

## 令和7年度 第3回駒ヶ根市地域公共交通協議会 次第

【日 時】令和 8年 3月17日 (火) 午後1時～

【場 所】駒ヶ根市役所 保健センター2階 大会議室

### 1 開 会

### 2 会長あいさつ

### 3 協議事項

- (1) 駒ヶ根市地域公共交通計画 (案) について 資料1  
パブリックコメントの結果報告
- (2) 令和7年度事業関連
- ① こまタク運行状況 資料2
  - ② 運転免許証自主返納支援事業 資料3
  - ③ 令和7年度山麓周遊バス事業報告 資料4
  - ④ 令和7年度公共ライドシェア (meemo 駒ヶ根) 実証実験報告 資料5
- (3) 令和8年度事業関連
- ① 駒ヶ根市地域公共交通協議会事業計画 (案) 資料6
  - ② 駒ヶ根市地域公共交通協議会予算 (案) 資料7
  - ③ 令和8年度上半期デマンド交通運行業務委託業者 (案) 資料8
  - ④ 令和8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提供  
保守サポート業務委託業者 (案) 資料9
  - ⑤ 令和8年度駒ヶ根市地域公共交通計画推進支援業務委託業者 (案) 資料10
  - ⑥ 令和8年度山麓周遊バス事業及び運行業務委託業者 (案) 資料11-1 11-2

### 4 その他

### 5 閉 会

令和7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	山下 政隆	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	丸山 真	維持管理課長	道路管理者
	駒ヶ根警察署	高田 博和	署長	公安・警察
	駒ヶ根市区長会 北割1区長	唐澤 英一	北割1区長	地域代表
	駒ヶ根市区長会 町二区長	北林 美恵子	町2区区長	地域代表
監事	駒ヶ根市区長会 中沢区長	小松 泉	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	市民	利用者
	伊那バス労働組合	鈴木 正満	組織部長	労働団体
	駒ヶ根観光協会	小澤 一芳	事務局長	観光
監事	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	大村 進太郎	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	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	高野 雅彦	企画振興課長	長野県

(22名)

関係職員	駒ヶ根市総務部	市村 義美	総務部長	所管部
関係職員	駒ヶ根市建設部	中嶋 健作	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7年6月25日～令和9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

欠

## 駒ヶ根市地域公共交通計画（第2期）（案）のパブリックコメント手続きの結果について

募集期間：令和7年12月24日（水）～令和8年1月14日（水）

周知方法：市報1月号、市ホームページ

閲覧場所：駒ヶ根市役所、中沢・東伊那支所、市民サービスコーナー

提出意見：2件（1人）

### 駒ヶ根市地域公共交通計画（第2期）（案）に対する市民意見一覧および市の考え方

番号	意見の趣旨	意見に対する市の考え方	変更の有無
1	高速バスの伊那・名古屋線および飯田・長野線（みすずハイウェイバス）における、駒ヶ根車庫のバス停化。	高速バスの路線につきましては、民間事業者が事業主体となって運行しており市は関与していないことから、ご意見として伺っております。	無
2	①通院通学のための駒ヶ根駅～福岡区バスターミナル～市役所 ②各主要地区となる文化会館～北割区～福岡区～町4区など、さらに下平～東伊那～中沢を循環するマイクロバス型の定期便の検討。	第9章 目標達成のために実施する事業で示しているとおり、昭和伊南総合病院の移転開業に併せて「市街地巡回システム」を、また、竜東振興拠点施設の開業に併せて「竜東バス」の導入を、いずれも令和11年度の運行を目指して計画してまいります。	無



令和7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(令和8年1月31日現在)

① 男女別 (人)

	R06	R07	割合
男	46	46	24%
女	146	144	76%
計	192	190	100%

※R06年度対比:-2人

② 年齢別 (人)

	R06	R07	割合
～59歳	13	14	7%
60～69歳	6	7	4%
70～79歳	37	38	20%
80～89歳	95	95	50%
90歳～	41	36	19%
計	192	190	100%

※2025.4.1時点の年齢で算出

③ エリア別 (人)

エリア	R06	R07	割合
アイウ	54	47	25%
エオ	138	143	75%
計	192	190	100%

< まとめ >

- ① ・女性の利用者が76%
  - ・割合:前年度から大きな変化はなし
  - ・純利用者数:対前年比-2人
- ② ・70歳以上の利用者が約90%
  - ・割合:前年度から大きな変化はなし
- ③ ・竜東エリアの利用者が微減
  - ・竜西エリアは微増

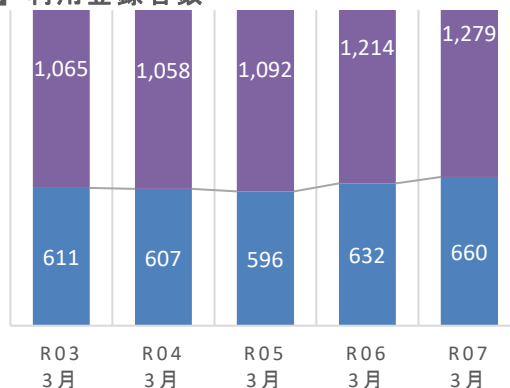
(2)利用実績(令和8年3月1日現在)

【A】利用登録者数 (人)

エリア	R03 3月	R04 3月	R05 3月	R06 3月	R07 3月
アイウ	611	607	596	632	660
エオ	1,065	1,058	1,092	1,214	1,279
計	1,676	1,665	1,688	1,846	1,939

※R06年3月対比:+93人

【A】 利用登録者数



【B】純利用者数 月平均 (人)

	R03	R04	R05	R06	R07
計	117	117	108	100	102

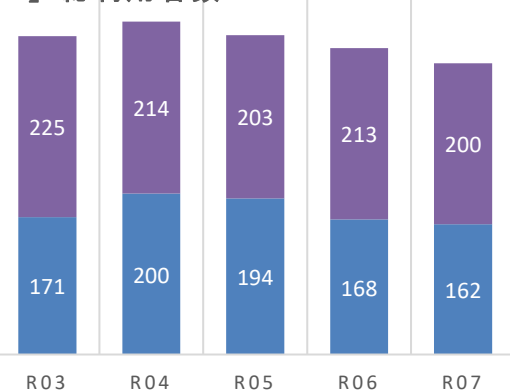
※R06年度対比:+2人

【C】総利用者数 月平均 (人)

エリア	R03	R04	R05	R06	R07
アイウ	171	200	194	168	162
エオ	225	214	203	213	200
計	396	414	397	381	362

※R06年度対比:-19人

【C】 総利用者数



【D】1便当たり平均乗車人数

エリア	R03	R04	R05	R06	R07
ア					
イ	1.6	2.1	2.7	2.5	2.3
ウ					
エ	1.7	2.0	2.9	3.1	3.0
オ					
平均	1.7	2.1	2.8	2.8	2.7

※R06年度対比:-0.1人

【E】各停留所の利用状況

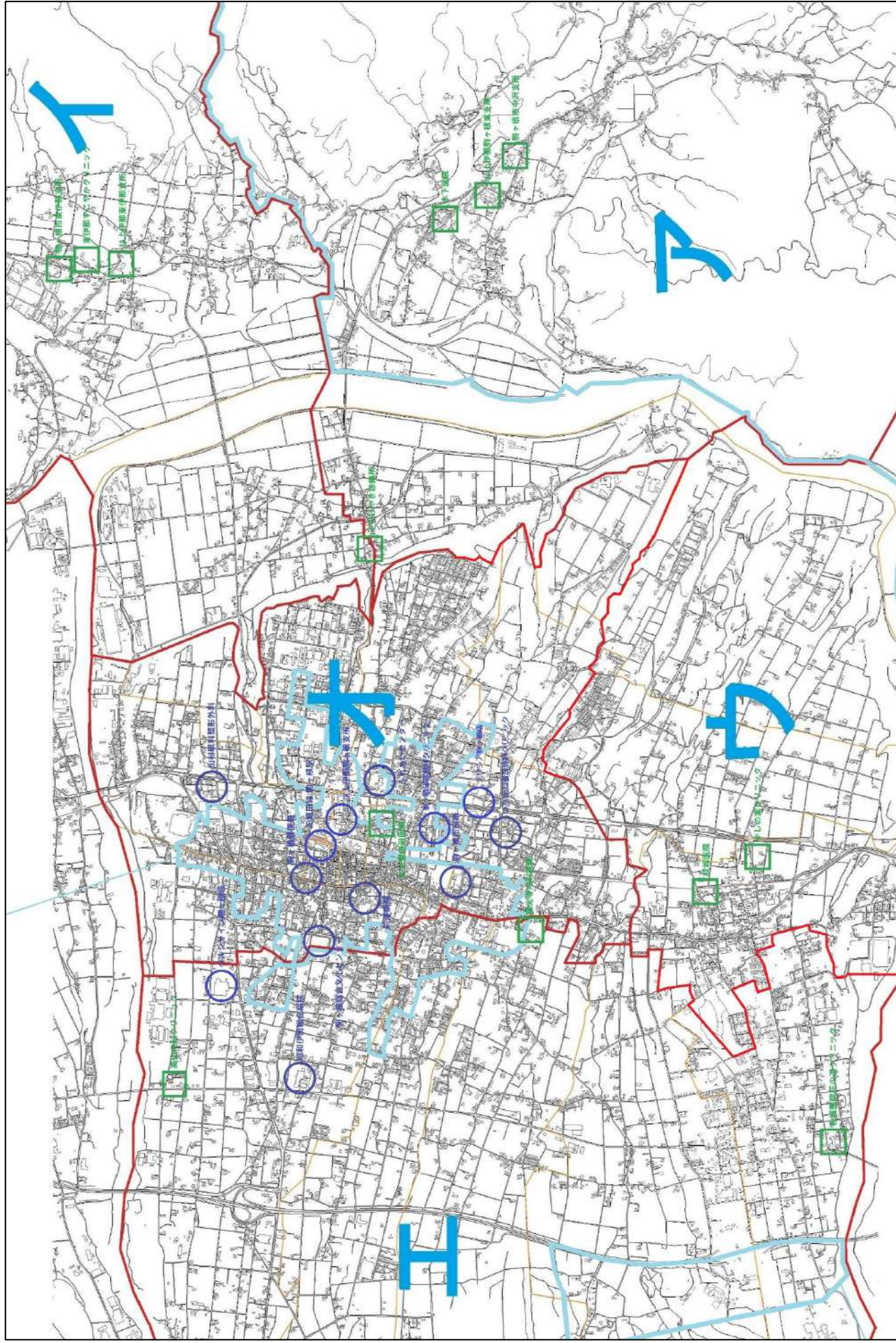
共通停留所	停留所名	利用者数
	昭和病院	623
	前澤外科内科CL	272
	山村眼科整形	774
	つちかね整形	146
	駒ヶ根駅	434
	郵便局	54
	市役所	104
	ふれあいC	75
	Aコープ駒ヶ根	316
	ベルシャイン	540
	テリシア駒ヶ根店	239
	駒ヶ根泌尿器科CL	22
	木下医院	6
	神戸医院	25
	JA駒ヶ根東	0
	中沢支所	0
	すこやかCL	0
	マルトシ東伊那	0
	東伊那支所	0
	秋城医院	46
	かしの実CL	7
	中谷内科医院	238
	高山内科CL	36
	座光寺内科CL	7
	須田医院	16

< まとめ >

- 【A】 利用登録者数:対前年度末比+93人
- 【B】 純利用者数(月平均):対前年比+2人
- 【C】 総利用者数(月平均):対前年比-19人
- 【D】 1便当たりの平均乗車人数:対前年比-0.1人
- 【E】 停留所(TOP5):①山村眼科整形 ②昭和病院 ③ベルシャイン  
④駒ヶ根駅 ⑤A・コープ

【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 8:30、往路2便 10:00、復路1便 12:00、復路2便 13:30）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



## 運転免許証自主返納支援事業実績（令和8年3月1日現在）

### (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

#### 【A】男女別

性別	R03	R04	R05	R06	R07	累計	割合
男性	28	30	16	25	21	120	40%
女性	43	26	29	43	37	178	60%
計	71	56	45	68	58	298	100%

#### 【B】エリア別

地区エリア		R03	R04	R05	R06	R07	累計	割合
ア	中沢区	5	8	4	7	10	34	11%
	下平区（第1・3・4・5・6・11・12）							
イ	東伊那区	10	4	2	4	2	22	7%
	下平区（第7・8・9・10・14）							
ウ	市場割区（宮の前・美里を除く）	6	3	4	8	3	24	8%
	上赤須区、中沢区吉瀬							
エ	福岡区、北割1区・2区	25	15	18	18	21	97	33%
	中割区、南割区							
オ	町1・2・3・4区、市場割区宮の前・美里	25	26	17	31	22	121	41%
	上穂町区、小町屋区、下平区第2・13							
計		71	56	45	68	58	298	100%

【C】年齢別

年齢層	R03	R04	R05	R06	R07	累計	割合
～49歳	1	0	0	0	0	1	0.3%
50～59歳	0	0	1	0	1	2	0.7%
60～69歳	2	0	1	2	0	5	1.7%
70～79歳	9	11	15	10	9	54	18.1%
80～89歳	47	35	18	42	39	181	60.7%
90歳～	12	10	10	14	9	55	18.5%
計	71	56	45	68	58	298	100%

【D】返納後の利用状況

利用状況	R03			R04			R05			R06			R07		
	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	交付者数	実利用	割合
登録済・利用経験有	4	3	75%	2	0	0%	2	1	50%	1	1	100%	2	2	100%
登録済・利用経験無	10	5	50%	16	4	25%	6	4	67%	10	4	40%	9	4	44%
未登録	57	8	14%	38	8	21%	37	8	22%	57	11	19%	47	9	19%
計	71	16	23%	56	12	21%	45	13	29%	68	16	24%	58	15	24%

令和7年度  
駒ヶ根市 山麓周遊バス実証実験  
評価検証業務

報告書 (暫定版)

令和8年1月



～目 次～

1. 実証事業の概要	1
2. 利用実績	3
3. 利用者アンケート調査	8
3.1 調査の概要	8
3.2 調査結果	9
3.2.1 回答者の属性や来訪形態	9
3.2.2 周遊バスの利用状況	12
3.2.3 運賃・支払い方法	16
3.2.4 周遊バスに対する評価	18
4. 関係者ヒアリング調査	21
4.1 調査の概要	21
4.2 調査結果	21
4.2.1 駒ヶ根ファームス	21
4.2.2 駒ヶ根高原リゾートすずらん颯	23
4.2.3 こまくさ観光(株)	25
5. 今年度事業の総括と今後の課題	27
5.1 これまでの実証事業の振り返り	27
5.2 今年度事業の特徴・成果	28
5.3 地域公共交通・観光二次交通の意義・役割	29
5.4 次年度の本格運行に向けた対応など	29

# 1. 実証事業の概要

## (1) 事業の目的・ねらい

駒ヶ根市では、令和2年度に「駒ヶ根市地域公共交通計画」を策定しており、この計画のなかでは、市の観光拠点である駒ヶ根高原エリアの周遊・滞在の促進を図るために、新たな公共交通の仕組みを導入することを掲げている。中央アルプスの山麓であることから、環境に配慮した車両としていくことも掲げており、令和3年度においては、グリーンスローモビリティによる実証を行い、令和4年度には低床型の小型EVバス車両を用いて行い、一定の成果を上げたところである。さらに令和5～6年度は、事業化を見据えて有償運行に移行し、運行範囲なども拡大したかたちでの実証実験を行っている。

本年度は、令和5～6年度事業をベースとして、さらに運行時間を延長、運行本数、停留所も増やし、利便性を高めた一方で、平日の運行を縮小、料金を値上げすることで事業の効率化を図るなど、本格運行への移行の見極めも視野に入れた運行を行ったものである。

この報告書は、今年度事業の利用実績や利用者意見などをとりまとめるとともに、実証事業の評価検証を行い、次年度以降の本格運行に向けた課題の整理などを行ったものである。

## (2) 実証事業の概要

項目	内容
運行期間	令和7年7月4日(金)～12月1日(月) 約5ヶ月 101日間 期間中の(金)～(月)で運行。ただし8月は毎日運行。
起終点・運行範囲	駒ヶ根高原周辺 (駒ヶ根ファームスを起点として南はくらすわの森、北は宮田村のマルス駒ヶ岳蒸溜所の範囲) ※次頁「路線図・時刻表」参照
運行時刻・ダイヤ	9時台～17時台(約8時間) 1日8便 平日・休日ともに同じダイヤとした。 ※次頁「路線図・時刻表」参照
使用車両	24人乗りマイクロバス(オープントップの改造を施した車両)
バス愛称	中央アルプス山麓周遊「さんさんバス」
運行事業者	こまくさ観光株式会社
事業形態・運賃	道路運送法21条許可に基づく実証運行 1回500円 1日券1,500円(子ども<小学生以下>は無料) PayPay、D払い、auPAY、メルペイでの支払いも可能とした。
昨年度事業からの 主な変更点	<ul style="list-style-type: none"><li>・運行時刻・ダイヤの増強(6時間6便⇒8時間8便)</li><li>・停留所の追加(10ヶ所⇒12ヶ所 JICA駒ヶ根、こまくさの湯追加)</li><li>・運行日数の縮小(154日⇒101日)</li><li>・運賃の値上げ(1日乗車券1,000円⇒1,500円)</li></ul>

■使用車両



■路線図・時刻表



停留所	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第7便	第8便
①	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10
②	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13
③	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16
④	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20
⑤	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31
⑥	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35
⑦	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45
⑧	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53
⑨	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56
⑩	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59
⑪	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02
⑫	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04
①	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06

出典：さんさんバス時刻表パンフレット

## 2. 利用実績

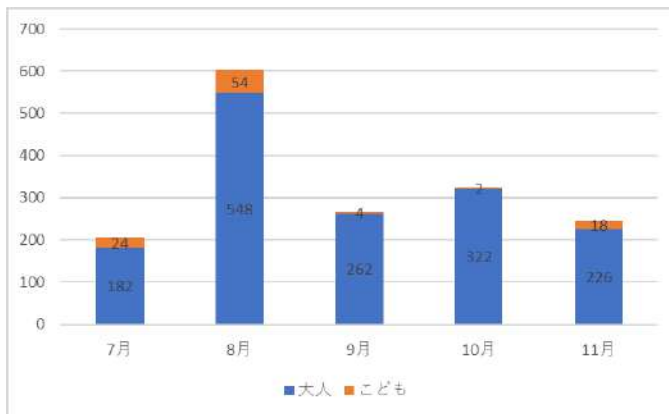
### (1) 利用実績全体

【※12/1の利用実績は11月に含めるものとしている。本報告書を通じて共通】

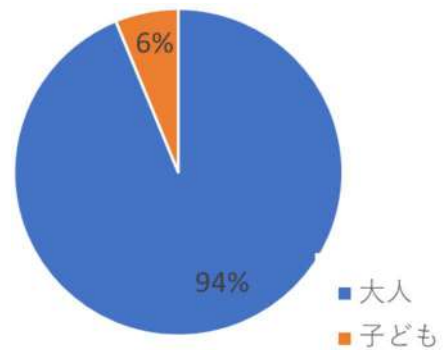
- 5ヶ月の実証期間を通じた利用者数は1,642人となった。
- 1日あたりに換算すると16.2人で、昨年度の15.3人に対し微増となる。
- 基本的には、出発地から乗り込んで、目的施設を利用してまた出発地に戻るケースが多いことから、少なくとも1人2回の利用、また、複数の目的施設を利用する方もいるため、1人平均2.5回の利用と想定すると、実利用者数は660人程度と見込まれる。101日間の運行であったため、1日あたりの実利用者数は6.5人程度とみられる。
- 月別の変動をみると、毎日運行とした8月の利用が548人と最も多くなった。紅葉シーズンの10月も利用が多く、運行日1日あたりの利用としては、10月のほうが多くなっている。
- 子どもの利用は全体の6%と少なかった。

	7月	8月	9月	10月	11月	合計
大人	182	548	262	322	226	1540
子ども	24	54	4	2	18	102
合計	206	602	266	324	244	1,642

〔乗降者数〕



〔乗降者数 大人子ども割合〕



〔利用者推移〕

	R5	R6	R7
合計	1,270	2,357	1,642
1日平均	10.3	15.3	16.2
1便平均	2.6	2.6	2.03

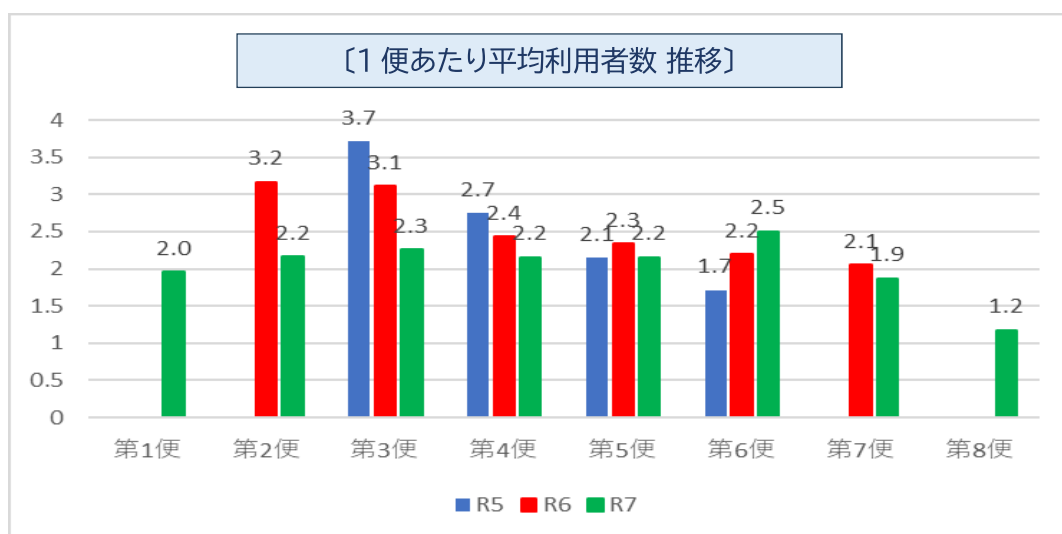
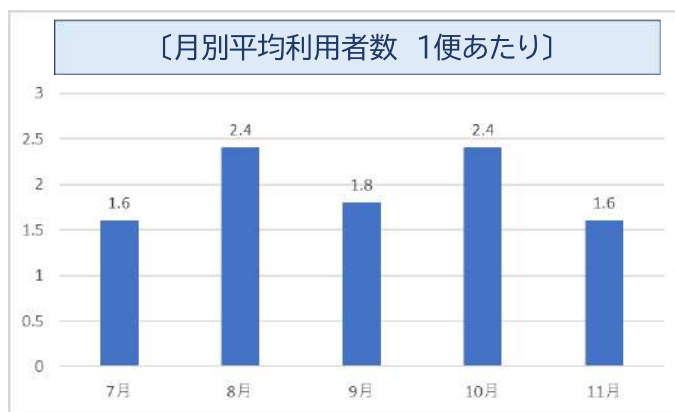
総乗降回数



## (2)便別利用実績

- 1 便あたりの利用人数は、第 1 便と第 6 便までが 2.0 人を超えており、以降、第 7 便と第 8 便は少なくなっている。
- 利用形態として、出発地から目的地を経て(=往路)、再び出発地に戻る(=復路)パターンとなるため、1 便のなかに往路利用者と復路利用者が混在するが、最終便が近づくにつれ、往路側の利用者がいなくなる。7 便・8 便の利用者が少ないのは、このためと考えられる。
- 6 便から 8 便に増便したことで利用が分散し、便の選択性や回遊性が高まっているものと推察できる。

		7月	8月	9月	10月	11月	1便平均
第1便	9:10~	30	75	42	24	24	2.0
第2便	10:10~	29	98	16	39	37	2.2
第3便	11:10~	26	81	35	55	31	2.3
第4便	12:10~	21	74	25	53	45	2.2
第5便	13:10~	29	84	38	36	31	2.2
第6便	14:10~	33	95	45	58	22	2.5
第7便	15:10~	28	54	41	35	31	1.9
第8便	16:10~	10	41	24	24	20	1.2
月別平均乗車		1.6	2.4	1.8	2.4	1.6	

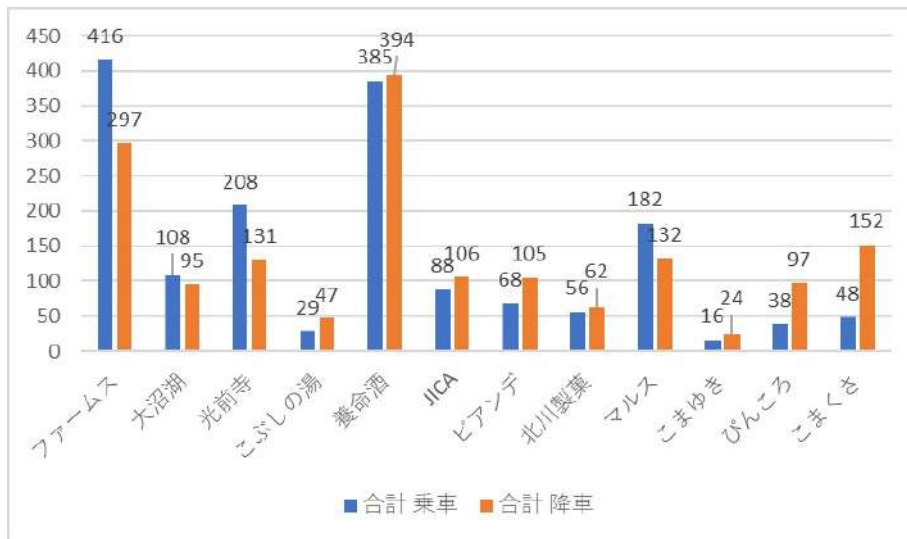


### (3) 停留所別乗降者数

○運行経路は循環ルートとなっているが、実質的に菅の台バスセンターのある「駒ヶ根ファームス」がターミナル的な位置づけであり、同バス停から乗って、再び戻るといった利用が最も多いものとみられる。なお、「駒ヶ根ファームス」では乗車に比べて降車が少なくなっているが、同じ菅の台エリアにもうひとつあるバス停「こまくさの湯」とあわせると乗降数がほぼ同数であり、ひと区間は河畔の公園内を歩いて移動するなどの使い方が多いものとみられる。

○その他のバス停では、「養命酒駒ヶ根工場（くらすわの森）」が乗車 385 降車 394 と非常に多く、利用者の主目的地となっていることがうかがえる。その他の停留所では、マルスウイスキー、光前寺などの利用が目立つ。今年度、停留所に追加した JICA 駒ヶ根では訓練生が休日の外出に利用している実態があることなどもわかっている。

〔バス停別利用者数〕



〔【乗車】バス停別利用者数〕



〔【降車】バス停別利用者数〕

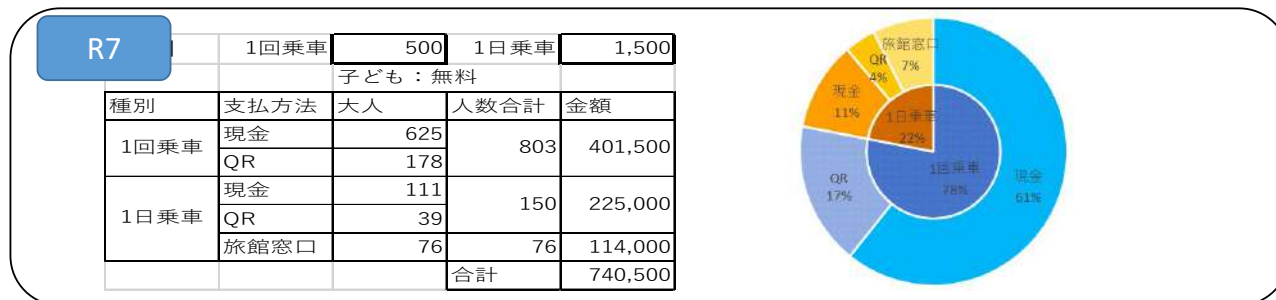
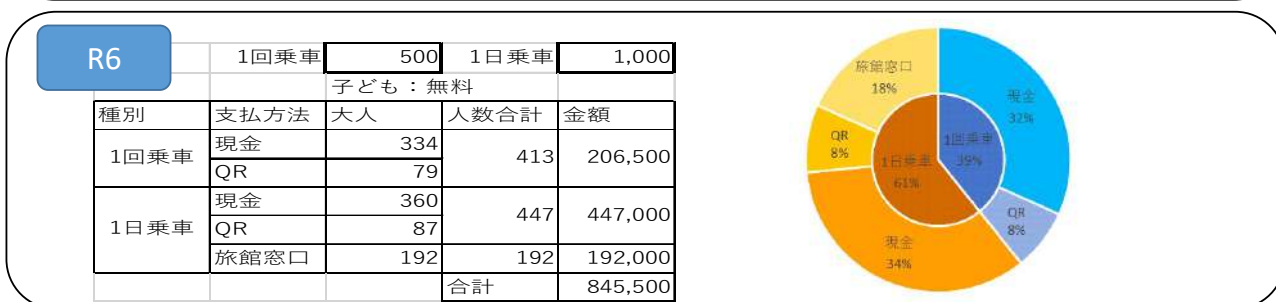
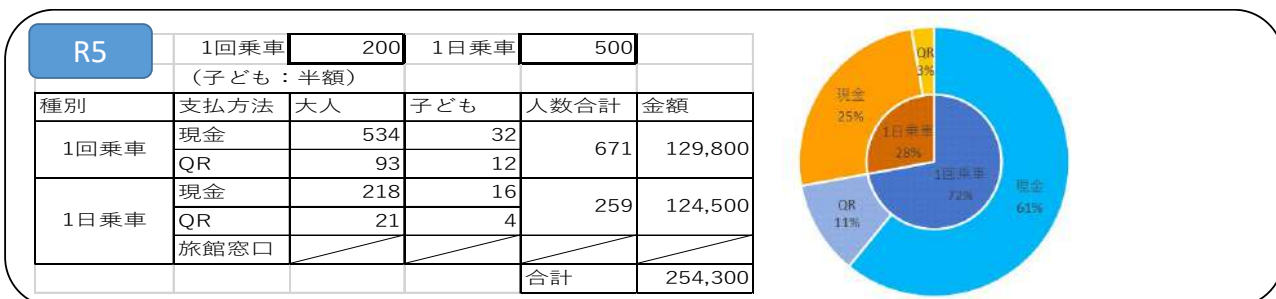




### (5) キャッシュレス決済の割合

○1回乗車、1日乗車券をあわせたキャッシュレス決済の利用比率は、令和5年度が14%、令和6年度が16%、令和7年度が21%で、徐々に増加してきていることがわかる。

○1日乗車券については、令和6年度からは旅館の窓口でも販売しており、一定数の需要があることを確認できた。



## 3. 利用者アンケート調査

### 3.1 調査の概要

調査目的	山麓周遊バスの利用者に対して、本実証事業の内容について評価してもらうとともに、寄せられた意見などを集約し、本格運行に活かすものとした。
調査期間	令和7年7月4日(金)～12月1日(月) ※実証期間を通じて実施
調査対象者	さんさんバス利用者
調査方法	運転手からの呼びかけに応じて、利用者が車内のアンケート配布ボックスから調査票を抜き取り、記載後、バス車内もしくは観光案内所に設置した回収ボックスに投函してもらった。 調査票に印刷したQRコードからスマートフォンでも回答を可能にした。
有効回答数	35票（インターネット回答はなし） ※回答率としては、実利用者数の5%程度と見込まれる。 ※今年度は観光協会のクイズラリーイベントや割引チケット配布などがあり、昨年度ほどは配布に手が割けなかったとのこと
調査項目	<ul style="list-style-type: none"><li>・個人属性（性別、年齢、居住地、同行者等）</li><li>・利用形態（利用した便、利用目的など）</li><li>・周遊バスの認知媒体</li><li>・周遊バスに対する項目別の評価</li><li>・運賃支払い方法</li><li>・自由意見 等</li></ul>

## 3.2 調査結果

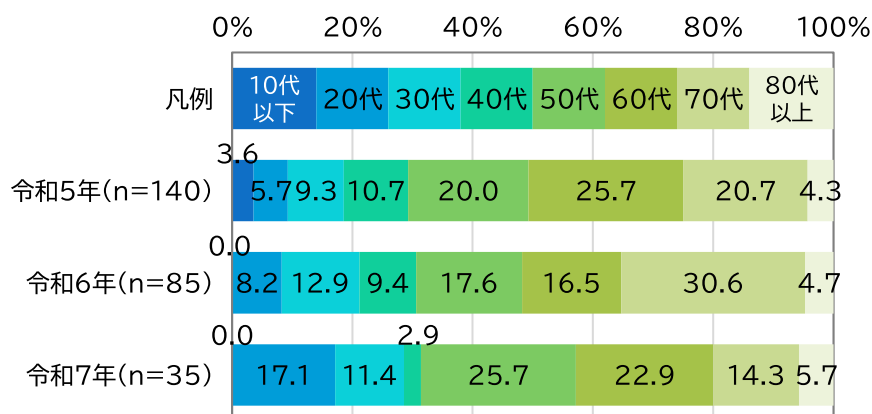
以下に調査結果を示した。概ね同等の運行形態での実証となった令和5～7年度の結果について、経年推移などが取得できる設問については、比較できるように示している。

### 3.2.1 回答者の属性や来訪形態

#### (1) 回答者の年齢

○年齢階層別では50代が最も多く、全体の26%となっている。過去2ヶ年は10%未満であった20代からの回答が17%と多くなっている。

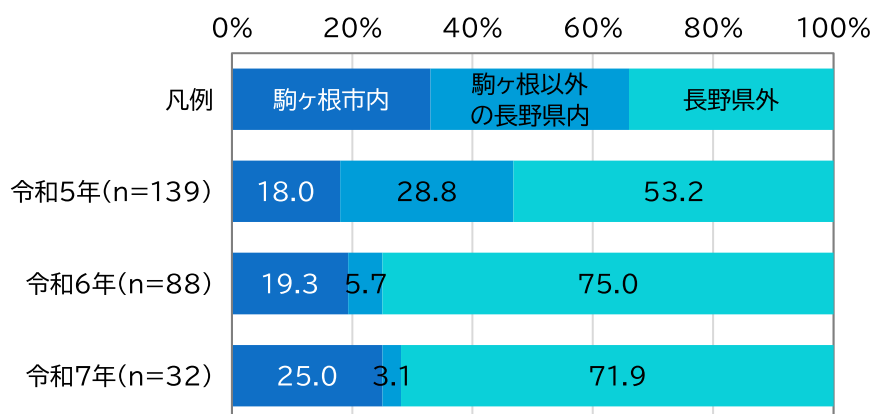
○50代以上が全体の約7割を占める傾向は3ヶ年共通といえる。



#### (2) 回答者の居住地

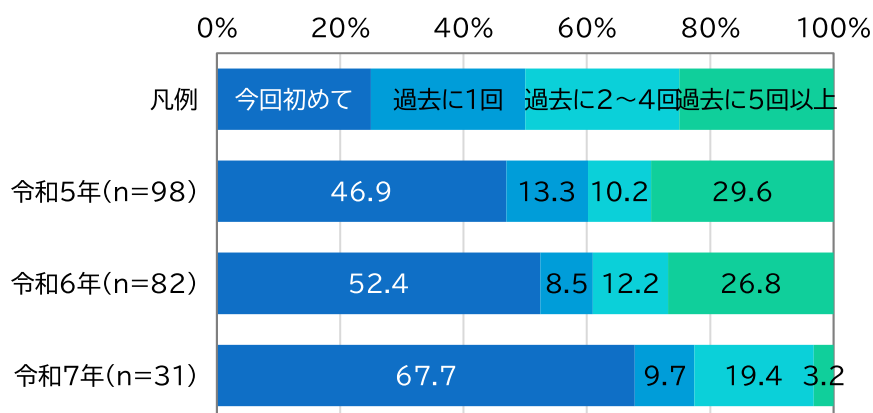
○長野県外からの来訪が最も多く、全体の72%を占めている。令和5年度から6年度にかけて大きく増加し、今年度も概ね同等の比率となっている。

○令和6年度に観光利用を意識した運賃設定としたことなどに関連しているものとも考えられる。



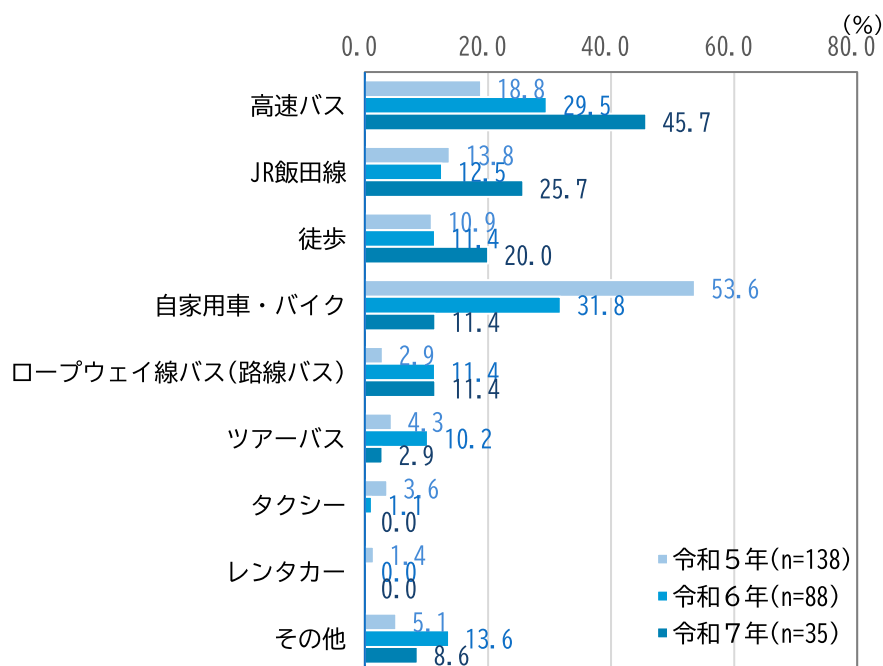
### (3) 駒ヶ根への来訪回数

- 今年度の調査では、全体の68%が「今回初めて」駒ヶ根を訪れたと回答している。
- (2)の設問で、県外からの来訪が多かったことに呼応したものと考えられるが、県外比率は令和6年度調査と同程度であるなかで、今年度はさらに初来訪の比率が高かったことがうかがえる。



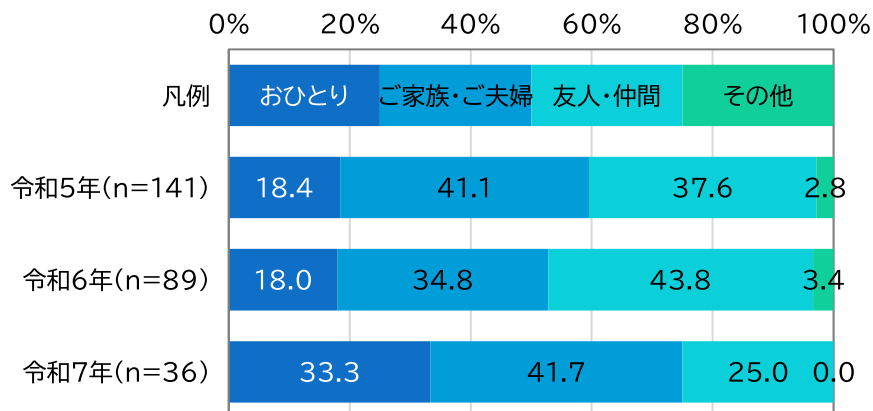
### (4) 駒ヶ根までの交通手段【複数回答】

- 駒ヶ根山麓エリアまでの交通手段について尋ねたところ、最も多かったのが「高速バス」で全体の46%と半数近くを占めた。3ヶ年の推移をみても、高速バスの比率が年を追うごとに高まっていることがわかる。
- これとは反対に、自家用車の利用比率が大きく減少していることがわかる。



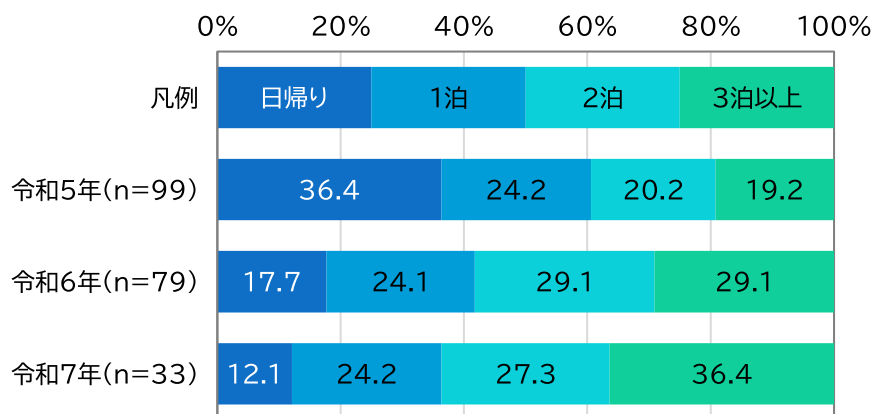
## (5) 同行者等

- 「家族・夫婦」での来訪が42%と最も多い。次いで「ひとり」が33%となっている。
- 過去2ヶ年の調査では、「家族・夫婦」と「友人・仲間」で8割近くを占めており、「ひとり」は少数派であったが、今年度の調査では「友人・仲間」よりも「ひとり」が多い結果となった。



## (6) 宿泊の有無

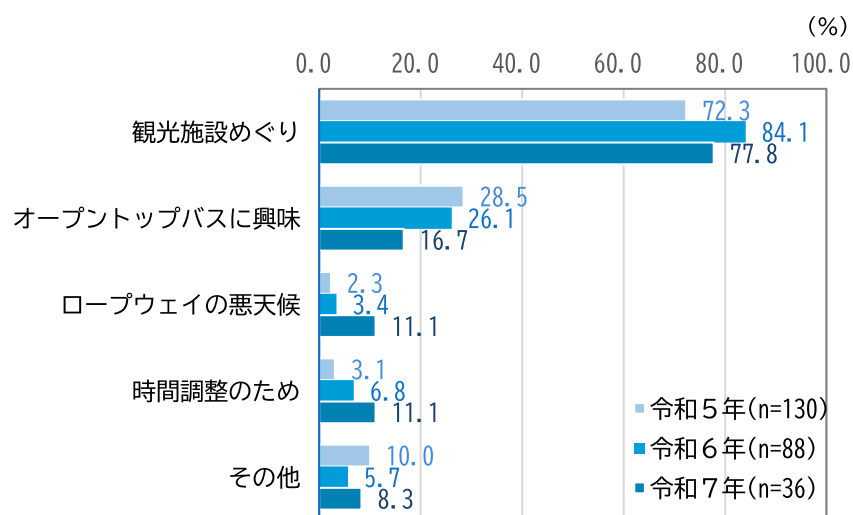
- 回答者に宿泊の有無を尋ねたところ、全体としては88%が宿泊ありとなった。年を追うごとに宿泊の比率が高まっている。
- 今年度については、とくに「3泊以上」が最も多く、36%と全体の1/3以上を占めている。年を追うごとに宿泊旅行の長期化の傾向がうかがえる。



### 3.2.2 周遊バスの利用状況

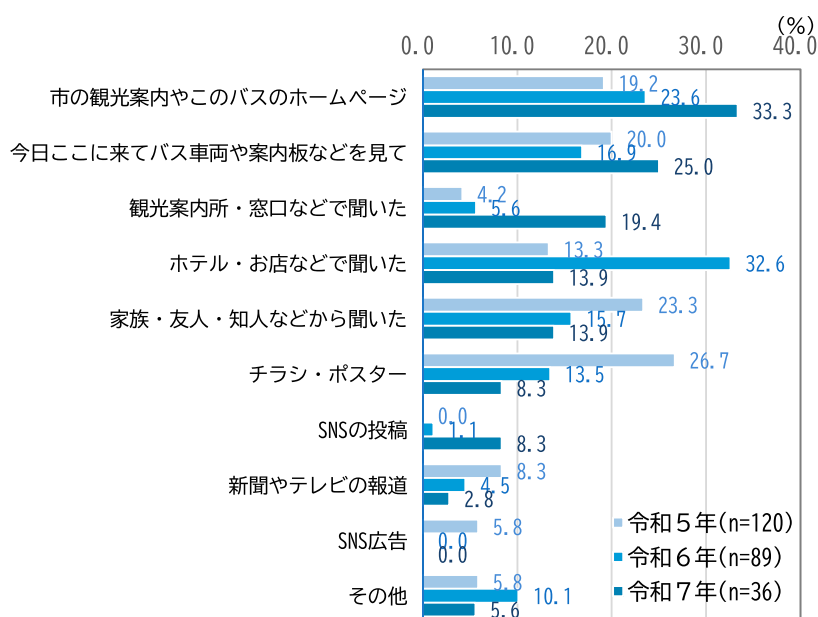
#### (1)バスの利用目的【複数回答】

- 「観光施設めぐり」が最も多く、回答者全体の78%を占めている。次いで「オープントップバスに興味があった」が17%となっている。この上位2つの傾向は3ヶ年を通じて概ね同様の傾向にあるといえる。
- 「ロープウェイが悪天候で乗れなかった」「時間調整」という回答が過年度は2~7%程度と少なかったが、今年度はともに11%と目立った回答となっている。



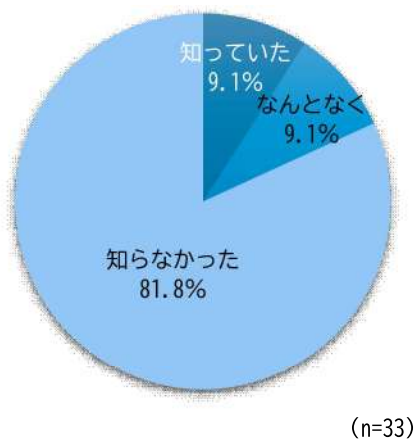
## (2)バスを利用したきっかけ【複数回答】

- 令和 6 年度調査では、「ホテル・お店などで聞いた」が最も多く、全体の 33%を占めていたが、今年度は 14%と少なく、令和 5 年度と同程度の結果となった。
- 今年度最も多かったのは「ホームページ」で、全体の 33%の回答となった。さんさんバスのオフィシャルページが年を追うごとに洗練、充実してきており、検索などにも掛かりやすく、わかりやすいものとなっていたことなどが要因として考えられる。
- 一方、初年度に最も多かった「チラシ・ポスター」は少なくなってきた。



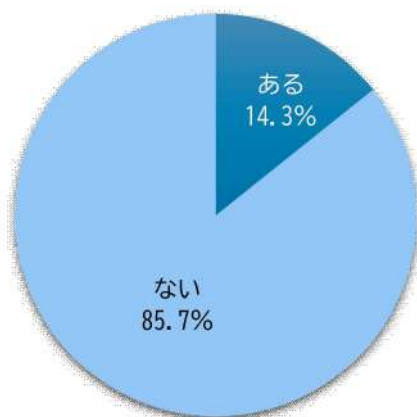
## (3)情報を得る前段階での認知

- 各種の情報源などから情報を得る以前の段階で、駒ヶ根山麓にこのようなバスが走っているという認識は、「知らなかった」が 82%と多く、すなわち現地に来て知ったということであるが、逆に 18%の方には「なんとなく」も含めて認知されていたという結果となった。
- 5ヶ年の実証を経て、認知度は一定数得られているといえる。



#### (4) 昨年以前の周遊バス乗車経験

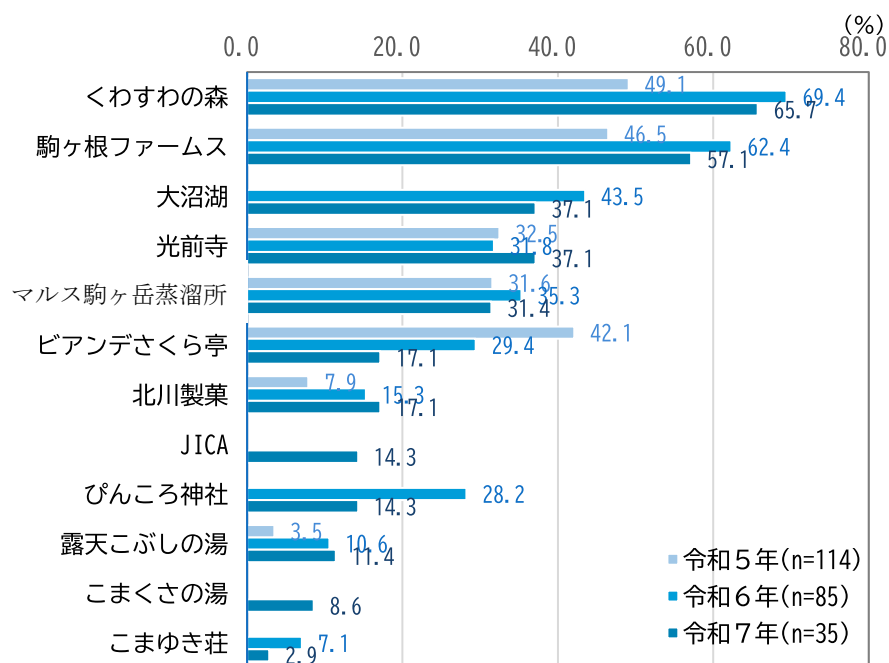
- 昨年以前に周遊バスへの乗車経験があるかを尋ねたところ、「ある」との回答が14.3%あった。
- (3)と同様、5ヶ年の実証を経て、リピーターもでてきていることがわかる。



(n=21)

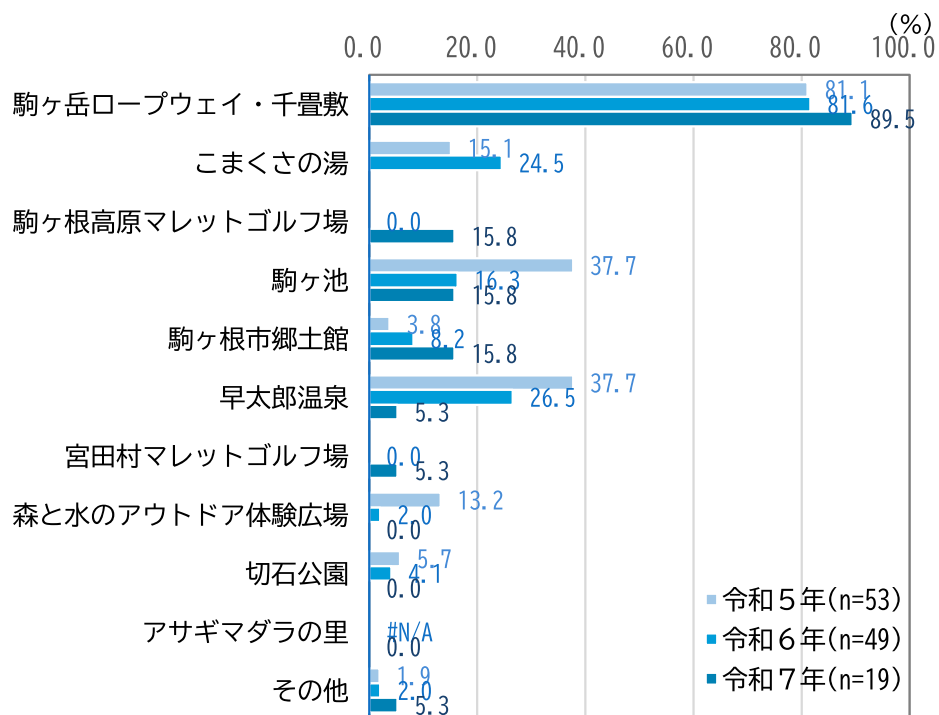
#### (5) 利用したバス停【複数回答】

- 「くらすわの森」が回答者の66%が訪れており最も多く、これに次いで、「駒ヶ根ファームス」が57%となっている。2章の利用実績のなかでは「駒ヶ根ファームス」とほぼ同等であったが、目的地側の施設としては、「くらすわの森」という認識があるものと考えられる。
- その他、「大沼湖」「光前寺」「マルス駒ヶ岳蒸溜所」が30%台の回答となっている。
- 今年度新設した「JICA」は14%、「こまくさの湯」は9%となった。



## (6)バス停設置箇所以外の来訪施設【複数回答】

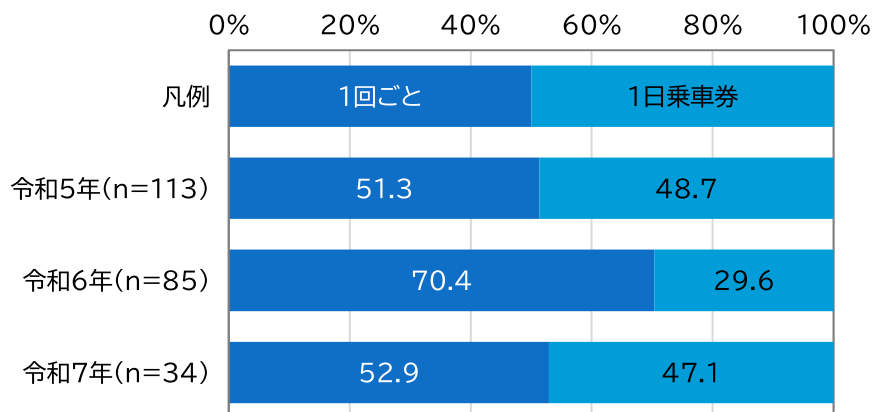
- 「駒ヶ岳ロープウェイ・千畳敷」が突出して多いことがわかる。3ヶ年同様の傾向である。
- 今年度の傾向としては、「ロープウェイ」に次いで「マレットゴルフ場」「駒ヶ池」「郷土館」などの利用が16%と比較的多くなっている。
- なお、昨年度まで比較的多かった「こまくさの湯」は今年度から新たに停留所を設置しているため、回答はない。



### 3.2.3 運賃・支払い方法

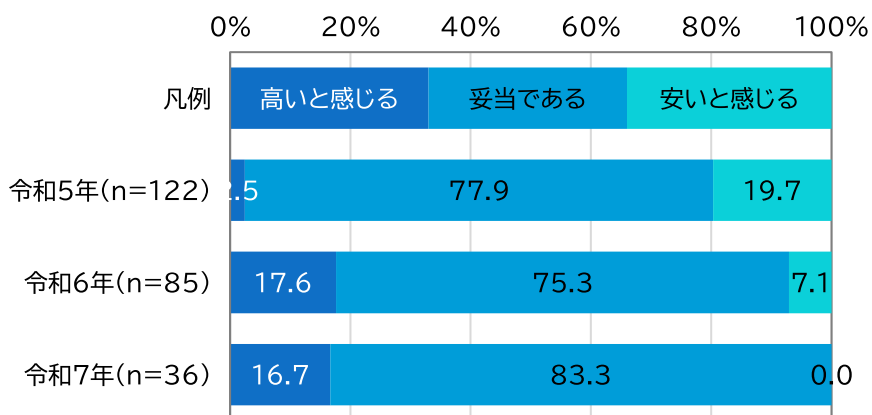
#### (1) 運賃の種別

- 「1日乗車券」が53%「1回乗車券」が47%となっている。
- アンケートのサンプル数が少ないため、2章の利用実績の傾向とは一致していない。



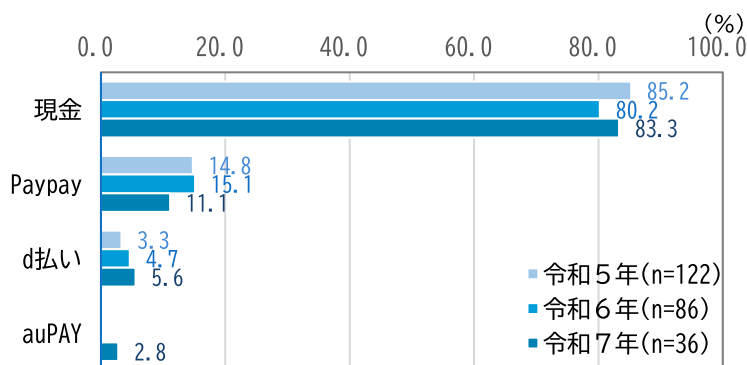
#### (2) 運賃の多寡の感覚

- 「妥当」という回答が最も多いのは、3ヶ年同様であるが、今年度調査では、昨年度までみられた「安い」という回答はみられなかった。1日券の運賃を1,000円から1,500円に引き上げたことなどが影響しているものと思われる。
- 「高い」という回答は昨年度と同等の17%となっている。



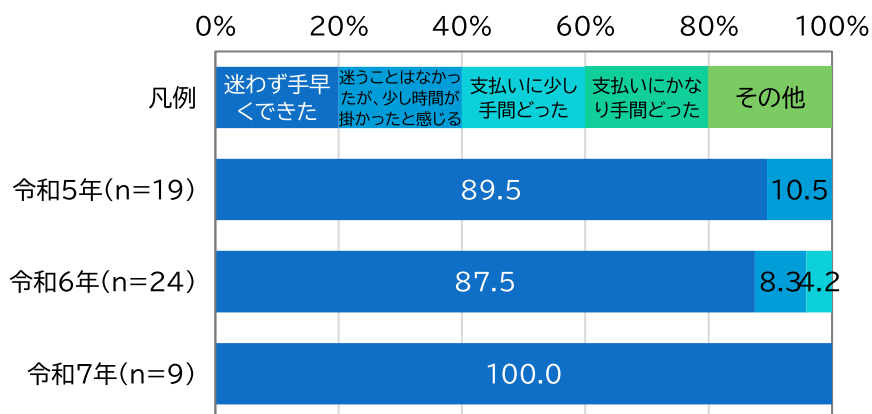
### (3)現金・キャッシュレスの種別

- 「現金」が最も多く 83%で、キャッシュレスの利用率は17%となった。
- キャッシュレスの内訳としては「PayPay」が最も多く 11%となっている。



### (4)スムーズな支払いの可否

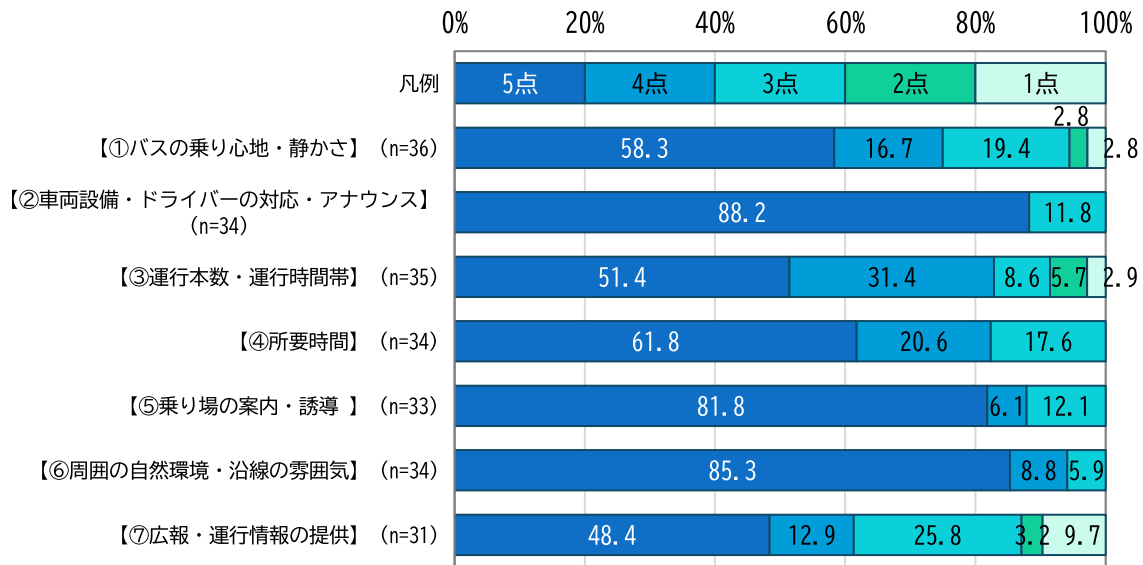
- (2)の設問におけるキャッシュレス決済の利用者に対して、スムーズに支払いが行えたかを尋ねたところ、すべての回答者が「迷わず手早くできた」と回答している。
- 過年度にみられた「時間がかかった」「手間どった」という回答はみられなかった。



### 3.2.4 周遊バスに対する評価

#### (1)項目別の評価

- 「⑥周囲の自然環境・沿線の雰囲気」が最も高い平均評点で 4.79、次いで「②車両設備・ドライバーの対応・アナウンス」が 4.76、「⑤乗り場の案内誘導」が 4.76 で、この3つが 4.5 を上回って。概ね昨年度に近い傾向となっている。
- 昨年度最も低かったのは、「③運行本数・運行時間帯」は、今年度の便数増強、時間延長で、大きく伸びている。
- 全体的に非常に好評価といえ、年を追うごとに全項目での平均評点も上がってきている。

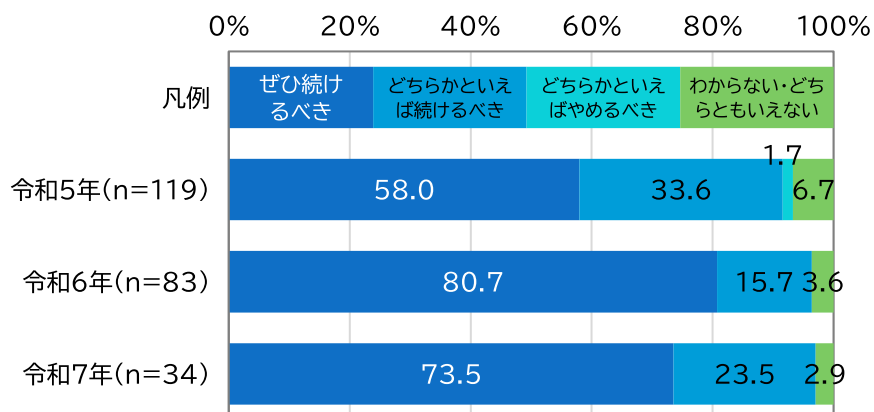


	平均点		
	令和5年	令和6年	令和7年
①バスの乗り心地・静かさ	4.25	4.46	4.25
②車両設備・ドライバーの対応・アナウンス	4.55	4.68	4.76
③運行本数・運行時間帯	3.48	3.76	4.23
④所要時間	4.28	4.55	4.44
⑤乗り場の案内・誘導	4.35	4.46	4.70
⑥周囲の自然環境・沿線の雰囲気	4.52	4.71	4.79
⑦広報・運行情報の提供	3.71	4.00	3.87

## (2) 今後の継続に対する賛否

○「ぜひ続けるべき」74%「どちらかという続けるべき」24%、合わせて97%が継続に肯定的な回答をしている。

○上記2つの回答を足した継続意向の比率は、令和5年度調査よりも5.4ポイント、令和6年度調査よりも0.6ポイント上昇している。



### (3)自由意見

<b>① ドライバーや運行の評価</b>
○運転手さんのガイドが面白いので、後ろの人にも聞こえるようにマイクがあるとよいと思います。
○駒ヶ根駅も含めてもらえるとても助かります。運転手さんの対応、車内アナウンスとてもステキで楽しめました。
○車内のすいているときに、ドライバーさんが車窓の景色やスポットをご説明くださいました。お店のことも優しくとても温かみを感じました。ありがとうございました。
<b>② バス停やルートについて</b>
○JR 駅への運行も希望。・春の運行も希望します。・かんでんぱぱ方面へも行けるとよいと思います。
○駒ヶ根駅も停留所(バス停)にしてほしい。
○バスの本数、観光所を少し増やしてほしい。
○バスが1台しか走っていないということで、歩いて移動したが、疲れた時にバスとすれ違い、乗車券を首から下げるようにして、途中で拾ってもらえると助かった。
<b>③ 情報提供や宣伝について</b>
○運行情報が少ないのでホテル・メイン観光地ではすぐに目が留まる場所に情報を置いたほうが良いと思います。
○もっと様々なところで宣伝をしてほしい。バスも天空の窓で少し雨でしたがとても気持ちよかったです。友人にも宣伝しようと思います。
○周遊バスの存在を知らない方が多いと思います。
○HP でなんとなくこういうバスがあるのは目にしたが、その時は使うと思わなかった。しかし、現地でバスのパンフを手にして改めて検討したら、ピアンデのバス停が駅に行く路線バスのバス停とほぼ同じ場所であることがわかり、利用することにした。できれば、HP でも路線バスや高速バスの乗り場と連絡していることをアピールすると、もっと利用しやすくなると思う。
○ピアンデのバス停付近には他の飲食店も歩いていける距離にあるし、もう少し具体的に使い方のアピールをすると良いと思う。
<b>④ 車両について</b>
○バスは雨対応のせいか椅子がかたくあまり捕まるところがない。周遊バスはぜひ残してほしい。観光も含めてゆっくり走ってほしいけれど、時間的に無理かも。運賃は少し高いけれど仕方ないと思う。天窗はいらないので、ゆっくりしたバスだいいと思う。
<b>⑤ 広報</b>
○バスの存在をもっとアピールすれば乗る人も増え、料金も 300 円ぐらいになるのではないかと思う。走行中の案内もよくて、観光バスの雰囲気味わえてよい。ネットバスの PR を！
○バス停の案内(場所や時間)が訪れた施設のところどころに掲示してもらえると迷わないと思いました(回っていたらバス停がどこかわからなくなって聞いたので)運転手さんが優しく一人でも安心して楽しめました。ありがとうございました。

## 4. 関係者ヒアリング調査

### 4.1 調査の概要

#### (1) 調査の目的

山麓周遊バスの立ち寄り先施設や運行主体である交通事業者に対して、本事業に対する感触や今後の意向などを把握するために、ヒアリング調査を実施した。

#### (2) 対象施設

下記の2事業所に対して実施した。

施設名	業態	訪問日時
駒ヶ根ファームス	レストラン・観光案内所等	2026年1月22日(木)11:00
駒ヶ根高原リトリート すずらん颯	宿泊施設	2026年1月22日(木)10:00
こまくさ観光(株)	貸切バス運行	2026年1月22日(木)13:00

### 4.2 調査結果

#### 4.2.1 駒ヶ根ファームス



出典:駒ヶ根ファームスホームページ

#### (1) 事業概況について

##### 1) 施設の沿革・施設内容など

駒ヶ根高原の観光拠点としての市の施設であり、今年ちょうど30周年を迎える。このメインの建物には、レストラン（約30席）と売店、観光協会が入っている。レストランは指定管理の事業者が入っているが、現在の事業者が今月で撤退することになっており、また新しい事業者を募集する予定である。

敷地内には別棟で、パン、ソフトクリームの販売店、酪農製品の直売所などもある。

##### 2) 営業展開など

観光協会のホームページのほか、テレビCMも打っている。その他、SNSやデジタルサイネー

ジでの情報発信も行っている。

## (2) 来訪者の動向について

この施設の来訪者数について細かくカウントしたデータはないが、コロナ禍でかなり落ち込み、その後、だいぶ戻ってはきたが、コロナ前の水準までは戻っていない。コロナ前との大きな違いは客層で、以前多かった貸切バスでの団体客が減って、個人客中心の来訪になっている。個人客が増えたことにより、駐車場不足が課題となっており、満車により引き返していくお客さんもみられ、機会損失となっている。

居住地の方面としては中京：関東：近畿＝5：4：1 くらいの感触である。

ロープウェイの利用者が半分以上を占めるが、逆にロープウェイが目当てでない客も半分近くはおり、ファミリー層はとくにその傾向が強いようにみられる。公園内で川遊びをしている姿などが目立つ。家族 4 人でロープウェイとバスの往復は家計の負担も大きいということもあろうが、この菅の台エリアだけでも十分に楽しめる観光地になっていると捉えている。

季節的な傾向としても、7～10 月はロープウェイとのセットが多く、4～6 月、10 月下旬以降は駒ヶ根高原を中心に楽しむというパターンが多いようである。ロープウェイが混雑する時期は、土日は混雑することを察して、それを避けて平日に来られる方も目立つが、全般的には土日が中心である。一方、冬季は土日も含めて来訪者は非常に少ない。

ロープウェイは天候に大きく左右され、悪天候で運休になることも月に 3～4 回はある。それ以外は動いているといえ、雨天や雲の多い日など、千畳敷に上がってもなにも見えないという日も全体の 2～3 割くらいはある。最近は天気予報の精度がよいので、そういう日は初めから来場が少ない。

日帰りの方はそのように来訪日を選べるが、宿泊者はそうはいかない。早くから予約を取っているので天候に関わらず、駒ヶ根高原にやってくることになる。

## (3) 今年度の周遊バスの実証実験について

前述 [⇒(2)] の通り、予約をしてやってきた宿泊客のほか日帰り客にもそれなりにいるが、ここまで来てから、悪天候によってロープウェイを断念するケースもそれなりに多く、そのときにどうすればよいか、ということで、この観光案内所にやってくる。

そのときに「雨の日のおすすめコース」ということで観光協会ではチラシつくって情報提供している。チラシにはさんさんバスを使ったプランも積極的に押し出している。チラシを見せながら、「くらすわの森」でランチして、「こぶしの湯」に入って戻ってくるというような具体的な使い方も口頭で説明している。

また、駒ヶ根キャンプセンターの利用者もさんさんバスの利用が多い模様である。同施設にはお風呂がなく、温泉に入りたいというニーズが強い。コテージ利用など車でない方でも楽しめるキャンプ場のため、バスがあることは喜ばれている。また、マイカーの方であってもキャンプではお酒飲むので運転ができなくなる。そういう方々にとって、日帰り温泉施設が 3 つあるさんさんバスの運行は重宝しているようだ。一方、キャンプの方は街への買い出しというニーズもあるが、さんさんバスはこれに対応していないため、今後対応してもらえるとありがたいと考える。

バス停の名称について、駒ヶ根 IC 近くのバス停が「ピアンテさくら亭」となっているが、これだと、駒ヶ根 IC から歩いていけることが伝わらない。同じようにロープウェイ線バスのバス停は「女体入口」となっており、これも整合がとれていない。このあたりは高速バスにあわせて「駒ヶ

根IC」にあわせるほうがよいのではないかと考えている。

#### (4) 協賛や市との連携について

今後も山麓周遊のための仕組みとして、継続してもらいたいと考えている。今年度は、山麓周遊のクイズラリーなどもやってみたが、利用者数はそれほど多くはなかった。今後もそのような企画を続けてきたいが、その際に、バスを利用してラリーを完遂した方にはソフトクリームをひとつサービスなど、景品を出せるとありがたく、そのあたりを連携できないかと考えている。

ファーム内の加盟施設による協議会があり、そのなかで話がまとまれば、当施設として個別にさんさんバスを支援するような方向も考えられなくはない。

### 4.2.2 駒ヶ根高原リトリートすずらん颯



出典:すずらん颯ホームページ

#### (1) 事業概況について

##### 1) 施設の沿革・施設内容など

大沼湖畔に立地する宿泊施設。以前は国民宿舎として運営されていた施設であるが、2020年に売りに出され、当社（ふる里リゾート株式会社）が落札した。当社は辰野町で創業した整体・エステ等の事業者で、この施設も当初はリトリート（＝自然の中で心身を癒やす旅行）の施設としてスタートし、現在も一部実施しているが、基本的には一般的な旅館の形態を中心に運営している。

収容人数は80名で、早太郎温泉の宿泊施設のなかでは比較的規模の大きい施設となる。

##### 2) 営業展開など

じゃらん、楽天、一休などの国内OTAでの個人向けの販売が多く、全体の7割くらいを占める。阪急交通社、日本旅行、JTBなどの大手エージェントにも宿泊商品を卸しており、それらを通じた団体旅行なども3割程度ある。とくに3連泊セットが売れ筋の商品となっている。

## (2) 宿泊客の動向について

7～8月の夏休み期間がピークで、10月の紅葉シーズンの来客も多い。一方、12～3月は閑散期で、金土日だけの営業に絞っている。これは当館に限った話ではなく、温泉街全体としてそのような傾向である。

宿泊客の居住地は、関東、中京が大半を占める。関西方面もいるが、さほど多くない。年齢階層や種別としては、60～70代のご夫婦や友人・仲間同士が目立つ。

交通手段としては、7割がマイカーであるが、公共交通機関も多い。旅行商品として、木曾福島駅までの送迎をセットとしているものがあり、この商品の利用が比較的多い。

基本は1泊につき朝食夕食付きのプランであるが、素泊まりプランも1割程度はある。

前述〔⇒(1)の2〕の通り、3連泊セットの利用が多く、3連泊にすると1日フルで自由になる日の中2日あることになる。このため、滞在中の行動パターンとしては、まず最も優先順位の高いロープウェイで1日を使い、もう1日をどうするかとなり、その際に駒ヶ根高原周辺の観光地を周遊しようということになる。以前は「かんでんぱぱガーデン」が多かったが、「くらすわの森」のオープン以降はそちらが人気となっている模様である。

## (3) 今年度の周遊バスの実証実験について

前述〔⇒(2)〕の通り、駒ヶ根高原周辺の観光地を回るときに、今回のさんさんバスが非常に役立っている。当館の前に「大沼湖」バス停もあり、利便性も良い。宿泊客にも積極的にアナウンスしている。当館の宿泊者の多くが利用したのではないかと（⇒実際にアンケートの回答に宿泊地ずらん岨や大沼湖という回答が多くみられた）。

素泊まりの客もいるため、駒ヶ根市街地に食事に出たいというニーズもあるが、さんさんバスはそれに対応していないのが残念である。市街地に行かれる方はタクシーを使ってもらえればよいのだが、昨今はタクシーの台数も減って、呼んでも来てくれないことが多い。お客様には「ダメ元で呼んではみますが、難しいですよ」と案内せざるを得ない状況になっている。実証実験中のライドシェアも勧めてはいるが、なかなか上手く使えないようである。

当館は、毎年来られるリピーターの方も多いため、昨年、一昨年と利用している方も多く、1日券の値上げについては、「高くなったんじゃない？」という反応も見受けられた。

今年度の運行方法について、当館として何か支障があったということはないが、お客さんからの要望としては、前述の通り「駒ヶ根駅・市街地まで行ってほしい」という要望が目立った。もちろん、菅の台まで行って、ロープウェイ線バスに乗り換えれば駅まで行けるのだが、バスが混んでいることもあり、やや抵抗感もあるようだ。

## (4) 協賛や市との連携について

さんさんバスは無くてはならない仕組みになってきていると感じており、今後もぜひ継続してもらいたい。温泉事業協同組合としても、同じ考えである。ただし、組合全体としても、前述の通り、駒ヶ根駅・市街地へ行ってほしいという考えがあり、それが叶うと、より支援もしやすいと考えている。

当館はバス停に近く、さんさんバスの恩恵にとくにあやかっていることもあり、組合とは別に個別に支援するという方向性もなくはないと考えている。

## (5)その他

前述〔⇒(2)〕の通り、冬季の利用客の落ち込みが当エリア全体として大きな課題となっているが、近年は冬山観光の需要がそれなりにあり、ここに目を付けている。上高地など冬季は入山禁止となるなかで、駒ヶ岳ロープウェイは通年営業なのは強みである。中央高速バスを運行する京王バスでもこれを商品化したいという意向があるようで、現在、相談しているところである。

### 4.2.3 こまくさ観光(株)



#### (1)使用車両の概要

令和4年度に国の補助事業を受けて既存車両を改造。改造費用は約1,500万円。会社としてはかねてより、オープントップバスというのを走らせたいという考えがあったが、オプション装備も含めて市販車ではなく、一般のマイクロバスを新たに改造することにした。

メーカー側としても前例がなかったようで、費用的にはかなりかかったが、ある程度満足のいくものができた。ポリカーボネート製の天窗で、手動式であるが、1~2分で開閉することができるようになっている。

#### (2)許認可について

一昨年度、昨年度事業の継続の位置づけで、実証運行用の道路運送法21条の許可で運行した。

#### (3)事業費

事業費は期間合計で約1,100万円程度である。このなかには、バスの運行費用本体のほか、ホームページ・パンフレットの制作・印刷(4,000部)、SNSやミニコミ誌などへの広告宣伝費、バス停の制作・設置費、会社の一般管理費なども含まれる。一方、運賃収入は74万で、この他に車体ラッピングなどの広告収入が20数万あり、収入の合計は約100万円となる。収支率は約9%、実質的に約1,000万円の赤字となる。

この赤字分に対して、駒ヶ根市地域公共交通協議からの補助金が300万円あり、この他に国の共創プラットフォームの補助金が500万円取得できる見込み(※1月時点では補助金取得前)であるが、トータルでも200万円程度欠損している。

#### (4) ルート及び運行状況（支障箇所など）

一昨年度に最初のルートをつくり、その後昨年度、今年度と停留所を増やしたものの、基本的なルートは3年間同様であり、特段、支障などはなかった。

#### (5) 利用者の感触や要望

一昨年、昨年に続き、利用者の方への感触は非常に良いと捉えている。今期は運行便数を増やしたことにより、昨年にみられた「もう少し便数を増やしてほしい」という要望もほとんどなくなった（⇒アンケート結果にも現れていることを確認）。

また、今期はJICA駒ヶ根を停留所に加えたことで、訓練生の方の利用も目立った。ただし、訓練生の滞留期間が限れており、さんさんバスの運行期間とはあまり被らないことが課題である。訓練生の休日である土日にバスの運行があるため、期間さえ合えば、親和性はあると考えている。

利用者アンケートの回答数が少なかったようだが、今期は観光協会でのクイズラリーや割引チケットなど、配布物がいろいろあり、アンケートのほうに手が回りづらかった点は否めないと感じている。

ルートについては、昨年同様だが、駒ヶ根駅や市街地まで行ってほしいという要望は多かった。ロープウェイ線のバスは混雑するので、乗りたくないという宿泊客も多いようである。

#### (6) 次年度以降の継続について

次年度、本格運行に移行したいという駒ヶ根市の計画は承知している。市とは次年度に向けて、今年度と同等の補助金があることを前提としたなかで、運行日を土日に絞り年40日間に、便数も今年の1日8便から6便に縮小する方向で運行ができないか調整を進めているところではある。しかし、実証期間における採算性は、前述〔⇒(3)〕の通りであり、駒ヶ根市の補助金だけで、赤字分をカバーすることは難しい状況である。

駒ヶ根市の観光振興のために、重要な取り組みであり、会社としてもぜひ協力していきたいと考えているが、次年度も国の補助金を取得できるかどうかは不確かなうえ、補助金取得のための申請手続きもすべて自社でやるとなれば、そこまでの余力はないのが実状である。

赤字分すべてを補助金で賄ってもらうことを確約してもらうのは難しいであろうが、会社の経営努力などでなんとか採算ラインにもっていけるところまでの支援がないと、事業者としても運行は難しいといわざるを得ない。また、国の補助金取得のための申請事務などについても、市の支援が必要な部分である。

## 5. 今年度事業の総括と今後の課題

### 5.1 これまでの実証事業の振り返り

本実証運行事業を初年度から今年度まで振り返ると、概ね以下のような流れとなる。

年度	実績データ	総評
令和3年度	[車両] グリーンスローモビリティ [期間] 14日間 [便数] 17往復 [運賃] 無償 [利用] 52.7人/日	最高速度 20km、定員 10人という電動車両で、輸送力も高くないため、運行エリアは菅の台～光前寺の 1.9km という狭い範囲にとどめ、運行回数 16 往復と多くとった。地域や関係者にも広く広報を行ったため、利用者数は多かったものの、グリスロ車両のお披露目、お試しという側面が強く、本来の目的と掲げた山麓エリア全体の観光周遊とはやや異なるものとなった。
令和4年度	[車両] 小型 EV バス [期間] 14日間 [便数] 4便 [運賃] 無償 [利用] 49.4人/日	運行範囲を養命酒までを含めた山麓エリア全体として、実際の観光周遊に寄与できるものとした。当時まだ珍しかった EV バスが駒ヶ根を走るということで、広報・PR も効果的に機能し、地元の親子が見学がてら乗りに来るというパターンが多くみられた。利用は比較的好調で 1 日あたり約 50 人の利用があったが、期間も短く、観光客の山麓周遊の促進という意味ではやや課題の残る結果となった。また、有償化についても進めていたものの、許認可を得ることができなかった。
令和5年度	[車両] マイクロバス (オープントップ) [期間] 123日間 [便数] 4周 [運賃] 200円/回 [利用] 10.3人/日	地元の交通事業者の協力を得て、観光シーズンを通じての運行とし、立ち寄り先の観光施設数も増やした。ガソリン車であるため、環境配慮型の車両という趣旨にはややそぐわない点はあるが、有償運行の許認可も取得し、より本格運行を見据えたものとした。早太郎温泉の旅館街の宿泊客の利用が多く、観光周遊にも寄与でき、運行内容に対する評価も高く、一定の成果が得られた。
令和6年度	[車両] マイクロバス (オープントップ) [期間] 154日間 [便数] 6周 [運賃] 500円/回 [利用] 15.4人/日	令和5年度の運行内容をベースに立ち寄り施設数を増やし、運行本数も 1.5 倍に増やした。期間についても、秋の連休や紅葉シーズンを最後までカバーできるよう 12 月初旬まで期間を延ばした。収益性を高めるために運賃も値上げした。地元の旅館の協力もあり、結果として、令和5年度よりも利用者が増え、収益も高まるかたちとなった。宿泊客の利用が多く、目的とする山麓周遊に対してもさらに効果的なものとなったが、収益事業として自走化できるほどには至っていない。
令和7年度	[車両] マイクロバス (オープントップ) [期間] 101日間 [便数] 8周 [運賃] 500円/回 [利用] 16.2人/日	令和5年度の運行内容をベースにさらに立ち寄り施設数を増やし、運行本数さらに増やし 8 周とした。一方、運行期間は令和6年度と概ね同等ながら、利用の少ない平日の運行をやめ、(金)～(月)の週 4 日間 (※8 月は毎日) と、効率的な運行に努めた。収益性を高めるために 1 日券の運賃を 1,000 円から 1,500 円に値上げした。リピーターの利用なども目立ち、1 日あたりの利用者数は増加した。地域の観光関係者らの理解も深まり、必要性の十分に認識されるまでになったが、収益事業として自走化できるに至らないのは過年度通りで、今後の本格運行に向けての岐路を迎えている。

## 5.2 今年度事業の特徴・成果

5.1 とも一部重複するが、今年度事業のポイントとして以下のような点があげられる。

- ①：令和5～6年度事業の課題、利用者要望等を受けて、令和6年度には運行本数を4便から6便に1、令和7年度にはさらに6便から8便に増やした。運行本数を増やしたなかでも、1日あたりの利用者数も着実に増加を続け、令和5年度の10.4人から、令和6年度は15.4人、令和7年度は16.2人と成果を残した。
- ②：運行日については、今年度の実証では、週末に絡む月曜と金曜の運行は残しつつも、これまで利用の少なかった平日の運行をなくす（※8月は毎日運行を維持）ことで、収支面で効率的な運行となるよう努めた。
- ③：運賃について、収益性を高めるべく、これまでアンケートで「安い」という意見が目立ったことも受けて1日乗車券を1,000円から1,500円に値上げした。しかし、結果的には敬遠されるかたちとなり、運賃収入全体に占める1日券の比率は、令和6年度の76%に対し令和7年度は46%に下がった。
- ④：運行期間を通じた運賃収入は74万円で、令和6年度に比べて12%の減収となったが、これは運行日数を減らしたことによるもので、日当たりの収入でみると7,331円と、令和6年度の5,487円に比べて33%の増収となっている。ただし、便数を増やしているため、1便あたりの収入でみると、916円(=R7)と915円(=R6)で、同等となる。
- ⑤：運行事業全体に掛かる広告宣伝費やバス停設置などの設備費は、運行日数に関わらず生じるため、収入の減少分だけ、収支率を押し下げ、収支率としては昨年度の10%から9%にやや減少する結果となっている。（※最終的な収支率は要精査）
- ⑥：赤字額は約1,000万円で、駒ヶ根市の補助金300万円に加え、国の補助金も500万取得して補填しているが、賄いきれてはいない。
- ⑦：バスの利用者層は令和5～7年度にかけて概ね同様ではあるが、「県外からの来訪者」「早太郎温泉の旅館への宿泊客」「公共交通利用」「高齢夫婦」「宿泊の長期化」などの傾向が年々、強まった感がある。観光の主軸である駒ヶ岳ロープウェイの利用日以外に周遊観光をしようというニーズが高く、マイカーがないため、二次交通が必要であり、周遊バスとの親和性が高い。経済的にも比較的ゆとりがあるものとみられ、運賃への許容度も比較的大きい。
- ⑧：実証運行の狙いとして、高原エリア南部に位置する「養命酒駒ヶ根工場」へのアクセスを目的のひとつとしており、実証運行当初より利用が多かったが、2024年10月に養命酒「くらすわの森」としてリニューアルオープンして以降は、さらに人気が高まり、さんさんバスの利用を後押しした感もある。旅館や観光協会などが、さんさんバスを利用して同施設に足を運ぶことを提案してくれたという動きも大きかったものとみられる。
- ⑨：グリーンスローモビリティでの実証に着手してから5年、さんさんバスとしても3年間の実証運行を経て、地域の観光関係者のなかでは、このバスが山麓エリアの観光にとって、必要不可欠なものとして認識されるところまで成熟してきたものと考えられる。

### 5.3 地域公共交通・観光二次交通の意義・役割

過年度の事業評価でも述べている通り、公共交通事業の運営は全国的にみても厳しく、とくにバス事業については、大都市圏の路線バスやマイカー規制のある観光地などを除けば、運賃収入だけで事業費を賄うことは極めて困難な状況にある。したがって、バス事業単体としての採算性の確保が難しくても、来訪者の周遊・滞在の利便性に資する仕組みや、地域の賑わいの創出につながる仕組みであれば、地域の基本的なインフラ（社会資本）として、十分に運行する価値があるものとして取り組むというのが、昨今の地域公共交通の分野における一般的な考え方となっている。

とはいえ、運行を継続していくためには、運賃収入による不足分を税金などで賄うことが不可欠であるため、その財源を確保するほか、運賃収入についてもできるだけ高めて税負担を少なくすることが、当然ながら極めて重要である。

財源については、これまでは市の交通政策の一環、社会実験として、地域公共交通協議会で費用負担をしてきたところであるが、観光政策と一体的に進めていかざるを得ないところに来ているものと考えられる。

### 5.4 次年度の本格運行に向けた対応など

令和2年度に策定した「駒ヶ根市地域公共交通計画」においては、令和3～7年度の計画期間の前半で実証、期間後半に本格運行への移行を掲げていた。このため、令和6年度で実証運行を終え、令和7年度から本格運行を開始することが理想であったが、赤字分の費用負担方法などが明確にならず、実証運行のまま計画期間を終えることとなった。

しかしながら、5ヶ年の実証運行のなかで、確実に成果はあげてきており、令和8年1月現在、パブリックコメントを行っている次期計画（令和8～12年度）のなかでも、市の基本的な交通体系のなかに、山麓周遊路線を組み込んでいるところでもある。

現時点、本格運行に向けての費用負担方法や割合などは固まっていないが、4章のヒアリング結果からは、地域の観光関係者の多くが、山麓周遊のために必要不可欠な仕組みであることの共通認識を持っているものと考えられ、また、前項5.3に記したように、市の観光振興に資する仕組みに税金を投入することが一般的な政策の範疇であることを踏まえれば、官民双方で山麓周遊バスの欠損分を補填することに、さほど異論はないものと考えられる。

ただし、今年度の赤字額に見合うだけの費用が、次年度拠出できるかどうかについては、難しい面があるといわざるを得ず、市議会や庁内の関係部局間で引き続き調整を進めていくほか、地域の観光関連事業者とも協議を重ねていく必要があると考えられる。また、運行事業者側としても、赤字分がすべて補填されることが確約された事業では経営努力が生まれないため、事業意欲が高まるような適切な補助の水準を精査していく必要がある。

いずれにしても、5ヶ年継続してきた事業で、観光客への認知も高まり、リピーターも現れている現状において、空白期間をつくることは避けなければならない、次年度においても、確保可能な予算の範囲で最も効果のあがる運行方法を検討し、事業を遂行することは不可欠といえる。

# 令和7年度 駒ヶ根市公共ライドシェア(meemo駒ヶ根)事業 報告書

2026年1月29日

駒ヶ根市地域公共交通協議会御中

オムロンソーシャルソリューションズ株式会社



## バージョン情報

Ver.	日時	変更内容
1	2026年1月29日	初版
2	2026年1月29日	P43:JICA研修生の受け入れ期間の修正 P51:駒ヶ根市地域公共交通協議会名の修正
3	2026年3月17日	P11:事故災害時、緊急対応フローを追加

# 目次

1. 概要
2. 事業概要
3. 実績
4. 駒ヶ根市における交通課題調査結果・考察
5. 成果と課題
6. 実証実験結果を踏まえた提案
7. 別紙

## 1. 概要

## 概要

将来的なタクシー乗務員不足や高齢化を見据え、既存交通の持続性を補完する手段として公共ライドシェアを位置付け、その有効性を検証することを目的に本実証実験を実施した。特に、タクシーを優先的に配車し、不足分を公共ライドシェアで補完する運用が、地域交通の課題解消に資するかを確認した。

その結果、公共ライドシェアによる移動需要は、特定の時間帯に集中する「ピーク型」で発生しており、実際の利用は、交通手段を持たない滞在者等、限定的な利用者層に集中する傾向が明らかとなった。これにより、既存交通が不足しやすい時間帯において、公共ライドシェアが補完的な役割を果たし得る可能性が示唆された。

一方で、市民の日常的な移動や観光客の移動については、こまタクや共助送迎、ロープウェイバス等の既存交通サービスにより概ね対応できており、公共ライドシェアを幅広い利用を前提とした汎用的な交通モードとして展開する必要性は限定的であることが確認された。

これらを踏まえ、来年度以降は公共ライドシェア単体の拡大・縮小を議論するのではなく、駒ヶ根市地域公共交通計画の改定方針に沿い、各交通モードの役割を再整理した上で、「こまタクと共助送迎、meemoの関係性の再編」「複数主体による共同化・協業化の推進体制構築」といった観点から、持続可能な地域公共交通の在り方を検討していくことが重要である。

## 2. 事業概要

# 公共ライドシェア実証実験の目的と検証の全体像

## 目的

市の公共交通は、コミュニティバスから乗合タクシー等へ移行したものの、近年は乗務員不足や高齢化により、平日午前や週末夜間、観光シーズンを中心に乗車待ちが発生している。この課題に対し、タクシー優先配車型の公共ライドシェア導入による解決可能性を検証する。

## 実証実験による検証項目

タクシー優先配車の有用性



将来的な市民および観光客の  
移動手段の確保



移動課題を持つ利用者像の特定



## 事業実施後

これまでの公共交通の柱となっているこまタク(乗合デマンドタクシー)及び割引タクシー券事業を総合的に分析して、駒ヶ根市における公共交通の方向性を位置付けていく。

R7緊急対策事業補助金申請資料より抜粋

# 実証実験のスケジュール

本実証実験は下表のスケジュールに基づいて進行した。  
運行期間は2025年9月1日～12月27日の期間で実施した。

	7月	8月	9月	10月	11月	12月	2026年 1月
ライドシェアサービス提供		運用スキーム構築	運行期間 9月1日～12月27日				
実証実験支援		自家用有償旅客 運送変更申請	運行 エリア 調査	運行条件 確定	システム・ アプリ調整	観光客・市民アンケート	報告書 作成
ユーザ・ドライバー募集・広報支援			ユーザー獲得・利用促進広報活動 (ドライバー説明会実施・メール送付・広報物設置)				
			ドライバー講習会				

実施形態	公共ライドシェア(道路運送法78条2号)	運行期間	令和7年9月1日~12月27日
実施主体	駒ヶ根市地域公共交通協議会	運行エリア	発着共に駒ヶ根市内
運行管理	オムロン ソーシャルソリューションズ株式会社	運行時間	期間中 8:00~24:00 最終乗車時刻は23:30
システム・導入支援	オムロン ソーシャルソリューションズ株式会社	【予約受付時間】 アプリ:当日0:00-23:30 電話:当日7:00-23:30 ご予約は乗車希望時刻の30分前まで	
ドライバーの契約形態	業務委託契約 (委託者:駒ヶ根市地域公共交通協議会)	運行方式	タクシー優先配車

運賃決定方法	事前確定制
運賃設定	駒ヶ根市タクシー料金に準拠【距離制】 +迎車料金200円 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
ドライバーの報酬割合	運賃の50%
予約方法	スマートフォンアプリ/電話
決済方法	スマートフォンアプリでの予約: クレジットカード(アプリ決済)  電話での予約:現金(車内支払)

## 事故時の補償

ドライバー個人の保険に優先して本実証実験にて用意したライドシェア保険で対応

## キャンセル料金

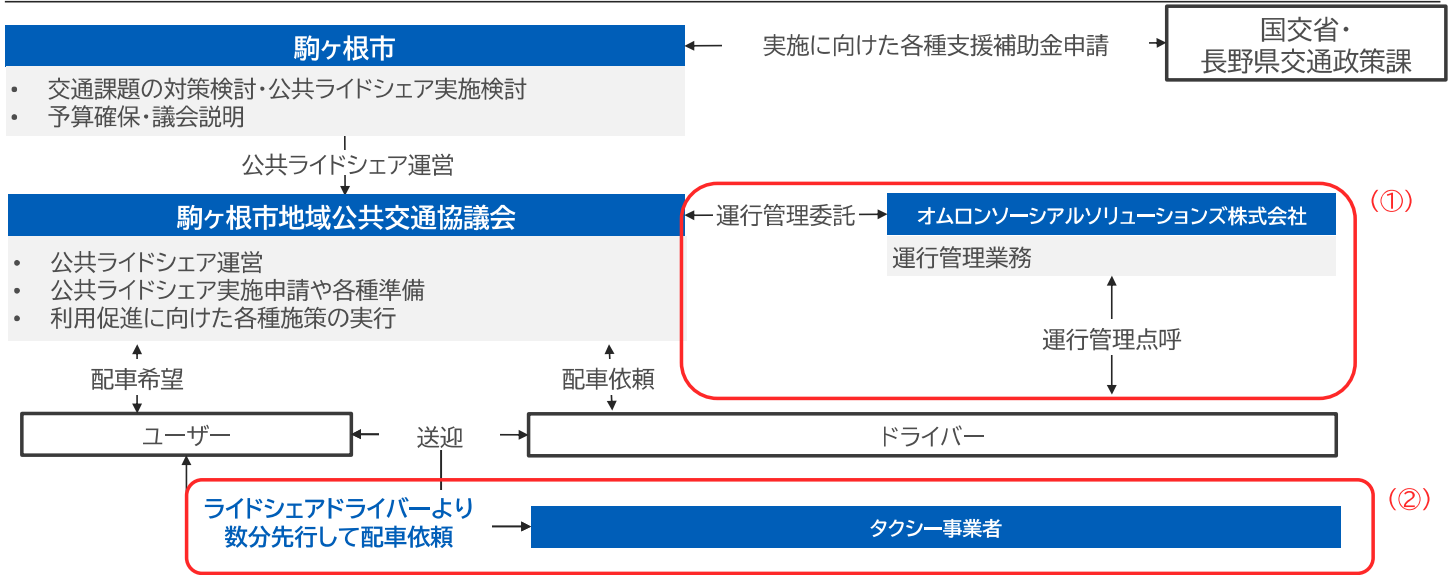


# 駒ヶ根市公共ライドシェアスキーム

昨年度実証実験を踏まえ、「事業者協力型」でない体制とした(①)  
また、「タクシー優先配車」を実施(②)



## 駒ヶ根市公共ライドシェアスキーム



OMRON

© OMRON SOCIAL SOLUTIONS CO.,LTD. 2025 All Rights Reserved

# 事故災害時、緊急対応フロー

各事象発生時の対応フローを整理、緊急時の体制を構築した。(詳細、別紙資料7参照)

	対応フロー	想定事象
事故発生		<ul style="list-style-type: none"> <li>ライドシェアドライバーの自損事故が発生した場合</li> <li>対人・対物事故が発生した場合</li> </ul>
異常気象等	<p>前日に判断可能な場合</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>気象警報が発令された場合</li> <li>震災など大規模災害が発生した場合</li> </ul>
トラブル		<ul style="list-style-type: none"> <li>乗客とドライバー間でトラブルが発生した場合</li> </ul>

※本実証実験においては、事故・トラブル件数ゼロ

OMRON

© OMRON SOCIAL SOLUTIONS CO.,LTD. 2025 All Rights Reserved

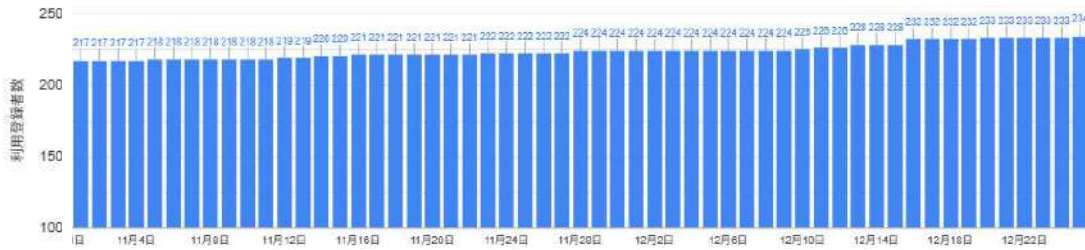
### 3. 実績

### 実績サマリー

利用登録者数 <b>234人</b> ※	ドライバー数※ <b>14人</b>		
送迎依頼件数 <b>63件</b>	送迎件数 <b>56件</b>	送迎キャンセル件数 <b>7件</b>	マッチング率 <b>88.9%</b>
利用者数 <b>28人</b>	アクティブ率※ <b>11.9%</b>	リピーター数※ <b>16人</b>	リピート率※ <b>57.1%</b>
平均運行距離 <b>3.84km</b>	平均乗車料金 <b>1,954円</b>	※利用登録者数は2025年1月からの累計(うち、昨年度の利用登録者数:100人) ※ドライバー数は2025年8月29日以降に登録した人数(テスト登録は除外) ※アクティブ率:利用者数÷利用登録者数×100 ※リピーター:月に2回以上利用がある利用者 ※リピート率:リピーター数÷利用者数×100	

# 利用登録者数・ドライバー登録者数の推移

利用登録者数の推移



利用登録者数(全期間)

234

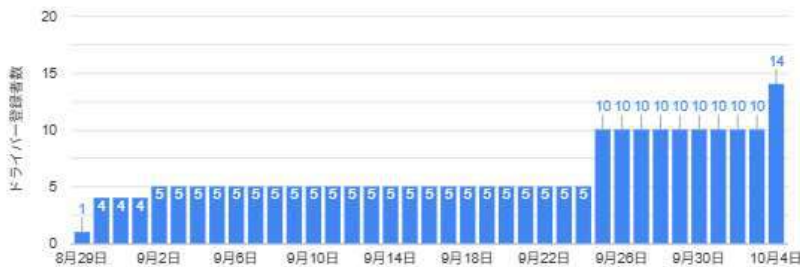
利用登録者数(~20250831)

133

利用者登録者数(20250901~)

101

ドライバー登録者数の推移



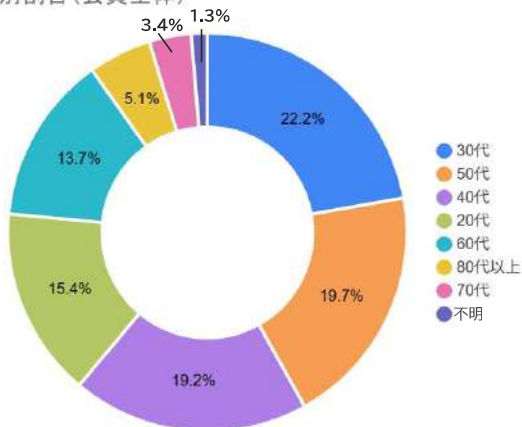
ドライバー登録者数(20250829~)

14

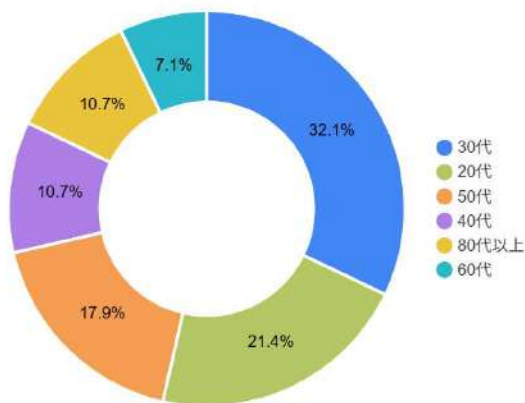
# 年代別割合

- 会員登録者**234人**の平均年齢は**47歳**。
- 20代~50代で**76.5%**と8割近くを占めており、高齢者(65歳以上)の利用者は**2割**程度となっている。
- 一方、会員全体のうち送迎依頼をしたことがある方は**28人**で、平均年齢は**44歳**。
- 送迎依頼をしたことがある方の年代別割合を見ると、30代が**32.1%**で最多で、20代が**21.4%**と次点についた。

年代別割合(会員全体)



年代別割合(送迎依頼をしたことがある方)



## 送迎件数・マッチング率(週別)

- 全期間で依頼63件中、送迎が56件。平均のマッチング率は88.9%。

週別依頼件数・送迎件数・マッチング率

週開始日(月曜)	実績		送迎件数内訳			マッチング率			
	依頼件数	送迎件数	赤種 タクシー	丸八 タクシー	ライド シェア	全体	赤種 タクシー	丸八 タクシー	ライド シェア
2025/9/1	3	3	1	0	2	100.0%	33.3%	0.0%	66.7%
2025/9/8	9	9	3	0	6	100.0%	33.3%	0.0%	66.7%
2025/9/15	1	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
2025/9/22	5	2	0	0	2	40.0%	0.0%	0.0%	40.0%
2025/9/29	3	3	0	0	3	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%
2025/10/6	3	3	0	0	3	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%
2025/10/13	9	8	0	0	8	88.9%	0.0%	0.0%	88.9%
2025/10/20	5	5	0	0	5	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%
2025/10/27	2	2	0	0	2	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%
2025/11/3	3	2	0	0	2	66.7%	0.0%	0.0%	66.7%
2025/11/10	5	5	0	0	5	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%
2025/11/17	2	2	0	0	2	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%
2025/11/24	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
2025/12/1	2	2	0	0	2	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%
2025/12/8	6	6	0	0	6	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%
2025/12/15	1	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
2025/12/22	4	4	0	0	4	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%
	依頼件数(全期間)		送迎件数(全期間)			マッチング率(全期間)			
	63		56			88.9%			

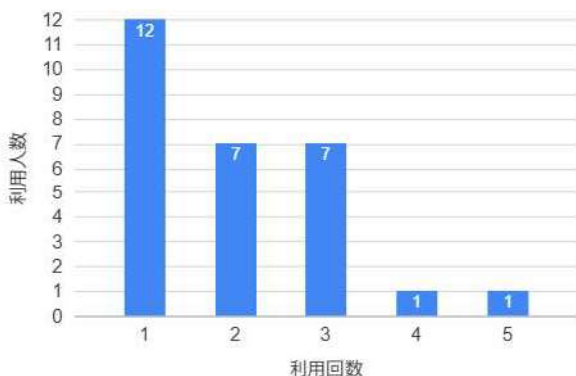
OMRON

© OMRON SOCIAL SOLUTIONS CO.,LTD. 2025 All Rights Reserved

## 利用者数・利用回数

- 利用者数は**28人**。
- リピート率が**57.1%**と半数が好意的に利用している。

利用回数別の利用人数(人)



利用者数

28

リピーター数

16

リピート率

57.1%

※リピーター:月に2回以上利用がある利用者  
 ※リピート率:リピーター数 ÷ 利用者数

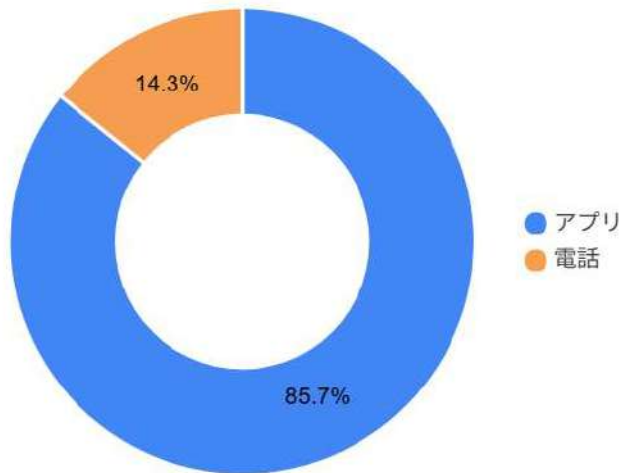
OMRON

© OMRON SOCIAL SOLUTIONS CO.,LTD. 2025 All Rights Reserved

## アプリ/電話の予約方法割合

- 送迎依頼63件中、アプリ予約は54件、電話予約は9件。
- 利用者の高齢者割合が低く、比較的デジタルに抵抗がない人が多いことから**8割以上**の利用者がアプリから予約をしている。
- この傾向は年代の割合とほぼ一致している。

予約方法の割合



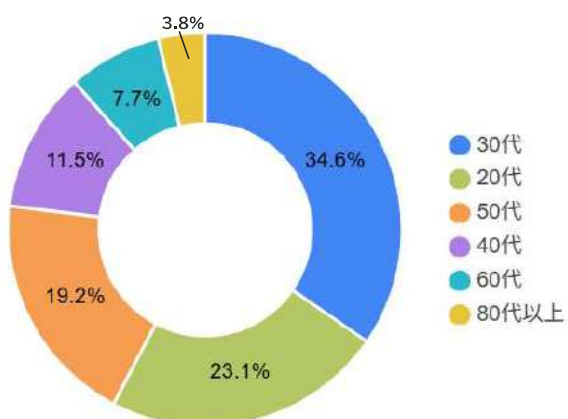
OMRON

© OMRON SOCIAL SOLUTIONS CO.,LTD. 2025 All Rights Reserved

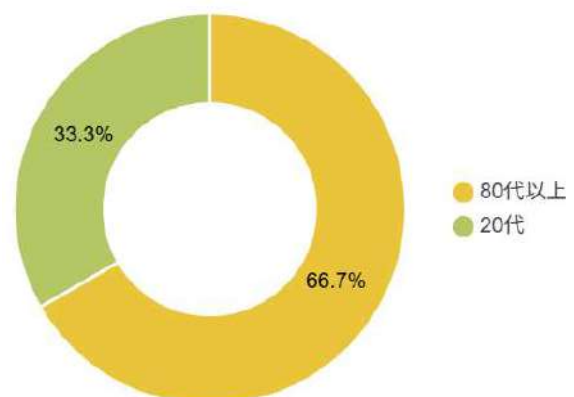
## アプリ予約/電話予約の年代別割合

- 送迎依頼をしたことがある方28名中、**26名**がアプリ予約者、**3名**が電話予約者という内訳となった。  
(うち1名はアプリと電話どちらも利用実績ありのため、それぞれカウント)
- アプリ予約の年代別割合は、送迎依頼をしたことがある方の年代別割合とほぼ一致している。
- 電話予約の年代別割合は、80代が主であり**デジタルとの親和性**が顕著に表れているが、20代の利用もあった。

年代別割合(アプリ予約者)



年代別割合(電話予約者)



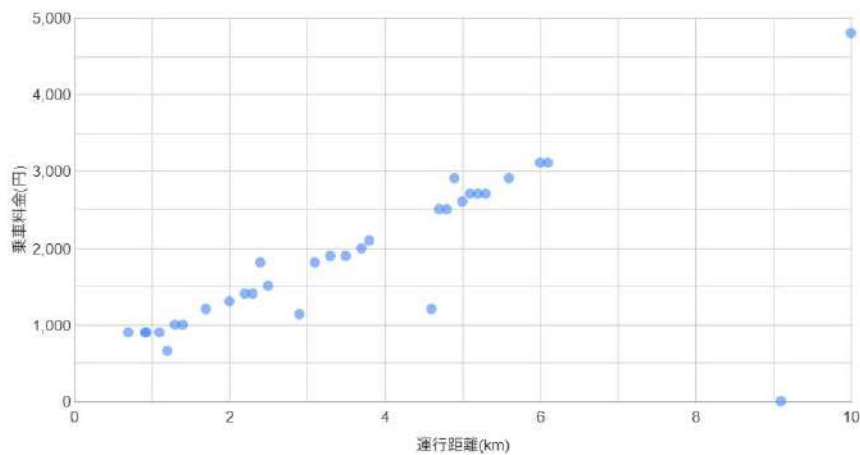
OMRON

© OMRON SOCIAL SOLUTIONS CO.,LTD. 2025 All Rights Reserved

## 走行距離・料金

- 平均運行距離(出発地～目的地)は**3.84km**。
  - 平均乗車料金は**1,954円**
- ※平均運行距離にはタクシー配車を含む。平均乗車料金にはタクシー配車を含まない。

各送迎の運行距離と乗車料金の関係



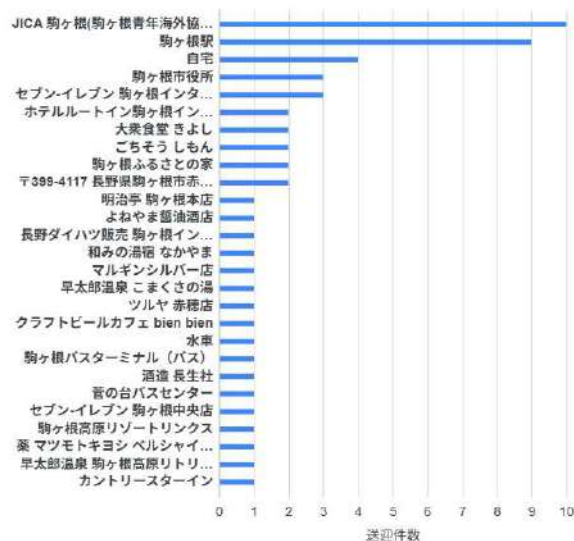
OMRON

© OMRON SOCIAL SOLUTIONS CO.,LTD. 2025 All Rights Reserved

## 目的地別の送迎件数

- 最も件数が多い目的地は**JICA駒ヶ根**で**10件**、次いで**駒ヶ根駅**で**9件**。
  - 以降は、1～3件の目的地が連なっている。
- ※「自宅」はそれぞれ異なる地点だが、下記表では同一カウント

目的地別の送迎件数



OMRON

© OMRON SOCIAL SOLUTIONS CO.,LTD. 2025 All Rights Reserved

# ODデータ

※起点(Origin)と終点(Destination)



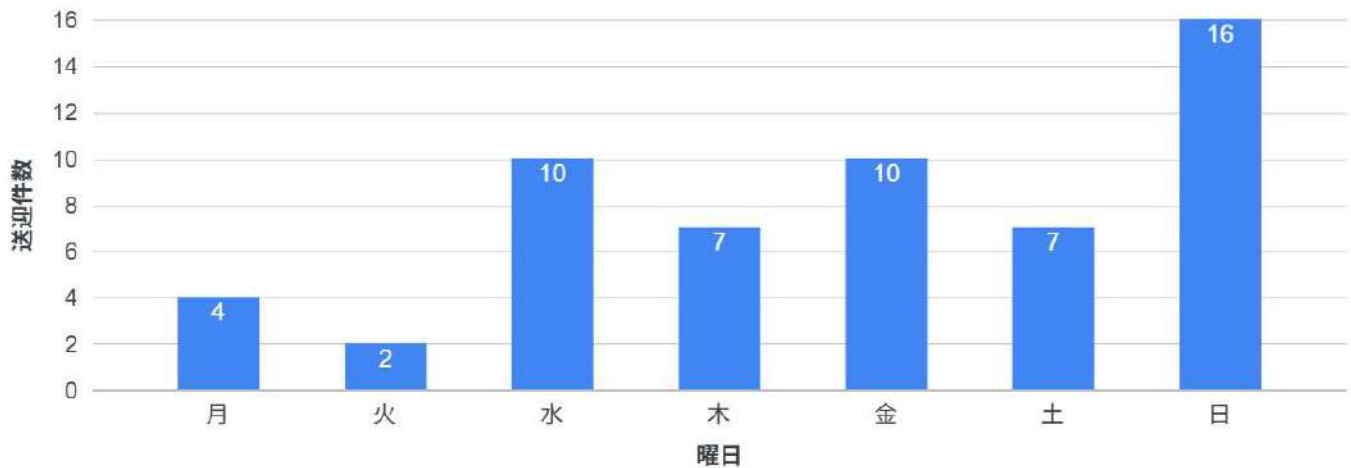
OMRON

© OMRON SOCIAL SOLUTIONS CO.,LTD. 2025 All Rights Reserved

## 曜日別の送迎件数

- 日曜が16件で最多。次いで水曜、金曜が10件。水曜のうち5件ほどは関係者の利用。
- 上記を加味すると木、金、土、日の利用が多い一方で、月・火の利用が少ない

曜日別送迎件数



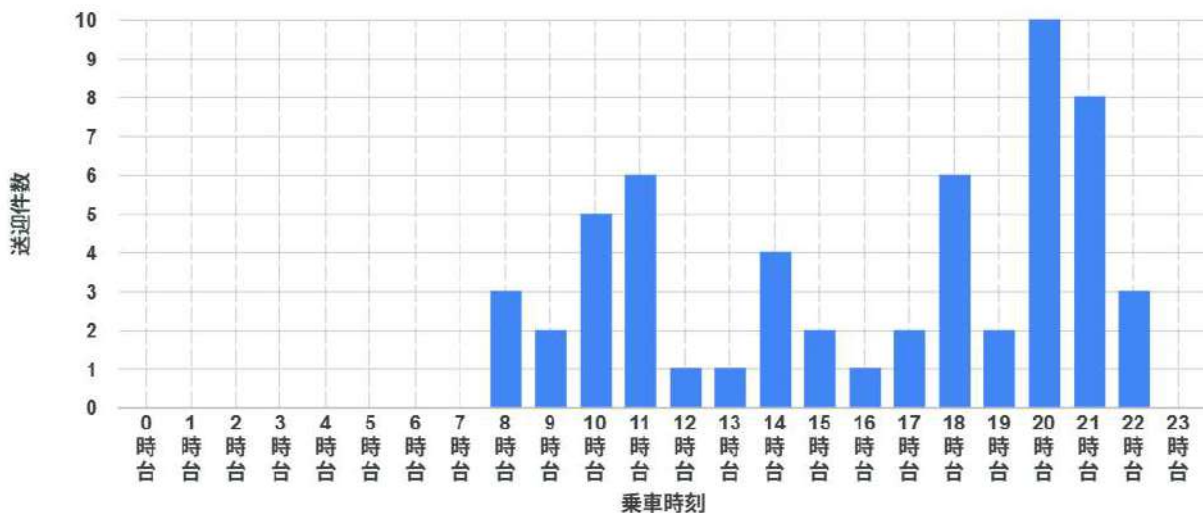
OMRON

© OMRON SOCIAL SOLUTIONS CO.,LTD. 2025 All Rights Reserved

## 乗車時間帯別の送迎件数

- 朝(8~11時)、夕~夜(18~22時)に需要が多い傾向にある。

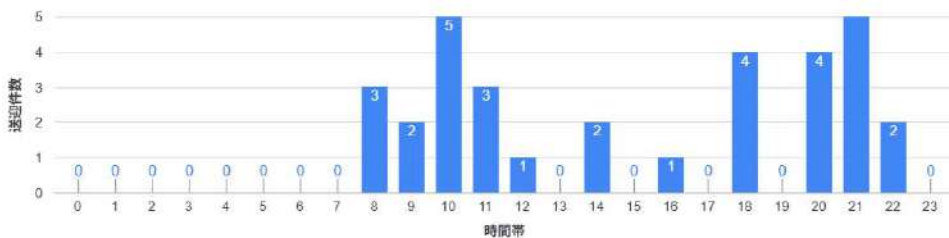
乗車時間帯別の送迎件数



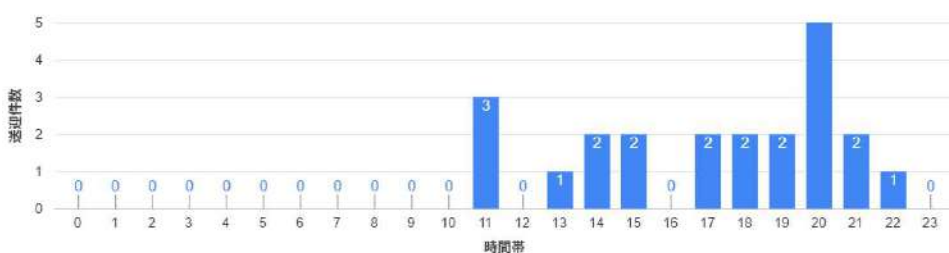
## 平日と土日に分割した時間帯別送迎件数

- 平日は朝(8時~11時)および夜(20時~22時)の時間帯の利用が多い
- 土日はお昼から夜にかけて(11時~22時)の時間帯で利用がバラついている。また、早朝(~10時)の利用はない。

平日の送迎件数



土日の送迎件数



## 4. 駒ヶ根市における交通課題調査結果・考察

### 調査対象

#### 各対象者への調査を実施

##### ①観光客

【概要】駒ヶ根駅と駒ヶ根バスターミナルにおいてアンケート調査を実施

【期間】2025年10月12日(日)13:30~17:00

10月13日(祝)9:00~16:00

##### ②市民

駒ヶ根市のメーリングリストを活用して交通課題に関するアンケートを実施

- ・ 2025年11月10日(月)~11月24日(月)

駒ヶ根市のサロン活動において交通課題に関するヒアリングを実施

- ・ 2026年1月14日(水)14:00~ 町2区
- ・ 2026年1月15日(木)13:30~ 中沢区

##### ③宿泊施設

ビジネスホテルをメインに4社へヒアリング実施

- ・ 駒ヶ根プレモントホテル、ホテルルートイン駒ヶ根インター、駒ヶ根高原リゾートリンクス、駒ヶ根グリーンホテル

##### ④利用者・ドライバー

利用後にアンケートを実施

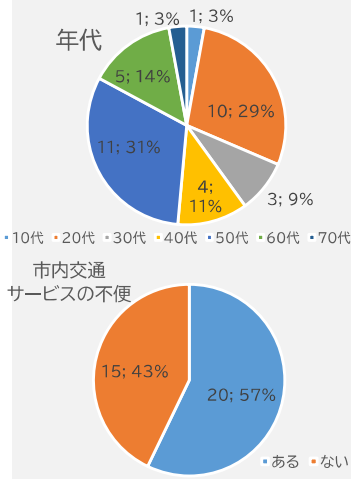
- ① 駒ヶ根バスターミナル内での「市内交通の案内」に関する不満の声が多く(57%)、改善の必要性あり
- ② 駒ヶ根バスターミナル利用者・駒ヶ根駅利用者ともに「タクシー不足」の声はほとんどない  
(観察の結果、紅葉ピーク時期の休日の日中において、駒ヶ根駅前のタクシープールに「タクシーがない」時間帯は少ない)
- ③ 関係者へのヒアリングにより、鉄道・バスの5時台の始発～8時頃の時間帯に登山・ハイキング目的のタクシー利用が急激に増加し、市民の送迎依頼を断る場合があることが分かった。

## 駒ヶ根バスターミナルでの調査結果

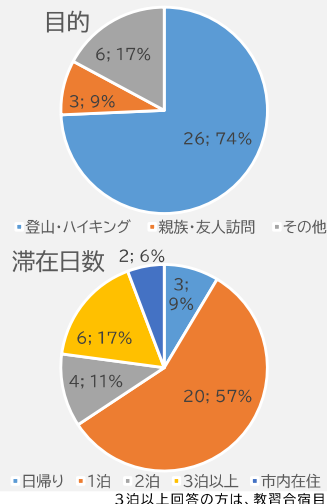
回答者:35人  
57%の方が市内交通サービスに不便と感じられていると回答

## アンケート回答結果

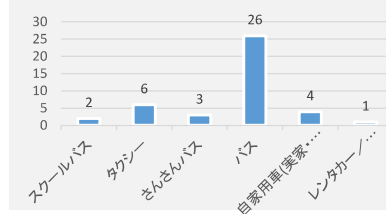
50代以下の方が8割以上を占めており、現役世代の訪問が多く、57%が交通サービスに不便を感じている



紅葉のシーズンでもあり、登山・ハイキング目的の宿泊訪問が多い



市内の移動手段(複数回答)



● 74%の方が市内でバスを利用

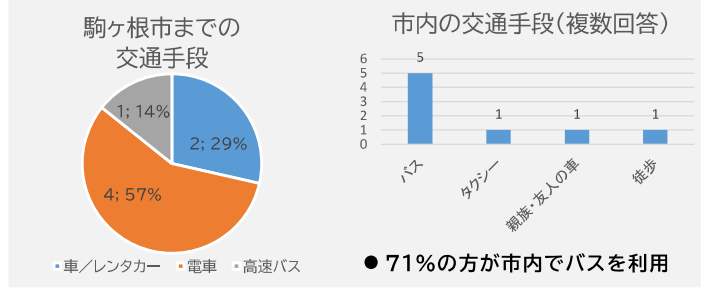
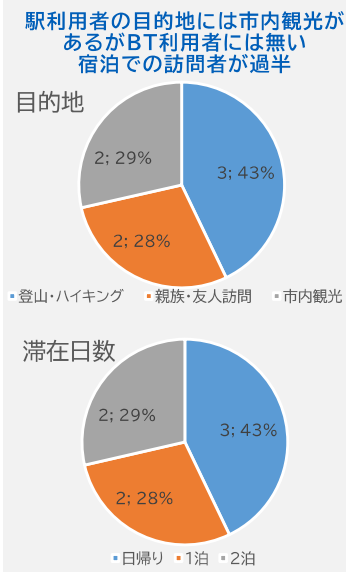
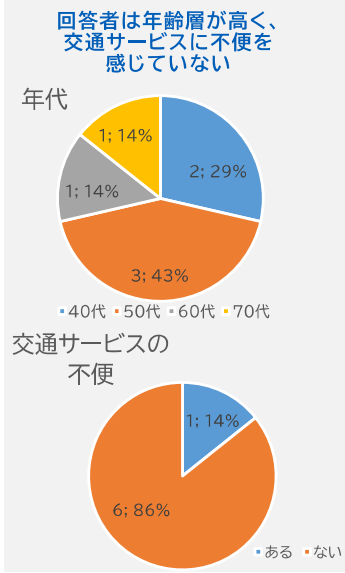
## 「市内交通サービスに不便がある」と回答された方の回答(抜粋)

駒ヶ根バスターミナル内での「市内交通の案内」に関する不満の声が多く、改善の必要性あり。  
アンケート配布中も頻繁にバス停の場所を聞かれる。

- (しらび平行き)バス乗り場、バス停の場所が分からない
- (しらび平行き)バスの混雑状況が分からない
- 外国人向けの情報が少ない
- 近い移動をしたいが、流しタクシーがおらず自由に移動できない
- 近隣ホテルまでの移動手段がない
- トイレの場所が分からない

回答者: 7人  
 駅利用者で交通サービスに不便を感じている方は少ない

## アンケート回答結果

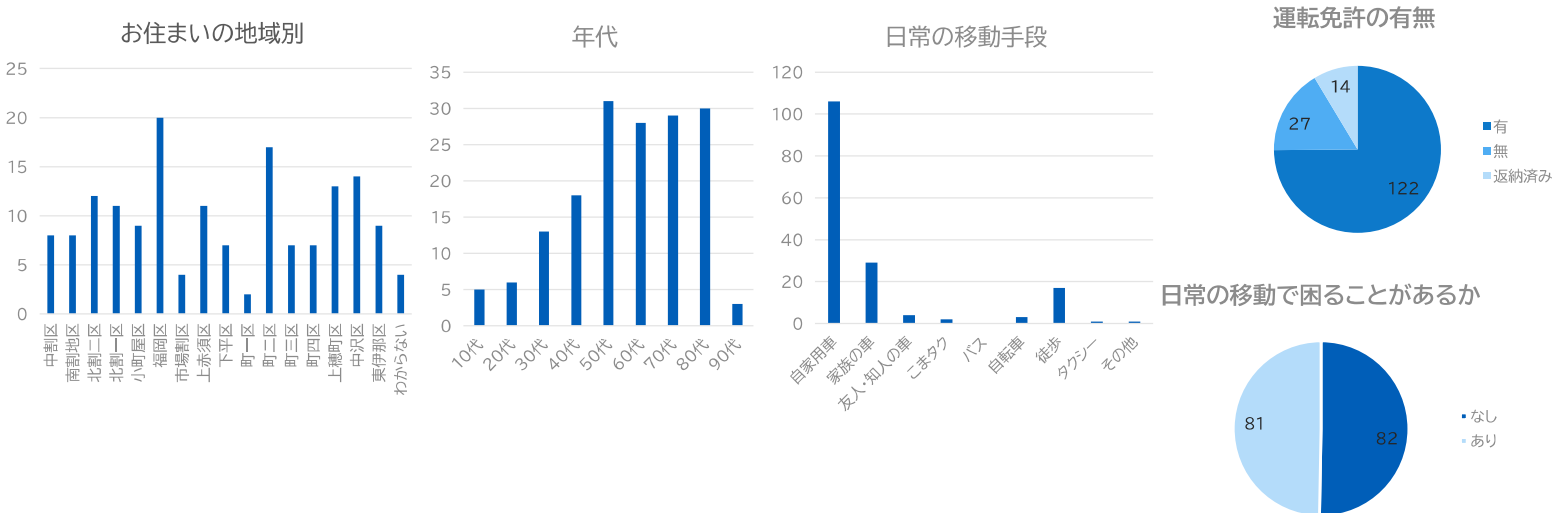


**「市内交通サービスに不便がある」と回答された方の回答**

駅利用者で交通サービスに不便を感じている方は少ない

● 車がない時のタクシー、バスが少ない

自家用車や家族の車での移動手段が大半。  
 「日常の移動で困ること」の「あり/なし」は半分に分かれた。

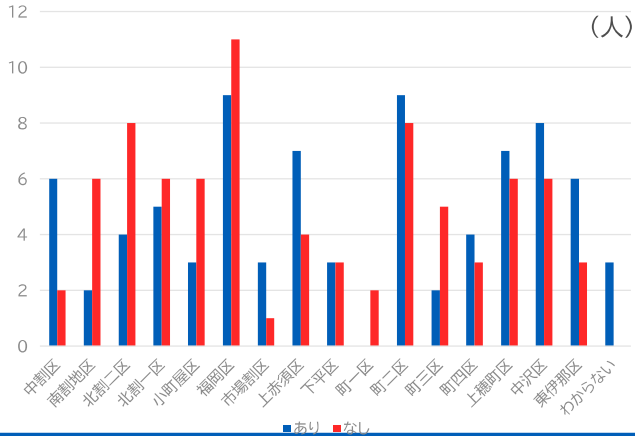


# 「日常の移動で困ること『あり』と答えた方の地域・年代別

駅周辺では「日常の移動で困ること『あり』」がほとんど見られない一方、人口の多い町二区や駅から離れた地区ほど移動に困る人が増える。また特に高齢者が多い。

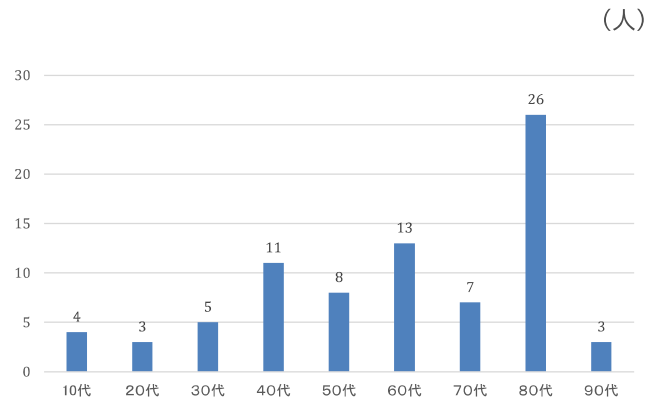
## 地域別

駅周辺の町一区は日常の移動で困ること「無し」と全員が回答した一方で、中割、福岡、上赤須、中沢、上穂町など駅から離れた地区は、日常の移動で困ること「あり」と回答した方が多い。中でも、中割と上赤須は、日常の移動で困ること「あり」と回答しおりた方が大きく上回っており、地区全体で移動手段の不足が際立っている。



## 「日常の移動で困ること『あり』と答えた方の年代

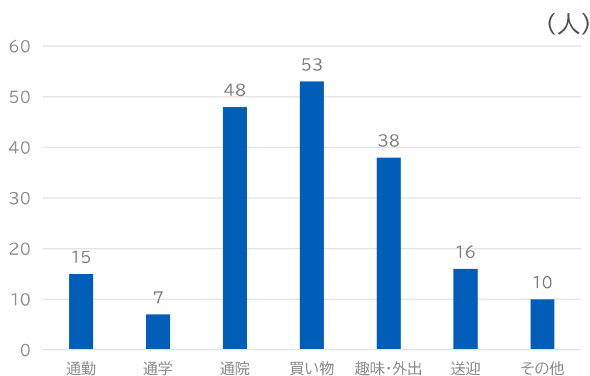
80代が突出している



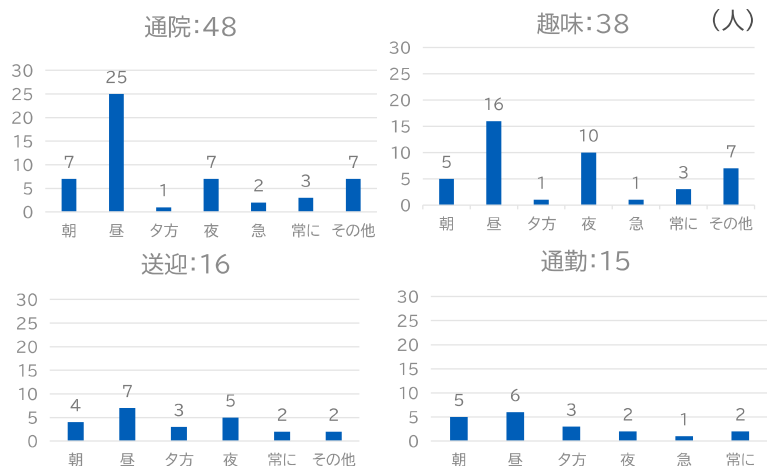
# 日常の移動における困りごとの内容と発生時間帯

日常の移動で困ることは、通院・買い物・外出が中心で目的ごとに利用時間帯の特徴が明確に分かれる  
日中の医療機関への移動が大きな課題

## 目的別



## 目的別時間帯



# 年代別にみる「困る移動目的」の傾向

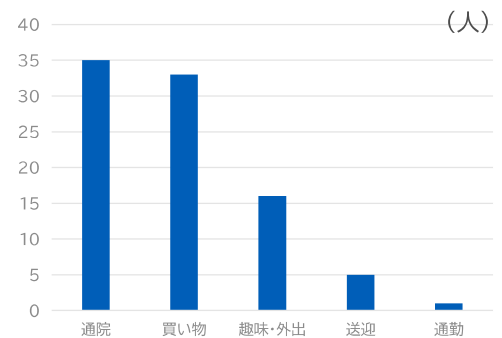
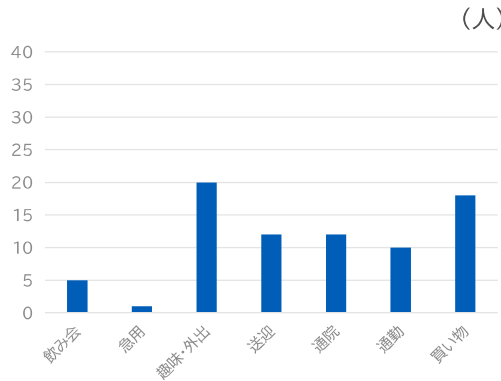
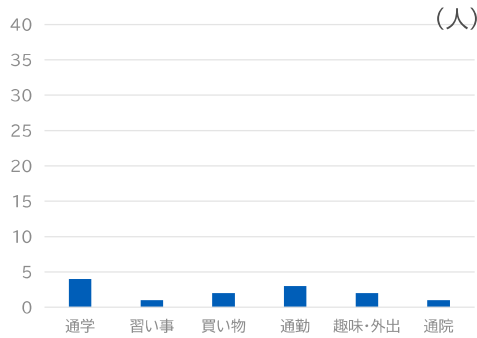
若年層は通学・通勤など日常移動、中年層は趣味・外出や送迎、  
高齢層は通院や買い物の負担が多く、年代が上がるほど日常生活で欠かせない外出が大きな課題

移動課題(6.どのような目的の移動で困ることがありますか?)

10・20代

30~60代

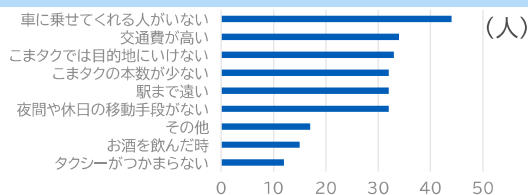
70~90代



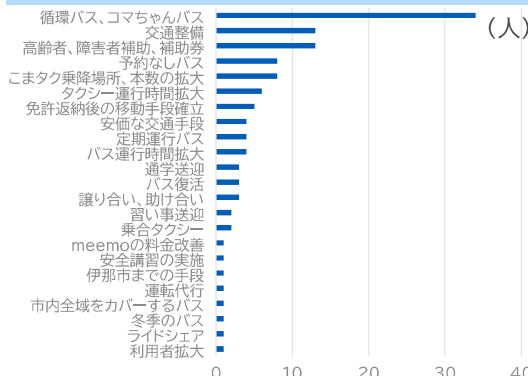
# 市民の移動に関する困りごとと要望の整理

家族の送迎に頼る方が多く、こまタクに満足していない。  
こまちゃんバス復活の声も多いが、低利用率を避けるため需要に合った公共交通の検討が必要。

困りごと



自由記述内容の分類



自由記述(代表例)

【こどもの移動課題】

- 中沢地区の通学生はほぼ朝夕、習い事、全て家族の送迎です。共働きのため、毎日の負担がかなり大きいです。通学時間帯だけでも小型バス等を用意していただきたいです。
- 赤穂小中の子供送迎の為に渋滞をなくして欲しい。特に雨天時

【コミュニティバスを求める声・低廉な乗車料金】

- 以前のようにこまちゃんバスに乗れるようにしてほしいです タクシーなど使いきれません とても困ります
- meemo料金の改善
- 予約不要の定期運行される乗り物 ハイエース程度で定年退職された運転手でできないものか
- こまちゃんバスのように安価で巡回できるバスが必要だとおもう。免許返納したくても車は必要。しかし家族からは高齢のため運転をしないように言われる。揉める原因となる場合がある。
- 運転できなくなったら買い物に行くことができない。乗合タクシー、小さなマイクロバス、高齢者が安くて乗りやすい乗り物を作ってほしい。今はもっと高齢になって免許返納するまでには駒ヶ根市から出られないと考えている。今のままでは駒ヶ根市には住めない。

【こまタクの利便性向上】

- デマンドタクシーの乗降場所を増やす 午後の便を増やす 東伊那や中沢の友達と一緒にデマンドタクシーに乗せて欲しい
- もっと本数を増やしたり 利用しやすいものになることが必要であると思う。この先 免許返納したら どこにも行かなくなるのではと不安。もっと安く病院にも簡単に通院できることを望みます。

80歳前後になるまで自ら運転する方もあり、自家用車移動が生活の前提となっている。  
 移動手段を持たない市民にmeemo駒ヶ根を周知する必要がある。  
 また、市内一部地区で実施している共助送迎とmeemo駒ヶ根は類似しており、役割の整理が必要

各地区のサービス概要	
地区	北割一・小町屋・市場割・中沢・東伊那・町二
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>支え合い推進会議を全16地区に設置し、市から各地区へ委託</li> <li>住民が主体となった事務局がサービス運用を実施</li> </ul>
支援内容	送迎・買い物・ゴミ出し・草刈り等
料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者からは実費程度の費用を回収（支援内容や時間制）</li> <li>事務局から謝礼を支払い等</li> </ul> ※(例) 東伊那地区では30分まで500円 中沢地区では3kmまで100円+1回の活動につき400円

※各地区の詳細は別紙13参照

ヒアリング結果
■実施日 ①1月14日 場所:町2区 人数:19人 ②1月15日 場所:中沢区 人数:3人
■得られた示唆 <ul style="list-style-type: none"> <li>健康であれば80歳前後まではご自身で運転する方も</li> <li>高校生の通学送迎を祖父母が担うケースも多い</li> <li>免許返納後は、タクシーやこまタクを利用               <ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー券を増やしてほしいとの意見</li> <li>meemo駒ヶ根の認知度は低い</li> </ul> </li> <li>地区によっては共助送迎が充実している</li> <li>新しいサービスができて、内容が分からない方が多い               <ul style="list-style-type: none"> <li>既存のサービス、手段との比較・整理が必要</li> </ul> </li> </ul>

## 夕食時と7～10月の朝7時台にタクシー不足による移動課題あり

### グリーンホテル

駅前立地のため移動課題は特にない

- ① 宿泊客の来訪傾向
  - ビジネス利用が多い
  - 紅葉シーズンなど観光時期には観光客も増加
- ② ホテルまでのアクセス
  - 自家用車・高速バス・タクシー利用が多い
  - 県外からの宿泊客が中心

### プレモントホテル

長期宿泊が多く移動課題はほとんどない

- ① 宿泊客の来訪傾向
  - 近隣企業(工場)での研修

### ルートインホテル

時間帯によってタクシーが捕まらないことがある

- ① 宿泊客の来訪傾向
  - 平日はビジネス客、土日は観光客が中心
- ② ホテルまでのアクセス
  - 車・電車+タクシーでの来訪が多い
- ③ 宿泊者の移動課題
  - 観光シーズン(7・9・10月)の朝7時台や雨天時に移動が難しい
- ④ 新しい交通サービスへの意向
  - スマホや電話で呼べる乗合サービスは「便利」「移動手段が増える」と好意的
  - タクシーが無い場合のライドシェアの案内は協力可能

### リンクスホテル

夕方・夜間・雨天時に困るケースが多い

- ① 宿泊客の来訪傾向
  - 現在は観光客が多いが、ビジネス客も一定数あり
  - 宿泊客の多くは県外からの来訪
- ② ホテルまでのアクセス
  - 約8割が車利用
  - 公共交通利用者からは「タクシーが捕まらない」との声あり
- ③ 宿泊者の移動課題
  - ビジネス利用(1泊朝食付き)が多く、夕食時の移動にタクシー不足が発生
- ④ 新しい交通サービスへの意向
  - タクシーが無い場合のライドシェアの案内は歓迎
  - パンフレットを設置しており、案内・連携は可能

## ■ドライバーへのアンケート結果(主なもの)

- 参加動機
  - ・ 高齢者の移動課題を感じ、地域貢献の思いで応募
  - ・ 地元情報誌で募集を知り、参加
- 運用・説明会への意見
  - ・ 説明会から運行開始まで期間が空き、不安があった
  - ・ 操作資料がなく、後から振り返れない点が不便
- アプリ・点呼操作面の課題
  - ・ 誤操作(送迎開始・到着ボタン等)が起きやすい
  - ・ 点呼や入力修正が難しく、操作ガイドが必要
  - ・ アルコールチェック操作に慣れが必要
- 運行・利用者対応
  - ・ マッチング率などの結果共有を希望(実証実験期間中に改善実施済み)
  - ・ 依頼件数が少なく、もっと活用されてほしい
  - ・ 広報や認知拡大の強化を希望(実証実験期間中に改善実施済み)

## ■利用者へのアンケート結果(主なもの)

- 運用への意見
  - ・ 時間/発着地を予約でき、事前決済できるのは便利
- アプリ・点呼操作面の課題
  - ・ 施設から施設などは問題ないが、自宅住所の登録ができないため、不便
  - ・ 登録情報が多いため、ハードルが高い

## 交通課題調査結果からの考察

特に市民の通院・買物・送迎の負担が大きく、公共交通全体の再編が必要

## 市民・観光客・宿泊客の交通課題全体像

- 移動課題が発生する時間帯・目的が異なり、「常時」ではなく特定時間帯のピーク型で発生
  - ・ 市民: 昼間の通院・買い物など生活必需の移動に課題あり
  - ・ 観光客: 市内交通の案内不足
  - ・ 宿泊客: 朝7時台・夕方・雨天時にタクシー不足が急増

## 市民の移動状況の特徴

- 駅周辺は課題が少なく、町2区・周辺部で移動課題あり
- 高齢者ほど通院・買い物負担が大きく、家族・知人の送迎に頼れない
- こまタクは本数・利便性への不満が多い
- コミュニティバス復活の声は多いが、低利用率リスクが大きい

## 5. 成果と課題

### 公共ライドシェア実証実験の目的と検証の全体像

市の公共交通は、コミュニティバスから乗合タクシー等へ移行したものの、近年は乗務員不足や高齢化により、平日午前や週末夜間、観光シーズンを中心に乗車待ちが発生している。この課題に対し、タクシー優先配車型の公共ライドシェア導入による解決可能性を検証する。

#### 事業実施後

これまでの公共交通の柱となっているこまタク(乗合デマンドタクシー)及び割引タクシー券事業を総合的に分析して、駒ヶ根市における公共交通の方向性を位置付けていく。

R7緊急対策事業補助金申請資料より抜粋

#### 実証実験による検証項目

タクシー優先配車の有用性



将来的な市民および観光客の  
移手段の確保



移動課題を持つ利用者像の特定



## タクシー優先配車の有用性

タクシー優先の運用は成立し、不足分をライドシェアで補えることを確認したが、タクシーの供給力と現実的な運用の確立が今後の課題である。

検証の狙い・方法		検証されたこと・見えた課題	
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の移動需要に対し、タクシー事業者に優先で配車し、タクシー不足時のみライドシェアが補完する運用が成立するかを確認する</li> </ul>	成果	<b>タクシー優先配車の実現</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー会社が優先的に配車され、送迎できることを確認               <ul style="list-style-type: none"> <li>マッチングできた場合、遅滞なく送迎できた</li> <li>56件中4件赤穂タクシーさまが配車(7%)</li> </ul> </li> </ul>
検証方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行実績データ分析</li> <li>タクシー事業者ヒアリング</li> </ul>		<b>ライドシェアによる補完の実現</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー会社が配車依頼を取れなくても、ライドシェアドライバーで補完できることを確認               <ul style="list-style-type: none"> <li>10/5以降マッチングまで30分以内</li> <li>56件中52件(92.8%)</li> </ul> </li> </ul>
		課題	<b>タクシー事業者による需要応答</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>自社の配車システムと連動していないため、未来の予定がわからず、送迎予約に対応できない</li> <li>繁忙のため、優先配車を受けられない。</li> <li>meemoアプリを持つドライバーのリテラシーの問題から、対応しにくい</li> </ul>

## 市民および観光客の移動手段の確保

ライドシェアは移動需要を捉えて機能したが、交通弱者の支援はまだ不十分である

検証の狙い・方法		検証されたこと・見えた課題	
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>ライドシェアが、駒ヶ根市内の「公共交通を担う一つの手段」として機能しうるかを、実績と利用者・関係者の声から確認する。</li> </ul>	成果	<b>受容性の確認</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>昨年度と比較して、登録者数と利用件数が拡大していることを確認               <ul style="list-style-type: none"> <li>登録者数234人(今年度追加登録者数134人)</li> <li>送迎件数56件</li> </ul> </li> <li>朝(8~11時)、昼過ぎ(14~16時)、夜(20~22時)に需要があることを確認</li> </ul>
検証方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行実績データの分析</li> <li>市民・観光客へのアンケート/ヒアリング</li> </ul>		<b>供給力の確保</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>マッチング率88.9%が確認され、移動需要を補完できていることを確認               <ul style="list-style-type: none"> <li>10/4にドライバー14名となり、アクティブドライバーを確認できた</li> <li>円滑なマッチングには、10人程度のドライバーを確保することが必要</li> </ul> </li> </ul>
		課題	<b>交通弱者への周知不足</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>meemoサービスを認知されていない</li> <li>高齢者利用件数が少ない</li> <li>通院利用や買い物利用があまり確認されていない               <ul style="list-style-type: none"> <li>買い物利用された方も継続利用がなかった</li> </ul> </li> </ul>

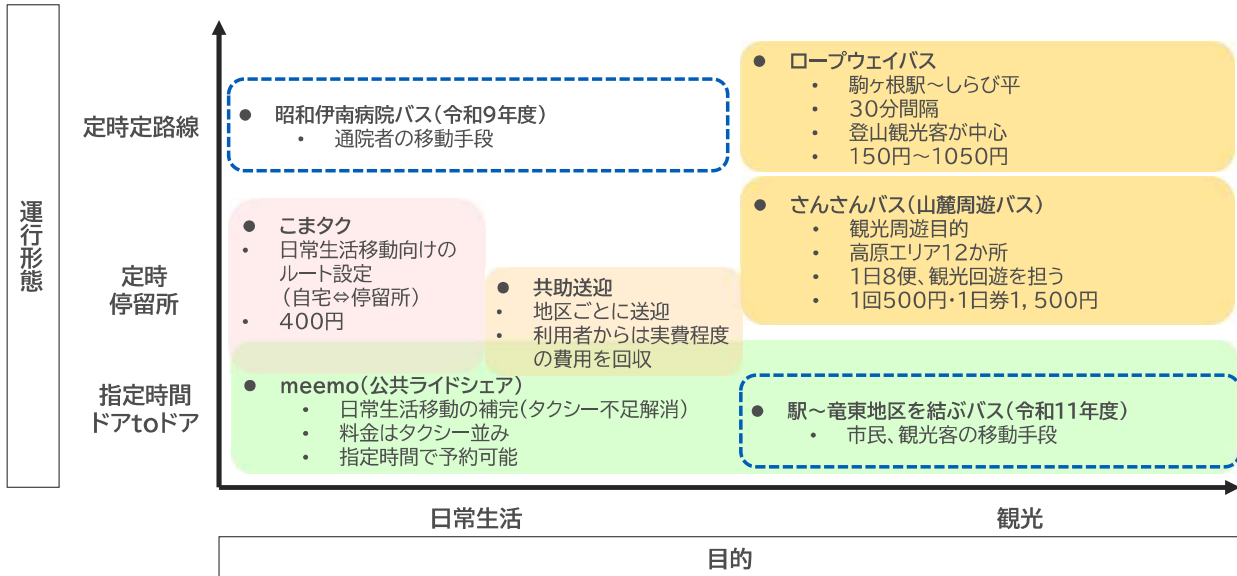
市民とJICA研修生の移動課題は特定できた一方で、観光客は既存交通で対応できており明確な課題は見られなかった。

利用者像	想定移動	需要特定	乗車実績	特定内容
市民	通院/買い物	○	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民アンケート及びヒアリングより通院、買い物の高齢者の日常に欠かせない移動需要があること確認</li> <li>特に周辺地区在住の方ほど移動課題を持っている</li> <li>送迎依頼6件(送迎実績より)</li> </ul>
	通学/送迎	○	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民アンケートより学生の通学や送迎需要があること確認</li> <li>送迎依頼はあったが、利用者により送迎キャンセルされた</li> </ul>
	飲食帰り	○	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>夜の飲食帰りの需要は12月の忘年会シーズン利用が一定数確認されたが23時半以降の需要はなし</li> <li>事業関係者除くと送迎依頼5件(送迎実績より)</li> </ul>
JICA研修生	市内移動	○	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>JICA駒ヶ根に入隊した研修生の移動需要を確認</li> <li>送迎依頼21件(送迎実績より) <ul style="list-style-type: none"> <li>駒ヶ根市には、JICA研修所があり1年間で70日間×3回の研修生を受け付けている</li> <li>研修生は、駒ヶ根市内の観光地や飲食店へ移動している</li> </ul> </li> <li>JICA研修所から駅までの送迎バスの運行を取りやめる意向</li> </ul>
観光客	市内観光	○	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業関係者除くと送迎依頼1件(送迎実績より)</li> <li>観光客が来訪するが、バスターミナルや駅からのバスにて移動していることを確認 <ul style="list-style-type: none"> <li>市内までは車もしくは電車・高速バスで来訪されている</li> <li>宿泊者の多くは、車での移動が多い</li> </ul> </li> </ul>

## 6. 実証実験結果を踏まえた提案

## 市内交通モードの役割期待

改定予定の駒ヶ根市地域公共交通計画に基づき、以下の通り市内の各交通モードの役割期待を想定  
 市民の日常生活の移動では、こまタクが安価なため市民からの期待の声大きい。  
 観光需要に対してはロープウェイバスとさんさんバスが供給されていることから、  
 meemoは日常生活の移動で活用される場面が多い



## 市内交通モードの再編改善に関する提案

本年度の調査および運行の結果、現状では「こまタク」と「meemo駒ヶ根」の利用者ターゲット(移動手段を持たない市民の日常生活の移動)が類似し、価格が大きく異なることから、  
 政策リソースの分散・meemo駒ヶ根の利用率低下などの非効率が発生していると想定  
 また、市民を対象としたアンケート調査および地域公共交通計画改定版では、  
 「こまタクの利便性向上」「バス並みの料金でないと日常的に利用できない」趣旨の声が多い

【運行の概要】

項目	こまタク	meemo駒ヶ根
運行期間	年間を通して	令和7年9月1日(月)~12月27日(土)
運行エリア	発着共に駒ヶ根市内【区域運行】	同左
ルート	自宅⇄停留所	自由に設定可能
運行時間	月曜日~金曜日(祝日・お盆・年末年始は運休) 往路(自宅から停留所) 午前8時30分、午前10時 復路(停留所から自宅) 正午、午後1時30分	8:00~24:00 (最終乗車時刻は23:30)
予約時間	乗車日の2週間前の日から前営業日まで	当日の送迎依頼のみ受付(乗車希望時刻の30分前までに予約)
予約方法	ネット及びアプリ、専用予約番号に電話	アプリ及び電話
決済方法	現金	クレジットカード及び現金
運賃設定	400円	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】 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
運行方式	乗合	タクシー優先配車

## 市内交通モードの再編改善に関する提案

そこで、「こまタク」と「meemo駒ヶ根」を再編統合し、市内交通モードを改善することを提案  
但し、タクシー事業者様の事業機会を低減させず、合意点を探ることを目指す

### 【再編統合案】

項目	内容
スキーム	<ul style="list-style-type: none"> <li>割引登録(市民限定)の有無で運賃を2パターン(市役所窓口またはWEBで割引登録)</li> <li>乗合とする</li> <li>「1時間に往復(住宅地⇄市街地)各1便・ドアtoドア」とする(予約がない便は運休)</li> <li>1人当たり1か月に8回までの乗車とする(4往復相当)(それ以降はタクシー並み料金またはタクシー利用)</li> <li>予約の多い時間帯を設定し、その時間はタクシードライバーのみの配車とする</li> <li>依頼はあらかじめ決めたルールに応じてタクシー事業者それぞれに通知</li> <li>利用者が少ない時間帯は市民ドライバーとする(78条2号)</li> <li>タクシー事業者への委託費は維持する</li> </ul>
運賃設定	①割引登録した方(市民限定):500円(仮) ②割引登録していない方(市民・来街者):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】 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
運行エリア	発着共に駒ヶ根市内【区域運行】
運行時間 運行方式	x時~x時:タクシーのみ配車 x時~x時:市民ドライバーのみの配車(タクシー優先配車は行わない)
予約時間	乗車日の2週間前から当日まで
予約方法	アプリ及び電話
決済方法	クレジットカード及び現金
運賃配分割合	市民ドライバーによる運行:ドライバー50%、協議会50% タクシー事業者および市民ドライバーへの委託費は協議会収入から充当し、不足分は市負担とする

OMRON

© OMRON SOCIAL SOLUTIONS CO.,LTD. 2025 All Rights Reserved

## 観光客向け交通モードの可能性

観光協会や宿泊施設と連携し、ニーズの掘り起こしを実施後、  
観光客向けのサービス実装を目指す

### 令和8年度

- 目的
  - 公共ライドシェアが有効に機能する観光シーン・時間帯・利用特性を把握し、次年度以降の展開可否および対象範囲を判断する
- 実施する取組
  - 観光協会/宿泊施設と連携し、広報物・パッケージ資料の配布
  - 利用ニーズの掘り起こし
    - 宿泊施設での案内
    - 観光施設での周知
    - 利用後ヒアリング
- 指標
  - 利用実績データ
  - 利用理由/利用シーン



### 令和9年度以降

- 目的
  - 26年度の結果を踏まえ、観光客向け公共ライドシェアの対応について、段階的かつ合理的な判断を行うための選択肢を示す
- 検討事項
  - 継続実施に向けた条件整理
    - 一定数確認/限定的/なし等
  - 観光動線・時間帯における活用可能性
    - 利用ハードル等
  - サービス提供方法の妥当性
    - 観光客専用/現行サービスの見直し
- 参考事例
  - ドライバーが観光案内も行う高付加価値な時間制料金タイプ
  - 観光客の多いルートに特化した乗合タイプ
  - 宿泊施設、観光施設との送迎の共同化(泊食分離等)

OMRON

© OMRON SOCIAL SOLUTIONS CO.,LTD. 2025 All Rights Reserved

# meemo駒ヶ根の改善について

## 実証結果および市民意見を踏まえた改善検討事項(採否は今後検討)

### アプリ・システム

- 操作性
  - 送迎開始・到着ボタン等のインターフェース改善
- 利便性
  - ドライバーおよび車両の稼働状況の可視化(今すぐ利用可能かどうか)
  - マッチング後のドライバーと利用者間でのメッセージ機能(合流問題への対応)
  - ドライバーとのマッチング成立が分かりやすく認識できる表示・通知
  - 自宅住所などの改善
  - 登録情報の簡略化もしくは、会員登録不要型の検討
  - 乗務記録の提出方法改善(アプリ上で提出可能)
- 関係性構築
  - 依頼前・依頼後に、簡単なお礼メッセージを送信できる仕組み
  - 利用者・ドライバー双方のプロフィールを充実させ、安心感を持ってもらう

### サービス全般

- サービス全体
  - 料金体系の見直し
  - 当日以外の予約にも対応できるようにする
  - 運行時間の見直し検討
    - 23時までの運行
  - タクシー券をmeemo駒ヶ根でも使えるようにする
- 説明会、案内
  - ドライバー募集は運行期間開始前に数回行い、15人以上を目指す
  - ドライバーが後から見返ることができる資料構成・説明動画作成の検討
  - 市役所での案内や、イベント形式での説明・会員登録ができる場を設ける
  - 駒ヶ根市公式LINEなど、活用可能なタッチポイントを増やす
  - meemoのサービスイメージを伝えるため、利用方法の動画など、テキスト以上にサービスのイメージが湧くコンテンツを作成する
- 広報
  - 駅を降りた際に目に入りやすい位置にポスターを掲示できていないため、掲示方法を検討
  - バスターミナル内でポスターを掲示する場所を検討
  - 高齢者が集まる場所(病院・公民館など)や関連施設(飲食店、宿泊施設、タクシー会社内など)にもチラシを設置してもらう
- コールセンター連携
  - 点呼前の事前電話を不要にする

# meemo駒ヶ根の改善について

## 広報に関わる記録と検討事項

### 記録

- ドライバー・ユーザー募集チラシを市内全戸配布
- 料飲旅館部会(市内148施設)で配布
- ポスター掲載箇所:12箇所
- ユーザー募集チラシ配布箇所:21箇所
- ドライバー募集掲載箇所:10箇所
  - 詳細リストは別紙9を参照
- ユーザー募集:LINE・メールリストを実施
- 駒ヶ根バスターミナルのポスター掲示位置
- 駒ヶ根駅構内の市民サービスエリアに動画配信



入口側



降車位置側

### 検討事項

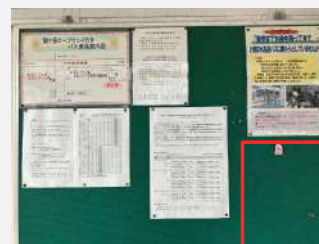
- ポスター掲示場所を追加検討:①駒ヶ根駅、②中央道駒ヶ根インターバスターミナル、③菅の台バスセンター
- ユーザー募集チラシ・ポスターを医療施設へ掲載
- 全戸配布を行ったが、コスト面から回覧板による配布を検討
- ドライバー募集はチラシ配布に加えてLINE・メールリスト送信を検討
- LINE・メールリスト送信をより頻繁に実施



①駒ヶ根駅



②中央道駒ヶ根インター



③菅の台バスセンター

## 今後の論点

### 国の動向を踏まえると、 広域連携や、交通・観光・福祉を横断した共同化・協業化の推進体制構築が重要

現状の市内交通モードの問題点	様々な交通モードがあり、市民からみて複雑でわかりにくい
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>各交通モードの再編改善</li> <li>複数主体の連携による施策/リソースの効率化</li> <li>移動目的・移動手段を一体的に捉えたまちづくりの実現</li> </ul>
提言	<ul style="list-style-type: none"> <li>「連携促進団体※(仮称)」を設立する <ul style="list-style-type: none"> <li>自治体を補完し、戦略構築・実行・効果検証・改善を担う</li> <li>駒ヶ根市地域公共交通協議会に協議・報告を行う</li> <li>商業/観光活性化・高齢者支援と交通の共同化・協業化を促進し、移動目的と移動手段の一体整備をはかる</li> </ul> </li> </ul>

#### 【組織イメージ】

連携促進団体(仮称)	
商業・観光部会(仮称)	ウェルビーイング部会(仮称)

#### 【論点イメージ】

交通施策を商業・観光・福祉の目的達成手段として位置づけ、  
公共ライドシェアを含めた移動目的別のサービス設計を整理する。

#### 【構成員イメージ】

宿泊施設の組合、飲食店の組合

#### 【構成員イメージ】

社会福祉協議会、ボランティア団体

● 資料一覧

#	資料名
資料1	観光客向けアンケート内容
資料2	ドライバー/ユーザーアンケート内容
資料3	市民向けアンケート内容
資料4	ドライバー適性面談
資料5	ドライバー募集説明会
資料6	ドライバー講習会
資料7	連絡体制
資料8	点呼業務フロー
資料9	広報物
資料10	こどもライドシェア
資料11	入電記録
資料12	送迎件数・マッチング率(日別)
資料13	地区別生活支援体制

## 令和 8 年度 駒ヶ根市地域公共交通協議会 事業計画(案)

- 1 「こまがねデマンド型乗合タクシー（こまタク）」の運行
  - 平日毎日運行の継続
  - 運行システムの運用と関連した運行形態の検討
  
- 2 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用
  - 生活交通確保維持改善計画策定・認定申請（6月）
  - 補助金交付申請（11月）
  - 事業評価実施（12月）
  
- 3 駒ヶ根市地域公共交通計画の推進
  - 当市の実情に合った公共交通ネットワークを構築するために、新たな公共交通技術の研究を進める。（市街地巡回システム。竜東バス等）
  - 「山麓周遊交通」として山麓周遊バスを運行する。
  - 既存の交通資源活用の検証を進める。
  - 既存の公共交通施策の周知を積極的に図る。
  - 「交通空白」解消に向けた公共ライドシェアの有用性を検証。
  
- 4 公共交通利用促進事業
  - こまタク事業の広報周知、利用促進
  - 公共交通の利用促進イベント
  - 山麓周遊バスの利用促進
  - 高速バスの利用促進
  - JR 飯田線の利用促進
  - 運転免許証自主返納支援事業
  
- 5 その他公共交通事業
  - バス・タクシー部会（地域公共交通計画の推進）
  - 交通不便者支援事業（補助事業の検討等）
  - 長野県公共交通活性化協議会上伊那地域別部会等を通じた広域な情報交換
  - その他交通システムの検討



## 令和8年度 駒ヶ根市地域公共交通協議会 予算(案)

(令和8年4月1日 ~ 令和9年3月31日)

## 1 歳入

(単位:円)

項目	R8予算額	R7予算額	増減額	内容
1 負担金	53,783,000	52,800,000	983,000	
1 市負担金	53,783,000	52,800,000	983,000	■駒ヶ根市負担金 53,783,000
2 国庫補助金	15,972,000	16,984,000	▲ 1,012,000	
1 国庫補助金	4,000,000	5,000,000	▲ 1,000,000	■地域内フィーター系統確保維持費国庫補助金 4,000,000
	11,182,000	11,616,000	▲ 434,000	■交通空白解消緊急対策事業国庫補助金 11,182,000
	0	368,000	▲ 368,000	■地域公共交通調査等事業国庫補助金 368,000
	790,000	0	790,000	■観光地の面的受入環境整備促進事業 790,000
3 繰越金	0	0	0	
1 繰越金	0	0	0	
4 預金利子	0	0	0	
1 預金利子	0	0	0	
5 雑入	0	0	0	
1 雑入	0	0	0	
<b>歳入合計</b>	<b>69,755,000</b>	<b>69,784,000</b>	<b>▲ 29,000</b>	

## 2 歳出

(単位:円)

項目	R8予算額	R7予算額	増減額	内容
1 総務費	16,222,000	17,234,000	▲ 1,012,000	
1 会議費	230,000	230,000	0	■協議会委員報酬 230,000
2 事務費	15,992,000	17,004,000	▲ 1,012,000	■国庫補助金相当額支払(駒ヶ根市) 15,972,000 ■事務費 20,000
2 事業費	53,533,000	52,550,000	983,000	
1 事業推進費	53,533,000	52,520,000	1,013,000	■こまタク事業費 31,837,000 ■山麓周遊バス事業費 5,200,000 ■地域公共交通計画推進事業費 1,700,000 ■利用促進事業費 430,000 ■公共ライドシェア事業費 14,366,000
2 広報費	0	30,000	0	■広報 0
3 予備費	0	0	0	
1 予備費	0	0	0	
<b>歳出合計</b>	<b>69,755,000</b>	<b>69,784,000</b>	<b>▲ 29,000</b>	

## 令和 8 年度上半期 デマンド交通運行業務委託業者(案)

## 1 業務名称

- (1) 令和 8 年度上半期 デマンド交通運行業務委託 (「ア・イ・ウ」エリア)
- (2) 令和 8 年度上半期 デマンド交通運行業務委託 (「エ・オ」エリア)

## 2 業務内容

予約受付による運行、運賃收受、業務報告、その他運行に係る一切の管理業務

## 3 委託業者

- (1) 中沢区、東伊那区、下平区 (第 2・13 自治組合除く)、  
市場割区 (宮の前・美里自治組合除く)、上赤須区の 3 エリア  
所在地 駒ヶ根市中央 4 番 5 号  
名 称 伊南乗用自動車有限会社
- (2) 北割 1 区、北割 2 区、中割区、南割区、福岡区、  
町 1 区、町 2 区、町 3 区、町 4 区、上穂町区、小町屋区、  
下平区第 2・13 自治組合、市場割区宮の前・美里自治組合の 2 エリア  
所在地 駒ヶ根市北町 2 8 番 2 4 号  
名 称 赤穂タクシー有限会社

## 4 随意契約理由

デマンド交通の運行には、道路運送法の規定による許可等の法的手続きが整った車両が必要であり、乗合における効率的な運行のためには地域の交通に精通している運転手が必要となる。また、既存の予約配車システムの動作環境があり、操作・運用に慣れたスムーズな運行が求められる。市内で運行できる業者は、上記 2 業者に限られ、円滑な事業推進、安全性の確保、時間的経済性の観点から、この 2 業者との契約が最適と考えられる。

上記理由から、本業務を円滑に実施するため、上記 3 に示すものと随意契約を行いたい。

## 【適用法令等】

- 地方自治法 第 2 3 4 条第 2 項
- 地方自治法施行令 第 1 6 7 条の 2 第 2 項
- 駒ヶ根市財務規則 第 1 1 9 条、第 1 1 9 条の 2

## 5 契約方法及び契約額

- (1) 契約方法及び契約額の決定は、駒ヶ根市財務規則に準じて行う。
- (2) 委託期間は、令和 8 年 4 月 1 日から令和 8 年 9 月 3 0 日までとする。

**令和 8 年度 こまがねデマンド型乗合タクシー予約配車  
システム提供、保守サポート業務委託業者(案)**

## 1 業務名

令和 8 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提供、保守サポート業務委託

※以下、「こまがねデマンド型乗合タクシー」を「こまタク」という。

## 2 業務箇所

駒ヶ根市内で指定する場所

## 3 業務内容

### (1) こまタク予約配車システムの提供

こまタク予約配車システムについて、駒ヶ根市に適した利用環境を提供する。必要に応じ、システムの各種パラメーターの調整や、契約額の範囲内での改修を実施する。詳細については、駒ヶ根市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）と協議の上決定する。

### (2) こまタク予約配車システムの運用サポート・保守・障害対応

こまタク予約配車システムについて、運用のサポート、保守、トラブル時の障害対応を行う。

## 4 理由

【駒ヶ根市財務規則第 119 条の 2 第 1 項の 1  
及び地方自治法施行令第 167 条の 2 第 1 項第 2 号を適用】

同社は、「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構築・実証実験支援業務」を受託し、こまタク予約配車システムを構築しており、このシステムの提供業務となることから、他社には実施不可能な業務であるため同社に委託する。

## 5 業者

株式会社建設技術研究所 長野事務所  
長野県長野市南千歳 1-12-7 新正和ビル

## 6 契約方法及び契約額

- (1) 契約方法及び契約額の決定は、駒ヶ根市財務規則に準じて行う。
- (2) 委託期間は、令和 8 年 4 月 1 日から令和 9 年 3 月 31 日とする。

## 令和 8 年度 駒ヶ根市地域公共交通計画推進支援業務委託業者—(案)—

- 1 事業名 令和 8 年度 駒ヶ根市地域公共交通計画推進支援業務委託
- 2 事業内容等 (1) 計画の検証評価  
(2) 地域公共交通会議の運営支援  
(3) 市内公共交通マップ作成
- 3 業務箇所 駒ヶ根市地域公共交通協議会事務局（駒ヶ根市役所企画振興課）
- 4 契約期間 契約締結の日から令和 9 年 3 月 19 日まで
- 5 理由 本業務は、駒ヶ根市地域公共交通計画に基づき、当協議会が行う計画推進事業の実施支援に係る業務委託である。以下の業者は、「駒ヶ根市地域公共交通計画」の策定に携わっており、運営支援に最適である。また、当市の公共交通に関する一般には非公開の情報やデータをこれまでの業務を通じ所有しており、加えて他自治体の動向や業界の情勢にも詳しいため、当市の交通の詳細な分析が出来るのは以下の業者のみである。  
(参加資格) 営業種目が 79 調査・分析・診断業務、89 広告・宣伝、  
91 企画・立案・製作の登録
- 6 適用法令 地方自治法施工令第 167 条の 2 第 1 項第 2 号を適用  
駒ヶ根市財務規則第 119 条の 2 第 1 項第 1 号を適用
- 7 業者 住 所：松本市中央 2 丁目 3 番 17 号  
名 称：特定非営利活動法人 SCOP 理事 鷲見真一  
電話番号：0263-36-9180  
FAX 番号：0263-36-9185
- 8 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 (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事業支援委託業務  
(随意契約)  
平成 31 年度駒ヶ根市地域公共交通網形成計画に基づく事業支援委託業務  
(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事業支援委託業務  
(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委託  
(随意契約)

令和4年度 駒ヶ根市地域公共交通計画推進支援業務委託  
(随意契約)

令和5年度 駒ヶ根市地域公共交通計画推進支援業務委託  
(随意契約)

令和6年度 駒ヶ根市地域公共交通計画推進支援業務委託  
(随意契約)

令和7年度 駒ヶ根市地域公共交通計画策定及び事業推進支援業務委託

# R8 駒ヶ根山麓周遊バス事業(案)

運行時期：7月18日（土）～11月8日（日）の土・日・祝日（8/8～16のみ毎日）＜40日間＞

運賃： 1乗車500円・**1日券1,000円**（小学生以下無料）

車両：オープントップバス 最大24人乗り ※裏面参照

## 運行ルート・停留所・ダイヤ案

1周走行距離 約21km

	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便
1 駒ヶ根ファームス	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10 発
2 大沼湖	9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12 着
3 大沼湖	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13
4 光前寺	9:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15
5 光前寺	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16
6 露天こぶしの湯	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19
7 露天こぶしの湯	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20
8 くらすわの森	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30
9 くらすわの森	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31
10 JICA駒ヶ根	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34
11 JICA駒ヶ根	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35
12 ビアンデさくら亭	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44
13 ビアンデさくら亭	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45
14 北川製菓	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52
15 北川製菓	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53
16 マルス駒ヶ岳蒸溜所	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55
17 マルス駒ヶ岳蒸溜所	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56
18 こまゆき荘	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58
19 こまゆき荘	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59
20 ぴんころ神社	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01
21 ぴんころ神社	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02
22 こまくさの湯	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03
23 こまくさの湯	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04
24 駒ヶ根ファームス	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06

**【変更点】**

変更点	令和7年度	令和8年度
運行日	金・土・日・月・祝日（8月は毎日）	土・日・祝日（8/8～16）
運賃	1日券1,500円	1日券1,000円
運行便	1日8便	1日6便
停留所	12か所	11か所

※ただし、関係者との調整や国庫補助金等により変更する場合がございます。

**【参考】**

- ・駒ヶ根IC 高速バス新宿～飯田線 毎時35分着（11時以降） 毎時50分発
- ・みすずハイウェイバス 飯田行き 9時06分、11時16分、14時16分、15時16分
- ・みすずハイウェイバス 長野行き 9時35分、11時00分、14時35分、16時35分
- ・RW線（しらび平→駒ヶ根駅） 菅の台BC 毎時22分、52分着  
RW線（駒ヶ根駅→しらび平） 菅の台BC 毎時12分、42分着
- ・くらすわの森 営業時間 ～16：30 マルス駒ヶ岳蒸溜所 営業時間 ～16：00

**【ポイント】**

- ・駒ヶ根ファームスをRW線との結節点として発着、特に山から下りてくる時間に合わせている
- ・お土産、飲食、お酒、お菓子、工場見学、寺、温泉、自然と多ジャンル
- ・メインターゲットは、宿泊登山客の前泊日、後泊日の観光
- ・発着点をファームスにすることで、利便性の向上

**【車両】**

- ・小型バスを改造した天窓開閉式のオープントップ
- ・車体には、スポンサー企業をラッピング
- ・バス停もスポンサー企業募集予定
- ・キャッシュレス決済可能（PayPay、d払い、auPAY、メルペイ）
- ・自動音声案内による観光ガイド

**【広報】**

- ・市報、市HP、市LINE・メール、観光案内誌など
- ・SNS（インスタ・Facebook）を活用

**【今後のスケジュール】**

3月17日	交通協議会においてR7年度予算協議
4月中	運輸局申請
6月中	運行業務委託契約締結
7月～	スタート

**令和 8 年度山麓周遊バス運行業務委託業者(案)****1 業務名称**

令和 8 年度 山麓周遊バス運行業務

**2 業務内容**

- (1) 山麓周遊バスの運行準備
- (2) 山麓周遊バスの運行
- (3) 運行の実績管理・報告

**3 委託業者**

- (1) 所在地 駒ヶ根市下平 6 7 0 番地 1  
名称 こまくさ観光株式会社

**4 随意契約理由**

本業務は、道路運送法による登録・許可を要し、観光客を含めた不特定多数の乗客を乗車させる観点から、第二種運転免許を保有する運転手及びそれを管理する運行会社による安全運行が必要である。

併せて、本業務の要件とする観光地に適応したバス車両を所有している必要があり、これらの条件を満たす者は上記業者のみである。以上の理由から、本業務を円滑に実施するため、上記 3. に示すものと随意契約を行いたい。

**【適用法令等】**

- 地方自治法 第 2 3 4 条第 2 項
- 地方自治法施行令 第 1 6 7 条の 2 第 2 項
- 駒ヶ根市財務規則 第 1 1 9 条、第 1 1 9 条の 2

**5 契約方法及び契約額**

- (1) 契約方法及び契約額の決定は、駒ヶ根市財務規則に準じて行う。
- (2) 委託期間は、令和 8 年 4 月 1 日から令和 9 年 3 月 19 日までとする。

## 駒ヶ根市地域公共交通協議会規約

### (設置)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「法」という。)第6条の規定に基づき、駒ヶ根市地域公共交通協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

### (事務所の位置)

第2条 協議会の事務所は、駒ヶ根市赤須町20番1号駒ヶ根市役所内に置く。

### (協議事項等)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を協議し、実施する。

- (1) 法第5条の規定による地域公共交通計画、法第27条の15の規定による地域公共交通利便増進実施計画及び地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱(平成23年3月30日国総計第97号ほか)第3条第2項の規定に基づく計画の作成、変更、実施及び連絡調整
- (2) 前1項に関連した道路運送法(昭和26年法律第183号)の規定に基づく地域住民の生活に必要な旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図るために必要な事項
- (3) その他協議会が必要と認める事項

### (組織)

第4条 協議会は、次に掲げる者をもって組織し、その者又はその団体、機関等から選出された者を協議会の委員とする。

- (1) 駒ヶ根市長(以下「市長」という。)
  - (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
  - (3) 住民又は利用者
  - (4) 国土交通省北陸信越運輸局長又はその指名する者
  - (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
  - (6) 長野県警察
  - (7) 道路管理者
  - (8) 学識経験者その他の協議会が必要と認める者
  - (9) その他市長が必要と認める者
- 2 協議会に、専門的知識を有するアドバイザー等を置くことができる。

### (役員)

第5条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
  - (2) 副会長 1人
  - (3) 監事 2人
- 2 会長は、市長とし、協議会を代表する。
- 3 副会長及び監事は、委員の中から会長が任命する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。
- 5 監事は、協議会の会計監査を行い、その結果を協議会の会議において報告する。

### (委員の任期)

第6条 委員の任期は、委員となった年度の翌年度の3月31日までとする。ただし、再任は妨げない。

2 委員の欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。  
(協議会の会議及び運営等)

第7条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、議長となる。

2 会議は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。

3 会長は、必要に応じて委員以外の関係者を会議に出席させることができる。

4 会議の議決の方法は、出席した委員の過半数で決定するものとし、可否同数のときは議長の決するところによる。

5 会長は、会議の内容が軽微な場合、又は緊急その他やむを得ない事情により会議を開催することが困難な場合は、書面審議により議事を決することができる。この場合において、第2項及び第4項の規定を準用する。

6 協議会が決定した事項について、委員は、その結果を尊重しなければならない。

7 前6項に掲げるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、議長が別に定める。

(幹事会及び専門部会)

第8条 協議会に提案する事項について協議又は調整するため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

2 協議会の協議事項について専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じ協議会に専門部会を置くことができる。

3 幹事会及び専門部会の組織及び運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第9条 協議会の運営に要する経費は、駒ヶ根市負担金、国庫補助金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第10条 協議会の会計年度は、毎年4月1日に始まり、3月31日に終わるものとする。

2 協議会の予算の編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

第11条 第4条に規定する委員及びアドバイザー等が会議に出席したとき並びに第7条第3項の規定により会議に出席させた者のうち会長が必要と認めた者は、報酬及び費用の弁償を受けることができる。

2 報酬及び費用弁償の額並びに支給方法等は、会長が別に定める。

(協議会の解散)

第12条 協議会が解散したときは、協議会の収支は解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを清算する。

(規約の変更)

第13条 この規約を変更する場合は、協議会の承認を得なければならない。

(事務局)

第14条 協議会の事務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、駒ヶ根市総務部企画振興課内に置く。

3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、事務局長は、会長が命じた者を充てる。

(委任)

第15条 この規約に定めるもののほか、協議会に関し必要な事項は、会長が会議に諮り別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この規約は、平成21年3月17日から施行する。

(委員の任期の特例)

2 第6条第1項の規定にかかわらず、最初に委員となった者の任期は平成23年3月31日までとする。

附 則

(施行期日)

1 この規約は、平成24年4月1日から施行する。

附 則

(施行期日)

1 この規約は、平成26年4月1日から施行する。

附 則

(施行期日)

1 この規約は、平成27年4月1日から施行する。

附 則

(施行期日)

1 この規約は、平成29年4月1日から施行する。

附 則

(施行期日)

1 この規約は、令和6年4月1日から施行する。