

第2回 軽井沢町地域公共交通会議 会議録

○開催日時 令和6年12月23日（月）10：00～11：30

○開催場所 軽井沢町役場 2階 第3・4会議室

○出席者 土屋三千夫、佐藤栄治、美斉津真崇、鷹野裕司、坂原祐一、佐藤幹夫、
土屋隆、中里順一、土屋芳春、矢内英男、関博幸、松井道夫、竹島達也、
丸山賢一、望月隆志、松葉和彦、柏木智良、栗原健将、柴田公成、轟直希、
上原章生、寺島乾士、菊池一成（敬称省略）
事務局：児玉香織、市村祐樹、安藤創、内堀駿太郎
（株）地域総合計画 都市計画事業部 宮澤一成課長 谷口成志技師

○傍聴者 2名（定員6名）

○次第

1. 開 会
2. あいさつ
3. 議 事
 - （1）町内循環バス利用状況について
 - （2）令和7年度町内循環バスの運行計画（案）について
 - ①GW・夏期等の迂回運行について
 - ②お盆期間中の運行について
 - （3）地域公共交通計画策定について
 - （4）その他
4. そ の 他
5. 閉 会

○議事内容

1. 開 会

【事務局】

定刻になりましたので、これより軽井沢町地域公共交通会議を始めさせていただきます。議事に入るまでの間、会議次第に沿いまして進行を務めさせていただきます、住民課長の児玉香織でございます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。着座にて進行させていただきますが、ご了承ください。

はじめに、町では住民等の町政への参画とともに、公正で透明な町政を推進することを

目的といたしまして、軽井沢町審議会等の委員の選任及び会議の公開に関する指針を策定いたしました。この指針に基づきまして本日も公開することとし、傍聴可能としております。

また、会議終了後の議事録につきましても、皆様の氏名を伏せた状態で公開をさせていただきますので、あらかじめご了承ください。

会議開催に先立ち、1点ご報告申し上げます。今回の会議より昨年度、公共交通のアドバイザーとして協力いただきました長野工業高等専門学校の轟直希准教授にも参加いただいております。

轟先生は、長野県長野市のご出身で、金沢大学で博士号を取得。現在は環境都市工学、交通まちづくり室に勤務され、交通行動分析や公共交通をテーマに研究されている傍ら、飯山市地域公共交通会議の副会長、松本都市計画審議会委員を努められるなど、地域の公共交通の課題解決に向け、ご尽力されております。

計画策定までの間、本会議に参加いただく予定ですので、どうぞよろしくお願いいたします。

また、前回に引き続き、軽井沢町地域公共交通計画の策定委託業務を支援いただいている株式会社地域総合計画、都市計画事業部の宮澤課長と谷口技師も参加されておりますので、ご報告いたします。

次に傍聴者の皆様にお知らせいたします。資料につきましては会議終了後に回収させていただきます。また、会議中は携帯電話をマナーモードにするなど、円滑な会議進行にご協力賜りますようお願い申し上げます。

続きまして、お手元に配布してございます資料等の確認をお願いいたします。資料につきましては、次第、「軽井沢町地域公共交通会議参加者名簿」、資料1としまして「町内循環バス利用状況について」、資料2として「令和7年度町内循環バスの運行計画（案）について」、資料3としまして「軽井沢町地域公共交通会議 第1回調査報告」の5種類となります。資料が不足しているようであれば事務局までお声掛けください。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

2. あいさつ

【事務局】

それでは、次第に沿って進めさせていただきます。まず「2. あいさつ」でございます。本会議の会長である土屋町長より挨拶をお願いいたします。

【会長】

皆さんおはようございます。

本日は、お忙しいところ、軽井沢町地域公共交通会議にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

また、日頃より地域公共交通の発展と利便性向上にご尽力いただいている皆様に、心より感謝申し上げます。

さて、公共交通は地域住民の生活、別荘所有者や観光客の移動を支える重要な社会基盤であり、当町に関係する全ての方々にとって欠かせない存在です。

持続可能な社会を実現するための環境負荷軽減や地域経済の活性化にも大きな役割を果たしている公共交通は、運転手不足、利用者減少など多くの課題に直面しております。

当町においても同様の問題を抱えておりますが、今年2月からはタクシー供給強化プロジェクトの実施、全国でも例のなかった日本版ライドシェアを開始するなど、取り組みを強化しているところであります。

また、令和6年度から7年度にかけて、公共交通のマスタープランとなる軽井沢町地域公共交通計画の策定に向けて、調査研究を進め、地域の実情に即した交通ネットワークの構築ができるよう取り組んでいるところでございます。

本日の会議では、各関係者の皆様とともに現状を共有し、課題解決に向けて具体的な取り組みに繋がれるよう、皆様の知見とアイデアを結集し、地域全体で知恵を出し合うことで、より便利で安心できる交通サービスが提供できると考えております。

結びになりますが、皆様のご協力に深く感謝申し上げますとともに、本日の議論が実り多いものとなり、地域の発展につながることを心よりお願いいたしまして、あいさつとさせていただきます。

【事務局】

ありがとうございました。

3. 議事

【事務局】

これから議事に入りたいと思いますが、軽井沢町地域公共交通会議設置要綱第4条第2項の規定に基づきまして、会長が議長を務めることとなっておりますので、土屋会長、進行をよろしくお願いいたします。

【会長】

はい、わかりました。

では皆様のご協力をいただきながら議事を進行させていただきますので、よろしくお願いいたします。

早速ですが、本日の議事に入りたいと思います。議事（１）町内循環バス利用状況について、それから議事（２）令和７年度町内循環バスの運行計画（案）について事務局より説明をお願いします。

【事務局】

交通政策係長の市村と申します。本日はどうぞよろしくお願いいたします。着座にて説明をさせていただきます。

まずは議事（１）、町内循環バス利用状況について説明いたします。資料１をご覧ください。

こちらの資料につきましては、町内循環バスの令和２年度から令和６年１１月末現在の３路線の利用者総数を棒グラフでお示しさせていただきました。

令和５年度の対前年比は１８,７１８人増の約１５％増となりました。

また、令和６年度においても１１月までの利用者は１０６,６８３人となっており、グラフには記載されておきませんが、令和５年度の１１月末現在では１０４,１４１人となっておりますので、同時期の前年と比較しますと、２,５４２人増え、約２％増となっています。したがって、令和６年度においても利用者は増えている状況です。

この要因といたしましては、運賃一律１００円と利用しやすい環境に加え、地域住民が移動手段として利用し、観光客が２次交通として町内循環バスを選択されたことが、昨年度に引き続き、増加している要因と考えてございます。

続きまして、議事（２）令和７年度町内循環バスの運行計画（案）についてです。資料２をご覧ください。

まずは、①ＧＷ・夏期の迂回運行等についてです。

こちらは例年同様、東・南廻り線は慢性的に渋滞が発生する国道１８号線及び県道下仁田軽井沢線、通称プリンス通りでございますけれども、渋滞発生期間の定時性を確保するため、迂回運行を実施するものでございます。迂回運行期間については資料に記載のとおりでございます。

また、裏面になりますが、迂回期間中は、新軽井沢バス停を国道１８号線から南側の町道軽井沢停車場線２号線、軽井沢駅北西駐車場付近に移設し、プリンス通りの『成沢バス停』と『入山峠入口バス停』を経由せず、町道新ゴルフ線へ迂回運行するルートとなります。

なお、町道新ゴルフ線は、迂回ルート案の赤線部分はバス停を設置せず、フリー乗降区間といたします。

続いて、表に戻りまして、②お盆期間中の運行についてです。

西コースにおいては、平日ダイヤと休日ダイヤを設定して運行しておりますが、交通量が多くなるお盆の時期、８月１２日（火）から８月１５日（金）につきまして、定時性を確

保するため、休日ダイヤで運行を予定しています。

以上、町内循環バスに関する説明となりますが、バス業界を取り巻く状況は一段と厳しいなか、各社におかれましては令和6年度と同様にダイヤを維持していただきまして、最大限ご尽力、ご検討いただいた中での計画案となっています。どうぞご理解のほどよろしくお願い申し上げます。

(1)、(2)の説明につきましては以上となります。

【会長】

ありがとうございました。ただいま事務局より説明がありました、町内循環バス利用状況について、および、令和7年度町内循環バスの運行計画(案)について、質疑等ございますでしょうか。

なしでよろしいですか。

---なしの声あり---

【会長】

ありがとうございます。他になければですね、(2)の令和7年度町内循環バスの運行計画(案)について、ご承認いただけますでしょうか。

---拍手---

【会長】

ご承認ありがとうございます。

ご承認されましたので、資料2の(案)を消していただきますようお願いします。

続きまして、(3)の地域公共交通計画策定について、事務局より説明をお願いします。

【事務局】

続きまして、議事(3)、地域公共交通計画の策定について説明いたします。資料3をご覧ください。資料3につきましては前方のモニターに掲載してございますので、併せてご覧いただければと思います。

軽井沢町では令和6年度から令和7年度にかけて、地域公共交通のマスタープランとなる、軽井沢町地域公共交通計画の策定を進めており、今年度における調査状況を報告させていただきます。

今年度の調査内容といたしましては、大きく分け7つ。1つ目として地域の公共交通を取り巻く状況の整理、2つ目として公共交通の状況把握、3つ目としてデータ分析、4つ目として利用実態調査、5つ目として町民等に対する意識調査、6つ目としてワー

クショッポの開催、7つ目として地域公共交通計画案の方向性に関する取りまとめとなっております。

数値等については、今後整理するなかで変更となる部分もありますので、ご理解のほどよろしくお願いいたします。

また、資料のボリュームも多く、事前に送付できていない状況ですので、本日意見として出せなかったものは改めて資料をご確認いただき、何かありましたら、お手元に用意してごきます意見書を、後日提出いただきますようお願いいたします。なお、メールでのやり取りを希望される方におかれましては、用紙右下のメールアドレスまでご連絡ください。用紙データを返信する形で送付させていただきます。

それでは、説明に入らせていただきます。資料のボリュームも多くございますので、23 ページまでで一度説明を区切らせていただき、質問等をお受けしたいと思っております。

はじめに、公共交通を取り巻く状況として、人口等の統計情報を整理しました。資料右下に記載がある2ページをご覧ください。

令和2年の総人口は19,188人であり、平成12年から18.6%増加しています。今後、令和7年にかけては総人口が増加するものの、その後は総人口が減少へと転じ、令和27年には老年比率が生産年齢比率を上回る見通しとなっております。

3ページをご覧ください。本町の人口分布は、中軽井沢駅周辺を中心に人口の集積が目立っているほか、大日向地区周辺や軽井沢駅周辺などでも集積。このほか、南エリアや西エリアにおいても、国道や県道沿いを中心に人口が分布している状況です。一方で、中心部から離れた場所にも人口分布が見られることから、居住地域が面的に広がっていることがわかります。

4ページをご覧ください。町内外への通勤状況です。まず町外には、佐久市が467人、小諸市が315人、御代田町が285人となっているほか、東京都が327人など、近隣市町や関東圏への通勤流動が多くなっています。また、町内への通勤流動では、佐久市が1,713人、小諸市が1,298人など、県内からの流動が多くなっているため、町外への流動と比較すると、本町への流動が非常に多い状況といえます。

5ページをご覧ください。続いて、15歳以上の通学状況です。町外への通学している人数は、佐久市が90人、上田市が75人、小諸市が68人となっているほか、東京都が41人など、通勤と同様に近隣市町や関東圏への通学流動が多くなっています。また、町内への通学流動では、小諸市が48人、御代田町が43人など、近隣市町からの流動がみら

れる状況となっております。

6 ページをご覧ください。買い物の動向状況です。令和 3 年度における地元滞留率は 33.8%、品目別では、日用品が 86.0%、飲食料品が 76.1%となっている一方で、衣料品が 16.0%、文化品が 15.0%と、買い物頻度が少ない品目では地元滞留率が低くなっております。

7 ページをご覧ください。流出率として、飲食料品や日用品では軽井沢町内が最多のほか、佐久市や御代田町への買い物も見られます。一方で、衣料品・身の回り品・文化品といった地元滞留率が低い品目については、佐久市への流出率が最多となっております。

8 ページをご覧ください。観光客数・観光消費額になります。観光客数と観光消費額は、ともに令和 2 年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅な減少となっていました。令和 4 年度以降では回復傾向となっております。また、季節別の観光客数の傾向として、夏から秋にかけての観光客数が 1 年の大半を占めています。

9 ページをご覧ください。自動車保有台数です。自動車保有台数は、年々増加している傾向にあり、令和 5 年度には 16,000 台以上となっております。なお、令和 5 年度の 1 世帯あたり保有台数は 1.80 台、1 人あたり保有台数が 0.82 台という状況でした。

10 ページをご覧ください。65 歳以上の自動車運転免許の保有者数は年々増加しており、これに対し、返納者数の割合は年々わずかに減少しており、保有者数は引き続き増加する見込みとなっております。

11 ページをご覧ください。続いて、公共交通の利用者数などに関する現状について整理しました。町内を運行する公共交通として、鉄軌道では北陸新幹線の軽井沢駅、しなの鉄道線は町内に 3 駅を有し、バス路線としては、町内循環バスと民間路線バス、一般タクシーは町内で 5 社が運行しております。今年 4 月からはタクシー供給強化プロジェクトとして日本版ライドシェアを実施するなど、繁忙期におけるタクシー供給の強化に向けて取り組んでいる状況です。

12 ページをご覧ください。こちらは路線図となりますので、参考にご覧ください。

続きまして 13 ページをご覧ください。鉄道およびバス路線のカバー状況として、令和 2 年の全人口に対する人口カバー率は 66.7%であり、町民のおよそ 3 人に 2 人は利用圏

内に位置しております。一方で、塩沢地区や南ヶ丘地区、成沢地区、千ヶ滝西地区、追分地区などの一部に加え、茂沢地区の全域は公共交通の利用圏外となっています。

14 ページをご覧ください。公共交通機関などを整備しているほか、その他の移動支援として、公共交通空白地域に住んでいる児童や生徒、高齢者等を対象としたタクシー輸送や利用券を配布するなど、実施しているものを取りまとめてございますので、参考にご覧ください。

15 ページをご覧ください。15 ページから 22 ページまでは、各公共交通機関の利用状況をまとめております。北陸新幹線、しなの鉄道ともに、令和 2 年度に新型コロナウイルス感染症の影響により減少、その後は利用者が回復傾向となり、現在は増加しております。

16 ページをご覧ください。町内循環バスの利用者数になります。議事（1）でも申し上げましたが、コロナ禍後の利用者数は増加傾向であり、令和 5 年度は 3 路線とも過去最大の利用者数となりました。月別利用者数は各路線とも 8 月に利用者数が最大となっております。このほか、東・南廻り線では利用者数が最大および最少となる月の差が大きく、北廻り線は 5 月、8 月、9 月に利用者が増加する傾向でございます。一方で、西コースは月別の変動が少ない傾向にあります。

17 ページから 19 ページでは各路線の便別の 1 日平均、20 ページから 22 ページはバス停別の 1 日平均を示した図となっておりますので、参考にご覧ください。

続いて、23 ページをご覧ください。こちらは町内循環バスの収支状況を示しています。燃油費の高騰などの影響もあり、運行経費は毎年およそ 300 万円の増加となっています。

なお、運行経費の内訳として、運賃収入は利用者数の増加により年々増加してございますけれども、令和 5 年度の収支率は 15.7%となっています。しかし、町の財政負担額も年々増加しており、令和 5 年度には 6,979 万円となりました。

ここでひとまず事務局からの説明は以上とさせていただき、質問等をお受けしたいと思います。

【会長】

はい、ただいま 23 ページまでの説明を事務局からいたしましたけれども、今までのところで何かご質問等ありましたらお願いいたします。

資料も多岐にわたりますので、なかなかまとめるっていうことは難しいかもしれない

ですが、私のほうから1点補足で、2ページの総人口の推移について補足しますと、令和2年、2020年の人口は19,188人とありますが、国勢調査の統計です。今、住民登録は11月末現在で21,800人弱ですので、だいぶ乖離あるなという印象を持たれると思うんですけども、資料の数字は国勢調査のデータであります。もう一つ気をつけなければいけないのは、今後、日本全体で人口も減っていくというトレンドに合わせたシミュレーションですけれども、軽井沢町の実態を見たときに、今住民登録していない人でもおそらく7,000人以上常住しているんじゃないかと言われていまして、これは家庭ゴミの排出量ですとか、電気の消費量などを見て、ある程度そういう予測をされていて、町としてはそれぐらいの体制で費用もかけてやらなければいけないと計画等を見直しているわけです。全体を見るときに、この人口が減っていくからそういう対応していくかっていうと、見間違ふというふうに私の方も考えておりますのでそこは注意が必要かなと思います。

常住者の方は登録以外に7,000人ぐらいいらっしゃる。あとは年間数百万人の観光客の方、それから五百万泊の宿泊者の方とかですね、そういうものも考慮しますので、この人口の推移は、あくまでも参考値ということで考えた方がいいのかなと、現時点で私は思っております。

すみません、私から補足申し上げましたけれども、ほかになにかありますでしょうか。質疑等ないようでしたら、事務局より次の説明をお願いします。

【事務局】

はい、それでは24ページをご覧ください。ここからは、今年度実施した各種調査結果について説明いたします。資料に記載されている内容をこちらで調査してございます。調査内容といたしましては、スマートフォンの位置情報データに基づく人流ビッグデータ分析、町内に設置されているライブカメラを活用した交通量計測結果に基づいた混雑状況調査、今年3月まで実証運行を行っていた「よぶのる軽井沢」の利用分析、町民などを対象としたアンケート調査、今年8月にバス利用者の利用区間や目的を調査した利用実態調査、公共交通事業者へ実施した関係者意向調査、こちらの項目を調査してございます。

25ページをご覧ください。はじめに人流ビッグデータ分析です。今回の報告では繁忙期にあたる8月のデータ分析結果を報告いたします。なお、今年11月のデータも分析を予定しているため、次回の公共交通会議の際にはこちらの調査結果を報告させていただく予定でございます。

調査内容といたしましては、推定居住地や年代が含まれたデータに基づき、平日休日別、居住地別、年齢別、時間帯別で整理を行いました。

26ページをご覧ください。平日・休日別の結果として、いずれも軽井沢駅やプリンス

ショッピングプラザを起終点とした流動が非常に多いほか、旧軽井沢や鳥井原団地周辺なども多くなっています。なお、平日と比較して休日は全体的に流動が多いことも確認できます。

27 ページをご覧ください。居住地別の結果として、町民の町内の流動ではツルヤ軽井沢店、町外への流動では佐久市や御代田町を中心とした県内市町村への流動が多い傾向にあります。町外からの通勤通学は、県内からの流動が中心であり、特に佐久市、小諸市、御代田町からの流動が増えるほか、群馬県高崎市からの流動も比較的多い状況です。

28 ページをご覧ください。観光客や別荘所有者といった来訪者では、軽井沢駅およびプリンスショッピングプラザへの流動が非常に多く、これらの場所から旧軽井沢やツルヤ軽井沢店への流動も多くなっています。なお、こうした来訪者の居住地については、長野県内が最多のほか、東京都や埼玉県、神奈川県、千葉県など、関東圏からの来訪者が多い状況です。また、27 ページの町民と比較いたしましても、面的に流動が広がっていることから、多くの別荘の方が訪れていると推測できます。

29 ページをご覧ください。年齢別の結果として、19 歳以下ではプリンスショッピングプラザへの流動が非常に多くなっています。20 歳から 50 歳代では、19 歳以下と同様に、プリンスショッピングプラザへの流動が非常に多いほか、旧軽井沢への流動が多い傾向にあります。60 歳以上では、基本的には他の年代と同様の傾向であるものの、旧碓氷峠などへの流動が他の年代と比較して多い傾向が見られます。

30 ページをご覧ください。時間帯別の結果として、5 時から 8 時台では軽井沢駅やプリンスショッピングプラザを起終点とした流動が中心となっています。その後の 9 時から 12 時台では全体的に流動が大きく増加し、町内の流動が活発となります。

31 ページをご覧ください。13 時から 16 時台には軽井沢駅周辺や白糸の滝などでは流動が少なくなり、17 時から 21 時台には全体的に流動が落ち着く状況が確認できます。

32 ページをご覧ください。続いて、混雑状況調査結果でございます。本調査は町内に設置されているライブカメラを介して、A I を活用した交通量調査となります。今年のお盆の前後を中心に交通量を調査し、車両および歩行者の交通量について、ご覧の 8 箇所に調査をいたしました。

33 ページをご覧ください。車両の日別交通量の推移では、国道 18 号の西地区児童館前や軽井沢中学校前における交通量が多く、平日、休日ともに 10,000 台以上で推移してい

ます。

このほか、プリンス通りでは休日やお盆における交通量の増加が顕著であり、碓氷軽井沢 IC 方面では8月12日のピークにおいて、14,000 台以上を計測しています。

また、同じ計測箇所でも、方向による差が大きい箇所も見られ、プリンス通りでは碓氷軽井沢 IC 方面、国道 18 号の軽井沢中学校付近では小諸市方面が多くなっています。

34 ページをご覧ください。歩行者の日別交通量については、旧軽井沢ロータリーにおける交通量が非常に多く、最大で 16,000 人以上の交通量となっています。その他の計測箇所では、お盆におけるプリンス通りや軽井沢中学校付近が比較的多くなっており、プリンス通りでは8月11日から12日において、900 人以上を計測されました。

35 ページをご覧ください。時間帯別交通量について、車両および人の日別交通量の期間内における平均的な日と最大の日を比較した結果、プリンス通りの車両の状況として、軽井沢駅方面は7月21日のピークは10時台、8月12日のピークは8時台で、両日とも約 1,100 台となっています。一方で、碓氷軽井沢 IC 方面は両日とも 15 時台がピークですが、8月12日には約 1,400 台と、およそ 400 台の増加となっています。

西地区児童館前の車両の状況については、軽井沢駅方面では両日とも 10 時から 16 時台が 800 台以上であり、慢性的に交通量が多い状況です。一方で、小諸市方面では8月12日には9時から19時台にわたって 800 台以上を計測しており、混雑が長時間になっていたと推測されます。

36 ページをご覧ください。歩行者が多い旧軽井沢ロータリーの状況として、7月21日の銀座通りのピークは12時台、軽井沢駅方面のピークは14時台となっています。これに対し、8月12日のピークは3つに分かれており、銀座通りでは14時台に約 2,000 人、軽井沢駅方面では15時台に約 1,700 人となっています。

37 ページをご覧ください。続いて、よぶのる軽井沢の利用分析結果です。これまでに計3回の実証運行を行ってきた「よぶのる軽井沢」の利用状況について、3回目の実証運行にあたる今年3月までの約半年間の利用状況を整理しました。

38 ページをご覧ください。予約に関して、月別予約件数は1月にかけて減少しており、最後の3月には 4,000 件以上で最多となっています。時間帯別予約件数では18時台が非常に多く、こうした夕方にかけての予約が増加する傾向が確認できます。なお、18 時台に関しましては、何度も同じ人が予約をチャレンジする可能性もありますので、他の時間帯と単純に比較することができませんので、そのあたりも含めて調査分析等を行ってまいりたいと思います。

39 ページをご覧ください。日別予約件数では、休日に件数が増加する状況が確認できるほか、2月や3月には平日の予約も多くなっています。

40 ページをご覧ください。実際に利用があった利用者数の状況として、月別利用者数も予約と同様に1月が最少となっています。一方で、時間帯別も概ね予約と同様に夕方にかけて利用者数が増加するものの、予約が最も見られた18時台が最少となっています。

こちらは他の時間帯と比べまして台数が少なく、時間内に運行を終了させる必要があることから、利用者数も少なかったと推測してございます。

41 ページをご覧ください。日別利用件数についても休日が多い傾向ではあるものの、実際の利用件数では平日と休日ともに30件から60件程度で推移しています。

42 ページをご覧ください。3回目の実証運行において利用された区間として、図に示しております。資料が少し潰れているところもあるかと思います。前のモニターで確認できるようであれば、確認していただきながらご覧いただければと思います。

結果といたしましては、軽井沢駅とISAK、ハルニレテラス、ツルヤ軽井沢店との流動が非常に多くなっています。こうした流動を属性別に見ますと、県内居住者ではISAKとの流動が増えるほか、県外居住者ではハルニレテラスが多いといった傾向が確認できます。

43 ページをご覧ください。続いて、町民等へのアンケート調査結果です。今回は、町民、別荘所有者、町内在住の16歳から18歳、ISAKの生徒、町内の公立小中学校の保護者、風越学園の保護者を対象に10月下旬から11月中旬までの約1ヵ月間、アンケート調査を実施しまして、普段の移動実態や公共交通に関する意向について整理いたしました。

調査結果は44ページから71ページになります。こちらは11月中旬まで回答期限を設けていましたので、速報版として提示させていただきました。

今後、クロス集計などを行い、更なる分析を行う予定です。取りまとめた資料は委員の皆様へ後日お配りさせていただきますので、そちらのほうで改めてご確認いただきますようお願いいたします。

72 ページをご覧ください。こちらは利用実態調査結果でございます。

今年の8月7日および11日にて、こちらに示しました町内循環バスや民間路線バスの計8路線を対象に、始発から最終便までの利用者の利用区間や利用目的などを調査しました。調査方法につきましては、町内循環バスは調査員がバスへ乗り込む形で、民間路線

バスについては繁忙期であることから、主要なバス停において調査員が聞き取りを行う形で調査を実施しています。73 ページは利用目的、74 ページは利用頻度、75 ページから 82 ページは各路線の利用区間となりますので、改めてご確認のほうよろしく願いいたします。

なお、来年 1 月末頃には閑散期の調査を予定しており、その際には民間路線バスを含め、全便への乗り込み調査を実施予定です。本日出席していただいております、バス事業者様におかれましては、改めてご協力をお願いいたします。

また、83 ページから 85 ページはバス事業者様に対するヒアリング結果、タクシー事業者様からのアンケート結果となりますので、併せてご確認のほうよろしく願いいたします。

最終の 86 ページには、各資料の出展元を記載していますので、資料をご確認いただく際にはこちらをご参考にしていただければと思います。したがって、町長が先ほどお伝えしていたように、2 ページの人口ビジョンの部分につきましては国勢調査の結果になりますので、こちらも併せてご確認よろしく願いいたします。

(3) の説明につきましては駆け足となりましたが、以上となります。

今回説明いたしました各種調査内容の総括といたしましては、軽井沢町の人口も長期的には減少傾向へ転じる見込みではあるものの、現在は未だ増加傾向にある中で、居住地域が広がっている状況にあるだけでなく、観光客数もコロナの影響から回復し、町内循環バスの利用者数も昨年度に過去最多を記録するなど、軽井沢町の公共交通に対する総合的な需要は今後も高まっていくことが予想されます。特に、町の東や中エリアの需要が大きく、繁忙期の観光移動ではこれらのエリア間の移動が大部分を占めている状況でございます。

しかし、こうした需要の高まりがある一方で、公共交通のカバー率では町内のおよそ 3 人に 1 人は利用圏外であるという状況で、特に郊外では地区の全域が利用圏外となる場所があるなど、主に地域の末端への移動支援が不足している状況も確認できます。

また、町民等へのアンケート結果からも、町内循環バスの満足度は低い傾向にあり、町民などの町内における普段の移動手段の大部分が自動車による移動となっていますので、公共交通のサービス向上が求められているものと考えております。

こうした中で、別荘所有者では町内滞在時の町内循環バスの利用頻度が比較的多い実情も見られるなど、特定の属性などではヘビーユーザーも確認できることから、需要が大きい部分への引き続きの移動支援に加え、地域末端への移動支援の拡充についても検討し、町内の季節性や立地特性にも配慮した交通体系の構築を目指す必要があると考えてございます。

説明は以上となります。

【会長】

はい、ありがとうございました。最後にこの大量のデータの現時点での総括的なコメントが事務局からありましたけれども、それも含めまして何かご意見等ありましたらお願いいたします。

【A委員】

〇〇〇〇〇〇です。丁寧な調査結果のご報告ありがとうございました。今年度から 80 歳以上の方を対象としたデマンド交通のシステムを導入しているかと思うんですけど、おそらくよぶのる軽井沢を利用されてきた方、わずか6か月という期間でしたけれども、大体1万人くらいいらっしゃると思います。そういった方々が新しいデマンドの仕組みをちゃんとご理解をいただいている、そちらに転換できているのかどうかですとか、そもそも年齢が80歳以上の制限があることでなかなか使えないという状況なのか、丁寧に分析していく必要があるのかなと思います。そのあたりの今後の今年度のデマンドについての検証はどのようにされていくのかを教えていただければと思います。

【事務局】

今年度6月から実施してございますデマンドタクシーの実証事業につきまして、現在分析をしております。

一方で、よぶのる軽井沢からデマンドタクシーに移行した利用者につきましては、データ的にすべてを把握してございませんので、すべて移管されたかどうかは把握できていませんけれども、あくまで自宅からどこを中心に動かれているかという点につきましては、調査分析をさせていただきます。3月の開催を予定しております会議の際に改めて報告させていただければと考えてございます。以上でございます。

【A委員】

わかりました。ありがとうございます。先ほどの65歳以上の免許保有者が5,000人近くいるというお話で、返納率1.7%程度ということなので、このままいくと、高齢ドライバーの事故がメディアでも話題になっていますけれども、そういう人たちが手段転換できるような仕組みということを広く周知していただき、さらに返納率を高めるような施策というのも同時に考えていかなければいけないのかなと思います。そのあたりのバックデータとして非常に重要なデータかと思いますのでよろしくお願いします。

【会長】

ありがとうございます。他によろしいですか。

【B委員】

〇〇〇〇の〇〇と申します。バス運行に際しまして、ご協力ご支援いただきありがとうございます。

コロナ禍が終わってお客様がかなり増えたんですけれども、特に旧軽井沢の関係で、今もちょうど工事中ということでかなりそこでの渋滞が、特にゴールデンウィークとお盆の期間、軽井沢駅を出て旧軽井沢を抜けるだけで40分から1時間近くかかってしまった。町内循環バス東・南廻り線も同ルートを走っているのも、お客様からかなりお叱りだとかご質問とかをいただいたんですけれども、京都のほうでオーバーツーリズムっていうような話をしているんですけれども、この交通流動というか、渋滞対策というのは町としてどのようなお考えがあるか。

【会長】

私のほうから回答します。まず駐車場に関して、旧軽井沢駐車場の平面化工事は来年の7月下旬に完成して再スタート予定でありますので、そこでだいぶ変わってくるかなと思います。

もう一つ、付近の駐車場を増やす対策としては矢ヶ崎公園の駐車場の拡張と新軽井沢駐車場のレイアウト変更ということで、相当台数という言い方をしておりますけれども、駐車可能台数を増やすということで、設計をしております。そちらについてはできるだけ早い時期で対応できるような形で今進めているところです。

それから駐車場の満車空車情報ですね、これについてもサイトで公表できるような形で電子化を進めてですね、満車のところにわからずに行ってしまうような渋滞は回避しようということで今予定しています。すべてがデータを取れる形で対応できていない部分もありますけれども、そういう形での実施を予定しています。あと、町の駐車場だけでなく、プリンスさんの駐車場など、そういう部分も連携してできるだけ民間も含めてエリアでどこが空いているかが出せるようにという方向性として考えております。ですから、それ以外のところでの渋滞対策は非常に複雑で難しいところではあるんですけれども、一番は流入をどう抑えるかっていうこともあるけれども、簡単には実施が難しい。

あとは道路では右折レーンの設置、またはタイミングをずらして右折渋滞を減らすということは中学校前とか、塩沢のバイパスの交差点とか、いくつか具体的に上がっている中で、警察とも協議をしながら、何ができるかということを今考えているところです。

あともう一つ、来年について考えなくてはいけないのは10月から旧三笠ホテルがリニューアルオープンしますので、そこまでのアクセスをどうするか。駐車場が奥の部分だけですし、バスがちゃんと戻れるような工夫とかですね。例えば雲場池まで運行させたようなシャトルバスが有効かとかそういうことは内部的に考えているところです。

【事務局】

渋滞対策ということで、交通政策係といたしましては、先ほどの駐車場に対する対策に加えまして、資料にもございますとおり、町外からの通勤流動がやはり多くなっているという状況を踏まえまして、今実施しておりますパークアンドレールライドを強化していくなど、ソフト面においてもですね、実施していきたいと思っておりますので、もし何か民間企業様でお声がけいただけるような状況がありましたら、ぜひお声がけいただきまして、町だけでは実施できるものはございませんので、ご協力をいただきながら、渋滞の対策をしていきたいと考えてございます。以上でございます。

【会長】

はい、ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

【事務局】

渋滞対策でございますけれども、ソフト面におきましては町で実施していきたいと考えてございますけれども、やはり渋滞の起因となっている場所に関しては、国道や県道の幹線道路にどうしても集中してございますので、本日出席されてございます国、県の方、いろいろとご事情があらうかと思っておりますけれども、国道 146 号線ハルニレテラスに向かう道中だとか、プリンスショッピングプラザに向かう道中に関しましても、ぜひご協力いただけると助かりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【会長】

渋滞情報についてはライブカメラを今年増設したことで見られる場所が多く、アクセス理由としては渋滞を確認するという方が多いです。それから NEXCO 東日本に、関越自動車道のサービスエリアで情報を流してもらうよう依頼しまして、先日 NEXCO 東日本の長野の事務所長さんが来られた時に、そのあたりの周知方法やそれ以外の方法など、軽井沢にこの時間帯に行くと混雑しているということをもっと周知して、迂回して先に佐久とか小諸で楽しんでから入って、スケジュール的に可能な人はそのように入っていただくといったことも協力して考えましょうといった話をしております。

いくつか複合的な対策をとらないと簡単にはいかないという認識でおりまして、絶対数の流入規制は現時点では簡単にはいかないわけですので、部分部分は場合によっては検討していくかということも俎上には上がっています。以上です。

他によろしいですか。はい、お願いします。

【C委員】

お世話になっております。〇〇〇〇の立場から、お願いみたいなのところも含めてなんですけれども、着座にて失礼します。

私どもバス事業は非常に今運転手不足ということで厳しい状況があります。タクシー事業者、トラック事業者を含めてなんですけれども、バスでいうと通勤、通学や通院など生活交通を支える部分をどういうふうに利用していただくか、維持存続していくかということ、そこに経済的な対策ということで観光等の動きを軸としたインバウンド等も含めた利用をどうやって維持していくかという色々な面があると思います。

そんな中、運転手不足の対策については長野県が移住支援の予算を取っていただいたり、また日本バス協会全体としては外国人の就労というようなことも見据えた、将来的な話にもなりますけど、そのようなことの中からまず生活交通、あるいは観光等を維持していくために、どのように運転手を確保するかっていうのが非常に大きな課題でございます。交通計画をしっかりとやっていくにしても運転手がいないと運行ができないということになってしまいますので、そういったところにまた町の方からの支援も含めてですね、お願いをしたいと思います。特に、全ての事業者がそうではないと思うんですけれども、せっかく軽井沢町に来て仕事をしていただくけれども、非常に住宅事情が厳しい。運転手さんが周辺の市町村で居住して、運転するために軽井沢に通ってくるという方も中にはいる。住民の方も会社で働く方も含めてそういった方が多いとしたら、交通事情、住宅事情も含め、総合的な観点でいろいろご配慮いただきながら、運転手の確保のために一つご尽力いただければありがたいと思います。よろしくお願いいたします。

【会長】

はい、ありがとうございます。

今おっしゃったように、県の方でも移住支援があったかと思いますが、町としてもそういうものを踏まえながら、どういうことができるかっていうのは考えていきたいと思っています。また、住宅に関しては役場内で今年の春先ぐらいからですね、住宅環境改善プロジェクトというの、内部的にはいろいろ検討は進めているところです。具体的には町内を見渡して町が持っている土地や施設を含めて、働く人のための住宅を確保できるかという視点で、今いろいろな検討は進めているところです。まだ具体的にお出しできる案にはまとまっていませんけれども、そこは我々も非常に大きな問題として考えておりまして、先ほどの説明のデータの中にも、町から佐久市に約 460 人の流出がある一方で、流入が約 1,700 人という圧倒的な人数が佐久圏域から働くために毎日数千人、特に東側に通っていることでの恒常的な渋滞問題という状況も把握していますので、住宅環境も絡めて検討し、対策を考えていきたいと思っています。まず運転手さんをどう確保するかが非常に大きな問題ということは認識しておりますので、検討は続けていきたいと思っています。ありがとうございます。

他にいかがでしょうか。どうぞ。

【C委員】

この2ページのところ、資料3の第1回調査報告で冒頭、1から7までの項目についての説明という話があったんですけど、計画そのものの全体のボリューム感が、細かい詳細な資料はわかるんですけども、全体の中の1から7っていうのはどの程度なのか、全体がどのくらいあるのかっていうのを、何か一覧表とか資料とかで示していただくなり、説明をしていただければありがたいです。

【事務局】

はい、今年度の調査の内容といたしましては、大きく分けて7点で、本日は現時点で調査を終えている、または進捗状況として報告できるものを会議の方でお示しをさせていただきました。したがって、例えばワークショップに関しましては、先日12月12日に軽井沢中学校の生徒さんを対象として実施したものについては、今日のところでは報告できませんでしたので、次回以降の会議にて、開催を予定しております他のワークショップと併せてご報告をさせていただきます。

また、地域公共交通計画の方向性に関する取りまとめに関しましても、全ての調査を終えないとなかなか方向性がまとまらないというところもございましたので、現時点での調査結果として本日はご認識いただければと思います。

全体像につきましては、まずは分析の整備状況、地域を取り巻く状況の整理、公共交通の状況把握というところを整理いたしまして、今後、将来的なビジョンを定め、ぶら下がる形で項目出しをしていくといったようなイメージでございます。このような回答でよろしいでしょうか。

【会長】

過去のスタート時の資料とかで、全体的にこういうものを網羅して、こういう段取りで、こういうことをアウトプットして、こんなスケジュールですっていう資料があったと思う。

---令和6年5月30日開催 第1回地域公共交通会議 資料2をモニターに提示---

【会長】

ここに事業の目的と書いてありますけれども、町民や事業者以外でも別荘所有者、観光客の移動手段の充実を図るという大前提がありまして、地域公共交通のマスタープランとなる軽井沢町地域公共交通計画を令和6年度から7年度にかけて、作るというような前提です。

1年目となる今年度については調査を実施して、地域の実情に合った有効かつ実現可能な交通の再編の具現化を検討するというステージです。

事業内容として、説明のような分析と現在実施している実態調査、ワークショップや意見集約を今年度実施します。そして、地域公共交通計画（案）の方向性に関する取りまとめを今までの調査結果、分析を踏まえて、基本方針と方向性を取りまとめます。以上をまとめて次回3月の会議で出すということです。こういう流れです。よろしいでしょうか。

【C委員】

おさらいが不足していたかもしれませんが、おそらく皆さん会議に参加して全体のボリュームや何を実施しているのかがわからないというところが、なるべく解消される方法が、私個人としてもありがたいと思いますので、ご検討いただければと思います。ありがとうございました。

【会長】

そうですね。その都度、全体の中でどこを実施しているといった説明から始めたほうがわかりやすいと思いますし、何ヶ月かに一度しか集まりませんので、前に説明していますといっても頭に残っていないというのが皆さんの実感だと思いますので、やり方を工夫するようにいたしますのでよろしくお願いします。

あとは他によろしいですか。はいどうぞ。

【D委員】

〇〇〇〇の〇〇と申します。ご説明ありがとうございます。

今の時点でのお考えとかあればお聞きしたいと思っていまして、いろんな分析をしていただいて、アンケートの結果とかも拝見しています。他の地域だと割と公共交通を支える大きな要素として、観光と通学、通院が結構大きい要素として語られることが多いですけども、今回の調査の状況とかを見ると日常的な通院とかのニーズが、他の地域のものと比べると現時点であまりないのかなと思っています。それは軽井沢には元気な高齢者の方が多いからなのか、それともニーズや声は当然あるけれども、現時点での資料には反映されてない、もしくはされているのか、通院とか高齢者の方を含めた今後の計画を策定するに当たってのビジョンやお考えがあればお聞かせいただければと思います。

【事務局】

はい、ありがとうございます。

ご意見いただきました点につきましても、同様に軽井沢町の課題感としては、捉えてございまして、例えば町民アンケート調査の中では、町民に対しては無作為抽出で2,500人に調査を実施してございます。その中でご高齢の方におかれましても、行先として何時にどこに行かれているかという質問も項目として設定してございます。お年寄りや小中学生の保護者に対するアンケートを実施した中で、お子さんたちが何時にどういった手段

で学校に向かわれているかというところも整理できますので、今後そういったクロス集計も踏まえまして、アンケート結果に関しましては皆様にご報告をさせていただければと思います。

例えば46ページですね。こちらにつきましては、買い物の移動手段だとか、通院の移動手段というところに何で行かれているか、その前段として何時に行かれているかというような項目も設定してございますので、そういったところも改めて今後資料としてお示しできればと考えてございます。

以上でございます。ありがとうございます。

【会長】

はい、ありがとうございます。今回の資料は今の分析時点のものという状況ですけども、元データとしてはそういうものがあるということです。クロス集計の話もありましたけれども、どういう視点で整理するかというのはこれからで、課題に向けてはどうするんだという視点が、まだそこまでは整理されていけませんので、おっしゃるような形で、課題から確認していくという整理も今後していきたいと思います。

それから、先ほどA委員がおっしゃったように免許返納率が低いという中で、それを進めるためには、今ご質問があったようなことがそのまま直結するようなことですので、それと紐付けながら免許返納率を上げるには、どういうデマンド交通がいいのか、その他の公共交通がいいのかという観点も含めて、今後、その視点で整理するということは、これから必要になってくると思っております。目的志向での整理をこれから進めるというつもりでおります。

はい、ありがとうございました。

【事務局】

あとはですね76ページからの利用実態調査は実際にバスに乗り込んで利用目的だとかを調査してございます。軽井沢町におきましては、どうしても観光需要が高いというところもありますので、観光目線での資料のボリュームが大きいところもございます。一方で、この町内循環バス西コースといった観光地から外れたバス路線に関しましては、軽井沢病院への移動が多くなっているというような状況もございますので、そういった点も踏まえてですね、今後の資料のお示し方に関しましては検討していきたいと考えてございます。以上でございます。

【会長】

はい、ありがとうございました。他にはよろしいでしょうか。よろしいですか。

私の方から、これだけいろいろな細かいアンケートやフィールドワークなどのデータも加わってのビッグデータ解析を実施している中で、この先AIをどう活用するかって

というのは、当然上がってくると思います。地域総合計画さんにお聞きしたいんですけど、これをどういう形で利用するか、適切な配置だとかどういう目的でということはあると思うんですけども、これだけの量があるとA I解析やA Iに提案させるというのは可能なデータボリュームなのか、もしご意見がありましたらお願いします。

【株式会社地域総合計画 宮澤課長】

多岐にわたっての調査ということでデータ量としては、かなり分析が可能だと思うんですが、これをA Iということに持ち込むと、難しい部分があるのかなというところがあります。現時点におきましてはこの膨大なデータも、それぞれの視点で細かい分析をさせていただいて、町それから私ども、それから本日いらっしゃっている委員の皆様から意見をいただいて、ヒューマンマークで積み上げていくというのが現実的なのかなというふうに考えております。

【会長】

突然の質問で説明ありがとうございました。せっかくですから、A委員もぜひご意見をお願いします。

【A委員】

はい。今の町長のご意見、日本の地域公共交通全体でこのデータが全て整っていて、かつその成果が見える形で出ていると、A I分析はできるかなというふうに思います。

A Iの得意なものはこういうプロセスがあって、その結果こうなっていますというものがあれば、答えが出せるものです。しかしながら答えが出ている自治体が一体どれだけあるんだろうという、正解がないというものがこの公共交通の難しいところです。こうやればこれぐらいの人が乗るんじゃないか。そういう予測をA Iがすることはできるかもしれないですが、それが本当にベストなのかというのは、やっぱり人間が入って試行錯誤をしていきながら、繰り返し検証していくというプロセスが必要になってきますので、必ずしもA Iが正解を出してくれるとは限らないのかなというふうに思っています。

【会長】

ありがとうございました。今、A委員がおっしゃったように、やはり我々が人間の目で、肌感覚も含めて、委員の皆さんで揉みながら、また、環境の変化によって、その正解も変わってくるからということも、おっしゃっていると思いますので、現時点ではご参加の皆さんの知見とアイデアを生かしながら、冒頭挨拶で申し上げましたが、試行錯誤ですね。1回実施してすぐ正解でもないし、駄目だからやめるかという話でもないと思いますので、多少の失敗は許容しながらやるっていうスタンスでないと膨らまないと思いますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

あとはよろしいですかね。はい。では他に全体を通して何かありますでしょうか。よろしいですか。

はい。では特段ないようですので、これで全ての議事が終了いたしました。皆様のおかげでスムーズに進みました。ありがとうございます。では議長の任をおろさせていただきます。事務局、よろしくお願いします。

【事務局】

土屋会長ありがとうございました。

それでは次に、次第（４）その他に関しまして事務局よりご報告申し上げます。

事務局より２つ報告いたします。

まず、観光シーズン等におけるタクシー供給強化プロジェクトの実施状況でございます。ゴールデンウィークから実施してまいりました、本プロジェクトの状況ですが、紅葉シーズンも含めた繁忙期が過ぎましたので、その状況をご報告いたします。

連携協定を締結しているＧＯ株式会社様のホームページに掲載されておりますが、今年の夏においては、地元のタクシー車両の稼働台数に加え、ライドシェア車両および応援隊の車両の稼働があったことで、昨年に比べて約３１％、台数といたしましては２５台増加し、供給改善が図られたと伺っております。

また、ピークを想定していた８月１１日（日）はライドシェア、応援隊で全実車数の約２５％をカバーし、ライドシェアと応援隊の配車数が最も多かった８月２４日（土）は、全体の４０％を占め、多くの方にタクシーを利用されたと考えておりますので、プロジェクトを実施したことで、乗車いただける機会を確保できたと考えてございます。

なお、需要予測に基づく稼働車両数や稼働シフトの調整により、アプリからのタクシー利用におけるマッチング率はプロジェクト期間を通じまして、概ね８０％以上の水準を維持できたということで、昨年に比べてタクシーの利用しやすさが改善されたというお声をいただいております。

一方で、今後に向けた課題として、３点整理ができました。

まず、１点目として、需要予測の精度を高めること。今シーズンはアプリデータがない中で、予測を立てて供給量を確保していましたが、年間を通じてデータをとることができますので、精度を高めていきたいと考えています。

２点目として、ライドシェア車両の必要台数を確保すること。非常に厳しいスケジュールの中で採用等を行ってまいりました。従いまして、関係機関と連携いたしまして、必要台数を確保できるよう取り組んでいきたいと考えています。

３点目として渋滞による配車効率の低下。先ほど話が出ましたが、やはり渋滞が起因しまして、平常時と比較して、通常７分で向かえるところ、お盆の時期は２３分かかるといこともわかりまして、ピーク時では平均実車時間が約３倍となりました。当町に

おけるタクシー不足問題は単に車両が不足しているだけの問題ではなく、実際には乗車できるタクシー車両はあるが、利用者のもとまで時間がかかっている可能性もありますので、平均実車時間を短くすることで、配車効率も改善されるものと考えてございます。

引き続き6者の連携協力により、これらの課題解決の方策を来年の繁忙期に向けて、今年度の成果を踏まえ、地域住民および観光客の移動が確保できるよう取り組みを強化していきたいと考えてございます。

続いて、2つ目として、JR 東日本様と西武ホールディングス様において、町内で自動運転の実証運行を計画しているとのことですので、公共交通会議の委員の皆様にも共有させていただきます。

詳細につきましては現在調整中とのことですが、走行時期は来年の6月下旬から7月上旬、長くても1週間程度で、繁忙期を避けるかたちでの実施を想定されているということです。

自動運転といっても、完全な無人化となるレベル4ではなく、運転手が緊急事態に対応できるレベル2での実証運行を計画されているとのこと。

レベル2での実証運行となりますので、本会議に協議をかける必要はございませんけれども、コースの詳細や運行時間帯等についてはわかり次第、改めてご報告させていただきます。

その他の報告事項は以上でございます。

【事務局】

その他で説明しました内容について質疑等ございますでしょうか。よろしいですかね。はい、ありがとうございました。

本日は貴重なお時間を頂戴し、ご意見をいただきまして誠にありがとうございました。

次回の公共交通会議は来年3月19日（水）を予定しております。開催通知は改めてお送りさせていただきますが、事前にスケジュールを確保いただきますよう、ご協力をお願い申し上げます。

地域公共交通を取り巻く環境は厳しい状況ではありますが、行政といたしましても、試行錯誤をしながら安心して快適に過ごせるよう努めていきますので、引き続きご理解ご協力いただきますようお願い申し上げます。

以上をもちまして軽井沢町地域公共交通会議を閉じたいと思います。

本日はお忙しい中ご参集いただきまして誠にありがとうございました。