

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	
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	玉川 博之	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	竹村 清明	北割1区区長	地域代表
	駒ヶ根市区長会	西尾 芳信	町2区区長	地域代表
監事	駒ヶ根市区長会	宮下 兼秋	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
	市民	竹村 孝子		利用者
	市民	大原 百合子		利用者
	市民	村瀬 俊幸		利用者
	伊那バス労働組合	林 岳志	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	小原 昌美	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	玉巻 史成	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	高澤 陽	首席運輸企画専門官	地方運輸局
	長野県企画振興部	石坂 公明	交通政策課長	長野県
	長野県上伊那地域振興局	鳥羽 秀行	企画振興課長	長野県

(21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	赤羽 知道	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	小池 貴彦	地域政策係長	所管課
事務局員	駒ヶ根市総務部企画振興課	大森 峻	地域政策係	所管課

令和 3 年度 駒ヶ根市地域公共交通協議会 事業報告

年 月 日	内 容
R3. 6. 21	書面協議 ・駒ヶ根市生活交通確保維持改善計画（案）
R3. 7. 1	第 1 回協議会（会場：駒ヶ根市役所 大会議室） ・令和 2 年度事業報告及び決算報告 ・駒ヶ根市地域公共交通網形成計画の設定目標に対する評価 ・こまタク、割引タクシー券等利用実績の報告 ・運転免許証自主返納支援事業の実績報告
R3. 7. 3～ 7. 4	広報啓発事業「公共交通をもっと身近に のりもの体験」実施 ■開催場所 ベルシャイン駒ヶ根店 入口広場 ■実施内容 バス・タクシー展示・乗車体験 ロープウェイバーチャルツアー ガラガラ抽選会 免許返納相談コーナー オリジナルグッズ販売等 ■主催・共催 中央アルプス観光株式会社 伊那バス株式会社 駒ヶ根市地域公共交通協議会
R3. 9. 24	書面協議 ・令和 3 年度下半期 デマンド交通運行業務委託業者（案）
R3. 10. 4	書面協議 ・令和 3 年度駒ヶ根市地域公共交通協議会 補正予算（案） ・グリーンスローモビリティ実証実験実施（案） ・グリーンスローモビリティ実証実験運行業務委託契約（案） ・こまタク予約配車システム構築・実証実験実施（案）
R03. 10. 21～ 11. 3	中央アルプス国定公園の山麓に点在する観光拠点を周遊する環境配慮型観光モビリティ実証実験（グリーンスローモビリティ実証実験）実施 ■ルート 駒ヶ根高原ロープウェイ線バス乗り場～光前寺 ■運行内容 事前予約性の定時定路線運行 16 便運行/日 運賃無料

R3. 12. 16	<p>書面協議</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通確保維持改善事業 事業評価（案）
R4. 3. 1～ 3. 14	<p>こまタク予約配車システム実証実験 実施 ※資料 1-2 参照</p> <p>■こまタク現行運行との違い</p> <p>4 便/日 ⇒ 6 便/日</p> <p>往復区分なし</p> <p>停留所間移動の利用が可能</p> <p>運賃無料（実験便のみ）</p> <p>AI による効率的な運行ルート作成</p> <p>アプリ、ネット予約可能</p>
R4. 3. 25	<p>第 2 回協議会（会場：駒ヶ根市役所 大会議室）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和 4 年度 駒ヶ根市地域公共交通協議事業計画（案） ・令和 4 年度 駒ヶ根市地域公共交通協議会予算（案） ・令和 4 年度上半期 デマンド交通運行業務委託業者（案）

令和3年度 こまがねデマンド型乗合タクシー予約配車システム実証実験まとめ

(1) 事業目的

こまがねデマンド型乗合タクシー（以下「こまタク」という。）は、人力による配車を可能とさせるために、運行会社により運行エリアを区分し、かつ、2時間の運行間隔としていることから、運行に非効率な部分が生じる、利用者が移動したい時間と運行時間にずれが生じる、という課題を抱えている。

そこで、予約配車システムの導入により、これらの課題解決の実現性を検証することが、本実験の目的である。

(2) 事業概要

- ① こまタク予約配車システムの開発
- ② こまタク予約配車システムを運用実験（3/1～3/14）

(3) 実験におけるこまタク運行内容の主な変更点

	現行	実験
便数	4便/日（8.10.12.14時）	6便/日（8：30.9：30.10：30.11：30.12：30.13：30便）
予約〆切	事前予約	当日予約可
予約方法	電話予約	電話予約、アプリ、インターネット
往復制限	往路（8.10）、復路（12.14）別の利用制限	全便往復利用可
運行曜日	平日のみ運行	平日+土日祝日運行
車両数	使用車両数4台	使用車両数2台
施設間移動	施設間移動不可	施設間移動可

(4) 実験結果概要

項目	数値
新規登録者	82名
予約件数	371件
平均乗車人数（乗合状況）	1.94人
施設間移動利用割合	7%
アプリ、インターネット予約割合	5%未満

(5) 結果分析

- ・ 実験実施によるこまタクの広報宣伝効果が一定程度あり、利用登録者が増加した。
- ・ 予約件数は広報効果もあり、通常運行時の150%以上であった。
- ・ 通常運行より予約件数が多かったものの、システム導入により車両を減らしても運行可能なことが分かった。
- ・ 少ない車両でより多くの乗客を乗降させた結果、乗合率も50%以上、平均乗車人数も1.94と2人に近い数値となった。
- ・ 施設間移動の需要は少なかった。
- ・ 平日に比べ土日の利用は少なかった。
- ・ 主な利用者年代が70～80歳代ということもあり、予約のほとんどが電話予約であった。

(6) 4年度の取り組み

検証結果を踏まえて再度実証実験を行い、4年度中の実装を目指す。

2. 実証実験の評価

2.1 実証実験評価の概要

「こまタク特別便」（「以下、「特別便」という。）の実証実験は、以下に示す「実態データ」及び「意識データ」の量的・質的両面から総合的に評価を行った。

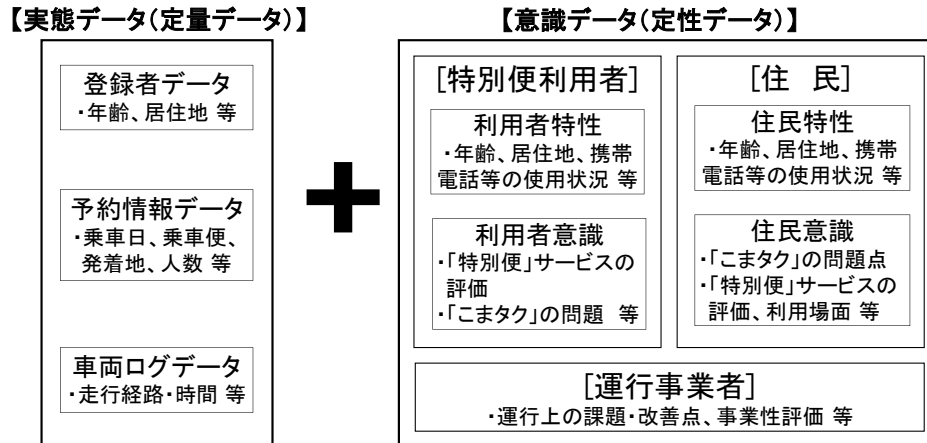


図 2-1 「こまタク特別便」実証実験を総合的に評価するためのデータ

2.1 実態データからみた評価

2.1.1 登録者データ

(1) 登録者数

こまタクの登録者は、従来の登録者が1,720名、特別便開始に伴う新規登録者は82名であった。

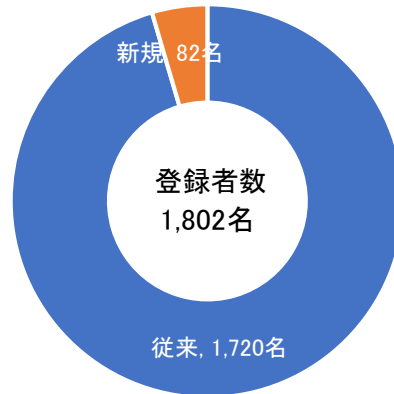


図 2-2 こまタク登録者数の状況

(2) 性別

性別については、従来の登録者の男性割合が約3割であったのに対し、新規登録者は約4割に増加している。

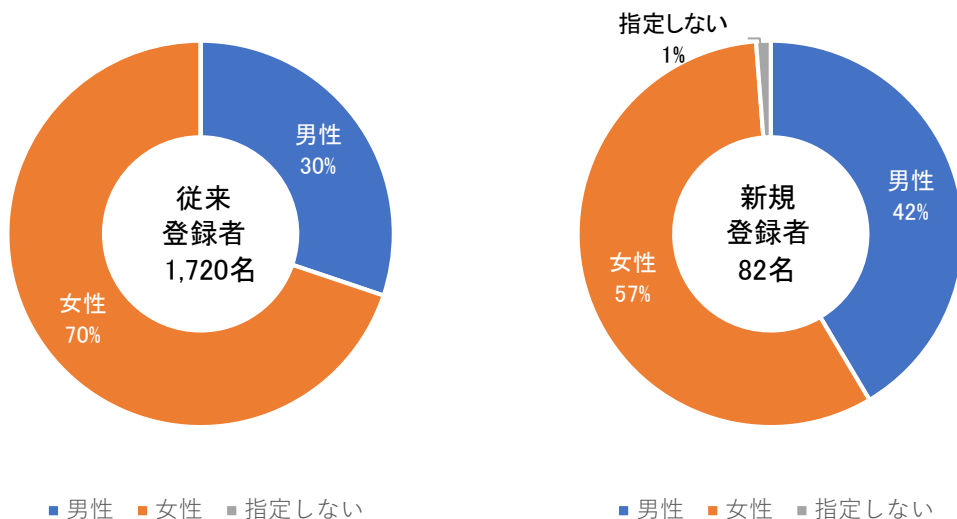


図 2-3 こまタク登録者数の性別（左：従来登録者、右：新規登録者）

(3) 年齢

従来登録者の年齢構成は70歳代以上の方が8割以上を占めていたが、新規登録での70歳代以上の方は、約3割と減少し、60歳代以下の方の登録割合が多い。

この要因として、70歳代以上の方は既に登録済みであることが主な要因であると考えるが、比較的若い年齢層の方にも興味を持って頂けたことも要因として考える。

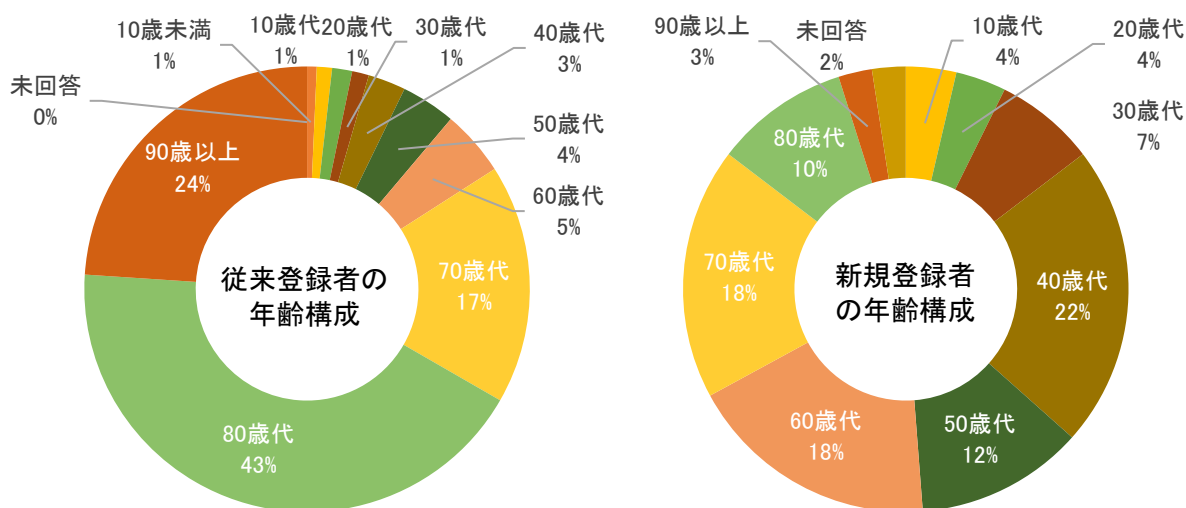


図 2-4 こまタク登録者数の年齢構成（左：従来登録者、右：新規登録者）

2.1.2 こまタク特別便の予約状況

(1) 利用者の特性

1) 特別便の利用者

実験期間中に、こまタク特別便を利用した方は129名、うち約4分の1の32名が新規会員。新規登録者82名のうち約4割は利用した状況。

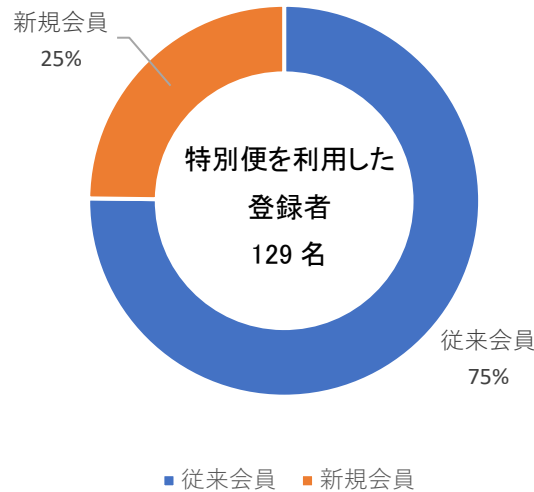


図 2-5 こまタク特別便を利用した方の会員属性

2) 利用者の実験期間中の利用回数

こまタク特別便を利用した方の利用回数は、1回、2回利用の方が約7割を占め、4回以上利用した方は、約2割を占める。

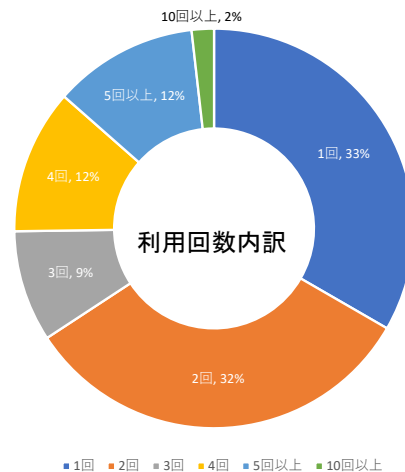


図 2-6 こまタク特別便を利用した方の利用回数

(2) 予約件数及び予約人数

予約件数は、実験期間中 371 件、延べ 460 人の予約があった。内、70 件、91 人のキャンセルが発生しており、全体の約 19%に相当。

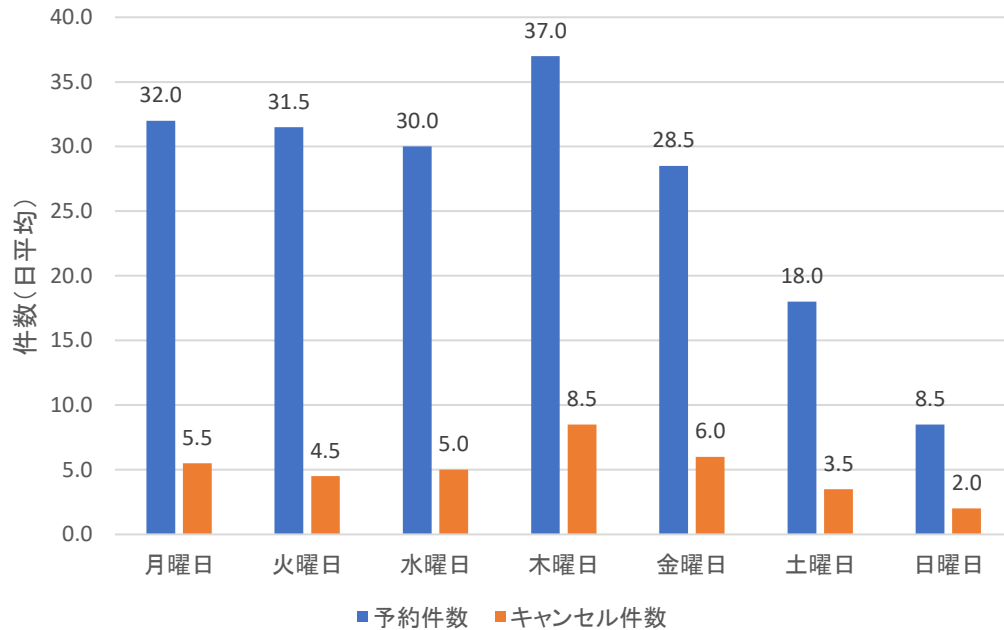
表 2-1 実験期間中の予約、キャンセル状況

	予約件数	予約人数	キャンセル件数	キャンセル人数
3月1日(火)	30	38	9	12
3月2日(水)	27	33	2	2
3月3日(木)	40	47	9	15
3月4日(金)	32	36	5	5
3月5日(土)	13	13	0	0
3月6日(日)	7	9	1	1
3月7日(月)	30	46	5	6
3月8日(火)	33	38	0	0
3月9日(水)	33	38	8	11
3月10日(木)	34	41	8	8
3月11日(金)	25	31	7	9
3月12日(土)	23	41	7	11
3月13日(日)	10	13	3	5
3月14日(月)	34	36	6	6
計	371	460	70	91

(3) 曜日別の予約・キャンセル件数（日平均）

曜日別の予約件数は、木曜日 37.0 件/日と最も多く、その他平日についても 1 日当たり 30 件/日程度の予約があった状況。一方、休日は土曜日が 18.0 件/日、日曜日が 8.5 件/日と平日と比較すると予約は少ない状況である。

キャンセル件数についても、予約が多い木曜日が 8.5 件と最も件数が多く、割合は 23%である。



	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
キャンセル率	17%	14%	17%	23%	21%	19%	24%

図 2-7 曜日別の予約件数、キャンセル件数

(4) 時間帯別予約・キャンセル件数

時間帯別の予約状況は、平日休日ともに 10:30 が最も多い状況。

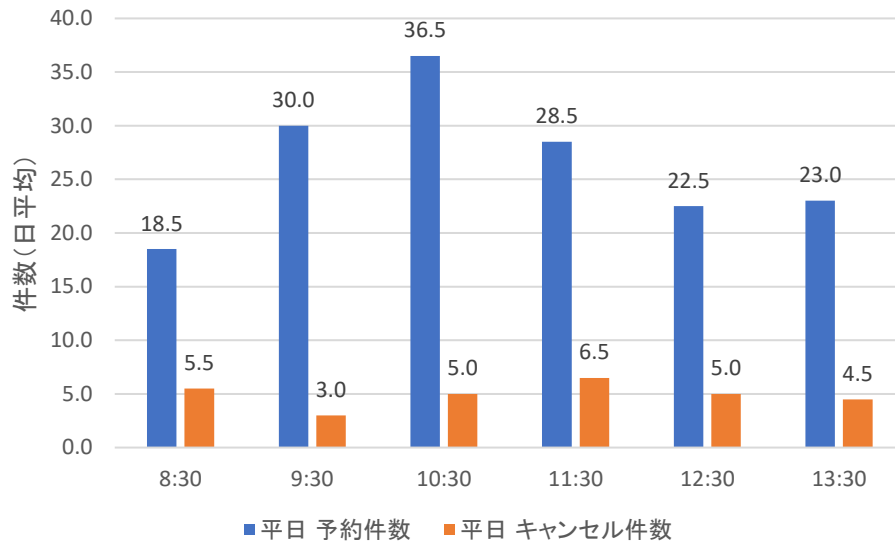


図 2-8 時間帯別の予約件数、キャンセル件数（平日）

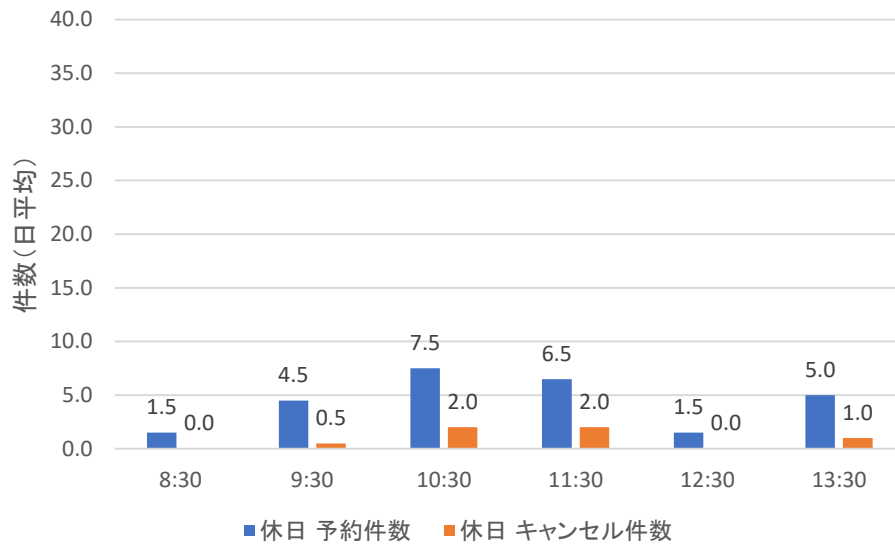
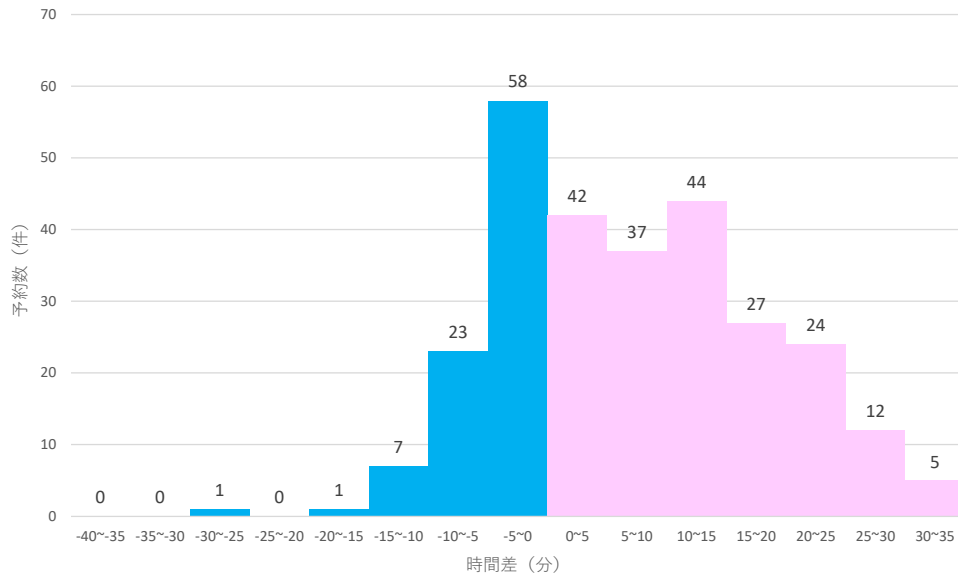


図 2-9 時間帯別の予約件数、キャンセル件数（休日）

(5) 乗車希望時間と乗車時間の差

利用者の乗車希望時間と実際の乗車時間の差は、5分以内の早着が最も多く、5分～10分以内の遅れが次いで多い。

早着は全体の約3割、遅れが全体の約7割を占める。



時間差 (分)		回数	割合	
早着	-40~-35	0	31%	0%
	-35~-30	0		0%
	-30~-25	1		0%
	-25~-20	0		0%
	-20~-15	1		0%
	-15~-10	7		2%
	-10~-5	23		8%
	-5~0	58		20%
遅れ	0~5	42	69%	14%
	5~10	37		13%
	10~15	44		15%
	15~20	27		9%
	20~25	24		8%
	25~30	12		4%
	30~35	5		2%
	35~40	10		3%

図 2-10 乗車希望時間と乗車時間の差の分布

2.1.3 車両ログデータ

(1) 運行回数と乗車人数

実証実験期間中の延べ運行回数は 294 回、乗車人数は 362 人であった。

表 2-2 運行回数と乗車人数

	全体		1号車(定員7名)		2号車(定員4名)	
	運行回数	乗車人数	運行回数	乗車人数	運行回数	乗車人数
3月1日(火)	22	27	12	14	10	13
3月2日(水)	22	28	12	15	10	13
3月3日(木)	31	32	15	16	16	16
3月4日(金)	27	31	15	18	12	13
3月5日(土)	13	13	10	10	3	3
3月6日(日)	6	8	5	7	1	1
3月7日(月)	25	40	13	20	12	20
3月8日(火)	30	35	16	19	14	16
3月9日(水)	23	25	12	13	11	12
3月10日(木)	26	33	12	14	14	19
3月11日(金)	18	22	10	13	8	9
3月12日(土)	16	30	10	20	6	10
3月13日(日)	7	8	2	2	5	6
3月14日(月)	28	30	14	14	14	16
計	294	362	158	195	136	167

(2) 予約あたりの乗車人数

予約あたりの乗車人数は1名での予約が全体の約8割を占め、次いで2名での順である。なかには4名、6名のグループでの予約もあった。

表 2-3 予約あたりの乗車人数

	全体		1号車		2号車	
	回数	割合	回数	割合	回数	割合
1名	252	83%	138	85%	114	81%
2名	46	15%	21	13%	25	18%
3名	0	0%	0	0%	0	0%
4名	4	1%	2	1%	2	1%
5名	0	0%	0	0%	0	0%
6名	2	1%	2	1%	0	0%
7名	0	0%	0	0%	0	0%
平均予約人数	1.22		1.23		1.22	

(3) 運行時の乗車人数

運行時の乗車人数は平均で1.9人乗車しており、2名以上で相乗りしている状況が全体の5割以上を占めている。

表 2-4 運行時の乗車人数（1運行あたり）

	全体		1号車		2号車	
	回数	割合	回数	割合	回数	割合
1名	137	45%	72	44%	65	46%
2名	90	30%	46	28%	44	31%
3名	50	16%	25	15%	25	18%
4名	18	6%	11	7%	7	5%
5名	4	1%	4	2%	0	0%
6名	4	1%	4	2%	0	0%
7名	1	0%	1	1%	0	0%
平均乗車人数	1.94		2.05		1.82	

(4) 目的地分析（実験期間中全体）

実験期間全体の利用者の主要な降車位置※は、JR 駒ヶ根駅が最も多く、次いで山村眼科整形外科、ベルシャイン駒ヶ根店の順である。

施設への出発時間は、午前中の割合が高く、なかでも医療施設は8時台、9時台の利用が多い。

※集計対象の目的地は、個人宅を除く

表 2-5 実験期間中全体の主要な降車位置（上位 10 箇所）

降車位置	全体	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台
JR 駒ヶ根駅	41	6	5	16	10	4	0
山村眼科整形外科	34	10	8	14	1	0	1
ベルシャイン駒ヶ根店	28	0	7	15	5	0	1
駒ヶ根市役所	23	11	5	2	0	3	2
昭和伊南総合病院	22	3	8	5	1	1	4
A・コープ こまがね店	17	0	10	5	1	0	1
デリシア駒ヶ根店	16	0	4	7	3	2	0
駒ヶ根総合文化センター	14	3	6	4	0	0	1
駒ヶ根郵便局	9	1	2	3	2	0	1
須田医院	6	3	1	1	1	0	0

(5) 目的地分析（実験期間_平日）

実験期間_平日の利用者の主要な降車位置※は、JR 駒ヶ根駅が最も多く、次いで山村眼科整形外科、市役所の順である。

施設への出発時間は、午前中の割合が高く、なかでも医療施設は 8 時台、9 時台の利用が多い。

※集計対象の目的地は、個人宅を除く

表 2-6 実験期間_平日の主要な降車位置（上位 9 箇所）

降車位置	平日	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台
JR 駒ヶ根駅	38	6	4	14	10	4	0
山村眼科整形外科	29	8	7	12	1	0	1
駒ヶ根市役所	23	11	5	2	0	3	2
昭和伊南総合病院	21	3	7	5	1	1	4
ベルシャイン駒ヶ根店	19	0	6	9	3	0	1
A・コープ こまがね店	16	0	9	5	1	0	1
駒ヶ根総合文化センター	12	3	5	3	0	0	1
デリシア駒ヶ根店	11	0	3	5	1	2	0
駒ヶ根郵便局	9	1	2	3	2	0	1

(6) 目的地分析（実験期間_休日）

実験期間_休日の利用者の主要な降車位置^{*}は、ベルシャイン駒ヶ根店が最も多く、次いで山村眼科整形外科、デリシア駒ヶ根店の順である。

休日の利用は、商業施設の利用が上位を占めている。（山村眼科整形外科の隣は西友駒ヶ根店が立地）。出発時間についても、8時台、9時台の利用者が平日と比較し少ない傾向である。

※集計対象の目的地は、個人宅を除く

表 2-7 実験期間_休日の主要な降車位置（上位 6 箇所）

降車位置	休日	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台
ベルシャイン駒ヶ根店	9	0	1	6	2	0	0
山村眼科整形外科	5	2	1	2	0	0	0
デリシア駒ヶ根店	5	0	1	2	2	0	0
JR 駒ヶ根駅	3	0	1	2	0	0	0
ふれあいセンター	3	1	2	0	0	0	0
駒ヶ根総合文化センター	2	0	1	1	0	0	0

(7) 出発地分析（実施期間_全日）

実験期間全体の利用者の主要な出発位置※は、JR 駒ヶ根駅が最も多く、次いで山村眼科整形外科、A・コープ こまがね店の順である。

施設の出発時間は、午後の割合が高く、午前中に外出し帰宅への利用に活用されていると考えられる。

※集計対象の出発地は、個人宅を除く

表 2-8 実験期間中全体の主要な乗車位置（上位 10 箇所）

乗車位置	全体	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台
JR 駒ヶ根駅	33	0	2	0	5	10	16
山村眼科整形外科	22	0	0	3	2	14	3
A・コープ こまがね店	19	0	0	3	13	2	1
デリシア駒ヶ根店	17	0	0	1	7	3	6
昭和伊南総合病院	16	1	0	2	7	3	3
ベルシャイン駒ヶ根店	15	0	0	1	4	3	7
駒ヶ根市役所	13	0	1	2	2	3	5
駒ヶ根総合文化センター	10	0	0	0	5	1	4
駒ヶ根郵便局	4	0	0	0	1	1	2
つちかね整形外科クリニック	3	0	3	0	0	0	0

(8) 出発地分析（実施期間_平日）

平日の利用者の主要な出発位置※は、JR 駒ヶ根駅が最も多く、次いで山村眼科整形外科、A・コープ こまがね店の順である。

施設の出発時間は、午後の割合が高く、午前中に外出し、帰宅への利用に活用されていると考えられる。

※集計対象の出発地は、個人宅を除く

表 2-9 実験期間中平日の主要の乗車位置（上位 10 箇所）

乗車位置	平日	8 時台	9 時台	10 時台	11 時台	12 時台	13 時台
JR 駒ヶ根駅	32	0	2	0	5	10	15
山村眼科整形外科	18	0	0	1	1	13	3
A・コープ こまがね店	18	0	0	3	12	2	1
昭和伊南総合病院	15	1	0	2	6	3	3
デリシア駒ヶ根店	13	0	0	1	6	2	4
駒ヶ根市役所	13	0	1	2	2	3	5
ベルシャイン駒ヶ根店	8	0	0	1	2	2	3
駒ヶ根総合文化センター	5	0	0	0	3	1	1
駒ヶ根郵便局	4	0	0	0	1	1	2
つちかね整形外科クリニック	2	0	2	0	0	0	0

(9) 施設間移動の利用状況

こまタク特別便で新たにサービスを開始した施設間の移動「施設⇔施設」は、全体の約 7%であった。

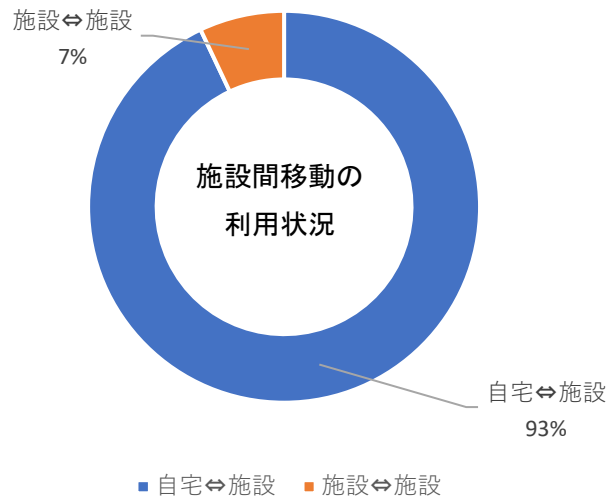


図 2-11 施設間移動の利用状況

2.2 意識データからみた評価

2.2.1 「こまタク特別便」利用者アンケート調査

(1) 利用者アンケート調査の概要

1) 実施概要

「こまタク特別便」利用者アンケート調査（以下、「利用者アンケート調査」という。）の実施概要は、以下のとおりである。

表 2-10 利用者アンケート調査の実施概要

項目	内容
調査時期	令和4年3月1日（火）～3月31日（木） （実証実験期間：3月1日（火）～3月14日（月））
調査対象者	「特別便」利用者（乗車者）
調査方法	配布：「特別便」運転手による直接手渡し配布 回収：郵送（市役所回収） 又は WEB 回答（QR コード誘導）
調査内容 <small>（注）詳細は、後述「調査票」参照</small>	●利用者特性 ・年齢、居住地、携帯電話等の使用状況、インターネットの利用状況 ●利用者意識 ・「特別便」：認知した広報媒体、運行サービスの評価 等 ・「こまタク」：認知・利用状況、問題点（不便な点）等
その他	回収向上対策：ノベルティ付与（マスク1枚）

2) 調査結果の概要

利用者アンケート調査票の配布・回収状況、回収率の結果は、以下のとおりとなった。約80人の「特別便」利用者（乗車者）から回答を得た（回収率：90.3%）。

表 2-11 利用者アンケート調査結果の概要

[A]配布数	回収数			[E=D/A]
	[B]郵送回収	[C]WEB 回答	[D=B+C]合計	回収率
93人	78人	6人	84人	90.3%

(2) 利用者アンケート調査結果の整理

1) サンプル特性

① 年齢の内訳

60歳以上の高齢者からの回答が多く（合計 89.3%）、中でも 80歳以上（51.2%）が多い。

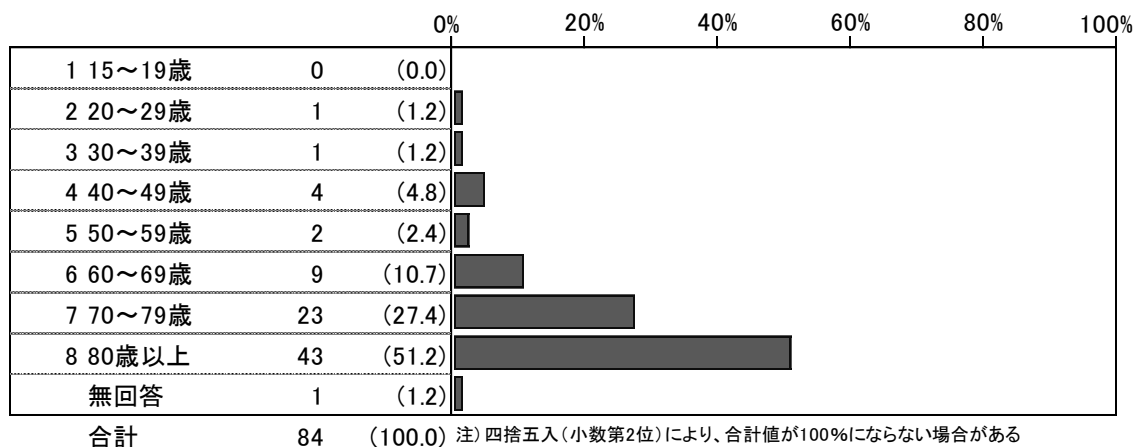


図 2-12 年齢の内訳

② 居住地の内訳

全地区から回答があった。中沢区（21.4%）が最も多く、次いで福岡区（11.9%）、北割1区（9.5%）となっている。

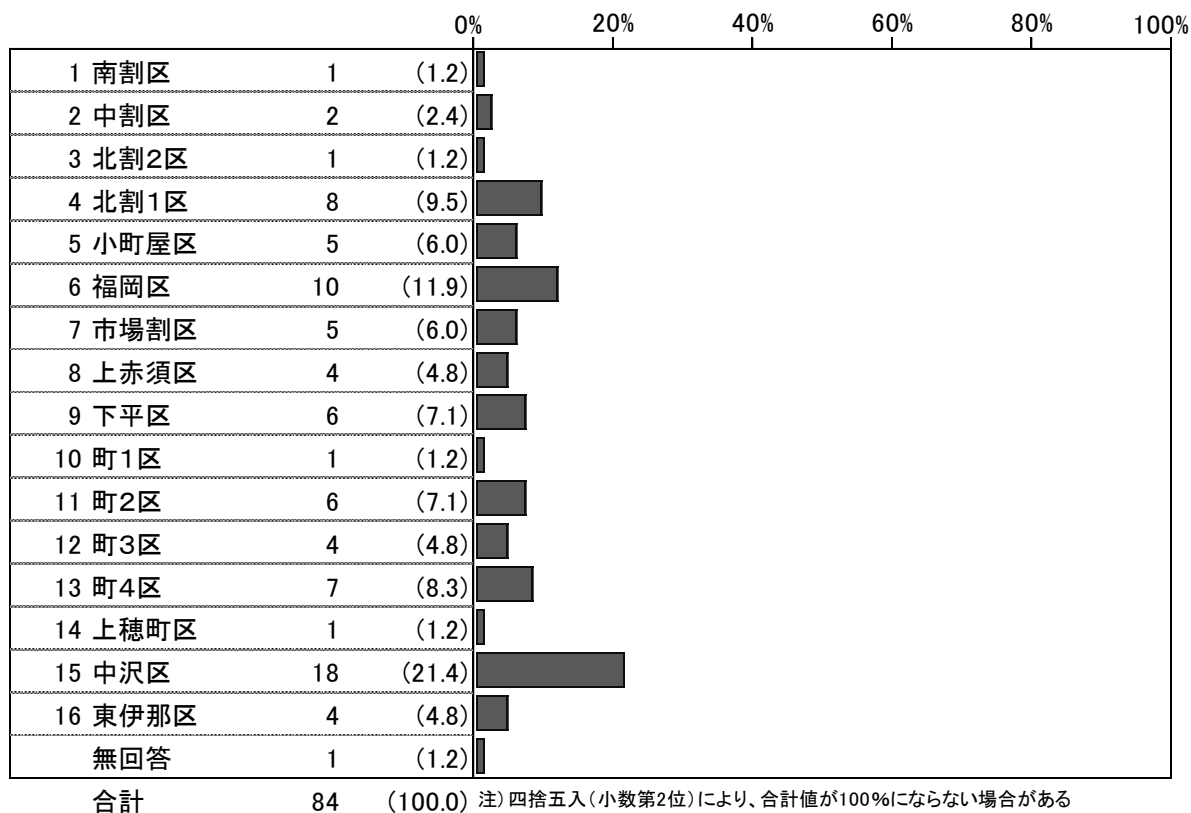


図 2-13 居住地の内訳

③ 携帯電話等の使用状況

回答者の約 8 割がスマートフォン (51.2%) 又はガラケー (31.0%) を使用している。

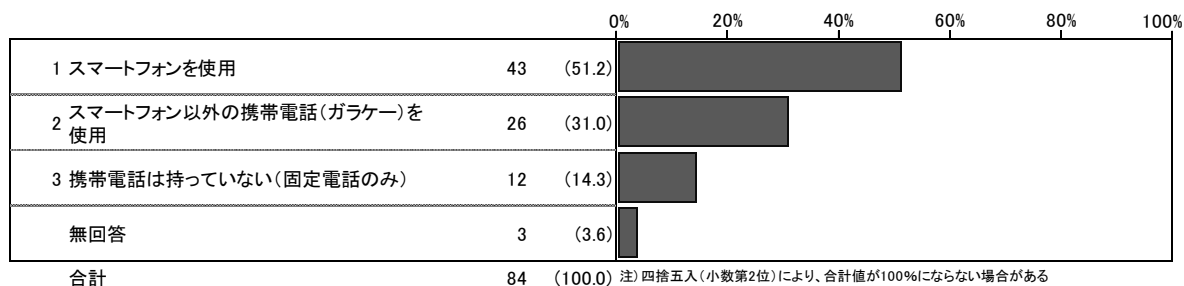


図 2-14 携帯電話等の使用状況

④ インターネットの利用状況

回答者の約 4 割がスマートフォンや携帯電話、パソコンを使ってインターネットを利用している。インターネットを利用していない回答者も約 5 割 (51.2%) となっている。

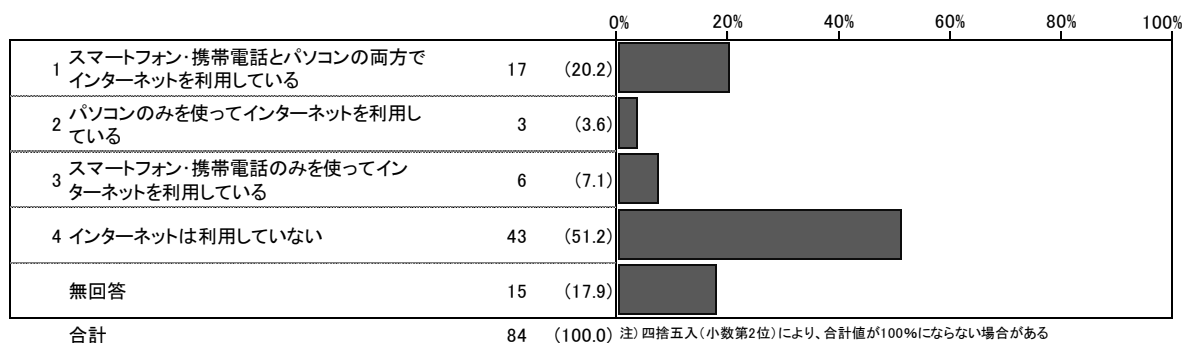


図 2-15 インターネットの利用状況

2) 「特別便」運行サービスの評価等

① 「特別便」を知った広報媒体

「特別便」を知った広告媒体は、「**広報紙** (36.9%)」が最も多く、次いで「**回覧板** (33.3%)」、「**郵便物** (28.6%)」、「**新聞折込** (22.6%)」となっている。

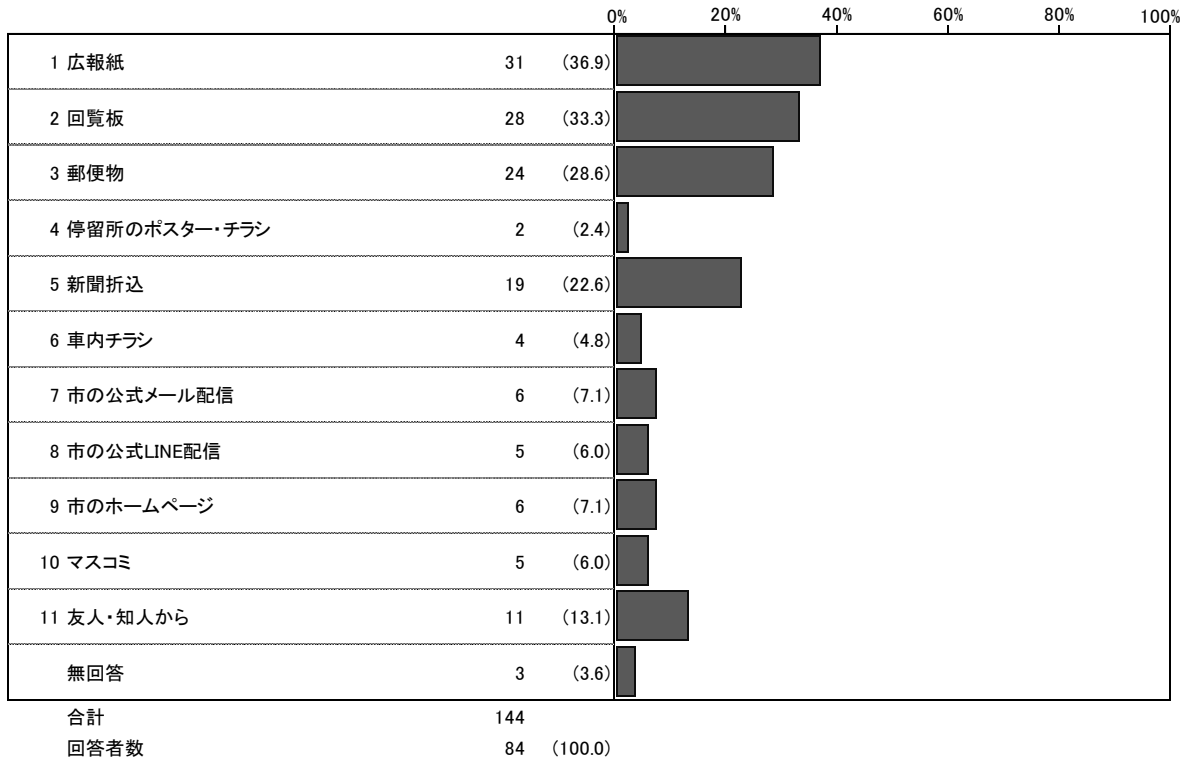


図 2-16 「特別便」を知った広報媒体

② 「特別便」の利用目的

「特別便」の利用目的は、「**買い物** (47.6%)」、「**通院・診療** (40.5%)」が多い。

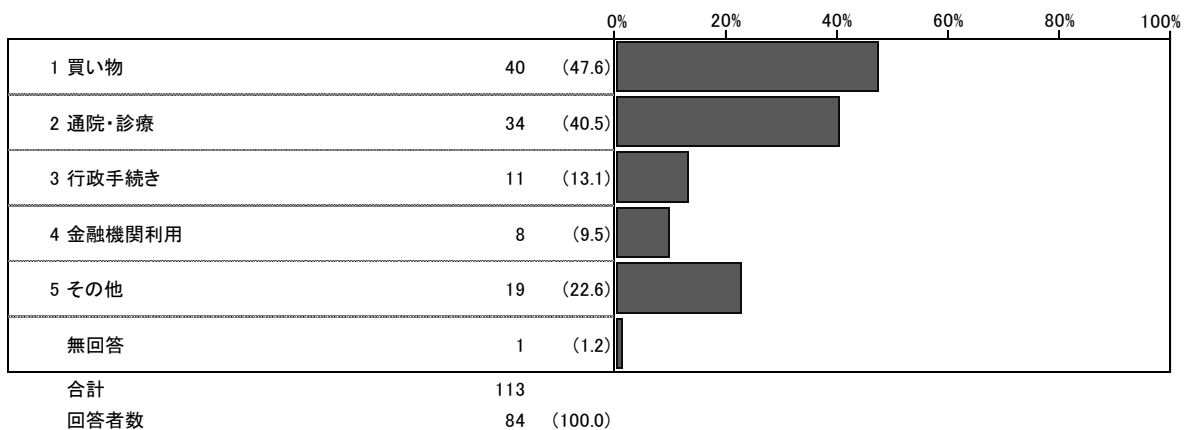


図 2-17 「特別便」の利用目的

③ 「特別便」の予約方法

スマートフォンアプリやインターネットでも予約可能であることについて、回答者の半数が「便利だと思う (50.0%)」と回答している。

一方で、残りの約5割が「スマートフォンやパソコンが利用できないため電話で予約したい (46.4%)」と回答している。

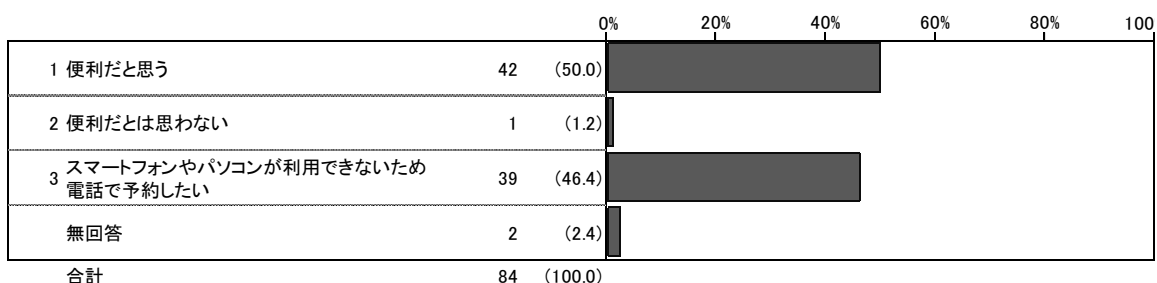


図 2-18 「特別便」の予約方法

④ 「特別便」の運行時間

A. 始発便 (8時半)

始発便の運行時間については、約8割が「ちょうどよい (78.6%)」と回答している。

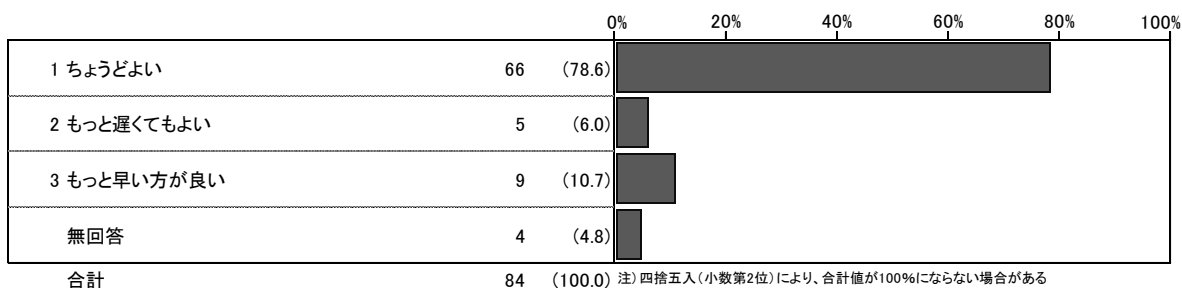


図 2-19 始発便 (8時半) について

B. 最終便 (13時半)

最終便の運行時間については、「もっと遅い方がよい (46.4%)」との回答が多くなっている。具体的には、「15時台」が最も多く、次いで「14時台」、「18時台」の回答が多い。

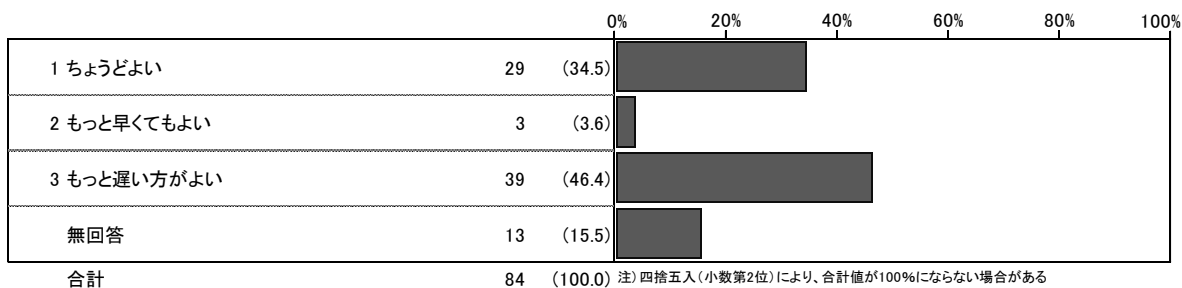


図 2-20 最終便 (13時半) について

➤ 「3. もっと遅い方がよい」と思う具体的な時間

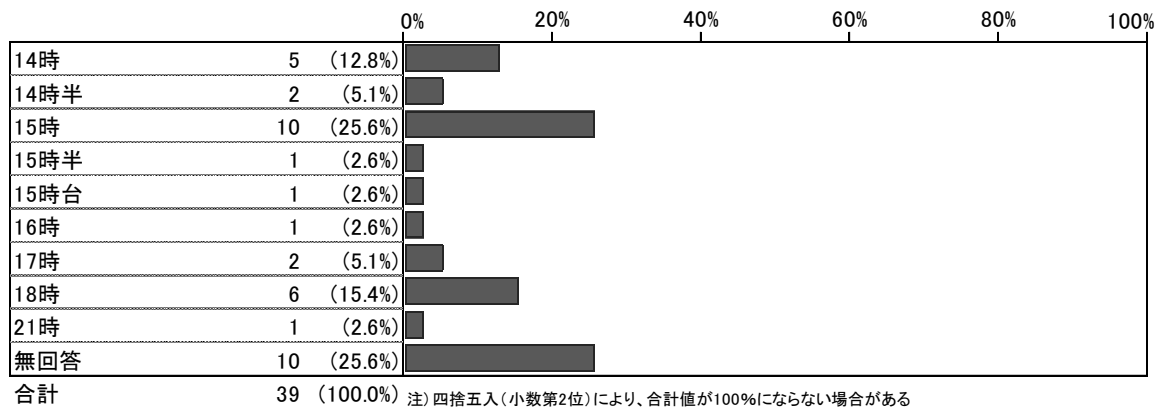


図 2-21 希望する「特別便」の最終運行時間

C. 運行間隔

運行間隔については、約7割が「ちょうどよい(66.7%)」と回答している。

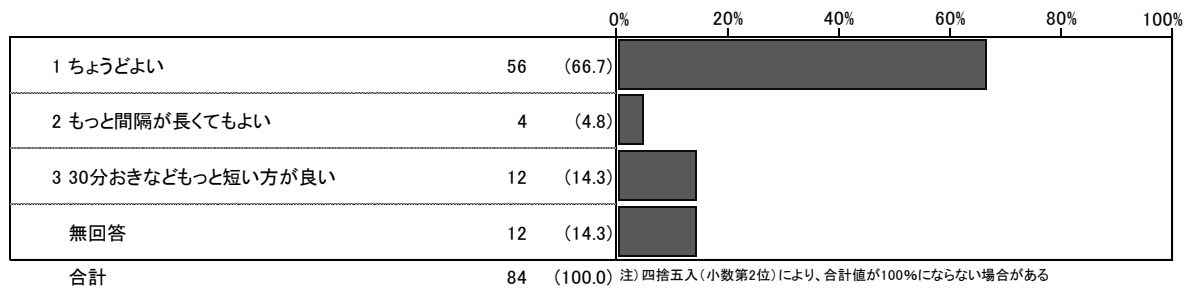


図 2-22 運行間隔について

⑤ 「特別便」の土日の運行

土日の運行については、「平日のみで土日は利用しない（23.8%）」は約2割であり、回答者のうち約7割（67.9%）が土曜日又は日曜日に利用したいと回答している。

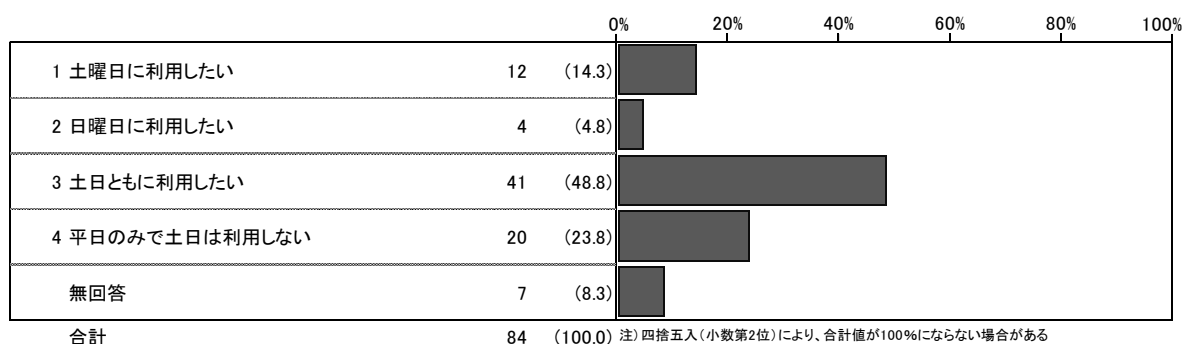


図 2-23 「特別便」の土日の運行について

⑥ 他の停留所への移動について

「他の停留所への移動にも利用したい」と6割以上の利用者が回答。「自宅から停留所間の利用だけでよい」と約3割の利用者が回答した。

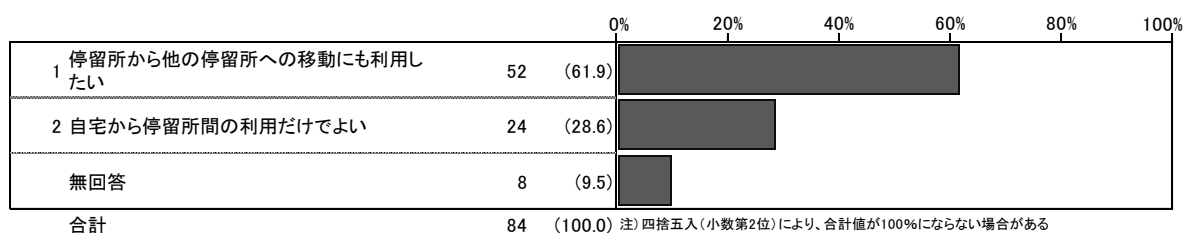


図 2-24 他の停留所への移動について

⑦ 「特別便」の到着通知

到着通知については、回答者の約8割が「便利な機能であり今後も継続して欲しい(75.0%)」と回答している。

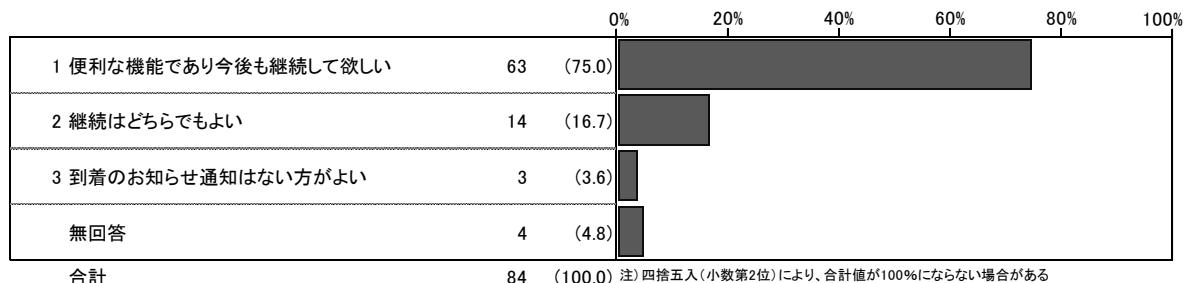


図 2-25 「特別便」の到着通知について

3) 「こまタク」の認知・利用状況及び問題点

① 「こまタク」の認知状況

回答者の約9割が「こまタク」の運行内容や予約方法（75.0%）、または運行していること（19.0%）を知っている。

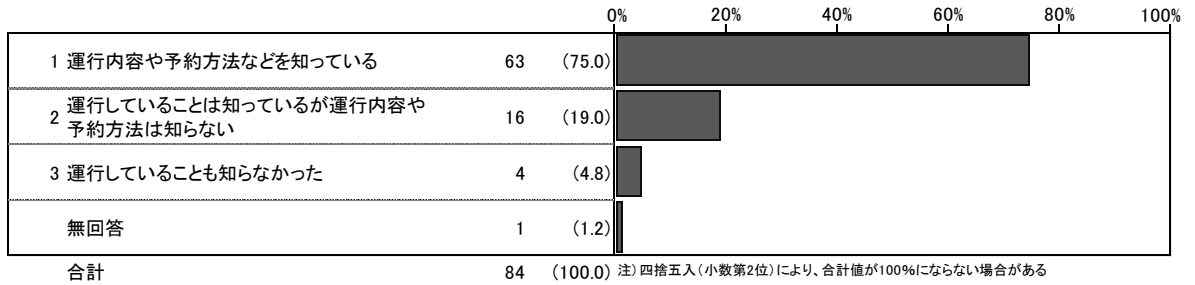


図 2-26 「こまタク」の認知状況

② 「こまタク」の利用状況

回答者の約8割が「こまタク」を現在も利用している（60.3%）、または過去に利用したことがある（17.5%）と回答している。

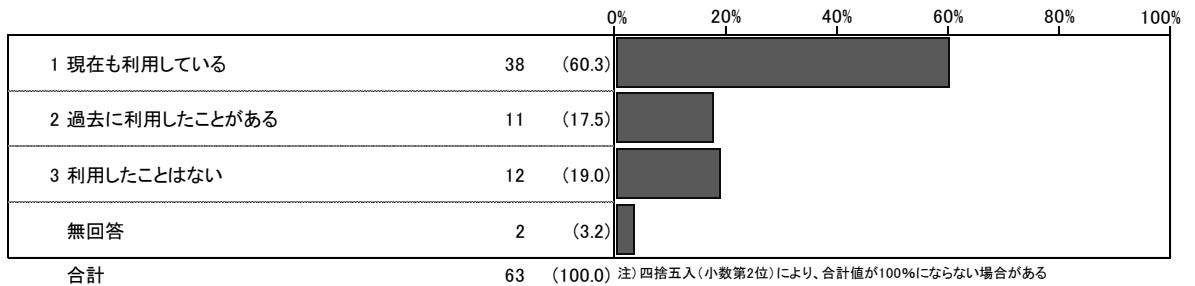


図 2-27 「こまタク」の利用状況

③ 「こまタク」の問題点（不便な点）

「現在も利用している」と回答した人が指摘した「こまタク」の不便なところは、「**利用したい時間帯に運行便がない、少ない（49.2%）**」が最も多く、次いで、「**土日・祝日の運行がない（39.7%）**」、「**予約の電話の受け付け時間が限られている（30.2%）**」、「**行きたい停留所に利用制限があり不便（30.2%）**」が多くなっている。

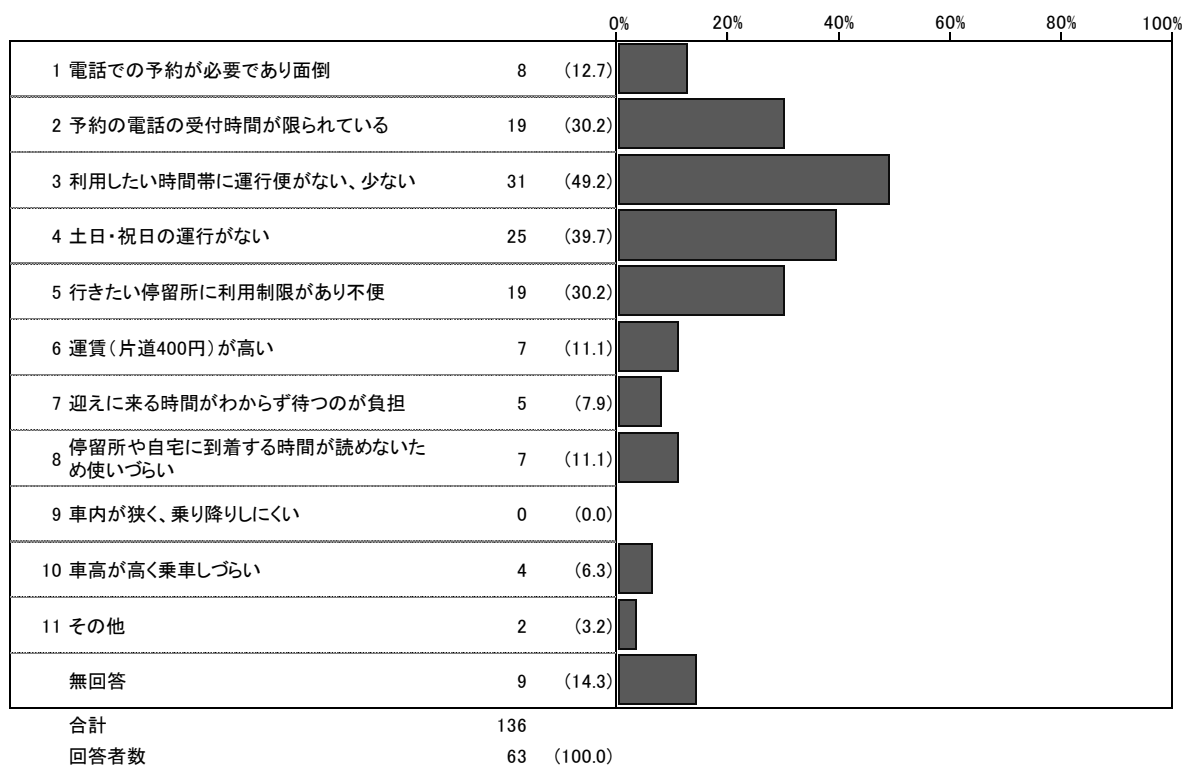


図 2-28 「こまタク」の問題点（不便な点）

2.2.2 住民アンケート調査

(1) 住民アンケート調査の概要

1) 実施概要

「こまタク特別便」に関する住民アンケート調査の実施概要は、以下のとおりである。

表 2-12 住民アンケート調査の実施概要

項目	内容
調査時期	令和4年3月1日(火)～3月31日(木) (実証実験期間：3月1日(火)～3月14日(月))
調査対象者	駒ヶ根市に居住する住民約6,000人(15歳以上) 注1) 住民基本台帳(2月中旬)より無作為抽出 注2) 統計学的に相対誤差5%、信頼度95%のデータ精度(集計カテゴリー数は6以内と想定)を確保し、有効回収率を36%※と設定して算定 ※: R2交通計画アンケート結果より
調査方法	配布: 郵送 回収: 郵送(市役所回収) 又は WEB回答(QRコード誘導)
調査内容 (注)詳細は、後述「調査票」参照	<ul style="list-style-type: none"> ●住民特性 <ul style="list-style-type: none"> ・年齢、居住地、普段の自動車利用状況、携帯電話等の使用状況、インターネットの利用状況 ●住民意識 <ul style="list-style-type: none"> ・「こまタク」: 認知・利用状況、問題点(不便な点)等 ・「特別便」: 認知した広報媒体、利用状況・非利用理由、運行サービスの評価、利用場面等

2) 調査結果の概要

住民アンケート調査票の配布・回収状況、回収率の結果は、以下のとおりとなった。約2,300人もの多くの住民から回答を得た(回収率:39.3%)。

表 2-13 住民アンケート調査結果の概要

[A]配布数 [※]	回収数			[E=D/A]
	[B]郵送回収	[C]WEB回答	[D=B+C]合計	回収率
5,965人	1,840人	502人	2,342人	39.3%

※: 宛先尋ね当たらず(10人)及び施設からの返却(23人)等を除く

(2) 住民アンケート調査結果の整理

1) サンプル特性

① 年齢の内訳

全年齢層から回答があり、高齢になるほど回答者数が多くなっている。特に「70～79歳 (23.0%)」、「60～69歳 (20.1%)」からの回答が多い。

●アンケート調査結果

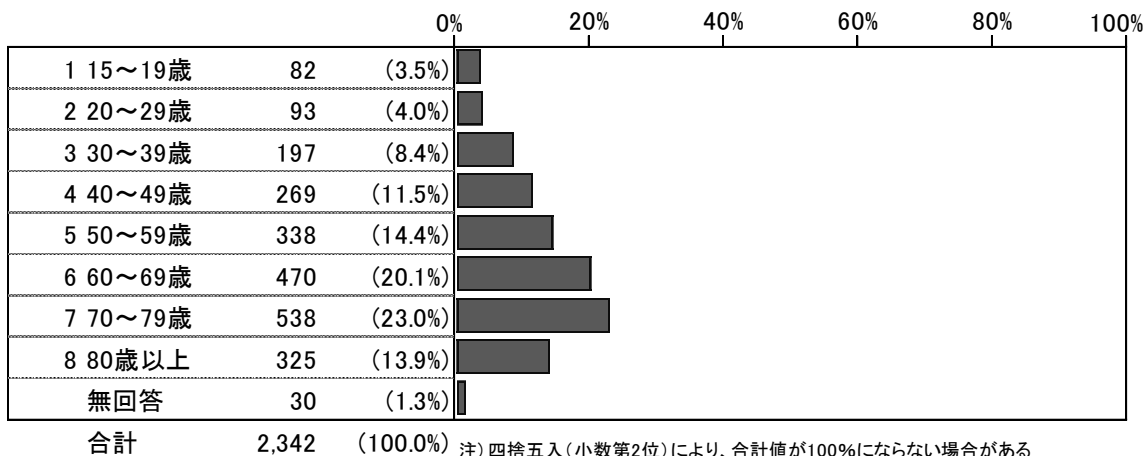


図 2-29 年齢の内訳

●駒ヶ根市年齢別人口

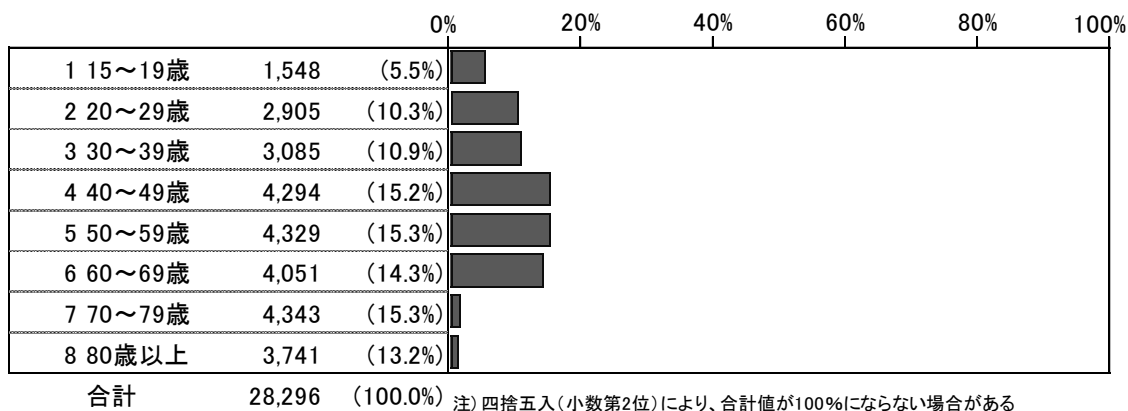


図 2-30 駒ヶ根市年齢別人口 (15歳以上) ※令和4年4月1日現在

● 駒ヶ根市年齢別構成比（15歳以上）

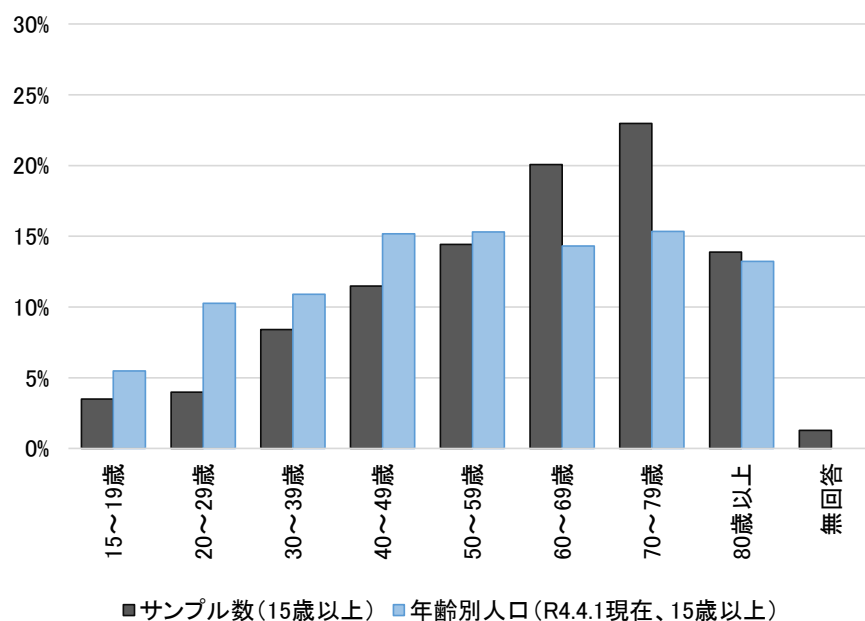


図 2-31 駒ヶ根市年齢別構成比（15歳以上） ※令和4年4月1日現在

② 居住地の内訳

全地区から回答があった。を得ることができた。「福岡区 (11.3%)」が最も多く、次いで「町2区 (9.4%)」、「北割1区 (9.2%)」となっている。

なお、各地区とも人口 (15歳以上) に応じた回答者数となっている (図 2-34)。

●アンケート調査結果

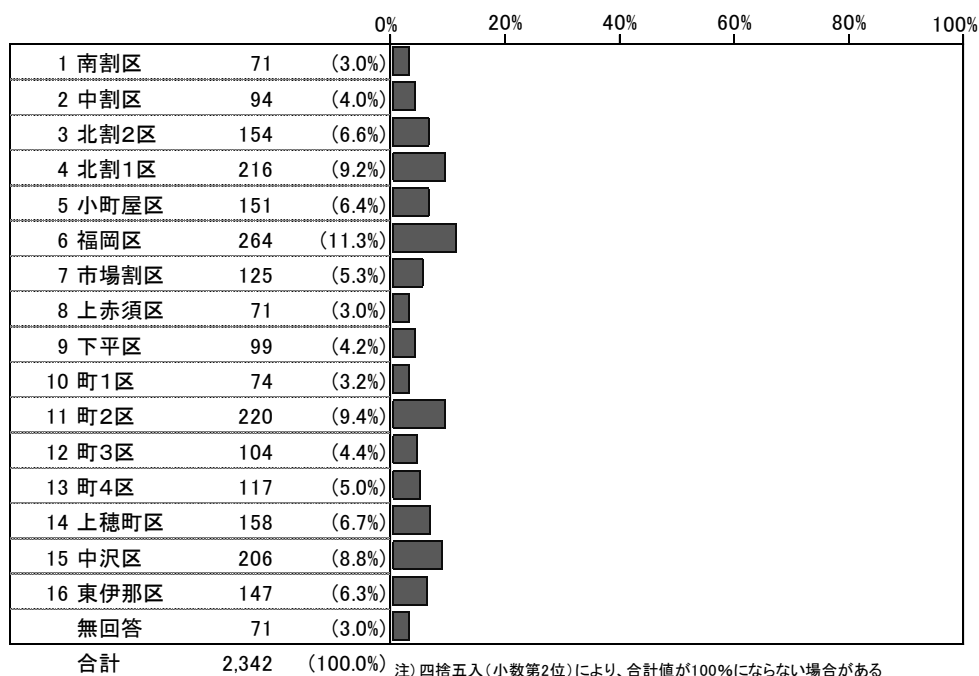


図 2-32 居住地の内訳

●駒ヶ根市地区別人口 (15歳以上)

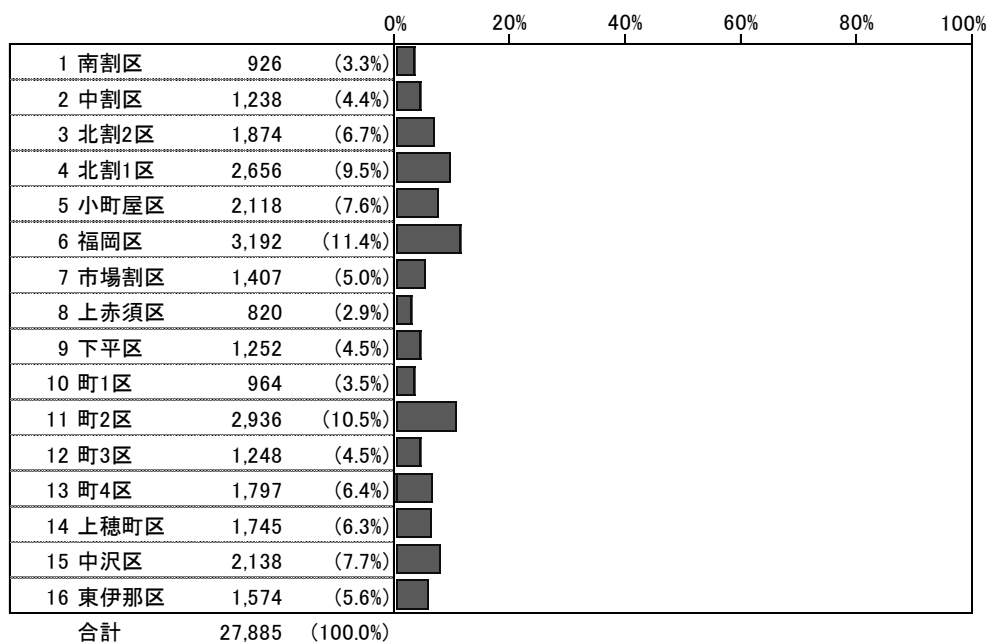


図 2-33 行政区分別人口 (15歳以上) ※令和4年4月1日現在

● 駒ヶ根市地区別構成比（15歳以上）

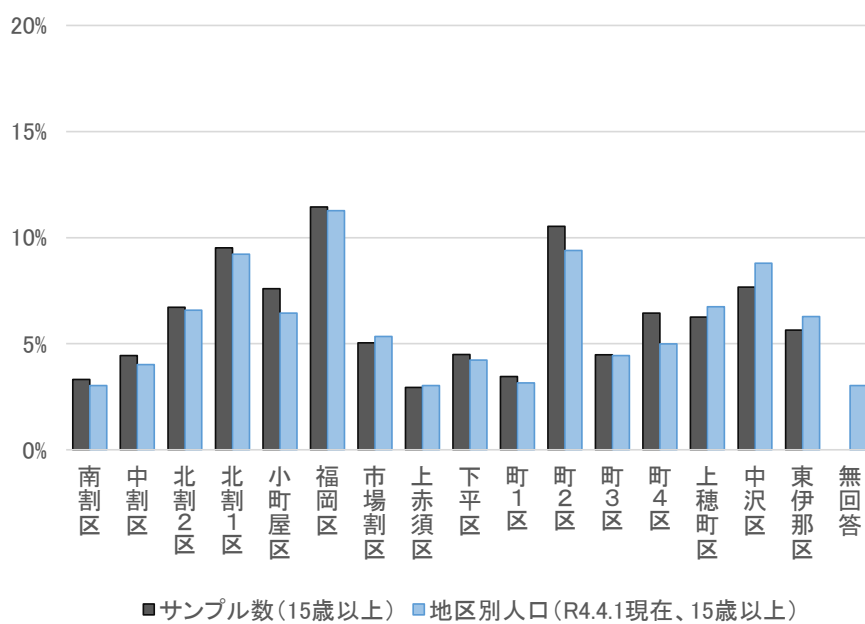


図 2-34 駒ヶ根市地区別構成比（15歳以上） ※令和4年4月1日現在

③ 普段の自動車の利用状況

回答者の8割が「自分で運転して出かけることが多い(80.0%)」と回答している。

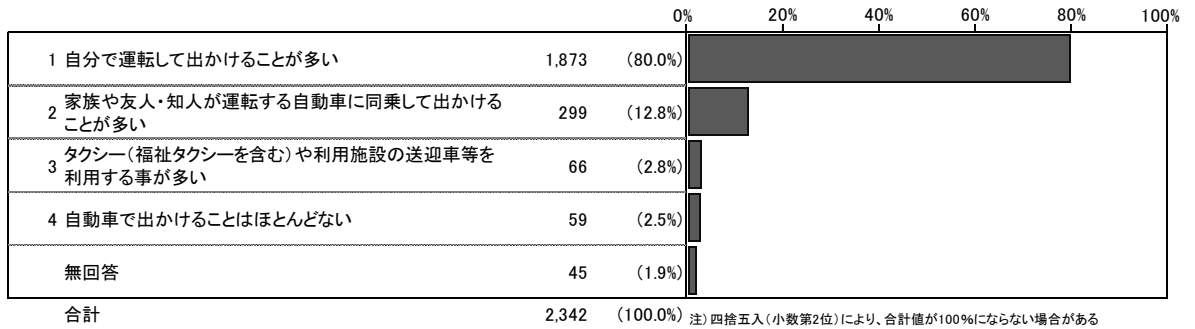


図 2-35 普段の自動車の利用状況

自分で運転せず、「家族や友人・知人が運転する自動車に同乗して出かけることが多い」や「タクシー(福祉タクシーを含む)や利用施設の送迎車等を利用することが多い」は、60歳以上で多く、高齢になるほど急増する。

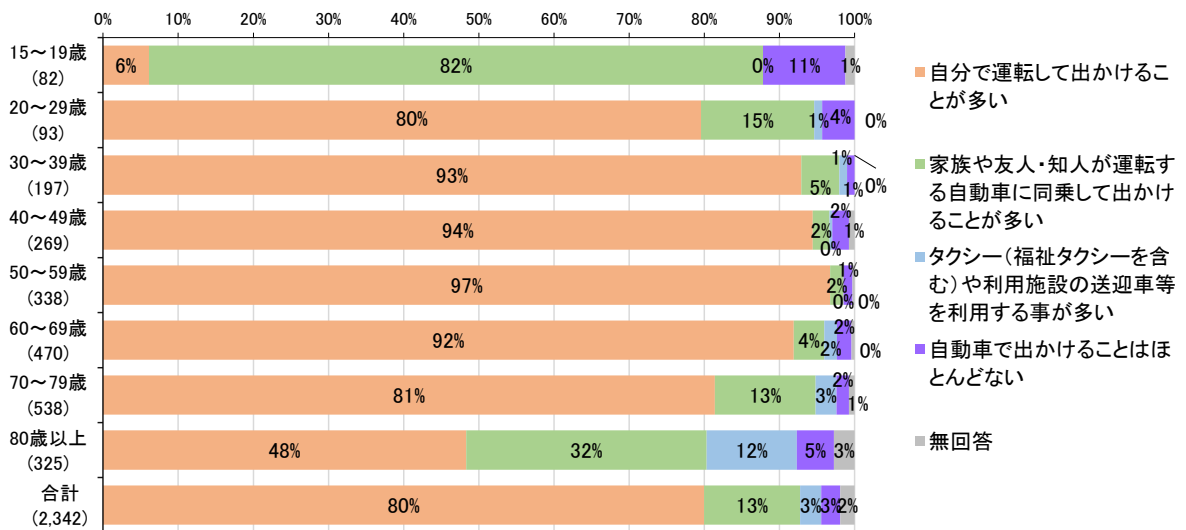


図 2-36 普段の自動車の利用状況(年齢別)

④ 携帯電話等の使用状況

回答者の9割がスマートフォン（76.3%）又はガラケー（13.7%）を使用している。

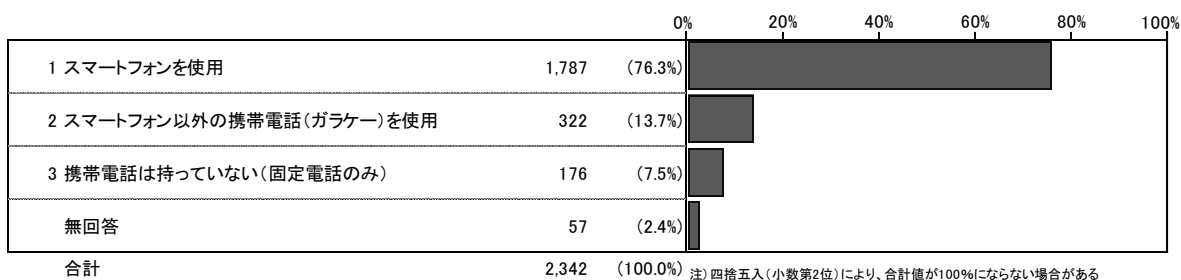


図 2-37 携帯電話等の使用状況

60歳以上では、高齢になるほどスマートフォンの使用は急減し、逆にガラケーや固定電話の使用が急増する。

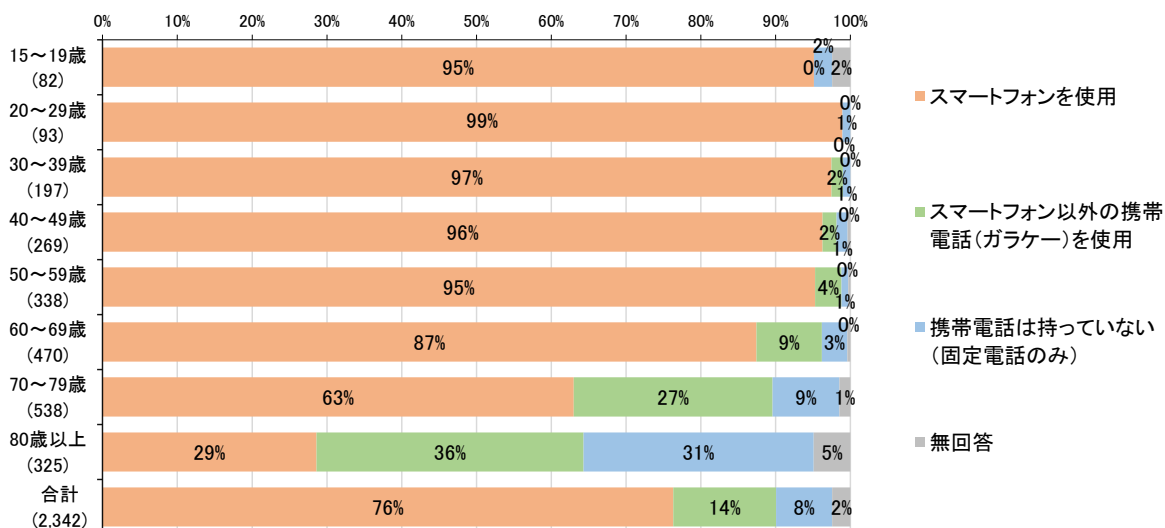


図 2-38 携帯電話等の使用状況（年齢別）

⑤ インターネットの利用状況

回答者の約7割がスマートフォンや携帯電話、パソコンを使ってインターネットを利用している。なお、インターネットを利用していない回答者は約3割（27.8%）となっている

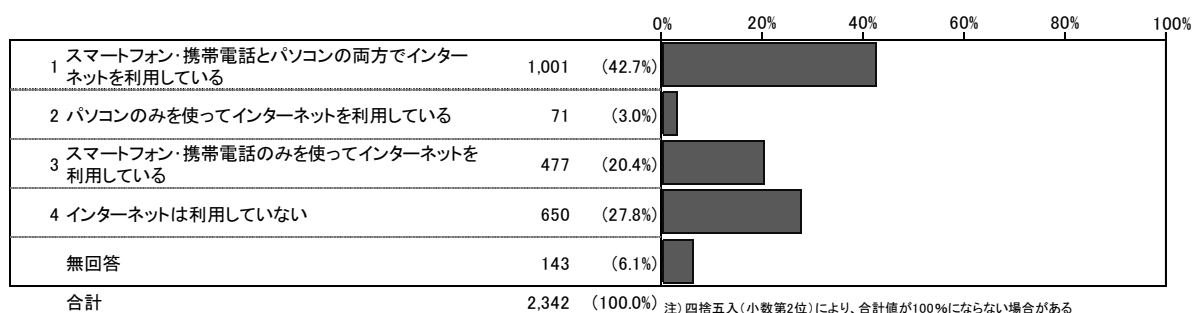


図 2-39 インターネットの使用状況

60歳以上では、高齢になるほどインターネットの利用者は急減し、逆に利用しない人が急増する。

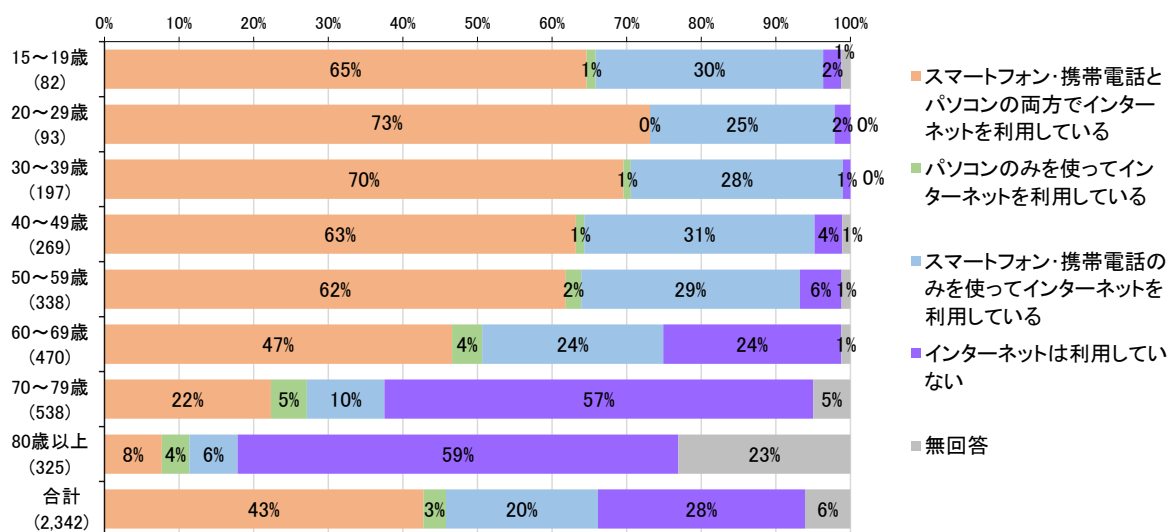


図 2-40 インターネットの使用状況（年齢別）

2) 「こまタク」の認知・利用状況及び問題点

① 「こまタク」の認知状況

回答者の約 7 割が「**運行していることは知っているが運行内容や予約方法は知らない (67.2%)**」である。「**運行内容や予約方法などを知っている (9.3%)**」回答者は約 1 割と少ない。また、「**運行していることも知らなかった (22.4%)**」回答者も約 2 割となっている。

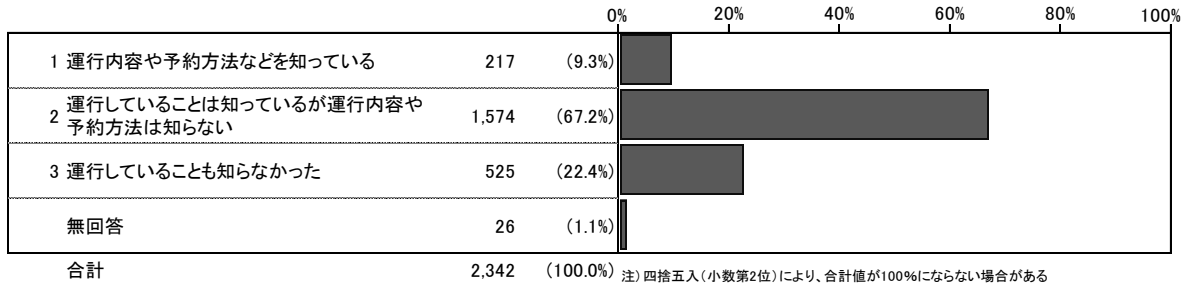


図 2-41 「こまタク」の認知状況

60 歳未満では、**若年になるほど「運行していることも知らなかった」回答者が急増**する。

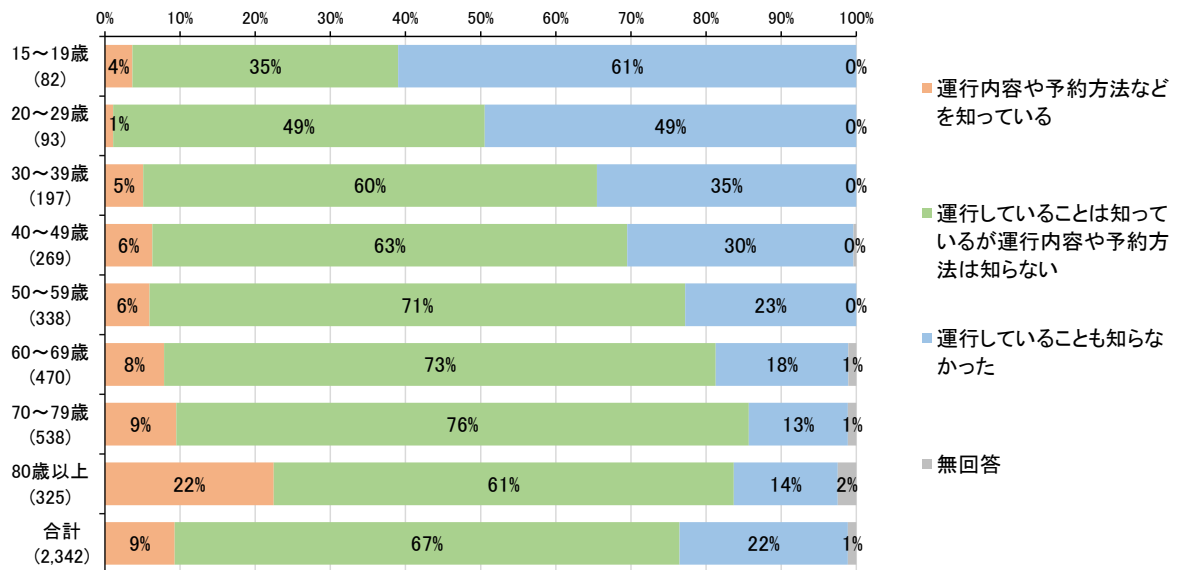


図 2-42 「こまタク」の認知状況（年齢別）

② 「こまタク」の利用状況

「運行内容や予約方法などを知っている」回答者でも、7割が「こまタク」を「**利用したことがない (70.0%)**」と回答している。「**現在も利用している (17.5%)**」は約2割となっている。

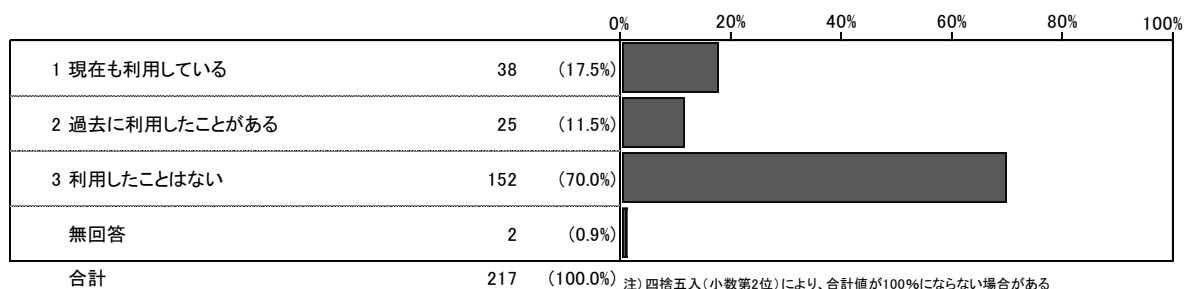


図 2-43 「こまタク」の利用状況

③ 「こまタク」の問題点 (不便な点)

「運行内容や予約方法などを知っている」回答者が指摘した「こまタク」の不便なところは、「**利用したい時間帯に運行便がない、少ない (41.0%)**」が最も多く、次いで、「**土日・祝日の運行がない (25.8%)**」、「**行きたい停留所に利用制限があり不便 (25.3%)**」、「**電話での予約が必要であり面倒 (23.0%)**」、「**停留所や自宅に到着する時間が読めないため使いづらい (21.7%)**」、「**予約の電話の受け付け時間が限られている (20.3%)**」が多くなっている。

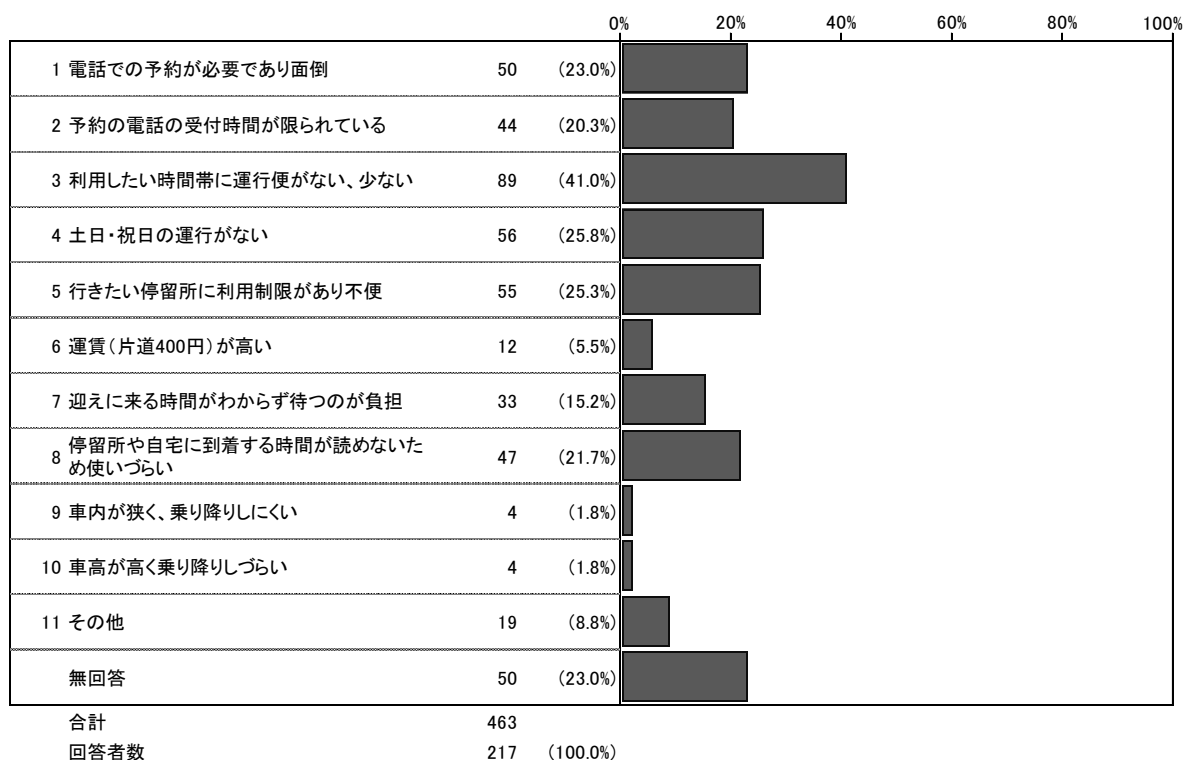


図 2-44 「こまタク」の問題点 (不便な点)

「30～39歳」では、特に「利用したい時間帯に運行便がない、少ない」、「土日・祝日の運行がない（25.8%）」、「行きたい停留所に利用制限があり不便」等を多く指摘している。

「40～49歳」では、「電話での予約が必要であり面倒」等を多く指摘している。

また、60歳以上では、「予約の電話の受け付け時間が限られている」や「電話での予約が必要であり面倒」等も多くが指摘されている。

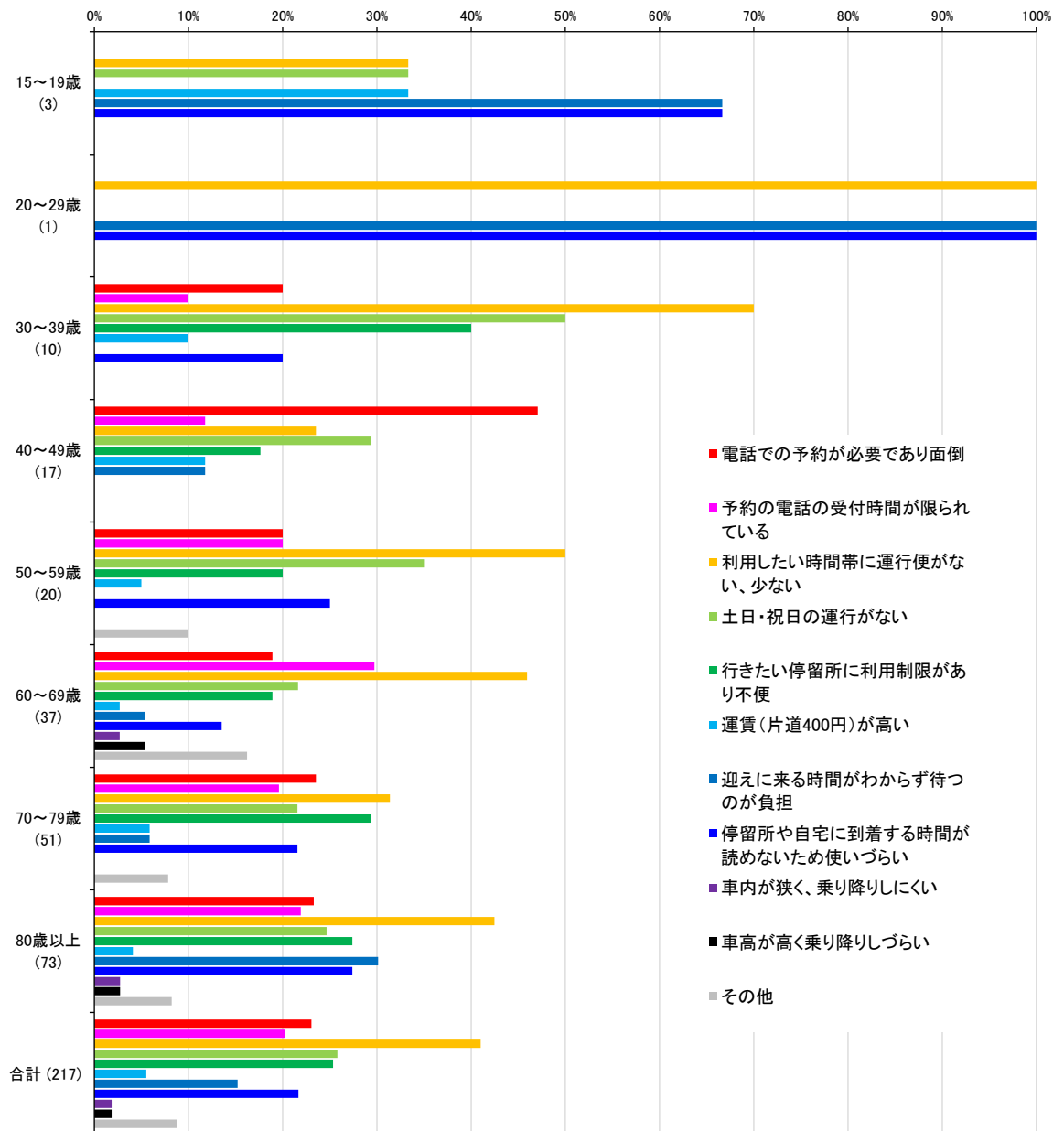


図 2-45 「こまタク」の問題点（不便な点）年齢別

3) 「特別便」運行サービスの評価等

① 「特別便」の認知状況

回答者の約4割が「特別便」実証実験の内容（10.0%）、または実証実験のこと（32.1%）を知っているとの回答であった。

なお、「実証実験があったことも知らなかった（56.1%）」回答者は約6割であった。

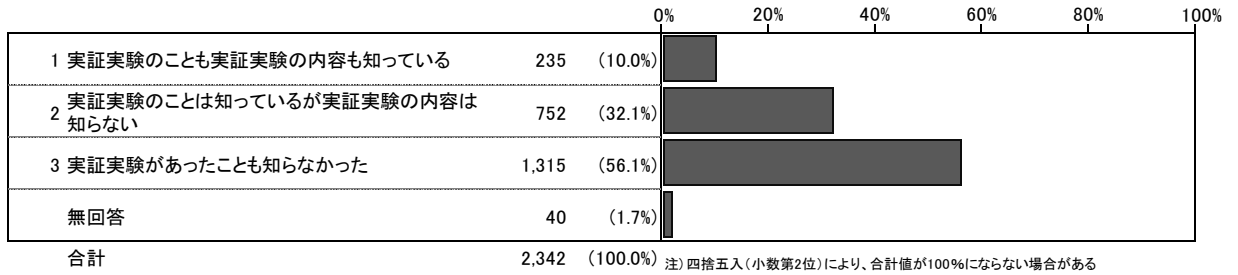


図 2-46 「特別便」の認知状況

60歳未満では、若年になるほど「実証実験があったことも知らなかった」回答者が急増する。

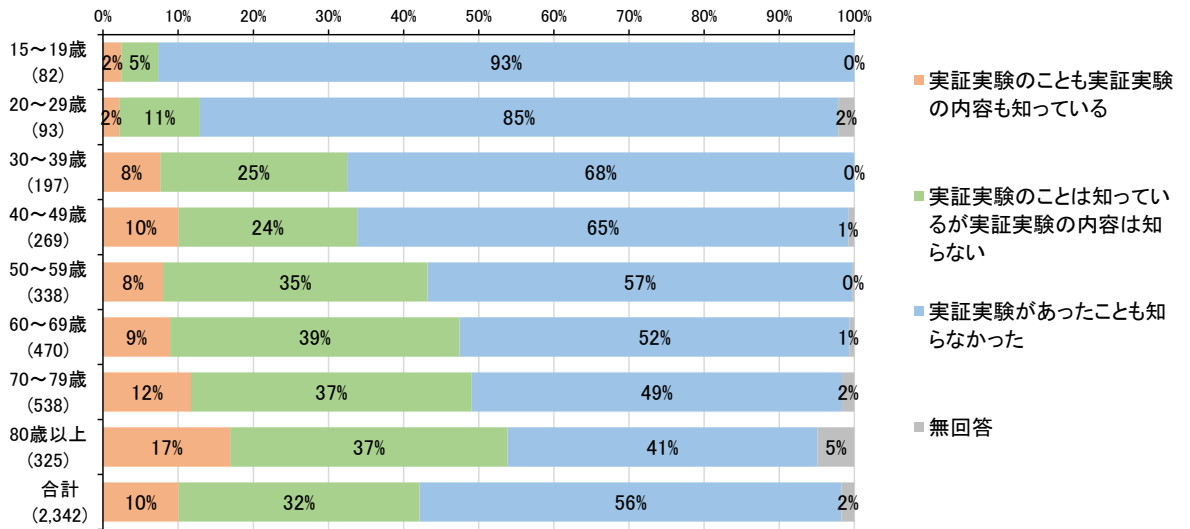


図 2-47 「特別便」の認知状況（年齢別）

② 「特別便」を知った広報媒体

実証実験を知っている回答者が「特別便」を知った広告媒体は、「**広報紙 (54.4%)**」が最も多く、次いで「**回覧板 (24.2%)**」となっている。

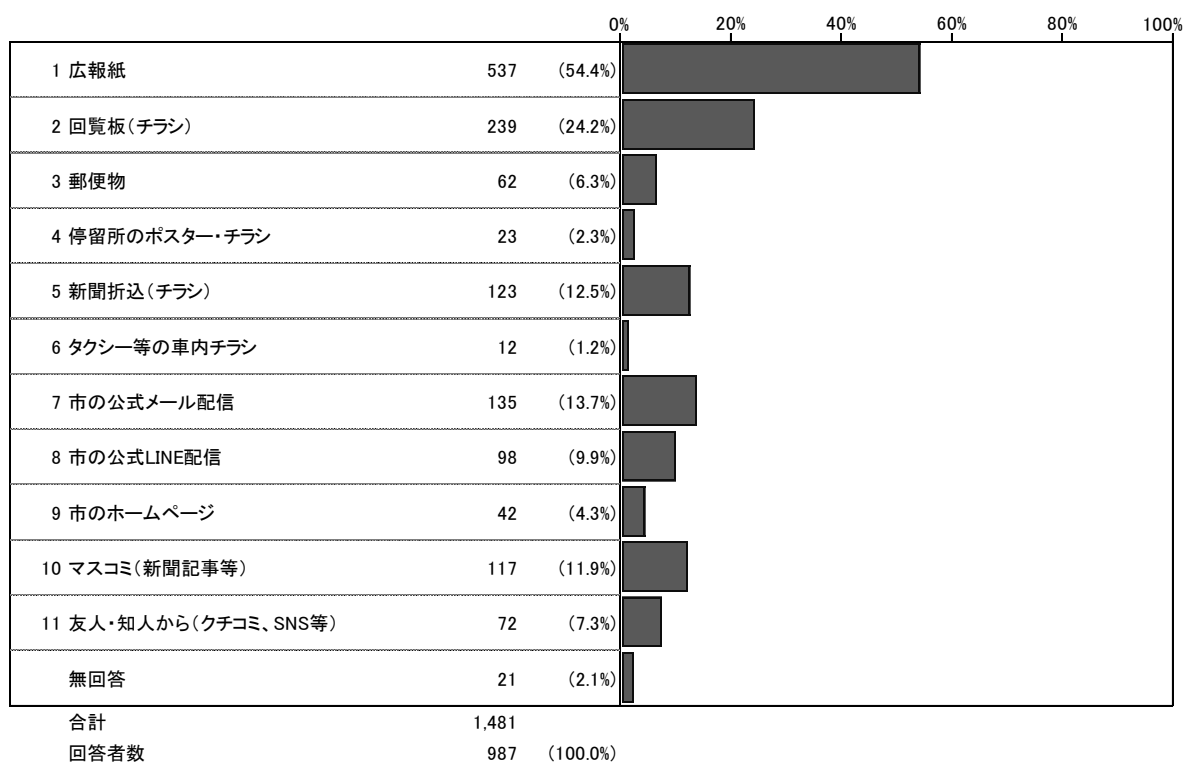


図 2-48 「特別便」を知った広報媒体

実証実験を知っている回答者うち、60歳未満の若年層では「市の公式メール配信」や「市の公式LINE配信」で知った人も多くなっている。50歳以上では「回覧板」や「新聞折込」等も多い。

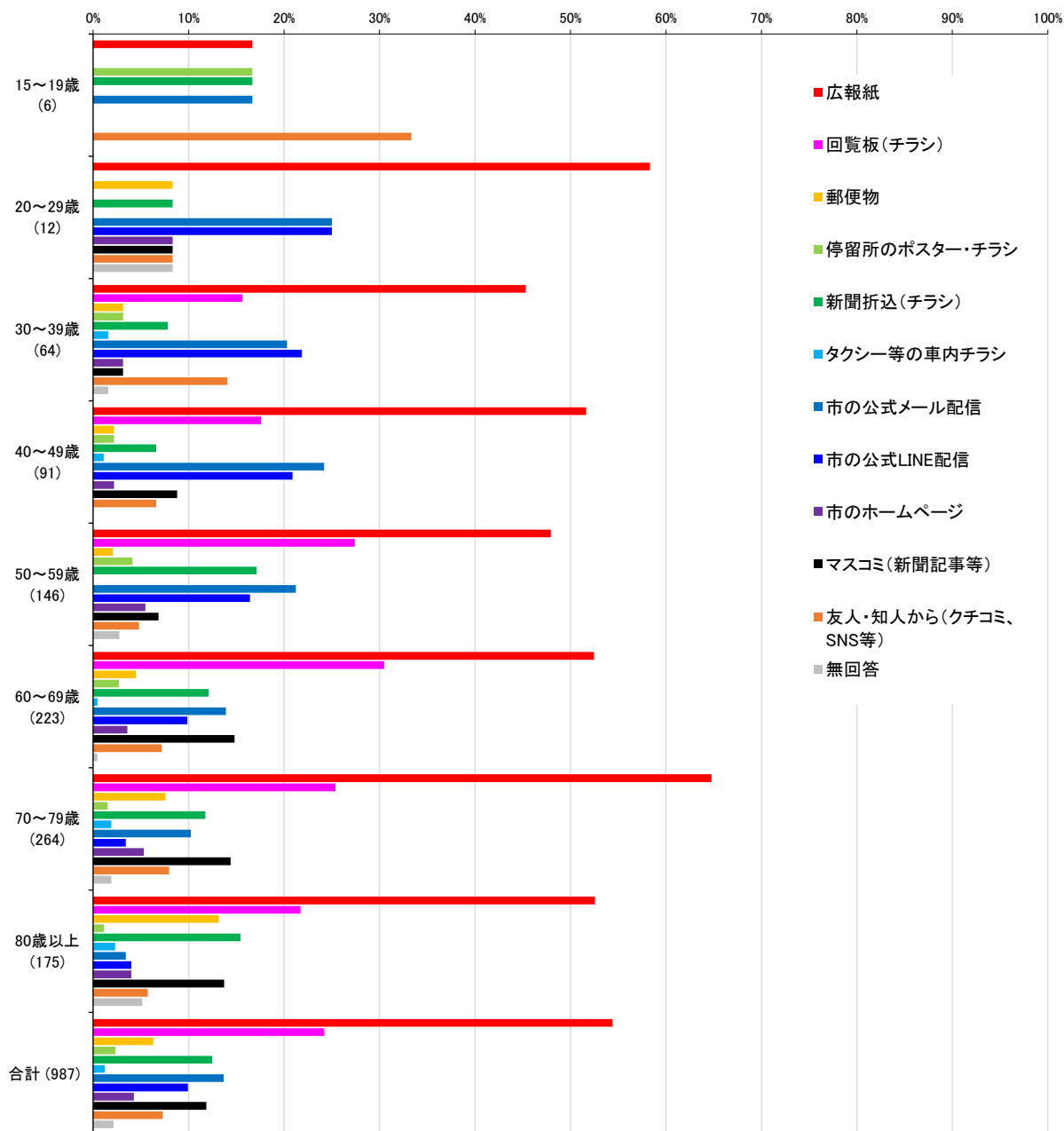


図 2-49 「特別便」を知った広報媒体（年齢別）

③ 「特別便」の利用状況

実証実験を知っている回答者うち、約9割が「**利用しなかった (91.6%)**」と回答している。

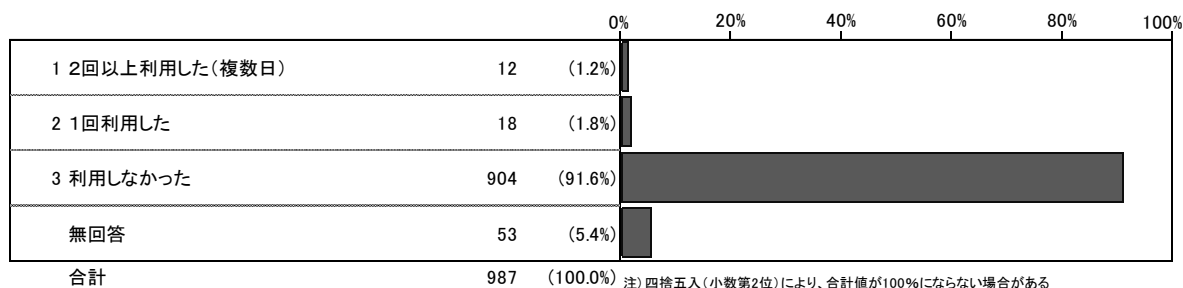


図 2-50 「特別便」の利用状況

④ 「特別便」を利用しなかった理由

「特別便」を利用しない理由としては、「**他の交通手段の方が便利だから (67.8%)**」が約7割と最も多い。次いで「**高齢者専用の移動サービスだと思ったから (13.2%)**」、「利用登録や予約するのが面倒だから (12.5%)」、「よく理解できなかったから (10.1%)」となっている。

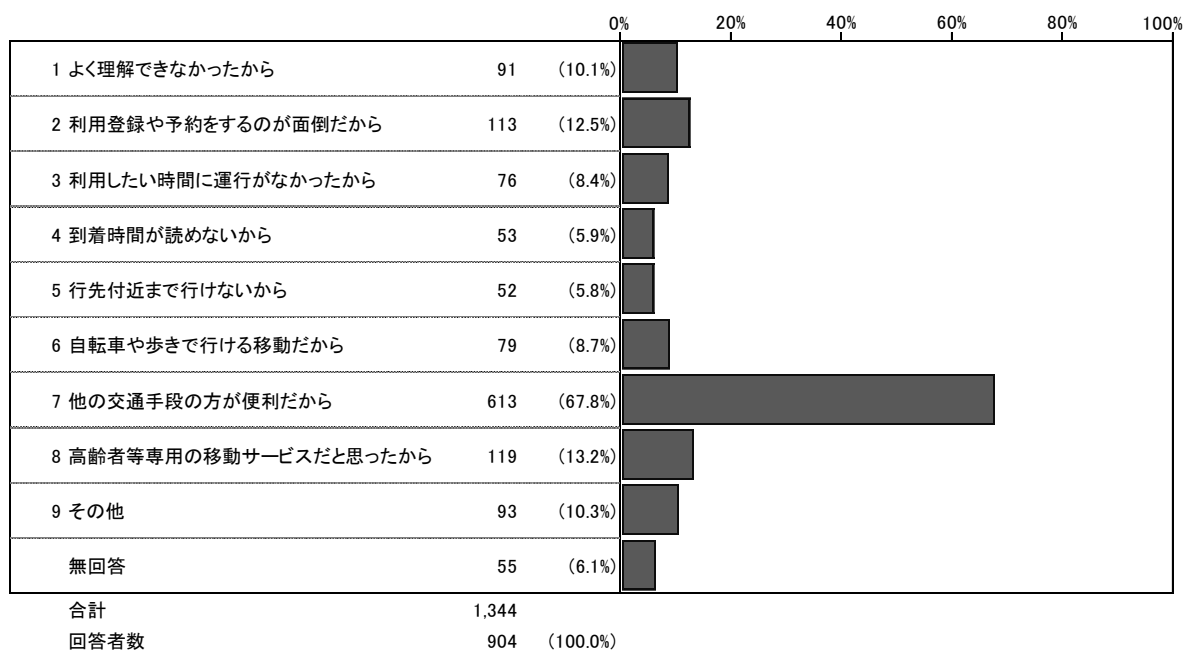


図 2-51 「特別便」を利用しなかった理由

40～69歳では「高齢者専用の移動サービスだと思ったから」等も多い。また、70歳以上では「利用登録や予約するのが面倒だから」や「よく理解できなかったから」等も多くなっている。

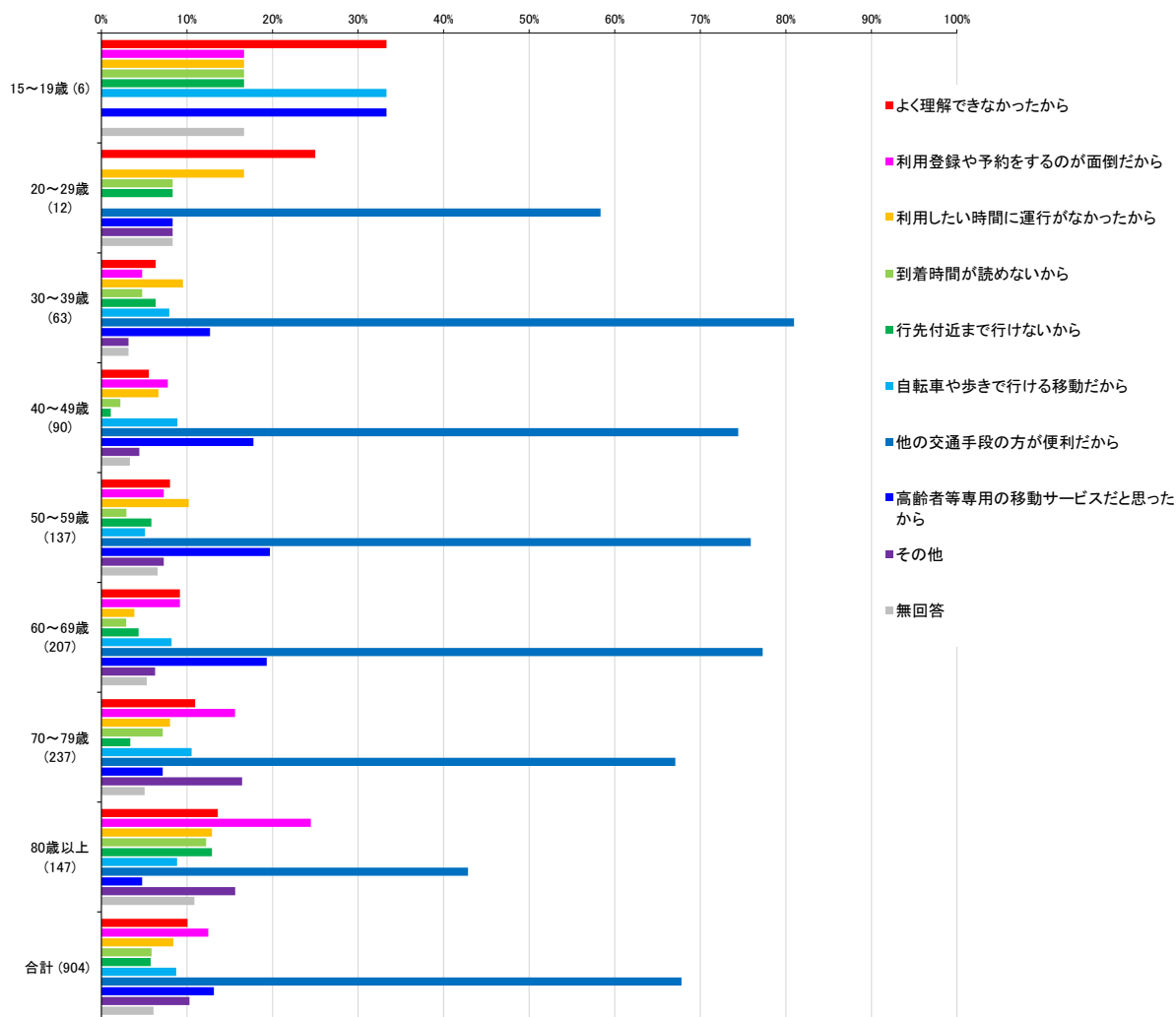


図 2-52 「特別便」を利用しなかった理由（年齢別）

⑤ 「特別便」の予約方法

スマートフォンアプリやインターネットでも予約可能なことについて、回答者（実証実験があったことも知らなかった回答者を含む）の約6割が「便利だと思う（63.9%）」と回答している。なお、約2割は「スマートフォンやパソコンが利用できないため電話でもよい（22.2%）」としている。

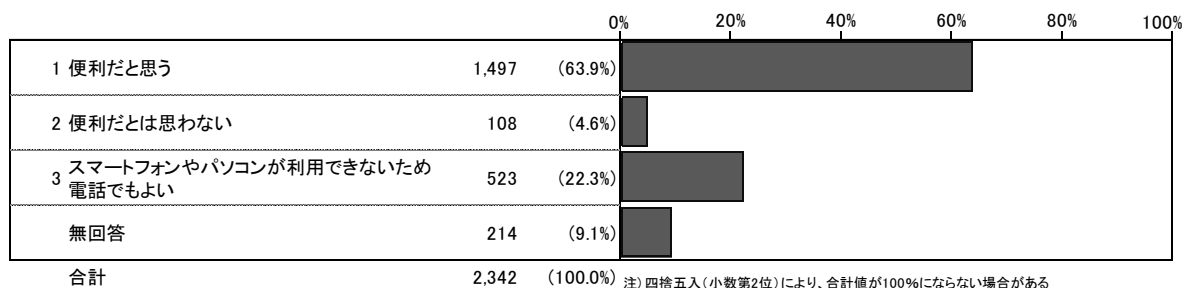


図 2-53 「特別便」の予約方法

60歳以上では、高齢になるほど「スマートフォンやパソコンが利用できないため電話でもよい」が急増する。

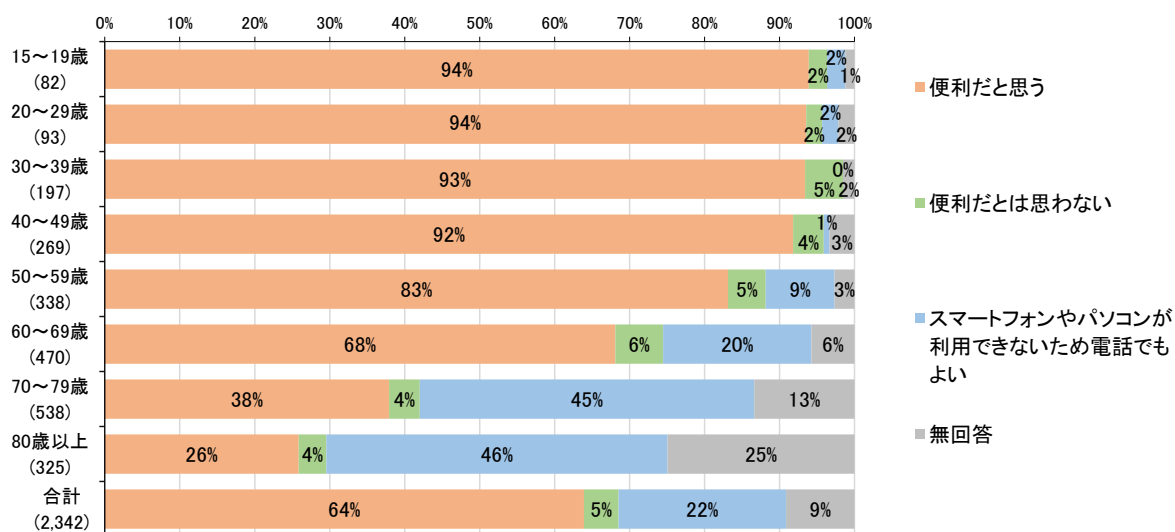


図 2-54 「特別便」の予約方法（年齢別）

⑥ 「特別便」の運行時間

A. 始発便（8時半）

始発便の時間について、回答者（実証実験があったことも知らなかった回答者を含む）の約4割が「ちょうどよい（40.9%）」と回答している。

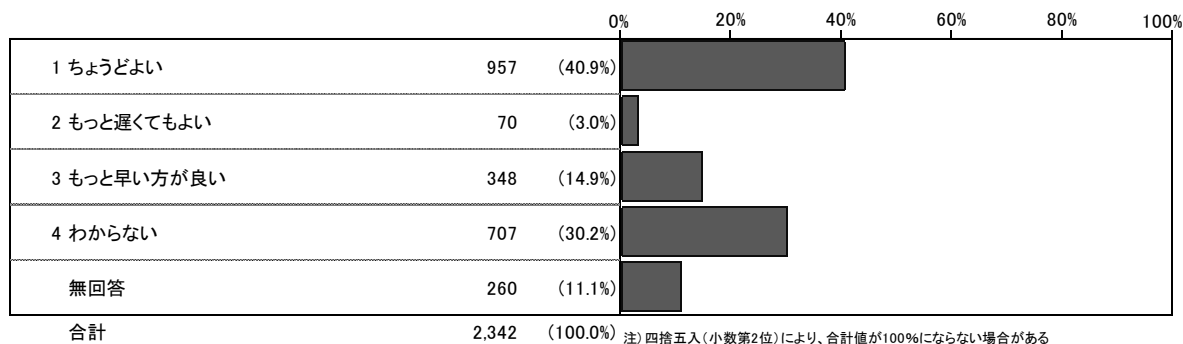


図 2-55 始発便（8時半）について

➤ 「3. もっと早い方がよいと思う」の具体的な時間

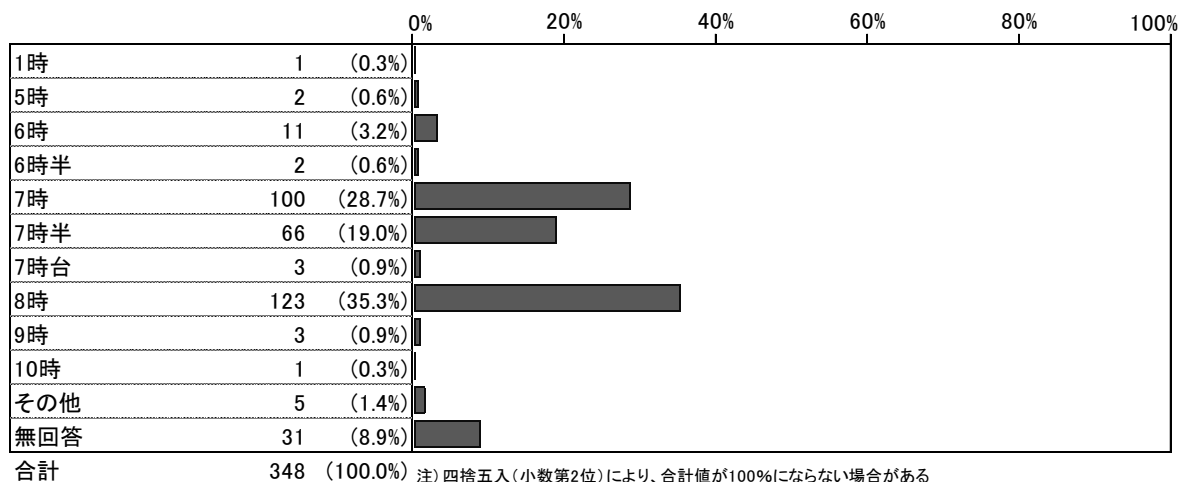


図 2-56 希望する「特別便」の始発運行時間

B. 最終便（13 時半）

最終便の時間について、回答者（実証実験があったことも知らなかった回答者を含む）の約5割が「もっと遅い方がよい（45.7%）」と回答している。

具体的には、「15 時台」が最も多く、次いで「16 時台」、「17 時台」の回答が多い。

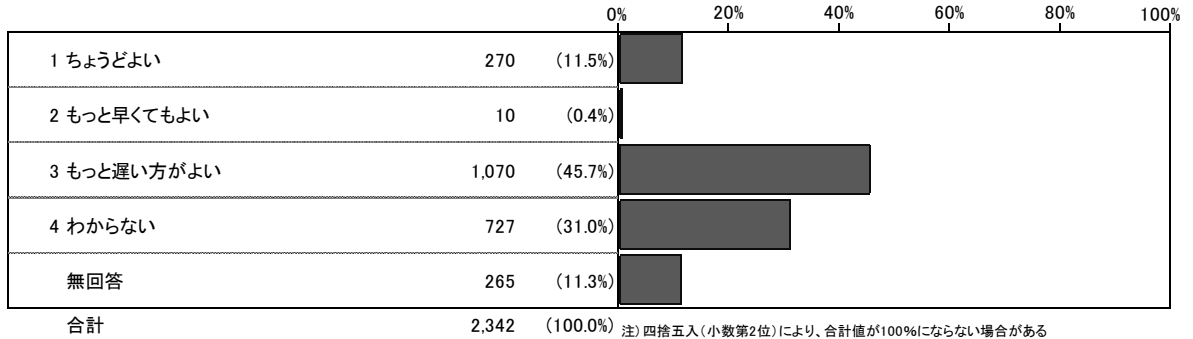


図 2-57 最終便（13 時半）について

➤ 「3. もっと遅い方がよいと思う」の具体的な時間

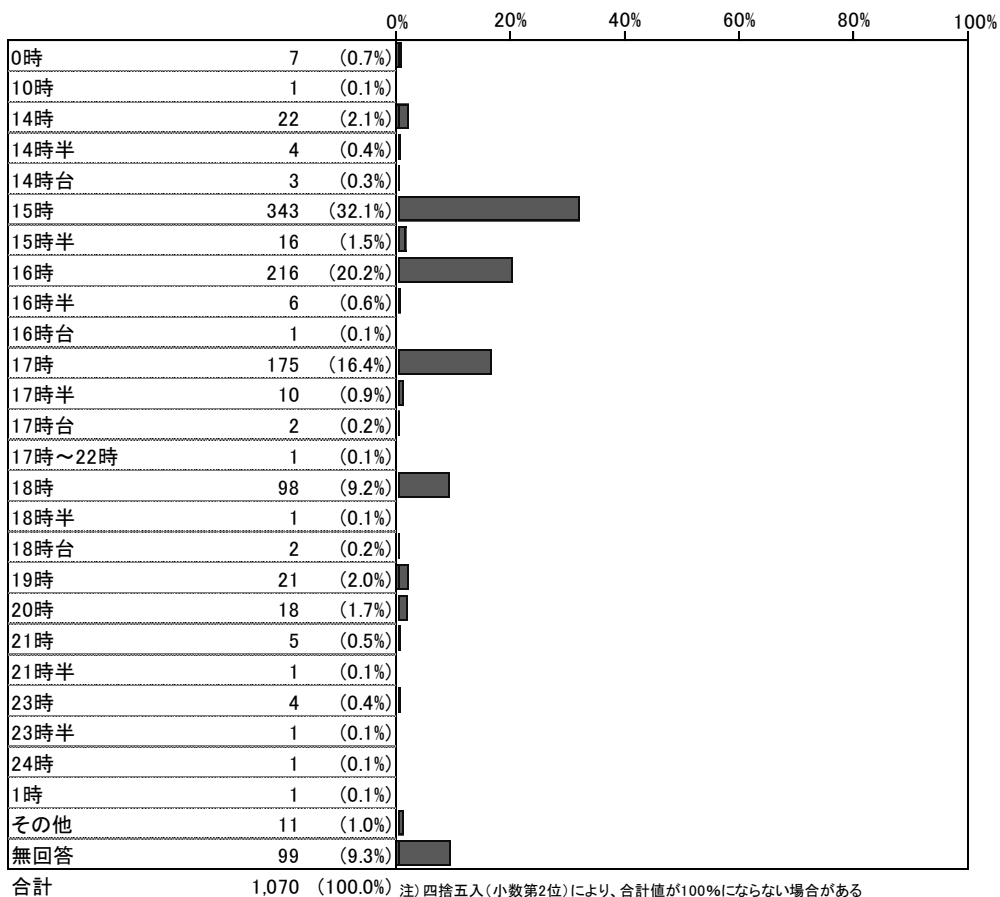


図 2-58 希望する「特別便」の最終運行時間

C. 運行間隔

1時間おきの運行間隔について、回答者（実証実験があったことも知らなかった回答者を含む）の約4割が「ちょうどよい（39.8%）」と回答している。

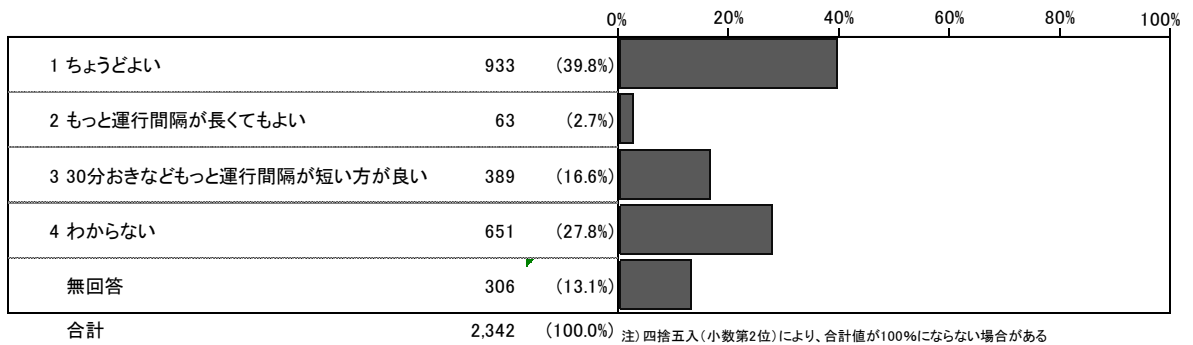


図 2-59 運行間隔について

⑦ 「特別便」の到着通知

到着5分前の通知サービスについて、回答者（実証実験があったことも知らなかった回答者を含む）の約7割が「便利な機能だと思う（70.6%）」と回答している。

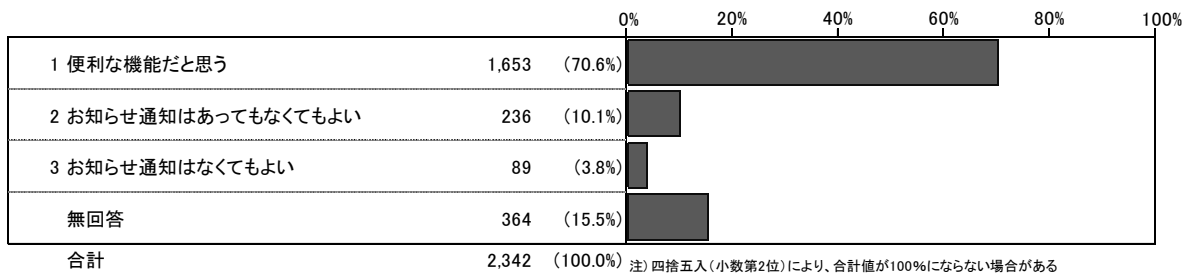


図 2-60 「特別便」の到着通知について

⑧ 「特別便」の利用日

「特別便」の利用日について、回答者(実証実験があったことも知らなかった回答者を含む)の約2割が「平日(月～金)(20.5%)」の利用としているが、約4割が「どの曜日かわからないが利用することがあるかもしれない(36.8%)」としており、現段階では利用の有無や曜日の想定は困難としている。

また、「特別便」を「利用することはないと思う(31.3%)」も約3割となっている。

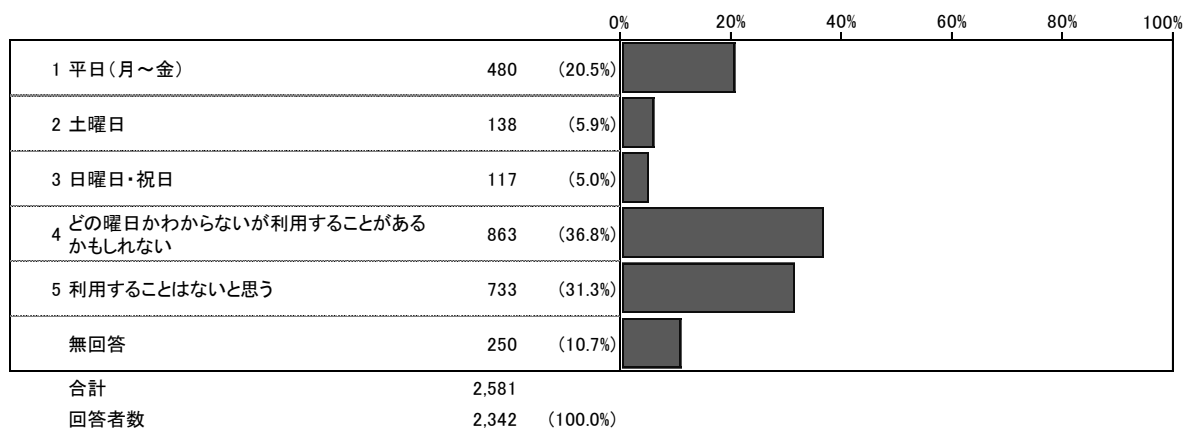


図 2-61 「特別便」の利用日について

⑨ 「特別便」の利用機会

回答者（利用することはないと思う回答者を除く）の約6割が「通院・診療（56.9%）」で機会があれば利用したいと回答している。次いで「買い物（39.8%）」となっている。これら以外の目的でも約1割程度が利用したいと回答している。

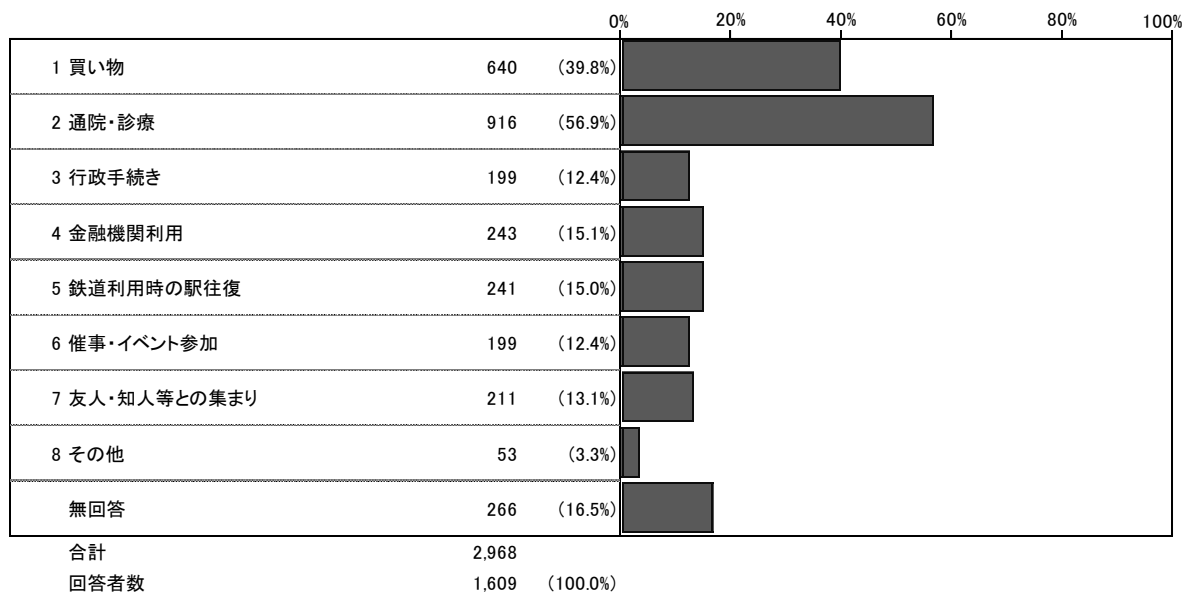


図 2-62 「特別便」の利用機会について

⑩ 停留所にして欲しい場所

「ツルヤ赤穂店」、「西友駒ヶ根店」、「ケーヨーD2 駒ヶ根店」、「ニシザワショッピングセンター福岡食彩館」などが挙げられている。

表 2-14 停留所にして欲しい場所（買い物先、通院先など）

具体施設リスト	回答数
ツルヤ 赤穂店	96
西友駒ヶ根店	62
ケーヨーD2駒ヶ根店	21
ニシザワショッピングセンター福岡食彩館	18
前沢眼科駒ヶ根診療所	14
カインズ駒ヶ根店	13
中谷内科医院	12
こまくさの湯	11
こまちや東内科クリニック	9
ツルハドラッグ 駒ヶ根店	6
小町屋駅	6
山村整形外科	5
八十二銀行駒ヶ根店	4
まえやま内科胃腸科クリニック	4
アルプス中央信用金庫 アルプス支店	4
光前寺	3
おはようクリニック	3
伊南福岡駅	3
赤穂公民館	3
すずらんハウス 農産物加工所	2
南割第三集会所	2
障がい者センター高砂園	2
駒ヶ根商工会館	2
栗林神社	2
倉田歯科クリニック	2
馬見塚公園	2
赤穂南小学校入口	2
高速バス停(駒ヶ根インター)	2
中沢農協	2
中沢小学校	2
神戸医院	2
駒ヶ根高原レディスクリニック	2
ふるさとの丘	2
特別養護老人ホーム千寿園	1
竜東メンタルクリニック	1
マルモ柳屋商店	1
駒ヶ根警察署	1
大田切駅	1
ユー歯科診療所	1
やまおか耳鼻咽喉科	1
向ヶ丘公園	1
大御食神社	1
伊那中央病院	1

2.2.3 運行事業者ヒアリング

実証実験での、課題把握、今後の改善内容を把握するため、運行事業者である丸八タクシー、赤穂タクシーのドライバーへ日々の運行終了後にヒアリングを実施した。ヒアリング結果の概要を以下に示す。

表 2-15 運行事業者ヒアリング結果概要

分類	意見
システムに関する意見	目的地の表示が住所になっているが、施設名が表示された方が分かりやすい場合もある。 個人宅と施設で表示方法を分けられないか。
タブレットのナビゲーションについて	マップが常に北が上の表示なので、進行方向が上の表示もできるようにしてほしい。 音声案内が欲しい。 利用者のフリガナが欲しい。 目的地や道順を変更した際に到着時間や最短ルートが更新されるようにしてほしい。
運行計画	利用者に案内している便名(1便、2便…)とドライバー(1番目運行、2番目運行…)が混同し、わかりにくい。 利用者は例えば 12:30 便を予約すると、12:30 に乗車できると思っている。この辺りの周知が必要。
車両に関する意見	市内には幅員の狭い道が多く、ワゴンサイズがギリギリの箇所が多い。

令和3年度 駒ヶ根市地域公共交通協議会 決算書

(令和3年4月1日 ~ 令和4年3月31日)

資料2

1 歳入

(単位：円)

項目	当初予算額	補正予算額	合計 (A)	決算額 (B)	比較 (B-A)	内容
1 負担金	32,300,000	12,350,000	44,650,000	34,220,228	▲ 10,429,772	
1 市負担金	32,300,000	0	32,300,000	28,136,051	▲ 4,163,949	■駒ヶ根市負担金 28,136,051
	0	650,000	650,000	598,796	▲ 51,204	■駒ヶ根市負担金(グリスロ実証実験) 598,796
	0	11,700,000	11,700,000	5,485,381	▲ 6,214,619	■市負担金(こまタク実証実験) 5,485,381
2 繰越金	0	0	0	0	0	
1 繰越金	0	0	0	0	0	
3 預金利子	0	0	0	30	30	
1 預金利子	0	0	0	30	30	■預金利子 30
4 雑入	5,000,000	0	5,000,000	4,979,000	▲ 21,000	
1 雑入	5,000,000	0	5,000,000	4,979,000	▲ 21,000	■地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 4,979,000
歳入合計	37,300,000	12,350,000	49,650,000	39,199,258	▲ 10,450,742	

2 歳出

(単位：円)

項目	当初予算額	補正予算額	合計 (A)	決算額 (B)	比較 (B-A)	内容
1 総務費	5,250,000	0	5,250,000	5,095,830	▲ 154,170	
1 会議費	230,000	0	230,000	97,800	▲ 132,200	■協議会委員報酬 97,800
2 事務費	5,020,000	0	5,020,000	4,998,030	▲ 21,970	■国庫補助金相当額支払(駒ヶ根市) 4,979,000 ■振込手数料 19,030
2 事業費	32,050,000	12,350,000	44,400,000	34,103,428	▲ 10,296,572	
1 事業推進費	32,050,000	12,350,000	44,400,000	34,103,428	▲ 10,296,572	■デマンド交通運行委託費(※) 22,360,743 ■デマンド交通受付業務補助金 4,104,871 ■デマンド交通専用車両管理費 378,436 ■地域公共交通計画事業支援委託費 1,175,201 ■グリーンスローモビリティ実証実験費用 598,796 ■こまタクシステム導入実証実験費用 5,485,381
2 広報費	0	0	0	0	0	0
3 予備費	0	0	0	0	0	
1 予備費	0	0	0	0	0	
歳出合計	37,300,000	12,350,000	49,650,000	39,199,258	▲ 10,450,742	

※運行委託費 = 運行経費 - 運賃収入

3 収支

(単位：円)

区分	決算額	備考
歳入総額	39,199,258	
歳出総額	39,199,258	
歳入歳出差引額	0	

会計監査報告書

令和3年度駒ヶ根市地域公共交通協議会歳入歳出決算について、監査を実施し、関係書類を精査した結果、適正かつ正確に処理されていたことを報告します。

令和4年5月27日

駒ヶ根市地域公共交通協議会

監事 宮下 兼秋 印

監事 小原 昌美 印

※両監査員には、報告書に押印・自署いただいておりますが、個人情報保護（印影）のため、原本の添付は差し控えております。

令和3年度 こまタク(こまがねデマンド型乗合タクシー)運行実績

(1)純利用実績

① 男女別 (人)

	R02	R03	割合
男	55	53	23%
女	189	179	77%
計	244	232	100%

※R2年度対比: ▲12人

② 年齢別 (人)

	R02	R03	割合
～59歳	18	13	6%
60～69歳	11	12	5%
70～79歳	52	43	19%
80～89歳	133	134	58%
90歳～	30	30	13%
計	244	232	100%

※2022.1.1時点の年齢で算出

③ エリア別 (人)

エリア	R02	R03	割合
ア	39	35	15%
イ	25	23	10%
ウ	28	29	13%
エ	76	72	31%
オ	76	73	31%
計	244	232	100%

< まとめ >

- ① ・女性の利用者が約80%
・割合:前年度からの女性の減りが目立つ
・純利用者数:対前年比▲12人
- ② ・70歳以上の利用者が約90%
・80歳以上の利用者が約70%
・割合:前年度から大きな変化はなし
- ③ ・全体的に減少

(2)利用実績

【A】利用登録者数 (人)

エリア	H30 3月	H31 3月	R01 3月	R02 3月	R03 3月
ア	258	264	267	266	267
イ	124	139	146	157	160
ウ	154	162	176	188	180
エ	374	415	455	483	488
オ	438	503	543	582	570
計	1,348	1,483	1,587	1,676	1,665

※R2年度末対比: ▲11人

※R3末故人把握により減少

【B】純利用者数 月平均 (人)

	H29	H30	R01	R02	R03
計	143	152	143	119	116

※R2年度対比: ▲3人

【C】総利用者数 月平均 (人)

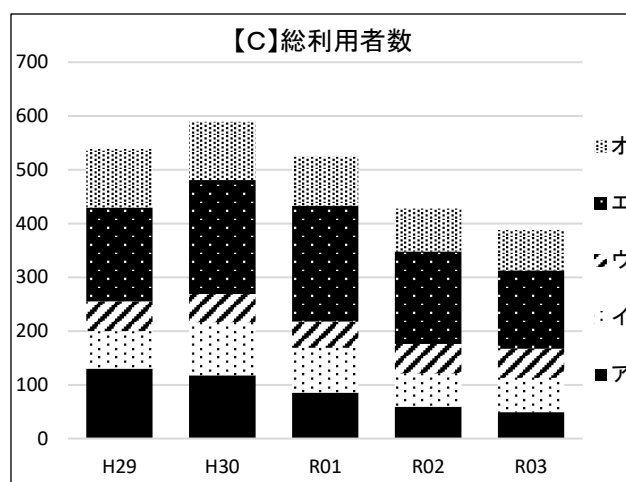
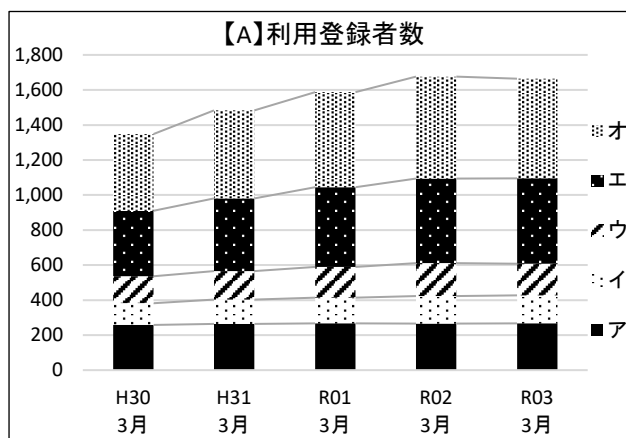
エリア	H29	H30	R01	R02	R03
ア	130	118	86	59	49
イ	70	99	83	62	64
ウ	55	52	49	55	54
エ	175	212	215	172	146
オ	109	109	92	80	75
計	539	589	524	428	388

※R2年度対比: ▲40人

【D】1便当たり平均乗車人数

エリア	H29	H30	R01	R02	R03
ア					
イ	2.3	2.5	2.1	1.6	1.5
ウ					
エ	2.3	2.3	2.3	1.8	1.6
オ					
平均	2.3	2.4	2.2	1.7	1.6

※R2年度対比: ▲0.1人



【E】各停留所の利用状況

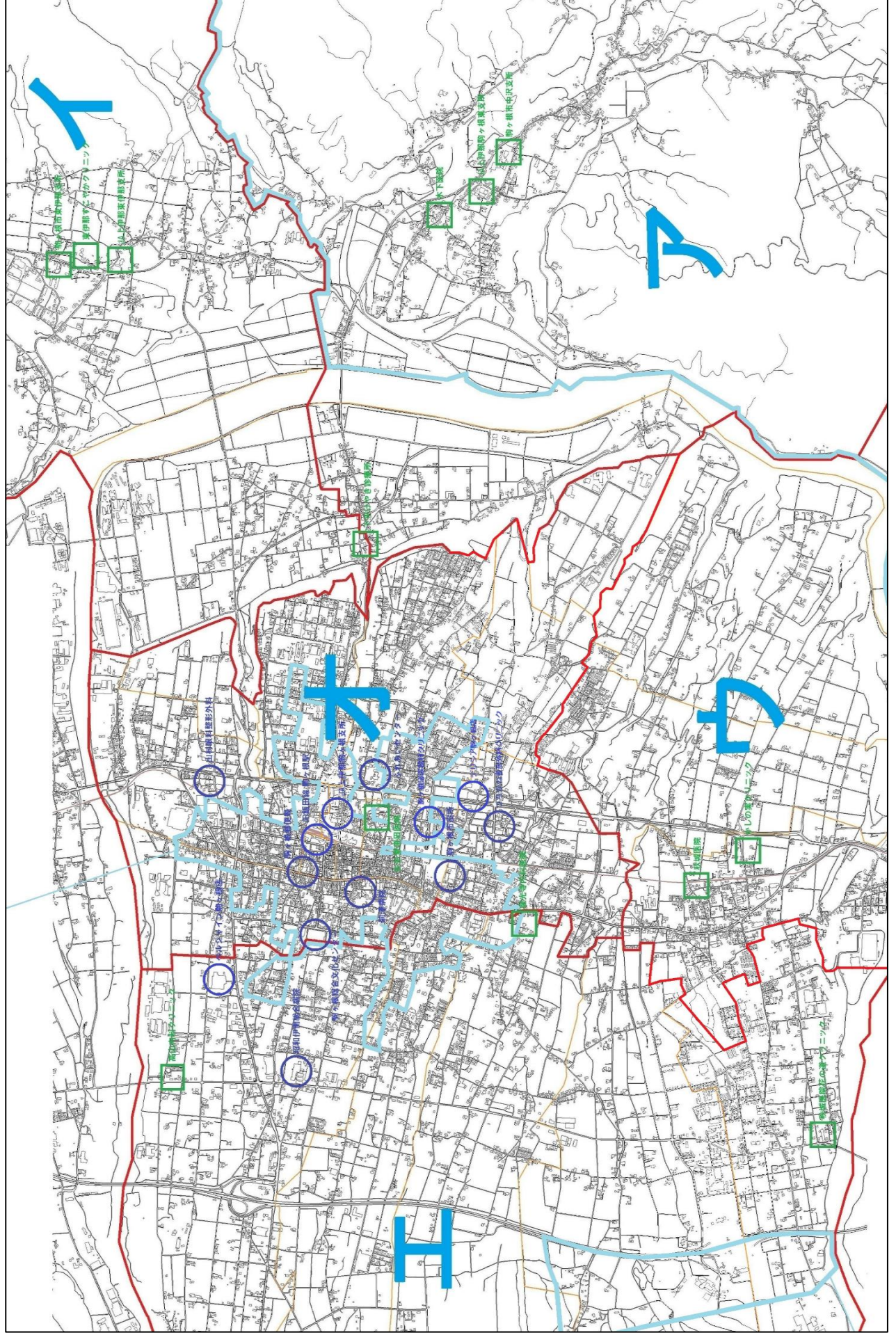
共通停留所	停留所名	利用者数
	昭和病院	833
	前澤病院	284
	山村眼科整形	1,386
	つちかね整形	218
	JR駒ヶ根駅	343
	郵便局	104
	市役所	126
	文化C	265
	ふれあいC	10
JA駒ヶ根	315	
ベルシャイン	471	
デリシア駒ヶ根店	164	
駒ヶ根泌尿器科CL	26	
エリア限定停留所	利用者数	
ア 木下医院	33	
アイ けやき診療所	0	
ア JA駒ヶ根東	0	
ア 中沢支所	0	
イ すこやかCL	13	
イ JA東伊那	10	
イ 東伊那支所	0	
ウエ 秋城医院	16	
ウエ かしの実CL	9	
エ 花の道CL	0	
エ 高山内科CL	16	
エ 座光寺内科CL	0	
オ 須田医院	17	

< まとめ >

- 【A】一斉に郵送物を送付した際に故人を把握でき実数は減少
- 【B】純利用者数(月平均):対前年比▲3人
- 【C】総利用者数(月平均):対前年比▲40人
- 【D】1便当たりの平均乗車人数:対前年比▲0.1人
- 【E】共通停留所(TOP3):①山村眼科整形 ②昭和病院 ③ベルシャイン
エリア限定停留所(TOP3):①木下医院 ②須田医院 ③秋城医院・高山内

【こまタク】

- 運行 平日毎日運行(お盆・年末年始除く)、4便/日(往路1便 8:00、往路2便 10:00、復路1便 12:00、復路2便 14:00)の運行
- 停留所 予約により、往路は「自宅から停留所」、復路は「停留所から自宅」へ、乗合による送迎



令和3年度 運転免許証自主返納支援事業実績

(1) 事業目的

高齢者等による交通事故の減少を図るとともに、公共交通機関の利用を促進するため、運転免許証の自主返納の推進を支援するもの。(平成29年度事業開始)

(2) 事業概要

<対象者>

- ① 駒ヶ根市内に住民登録されている人
- ② 運転免許証の全てを自主返納した人

<支援内容>

こまタク乗車券 1万円分(400円/回×25回分)

(3) 支援状況

- ・支援者総数：414名(H29：92名、H30：76名、R01：102名、R02：73名、R03：71名)
- ・無料乗車券配布総数：10,350枚(うち、使用枚数：1,443枚、使用率：14%)

【A】男女別

性別	～R01	R02	R03	累計	割合
男性	130	35	28	193	47%
女性	140	38	43	221	53%
計	270	73	71	414	100%

【B】エリア別

地区エリア		～R01	R02	R03	累計	割合
ア	中沢区	34	5	5	44	11%
	下平区(第1・3・4・5・6・11・12)					
イ	東伊那区	25	8	10	43	10%
	下平区(第7・8・9・10・14)					
ウ	市場割区(宮の前・美里を除く)	18	5	6	29	7%
	上赤須区、中沢区吉瀬					
エ	福岡区、北割1区・2区	84	20	25	129	31%
	中割区、南割区					
オ	町1・2・3・4区、市場割区宮の前・美里	109	35	25	169	41%
	上穂町区、小町屋区、下平区第2・13					
計		270	73	71	414	100%

【C】年齢別

年齢層	～R01	R02	R03	累計	割合
～49歳	1	0	1	2	0%
50～59歳	0	0	0	0	0%
60～69歳	3	5	2	10	2%
70～79歳	72	17	16	105	25%
80～89歳	166	41	43	250	61%
90歳～	28	10	8	46	11%
計	270	73	70	413	100%

【D】返納後の利用状況

利用状況	～R01			R02			R03			累計		
	交付者数	実利用	割合	交付者数	実利用	割合	交付者数	実利用	割合	交付者数	実利用	割合
登録済・利用経験有	16	11	69%	6	3	50%	4	1	25%	26	15	58%
登録済・利用経験無	33	14	42%	4	2	50%	10	5	50%	47	21	45%
未登録	195	39	20%	63	12	19%	57	4	7%	315	55	17%
計	244	64	26%	73	17	23%	71	10	14%	388	91	23%

令和3年度 割引タクシー券 利用実績

(1) 制度概要

○交付対象者 65歳以上で自動車による交通手段のない市民
「福祉タクシー券」の対象者

○交付枚数

居住地区	交付枚数 ^{※1}	割引額 ^{※2}
竜西	40枚	100円
竜東1	80枚	300円
竜東2	120枚	350円

※1 年度中途の交付枚数は月割計算

※2 タクシー料金500円につき
割り引く金額

(2) 利用者像

①男女別

	人	割合
男	206	23.4%
女	677	76.6%
計	883	100.0%

②年齢別

	人	割合
～39歳	9	1.0%
40～49歳	6	0.7%
50～59歳	23	2.6%
60～69歳	42	4.8%
70～79歳	189	21.5%
80～89歳	453	51.2%
90歳～	161	18.2%
計	883	100.0%

※2021.3.31時点の年齢

③地区別

	人(a)	割合	高齢人口(b)	(a/b)
南割	21	2.4%	291	7.2%
中割	29	3.3%	386	7.5%
北割2	55	6.2%	553	9.9%
北割1	70	7.9%	799	8.8%
小町屋	69	7.8%	650	10.6%
福岡	74	8.4%	1,104	6.7%
市場割	55	6.2%	524	10.5%
上赤須	36	4.1%	360	10.0%
下平	34	3.9%	482	7.1%
町1	36	4.1%	349	10.3%
町2	104	11.8%	1,099	9.5%
町3	52	5.9%	469	11.1%
町4	56	6.3%	564	9.9%
上穂町	70	7.9%	585	12.0%
中沢	81	9.2%	1,004	8.1%
東伊那	41	4.6%	658	6.2%
計	883	100.0%	9,877	8.9%

※2021.3.31現在の高齢者人口

(外国人含む、施設入所者除く、市福祉課提供)

(3) 利用実態

【A】交付者数

	R1	R02	R03	前年比
竜西	1,221	1,286	1,265	98.4%
竜東1	141	164	174	106.1%
竜東2	68	73	60	82.2%
計	1,430	1,523	1,499	98.4%

【B】利用者数

	R01	R02	R03	前年比
竜西	838	774	761	98.4%
竜東1	105	86	91	105.8%
竜東2	45	35	31	88.6%
計	988	895	883	98.8%

【C】利用枚数

	R01	R02	R03	前年比
竜西	19,466	18,150	17,426	96.1%
竜東1	5,008	4,026	4,021	99.9%
竜東2	2,796	2,515	2,568	102.1%
計	27,270	24,691	24,015	97.3%

※【市負担額】 R02 : 3,903,050円 ⇒ R03 : 3,795,600円 (前年比▲107,450円)

<まとめ>

【①②】利用者の7割以上が女性であり、70歳以上の高齢者の利用が9割を占める状況。

【ABC】交付者数、利用者数、利用枚数すべて僅かに減少している。

令和3年度 福祉タクシー券 利用実績

(1) 制度概要

- 交付対象者 自動車による交通手段がない次の市民
- ・身体障害者手帳の交付を受け、障害の程度が1級又は2級の方
 - ・身体障害者手帳の交付を受け、障害の程度が3級（視覚障害、平衡機能障害、下肢機能障害、体幹機能障害及び呼吸器機能障害に限る。）の方
 - ・特定疾患受給者証若しくは精神障害者保健福祉手帳若しくは療育手帳の交付を受けた方、又は慢性関節リュウマチの患者
 - ・介護保険の要支援又は要介護認定を受けている方
 - ・65歳以上の高齢者で市民税非課税世帯の方

○交付枚数

居住地区	交付枚数 ^{※1}	金額 ^{※2}
竜西	12枚	500円
竜東1	24枚	
竜東2	36枚	

※1 年度中途の交付枚数は月割計算

※2 タクシー料金の支払いに使える
1枚500円の金券

(2) 利用実態

【A】交付者数

	H30	R01	R02	R03	前年比
高齢者	928	908	920	922	100.2%
障がい	152	156	174	175	100.6%
計	1,080	1,064	1,094	1,097	100.3%

	【B】交付枚数			【C】利用枚数			【D】利用率		
	R02	R03	前年比	R02	R03	前年比	R01	R02	前年比
高齢者	12,021	12,254	101.3%	6,865	7,071	103.0%	57.1%	57.7%	△0.6%
障がい	2,251	2,243	99.6%	1,232	1,066	86.5%	54.7%	47.5%	▲9.9%
計	14,272	14,497	101.1%	8,097	8,137	100.5%	56.7%	56.1%	▲0.6%

※【市負担額】 R02 : 4,048,500円 ⇒ R03 : 4,068,500円（前年比+20,000円）

<まとめ>

■ 交付枚数、利用率共に増加。

■ 市負担額は、割引・福祉タクシー券合わせて、87,450円減少。

(1) 地域公共交通網の整備に関する目標

目標 1-1 こまタク運行エリアによる人口カバー率

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
施策対象人口／全人口	100%	100%	◎
コメント こまタク運行範囲は全市域を網羅しており目標を達成しているため「◎評価」とする。			

目標 1-2 市街地巡回系システムの運行

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
—	計画期間内に運行開始	検討中	△
コメント 庁内及びバス部会、タクシー部会で協議。令和3年度は1-3の山麓周遊システムを優先的に実施することとした。具体的な動きはないが検討は進めており「△評価」とする。			

目標 1-3 山麓周遊系システムの運行

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
—	計画期間内に運行開始	実証実験	○
コメント 国土交通省のグリーンスローモビリティの実証実験を活用し、駒ヶ根高原を周遊する乗合車両を運行。14日間の期間中に738名の利用があった。令和4年度は電気バスでの実証継続も予定している。本格運行には至っていないが、計画に沿って進んでいるため「○評価」とする。			

目標 1-4 通学困難世帯の補助対象区域にある高校生世帯への支援実施率

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
支援実施世帯数／対象地区世帯数	80%以上	調整中	△
コメント 支援策について庁内で調整中。運用には至っていないため「△評価」とする。			

(2) 地域公共交通の利用実績に関する目標

目標 2-1 こまタクの登録者数

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
登録者数データ	前年比2%増 1,710名	1,655人 前年比11人減(-0.7%) 達成率97%	△
コメント 毎日運行化による利便性の向上ならびに運転免許証自主返納支援事業等の効果で、令和2年度までは利用者の減少が続くなかでも登録者数自体は増加傾向が続いていたが、令和3年度は減少に転じるようになった。減少理由は故人を登録名簿から削除していることによるものが大きい、新規登録者をそれ以上に獲得できていない実情もあり「△評価」とする。令和3年度より、新しい予約配車システムの導入も進めており、利便性の向上による登録者数の向上を目指していく。			

目標 2-2 こまタクの利用者数

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
年間利用者数データ	前年比2%増 5,239名	4,656名 前年比480名減(-9.3%) 達成率89%	△
コメント 平成30年度まで利用者数が順調に増加していたが、令和元年度は悪天候や年度後半の新型コロナウイルスの感染拡大による外出自粛などで、はじめて減少に転じている。令和2年度はさらにコロナ禍が深刻な状況にもなり、重症化リスクの大きい高齢者の出控えが顕著であったため、さらに減少し、前年比18%と大きく減少、令和3年度においても引き続きのコロナ禍で9%の減少で、3年連続の減少となった。目標値も大きく割り込むかたちになり、89%にとどまった。令和2～3年度は特殊な状況下であり、例年通りの評価をすること自体が非常に難しい状況ではあるが、評価基準に沿った暫定的な評価として「△」とする。			

目標 2-3 こまタクの稼働率

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
年間運行実績データ	80%[R3年度の運行形態において]	80.9% 前年比-3.3%	○
コメント 目標2-2に示した通り、利用者数が減少しているため、運行率もこれに呼応するかたちで低下し、前年比-3.3%の80.9%となった。目標値を上回ったため「○評価」とするが、コロナ前の平成30年度にはこれまでで最高の93%に達しており、今後も向上させていくことが求められる。ただし、令和3年度より試行中の新しい予約配車システムが導入された際には、数値目標を改めることも見込まれている。			

目標 2-4 こまタクの収支率

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
年間運行実績データ	前年比0.2%増 8.6%	7.8% 前年比-0.4%	△
コメント	目標2-2、2-3に示した通り、利用者数、稼働率が減少しているため、収支率も低下し、前年比-0.4%の7.8%となった。目標値を割り込んでおり「△評価」とする。新しい予約配車システムの導入によって、乗合率を向上させ、収支率も向上できるよう努めていくことが求められる。		

目標 2-5 割引タクシー券の利用枚数

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
年間利用者数データ	前年比2%増 25,185枚	24,015枚 前年比-676枚(-2.7%) 達成率95%	△
コメント	割引タクシー券の利用枚数は、前年比で約3%の減となった。2-2に記した通り、令和3年度は令和元年度から続くコロナ禍にあり、交通不便者層全体として移動が少なかったものと捉えることができる。平成30年度までは順調に増加していたが、厳しい状況が続いている。新しい計画に移行し、新基準での評価としており、目標達成率は95%と悪くはないが、コロナ禍前の状況も鑑みて「△評価」とする。		

目標 2-6 駒ヶ岳ロープウェイ線の利用者数

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
年間利用者数データ	R1年度比0.6%増(5ヶ年で3%増) 173,641人	112,034人 前年比13,573人増(+14%) 達成率65%	△
コメント	コロナ禍で観光産業、公共交通機関ともに厳しい状況となっているが、駒ヶ岳ロープウェイ線はこれらを兼ねた位置づけの路線でもあり、利用実績としては昨年度に引き続き厳しいものとなっている。目標値はコロナ禍直前の令和元年度のを基準としており、達成率65%にとどまる。評価すること自体が難しい状況ではあるが、暫定的に「△評価」とする。ただし、最も厳しかった昨年度よりは14%の増加に転じており、今年度以降の回復が期待される。		

目標 2-7 市民全体でのJR飯田線の利用頻度「月1回以上利用」

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
計画策定に係る市民アンケート調査	9%(5ヶ年維持)	当年度調査なし	—
コメント	網形成計画における指標を継続している。前回令和2年度の調査ではコロナ禍のため4%と、目標値を大きく割り込んでいる。隔年調査としており、令和3年度においては調査を行っていないため、未評価。		

目標 2-8 市民全体での高速バスの利用頻度「月1回以上利用」

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
計画策定に係る市民アンケート調査	8%(5ヶ年維持)	当年度調査なし	—
コメント	網形成計画における指標を継続している。前回令和2年度の調査ではコロナ禍のため3%と、目標値を大きく割り込んでいる。隔年調査としており、令和3年度においては調査を行っていないため、未評価。		

(3) 観光振興に対する目標

目標 3-1 観光乗合タクシーの事業化

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
販売実績データ	計画3年目までに事業化	未実施	×
コメント 事業の実施主体となる予定の伊南DMOの設置がコロナ禍で進められない状況にあり、観光乗合タクシーの事業も進展していない状況にある。したがって「×評価」とする。			

目標 3-2 観光乗合タクシーの利用者数

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
年間利用者数データ	事業初年度50組 以降前年比5%増	未実施	—
コメント 上述の通り。本指標については、事業化した段階で測るものとするため、令和3年度は未評価とする。			

(4) 地域公共交通の利用促進・意識醸成に関する目標

目標 4-1 公共交通フォーラム・イベント開催回数

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
年間開催回数	毎年1回以上	実施	◎
コメント 令和3年度は、広報啓発事業として「公共交通をもっと身近にのりもの体験」を実施。交通事業者、関係者を巻き込み、公共交通の周知啓発、地域の活性化に寄与した。評価は「◎」とする。			

目標 4-2 住民意見交換会開催回数

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
年間開催回数	毎年5回以上	未実施	×
コメント 令和3年度は、令和2年度に引き続きコロナ禍で市としての集会・イベント等は控える状況にあった。とくに利用促進の対象になる高齢者層については感染による重症化リスクが大きいことから実施は見送った。評価は「×」とする。			

目標 4-3 公共交通を住民が支えていく意識

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
計画策定に係る市民アンケート調査	「地域住民で負担してサービス保持」という回答30%以上	当年度調査なし	—
コメント 網形成計画における指標を継続している。前回令和2年度の調査では31%と目標値を上回っている。隔年調査としており、令和3年度においては調査を行っていないため、未評価。			

(5) 地域公共交通の維持・持続性担保に関する目標

目標 5-1 公共交通関連の行政負担額

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
各年度普通会計決算	3,800万円以内	3,730万円	◎
コメント 市の主たる公共交通施策であるこまタクの運行事業費本体のほか、新しい予約配車システムの導入実験費用、グリーンスローモビリティの実証運行費用、その他の付帯事業や会議費などを合計した公共交通関連の年間費用で令和3年度は3,730万円となった。新規事業の費用も含めて、目標内に収まっており「◎評価」とする。			

評価の考え方

◎	数値目標を達成し効果があった
○	数値目標は達成したが改善が求められる
△	数値目標が達成できなかった
×	事業等が実施できなかった

駒ヶ根市地域公共交通計画推進支援業務委託契約(案)

1. 委託業務名

令和4年度 駒ヶ根市地域公共交通計画推進支援業務

2. 業務期間

契約の日から令和5年3月20日

3. 委託業務の目的

本業務は、令和2年度に策定した駒ヶ根市地域公共交通計画に基づき、計画に位置づけられた各種事業の推進及び評価検証を行うものである。

4. 委託業務の内容

(1) 環境配慮型モビリティ実証実験支援

山麓周遊を促す環境配慮型モビリティの実証実験について、効果的な手法及び評価の実施を支援する。

- ① 実証実験の実施計画の検討
- ② 評価手法の検討
- ③ 評価の実施、分析

(2) 地域公共交通会議の運営支援

駒ヶ根市地域公共交通協議会の開催にあたり、事業実施報告や計画推進事業案等の資料を作成する。また、会議に出席し、必要に応じて資料説明や質疑応答などの対応を行う。

5. 業務工程

本業務は、以下の工程で実施する。

項目	令和3年									令和4年			
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
(1) 環境配慮型モビリティ実証実験支援				→									
(2) 地域公共交通会議の運営支援				●			●					●	

6. 見積依頼先とする指名業者の選定

(1) 下記理由により、特定非営利活動法人SCOPと随意契約することとしたい。

理由 当業務の実施にあたり、計画策定に係る業務を受託しており、当市の公共交通に精通し、また、市民アンケートやヒアリング調査など蓄積されたデータについても熟知しているため、効率的かつ効果的な業務遂行が期待できる。

(2) 指名業者概要

業者 特定非営利活動法人SCOP 理事 鷲見真一
松本市中央2丁目3番17号 知新堂ビル3階A

実績 平成27年度駒ヶ根市地域公共交通網形成計画の策定に係る調査業務(プロポーザルによる)
平成28年度駒ヶ根市地域公共交通の事業推進に係る支援業務(随意契約)

平成 29 年度駒ヶ根市地域公共交通網形成計画推進事業委託業務（随意契約）
平成 30 年度駒ヶ根市地域公共交通網形成計画に基づく業務支援委託業務（随意契約）
令和元年度駒ヶ根市地域公共交通網形成計画に基づく業務支援委託業務（随意契約）
令和 2 年度駒ヶ根市地域公共交通網形成計画策定及び事業支援委託業務（随意契約）
令和 3 年度駒ヶ根市地域公共交通計画推進支援業務（随意契約）

参考 駒ヶ根市物品購入等競争入札参加有資格
営業種目「調査・分析・診断業務」「広告・宣伝」「企画・立案・製作」の登録有

(3) 契約先の決定方法

- ① 指名業者に業務仕様書を提示し、見積書を徴収する。
- ② 事務局により別途設定する予定価格と見積を比較の上、予定価格の範囲内であれば、当該業者との間で、業務委託を締結する。

7. 契約締結後について

速やかに当該業務に着手することとし、協議会へ事業実施状況等を報告する。
契約期間は、契約締結日から令和 5 年 3 月 20 日までとする。

駒ヶ根市生活交通確保維持改善計画 (地域内フィーダー系統確保維持計画を含む)

令和 4 年 6 月 30 日

(名 称) 駒ヶ根市地域公共交通協議会
(代表者名) 駒ヶ根市長 伊藤 祐三

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

【地域公共交通の課題】

駒ヶ根市の公共交通網は、隣接する伊那市や飯田市等へ通じる唯一の幹線交通である JR 飯田線や中央自動車道を利用した高速バスを軸に、幹線交通に通じる支線の役割を果たしている「こまちゃんバス」(定時定路線、運行母体：駒ヶ根市地域公共交通協議会)、JR 駒ヶ根駅と駒ヶ岳ロープウェイとの間を往復する民営路線バスから成り立っていた。

平成21年度に実施した住民意向調査では、市民の74.5%が「こまちゃんバス」に対して改善を求めており、特に交通弱者の中心である高齢者は、「自宅近くの運行」「増便」「デマンド方式の導入」を求めており、「こまちゃんバス」は市内移動手段としての役割を果たしていない状況であった。

「こまちゃんバス」は、都市の郊外化の進展に伴い、幅広い出発地と目的地に対応できず、以下の課題を抱えていたため、平成25年5月をもって運行を終了した。

- ・利用者数の減少(毎年10%づつ減少)
- ・交通空白/不便地域の存在
- ・利用者要望を充足する路線/ダイヤ拡大や運賃収入の減少による財政負担の増加

【目的・必要性】

上記課題を解決し、以下に示す地域公共交通を実現するため、平成25年10月から「こまがねデマンド型乗合タクシー」(通称「こまタク」)の本格運行を開始した。

- ・交通空白/不便地域を解消する交通
- ・都市形態や高齢者を中心とした交通弱者のニーズに即した有効的な交通
- ・無駄がなく効率的な交通
- ・市民と行政との応分の負担による持続可能な交通

高齢者を中心とした交通弱者の通院や買い物等の生活を支える地域公共交通(「こまタク」)を確保・維持していくため、令和3年度よりスタートしている駒ヶ根市地域公共交通計画の内容に沿い、地域公共交通確保維持事業に取り組むことが必要である。

(駒ヶ根市地域公共交通計画 P68参照)

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

日常生活に必要な移動を満たし、持続可能性のある地域公共交通として下記3点を目標とする。

- ・利用者数 5,128人以上(直近年度 R2.10~R3.9の実績 5,027人に対して2%増加)
- ・収支率 8.33%以上(直近年度の実績 8.13%に対して0.2%上昇)
- ・駒ヶ根市の財政負担 3,800万円以内

(駒ヶ根市地域公共交通計画 P79 参照)

<p>(2) 事業の効果</p>
<p>「こまタク」を運行・維持することにより、高齢者を中心とした交通弱者の日常生活（通院や買い物等）に必要な移動手段を「有効的^{※1}」かつ「効率的^{※2}」に確保することができるとともに、外出促進・地域活性化に繋がる。</p> <p>※1 要望の多い「自宅近くの運行」が完全に実現（交通空白／不便地域の完全解消）される。</p> <p>※2 予約制により「予約がない場合は運行しない」、「予約に応じた経済路線の設定」が可能となる。</p>
<p>3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体</p>
<p>(1) 公共交通運行事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・こまタクの平日毎日運行の継続（駒ヶ根市・事業者） ・バス部会・タクシー部会での改善策検討（駒ヶ根市・事業者） <p>(2) 交通不便者支援事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者関連部署と連携した割引タクシー券・福祉タクシー券の交付（駒ヶ根市） ・免許返納者への支援策の実施（駒ヶ根市） <p>(3) 利用促進事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モビリティマネジメントにつながる広報の実施（駒ヶ根市） （駒ヶ根市地域公共交通計画 P72～P74 参照）
<p>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者</p>
<p>（記載例） 表1を添付。</p>
<p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額</p>
<p>駒ヶ根市から運行事業者への補助金額については、運行収入を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。</p>
<p>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・登録者数や利用者数について、数値指標による評価を実施 ・地域公共交通協議会としての収支決算による評価を実施
<p>7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めたシステムの概要 【地域間幹線システムのみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線システムのみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項</p>

【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
(記載例) 表5を添付。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論

<平成28年度>

- 平成28年 5月17日(第1回) 公共交通網形成計画(素案)
- 平成28年 6月27日(第2回) H29 地域内フィーダー系統確保維持計画の承認
公共交通網形成計画(案)
- 平成28年 9月12日(第3回) 公共交通網形成計画、「こまタク」平日毎日運行
- 平成29年 3月23日(第4回) 運行実績、アンケート調査結果、運転免許証返納者支援事業

<平成29年度>

- 平成29年 6月19日(第1回) H30 地域内フィーダー系統確保維持計画の承認
- 平成29年12月 8日(第2回) 「こまタク」利用促進策
- 平成30年 3月20日(第3回) 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価

<平成30年度>

- 平成30年 6月21日(第1回) H31 地域内フィーダー系統確保維持計画の承認
- 平成30年12月17日(第2回) 市民アンケート調査報告、駒ヶ根駅前広場整備の状況
- 平成31年 3月26日(第3回) 駒ヶ岳ロープウェイ線の試運転結果

<令和元年度>

- 令和元年 6月28日(書面協議) R02 地域内フィーダー系統確保維持計画の承認
- 令和元年 6月28日(第1回) いいちゃんバス市内沿線停留所設置予定地の承認
- 令和元年12月20日(書面協議) 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価

<令和2年度>

- 令和2年 7月 9日(第1回) R03 地域内フィーダー系統確保維持計画の承認
- 令和2年10月27日(第2回) 公共交通アンケート結果、公共交通計画
- 令和2年12月22日(第3回) 網形成計画評価、公共交通計画素々案
- 令和3年 3月22日(第4回) 次年度事業計画、公共交通計画策定

<令和3年度>

- 令和3年 7月 1日(第1回) R04 地域内フィーダー系統確保維持計画の承認
- 令和3年12月16日(書面協議) 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価

19. 利用者等の意見の反映状況

- H28 アンケート調査実施(対象者:利用者 調査内容:こまタク乗車感想など)
【期間】H29.02.20~H29.03.10 【回答率】70.2%(回答者175名/対象者249名)
- H29 アンケート調査実施(対象者:登録者 調査内容:利用状況、各施策評価など)
【期間】H30.02.02~H30.02.16 【回答率(利用者)】66.2%(回答者163名/対象者246名)
【回答率(非利用者)】33.9%(回答者375名/対象者1,106名)
- H30 アンケート調査実施(対象者:市民 調査内容:公共交通利用形態、意識・ニーズなど)
【期間】H30.08.15~H30.09.10 【回答率】46.2%(回答者462名/対象者1,000名)
- R2 アンケート調査実施(対象者:市民 調査内容:公共交通利用形態、意識・ニーズなど)
【期間】R02.07.18~R02.08.05 【回答率】36.0%(回答数1,079/対象数3,000)

上記アンケート等実施後、地域公共交通協議会にて議論の上、必要に応じ運行内容等の変更を実施。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住所) 長野県駒ヶ根市赤須町20-1

(所属) 総務部企画振興課

(氏名) 大森 峻

(電話) 0265-83-2111 内線245

(e-mail) kizai@city.komagane.nagano.jp

いいちゃんバス病院線 乗降者数（令和3年度計）

(人)

	停留所	1便		2便		3便		4便		計		
		乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	計
往 路	飯島駅	342	0	182	0	48	0	137	0	709	0	709
	商工会	0	0	46	0	1	0	3	0	50	0	50
	生協ケアセンター いいじま	15	5	32	31	20	0	0	3	67	39	106
	下平石材店 前	6	0	0	0	2	0	0	0	8	0	8
	追引	15	1	11	7	7	1	0	0	33	9	42
	道の駅田切の里	0	0	2	4	0	0	0	1	2	5	7
	田切体育館 (要予約)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	田切体育館北 (要予約)	12	0	2	0	0	0	0	0	14	0	14
	田切信号	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	福岡辻沢	208	0	16	12	2	8	9	5	235	25	260
	福岡公道館東	3	0	5	1	6	0	0	2	14	3	17
	海外協力隊入口信号東	3	2	7	7	2	0	0	6	12	15	27
	昭和伊南総合病院	0	596	0	241	0	79	0	132	0	1,048	1,048
	計	604	604	303	303	88	88	149	149	1,144	1,144	

復 路	昭和伊南総合病院	397	0	339	0	126	0	196	0	1,058	0	1,058
	海外協力隊入口信号東	2	5	0	2	2	12	0	0	4	19	23
	福岡公道館東	0	2	53	5	2	11	0	0	55	18	73
	福岡辻沢	0	10	8	21	8	11	5	59	21	101	122
	田切信号	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	田切体育館北 (要予約)	0	0	0	63	0	1	0	3	0	67	67
	田切体育館 (要予約)	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5	5
	道の駅田切の里	0	0	4	1	6	3	2	1	12	5	17
	追引	1	1	0	11	0	6	4	0	5	18	23
	下平石材店 前	3	1	0	4	0	0	0	0	3	5	8
	生協ケアセンター いいじま	0	167	2	65	0	27	0	64	2	323	325
	商工会	0	9	0	24	0	9	0	11	0	53	53
	飯島駅	0	208	0	205	0	64	0	69	0	546	546
	計	403	403	406	406	144	144	207	207	1,160	1,160	

市内3バス停の状況

	乗車数計	降車数計	乗降者数計
病院行	261	43	304
飯島駅行	80	138	218
計	341	181	522

※R2
649

環境配慮型モビリティ実証実験の概要

項目	内容
運行期間	9/10～9/23 土日祝日含む14日間 3連休アリ
運行便数	4便/日
運行時間	12:57～16:41
停留所	菅の台BC 光前寺様 家族旅行村様 養命酒様 本坊酒造様
最高速度	90km/h
運賃	無料
ターゲット	観光客メイン+α地域住民
予約	予約不要
運行委託先	中央アルプス観光様 伊那バス様

運行ルート・停留所

菅の台BC ⇒ 光前寺様 ⇒ 家族旅行村様 ⇒ 養命酒健康の森様 ⇒
家族旅行村様 ⇒ 光前寺様 ⇒ 菅の台BC ⇒ 本坊酒造様 ⇒ 菅の台BC

1周走行距離 約20km

