

令和6年度 第2回駒ヶ根市地域公共交通協議会 次第

【日 時】令和6年11月15日（金）午後3時～

【場 所】駒ヶ根市役所 本庁舎3階 第5会議室

1 開 会

2 会長あいさつ

3 協議事項

- (1) 令和6年度公共ライドシェアシステム実証実験の事業概要について 資料1
- (2) 令和6年度山麓周遊バス実証実験事業の中間報告について 資料2
- (3) 「日常の移動と公共交通に関するアンケート調査」の中間報告について 資料3

4 その他

5 閉 会

令和6年度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	春日 俊也	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
	こまくさ観光株式会社	岩本 光市	代表取締役	バス事業者
	長野県伊那建設事務所	塚田 英樹	維持管理課長	道路管理者
	駒ヶ根警察署	西澤 祥治	署長	公安・警察
	駒ヶ根市区長会 北割1区長	鈴木 祥弘	北割1区長	地域代表
	駒ヶ根市区長会 町2区長	松崎 俊彦	町2区区長	地域代表
監事	駒ヶ根市区長会 中沢区長	野溝 一雄	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
	市民委員	村瀬 俊幸		利用者
	市民委員	肥野 みさを		利用者
	伊那バス労働組合	鈴木 正満	組織部長	労働団体
監事	駒ヶ根観光協会	小原 昌美	事務局長	観光
	駒ヶ根市社会福祉協議会	堀越 晃滋	次長	福祉
	国土交通省 北陸信越運輸局	新倉 孝礼	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	山岸 康範	首席運輸企画専門官	地方運輸局
	長野県企画振興部交通政策局	丸山 正徳	交通政策課長	長野県
	長野県上伊那地域振興局	中谷 俊禎	企画振興課長	長野県

(22名)

関係職員	駒ヶ根市総務部	小澤 一芳	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	野村 隆二	福祉課長	福祉所管課
関係職員	駒ヶ根市民生部	松澤 澄恵	地域保健課長	地域保健所轄課
関係職員	駒ヶ根市教育委員会	水野 毅	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	久保田 浩人	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	唐澤 恵介	地域政策係	所管課

任期：令和5年6月22日～令和7年3月31日

※任期中に役職が代わった場合には残任期間を後任が引き継ぐ

■目的

昨今のタクシーの乗務員不足及び高齢化から、市民や観光客に対して乗車待ちや乗車断りといったケースがあり、市内の移動に支障が生じてきている。

そこで、道路運送法第78条第2号の自家用有償旅客運送制度の改正に伴い、市内における交通手段の確保を目的に、新たな公共交通手段となる公共ライドシェアの仕組みを構築する。

■事業の概要①【全般】

項目	内容
実施形態	公共ライドシェア（道路運送法第78条2号）
実施主体者	駒ヶ根市地域公共交通協議会
運行管理・整備管理	赤穂タクシー有限会社、伊南乗用自動車有限会社 （事業者協力型）
実施支援	オムロンソーシアルソリューションズ株式会社（OSS） 1.コンサルティング（交通ニーズの調査、スキーム設計、実現性と必要性の検証） 2.システムの提供（配車システム、運行管理システム、ドライバーアプリ、ユーザーアプリ） 3.研修（ドライバー業務及びアプリ操作、ユーザー操作研修、運行管理事業者への操作研修） 4.実証実験支援（協議会、運行管理事業者、ドライバー説明、住民説明） 5.システムの運用サポート・保守・障害対応支援（コールセンターの設置、販促物の提供、車載機器（ドラレコ、アルコールチェッカー、車両マグネット等）の提供）



役割は別途記載

■事業の概要②【運行方法】

2

項目	内容
稼働期間	令和7年1月15日(水)～3月1日(土)
稼働エリア	発着共に駒ヶ根市内【区域運行】
運行時間 (2.5時間)	<p>【平日】 8:00～10:30(点呼7:30-7:45)予約10:00まで</p> <p>【金・土・祝】 21:30-24:00(点呼21:00-21:15)予約23:30まで</p>
運賃決定方法	運賃事前確定制
配車方法	アプリ及びコールセンター
決済方法	クレジットカード及び現金
運賃設定	<p>タクシー料金+迎車料金200円（長野交通圏以外のタクシー料金）【距離制】</p> <p>最初の1.19km：700円、229mごとに：100円、深夜料金は通常運賃の2割増、キャンセル料900円</p>
運賃配分割合	ドライバー50%、運行管理事業者30%、協議会20%

交通空白調査より（別紙参照）

- ・予約1週間前～30分前まで
- ・時間内は随時点呼実施

資料1-2で協議

■事業概要③【車両保険】

方式	優先補償（ドライバーが加入する保険に優先して根本から補償する）
内容	対人・対物を無制限で補償
保険料	1台あたり450円/日
その他	車両保険はドライバーが加入する保険で対応

■事業概要④【運行管理者の役割】赤穂タクシー(有)、伊南乗用自動車(有)（委託契約）

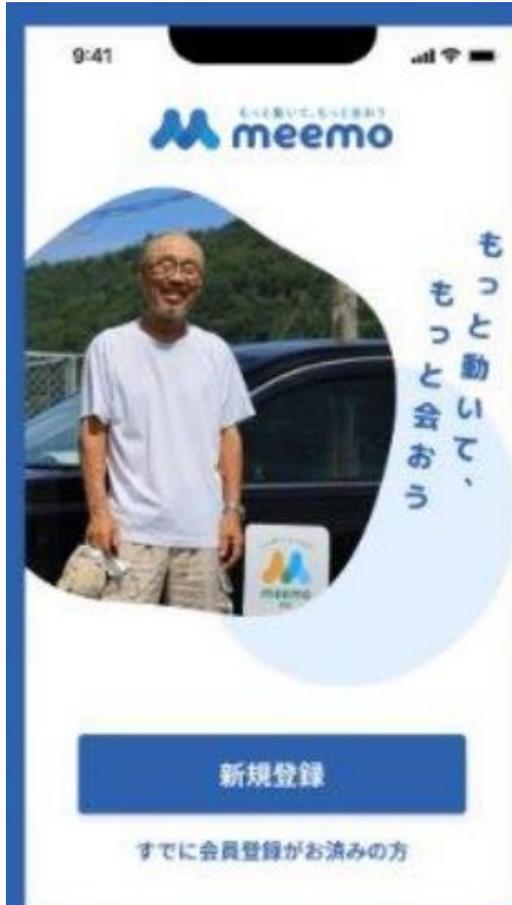
ドライバー点呼（運行前後）	遠隔点呼（LINEアプリ）【体調、酒気帯び、運行上の注意事項】
事故時1次対応	電話対応、現場立ち合い、ドライバー・利用者フォロー、協議会報告
運行管理	気象状況による安全確保指示、ドライバー乗務記録作成指示・管理
ドライバー審査/講習会	面接、運行管理者講習会（タクシードライバーの心得、車両点検等）

■事業概要⑤【ドライバー】

契約形態	業務委託契約（委託者：駒ヶ根市地域公共交通協議会）
登録条件	<ul style="list-style-type: none"> ・市内在住又は在勤 ・自家用車を所有（定員4名以上、10名以下） ・21歳以上、75歳以下（2025年3月末時点） ・普通自動車第一種免許取得後3年以上、2年以内に免許停止処分がない ・任意保険に加入 ・会社員の場合は副業が可能など、運転業務に制約がない ・スマホを所有（LINEアプリが利用可能）
運転者の資格要件 （いずれか）	<ol style="list-style-type: none"> 1.普通自動車第二種免許 2.福祉有償運送運転者講習 3.交通空白地有償運送運転者講習

信州駒ヶ根自動車学校で受講可【130分】
（関係法令、安全な運行と緊急時対応、運転方法、演習）

meemoアプリのイメージ（1月バージョンアップ）



新規登録 / ログイン



ユーザモード：送迎依頼入力



ドライバーモード：送迎依頼一覧

■流れ（イメージ図）

□利用者【アプリ事前登録要】

①利用者から発着の予約

アプリ/コールセンター

②予約受付

同時に料金確定表示/料金告知

③マッチング

ドライバーが準備完了した後

④発車先に迎え

乗車

⑤到着

料金引落とし（クレジット）/現金払い

□ドライバー【ドライバー登録要】

①運行前点呼

点呼後アプリ登録

②マッチング

利用者の予約が入った段階で

③予約先へ移動

自宅や外出先から

④到着

アプリ予約はクレカ/コールセンターは現金

⑤運行後点呼（すべて終了後）

乗務記録の記入

□運賃

運賃受領

クレカ

現金

協議会（運賃一括受領）

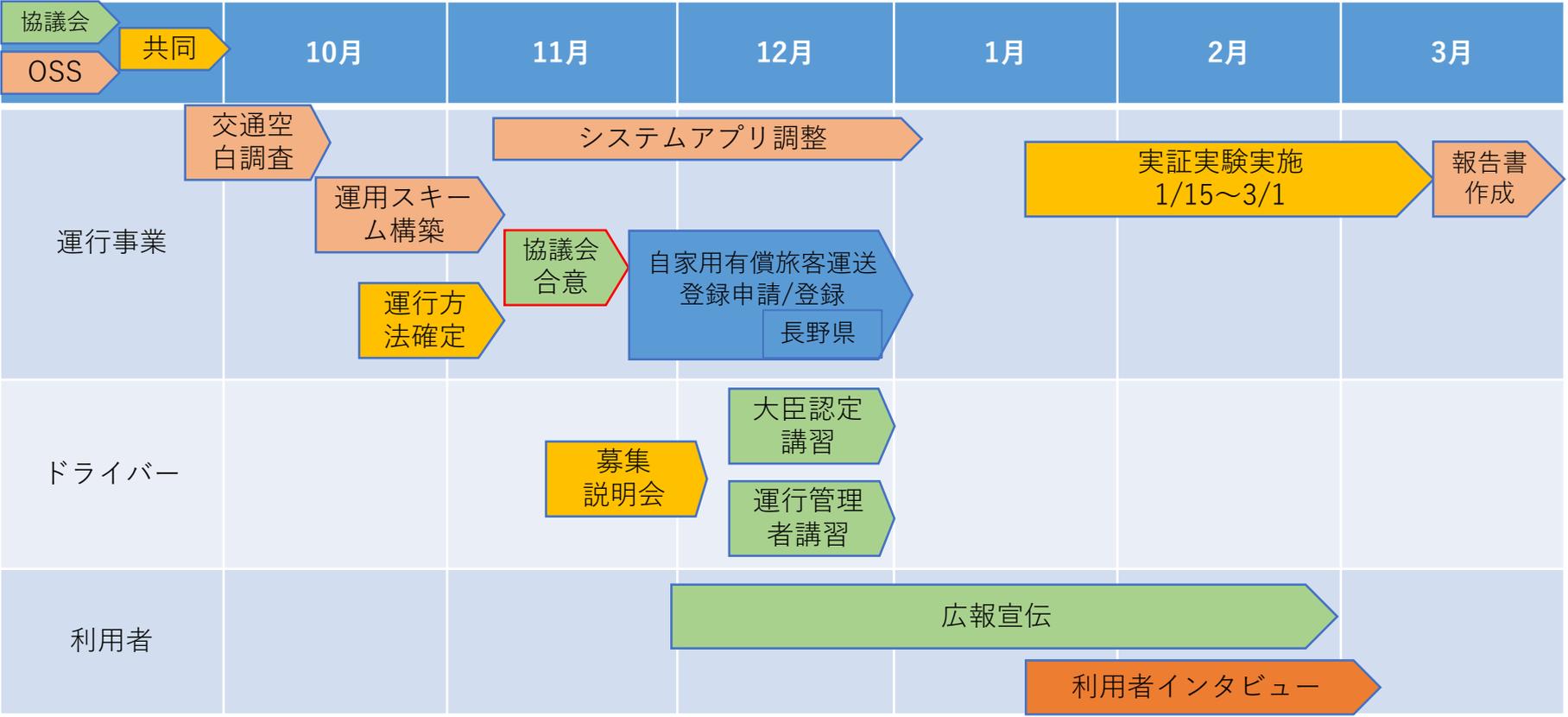
ク：システムより

現：運転手持参

口座振込（3月上旬）

クレカ+現金

ドライバー/運
行事業者



交通空白調査

駒ヶ根市への公共ライドシェア導入に先立ち、同地域内の移動実態を理解し、地域ニーズにより合ったサービス設計を実現するべく以下の調査を実施した。

調査目的	<ul style="list-style-type: none">・ 駒ヶ根市内における移動の実態把握(住民、観光/ビジネス客)・ 移動に関する課題があれば詳細を把握し、公共ライドシェア設計に活用
調査手法	対面インタビュー形式(定性調査)
調査対象者	①駒ヶ根市在住の高齢者(個人) ②駒ヶ根市内の事業者
実施日	2024年9月30日～10月2日(3日間)
実施エリア	駒ヶ根市全域
実施主体	オムロン ソーシャルソリューションズ株式会社

回答者の属性(全体)

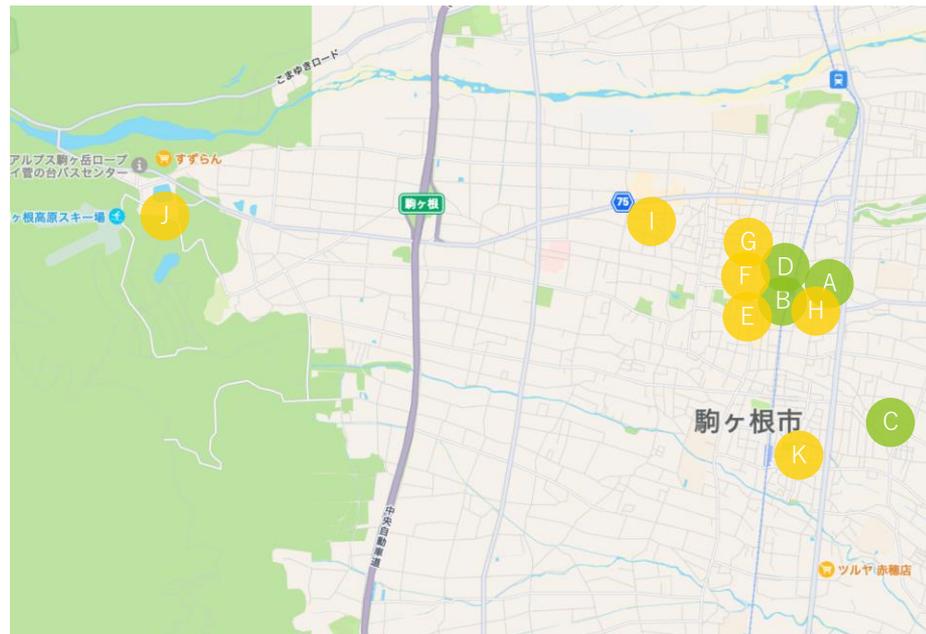
調査には駒ヶ根市在住の高齢者31名、事業者7名にご協力をいただいた。

個人

#	名前	エリア	人数
A	小町屋区集会場	小町屋区	10
B	ほのぼのサロン	町2区	8
C	エーデルこまがね	赤穂	5
D	東伊那相談会(マルトシ内)	東伊那	8

事業者

#	業態	エリア	人数
E	飲食店	中央	1
F	飲食店	中央	1
G	飲食店	中央	1
H	飲食店	中央	1
I	宿泊施設	赤穂	1
J	宿泊施設	赤穂	1
K	クリニック	下市場	1



● 個人

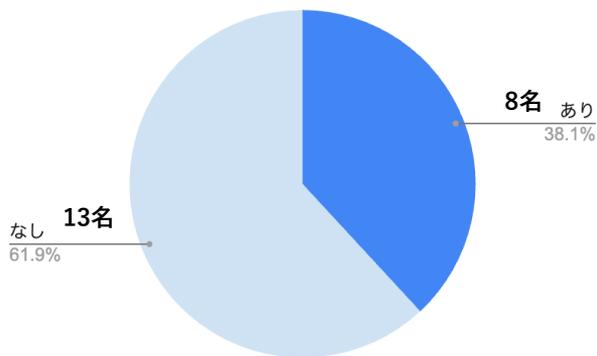
● 事業者

移動困難の発生の実態

調査の結果、高齢者(個人)の約40%が1年以内に「移動困難」な状況に直面した経験あり。
それ以上に、**飲食/宿泊などのtoC事業者は高い頻度で移動に関するお困りごとを目撃/直面している。**

高齢者本人(n=21)

※無回答/明確な回答を得られなかったの10名は除いて集計



Q.7 1年以内に上記のような経験はどの程度ありましたか？

- 発生頻度は以下の通り
 - 月に1-2回程度：3名
 - 3ヶ月に1回程度：2名
 - 半年に1回程度：3名

地域の事業者(n=7)



Q.7 1年以内に上記のような状況を目撃したことはどの程度ありましたか？

- 多くの事業者が、毎日～週に2-3回程度の高頻度で何かしらの移動困難な状況に目撃 or 当事者として直面している
- 詳細は後述

時間帯別の移動ニーズ

調査の結果、既存の交通手段がキャパオーバーになっている可能性が高い時間帯は以下の通り。

朝の移動時間帯と、**夜の飲食への往復(特に週末の復路)**に移動ニーズが顕在化している。

■ 移動困難最多発 ■ 移動困難発生

	月	火	水	木	金	土	日
6:00							
7:00	■	■	■	■	■	■	■
8:00	■	■	■	①	■	■	■
9:00	■	■	■	■	■	■	■
10:00							
11:00							
12:00							
13:00							
14:00							
15:00							
16:00							
17:00	■	■	■	②	■	■	■
18:00	■	■	■	■	■	■	■
19:00	■	■	■	■	■	■	■
20:00	■	■	■	■	■	■	■
21:00	■	■	■	■	■	■	■
22:00	■	■	③	■	④	■	■
23:00	■	■	■	■	■	■	■
24:00	■	■	■	■	■	■	■

#	時間帯	詳細
①	■ 全日 7:00-10:00	<ul style="list-style-type: none"> 観光客やビジネス客 (①登山②往訪) 一部、地元住民が移動したい事情 (③買い物④通院) があっても、上記のためタクシー確保できない 目的地への移動時間が重なるため、タクシーの確保が常に困難
②	全日 17:00-20:00	<ul style="list-style-type: none"> 地元客、観光客やビジネス客 夜の食事に向けてホテルや家から駅前への移動時にタクシー確保が困難なこともある
③	平日+日曜日 20:00-24:00	<ul style="list-style-type: none"> 地元客、観光客やビジネス客(特に観光客) 食事の後の帰宅の足としてタクシー、代行を確保したいがつかまらないこともある
④	■ 週末(金+土) 20:00-24:00	<ul style="list-style-type: none"> 地元客、観光客やビジネス客(特に観光客) 食事の後の帰宅の足として代行、タクシーを確保したいが、あらかじめ手配していない場合はつかまらないことが多い/待ち時間が長いケースが多い 週末の金/土は特に混雑が深刻

調査で明らかになったキーポイント

1. 高齢者個人はそれほど困っていない

調査結果によれば、高齢者の方々は新たな移動サービスがあるとより良いと感じているものの、多くの方が外出に大きな問題を抱えているわけではないようです。

2. 飲食店やホテルの方々は困っている

一方で、飲食店やホテルでは外出・帰宅に不便を感じるお客様が多く、その対応に苦慮していることが明らかになりました。特に、店主が自ら無償で送迎を行うケースが頻繁に発生しているとのこと。

3. 問題となる時間帯

タクシーの需要が高まる時間帯として、以下の時間帯が挙げられます。

朝（月～金）の7:00-10:00：様々な移動ニーズが重なる時間帯。

夜（金・土）の20:00-24:00：飲食後に帰宅する時間帯。

平日の夜間もタクシーが不足しているという調査結果がありますが、金曜・土曜に比べると供給不足の度合いは低いいため、緊急性・優先度は高くないと考えられます。

4. ドライバー候補として有力な「飲食店の店主」

現在、無償で送迎を行っている飲食店の店主が、meemoのドライバーとして活動することで、有償での送迎に切り替えることができるため、彼らがドライバー候補として最も有力と考えられます。



交通空白調査（補足）

～駒ヶ根市移動と交通に関するアンケート調査結果より～

この資料について

- ・当該調査は世帯単位で実施し、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。回答対象は高校生以上の世帯員。
- ・調査方法は発送、回収共に郵送で行い、回答方法はインターネット回答も併用。
- ・市内の3,000世帯を対象としているが、結果表は650票分の速報値。
- ・期間は令和6年9月6日(金)～24日(火)

結果速報

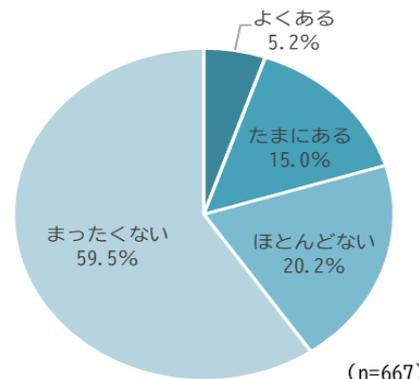
問13-7 駒ヶ根市内で直近の1年間において、一般のタクシーを利用したときに「混み合っていて配車できない」、あるいは「だいが時間が掛かってしまう」などで、支障を感じたことがありますか。

○最も多かった回答は、「まったくない」で60%、次いで「ほとんどない」が20%で、合わせて7割となっており、全体としては配車上の支障は少ないといえる。

○ただし、利用者の2割は「ある」と回答、そのうちの1/4は「よくある」と回答しており、決して少なくないとみられることもできる。

	人数	割合 (%)
①よくある	35	5.2
②たまにある	100	15.0
③ほとんどない	135	20.2
④まったくない	397	59.5
無回答	585	-
合計	1,252	100.0

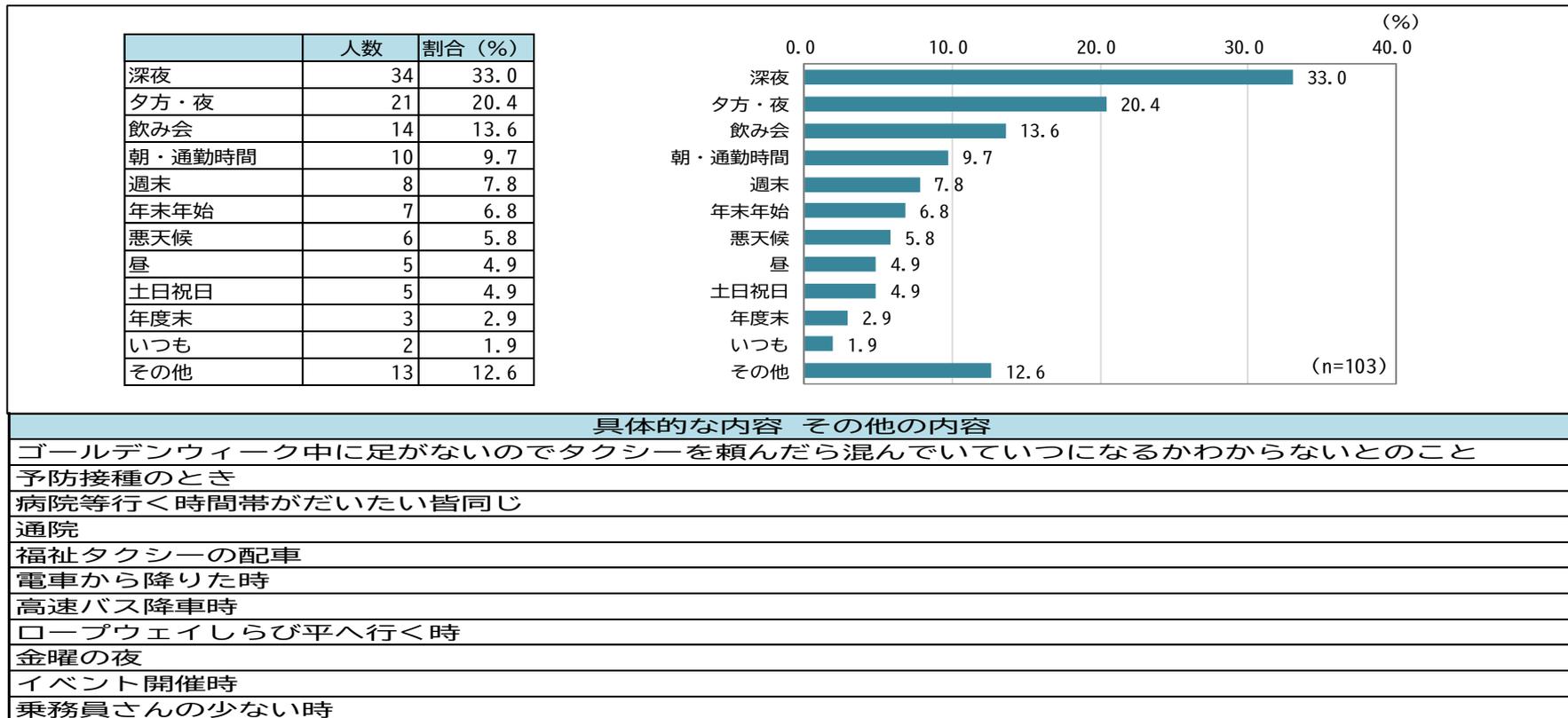
(n=667)



(n=667)

具体的な状況など

- 具体的な状況としては、飲み会後の送迎も含め、夜間が非常に多くなっている。具体的に示された回答のうちの半数以上を占める。
- 朝の通勤時間帯も比較的多い。



■ 運賃設定の基準について

自家用有償旅客運送者が利用者から收受する対価の取扱いについて（一部改正 国自旅第72号 令和6年4月26日 通達）

2. (3) イ. 運送の対価は、当該地域に適用されるタクシー運賃の約8割であること。ただし、地域公共交通会議等において調った協議結果に基づき、約8割を超える運送の対価を設定することも可能である。
- 同ロ. 運送の対価以外の対価にあっては、実費の範囲内であること。
- 上記に基づいて料金設定を行う。

● 公共ライドシェアに伴う必要経費（運行実費分）

	A（実費想定分）	B（A以外の経費）	備考
人件費	84,600		0.5
運行管理費	50,760	直接経費a	0.3
保険料	63,450	198,810	450*141
1.システム利用料（配車システム、運行管理システム、ドライバーアプリ、ユーザーアプリ）	1,320,000		
2.コールセンターの設置（アプリ利用不可者）	660,000		
3.車載機器（ドラレコ、マグネット、アルコールチェッカー）	550,000		
	実費料金A	2,728,810	
4.広告宣伝費（チラシ、ホームページ作成）		822,250	
5.初期設定料（スキーム構築）		1,100,000	
6.導入支援料（運行サポート）		5,500,000	
7.ニーズ調査費（交通空白調査）		1,100,000	
		その他料金	8,522,250

上記のとおり、運行経費の実費分として272万円かかることが予定されていることから、運送の対価はタクシー運賃額を上限（同額）とし、不足分は長野県企業局所管「水の恵みを未来へつなぐ交付金」及び市の補助金で対応する。なお、運賃の2割分については任意保険料等を協議会負担として充てたい。

【参考】 運賃による協議会収入見込み

@1,200円×3台×47回（日） = 169,200円 内、協議会2割 = 33,840円

令和6年度 駒ヶ根市 山麓周遊バス (さんさんバス)

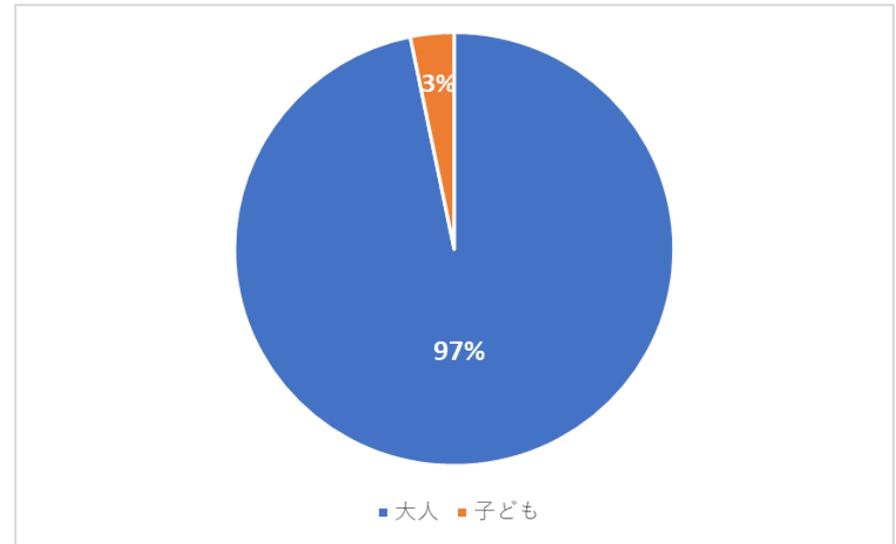
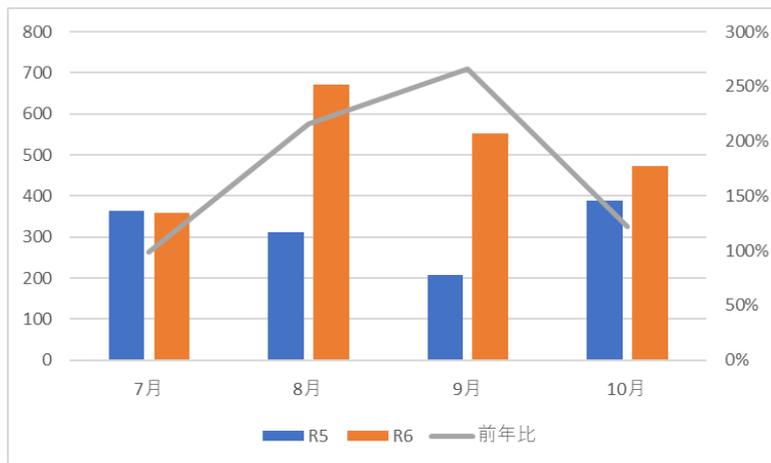
実証実験 実績報告(中間)

A. 利用実績編

1. 全体の利用者数

【月別・大人子ども別 利用者数】

	大人		子ども		合計		前年比
	R5	R6	R5	R6	R5	R6	
7月	340	355	23	4	363	359	99%
8月	278	634	33	36	311	670	215%
9月	192	536	15	15	207	551	266%
10月	373	463	16	11	389	474	122%
合計	1,183	1,988	87	66	1,270	2,054	162%



○10月31日までの実証期間を通じた利用者数は2,054人となった。(前年比162%)

○月別の変動をみると、8月が最も多く、7月と比較して約1.8倍の利用があった。

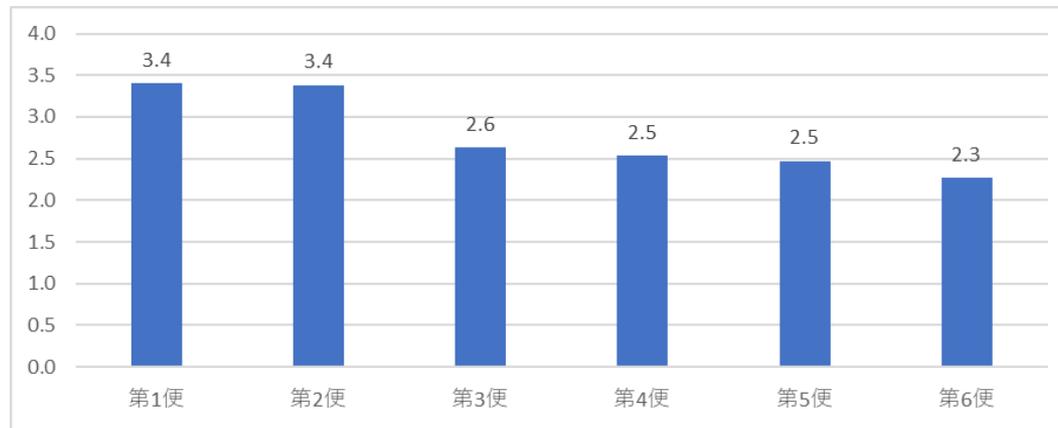
○夏休みで駒ヶ根高原を訪れた観光客が多かったものとみられる。

○子どもの利用は全体の3%と少なかった。

2. 便別乗降者数

		7月	8月	9月	10月	合計	1便あたり人数
第1便	10:10~	74	125	113	107	419	3.4
第2便	11:10~	84	149	119	64	416	3.4
第3便	12:10~	70	113	68	73	324	2.6
第4便	13:10~	41	106	87	78	312	2.5
第5便	14:10~	60	88	90	66	304	2.5
第6便	15:10~	30	89	74	86	279	2.3
合計		359	670	551	474	2,054	16.7

【1便あたり平均利用者数】



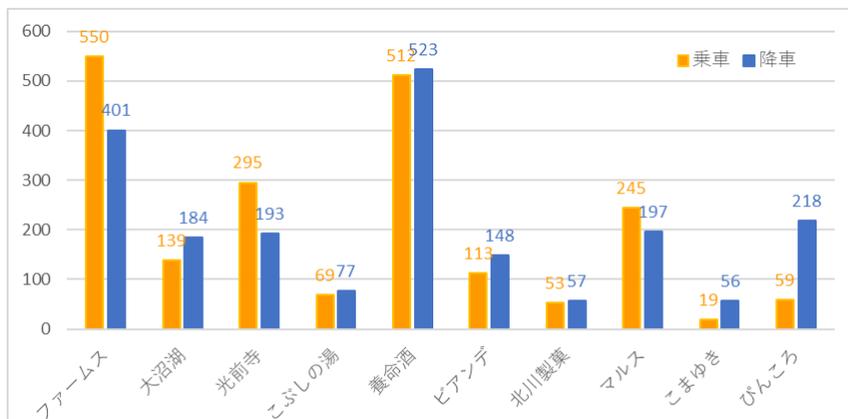
○1便あたりの利用人数は、第1便、2便が最も多く、順次少なくなっている。

○1便目2便目が多かったことから、宿泊施設をチェックアウト後に利用する方が多かったことが考えられる。

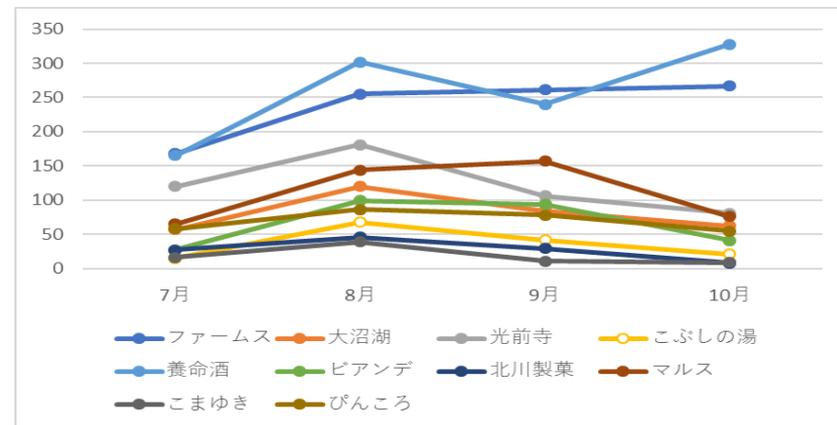
3. 停留所別乗降者数

	7月		8月		9月		10月		合計	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
ファームス	101	67	147	108	139	122	163	104	550	401
大沼湖	19	38	51	69	43	41	26	36	139	184
光前寺	84	36	104	77	57	49	50	31	295	193
こぶしの湯	7	8	33	35	15	27	14	7	69	77
養命酒	81	84	162	140	124	116	145	183	512	523
ピアンデ	8	19	43	56	44	50	18	23	113	148
北川製菓	12	15	20	26	15	14	6	2	53	57
マルス	36	29	82	62	90	67	37	39	245	197
こまゆき	2	14	13	26	2	9	2	7	19	56
ぴんころ	9	49	15	71	22	56	13	42	59	218
合計	359	359	670	670	551	551	474	474	2054	2054

【1便あたり平均利用者数】



【便別乗降人数(乗降数合計)】



○バス停別の乗降人数をみると、乗車では駒ヶ根ファームス、次いで養命酒工場となっており、降車では養命酒工場、次いで駒ヶ根ファームスとなっている。

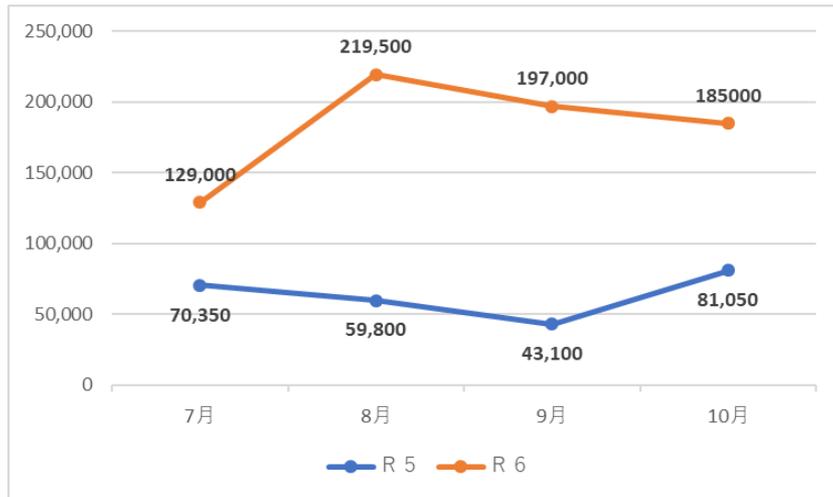
○10月に「くらすわの森」がランドオープンし、養命酒工場の乗降が増加した。

○こぶしの湯、北川製菓、こまゆき荘の利用は少ない状況であった。

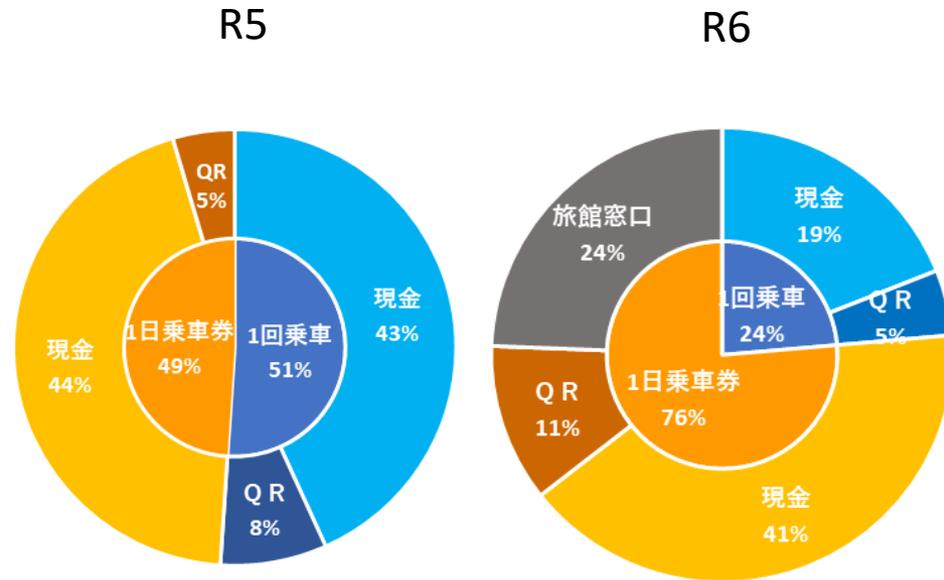
4. 運賃収入

【月別の運賃収入推移】

	7月	8月	9月	10月	合計
R 5	70,350	59,800	43,100	81,050	254,300
R 6	129,000	219,500	197,000	185,000	730,500



【乗車種別・支払い方法】



内側：乗車種別
外側：支払い方法

- 期間合計の運賃収入は73万5千円となった。
- 運賃種別としては、1日乗車券の75%を占めており、1日で複数回乗降する方が多いと考えられる。
- 今年度から宿泊施設での窓口販売を開始したが、一定数の利用があることが分かった。

日常の移動と公共交通に関するアンケート調査結果(速報)

※この資料は速報版として、地域公共交通計画の中間年度評価等に必要となる事項を中心にまとめたものです。
この他の結果については、次回協議会に提示するとともに報告書に掲載します。

1-1 調査の概要

(1)調査の目的

令和3年度に策定した「駒ヶ根市地域公共交通計画」の中間年度における既定調査として、評価検証やマネジメント等に必要となる経年データ等の取得のために本年度、市民アンケートを実施した。また、本アンケート調査は令和7年度に策定予定の次期地域公共交通計画の基礎データの取得のため、市民の移動実態や公共交通に対する意識、要望などについても広く把握したものである。

(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、回収ともに郵送にて行った。

回答方法としては、インターネット回答も併用した。

(4)調査時期

令和6年9月6日(金)～9月24日(火)

※回収票は10月15日到着分まで受け付けた。

(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	

(6)回収サンプル数

3,000世帯に配布を行い、1,096世帯から回答を得た(回収率36.4%)。うち無効票を除いた1,080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2,045名分のサンプルが得られた。

配布数	3,000
回収数計	1,093
(紙面)	1,022
(インターネット)	71
有効回答計	1,080
(紙面)	1,010
(インターネット)	70
回収率	36.4%
有効回答率	36.0%
個人サンプル数計	2,045
(紙面)	1,940
(インターネット)	105

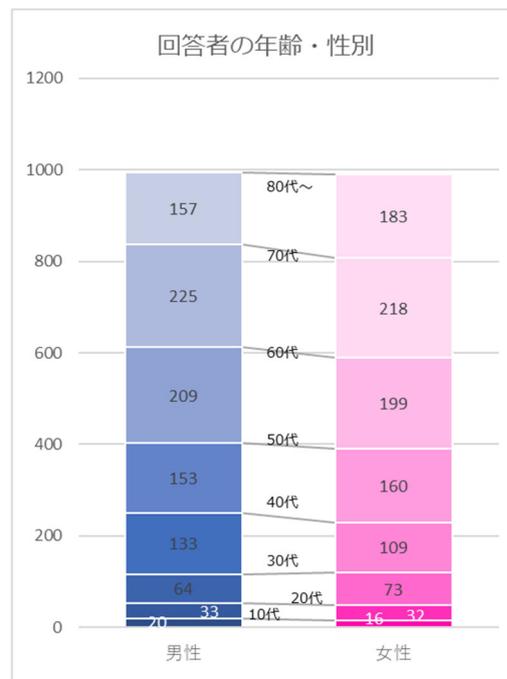
1-2 調査結果

1-2-1 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60%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	回答しない/ 無回答	合計
10代	20	16	0	36
20代	33	32	0	65
30代	64	73	5	142
40代	133	109	1	243
50代	153	160	3	316
60代	209	199	2	410
70代	225	218	1	444
80代以上	157	183	2	342
無回答	9	7	31	47
合計	1,003	997	45	2,045

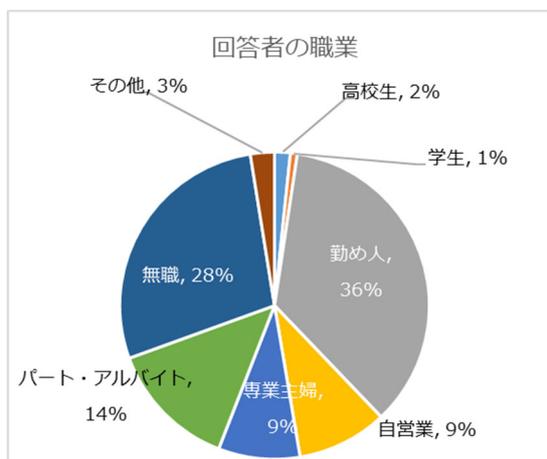


(2) 職業

- ・勤め人が最も多く 36%で、これに次いで無職が 28%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とみられる。

項目	回答数	比率
高校生	32	1.6%
学生	14	0.7%
勤め人(会社員・公務員等)	692	35.5%
自営業(農林業、フリーランス含む)	184	9.5%
専業主婦	166	8.5%
パート	264	13.6%
無職(定年退職者含む)	546	28.0%
その他	49	2.5%
無回答	98	-
合計	2,045	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、日常的に自分が自由に使える交通手段として、自家用車およびバイク・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といえる。
- ・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 2,045 人のうち、270 人が交通不便者に該当し、その比率は 13%となった。

項目	合計	
	回答数	比率
交通不便者		
運転免許なし	133	6.5%
免許はあるが交通手段なし	9	0.4%
その他職業や利用交通手段から推定	128	6.3%
非不便者		
自家用車を日常的に利用	1,767	86.4%
バイクを日常的に利用	8	0.4%
判定不能	0	-
合計	2,045	100.0%

1-2-2 既存公共交通の利用実態

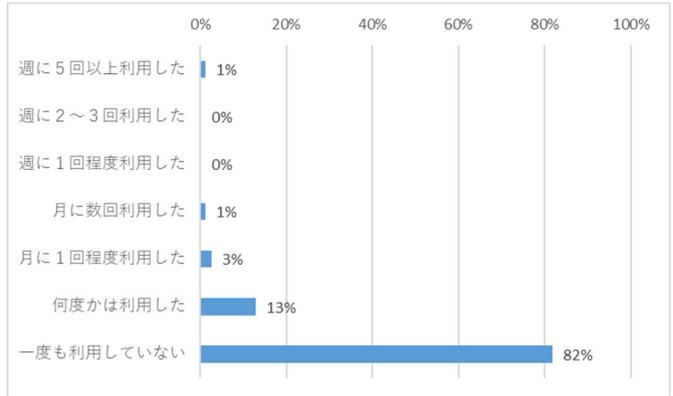
駒ヶ根市を運行する各公共交通機関におけるこの6ヶ月間での利用頻度について尋ねた結果は以下の通りである。

①JR 飯田線 計画目標値=月1回以上の利用 9%

- ・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5%となっている。コロナ禍の令和2年度の調査結果4%は上回ったものの、目標値を割り込む結果となった。
- ・「一度も利用していない」が82%と最も多く、「何度か利用した」は13%となっている。

項目	合計	
	回答数	比率
週に5回以上利用した	22	1.2%
週に2～3回利用した	2	0.1%
週に1回程度利用した	3	0.2%
月に数回利用した	23	1.2%
月に1回程度利用した	49	2.6%
何度かは利用した	243	12.9%
一度も利用していない	1,548	81.9%
無回答	155	-
合計	2,045	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

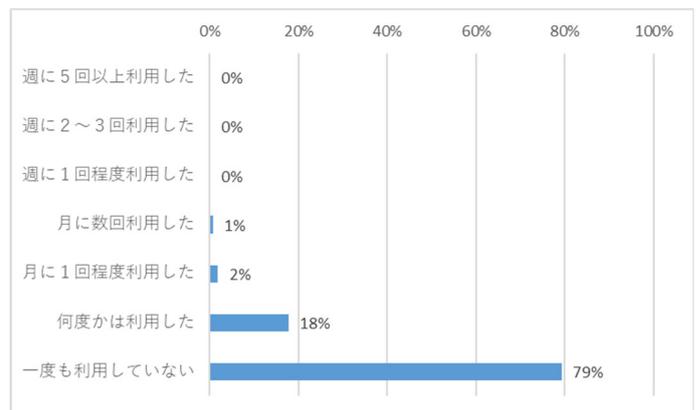


②高速バス 計画目標値=月1回以上の利用 7%

- ・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%となっている。コロナ禍の令和2年度の調査結果と同等で、目標値を割り込む結果となった。
- ・「一度も利用していない」が79%と最も多く、「何度か利用した」は18%となっている。

項目	合計	
	回答数	比率
週に5回以上利用した	1	0.1%
週に2～3回利用した	3	0.2%
週に1回程度利用した	2	0.1%
月に数回利用した	14	0.7%
月に1回程度利用した	35	1.9%
何度かは利用した	337	17.9%
一度も利用していない	1,494	79.2%
無回答	159	-
合計	2,045	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

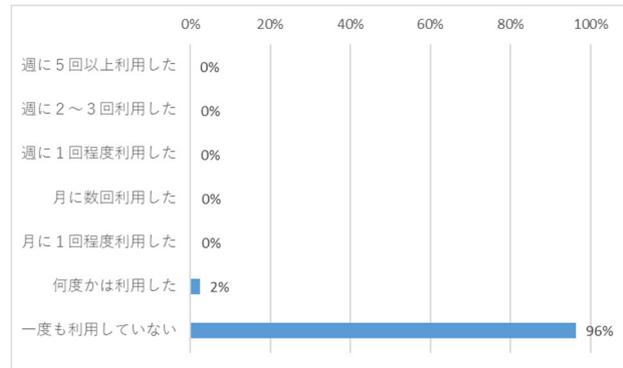


③ロープウェイ線バス

- ・ロープウェイ線については、「月1回以上」の頻度の利用が市民全体で1%にとどまる。
- ・インターアクセス線沿いの商業施設や昭和伊南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%と最も多く、日常生活の足としてはほぼ利用されていないことがわかる。

項目	合計	
	回答数	比率
週に5回以上利用した	1	0.1%
週に2～3回利用した	3	0.2%
週に1回程度利用した	4	0.2%
月に数回利用した	6	0.3%
月に1回程度利用した	6	0.3%
何度かは利用した	48	2.5%
一度も利用していない	1,857	96.5%
無回答	120	-
合計	2,045	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

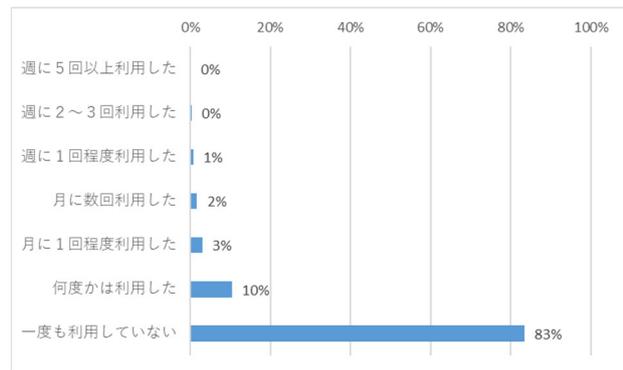


④一般のタクシー

- ・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6%となっている。
- ・「一度も利用していない」が83%と最も多く、「何度か利用した」は11%となっている。

項目	合計	
	回答数	比率
週に5回以上利用した	2	0.1%
週に2～3回利用した	7	0.4%
週に1回程度利用した	15	0.8%
月に数回利用した	33	1.7%
月に1回程度利用した	59	3.1%
何度かは利用した	198	10.5%
一度も利用していない	1,576	83.4%
無回答	155	-
合計	2,045	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

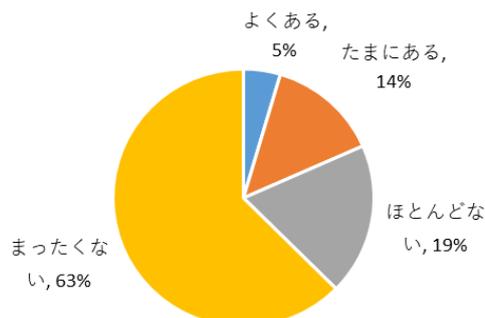


⑤タクシーが「呼べない」こと

- ・市内で直近1年間にタクシーが「呼べない」などの支障があったかを尋ねたところ、全体としては、82%が「ない」「まったくない」と回答しており、概ね問題ないといえる。
- ・一方で、18%は「よくある」「たまにある」と回答しており、この水準をどう評価するかが課題といえる（具体的なシチュエーションについても集計中）。

項目	合計	
	回答数	比率
よくある	51	4.6%
たまにある	154	13.8%
ほとんどない	212	19.0%
まったくない	697	62.6%
無回答	931	-
合計	2,045	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



1-2-3 公共交通に対する意識

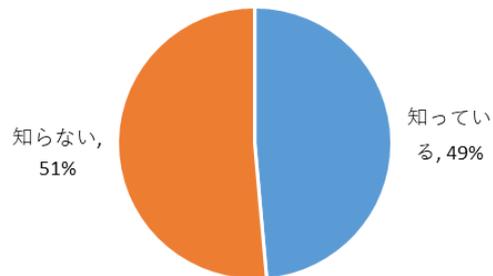
(1)市の交通施策に対する認知状況

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 49%となっており、令和 2 年の調査から 5 ポイント低下している。

項目	合計	
	回答数	比率
知っている	923	48.6%
知らない	976	51.4%
無回答	146	-
合計	2,045	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

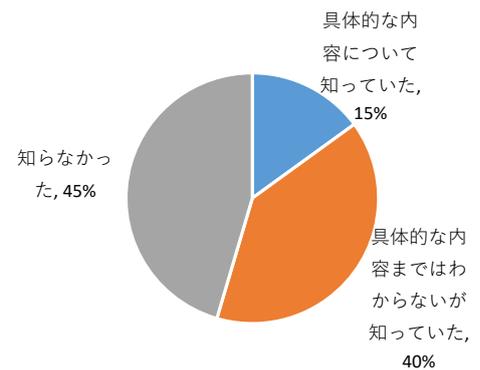


②こまタク新システム認知

- ・ ①で「知っている」と回答した方に、令和 4 年より「こまタク」のシステムが効率化、利便性が向上したことについて尋ねたところ、内容まで知っていたのは 15%となった。
- ・ 内容までは把握していないがシステムが変わったことを認知している方は 55%と半数を超えた。

項目	合計	
	回答数	比率
内容について知っていた	137	15.0%
具体的な内容まではわからないが、システムが変わったことは知っていた	362	39.6%
知らなかった	416	45.5%
無回答	8	-
合計	923	100.0%

※回答は前問で「知っている」と答えた923名。比率は無回答を除いたもの

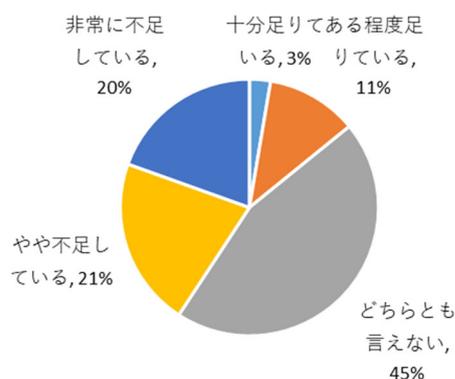


(2)駒ヶ根市の公共交通の整備水準に対する意識

- ・ 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 14%で、「足りていない（やや+非常に）」の 41%に比べて、大幅に少ない状況となった。

項目	合計	
	回答数	比率
十分足りている	49	2.6%
ある程度足りている	212	11.5%
どちらとも言えない	835	45.1%
やや不足している	394	21.3%
非常に不足している	361	19.5%
無回答	194	-
合計	2,045	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

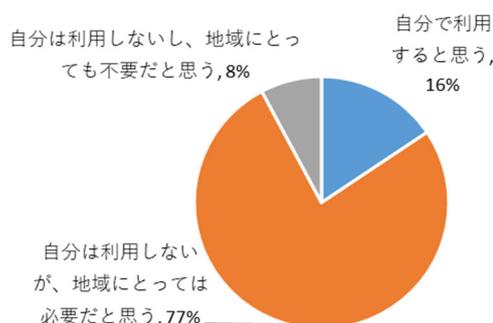


(3)市街地循環バス利用意向

- ・市街地循環バスが運行されたことを想定した際の利用意向について尋ねたところ、「自分は利用しないが地域には必要」という回答が77%を占めた。
- ・「自分で利用する」と回答したのは16%で、「不要」と回答したのは8%にとどまった。

項目	合計	
	回答数	比率
自分で利用すると思う	296	15.6%
自分は利用しないが、地域にとっては必要だと思う	1,457	76.6%
自分は利用しないし、地域にとっても不要だと思う	148	7.8%
無回答	144	-
合計	2,045	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



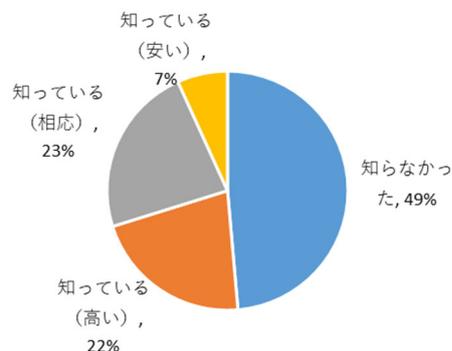
(4)市の公共交通施策に対する意識

①税金による運営に対する認知

- ・市の公共交通の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49%であり、令和2年の調査に比べて、マイナス6ポイントとなっている。
- ・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45%であるが、「思っていたよりも高い」も42%と拮抗している。

項目	合計	
	回答数	比率
知らなかった	914	48.6%
知っている ⇒高いと感じる	405	21.5%
⇒相応である	434	23.1%
⇒安いと感じる	127	6.8%
無回答	165	-
合計	2,045	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



②財政的に運営が困難な場合の対応

計画目標値＝住民負担でサービス維持 30%

- ・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」で、49%とほぼ半数を占めている。
- ・「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21%で、令和2年調査の31%に比べて10ポイント減少、目標値を割り込む結果となった。

項目	合計	
	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	79	4.4%
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	470	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	886	49.0%
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	373	20.6%
無回答	237	-
合計	2,045	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

