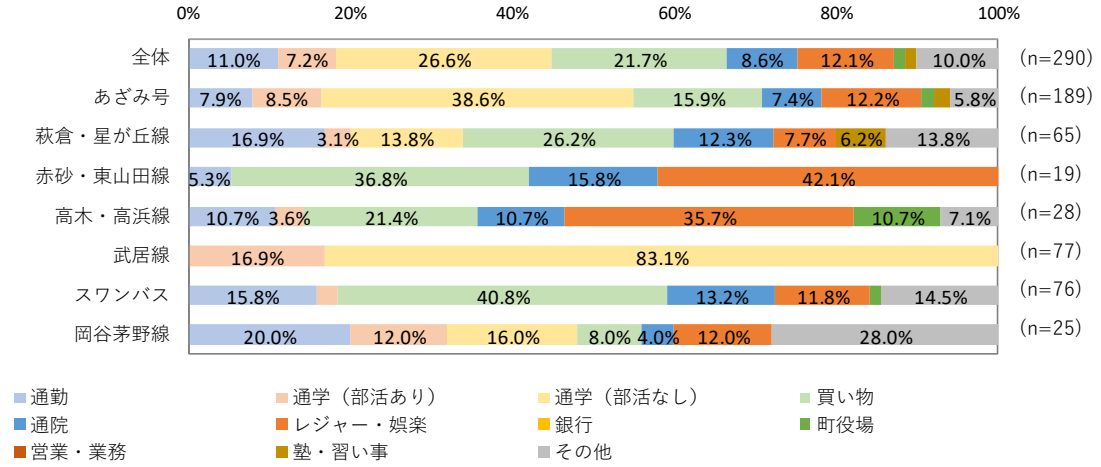


図. 路線別の利用目的

（５）公共交通の満足度

・満足（満足+やや満足）が 96%と高くなっている。
・路線別にみると、高木・高浜線では満足（満足+やや満足）が約 86%であり、他の路線と比べると低くなっている。

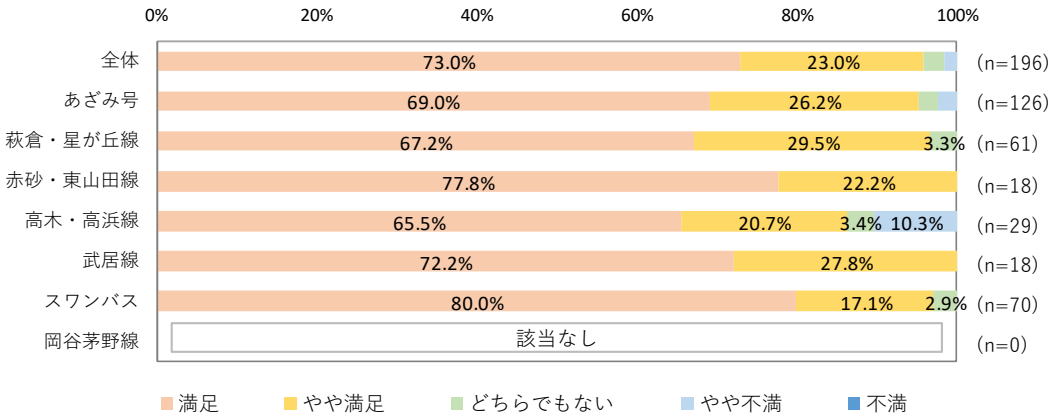
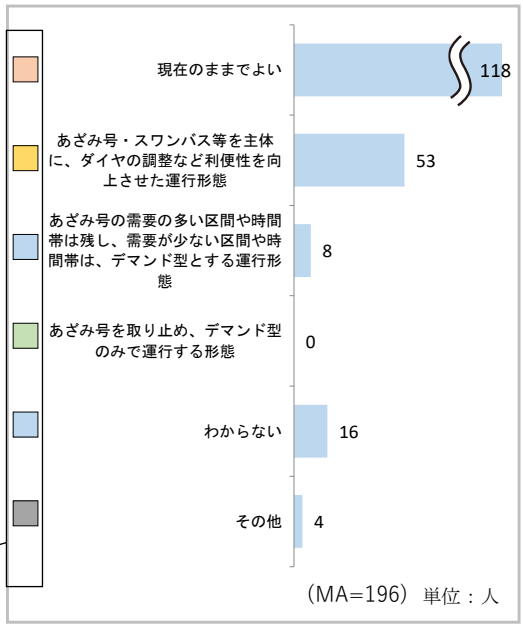


図. 公共交通の満足度（路線別）

（６）今後の公共交通の運行形態

・「現在のままでよい」が突出して多く、次いで「あざみ号・スワンバス等を主体に、ダイヤの調整など利便性を向上させた運行形態」となっている。
・路線別にみると、武居線では「現在のままでよい」または「あざみ号・スワンバス等を主体に、ダイヤの調整など利便性を向上させた運行形態」が計約 95%と他路線に比べて高くなっている。



※下記グラフでの色

図. 今後の公共交通の運行形態

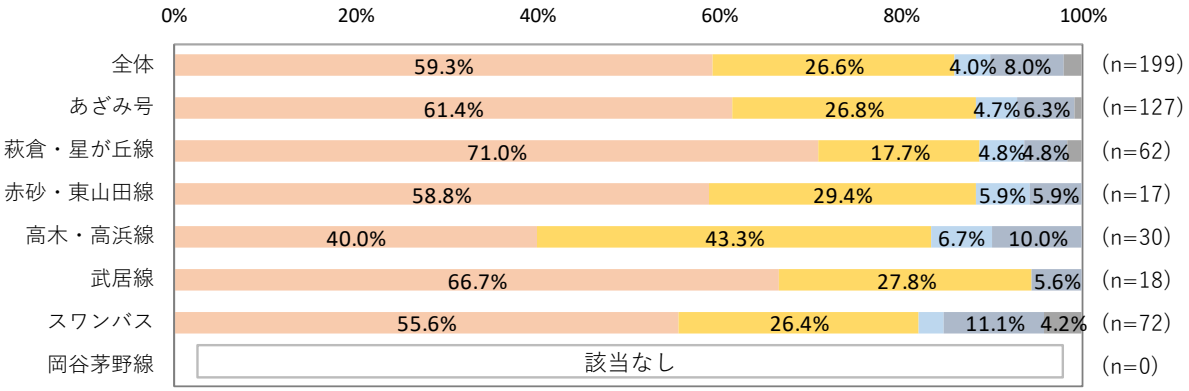


図. 今後の公共交通の運行形態（路線別）

５－６．鉄道利用者調査

５－６－１．調査目的

JR 下諏訪駅利用者の利用実態や利用者の公共交通に対する意識や要望、公共交通に関する意見等を把握するためにアンケート調査を実施しました。

５－６－２．調査概要

調　査　日：令和 6 年(2024 年)1 月 27 日(土)～2 月 4 日(日)

調 査 内 容：JR 下諏訪駅併設の観光案内所利用者を対象にアンケート調査を実施
調査は、調査員による直接聞き取りにより実施

回　答　数：回答者数 19 人

【アンケート集計及び結果における留意事項】

※１：アンケート集計においては、無回答項目は集計対象外とした。よって、グラフに表示していない。

※２：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る。

※３：グラフにおける「n=」は有効回答者数を示す。なお、複数回答の場合は回答者数を「MA=」と示す。

５－６－３．調査結果

（１）年齢

・回答者の年齢層は、30 歳代が約 32%、次いで 40 歳代と 60 歳代がそれぞれ約 26%となっている。

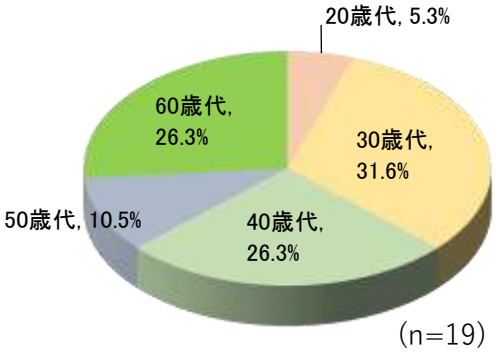


図. 回答者の年齢

（２）居住地

・回答者の約 95%が県外居住者で、うち東京都が約 37%、次いで京都府、神奈川県、埼玉県がそれぞれ約 16%となっている。

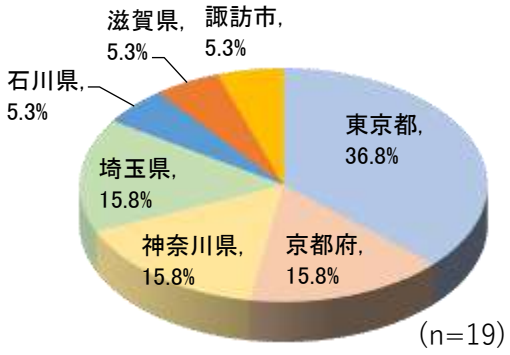


図. 回答者の居住地

（３）来訪の目的地及び交通手段

・目的地は諏訪大社下社秋宮と春宮が同数で最も多くなっている。
・目的地までの交通手段は約 46%が徒歩となっている。

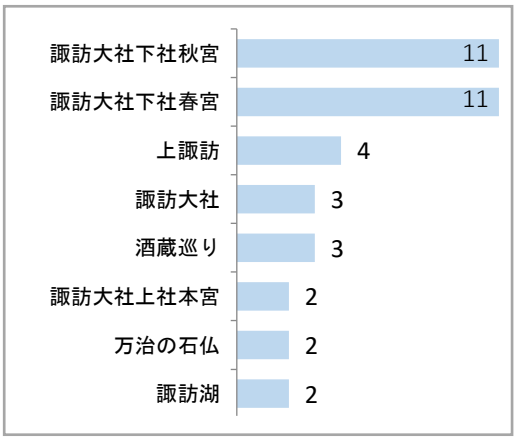


図. 主な来訪の目的地

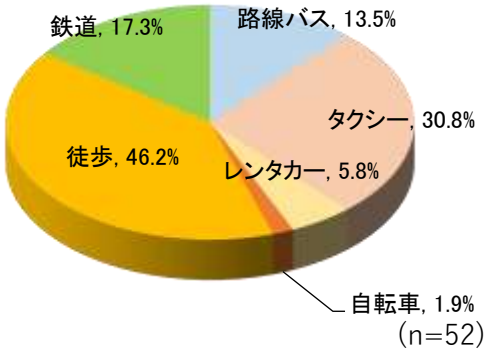


図. 目的地までの交通手段

（４）路線バスを利用しない理由　※路線バスを利用していない方のみ

・「他の移動手段の方が便利だから」が最も多く、次いで「目的地までの路線を知らないから」となっている。

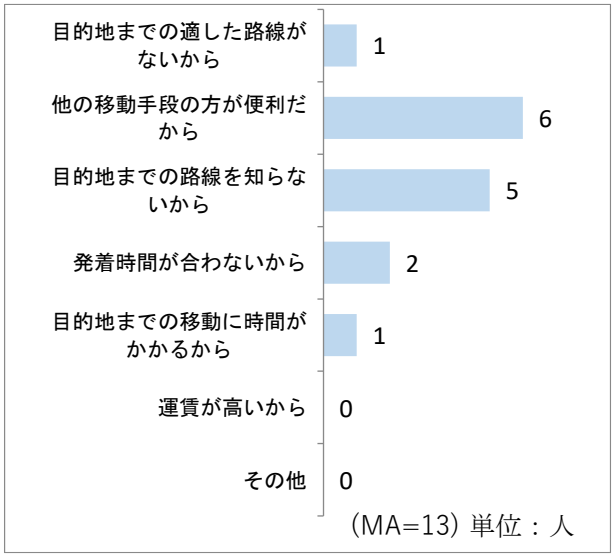


図. バスを利用しない理由

６．下諏訪町の公共交通に関する問題点と課題

６－１．公共交通を取り巻く諸環境における現状・問題点

現状	問題点
【施設分布】 ・諏訪湖に面した市街地に主要施設が分布している ・町内唯一の高校である下諏訪向陽高校は市街地から少し離れた山際に立地している	・下諏訪向陽高校は、当町へのアクセス拠点となる下諏訪駅から約 2km 離れており、駅から高校までは 100m ほどの高低差があり、徒歩や自転車での移動に難がある
【人口・世帯数】 ・総人口、世帯数は年々減少傾向 ・総人口に占める老年人口割合は将来的に増加する見込み、一方で年少人口や生産年齢人口は減少する見込み	・総人口の減少に伴い、公共交通利用者も減少する可能性がある ・老年人口割合の増加により、高齢者の免許保有率も上昇する可能性がある
【人口分布】 ・市街地内や市街地から離れた地区において人口分布が見られる	・市街地内や市街地から離れた地区を結ぶ路線バスが運行されているが、利用者が減少している路線がある
【通勤・通学流動】 ・隣接する岡谷市や諏訪市、茅野市への流動が多くなっている	・隣接市町村を結ぶ路線バスが運行されているが、令和 6 年(2024 年)10 月より減便され利便性が低下した
【観光動向】 ・新型コロナウイルスの影響により減少していた観光客が再び増加傾向にある	・町に来訪する観光客の移動手段を確保する必要がある
【自動車保有台数、運転免許保有率】 ・1 世帯あたりの自動車保有台数は県平均よりも高い ・町民の約 8 割が運転免許を保有しており、70 歳代でも約 8 割、80 歳代でも約 5 割が保有している	・1 世帯あたりの自動車保有台数は県平均よりも高い状況であり、町民の多くが移動手段として自家用車に依存している ・高齢者でも高い運転免許保有率となっている

６－２．公共交通の利用状況における現状・問題点

現状	問題点
【公共交通のカバー状況】 ・人口分布が見られる地域には概ね停留所が設置されている	・一部にバス停利用圏域外の区域が存在している
【鉄道、路線バスの利用状況】 **（下諏訪町循環バスあざみ号）** ・全体利用者数は、新型コロナウイルスの影響により一時的に減少していたが、近年は徐々に回復傾向にある ・運行する曜日や時間帯によって利用者数に差異がある ・主な利用目的は、通学、買い物などが多い ・今後の運行形態については「現在のままでよい」が多い	・萩倉・星が丘線は、最終便の利用者は少ない ・赤砂・東山田線や高木・高浜線は、あざみ号の路線の中でも便平均利用者数が少なく、午前中から昼の便に利用が集中している ・武居線は、朝の便に比べて夕方便は利用者数が極端に少ない ・土日の利用者数は少ない状況である
（鉄道、岡谷茅野線、スワンバス） ・新型コロナウイルスの影響により一時的に利用者数が減少していたが、近年は徐々に回復傾向にある ・主な利用目的は、通勤、通学、買い物などが多い ・今後の運行形態については「現在のままでよい」が多い	・利用者数は徐々に回復傾向だが、新型コロナウイルス感染拡大前の水準までには回復していない
【福祉タクシー等利用料金助成の利用状況】 ・タクシー券申請者数は新型コロナウイルスの影響により 100 人程度減少 ・バス券申請者数は増加傾向である	・タクシー券申請者数は、新型コロナウイルスの影響により減少し、近年は更に減少傾向が続いている
【公共交通に係る財政状況】 ・下諏訪町循環バスあざみ号の運行経費はほぼ横ばいで推移している ・スワンバスの運行経費は令和 3 年度(2021 年度)から国・県補助金を受けて運行しており、その費用分が上乗せされている	・あざみ号に係る町運行補助額は、令和 2 年(2020 年)から令和 3 年(2021 年)にかけて一時的に減少したが、それ以降再び増加傾向である

６－３．町民、高校生、関係者意識における現状、問題点

現状	問題点
【町民の意識・外出行動】	
・町民の日常行動別の交通手段は、いずれも自家用車（自ら運転、送迎）が高い割合を占めている（通勤・通学約 67%、買い物約 71%、通院約 59%）	・町民の多くが交通手段を自家用車に依存しており、高齢者でも同様の傾向である
・高齢者でも日常行動別の交通手段は、いずれも自家用車が高い割合を占めている	
・外出行動別の外出・帰宅時間は、通勤・通学は 7～9 時頃に外出し、17～19 時頃に帰宅するパターンが多い	・外出行動別の外出・帰宅時間とバスの運行ダイヤを重ねてみると、外出・帰宅が集中する時間帯に運行空白時間帯が存在する
・買い物・通院は午前中に外出し、昼前に帰宅するパターンが多い	
・町民の 8 割以上がバスを過去 3 年以内に利用したことはなく、高齢者でもほぼ同様の傾向となっている	・バスの利用経験がない町民が多くなっている
・運転免許非保有者や返納者でも約 6 割以上が過去 3 年以内にバスを利用したことがない	・運転免許非保有者や返納者でもバスの利用経験がない町民が多い
・今後の公共交通の運行形態は、約 36%が「あざみ号と事前予約のデマンド型と合わせた運行形態」、約 23%が「あざみ号・スワンバス等を主体に利便性を向上させた運行形態」を希望	・現在運行しているあざみ号やスワンバス等の利用状況、利用者意識も踏まえて、町の実情に合った公共交通を設定する必要がある
【高校生の意識・外出行動】	
・登校時の学校到着時間は 8 時～8 時半頃に集中しており、下校時の学校出発時間は 16 時、18～19 時に集中している	・学校到着時間と学校出発時間にバスの運行ダイヤを重ねてみると、下校時には移動が集中する時間帯に運行空白時間帯が存在する
・登下校時の交通手段は、徒歩や自転車、鉄道が多くなっている	・登下校時のバス利用は一部の生徒に限定されている
・バスを利用していない（利用できない）理由は、「徒歩や自転車等で通学できる距離だから」や「運賃が高いから」が多くなっている	・高校生に選ばれる交通手段としての見直しが必要

現状	問題点
【公共交通に係る関係者の意識】 **（関係団体の意識）** ・諏訪地域広域で連携して、住民の移動利便性が高い交通移動システムの構築が必要 ・高齢者が外出する際に便利な様々なプランの検討が必要 ・町内のイベント時に下諏訪駅から会場までの移動を担うことが可能な臨時バスの検討が必要 ・目的地までどのバスを利用すればたどり着くのか分かりづらい ・予算を抑えて利便性の良い交通機関の運行が必要 **（交通事業者の意識）** ・バス運行に携わる乗務員の確保が困難 ・車両購入の予算確保が難しく、計画的な車両の確保が困難 ・利用が少ない路線では小型車両でも対応可能 ・それぞれのバス路線が相互乗り入れできるような体制づくりが必要 ・利用が少ない土日・祝日は減便や運行ルートを変更したダイヤの設定が必要 ・安全対策が必要なバス停が存在するため対策が必要	・それぞれの関係団体の意識を踏まえた見直しが必要 ・予算を抑えた利便性のよい公共交通が必要 ・それぞれの交通事業者の意識を踏まえた見直しが必要 ・乗務員の確保や予算確保が困難になりつつある

６－４．下諏訪町の公共交通に関する課題の整理

下諏訪町における公共交通の現状や問題点を踏まえて、課題を下記のように整理しました。

移動需要の高い隣接地域や町内での移動手段の確保

■ 岡谷市・諏訪市・茅野市への移動手段の確保

近隣市町村のうち西側に位置する岡谷市や南側に位置する諏訪市、茅野市への移動需要が高い状況となっています。そのため、これらの隣接市への移動手段は今後も確保・維持していく必要があります。



図. 通勤流動の状況（再掲）

資料：令和２年(2020 年)国勢調査

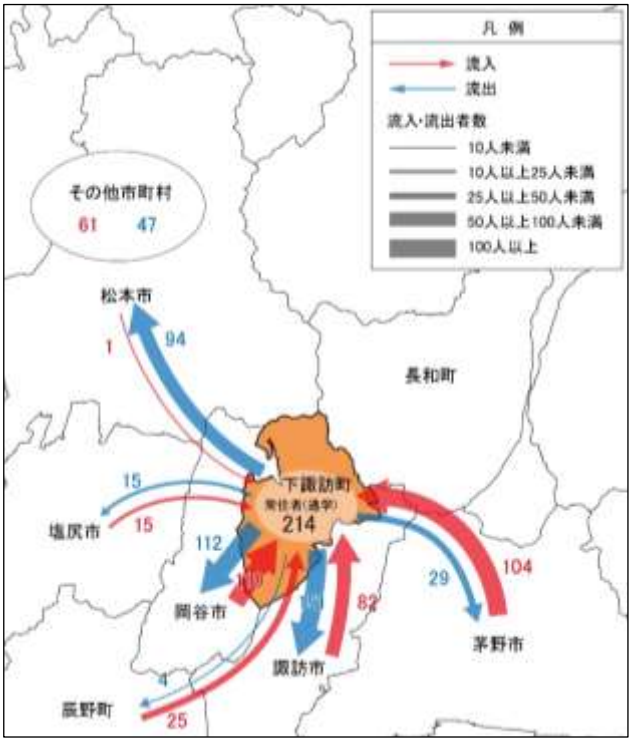


図. 通学流動の状況（再掲）

資料：令和２年(2020 年)国勢調査

■ 市街地での移動手段や市街地から離れた山間部への移動手段の確保

町内の人口分布状況をみると、市街地に多くの人口が分布しているほか、市街地北側の山間部にも人口分布が見られる状況となっています。現在は、あざみ号の「赤砂・東山田線」、「高木・高浜線」、「武居線」が市街地内を運行、山間部まではあざみ号「萩倉・星が丘線」が運行されており、公共交通でのアクセスが可能となっています。

このことから、今後も引き続き市街地での移動手段の確保・維持を図ることや、市街地から山間部までの移動手段も確保・維持していく必要があります。

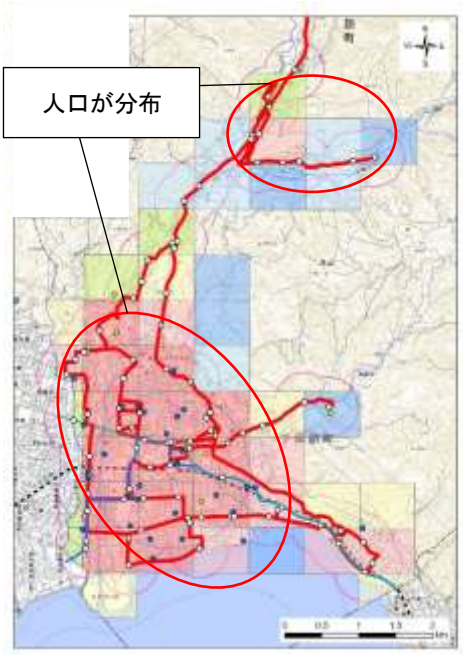


図. 人口分布の状況（再掲）

資料：令和２年(2020 年)国勢調査

公共交通の主たる利用者となる高校生や高齢者の移動手段の確保

■ 高校生の移動実態に合わせた移動手段の確保及び運行形態の確立（武居線）

町内唯一の高校である下諏訪向陽高校は市街地東側の山際に位置し、多くの生徒が利用する下諏訪駅から約 2km 離れており、駅から 100m ほど標高が高い位置にあります。そのため、生徒の中には、あざみ号「武居線」を利用して通学している生徒も多く見られます。

このことから、下諏訪駅から高校までの重要な移動手段となるあざみ号「武居線」について、引き続き路線の確保・維持を行っていく必要があります。



図. 下諏訪駅と下諏訪向陽高校の位置

また、町内の高校生の約 9 割は町外から通学しており、うち約 7 割は隣接する岡谷市や諏訪市、茅野市から通学しています。また、登校時の学校到着時間は 8 時～8 時 40 分に集中しており、下校時の学校出発時間は部活動をしている生徒が 18 時～19 時、部活動をしていない生徒は 16 時頃に集中しています。これらの高校生の通学、下校時間帯をあざみ号「武居線」の運行時刻と照らし合わせてみると、下校時には移動が集中しているにも関わらず運行されていない時間帯が存在しています。

これを踏まえ、高校生の移動実態に合わせた公共交通の見直しを図っていく必要があります。

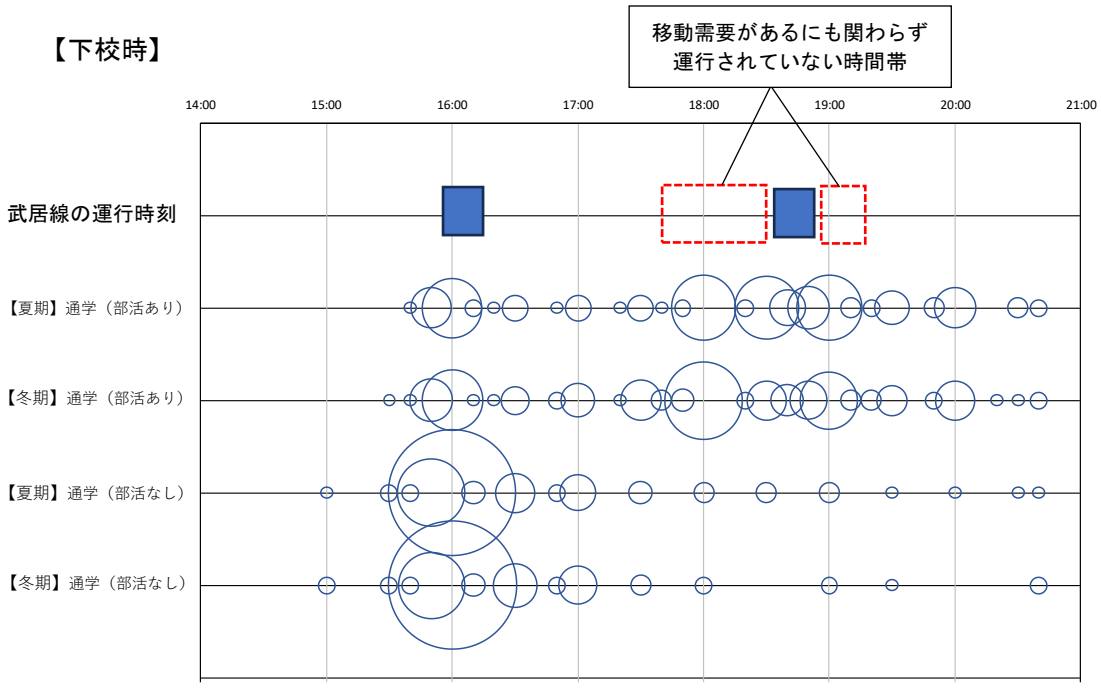


図. 高校生の下校時の学校出発時間と武居線の運行時刻

■ 自らの移動手段を持たない高齢者の移動手段の確保

（萩倉・星が丘線、赤砂・東山田線、高木・高浜線、スワンバス）

町内の公共交通の利用者の多くは、自らの移動手段を持たない高齢者です。今後も少子高齢化の進展に伴い、高齢者の人口が増加し、町内の公共交通利用者のうち高齢者が占める割合も増加していくと推測されます。

そのため、自らの移動手段を持たない高齢者の移動手段となっている路線は、今後も維持・確保を行っていく必要があります。

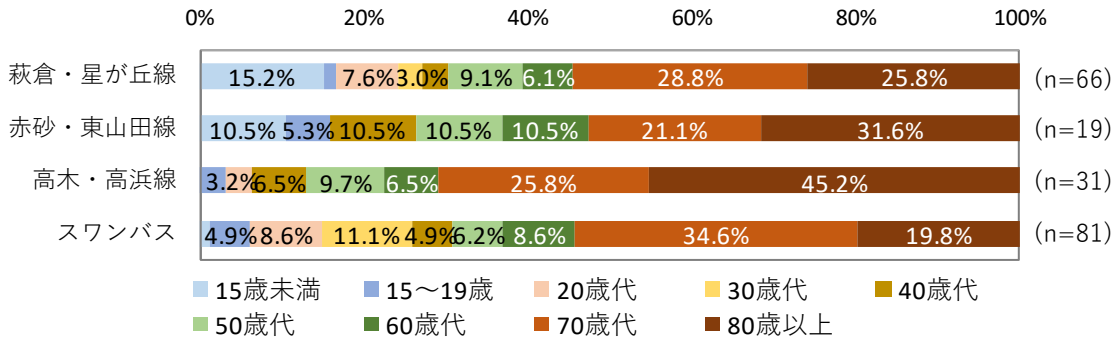


図. あざみ号（武居線を除く）とスワンバスの年齢別利用割合

※令和５年（2023 年）に実施したバス路線利用者調査における集計結果

既存利用者の利便性を向上させる公共交通網の構築

■ 利用者意識を踏まえた運行形態の維持

令和 6 年(2024 年)1 月～2 月にかけて実施したバス路線利用者調査では、今後の公共交通の運行形態として、「現在のままでよい」が最も多く、次いで「あざみ号・スワンバス等を主体に、ダイヤの調整など利便性を向上させた運行形態」が多くなっています。また、公共交通の満足度は 96%と非常に高くなっています。

このことから、現在利用している既存利用者の実情や利用者意識を踏まえて、利便性を損なわないような運行形態を維持していくことが必要です。

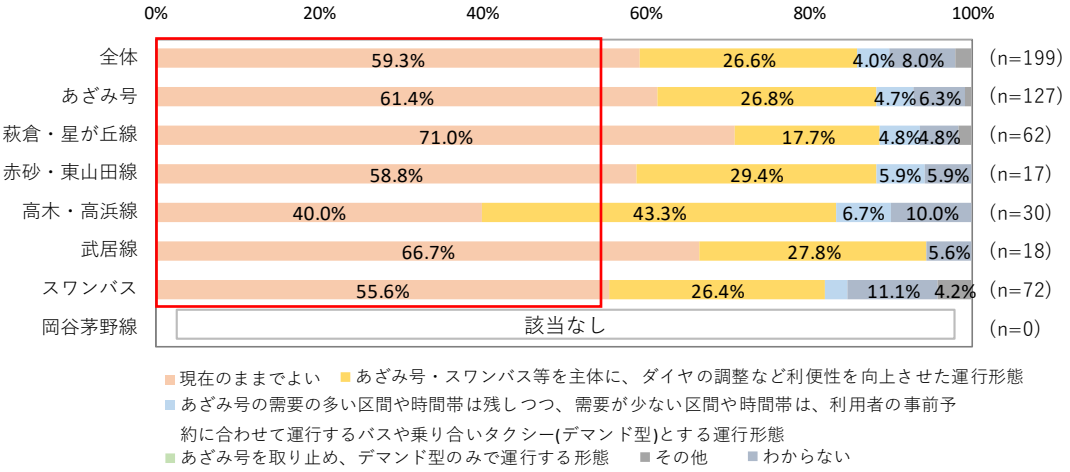


図. 今後の公共交通の運行形態（路線別）（再掲）

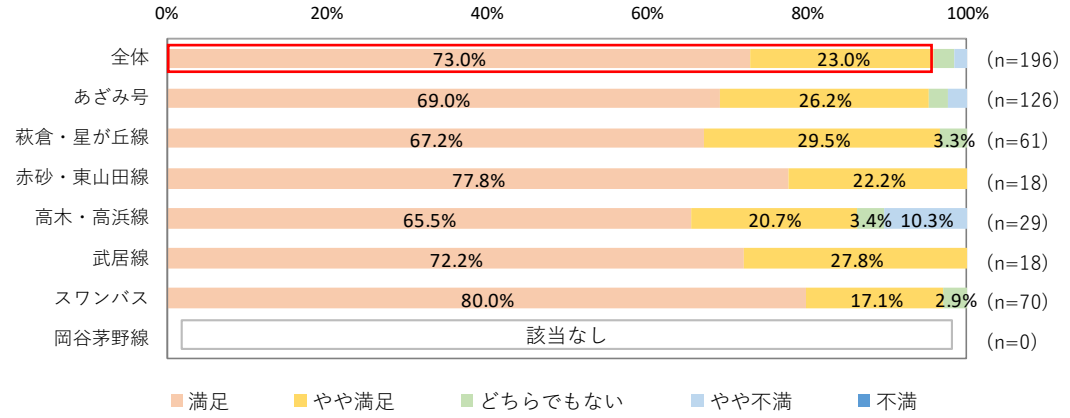


図. 公共交通の満足度（路線別）（再掲）

■ **利用者の利便性向上に向けた運行形態の確立**

町民へのアンケート調査結果によると、バスを利用している理由は、「目的地まで便利に行けるから」や「バスの運賃が安いから」が特に多くなっています。また、高校生へのアンケート調査結果では、バスの改善点として、「増便してほしい」や「運賃を安くしてほしい」が特に多くなっています。

このことから、利用者の意見や要望を踏まえて、利便性向上につながる運行形態を確立することが必要です。

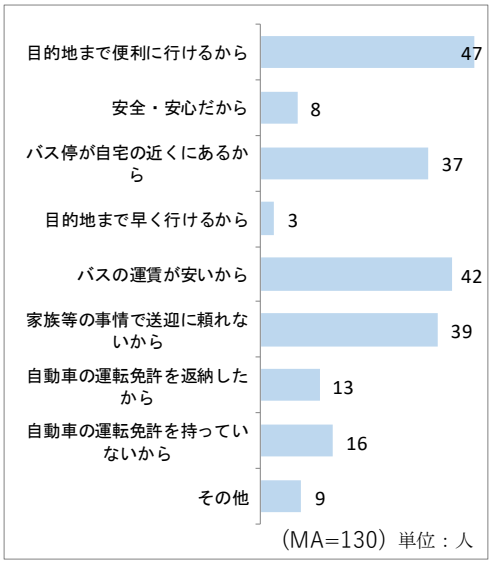


図. バスを利用している理由
（町民アンケート結果）（再掲）

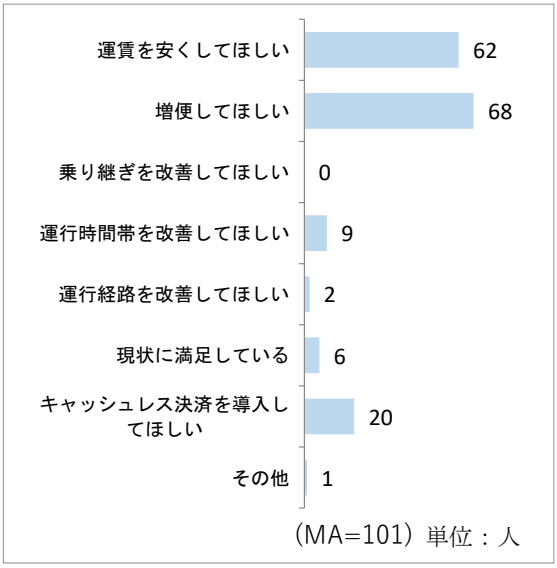


図. バスの改善点
（高校生アンケート結果）（再掲）

将来に渡って持続できる効率的な公共交通サービスの提供

■ **交通事業者の負担軽減につながる効率的な運行形態の確立**

公共交通の運行を担う交通事業者や公共交通に係る関係団体からの主な意見として、「バス運行に携わる乗務員の確保が困難になっている」、「車両購入の予算確保が難しく、計画的な車両の確保が困難になっている」、「諏訪地域広域で連携して、住民の移動利便性が高い交通移動システムの構築が必要」、「予算を抑えて利便性の良い交通機関の運行を考えてほしい」といった意見が挙げられています。

そのため、交通事業者の負担軽減につながる、効率的な運行形態の確立を図っていく必要があります。

■ ゼロカーボン実現に向けた公共交通での対応

本町では、2050 年までに二酸化炭素の排出量実質ゼロを目指すことを目的に、令和 5 年(2023 年)に「下諏訪町ゼロカーボンシティ宣言」を表明しました。これに関連して「下諏訪町地球温暖化対策実行計画(区域施策編)」を策定し、持続可能な社会を実現するために、住民・事業者・町が一体となって地球温暖化対策に取り組み、町全体の温室効果ガス排出量の削減に取り組んでいます。

この計画の中で「公共交通の利用促進に向けた環境整備」として「公共交通のキャッシュレス化による円滑な利用促進」や「公共交通利用促進に向けた情報発信」の施策が示されていますが、これらの施策に加えて、ゼロカーボン実現に向けた公共交通での取り組みを推進していく必要があります。



図. 下諏訪町ゼロカーボンシティロゴマーク

■ 観光における地域活性化

本町には、下諏訪温泉や諏訪湖、諏訪大社下社秋宮・春宮などの観光資源があり、多くの観光客が訪れています。そのため、観光客にとっても使いやすいような公共交通の仕組みを整えるとともに観光における地域活性化に寄与する取り組みが必要です。

■ まちづくりと連動した持続可能な地域公共交通の確保

「下諏訪町都市計画マスタープラン」において位置付けられている公共交通に関する取り組みや「下諏訪町立地適正化計画」における「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づき、まちづくりと連動して、持続可能な地域公共交通の確保に努めます。

利用促進につながる公共交通網の構築

■ 町民の外出行動に合わせた運行形態の見直し

町民の外出行動別の行動時間帯をみると、通勤・通学は朝 6 時～9 時頃と夕方 16 時～20 時頃、買い物は 10 時以降の日中時間帯、通院は朝 8 時～12 時頃の午前中の時間帯に集中していることが分かります。この行動時間帯と町内のバス路線の運行時間帯を照らし合わせてみると、外出が集中する時間帯においてバス路線が運行されていない時間帯も存在しています。また、町民の主な外出先をみると、特に利用が多い施設としては買い物先が「西友下諏訪店」、通院先が「諏訪共立病院」、その他（私用・娯楽・温泉等）では「高浜健康温泉センターゆたん歩°」等となっています。

これを踏まえて、町民の移動実態に合わせて運行形態の見直しを図ることで、現在は公共交通を利用していない町民の利用促進へつなげていきます。

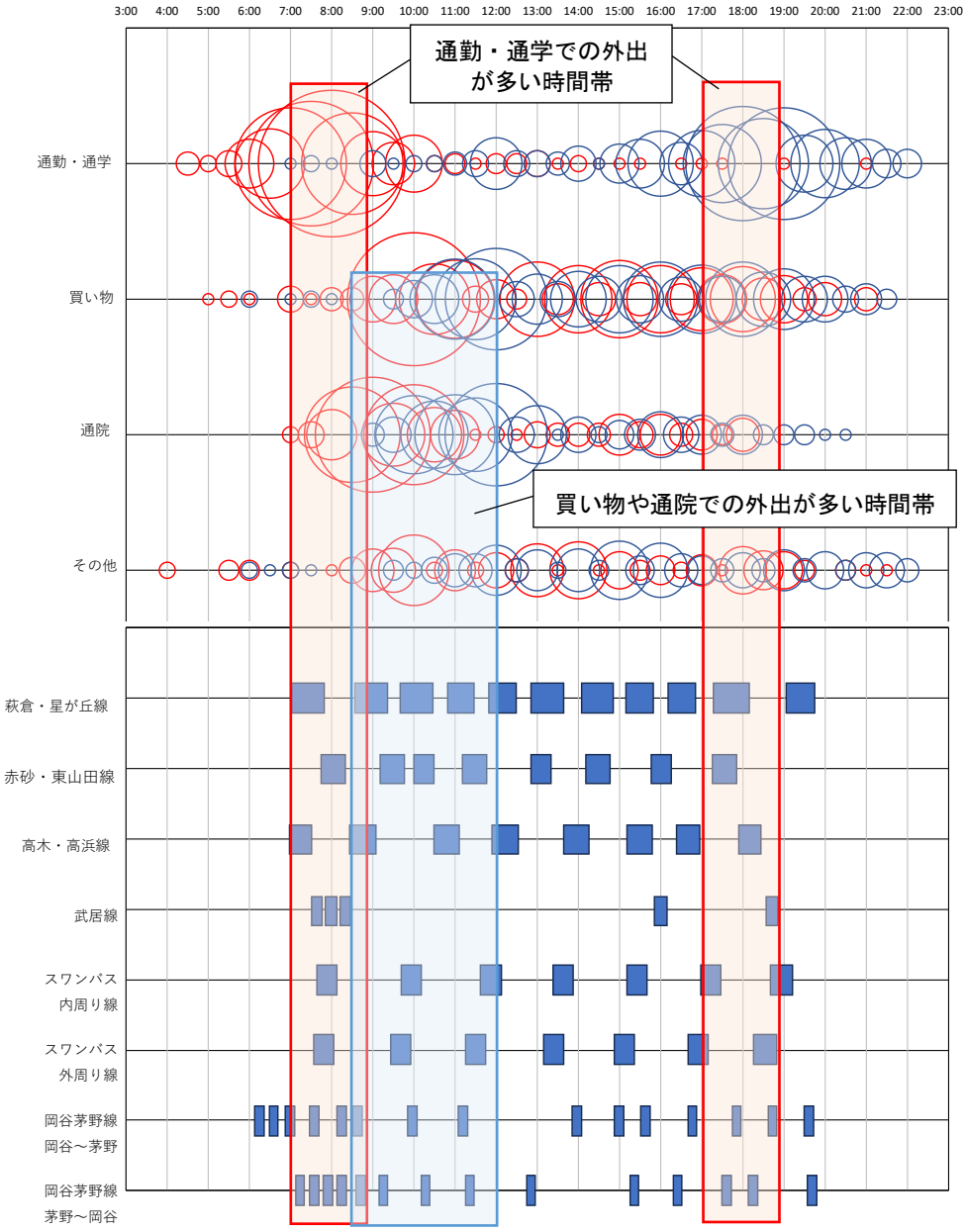


図. 町民の外出行動別の外出・帰宅時間とバス路線の運行時刻（再掲）

■ 運転免許自主返納者を支援し公共交通への利用転換を促すための環境づくり

町民アンケートによると、町民の 8 割以上は、「バスを過去 3 年以内に利用したことはない」と回答しています。また、バスを利用しない理由としては、「他の移動手段(自家用車や送迎)がある」が特に多くなっており、外出の際の交通手段は「自家用車(自ら運転)」の割合が高くなっています。高齢者でも同様の傾向であり、70 歳代で約 8 割、80 歳代でも約 5 割が運転免許を保有しています。

今後は、運転免許自主返納者も増加することが予想されることから、運転免許自主返納者を支援し、公共交通への利用転換を促すための環境づくりを行っていくことが必要です。

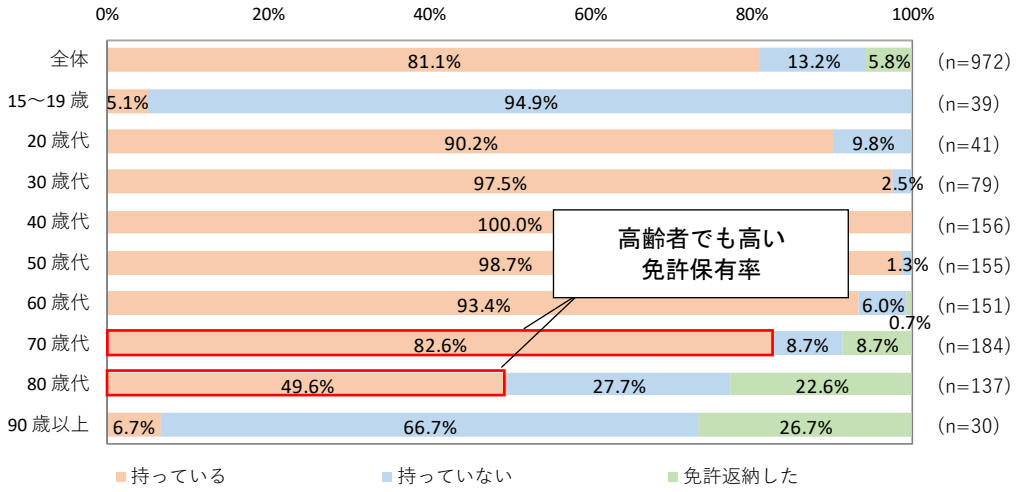


図. 自動車運転免許の有無（年代別）（再掲）

下諏訪町の公共交通の問題点と課題のまとめ

問題点

人口分布

・市街地内や市街地から離れた地区を結ぶ路線バスが運行されているが、利用者が減少している路線がある

通勤・通学流動

・隣接市町村を結ぶ路線バスが運行されているが、令和 6 年(2024 年)10 月より減便され利便性が低下した

施設分布

・下諏訪向陽高校は、当町へのアクセス拠点となる下諏訪駅から約 2km 離れており、駅から高校までは 100m ほどの高低差があり、徒歩や自転車での移動に難がある

自動車保有台数、運転免許保有率

・1世帯あたりの自動車保有台数は県平均よりも高い状況であり、町民の多くが移動手段として自家用車に依存している
・高齢者でも高い運転免許保有率となっている

公共交通のカバー状況

・一部にバス停利用圏域外の区域が存在している

鉄道、路線バスの利用状況

(鉄道、岡谷茅野線、スワンバス)
・利用者数は徐々に回復傾向だが、新型コロナウイルス感染拡大前の水準までには回復していない
(下諏訪町循環バスあざみ号)
・萩倉・星が丘線は、最終便の利用者は少ない
・赤砂・東山田線や高木・高浜線は、あざみ号の路線の中でも便平均利用者数が少なく、午前中から昼の便に利用が集中している
・武居線は、朝の便に比べて夕方便は利用者数が極端に少ない
・土日の利用者数は少ない状況である

町民の意識・外出行動

・外出行動別の外出・帰宅時間とバスの運行ダイヤを重ねてみると、外出・帰宅が集中する時間帯に運行空白時間帯が存在する
・運転免許非保有者や返納者でもバスの利用経験がない町民が多い
・利用者意識を踏まえて、町の実情に合った公共交通体系とする必要がある

高校生の意識・外出行動

・学校到着時間と学校出発時間にバスの運行ダイヤを重ねてみると、下校時には移動が集中する時間帯に運行空白時間帯が存在する
・登下校時のバス利用は一部の生徒に限定されている
・高校生に選ばれる交通手段への見直しが必要

公共交通に係る関係者の意識

(関係団体の意識)
・それぞれの関係団体の意識を踏まえた見直しが必要
(交通事業者の意識)
・それぞれの交通事業者の意識を踏まえた見直しが必要

公共交通の課題

移動需要の高い隣接地域や町内での移動手段の確保

■岡谷市・諏訪市・茅野市への移動手段の確保

■市街地での移動手段や市街地から離れた山間部への移動手段の確保

公共交通の主たる利用者となる高校生や高齢者の移動手段の確保

■高校生の移動実態に合わせた移動手段の確保及び運行形態の確立

■自らの移動手段を持たない高齢者の移動手段の確保

既存利用者の利便性を向上させる公共交通網の構築

■利用者意識を踏まえた運行形態の維持

■利用者の利便性向上に向けた運行形態の確立

将来に渡って持続できる公共交通サービスの提供

■交通事業者の負担軽減につながる効率的な運行形態の確立

■ゼロカーボン実現に向けた対応

■観光における地域活性化

■まちづくりと連動した持続可能な地域公共交通の確保

利用促進につながる公共交通網の構築

■町民の外出行動に合わせた運行形態の見直し

■運転免許自主返納者を支援し公共交通への利用転換を促すための環境づくり

７．公共交通の基本方針と目標

７－１．下諏訪町の公共交通の将来像

本町では、上位計画である「第７次下諏訪町総合計画後期基本計画、第２期下諏訪町未来を創る総合戦略（令和３年度（2021 年度）～令和７年度（2025 年度））」において、「小さくてもきらりと光る美しいまち」をめざして、各種施策に取り組んできました。本計画では、これを受けて下諏訪町の公共交通の将来像を、「「小さくても住みよいまち下諏訪」を実現するために”みんなで創る”地域公共交通」と定めます。この将来像の実現を図ることで、将来に渡って持続できる効率的な公共交通サービスを提供し、地域社会に暮らす人々が誇りと満足感を抱けるまちづくりにつなげます。

下諏訪町の公共交通の将来像

「小さくても住みよいまち下諏訪」を実現するために
”みんなで創る”地域公共交通

７－２．本町が目指す公共交通の体系

隣接する市町村への移動や町内の市街地、山間部等への移動を考慮し、本町が目指す公共交通の体系を以下のように設定します。

表　交通軸と役割

交通軸	該当する路線	交通軸の役割
広域交通軸	JR 中央本線	・首都圏や松本・塩尻方面への広域的な移動を担う ・隣接する岡谷市や諏訪市等への移動を担う
地域交通軸	路線バス岡谷茅野線 スワンバス	・隣接する岡谷市や諏訪市等への移動を担う
町内基幹軸	武居線	・下諏訪駅から下諏訪向陽高校までの生徒の通学に寄与する
	萩倉・星が丘線	・市街地から山間部への移動に寄与する ・市街地の北部（JR 下諏訪駅の北側）の移動に寄与する
町内フィーダー軸	赤砂・東山田線 （令和８年 10 月廃止） まちなか線 （令和８年 10 月新設） 高木・高浜線 萩倉・星が丘線 （町屋敷以遠）	・市街地の南西部（JR　下諏訪駅の西側及び南側）の移動に寄与する。 ・市街地の主要施設（買い物、観光、公共）への移動に寄与する ・市街地の南東部（JR 下諏訪駅の東側及び南側）の移動に寄与する ・町屋敷より先の区間（樋橋方面、所沢方面）までの移動を担う



図. 本町が目指す公共交通体系

7－3．基本方針と計画の目標

基本方針１　町民や利用者のニーズに合致した”使い続けられる”公共交通

本町は、市街地内や北部の山間部において人口分布が見られます。特に、隣接する岡谷市や諏訪市、茅野市への移動需要が多いことから、これらの地域を結ぶ路線の維持・確保を重要な課題と位置づけ、より利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指します。

また、本町の公共交通を日常的に利用しているのは、自家用車などの移動手段を持たない高校生や高齢者が中心です。そのため、公共交通の利用ターゲットである高校生や高齢者のニーズを的確に把握し、今後も公共交通を使い続けてもらうための取り組みを行っていきます。

これらに関連して、以下の目標を定めます。

目標１　隣接する岡谷市、諏訪市、茅野市など広域的な移動手段を維持･確保する
目標２　市街地内での移動や山間部の移動手段を維持･確保する
目標３　高校生や高齢者の移動手段としての充実を図る

基本方針２　持続可能で”分かりやすく使いやすい”公共交通

公共交通の運行を担う交通事業者においては、バス運行に携わる乗務員の確保が年々困難となってきており、また、車両の維持・管理に係る予算の確保も厳しい状況にあります。このことから、交通事業者の負担軽減を図るとともに、デジタル技術も活用した新たな取り組みを導入し、運行の効率化や利便性の向上を図ります。

また、ゼロカーボン社会の実現に向けて、環境に配慮した公共交通への転換を推進し、町民が安心して利用できる持続可能な交通体系の確立を目指します。同時に、町内で運行している公共交通に関する情報を広く周知することで公共交通の利用促進を図り、誰もが分かりやすく使いやすい公共交通の実現と環境への貢献を両立させます。

これらに関連して、以下の目標を定めます。

目標４　デジタル技術を活用した運行の効率化や利便性の向上を図る
目標５　ゼロカーボン実現に向けた公共交通の取り組みを推進する
目標６　すべての人に分かりやすい公共交通の情報提供を行う

基本方針３　新規利用者獲得へ”誰もが使いたくなる”公共交通

本町では、町民の多くが自動運転免許証を保有しており、公共交通の利用ターゲットとなる高齢者においても運転免許保有率が高い状況にあることから、町民の移動手段は自家用車に大きく依存している傾向が見られます。また、町民の８割以上は過去３年以内にバスを利用したことがなく、多くの町民が公共交通の利用経験がない状況です。

しかし、近年、高齢運転者による交通事故が全国的に問題となっており、本町においても安全で安心な移動手段の確保が課題となっています。今後は自家用車に頼らなくても移動可能な環境づくりを進めるとともに、町民が公共交通について知る機会や実際に利用する機会を積極的に創出することで、新たな利用者の獲得と公共交通利用に対する意識の醸成を図る取り組みを推進します。

これらに関連して、以下の目標を定めます。

目標７　新たな利用者の獲得に向けて公共交通の周知･啓発を図る
目標８　住民自らが公共交通に乗って残すための意識醸成を図る

8. 基本方針や目標達成のために実施する施策

8－1. 施策の体系

前項で整理した3つの基本方針と8つの目標を実現するために実施する施策を以下のように整理しました。また、施策と関連する基本方針の関係性について、次頁に整理しました。



図. 基本方針と目標を実現するために実施する施策・事業

表　施策と関連する基本方針

施策名	基本方針 1	基本方針 2	基本方針 3	実施主体
施策１　広域的な移動を担う公共交通の維持・確保				
事業①　地域公共交通結節点の構築	●	●	●	県、関係市、町、交通事業者
施策２　あざみ号の利便性向上に向けた改善				
事業①　既存路線・運行形態の見直し	●	●	●	町、交通事業者
事業②　AI デマンド交通の導入検証	●	●	●	町、交通事業者
事業③　バスの待合環境の向上	●	●	●	町、交通事業者
施策３　デジタル技術の活用による利便性の向上				
事業①　キャッシュレス決済の導入検討	●	●	●	町、交通事業者
事業②　MaaS の活用に向けた研究		●		町、交通事業者
事業③　自動運転技術の活用に向けた研究		●		町、交通事業者
施策４　交通事業者の運行補助に向けた取り組み				
事業①　乗務員の人員確保支援		●		町、交通事業者
施策５　ゼロカーボン実現に向けた取り組み				
事業①　環境負荷低減バスの導入検討		●		町、交通事業者
事業②　レンタサイクルとの連携強化		●	●	町、関係団体
施策６　公共交通の利用促進に向けた情報提供				
事業①　住民や観光客等に向けた公共交通利用案内の充実	●	●	●	町
施策７　新たな利用者の確保に向けた取り組み				
事業①　福祉タクシー等利用料金助成の継続	●		●	町、交通事業者
事業②　バスの無料乗車体験会や乗り方教室の実施			●	町、交通事業者、関係団体
事業③　イベントの開催時における公共交通での支援			●	町

８－２．基本方針や目標達成のために実施する施策

８－２－１．施策１　広域的な移動を担う公共交通の維持・確保

（１）事業①　地域公共交通結節点の構築

実施主体：県、関係市、町、交通事業者

地域内外を結ぶ広域的な公共交通の利便性を高めるため、下諏訪駅を中心に鉄道、バス、自転車、徒歩など異なる交通手段を効率的かつ円滑に連携させる地域公共交通結節点を構築し、ハブ機能の強化を目指します。また、高齢者や観光客など、多様な利用者のニーズに応えるバリアフリー化や、地域の観光資源と連携した交通環境の整備を検討します。

なお、隣接市へのアクセス手段として機能しているスワンバスについては、今後も国庫補助金を活用しながら安定的な運行の維持・確保に取り組んでいきます。



図. 諏訪湖周スワンバス

８－２－２．施策２　あざみ号の利便性向上に向けた改善

（１）事業①　既存路線・運行形態の見直し

実施主体：町、交通事業者

現在の「あざみ号」は、武居線において朝の通学時間帯を中心に学生の利用が多い状況となっています。一方で、各路線において特に夕方から夜間の時間帯に利用者が非常に少ないという現状や、移動需要があるにも関わらず運行がされていない時間帯が存在するという課題が浮き彫りになっています。また、各種アンケート調査の結果からも、町民や利用者からさまざまな要望が寄せられています。

今後は、実際の利用状況や町民・利用者の声をしっかりと踏まえながら、地域住民の利用実態に即した運行形態への見直しを進めていくとともに、国や県の補助金を効果的に活用することで、安定的かつ持続可能な運行の確保に努めてまいります。

（２）事業②　AI デマンド交通の導入検証

実施主体：町、交通事業者

「あざみ号」の利用が少ない日中の時間帯を中心に、定時定路線にこだわらない新たな交通形態として「AI デマンド交通」の導入可能性を検証し、住民の利便性向上と効率的な交通サービスの実現を研究します。

「デマンド交通」とは、利用者が事前に予約することで、必要な時に必要な場所へ運行される交通手段を指します。その形態は多岐にわたり、決められた時間やルートを運行する方式のほか、利用者の自宅から目的地まで直接運行するドアツードア型など、さまざまな形態があります。本町では、地域特性や住民ニーズを踏まえ、最適な形態を慎重に検討していきます。また、検証に際しては、国庫補助金の活用を含めた財政支援の可能性を視野に入れ、持続可能な運行体制の構築を図ります。



図. AI による最適なルート選択

資料：国土交通省ホームページ



図. 茅野市で導入されている
AI オンデマンド交通のらざあ

（３）事業③　バスの待合環境の向上

実施主体：町、交通事業者

公共交通の各路線の結節点となるバス停等において、利用者が安心して公共交通を利用できるよう、利用者にとって良好なバス待ち環境の確保に努めます。バス停の標識や掲示物（時刻表・路線図等）について、経年劣化や雨風による汚損・破損の影響を考慮し、定期的な点検及び修繕・更新を実施します。



図. 下諏訪駅バス待合所



図. あざみ号のバス停標識

8-2-3. 施策３　デジタル技術の活用による利便性の向上

（１）事業①　キャッシュレス決済の導入検討

実施主体：町、交通事業者

あざみ号等の利用において、利用者が現金を使用せず、交通系 IC カードやスマートフォンなどを活用して運賃を支払う「キャッシュレス決済」の導入について、他市町村における導入事例を参考にしながら、国や県の動向を注視しつつ検討を進めます。



図. スワンバスで実施している
キャッシュレス決済サービス





図. 松本市で導入されている
QR コード決済の様子

資料：松本市ホームページ





図. 長野地域で導入されている地域連携 IC カード「KURURU」

資料：KURURU 公式サイト

（２）事業②　MaaS の活用に向けた研究

実施主体:町、交通事業者

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、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「MaaS」の導入について研究します。



図. MaaS のイメージ

資料：国土交通省ホームページ
「日本版 MaaS の推進」

（３）事業③　自動運転技術の活用に向けた研究

実施主体:町、交通事業者

運行業務の省力化に対応するため、公共交通への自動運転技術の導入事例に関する情報収集を行い、当町における導入の可能性を研究します。



図. 伊那市の自動運転サービス車両

資料：国土交通省中部地方整備局
自動運転サービスホームページ

8－2－4．施策４　交通事業者の運行補助に向けた取り組み

（１）事業①　乗務員の人材確保支援（求職者への PR）

実施主体：町、交通事業者

公共交通の運行を担う運転手の不足が深刻化している状況を踏まえ、バスの時刻表やホームページ、広報誌など、行政が活用可能な媒体を通じて新たな乗務員の確保に向けた募集活動や PR に協力します。交通事業者と連携し、人材確保に向けた支援を推進するとともに、地域の公共交通を安定的に維持する体制の強化に努めます。

また、移住・定住を対象とした施策と連携し、移住相談会や関連イベントにおいて、公共交通事業への就職を選択肢として提案するなど、地域での雇用創出と生活定着の支援を一体的に進めるとともに、持続可能な公共交通の実現を図ります。



図．乗務員確保のための PR 事例

資料：アルピコ交通株式会社

8－2－5．施策５　ゼロカーボン実現に向けた取り組み

（１）事業①　環境負荷低減バスの導入検討

実施主体：町、交通事業者

ゼロカーボンの実現を目指し、公共交通機関の二酸化炭素排出量削減に向けた取り組みとして、他の自治体による先進的な導入事例等を研究し、バスやタクシーの車両においてハイブリッド車両や EV 車両の導入を検討します。



図．塩尻市の EV バス車両

資料：塩尻市ホームページ

（２）事業②　レンタサイクルとの連携強化

実施主体：町、関係団体

公共交通の端末交通として身近で手軽な乗り物である自転車の利用を促進し、あざみ号等との連携を強化することにより、地域における新たな移動・回遊性を高め、魅力的な環境の創出に努めます。



図. 町内のレンタサイクル貸出場所
（しもすわ今昔館おいでや）
資料：下諏訪町ホームページ



図. しもすわレンタサイクル
（下諏訪駅店）
資料：ジェイアールバステック株式会社

８−２−６. 施策６　公共交通の利用促進に向けた情報提供

（１）事業①　住民や観光客等に向けた公共交通利用案内の充実

実施主体：町

誰もが見やすく、わかりやすいユニバーサルデザインを取り入れた時刻表や路線図を作成し、住民、観光客、移住者など幅広い層に対応した公共交通利用案内を整備します。また、オープンデータを活用したバスロケーションシステムの導入や、町の行政情報アプリ「しもすわインフォ」を活用したリアルタイムの情報提供により、公共交通の利便性向上と利用促進を図ります。

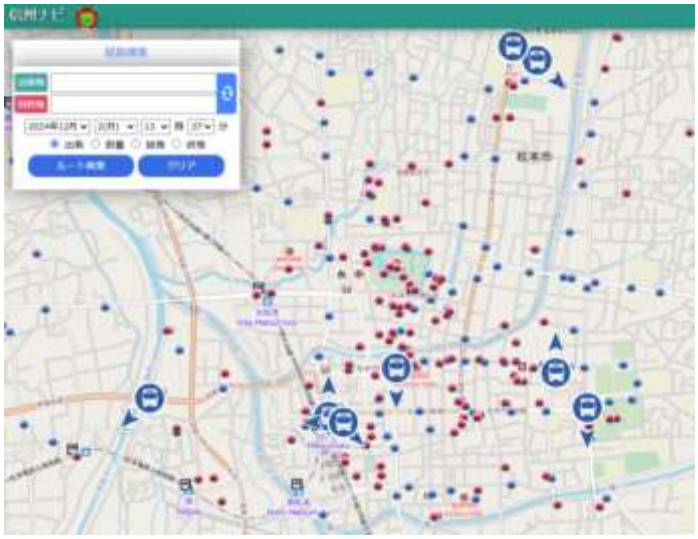


図. 信州ナビにおけるバスロケーションシステムの表示
資料：信州ナビ



図. しもすわインフォ
資料：下諏訪町ホームページ

8－2－7. 施策７　新たな利用者の確保に向けた取り組み

（１）事業①　福祉タクシー等利用料金助成の継続

実施主体：町、交通事業者

在宅の高齢者や障がい者等の外出促進や社会参加を促すとともに、運転免許証自主返納者を支援し公共交通への利用転換を促進するため、諏訪地区管内に営業所のあるタクシーやあざみ号等を利用する際、その料金の一部を助成する取組を継続して実施します。



図. 福祉タクシー利用助成券と利用者証

（２）事業②　バスの無料乗車体験会や乗り方教室の実施

実施主体：町、交通事業者、関係団体

これまでバスを利用したことがない住民や、高齢になってもなかなか自家用車を手放せない方を対象に、公共交通の良さを体感してもらい、公共交通に対する理解度の向上を図るため、イベント開催時などに合わせ、定期的な無料乗車体験会を実施します。また、町内の保育園や学校と連携し、園児・児童・生徒を対象とした「バスの乗り方教室」を開催することで、幼少期から公共交通に親しむ機会を創出し、誰もが利用しやすい環境づくりと意識の醸成を図ります。



図. 三角八丁イベント時のあざみ号バス車両の展示

（３）事業③　イベントの開催時における公共交通での支援

実施主体：町

町内のイベントや地域づくりを行う各種団体と連携し、臨時便の運行を検討します。

９. 数値指標の設定

基本方針や目標の達成状況を評価するために、数値指標を設定します。数値指標の内容及び算出方法は以下のとおりとします。

表　数値指標の内容

数値指標	関連する基本方針	現況値 目標値	現況値の根拠	目標値設定の考え方	データの取得方法
指標1 あざみ号の利用者数	基本方針1･2･3	42,806人/年度 （令和５年度（2023年度）） 45,000人/年度 （令和11年度（2029年度））	令和５年度（2023年度）のあざみ号の利用者数	新型コロナウイルス感染拡大前の平成30年度（2018年度）と同水準まで回復させ、かつ事業実施による効果も鑑みて若干の増加を見込む	運行事業者からの路線別乗降データにより把握
指標2 あざみ号の収支率	基本方針2	12.7% （令和５年度（2023年度）） 14.0% （令和11年度（2029年度））	令和５年度（2023年度）のあざみ号の収支率	・運賃収入は指標1の目標利用者数から推計 ・運行経費は運賃収入と町運行補助額の合計（町運行補助額は令和５年度（2023年））を維持する	町の公共交通に係る運行経費データにより把握
指標3 あざみ号の町民一人あたりの公的資金投入額	基本方針2	2,198円/年･人 （令和５年度（2023年度）） 2,500円/年･人 （令和11年度（2029年度））	令和５年度（2023年度）のあざみ号の町民一人あたりの公的資金投入額	・公的資金投入額は現況値程度を維持する ・将来における人口減少を加味し、町民一人あたりの金額を算出した	町の公共交通に係る運行経費データにより把握

１０.事業スケジュール

各事業のスケジュールを下記の通り設定します。

表　事業スケジュール

施策名	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度
施策１　広域的な移動を担う公共交通の維持・確保					
事業①　地域公共交通結節点の構築	継続的な実施				
施策２　あざみ号の利便性向上に向けた改善					
事業①　既存路線・運行形態の見直し	サービス内容の検討、関係事業者等との調整		段階的に導入		
事業②　AI デマンド交通の導入検証	サービス内容の検討、関係事業者等との調整		実証実験・段階的な導入検討		
事業③　バスの待合環境の向上	継続的な実施				
施策３　デジタル技術の活用による利便性の向上					
事業①　キャッシュレス決済の導入検討	サービス内容の検討、関係事業者等との調整		段階的に導入		
事業②　MaaS の活用に向けた研究	サービス内容の検討、関係事業者等との調整		段階的に導入		
事業③　自動運転技術の活用に向けた研究	導入事例の研究、関係事業者等との調整				
施策４　交通事業者の運行補助に向けた取り組み					
事業①　乗務員の人員確保支援	継続的な実施				
施策５　ゼロカーボン実現に向けた取り組み					
事業①　環境負荷低減バスの導入検討	導入事例の研究、関係事業者等との調整				
事業②　レンタサイクルとの連携強化	サービス内容の検討、関係事業者等との調整		段階的に導入		
施策６　公共交通の利用促進に向けた情報提供					
事業①　住民や観光客等に向けた公共交通利用案内の充実	継続的な情報提供				
施策７　新たな利用者の確保に向けた取り組み					
事業①　福祉タクシー等利用料金助成の継続	継続的な実施				
事業②　バスの無料乗車体験会や乗り方教室の実施	適宜開催				
事業③　イベントの開催時における公共交通での支援	適宜開催				

１１.国庫補助金の活用

本町を運行する「岡谷茅野線」や「スワンバス」、町内循環バス「あざみ号」などのバス路線は、住民の買い物や通院など日常生活において必要不可欠な移動手段であり、今後も維持していく方針です。

しかし、自治体による利用促進事業や運行事業者の運営努力のみでは各路線の維持が難しいため、国庫補助金を活用することで安定的な運行の確保と路線維持の継続を目指していきます。

表　国庫補助金を活用する路線及び活用を検討する路線

交通軸	該当する路線 【】内は実施主体	交通軸の役割	活用する補助金の種類
国庫補助金を活用する路線			
地域交通軸	岡谷茅野線 【交通事業者】	・隣接する岡谷市や諏訪市等への移動を担う	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
	スワンバス 【下諏訪町、岡谷市、諏訪市】 （運行は交通事業者）	・隣接する岡谷市や諏訪市等への移動を担う	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
国庫補助金の活用を検討する路線			
町内基幹軸	あざみ号武居線 【下諏訪町】 （運行は交通事業者）	・下諏訪駅から下諏訪向陽高校までの生徒の通学に寄与する	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
	あざみ号萩倉・星が丘線 【下諏訪町】 （運行は交通事業者）	・市街地から山間部への移動に寄与する ・市街地の北部（JR下諏訪駅の北側）の移動に寄与する	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
町内フィーダー軸	あざみ号まちなか線 【下諏訪町】 （運行は交通事業者）	・市街地の主要施設（買い物、観光、公共）への移動に寄与する	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
	あざみ号高木・高浜線 【下諏訪町】 （運行は交通事業者）	・市街地の南東部（JR下諏訪駅の東側及び南側）の移動に寄与する	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
	あざみ号萩倉・星が丘線 （町屋敷以遠） 【下諏訪町】 （運行は交通事業者）	・町屋敷より先の区間（樋橋方面、所沢方面）までの移動を担う	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

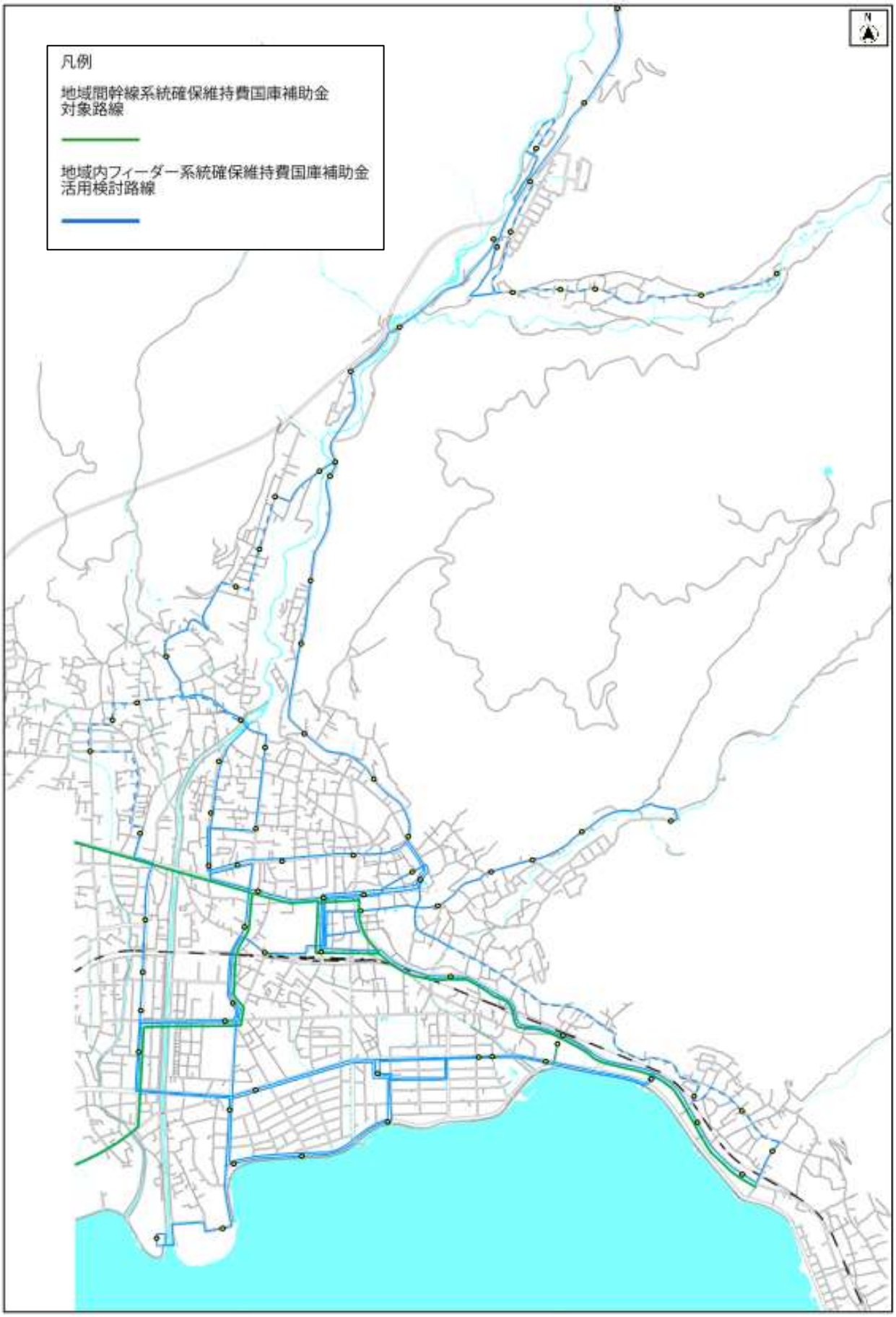


図. 国庫補助金の活用及び活用を検討する路線

１２. 計画の推進体制と評価

１２－１. 計画の推進体制

本計画の実行にあたっては、公共交通に係る関係団体や交通事業者、行政等で構成される「下諏訪町地域公共交通協議会」が中心となり、計画の評価・検証・改善を行います。

また、町民や公共交通に係る福祉・観光・交通政策等の関係団体、行政等が密接に連携しながら、互いに協力し取り組んでいきます。

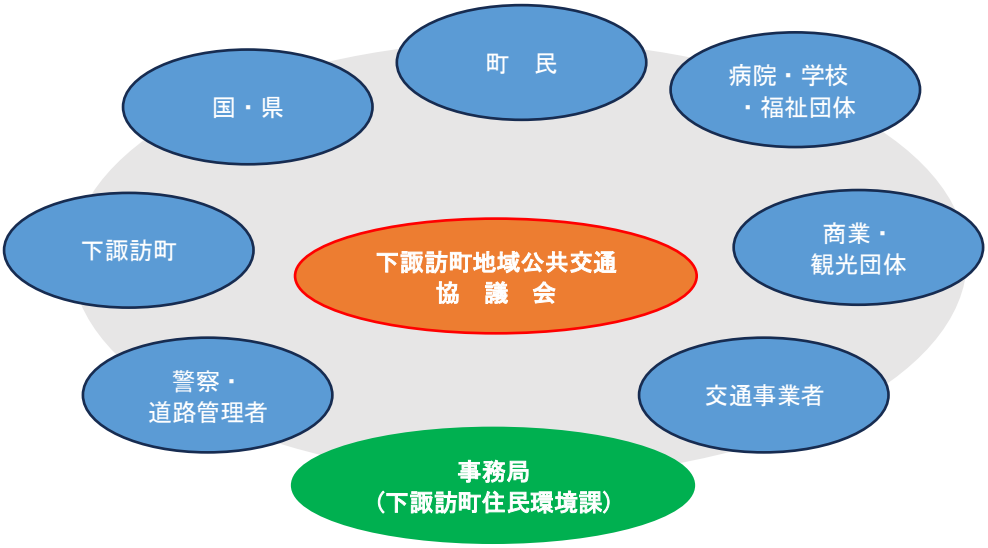


図. 計画の推進体制

１２－２. 計画の評価方法

本計画は、以下のスケジュールにより、各年度の評価を行います。評価にあたり、ＰＤＣＡサイクルによる継続的な評価を実施します。また、毎年６月頃の年度はじめに開催される「下諏訪町地域公共交通協議会」において、施策の実施状況や目標値の達成状況の評価・検証を行い、必要に応じて、施策や目標値等の改善・見直しを行います。

表　ＰＤＣＡサイクルによる計画推進の年間スケジュール

年度	事業年度												次年度											
	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）			前年度事業				次年度予算要求			当該年度事業														
			●	確保維持改善事業補助申請											●	確保維持改善事業補助申請								
事業準備（DO）			前年度事業の実施																					
				準備						当該年度事業の実施							準備			次年度事業の実施				
検証・評価（CHECK）										●	確保維持改善事業 事業評価											●	確保維持改善事業 事業評価	
事業の見直し・検討（ACTION）																								
協議会			●	報告・協議						●	報告・協議				●	報告・協議						●	報告・協議	

※矢印の色は、１事業のＰＤＣＡサイクルの流れを示している

下諏訪町地域公共交通計画

令和 7 年 3 月
発行／下諏訪町　編集／下諏訪町地域公共交通協議会
〒393-8501　長野県諏訪郡下諏訪町 4613 番地 8
TEL　0266-27-1111　FAX　0266-28-9936

