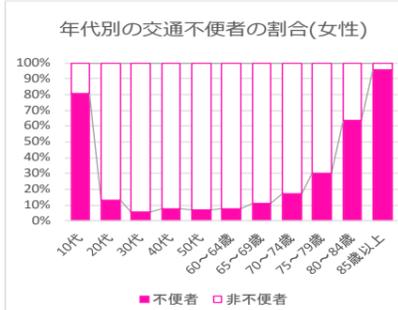
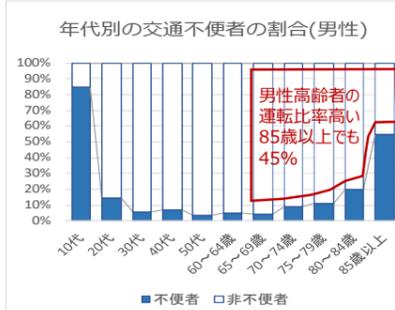


駒ヶ根市地域公共交通計画【概要版】

計画期間：令和3年度～令和7年度(5年間)
計画区域：駒ヶ根市全域

1.地域の現状と問題・課題

位置・地勢	市中部は盆地地形であるが標高差が大きく勾配もきつい。市東部では山間深くにも集落が点在。
人口	少子高齢化が顕著で今後も進行。高齢者単身世帯は30年で6倍。中沢地区はこの50年で人口が半減と特に深刻。
施設立地	生活関連施設は市街地中心とバイパス沿いに多く立地。総合病院は中心部からやや離れた箇所に立地。
交通と移動実態	高齢者も含めて、自家用車への依存が極めて高い。交通不便者の多くが、公共交通機関よりも家族送迎を利用。
まちづくり	中心市街地が衰退している。主産業である観光については駒ヶ岳・駒ヶ根高原以外への二次交通が不足。
関連計画との整合	郊外拠点と位置づける竜東地域への交通軸が弱い。人口減少社会を迎え、コンパクトシティの推進も目指す。



2.既存の交通施策の問題・課題

こまタク	外出機会が1日2回。利用施設制限もあり自由度が低い。施策の認知度が低く、必要としている層に十分に届いていない。
割引タクシー券	こまタクや福祉タクシー券との類似性などから利用者の理解が不十分。地区一律の交付基準で、困窮度などが考慮されていない。
駒ヶ岳ロープウェイ線バス	観光路線であるが、生活利用も十分に可能。しかし、市民にその意識は薄い。市民の温泉利用などにも活用可能。
JR飯田線	朝夕は一定の運行本数があるが、日中の便数は少ない。所要時間が長く、途中駅止まりの便もある。
高速バス	駒ヶ根駅と並ぶ市の玄関口だが、高速バスと路線バスの結節性が低い。リニア開業に向け重要性も高まる。

3.対応の方向性

(1)市民の移動実態と公共交通利用者の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を必要としている層は減りつつあるが、地域公共交通は市民生活において引き続き重要。 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、ドアtoドアに近い「こまタク」が今後も有効。
(2)広域の公共交通軸の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> リニア中央新幹線の開業も見据え、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。 高速バスについては、駒ヶ根IC付近での結節性や商工会館に代わる新たな市街地内での待合い機能が必要。
(3)既存施策の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 「こまタク」は市の特性に合致した仕組みで、踏襲していくことが妥当だが、認知度が低いため、PRの強化が重要。 前計画の期間内で対応できなかった利便性向上については、ITの活用もしながら対応を進めていく。
(4)路線バス運行の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 観光振興やまちの賑わい創出のため定時定路線型の新たな交通システムについて、導入の検討が求められる。 中心市街地エリア、山麓観光エリア、竜東の地域拠点とを結ぶ新たな都市軸の形成などを想定。
(5)高校生の通学支援	<ul style="list-style-type: none"> 通学に対応したバスの運行は低調で廃止に至った経緯があるため、高校生に対して「通学困難世帯に対する個別の補助」を基本に。早期の運用開始を目指す。
(6)観光周遊等の支援	<ul style="list-style-type: none"> 山麓エリアでは、自然環境にも配慮した新たな周遊促進の仕組みの導入が効果的と考えられ、その他のエリアでは引き続き観光乗合タクシーの導入が望ましい。
(7)中心市街地の活性化への対応	<ul style="list-style-type: none"> 市街地巡回型の仕組みが街づくりの観点からも有用。コンパクトシティの推進にも活かす。
(8)周辺市町村との連携	<ul style="list-style-type: none"> 伊南4市町村での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。

4.基本的な方針と交通体系イメージ

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。
- 主施策である「こまタク」の利便性向上を図るとともに新たな交通システムの導入についても検討を進める。

(2)来訪者の移動を支え周遊を促す公共交通の確保

- 観光が主産業である駒ヶ根市にとっては来訪者の二次交通の整備が重要。
- 山麓エリアを周遊できる仕組みや乗合で利用できる観光客向けのサービスの導入について検討していく。

(3)効率的で持続可能な公共交通の確保

- 公共サービスの側面を有する地域公共交通については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、持続可能なものであることも重要。
- 必要な事業規模を積み上げ、投入可能な上限額を見極めていく。

(4)公共交通への意識の醸成と利用促進

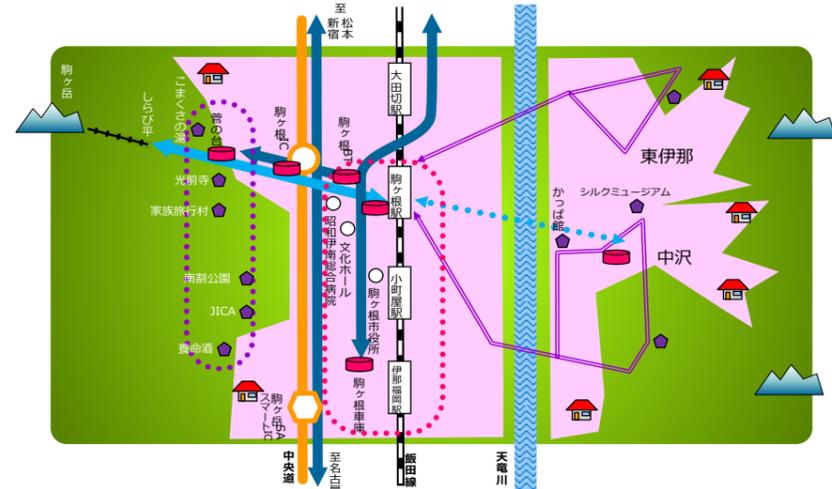
- 公共交通が必要な層に対して積極的に働きかけていくことが重要。高齢者は公共交通への抵抗感も大きいことから、お試し利用等についても進めていく。

(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では、地区独自の施策などが打ち出しづらいため、地域の互助なども活かしていくことが必要。
- 地域が取り組んで行政がサポートするという仕組みづくりを進めていく。

(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。
- 伊南4市町村の公共交通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。



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。
	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	麓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。

5.実施する事業

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 ⇒IT予約配車システム、共通予約センターの設置 等 ②運行頻度の改善による利便性向上 ⇒予約システムによる柔軟な運行、任意の時間での利用 等
	(2)市街地巡回システムの導入 ⇒市中心部を運行し周遊を促す新たな交通システム
	(3)山麓周遊システムの導入 ⇒山麓の観光資源を周遊できる環境配慮型の仕組み
2)交通不便者支援事業	(4)乗合観光タクシーの運行 ⇒既存の公共交通機関でアクセスできない観光資源に乗合で運行
	(1)割引タクシー券の交付
	(2)福祉タクシー券の交付
3)拠点整備事業	(3)通学困難世帯への補助
	(1)駒ヶ根駅前広場の結節強化 ⇒高速バスのターミナルとしても活用
	(2)竜東地域拠点の活用 ⇒拠点施設が整備された場合には交通施設を付帯
4)地域連携・参画事業	(3)高速バス結節点の整備 ⇒駒ヶ根IC(女体入口)への待合い施設整備、パーク&ライド機能強化
	(1)地域主導型事業の制度化
	(1)既存公共交通の利用促進 ①JR飯田線の利用促進 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
5)利用促進事業	(2)こまタク利用キャンペーンの実施 ⇒交通不便者への個別の働きかけ、インセンティブ付与等
	(3)公共交通案内パンフレット等の作成・配布
	(4)公共交通案内ホームページの作成
6)広域連携事業	(5)公共交通フォーラム・ワークショップの開催
	(6)免許返納の促進 ⇒免許返納者に対する割引タクシー券の交付等
	(1)既存公共交通の利用促進 ①広域検討会議での協議継続

6.計画の目標と評価

以下の目標を掲げ、PDCAサイクルに基づき、評価・検証を行い、改善に努める。

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2%増 ロープウェイ線利用者数3%増 他
(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。	3年目までに乗合タクシー事業化 運行開始後、前年比5%向上
(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。	フォーラム開催=1年おき 住民意見交換会5回 他
(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、適正な負担額のなかで抑えられている。	現行の3800万円を基準としながら 新システムの導入を行う場合は目標値を再設定