

駒ヶ根市 地域公共交通計画

令和3（2021）年4月

駒 ヶ 根 市

～ 目 次 ～

第 1 章 本計画の位置づけ	1
1-1 計画の背景と目的	1
1-2 本計画の位置づけ	1
第 2 章 上位計画・関連計画の把握	3
2-1 駒ヶ根市第 4 次総合計画 後期基本計画（平成 31～令和 5 年度）	3
2-2 駒ヶ根市都市計画マスタープラン（平成 26～令和 15 年）	4
2-3 駒ヶ根市立地適正化計画（平成 31～ 令和 15 年度）	6
2-4 駒ヶ根市地域公共交通網形成計画（平成 28～令和 2 年度）	7
第 3 章 駒ヶ根市の概況	9
3-1 位置・地勢	9
3-2 土地利用	10
3-3 人口・世帯	11
3-4 人口流動	14
3-5 主要施設の立地	16
3-6 交通	21
第 4 章 駒ヶ根市の公共交通の現況	23
4-1 鉄道	23
4-2 路線バス	23
4-3 行政主導による交通施策	27
4-4 その他の輸送資源	30
第 5 章 市民の移動実態及びニーズ	33
5-1 調査の概要	33
5-2 調査結果	34
第 6 章 前計画（網形成計画）の評価	53
6-1 各施策の実施状況	53
6-2 目標の達成状況についての評価	55
6-3 網形成計画に対する総合的な評価	59
第 7 章 地域公共交通における課題と方向性	60
第 8 章 地域公共交通計画の基本的な方針および目標	64
8-1 地域公共交通計画の基本的な方針	64
8-2 駒ヶ根市における基本的な交通体系	66
8-3 計画の目標	67
第 9 章 目標達成のために実施する事業	68
9-1 実施事業および内容	68
9-2 基本方針と施策との対応	75
9-3 各事業の実施主体	76
9-4 各事業の実施スケジュール	77
第 10 章 計画の達成状況の評価・検証	78
10-1 マネジメントと P D C A サイクル	78
10-2 設定目標に対する評価方法	79

第1章 本計画の位置づけ

1-1 計画の背景と目的

人口減少が急速に進行し、日常の移動手段として自家用車を利用することが一般的になっているわが国の地方都市においては、公共交通の利用者層自体が大きく縮小しつつあり、公共交通の運営は非常に厳しいものとなってきている。

駒ヶ根市においては、平成13年に市独自のコミュニティバスの運行を始め、その後10年以上続けてきたが、利用者数が年々減少し、改善を求める声が多くあがるなど問題を抱えていたことから、平成24年度に策定した「駒ヶ根市地域公共交通総合連携計画」の中では、この定時定路線型バスの運行に区切りをつけ、交通不便者の通院・買い物に的を絞ったデマンド運行の「こまタク」を主軸とした施策体系に大きく舵を切った経過がある。

この連携計画を引き継ぐかたちで平成28年度に策定された「駒ヶ根市地域公共交通網形成計画」においても、基本的にはこの施策体系を保ちつつ、「こまタク」の利便性をさらに向上させるとともに、観光系の路線バスの生活利用を促進するなどの新しい施策を組み込みつつ、現在、最終年度の5ヶ年目を迎えている。今年度については新型コロナウイルスの流行拡大で、公共交通の利用者数が大きく減少するなど厳しい状況にあるが、地域公共交通は利用者数だけで測ることのできない、地域づくり全体に波及する重要な分野と位置づけられる。高齢者の交通事故の増加なども社会問題となるなかで、安心して外出ができる生活環境を整えることが強く求められており、地域公共交通の重要性はますます高まっているといえる。

前述の通り、現行の「地域公共交通網形成計画」は今年度、最終年度を迎えているため、計画更新が必要であることに加え、法改正の流れを受け（1-2 参照）、従前の「網形成計画」は「地域公共交通計画」へと位置づけが変わってきているため、これに合致した新しい視点を踏まえた計画を策定するものである。

1-2 本計画の位置づけ

（1）交通政策基本法の制定

国の交通政策も時代にあわせて変わりつつあり、平成25年12月には「交通政策基本法」が施行され、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識のもとに、「豊かな国民生活の実現」、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」など、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念が定められた。

公共交通ネットワークについても、まちづくりを支える重要な社会基盤であることが明示され、地方自治体が地域公共交通の確保・維持・改善に対して一定の役割を担うことが規定されている。

（2）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正

交通政策基本法の施行を受け、これを具現化するための法律と位置づけられる「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」も令和2年11月に一部改正がなされている。

この改正では、原則としてすべての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充することが掲げられている。また、中山間地域などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組みを促すことも示されている。

(3) 本計画の位置づけ

このような状況を受けて今般策定する「駒ヶ根市地域公共交通計画」は、地域交通に関するマスタープランであり、上記法律に基づく法定計画である。

1－3 計画の区域

本計画の区域は駒ヶ根市全域とする。

1－4 計画の期間

本計画の計画期間は、令和3年度から令和7年度の5年間とする。

第2章 上位計画・関連計画の把握

現行の駒ヶ根市の各種計画のうち、本計画に関連するものを以下に示した。

2-1 駒ヶ根市第4次総合計画（平成26～令和5年度）後期基本計画（平成31～令和5年度）

根拠法	従前は地方自治法により策定が義務づけられていたが、2011年の法改正により任意となり、現在は各地方自治体の条例に基づき策定。
計画の位置づけ	市の最上位計画として将来の長期的な展望のもと、市政のあらゆる分野を対象とした総合的かつ計画的なまちづくりの指針を定めるもの。

■市民憲章に掲げる基本理念

「愛と誇りと活力に満ちた駒ヶ根市」の創造

【1 産業振興と雇用の確保】

1-2 魅力と賑わいのある商業の振興を進めます

■活力ある商業・サービス業の振興

■人が集まる「街なか」の魅力づくり

1-4 おもてなしと賑わいのある観光の振興を進めます

■住んでよし、訪れてよしの観光地域づくり

■地域資源を活かした観光地域づくり

■移住・定住・関係人口の増加

【2 子育て・教育】

2-3 子育てによりこびを感じる家庭づくりを進めます

■健やかな子どもの成長とその家庭に対する支援の充実

【3 防災・防犯】

3-2 安全に暮らせるまちづくりを進めます

■交通安全対策の推進

【4 都市基盤整備・景観・環境保全】

4-1 人にやさしい快適な生活環境をつくります

■人にやさしい道路整備の推進

■地域公共交通の確保

■幹線道路網の整備

【5 福祉・保健・医療】

5-1 健康で長寿のまちづくりを進めます

■地域医療体制の充実

■高齢者の健康づくりと社会参加の推進

5-2 支え合う福祉のまちづくりを進めます

■住民同士が支え合う仕組みづくりの推進

【7 協働・男女共同・コミュニティ】

7-1 協働のまちづくりを進めます

■市民参加と協働の仕組みづくり

交通施策に関連する（考えられる）事項

⇒キャッシュレス環境整備 交通ICカード等）

⇒街なか賑わいイベント 市街地巡回系バスなど）

⇒魅力ある観光地づくり インバウンド・二次交通）

⇒周遊プランの作成 周遊バス、乗合タクシー等）

⇒安心して住み続けられる環境 公共交通全般）

⇒地域教育環境のサポート 遠距離通学の支援）

⇒高齢者の免許返納支援 こまタク乗車券進呈等）

⇒支障箇所の改良 自宅前までのドアtoドア送迎）

⇒通院や買い物のなどの日常の足確保 こまタクなど）

⇒飯田線の利用促進

⇒地域連携軸の整備 周辺地域までの速達性）

⇒医療サービスの充実 施設までのアクセシビリティ）

⇒通いの場への参加 交通手段の確保）

⇒住民主体の課題解決 地域の互助の送迎）

⇒多様なまちづくり主体 NPO 主体の送迎事業など）

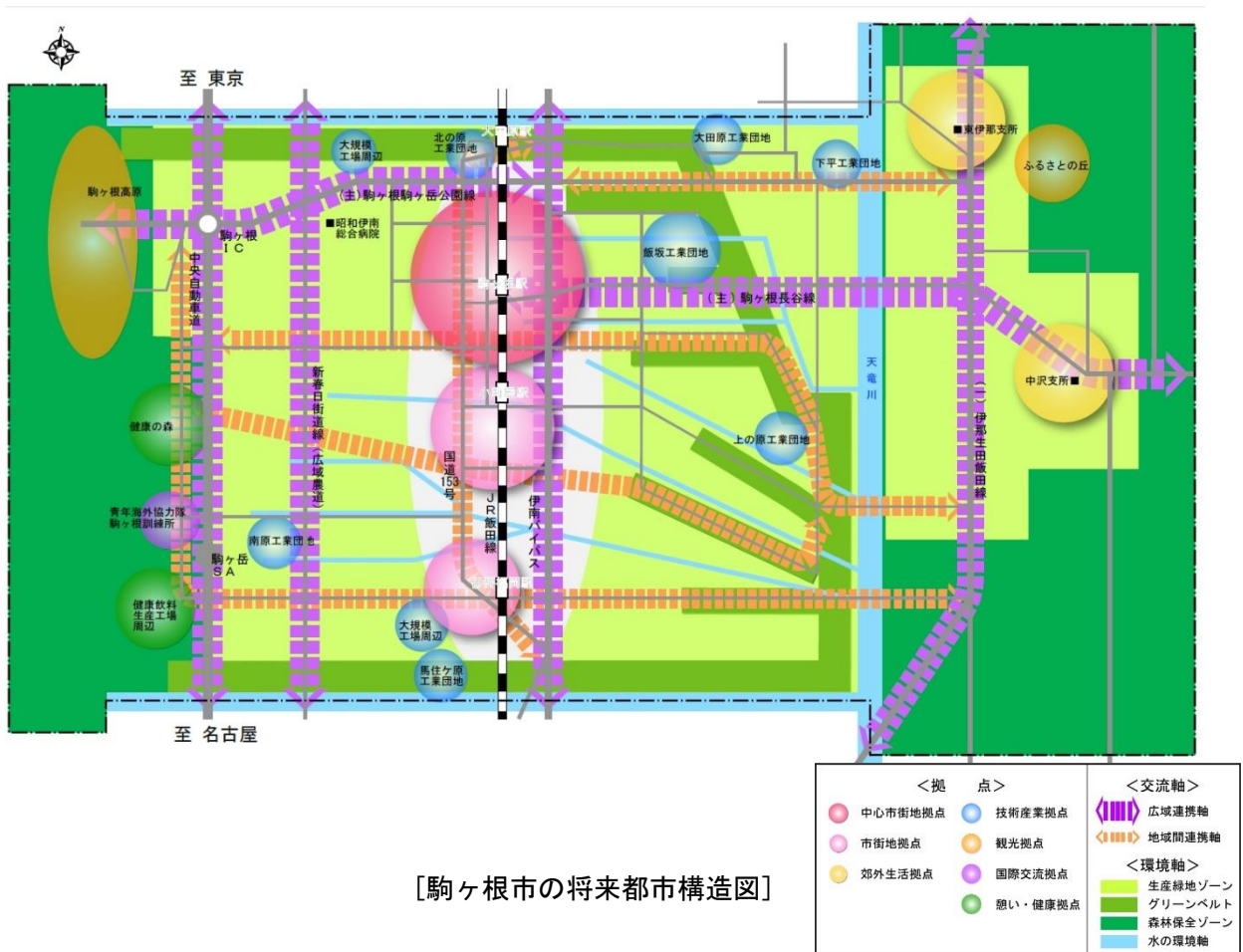
2-2 駒ヶ根市都市計画マスタープラン（平成 26～令和 15 年）

根拠法	都市計画法（法第 18 条の 2）
計画の位置づけ	長期的視点にたった駒ヶ根市の将来像を定め、その実現にむけての大きな道筋を明らかにするもので、施策別の方針や地域別の方針などが記される。

(1) 将来都市構造

市街地を中心とした「居住の集積」、これに必要な「都市機能の集約立地」を図り、まちなかの人口密度を維持していく『集約型都市構造』を目指す。

県内全域及び全国都市と連携する「広域連携軸」と、これを補完して本市の骨格を形成すると共に周辺地域間を連結する「地域間連携軸」として設定する。



(2)施策別方針

①公共交通の方針

本市の公共交通は、鉄道ではＪＲ飯田線、バス路線では駒ヶ岳ロープウェイ線があります。

これまで市民の移動手段としてコミュニティバス（こまちちゃんバス）を運行していましたが、マイカーの利用が市民の移動手段として広く普及するとともに、バス交通が市民の利用ニーズと合致せず、コミュニティバスの運行を大幅に見直しています。

ＪＲ飯田線の利活用、リニア中央新幹線や三遠南信自動車道などの高速交通網との連携を踏まえるとともに高齢者をはじめとする交通弱者の移動手段を確保・維持するために、タクシーの活用やデマンド交通など福祉面からも研究するとともに、交通弱者のみならずマイカーを利用する市民を広く対象としたモビリティ・マネジメントに取り組みながら、公共交通の必要性を市民と共有しながら、本市の特性及び利用ニーズに合わせた公共交通を構築します。

あわせて、駒ヶ根高原をはじめとする豊かな自然などを有する本市の環境への配慮、また低炭素社会への貢献に資する移動手段としても検討します。

②駅前広場の整備方針

■駒ヶ根駅前広場

ＪＲ 駒ヶ根駅の駅前広場は、本市の顔であり、重要な交通結節点であると共に集約型都市構造の構築に向けて位置付けする「中心市街地拠点」内の骨格的な施設です。

しかし各種バスの乗り入れ、公共交通の再構築等により、現在の駅前広場の構造では交通結節点機能が不足しています。

このため交通結節点機能を見直し、さらに中心市街地拠点としての機能を加えた駅前広場を再構築します。（令和元年度 駒ヶ根駅前広場改修済）

■小町屋駅、伊那福岡駅の駅前広場

小町屋駅、伊那福岡駅は、「市街地拠点」の骨格的な施設と位置づけ、通勤・通学など日常生活の利用を中心とした駅前広場として活用します。

(3)地域別方針

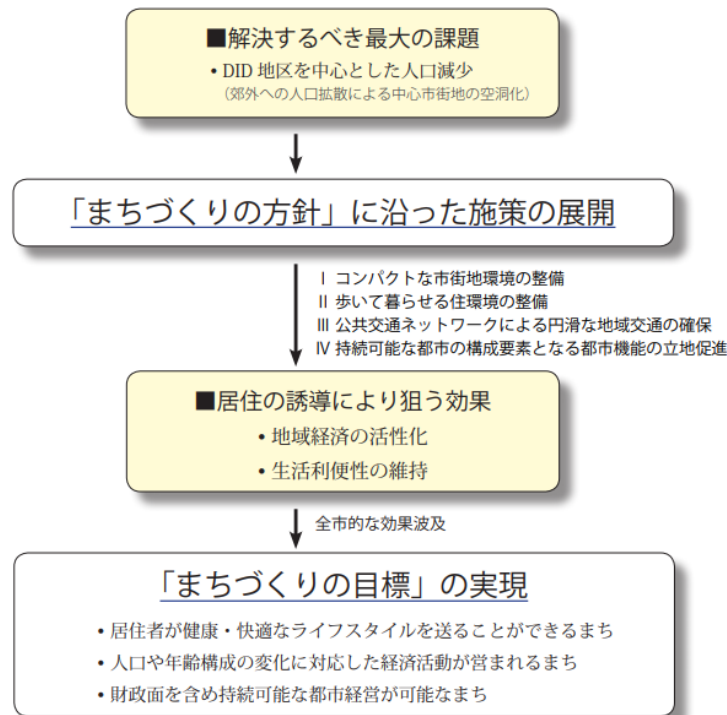
- ①東伊那地域
 - ②中沢地域
- } 共通

両地域の中心部（支所付近）を「郊外生活拠点」と位置づけており、そのうえで、公共交通の位置づけについて、次のように掲げている。

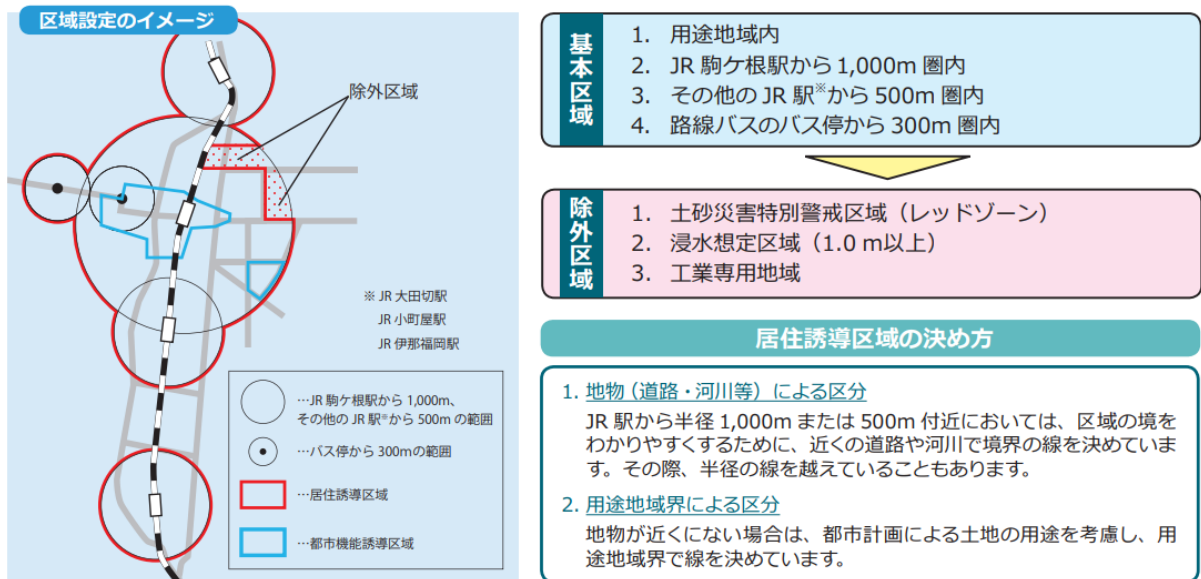
当地域と市中心部がある竜西地域を天竜川が隔てています。このため特に高齢者など交通弱者の移動手段として重要な公共交通の維持に努めるとともに利用促進を進めます。

2-3 駒ヶ根市立地適正化計画（平成 31～ 令和 15 年度）

根拠法	都市再生特別措置法（法第 81 条）
計画の位置づけ	持続可能な都市構造への再構築を目指し、人口減少社会に対応したコンパクトシティを実現するためのマスタープランで、市町村が必要に応じて策定できる。市町村は、この計画を作成することで、国の支援を受けながら都市施設や居住地域の誘導をすることができる。



〔計画の枠組み〕



〔居住誘導区域の設定〕

2-4 駒ヶ根市地域公共交通網形成計画（平成 28～令和 2 年度）

根拠法	地域公共交通活性化再生法（法第 5 条）
計画の位置づけ	当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画を策定するもの。 本計画の前身にあたる計画となる。

※同計画については 6 章で評価検証を行っているため要参照

(1) 基本方針

① 既存の交通機関を活用した公共交通網の形成

- ・ 今後の人口減少や地域づくりの視点等を踏まえると、従前の連携計画のような市単独の施策では不十分
- ・ 鉄道、乗合バス、タクシー事業者等と連携し、既存の交通機関をできる限り活用して、市全域にわたる交通網を形成していく

② 交通不便者の生活を支える公共交通網の形成

- ・ 高齢者単身世帯数の増加などを踏まえ、連携計画と同様に交通不便者の生活の支援を方針の上位に掲げる
- ・ 交通不便者のうち、高校生への対応についても改善を図る

③ 地域観光を支える公共交通網の形成

- ・ 駒ヶ根市の基幹産業である観光を支えるため、現在、公共交通でのアクセスができない地域を面的にカバーすることができる新たな仕組みに取り組む

④ 持続性を担保できる公共交通網の形成

- ・ 地域公共交通の確保において採算性の議論は馴染まないが、持続的な運行を確保するために事業費の制約もまた必要不可欠
- ・ 一定の事業費の基準を設け、その枠内で最大限に高いサービスを提供していくことに努める

⑤ 公共交通の利用促進と意識醸成

- ・ 持続性の担保のために、最も重要な事項は実際に十分な利用がなされているかどうかという点であり、潜在的に公共交通を必要としている層、利用が可能となる層に対して、積極的な働きかけを行っていく
- ・ 実際に効果の得られるものとするため、免許返納者や公共交通の利用者に対するインセンティブも導入する

⑥ 地域の自主性の向上と地域に対する行政の支援

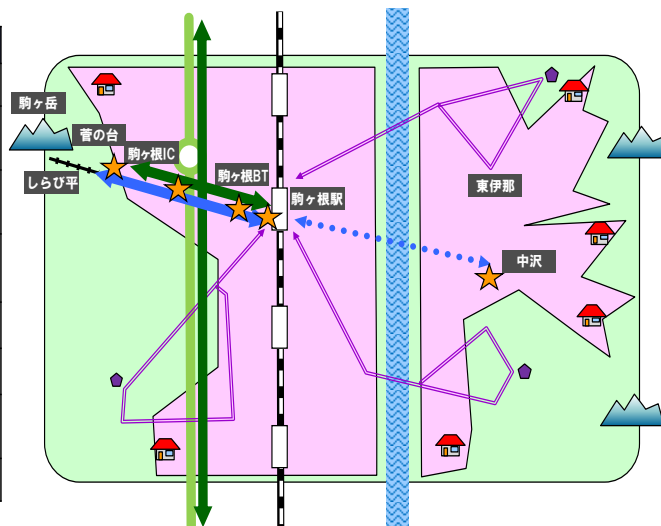
- ・ 行政主導の交通サービスは、地域間の公平性の視点などから、地区ごとの独自施策などが打ち出しづらい側面も
- ・ より地域に馴染んだ仕組み、よりサービス水準の高い仕組みを導入すべく、地域組織に対する働きかけなどを行うとともに、新たな取り組みなどにより積極的に支援を行っていく

⑦ 周辺市町村との連携

- ・ 公共交通事業は、広域圏（生活圏）全体で取り組んだほうが効率的かつ効果的である
- ・ 伊南行政組合における広域連携の動きに併せて調整を図っていく

(2) 目指すべき交通ネットワーク

凡例	種別	役割・機能
	JR飯田線	市内を縦貫する圏域の主軸。生活・観光交通を担う
	高速バス	首都圏・中京圏を結ぶ軸。市民の広域移動と観光客の輸送を担う
	路線バス	市中心と郊外の拠点を結ぶ。観光の二次交通、沿線地域の生活路線としても機能
	こまタク運行エリア	交通不便者の交通手段として全域をカバー。生活関連施設へのアクセスを担う
	乗合観光タクシー	バスでカバーできない観光資源へのアクセスを担う
	駒ヶ岳ロープウェイ	駒ヶ岳（千畳敷）への観光客の輸送を担う
	結節点	鉄道、高速バス、路線バスのへの円滑な乗継ぎ、快適な待合機能を持たせる
	観光資源	公共交通機関でのアクセスを担保する観光資源



(3) 取り組む施策

1) 公共交通運行事業	(1) こまタクの運用方法の変更 ①こまタクの毎日運行化 ②こまタクの運用方法変更に向けた検討の推進
	(2) 駒ヶ岳ロープウェイ線の運行形態の変更
	(3) 乗合観光タクシーの運行
2) 交通不便者支援事業	(1) 割引タクシー券の交付
	(2) 通学困難世帯への補助
3) 拠点整備事業	(1) 駒ヶ根駅前広場の整備
	(2) 竜東ターミナルの整備
	(3) 高速バス結節点の整備 ①駒ヶ根IC待合施設の整備 ②駒ヶ根バスターミナルへの機能付加
4) 地域連携・参画事業	(1) 地域運営組織の発足
	(2) 住民意見交換会の実施
	(3) 地域主導型事業の実施
5) 広域連携事業	(1) 広域検討会議の発足
6) 利用促進事業	(1) 公共交通案内パンフレット等の作成・配布
	(2) 公共交通案内ホームページの作成
	(3) 公共交通フォーラム・ワークショップの開催
	(4) ロープウェイ線バス往復乗車券・セット乗車券の販売促進
	(5) 観光施設との連携
	(6) 免許返納の促進
7) マネジメント系事業	(1) モニタリングの実施
	(2) 評価・検証および改善実施
	(3) 協議会の運営

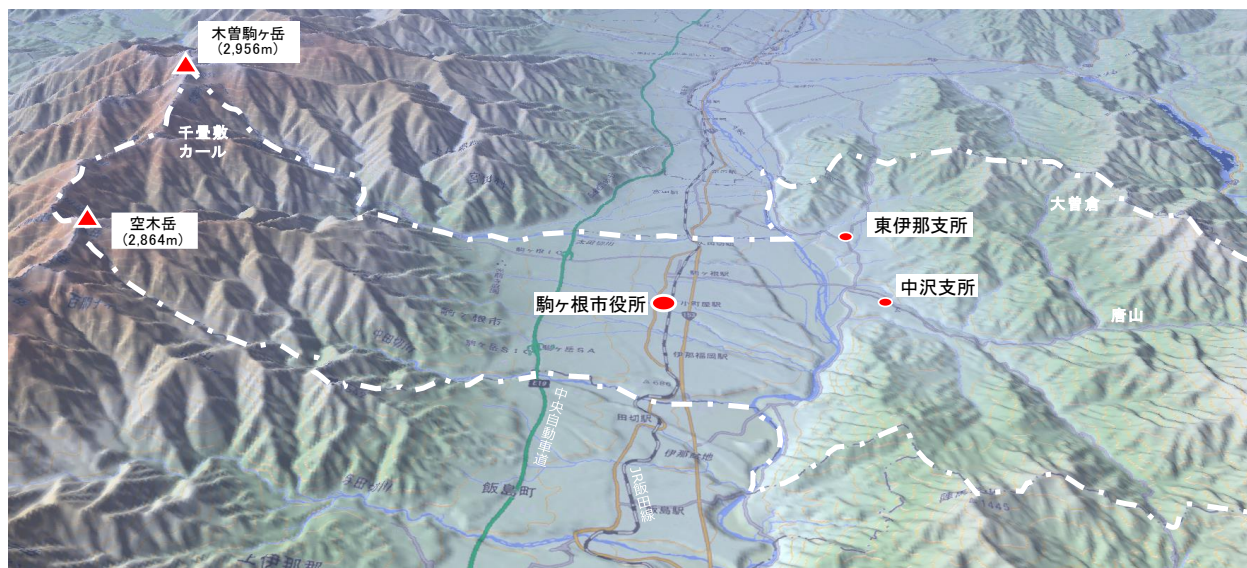
(4) 目指すべき姿と目標設定

項目	位置づけ	目標値
(1) 地域公共交通網の整備に関する目標	すべての地域住民が公共交通網および補助的施策によってカバーされ、日常生活に必要な移動を達成できる。	こまタク人口カバー率100% 高校生対象世帯への補助80%
(2) 地域公共交通の利用実績に関する目標	各運行事業等が有効に機能し、市民や観光客が利用している。	こまタク利用者数前年比3%増 ロープウェイ線利用者数5%増 ほか
(3) 観光振興に対する目標	公共交通を利用した観光周遊などが促進されている。	往復券・セット券販売年3000枚 観光タクシー利用者100組
(4) 地域公共交通の利用促進・意識醸成に関する目標	利用促進系の事業が円滑に推進され、公共交通に対する住民意識が向上する。	住民意見交換会年5回以上 公共交通に対する市民満足度3.2以上 ほか
(5) 地域公共交通の維持・永続性担保に関する目標	地域公共交通事業が一定のサービス水準を満たしながら、適正な負担額のなかで抑えられている。	公共交通関連の行政負担額3800万円以内

第3章 駒ヶ根市の概況

3-1 位置・地勢

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

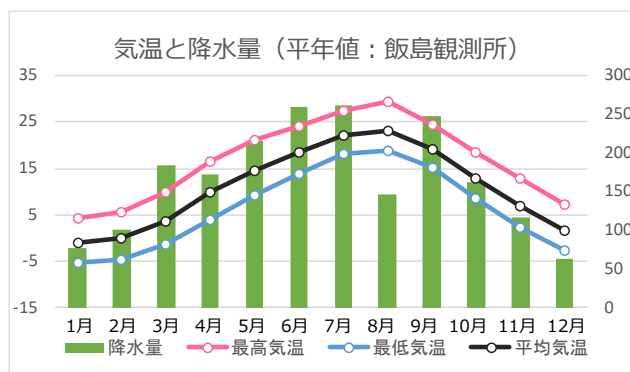


資料：日本高密度メッシュ標高データ[国土地理院]をもとにカシミール3Dで作成

〔図 駒ヶ根市鳥瞰図〕

	気温			降水量
	最高気温	最低気温	平均気温	
1月	4.2	-5.3	-0.9	77.6
2月	5.5	-4.8	-0.1	100.2
3月	9.8	-1.4	3.7	183.7
4月	16.5	4.0	9.8	172.8
5月	21.1	9.1	14.6	216.5
6月	24.2	14.0	18.4	259.6
7月	27.5	18.0	22.0	260.5
8月	29.3	18.9	23.0	147.1
9月	24.6	15.3	19.1	246.7
10月	18.5	8.5	12.8	162.2
11月	12.7	2.2	6.8	117.0
12月	7.2	-2.6	1.6	63.4
合計				2,007.2

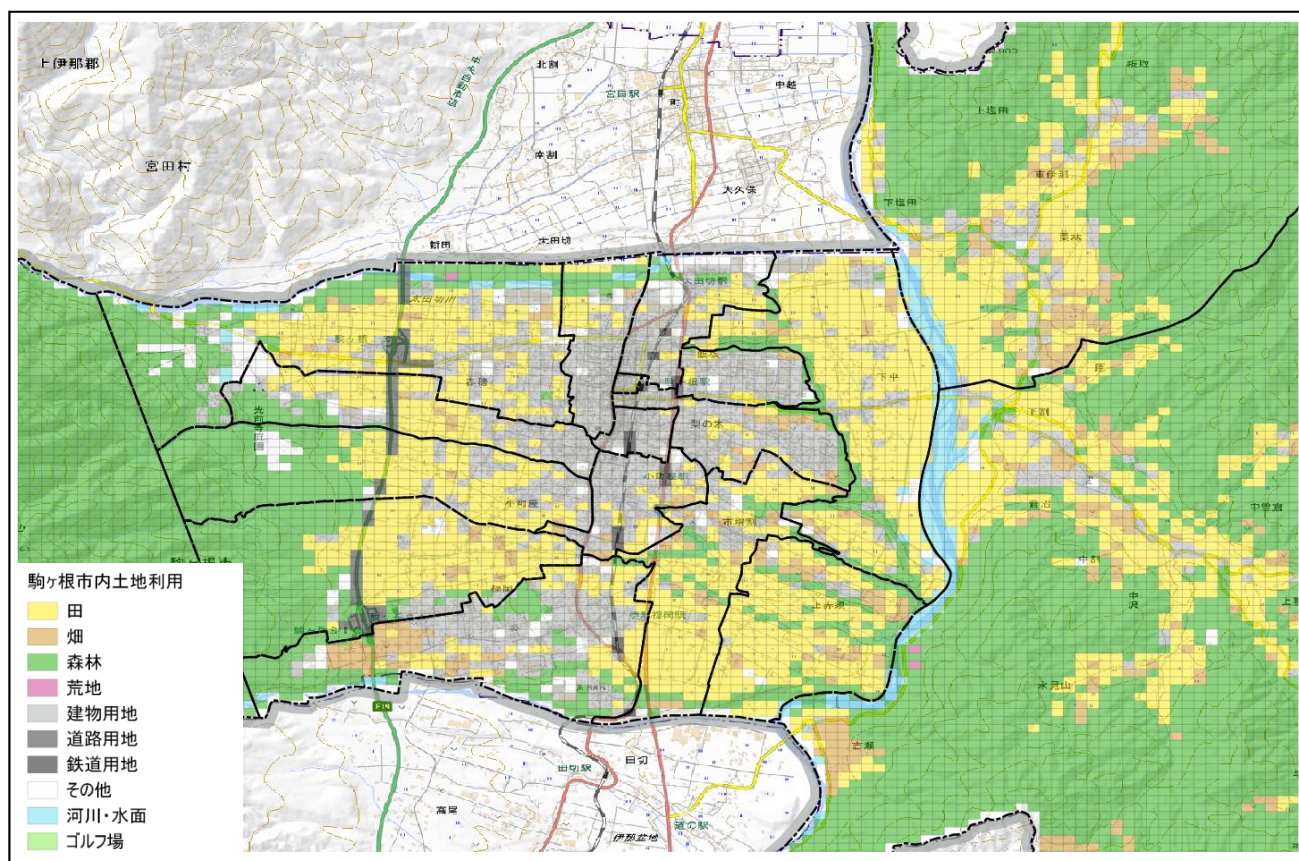
資料：気象庁(1981～2010年平年値)



〔図表 気象の状況〕

3-2 土地利用

現況	- 盆地内の竜西地域については、中央部に国道 153 号(旧道)および同バイパスが南北に走り、これを中心に市街地が形成されている。その外側は主として水田が広がっている。 - 駒ヶ根駒ヶ岳公園線に沿って、市街地が連続しているほか、伊那中部広域農道沿いにも建物用地が多いことがわかる。 - その他、県道駒ヶ根長谷線に沿った町 2 区、町 3 区に市街地が広がるほか、市南部の福岡地区についても、西側の山沿いにまで市街地が延びている。また、盆地外では駒ヶ根高原周辺に建物用地が点在する。 - 市街地内に東西もしくは北西から南東に带状につながる森林区域は段丘崖であり、市街地を分断していることがわかる。 - 竜東地域については、谷に沿って集落が比較的ばらついた状態で山間部にまで及んでいる。とくに中沢地区では標高 1,000m 付近にまで点在している。その他の平坦地は主として農地であるが、竜西地域に比べて畑地が多いのが特徴である。
交通計画上の留意点	○市街化区域内(用途地域内)から外れる市街地として、福岡地区の西部や町 2 区などがあるが既存市街地との連担はとれており、集約的な路線やエリア設定は可能と考えられる。 ○広域農道沿いや駒ヶ根インターチェンジ周辺、竜東地域などでは居住地が拡散する傾向がみられることから、効率的な運行計画などが難しくなることが考えられる。



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

[図表 土地利用図]

3-3 人口・世帯

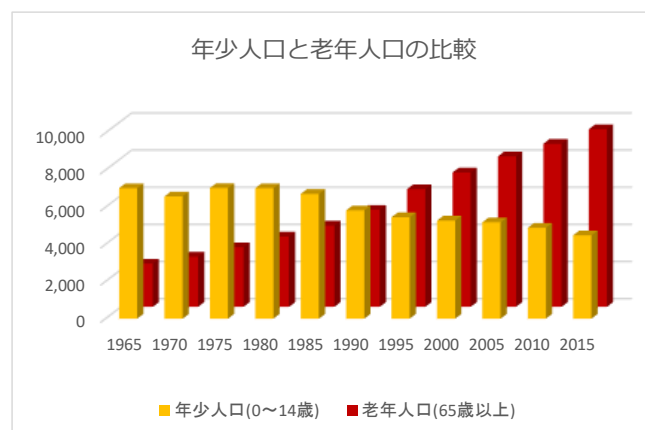
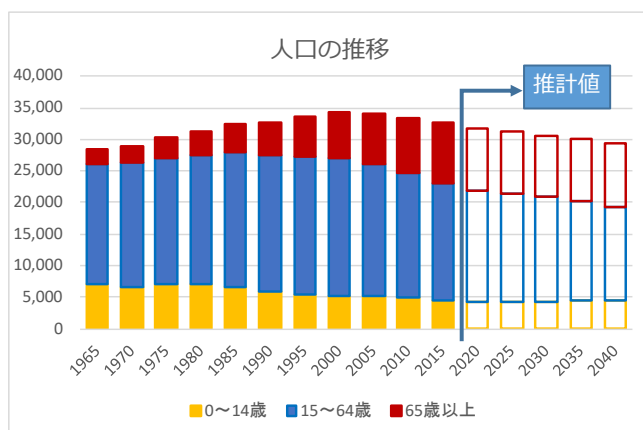
(1) 人口の推移

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

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

資料：実数値＝国勢調査〔総務省〕

推計値＝駒ヶ根市人口ビジョンにおける将来展望値（H27推計）〔駒ヶ根市〕



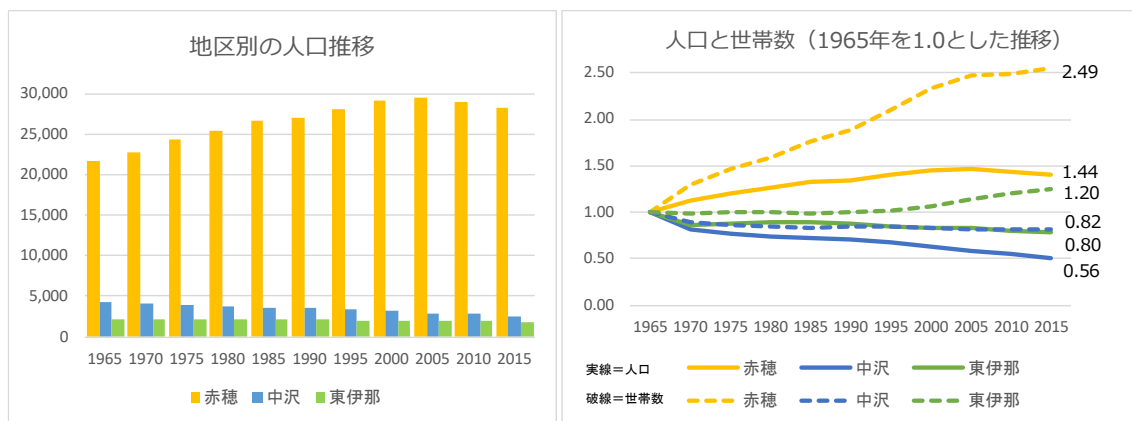
〔図表 人口の推移〕

(2) 地区別人口および世帯数の推移

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

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

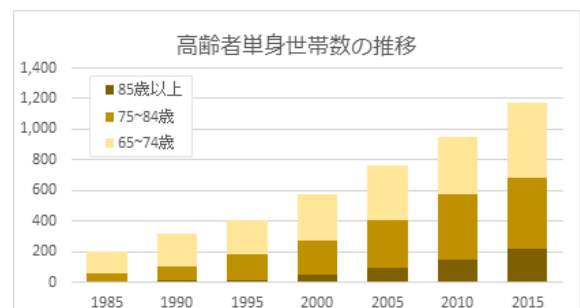
資料：国勢調査[総務省]



[図表 地区別人口および世帯数の推移]

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

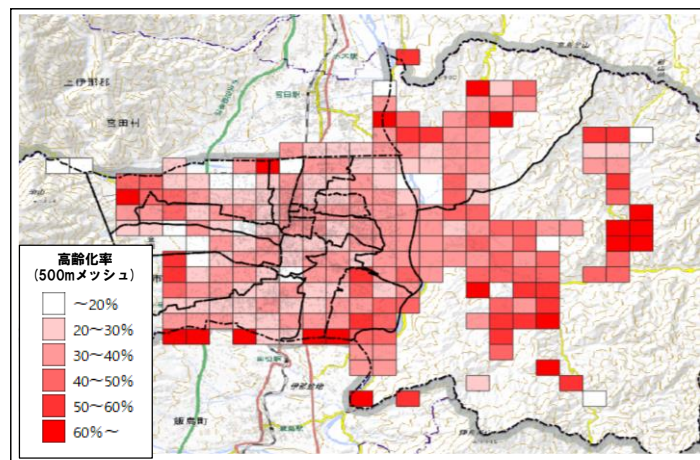
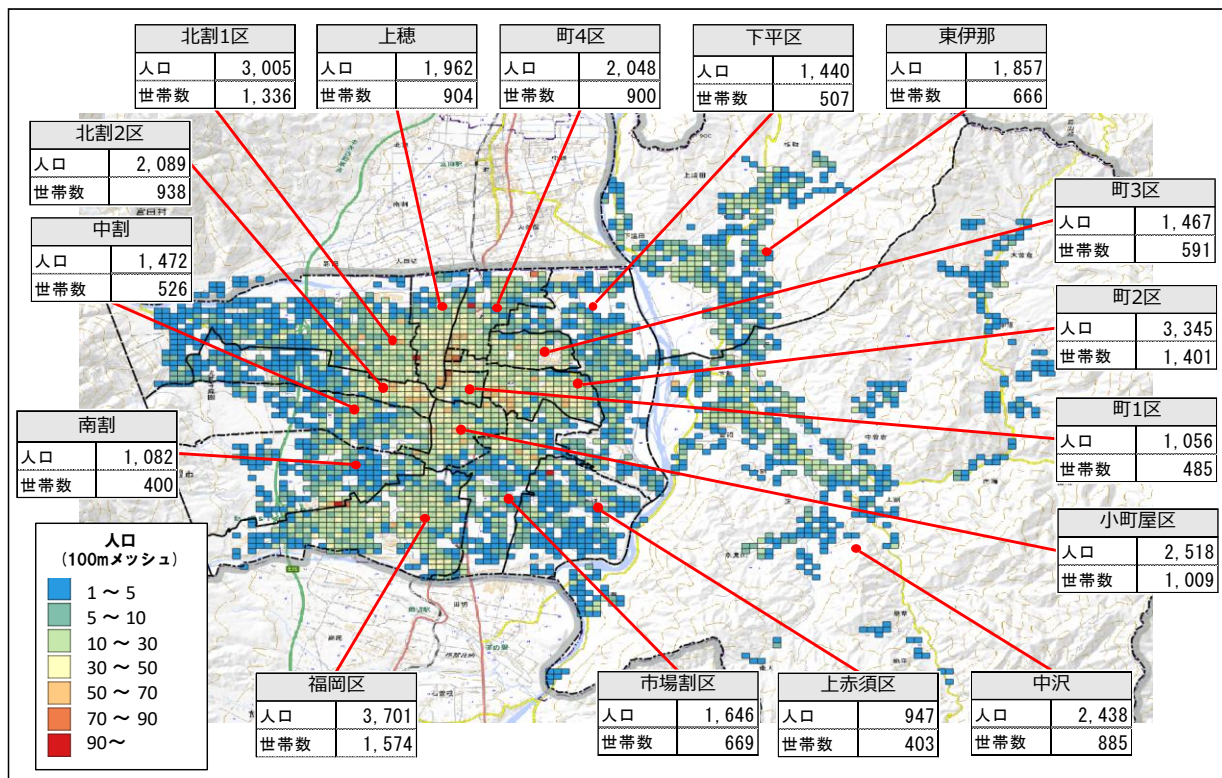
資料：国勢調査[総務省]



[図表 高齢者単身世帯数の推移]

(3) 人口分布および行政区別人口

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



資料：メッシュ人口（簡易 100mメッシュ）＝国勢調査（2015 年）〔総務省データを基に東京大学が細分化したもの〕
 高齢化率（500mメッシュ 2020 年推計値）＝国勢調査データを基に国交省・国土政策局が推計
 地区別人口＝駒ヶ根市住民基本台帳（2020 年）

〔図表 人口分布および行政区別の人口・世帯数・高齢化率〕

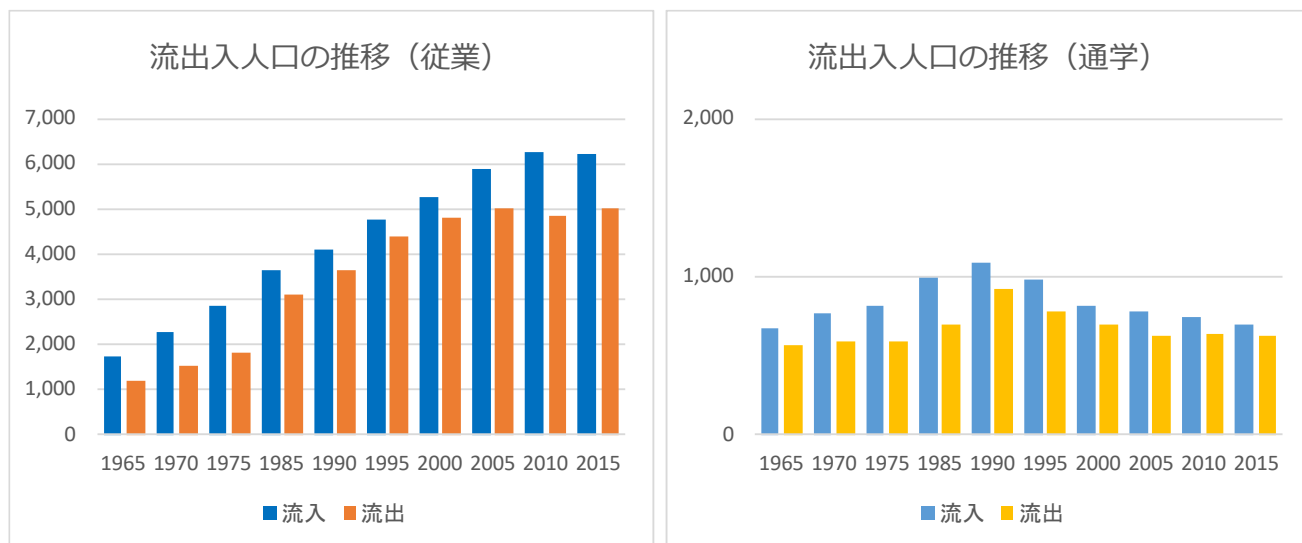
3-4 人口流動

(1) 人口の流出入の状況

現況	・従業・通学による人口流動をみると、2015年では流出人口が約5,600人、流入人口が約6,900人で、流入が流出に比べて1.2倍程度多い。両者の差し引きである昼間人口は約34,000人であり、常住人口（夜間人口）が若干多いがほぼ同等といえる。 ・従業（通勤）と通学の内訳としては、通勤・通学ともに流入量のほうが多くなっている。また、流出入全体の内訳としては88%が通勤移動となっている。 ・この50年間の推移をみると、流入人口、流出人口の合計は、一貫して増加傾向にあるが、通勤の流入人口は頭打ち、通学は1990年をピークに流入、流出ともに減少に転じている。
	○生活様式の多様化等、時代の変化を受けて、従業・通学における人口流動は、より広域化、多頻度化してきており、この背景には自家用車の普及があるといえる。一定ルート上での移動を担保する鉄道やバスでの輸送がより困難になってきている現状を示唆している。 ○公共交通を一定程度利用できるようなライフスタイルの転換を目指す一方で、公共交通輸送のあり方についても、現在のライフスタイルに沿ったものとしていくことも考える必要がある。

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

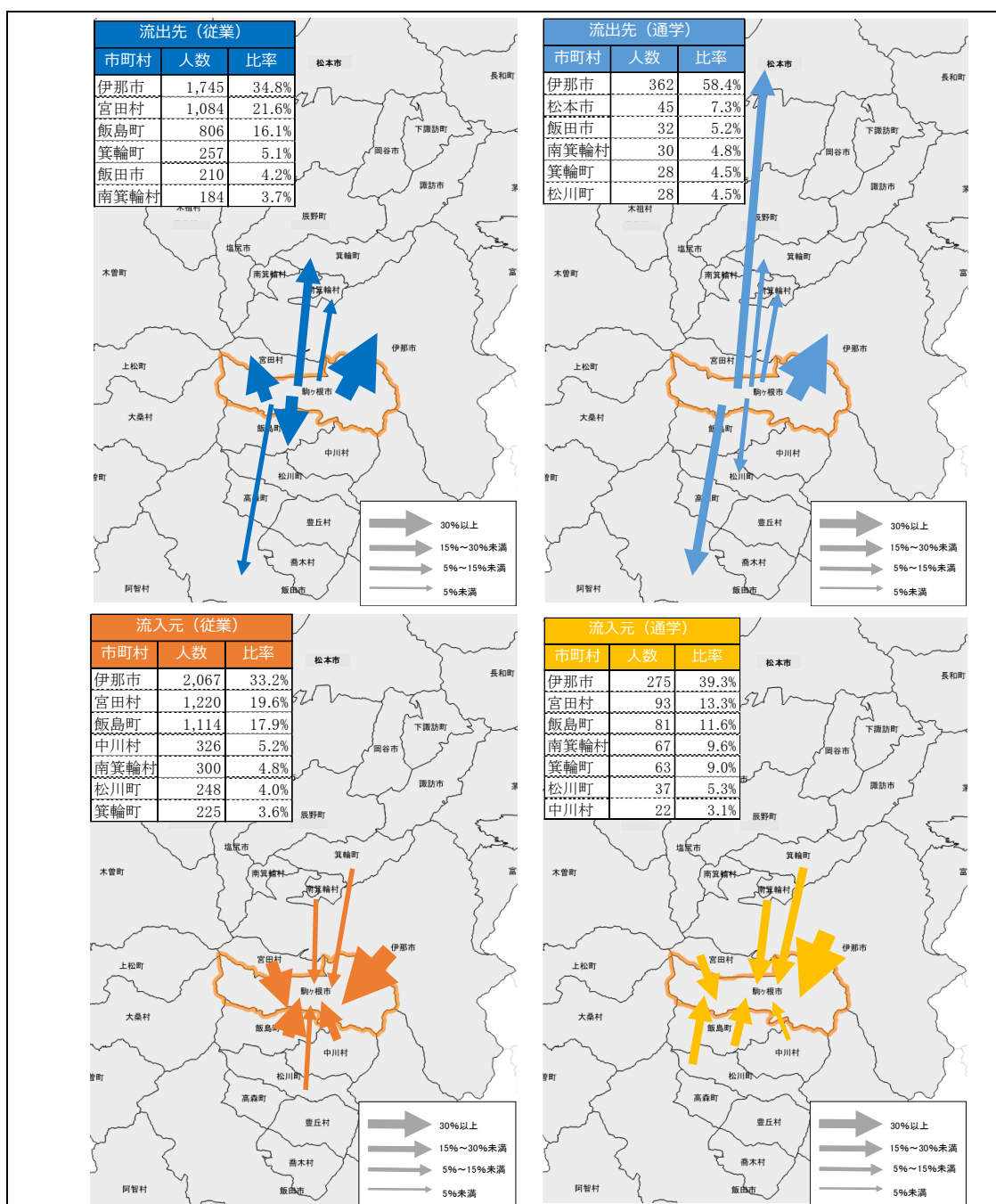
資料：国勢調査[総務省]



[図表 流入人口の推移]

(2) 流出入先の方面

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



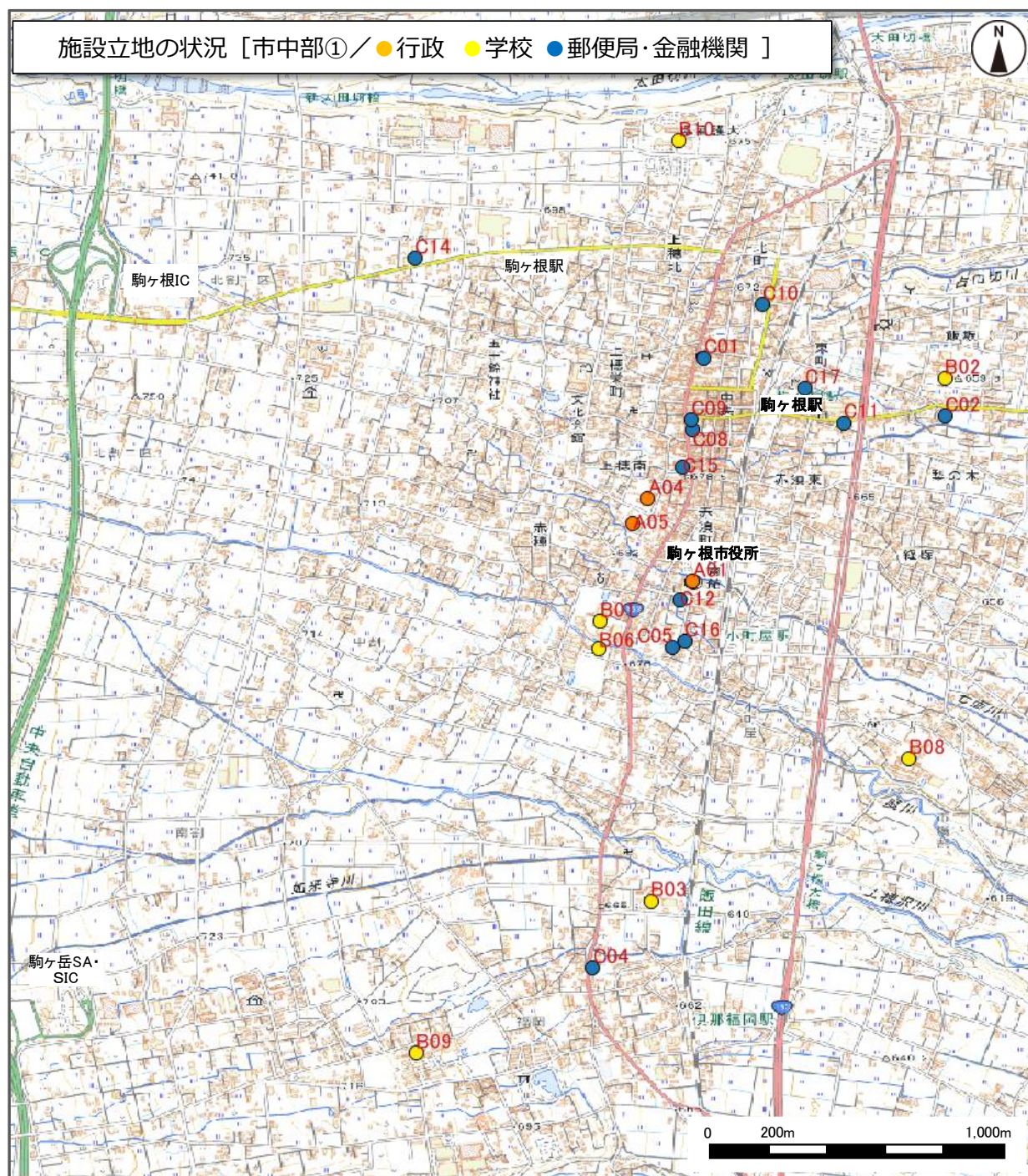
資料：国勢調査（2015年）〔総務省〕

〔図 流出入先の状況〕

3-5 主要施設の立地

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

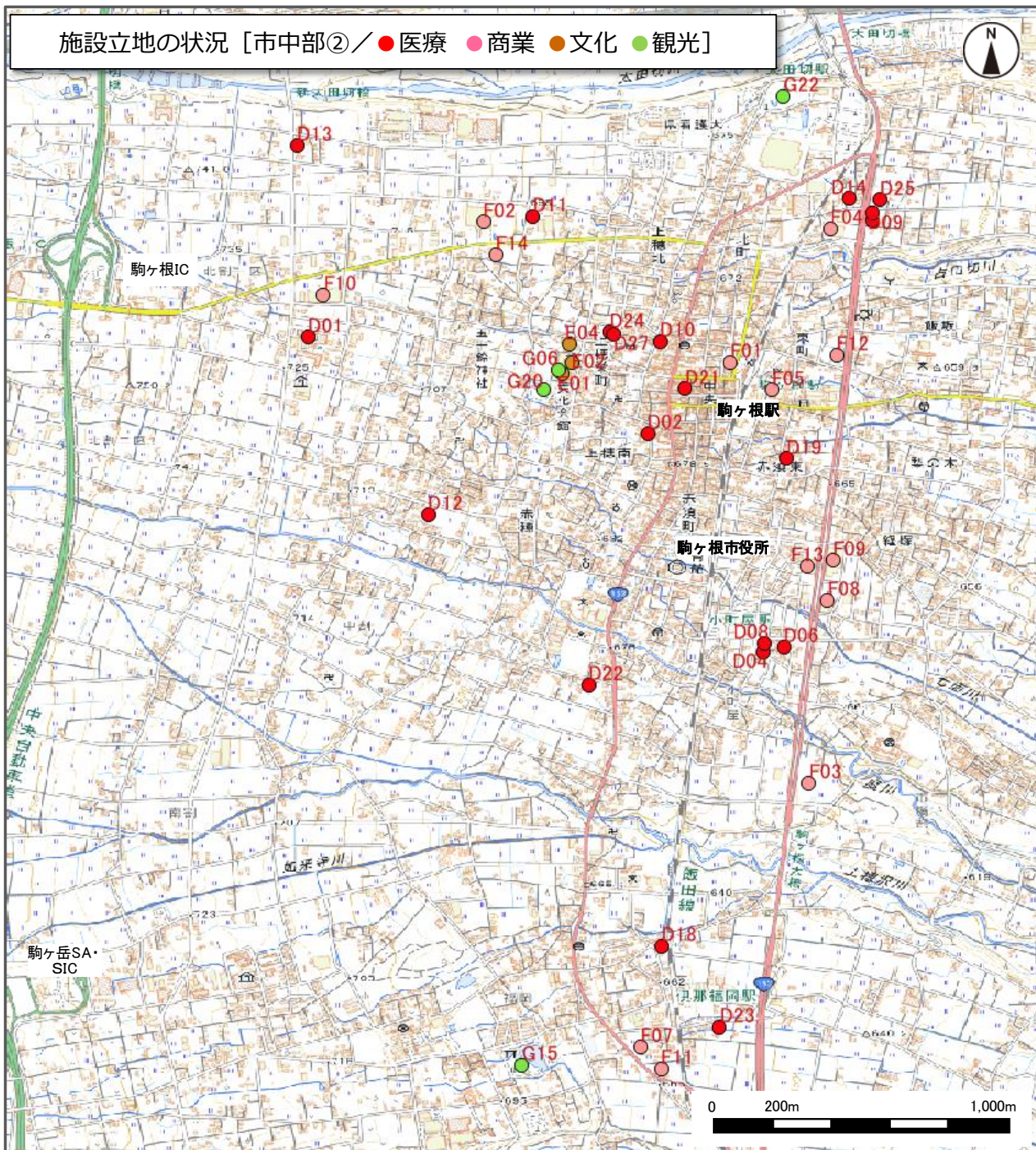
現況	[行政施設] 駒ヶ根市役所と駒ヶ根警察署がともに市街地中心の国道 153 号（旧道）沿道に立地している。 [学校] 市内には小学校が 5 校、中学校が 2 校、高校が 2 校、大学が 1 校ある。小学校の学区は竜東と竜西で分かれているが、中学校については、学区の再編により竜西の下平区等は竜東の東中の学区に入っている。 [医療機関] 入院施設（病棟）を備える病院として、市内には昭和伊南総合病院（300 床）、前澤病院（46 床）、県立こころの医療センター駒ヶ根（129 床）の 3 施設がある。うち一般病床をもつのは、昭和伊南総合病院と前澤病院となっている。 その他、バイパス沿いの西友に近接して 4 施設、小町屋駅の東側に 3 施設の診療科目の異なる医療機関が集まって立地しているなどの形態がみられる。 [金融機関関係] 市内には銀行の支店が 2 店舗、信用金庫の支店が 4 店舗、信用組合が 1 店舗、労働金庫が 1 店舗ある。郵便局としては直営郵便局が 4 箇所（うち集配局が 1）、簡易郵便局が 3 店舗ある。J A については J A 上伊那の支所が 2 箇所ある。 [商業施設] 大店立地法に基づく商業施設として、14 店舗が立地しており、バイパス開通以降に沿道に立地した店舗がその半数の 7 店舗となっている。 [文化施設] 上穂町の総合文化センターは、図書館、音楽ホールなど市の文化施設を集約させている。他に各地区の中心部に公民館がある。 [観光資源] 観光施設は山麓エリアである駒ヶ根高原周辺に集約的に立地しているほか、竜東地域にもシルクミュージアム、かっぱ館などが立地している。山麓エリアには南部の離れた位置に養命酒駒ヶ根工場がある。同施設は工場であるが、見学施設としても多くの集客がある。
交通計画上の留意点	○市民の日常生活に関わる商業施設、金融機関、医療機関、行政施設等の多くは、国道 153 号（旧道）と国道 153 号バイパスの沿道の範囲内に多く立地しており、比較的コンパクトであるといえるが、第三次医療施設である昭和伊南総合病院は市街地中心から約 1.7km の距離があり、バス停からの距離も 300m とやや遠い。 ○郊外生活拠点である中沢地区、東伊那地区には支所周辺に生活関連施設が立地しているものの、市街地中心まで来ないと用を足せないケースも多い。現在、両地区への路線バスの運行はない。 ○観光施設が多く立地する駒ヶ根高原については、ロープウェイ線でアクセスが可能であるが、竜東地域にある観光資源に対しては、現在、路線バスの運行はない。



A:行政機関	A01	駒ヶ根市役所
	A04	駒ヶ根警察署
	A05	国土交通省 天竜川上流河川事務所
B:学校	B01	赤穂小学校
	B02	赤穂東小学校
	B03	赤穂南小学校
	B06	赤穂中学校
	B09	長野県駒ヶ根工業高等学校
	B10	長野県看護大学

C:郵便局 金融機関	C01	駒ヶ根郵便局
	C02	飯坂簡易郵便局
	C04	赤穂福岡郵便局
	C05	小町屋簡易郵便局
	C08	八十二銀行 駒ヶ根支店
	C09	長野銀行 駒ヶ根支店
	C10	アルプス中央信用金庫 赤穂営業部
	C11	アルプス中央信用金庫 赤穂東支店
	C12	アルプス中央信用金庫 福岡支店・南支店
	C14	アルプス中央信用金庫 アルプス支店
	C16	長野県労働金庫 駒ヶ根支店
	C17	JA 上伊那 駒ヶ根支所

[図 施設立地の状況[1/4]]



D:医療機関	D 01	昭和伊南総合病院
	D 02	前澤病院
	D 04	つかね整形外科クリニック
	D 05	よこやま耳鼻咽喉科医院
	D 06	やまおか耳鼻咽喉科
	D 08	こまちや東内科クリニック
	D 09	まへやま内科胃腸科クリニック
	D 10	神戸医院
	D 11	まつむら小児科医院
	D 12	駒ヶ根共立クリニック
	D 13	高山内科クリニック
	D 14	山村眼科整形外科
	D 16	下平けやき診療所
	D 18	秋城医院

D:医療機関	D 19	須田医院
	D 21	早田医院
	D 22	座光寺内科医院
	D 23	かしの実クリニック
	D 24	前沢眼科 駒ヶ根診療所
	D 25	おはようクリニック皮膚科形成外科
	D 27	中谷内科医院
E:文化施設	E 01	駒ヶ根市総合文化センター 文化会館
	E 02	駒ヶ根市立図書館
	E 04	赤穂公民館
G:観光施設	G 06	駒ヶ根市立博物館
	G 15	馬見塚公園
	G 20	すずらん公園
	G 22	北の原公園(共楽園)

F:商業施設	F 01	マルトシ駒ヶ根店
	F 02	ベルシャイン駒ヶ根
	F 03	ツルヤ赤穂店
	F 04	西友駒ヶ根店
	F 05	Aコープ駒ヶ根店
	F 07	ニシザワショッパーズ福岡食彩館
	F 08	デリシア駒ヶ根店
	F 09	ケーヨーデイツー駒ヶ根店
	F 10	カインズホーム駒ヶ根店
	F 11	コメリ駒ヶ根福岡店
	F 12	ヤマダ電機駒ヶ根店
	F 13	エディオン駒ヶ根店
	F 14	アメリカンドラッグ駒ヶ根店

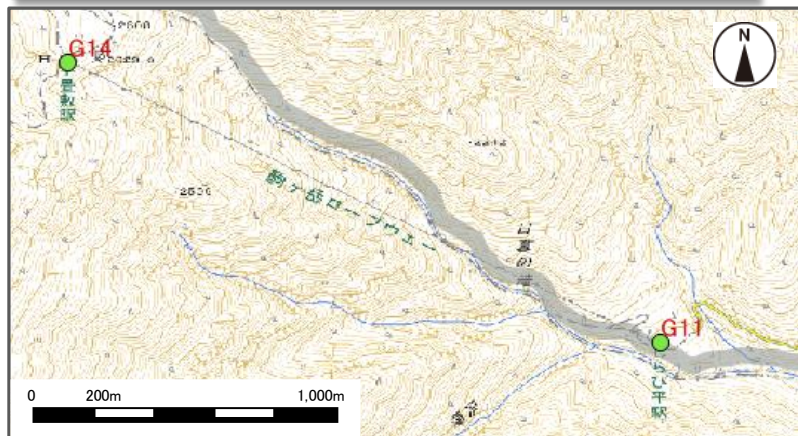
[図 施設立地の状況[2/4]]



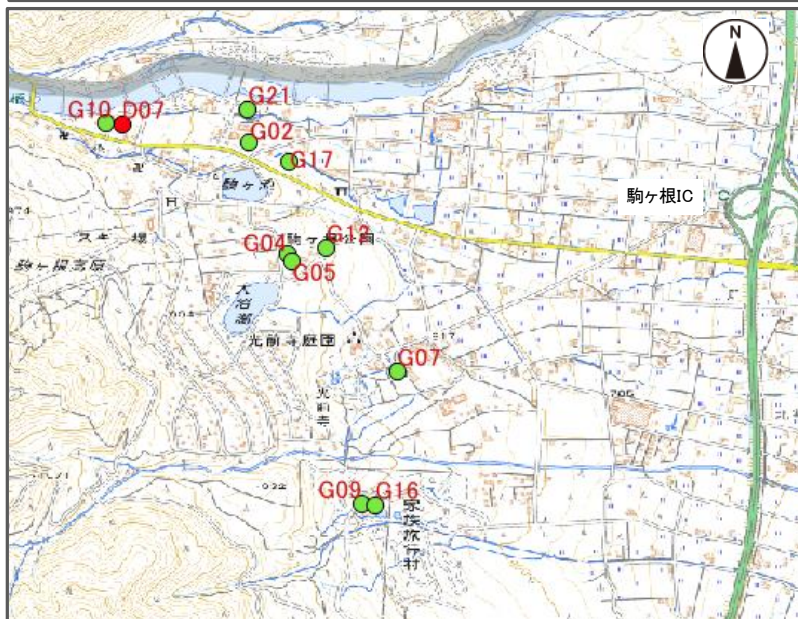
A:行政機関	A 02	駒ヶ根市役所中沢支所	D:医療機関	D 03	県立こころの医療センター
	A 03	駒ヶ根市役所東伊那支所		D 15	前澤病院 中沢診療所
B:学校	B 04	中沢小学校		D 16	下平けやき診療所
	B 05	東伊那小学校		D 17	東伊那すこやかクリニック
	B 07	東中学校		D 20	木下医院
	B 08	長野県赤穂高等学校		D 26	竜東メンタルクリニック
C:郵便局 金融機関	C 03	中沢郵便局	E:文化施設	E 03	駒ヶ根市民族資料館
	C 06	東伊那郵便局		E 05	中沢公民館
	C 07	下平簡易郵便局		E 06	東伊那公民館
	C 15	長野県信用組合 駒ヶ根支店	F:商業施設	F 06	Aコープ東伊那店
	C 18	JA 上伊那 駒ヶ根東支所		G 03	おもしろかつぱ館
G:観光施設				G 08	駒ヶ根シルクミュージアム
				G 13	丸塚公園
				G 18	ふるさとの丘マレットゴルフ場
				G 19	天竜かつぱ広場
				G 23	駒ヶ根市中沢農村交流広場

[図 施設立地の状況[3/4]]

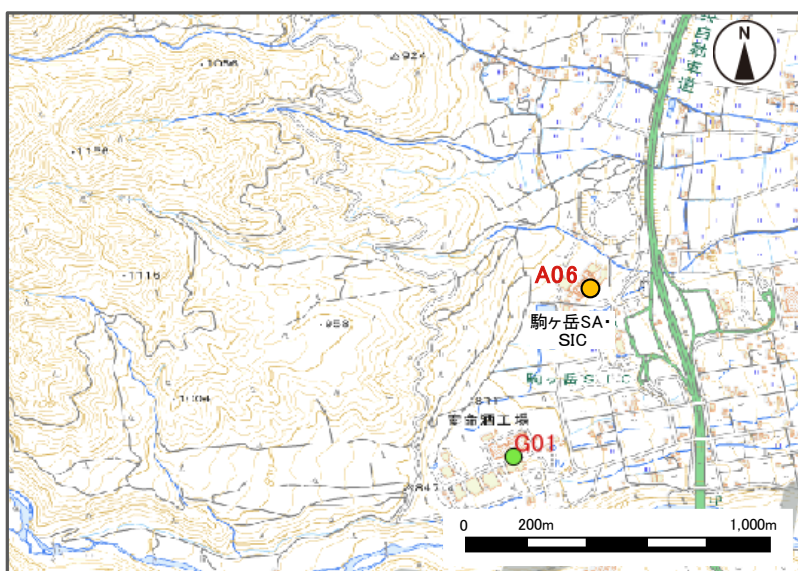
施設立地の状況〔市西部（駒ヶ根高原・駒ヶ岳）〕



G:観光施設	G 11	しらび平駅
	G 14	千畳敷駅



D:医療機関	D 07	駒ヶ根高原レディスクリニック
	G 02	すずらんハウス
	G 04	旧竹村家住宅
	G 05	旧駒ヶ根市役所庁舎(郷土館)
	G 07	駒ヶ根高原美術館
	G 09	露天こぶしの湯
	G 10	こまくさの湯
	G 12	駒ヶ根高原
	G 16	家族旅行村アルプスの丘
	G 17	駒ヶ根高原マレットゴルフ場
	G 21	菅の台水と文化の森公園



A:行政機関	A 06	JICA 駒ヶ根
G:観光施設	G 01	養命酒製造 株) 駒ヶ根工場

〔図 施設立地の状況〔4/4〕〕

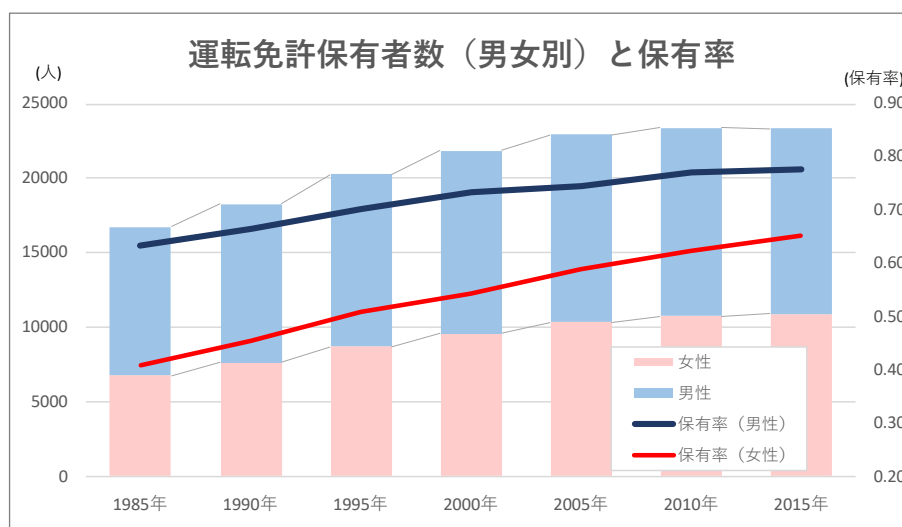
3-6 交通

(1) 運転免許保有者数の状況

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

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

資料：長野県警本部



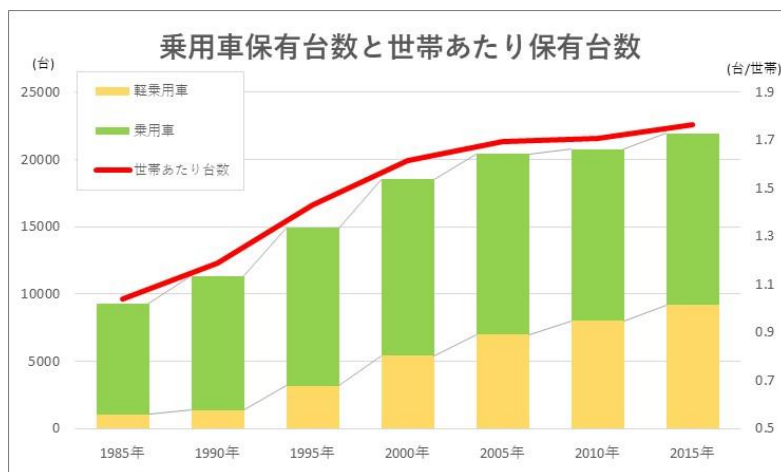
[図表 運転免許保有者数の推移]

(2) 自動車保有の状況

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

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

資料：北陸信越運輸局長野運輸支局



[図表 自動車保有台数の推移]

第4章 駒ヶ根市の公共交通の現況

4-1 鉄道

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

4-2 路線バス

(1)一般路線

事業名	駒ヶ岳ロープウェイ線バス		 
事業主体	伊那バス(株) 中央アルプス観光(株)		
担当部署 および窓口	[伊那バス] 本社管理部(伊那市) [中ア観光] 本社自動車事業部(駒ヶ根市赤穂)		
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業		
使用車両	大型乗合バス（車長 10.3m 定員約 60 人） ※バリアフリー法適用除外 [= 非低床バス]		
運行状況	路線区間	駒ヶ根駅前～菅の台 B C～しらび平（15.9km） 他 途中折返しなど 2 系統	
	運行日	毎日	
	運行本数	[4～11 月]15～23 往復（30 分間隔） [12～3 月]8 往復（1 時間間隔） ※伊那バス 6：中ア観光 4 の割合 冬期は中ア観光のみ	
	運行時間帯	[4～11 月]5～18 時（日にちにより変動あり） [12～3 月]8～16 時	
料金体系	距離制運賃 [駒ヶ根駅前～しらび平] 1,050 円 [駒ヶ根駅前～菅の台バスセンター] 380 円		
利用者数	172,606 人（令和元年度）		

(2)高速バス

①伊那・新宿線

事業名	高速バス 伊那・新宿線		
事業主体	伊那バス(株) 京王バス(株) 信南交通(株) 山梨交通(株) (株)フジエクスプレス		
担当部署 および窓口	伊那バス 本社管理部(伊那市)		
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業		
使用車両	車両形態	大型乗合バス(車長 12m 定員 36 人程度)	
	定員		
運行状況	台数	—	
	路線区間	伊那バス駒ヶ根車庫～バスタ新宿	
	停留所(市内)	駒ヶ根バスターミナル、駒ヶ根車庫	
	運行日	毎日	
	運行本数	16 往復(概ね 1 時間間隔) ※コロナ禍以前の状況	
	運行時間帯	[上り]4:30～19:00 [下り]10:00～25:00	
料金体系	距離制運賃 [駒ヶ根～新宿] 4,000 円		

②飯田・新宿線

事業名	高速バス 飯田・新宿線		
事業主体	伊那バス(株) 京王バス(株) 信南交通(株) アルピコ交通(株)		
担当部署 および窓口	伊那バス 本社管理部(伊那市)		
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業		
使用車両	車両形態	大型乗合バス (車長 12m 定員 36 人程度)	
	定員		
運行状況	台数	—	
	路線区間	飯田商工会館～バスタ新宿	
	停留所(市内)	駒ヶ根インター	
	運行日	毎日	
	運行本数	17 往復 (概ね 1 時間間隔) ※コロナ禍以前の状況	
	運行時間帯	[上り]5:00～20:00 [下り]10:00～25:00	
料金体系	距離制運賃 [駒ヶ根～新宿] 4,000 円		

③伊那・名古屋線

事業名	高速バス 伊那・名古屋線	
事業主体	伊那バス(株) 信南交通(株) 名鉄バス(株)	
担当部署 および窓口	伊那バス 本社管理部(伊那市)	
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業	
使用車両	車両形態	大型乗合バス(車長 12m 定員 36 人程度)
	定員	
	台数	—
運行状況	路線区間	箕輪～名鉄バスセンター
	停留所(市内)	駒ヶ根バスターミナル、駒ヶ根インター 菅の台バスセンター(季節運行)
	運行日	毎日
	運行本数	9 往復(概ね 2 時間間隔) ※コロナ禍以前の状況 うち 1.5 往復が 7～10 月菅の台バスセンターを経由
	運行時間帯	[上り]5:30～18:30 [下り]10:00～22:00
料金体系	距離制運賃 [駒ヶ根～名古屋] 3,200 円	

④飯田・長野線

事業名	高速バス 飯田・長野線 (みずずハイウェイバス)	
事業主体	伊那バス(株) 信南交通(株) アルピコ交通(株)	
担当部署 および窓口	伊那バス 本社管理部(伊那市)	
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業	
使用車両	車両形態	大型乗合バス(車長 12m 定員 36 人程度)
	定員	
	台数	—
運行状況	路線区間	飯田商工会館～長野県庁
	停留所(市内)	駒ヶ根インター
	運行日	毎日
	運行本数	8 往復(概ね 2 時間間隔) ※コロナ禍以前の状況
	運行時間帯	[上り]6:00～19:00 [下り]9:00～21:00
料金体系	距離制運賃 [駒ヶ根～長野] 2,800 円	

⑤その他の高速バス路線

- ・立川線(3 往復/3,700 円＝立川駅)
 - ・横浜線(2 往復/4,150 円＝横浜駅)
 - ・京都・大阪線(2 往復/5,150 円＝大阪[梅田/阪急三番街])
- ※いずれもコロナ禍以前の状況を記載。運賃は駒ヶ根 IC もしくは駒ヶ根 BT からのもの

(3) タクシー

事業名	タクシー事業		 
事業主体	赤穂タクシー(有) 伊南乗用自動車(有)		
担当部署 および窓口	[赤穂]本社 (駒ヶ根市中央) [伊南]本社 (駒ヶ根市中央)		
運行形態	一般乗用自動車旅客運送事業		
使用車両	車両形態 定員	セダン車両 (5人乗り) ジャンボタクシー (9人乗り) 福祉車両 (ストレッチャー付)	
	台数	[赤穂]セダン 11台、ジャンボ 1台、福祉車両 1台 [伊南]セダン 20台、ジャンボ 5台、福祉車両 1台	
運行状況	運行範囲	[赤穂]伊那市沢渡～中川を発着する運行 [伊南]上伊那地域一円を発着する運行	
	運行日・時間	毎日 (終日)	
料金体系	距離制運賃 (初乗り 640 円 [1200mまで]、以後 253m 毎に 100 円加算) その他に時間制運賃あり		
利用者数	—		

4-3 行政主導による交通施策

(1) こまタク

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

(2) 割引タクシー券補助

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

(3) 福祉タクシー券補助

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

(4) 自家用有償旅客運送

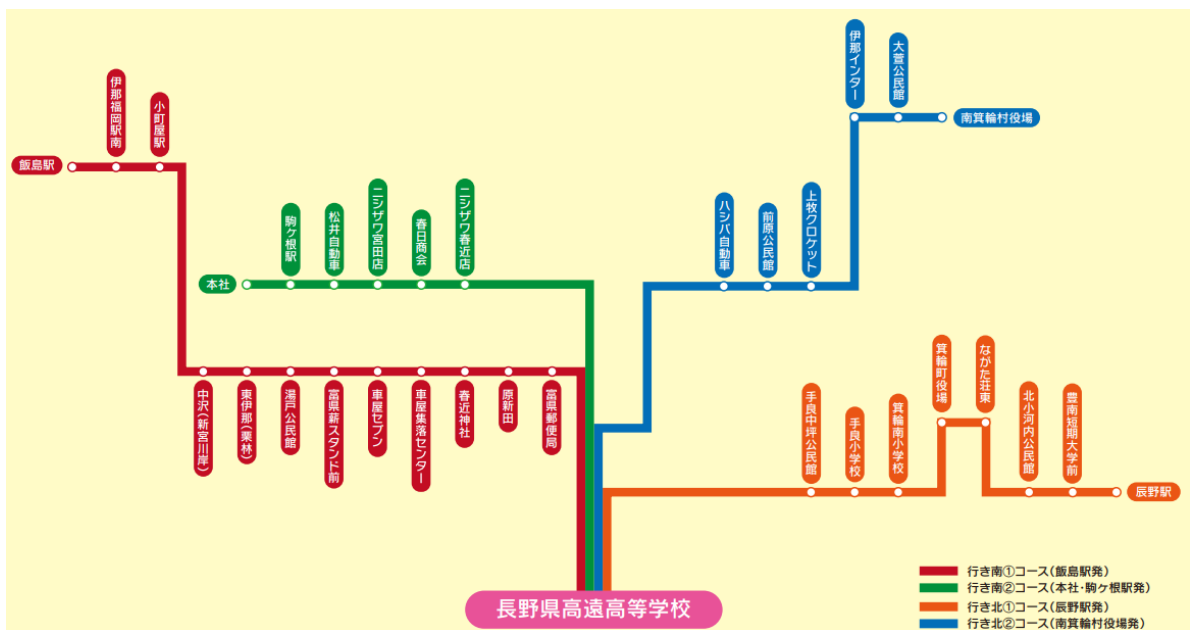
事業名	駒ヶ根市福祉有償運送	
事業主体	社会福祉法人 駒ヶ根市社会福祉協議会 特定非営利活動法人 リブサポート南信州 特定非営利活動法人 地域支え合いネット	
担当部署 および窓口	社会福祉協議会＝地域福祉振興課（駒ヶ根市梨の木） リブサポート＝事務局（駒ヶ根市飯坂） 地域支え合いネット＝事務局（駒ヶ根市中央）	
事業企画管理	駒ヶ根市福祉有償運送運営協議会	
担当部署	市民生部福祉課	
運行形態	自家用有償旅客運送事業（道路運送法 79 条許可）福祉有償運送	
使用車両	車両形態・台数	[社協]軽自動車（4 人乗り）5 台 [リブ]車いす車両 2 台、セダン車両 1 台 [支え合い]車いす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

(5) いいちゃんバス

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

(1) 高遠高校スクールバス

事業名	高遠高校スクールバス（南ルート①②）	
施設概要 運行の経緯等	高遠高校は伊那市東部にある県立高校であるが、最寄り駅である伊那市駅から約 10km と遠い。伊那市駅から高校までは路線バスがあるが、利用しづらいエリアに居住する生徒も多い。学校や保護者のニーズを受けて 2010 年より、駒ヶ根市内の貸切バス事業者であるこまくさ観光が自社事業として運行を開始。現在、上伊那地域内から 4 路線の運行が行われている。このうち、駒ヶ根市内を経由するのは 2 路線となっている。	
運行事業者	こまくさ観光(株)	
運行形態	特定旅客自動車運送事業	
使用車両	マイクロバス	
運行状況	運行範囲	下図の通り 駒ヶ根市内の乗降場所は 7 箇所
	利用対象者	高遠高校の生徒
	運行日	授業がある全日
	運行回数	行き 1 便、帰り 2 便
	運行時間帯	南①コース行き：飯島駅 7:00 発⇒高遠高校 8:25 着 帰り①：高遠高校 16:00 発⇒飯島駅 17:25 着 帰り②：高遠高校 18:30 発⇒飯島駅 19:55 着 南②コース行き：こまくさ観光本社 7:10 発⇒高遠高校 8:25 着 帰り①：高遠高校 16:00 発⇒こまくさ観光本社 17:15 着 帰り②：高遠高校 18:30 発⇒こまくさ観光本社 19:45 着 ※学校行事、日課の状況で時間は適宜変更
運賃（利用料）	年間運賃：駒ヶ根市内から高遠高校まで 290,880 円（令和 2 年度運賃） 特別乗車券：3,520 円（5 回券 利用時は事前予約 令和 2 年度運賃）	
利用者数	40 人程度（令和 2 年度：駒ヶ根市内）	



(2) 青年海外協力隊線

事業名	青年海外協力隊線	
運行の経緯等	独立行政法人国際協力機構（JICA）は、日本の政府開発援助（ODA）を一元的に行う実施機関として、開発途上国への国際協力を行っている。駒ヶ根市赤穂には派遣前の隊員の訓練を行う訓練所が 1979 年に設立されており、100～200 名規模での訓練が行われている。 最寄りの伊那福岡駅までは 3.5km 程度、市の中心の駒ヶ根駅までは 5km 程度の距離があり、土日は訓練生が街まで出かけるニーズがあるため、伊那バスの路線としてバス運行を行っている。	
運行事業者	伊那バス（株）	
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業	
使用車両	大型乗合バス（車長 10.3m 定員約 60 人）	
運行状況	運行範囲	駒ヶ根駅周辺から JICA 駒ヶ根 途中停留所＝ベルシャイン、すずらん通り
	利用対象者	職員、訓練生、施設来訪者ほか一般利用可
	運行日	土曜 17 時 30 分 JICA 発
	運行回数	日曜 10 時 00 分 JICA 発 14 時 00 分 駒ヶ根駅前発
運賃（利用料）	310 円	
利用者数概数	土曜日 40 人程度 日曜日 10 人程度	
その他	コロナ禍で令和 2 年度は訓練を中止しており、バスも運休中。	

(3) こころの医療センター駒ヶ根 患者輸送バス

事業名	こころの医療センター駒ヶ根 患者輸送バス	
施設概要 運行の経緯等	こころの医療センター駒ヶ根は駒ヶ根市下平にある県立の医療機関で、精神科や専門外来などで一般の診療を行っている。以前はこまちゃんバスの路線があったが、平成 25 年に路線休止となって以降、自施設でのバス運行を行っている。	
運行事業者	シダックス大新東ヒューマンサービス（株）に委託	
運行形態	自家用バスによる無償運行	
使用車両	マイクロバス	
運行状況	運行範囲	駒ヶ根駅～こころの医療センター
	利用対象者	病院の患者
	運行日	外来診療日のみ（土休日は運休）
	運行回数	駅⇒病院：9 便 病院⇒駅：10 便
	運行時間帯	8:40～17:05
運賃（利用料）	無料	
利用者数概数	1 日あたり 20～25 人程度	

(4) 駒ヶ根自動車学校 送迎バス

事業名	駒ヶ根自動車学校 送迎バス ((株)駒ヶ根自動車学校)	
運行の経緯等	駒ヶ根自動車学校は、駒ヶ根市赤穂にある県公安委員会指定の自動車教習所である。教習生の多くが自動車免許取得前であるため、アクセス手段の確保が重要となっている。大田切駅から徒歩5分程度の立地であるが、鉄道を利用できない地域の教習生も多いため、自施設による送迎バスの運行を行っている。	
運行事業者	自社職員による運行	
運行形態	自家用バスによる無償運行	
使用車両	マイクロバス、ハイエース、その他乗用車	
運行状況	運行範囲	①伊那松島方面 ②高遠方面 ③松川方面 それぞれのエリアから施設（駒ヶ根市赤穂）まで
	利用対象者	教習生
	運行日	毎日
	運行回数	講習カリキュラムの時間にあわせて 1日7～8回程度
	運行時間帯	7:00～20:00
運賃（利用料）	無料	
利用者数概数	150人程度	

(5) ISC 駒ヶ根スイミングクラブ 送迎バス

事業名	ISC 駒ヶ根スイミングクラブ 送迎バス [(株)アイシス]	
運行の経緯等	上伊那、下伊那地域でフィットネス事業を展開する事業所で、駒ヶ根市赤穂にスイミングスクールを運営している。竜東地域を含めた駒ヶ根市内、飯島町、宮田村の範囲内で、子ども向けのバス送迎付きの指導コースを展開している。	
運行事業者	自社職員による運行（運転専門の職員を雇用）	
運行形態	自家用バスによる無償運行	
使用車両	マイクロバス、ハイエース	
運行状況	運行範囲	①駒ヶ根市内(竜西) ②中沢・東伊那 ③宮田 ④飯島 それぞれのエリアから施設（駒ヶ根市赤穂）まで
	利用対象者	スクール利用者
	運行日	月曜～土曜
	運行回数	下記 レッスン時間の前後に運行
	運行時間帯	レッスン時間 月～金曜：16:15～17:20、17:25～18:30 土曜：8:30～9:35、9:40～10:45、13:45～14:50、14:55～16:00
運賃（利用料）	バス自体に運賃は発生しないが、バス利用者は協力金として通常の月謝にプラス500円	
利用者数概数	バス利用者は500人程度	

第5章 市民の移動実態及びニーズ

5-1 調査の概要

(1) 調査の目的

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

(2) 調査対象

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

(3) 調査方法

発送、回収とも郵送にて行った。

(4) 調査時期

令和2年7月18日(土)～8月5日(水)

(5) 調査内容

調査内容は下表の通りとした。

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

(6) 回収サンプル数

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

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

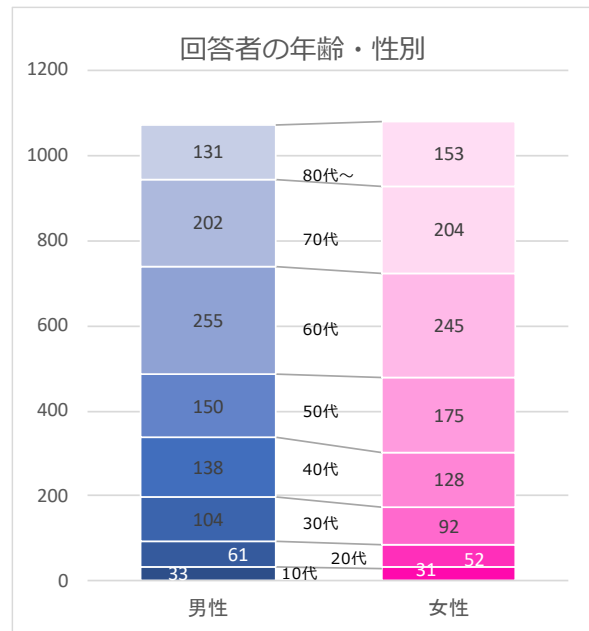
5-2 調査結果

5-2-1 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55%に達しており、若年層からの回答が少ない結果となっている。

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

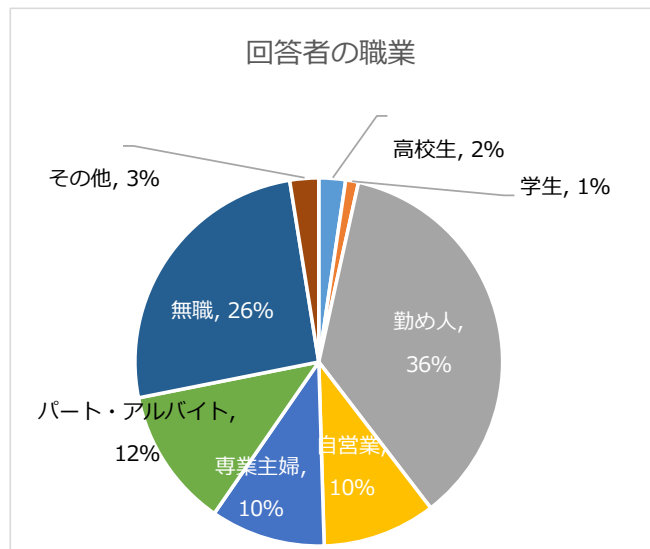


(2) 職業

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

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

※比率は無回答を除いたもの



(3)交通不便者の状況

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

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

(男性)

男性

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

(女性)

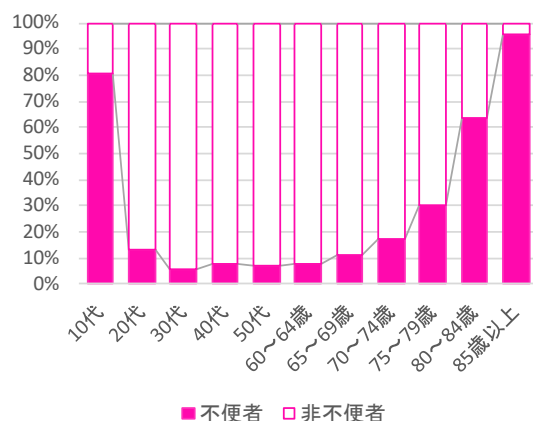
女性

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

年代別の交通不便者の割合(男性)



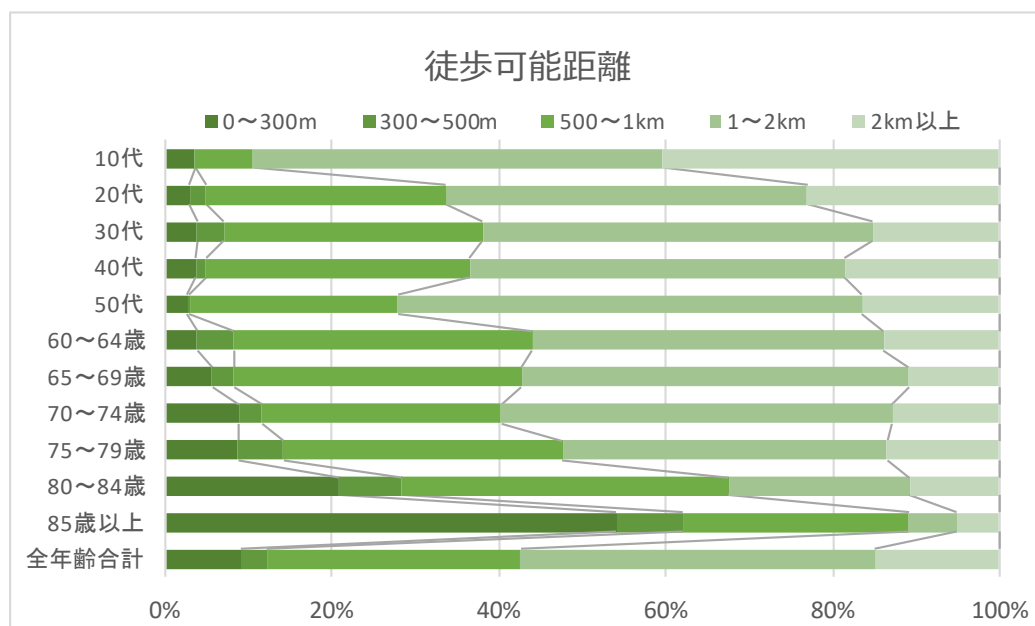
年代別の交通不便者の割合(女性)



(4) 徒歩可能距離

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

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



5-2-2 交通不便者の移動実態

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

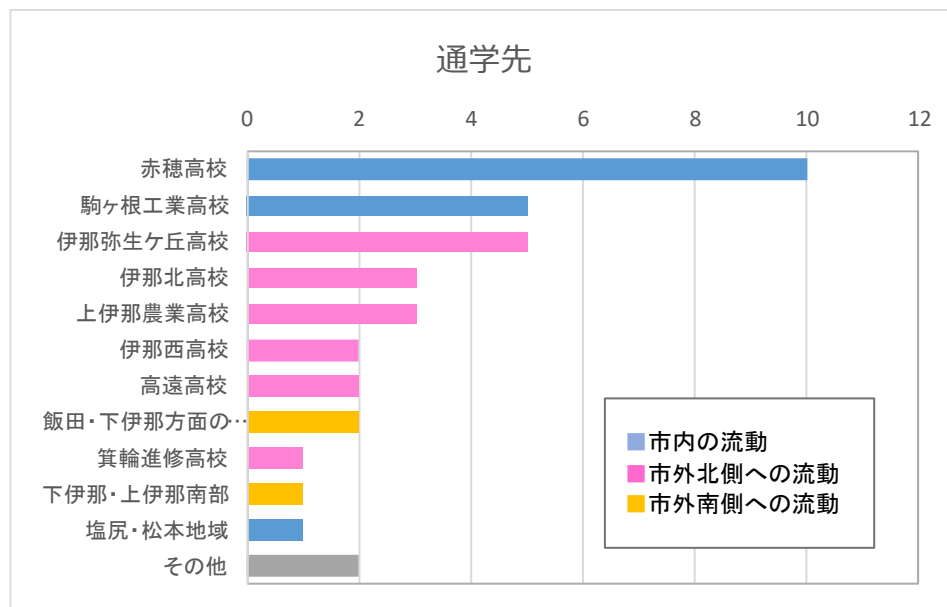
(1)通学移動

①高校別内訳

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

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

※比率は無回答を除いたもの

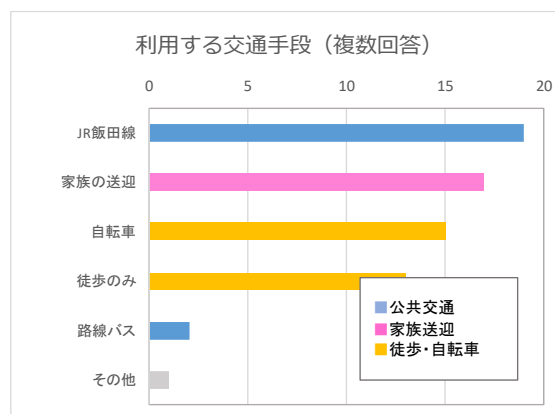


②交通手段（利用しているものすべて選択）

- ・飯田線が最も多く 40%となっているが、家族送迎も 36%と多い。

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

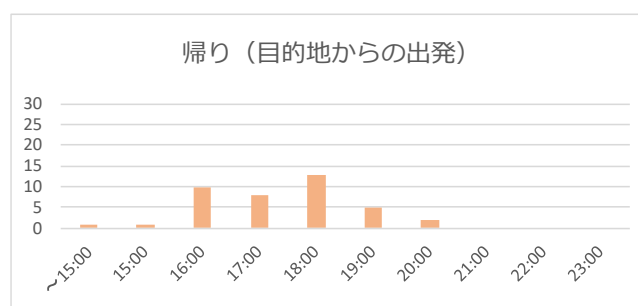
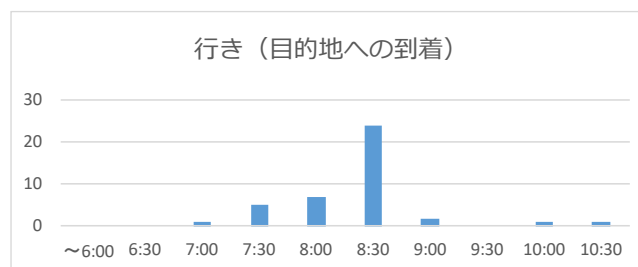
※複数回答であるため合計は100%に一致しない



③移動時刻

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

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



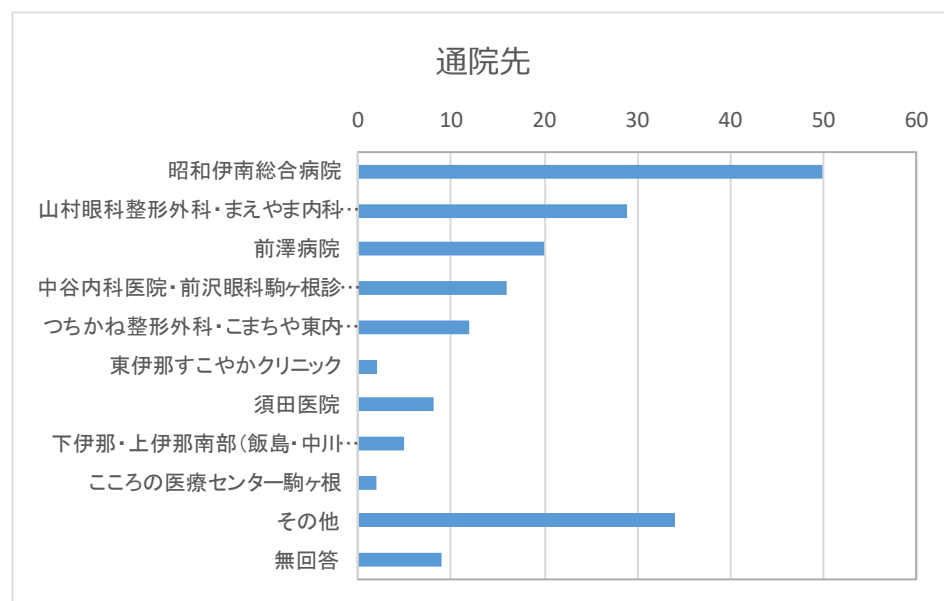
(2)通院移動

①医療機関別内訳

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

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

※比率は無回答を除いたもの

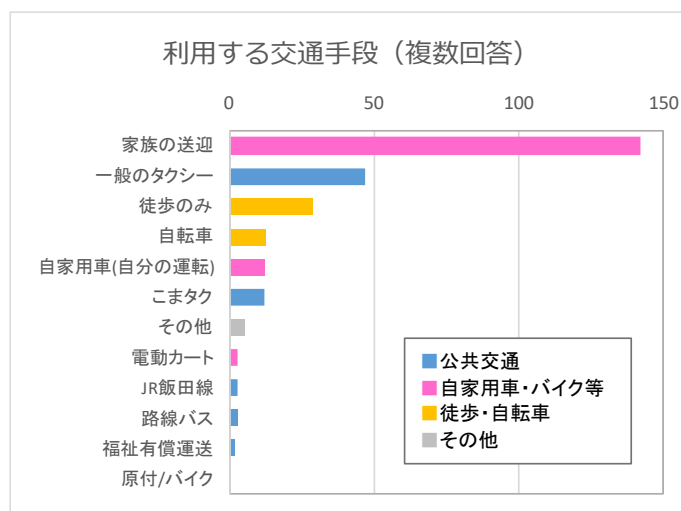


②交通手段（利用しているものすべて選択）

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

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

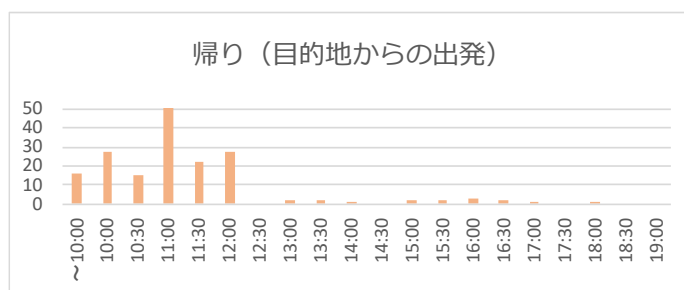
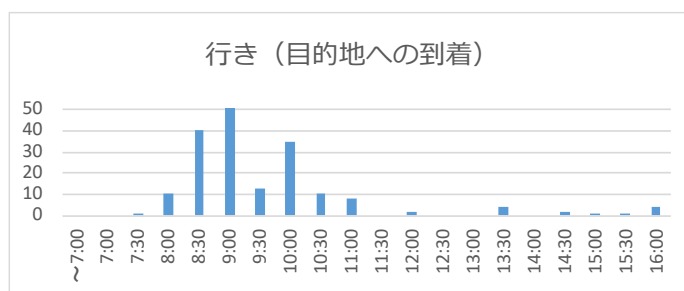
※複数回答であるため合計は100%に一致しない



③移動時刻

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

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



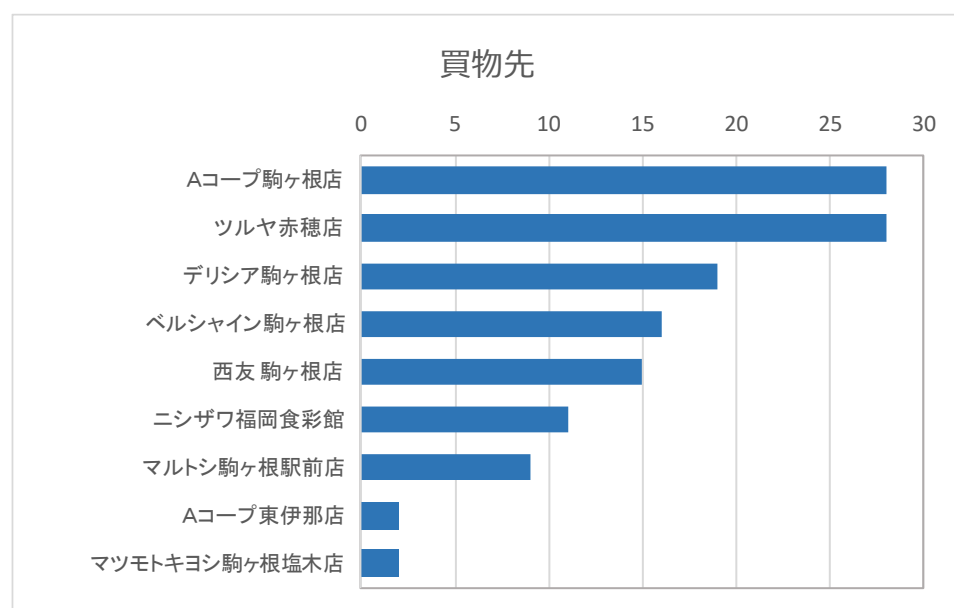
(3)買物移動

①買物先の内訳

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

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

※比率は無回答を除いたもの

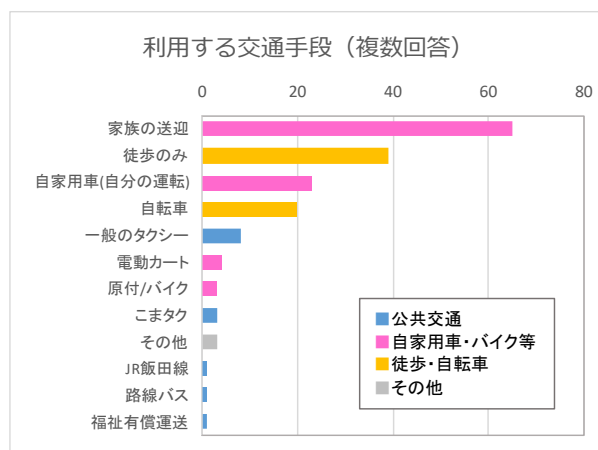


②交通手段（利用しているものすべて選択）

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

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

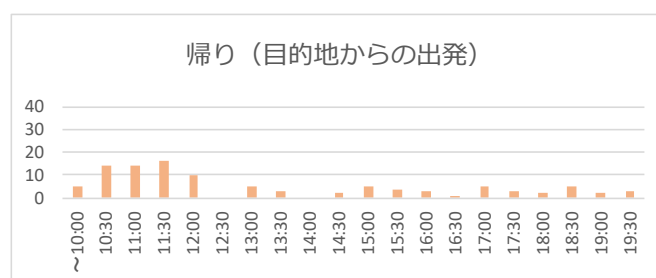
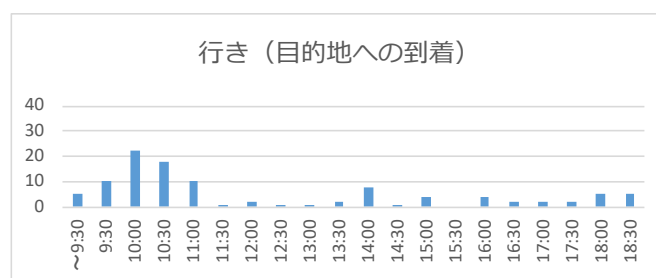
※複数回答であるため合計は100%に一致しない



③移動時刻

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

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

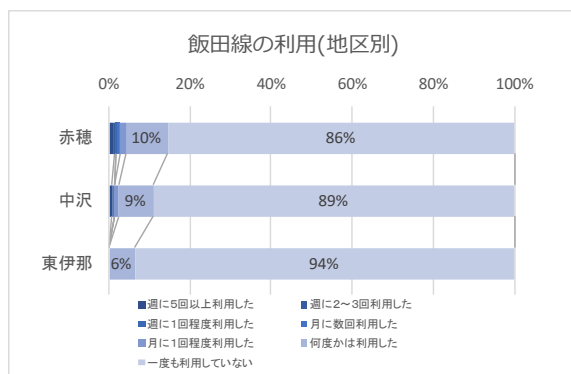
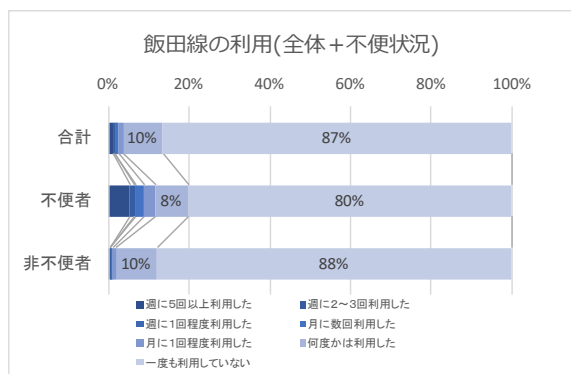


5-2-3 既存公共交通の利用実態

①JR 飯田線

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

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

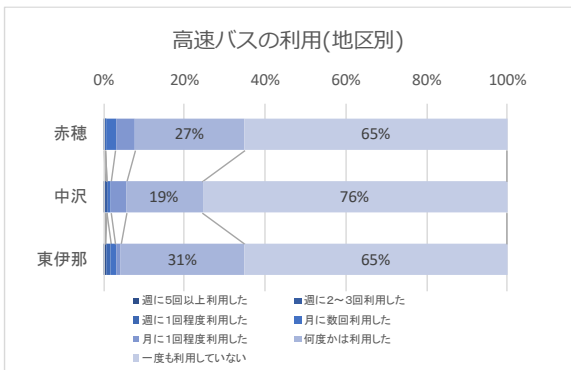
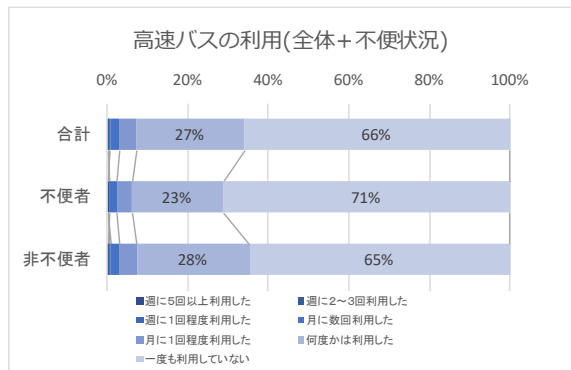


②高速バス

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

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

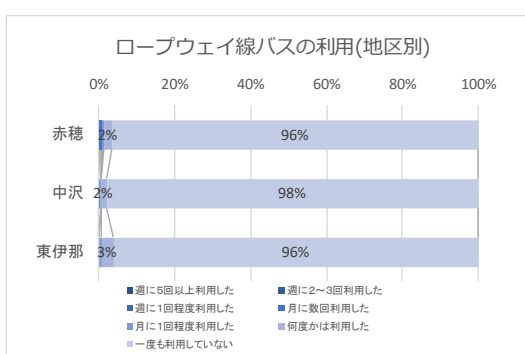
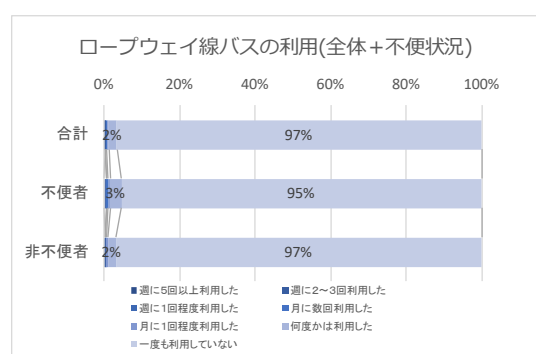
※比率は無回答を除いたもの



③ロープウェイ線バス

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

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

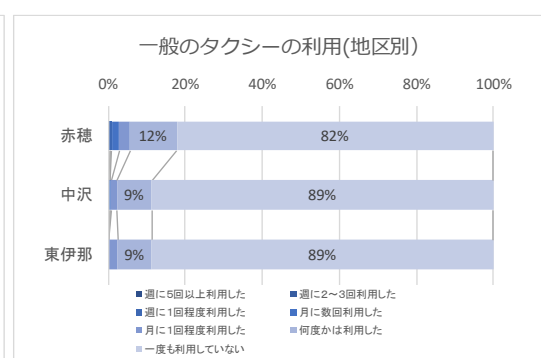
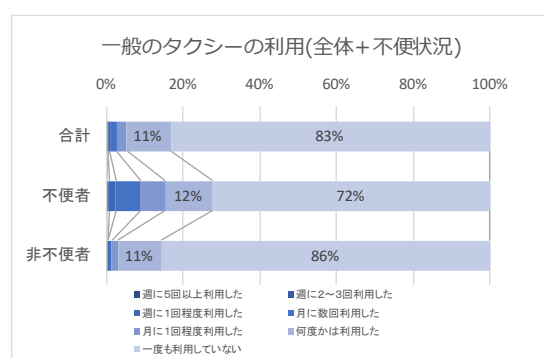


④一般のタクシー

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

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

※比率は無回答を除いたもの



5-2-4 公共交通に対する意識

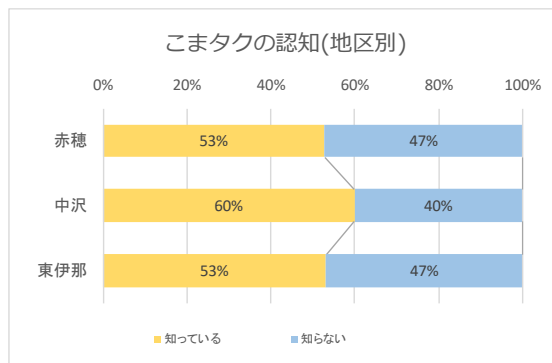
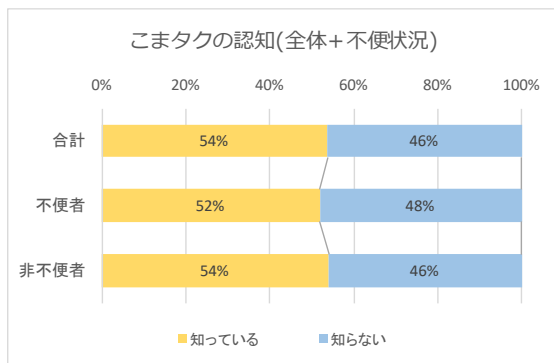
(1)市の交通施策に対する認知状況

①こまタク施策の認知

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

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

※比率は無回答を除いたもの

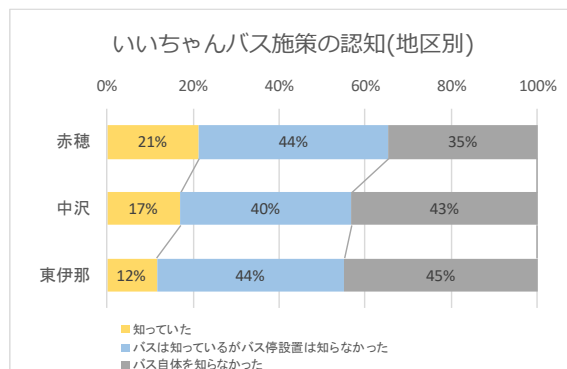
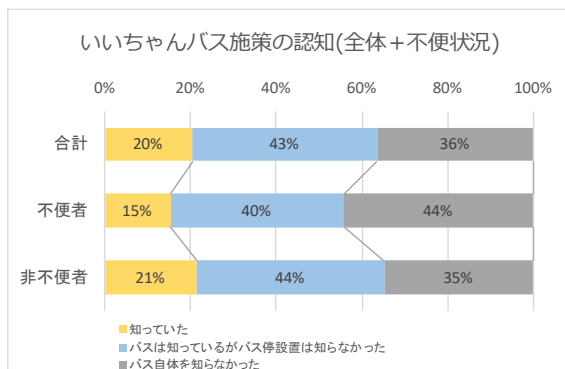


②いいちゃんバスの取り組み

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

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

※比率は無回答を除いたもの

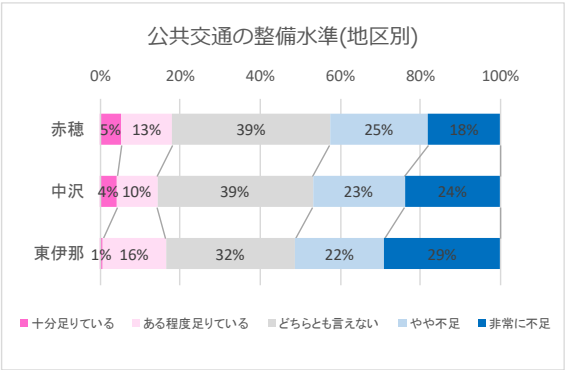
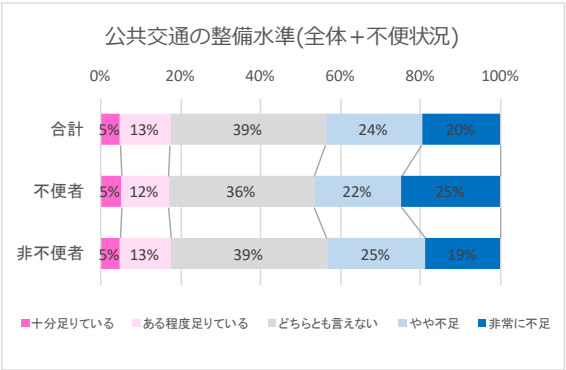


(2) 駒ヶ根市の公共交通の整備水準に対する意識

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

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

※比率は無回答を除いたもの



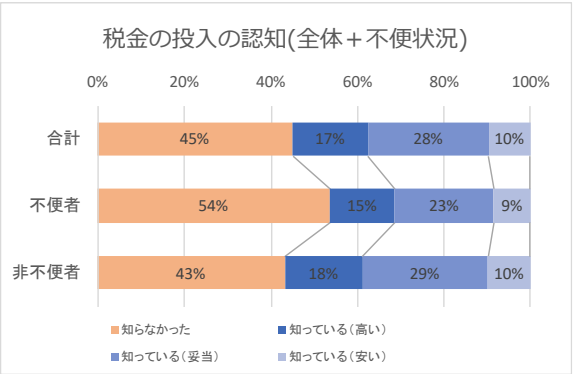
(3) 市の公共交通施策に対する意識

①税金による運営に対する認知

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

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

※比率は無回答を除いたもの

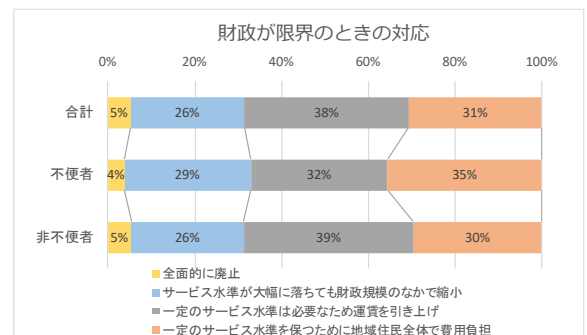


②財政的に運営が困難な場合の対応

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

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

※比率は無回答を除いたもの

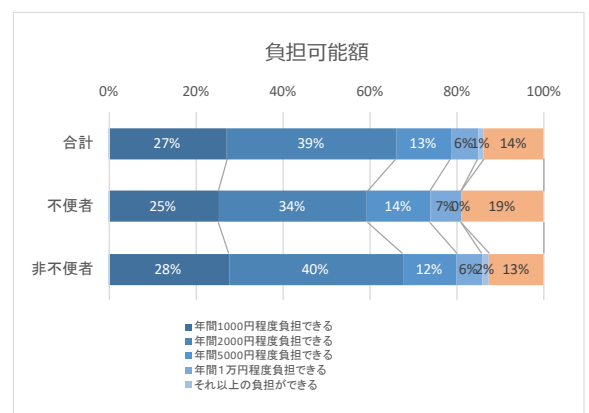


③個人レベルでの負担可能額

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

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

※回答は前問で「住民で負担」と答えた593名。比率は無回答を除いたもの



5-2-5 高齢ドライバーの意識

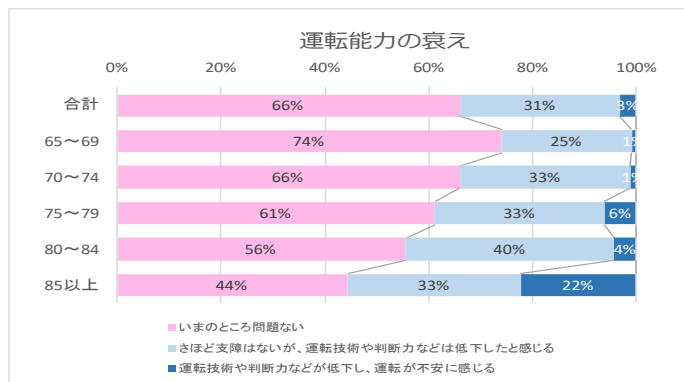
65 歳以上の非交通不便者（707 名）に対して、運転の現状や今後の意識について訊ねた結果を以下に示す。

①運転に対する衰え・不安の意識

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

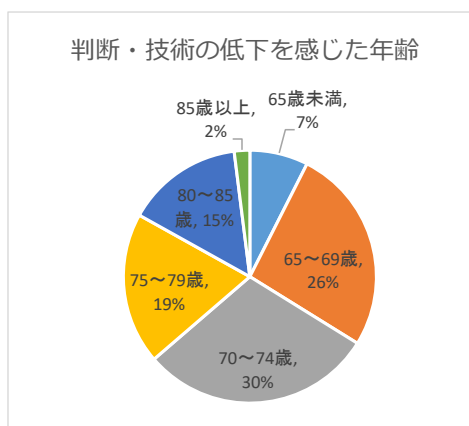
項 目	合 計		年代別回答									
			65～69歳		70～74歳		75～79歳		80～84歳		85歳以上	
	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
いまのところ問題ない	428	66.0%	177	74.1%	128	66.0%	71	61.2%	40	55.6%	12	44.4%
さほど支障はないが、運転技術や判断力などは低下したと感じる	200	30.9%	60	25.1%	64	33.0%	38	32.8%	29	40.3%	9	33.3%
運転技術や判断力などが低下し、運転が不安に感じる	20	3.1%	2	0.8%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

※比率は無回答を除いたもの



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

※比率は無回答を除いたもの

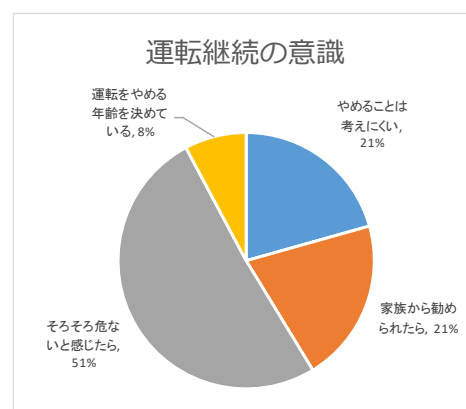


②今後の運転の継続への意識

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

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

※比率は無回答を除いたもの

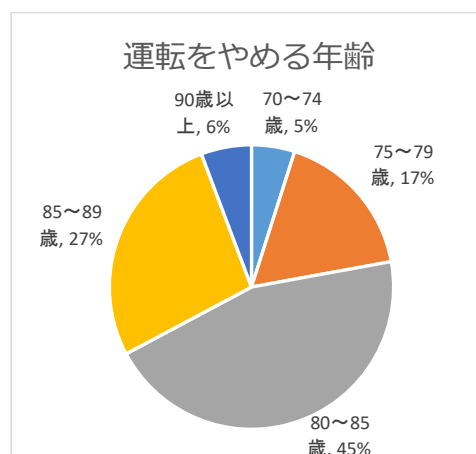


③運転をやめようと思う年齢

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

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

※比率は無回答を除いたもの

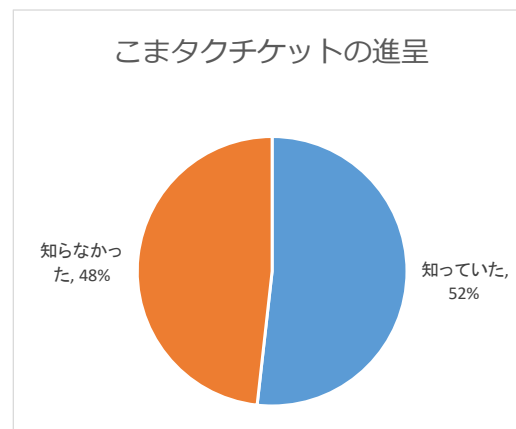


④こまタク利用券の進呈に対する認知

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

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

※比率は無回答を除いたもの

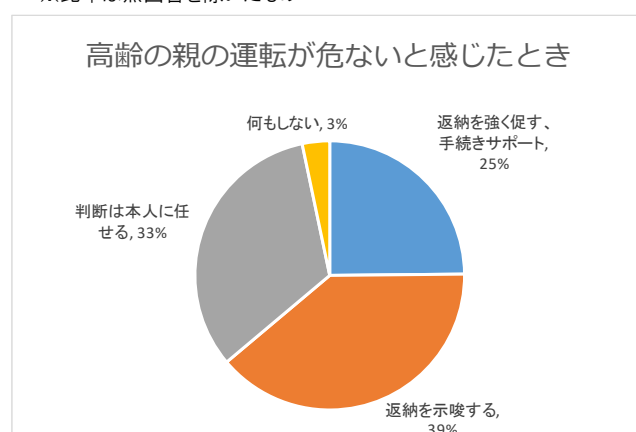


⑤高齢の親の運転が危ないと感じたときの対応

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

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

※比率は無回答を除いたもの



5-2-6 その他自由意見

本調査によって得られた 2,230 名分の個人回答票のうち、24%にあたる 545 名から自由記述欄に意見・要望等が寄せられた。自由記述のため定量的な集計は難しいが、内容別に区分すると概ね以下のような傾向がみられた。

項目	回答数	比率
地域の公共交通は重要/公的な支援が必要	105	19.3%
路線型のバスの運行が必要/運行希望(市街地循環・竜東など)	93	17.1%
今は良いが運転ができなくなる将来が不安/公共交通が必要	85	15.6%
こまタクの使いづらさ・わかりにくさの指摘/改善要望等	45	8.3%
その他の交通施策の提案(IT・自動運転・自転車・移動販売等)	43	7.9%
現状の不便さや困窮状況の訴え	27	5.0%
現行の市の交通施策では不十分	27	5.0%
タクシー券の補助等の充実	22	4.0%
飯田線の利便性向上・利用促進	19	3.5%
交通だけでなくまちづくりでの対応が必要	19	3.5%
高齢者の運転の危険性	16	2.9%
情報提供の希望・情報案内の充実	14	2.6%
その他意見・要望等	59	10.8%
合計	545	—

※複数回答であるため合計は100%に一致しない

上位項目における主な意見内容を以下に抜粋した。

地域の公共交通は重要/公的な支援が必要
○運転免許をお持ちでない方や高齢者の方が移動に不便を感じることもない生活が出来る公共交通の仕組みづくりをお願いしたいです。(40代/女性/町4区/非不便者)
○公共交通の利便性向上を強く希望します。また、その費用負担については、市の財政でまかなうべきと考えます。駒ヶ根市は高齢者が多いため、いずれ現在運転している人も免許返納となり、健康のためにも外出は必要で、そのためには、公共交通が不可欠と思います。是非、前向きに検討してください。(60代前半/女性/上赤須区/不便者)
○今後の超高齢化社会に向けた、人に優しく環境負荷の少ない公共交通機関の実現を望みます。(コマタクの充実、カーシェアリング、バスなど)もしくは中心地に行かなくても地域で多くのことが行えるまちづくりにして欲しいです。(40代/女性/上赤須区/非不便者)
路線型のバスの運行が必要/運行希望(市街地巡回・竜東など)
○誰もがいつでも気軽に利用できる「こまちゃんバス」の復活を望む(70代前半/男性/北割1区/非不便者)
○最低限の本数でもいので路線バスの復活。自分で時間を組み立てて自由に移動したい。(70代前半/女性/中割区/非不便者)
○以前、馬住まで回っていたバスとても助かりました。また復活してほしいです。お金は100円でなくても良いと思います。飯島のバスだとコメリまで行けません。(80代前半/女性/福岡区/不便者)
○前々から市内バスの必要性は強く思っていました。中沢・東伊那の方が町に出て来られなくなってから町の中が静かになり元気がなくなりました。(中略)弱い人の立場に立ち、市政をすすめてもらいたいです。皆で助け合える駒ヶ根になってほしい。(70代前半/女性/北割1区/非不便者)
今は良いが運転ができなくなる将来が不安/公共交通が必要
○この先、自分が高齢になり免許証の返納について考えると、ある程度の自己負担をしても利用しやすいサービスが整っていれば、安心して返納できると思います。(60代前半/女性/北割1区/非不便者)
○今は自分や家族が運転できているので不便は感じませんが、今後病気や高齢で運転ができなくなった時に公共交通のお世話になると思います。便利で低料金で利用できるようなシステムになっていけば良いと思いますが難しいのではないかと考えています。(40代/女性/栗林/非不便者)
○歳を経て車が運転できなくなった時の事を考えてしまいます。人に迷惑をかけないでいたいものですが、それには市の行政等でなにかいい案を投じて下さればありがたいですね。何年かのうちに来てしまいます。(70代後半/女性/小町屋区/非不便者)

こまタクの使いづらさ・わかりにくさの指摘/改善要望等

- こまタクは知っているが行先や時間が決まっているので思うように利用できない。前もっての予約も必要であるため、急に思いたっても行けない。(85 歳以上/女性/下平区/不便者)
- こまタク利用者は前もって電話予約すると聞いていますが、高齢者はとても面倒だと耳にします。もっと簡単な利用方法ができれば利用者も増えるのではと考えます。(70 代前半/女性/町 2 区/非不便者)
- 高齢者 1 人暮らしの方で「こまタク」がよくわからない、と聞きます。私も運行内容をよく知らない状況です。「こまちゃんバス」のように気楽に利用できないのか？とも思います。(60 代前半/女性/町 4 区/非不便者)

その他の交通施策の提案（IT・自動運転・自転車・移動販売等）

- インターネットの活用（PC、スマホ）を促し、利用しやすい形の公共交通を実現してほしい。(70 代前半/男性/町 4 区/非不便者)
- 運転をサポートする完全自動運転（レベル 5）の電気自動車が 10 年以内に実用化される模様。よって行政主導の「カーシェアリング方式」の公共交通代替手段を提案します。その為の道路等のインフラ整備を進めてはいかがでしょうか。(70 代前半/男性/上穂町区/非不便者)
- アシスト付き自転車を普及するため、購入費用を助成する。健康増進にも役立つ。自転車が通れる車道 or 歩道の整備。(40 代/女性/北割 2 区/非不便者)
- 山の奥にお住まいの高齢者の方は車がないと買い物にも行けない。だからやむをえず運転して買い物に行くという形になっているので、移動販売車や高齢者が街まで運転しなくても買い物ができるサービスがあればいいと思う。(30 代/女性/上穂町区/非不便者)

第6章 前計画（網形成計画）の評価

6-1 各施策の実施状況

網形成計画で掲げた各施策に対するこの5年間の実施状況（令和2年11月現在）は下表の通りである。表中の中列の記号による評価は概ね以下のような状況を表している。

◎	計画通り（概ね計画通り）事業実施
○	一部実施、もしくは当初計画から変更して実施
△	検討は済んでおり、運用に向けて調整中
■	検討を重ねたものの実施見送りの方向
▲	状況が変わり実施は見送り
※	引き続き検討・調整中
×	進捗なし

施 策	評価	実施内容等コメント
1. 公共交通運行事業		
(1) こまタクの運用方法の変更		
① こまタクの毎日運行化	◎	H28.10月より毎日運行に移行。
② こまタクの運用方法変更に向けた検討の推進	○ ※ ■	⇒こまタク専用車両（ワゴン車）の導入 ⇒地区による目的地の指定、予約センターの一元化、固定ダイヤの解除は、引き続き協議中。 ⇒当日予約については通常のタクシー事業（一般乗用）との競合回避の観点から実施見送り。
(2) 駒ヶ岳ロープウェイ線の運行形態の変更	■	沿道地域アンケートによれば、ルート変更、時間延長については必ずしもニーズが高いとは言えない。病院敷地内経由のルート変更については、時間帯ごとに試運転等を行った結果、所定のダイヤでの運行が困難なことから実施は見送り。
(3) 乗合観光タクシーの運行	※	観光関連施策については、観光関係団体との協議を進めているが、コロナ禍の影響もあり時間を要している。コロナ後の生活様式も含め引き続き検討。
2. 交通不便者支援事業		
(1) 割引タクシー券の交付	◎	引き続き実施中。
(2) 通学困難世帯への補助	△	補助要綱案をR1年度に作成。運用に向けて要綱改正の調整中。
3. 拠点整備事業		
(1) 駒ヶ根駅前広場の整備	◎	R1年度に駅前広場の改修工事完了。ロープウェイ線バスの利便性が向上した。
(2) 竜東ターミナルの整備	×	整備の動きなく検討に至らず。
(3) 高速バス結節点の整備		
① 駒ヶ根 IC 待合い施設の整備	※	ロープウェイ線バスの運用の変更とあわせて実施するものとしており、保留中
② 駒ヶ根バスターミナルへの機能付加	▲	バスターミナル内の伊那バスの営業所の撤退に伴い、結節点としての位置づけ低下。駅前広場への機能移転などを検討中。

◎	計画通り(概ね計画通り)事業実施
○	一部実施、もしくは当初計画から変更して実施
△	検討は済んでおり、運用に向けて調整中
■	検討を重ねたものの実施見送りの方向
▲	状況が変わり実施は見送り
※	引き続き検討・調整中
×	進捗なし

施 策	評価	実施内容等コメント
4. 地域連携・参画事業		
(1)地域運営組織の発足	※	市内各地区に地域組織はあるものの、地域公共交通の検討を扱える体制をつくるまでには至っていない。
(2)住民意見交換会の実施	○	意見交換会は数回実施。ただし、地域主導型事業についての実務的な検討にまでは至っていない。
(3)地域主導型事業の実施	※	同上。
5. 広域連携事業		
(1)広域検討会議の発足	◎	伊南 4 市町村での広域連携会議において課題を共有。飯島町から昭和伊南総合病院を結ぶコミュニティバスを駒ヶ根市民も利用できるよう、途中区間に停留所を設定することについて協議を行い、R1 年度より運用を開始。
6. 利用促進事業		
(1)公共交通案内パンフレット等の作成・配布	◎	H29 年度に A4 版カラー12P のパンフレットを作成。全世帯に配布したほか、市内の公共施設等に設置。
(2)公共交通案内ホームページの作成	◎	市のホームページのなかに、計画内容、こまタ利用案内等、必要な情報について最新のものを随時更新。
(3)公共交通フォーラム・ワークショップの開催	○	H28 年度に高校生ワークショップ、H29 年度に高齢者の運転を考えるセミナー、H30 年度にバスのお試し利用とワークショップを開催。R1 年度は高齢者向けセミナーの開催を予定していたが、新型コロナウイルスの感染拡大により実施見送り。
(4)ロープウェイ線バス往復乗車券・セット乗車券の販売促進	△	実施内容は概ね固まっているが、販売については調整中。
(5)観光施設との連携	△	上記セット券について「こまくさの湯」の割引を協議の上、設定。販売については調整中。
(6)免許返納の促進	◎	こまタ利用券の進呈を継続中。
7. マネジメント系事業		
(1)モニタリングの実施	◎	利用実績、市民アンケート等のデータを取得し、評価に活用。
(2)評価・検証および改善実施	◎	毎年度評価を実施し、協議会に報告。
(3)協議会の運営	◎	年に 2～3 回の協議会を開催し、地域公共交通の運用状況等について協議。

6-2 目標の達成状況についての評価

網形成計画においては、分野別に評価項目と目標数値を設定し、その値で評価することを掲げている。
令和2年7月時点の評価結果について、以下に示した。なお、表中の上段右にある評価記号は概ね以下のような状況を表している。

◎	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
×	事業等ができなかった

(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%	◎															
<table><tr><th>昨年度までのデータ</th><th>基準年(H27)</th><th>H28</th><th>H29</th><th>H30</th></tr><tr><td>目標値</td><td>(曜日運行)</td><td>100%</td><td>100%</td><td>100%</td></tr><tr><td>実績値</td><td>—</td><td>100%</td><td>100%</td><td>100%</td></tr></table>				昨年度までのデータ	基準年(H27)	H28	H29	H30	目標値	(曜日運行)	100%	100%	100%	実績値	—	100%	100%	100%
昨年度までのデータ	基準年(H27)	H28	H29	H30														
目標値	(曜日運行)	100%	100%	100%														
実績値	—	100%	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 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		未実施		×
昨年度までのデータ	基準年(H27)	H28	H29	H30	
目標値	(施策なし)	80%以上	⇒	⇒	
実績値	—	未実施	未実施	未実施	
コメント					
令和元年度において制度内容を検討。ただし、要綱改正や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3%増	1,587人 前年比104人増(+7.0%)	◎	
昨年度までのデータ	基準年(H27)	H28	H29	H30
目標値	—	1,267	1,305	1,344
実績値	1,230	1,275	1,348	1,483
達成率	—	101%	103%	110%
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の効果もあり、登録者は前年比7%増、計画の基準年であるH27年度からは29%の増加となっている。目標を大きくクリアしているため「◎評価」とする。なお、死亡者、転出者は登録名簿から削除している。			

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3%増		6,293名 前年比778名減(-11.0%)		○
昨年度までのデータ	基準年(H27)	H28	H29	H30	
目標値	—	4,940	5,088	5,241	
実績値	4,796	5,700	6,468	7,071	
達成率	—	115%	127%	135%	
コメント	昨年まで利用者増が続いていたが、令和元年度は10%以上の減少となった。悪天候が続いた10月やコロナウイルスの感染拡大による外出自粛のあった3月でとくに減少幅が大きいが、他の月も全体的に利用は低調であった。ただし、計画の基準年であるH27年度との比較では、31%増と大きく増加しているため「○評価」とする。				

目標 2-3 こまタクの運行率

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%[中間時H30] 85%[計画期間終了時]		90.7% 前年比-1.9%		○
昨年度までのデータ	基準年(H27)	H28	H29	H30	
目標値	—	—	80%	⇒	
実績値	72%	79%	89%	93%	
コメント	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-1.9%の90.7%となった。ただし、計画の基準年であるH27年度における72%よりは大幅に増加していることから、「○評価」とする。				

目標 2-4 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3%増		27,270枚 前年比-1,325枚(-4.6%)		△
昨年度までのデータ		基準年(H27)	H28	H29	H30	
目標値		—	33,567	34,574	35,611	
実績値		32,589	28,487	29,545	32,589	
達成率		—	85%	85%	92%	
コメント	割引タクシー券の利用枚数は、前年比で4.6%の減となった。令和元年度はこまタクの利用者数も減少傾向にあることから、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。前年比3%ずつの増加を目標と掲げているため「△評価」とする。					

目標 2-5 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		5%増(H27年比)		172,606人 前年比29,512人減(-7.1%)		×
昨年度までのデータ	基準年(H27)	H28	H29	H30		
目標値	204,104	216,245	218,386	220,527		
実績値	214,104	210,845	217,528	202,118		
達成率	—	98%	100%	92%		
コメント	2年連続の減少で、前年度からはマイナス15%、計画の基準年であるH27年度からはマイナス20%の大幅減となっている。令和元年度は設備点検による運休があったことが主な要因となっているが、生活利用策の推進なども停滞し、地域住民の利用なども進んでいないことなども踏まえ「×評価」とする。					

目標 2-6 市民全体でのJR飯田線の利用頻度「月1回以上利用」 ※H30年度評価値

使用するデータ	数値目標		達成状況		評価
市民意向調査(H30実施)	9%		9%		○
昨年度までのデータ	基準年(H27)	H28	H29	H30	
目標値	—	—	—	9%	
実績値	8%	—	—	9%	
コメント	計画策定時の平成27年度の調査で8%だったものが、今年度の調査で9%となり、目標値に達した。しかしながら市民の公共交通利用を定着させるためにさらに伸ばしていくことが求められることから「○」評価とする。なお、調査結果からは地域差があり、竜東地区での鉄道利用は竜西に比べて少ないという傾向がみられる。				

目標 2-7 市民全体での高速バスの利用頻度「月1回以上利用」 ※H30年度評価値

使用するデータ	数値目標		達成状況		評価
市民意向調査(H30実施)	8%		10%		◎
昨年度までのデータ	基準年(H27)	H28	H29	H30	
目標値	—	—	—	10%	
実績値	7%	—	—	8%	
コメント	計画策定時の平成27年度の調査で7%だったものが、今年度の調査で10%となり、目標を上回ったため「◎」評価とする。なお、調査結果からは地域差があり、鉄道と同様に、竜東地区での高速バス利用は竜西に比べて少ないという傾向がみられる。				

(3)観光振興に対する目標

目標 3-1 往復乗車券・セット乗車券の販売実績

使用するデータ		数値目標	達成状況	評価
販売実績データ		年間3,000枚	未実施	×
昨年度までのデータ	基準年(H27)	H28	H29	H30
目標値	(施策なし)	3,000枚	⇒	⇒
実績値	—	未実施	未実施	未実施
コメント	バスの往復券と温泉施設入浴のセット券の仕組みづくりに向けた検討を行っているが、販売実施にまだ至っていないため「×評価」とする。			

目標 3-2 観光タクシーの利用者数

表 3-2 観光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		初年度100組 以降前年比5%増	0組	×
昨年度までのデータ	基準年(H27)	H28	H29	H30
目標値	(施策なし)	100組	105組	110組
実績値	—	未実施	未実施	未実施
コメント	事業の実施主体となる予定の伊南DMOの設置が新型コロナウイルス感染症の拡大の影響で進められていない状況にあり、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。			

(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(ワークショップ)の開催回数

係長	安全運転フォーラムの開催回数				
	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	0回	×	
	昨年度までのデータ	基準年(H27)	H28	H29	H30
	目標値	—	1回以上	⇒	⇒
	実績値	1回	1回	1回	1回
	コメント	令和元年度は2月に高齢者のための安全運転フォーラムの開催を計画していたが、新型コロナウイルスの感染拡大防止の観点から中止とした。			

目標 4-2 住民意見交換会開催回数

係長 佐々木 久美子 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	1回	×
昨年度までのデータ	基準年(H27)	H28	H29	H30
目標値	—	1回以上	⇒	⇒
実績値	3回	24回	1回	1回
コメント	令和元年度は福岡区の役員会に出席し、いいちゃんバスの説明を行ったが、その1回にとどまった。目標回数を下回るため「×評価」とする。			

目標 4-3 公共交通に対する住民の満足度 ※H29年度評価値

目標 4-5 公共交通に対する市民の満足度 ※H29年度評価値					
使用するデータ		数値目標	達成状況	評価	
市民満足度調査 (H29実施)		評点3.2[中間時H30] 評点3.5[計画期間終了時]	2.7pt	△	
昨年度までのデータ		基準年(H27)	H28	H29	H30
目標値		—	—	評点3.2	—
実績値		—	—	評点2.7	—
コメント	H29年度実施の市民満足度調査で、調査項目「交通の便がよく移動しやすい」の満足度は2.7ポイントとなった。数値目標を達成できていないため「△評価」とする。令和元年度と同調査においては、直接的な回答項目は設けていないものの、自由意見のなかに公共交通に関するものが多くみられた。大半が利便性の向上を求めるものであり、全体として満足度は高いとはいえない。				

目標 4-4 公共交通を住民が支えていく意識 ※H30年度評価値

表 1-1 公共交通を住民が受けて、「意識」系H30年度計画値					
使用するデータ		数値目標		達成状況	評価
市民意向調査(H30実施)		「地域住民で負担してサービス保持」という回答30%以上		32%	◎
	昨年度までのデータ	基準年(H27)	H28	H29	H30
	目標値	—	—	—	30%
	実績値	25%	—	—	32%
コメント	計画策定時の平成27年度の調査で25%だったものが、今年度の調査で32%となり、目標を上回ったため「◎」評価とする。なお、調査結果からは自家用車利用者は受益者負担を求める傾向がある一方、交通不便者は自分たちの運賃負担では賄いきれないため、運行規模の縮小もやむなしと考える傾向あり。				

(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		総額 34,744,171円 ・こまタク …28,125,201円 ・割引タクシー … 4,427,200円 ・スクールタクシー … 2,191,770円		○
	昨年度までのデータ	基準年(H27)	H28	H29	H30
	目標値	3,800万円	⇒	⇒	⇒
	実績値	3,800万円	3,145万	3,775万	3,594万
コメント	3つの施策の合計で3,470万となり、昨年度比マイナス120万円(-3%)となった。上述の通り、こまタク、割引タクシー券ともに利用減となっていることから、これに呼応したものとなっている。スクールタクシーについても、3月に新型コロナウイルスの感染拡大の影響で学校が休校になったこともあり、昨年度に比べて費用減となっている。行政負担については、乗合利用の促進などにより、利用者数は増加をしながらも費用の増加はそれほど上がらないという状態が理想であるため、この令和元年度の結果のように利用が減って行政負担も減るというのは期待している成果ではないが、設定した枠内には収まっているため評価としては「○」とする。				

6-3 網形成計画に対する総合的な評価

これまでの各評価結果をとりまとめ、平成 28 年度～令和 2 年度の 5 ヶ年で実施した「駒ヶ根市地域公共交通網形成計画」についての総合的な評価を以下に記した。

平成 28 年 7 月に策定した「駒ヶ根市地域公共交通網形成計画（前計画）」は、前々計画である「駒ヶ根市地域公共交通総合連携計画」の内容を概ね踏襲しつつも、地域の既存の公共交通も有効活用しながら、交通不便者の生活の足を確保することを強く打ち出すものとした。

具体的には、市の交通施策の主軸となる「こまタク」の利便性の向上、割引タクシー券の交付をさらに進めるとともに、駒ヶ岳ロープウェイ線バスの生活利用の推進を掲げた。これは同路線が冬期以外は 30 分に 1 本（冬期も 1 時間に 1 本）の運行頻度を有し、路線上に公共施設等も多いことから、ダイヤや経路の調整により、有効な方策となることを想定したものであった。また、連携計画（前々計画）においては、交通不便者のうち高校生の通学のサポートが不十分であったことから、通学困難世帯への個別支援の方策も打ち出した。さらに、駒ヶ根市の重要な産業である観光振興を図るうえでは、二次交通のない駒ヶ根高原エリア以外の観光資源にアクセスできるよう観光乗合タクシーを導入することも施策として組み込んだ。その他、行政による施策には限界があることから、地域の自主的な取り組みについても支援する方向性を打ち出した。

これらの施策について 5 ヶ年実施してきた結果は、公共交通の利用実績全体でみると、令和元年度（4 年目）の後半からの新型コロナウイルスの感染拡大による移動自粛などの影響により、4, 5 年目の利用は低くならざるを得ないという状況があるため、実績での評価は難しい。こまタクについては、毎日運行化などもあり、登録者数は増加を続けている。割引タクシー券の利用実績についても 4 年連続での増加傾向にある。これらの既存施策については、交通不便者の生活の足として、ある程度定着したと捉えることができる。

令和 2 年度に実施したアンケート調査結果によれば、交通不便者層でも利用していない人がまだ多いことや、市民全体に対しては施策自体の認知度が低下しつつあることも浮き彫りとなったところである。運行自体は安定しているようにも映るが、運用方法の調整とあわせ、引き続き取りくんでいかなければならない事項も多い。また、こまタクに移行して 7 年が経過した現在も、定時定路線型のバスに対する市民のニーズが引き続き強いことから、デマンドとの併用という方向性についても改めて検討していかなければならないという状況にきているとも考えられる。

一方、ロープウェイ線バスの生活利用化については、現状のままだでも利用はあるものの、計画に基づいた運行内容の改変は見送りとなっている。

通学困難世帯への補助については、運用開始前であるため、成果を得るには至っていない。観光乗合タクシーについては、観光関係団体との調整に時間を要し、5 ヶ年での運用にも至っていない。地域主導の事業についても進捗は芳しくない。

以上のように、現段階、成果の上がっていない事項もあるものの、計画全体としてはチャレンジングなものが多く、難易度が高かったことも実情である。しかしながら、地域公共交通の質の向上のためには、いずれも必要性の高いものであり、実施見送りの結論に至ったもの以外は、本計画のなかでも引き続き継続していく必要がある。

第7章 地域公共交通における課題と方向性

(1) 市民の移動実態と公共交通利用者の位置づけ

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

対応の方向性

- ・公共交通を必要としている層は減りつつあるなかでも、安心して市民生活を送ることができる仕組みは不可欠。必要十分な水準での確保、維持は引き続き行っていく必要性が高い。
- ・市内全体でみた場合、ほとんどの地区で定時定路線型のバスを走らせるほどの需要はないとみられるほか、徒歩移動に支障のある高齢者も増えてきていることから、引き続きドア to ドアに近いかたちでのサポートが有効と考えられる。

※高校生の通学の足の確保については（5）に別途記載

(2) 広域の公共交通軸の位置づけ

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

対応の方向性

- ・リニア中央新幹線の開業を見据え、鉄道、高速バスともに飯田エリアとの連絡性を高めていくことが重要。
- ・鉄道に関しては、沿線自治体で構成する「JR 飯田線活性化期成同盟会」等を通じて、引き続き利便性向上を呼びかけることが妥当。
- ・高速バスについては、駒ヶ根 IC 付近（女体入口）での結節性が強く求められるほか、商工会館バスターミナルの閉鎖を受け、市街地内での待合い機能の確保なども図っていく必要がある。

(3) 既存施策の位置づけ

調査結果における問題・課題
【こまタク】 ・駒ヶ根市の地域公共交通の柱となる施策であり、運行開始以降の各種の取り組み改善等により、利便性は向上してきているが、便数が少ないこと、予約の一元化など、対応できていない課題も残っている。 ・必要としている交通不便者層への利用は浸透してきているが、利用していない層も多いほか、市民全体に対しては施策自体の認知度が低下しつつある。施策内容までの理解、納得が得ることが難しい状況にある。 【割引タクシー券】 ・こまタクや福祉タクシー券との施策の類似性などから利用者の理解が不十分な面がある。 ・地区一律の交付基準で、困窮度などが考慮されていない。



対応の方向性
・現行の施策については、これまでも実証実験を行ったうえで、協議会で評価検証を行い、調整をしながら辿り着いた1つの結論であり、居住地域が分散している駒ヶ根市の地域特性に合致した効果的な仕組みでもあるため、基本的に踏襲していくことが妥当。 ・しかし、導入から7年経った現在においても認知度は低く、施策内容に対しての理解が得られていないため、PRを強化していくことが重要と考えられる。 ・また、前計画の期間内で対応できなかった課題については、引き続き、事業者との協議等を進めていく。 ・具体的にはITを活用した予約配車システムの導入などで運行を効率化させて収益性を高める仕組みや、様々な団体や事業者との連携による利便性の向上策などを検討する。

(4) 路線バス運行の考え方

調査結果における問題・課題
・定時定路線型のコミュニティバスとして運行していた「こまちゃんバス」は利用が低調であり、(3)に記した通り、駒ヶ根市の特性にはデマンド交通のほうが馴染むという結論から、平成25年に現行の体系に移行した経緯がある。しかし、市民アンケート結果からは、定時定路線型のバスの運行を求める声が強いといえる。 ・デマンド交通の難点として、利用者登録制、予約制であることから、来訪者の利用ができないことや、利用への抵抗感が大きいことがあげられる。バス停にいればいつでも乗れる安心感は、バスの優位性でもある。 ・都市計画マスタープランでは、竜東方面への都市軸を掲げており、現行のこまタクでは軸として弱いともいえる。



対応の方向性
・交通分野でも技術革新が進んでいる。これらの活用を検証し、観光振興やまちの賑わい創出のために新たな交通システムの運行を視野に入れて検討することが必要と考えられる。 ・ロープウェイ線バスと連携した新たな軸の形成や、市中心部や山麓の観光エリアを巡回する形態などが考えられる。 ・竜東の地域拠点が整備された際には東西の都市軸とする公共交通について、効果的に運行できる新たな仕組みを検討する。

(5) 高校生の通学支援

調査結果における問題・課題
・駒ヶ根市内の2校の県立高校については、いずれもJR 飯田線の駅から近く、多くの生徒が駅から高校まで徒歩で移動しており、支障はない。 ・市外の高校についても、JR 飯田線を利用すれば支障なく通える箇所が多い。 ・したがって、飯田線各駅までのアクセスが確保されることが重要であるが、徒歩や自転車でのアクセスが困難な区域に住む高校生も多い。 ・現在、通学時間帯に駅を結ぶ公共交通機関がないため、保護者の送迎に委ねている実情であるが、保護者や地域からは送迎の負担を減らせるよう市に対応を求める声も寄せられている。 ・JR 飯田線の運行形態として、下校の時間帯に駒ヶ根駅止まりの列車があり、伊那・飯島方面に帰れないことに対する改善要望なども寄せられている。



対応の方向性
・高校生の通学に対応した公共交通の運行は、稼働時間が非常に長くなることや、鉄道の時刻にあわせて各方面から同時に運行させなければならないため、運行費用も嵩む。以前はバスを運行していたが、利用が非常に低調であったため、廃止とした経過がある。 ・高校生の通学対応については、前計画において「通学困難世帯に対する個別の補助」を基本的な方向性とし、導入に向けて調整中である。 ・対象地域に対しては、補助の仕組みを十分に説明し、申請してもらえよう働きかけていく。 ・JR のダイヤ調整などで解決できる問題もあるため、「JR 飯田線活性化期成同盟会」等を通じて働きかけていく。

(6) 観光周遊等の支援

調査結果における問題・課題
・観光ニーズに関しては、概ねロープウェイ線バスで事足りているともいえるが、悪天候でロープウェイ観光ができない場合もあり、その対応なども求められている。 ・市内の観光資源の多くが、山麓エリアに立地しているが、エリア内を周遊する公共交通がない。 ・竜東地域についても、シルクミュージアム、果樹園（直売所）、ハナモモなどが人気だが、二次交通が不十分である。 ・駅からの距離が遠い箇所も多いため、タクシーを利用すると運賃が割高になり、少人数での利用には負担が大きい状況になっている。



対応の方向性
・ロープウェイ線バス以外の観光対応については、前計画で「観光乗合タクシー」の導入を掲げているところであり、引き続きこれを推進していくことが望ましいと考えられる。 ・山麓エリアについては、周遊を促進できるような新しい交通システムの導入も有用と考えられる。具体的には、自然環境へ配慮したものや新技術などを搭載したものなどが考えられる。 ・アフターコロナの新たな生活様式に対応した仕組みも含め、観光関係団体などと引き続き連携して検討していく。

(7) 中心市街地の活性化への対応

調査結果における問題・課題
・こまタクによって、交通不便者の足はほぼ確保されている状況ではあるが、まちの基本的なインフラ（装置）としての市街地回遊の交通機関がない状況にある。 ・駒ヶ根市の中心市街地は衰退しつつあり、これを打開し、中心市街地を軸としたまちづくりを進めることは市の各種計画にも掲げられているところである。 ・商店街からも、公共交通に対する期待の声も寄せられている。

対応の方向性

- ・コンパクトシティの推進においては、人口集中地区を中心に、核となる主要な公共施設や商業施設、交通結節点などをつないで、市民及び来訪者をスムーズに回遊させる仕組みを検討することは必要と考えられる。
- ・併せて、これによって人の移動を促し、中心市街地の活性化を目指す。

(8) 周辺市町村との連携

調査結果における問題・課題
・昭和伊南総合病院は、伊南地域で唯一の総合病院であり、広域からの通院が行われている。 ・飯島町から乗り入れる「いいちゃんバス」については令和元年に駒ヶ根市内にもバス停を設置し、運用を開始しているが、利用はまだ低調である。

対応の方向性

- ・公共交通事業は、市町村単独で実施するよりも、広域圏（生活圏）全体で取り組んだほうが効果は大きい。
- ・伊南行政組合において、公共交通の広域連携を検討する会議体が発足しているため、これを活用していく。

第8章 地域公共交通計画の基本的な方針および目標

8-1 地域公共交通計画の基本的な方針

誰もが安心して生活でき、地域の新たな賑わいにつながる地域公共交通の整備

(1) 市民が安心して生活できる公共交通の確保

市民が一定の自由度をもって移動できる公共交通を確保することを第一に掲げる。現在、市の公共交通施策の主軸となっているこまタクについては、すべての市民が利用可能な仕組みとなっているが、利用便数が限られており、自由度が高いという水準には至っていない。また、交通不便者であっても、こまタクを利用せずに家族送迎などに依存している層も多く、安心して利用できる市民の日常の足というほどには浸透していない。

市民アンケートからは、予約せずに利用できる定時定路線型のバスの運行を望む声も強い。

このような状況を受けて、こまタクの利便性を向上させるとともに、技術革新が進む交通技術・システムを検証し、市の中心部の主要施設を巡回する新たな交通システム※の導入も検討を進めていく。この他に鉄道やバス、タクシーなどの既存の公共交通機関とも連携を図りながら、駒ヶ根市全体としての公共交通ネットワークをフル活用していく。

なお、こまタクはタクシー車内における利用者同士の乗合であり、安心の観点からは感染症予防対策も重要となるため、ガイドライン等に準じた対策を講じるものとする。

(2) 来訪者の移動を支え周遊を促す公共交通の確保

観光が主産業の1つである駒ヶ根市にとっては、来訪者の二次交通の整備も非常に重要となる。現在は、駒ヶ根駅から菅の台を経てロープウェイ山麓のしらび平駅までを結ぶ駒ヶ岳ロープウェイ線バスとタクシー以外には、二次交通がない状況であり、市内に点在するその他の観光資源にはアクセスしづらい状況にある。

今後、さらなる観光振興を図るため、観光資源が集まる山麓エリアを周遊できる新たな仕組み※の導入について検討していくほか、市の中心部において検討を進める巡回型の新しい交通システムについても観光の玄関口となる駒ヶ根駅を起点とした周遊の促進に寄与できるものとなるよう努めていく。

タクシーについても、二次交通として重要な交通手段となるが、市域が広く、利用者の運賃負担も大きくなることから、乗合で利用できる観光客向けのサービスについても導入を検討していく。

(3) 効率的で持続可能な公共交通の確保

自家用車の利用率が高く、山間部の集落等も多く抱える駒ヶ根市においては、採算性を考えた公共交通の運営は難しく、公共交通の運営は税金を投入して行う行政サービスの側面を有する。しかしながら、公共交通は医療、福祉、商業、観光等、さまざまな分野に効果が波及するものであり、それぞれの分野で個別に輸送手段を確保することに比べれば、市としてしっかりした公共交通の仕組みを整えることのほうが、社会全体のコストとしては安い、という考え方が昨今は一般的なものとなってきている。

したがって、交通施策単独での採算性や効率性を追求することは馴染まないが、地域公共交通は持続

可能なものであることが非常に重要であり、そのためには、一定の事業費の制約を設けたなかでの事業構築や効率的な運行方法等の確立もまた不可欠なものと言わざるを得ない。

ただし、事業費の制約については、過年度の予算規模に囚われすぎず、本当に必要とされるサービスを積み上げたなかで、投入可能な上限額を見極めていくことが求められる。

(4)公共交通への意識の醸成と利用促進

(3)に記した通り、交通施策単独での採算性を求めるべきではないが、最も重要なことは利用者数自体は少なくとも、ターゲットと想定した利用者層の人たちが、実際に公共交通を利用しているかどうかという点である。現状においては、公共交通があることは認識しつつも、利用はしていないという人が多いことから、これらの層に対して、積極的な働きかけを行っていく必要がある。ただし、広報やホームページによる呼びかけだけでは効果が得づらいため、免許返納を考えている層や必要度の高い層への個別の説明、勧誘やインセンティブの付与も行っていく。また、公共交通に対する抵抗感が大きいと見込まれることから、お試し利用等についても進めていく。

公共交通については、「市民全体で支えていく」「乗ることで維持していく」という意識の醸成も、将来的な公共交通の確保・維持に関わってくるため、現在、公共交通に対する意識の薄い自家用車の利用者層についても、市の取り組み方針が伝わるよう広く働きかけていく。

(5)地域の自主性を発揮した公共交通の導入

行政主導で進める交通サービスの提供には、地域間の公平性の視点もあり、地区ごとの独自施策などが打ち出しづらいという面もある。したがって、より地域に馴染んだ仕組み、よりサービス水準の高い仕組みを導入しようとした場合には、今後、地域内での互助に頼らざるを得ない場合も増えてくるものと考えられる。

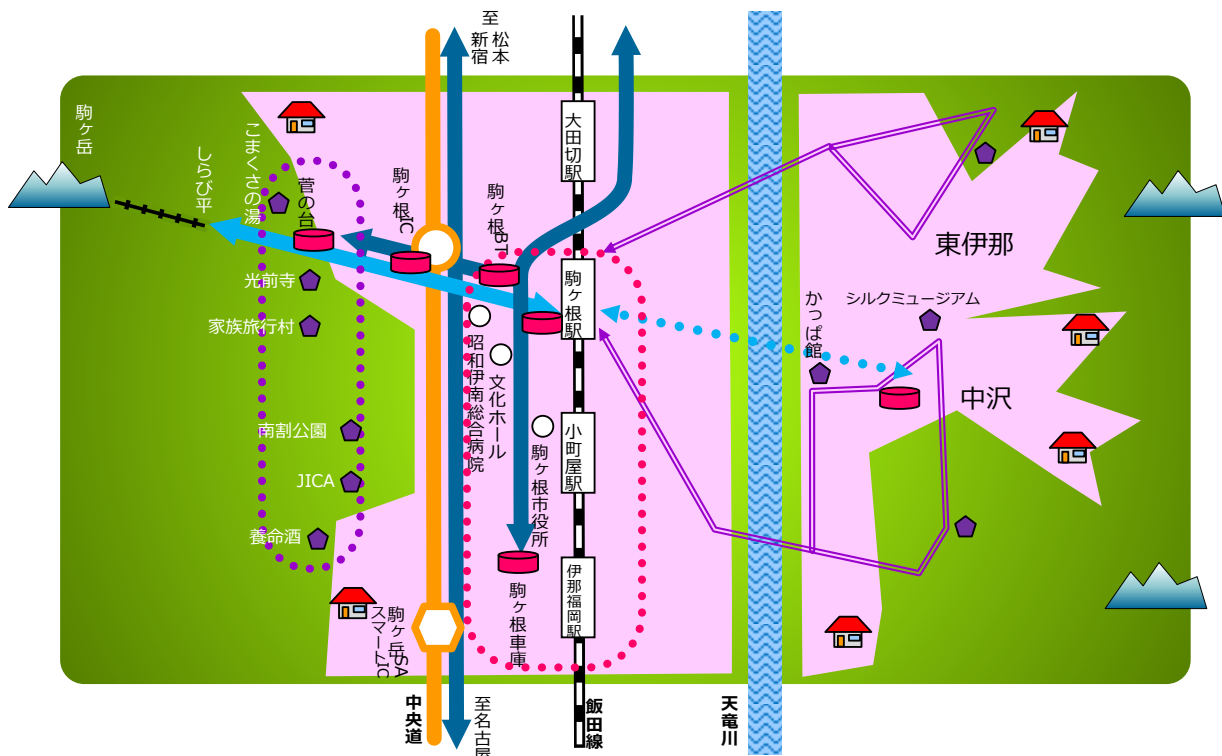
このため、地域が取り組んで行政がサポートするという仕組みが求められ、制度設計を進めていくことが重要であり、この方針については前計画にも掲げていたが、実際の動きには至らなかった経過がある。具体的な取り組みの方向性が不明瞭ななかで、制度設計だけを先行させることも難しいため、地域との意見交換等からはじめ、実態に即し、かつ機能させやすい制度設計を改めて検討していくものとする。

(6)周辺市町村と連携した公共交通体系の構築

公共交通事業は、市町村単独で実施するよりも、広域圏（生活圏）全体で取り組んだほうが効率的かつ効果的である。前計画のなかでは、いいちゃんバスの駒ヶ根市内での利用を可能なものとしたが、今後は、伊南行政組合における地域公共交通の検討部会も活用しながら、さらなる取り組みを進めていく。

※ 「新しい交通システム」「新たな仕組み」は、定時定路線運行に拘らず AI による予約運行システムや自動運転技術、グリーンスローモビリティ、MaaS など革新が進む交通技術・システム・サービスを活用し、「市街地循環システム」や「山麓周遊システム」として整備を目指す交通システムで、こまタクの利便性向上や既存の交通資源の活用と併せ、駒ヶ根市の市民や来訪者のニーズに即した交通体系の構築を図るものです。

8-2 駒ヶ根市における基本的な交通体系



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

8-3 計画の目標

(1) 地域公共交通の整備に関する目標

すべての地域住民が公共交通網および補助的施策によってカバーされ、日常生活に必要な移動を達成できる。

目標 1-1	こまタク運行エリアによる人口カバー率=100%
目標 1-2	計画期間内に市街地巡回系システムを運行開始
目標 1-3	計画期間内に山麓周遊系システムを運行開始
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=80%以上

(2) 地域公共交通の利用実績に関する目標

各運行事業等が有効に機能し、市民や観光客が利用している。

目標 2-1	こまタクの登録者数=前年比 2%増を継続
目標 2-2	こまタクの利用者数=前年比 2%増を継続
目標 2-3	こまタクの稼働率=運行枠に対する運行率 80% (現行方式) =運行時間帯に対する実稼働時間 70% (運用柔軟化後)
目標 2-4	こまタクの収支率=前年比 0.2 ポイント増を継続
目標 2-5	割引タクシー券の利用枚数=前年比 2%増を継続
目標 2-6	駒ヶ岳ロープウェイ線の利用者数=3%増[計画期間終了時]
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」が 9%[計画期間終了時]
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」が 8%[計画期間終了時]

(3) 観光振興に対する目標

公共交通を利用した観光周遊などが促進されている。

目標 3-1	計画期間 3 年目までに観光乗合タクシーを事業化
目標 3-2	観光乗合タクシーの利用者数=初年度 50 組 以降、初年度利用人数をベースに前年比 5%増を継続

(4) 地域公共交通の利用促進・意識醸成に関する目標

利用促進系の事業が円滑に推進され、公共交通に対する住民意識が向上する。

目標 4-1	公共交通フォーラム・イベント開催回数=1 年おきに開催
目標 4-2	住民意見交換会開催回数=毎年 5 回以上
目標 4-3	公共交通を住民が支えていく意識 =「地域住民で費用負担してもサービスを保つ」という回答 30%以上

(5) 地域公共交通の維持・持続性担保に関する目標

地域公共交通事業が一定のサービス水準を満たしながらも、適正な負担額の中で抑えられている。

目標 5-1	公共交通関連の行政負担額=現行の 3,800 万円を基準としながら、今後の検討の中で更に適切な負担を行う
--------	--

第9章 目標達成のために実施する事業

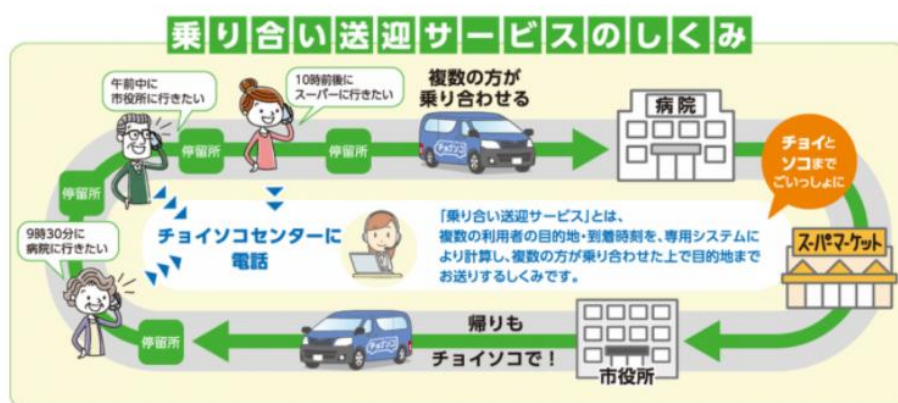
9-1 実施事業および内容

9-1-1 公共交通運行事業

(1) こまタクの運行と利便性向上

① 予約配車システムの導入

こまタクは現在、各運行事業者がそれぞれに電話で予約を受け付けて、運行計画を立てているが、デマンド乗合タクシーは近年、IT技術を活かした専用の予約配車システムの導入が進んでいる。具体的には、地点間の移動時間等を計算し、最適な運行を可能にするもので、スマートフォンでの予約が可能なものもある。こまタクにおいても、このようなシステムの導入を進めていくとともに、あわせて予約センターの一元化を進める。



【予約配車システムのイメージ〔愛知県豊明市の「チョイソ」の事例より〕】
出典：アイシン精機(株)

【スマホによる予約のイメージ
〔コンビニクル(株)順風路〕】
出典：国土交通省

② 運行頻度の改善による利便性向上

①に掲げた予約配車システムの導入により、柔軟な運行が可能になると見込まれることから、現在、午前2便、午後2便に固定されているこまタクのダイヤについて、運行時間帯の中から任意の時間を指定して利用できるように改善し、利便性の向上を図る。これにより、こまタク利用者の中心層である高齢者の外出機会の増加につなげる。

※こまタクの運行は、国の地域公共交通確保維持改善事業補助金（フィーダー系統補助）の適用を受けて実施

(2)市街地巡回システムの導入

市街地の主要な公共施設、商業施設などを巡回する新しい交通システムの導入を進める。登録制・予約制のこまタクに対して、予約不要で誰もがいつでも利用でき、市外からの来訪者にも利用しやすいものとする。新技術の活用や地域の賑わいの創出への寄与等にも配慮した駒ヶ根市に相応しいシステムを目指す。実証実験などを経て、導入の検討を行う。



【市街地巡回システムのイメージ〔けいはんな学園都市で実証中の自動運転バスの事例より〕
出典：WILLER(株)〔車両は NAVYA ARMA〕

(3)山麓周遊システムの導入

山麓エリアの観光資源を連絡する新しい交通システムの導入を進める。これにより、菅の台付近にとどまっている観光客の周遊を促す。実証実験などを経て、導入の検討を行う。また、地域の環境への調和にも配慮した仕組みとする。



【山麓周遊システムのイメージ〔富山県黒部市の「でんき宇奈月」※グリーンスローモビリティ〕
出典：国土交通省ホームページ

(4) 観光乗合タクシーの運行

鉄道やバス、上記(3)(4)に示した新しい交通システムでのアクセスが難しい市内の観光資源については、タクシーでカバーしていくものとする。観光需要の見込まれる施設等に対して、路線、ダイヤ、期間を定め、予約制で運行する乗合型のタクシーとし、利用状況をみながら、拡大させていくことを検討する。



【公共交通でのアクセスが難しい観光資源】 【観光乗合タクシーのイメージ〔岩手県田野畑村の事例〕
出典：全国ハイヤー・タクシー連合会「乗合タクシー事例集」

9-1-2 交通不便者支援事業

(1) 割引タクシー券の交付

現行の割引タクシー券制度を継続して実施していく。福祉タクシー券制度との混同がみられることから、制度について改めて周知を図っていくほか、必要に応じて交付要件、補助額等の見直しを行う。

(2) 福祉タクシー券の交付

現行の福祉タクシー券制度を継続して実施していく。対象者に対して周知を図っていくほか、必要に応じて交付要件の見直しを行う。

(3) 通学困難世帯への補助

高校生がいる世帯に対する補助基準を設定し、現行の「駒ヶ根市通学費補助金要綱」を改正して高校生がいる世帯についても適用可能なようにする。そのうえで対象となる地区の世帯に対しての周知を行う。

9-1-3 拠点整備事業

(1) 駒ヶ根駅前広場の結節強化

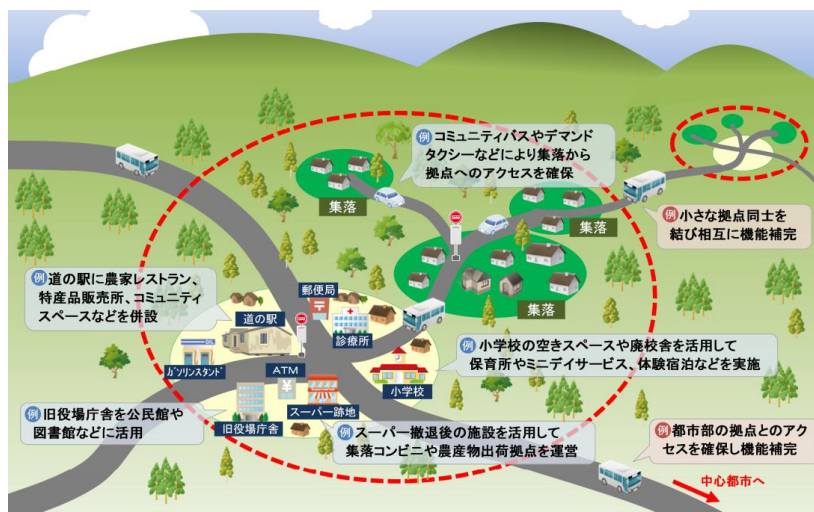
令和元年度に改修工事を終えた駒ヶ根駅前広場について、ターミナルとしての結節性を高めるため、新たに高速バスの停留所の機能を付加することを検討する。



【改修された駒ヶ根駅前広場】

(2) 竜東地域拠点の活用

竜東地域において拠点となる施設（都市計画マスタープランにおける郊外生活拠点内の施設など）と中心市街地とを連絡する路線型の交通システムの導入、並びに竜東地域内の補完的な交通システムの導入を検討し、拠点となる施設にこれらを結節させる機能を持たせる検討を行う。具体的には、待合い施設の整備や情報案内施設の整備が考えられる。



【中山間地域における小さな拠点のイメージ】

出典：国土交通省「小さな拠点づくりガイドブック」

(3) 高速バス結節点の整備

高速バス利用者の駒ヶ根市への玄関口となっている駒ヶ根 IC 付近（ロープウェイ線：女体入口バス停付近）に新たな待合い所等を整備する。また現在、長野県が主体で進めているリニア中央新幹線の二次交通との結節点の検討状況を注視し、結節点の機能強化も検討する。これらについては、市民のパーク＆ライドの利用にも適するよう民間の駐車場との連絡性にも配慮したものとする。

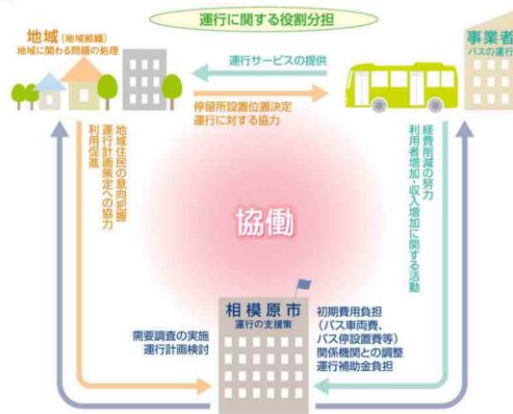


【駒ヶ根 IC バス停と近接する女体入口バス停】

9-1-4 地域連携・参画事業

(1) 地域主導型事業の制度化

地域が必要とする公共交通を地域自らが発案、検討し、運営も主体的に行うことができる仕組みを整える。具体的には検討組織の設置から協議、運行準備までを市がサポートするとともに、運行事業費について支援できる補助制度の設立について検討を進める。検討に際しては、地域との意見交換からはじめ、実態に即し、かつ機能させやすい制度になるよう留意する。



【地域住民協働のコミュニティバス運行の事例〔相模原市くっしー号〕】

出典：相模原市ホームページ

9-1-5 利用促進事業

(1) 既存公共交通の利用促進

①JR 飯田線の利用促進

駒ヶ根市を含む上伊那地域における南北軸となる JR 飯田線の利用を促進していく。主として高校生の通学利用と観光利用に重点を置くものとし、活性化期成同盟会の事業などにも参画していくとともに、より利用しやすいダイヤの改正について要望していく。高齢者や障がい者の利用に配慮したバリアフリー化についても推進していく。



②ロープウェイ線バスの利用促進

ロープウェイ線バスについては、市街地の病院や商業施設の近くを通過しているほか、4～11月のシーズン中は30分に1本の運行頻度があり、生活利用にも適している。また、山麓エリアには温泉施設もあるため、市民の保養にも有用な路線となっている。往復券・セット券なども活用しながら、市民の利用を呼びかけていく。集客施設等でのバスの利用促進イベント等の実施も検討する。



③高速バスの利用促進

駒ヶ根市を含む上伊那地域においては、高速バスが広域移動を支える重要な公共交通機関となっているため、市民の高速バス利用を促進していく。具体的には3(3)に記した結節点の整備を進め、パーク＆ライドの支援策などについても検討を行う。



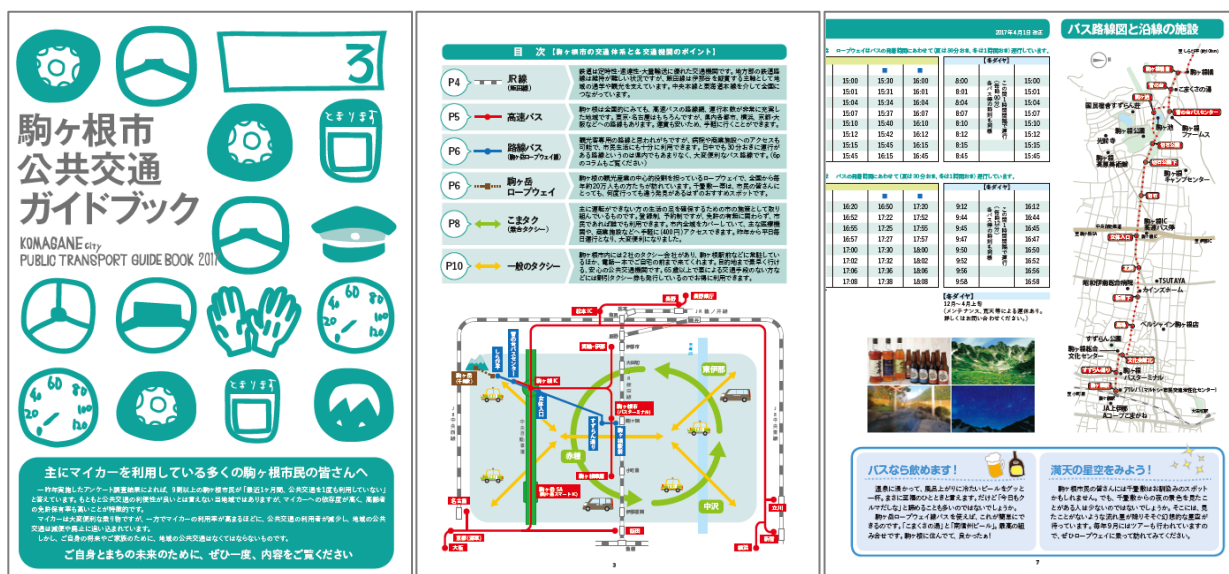
（２）こまタク利用キャンペーンの実施

市の交通施策の中心的な役割を担うこまタクの認知度を向上させ、利用を促進するためのキャンペーンを実施する。具体的には市の広報やホームページなどで利用を呼びかけるほか、地区別や高齢者団体に向けた説明会などを開催する。また、福祉課とも連携しながら、単身高齢者などへの働きかけを行う。

初めての利用に対する抵抗感もあると見込まれることから、お試し利用の機会を設けていく。

(3) 公共交通パンフレット等の作成・配布

本計画に位置づけた市の交通施策の内容を周知するとともに、具体的な利用方法を説明するための案内パンフレットを作成し、市内全世帯および利用者への配布を行う。



【駒ヶ根市公共交通ガイドブック〔平成 29 年作成〕】

（４）公共交通ホームページの活用

市のホームページにおいて、本計画の内容を周知するとともに、個別の施策についての具体的な利用方法などが取得できるようにする。

(5) 公共交通フォーラム・イベント等の開催

公共交通に対する意識を高め、利用促進や地域主導型事業の発案などにつなげるため、時勢にあわせたテーマを設定し、有識者の講演などのフォーラムや特定のテーマを設けた定期的なワークショップを開催していく。また、(1)のロープウェイ線の利用促進などを目的としたイベントなども開催していく。



【公共交通フォーラムの様様〔平成 30 年〕】

(6) 免許返納の促進

(2)のキャンペーンにあわせ、免許を返納しても安心して生活できるこまタクの仕組みがあることを広く市民に周知するとともに、免許返納者に対しては現在行っているこまタク乗車券(1万円分)の進呈を引き続き実施していく。また、警察署窓口でも返納者に対してこまタク乗車券の申し込み用紙を配布してもらう。

運転免許証の自主返納を支援します

駒ヶ根市では、高齢者による交通事故の減少を図るとともに公共交通の利便促進のために、運転免許証を自主返納された方にこまタク乗車券を交付する支援事業を実施しています。

「こまタク」とは、こまがなデマンド型乗合タクシーの略称で、自宅と停留所の間を乗合で送迎するタクシーで、平日に往復2便(往路8:00-10:00 復路12:00-14:00)運行しています。

【支援内容】	こまタク乗車券 1万円分(1回400円×25回) ※ 交付回数は1回限り、乗車券を使用できるのはご本人のみです。 ※ 乗車券の有効期限は、発行から2年間です。
【対象者】	次のいずれにも該当する人で、こまタクを利用する人 ① 駒ヶ根市内に住民登録されている人(年齢は不問) ② 運転免許の全てを自主返納した人(一部のみの免許返納は対象外です) ※ すでに自主返納された人にも支援の対象となります。
【申請期間】	次の期間中に手続きをお願いします。 自主返納した日から1年以内
【申請先】	駒ヶ根市役所総務部企画総務課 〒399-4192 駒ヶ根市赤原町 20-1 ☎0265-83-2111(内線244)

★申請手続きの流れ

1. 運転免許証の返納	警察署又は運転免許センターで運転免許証の返納手続きをしてください。 ■ 返納場所：駒ヶ根警察署又は中濃広域運転免許センター 等 ■ 必要な物：運転免許証 ■ 交付書類：申請による運転免許の取消通知書
2. 自主返納支援事業申請書の提出	駒ヶ根市役所企画総務課で申請手続きをしてください。 ■ 受付場所：駒ヶ根市役所企画総務課(本庁舎2階) ■ 受付時間：8:30~17:15 ※土日、祝日、年末年始を除く ■ 必要な物：① 駒ヶ根市運転免許証自主返納支援事業申請書 ② 以下のいずれかの写真 ・申請による運転免許の取消通知書(免許返納時に交付) ・運転経歴証明書(別途申請が必要、裏面参照) ③ 印鑑
3. こまタク乗車券の交付	こまタクを利用するには、事前登録が必要です。 ■ 利用条件：市内にお住まいで、一人でタクシーに乗り降りできる人 ※ 乗り降りを介助する付添人の同行(伊賀登録・乗車予約制)があれば一人で乗り降りできなくても乗車可能です。 ※ 既に申請済みの場合はこの手続きは不要です。
4. 乗車券の交付	申請から7日程度で、申請書の住所に郵送で送付します。 ■ 交付内容：① 支援事業交付通知書 ② こまタク乗車券 ③ その他(アンケートなど)

自主返納Q&A

Q. 自主返納とは？
A. すべての有効な運転免許証を有効期限内に返納することです。失効してしまった運転免許証を返納した場合は「自主返納」にあたりません。
また、一部の免許の返納の場合は、支援事業の対象になりません。

Q. バイクや軽自動車も運転免許の免許でも対象になるの？
A. バイクや軽自動車も運転免許法上「普通」でされており、対象になります。

Q. 免許証を返納すると写真の身分証明書がなくなるの？
A. 市が発行する「個人番号(マイナンバー)カード」又は、長野県公安委員会が発行する「運転経歴証明書」を公的な身分証明書とすることができます。必要な方は各自で申請してください。

★その他の支援制度の紹介

○駒ヶ根市割引タクシー乗車券
高齢者や障がい者などの交通弱者の方の外出支援を行います。
こまタクと組み合わせて、ご利用いただく効果的です。
(対象者) 65歳以上で自動車による交通手段の無い人
(交付内容) 居住地区により交付枚数、割引率が異なりますのでお問合せください。
(申請先) 駒ヶ根市役所福祉課 ☎ 83-2111(内線317)

○県内のハイヤー・タクシー運賃の10%割引
長野県公安委員会発行の「運転経歴証明書」の提示で、運賃の10%割引を受けることができます。
(割引実施市内事業者) 赤穂タクシー有限会社、伊南専用自動車株式会社

★運転経歴証明書について

申請による取消により、すべての免許を自主返納した人は、運転経歴証明書の交付申請をすることができます。

■申請場所：駒ヶ根警察署又は中濃広域運転免許センター 等

■必要な物：

区分	必要なもの
運転免許証をお持ちの方	・運転免許証 ・申請写真1枚(警察署での場合) ※運転免許センターでは不要
運転免許証を自主返納して5年以上の方 (過去に運転経歴証明書(旧運転経歴証明書)の免許交付を受けていない方) ※運転免許センターでは不要	・住民票、または住所、氏名、生年月日を確認できる書類(自主返納した運転免許証、住民基本台帳カードや健康保険証など) (提出) ・申請用写真1枚(警察署での場合) ※運転免許センターでは不要

※ 発行手数料1,100円が必要となります。

■注意事項：交付申請期間は、自主返納した日から5年以内です。
運転免許センターは即日交付、警察署は後日受け取りとなります。

■問合せ先：駒ヶ根警察署 ☎83-0110

支援事業に関するお問合せ先 駒ヶ根市役所企画総務課 ☎ 83-2111(内線244)

【運転免許自主返納事業のチラシ】

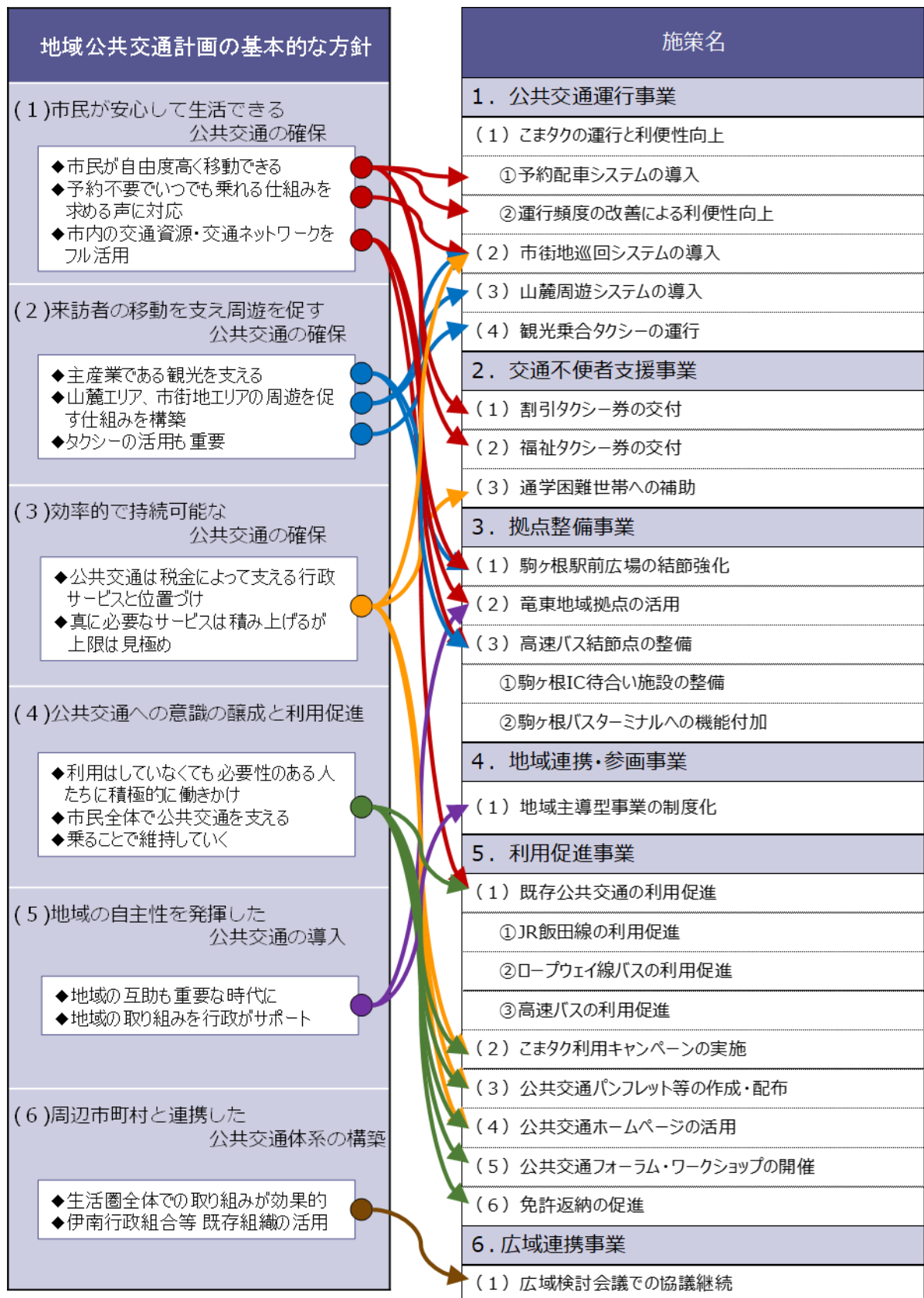
9-1-6 広域連携事業

(1) 広域検討会議での協議継続

伊南行政組合に所属する4市町村(駒ヶ根市・飯島町・中川村・宮田村)の公共交通担当者による検討会議が平成28年度に発足している。この会議体を活用し、広域での地域公共交通の課題を共有し、取り組みを進めていく。

9-2 基本方針と施策との対応

8-1 に掲げた基本方針と各施策の対応を下図に示した。



9-3 各事業の実施主体

各事業の実施主体を下表に掲げた。

施策名	実施主体						
	協議会	市企画	バス事業者	タクシー事業者	交通管理者	道路管理者	その他
1. 公共交通運行事業							
(1) こまタクの運行と利便性向上							
① 予約配車システムの導入	○	○		○			システム事業者
② 運行頻度の改善による利便性向上	○	○		○			
(2) 市街地巡回システムの導入	○	○	○		○	○	
(3) 山麓周遊システムの導入	○	○	○		○	○	
(4) 観光乗合タクシーの運行	○	○		○			観光団体
2. 交通不便者支援事業							
(1) 割引タクシー券の交付		○		○			
(2) 福祉タクシー券の交付		○		○			福祉
(3) 通学困難世帯への補助		○					
3. 拠点整備事業							
(1) 駒ヶ根駅前広場の結節強化		○				○	
(2) 竜東地域拠点の活用		○					都市整備
(3) 高速バス結節点の整備		○	○				
① 駒ヶ根IC待合い施設の整備		○	○			○	
② 駒ヶ根バスターミナルへの機能付加		○					都市整備
4. 地域連携・参画事業							
(1) 地域主導型事業の制度化	○	○					地域組織
5. 利用促進事業							
(1) 既存公共交通の利用促進							
① JR飯田線の利用促進		○					沿線市町村
② ロープウェイ線バスの利用促進		○	○				
③ 高速バスの利用促進		○	○				
(2) こまタク利用キャンペーンの実施	○	○					
(3) 公共交通パンフレット等の作成・配布	○	○					
(4) 公共交通ホームページの活用	○	○					
(5) 公共交通フォーラム・ワークショップの開催	○	○					協力組織
(6) 免許返納の促進	○	○		○	○		
6. 広域連携事業							
(1) 広域検討会議での協議継続	○	○					

9-4 各事業の実施スケジュール

各事業は下表のスケジュールで実施していく。

施策名	スケジュール				
	R03	R04	R05	R06	R07
1. 公共交通運行事業					
(1) こまタクの運行と利便性向上					
① 予約配車システムの導入	システム検討・選定	システム構築	実証	本格稼働	
② 運行頻度の改善による利便性向上	現状通り			上記と連動	
(2) 市街地巡回システムの導入		可能性検討	⇒	実証	運行開始
(3) 山麓周遊システムの導入	現地試走	評価・可能性検討	実証	運行開始	
(4) 観光乗合タクシーの運行	組織設立	商品造成	販売開始		
2. 交通不便者支援事業					
(1) 割引タクシー券の交付					
(2) 福祉タクシー券の交付					
(3) 通学困難世帯への補助	要項改正	運用開始			
3. 拠点整備事業					
(1) 駒ヶ根駅前広場の結節強化	R1より運用中	機能付加	運用更新		
(2) 竜東地域拠点の活用	調査・検討				
(3) 高速バス結節点の整備					
① 駒ヶ根IC待合施設の整備	施設検討	整備	運用		
② 駒ヶ根バスターミナルへの機能付加	バス停としては運用	機能付加	運用更新		
4. 地域連携・参画事業					
(1) 地域主導型事業の制度化		制度設計	制度化		
5. 利用促進事業					
(1) 既存公共交通の利用促進					
① JR飯田線の利用促進	随時呼びかけ				
② ロープウェイ線バスの利用促進	随時呼びかけ				
③ 高速バスの利用促進	随時呼びかけ				
(2) こまタク利用キャンペーンの実施	事業実施	事業実施			
(3) 公共交通パンフレット等の作成・配布		企画・制作			
(4) 公共交通ホームページの活用	随時更新				
(5) 公共交通フォーラム・ワークショップの開催		実施		実施	
(6) 免許返納の促進	随時実施				
6. 広域連携事業					
(1) 広域検討会議での協議継続	調整会議継続			事業化	

第10章 計画の達成状況の評価・検証

10-1 マネジメントとPDCAサイクル

地域公共交通の持続的な維持のためには、事業のマネジメントが不可欠である。このため、下図に示すようなPDCAサイクルによって、評価・検証を行いながら、見直しを図っていく。

(1) 計画の達成状況に係る評価の手法

駒ヶ根市地域公共交通協議会において、利用実績データの収集、目標値と対比した達成状況の把握や要因の把握等の評価検証を行う。

(2) 計画の達成状況に係る評価の時期

設定した各目標に対するデータ取得は、データ種類に応じて毎年または隔年で行う。年度のデータの確定を受けて、年度始めに分析を行い、6月に開催する駒ヶ根市地域公共交通協議会において評価検証と改善に向けた協議を行う。

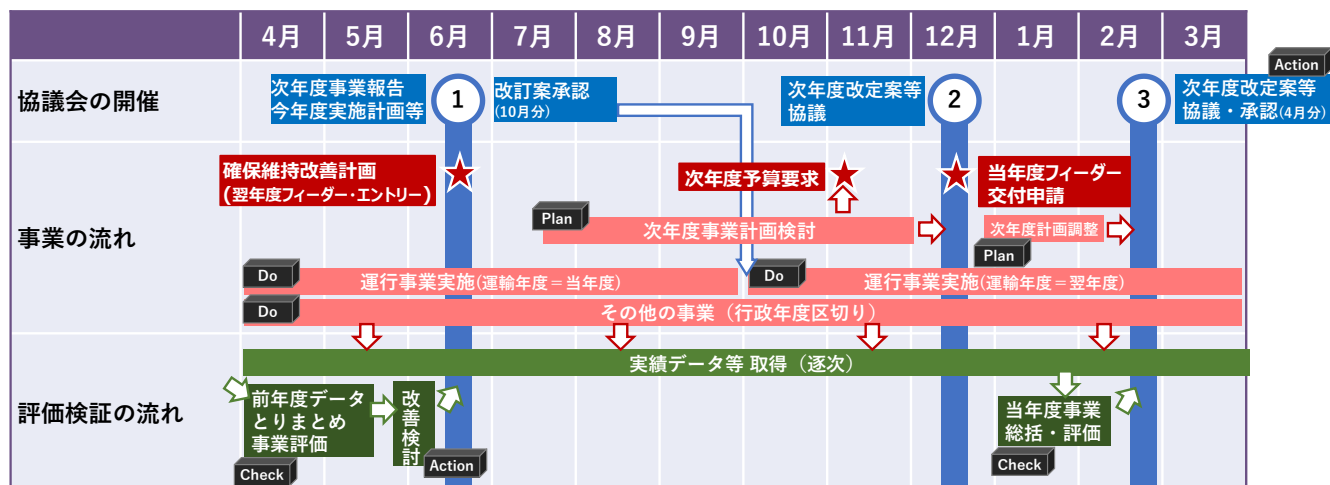
(3) 見直し改定作業

施策内容の調整などについては、年度ごとに実施する。(2)に記した6月の協議会を受けて、運行内容に関するものは10月の事業年度の更新時に改定を行う。その他のものは4月の行政年度にあわせて改定を行う。なお、緊急度の高いものについては、年度内の中間データ等に基づいて評価検証を行い、翌年度からの改定も行う。

この地域公共交通計画については、令和6年度から令和7年度にかけて、計画全体の評価検証を行い、各事業の継続や見直しを検討する。また、時代や地域の状況変化にあわせた新たな方針などに基づき、令和8年度から始まる次期計画を策定する。

■ 地域公共交通に関するPDCAサイクルと年間スケジュール

Plan	計画	現状や住民ニーズ、市の関連計画などにあわせた計画策定 基本方針、目標値、評価基準などの設定
Do	実施・運行	事業の実施、利用促進策の実施 事業実施と並行した利用実績データ等の収集
Check	評価・検証	アンケート等によるフォローアップ調査の実施 目標値と対比した達成状況の把握、要因の把握 協議会等での協議
Action	改善	評価結果に基づく課題の抽出、改善方策の検討



10-2 設定目標に対する評価方法

設定した各目標に対するデータの取得方法は以下のとおりとする。

設定目標		使用するデータ	データ取得方法 およびスパン
(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 ＝100%	施策対象人口／全人口 (住基データ)	協議会事務局で把握 ■毎年
目標 1-2	計画期間内に市街地巡回系システム を運行開始	—	協議会事務局で把握 ■進捗状況を随時確認
目標 1-3	計画期間内に山麓周遊系システム を運行開始	—	
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＝80%以上	支援実施世帯数 ／対象地区世帯数 (住基データ)	協議会事務局で把握 ■毎年
(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 ＝前年比 2%増を継続	登録者数データ	協議会事務局で把握 ■毎年
目標 2-2	こまタクの利用者数 ＝前年比 2%増を継続	年間利用者数データ	
目標 2-3	こまタクの稼働率 ＝運行枠に対する運行率 80% (現行方式) ＝運行時間帯に対する実稼働時間 70% (運用柔軟化後)	年間運行実績データ	
目標 2-4	こまタクの収支率 ＝前年比 0.2 ポイント増を継続	年間運行実績データ	
目標 2-5	割引タクシー券の利用枚数 ＝前年比 2%増を継続	年間利用者数データ	
目標 2-6	駒ヶ岳ロープウェイ線の利用者数 ＝3%増[R7]	年間利用者数データ	バス事業者で取得 ■毎年
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」が 9%[R7]	市民意向調査 (アンケート)	協議会で定期的に実施 ■隔年
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」が 8%[R7]	市民意向調査 (アンケート)	
(3) 観光振興に対する目標			
目標 3-1	計画期間 3 年目までに観光乗合タクシー を事業化	—	バス事業者で取得 ■毎年
目標 3-2	観光乗合タクシーの利用者数 ＝初年度 50 組以降前年比 5%増を継続	年間利用者数データ	タクシー事業者で取得 ■毎年
(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 ＝1 年おきに開催	年間開催回数	協議会事務局で把握 ■毎年
目標 4-2	住民意見交換会開催回数 ＝毎年 5 回以上	年間開催回数	
目標 4-3	公共交通を住民が支えていく意識 ＝「地域住民で費用負担してもサービスを 保つ」という回答 30%以上	市民意向調査 (アンケート)	協議会で定期的に実施 ■隔年
(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 ＝現行の 3,800 万円を基準としながら、今 後の検討の中で更に適切な負担を行う	各年度普通会計決算	協議会事務局で把握 ■毎年