

広域的な公共交通の現状・課題に係るアンケート結果

長野県地域公共交通活性化協議会
上伊那地域別部会

第 1 回上伊那地域別部会の開催に当たり、委員の皆様にはアンケートの回答にご協力いただきありがとうございました。回答結果を以下のとおり取りまとめましたので、参考までにご覧ください。

なお、本アンケート結果については、上伊那の公共交通の現状・課題に係る地域の声として、長野県地域公共交通活性化協議会事務局（長野県交通政策課）にも共有させていただきます。

※取りまとめに当たっては、原則として原文のまま記載しておりますが、同一の趣旨のものについては集約させていただいております。

【鉄道】

市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・学生の通学にとって極めて重要な路線である。 ・特に高校生の通学に重要な交通であるが、採算性から撤退が心配。 ・観光等の移動手段、また、飯田線自体の観光資源としての活用も重要である。 ・便数が少なく不便。 ・キャッシュレス決済が出来ない。Suica 導入の要望有。 ・災害における利用者の足の確保（JR 代行輸送前の対応）。 ・塩尻行の便数が少ない（利用者が少ない）。 ・町内 3 駅のうち 2 駅は無人駅、有人駅についても駅員は町会計年度任用職員で経費が掛かっている。 ・高校生の通学手段として必須であるが、村内の JR 駅は村の外れにあり利用し難い。 ・JR 飯田線について、本数は少ないものの、とくに通学等での利用以外では利用者が少ない状況にあり、妥当と感じる。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用人数が大幅に減少している。 ・通学時間帯の便が通学圏内の途中で終点となってしまうため、送迎を行う保護者の負担となっている。 ・駅のバリアフリー化が進まない。
-----	--

	<ul style="list-style-type: none"> ・飯田線活性化期成同盟会を通じたJR東海への要望事項（主なもの） <ul style="list-style-type: none"> ・通学時間帯の利便性向上（ロングシート車両による運行、19時台上り列車の駒ヶ根駅以南への延伸など） ・キャッシュレス決済への対応 ・サイクルトレインの検討 ・施設のバリアフリー化（車いす用スロープ設置など）
利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ほとんど利用していない。 ・最近ほとんど利用していないが、免許返納すれば利用したい。

【バス】

市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が減少する中で、交通事業者が市町村を跨ぐ一般のバス路線を自主運行することは難しいと推察される。 ・単独の自治体が隣接市町村に乗り入れるコミュニティバスを運行することは、運行調整や費用負担等の面で課題が多い。 ・買い物や通院など、住民が日常的に往来することの多い伊那市、箕輪町、南箕輪村は、伊那地域定住自立圏を構成し、平成29年度から3市町村を縦断する伊那本線を運行している。 ・運営コストが赤字。 ・車両の老朽化。 ・運行業者が1者のみ。 ・谷が多く運行ルートが厳しい。 ・路線運営コストが赤字で、現在のサービス水準を維持継続することが困難。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用人数が大幅に減少している。 ・利用者の減少に伴い委託費用も減少するため、事業者の運営を圧迫している。 ・2車両で村内全域及び近隣市町の一部を巡回しているため、目的地まで到着にかなりの時間を要する場合がある。 ・バスの利用者の大半は高校生の通学によるもので、松川町と飯島町に乗り入れをしているため、鉄道駅へのアクセスとして機能している。 ・高齢の利用者からは通院や買い物のために飯田市や駒ヶ根市までバス1本で行けるようになるとありがたいといった声があがっている。 ・現在、路線バス等がなく、一部から公営バスや通学バスは導入しないのか、という声が時々聞かれるものの、費用対効果の観点からバスの
-----	--

	導入は難しいと考える。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・多くの路線で利用者が減少しており市町村からの補助金だけでは維持することが難しくなりつつある。また、便数が減ることにより利便性が悪くなることで利用客の減少に拍車をかけていると思われる。 ・沿線旅客減少により、路線維持が非常に難しい状況にあります。高遠駅～古屋敷に関しては、次年度につきましては自社運行を断念し、地域公共交通路線（協議会路線）にて運行させていただきます。また、ここ数年伊那北駅～高遠駅間におきましても旅客減少に歯止めが掛からず路線維持が非常に苦しい状況となっております事をご報告させていただきます。
利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・東京、名古屋への高速バス以外ほとんど利用しない。 ・病院へ行くことが多いが、予約時間がバスの運行時間とうまく合わない。（自家用車を持たない方）

【タクシー】

市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・住民、来訪者を問わず、時刻表や経路にとらわれず、市町村域を超えて目的地までドアツードアで移動できるタクシーは、地域にとって不可欠な交通手段である。 ・鉄道やバスよりも運賃が高額であるため、市民からは日常的な交通手段としては利用しにくいとの声がある。 ・高齢者、障害者、運転免許返納者などの移動手段として、事前の利用登録制のデマンド型乗合タクシーを運行し、通院や買い物などの日常における移動の支援を行っている。 ・デマンド型乗合タクシーに関しては、民間のタクシー事業者の経営に影響するため、十分に調整をしながら実施していく必要がある。 ・慢性的な運転手不足。 ・町内に1社のみ。 ・谷が多い。地理的に広域のため、運賃が高額の場合がある。 ・新型コロナウイルス感染拡大により利用人数が大幅に減少している。 ・町内（村内）にタクシー事業所がなく、利用し難い（営業所から遠く運賃が高額になる）。 ・村内にタクシー会社が1社しかなく、福祉タクシー券事業等の施策も
-----	--

	この1社頼みとなっている状況で、将来的に事業承継されていくのか見通しが立たない。
利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・市内利用ぐらいで、他市町村移動は金額的に負担が大きい。 ・ほとんど利用しない。 ・病院通いでタクシーを利用する者が多いが、往復で3000円以上かかり大きな負担である。(自家用車を持たない方)

【その他】

市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進のためには、脱マイカー意識の醸成につながる仕掛けが必要だと感じる。 ・人口減少に伴い公共交通の利用者も減少が予想される。 ・利用者確保のために、日頃から利用促進の広報等をしていく必要がある。その際、広域を少ない乗換えで移動できる公共交通があるとよい。 ・令和元年度に実施した住民向けアンケートでは、重要度が高いと考えられている施策の一つに「利用しやすい交通手段の確保」という項目があり、突出して満足度が低い結果となった。今後、特に高齢者の足の確保について検討をする必要がある。
利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・特に飯田線はこれからも大切な公共交通です。 ・各家庭一人ひとりが自動車1台といった状況。買い物、外出はほとんど自動車で済ませる。 ・今は良いが、自動車の運転ができなくなった時のことを考えると厳しいことになるだろう。