

資料1

軽井沢町地域公共交通計画

(素案)

令和7年 9月

目 次

1. はじめに	1
1-1. 計画策定の目的	1
1-2. 計画の対象区域	1
1-3. 計画の期間	1
2. 地域公共交通の課題	2
3. 地域公共交通計画	4
3-1. 基本方針と目標	4
3-2. 公共交通体系	5
3-3. サービスレベル	8
3-4. 事業体系	10
3-5. 事業内容	11
3-6. 事業スケジュール	17
3-7. 数値目標	19
4. 計画の推進体制及び評価	20
4-1. 計画の推進体制	20
4-2. P D C Aによる計画の進捗管理	20

1. はじめに

1-1. 計画策定の目的

国内の公共交通を取り巻く環境は、少子高齢化の進展と人口減少により利用者数の減少が課題となっているだけでなく、公共交通事業者においては乗務員不足も深刻となっています。さらに、地方部では高齢者ドライバーの割合が高く、高齢者による事故が増加傾向となっているため、地域公共交通による移動支援の確保が重要となっています。

こうした状況から、国は令和2年(2020)に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、地域に根ざした公共交通体系を実現するために、地域公共交通のマスタープランとなる「地域公共交通計画」の策定が努力義務となりました。

本町の近年の状況として、人口増加ならびに来訪する観光客等の増加により、公共交通の需要も増加傾向となっており、新幹線・鉄道・バスによる移動支援に加え、令和6年(2024)からは「タクシー供給強化プロジェクト」を立ち上げ、タクシーによる移動支援の強化も行っています。

しかし、今後の本町の人口が減少傾向へと転じる見込みであることも踏まえ、変動が予想される町民および観光客等の需要に適した公共交通体系の構築が必要であることから、本町が目指すべき地域公共交通のあり方について示したマスタープランとして、「軽井沢町地域公共交通計画」を策定します。

1-2. 計画の対象区域

本計画の対象区域は、軽井沢町全域とします。

1-3. 計画の期間

本計画の期間は、令和8年度(2025)から令和12年度(2030)の5年間とします。

2. 地域公共交通の課題

町内の公共交通に関する現状に基づき、地域公共交通の課題として以下の内容が挙げられます。

公共交通の利用傾向からの課題

- 町内循環バスの主な利用目的は町民の生活利用であり、更には別荘所有者の利用頻度が多い傾向にあるだけでなく、町内循環バスの今後の理想的な形態として路線バスを主体とする要望が最多であったため、町内循環バスを主とした町民・別荘所有者の移動支援が求められています。
- 実証運行を行っていた「よぶのる軽井沢」の利用傾向から、県内利用者（町民・別荘所有者など）では目的地が分散、県外利用者ではハルニレテラス・ツルヤ軽井沢店への移動が多かったほか、タクシーの利用傾向では週末の夕方に別荘所有者や観光客の利用が集中するなど、町民・別荘所有者とは異なる移動実態にあることから、路線バス・タクシー（ライドシェアを含む）を主とした観光客等の移動支援が求められています。
- 町内循環バスやその他の路線が結節している軽井沢駅では、主に観光客の乗降が非常に多いだけでなく、軽井沢駅を含めた町内の各駅は町民等の町外への移動のための乗り継ぎ拠点となっており、バス利用者からの要望として、鉄道への乗り継ぎの改善が寄せられているため、軽井沢駅・中軽井沢駅・信濃追分駅を中心とした交通結節性について、引き続き確保が必要です。
- 町内循環バスの利用者数は令和6年度に過去最多を記録し、繁忙期にあたる8月に利用者が最大となるものの、同時に町内の交通混雑により大幅な遅延が発生しているため、繁忙期等の混雑の解消および回避といった対応策が必要です。

公共交通を利用したいが利用できていない状況からの課題

- 町民のおよそ3人に1人は公共交通空白地に居住し、特に千ヶ滝西区や茂沢区では高齢化率が高い状況にあるほか、町内循環バスの今後の理想的な形態として需要の大小に応じて路線バスとデマンド型を組み合わせた形態を望む回答が見られるなど、現在の運行形態とは異なる移動支援も求められていることから、公共交通空白地に対する移動支援の拡充が必要です。
- 町民の移動ニーズとして、町内の移動に加え、県内の近隣市町との通勤・通学や佐久市や御代田町への通院・買い物も一部で見られることから、地域性と生活行動圏を考慮した移動支援の向上が求められています。

公共交通を利用していない状況からの課題

- 町民の自動車保有台数や65歳以上の運転免許保有者数が増加傾向にあるだけでなく、町民等の通勤・通学や通院、買い物などにおける移動手段は、大部分が自動車による移動であり、公共交通の利用が少ない実態にあることから、生活利用のメリットや具体的な活用方法の浸透が必要です。

公共交通維持に向けた課題

- 交通事業者の状況として、路線バスの運行経費の増加が続いていることから、今後の維持費の確保が懸念されているだけでなく、バス事業者やタクシー事業者においてはドライバー不足や高齢化も課題となっていることから、運行事業の経費増加や人材不足等の解消に向けた周知・取組が求められています。

公共交通の利用方法に関する問題点・要望

- 公共交通の利用者から、行き先が分かりづらいとの要望があるほか、町内の施設関係者などからは、施設利用者等への電光掲示板等によるバス運行情報の提供に関する要望が見られるところから、利用方法や行き先といった運行情報の提供が求められています。
- また、バスの遅延状況が分からぬとの不安も見られるため、遅延情報の提供も必要です。
- このほか、電子決済の導入や待合スペースに関する要望も見られるため、決済やバス待ちなどの利用環境の向上も求められています。

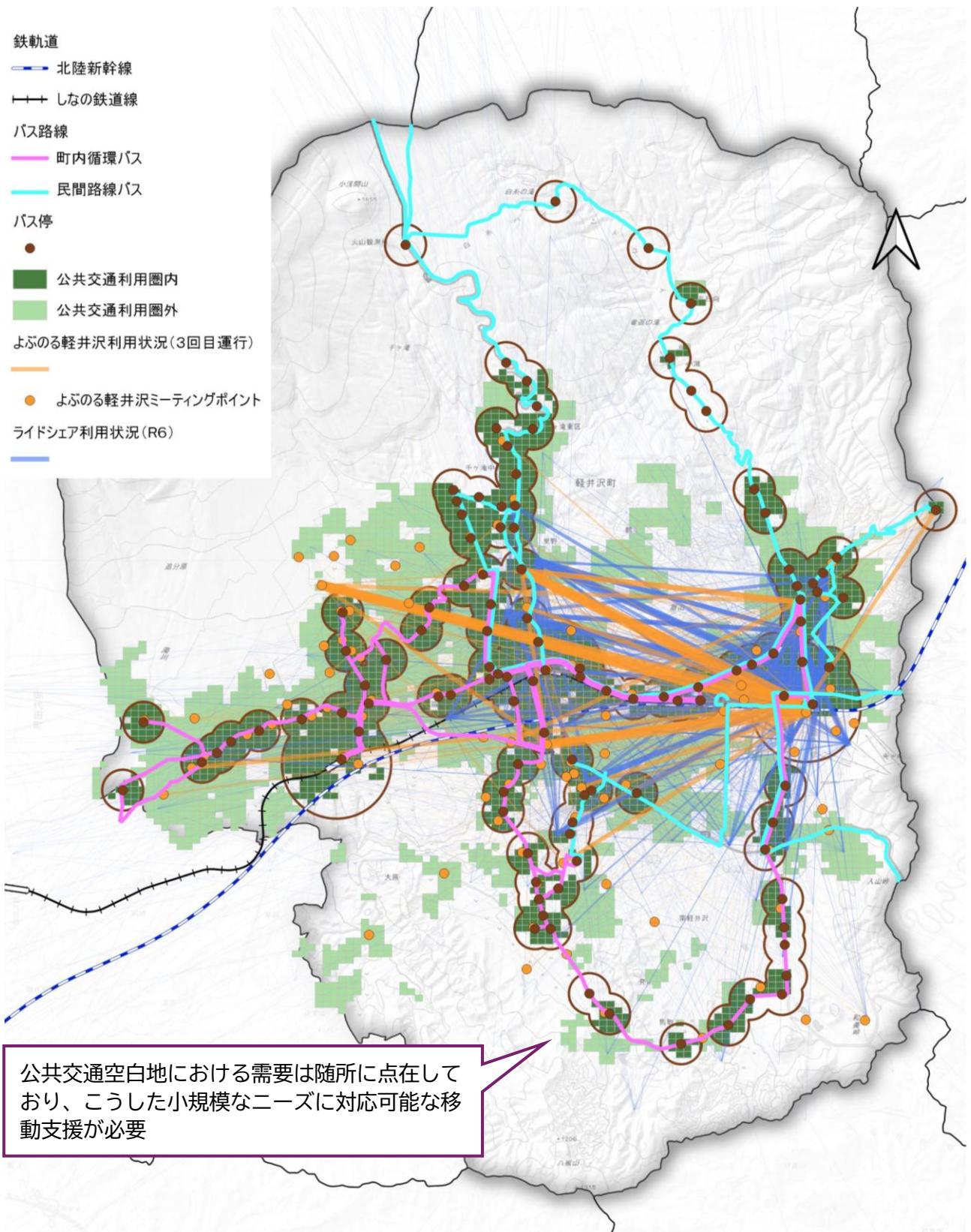


図 2-1 公共交通空白地とデマンド交通・ライドシェアの利用状況

3. 地域公共交通計画

3-1. 基本方針と目標

前章の課題および本町のまちづくりの方向性などに基づき、本計画の基本方針を以下のとおり定めます。

基本方針には「誰もが「すごしやすい軽井沢ライフ」を送れる公共交通の形成」を掲げ、町民や別荘所有者、観光客といったあらゆるターゲットが快適に利用できる公共交通の形成を目指します。

基本方針

誰もが「すごしやすい軽井沢ライフ」を送れる
公共交通の形成

また、上記の基本方針の実現に向けた目標およびその具体的な視点を以下のとおり設定します。

目標 1

町民・別荘所有者・観光客を支える路線バスを主体とした路線網の構築

- ・町民や別荘所有者に対し、町内循環バスによる移動支援を維持する。
- ・観光客等に対しては、路線バスやタクシー（ライドシェア含む）による移動支援を確保する。
- ・鉄道駅ではバスおよび鉄道の乗り継ぎにおける利便性を継続的に確保する。
- ・繁忙期等の混雑状況に対しては、混雑の解消および回避といった対応策を検討し、混雑による影響の軽減を目指す。

目標 2

新たな移動支援の導入による公共交通空白地等の解消

- ・新たな移動支援の導入により、町民の3人に1人が該当する公共交通空白地の解消を目指す。
- ・地域により、通院や買い物といった生活行動圏が町外にも及んでいるため、町外への移動支援についても関係機関等と協議を行い、町の特性に応じた公共交通体系を目指す。

目標 3

利用促進や連携による公共交通の持続可能性の向上

- ・町民の主要な移動手段は自動車であるため、生活利用を促す利用促進を実施し、公共交通の維持に努める。
- ・交通事業者においては経費の増加、人材不足などが厳しい状況であるため、こうした課題に対して行政も協力し、運行事業の持続可能性の向上を目指す。

目標 4

利用者満足度の高い利用環境の整備

- ・利用者への情報発信に関する改善要望が見られるため、利用案内や遅延情報等の提供により情報発信能力を強化する。
- ・鉄道利用者や観光客等の利便性を考慮し、町内循環バスにおける電子決済の導入等もを目指す。

3-2. 公共交通体系

本町における今後の公共交通体系を以下のとおり定義します。

公共交通体系の定義にあたっては、町の公共交通網を樹木と同様に「幹・枝・葉」として捉え、各部位に対応する路線は、担うべき役割に応じて分担しています。

「幹」にあたる路線の役割は、町外と町内を結び、本町の交通網の基盤となるものであり、接続している都市圏や県内の圏域などに応じて、「長距離鉄道軸」「近隣鉄道軸」「幹線バス路線」に分類しています。

「枝」にあたる路線の役割は、町内で「幹」から枝分かれして、町内の各地域間を結ぶものであり、担うべき移動ターゲットに応じて、「生活支線」「観光支線」に分類しています。

「葉」にあたる路線の役割は、町内に張り巡らされた「枝」の先にあたる各地域内の末端への移動を支えるものであり、利用者の自由度といった特性に応じて、「予約型乗合交通」「自由移動支援交通」に分類しています。

また、これらの路線が接続する公共交通の拠点として、接続している路線に応じて、「広域拠点」「地域内拠点」を定義します。

表 3-1 軽井沢町の公共交通体系

分類	考え方	対応路線
幹	長距離鉄道軸 首都圏をはじめとした関東地方、および北陸・近畿地方といった広域都市圏を結び、観光・ビジネス・交流の促進を担う路線。	●北陸新幹線
	近隣鉄道軸 町内と御代田町や佐久市といった佐久圏域を中心に、日常的な移動を支え、町民の移動を担う路線。	●しなの鉄道線
	幹線バス路線 町内および隣接する町外を結ぶ路線として、町民・別荘所有者・観光客の移動を担う路線。	●軽井沢駅～草津温泉(草軽交通株) ●軽井沢駅～草津温泉(西武観光バス株) ●軽井沢駅～横川駅
枝	生活支線 幹線バス路線を補完し、主に町民・別荘所有者の通学・通勤、通院、買い物移動を担う路線。	●町内循環バス
	観光支線 幹線バス路線を補完し、主に観光客の町内の観光施設・交通施設間の移動を担う路線。	●急行塩沢湖線 ●旧碓氷峠見晴台行き
葉	予約型乗合交通 幹線バス路線や生活支線が運行されていない地域のほか、道路幅員といった地形的な制約や、小規模な需要への対応のために、生活支線では対応できない地域の移動を担う手段。	●新規デマンド
	自由移動支援交通 地形的および時間的な制約を受けずに、ドア to ドアのサービスとしてきめ細やかなニーズに対応する手段。	●一般タクシー(ライドシェア含む)

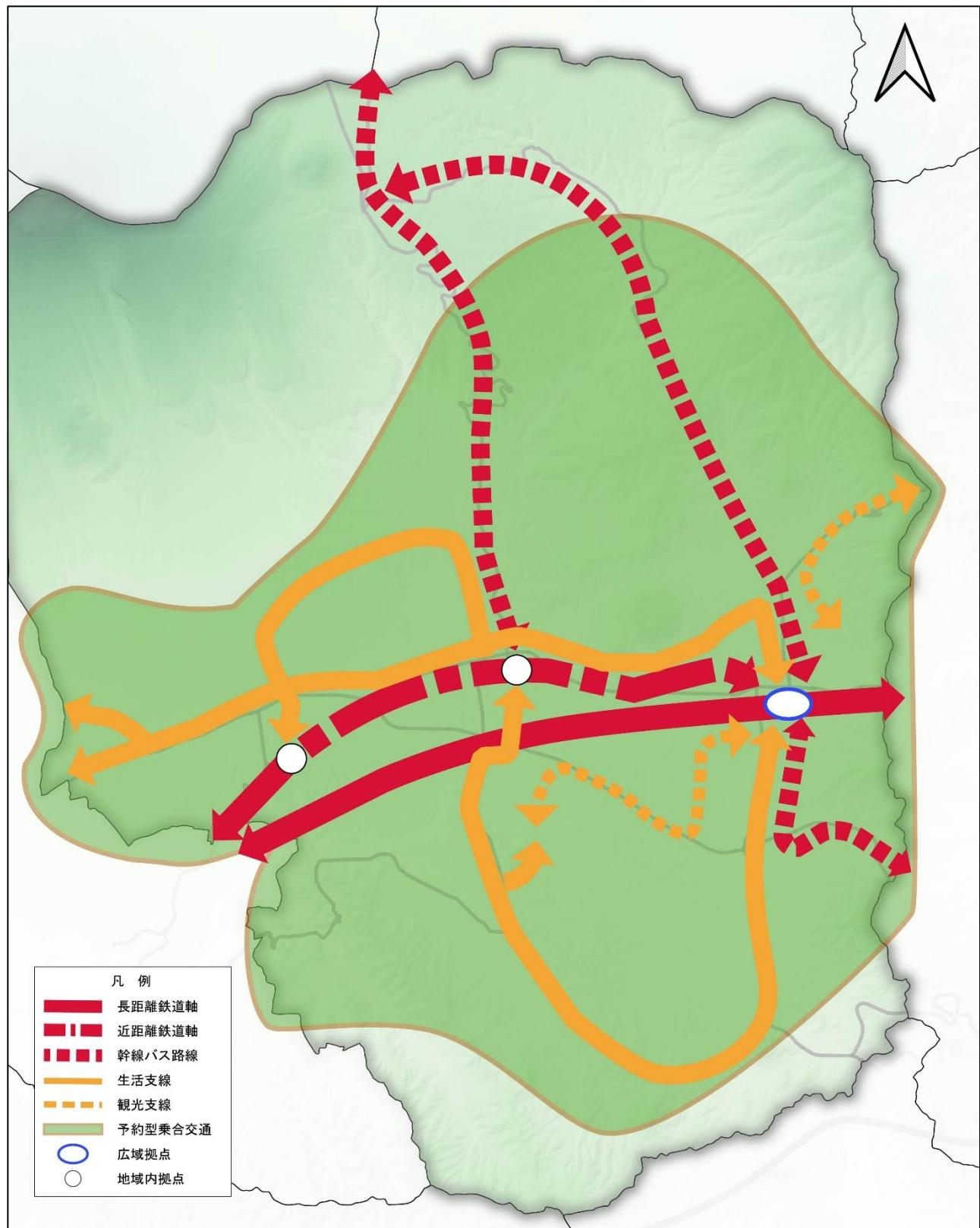
表 3-2 軽井沢町の公共交通拠点

分類	考え方	対応拠点
広域拠点	長距離鉄道軸が接続し、町内と県内外地域との玄関口を担う拠点。	◆軽井沢駅
地域内拠点	近隣鉄道軸が接続し、主に町内と県内市町村との結節点を担う拠点。	◆中軽井沢駅 ◆信濃追分駅

公共交通のほか、本町では以下のような公共交通以外の移動支援にも取り組んでおり、主に「枝」または「葉」の役割を補完する手段として、公共交通と組み合わせることで、移動に困る利用者のない体系を目指すものとします。

表 3-3 公共交通以外の移動支援

分類	利用対象	実施内容
バス路線廃止地区でのタクシー利用システム事業	・峠町、茂沢地区の町民または別荘所有者	・利用者が事前にタクシー利用券（1回 500円分）を購入し、各地区で設定された指定場所で乗降し、タクシーを利用する場合において、運賃の一部が助成されるもの ・乗継ポイントから町内循環バスに乗り継ぐ場合については、専用の乗車券により町内循環バスの運賃は無料となる
遠距離通学タクシー	・峠町、茂沢地区在住の町立小中学校に通学する小中学生	・遠距離通学を必要とする小中学生に対し、タクシーを利用した通学を認め、その利用料金を補助するもの
デマンドタクシー 実証運行事業	町内に1年以上在住する方または1年以上個人で別荘を所有している方のうち、以下に該当する方 ・75歳以上 ・運転免許証自主返納者 ・未就学児 ・妊娠婦 ・要介護等認定者 ・障がい者手帳等交付者	・事前申請により利用者登録された方が「軽井沢町デマンドタクシー実証運行事業利用券」（1枚 500円）を購入し、この券による支払いでのタクシー運賃の一部が助成されるもの ・自己負担額は、運賃が2,000円未満の場合は500円（1枚）、2,000円以上の場合は1,000円（2枚）
移送サービス事業（タクシー券）	・一人暮らしの65歳以上 ・高齢者世帯で日常生活の外出に不自由のある方（心身の障害等による）	・タクシー券（迎車料金200円、初乗り料金700円）を最大で年間48枚を交付 ・利用範囲は主に通院や公共機関等での諸手続き及び買い物
すこやかお出かけ利用券支給事業	・65歳以上かつ町内に3年以上在住している方	・高齢者の外出支援を目的として、契約した温泉施設（町内11、町外14）、バス3社、タクシー5社、しなの鉄道、風越公園の施設で使用可 ・1枚100円の50枚綴で、計5,000円分を支給
シャトルバス（軽井沢駅～雲場池）	・観光客 等	・雲場池への観光需要が特に大きくなる時期に移動支援として期間限定で運行するもの
マイクロバス貸し出し	・町内の小中学校 ・町内の社会教育関係団体	・町内または町外への社会教育活動等における移動手段として、町が所有するマイクロバスを貸し出すもの ・使用料は無料（ただし、関係団体等使用時には燃料費は利用者負担）



※自由移動支援交通（一般タクシー）は町内全域を運行する。

図 3-1 軽井沢町の公共交通体系

3-3. サービスレベル

本町の公共交通が最低限度保証するサービスレベルを以下のとおり設定します。

サービスレベルの設定にあたっては、町の公共交通網の利用実態やニーズのほか、長野県が県内77市町村と共同で策定した「長野県地域公共交通計画」に掲げられている通院、通学、観光に関する移動の保証に基づき、移動ターゲットとして「通学」「通勤」「通院」「買い物」「観光」に分けたうえで、各ターゲットの主な移動時間帯に即してサービスレベルを設定しています。

設定した各ターゲットに対応する公共交通の分類は、前項の公共交通体系における役割に基づき、各ターゲットのニーズに適した分担となるよう設定しています。

なお、設定したサービスレベルは最低限度保証するものであり、この内容に基づき、公共交通およびその他の移動支援を組み合わせながら、利便性を確保していきます。

表 3-4 サービスレベル

移動ターゲット	サービスレベル	対応する公共交通の分類	補完する他の移動支援
通学 (就学者)	【小・中学校】 ・バスや遠距離通学タクシーにより通学手段を確保する。 ^{※1}	<ul style="list-style-type: none"> ・生活支線 ・近隣鉄道軸 ・幹線バス路線 	・遠距離通学タクシー
	【高校】 ・町内の高校について は、バス等により通 学手段を確保する。 ・近隣市町への通学で は、しなの鉄道によ る通学手段を確保 する。	<ul style="list-style-type: none"> ・長距離鉄道軸 ・近隣鉄道軸 ・幹線バス路線 ・生活支線 ・デマンド交通 	-
通勤 (就業者)	<ul style="list-style-type: none"> ・主な通勤時間帯であ る朝夕において、新 幹線、しなの鉄道に よる通勤手段を確 保する。 ・町内の勤務先につい ては、バスやデマン ド交通により通勤 手段を確保する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・長距離鉄道軸 ・近隣鉄道軸 ・幹線バス路線 ・生活支線 ・デマンド交通 	・バス路線廃止地区での タクシー利用システム 事業

移動ターゲット	サービスレベル	対応する公共交通の分類	補完する他の移動支援
通院 (町民・別荘所有者)	・生活行動圏の主要な医療機関への通院について、午前中の受診または午後の受診のために通院ができる。	・近隣鉄道軸 ・幹線バス路線 ・生活支線 ・デマンド交通	・デマンドタクシー実証運行事業 ・移送サービス事業(タクシー券) ・すこやかお出かけ利用券支給事業
買い物 (町民・別荘所有者)	・主要な商業施設で、日中に買い物できる手段を確保する。	・幹線バス路線 ・生活支線 ・デマンド交通	・デマンドタクシー実証運行事業 ・移送サービス事業(タクシー券) ・すこやかお出かけ利用券支給事業
観光 (観光客)	・町内の主要な観光地、商業施設へアクセス手段を確保する。	・長距離鉄道軸 ・近隣鉄道軸 ・幹線バス路線 ・観光支線 ・生活支線 ・デマンド交通	・シャトルバス(軽井沢駅～雲場池)

※1：小中学生については、子供たちの健全な成長、体力づくりの一環も含め、徒歩・自転車の通学圏域内は、徒歩・自転車での通学を前提としつつも、一部、バス等による通学を確保します。

※2：自由度が高く、時間的制約等の無い一般タクシーは除いている。

3-4. 事業体系

目標の達成に向けて取り組む事業の体系は以下のとおりです。

目標 1 町民・別荘所有者・観光客を支える路線バスを主体とした路線網の構築

達成に向けた事業

- 町内循環バスの維持・確保
- 民間路線バスやタクシーの維持・確保
- 新幹線・しなの鉄道線との乗り継ぎの継続的な確保
- 繁忙期等の混雑解消に向けたパーク＆レールライドの推進
 - ・繁忙期を中心としたパーク＆レールライドの推進
 - ・パーク＆レールライドの基盤整備（駐車場の確保）
 - ・しなの鉄道線による輸送能力の強化（増便事業の継続）
- 大幅な遅延等の回避に向けた町内循環バスの路線網の再編

目標 2 新たな移動支援の導入による公共交通空白地等の解消

達成に向けた事業

- 公共交通空白地に対する移動支援の拡充
 - ・（仮）新規デマンド交通の導入
 - ・地域の実情を踏まえた停留所（ミーティングポイント）の設置
- 町外への移動手段の継続確保

目標 3 利用促進や連携による公共交通の持続可能性の向上

達成に向けた事業

- 生活利用のメリットや具体的な活用方法の浸透
 - ・モビリティマネジメントの推進
 - ・情報発信の強化
- バス事業者・タクシー事業者の人材確保に向けた町HPを中心とした周知
- 新たなモビリティの導入に向けた研究

目標 4 利用者満足度の高い利用環境の整備

達成に向けた事業

- デジタルサイネージによる運行情報等の提供
- バスの位置情報や遅延情報の提供
- 決済やバス待ちなどの利用環境の向上
 - ・町内循環バスの電子決済の導入検討
 - ・バスの待合環境の充実に向けた沿線施設との連携

3-5. 事業内容

(1) 目標1の達成に向けた事業

① 町内循環バスの維持・確保

実施主体	町・交通事業者				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●東・南廻り線、西コース、北廻り線からなる町内循環バスは、通学、通院、買い物といった生活移動のほか、別荘所有者の滞在時における移動手段としての役割を担っていることから、町内循環バスの運行を維持し、町民や別荘所有者の移動手段として確保します。 				
スケジュール	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
			運行を維持		

② 民間路線バスやタクシーの維持・確保

実施主体	町・交通事業者				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●町内を運行する民間路線バスやタクシー（ライドシェア含む）は町民・別荘所有者の利用もありますが、主として外国人も含めた観光客・来訪者の移動手段としての役割を担っていることから、交通事業者と連携し、民間路線バスやタクシーを観光客等の移動手段として今後も確保していきます。 				
スケジュール	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
			継続的に確保		

③ 新幹線・しなの鉄道線との乗り継ぎの継続的な確保

実施主体	町・交通事業者				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●町内3駅に接続するバス路線のダイヤについて、鉄道との接続を考慮したダイヤ再編に向けてバス事業者および鉄道事業者と調整を進めます。 ●なお、バス路線のダイヤ再編は鉄道事業者のダイヤ再編に合わせて、継続的に調整を行っていきます。 				
スケジュール	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
			継続的に協議、実施		

④ 繁忙期等の混雑解消に向けたパーク＆レールライドの推進

【繁忙期を中心としたパーク＆レールライドの推進】

実施主体	町・交通事業者・観光協会・商業観光施設等				
事業内容	●繁忙期等に発生する町内の交通渋滞の解消に向けて、観光客を中心としたパーク＆レールライドの呼びかけを強化します。				
スケジュール	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度

継続的に周知

【パーク＆レールライドの基盤整備（駐車場の確保）】

実施主体	町・交通事業者・民間駐車場管理者				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●町内3駅では、駅前駐車場の観光客を中心としたパーク＆レールライド用の駐車場としての活用に向けて、インターネット上での空車状況の把握といった周知能力の強化を検討します。 ●こうしたソフト整備のほか、町内および町外（御代田町、小諸市）の駅周辺の活用可能な駐車場（民間を含む）に対しても協力を要請し、ハード面での充実も図ります。 				
スケジュール	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度

継続的に確保

【しなの鉄道線による輸送能力の強化（増便事業の継続）】

実施主体	町・交通事業者				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●現在も繁忙期を中心に、軽井沢駅での乗降に加え、中軽井沢駅での乗降も多くなる状況にあるため、町の公共交通網の「幹」を担うしなの鉄道線について、今後も増便事業を継続し、町内を含む区間における輸送能力の強化を推進します。 				
スケジュール	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度

継続的に要請、実施

⑤ 大幅な遅延等の回避に向けた町内循環バスの路線網の再編

実施主体	町・交通事業者				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●繁忙期に大幅な遅延が見られる町内循環バスについては、利用目的が生活利用と観光利用が混在する状況を鑑みながら、路線網の再編により繁忙期における遅延の回避を目指します。 				
スケジュール	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
			関係機関等と協議		

(2) 目標2の達成に向けた事業

① 公共交通空白地に対する移動支援の拡充

【(仮) 新規デマンド交通の導入】

実施主体	町・交通事業者				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●町内の3人に1人が該当している公共交通空白地の解消に向けて、町内の公共交通網の「葉」の役割を担うデマンド交通を新規導入します。 ●これまでに実施している「よぶのる軽井沢」の利用実績に基づき、町民等の利用傾向（利用距離の長さ、目的地の分散）を考慮し、停留所設置型（セミデマンド）、距離別運賃制といった仕様を想定した検討を行います。 ●なお、導入後の実績に基づいて需要の検証も行い、デマンド交通の最適化を図っていくほか、特定区間でまとまった需要が確認された場合には、定路線の便の運行などについても検討します。 				
スケジュール	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
		運行体制の構築、本格的に運行			

【地域の実情を踏まえた停留所（ミーティングポイント）の設置】

実施主体	町・交通事業者				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●前述の事業項目「新規デマンドの導入」により設置を想定するミーティングポイントについては、地域の実情を踏まえた設置箇所の見直しを必要に応じて行いながら、空白地の解消に取り組みます。 				
スケジュール	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
		必要に応じて見直し			

② 町外への移動手段の継続確保

実施主体	町・県				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●町内の西地域では、御代田町方面への生活移動が多いことが確認されていることから、関係機関等と連携を図りながら、町外への移動手段として北陸新幹線やしなの鉄道線を確保しつつ、これらの手段以外での町外への移動手段の確保についても検討を行います。 				
スケジュール	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度

関係機関等と協議



(3) 目標3の達成に向けた事業

① 生活利用のメリットや具体的な活用方法の浸透

【モビリティマネジメントの推進】

実施主体	町・交通事業者				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●町民の生活移動における主な手段が自動車となっており、更には高齢者の自動車での移動も多い状況にあるだけでなく、今後は高齢化率も上昇が見込まれることから、公共交通の生活利用の仕方や利用するメリットに関する周知・啓発を実施します。 ●こうした自動車の利用が多いのは高齢者だけでなく、小中学生の休日における移動などでも家族等による自動車での送迎が多いことから、特に公共交通の需要が高い年齢層への利用啓発を推進します。 				
スケジュール	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度

継続的に実施



【情報発信の強化】

実施主体	町・交通事業者				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●現在各世帯に配布している町内循環バスのダイヤや路線網に関するダイヤ表について、他の路線に関する情報や乗り方案内なども含めた内容へ更新し、各世帯へ新たに配布します。 ●あわせて、後述する事業項目「バスの位置情報や遅延情報の提供」により、町民等に対してもバス路線の位置情報等をインターネット上でも情報発信することで、リアルタイムな情報提供の実現を目指します。 				
スケジュール	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度

新版の
全戸配布

ダイヤ再編等に情報更新



② バス事業者・タクシー事業者の人材確保に向けた町 HPを中心とした周知

実施主体	町・交通事業者				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●交通事業者へのアンケート調査の結果からは、乗務員をはじめとした労働力の不足と高齢化が課題として挙げられており、タクシー供給強化プロジェクトをはじめ、町内の移動支援の充実には更なる労働力の確保が必要となっていることから、交通事業者の人材確保に向けて、町のホームページを中心に周知を実施します。 				
スケジュール	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度

③ 新たなモビリティの導入に向けた研究

実施主体	町・交通事業者				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●交通事業者における労働力の不足に対しては、先進技術の活用による労働力の強化も必要であるため、自動運転（レベル4）の導入に向けて、交通事業者とともに研究を継続的に行います。 ●こうした研究のほか、現在の運行形態からの向上が見込まれる先進技術の活用に向けて、様々な視点から研究を継続的に行い、持続可能性の高い運行形態を目指していきます。 				
スケジュール	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度

(4) 目標4の達成に向けた事業

① デジタルサイネージによる運行情報等の提供

実施主体	町・交通事業者				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●観光客等の利用が多い場所では、バスをはじめて利用される方などが案内所で路線について聞く場合が多く、特に繁忙期などでは混雑するため、運行中のバス路線の情報提供をスムーズかつ効率的に行うことを目的に、デジタルサイネージ（電光掲示板）による情報提供を導入します。 ●提供を行う内容は行き先や路線網、発着時刻等の情報で、最初の設置候補場所は軽井沢駅などの交通結節性が高く、利用者が多い箇所を想定します。 ●沿線施設等との協議により、必要性が高い候補場所が確認された場合には、順次追加での設置も検討します。 				
スケジュール	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度

② バスの位置情報や遅延情報の提供

実施主体	町・交通事業者				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●町内のバス路線は繁忙期には交通渋滞の影響により大幅な遅延が発生し、「バスがいつ到着するのかわからない」との利用者からの不安が多い実情にあることから、バスの位置情報および遅延状況等をWEBサイト等で提供します。 				
スケジュール	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
			継続的に提供		

③ 決済やバス待ちなどの利用環境の向上

【町内循環バスの電子決済の導入検討】

実施主体	町・交通事業者・県				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道での通学をしている高校生などからは、鉄道と同様に町内循環バスでも電子決済で運賃を支払いたいといった要望があることから、決済の利便性を向上するために電子決済の導入を検討します。 ●なお、検討にあたっては交通事業者などの関係機関等と連携し、本町の利用環境や実態に即した導入方策を検討します。 				
スケジュール	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
			関係機関等と協議		

【バスの待合環境の充実に向けた沿線施設との連携】

実施主体	町・商業観光施設等				
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ●町民等へのアンケート結果では、町内循環バスの待合環境への満足度が低い傾向のほか、バス利用者が多い施設関係者からも待合環境の充実に関する要望が見られることから、バス停に隣接する施設等と連携し、待合環境の充実を実施します。 ●施設等の入口など、待合環境として適する場所の提供を依頼し、施設利用者がバスの待合で困らない環境づくりを目指します。 ●イスなどが無いバス停については、歩道のスペースといったバス停の周囲の環境などを考慮しながら、ヒップバーといった設置スペースに適した設備を念頭に、必要性が認められるバス停への設置を検討します。 ●こうした待合環境の確保に加え、町内循環バスの利用者が特に多いバス停（施設）では、前述の施策項目「デジタルサイネージによる運行情報等の提供」もあわせて検討し、利用案内の充実もあわせて実施します。 				
スケジュール	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
	協力要請 ➡		デジタルサイネージとあわせて継続的に連携 ➡		

3-6. 事業スケジュール

各事業のスケジュールの一覧は以下のとおりです。

各事業は計画期間内において実施または検討を行いながら、各事業の進捗状況を毎年度検証し、必要に応じてスケジュールを見直すものとします。

表 3-5 事業スケジュールの一覧

事業	実施主体	年度				
		R8	R9	R10	R11	R12
目標1の達成に向けた事業						
①町内循環バスの維持・確保	町・交通事業者			運行を維持		
②民間路線バスやタクシーの維持・確保	町・交通事業者			継続的に確保		
③新幹線・しなの鉄道線との乗り継ぎの継続的な確保	町・交通事業者			継続的に協議、実施		
④繁忙期等の混雑解消に向けたパーク＆レールライドの推進						
繁忙期を中心としたパーク＆レールライドの推進	町・交通事業者・観光協会・商業観光施設等			継続的に周知		
パーク＆レールライドの基盤整備（駐車場の確保）	町・交通事業者・民間駐車場管理者			継続的に確保		
しなの鉄道線による輸送能力の強化（増便事業の継続）	町・交通事業者			継続的に要請、実施		
⑤大幅な遅延等の回避に向けた町内循環バスの路線網の再編	町・交通事業者			関係機関等と協議		
目標2の達成に向けた事業						
①公共交通空白地に対する移動支援の拡充						
(仮)新規デマンド交通の導入	町・交通事業者			運行体制の構築、本格的に運行		
地域の実情を踏まえた停留所（ミーティングポイント）の設置	町・交通事業者			必要に応じて見直し		
②町外への移動手段の継続確保	町・県			関係機関等と協議		

事業	実施主体	年度					
		R8	R9	R10	R11	R12	
目標3の達成に向けた事業							
①生活利用のメリットや具体的な活用方法の浸透							
モビリティマネジメントの推進	町・交通事業者			継続的に実施			
情報発信の強化	町・交通事業者	新版の全戸配布 ➡	ダイヤ再編等に合わせて情報更新				
②バス事業者・タクシー事業者の人材確保に向けた町HPを中心とした周知	町・交通事業者		継続的に周知				
③新たなモビリティの導入に向けた研究	町・交通事業者		継続的に研究				
目標4の達成に向けた事業							
①デジタルサイネージによる運行情報等の提供	町・交通事業者		導入、必要に応じて設置場所の追加				
②バスの位置情報や遅延情報の提供	町・交通事業者		継続的に提供				
③決済やバス待ちなどの利用環境の向上							
町内循環バスの電子決済の導入検討	町・交通事業者・県		関係機関等と協議				
バスの待合環境の充実に向けた沿線施設との連携	町・商業観光施設等	協力要請 ➡	デジタルサイネージとあわせて継続的に連携				

※実施主体は現時点の想定

3-7. 数値目標

目標の達成状況を測定・検証する指標として、数値目標を設定します。

(具体的な数値目標案については事業者等と協議の上、計画案において報告予定。)

(1) 直接的な「成果」を測定する指標

以下に、各種事業の推進による直接的な「成果」を測定する指標を設定します。

目標1に関する成果	
1-1	★町内循環バスの年間利用者数
1-2	・民間路線バスの年間利用者数
1-3	・しなの鉄道線の駅別乗降客数
目標2に関する成果	
2-1	・公共交通の人口カバー率
目標3に関する成果	
3-1	・情報発信に関するHPの閲覧数
目標4に関する成果	
4-1	・デジタルサイネージの導入件数
4-2	・町内バス路線の経路検索可能路線数
4-3	・町内循環バスの電子決済導入率

★：地域公共交通計画の策定にあたって必須となる指標

(2) 事業の取り組みにより波及する「効果」の指標

以下に、各種事業の成果が複合的に作用し、その影響が波及する「効果」に関する指標を設定します。

①	・町内の公共交通の満足度
②	・小中学生、高齢者の公共交通の利用割合（公共交通分担率）
③	★町内循環バスの財政負担額
④	★町内循環バスの収支率

★：地域公共交通計画の策定にあたって必須となる指標

4. 計画の推進体制及び評価

4-1. 計画の推進体制

本計画の推進は、「軽井沢町地域公共交通会議」が中心となり、事業の承認・検証・評価を行いながら進めます。

各事業の取組にあたっては、町のさまざまな部署や町民、国や県、交通事業者といった関係機関と密接に連携しながら取り組みます。

4-2. PDCAによる計画の進捗管理

計画の進捗評価については、「軽井沢町地域公共交通会議」において、評価・検証を行います。

下図のように、本計画を「PLAN（計画）」として、計画中で設定している事業を「Do（実行）」し、実施した事業については、「軽井沢町地域公共交通会議」で毎年度検証し、「CHECK（評価）」を行います。評価結果を踏まえて、改善が求められる事業については、必要に応じ「ACTION（改善）」を図ります。そして、計画最終年である令和12（2030）年度には、計画全般の検証と評価を行います。

なお、計画の期間内において、社会情勢等により見直しが必要となる場合には、適宜見直しを行うものとします。

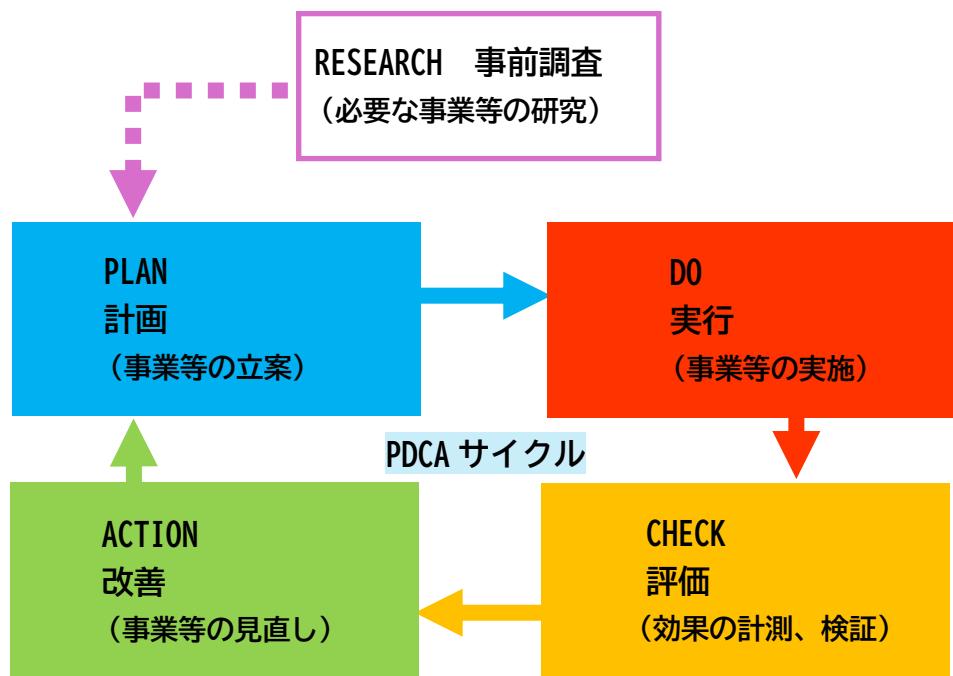


図 4-1 本計画のPDCAサイクル