

令和2年度 第2回駒ヶ根市地域公共交通協議会 次第

【日 時】令和2年10月27日（火）午後3時30分～

【場 所】駒ヶ根市役所 本庁舎2階 大会議室

1 開 会

2 委員の委嘱について

3 会長あいさつ

4 協議事項

（1）駒ヶ根市公共交通計画策定に係る駒ヶ根市公共交通の方向性について

- | | | |
|---------------------------|---|-------|
| ① 駒ヶ根市の公共交通に関する地域概況 | … | 資料1 |
| 駒ヶ根市の公共交通の現況 | … | 資料1－2 |
| ② 市民の移動実態と公共交通に対するニーズ | … | 資料2 |
| ③ 地域公共交通における課題と公共交通計画の方向性 | … | 資料3 |

5 その他

6 閉 会

駒ヶ根市地域公共交通協議会 委員名簿

協議会役職	委 員	氏 名	役 職	備 考
会 長	駒ヶ根市	伊藤 祐三	市 長	計画作成市田宰市の長
副会長	駒ヶ根商工会議所	松井 良介	副会頭	商 工
	伊那バス株式会社	藤澤 洋二	代表取締役社長	バス事業者
	中央アルプス観光株式会社	伊東 俊弘	自動車事業部長	バス事業者
	伊南乗用自動車有限会社	久保田 武彦	代表取締役	バス事業者・県タクシー協会
	赤穂タクシー有限会社	坂元 洋	代表取締役	県タクシー協会
	長野県伊那建設事務所	大島 則雄	維持管理課長	道路管理者
	駒ヶ根警察署	岩本 真	署 長	公安・警察
	駒ヶ根市区長会	池上 千博	北割1区区長	地域代表
	駒ヶ根市区長会	山崎 寛一	町2区区長	地域代表
監 事	駒ヶ根市区長会	野村 満	中沢区区長	地域代表
	駒ヶ根市高齢者クラブ連合会	下平 正躬	交通安全防犯対策部長	利用者
	駒ヶ根市身体障害者福祉協会	北原 和雄	会 長	利用者
	市 民	竹村 孝子		利用者
	市 民	大原 百合子		利用者
	伊那バス労働組合	唐木 達也	自動車対策部長	労働団体
監 事	一般社団法人駒ヶ根観光協会	岩崎 康男	事務局長	観 光
	社会福祉法人駒ヶ根市社会福祉協議会	宮崎 洋一郎	次長兼地域福祉振興課長	福 祉
	国土交通省 北陸信越運輸局	佐々木 凜太郎	交通企画課長	地方運輸局
	国土交通省 北陸信越運輸局長野運輸支局	芦澤 千恵子	首席運輸企画専門官	地方運輸局
	長野県企画振興部	小林 伸行	交通政策課長	長野県
	長野県上伊那地域振興局	下條 伸彦	企画振興課長	長野県

(22名)

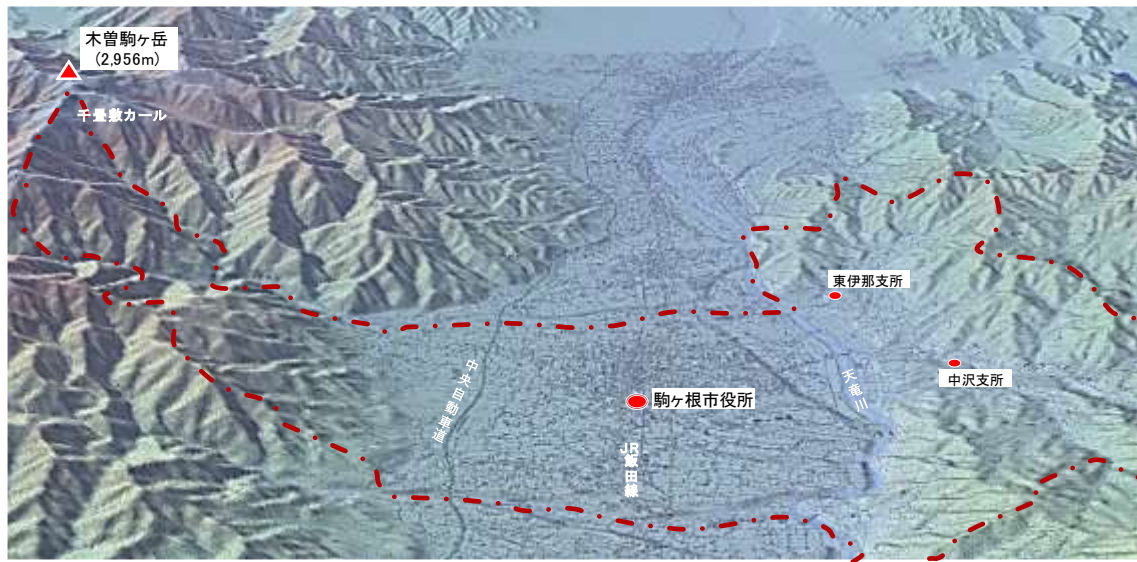
関係職員	駒ヶ根市総務部	渋谷 仁士	総務部長	所管部
関係職員	駒ヶ根市建設部	宮下 佳和	建設課長	道路管理者
関係職員	駒ヶ根市民生部	田村 巴	福祉課長	福祉所管課
関係職員	駒ヶ根市教育委員会	北原 純	子ども課長	小中学校所管課

事務局長	駒ヶ根市総務部企画振興課	市村 義美	企画振興課長	所管課
事務局員	駒ヶ根市総務部企画振興課	伊藤 徹治	少子化対策・交通政策係長	所管課
事務局員	駒ヶ根市総務部企画振興課	米村 真一	企画調整係	所管課
事務局員	駒ヶ根市総務部企画振興課	大森 峻	少子化対策・交通政策係	所管課

駒ヶ根市の概況

1 位置・地勢

現況	・駒ヶ根市は長野県の南部、中央アルプス（木曽山脈）と南アルプス（赤石山脈）に囲まれた伊那盆地のほぼ中央に位置する。 ・隣接する市町村は、伊那市、宮田村、飯島町、中川村、大鹿村、上松町、大桑村であるが、盆地内の主要幹線道路を介して接しているのは宮田村と飯島町となっている。 ・市域の面積は 165.92 ㎢で、市役所における標高は海拔 676m である。 ・盆地部全体の標高は 550～850m で、天竜川の西部に平坦地が多く広がるものの、河岸段丘地形が顕著で、市街地内にも深い谷が刻まれており、標高差が 50m に及ぶ箇所もある。 ・内陸性気候であり、気温の年較差、日較差が大きく、年間を通じて降水量は少ない。冬期の寒さが厳しく、11 月～3 月にかけては最低気温が氷点下となる日が多いほか、1～2 月は 1 日の平均気温が氷点下となる。
交通計画上の留意点	○盆地地形でありながら、盆地内における勾配が大きく、標高差も大きい。段丘崖が市街地内にもあり、近距離であっても、移動に支障がある箇所も多い。 ○高低差が大きいことから自転車の利用に支障があるほか、冬期は路面凍結などにより、二輪車の利用についても限定される。

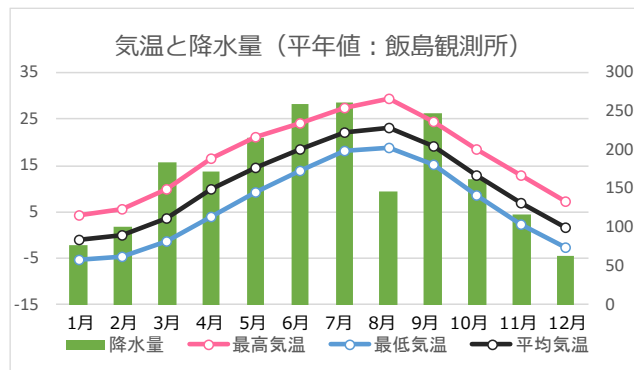


資料：日本高密度メッシュ標高データ[国土地理院]をもとにカシミール 3D で作成

【図 駒ヶ根市鳥瞰図】

	気温			降水量
	最高気温	最低気温	平均気温	
1月	4.2	-5.3	-0.9	77.6
2月	5.5	-4.8	-0.1	100.2
3月	9.8	-1.4	3.7	183.7
4月	16.5	4.0	9.8	172.8
5月	21.1	9.1	14.6	216.5
6月	24.2	14.0	18.4	259.6
7月	27.5	18.0	22.0	260.5
8月	29.3	18.9	23.0	147.1
9月	24.6	15.3	19.1	246.7
10月	18.5	8.5	12.8	162.2
11月	12.7	2.2	6.8	117.0
12月	7.2	-2.6	1.6	63.4
合計				2,007.3

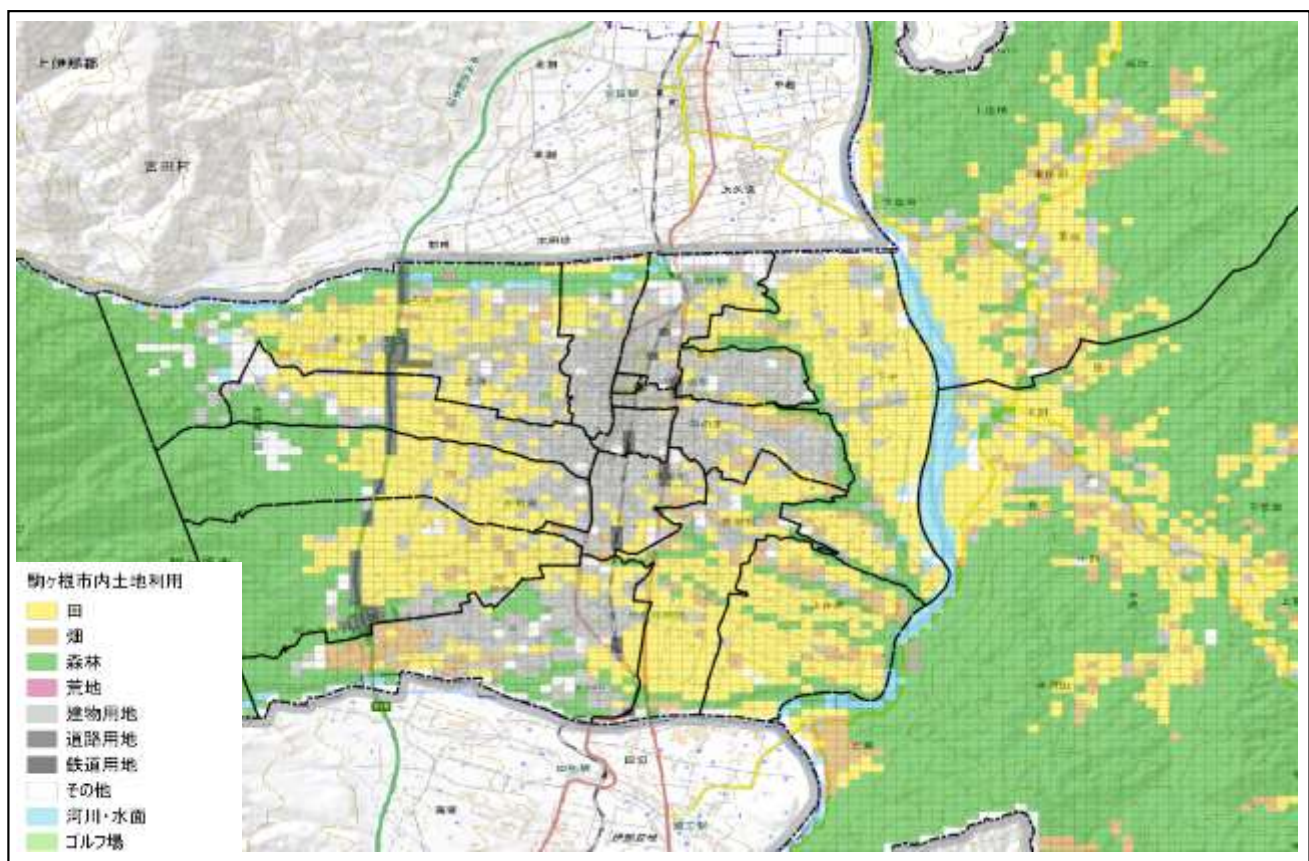
資料：気象庁



【図表 気象の状況】

2 土地利用

現況	・盆地内の竜西地域については、中央部に国道 153 号(旧道)および同バイパスが南北に走り、これを中心に、市街地が形成されている。その外側は主として水田が広がっている。 ・駒ヶ根駒ヶ岳公園線に沿って、市街地が連続しているほか、伊那中部広域農道沿いにも建物が多いことがわかる。 ・その他、県道駒ヶ根長谷線に沿った町 2 区、町 3 区に市街地が広がるほか、市南部の福岡地区についても、西側の山沿いにまで市街地が延びている。また、盆地外では、駒ヶ根高原周辺に施設立地がみられる。 ・市街地内に東西に続く森林の区域が段丘崖であり、市街地を分断していることがわかる。 ・竜東地域については、谷に沿って集落がつながっており、中沢地区については、標高 1,000m 付近にまで点在している。その他の平坦地は主として農地であるが、竜西地域に比べて畑地が多いのが特徴である。
交通計画上の留意点	○市街化区域内（用途地域指定区域内）から外れる市街地として、福岡地区の西部や町 2 区などがあるが既存市街地との連担はとれている。広域農道沿いやインターチェンジ周辺などに拡散の傾向がみられる。 ○竜東地域の集落の点在は、交通計画上で、支障が大きいものといえる。



資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ・100m メッシュ（2016 年）[国土交通省]

【図 土地利用図】

3 人口・世帯

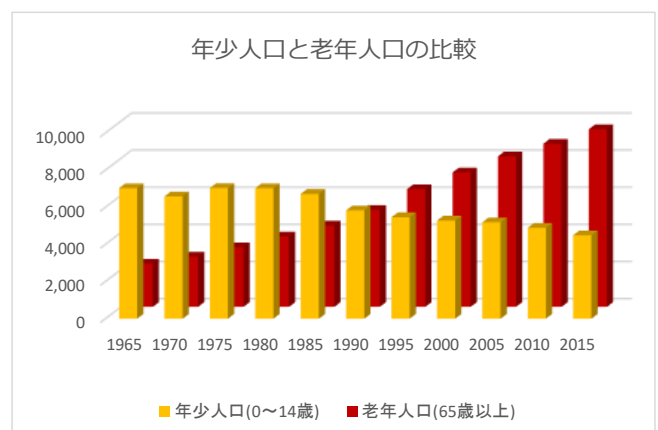
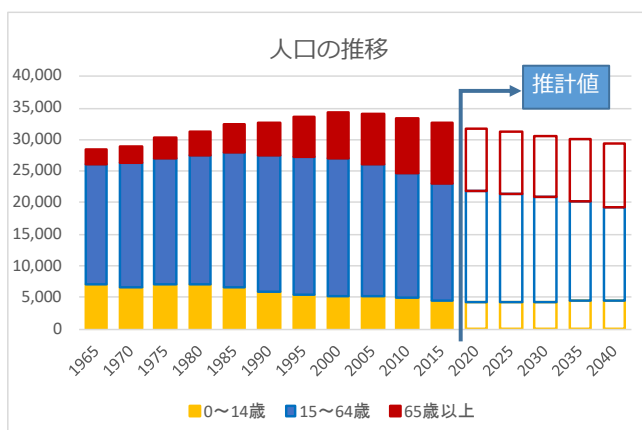
(1) 人口の推移

現況	・駒ヶ根市の人口は、2015年の国勢調査において約32,800人、高齢化率は29%となっている。この5年で高齢化率は3ポイント以上増加しており、増加の幅も過去最大となっている。 ・人口推移としては2005年をピークとして、すでに減少局面に入っており、今後はさらに減少していくことが見込まれている。2040年の推計人口（将来展望値）は約29,000人で、ピーク時の86%程度にまで減少するとみられる。 ・少子高齢化が顕著であり、高齢人口はこの50年で4倍以上、年少人口は36%減少している。 ・推計人口をみると、年少人口は今後増加に転じることを展望しているが、高齢人口は2040年までにさらに5%増加することが見込まれている。ただし増加ペースは今後、鈍化していく。
	○人口の減少は地域全体の活力の低下につながることを懸念される。 ○少子高齢化の傾向は今後、鈍化することが見込まれているが、高齢者は引き続き増加するため、より高齢者のニーズに合致した交通施策が求められる。 ○市域の人口密度が低下していくことから、交通政策に加えて、コンパクトシティなど居住誘導、都市政策での対応が求められる。

区分	年次	総人口	0～14歳	15～64歳	65歳以上	高齢化率
実数値	1965 (S40年)	28,327	7,022	18,976	2,329	8.2%
	1970 (S45年)	28,913	6,585	19,624	2,704	9.4%
	1975 (S50年)	30,318	7,034	20,075	3,209	10.6%
	1980 (S55年)	31,179	7,026	20,367	3,786	12.1%
	1985 (S60年)	32,396	6,717	21,300	4,379	13.5%
	1990 (H2年)	32,771	5,830	21,714	5,227	16.0%
	1995 (H7年)	33,601	5,465	21,797	6,339	18.9%
	2000 (H12年)	34,338	5,283	21,797	7,237	21.1%
	2005 (H17年)	34,417	5,188	20,837	8,103	23.5%
	2010 (H22年)	33,693	4,895	19,710	8,779	26.1%
	2015 (H27年)	32,759	4,490	18,573	9,564	29.2%
推計値	2020	31,734	4,194	17,783	9,757	30.7%
	2025	31,144	4,198	17,189	9,757	31.3%
	2030	30,607	4,347	16,539	9,721	31.8%
	2035	30,012	4,574	15,656	9,782	32.6%
	2040	29,359	4,575	14,785	9,999	34.1%

資料：実数値＝国勢調査〔総務省〕

推計値＝駒ヶ根市人口ビジョンにおける将来展望値（H27推計）〔駒ヶ根市〕



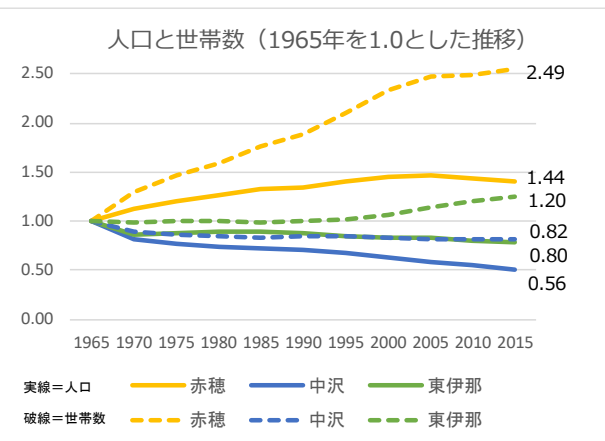
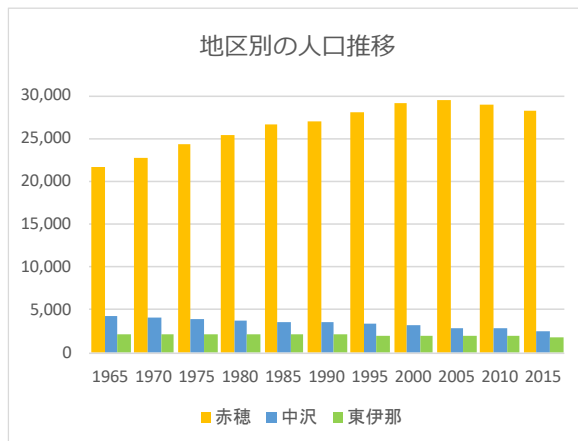
【図表 人口の推移】

(2) 地区別人口および世帯数の推移

現況	2015 年における駒ヶ根市の世帯数は約 12,400 であり、この 50 年で 1.9 倍に増加している。世帯数の増加率が人口の増加率に比べて大きいことは、世帯あたり人数の減少を示しており、すなわち核家族化、単身世帯の増加を裏付けている。 - 地区別の人口と世帯数の推移をみると、赤穂地区では人口が増加を続けていたが、2010 年に減少に転じている。一方、竜東地域の中沢地区、東伊那地区ではこの 50 年間で、一貫して減少している。とくに中沢地区が顕著で -49% とほぼ半減している。また、東伊那地区についても人口は減少しているが、中沢に比べると減少幅は小さく、世帯数については 1990 年代以降の伸びが大きくなっている。 - 市内の高齢者単身世帯は約 1,200 戸で、この 30 年間で 5.9 倍に急増している。
	○市内 3 地区における人口動態が大きく異なる。竜東地域においても中沢地区と東伊那地区では傾向が異なり、地域ごとに個別の方策を検討する必要性も考えられる。 ○単身高齢者は不便度が高い場合が多く、この対応は地域公共交通において重要な課題である。とくに 75 歳以上の単身者が 10 倍以上、85 歳以上の単身者は 70 倍以上に増加していることは、福祉輸送の重要性にもつながるものといえる。

年次	駒ヶ根市全体				赤穂		中沢		東伊那	
	人口	増加率	世帯数	増加率	人口	世帯数	人口	世帯数	人口	世帯数
1965 (S40年)	28,327	1.00	6,471	1.00	21,795	5,054	4,342	934	2,190	483
1970 (S45年)	28,913	1.02	6,997	1.08	22,764	5,595	4,090	929	2,059	473
1975 (S50年)	30,318	1.07	7,669	1.19	24,391	6,290	3,857	900	2,070	479
1980 (S55年)	31,179	1.10	8,219	1.27	25,407	6,858	3,661	881	2,111	480
1985 (S60年)	32,396	1.14	8,932	1.38	26,652	7,584	3,617	871	2,127	477
1990 (H2年)	32,771	1.16	9,519	1.47	27,101	8,149	3,573	890	2,097	480
1995 (H7年)	33,601	1.19	10,422	1.61	28,181	9,057	3,399	876	2,021	489
2000 (H12年)	34,338	1.21	11,460	1.77	29,166	10,074	3,182	872	1,990	514
2005 (H17年)	34,417	1.21	12,035	1.86	29,523	10,628	2,934	857	1,960	550
2010 (H22年)	33,693	1.19	12,161	1.88	28,988	10,724	2,793	857	1,912	580
2015 (H27年)	32,759	1.16	12,437	1.92	28,339	10,988	2,560	849	1,860	600

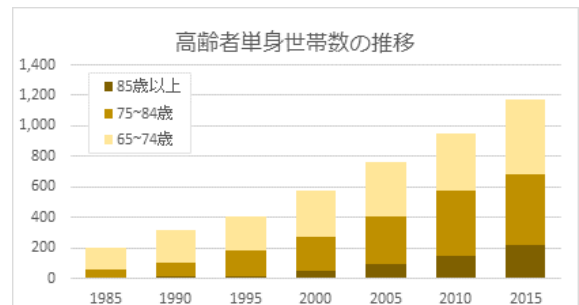
資料：国勢調査[総務省]



【図表 地区別人口および世帯数の推移】

年次	高齢者 単身世帯数	年齢別内訳		
		65~74歳	75~84歳	85歳以上
1985 (S60年)	201	142	56	3
1990 (H2年)	314	213	88	13
1995 (H7年)	403	221	165	17
2000 (H12年)	572	299	224	49
2005 (H17年)	764	360	306	98
2010 (H22年)	946	366	428	152
2015 (H27年)	1,176	494	462	220

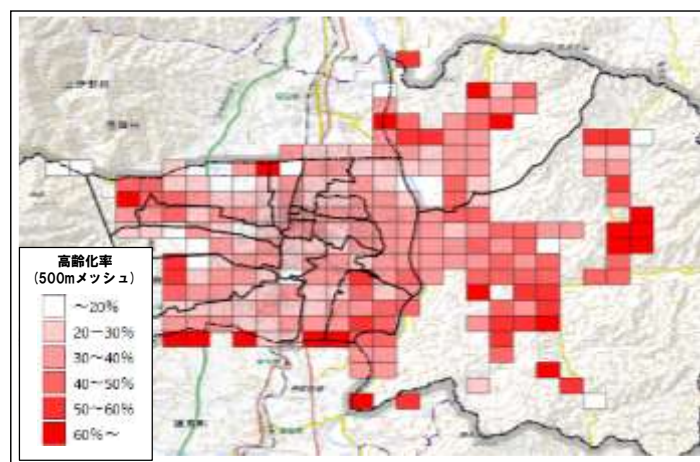
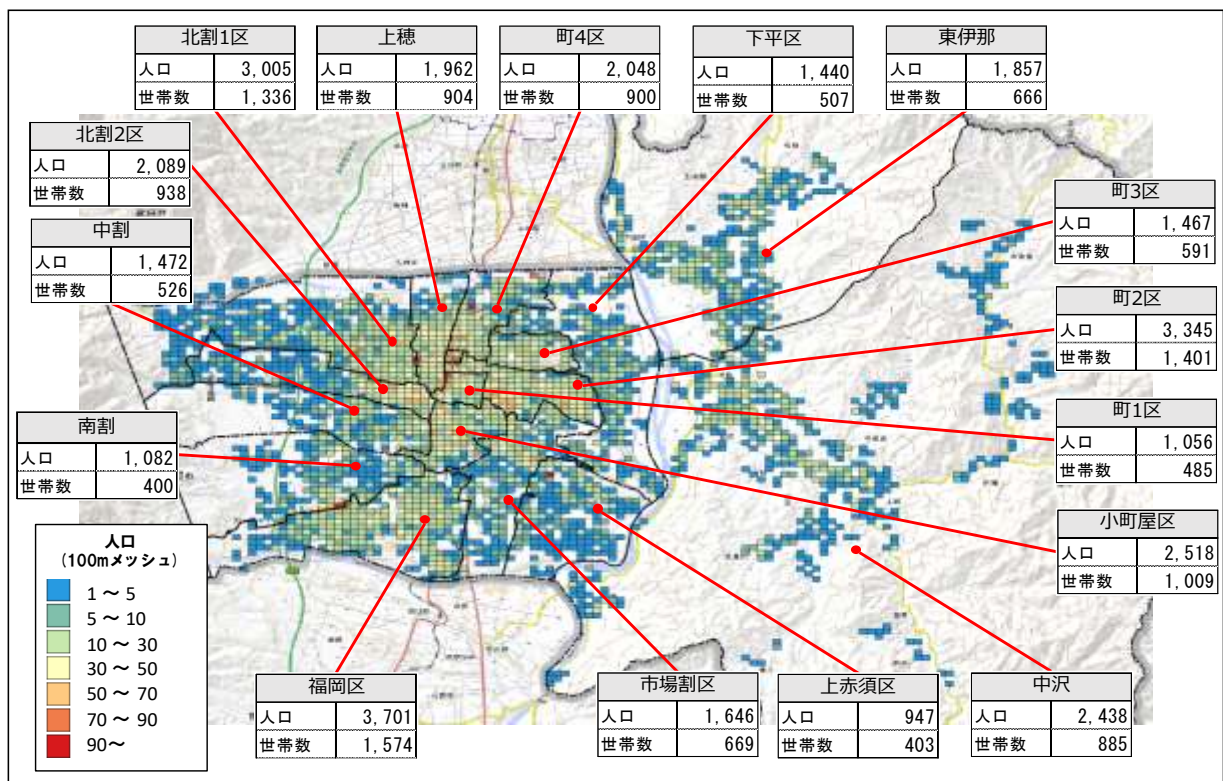
資料：国勢調査[総務省]



【図表 高齢者単身世帯数の推移】

(3) 人口分布および行政区別人口

現況	- 市内の人口分布としては、駒ヶ根駅付近で最も人口密度が高く、南北では国道 153 号及び同バイパスの北町から小町屋付近、東西では赤穂から飯坂付近で密度が高いエリアが連担している。縁辺部では密度が低く、100m メッシュで 5 人未満の青い表示の箇所が多い。 - 竜東地域については、山間部深くまで人口が点在している。中心市街地から最も遠い中沢地区の大曾倉付近も、居住エリアが広がっている。 - 高齢化率としては、全般に縁辺部で高く、60%を超えている区域も多い。中心部でも 30%台の箇所が多い。
交通計画上の留意点	○竜東地域、とくに中沢地区では人口密度が低く、高齢化率も高いことから、交通不便な状況が深刻であると思われる、交通計画上の重要な検討対象となることが見込まれる。 ○市中央部においても、今後さらに高齢化が進むものとみられ、きめ細かいサポートが必要になると考えられる。



資料：メッシュ人口（簡易 100mメッシュ）＝国勢調査（2015 年）〔総務省データを基に東京大学が細分化したもの〕

高齢化率（500mメッシュ 2020 年推計値）＝国勢調査データを基に国交省・国土政策局が推計

地区別人口＝駒ヶ根市住民基本台帳（2020 年）

【図表 人口分布および行政区別の人口・世帯数・高齢化率】

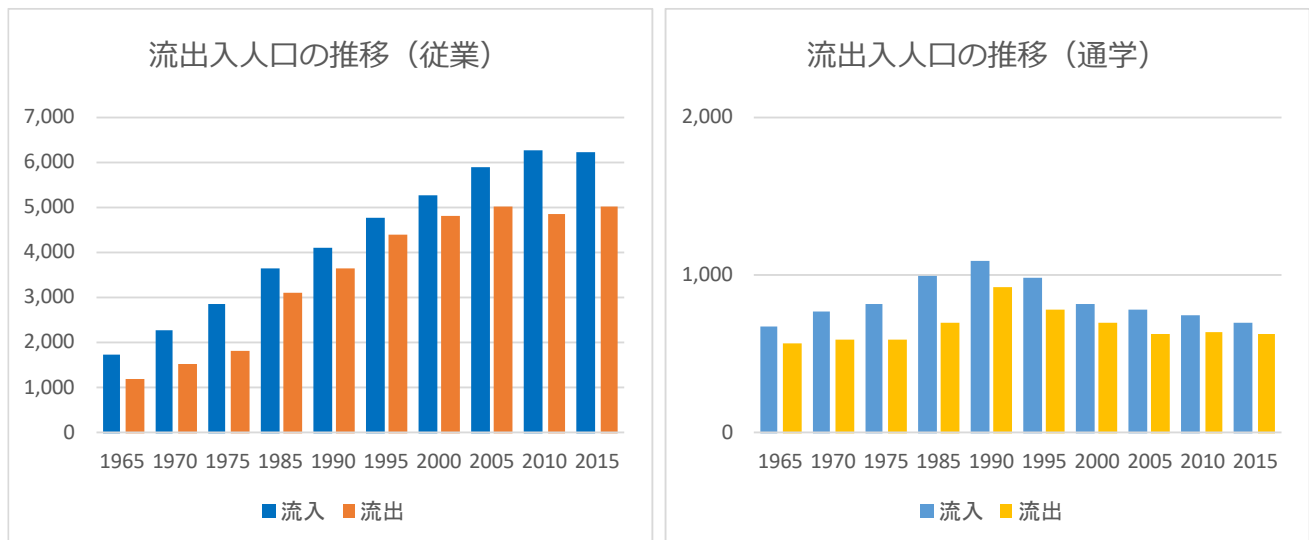
4 人口流動

(1) 人口の流出入の状況

現況	・従業・通学による人口流動をみると、2015年では流出人口が約5,600人、流入人口が約6,900人で、流入が流出に比べて1.2倍程度多い。両者の差し引きである昼間人口は約34,000人であり、常住人口（夜間人口）が若干多いがほぼ同等といえる。 ・従業（通勤）と通学の内訳としては、通勤・通学ともに流入量のほうが多くなっている。また、流出入全体の内訳としては88%が通勤移動となっている。 ・この50年間の推移をみると、流入人口、流出人口の合計は、一貫して増加傾向にあるが、通勤の流入人口は頭打ち、通学は1990年をピークに流入、流出ともに減少に転じている。
交通計画上の留意点	○生活様式の多様化等、時代の変化を受けて、従業・通学における人口流動は、より広域化、多頻度化してきており、この背景には自家用車の普及があるといえる。一定ルート上での移動を担保する鉄道やバスでの輸送がより困難になってきている現状を示唆している。 ○公共交通を一定程度利用できるようなライフスタイルの転換を目指すべき一方で、公共交通輸送のあり方についても、現在のライフスタイルに沿ったものとしていくことも考える必要がある。

年次		常住人口	流入人口			流出人口			昼間人口
			従業	通学	合計	従業	通学	合計	常住＋流入－流出
1965	(S40年)	28,327	1,739	674	2,413	1,174	571	1,745	28,995
1970	(S45年)	28,913	2,281	764	3,045	1,506	587	2,093	29,865
1975	(S50年)	30,318	2,849	810	3,659	1,830	591	2,421	31,556
1985	(S60年)	32,396	3,657	994	4,651	3,095	698	3,793	33,254
1990	(H2年)	32,771	4,108	1,092	5,200	3,656	920	4,576	33,395
1995	(H7年)	33,601	4,775	976	5,751	4,389	774	5,163	34,189
2000	(H12年)	34,317	5,253	816	6,069	4,803	694	5,497	34,889
2005	(H17年)	34,128	5,904	775	6,679	5,019	625	5,644	35,163
2010	(H22年)	33,693	6,274	739	7,013	4,863	639	5,502	35,277
2015	(H27年)	33,693	6,235	700	6,935	5,015	620	5,635	34,075

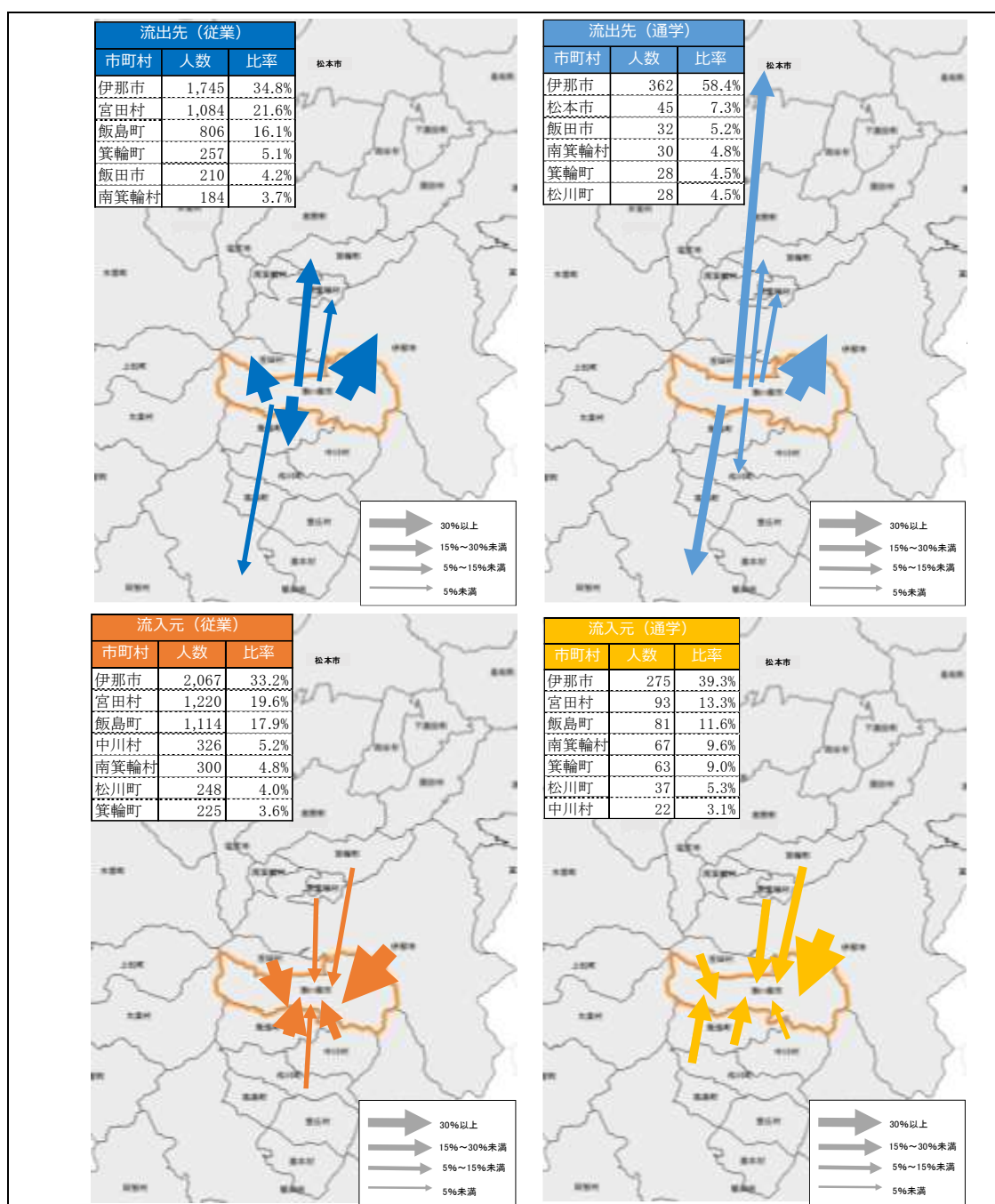
資料：国勢調査〔総務省〕



【図表 流出入人口の推移】

(2) 流出入先の方面

現況	・駒ヶ根市外への流出先としては、通勤では伊那、宮田、飯島の順に多く、この3市町村で73%に達する。通学についても伊那市が最も多く、伊那市だけで58%を占める。伊那市に次いで松本市への通学が多く飯田市を上回っており、遠方への通学者も比較的多いことが特徴的である。 ・流入元としては、通勤では似た傾向があり、伊那、宮田、飯島の順で、この3市町村で70%に達する。通学の流入元については、伊那市が最も多いのは流出と同様であるが、全体に範囲が狭く、北は箕輪から南は松川町までの範囲で全体の91%を占める。
交通計画上の留意点	○流入人口が多いことから、他市町村から流入してくる通勤・通学者の端末交通についても検討の対象に含める必要性が生じる。 ○ただし、通勤は自家用車が中心であり、高校生の通学においては、駒ヶ根市内の2高校がいずれも駅からの徒歩圏であるため、鉄道の運行本数自体に大きく左右される問題となる。



資料：国勢調査（2015年）〔総務省〕

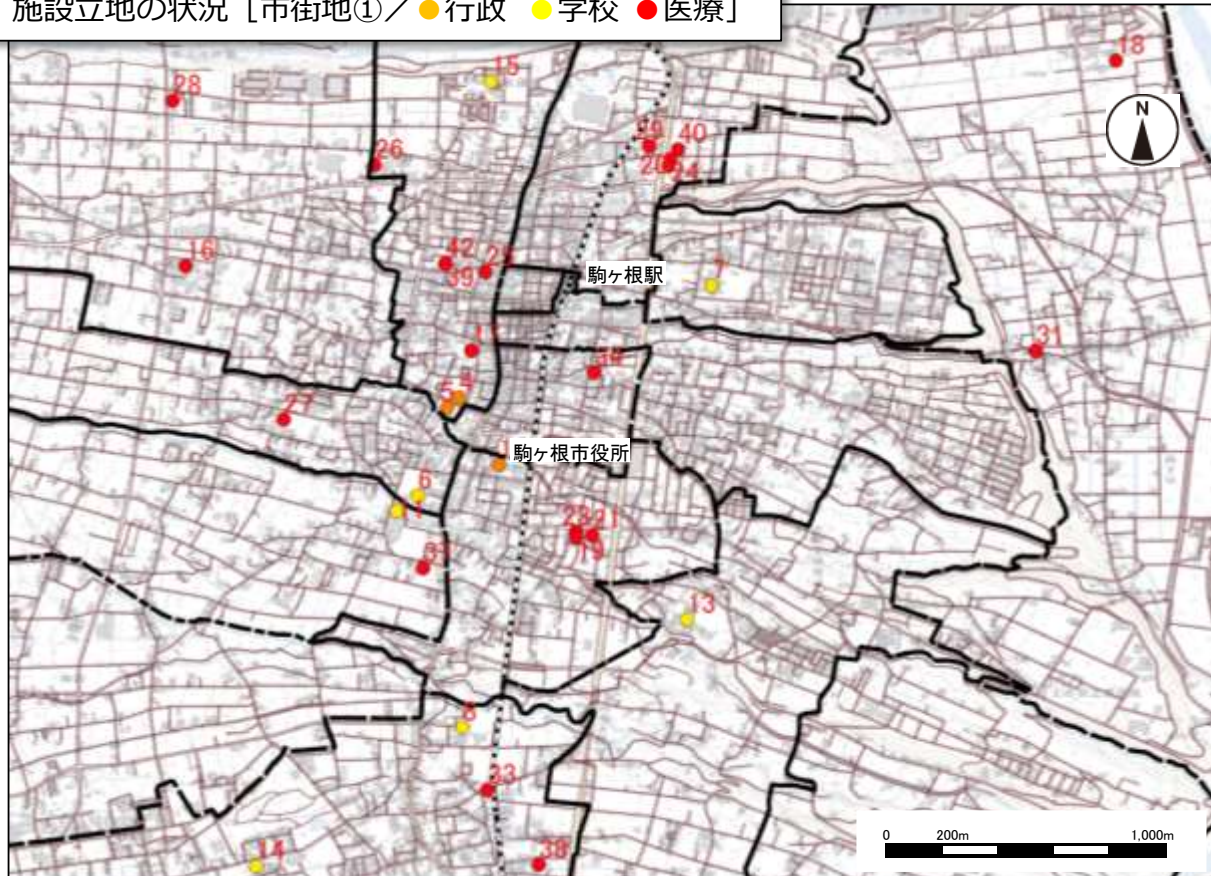
【図 流出入先の状況】

5 主要施設の立地

市民の日常移動および市外からの来訪者の目的先となる施設等の立地については次図の通りである。

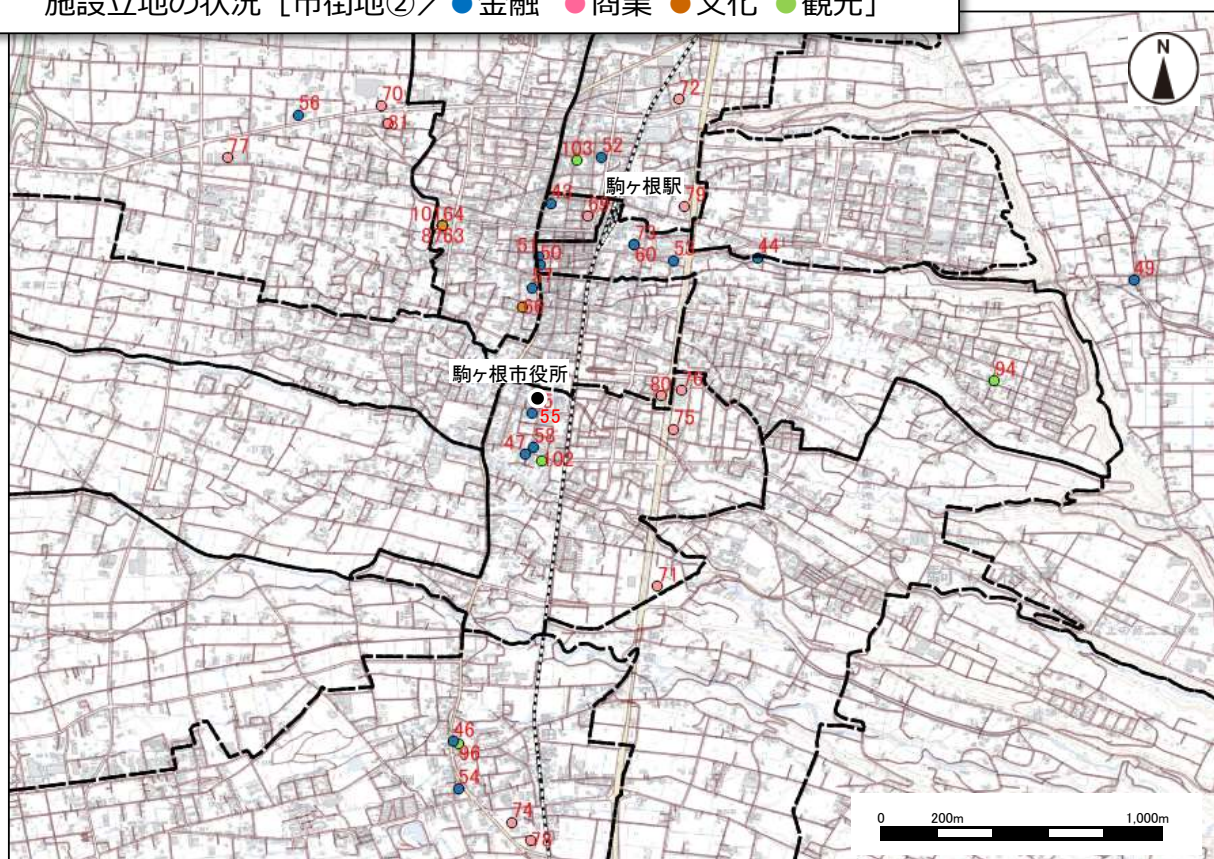
現況	[行政施設] 駒ヶ根市役所と駒ヶ根警察署がともに市街地中心の国道 153 号（旧道）沿道に立地している。 [学校] 市内には小学校が 5 校、中学校が 2 校、高校が 2 校、大学が 1 校ある。小学校の学区は竜東と竜西で分かれているが、中学校については、学区の再編により下平区等が東中の学区に入っている。 [医療機関] 入院施設（病棟）を備える病院として、市内には昭和伊南総合病院（300 床）、前澤病院（46 床）、県立こころの医療センター駒ヶ根（129 床）の 3 施設がある。うち一般病床をもつのは、昭和伊南総合病院と前澤病院となっている。 その他、バイパス沿いの西友に近接して 4 施設、小町屋駅の東側に 3 施設の診療科目の異なる医療機関が集まって立地しているなどの形態がみられる。 [金融機関関係] 市内には銀行の支店が 2 店舗、信用金庫の支店が 5 店舗、信用組合が 1 店舗、労働金庫が 1 店舗ある。郵便局としては直営郵便局が 4 店舗（うち集配局が 1）、簡易郵便局が 3 店舗ある。J A については J A 上伊那の支所が 3 店舗ある。 [商業施設] 大店立地法に基づく商業施設として、13 店舗が立地しており、バイパス開通以降に沿道に立地した店舗がその半数の 7 店舗となっている。 [文化施設] 上穂町の総合文化センターは、図書館、音楽ホールなど市の文化施設を集約させている。他に各地区中心部に公民館がある。 [観光資源] 観光施設は駒ヶ根高原周辺に集約的に立地しているほか、竜東地域にもシルクミュージアム、かっぱ館などが立地している。
交通計画上の留意点	○市民の日常生活に関わる商業施設、金融機関、医療機関、行政施設等の多くは、国道 153 号（旧道）と国道 153 号バイパスの沿道の範囲内に多く立地しており、比較的にコンパクトであるといえるが、第三次医療施設である昭和伊南総合病院は市街地中心から約 1.7km の距離があり、バス停からの距離も 300m とやや遠い。 ○郊外生活拠点である中沢地区、東伊那地区には支所周辺に生活関連施設が立地しているものの、市街地中心まで来ないと用を足せないケースも多い。現在、両地区への路線バスの運行はない。 ○観光施設が多く立地する駒ヶ根高原については、ロープウェイ線でアクセスが可能であるが、竜東地域にある観光資源に対しては、現在、路線バスの運行はない。

施設立地の状況〔市街地①／●行政 ●学校 ●医療〕



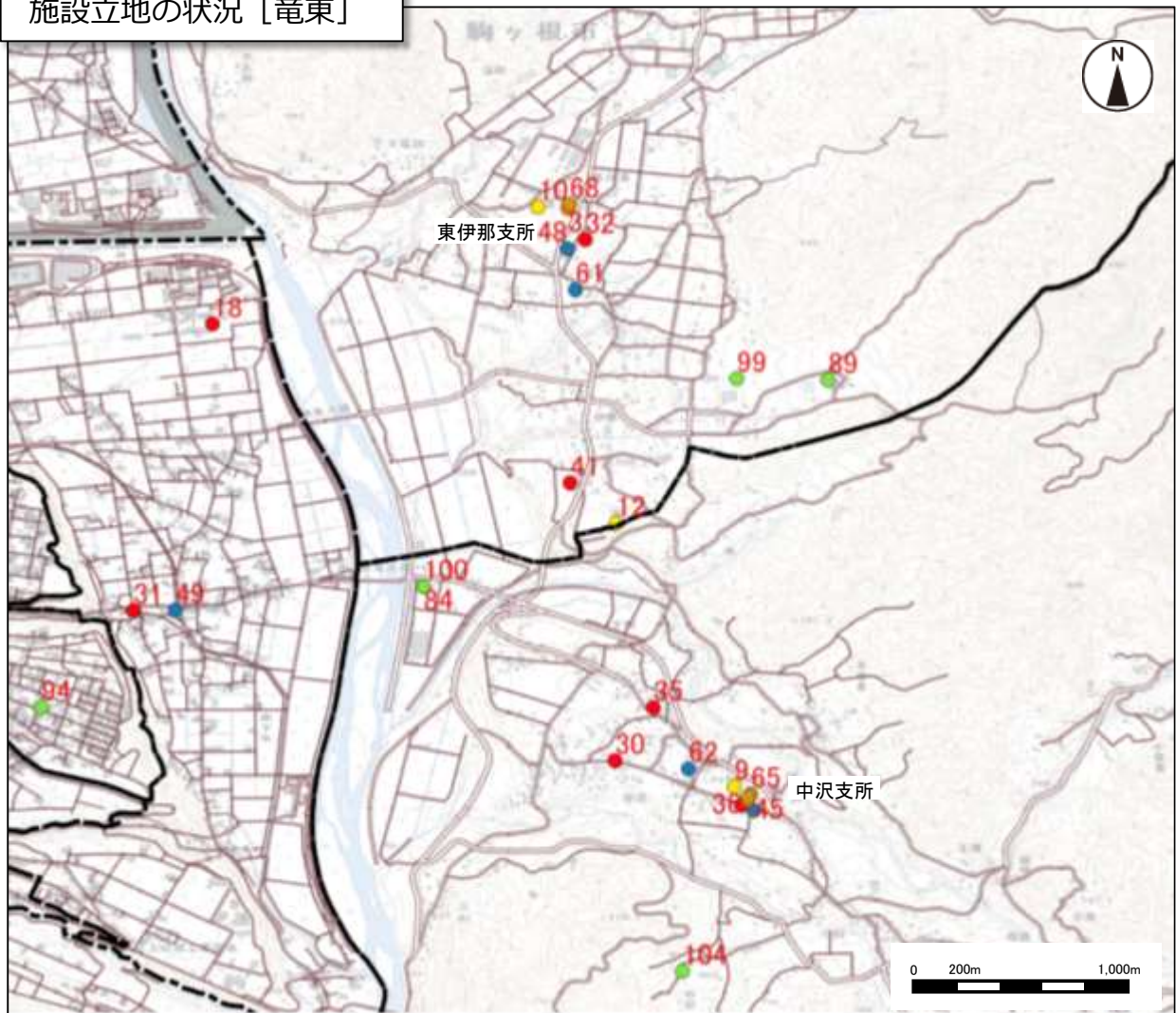
【図 施設立地の状況[1/4]】

施設立地の状況〔市街地②／●金融 ●商業 ●文化 ●観光〕



【図 施設立地の状況[2/4]】

施設立地の状況〔竜東〕



【図 施設立地の状況[3/4]】

施設立地の状況〔駒ヶ根高原〕



【図 施設立地の状況[4/4]】

【表 施設リスト】

施行 設 政	1	駒ヶ根市役所
	2	駒ヶ根市役所中沢支所
	3	駒ヶ根市役所東伊那支所
	4	駒ヶ根警察署
	5	国土交通省 天竜川上流河川事務所

学 校	6	赤穂小学校
	7	赤穂東小学校
	8	赤穂南小学校
	9	中沢小学校
	10	東伊那小学校
	11	赤穂中学校
	12	東中学校
	13	長野県赤穂高等学校
	14	長野県駒ヶ根工業高等学校
	15	長野県看護大学

郵便局・金融機 関	43	駒ヶ根郵便局
	44	飯坂簡易郵便局
	45	中沢郵便局
	46	赤穂福岡郵便局
	47	小町屋簡易郵便局
	48	東伊那郵便局
	49	下平簡易郵便局
	50	八十二銀行 駒ヶ根支店
	51	長野銀行 駒ヶ根支店
	52	アルプス中央信用金庫 赤穂営業部
	53	アルプス中央信用金庫 赤穂東支店
	54	アルプス中央信用金庫 福岡支店
	55	アルプス中央信用金庫 南支店
	56	アルプス中央信用金庫 アルプス支店
	57	長野県信用組合 駒ヶ根支店
	58	長野県労働金庫 駒ヶ根支店
	60	JA上伊那 駒ヶ根支所
	61	JA上伊那 東伊那支所
	62	JA上伊那 駒ヶ根東支所

医 療 機 関	16	昭和伊南総合病院
	17	前澤病院
	18	県立こころの医療センター
	19	つちかね整形外科クリニック
	20	よこやま耳鼻咽喉科医院
	21	やまおか耳鼻咽喉科
	22	駒ヶ根高原レディスクリニック
	23	こまちや東内科クリニック
	24	まえやま内科胃腸科クリニック
	25	神戸医院
	26	まつむら小児科医院
	27	駒ヶ根共立クリニック
	28	高山内科クリニック
	29	山村眼科整形外科
	30	前澤病院 中沢診療所
	31	下平けやき診療所
	32	東伊那すこやかクリニック
	33	秋城医院
	34	須田医院
	35	木下医院
	36	早田医院
文 化 施 設	37	座光寺内科医院
	38	かしの実クリニック
	39	前沢眼科 駒ヶ根診療所
	40	おはようクリニック皮フ科形成外科
	41	竜東メンタルクリニック
	42	中谷内科医院

文 化 施 設	63	駒ヶ根市総合文化センター 文化会館
	64	駒ヶ根市立図書館
	65	駒ヶ根市民族資料館
	66	赤穂公民館
	67	中沢公民館
	68	東伊那公民館

商 業 施 設	69	マルトシ駒ヶ根店
	70	ベルシャイン駒ヶ根
	71	ソルヤ赤穂店
	72	西友駒ヶ根店
	73	Aコープ駒ヶ根店
	74	ニシザワショップバース福岡食彩館
	75	アップルランドデリシア駒ヶ根店
	76	ケーヨーデイツー駒ヶ根店
	77	カインズホーム駒ヶ根店
	78	コメ駒ヶ根福岡店
観 光 施 設	79	ヤマダ電機駒ヶ根店
	80	エイデン駒ヶ根店
	81	アメリカンドラッグ駒ヶ根店

観 光 施 設	82	養命酒製造(株) 駒ヶ根工場
	83	すずらんハウス
	84	おもしろかっぱ館
	85	旧竹村家住宅
	86	旧駒ヶ根市役所庁舎(郷土館)
	87	駒ヶ根市立博物館
	88	駒ヶ根高原美術館
	89	駒ヶ根シルクミュージアム
	90	露天こぶしの湯
	91	こまくさの湯
	92	しらび平駅
	93	駒ヶ根高原
	94	丸塚公園
	95	千畳敷駅
	96	馬住ヶ原公園
	97	家族旅行村アルプスの丘
	98	駒ヶ根高原マレットゴルフ場
	99	ふるさとの丘マレットゴルフ場
観 光 施 設	100	天竜かっぱ広場
	101	すずらん公園
	102	菅の台水と文化の森公園
	103	北の原公園(共楽園)
	104	駒ヶ根市中沢農村交流広場

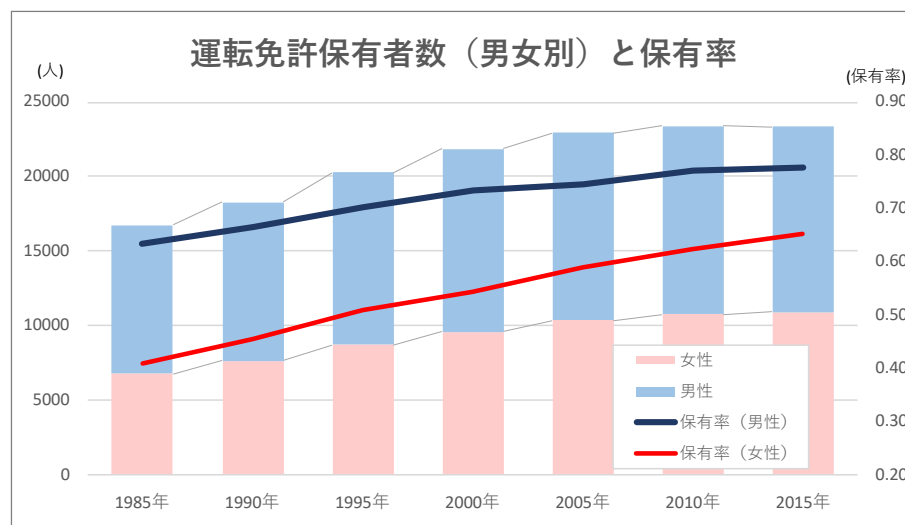
6 交通

(1) 運転免許保有者数の状況

現況 の留意点	交通計画上の留意点	・2015年時点における駒ヶ根市民における免許保有者数は23,000人で、人口に対する保有率は71%となっている。 ・男女別でみると、男性のほうが高く78%、女性は65%となっている。 ・この30年間で免許保有者数は1.4倍に増加しており、女性の保有率が増加している。
	交通計画上の留意点	○モータリゼーションが進展し、運転をすることが標準的な生活スタイルとなっている。 ○従前は高齢夫婦などの場合、男性が運転をして、女性は同乗するというパターンが多くみられたが、近年は男性高齢者も女性高齢者も同じように運転するというパターンが一般的となっている。

年次		1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年
保有者数	男性	9,988	10,632	11,566	12,268	12,565	12,659	12,422
	女性	6,777	7,631	8,708	9,592	10,370	10,739	10,925
	合計	16,765	18,263	20,274	21,860	22,935	23,398	23,347
保有率	男性	63%	67%	70%	73%	75%	77%	78%
	女性	41%	45%	51%	54%	59%	62%	65%
	合計	52%	56%	60%	64%	67%	69%	71%

資料：長野県警本部



【図表 運転免許保有者数の推移】

(2) 自動車保有の状況

現況	・駒ヶ根市における乗用車の保有台数は、普通乗用車と軽乗用車をあわせて約 22,000 台である。1 世帯あたりの保有台数に換算すると、1.77 台となる。 ※本資料では「乗用車」のみとしており、「軽貨物＝軽トラック」は算入していない ・普通乗用車は現在、ほぼ頭打ちから減少傾向にある一方で、軽自動車はこの 30 年で 8.8 倍と大きく増加している。世帯で 2 台目に購入する車両として選択されていることがうかがえる。 ・(1)に示した免許保有者数で割ると、免許保有者 1 人あたり台数は 0.94 台となり、必要とされる人のところにはほぼ行き渡っている状況といえる。
交通計画上の留意点	○自家用車が世帯に 1 台という時代はすでに過ぎて、数字の上からも「1 人 1 台」という時代を迎えている。手頃な価格で使い勝手も良い軽自動車の普及がこれを加速させたといえる。 ○「いつでも自分が使えるクルマがある」状況は、家族送迎や近隣住民によるサポートを、より手軽なものにさせているという見方もでき、公共交通の利用促進を難しくしている側面もある。

年次		1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年
乗用車保有台数	軽乗用車	1,048	1,352	3,166	5,416	7,003	7,986	9,181
	普通乗用車	8,239	9,976	11,745	13,112	13,403	12,774	12,786
	合計	9,287	11,328	14,911	18,528	20,406	20,760	21,967
世帯あたり保有率		1.04	1.19	1.43	1.62	1.70	1.71	1.77

資料：北陸信越運輸局長野運輸支局



【図表 自動車保有台数の推移】

駒ヶ根市の公共交通の現況

1 鉄道

事業名	J R 飯田線		
事業主体	東海旅客鉄道(株)		
担当部署 および窓口	鉄道事業本部 飯田支店		
運行形態	第一種鉄道事業（一般の鉄道）		
使用車両	車両形態 定員	211 系、213 系ほか 2～3 両編成 定員は 1 車両 座席 60 名程度 立席 60 名程度	
運行状況	路線区間	豊橋駅～辰野駅（195km）	
	運行日	毎日	
	運行時間	[駒ヶ根駅]概ね 5～23 時	
	運行回数	[駒ヶ根駅]上り 21 便 下り 21 便	
料金体系	距離制運賃 [駒ヶ根駅～伊那市駅]240 円 [駒ヶ根駅～飯田駅]680 円		
利用者数	駒ヶ根駅 526 人 小町屋駅 706 人 伊那福岡駅 326 人 大田切駅 95 人 ※いずれも日平均乗車人数（H29 年：長野県統計書、JR 東海）		
その他	駒ヶ根市内 4 駅のうち、駒ヶ根駅は簡易委託（駒ヶ根市）、他の 3 駅は無人駅、本社直営の有人駅は、近隣では天竜峡駅、飯田駅、伊那市駅		

2 路線バス

(1) 一般路線

事業名	駒ヶ岳ロープウェイ線バス		 
事業主体	伊那バス(株) 中央アルプス観光(株)		
担当部署 および窓口	[伊那バス] 本社管理部(伊那市) [中ア観光] 本社自動車事業部(駒ヶ根市赤穂)		
運行形態	一般乗合旅客運送事業		
使用車両	中型乗合バス（車長 9m 定員約 60 人） ※バリアフリー法適用除外[＝非低床バス]		
運行状況	路線区間	駒ヶ根駅前～菅の台 B C～しらび平（15.9km） 他 途中折返しなど 2 系統	
	運行日	毎日	
	運行本数	[4～11 月]23 往復（30 分間隔） [12～3 月]8 往復（1 時間間隔） ※伊那バス 6：中ア観光 4 の割合 冬期は中ア観光のみ	
	運行時間帯	[4～11 月]5～18 時 [12～3 月]8～16 時	
料金体系	距離制運賃 [駒ヶ根駅前～しらび平] 1,050 円 [駒ヶ根駅前～菅の台バスセンター] 380 円		
利用者数	172,606 人（令和元年度）		

(3) 高速バス

①伊那・新宿線

事業名	高速バス 伊那・新宿線		
事業主体	伊那バス(株) 京王バス(株) 信南交通(株) アルピコ交通(株) 富士急行バス(株) 山梨交通(株)		
担当部署 および窓口	伊那バス 本社管理部(伊那市)		
運行形態	一般乗合旅客運送事業		
使用車両	車両形態	大型乗合バス(車長 12m 定員 45 人程度)	
	定員		
運行状況	台数	—	
	路線区間	伊那バス駒ヶ根車庫～バスタ新宿	
	停留所(市内)	駒ヶ根バスターミナル、駒ヶ根車庫	
	運行日	毎日	
	運行本数	16 往復(概ね 1 時間間隔) ※コロナ禍以前の状況	
	運行時間帯	[上り]4:30～19:00 [下り]10:00～25:00	
料金体系	距離制運賃 [駒ヶ根～新宿] 3,700 円		

②飯田・新宿線

事業名	高速バス 飯田・新宿線		
事業主体	伊那バス(株) 京王バス(株) 信南交通(株) アルピコ交通(株)		
担当部署 および窓口	信南交通 運行管理課(飯田市)		
運行形態	一般乗合旅客運送事業		
使用車両	車両形態	大型乗合バス (車長 12m 定員 45 人程度)	
	定員		
運行状況	台数	—	
	路線区間	飯田商工会館～バスタ新宿	
	停留所(市内)	駒ヶ根インター	
	運行日	毎日	
	運行本数	16.5 往復 (概ね 1 時間間隔) ※コロナ禍以前の状況	
	運行時間帯	[上り]5:00～20:00 [下り]10:00～25:00	
料金体系	距離制運賃 [駒ヶ根～新宿] 3,700 円		

③箕輪・伊那市・名古屋線

事業名	高速バス 箕輪・伊那市・飯田・名古屋線		
事業主体	伊那バス(株) 名鉄バス(株)		
担当部署 および窓口	伊那バス 本社管理部(伊那市)		
運行形態	一般乗合旅客運送事業		
使用車両	車両形態	大型乗合バス(車長 12m 定員 45 人程度)	
	定員		
	台数	—	
運行状況	路線区間	箕輪～名鉄バスセンター	
	停留所(市内)	駒ヶ根バスターミナル、駒ヶ根インター 菅の台バスセンター(季節運行)	
	運行日	毎日	
	運行本数	11 往復(概ね 2 時間間隔) ※コロナ禍以前の状況 うち 2 往復が 7～11 月菅の台バスセンターを経由	
	運行時間帯	[上り]5:30～18:30 [下り]10:00～22:00	
料金体系	距離制運賃 [駒ヶ根～名古屋] 3,200 円		

④飯田・駒ヶ根・伊那・長野線

事業名	高速バス 飯田・駒ヶ根・伊那・長野線 (みずずハイウェイバス)		
事業主体	伊那バス(株) 信南交通(株) アルピコ交通(株)		
担当部署 および窓口	伊那バス 本社管理部(伊那市)		
運行形態	一般乗合旅客運送事業		
使用車両	車両形態 定員	大型乗合バス (車長 12m 定員 50 人程度)	
	台数	—	
運行状況	路線区間	飯田商工会館～長野県庁	
	停留所(市内)	駒ヶ根インター	
	運行日	毎日	
	運行本数	8 往復 (概ね 2 時間間隔) ※コロナ禍以前の状況	
	運行時間帯	[上り]6:00～19:00 [下り]9:00～21:00	
料金体系	距離制運賃 [駒ヶ根～長野] 2,250 円		

⑤その他の高速バス路線

- ・立川線(3 往復/3,700 円＝立川駅)
- ・横浜線(2 往復/4,150 円＝横浜駅)
- ・京都・大阪線(2 往復/5,150 円＝梅田駅)

※いずれもコロナ禍以前の状況を記載。運賃は駒ヶ根 IC もしくは駒ヶ根 BT からのもの

(4) タクシー

事業名	タクシー事業		 
事業主体	赤穂タクシー(有) 伊南乗用自動車(有)		
担当部署 および窓口	[赤穂]本社 (駒ヶ根市中央) [伊南]本社 (駒ヶ根市中央)		
運行形態	一般乗用旅客運送事業		
使用車両	車両形態 定員	セダン車両 (5人乗り) ジャンボタクシー (9人乗り) 福祉車両 (ストレッチャー付)	
	台数	[赤穂]セダン 11 台、ジャンボ 1 台、福祉車両 2 台 [伊南]セダン 19 台、ジャンボ 4 台、福祉車両 1 台	
運行状況	運行範囲	[赤穂]伊那市沢渡～中川を発着する運行 [伊南]上伊那地域一円を発着する運行	
	運行日・時間	毎日 (終日)	
料金体系	距離制運賃 (初乗り 640 円 [1200mまで]、以後 253m 毎に 100 円加算) その他に時間制運賃あり		
利用者数	—		

4 行政主導による交通施策

(1) こまタク

事業名	こまタク		
事業主体	赤穂タクシー(有) 伊南乗用自動車(有)		
担当部署 および窓口	[赤穂]本社（駒ヶ根市中央） [伊南]本社（駒ヶ根市中央）		
事業企画管理	駒ヶ根市地域公共交通協議会		
担当部署	市企画振興課		
運行形態	一般乗合旅客運送事業		
使用車両	車両形態 定員	専用車両（8人乗り） ジャンボタクシー（9人乗り） セダン型（5人乗り）	
	台数	事業者の稼働可能台数、予約状況に応じて適宜	
運行状況	運行範囲	駒ヶ根市内全域	
	運行日	平日（年末年始、お盆は運休） 各地区に対する運行日は指定（週2～3日）	
	運行方法	各タクシー事業者の利用者が電話予約 予約時のみ運行	
	運行本数	行き（居住地⇒市街地）2便 帰り（市街地⇒居住地）2便	
	運行時間帯	行き 8:00 頃、10:00 頃 帰り 12:00 頃、14:00 頃	
料金体系	片道 400 円定額		
登録者数	1,587 人(令和元年度末)		
利用者数	6,293 人(令和元年度末)		
その他	・ H28.4 月より曜日運行制から毎日運行へ ・ H29.12 月より専用車両の運行を開始 ・ H30.9 月より乗降地点を一部追加		

(2) 割引タクシー券補助

事業名	割引タクシー券交付事業												
担当部署	市福祉課												
実施内容	■対象者 市内に住所を有する 65 歳以上の人 かつ、自身による自動車の交通手段がない人 ■交付内容 タクシー割引券を地区に応じて下表の通り交付 <table><tr><th>居住地区</th><th>交付枚数</th><th>割引額</th></tr><tr><td>竜西</td><td>40枚</td><td>100円</td></tr><tr><td>竜東1</td><td>80枚</td><td>300円</td></tr><tr><td>竜東2</td><td>120枚</td><td>350円</td></tr></table> ※500 円のタクシー料金につき割り引く金額 ■利用状況 利用者数 988 人 利用枚数 27,270 枚（令和元年度）	居住地区	交付枚数	割引額	竜西	40枚	100円	竜東1	80枚	300円	竜東2	120枚	350円
居住地区	交付枚数	割引額											
竜西	40枚	100円											
竜東1	80枚	300円											
竜東2	120枚	350円											

(3) 福祉タクシー券補助

事業名	福祉タクシー券補助事業												
担当部署	市福祉課												
実施内容	■対象者 (1) 市内に住所を有する 65 歳以上の人で市民税非課税世帯の方 かつ、自身による自動車の交通手段がない人 (2) 身体障害者手帳 1 級、2 級 (3) 身体障害者手帳 3 級 (視覚, 平衡機能, 下肢, 体幹, 呼吸器機能障がい) (4) 身体障害者手帳 3 級で自身及び家族による交通手段がないもの (5) 療育手帳所持者 (6) 精神保健福祉手帳所持者で自身及び家族による交通手段がないもの (6) 特定疾患又は慢性関節リウマチ患者で、自身及び家族による交通手段 がないもの (7) 介護保険の要支援又は要介護認定を受けている方 ■交付内容 タクシー券を地区に応じて下表の通り交付 <table><tr><th>居住地区</th><th>交付枚数</th><th>割引額</th></tr><tr><td>竜西</td><td>12枚</td><td></td></tr><tr><td>竜東1</td><td>24枚</td><td>500円</td></tr><tr><td>竜東2</td><td>36枚</td><td></td></tr></table> ※タクシー料金の支払いに利用できる 500 円/枚の金券 さらに条件の厳しい人には特殊寝台車福祉タクシー券を交付 ■利用状況 交付者数 1,166 人 利用枚数 8,789 枚 (令和元年度)	居住地区	交付枚数	割引額	竜西	12枚		竜東1	24枚	500円	竜東2	36枚	
居住地区	交付枚数	割引額											
竜西	12枚												
竜東1	24枚	500円											
竜東2	36枚												

(4) 自家用有償旅客運送

事業名	駒ヶ根市福祉有償運送	
事業主体	社会福祉法人 駒ヶ根市社会福祉協議会 特定非営利活動法人 リブサポート南信州 特定非営利活動法人 地域支え合いネット	
担当部署 および窓口	社会福祉協議会＝地域福祉振興課（駒ヶ根市梨の木） リブサポート＝事務局（駒ヶ根市飯坂） 地域支え合いネット＝事務局（駒ヶ根市中央）	
事業企画管理	駒ヶ根市福祉有償運送運営協議会	
担当部署	市民生部福祉課	
運行形態	自家用有償旅客運送事業（道路運送法 79 条許可）福祉有償運送	
使用車両	車両形態・台数	[社協]軽自動車（4 人乗り） 5 台 [リブ]車いす車両 3 台、セダン車両 1 台 [支え合い] 車いす車両 1 台、普通車 1 台、軽自動車 2 台
運行状況	運行範囲	駒ヶ根市を発着するもの
	運行日	毎日（年末年始は休業）
	運行方法	前日までに利用者が各事業者に電話予約
	運行時間帯	7:00～19:00
料金体系	初乗り運賃 700 円（3km まで）以降 150 円（1km ごと）	
利用者数 （運行回数）	[社協] 942 回（令和元年度） [リブ] 1,071 回（令和元年度） [支え合い] 296 回（令和元年度）	

(5) いいちゃんバス

事業名	いいちゃんバス病院線		
事業主体	クラウン交通株式会社		
担当部署 および窓口	本社（飯島町飯島）		
事業企画管理	飯島町地域公共交通会議		
担当部署	飯島町総務課		
運行形態	一般乗合旅客運送事業		
使用車両	マイクロバス 29 人乗り		
運行状況	運行範囲	飯島駅～昭和伊南総合病院	
	運行日	平日	
	運行本数	4 往復/日	
	運行方法	定期運行	
	運行時間帯	8:10～17:05	
料金体系	1 乗車 200 円		
利用者数 (運行回数)	301 人（月平均＝R1. 11～R2. 3 の 4 ヶ月間）		
その他	・ R1. 11 月より駒ヶ根市内に 3 箇所の停留所を新設 ・ 当該区間の利用者数は 4 ヶ月間で 120 人		

市民の移動実態と公共交通に対するニーズ

1 調査の概要

(1) 調査の目的

市民の移動実態および公共交通に対する意識・要望等を把握した。また、今後の事業実施に伴って必要となる評価検証やマネジメント等に必要となる経年的な評価データ等もあわせて取得した。

(2) 調査対象

調査は世帯単位で実施し、市内の 3,000 世帯を対象とした。地区ごとの世帯数比率に基づき、住民基本台帳から無作為抽出を行った。回答対象は高校生以上の世帯員とした。

(3) 調査方法

発送、回収とも郵送にて行った。

(4) 調査時期

令和 2 年 7 月 18 日(土)～8 月 5 日(水)

(5) 調査内容

調査内容は下表の通りとした。

大項目	中項目	小項目
属性 基本事項	世帯状況	地区、家族人数、マイカー台数
	個人属性	年齢、性別、職業、免許の有無、主な交通手段
移動実態	日常の移動状況	[通勤通学・通院・買い物・その他の 4 種類] 交通手段、目的施設、移動頻度、時刻等
公共交通利用への 意識	公共交通の利用実態	飯田線、高速バスなどの利用状況
	公共交通施策への認知	市の現行施策、協議会による運営
	公共交通への転換の可能性	日常移動のうち転換できうるものの有無
公共交通維持の 考え方	公共交通の必要性	市に公共交通がなくてもよいかの認識
	維持のための協力スタンス	費用負担の可否
	高齢者の運転意向	能力の衰え有無、運転したい年齢
その他・意見要望	自由意見	

2 配布・回収状況

(1) 回収サンプル数

3,000世帯に配布を行い、1,093世帯から回答を得た（回収率36.4%）。うち無効票を除いた1,079票を有効回答として集計を行った。本調査は1世帯に対して4名まで記入できる形式としており、合計で2,230名分のサンプルが得られた。

配布数	3,000
郵便不達	5
回収数	1,093
無効回答	14
有効回答	1,079
回収率	36.4%
有効回答率	36.0%
個人サンプル数	2,230

(2) 地区別回収率

配布した全ての行政区、自治組合から回答を得た。最も回答率が高かったのが中沢区の吉瀬地区で58%、低かったのが中沢区の中曽倉地区と東伊那区の大久保地区で27%となった。

	地区	配布数	有効回答数	回答率	個人 サンプル数
赤穂	南割区	92	35	38.0%	80
	中割区	117	47	40.2%	86
	北割2区	200	67	33.5%	129
	北割1区	303	88	29.0%	177
	小町屋区	215	73	34.0%	146
	福岡区	329	116	35.3%	237
	市場割区	146	55	37.7%	115
	上赤須区	92	33	35.9%	70
	下平区	113	42	37.2%	97
	町1区	108	35	32.4%	77
	町2区	294	102	34.7%	197
	町3区	130	42	32.3%	87
	町4区	193	66	34.2%	122
	上穂町区	193	69	35.8%	153
中沢	吉瀬	19	11	57.9%	30
	永見山+南入	20	8	40.0%	17
	萱沼	46	14	30.4%	32
	下割	34	13	38.2%	29
	中割	50	22	44.0%	44
	上割	21	10	47.6%	23
	中山	15	7	46.7%	13
	大曽倉	17	6	35.3%	13
	中曽倉	18	5	27.8%	11
	本曽倉	26	11	42.3%	24
	原	24	11	45.8%	21
	地区不明	—	17	—	36
東伊那	伊那	39	15	38.5%	29
	栗林	62	27	43.5%	57
	火山	34	11	32.4%	24
	塩田	28	15	53.6%	44
	大久保	22	6	27.3%	10
合計		3,000	1,079	36.0%	2,230

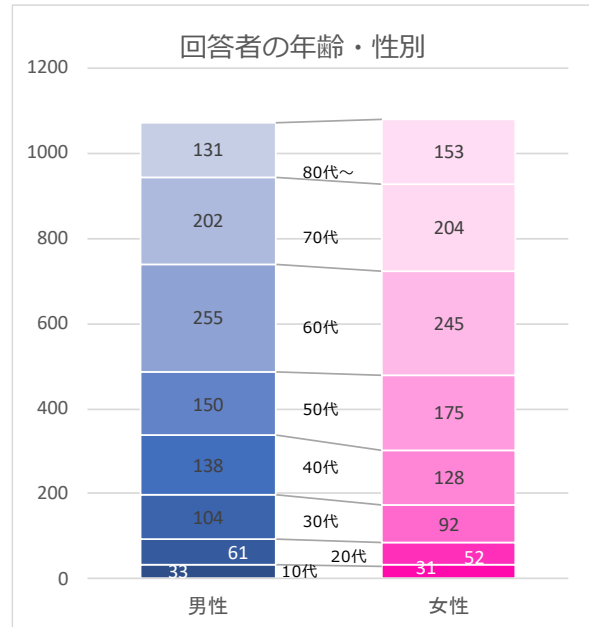
※中沢区、東伊那区は自治組合単位で集約した。

3 回答者の属性

(1) 年齢および性別

- ・男女比はほぼ同数となっている。
- ・年齢層としては、60歳以上が全体の55%に達しており、若年層からの回答が少ない結果となっている。

年代	男性	女性	無回答	合計
10代	33	31	0	64
20代	61	52	0	113
30代	104	92	0	196
40代	138	128	0	266
50代	150	175	2	327
60代	255	245	0	500
70代	202	204	3	409
80代以上	131	153	3	287
無回答	7	8	53	68
合計	1,081	1,088	61	2,230

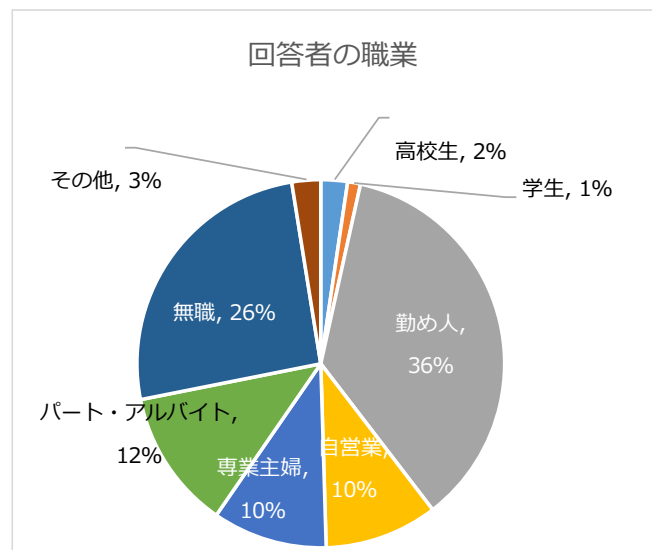


(2) 職業

- ・勤め人が最も多く36%で、これに次いで無職が26%と多くなっている。
- ・無職が多いのは、高齢の回答者に定年退職者が多いことによるものである。

項目	回答数	比率
高校生	50	2.3%
学生	24	1.1%
勤め人	769	36.1%
自営	212	10.0%
専業主婦	215	10.1%
パート	261	12.3%
無色	545	25.6%
その他	54	2.5%
無回答	100	—
合計	2,230	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



(3) 交通不便者の状況

- ・本調査では、日常的に自分が使える交通手段として、自家用車およびオートバイ・原付がない人を「交通不便者」と定義づける。すなわち、公共交通等へ依存せざるを得ない層である。
- ・運転免許を持っていても、自家用車を日常的に利用できない場合は「交通不便者」として扱った。
- ・本調査で回答を得られた 2,230 人のうち、396 人が交通不便者に該当し、その比率は 18% となる。
- ・性別、年齢によって傾向が大きく異なり、10 代は 80% 以上が該当する。高齢者においては、男女で傾向が異なり、80～84 歳の階層をみると、女性では 64% が交通不便者であるのに対して、男性は 20% 以下で、まだほとんどが運転をしていることがうかがえる。男性は 85 歳を超えても 45% は運転をしているものとみられる。
- ・一方、75 歳以上の高齢の交通不便者のうち、7 割が家族送迎を利用できると回答しており、公共交通を利用しなくても生活が成り立っている状況がある。

項目	回答数	比率
交通不便者		
運転免許なし	304	13.6%
免許はあるが交通手段なし	85	3.8%
その他	7	0.3%
非不便者		
自家用車を日常的に利用	1752	78.6%
バイクを日常的に利用	3	0.1%
判定不能	79	3.5%
合計	2,230	100.0%

(男性)

男性

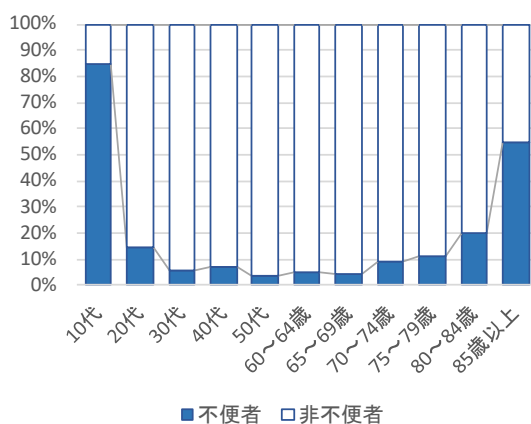
項目	回答者数	うち 交通不便者	各年齢階層 に占める比率
10代	33	28	84.8%
20代	61	9	14.8%
30代	104	6	5.8%
40代	138	10	7.2%
50代	150	5	3.3%
60～64歳	104	5	4.8%
65～69歳	151	7	4.6%
70～74歳	123	11	8.9%
75～79歳	79	9	11.4%
80～84歳	76	15	19.7%
85歳以上	55	30	54.5%
合計	1,074	135	12.6%

(女性)

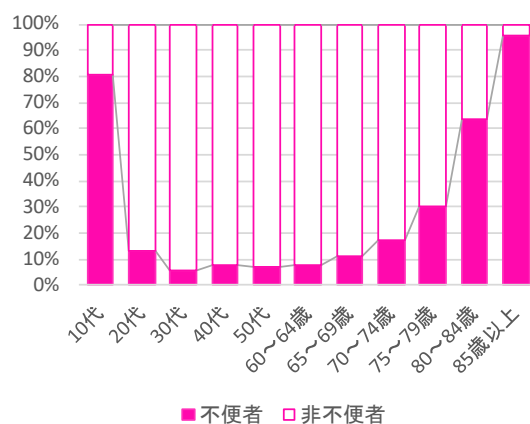
女性

項目	回答者数	うち 交通不便者	各年齢階層 に占める比率
10代	31	25	80.6%
20代	52	7	13.5%
30代	92	5	5.4%
40代	128	10	7.8%
50代	175	12	6.9%
60～64歳	117	9	7.7%
65～69歳	128	14	10.9%
70～74歳	121	21	17.4%
75～79歳	83	25	30.1%
80～84歳	52	33	63.5%
85歳以上	101	97	96.0%
合計	1,080	258	23.9%

年代別の交通不便者の割合(男性)



年代別の交通不便者の割合(女性)



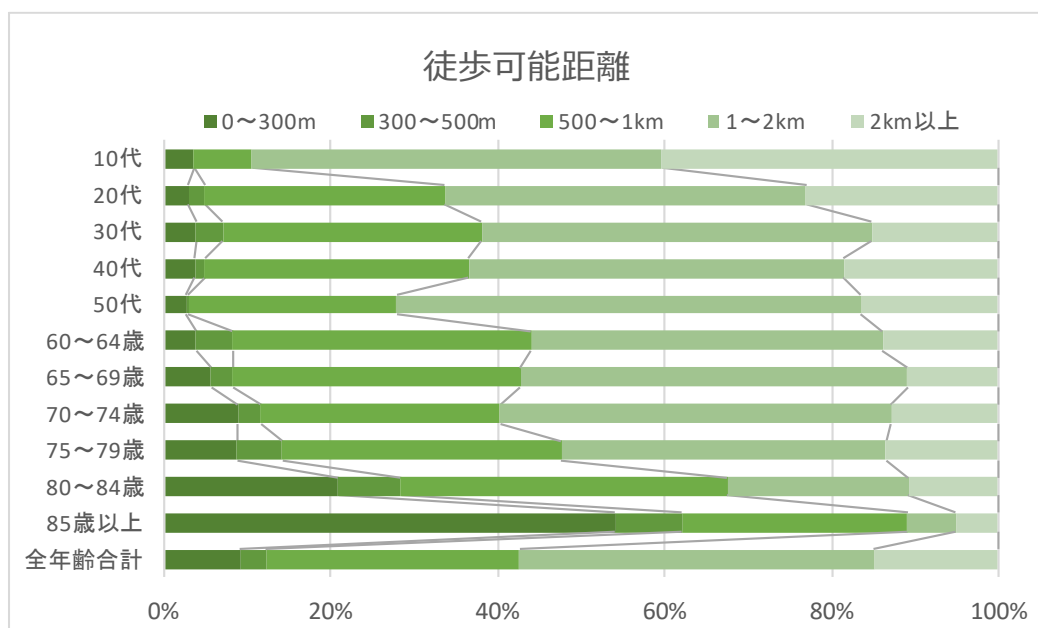
- ・地区別にみると、中沢区の中山地区で 39%と最も高く、中沢区の 11 地区中 4 地区が 20%を上回っている。
- ・東伊那区は全体的に交通不便者の比率が低い。
- ・赤穂区では 14 地区中 4 地区で 20%を上回っており、比較的市街地中心に近い町 2 区、町 4 区、上穂町区などでも高くなっている。

	地区	回答者数	うち 交通不便者	各地区 に占める比率
赤穂	南割区	80	11	13.8%
	中割区	86	8	9.3%
	北割2区	129	21	16.3%
	北割1区	177	34	19.2%
	小町屋区	146	23	15.8%
	福岡区	237	47	19.8%
	市場割区	115	25	21.7%
	上赤須区	70	8	11.4%
	下平区	97	14	14.4%
	町1区	77	15	19.5%
	町2区	197	42	21.3%
	町3区	87	17	19.5%
	町4区	122	29	23.8%
	上穂町区	153	35	22.9%
中沢	吉瀬	30	3	10.0%
	永見山+南入	17	2	11.8%
	菅沼	32	7	21.9%
	下割	29	6	20.7%
	中割	44	6	13.6%
	上割	23	5	21.7%
	中山	13	5	38.5%
	大曾倉	13	1	7.7%
	中曾倉	11	2	18.2%
	本曾倉	24	3	12.5%
	原	21	1	4.8%
	伊那	29	3	10.3%
東伊那	栗林	57	8	14.0%
	火山	24	1	4.2%
	塩田	44	5	11.4%
	大久保	10	0	0.0%
地区不明		36	10	27.8%
合計		2,230	397	17.8%

(4) 徒歩可能距離

- ・徒歩可能距離は、年齢が大きく影響しており、70代までは1km程度の歩行は支障ないという回答が半数近くあるが、80代になると大幅に低下し、85歳では300m程度しか歩けないという層が半数を上回る。
- ・高齢の公共交通利用者の年齢層自体が上がってきており、80代の利用を考えると300m程度が計画上の限界であることがうかがえる。

距離	0～ 300m	300～ 500m	500～ 1km	1～2km 未満	2km 以上	回答合計
10代	2	0	4	28	23	57
20代	3	2	30	45	24	104
30代	7	6	57	86	28	184
40代	9	3	79	112	46	249
50代	8	1	77	172	51	309
60～64歳	8	9	75	88	29	209
65～69歳	15	7	92	124	29	267
70～74歳	20	6	65	106	29	226
75～79歳	13	8	50	58	20	149
80～84歳	25	9	47	26	13	120
85歳以上	74	11	37	8	7	137
年齢無回答	0	0	0	4	2	6
全年齢合計	184	62	613	857	301	2,017
比率	9.1%	3.1%	30.4%	42.5%	14.9%	100.0%



4 交通不便者の移動実態

ここでは、公共交通の主な利用対象者層となる交通不便者の移動目的として重要性が高い「通学」「通院」「買物」について移動状況等を把握した。

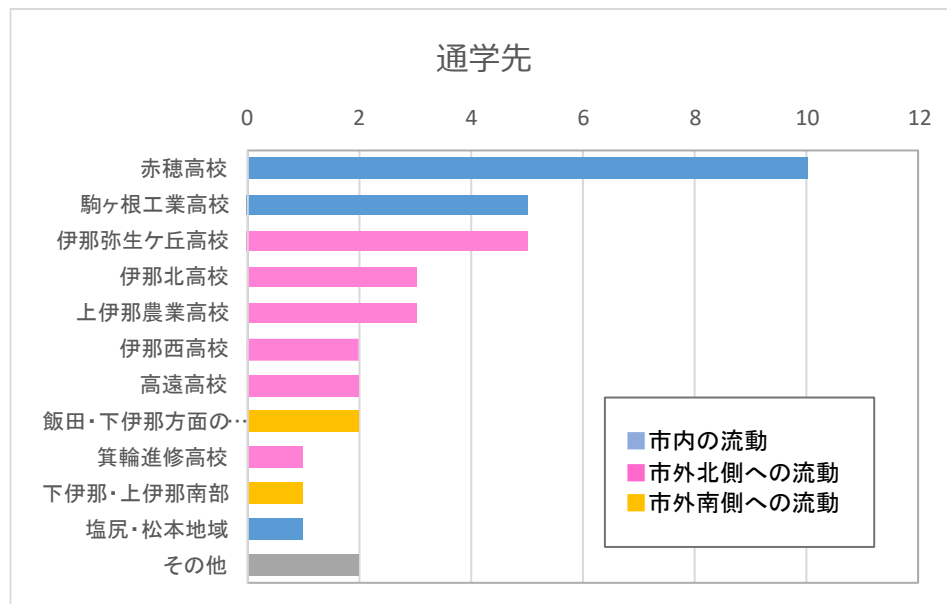
(1) 通学移動

① 高校別内訳

- ・ 高校生の回答結果では、駒ヶ根市内の高校への通学が多く、市内の 2 校で全体の 41% を占めた。
- ・ 通学の方面としては、市の北側となる上伊那エリアの高校への通学が多く、回答のあった 6 校の合計で 43% となり、市内の 2 校を上回る。
- ・ 本調査では竜東地域の高校生の回答は少なかったか、市内及び伊那市内への通学となっている。

項 目	合 計		地区別回答					
	回答数	比率	赤穂 回答数	比率	中沢 回答数	比率	東伊那 回答数	比率
赤穂高校	10	27.0%	10	27.0%	1	25.0%	0	0.0%
駒ヶ根工業高校	5	13.5%	5	13.5%	1	25.0%	0	0.0%
伊那弥生ヶ丘高校	5	13.5%	5	13.5%	1	25.0%	1	100.0%
伊那北高校	3	8.1%	3	8.1%	0	0.0%	0	0.0%
上伊那農業高校	3	8.1%	3	8.1%	0	0.0%	0	0.0%
伊那西高校	2	5.4%	2	5.4%	1	25.0%	0	0.0%
高遠高校	2	5.4%	2	5.4%	0	0.0%	0	0.0%
飯田・下伊那方面の高校(松川高除く)	2	5.4%	2	5.4%	0	0.0%	0	0.0%
箕輪進修高校	1	2.7%	1	2.7%	0	0.0%	0	0.0%
下伊那・上伊那南部	1	2.7%	1	2.7%	0	0.0%	0	0.0%
塩尻・松本地域	1	2.7%	1	2.7%	0	0.0%	0	0.0%
その他	2	5.4%	2	5.4%	0	0.0%	0	0.0%
無回答	7	—	7	—	0	—	1	—
合 計	44	100.0%	44	100.0%	4	100.0%	2	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

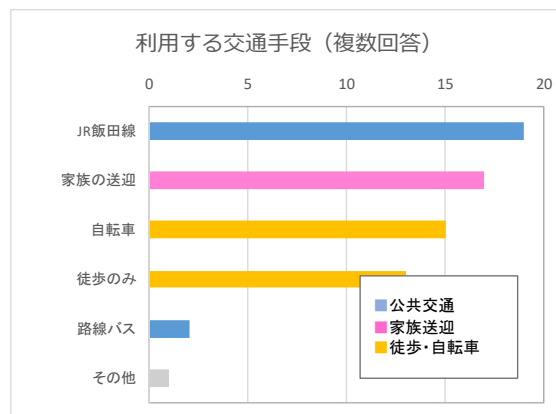


②交通手段（利用しているものすべて選択）

- ・飯田線が最も多く 40%となっているが、家族送迎も 36%と多い。

項目	回答数	比率
JR飯田線	19	40.4%
家族の送迎	17	36.2%
自転車	15	31.9%
徒歩のみ	13	27.7%
路線バス	2	4.3%
その他	1	2.1%
合計	47	—

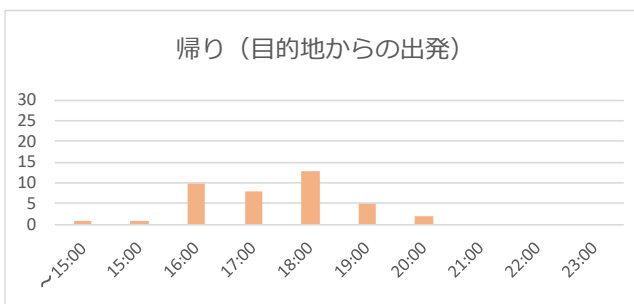
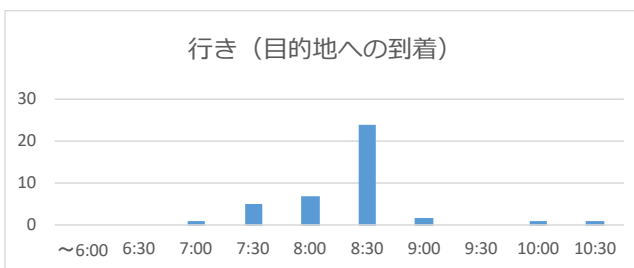
※複数回答であるため合計は100%に一致しない



③移動時刻

- ・行きの時刻（学校に着きたい時刻）は、8:30 前後に集中している。
- ・帰りの時刻（学校を出たい時刻）については、ばらつきが大きく、早い生徒で 15 時頃、遅い生徒では 21 時頃までであることがわかった。
- ・最も多い時間帯は 16~19 時頃であり、幅は広い。

行き(目的地への到着)		帰り(目的地からの出発)	
時間帯	回答数	時間帯	回答数
～6:30	0	～15:00	1
6:30 ～	0	15:00 ～	1
7:00 ～	1	16:00 ～	10
7:30 ～	5	17:00 ～	8
8:00 ～	7	18:00 ～	13
8:30 ～	24	19:00 ～	5
9:00 ～	2	20:00 ～	2
9:30 ～	0	21:00 ～	0
10:00 ～	1	22:00 ～	0
10:30 ～	1	23:00 ～	0



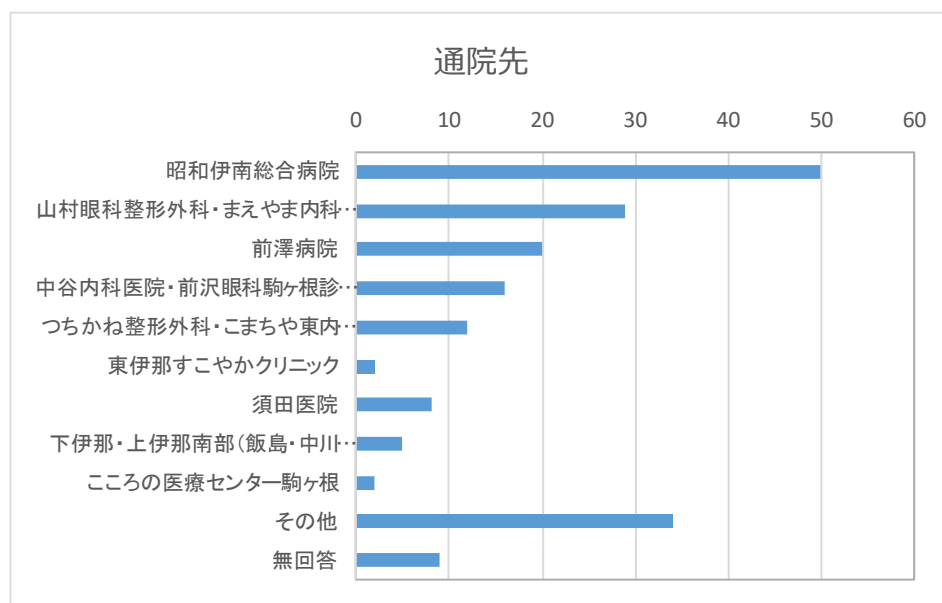
(2) 通院移動

①医療機関別内訳

- ・交通不便者が利用する医療機関としては、昭和伊南総合病院が最も多く 28%となっている。
- ・3地区の利用比率としては中沢区で最も多くなった一方、東伊那区では昭和伊南総合病院への通院という回答は、本調査ではみられなかった。
- ・東伊那では 58%が東伊那すこやかクリニックへの通院となっていることから、地域内に根ざした施設となっていることがうかがえる。
- ・バイパス沿いのスーパー西友の付近には、山村眼科整形外科、まえやま内科、よこやま耳鼻科等、複数の医療機関がまとまっており、このエリアへの通院も多くみられた。

項 目	合 計		地区別回答					
			赤穂		中沢		東伊那	
	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
昭和伊南総合病院	60	28.0%	50	28.1%	8	36.4%	0	0.0%
山村眼科整形外科・まえやま内科胃腸科クリニック・よこやま耳鼻咽喉科医院	33	15.4%	29	16.3%	2	9.1%	2	16.7%
前澤病院	21	9.8%	20	11.2%	0	0.0%	1	8.3%
中谷内科医院・前沢眼科駒ヶ根診療所	18	8.4%	16	9.0%	2	9.1%	0	0.0%
つちかね整形外科・こまちや東内科クリニック・やまおか耳鼻咽喉科	12	5.6%	12	6.7%	0	0.0%	0	0.0%
東伊那すこやかクリニック	12	5.6%	2	1.1%	3	13.6%	7	58.3%
須田医院	9	4.2%	8	4.5%	0	0.0%	1	8.3%
下伊那・上伊那南部(飯島・中川～飯田以南)	5	2.3%	5	2.8%	0	0.0%	0	0.0%
こころの医療センター駒ヶ根	2	0.9%	2	1.1%	0	0.0%	0	0.0%
その他	42	19.6%	34	19.1%	7	31.8%	1	8.3%
無回答	13	—	9	—	3	—	0	—
合計	227	100.0%	187	100.0%	25	100.0%	12	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

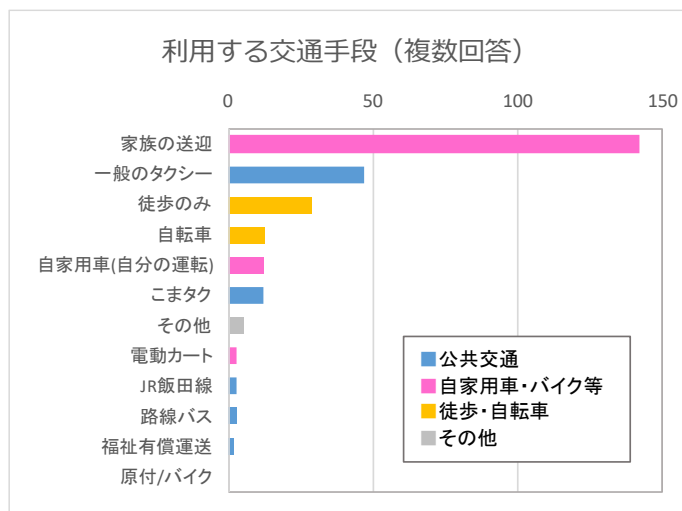


②交通手段（利用しているものすべて選択）

- ・家族送迎が最も多く 62%となっている。次いでタクシーが 20%、徒歩が 13%となっている。
- ・自家用車（自分の運転）が 5%あるのは、交通不便者は「常時自分で使える自動車はない」が、家族共用のものなどがあるケースが該当する。
- ・こまタクの利用は 5%にとどまり、交通不便者の公共交通機関としては少ないといえる。

項目	回答数	比率
家族の送迎	142	62.6%
一般のタクシー	47	20.7%
徒歩のみ	29	12.8%
自転車	13	5.7%
自家用車(自分の運転)	12	5.3%
こまタク	12	5.3%
その他	5	2.2%
電動カート	3	1.3%
JR飯田線	3	1.3%
路線バス	3	1.3%
福祉有償運送	2	0.9%
原付/バイク	0	0.0%
合計	227	—

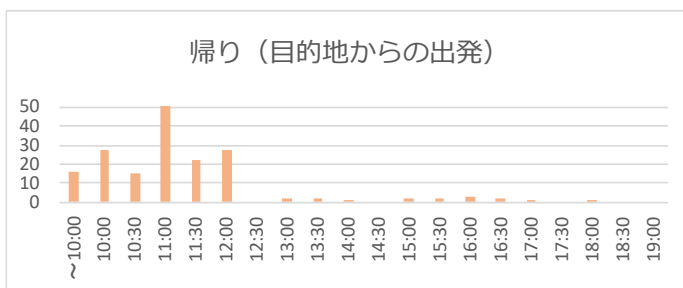
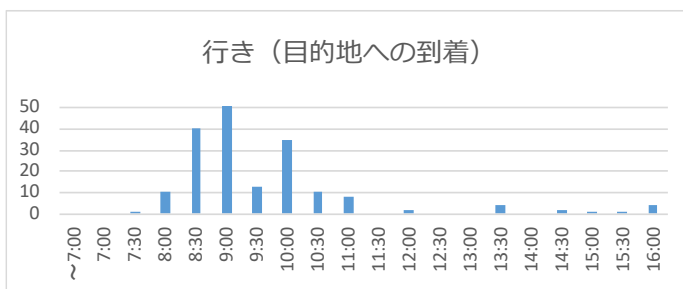
※複数回答であるため合計は100%に一致しない



③移動時刻

- ・行きの時刻（医療機関に着きたい時刻）は、8:00~10:00 に集中している。帰りの時刻（医療機関を出たい時刻）についても 12 時頃で収束しており、午前うちに済ませてくるという傾向がわかる。
- ・午後についても僅かに需要があるものの、通院はほぼ午前集中しているといえる。

行き(目的地への到着)		帰り(目的地からの出発)	
時間帯	回答数	時間帯	回答数
～7:00	0	～10:00	16
7:00 ～	0	10:00 ～	27
7:30 ～	1	10:30 ～	15
8:00 ～	10	11:00 ～	54
8:30 ～	40	11:30 ～	22
9:00 ～	51	12:00 ～	27
9:30 ～	13	12:30 ～	0
10:00 ～	35	13:00 ～	2
10:30 ～	10	13:30 ～	2
11:00 ～	8	14:00 ～	1
11:30 ～	0	14:30 ～	0
12:00 ～	2	15:00 ～	2
12:30 ～	0	15:30 ～	2
13:00 ～	0	16:00 ～	3
13:30 ～	4	16:30 ～	2
14:00 ～	0	17:00 ～	1
14:30 ～	2	17:30 ～	0
15:00 ～	1	18:00 ～	1
15:30 ～	1	18:30 ～	0
16:00 ～	4	19:00 ～	0



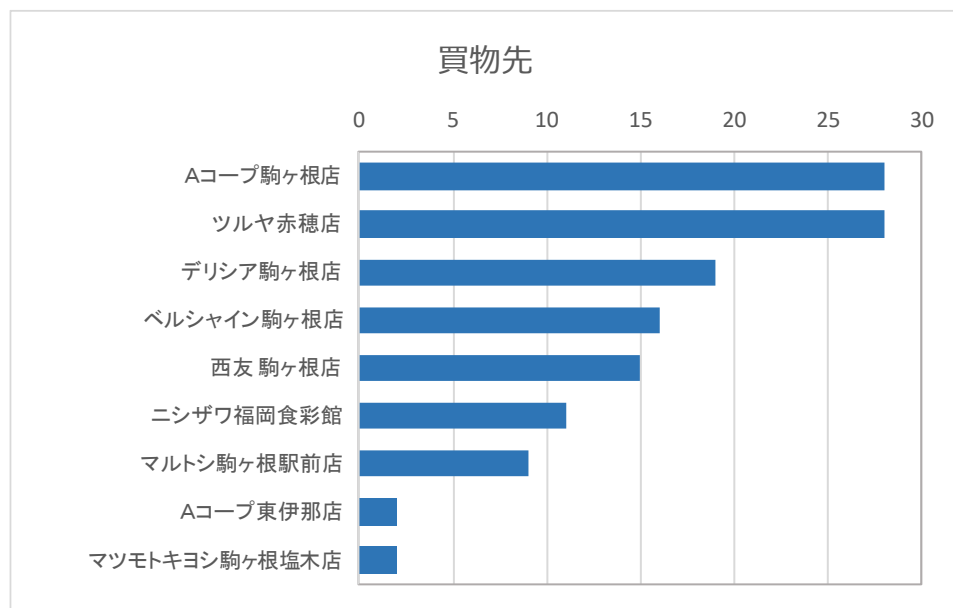
(3)買物移動

①買物先の内訳

- ・交通不便者が利用する商業施設としては、Aコープ駒ヶ根店とツルヤ赤穂店が最も多くともに 21%となっている。
- ・これに次いで、デリシア、ベルシャインの順となっている。
- ・中心市街地では、上記のAコープのほか、マルトシが6%と比較的多いものの、「商店街での買物」という回答は、本調査ではみられなかった。
- ・非不便者の回答では、通勤の帰宅時に伊那市内のスーパーでの買い物などの回答も目立ったが、交通不便者については、市外への流出はみられなかった。

項 目	合 計		地区別回答					
	回答数	比率	赤穂 回答数	比率	中沢 回答数	比率	東伊那 回答数	比率
Aコープ駒ヶ根店	28	21.5%	24	20.7%	4	36.4%	0	0.0%
ツルヤ赤穂店	28	21.5%	25	21.6%	3	27.3%	0	0.0%
デリシア駒ヶ根店	19	14.6%	17	14.7%	1	9.1%	0	0.0%
ベルシャイン駒ヶ根店	16	12.3%	15	12.9%	1	9.1%	0	0.0%
西友 駒ヶ根店	15	11.5%	12	10.3%	1	9.1%	2	50.0%
ニシザワ福岡食彩館	11	8.5%	10	8.6%	1	9.1%	0	0.0%
マルトシ駒ヶ根駅前店	9	6.9%	9	7.8%	0	0.0%	0	0.0%
Aコープ東伊那店	2	1.5%	0	0.0%	0	0.0%	2	50.0%
マツモトキヨシ駒ヶ根塩木店	2	1.5%	2	1.7%	0	0.0%	0	0.0%
その他	0	0.0%	2	1.7%	0	0.0%	0	0.0%
無回答	14	—	11	—	1	—	0	—
合 計	144	100.0%	127	100.0%	12	100.0%	4	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

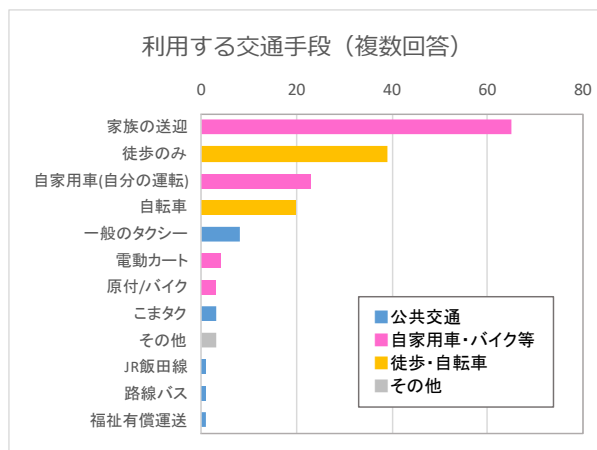


②交通手段（利用しているものすべて選択）

- ・家族送迎が最も多く 45%となっている。次いで徒歩が 26%となっている。
- ・自家用車（自分の運転）が 16%あるのは、交通不便者は「常時自分で使える自動車はない」が、家族共用のものなどがあるケースが該当する。
- ・こまタクの利用は 2%と非常に少ない状況となっている。

項目	回答数	比率
家族の送迎	65	44.5%
徒歩のみ	39	26.7%
自家用車(自分の運転)	23	15.8%
自転車	20	13.7%
一般のタクシー	8	5.5%
電動カート	4	2.7%
原付/バイク	3	2.1%
こまタク	3	2.1%
その他	3	2.1%
JR飯田線	1	0.7%
路線バス	1	0.7%
福祉有償運送	1	0.7%
合計	146	—

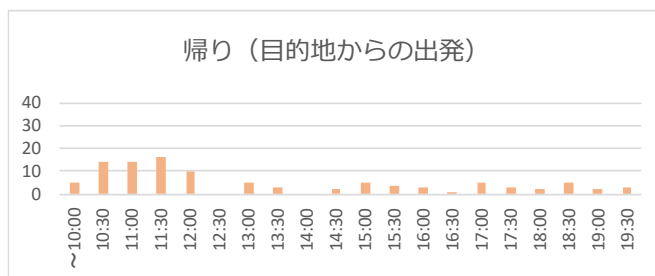
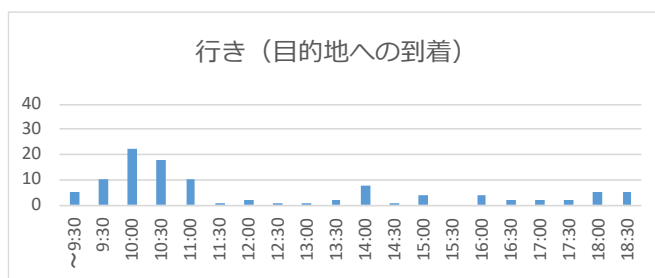
※複数回答であるため合計は100%に一致しない



③移動時刻

- ・行きの時刻（商業施設に着きたい時刻）は、9:30~11:00 に集中している。帰りの時刻（商業施設を出たい時刻）についても 12 時頃までに集中しており、通院と同様に、午前のうちに済ませてくるという傾向がわかる。
- ・午後については、突出したピークなどはないものの、13~19 時頃にかけて、散発的に動きがあることがわかる。

行き(目的地への到着)		帰り(目的地からの出発)	
時間帯	回答数	時間帯	回答数
～9:30	5	～10:00	5
9:30 ～	10	10:30 ～	14
10:00 ～	22	11:00 ～	14
10:30 ～	18	11:30 ～	16
11:00 ～	10	12:00 ～	10
11:30 ～	1	12:30 ～	0
12:00 ～	2	13:00 ～	5
12:30 ～	1	13:30 ～	3
13:00 ～	1	14:00 ～	0
13:30 ～	2	14:30 ～	2
14:00 ～	8	15:00 ～	5
14:30 ～	1	15:30 ～	4
15:00 ～	4	16:00 ～	3
15:30 ～	0	16:30 ～	1
16:00 ～	4	17:00 ～	5
16:30 ～	2	17:30 ～	3
17:00 ～	2	18:00 ～	2
17:30 ～	2	18:30 ～	5
18:00 ～	5	19:00 ～	2
18:30 ～	5	19:30 ～	3

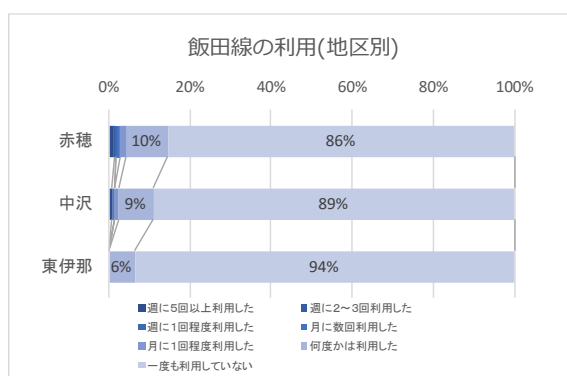
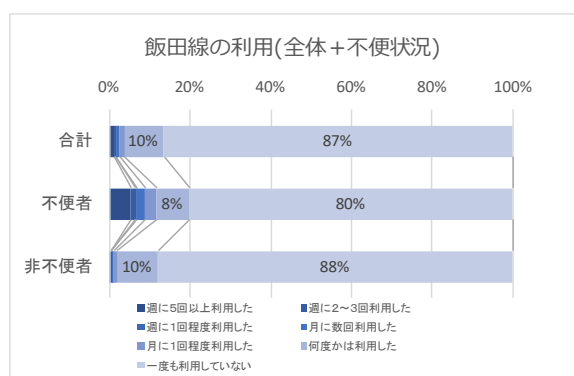


5 既存公共交通の利用実態

①JR 飯田線

- ・飯田線については、「月1回以上」の頻度の利用が市民全体で4%、交通不便者で12%となっている。
- ・平成27年調査、30年調査ともに市民全体での利用が9%あったため、今回大きく下回る結果となった。
- ・「コロナ禍以前の実態」というかたちでの設問としたが、判別が不十分であったことも考えられる。

項目	合計		不便状況別回答				地区別回答					
			不便者		非不便者		赤穂		中沢		東伊那	
	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
週に5回以上利用した	27	1.3%	20	5.4%	6	0.4%	23	1.4%	2	0.8%	0	0.0%
週に2～3回利用した	7	0.3%	4	1.1%	3	0.2%	6	0.4%	1	0.4%	0	0.0%
週に1回程度利用した	2	0.1%	1	0.3%	1	0.1%	2	0.1%	0	0.0%	0	0.0%
月に数回利用した	16	0.8%	8	2.2%	8	0.5%	15	0.9%	0	0.0%	0	0.0%
月に1回程度利用した	28	1.3%	10	2.7%	18	1.1%	25	1.5%	3	1.2%	0	0.0%
何度かは利用した	204	9.7%	30	8.2%	171	10.0%	172	10.3%	21	8.5%	10	6.3%
一度も利用していない	1,826	86.5%	294	80.1%	1,507	87.9%	1,435	85.5%	220	89.1%	148	93.7%
無回答	120	—	30	—	48	—	95	—	10	—	6	—
合計	2,230	100.0%	397	100.0%	1,762	100.0%	1,773	100.0%	257	100.0%	164	100.0%

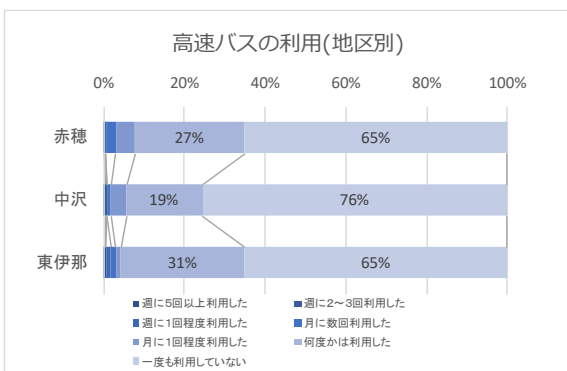
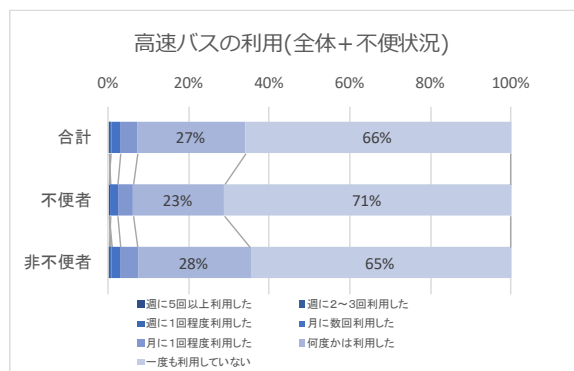


②高速バス

- ・高速バスについては、「月1回以上」の頻度の利用が市民全体で3%、交通不便者で2%となっている。
- ・市民全体での利用率が平成27年調査では7%、30年調査では8%あったため、大きく下回る結果となった。これもコロナの影響が考えられる。
- ・全体に非不便者のほうが高い。非不便者では「6ヶ月間で何度か利用」まで含めると19%となる。

項目	合計		不便状況別回答				地区別回答					
			不便者		非不便者		赤穂		中沢		東伊那	
	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
週に5回以上利用した	1	0.0%	0	0.0%	1	0.1%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%
週に2～3回利用した	3	0.1%	0	0.0%	2	0.1%	2	0.1%	1	0.4%	0	0.0%
週に1回程度利用した	3	0.1%	1	0.3%	2	0.1%	3	0.2%	0	0.0%	0	0.0%
月に数回利用した	15	0.7%	1	0.3%	14	0.8%	12	0.7%	3	1.2%	0	0.0%
月に1回程度利用した	37	1.8%	5	1.4%	32	1.9%	30	1.8%	2	0.8%	4	2.5%
何度かは利用した	297	14.1%	28	7.7%	268	15.7%	243	14.5%	31	12.6%	22	13.9%
一度も利用していない	1,749	83.1%	329	90.4%	1,393	81.4%	1,383	82.6%	209	85.0%	132	83.5%
無回答	125	—	33	—	50	—	99	—	11	—	6	—
合計	2,230	100.0%	397	100.0%	1,762	100.0%	1,773	100.0%	257	100.0%	164	100.0%

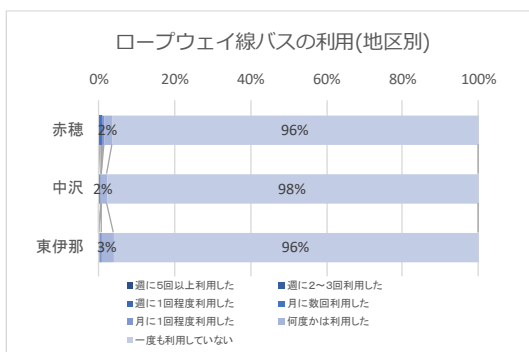
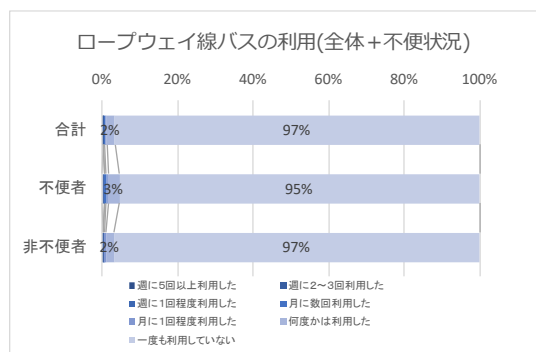
※比率は無回答を除いたもの



③ロープウェイ線バス

- ・高速バスについては、「月1回以上」の頻度の利用が市民全体、交通不便者ともに1%にとどまる。
- ・インターアクセス線沿いの商業施設や総合病院の利用も可能であるが、「6ヶ月間一度も利用していない」が97%で、日常生活の足としては全く利用されていないことがわかる。

項目	合計		不便状況別回答				地区別回答					
			不便者		非不便者		赤穂		中沢		東伊那	
	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
週に5回以上利用した	3	0.1%	0	0.0%	3	0.2%	3	0.2%	0	0.0%	0	0.0%
週に2～3回利用した	5	0.2%	2	0.5%	3	0.2%	4	0.2%	1	0.4%	0	0.0%
週に1回程度利用した	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
月に数回利用した	6	0.3%	2	0.5%	4	0.2%	6	0.4%	0	0.0%	0	0.0%
月に1回程度利用した	11	0.5%	2	0.5%	9	0.5%	10	0.6%	0	0.0%	1	0.6%
何度かは利用した	47	2.2%	11	3.0%	36	2.1%	36	2.1%	4	1.6%	5	3.2%
一度も利用していない	2,036	96.6%	347	95.3%	1,660	96.8%	1,617	96.5%	242	98.0%	152	96.2%
無回答	122	—	33	—	47	—	97	—	10	—	6	—
合計	2,230	100.0%	397	100.0%	1,762	100.0%	1,773	100.0%	257	100.0%	164	100.0%

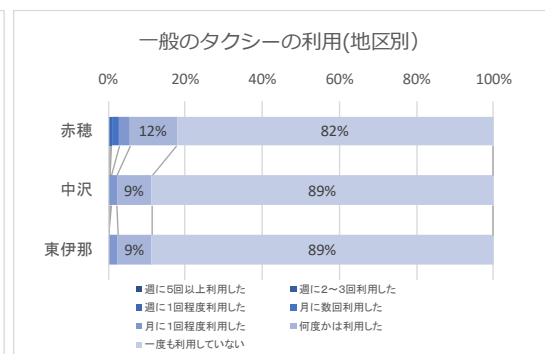
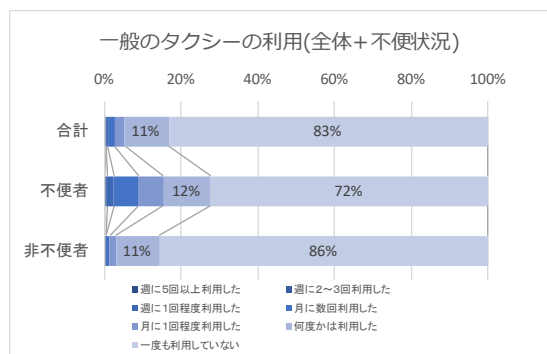


④一般のタクシー

- ・一般のタクシーについては、「月1回以上」の頻度の利用が市民全体で5%、交通不便者では15%となっている。
- ・地区別では中沢、東伊那に比べて赤穂で高くなっている。

項目	合計		不便状況別回答				地区別回答					
			不便者		非不便者		赤穂		中沢		東伊那	
	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
週に5回以上利用した	4	0.2%	0	0.0%	3	0.2%	3	0.2%	0	0.0%	0	0.0%
週に2～3回利用した	5	0.2%	2	0.5%	3	0.2%	4	0.2%	1	0.4%	0	0.0%
週に1回程度利用した	10	0.5%	7	1.9%	3	0.2%	9	0.5%	0	0.0%	0	0.0%
月に数回利用した	37	1.8%	23	6.3%	14	0.8%	32	1.9%	1	0.4%	0	0.0%
月に1回程度利用した	54	2.6%	24	6.6%	29	1.7%	46	2.7%	4	1.6%	4	2.5%
何度かは利用した	242	11.5%	45	12.3%	194	11.3%	205	12.2%	22	8.9%	14	8.9%
一度も利用していない	1,755	83.3%	264	72.3%	1,465	85.6%	1,375	82.1%	219	88.7%	140	88.6%
無回答	123	—	32	—	51	—	99	—	10	—	6	—
合計	2,230	100.0%	397	100.0%	1,762	100.0%	1,773	100.0%	257	100.0%	164	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



6 公共交通に対する意識

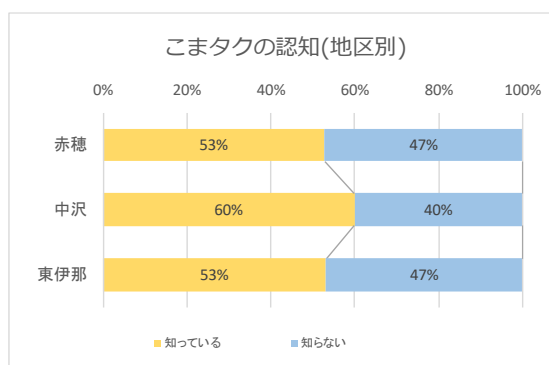
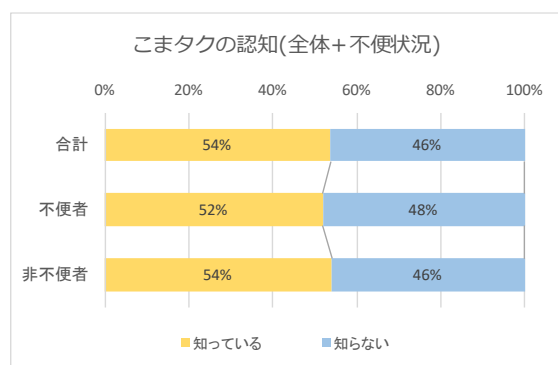
(1) 市の交通施策に対する認知状況

① こまタク施策の認知

- ・ 現行の「こまタク」の認知度については市民全体で 54% となっており、平成 27 年の調査から 7 ポイント低下している。平成 25 年度の導入当初は市内では大きな話題となった取り組みであり、認知が高かったが、導入から 7 年が経過し、転入者も増えているほか、意識が薄らいだことも考えられる。
- ・ 非不便者に比べ、交通不便者のほうが高く、地区別でも竜東エリアのほうが高くなっているが、いずれにしても、高い水準ではなく、前回調査を下回っている。

項目	合計		不便状況別回答				地区別回答					
			不便者		非不便者		赤穂		中沢		東伊那	
	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
知っている	1,126	53.7%	187	51.9%	921	54.0%	882	52.9%	147	60.0%	83	53.2%
知らない	970	46.3%	173	48.1%	784	46.0%	786	47.1%	98	40.0%	73	46.8%
無回答	134	—	37	—	57	—	105	—	12	—	8	—
合計	2,230	100.0%	397	100.0%	1,762	100.0%	1,773	100.0%	257	100.0%	164	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

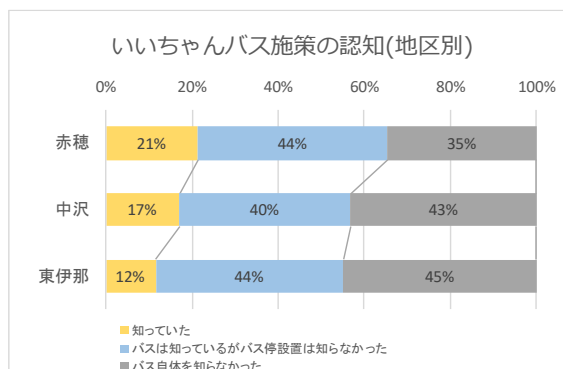
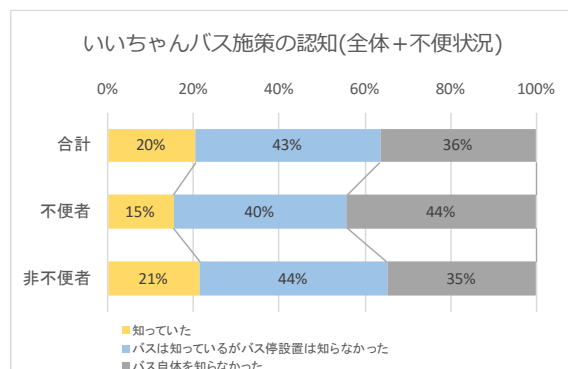


② いいちゃんバスの取り組み

- ・ 令和元年より、飯島町が運行するコミュニティバス「いいちゃんバス」について、駒ヶ根市内にもバス停を設置し、市南部の沿線住民が昭和伊南総合病院への通院方法が増えている。
- ・ いいちゃんバス自体の認知度は 63% で、バス停の追加まで知っていたのは 20% であった。
- ・ 非不便者のほうが認知が高く、地区別では経路上でもある赤穂地区が比較的高い結果となった。

項目	合計		不便状況別回答				地区別回答					
			不便者		非不便者		赤穂		中沢		東伊那	
	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
知っていた	426	20.4%	55	15.3%	366	21.5%	357	21.4%	41	17.0%	18	11.5%
バスは知っているがバス停設置は知らなかった	903	43.2%	145	40.4%	744	43.7%	732	43.9%	96	39.8%	68	43.6%
バス自体を知らなかった	761	36.4%	159	44.3%	593	34.8%	577	34.6%	104	43.2%	70	44.9%
無回答	140	—	38	—	59	—	107	—	16	—	8	—
合計	2,230	100.0%	397	100.0%	1,762	100.0%	1,773	100.0%	257	100.0%	164	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

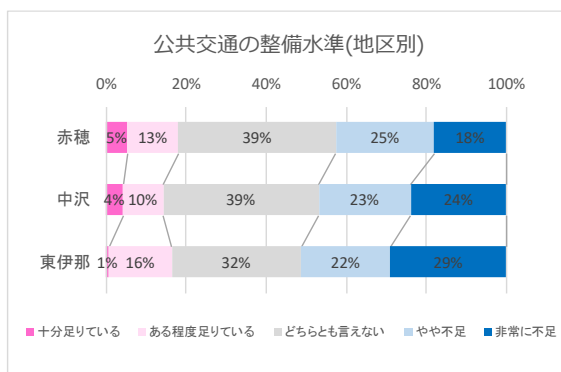
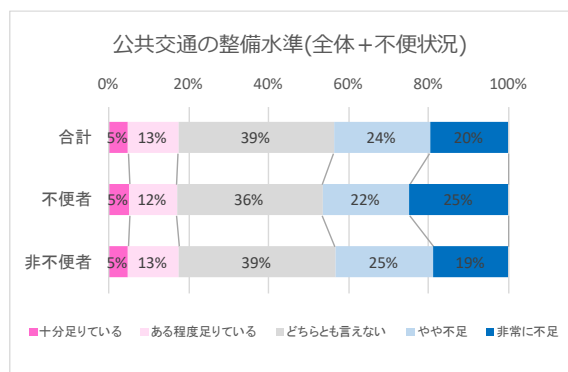


(2) 駒ヶ根市の公共交通の整備水準に対する意識

- ・駒ヶ根市内の公共交通の整備水準について尋ねたところ、「足りている（十分+ある程度）」と回答したのは市民全体の 18%で、「足りていない（やや+非常に）」の 44%に比べて、大幅に少ない状況となった。
- ・地区別にみると、竜東エリアで「足りていない」比率が高く、東伊那では半数を超えている。

項 目	合 計		不便状況別回答				地区別回答					
			不便者		非不便者		赤穂		中沢		東伊那	
	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
十分足りている	100	4.9%	18	5.1%	80	4.8%	87	5.3%	10	4.2%	1	0.7%
ある程度足りている	258	12.6%	42	12.0%	215	12.9%	207	12.7%	24	10.0%	24	15.8%
どちらとも言えない	795	38.9%	128	36.5%	651	39.0%	644	39.5%	93	38.9%	49	32.2%
やや不足している	492	24.1%	76	21.7%	410	24.6%	400	24.5%	55	23.0%	34	22.4%
非常に不足している	400	19.6%	87	24.8%	313	18.8%	294	18.0%	57	23.8%	44	28.9%
無回答	185	—	46	—	93	—	141	—	18	—	12	—
合 計	2,230	100.0%	397	100.0%	1,762	100.0%	1,773	100.0%	257	100.0%	164	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



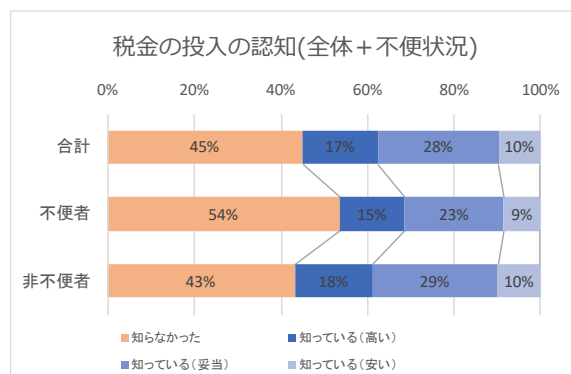
(3) 市の公共交通施策に対する意識

①税金による運営に対する認知

- ・市の公共交通運営が税金によって行われていることの認知度は市民全体で 55%であり、平成 27 年の調査に比べて、マイナス 22 ポイントと大きく減少している。
- ・(1) に示したこまタク施策の認知とあわせ、地域公共交通施策に対する市民の認知が大きく低下していることが懸念される。
- ・現在の投入金額の 3,500 万円という額については、「相応である」が、税金投入を知っていたという層の半数以上を占めるが、「思っていたよりも安い」に比べて、「思っていたよりも高い」が 1.8 倍高い。公的な施策としての地域公共交通に対する理解が十分でないことがうかがえる。

項 目	合 計		不便状況別回答			
	回答数	比率	不便者	比率	非不便者	比率
知らなかった	913	45.0%	183	53.7%	718	43.3%
知っていた						
⇒高いと感じる	354	17.5%	51	15.0%	297	17.9%
⇒相応である	564	27.8%	78	22.9%	481	29.0%
⇒安いと感じる	196	9.7%	29	8.5%	164	9.9%
無回答	203	—	56	—	102	—
合 計	2,230	100.0%	397	100.0%	1,762	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

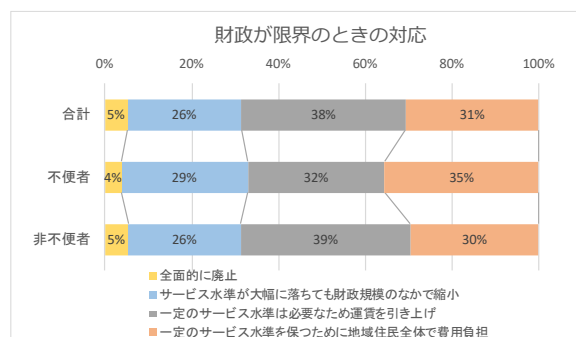


③財政的に運営が困難な場合の対応

- ・最も多いのは「一定のサービス水準を保つために運賃を引き上げて対応」が 37%となっている。
- ・「住民全体で負担して一定のサービス水準を維持」という回答は 31%で、平成 27 年調査の 25%に比べて 6 ポイント増加している。

項 目	合 計		不便状況別回答			
	回答数	比率	不便者 回答数	比率	非不便者 回答数	比率
市の公共交通の仕組みは全面的に廃止すべきである	100	5.2%	12	3.8%	86	5.4%
サービス水準が大幅に落ちても、財政規模のなかで賄える程度に縮小すべきである	510	26.3%	92	29.1%	416	26.0%
一定のサービス水準は必要なため、運賃を引き上げて対応すべきである	735	37.9%	100	31.6%	625	39.1%
一定のサービス水準を保つために、運賃負担ではなく、地域住民全体で費用負担すべきである	593	30.6%	112	35.4%	473	29.6%
無回答	292	—	81	—	162	—
合 計	2,230	100.0%	397	100.0%	1,762	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

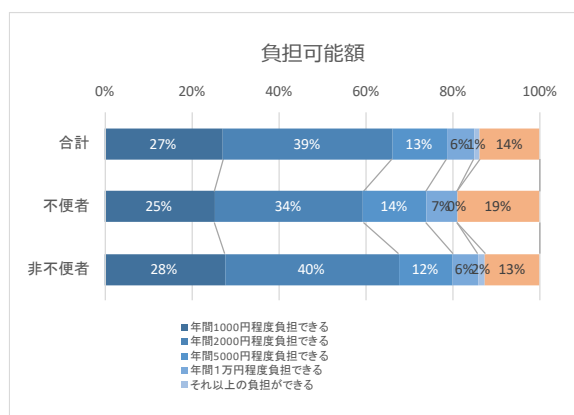


④個人レベルでの負担可能額

- ・前問で「住民全体で負担して一定のサービス水準を維持」という回答者に対して、具体的な額を尋ねたところ、「年間 2000 円以内」であれば許容できるという回答が全体の 66%を占めた。
- ・平成 27 年調査ではこの比率が 71%であったため、コロナ禍の景気情勢なども踏まえ、やや厳しい見解となっていることがうかがえる。

項 目	合 計		不便状況別回答			
	回答数	比率	不便者 回答数	比率	非不便者 回答数	比率
年間1000円程度負担できる	158	27.1%	28	25.2%	128	27.6%
年間2000円程度負担できる	227	39.0%	38	34.2%	186	40.1%
年間5000円程度負担できる	73	12.5%	16	14.4%	57	12.3%
年間1万円程度負担できる	36	6.2%	8	7.2%	27	5.8%
それ以上の負担ができる	8	1.4%	0	0.0%	8	1.7%
個人レベルでの費用負担は考えにくい	80	13.7%	21	18.9%	58	12.5%
無回答	11	—	1	—	9	—
合 計	593	100.0%	112	100.0%	473	100.0%

※回答は前問で「住民で負担」と答えた593名。比率は無回答を除いたもの



7 高齢ドライバーの意識

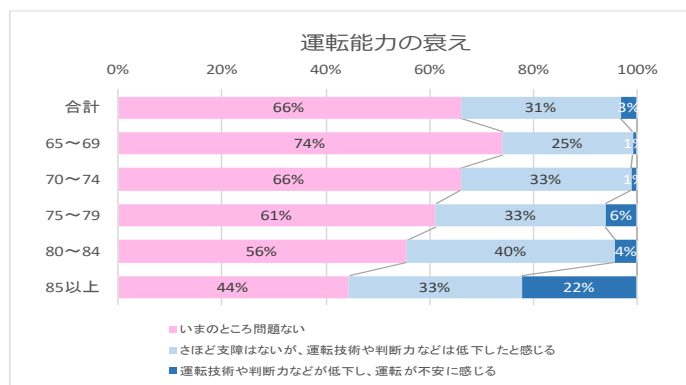
65 歳以上の非交通不便者（707 名）に対して、運転の現状や今後の意識について訊ねた結果を以下に示す。

①運転に対する衰え・不安の意識

- ・高齢ドライバー全体として 66%は、「いまのところ問題ない」と回答しているが、「運転技術や判断力の低下」や「運転への不安」については、年齢を追うごとに高くなってきており、75 歳以上では 40%、85 歳以上では 56%が回答している。
- ・80 歳までは「運転技術や判断力は低下したが支障はない」という回答が多いが、85 歳を超えると「運転への不安」を 22%が回答している。
- ・「運転技術や判断力の低下」は 65 歳くらいから感じるようになってきており、回答があった平均値としては 71.4 歳となった。

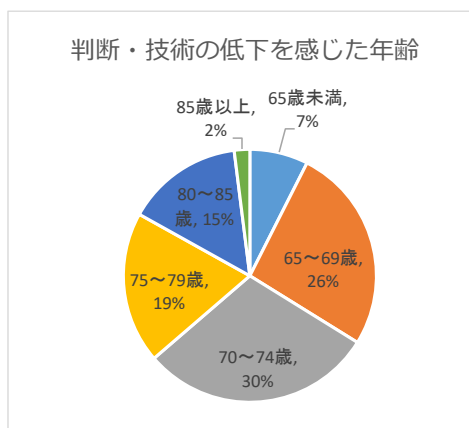
項 目	合 計		年代別回答									
	回答数	比率	65～69歳		70～74歳		75～79歳		80～84歳		85歳以上	
いまのところ問題ない	428	66.0%	177	74.1%	128	66.0%	71	61.2%	40	55.6%	12	44.4%
さほど支障はないが、運転技術や判断力などは低下したと感じる	200	30.9%	60	25.1%	64	33.0%	38	32.8%	29	40.3%	9	33.3%
運転技術や判断力などが低下し、運転が不安に感じる	20	3.1%	2	0.8%	2	1.0%	7	6.0%	3	4.2%	6	22.2%
無回答	59	—	19	—	17	—	14	—	8	—	1	—
合計	707	100.0%	258	100.0%	211	100.0%	130	100.0%	80	100.0%	28	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



項目	回答数	比率
65歳未満	15	7.5%
65～69歳	53	26.4%
70～74歳	60	29.9%
75～79歳	39	19.4%
80～85歳	30	14.9%
85歳以上	4	2.0%
無回答	19	—
合計	220	100.0%
平均年齢	71.4歳	

※比率は無回答を除いたもの

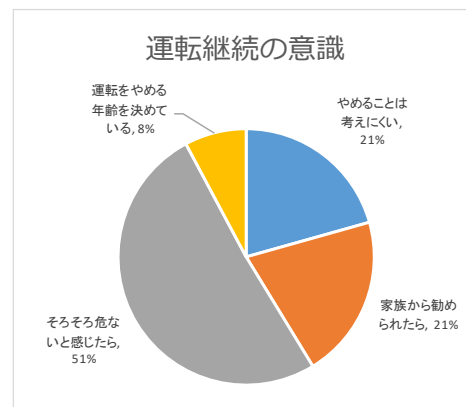


②今後の運転の継続への意識

- ・今後の運転については、「自分の運転がそろそろ危ないと感じたらやめる」が最も多く 51%となっている。
- ・「自らやめることは考えにくい」が 21%で、平成 27 年調査の 68%に比べて大幅に低下しており、高齢ドライバーの交通事故の報道などが相次ぐなか、意識が変わってきていることがうかがえる。
- ・また、「家族や周囲からやめることを勧められたら」も 21%と比較的多く、周囲からの声かけも一定の効果があることがわかる。

項目	回答数	比率
自らやめることは考えにくい	45	20.6%
家族や周囲からやめることを勧められたら	45	20.6%
そろそろ危ないと感じたら	111	50.9%
運転をやめる年齢を予め決めている	17	7.8%
無回答	2	—
合計	220	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

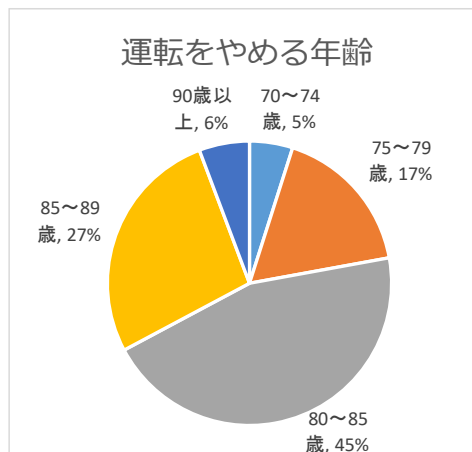


③運転をやめようと思う年齢

- ・前問で「危ないと感じたら」「運転をやめる年齢を決めている」と回答した 128 名に対して、具体的な年齢を尋ねたところ、80~84 歳という回答が最も多く、全体の 45% 占めた。その平均年齢は 81.3 歳となった。
- ・本調査においては、85 歳以上でも運転をする「非不便者」の比率は男性で 45% あり、現実的にはなかなか運転をやめられない実情が浮き彫りとなっている。

項目	回答数	比率
70~74 歳	6	4.9%
75~79 歳	21	17.2%
80~84 歳	55	45.1%
85~89 歳	33	27.0%
90 歳以上	7	5.7%
無回答	6	—
合計	128	100.0%
平均年齢	81.3 歳	

※比率は無回答を除いたもの

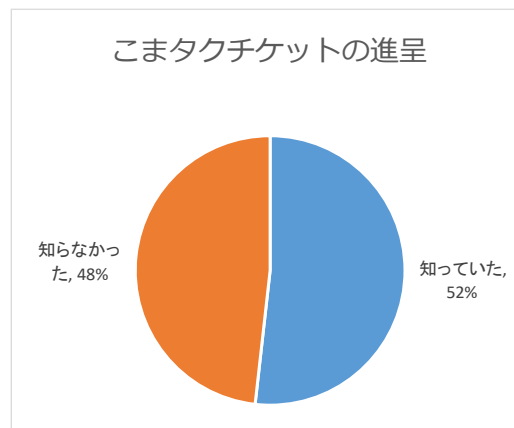


④こまタク利用券の進呈に対する認知

- ・免許返納者にこまタクの利用券（1万円相当）を進呈していることに対しては、52%が認識している。こまタクに対する市民全体の施策の認知度（54%）であることと比較すると、利用券の進呈という細かい内容まで認知されているといえ、本設問の対象とした高齢者層にはある程度浸透しているといえる。

項目	回答数	比率
知っていた	335	51.8%
知らなかった	312	48.2%
無回答	60	—
合計	707	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

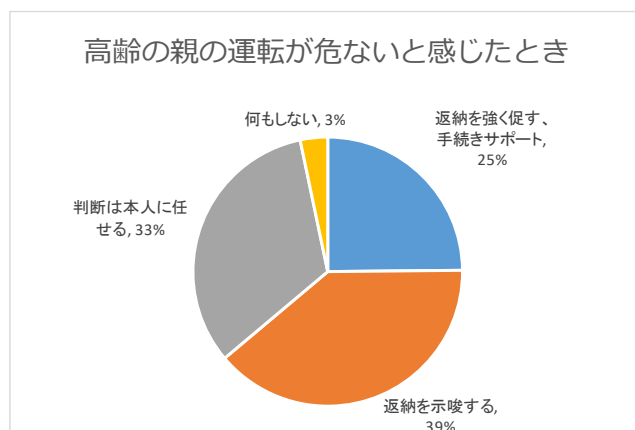


⑤高齢の親の運転が危ないと感じたときの対応

- ・自分の親の運転をみていて「危ないと感じた」ときの対応を該当者に尋ねたところ、「返納を示唆する」が最も多く 39%で、「返納を強く促す・手続きのサポートをする」の 24%とあわせると、64%に達する。「何もしない」は 3%と少ない。
- ・一方、「判断は親本人に任せる」も 33%と多い。本人の足を奪うことにもなりかねないことから躊躇するとケースも多いものとみられる。

項目	回答数	比率
運転が危なくなってきたことを伝えて返納を強く促す、あるいは返納手続きをサポートする	121	24.8%
運転が危なくなってきたことを伝え、返納を示唆する	190	39.0%
運転が危なくなってきたことは伝えるが、返納などの判断は本人（親）に任せる	160	32.9%
何もしない	16	3.3%
合計	487	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



地域公共交通における課題と方向性

(1) 市民の移動実態と公共交通利用者の位置づけ

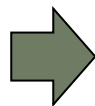
調査結果における問題・課題
・市民全体として、日常の生活移動については、自家用車利用が大多数で、鉄道や路線バスはほとんど利用されていない。 ・地域公共交通を必要としている層（＝交通不便者）は高校生と高齢者にほぼ限られるが、高校生は少子化が進み、高齢者についても自家用車利用が増えたことから、交通不便者のボリューム自体が減りつつある。 ・交通不便者が家族や知人によって送迎してもらっている移動も多く、地域公共交通を利用しなくても生活が成り立っている場合も多い。 ・一方で、高齢ドライバーの間には、運転の継続に対する不安も声も大きくなってきている。 ・高齢者の単身世帯が急増し、山間部などでは人口密度も少なくなっており、地域の共助などが受けられないケースが今後増えるものとみられる。 ・移動パターンが多様化してきている。高齢の交通不便者の年齢層がさらに上がっており、徒歩移動の制約も大きい。



対応の方向性
・公共交通を必要としている層は減りつつあるなかでも、安心して市民生活を送ることができる仕組みは不可欠。必要十分な水準での確保、維持は引き続き行っていく。 ・定時定路線型のバスを走らせるほどの需要はないとみられるほか、徒歩移動に支障のある高齢者も増えてきていることから、引き続きドア to ドアに近いかたちでのサポートが求められる。 ※高校生の通学の足の確保については (5) に別途記載

(2) 広域の公共交通軸の位置づけ

調査結果における問題・課題
・広域の公共交通軸としては、JR 飯田線があるが、運行本数が少ないうえに、運行速度も遅いため、限定的な利用とならざるを得ない。 ・県内の中心都市である松本市・長野市、さらには中京圏・首都圏への公共交通軸として、中央高速バスがあり、本数、所要時間とも比較的利便性は高いが、飯田発着便については、駒ヶ根 IC バス停での乗降となり、市内各所にはアクセスしづらい。 ・リニア中央新幹線の開業を見据え、飯田エリアとの連絡性の重要度はさらに増してくる。



対応の方向性
・リニア中央新幹線の開業を見据え、飯田エリアとの連絡性を鉄道、高速バスともに高める。 ・鉄道に関しては、沿線自治体で構成する「JR 飯田線利用促進連絡協議会」等を通じて、引き続き利便性向上を呼びかける。 ・高速バスについては、駒ヶ根 IC 付近（女体入口）での結節性が強く求められるほか、商工会館バスターミナルの閉鎖を受け、市街地内での待合い機能の確保なども図っていく必要がある。

(3) 既存施策の位置づけ

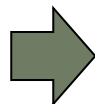
調査結果における問題・課題	対応の方向性
【こまタク】 ・駒ヶ根市の地域公共交通の柱となる施策であり、運行開始以降の各種の取り組み改善等により、利便性は向上してきているが、便数が少ないこと、予約の一元化など、対応できていない課題も残っている。 ・必要としている交通不便者層への利用は浸透してきているが、利用していない層も多いほか、市民全体に対しては施策自体の認知度が低下しつつある。施策内容までの理解、納得が得ることが難しい状況にある。 【割引タクシー券】 ・こまタクや福祉タクシー券との施策の類似性などから利用者の理解が不十分な面がある。 ・地区一律の交付基準で、困窮度などが考慮されていない。	・現行の施策については、これまでも実証実験を行ったうえで、協議会で評価検証を行い、調整をしながら辿り着いた1つの結論であり、居住地域が分散している駒ヶ根市の地域特性に合致した効果的な仕組みでもあるため、基本的に踏襲していく。 ・しかし、導入から7年経った現在においても認知度は低く、施策内容に対しての理解が得られていないため、PRを強化していく。 ・また、前計画期間のなかで改善できなかった課題については、引き続き、事業者との協議等を進めていく。 ・具体的にはITを活用した予約配車システムや次世代運行サービスなどの導入で運行を効率化させて収益性を高める仕組みや、様々な団体や事業者との連携による利便性の向上策などを検討する。

(4) 路線バス運行の考え方

調査結果における問題・課題	対応の方向性
・定時定路のコミュニティバスとして運行していた「こまちゃんバス」は利用が低調であり、(3)に記した通り、駒ヶ根市の特性にはデマンド交通のほうが馴染むという結論から、平成25年に現行の体系に移行した経緯があるが、市民アンケート結果からは、定時定路線バスの運行を求める声が非常に強いといえる。 ・デマンド交通の難点として、利用者登録制、予約制であることから、来訪者の利用ができないことや、利用への抵抗感が大きいことがあげられる。バス停にいけばいつでも乗れる安心感は、バスの優位性でもある。 ・都市計画マスタープランでは、竜東方面への都市軸を掲げており、現行のこまタクでは軸として弱いともいえる。	・観光振興やまちの賑わい創出のために新たなバスの運行を視野に入れて検討することが必要と考えられる。 ・ロープウェイ線バスと連携した新たな軸の形成や、市中心部や山麓の観光エリアを巡回する形態なども考えられる。 ・路線バス型の公共交通については、ITや次世代運行サービスといった新技術なども研究し、利用される仕組みづくりを検討する。

(5) 高校生の通学支援

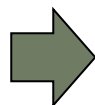
調査結果における問題・課題
・駒ヶ根市内の2校の県立高校については、いずれもJR 飯田線の駅から近く、駅から高校までの移動手段を確保する必要性は少ない。 ・市として確保する必要性があるのは、JR 飯田線各駅までのアクセス困難区域に住む高校生のサポートである。 ・居住地から駅までのアクセスが確保されれば、市外の高校へ通う高校生も鉄道利用となっているため、課題解決が図られる。 ・現在はこれに対応した仕組みがなく、保護者の送迎で賄われている状況ではあるが、保護者や地域からは送迎の負担を減らせるよう市に対応を求める声も寄せられている。 ・高校生の通学は、部活動への対応などを図ると、非常に稼働時間が長くなることや、鉄道の時刻にあわせて各方面同時に運行させなければならないため、運行費用が嵩むという問題もある。 ・JR 飯田線の運行形態として、下校の時間帯に駒ヶ根駅止まりの列車があり、伊那・飯島方面に帰れないことに対する改善要望なども寄せられている。



対応の方向性
・高校生の通学対応については、前計画において「通学困難世帯に対する個別の補助」を基本とすることで方向性を打ち出し、現在導入段階に入っている。 ・対象地域に対しては、補助施策などを十分に説明し、申請してもらえるよう働きかけていく。 ・JR のダイヤ調整などで解決できる問題もあるため、「JR 飯田線利用促進連絡協議会」等を通じて、改善の可能性についても協議を行う。

(6) 観光周遊等の支援

調査結果における問題・課題
・観光ニーズに関しては、概ねロープウェイ線バスで事足りているともいえるが、ロープウェイ観光が悪天候だった場合の対応なども求められている。 ・ロープウェイ以外の観光資源の多くは、山麓エリアに点在しているが、山麓エリア内を周遊する公共交通がないのが現状である。 ・竜東地域については、シルクミュージアム、果樹園(直売所)、ハナモモなどが人気だが、駐車場が不足しているため、公共交通での輸送ニーズもある。



対応の方向性
・ロープウェイ線バス以外の観光対応については、前計画で「観光乗合タクシー」の導入を掲げているところである。 ・伊南DMO(＝観光まちづくり会社)に移管することとなっているが、現在、発足準備段階であるため、引き続き働きかけていく。 ・山麓エリアについては、環境や地域特性に配慮した新技術などを備えた仕組みの導入なども見据えて対応を検討していく。

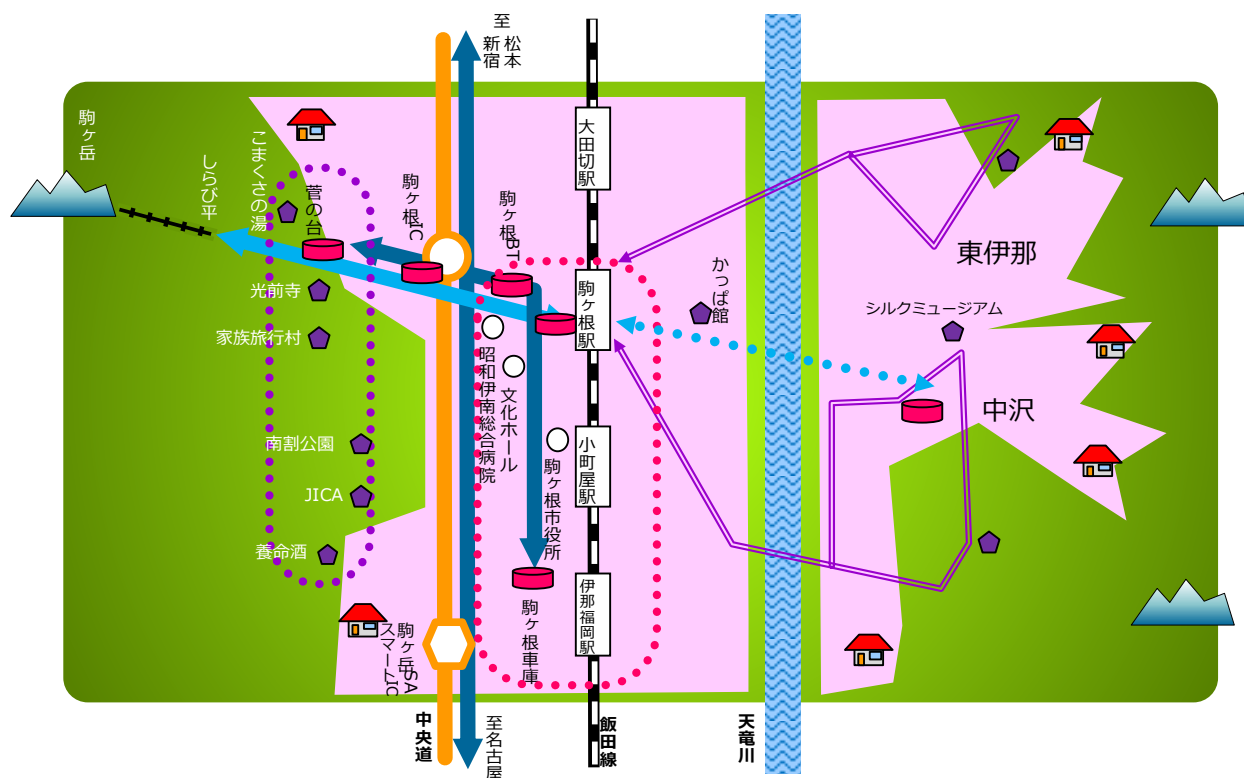
(7) 中心市街地の活性化への対応

調査結果における問題・課題	対応の方向性
・こまタクによって、交通不便者の足はほぼ確保されている状況ではあるが、まちの基本的なインフラ（装置）としての市街地回遊の交通機関がない。 ・駒ヶ根市の中心市街地は衰退しつつあり、これを打開し、中心市街地を軸としたまちづくりを進めることは市の各種計画にも掲げられているところである。 ・商店街からも、公共交通に対する期待の声も寄せられている。	・定時定路線型のバスに対するニーズは全体として低いながらも、市街地循環系の路線には、今後も一定のニーズがあるとみられる。 ・核となる主要な公共施設や結節点などをつないで、市民及び来訪者をスムーズに回遊させる仕組みについて検討する。 ・これによって、立地適正化計画で目指すコンパクトシティの推進も目指す。

(8) 周辺市町村との連携

調査結果における問題・課題	対応の方向性
・昭和伊南総合病院は、伊南地域で唯一の総合病院であり、広域からの通院が行われている。 ・飯島町から乗り入れる「いいちゃんバス」については令和元年に駒ヶ根市内にもバス停を設置し、運用を開始しているが、利用はまだ低調である。	・公共交通事業は、市町村単独で実施するよりも、広域圏（生活圏）全体で取り組んだほうが効果は大きい。 ・伊南行政組合において、公共交通の広域連携を検討する会議体が発足しているため、これを活用していく。 ・(6) に掲げた伊南DMOも含めて検討体制づくりを進めていく。

■ 駒ヶ根市における交通体系(素案)



凡例	種別	役割・機能
	JR飯田線	市内を縦貫し、近隣都市をつなぐ圏域全体の主軸として、生活交通・観光交通の輸送を担う。
	高速バス	首都圏・中京圏・長野市・松本市等を結ぶ広域交通網の軸として、市民の広域移動と観光客の輸送を担う。
	路線バス	駒ヶ根駅（中心市街地）と市郊外の生活拠点、観光拠点および鉄道駅を結ぶ。観光の二次交通としてだけでなく、沿線地域の生活路線としても機能する。
	こまタク (デマンド乗合タクシー) 運行エリア	交通不便者の交通手段として、居住区全域をカバーし、市内の生活関連施設へのアクセスを担う。
	市街地型 コミュニティバス	市内の結節点や主要公共施設間を連絡し、回遊を促すとともに、幹線軸への接続を図る。
	山麓エリア 周遊システム	菅の台付近を起点とし、山麓エリアに点在する観光資源を連絡し、回遊を促す。
	乗合 観光タクシー	路線バスでカバーすることができない市内の観光資源へのアクセス、観光資源間の周遊を担う。
	駒ヶ岳 ロープウェイ	駒ヶ岳（千畳敷）への観光客の輸送を担う。
	結節点	鉄道、高速バス、路線バスの結節点として、円滑な乗継ぎ、快適な待合い機能を持たせる。
	観光資源等	公共交通機関でのアクセスを担保する観光資源。