

公共交通に関するアンケート調査及び実証運行結果について

リニア推進部 リニア推進課

公共交通に関するアンケート調査結果

1. 市民アンケートの概要
2. 各世代における市民アンケート、通学に関するアンケート、移動に関するアンケート
3. 結果まとめ

1. 市民アンケートの概要

目的

- ・公共交通の維持確保や利用環境向上に向け、**アンケート調査より移動実態や公共交通利用実態を年代別に把握する。**
- ・公共交通の利用実態は以下の4つの視点から把握する。

※高校生の通学実態（P7、P8）：通学に関するアンケート調査（南信州広域連合が飯田・下伊那地区の高校生を対象に調査を実施）よりとりまとめを行った

※短期大学生・専門学校生の移動実態（P9）：飯田短期大学、飯田コアカレッジの学生を対象としたアンケート調査結果よりとりまとめを行った

外出目的



移動手段選択時の優先度



公共交通の利用状況



各交通モードにおける課題



対象世代

- ・各年代の集計結果※1を確認した上で、以下の3世代で利用実態の把握を行うこととする。

10代※1

免許の保有率が低く、**自動車を運転して自由に移動ができない**と想定される世代

20代～50代※1

交通モードを自由に選択し移動が出来る世代

60代～

日常的な利用者であり、今後の公共交通の維持確保にとって重要である高齢者

※1：10代と20代以上で回答結果の傾向に違いが見られた（別紙参照）。そのため、10代と20代以上で世代を分けて集計した。

1. 市民アンケートの概要

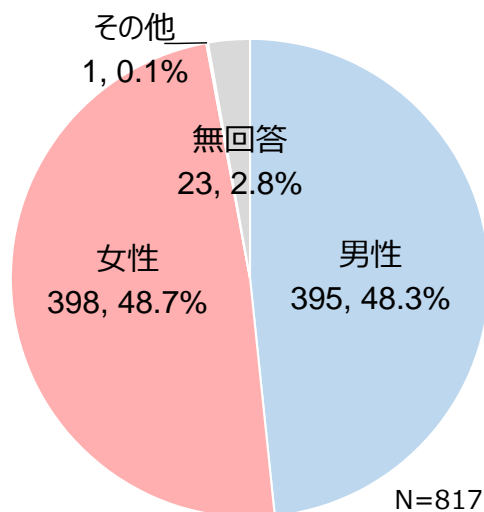
調査方法

- ・無作為に抽出した**1,000世帯**を対象にアンケート調査票を配布。
- ・加えて、公共交通利用者の意見を把握するため、バス停や乗合タクシーにてアンケートを**100部**配布。
- ・調査期間：2023年8月5日～27日

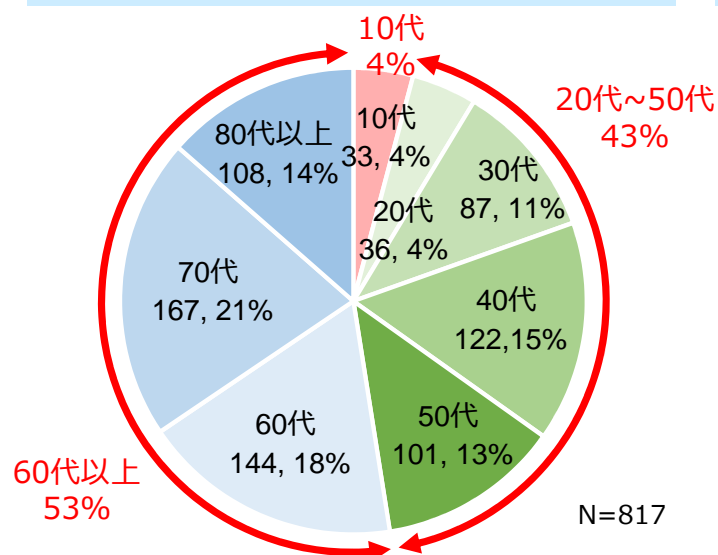
回収状況

回収人数	817人 （郵送775人 + バス停配布42人）	
回収率	世帯に配布	34% （340世帯/1,000世帯）
	バス停にて配布	42% （42部/100部）

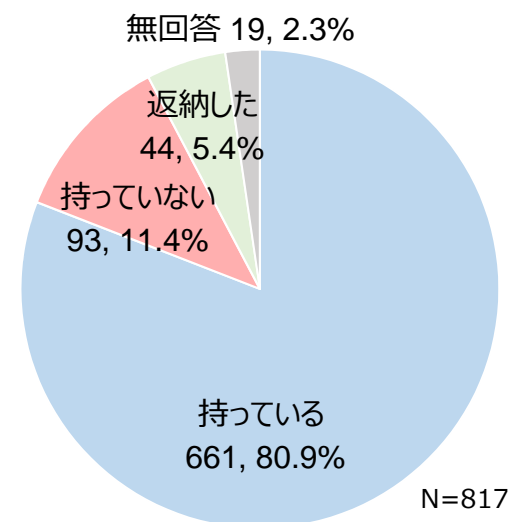
<性別>



<年代>



<免許の有無>



2. 各世代における市民アンケートの結果

■ 外出目的別移動手段

市民

- 外出目的：**10代は通学**、**20～50代は通勤**、**60代以上は買い物**を目的とした外出が多い。
- 外出時の移動手段：通勤や通院・通所、買い物、習い事・サークル活動は、自家用車の利用が最も多い。
通学は、徒歩を除くと送迎や鉄道の利用が最も多い。

【外出目的割合】

選択肢	10代 N=66	20～50代 N=692	60代以上 N=838
通勤	3.0%	41.2%	13.4%
通学	45.5%	1.4%	0.2%
通院・通所	4.5%	2.2%	16.2%
買い物	10.6%	32.5%	35.3%
習い事・サークル活動	16.7%	3.8%	6.7%
その他	6.1%	7.4%	11.3%
無回答	13.6%	11.6%	16.8%

10代は通学が多い

20～50代は通勤が多い

60代以上は買い物が多い

<通勤>

選択肢	10代 N=2	20～50代 N=285	60代以上 N=112
自家用車（自分で運転）	0.0%	92.6%	86.6%
自家用車（自分以外が運転）	50.0%	1.8%	3.6%
鉄道	0.0%	0.0%	0.9%
路線バス	0.0%	0.4%	0.9%
乗合タクシー	0.0%	0.0%	0.9%
タクシー	0.0%	0.0%	0.0%
バイク・原付	0.0%	1.4%	1.8%
自転車	0.0%	2.1%	1.8%
徒歩	100.0%	4.9%	3.6%
その他	0.0%	0.7%	0.9%
無回答	0.0%	2.5%	5.4%

<通学>

選択肢	10代 N=30	20～50代 N=10	60代以上 N=2
自家用車（自分で運転）	16.7%	70.0%	50.0%
自家用車（自分以外が運転）	23.3%	0.0%	50.0%
鉄道	23.3%	0.0%	0.0%
路線バス	13.3%	0.0%	0.0%
乗合タクシー	0.0%	0.0%	0.0%
タクシー	0.0%	0.0%	0.0%
バイク・原付	0.0%	0.0%	0.0%
自転車	10.0%	0.0%	0.0%
徒歩	46.7%	10.0%	0.0%
その他	3.3%	0.0%	0.0%
無回答	0.0%	20.0%	0.0%

<通院・通所>

選択肢	10代 N=3	20～50代 N=15	60代以上 N=136
自家用車（自分で運転）	0.0%	53.3%	50.7%
自家用車（自分以外が運転）	33.3%	20.0%	17.6%
鉄道	0.0%	6.7%	0.7%
路線バス	0.0%	26.7%	4.4%
乗合タクシー	0.0%	13.3%	10.3%
タクシー	0.0%	20.0%	8.1%
バイク・原付	0.0%	0.0%	0.7%
自転車	0.0%	0.0%	0.7%
徒歩	0.0%	20.0%	8.8%
その他	33.3%	6.7%	5.1%
無回答	33.3%	0.0%	14.0%

<買い物>

選択肢	10代 N=7	20～50代 N=225	60代以上 N=296
自家用車（自分で運転）	28.6%	80.4%	62.2%
自家用車（自分以外が運転）	42.9%	13.8%	15.5%
鉄道	14.3%	0.9%	0.3%
路線バス	0.0%	0.9%	2.7%
乗合タクシー	0.0%	0.9%	4.1%
タクシー	0.0%	0.0%	2.7%
バイク・原付	0.0%	1.3%	2.0%
自転車	0.0%	1.8%	2.0%
徒歩	14.3%	4.0%	6.8%
その他	0.0%	0.0%	0.0%
無回答	14.3%	10.2%	14.5%

<習い事・サークル活動>

選択肢	10代 N=11	20～50代 N=25	60代以上 N=56
自家用車（自分で運転）	0.0%	73.1%	69.6%
自家用車（自分以外が運転）	54.5%	3.8%	12.5%
鉄道	0.0%	0.0%	0.0%
路線バス	0.0%	0.0%	3.6%
乗合タクシー	0.0%	0.0%	1.8%
タクシー	0.0%	3.8%	1.8%
バイク・原付	0.0%	0.0%	0.0%
自転車	18.2%	0.0%	0.0%
徒歩	27.3%	15.4%	8.9%
その他	0.0%	0.0%	0.0%
無回答	0.0%	7.7%	12.5%

2. 各世代における市民アンケートの結果

■ 移動手段選択時の優先度

- 全世代において“移動時間が短い”、“慣れている・安心できる”と回答した割合が多い。

選択肢	10代 N=33	20~50代 N=346	60代以上 N=419
移動時間が短い	42.4%	87.0%	76.4%
歩く時間が短い	21.2%	28.3%	26.7%
乗り換えがない・少ない	12.1%	17.6%	21.0%
費用が安い	24.2%	28.3%	24.1%
環境にやさしい	0.0%	3.8%	4.3%
健康によい	6.1%	6.6%	6.7%
事故の危険が少ない	21.2%	13.6%	14.6%
慣れている・安心できる	42.4%	57.2%	41.3%
その他	27.3%	2.9%	5.7%

■ 公共交通の利用有無

市民

- 鉄道、バス：10代は他の年代と比べて利用割合が高い
- 乗合タクシー：全世代で利用率は低い
- タクシー：60代以上になると利用割合が増加

<鉄道>

選択肢	10代 N=33	20~50代 N=346	60代以上 N=419
利用する	33.3%	12.7%	11.9%
利用しない	63.6%	82.9%	75.4%
無回答	3.0%	4.3%	12.6%

10代は利用割合が高い

<バス>

選択肢	10代 N=33	20~50代 N=346	60代以上 N=419
利用する	15.2%	9.0%	11.2%
利用しない	75.8%	80.3%	70.4%
無回答	9.1%	10.7%	18.4%

10代は利用割合が高い

<乗合タクシー>

選択肢	10代 N=33	20~50代 N=346	60代以上 N=419
利用する	3.0%	2.3%	6.9%
利用しない	87.9%	87.0%	76.4%
無回答	9.1%	10.7%	16.7%

60代以上は利用割合が高い

<タクシー>

選択肢	10代 N=33	20~50代 N=346	60代以上 N=419
利用する	0.0%	14.5%	23.2%
利用しない	90.9%	73.7%	59.9%
無回答	9.1%	11.8%	16.9%

60代以上は利用割合が高い

2. 各世代における市民アンケートの結果

市民

■ 各交通モードにおける課題（鉄道のみ沿線地域で集計）

- 鉄道：全世代で「運行本数の少なさ」が課題。
- バス：全世代が「運行本数の少なさ」や「近くにバス停がない」ことが課題。
- 乗合タクシー：10代は認知されておらず、20代以上は「時間や目的地が合わない」ことが課題。
- 自家用車：20～50代は「車の維持費が高い」や「事故のリスクがある」といった現実に直面している問題を、60代以上は「将来運転できなくなったとき不安だ」といった将来の不安を課題として挙げている。

<鉄道>

選択肢	10代 N=21	20～50代 N=247	60代以上 N=305
近くに駅がない	19.0%	33.6%	30.8%
運行本数が少ない	33.3%	26.7%	24.9%
朝と夜の時間に運行が少ない	14.3%	4.9%	3.0%
運賃が高い	0.0%	2.4%	3.0%
バスとの乗り換えがスムーズでない	4.8%	4.0%	3.9%
電子決済が使えない	9.5%	4.9%	2.6%
自家用車の方が便利	28.6%	78.1%	72.1%
その他	14.3%	3.6%	4.3%
無回答	23.8%	2.8%	5.2%

全世代が「運行本数の少なさ」が課題

<バス>

選択肢	10代 N=33	20～50代 N=346	60代以上 N=419
近くにバス停がない	30.3%	39.0%	39.6%
運行本数が少ない	33.3%	36.1%	32.2%
朝と夜の時間に運行が少ない	15.2%	7.2%	7.6%
運賃が高い	12.1%	4.6%	4.8%
鉄道との乗り換えがスムーズでない	3.0%	4.9%	6.0%
電子決済が使えない	3.0%	3.5%	2.6%
目的地の近くまで行くバス路線が少ない	12.1%	27.7%	27.0%
目的地までのバスの乗り換えが面倒だ	15.2%	12.7%	9.8%
バス路線や運行時刻を知らない	9.1%	15.9%	14.3%
スマホでバスの現在地などの運行情報が入手できない	0.0%	0.9%	3.1%
その他	15.2%	18.2%	17.4%
無回答	15.2%	4.0%	11.2%

全世代が「運行本数の少なさ」や「近くにバス停がない」ことが課題

<乗合タクシー>

選択肢	10代 N=33	20～50代 N=346	60代以上 N=419
停留所まで遠い	3.0%	11.0%	14.3%
時間や目的地が自分に合わない	21.2%	31.2%	35.6%
利用したい時間に運行していない	6.1%	10.1%	19.1%
運賃が高い	3.0%	5.2%	5.5%
事前予約が面倒だ・電話で話したくない	6.1%	15.9%	18.1%
利用方法がわからず不安だ	6.1%	16.5%	13.6%
そもそも存在を知らない	39.4%	27.2%	15.5%
その他	12.1%	15.9%	15.0%
無回答	18.2%	5.2%	12.9%

10代からは認知度が低い

<自家用車>

選択肢	10代 N=33	20～50代 N=346	60代以上 N=419
自家用車の運転が負担に感じる	0.0%	6.4%	5.5%
将来運転できなくなったとき不安だ	3.0%	25.7%	51.6%
家族等を送迎するのが負担になっている	0.0%	5.2%	3.6%
送迎してもらおうのが申し訳ないと感じる	21.2%	2.9%	10.0%
車の維持費が高い	12.1%	45.7%	34.6%
事故のリスクがある	12.1%	35.3%	30.1%
環境に悪影響がある	0.0%	5.8%	3.1%
特に不安や不満はない	33.3%	26.3%	16.7%
その他	3.0%	2.0%	1.7%
無回答	27.3%	4.6%	12.2%

60代以上は将来の不安に関する意見が多い

20～50代以上は現実に直面している意見が多い

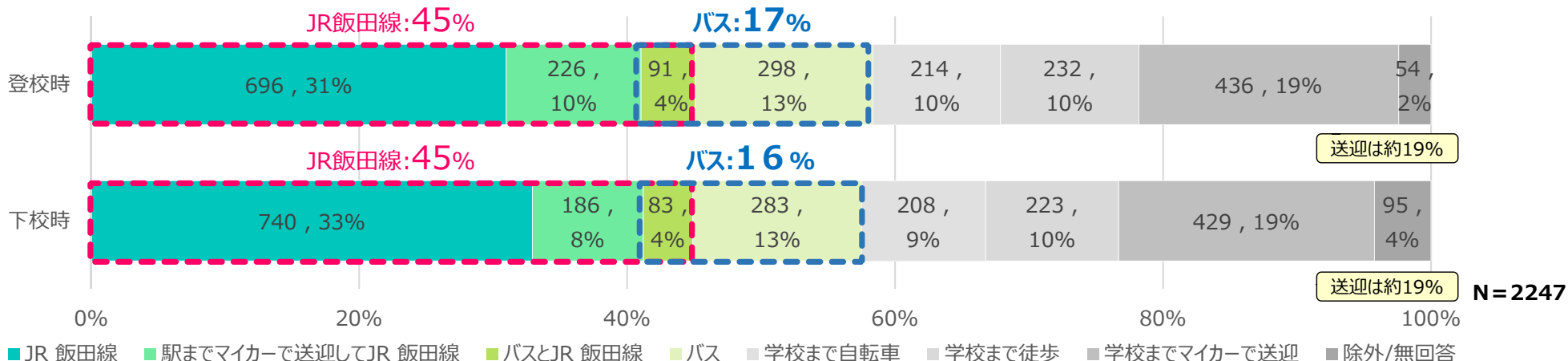
2. 通学に関するアンケート調査結果 (南信州広域連合が飯田・下伊那地区の高校生を対象に調査を実施)

■ 高校生の移動実態

高校生

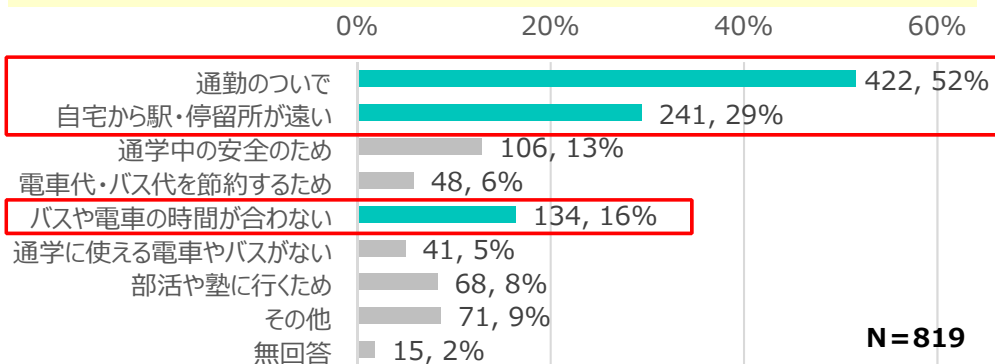
登下校の交通手段

- 登下校時について、JR飯田線の利用率が約45%と最も高く、次いで、バスの17%である。



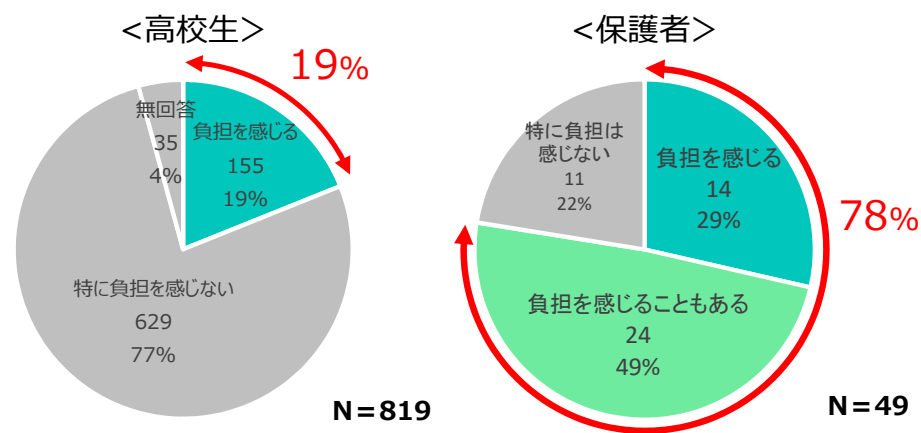
高校生が送迎してもらっている理由

- 「通勤のついで」に送迎をしてもらっている方が最も多い
- 次いで「自宅から駅・停留所が遠い」「バスや電車の時間があわない」という意見が多く、歩く距離や待ち時間等から、路線等があっても利用が敬遠されて、送迎に頼っている状況と推察される。



送迎について負担を感じるか

- 保護者の方の約80%は送迎に負担を感じている



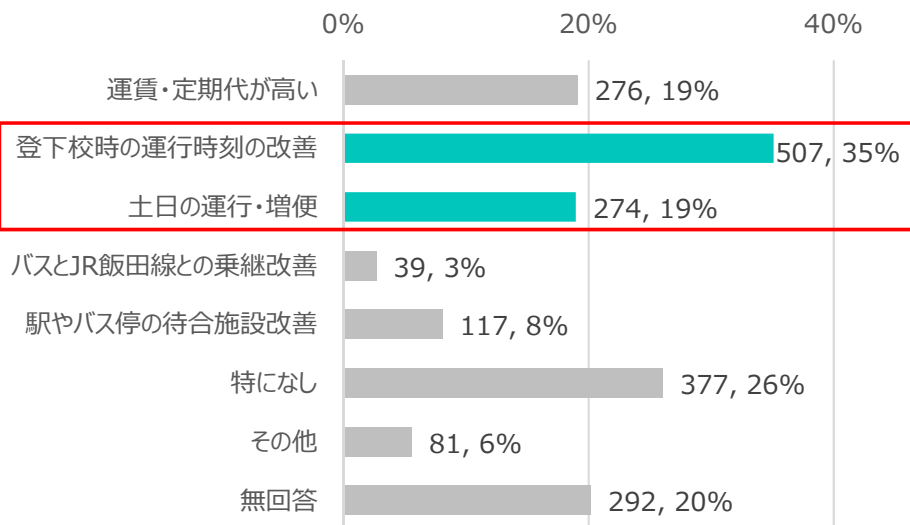
2. 通学に関するアンケート調査結果 (南信州広域連合が飯田・下伊那地区の高校生を対象に調査を実施)

■ 高校生の移動実態

高校生

飯田線・バス・乗合タクシーへの要望

- 飯田線/バス/乗合タクシーへの要望として、「登下校時の運行時刻の改善」「土日の運行・増便」の意見が多い



N = 1445

登下校時の運行時間改善

- 朝のバスの時間を遅くしてバスの数を増やしてほしい (下農,伊賀良-名古屋中央でバス・タクシー利用)
- 部活が終わってから1時間半待たないと帰れない (長姫高校,二ツ山水晶館跡-OIDE長姫高校前でバス・タクシー利用)
- 飯田駅から出るバス(循環線)の時間を改善してほしい。特に朝7~8時台をもう少し遅い時間に (長姫高校,飯田駅-長姫高校前でバス・タクシー利用)
- 夜の19時にバスを出してほしい。間に合わない (長姫高校,南平-飯田OIDE長姫高校前でバス・タクシー利用)
- 部活後の電車の時間が合わない (飯田高校,切石-伊那上郷でJR利用)
- テスト等で早く学校が終わる日は、16時までバスがないので、12時~13時の便を増やしてほしい。 (女子高,伊賀良-飯田高校でバス・タクシー利用)
- 部活終わりの時間のバスが欲しい。18:30に終わるので19:00頃にほしい。 (長姫高校,伊賀良局前-飯田OIDE長姫高校前でバス・タクシー利用)

土日運行増便

- 土日の便の本数が少なすぎる。13時~16時の間にバスが欲しい (長姫高校,伊賀良局前からOIDE長姫前でバス・タクシー利用)
- 土日の飯田高校前行きのバスの10時~13時くらいに合わせたバスがほしい (飯田高校から七久里,飯田高校から七久里でバス・タクシー利用)
- 土日に遊びに行くときのバスと帰るときのバスの時間が合わず本数も少ないから幅広く増やしてほしい (長姫高校,山本自治振興センターから飯田OIDE長姫高校前でバス・タクシー利用)

その他

- どちらのバスがすいているとかの情報がわかるようにしてほしい (飯田高校,大井橋から飯田高校前でバス・タクシー利用)
- 駅に屋根のあるスペースやベンチ(椅子)を増やしてほしい (飯田高校,駄科から伊那上郷でJR利用)

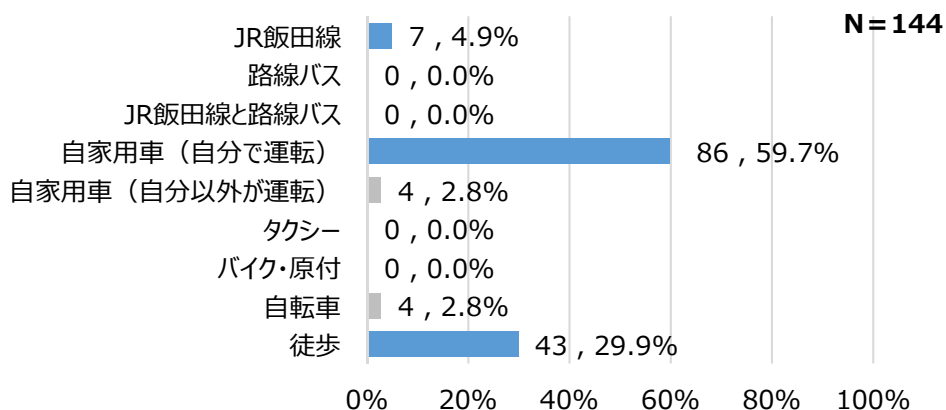
2. 移動に関するアンケート調査結果（短期大学生・専門学校生向け）

■ 短期大学生・専門学校生の移動実態

短期大学生・専門学校生

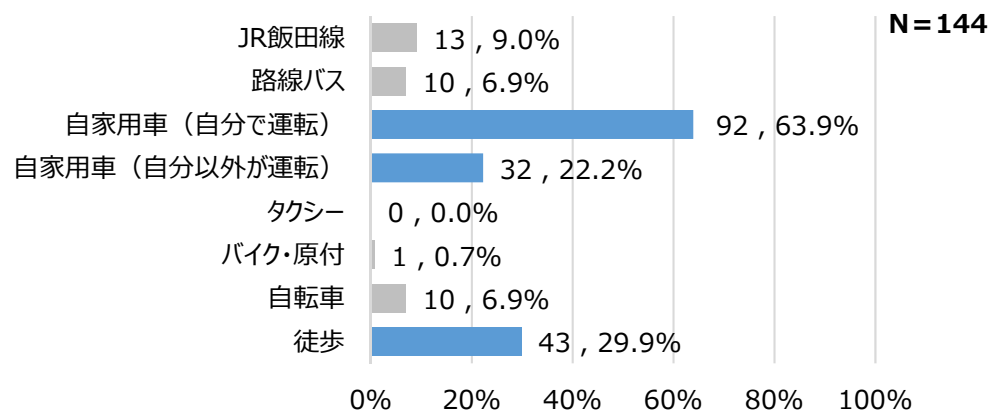
<登下校時の交通手段>

- 自家用車で通学する回答が最も多く約60%を占めた。
- **公共交通（飯田線・路線バス）を利用した通学は約5%に留まる。**



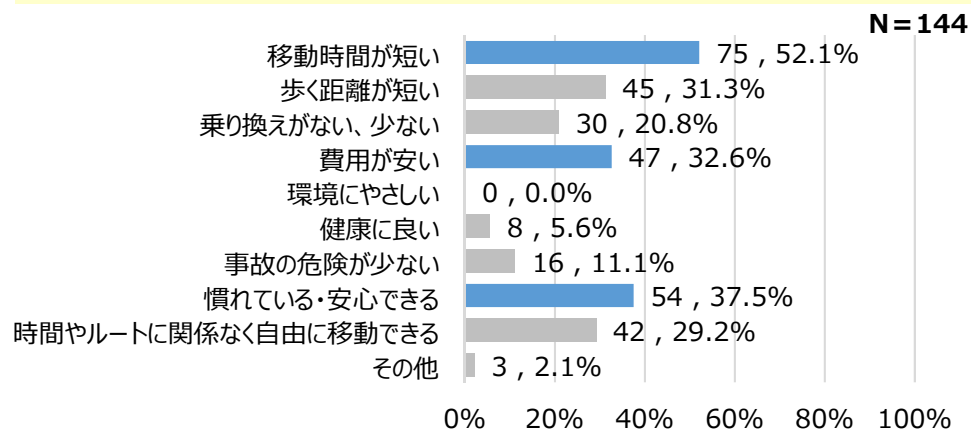
<通学以外での外出に利用する交通手段>

- 通学以外での外出において、**約64%が自家用車を利用している。**
- 登下校時と比較して飯田線や路線バスを利用する割合が多い。



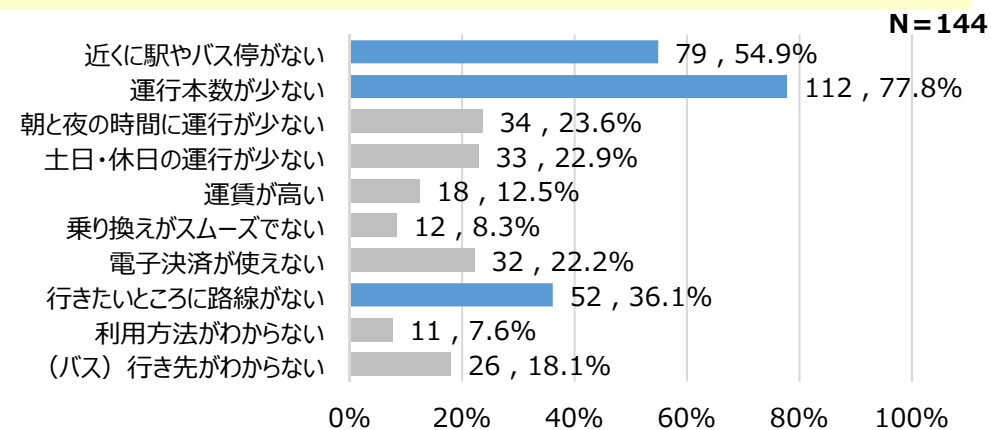
<普段の移動手段選択時に重視すること>

- 約半数が、“移動時間が短い”ことを重視しており、次いで“慣れている・安心できる”ことを重視している。



<公共交通を利用する際に感じること>

- 公共交通に対して、“運行本数が少ない”と回答する学生が最も多く、次いで“近くに駅やバス停がない”と回答する学生が多い






3. 結果まとめ

市民アンケート調査や通学に関するアンケート調査※2、移動に関するアンケート調査※3より、飯田市内における移動実態や公共交通利用実態について年代別にとりまとめた。

1. 市民アンケート調査

サンプル数は10代：N=21、20～50代：N=247、60代以上：N=305（※1は鉄道駅が存在する13地区分のみ集計）

設問		10代 N=33	20～50代 N=346	60代以上 N=419 (免許なしN=93)
外出目的		通学 (46%)	通勤 (41%)	買い物 (35%)
移動手段選択時の優先度		移動時間が短い (42%) 慣れている・安心できる (42%)	移動時間が短い (87%) 慣れている・安心できる (57%)	移動時間が短い (76%) 慣れている・安心できる (41%)
公共交通の利用有無 (利用状況)	 鉄道※1	利用する：33% 10代の利用割合が高い	利用する：13% 20～50代の利用割合が低い	利用する：12% (免許なし：17%) 60代以上では免許なしも含め、 利用割合が低い
	バス	利用する：15% 10代の利用割合が高い	利用する：9% 20～50代の利用割合が低い	利用する：11% (免許なし：21.5%) 60代以上では免許なしも含め、 利用割合が低い
	乗合タクシー	利用する：3% 10代の利用割合低い	利用する：2% 20～50代の利用割合低い	利用する：3% (免許なし：24.7%) 60代以上では免許なしの方の 利用割合が高い
	タクシー	—	利用する：14% 20～50代の利用割合低い	利用する：23% (免許なし：43.0%) 60代以上では免許なしの方の 利用割合が高い
交通モードの課題	鉄道※1	運行本数が少ない (33%)	自家用車の方が便利 (78%)	自家用車の方が便利 (72%)
	バス	運行本数が少ない (33%) 近くにバス停がない (30%)	運行本数が少ない (36%) 近くにバス停がない (39%)	運行本数が少ない (32%) 近くにバス停がない (40%)
	乗合タクシー	そもそも存在を知らない (39%)	時間や目的地が合わない (2%)	時間や目的地が合わない (3%)
	自家用車	特に不安や不満はない (33%)	車の維持費が高い (46%)	将来運転できなくなったとき不安 (52%)

- 外出目的 : 10代が通学、20～50代は通勤、60代以上は買い物も目的とした外出が多い。
- 移動手段選択時の優先度 : 全世代共通し、「移動時間が短い」ことや「慣れている・安心できる」ことが優先されている。
- 公共交通の利用有無 : 【バスや鉄道】10代は他の年代と比べて公共交通（鉄道・バス）の利用割合が高い。
【乗合タクシー・タクシー】60代以上で免許なしの方は、公共交通の利用割合が高く、特に乗合タクシーが約25%、タクシーは43%と利用割合が高い。
- 交通モードの課題 : 【鉄道】10代は「運行本数の少なさ」
【バス】全世代が「運行本数の少なさ」や「近くにバス停がない」
【乗合タクシー】10代は認知されておらず、20代以上は「時間や目的地が合わない」
【自家用車】20～50代は現実的な問題に焦点をあげている一方で、60代以上は将来の不安を課題として挙げている

2.通学に関するアンケート調査（高校生）※2

※2：通学に関するアンケート調査（南信州広域連合が飯田・下伊那地区の高校生を対象に調査を実施）

- ・通学時の交通手段として、**JR飯田線の利用率が約45%と最も高く、次いでバスの約17%である。**
（なお、市民アンケート調査の方では10代のサンプル数が少なかったものの、鉄道が最も利用されているという点で、本アンケート結果※2と同様の傾向が確認された）
- ・飯田線・バスへの要望として、「**登下校時の運行時刻の改善**」、「**土日の運行・増便**」の意見が多い

3.移動に関するアンケート調査（短期大学生・専門学校生）※3

※3：飯田短期大学、飯田コアカレッジの学生を対象としたアンケート調査

- ・登校時の交通手段として、**自家用車の利用率が約60%と最も高く、次いで徒歩の約30%である。一方で、JR飯田線の利用率は約5%、バスについては約0%であり、公共交通の利用率は低い結果となった。**

■総括

- ・鉄道・バスについては、10代の通学を中心とした利用が多く、乗合タクシー・タクシーは、60代以上の免許なしの方の利用が多く確認されており、バスについては高校生を中心とした運行、乗合タクシーについては高齢者を中心とした運行が必要と改めて認識した。
- ・鉄道・バスの課題として、全世代から「運行本数が少ない」、「近くにバス停がない」、高校性からは、「登下校時の運行時刻の改善」や「土日の運行・増便」と言った利便性についての意見を多くいただいた。
- ・乗合タクシーの課題として、「時間や目的地が合わない」との意見をいただいた。
- ・「運行本数が少ない」、「近くにバス停がない」、「時間や目的地が合わない」などの交通モードの課題を解決する公共交通として、60代以上の免許なしの方のタクシー利用が多いのではと推測される。

山本地区におけるフルデマンド型乗合タクシー の実証運行結果について

実証運行の目的

- ・ダイヤに縛られない運行時間の利用需要

⇒ 8時～17時（12時～13時は除く）の利用したい時間に利用可能

- ・ファースト・ラストワンマイル（ドアツードア）の利用需要

⇒ 停留所を設けず利用したい場所で乗降可能

- ・広域バス駒場線との組合せ利用によるエリア外への利用需要

⇒ 自宅からバス停まで「ちよいキャブ」を利用して駒場線に乗り換え利用可能

上記内容ははじめ、乗合タクシーの運行改善に向けた課題等について検証・確認することを目的に、運転免許証を持たない高齢者などの利用を想定したフルデマンド型乗合タクシー「ちよいキャブ」の実証運行を、山本地区内（久米区を除く）で実施した。

実証運行の概要

運行の概要

運行エリア内の移動に限り、一般のタクシーのように、利用者が乗降場所を自由に指定することができ、運行時間内ならいつでも利用できる予約型の乗合タクシー（フルデマンド型乗合タクシー）

- ・飯田の市街地方面など、エリア外への移動にはバス停で駒場線に乗り換え

実施期間及び運行時間

・令和6年3月4日(月)～29日(金)の平日、8時から17時まで（12時から13時は除く）
延べ日数19日間

運行エリア

- ・山本地区内（久米地区を除く）

利用料金

- ・1回300円

運行の基本的な方針

- ・運行ルートは予約状況に合わせ、都度、事業者が設定。
- ・ルート設定は、広域バス駒場線に乗り換える方の都合を優先。

※山本地区で現在利用できる乗合タクシー（山本西部山麓線、三穂線）は通常通り予約にて運行

【周知について】

- ・チラシ配布（2月初、3月初の2回全戸配布）
- ・担当者による住民への直接説明
山本地域づくり委員会企画委員会での協議2回
地区民生委員会、組合長会、老人クラブ等にて説明（延べ6回）
- ・山本地区文化祭での車両展示
- ・運行事業者による直接呼びかけ（2、3月中）
- ・バス停留所での掲示（自治振興C前、二ツ山）
- ・駒場線車内での掲示、アナウンス（実証期間中）

“ちょっとそこまで”の乗合交通 ちよいキャブの実証運行をします!

運行エリア内なら、タクシーのように自宅前から乗車でき、バスのように乗り合うことで安く移動ができる新しい交通サービスが、効率的に運行できるか実験します。ぜひご参加ください。

実施期間及び運行時間

令和6年3月4日(月)～3月29日(金)まで

平日8:00～17:00 ※ただし、12:00～13:00の間の運行はありません。

利用料金は1回**300円**

運行エリア

山本地区内 ※久米区を除く

(広域バス駒場線への接続利便を図るため、主に国道153号を利用している地区を対象とします)

こんな方へ!

- ◎ ちょっとそこまで乗りたい。
- ◎ クルマの運転ができない。したくない。
- ◎ バスの停留所から遠くて荷物を持って歩くのは大変。
- ◎ 毎回家族に送ってもらうのが気が引ける。

300円で利用できる エリア限定の予約型乗合タクシー

- 運行エリア（山本地区）内で乗降場所を自由に指定!
自宅まで送迎してくれるから、お買い物も楽々。
- 時刻表がないから、自分の都合に合わせた利用時間の予約ができる!
- エリア外には駒場線に乗り換えて。スムーズな接続に配慮します!

利用はかんたん
4つのステップ

- 1 予約
- 2 車両を待つ
- 3 乗車
- 4 降車

実証運行の詳細は冊子をご覧ください。

問い合わせ アップルキャブ(運行事業者) TEL.0265-28-2800
飯田市リニア推進課公共交通係 TEL.0265-22-4511(内線3321)

実証運行の実施結果（利用回数・人数）

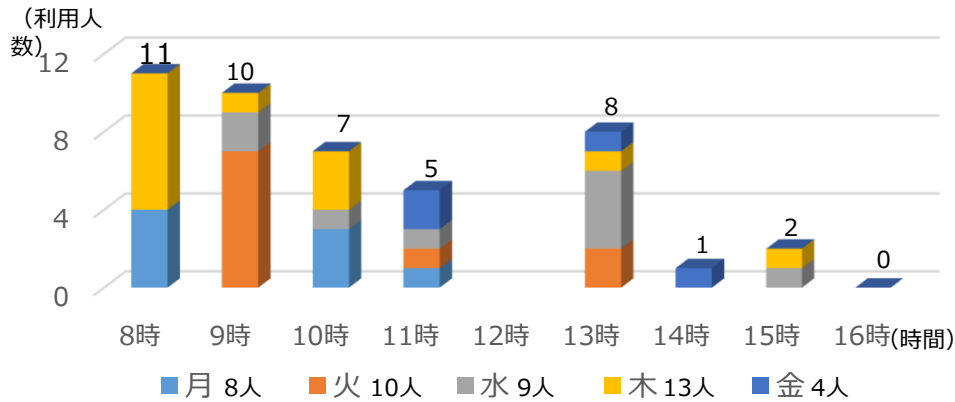
- ・ 運行回数は44回、利用者数は46人
（参考：山本西部山麓線の3月利用状況は運行回数34回、利用者数は68人、R5年度月平均運行回数（は29回、利用者数39人）
- ・ 1便の平均乗車人数は1.05人（複数乗車は通院の付き添いで2回のみ（往復利用））

運行日	運行日数 (運行可能日数)	運行回数	利用者数	走行距離	1日の最大利用者数	1日当たり利用者数	1便当たり利用者数
3/4~8	4日 (5)	8回	8人	11.0km	3人	1.6人	1.0人
3/11~15	5日 (5)	15回	17人	14.6km	9人	3.4人	1.1人
3/18~22	3日 (4)	7回	7人	9.1km	2人	1.7人	1.0人
3/25~29	4日 (5)	16回	16人	28.8km	6人	3.2人	1.0人
計	16日 (19)	44回	46人	61.6km	9人	2.4人	1.05人
1日の平均	-	2.3回	2.4人	3.2km	最長4.9km	-	-
1便の平均	-	-	1.05人	1.4km	最短0.5km	-	-

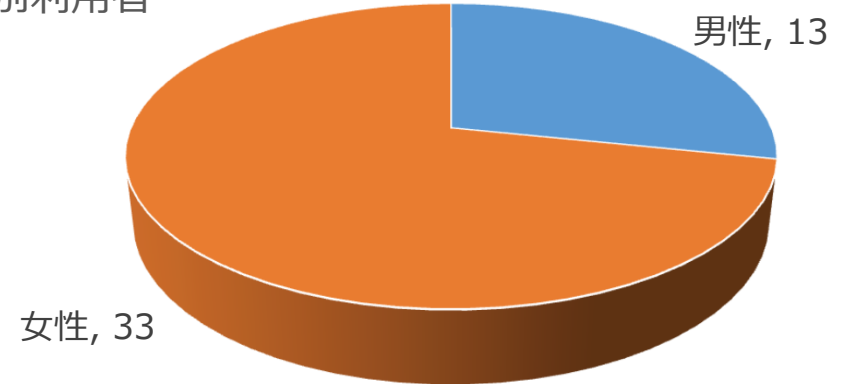
※1日の平均は運行可能日数を基に算出、1便の平均は運行回数から算出

実証運行の実施結果（利用時間帯などの取りまとめ）

時間帯・曜日別利用者数



男女別利用者



■ 利用時間帯

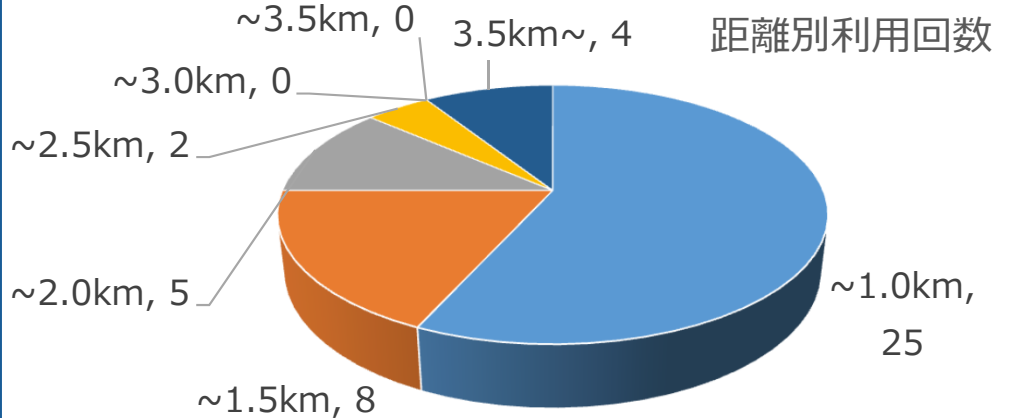
- ・午前中の利用者が33回（75%）と多い状況
- ・8時台が11回（25%）、9時台が10回（23%）であった
- ・午後の利用者は11回（25%）で、13時台が8回と最も多かった

■ 男女別利用状況

- ・利用者46名中、女性が33人の利用であった

■ 距離別利用回数

- ・1.0km以内の利用が25回と大半を占め、短距離での利用が多くみられた



実証運行の実施結果 (利用の詳細)

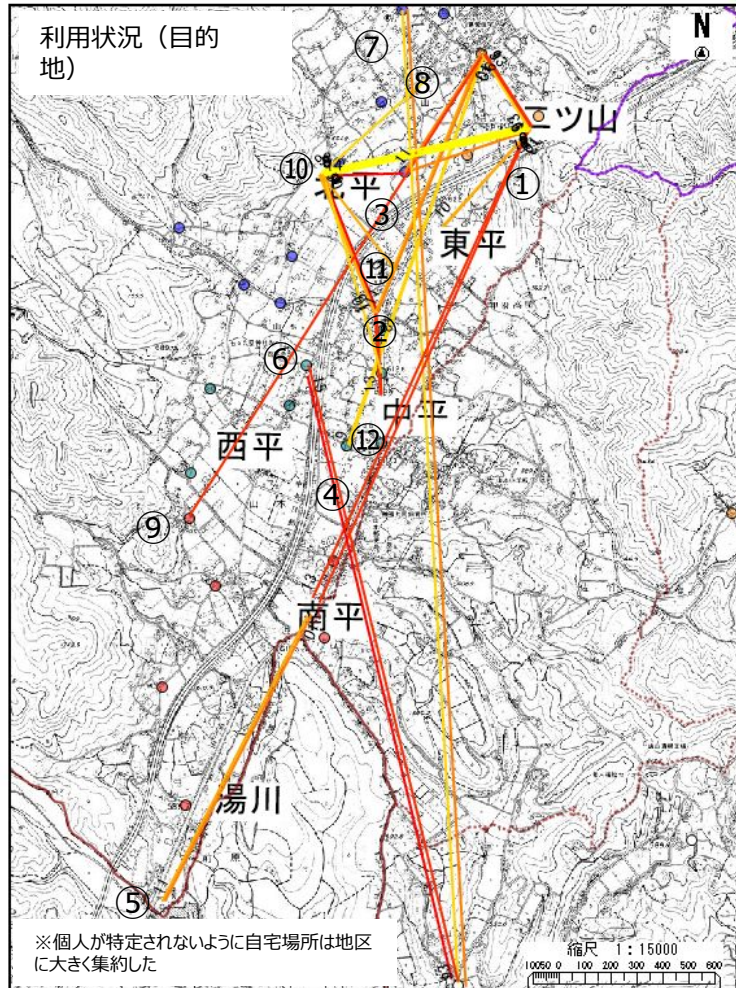
乗降場所：自宅 (赤字)

乗降場所：乗合タクシー停留所 (青字)

利用日	乗車時間	利用者	乗車場所	降車場所	距離
3月4日	10:00 女性 1名		北平自宅	信金山本支店	往 1.4
3月4日	10:15 女性 1名		信金山本支店	北平自宅	復 1.3
3月5日	9:05 男性 1名		ニツ山団地自宅	山本公民館	往 2.4
3月5日	9:25 男性 1名		山本公民館	ニツ山団地自宅	復 2.4
3月7日	8:35 女性 1名		ファミリーマート山本	北平自宅	1.3
3月7日	10:10 女性 1名		山本自宅	ファミリーマート山本	往 0.7
3月7日	10:25 女性 1名		ファミリーマート山本	山本自宅	復 0.6
3月8日	14:05 女性 1名		たかどやファーム	北平自宅	0.9
3月11日	8:00 女性 1名		北平自宅	ファミリーマート山本	往 1.0
3月11日	8:30 女性 1名		ファミリーマート山本	北平自宅	復 0.9
3月12日	9:20 女性 1名		信金山本支店	北平自宅	0.7
3月12日	9:30 男性 1名		北平第1集会所	ニツ山整骨院	1.3
3月13日	9:20 女性 1名		ニツ山団地自宅	ファミリーマート山本	往 0.7
3月13日	9:40 女性 1名		ファミリーマート山本	ニツ山団地自宅	復 0.6
3月13日	10:10 男性 1名 女性 1名		山本自宅	宮内歯科医院	往 1.6
3月13日	11:20 男性 1名 女性 1名		宮内歯科医院	山本自宅	復 1.5
3月13日	13:30 女性 1名		山本自宅	信金山本支店	往 1.4
3月13日	13:40 女性 1名		信金山本支店	山本自宅	復 1.0
3月13日	15:40 女性 1名		信金山本支店	北平自宅	0.8
3月14日	8:00 女性 1名		北平自宅	ファミリーマート山本	往 1.0
3月14日	8:40 女性 1名		ファミリーマート山本	北平自宅	復 0.9

利用日	乗車時間	利用者	乗車場所	降車場所	距離
3月15日	11:30 女性 1名		ファミリーマート山本	たかどやファーム	0.5
3月15日	11:50 女性 1名		たかどやファーム	ニツ山団地自宅	0.7
3月18日	10:45 女性 1名		ニツ山団地自宅	信金山本支店	往 1.5
3月18日	11:00 女性 1名		信金山本支店	ニツ山団地自宅	復 1.7
3月21日	8:00 女性 1名		北平自宅	ファミリーマート山本	往 1.0
3月21日	8:30 女性 1名		ファミリーマート山本	北平自宅	復 1.0
3月22日	13:05 女性 1名		ニツ山団地自宅	浄玄寺	2.0
3月25日	8:00 女性 1名		北平自宅	ファミリーマート山本	往 1.0
3月25日	8:40 女性 1名		ファミリーマート山本	北平自宅	復 0.9
3月26日	9:20 男性 1名		箱川長田自宅	さくら保育園	往 4.8
3月26日	9:35 男性 1名		ニツ山団地自宅	ファミリーマート山本	往 0.7
3月26日	9:45 男性 1名		ファミリーマート山本	ニツ山団地自宅	復 0.6
3月26日	11:20 男性 1名		さくら保育園	箱川長田自宅	復 4.9
3月26日	13:00 男性 1名		竹佐自宅	ファミリーマート山本	往 1.9
3月26日	13:15 男性 1名		ファミリーマート山本	竹佐自宅	復 1.9
3月27日	13:00 女性 1名		ニツ山団地自宅	ファミリーマート山本	往 0.6
3月27日	13:10 女性 1名		ファミリーマート山本	ニツ山団地自宅	復 0.6
3月28日	8:30 女性 1名		北平自宅	ファミリーマート山本	往 1.1
3月28日	8:55 女性 1名		ファミリーマート山本	北平自宅	復 0.9
3月28日	9:50 女性 1名		北平自宅	山本クリニック	0.8
3月28日	10:30 女性 1名		松村薬局	北平自宅	0.9
3月28日	13:35 男性 1名		箱川長田自宅	西林寺	往 3.6
3月28日	15:10 男性 1名		西林寺	箱川長田自宅	復 3.6

実証運行の実施結果 (目的地に関する状況)



- 乗降場所は自宅以外に12ヶ所での利用であり、その内7ヶ所は乗合タクシーの停留所であった。
- 出発地と目的地を往復したと考えられる利用状況が見受けられた

利用時間と回数

8-9時	11回
9-10時	10回
10-11時	7回
11-12時	5回
12-13時	-
13-14時	8回
14-15時	1回
15-16時	2回
16-17時	0回

場所別乗降回数

(★は乗合タクシー停留所)

自宅	42
① ファミリーマート	22
② 信金山本支店	8
③ たかどやファーム	3★
④ 山本公民館	2★
⑤ 宮内歯科医院	2
⑥ 西林寺	2★
⑦ さくら保育園	2★
⑧ 二ツ山整骨院	1
⑨ 浄玄寺	1★
⑩ 北平第1集会所	1★
⑪ 松村薬局	1
⑫ 山本クリニック	1★
計	88

自宅の内訳

北平	18
二ツ山団地	12
山本	6
箱川	4
竹佐	2

利用者からのご感想・ご意見

■ ダイヤに縛られない運行

- ・ 乗りたい時間に利用ができてよかった
- ・ スケジュールが立てやすかった

■ ファースト・ラストワンマイル

- ・ 特段の意見なし

■ 駒場線との乗り継ぎ

- ・ 阿智方面へのバス乗り継ぎのため12-13時台も運行してほしかった
- ・ 山本西部山麓線の最寄り停留所が近隣にあり便利に使えているので駒場線への乗り継ぎ利用まではしなかった
- ・ 通院や買い物など山本地区外への外出は、山本西部山麓線の運行に合わせた生活パターンとなっており、駒場線に乗り継ぎ利用することは考えなかった
- ・ 山本西部山麓線はエリア外の目的地に行くために使い、ちよいキャブは区内移動にと用途を分けて使った
- ・ 駒場線との乗り継ぎに使うことまでは考えなかった

■ その他

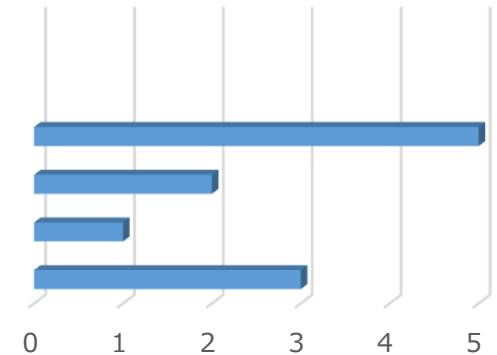
- ・ 利用しやすい価格だった
- ・ 山本地区内での移動手段としてありがたい
- ・ 継続してほしい

■ 不満に思った点

- ・ 特段の意見なし

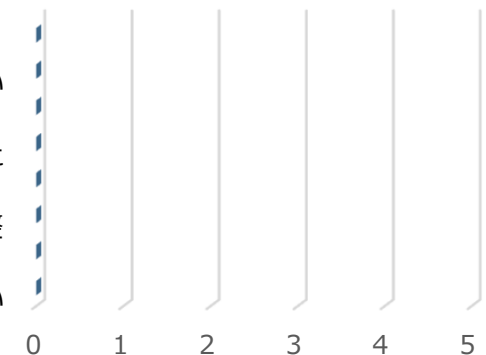
満足できた点に関する回答結果

- ⑥ 駒場線の時間に合わせた運行
- ⑤ 電話で予約ができる
- ④ 利用しやすい価格
- ③ スケジュールが立てやすい
- ② 乗降場所を自分で指定できる
- ① 乗りたい時間に利用できる



不満に思った点への回答結果 **【いずれも意見なし】**

- ⑦ 運行エリア外に行けない
- ⑤ 駒場線乗換が円滑ではなかった
- ③ 配車都合での利用時間調整
- ① 利用方法がわかりづらい



■ ダイヤに縛られない運行時間の利用需要

(8時~17時(12時~13時は除く)の利用したい時間に利用可能)

- 乗りたい時間に利用できる、スケジュールが立てやすいなど、ダイヤ設定がないことへの肯定的な意見が複数あり、リピート利用もみられた。
- 相乗りはほとんど発生しなかった。

■ ファースト・ラストワンマイル(ドアツードア)の利用需要

(停留所を設けず利用したい場所で乗降可能)

- 自宅での乗降が半数を占めた。一方で、乗合タクシー停留所が目的地指定されたケースも見られるなど、乗降ともに常にドアツードアが求められているとまでは確認できなかった。

■ 広域バス駒場線との組合せ利用によるエリア外への利用需要

(自宅からバス停まで「ちょいキャブ」を利用して駒場線に乗り換え利用可能)

- バス停で駒場線バスに乗り換えてまでエリア外移動に利用したケースは確認できず、山本西部山麓線など、慣れた移動手段が選択される様子があった。
- 運休時間の12-13時の間に、駒場線乗り継ぎで阿智方面に移動する利用希望の意見があった。

(総括)

- ・ 今回の実証実験では、残念ながら駒場線との組合せによる利用は確認されなかった。
- ・ エリア内移動では、時間や場所を自分の都合にあわせて利用できる交通として、利用者の期待に概ね応えられる仕組みであった。
- ・ 目的地以外(乗合タクシー停留所)と思われる箇所での乗降も確認されており、全ての利用者がドアツードアを求めている状況でない。
- ・ 相乗り利用がなく、一般のタクシー代わりに利用されるケースがあり、より格安であるため、地区内移動では好評であった。
- ・ 高齢者クラブなどの集まりに出向きのべ60人に利用を直接呼びかけたが、利用につながった様子がなかった。

■ 公共交通に関するアンケート調査及び実証運行を踏まえての今後の対応

◆ 鉄道・バスへの対応

- 鉄道・バスについての課題、「運行本数が少ない」、「運行時刻の改善」など運行に関する意見・要望については、交通事業者及び南信州広域連合と情報を共有し、ダイヤ等の課題改善について協議・検討を進める。

◆ 乗合タクシーへの対応

- 乗合タクシーの課題としての「時間や目的地が合わない」との意見に対しては、利用されていない方の具体的な意見を確認する必要がある、高齢者クラブの集まりなどで、移動先や時間帯といった情報収集を行う。
- また実証運行では、ダイヤに縛られない運行が好評であり、移動需要に合わせた乗合タクシーの運行について、交通事業者と協議・検討を行う。

◆ バス・乗合タクシー停留所についての対応

- バス・乗合タクシーとも、停留所の新設・廃止、移動が可能であり、停留所の利用状況の確認や利用者等の意見を伺い、交通事業者と協議・検討を行う。