# 軽井沢町地域公共交通計画

# （案）

令和７年　11 月

# 目　　次

１．　はじめに ..... 1
　１-１．　計画策定の目的 ..... 1
　１-２．　計画の位置づけ ..... 2
　１-３．　計画の対象区域 ..... 2
　１-４．　計画の期間 ..... 2

２．　地域公共交通の現状 ..... 3
　２-１．　地域公共交通を取り巻く状況 ..... 3
　２-２．　上位・関連計画 ..... 15
　２-３．　地域公共交通の状況 ..... 21
　２-４．　各種調査結果 ..... 31

３．　地域公共交通の課題 ..... 69

４．　地域公共交通計画 ..... 71
　４-１．　基本方針と目標 ..... 71
　４-２．　公共交通体系 ..... 72
　４-３．　サービスレベル ..... 75
　４-４．　事業体系 ..... 77
　４-５．　事業内容 ..... 78
　４-６．　事業スケジュール ..... 87
　４-７．　数値目標 ..... 89

５．　計画の推進体制及び評価 ..... 95
　５-１．　計画の推進体制 ..... 95
　５-２．　ＰＤＣＡによる計画の進捗管理 ..... 95

# 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、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(以下、活性化再生法という。)」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。

このため、公共交通における課題を明らかにし、課題解消に向けた取り組みを行うとともに、豊かなくらしを享受できる社会の実現に向け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．計画の位置づけ

本計画は、国の活性化再生法に基づく計画であり、本町の他の計画ならびに県の計画との位置づけは以下のとおりです。

「第６次軽井沢町長期振興計画」を最上位計画とし、本町の各計画との整合を図るほか、同じく活性化再生法に基づく「長野県地域公共交通計画」との整合を図り、本計画を策定します。

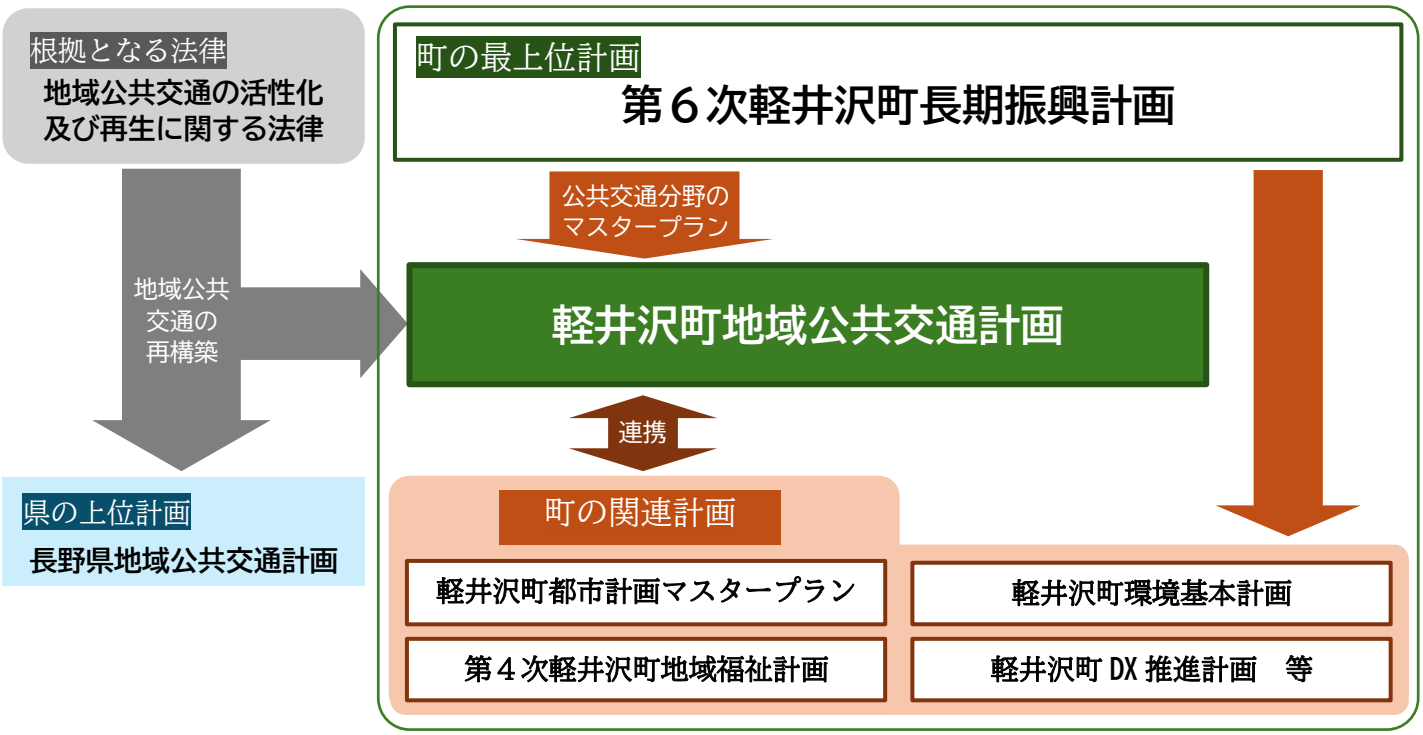



図 1-1　計画の位置づけ

## 1-3．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。

## 1-4．計画の期間

本計画の期間は、令和８年度（2026）から令和 12 年度（2030）の５年間とします。

# 2．地域公共交通の現状

## 2-1．地域公共交通を取り巻く状況

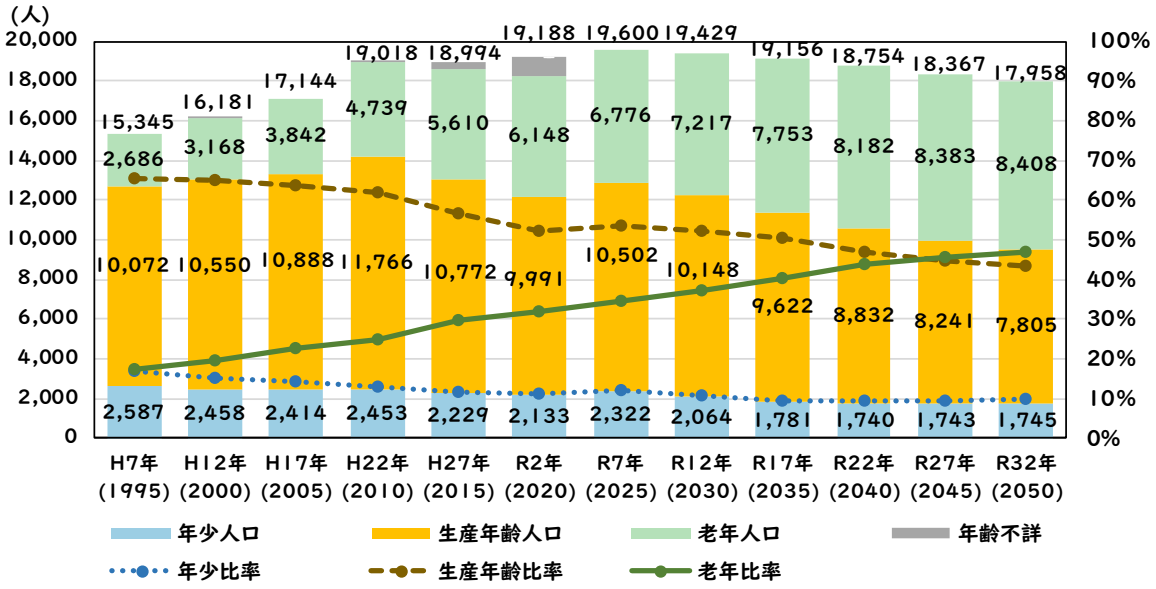
### （1） 人口

#### ① 総人口

本町の令和２年（2020）の総人口は 19,188 人であり、平成 12 年（2000）から 18.6%の増加となっています。

令和２年の年齢別の構成では、０～14 歳の年少人口は 11.1%で減少傾向、15～64 歳の生産年齢人口は 52.1%で減少傾向、65 歳以上の老年人口は 32.0%で増加傾向にあり、少子高齢化が進行しています。

本町における今後の人口について、国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という）の将来推計人口によると、令和７年（2025）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に転じる見込みであり、令和 27 年（2045）には老年比率が生産年齢比率を上回る見通しとなっています。




出典：（平成７年～令和２年）総務省「国勢調査」
（令和７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年推計）」

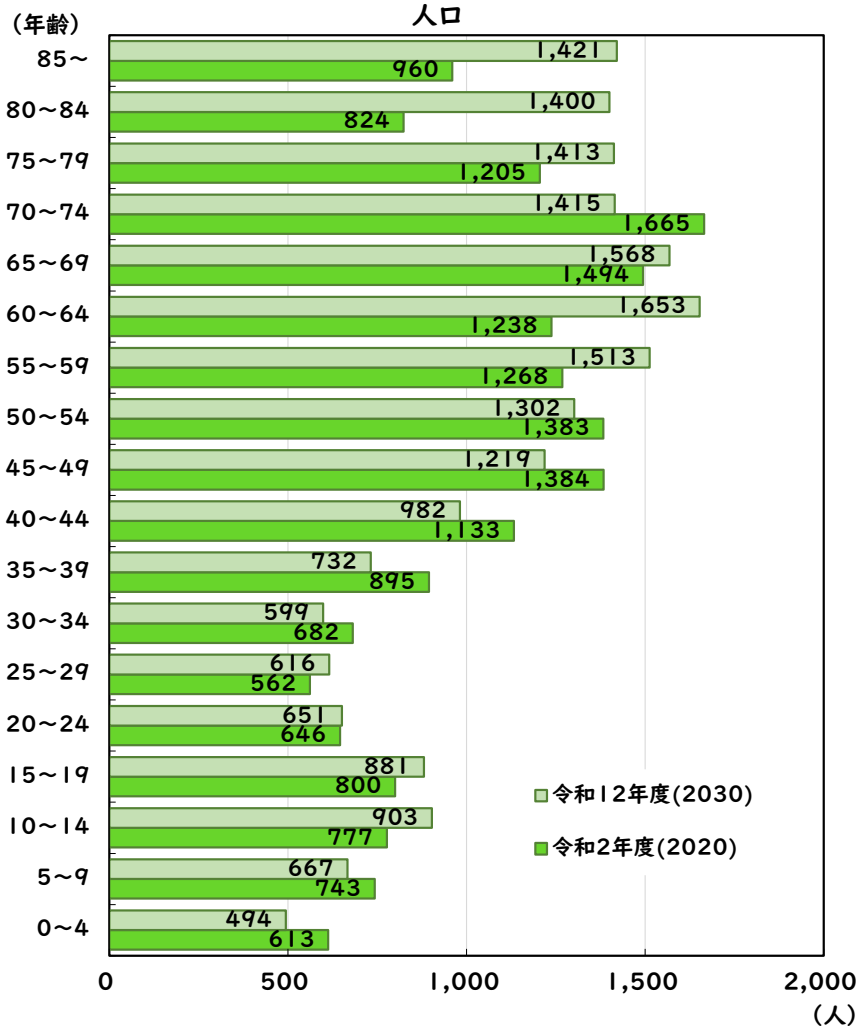
図 2.1 人口の推移

（注）上記の人口は国勢調査結果に基づくものである。なお、町独自の推計により、令和６年（2024）11 月末現在の住民登録約 21,800 人に加え、住民登録していない約 7,000 人の常住者がいると推測される。

② 年齢別人口

本町の令和２年における年齢別人口（５歳階級）では、70～74 歳が最多となっており、45 歳～79 歳にかけての人口が多い状況です。一方で、25～29 歳が最小となっています。

これに対し、令和 12 年（2030）における社人研による年齢別人口の推計値を比較すると、75 歳以上や 55～64 歳が大きく増加し、高齢化が進行する見込みとなっています。その一方で、10 歳代でも増加が予想されるものの、引き続き若年層が少ない状況と予想されます。



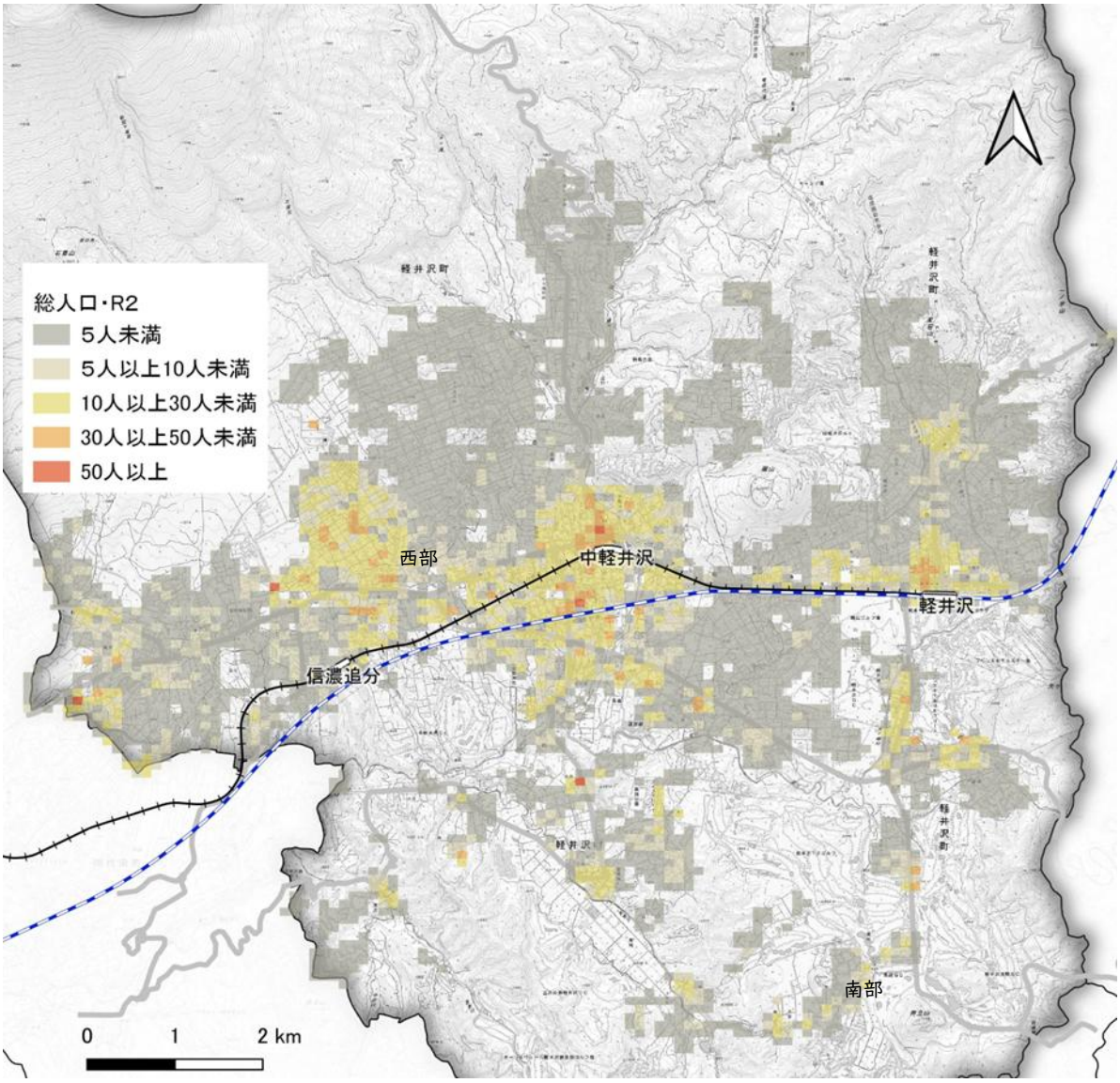

出典：（令和２年）総務省「国勢調査」
（令和 12 年）国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和５年推計）」

図 2.2　年齢別人口（令和２年・令和 12 年）

③ 人口分布

１）総人口

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が見られます。このほかにも、町南部や西部においても、国道や県道沿いを中心に人口が分布しています。



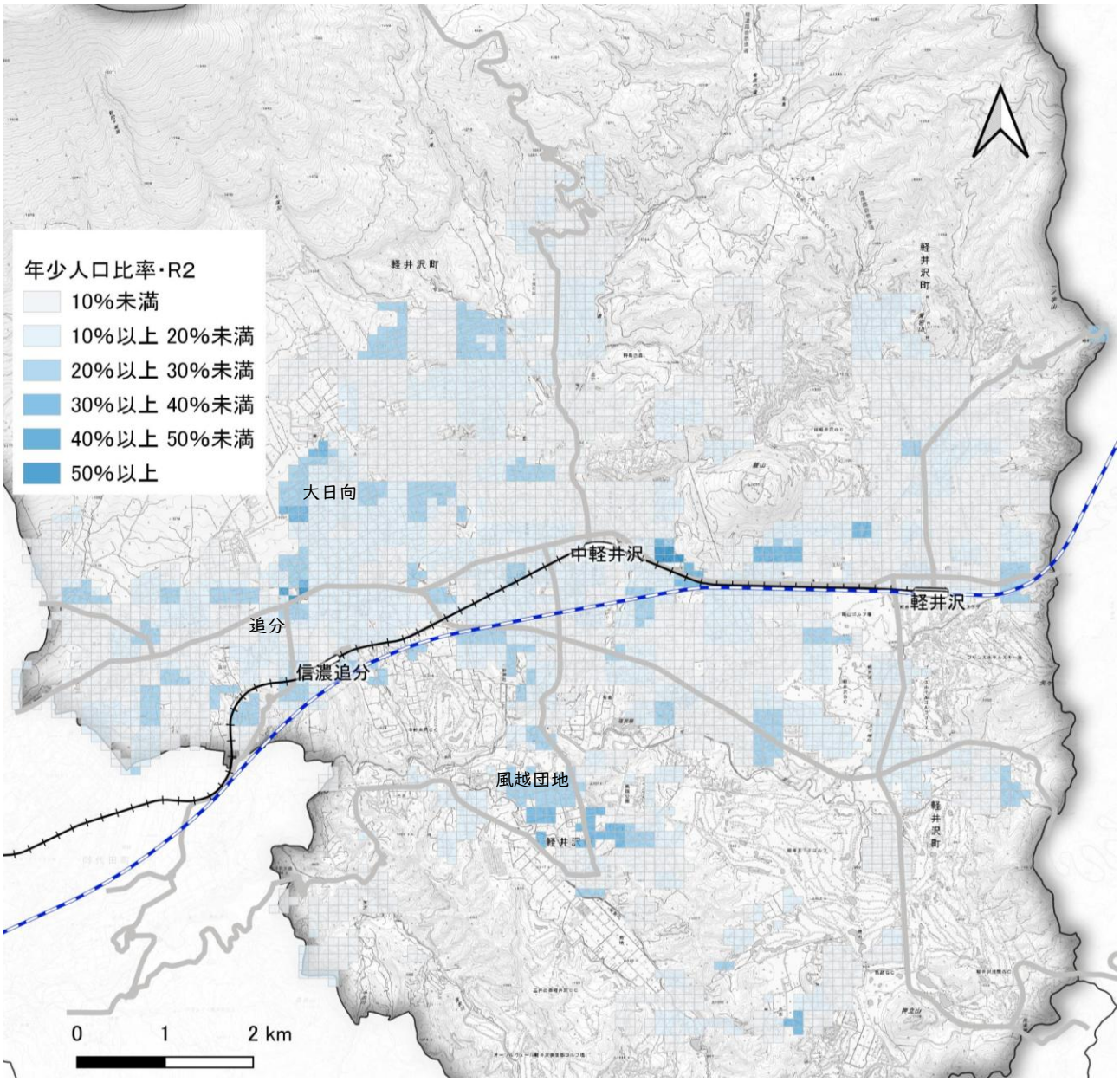

出典：東京大学　空間情報科学研究センター　西沢明「令和２年簡易 100m メッシュ人口データ」
※ 令和２年国勢調査の 500m メッシュ集計の人口を 100m メッシュに按分したものであり、当該 100m メッシュの実際の人口を示しているものではない。

図 2.3　人口分布（令和２年）

２）年少比率

人口分布について、年少人口の割合（年少比率）では、人口が集積している大日向地区や追分のほか、風越団地において割合が比較的高くなっています。

一方で、人口集積が見られる中軽井沢駅や軽井沢駅周辺では割合が低くなっています。



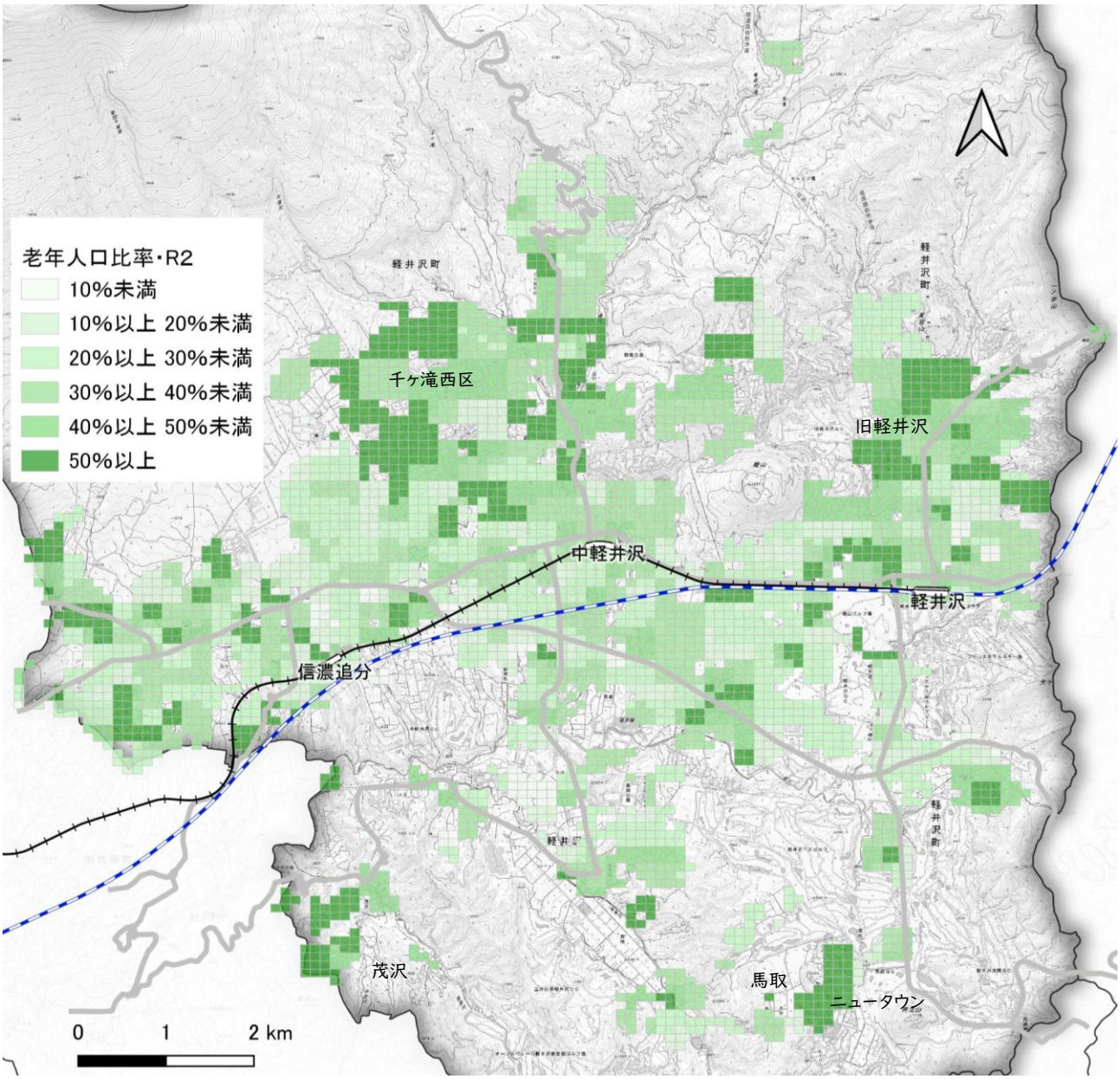

出典：東京大学　空間情報科学研究センター　西沢明「令和２年簡易 100m メッシュ人口データ」

※ 令和２年国勢調査の 500m メッシュ集計の人口を 100m メッシュに按分したものであり、当該 100m メッシュの実際の人口を示しているものではない。

図 2.4　年少比率（令和２年）

3）老年比率

人口分布について、老年人口の割合（老年比率）では、旧軽井沢、千ヶ滝西区やニュータウン、馬取、茂沢においても 50%以上の箇所がまとまっています。




出典：東京大学　空間情報科学研究センター　西沢明「令和２年簡易 100m メッシュ人口データ」
※ 令和２年国勢調査の 500m メッシュ集計の人口を 100m メッシュに按分したものであり、当該 100m メッシュの実際の人口を示しているものではない。

図 2.5　老年比率（令和２年）

## （2） 通勤・通学流動

### ① 通勤流動

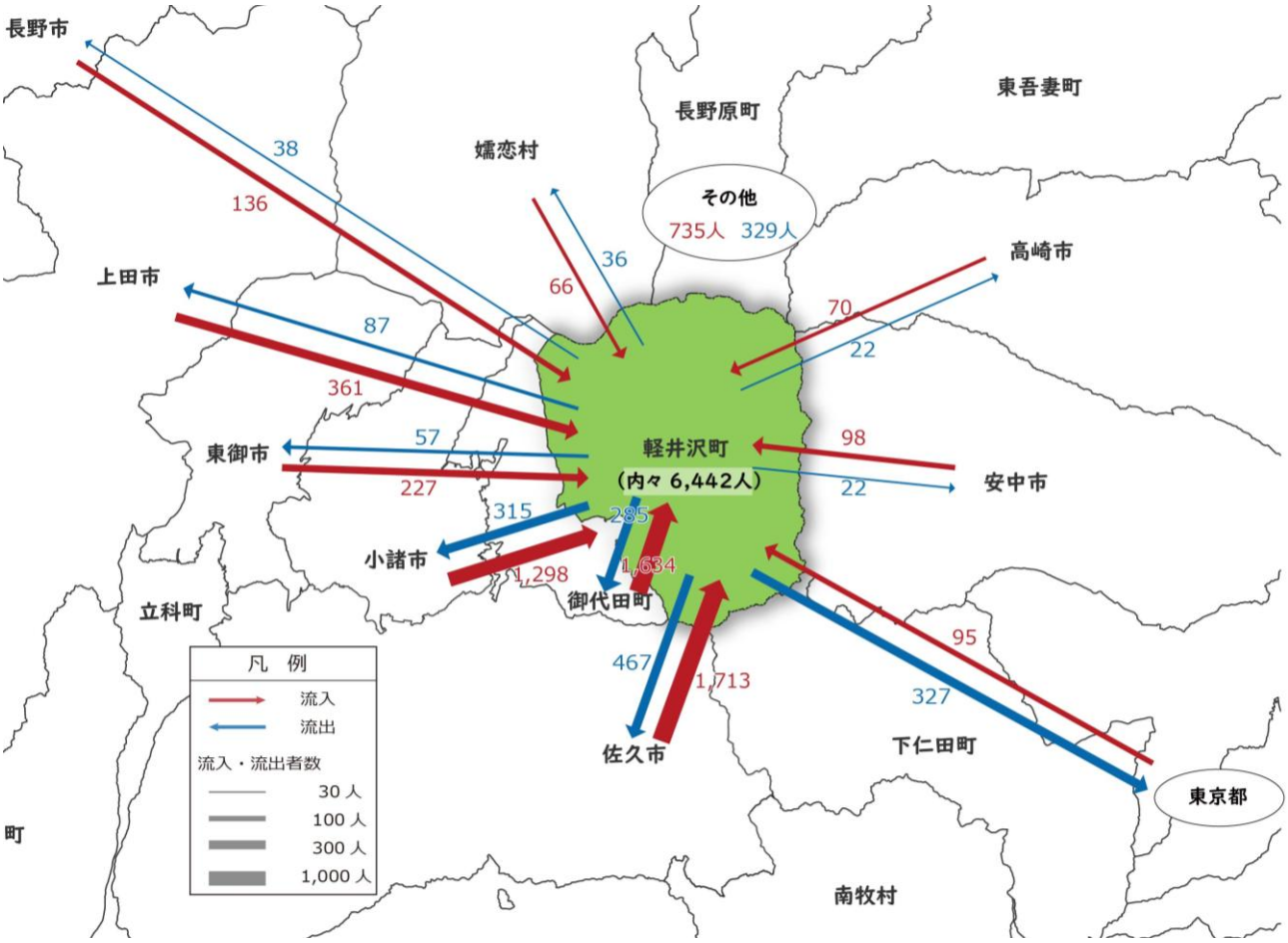
本町の通勤流動について、町内で従業する町民が 6,442 人で最多となっています。町外への流動では、佐久市が 467 人、小諸市が 315 人、御代田町が 285 人など、県内の近隣市町が比較的多い状況です。

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なっています。

表 2.1 通勤の流出先・流入元（上位５位）

| 順位 | 流出トップ５ | 就業者数 |
|---|---|---|
| 1 | 佐久市 | 467 |
| 2 | 小諸市 | 315 |
| 3 | 東京都 | 327 |
| 4 | 御代田町 | 285 |
| 5 | 上田市 | 87 |

| 順位 | 流入トップ５ | 就業者数 |
|---|---|---|
| 1 | 佐久市 | 1,713 |
| 2 | 御代田町 | 1,634 |
| 3 | 小諸市 | 1,298 |
| 4 | 上田市 | 361 |
| 5 | 東御市 | 227 |




出典：（令和２年）総務省「国勢調査」

図 2.6 通勤流動（令和２年）

② 通学流動

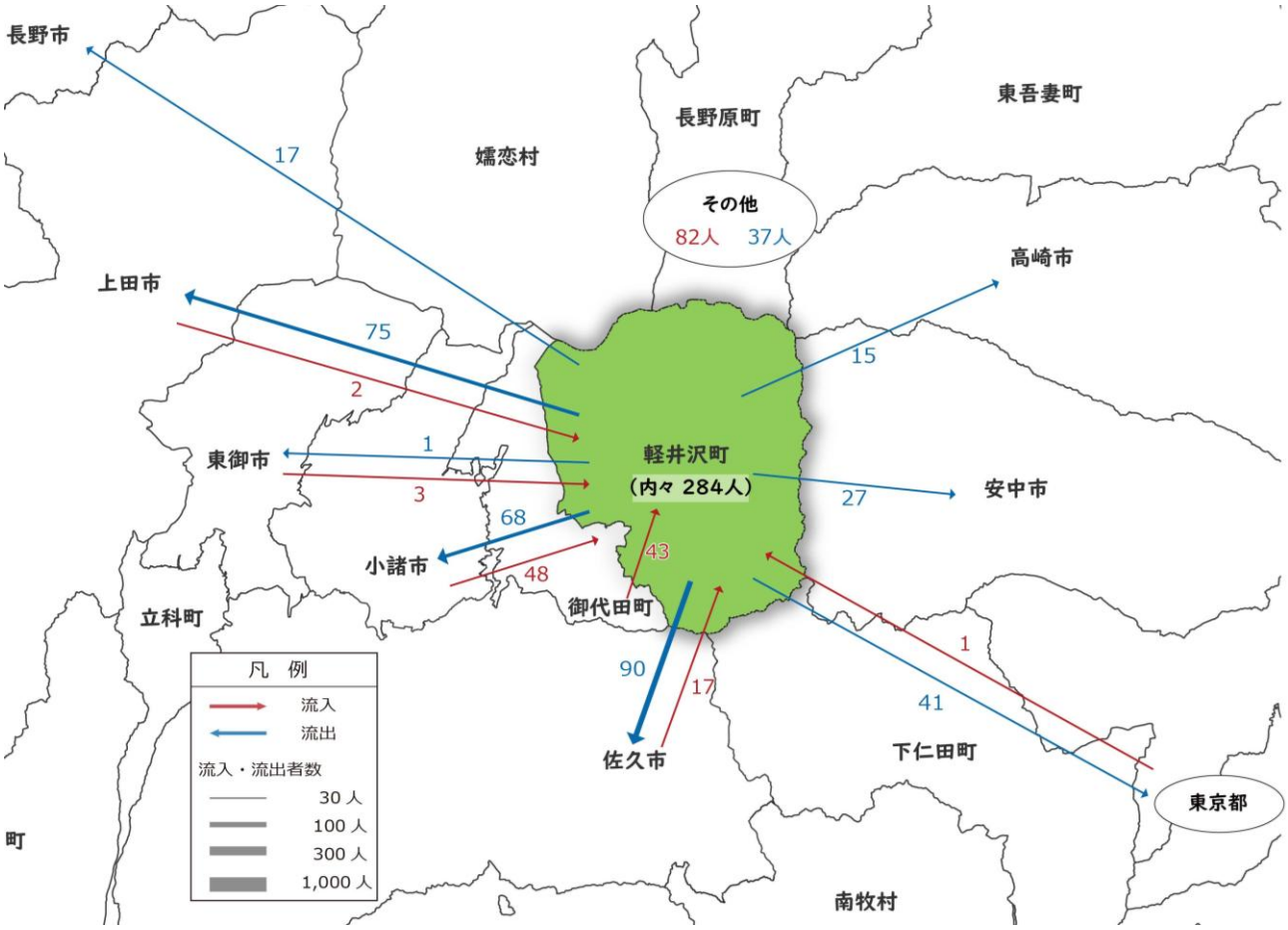
本町の通学流動（15 歳以上）について、町内に就学する町民が 284 人で最多となっています。町外への流動では、佐久市が 90 人、上田市が 75 人、小諸市が 68 人など、通勤と同様に県内の近隣市町が比較的多い状況です。

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ます。

表 2.2　通学の流出先・流入元（上位５位）

| 順位 | 流出トップ５ | 通学者数 |
|---|---|---|
| 1 | 佐久市 | 90 |
| 2 | 上田市 | 75 |
| 3 | 小諸市 | 68 |
| 4 | 東京都 | 41 |
| 5 | 安中市 | 27 |

| 順位 | 流入トップ５ | 通学者数 |
|---|---|---|
| 1 | 小諸市 | 48 |
| 2 | 御代田町 | 43 |
| 3 | 佐久市 | 17 |
| 4 | 東御市 | 3 |
| 5 | 上田市 | 2 |




出典：（令和２年）総務省「国勢調査」

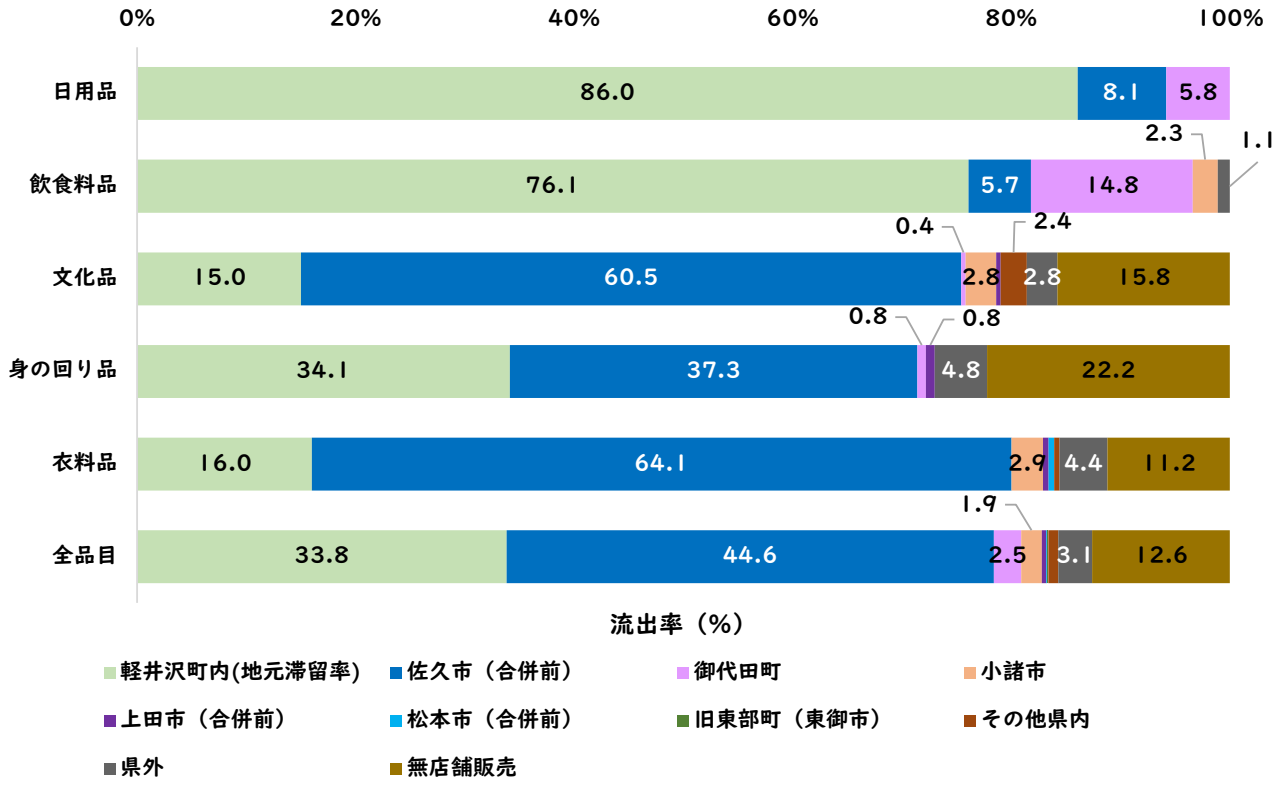
図 2.7　通学流動（令和２年）

## （３） 買い物動向

### ① 流出率

軽井沢町の買い物における品目別の流出率について、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であるほか、無店舗販売（インターネット販売等）も比較的多くなっています。

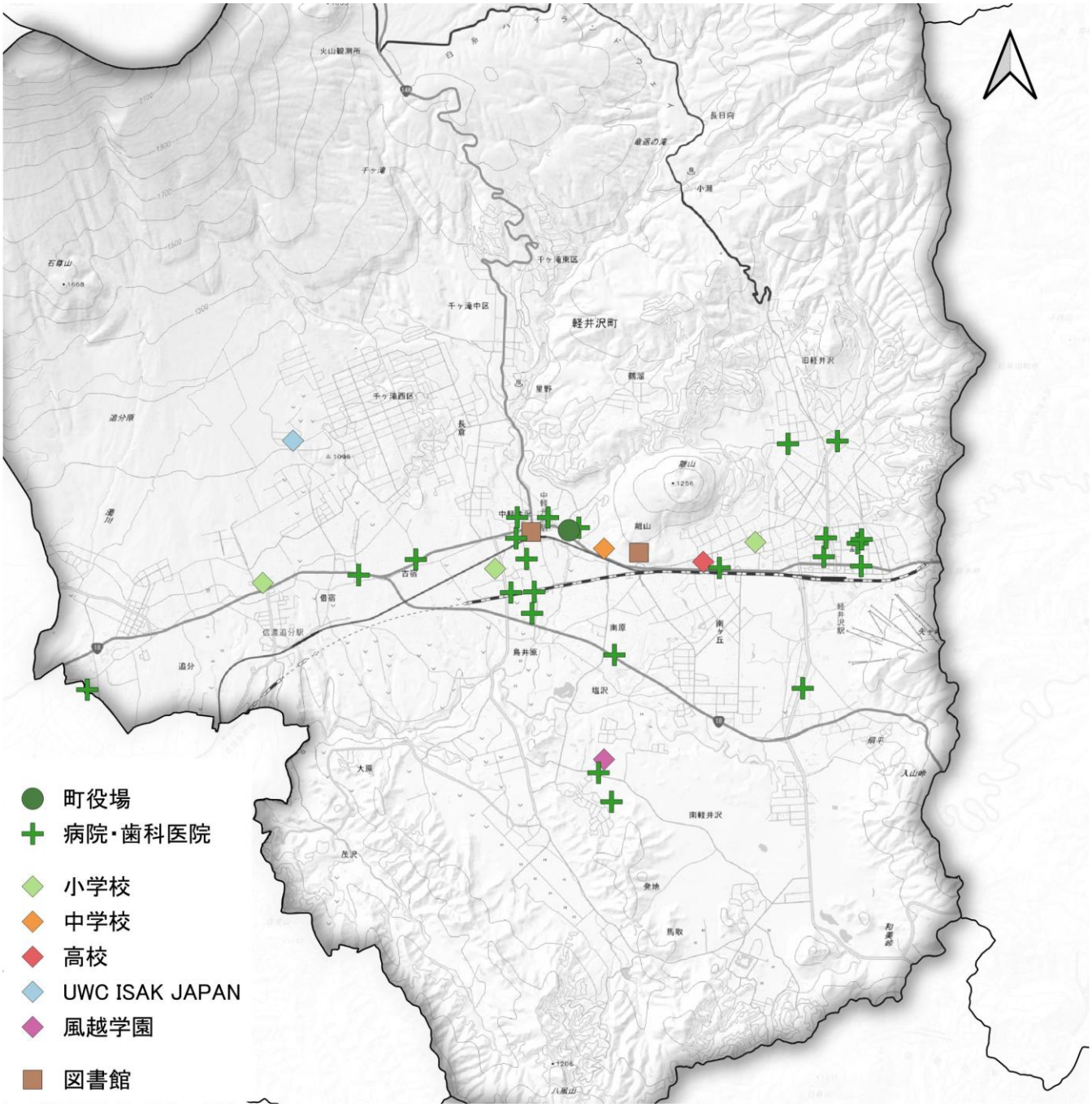



出典：長野県産業労働部「令和３年度長野県商圏調査報告書」に基づき再編加工

図 ２．８ 軽井沢町の流出率（品目別・令和３年度）

## （4） 町の主要施設分布

町内の病院や学校等の分布について、その多くは町東部の新軽井沢や町中部の中軽井沢に分布しています。



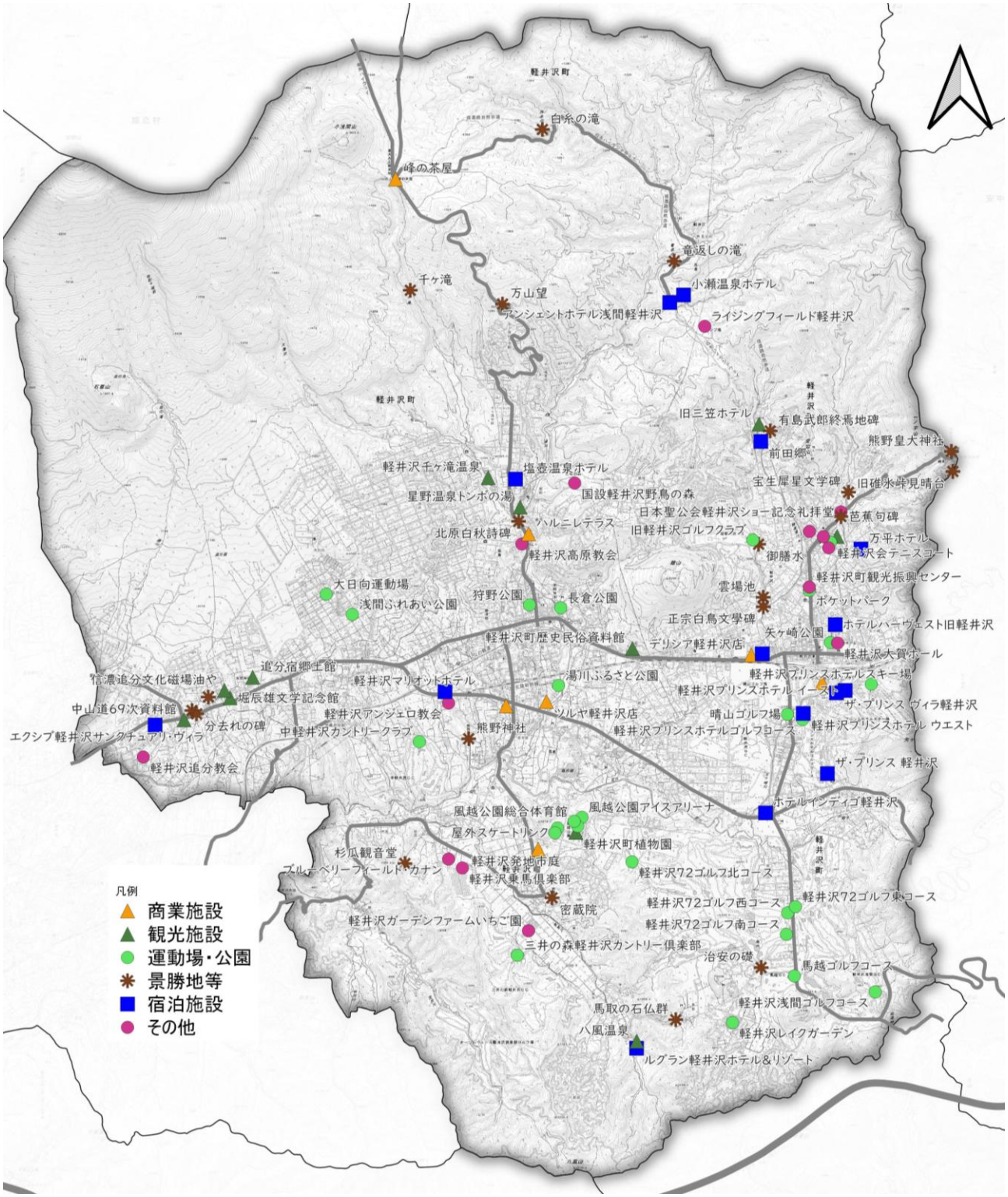

出典：国土数値情報

図 2.9 主要施設分布

## （5） 観光

### ① 主な観光・商業施設分布

町内の主な観光施設等は、高原に位置する避暑に適した特徴のほか、古くからの保健休養地としての特徴により、町の随所に分布しています。




出典：軽井沢観光協会公式ガイドブックより再編加工

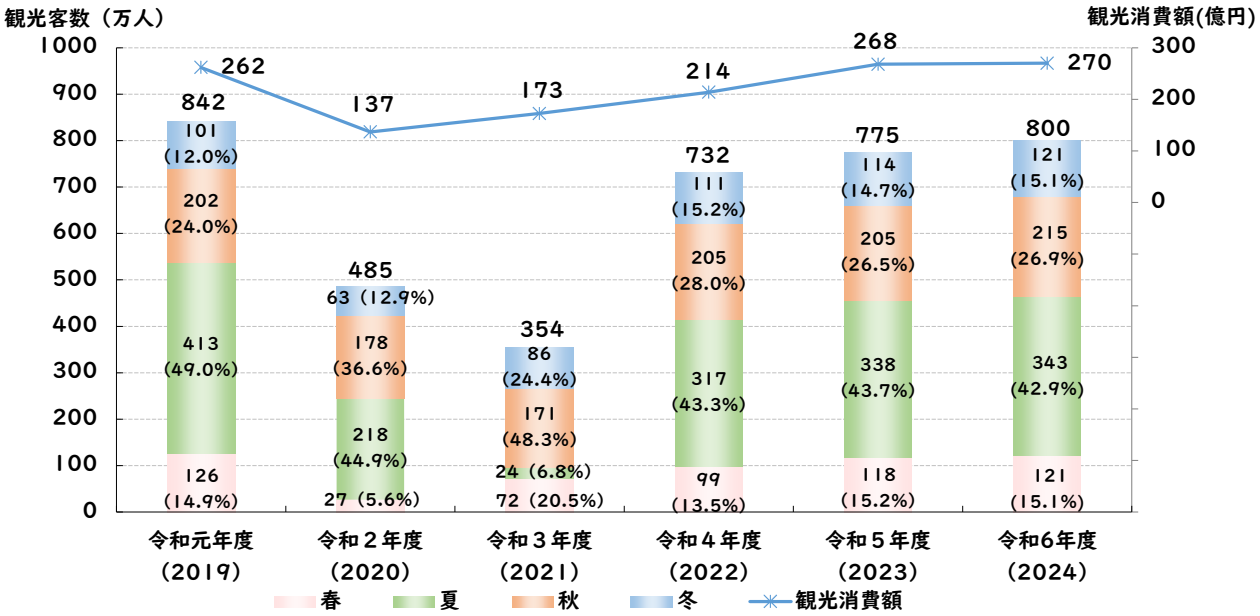
図 2.10 主な観光・商業施設分布

② 観光客数・観光消費額

本町の観光客数・観光消費額ともに、令和２年度（2020）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が、令和４年度（2022）以降では回復傾向となっています。

特に、令和６年度（2024）の観光消費額は 270 億円で令和元年度（2019）の 262 億円を上回っており、新型コロナウイルス感染症拡大前と同程度へ回復している状況です。

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が、令和４年度以降の傾向として令和元年度と比較すると秋から冬の観光客数が多くなっています。




出典：（観光客数）「令和７年度軽井沢町の統計」
（観光消費額）長野県観光部山岳高原観光課「観光地利用者統計調査結果」

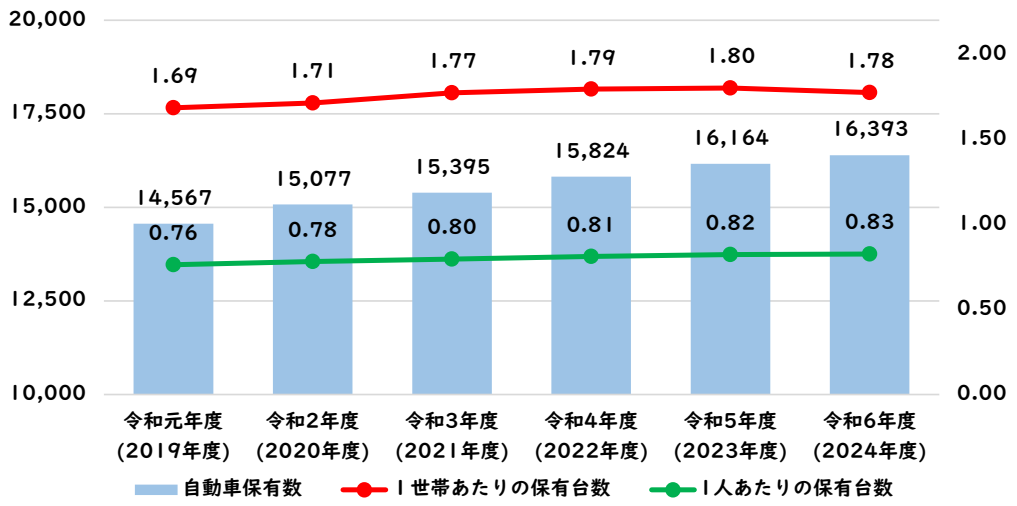
図 2.11　観光客数・観光消費額

## （６） 自動車の保有状況

### ① 自動車保有台数

本町における自動車保有台数として、令和６年度（2024）には 16,393 台となっており、年々増加している傾向にあります。

さらに、令和６年度の１世帯あたり保有台数は世帯数の増加により 1.78 台で前年度から減少となっているものの、１人あたり保有台数は 0.83 台で微増傾向にあることから、町内の人口増加による影響のほか、町内在住者の自動車保有が増加していると考えられます。




（注）自動車保有台数は各年度３月 31 日、世帯数・人口は各年度４月１日時点のもの。

出典：（自動車保有台数）北陸信越運輸局長野運輸支局「長野県内の市町村別自動車保有車両数」
（世帯数・人口）長野県企画振興部「毎月人口異動調査」

図 ２．１２ 自動車保有台数

### ② 自動車運転免許自主返納件数

本町における 65 歳以上の自動車運転免許の保有者数は年々増加しています。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です。

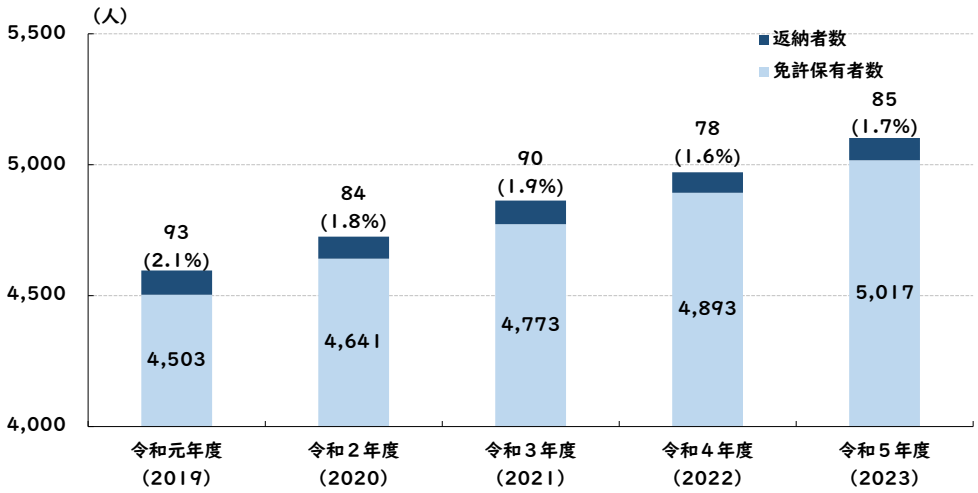



図 ２．１３ 65 歳以上の自動車運転免許保有者数・返納者数

## 2-2．上位・関連計画

本町の地域公共交通に関する上位・関連計画として、以下に示す計画や公共交通施策に関連する方針を整理します。

表 2.3　上位・関連計画

| 計画名 | 策定・改定年次／計画期間 |
|---|---|
| 長野県地域公共交通計画 | 令和６年（2024）６月<br>計画期間　2024 年度～2028 年度 |
| 第６次軽井沢町長期振興計画<br>＜第２期地方創生総合戦略＞ | 令和５年（2023）３月<br>計画期間　2023 年度～2032 年度 |
| 軽井沢町都市計画マスタープラン | 令和５年（2023）３月<br>計画期間　2023 年度～2043 年度 |
| 軽井沢町環境基本計画 | 令和６年（2024）３月<br>計画期間　2024 年度～2033 年度 |
| 第４次軽井沢町地域福祉計画 | 令和５年（2023）３月<br>計画期間　2023 年度～2027 年度 |
| 軽井沢町 DX 推進計画 | 令和７年（2025）３月<br>計画期間　2024 年度～2028 年度 |

## （1） 長野県地域公共交通計画

長野県地域公共交通計画（以下、県計画という。）は、本県の地域公共交通に関するマスタープランとして、その方向性や具体的な施策を定めたものです。

県計画では、本町が位置する佐久地域の将来ネットワークとして、以下のように軸や拠点が設定されています。

表 2.4 本町を通る公共交通軸

| 軸 | 概要 |
|---|---|
| 広域高速交通軸 | 首都圏と北陸圏を結ぶ北陸新幹線を広域高速交通軸として位置づけます。北陸新幹線は 2024 年に福井県敦賀市まで延伸し、将来的には近畿圏まで延伸する予定です。<br>軽井沢駅の新幹線駅周辺を広域拠点と位置づけ、首都圏との良好なアクセスを活かした拠点づくりについて、具体的な方策を検討していきます。 |
| 主要幹線 | 地域住民の日常生活の移動を支える路線として、東西に走るしなの鉄道を主要幹線に位置づけます。<br>しなの鉄道の維持を図るため、沿線市町村とも連携し、路線の活性化、利用促進に取り組んでいくものとします。 |

表 2.5 本町に関する拠点・軸

| 区分 | 名称 | 位置づけ | 具体的な路線・拠点 |
|---|---|---|---|
| 拠点 | 広域拠点 | ・三大都市圏などと接続する県の玄関口 | ・軽井沢（駅周辺） |
| | 圏域拠点 | ・圏域の中心地 | ・軽井沢（駅周辺） |
| 軸 | 広域高速交通軸 | ・三大都市圏と県内の広域拠点を高速で結ぶ軸 | ・北陸新幹線[ＪＲ東日本] |
| | 主要幹線 | ・隣接県と県内や県内の広域圏間（圏域拠点）を結ぶ路線 | ・しなの鉄道[しなの鉄道] |

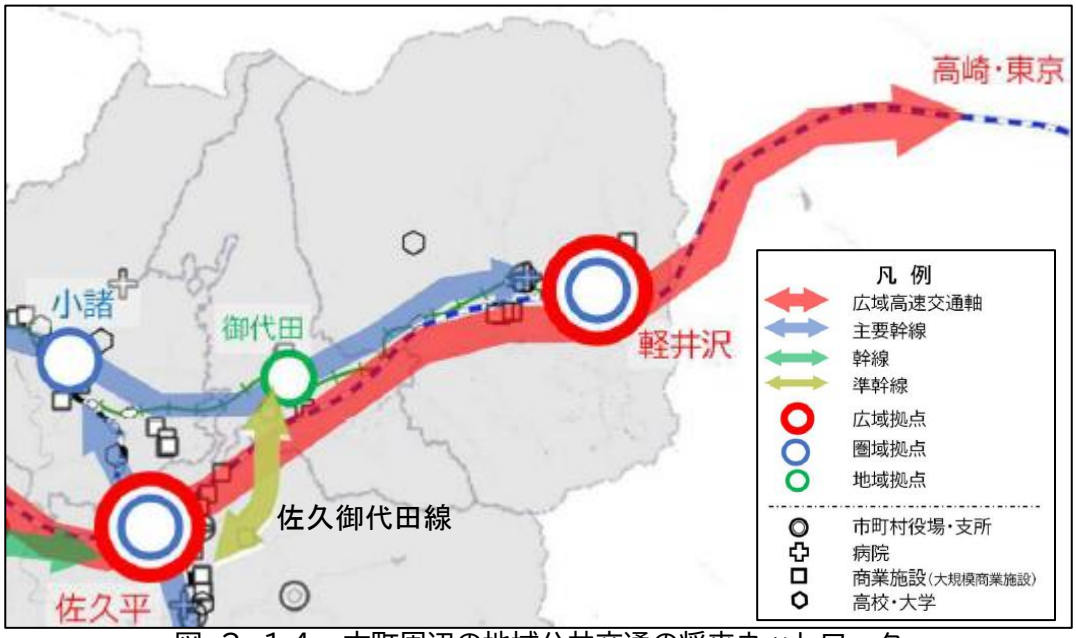



図 2.14 本町周辺の地域公共交通の将来ネットワーク

## （２） 第６次軽井沢町長期振興計画

第６次軽井沢町長期振興計画（以下、長期振興計画という。）は、町の政策や事業の根拠となる町政運営の羅針盤であり、まちの将来像やまちづくりの基本理念を明らかにし、町政運営の基本的方向を示すものです。

長期振興計画は、基本構想と基本計画により構成され、基本構想において将来都市像（ビジョン）を明らかにするとともに、その実現に向けた基本的な政策・方向性を示し、これらの将来都市像と基本的な方向性を具体化するための施策の基本的な方針と進め方を体系的に定めたものが基本計画となっています。

長期振興計画では、将来都市像として「～豊かな自然と共生する～　人と自然と文化で築く　環境先進都市　軽井沢」を掲げています。

そして、５つの基本政策を示しており、そのうち公共交通に関わる政策として以下のような考え方を示しています。

| ◆基本政策２　環境に配慮したまちづくり |
|---|
| 【環境負荷低減】<br>●各地で大雨、暴風等をはじめ記録的な災害が発生しています。その要因のひとつとして挙げられているのが、地球温暖化です。地球温暖化は、地球規模での気候変動をもたらし、世界全体の環境が受ける影響ははかり知れません。<br>●地球温暖化の深刻な影響を回避するため、令和 32 年（2050）までに脱炭素社会の構築が求められており、町、住民、企業等が一体となって、より一層の低炭素社会への転換から CO2 排出実質ゼロへ、また、資源の再利用・再資源化など循環型社会の形成により環境と調和した持続可能なまちづくりを目指します。 |
| ◆基本政策３　快適でにぎわいのあるまちづくり |
| 【交通】<br>●日本有数の保健休養地である本町は、ゴールデンウィークや夏期には多くの来訪者が集中し交通渋滞が発生することにより、住民の日常生活に支障がみられます。そのためにも、ハード面、ソフト面から交通混雑の緩和を図ります。<br>●また、子どもから高齢者まで、誰もが安心して利用しやすい交通手段が日常的に確保され、住民生活の質の向上につながるよう、鉄道やバス等の公共交通の充実を図り、地域に根ざした持続可能な移動手段の確保を推進します。<br>●さらに、住民一人ひとりの交通ルールの遵守による交通安全意識の高揚を図り、交通事故のないまちづくりを目指します。<br>【観光】<br>●本町の基幹産業は別荘保養を中心とした観光産業ですが、増加傾向であった観光客数は、新型コロナウイルス感染症の拡大により、インバウンドをはじめ国内観光客数も大幅な減少がみられます。<br>●しかし、自然の豊かさ、交通の利便性など質の高い保健休養地として効果的かつ効率的な情報発信を行い、長期滞在者、ワーケーションなどの新たな誘客を図ることで、地域が持続的に発展していくための観光振興に取り組みます。 |

また、これらの基本政策に対応し公共交通に関わる分野別のビジョンとして、以下のとおりまとめられています。

| ◆ビジョン（基本政策２に対応）：ゼロカーボンシティに向けた環境負荷低減のまち |
|---|
| ＜基本方針＞<br>●環境に配慮した生活様式の定着や再生可能エネルギーの有効活用等を進めることにより、脱炭素社会の実現に向けた取り組みを推進し、地球温暖化防止に努めます。<br>●CO2 排出量の削減に向け、次世代自動車への転換・普及を目指し、環境負荷の軽減を図ります。<br>＜主要目標：環境性能に配慮した製品の利用を促進する＞<br>◇次世代自動車の普及や公共交通網の脱炭素化の推進 |
| ◆ビジョン（基本政策３に対応）：人と環境にやさしい交通ネットワークが形成されているまち |
| ＜基本方針＞<br>●住民や観光客が利用しやすい公共交通ネットワークを形成します。<br>●通年化した渋滞を緩和する施策や新たな公共交通施策を推進します。<br>＜主要目標：環境性能に配慮した製品の利用を促進する＞<br>◇しなの鉄道や町内循環バスの利用促進と利便性の向上<br>◇パーク＆レールライドシステムの推進<br>◇デマンド交通の検討 |

## （３） 軽井沢町都市計画マスタープラン

軽井沢町都市計画マスタープランは、長期振興計画をはじめとした各計画と整合を図るとともに、住民の意向を反映しながら、将来を見据えた都市づくりの指針として活用するものです。

令和５年（2023）に改定した軽井沢町都市計画マスタープランでは、「すばらしい軽井沢の保健休養環境を軽井沢と日本の財産として守る」を基本理念に掲げ、長期振興計画に掲げるまちの姿などを踏まえて、「自然・文化・いのちがつながる持続可能なまち：軽井沢」を将来都市像として設定しています。

これらを受けて、軽井沢町都市計画マスタープランでは５つの基本目標が設定されており、そのうち道路・交通に関わる目標として以下のとおり設定されています。

| 【道路・交通の基本目標：人やモノの円滑な流動を支援するネットワークの形成】 |
|---|
| ◆保健休養地の環境に配慮した道路・交通体系 |
| ●町内への流入量が増加している自動車交通について、既存の道路の改良に加え、公共交通への利用転換を促し、過度に自動車に依存しない環境にやさしい交通体系づくりを推進します。また、町内の駐車場整備にあたっては、環境に配慮したグリーンインフラの活用を図ります。 |
| ◆すべての人が利用しやすい公共交通体系の構築 |
| ●住民や観光客の快適な移動手段の確保及び自動車交通の抑制による環境負荷の低減に向けた取組として、バスやしなの鉄道などの公共交通機関のサービス向上を図り、利用促進を目指します。<br>●また、観光シーズンにおける交通渋滞の緩和に向け、パークアンドライドの推進を図ります。<br>●町内循環バスは、町民の意向や利用者の特性を踏まえつつ、路線網や運行ダイヤの適正化に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。<br>●また、将来的にはデマンド交通や自動運転の普及を見据え、官民連携による新たなモビリティサービスの導入を目指します。 |

## （４） 軽井沢町環境基本計画

軽井沢町環境基本計画は、町として環境の保全及び創造のための総合的・長期的な施策を推進することを目的に、長期振興計画を環境面から具体化した環境分野のマスタープランに位置づけられるものです。

軽井沢町環境基本計画では「森・水・空気と美しい景観を 未来に引き継ぐ地域の力 －今を暮らす喜びを 未来を担う責任とともに－」を望ましい環境像として掲げています。この実現に向けた基本目標の１つとして「ゼロカーボンシティの実現」が設定されており、この基本目標の達成に向けた取組の方向性のなかで、公共交通に関わるものとして以下の内容が示されています。

| 【脱炭素まちづくりの推進】 |
|---|
| ◆公共交通等の利用促進 |
| 【行政】<br>●交通事業者と協議し、公共交通の利便性向上を図ります。<br>●公共交通の利用促進を啓発します。<br>●通年的に発生する渋滞の緩和策を検討します。<br>●自転車活用の推進施策を検討します。<br>●自転車が安心して利用できる道路環境を整備します。<br>●子どもを対象とした、公共交通の乗り方教室を実施します。<br>【事業者】<br>●交通事業者は、行政と連携し、公共交通の利便性向上を図ります。<br>●公共交通の利用促進につながる取組を実施します。<br>●通年的に発生する渋滞を減らすため、パークアンドライドの利用を呼びかけます。<br>●自転車の活用を推進します。<br>●行政と連携し、子どもを対象とした公共交通の乗り方教室を実施します。<br>【町民・別荘所有者】<br>●出掛ける際の交通手段として自転車や公共交通を利用し、できるだけマイカーの利用を減らします。<br>【来訪者】<br>●マイカーでの来訪は極力避けるか、軽井沢町とその周辺でのパークアンドライドに協力します。<br>●町内での移動に自転車の利用を検討します。 |
| ◆自動車等の脱炭素の推進 |
| 【行政】<br>●公用車をＥＶ等の二酸化炭素を排出しない車種へ更新します。<br>●公共施設においてＥＶ向け充電設備の拡充を図ります。<br>●ＥＶ等の二酸化炭素を排出しない車種についての情報を提供します。<br>●長野県の「スマートムーブ通勤」に参加します。<br>●ノーマイカーデーに継続して取り組みます。<br>●水素ステーションの設置を検討します。<br>【事業者】<br>●事業で使う車をＥＶ等の二酸化炭素を排出しない車種へ更新します。<br>●ＥＶ向け充電設備の設置を検討します。<br>●長野県の「スマートムーブ通勤」に参加します。<br>【町民・別荘所有者】<br>●車を買い替える際に、ＥＶ等の二酸化炭素を排出しない車種を検討します。<br>●長野県の「スマートムーブ通勤」に参加します。<br>【来訪者】<br>●レンタカーを利用する際に、ＥＶ等の二酸化炭素を排出しない車種を選択します。 |

## （５） 第４次軽井沢町地域福祉計画

第４次軽井沢町地域福祉計画は、長期振興計画を上位計画として、地域における福祉のマスタープランとなるものです。

第４次軽井沢町地域福祉計画では、「誰ひとり取り残さないまち　軽井沢」を基本理念として掲げています。この実現に向けた基本目標及び施策のうち、公共交通に関わるものとして以下の内容が示されています。

| ◆基本目標１　健やかで安心な生活を支えるまちづくり |
|---|
| ＜基本施策：質の高い保健・福祉・医療サービスの確保＞<br>【推進施策：保健福祉複合施設「木もれ陽の里」の拠点性の充実と新たな役割】<br>●福祉に関する情報提供・相談支援及び各種サービスの中核的な拠点となる「木もれ陽の里」の機能充実に努めるとともに、町内循環バスなどによる公共交通アクセスの確保・充実を図ります。また、今後の「木もれ陽の里」の運用方針及び保健福祉複合施設としてのあり方について検討していきます。 |
| ◆基本目標４　障がい等にかかわらず誰もが幸せに生活できるまちづくり |
| ＜基本施策：生活環境対策の充実＞<br>【推進施策：交通環境の改善】<br>●町内を走る路線バスについて、誰でも利用しやすいものとなるよう、事業者に対し低床化などを引き続き働きかけます。<br>●公共交通に関する利便性の向上に向けて、町内を走るしなの鉄道や循環バスについて、乗り換えや乗り継ぎなどの利便性確保、駅やバス停の機能向上、タクシーの活用などを通して、利用しやすい交通環境の充実を図ります。<br>●また、町内に存在する交通空白地帯の交通環境改善策について、誰もが利用でき利便性の高いオンデマンド交通の実証実験を行うなど、導入を視野に入れながら検討していきます。 |

## （６） 軽井沢町 DX 推進計画

軽井沢町 DX 推進計画は、令和６年（2024）に行った軽井沢町 DX 推進宣言を基本理念に、その実現に向けた具体的な施策や手順を取りまとめているほか、長期振興計画に示す目指すべき姿を実現するためのデジタル推進を示すビジョンとして位置づけられる計画です。

基本理念である軽井沢町 DX 推進宣言と軽井沢町が目指す DX は以下のとおりです。

| ◆軽井沢町 DX 推進宣言 |
|---|
| 【デジタルを手段として活用するための DX 推進５カ条】<br>１.利用者目線<br>提供者の視点ではなく、利用者のニーズに即した「DX」を推進します。<br>２.合理的配慮の提供<br>情報保障や意思疎通への配慮として、「DX」を推進します。<br>３.業務改革<br>既存業務プロセスを根本的に見直し、効率的かつ効果的な改善を行うために「DX」を推進します。<br>４.人材育成<br>デジタル人材として職員を育成し、全庁的に「DX」を推進します。<br>５.安心・安全<br>個人情報の保護やサイバーセキュリティの確保を最優先に「DX」を推進します。 |
| ◆軽井沢町が目指す DX |
| 軽井沢町は住民の満足度 ・幸福度の向上を目的にデジタル技術を基盤としたまちづくりを進めていきます。利用者の視点に立ち、デジタル技術と従来手段の融合（ベストミックスにより利用者一人ひとりが状況に応じたサービスを選ぶことができる、人にやさしいデジタル化を目指し「行政サービスの DX」、「行政運営の DX」、「データ利活用」を推進の柱とし、「どこでも」「だれでも」「いつでも」「かんたん」な住民サービスの実現を目指します。 |

## ２-３．地域公共交通の状況

### （１） 運行状況

#### ① 町内の各手段と路線網

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を有しており、金沢・敦賀方面および東京方面への移動が可能なため、北陸新幹線は北陸地方や関東地方との広域的な移動を担っています。

また、しなの鉄道線は町内に３駅あり、小諸・長野方面への移動のほか、町内での移動を担っています。さらに、北陸新幹線へ軽井沢駅で接続するため、北陸新幹線へ連絡する機能も有しています。

町内のバス路線としては、町内循環バスと民間路線バスが運行しています。

そのうち、町内循環バスとして３系統を運行しており、軽井沢駅を起点に旧軽井沢・軽井沢病院・鳥井原団地前・ニュータウン入口等を循環する「東・南廻り線」、三ツ石公民館から軽井沢病院までの町内西地区を通る「西コース」、信濃追分駅を起点に中軽井沢駅・軽井沢病院・大日向・千ヶ滝西区等を循環する「北廻り線」により、町民・別荘所有者・観光客等の町内の移動を支えています。

また、民間路線バスとして軽井沢駅から草津温泉方面や軽井沢駅から横川駅など、観光移動や群馬県側との移動を支える路線が運行されているほか、急行塩沢湖線や旧碓氷峠見晴台行き、往復シャトルバス（軽井沢駅・六本辻・雲場池）により観光スポットへの移動が支えられています。

一般タクシーは町内で５社が運行しています。令和６年（2024）４月からはタクシー供給強化プロジェクトを立ち上げ、日本版ライドシェアを開始し、アプリの導入、同じ佐久交通圏のタクシー事業者からの応援を組み合わせ、主に繁忙期に不足するタクシー供給の強化に向けて取り組んでいます。

なお、利用者が限定される手段やその他の移動支援として、主に 80 歳以上の高齢者の移動を支援するデマンドタクシー実証運行事業のほか、遠距離通学タクシーによる児童・生徒への通学支援などを行っています。

表 2.6　町内の公共交通

| 分類 | 路線名 | 区間・経由地 | 運行事業者 |
|---|---|---|---|
| 新幹線 | 北陸新幹線（軽井沢駅） | 東京～軽井沢～敦賀 | 東日本旅客鉄道㈱ |
| しなの鉄道線<br>（軽井沢駅・中軽井沢駅・信濃追分駅） | | 軽井沢～上田～長野 | しなの鉄道㈱ |
| 町内循環バス | 東・南廻り線 | 軽井沢駅～ニュータウン入口～風越公園～中軽井沢駅～旧軽井沢～軽井沢駅 | 委託事業者：西武観光バス㈱ |
| | 西コース | 三ツ石公民館～追分～借宿～信濃追分駅～古宿～軽井沢病院 | 委託事業者：千曲バス㈱ |
| | 北廻り線 | 大日向～信濃追分駅～千ヶ滝別荘管理事務所前～軽井沢病院～鳥井原団地前～信濃追分駅 | 委託事業者：草軽交通㈱ |
| 民間路線バス | 軽井沢駅～草津温泉 | 軽井沢駅～旧軽井沢～白糸の滝～草津温泉 | 草軽交通㈱ |
| | 軽井沢駅～草津温泉 | 軽井沢駅～星野温泉トンボの湯～草津温泉・万座バスターミナル | 西武観光バス㈱ |
| | 軽井沢駅～横川駅 | 軽井沢駅～横川駅 | ジェイアールバス関東㈱ |
| | 急行塩沢湖線 | 軽井沢駅～塩沢湖～風越公園 | 西武観光バス㈱ |
| | 旧碓氷峠見晴台行き | 東急ハーヴェストクラブ旧軽井沢～万平ホテル～見晴台 | ㈱軽井沢交通バス |
| 一般タクシー | | 運行事業者：浅間観光タクシー㈱、㈲軽井沢観光、第一交通㈱、㈱ますや交通、松葉タクシー㈲ | |

表 2.7　公共交通の運行本数

| 分類 | 路線名 | 日運行本数（令和６年 11 月末時点） |
|---|---|---|
| 新幹線 | 北陸新幹線（軽井沢駅） | 【東京方面】　平日 27 本、土曜日 29 本、休日 31 本 |
| | | 【敦賀方面】　平日 28 本、土曜日 29 本、休日 28 本 |
| しなの鉄道線<br>（軽井沢駅・中軽井沢駅・信濃追分駅） | | 【軽井沢方面】　平日 25 本、土曜日・休日 23 本 |
| | | 【長野方面】　平日 25 本、土曜日・休日 24 本 |
| 町内循環バス | 東・南廻り線 | 【外回り】　５本 |
| | | 【内回り】　４本 |
| | 西コース | 【往路】　平日７本、休日６本 |
| | | 【復路】　平日７本、休日６本 |
| | 北廻り線 | 【外回り】　６本 |
| | | 【内回り】　６本 |
| 民間路線バス | 軽井沢駅～草津温泉<br>（草軽交通㈱） | 【軽井沢駅方面】　18 本 |
| | | 【草津温泉方面】　16 本 |
| | 軽井沢駅～草津温泉<br>（西武観光バス㈱） | ◆夏ダイヤ |
| | | 【軽井沢駅方面】　平日 20 本、土曜日・休日 21 本 |
| | | 【草津温泉方面】　平日 19 本、土曜日・休日 20 本 |
| | | ◆冬ダイヤ |
| | | 【軽井沢駅方面】　平日 17 本、土曜日・休日 21 本 |
| | | 【草津温泉方面】　平日 16 本、土曜日・休日 22 本 |
| | 軽井沢駅～横川駅 | 【横川駅行き】　８本 |
| | | 【軽井沢駅行き】　８本 |
| | 急行塩沢湖線 | 【軽井沢駅方面】　６本 |
| | | 【風越公園方面】　６本 |
| | 旧碓氷峠見晴台行き | 【上り便】　平日７本、休日８本（４月～11 月のみ運行） |
| | | 【下り便】　平日６本、休日７本（４月～11 月のみ運行） |

表 2.8　その他の移動支援

| 分類 | 利用対象 | 実施内容 | 実績 |
|---|---|---|---|
| バス路線廃止地区でのタクシー利用システム事業 | ・峠町、茂沢地区の住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<br>・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<br>・75 歳以上<br>・運転免許証自主返納者<br>・未就学児<br>・妊産婦<br>・要介護等認定者<br>・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町内でのタクシー運賃の一部が助成されるもの<br>・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） | ・令和６年度<br>【町内在住者】<br>3,854 件<br>【別荘所有者】<br>866 件 |
| 移送サービス事業（タクシー券） | ・一人暮らしの 65 歳以上<br>・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<br>・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 | ・令和５年度<br>【発券人数】<br>305 名<br>【利用枚数】<br>5,739 枚 |
| 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、風越公園施設で使用可<br>・1 枚 100 円の 50 枚綴で、計 5,000 円分を支給 | ・令和５年度<br>【発券枚数】<br>240,700 枚<br>（配布率 77.4%）<br>【利用枚数】<br>203,064 枚<br>（利用率 84.4%） |
| 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 | ・令和５年度<br>【運行期間】<br>10/1～11/12<br>（43 日間）<br>【日運行本数】<br>10 本 |
| マイクロバス貸し出し | ・町内の小中学校<br>・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<br>・使用料は無料<br>（ただし、関係団体等使用時には燃料費は利用者負担） | － |

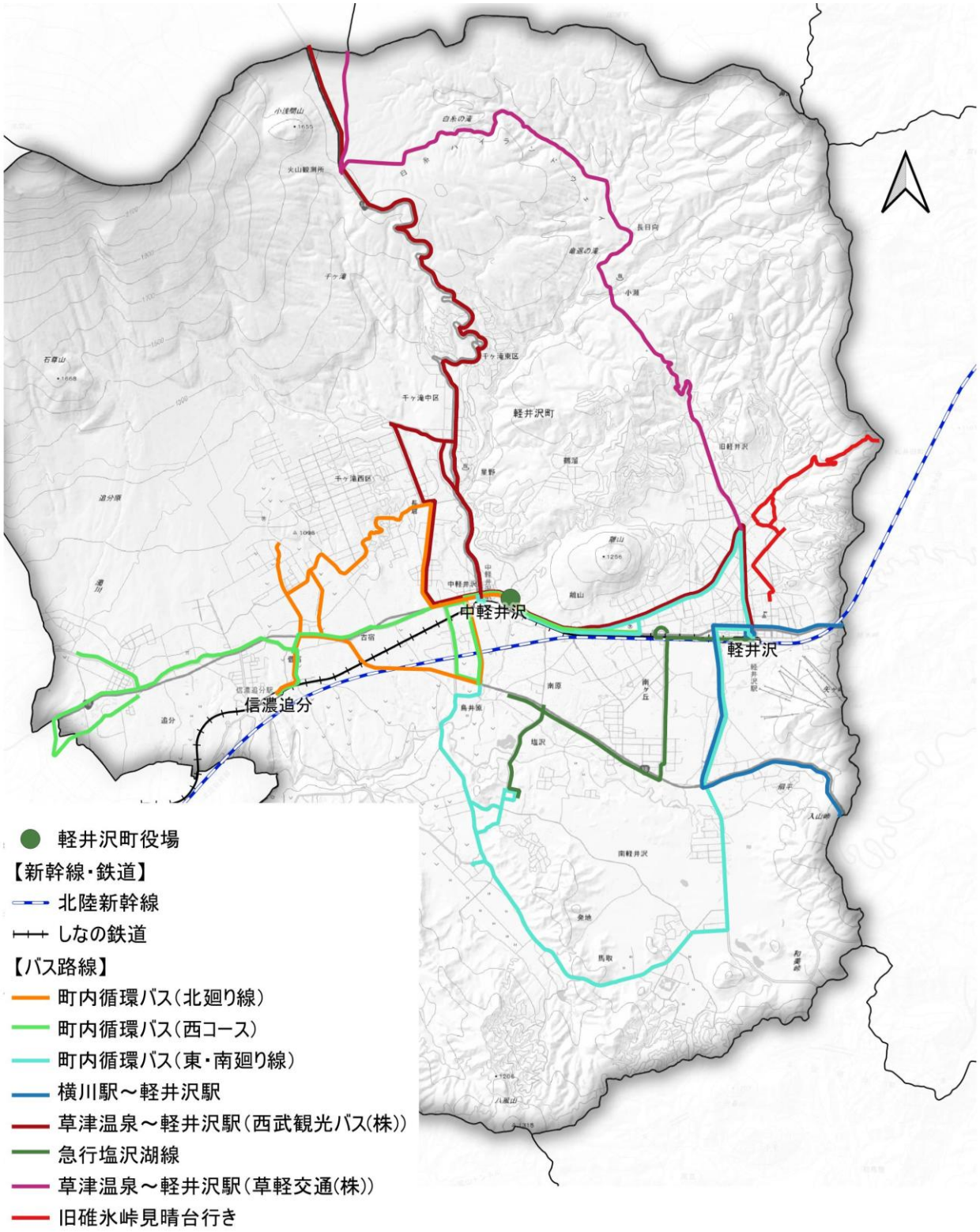



図 2.15　軽井沢町の公共交通網

### ② 公共交通の人口カバー率

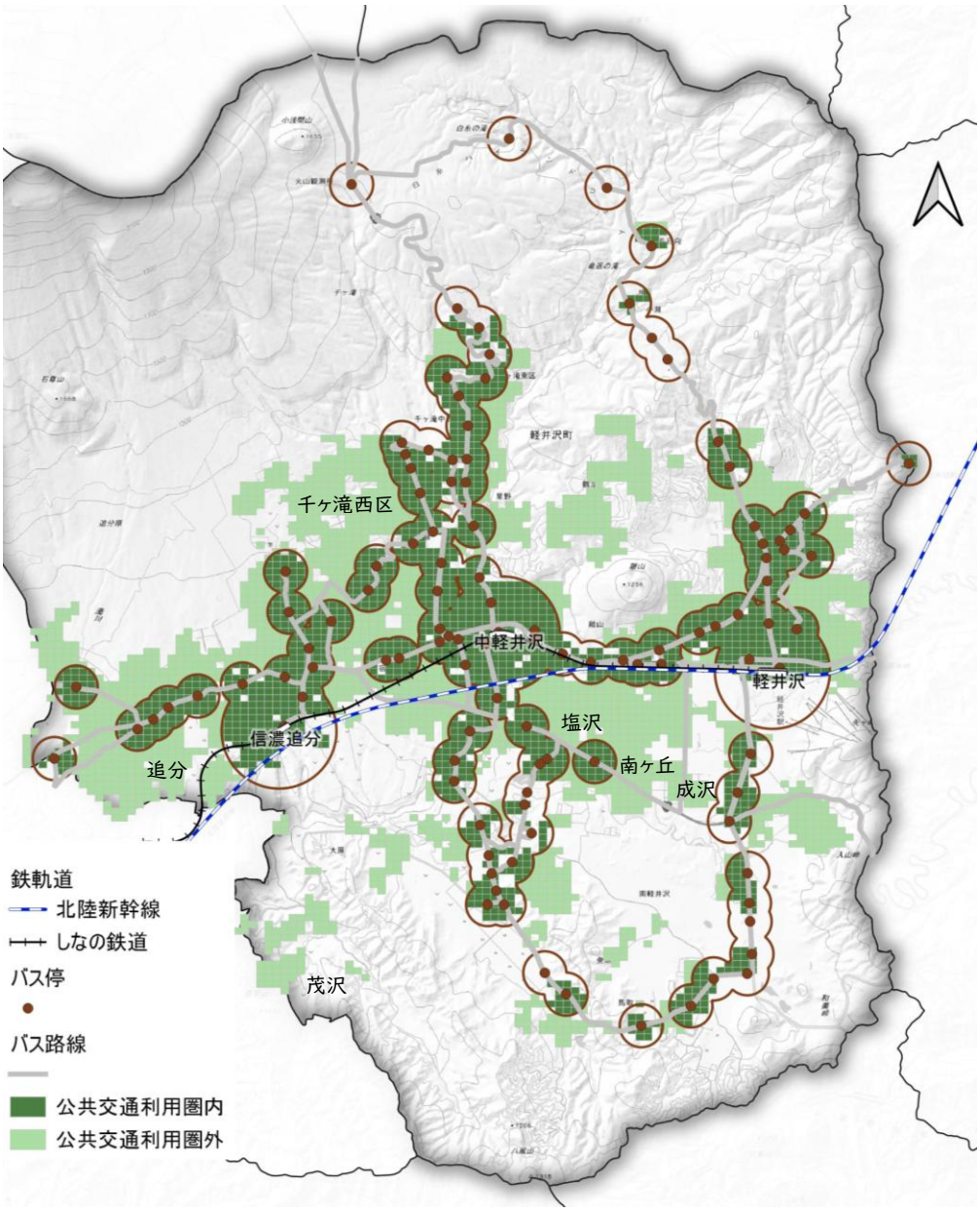
本町の公共交通（鉄道およびバス路線）のカバー状況として、令和２年（2020）時点の全人口に対する公共交通利用圏内(注)の人口の割合（人口カバー率）は66.3%であり、町民のおよそ３人に２人は利用圏内に含まれている状況です。

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、茂沢地区の全域といった町民のおよそ３人に１人は公共交通の利用圏外にあり、鉄道やバス路線の空白地域となっています。

（注）公共交通利用圏は、国土交通省都市局都市計画課「都市構造の評価に関するハンドブック」（平成 26 年 8 月）に基づき、鉄道駅から 800m、バス停から 300mを設定した。なお、バス停については令和６年（2024）７月 13 日以降のバス停の配置に基づき算出している。

表 2.9　公共交通の人口カバー率

| 総人口 | 利用圏内人口 | 人口カバー率 |
|---|---|---|
| 19,188 人 | 12,729 人 | 66.3% |




出典：東京大学　空間情報科学研究センター　　西沢明「令和２年簡易 100m メッシュ人口データ」

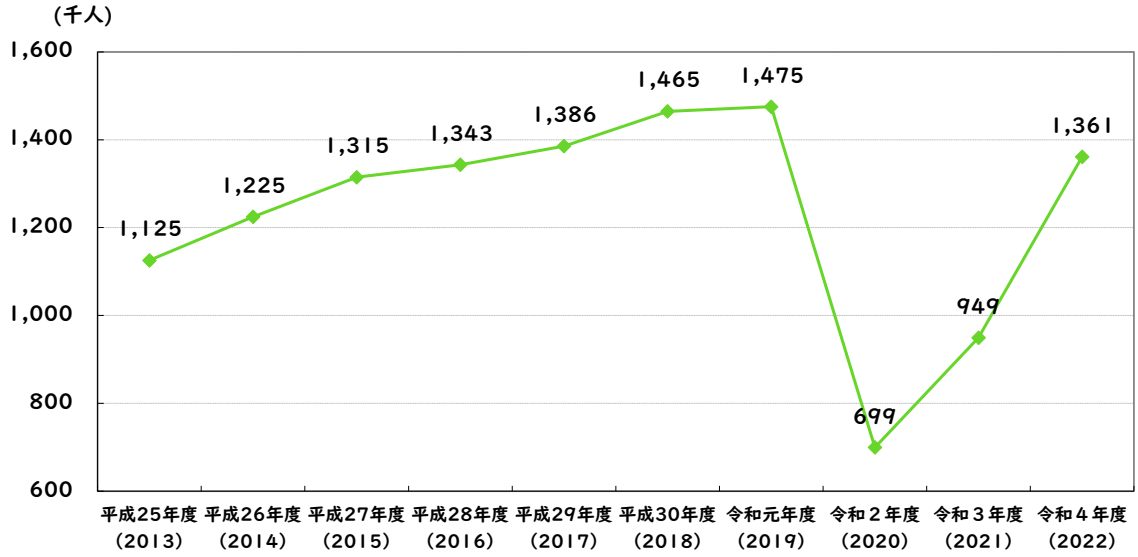
※ 令和２年国勢調査の 500m メッシュ集計の人口を 100m メッシュに按分したものであり、当該 100m メッシュの実際の人口を示しているものではない。

図 2.16　公共交通の人口カバー状況

## （２） 公共交通の利用状況

### ① 新幹線

軽井沢駅における北陸新幹線の年間乗車人員は、令和元年度（2019）までは増加を続けていましたが、令和２年度（2020）には新型コロナウイルス感染症の影響により前年度から半減し、およそ 70 万人となりました。しかし、その後は増加傾向を続けており、令和４年度（2022）には 136 万人まで回復しています。

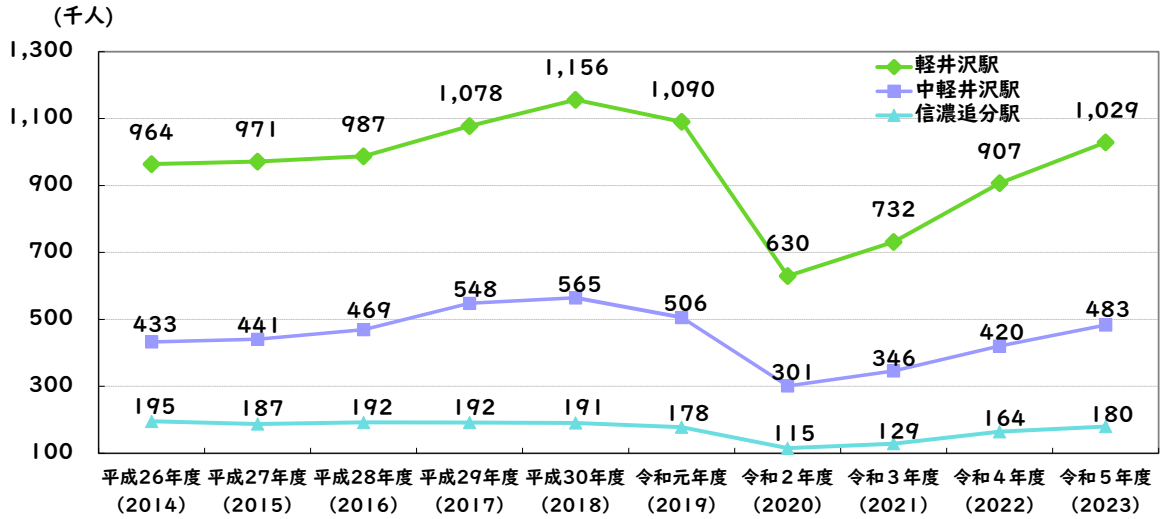



出典：東日本旅客鉄道㈱長野支社

図 ２．１７ 北陸新幹線（軽井沢駅）の乗車人員の推移

### ② しなの鉄道線

しなの鉄道線における町内各駅の年間乗降客数（乗車数+降車数）は、軽井沢駅・中軽井沢駅は平成 30 年度（2018）にかけて増加傾向にあったものの、令和元年度（2019）以降は減少傾向へと転じ、令和２年度（2020）には新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しています。また、信濃追分駅は平成 30 年度に減少傾向へと転じており、他２駅と同様に令和２年度には大きく減少しています。しかし、その後は３駅とも増加傾向となっており、令和５年度（2023）には軽井沢駅は約 103 万人、中軽井沢駅は約 48 万人、信濃追分駅は 18 万人まで回復しています。




出典：しなの鉄道㈱

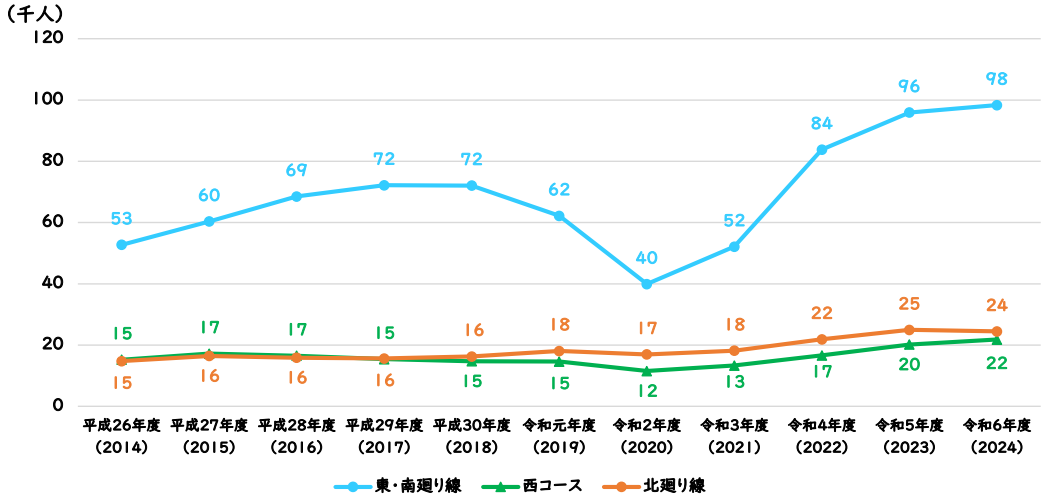
図 ２．１８ しなの鉄道線（軽井沢駅・中軽井沢駅・信濃追分駅）の乗降客数の推移

### ③ 町内循環バス

#### １）年間利用者数

町内循環バスの年間利用者数は、東・南廻り線では平成 30 年度（2018）の約７万人をピークに、令和２年度（2020）には新型コロナウイルス感染症の影響により４万人まで減少しています。その後は増加傾向を続けており、令和６年度（2024）には約 10 万人まで増加し、過去最大の利用者数となっています。

また、西コースおよび北廻り線も平成 30 年度まで 1.5 万人前後で推移し、西コースでは令和２年度に 1.2 万人まで減少しましたが、その後回復を続け、西コースは令和６年度、北廻り線は令和５年度に過去最大の利用者数となっています。



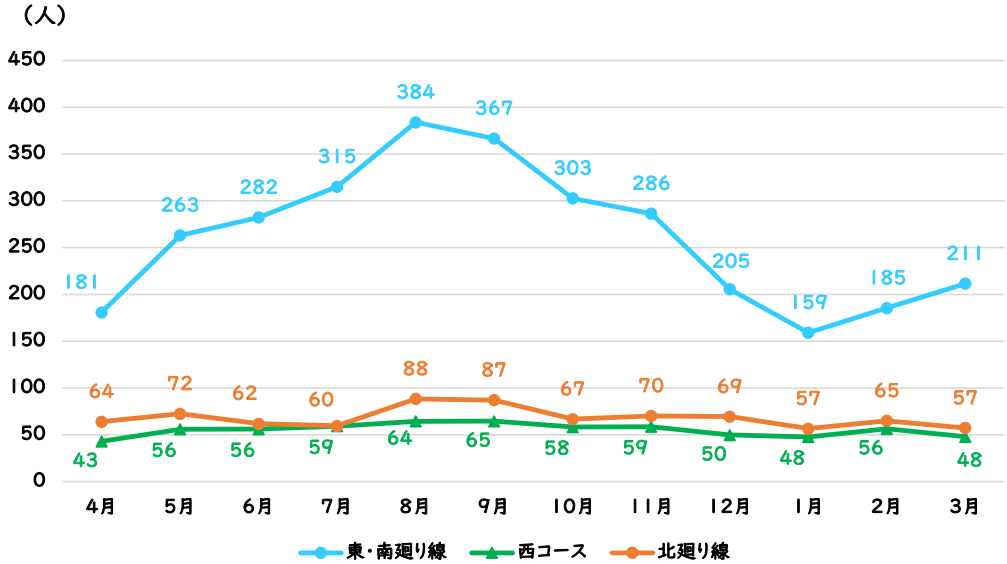

出典：軽井沢町住民課資料

図 ２．１９　町内循環バスの年間利用者数の推移

#### ２）月別・日平均利用者数

町内循環バスの令和５年度（2023）における月別の日平均利用者数は、８月に東・南廻り線で 384 人、北廻り線で 88 人と最大となっています。一方で、西コースは９月が最大で 65 人となっています。

また、日平均利用者数が最小となる月として、東・南廻り線は１月の 159 人、北廻り線は１月および３月の 57 人、西コースは４月の 43 人となっています。




出典：軽井沢町住民課資料

図 ２．２０　町内循環バスの月別・日平均利用者数の推移（令和５年度）

３）バス停別乗降者数

東・南廻り線

東・南廻り線は軽井沢駅での乗降が非常に多く、日平均で 170 人以上が乗降している状況です。

このほか、旧軽井沢、鳥井原団地前、中軽井沢駅、風越公園において乗降が 40 人以上となっており、主に路線の北側や西側における利用者が多い傾向にあります。

一方で、路線の東側に位置する成沢、軽井沢７２ゴルフ、押立山下のほか、路線の南側に位置する馬取、発地橋、下発地入口、南保育園前では日平均で１人未満の乗降となっており、利用が非常に少ない傾向にあります。

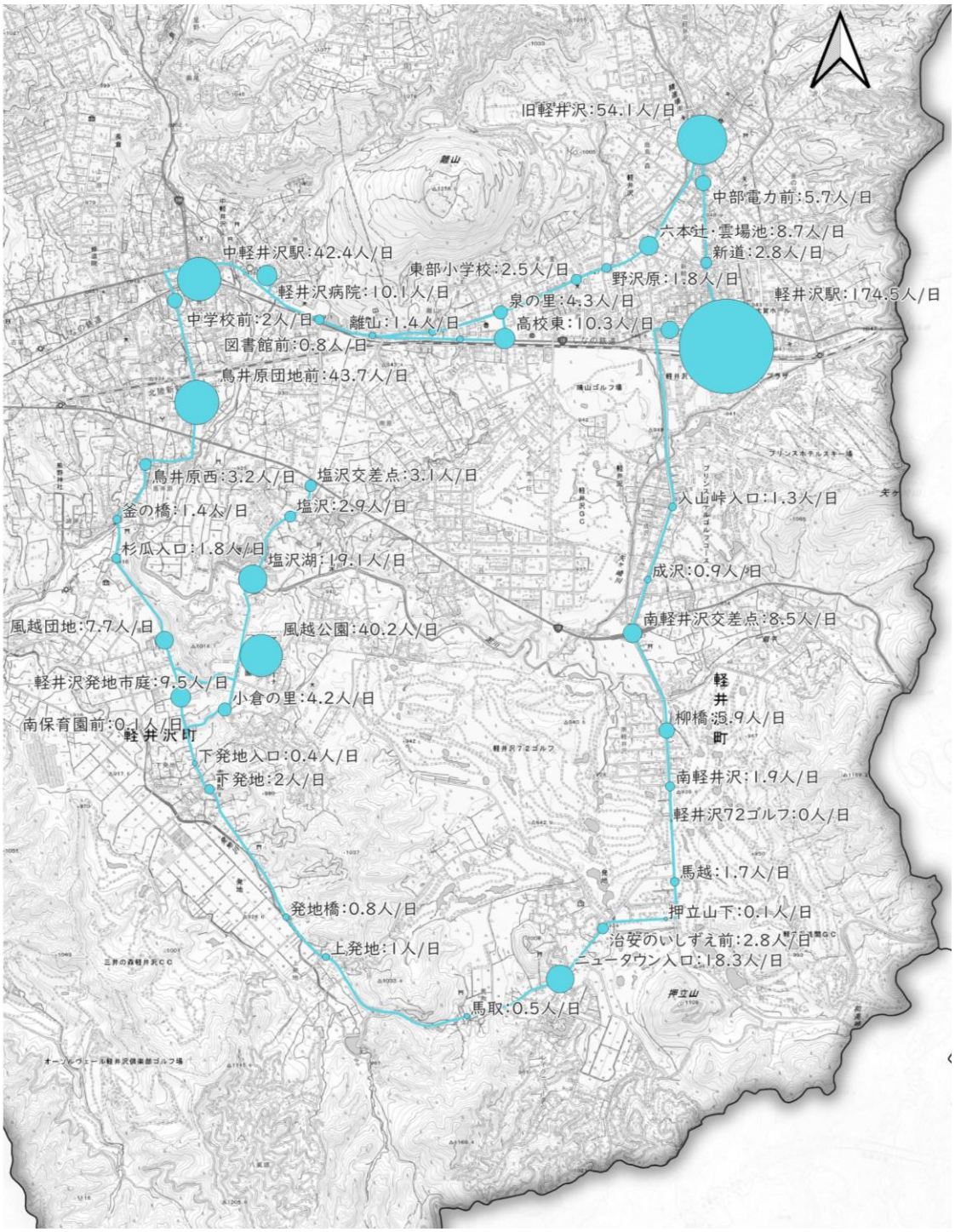



図 2.21　東・南廻り線のバス停別・日平均乗降者数（令和５年度）

西コース

西コースは中軽井沢駅や鳥井原団地前での乗降が多いほか、信濃追分駅や中学校前、軽井沢病院などでも利用が多い傾向にあります。また、路線の西側では、三ツ石公民館をはじめ、日平均で５人以上のバス停が複数見られることから、こうした箇所では日常的な利用が多いと推測できます。

一方で、中部小学校周辺のバス停などでは日平均で１人未満の乗降となっており、利用が少なくなっています。

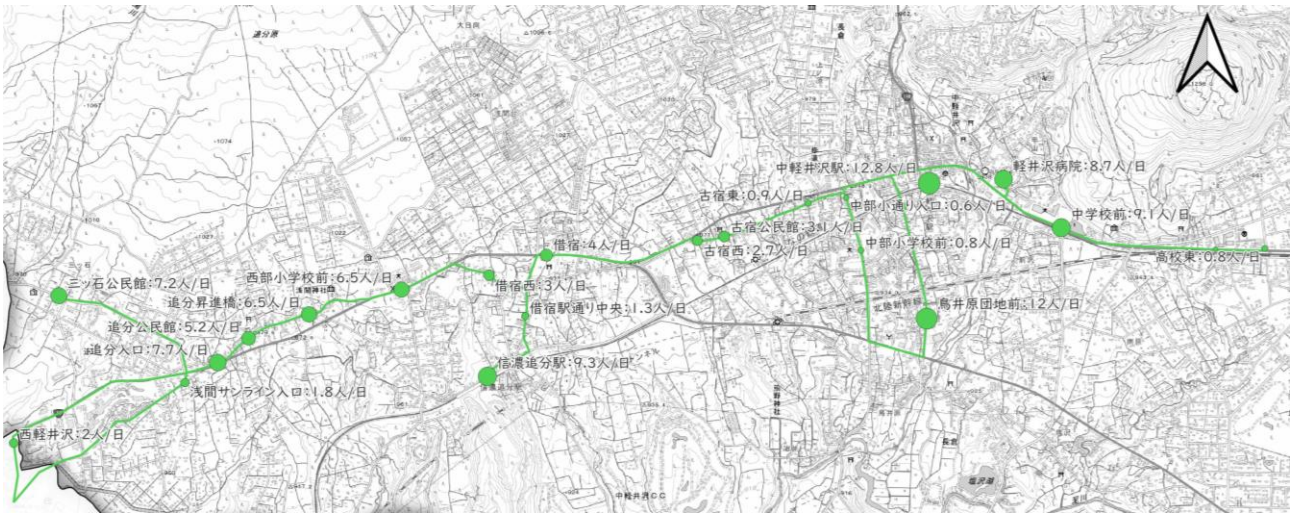



図 2.22　西コースのバス停別・日平均乗降者数（令和５年度）

北廻り線

北廻り線は中軽井沢駅や大日向での乗降が多いほか、軽井沢病院や鳥井原団地前、浅間台、信濃追分駅などでも利用が多い傾向にあります。

一方で、路線の北東に位置する上ノ原や富ヶ丘などでは日平均で１人未満の乗降となっており、利用が少なくなっています。

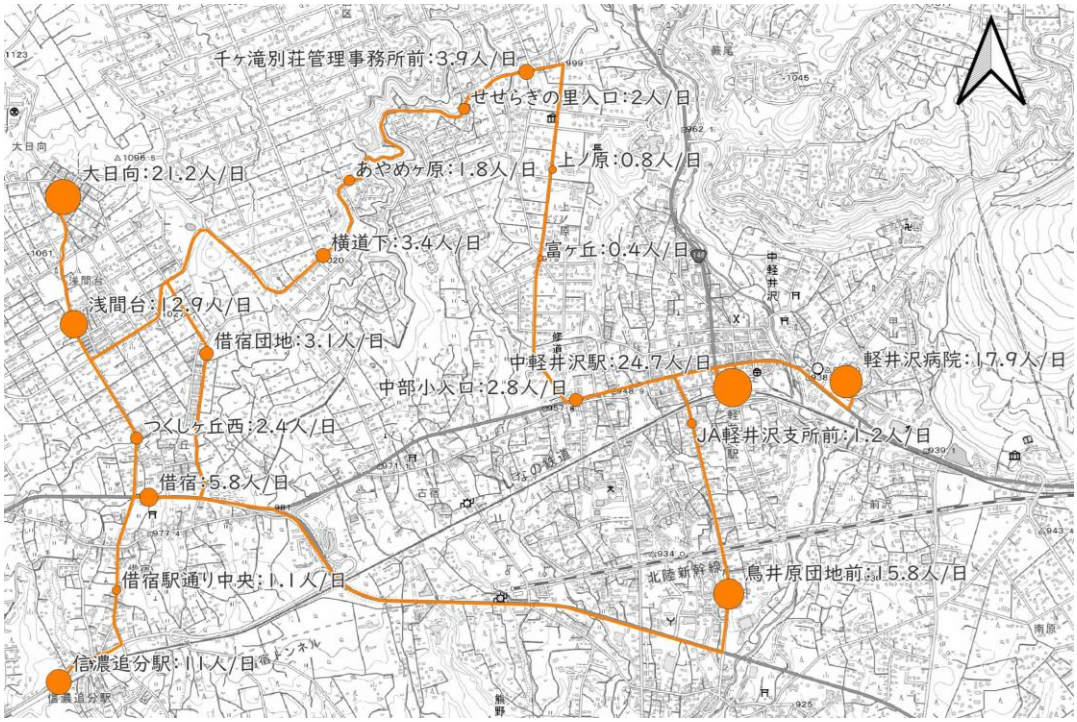



図 2.23　北廻り線のバス停別・日平均乗降者数（令和５年度）

## （３） 財政負担

### ① 町内循環バスの収支状況

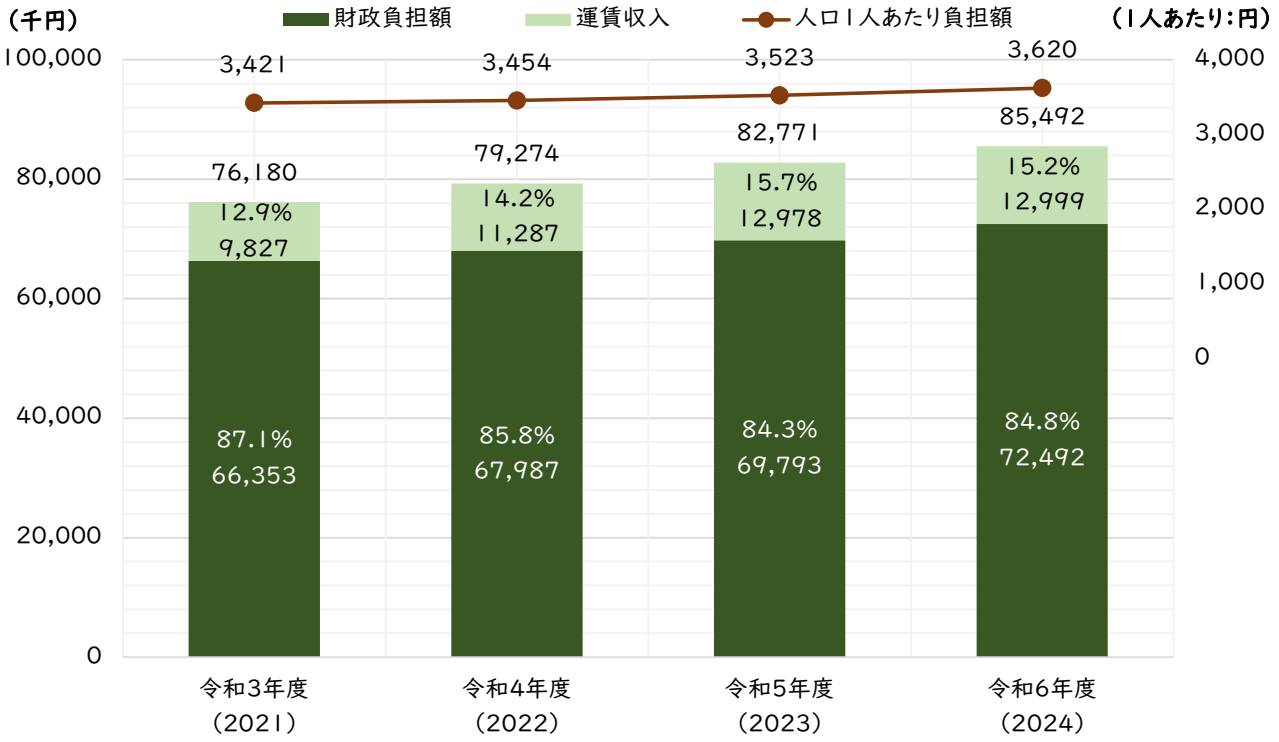
町内循環バスの収支状況については、近年、燃料費の高騰などの影響もあり、運行経費は年々増加しています。令和６年度（2024）の運行経費は 8,549 万円であり、毎年およそ 300 万円の増加となっています。

なお、運行経費の内訳として、運賃収入および町の財政負担額の推移を見ると、運賃収入は利用者数の増加により増加傾向にあり、収支率として、令和６年度には運行経費の 15.2%を賄っている状況です。これにより、町の財政負担額の割合は減少傾向にあるものの、負担額は年々増加となっており、令和６年度には 7,249 万円を支援しています。

また、財政負担額を人口一人あたりに換算した場合、人口は年々増加しているものの、人口一人あたり負担額は増加傾向を示しており、令和６年度は 3,620 円/人となっています。

この負担額について、県内 19 市における人口一人あたりの財政負担額※と比較すると、19 市の平均額では 2,578 円/人、中央値では 1,485 円/人であることから、本町の財政負担額は大きい状況にあるといえます。

※　令和４年度岡谷市地域公共交通活性化協議会調査報告書（長野県内 19 市公共交通環境調査）に基づく。




出典：軽井沢町住民課資料

図 ２．２４　町内循環バスの収支状況

## ２-４．各種調査結果

### （１） 調査の内容

ここでは、本町における人流や各種実証実験における利用者実績及び、町民アンケートや利用者実態調査結果などの下表に示した調査結果について、整理を行いました。

表 ２.１０　主な調査内容

| 調査項目 | 調査内容・目的 |
|---|---|
| 人流ビッグデータ分析<br>（令和６年８月・11 月） | スマートフォンの位置情報データを利用し、町内における８月および 11 月の人流について、居住地・勤務地・年齢・時間帯等の属性に基づいた分析を行い、繁忙期における滞留および流動を把握することで、町内の総合的な移動ニーズを明らかにする。 |
| 混雑状況<br>（ライブカメラ）調査 | 町内に設置しているライブカメラにおいて、ＡＩを利用したクラウドサービスにより車両および歩行者の交通量をカウントし、繁忙期（令和６年８月）における町内の混雑状況を把握することで、公共交通による更なる移動支援の可能性の検討に活用する。 |
| よぶのる軽井沢利用分析 | 令和６年（2024）３月まで実証運行を行っていたデマンド交通「よぶのる軽井沢」の利用実績（利用者数、目的地等）を分析し、デマンド交通における移動ニーズを整理する。 |
| タクシーアプリ配車分析 | タクシー供給強化プロジェクトとして、本町において令和６年（2024）４月より開始した「日本型ライドシェア」の利用実績（利用者数、目的地等）を分析し、現在のライドシェアの稼働状況を整理する。 |
| 町民等アンケート調査 | 「町民」「別荘所有者」「高校生」「小中学生の保護者」を対象にアンケート調査を実施し、町内の普段の移動実態および公共交通に対する意向等を明らかにする。 |
| 利用実態調査 | 町内を運行するバス路線において、利用者の乗降バス停、利用目的等を調査・集計し、各路線の利用実態および各路線が担っている役割等を明らかにする。 |
| 関係者意向調査 | 町内の公共交通事業者（バス・タクシー）および主要施設関係者へアンケート調査またはヒアリング調査を実施し、交通事業者および施設関係者が把握している公共交通のニーズや意向を明らかにする。 |
| ワークショップ | アンケート調査に加え、町民等へのワークショップを実施し、町民等の普段の移動方法や公共交通に対する詳細なニーズなどを把握する。 |

## （２） 人流ビッグデータ分析結果

### ① データ概要

| | |
|---|---|
| データ提供元 | ㈱Agoop |
| 取得期間 | 【８月データ】令和６年（2024）８月１日（木）～８月31日（土）<br>【11月データ】令和６年（2024）11月１日（金）～11月30日（土） |
| データ内容 | 上記の取得期間内における軽井沢町内のスマートフォンの位置情報に基づくポイント型流動人口データ（緯度経度座標、移動速度、推定居住地、推定勤務地、年代等） |
| データ総数 | 【８月データ】90,077件<br>【11月データ】58,950件 |
| 分析内容 | データに含まれる属性により、下記の流動を整理した。なお、データについては移動速度等に基づき、通過交通として判断されるデータを除いている。<br>●平日・休日別　　（お盆の８月13日～16日も休日として抽出）<br>●居住地別<br>●年齢別<br>●時間帯別 |

② 分析結果

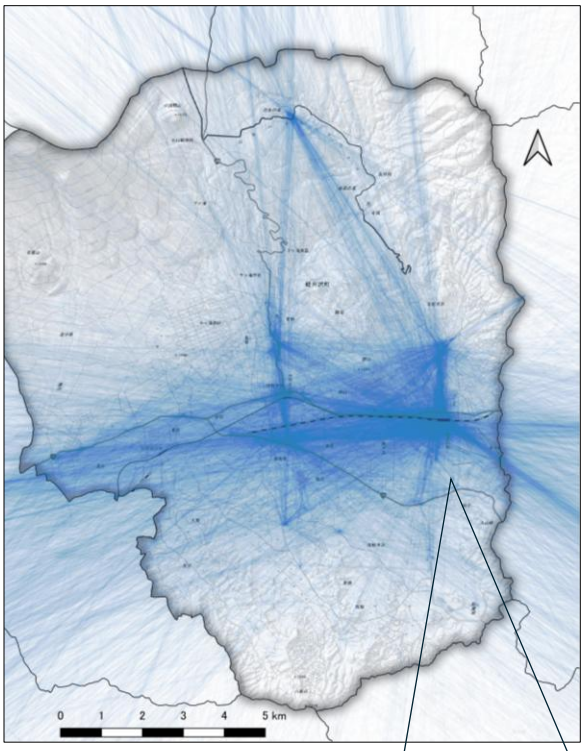
人流ビッグデータについて、下表に示す視点での流動図を次頁以降に整理しました。

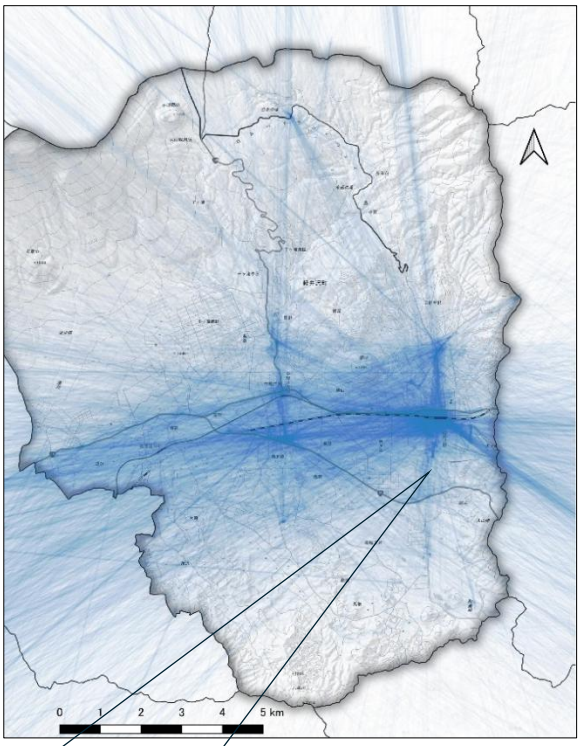
これにより判明した状況は以下のとおりです。

表 2.11　分析結果の総括

| 区分 | | 流動の傾向 |
|---|---|---|
| **8月と11月の比較** | | ・8月の繁忙期には90,000件以上の流動が確認されたものの、11月には60,000件程度まで減少しており、全体的に流動が減少<br>・町民や町外からの通勤・通学による流動は、8月と11月で移動先や移動量に差が見られない<br>・一方で、観光客や別荘所有者といった来訪者による流動については、11月には大きく減少しており、特に白糸の滝などでは大きく減少 |
| **平日・休日別** | 平日 | ・軽井沢駅周辺を起終点とした流動が非常に多く、次いでツルヤ軽井沢店や旧軽井沢、中軽井沢駅周辺などへの流動も多く見られます。<br>・町外との流動では、軽井沢駅から関東圏への流動のほか、町内随所から県内市町村への流動、群馬県の草津町との流動なども見られます。 |
| | 休日 | 【8月データ】<br>・平日と比較して全体的に流動が多くなっており、特に軽井沢駅周辺、旧軽井沢、鳥井原団地周辺が顕著となっています。<br>・町外との流動では、関東圏を中心に、平日に比べてより広範囲から町内へと移動している傾向にあります。<br>【11月データ】<br>・平日と比較すると、軽井沢発地市庭などでは流動が多くなっています。<br>・また、県内市町村との流動は少なくなり、その一方で関東圏との流動が多くなる傾向にあります。 |
| **居住地別** | 町民 | ・町内の流動では、ツルヤ軽井沢店などへの流動が多くなっています。<br>・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ほか、東京都内への流動も見られます。 |
| | 町外からの通勤・通学 | ・町外から町内への通勤通学では、軽井沢駅やプリンスショッピングプラザへの流動が比較的多くなっています。<br>・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多くなっています。このほか、群馬県高崎市からの流動も比較的多くなっています。 |
| | 来訪者（観光・別荘等） | ・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比較的多い状況です。<br>・なお、来訪者の居住地では長野県内が最多となっており、このほかでは東京都や埼玉県をはじめとした関東圏からの来訪者が多くなっています。また、北海道や沖縄県など、日本全国から町内へ来訪している状況です。 |

1）平日



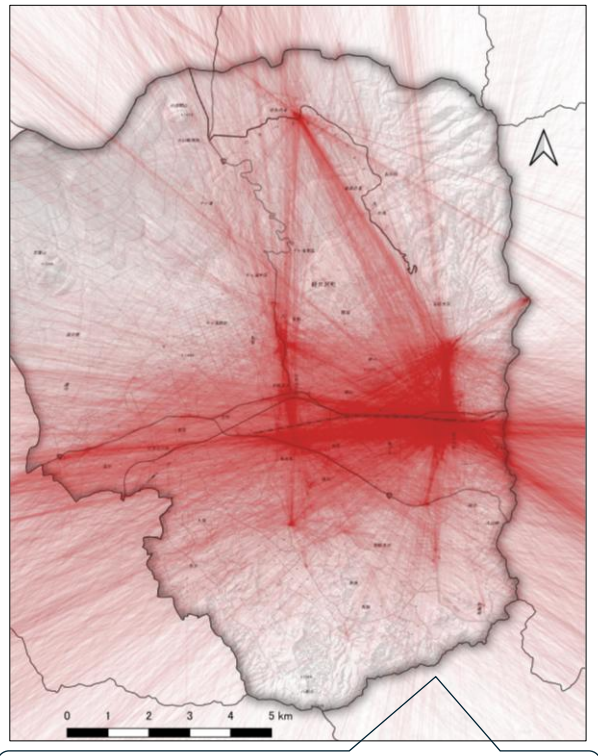



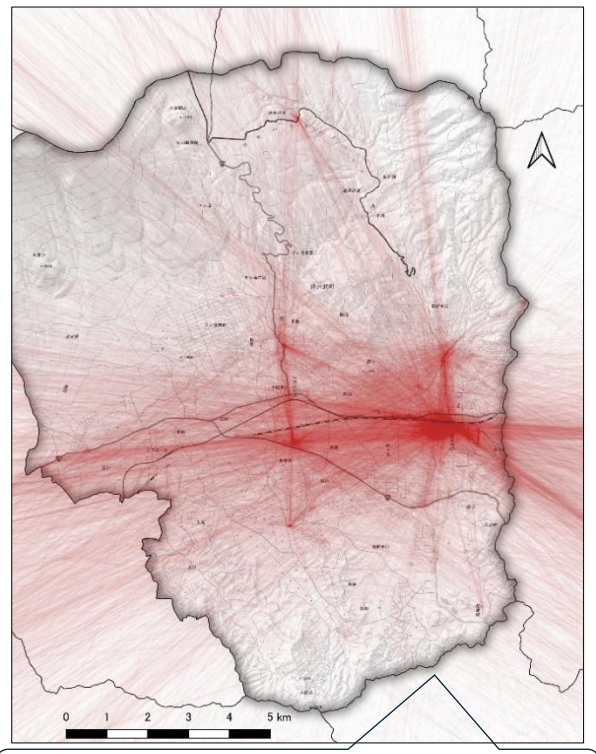

軽井沢駅周辺を起終点とした流動が非常に多い

図 2.25　流動　8月

図 2.26　流動　11月

2）休日




平日と比較して全体的に流動が多い

図 2.27　流動　8月

平日と比較すると、関東圏との流動が多い

図 2.28　流動　11月

## （３） 混雑状況分析結果（夏期交通量）

### ① 調査概要

#### １）データ概要

| | |
|---|---|
| データ提供元 | 軽井沢町内ライブカメラデータ<br>（協力：㈱シーティーエス） |
| 取得期間 | 令和６年（2024）７月 20 日（土）0：00～８月 21 日（水）8：59 |
| 取得方法 | 上記期間内における時間帯別交通量（１時間単位）として、「車両（バス、普通車、二輪車、トラック、その他車両）」及び「歩行者」の区分にて、AI カメラによるカウントデータを取得 |
| 計測箇所 | 町内の以下の計８箇所（方向別）<br>●プリンス通り（２方向）<br>●国道 18 号バイパス・消防署付近（２方向）<br>●旧軽井沢ロータリー（２方向）<br>●軽井沢中学前交差点付近（４方向）<br>●子育て支援センター付近（２方向）<br>●新軽井沢西交差点付近（２方向）<br>●国道 18 号・西地区児童館前（２方向）<br>●国道 18 号・役場前（２方向） |

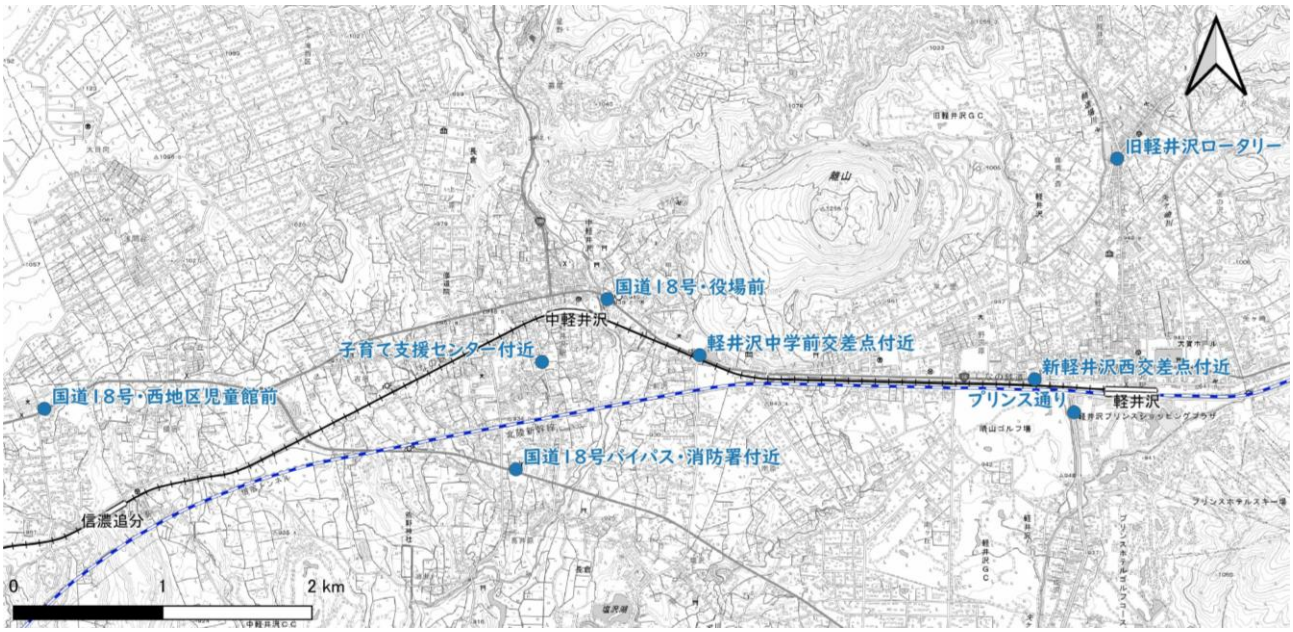



図 2.29 計測位置

② 調査結果

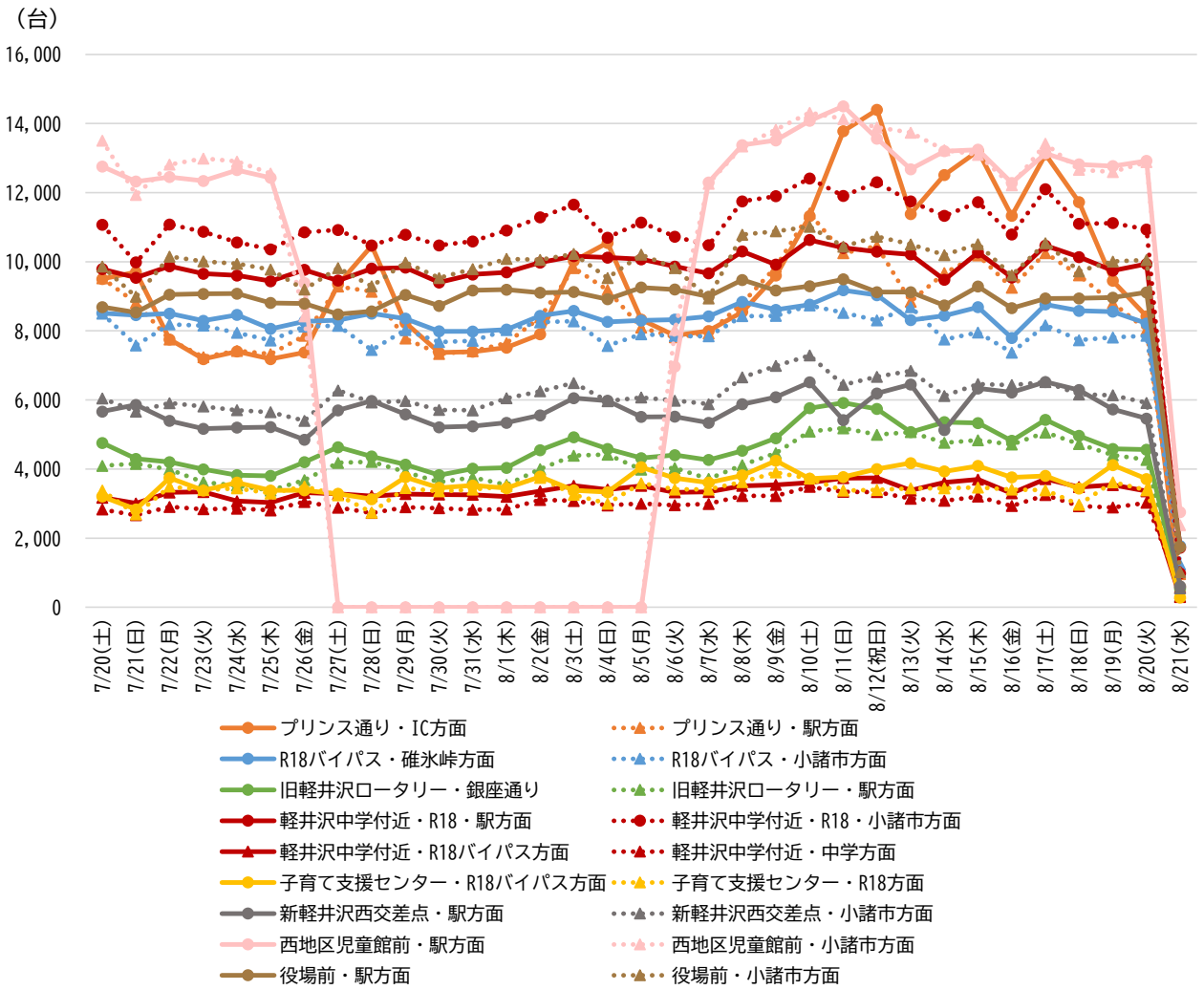
１）日別交通量

車両

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前における交通量が多く、平日、休日ともにおよそ片側 10,000 台以上で推移しています。特に、西地区児童館前では８月 11 日が期間内のピークとなっており、２方向ともに 14,000 台以上の交通量となっています。

このほかの計測箇所についても、基本的に平日および休日での交通量の差は大きくなっていないものの、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、特に８月 10 日～18 日にかけてでは、それ以前の交通量から急増しています。そして、その９日間においては、２方向とも３回のピークに分かれており、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ます。具体例として、プリンス通りでは碓氷軽井沢 IC 方面、国道 18 号の軽井沢中学付近では小諸市方面が多くなっています。




（注）西地区児童館前の７月 27 日～８月５日におけるカウントデータは、カメラの不具合により欠測している。

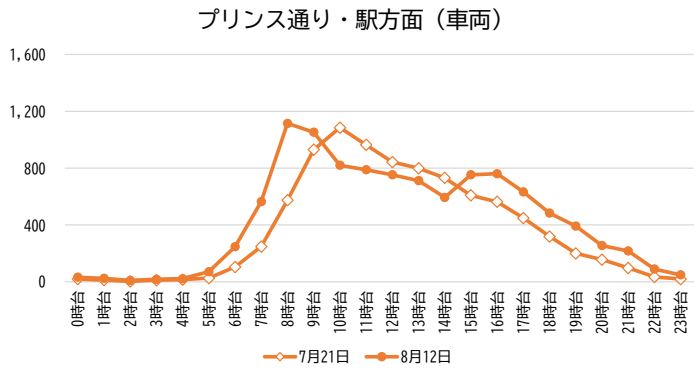
図 2.30　日別交通量

２）時間帯別交通量

車両

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 日のピークが 10 時台、８月 12 日のピークが８時台となっており、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 時台がピークとなっており、７月 21 日は約 1,000 台、８月 12 日は約 1,400 台と、ピーク時にはおよそ 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～16 時台が 800 台以上となっており、目立ったピークが見られないことから、慢性的に交通量が多い状況といえます。一方で、小諸市方面では７月 21 日の 800 台以上の時間帯が 12 時～16 時台であるのに対し、８月 12 日には９時～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。



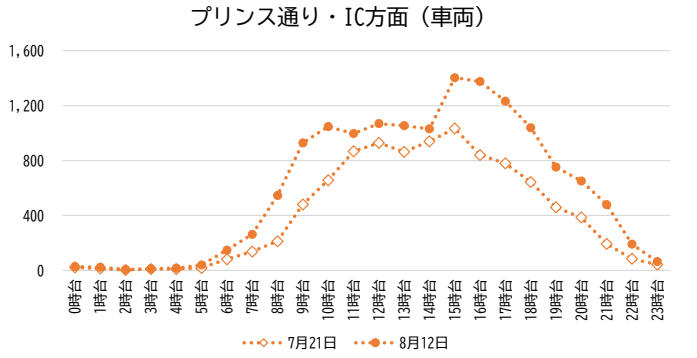
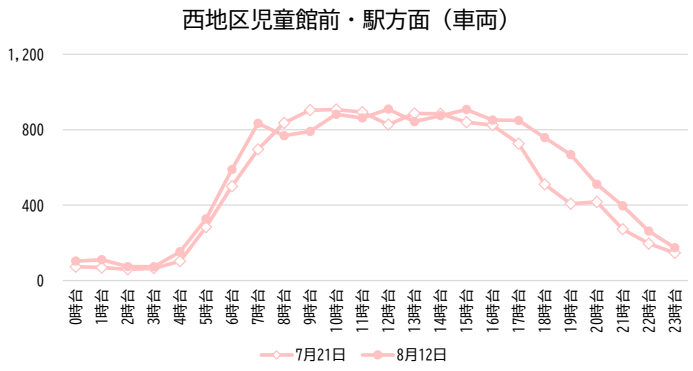




図 ２．３１　時間帯別交通量（プリンス通り）



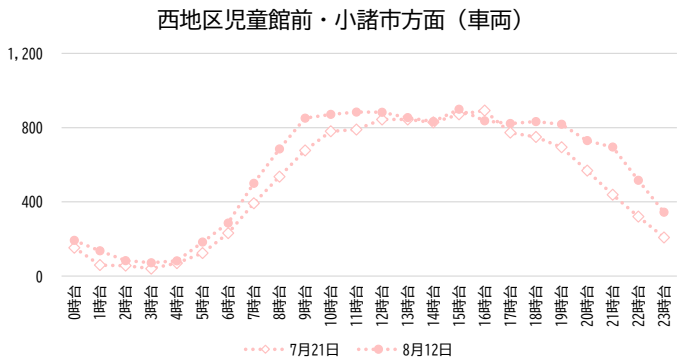




図 ２．３２　時間帯別交通量（西地区児童館前）

## （4） よぶのる軽井沢利用分析結果

### ① データ概要

| | |
|---|---|
| データ提供元 | 東日本旅客鉄道㈱、㈱西武ホールディングス |
| 取得期間 | 令和５年（2023）10 月３日（火）～令和６年（2024）３月 31 日（日） |
| 分析内容 | 上記期間内における予約・利用状況および実際の利用区間等について集計・整理<br>（注：居住地または年代における「不明」はアプリによる予約のうち、属性等の提供についての同意が取れていないデータを表す。） |

## （5） 分析結果

### １）利用状況

乗車総数

成立した予約件数と乗車人員、１件の予約に対する乗車人数を平均化した相乗り人数を年代別・月別に下表に整理しました。

これらの状況より、傾向、特徴として次のようなことがいえます。

・期間中の乗車人数は、全体で 12,642 人となっています。

・居住地別の割合は、県内が 43%、県外が 57%となっています。（居住地不明を除く割合）

・相乗り人数は、全体では 1.64 人となり、居住地別では県内が 1.37 人、県外が 1.90 人と、県外居住者の利用における相乗りが高い状況となっています。

・月別利用者数では、毎月概ね 2,000～2,400 人程度の利用がありましたが、1 月は他の月に比べ少なく 1,600 人程度となっています。

・年代別利用者数では、40 代が 20%と最も多く、30 代と 50 代以上は 17～18%程度、20 代以下では 12～14%程度となっています。（年代不明を除く割合）

表 2.12 月別利用者数

| | 成立予約件数（a） | | | | | 乗車人数(b) | | | | | 相乗り人数(b/a) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 県内 | 県外 | 不明 | 合計 | 割合※ | 県内 | 県外 | 不明 | 合計 | 割合※ | 県内 | 県外 | 不明 | 合計 |
| R5.10月 | 489 | 766 | 90 | 1,345 | 17.7% | 681 | 1,393 | 140 | 2,214 | 18.0% | 1.39 | 1.82 | 1.56 | 1.65 |
| R5.11月 | 524 | 751 | 69 | 1,344 | 18.0% | 721 | 1,493 | 123 | 2,337 | 19.2% | 1.38 | 1.99 | 1.78 | 1.74 |
| R5.12月 | 548 | 576 | 65 | 1,189 | 15.9% | 751 | 1,066 | 120 | 1,937 | 15.7% | 1.37 | 1.85 | 1.85 | 1.63 |
| R6.1月 | 609 | 333 | 102 | 1,044 | 13.3% | 815 | 631 | 196 | 1,642 | 12.5% | 1.34 | 1.89 | 1.92 | 1.57 |
| R6.2月 | 681 | 496 | 143 | 1,320 | 16.6% | 891 | 986 | 283 | 2,160 | 16.3% | 1.31 | 1.99 | 1.98 | 1.64 |
| R6.3月 | 772 | 543 | 135 | 1,450 | 18.6% | 1,103 | 1,018 | 231 | 2,352 | 18.4% | 1.43 | 1.87 | 1.71 | 1.62 |
| 合計 | 3,623 | 3,465 | 604 | 7,692 | 100.1% | 4,962 | 6,587 | 1,093 | 12,642 | 100.1% | 1.37 | 1.90 | 1.81 | 1.64 |
| 割合※ | 51.1% | 48.9% | - | 100.0% | | 43.0% | 57.0% | - | 100.0% | | | | | |

※居住地、年代不明を除く

表 2.13 年代別利用者数

| | 成立予約件数（a） | | | | | 乗車人数(b) | | | | | 相乗り人数(b/a) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 県内 | 県外 | 不明 | 合計 | 割合※ | 県内 | 県外 | 不明 | 合計 | 割合※ | 県内 | 県外 | 不明 | 合計 |
| 19歳以下 | 733 | 98 | 1 | 832 | 13.4% | 1,274 | 205 | 1 | 1,480 | 14.1% | 1.74 | 2.09 | 1.00 | 1.78 |
| 20代 | 171 | 550 | 3 | 724 | 11.6% | 245 | 1,074 | 6 | 1,325 | 12.6% | 1.43 | 1.95 | 2.00 | 1.83 |
| 30代 | 431 | 606 | 14 | 1,051 | 16.7% | 570 | 1,336 | 25 | 1,931 | 18.2% | 1.32 | 2.20 | 1.79 | 1.84 |
| 40代 | 485 | 664 | 9 | 1,158 | 18.6% | 689 | 1,440 | 28 | 2,157 | 20.3% | 1.42 | 2.17 | 3.11 | 1.86 |
| 50代 | 416 | 796 | 17 | 1,229 | 19.6% | 503 | 1,302 | 42 | 1,847 | 17.2% | 1.21 | 1.64 | 2.47 | 1.50 |
| 60代以上 | 493 | 751 | 2 | 1,246 | 20.1% | 622 | 1,230 | 4 | 1,856 | 17.7% | 1.26 | 1.64 | 2.00 | 1.49 |
| 不明 | 894 | 0 | 558 | 1,452 | - | 1,059 | 0 | 987 | 2,046 | - | | | 1.77 | 1.41 |
| 合計 | 3,623 | 3,465 | 604 | 7,692 | 100.0% | 4,962 | 6,587 | 1,093 | 12,642 | 100.1% | 1.37 | 1.90 | 1.81 | 1.64 |
| 割合※ | 44.1% | 55.9% | - | 100.0% | | 43.0% | 57.0% | - | 100.0% | | | | | |

※居住地、年代不明を除く

利用距離

利用された発着地を直線距離帯別に乗車人数を下表に整理しました。

これらの状況より、傾向、特徴として次のようなことがいえます。

・全体の利用では、4～5 kmの移動が 24%と最も多く、次いで 3～4km の 22%となっており、概ねこれら 3～5km の移動が全体の半数を占めています。

・居住地別では若干傾向が異なり、県内居住の方は 7～8km が最も多く 19%、次いで 4～5km が 17%、県外居住の方は 4～5km が最も多く 29%、次いで 3～4km が 27%となっています。

表 2.14　移動距離帯別乗車人数

| 直線移動距離 | 乗車人数（人） | | | | 居住地別割合 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 県内居住 | 県外居住 | 不明 | 合計 | 県内居住 | 県外居住 | 不明 | 合計 |
| 1 km未満 | 11 | 102 | 13 | 126 | 0% | 2% | 1% | 1% |
| 1～2km未満 | 386 | 560 | 78 | 1,024 | 8% | 9% | 7% | 8% |
| 2～3km未満 | 509 | 878 | 123 | 1,510 | 10% | 13% | 11% | 12% |
| 3～4km未満 | 756 | 1,756 | 230 | 2,742 | 15% | 27% | 21% | 22% |
| 4～5km未満 | 862 | 1,942 | 290 | 3,094 | 17% | 29% | 27% | 24% |
| 5～6km未満 | 633 | 569 | 110 | 1,312 | 13% | 9% | 10% | 10% |
| 6～7km未満 | 539 | 299 | 83 | 921 | 11% | 5% | 8% | 7% |
| 7～8km未満 | 955 | 198 | 128 | 1,281 | 19% | 3% | 12% | 10% |
| 8～9km未満 | 134 | 115 | 18 | 267 | 3% | 2% | 2% | 2% |
| 9～10km未満 | 159 | 152 | 20 | 331 | 3% | 2% | 2% | 3% |
| 10～11km未満 | 16 | 16 | 0 | 32 | 0% | 0% | 0% | 0% |
| 11～12km未満 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0% | 0% | 0% | 0% |
| 合計 | 4,962 | 6,587 | 1,093 | 12,642 | 100% | 100% | 100% | 100% |

２）利用区間（流動）

利用状況から流動(注)を確認すると、全体的に軽井沢駅とUWC ISAK Japan、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。

更に、こうした流動を属性別に見ると、県内居住者ではUWC ISAK Japanとの流動が多く、19歳以下の利用が多いことから、学生による利用と推測されます。加えて、時間帯別や年齢別の状況から、UWC ISAK Japanとの流動では学校職員等の関係者の通勤としても利用されているものと推測できます。一方で、昼の時間帯でハルニレテラス等への利用が多いため、県外の利用者といった観光目的の利用が集中していると考えられます。

（注）任意エリアの乗降については、その地点から最寄りとなるミーティングポイントへ合算、表示している。

表 2.15　流動の総括

| 区分 | | 利用傾向 |
|---|---|---|
| 全体 | | ・利用（流動）が多いのは、軽井沢駅（北口+南口）⇔UWC ISAK Japanで694人、次いで軽井沢駅（北口+南口）⇔ハルニレテラスの620人、軽井沢駅（北口+南口）⇔ツルヤ軽井沢店の408人となっています。 |
| 居住地別 | 県内居住者 | ・UWC ISAK Japan⇔軽井沢駅、ツルヤ軽井沢店、デリシア軽井沢店、旧軽井沢ロータリー間の移動が上位を占め、UWC ISAK Japanに起終点を持つ流動が全体の32%を占めています。<br>・そのほか、旧軽井沢ロータリー⇔追分そば茶屋やカワチ薬品軽井沢店、軽井沢駅⇔大日向公民館や千ヶ滝温泉駐車場といった流動も多くみられました。 |
| | 県外居住者 | ・軽井沢駅⇔ハルニレテラスの流動が597人と最も多く、次いで軽井沢駅⇔ツルヤ軽井沢店が３７５人、旧軽井沢ロータリー⇔ハルニレテラスが155人となっています。 |

流動上位１０位

| 順位 | 起終点 | | 利用者数 |
|---|---|---|---|
| 1 | 01_軽井沢駅 | 80_UWC ISAK Japan KAC（事務所）前 | 694 |
| 2 | 33_ハルニレテラス（ENEOS内バス停） | 01_軽井沢駅 | 620 |
| 3 | 01_軽井沢駅 | 46_ツルヤ軽井沢店（タクシー乗り場） | 408 |
| 4 | 33_ハルニレテラス（ENEOS内バス停） | 08_旧軽井沢ロータリー（松葉タクシーのりば向かい） | 164 |
| 5 | 80_UWC ISAK Japan KAC（事務所）前 | 14_デリシア軽井沢店（タクシー駐車場） | 148 |
| 6 | 80_UWC ISAK Japan KAC（事務所）前 | 46_ツルヤ軽井沢店（タクシー乗り場） | 148 |
| 7 | 33_ハルニレテラス（ENEOS内バス停） | 46_ツルヤ軽井沢店（タクシー乗り場） | 147 |
| 8 | 01_軽井沢駅 | 11_旧碓氷峠見晴台 | 139 |
| 9 | 44_東急ハーヴェストクラブ軽井沢&VIALA | 01_軽井沢駅 | 139 |
| 10 | 01_軽井沢駅 | 66_プティ・ラパン | 136 |

※01_軽井沢駅は、ミーティングポイントである01_軽井沢駅北口と02_軽井沢駅南口の合算値

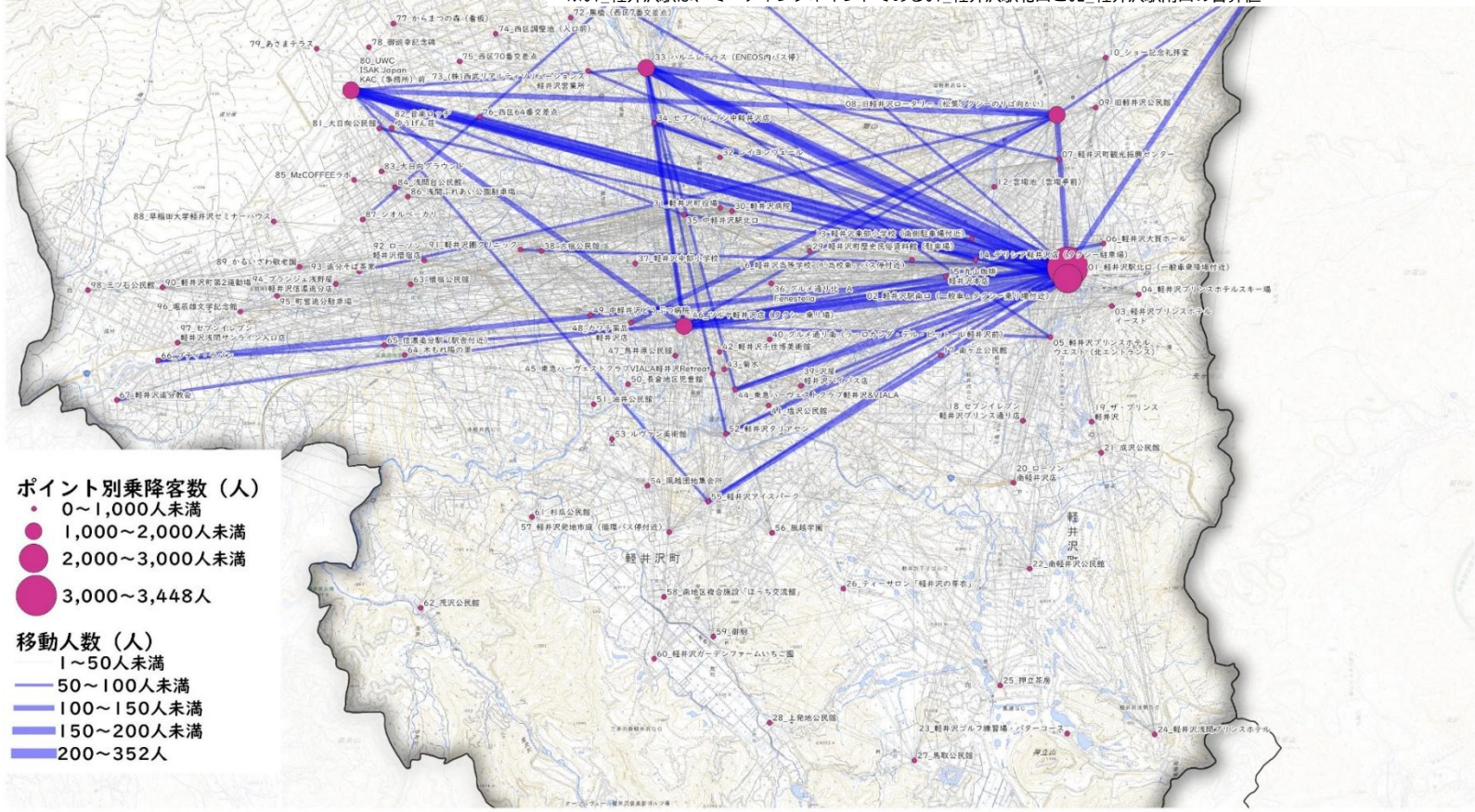



図 2.33　流動（全体）

## （６） タクシーアプリ配車分析結果

### ① データ概要

| | |
|---|---|
| データ提供元 | ＧＯ㈱ |
| 取得期間 | 令和６年（2024）４月 26 日（金）～令和７年（2025）３月 30 日（日）<br>※６月末までは毎日稼働、７月以降は土日および繁忙期の稼働へ変更 |
| 取得方法 | タクシーアプリ「ＧＯ」において、利用者がライドシェアの利用に同意し、実際にライドシェアの配車実績のあった利用情報について、ＧＯ㈱より「配車依頼時刻」「配車地点情報（代表地点へ合算された情報）」の提供を受け、利用時間帯および区間等について整理・分析 |

### ② 分析結果

#### １）月別乗車件数

期間内におけるタクシーアプリによる乗車件数について、全体の 25,424 件のうち、月別の傾向では８月が 3,614 件で最多となっており、その前後にあたる７月や９月と比較しておよそ２倍の件数となっています。そのほか、５、６、12、３月でも 2,500 件以上の利用があり、利用が多い傾向にあります。

表 ２.１６　月別乗車件数

| | 乗車件数 |
|---|---|
| R6.4月 | 525 |
| R6.5月 | 2,687 |
| R6.6月 | 2,595 |
| R6.7月 | 1,807 |
| R6.8月 | 3,614 |
| R6.9月 | 1,842 |
| R6.10月 | 1,710 |
| R6.11月 | 1,982 |
| R6.12月 | 2,532 |
| R7.1月 | 1,682 |
| R7.2月 | 2,459 |
| R7.3月 | 1,989 |
| 合計 | 25,424 |

## ２）時間帯別乗車件数

時間帯別の乗車件数について、全体では 18 時台の件数が最多となっているほか、16～17 時台についても比較的多いことから、主に夕方の件数が多い傾向にあります。このほか、12 時台や 20 時台についても比較的多くなっています。

なお、日別の状況を見ると、前述のとおり夕方以降の件数が多い傾向にあるものの、休日では午前中の利用が比較的多くなっています。

表 ２．１７　時間帯別乗車件数

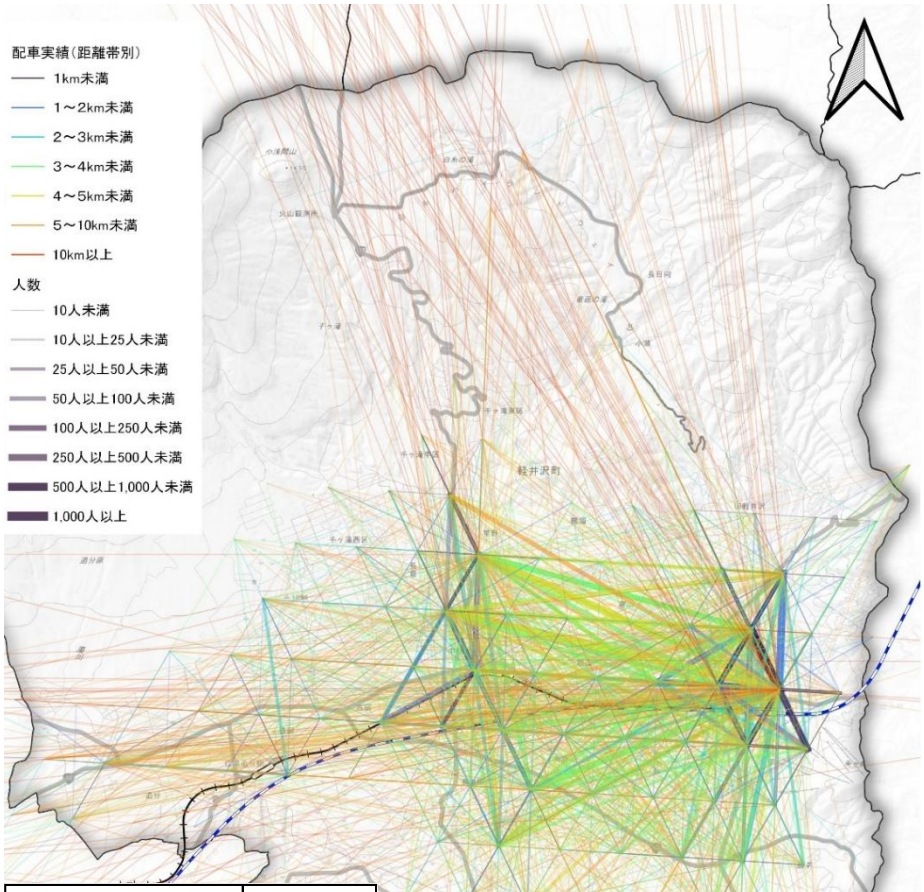
| | | 5時台 | 6時台 | 7時台 | 8時台 | 9時台 | 10時台 | 11時台 | 12時台 | 13時台 | 14時台 | 15時台 | 16時台 | 17時台 | 18時台 | 19時台 | 20時台 | 21時台 | 22時台 | 23時台 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| R6.4月 | 平日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 5 | 16 | 12 | 0 | 0 | 0 | 10 | 13 | 25 | 0 | 12 | 10 | 2 | 2 | 116 |
| | 土日祝日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 36 | 39 | 43 | 37 | 0 | 0 | 0 | 47 | 32 | 103 | 0 | 37 | 27 | 6 | 2 | 409 |
| | 小計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 45 | 44 | 59 | 49 | 0 | 0 | 0 | 57 | 45 | 128 | 0 | 49 | 37 | 8 | 4 | 525 |
| R6.5月 | 平日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 125 | 99 | 119 | 125 | 0 | 0 | 0 | 111 | 136 | 307 | 0 | 165 | 88 | 40 | 7 | 1,322 |
| | 土日祝日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 145 | 125 | 121 | 138 | 0 | 0 | 0 | 164 | 122 | 280 | 0 | 146 | 81 | 36 | 7 | 1,365 |
| | 小計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 270 | 224 | 240 | 263 | 0 | 0 | 0 | 275 | 258 | 587 | 0 | 311 | 169 | 76 | 14 | 2,687 |
| R6.6月 | 平日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 108 | 106 | 151 | 158 | 0 | 0 | 0 | 119 | 107 | 254 | 0 | 124 | 83 | 24 | 6 | 1,240 |
| | 土日祝日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 145 | 124 | 139 | 156 | 0 | 0 | 0 | 143 | 115 | 298 | 0 | 125 | 81 | 24 | 5 | 1,355 |
| | 小計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 253 | 230 | 290 | 314 | 0 | 0 | 0 | 262 | 222 | 552 | 0 | 249 | 164 | 48 | 11 | 2,595 |
| R6.7月 | 平日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 65 | 128 | 0 | 78 | 43 | 18 | 1 | 333 |
| | 土日祝日 | 1 | 2 | 5 | 0 | 119 | 61 | 71 | 136 | 85 | 130 | 128 | 166 | 165 | 273 | 0 | 104 | 20 | 8 | 0 | 1,474 |
| | 小計 | 1 | 2 | 5 | 0 | 119 | 61 | 71 | 136 | 85 | 130 | 128 | 166 | 230 | 401 | 0 | 182 | 63 | 26 | 1 | 1,807 |
| R6.8月 | 平日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 111 | 140 | 148 | 121 | 150 | 159 | 160 | 225 | 412 | 0 | 85 | 82 | 23 | 0 | 1,816 |
| | 土日祝日 | 0 | 4 | 5 | 0 | 70 | 62 | 70 | 194 | 204 | 221 | 208 | 166 | 176 | 329 | 0 | 89 | 0 | 0 | 0 | 1,798 |
| | 小計 | 0 | 4 | 5 | 0 | 70 | 173 | 210 | 342 | 325 | 371 | 367 | 326 | 401 | 741 | 0 | 174 | 82 | 23 | 0 | 3,614 |
| R6.9月 | 平日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 50 | 127 | 0 | 56 | 42 | 9 | 0 | 284 |
| | 土日祝日 | 1 | 1 | 13 | 0 | 132 | 51 | 47 | 120 | 174 | 166 | 175 | 164 | 148 | 273 | 0 | 93 | 0 | 0 | 0 | 1,558 |
| | 小計 | 1 | 1 | 13 | 0 | 132 | 51 | 47 | 120 | 174 | 166 | 175 | 164 | 198 | 400 | 0 | 149 | 42 | 9 | 0 | 1,842 |
| R6.10月 | 平日 | 0 | 2 | 1 | 0 | 10 | 6 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 32 | 36 | 81 | 0 | 43 | 22 | 16 | 0 | 259 |
| | 土日祝日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 101 | 114 | 117 | 136 | 146 | 143 | 117 | 125 | 258 | 0 | 98 | 77 | 19 | 0 | 1,451 |
| | 小計 | 0 | 2 | 1 | 0 | 10 | 107 | 124 | 117 | 136 | 146 | 143 | 149 | 161 | 339 | 0 | 141 | 99 | 35 | 0 | 1,710 |
| R6.11月 | 平日 | 0 | 0 | 5 | 0 | 7 | 6 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 46 | 39 | 82 | 0 | 43 | 37 | 11 | 0 | 284 |
| | 土日祝日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 125 | 142 | 128 | 190 | 181 | 188 | 140 | 143 | 272 | 0 | 98 | 65 | 26 | 0 | 1,698 |
| | 小計 | 0 | 0 | 5 | 0 | 7 | 131 | 150 | 128 | 190 | 181 | 188 | 186 | 182 | 354 | 0 | 141 | 102 | 37 | 0 | 1,982 |
| R6.12月 | 平日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 51 | 58 | 137 | 0 | 99 | 93 | 11 | 0 | 449 |
| | 土日祝日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 166 | 174 | 166 | 170 | 219 | 185 | 194 | 214 | 323 | 0 | 151 | 93 | 28 | 0 | 2,083 |
| | 小計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 166 | 174 | 166 | 170 | 219 | 185 | 245 | 272 | 460 | 0 | 250 | 186 | 39 | 0 | 2,532 |
| R7.1月 | 平日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 9 | 5 | 6 | 4 | 9 | 68 | 66 | 116 | 0 | 54 | 30 | 13 | 0 | 389 |
| | 土日祝日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 109 | 113 | 99 | 103 | 126 | 110 | 130 | 129 | 239 | 0 | 84 | 37 | 14 | 0 | 1,293 |
| | 小計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 118 | 122 | 104 | 109 | 130 | 119 | 198 | 195 | 355 | 0 | 138 | 67 | 27 | 0 | 1,682 |
| R7.2月 | 平日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 8 | 14 | 11 | 6 | 9 | 39 | 43 | 81 | 0 | 29 | 17 | 9 | 0 | 274 |
| | 土日祝日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 181 | 188 | 172 | 170 | 196 | 180 | 263 | 264 | 376 | 0 | 113 | 67 | 15 | 0 | 2,185 |
| | 小計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 189 | 196 | 186 | 181 | 202 | 189 | 302 | 307 | 457 | 0 | 142 | 84 | 24 | 0 | 2,459 |
| R7.3月 | 平日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24 | 12 | 15 | 18 | 13 | 13 | 48 | 42 | 105 | 0 | 26 | 27 | 6 | 0 | 349 |
| | 土日祝日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 149 | 174 | 141 | 154 | 146 | 164 | 147 | 146 | 276 | 0 | 75 | 58 | 10 | 0 | 1,640 |
| | 小計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 173 | 186 | 156 | 172 | 159 | 177 | 195 | 188 | 381 | 0 | 101 | 85 | 16 | 0 | 1,989 |
| 合計 | 平日 | 0 | 2 | 6 | 0 | 259 | 374 | 473 | 477 | 156 | 173 | 190 | 684 | 880 | 1,855 | 0 | 814 | 574 | 182 | 16 | 7,115 |
| | 土日祝日 | 2 | 7 | 23 | 0 | 647 | 1,293 | 1,396 | 1,604 | 1,386 | 1,531 | 1,481 | 1,841 | 1,779 | 3,300 | 0 | 1,213 | 606 | 186 | 14 | 18,309 |
| | 合計 | 2 | 9 | 29 | 0 | 906 | 1,667 | 1,869 | 2,081 | 1,542 | 1,704 | 1,671 | 2,525 | 2,659 | 5,155 | 0 | 2,027 | 1,180 | 368 | 30 | 25,424 |

３）利用区間（流動）

配車実績に基づく利用区間（流動）として、主に町内の東部や中部を起終点とする利用が多くなっており、東部では軽井沢駅周辺・旧軽井沢、中部では中軽井沢駅周辺・星野塩壺・古宿・塩沢の利用が特に多い傾向にあります。このほか、南軽井沢・ニュータウン・馬取・三ツ石・白糸の滝周辺などと東部や中部との利用も見られ、町内のほぼ全域にわたり利用が見られます。

さらに、移動距離別の状況では１km 未満の利用が最多となっており、３km 未満の利用が全体の半数以上を占めています。一方で、５km 以上の利用は少なくなっているものの、一部では 10km 以上の利用が見られます。さらに、こうした移動距離別の傾向として、利用の多い東部や中部では２km 未満の利用が多いことから、地域内での移動を目的とした利用が中心になっているといえます。

このほか、これらの地域間を移動する３～４km の利用、町内とこれらの地域間の５～10km の利用が比較的多く、利用のほとんどは町内における 10km 未満の移動となっています。一方で、主に軽井沢駅周辺との移動では、近隣市町からの 10km 以上の利用も確認できます。




| 直線移動距離 | 乗車件数 |
|---|---|
| １km未満 | 6,133 |
| 1～2km未満 | 5,397 |
| 2～3km未満 | 3,330 |
| 3～4km未満 | 4,056 |
| 4～5km未満 | 4,214 |
| 5～10km未満 | 2,065 |
| 10km以上 | 229 |
| 合計 | 25,424 |

図 ２.３４　流動（移動距離別）

## （7） 町民等アンケート調査結果

### ① 調査概要

#### 1）調査日程・対象

| 調査期間 | 令和６年（2024）10 月 23 日（水）～11 月 12 日（火） |
|---|---|
| 配布対象・方法 | ●町民<br>無作為抽出による郵送配布。郵送回答、インターネット回答併用。<br>●別荘所有者<br>無作為抽出による郵送配布。郵送回答、インターネット回答併用。<br>●町内在住の 16～18 歳<br>無作為抽出による郵送配布。インターネット回答。<br>●UWC ISAK Japan の生徒<br>学校側へアンケート実施の通知を依頼。インターネット回答。<br>●町内の公立小中学校の保護者<br>町内の連絡網ネットワークにより通知。インターネット回答。<br>●風越学園の保護者<br>町内の連絡網ネットワークにより通知。インターネット回答。 |
| 配布数・回答数 | ●町民<br>配布 2,500 世帯、回答 900 世帯（回収率 36.0%）<br>●別荘所有者<br>配布 1,000 世帯、回答 526 世帯（回収率 52.6%）<br>●町内在住の 16～18 歳<br>配布 400 名、回答 101 名（回収率 25.3%）<br>●UWC ISAK Japan の生徒<br>配布 200 名、回答 31 名（回収率 15.5%）<br>●町内の公立小中学校の保護者<br>児童・生徒総数 1,445 名、回答 535 名（回収率 37.0%）<br>●風越学園の保護者<br>児童・生徒総数 233 名、回答 71 名（回収率 30.5%） |

なお、以降の集計結果の整理において、アンケートの種類、ご回答いただいた方により便宜的に以下のように表記しています。

【①町民・別荘所有者】

町民アンケート・・・・・・・・　町民

別荘所有者アンケート・・・・　別荘所有者

【②高校生】

町内在住の 16～18 歳・・・・・ 町民

UWC ISAK Japan の生徒・・・・　ISAK

【③小中学生の保護者】

町内の公立小中学校の保護者・　小中学生の保護者

風越学園の保護者・・・・・・　小中学生の保護者

② 調査結果の概要

町民等へのアンケート結果から判明した移動実態等は以下のとおりです。

表 2.18　アンケート結果（町民・別荘所有者）

| 対象・内容 | | 主な傾向 |
|---|---|---|
| 町民・別荘所有者 | 通勤・通学<br>（町民） | ・「通勤・通学していない」が 43%を占め、町内への通勤・通学が 34%、町外へは 23%。<br>・町外の通勤・通学先は、県外が 11%と多く、次いで、佐久市、御代田町。<br>・「自動車（自ら運転）」が 75%。「町内循環バス」を利用する方は約２%。<br>・19 歳及び 80 歳代以上で他の年代に比べ「自動車（送迎等）」と「町内循環バス」の割合が高い状況。 |
| | 買い物<br>（町民・別荘所有者） | ・「自動車（自ら運転）」が 76%。次いで、「自動車（送迎等）」が 13%、「徒歩」が 10%、「自転車」が 6%。<br>・「町内循環バス」を利用する方は約３%。<br>・19 歳及び 80 歳代以上で他の年代に比べ「自動車（送迎等）」と「町内循環バス」の割合が高い状況がみられ、特に「町内循環バス」を利用される方は 19 歳と 70 歳代以上で 6～11%。 |
| | 通院<br>（町民・別荘所有者） | ・通院先としては、「軽井沢病院」が 34%。<br>・「自動車（自ら運転）」が全体の 72%。次いで、「自動車（送迎等）」が 13%、「徒歩」が９%、「タクシー」が７%。<br>・「町内循環バス」を利用する方は約４%。<br>・70 歳代以上で公共交通の利用が増える傾向。 |
| | 町内循環バスについて<br>（町民・別荘所有者） | ・「自宅付近のバス停や町内の運行ルートをある程度知っている」という方は約４割。<br>・町内循環バスの利用頻度は、「ほとんど乗らない」が最も多く 62%。<br>・利用している方の頻度としては、「月に数回」が 29%、次いで「週に１回」「週に数日」が各々3%、「月に１回」が 2%、「ほぼ毎日」が１%。<br>・別荘所有者では「月に数回」が約 70%を占めるなど、別荘所有者の利用頻度が多い傾向。<br>・年代別では、19 歳、60 歳代で利用する方が 50%を超えるが、頻度は「月に数回」が大半。<br>・町内循環バスの利用者（月に１回以上利用されている方）の満足度は、「自宅や目的地付近のバス停までの距離」「車両の乗りやすさ・乗り心地」「運賃」の３項目では満足という意見が６割を超え、特に「運賃」に対してはほとんどの方に満足。<br>・「ダイヤ」「便数」などの面での満足度は２割以下。<br>・利用しない理由では、「バス以外の移動手段がある」が約８割。 |
| | 「よぶのる軽井沢」の利用経験<br>（町民・別荘所有者） | ・「利用した」という方は６%、「利用しなかった」が 42%。運行を知っていた方（48%）のなかでの「利用した」という方の割合としては 13%。<br>・「運行を知らなかった」という方は町民では 40%、別荘所有者では 70%。 |
| | 町内循環バスの理想的な形態<br>（町民・別荘所有者） | ・「路線バスを主体に、現在よりも利便性を向上させた運行形態」が 26%と最も多く、次いで「デマンド型を主体に、需要が多い区間や時間帯は路線バスで運行する形態」と「路線バスを主体に、需要が少ない区間や時間帯はデマンド型で運行する形態」が各々19%。 |
| | 理想的な形態に向けた今後の経費<br>（町民・別荘所有者） | ・理想的な公共交通の形態の実現に向けた経費は、「公共交通への経費はもっと増やしても良いと思う」が 39%、「公共交通への経費は 現状を維持していくべきだと思う」が 23%。 |

表 2.19　アンケート結果（高校生・小中学生の保護者）

| 対象・内容 | | 主な傾向 |
|---|---|---|
| 高校生 | 登校手段・下校手段<br>（町民） | ・登校時の交通手段は、「電車」が 51%と最も多く、次いで「家族等の送迎」が 20%、「自転車」が 12%、「徒歩」が５％となっており、「バス」という回答は 4%。<br>・下校時の交通手段は、「電車」が 60%と最も多く、次いで「徒歩」が 11%、「自転車」が 10%、「家族等の送迎」が９％。<br>・登下校の手段を比較すると、登校時は家族等に送迎してもらい、帰りは電車や徒歩の学生がみられる。 |
| | 通学時に家族等に<br>送迎してもらう理由<br>（町民） | ・「徒歩や自転車では遠いから」が 42%、次いで「送迎の方が短時間に移動できるから」が 27%、「送迎の方が安心・安全だから」が 17%、「送迎してくれる人と時間や方向が同じだから」が 10%。 |
| | 休日の外出<br>（町民・ISAK） | ＜町民＞<br>・休日の外出先は、「町外」が 74%を占め、「町内」が 26%。<br>・移動手段は、「電車」が 57%を占め、次いで「家族等の送迎」が 25%、「自転車」が 7%。<br>＜ISAK＞<br>・外出先は、「町内」が 74%を占め、「町外」が 26%。<br>・移動手段は、「徒歩」が 74%を占め、次いで「バス」が 19%。 |
| | 「よぶのる軽井沢」の<br>利用経験<br>（町民・ISAK） | ・「利用した」という方は 16%、「利用しなかった」が 28%。運行を知っていた方（44%）のなかでの「利用した」という方の割合としては 36%。<br>・「利用した」という方を町民・ISAK 別にみると、ISAK は 61%、町民は２％と利用状況に大きな差がみられる。<br>・「運行を知らなかった」という方は全体の 56%を占め、町民では 63%、ISAK では 32%と、町民への周知が行き届いていなかったものと考えられる。 |
| 小中学生の保護者 | 登校手段・下校手段 | ・登校時の交通手段は、「徒歩」が 44%と最も多く、次いで「家族等の送迎」が 33%、「自転車」が 12%、「バス」が７％。<br>・下校時の交通手段は、「徒歩」が 40%と最も多く、次いで「家族等の送迎」が 35%、「自転車」が 12%、「バス」が８％。<br>・登下校ともに、「その他」の具体的な手段としては、スクールバス、複数手段利用との回答。<br>・登下校の手段を比較すると、登校時は「徒歩」で、帰りは「家族等の送迎」でという児童・生徒がいることがわかる。<br>・学校別では、東部小学校と風越学園では「家族等の送迎」が半数を占める。西部小学校では徒歩が半数以上、中部小学校と軽井沢中学校では「バス」が 10%程度、軽井沢中学校では「自転車」が約４割とほかの学校に比べ多くなっているのが特徴。 |
| | 通学時に家族等が<br>送迎している理由 | ・普段の通学で家族等に送迎してもらう理由は、「送迎の方が安心・安全だから」が 43%、次いで「徒歩や自転車では遠いから」「その他」が 20%、「送迎の方が短時間で移動できるから」が 10%。 |
| | お子さんの休日の外出 | ・休日の外出先は、「町外」が 59%を占め、「町内」が 41%。<br>・外出時の移動手段としては、「家族等の送迎」が 78%を占め、次いで「自転車」が 10%、「電車」「徒歩」が４％で、「バス」が１％。 |
| | 町外の高校へ通学する<br>場合の駅までの<br>移動手段 | ・町外の高校へ進学した場合の町内最寄り駅までの主な移動手段については、「家族等の送迎」が 40%と最も多く、次いで「自転車」が 34%、「徒歩」が 22%、「バス」が２％。 |

【集計上の注意事項】

●町民・高校生・小中学生の保護者アンケートの居住区分

| 地区名 | 該当する居住区 |
|---|---|
| 東地区 | 峠町、小瀬、旧軽井沢、新軽井沢、成沢、南ヶ丘、離山 |
| 中地区 | 塩沢、中軽井沢、古宿、星野、塩壺、千ヶ滝中区、千ヶ滝西区、鳥井原、油井 |
| 南地区 | 南軽井沢、馬取、上発地、下発地、杉瓜、風越団地、ニュータウン |
| 西地区 | 借宿、大日向、追分、三ツ石、茂沢、浅間台、つくしヶ丘 |

●別荘所有者アンケートの別荘地区分

| 地区名 | 該当する別荘地 |
|---|---|
| 東地区 | 桜ノ沢、太陽の森、愛宕、陣場、三笠、三笠パーク、鶴溜、三井の森、鹿島、新道、泉の里、離山、南原、南ヶ丘 |
| 中地区 | 千ヶ滝中東区、千ヶ滝西区、星野、中軽井沢、油井、鳥井原 |
| 南地区 | 南軽井沢、成沢、扇平、弁天平、杉瓜、発地、茂沢、ニュータウン |
| 西地区 | 大日向、浅間台、三ツ石、追分、借宿、茂沢 |

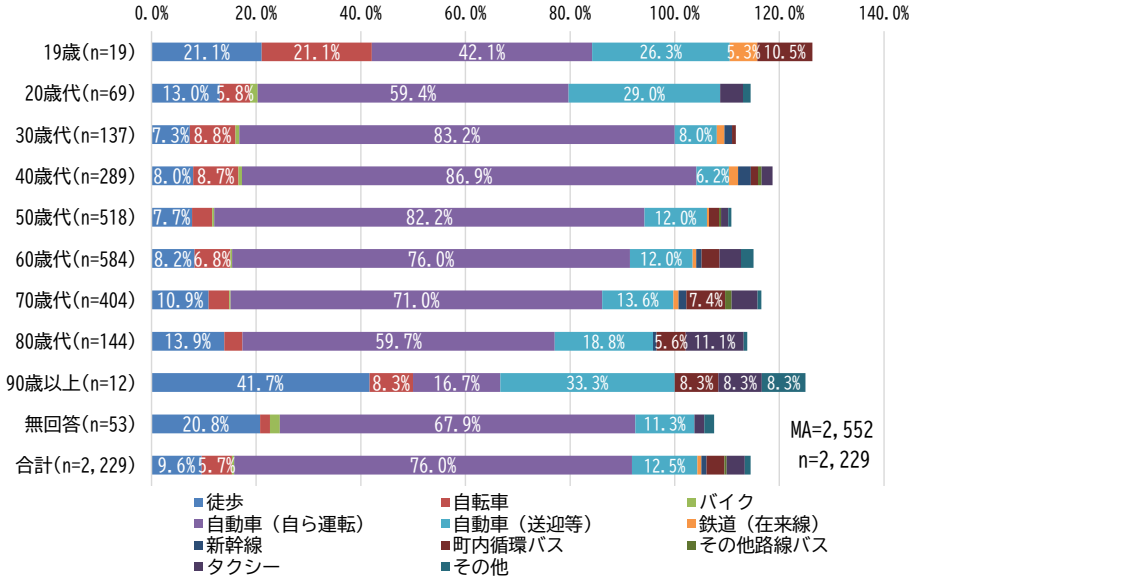
●回答数：「ｎ＝」は有効回答数および有効回答者数、「MA＝」は複数回答の設問における回答総数。

③ 集計結果

１）町民・別荘所有者

通勤・通学の移動手段（回答者：町民）

町民の通勤・通学の移動手段では、自動車（自ら運転）の回答が非常に多く、その一方で、バスの回答は少ない状況です。なお、年齢別では、19 歳及び 80 歳代以上で他の年代に比べ「自動車（送迎等）」と「町内循環バス」の割合が高い状況がみられます。



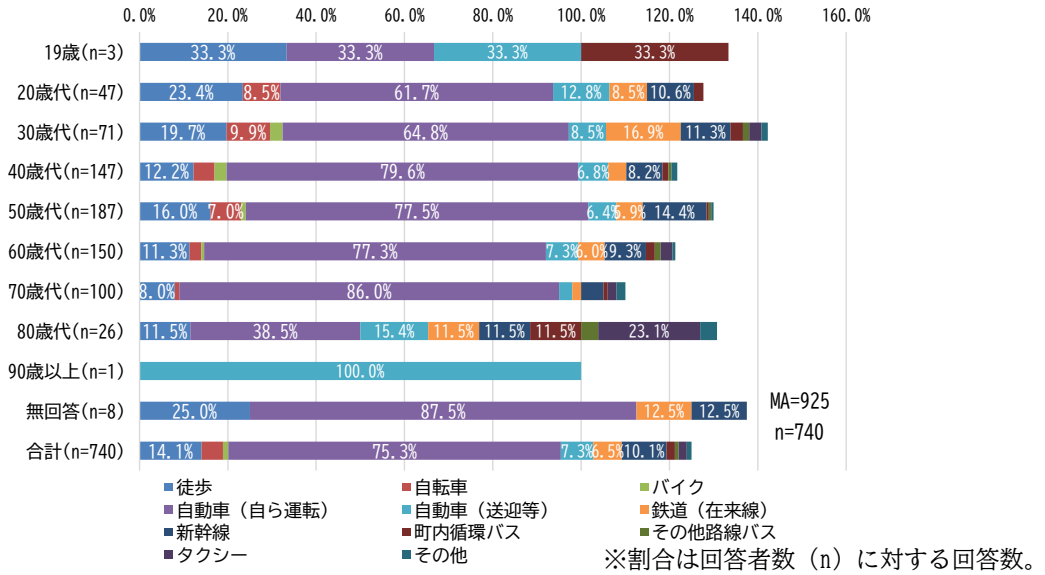

※割合は回答者数（n）に対する回答数。

図 2.35　通勤・通学の移動手段　年齢別

買い物の移動手段（回答者：町民・別荘所有者）

買い物の移動手段においても、自動車（自ら運転）の回答が非常に多く、公共交通の回答は少ない状況です。

なお、年齢別では 19 歳及び 80 歳代以上で他の年代に比べ「自動車（送迎等）」と「町内循環バス」の割合が高い状況がみられ、特に「町内循環バス」を利用される方は、19 歳と 70 歳代以上で 6～11%と高くなっています。




※割合は回答者数（n）に対する回答数。

図 2.36　買い物の移動手段　年齢別

通院の移動手段（回答者：町民・別荘所有者）

通院の移動手段においても自動車（自ら運転）の回答が非常に多いものの、通勤・通学や買い物と比較して、通院ではタクシーなどの公共交通がわずかに多くなっています。

なお、年齢別では 70 歳代以上で公共交通の量が増えていますが、80 歳代以上では「町内循環バス」と「タクシー」の割合が逆転する状況が見られます。

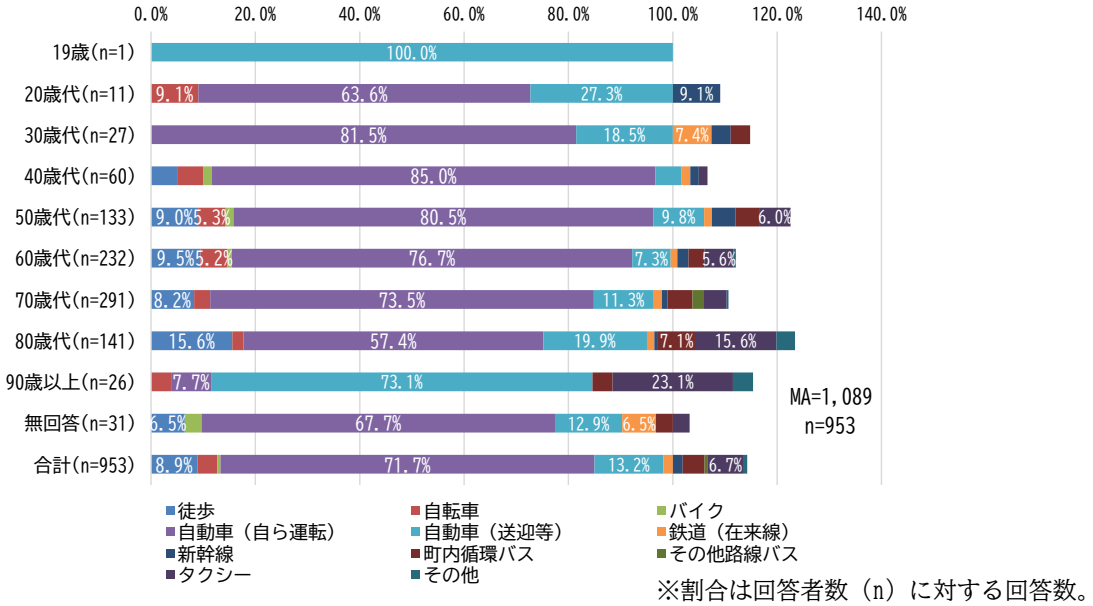



図 2.37　通院の移動手段　年齢別

町内循環バスの利用頻度（回答者：町民・別荘所有者）

町内循環バスの利用頻度は、前述の通勤・通学や買い物、通院における移動実態からも分かるように、「ほとんど乗らない」が 60%以上を占めており、利用が少ない状況にあります。

なお、町民では「ほとんど乗らない」が 90%以上となっているのに対し、別荘所有者では「月に数回」が約 70%を占めるなど、別荘所有者の利用頻度が多い傾向にあります。

また、年齢別では 19 歳、60 歳代で利用する方が 50%を超えていますが、頻度は「月に数回」が大半を占めています。

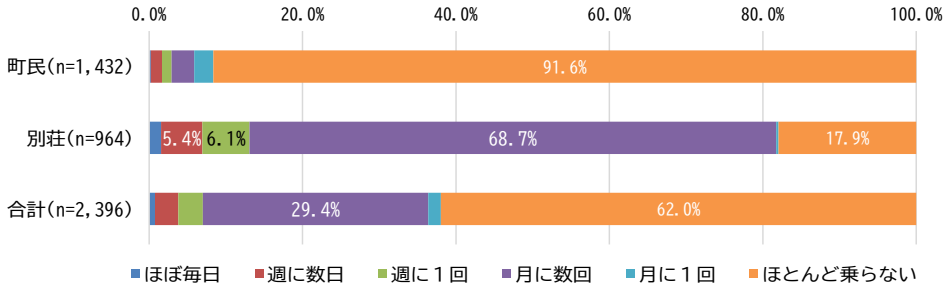



図 2.38　町内循環バスの利用頻度

町内循環バスの満足度（回答者：町民・別荘所有者）

町内循環バスを月に１回以上利用されている方の満足度を調査した結果、運賃や車両の乗りやすさ、バス停までの距離では満足度が高い傾向にあり、これとは逆に便数やダイヤ、鉄道やバス同士の乗り継ぎでは満足度が低くなっています。

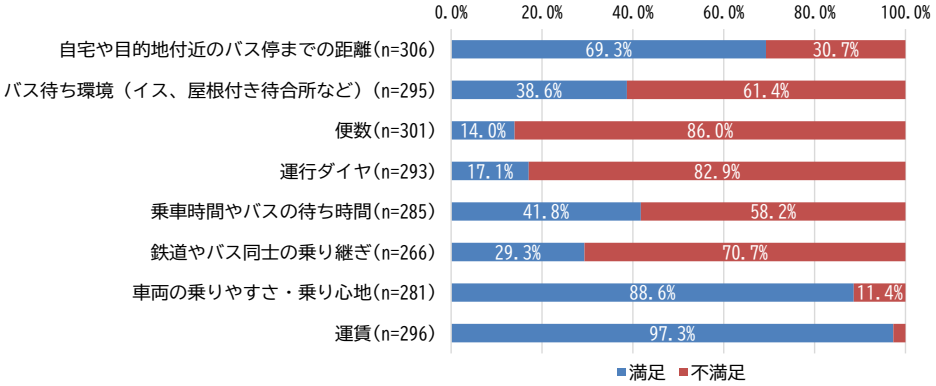
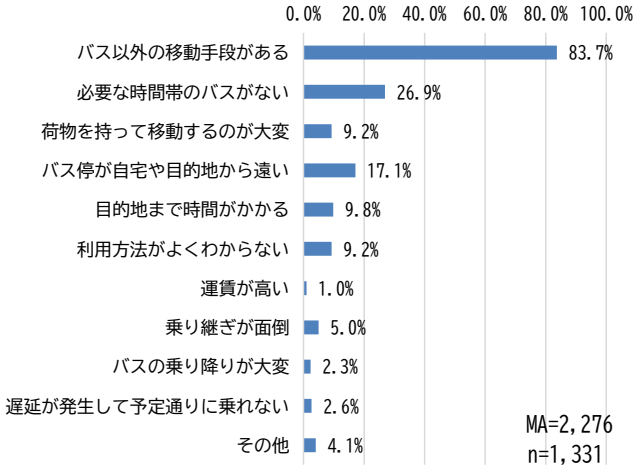



図 ２.３９　町内循環バスの満足度（月に１回以上利用される方）

町内循環バスを利用しない理由（回答者：町民・別荘所有者）

町内循環バスをほとんど利用しない方の理由として、バス以外の移動手段があるとの回答が非常に多く、町民では「必要な時間帯のバスがない」、別荘所有者では「バス停が遠い」との回答も比較的多くなっています。



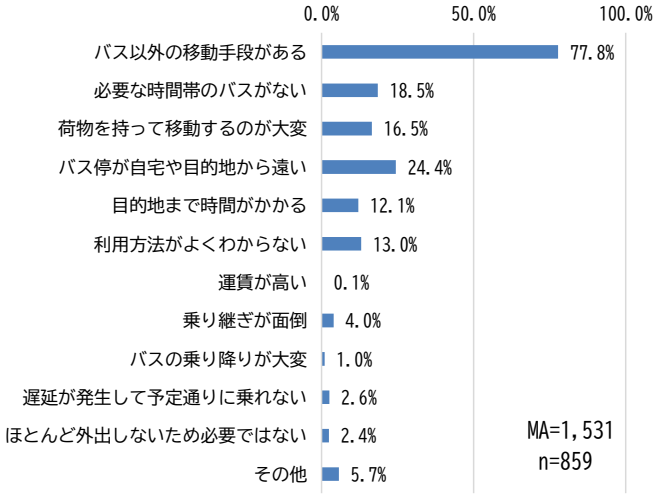




図 ２.４０　利用しない理由（町民）　　図 ２.４１　利用しない理由（別荘所有者）

町内循環バスの理想的な形態（回答者：町民・別荘所有者）

今後の町内循環バスの理想的な運行形態として、「路線バスを主体に現在よりも利便性を向上させた運行形態」を望む回答が最多となっており、「路線バスを主体に、需要が少ない区間や時間帯ではデマンド型で運行する形態」との回答とあわせると、全体的に路線バスを主体に望んでいる回答が多い傾向です。

一方で、「デマンド型を主体に、需要が多い区間や時間帯は路線バスで運行する形態」を望む回答も見られるものの、「全てデマンド型による運行形態」を望む回答は少なくなっています。

なお、地区別にみると、概ね全体の傾向と同じですが、西地区においては「デマンド型を主体に、需要が多い区間や時間帯は路線バスで運行する形態」が最も多くなっているのが特徴です。

また、年代別では 20～30 歳代と 90 歳代では「判断できない」「あまり関心がない」という意見が他の年代に比べ多く見られるのが特徴です。

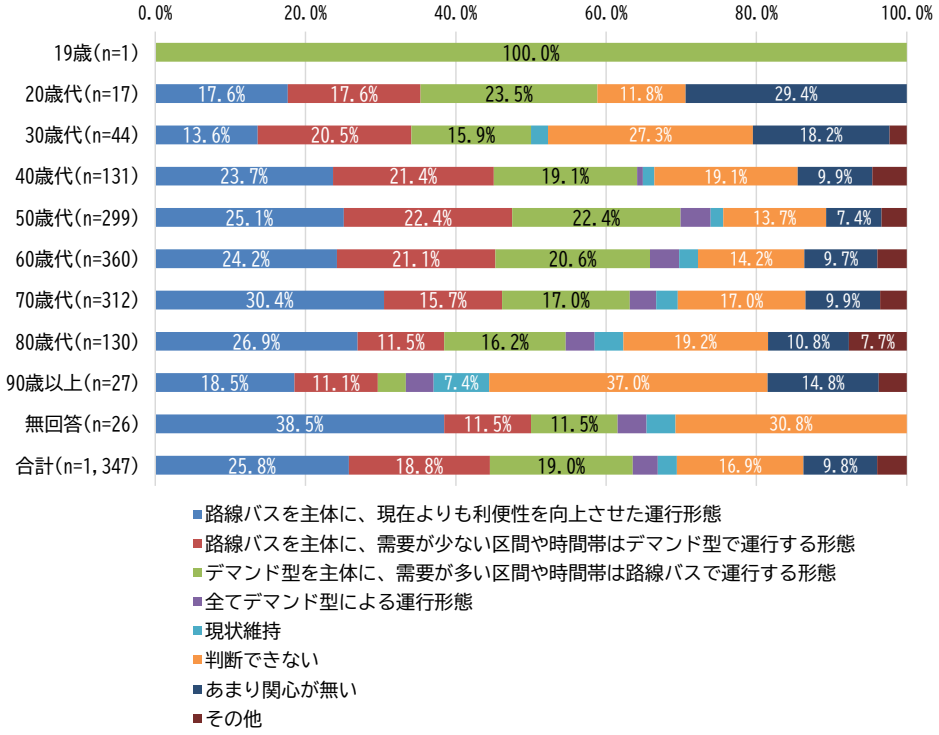



図 2.42　町内循環バスの理想的な形態　年齢別

２）高校生

通学している学校（回答者：町民・ISAK）

回答者の通学している学校については、軽井沢高校が 11%、ISAK が 24%、その他町外の学校が 63%で、町内の高校や近隣市町のほか、遠方の学校を含めた幅広い学生からの回答をいただきました。

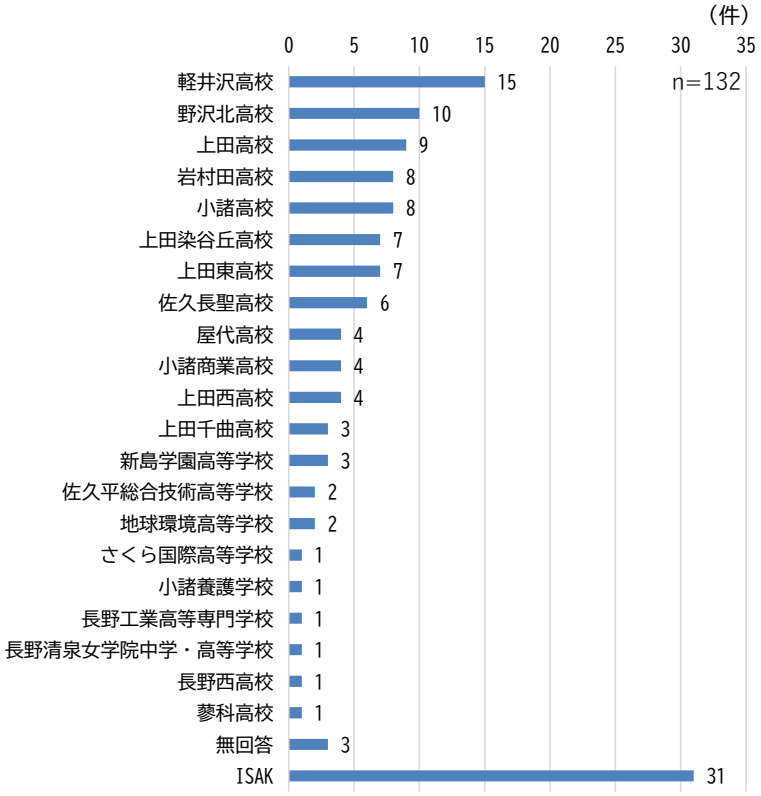



図 2.43 通学している学校

登校手段・下校手段（回答者：町民）

町民の登校時の交通手段は、「電車」が 51%と最も多く、次いで「家族等の送迎」が 20%、「自転車」が 12%、「徒歩」が５％となっており、「バス」という回答は 4%となっています。

下校時の交通手段は、「電車」が 60%と最も多く、次いで「徒歩」が 11%、「自転車」が 10%、「家族等の送迎」が９％となっています。

登下校ともに、「その他」の具体的な手段としては、スクールバス、新幹線、複数手段との回答となっています。

こうした状況から、登下校の手段を比較すると、登校時は家族等に送迎してもらい、帰りは電車や徒歩でという学生がいることがわかります。

また、地区別では東地区の「電車」での通学が多いこと、南地区の登校時は家族等の送迎で下校では徒歩の学生が多いこと、西地区の登校時は「バス」の利用が 10%を占めているなど、各地区の特徴がみられます。

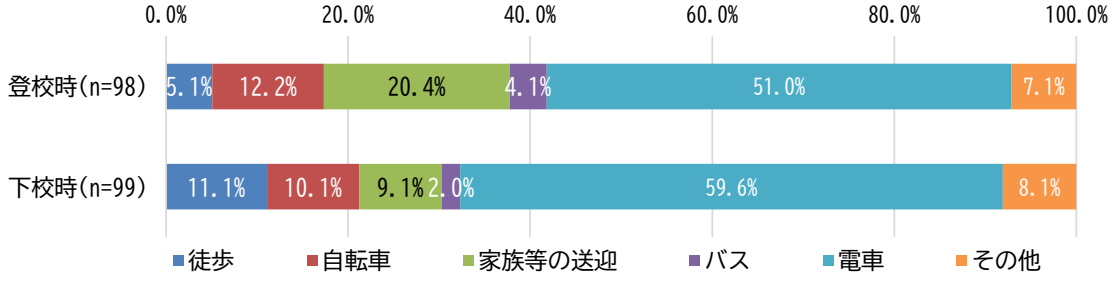
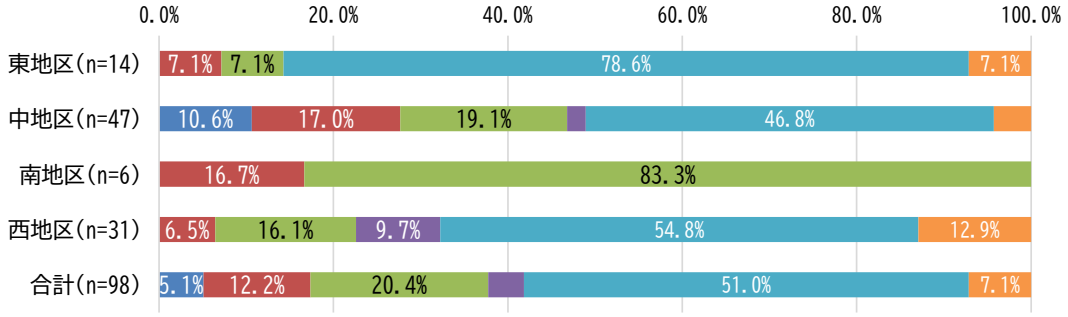



図 2.44　登校手段・下校手段

【登校時】




【下校時】

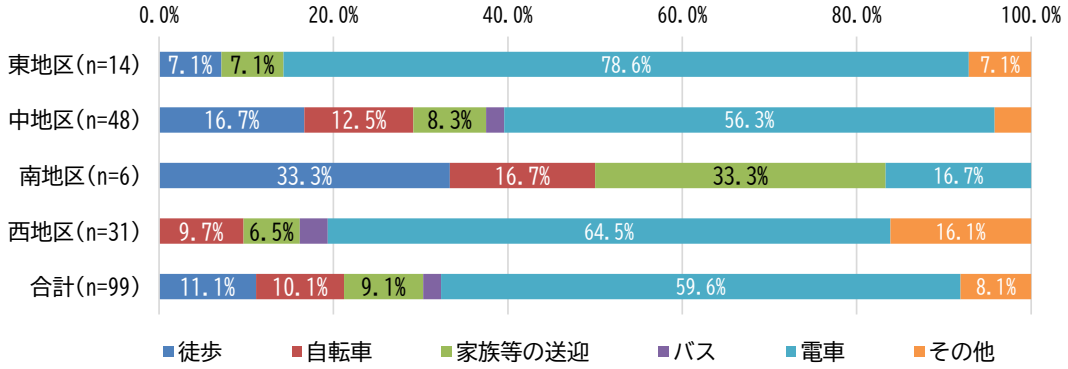



図 2.45　登校手段・下校手段　地区別

３）小中学生の保護者

通学している学校

町内公立小中学校及び風越学園の児童・生徒に関してご回答いただきました。

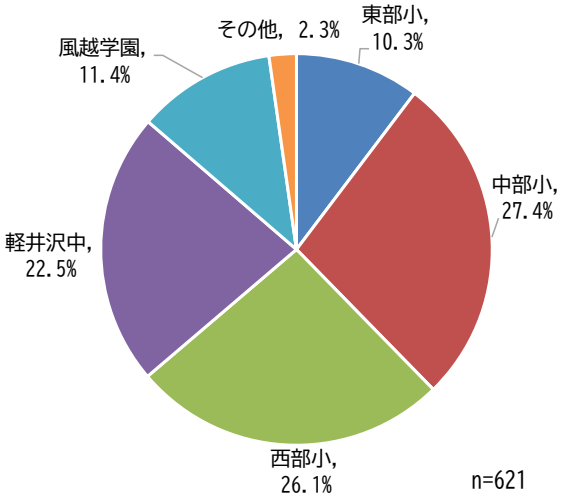



図 ２．４６　通学している学校

登校手段・下校手段

登校時の交通手段は、「徒歩」が 44%と最も多く、次いで「家族等の送迎」が 33%、「自転車」が 12%、「バス」が７％となっています。

下校時の交通手段は、「徒歩」が 40%と最も多く、次いで「家族等の送迎」が 35%、「自転車」が 12%、「バス」が８％となっています。

登下校ともに、「その他」の具体的な手段としては、スクールバス、複数手段利用との回答となっています。

こうした状況から、登下校の手段を比較すると、登校時は徒歩で、帰りは家族等に送迎してもらう児童・生徒がいることがわかります。

また、学校別では東部小学校と風越学園において「家族等の送迎」が半数を占める、西部小学校では徒歩が半数以上、中部小学校と軽井沢中学校では「バス」が 10%程度、軽井沢中学校では「自転車」が約４割とほかの学校に比べ多くなっているのが特徴となっています。

お子さんの通学時に家族等が送迎している理由

普段の通学で家族等に送迎してもらう理由は、「送迎の方が安心・安全だから」が 43%、次いで「徒歩や自転車では遠いから」「その他」が 20%、「送迎の方が短時間で移動できるから」が 10%となっています。

「その他」の具体的な回答では、クラブ活動があるため、危険な道路・交差点があるからのほか、バスの時間が合わない、バスに乗れなかったら困る、バス停が遠いという意見がみられました。

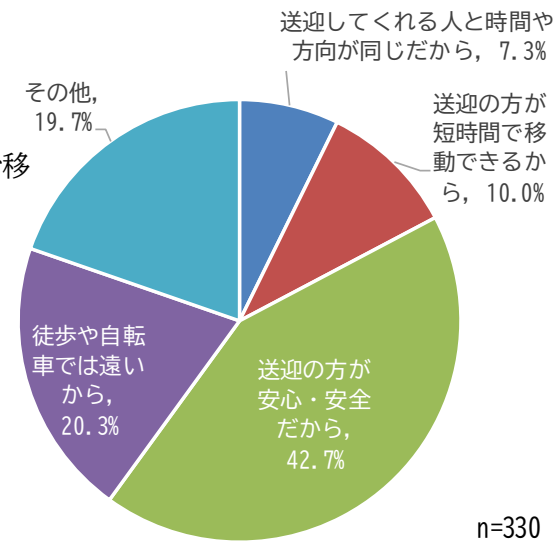



図 2.47 通学時に家族等が送迎している理由

休日によく行く施設・移動手段

休日によく行く施設として、「イオンモール佐久平店」が最も多く、風越公園の施設なども多くみられます。

また、その際の移動手段では、家族等の送迎が 80%近くを占めており、次いで自転車との回答がおよそ 10%となっています。

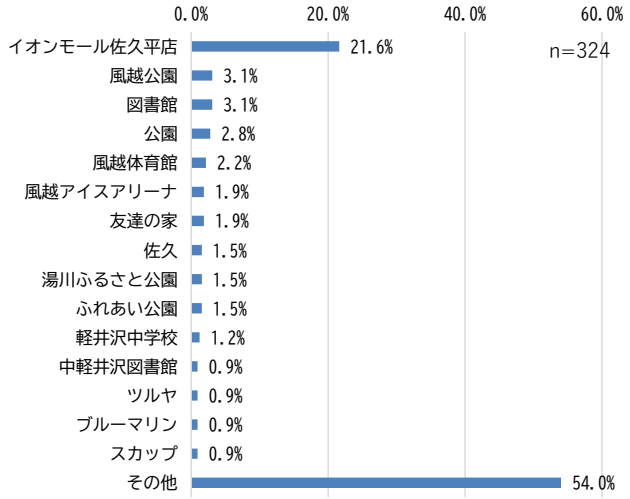



図 2.48 休日によく行く施設

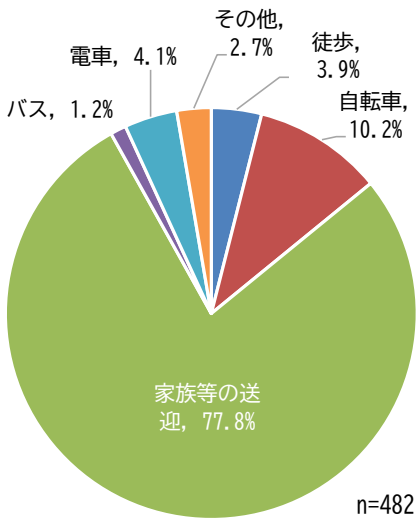



図 2.49 休日の移動手段

町外の高校へ通学する場合の駅までの移動手段

お子さんが町外の高校へ進学したと仮定し、鉄道で通学を行う場合の自宅から駅までの移動手段として、「家族等の送迎」が40%と最も多く、次いで「自転車」が34%、「徒歩」が22%、「バス」が２%となっています。

学校別にみると、他の学校に比べ、中部小学校では「家族等の送迎」が多く「自転車」が少ない、軽井沢中学校では複数手段による「その他」が多い、風越学園では「家族等の送迎」が多く「徒歩」が少ないなどの傾向がみられます。

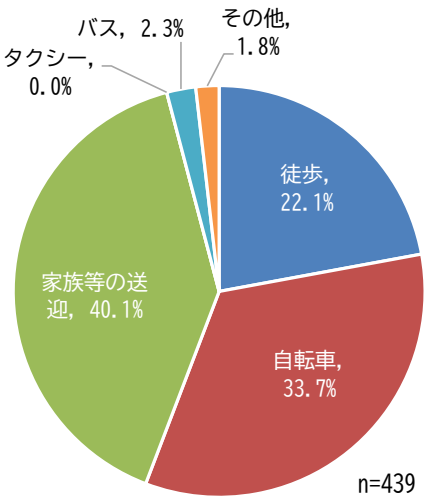



図 ２．５０　駅までの移動手段

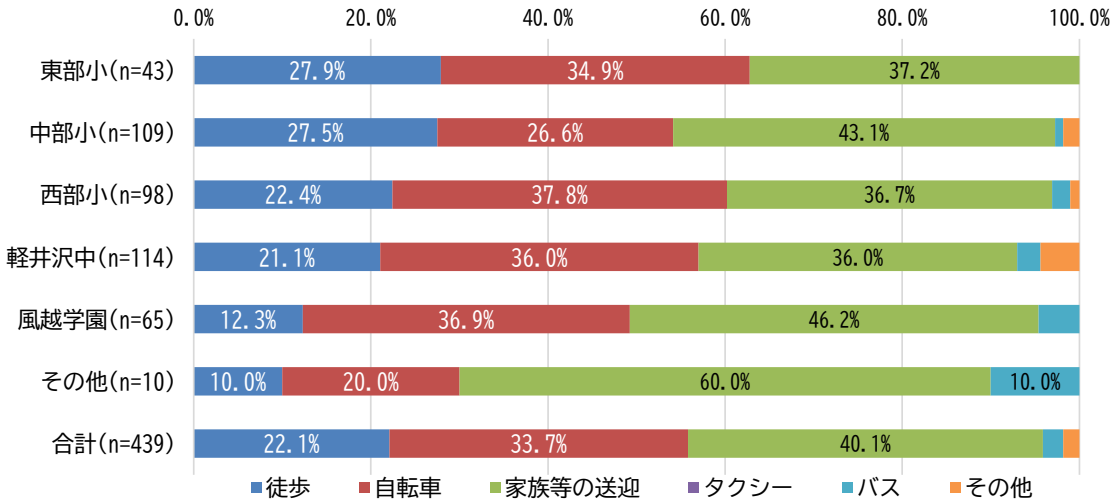



図 ２．５１　駅までの移動手段　学校別

## （８） 利用実態調査結果

### ① 調査概要

#### １）調査日程

| | |
|---|---|
| 調査日時 | 【繁忙期調査】<br>令和６年（2024）８月７日（水）・11 日（日）の始発～最終便<br>【閑散期調査】<br>令和７年（2025）１月 26 日（日）・29 日（水）の始発～最終便※<br>※急行塩沢湖線の平日調査は 2/14（金）、町内循環バス（東・南廻り線）の休日調査（外回り線の第１便のみ）は 2/15（土）に代替実施。 |
| 対象路線 | 町内を運行する以下の８路線<br>【町内循環バス】<br>●北廻り線（委託事業者：草軽交通㈱）<br>●西コース（委託事業者：千曲バス㈱）<br>●東・南廻り線（委託事業者：西武観光バス㈱）<br>【民間路線バス】<br>●横川駅～軽井沢駅間（運行事業者：ジェイアールバス関東㈱）<br>●草津温泉～軽井沢駅間（運行事業者：西武観光バス㈱）<br>●急行塩沢湖線（運行事業者：西武観光バス㈱）<br>●草津温泉～軽井沢駅間（運行事業者：草軽交通㈱）<br>●旧碓氷峠見晴台行き（運行事業者：㈱軽井沢交通バス） |
| 回答総数 | 【繁忙期調査】1,148 名（平日 642 名・休日 506 名）<br>【閑散期調査】963 名（平日 478 名・休日 485 名） |

#### ２）調査方法

調査は、右図に示すビンゴカード形式によるアンケート調査票を用い、調査員の乗り込み調査、または主要バス停において乗車待ちの方に対して調査を実施しました。

2024 年度 軽井沢町 バス利用者アンケート調査
調査計画機関：軽井沢町地域公共交通会議
調査実施機関：株式会社 地域総合計画

問１．このバスの主な利用目的は何ですか？
① 通勤 ② 通学 ③ 通院 ④ 買い物 ⑤ 観光 ⑥ 業務 ⑦ 帰宅 ⑧ その他 私用

問２．ここまでの交通手段は何ですか？
① 新幹線 ② しなの鉄道 ③ 高速バス ④ 町内循環バス ⑤ その他バス ⑥ タクシー ⑦ 自動車 ⑧ 自転車 ⑨ 徒歩

問３．このバスを降りた後に利用する交通手段は何ですか？
① 新幹線 ② しなの鉄道 ③ 高速バス ④ 町内循環バス ⑤ その他バス ⑥ タクシー ⑦ 自動車 ⑧ 自転車 ⑨ 徒歩

問４．このバスの利用頻度はどのくらいですか？
① ほぼ毎日 ② 週５回程度 ③ 週３回程度 ④ 月に数回 ⑤ 年に数回 ⑥ ほとんど乗らない ⑦ 今回がはじめて

問５．町内で立ち寄られるゾーンはどこですか？（複数回答）
① 旧軽井沢 新軽井沢 ② 中軽井沢 千ヶ滝 ③ 南軽井沢 ④ 塩沢 発地 ⑤ 追分 借宿 ⑥ どこにも寄らない

問６．あなた自身を含め、一緒に行動されている人数は何名ですか？
① 単独 ② 2人 ③ 3人 ④ 4人 ⑤ 5人 ⑥ 6人以上

問７．年齢をお教えください。
① 15 歳未満 ② 15～19 歳 ③ 20 歳代 ④ 30 歳代 ⑤ 40 歳代 ⑥ 50 歳代 ⑦ 60 歳代 ⑧ 70 歳代 ⑨ 80 歳代 ⑩ 90 歳以上

問８．居住地をお教えください。
① 軽井沢町内 ② 長野県内 ③ 関東以北 ④ 中部 ⑤ 北陸 ⑥ 近畿以西 ⑦ 外国（non-Japanese）

問９．出発地から目的地までの交通手段は往復で一緒ですか？
① はい ② いいえ

■ 調査員記入欄 ［ 一番の目的地： ］
［ 路線番号： ］ ［ 便番号： ］

| 乗車 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| No. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 降車 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 乗車 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| No. | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 |
| 降車 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

## ② 調査結果

### １）居住地

路線別の状況として、繁忙期は町内循環バス（北廻り線・西コース）では町民が約 70%を占めています。一方で、このほかの路線では町外居住者の利用が大部分を占めています。加えて、町内循環バス（東・南廻り線）については、関東以北の居住者が最多のほか、町民も多くなっており、利用者が混在している状況です。

また、閑散期については町内循環バスや草津温泉～軽井沢駅（西武観光バス）において町民の割合が増加しており、特に町内循環バス（北廻り線・西コース）では町民の割合はおよそ 90%となっています。このほか、草津温泉～軽井沢駅の２路線では外国人利用者が多くなっています。

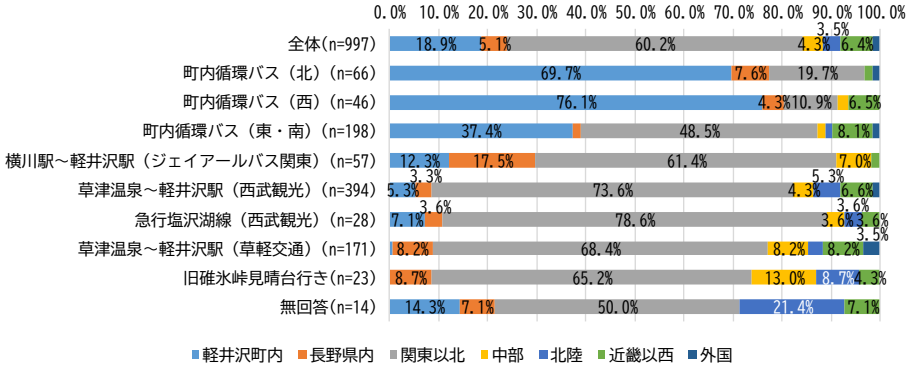



図 ２．５２　居住地（繁忙期）

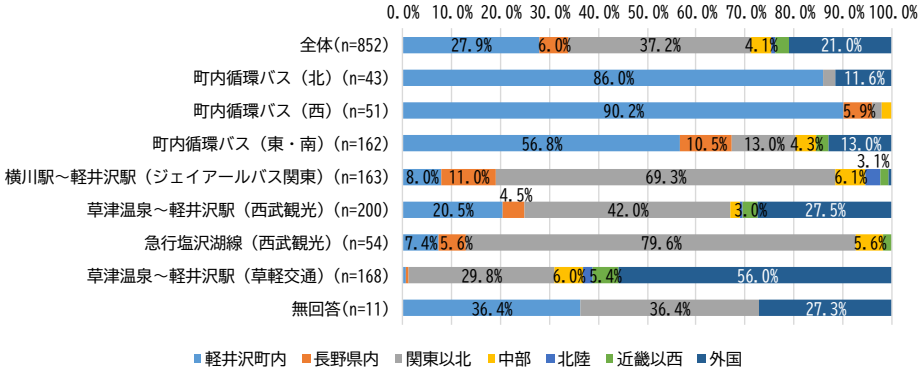



図 ２．５３　居住地（閑散期）

## ２）利用目的

路線別の状況として、繁忙期は町内循環バスの北廻り線では「買い物」、西コースでは「その他私用」、東・南廻り線では「観光」が最多となっており、平日と休日を比較すると、休日にはこれらの割合が増加する傾向にあります。

また、閑散期では町内循環バスにおいて通勤・通学の割合が増加しており、特に西コースでは通学の割合が 50%以上となるなど、通学利用が多い状況です。このほか、民間路線においては「その他私用」の割合が多くなっているほか、横川駅～軽井沢駅では買い物の割合も増加しています。

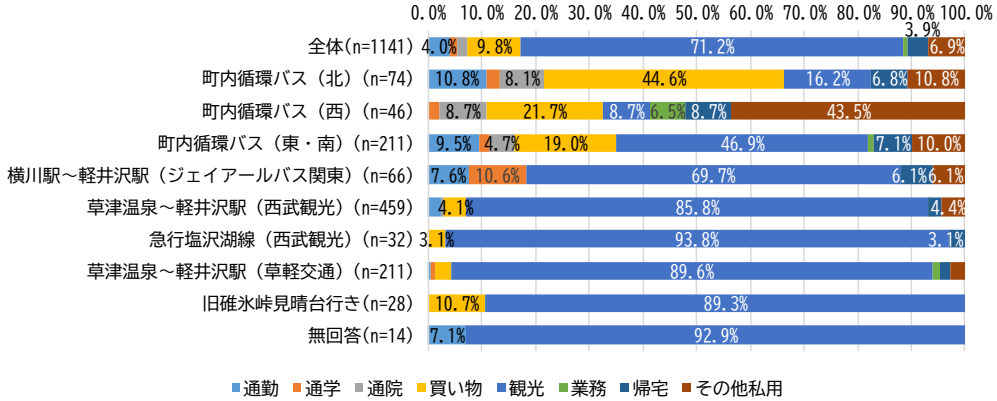



図 ２．５４　利用目的（繁忙期）

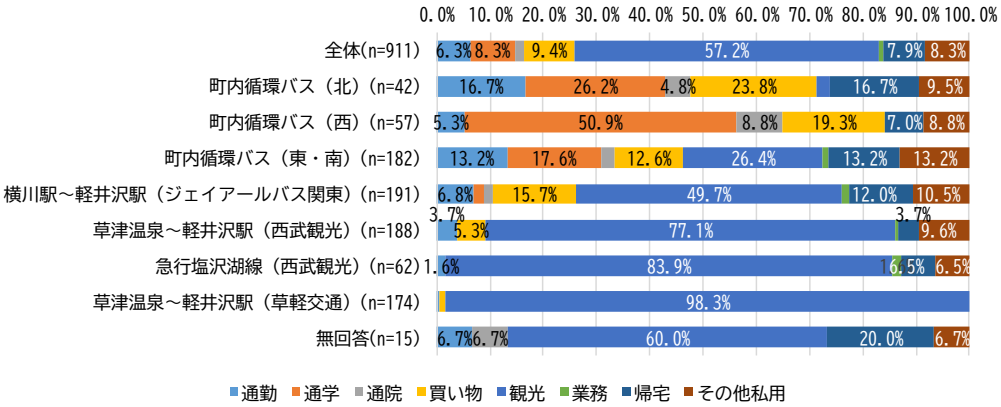



図 ２．５５　利用目的（閑散期）

## （９） 関係者意向調査結果

### ① 調査概要

| | |
|---|---|
| 調査対象 | 【交通事業者】<br>バス事業者：草軽交通㈱、西武観光バス㈱、千曲バス㈱、ジェイアールバス関東㈱、㈱軽井沢交通バス<br>タクシー事業者：浅間観光タクシー㈱、㈲軽井沢観光、第一交通㈱、㈱ますや交通、松葉タクシー㈲<br>【施設関係者】<br>●軽井沢観光協会（観光会館、軽井沢駅観光案内所、観光振興センター、中軽井沢駅観光案内所）<br>●軽井沢ホテル旅館組合（組合に加盟する宿泊施設）<br>●軽井沢町社会福祉協議会<br>●軽井沢病院<br>●公立小中学校（西部小学校、東部小学校、中部小学校、軽井沢中学校）<br>●軽井沢高校<br>●風越学園<br>●UWC ISAK Japan<br>●ツルヤ軽井沢店 |
| 調査日程 | 【交通事業者】<br>令和６年（2024）７月４日（木）：バス事業者（草軽交通㈱、西武観光バス㈱、千曲バス㈱、ジェイアールバス関東㈱）<br>令和６年（2024）７月 11 日（木）：バス事業者（㈱軽井沢交通バス）<br>令和６年（2024）７月 17 日（水）～８月２日（金）：タクシー事業者<br>【施設関係者】<br>令和６年（2024）12 月 27 日（金）～令和７年（2025）１月 20 日（月） |
| 調査方法 | ヒアリング形式またはアンケート調査票による回答 |

### ② 調査結果

#### １）交通事業者

<u>バス事業者ヒアリング結果</u>

町内循環バスや民間路線バスを運行する各社に対するヒアリング結果は次のとおりです。

<u>利用者からの声として、鉄道への乗り継ぎの改善要望が確認されています</u>。また、稀に雨天の際には通学利用者の増加により定員超過が発生するとの回答を得ています。

<u>運行ルート等の問題点・課題では、渋滞による遅延に関する回答を各社から得ており、バス事業者が認識している共通の問題点といえます</u>。このほかでは、軽井沢駅のバスレーンに対する降車専用レーンの検討や、一部バス停付近での狭小な幅員への懸念なども得ています。

<u>事業継続上の問題点として、ドライバーをはじめとした人材の高齢化への懸念や、人材不足の深刻化など、担い手の確保に関する回答のほか、維持費の増加に関する回答も得ています</u>。また、渋滞による遅延が影響し、ドライバーの拘束時間が長くなっている側面もあり、こうした人材不足の解消の視点からも、渋滞に対する懸念が大きいといえます。

さらに、その他の公共交通施策に対する要望としても、渋滞対策に関する回答を得ています。このほか、町内循環バスにおける乗り継ぎ利用券に関する改善や、今後の自動運転の導入を視野に入れた検討を望む回答も得ています。

表 2.20　バス事業者ヒアリング結果

| | 主な回答 |
|---|---|
| 利用者からの声 | ・稀に、雨天などの際には中高生などの利用者が増加し、車両定員を超えてしまう場合がある<br>・鉄道への乗り継ぎに関して、運行本数に対する要望が見られる<br>・そのほか、鉄道との乗り継ぎ需要として、キャッシュレス決済の要望が多い |
| 運行ルート等の問題点・課題 | ・フリー乗降区間からの利用において、乗車を希望するお客様からの意思表示が明確に得られない場合がある<br>・1周の長さに起因し、次の便へ運行時間が食い込んでしまい、遅延が重なってしまう<br>・軽井沢駅のバスレーンに関して、乗降をスムーズに行うためにも、各路線共通の降車専用レーンがあれば効果的だと考えられる<br>・古宿西バス停は、車道幅員が狭くすれ違いが困難であり、バス停そのものが簡単な標識で改善したいなどの課題がある |
| 運行ダイヤの問題点・課題 | ・鉄道への乗り継ぎへの対応、調整 |
| 利用者を増やす方策 | ・地域でハブポイントを設けるなどして、他の輸送手段と連携し、地域の末端の住民もアクセスが可能な形態を目指したい<br>・最大で1時間ほどの遅延が発生する状況であるため、渋滞対策を進めたい |
| 事業継続に関する問題点 | ・繁忙期などにおける遅延への対策<br>・渋滞対策により、拘束時間の縮小へつなげたい<br>・燃料費の高騰が厳しい中で、長野県内は全国最高値の状況でもあり、維持費の増加が課題<br>・ドライバーの高齢化も進んでおり、今後は定年の延長なども検討する必要がある |
| その他 | ・自動運転の導入を視野に入れた検討<br>・町内における渋滞対策の検討<br>・かつての路線再編を背景に、路線間での乗り継ぎ利用券が導入された経緯があるが、一部ではこの利用券を活用し、不正利用のような状況も考えられるため、対策を講じたい |

タクシー事業者アンケート結果

町内で一般タクシーを運行する各社へのアンケート結果について、利用者の傾向として、別荘所有者や観光客の買い物、飲食、ゴルフ場への移動が多く、時間帯では週末の夕方に多くなるとの回答を得ています。

現在の運行業務や今後の事業継続に関しては、バス事業者同様にドライバー不足・高齢化を懸念する回答のほか、車両の老朽化や車両待機場所の追加などの回答も得ています。また、利用者を増やす方策では機械の導入等による省力化の推進、町の公共交通施策への要望ではライドシェアを含めた人材確保に関する回答を得ています。

表 2.21　タクシー事業者アンケート結果

| | 主な回答 |
|---|---|
| 利用者からの声 | ・ライドシェアの車には料金や運転経路への厳しい意見が多い<br>・繁忙期は電話がなかなか繋がらず苦慮していたが、アプリで配車できることにより、待ち時間等が少なくなった<br>・手数料が分かりにくい旨の声があり<br>・駅にお迎えの際、違うところにいることがある（お客様のミスも多い）<br>・ゴルフ場への送迎や大型のスーツケースを乗せるお客様が増え荷物が多く積める車両（プリウスα等）を希望されるお客様が増えている。５人乗り車両を要望されるお客様も多い<br>・全車禁煙となっているが、たばこを吸わないドライバーを希望される方もいる |
| 現在の運行業務上の問題点・課題 | ・ドライバー不足<br>・アプリ配車地が道路沿いなど、交通に支障が出てくる場所での配車がある<br>・お客様が電話とアプリ両方で呼んでキャンセルになる事がある<br>・アプリで呼ばれているのにほかのタクシーに乗っていくことが多々ある |
| 今後の事業継続に関する問題点 | ・高齢化<br>・ライドシェアの採用条件が厳しいため、ドライバーを増やすことに苦慮している。一定の規制緩和をすることで更にドライバーを雇用することができ、交通の便をより良くすることができる<br>・軽井沢駅のタクシープールの枠を更に広くすることで、駅待ちのお客様を少なくすることに繋がる<br>・夏の利用者需要に対応するために乗務員確保をした場合、冬の需要に対して供給が多くなってしまう<br>・車両の老朽化<br>・人件費比率が極端に高い業種の為、利益も薄く今後事業自体継続するべきか考える |
| 利用者を増やす方策 | 【既に導入している取組】<br>・配車アプリの周知を広める<br>・乗車から降車までの時間を減らすため現金支払いを減らすように整備している<br>・営業による利用者増加<br>【今後実施したい取組】<br>・軽井沢駅や公共の施設、ホテルからアプリ配車を行えるような機械の導入を考えている<br>・さらなる時間短縮をするために自動日報を検討中 |
| その他 | ・渋滞解消<br>・ライドシェアに関して、タクシー会社任せにしている部分が見受けられる。町内の公共交通機関をより良くすることが目的だと思うが、町側の歩みが足りないと感じる<br>・駅の警備員や駅構内のタクシー待機場についても更なる改善が必要である<br>・ライドシェアの公募など町が積極的に行うことで周知を広めることができる<br>・現状は各タクシー会社とアプリの会社の協力でなんとか運行ができているが、町の協力があれば、更に良くなると思う<br>・人材確保など軽井沢町としても協力してほしい<br>・広報かるいざわで引き続き、NRS ドライバー募集などを書き込んでいただきたい |

施設関係者アンケート結果

町内の主要施設などの関係者へのアンケート結果は次のとおりです。

観光協会やホテル旅館組合の回答から、町内の観光名所や商業施設への移動では公共交通の利用が見られるものの、宿泊施設への移動では自家用車や施設の送迎バスなどが多い傾向がうかがえます。また、バスの運行情報などの電光掲示板による情報提供など、公共交通に関する改善要望が寄せられています。

社会福祉協議会や軽井沢病院の回答から、御代田町との往来が可能なバスなど、近隣市町をはじめとした町外との移動手段について求める意見が寄せられています。

町内の公立および私立の学校からは、通学に普段からバスなどを利用している生徒がいるものの、登下校時間に適したバスが少なく、本数の増加やスクールバスを望む意見が寄せられています。また、「よぶのる軽井沢」の利用が多かったUWC ISAK Japanからは、生徒だけでなく、学校の教師の移動手段としても重要性が高いことから、「よぶのる軽井沢」のようなシステムの再開を望む意見が寄せられています。

町内において移動需要が多いツルヤ軽井沢店からは、お客様の約半数は観光客であり、近年では冬期にも観光客が多い傾向にあるため、繁忙期にはバスを待たれている方もいることから、バスの行き先や運行状況の提供の強化を望む回答を得ています。

表 2.22　施設関係者アンケート結果

| | 主な回答 |
|---|---|
| 観光協会 | ・公共交通の利用状況として、バスは旧軽井沢・星野エリア・白糸の滝・ツルヤ、タクシーは塩沢湖周辺への利用が多い<br>・「よぶのる軽井沢」では見晴台や塩沢湖周辺への観光利用のほか、町民や別荘所有者の利用も多かった<br>・主に繁忙期に関して、バスが満員で乗れないことやバスの大幅な遅延、タクシーの不足が課題<br>・バスの混雑状況や到着見込み時間、経路検索といった情報提供のアプリや電光掲示板がほしい<br>・軽井沢駅を起点に移動が多い草津町との連携 |
| ホテル旅館組合 | ・自家用車、施設の送迎バス、タクシーの順に利用が多い<br>・「よぶのる軽井沢」は利用がほとんどなく、そもそも認知されていなかった<br>・バスに関して、各路線の最終便の時刻が早い点や急行塩沢湖線の便数が少ない点、バスの行き先に関する情報提供の不足や遅延などが課題<br>・タクシーについては、予約が取りづらい点が課題<br>・今後の取組として、バスを町民用と観光客用に分離して宿泊施設間のバスルートを設定する、軽井沢駅への施設送迎者の乗り入れ位置に関する改善などが挙げられる |
| 社会福祉協議会 | ・移送サービス利用券の利用目的は、医療施設への外出、諸手続きのための外出、買い物のための外出<br>・現在のバスやタクシーに関する懸念として、介助等が必要な方では乗車できない、乗車時間が長い、町外の医療機関を利用したいが料金が高くなるといった点が挙げられ、町外の医療機関等への移動支援の確保が課題 |
| 軽井沢病院 | ・自家用車を利用される方がほとんどだが、最近はバス利用が多くなっている気がする<br>・「よぶのる軽井沢」の存在をそもそも知らなかった<br>・町内循環バスは本数が少なく、１時間以上待たなければならない方もいる<br>・御代田町との往来が可能なバスがほしい<br>・バスの遅延状況や位置情報の提供や待合スペースの充実も求めたい |
| 公立小中学校 | ・通学支援タクシーは対象地域から数人程度、バスは数人～数十人の利用者があり、特に雨天時にはバス通学者が大きく増える傾向にある<br>・自動車で送迎する家庭が増えていること、バスが満員で生徒が乗れない場合があること、バスの運行時間に合わせて長時間の待機が必要な場合があることなどが課題<br>・今後の取組として、スクールバスの運行などが望まれる |
| 軽井沢高校 | ・学校への通学で数名の生徒がバスを利用<br>・登下校時間における運行本数が少ないこと、経済的な理由で利用できていない生徒がいることなどが課題 |
| 風越学園 | ・下校時に利用可能な便は１便だけであり、便数の増加を望みたい<br>・信濃追分駅へ向かう道などの幅員が狭く、交通量も多いため、児童・生徒にとって危険に感じる |
| UWC ISAK Japan | ・学校の最寄りバス停が大日向公民館であり、本数も少ないため、特に冬場は大変（ISAK への上り坂が積雪時には危険）<br>・教員には海外から赴任する方もいるため、運転ができない方の中にはアクセス手段に乏しいため辞めざるを得ない方もいる<br>・バスがいつ来るのか、どこへ来るのかなどが把握しづらい<br>・町内でタクシーを利用したいが、運賃が高い<br>・「よぶのる軽井沢」は好評であったため復活を希望したい |
| ツルヤ軽井沢店 | ・およそ５割は観光客の利用となっており、冬期には町民の割合が高くなるが、近年は冬期にも観光客の利用が増加傾向にある<br>・バス停には多い時には５人程度の方が待たれているが、繁忙期にはバスが大幅に遅延するほか、タクシーもなかなか来ないことが課題<br>・バスの行き先や運行状況に関する情報発信の強化を望みたい |

## （１０） ワークショップ開催結果

### ① 開催概要

| | |
|---|---|
| 開催場所<br>・<br>開催日時 | 【軽井沢中学校】令和６年（2024）12 月 12 日（木）　14：00～15：30<br>【木もれ陽の里】令和７年（2025）１月 27 日（月）　14：00～15：30<br>【追分公民館】令和７年（2025）１月 30 日（木）　10：00～11：30<br>【軽井沢高校】令和７年（2025）２月４日（火）　15：30～16：45 |
| 参加者 | 【軽井沢中学校】２年生の生徒　30 名<br>（特別講師等：国立長野高専　轟直希准教授、および轟研究室の学生５名）<br>【木もれ陽の里】生活支援体制整備事業協議体参加者　42 名<br>【追分公民館】追分区・三ツ石区の住民　16 名<br>（特別講師：国立長野高専　轟直希准教授）<br>【軽井沢高校】１・２年生の生徒　26 名 |
| 開催内容 | ●参加者の普段の移動実態（行き先・目的・時間帯・移動手段など）<br>●普段の生活で本当は行ってみたい目的地<br>●公共交通を使えていない状況とその理由<br>●軽井沢町にあってほしい、改善してほしい公共交通 |

② 調査結果

ワークショップ結果は次のとおりです。

普段の移動実態では、買い物先としてツルヤ軽井沢店をはじめとしたスーパーの利用が多いほか、町内西地区の方ではツルヤ御代田店の利用が中心であることも確認されました。また、中学生や高校生の移動先として、通学や図書館の利用といったニーズにより、中軽井沢駅への移動も多くなっています。

普段の生活で本当は行ってみたい目的地について、普段の移動実態と同様に、町内西地区の方では佐久市や御代田町方面へ買い物などで外出したいとの意向が見られます。このほか、中学生や高校生からは、放課後や休日に旧軽井沢周辺へ行ってみたいとの意向も見られました。

公共交通を使えていない状況やその理由について、運行本数が少ないことや渋滞による遅延に関する意見が見られます。このほか、生活支援体制整備事業協議体参加者や追分区・三ツ石区の住民からは病院の予約時間に適した運行時間がないとの意見や、中学生や高校生からはどのようなバスが利用できるか分かっていないとの意見も確認されました。また、高校生においては町外から通学している生徒も多いことにより、追分区・三ツ石区と同様に、佐久市や御代田町方面へのバスが無いとの意見が見られます。

最後に、軽井沢町にあってほしい、または改善してほしい公共交通について、公共交通が使えていない状況に基づき、佐久市・御代田町方面へ往来可能なバスの運行や、生徒の通学時間に適したバスの運行といった意見が寄せられました。このほか、運賃設定や電子決済の導入、待合スペースといった利用環境に関する意見のほか、新たな移動形態の導入を望む意見も見られました。

図 2.56　開催風景（軽井沢中学校）

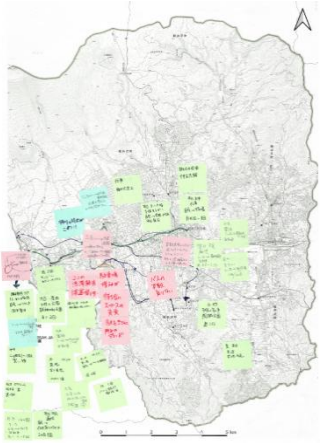


図 2.57　成果の例（追分公民館）

表 2.23　ワークショップで判明した主な実態・意向

| | 軽井沢中学校 | 木もれ陽の里 | 追分公民館 | 軽井沢高校 |
|---|---|---|---|---|
| 普段の移動実態 | ・風越公園（毎週～月に２回）<br>・プリンスショッピングプラザ（月に数回）<br>・ツルヤ軽井沢店（毎週）<br>・イオンモール佐久平（月に数回）<br>・中軽井沢図書館（月に数回～２ヵ月に１回） | ・ツルヤ軽井沢店、御代田店（週に数回）<br>・デリシア軽井沢店（週に数回）<br>・カインズ（週に１回～月に１回）<br>・カワチ薬品（月に数回）<br>・軽井沢病院（週に３回～３ヶ月に１回）<br>・町外の病院<br>・木もれ陽の里（月に数回～１回） | ・ツルヤ御代田店（週に１回）<br>・町役場（月に１回）<br>・公民館（月に数回） | ・中軽井沢駅（電車での通学）<br>・風越公園（週に数回）<br>・コンビニエンスストア、スーパー（週に数回）<br>・ココカラファイン（週に数回） |
| 本当は行ってみたい目的地 | ・旧軽井沢（休日）<br>・町外の商業施設 | ・病院<br>・アウトレット<br>・佐久市、御代田町方面 | ・佐久市、御代田町方面 | ・星野温泉トンボの湯<br>・風越公園<br>・旧軽井沢 |
| 公共交通が使えていない状況と理由 | ・本数が少ない<br>・どんなバスが使えるかあまりわからない<br>・休日などは渋滞で時間通りに来ない | ・本数が少ない<br>・病院の予約時間に間に合わない（帰りも困る）<br>・渋滞（時間がかかる） | ・町役場や軽井沢病院への往復を考えると適した運行時間がない<br>・御代田町方面へのバスが無い | ・バス路線や時刻表がわからない<br>・佐久市や御代田町へのバスが無い<br>・雨の日などは人が多く乗車できない場合がある |
| あってほしい・改善してほしい公共交通 | ・下校時間に適したバスの運行<br>・Suica の導入<br>・中学生専用の運賃設定 | ・西地区から御代田町を結ぶバス（ツルヤ御代田店など）<br>・路面電車の運行<br>・運行本数の増加（バスの小型化など）<br>・各区の公民館を公共交通でつないでほしい | ・バスの本数増加（エリア分けなど）<br>・デマンドタクシーの利用条件の緩和（年齢制限）<br>・待合スペースの充実<br>・御代田町・佐久市へ行ける路線<br>・バス停までの移動手段の充実 | ・佐久市方面に向かうバス<br>・スクールバス<br>・シェアモビリティ（バイクなど）<br>・PayPay や Suica 等の電子決済<br>・運賃の学割 |

## ３．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、町内での移動に加え、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おり、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ことから、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ないとの不安も見られるため、遅延情報の提供も必要です。

●こうしたソフト対策に加えて、電子決済の導入や待合スペースといったハード対策に関する要望も見られるため、ソフトおよびハードの両方からの DX の推進による利用環境の向上も求められています。

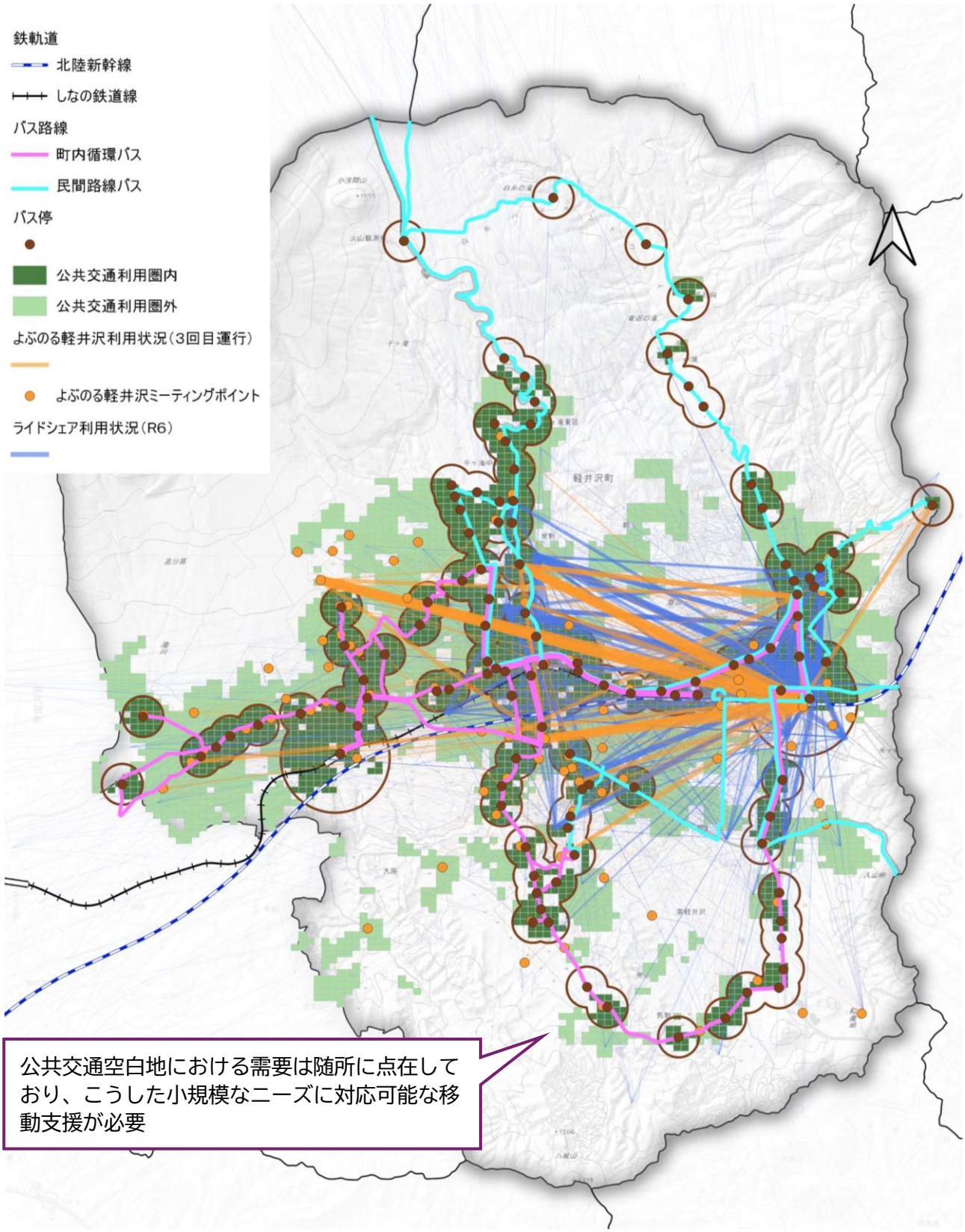



図 3-1　公共交通空白地とデマンド交通・ライドシェアの利用状況

# 4．地域公共交通計画

## 4-1．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対象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。<br>・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。<br>・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。<br>・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。<br>・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。<br>・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おいて DX を推進し、情報発信能力を強化する。<br>・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やバスの待合環境の充実も目指す。 | |

## 4-2．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、担うべき移動目的に応じて、「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 4-1　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㈱）<br>●軽井沢駅～草津温泉（西武観光バス㈱）<br>●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<br>●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） |

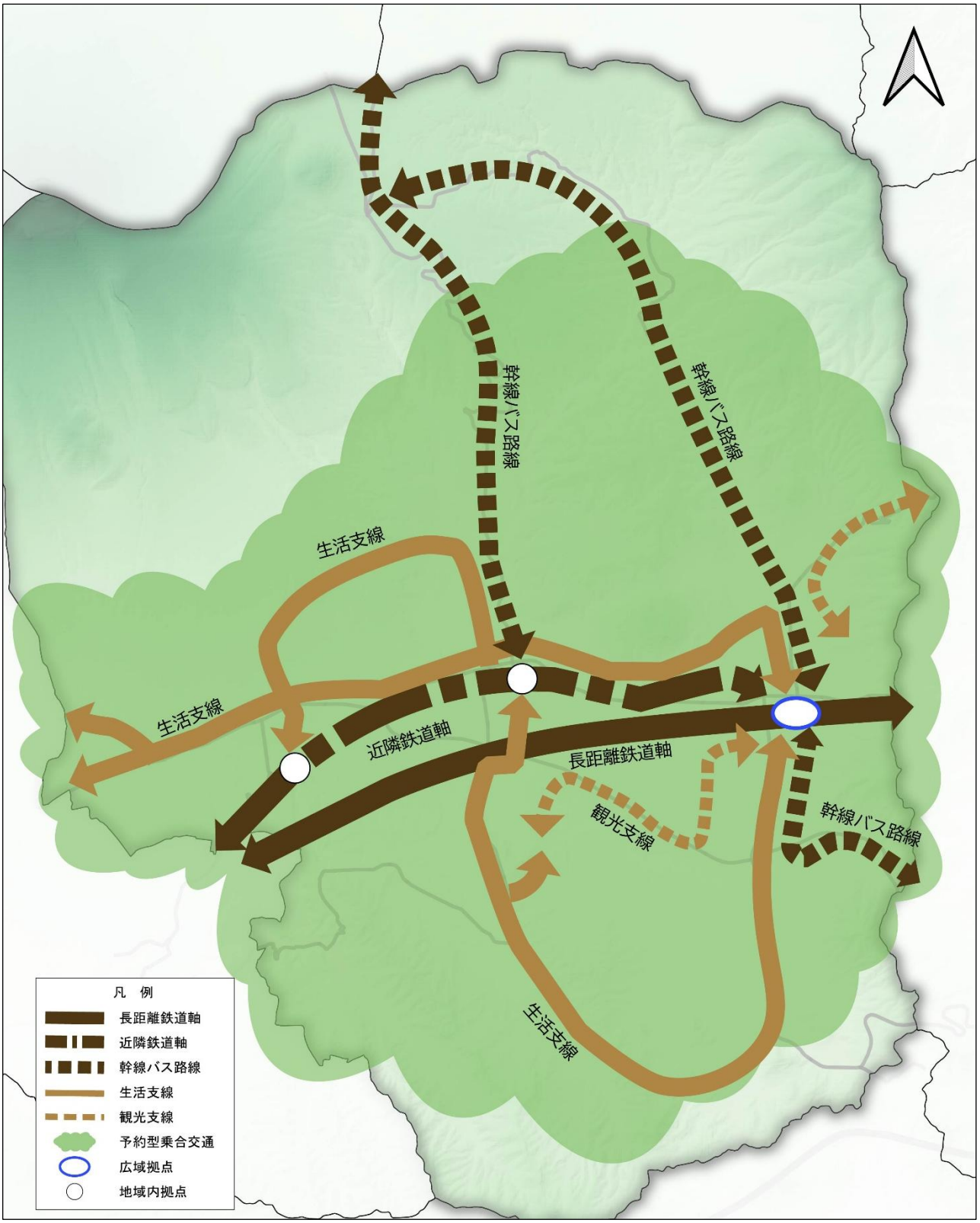
表 4-2　軽井沢町の公共交通拠点

| 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<br>◆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 4-3　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<br>・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<br>・75歳以上<br>・運転免許証自主返納者<br>・未就学児<br>・妊産婦<br>・要介護等認定者<br>・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町内でのタクシー運賃の一部が助成されるもの<br>・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<br>・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<br>・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<br>・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<br>・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<br>・使用料は無料<br>（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 4-1　軽井沢町の公共交通体系

## 4-3．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、目的別利用者として「通学」「通勤」「通院」「買い物」「観光」に分けたうえで、各利用者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。

設定した各利用者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、各利用者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 4-4　サービスレベル

| 目的別<br>利用者 | サービスレベル | 対応する<br>公共交通の分類 | 補完する<br>その他の移動支援 |
|---|---|---|---|
| 通学<br>（就学者） | 【小・中学校】<br>・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 | ・生活支線<br>・近隣鉄道軸<br>・幹線バス路線 | ・遠距離通学タクシー |
| | 【高校】<br>・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。<br>・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。 | ・長距離鉄道軸<br>・近隣鉄道軸<br>・幹線バス路線<br>・生活支線<br>・デマンド交通 | － |
| 通勤<br>（就業者） | ・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。<br>・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。 | ・長距離鉄道軸<br>・近隣鉄道軸<br>・幹線バス路線<br>・生活支線<br>・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 |

| 目的別<br>利用者 | サービスレベル | 対応する<br>公共交通の分類 | 補完する<br>その他の移動支援 |
|---|---|---|---|
| 通院<br>（町民・<br>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<br>・幹線バス路線<br>・生活支線<br>・デマンド交通 | ・デマンドタクシー実証運行事業<br>・移送サービス事業（タクシー券）<br>・すこやかお出かけ利用券支給事業 |
| 買い物<br>（町民・<br>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<br>・生活支線<br>・デマンド交通 | ・デマンドタクシー実証運行事業<br>・移送サービス事業（タクシー券）<br>・すこやかお出かけ利用券支給事業 |
| 観光<br>（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<br>・近隣鉄道軸<br>・幹線バス路線<br>・観光支線<br>・生活支線<br>・デマンド交通 | ・シャトルバス<br>（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。

## 4-4．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。

**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**

### 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

## 4-5．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 | ●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。<br> <br>町内循環バス（東・南廻り線） | | | | |
| 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 | ●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。<br> <br>軽井沢駅で待機するタクシー | | | | |
| 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 | ●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。<br>●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、観光客を中心にパーク＆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 | ●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。<br>●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。<br> <br>満空情報<br>駐車場名 / 総台数 / 満/空 / グーグルマップ<br>矢ケ崎公園駐車場 / 65台 / 空 / グーグルマップ<外部リンク><br>旧軽井沢駐車場 / 213台 / 空 / グーグルマップ<外部リンク><br>町営駐車場の満空情報（町 HP） | | | | |
| 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 | ●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。<br> <br>しなの鉄道線 | | | | |
| 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 | ●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。<br> <br>繁忙期の混雑状況（旧軽井沢ロータリー） | | | | |
| 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 | ●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。<br>●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。<br>●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。<br> <br>「よぶのる軽井沢」の運行の様子 | | | | |
| 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 | ●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 | ●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 | ●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、町のホームページや広報を通じて、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。<br>●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に対し、乗り方教室の開催による利用啓発を推進します。<br> <br><br>出典：東信ジャーナル電子版（2025 年８月）<br>乗り方教室の開催事例（上田市） | | | | |
| 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 | ●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。<br>●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も目指します。<br> <br>町内循環バスの乗り方<br>【乗る際】<br>①バスに乗る準備をしましょう<br>・乗りたい路線が今日運行しているか、ダイヤをご確認ください。<br>②バス停留所の標識の近くでお待ちください<br>・「停留所の名前」「バスの行き先」「バス時刻表」が書かれたバス停留所でお待ちください。<br>・一部停留所では、バスの行き先別で標識が道を挟んで２か所に設置されています。<br>・「フリー乗降区間」で乗られる場合は、車両の妨げとならない場所でお待ちください。<br>・待合スペース等でお待ちの場合、バスの発車時刻には停留所の標識近くでお待ちください。<br>③バスが来たらご乗車ください<br>・乗車ドアはバス車両の中ほどにあります。<br>ドアが開いたらご乗車ください。<br>・「フリー乗降区間」で乗られる場合は、<br>バスが見えてきた際には手を挙げてください。<br>※町内循環バスは、乗車時に整理券の配布や支払いはありません。<br>町内循環バス以外に乗車する際は各社の運行指示に従ってください。<br>④乗車後は速やかにご着席ください<br>・バスの発進時は大変危険です。空いている座席に早めにお掛けください。<br>・空席がない場合は、握り棒、吊革等におつかまりください。<br>・走行中の車内の移動は大変危険です。両替、席の移動は、停車中にお願いします。<br>・車内では、携帯電話はマナーモードにし、通話はお控えください。<br>【降りる際】<br>①降車ボタンを押してください<br>・車内放送でお降りのバス停が放送されましたら、<br>窓柱等にありますお近くの降車ボタンを押してください。<br>・バスが止まり、ドアが開くまで、立ち上がらないでください。<br>②運賃をお支払いください<br>・お支払額ちょうどがお手元にない場合は、<br>運転席横の運賃箱付属の両替器をお使いください。<br>・運賃を投入口に入れてから、<br>バス前方の降車ドアからお降りください。<br>③足元にお気をつけて、バスからお降りください<br>・雨や雪の日はステップが滑りやすくなります。<br>また、降車場所によっては縁石などが足元にある場合もございます。十分にご注意ください。<br>運賃はこちら<br>紙幣の両替（1,000円札）<br>小銭の両替<br>両替した小銭はここから出てきます<br>※交通系IC・タッチ決済は乗・降り時のみ<br>乗り方案内 | | | | |
| 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 | ●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 |
| | | | 継続的に周知 | | |

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 | ●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。<br>●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。<br> <br>本町における自動運転（レベル２）の実証実験 | | | | |
| スケジュール | R８年度 | R９年度 | R10 年度 | R11 年度 | R12 年度 |
| | | 継続的に研究 | | | |

（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 | ●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。<br>●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。<br>●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。<br> <br>出典：須坂市ホームページ<br>バス停のデジタルサイネージ | | | | |
| スケジュール | R８年度 | R９年度 | R10 年度 | R11 年度 | R12 年度 |
| | | 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

| 実施主体 | 町・交通事業者 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 事業内容 | ●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。<br> <br><br>経路検索（Google map） | | | | |
| 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 | ●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。<br>●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】

<table>
<tr><td>実施主体</td><td colspan="5">町・商業観光施設等</td></tr>
<tr><td>事業内容</td><td colspan="5">●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。<br>●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。<br>●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、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。<br>●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。<br> <br><br>出典：岐阜市ホームページ<br>店舗を活用した取り組み事例（バスまちば）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">スケジュール</td><td>R８年度</td><td>R９年度</td><td>R10 年度</td><td>R11 年度</td><td>R12 年度</td></tr>
<tr><td>協力要請</td><td colspan="4">デジタルサイネージとあわせて継続的に連携</td></tr>
</table>

## 4-6．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 4-5　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 | | | |

## 4-7．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。

### （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。

表 4-6 「成果」を測定する指標の一覧

| 数値目標 | | 評価時期 |
|---|---|---|
| 目標１に関する成果 | | |
| 1-1 | ・町内循環バスの町民１人あたり利用回数 | 毎年度 |
| 1-2 | ・しなの鉄道線の乗降客数 | 毎年度 |
| 目標２に関する成果 | | |
| 2-1 | ・公共交通利用の徒歩圏人口カバー率 | 計画期間終了時 |
| 目標３に関する成果 | | |
| 3-1 | ・情報発信に関する HP の閲覧数 | 毎年度 |
| 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 | 毎年度 |
| 4-2 | ・町内バス路線の経路検索可能路線数 | 毎年度 |
| 4-3 | ・町内循環バスの電子決済導入率 | 毎年度 |

① 目標１に関する成果

| 数値目標１-１ | 町内循環バスの町民１人あたり利用回数 | |
|---|---|---|
| 現状値・目標値 | 【現状値（令和６年度)】<br>7.5　回/年・人 | 【目標値（令和 12 年度)】<br>9.5　回/年・人 |
| 考え方 | ●町内循環バスの町民一人あたりの利用回数が、交通体系の改善や町民に対する利用促進事業等により、年に２回（１往復相当)、現状値よりも多く利用していただくことで、年間利用回数を向上することを目標とする。<br>※　なお、目標値は町が運行するバス等（生活支線、予約型乗合交通）によるものとする。 | |
| 算定式 | 【算定式】<br>（町内循環バスの年間利用者数）÷（年度末の住民基本台帳人口）<br>【現状値の算出】<br>144,622（人/年）　÷　19,188（人）　＝ 7.5（回/年・人）<br>※　現状値の算出では、令和６年度の年間利用者数、令和２年度国勢調査に基づく。 | |

| 数値目標１-２ | しなの鉄道線の乗降客数 | |
|---|---|---|
| 現状値・目標値 | 【現状値（令和５年度)】<br>1,692　千人 | 【目標値（令和 12 年度)】<br>1,810　千人 |
| 考え方 | ●しなの鉄道線の町内３駅（軽井沢駅、中軽井沢駅、信濃追分駅）における乗降客数について、第６次軽井沢町長期振興計画に掲げる目標値を達成できるよう、パーク＆レールライドの推進などにより現状値よりも増加することを目標とする。<br>※　第６次軽井沢町長期振興計画の目標値（令和９年度）に基づいて目標値を設定。 | |

② 目標２に関する成果

| 数値目標２-１ | 公共交通利用の徒歩圏人口カバー率 | |
|---|---|---|
| 現状値・目標値 | 【現状値（令和７年度)】<br>66.3　％ | 【目標値（令和 12 年度)】<br>85.0　％ |
| 考え方 | ●公共交通空白地に該当する町民等に対し、新規デマンド交通の導入により、空白地の解消を目指す。 | |
| 算定式 | 【算定式】<br>（鉄道駅・バス停・ミーティングポイントの徒歩圏人口）÷（総人口）<br>【現状値の算出】<br>12,729（人）　÷　19,188（人）　＝ 66.3（％）<br>※　国勢調査に基づき、鉄道駅から 800m、バス停・ミーティングポイントから 300m を徒歩圏として設定し、この範囲に該当する人口（徒歩圏人口）を総人口で除した割合。 | |

### ③ 目標３に関する成果

| 数値目標３-１ | 情報発信に関するHPの閲覧数 | |
|---|---|---|
| 現状値・目標値 | 【現状値（令和６・７年度）】<br>156,499　回 | 【目標値（令和12年度）】<br>200,000　回 |
| 考え方 | ●利用案内や運行情報といった情報発信を強化し、利用促進を推進するため、町のホームページにおける閲覧数の増加を目標とする。<br>※　町のホームページのうち、町内循環バス等の運行情報、乗り方案内、交通快適化対策に関するページにおける閲覧数とする。<br>※　現況値について、町内循環バス等の運行情報は2024年10月～2025年９月の１年間、乗り方案内は2025年６月から９月の４か月間の実績を年間に換算、交通快適化対策は2025年４月から９月の６か月間の実績を年間に換算したものの合計。<br>※　目標値は、数値目標１－１「町内循環バスの町民１人あたり利用回数」（9.5 回/年・人）に令和 12 年の社人研推計値の人口（19,429 人）を乗じた推計利用者数（185,297 人）と利用者数の現状値に基づいた増加比率による。 | |

### ④ 目標４に関する成果

| 数値目標４-１ | デジタルサイネージの導入件数 | |
|---|---|---|
| 現状値・目標値 | 【現状値（令和７年度）】<br>0　件 | 【目標値（令和12年度）】<br>5　件 |
| 考え方 | ●乗り換え案内や運行中のバスの情報などの発信を効率的に行うため、交通結節点や沿線施設への導入を順次実施し、町内の主要な駅・バス停における利用環境の充実を目標とする。 | |

| 数値目標４-２ | 町内バス路線の経路検索可能路線数 | |
|---|---|---|
| 現状値・目標値 | 【現状値（令和７年度）】<br>4　路線 | 【目標値（令和12年度）】<br>6　路線 |
| 考え方 | ●乗り換え案内や運行中のバスの情報などの発信を効率的に行うため、インターネット上での経路検索のための環境整備を推進し、汎用的に経路検索が可能なデータ形式に対応した路線を拡大することを目標とする。 | |

| 数値目標４-３ | 町内循環バスの電子決済導入率 | |
|---|---|---|
| 現状値・目標値 | 【現状値（令和７年度）】<br>33.3　％ | 【目標値（令和12年度）】<br>100.0　％ |
| 考え方 | ●鉄道と町内循環バスの乗り継ぎなど、他の交通手段との乗り継ぎを含めた決済の利便性を向上するため、町内循環バスにおける電子決済の順次導入を目標とする。 | |
| 算定式 | 【算定式】<br>（町内循環バスの電子決済導入済み路線数）÷（町内循環バスの総路線数）<br>【現状値の算出】<br>1（路線）　÷ 3（路線）　= 33.3（%） | |

## （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。

表 4-7 「効果」を測定する指標の一覧

| 数値目標 | | 評価時期 |
|---|---|---|
| ① | ・町内の公共交通の満足度 | 計画期間終了時 |
| ② | ・高校生、高齢者の公共交通の利用割合（公共交通分担率） | 計画期間終了時 |
| ③ | ・高齢者の１日の平均歩数 | 計画期間終了時 |
| ④ | ・年間 CO2 排出量の削減量 | 計画期間終了時 |
| ⑤ | ・町内循環バスの財政負担額 | 毎年度 |
| ⑥ | ・町内循環バスの収支率 | 毎年度 |

### ① 町内の公共交通の満足度

| | | |
|---|---|---|
| 現状値・目標値 | 【現状値（令和６年度）】 | 【目標値（令和 12 年度）】 |
| | 新幹線<br>80.1 % | 現状値以上 |
| | しなの鉄道<br>44.1 % | |
| | 町内循環バス<br>9.9 % | |
| | 民間路線バス<br>7.5 % | |
| | タクシー<br>27.6 % | |
| 考え方 | ●路線網の再編や鉄道とバスの乗り継ぎの確保に加え、利用環境の向上といった改善により、町内の公共交通の満足度の向上にもつながることを目標とする。 | |
| 算定式 | （「満足」「やや満足」の回答者数）÷（総回答者数）<br>※ 各手段の満足度調査（「満足」「やや満足」「どちらともいえない」「やや不満」「不満」の５段階）による。 | |

### ② 高校生、高齢者の公共交通の利用割合（公共交通分担率）

<table>
<tr><td rowspan="4">現状値・目標値</td><td>【現状値（令和６年度）】</td><td>【目標値（令和 12 年度）】</td></tr>
<tr><td><u>高校生（通学）</u><br>58.3　%</td><td rowspan="3">現状値以上</td></tr>
<tr><td><u>高齢者（買い物）</u><br>12.8　%</td></tr>
<tr><td><u>高齢者（通院）</u><br>16.1　%</td></tr>
<tr><td>考え方</td><td colspan="2">●利用環境の向上のほか、モビリティマネジメントといった利用促進により、公共交通の利用機会が増加し、公共交通の利用割合の増加にもつながることを目標とする。</td></tr>
<tr><td>算定式</td><td colspan="2">（移動手段のうち公共交通の回答数）÷（総回答数）<br>※　高校生は登校および下校時の交通手段（「徒歩」「自転車」「家族等の送迎」「バス」「電車」「その他」）によるものとし、登校時と下校時の回答の平均により算出する。<br>※　高齢者は 60 歳以上の回答者について、買い物および通院時の交通手段（「徒歩」「自転車」「バイク」「自動車（自ら運転）」「自動車（送迎等）」「鉄道（在来線）」「新幹線」「町内循環バス」「その他路線バス」「タクシー」「その他」）による。</td></tr>
</table>

### ③ 高齢者の１日の平均歩数

<table>
<tr><td rowspan="3">現状値・目標値</td><td>【現状値（令和６年度）】</td><td>【目標値（令和 12 年度）】</td></tr>
<tr><td><u>男性</u><br>4,722　歩</td><td><u>男性</u><br>6,000　歩</td></tr>
<tr><td><u>女性</u><br>4,000　歩</td><td><u>女性</u><br>6,000　歩</td></tr>
<tr><td>考え方</td><td colspan="2">●新規デマンド交通の導入のほか、モビリティマネジメントといった利用促進により、外出機会ならびに公共交通の利用機会が増加し、バス停や目的地までの徒歩での移動の増加にもつながることを目標とする。<br>※　第３次健康かるいざわ 21（軽井沢町健康増進計画）に基づき、65 歳以上の１日の平均歩数として設定。</td></tr>
</table>

### ④ 年間 CO2 排出量の削減量

<table>
<tr><td rowspan="2">現状値・目標値</td><td>【現状値（令和５年度）】<br>－</td><td>【目標値（令和 12 年度）】<br>32.8　t-CO2</td></tr>
<tr><td>考え方</td><td colspan="2">●モビリティマネジメントといった利用促進により、公共交通の利用機会が増加し、自動車での移動から公共交通での移動への転換が進むことにより、自動車で移動していた分の CO2 排出量の削減にもつながることを目標とする。</td></tr>
<tr><td>算定式</td><td colspan="2">【算定式】<br>（町内循環バスの利用者増加数）×（平均移動距離）×（CO2 排出係数）<br>【目標値の算出】<br>40,675（人）　×　4.6（km）　×　175.5（g-CO2/km）　＝ 32.8（t-CO2）<br>※　町内循環バスの利用者増加数は、数値目標１－１「町内循環バスの町民１人あたり利用回数」（9.5 回/年・人）に令和 12 年の社人研推計値の人口（19,429 人）を乗じた推計利用者数（185,297 人）と利用者数の現状値の差を用いている。<br>※　平均移動距離は、令和５年度に運行した「よぶのる軽井沢」の実績に基づく。<br>※　CO2 排出係数は、国土技術政策総合研究所資料（No.141、自動車排出係数の算定根拠）に基づく（小型車類、時速 30km で仮定）。</td></tr>
</table>

⑤ 町内循環バスの財政負担額

| 現状値・目標値 | 【現状値（令和６年度）】<br>7,249　万円 | 【目標値（令和 12 年度）】<br>8,593　万円 |
|---|---|---|
| 考え方 | ●利用環境の向上やモビリティマネジメントによる町内循環バスの利用者数の増加に伴い、運賃収入が増加することで、財政負担額の減少につながることを目標とする。 | |
| 算定式 | 【算定式】<br>（町内循環バスの運行経費）－（町内循環バスの運賃収入）<br>【目標値の算出】<br>10,446（万円）　－ 1,853（万円）　= 8,593（万円）<br>※　目標値の算出では、運行経費は現状値の増加傾向に基づいた推計値（10,446 万円）を想定し、運賃収入は数値目標１－１「町内循環バスの町民１人あたり利用回数」（9.5 回/年・人）に令和 12 年の社人研推計値の人口（19,429 人）を乗じた推計利用者数（185,297 人）に運賃（100 円）を乗じた値（1,853 万円）とする。 | |

⑥ 町内循環バスの収支率

| 現状値・目標値 | 【現状値（令和６年度）】<br>15.2　％ | 【目標値（令和 12 年度）】<br>17.7　％ |
|---|---|---|
| 考え方 | ●利用環境の向上やモビリティマネジメントによる町内循環バスの利用者数の増加に伴い、運賃収入が増加することで、収支率の向上につながることを目標とする。 | |
| 算定式 | 【算定式】<br>（町内循環バスの運賃収入）÷（町内循環バスの運行経費）<br>【目標値の算出】<br>1,853（万円）　÷ 10,446（万円）　= 17.7（％）<br>※　目標値の算出では、運行経費は現状値の増加傾向に基づいた推計値（10,446 万円）を想定し、運賃収入は数値目標１－１「町内循環バスの町民１人あたり利用回数」（9.5 回/年・人）に令和 12 年の社人研推計値の人口（19,429 人）を乗じた推計利用者数（185,297 人）に運賃（100 円）を乗じた値（1,853 万円）とする。 | |

# 5．計画の推進体制及び評価

## 5-1．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。

## 5-2．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。

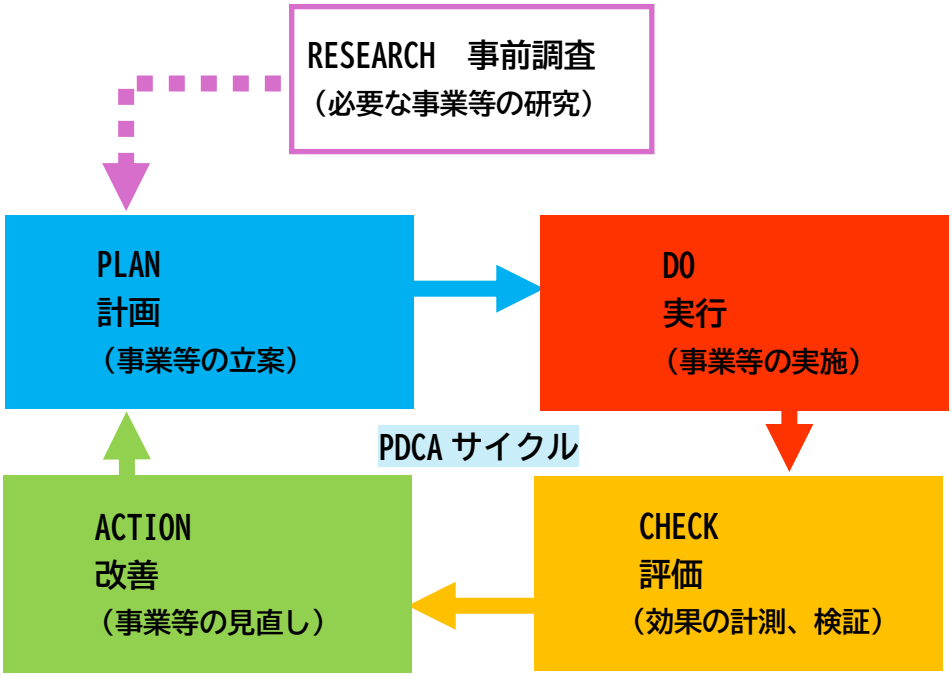



図 5-1　本計画の PDCA サイクル

なお、「軽井沢町地域公共交通会議」は毎年度２回程度実施し、運行計画の審議や事業の進捗状況、数値目標の達成状況等を報告・協議するものとします。

その他、国などの補助制度を活用する場合には、必要に応じて補助制度の申請または事業評価等に関する報告・協議も実施します。

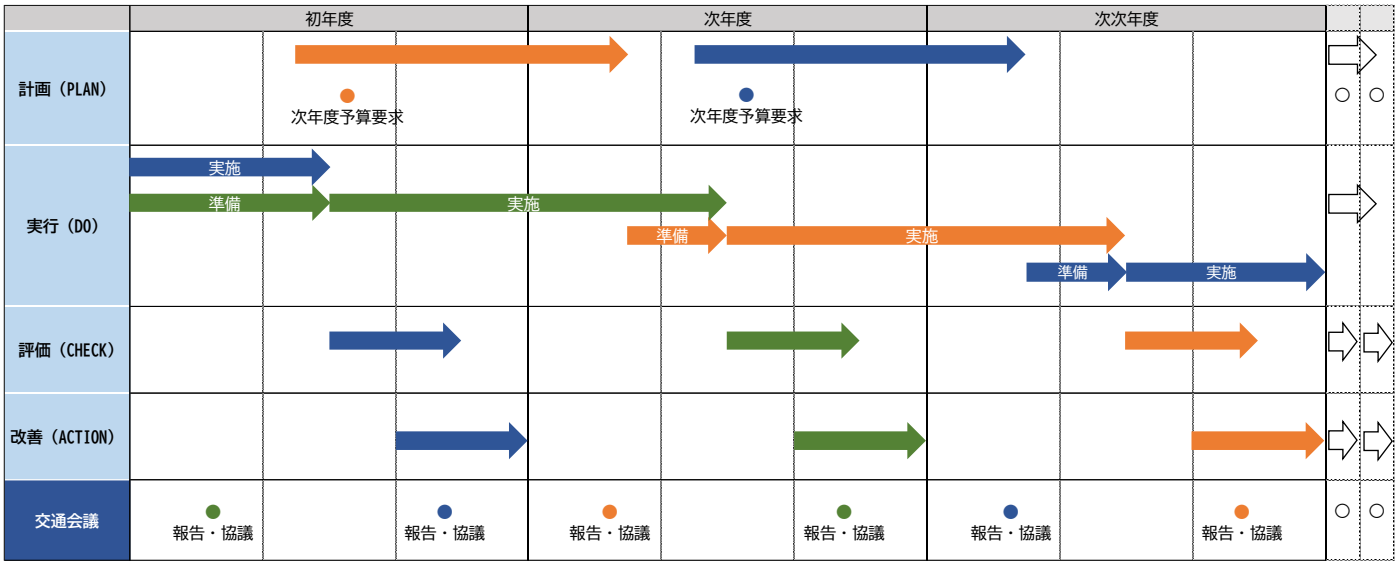



表 5-1　計画の実行ならびに評価等に関するスケジュールのイメージ