駒ヶ根市地域公共交通計画（第２期）（案）【概要版】

計画期間：令和8年度～令和12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	市の中部は盆地地形であるが、盆地内の標高差が大きく勾配もきつい。市東部では山あい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。単身高齢世帯は35年で7倍。中沢地区は特に顕著。
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	中心市街地では空洞化が進んでいる。主産業である観光のための二次交通は、駒ヶ根高原は整いつつも、竜東エリアは不足。
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.公共交通の現況と交通施策の問題・課題

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、下校時間帯に駒ヶ根駅止まりの便もある。
駒ヶ岳ロープウェイ線バス	観光路線である一方、生活利用も可能として推進してきたが、浸透は不十分。ただし、現状を踏まえこれまで以上の推進は不要。
こまタク	AIオンデマンドシステムの活用が不十分。外出機会が1日2回に限られ、停留所設置の制限もあり自由度が低い。利用者も減少傾向。
割引・福祉タクシー券（交付）	こまタクを補完する施策との位置づけも、相乗効果が発揮されていない。制度もわかりにくく、利用率は十分といえない。
高速バス（結節点）	駒ヶ根ICは、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（前計画の評価と市民アンケートから）

(1)市民の移動実態と公共交通利用者の位置づけ	・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	・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付近での結節性が求められるほか、駒ヶ根BTについても案内機能等強化が必要。
(3)既存施策の位置づけ［タクシー系］	・「こまタク」は市の特性に合致した仕組みで踏襲していく方針だが、認知度が低いためPRの強化が重要。 ・AIオンデマンドシステムによって、高度な運用が可能となってきていることから利便性を高めていく。
(4)定時定路線型バス運行の考え方	・デマンド交通が主施策であるが、定時定路線型バスの必要性も高い。山麓エリアでは一定の効果が検証された。 ・中心市街地エリア、竜東の地域拠点とを結ぶ新たな交流軸についても、定時定路線型バスの運行を検討。
(5) 高校生の通学支援	・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が、県計画も踏まえると今後の必要性は高い。 ・竜東拠点との交流軸については新たなバス運行を検討。
(6) 観光周遊・二次交通等の支援	・観光、乗合タクシーの導入を検討したが難しいという結論。竜東エリアについては一般のタクシーや公共ライドシェアの利用を基本としつつ、運賃軽減策も検討。
(7)中心市街地の活性化への対応	・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)県や周辺市町村との連携	・県の上伊那地域別部会を活用して広域的な施策について推進していく。

４.基本的な方針と交通体系イメージ

安心して暮らし続けることができ、
地域の新たな賑わいも生み出す地域公共交通の整備

公共交通が市民の移動を確保するためのインフラであるとともに、セーフティネットとしての機能も果たすよう一定規模の仕組みを確保します。

(1)市民が安心して暮らし続けられる公共交通の確保 ⇒ 1)公共交通運行、2)交通不便者

・**市民が一定の自由度をもって移動**でき、安心して暮らせる公共交通を確保します。
・主施策である**「こまタク」の利便性向上**を図るとともに、**定時定路線型バスの仕組み**や地域の互助による送迎システムについても検討を進めます。

(2)来訪者の移動を支え周遊を促す公共交通の確保 ⇒ 1)公共交通運行、3)拠点整備

・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**が重要です。
・**山麓周遊バスの利便性を高める**とともに、竜東エリアについては、一般のタクシーが利用しやすくなるような運賃軽減策についても検討します。

(3)効率的で持続可能な公共交通の確保 ⇒ 1)公共交通運行、2)交通不便者

・公共サービスの側面を有する地域公共交通は、個々の施策についての採算を合わせることは難しいですが、**持続可能**なものであることが重要です。
・必要なサービスを積み上げたときの事業規模を見極め、効率的に運営していきます。

(4)公共交通への意識の醸成と利用促進 ⇒ 5)利用促進事業

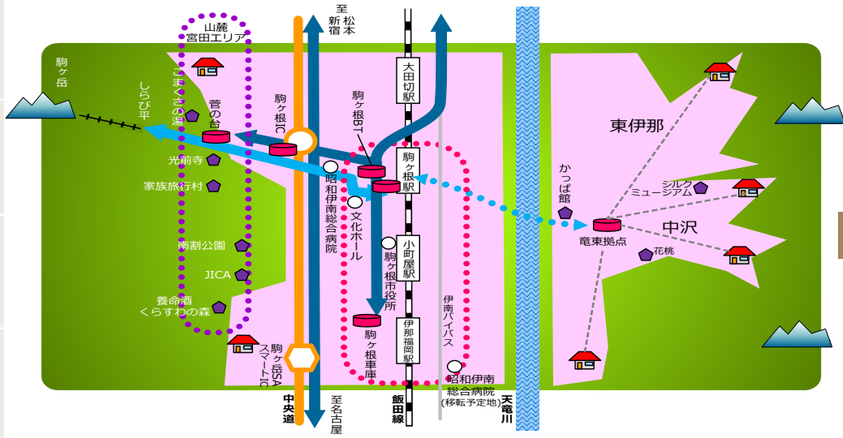
・公共交通が**必要な層に対して積極的に働きかけ**ていくことが重要です。特に高齢者に対しては、こまタクのお試し利用などについても進めていきます。

(5)地域の互助や自主性を発揮した公共交通の導入 ⇒ 4)地域連携参画事業

・行政主導で進める交通サービスでは、地区限定の施策などが打ち出しにくいため、より高いサービスについては、地域の互助などを活かす必要があります。
・先進事例をモデルケースとし、市も必要な支援をしてまいります。

(6)県や周辺市町村と連携した公共交通体系の構築 ⇒ 6)その他関連事業

・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）全体で取り組むことで効果が高まります。
・県協議会の上伊那地域別部会を活用し、連携した施策を展開していきます。



凡例	種別
	JR飯田線
	高速バス
	路線バス（駒ヶ岳ロープウェイ線）
	竜東交通システム
	こまタク（デマンド乗合タクシー）運行エリア
	市街地巡回システム
	山麓周遊バス
	駒ヶ岳ロープウェイ
（凡例なし）	タクシー
	公共ライドシェア
	結節点
	観光資源等

５.実施する事業

1)公共交通運行事業（交通空白の解消）	**(1)こまタクの運行** ⇒AIオンデマンドシステムを活用した予約配車の拡大 ⇒運行回数や移動範囲の拡大検討
	(2)山麓周遊バスの運行 ⇒実証から本格運行へ（並行して新モビリティの研究）
	(3)市街地巡回システムの導入 ⇒市中心部の周遊を促し、新病院アクセスを担う定時定路線バスの運行 ⇒病院移転の令和11年の本格稼働を目指し、実証で調整
	(4)竜東バスの運行 ⇒竜東地域拠点の完成に併せ、駒ヶ根駅を結ぶ新たなバスを運行 ⇒通学、通院、買物の利便性に配慮したダイヤ設定
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** ⇒利便性が高く、こまタク利用との相乗効果が図られるような内容に調整
3)拠点整備・活用事業	**(1)竜東振興拠点施設の活用** ⇒拠点施設整備時に竜東バスの起点として待合い施設等を整備
	(2)駒ヶ根駅前広場の結節機能強化 ⇒待合い機能、情報案内などによる利便性向上
	(3)高速バス結節点の整備 ⇒駒ヶ根IC付近への待合い施設整備の将来的な拡充
4)地域連携・参画事業	**(1)地域主導型事業の支援**
	(2)公共ライドシェアの実証
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 ②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 ⇒説明会の開催、単身高齢者への個別の働きかけ、お試し利用
	(3)公共交通の周知・PR ①公共交通パンフレット等の作成・配布 ②公共交通ホームページの活用 ③公共交通フォーラム・イベント等の開催
	(4)免許返納の促進 ⇒免許返納者に対するこまタク乗車券の進呈、警察署での案内
6)その他関連事業	**(1)広域連携の推進** ⇒県の上伊那地域別計画に基づく広域施策の推進
	(2)担い手の育成支援 ⇒二種免許取得費用の補助
	(3)脱炭素推進事業 ⇒低公害車両、EV車両などの導入検討

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% 市街地巡回バスの事業開始 竜東バスの事業開始
(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
(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。	ロープウェイ線バス利用者数2%増 山麓周遊バス利用者数2%増
(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。	イベント等開催：1年おき実施 住民説明会等：毎年5回開催 他
(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も、適正な負担額のなかで抑えられている。	現行の3,800万円を基準としながら利用者増や新規事業に伴う負担増、物価上昇による影響などについては、評価時に考慮する。