

松本地域における通勤者の公共交通の利用に関する調査
結果報告

信州大学人文学部社会学研究室
准教授 茅野 恒秀

1. 調査の目的と実施概要

1-1. 調査の目的

JR 篠ノ井線は塩尻駅～篠ノ井駅を結び、沿線住民の通勤・通学等の生活路線となっているほか、観光・ビジネスの長距離移動に欠かせない存在です。長野県は篠ノ井線を本州中央部広域交流圏の幹線鉄道とし、機能を強化すべき公共交通と位置づけています。松本地域の沿線自治体は平成 26 年 11 月、篠ノ井線松本地域活性化協議会を設立しました

一方、近年は JR 篠ノ井線の利用者が減少しており、利便性の向上に向けた課題を探り、利用促進につなげることは沿線地域に共通した課題となっています。そこで、松本地域に所在する事業所への通勤者を対象に、鉄道路線の利用実態と公共交通利用に関する意識を把握するために、アンケート調査を実施しました。

1-2. 調査の実施概要

*調査主体が制作したウェブサイトには回答者がアクセスし回答してもらう「インターネット調査」の方式で実施しました。なお、事業所 1 社については、希望により、インターネット調査と同内容の質問紙を配布し、回答をいただきました。

*調査対象者は篠ノ井線松本地域活性化協議会に参加している各商工会から紹介を受けた松本地域に所在する事業所 4 社、および行政機関（地方事務所、市）に勤務する方々のうち、徒歩のみ以外の方法で通勤している方に調査協力の依頼を行いました。

*2016 年 2 月から 3 月にかけて実施しました。

*調査期間中にインターネット調査および質問紙調査を通じてお寄せくださった回答は 3821 人です。このうち有効回答は 3795 人でした。ご協力に厚く御礼申し上げます。

*回答者の基本属性は以下のとおりです。

〈回答者の基本属性〉

- | | | | |
|-------|--|-------------------|----------------|
| ①性別 | 男性 2968 人 (79.4%) | 女性 769 人 (20.6%)。 | ※性別回答なし 58 人 |
| ②年齢 | 18 歳～75 歳。平均年齢 43.5 歳。 | | ※年齢回答なし 63 人 |
| ③居住地域 | 松本市 1482 人 (39.2%)、塩尻市 750 人 (19.8%) 安曇野市 553 人 (14.6%)、麻績村 7 人 (0.2%)、生坂村 5 人 (0.1%)、山形村 40 人 (1.1%)、朝日村 27 人 (0.7%)、筑北村 14 人 (0.4%)、諏訪市 192 人 (5.1%)、茅野市 159 人 (4.2%)、岡谷市 133 人 (3.5%)、その他町村 419 人 (11.1%) | | |
| | | | ※居住地域回答なし 14 人 |

2. 調査結果の集計

2-1. 通勤方法の集計

問. あなたが通勤の際に利用する交通手段を全て選んでください（徒歩を除きます）。

回答総数（3975人）に占める割合を図1に示します。

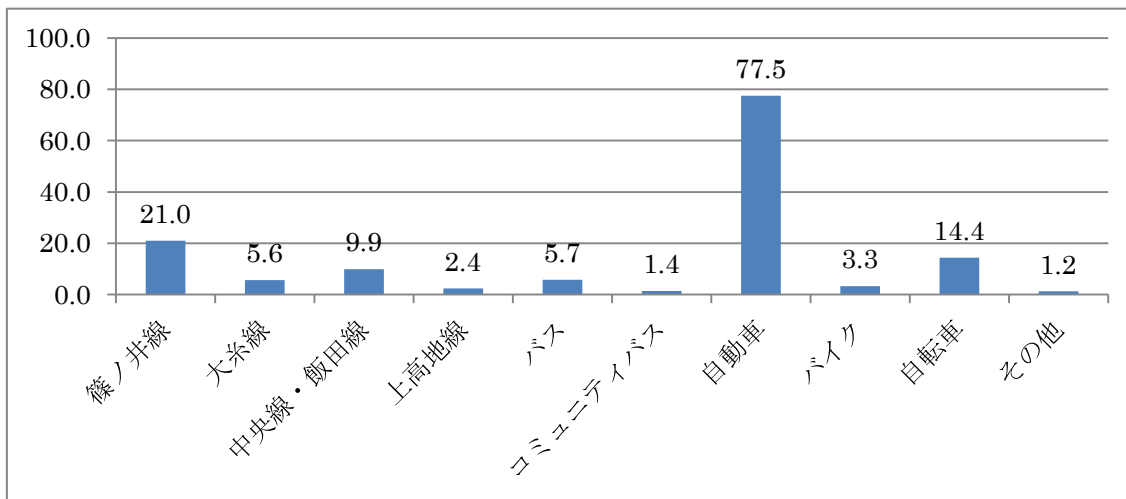


図1 通勤方法（複数回答、N=3795、単位=%）

通勤形態別に集計すると、自宅から事業所までの道のりで、公共交通（鉄道、バス）を1つ以上利用している人は1218人（32.1%）でした。自家用車・バイクを用いている人（公共交通との併用を含む）は2962人（78.1%）でした。公共交通利用の有無と車・バイク利用の有無をあわせて集計すると、表1の結果となりました。

表1 公共交通利用者と車・バイク利用者の関係

		車・バイク通勤者			合計
		非利用	1種類	2種類	
公共交通	非利用	271	2252	54	2577
		7.1%	59.3%	1.4%	67.9%
	1種類	346	371	37	754
		9.1%	9.8%	1.0%	19.9%
	2種類	185	208	12	405
4.9%		5.5%	0.3%	10.7%	
3種類	29	23	3	55	
	0.8%	0.6%	0.1%	1.4%	
4種類	2	2	0	4	
	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	
合計		833	2856	106	3795
		21.9%	75.3%	2.8%	100.0%

2-2. 公共交通利用の理由

問. 【通勤の際に鉄道やバス（公共交通）を利用している方にお聞きします】

あなたが公共交通を利用して通勤する理由は何ですか。あてはまるものを全て選んでください。

公共交通利用者に対象を限定して、公共交通利用の理由を聞き、567人から1つ以上の回答を得ました。その結果を図2に人数で示しました。

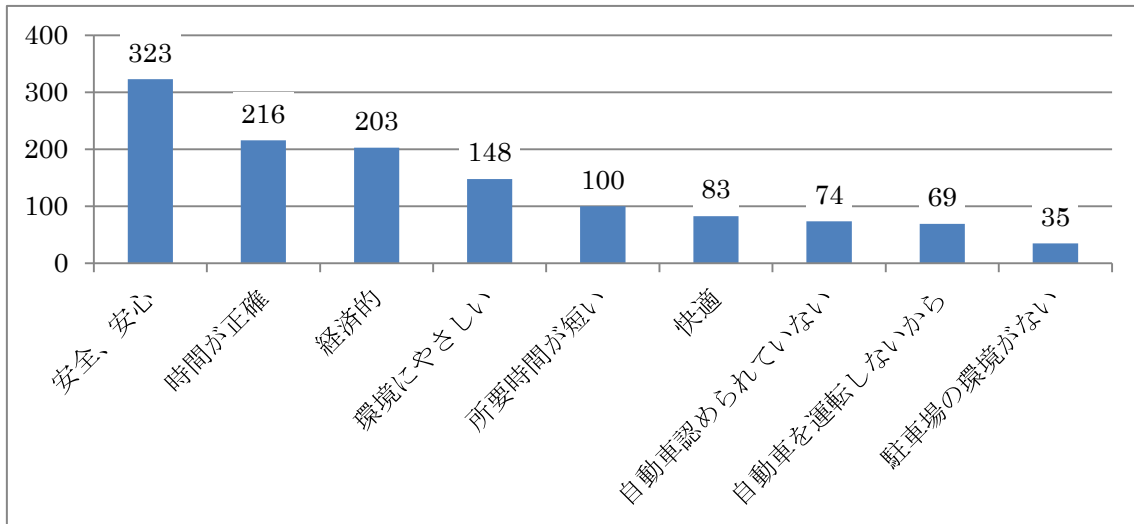


図2 公共交通利用の理由（複数回答、単位＝人）

2-3. 松本地域の鉄道に対する評価

問. 【通勤に利用可能な鉄道がある方にお聞きします】

松本地域の鉄道（JR 篠ノ井線、大糸線、アルピコ交通上高地線）に対して、以下のような8つの意見があります。実際に利用しているかどうかは別に、あなたが通勤に利用することが可能な路線について、あなたのお考えに近いものをそれぞれ1つずつ選んでください。

通勤に利用可能な路線についての評価を、以下の8つの観点から聞きました。

ポジティブ評価とネガティブ評価を交互に聞き、同種の質問が続くことを避けました。

- ①定時に発着し、渋滞に巻き込まれず時間どおりに移動できる（ポジティブ評価）
- ②通勤時間帯の本数が少なく、通勤手段として不十分である（ネガティブ評価）
- ③利便性が向上すれば、利用者はもっと増えると思う（ポジティブ評価）
- ④他の鉄道や路線バス等との接続が悪い（ネガティブ評価）
- ⑤自動車に比べてCO2排出量を抑制できる（ポジティブ評価）
- ⑥駅や駅周辺の設備が不十分である（ネガティブ評価）
- ⑦市街地の道路混雑を緩和するために公共交通の役割は重要だ（ポジティブ評価）
- ⑧他の通勤手段より交通費が割高だ（ネガティブ評価）

回答者全体の回答分布を図3に示しました。

ポジティブ評価群において、もっとも同意率が高かったのは「市街地の道路混雑を緩和するために公共交通の役割は重要だ」(89.7%)で、もっとも低かったのは「利便性が向上すれば、利用者はもっと増えると思う」(81.9%)でした。

ネガティブ評価群において、もっとも非同意率が高かったのは、「他の通勤手段より交通費が割高だ」(43.3%)で、もっとも低かったのは、「通勤時間帯の本数が少なく、通勤手段として不十分である」(13.8%)でした。

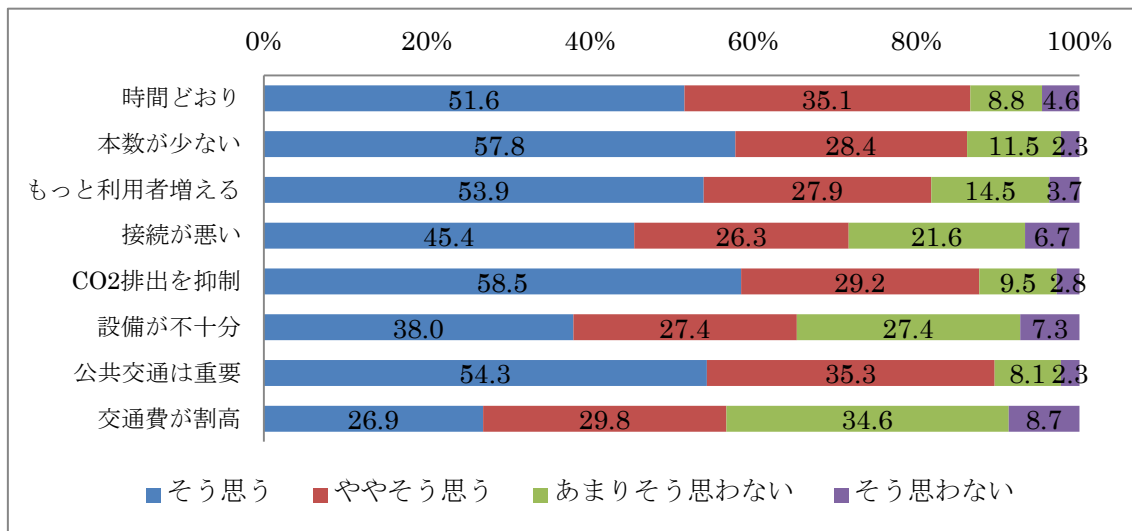


図3 鉄道路線への評価 (N=2814~2851)

2-4. 利用促進のために必要な取り組み

問. 松本地域の鉄道 (JR 篠ノ井線、大糸線、アルピコ交通上高地線) の利用を促進するために、今後どのような取り組みが重要だと考えますか。あなたのお考えに近い番号を、重要度の高い順に第1位から第3位まで選んで入力してください。

鉄道の利用促進のために必要な取り組みについて、重要度の高い順に第1位から第3位までを選んでいただきました。あらかじめ示した取り組み内容は以下の10項目です。

- ①運行本数を増やすこと
- ②自宅から最寄り駅までの路線バス・コミュニティバスのアクセスが良くなること
- ③駅から事業所までの路線バス・コミュニティバスのアクセスが良くなること
- ④最寄り駅の駐車場・駐輪場を無料または安価で開放すること
- ⑤電車すれ違いによる停車時間を削減し、所要時間の短縮を図ること
- ⑥運賃を安くすること
- ⑦車両の乗りやすさや混雑を改善すること
- ⑧運行時刻の正確性を高めること
- ⑨早朝、深夜の運行時間帯を拡大すること
- ⑩特に改善が必要なことはない

表2～表4に結果を示しました。

表 2 鉄道の利用促進のために必要な取り組み（第1位）

	人数	比率
運行本数を増やす	1624	45.8
自宅から最寄り駅までのアクセス良くなる	762	21.5
最寄り駅の駐車場・駐輪場の開放	429	12.1
早朝、深夜の運行時間帯を拡大	219	6.2
運賃を安くする	174	4.9
駅から事業所までのアクセス良くなる	110	3.1
停車時間を削減し所要時間の短縮を図る	88	2.5
車両の乗りやすさや混雑を改善	85	2.4
運行時刻の正確性を高める	28	.8
特に改善が必要なことはない	26	.7
合計	3545	100.0

表 3 鉄道の利用促進のために必要な取り組み（第2位）

	人数	比率
運行本数を増やす	605	17.6
自宅から最寄り駅までのアクセス良くなる	584	17.0
早朝、深夜の運行時間帯を拡大	531	15.4
最寄り駅の駐車場・駐輪場の開放	518	15.1
運賃を安くする	350	10.2
駅から事業所までのアクセス良くなる	282	8.2
停車時間を削減し所要時間の短縮を図る	260	7.6
車両の乗りやすさや混雑を改善	207	6.0
運行時刻の正確性を高める	91	2.6
特に改善が必要なことはない	10	.3
合計	3438	100.0

表 4 鉄道の利用促進のために必要な取り組み（第3位）

	人数	比率
早朝、深夜の運行時間帯を拡大	690	20.8
最寄り駅の駐車場・駐輪場の開放	468	14.1
運行本数を増やす	399	12.0
運賃を安くする	386	11.6
駅から事業所までのアクセス良くなる	315	9.5
停車時間を削減し所要時間の短縮を図る	290	8.7
自宅から最寄り駅までのアクセス良くなる	285	8.6
車両の乗りやすさや混雑を改善	258	7.8
運行時刻の正確性を高める	152	4.6
特に改善が必要なことはない	77	2.3
合計	3320	100.0

2-5. パーク&ライドの利用経験と意向

問. ご自宅の最寄り駅まで自家用車やバイクまたは自転車で移動し、無料ないし安価の駐車場・駐輪場に停めて電車で事業所まで移動する「パーク&ライド」が沿線で本格的に実施された場合、利用したいと思いますか。あてはまるものを1つ選んでください。

事業所まで自家用車やバイクで通勤している方を対象に、「パーク&ライド」の利用経験と利用意向について、2707人から回答を得ました。その結果を図4に示しました。

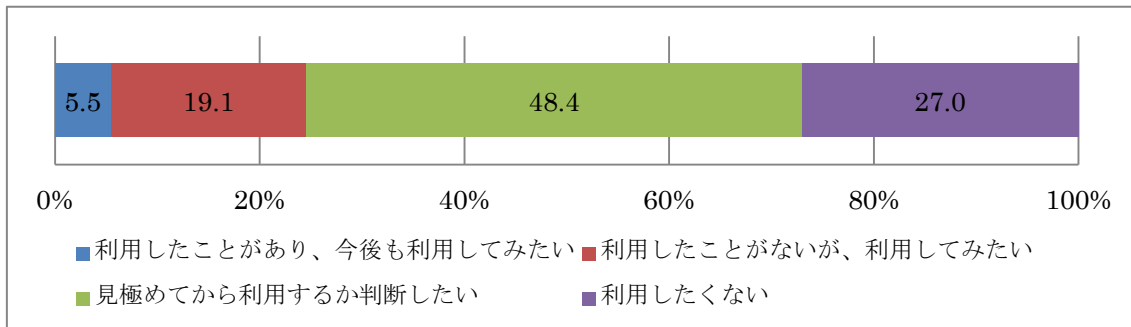


図4 「パーク&ライド」の利用経験と利用意向 (N=2707)

2-6. 公共交通への転換の可能性

問. 現在の通勤手段から、鉄道やバスなど公共交通機関に転換することは可能ですか。あてはまるものを1つ選んでください。

事業所まで自家用車やバイクで通勤している方を対象に、公共交通機関への転換可能性について聞き、2646人から回答を得ました。その結果を図5に示しました。

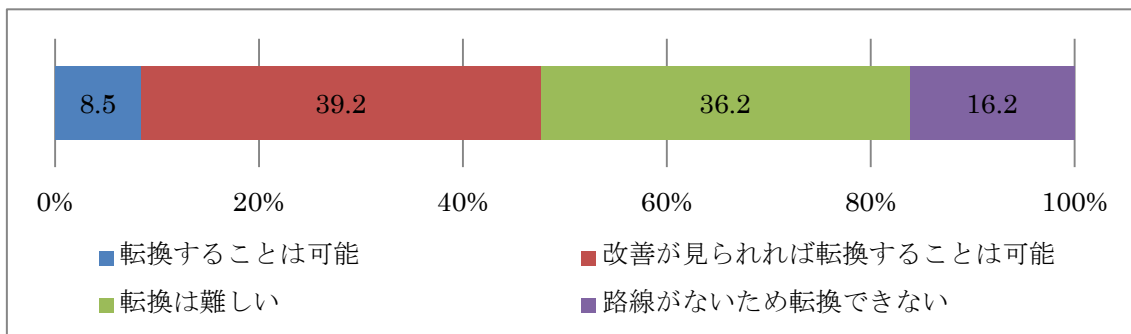


図5 公共交通機関への転換可能性 (N=2646)

2-7. 公共交通への転換が難しい理由

問. その理由はどのようなものでしょうか。あてはまるものを3つまで選んでください。

前問で、「どのようなサービスの向上があったとしても、転換は難しい」を選択した957人に限定して、その理由について聞きました。あらかじめ示した理由は以下の10項目で3つまで選択していただきました。

- ①行動が運行時間に縛られるから
- ②荷物があるから
- ③通勤以外の用務があるから
- ④自家用車を業務で使用するから
- ⑤社用車を持ち帰っているから
- ⑥事業所に専用駐車場（無料）があるから
- ⑦同乗者がいる又は同乗させてもらえるから
- ⑧自宅が近いから
- ⑨今の移動手段の方が速いから
- ⑩身体的ハンディーキャップがあるから

回答分布を図6に示しました。

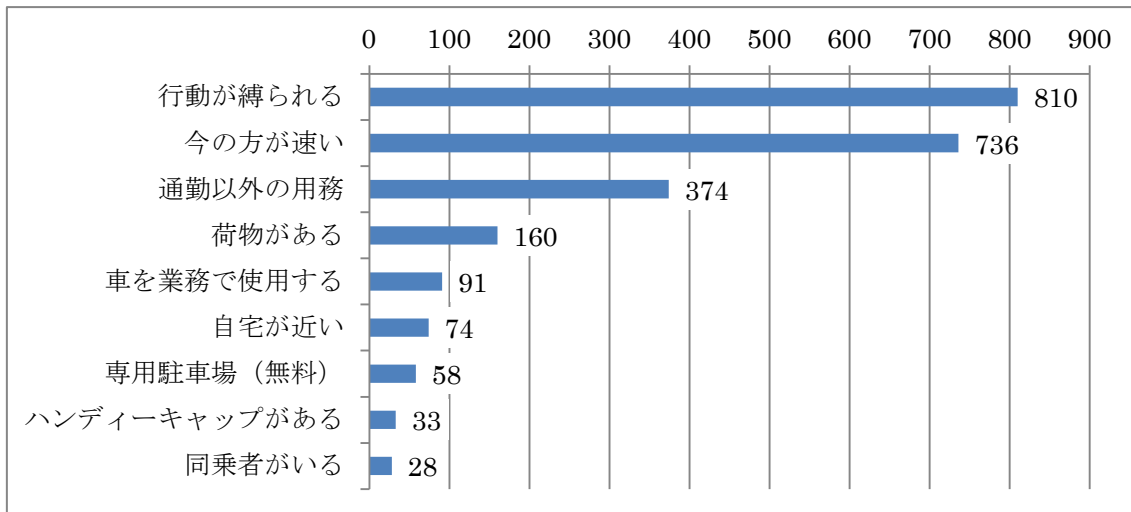


図6 公共交通への転換が難しい理由（3つまで選択、957人が対象、単位＝人）

3. 調査結果の分析

3-1. 「最寄り駅」「最寄り鉄道路線」の定義

今回の調査では、居住地域とともに「自宅から利用可能な駅」を選んでいただきました。

問. ご自宅から徒歩や自転車、バスなどを利用して日々の通勤に利用可能な鉄道駅を以下から全てお選びください（鉄道を日常的に利用していない場合もお答えください）

選択肢は、JR 篠ノ井線（塩尻駅～冠着駅＋これ以外）、JR 大糸線（松本駅～安曇追分駅＋これ以外）、JR 中央本線（茅野駅～奈良井駅＋これ以外）、アルピコ交通上高地線（松本駅～新島々駅）、JR 飯田線（駅名を記入）の各路線内の各駅とし、0 駅（最寄り駅なし）から 36 駅までの回答を得ました¹。

このうち 1 駅のみを選んだ回答者、及び居住地域と事業所所在地の最寄り駅の双方を選ぶなど、ご自宅の最寄り駅が特定可能な回答は 3795 人のうち 3029 人に達しました。以下の分析では、この 3029 人分のデータを用いて、これを「最寄り駅」と定義します。居住地域と最寄り駅との関係は、別添資料に整理のとおり、大きな矛盾は生じていません。

また、「最寄り駅」に応じて、以下の 5 つの値からなる「最寄り鉄道路線」という変数を合成し、定義しました²。

- ①松本駅 ②篠ノ井線松本以南 ③篠ノ井線松本以北 ④大糸線 ⑤上高地線

3-2. 鉄道路線ごとの評価

ここでは、定義した「最寄り鉄道路線」ごとに、2-3. で紹介した松本地域の鉄道に対する評価がどのように変化するかを把握します。

3-2-1. 通勤時間帯の本数：篠ノ井線松本以北がもっとも厳しい評価

「通勤時間帯の本数が少なく、通勤手段として不十分である」という意見に対する回答分布を、最寄り鉄道路線ごとに示したのが図7です。ネガティブな評価に対する同意率は篠ノ井線松本以北が最も高く（93.3%）、運行本数に関する不満が高いと解釈できます。

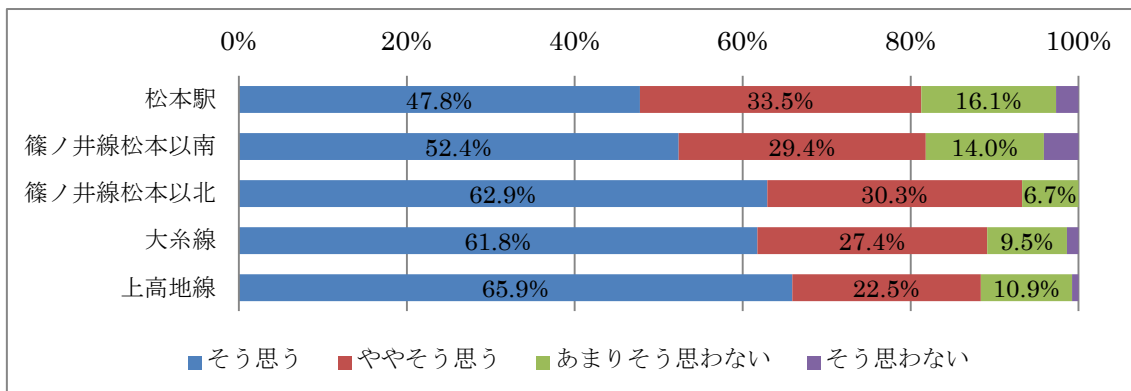


図 7 路線ごとにみた通勤時間帯の本数に関する評価 (n=89~819)

¹ なお 36 駅を選択した回答のように明らかな誤答と考えられるものは、無効としています。

² 本報告の主要な目的から、ここでは JR 中央本線と JR 飯田線は分析から割愛しました。

3-2-2. 利便性向上への期待：篠ノ井線松本以北がもっとも大きい期待

「利便性が向上すれば、利用者はもっと増えると思う」という意見に対する回答分布を、最寄り鉄道路線ごとに示したのが図8です。同意率は篠ノ井線松本以北が最も高く（89.9%）、利便性向上への期待が大きいと解釈できます。

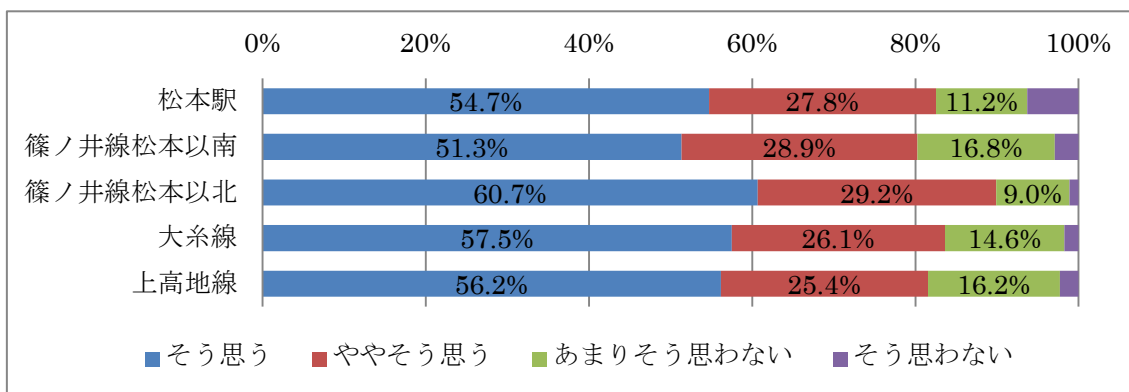


図8 路線ごとにみた利便性向上への期待 (n=89~820)

3-2-3. 駅・駅周辺の設備：篠ノ井線松本以北、同松本以南、大糸線の順で低い評価

「駅や駅周辺の設備が不十分である」という意見に対する回答分布を、最寄り鉄道路線ごとに示したのが図9です。ネガティブな評価に対する同意率は篠ノ井線松本以北が最も高く（69.7%）、僅差で篠ノ井線松本以南、大糸線が続きます。これら路線で、駅・駅周辺の設備への評価が低いと解釈できます。

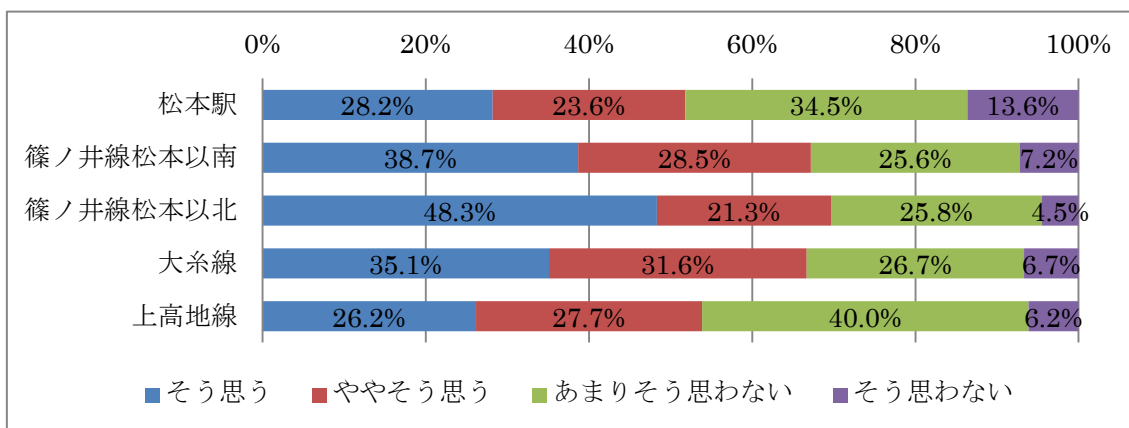


図9 路線ごとにみた駅・駅周辺の設備への評価 (n=89~817)

3-2-4. 他の路線との接続：上高地線、篠ノ井線松本以北、大糸線の順に低い評価

「他の鉄道や路線バス等との接続が悪い」という意見に対する回答分布を、最寄り鉄道路線ごとに示したのが図10です。ネガティブな評価に対する同意率は、上高地線が最も高く（83.8%）、僅差で篠ノ井線松本以北、大糸線が続きます。これら路線で、他の路線との接続が悪いと評価されていると解釈できます。

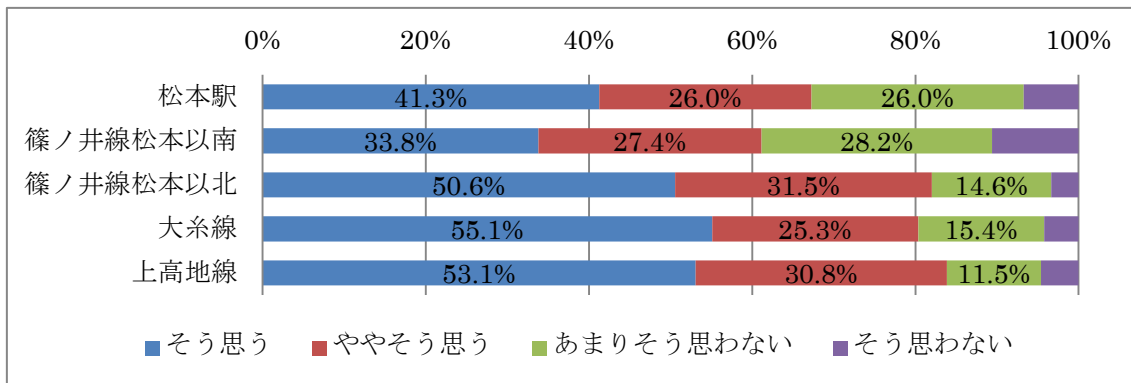


図 10 路線ごとにみた他路線との接続への評価 (n=89~811)

3-2-5. 運賃の高さに対する評価：上高地線が圧倒的に大きい不満

「他の通勤手段より交通費が割高だ」という意見に対する回答分布を、最寄り鉄道路線ごとに示したのが図 11 です。ネガティブな評価に対する同意率は、上高地線が他の路線から抜きんでて最も高く (86.9%)、運賃が高いと評価されていると解釈できます。

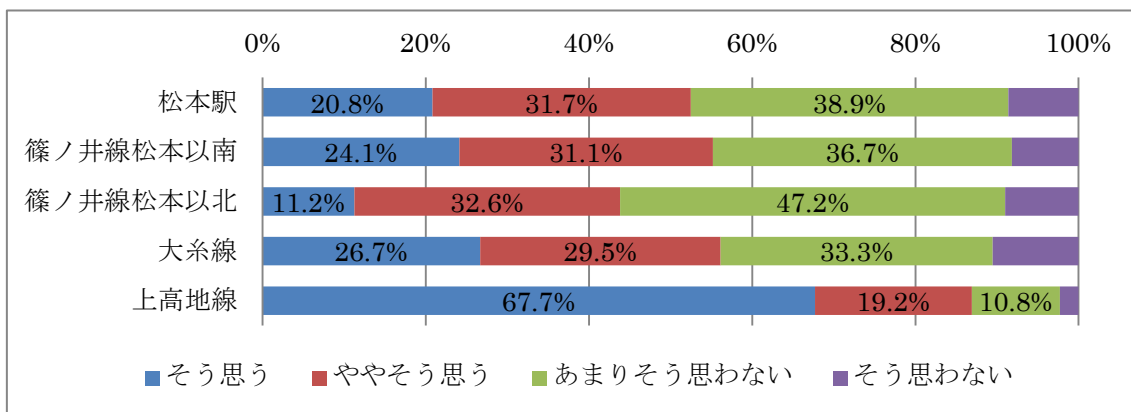


図 11 路線ごとにみた運賃の割高さに対する評価 (n=89~821)

3-3. 駅ごとの評価

ここでは、定義した「最寄り駅」ごとに、回答分布がどのように変化するかを把握します。

なお、最寄り駅ごとの分析にあたっては、一定の回答数がなければ、標本分布の偏りによる誤差を制御できないため、ここではおおむね 30 人以上の回答者がいた駅に絞って比較を行います。

30 人以上の回答者がいた駅は、以下の 13 駅です。

松本駅 (JR 篠ノ井線、JR 大糸線、アルピコ交通上高地線)

JR 篠ノ井線 塩尻駅、広丘駅、村井駅、平田駅、南松本駅、田沢駅、明科駅

JR 大糸線 一日市場駅、豊科駅、柏矢町駅、穂高駅

アルピコ交通上高地線 波田駅

※参考 30 人未満 20 人以上の駅 島内、梓橋、中萱、南豊科、安曇追分、森口の各駅

3-3-1. 通勤時間帯の本数に関する不満の大きな駅：田沢駅が最も大きい

「通勤時間帯の本数が少なく、通勤手段として不十分である」との意見に同意を示した人の割合の高い順に示します。

①田沢駅（篠ノ井線）	そう思う <u>73.3%</u> 、ややそう思う 20.0%	計 <u>93.3%</u>
②豊科駅（大糸線）	そう思う 54.5%、ややそう思う 36.4%	計 90.9%
③明科駅（篠ノ井線）	そう思う 48.7%、ややそう思う 41.0%	計 89.7%
④穂高駅（大糸線）	（略）	計 89.6%
⑤波田駅（上高地線）	そう思う <u>69.4%</u> 、ややそう思う 19.4%	計 88.9%

以下、柏矢町駅（87.5%）、一日市場駅、広丘駅、南松本駅、塩尻駅、松本駅、村井駅、平田駅（78.9%）

3-3-2. 利便性向上への期待の大きな駅：明科駅が最も大きい

「利便性が向上すれば、利用者はもっと増えると思う」との意見に同意を示した人の割合の高い順に示します。

①明科駅（篠ノ井線）	そう思う 56.4%、ややそう思う 41.0%	計 <u>97.4%</u>
②田沢駅（篠ノ井線）	そう思う <u>63.3%</u> 、ややそう思う 23.3%	計 86.7%
③一日市場駅（大糸線）	（略）	計 85.7%
④豊科駅（大糸線）	（略）	計 84.8%
⑤柏矢町駅（大糸線）	（略）	計 84.4%

以下、塩尻駅（82.7%）、松本駅、平田駅、広丘駅、村井駅、穂高駅、波田駅、南松本駅（74.0%）

3-3-3. 駅・駅周辺の設備に関する評価の低い駅：柏矢町と明科駅が低い

「駅や駅周辺の設備が不十分である」との意見に同意を示した人の割合の高い順に示します。

①柏矢町駅（大糸線）	そう思う 50.0%、ややそう思う 31.3%	計 <u>81.3%</u>
②明科駅（篠ノ井線）	そう思う 48.7%、ややそう思う 30.8%	計 <u>79.5%</u>
③村井駅（篠ノ井線）	そう思う 45.7%、ややそう思う 27.6%	計 73.4%
④田沢駅（篠ノ井線）	（略）	計 70.0%
⑤南松本駅（篠ノ井線）	（略）	計 68.0%

以下、一日市場駅（66.1%）、塩尻駅、豊科駅、広丘駅、平田駅、穂高駅、波田駅、松本駅（51.8%）

3-3-4. 接続が悪いと考えられている駅：波田駅が最も評価が低い

「他の鉄道や路線バス等との接続が悪い」との意見に同意を示した人の割合の高い順に示します。

①波田駅（上高地線）	そう思う 56.8%、ややそう思う 37.8%	計 <u>94.6%</u>
②豊科駅（大糸線）	そう思う 48.5%、ややそう思う 42.4%	計 90.9%
③明科駅（篠ノ井線）	（略）	計 87.2%
④柏矢町駅（大糸線）	（略）	計 87.1%

⑤田沢駅（篠ノ井線）（略）

計 80.0%

以下、一日市場駅（78.9%）、穂高駅、広丘駅、松本駅、村井駅、塩尻駅、南松本駅、平田駅（52.7%）

3-3-5. パーク&ライドの利用経験と利用意向：積極／消極がある程度分かれる

「パーク&ライド」の利用経験と利用意向についての回答分布（前掲2-5）を、駅ごとに示したのが図12です（利用経験者の多い順に並べました）。

利用経験者の比率は、導入の実績を反映していると考えられます。利用経験の有無にかかわらず利用してみたいとの意向は、広丘駅（37.2%）、南松本駅（31.5%）、平田駅（30.8%）、田沢駅（28.6%）、村井駅（28.4%）の順に高く、利用に消極的なのは明科駅（86.5%が慎重または拒否）穂高駅（同 83.7%）となっています。

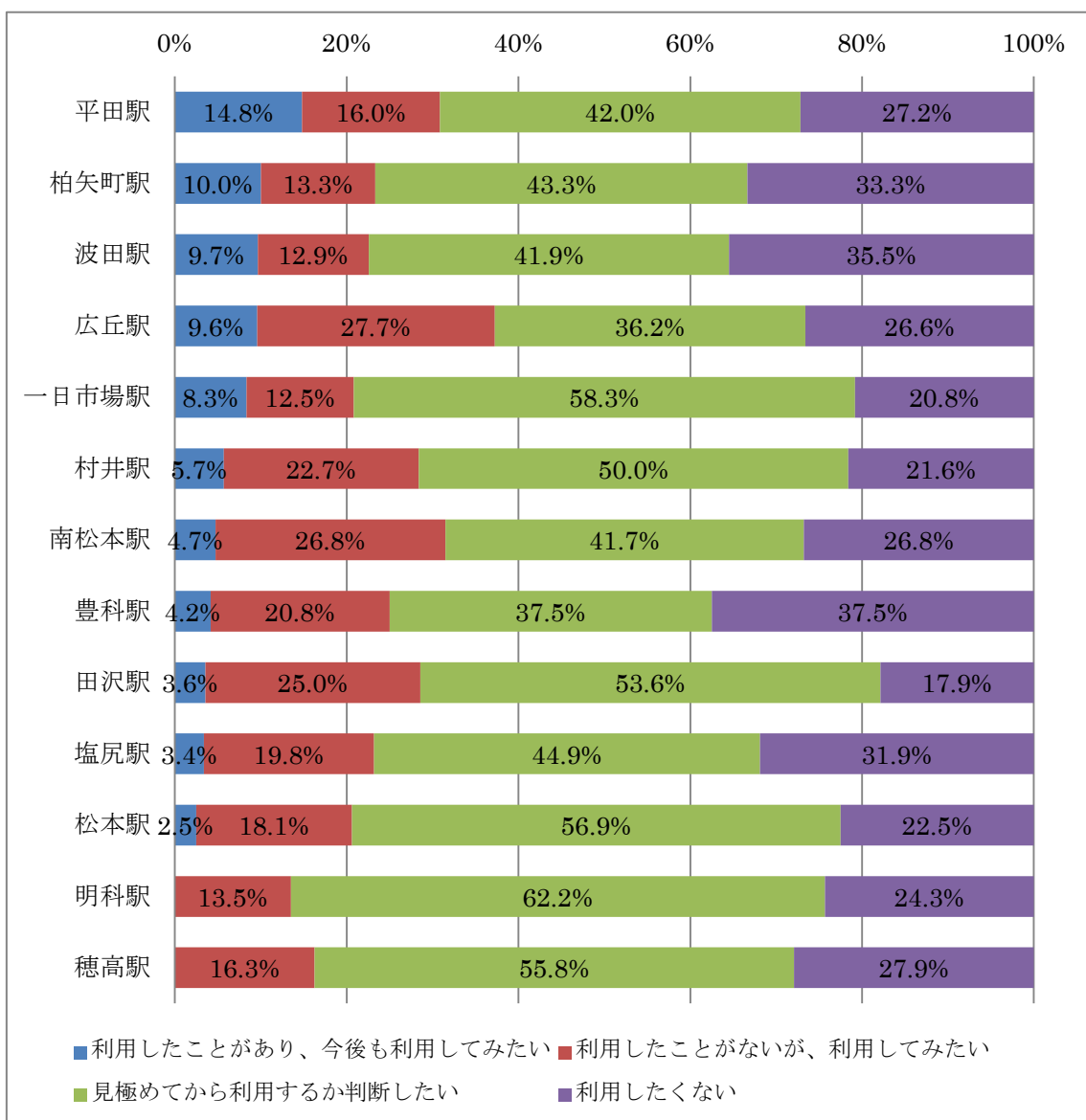


図 12 駅ごとにみた「パーク&ライド」の利用経験・意向（n=24~207）

3-3-6. 公共交通への転換可能性

公共交通への転換可能性（前掲2-6）についての回答分布を、駅ごとに示したのが図13です。

回答分布が多様で解釈が容易ではありませんが、注意すべき／特筆すべき結果について記します。

- 1) 広丘駅で「路線がないため転換できない」との回答が多数を占めていますが、これは回答にご協力いただいた事業所のうち、従業員規模のきわめて大きな事業所が広丘駅に所在していることが影響していると考えられます。従って、広丘駅については解釈の際に留保を置く必要があります（この結果が全体を代表しているとは考えない）。
- 2) 明科駅では、「転換することは可能」との回答がゼロでした。また、「路線がないため転換できない」との回答が、他の駅に抜きんでて多いことが読みとれます。隣接する田沢駅と比較しても「路線がないため転換できない」との回答の比率は倍以上であり、明科駅の集客圏がやや特異（おそらく広い）であることを示唆しています。
- 3) 波田駅では、「転換は難しい」との回答が顕著に多いことが読み取れます。

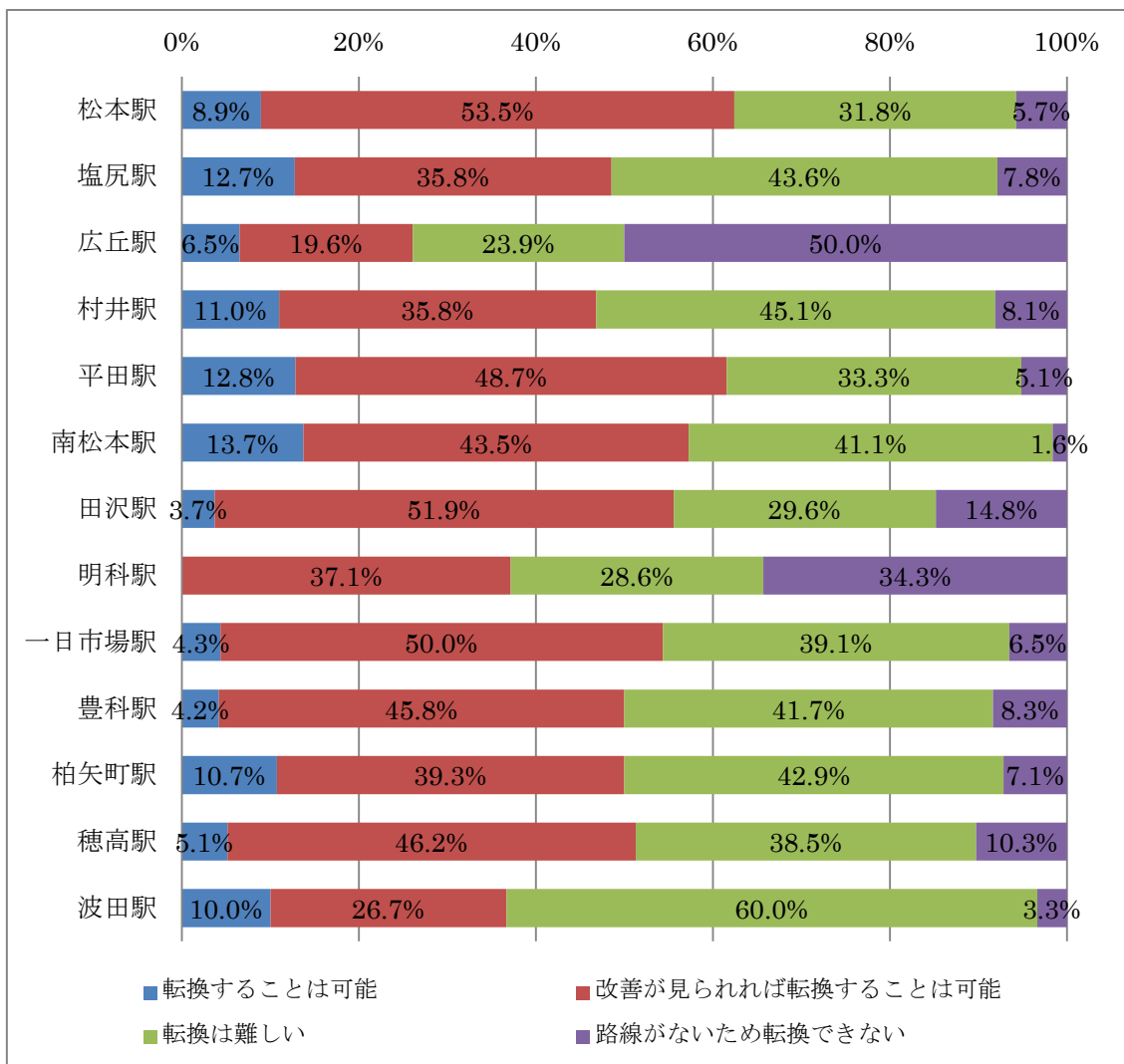


図 13 駅ごとにみた公共交通への転換可能性 (n=24~204)

3-3-7. 篠ノ井線各駅における「利用促進の重要な取り組み」

ここでは、篠ノ井線の各駅に注目して、「利用促進の重要な取り組み」（前掲2-4）の回答分布の分解して示します。

（1）松本駅、松本駅以南、松本駅以北3分類による回答分布

篠ノ井線を松本駅、松本駅以南、松本駅以北の3タイプに分けて、「利用促進の重要な取り組み」の第1位から第3位までに選ばれた事項の分布を表5に示します。

表5 篠ノ井線において取り組まれるべき事項

	松本 第1位	以南 第1位	以北 第1位	松本 第2位	以南 第2位	以北 第2位	松本 第3位	以南 第3位	以北 第3位
運行本数を増やす	42.4%	48.9%	58.4%	21.0%	17.7%	10.0%	10.1%	9.4%	14.3%
自宅から最寄り駅までのアクセス	29.6%	20.1%	17.8%	18.5%	17.1%	15.0%	6.6%	8.7%	6.1%
駅から事業所までのアクセス	3.7%	3.0%	6.9%	6.4%	8.2%	8.0%	7.9%	10.2%	8.2%
最寄り駅の駐車場・駐輪場の開放	9.1%	10.8%	6.9%	13.7%	14.4%	24.0%	14.5%	14.7%	18.4%
停車時間を削減し所要時間の短縮	.4%	1.6%	3.0%	5.2%	5.2%	15.0%	6.6%	7.0%	13.3%
運賃を安くする	4.1%	3.7%	0.0%	7.7%	9.3%	4.0%	14.5%	13.2%	8.2%
車両の乗りやすさや混雑を改善	1.6%	2.7%	3.0%	6.0%	7.6%	2.0%	11.5%	7.7%	8.2%
運行時刻の正確性を高める	1.6%	.9%	0.0%	4.7%	4.0%	1.0%	5.7%	6.1%	7.1%
早朝、深夜の運行時間帯を拡大	7.0%	6.9%	4.0%	16.7%	15.9%	20.0%	18.5%	20.2%	16.3%
特に改善が必要なことはない	.4%	1.4%	0.0%	0.0%	.5%	1.0%	4.0%	2.8%	0.0%

※黄色いマークは最も多い、水色のマークは次に多い回答を示す。

表5の分布から、篠ノ井線松本地域においては、

- ①運行本数の増加
 - ②自宅から最寄り駅までのアクセスの改善
 - ③早朝・深夜の運行時間帯拡大
 - ④最寄り駅の駐車場、駐輪場の開放
- が主要なニーズとして浮かびあがります。

（2）駅ごとの回答分布

ここでは、表5の回答傾向をより詳細に把握するため、塩尻駅から明科駅までの駅ごとの回答分布を示します（表6～表8）。

表6 篠ノ井線において取り組まれるべき事項（駅ごと、第1位）

	塩尻駅	広丘駅	村井駅	平田駅	南松本駅	松本駅	田沢駅	明科駅
運行本数を増やす	50.7%	48.4%	47.2%	45.3%	50.9%	42.4%	56.3%	44.9%
自宅から最寄り駅までのアクセス	16.9%	20.8%	25.3%	19.8%	18.0%	29.6%	18.8%	24.5%
駅から事業所までのアクセス	2.8%	2.6%	2.6%	3.8%	3.7%	3.7%	6.3%	10.2%
最寄り駅の駐車場・駐輪場の開放	12.4%	5.7%	10.5%	8.5%	16.1%	9.1%	15.6%	4.1%
停車時間を削減し所要時間の短縮	2.1%	1.6%	.9%	2.8%	1.2%	.4%	3.1%	4.1%
運賃を安くする	3.8%	6.3%	2.6%	3.8%	1.9%	4.1%	0.0%	0.0%
車両の乗りやすさや混雑を改善	1.0%	3.1%	4.4%	2.8%	2.5%	1.6%	0.0%	4.1%
運行時刻の正確性を高める	.7%	1.6%	.4%	0.0%	1.9%	1.6%	0.0%	0.0%
早朝、深夜の運行時間帯を拡大	7.9%	8.3%	4.4%	11.3%	3.7%	7.0%	0.0%	8.2%
特に改善が必要なことはない	1.7%	1.6%	1.7%	1.9%	0.0%	.4%	0.0%	0.0%

表 7 篠ノ井線において取り組まれるべき事項（駅ごと、第 2 位）

	塩尻駅	広丘駅	村井駅	平田駅	南松本駅	松本駅	田沢駅	明科駅
運行本数を増やす	16.4%	17.1%	16.4%	23.3%	19.2%	21.0%	6.3%	16.3%
自宅から最寄り駅までのアクセス	17.1%	17.1%	15.0%	11.7%	23.7%	18.5%	9.4%	24.5%
駅から事業所までのアクセス	7.1%	7.5%	10.5%	7.8%	8.3%	6.4%	3.1%	8.2%
最寄り駅の駐車場・駐輪場の開放	12.8%	17.1%	18.6%	12.6%	9.0%	13.7%	37.5%	20.4%
停車時間を削減し所要時間の短縮	7.1%	6.4%	4.1%	1.0%	4.5%	5.2%	18.8%	2.0%
運賃を安くする	10.7%	8.0%	8.6%	10.7%	8.3%	7.7%	0.0%	8.2%
車両の乗りやすさや混雑を改善	5.0%	5.9%	10.0%	8.7%	10.3%	6.0%	3.1%	0.0%
運行時刻の正確性を高める	3.9%	2.7%	4.1%	5.8%	4.5%	4.7%	3.1%	0.0%
早朝、深夜の運行時間帯を拡大	19.2%	17.6%	12.7%	18.4%	10.9%	16.7%	18.8%	18.4%
特に改善が必要なことはない	.7%	.5%	0.0%	0.0%	1.3%	0.0%	0.0%	2.0%

表 8 篠ノ井線において取り組まれるべき事項（駅ごと、第 3 位）

	塩尻駅	広丘駅	村井駅	平田駅	南松本駅	松本駅	田沢駅	明科駅
運行本数を増やす	9.0%	10.1%	9.9%	7.0%	9.9%	10.1%	18.8%	14.9%
自宅から最寄り駅までのアクセス	6.7%	10.7%	9.4%	9.0%	8.6%	6.6%	9.4%	4.3%
駅から事業所までのアクセス	13.1%	5.1%	9.9%	9.0%	12.5%	7.9%	0.0%	12.8%
最寄り駅の駐車場・駐輪場の開放	13.5%	14.0%	18.9%	13.0%	13.2%	14.5%	12.5%	29.8%
停車時間を削減し所要時間の短縮	8.6%	9.6%	6.1%	6.0%	3.3%	6.6%	18.8%	10.6%
運賃を安くする	13.1%	11.8%	12.3%	17.0%	13.8%	14.5%	3.1%	8.5%
車両の乗りやすさや混雑を改善	7.5%	7.9%	9.4%	6.0%	6.6%	11.5%	9.4%	8.5%
運行時刻の正確性を高める	6.0%	4.5%	5.7%	5.0%	9.2%	5.7%	12.5%	0.0%
早朝、深夜の運行時間帯を拡大	19.9%	24.7%	16.5%	25.0%	17.8%	18.5%	15.6%	10.6%
特に改善が必要なことはない	2.6%	1.7%	1.9%	3.0%	5.3%	4.0%	0.0%	0.0%

表 6～表 8 の結果をふまえて、他の駅に比して特徴的な選択肢が選ばれている（ニーズを有している）駅を示します。

1) 南松本駅

南松本駅では、他の駅に比して、「最寄り駅の駐車場・駐輪場の開放」を重要と選択する人が多い傾向があります（第 1 位に 16.1%で他の駅よりも高い）。

2) 田沢駅

田沢駅でも、他の駅に比して、「最寄り駅の駐車場・駐輪場の開放」を重要と選択する人が多い傾向が得られました（第 1 位に 15.6%で他の駅よりも高く、第 2 位に 37.5%で最も多い）。

3) 明科駅

明科駅では、利用促進の重要な取り組みについて「自宅から最寄り駅までのアクセスがよくなる」を選択している回答者が、同じ篠ノ井線以北の田沢駅に比べて多いことがわかりました（第 1 位に 24.5%で 2 番目に多く、第 2 位に 24.5%で最も多い）。なお、明科駅は公共交通機関への転換可能性において「路線がないため転換できない」とする回答が多い

ことは示したところです

この点に関連した他の質問の回答傾向を示します。

①別の質問で雨天時や冬期の通勤手段について聞いたところ、明科駅では「普段は車通勤だが、雨天や冬期の場合に公共交通を利用することがある」と回答した人が、他の駅に比べて少ない結果が得られています。明科駅において「(現状では)公共交通へ転換することは可能」との回答者がゼロであることは示したとおりですが、これらの回答から、車通勤が強固に浸透している可能性があります。

②全回答の中で、コミュニティバスを通勤に利用している人は多くありませんが、最寄り駅ごとに集計すると、コミュニティバス利用者のうち、明科駅を最寄り駅とする人がもっとも多い結果が得られています(他の駅は、塩尻駅、広丘駅)。

これらを総合的に解釈すると、明科駅を最寄り駅と認識している回答者の一定数が、駅までのアクセス手段を有していないか、有しているとしても利便性に欠け、車通勤を選ばざるを得ないことが推測できます。したがって、2)で示した田沢駅に求められる対策と、明科駅に求められる対策とは、やや異なるものと考えられます。

以上