「下諏訪町 地域公共交通計画」(案) に対する
パブリックコメント結果概要について

1. 実施期間 令和7年1月7日(火)～令和7年2月5日(水)
2. 実施方法
 - ①住民周知 町ホームページ、クローズアップしもすわ1月号に掲載
メール配信サービス、防災・行政情報配信サービス
 - ②資料の提供 下諏訪町ホームページに掲載、住民環境課窓口で提供
 - ③募集方法 住民環境課生活相談窓口へ持参、郵送、電子メール、FAX
3. 募集結果 意見・要望提出者5名、提出件数18件

No	頁	いただいたご意見などの要旨	町の考え方
1	14	「MaaS」の記載がありますが、かっこ書きで「サービスとしての交通」とあるだけです。69P以降の「基本方針や目標達成のために実施する施策」以降にも、何回か登場する語句ですが、まだあまり馴染みのない語句かと思しますので、この言葉が最初に出てくるこのページで、解説を加えた方が良くのではないかと思います。現段階で、町として考えられる具体的な内容にも触れていただければ、尚ありがたいと思います。	「MaaS (Mobility as a Service)」について、一般にはまだ馴染みのない言葉であることを考慮し、最初に登場する箇所で、より分かりやすい解説を加えるよう修正します。 町としての具体的な取り組みについては、現段階では検討を進めている段階であるため、今後の議論を踏まえつつ、方向性が明確になった際には、適宜情報をお示しできるよう努めてまいります。
2	71	向陽高校生も利用のしやすいように、利便性の向上をお願いします。 定期券(ICカード型も含め)などもあると利用しやすいとの意見もあります。	下諏訪向陽高校の生徒の皆さんがより利用しやすくなるよう、公共交通の利便性向上について引き続き検討を進めてまいります。特に、通学での利用を考慮し、運行頻度や経路の見直し、バス停の配置など、より利便性の高い交通環境を整えることが重要であると認識しております。 また、定期券の導入やICカード型の決済についてのご意見につきましても、利便性向上の観点から重要な要素と考えています。いわゆるキャッシュレス決済の導入により、現金を用意する手間が省け、スムーズな乗車が可能となるほか、割引制度を活用することで経済的負担の軽減にもつながる可能性があります。県内ではQRコード型の決済方法である「Ticket QR」を導入している自治体もありますので、今後の検討において活用事例などを参考にしながら利便性の向上に努めてまいります。

3	—	大和境まで行き、乗り降りができる様に。高木橋工事で大和廻りになっているから、すぐにもして欲しい。	今後のダイヤ改正に向けて、参考にさせていただきます。
4	—	町での催し物は時間が文化センターで1時半が多いため、その時間に欲しい。	今後のダイヤ改正に向けて、参考にさせていただきます。
5	72	茅野市ののらざあの事例からもメリット・デメリット様々当事者の意見を聞きます。AI オンデマンドバスも、のらざあ、諏訪市ではちょいそこ、下諏訪ではどのような媒体が最も適しているのかぜひ検証楽しみにしています。下諏訪町の関係人口の方で、トヨタコニックプロ（株）の方もいらっしゃり、福島県塙町の事例も伺いました。	茅野市の「のらざあ」や諏訪市の「チョイソコ」など、近隣地域で導入されているAI オンデマンドバスの事例については、それぞれのメリット・デメリットを含め、当事者のご意見を伺いながら、下諏訪町にとって最適な公共交通のあり方を検証していくことが重要だと考えています。特に、どのような媒体や運行形態が町の実情に最も適しているのか、実際の利用状況や利便性を踏まえながら慎重に検討を進めてまいります。 また、関係人口の方々からのご意見も貴重な情報として活用させていただきます。特に、トヨタコニックプロ（株）の方から伺った福島県塙町の事例についても、地方における交通の課題解決の参考となると考えています。今後、これらの事例を踏まえながら、地域に適した持続可能な公共交通のあり方を模索し、利便性の向上に向けた具体的な方策を検討してまいります。
6	72	乗り合いタクシー、デマンド交通の導入を。	乗り合いタクシーやデマンド交通は、多様な公共交通モードにおける有効な移動手段の一つと認識しております。近隣自治体の事例も参考にしながら、当町における導入の可能性については引き続き検討を進めてまいります。 しかしながら、デマンド交通の運営には、運行コストや予約システムの整備、持続可能な利用率の確保といった課題もございます。そのため、現行の公共交通とのバランスを考慮しながら、町の実情に合った形での運用が可能かどうかを慎重に検証してまいります。
7	73	国内外からの観光客の交通利便性向上にも、日常生活でもICカードやスマホ決済、1日乗車券などがあると利用しやすいです。ぜひ導入検討楽しみにしています。	ICカードやスマホ決済などの導入については、観光客の皆さまにとっての利便性向上だけでなく、町民の皆さまの日常利用促進にもつながる重要な要素と認識しております。現在、スワンバスにて「スマホ乗車券」を導入しておりますが、引き続き他の自治体での事例や運用コスト、地元の交通事業者との調整などを踏まえ

			ながら、あざみ号のキャッシュレス化についても検討を進めてまいります。
8	74	近隣では、塩尻市や伊那市が実証実験されているかと思いますが、昨年別件で視察に訪れた岐阜市でも、自動運転バス GIFU HEART BUS の運行から 1 周年で多くの人々が利用していると現物を見させていただきました。今後の人口減少社会による乗務員不足の一助になりますように楽しみにしています。岐阜市事例も参考まで。	<p>自動運転技術を活用した公共交通の実証実験について、国内の先進事例をご紹介いただき、感謝申し上げます。塩尻市や伊那市に加え、岐阜市の「GIFU HEART BUS」についても、運行実績や利用状況を参考にさせていただきます。</p> <p>当町においても、人口減少や乗務員不足といった全国的な課題を踏まえ、持続可能な公共交通のあり方について検討を進めております。自動運転技術の導入は、これらの課題解決の一助となる可能性があるため、他自治体の先行事例を研究しながら、将来的な導入の可能性についても慎重に検討してまいります。</p>
9	75	長野県内の自治体では、地域バスの乗務員に総務省の集落支援員制度を活用しているところもいくつかありました。下諏訪でもあざみ号は山側の集落支援の意味合いも強いので、地元民も移住者もなることのできる集落支援員制度の活用もありなのではないかと思っています。移住定住施策との連携楽しみにしています。	<p>長野県内では、地域バスの乗務員確保の一環として総務省の集落支援員制度を活用している自治体があるとのことで、大変参考になるご意見です。当町においても、町循環バス「あざみ号」は山側地域の移動支援を担っており、地域住民の移動手段の確保だけでなく、地域の維持や活性化にも寄与する重要な役割を担っています。そのため、地域に根差した支援を行う集落支援員制度の活用についても、地域交通施策の一環として検討する価値があると考えます。</p> <p>また、ご指摘の通り、地元住民のみならず移住者の方もこの制度を活用できる仕組みを整えば、移住・定住施策との連携にもつながる可能性があります。例えば、移住者の方が集落支援員として地域バスの運行に関わることで、地域との関係が深まり、定住促進にもつながると考えられます。</p> <p>今後、他自治体の事例も参考にしながら、町の公共交通施策と移住・定住施策の連携について、より具体的な可能性を検討してまいります。</p>
10	75	私が働いている諏訪共立病院では友の会の送迎サービスで1日数十人の高齢者を家⇄病院間軽自動車で送り迎えしています。バス運転手の養成が難しいなら、普通免許は多くの人々が持っているので、それを活用した新しい公共交通を、あざみ号のフォローできない時間帯・地域をカバーする形で町として新たに作れないでしょうか	<p>諏訪共立病院の友の会による送迎サービスについて、実際の運用状況をお聞かせいただき、ありがとうございます。高齢者の移動支援は当町においても重要な課題であり、ご提案いただいた「普通免許を活用した住民主体の新しい公共交通」のアイデアは、持続可能な交通手段の一つとして大変興味深いものです。</p>

		か。	あざみ号の補完となる移動手段の確保は重要と認識しており、他地域では「デマンド型交通」や「地域住民による運行支援」などの取り組みが進められています。当町においても、町民の皆さまのニーズに沿った新しい交通手段の可能性について、運行方法や安全確保の面を含め、慎重に検討してまいります。
11	75	モビリティの進化も著しく、少子高齢化＋下諏訪のようにコンパクトな町であれば環境負荷の少ない小規模なグリーンモビリティの導入に向いているのではないかなと感じます。下諏訪に最適なエコフレンドリーなモビリティを楽しみにしています。	近年、環境負荷の少ないグリーンモビリティの重要性が高まっており、少子高齢化が進む中で、より持続可能な移動手段を確保することは、当町にとっても重要な課題となっております。本計画においても、町の特性に適した公共交通の在り方を検討しており、今後の技術革新や他自治体の導入事例なども参考にしながら、より環境に配慮した交通手段の可能性を探ってまいります。
12	76	<p>下諏訪の県内1番の魅力は、観光や移住をしても街中であれば自転車でほとんど観光・生活ができることだと思います。レンタサイクルの借りれる時間帯が限られているので、魅力的な下諏訪や湖周を満喫したいけど焦って帰ってくる方もいます。現状レンタサイクルは観光客向けかと思いますが、若い世代からは住民も日常の中で借りやすい環境だったらいいなという意見もありました。</p> <p>福岡市内の事例では、コンビニや公共施設にチャリチャリポートがあり、レンタサイクルで市内を周遊でき、いつでもどこでもフラッと返せるのが魅力で、バスや電車、地下鉄と併用して、福岡市内に住んでいた時も、観光する時もいつも利用しています。</p> <p>最近では、松本市内で類似のチャリポートを見かけるので参考になるかもしれません。楽しみにしています。</p> <p>(同時に、湖周以外はまだまだ車中心の道で、自転車が走りづらい現状もあります。交通環境改善の課題も日々生活の中で感じています。)</p>	<p>下諏訪町は、コンパクトな町ならではの移動のしやすさが大きな魅力の一つであり、自転車を活用した観光や生活の利便性向上は、私たちも重要な視点と考えております。現在のレンタサイクルについては主に観光客向けの運用となっておりますが、住民の皆様にもより気軽にご利用いただける環境づくりについて、ご提案いただいた他地域の事例も参考にしながら、今後の可能性を検討してまいります。</p> <p>また、レンタサイクルの貸出・返却の柔軟性向上についても、ご指摘のように利用者の利便性に関わる重要な要素と認識しております。ただし、運営体制や管理コストの課題もあるため、まずは現在の運用状況を踏まえた改善の可能性を探りながら、段階的な対応を検討してまいります。</p> <p>加えて、自転車の利用環境についてのご意見もありがとうございます。湖周辺以外の道路環境については安全性の確保が重要な課題でありますので、歩行者・自転車・自動車が共存しやすい交通環境の整備に向けて、引き続き検討を進めてまいります。</p>
13	76	現在のレンタサイクルは観光客向けという感じで住民の公共交通としてはほとんどなじみがありません。レンタサイクルをもっと活用したいなら、借りれる場所・返却できる場所を増やし	現在のレンタサイクルについて、観光客向けの側面が強く、住民の方にとって公共交通としての馴染みが薄いというご指摘は、今後の施策を検討する上で重要な視点であると認識してお

		て利用のハードルが下がるといいなと思います。	ります。レンタサイクルを住民の方々にもより活用していただくためには、貸出・返却拠点の増設が鍵となります。たとえば、駅や主要なバス停、公共施設、商業エリアなどにポートを増やすことで、通勤・通学や日常のお買い物といった用途でも利用しやすくなる可能性があります。引き続き、レンタサイクルが観光客だけでなく、地域の方々にとっても使いやすい移動手段となるよう、利便性向上に向けた取り組みを進めてまいります。
14	76	赤砂崎でのレンタサイクルを。	レンタサイクルの設置場所について参考とさせていただきます。
15	76	バスを利用する時、時間や停留所がどこにあるのかを調べるのがたしかに少し難しいです。アプリないにわかりやすくあるととてもありがたいです。	バスを利用する際に、運行時間や停留所の場所を調べるのが難しいとのご指摘について、利便性向上の観点から重要な課題であると認識しております。特に、初めて利用する方や観光客の方にとって、直感的に情報を取得できる環境の整備は、公共交通の利用促進にもつながると考えています。当町においても、既存のデジタルツールを活用し、「しもすわ i-Map」にて町内の停留所や経路を掲載しておりますが、運行情報をよりわかりやすく提供できる方法について検討を進めてまいります。
16	77	九州の地元はバス文化で、小さい時からバス移動が基本でしたが、下諏訪の方々のバスへのハードルの高さや、バスに乗ることの恥ずかしいイメージなどを聞くと、すごく車文化なんだなと実感しました。無料乗車体験会や乗り方教室とてもいいアイデアだと思います。自家用車よりも環境負荷も少なく、ガソリン高騰の現代で、バスや自転車徒歩へのエコフレンドリーな転換の意義などアピールできるといいと思っています。	ご指摘のとおり、当町は自家用車が中心の移動手段となっており、公共交通の利用促進には、バスの利便性向上とともに、地域の皆様の意識変革も重要な要素であると考えております。特に、バス利用に対するハードルやイメージについてのご意見は、今後の取り組みを検討するうえで大変参考になります。 現在計画している「無料乗車体験会」や「乗り方教室」は、バスを身近に感じていただくための取り組みの一環であり、こうした機会を通じて、多くの方にバスの便利さを実感していただけるよう努めてまいります。また、バス利用のメリットとして、環境負荷の低減や経済的負担の軽減といった点についても、より多くの方に伝わるような情報発信を推進してまいります。
17	79	今後のスケジュールの記載がありますが、点線部分の「サービス内容の検討・関係事業者などとの調整」時間を短くし、可能なところから導入あるいは実証実験などに踏み出していただくこ	スケジュールに関して、「サービス内容の検討・関係事業者などとの調整」に要する時間を短縮し、可能なところから導入や実証実験に踏み出すべきとのご指摘について、町としても、

	<p>とを望みます。</p> <p>中でも、近隣市町村も含め、デマンド交通の導入が全国的に進んでいる状況を鑑み、「施策2 あざみ号の利便性向上に向けた改善 事業② AI デマンド交通の導入検証」を計画初年度から積極的に進めていただきたいと思います。</p> <p>また、ライドシェアも含め MaaS 活用も他自治体の先行事例が少なくないと思いますので、「施策3 デジタル技術の活用による利便性の向上 事業② MaaS の活用に向けた研究」も同様に、計画初年度からの積極的な推進を求めます。</p>	<p>公共交通の利便性向上に向けた施策を迅速に進めることが重要であると認識しております。</p> <p>特に、近隣市町村ではデマンド交通の導入が進んでいることを踏まえ、「AI デマンド交通の導入検証」については、計画初年度から積極的に進めるべきとのご意見についても、重要な視点であると考えております。全国の先行事例や導入効果を参考にしながら、町内における実現可能性の検証を加速させ、早期の試行的導入を目指して検討を進めてまいります。</p> <p>また、「MaaS の活用に向けた研究」についても、全国的に MaaS の導入事例が増えていることを踏まえ、他自治体の事例を精査しながら、計画初年度からの具体的な検討を進めていく方向で調整してまいります。MaaS の導入により、バス・タクシー・シェアサイクル・ライドシェアといった異なる交通手段を組み合わせ、より便利で柔軟な移動環境を整えることが期待されます。そのため、町としても、デジタル技術の活用を積極的に推進する姿勢で取り組んでまいります。</p> <p>いただいたご意見を踏まえ、公共交通施策のスピード感を意識しながら、可能な部分からの実証実験や導入を進めてまいります。</p>
18	—	<p>上川バイパスを自転車専用道路に。</p> <p>上川バイパスについては町の管轄外であるため本計画の中に位置づけることはできませんが、要望として関係者へ共有します。</p>