駒ヶ根市 地域公共交通計画（第２期）（案）

令和８（2026）年４月　改定

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 5 次総合計画（令和 4 年度～令和 8 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 長野県地域公共交通計画（令和 6 年度～令和 10 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
第５章 市民の移動実態及びニーズ…… 30
5-1 調査の概要……30
5-2 調査結果……31
第６章 前計画（駒ヶ根市地域公共交通計画[R3～R7]）の評価…… 64
6-1 各施策の実施状況……64
6-2 目標の達成状況についての評価……66
第７章 地域公共交通における課題と方向性…… 72
第８章 地域公共交通計画の基本的な方針および目標…… 76
8-1 地域公共交通計画の基本的な方針……76
8-2 駒ヶ根市における基本的な交通体系……79
8-3 計画の目標……80
第９章 目標達成のために実施する事業…… 81
9-1 実施事業および内容……81
9-2 各事業の実施主体……85
9-3 各事業の実施スケジュール……86
第１０章 計画の達成状況の評価・検証…… 87
１０-１ マネジメントとＰＤＣＡサイクル……87
１０-２ 設定目標に対する評価方法……88

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縮小してきており、公共交通の運営は非常に厳しいものとなってきています。

駒ヶ根市では、平成 13 年に市独自のコミュニティバスの運行を始めて、10 年以上続けてきましたが、利用者数の減少が続き、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、定時定路線運行のコミュニティバスから、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ります。

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ました。さらに、令和 3 年 4 月に策定された「駒ヶ根市地域公共交通計画」でも、前計画の内容を引き継ぎながら、山麓周遊バスなどの新しい施策を加えたかたちのものとしました。

しかしながら、当時は新型コロナウイルスの感染拡大による外出自粛やテレワークの拡大などにより、公共交通の利用者が大きく減少している最中で、この先の状況が非常に見通しづらいなかでの計画策定となりました。実際に、利用者の減少に伴いドライバーも減少するという事態となり、現在、公共交通を取り巻く環境は、より一層厳しいものとなってきています。

そのようななかでも、公共交通を利用しなくては日常の通学や通院、買物ができない交通不便者は多くおり、高齢ドライバーの事故の増加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います。また、地域公共交通は地域の賑わいや交流を生むまちづくりの重要な装置ともいえ、長野県南部においては、リニア中央新幹線の開業への期待感も強まるなかで、その重要性はますます高まっているといえます。

以上のような背景を踏まえ、駒ヶ根市民及び来訪者の移動を支えるため、行政、交通事業者、利用者、その他の関係者などが共通の認識を持ち、一体となって持続可能で利便性の高い地域公共交通の実現を目的として、駒ヶ根市地域公共交通計画を策定するものです。

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ました。

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ます。

(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年及び令和５年に一部改正がなされています。

令和２年の改正では、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ました。令和５年の改正では、地域の多様な関係者の連携・協働を定め、地域交通の利便性、生産性、持続可能性の向上に向けた再構築（リ・デザイン）の取組を進めるものとされています。

（３）本計画の位置づけ

このような状況を受けて策定する「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となります。

１－３　計画の区域

本計画の区域は駒ヶ根市全域とします。

１－４　計画の期間

本計画の計画期間は、令和８年度から令和12年度の５年間とします。

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ました。

2-1　駒ヶ根市第５次総合計画（令和４年度～令和８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。

■基本理念

駒ヶ根市民憲章に掲げる

「愛と誇りと活力に満ちた駒ヶ根市」の創造

■将来像

誰もが自由闊達にいきいきと活躍する広場のようなまち

施策体系（関連事項抜粋）		**公共交通への関連事項**（※カッコ内は見込まれる事項の補完）
【基本目標１ ひとづくり】		
施策 1-1-2　家庭・地域の子育て力の向上	⇒	安心して子育てができる環境づくり（通学支援策）
施策 1-3-1　市民参画の促進と市民活動の推進	⇒	主体的な市民活動への支援（外出支援策）
【基本目標２ 健康づくり・支え合いの地域づくり】		
施策 2-1-1　健康づくり習慣の普及	⇒	運動週間の定着（外出支援策）
施策 2-1-2　高齢者の保健・福祉・介護の体制整備	⇒	フレイル対策・社会参加（外出支援策）
施策 2-2-2　地域医療体制の充実	⇒	昭和伊南総合病院の中核病院として機能発揮（アクセス交通確保）
【基本目標３ ひとの流れづくり】		
施策 3-1-1　地域資源を活かした魅力ある観光地域づくり	⇒	駒ヶ根高原グランドデザインを基軸とした観光地域づくり（二次交通）
施策 3-1-2　高速交通網を活かした広域観光連携	⇒	広域連携や関係者による多面的な観光地域づくり（二次交通）
施策 3-2-1　移住・定住の推進	⇒	住み続けたいと感じてもらえるまちづくり（交通基盤）
施策 3-2-2　関係人口の創出・拡大	⇒	駒ヶ根ファンの方たちに訪れてもらうための取組（交通基盤）
【基本目標４ しごと・ものづくり】		
施策 4-2-2　人が集まる「まちなか」の魅力づくり	⇒	公共交通網を活かした機能的で集約的なまちづくり
【基本目標５ 安心・快適なまちづくり】		
施策 5-1-1　再生可能エネルギー等の推進	⇒	地球温暖化防止（低公害車両導入など）
施策 5-2-2　生活に密着した道路整備の推進	⇒	危険箇所の解消等（公共交通の通行路確保）
施策 5-2-3　幹線道路網の整備	⇒	地域間交通の円滑化、高速交通網へのアクセス向上
施策 5-2-4　地域公共交通の確保	⇒	リニア中央新幹線に結節する２次交通の機能強化
		運行やサービスレベルの維持・拡充
		公共交通の利用促進
		高速バス利用者の利便性向上につながる停留所の確保
		こまタクの予約配車システム
		MaaS、AI、自動運転、キャッシュレスなどによる利便性向上
施策 5-3-3　防犯・交通安全・消費生活対策の推進	⇒	運転免許返納者への支援

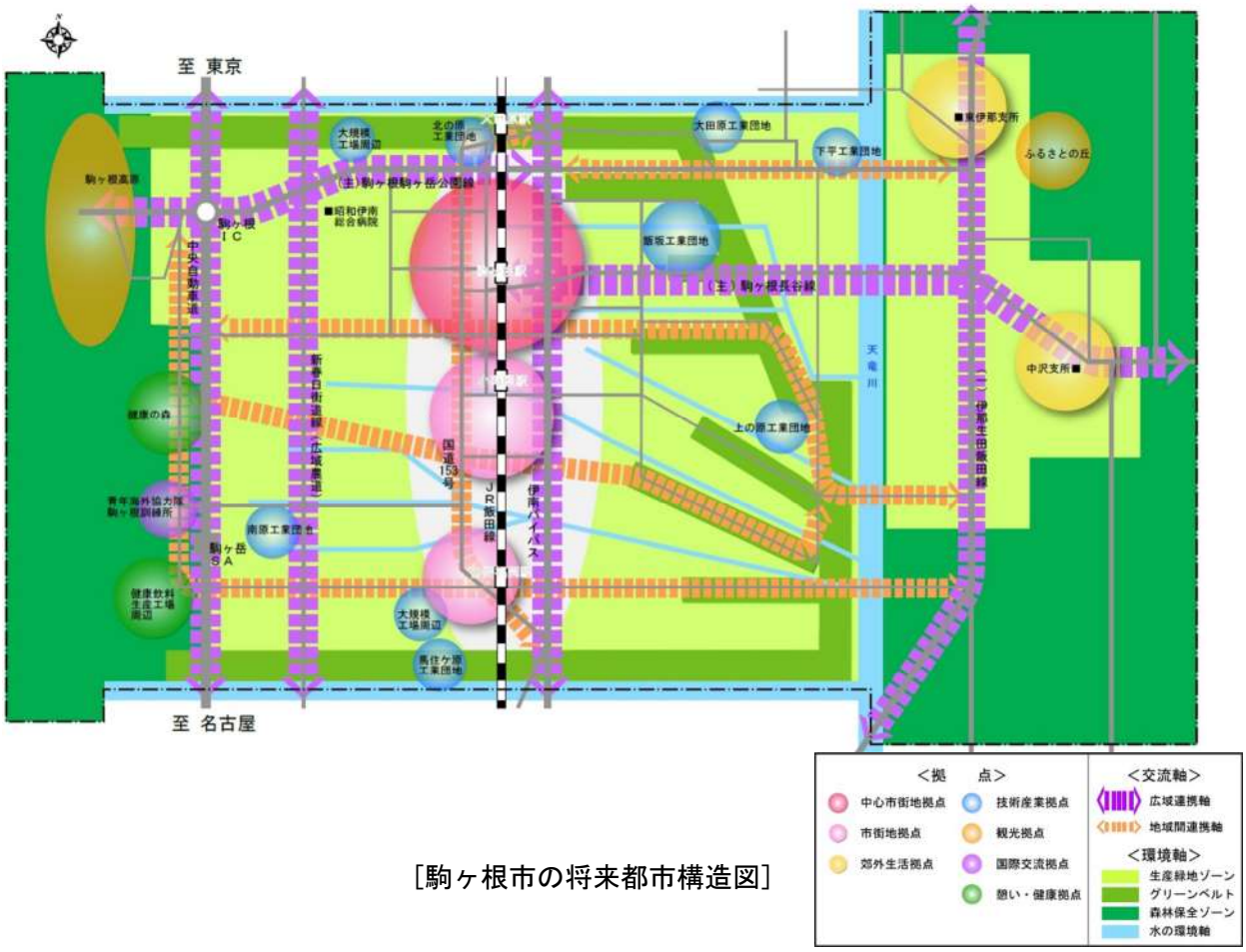
2-2　駒ヶ根市都市計画マスタープラン（平成 26～令和 15 年）

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。



［駒ヶ根市の将来都市構造図］

(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

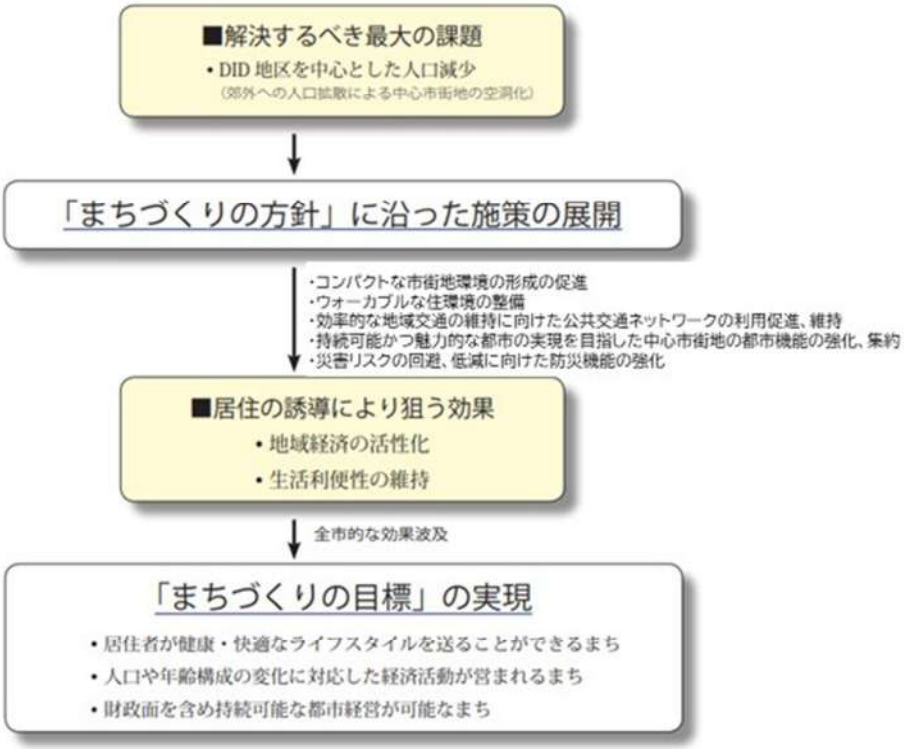
①東伊那地域
②中沢地域　　**共通**

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。

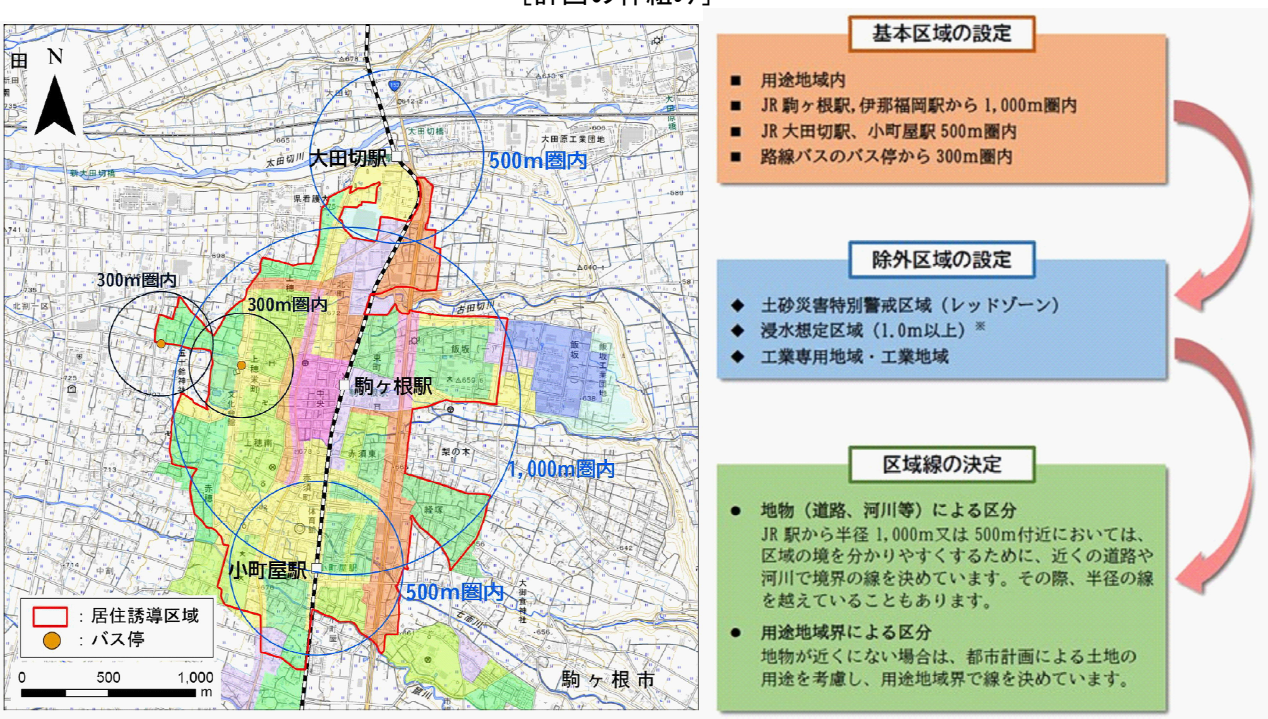
当地域と市中心部がある竜西地域を天竜川が隔てています。このため特に高齢者など交通弱者の移動手段として重要な公共交通の維持に努めるとともに利用促進を進めます。

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
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　長野県地域公共交通計画（令和 6 年度～令和 10 年度）

根拠法	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
計画の位置づけ	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ためのマスタープランで、すべての地方公共団体において作成することが努力義務とされている。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のための取り組みなどを定める。

■基本的な方針

（1）　目指す将来像

自家用車に頼らなくても大きな不便を感じずに誰もが安心して暮らせる持続可能な社会を実現する。特に通院・通学等の日常生活における移動や観光地への円滑な移動が確保されている状態を目指す。

（2）　基本的な方針

モータリゼーションの進展や少子高齢化・人口減少の急速な進行を背景として、地域公共交通を民間事業者の自助努力のみで維持していくことは困難な状況となっている。このため、官民連携のもと、行政の主体的な関与により、「社会的共通資本」である地域公共交通の維持・発展、利便性の向上を図る。

■保証すべき品質

全県統一で最低限保証すべき地域公共交通のサービス品質を次のように掲げています。

（1）　ダイヤ・便数

移動種別	保証するサービス品質
通院	圏域の中核的な医療機関に午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる。
通学	登校｜始業前に通学できる。 下校｜授業終了後、課外活動終了後に帰宅できる。
観光	円滑な乗継ができるダイヤが設定されている（例：鉄道駅とバスの接続時間が 10 分以内等）。また、観光地で十分な滞在時間が確保できる。

（2）　決済環境

鉄道・バス・タクシーなどの交通手段に関わらず、公共交通機関を利用して円滑に目的地まで移動できるよう、全県の公共交通機関で交通系 IC カードが使える環境が整備されている。

（3）　情報提供

公共交通情報を国が定めるデータ形式（GTFS-JP）で整備し、オープンデータ化することで、バス路線の情報を経路検索サービス等で検索できる環境整備が整備されているとともに、常に最新の情報が掲載されている。

（4）　拠点整備

広域拠点・圏域拠点などの主要な交通結節点については、待合施設において快適な滞在ができるよう、デジタルサイネージや Wi-Fi 設備などが整備されている。

（5）　定時性確保

路線の定時性を確保するため、朝夕や降雪時における渋滞対策等（バスレーンの設置等）が講じられている。

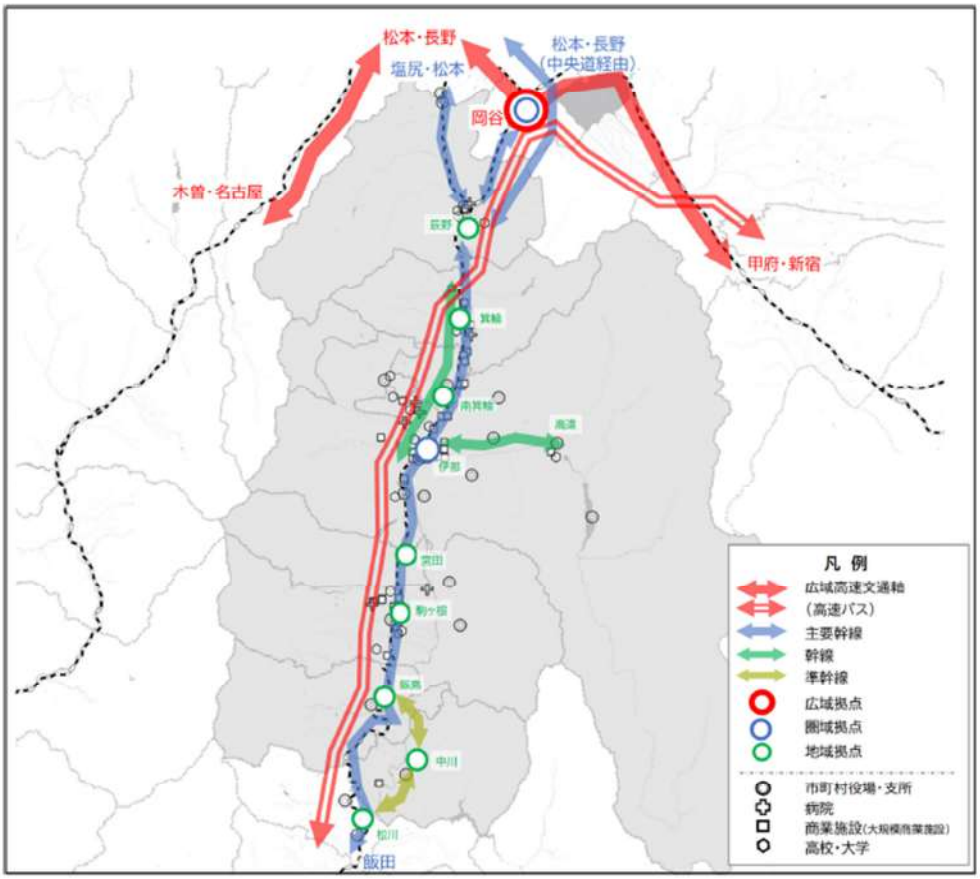
■地域別計画（上伊那地域）

令和６年度に策定された当初計画では、次のように設定されている。ただし、この内容について、令和７年度中にさらなる具体化を図り、地域個別のサービス品質なども設定して計画を更新するよう、調整が進められている。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する県の玄関口	－	－
	圏域拠点	・圏域の中心地	伊那市	・伊那（伊那市駅周辺）
	地域拠点	・各市町村内における交通結節点、目的先施設	駒ヶ根市	・駒ヶ根（駅周辺）
			辰野町	・辰野（駅・町役場周辺）
			箕輪町	・箕輪（伊那松島駅・町役場周辺）
			飯島町	・飯島（駅・町役場周辺）
			南箕輪村	・南箕輪（北殿駅・村役場周辺）
			中川村	・中川（片桐周辺）
			宮田村	・宮田（駅・村役場周辺）
軸	広域高速交通軸	・三大都市圏と県内の広域拠点を高速で結ぶ軸	バス	・新宿方面、名古屋方面 大阪・京都方面行高速バス 【複数バス事業者】
	主要幹線	・隣接県と県内や県内の広域圏間（圏域拠点）を結ぶ路線	鉄道	・飯田線［JR東海］ ・中央東線辰野支線［JR東日本］
			バス	・みすずハイウェイバス ［アルピコ交通、伊那バス、信南交通］
	幹線	・圏域の中心市町（圏域拠点）と市町村（地域拠点）を結ぶ路線	バス	・高遠線☆［JRバス関東］ ・伊那本線☆［伊那バス・JRバス関東］
	準幹線	・圏域の中心市町以外の市町村間（地域拠点）を結ぶ路線	バス	・巡回バス北回り線［中川村］ ・巡回バス南回り線［中川村］

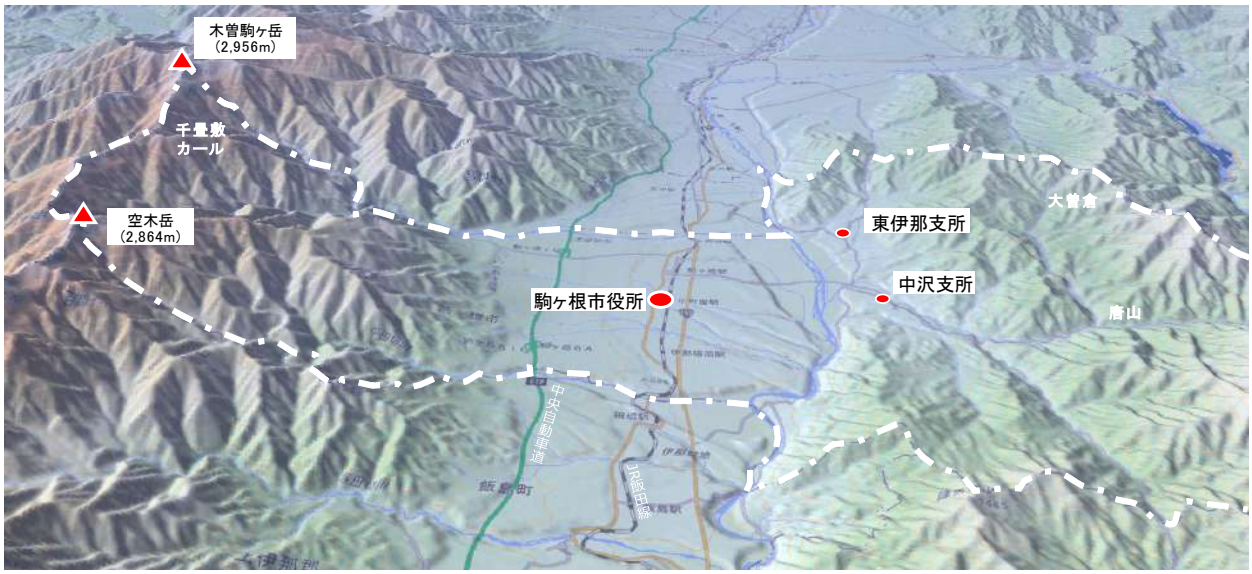
★＝国・県の地域間幹線系統補助対象路線
☆＝国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線



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 165.86 ㎢で、市役所における標高は海抜 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、12 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 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。

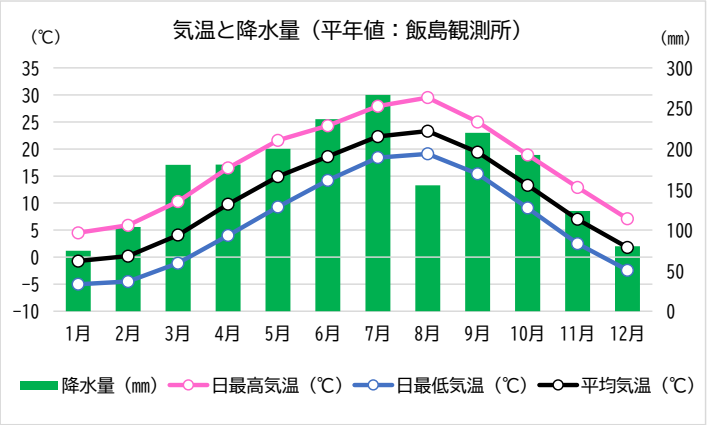


資料：日本高密メッシュ標高データ［国土地理院］をもとにカシミール 3D で作成

［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	4.5	-5	-0.7	74.5
2月	5.9	-4.5	0.2	103.8
3月	10.3	-1.1	4.1	180.5
4月	16.5	4	9.8	180.7
5月	21.6	9.3	14.9	200.2
6月	24.3	14.2	18.6	236.6
7月	27.9	18.4	22.3	266.6
8月	29.5	19.1	23.3	155.2
9月	25	15.4	19.4	219.8
10月	18.9	9.1	13.3	192.6
11月	12.9	2.5	7	123.5
12月	7.1	-2.4	1.8	80.2
合計				2054.5

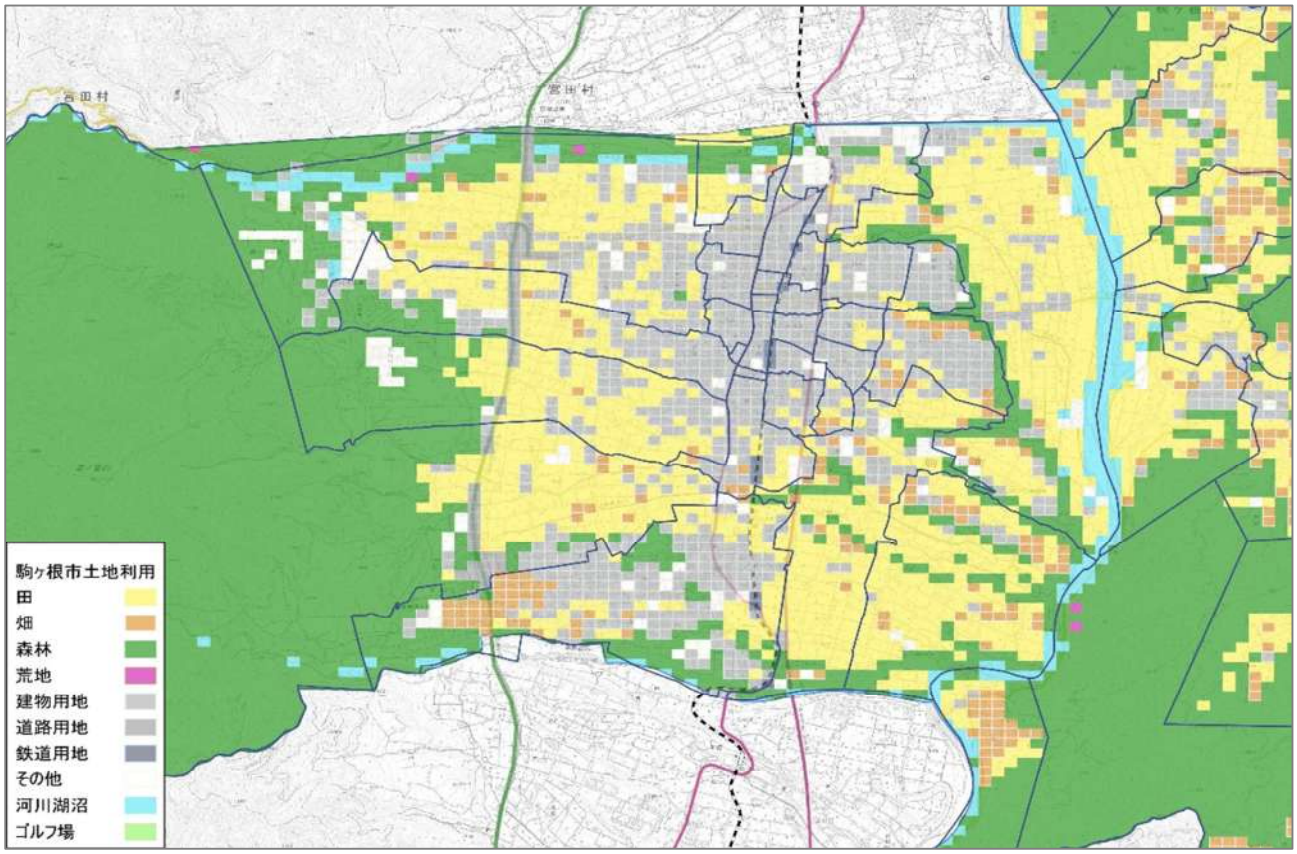
資料：気象庁（1991～2020年平年値）



［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帯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　　2021 年度（令和 3 年度）［国土交通省］

［図表　土地利用図］

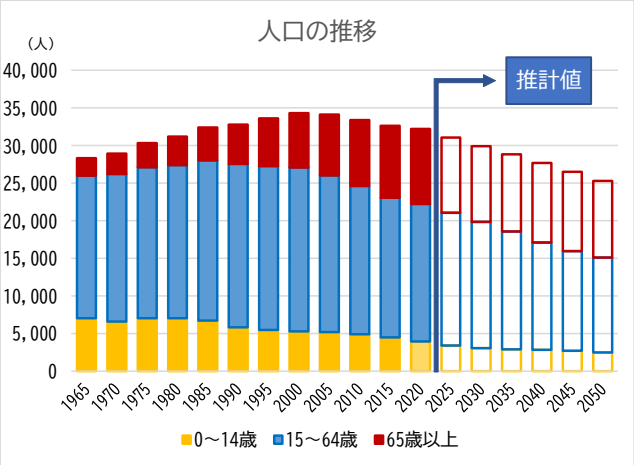
3-3　人口・世帯

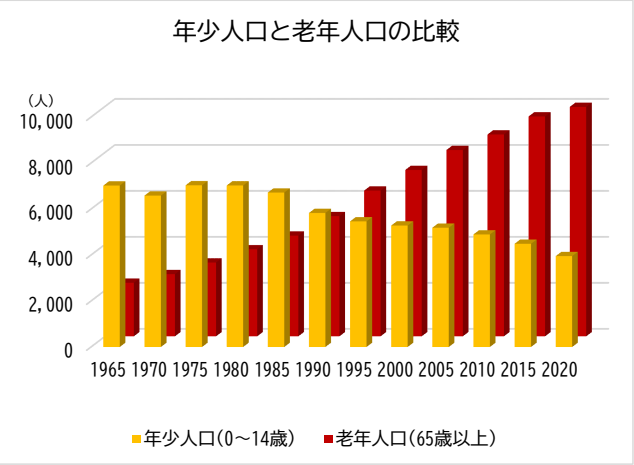
（1）人口の推移

現況	・駒ヶ根市の人口は、2020 年の国勢調査において約 32,200 人、高齢化率は 31%となっている。この 5 年で高齢化率は 2 ポイント近く増加している。 ・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。2050 年の推計人口（将来展望値）は約 25,300 人で、ピーク時の 73%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、老齢人口はこの 50 年で 3.7 倍、年少人口は 40%減少している。 ・将来推計人口をみても、今後もこの傾向が続き、2050 年には高齢化率は 40%を超えることが見込まれている。なお、高齢化率は上がるものの、高齢者数はほぼ横ばいとなってきている。
交通計画上の留意点	○人口の減少は地域全体の活力の低下につながることが懸念される。 ○高齢者が多い状況が当面続くことから、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、都市政策での対応も求められる。

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%
	2020	(R2年)	32,202	3,954	18,269	9,979	31.0%
推計値	2025		31,056	3,412	17,632	10,012	32.2%
	2030		29,907	3,048	16,801	10,058	33.6%
	2035		28,816	2,880	15,698	10,238	35.5%
	2040		27,667	2,810	14,277	10,580	38.2%
	2045		26,493	2,682	13,282	10,529	39.7%
	2050		25,286	2,479	12,616	10,191	40.3%

資料：実数値＝国勢調査［総務省］
推計値＝国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』（令和５（2023）年推計）





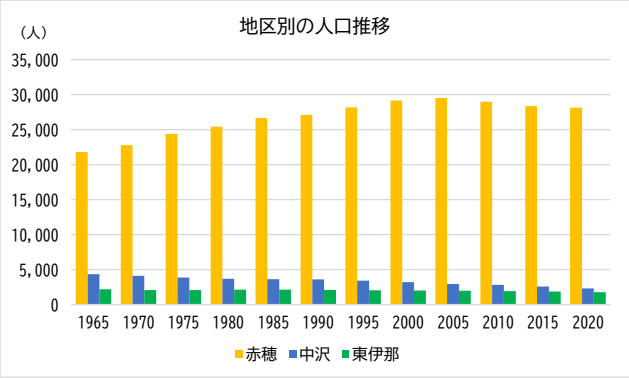
［図表　人口の推移］

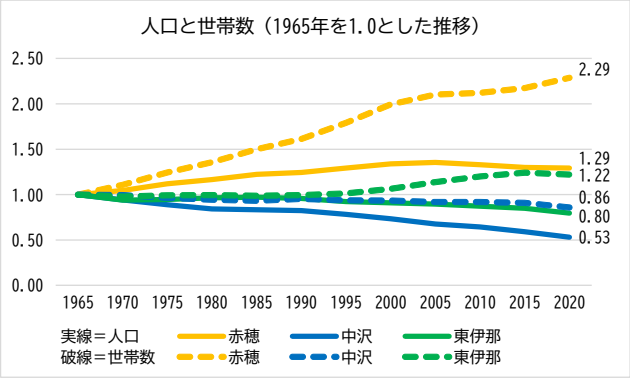
（2）地区別人口および世帯数の推移

現況	・2020 年における駒ヶ根市の世帯数は約 13,000 であり、この 1965 年と比較して 2 倍に増加している。同期間の人口増加が 1.1 倍であるため、世帯あたりの人数は減少しており、すなわち核家族化や単身世帯の増加を裏付けている。 ・地区別の人口の推移をみると、赤穂地区では 2005 年までは増加を続けていたが、以降は減少に転じている。一方、竜東地域の中沢地区、東伊那地区では 1965 年以降減少している。とくに中沢地区が－44%と顕著である。 ・市内の高齢者単身世帯は約 1,370 戸で、1985 年に比べて 6.8 倍に急増している。
交通計画上の留意点	○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 1985 年以降で約 15 倍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
2020	(R2年)	32,202	1.14	12,956	2.00	28,152	11,565	2,305	801	1,745	590

資料：国勢調査［総務省］

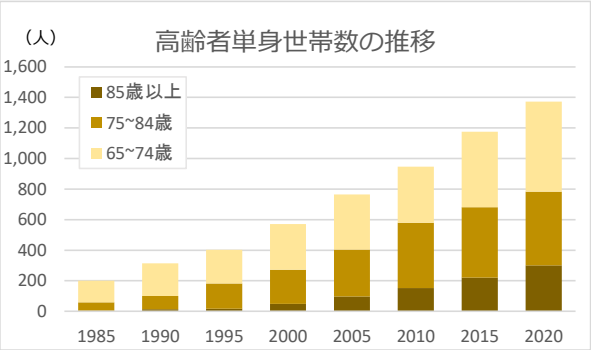




［図表　地区別人口および世帯数の推移］

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
2020	(R2年)	1,372	589	482	301

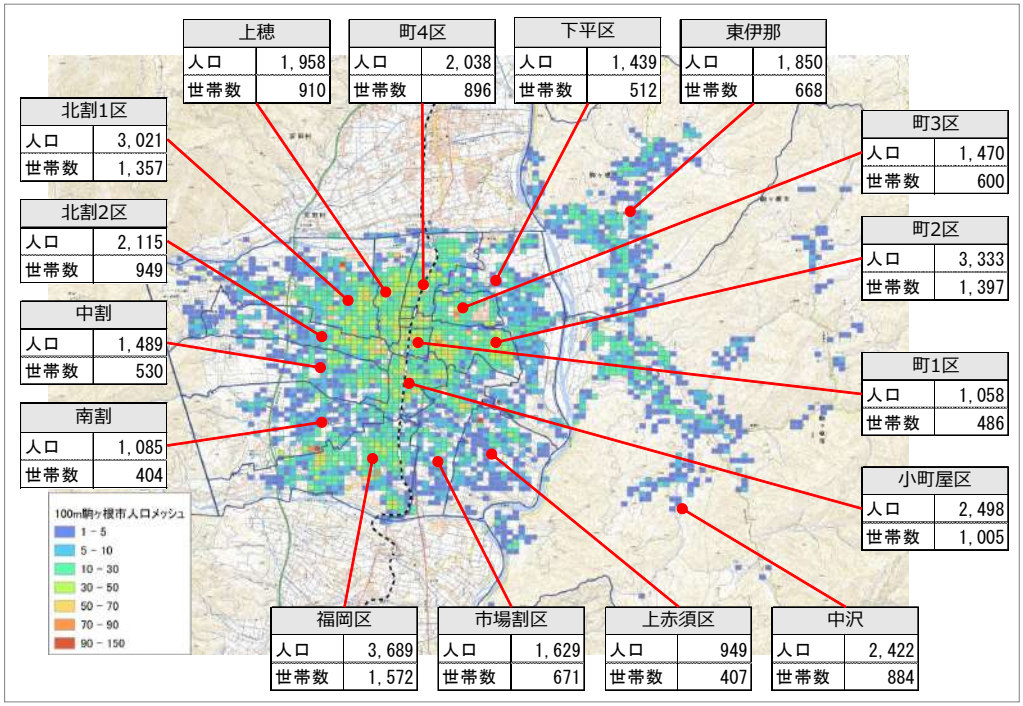
資料：国勢調査［総務省］

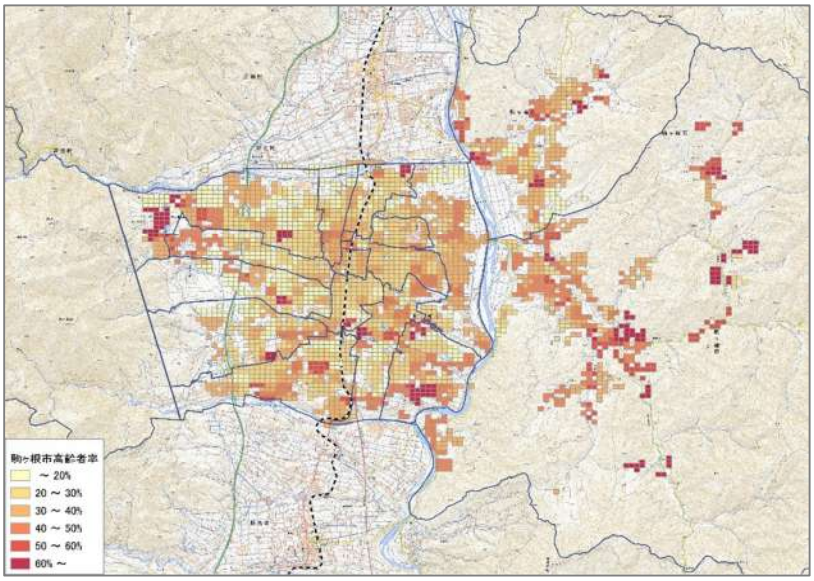


［図表　高齢者単身世帯数の推移］

（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、駒ヶ根駅周辺の人口密度が高く、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曽倉付近も、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の低さ、高齢化率の高さ、市中心部からの距離などから不便度が高い状況にあるとみられ、交通計画上の重要な検討対象地区と考えられる。 ○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（2020 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＝上記メッシュ人口から算出　　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］

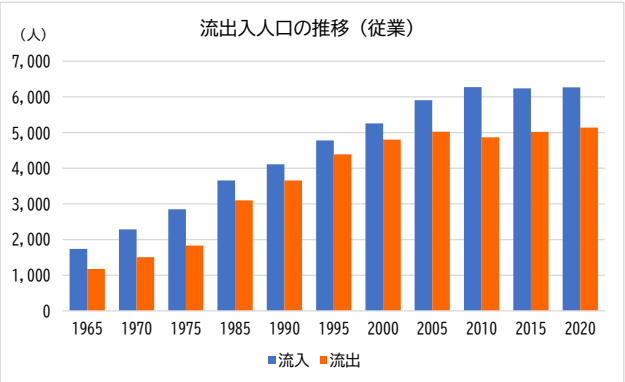
3-4　人口流動

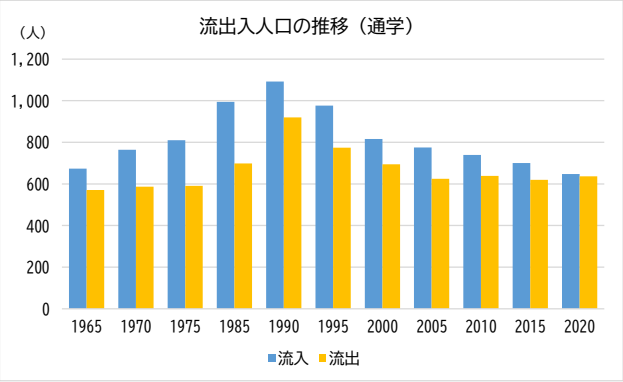
（1）人口の流出入の状況

現況	・従業・通学による人口流動をみると、2020 年では流出人口が約 5,800 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 33,300 人であり、常住人口（夜間人口）が若干多いが、ほぼ同程度である。 ・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 91%が従業（通勤）移動となっている。 ・1965 年以降の推移をみると、通学は少子化を受けて 1990 年をピークに減少に転じている。通勤は 1965 年以降増加を続けていたが、この 10 年ほどでほぼ頭打ちとなっている。
交通計画上の留意点	○常住人口の増加ペースに対して、流出入人口の増加の度合いがより大きいのは、自営業などが減って、外に勤めに出る人が増えたことを示しているが、その移動自体も市内にとどまらずに広域化しているといえる。 ○この背景にはライフスタイルの多様化や自家用車の普及があり、一定ルート上での移動で運行頻度なども限られる鉄道やバスでの輸送では対応しづらい現状も示唆している。 ○通勤通学における公共交通利用への転換を進めることが重要であるが、輸送方策自体も現在のライフスタイルに沿ったものとしていくことを考える必要がある。

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)	**34,338**	5,253	816	6,069	4,803	694	5,497	34,910
2005	(H17年)	**34,417**	5,904	775	6,679	5,019	625	5,644	35,452
2010	(H22年)	**33,693**	6,274	739	7,013	4,863	639	5,502	35,204
2015	(H27年)	**32,759**	6,235	700	6,935	5,015	620	5,635	34,059
2020	(R2年)	**32,202**	6,266	648	6,914	5,139	637	5,776	33,340

資料：国勢調査［総務省］

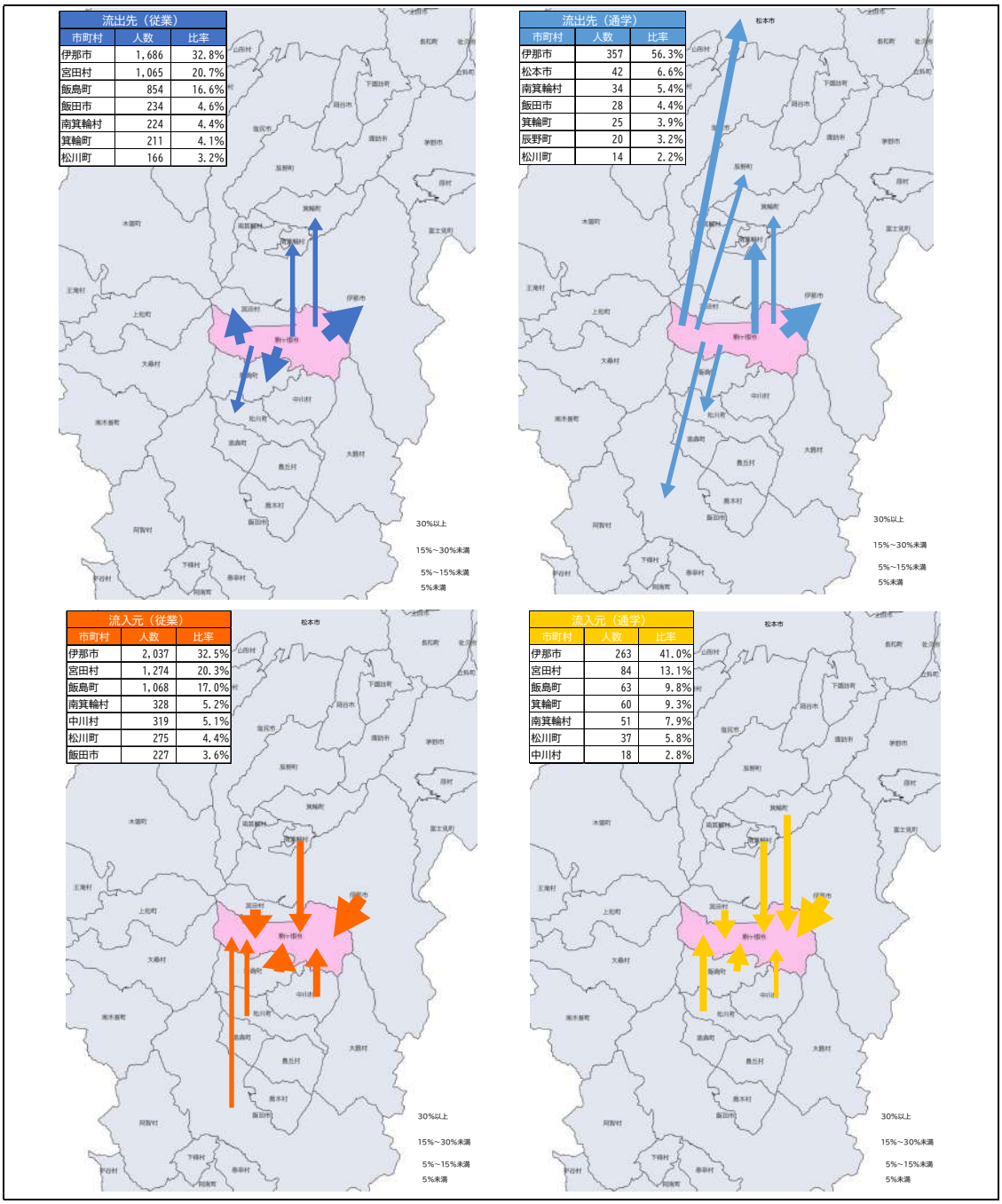




［図表　流出入人口の推移］

（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 70%に達する。通学についても伊那市が最も多く 56%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 90%を占める。
交通計画上の留意点	○駒ヶ根市では流出・流入ともに広域的な通勤通学移動が多い。公共交通を利用したものは JR 飯田線にほぼ限られるが、鉄道利用のためには、居住区から駅までのアクセス、駅から目的施設までのアクセス方策も重要といえる。 ○高校通学については、市内の２校はともに駅からの徒歩圏内にあるため、端末交通の整備を考える必要性は少ないが、市内居住区から最寄り駅までのアクセス方策は検討の必要性が高い。



資料：国勢調査（2020 年）［総務省］

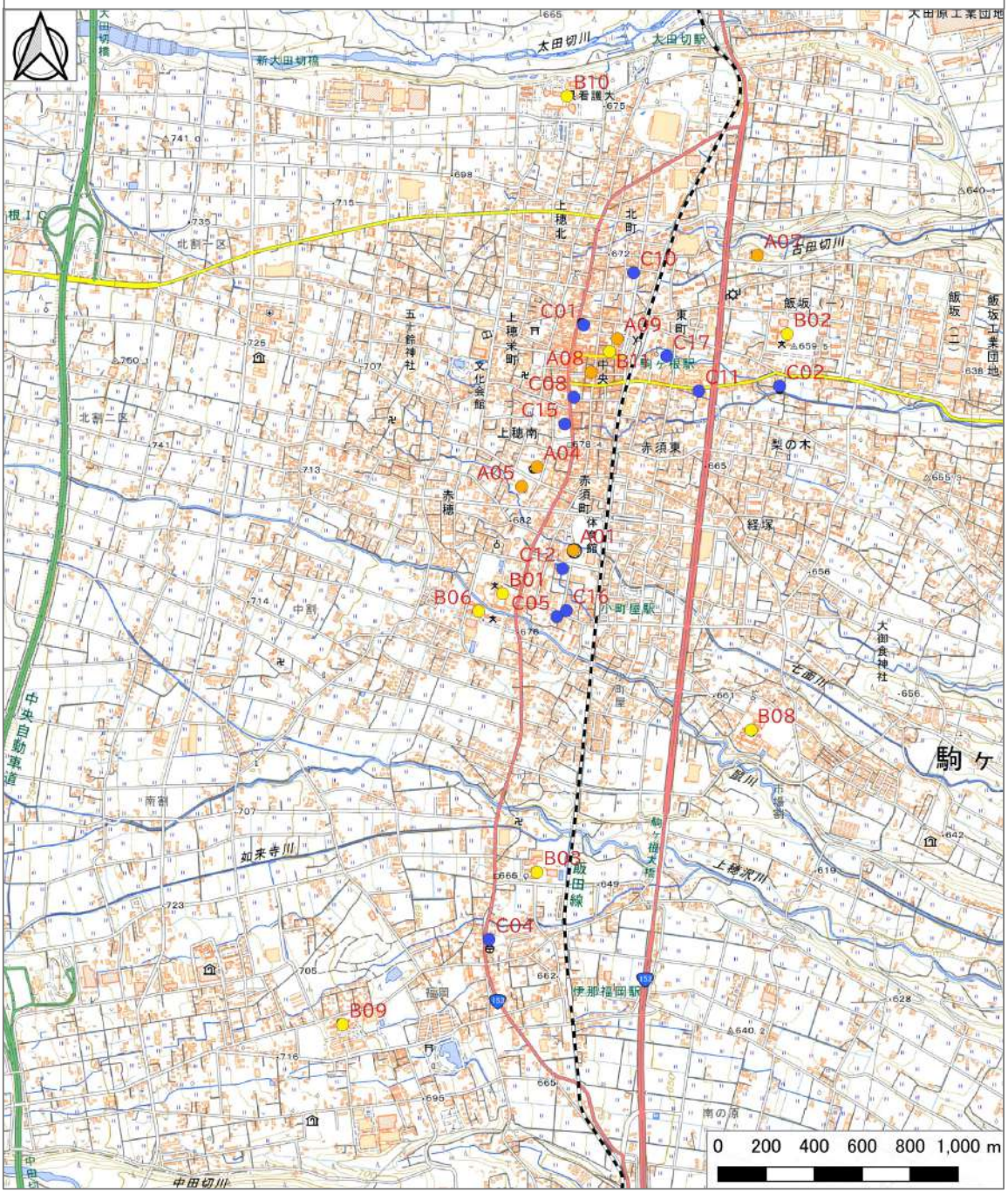
［図　流出入先の状況］

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）、県立こころの医療センター駒ヶ根（129 床）の２施設がある。うち一般病床をもつのは、昭和伊南総合病院のみとなっている。 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１店舗、信用金庫の支店が 3 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。ＪＡについてはＪＡ上伊那の支所が 2 箇所ある。 [**商業施設**]商業施設はバイパス沿いなどに多く立地している。 [**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。山麓エリア南部には、養命酒駒ヶ根工場に併設されるかたちで、令和 7 年 10 月に「くらすわの森」がオープンしている。体験型複合施設として、従来からの工場見学に加え、飲食などのショップも立地しており、今後の集客が見込まれる。
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、ロープウェイ線でのアクセスに加え、山麓を周遊する路線バスの実証運行も行われてきたが、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。

施設立地の状況[市中部①／●行政　●学校　●郵便局・金融機関]

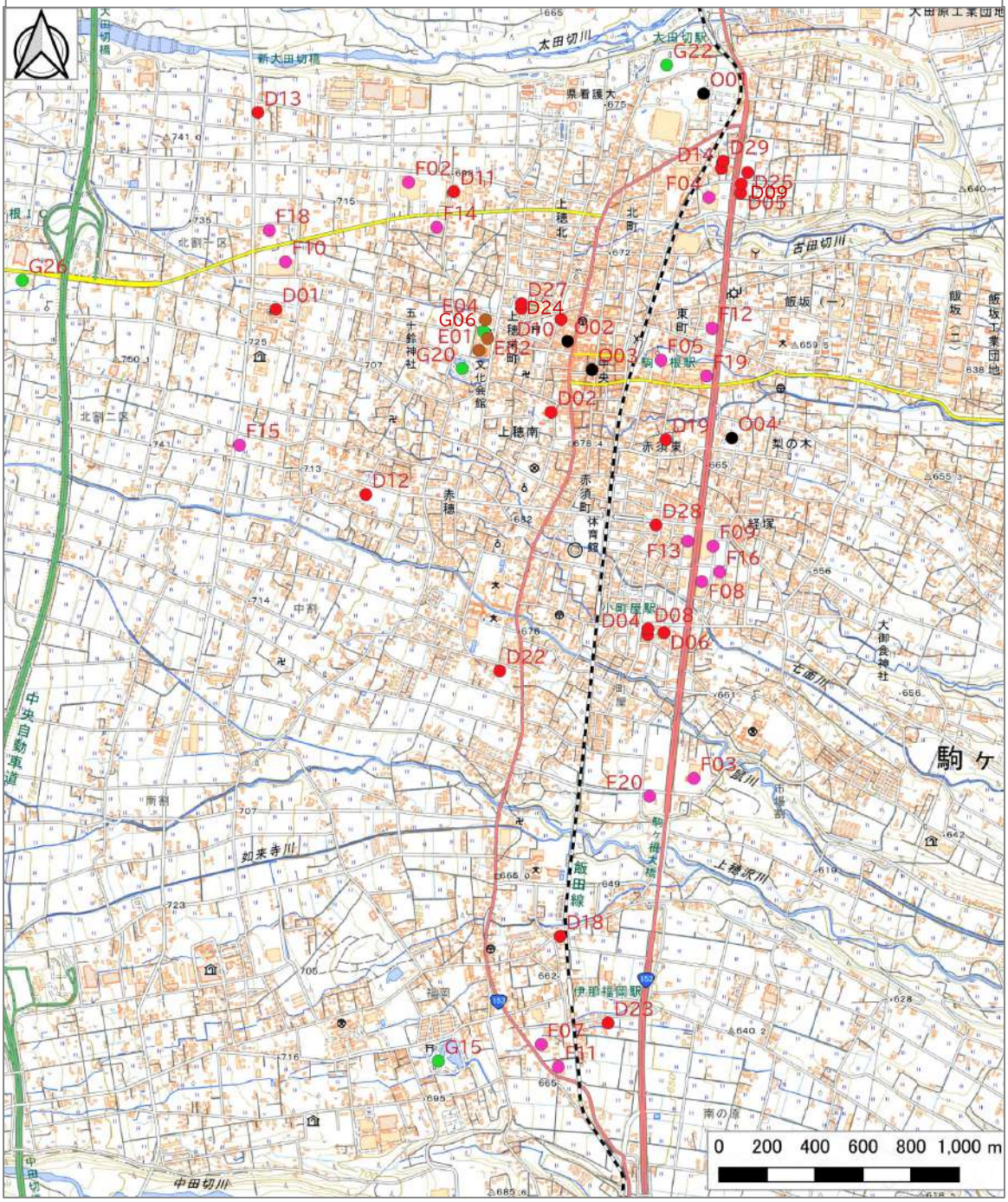


A:行政機関	A01	駒ヶ根市役所
	A04	駒ヶ根警察署
	A05	国土交通省　天竜川上流河川事務所
	A07	上伊那広域消防本部　伊南北消防署
	A08	市民活動支援センター　ぱとな
	A09	市民交流活性化センター　アルパ
B:学校	B01	赤穂小学校
	B02	赤穂東小学校
	B03	赤穂南小学校
	B06	赤穂中学校
	B08	長野県赤穂高等学校
	B09	長野県駒ヶ根工業高等学校
	B10	長野県看護大学
	B11	つくば開成学園高校

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 南支店
	C15	長野県信用組合 駒ヶ根支店
	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]]

施設立地の状況[市中部②／●医療 ●商業 ●文化 ●観光 ●その他]



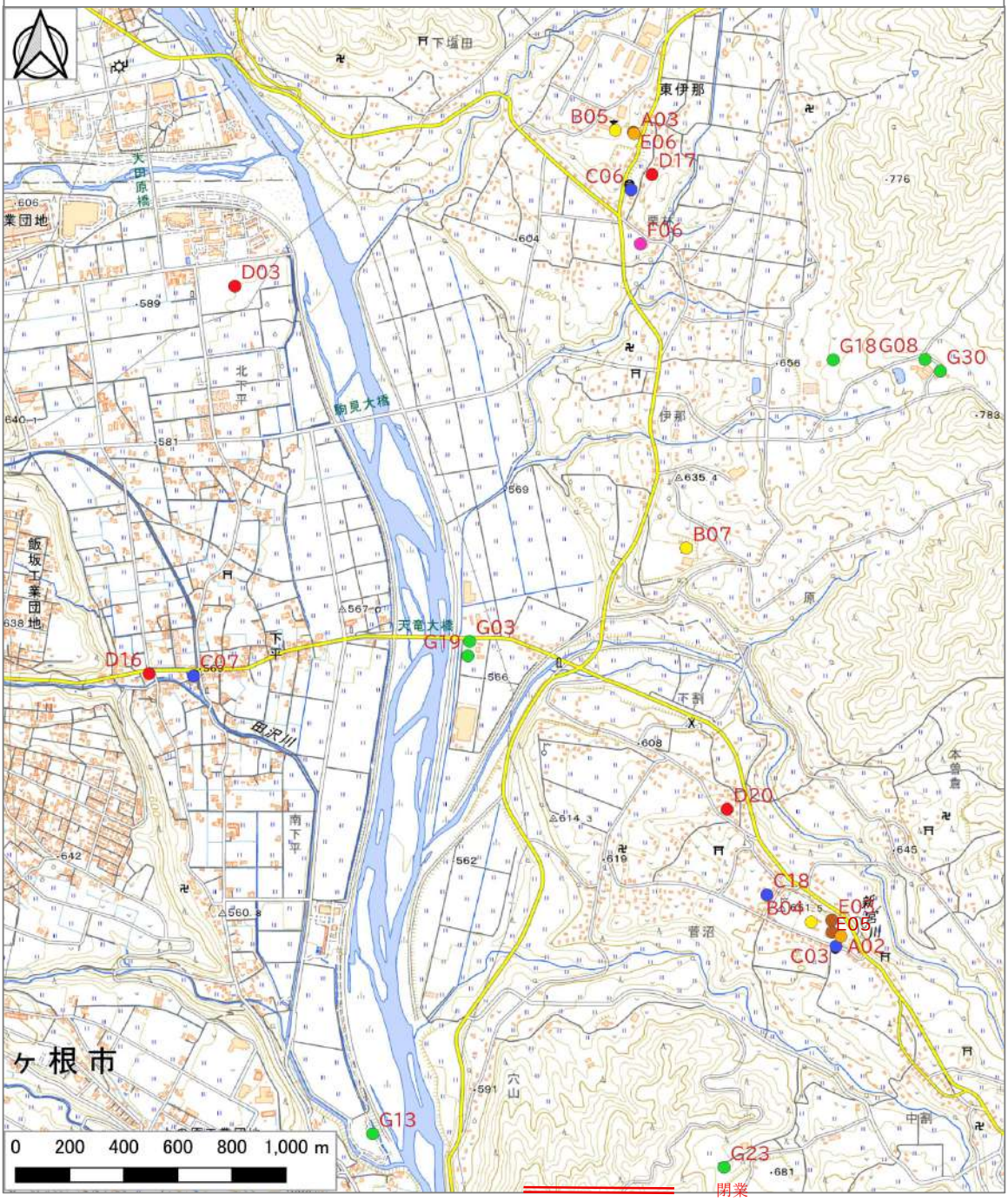
D:医療機関	D01	昭和伊南総合病院
	D02	公仁会 前澤外科内科クリニック
	D04	つちかね整形外科クリニック
	D05	よこやま耳鼻咽喉科医院
	D06	やまおか耳鼻咽喉科
	D08	こまちや東内科クリニック
	D09	まえやま内科胃腸科クリニック
	D10	神戸医院
	D11	まつむら小児科医院
	D12	駒ヶ根共立クリニック
	D13	高山内科クリニック
	D14	山村眼科整形外科
	D18	秋城医院
	D19	須田医院
	D22	座光寺内科医院
	D23	かしの実クリニック
	D24	前沢眼科 駒ヶ根診療所

D:医療機関	D25	おはようクリニック皮フ科形成外科
	D27	中谷内科医院
	D28	駒ヶ根泌尿器科クリニック
	D29	なごみの森こころのクリニック
E:文化施設	E01	駒ヶ根市総合文化センター 文化会館
	E02	駒ヶ根市立図書館
	E04	赤穂公民館
G:観光施設	G06	駒ヶ根市立博物館
	G15	馬見塚公園
	G20	すずらん公園
	G22	北の原公園(共楽園)
	G26	ピアンデさくら亭
O:その他の施設	O01	伊南聖苑
	O02	駒ヶ根商工会議所
	O03	青年海外協力協会(JOCA)
	O04	高齢者保健福祉施設 ふれあいセンター

F:商業施設	F02	ベルシャイン駒ヶ根
	F03	ツルヤ赤穂店
	F04	西友駒ヶ根店
	F05	Aコープ ファーマーズこまがね店
	F07	ニシザワ福岡食彩館
	F08	デリシア駒ヶ根店
	F09	DCM駒ヶ根店
	F10	カインズホーム駒ヶ根店
	F11	コメリ駒ヶ根福岡店
	F12	ヤマダ電機駒ヶ根店
	F13	エディオン駒ヶ根店
	F14	アメリカンドラッグ駒ヶ根店
	F15	ドラッグストア マツモトキヨシ 駒ヶ根塩木店
	F16	ツルハドラッグ 駒ヶ根店
	F18	クスリのサンロード 駒ヶ根店
	F19	クスリのサンロード 駒ヶ根東町店
	F20	ウエルシア駒ヶ根赤穂店

[図　施設立地の状況[2/4]]

施設立地の状況[市東部(竜東・下平)]



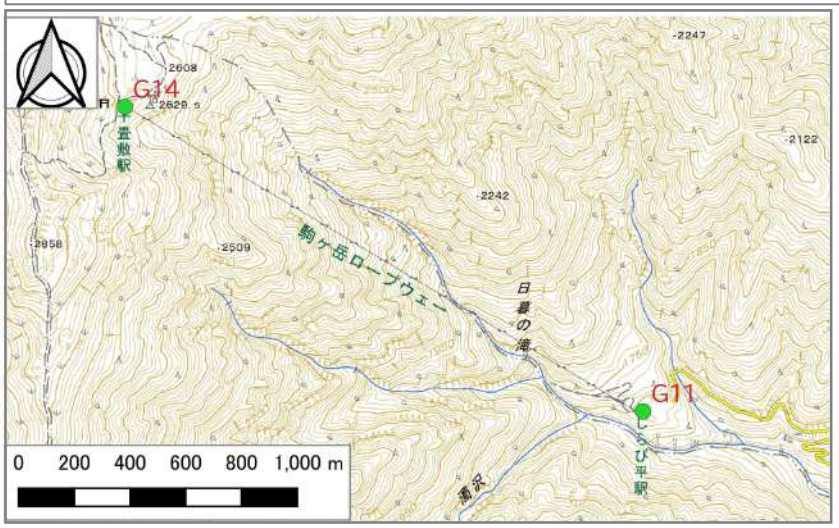
A:行政機関	A02	駒ヶ根市役所中沢支所
	A03	駒ヶ根市役所東伊那支所
B:学校	B04	中沢小学校
	B05	東伊那小学校
	B07	東中学校
C:郵便局 金融機関	C03	中沢郵便局
	C06	東伊那郵便局
	C07	下平簡易郵便局
	C18	JA上伊那 駒ヶ根東支所

D:医療機関	D03	長野県立こころの医療センター駒ヶ根
	D16	下平けやき診療所
	D17	東伊那すこやかクリニック
	D20	木下医院
E:文化施設	E03	駒ヶ根市民族資料館
	E05	中沢公民館
	E06	東伊那公民館
F:商業施設	F06	マルトシ東伊那店

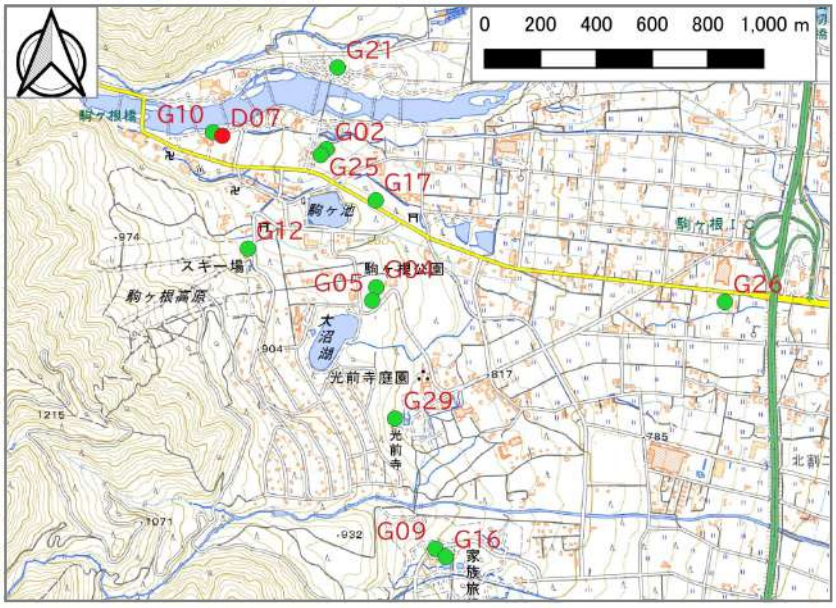
G:観光施設	G03	おもしろかっぱ館
	G08	駒ヶ根シルクミュージアム
	G13	丸塚公園
	G18	ふるさとの丘マレットゴルフ場
	G19	天竜かっぱ広場
	G23	駒ヶ根市中沢農村交流広場
	G30	駒ヶ根ふるさとの家

[図　施設立地の状況[3/4]]

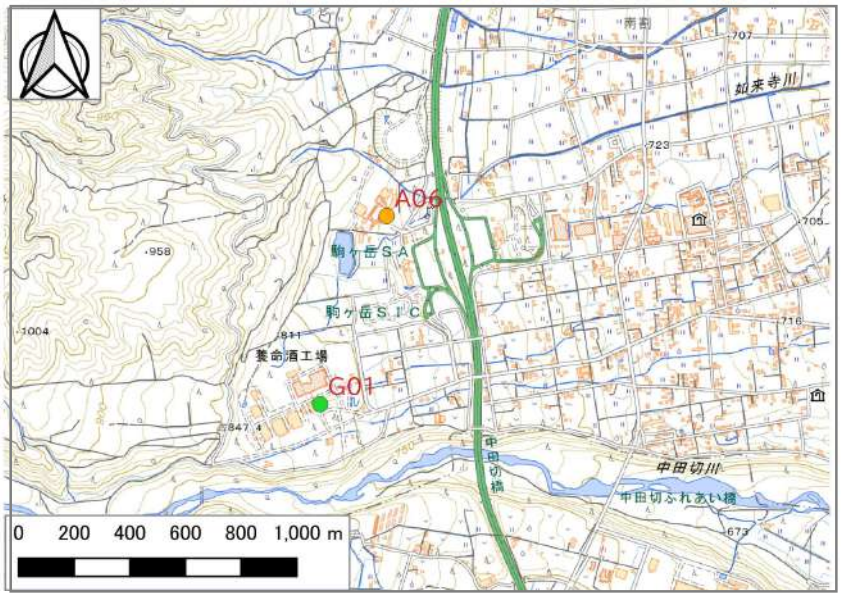
施設立地の状況[市西部(駒ヶ根高原・駒ヶ岳)]



G:観光施設	G11	しらび平駅
	G14	千畳敷駅



D:医療機関	D07	駒ヶ根高原レディスクリニック
G:観光施設	G02	すずらんハウス
	G04	旧竹村家住宅
	G05	旧駒ヶ根市役所庁舎(郷土館)
	G09	露天こぶしの湯
	G10	こまくさの湯
	G12	駒ヶ根高原スキー場
	G16	駒ヶ根高原アルプスの丘 家族旅行村
	G17	駒ヶ根高原マレットゴルフ場
	G21	森と水のアウトドア体験広場
	G25	駒ヶ根フアームス
	G29	光前寺



A:行政機関	A06	JICA駒ヶ根
G:観光施設	G01	くらすわの森(養命酒駒ヶ根工場)

[図　施設立地の状況[4/4]]

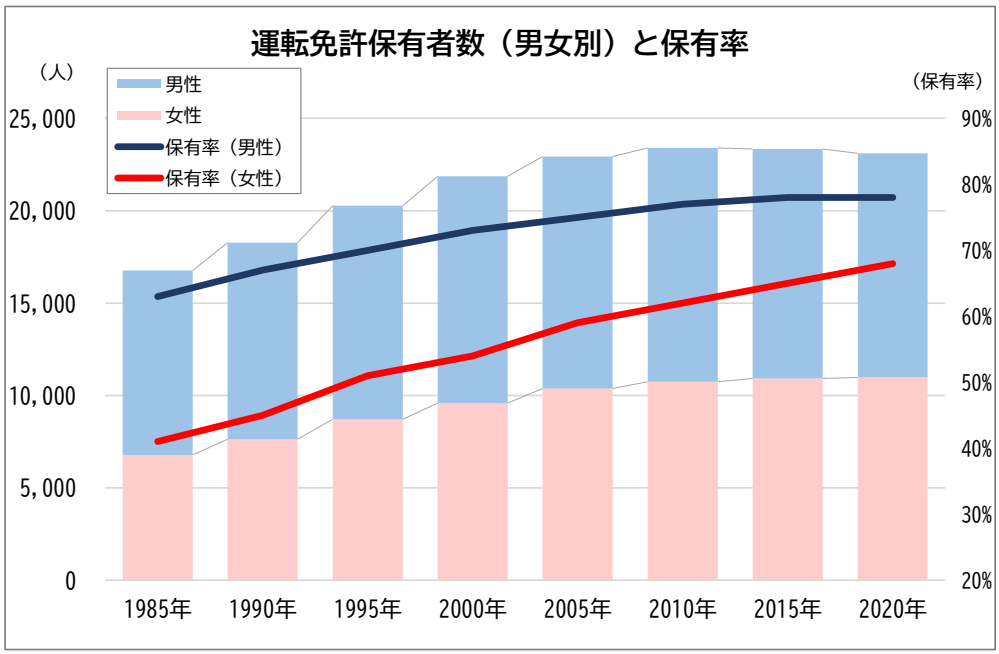
3-6　交通

（1）運転免許保有者数の状況

現況	・2020 年時点の駒ヶ根市民における免許保有者数は約 23,000 人で、人口に対する保有率は 73%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 68%となっている。 ・この 35 年間で免許保有者数は約 1.4 倍に増加しており、とくに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	2020年
保有者数	男性	9,988	10,632	11,566	12,268	12,565	12,659	12,422	12,127
	女性	6,777	7,631	8,708	9,592	10,370	10,739	10,925	10,973
	合計	16,765	18,263	20,274	21,860	22,935	23,398	23,347	23,100
保有率	男性	63%	67%	70%	73%	75%	77%	78%	78%
	女性	41%	45%	51%	54%	59%	62%	65%	68%
	合計	52%	56%	60%	64%	67%	69%	71%	73%

資料:長野県警本部 （2020年は2020年12月末現在）



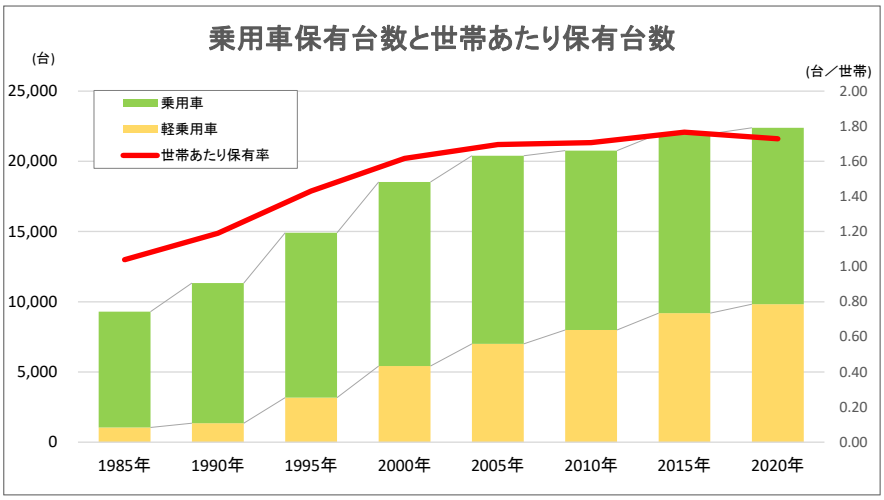
［図表　運転免許保有者数（男女別）と保有率］

（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 22,400 台となっている。１世帯あたりの保有台数に換算すると、1.73 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 35 年間で約 9.4 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は、軽自動車が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 0.97 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	2020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	9,829
	乗用車	8,239	9,976	11,745	13,112	13,403	12,774	12,786	12,564
	合計	9,287	11,328	14,911	18,528	20,406	20,760	21,967	22,393
世帯あたり保有率		**1.04**	**1.19**	**1.43**	**1.62**	**1.70**	**1.71**	**1.77**	**1.73**

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	ＪＲ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 22 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　416 人　小町屋駅　581 人 伊那福岡駅　306 人　大田切駅　97 人 ※いずれも日平均乗車人数（R4 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ＢＣ～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 [菅の台バスセンター～しらび平]　往復 1,660 円　片道 830 円 [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	176,748 人（令和６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 定員	大型乗合バス（車長 12m 定員 36 人程度）
	台数	－
運行状況	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）
	運行時間帯	[上り]4:52～22:25 [下り]6:45～25:13
料金体系	距離制運賃 [駒ヶ根～新宿]　4,600 円（平日）4,800 円（金祝前土日祝）5,000 円（特定日）	

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 定員	大型乗合バス（車長 12m 定員 36 人程度）
	台数	－
運行状況	路線区間	飯田駅前～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）
	運行時間帯	[上り]5:00～22:55 [下り]6:55～24:29
料金体系	距離制運賃 [駒ヶ根～新宿]　4,600 円（平日）4,800 円（金祝前土日祝）5,000 円（特定日）	

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 定員	大型乗合バス（車長 12m 定員 36 人程度）	
	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	7 往復（概ね２時間間隔） 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]5:32～21:11 [下り]7:30～22:07	
料金体系	距離制運賃 [駒ヶ根～名古屋]　3,600 円（窓口販売）		

④飯田・長野線

事業名	高速バス 飯田・長野線 （みすずハイウェイバス）		
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 定員	大型乗合バス（車長 12m 定員 36 人程度）	
	台数	－	
運行状況	路線区間	飯田駅前～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	7 往復（概ね２時間間隔）	
	運行時間帯	[上り]5:05～21:26 [下り]6:30～21:32	
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

京都・大阪線（２往復／5,500 円：大阪[梅田/阪急三番街]）

（３）タクシー

<table>
<tr><td>事業名</td><td colspan="2">タクシー事業</td><td rowspan="4"> </td></tr>
<tr><td>事業主体</td><td colspan="2">赤穂タクシー(有)
伊南乗用自動車(有)</td></tr>
<tr><td>担当部署
および窓口</td><td colspan="2">[赤穂]本社（駒ヶ根市中央）
[伊南]本社（駒ヶ根市中央）</td></tr>
<tr><td>運行形態</td><td colspan="2">一般乗用自動車旅客運送事業</td></tr>
<tr><td rowspan="2">使用車両</td><td>車両形態
定員</td><td>普通車両・セダン車両（５人乗り）
ジャンボタクシー（９人乗り）</td></tr>
<tr><td>台数</td><td>[赤穂]普通車両 12 台、ジャンボ１台
[伊南]セダン 19 台、ジャンボ４台</td></tr>
<tr><td rowspan="2">運行状況</td><td>運行範囲</td><td>[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</td></tr>
<tr><td>運行日・時間</td><td>毎日（終日）</td></tr>
<tr><td>料金体系</td><td colspan="3">距離制運賃（初乗り 700 円［1190ｍまで］、以後 229m 毎に 100 円加算）
その他に時間制運賃あり</td></tr>
<tr><td>利用者数</td><td colspan="3">－</td></tr>
</table>

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 （区域運送）		
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） ※令和 6 年度はほぼセダン型のみで運用	
	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	月～金曜（祝日、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、もしくはスマホアプリで予約。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　8:30 頃、10:00 頃 帰り　12:00 頃、13:30 頃	
料金体系	片道 400 円（定額）		
登録者数	1,855 人(令和 6 年度)		
利用者数	4,564 人(令和 6 年度)		
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 ・R4.3 月にこまタク特別便運行 ・R4.12 月より AI オンデマンドシステムを試験導入 運行時間帯の変更、地区別の限定停留所の指定を解除 ・R5.4 月より同システムを本格稼働、運行時間帯を調整		

(２)割引タクシー券補助

<table>
<tr><td>事業名</td><td>割引タクシー券交付事業</td></tr>
<tr><td>担当部署</td><td>市福祉課</td></tr>
<tr><td>実施内容</td><td>■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 691 人　利用枚数 21,438 枚（令和 6 年度）</td></tr>
</table>

(３)福祉タクシー券補助

<table>
<tr><td>事業名</td><td>福祉タクシー券補助事業</td></tr>
<tr><td>担当部署</td><td>市福祉課</td></tr>
<tr><td>実施内容</td><td>■対象者
自身による交通手段がない次の市民
(1)身体障害者手帳 1 級、2 級の方
(2)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)の方
(3)特定疾患もしくは慢性関節リウマチ患者、療育手帳又は精神保健福祉手帳所持者
(4)介護保険の要支援又は要介護認定を受けている方
(5)65 歳以上の高齢者で市民税非課税世帯の方
■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
上記(1)で特殊寝台車以外に乗車できない方は特殊寝台車福祉タクシー券を交付

■利用状況
交付者数 1,092 人　利用枚数 6,726 枚（令和 6 年度）</td></tr>
</table>

（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　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） 地域支え合いネット＝事務局（駒ヶ根市飯坂）	
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）4 台 ［支え合い］車いす車両 3 台、軽自動車 5 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	［社協］7:00～19:00　［支え合い］8：30～17：30
料金体系	［社協］初乗り運賃 700 円（3km まで）以降 100 円（1km ごと）	
利用者数 （運行回数）	［社協］　998 回（令和 6 年度） ［支え合い］　3,554 回（令和 6 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	セブン自動車有限会社	
担当部署 および窓口	本社（飯島町飯島 1114）	
事業企画管理	―――	
担当部署	飯島町企画政策課	
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業	
使用車両	トヨタハイエース　（ADF-KDH223B）15 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【大人】200 円【中学生・小学生】100 円【小学生以下】無料	
利用者数 （運行回数）	1,506 人（令和 6 年度）	
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　211 人（令和 6 年度）	

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。郵送した調査票にインターネット回答の URL も添付しておき、インターネット回答も可能なものとした。

(４)調査時期

令和６年９月６日(金)～9 月 24 日(火)

(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	こまタク施策への認知	運行認知、新システム認知
	公共交通の利用実態	飯田線、高速バスなどの利用状況、整備水準評価
	新たな公共交通の可能性	市街地循環バス利用意向
公共交通維持の考え方	公共交通への税金投入	税金投入認知・金額への意識
	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、運転をやめる年齢、運転をやめた後の生活
その他・意見要望	自由意見	

(６)回収率及びサンプル数

3000 世帯に配布し、1,096 世帯から回答を得た（うちインターネット回答 71)。回収率は 36.4%となった。このうち無効票を除いた 1,080 票を有効回答として集計を行った。本調査は１世帯に対して４名まで記入できる形式としており、合計で 2,045 名分のサンプルが得られた。

配布数	3,000
回収数計	1,096
（紙）	1,025
（インターネット）	71
無効回答計	16
（紙）	15
（インターネット）	1
有効回答計	1,080
（紙）	1,010
（インターネット）	70
回収率	36.4%
有効回答率	36.0%
個人サンプル数計	2,045
（紙）	1,940
（インターネット）	105

5-2　調査結果

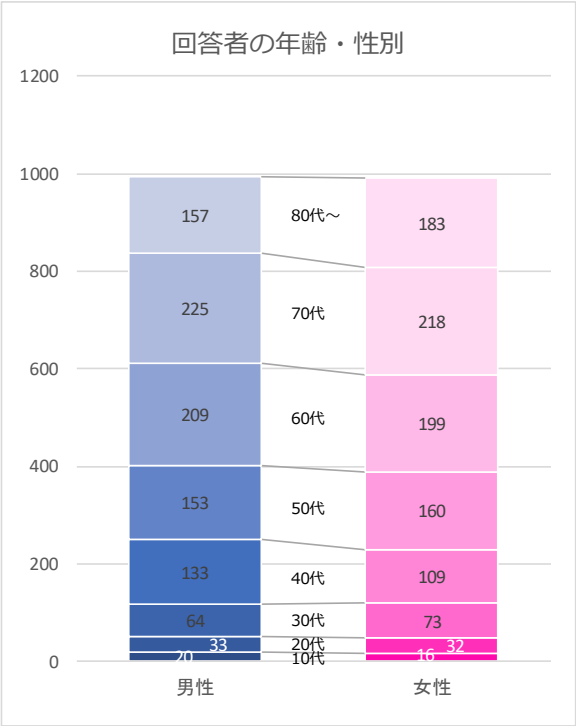
5-2-1　回答者の属性

(1)年齢および性別

・個人サンプルとして得られた 2,045 についての年齢・性別構成をみると、年齢層としては、60 歳以上が全体の 60%を占めている。無作為抽出の調査であることから、駒ヶ根市全体の年齢構成比と比べると、高齢層の回答が多く、若年層が少ない結果となっている。

・男女比は、ほぼ同数となっている。

年代	男性	女性	回答しない/無回答	合計
10代	20	16	0	36
20代	33	32	0	65
30代	64	73	5	142
40代	133	109	1	243
50代	153	160	3	316
60代	209	199	2	410
70代	225	218	1	444
80代以上	157	183	2	342
無回答	9	7	31	47
合計	**1,003**	**997**	**45**	**2,045**
				1,998



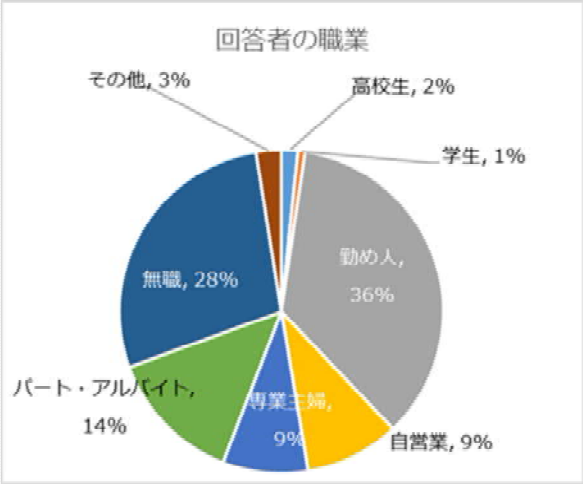
(2)職業

・勤め人が最も多く 36%で、これに次いで無職が 28%と多くなっている。

・無職が多いのは、高齢の回答者に定年退職者が多いことによるものである。

項目	回答数	比率
高校生	32	1.6%
学生	14	0.7%
勤め人	692	35.5%
自営	184	9.5%
専業主婦	166	8.5%
パート	264	13.6%
無職	546	28.0%
その他	49	2.5%
無回答	98	－
合計	**2,045**	**100.0%**

※比率は無回答を除いたもの



(３)交通不便者の状況

・本調査では、日常的に自分が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、公共交通や家族送迎等へ依存せざるを得ない層である。

・なお、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（自家用車が 1 台しかなく、夫が通勤に利用など）は「交通不便者」として扱った。

・本調査で回答を得られた 2,045 人のうち、270 人が交通不便者に該当し、その比率は 13%であり、令和 2 年調査の 18%よりも減少している。

・性別、年齢によって傾向が大きく異なり、10 代は男女ともに 90%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 46%が交通不便者であるのに対して、男性は 15%で、まだほとんどが運転をしていることがうかがえる。85 歳を超えると、女性は 81%が交通不便者となるが、男性は 44%で、まだ半数以上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については、そのうち 78%は家族送迎が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もうかがえる。

項　目		合計 回答数	合計 比率	令和2年度調査結果 比率
交通不便者	運転免許なし	256	12.5%	14.1%
	免許はあるが交通手段なし	9	0.4%	3.9%
	その他職業や利用交通手段から推定	5	0.2%	0.3%
非不便者	自家用車を日常的に利用	1,767	86.4%	81.5%
	オートバイを日常的に利用	8	0.4%	0.1%
合計		2,045	100.0%	100.0%

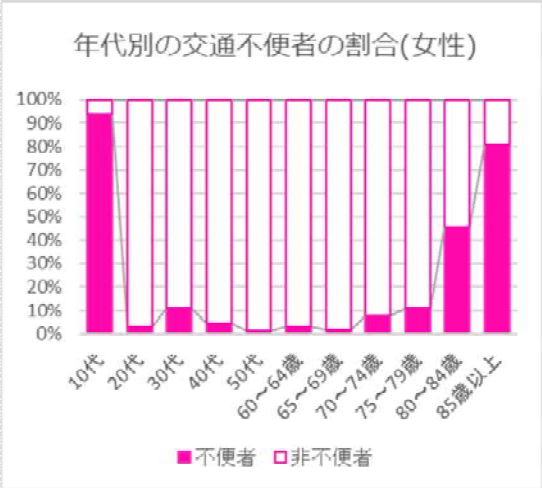
※令和2年度の値は判定不能を除いて100%にあわせたもの

（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	20	18	90.0%
20代	33	3	9.1%
30代	64	4	6.3%
40代	133	1	0.8%
50代	153	7	4.6%
60～64歳	96	1	1.0%
65～69歳	113	4	3.5%
70～74歳	124	4	3.2%
75～79歳	101	8	7.9%
80～84歳	93	14	15.1%
85歳以上	64	28	43.8%
合計	**994**	**92**	**9.3%**

（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	16	15	93.8%
20代	32	1	3.1%
30代	73	8	11.0%
40代	109	5	4.6%
50代	160	2	1.3%
60～64歳	93	3	3.2%
65～69歳	106	2	1.9%
70～74歳	116	9	7.8%
75～79歳	102	11	10.8%
80～84歳	94	43	45.7%
85歳以上	89	72	80.9%
合計	**990**	**171**	**17.3%**

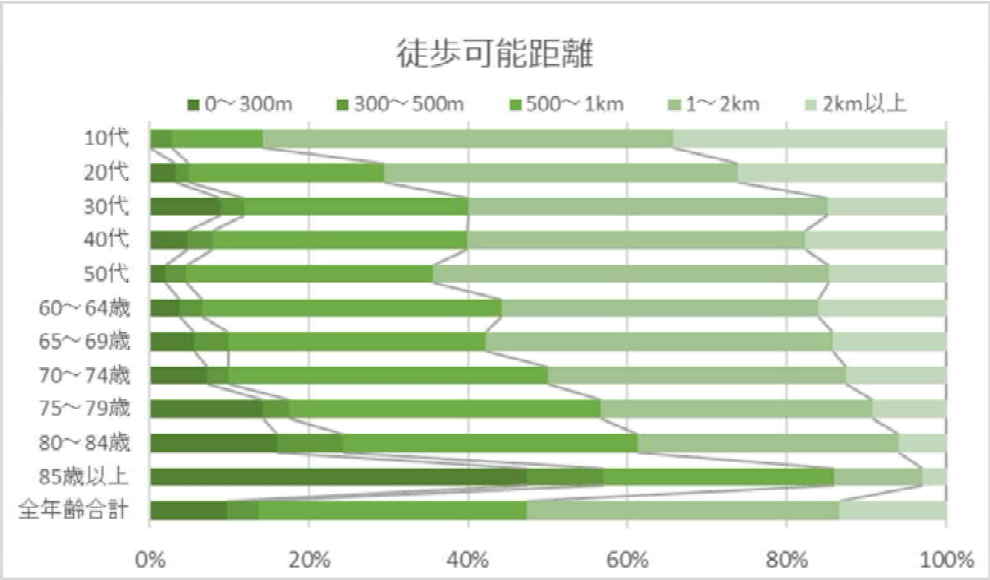


(４)徒歩可能距離

・徒歩可能距離は、年齢が大きく影響しており、70 代前半までは 1km 程度の歩行は支障ないという回答が半数以上あるが、70 代後半から徐々に低下し、85 歳では 300m程度しか歩けないという層が半数近くとなっている。

・(3) で示したように、80～85 歳では大半の人が自家用車を利用していることから、実際に運転をやめて公共交通を利用する年齢が 85 歳以上の場合が多いことを踏まえると、バス停までの徒歩も厳しい場合が多いことがわかる。

距離	0～300m	300～500m	500～1km	1～2km未満	2km以上	回答合計
10代	0	1	4	18	12	35
20代	2	1	15	27	16	61
30代	12	4	38	61	20	135
40代	11	7	72	96	40	226
50代	6	8	93	149	44	300
60～64歳	7	5	68	72	29	181
65～69歳	12	9	68	92	30	211
70～74歳	16	6	89	83	28	222
75～79歳	26	6	71	62	17	182
80～84歳	27	14	62	55	10	168
85歳以上	64	13	39	15	4	135
年齢無回答	0	0	6	1	0	7
全年齢合計	183	74	625	731	250	1,863
比　率	9.8%	4.0%	33.5%	39.2%	13.4%	100.0%



5-2-2　市民全体の移動実態

まず、市民全体の主要な移動目的である「通学」「通勤」「通院」「買物」について移動状況等を把握した。

(1)通学移動

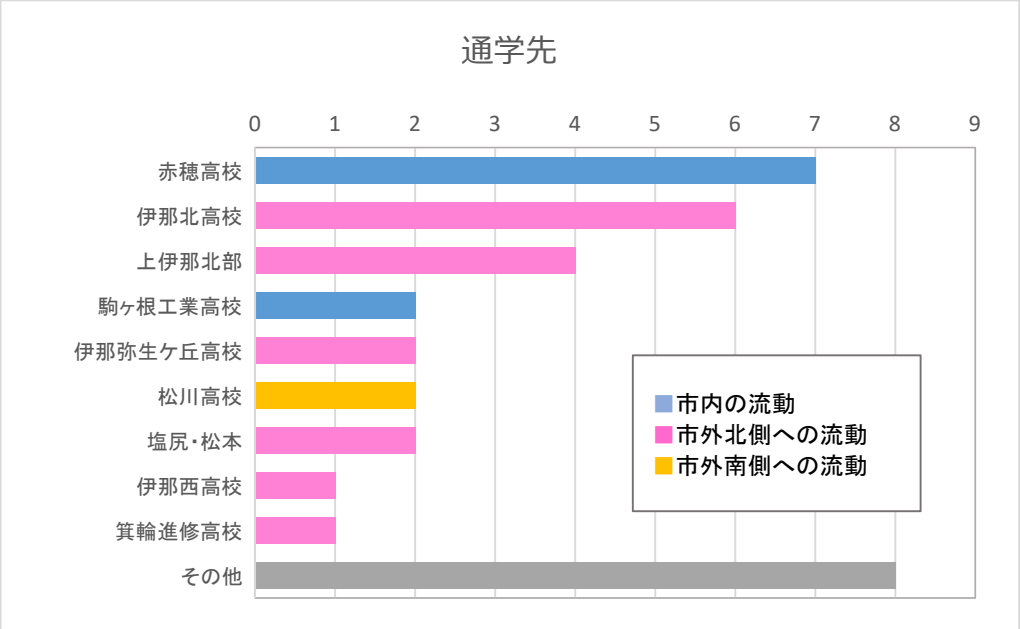
①学校別内訳

・高校生および学生（高校生以外）の回答結果では、駒ヶ根市内への通学が全体の 26%となっている。

・通学の方面としては、市の北側となる上伊那エリアへの通学が多く、合計で 40%である。

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	7	20.0%	5	16.7%	2	100.0%	0	0.0%
伊那北高校	6	17.1%	5	16.7%	0	0.0%	1	50.0%
上伊那北部	4	11.4%	4	13.3%	0	0.0%	0	0.0%
駒ヶ根工業高校	2	5.7%	2	6.7%	0	0.0%	0	0.0%
伊那弥生ケ丘高校	2	5.7%	2	6.7%	0	0.0%	0	0.0%
松川高校	2	5.7%	2	6.7%	0	0.0%	0	0.0%
塩尻･松本	2	5.7%	2	6.7%	0	0.0%	0	0.0%
伊那西高校	1	2.9%	1	3.3%	0	0.0%	0	0.0%
箕輪進修高校	1	2.9%	1	3.3%	0	0.0%	0	0.0%
その他	8	22.9%	6	20.0%	0	0.0%	1	50.0%
無回答	9	—	8	—	0	—	1	—
合計	44	100.0%	38	100.0%	2	100.0%	3	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



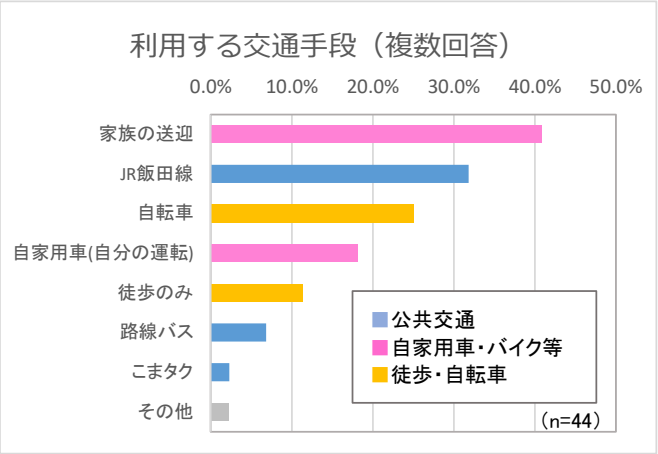
②交通手段（利用しているものすべて選択）

・家族送迎が最も多く 41%であり、次いで飯田線が 32%、自転車が 25%となっている。

・家族送迎と自分の運転を合計すると、自家用車の利用が 59%と過半数である。

項目	回答数	比率
家族の送迎	18	40.9%
JR飯田線	14	31.8%
自転車	11	25.0%
自家用車(自分の運転)	8	18.2%
徒歩のみ	5	11.4%
路線バス	3	6.8%
こまタク	1	2.3%
その他	1	2.3%
合計	**44**	**－**

※複数回答であるため合計は100%に一致しない



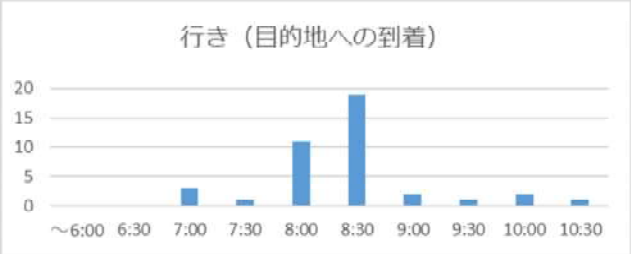
③移動時刻

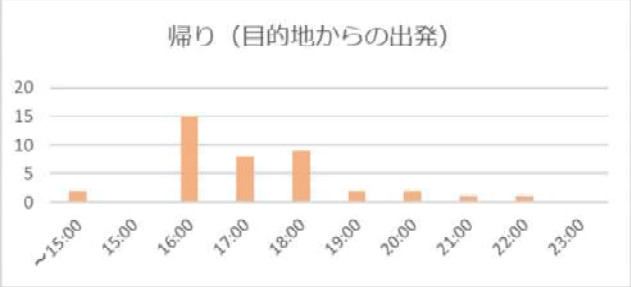
・行きの時刻（学校に着きたい時刻）は、8 時 30 分から 9 時までの時間帯でほぼ半数を占めている。

・帰りの時刻（学校を出たい時刻）については、16 時台が最も多く、次に 18 時台となっている。

・帰りは 16 時～18 時台の時間帯で 8 割を占めている。

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
～6:30	0	～15:00	2
6:30 ～	0	15:00 ～	0
7:00 ～	3	16:00 ～	15
7:30 ～	1	17:00 ～	8
8:00 ～	11	18:00 ～	9
8:30 ～	19	19:00 ～	2
9:00 ～	2	20:00 ～	2
9:30 ～	1	21:00 ～	1
10:00 ～	2	22:00 ～	1
10:30 ～	1	23:00 ～	0





(２)通勤移動

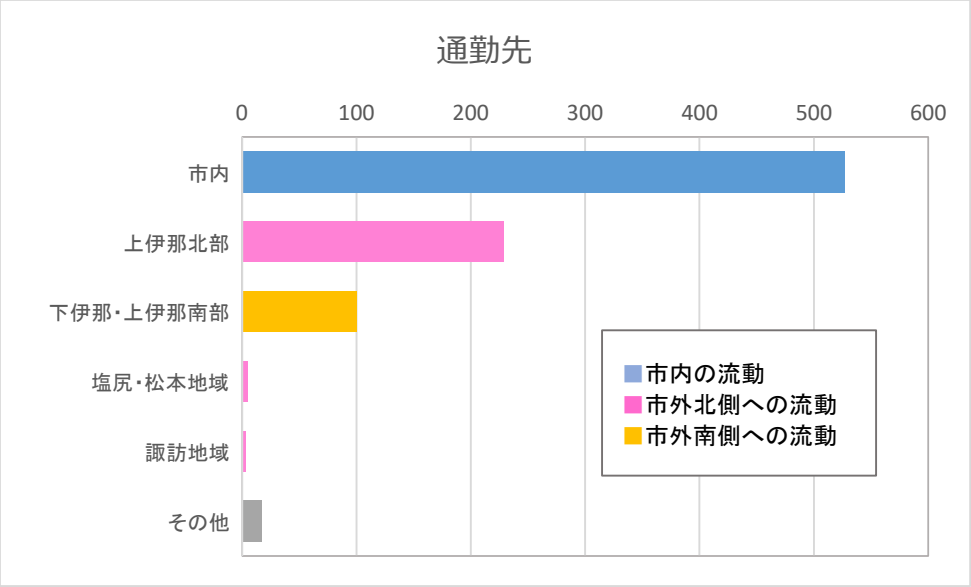
①通勤先内訳

・日常的に通勤している人の通勤先は、駒ヶ根市内が全体の 60%を占めており、次いで上伊那北部が 26%となっている。

・地区別にみると、中沢地区では市内への通勤が 71%に達している。

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
市内	527	59.8%	418	58.2%	56	70.9%	41	60.3%
上伊那北部	229	26.0%	190	26.5%	15	19.0%	22	32.4%
下伊那･上伊那南部	100	11.4%	89	12.4%	5	6.3%	4	5.9%
塩尻･松本地域	5	0.6%	4	0.6%	0	0.0%	1	1.5%
諏訪地域	3	0.3%	3	0.4%	0	0.0%	0	0.0%
その他	17	1.9%	14	1.9%	3	3.8%	0	0.0%
無回答	151	―	119	―	16	―	9	―
合計	1,032	100.0%	837	100.0%	95	100.0%	77	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



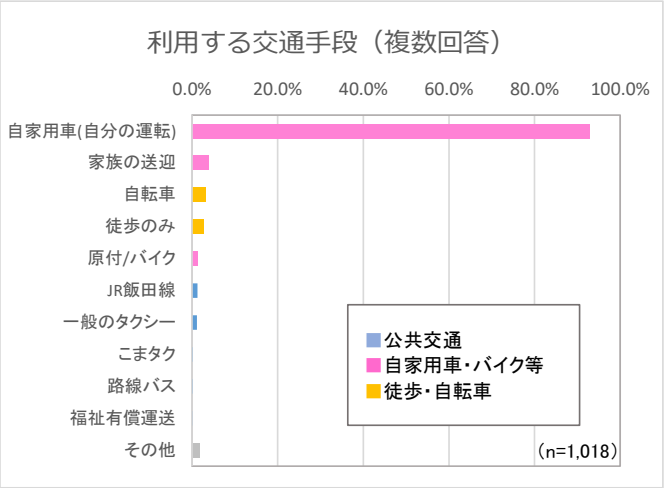
②交通手段（利用しているものすべて選択）

・通勤に利用する交通手段は、自家用車（自分の運転）が 93%と圧倒的多数となっている。

・公共交通利用者は地域の主軸となっている JR 飯田線で 1.3%にとどまるなど非常に少ないことがわかる。

項目	回答数	比率
自家用車(自分の運転)	946	92.9%
家族の送迎	40	3.9%
自転車	32	3.1%
徒歩のみ	27	2.7%
原付/バイク	13	1.3%
JR飯田線	13	1.3%
一般のタクシー	12	1.2%
こまタク	2	0.2%
路線バス	2	0.2%
福祉有償運送	1	0.1%
その他	17	1.7%
合計	1,018	―

※複数回答であるため合計は100%に一致しない



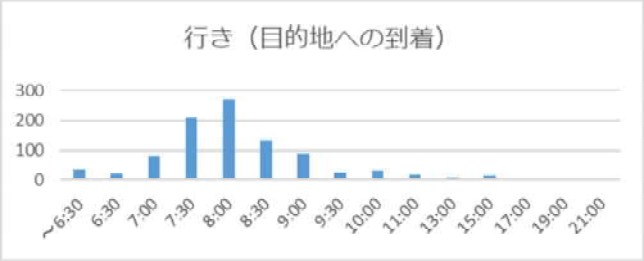
③移動時刻

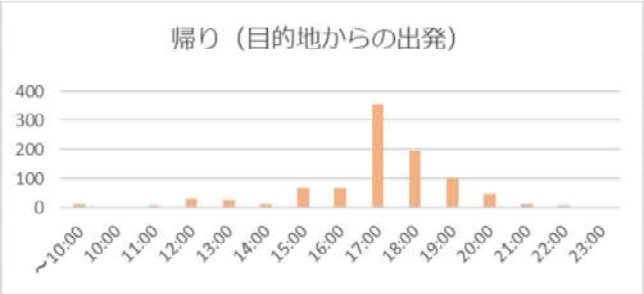
・行きの時刻（勤務先に着きたい時刻）は、7 時 30 分～9 時の時間帯に集中している。

・帰りの時刻（勤務先を出たい時刻）については、17 時台が最も多く、次に 18 時台となっている。

・帰りは 17 時～19 時台の時間帯で 7 割近くを占めている。

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
～6:30	35	～10:00	13
6:30 ～	22	10:00 ～	4
7:00 ～	83	11:00 ～	9
7:30 ～	209	12:00 ～	28
8:00 ～	269	13:00 ～	24
8:30 ～	131	14:00 ～	11
9:00 ～	90	15:00 ～	66
9:30 ～	25	16:00 ～	66
10:00 ～	31	17:00 ～	354
11:00 ～	20	18:00 ～	194
13:00 ～	9	19:00 ～	102
15:00 ～	14	20:00 ～	46
17:00 ～	6	21:00 ～	11
19:00 ～	1	22:00 ～	10
21:00 ～	4	23:00 ～	3





(３)通院移動

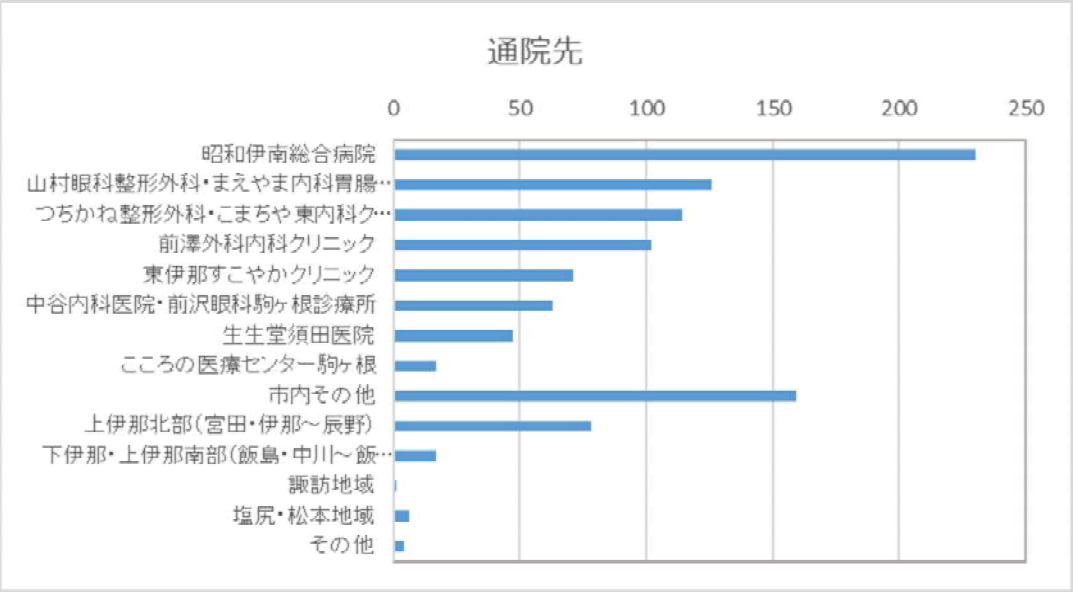
①医療機関別内訳

・定期的に通院している人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全体の 22%となっている。

・東伊那では回答者の 6 割近く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。

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	230	22.2%	191	23.4%	24	19.4%	7	9.9%
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･なごみの森こころのクリニック･おはようクリニック皮膚科形成外科	126	12.2%	106	13.0%	16	12.9%	2	2.8%
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	114	11.0%	97	11.9%	12	9.7%	5	7.0%
前澤外科内科クリニック	102	9.9%	81	9.9%	14	11.3%	3	4.2%
東伊那すこやかクリニック	71	6.9%	10	1.2%	17	13.7%	42	59.2%
中谷内科医院･前沢眼科駒ヶ根診療所	63	6.1%	54	6.6%	6	4.8%	1	1.4%
生生堂須田医院	47	4.5%	46	5.6%	0	0.0%	1	1.4%
こころの医療センター駒ヶ根	17	1.6%	13	1.6%	2	1.6%	1	1.4%
市内その他	159	15.4%	129	15.8%	22	17.7%	5	7.0%
上伊那北部(宮田･伊那～辰野)	78	7.5%	65	8.0%	9	7.3%	4	5.6%
下伊那･上伊那南部(飯島･中川～飯田以南)	17	1.6%	14	1.7%	2	1.6%	0	0.0%
諏訪地域	1	0.1%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%
塩尻･松本地域	6	0.6%	6	0.7%	0	0.0%	0	0.0%
その他	4	0.4%	4	0.5%	0	0.0%	0	0.0%
無回答	126	―	96	―	14	―	10	―
合計	1,161	100.0%	913	100.0%	138	100.0%	81	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



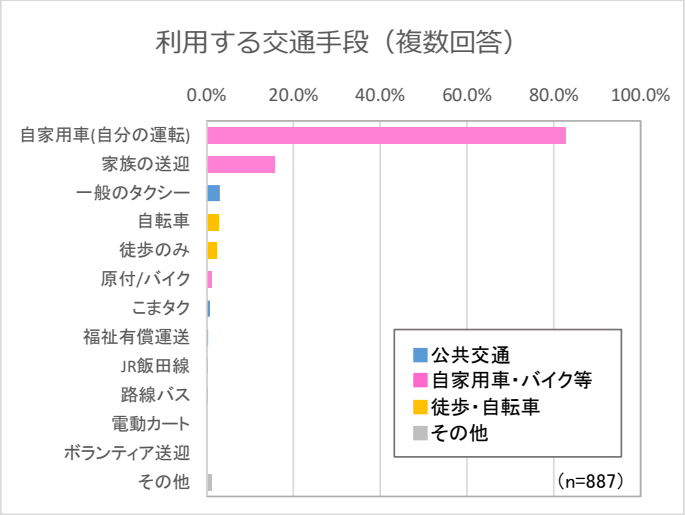
②交通手段（利用しているものすべて選択）

・通院に利用する交通手段は、自家用車（自分の運転）が最も多く 83%、次いで家族の送迎が 16%であり、自家用車の利用が圧倒的多数である。

・公共交通利用は、最も多いタクシーで 3%、駒ヶ根市が主たる交通施策として導入しているこまタクの利用は 0.8%にとどまる。

項目	回答数	比率
自家用車(自分の運転)	733	82.6%
家族の送迎	140	15.8%
一般のタクシー	27	3.0%
自転車	24	2.7%
徒歩のみ	20	2.3%
原付/バイク	11	1.2%
こまタク	7	0.8%
福祉有償運送	3	0.3%
JR飯田線	2	0.2%
路線バス	2	0.2%
電動カート	0	0.0%
ボランティア送迎	0	0.0%
その他	10	1.1%
合計	**887**	**－**

※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 時 30 分～10 時 30 分の時間帯に集中している。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、午前の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	97
7:00 ～	2	10:00 ～	141
7:30 ～	21	10:30 ～	97
8:00 ～	83	11:00 ～	196
8:30 ～	161	11:30 ～	83
9:00 ～	212	12:00 ～	127
9:30 ～	70	12:30 ～	16
10:00 ～	144	13:00 ～	9
10:30 ～	42	13:30 ～	4
11:00 ～	54	14:00 ～	11
11:30 ～	5	14:30 ～	6
12:00 ～	2	15:00 ～	21
12:30 ～	3	15:30 ～	21
13:00 ～	13	16:00 ～	28
13:30 ～	5	16:30 ～	14
14:00 ～	18	17:00 ～	19
14:30 ～	13	17:30 ～	16
15:00 ～	33	18:00 ～	19
15:30 ～	7	18:30 ～	8
16:00 ～	63	19:00 ～	2

(４)買物移動

①買物先の内訳

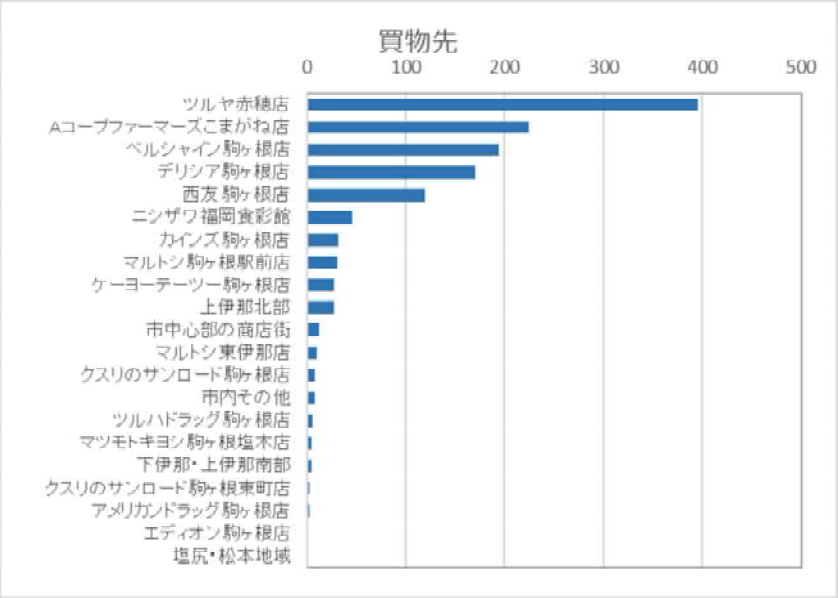
・定期的に買物をする人が利用する商業施設としては、ツルヤ赤穂店が最も多く、30%となっている。

・これに次いで、A コープファーマーズ、ベルシャイン、デリシアの順となっている。

・中心市街地では、上記のＡコープは多いものの、「商店街での買物」という回答は 12 名であった。

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
ツルヤ赤穂店	396	29.7%	336	30.9%	31	23.5%	21	24.7%
Aコープファーマーズこまがね店	225	16.9%	163	15.0%	39	29.5%	18	21.2%
ベルシャイン駒ヶ根店	194	14.6%	168	15.5%	9	6.8%	10	11.8%
デリシア駒ヶ根店	170	12.8%	150	13.8%	14	10.6%	1	1.2%
西友 駒ヶ根店	120	9.0%	95	8.7%	8	6.1%	17	20.0%
ニシザワ福岡食彩館	46	3.5%	39	3.6%	7	5.3%	0	0.0%
カインズ駒ヶ根店	32	2.4%	26	2.4%	2	1.5%	4	4.7%
マルトシ駒ヶ根駅前店	31	2.3%	27	2.5%	2	1.5%	1	1.2%
ケーヨーテーツー駒ヶ根店	27	2.0%	21	1.9%	3	2.3%	2	2.4%
上伊那北部	27	2.0%	15	1.4%	4	3.0%	7	8.2%
市中心部の商店街	12	0.9%	6	0.6%	5	3.8%	1	1.2%
マルトシ東伊那店	10	0.8%	5	0.5%	4	3.0%	1	1.2%
クスリのサンロード駒ヶ根店	8	0.6%	8	0.7%	0	0.0%	0	0.0%
市内その他	8	0.6%	5	0.5%	2	1.5%	1	1.2%
ツルハドラッグ駒ヶ根店	6	0.5%	5	0.5%	1	0.8%	0	0.0%
マツモトキヨシ駒ヶ根塩木店	5	0.4%	4	0.4%	1	0.8%	0	0.0%
下伊那･上伊那南部	5	0.4%	4	0.4%	0	0.0%	0	0.0%
クスリのサンロード駒ヶ根東町店	3	0.2%	2	0.2%	0	0.0%	1	1.2%
アメリカンドラッグ駒ヶ根店	3	0.2%	3	0.3%	0	0.0%	0	0.0%
エディオン駒ヶ根店	2	0.2%	2	0.2%	0	0.0%	0	0.0%
塩尻･松本地域	2	0.2%	2	0.2%	0	0.0%	0	0.0%
その他	1	0.1%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%
無回答	105	―	77	―	11	―	6	―
合計	1,438	100.0%	1,164	100.0%	143	100.0%	91	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



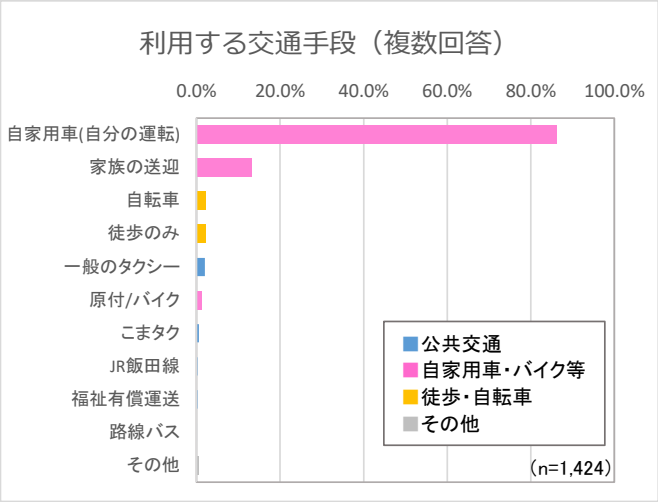
②交通手段（利用しているものすべて選択）

・買物に利用する交通手段は、自家用車（自分の運転）が最も多く 86%、次いで家族の送迎が 13%であり、通院よりもさらに自家用車の利用率が高くなっている。

・公共交通利用は、最も多いタクシーで 2%、駒ヶ根市が主たる交通施策として導入しているこまタクの利用は 0.6%にとどまり、通院よりも公共交通の利用比率が低くなっている。

項目	回答数	比率
自家用車(自分の運転)	1229	86.3%
家族の送迎	188	13.2%
自転車	33	2.3%
徒歩のみ	31	2.2%
一般のタクシー	28	2.0%
原付/バイク	18	1.3%
こまタク	8	0.6%
JR飯田線	3	0.2%
福祉有償運送	3	0.2%
路線バス	2	0.1%
その他	10	0.7%
合計	1,424	―

※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、10 時～11 時の時間帯に集中している。帰りの時刻（商業施設を出たい時刻）についても 12 時までに集中しており、通院と同様に、午前のうちに済ませてく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	37	～10:00	17
9:30 ～	84	10:00 ～	43
10:00 ～	239	10:30 ～	84
10:30 ～	114	11:00 ～	171
11:00 ～	94	11:30 ～	149
11:30 ～	15	12:00 ～	77
12:00 ～	17	12:30 ～	8
12:30 ～	3	13:00 ～	34
13:00 ～	35	13:30 ～	14
13:30 ～	14	14:00 ～	22
14:00 ～	58	14:30 ～	21
14:30 ～	9	15:00 ～	47
15:00 ～	50	15:30 ～	25
15:30 ～	14	16:00 ～	49
16:00 ～	65	16:30 ～	33
16:30 ～	18	17:00 ～	61
17:00 ～	46	17:30 ～	29
17:30 ～	47	18:00 ～	52
18:00 ～	79	18:30 ～	72
18:30 ～	63	19:00 ～	87

5-2-3　交通不便者の移動実態

次に、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

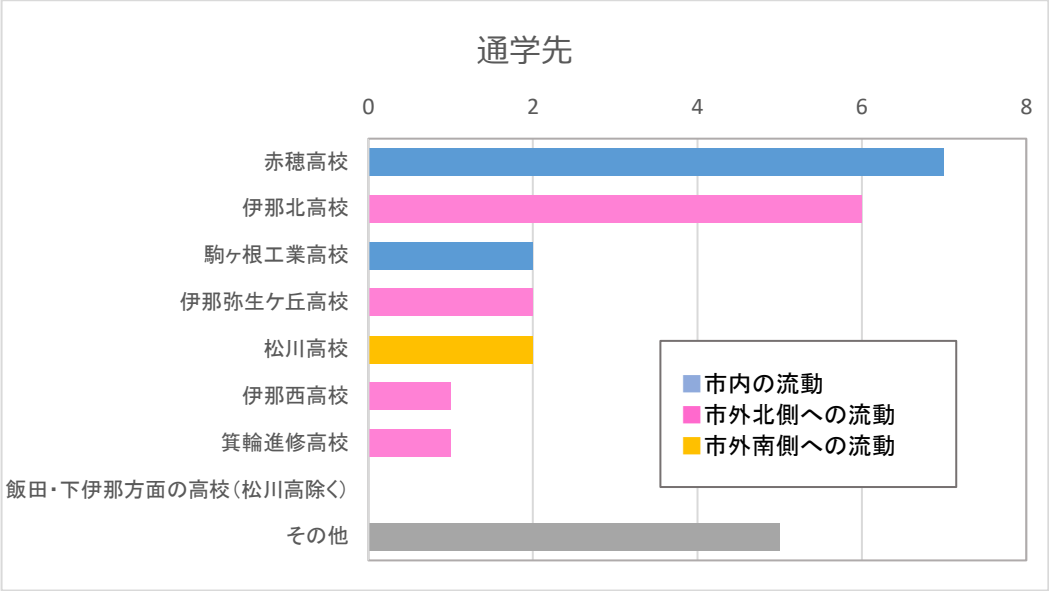
①高校別内訳

・令和2年調査では、駒ヶ根市内の2つの高校への通学が41%で、上伊那北部エリアの4つの高校の合計の30%を上回っていたが、今回の調査では、これが35%：39%となり、上伊那北部エリアへの通学が多くなっている。

・進学先の高校の内訳は、年度により大きく変わるものもあり、一概には言えないが、令和2年度調査に比べると、伊那北高校の比率の高まりと駒ヶ根工業高校の比率の低下が目立つ。

項　目	合計		令和2年度調査結果	地区別回答					
				赤穂		中沢		東伊那	
	回答数	比率	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
赤穂高校	7	26.9%	27.0%	5	23.8%	2	100.0%	0	0.0%
伊那北高校	6	23.1%	8.1%	5	23.8%	0	0.0%	1	50.0%
駒ヶ根工業高校	2	7.7%	13.5%	2	9.5%	0	0.0%	0	0.0%
伊那弥生ケ丘高校	2	7.7%	13.5%	2	9.5%	0	0.0%	0	0.0%
松川高校	2	7.7%	0.0%	2	9.5%	0	0.0%	0	0.0%
伊那西高校	1	3.8%	5.4%	1	4.8%	0	0.0%	0	0.0%
箕輪進修高校	1	3.8%	2.7%	1	4.8%	0	0.0%	0	0.0%
飯田・下伊那方面の高校（松川高除く）	0	0.0%	5.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
その他	5	19.2%	24.3%	3	14.3%	0	0.0%	1	50.0%
無回答	5	－	－	4	－	0	－	1	－
合計	31	100.0%	100.0%	25	100.0%	2	100.0%	3	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）

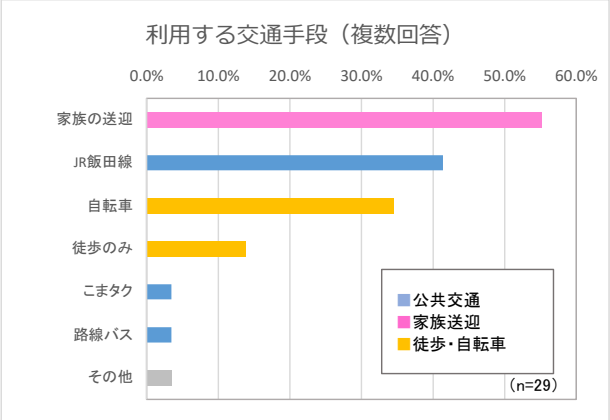
・家族送迎が最も多く 55%であり、次いで飯田線が 41%、自転車が 35%となっている。

・令和 2 年度調査に比べると、①では上伊那北部方面への通学率が高まったことから、飯田線の利用率もこれに呼応することも想定されたが、微増にとどまっている。

・市内の高校への通学比率が下がったことから、徒歩のみの比率も下がっているが、全体として家族送迎が大きく増加していることが特徴的である。

項目	回答数	比率	令和2年度調査結果 比率
家族の送迎	16	55.2%	36.2%
JR飯田線	12	41.4%	40.4%
自転車	10	34.5%	31.9%
徒歩のみ	4	13.8%	27.7%
こまタク	1	3.4%	0.0%
路線バス	1	3.4%	4.3%
その他	1	3.4%	2.1%
合計	29	―	―

※複数回答であるため合計は100%に一致しない



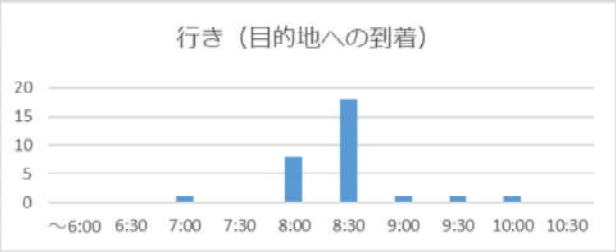
③移動時刻

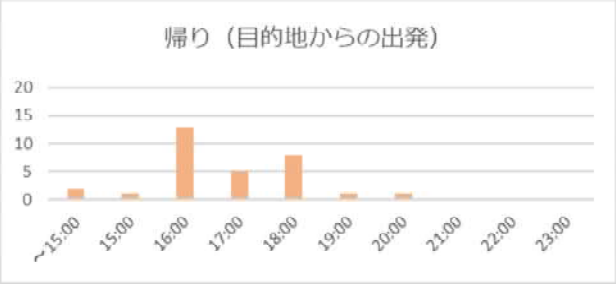
・行きの時刻（学校に着きたい時刻）は、8 時～9 時の時間帯に集中している。

・帰りの時刻（学校を出たい時刻）については、16 時台が最も多く、次に 18 時台となっている。

・帰りは 16 時～18 時台の時間帯で 8 割以上を占めている。

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
～6:30	0	～15:00	2
6:30 ～	0	15:00 ～	1
7:00 ～	1	16:00 ～	13
7:30 ～	0	17:00 ～	5
8:00 ～	8	18:00 ～	8
8:30 ～	18	19:00 ～	1
9:00 ～	1	20:00 ～	1
9:30 ～	1	21:00 ～	0
10:00 ～	1	22:00 ～	0
10:30 ～	0	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%となっており、令和２年調査と同様の結果となっている。

・東伊那では回答者の半数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。

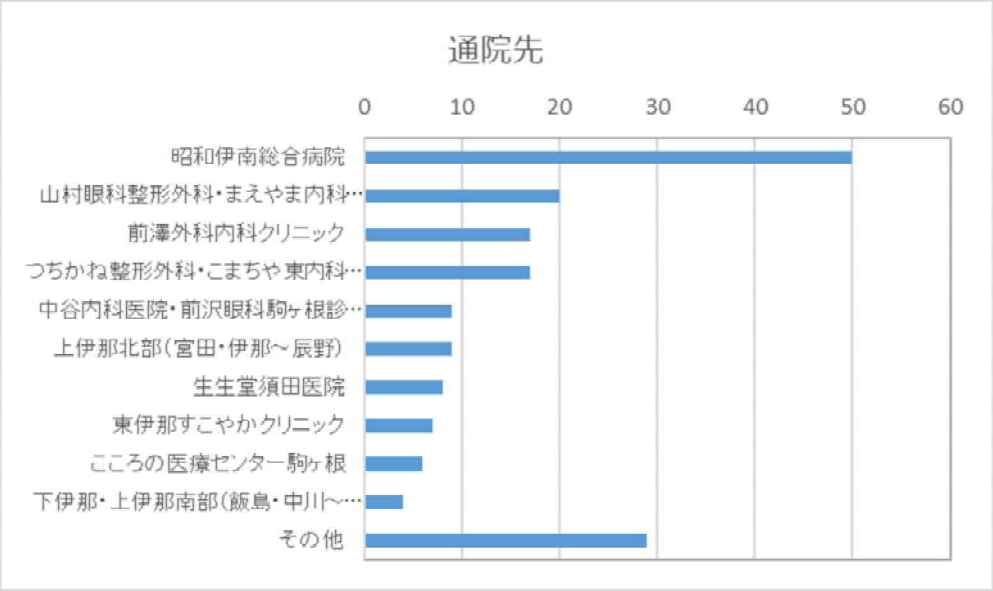
・バイパス沿いのスーパー西友の付近には、山村眼科整形外科、まえやま内科胃腸科クリニック、よこやま耳鼻科等、複数の医療機関がまとまっており、赤穂地区からこのエリアへの通院が多くみられた。

項　目	合計		令和2年度調査結果	地区別回答					
				赤穂		中沢		東伊那	
	回答数	比率	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	50	28.4%	28.0%	40	26.7%	4	30.8%	2	28.6%
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・なごみの森こころのクリニック・おはようクリニック皮膚科形成外科 ※1	20	11.4%	15.4%	19	12.7%	1	7.7%	0	0.0%
前澤外科内科クリニック　※2	17	9.7%	9.8%	16	10.7%	0	0.0%	1	14.3%
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	17	9.7%	5.6%	15	10.0%	2	15.4%	0	0.0%
中谷内科医院・前沢眼科駒ヶ根診療所	9	5.1%	8.4%	9	6.0%	0	0.0%	0	0.0%
上伊那北部（宮田・伊那～辰野）	9	5.1%	0.0%	9	6.0%	0	0.0%	0	0.0%
生生堂須田医院	8	4.5%	4.2%	8	5.3%	0	0.0%	0	0.0%
東伊那すこやかクリニック	7	4.0%	5.6%	3	2.0%	0	0.0%	4	57.1%
こころの医療センター駒ヶ根	6	3.4%	0.9%	4	2.7%	1	7.7%	0	0.0%
下伊那・上伊那南部（飯島・中川～飯田以南）	4	2.3%	2.3%	4	2.7%	0	0.0%	0	0.0%
その他	29	16.5%	19.6%	23	15.3%	5	38.5%	0	0.0%
無回答	16	―	―	14	―	1	―	1	―
合計	192	100.0%	100.0%	164	100.0%	14	100.0%	8	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

※1：令和2年度の選択肢には「なごみの森」「おはようクリニック」無し

※2：令和2年度は「前澤病院」



②交通手段（利用しているものすべて選択）

・交通不便者のみの集計であることから、公共交通もしくは家族送迎が主たる交通手段となるが、実態としては、家族送迎が突出して多く 64%となっている。これは令和 2 年度調査と概ね同等である。

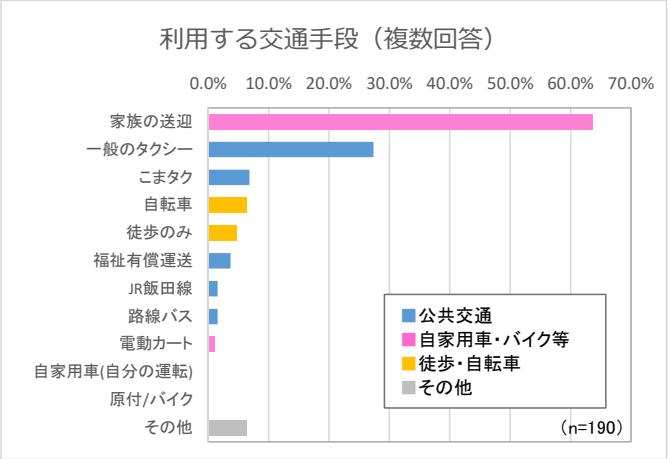
・次いで一般のタクシーが 27%と多く、令和 2 年度調査よりも 7 ポイント増加している。

・市の主たる施策であるこまタクの利用は 7%で、令和 2 年度調査よりは増加傾向にあるものの、一般のタクシーの利用のほうが定着していることがわかる。

・徒歩のみの回答が減っているのは、交通不便者全体の年齢層が上がっていることに関係することも考えられる。

項目	回答数	比率	令和2年度調査結果 比率
家族の送迎	121	63.7%	62.6%
一般のタクシー	52	27.4%	20.7%
こまタク	13	6.8%	5.3%
自転車	12	6.3%	5.7%
徒歩のみ	9	4.7%	12.8%
福祉有償運送	7	3.7%	0.9%
JR飯田線	3	1.6%	1.3%
路線バス	3	1.6%	1.3%
電動カート	2	1.1%	1.3%
自家用車(自分の運転)	0	0.0%	5.3%
原付/バイク	0	0.0%	0.0%
その他	12	6.3%	2.2%
合計	190	―	―

※複数回答であるため合計は100%に一致しない

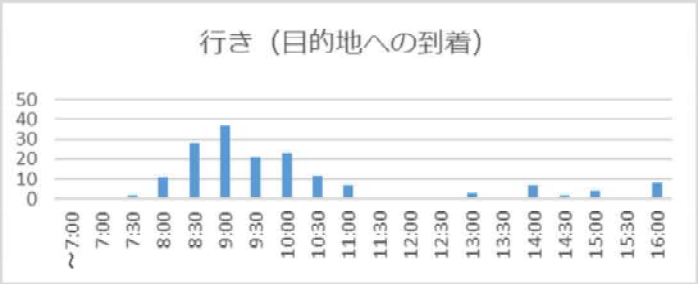


③移動時刻

・行きの時刻（医療機関に着きたい時刻）は、8 時 30 分～10 時 30 分の時間帯に集中している。帰りの時刻（医療機関を出たい時刻）についても 12 時までで収束しており、午前の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	10
7:00 ～	1	10:00 ～	20
7:30 ～	2	10:30 ～	19
8:00 ～	11	11:00 ～	44
8:30 ～	28	11:30 ～	16
9:00 ～	37	12:00 ～	24
9:30 ～	21	12:30 ～	4
10:00 ～	23	13:00 ～	2
10:30 ～	12	13:30 ～	0
11:00 ～	7	14:00 ～	3
11:30 ～	1	14:30 ～	3
12:00 ～	1	15:00 ～	2
12:30 ～	0	15:30 ～	5
13:00 ～	3	16:00 ～	3
13:30 ～	0	16:30 ～	4
14:00 ～	7	17:00 ～	3
14:30 ～	2	17:30 ～	2
15:00 ～	4	18:00 ～	2
15:30 ～	1	18:30 ～	2
16:00 ～	8	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コープファーマーズこまがね店が最も多く、24%となっている。

・これに次いで、ツルヤ、ベルシャイン、デリシアの順となっている。

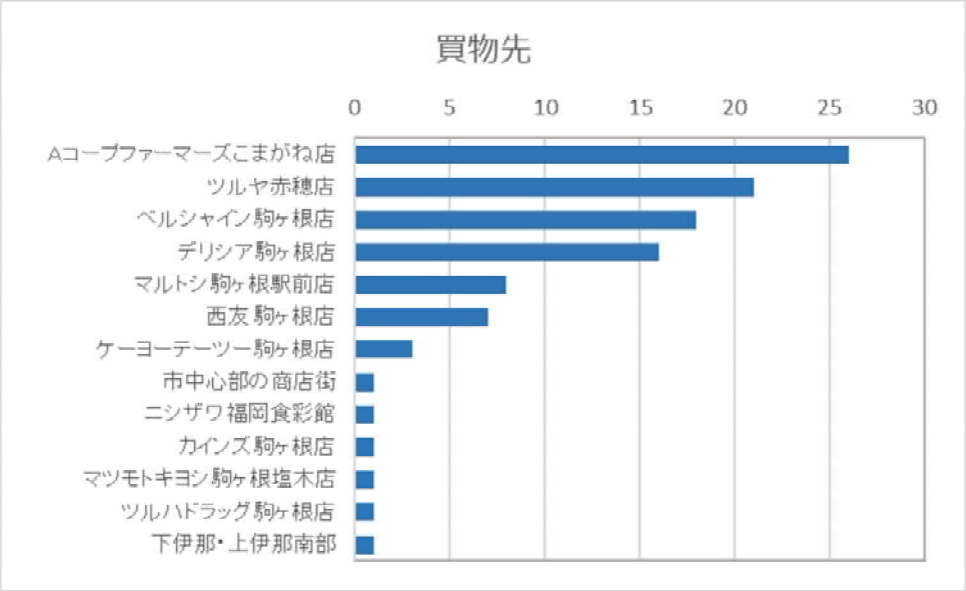
・令和２年調査と比較すると、上位４店舗は同じだが、西友とニシザワは減少している。

・中心市街地では、上記のＡコープのほか、マルトシが 7%と比較的多いものの、「商店街での買物」という回答は１名にとどまった。

・非不便者の回答では、通勤の帰宅時に市外での買い物という回答も目立ったが、交通不便者については、市外と回答したのは１名であった。

項　目	合計		令和2年度調査結果	地区別回答					
				赤穂		中沢		東伊那	
	回答数	比率	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
Aコープファーマーズこまがね店	26	23.9%	21.5%	23	24.0%	2	40.0%	1	25.0%
ツルヤ赤穂店	21	19.3%	21.5%	18	18.8%	1	20.0%	1	25.0%
ベルシャイン駒ヶ根店	18	16.5%	12.3%	16	16.7%	0	0.0%	1	25.0%
デリシア駒ヶ根店	16	14.7%	14.6%	16	16.7%	0	0.0%	0	0.0%
マルトシ駒ヶ根駅前店	8	7.3%	6.9%	7	7.3%	0	0.0%	0	0.0%
西友 駒ヶ根店	7	6.4%	11.5%	7	7.3%	0	0.0%	0	0.0%
ケーヨーテーツー駒ヶ根店	3	2.8%	0.0%	2	2.1%	0	0.0%	1	25.0%
市中心部の商店街	1	0.9%	0.0%	1	1.0%	0	0.0%	0	0.0%
ニシザワ福岡食彩館	1	0.9%	8.5%	1	1.0%	0	0.0%	0	0.0%
カインズ駒ヶ根店	1	0.9%	0.0%	1	1.0%	0	0.0%	0	0.0%
マツモトキヨシ駒ヶ根塩木店	1	0.9%	1.5%	1	1.0%	0	0.0%	0	0.0%
ツルハドラッグ駒ヶ根店	1	0.9%	0.0%	0	0.0%	1	20.0%	0	0.0%
下伊那･上伊那南部	1	0.9%	0.0%	1	1.0%	0	0.0%	0	0.0%
Aコープ東伊那店	0	0.0%	1.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
その他	4	3.7%	1.5%	2	2.1%	1	20.0%	0	0.0%
無回答	20	―	―	18	―	0	―	0	―
合計	129	100.0%	101.5%	114	100.0%	5	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 64%となっている。通院とほぼ同数であるが、令和 2 年度調査からの伸びは買物のほうが大きくなっている。

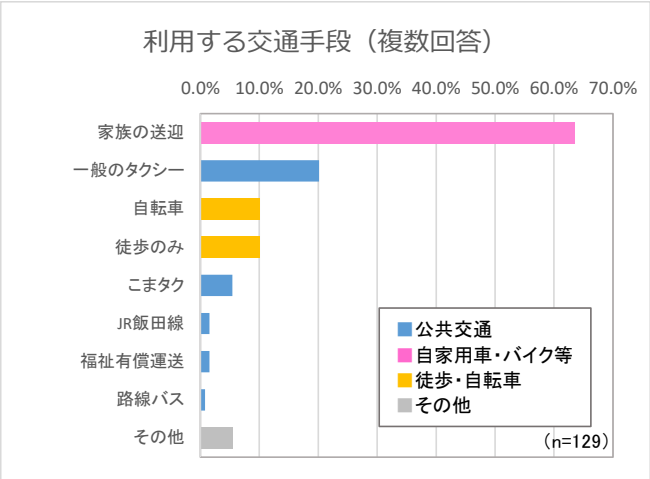
・次いで一般のタクシーが 20%と多く、これも令和 2 年度調査から大幅に増えている。

・市の主たる施策であるこまタクの利用は 5%で、令和 2 年度調査よりは増加傾向にあるものの、一般のタクシーの利用のほうが定着していることがわかる。

・通院と同様、徒歩のみの回答が減っているのは、交通不便者全体の年齢層が上がっていることに関係することも考えられる。

項目	回答数	比率	令和2年度調査結果 比率
家族の送迎	82	63.6%	44.5%
一般のタクシー	26	20.2%	5.5%
自転車	13	10.1%	13.7%
徒歩のみ	13	10.1%	26.7%
こまタク	7	5.4%	2.1%
JR飯田線	2	1.6%	0.7%
福祉有償運送	2	1.6%	0.7%
路線バス	1	0.8%	0.7%
自家用車(自分の運転)	0	0.0%	15.8%
電動カート	0	0.0%	2.7%
原付/バイク	0	0.0%	2.1%
その他	7	5.4%	2.1%
合計	129	―	―

※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、10 時～11 時の時間帯に集中している。帰りの時刻（商業施設を出たい時刻）についても 11 時～12 時の時間帯に集中しており、通院と同様に、午前のうちに済ませてくるという傾向がわかる。

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	9	～10:00	4
9:30 ～	1	10:00 ～	1
10:00 ～	31	10:30 ～	3
10:30 ～	26	11:00 ～	26
11:00 ～	7	11:30 ～	28
11:30 ～	0	12:00 ～	8
12:00 ～	0	12:30 ～	0
12:30 ～	1	13:00 ～	2
13:00 ～	3	13:30 ～	2
13:30 ～	1	14:00 ～	1
14:00 ～	6	14:30 ～	3
14:30 ～	0	15:00 ～	3
15:00 ～	2	15:30 ～	2
15:30 ～	2	16:00 ～	3
16:00 ～	3	16:30 ～	3
16:30 ～	1	17:00 ～	4
17:00 ～	2	17:30 ～	0
17:30 ～	1	18:00 ～	1
18:00 ～	2	18:30 ～	2
18:30 ～	1	19:00 ～	3

5-2-4　既存公共交通の利用実態

①JR 飯田線

計画目標値＝月 1 回以上の利用 9%

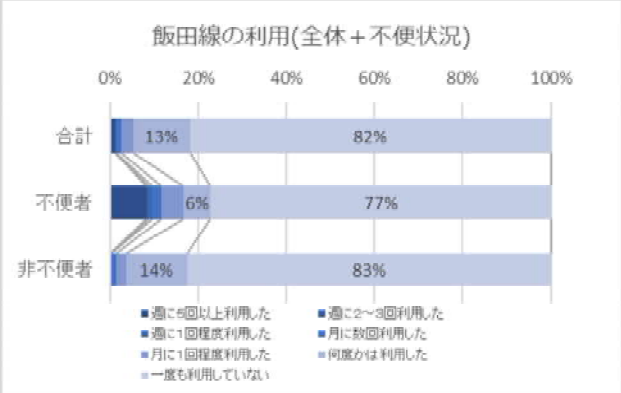
・飯田線については、「月 1 回以上」の利用が市民全体で 5%、交通不便者では 17%となっている。

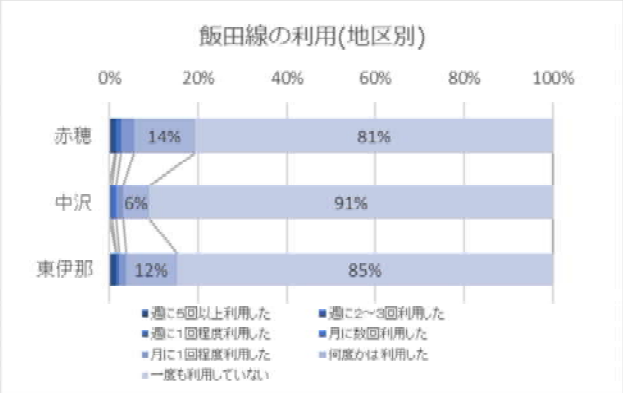
・平成 30 年調査では「月 1 回以上」利用が市民全体で 9%であったが、コロナ禍の令和 2 年調査で 4%と半減して以降、今回もほぼ同じ水準となっている。

・計画目標を 9%と設定しているため、目標値を大きく割り込む結果となった。

項　目	合計		令和2年度調査結果	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	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	22	1.2%	1.3%	20	8.3%	2	0.1%	20	1.3%	0	0.0%	2	1.5%
週に2～3回利用した	2	0.1%	0.3%	1	0.4%	1	0.1%	2	0.1%	0	0.0%	0	0.0%
週に1回程度利用した	3	0.2%	0.1%	2	0.8%	1	0.1%	2	0.1%	1	0.5%	0	0.0%
月に数回利用した	23	1.2%	0.8%	5	2.1%	18	1.1%	17	1.1%	2	1.1%	1	0.7%
月に1回程度利用した	49	2.6%	1.3%	12	5.0%	37	2.2%	43	2.8%	3	1.6%	2	1.5%
何度かは利用した	243	12.9%	9.7%	15	6.2%	228	13.8%	210	13.7%	11	5.9%	16	11.7%
一度も利用していない	1,548	81.9%	86.5%	187	77.3%	1,361	82.6%	1,236	80.8%	171	91.0%	116	84.7%
無回答	155	—	—	28	—	127	—	113	—	25	—	6	—
合計	2,045	100.0%	100.0%	270	100.0%	1,775	100.0%	1,643	100.0%	213	100.0%	143	100.0%

※比率は無回答を除いたもの





②高速バス

計画目標値＝月１回以上の利用 7%

・高速バスについては、「月１回以上」の利用が市民全体で 3%、交通不便者でも 3%となっている。

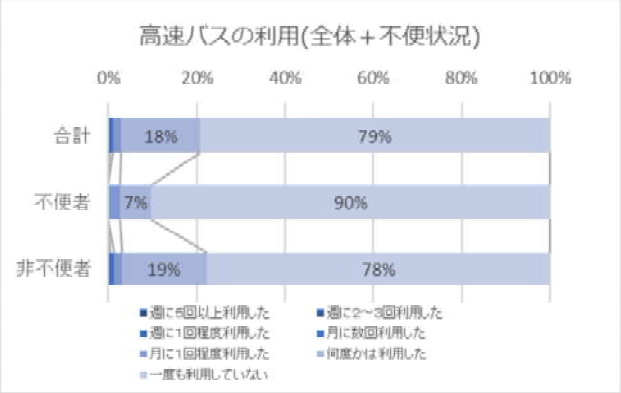
・平成 30 年調査では「月１回以上」利用が市民全体で 8%であったが、令和２年調査で 3%と大幅に減少して以降、今回も同水準となっている。

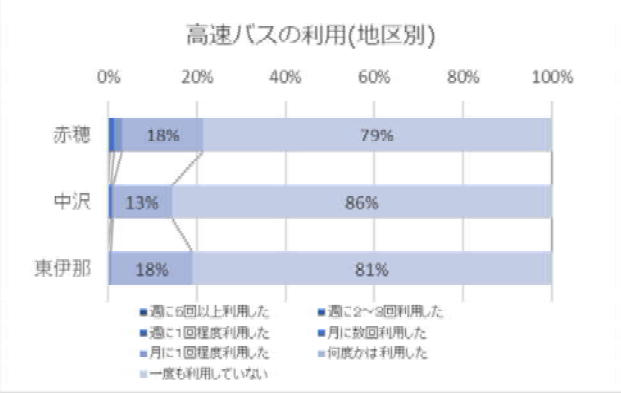
・全体的に非不便者のほうが利用頻度が高く、「6 ヶ月間で何度か利用」まで含めると 22%となる。

・計画目標を 7%と設定しているため、これも目標値を大きく割り込む結果となった。

項 目	合計		令和2年度調査結果	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	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	0.1%	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	0.2%	0.1%	0	0.0%	3	0.2%	3	0.2%	0	0.0%	0	0.0%
週に1回程度利用した	2	0.1%	0.1%	0	0.0%	2	0.1%	2	0.1%	0	0.0%	0	0.0%
月に数回利用した	14	0.7%	0.7%	0	0.0%	14	0.8%	13	0.8%	1	0.5%	0	0.0%
月に1回程度利用した	35	1.9%	1.8%	6	2.5%	29	1.8%	30	2.0%	1	0.5%	1	0.7%
何度かは利用した	337	17.9%	14.1%	17	7.2%	320	19.4%	279	18.2%	25	13.4%	25	18.2%
一度も利用していない	1,494	79.2%	83.1%	213	90.3%	1,281	77.6%	1,203	78.6%	160	85.6%	111	81.0%
無回答	159	―	―	34	―	125	―	112	―	26	―	6	―
合計	2,045	100.0%	100.0%	270	100.0%	1,775	100.0%	1,643	100.0%	213	100.0%	143	100.0%

※比率は無回答を除いたもの





③ロープウェイ線バス

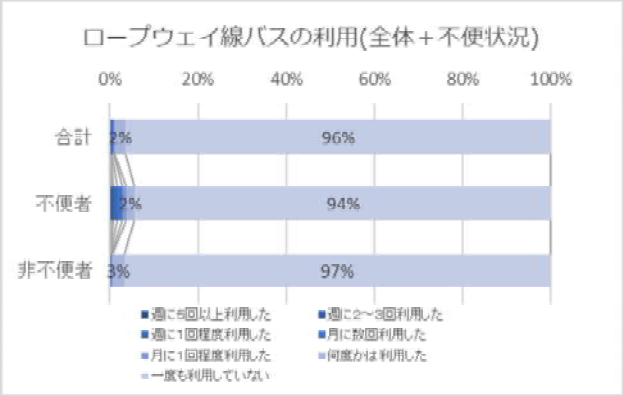
・ロープウェイ線については、「月 1 回以上」の利用が市民全体で 1%、交通不便者では 4%となっている。

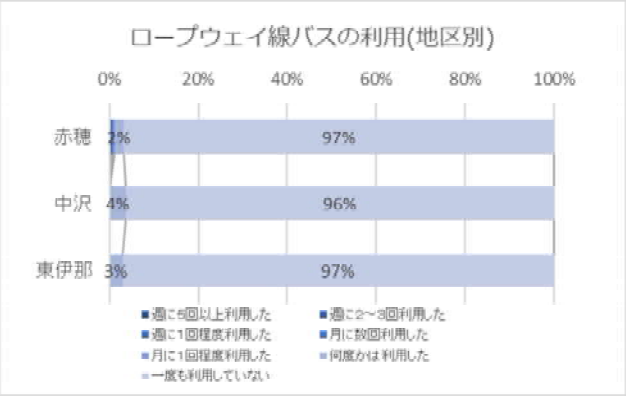
・利用頻度の傾向は令和 2 年調査とほぼ同様である。

・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ほぼ利用されていないことがわかる。

項 目	合計		令和2年度調査結果	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	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	0.1%	0.1%	1	0.4%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%
週に2～3回利用した	3	0.2%	0.2%	1	0.4%	2	0.1%	3	0.2%	0	0.0%	0	0.0%
週に1回程度利用した	4	0.2%	0.0%	2	0.8%	2	0.1%	4	0.3%	0	0.0%	0	0.0%
月に数回利用した	6	0.3%	0.3%	3	1.2%	3	0.2%	3	0.2%	0	0.0%	0	0.0%
月に1回程度利用した	6	0.3%	0.5%	2	0.8%	4	0.2%	6	0.4%	0	0.0%	0	0.0%
何度かは利用した	48	2.5%	2.2%	5	2.0%	43	2.6%	34	2.2%	7	3.7%	4	2.9%
一度も利用していない	1,856	96.5%	96.6%	233	94.3%	1,623	96.8%	1,505	96.7%	183	96.3%	134	97.1%
無回答	121	—	—	23	—	98	—	87	—	23	—	5	—
合計	2,045	100.0%	100.0%	270	100.0%	1,775	100.0%	1,643	100.0%	213	100.0%	143	100.0%

※比率は無回答を除いたもの





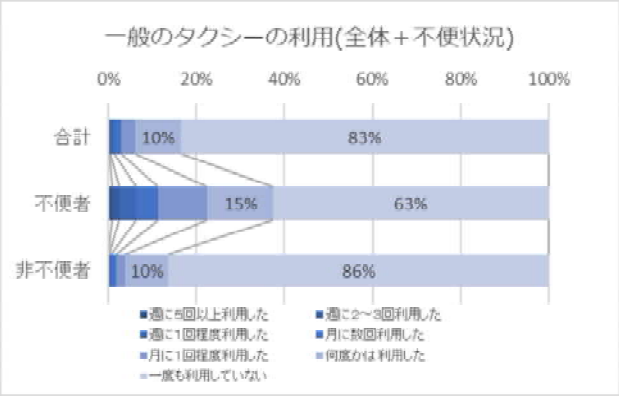
④一般のタクシー

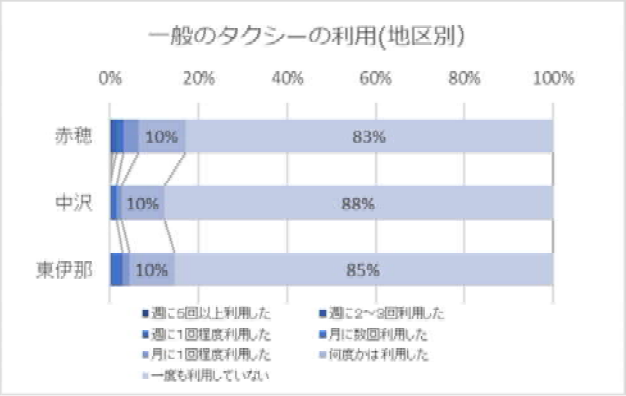
・一般のタクシーについては、「月 1 回以上」の頻度の利用が市民全体で 6%、交通不便者では 23%となっている。

・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		令和2年度調査結果	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	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	2	0.1%	0.2%	2	0.8%	0	0.0%	2	0.1%	0	0.0%	0	0.0%
週に2～3回利用した	7	0.4%	0.2%	4	1.7%	3	0.2%	7	0.5%	0	0.0%	0	0.0%
週に1回程度利用した	15	0.8%	0.5%	9	3.8%	6	0.4%	13	0.8%	0	0.0%	0	0.0%
月に数回利用した	33	1.7%	1.8%	12	5.0%	21	1.3%	25	1.6%	3	1.6%	4	2.9%
月に1回程度利用した	59	3.1%	2.6%	27	11.3%	32	1.9%	54	3.5%	2	1.1%	2	1.5%
何度かは利用した	198	10.5%	11.5%	36	15.0%	162	9.8%	160	10.4%	18	9.6%	14	10.2%
一度も利用していない	1,576	83.4%	83.3%	150	62.5%	1,426	86.4%	1,271	83.0%	165	87.8%	117	85.4%
無回答	155	―	―	30	―	125	―	111	―	25	―	6	―
合計	2,045	100.0%	100.0%	270	100.0%	1,775	100.0%	1,643	100.0%	213	100.0%	143	100.0%

※比率は無回答を除いたもの





⑤タクシー利用時の支障

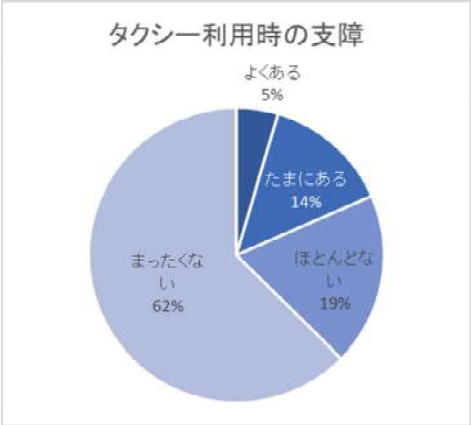
・駒ヶ根市内で直近 1 年間にタクシーが「呼べない」などの支障があったかを尋ねたところ、全体としては、82%が「ない」「まったくない」と回答しており、概ね問題ないといえる。

・一方で、18%は「よくある」「たまにある」と回答しており、この水準をどう評価するかが論点になるかと思われる。

・支障を感じた具体的な状況では、「深夜」という回答が 42 人と最も多く、他には「夕方」「夜」「週末」などが挙げられている。

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

※比率は無回答を除いたもの



5-2-5　公共交通に対する意識

(1)市の交通施策に対する認知状況

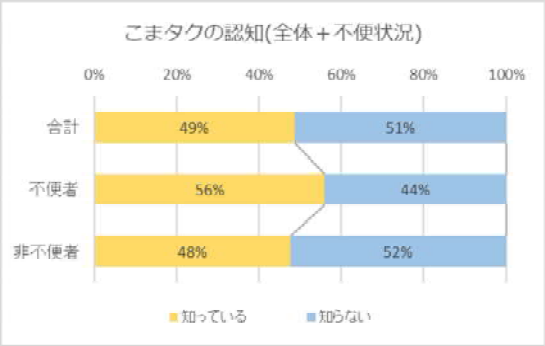
①こまタク施策の認知

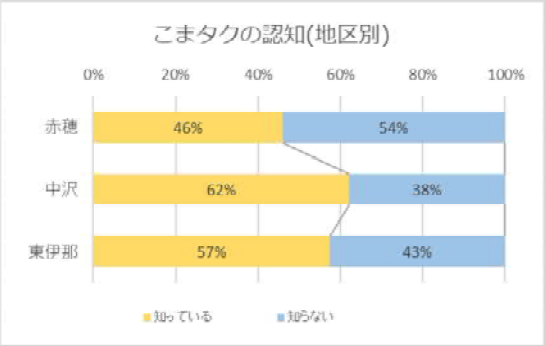
・現行の「こまタク」の認知度については市民全体で 49%となっており、令和 2 年の調査から 5 ポイント低下し、半数を割り込んでいる。平成 25 年度の導入当初は市内では大きな話題となった取り組みで、認知度も高かったが、導入から 11 年が経過し、その後の転入者も一定数いるとみられるが、広報・周知の不足などに伴う地域公共交通への意識の希薄化などがあるものと考えられる。

・交通不便者のほうが、非不便者に比べて認知度が高いのは当然のことと考えられるが、地区別でも大きく傾向が異なり、竜東地区（中沢・東伊那）が高く、ともに半数を超えている。

項　目	合計		令和2年度調査結果	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	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	923	48.6%	53.7%	136	56.0%	787	47.5%	707	46.0%	116	62.0%	78	57.4%
知らない	976	51.4%	46.3%	107	44.0%	869	52.5%	829	54.0%	71	38.0%	58	42.6%
無回答	146	—	—	27	—	119	—	107	—	26	—	7	—
合計	2,045	100.0%	100.0%	270	100.0%	1,775	100.0%	1,643	100.0%	213	100.0%	143	100.0%

※比率は無回答を除いたもの





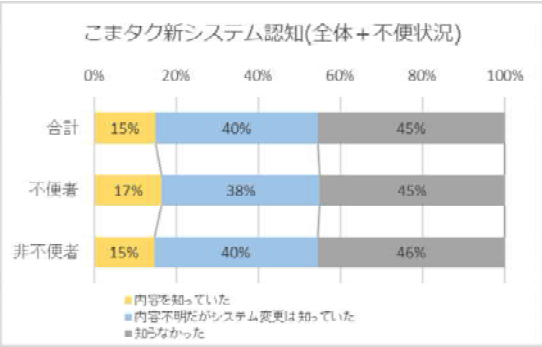
②こまタク新システム認知

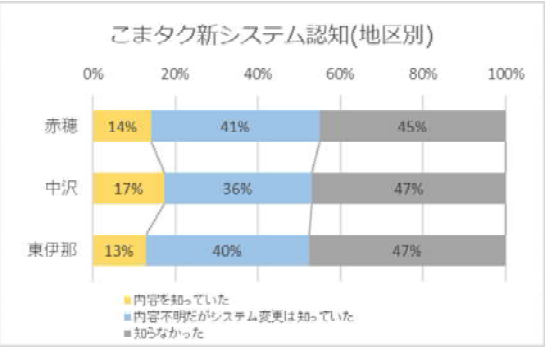
・令和４年より新しく予約配車システムを導入するなど、「こまタク」の運行が効率化したことに関して、「内容について知っていた」という回答は市民全体で 15%であった。「内容はわからないが変わったことは知っていた」は 40%で、過半数は何らかの変更を知っていたと回答している。

・不便者と非不便者、また地区別で傾向にほとんど差は見られない。

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
内容について知っていた	137	15.0%	22	16.5%	115	14.7%	100	14.3%	20	17.4%	10	12.8%
具体的な内容まではわからないが、システムが変わったことは知っていた	362	39.6%	51	38.3%	311	39.8%	285	40.7%	41	35.7%	31	39.7%
知らなかった	416	45.5%	60	45.1%	356	45.5%	316	45.1%	54	47.0%	37	47.4%
無回答	8	—	3	—	5	—	107	—	16	—	0	—
合計	923	100.0%	136	100.0%	787	100.0%	808	100.0%	131	100.0%	78	100.0%

※回答は前問で「知っている」と答えた923名。比率は無回答を除いたもの





(２)駒ヶ根市の公共交通の整備水準に対する意識

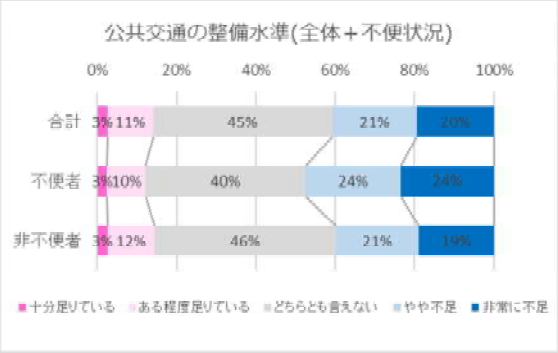
・駒ヶ根市内の公共交通の整備水準について尋ねたところ、「足りている（十分＋ある程度)」と回答したのは市民全体の 14%で、「不足している（やや＋非常に)」の 41%に比べ、大幅に少ない状況となった。

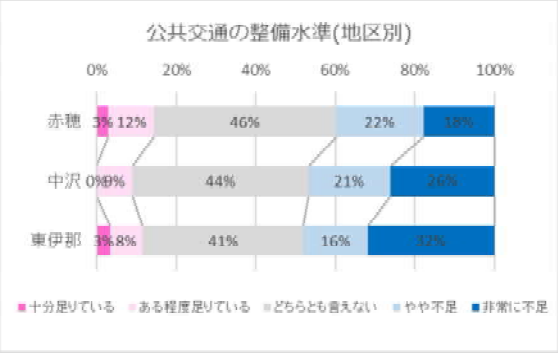
・令和２年調査では「足りている（十分＋ある程度)」が 18%、「不足している（やや＋非常に)」が 44%であり、今回調査ではどちらもやや減少している。

・地区別では、中沢・東伊那地区で「不足」比率がやや高くなっている。

項　目	合計		令和2年度調査結果	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	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	49	2.6%	4.9%	6	2.5%	43	2.7%	44	2.9%	0	0.0%	4	3.3%
ある程度足りている	212	11.5%	12.6%	23	9.7%	189	11.7%	173	11.5%	17	9.0%	10	8.1%
どちらとも言えない	835	45.1%	38.9%	96	40.3%	739	45.8%	687	45.8%	83	44.1%	50	40.7%
やや不足している	394	21.3%	24.1%	57	23.9%	337	20.9%	329	21.9%	39	20.7%	20	16.3%
非常に不足している	361	19.5%	19.6%	56	23.5%	305	18.9%	268	17.9%	49	26.1%	39	31.7%
無回答	194	—	—	32	—	162	—	142	—	25	—	20	—
合計	2,045	100.0%	100.0%	270	100.0%	1,775	100.0%	1,643	100.0%	213	100.0%	143	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

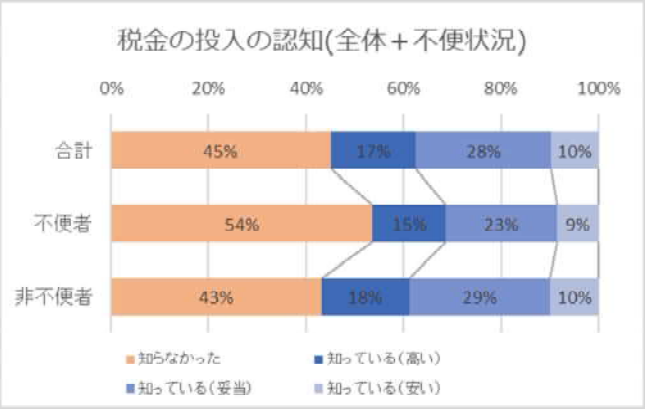
①税金による運営に対する認知

・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 51%であり、令和 2 年調査の 55%からやや減少している。

・現在の投入金額の 3,500 万円という額については、「相応である」が、税金投入を知っていたという層の 45%であるが、「思っていたよりも高い」も 42%と拮抗している。

項　目		合計		令和2年度調査結果	不便状況別回答			
					不便者		非不便者	
		回答数	比率	比率	回答数	比率	回答数	比率
知らなかった		914	48.6%	45.0%	143	61.1%	771	46.8%
知っていた	⇒高いと感じる	405	21.5%	17.5%	31	13.2%	374	22.7%
	⇒相応である	434	23.1%	27.8%	42	17.9%	392	23.8%
	⇒安いと感じる	127	6.8%	9.7%	18	7.7%	109	6.6%
無回答		165	―	―	36	―	129	―
合計		2,045	100.0%	100.0%	270	100.0%	1,775	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



②財政的に運営が困難な場合の対応

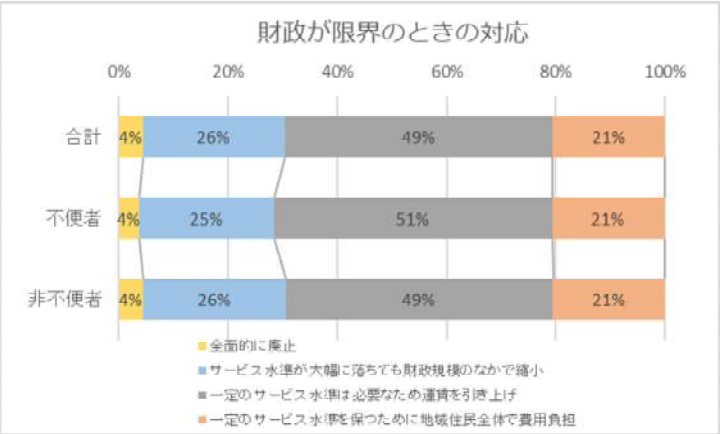
計画目標値＝住民負担でサービス維持 30%

・最も多いのは「一定のサービス水準を保つために運賃を引き上げて対応」が 49%とほぼ半数を占めており、令和 2 年調査の 38%から 11 ポイント増加している。

・「住民全体で負担して一定のサービス水準を維持」という回答は 21%で、令和 2 年調査の 31%に比べて 10 ポイント減少、目標値を割り込む結果となった。

項　目	合計		令和2年度調査結果	不便状況別回答			
				不便者		非不便者	
	回答数	比率	比率	回答数	比率	回答数	比率
市の公共交通の仕組みは全面的に廃止すべきである	79	4.4%	5.2%	8	3.7%	71	4.5%
サービス水準が大幅に落ちても、財政規模のなかで賄える程度に縮小すべきである	470	26.0%	26.3%	54	24.8%	416	26.2%
一定のサービス水準は必要なため、運賃を引き上げて対応すべきである	886	49.0%	37.9%	111	50.9%	775	48.7%
一定のサービス水準を保つために、運賃負担ではなく、地域住民全体で費用負担すべきである	373	20.6%	30.6%	45	20.6%	328	20.6%
無回答	237	—	—	52	—	185	—
合計	2,045	100.0%	100.0%	270	100.0%	1,775	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



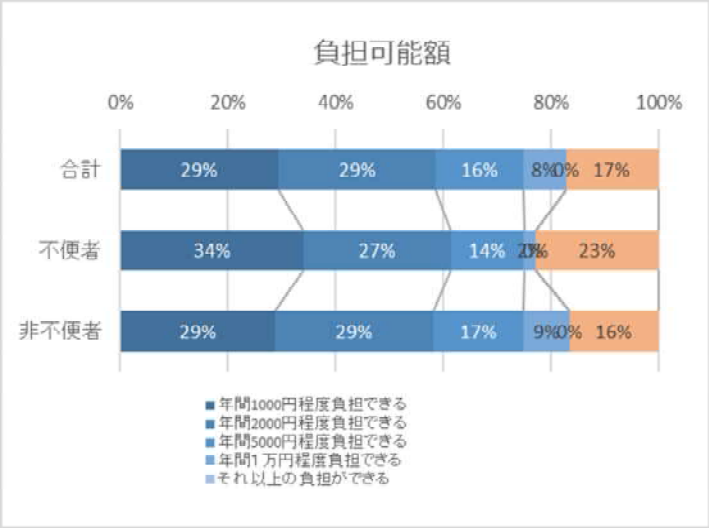
③個人レベルでの負担可能額

・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 373 名に対して、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 59%を占めた。

・令和 2 年調査ではこの比率が 66%であり、6 ポイントの減少となった。

項　目	合計		令和2年度調査結果	不便状況別回答			
				不便者		非不便者	
	回答数	比率	比率	回答数	比率	回答数	比率
年間1000円程度負担できる	108	29.4%	27.1%	15	34.1%	93	28.8%
年間2000円程度負担できる	107	29.2%	39.0%	12	27.3%	95	29.4%
年間5000円程度負担できる	60	16.3%	12.5%	6	13.6%	54	16.7%
年間1万円程度負担できる	29	7.9%	6.2%	1	2.3%	28	8.7%
それ以上の負担ができる	0	0.0%	1.4%	0	0.0%	0	0.0%
個人レベルでの費用負担は考えにくい	63	17.2%	13.7%	10	22.7%	53	16.4%
無回答	6	―	―	1	―	5	―
合計	373	100.0%	100.0%	45	100.0%	328	100.0%

※回答は前問で「住民で負担」と答えた373名。比率は無回答を除いたもの



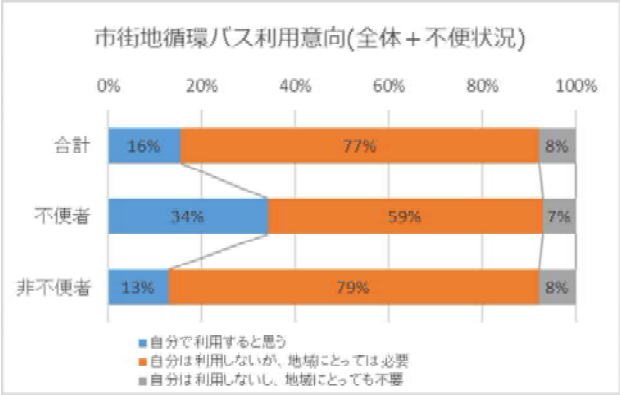
(４)市街地循環バス利用意向

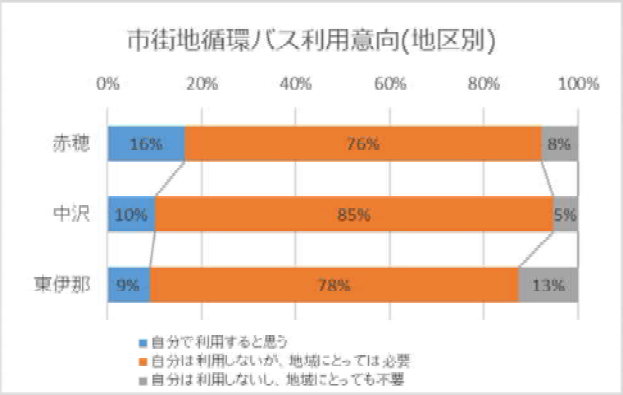
・市街地循環バスが運行された際の利用意向について尋ねたところ、「自分で利用する」と回答したのは市民全体で 16%であったが、「自分は利用しないが地域には必要」という回答が 77%を占め、不要と回答したのは 8%にとどまった。

・地区別で見ると、中沢地区では「不要」という回答が最も少ない 5%となっており、市街地循環バスの需要が比較的高いエリアだと考えられる。

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
自分で利用すると思う	296	15.6%	83	34.3%	213	12.8%	252	16.4%	19	10.1%	12	9.0%
自分は利用しないが、地域にとっては必要だと思う	1,457	76.6%	142	58.7%	1,315	79.3%	1,164	75.8%	160	84.7%	105	78.4%
自分は利用しないし、地域にとっても不要だと思う	148	7.8%	17	7.0%	131	7.9%	119	7.8%	10	5.3%	17	12.7%
無回答	144	－	28	－	116	－	108	－	24	－	9	－
合計	2,045	100.0%	270	100.0%	1,775	100.0%	1,643	100.0%	213	100.0%	143	100.0%

※比率は無回答を除いたもの





5-2-6　高齢ドライバーの意識

65 歳以上の非交通不便者（802 名）に対して、運転の現状や今後の意識について尋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 61%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、80～84 歳では 57%、85 歳以上では 67%が回答している。

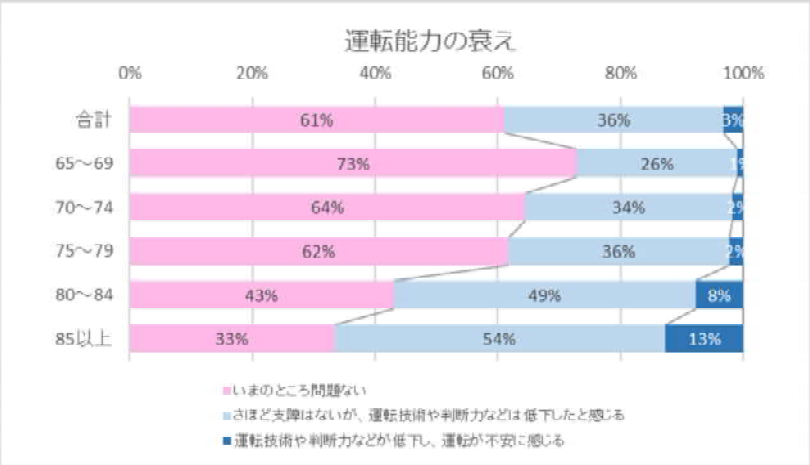
・令和 2 年調査と比較すると、「問題ない」が 5 ポイントの減少、「運転技術や判断力は低下したが支障はない」が 5 ポイントの増加となっている。

・80 歳未満では「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 13%が回答している。

・「運転技術や判断力の低下」は 65 歳以降から感じ始め、70～74 歳で最も多く 35%となっている。回答があった平均値としては 72.4 歳で、令和 2 年調査より 1 歳上昇している。

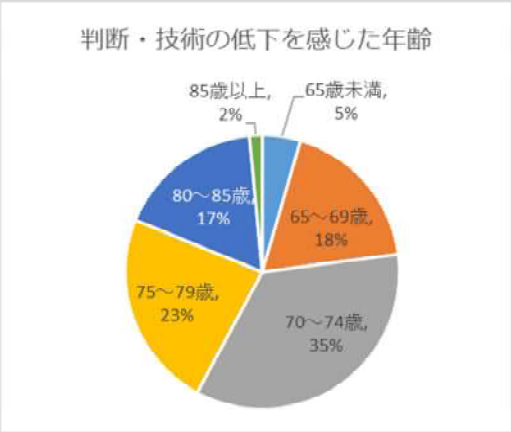
項　目	合計		令和2年度調査結果	年代別回答									
				65～69歳		70～74歳		75～79歳		80～84歳		85歳以上	
	回答数	比率	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
いまのところ問題ない	451	61.0%	66.0%	142	72.8%	138	64.5%	108	61.7%	50	43.1%	13	33.3%
さほど支障はないが、運転技術や判断力などは低下したと感じる	264	35.7%	30.9%	51	26.2%	72	33.6%	63	36.0%	57	49.1%	21	53.8%
運転技術や判断力などが低下し、運転が不安に感じる	24	3.2%	3.1%	2	1.0%	4	1.9%	4	2.3%	9	7.8%	5	12.8%
無回答	63	―	―	19	―	11	―	8	―	12	―	13	―
合計	802	100.0%	100.0%	214	100.0%	225	100.0%	183	100.0%	128	100.0%	52	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



項目	回答数	比率	令和2年度調査結果 比率
65歳未満	12	4.5%	7.5%
65～69歳	49	18.4%	26.4%
70～74歳	93	35.0%	29.9%
75～79歳	62	23.3%	19.4%
80～85歳	46	17.3%	14.9%
85歳以上	4	1.5%	2.0%
無回答	22	―	―
合計	288	100.0%	100.0%
平均年齢	72.4歳		71.4歳

※回答は前問で「低下した」と答えた288名。比率は無回答を除いたもの



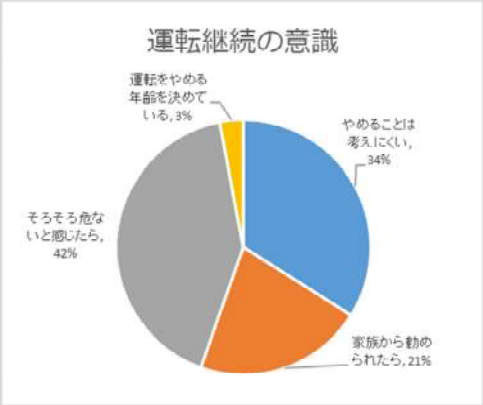
②今後の運転の継続への意識

・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 42%であるが、令和 2 年調査の 51%から 9 ポイント減少している。

・「自らやめることは考えにくい」は 34%で、令和 2 年調査の 21%に比べて 13 ポイント増加している。

項目	回答数	比率	令和2年度調査結果 比率
自らやめることは考えにくい	251	34.0%	20.6%
家族や周囲からやめることを勧められたら	158	21.4%	20.6%
そろそろ危ないなと感じたら	307	41.6%	50.9%
運転をやめる年齢を予め決めている	22	3.0%	7.8%
無回答	64	―	―
合計	802	100.0%	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



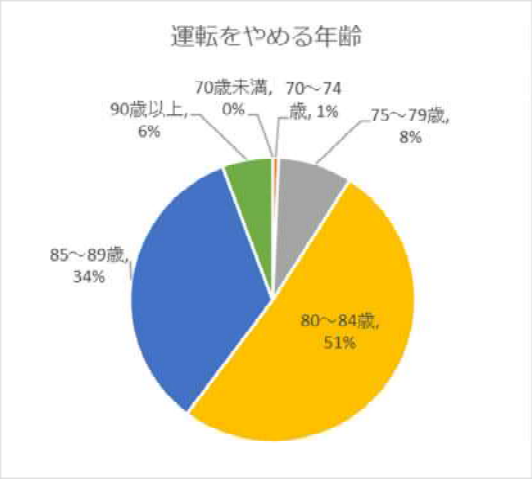
③運転をやめようと思う年齢

・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 329 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 51%を占めた。その平均年齢は 82.2 歳であり、令和 2 年調査の 81.3 歳から約 1 歳上昇した。

・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 56%であり、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	令和2年度調査結果 比率
70歳未満	0	0.0%	4.9%
70～74歳	2	0.7%	17.2%
75～79歳	25	8.4%	45.1%
80～84歳	152	51.2%	27.0%
85～89歳	101	34.0%	5.7%
90歳以上	17	5.7%	―
無回答	32	―	―
合計	329	100.0%	100.0%
平均年齢	82.2歳		81.3歳

※回答は前問で「危ないと感じたら」「年齢を決めている」と答えた329名。
比率は無回答を除いたもの

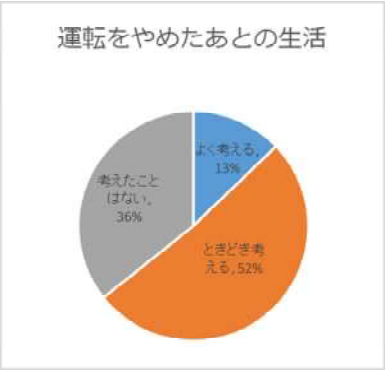


④運転をやめた後の生活想定

・運転をやめた後の生活については、「考える（よく＋ときどき）」という回答が 64%と過半数を占めている。

項目	回答数	比率
よく考える	93	12.8%
ときどき考える	375	51.5%
考えたことはない	260	35.7%
無回答	74	―
合計	802	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

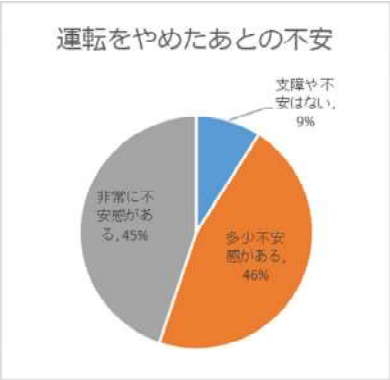


⑤運転をやめた後の不安感

・「運転をやめた後の生活を考える」と回答した 468 名に対して、どのように感じるかを尋ねたところ、「不安感がある（非常に＋多少）」という回答が 91%に達し、「支障や不安はない」という回答は 9%にとどまった。

項目	回答数	比率
別の交通手段の目途があり、支障や不安はない	41	9.0%
多少不安感がある	210	46.2%
非常に不安感がある	204	44.8%
無回答	13	―
合計	468	100.0%

※回答は前問で「考える」（よく+時々）と答えた468名。比率は無回答を除いたもの

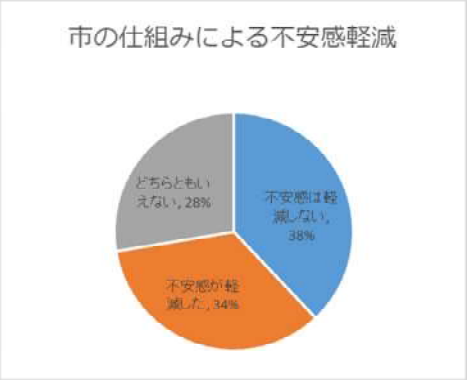


⑥市の仕組みによる不安感軽減

・「不安感がある」と回答した 414 名に対して、市が行っているこまタクや各種タクシー券などの仕組みによる不安感の軽減について尋ねたところ、「軽減した」と回答したのは 34%であり、仕組みが十分であるとは捉えられていない状況だと考えられる。

項目	回答数	比率
仕組みがあることを踏まえても不安感は軽減しない	150	38.0%
仕組みがあることで不安感が軽減した	136	34.4%
どちらともいえない	109	27.6%
無回答	19	―
合計	414	100.0%

※回答は前問で「不安感がある」（多少+非常に）と答えた414名。比率は無回答を除いたもの



5-2-7　その他自由意見

本調査によって得られた 2,045 名分の個人回答票のうち、20%にあたる 414 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
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）	92	22.2%
現状の不便さや困窮状況の訴え	82	19.8%
地域の公共交通は重要/公的な支援が必要	65	15.7%
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	60	14.5%
その他の交通施策の提案（IT・自動運転・自転車・移動販売等）	55	13.3%
こまタクの使いづらさ・わかりにくさの指摘/改善要望等	49	11.8%
タクシー券の補助等の充実	33	8.0%
情報提供の希望・情報案内の充実	16	3.9%
現行の市の交通施策では不十分	11	2.7%
交通だけでなくまちづくりでの対応が必要	11	2.7%
飯田線の利便性向上・利用促進	10	2.4%
高齢者の運転の危険性	5	1.2%
その他意見・要望等	118	28.5%
合計	**414**	**－**

※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。

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）

○以前にも要望書を書きましたが，観光都市としても街の中にバスが走っていないのは不自由なことはもちろん，恥ずかしい気もします。もっと田舎の町でも，ある程度の交通機関（バス）が走っているのをテレビから情報をもらって羨ましく感じました。以前の市内を右・左回りで走るバスをどうか通してください。温泉までも行けるようになったら大変大変うれしいです。（80 代前半/女性/小町屋区/不便者）

○昭和伊南病院が福岡に移転するので不安です。高額なタクシーは使えない。バスで通院や入院、家族に会えるよう利便性の考慮をお願いします。（70 代後半/女性/北割２区/不便者）

○高齢化が進む中で、誰でも自由に乗れる、以前のこまちゃんバスのような循環バスを希望します。（70 代前半/男性/町１区/非不便者）

○定期的に巡回するこまちゃんバスをぜひ復活してもらいたい。安いバス代でできればなお嬉しい。同世代では返納に悩んでいるので実行してほしい。（80 代前半/女性/福岡区/非不便者）

現状の不便さや困窮状況の訴え

○駒ヶ岳ロープウェイ線の路線をココス、ベルシャインを通る大きな道に変更できないのでしょうか？いつも細い道を大きなバスが走っていて、すれ違うのにも苦労で危険だと思います。（30 代/女性/北割１区/非不便者）

○利用者が少ないとは思いますが、路線バスの運行時間が短いので利用する機会が少ないです。16:30 で最終便では通勤に使えない。（50 代/男性/北割１区/非不便者）

○割引タクシー券が使いにくい。特に 100 円割引はほとんど使用できずに捨てることになってしまう。利用枚数制限をなくしてほしい。（85 歳以上/女性/町３区/不便者）

○小学校が遠く，毎朝の送り迎えは大きな負担である。地区ごとにバスを出すなど検討してほしい。交通に限らず，必要なものにはお金を使ってもらいたい。使わなければ財政が回復するのは当然である。（50 代/男性/北割１区/非不便者）

地域の公共交通は重要/公的な支援が必要

○公共交通を利用していないため、実感はあまりないが、数年後～十数年後にはお世話になる可能性もある。行政の負担に全てを頼らず、受益者も相応の負担が必要。（70 代後半/男性/上赤須区/非不便者）

○非常に魅力的な土地特性や観光資源があり、都市部からの居住誘致も競争力が十分あると思うが、高齢者やこれからの住処として検討する人々には公共インフラの弱さは致命的と考えます。重要な論点として議論し相応の投資を行うべきだと思います。（40 代/男性/北割２区/非不便者）

○少子高齢化が進む中，自力で車の運転ができない方のサポートとして公共交通は重要と思います。ただ

し導入の際に目的を限定してしまう(老人の移動・送迎，観光用途など)と利用者も限定され，広く活用されず収益悪化が見込まれます。広く市民・外からの訪問者が活用しやすい工夫が必要です。(50 代/男性/町４区/非不便者)

○社会の中で一番弱い立場である高齢者の立場にたった公共交通のありかたを深く考えるべきで，高齢者にとっての不安を払拭するための手段を隣市とも議論・相談してほしい。免許返納により買い物に行けない，病院に行けない，この日常的な不安をどうやって払拭し，そのサービスの提供をどのようにしていくのか，深く議論した結果として理想に近づけていってほしい。(60 代前半/男性/小町屋区/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

○駒ヶ根市は公共交通が少ないため、運転免許を返納した場合非常に不便を感じる。特に中心市内より離れた所に住んでいるため、地域の公共交通をより充実したものになるように期待します。利用料金を値上げしてもよいと思います。(80 代前半/男性/上赤須区/非不便者)

○マイカーで対応してきたが、高齢、病気などで運転が不可能となれば、ちょっと思いが及ばない。難しい課題。通院、買い物など、徒歩で対応できる場所に移転でもするか。(85 歳以上/男性/福岡区/非不便者)

○現状は自家用車のみの利用で不便を感じていないが，免許返納しなければいけなくなったときに買い物や通院などで使いたい時，すぐに利用できるサービスが残っているか不安があります。できる限り自己負担少なく運営が維持できるようなものを望みます。(40 代/女性/福岡区/非不便者)

○運転できなくても、免許返納してもどうにか暮らせる仕組みは考えてほしい。(50 代/女性/北割２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）

○まだ夢のような話かもしれないが、ドローンと無人バスの検討をした方がよい気がします。ドローンは先行している伊那市にヒントをもらえるかもしれません。(50 代/男性/町４区/非不便者)

○市役所や民宿のバスなどを有効利用するなど、市全体の協力体制はどうですか？(50 代/男性/町２区/非不便者)

○これからは公共交通という概念ではなく「自由な移動手段をすべての人に」という考えにより、ライドシェアの普及、しかしドライバー不足による運行にも支障が出ることを踏まえると、将来的には自動運転による移動手段も考えなければならない。(50 代/男性/上穂町区/非不便者)

○ライドシェアも必要だと思うが、事故などを考えると心配な部分もある。シニアカーが走りやすいように道を整備することも必要だと思う。屋根付きの歩く歩道など整備できないか（駅から昭和病院までとか）(50 代/女性/町１区/非不便者)

○レンタルサイクルやライドシェアみたいなものも、今後必要になるのでは。(30 代/男性/町４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

○お試しでデマンドタクシーを一度利用したが，行き先を間違えられた。乗り降りも不便で小さなステップが出るだけ。自ら乗り降りできる人だけの利用とのことだが，あれでは困難。スマホの機種変更したらアプリが消えた。いつまでスマホも使用できるか？交通手段を持たない人に対するアンケートと思うが，交通手段だけでない生活全体の組み立てが心配。(70 代前半/女性/下割/非不便者)

○後期高齢者の場合、こまタクの手配（TEL)が出来ない。耳も遠く本人だけでは相手と打ち合わせが出来なく、同居の家族の支援がないと利用しにくく、結果家族の自家用車を利用することとなり、家族の負担となっている。一人で本人が利用できる送迎方法があるとありがたいと思います。(60 代前半/男性/町１区/非不便者)

○こまタクについて市民（特に高齢者や弱者）に対し、もう少し詳しく説明や案内をしてほしい。HP を見て下さいで済ませるのではなく！(70 代後半/男性/下平区/非不便者)

○免許返納者への１万円分こまタク利用券は少なすぎると思う。食事や病院，福祉施設など数回で終わる。(85 歳以上/女性/市場割区/不便者)

○様々な実験が行われたが、何れも尻つぼみになる。しかし「こまタク」は本命になり得ると思う。 これに絞って利用回数を増やす努力をしたらどうか。回数増により相乗りなど効率アップが期待できる。 専用の車両を用意するより、常時使われているタクシー等を必要時に振向ける方法で費用効率を上げたい。利用者にも少しの不便は我慢してもらう事を基本に、用事のまとめ・相乗りを基本のシステムを望みます。(80 代前半/男性/町３区/非不便者)

第６章　前計画（駒ヶ根市地域公共交通計画[R3～R7]）の評価

6-1　各施策の実施状況

令和３年４月に策定した「駒ヶ根市地域公共交通計画」で掲げた各施策に対するこの５年間の実施状況（令和７年９月現在）は下表の通りです。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ます。

◎	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

施策名	評価	実施内容等コメント
１．公共交通運行事業		
（１）こまタクの運行と利便性向上		
①予約配車システムの導入	◎	令和4年度にAIオンデマンドシステム（予約配車システム）の実証実験を行い、課題等を調整したうえで、令和5年度より本格運行に移行。
②運行頻度の改善による利便性向上	△	配車システムにより、①時間帯の変更、②地区停留所が全て共通停留所となっている。運行頻度は改善されないものの、利便性は向上している。
（２）市街地巡回システムの導入	※	昭和伊南総合病院の移転に併せて運行するものとしたため、令和7年度時点では未実施。なお、運行計画素案は作成済み。
（３）山麓周遊システムの導入	○	令和3年度より実証を開始し、内容を拡充しながら、令和7年度時点も継続中。ただし、実証という位置づけのまま、本格運行には至っていない。
（４）観光乗合タクシーの運行	×	事業主体と見込んでいた伊南DMOの設立が断念されたことから、計画期間内の実施は難しいが実証したライドシェアを活用した方策などを引き続き検討。
２．交通不便者支援事業		
（１）割引タクシー券の交付	◎	継続的に実施中。
（２）福祉タクシー券の交付	◎	継続的に実施中。
（３）通学困難世帯への補助	△	令和元年度に既存の通学費補助制度を拡大する方向で、検討済み。ただし、条例等の改正、運用には至っていない。
３．拠点整備事業		
（１）駒ヶ根駅前広場の結節強化	■	駒ヶ根バスターミナルの機能縮小を受けて、駅への高速バス乗り場の併設を検討したが、既存施設の継続利用で問題ないことから実施せず。
（２）竜東地域拠点の活用	※	計画期間内での整備には至らなかったが、現在、新宮川岸交差点付近への拠点施設整備が進められており、完成後には交通拠点としても活用予定。
（３）高速バス結節点の整備		
①駒ヶ根IC待合い施設の整備	※	女体入口付近への待合施設の設置を検討したが、令和7年度現在、実施には至らず。
②駒ヶ根バスターミナルへの機能付加	×	駒ヶ根バスターミナルの機能縮小を受けて、市としての機能付加などを見込んだが、とくに実施はせず、従前通り運用。

◎	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

施策名	評価	実施内容等コメント
４．地域連携・参画事業		
（１）地域主導型事業の制度化	○	特定の支援制度を確立するには至らないものの、地域主導の移送支援の取り組みとして「中沢オーライ」、「ちょこっとお助け東伊那」などが設立され運用中。市としてもこれを支援。
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	○	JR飯田線活性化期成同盟会の活動に参加。ダイヤ改正の要望などを提示。
②ロープウェイ線バスの利用促進	○	(5)のイベントなどを活用し、ロープウェイ線バスの利用をアピール。年ごとの天候などにも左右されるが、コロナ禍も収束し、ほぼ目標水準にまで利用が戻ってきている。
③高速バスの利用促進	○	(5)のイベントなどを活用し、高速バスの利用をアピール。コロナ禍での落ち込みが大きく、地域住民の利用については、コロナ禍前の水準まで戻らない状況。
（２）こまタク利用キャンペーンの実施	○	明確なキャンペーンというほどのものには至らなかったが、(3)のチラシの作成のほか、「こまタク出張説明会」などを実施。
（３）公共交通パンフレット等の作成・配布	○	令和3年度に、こまタクの利用促進のためのチラシを作成、配布。令和4年度に、運行改定のチラシ作成・配布。
（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、必要十分な情報提供を継続中。
（５）公共交通フォーラム・ワークショップの開催	◎	期間中にベルシャインでの「のりもの体験会」イベントなどを2回実施。その他に地域組織に対して「こまタク出張説明会」などを実施。
（６）免許返納の促進	◎	免許返納者へのこまタク乗車券（1万円分）の進呈を継続。警察署窓口での呼びかけも実施。
６．広域連携事業		
（１）広域検討会議での協議継続	◎	長野県地域公共交通計画の策定に伴い、「上伊那地域別部会」が設立。広域連携軸やそこに接続する地域支線などの枠組みを検討し、地域計画を策定。

6-2　目標の達成状況についての評価

前計画においては、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７年９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%	◎

各年度データ	基準年(R02)	R03	R04	R05	R06
目標値	(曜日運行)	100%	100%	100%	100%
実績値	—	100%	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。

目標 1-2　市街地巡回システムの運行

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
－	計画期間内に運行開始	検討中	△

コメント　市街地巡回システムについては、昭和伊南総合病院の移転計画が具体化した段階で併せて取り組むこととしていた。令和4年度末に新病院建設の基本計画が策定され、移転候補地が発表されたことから、令和5年度において巡回バスの検討資料を作成し、関係者間で具体的検討に着手したところである。令和6年度においては、設計の見直しが生じ、病院開業が当初の令和9年度から令和11年度以降に変更されたため、資料も更新をしている。移転計画の動向を注視しつつ、巡回システムについても調整を図っていく。

目標 1-3　山麓周遊システムの運行

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
－	計画期間内に運行開始	実証実験	○

コメント　令和3年度より実証を続けており、毎年、前年度の運行内容を検証し、利便性向上などに努めてきた。具体的にはルートの調整、バス停の増加、運行期間や運行時間帯の調整を行った。令和6年度は、秋の連休や紅葉シーズンを最後までカバーできるよう12月初旬まで期間を延ばしたほか、収益性を高めるために運賃も値上げした。駒ヶ根高原の宿泊客の利用も多く、山麓周遊に対してもさらに効果的なものとなった。本格運行に向けて進んでいる。

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

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	調整中	△

コメント　実施内容について庁内で調整中。運用には至っていない状況。

(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	基準年(R2)から2%ずつ増 1,815人	1,855人 前年比102人増(+5.8%) 達成率102%	◎

各年度データ	基準年(R02)	R03	R04	R05	R06
目標値	―	1,710	1,744	1,779	1,815
実績値	1,676	1,665	1,687	1,753	1,855
達成率	―	97%	97%	99%	102%

コメント　こまタクの登録者数は、毎日運行化による利便性の向上や免許返納支援事業等の効果で全般的には増加傾向にあるが、コロナ禍等の影響で令和3年度に一時減少に転じたほか、増加割合にもやや鈍りがあり、令和5年度までは目標数をやや下回る状況が続いていた。しかし、令和6年度については、前年比5.8%増の上昇がみられ、目標を上回った。高齢ドライバーの自家用車からの転換などが進みつつあるものとみられる。

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	基準年(R2)から2%ずつ増 5,561人	4,564人 前年比213人減(-4.5%) 達成率82%	×

各年度データ	基準年(R02)	R03	R04	R05	R06
目標値	―	5,240	5,345	5,452	5,561
実績値	5,137	4,659	5,019	4,777	4,564
達成率	―	89%	94%	88%	82%

コメント　令和2～3年度はコロナ禍により、利用者が大きく減少していたが、令和4年度は回復し、前年度比約8%の増加となった。しかし、令和5年度、6年度は再び減少に転じており、2年続けて約5%ずつの減少となっている。目標値に対する達成率は82%に留まるため「×評価」とする。令和5年度においては、一過性の減少という見方もあったが、令和6年度も同様であるため、抜本的な分析と対策が必要といえる。目標2-1に記した通り、登録者数は増加していることから、新しく登録はしたが実際には使っていないというケースや、登録者全体としての利用頻度が落ちているというケースが考えられる。利用実態の詳細データを分析し、対象者層を把握したうえで、利用促進や運行方法の調整などに取り組んでいくことが必要である。

目標 2-3　こまタクの稼働率

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%[日4便の運行形態において]	85.8% 前年比-2.7ﾎﾟｲﾝﾄ 達成率107%	○

各年度データ	基準年(R02)	R03	R04	R05	R06
目標値	―	80%	80%	80%	80%
実績値	84.2%	80.9%	85.2%	88.5%	85.8%
達成率	―	101%	107%	111%	107%

コメント　令和3年度はコロナ禍により80.9%まで低下したが、令和4年度以降は回復し、令和5年度は88.5%に達した。一方、令和6年度は目標2-2に記した利用者数の減少にも呼応して85.8%と3ポイント近く減少しているが、目標値としている80%を上回った。しかし、稼働率が目標に達しても、利用者数が下回っている状態であるということは、事業効率としては好ましい状態ではなく、改善が必要。対応の方向性は目標2-2に記した通りであるが、根本的には利用者の外出機会の創出の取り組みなどもあわせて必要。

目標 2-4　こまタクの収支率

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	基準年(R2)から0.2ポイントずつ増 9.0%	7.9% 前年比-0.5ポイント 達成率88%	△

各年度データ	基準年(R02)	R03	R04	R05	R06
目標値	8.2%	8.4%	8.6%	8.8%	9.0%
実績値	8.2%	7.8%	8.3%	7.9%	7.9%
達成率	―	93%	97%	90%	88%

コメント　目標2-2に示した通り、利用者数が減少してきているため、これに呼応するかたちで収入も減少し、収支率については、前年同等であるが令和4年度比では－0.4ポイントとなる7.9％となった。令和4年度までは目標値を上回る水準にあたったため、やや厳しい状況といえる。公共交通政策は交通不便者を支援するための福祉的な側面も強く、収支率に固執する必要は少ないものの、評価としては「△」とする。いずれにしても、推移を管理していく指標ではあり、今後も利用促進に努めていく。

目標 2-5　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	基準年(R2)から2%ずつ増 26,727枚	21,438枚 前年比-51(-0.2%) 達成率80%	×

各年度データ	基準年(R02)	R03	R04	R05	R06
目標値	―	25,185	25,689	26,203	26,727
実績値	24,691	24,015	23,198	21,489	21,438
達成率	―	95%	90%	82%	80%

コメント　割引タクシー券の利用枚数は、ほぼ前年と同程度であるものの、減少傾向が続いている。コロナ禍以降の回復もみられず、7年連続の減少となった。目標値に対する達成率は80％で、令和4年度の達成率90％と比べ、マイナス10ポイントの大幅減となった。目標2-2のこまタクの利用者数とあわせ、公共交通の利用自体がやや低調になってきているといわざるを得ない。タクシー券配布は一般に、予算設定をしても利用が増えるほどに当年度の支出も増えるため、想定を超える利用は財政的に厳しい側面もあるが、使ってもらってこその施策であり、こまタク利用との組み合わせなどで相乗効果を生むような仕組みづくりも必要となる。

目標 2-6　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	基準年(R1)から3%増 176,748人	166,307人 前年比8,804人減(-5.0%) 達成率94%	△

各年度データ	基準年(R01)	R03	R04	R05	R06
目標値		173,641	174,676	175,712	176,748
実績値	172,605	112,034	150,921	175,111	166,307
達成率	―	65%	86%	100%	94%

コメント　駒ヶ岳ロープウェイ線は、コロナ禍によって令和4年度までは目標を大きく下回る状況が続いていたが、令和5年度は観光需要が回復、前年比16％と大きく増加し、目標水準にほぼ到達した。一方、令和6年度は、前年比マイナス5％と減少に転じている。観光入込みは、広報PR等による効果が高められる側面がありつつも、天候やその年の紅葉の色づきなどの不確実な要素もあり、非常に難しいといえる。いずれにしても、コロナ禍の非常に厳しい局面は脱したものと考えられる。

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」

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
計画策定に係る 市民アンケート調査	9%（5ヶ年維持）	5%	×

各年度データ	基準年（H30）	R03	R04	R05	R06
目標値	―	―	―	9%	―
実績値	9%	―	―	―	5%

コメント

・前計画策定時がコロナ禍であったことから、前々計画策定時の基準値（H30年度目標）をスライドさせている。令和6年度に実施した中間アンケートは令和2年度に実施した4%よりは若干増加したものの、目標値は大きく下回った。テレワークなどライフスタイルの変化や、鉄道利用の中心である高校生が少子化により減少傾向などが影響しているといえる。飯田線は上伊那・下伊那地域全体の重要な南北軸であることから、利用促進などの対応が必要。

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」

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
計画策定に係る 市民アンケート調査	8%（5ヶ年維持）	3%	×

各年度データ	基準年（H30）	R03	R04	R05	R06
目標値	―	―	―	8%	―
実績値	8%	―	―	―	3%

コメント

目標設定の経緯は、上記2-7と同様である。令和6年度に実施した中間年度のアンケート結果では、コロナ禍に実施した調査の3%と同等で、目標値を大きく下回るものとなった。高速バスについても、コロナ後のライフスタイルの変化により、以前ほどの利用はなくなっていることがうかがえる。高速バスも地域の重要な広域交通網と位置づけているため、地域一丸となっての利用促進が必要。

(３)観光振興に対する目標

目標 3-1　観光乗合タクシーの事業化

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
販売実績データ	計画3年目までに事業化	未実施	×

コメント
事業の実施主体となることを見込んでいた伊南DMOの設立が断念されたことから、計画期間内の実施は難しいとみられる。しかしながら、竜東方面をはじめとした公共交通ネットワークの弱い地域の観光振興などには重要な施策でもあり、着地型商品などを企画する地域内の事業者との連携を模索していくことが必要。加えて、令和6年度に実証した公共ライドシェアも観光輸送に効果を上げることが期待できるため、引き続き検証を進めていく。

目標 3-2　観光乗合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	事業初年度50組 以降前年比5%増	未実施	×

コメント
目標3-1のとおり、実施に至らなかったが、公共ライドシェアによる解決策も踏まえて検証していく。

(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

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	イベントほか説明会実施	◎

各年度データ	基準年(R02)	R03	R04	R05	R06
目標値	―	1回以上	⇒	⇒	⇒
実績値	1回	1回	1回		1回

コメント
各地区の高齢者サロンなどで、こまタク出張説明会を開催した。また、ベルシャイン駒ヶ根店での「のりもの体験会」では、約1,500人の来場者を集め盛況となった。メディアなどにも取り上げられ効果があった。

目標 4-2　住民意見交換会開催回数

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	5回	△

各年度データ	基準年(R02)	R03	R04	R05	R06
目標値	―	5回以上	⇒	⇒	⇒
実績値	3回	実施なし	実施なし	実施なし	5回

コメント
目標4-1に掲げたこまタク出張説明会のほか、令和6年度には公共ライドシェアの説明会なども4回実施し、このなかではそれぞれ住民との意見交換の時間も設けたことから、合計5回の開催と位置づける。令和6年度は目標に達したが、全体としては回数が不足した。

目標 4-3　公共交通を住民が支えていく意識

使用するデータ	数値目標	達成状況	評価
計画策定に係る 市民アンケート調査	「地域住民で負担してサービス保持」という回答30%以上	21%	×

各年度データ	基準年(R02)	R03	R04	R05	R06
目標値	―	―	―	30%	―
実績値	31%	―	―	―	21%

コメント
平成27年度に策定した地域公共交通網形成計画における指標を継続しており、前回令和2年度の調査では31%と目標値を上回った経緯がある。令和6年度に実施した市民アンケートでは、この回答が21%と目標値を大きく下回る結果となった。昨今、運転手不足などにより、バスが運休を余儀なくされる報道が多く、公共交通が地域の基本的な社会基盤という認識は定着していると考えるが、「住民自らが支える」という意識はまだ低い状況。次期計画策定に向けて対策を打ち出していくことが重要と考える。

(５)地域公共交通の維持・永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	4,047万円 前年比＋4.0%	△

各年度データ	基準年(R02)	R03	R04	R05	R06
目標値	3,800万円	⇒	⇒	⇒	⇒
実績値		3,704万円	3,833万円	3,891万円	4,047万円

コメント

市の主たる公共交通施策であるこまタクの運行事業費のほか、その他の付帯事業などを合計した公共交通関連の年間費用で令和6年度は4,047万円となった。運行事業に必要となる各種資機材の高騰や、これに伴い人件費も上昇しているため、当初目標に沿った事業運営自体が難しい状況。

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	対応の方向性
・市民全体としては、日常生活の交通手段の大多数が自家用車利用で、鉄道や路線バスはほとんど利用されていない。 ・利用促進にも努めているが、コロナ禍を経てライフスタイルの変化もみられ、公共交通の利用者は従前の水準までは戻っていない。 ・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多く、交通不便者のボリューム自体が減りつつある。 ・交通不便者は家族や知人によって送迎してもらうことなどで、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は引き続き大きい。 ・高齢者の単身世帯は増加中であり、山間部などでは人口密度も低くなっている。今後は家族のサポートや地域の互助に頼れないケースも増えるものとみられる。 ・高齢の交通不便者の年齢層もさらに上がっており、徒歩移動の制約も大きい。また、移動パターンも多様化してきている。	・公共交通の必要性が高い層は減りつつあるとはいえ、安心して市民生活を送ることができる仕組みは不可欠。必要な水準での確保、維持は引き続き行っていくことが重要である。 ・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	対応の方向性
・広域の公共交通軸としては、JR 飯田線があり、長野県地域公共交通計画上伊那地域編においても、圏域間連携軸として設定され、重要度は高いといえる。ただし、運行本数が少なく、所要時間も掛かるため、広域移動においては限定的な利用とならざるを得ない。 ・他方、同計画においては、上伊那地域の広域軸としては中央自動車道も設定されており、長野市・松本市や首都圏・中京圏への移動には高速バスの優位性も高い。ただし、駒ヶ根 IC バス停で乗降する運行便が多いことから、市内各所へのアクセスには二次交通が必要となる。 ・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もさらに増してくる。	・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 JR に対し利便性向上を要望していく。 ・高速バスについては、駒ヶ根 IC 付近での結節性が強く求められるほか、中心市街地に位置する駒ヶ根バスターミナルについても待合い機能や案内の強化などを図っていく必要がある。

(３)既存施策の位置づけ［タクシー系］

調査結果における問題・課題	対応の方向性
【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、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、令和５年度より本格導入したAIオンデマンドシステムのポテンシャルが活かしきれていない。 ・具体的には、外出機会が２便に限られており、目的地となる停留所も全地域共通になったものの、市内25ヶ所に限定されている。また、電話予約が大半を占めており、スマートフォンアプリでの予約は少ない。 ・増加を続けてきた利用者もこの５ヶ年の期間で減少に転じ、市民全体としての施策の認知度も低下してきている。 【割引タクシー券・福祉タクシー券】 ・割引タクシー券は主施策であるこまタクを補完する仕組みと位置づけつつも、分かりにくさなどから利用率は低い状況。	・現行の施策体系については、協議会で検討を重ねてきた結論で、居住地域が分散する駒ヶ根市の地域特性に合致した効果的な仕組みと考える。 ・基本的には現行体系を継続していくことが妥当と考えるが、社会情勢などに応じて調整していくことも重要である。 ・AIオンデマンドシステムによって、より高度な運用や予約事務の省力化が可能となってきているため、これを推進していく。 ・高齢ドライバーへの説明会などを繰り返し行い、新規利用者の獲得に向けて動いていくことも重要である。 ・各種タクシー券については、こまタクとの併用の方法などを調整することも有用と考える。 ・いずれの施策も担い手となるタクシー事業者と連携が不可欠となる。

(４)定時定路線型バス運行の考え方

調査結果における問題・課題	対応の方向性
・平成25年までは、市では定時定路線型のコミュニティバスを運行していたが、利用が低調であったことなどから、現行のデマンド型交通に移行した経緯がある。しかし、市民アンケート結果などからは、定時定路線型のバスの運行を求める声が根強いといえる。 ・デマンド型交通の難点として、利用者登録制、予約制であることから、利用のハードルが高いほか、来訪者の利用ができないという大きな課題がある。 ・不特定多数の人が利用でき、バス停にいけ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、竜東方面への交流軸を掲げているほか、前計画では、市街地巡回システム、山麓周遊システムの運行を掲げ、実証、検討を進めたことで課題などが整理されてきている。	・デマンド型交通であるこまタクを引き続き市の主施策として推進していくが、個別の施策については、定時定路線型のバスも組み入れていくことが有効と考えられる。 ・山麓周遊バスについては、一定の成果が得られたため、季節限定の路線バスとして本格運行への移行を目指していく。 ・このほか、市街地巡回システム、竜東拠点への交流軸についても路線型としての運行を見据えていく。

(５)高校生の通学支援

調査結果における問題・課題	対応の方向性
・駒ヶ根市内の２校の県立高校については、いずれもJR飯田線の駅からの徒歩圏内である。市外の高校についても、飯田線を利用すれば概ね支障なく通える箇所が多い。 ・したがって、高校生が飯田線を利用可能な状況になっていれば、市内における通学移動の課題は解決できると考えられる。 ・長野県地域公共交通計画においては、「すべての県民が公共交通を利用して高校に通える」ことを保証品質として掲げていることから、市内の各居住区から最寄りの飯田線駅まで、公共交通でアクセスできることが必要条件といえる。 ・しかしながら、現在、駒ヶ根市内には通学時間帯に駅までアクセスできるバス等が基本的にない。徒歩や自転車でのアクセスが困難な区域の高校生は、保護者の送迎に頼らざるを得ない状況となっている。 ・一方、飯田線が利用できれば概ね支障なく通学できるとはいえ、十分な運行本数が確保されているとはいえない。さらに、現在進められている高校再編によって、飯田線利用者の増加も見込まれる。	・駒ヶ根市では、高校生の通学も担っていたコミュニティバスを廃止した経緯があり、県計画の方針を踏まえると、現在の交通体系では不十分な状況にある。 ・引き続き保護者送迎に頼る部分がありつつも、高校生の通学に対応した新たな施策導入を検討する必要性がある。 ・竜東拠点と駒ヶ根駅を結ぶ交流軸については、通学にも利用可能な路線バスとしての運行の必要性も考慮しながら、本計画のなかで対応を進めていく。 ・竜東拠点までのアクセスについては、公共ライドシェアや地域の互助などでの補完も検討する。 ・飯田線のダイヤ調整などについては引き続き「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・二次交通等の支援

調査結果における問題・課題	対応の方向性
・駒ヶ根市において最も入込みの多い観光資源の一つである「千畳敷」は、公共交通としても、駒ヶ岳ロープウェイとこれに接続する路線バスで十分にカバーできている。 ・また、「菅の台」から「くらすわの森」にかけての山麓エリアについては、周遊の促進が課題となっていたが、前計画期間に実証を行った山麓周遊バスが本格稼働すれば、対応が図られたと考えられる。 ・一方、市内にはこの他に竜東地区などにもシルクミュージアム、果樹園(直売所)、花桃の里などの観光資源があるが、二次交通が不十分である。タクシーの利用が可能であるが、距離が遠いために、運賃負担が大きくなるという問題がある。	・運賃負担を軽減するため「観光乗合タクシー」の導入も検討した経緯があるが、最低催行人数の設定や行政支援なども必要となり、実施が難しいという結論に至っている。 ・観光には通常のタクシーを利用してもらうのが最も一般的な仕組みであり、当面はその方法で進めるものとする。 ・ただし、運賃の軽減策については検討するとともに、昨今はタクシーがつかまりにくい状況も生じているため、公共ライドシェアなどの方策も検討していく。

(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	対応の方向性
・こまタクによって、交通不便者の足はほぼ確保された状況にはなっているが、誰もがいつでも手軽に利用できる、まちの基本的なインフラ（装置）としての市街地回遊のための公共交通機関がない状況にある。 ・中心市街地で進む衰退・空洞化を打開し、中心市街地を軸としたまちづくりを進めることは市の総合計画などにも掲げられているところである。 ・市民や商店街関係者からも、公共交通に対する期待の声が寄せられている。	・コンパクトシティの推進においても、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、交通結節点などとつないで、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が重要と考えられる。 ・これによって中心市街地の活性化にも寄与することを目指す。

(８)県や周辺市町村との連携

調査結果における問題・課題	対応の方向性
・令和６年度に策定された長野県地域公共交通計画の上伊那地域編では、圏域全体としての拠点や軸が設定されており、より具体的な結節点や、路線レベル（幹線・準幹線・支線等）、保証品質などが定められることとなっている。 ・駒ヶ根市において、広域的な検討が必要となる路線としては、JR 飯田線、高速バスのほかに、飯島町から昭和伊南総合病院に乗り入れる「いいちゃんバス」が見込まれる。	・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、効果が大きいため、上伊那地域別部会の設立は非常に有意義といえる。 ・今後は、周辺市町村との協議が必要な案件については、この部会を活用して、調整を進めていくものとする。 ・また、県による新たな補助制度も創設されたため、可能なものは活用を進めていく。

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

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

(１)市民が安心して暮らし続けることが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、それによって安心して駒ヶ根市に暮らし続けられる公共交通を確保することを第一に掲げます。さらに、公共交通は基本的なインフラであり、かつ、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ていきます。

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ますが、利用便数が限られており、自由度が高いという水準までは至っていません。また、交通不便者の多くが家族送迎を利用しているほか、高齢ドライバーの多くが運転ができなくなった後の不安感を抱えており、こまタクが安心してこのまちに暮らし続けるための日常の足というほどには認識されていないといえます。さらに、市民アンケート結果からは、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意見も多くみられます。

このような状況を受けて、まず、こまタクの利便性を向上させるとともに、市内の主要施設を巡回する新たなコミュニティ交通の導入を進めていきます。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の連携を高めるとともに、公共ライドシェアや地域の互助による送迎システムなども活用しながら、駒ヶ根市全体としての公共交通ネットワークの強化を図ります。

(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ります。市の観光の主軸（東西軸）は、駒ヶ岳ロープウェイとこれにつながるロープウェイ線バスであり、概ね十分なサービス水準を備えています。しかし、結節点については、駒ヶ根駅、駒ヶ根 IC 付近、菅の台の 3 ヶ所のうち、駒ヶ根 IC 付近の整備が不十分な状況です。広域交通については、高速バスの利便性が高く、駒ヶ根 IC 付近は市の玄関口でもあることから、整備の必要性は高いといえます。

この観光の東西軸に対し、南北軸にあたるのが、駒ヶ岳山麓エリアとなります。北は宮田村南部から、南は令和 6 年にリニューアルオープンした養命酒くらすわの森付近までが含まれ、東西軸とは菅の台、駒ヶ根 IC 付近で交差します。このエリアについては、山麓周遊バスによって周遊が可能となりますが、運行日が限られるなどの課題もあることから、本格運行に向けてさらに利便性の高いものになるよう改善に努めていくものとします。

一方、竜東エリアなどにも観光資源などが点在していますが、バスの運行はない状況です。これらについては、一般のタクシーを利用してもらうことを基本と考えますが、タクシーの運賃負担は大きいため、周遊した方に何らかのインセンティブが得られるような仕組みなども検討していきます。また、拠点整備を踏まえてバスの運行を検討します。

(1) に記した市街地を巡回するコミュニティ交通については、観光需要にも対応できるものとして検討していくものとします。

(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、採算性を備えた仕組みを構築することは難しく、公共交通の運営は税金を投入して行う行政サービスという側面を有しています。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、市として公共交通全体の仕組みを整えることが大切です。一方で、地域公共交通は持続可能なものとしていくことも重要であるため、一定の事業費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といえます。

ただし、事業費の制約に縛られ、使い勝手の悪いサービスになることのないよう、真に必要とされるサービスを積み上げたときに必要となる費用をしっかりと見極めることが重要です。また、人件費や各種資機材の費用が高騰を続ける今日、費用設定については、過年度の予算規模に囚われすぎず、柔軟に設定していくことも重要といえます。

(４)公共交通への意識の醸成と利用促進

（３）に記した通り、個々の交通施策に対する採算を合わせることは難しいですが、最も重要なことは、利用者数が多くなくても、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になります。運転免許のない交通不便者の方たちが、こまタクなどの施策があることを認識しながらも、家族送迎などを利用している現状が多く見受けられることから、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ります。さらには、施策があること自体を知らないという層も一定数いることから、まず、必要な方たちに確実に情報を届けるという仕組みも必要です。

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なども行っていくものとします。また、公共交通利用に切り替える最初のきっかけが難しいというケースが多いことから、こまタクのお試し利用などについても進めていくものとします。

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が低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

行政主導で進める交通サービスの提供には、地域間の公平性などの視点もあり、地区ごとの独自施策などが打ち出しづらいという面があるほか、市街地に比べて山間部などではサービスが行き届きにくいという実状もあります。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ます。

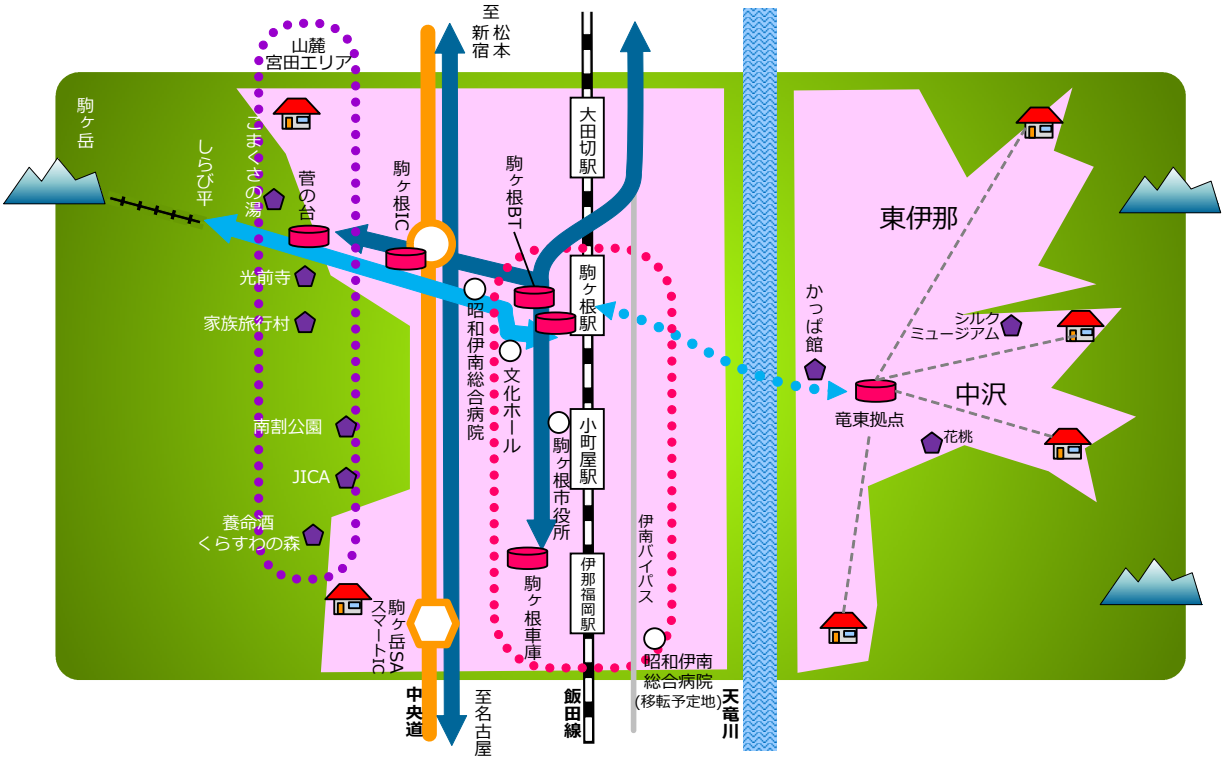
このため、地域が取り組んで行政がサポートするという仕組みが求められ、これまでの計画のなかでも制度設計を進める方針などを打ち出していましたが、実際にはほとんど進まなかったという結果となっています。一方で市内には、市民主体で行われている既存事例も複数あることから、これらをモデルケースとして位置づけてアレンジ等しながら、他地域に拡がっていくことが有効な方策であります。

また、駒ヶ根市では国の支援による実証実験で、公共ライドシェアの仕組みができているため、これも市民全体での互助方策のひとつとして、取り入れていくことが効果的と考えられます。

(６)県や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といえます。令和６年度に策定された「長野県地域公共交通計画」には、地域別計画として「上伊那地域編」が掲げられており、広域圏全体としての地域公共交通のあり方などが示されています。この計画は、検討主体となる「長野県地域公共交通活性化協議会 上伊那地域別部会」で引き続き協議され、詳細な結節点や交通軸の設定、保証品質の設定などがなされる見込みであることから、駒ヶ根市でもこれと連携した広域施策の展開などを進めていくものとします。

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。
	山麓周遊バス	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。
	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。
(凡例なし)	タクシー	バス等でカバーできない地域（観光地）や時間帯における交通機関として、小規模輸送を担う。
	公共ライドシェア	タクシーでカバーできない需要について、登録した個人ドライバーが自家用車を使用して輸送を担う。
	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システムを運行開始
目標 1-3	計画期間内に竜東バスを運行開始

(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。

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	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 2-7	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	駒ヶ岳ロープウェイ線バスの利用者数＝2%増[計画期間終了時]
目標 3-2	山麓周遊バスの利用者数＝毎年 2%増[基準年 R6]

(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・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、適正な負担額の中で抑えられている。ただし、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。

目標 5-1	公共交通関連の行政負担額＝こまタク、割引タクシー、スクールタクシーの 3 施策に伴う現行の 3,800 万円を基準としながら、利便性の向上に伴う必要な負担は行っていく

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

駒ヶ根市における地域公共交通施策の主施策として、引き続き市内全域に対して運行していきます。運行内容については、令和５年度に本格導入したAIオンデマンドシステムを活用し、より柔軟に予約・配車ができるよう努めていきます。具体的には、スマートフォンによる予約を推進し、受付事務の省力化を図るとともに、運行回数や移動範囲の拡大なども検討します。ただし、運行パターンなどに制約を設けない、いわゆるフルデマンドシステムは、相乗りマッチングが成立しづらいという課題もあるため、現行の方式のメリットも踏まえつつ、利便性の拡大に向けてタクシー事業者と連携して取り組んでいきます。

(２)山麓周遊バスの運行

前計画の期間中に実証を行った山麓周遊バスについて、本格運行に向けて進めていきます。実証運行では季節・曜日を限定していますが、利用状況などを踏まえて運行日などを拡大していくことも検討します。併せて山麓の環境に配慮した新モビリティの研究も進めてまいります。また、山麓エリアの宿泊事業者をはじめとした観光関連事業者と連携し、ＰＲなどにも力を入れていきます。

(３)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ます。市民の日常生活の足として機能するとともに、来訪者にも利用しやすく、地域の賑わいの創出にも寄与するよう目指します。昭和伊南総合病院が移転開業する令和11年度からの本格稼働を目指し、実証運行を経て、調整していきます。

(４)竜東バスの導入

竜東振興拠点と駒ヶ根駅を結ぶ新たなバスを運行します。高校生の通学、高齢者の通院・買物に利用しやすいダイヤ設定を見据えつつ、竜東振興拠点が開業する令和11年度からの運行を目指します。

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きます。こまタクを補完する施策になっていることから、こまタクとの併用など運用方法について見直しを検討します。また、福祉タクシー券制度との混同がみられることから、制度についても改めて周知を図っていきます。

(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きます。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います。

9-1-3　拠点整備・活用事業

(1) 竜東振興拠点施設の活用

竜東地域の新宮川岸地区では、令和 11 年度の完成を目指し、竜東振興拠点施設整備が進められています。この施設には農産物直売所や飲食施設などが立地する予定で、地域の新たな集いと憩いの場になることが期待されています。9-1-1 に掲げた通り、駒ヶ根駅や中心市街地を結ぶ竜東バスの運行を目指すにあたり、待合い施設などの整備を進めていくものとします。

(2) 駒ヶ根駅前広場の結節機能強化

駒ヶ根駅はＪＲ飯田線の市内 4 駅のなかで最も利便性が高い結節点となっており、来訪者にとっても市の玄関口にあたります。令和元年度に改修を終えていますが、新たに竜東バスの運行なども見込まれており、さらにターミナルとしての結節性、利便性を高めるために待合いや情報案内などの機能を強化していきます。

(3) 高速バス結節点の整備

高速バスの利便性が高い駒ヶ根市においては、駒ヶ根 IC 付近がもうひとつの玄関口と位置づけられます。ロープウェイ線バスの停留所もあるため、交通結節点としても重要な役割を担います。円滑、快適に利用できるよう待合い施設の整備を目指します。また現在、整備が進められているリニア中央新幹線の動向も見据えながら、将来的な施設の拡充なども検討していきます。

9-1-4　地域連携・参画事業

(1) 地域主導型事業の支援

こまタクが市内全域をカバーしているものの、利用の制約などもあり、こまタクなどでカバーできない需要については、地域互助の仕組みで対応していくことも必要となってきています。

現在、市内数ヶ所の地区で実施している外出支援サービスなどが、他地区にも拡大していく際には、運営組織の設置や仕組みの検討、運行事業費などについて、市もサポートしていきます。

(2) 公共ライドシェアの実証

駒ヶ根市では、令和 6 年度より季節限定で公共ライドシェアの仕組みを導入しています。(1) の地域の主導型事業と同様に、一般のタクシーやこまタクなどでカバーできない需要を公共ライドシェアで補うことで、地域全体の交通のサービスレベルの底上げが期待されます。市民の生活利用だけでなく、観光需要などへの対応も可能です。

引き続きドライバーを募集するとともに、タクシー事業者とも連携して効果的に運用していきます。

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きます。主として高校生の通学利用と観光利用に重点を置き、より利用しやすいダイヤの改正などについて、JR 飯田線活性化期成同盟会を通じて要望していきます。また、高齢者や障がい者の利用に配慮したバリアフリー化などについても、鉄道事業者と連携して推進していきます。

②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きます。具体的には 9-1-3(3)に記した結節点の整備を進めるとともに、特に乗車率が低いみすずハイウェイバスの利用促進については、パーク＆ライドへの支援などの対策を検討してまいります。

(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します。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、地域や高齢者団体に向けた説明会などを開催します。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います。

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、お試し利用の機会なども方策として検討してまいります。

(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

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、市のホームページなどにより必要な世帯に届くよう整備してまいります。

②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、(3)のパンフレットや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します。

③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、利用促進につなげるため、フォーラムやイベントを高齢者やファミリー層などターゲットを絞って概ね隔年で効果的に進めていくものとします。

(4) 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していくとともに、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きます。警察とも連携し、この案内チラシを兼ねた申請用紙を警察署の免許返納窓口でも配布してもらいます。

9-1-6　その他関連事業

(1) 広域連携の推進

令和6年度に策定された「長野県地域公共交通」における上伊那地域別計画に基づき、広域施策の推進などに努めていきます。また、昭和伊南総合病院の移転による巡回バスについても必要に応じて、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）にて協議していきます。

(2)担い手の育成支援

全国的にドライバー不足が深刻になってきており、駒ヶ根市や周辺地域の事業者も同様の状況にあります。駒ヶ根市では令和7年度より交通事業者に対して二種免許の取得費用の補助を行っており、この取り組みを継続していきます。

(3)脱炭素推進事業

駒ヶ根市は豊かな自然に恵まれた都市で、総合計画のなかでも、地球温暖化防止、再生可能エネルギーの活用などを掲げています。地域公共交通分野においても、CO_2排出量の削減に努めていくため、低公害車両やＥＶ車両などの導入を推進していきます。

9-2　各事業の実施主体

各事業の実施主体は下表のものを見込んでいます。

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	○	○		○			システム事業者
（2）山麓周遊システムの導入	○	○	○		○	○	
（3）市街地巡回システムの導入	○	○	○		○	○	
（4）竜東バスの運行	○	○	○		○	○	
2．交通不便者支援事業							
（1）割引タクシー券の交付		○		○			市福祉
（2）福祉タクシー券の交付		○		○			市福祉
3．拠点整備事業							
（1）竜東振興拠点施設の活用		○					市都市整備
（2）駒ヶ根駅前広場の結節強化		○				○	
（3）高速バス結節点の整備		○	○				
4．地域連携・参画事業							
（1）地域主導型事業の支援	○	○					市福祉/地域組織
（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		○					沿線市町村
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	○	○					市福祉
（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・イベント等の開催	○	○	○				協力団体等
（6）免許返納の促進	○	○		○	○		
6．その他関連事業							
（1）広域連携の推進	○	○					
（2）担い手育成事業		○	○	○			
（3）脱炭素推進事業		○	○	○			

9-3　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きます。

施策名	スケジュール				
	R08	R09	R10	R11	R12
1．公共交通運行事業					
（1）こまタクの運行	実稼働（継続） 最適化検討	調整	実稼働（調整後）		
（2）山麓周遊システムの導入		本格運行	適宜調整		運行開始
（3）市街地巡回システムの導入		運行内容検討	実証	運行開始	
（4）竜東バスの運行			運行内容検討	運行開始	
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．拠点整備事業					
（1）竜東振興拠点施設の活用				活用開始	
（2）駒ヶ根駅前広場の結節強化	現行をベースに継続運用しながら適宜機能付加・拡充				
（3）高速バス結節点の整備		施設検討	整備	運用	
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	実証を継続				
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	随時呼びかけ				
②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・イベント等の開催		実施		実施	
（6）免許返納の促進	随時実施				
6．その他関連事業					
（1）広域連携の推進	定期的に会議開催・検討継続				
（2）担い手育成事業	継続実施				
（3）脱炭素推進事業	車両更新が生じた際に対応				

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

地域公共交通の永続的な維持のためには、事業のマネジメントが不可欠です。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、見直しを図っていきます。

(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います。

(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います。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います。

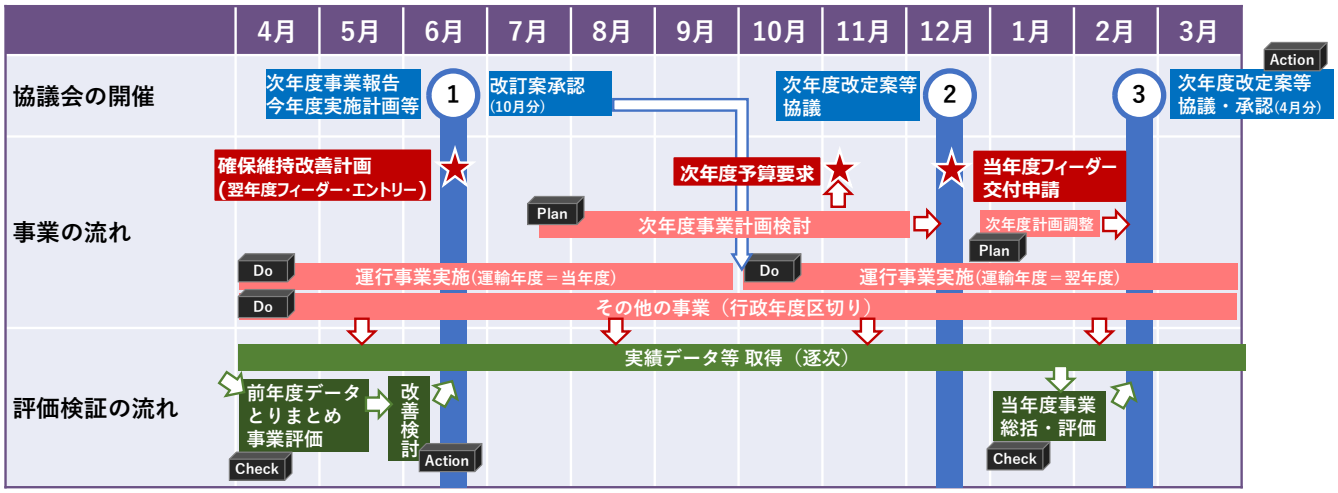
(３)見直し改定作業

施策内容の調整などについては、年度ごとに実施します。(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います。その他のものは４月の行政年度にあわせて改定を行います。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し、翌年度からの改定も行います。

この地域公共交通計画については、令和 11 年度から令和 12 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します。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 13 年度から始まる次期計画を策定します。

■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します。

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	計画期間内に竜東バスを運行開始	－	
（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	市民全体での JR 飯田線の利用頻度 ＝「月 1 回以上利用」が 9％[R12]	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 2-7	市民全体での高速バスの利用頻度 ＝「月 1 回以上利用」が 8％[R12]	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	駒ヶ岳ロープウェイ線バスの利用者数 ＝2％増[R12]	年間利用者数データ	バス事業者で取得 ■毎年
目標 3-2	山麓周遊バスの利用者数 ＝毎年 2％増（基準年 R6 より）	年間利用者数データ	バス事業者で取得 ■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 4-4	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 ・永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 ＝3 施策に伴う現行の 3,800 万円を基準としながら、利便性の向上に伴う必要な負担は行っていく	各年度普通会計決算	協議会事務局で把握 ■毎年