

# 長和町地域公共交通計画

(案)

令和8年 2月



## 目 次

1. 地域公共交通計画について .....	1
1-1. 計画の目的 .....	1
1-2. 計画の区域 .....	1
1-3. 計画の期間 .....	1
2. 公共交通を取り巻く地域概況 .....	2
2-1. 位置・地勢 .....	2
2-2. 人口 .....	3
2-3. 通勤・通学流動 .....	8
2-4. 買い物動向 .....	10
2-5. 施設分布 .....	11
2-6. 観光 .....	12
2-7. 自動車保有 .....	13
2-8. 自動車運転免許保有者・返納の状況 .....	14
3. 上位・関連計画の整理 .....	15
4. 地域公共交通の状況 .....	19
4-1. 公共交通の体系 .....	19
4-2. 公共交通の利用状況 .....	21
5. 各種アンケート・ヒアリング調査結果 .....	31
5-1. 利用実態調査（和田峠北線） .....	31
5-2. 利用実態調査（ながわごん） .....	34
5-3. 住民アンケート調査結果 .....	36
5-4. 交通事業者ヒアリング調査結果 .....	48
5-5. 関係施設アンケート調査結果 .....	50
6. 地域公共交通の現状と課題 .....	51
7. 地域公共交通計画 .....	52
7-1. 基本方針と目標 .....	52
7-2. 公共交通体系 .....	53
7-3. サービスレベル .....	54
7-4. 事業体系 .....	55
7-5. 事業内容 .....	56
7-6. 事業スケジュール .....	61
7-7. 数値目標 .....	62
7-8. 推進体制・進捗評価 .....	64



# 1. 地域公共交通計画について

## 1-1. 計画の目的

地域公共交通を取り巻く環境は、自動車の普及や人口減少等による利用者の減少といった背景のほか、物価高に起因した維持費等の増加といった面からも厳しい状況にあります。

一方で、地域公共交通はまちづくりや観光振興だけでなく、健康、福祉、教育、環境等に大きな効果をもたらすため、町民が中心となり、まちづくりの一環として取り組むことが重要です。

また令和2（2020）年に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が施行され、原則として全ての地方公共団体において地域公共交通計画の策定に取り組むように定められました。

こうした背景を受けて、本計画は公共交通を取り巻く諸環境や実態に基づき、今後も利便性や効率性の確保された公共交通を実現するため、本町の公共交通のマスタープランとして策定するものです。

## 1-2. 計画の区域

本計画の区域は長和町全域とします。

## 1-3. 計画の期間

本計画の期間は令和8（2026）年度～令和12（2030）年度の5カ年とし、公共交通に関わる法改正ならびに社会情勢等の変化に応じて、本計画の記載内容は隨時見直すものとします。

## 2. 公共交通を取り巻く地域概況

### 2-1. 位置・地勢

長和町は、長野県のほぼ中央、小県郡の南部に位置し、東は蓼科山系の山脈を境として立科町に接し、南は中信高原の霧ヶ峰山塊を境として茅野市、諏訪市に接し、西は美ヶ原高原があり、下諏訪町、松本市に接し、北は上田市と接しています。

三方を山で囲まれ、狭隘で急峻な地形であり、千曲川水系の依田川源流部を抱え、急流河川の沢筋に集落や農地が拓かれた山間地域です。

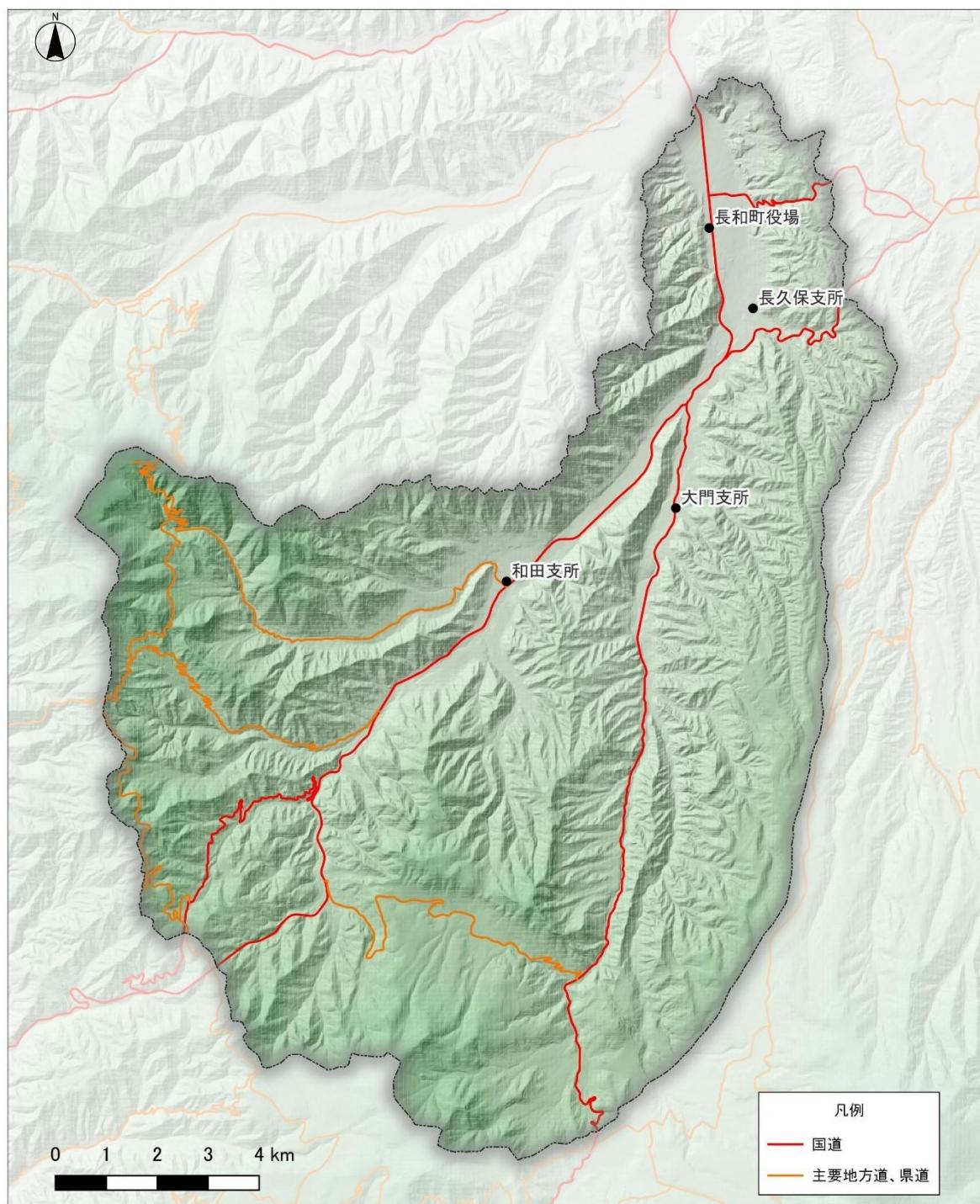


図 2-1 位置・地勢

## 2-2. 人口

### (1) 人口動態

#### ① 総人口

長和町の総人口は、町村合併時の平成 17 (2005) 年には 7,304 人となっていましたが、以降、減少傾向にあり、令和 2 (2020) 年の総人口は 5,600 人となっています。一方、老人人口は増加傾向にあり、令和 2 (2020) 年の老人人口は 2,380 人で高齢化率は 42.5% となっています。

国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という）による将来推計人口では、概ね 20 年後の令和 22 (2040) 年には総人口が約 3,670 人となり、高齢化率は約 53% に上昇すると予測されています。

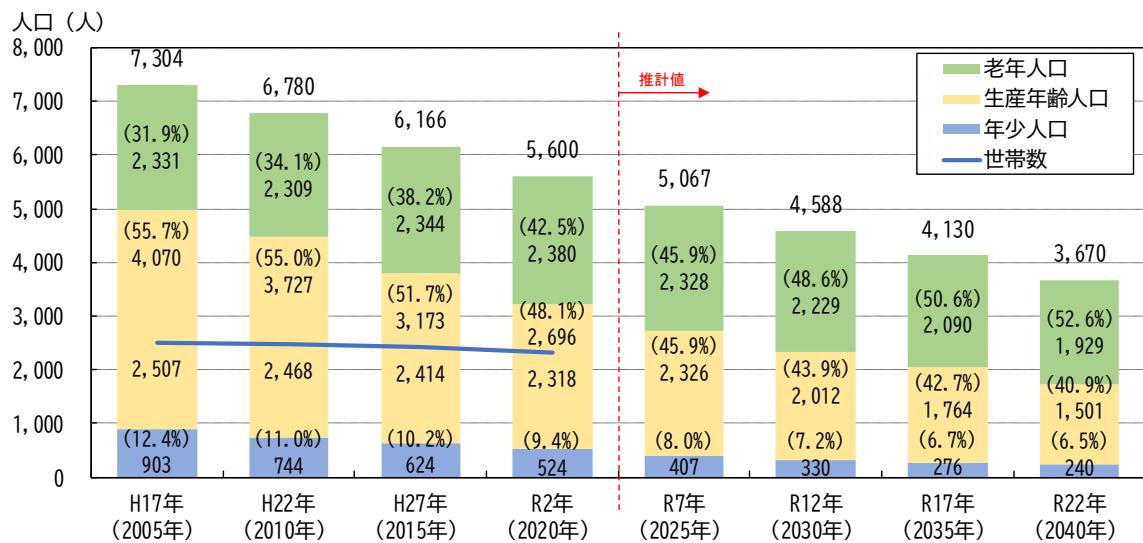


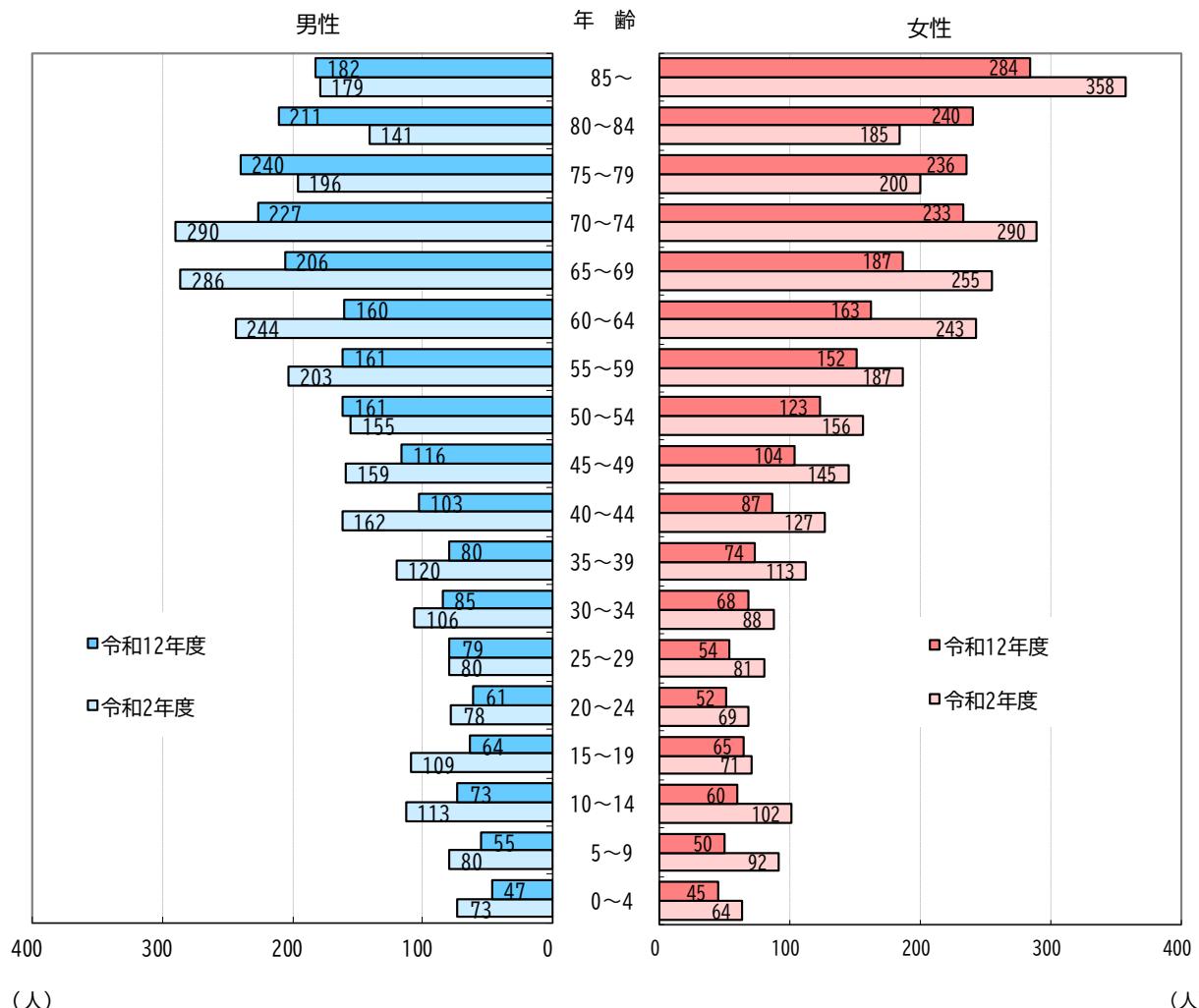
図 2-2 長和町の人口推移

※総人口は年齢不詳を含むため、年齢 3 区別人口の合計と一致しない場合がある

出典：総務省「国勢調査」、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（2023）年推計）」

## ② 年齢別人口

町の人口ピラミッドについて、令和2年度と令和12年度を比較すると、令和12年度には75歳未満の人口が減少し、その一方で、75歳以上の高齢者が増加することにより、更に少子高齢化が顕著になると予想されています。



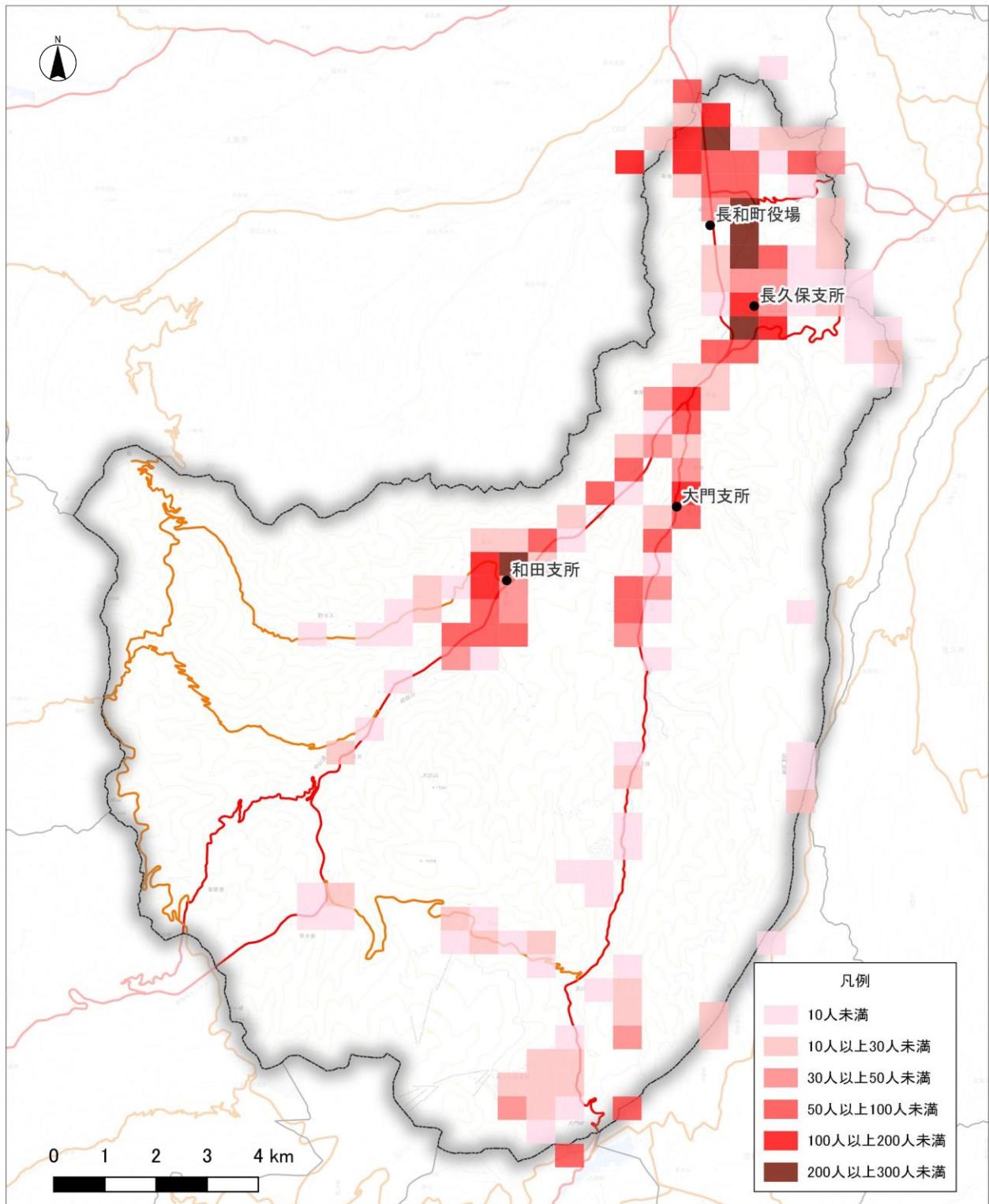
出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）」

図 2-3 長和町の人口ピラミッド

## (2) 人口分布

### ① 人口

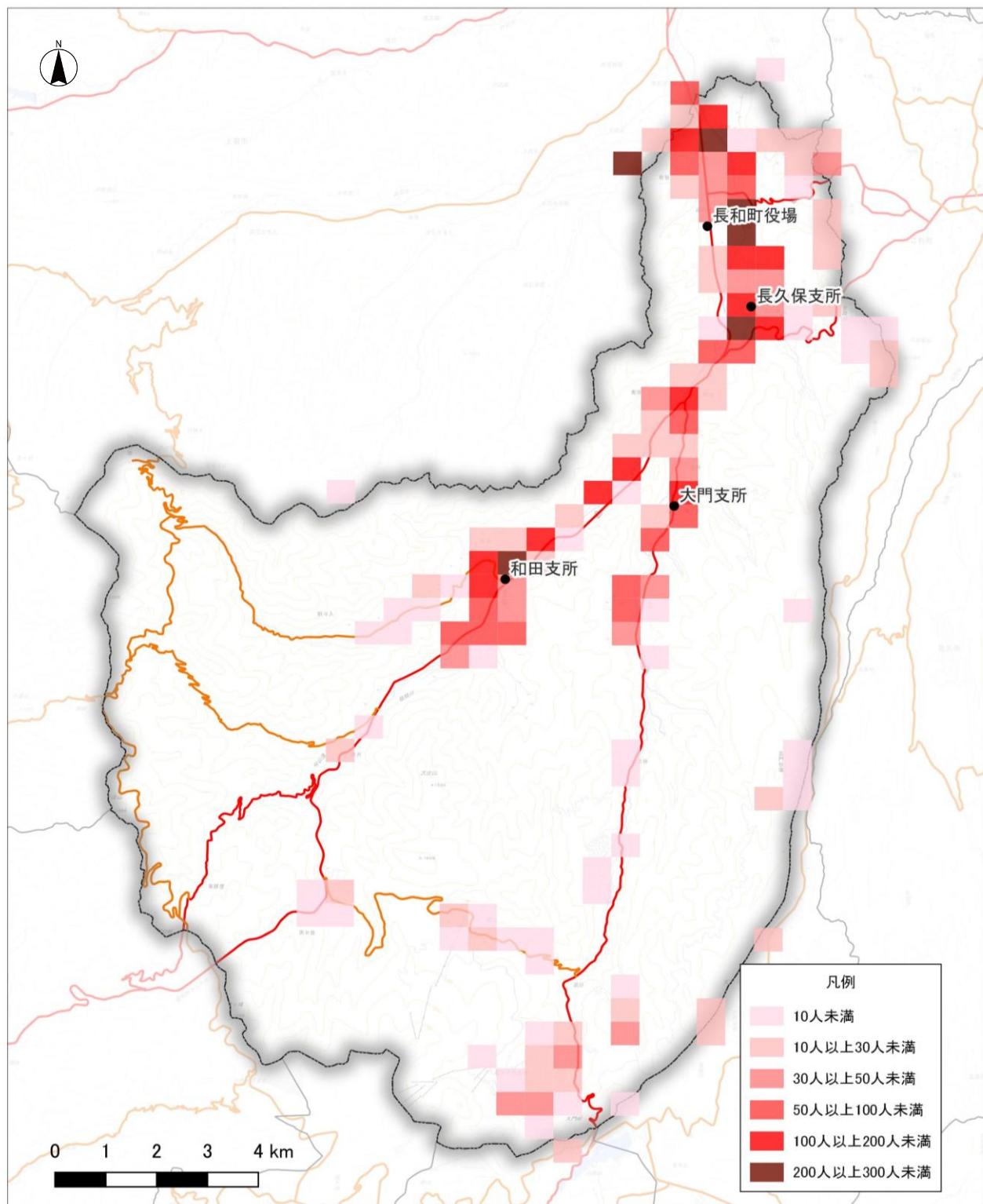
令和2（2020）年の人口分布は、長和町役場、長久保支所及び和田支所周辺などには一定の集積がみられます。その他の地域では、幹線道路に沿って広がり、山あいの地域では低密度で広く人口が分布しています。



出典：政府統計の総合窓口(e-Stat)「地図で見る統計（国勢調査）」

図 2-4 500m メッシュ別人口（令和2（2020）年）

国の予測による概ね 20 年後の令和 22 (2040) 年の人口分布は、町の地域全体で人口が減少し、特に山あい地域における人口の低密度化が進行するとされています。

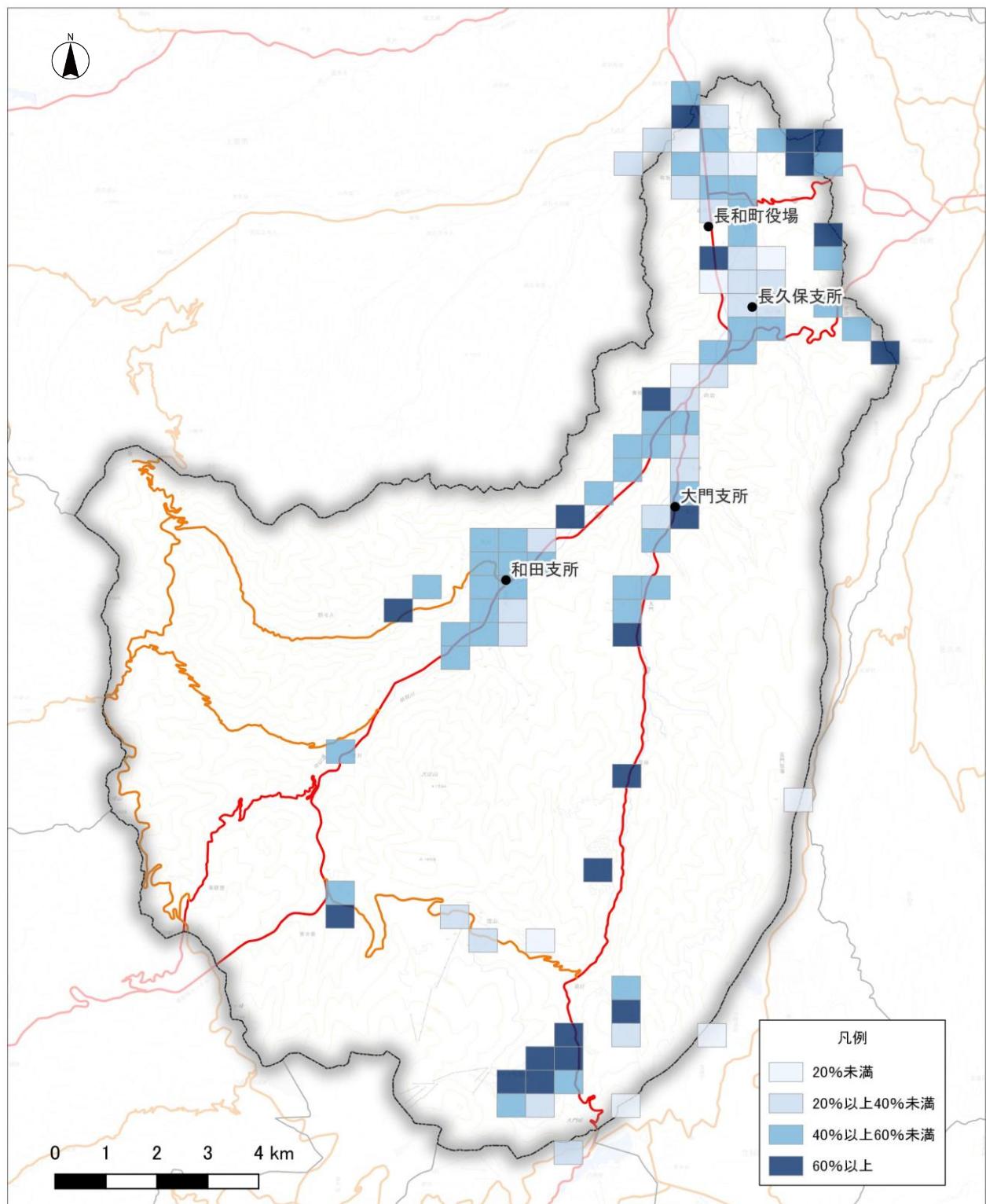


出典：国土交通省国土政策局「国土数値情報（500m メッシュ別将来推計人口(H30 国政局推計)）」

図 2-5 500m メッシュ別人口（令和 22 (2040) 年）

## ② 高齢化率

令和2（2020）年の高齢化率は、山あいの地域をはじめとし、里の地域においても既に高齢化率60%を超えている地区も見受けられます。



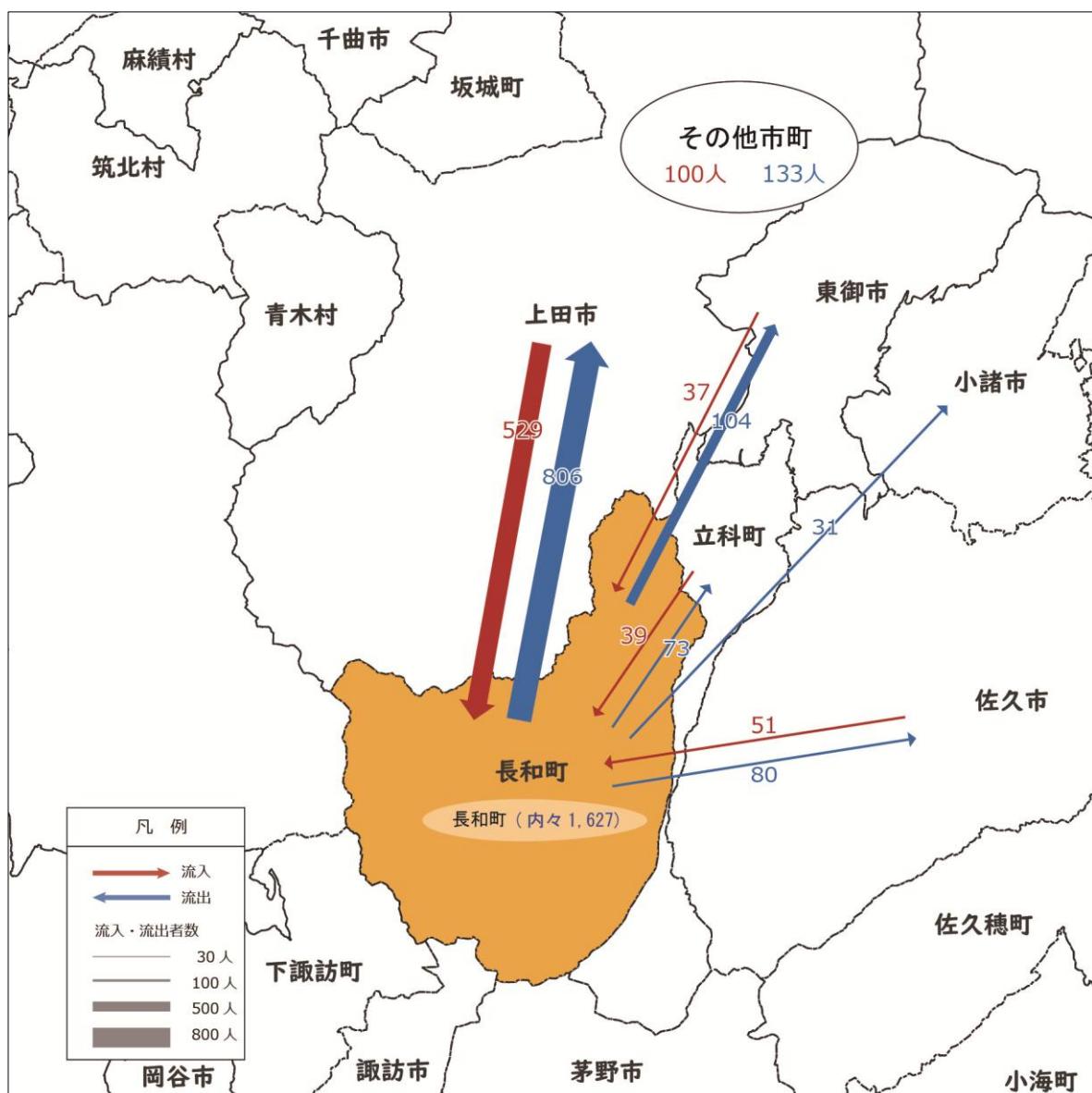
出典：現況は政府統計の総合窓口（e-Stat）「地図で見る統計（国勢調査）」

図 2-6 500m メッシュ別高齢化率

## 2-3. 通勤・通学流動

### (1) 通勤流動

長和町常住の就業者は2,854人で、そのうち1,627人は町内で従業し、残り1,227人は町外で従業（流出）しています。一方、町外に常住し長和町で従業（流入）している人は756人で、町外との流動では上田市が最も多い状況です。



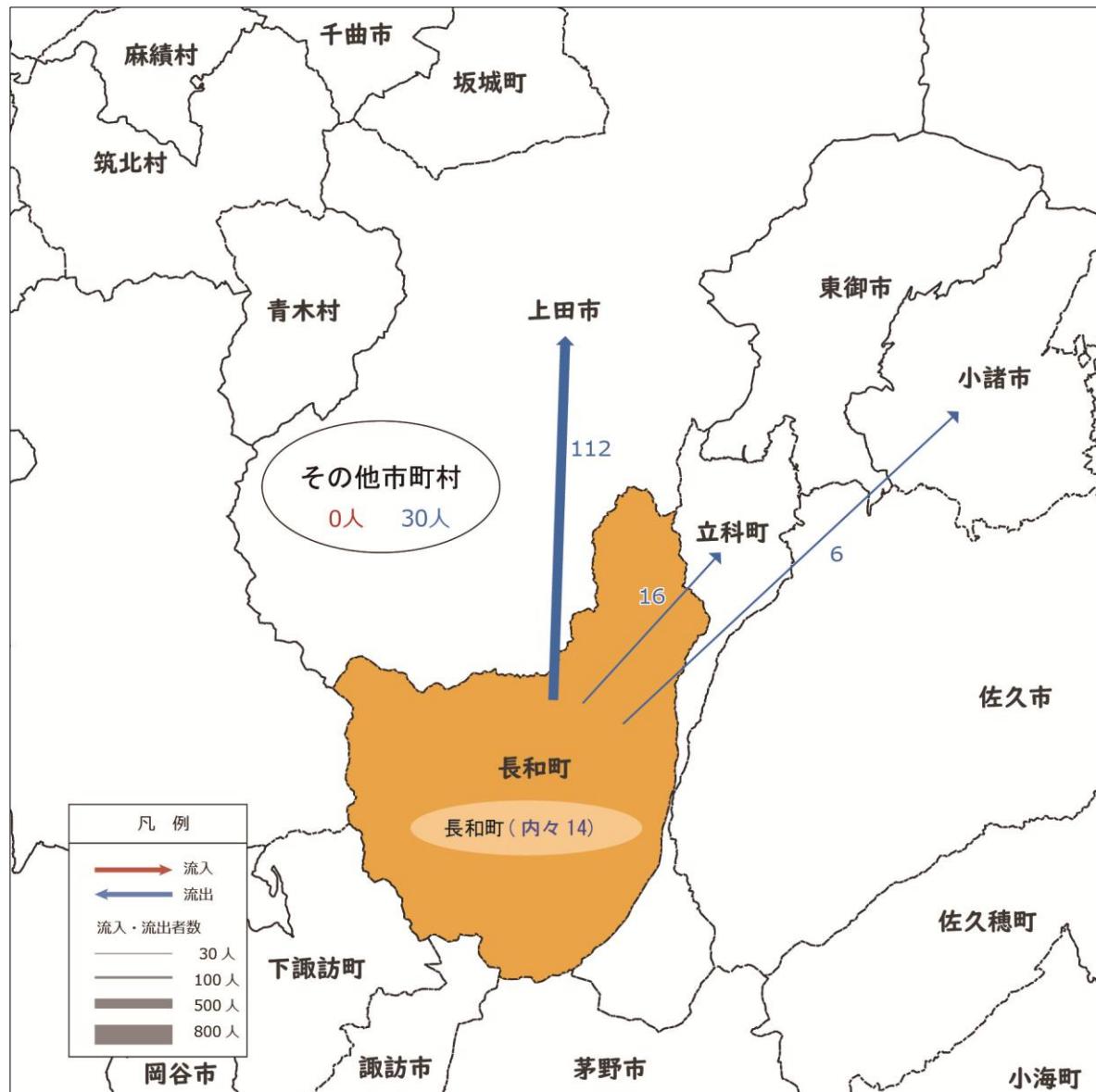
出典：総務省「令和2年国勢調査」

※30人以上の流動を表示

図 2-7 通勤流動

## (2) 通学流動

長和町常住の通学者数（15歳以上）は178人で、そのうち164人は町外の学校に通学しています。主な通学先としては、上田市が最も多く、次いで立科町、小諸市などへも通学している状況です。



出典：総務省「令和2年国勢調査」

※5人以上の流動を表示

図 2-8 通学流動

## 2-4. 買い物動向

長和町民の買い物における主な買い物先は上田市となっており、令和6（2024）年度調査における地元滞留率（町内で買い物する世帯の割合）は旧長門町エリアでは0.0%、旧和田村エリアでは3.2%と非常に低い状況です。

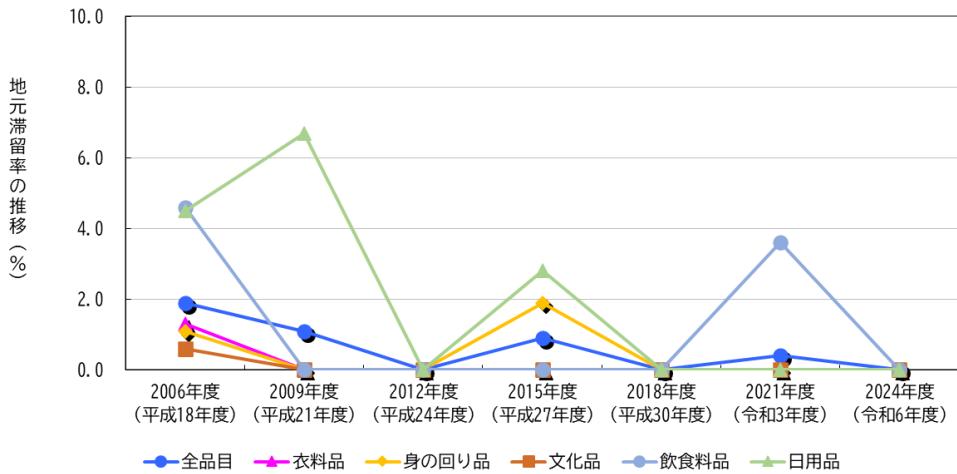


図 2-9 品目別地元滞留率・流出率（旧長門町）

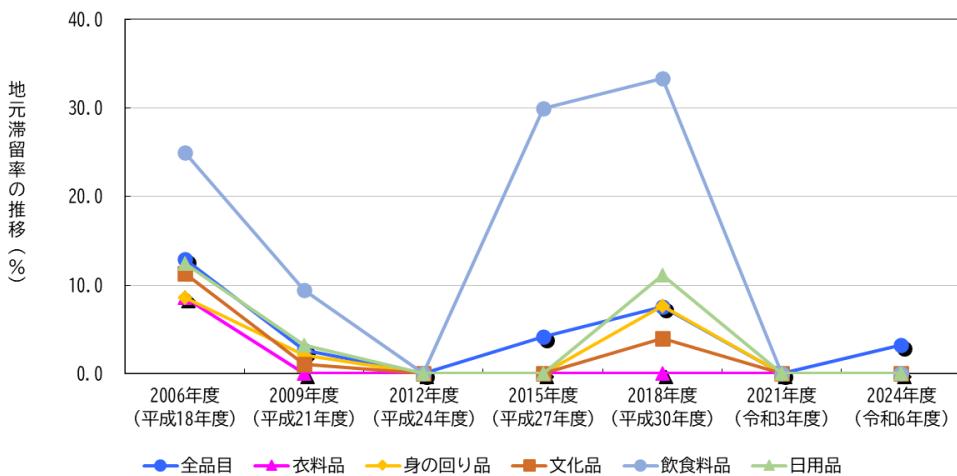
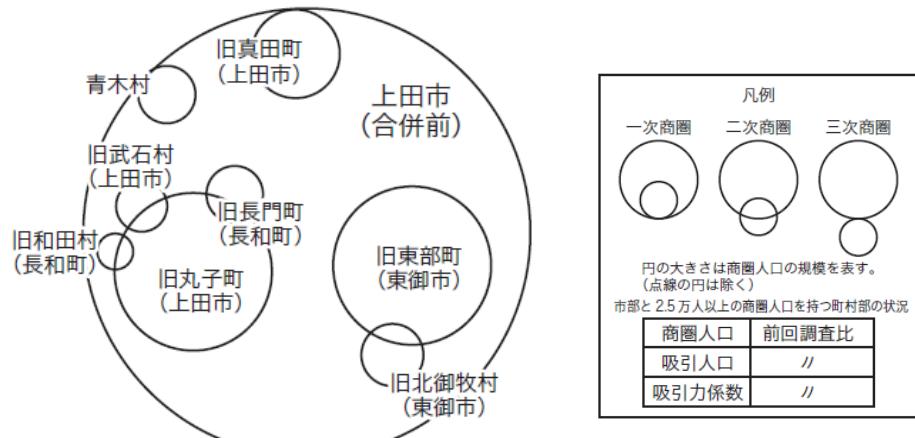


図 2-10 品目別地元滞留率・流出率（旧和田村）

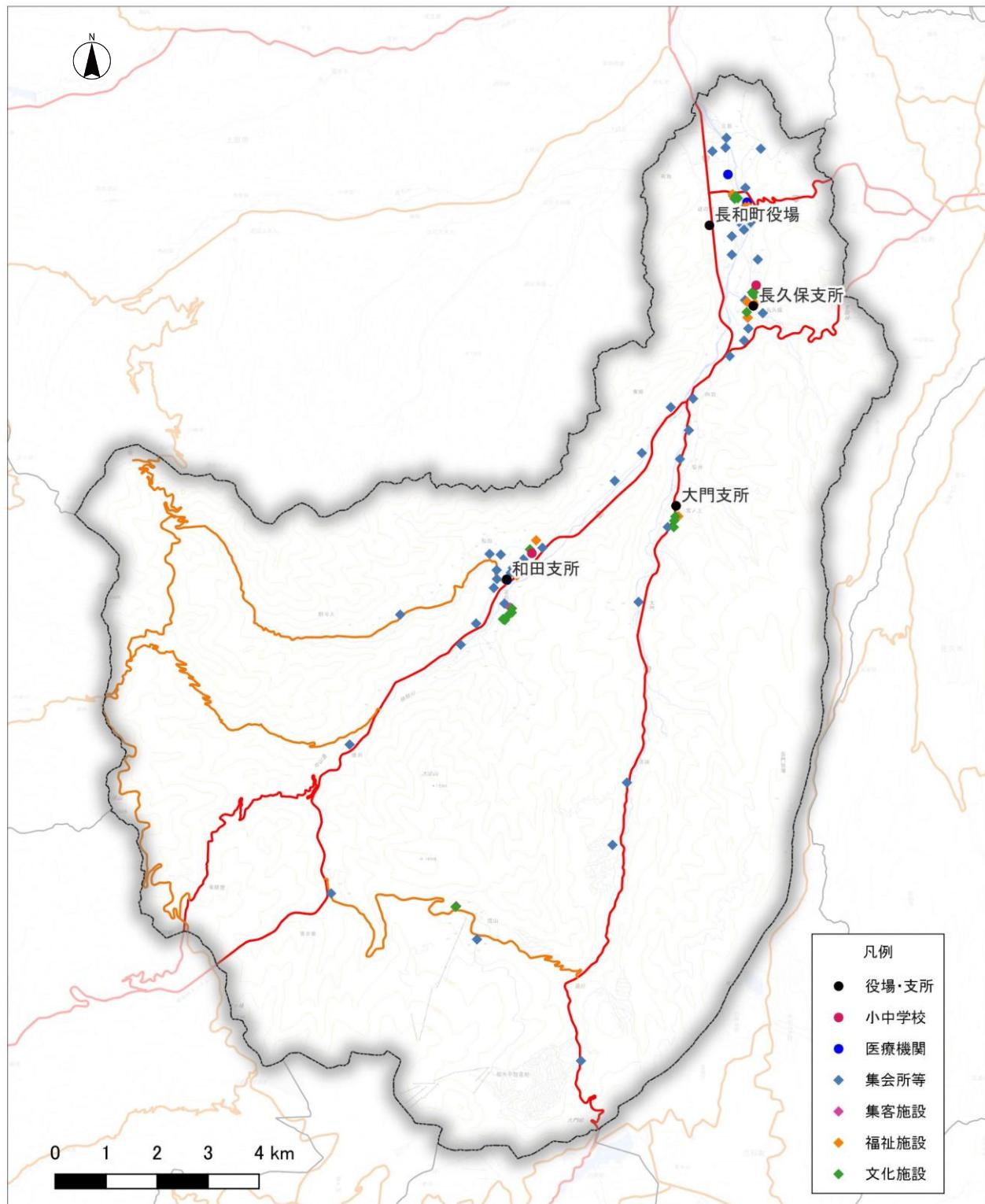


出典：長野県産業労働部「令和6年度長野県商圈調査報告書」

図 2-11 商圏構造概念図（全品目）

## 2-5. 施設分布

長和町の施設は、その多くが長和町役場、長久保支所、和田支所周辺に分布し、その他は幹線道路の沿線に立地しています。



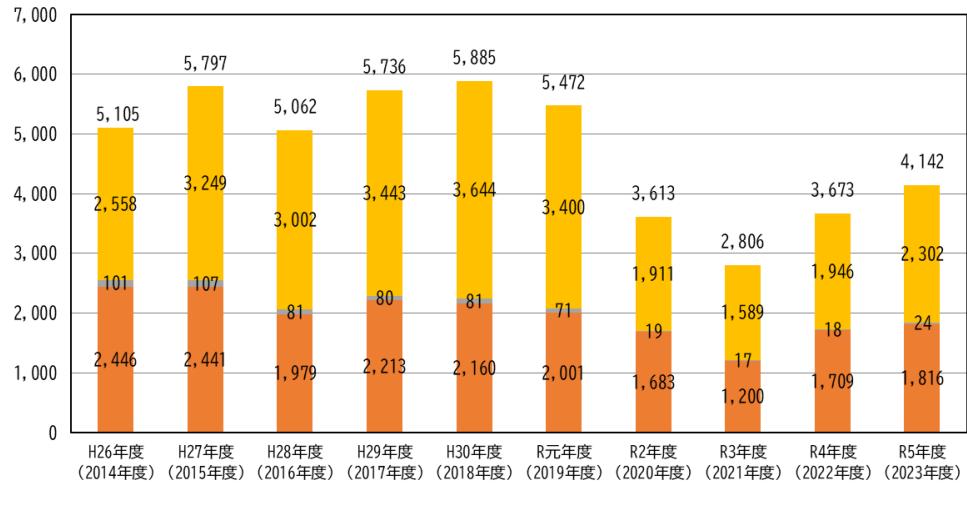
出典：国土交通省国土政策局「国土数値情報」

図 2-12 施設分布

## 2-6. 觀光

長和町内の主な観光地としては、町南西部の山岳地に年間延べ約 60 万人の観光客が来訪しています。しかし、令和 3 (2021) 年度には新型コロナウイルスの影響により約 1 / 2 程度に減少しましたが、令和 5 (2023) 年度は約 40 万人まで回復しています。

### 觀光地延利用者数（百人）



出典：長野県観光部山岳高原観光課「令和5年 観光地利用者統計調査結果」  
数値は延利用者数 1,000 人以上を表す

図 2-1-3 觀光地利用者数



ベースマップ出典：信州・長和町観光協会パンフレット

※名称は長野県観光部山岳高原観光課「令和5年 観光地利用者統計調査結果」における名称で位置は概略位置

図 2-14 観光地分布

## 2-7. 自動車保有

長和町民の自動車保有台数は漸減傾向で推移し、令和5（2023）年は約5,550台です。

1世帯あたりの保有台数はほぼ横ばいで、令和5（2023）年の1世帯あたりの保有台数は2.43台と長野県平均（2.00台）を上回り、1世帯あたりの自動車保有台数が多い状況です。

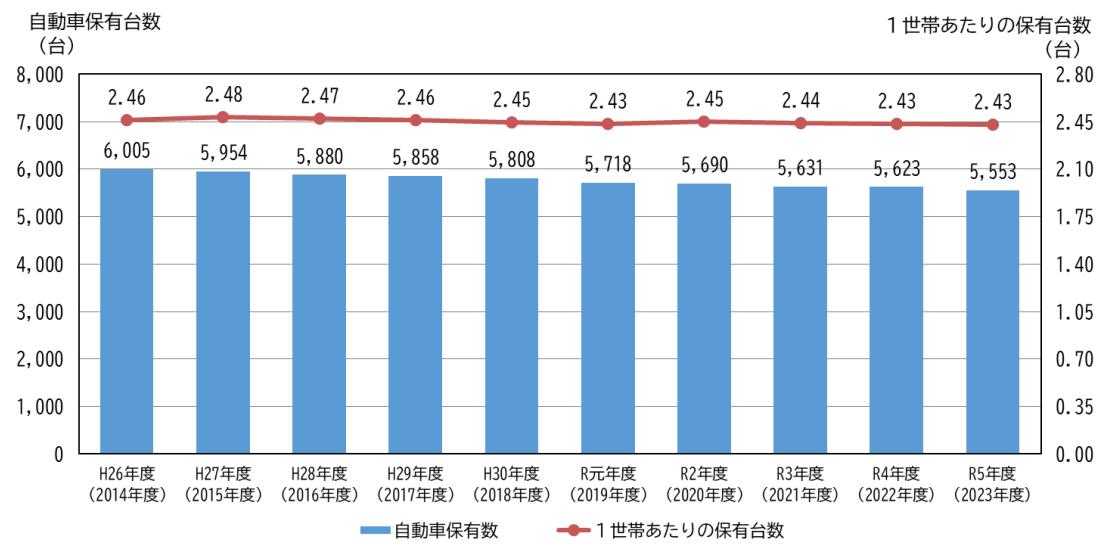


図 2-15 自動車保有台数と1世帯あたりの保有台数の推移

※自動車保有台数は「乗用」及び「軽三輪・軽四輪（乗用）」の合計値（年度末3月31日時点）

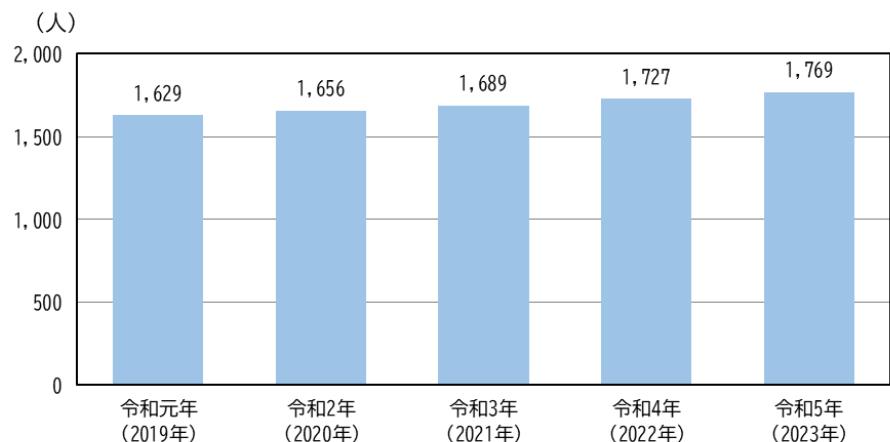
1世帯あたり保有台数は「毎月人口異動調査（年度末3月1日）」による世帯数より算出

出典：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」、長野県企画振興部「毎月人口異動調査」

## 2-8. 自動車運転免許保有者・返納の状況

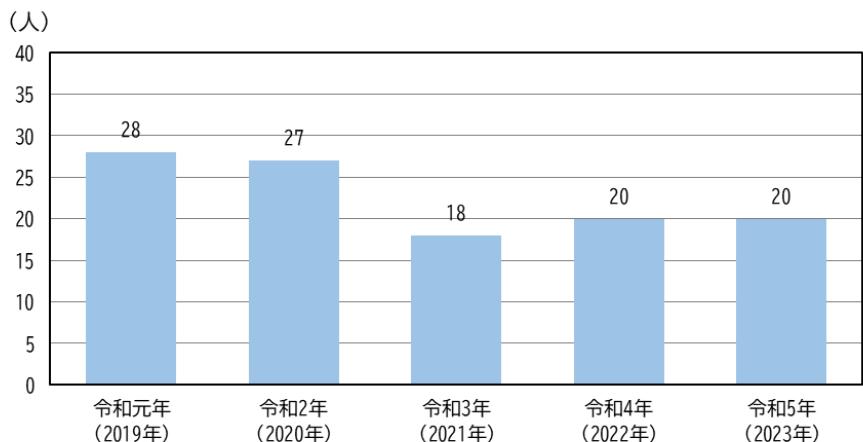
長和町の自動車運転免許保有者数は、令和5（2022）年で1,769人と、令和元（2019）年以降では増加傾向となっています。

一方で自動車運転免許返納者数は、令和元（2019）年の28人をピークに、令和5（2023）年では20人と減少していますが、報道等で高齢ドライバーによる事故が取り上げられることが多く、今後、運転免許の返納者は増加していくことが考えられます。



資料：長野県警資料

図 2-16 自動車運転免許保有者数の推移



資料：長野県警資料

図 2-17 自動車運転免許返納者数の推移

### 3. 上位・関連計画の整理

上位・関連計画として町の総合計画、総合戦略及び長野県地域公共交通計画等から、公共交通施策に関連する方針を整理します。

計画名称	策定・改訂年次
第2次長和町長期総合計画 後期基本計画	令和4年3月
第2期「長和町まち・ひと・しごと創生総合戦略」	令和2年1月
長和町過疎地域持続的発展計画	令和3年9月
長和町地球温暖化対策実行計画	令和6年4月
長和町障がい者基本計画（第3次）	令和6年4月
長野県地域公共交通計画	令和6年6月

#### （1） 第2次長和町長期総合計画 後期基本計画

計画期間 令和4（2022）年度～令和8（2026）年度

長和町長期総合計画とは、町が総合的かつ計画的な行政運営を行っていくための基本となる計画で、「第2次長和町長期総合計画」では、目指す町の将来像を「森のささやき 清らかな流れ 悠久の歴史 未来へ耀く 美しの郷」とし、3つの基本理念、4つの基本目標が示されています。

公共交通については、基本政策の一つである「活力に満ちた産業のまちづくり（産業の振興）」において、交通の利便性向上として以下ののような考え方を示しています。

- ①町内巡回バスを含め、民間交通事業者等と連携しながら交通の利便性向上について検討し、有効な手段への取組を進めます。
- ②上田駅、茅野駅、佐久平駅と町内巡回バスとの接続を図り、観光客の公共交通の利便性を向上します。
- ③長和町に最も適した利便性と効率性のよい公共交通体制を研究・検討します。

## (2) 第2期「長和町まち・ひと・しごと創生総合戦略」

計画期間 令和2 (2020)年度～令和6 (2024)年度

まち・ひと・しごと創生総合戦略とは、人口急減・超高齢化という我が国が直面する大きな課題に対し、各地域がそれぞれの特徴を活かした自律的で持続的な社会を創生することを目指したもので、第2期「長和町まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、4つの基本目標とそれらの実現に向けた施策、事業が示されています。

公共交通については、基本目標4の「地域資源を活かした安全・安心な環境の確保で、暮らし続けたくなる長和町をつくる」の実現に向け、「時代に対応した公共交通網の検討」を掲げ、「公共交通審議会において協議した結果を踏まえた新公共交通体制による運行を開始し、利用者のニーズを踏まえながら、時代に対応した公共交通網、高齢者の安心を支え交通の空白地帯をなくす公共交通網を構築し、免許がなくても生活ができる町を目指します。また、観光客の利便性を向上するための検討を行います。」としています。

重要業績評価指標 (KPI)	基準値 (平成30年)	目標値 令和6 (2024) 年
町内巡回バスの利用者数	36,873人	36,000人

## (3) 長和町過疎地域持続的発展計画

計画期間 令和3 (2021)年度～令和7 (2025)年度

長和町過疎地域持続的発展計画とは、過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法に基づき地域の持続的発展を図るために必要な事業計画を策定し、目的達成のための事業を行うための計画です。

このなかで町内巡回バスなどについては、以下のような取組を示しています。

- ・交通弱者である高齢者の通院、児童生徒の通学、他広域圏との交流による地域活性化と経済効果に結び付けるため、ジェイアールバス関東（株）や関係機関との話し合いにより、便利で効率的な交通体系の検討を行います。
- ・保育園バス及びスクールバスについても、引き続きジェイアールバス関東（株）などに運行を委託し、町有車両も活用しながら、体制を維持します。
- ・バス停留所については、逐次要望を確認し修繕及び追加設置をしていきます。

#### (4) 長和町地球温暖化対策実行計画（区域施策編）

中間目標 令和 12 (2030)年度

長期目標 令和 32 (2050)年度

長和町地球温暖化対策実行計画（区域施策編）は、国の地球温暖化対策推進法ならびに地球温暖化対策計画等と整合・連携し、2050 年のゼロカーボン実現に向けた長和町の取組を示したものです。

公共交通に関する内容では、各主体における脱炭素に関する取組として、運輸部門では公共交通機関の利用促進に取り組むものとしています。

#### (5) 長和町障がい者基本計画（第3次）

計画期間 令和 6 (2024)年度～令和 11 (2029)年度

長和町障がい者基本計画（第3次）は、第2次長和町長期総合計画後期基本計画の将来像の実現に向けて、障害者総合支援法に基づく長和町における障がい者施策全般の基本的な計画として、共生社会を目指すために取り組む内容をまとめたものです。

施策のうち、「安全・安心な生活環境の整備」に関して、「障がい者に配慮したまちづくりの総合的な推進」として、障がいのある人の利用に配慮した公共交通の確保・維持を図り、利用環境の改善などによる利便性の向上が求められています。

## (6) 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、本県における地域公共交通政策の方向性や具体的な施策を定めたマスタープランです。

県計画では、上田地域の地域公共交通の将来ネットワークとして、以下のとおり、軸・拠点が示されています。

軸	概要
幹線	上田駅から長和町を経て和田峠方面を結ぶバス路線である和田峠北線（長久保線）を幹線と位置づけ、必要に応じて国・県の地域間幹線系統補助の活用についても検討を進めます。

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点
拠点	圏域拠点	・圏域の中心地	・上田（駅、市役所周辺）
	地域拠点	・各市町村内における交通結節点、目的先施設	・長和（町役場周辺）
軸	幹線	・圏域の中心市町（圏域拠点）と市町村（地域拠点）を結ぶ路線	◆和田峠北線[ジェイアールバス関東]

◆ 国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

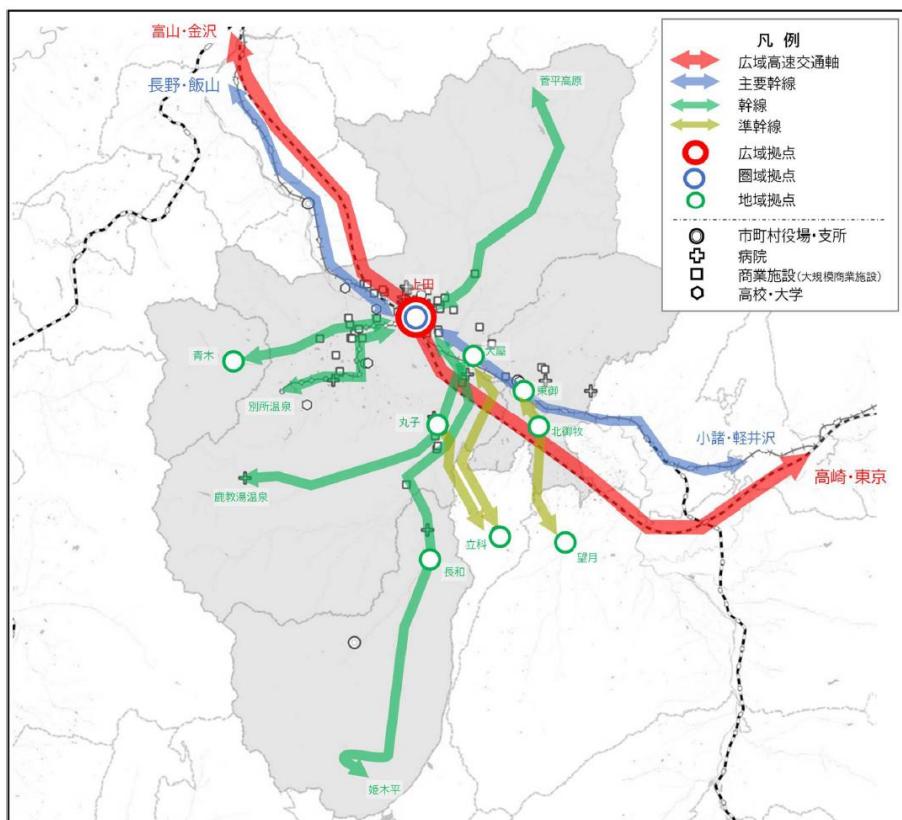


図 3-1 県計画における将来ネットワーク（上田地域）

## 4. 地域公共交通の状況

### 4-1. 公共交通の体系

長和町の公共交通としては、路線バスは和田峠北線の1路線と、これまで町内（一部町外）を運行していた長和町巡回バス「ながわごん」に代わり令和6（2024）年4月より実証運行を開始した長和町デマンドバス「ながわごん」があります。また、地域内ではバス、デマンド交通を補完し、場所や時間に制限がない移動手段であるタクシーの事業者1社が住民や来訪者の移動を担っています。

また、その他の移動手段としては利用者を特定したスクールバス、保育園送迎バス、外出支援サービスなども存在します。

表 4-1 地域内の公共交通

（令和6（2024）年3月時点）

路線名等		運行区間	運行状況	
			平日	土日 休日
路線バス	和田峠北線	上田駅～長久保	13便	10便
巡回バス	白樺湖線	鷹山～西白樺湖	4便	4便
	姫木線	役場～姫木平	最大17便	11便
	美ヶ原高原郷線	長久保～高原郷別荘	最大13便	5便
	男女倉線	長久保～男女倉	最大24便	19便
	学者村・立科線	役場～立科ツルヤ	月・木 8便	運休
	立岩線	役場～立岩～病院～役場	月・水3便	運休
タクシー事業者1社				



（令和6（2024）年4月時点）

路線名等		運行区間	運行状況	
			平日	土日 休日
路線バス	和田峠北線	上田駅～長久保	9便	7便
長和町デマンドバス	「ながわごん」	従来の巡回バス運行エリア及び町外の特定地点		8:30～15:30
タクシー事業者1社				

表 4-2 その他の移動手段

路線名等		概要
スクールバス	長門地区スクールバス	遠距離通学児童のための送迎バス
	和田地区スクールバス	〃
	ながと保育園バス	保育園への送迎バス
	和田保育園バス	〃
外出支援サービス（なっちゃん便）		長和町社会福祉協議会による、交通手段を持たない方への外出支援サービス。病院や買い物等のお出かけなど、登録してある有償ボランティアの皆さんのが運転を代行するサービス。

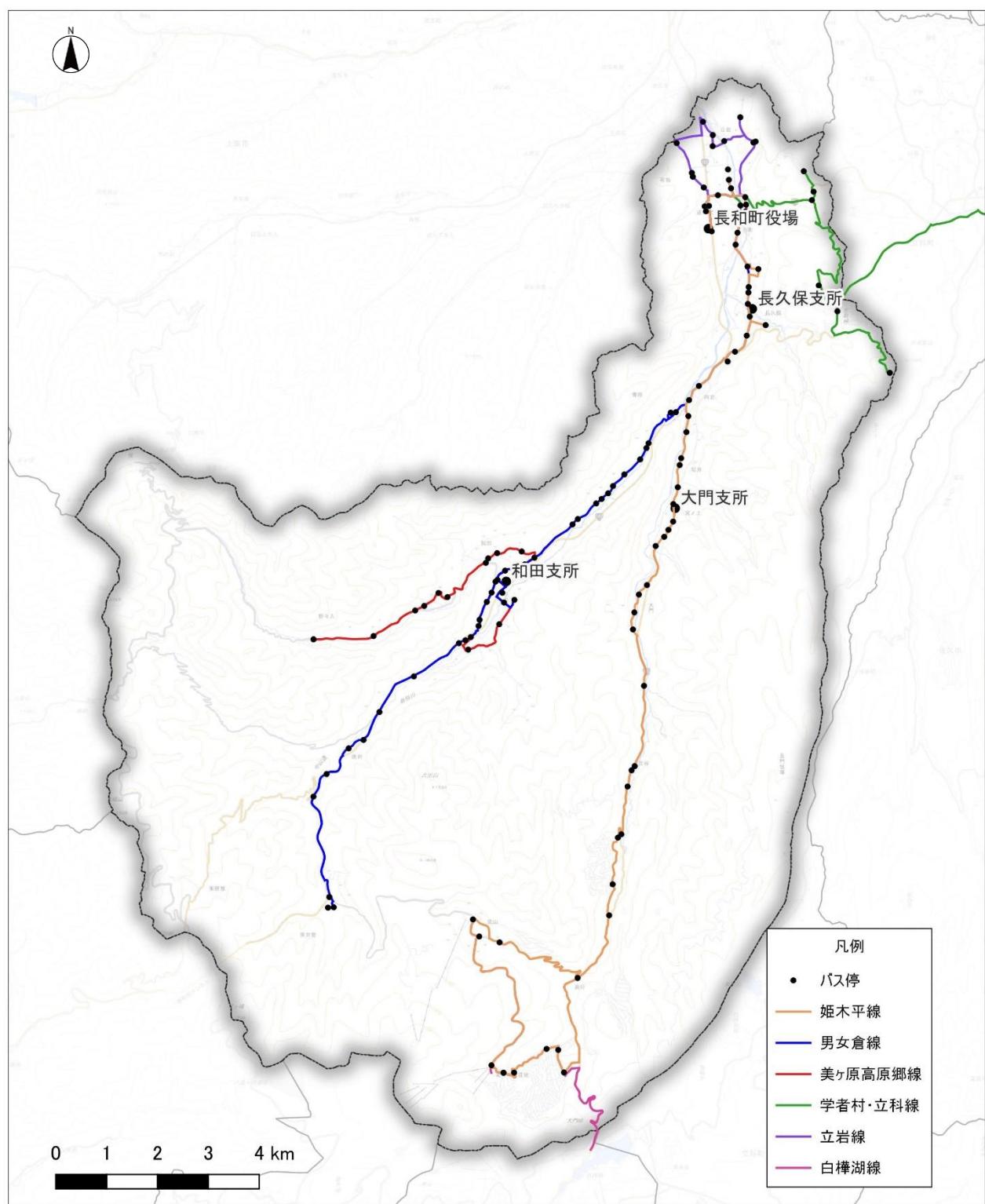
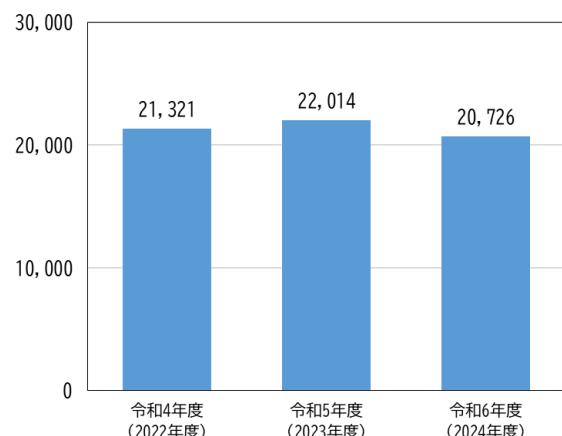


図 4-1 令和6年(2024)年3月までの巡回バス路線図

## 4-2. 公共交通の利用状況

### (1) 路線バスの年間利用者数の推移

和田峠北線の利用者数は、令和5（2023）年度にかけては増加傾向だったものの、令和6（2024）年度にはデマンドバス「ながわごん」の運行開始に伴う運行本数の減少により、20,726人へ減少しています。



資料：長和町資料

図 4-2 和田峠北線の年間利用者数

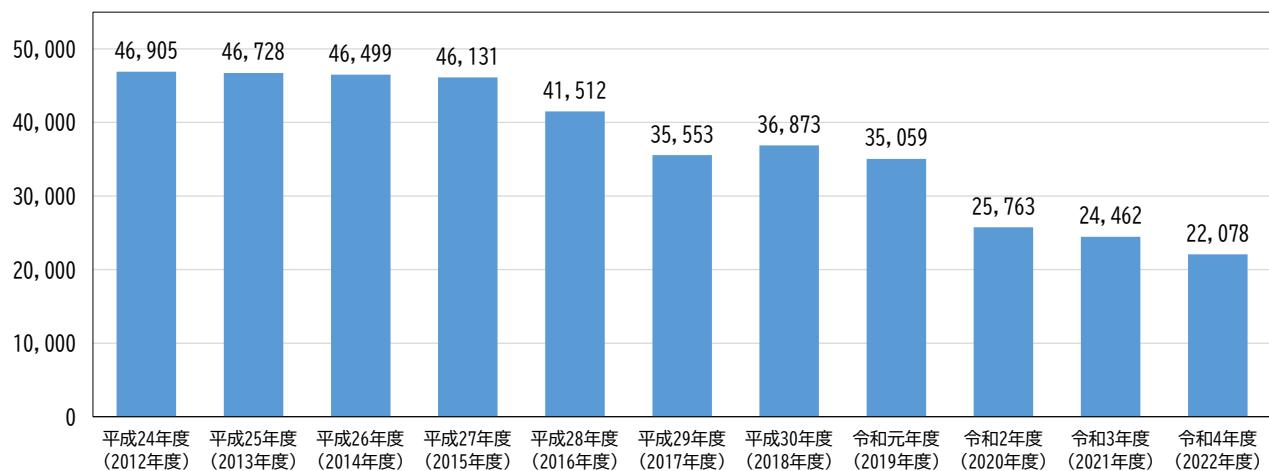
### (2) 巡回バス「ながわごん」の利用状況

#### ① 年間利用者数

巡回バス「ながわごん」の令和4（2022）年度利用者数は22,078人で、10年前の平成24（2012）年度と比較すると約半分となっています。

利用者数が大幅に減少した要因としては、平成29（2017）年度には、和田中学校が依田窪南部中学校へ統合されたことにより巡回バス利用からスクールバスに移行、また、令和2（2020）年度以降は新型コロナウイルス感染症の流行による休校や外出自粛などによる影響と考えます。

バス利用者数（人）



資料：長和町資料

図 4-3 巡回バス利用者数の推移

## ② 月別利用者数

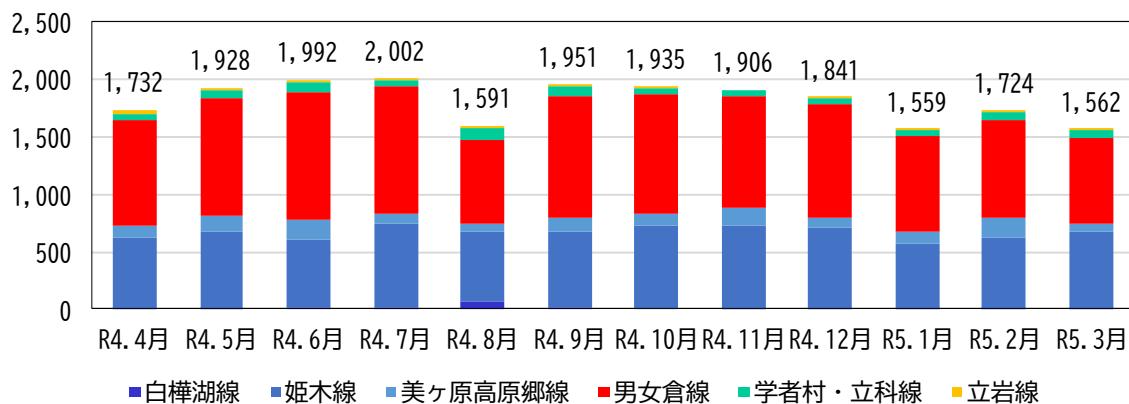
巡回バス「ながわごん」の令和4（2022）年度の月別利用状況は、6系統合計の月平均では1,810人となっています。これを基準に、月別の変動をみると8月や1月など児童・生徒等が休みとなる月では利用者数が少なくなっています。

路線別の傾向としては、白樺湖線と学者村・立科線では他の月に比べ8月の利用者が多く、観光や別荘利用者によるものとなっています。

表 4-3 巡回バス「ながわごん」の月別利用者数

路線種別	R4.4月	R4.5月	R4.6月	R4.7月	R4.8月	R4.9月	R4.10月	R4.11月	R4.12月	R5.1月	R5.2月	R5.3月	月平均
白樺湖線	2	6	12	23	68	17	0	3	2	6	2	4	12
姫木線	626	678	590	717	608	659	736	723	715	575	629	667	660
美ヶ原高原郷線	109	130	172	88	73	122	92	154	75	100	172	74	113
男女倉線	905	1,019	1,116	1,113	722	1,062	1,040	971	993	828	854	742	947
学者村・立科線	63	77	85	47	117	85	61	55	55	48	62	71	69
立岩線	27	18	17	14	3	6	6	0	1	2	5	4	9
合計	1,732	1,928	1,992	2,002	1,591	1,951	1,935	1,906	1,841	1,559	1,724	1,562	1,810

利用者数（人）



資料：長和町資料

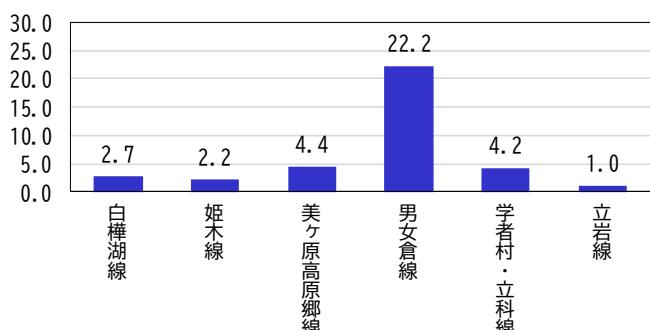
図 4-4 巡回バス「ながわごん」の月別利用者数

## ③ 日平均・便平均利用者数

巡回バス「ながわごん」の令和4（2022）年度の日平均利用者数は36.7人となっています。路線別では、男女倉線が22.2人と突出して多く、その他の路線では5人未満となっています。

これを便平均利用者数としてみると、男女倉線、姫木線、学者村・立科線では約2人前後となっており、その他の路線では1.0人未満の利用となっています。

利用者数（人）



資料：長和町資料

図 4-5 日平均利用者数（令和4年度）

利用者数（人）

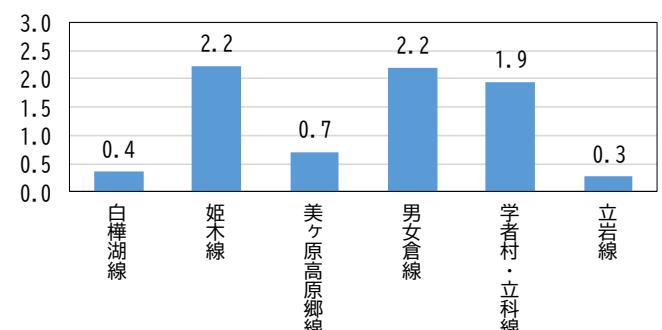
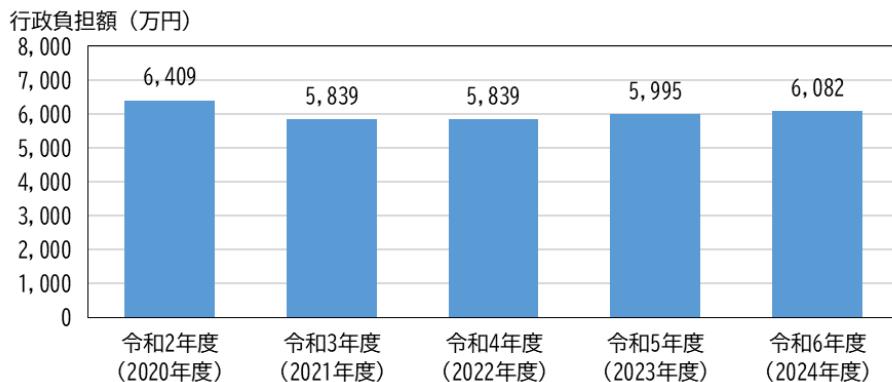


図 4-6 1便平均利用者数（令和4年度）

### (3) 運行に關わる財政負担額

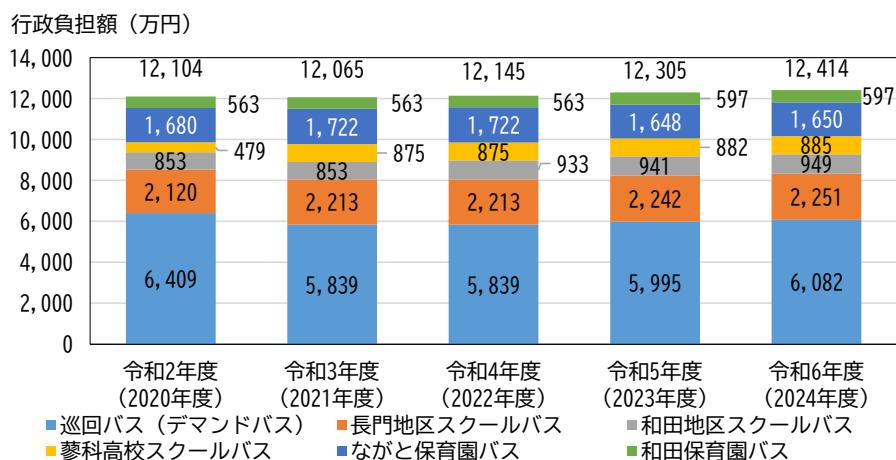
令和6（2024）年度のデマンドバス「ながわごん」に關わる行政負担額は約6,000万円となっており、巡回バスとして運行していた令和5（2023）年度以前と同程度であるものの、燃料費等の高騰により微増傾向となっています。

また、スクールバスなど含めた移動手段に關わる行政負担額としては約1.2億円となっています。



資料：長和町資料

図 4-7 巡回バス（デマンドバス）の行政負担額の推移



資料：長和町資料

図 4-8 その他移動手段も含めた行政負担額の推移

#### (4) 長和町デマンドバス「ながわごん」の利用状況

##### ① データ概要

従来の巡回バスに代わり、令和6（2024）年4月より運行を開始したデマンドバス「ながわごん」について、運行開始から令和7（2025）年3月末までの1年間における予約、運行記録のローデータをもとに予約や利用状況を整理しました。

予約・運行データの期間	令和6（2024）年4月1日～令和7（2025）年3月31日 (1年間)
分析・整理対象とした情報	<ul style="list-style-type: none"><li>・予約、運行データにより利用日時や起終点情報を分析</li><li>・利用登録者数などは別途、運行管理会社からの毎月の報告資料より整理</li><li>・なお、利用登録者に関する情報については、個人情報、秘匿情報の観点より集計対象から除外</li></ul>

##### ② 分析結果

###### 1) 利用登録者数

利用登録者数は別途、運行管理会社からの毎月の報告資料より整理いたしました。

これによると、運行開始から1年後の利用登録者数は1,453人（町外登録者を含む）となっており、人口※の26.5%に相当する方が利用登録されています。

なお、運行開始後の新規登録者数としては、令和6（2024）年9月1日までは月約140～200人、10月1日以降は月約40～70人のペースで増加傾向を示しています。

（※令和7年4月1日時点の人口5,481人）

表 4-4 利用登録者数

集計日	利用登録者	累計
R6.5.1	—	429
R6.6.1	199	628
R6.7.1	144	772
R6.8.1	140	912
R6.9.1	152	1,064
R6.10.1	73	1,137
R6.11.1	63	1,200
R6.12.1	64	1,264
R7.1.1	51	1,315
R7.2.1	40	1,355
R7.3.1	56	1,411
R7.4.1	42	1,453

（単位：人）

（注）町外登録者を含む

## 2) 予約件数・方法

運行開始後の1年間における予約件数は34,284件で、日平均139件の予約が発生しています。月別では特に8月の予約件数が多く、6,000件以上（日平均290件）を超える予約がありました。予約の手段としては、月による若干の変動はありますが、電話が約62%、スマホが約38%となっており、令和7年の2～3月にはスマホによる予約が50%以上を占めています。

表 4-5 予約件数と予約方法

		予約件数			割合	
		電話	スマホ	合計	電話	スマホ
予約 件数	R6. 4月	1,310	562	1,872	70%	30%
	R6. 5月	1,592	615	2,207	72%	28%
	R6. 6月	1,686	841	2,527	67%	33%
	R6. 7月	2,308	1,351	3,659	63%	37%
	R6. 8月	3,975	2,114	6,089	65%	35%
	R6. 9月	1,860	1,004	2,864	65%	35%
	R6. 10月	1,858	897	2,755	67%	33%
	R6. 11月	1,451	943	2,394	61%	39%
	R6. 12月	1,611	1,241	2,852	56%	44%
	R7. 1月	1,180	724	1,904	62%	38%
	R7. 2月	1,169	1,221	2,390	49%	51%
	R7. 3月	1,197	1,574	2,771	43%	57%
	合計	21,197	13,087	34,284	62%	38%
日平均	R6. 4月	62	27	89	70%	30%
	R6. 5月	76	29	105	72%	28%
	R6. 6月	84	42	126	67%	33%
	R6. 7月	105	61	166	63%	37%
	R6. 8月	189	101	290	65%	35%
	R6. 9月	98	53	151	65%	35%
	R6. 10月	84	41	125	67%	33%
	R6. 11月	73	47	120	61%	39%
	R6. 12月	73	56	130	56%	43%
	R7. 1月	56	34	91	62%	37%
	R7. 2月	65	68	133	49%	51%
	R7. 3月	60	79	139	43%	57%
	合計	86	53	139	62%	38%

### 3) 利用者数・相乗り人数

運行開始後の1年間における利用者数は13,972人で、日平均では38人となっています。

平日、土日祝日別では、平日が45人、土日祝日が25人となっており、土日祝日は予約件数も少ないとともに運行台数を制限していることも影響し、平日に比べ利用者は少ない状況です。

運行開始後の推移として、8月にかけては増加傾向であったものの、11月以降は日平均利用者数で37人程度となっています。

また、効率的な運行に影響する予約1件における相乗り人数は、平日は1.10人/予約、休日は1.14人/予約と、平日に比べ土日祝日が若干多いですが、概ね10件の予約のうち1件で2人が相乗りという状況であり、さらに相乗りを進めることにより利用者数、運行効率を高めることが必要であると考えます。

表 4-6 利用者数と相乗り人数

	利用者数(人)			相乗り人数 (利用者数/成立予約件数)		
	平日	土日祝日	全体	平日	土日祝日	全体
総数	R6.4月	783	182	965	1.06	1.07
	R6.5月	888	249	1,137	1.08	1.17
	R6.6月	887	231	1,118	1.09	1.11
	R6.7月	1,073	232	1,305	1.10	1.12
	R6.8月	1,218	330	1,548	1.19	1.26
	R6.9月	993	263	1,256	1.13	1.14
	R6.10月	1,026	240	1,266	1.12	1.15
	R6.11月	818	242	1,060	1.06	1.13
	R6.12月	889	225	1,114	1.08	1.08
	R7.1月	787	215	1,002	1.07	1.08
	R7.2月	828	231	1,059	1.07	1.05
	R7.3月	886	256	1,142	1.07	1.07
	合計	11,076	2,896	13,972	1.10	1.12
日平均	R6.4月	37	20	32	1.06	1.05
	R6.5月	42	25	37	1.08	1.19
	R6.6月	44	23	37	1.07	1.10
	R6.7月	49	26	42	1.11	1.13
	R6.8月	58	33	50	1.18	1.27
	R6.9月	52	24	42	1.13	1.14
	R6.10月	47	27	41	1.12	1.17
	R6.11月	41	24	35	1.05	1.09
	R6.12月	40	25	36	1.05	1.09
	R7.1月	37	22	32	1.06	1.10
	R7.2月	46	23	38	1.07	1.05
	R7.3月	44	23	37	1.07	1.05
	平均	45	25	38	1.10	1.14

利用者数(人)

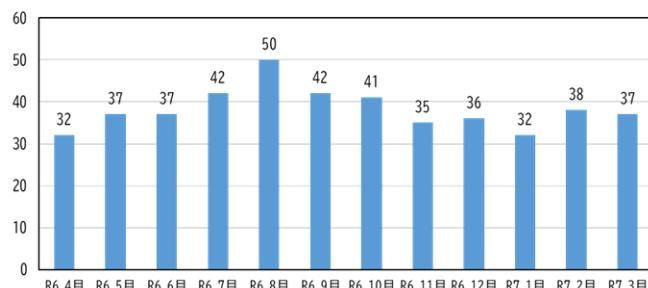


図 4-9 日平均利用者数

「相乗り人数」とは

- ・成立予約1件あたりの利用人数のこと。
- ・下図の場合、利用者は7人、予約件数は4件となるため、相乗り人数は1.75人/件となる。
- ・予約者BまたはDのようなグループでの利用が多いほど相乗り人数は増加するため、1回の予約の効率性を表す指標となる。



#### 4) 時間帯別利用者数

時間帯別の利用状況は、平日・土日祝日とも午前午後で各々50%、最も利用者が多い時間帯は12時台であることから、午前中に外出し、昼ぐらいに帰宅する行動が比較的多いものと推測されます。

一方、利用者が少ない時間帯としては、平日・土日祝日ともに15時台、土日祝日の8時台は利用者が1名と少ない状況となっています。

表 4-7 時間帯別利用者数

	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	合計
利用者数	平日	1,181	1,546	1,834	1,540	2,167	1,262	1,246	298 11,074
	土日祝日	101	387	576	433	685	310	337	67 2,896
	全体	1,282	1,933	2,410	1,973	2,852	1,572	1,583	365 13,970
日平均	平日	5	6	7	6	9	5	5	1 45
	土日祝日	1	3	5	4	6	3	3	1 25
	全体	4	5	7	5	8	4	4	1 38

(単位：人)

利用者数(人)

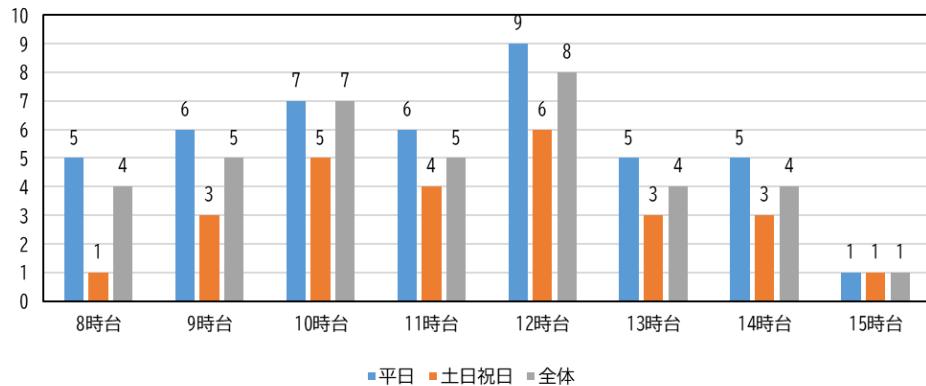


図 4-10 時間帯別利用者数

## 5) 乗合いの状況

効率的な運行に影響する乗合い（1運行で複数の予約を乗り合わせる）の状況としては、全体では42%となっており、概ね5件の予約に対し2件は1回の運行で乗り合わせて移動している状況となっています。

平日・土日祝日別では、平日では41%、土日祝日では45%となっており、若干土日祝日の乗合い率が高い状況ではありますが、概ね同程度といえます。

運行開始後の推移として、運行開始直後の4月、5月は全体で33%でしたが、6月以降は40%程度で推移しており、利用者が多かった8月には50%近くが乗合いとなっています。

表 4-8 乗合い率の状況

		成立予約件数（件）			乗合い件数（件）			乗合い率		
		平日	土日祝日	全体	平日	土日祝日	全体	平日	土日祝日	全体
総数	R6.4月	742	170	912	246	60	306	33%	35%	34%
	R6.5月	826	212	1,038	273	77	350	33%	36%	34%
	R6.6月	812	208	1,020	346	90	436	43%	43%	43%
	R6.7月	974	208	1,182	455	115	570	47%	55%	48%
	R6.8月	1,023	261	1,284	486	125	611	48%	48%	48%
	R6.9月	878	231	1,109	392	111	503	45%	48%	45%
	R6.10月	914	208	1,122	335	101	436	37%	49%	39%
	R6.11月	772	215	987	303	99	402	39%	46%	41%
	R6.12月	826	209	1,035	331	108	439	40%	52%	42%
	R7.1月	734	200	934	263	82	345	36%	41%	37%
	R7.2月	775	219	994	341	79	420	44%	36%	42%
	R7.3月	827	239	1,066	349	111	460	42%	46%	43%
合計		10,103	2,580	12,683	4,120	1,158	5,278	41%	45%	42%
日平均	R6.4月	35	19	30	12	7	10	34%	37%	33%
	R6.5月	39	21	33	13	8	11	33%	38%	33%
	R6.6月	41	21	34	17	9	15	41%	43%	44%
	R6.7月	44	23	38	21	13	18	48%	57%	47%
	R6.8月	49	26	41	23	13	20	47%	50%	49%
	R6.9月	46	21	37	21	10	17	46%	48%	46%
	R6.10月	42	23	36	15	11	14	36%	48%	39%
	R6.11月	39	22	33	15	10	13	38%	45%	39%
	R6.12月	38	23	33	15	12	14	39%	52%	42%
	R7.1月	35	20	30	13	8	11	37%	40%	37%
	R7.2月	43	22	36	19	8	15	44%	36%	42%
	R7.3月	41	22	34	17	10	15	41%	45%	44%
平均		41	22	35	17	10	14	41%	45%	40%

利用者数（人）

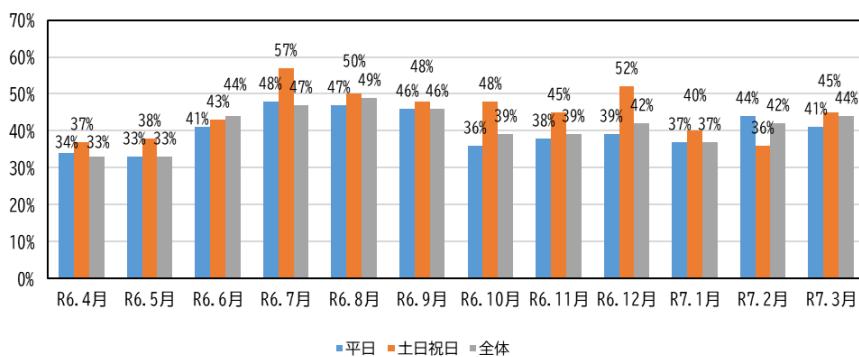


図 4-11 乗合い率の状況

「乗合い率」とは

- 1回の運行で複数の予約が乗り合わせる状況を乗合いと定義し、この乗合い件数の成立予約件数に対する割合を乗合い率として定義したもの。
- 下図の場合、成立予約は4件、乗合い件数は2件となるため、乗合い率は50%となる。
- 乗合いが発生している運行③のような運行が多いほど乗合い率は上昇するため、1回の運行の効率性を表す指標となる。

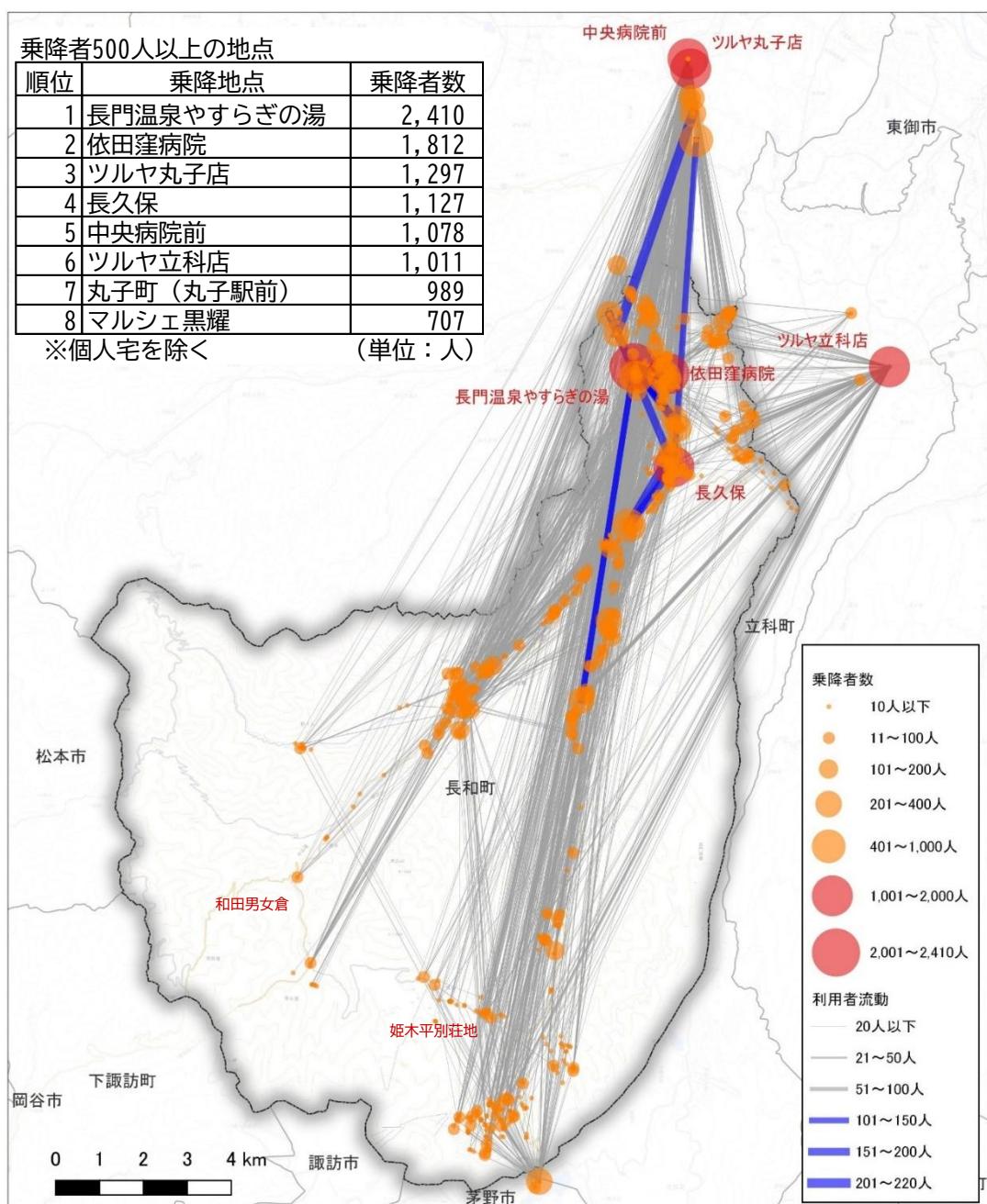


## 6) 主要な乗降地点・流動

主な乗降地点と利用者の流動を下図に示しました。

乗降者が多い地点としては、長門温泉やすらぎの湯が2,410人と最も多く、次いで、依田窪病院、ツルヤ丸子店、長久保などとなっています。

流動としては、上記の地点に発着を持つ流動がまとまって多くみられます。一方で、ドア to ドアの運行であるため、まとまった移動としては見られないものの、姫木平別荘地や和田男女倉などから丸子、町内各地からツルヤ立科店などの移動も多い状況であるといえます。



※図中、赤字の名称は乗降者1,000人を超える地点を示す。

図 4-12 地点別乗降者数と利用者流動

## 7) 移動時間

移動時間を見ると、10~15分程度の移動が最も多く全体の22%を占めています。

また、これを相乗りあり・なしでみると、相乗りありの場合は複数の予約に対応するため、相乗りなしに比べ移動時間は長くなる傾向もうかがえますが、大きな時間差が生じている状況はないといえます。

一方で、相乗りなしの単独利用でも1時間以上を要する状況もあり、運行効率の悪い状況も見られる事から、改善が必要であるといえます。

表 4-9 移動時間帯別件数

移動時間	件数			割合		
	相乗りあり	相乗りなし	全体	相乗りあり	相乗りなし	全体
0:00 ~ 0:05	472	951	1,423	8%	12%	10%
0:05 ~ 0:10	840	1,787	2,627	14%	22%	19%
0:10 ~ 0:15	888	2,223	3,111	15%	27%	22%
0:15 ~ 0:20	901	1,339	2,240	16%	16%	16%
0:20 ~ 0:25	701	719	1,420	12%	9%	10%
0:25 ~ 0:30	565	480	1,045	10%	6%	7%
0:30 ~ 0:35	463	234	697	8%	3%	5%
0:35 ~ 0:40	322	150	472	6%	2%	3%
0:40 ~ 0:45	222	144	366	4%	2%	3%
0:45 ~ 0:50	160	83	243	3%	1%	2%
0:50 ~ 0:55	115	29	144	2%	0%	1%
0:55 ~ 1:00	63	15	78	1%	0%	1%
1:00 ~ 1:05	40	2	42	1%	0%	0%
1:05 ~ 1:10	19	3	22	0%	0%	0%
1:10 ~ 1:15	10	7	17	0%	0%	0%
1:15 ~ 1:20	8	2	10	0%	0%	0%
1:20 ~ 1:25	0	0	0	0%	0%	0%
1:25 ~ 1:30	4	4	8	0%	0%	0%
1:30 ~ 1:35	0	0	0	0%	0%	0%
1:35 ~ 1:40	1	0	1	0%	0%	0%
1:40 ~ 1:45	0	0	0	0%	0%	0%
1:45 ~ 1:50	0	0	0	0%	0%	0%
1:50 ~ 1:55	0	1	1	0%	0%	0%
1:55 ~ 2:00	0	0	0	0%	0%	0%
2:00 以上	5	0	5	0%	0%	0%
合計	5,799	8,173	13,972	100%	100%	100%

## 5. 各種アンケート・ヒアリング調査結果

### 5-1. 利用実態調査（和田峠北線）

#### （1） 調査概要

調査目的	「長和町地域公共交通計画」の策定に向けて、町内を通る和田峠北線の利用者属性や意向を把握するため。
調査日時	令和6年6月13日
調査対象	始発便から最終便までの全便で、長和町内のバス停で乗降した利用者
サンプル数	53名

#### （2） 調査結果

##### ① 居住地

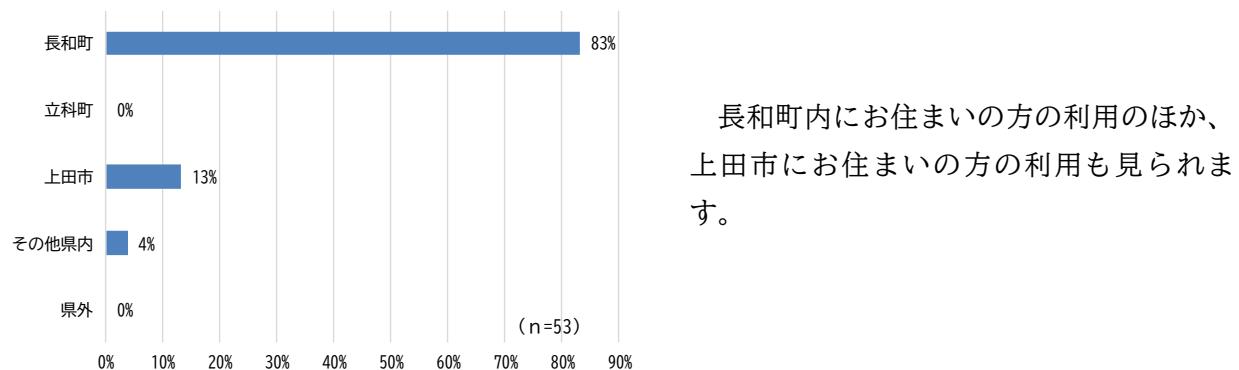


図 5-1 居住地

##### ② 年齢

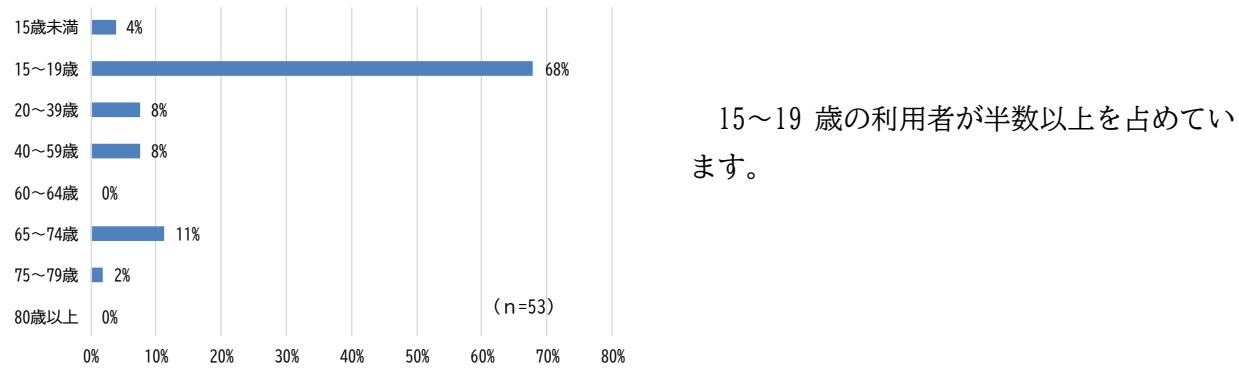
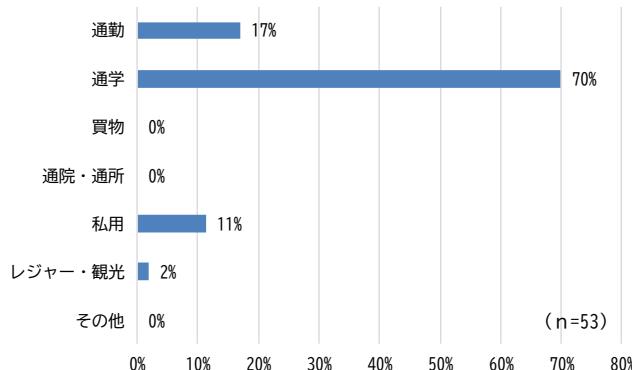


図 5-2 年齢

### ③ 利用目的



15～19歳の利用者が多いことから、「通学」を目的とした利用が大多数を占めています。

このほか、「通勤」や「私用」の利用も見られます。

図 5-3 利用目的

### ④ 利用時間帯（目的別）

朝や夕方以降の便は通勤・通学の利用がほとんどであり、特に朝には通学利用者が集中しています。このほか、15時頃の便では私用の利用も見られます。

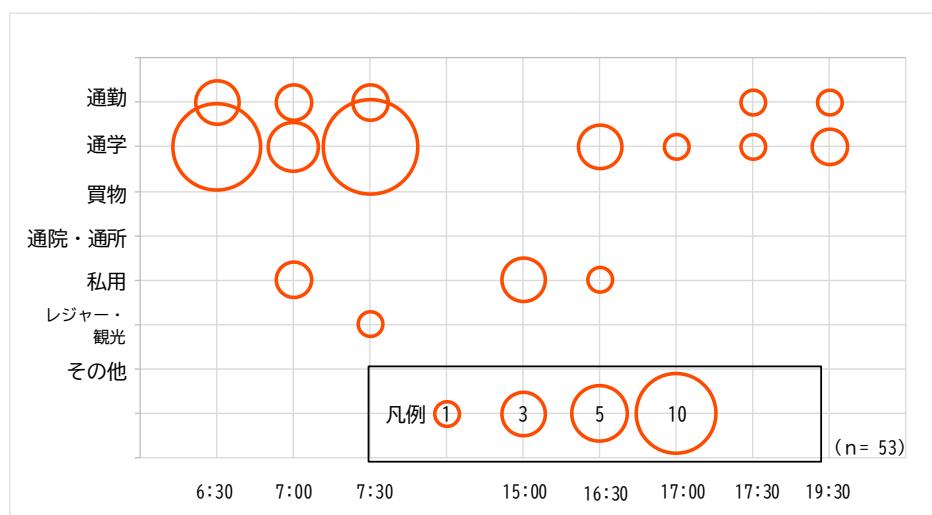
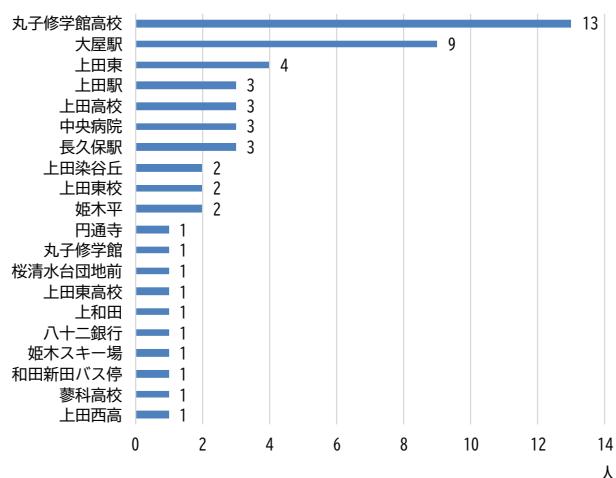


図 5-4 目的別利用時間帯

### ⑤ 行き先の名称



「通学」を目的とした利用が多いことから、行き先では上田市方面の高校が多くなっています。

このほか、大屋駅や上田駅との回答も見られ、鉄道への乗り継ぎ需要も確認できます。

図 5-5 行き先の名称

## ⑥ 利用頻度

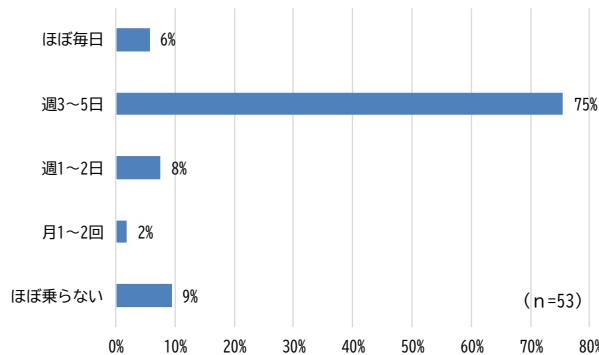
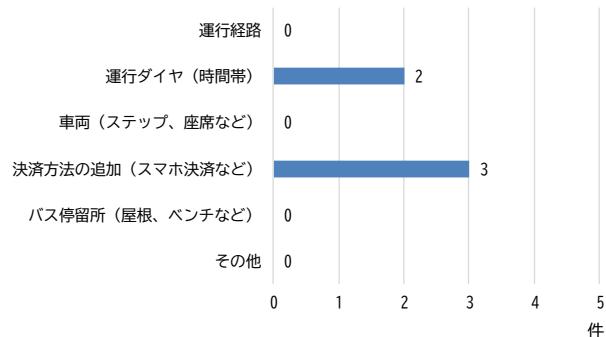


図 5-6 利用頻度

利用頻度では、「週3～5日」が大多数を占めており、比較的高頻度の利用が多くなっています。

## ⑦ 改善してほしいこと



和田峠北線への改善要望として、決済方法や運行ダイヤへの改善要望が見られます。

図 5-7 和田峠北線への改善要望

## 5-2. 利用実態調査（ながわごん）

### (1) 調査概要

調査目的	「長和町地域公共交通計画」の策定に向けて、主に町内を運行するデマンドバス「ながわごん」の利用者属性や意向を把握するため。
調査日時	令和6年6月18日・19日
調査対象	運行時間の9:00~15:30までの全便の利用者
サンプル数	44名

### (2) 調査結果

#### ① 居住地

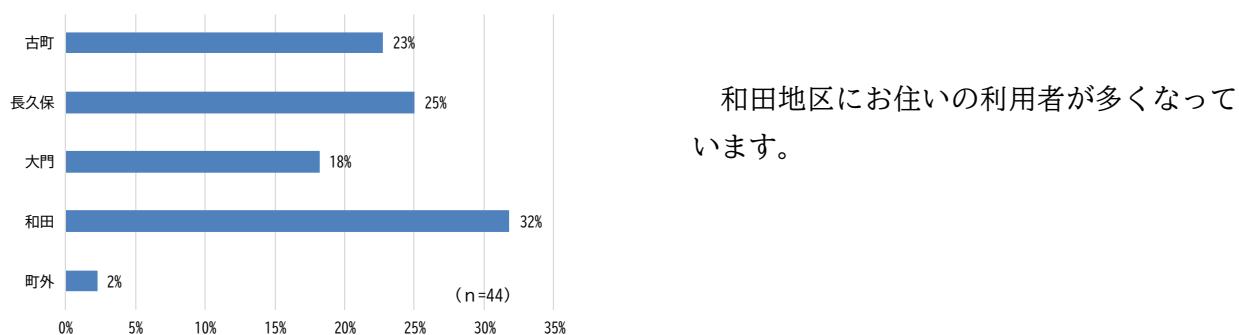


図 5-8 居住地

#### ② 年齢

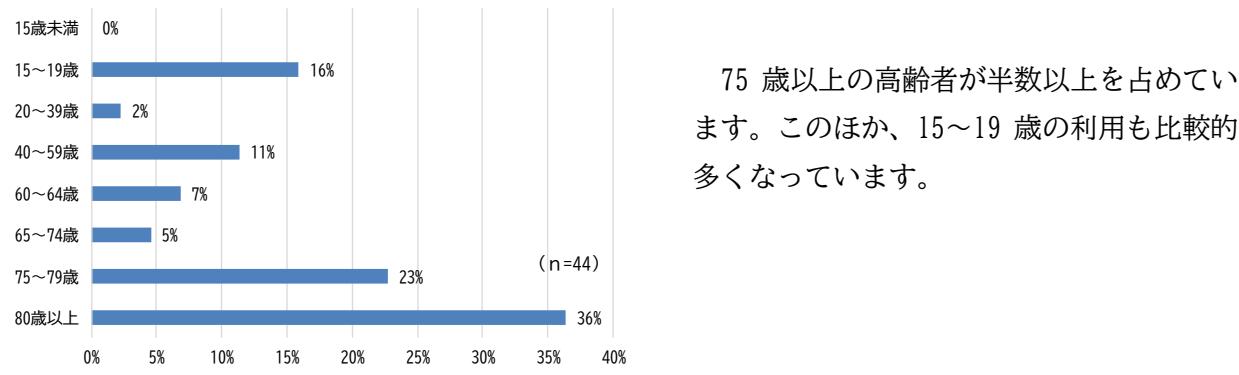


図 5-9 年齢

#### ③ 利用目的

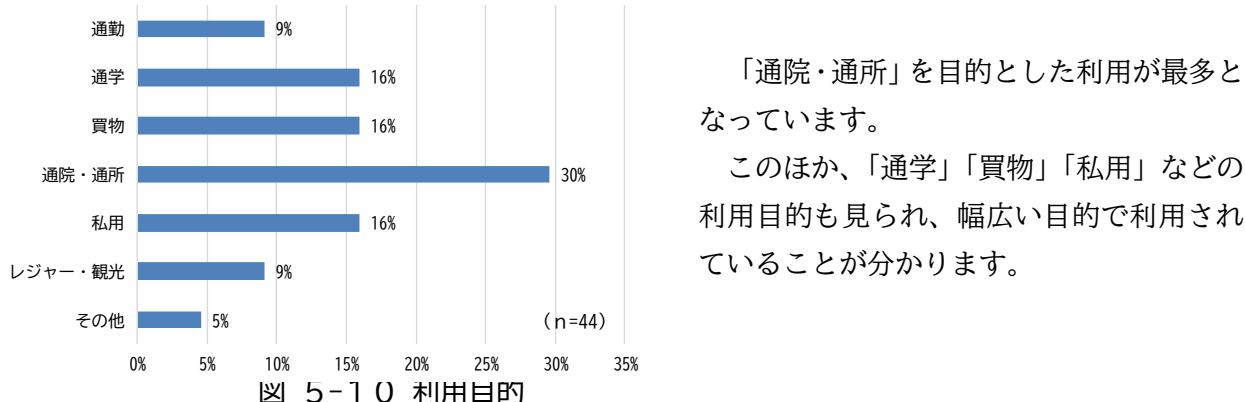
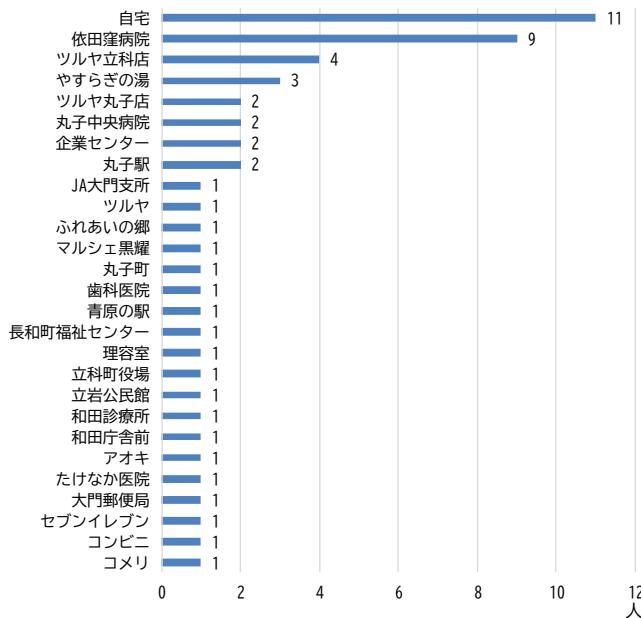


図 5-10 利用目的

#### ④ 行き先の名称

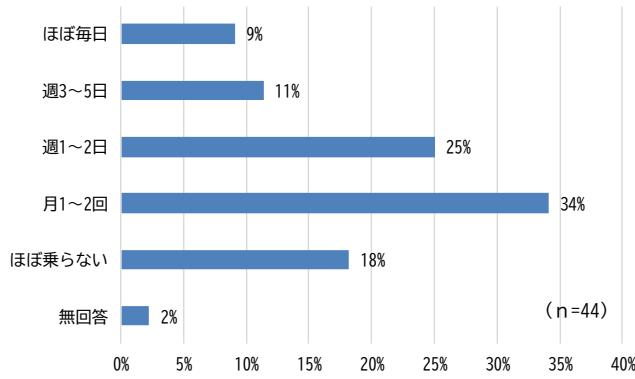


利用者の行き先では、自宅への移動のほか、依田窪病院やツルヤ立科店が比較的多くなっています。

したがって、長和町内のほか、立科町や上田市の町外バス停への利用も多いことが分かります。

図 5-1 1 行き先の名称

#### ⑤ 利用頻度



利用頻度では、「月1~2回」と「週1~2日」で半数以上を占め、その一方で「ほぼ毎日」や「週3~5日」といった比較的高頻度の利用は少なくなっています。

図 5-1 2 利用頻度

#### ⑥ 改善してほしいこと

ながわごんへの改善要望として、運行時間帯に関する要望が多くなっています。このほか、町外乗降ポイントの追加を求める要望も見られます。

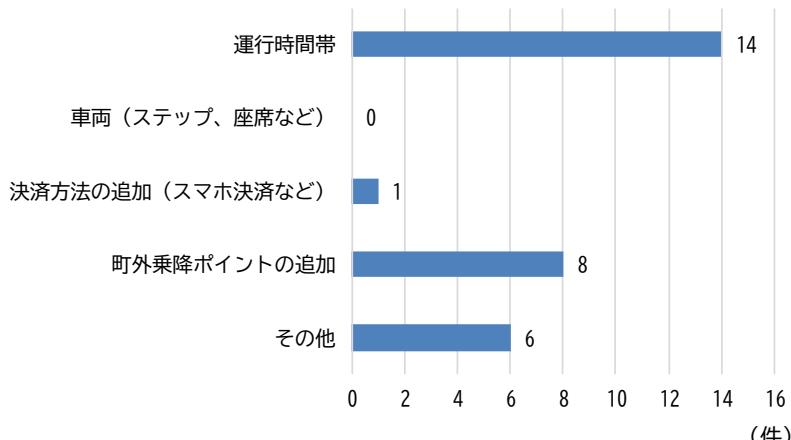


図 5-1 3 ながわごんへの改善要望

## 5-3. 住民アンケート調査結果

### (1) 調査概要

調査目的	「長和町地域公共交通計画」の策定に向けて、町民の普段の移動実態のほか、公共交通に対する意向を把握するため。
調査期間	令和6年6月26日～7月19日
調査対象	長和町内の1,000世帯（無作為抽出）
回収率	39.1%（回答世帯数391件、回答者数761人）

### (2) 調査結果

#### ① お住いの地区

項目	件数	構成比
古町	130	33.2%
長久保	77	19.7%
大門	63	16.1%
和田	103	26.3%
無回答	18	4.6%
合計	391	100.0%

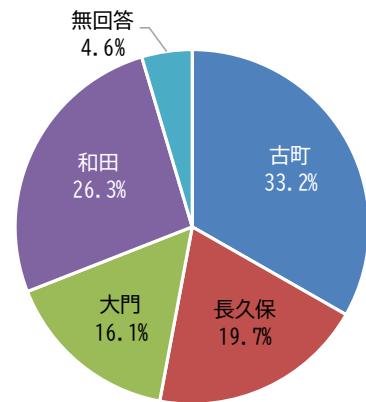


図 5-14 お住いの地区

#### ② 年齢

選択肢	回答数	構成比
20歳未満	40	5.2%
20歳代	51	6.7%
30歳代	47	6.2%
40歳代	73	9.6%
50歳代	90	11.8%
60歳代	148	19.4%
70歳代	157	20.6%
80歳代	84	11.0%
90歳以上	38	5.0%
無回答	34	4.5%
合計	762	100.0%

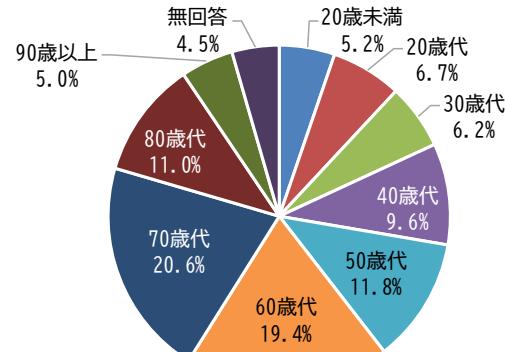


図 5-15 年齢

#### ③ 職業

選択肢	回答数	構成比
中学生	16	2.1%
高校生	35	4.6%
大学・短大・専門	13	1.7%
会社員等就業者	288	37.8%
その他上記以外	353	46.4%
無回答	56	7.4%
合計	761	100.0%

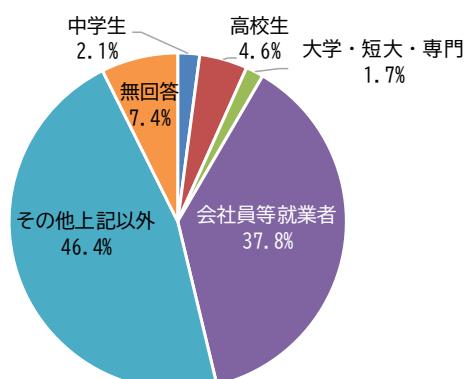


図 5-16 職業

#### ④ 自動車運転免許の有無

自動車運転免許の保有状況では、回答者のうち約80%が「持っている」と回答しています（無回答を除く）。

なお、年齢別の保有状況では、20歳～80歳代の半数以上が「持っている」と回答しています。

このほか、60歳以上では「免許返納した」との回答も見受けられます。その内訳として、60歳～70歳代では5%未満にとどまっているものの、80歳代では26.2%、90歳代では37.8%と、80歳以上で割合が高くなっています。

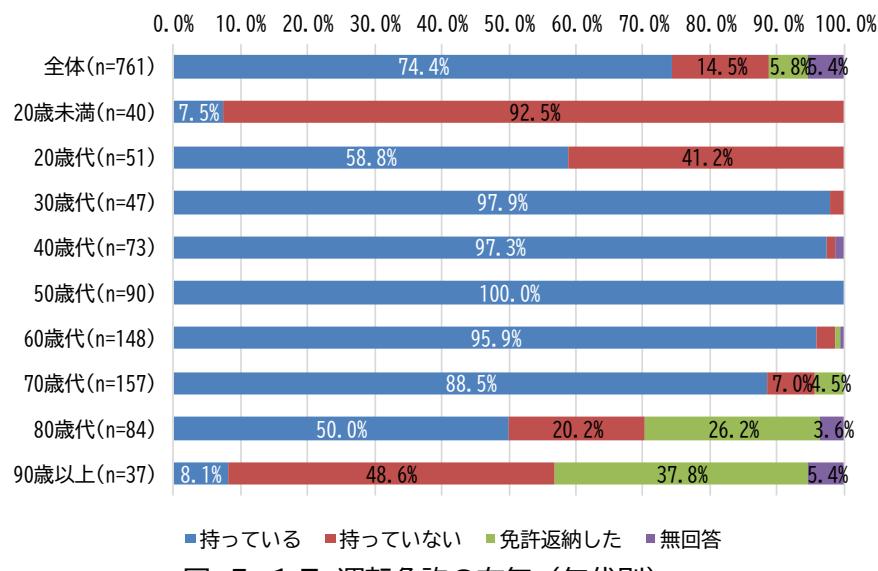


図 5-17 運転免許の有無（年代別）

#### ⑤ スマートフォンの有無

スマートフォンの所持状況では、回答者のうち約80%が「持っている」と回答しています（無回答を除く）。

なお、年齢別の所持状況では、80歳未満の半数以上が「持っている」と回答しています。また、80歳代においても「持っている」との回答が約40%を占めています。

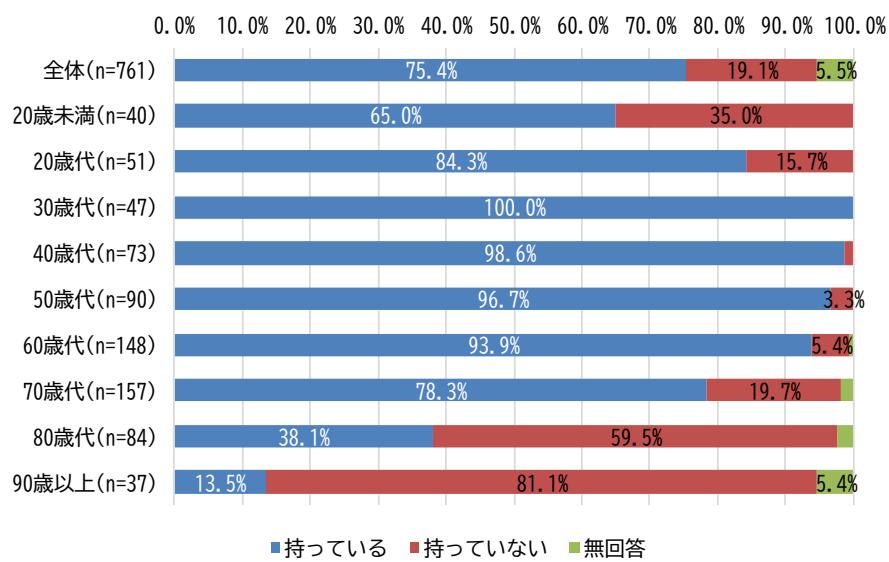


図 5-18 スマートフォンの有無（年代別）

## ⑥ 通勤・通学

### 1) 通勤・通学先

通勤・通学先について、回答者のうち 40%以上は「通勤・通学していない」と回答しています。このほか、通勤・通学している方からは上田市の回答が最多となっています。

なお、年齢別に見ると、20 歳未満の 67.5%が上田市と回答しており、通学先として上田市内の学校等への移動が多いと推測できます。また、30 歳以上では「その他県内」との回答が比較的多く、特に 50 歳代では 37.8%で最多となっています。

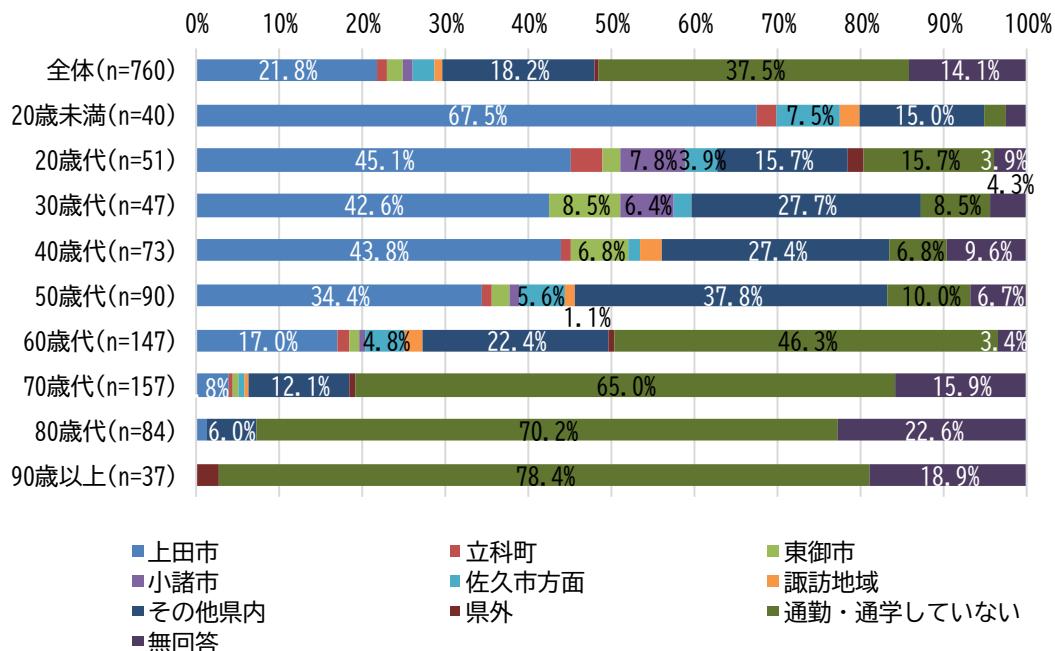
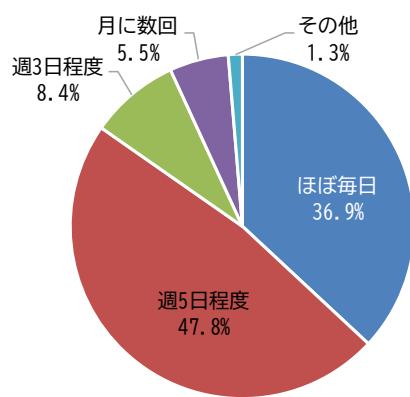


図 5-19 通勤・通学先 (年代別)

### 2) 通勤・通学の頻度



通勤・通学の頻度では、「ほぼ毎日」や「週 5 日程度」が多く、合わせて 80%以上を占めています。

図 5-20 通勤・通学の頻度

### 3) 通勤・通学の交通手段

通勤・通学の移動手段では、自動車（自ら運転）が非常に多くなっています。次いで徒歩や自動車（送迎等）が比較的多くなっており、バスをはじめとした公共交通の利用は非常に少なくなっています。

なお、年齢別に見ると、30歳以上の大多数が自動車（自ら運転）と回答しており、自動車（送迎等）とあわせると自動車での通勤・通学が80%以上を占めているため、公共交通（ながわごん、和田峠北線、鉄道・新幹線）の利用が極めて少ない状況です。

一方で、30歳未満では公共交通の割合が比較的多くなっており、特に20歳代では「ながわごん」の割合が10%を超えていました。

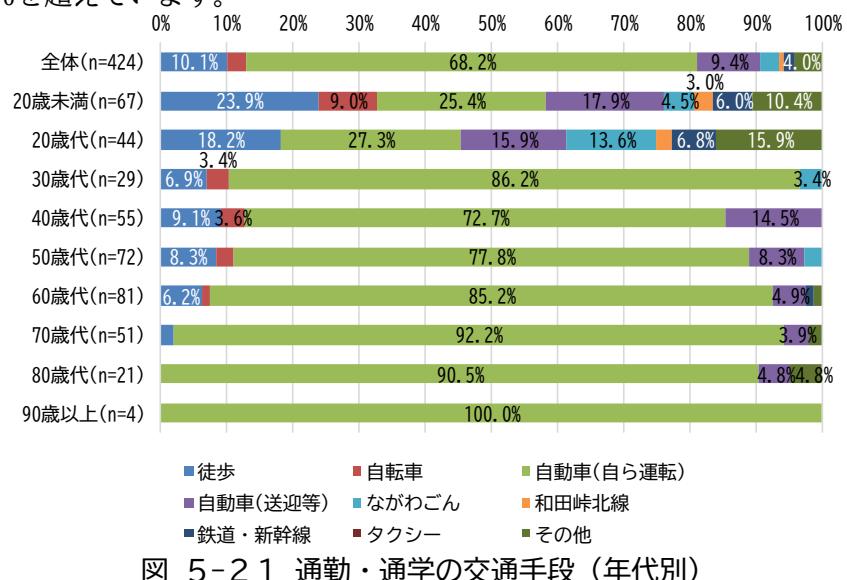


図 5-21 通勤・通学の交通手段 (年代別)

### ⑦ 買い物

#### 1) よく利用するお店

買い物でよく利用するお店では、「ツルヤ」や「デリシア」など、上田市や立科町への買い物が多くなっています。

一方で、「マルシェ黒耀」などの町内のお店の回答は少なくなっています。

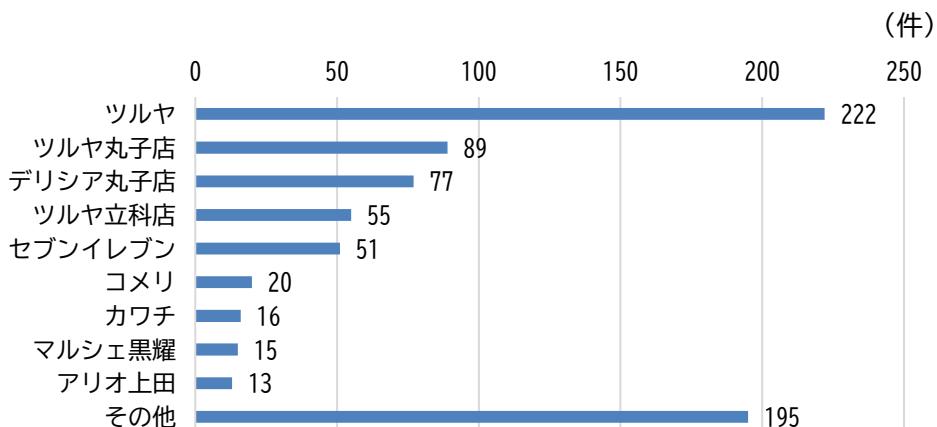


図 5-22 よく利用するお店

## 2) 買い物の頻度

買い物の頻度では、「月に数回」との回答が半数以上を占め、最多となっています。一方で、「ほぼ毎日」や「週5日程度」といった比較的高頻度の回答は少なくなっています。

なお、地区別に見ると、古町地区では週3日以上の買い物が多くなっており、一方で、和田地区では少ない傾向にあります。

また、年齢別では年齢が高くなるにつれて、買い物頻度が少なくなる傾向が見られます。

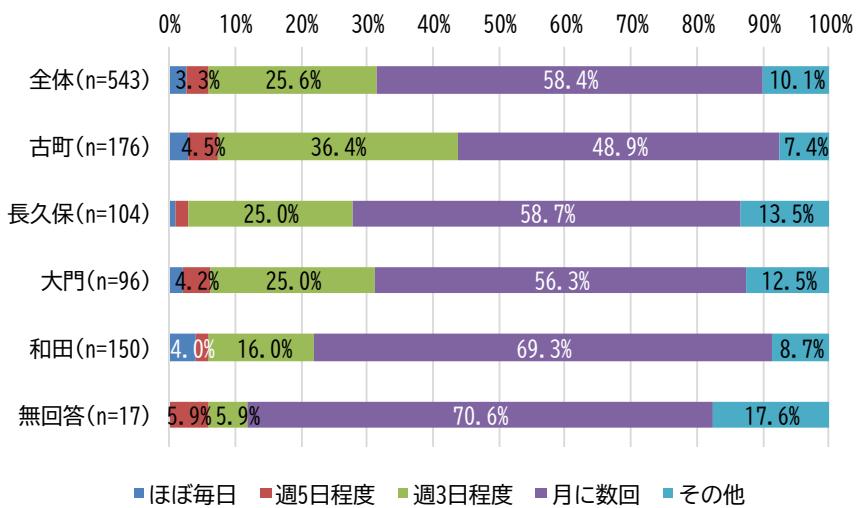


図 5-23 買い物の頻度（地区別）

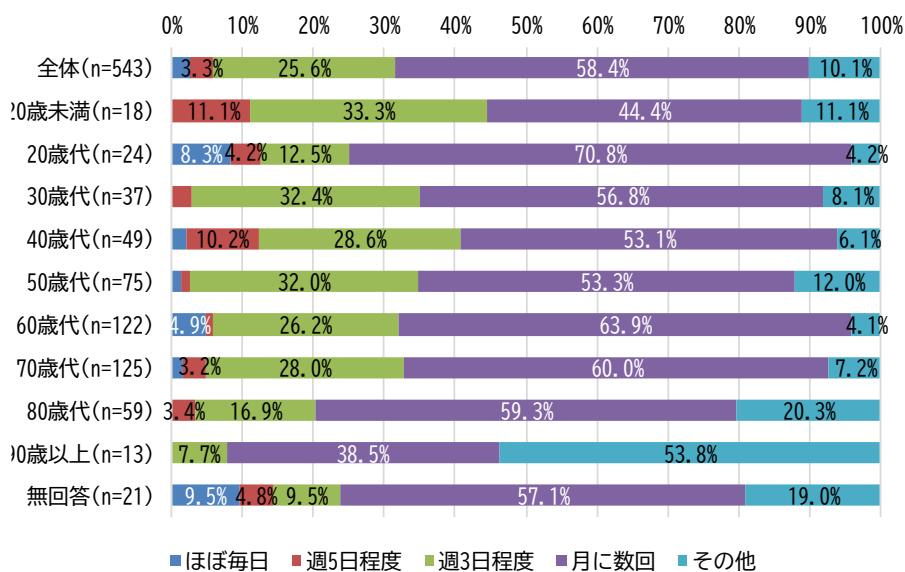


図 5-24 買い物の頻度（年代別）

### 3) 買い物の交通手段

買い物の移動手段では、自動車（自ら運転）が非常に多くなっています。次いで自動車（送迎等）が比較的多くなっており、バスをはじめとした公共交通の利用は非常に少なくなっています。

なお、年齢別に見ると、20歳代～70歳代を中心に自動車（自ら運転）が多い一方で、80歳以上では自動車（送迎）の割合が高くなっています。さらに、70歳以上では「ながわごん」や鉄道・新幹線など、公共交通を利用した買い物が5%程度確認できます。

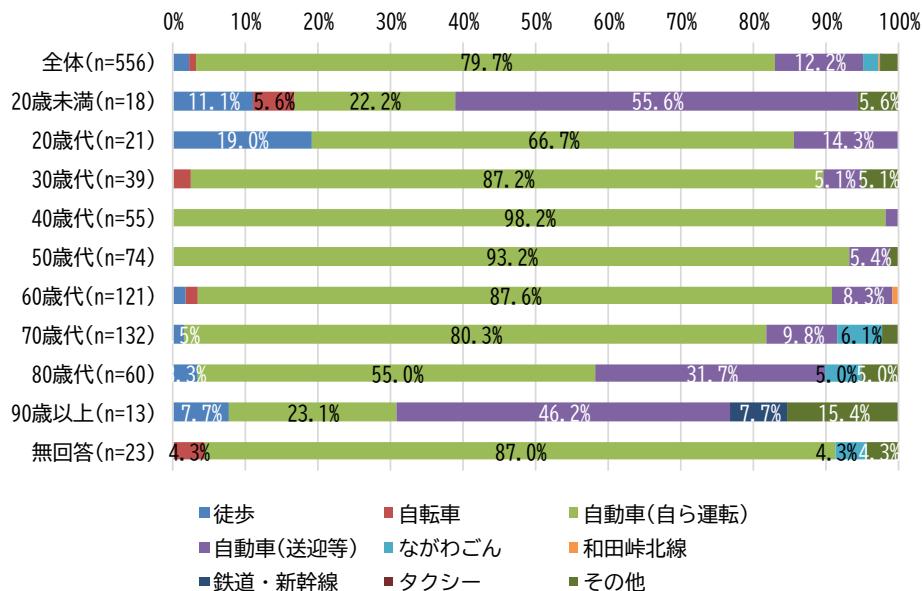


図 5-25 買い物の交通手段 (年代別)

### ⑧ 通院

#### 1) よく利用する医療機関

よく利用する医療機関では、「依田窪病院」との回答が最多となっています。また、「たけなか医院」との回答も多くなっており、町内の医療機関への通院が多い傾向にあります。

一方で、「丸子中央病院」や「佐久総合病院」など、上田市や佐久市への通院も見られます。

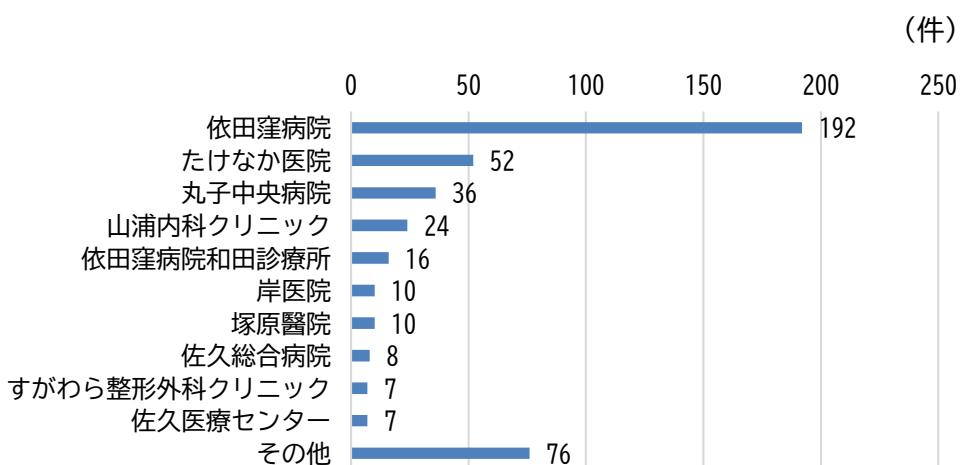


図 5-26 よく利用する医療機関

## 2) 通院の頻度

通院の頻度では、回答者のうち約70%が「その他」と回答しており、年に数回などの低い頻度が多いと推測されます。このほかでは、「月に数回」との回答が多くなっています。

なお、年齢別においても年齢による傾向の違いは小さいものの、20歳未満や90歳以上において「月に数回」との回答が比較的多くなっています。

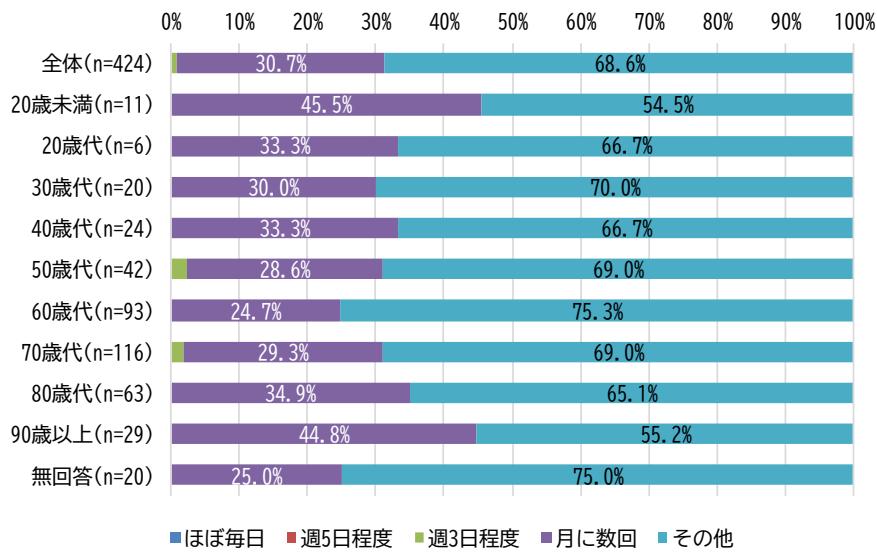


図 5-27 通院の頻度 (年代別)

## 3) 通院の交通手段

通院の移動手段では、自動車（自ら運転）が非常に多くなっています。次いで自動車（送迎等）が比較的多いほか、「ながわごん」の利用が通勤・通学や買い物に比べて多くなっています。

なお、年齢別では買い物の移動手段と同様の傾向にあり、20歳代～70歳代を中心に自動車（自ら運転）が多い一方で、80歳以上では自動車（送迎）の割合が高くなっています。さらに、60歳以上では「ながわごん」や和田峠北線、タクシーなど、公共交通を利用した買い物も一部で確認できます。

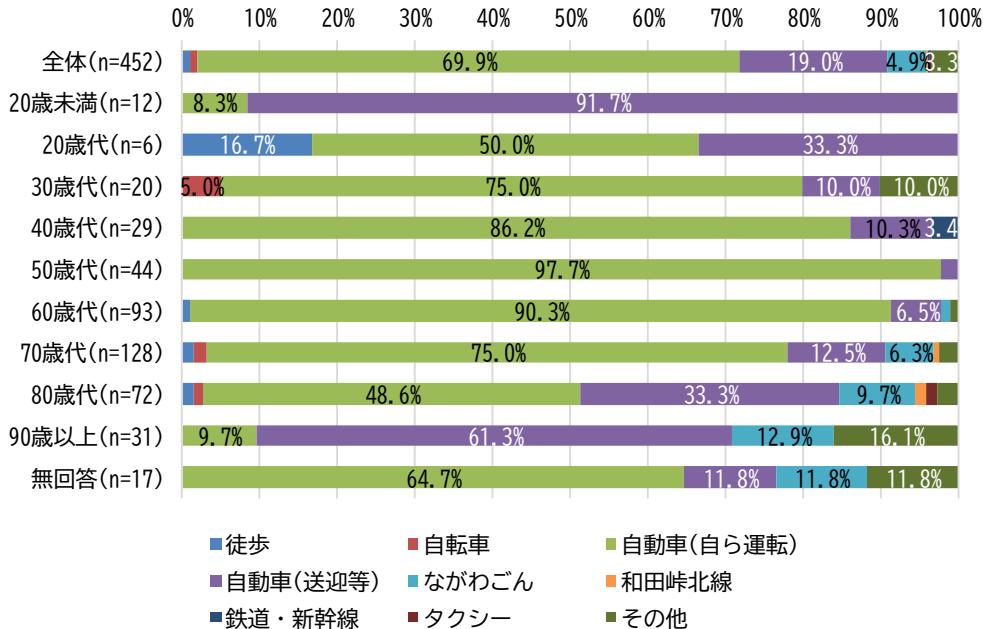


図 5-28 通院の交通手段 (年代別)

## ⑨ 長和町内を運行するバスをほとんど利用しない理由

長和町内を運行するバスを利用しない理由として、「バス以外の移動手段がある」との回答が非常に多くなっています。回答者の自動車運転免許の保有率が約80%であることから、自家用車を利用した移動が多いことに起因していると考えられます。

なお、利用しない理由について、属性別には次のような傾向が確認できます。

地区別では、「目的地まで時間がかかる」との回答では大門地区や和田地区、「利用方法がよくわからない」との回答では古町地区や和田地区、「運賃が高い」では長久保地区、「乗り継ぎが面倒」では古町地区など、内容により回答が比較的多い地区に傾向が見られます。

年齢別では、「バス以外の移動手段がある」との回答が、自動車運転免許の「持っている」との回答と同様の傾向で最多となっています。このほか、30歳未満では「必要な時間帯のバスが無い」、70歳以上では「バスの乗り降りが大変」が比較的多いなど、年齢による傾向の違いが確認できます。

上記のように、自動車運転免許の保有状況と同様の傾向にあることから、自動車運転免許の保有有無別の理由を見ると、自動車運転免許を持っている方の「バス以外の移動手段がある」の割合が、自動車運転免許を持っていない方での割合の約2倍となっています。これとは逆に、自動車運転免許を持っていない方の「必要な時間帯のバスが無い」の割合が比較的高くなっています。また、自動車運転免許を持っていない方と免許返納した方においても「バス以外の移動手段がある」の割合が最多であるため、各目的の移動手段の傾向と同様に、送迎等による自動車での移動が多い傾向にあると推測できます。

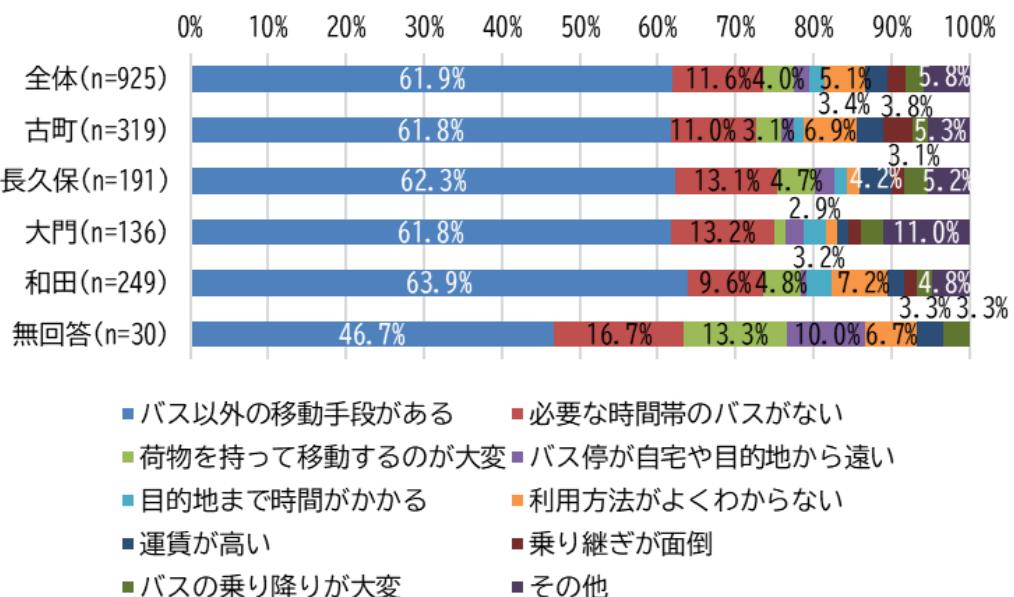


図 5-29 長和町内を運行するバスを利用しない理由（地区別）

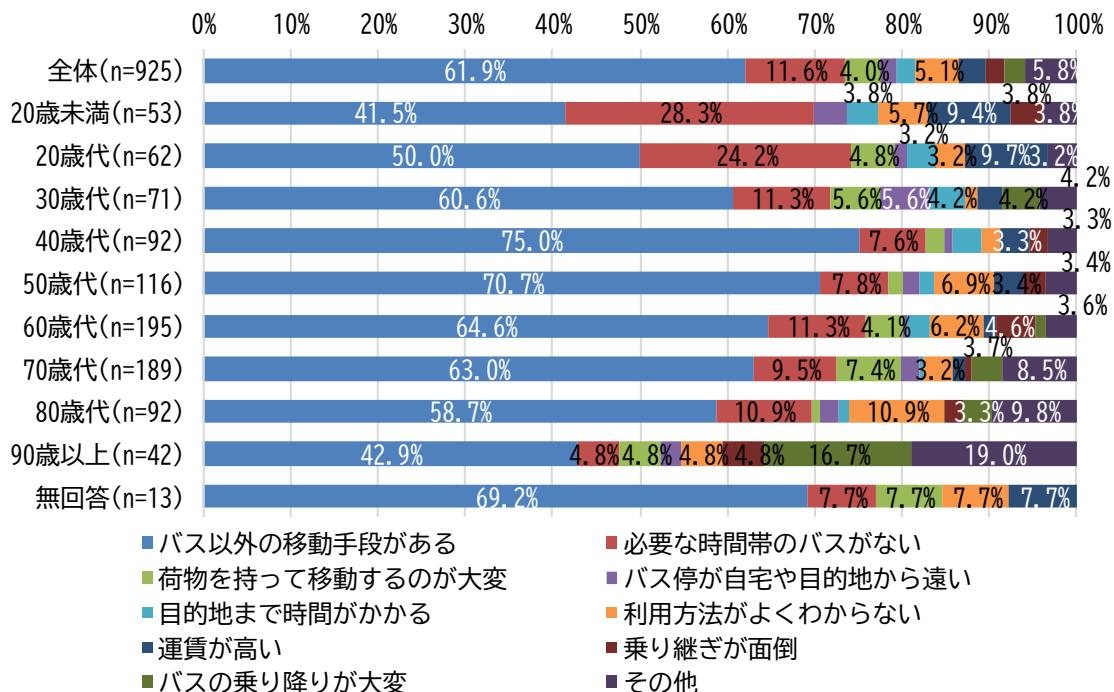


図 5-30 長和町内を運行するバスを利用しない理由（年代別）

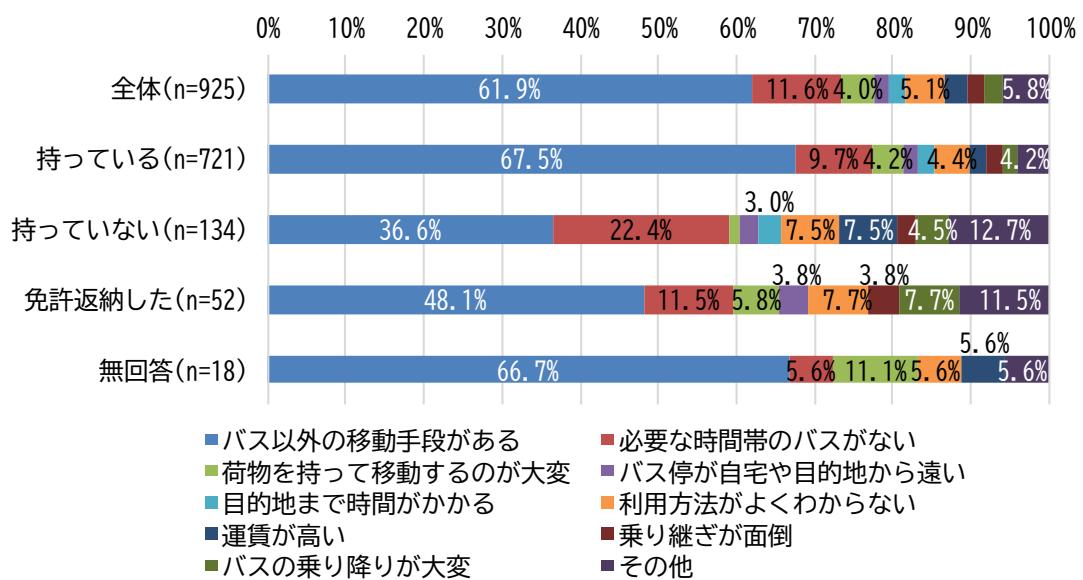


図 5-31 長和町内を運行するバスを利用しない理由（免許の有無別）

## ⑩ どの様な条件が整えばバスを利用したいか

バスを利用したいと感じる条件では、「便数が増える」が多いほか、「自宅や目的地の近くへのバス停の設置」や「運賃が安くなる」との回答が多くなっています。

一方で、「改善がなされても利用しない」との回答が最多となっており、バス以外の移動手段の利用意向が強い状況にあります。

なお、利用したい条件について、属性別には次のような傾向が確認できます。

地区別では、古町・長久保・大門地区では「便数が増える」が多いほか、和田地区では「自宅や目的地の近くへのバス停設置」が比較的多いといった傾向が見られます。

年齢別では、30歳未満では「便数が増える」、70歳以上では「自宅や目的地の近くへのバス停設置」が多い傾向にあり、このほかでは40歳代における「改善がなされても利用しない」との傾向が強く見られます。

自動車運転免許の保有有無別では、持っている方では「改善がなされても利用しない」、持っていない方では「便数が増える」、免許返納された方では「自宅や目的地の近くへのバス停設置」「改善がなされても利用しない」が多い傾向にあります。

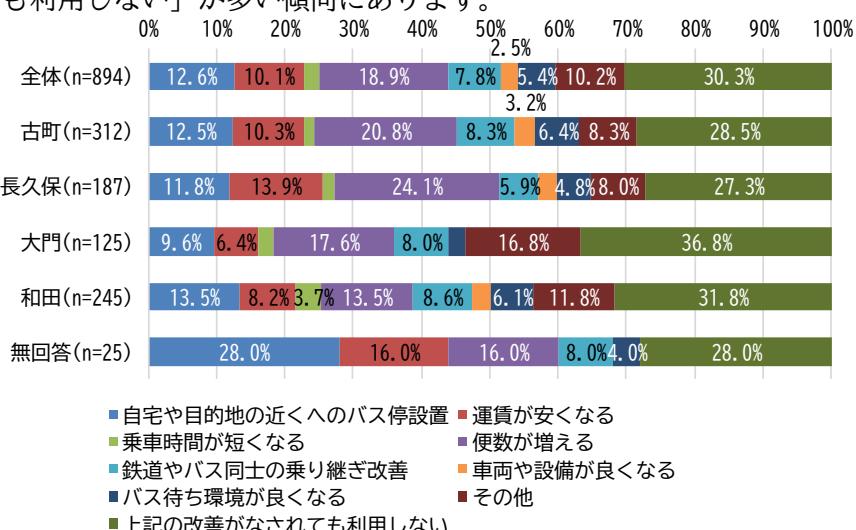


図 5-32 バスを利用したいと感じる条件（地区別）

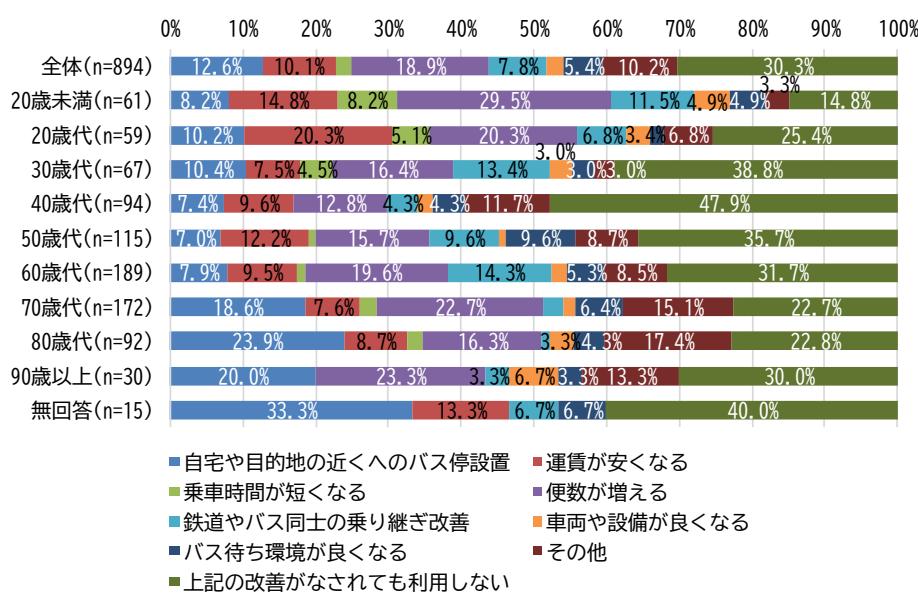


図 5-33 バスを利用したいと感じる条件（年代別）

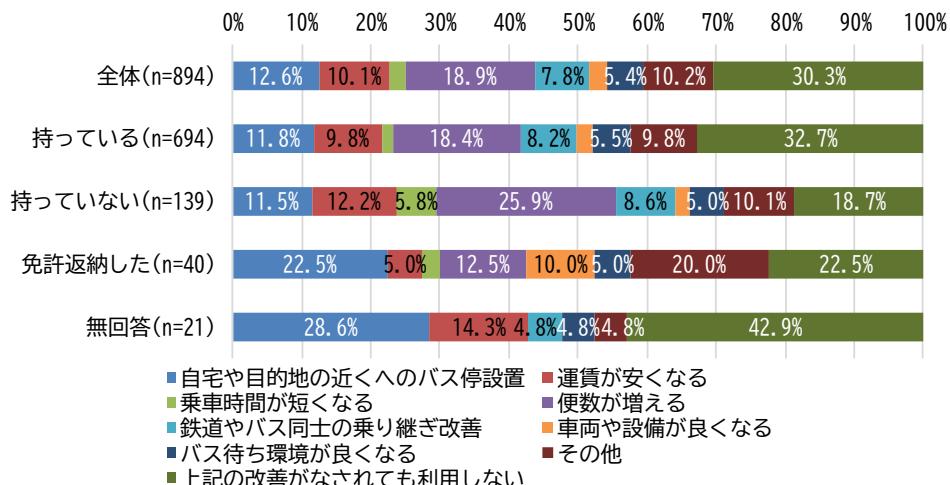


図 5-3 4 バスを利用したいと感じる条件（免許の有無別）

### ⑪ 「ながわごん」の運行について

令和6年4月より運行を開始したデマンドバス「ながわごん」の運行について、「利便性が高まり、良い取り組みだと思う」との回答が半数以上を占めています。

一方で、「さらなる取り組みを行うべきだと思う」との回答が約 20% あるなど、さらなる取組を期待する意向も見られます。

なお、地区別では傾向に大きな差異が見られないものの、大門地区や和田地区では「さらなる取り組みを行うべきだと思う」との回答が比較的多くなっています。

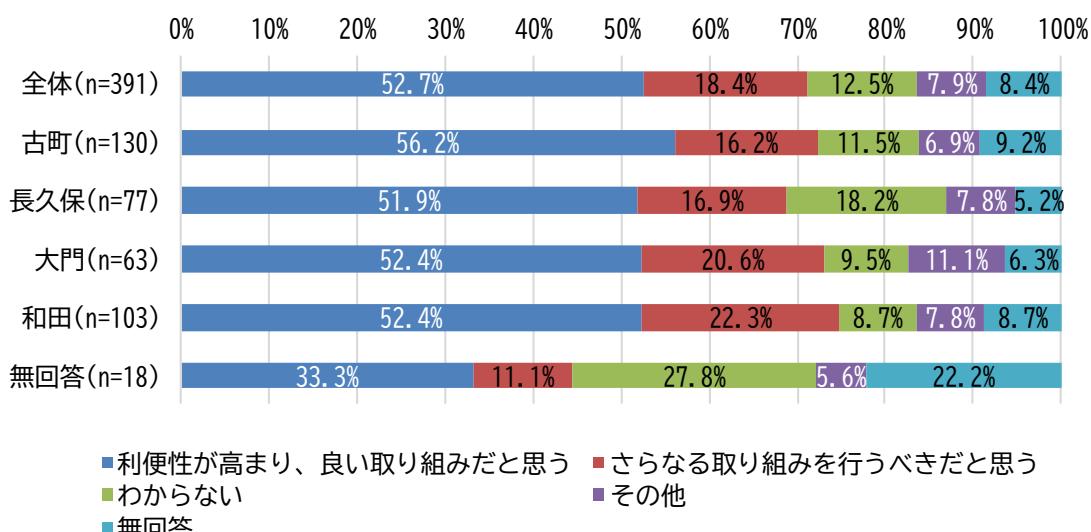


図 5-3 5 ながわごんの運行について（地区別）

## ⑫ 町の公共交通に対する財政負担は今後どの様にすべきか

公共交通に対する町の財政負担の今後についてでは、「現状を維持していくべきだと思う」との回答が30%以上を占めています。また、「もっと増やしても良いと思う」との回答が20%以上あることから、回答者の半数以上は現状以上の財政支援を望んでいるといえます。

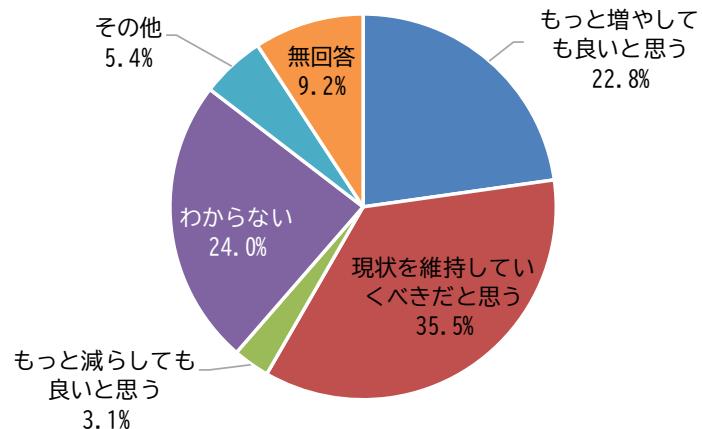


図 5-3 6 公共交通に対する町の財政負担について

## 5-4. 交通事業者ヒアリング調査結果

### (1) 調査概要

調査目的	「長和町地域公共交通計画」の策定に向けて、町内を運行するバスおよびタクシーの事業者に対し、事業者が把握している利用者の傾向や意向を聞き取るため。
調査日時	令和6年5月14日
対象事業者	【バス事業者】 ジェイアールバス関東株式会社 【タクシー事業者】 和田バス有限会社

### (2) 調査結果

	ジェイアールバス関東(株)	和田バス(有)
利用者の状況・特徴	<p>&lt;和田峠北線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の主体は学生</li> <li>・今年のゴールデンウィークの実績として、別荘所有者や一部観光目的での乗り換え需要あり</li> </ul> <p>&lt;ながわごん&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・目的のほとんどが高齢者の通院や買い物利用、温泉施設への利用など</li> <li>・町内居住者は通院や温泉施設への移動、別荘所有者は町外のツルヤなどへの買い物移動で利用する傾向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町内におけるタクシー需要は、「ながわごん」の運行開始により大きく減少</li> <li>・学者村などの別荘地から、タクシーを利用した買い物需要が見られる</li> <li>・現在は乗合事業およびタクシー事業における利用需要が半分ずつを占め、貸切バス事業については新型コロナウィルス感染症により需要が無い現状にある</li> </ul>
利用者からの声	<p>&lt;和田峠北線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・様々な要望などが見られるが、定期的な利用者を考慮した要望の反映が難しい部分がある</li> </ul> <p>&lt;ながわごん&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ご高齢の利用者で、足腰への心配から、家のすぐ近くまで車両をつけてほしいとの要望があるものの、道が狭いなどの理由から、対応が難しい場合がある</li> <li>・料金面での要望などは特になく、新規利用者も見られる</li> <li>・車両が到着するまでの時間を短くしてほしいとの要望が比較的多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高校生の下校や夕方の買い物利用者など、「ながわごん」の終了時刻（15:30）に間に合わず、困っているとの声がある</li> <li>・立科町の「福祉型デマンドタクシー」のように、チケット制にしてほしいとの要望がある</li> </ul>

事業者名	事業者名	事業者名
運行業務上の問題点・課題	<p>&lt;ながわごん&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予約不成立が比較的多い</li> <li>・道幅が狭い箇所への配車については、運転する運転手によって可否が分かれる部分もあり、小型車両の導入やセミデマンド形式（バス停を設置）などが管理はしやすいと感じている</li> <li>・利用が集中する時間帯は8:00～9:00であり、予約が成立しない場合が見受けられる</li> <li>・現在の運行終了時刻は15:30であり、丸子方面からの移動を考えると、丸子方面を15:00頃には出発しなければならず、高校生の下校などに対応できていない</li> </ul>	<p>・配車では車両の端末を利用して車両の端末を利用しているが、お客様をお迎えに上がる際に、特に家などではお客様がどこで待たれているか分からぬ場合がある</p>
利用者を増やす方策	<p>&lt;ながわごん&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高校生の通学への対応（下校時、テスト日程などにおける日中の需要）</li> <li>・町内限定の車両の設定（丸子方面などへの配車の集中の回避）</li> </ul>	<p>・タクシーチケットといった仕組みにより、利用促進につなげたい</p>
事業継続に関する問題点	<p>&lt;和田峠北線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の4条運行のあり方（和田峠北線）</li> </ul> <p>&lt;ながわごん&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小型車両の導入などにより、使用車両の選択ができるようになたい</li> <li>・距離や区間に応じた料金設定により、持続可能な形態を目指していきたい</li> <li>・需要が多いツルヤなどの施設の事業者との連携（広告掲載の依頼など）</li> </ul>	<p>・昨年の貸し切りバス事業における新運賃への改定により、値上げが行われていることから、更なる貸切需要の低迷が懸念される</p>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「ながわごん」については、タクシー事業者である和田バス（有）と連携し、地域の唯一の足として町民の移動支えたい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政から事業者への支援については引き続き検討いただきたい</li> <li>・「ながわごん」（ジェイアールバス関東（株））と地域の事業者として引き続き連携、協働し、地域の足の確保に努めたい</li> <li>・今後の情勢として、免許返納者への対応が大きな視点と考えられる</li> </ul>

## 5-5. 関係施設アンケート調査結果

### (1) 調査概要

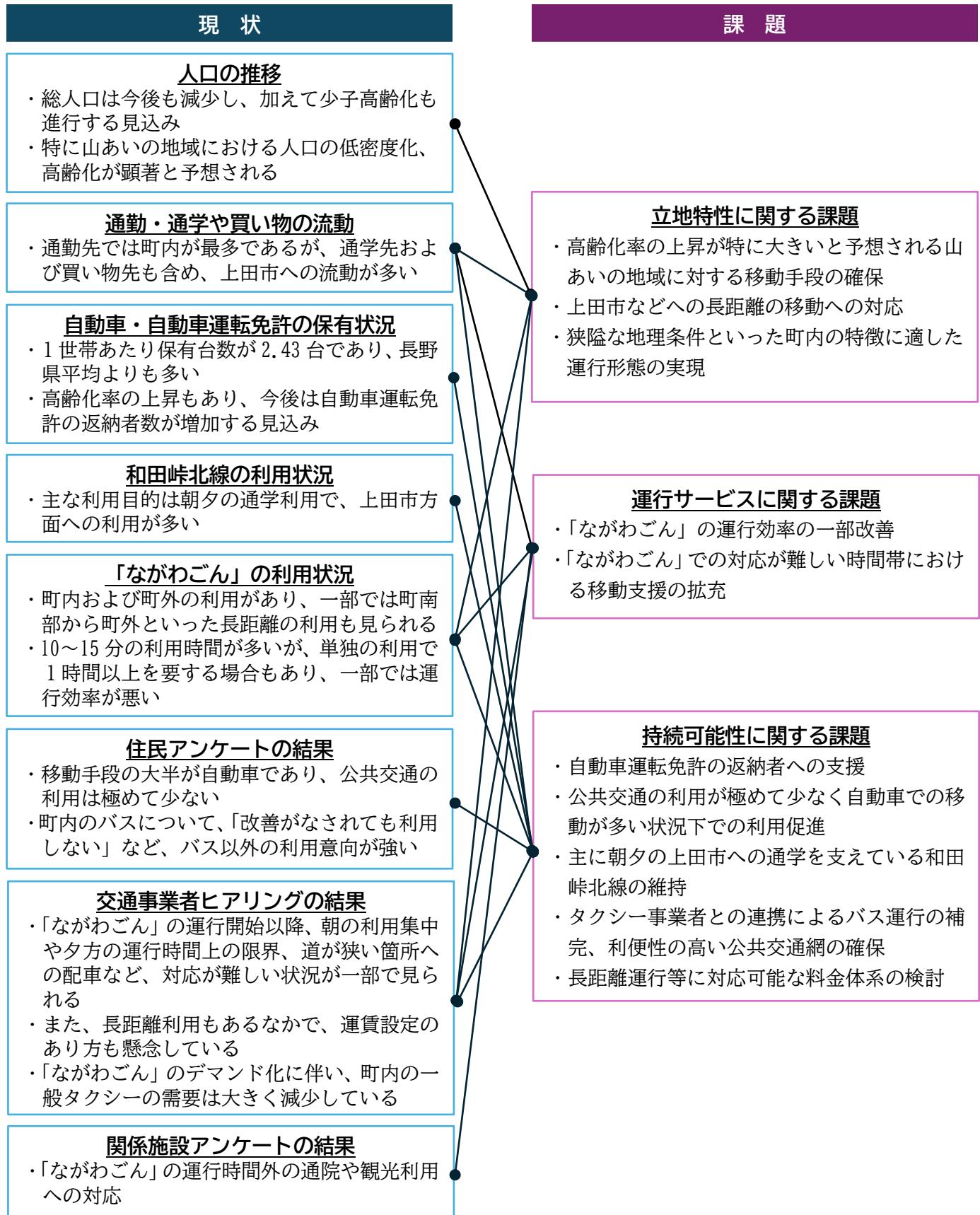
調査目的	「長和町地域公共交通計画」の策定に向けて、学校や病院といった公共施設等の関係者に対し、公共交通等の利用状況や公共交通に対する意向等を聞き取るため。
調査期間	令和7年1月
対象	上田市長和町中学校組合立 依田窪南部中学校 国民健康保険 依田窪病院 信州・長和町観光協会 長和町社会福祉協議会

### (2) 調査結果

依田窪南部中学校	依田窪病院	観光協会	社会福祉協議会
<ul style="list-style-type: none"> <li>スクールバスは2コースを運行しており、約100名の生徒が利用</li> <li>デマンドバス「ながわごん」は平日が1名程度、長期休業中は10名程度の生徒が利用</li> <li>スクールバスの運行時間外（日中）の下校対応や、長期休業中の登校への対応を考えたい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>外来の受付時間（8:30～16:00）に対応した「ながわごん」の運行時間であるとありがたい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「ながわごん」を観光客の方が利用したいと考えた場合、バスの需要では中山道を歩かれる方のニーズが考えられるが、15:30までの時間制約により活用は難しいと考えられる</li> <li>「ながわごん」のリーフレットの配布、諏訪市方面↔長和町間のバス路線の確保、「ながわごん」の観光エリアを含んだエリア拡大などが観光面で有効と考える</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福祉輸送「なっちゃん便」では、町外を含めた医療施設、福祉施設、スーパーなどへの利用がある</li> <li>「ながわごん」に対して、住民から病院の診察時間を考慮して夕方の時間を延ばしてほしい、町外バス停を増やしてほしいとの要望を聞いている</li> </ul>

## 6. 地域公共交通の現状と課題

地域公共交通を取り巻く状況や各種調査結果を踏まえた、長和町の地域公共交通に関する現状と課題は以下のとおりです。



## 7. 地域公共交通計画

### 7-1. 基本方針と目標

前章でまとめた地域公共交通の現状と課題を踏まえ、本計画の基本方針および目標を以下のとおり定めます。

#### 基本方針

#### 誰一人取り残さない持続可能な公共交通の実現

##### 目標 1

##### 立地特性を考慮した運行形態の確保

長和町の人口は減少が続き、更には高齢化率も上昇していくと予想されています。特に、山あいの地域においては顕著となる見込みであり、公共交通による移動支援の重要性が高まっています。

こうした状況の中、長和町の住民の生活移動の行き先の多くが上田市となっており、高齢者をはじめとした上田市などへの移動支援が必須であることから、こうした長距離の利用に柔軟に対応可能な運行形態を目指します。

また、デマンドバス「ながわごん」について、町内ではフルデマンド（任意箇所で乗降が可能）となっていますが、狭隘な地理条件に起因し、利用者の自宅付近への配車が難しいといった状況も見られることから、こうした運行上の課題を低減し、効率性の高い運行形態を目指します。

##### 目標 2

##### 運行サービスの改善

上田市などへの生活移動が多いことから、「ながわごん」においても長距離の利用が確認できます。現在の運行形態では、予約に応じて他の利用者との相乗りが可能なシステムで運行されており、基本的に相乗りにより効率的な運行がされているものの、一部では長距離の利用でも相乗りが生じない状況も見られることから、運行効率の改善を図ります。

そして、現在の「ながわごん」への移行に伴い、朝の時間帯では需要が集中し予約が取れない場合があるほか、運行時間の制限により夕方の下校や買い物に対応できないなど、対応が不十分な時間帯があることから、和田峠北線やタクシーと連携し、より不自由のない運行サービスを目指します。

##### 目標 3

##### 利便性の向上や利用促進による持続可能性の向上

長和町は1世帯あたりの自動車保有台数が多く、生活移動の主な移動手段が自動車となっているため、公共交通の利用が極めて少ない状況にあります。しかし、今後は自動車運転免許の返納者の増加が予想されるため、自動車運転免許が無くても生活ができる町の実現に向けて、目標2で示した和田峠北線・「ながわごん」・タクシー等の連携による利便性の向上のほか、これら手段の利用促進を推進します。

特に、和田峠北線やタクシーは町外と往来が可能な利用者を限定しない手段であることから、和田峠北線による上田市方面への通学等の支援や、タクシーによるバスでの支援が困難な時間帯・行き先への移動支援が引き続き担保されるよう、利用者ニーズに応じた利用促進を行います。

また、交通事業者においては燃料費の高騰が続いていることから、事業継続が厳しい状況が続いていることから、長距離の利用が見られる「ながわごん」について、利用者の意向等も鑑みながら、必要に応じて料金体系の見直しも検討します。

## 7-2. 公共交通体系

長和町では、令和5年度までは町内における移動を担う路線として定時定路線の巡回バスを運行していましたが、令和6年度からはデマンドバス「ながわごん」を運行しています。現行の「ながわごん」では、予約に基づく運行形態へ移行したものの、町内のほか、一部町外の商業施設や病院への生活移動を以前の巡回バスと同様に支えていることから、地域内交通として、町民の足を担う路線に位置づけます。

また、和田峠北線は長野県の公共交通体系として幹線に位置づけられており、上田市方面との市町を跨いだ移動を担っていることから、県の幹線に対する支援を受けながら、幹線バスとして骨格を維持します。

タクシーは自由度の高い交通手段であり、今後も幹線バスや地域内交通を補完する機能も有する公共交通として位置づけます。

上記のような利用者を限定しない公共交通のほか、利用者を限定するスクールバスや外出支援サービスといった教育および福祉事業における移動支援とも連携を図りながら、誰一人取り残さない公共交通体系を構築していきます。

表 7-1 長和町の公共交通体系

分類	役割	路線名等（交通事業者）
幹線バス	市町を跨いだ移動を担うバス路線	和田峠北線 (ジェイアールバス関東(株))
地域内交通	主に町内における移動を担うバス路線	ながわごん (ジェイアールバス関東(株))
タクシー	自由度が高く利用者を限定しない交通	一般タクシー (和田バス(有))

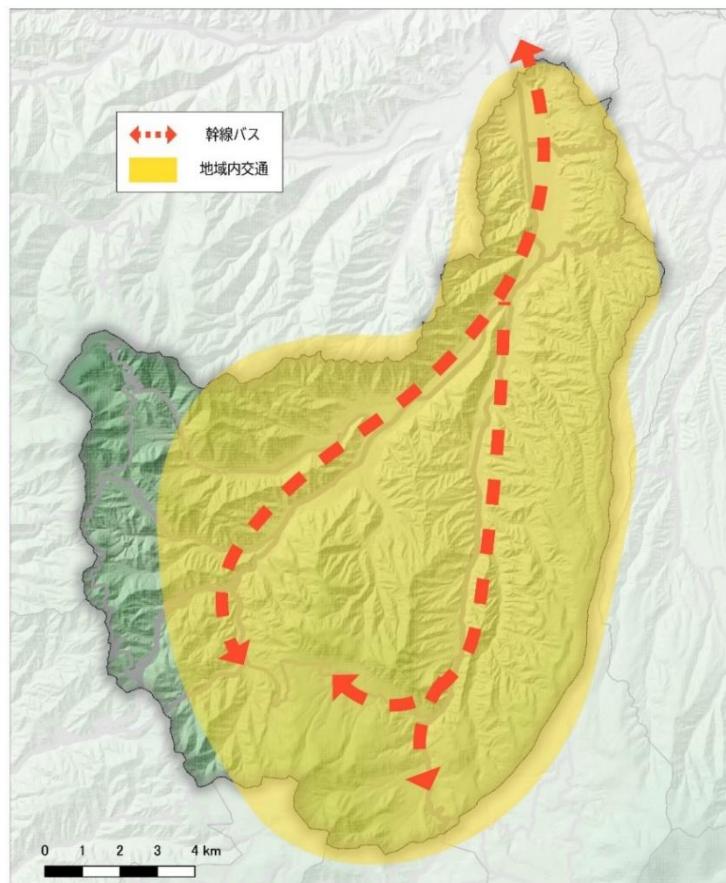


図 7-1 長和町の公共交通体系

### 7-3. サービスレベル

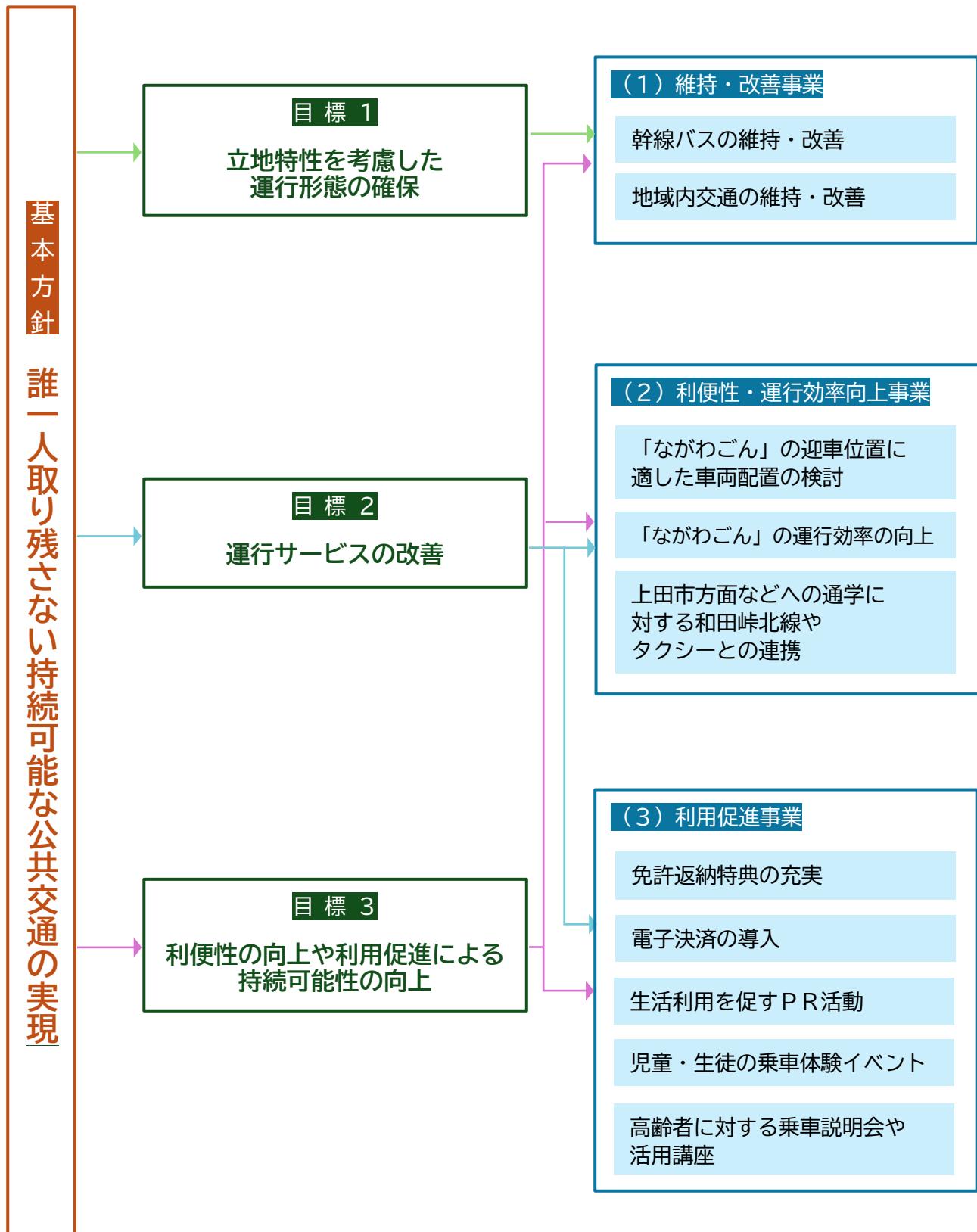
前項の公共交通の分類に応じて、サービスレベルを次のとおり設定します。

表 7-2 サービスレベル

分類	サービスレベル
幹線バス	町内から上田市への移動を担う路線として、以下のサービスレベルを確保する。 ●朝夕の通勤・通学等の往復 【朝】上田市方面 4本 / 長和町方面 1本 【夕】上田市方面 2本 / 長和町方面 4本
地域内交通	町内および上田市への移動を担う路線として、以下のサービスレベルを確保する。 ●主に日中における通院・買い物等で、自由に利用できるサービス
タクシー	●時間や場所などに制限されず、誰もが利用可能なサービス

## 7-4. 事業体系

本計画の目標達成に向けて取り組む事業は以下のとおりです。



## 7-5. 事業内容

### (1) 維持・改善事業

#### ① 幹線バスの維持・改善

実施主体	長和町・交通事業者
事業内容	<p>●幹線バスとして上田市方面との移動を担う和田峠北線は、長和町における唯一の定時定路線として、上田市への通学をはじめとした生活移動を支える重要な路線であるため、運行の維持に取り組みます。</p>  <p style="text-align: center;"><b>図 7-2 和田峠北線</b> (提供:ジェイアールバス関東株)</p> <p>●なお、和田峠北線は長野県の公共交通体系として幹線に位置づけられており、今後も維持の重要性が高い状況にあるため、県の幹線に対する補助等を活用しながら、確実な維持につなげます。</p>

#### ② 地域内交通の維持・改善

実施主体	長和町・交通事業者
事業内容	<p>●地域内交通として主に町内における移動を担うデマンドバス「ながわごん」は、町民の足として、様々な生活移動を支える路線であるため、運行の維持に取り組みます。</p>  <p style="text-align: center;"><b>図 7-3 ながわごん</b> (提供:ジェイアールバス関東株)</p> <p>●なお、「ながわごん」の維持にあたっては、利用者の需要を考慮し、車両更新時には小型車両の導入を検討するほか、あわせてEV(電気自動車)の導入も検討します。このほか、長距離利用といった需要に対し、安定的な移動支援を行うため、利用エリアの設定およびエリア別の料金設定についても検討します。</p> <p>●また、中学校における部活動の地域移行に伴い、要望に応じて運行時間帯の延長や町外バス停の追加についても検討するなど、利用者の需要に適した運行形態の確保を目指します。</p> <p>●このほか、上田市方面への通院などに対しては、有償ボランティアによる外出支援サービス(なっちゃん便)を実施している長和町社会福祉協議会のほか、長野県公共交通活性化協議会上田地域別部会と協議・連携し、輸送サービスの効率化を検討します。</p>

## (2) 利便性・運行効率向上事業

### ① 「ながわごん」の迎車位置に適した車両配置の検討

実施主体	長和町・交通事業者
事業内容	<p>●デマンドバス「ながわごん」は、町内では任意地点で乗降可能（ドア to ドア）であり、利用者の自宅への配車が多くなっています。しかし、町内は道路が狭小な場所も見られ、配車要望に対し、車両が利用者の自宅付近へ向かいづらい場合もあり、一部では運行上の課題となっています。こうした課題を低減し、運行の効率化を図るため、小型車両の導入とあわせて、配車が困難な箇所の把握および情報共有に努め、小型車両による迎車が求められる場合には、小型車両が優先的に迎車可能な運行形態を検討します。</p>



図 7-4 小型車両のデマンド交通（美馬市）

（出典：国土交通省ホームページ）

### ② 「ながわごん」の運行効率の向上

実施主体	長和町・交通事業者
事業内容	<p>●デマンドバス「ながわごん」では、町内での移動のほか、上田市などへの買い物や通院といった町外への利用も見られます。したがって、町内から町外の長距離・長時間の利用もあり、中には乗合いが生じていない状況もあることから、乗合い率の向上に向けて、配車方法の改善を図ります。</p> <p>●こうした取組のほか、目的地が異なっていても、同じ出発地から予約する場合には同じ時間帯の予約にご協力いただけるように、関係団体と協力して、乗合いへのご協力に関する周知を行います。</p>

### ③ 上田市方面などへの通学に対する和田峠北線やタクシーとの連携

実施主体	長和町・交通事業者
事業内容	<p>●現在のデマンドバス「ながわごん」では、運行時間が8:30～15:30となっており、以前の巡回バスの運行時間に比べて短くなっていることにより、運行時間外における町内または町外への買い物や通学などの移動支援の強化が求められています。したがって、「ながわごん」の利用者に対し、運行時間外の和田峠北線やタクシーの利用案内に関する周知を強化するほか、和田峠北線との乗り継ぎを考慮した配車の実施などにより、各手段が不自由なく利用可能な運行形態の確保に努めます。</p>

### (3) 利用促進事業

#### ① 免許返納特典の充実

実施主体	長和町
事業内容	<p>●今後の人団推移の見通しでは、高齢者数は引き続き増加する予想であり、今後は自動車運転免許の自主返納件数の増加が予想されます。しかし、自動車運転免許の返納に際しては、返納後の移動が不安で返納が出来ていないとの声もあるため、和田峠北線や「ながわごん」に対する自主返納者への利用しやすい特典形態を検討します。</p>

#### ② 電子決済の導入

実施主体	長和町・交通事業者
事業内容	<p>●和田峠北線では主に高校生の通学利用が多く、上田駅などから鉄道への乗り継ぎを行う利用者も見られる状況であり、こうした乗り継ぎの際の利便性の確保も必要な状況です。したがって、鉄道との乗り継ぎに不便のない決済方法を確保するため、交通事業者と連携し、電子決済の導入を推進します。</p> <p>●電子決済の導入にあたっては、和田峠北線のほか、和田峠北線と「ながわごん」との乗り継ぎの利便性も考慮し、「ながわごん」についても導入を検討します。</p>



図 7-5 地域連携 IC (KURURU)

(出典: KURURU 公式ホームページ)

### ③ 生活利用を促すPR活動

実施主体	長和町
事業内容	<p>●公共交通の運行方法などを改善する一方で、普段の移動手段として自動車での移動が非常に多い状況であるため、公共交通の生活利用は少ない状況となっています。こうした状況の背景として、公共交通が普段の生活でどのように使え、またどのように使うのかといった利活用の方法に関する周知が不足していると考えられることから、デマンドバス「ながわごん」をはじめとした予約または利用方法をPRし、生活利用を促進します。</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-between;"> <div style="flex: 1;"> <p><b>04 クルマの使用に伴う「危険」</b></p> <p>平成21年10月末現在の交通死亡事故件数は全国で約3,900件、そのうち高齢者割合は48%を占めています。 交通事故件数は平成12年度をピークに減少傾向にありますが、高齢者交通死亡割合は増加傾向にあります。</p>  </div> <div style="flex: 1; text-align: right;">  <p>資料：警視庁交通経済調査統計(H26年中)</p> </div> </div>

図 7-6 利用促進パンフレット（安城市）

（出典：安城市『「クルマの使い方」について考えてみませんか？』）

### ④ 児童・生徒の乗車体験イベント

実施主体	長和町・交通事業者
事業内容	<p>●町内の児童・生徒の通学時にはスクールバスが利用可能ですが、学校の特別日程における下校などでは、スクールバス以外の下校手段などが必要となります。したがって、デマンドバス「ながわごん」をはじめとした公共交通の利用方法について児童・生徒が把握し、移動手段に困ることが無いよう、児童・生徒を対象に実際の車両に乗車するイベントを実施します。</p> 

図 7-7 乗車体験イベントの様子（高森町）

（出典：高森町ホームページ）

## ⑤ 高齢者に対する乗車説明会や活用講座

実施主体	長和町
事業内容	<p>●デマンドバス「ながわごん」では、利用に際しインターネットまたは電話による予約が必要ですが、特に高齢の利用者を中心に、予約方法が分からぬ状況も見られます。</p> <p>●また、普段の主な移動手段として自動車が多い状況にあるなかで、「ながわごん」などの公共交通が生活の中でどのように使えるかといった活用方法の周知も必要であることから、町内の高齢者を対象として乗車説明会や活用講座を実施します。</p>



図 7-8 乗車説明会の様子（佐野市）  
(出典：佐野市ホームページ)

## 7-6. 事業スケジュール

各事業については、以下に示すスケジュールに基づき、計画期間内において実施または検討を行います。ただし、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は見直すものとします。

表 7-3 事業スケジュール

事業	実施主体	年度				
		R8	R9	R10	R11	R12
<b>(1) 維持・改善事業</b>						
① 幹線バスの維持・改善	長和町・交通事業者					
		運行の維持				
② 地域内交通の維持・改善	長和町・交通事業者					
		運行の維持				
<b>(2) 利便性・運行効率向上事業</b>						
① 「ながわごん」の迎車位置に適した車両配置の検討	長和町・交通事業者					
		車両更新に合わせて小型車両を導入				
② 「ながわごん」の運行効率の向上	長和町・交通事業者					
		乗合い状況の検証、改善				
③ 上田市方面などへの通学に対する和田峠北線やタクシーとの連携	長和町・交通事業者					
		乗り継ぎなどの連携の検討、実施				
<b>(3) 利用促進事業</b>						
① 免許返納特典の充実	長和町					
		特典内容の検討、充実				
② 電子決済の導入	長和町・交通事業者					
		交通事業者と連携して順次導入を検討				
③ 生活利用を促すPR活動	長和町					
		PR方法の検討・実施				
④ 児童・生徒の乗車体験イベント	長和町・交通事業者					
		イベント内容の検討・実施				
⑤ 高齢者に対する乗車説明会や活用講座	長和町					
		地区別などで実施				

## 7-7. 数値目標

基本方針ならびに目標の達成に向けた指標として、以下の数値目標を設定します。

数値目標1	幹線バスの利用回数の向上	
指標	和田峠北線の町民一人あたりの年間利用回数	
現状値・目標値	【現状値（令和6年度）】 0.5 回/年・人	【目標値（令和12年度）】 0.7 回/年・人
考え方・算定式	<p>【考え方】</p> <p>●町民一人あたりの年間利用回数について、町民に対する利用促進事業等により、上田市へ通勤・通学する町民が年に1回、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。</p> <p>【算定式】</p> $(\text{和田峠北線の町民の年間利用者数}) \div (\text{年度末の住民基本台帳人口})$ <p>※ 和田峠北線の町民の年間利用者数：和田峠北線の総利用者数に対し、長和町が和田峠北線の路線全体に占める「バス停数」「可住地人口密度」「路線延長」の割合を乗じた数。現状値は総利用者数（20,726人）に基づいた町民の年間利用者数（2,753人）。</p> <p>※ 人口の現状値は令和7年4月1日時点の住民基本台帳人口（5,481人）に基づく。</p>	

数値目標2	地域内交通の利用回数の向上	
指標	デマンドバス「ながわごん」の町民一人あたりの年間利用回数	
現状値・目標値	【現状値（令和6年度）】 2.5 回/年・人	【目標値（令和12年度）】 3.5 回/年・人
考え方・算定式	<p>【考え方】</p> <p>●町民一人あたりの年間利用回数について、町民に対する利用促進事業等により、町民が年に1回、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。</p> <p>【算定式】</p> $(\text{「ながわごん」の年間利用者数}) \div (\text{年度末の住民基本台帳人口})$ <p>※ 現状値は令和6年度の年間利用者数（13,972人）、および令和7年4月1日時点の住民基本台帳人口（5,481人）に基づく。</p>	

数値目標3	地域内交通の乗合い率の向上	
指標	デマンドバス「ながわごん」の平日、土日祝日の乗合い率	
現状値・目標値	【現状値（令和6年度）】 平日 41% 土日祝日 45%	【目標値（令和12年度）】 平日 46% 土日祝日 50%
考え方・算定式	<p>【考え方】</p> <p>●デマンドバス「ながわごん」において、予約総数のうち何件が乗り合せていたかを表す乗合い率について、町の特性に適した予約・配車システムの改善などにより向上を目指す。平日、土日祝日の現状値に基づき、乗合い件数が1割増加することを目標とする。</p> <p>【算定式】</p> $(\text{「ながわごん」の日平均乗合い件数}) \div (\text{「ながわごん」の日平均予約総数})$ <p>※ 現状値は令和6年度の日平均乗合い件数（平日17件、土日祝日10件）、日平均予約総数（平日41件、土日祝日22件）に基づく。</p>	

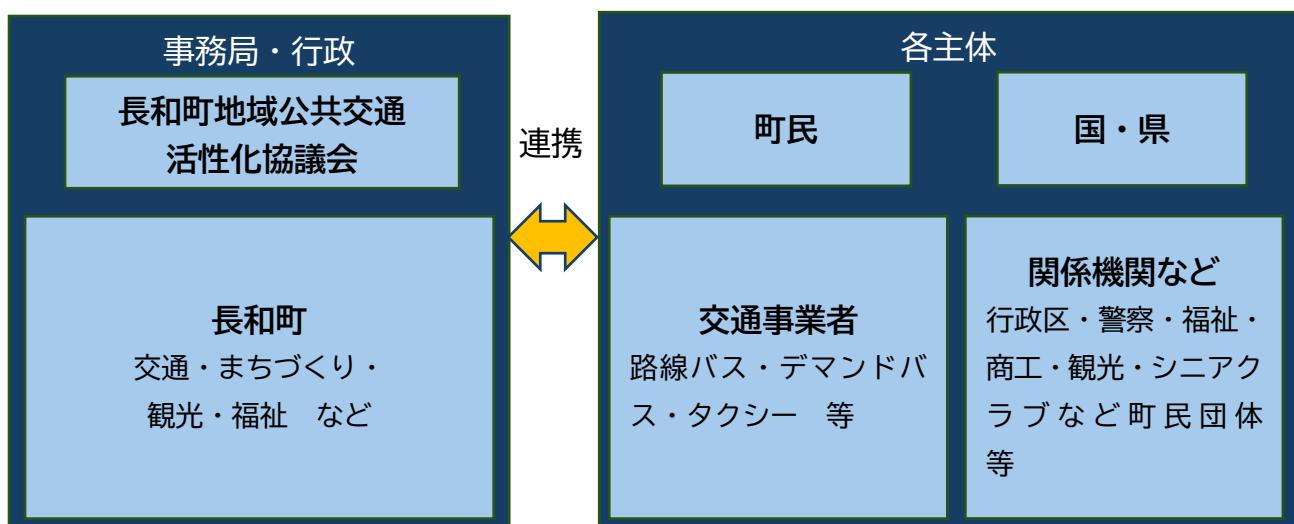
数値目標4	地域内交通の財政負担額の改善	
指標	デマンドバス「ながわごん」の財政負担額	
現状値・目標値	【現状値（令和6年度）】 6,082 万円	【目標値（令和12年度）】 6,000 万円
考え方・算定式	<p>【考え方】</p> <p>●運行事業における今後の経費は、担い手の確保にあたっての処遇改善に向けた人件費の増加などが想定されるが、乗合い率の向上や利用促進による運賃収入の向上により、現状値以下の財政負担額に留めることを目標とする。</p>	
数値目標5	地域内交通の収支率の向上	
指標	デマンドバス「ながわごん」の収支率	
現状値・目標値	【現状値（令和6年度）】 3.9 %	【目標値（令和12年度）】 7.4 %
考え方・算定式	<p>【考え方】</p> <p>●運行事業における今後の経費は、担い手の確保にあたっての処遇改善に向けた人件費の増加などが想定されるが、乗合い率の向上や利用促進による運賃収入の向上により、現状値以上の収支率へ向上することを目標とする。</p> <p>【算定式】</p> <p>(「ながわごん」の運賃収入額) ÷ (「ながわごん」の運行経費)</p> <p>※ 現状値は、令和6年度のデマンドバス収入額（246万円）および財政負担額（6,089万円）に基づき算出（運行経費としては6,335万円）。</p> <p>※ 目標値の算出では、数値目標2で設定した年間利用回数の目標値（3.5回）に、令和12年の社人研推計値の人口（4,588人）を乗じて算出した推計利用者数（16,058人）へ、運賃（300円）を乗じた金額を運賃収入とする（482万円）。運行経費は、この運賃収入に数値目標4で設定した財政負担額の目標値（6,000万円）を足した値とする。</p>	

## 7-8. 推進体制・進捗評価

### (1) 推進体制

本計画の推進は、「長和町地域公共交通活性化協議会」が中心となり、施策の承認・検証・評価を行いながら進めます。

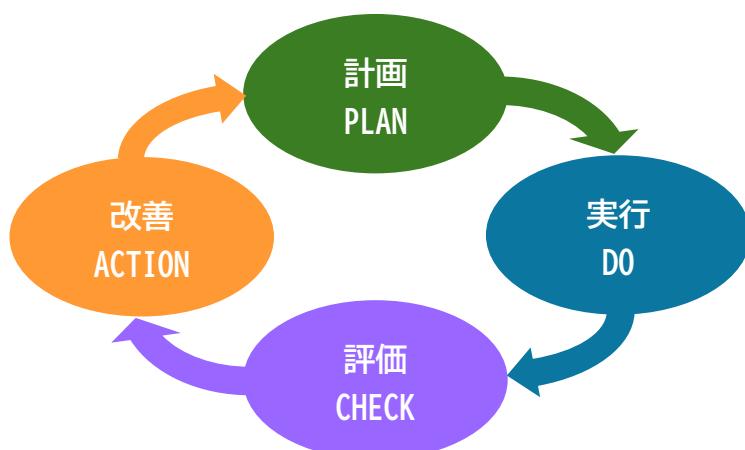
各事業の取組にあたっては、町のさまざまな部署や市民、国や県、交通事業者や関係機関などと密接に連携しながら取り組みます。



### (2) 進捗評価

計画の進捗評価については、「長和町地域公共交通活性化協議会」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施策を「Do (実行)」し、実施した事業については、「長和町地域公共交通活性化協議会」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、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、「長和町地域公共交通活性化協議会」における報告・協議は1月中の実施を基本とします。ただし、国などの補助制度の活用により報告・協議が必要となった場合（事業評価、運行計画の審議等）には、6月頃にも報告・協議を実施します。

表 7-4 計画推進の年度別スケジュールのイメージ

年度	事業年度												次年度														
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
計画 (PLAN)	前年度事業						当該年度事業						次年度予算要求														
実行 (DO)	前年度事業の実施						当該年度事業の実施						準備			準備			次年度事業の実施								
評価 (CHECK)	評価												次年度事業の実施														
改善 (ACTION)	改善												次年度事業の実施														
長和町地域公共交通活性化協議会	(報告・協議)						報告・協議						(報告・協議)						報告・協議								