

パブリックコメント実施結果

1. 実施目的

「軽井沢町地域公共交通計画（案）」について、町民、別荘所有者、事業者等から広く意見を募集するため。

2. 意見募集対象

軽井沢町地域公共交通計画（案）

3. 募集期間

令和7年12月5日（金）から令和8年1月4日（日）まで

4. 件数

45件（18人【法人等含む】）

5. 意見に対する町の考え方

（1）意見の区分

種別	内容	件数
ア 計画案に反映する意見	意見等の内容を踏まえ、計画案の修正等を行ったもの	1件
イ 計画案と趣旨が同一の意見	意見等の趣旨が計画案に盛り込まれているもの	22件
ウ 参考とする意見	事業等の実施、検討にあたり参考とするもの	18件
エ その他	その他意見	4件
	合計	45件

(2) 意見に対する町の考え方

ア 計画案に反映する意見

No.	分類	ご意見（要約）	回答
1	5-2 (p95)	<p>「軽井沢町地域公共交通会議」を中心とした推進体制を明確にしている点は理解できるが、町民から見た場合、計画がどのような頻度・プロセスで実行段階に移されるのかが分かりにくい。</p> <p>公共交通は日常生活に直結する施策であるため、計画の進捗状況や検討内容について、町民が把握できる形での情報共有を継続的に行うことが重要である。推進体制の中に、計画の実施状況を町民に分かりやすく示す仕組みを位置づけることを求める。</p>	<p>事業の実施状況等については、軽井沢町地域公共交通会議における報告・協議に加え、随時町ホームページにおいて発信していきます。ご意見を参考に、情報共有に関する記載を追記させていただきます。</p>

イ 計画案と趣旨が同一の意見

No.	分類	ご意見（要約）	回答
2	2-1 (3) (p10)	<p>買い物動向について、「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る」と整理されているが、町全体を一つの分母として集計した結果であり、地区別の生活実態が十分に反映されているとは言い難い。</p> <p>特に、西地区では、日常的な買い物の多くを町外（御代田町・佐久市）に依存している実態があると考えられる。人口規模の大きい中軽井沢エリアを中心とした集計結果だけで「町内が最多」と整理すると、こうした地区特性が見えにくくなる。</p> <p>地域公共交通の検討にあたっては、町全体平均だけでなく、地区別の生活動線を踏まえた分析と説明が必要である。</p>	<p>アンケート調査やワークショップの結果から、町内の西地区の特徴として佐久・御代田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、町外への移動手段の確保についても検討していきます。</p>

3	3 (p69)	<p>「よぶのる軽井沢」の利用傾向を踏まえ、観光客等の移動支援が主に求められていると結論づけているが、当該実証運行では町外を乗降場所として設定できないという制約があった。この制約条件下では、町中央エリアや町内環状エリア周辺の移動を想定する利用者と、町外（御代田町・佐久市等）への移動が可能であれば利用したいと考える住民とでは、利用行動や評価が異なるのは当然である。制約条件を十分に考慮しないまま利用傾向を整理すると、実際の潜在需要が過小評価されるおそれがある。課題整理にあたっては、実証運行の前提条件を明示した上で、他のアンケートやワークショップ結果と照合しながら、多面的に評価する必要がある。</p>	<p>アンケート調査やワークショップの結果から、町内の西地区の特徴として佐久・御代田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、町外への移動手段の確保についても検討していきます。</p>
4	4-2 (p72)	<p>町内完結型の公共交通体系を前提として整理が行われているが、町民の生活実態を踏まえると、町外拠点との接続についても論点として明示的に整理しておく必要があると考える。</p> <p>特に、西地区などにおいては、日常の買い物、銀行・郵便局利用等において、隣接自治体の拠点を利用するケースが少なくない。現状では、町外を乗降場所として設定できないことが、デマンド交通等の利用可能性を制約している側面もある。町外拠点との接続については、実施の可否を直ちに判断するのではなく、路線バスの延伸やデマンド交通の乗降範囲拡大など、複数の選択肢を整理した上で、生活動線の観点から検討課題として位置づけることが重要である。追分地区において実施した区民アンケートでも、町外（御代田町・佐久市等）への移動が生活上重要であるとの声が確認されている。なお、現在実証実験中の新たな移動支援についても、運行エリアが町内に限定されている。</p>	<p>アンケート調査やワークショップの結果から、町内の西地区の特徴として佐久・御代田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、町外への移動手段の確保についても検討していきます。</p>

		<p>このように、実証段階から町内完結型を前提とした設計が続いている場合、町外拠点との接続ニーズが検証対象から外れたまま評価が行われるおそれがある。実証実験の成果を今後の施策に的確に反映させるためにも、運行エリア設定そのものが利用実態に与える影響について、整理・検証を行う必要があると考える。</p>	
5	要望	<p>佐久・御代田への移動については西地域では重要と考えている方が多く、町内の交通事情改善について引き続き考えていただきたい。</p>	<p>アンケート調査やワークショップの結果から、町内の西地区の特徴として佐久・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、町外への移動手段の確保についても検討していきます。</p>
6	2-4 (9) (p65)	<p>ホテル旅館組合の回答にある、バスを町民用と観光客用に分離して、と言う考え方に全面的に賛同します。</p> <p>軽井沢町は年間 800 万人以上の観光客が訪れる一方で、広大な町のエリアに町民と別荘民が分散している過疎地域です。このような特殊性を考慮し、町民用の交通機関は、観光客用と料金体系も含めて区別した対策を講じるべきであります。</p> <p>具体的には、過疎地の住民移動対策としてはバス路線は限度があり、これに大きく依存すべきではありません。住民専用のライドシェアやデマンドタクシーを充実させるべきであろう。</p> <p>この事は、P69 の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にもある様に、町民のおよそ 3 人に 1 人は公共交通空白地に居住しているとしているが、別荘民を考慮に入れると更に多人数となる。この空白地帯をバス路線でカバーするには無理があるので、住民専用のライドシェアやデマンドタクシーが解決策となるであろう。</p>	<p>町内循環バスを補完する施策として、利用者の乗車希望に応じて柔軟に運行する新たな交通システムの導入を検討しています。これにより、地域的空白のみならず、時間帯による交通空白を解消していきたいと考えています。</p>

7	4-1 (p71)	<p>バスを町民用と観光客用に分離するべきであるため、以下の施策は見直すべきと考える。・町民や別荘所有者に対し、町内循環バスによる移動支援を維持する。・観光客等に対しては、路線バスやタクシー（ライドシェア含む）による移動支援を確保する。住民に対しては町内循環バスの他、ライドシェアやデマンドタクシーに依る移動支援を確保する、とすべきでしょう。</p>	<p>町内循環バスを補完する施策として、利用者の乗車希望に応じて柔軟に運行する新たな交通システムの導入を検討しています。これにより、地域的空白のみならず、時間帯による交通空白を解消していきたいと考えています。</p>
8	4-3 (p75)	<p>サービスレベルについて整理されている点は理解できるが、町民の生活実態、とりわけ利用したい時間帯との関係が十分に示されていない。</p> <p>町民・高校生・中学生等を対象とした各種アンケートやワークショップでは、世代を問わず「本数が少ない」「利用したい時間帯に合わない」「夜間の移動が困難」といった意見が共通して見られる。公共交通の利便性を高めるためには、単に路線や体系を整理するだけでなく、通学・通院・買い物など、具体的な生活行動に即した時間帯での改善を検討することが重要である。サービスレベルの検討にあたっては、こうした利用者の声をより明確に反映させる必要がある。</p>	<p>サービスレベルについては最低限度保証すべき内容として整理しています。</p> <p>新たに導入を予定している交通施策では町内循環バスを補完する機能として検討し、今後のさらなる利便性向上を図っていきます。これにより、地域的空白のみならず、時間帯による交通空白を解消していきたいと考えています。</p>
9	4-5 (2) (p77)	<p>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のうち、（仮）新規デマンド交通の導入とは具体的に何を考えているのでしょうか？</p> <p>P81を見ると「よぶのる軽井沢」の復活のように読み取れますが、住民専用で観光客は利用できない仕組みにしないと、以前の様に繁忙期は運休したり、そうでない時でも観光客利用によって目的地への遅延が生じる等の問題点が解決できるとは思えません。</p>	<p>新規デマンド交通は、よぶのる軽井沢のようなAIデマンド交通の導入を想定しています。</p> <p>なお、以前実証運行していた「よぶのる軽井沢」は運休していたのではなく、タクシー事業者の繁忙期等の状況に鑑み、実証期間を調整して運行しました。</p> <p>また、観光客の利用により遅延したのではなく、交通・道路環境が大きな要因として捉えています。</p>

10	5-2 (p95)	<p>計画の中では「調査 (RESEARCH) 」から「計画 (PLAN) 」へのプロセスが重視されているが、すでに各種アンケートやワークショップにより多くの課題が把握されている現状を踏まえると、今後は「DO (実行) 」をより重視した運用が求められる。実行した施策については、利用状況や町民の声を踏まえた検証を行い、効果が確認できたものは拡大・継続し、逆に効果が限定的なものについては一時的な休止や代替策の検討も含めて柔軟に対応する姿勢を、計画運用の基本として明確にすべきである。</p>	<p>交通施策は、一度導入して終わりという性質ものではなく、利用状況や地域のニーズを確認しながら、必要に応じて内容の改善や見直しを行うことを想定しています。</p> <p>町としても、より使いやすい公共交通となるよう、状況に応じて柔軟に取り組みを進めてまいります。</p>
11	計画全体	<p>これまでに実施されてきたアンケート調査やワークショップの結果を丁寧に整理し、町内の移動実態や公共交通に対する多様な意見・要望を反映しようとする姿勢が示されており、その点は評価できる。</p> <p>一方で、各種調査や意見聴取を重ねてきた現状を踏まえると、今後は「検討」や「整理」を重ねる段階から、実際に行動し、検証し、見直す段階へと軸足を移していくことが重要であると考えます。</p> <p>公共交通は、施策の実施に時間を要することで、本来受益できたはずの住民が高齢化等によりサービスを受けられなくなる可能性が高い分野である。完成形を最初から求めるのではなく、小規模であっても実行可能な施策を早期に実施し、その効果を検証しながら段階的に改善・拡充していく姿勢が求められる。</p> <p>また、施策の実施にあたっては、効果が確認できたものは継続・拡大し、逆に利用が伸びない、あるいは費用対効果が著しく低い施策については、代替策の検討や一時的な休止を含め、柔軟に見直すこ</p>	<p>交通施策は、一度導入して終わりという性質ものではなく、利用状況や地域のニーズを確認しながら、必要に応じて内容の改善や見直しを行うことを想定しています。</p> <p>町としても、より使いやすい公共交通となるよう、状況に応じて柔軟に取り組みを進めてまいります。</p>

		<p>とも重要である。見直しや修正を前提とした運用は、計画の信頼性を損なうものではなく、むしろ実効性を高めるものである。</p> <p>本計画が、策定すること自体を目的とするのではなく、町民の日常生活を支える公共交通の改善につながるよう、「いま、できることは、いま実行する」という姿勢のもとで運用されることを強く期待する。</p>	
12	計画全体	<p>軽井沢町の特性として、別荘住民は単なる来訪者ではなく、定期的に滞在し、医療・買い物・移動支援を必要とする高齢者層も多いなど「準・生活者」としての側面を持つ。</p> <p>しかし本計画では、別荘住民を含めた生活支援としての公共交通の役割が明確に整理されていない。</p> <p>交通を単なる移動手段としてではなく、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定住の支援 ・健康・医療へのアクセス ・教育や地域参加 <p>を支える暮らしの基盤として再定義し、その中で別荘住民をどのように位置づけるのかを、より明確に示す必要があるのではないか。</p>	<p>71 ページの 4-1 基本方針と目標にありますとおり、本計画は町民、別荘所有者、観光客といったあらゆる者を対象としており、72 ページの 4-2 公共交通体系では公共交通の各分類の考え方を記載しています。</p> <p>また、75、76 ページでは、目的別の利用者ごとに最低限度保証するサービスレベルとして整理しています。</p>

13	計画全体	<p>地域公共交通の対象が常住住民、別荘住民、観光客のいずれを主としているのが明確ではなく、全体として前提条件が整理されていない印象を受ける。</p> <p>特に「常住住民を前提としている」と読み取れる部分がある一方で、その前提が明確に定義されていないため、施策の優先順位や評価軸が不透明になっている。</p> <p>また、公共交通の評価についても、利用者数や収支といった指標に偏りがちであるが、公共交通は医療・福祉・教育・経済活動・環境などと密接に関係するまちづくりの基盤的インフラである。</p> <p>特定の路線やサービスが失われた場合に生じる代替コストや生活への影響、いわゆるクロスセクター効果も含めた評価の視点を、計画の前提としてより明確に位置づける必要があるのではないか。</p>	<p>71 ページの4-1 基本方針と目標にありますとおり、本計画は町民、別荘所有者、観光客といったあらゆる者を対象としています。</p> <p>また、バスの利用実態調査をはじめとした各種調査結果から、様々な目的での公共交通の利用があることが把握できており、重要性について認識できていることから、クロスセクター効果については設定していません。</p> <p>ただし、CO2 削減量や高齢者の1日の外出歩数など、公共交通による環境面や健康面に関する指標も設定することで、多面的な効果を測定し、評価を行ってまいります。</p>
14	4-3 (p75)	<p>目的別利用者として「通学」「通勤」「通院」「買い物」「観光」に分けていますが、県の方針はともかくとして、軽井沢町ではこれに上乗せして、「娯楽」または「飲食」を挙げても良いのではないのでしょうか？</p> <p>例えば、現在行われているデマンドタクシーの運行時間は平日の16時までとなっています。これは免許返納した高齢者は夜の夕食はするな、休日はおとなしく家にこもっている、と言っているに等しいと思います。これはどう考えてもおかしい事です。また、病院の午後診療となると、診察が終わるころにはデマンドタクシーが利用できないと言う現実にも対応すべきだと思います。</p> <p>デマンドタクシーの利用時間制限はどこから来ているのでしょうか？高齢者の外出を制限するような制度は見直すべきです。</p>	<p>サービスレベルの設定にかかる目的別利用者の分類にあたっては、県計画の「通学」「通院」「買い物」の3種類を柱として、町独自の設定内容として「通勤」「観光」の2種類を拡充しています。まずは、これらを目的とした移動を最低限度保証すべきとして考えているため、新たに追加することは考えていません。</p> <p>なお、デマンドタクシー実証運行事業で全ての課題を解決できるとは考えていません。公共交通機関や他移動支援策を講じていますので、様々な制度を組み合わせることで移動手段を確保していきたいと考えています。</p>

15	4-5 (1) (p80)	<p>「町内循環バスの利用目的が生活利用と観光利用が混在する状況を鑑み」とあるが、これはP71での「目標1」と齟齬がある。生活利用と観光利用を役割分担して繁忙期に於ける住民の足を確保する方策を示すべきと考える。</p>	<p>目標1ではバスを主体とした路線網の構築を掲げるなか、繁忙期における交通渋滞における遅延等は課題のひとつであり、取り組む事業内容としては必要であることから、特段齟齬はないと考えています。繁忙期等の方策としては、シャトルバスの運行や民間事業者によるバス増便等を既の実施しているため、引き続き、事業者と連携し、移動手段を確保していきたいと考えています。</p>
16	要望	<p>軽井沢のトップシーズンは多くの来訪があるが、キャパシティを超えてしまうと町民にとっても事業者にとっても大きな負担となってしまう。その負担の主な要因は車の数であり、渋滞、駐車場不足の課題が山積する。</p> <p>多くの町民にとって車は生活にかかせないもので、公共交通機関への代替は容易ではない。公共交通の利便性向上は観光で訪れる方へ向けた取組として強化し、パーク&ライド等を推進してほしい。交通量をコントロール出来れば、町民、事業者、観光客ともに利点は多く、軽井沢町のブランド価値も向上すると考える。</p>	<p>繁忙期等における渋滞は町の課題のひとつでもあることから、パーク&レールライドの推進を強化するなど、引き続き、混雑解消に向けた取り組みを推進してまいります。</p>
17	2-1 (1) (p5,7)	<p>ここで言う人口とは、軽井沢町に住民票がある人だけを対象としていると思うが、実際には住民票は無いが別荘地にほぼ定住している人が一定数いる事は行政も認識しているはずです。</p> <p>これらの多くはリタイア後の人生を軽井沢で過ごしている事から高齢者に分類され、公共交通にある程度依存すると思われるので、図2.3の人口分布は実際には別荘地域では低く見積もられていると思う。P7の図2.5も同様。</p>	<p>人口分布に関しては公表されている正確な数値に基づくことを目的に、令和2年国勢調査結果に基づいたデータを使用しています。</p> <p>したがって、国勢調査については住民票の届出に関係なく、基準日時点で、ふだん住んでいる場所での回答結果となっていますので、住民票がある者だけを対象としているものではありません。</p>

			<p>なお、3ページの注釈に記載させていただいたとおり、町独自の調査により、約7,000人の住民登録していない常住者がいると推測しています。</p>
18	計画全体	<p>町民だけを対象とするのは片手落ちである。別荘民も含めて、自家用車利用から公共交通利用への転換を図るべきである。</p>	<p>人口分布に関しては公表されている正確な数値に基づくことを目的に、令和2年国勢調査結果に基づいたデータを使用しています。したがって、国勢調査については住民票の届出に関係なく、基準日時点で、ふだん住んでいる場所での回答結果となっていますので、住民票がある者だけを対象としているものではありません。</p> <p>なお、71ページの4-1基本方針と目標に掲げているとおり、本計画は町民、別荘所有者、観光客といったあらゆる者を対象としています。</p>
19	要望	<p>料金は値上げしても良いので、本数を増やしてほしい。9:00～15:00の間は30分に1本程度あるとありがたい。小型車両でも良い。</p>	<p>バスを新たに増便することは、運行体制等の観点から現時点では難しい状況です。そのため、町内循環バスを補完する新たな交通施策の検討を進めており、地域的空白のみならず、日中の時間帯の空白時間を解消し、地域の移動利便性のさらなる向上を図ってまいります。</p>
20	計画全体	<p>地域公共交通は単独の交通政策ではなく、医療・福祉・教育（通学・体験活動）などと密接に結びつくインフラである。本計画ではこれら分野との連携が理念的な記載に留まっており、実装段階を見据えた具体像が見えにくい。</p>	<p>地域公共交通は単独の交通政策ではなく、医療・福祉・教育など幅広い分野と密接に関わる基盤であり、これらの分野との連携は重要であると認識しています。</p>

		<p>また、デマンド交通についても、誰のための手段なのか、どの時間帯・地域を主に想定しているのかといった整理が弱く、既存交通との役割分担や段階的な導入・改善の考え方を、より明確に示す必要があるのではないか。</p> <p>あわせて、現在提示されている計画は分量が多く、忙しい子育て世代や働き世代、高齢者が読み切ることは現実的とは言い難い。計画の要点や考え方を分かりやすく伝える工夫を行うことで、より幅広い住民の理解と参加につながるのではないか。</p>	<p>本計画では、まず理念的な方向性を整理したものであり、実装段階においては関係課と連携を図りながら、より良いかたちを探っていきたいと考えています。</p> <p>なお、デマンド交通については、導入内容の検討を進めているところであり、本計画書に詳細を記載することは難しい状況ですが、今後の検討の中で具体像を明確にしてまいります。</p> <p>また、要点をまとめた概要版については作成しますので、本書と併せて公開する予定です。</p>
21	計画全体	<p>公共交通の重要な役割の一つは、免許を持たない、あるいは運転が難しい高齢者・子ども・中高生の移動をどのように支えるかにある。特に中高生については、通学、部活動、放課後の移動など、生活実態に即した分析や具体的な支援像が十分に示されていない。</p> <p>また、中高生の移動と高齢者の通院・買い物移動は、時間帯や地域によって重なり得ることから、世代を分断せず、共用型のデマンド交通モデルを検討することで、効率性やコスト面に加え、世代間交流の観点からも可能性があるのではないか。</p>	<p>本計画では、小中学生および高校生について、通学に必要な移動手段を最低限度保証する観点から、バスや遠距離通学タクシー等により通学手段を確保する内容を位置づけています。</p> <p>一方で、通学以外の移動ニーズについては、生活実態に応じた検討が必要であり、この点については教育委員会とも連携し、必要な移動の確保に向けて検討を深めていきたいと考えています。</p> <p>なお、小中学生については健全な成長、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・自転車での通学前提としつつも、一部既存のバスやしなの鉄道による通学を確保します。</p> <p>また、高校生についてはしなの鉄道での移動手段を確保しつつ、町内の高校についてはバス等により通学手段を確保していくことを考えています。</p>

22	計画全体	<p>「誰もがすごしやすい軽井沢ライフ」を掲げ、公共交通の将来像や方向性が丁寧に整理されており、その点は評価できる。一方で、基本方針や事業内容、事業スケジュールを通して見ると、「検討」「調査」「協議」といった準備段階の記述が多く、町民がいつ、どのような形で改善を実感できるのかが見えにくい印象を受ける。公共交通は、施策の実施に時間を要することで、本来受益できたはずの町民が高齢化等により利用できなくなる可能性が高い分野である。完成形を最初から求めるのではなく、初年度から実行可能な小規模施策を明確に位置づけ、短期間で効果検証を行い、改善・拡充を重ねていく進め方が現実的である。</p> <p>事業内容およびスケジュールにおいては、すでに課題が明らかになっている施策については早期に実行へ移すこと、実施後は利用実績や町民の声を踏まえて、効果が確認できたものは継続・拡大し、効果が乏しいものについては柔軟に見直す姿勢を、より明確に示すべきである。</p>	<p>地域公共交通会議においてもスケジュールの具体化について意見がありましたが、事業者との調整や予算等の状況に鑑み、計画案の記載のとおりとなっています。事業は準備ができたものから順次実施していきたいと考えています。</p>
23	5-2 (p95)	<p>P D C A サイクルによる進捗管理を明示している点は評価できる。一方で、地域公共交通会議の開催が年2回程度とされていることから、施策によっては改善や見直しまでに時間を要する可能性がある。</p> <p>特に小規模な実証運行や新たな移動支援については、より短いサイクルでの評価・検証が可能となる仕組みを併用し、必要に応じて迅速に改善を行える体制とすることが望ましい。</p>	<p>地域公共交通会議は計画の審議や事業の進捗状況の報告・協議のため、毎年度2回程度の実施を想定していますが、その他、必要に応じて開催も想定しています。</p>

ウ 参考とする意見

No.	分類	ご意見（要約）	回答
24	要望	<p>県道 137 号の信濃追分駅から御代田駅まで、町内循環バス西コースを延ばす。</p>	<p>市町村を跨ぐバス路線の運行は、町単独では運行が難しいのが実情です。現在、長野県では市町村間のバス路線の支援等を計画されていることから、その活用も含めて情報収集していきたいと考えています。</p>
25	要望	<p>買い物難民や子供のため、県道 137 号にバスを通して欲しい。また、御代田町や佐久市と連携出来るといい。追分駅などしなの鉄道の駅起点のバスルートをお願い。</p>	<p>市町村を跨ぐバス路線の運行は、町単独では運行が難しいのが実情です。現在、長野県では市町村間のバス路線の支援等を計画されていることから、その活用も含めて情報収集していきたいと考えています。</p>
26	要望	<p>軽井沢の追分エリアで子育てしています。毎年のように、役場関係を始め、話し合いの場がある時には伝え続けておりますが、軽井沢駅～御代田駅間や軽井沢駅～岩村田駅間などのバスがあるとよいと思います。</p> <p>学校や病院、ツルヤ、役場、図書館なども通りますから、学校の通学のための子ども達だけではなく、免許を持たない方々にも必要です。</p> <p>子ども達の通学のための送迎の負担を減らし、免許を持たない都市部からのリゾートバイトの方や後期高齢者の方なども含め、自家用車出勤以外の交通手段を増やすことは、環境にも負担なく、企業の人手不足の解消や雇用面にもメリットが大きく、町全体の観光業の利益にもつながると思います。</p>	<p>市町村を跨ぐバス路線の運行は、町単独では運行が難しいのが実情です。現在、長野県では市町村間のバス路線の支援等を計画されていることから、その活用も含めて情報収集していきたいと考えています。</p> <p>なお、軽井沢駅から御代田駅の間に新たなバス路線を運行させることは、既にしなの鉄道が運行していることや、バス事業者の運行体制等の観点から現時点では難しい状況です。</p> <p>そのため、町内循環バスを補完する新たな交通施策の検討を進めており、地域的空白のみならず、日中の時間帯の空白時間を解消し、地域の移動利便性のさらなる向上を図ってまいります。</p>

		<p>自転車通学の事故も絶えなく、自転車専用道路も作れなく、タクシーも減り、駐車場も少ないとなれば、公共バスを増やし、キャッシュレス化にして乗降時間を減らしたり、子どもと後期高齢者は無償化や割引にする、もしくは年間パスポートなどにするなど、町民ならではの特典があると、軽井沢町民というステータスが、暮らしやすい町として、世界的にも大きく上がると思います。</p> <p>素敵な庁舎も魅力的ではありますが、そこまで行く手段がないと意味がありません。観光で来ている人達には正規の金額を払ってもらい、町民、別荘でも住所が軽井沢にある方や、軽井沢で勤務している人達には、何かしらの公共交通機関の特典があると良いと思います。</p> <p>どんなに素晴らしい建物やイベントがあったとしても、そこへ行ける人が限られてしまうという不公平さを改善してください。よろしくお願いします。</p>	
27	要望	<p>軽井沢駅～中軽井沢駅～草津方面のバスは大半がトンボの湯が終点となっており、その先まで行くバスは一日に2・3本しかないので、千ヶ滝北部を周遊する観光客の利便性を高めるため本数を増やしてほしい。</p>	<p>貴重なご意見として、参考とさせていただきます。</p> <p>当該区間は民間事業者が運行していますが、運行形態等の観点から増便は難しいと確認しています。</p> <p>一方で、千ヶ滝エリアでは一部公共交通空白地となるため、新たな交通施策の導入等でその解消を図っていきます。</p>
28	要望	<p>しなの鉄道のダイヤについて、新幹線に合わせて検討して頂けると、しなの鉄道の利用が増えると思います。</p> <p>併せて、軽井沢駅周辺での駐車場不足は、住民にとって大きな問題なので、軽井沢駅北口西側駐車場については、立体駐車場化を強く望みます。</p>	<p>しなの鉄道では、新幹線のダイヤ改正に合わせて可能な範囲でダイヤを調整していると伺っています。一方で、運行本数や車両の運用、小海線など他駅での接続も考慮する必要があり、すべてのダイヤを新幹線に合わせることは難しい状況であるとのことです。</p>

			<p>当町では、小諸市、御代田町と3市町共同事業として、しなの鉄道の増便事業（8便）を実施し、乗り継ぎ改善につながるよう取り組んでいます。引き続き、状況改善に向けて関係機関と連携し、利便性向上を図ってまいります。</p> <p>また、町営駐車場については、料金の改定や町ホームページでの満空情報の発信により、慢性的な満車の状態が改善されつつあります。軽井沢駅北口西側駐車場の立体化については、貴重なご意見として参考とさせていただきます。</p>
29	4-5 (1) (p79)	<p>東京方面からの新幹線の最終が 23:19 軽井沢駅着に対し、しなの鉄道最終が 23:05 軽井沢駅発なので、ここが接続できる様にしていただけるとありがたいです。</p>	<p>過去に新幹線の最終便に合わせて、しなの鉄道においてもダイヤ編成をしていただいていたりましたが、利用客数が少なかったことから、現行のダイヤ編成となっています。</p> <p>しなの鉄道とも意見交換をしていますが、現時点では最終便との接続は難しいのが実情です。</p>
30	要望	<p>しなの鉄道と町内循環バスとの接続時間を改善してほしい。乗り換え時間が足りなかったり、鉄道が着く数分前にバスが出てしまっていたりする。</p>	<p>町内循環バスについては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継続的に調整を進めています。</p> <p>一方で、鉄道は上り線、下り線があり、バスとの運行本数が異なることや、軽井沢駅で接続を改善した場合、中軽井沢駅では接続が悪化することも考えられるため、可能な範囲で調整を行っていきます。</p>

31	要望	<p>自家用車を持たない別荘民（1年を通して年の1/3程度滞在）です。町内循環バス（東・南回り線）としなの鉄道を日常的に使用しています。</p> <p>ツルヤ、発地市庭など商業施設に近いバス停の停車時刻を再考してほしい。買い物時間（3～40分程度）の後に、逆方向のバスが来るとスムーズに帰宅できるので助かる。また、デリシア前にバス停があるとありがたい。</p>	<p>町内循環バスについては鉄道等との接続なども含めてダイヤ編成をしていることに加え、令和6年4月にはバス運転手の労働時間等の見直し、バス会社による運転手不足等もあるなかで、バス事業者において最大限調整を行っていただいています。</p> <p>一方で、町内での移動の利便性向上のために導入を検討している新たな交通施策を含めて、様々な交通手段を組み合わせる移動ができるよう検討していきます。</p>
32	4-5 (1) (p79)	<p>観光客に呼びかけを推進、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、とありますが、これでパーク&レールライドが推進され、町内の渋滞が緩和されるのでしょうか？それだけで済むならとっくに渋滞など緩和されているはずです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺の駐車場は住民が駅を利用するための目的が第一であり、観光客によって住民が利用出来なくなるのは本末転倒であり、これを行うべきでは無いと考える。 ● パーク&レールライドを推進する事は、町内への観光目的の車の流入制限とセットで行わないと、渋滞解消は実現できない。 ● 駅周辺の駐車場を活用するのではなく、駅から離れてはいるが利用率の低い駐車場を活用すべきと考える。具体的には佐久平PAやスキーガーデンパラダの駐車場が候補地に挙げられる。そこから御代田駅経由でしなの鉄道で軽井沢へ向かえばよい。 	<p>貴重なご意見として参考とさせていただきます。</p> <p>繁忙期等における一部車両の乗り入れ規制については、前提として、代替手段（乗り換え手段）および拠点（駐車場）の確保のほか、周辺の道路状況等への影響といった様々な対策が必要となり、検討すべき課題が多岐にわたりますが、いただいたご意見は、今後の改善策を検討する際の参考とし、利便性向上に努めてまいります。</p>

33	要望	<p>観光利用が中心な軽井沢駅・旧軽井沢・アウトレットなどを含むエリアへの観光客への利用料の徴取、通勤時間帯の逆方向の交通規制などを検討いただきたい。</p>	<p>貴重なご意見として、参考とさせていただきます。</p> <p>なお、繁忙期等における一部車両の乗り入れ規制については、前提として、代替手段（乗り換え手段）および拠点（駐車場）の確保のほか、周辺の道路状況等への影響といった様々な対策が必要となるため、現時点では考えていませんが、繁忙期等における渋滞は町の課題のひとつでもあることから、引き続き、混雑解消に向けた取り組みを推進してまいります。</p> <p>一方で、交通課題の解決に向けて様々な事業者と会話する機会もございますので、交通課題の解決に向けて引き続き連携していきたいと考えています。</p>
34	要望	<p>夏季の渋滞は、公共交通機関に頼るしかない生活者にとって致命的。数時間待ったこともある。最も混雑する時期は、居住者と業務車両、公共交通機関、タクシー以外は通行不可とするなど、一般車両を全面的に規制する思い切った施策が必要ではないか。環境面も心配。</p>	<p>繁忙期等における一部車両の乗り入れ規制については、前提として、代替手段（乗り換え手段）および拠点（駐車場）の確保のほか、周辺の道路状況等への影響といった様々な対策が必要となるため、現時点では考えていませんが、繁忙期等における渋滞は町の課題のひとつでもあることから、引き続き、混雑解消に向けた取り組みを推進してまいります。</p>
35	計画全体	<p>観光地である軽井沢町において、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光客向けの回遊・アクセス交通 ・住民・別荘住民の日常生活を支える交通 <p>は本来、目的・時間帯・評価指標が異なる。本計画では両者が混在して記載されており、結果として「どちらも中途半端」になる懸念</p>	<p>観光地である当町は、観光客の回遊性向上やアクセス向上を目的とした交通と住民や別荘利用者の日常生活を支える交通では、目的や利用時間帯、評価指標が異なる側面があります。</p> <p>本計画案では、地域全体の移動環境を包括的に整理する観点から、観光交通と生活交通の双方を位置づけていますが、実際の支援や具体的な施策の検討段階においては、それぞれの役割や</p>

		<p>がある。観光交通と生活交通については、それぞれの役割や目的を整理したうえで、施策を位置づけることが必要ではないか。</p>	<p>目的をより明確にし、必要に応じて個別に最適化を図っていくことが重要であると認識しています。</p> <p>町としては、観光客の利便性向上と住民の日常的な移動の確保の双方が適切に機能するよう、今後の事業化・支援のプロセスにおいて、それぞれの目的や特性を踏まえた施策の具体化を進め、地域全体の移動の充実につなげてまいります。</p>
36	計画全体	<p>町内循環バスの利用者は北廻り線・西コース以外は繁忙期の利用者は町外居住者が大部分を占めているとの調査結果が出ています。これら町外利用者は住民利用料金ではなく、民間バス路線と同じ料金体系にすることにより、収支改善を図るべきである。方法としては、住民に対して低乗車料金プリペイドカード等を発行すれば良い。DX化により、オンラインチャージも可能であろう。</p>	<p>収支改善策として、利用料金に差を設けることは改善に向けた一つの視点ではありますが、町内循環バスは収支のみを目的とした事業ではなく、住民生活を支える移動手段の役割に加え、人を束ねて移動させることにより、地域全体の移動の円滑化や環境負荷軽減にも寄与する公共交通としての役割を担っています。持続可能な公共交通の実現に向けて、貴重なご意見として、参考とさせていただきます。</p>
37	4-5 (1) (p79)	<p>パーク＆ライド (P&R)について、利用者層別戦略を提案します。</p> <p>1. 観光客向け P&R 提案 軽井沢の渋滞の最大の原因は、繁忙期の観光客車両です。これを町外や主要道路から離れた場所で抑止し、町内へのアクセスをスムーズにすることが重要です。</p> <p>【P&R 拠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模拠点： 高速道路 IC 付近（碓氷軽井沢 IC や佐久平 IC 方面）など郊外に大規模な臨時・常設駐車場を確保します。 ・宿泊施設の駐車場 	<p>パークアンドレールライドについては、駐車スペースの確保や交通動線の整理など、検討すべき課題が多岐にわたりますが、いただいたご意見は、今後の改善策を検討する際の参考とし、利便性向上に努めてまいります。</p>

【目的別拠点（町内周縁）】

旧軽井沢やアウトレット周辺など、主要観光地から少し離れた遊休地や既存施設を活用した臨時駐車場の整備

【町内移動手段】

- ・ P&R 拠点と軽井沢駅、主要観光地（旧軽井沢、アウトレット、中軽井沢など）をノンストップまたは限定停車で結ぶ快速シャトルバス
- ・ 宿泊施設施設と主要目的地をつなぐ巡回バス
- ・ 二次交通の多様化、徒歩や自転車（シェアサイクル）への誘導を強化

【ポイント】

- ・ シャトルバス利用者特典として町内施設で使えるクーポン券を配布するなど、利用促進企画が必要です。
- ・ シャトルバスにリアルタイムの位置情報や混雑情報を提供し、待ち時間のストレスを軽減します。

2. 町民・別荘民向け P&R 提案

町民や別荘民の移動は、生活道路の利用が多く、自家用車への依存度が高いです。日常使いしやすい利便性の高い P&R と、既存の公共交通との連携が鍵となります。

【P&R 拠点】

- ・ しなの鉄道の駅周辺の駐輪場、駐車場はもちろん、地域の公民館や遊休地を町民や別荘民限定で解放して P&R 利用に最適化する
- ・ 町内循環バスのルート上にある公共施設やスーパーなどの駐車場を時間限定の P&R スポットとして提携

【町内移動手段】

- ・ 自宅から P&R 拠点までのラストワンマイルを、乗合タクシー「よぶのる軽井沢」などのデマンド交通で補完する

- ・ 町内循環バスの強化
- ・ P&R 利用者の利便性を考慮し、バス路線のダイヤを主要な生活動線や時間帯に合わせて柔軟に見直す

【ポイント】

町民・別荘民向けの割引制度や定額制パスを導入し、自家用車利用よりも経済的・時間的に有利な選択肢とします。

3. 他市町村からの通勤者向け P&R 提案

軽井沢への通勤者は、主に軽井沢駅や主要ホテル、アウトレットなど特定エリアに集中します。朝夕の速達性と定時性が最優先されます。

【P&R 拠点】

- ・ 国道 18 号線や主要県道など、軽井沢町境に近い主要アクセス道路沿いに、中・小規模の駐車場を整備

町内移動手段：

- ・ P&R 拠点と軽井沢駅周辺、主要勤務地エリアを直行する通勤ライナーバスを運行し、渋滞を回避できる専用ルート（可能な場合）や優先通行を確保
- ・ 早朝・夜間など、混雑時間を避けた通勤時間帯の促進に務めた企業や個人へ優遇措置を実施

最後に

軽井沢町の交通インフラ整備は、この町の未来を左右する極めて重要な取り組みであり、その重責を担い、日々尽力されている担当者様のご努力と情熱に心より敬意を表します。

今回の P&R の戦略は、町民、別荘民、観光客、そして通勤者の「快適な軽井沢」を実現するための、まさに未来への重要な投資です。こ

		<p>の一步を踏み出す勇気が、軽井沢を持続可能で世界に誇れるリゾート地へと導きます。私はこの取り組みを応援いたします。</p>	
38	要望	<p>高齢者の自主返納を前提とした公共交通の充実に関する計画が多いが、自主返納しなくてもよいより安全な施策も検討していただきたい。</p> <p>具体的には</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小型簡易な移動手段の使用 ・自動運転の普及 ・自動車に取り付ける安全装置の一定年齢以上への義務化や推奨・装備の補助 <p>などを総合的に取り組んでいただきたい。</p>	<p>貴重なご意見として、参考とさせていただきます。</p> <p>なお、ご提案いただいた自動運転をはじめとした先進的な技術や新たな交通手段等の可能性についても、既存の環境にとらわれず研究を進めていきます。</p>
39	要望	<p>風越学園と UWC ISAK JAPAN にバス停を新設してはどうでしょうか？人生の成長期を軽井沢ですごしている若い世代の支援の一つになります。路線の若干の拡大、バス時刻の調整などがありますが、恩恵を受ける乗客数を考えると効果絶大です。</p>	<p>貴重なご意見として、参考とさせていただきます。</p>
40	要望	<p>自転車での通学について、警察、中学校からの指導が、「車道を走るように」とのことですが、実際国道を走るのは大人でも危険な状況です(特に西地区)。国道は 60 キロ以上出す車もあり、危険性が高いです。車道を走るように指導するのであれば、中学生だけでなく、観光客にも車道を走れるような指導をしないと筋が通りません。国道などのスピードの出る大きな通りだけでも整備をするか、管轄が異なり難しいのであれば、バス通学のみとできるような工夫を検討してほしいと思います。軽井沢のような地域で自転車通学をさせないとするのは難しいとは思いますが。</p>	<p>学生や観光客に限らず、事故を未然に防ぎ、安全に自転車を利用していただくため、自転車の安全な利用に関する周知を町ホームページで実施しているほか、交通安全運動の一環として啓発活動も実施しています。貴重なご意見として参考とさせていただきます、引き続き関係機関と連携し、安全対策を講じていきます。</p>

		<p>中学生には自転車の指導をしていると思いますが、渋滞回避の車などの、一時停止無視といった実際は車側の問題も多く、接触事故は多発しています。車の運転手より立場の低い中学生だからこそ、届け出をしていないケースも複数あり、必ず出すよう中学生の立場に立った指導もお願いしたいと思います。</p>	
41	要望	<p>2026-28年に向けて駅直結商業施設や18号バイパス周辺を中心に多数のホテル建設が予定されています。</p> <p>御代田、佐久、小諸方面から現在でも4500人程がほぼ自家用車で軽井沢に通勤されているとお聞きしました。今後はホテル建設で5000人規模に膨れ上がるかもしれません。</p> <p>自家用車通勤による排ガス規制、従事者の駐車場問題も多々あると思います。</p> <p>そこで、</p> <p>1、しなの鉄道を軽井沢-小諸間を「ゆりかもめ」のような15分おきの無人ピストン輸送へ移行し、小諸から長野間は小諸始発とし、軽井沢-小諸間を通勤新線と言う位置付けにする。</p> <p>2、小諸-佐久平間または中込間の小海線も同様に、通勤線として小海までは中込始発にして、中込から小諸経由で軽井沢までの鉄道通勤線として通勤、通学者の定期券増加を促し、軽井沢で従事する方々には自家用車でなく電車を利用するようにしてもらう。これを軽井沢町から御代田、小諸、佐久に提案し、しなの鉄道、JRにも提案する。</p>	<p>しなの鉄道のピストン輸送については、設備更新等の費用的な課題に加え、乗務員や車両の確保が必要となるため、現時点で検討する予定はありません。まずはしなの鉄道の安定した継続運行を確保することが重要であり、増便事業を並行して実施して既存の運行本数維持確保に努めていきたいと考えています。</p> <p>繁忙期等における一部車両の乗り入れ規制については、前提として、代替手段（乗り換え手段）および拠点（駐車場）の確保のほか、周辺の道路状況等への影響といった様々な対策が必要となるため、現時点では考えていません。</p> <p>その他についても貴重なご意見として、参考とさせていただきながら、限りある資源のなかで、引き続き関係機関と連携し、地域の特性に応じた対策を講じていきたいと考えています。</p>

3、軽井沢駅、中軽井沢駅から現状の町内循環バスのバス停を主要ホテルにもバス停を追加し、ホテルをハブと位置付ける。ホテルをハブにすることで雨対策、トイレ対策が可能となる。各ホテルの駅までの送迎バスとバス運転手を朝夕提供して頂き、バス台数とバス運転手の確保のご協力をお願いする。バスをホテル間で循環させる事で、長期滞在時の飽きることの無い朝食や夕食、ホテル内テナントの買い物などのホテルとの相乗効果と近隣レストラン等含めたアルコールを伴う飲食を助長できる。

4、軽井沢町発行の土日祝日優先通行証の発行で住民、別荘所有者、ホテル宿泊者を優先通行させて、それ以外はパーク&ライドの中軽井沢や信濃追分、プリンスショッピングプラザでの駐車場を利用して頂き軽井沢を電車、バス利用で楽しんで頂く。町の駐車場は平日利用のみにして、土日はハワイの様なファーマーズマーケットなどのイベント利用によって、土日祝日は駐車場を利用できない様にして渋滞を無くす。

エ その他

No.	分類	ご意見（要約）	回答
42	4-2 (p72)	<p>軽井沢町と域外を結ぶ交通機関として、北陸新幹線をはじめとした鉄道と、軽井沢町と群馬県内を結ぶ幹線バス路線を「幹」として捉えているが、そこに「高速バス」が含まれておらず、その扱いは極めて希薄であり、戦略的な位置づけが与えられていないが、池袋、新宿、横浜、大阪等の都市、さらには成田空港と軽井沢をダイレクトに結ぶ高速バスの利便性、域外から軽井沢に観光客やインバウンドを輸送し、町民の域外へのアクセスにもなる高速バスの役割に鑑みると、これほど重要な交通モードが何故計画案から抜け落ちてしまったのか大きな疑問が残る。本来の意味における「幹線バス路線」とは「高速バス」を指すものではないか。</p>	<p>本計画では町内における住民の日常的な移動手段の確保を最優先とし、広域的な移動を担う路線としては北陸新幹線やしなの鉄道といった鉄軌道を軸に、交通体系を整理しています。 なお、高速バスの運行は事業者判断によるものが大きいことから本計画の対象とはせず計画書には記載していません。</p>
43	4-2 (p72)	<p>軽井沢駅を町の公共交通拠点「広域拠点」として、町内と県内外地域との玄関口と位置付けているが、ここにも「高速バス」の視点が抜け落ちている。</p> <p>具体的に言えば、池袋、横浜、大阪等への高速バスは軽井沢駅北口に乗り入れをしていることから、上記で言う玄関口の役割を果たしているが、成田空港便の高速バスは軽井沢プリンスホテルまでしか乗り入れをしていない。成田空港からの高速バスと町内のコミュニティバスや近隣地域を結ぶ路線バスが軽井沢駅でスムーズに乗り換えが出来れば、域外からの観光客やインバウンドだけでなく、町民にとっても利便性が向上するのは間違いなく、軽井沢駅が交通の結節点として、その重要性がさらに増すはずだが、そのような視点を本計画が持ち得ないとすれば、計画の策定に甘さがあるのではないか。町としての考え方を問いたい。</p>	<p>本計画では町内における住民の日常的な移動手段の確保を最優先とし、広域的な移動を担う路線としては北陸新幹線やしなの鉄道といった鉄軌道を軸に、交通体系を整理しています。 なお、高速バスの運行は事業者判断によるものが大きいことから本計画の対象とはせず計画書には記載していません。</p>

44	4-3 (p76)	最後の行の、「※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。」 と言うのは何を指しているのでしょうか？	サービスレベルは最低限度保証すべき内容として整理しています。一般タクシーは自由度が高く、時間的制約がないことから、対応する公共交通の分類すべてに該当するため、記載を省略している旨の説明となります。
45	計画全体	<p>長期振興計画では「しなの鉄道や町内循環バスの利用促進と利便性の向上」を謳い、目標達成に向けては従来通り「パーク&レールライドの推進」を掲げ、「駐車場の確保」と「しなの鉄道線による輸送能力の強化（増便事業の継続）」を挙げている。</p> <p>環境面への負荷軽減、交通渋滞の軽減という観点から移動手段の中軸に鉄道輸送を据えるのは当然だが、しなの鉄道増便事業を継続してもなお町内の移動のためにしなの鉄道を利用する利便性は著しく低い。7, 10, 11, 12, 14時台は電車が1時間に1本しか来ない時間帯となっており、待ち時間の長さを考えると電車利用に逡巡を覚える。</p> <p>最大でも20分程度の待ち時間で電車に乗れるのであれば、鉄道利用者は増え、「しなの鉄道や町内循環バスの利用促進と利便性の向上」という目標には一気に近づくものと考ええる。</p> <p>それを可能にするのが軽井沢～信濃追分駅間の鉄道のピストン運行ではないか。必要なシステム改変等には多額の金額が見込まれるだろうが、本来費用負担すべきしなの鉄道には財政的にその余力がないと思われるため、町負担によって実現すべきである。</p>	<p>設備更新等の費用的な課題に加え、乗務員や車両の確保が必要となるため、現時点で検討する予定はありません。</p> <p>まずはしなの鉄道の安定した継続運行を確保することが重要であり、増便事業を並行して実施して既存の運行本数維持確保に努めていきたいと考えています。</p>

※提出いただいたご意見は、意見の趣旨を損なわない程度に要約・修正・補足している場合があります。