

# 第2次南信州地域公共交通総合連携計画

〔平成26年4月～平成31年3月〕

## 誰にもやさしい公共交通をめざして



飯田市・松川町・高森町・阿南町・阿智村・平谷村・根羽村・  
下條村・売木村・天龍村・秦阜村・喬木村・豊丘村・大鹿村

## 第2次南信州地域公共交通総合連携計画の策定にあたり

かねてから自家用車の普及等を起因とした公共交通の弱体化が課題とされてきましたが、平成19年に路線バス事業者が運行事業からの撤退を表明したことにより、当地域の公共交通体系の根幹が大きく揺るぐこととなりました。こうした状況を受け、関係者が平成20年3月に南信州地域交通問題協議会を設立、翌21年3月には南信州地域公共交通連携計画(第1次計画)[平成21年4月～平成26年3月]を策定し、今年で5年目を迎えます。

これまで、公共交通を取り巻く制度・法律の大きな変化や、「南信州定住自立圏共生ビジョン」における位置付けなどの様々な動きに対応しながら、地域全体で路線の維持・確保に取り組み着実に成果を上げてまいりました。

しかし、一方では、公共交通の利用者のほとんどが自家用車を運転できない高校生や高齢者であり、高齢者の運転免許保有率が高い当地域においては、誰にもやさしい公共交通の整備強化が更なる課題となっています。

こうした中、平成39年(2027年)に開業するリニア中央新幹線の当地域における中間駅設置が決定し、それを受ける形で長野県により「新総合交通ビジョン」が策定されたところです。リニア開業を見据え、観光をはじめとする交流人口拡大に向け、当地域の公共交通に対する期待と要請は、ますます高まるものと考えられます。

そこで、この第2次南信州地域公共交通連携計画では、前回の第1次計画から引き継がれた課題に取り組むと共に、地域の皆様にも公共交通を重要な社会資源のひとつとして認識していただき、地域が一体となった統一的な公共交通ルールの構築・推進や、より広域的な公共交通体系の研究調査等についても取り組み、当地域の更なる発展につなげていくこととしています。

高校生・高齢者の日常の移動手段の確保から、来るべきリニア時代への基盤整備まで、非常に広範囲にわたる地域公共交通の発展は、一朝一夕に実現するものではありません。地域に暮らす一人ひとりが主役となり、その重要性を認識し、積極的な利用を行うことで未来につなげていくことが必要となります。地域の皆様のご理解とご協力をよろしくお願い申し上げます。

平成26年3月

南信州地域交通問題協議会

会 長 (南信州広域連合長) 牧野 光朗

# 目次

第1章	南信州地域公共交通総合連携計画（第1次）策定の背景と南信州地域の取り組み	
1-1	背景と南信州地域の現状	1
1-2	圏域共通の地域公共交通総合連携計画一本化への動き	1
1-3	公共交通に関する制度の変遷	3
1-4	南信州定住自立圏共生ビジョンとの関わりについて	3
第2章	南信州地域公共交通総合連携計画（第1次）の評価と考察	
2-1	南信州地域公共交通総合連携計画（第1次）の達成項目と未達成項目の整理	5
第3章	南信州地域における公共交通の現状と課題	
3-1	運行及び利用者（輸送実績）の状況	7
(1)	市町村別利用者数の推移	7
(2)	路線別運賃の推移	9
(3)	市町村別運行経費及び公費負担状況	11
3-2	圏域住民アンケート調査	13
(1)	調査概要等	13
(2)	まとめ	14
3-3	南信州地域公共交通総合連携計画（第1次）の評価等からみえる課題	14
第4章	第2次南信州地域公共交通総合連携計画	
4-1	第2次南信州地域公共交通総合連携計画の基本方針	16
4-2	第2次南信州地域公共交通総合連携計画の目標	16
4-3	第2次南信州地域公共交通総合連携計画の定義	16
(1)	期間と区域	16
(2)	南信州公共交通システム	16
(3)	路線体系	18
①	基幹、准基幹、支線の体系化	18
(4)	公共交通（バス・JR飯田線・タクシー等）への考え方	20
①	バスに対する考え方	20
②	JR飯田線との補完関係	20
③	タクシー（乗合タクシー・乗用タクシー）に対する考え方	21
④	自家用車有償旅客運送（福祉有償運送）に対する考え方	21
4-4	利用促進・利用転換の取り組み	21
①	バス	21
②	JR飯田線	21
③	タクシー（乗合タクシー・乗用タクシー）	21

## 第5章 第2次南信州地域公共交通総合連携計画の実施体系

5-1	組織体系と関係機関との関わり	22
5-2	南信州地域交通問題協議会と参画機関の役割	22
(1)	南信州地域交通問題協議会の役割	22
(2)	各地域公共交通協議会及び市町村の役割	22
(3)	飯田市（定住自立圏の中心市）の役割	23
(4)	交通事業者の役割	23
(5)	自治会・学校・商工会議所ほか関係機関の役割	23
(6)	協議会参画者の役割	23
5-3	南信州地域交通問題協議会が主体となって取り組む事業	23
(1)	関係機関との連携	23
(2)	南信州全域を対象とした利用促進事業・利便性向上事業	23
(3)	関係機関の連携等に必要となる調査及び情報の収集、情報等の提供	23
(4)	リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくりの研究	24
5-4	南信州地域交通問題協議会総会における協議事項	24
5-5	事業の進捗状況と評価（P D C Aサイクルの活用）	24

## 第6章 事業計画

6-1	第2次南信州総合連携計画の目標に関する事業計画及び評価事項	25
6-2	南信州全体の事業スケジュール（5ヵ年計画）	27

## 参考資料

7-1	圏域住民アンケート結果	29
7-2	南信州地域公共交通総合連携計画（第1次）の目標に対する評価	46
(1)	南信州地域公共交通総合連携計画（第1次）の評価	46
(2)	自治体運行路線に関する評価	57
7-3	市町村の利用促進の取り組み	70
7-4	事業計画	73
(1)	南信州全体の年度別事業計画（5ヵ年計画）及び評価事項	73
(2)	市町村の年度別事業計画（5ヵ年計画）及び評価事項	83





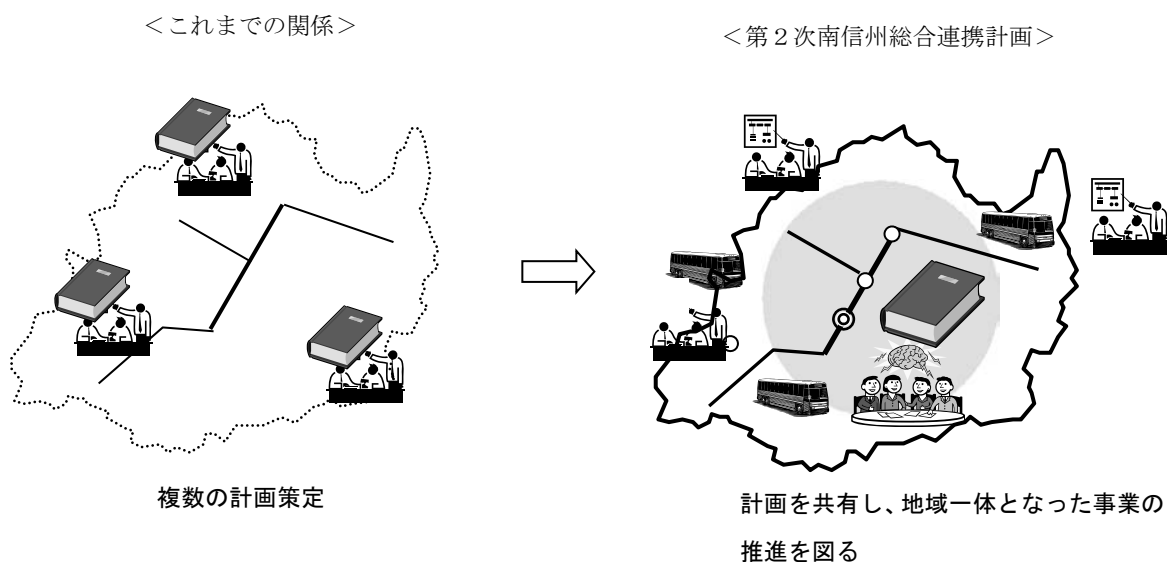
平成 23 年 4 月から、活性化・再生事業に代わる新たな国補助事業となる『地域公共交通確保維持改善事業（以下、「確保維持改善事業」という。）』が施行されたが、この事業を実施するにあたっては、地域公共交通の確保・維持・改善のため、各市町村地域公共交通協議会（以下「市町村協議会」という。）での議論を経て策定する、生活交通ネットワーク計画（以下「NW計画」という。）が必要となった。

活性化・再生事業により市町村協議会で策定が義務づけられた地域総合連携計画は、生活圏で総合的かつ一体的に推進する計画であり、確保維持改善事業により策定が義務づけられたNW計画は、個別の路線運行に関する計画である。2つの計画は互いの計画を補完し合い事業を推進していくものとした。

それぞれの市町村等で策定した地域総合連携計画は、全て計画期間が終了したことから、これを機に第2次南信州総合連携計画を圏域共通とした地域総合連携計画として一本化することとした。

また、主に根羽村と平谷村で構成される西部コミュニティバスを守り育てる会においては、当協議会の部会として位置づけ、南信州総合連携計画を基に事業を推進していくこととした。

### 南信州総合連携計画の一本化イメージ図



### <各地域総合連携計画の期間状況>

飯田市地域公共交通改善市民会議	：平成 20 年 4 月～平成 23 年 3 月	}	計画期間終了
松川町地域公共交通対策協議会	：平成 21 年 4 月～平成 24 年 3 月		
阿智村地域公共交通協議会	：平成 21 年 4 月～平成 24 年 3 月		
豊丘村地域公共交通会議	：平成 21 年 4 月～平成 23 年 3 月	}	平成 26 年度で終了
下伊那南部地域公共交通対策協議会	：平成 21 年 4 月～平成 26 年 3 月		
南信州地域交通問題協議会	：平成 21 年 4 月～平成 26 年 3 月		

### 1-3 公共交通に関する制度の変遷

地域公共交通は、地域の経済活動、住民の日常生活や社会生活を支える基盤として必要不可欠である。また、人口減少や高齢化の進行、地球環境問題等の諸課題に対応する観点などからも、地域公共交通の活性化及び再生は極めて重要な課題である。このため、平成19年10月に活性化再生法が制定され、同法の趣旨を確保することを目的に、具体的計画を地域の合意形成として盛り込んだ、地域総合連携計画の策定の促進等、地域公共交通活性化・再生に向けた環境整備を図った。

また、平成20年度においては、この地域総合連携計画に基づく事業を実現するため、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に創意工夫をもって取り組む協議会に対し、複数の支援事業をパッケージで補助する『活性化・再生事業』が創設され、地域の公共交通活性化・再生の取組みを促進した。しかし、平成21年の政権交代により、この活性化・再生事業は事業仕分けの対象となり事業は全て廃止となった。

代わって平成23年4月より、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等、移動に当たっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的とする『確保維持改善事業』が施行され、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に応じた最適な移動手段を提供されるよう推進している。

当地域においても、当該路線（系統）の運行等にかかる経費に対し、確保維持改善事業により支援・補助を受けながら、南信州総合連携計画に基づき、高齢者や高校生を中心とした生活交通の確保などの公共交通体系の整備等の方針を推進し、当地域の生活の足である公共交通を守り育てている。

### 1-4 南信州定住自立圏共生ビジョンとの関わりについて

当地域では、平成19年12月に、民間事業者による路線バス運行からの撤退が表明されたことを受け、平成21年4月に地域全体の公共交通の長期的計画である、南信州総合連携計画を策定し、現在まで南信州公共交通システムの構築に取り組んでいる。

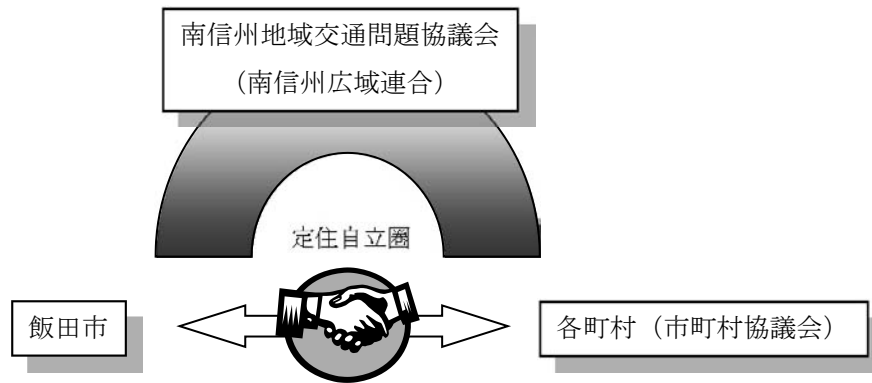
また、当圏域において平成21年12月に『南信州定住自立圏共生ビジョン』が策定され、このビジョンに地域公共交通ネットワークの構築が位置づけられ、当協議会と圏域の中心市である飯田市が連携することにより、郡市民の生活を守るため地域公共交通の確保・維持・改善を図っていくことが重要となった。

当協議会は圏域全体の南信州総合連携計画の策定とその実施に係る連絡調整を行うために設置されたことから、圏域全体のマネジメント機能を高めるとともに、構成市町村と連携し、市町村間や路線間の調整を担っていく。また、地域が一体となって南信州公共交通システムの構築に取り組むことにより、定住自立圏の目的でもある、必要な都市機能及び生活機能の確保、加えて圏域人口の確保を目指す。

なお、定住自立圏の中心市である飯田市としては、南信州総合連携計画に基づく路線運行を担い、圏域全体の公共交通ネットワークの構築の先導的推進及び当協議会と相互連携を図り圏域全体の公共交通利用促進及び認知度向上の事業に取り組んでいく。また、構成市町村及び市町村協議会は、南信州総合連携計画に基づく路線運行を担い、当協議会と相互連携を図り圏域全体の公共交通利用促進及び認知度向上の事業に取り組んでいく。



圏域全体のコーディネート（市町村間の調整）



圏域全体の公共交通ネットワーク構築の  
先導的推進と、効果的かつ効率的な運行の調整

## 第2章 南信州地域公共交通総合連携計画（第1次）の評価と考察

### 2-1 南信州地域公共交通総合連携計画（第1次）の達成項目と未達成項目の整理

南信州総合連携計画（第1次）の基本方針である『南信州公共交通システムの構築』に対する評価指標を表2-1に、また南信州公共交通システムを構築するための具体的な整備方針に対する評価項目を表2-2に整理する。

表2-1 南信州公共交通システムの構築についての評価（達成・一部達成・未達成項目の整理）

	南信州公共交通システムの構築			
	〔目標1〕	〔目標2〕	〔目標3〕	〔目標4〕
南信州公共交通システムの目標	南信州公共交通システムのブランド化	交通不便者に対応した公共交通の利便性向上	基幹路線に対する准基幹路線及び自治体バスの効率的・効果的な接続	利用者の拡大
南信州公共交通システムに関連する指標	〔指標1〕 南信州公共交通システムに対する認知度の向上	〔指標2〕 公共交通空白地域（面積）の減少	〔指標3〕 基幹路線及び准基幹路線に未接続の自治体バス等の減少	〔指標4〕 基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加
主な事業、関連する事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ロゴマークの車両表示による認知</li> <li>・広報誌による周知</li> <li>・バス路線マップの作成など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・状況調査</li> <li>・乗合タクシー丸山・切石線の実証運行</li> <li>・アンケートの実施など</li> </ul>	体系化された公共交通網	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通学定期券の見直し</li> <li>・年忘れナイトバスの運行</li> <li>・イベント関連無料乗車など</li> </ul>
指標の評価	公共交通利用を促進するには、路線毎の利用促進活動が重要であるが、市町村により啓発活動に差が生じている現状にある。全体的啓発活動については引き続き南信州広域連合が中心となり、全体的モビリティマネジメントを実施していく。また、高齢者に対するアンケート結果から、公共交通に関する広報誌を知っている割合は27.8%であった。引き続き、全体的啓発活動を推進し、公共交通への関心を高めていく。	飯田市では乗合タクシーを導入し、市内5地区1.5km <sup>2</sup> の公共交通空白地帯の解消に努めた。他町村においても、住民ニーズを把握し公共交通空白地域の解消の研究を推進する。	市町村のダイヤ事情に伴い、准基幹路線との接続対象路線の中で12路線中1路線のみ未接続の状況である。	基幹路線では全ての路線で利用者が増加している。准基幹路線においては、唯一平岡線のみ減少であった。
評価	一部達成	一部達成	一部達成	一部達成

#### 《考察》

南信州総合連携計画（第1次）の基本方針である、南信州公共交通システムに対する評価は全て一部達成であった。

表 2-2 南信州公共交通システムを構築するための具体的な整備方針に対する評価（達成・一部達成・未達成項目の整理）

	南信州公共交通システムを構築するための具体的な整備方針に対する項目	評価
達成	<ul style="list-style-type: none"> <li>『基幹路線』、『准基幹路線』、『支線』の整理</li> <li>高校生の通学に適応した基幹路線であること</li> <li>高齢者の総合病院への通院に対応した基幹路線であること</li> <li>J R 飯田線を最大限活用し、コスト面での無駄を排除する基幹路線の運行を行う。</li> <li>基幹路線は高速バス接続すること</li> <li>基幹路線（バス）において、路線が重複するなどの競合状態は極力さけるものとする。</li> </ul>	<p>路線の体系化については、地域一体となって取り組めた。J R 飯田線のダイヤ改正や、高校生や高齢者の利用実態に即した運行設定を行い利便性向上に努めた。</p>
一部達成	<ul style="list-style-type: none"> <li>准基幹路線は、基幹路線とダイヤ等において接続が確保されているか。</li> <li>より効率的・効果的に公共交通を維持していくためにも公共交通に対する財政状況の見直し、実証実験路線の評価・検証・改善の取り組みは十分に実施する。</li> <li>圏域住民に対する公共交通の必要性の啓発や利用促進を積極的に行い、地域や住民とともに公共交通を維持していく。</li> <li>基幹路線が運行していない地域の住民に対しても飯田市中心部までの移動手段を提供する。</li> <li>基幹路線等に効率的に接続することで、飯田市中心部まで移動する際の待ち時間や乗り換え回数を減らす。</li> <li>基幹路線と自治体バスの役割分担を明確化する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村のダイヤ事情に伴い、乗継ぎできない便が生じている路線がある。</li> <li>上市田線の実証運行及び乗継タクシーの検証など、各協議会により利用者の実態調査、検証を行いその運行路線に見合う運営を行っている。</li> <li>H23 年から広報誌「のってみまいか、公共交通」を発行し、圏域住民に対し広く、利用促進・利用転換を周知しているが、引き続き住民に公共交通への理解を高めていく必要がある。</li> <li>基幹路線については、J R 飯田線に接続することで、飯田市中心部まで乗継ぎに負担無く移動することが可能である。また J R 飯田線の無い西部地域においては、広域バス駒場線に乗り継ぐことで飯田市中心部へ移動することが可能である。J R 飯田線や接続する隣接路線には、シームレスダイヤを意識し、スムーズな乗継ぎができるようなダイヤ改正に努めている。</li> </ul>
未達成	<ul style="list-style-type: none"> <li>統一運賃制度や当システム内における乗り継ぎ割引制度、全路線停留所の形状等統一、複数市町村共同運行制度（自治体バスを共同で運行する）</li> </ul>	<p>統一運賃制度や乗継割引制度、停留所のデザインの統一化などの研究を行う。</p>

《考 察》

路線の体系化については、構成市町村一体となって取り組みを行い整理した。

J R 飯田線のダイヤ改正に合わせたバスの時刻設定や、高齢者や高校生の利用実態に即した運行設定を行い利便性向上に努めた。一方、結節点では市町村のダイヤ事情に伴い乗継ぎできない便が生じている路線があるため、統一ルールに沿ったダイヤ設定を行う必要がある。

これら評価された項目については、課題として第 2 次南信州総合連携計画に盛り込み、一部達成項目は達成評価を目指す。また、未達成項目である、当システム内における統一運賃制度や乗り継ぎ割引制度、全路線停留所の形状等統一、複数市町村共同運行制度については、更なる研究・検討を行い課題解決に努めていく。

また引き続き、圏域住民に対し公共交通の必要性の啓発や利用促進策を実施し住民とともに公共交通を維持していく取り組みを図る。

### 第3章 南信州地域における公共交通の現状と課題

#### 3-1 運行及び利用者（輸送実績）の状況

##### (1) 市町村別利用者数の推移

市町村別のバス利用者数を表3-1に、路線別利用者数の推移を表3-2に示す。第1次総合連携計画の初年度であるH21年と比較し、全体利用者が69,598人（115.90%）増加している。

また、路線別においては基幹路線全線で利用者が増加し、利用者の定着がみられる。H21年と比較し、全体利用者が116.88%に増加している。増加しているひとつの理由として、通学定期券1ヶ月上限1万円制の導入により高校生の利用が増えたことが考えられる。

また、バス運行を補完する乗合タクシーの利用も増加傾向にあり今後の需要に期待できる。

表3-1 市町村別利用者数の推移

(単位：人)

	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H21年度とH24年度の増減比
飯田市	296,748	313,205	319,771	336,759	113.48%
松川町	44,589	42,456	41,531	37,320	83.70%
高森町 (福祉バス)	17,638	16,597	16,804	16,409	93.03%
阿南町 下條村 売木村 泰阜村	15,579 (7ヶ月間)	44,401	51,532	55,218	(H22年度との比) 124.36%
阿智村	24,097	23,518	24,521	23,785	98.71%
平谷村 根羽村	11,225	10,805	10,096	10,809	96.29%
天龍村	5,107	3,551	4,333	4,034	78.99%
喬木村	8,802	8,049	6,844	7,181	81.58%
豊丘村	5,865	6,140	6,198	6,109	104.16%
大鹿村	8,102	8,849	8,755	9,726	120.04%
合計	437,752	477,571	490,385	507,350	115.90%

※H25年度は実施中であるため、H24年度を最終年度として集約し比較する

表3-2 路線別利用者数の推移

(単位：人)

路線体系	路線名	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	比較	
						H21年度とH24年度の差	H21年度とH24年度の比
基幹	阿島線	13,915	15,389	16,397	16,750	2,835	120.37%
	駒場線	158,983	168,869	175,254	186,810	27,827	117.50%
	阿南線(温田線含む)	11,293 (7ヶ月間)	30,039	38,491	44,080	(H22との差) 14,041	(H22との比) 146.74%
	上市田線	1,986	2,612	2,565	2,568	582	129.31%

路線体系	路線名	H21 年度	H22 年度	H23 年度	H24 年度	比較		
						H21 年度とH24 年度の差	H21 年度とH24 年度の比	
准 基 幹	遠山郷線	9,750	10,901	13,035	12,745	2,988	130.72%	
	平岡線	1,399	1,258	1,120	919	△480	65.69%	
	西部コミュニティバス	11,225	10,805	10,096	10,809	△416	96.29%	
	大鹿線	8,102	8,849	8,755	9,726	1,624	120.04%	
支 線	市民バス循環線	79,460	84,872	82,252	84,195	4,735	105.96%	
	市民バス大休線	5,512	5,134	4,788	4,506	△1,006	81.75%	
	市民バス千代線	1,527	1,763	2,034	2,704	1,177	177.08%	
	市民バス久堅線	8,573	1,846	1,524	1,810	△6,763	21.11%	
	市民バス三穂線	5,401	3,465	2,994	3,237	△2,164	59.93%	
	上片桐循環線	9,775	7,773	7,983	6,347	△3,428	64.93%	
	大島循環線	3,138	3,648	5,046	5,034	1,896	160.42%	
	生田循環線	7,487	9,225	7,243	7,047	△440	94.12%	
	生田線	17,519	14,934	15,092	12,575	△4,944	71.78%	
	部奈線	6,670	6,876	6,167	6,317	△353	94.71%	
	泰阜線	223	448	812	799	576	358.30%	
	阿南町民バス	4,063	13,914	12,229	10,339	6,276	254.47%	
	伍和・智里東	9,482	8,252	8,416	7,972	△1,510	84.08%	
	春日・智里西	5,937	6,175	6,169	5,580	△357	93.99%	
	清内路	7,174	7,345	8,053	7,992	818	111.40%	
	浪合	1,504	1,746	1,883	2,241	737	149.00%	
	天龍村営バス	5,107	3,551	4,333	4,034	△1,073	78.99%	
	氏乗線	4,907	4,730	3,809	3,852	△1,055	78.50%	
	喬木大島線	3,895	3,319	3,035	3,329	△566	85.47%	
	堀越線	2,169	2,552	2,534	2,464	295	113.60%	
	佐原線	1,301	1,772	2,225	1,970	669	151.42%	
	壬生沢線	324	364	218	419	95	129.32%	
	福島線	134	92	12	53	△81	39.55%	
壬生沢福島線	897	812	784	762	△135	84.95%		
滝川阿島北線	1,040	548	425	441	△337	42.40%		
支 線 ( デ マ ン ド )	切石線	かざこ し線 (2ヶ月間)	51	541	632	1,995	273 (H22 との差)	115.85% (H22 との比)
	丸山線		114	1,181	1,122			
	三穂線	—	1,833	2,720	3,427	1,594 (H22 との比)	186.96% (H22 との比)	
	川路線	—	1,012	921	1,531	519 (H22 との比)	151.28% (H22 との比)	
	竜東線	4,145	7,712	7,630	8,256	4,114	199.18%	
	遠山郷線	392	433	443	331	△61	84.44%	
	上村線	214	214	249	255	41	119.16%	
	下栗線	235	285	239	298	63	126.81%	
	須沢線	394	340	275	191	△203	48.48%	
	上島線	175	157	158	126	△49	73.71%	
	八重河内線	407	300	497	979	572	240.54%	

	平岡線（乗合）	4,115	3,088	2,664	2,871	△1,244	69.77%
	遠山郷高校通学支援線	—	—	258	255	△3	98.83%
		420,114	460,974	473,581	490,941	70,827	116.88%

※H25年度は実施中であるため、H24年度を最終年度として集約し比較する。

※高森町（福祉バス）は路線別利用者数の推移に含まれていない。

## （2）路線別運賃の推移（デマンドを除く）

南信州総合連携計画の目標のひとつである統一運賃制度の評価資料として、平成21年度から平成25年度までの路線別の運賃の推移を表3-3に示す。

平成21年度から地区別エリア制運賃を導入している阿南線においては、平成22年度に終点を川路駅から飯田駅に延伸させ運行サービスの向上を図った。

また、飯田市が運行するバス路線においては、平成25年度より10円単位の距離従量制運賃から100円単位の地区別エリア制運賃に変更する実証運行を開始し他路線との運賃格差を減少させた。

表3-3 路線別運賃一覧表

	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	備考
阿島線	距離従量制 上限610円				エリア制 上限500円	小学生以下、割引証明者は半額。 未就学児は保護者1名につき、 1名無料。
駒場線	距離従量制 上限620円				エリア制 上限400円	
阿南線・ 温田線	エリア制 上限400円	エリア制 上限600円				H21年度に川路駅まで運行、 H22年度より飯田駅まで運行。
遠山郷線	距離従量制 上限1,350円		距離従量制 上限900円		エリア制 上限700円	小学生以下、割引証明者は半額。 未就学児は保護者1名につき、 1名無料。
平岡線	距離従量制 上限1,050円		距離従量制 上限900円		エリア制 上限700円	
西部 コミュニティバス	一律200円					同一村内は100円
大鹿線	距離従量制 上限500円					高校通学バス無料乗車券所持者、 未就学児は無料。障害認定対象者は半額。
市民バス 循環線	一律200円					小学生以下、割引証明者は半額。 未就学児は保護者1名につき、 1名無料。
市民バス 大休線	一律200円					
市民バス 千代線	距離従量制 上限600円				エリア制 上限400円	
市民バス 久堅線	距離従量制 上限600円				エリア制 上限400円	
市民バス 三穂線	距離従量制 上限500円				エリア制 上限300円	

	H21 年度	H22 年度	H23 年度	H24 年度	H25 年度	備 考
上片桐 循環線	一律 200 円					小・中学生・高校生は 100 円。 未就学児、対象地域から中学へ の通学者、身体障害者等手帳所 持者、障害者福祉施設に通所 の方、要支援・要介護認定の方、 65 歳以上の方は無料。
大島 循環線	一律 200 円					
生田 循環線	一律 200 円					
生田線	一律 200 円					
部奈線	一律 200 円					
泰阜線	エリア制 上限 200 円					
阿南町民 バス	一律 100 円					
伍和・ 智里東	一律 100 円					中学生以下無料
春日・ 智里西	一律 100 円					
清内路	一律 100 円					
浪合	一律 100 円					
天龍 村営バス	距離従量制 上限 280 円					中学生以下、70 歳以上は半額。 未就学児は 1 名のみ無料。 温泉利用者減免あり。
氏乗線	距離従量制 上限 420 円			エリア制 上限 300 円		喬木村村内は 100 円。 小学生半額、未就学児は保護者 1 名につき、1 名無料。 割引証明者は無料
喬木 大島線	距離従量制 上限 420 円			エリア制 上限 300 円		
堀越線	一律 100 円					中学生以下、障害認定対象者は 無料
佐原線	一律 100 円					
壬生沢線	一律 100 円					
福島線	一律 100 円					
壬生沢 福島線	一律 100 円					
滝川 阿島北線	一律 100 円					

(3) 市町村別運行経費及び公費負担状況

市町村が運行する路線バスにおける運行経費を表3-4に、公費負担額を3-5に示す。飯田市地域公共交通改善市民会議と南部地域公共交通対策協議会を除いて運賃収入は減少している状況にある。また、運行経費が増加すると共に公費負担は増加している。

表3-4 市町村別運行経費

(単位：円)

市町村名	経費区分	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H21年度と H24年度の増減比
飯田市* <sup>1</sup> バス 乗合タクシー	運行経費	169,505,998	172,354,675	178,820,472	188,074,816	110.95%
	運賃収入	84,588,098	80,818,038	83,089,446	85,485,907	101.06%
松川町	運行経費	50,693,840	52,991,400	44,348,400	47,125,050	92.96%
	運賃収入	884,000	292,300	353,100	291,100	32.93%
高森町 (福祉バス)	運行経費	9,098,500	9,143,500	9,533,000	13,541,000	148.83%
阿南町 下條村 売木村 泰阜村 天龍村	運行経費 (7ヶ月間)	27,430,000	38,530,000	56,302,000	36,254,000	94.09% (H22年度比)
	運賃収入 (7ヶ月間)	1,975,300	6,629,500	8,541,300	9,619,300	145.10% (H22年度比)
阿智村	運行経費	31,389,526	32,285,490	31,475,126	32,882,674	104.76%
	運賃収入	2,190,418	2,137,787	2,228,959	2,162,057	98.71%
平谷村 根羽村	運行経費	15,491,457	15,108,903	15,768,489	16,028,638	103.47%
	運賃収入	1,905,300	1,601,500	1,630,361	1,776,120	93.22%
天龍村	運行経費	12,584,123	9,498,836	8,430,207	8,714,976	69.25%
	運賃収入	961,805	538,520	406,396	412,800	42.92%
喬木村	運行経費	12,000,000	13,000,000	13,975,000	13,650,000	113.75%
	運賃収入	880,200	843,400	722,800	328,200	37.29%
豊丘村	運行経費	13,615,320	13,104,000	13,230,000	13,230,000	97.17%
	運賃収入	354,000	431,200	389,700	343,400	97.01%
大鹿村	運行経費	19,912,412	20,889,911	21,128,258	20,585,622	103.38%
	運賃収入	6,425,012	6,659,403	6,561,337	3,843,989	59.83%

公費負担金には国庫補助金は含まれていない。



表3-5 公費負担状況

(単位：円)

市町村名	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H21年度と H24年度の増減 比
飯田市* <sup>1</sup>	48,611,654	61,332,181	73,729,442	68,429,371	140.76%
松川町	32,063,000	38,950,000	36,955,000	41,121,000	128.25%
高森町* <sup>2</sup>	10,025,699	10,213,500	10,022,153	14,402,829	143.66%
阿南町	25,231,000	12,327,000	22,896,000	18,620,000	151.05% (H22年度比)* <sup>3</sup>
阿智村* <sup>2</sup>	21,247,108	25,913,703	20,911,167	26,102,617	122.85%
平谷村	2,641,242	2,797,288	3,031,317	3,083,365	116.74%
根羽村	3,985,522	4,380,195	4,250,148	4,194,817	105.25%
下條村	2,283,000	5,600,000	5,973,000	6,056,000	108.14% (H22年度比)* <sup>3</sup>
売木村	1,470,000	1,162,000	2,214,000	1,830,000	157.49% (H22年度比)* <sup>3</sup>
天龍村* <sup>2</sup>	11,753,318	9,040,316	8,196,811	8,454,176	93.52% (H22年度比)* <sup>3</sup>
泰阜村* <sup>2</sup>	1,349,000	1,912,000	2,138,000	2,970,000	155.33% (H22年度比)* <sup>3</sup>
喬木村* <sup>2</sup>	14,919,800	15,956,600	15,404,208	16,139,094	108.17%
豊丘村	7,261,320	8,453,800	7,776,300	9,836,600	135.47%
大鹿村	13,487,400	14,230,508	14,566,921	16,741,633	124.13%
合 計	196,329,063	212,269,091	228,064,467	237,981,502	112.11% (H22年度比)

\*<sup>1</sup> 飯田市は路線バスと乗合タクシーの公費負担額。\*<sup>2</sup> 関係路線への負担金含む。\*<sup>3</sup> 下伊那南部地域公共交通対策協議会はH22年度より本格運行したためH22年度との比較とした。  
上記理由により全体金額の比較もH22年度との比較とした。

### 3-2 圏域住民アンケート調査

#### (1) 調査概要等

##### ①高齢者アンケート（P28～P41）

###### ア 調査概要

公共交通の利用実態と意識に関するアンケート調査を普段利用率が高い圏域の65歳以上の方を対象に実施し、現況の公共交通の課題を明らかにする。

イ 調査時期：平成25年8月29日（木）～平成25年10月15日（火）

ウ 調査対象：飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村に在住の65歳以上の住民

エ 調査方法：郵送1,230通、自動車学校の高齢者教習での配布300通、高齢者教室、町村窓口等での調査365通 計1,895件

オ 回答数：1482件（回収率 78.2%）

##### ②高校生グループインタビュー（P42）

###### ア 調査概要

公共交通の利用実態と利便性向上を目的として、主に公共交通（電車、バスなど）を利用している高校生を対象にグループインタビューを実施し、現況の公共交通の課題を明らかにする。

イ 調査時期：平成25年9月2日（月）～平成25年9月30日（月）

ウ 調査対象：阿智高等学校、阿南高等学校、飯田高等学校、飯田風越高等学校、飯田女子高等学校、飯田OIDE長姫高等学校、下伊那農業高等学校、松川高等学校

エ 調査方法：調査員が高校を訪問し高校生74名にグループインタビューを実施

##### ③バス乗込調査（P43～P44）

###### ア 調査概要

利用者の利用目的と要望を聞き取り、提供するサービスの向上や利用者のニーズを明らかにする。

イ 調査時期：平成25年9月、10月

ウ 調査対象：豊丘村（堀越線、佐原線）、喬木村（氏乗線、喬木大島線）、松川町（生田循環峠部奈線）、下伊那南部地域公共交通対策協議会（阿南線）、飯田市（駒場線）

エ 調査方法：調査員が車両に乗り込み利用者120名からヒアリングを実施



下條村高齢者交通教室でのアンケート調査



飯田女子高校でのグループインタビュー



飯田 OIDE 長姫高校でのグループインタビュー



阿智高校でのグループインタビュー

## (2) まとめ

高齢者に関しては、自家用車を運転できる高齢者は、将来自家用車が運転できなくなったときの交通手段を心配していることとともに、現状の公共交通の利便性を前提とすると、運転免許の返納を考えることは困難であると考えていることが浮き彫りになった。また、自家用車を運転できない高齢者は、家族や他人に頼って移動せざるを得ない状況にあり、迷惑をかけないように外出を極力減らすなどの行動をとっている人が存在することがわかった。

今後の活動に関する希望として、高齢者は健康保持のために運動をしたいと思っていることや、話し相手が近所にいないので人とのコミュニケーションの機会を持つための活動をしたいと思っている人がいることがわかった。そのためにも、公共交通のサービスの充実が必要と感じている人は多く、ごく一部の人は既にサービス拡充の恩恵を受けることができ満足している反面、地域によってサービスレベルに格差があり、不公平に感じている人がいることがわかった。

高校生に関しては、登下校時のバスの運行時刻に関する改善の要望や、バス車内の案内表示の掲示や車内でアナウンスをしてほしいなどの意見が出された。また、休日の部活動や外出のために、バスの土日運行の拡充の意見が出された。鉄道に関しては、ラッシュ時の車両数を3両にしてほしいという意見が出された。

バス乗込調査では、バス利用者からは公共交通は生活に必要不可欠であり、今後も継続してほしいとの意見があった。

また、いずれの調査でも、バス車内の掲示（路線図や運賃表）や車内放送に関する要望があり、バスの使い方がわかりづらいので改善を期待していることがわかった。

### 3-3 南信州地域公共交通総合連携計画（第1次）の評価等からみえる課題

#### 〔目標1〕南信州公共交通システムのブランド化に対する課題

市町村別の評価結果から、利用促進・転換事業などの啓発活動に差が生じている現状が垣間見える。また、高齢者に対するアンケート結果から、公共交通に関する広報誌を知っている割合は27.8%であった。引き続き全体的啓発活動を推進し、公共交通への関心を高めていく必要がある。

地区別では、高森町・売木村に在住する高齢者は知っている割合が特に低いのに対し、下條村、泰阜村に在住する高齢者は知っている割合が特に高いことから、地区別にも利用促進・啓発活動を進めていく必要がある。第2次南信州総合連携計画の関連事業として位置づけている地域協働推進事業を最大限に活用し、公共交通への利用転換を促すと共に、圏域全体を対象としたモビリティマネジメント\*1に取り組んでいく必要がある。

#### 〔目標2〕交通不便者に対応した公共交通の利便性向上に対する課題

公共交通空白地域及びその地域の住民ニーズを把握し、効率的・効果的な公共交通空白地域の解消を研究していく必要がある。

#### 〔目標3〕基幹路線に対する准基幹路線及び自治体バスの効率的・効果的な接続に対する課題

准基幹路線との接続対象路線の中で、1路線（福祉バス）のみが市町村のダイヤ事情に伴い接続できていない状況である。公共交通として福祉バスの位置づけを検討していくとともに、今後は、主としてコミュニティバスの効率的・効果的な接続を推進する。

#### 〔目標4〕利用者の拡大に対する課題

エリア制を導入した路線に関しては、運賃の値下げになり利用者増加に繋がったが、地域により通学する高校生が減少し利用率が低下する可能性があるため、高校生以外の利用者の占有率を把握し分析する必要がある。

また、全バス停留所の形状等統一や複数市町村共同運行では、設備費用や運行経費の課題があり、今すぐには着手できない現状にある。効率的な連携を図るため、全体の路線図や停留所のデザインの

\*1 公共交通の利便性や自家用車利用の弊害などの情報を分かりやすく伝えることや公共交通利用に特典を付けるなどして、公共交通利用を促す一連の取組みのことである。

統一化などを合わせて考慮し、課題として第2次南信州総合連携計画に盛り込み、更なる研究・検討を行う必要がある。

## 第4章 第2次南信州地域公共交通総合連携計画

### 4-1 第2次南信州地域公共交通総合連携計画の基本方針

南信州総合連携計画（第1次）の基本方針は、圏域住民の生活確保、公共交通網の整備及び継続的に公共交通を守り育てていくため、当地域の公共交通を『南信州公共交通システム（以下「システム」という。）』として構築することである。この基本方針を達成するため、4つの目標を推進したが達成までには至っていない。

よって引き続き、第2次南信州地域公共交通総合連携計画（以下「第2次南信州総合連携計画」という。）は、圏域内市町村の共通の地域総合連携計画として位置づけ、南信州総合連携計画（第1次）の基本方針であったシステムの構築を引き継ぎ、南信州総合連携計画（第1次）の課題解決に取り組むとともに、評価項目を達成することを目指す。

また、基本方針を達成するための具体的目標としては、南信州総合連携計画（第1次）で未達成又は一部達成として残った課題解決のほか、高齢化による交通不便者の増加対策、JR飯田線の利用促進、公共交通利用促進による環境負荷軽減の推進も図る。

加えて、平成39年（2027年）開業のリニア中央新幹線（東京～名古屋間）の中間駅新設が決定したことで、当地域の将来の交通体系は大きな変化を遂げることとなる。高齢者や高校生を中心とした圏域内住民生活交通の利便性向上のほか、観光客やビジネスマン等外部からの交流人口の拡大に対応した、新駅を中心とした新たな公共交通体系についての研究を進めていく。

### 4-2 第2次南信州地域公共交通総合連携計画の目標

第2次総合連携計画の継続的な目的は、システムの確立である。このシステムの確立を推進するために以下の目標を定める。

目標1	南信州公共交通システムのブランド化
目標2	交通不便者に対応した公共交通の利便性向上
目標3	基幹路線に対する准基幹路線及び支線の効率的・効果的な接続
目標4	利用者の拡大
目標5	リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくり

### 4-3 第2次南信州地域公共交通総合連携計画の定義

#### （1）期間と区域

南信州総合連携計画の期間は、平成26年4月～平成31年3月までの5ヶ年間とする。ただし、計画は必要に応じて随時見直しを行うものとする。南信州総合連携計画が適用される区域は、飯田市・松川町・高森町・阿南町・阿智村・平谷村・根羽村・下條村・売木村・天龍村・泰阜村・喬木村・豊丘村・大鹿村の14市町村とする。

#### （2）南信州公共交通システム

南信州公共交通システムとは、既存公共交通の効率化や利便性向上、圏域住民への公共交通に対する啓発と利用促進を図るための仕組みや事業群である。具体的には公共交通の効率化や利便性を向上させるため、当地域を運行する公共交通を体系化し、運行上統一されたルールのもと交通事業者や各自自治体が公共交通の運行を行う仕組みやそのための事業の実施、また住民に対する公共交通への理解や利用促進のためのモビリティ・マネジメントをいう。

当システムは3つの柱で構成される。

ひとつはシステムのハード部分（ベース）に相当する、体系化された公共交通網である。体系化された公共交通網とは、運行経路毎の管理主体と無駄のない経路を設定することである。

もうひとつはシステムのソフト部分に相当する、体系化された公共交通網の整備方針等（運行上の統

ールール)である。このルールは、公共交通利用者に利便性の向上を感じさせるため、シームレス(乗継の負担を感じさせない)ダイヤ、運賃設定などに対する指針を意味する。

最後は当地域全体の公共交通の利用促進にかかる取組み、すなわちモビリティ・マネジメントである。圏域住民に対し、利用促進を的確に実施することで、公共交通の利用を増やし、公共交通に対する理解、維持に対する協力行動などを促す。

これらが有効に機能することで、当地域の公共交通整備の目的を達成することが可能になる。

また、公共交通を安定して守り育てていくためには、継続的にモビリティマネジメントを実施し、ごく普通の交通手段として公共交通を選択していただけるよう住民に意識づけ、最終的には、地域住民主体で取り組む、持続可能で、安心して乗ることができる公共交通体系を確立させる必要がある。

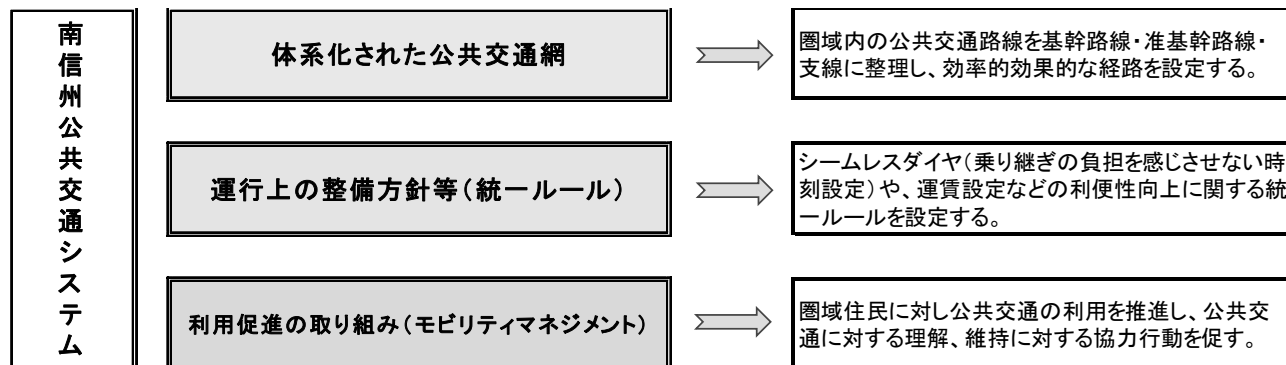


図 4 - 1 南信州公共交通システムの構成図

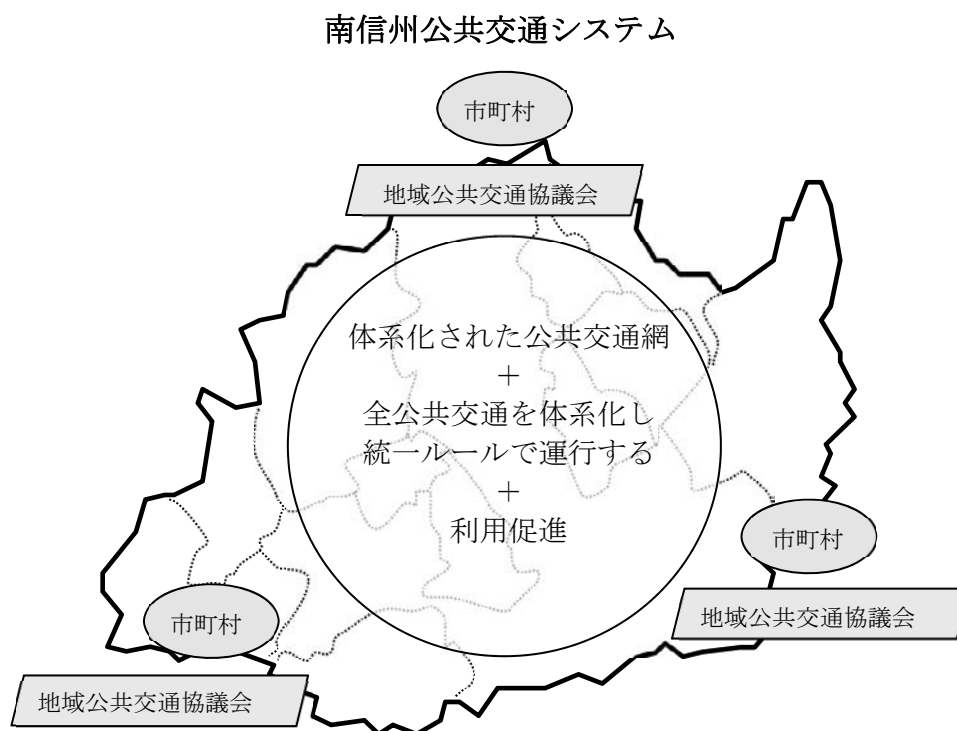


図 4 - 2 南信州公共交通システムのイメージ図

### (3) 路線体系

#### ①基幹、准基幹、支線の体系化

当地域の拠点都市である飯田市には総合病院や高校など主要な公共施設が集中して立地している。また、飯田市中心部周辺には商業施設及び事業所等が分布しているため、圏域住民は全般的に飯田市中心部周辺へ移動する割合が多い。これらの移動の内、特に交通不便者の移動は、当地域内の各高校（8 高校中 5 高校が飯田市中心部に集中）への通学、飯田市中心部にある総合病院への通院及び商業施設等への買物に集中している。つまり、当地域において確実に必要な公共交通は、各自治体から飯田市中心部に接続するための幹線的な役割を持つ公共道路線である。体系化するに当たり、このような役割を担わせる公共交通路線を『基幹路線』として位置づける。

また、当地域の広大さを考慮すると、基幹路線を確保するだけでは飯田市への移動を全て賄うことは非常に難しい。そこで、各地域の主な交通結節及び基幹路線に接続する公共交通路線を『准基幹路線』として位置づける。

これら基幹路線または准基幹路線に接続する地域のコミュニティバスを『支線（フィーダー）』として位置づける。

分類する路線の定義は以下に示す。

#### 『基幹路線』

1. 飯田市と他地域を結び、かつ複数の町村を運行する基幹的な公共交通路線であること

#### 『准基幹路線』

※准基幹路線は、次の 1 又は 2 に該当するもの

1. 複数市町村を運行し、かつ基幹路線に接続する公共交通路線であること
2. 他の基幹・准基幹路線と接続して、南信州地域全体からの利用が多い施設等へのアクセスを確保する公共交通路線であること

#### 『支線（フィーダー）』

1. 基幹路線または准基幹路線に接続する地域のコミュニティバス

上記に従って体系化した運行路線を、鉄道、路線バス、乗合タクシー別に表 4-1、表 4-2、表 4-3 に示す。

表 4-1 路線体系別一覧表（鉄道）

路線体系	路線名	運行主体
基幹	J R 飯田線	東海旅客鉄道株式会社

表4-2 路線体系別一覧表（路線バス）

路線体系	路線名	運行主体
基 幹	駒場線	飯田市地域公共交通改善市民会議
	阿島線	
	阿南線	下伊那南部地域公共交通対策協議会
准基幹	遠山郷線	飯田市地域公共交通改善市民会議
	平岡線	
	*1 市民バス循環線（右回り・左回り）	
	温田線	下伊那南部地域公共交通対策協議会
	西部コミュニティバス	西部コミュニティバスを守り育てる会
	大鹿線	大鹿村
支 線	市民バス大休線	飯田市地域公共交通改善市民会議
	市民バス千代線	
	市民バス久堅線	
	市民バス三穂線	
	上片桐循環線	松川町地域公共交通対策協議会
	大島循環線	
	生田循環線	
	生田線	
	部奈線	
	泰阜線	下伊那南部地域公共交通対策協議会
	阿南町民バス	阿南町
	伍和・智里東	阿智村地域公共交通協議会
	春日・智里西	
	清内路	
	浪合	
	天龍村営バス	天龍村
	氏乗線	喬木村
	喬木大島線	
	堀越線	豊丘村地域公共交通会議
	佐原線	
	壬生沢線	
	福島線	
	壬生沢福島線	
滝川阿島北線		

\*1 市民バス循環線（右回り・左回り）路線は、南信州総合連携計画（第1次）では支線であったが、第2次南信州総合連携計画では准基幹路線として整理する。



表4-3 路線体系別一覧表（乗合タクシー）

路線体系	路線名	運行主体
准基幹	上市田線	飯田市地域公共交通改善市民会議
	平岡線（乗合）	
支線	かざこし線	飯田市地域公共交通改善市民会議
	三穂線	
	川路線	
	竜東線	
	遠山郷線	
	上村線	
	下栗線	
	須沢線	
	上島線	
	八重河内線	

（4）公共交通（バス・JR飯田線・タクシー等）への考え方

①バスに対する考え方

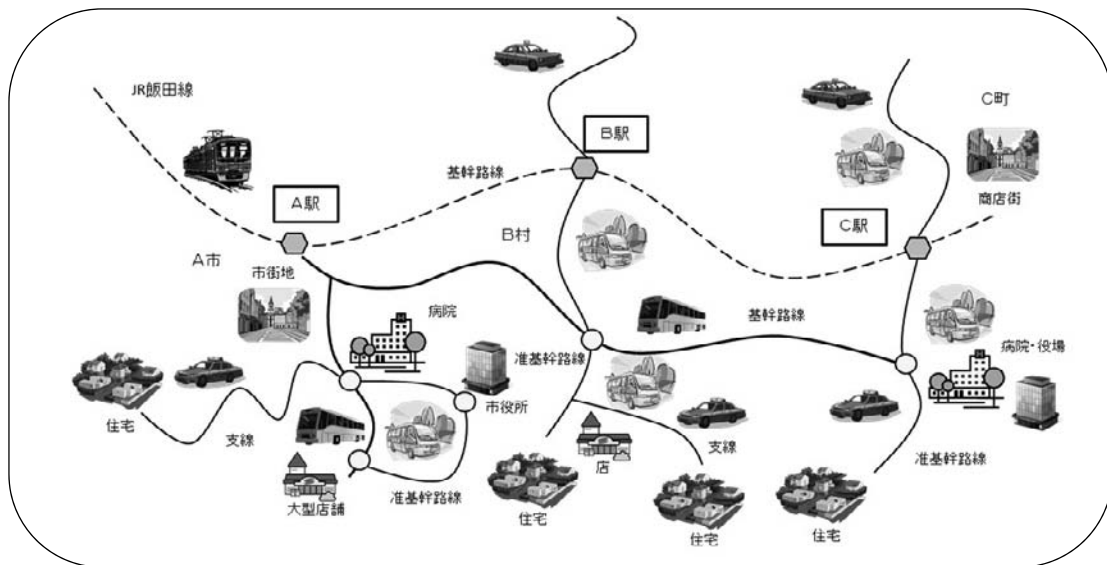
第2次南信州総合連携計画をもとに運行する路線体系を整理し、シームレスダイヤや運賃などの統一ルールを設定し利便性向上に努める。あわせて停留所の環境改善に関する検討を図る。

また様々な利用促進・利用転換事業を実施し、住民への公共交通への意識を高め、利用者増加を図り、公共交通を社会資源のひとつとして守り育てていく。

車両購入（補助事業等活用）については、路線沿線上の市町村（各市町村協議会）と運行业者で検討し購入する。

②JR飯田線との補完関係

JR飯田線は、北部地域及び南部地域と飯田市中心部を接続する、当地域における最も重要な基幹路線のひとつである。広大で急峻な当地域は、1つの公共交通だけでは賅えない現状にあり、多量輸送機関でもあるJR飯田線に各市町村が運行する公共交通を接続させることで、無駄のない輸送効率を図る必要がある。具体的には、接続する路線バスは、当協議会の構成組織でもある東海旅客鉄道株式会社と連携し、JR飯田線を最大限に活用できるような乗り継ぎの連携や路線運行（ダイヤ設定）を行い、JR飯田線とバスとの一体的利用促進事業を展開し、公共交通全体の活性化を図る。



JR飯田線と圏域公共交通の補完関係イメージ図

### ③タクシー（乗合タクシー・乗用タクシー）に対する考え方

J R 飯田線、バスとの乗り継ぎ連携および利便性向上を図り利用者拡大を推進する。また、実用性を考慮しながら、様々な利用促進・利用転換事業を実施する。

#### 《乗合タクシー》

中心市である飯田市においては、公共交通空白地域を補う手段として、乗合タクシーの運行を実施し、輸送実績を上げている。急峻で狭窄路線地区においては公共交通空白地域の解消に期待できるため、他町村での運行について検討を図る。

車両購入（補助事業等活用）については、路線沿線の市町村（各市町村協議会）と運行業者で検討し購入する。

#### 《乗用タクシー》

他公共交通と補完し合い、大量輸送ではできないタクシーだからこそできる事業展開を検討する。

### ④自家用車有償旅客運送（福祉有償運送）に対する考え方

福祉有償運送においては、利用特性や地域特性により利用制限があるが、利用者の生活の足を守るためには必要不可欠なサービスのひとつである。今後公共交通との役割分担を調整していく。

#### 4-4 利用促進・利用転換の取り組み

公共交通を維持していくためには、圏域住民の公共交通に対する意識の向上や協力が欠かせない。圏域の公共交通の連携および充実を図り、様々な利用促進・利用転換事業を実施する。

また、この利用促進・利用転換の活動は、市町村協議会、市町村、関係機関と協働で実施するものとし、広域的、持続的に取り組み、低炭素なまちづくりを推進する。

#### ①バス

J R 飯田線、タクシーとの連携および充実を図り、様々な利用促進・利用転換事業を実施するとともに、あわせて利便性向上事業を実施し利用者拡大を図る。

生活習慣病予防や健康促進の観点から、マイカー移動をメインとされる前期高齢者や、公共交通を利用し出勤可能な方々を対象に、利用促進・転換事業を働きかける。（エコ通勤、ノーマイカーデーの推進）

#### ②J R 飯田線

多量輸送機関のメリットを活かし、接続するバス・タクシーとの連携および充実を図り、様々な利用促進・利用転換事業を実施し、持続可能な基幹路線を目指す。また、あわせて利用促進・利用転換事業を実施し利用者拡大を図る。

#### ③タクシー（乗合タクシー・乗用タクシー）

J R 飯田線、バスとの乗継ぎ連携および充実を図り、様々な利用促進・利用転換事業を実施する。

また、地域へ出向き乗合タクシーの乗車方法等の説明会を実施し利用者拡大を図る。

他公共交通機関と補完し合い、当地域に多い狭窄な生活道路への進入やタクシーにしかできない事業展開を検討・研究する。

## 第5章 第2次南信州地域公共交通総合連携計画の実施体系

### 5-1 組織体系と関係機関との関わり

当協議会と関係機関との関わりを図5-1に示す。

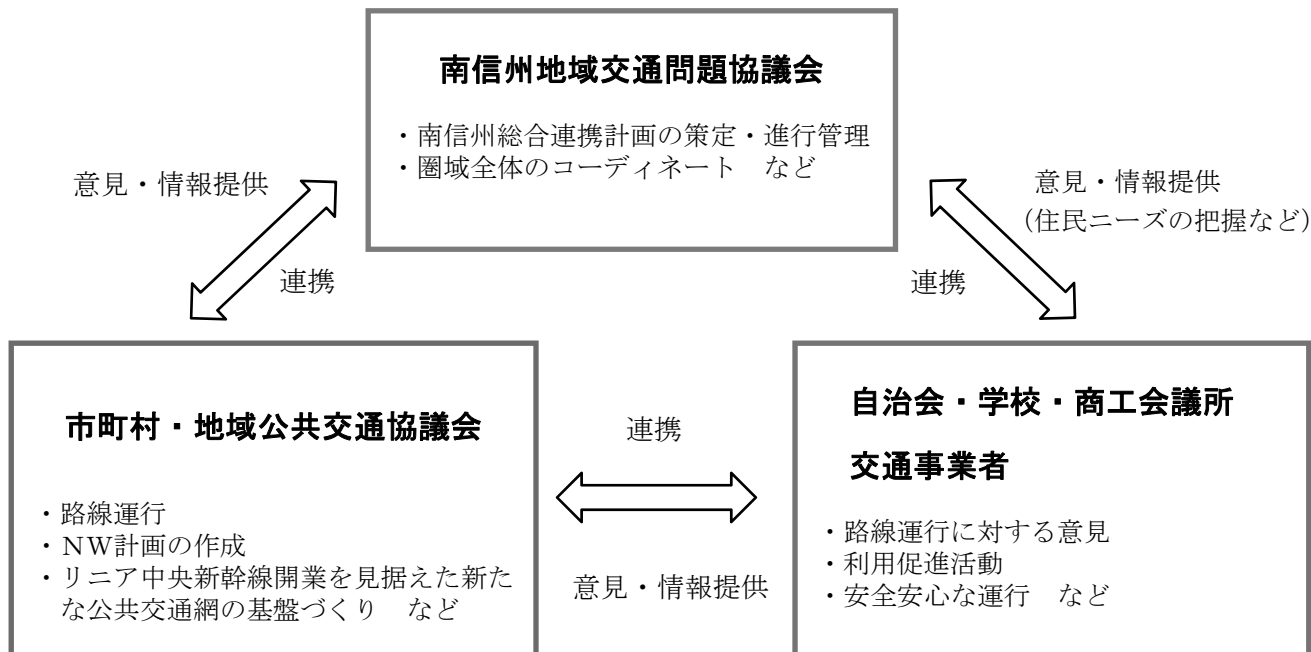


図5-1 組織体系と関係機関との関わり

### 5-2 南信州地域交通問題協議会と参画機関の役割

#### (1) 南信州地域交通問題協議会の役割

- ・南信州地域公共交通総合連携計画の策定・進行管理
- ・圏域全体のコーディネート (連携計画に基づく各市町村の役割把握、路線間の調整)
- ・各協議会の運行路線のダイヤ改正に伴う、シームレスダイヤの調整協議
- ・圏域内の市町村 (市町村協議会) と連携した公共交通の改善 (協議・打ち合わせ)
- ・総会の開催 (圏域内の各路線の協議・報告の場)
- ・各市町村生活交通ネットワーク計画の承認 (事業評価を含む)
- ・市町村間をまたぐ公共交通に関する課題の検討 (関係自治体及び関係機関で連携した上で、必要に応じて当協議会が調整し検討する。)
- ・市町村や関係機関と連携し持続可能な公共交通の研究・検討を行う。
- ・利用促進・利用転換事業の展開
- ・リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくり など

#### (2) 各地域公共交通協議会及び市町村の役割

- ・南信州総合連携計画に基づく基幹・准基幹・支線の運行及び協議
- ・ダイヤ改正に伴う、シームレスダイヤの協議及び設定
- ・南信州地域交通問題協議会との相互連携
- ・生活交通ネットワーク計画の作成・承認・実施・事業評価
- ・住民のニーズや実情に即した運行を行うための協議の場の設定
- ・利用促進・利用転換事業の展開
- ・公共交通に関する課題を共有し地域一体的に取り組む
- ・南信州地域交通問題協議会や関係機関と連携し持続可能な公共交通の研究・検討を行う。
- ・リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくり など

### (3) 飯田市（定住自立圏の中心市）の役割

- ・圏域全体の公共交通ネットワーク構築の先導的推進と、効果的かつ効率的な運行に向けた調整
- ・南信州地域交通問題協議会との相互連携
- ・リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくりの先導的役割 など

### (4) 交通事業者の役割

- ・安全安心なバス・乗合タクシーなどの運行
- ・南信州総合連携計画に基づく基幹・准基幹・支線の運行に対する助言
- ・ダイヤ改正に伴う、シームレスダイヤの具体的設定
- ・車内サービスの向上
- ・広告投入収益確保
- ・情報提供 など

### (5) 自治会・学校・商工会議所ほか関係機関の役割

- ・運行路線に対する意見の集約
- ・利用促進・利用転換に関する協働活動
- ・南信州地域交通問題協議会及び市町村交通公共協議会、市町村への協力

### (6) 協議会参画者の役割

当協議会及び各市町村協議会に参画するメンバーは、所属する協議会に必要な情報を提供し、各協議会の目指すべき目標に向かって協働する。また、地域住民の指導者的立場であり、常に利便性を追求し課題解決に努める。

## 5-3 南信州地域交通問題協議会が主体となって取り組む事業

### (1) 関係機関との連携

当協議会の最も大きな役割は、各交通事業者や各自治体、法定協議会が独自に運行している公共交通を、南信州公共交通システムとして連携させることにある。当協議会は、これらを実現するための協議の場であると位置づける。これにより、当システムの利便性が向上し、利用者の負担軽減を図る。

また、ダイヤ改正時、市町村をまたぐ路線に関して必要に応じ調整を行い、利用者に損失が生じないように働きかける。

### (2) 南信州全域を対象とした利用促進事業・利便性向上事業

公共交通を維持していくためには、圏域住民の公共交通に対する意識の向上や協力が欠かせない。圏域の公共交通である、JR飯田線、バス、タクシーの連携および充実を図り、様々な利用促進・利用転換事業を実施する。また、利用促進事業等は自治体が単独で実施するよりも、広域的に実施した方が効果的といえる。当地域における公共交通への利用転換事業及び公共交通利用促進事業は、市町村協議会、市町村、関係機関と協働で実施し、広域的に持続的に取り組むものとする。

また、基幹路線（確保維持改善事業の要件を満たす路線及びJR飯田線）は当地域全体の重要な路線であり、利用促進事業に関しては、当協議会も主体的に加わり、所属する市町村協議会と共に圏域全体として取り組む。

市町村をまたぐ結節点における環境改善事業については、当協議会が主体的に取り組み利便性向上を図る。

### (3) 関係機関の連携等に必要な調査及び情報の収集、情報等の提供

当協議会は、全体的利用促進・利便性向上への役割を果たすために必要となる情報を収集するとともに、その他、各協議会及び関係機関が、当システムと連結する上で必要となる情報を収集し提供する。

また、統一運賃制度や乗り継ぎ割引制度、全路線停留所の形状等統一、複数市町村共同運行制度について、メリット、デメリットを研究し課題解決に努めていく。

(4) リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくりの研究

リニア駅と既存公共交通との効率的な接続及び新たな活用方法等の検討研究について、市町村間の調整を行う。

5-4 南信州地域交通問題協議会総会における協議事項

	内 容	参画組織
協議事項	・ 運行に関する事項 ・ 運行状況	・ 基幹・准基幹・支線の運行主体
	・ 生活交通ネットワーク計画に関する事項（事業評価を含む）	・ 地域公共交通確保維持事業に取り組む各市町村協議会及び各市町村
	・ 公共交通に関する課題の検討	・ 各市町村地域公共交通協議会、各市町村 ・ 南信州地域交通問題協議会
報告事項	・ 運行状況	・ 基幹・准基幹・支線の運行主体

5-5 事業の進捗状況と評価（PDCA\*1サイクルの活用）

南信州総合連携計画に示す及び目標に沿って実施した事業について、1年ごとに評価及び検証を行うとともに、常に改善を図りつつ事業を進める。

具体的な評価事項は、第6章事業計画の表6-1に示す。

なお、平成26年度にはシステムの確立について評価する際の指標及び評価方式の検討を行う。（平成26年度から適用する。）

\*1 業務プロセスの管理手法のひとつで、計画(plan)→実行(do)→評価(check)→改善(act)という4段階の活動を繰り返し行うことで、継続的にプロセスを改善していく手法。第2次南信州総合連携計画では、1年ごとのPDCAと5年後のPDCAを実施し、事業の改善を図りスパイラルアップを推進する。

## 第6章 事業計画

6-1 第2次南信州総合連携計画の目標に関する事業計画及び評価事項  
南信州総合連携計画の全体目標及び5ヵ年事業計画及び、評価項目を下記に示す。

第2次南信州総合連携計画の基本方針を達成するため、5つの目標に関する事業を展開し、バスに乗る際に抱く不安感を軽減し、安心して乗ることができる公共交通（乗り物）を目指す。また、平成39年(2027年)開業のリニア中央新幹線の開業を見据えた公共交通網のネットワーク化の研究を進め、当地域の更なる発展を図る。

表6-1 第2次南信州総合連携計画の目標に関する事業計画及び評価事項

目標	事業の名称	事業の概要	実施主体	評価事項
南信州公共交通システムのブラインド化	① 南信州公共交通システム認知度向上事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域全体の公共交通体系である「南信州公共交通システム」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から、公共交通を交通手段のひとつの選択肢と意識付けするための利用促進・転換事業の推進。</li> <li>広報誌の発行やシステムの名前の公募（ブランドディング）、バス停留所の統一化、デザインの見直し、路線別カラー・番号の表示など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州広域連合</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシー・JR）</li> <li>参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州公共交通システムに対する認知度の向上</li> <li>圏域住民の公共交通に対する理解の向上</li> </ul>
交通不便者に対応した公共交通の利便性向上	② 情報提供事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホームページによる当地域の公共交通情報の発信や、利用者に分かりやすい路線図、時刻表（セグメント別、エリア別）、を作成することで、公共交通の利便性向上につなげる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州広域連合</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>セグメント別、エリア別の情報提供</li> </ul>
基幹路線に対する准基幹路線及び支線の効率・効果的な接続	③ 各協議会及び市町村等関係機関と連携した、既存公共交通の改善事業・利便性向上事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通をより利用しやすいものとするため、当地域における既存公共交通との連携や改善を図る。</li> <li>統一運賃制度や乗り継ぎ割引制度、全路線停留所の形状等統一、複数市町村共同運行制度については、更なる研究・検討を行い課題解決に努めていく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州広域連合</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシー・JR）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域の（面積）の減少</li> <li>基幹路線及び准基幹路線へのコミュニティバスの継続的接続</li> <li>圏域内の市町村及び協議会との連携（打合せ回数）</li> <li>課題の解決への検討</li> <li>高齢者や通勤者などの高校生を中心とした学生以外の利用者などの占有率の把握</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上（通学不便地域における通学者数の増減の把握、交通不便者の外出機会の把握、下宿生や送迎者の増減の把握、通学できる学校、通院できる病院の把握）</li> </ul>

<p>利用者の拡大</p>	<p>④公共交通利用促進 ・利用転換事業</p>	<p>・様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。 ・マイカー移動をメインとされる前期高齢者や、公共交通を利用し出勤可能な方々を対象に、利用促進・転換事業を働きかける。 (エコ通勤、ノーマイカーデーの推進)</p>	<p>・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会</p>	<p>・基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</p>
	<p>⑤結節点整備事業</p>	<p>・統一されたデザインの家内標識や路線図の整備を行い、円滑な乗り継ぎや乗り換えを効率的に確保するための検討を行う。 ・JR飯田線の無人化駅の対策の検討や、無人駅舎の有効活用について検討を行う。</p>	<p>・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会 ・交通事業者（バス・タクシ―・JR） ・参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</p>	<p>・基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</p>
<p>リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の構築づくり</p>	<p>⑥リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の構築づくり</p>	<p>・リニア駅と既存公共交通との効果的な接続及び既存交通の新たな活用方法等の研究、周辺圏域も含めたより広域的な交通ネットワークづくりのための情報収集。</p>	<p>・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会 ・交通事業者（バス・タクシ―・JR） ・参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</p>	<p>・リニア駅と既存公共交通との効果的な接続及び既存交通の新たな活用方法等の研究 ・関係機関と連携した会議の開催</p>
	<p>⑦事業の進捗状況と評価 (PDCAサイクルの活用)</p>	<p>・次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。 ・明確で分かりやすい評価基準の研究及び作成。</p>	<p>・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会 ・交通事業者（バス・タクシ―・JR） ・参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</p>	<p>・明確で分かりやすい評価基準の設定 ・基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加 ・住民ニーズによる公共交通空白地域の減少 ・地域内の市町村（市町村協議会）との連携 ・通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</p>

\*①②④⑤は地域協働推進事業計画の基に実施する。

6-2 南信州全体の事業スケジュール（5カ年計画）

表6-2 南信州全体の事業スケジュール（5カ年計画）

南信州全体の事業計画（平成26・27・28・29・30年度）以下の項目別に概ねの着手・実施期間を横棒線（一）で記載。					
事業の名称	平成26年度 4月9月12月3月	平成27年度 4月9月12月3月	平成28年度 4月9月12月3月	平成29年度 4月9月12月3月	平成30年度 4月9月12月3月
①南信州公共交通システム認知度向上事業	広報誌等による周知、 ●	市町村、関係組織と連携 ●	した事業の実施など ●		
②情報提供事業	時刻表等の公共交通の ●	情報提供、災害等の緊急時における道路状況の情報共有、その他公共交通に関する情報発信など ●			
③関係機関と連携した、既存公共交通の改善事業・利便性向上事業	構成団体と連携し、既存公共交通の改善の検討や課題の解決に向けた検討など ●				
④公共交通利用促進・利用転換事業	公共交通利用可能者への利用転換事業（エコ通勤等低炭素なまちづくりの推進など）、利用者の利便性向上の検討など ●				
⑤結節点整備事業	高速バス、鉄道、結末する運行主体の交通機関等との結節性の向上を図り、統一されたデザインの案内標識や路線図の整備を行い、円滑な乗り継ぎや乗り換えを効率的に確保するための検討など ●				
⑥リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくりの研究	リニア駅を見据えた研究準備 ●	リニア駅と既存公共交通との効果的な接続及び新たな活用方法等の検討研究 ●			
⑦事業の進捗方法と評価の方法（PDCAの活用）	次年度及び次期総合連携計画策定に向けて ●	能な公共交通の検討を行う。 ●	1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、 ●	方針の検討 ●	圏域内の持続可 ● 具体的な検討

\*①②④⑤は地域協働推進事業計画の基に実施する。



## 《参考資料集》

### 7-1 圏域住民アンケート結果

調査結果を図1～78に示す。

### 7-2 南信州総合連携計画（第1次）の目標に対する評価

#### （1）南信州総合連携計画（第1次）の評価

南信州総合連携計画（第1次）の評価を表7-1～4に示す。

#### （2）自治体運行路線に関する評価

当圏域を構成する14市町村の運行路線に関する評価を表7-5に示す。

### 7-3 市町村の利用促進の取り組み

南信州総合連携計画（第1次）をもとに実施してきた、利用促進の取り組みを構成市町村別に一覧として表7-6に示す。

### 7-4 事業計画

#### （1）南信州全体の年度別事業計画（5ヵ年計画）及び評価事項

南信州全体の年度別事業計画（5ヵ年計画）及び評価事項を表7-4（1）に示す。

#### （2）市町村の年度別事業計画（5ヵ年計画）及び評価事項

市町村の年度別事業計画（5ヵ年計画）及び評価事項を表7-4（2）に示す。

7-1 圏域住民アンケート結果

①高齢者アンケート

■ 個人属性

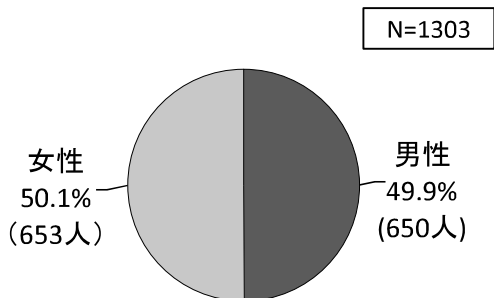


図1 性別

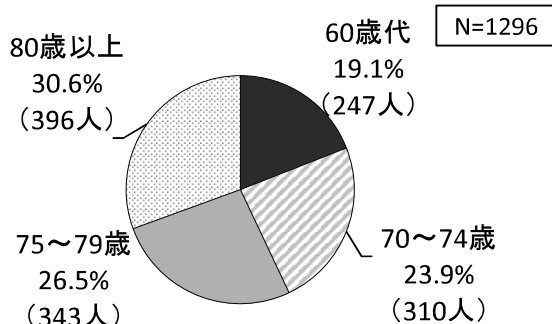


図2 年齢

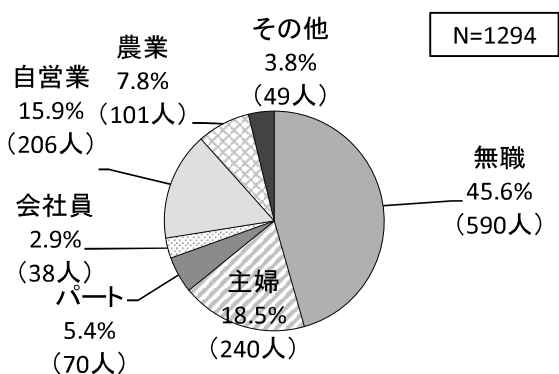


図3 職業

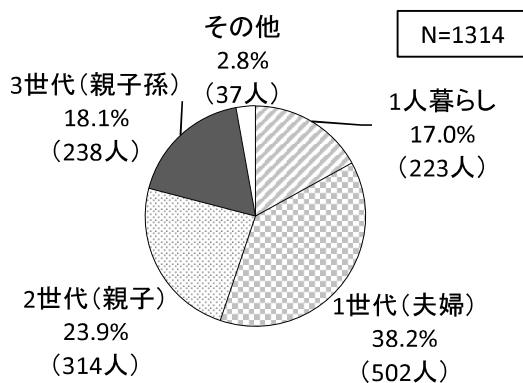


図4 家族構成

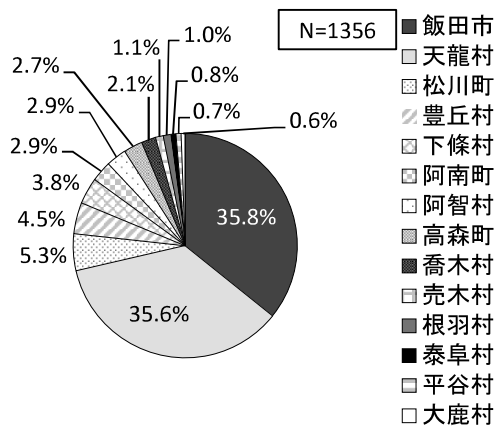


図5 住まいの市町村

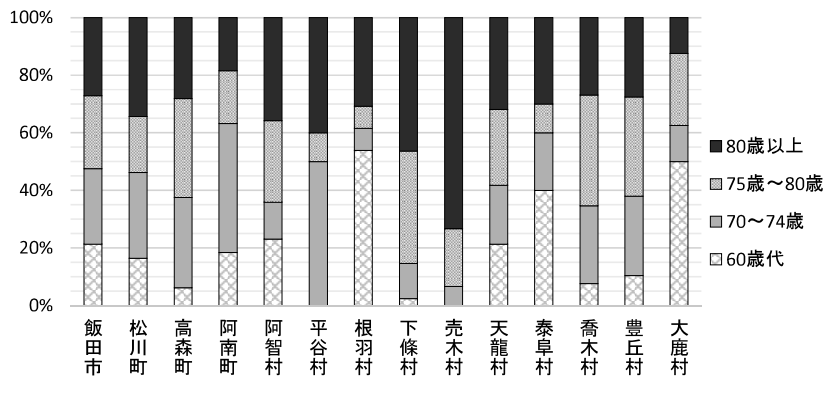


図6 住まいの市町村×年齢

回答者の住まいの市町村の構成は上位3位の順に飯田市(35.8%)、天龍村(35.6%)、松川町(5.3%)の順であった。天龍村の回答者数(483人)は同村の65歳以上の全人口の64.6%に相当する。(図5)

注) 図の右上に書かれた「N=」は有効回答数を表す。

■ 歩行に関する状況

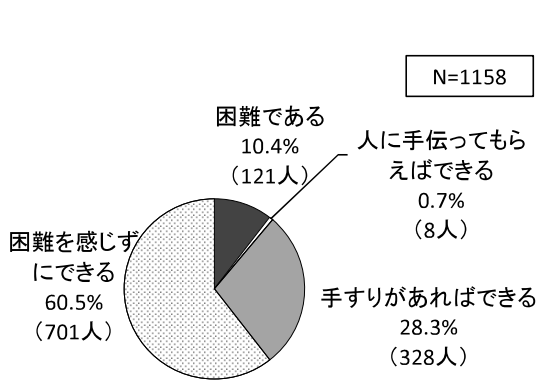


図7 階段の上り下りについて

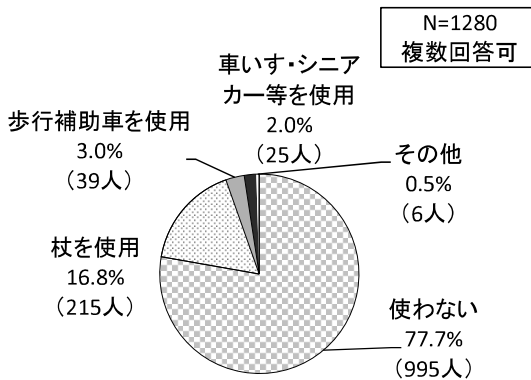


図8 歩行器具の使用状況

■ 普段の外出目的

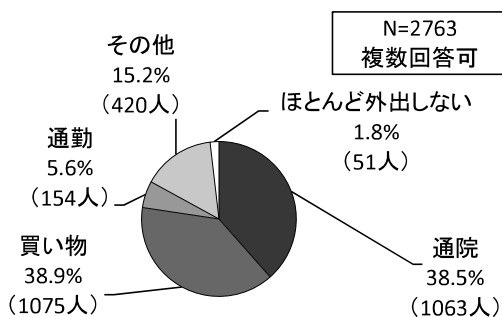


図9 普段の外出目的

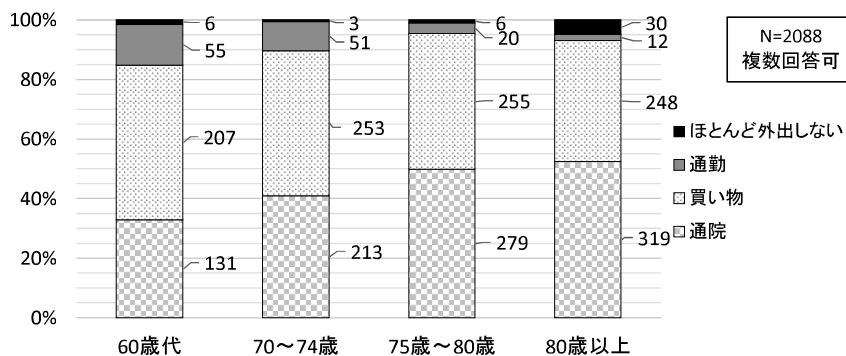


図10 普段の外出目的×年齢

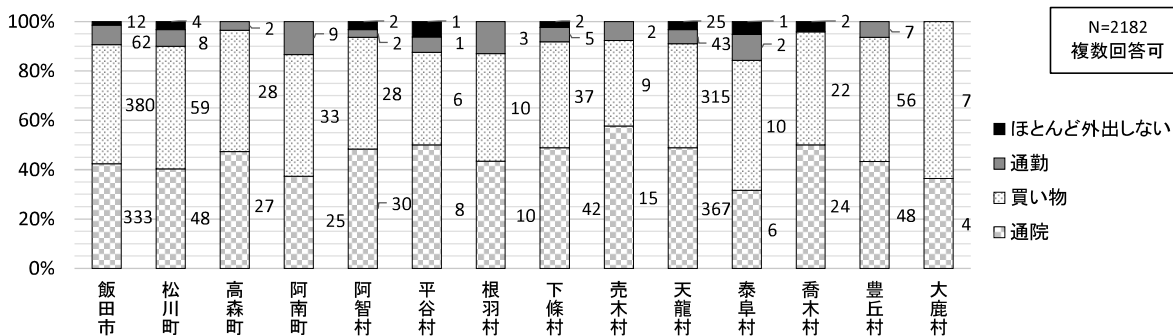


図11 普段の外出目的×住まいの市町村

(ア)通院

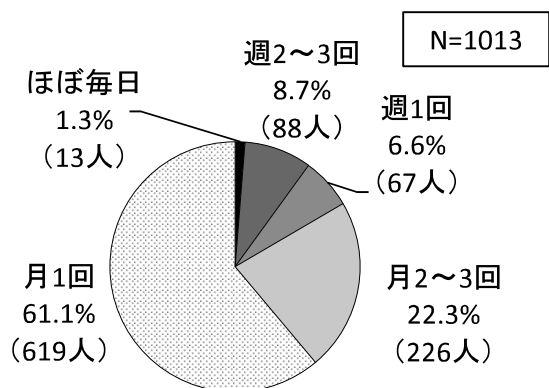


図12 通院頻度

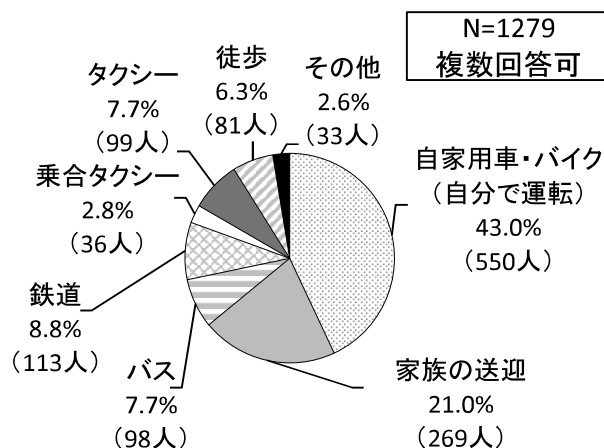


図13 移動手段

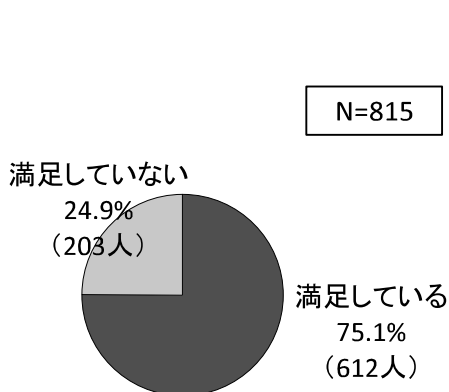


図14 現在の移動手段に対する満足度

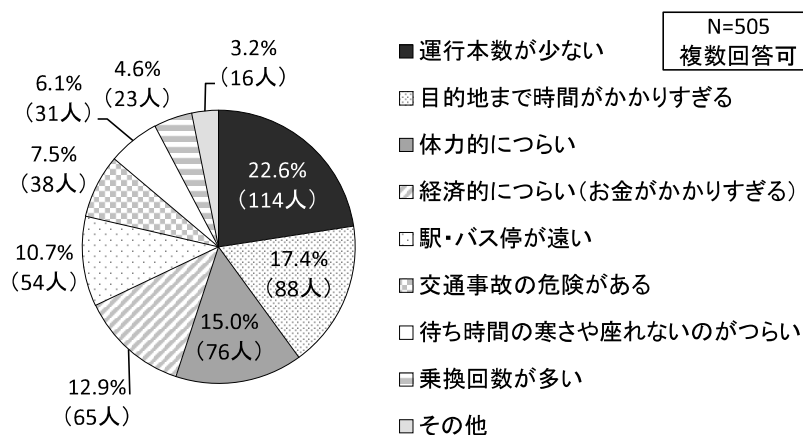


図15 現在の移動手段への不満の理由

表1 通院先の市町村×住まいの市町村

		通院先の市町村														
		飯田市	松川町	高森町	阿南町	阿智村	平谷村	根羽村	下條村	売木村	天龍村	喬木村	豊丘村	大鹿村	その他	計
住まいの市町村	飯田市	295		5	1										1	302
	松川町	20	16	6									1			43
	高森町	8	2	12					1							23
	阿南町	9		1	8				2							20
	阿智村	21				7										28
	平谷村	6					2									8
	根羽村	3						4							1	8
	下條村	25			3				4							32
	売木村	2			1					12						15
	天龍村	107		3	130				1		68					309
	泰阜村	4			2											6
	喬木村	11		8								2				21
	豊丘村	12		25									8			45
	大鹿村	3												1		4
	計	526	18	60	145	7	2	4	8	12	68	2	9	1	2	864

通院先は、飯田市（飯田市立病院・飯田病院・健和会病院・輝山会記念病院）、高森町（下伊那厚生病院）、阿南町（阿南病院）などの大病院のいずれかと近所の診療所（内科・整形外科・接骨院等）に通うというパターンが典型であった。（表1）

(イ) 買い物

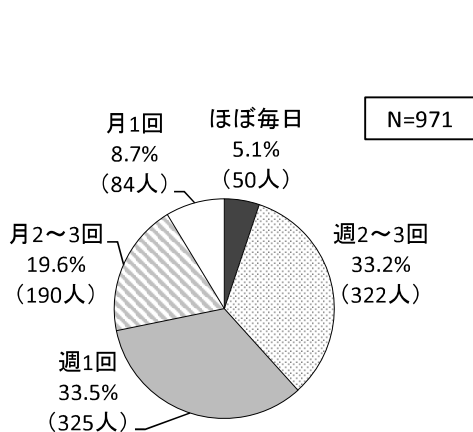


図16 買い物頻度

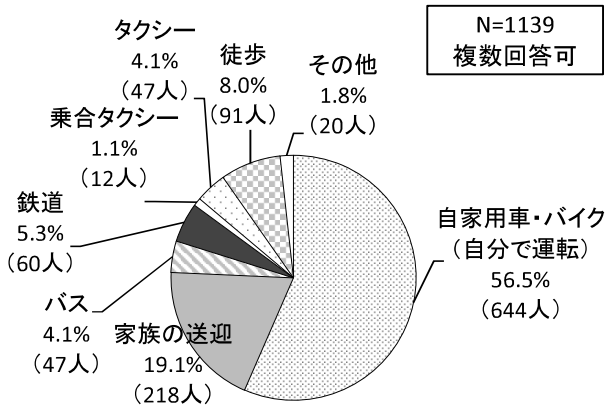


図17 移動手段

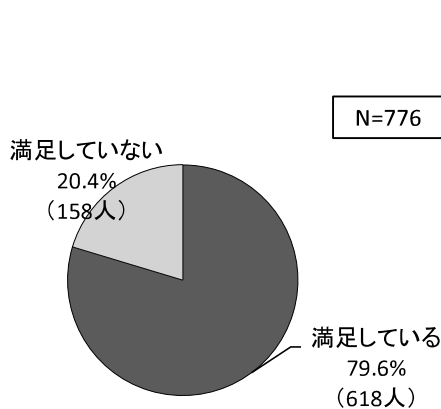


図18 現在の移動手段に対する満足度

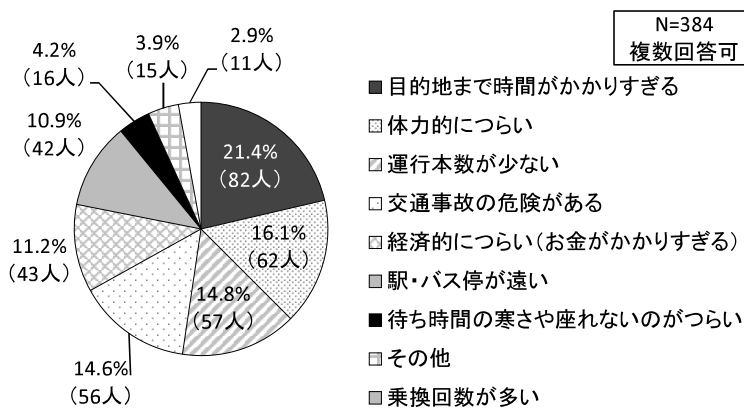


図19 現在の移動手段への不満の理由

表2 買い物先の市町村×住まいの市町村

		買い物先の市町村													
住まいの市町村		飯田市	松川町	高森町	阿南町	阿智村	下條村	売木村	天龍村	泰阜村	喬木村	豊丘村	大鹿村	その他	計
	飯田市	279		8		3					14				304
松川町	6	24	15								1			46	
高森町	4		19							1				24	
阿南町	11			17										28	
阿智村	9			1	12									22	
平谷村	2			1	3									6	
根羽村	4			1									3	8	
下條村	12				1	8								21	
売木村	1						6							7	
天龍村	134			69		2		25						230	
泰阜村	7			2					1					10	
喬木村	6									14				20	
豊丘村	2		5							13	28			48	
大鹿村	1		3							1		1	1	7	
計	478	24	50	91	19	10	6	25	1	43	29	1	4	781	

買い物先は、飯田市（ピアゴ・イオン・キラヤ・あいぱん・JA・カインズホーム）、阿南町（ナピカ）、高森町（アピタ・カインズホーム・キラヤ・JA）、喬木村（JA）などが多かった。（表2）

(ウ)通勤

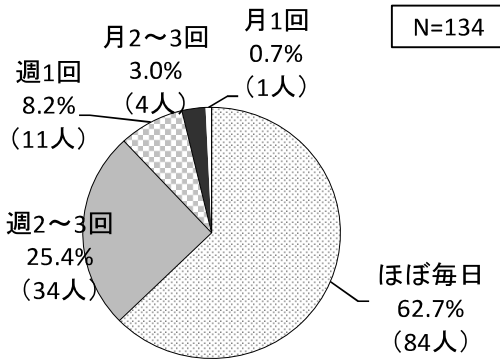


図20 通勤頻度

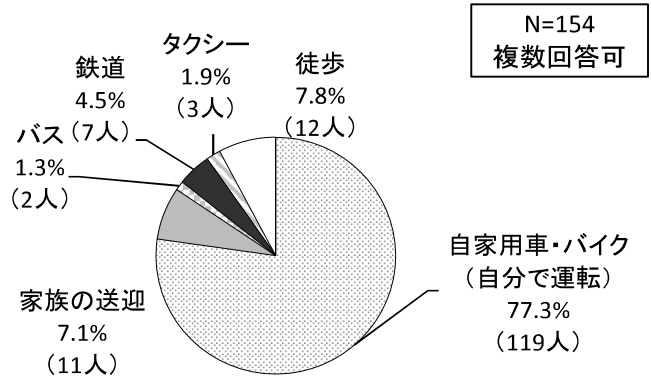


図21 移動手段

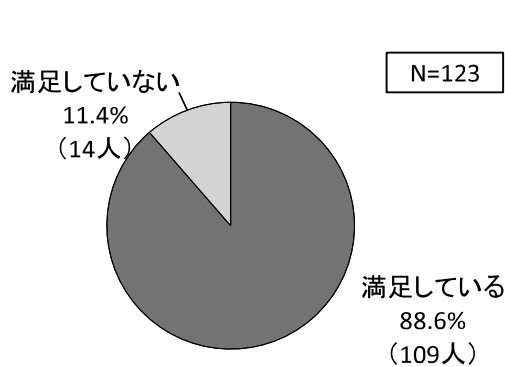


図22 現在の移動手段に対する満足度

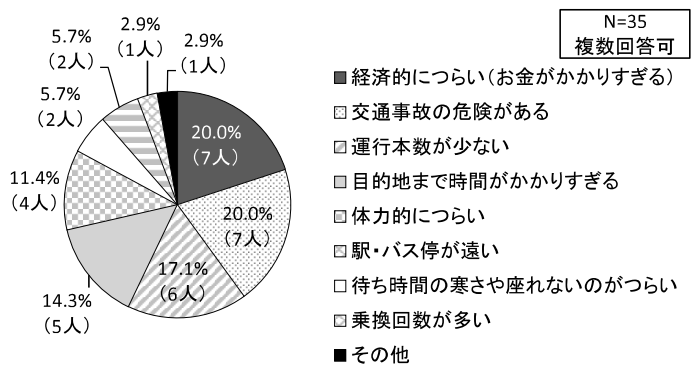


図23 現在の移動手段への不満の理由

表3 通勤先の市町村×住まいの市町村

		通勤先の市町村														
		飯田市	松川町	高森町	阿南町	阿智村	平谷村	根羽村	下條村	売木村	天龍村	泰阜村	喬木村	豊丘村	その他	計
住まいの市町村	飯田市	46	1	2			1						1	1	1	53
	松川町	2	4												1	7
	高森町			2												2
	阿南町				5				2							7
	阿智村	1				1										2
	平谷村	1														1
	根羽村					1		1								2
	下條村	1							2							3
	売木村									2						2
	天龍村	9		1	3						18				2	33
	泰阜村											2				2
	喬木村												1			0
	豊丘村			1										4		6
	大鹿村															0
計		60	5	6	8	2	1	1	4	2	18	2	2	5	4	120

通勤先は、飯田市への移動、または住まいの町村内での移動が多かった。(表3)

(エ) その他の用事

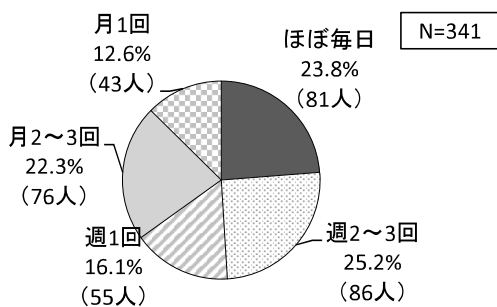


図24 その他の用事の頻度

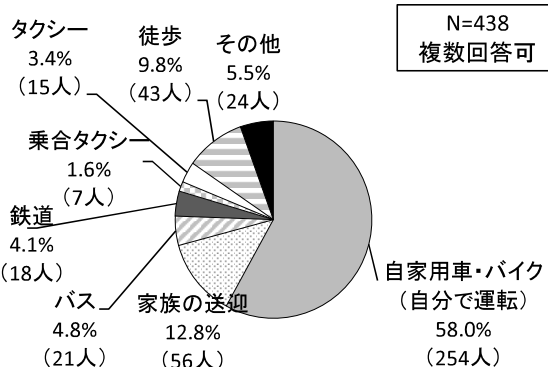


図25 移動手段

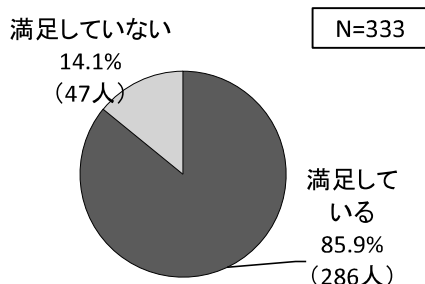


図26 現在の移動手段に対する満足度

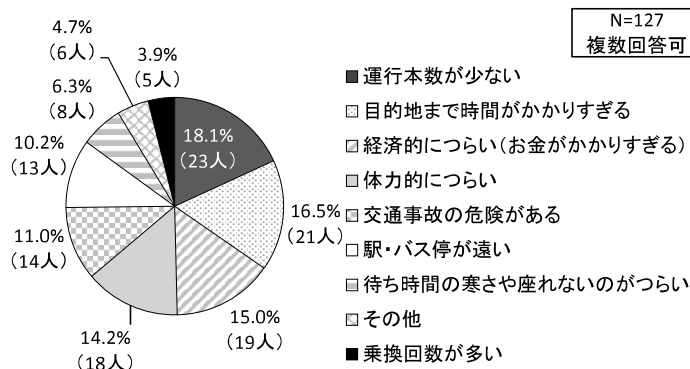


図27 現在の移動手段への不満の理由

表4 その他の用事の行き先×住まいの市町村

		行き先の市町村														計
		飯田市	松川町	高森町	阿南町	阿智村	根羽村	下條村	売木村	天龍村	泰阜村	喬木村	豊丘村	大鹿村	その他	
住まいの市町村	飯田市	113	2	2	2			1				1	1			122
	松川町	4	7	1										1	2	15
	高森町	1		11												12
	阿南町	3			4				1	1						9
	阿智村	4			4	1										9
	平谷村	1														1
	根羽村	1					1	1								3
	下條村	1					1	3								5
	売木村								13							13
	天龍村	20			6				1	10					1	38
	泰阜村	1									1					2
	喬木村	3		1								7				11
	豊丘村	1											15			16
	大鹿村		1	1												2
計	153	10	16	16	3	1	4	15	11	1	8	16	1	3	258	

その他の行き先は、飯田市（公民館・図書館・美術館・マレットゴルフ場）、高森町（スポーツジム・役場）、阿南町（公民館・書店）、豊丘村（豊丘村スポーツ館）、や親戚・友人宅などが多かった。飯田市は他の町村からの移動があったが、それ以外の町村は住まいの市町村内での移動が大半であった。

(表4)

(オ)ほとんど外出しない理由

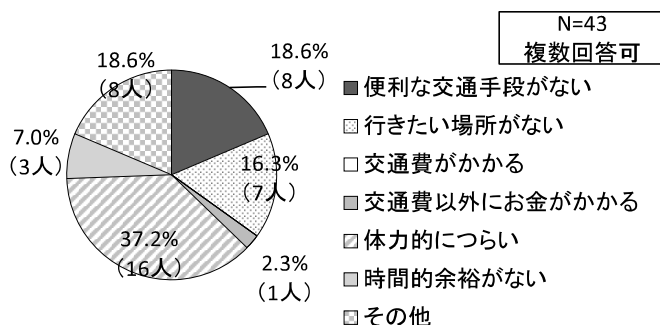


図28 ほとんど外出しない理由

■ 公共交通の利用に関して

(ア)利用頻度

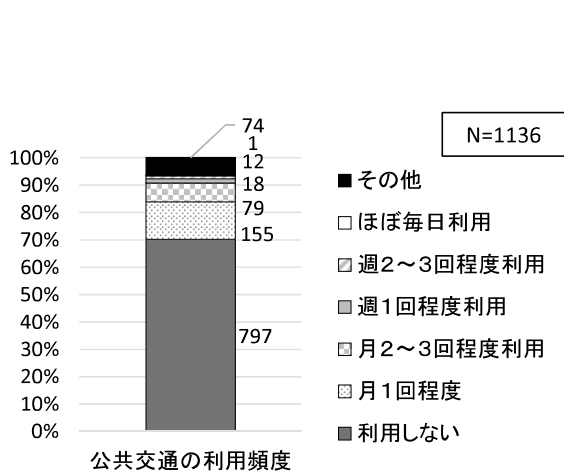


図29 公共交通の利用頻度

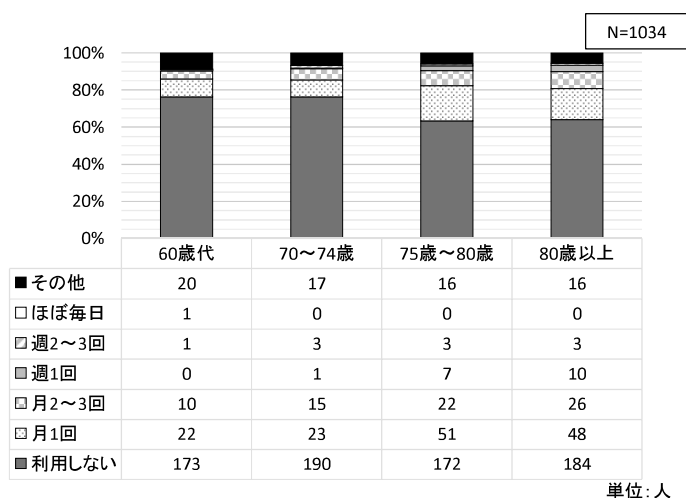


図30 公共交通の利用頻度×年齢

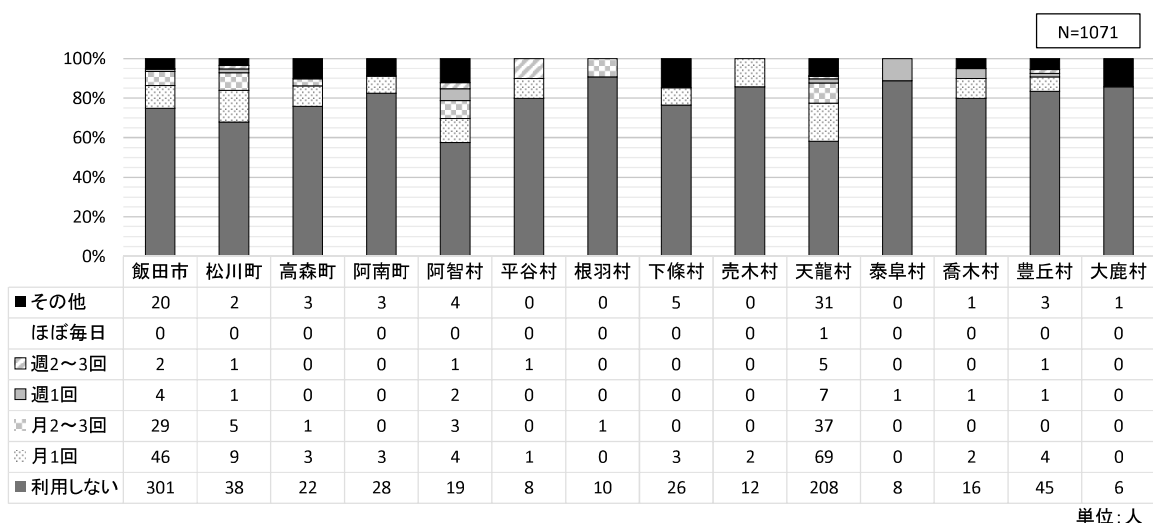


図31 公共交通の利用頻度×住まいの市町村

公共交通は、70%が利用しないと回答した。(図29)年齢別に見ると、高齢の方ほど公共交通を利用する割合が高くなっている。(図30)市町村別に見ると、阿智村・天龍村では公共交通を利用する人が比較的が多いのに対し、根羽村・泰阜村・大鹿村は特に利用しない割合が高い。(図31)



(イ) 自宅最寄駅・バス停について

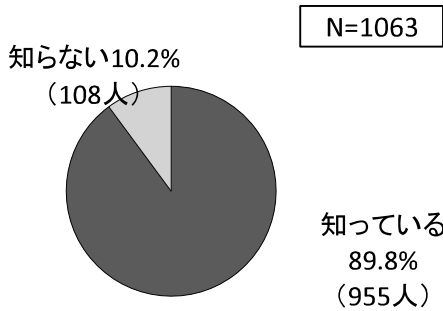


図32 最寄駅・バス停を知っているか

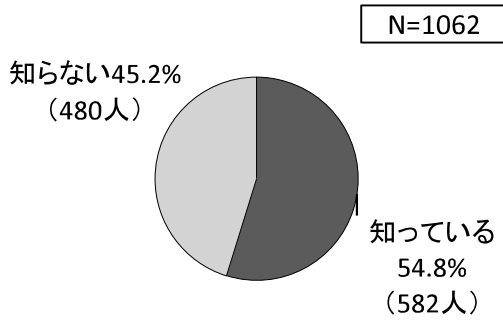


図33 最寄駅・バス停のダイヤを知っているか

自宅の最寄駅・バス停は90%が知っていた(図32)が、ダイヤを知っていたのは55%であった。(図33)

(ウ) 公共交通は利用しやすいか

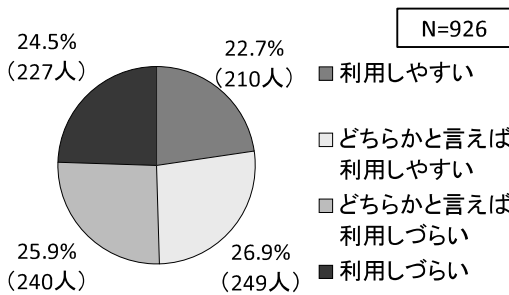


図34 公共交通は利用しやすいか

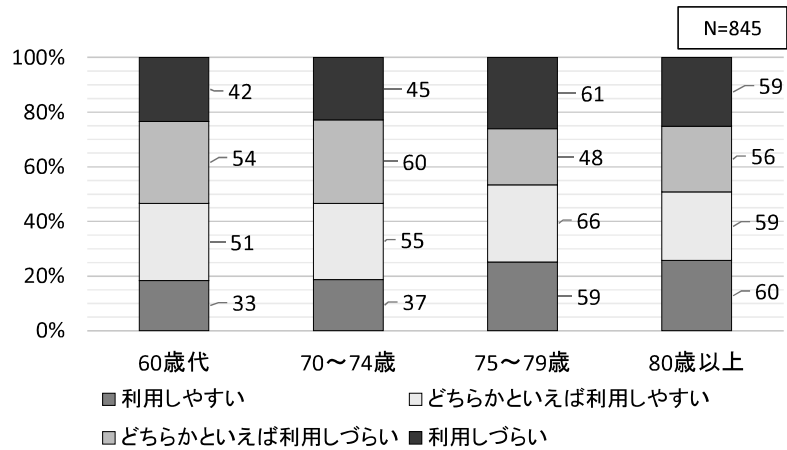


図35 公共交通は利用しやすいか×年齢

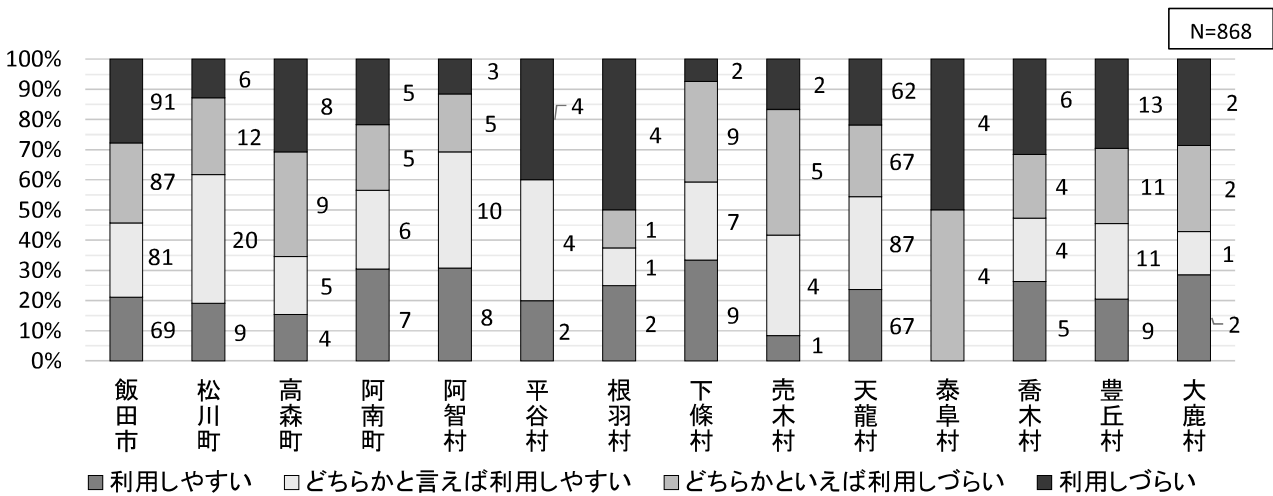


図36 公共交通は利用しやすいか×住まいの市町村

公共交通の利用しやすさは意見が二分された。(図34) 年齢によって利用しやすさに差異は認められなかった。(図35) 高森町・根羽村・泰阜村は利用しづらいと感じている割合が高い。(図36)

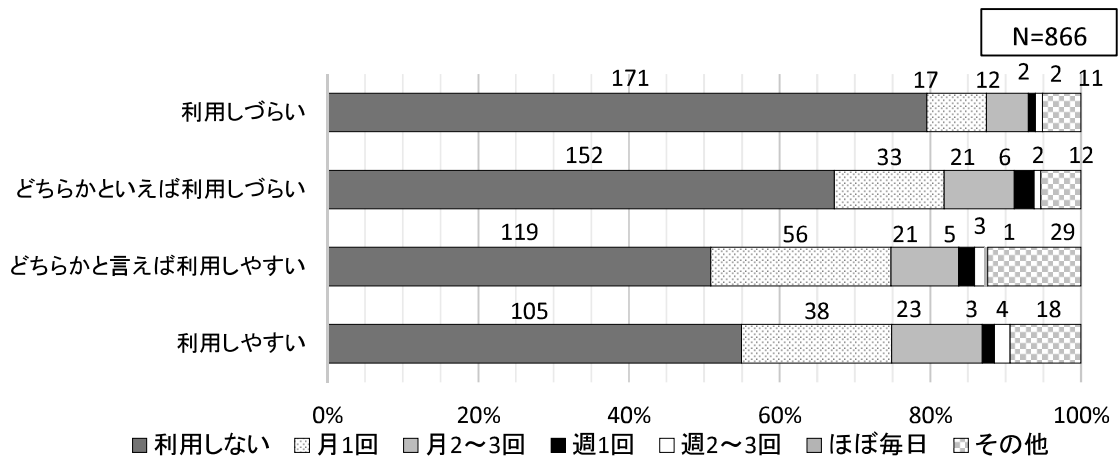


図37 公共交通の利用しやすさ×公共交通の利用頻度

公共交通が利用しやすいと回答した人のうち 55.0%が実際には利用していない (図 37)。

(エ) 公共交通が利用しづらい理由

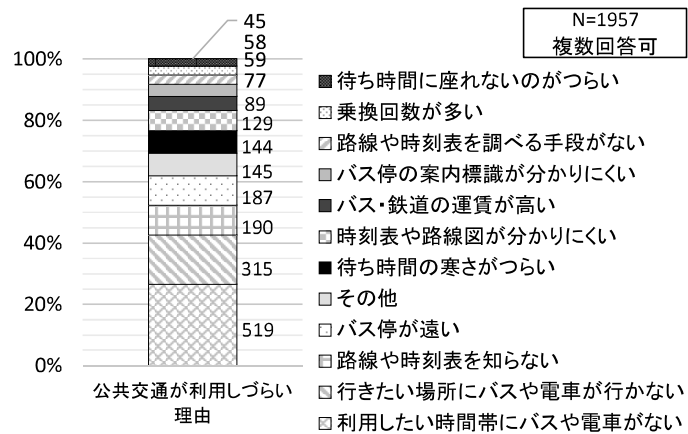


図38 公共交通が利用しづらい理由

公共交通が利用しづらい理由として、時刻表や路線の設定の問題を指摘した回答者が多かった (図 38)。

■ 公共交通に関する広報に関して

(ア) 広報誌「乗ってみまいか公共交通」を知っているか

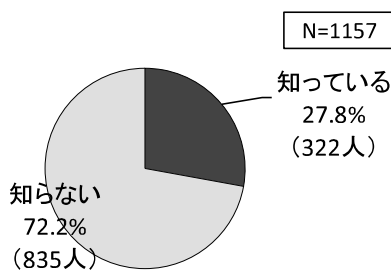


図39 広報誌を知っているか

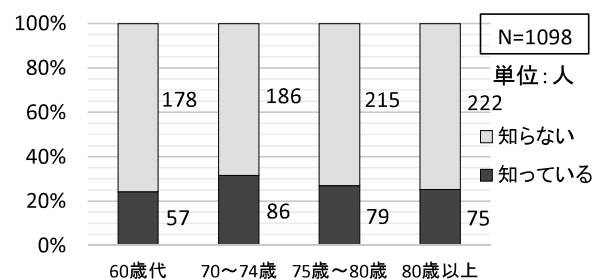


図40 広報誌を知っているか×年齢

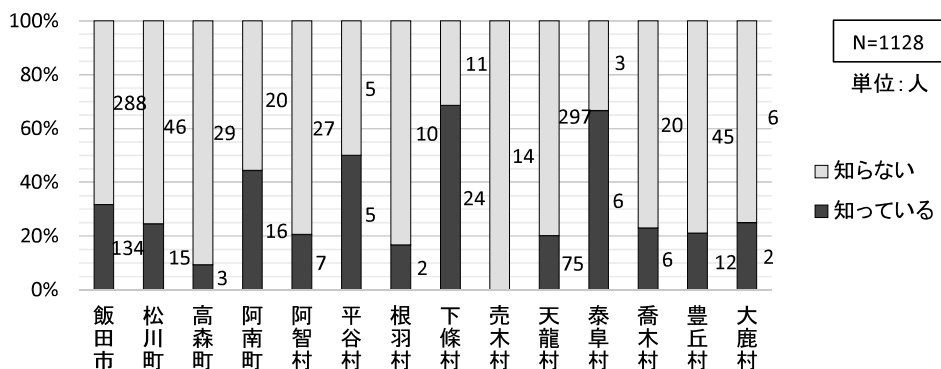


図41 広報誌を知っているか×住まいの市町村

広報誌を知っている割合は27.8%であった(図39)。年齢による周知状況は70~74歳の知っている割合が若干高いものの、全体ではほとんど差異は見られない(図40)。高森町・売木村は知っている割合が特に低いのに対し、下條村・泰阜村は知っている割合が特に高い(図41)。

(イ) ホームページ「南信州公共交通インフォメーション」を知っているか

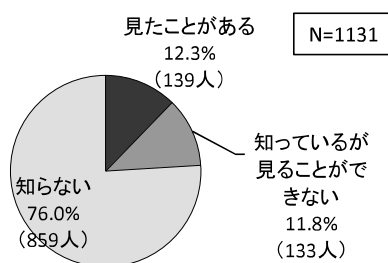


図42 ホームページを知っているか

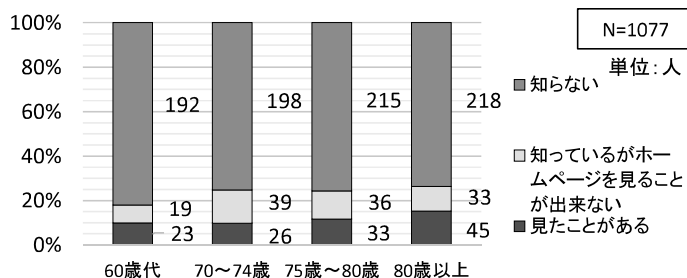


図43 ホームページを知っているか×年齢

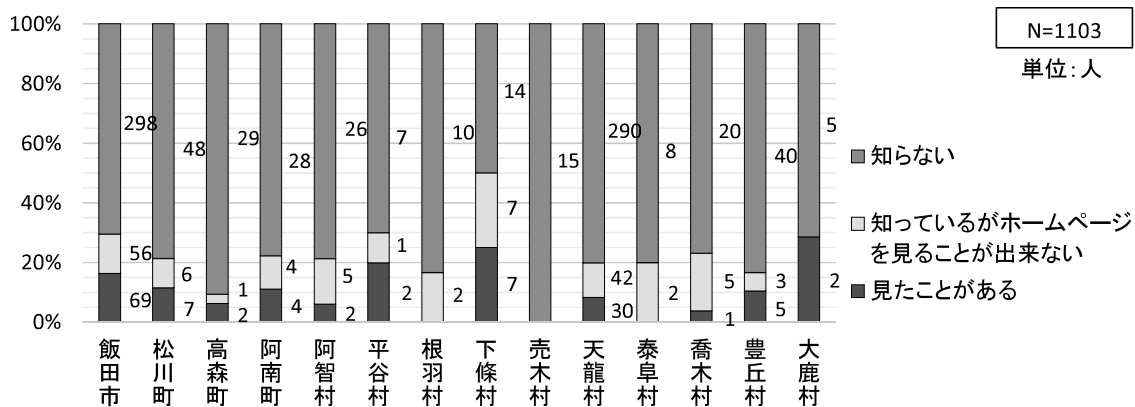


図44 ホームページを知っているか×住まいの市町村

ホームページを知っている割合は約25%であり、そのうち見たことがある人は12.3%であった(図42)。年齢別に見ると、高齢になるほど知っている割合が高くなるが、ホームページを見ることが出来ない割合も高くなる(図43)。市町村別に見ると、高森町・売木村は知っている割合が特に低いのに対し、下條村は知っている割合が特に高い(図44)。

■ 路線バスに対する税金投入に関して

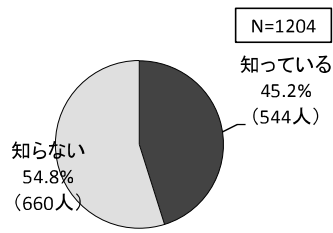


図45 路線バスに税金投入がされていることを知っているか

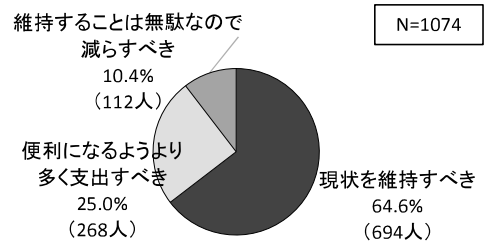


図46 今後の税金投入の方向性に関する意見

路線バスに税金投入がされていることを知っている割合は45.2%であった。(図45) 今後の税金投入の方向性は「現状を維持すべき」が64.6%で最も多かった。(図46)

■ その他

(ア) 自転車の利用

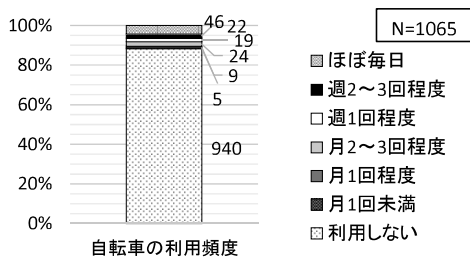


図47 自転車の利用状況

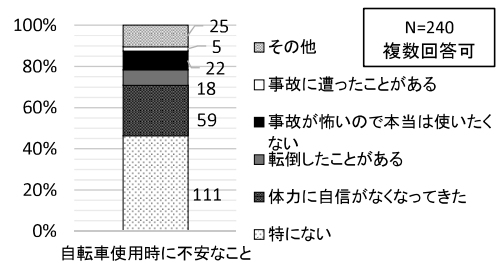


図48 自転車利用時に不安なこと

回答者の88.3%は自転車を利用していない。(図47)

(イ) 自家用車の利用

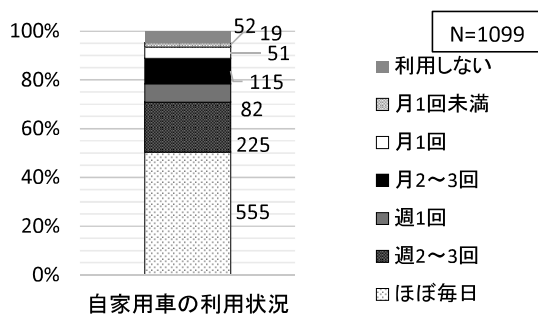


図49 自家用車の利用状況

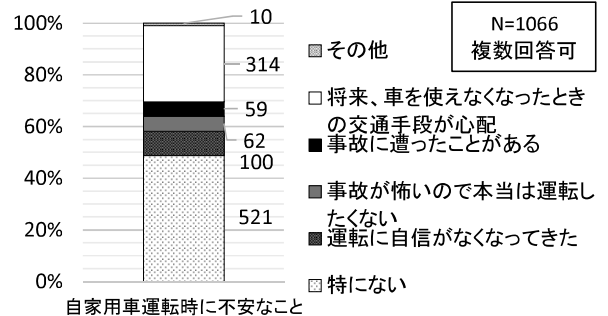


図50 自家用車利用時に不安なこと

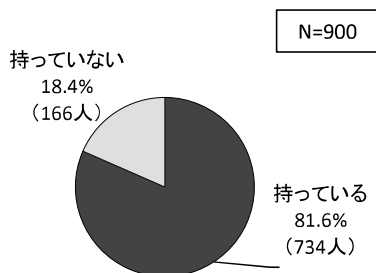


図51 自分専用の自動車の保有状況

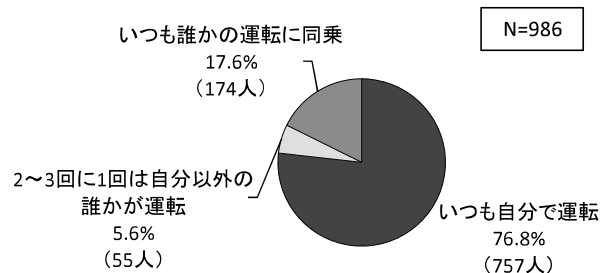


図52 自分で運転する頻度

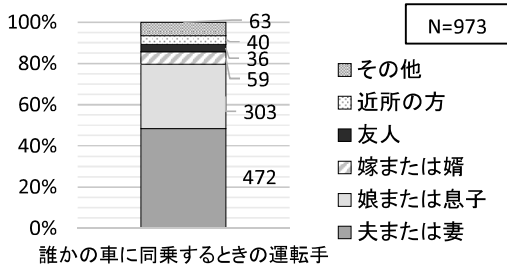


図53 誰かの車に乗せてもらう時の運転手

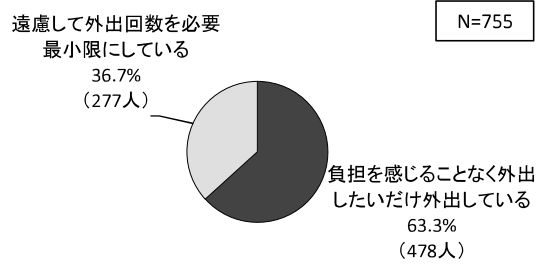


図54 誰かの車に乗せてもらうことに精神的な負担を感じるか

回答者の50.5%がほぼ毎日自家用車を利用している。(図49) 自家用車利用者のうち48.3%は特に利用時に不安なことはないと回答した。(図50) 自分で運転できない場合に送迎が頼みづらく外出回数を減らしている回答者は36.7%であった。(図54)

(ウ) 運転免許証について

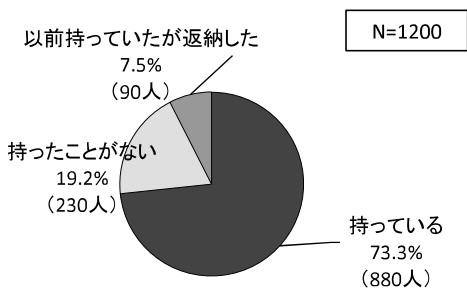


図55 運転免許証の保有状況

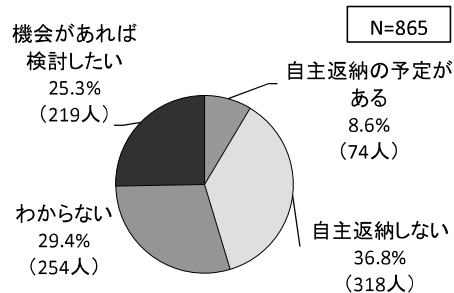


図56 自主返納の予定

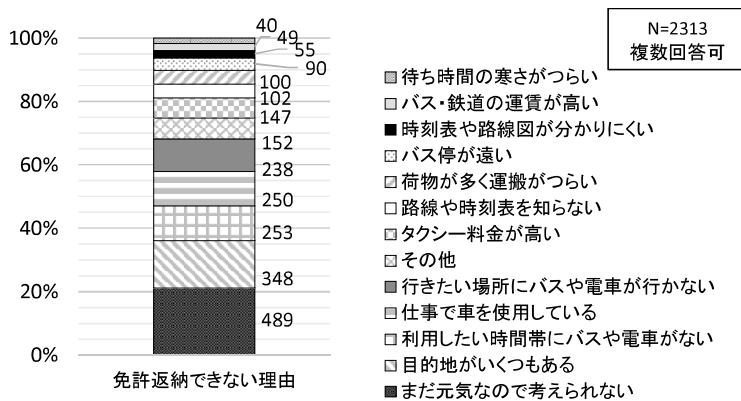


図57 自主返納しない(できない)理由

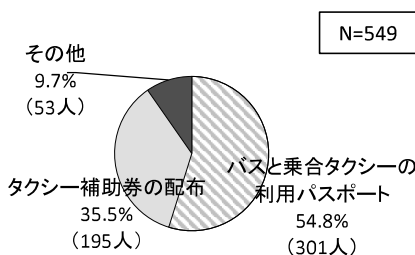


図58 返納の支援策として望ましい施策

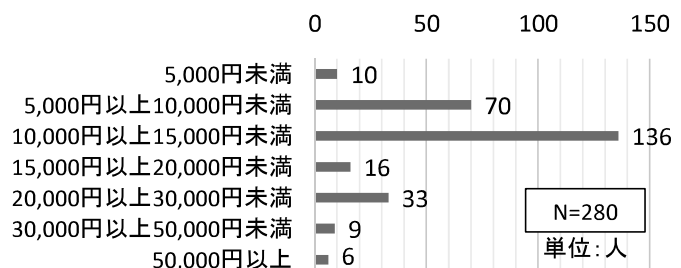


図59 バスと乗合タクシーの利用パスポートに支払っても良いと思う金額(年間)

体が元気なうちは運転免許の自主返納について具体的に考えられないとの回答が 21.1%を占めた。また、公共交通と自家用車の利便性を比較すると圧倒的に自家用車の利便性が高いため、免許保有者の多くは返納を検討できないことが分かった。(図 57)

(エ) 道路歩行時に危険を感じたことがあるか

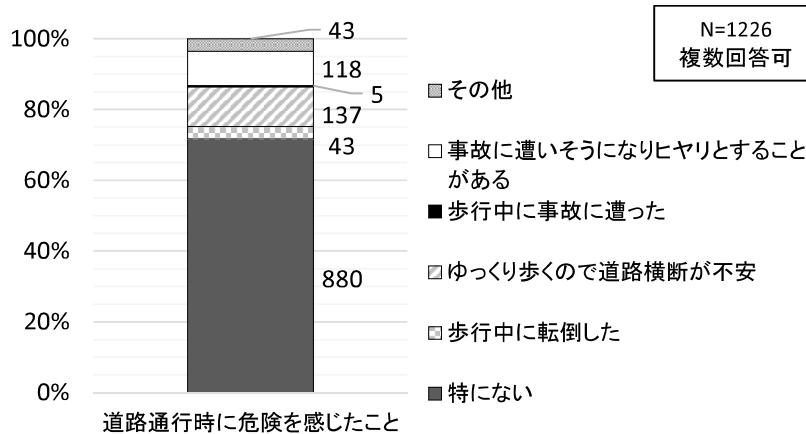


図60 道路歩行時に危険を感じたことがあるか

道路歩行時に危険を感じることは特にないと回答が 71.8%を占めた。(図 60)

(オ) 今後の活動意欲について

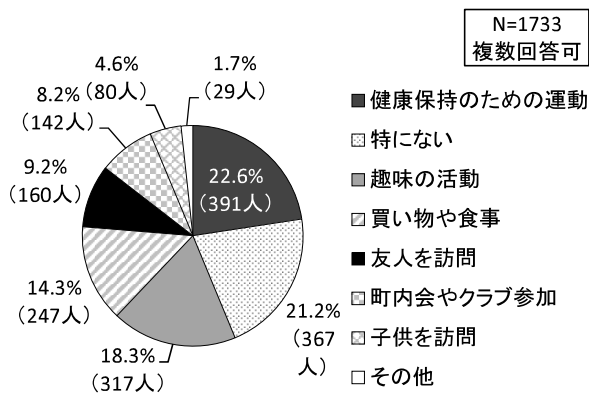


図61 今後してみたい活動

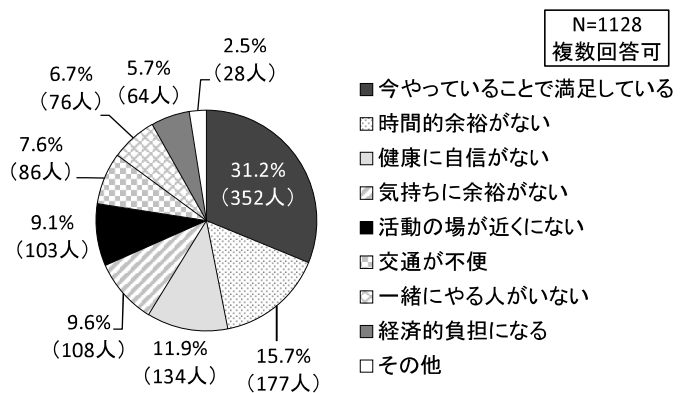


図62 今、その活動をすることができない理由

高齢者の今後の活動意欲について調査したところ、今後は体力維持や健康保持のため運動をしたいという回答が 22.6%あった。また、趣味・友人や子供を訪問・町内会やクラブ参加など、人との関わりを持てる活動をしたいと考えているという回答が 40.3%あった。(図 61)



②高校生グループインタビュー

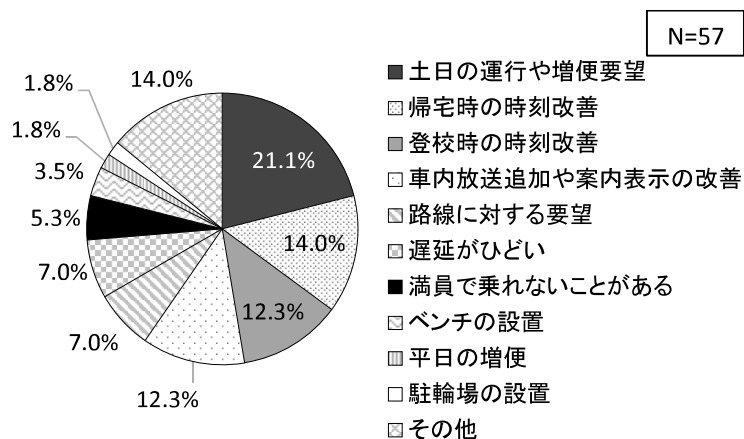


図64 バスに対する高校生の意見

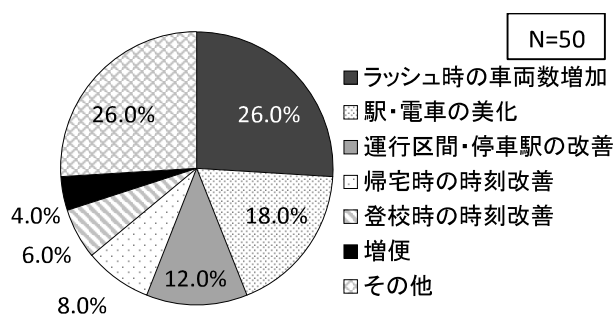


図65 JR 飯田線に対する高校生の意見

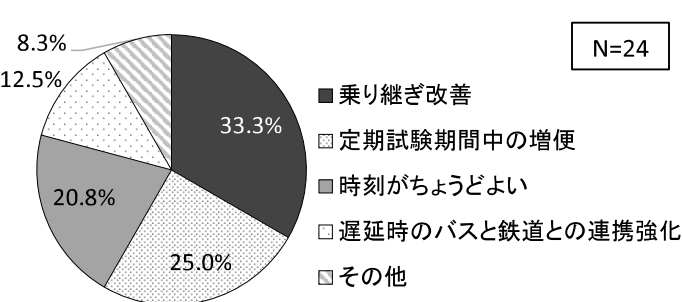


図66 公共交通全般に対する高校生の意見

平成 25 年 9 月に南信州地域内の高校 8 校を訪問し、グループインタビューを実施した、その結果、高校生から合計 128 件の意見を集めた。それらの意見を内容別に分類したものが図 64 から図 66 である。

バスに関しては、部活や外出目的での土日の運行や増便の要望が最も多かった。次いで、帰宅時や登校時の運行時刻の改善の意見が 2 番目に多かった。また、バスを乗り過ごしてしまうことがあるので、停留所のアナウンスの車内放送への要望や、路線や料金を確認するための車内掲示がほしいなどの意見もあった。(図 64)

JR 飯田線に関しては、ラッシュ時に車両数を現在の 2 両から 3 両に戻してほしいとの意見が最も多かった。次いで、駅のトイレや設備などの改善や美化に関する要望が 2 番目に多かった。(図 65)

公共交通全般に関しては、乗り継ぎの改善に関する意見が最も多かった。次いで、定期試験期間中に特別にダイヤを編成してほしいとの意見が 2 番目に多かった。それ以外では、遅延時のバスと鉄道の情報共有と連携の強化を求める意見があった。(図 66)



③バス乗込調査

■ 調査路線の構成

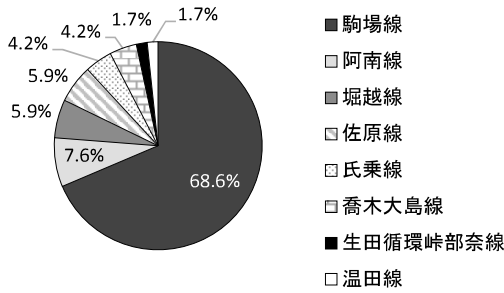


図67 回答者の利用路線

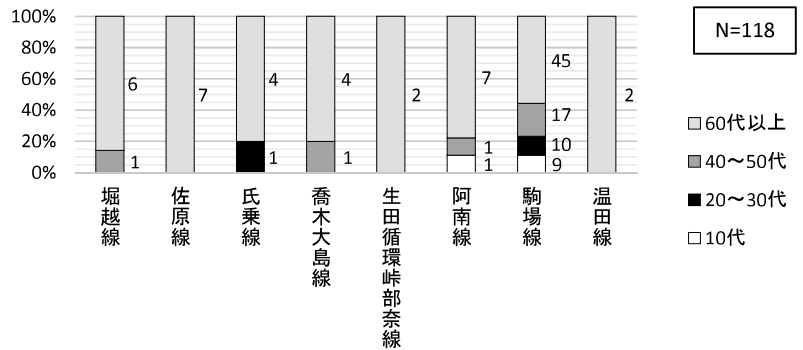


図68 利用路線×年齢

■ 個人属性

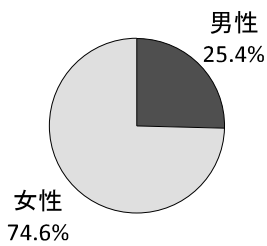


図69 性別

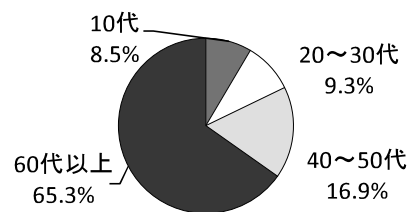


図70 年齢

■ 利用頻度・利用目的

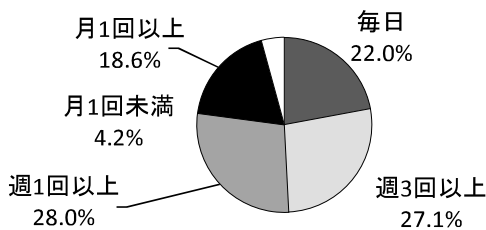


図71 利用頻度

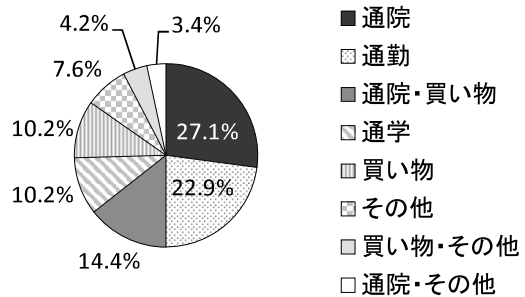


図72 利用目的

■ 路線やダイヤに関して

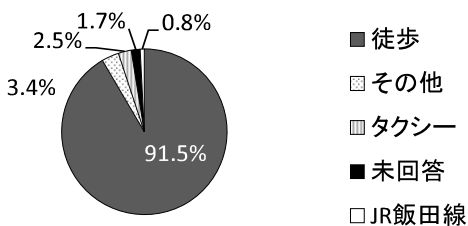


図73 バス停からの移動手段

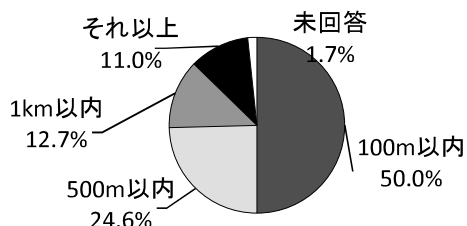


図74 バス停から目的地までの距離

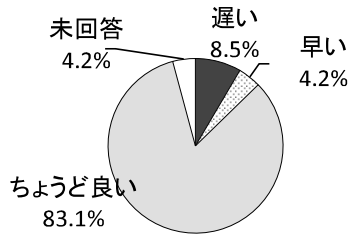


図75 ダイヤのちょうど良さ

■ バスの必要性に関する意識

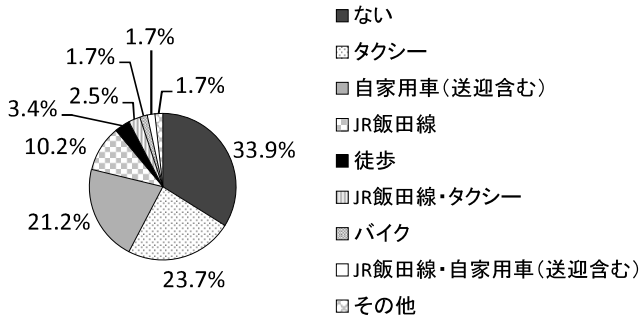


図76 代替の交通手段はあるか

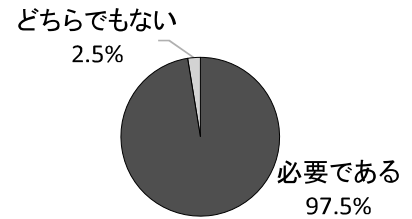


図77 バスはあなたの生活に必要なか

■ バス利用者からの意見

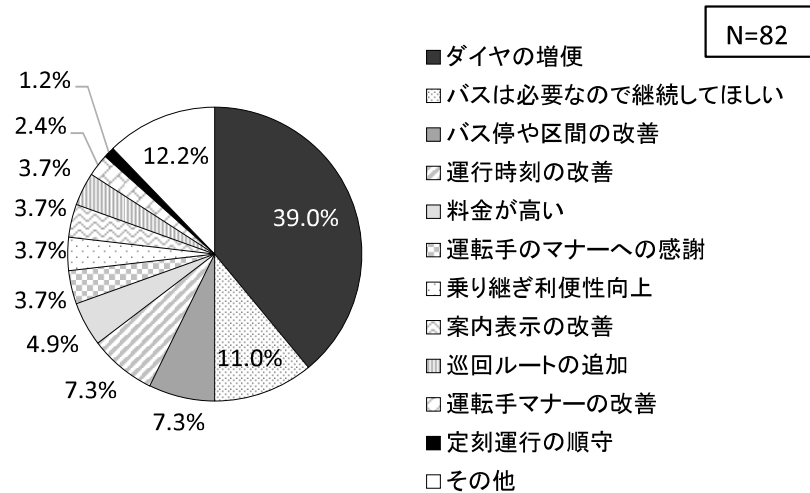


図78 バス利用者からの意見

バスの利用者からの意見で最も多かったのは、増便に関する要望であった。具体的には、①土日の運行や増便、②9時台と12時台の間に便がない路線における増便、③13時台と15時台の間に便がない路線における増便、④17時以降の便の増便などの要望があった。

そのほか、路線や時刻表の設計に関する要望、鉄道からの乗継時間が短いので十分に確保してほしい、バス車内に路線図や料金表を掲示してほしい等の意見が寄せられた。(図78)

7-2 南信州総合連携計画（第1次）の目標（南信州公共交通システム）に対する評価  
 南信州総合連携計画（第1次）の評価を表7-1に、システムを構築するための具体的な整備方針に対する評価を表7-2に、公共交通への利用促進事業・利用転換・利用促進事業に対する評価を表7-3に、実施計画の評価を表7-4に示す。

表7-1 第1次南信州総合連携計画の目標（南信州公共交通システム）に対する評価

項目	評価指標	評価指標詳細	実施主体	達成状況	実施主体の評価	今後の目標																																				
南信州公共交通システムのブランド化	南信州公共交通システムに対する認知度の向上	地域全体の公共交通体系である「南信州公共交通システム」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から公共交通主体への変化を促す。	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州広域連合</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシード・JR）</li> <li>参画団体（自治会・商工会など）</li> </ul>		平成23年度から継続的に公共交通に関する広報誌を全戸配布し、全体的利用促進・啓発活動に努めている。しかし、高齢者に対するアンケート結果からは、広報誌を知っている高齢者の割合は27.8%であった。年齢による周知状況は70～74歳の知っている割合が若干高いものの、全体ではほとんど差異は見られなかった。地区別では、高森町・売木村に居住する高齢者では知っている割合が特に低いのに対し、下條村・秦阜村に居住する高齢者では知っている割合が高かった。地区別にも利用促進・啓発活動を進めていく必要がある。また、市町村別の評価結果から、利用促進・転換事業などの啓発活動に差が生じている現状が垣間見える。引き続き市町村と連携し、南信州公共交通システムの認知度向上に努めていく。	市町村により啓発活動に差が生じている。地域協働推進事業を有効に活用し公共交通への利用転換を促すと共に、引き続きモバイル端末・SNSを活用し、引き続き「南信州公共交通システム」を周知する必要があるが、システムの愛称の公募や、ゆるキャラなどを展開したラッピングバスや統一したカラーバスを走らせ、圏域住民に愛される公共交通を目指していく。																																				
交通不便者に対応した公共交通の利便性向上	公共交通空白地域（面積）の減少		<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州広域連合</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>参画団体（自治会・商工会など）</li> </ul>	一部達成	乗合タクシーを導入し、市内（東野・羽場・切石・橋北・滝ノ沢地域）1.5km <sup>2</sup> の公共交通空白地帯の解消に努めた。	公共交通空白地域及びその地域のニーズを把握し、公共交通空白地域の解消を研究していく。																																				
基幹路線に対する准基幹路線及び自治体バスの効率的・効果的な接続	基幹路線及び准基幹路線に未接続の自治体バス等の減少	公共交通をより利用しやすいものとするため、当地域における既存公共交通との連携や改善を図る。	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州広域連合</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシード・JR）</li> <li>参画団体（自治会・商工会など）</li> </ul>	一部達成	<p>《基幹・准基幹路線と自治体バスとの接続状況》</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>地域</th> <th>接続方針</th> <th>対象路線</th> <th>接続状況</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">北部地域</td> <td rowspan="4">北部線（上市田線・阿島線）への接続</td> <td>高森町福祉バス</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>豊丘村営バス</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>売木村村営バス</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>市民バス循環線（右・左回り）</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">南部地域</td> <td rowspan="3">JR飯田線への接続</td> <td>売木村民営バス</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>阿南町村営バス</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>阿南町福祉バス</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">西部地域</td> <td rowspan="4">駒場線への接続</td> <td>天龍村営バス</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>平岡線</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>西部コミュニティバス</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>阿智村村営バス</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>根羽村村営バス</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>体系化された公共交通網の設定を行い、基幹路線及び准基幹路線に未接続の自治体バス等の減少を図っている。また、JR飯田線や接続する隣接路線には、シームレスダイヤを意図し、スムーズな乗継ぎができるようなダイヤ改正に努めている。</p>	地域	接続方針	対象路線	接続状況	北部地域	北部線（上市田線・阿島線）への接続	高森町福祉バス	○	豊丘村営バス	○	売木村村営バス	○	市民バス循環線（右・左回り）	○	南部地域	JR飯田線への接続	売木村民営バス	○	阿南町村営バス	○	阿南町福祉バス	×	西部地域	駒場線への接続	天龍村営バス	○	平岡線	○	西部コミュニティバス	○	阿智村村営バス	○			根羽村村営バス	○	市町村のダイヤ事情に伴い、准基幹路線との接続対象路線の中で1路線のみ未接続の状況である。また、引き続き効率的・効果的な時刻設定に努める。
地域	接続方針	対象路線	接続状況																																							
北部地域	北部線（上市田線・阿島線）への接続	高森町福祉バス	○																																							
		豊丘村営バス	○																																							
		売木村村営バス	○																																							
		市民バス循環線（右・左回り）	○																																							
南部地域	JR飯田線への接続	売木村民営バス	○																																							
		阿南町村営バス	○																																							
		阿南町福祉バス	×																																							
西部地域	駒場線への接続	天龍村営バス	○																																							
		平岡線	○																																							
		西部コミュニティバス	○																																							
		阿智村村営バス	○																																							
		根羽村村営バス	○																																							

利用者の拡大	利用者数の推移 《基幹路線》	公共交通通勤を促進し利用者層を拡大する。高齢者の公共交通への利用転換を研究促進する。																																				
利用者数の拡大	<table border="1"> <tr> <td>路線名</td> <td>H22年度</td> <td>H24年度</td> <td>対 比</td> </tr> <tr> <td>駒場線</td> <td>186,869人</td> <td>186,810人</td> <td>110.6%</td> </tr> <tr> <td>阿島線</td> <td>15,389人</td> <td>16,750人</td> <td>108.8%</td> </tr> <tr> <td>阿南線</td> <td>30,039人</td> <td>44,080人</td> <td>109.9%</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>路線名</td> <td>H22年度</td> <td>H24年度</td> <td>対 比</td> </tr> <tr> <td>大鹿線</td> <td>8,849人</td> <td>9,726人</td> <td>109.9%</td> </tr> <tr> <td>遠山郷線</td> <td>10,901人</td> <td>12,738人</td> <td>116.9%</td> </tr> <tr> <td>平岡線</td> <td>1,258人</td> <td>919人</td> <td>73.1%</td> </tr> <tr> <td>西前コミュ</td> <td>10,805人</td> <td>10,809人</td> <td>100.0%</td> </tr> </table>	路線名	H22年度	H24年度	対 比	駒場線	186,869人	186,810人	110.6%	阿島線	15,389人	16,750人	108.8%	阿南線	30,039人	44,080人	109.9%	路線名	H22年度	H24年度	対 比	大鹿線	8,849人	9,726人	109.9%	遠山郷線	10,901人	12,738人	116.9%	平岡線	1,258人	919人	73.1%	西前コミュ	10,805人	10,809人	100.0%	
路線名	H22年度	H24年度	対 比																																			
駒場線	186,869人	186,810人	110.6%																																			
阿島線	15,389人	16,750人	108.8%																																			
阿南線	30,039人	44,080人	109.9%																																			
路線名	H22年度	H24年度	対 比																																			
大鹿線	8,849人	9,726人	109.9%																																			
遠山郷線	10,901人	12,738人	116.9%																																			
平岡線	1,258人	919人	73.1%																																			
西前コミュ	10,805人	10,809人	100.0%																																			
利用者数の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州広域連合</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者（バス・タクシニー・JR）</li> <li>・参画団体（自治会・商工会など）</li> </ul>																																					
利用者数の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州広域連合</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者（バス・タクシニー・JR）</li> <li>・参画団体（自治会・商工会など）</li> </ul>																																					
利用者数の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州広域連合</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者（バス・タクシニー・JR）</li> <li>・参画団体（自治会・商工会など）</li> </ul>																																					
利用者数の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州広域連合</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者（バス・タクシニー・JR）</li> <li>・参画団体（自治会・商工会など）</li> </ul>																																					

※達成状況：達成・一部達成・未達成

表7-2 南信州公共交通システムを構築するための具体的な整備方針に対する評価

方針	項目	小項目	具体的内容	実施主体	達成状況	実施主体の評価	今後の目標
公共交通の体系化	公共交通の明確化と体系化	「基幹路線」、「准基幹路線」、「支線」の整理	各自体から飯田市中心部に接続するための基幹的な役割をもつ公共交通路線を「基幹路線」、各地域の主な交通結節及び基幹路線に接続する公共交通路線を「准基幹路線」、基幹路線・准基幹路線を結ぶ地域の自治体バスを「支線」として整理する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州広域連合</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・参画団体（自治会・商工会など）</li> </ul>	達成	<p>《基幹路線》JR 飯田線、広域バス駒場線、阿島線、南部公共バス阿南線</p> <p>《准基幹路線》広域バス遠山郷線、平岡線、西前コミュニティバス、南部公共バス通田線</p> <p>《支線》飯田市民バス6路線、乗合タクシニー10路線、松川町コミュニティバス5路線、南部公共バス2路線、天龍村営バス、橋木村営バス2路線、豊丘村村営バス6路線として整理することができた。</p>	現状維持
公共交通体系の整備等の方針	基幹路線のサービスイズ水準	高齢者の通学に適応した基幹路線であること	1週間5日間の通学時間に合わせた運行を基本とし、必要に応じて土日祝日の運行も検討する。阿智高校を除く7つの高校（長姫と工業の統合により1減）においてJR 飯田線での通学が可能であることから、JR 飯田線を最大限利用できるように各地域の公共交通体系を構築する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州広域連合</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者（バス・タクシニー・JR）</li> <li>・参画団体（自治会・商工会など）</li> </ul>	達成	<p>朝・夕の利用が多い時間帯ではバスを増便し対応している。またJR 飯田線のダイヤ改正に伴い、通学時間に合わせたダイヤ改正を行った。結東点に関しては、未接続路線が生じないよう運行時刻を設定した。</p>	今後も引き続き通学時間に適した時刻設定に努めていく。
公共交通体系の整備等の方針	高齢者の総合病院への通院に対応した基幹路線であること	高齢者の総合病院への通院に対応した基幹路線であること	高齢者の総合病院への通院に対応した公共交通であること。「圏域住民アンケート調査（平成20年9月調査）」結果によると通院は平均週1回程度であることから、それに対応できる運行頻度、運行時間帯を確保する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州広域連合</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者（バス・タクシニー・JR）</li> <li>・参画団体（自治会・商工会など）</li> </ul>	達成	<p>運行路線の見直しや、通院時間帯に配慮した運行時刻を配置している。</p>	利用者の実態に合った運行時刻を設定する。
公共交通体系の整備等の方針	基幹路線は高速バス接続すること	基幹路線は高速バス接続すること	基幹路線は高速バス停止と接続し、当地域から日帰りで行き来できるエリアを拡大する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州広域連合</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者（バス・タクシニー・JR）</li> <li>・参画団体（自治会・商工会など）</li> </ul>	達成	<p>駒場線、阿島線、阿南線は、高速バスの停留所でもあるJR 飯田駅に接続している。また一部は准基幹路線（遠山郷線）も同様に接続している。</p>	路線バスから高速バスへの乗り継ぎ割引制度等の利用促進を研究する。

<p>JR 飯田線を十分に活用できる基幹路線（バス）設計を行う</p>	<p>JR 飯田線を最大限活用し、コスト面での無駄を排除する基幹路線の運行を行う。</p>	<p>・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会 ・交通事業者（バス・タクシー・JR）</p>	<p>成 達</p>	<p>JR 飯田線のダイヤ改正に伴い、電車からバスにまたは、バスから電車にスムーズに接続できるよう運行時刻を設定している。</p>	<p>今後も JR 飯田線のダイヤに合わせた運行時刻を設定する。</p>
<p>JR 飯田線を十分に活用できる基幹路線（バス）設計を行う</p>	<p>基幹路線（バス）において、路線が重複するなどの競合状態は極力さけるものとする。</p>	<p>・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会 ・交通事業者（バス・タクシー・JR）</p>	<p>成 達</p>	<p>体系化された公共交通網の設定を行い、基幹路線（バス）において、路線が重複しないよう設置している。</p>	<p>引き続き効率的・効果的な路線設定を行う。</p>
<p>基幹路線及び准基幹路線との接続を確保する</p>	<p>准基幹路線は、基幹路線とダイヤ等において接続が確保されているか。</p>	<p>・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会</p>	<p>一部達成</p>	<p>体系化された公共交通網の設定を行い、基幹路線及び准基幹路線に未接続の自治体バス等の減少を図っている。また、JR 飯田線や接続する隣接路線には、シームレスダイヤを意識し、スムーズな乗り継ぎができるようなダイヤ改正に努めている。</p>	<p>引き続き効率的・効果的な時刻設定を行う。市町村のダイヤ事情に伴い、乗り継ぎできない便が生じている路線があるため、今後乗り継ぎ可能なダイヤに検討していく。</p>
<p>基幹路線及び准基幹路線の維持に対する基本的な考え</p>	<p>より効率的・効果的に公共交通を維持していくためにも公共交通に対する財政状況の見直し、実証実験路線の評価・検証・改善の取り組みは十分に実施する。</p>	<p>・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会</p>	<p>一部達成</p>	<p>飯田市の H25 年乗継タクシーの検証など、各協議会により利用者の実態調査、検証を行いその運行路線に見合う運営を行っている。</p>	<p>効率的・効果的な運行を行いながら、利用者要望を反映できるよう充分検証し改善の取り組みを行っている。</p>
<p>基幹路線及び准基幹路線の維持に対する基本的な考え</p>	<p>圏域住民に対する公共交通の必要性の啓発や利用促進を積極的に行い、地域や住民とともに公共交通を維持していく。</p>	<p>・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会 ・参画団体（自治会・商工会など）</p>	<p>一部達成</p>	<p>H23 年から広報誌「のってみまいか、公共交通」を発行し、圏域住民に対し広く、利用促進・利用転換を周知しているが、引き続き住民に公共交通への理解を高める必要がある。</p>	<p>市町村により啓発活動に差が生じている。地域協働推進事業を有効に活用し公共交通への利用転換を促すと共に、引き続きモバイルメニューに組み込んでいく。</p>
<p>住民の飯田市中心部までの足を確保する</p>	<p>基幹路線が運行していない地域の住民に対しては飯田市中心部までの移動手段を提供する。</p>	<p>・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会 ・参画団体（自治会・商工会など）</p>	<p>一部達成</p>	<p>乗合タクシーを導入し市内の公共交通空白地域の解消に努めている。町村独自の福祉バス（町民バスなど）の運行やタクシー補助券を配布し、公共交通空白地域の解消に努めている。</p>	<p>公共交通空白地域及びその地域のニーズを把握し、公共交通空白地域の解消を研究していく。</p>
<p>シームレス（乗り継ぎの負担が少ない）なサービスを提供する</p>	<p>基幹路線等に効率的に接続することで、飯田市中心部まで移動する際の待ち時間や乗り換え回数も減らす。</p>	<p>・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会 ・参画団体（自治会・商工会など）</p>	<p>一部達成</p>	<p>基幹路線については、JR 飯田線に接続することで、飯田市中心部まで乗り継ぎ移動することが可能である。また、JR 飯田線の無い西部地域においては、広域バス駒場線に乗り継ぐことで飯田市中心部へ移動することが可能である。また、JR 飯田線や接続する隣接路線には、シームレスダイヤを意識し、スムーズな乗り継ぎができるようなダイヤ改正に努めている。</p>	<p>引き続き効率的・効果的な時刻設定を行う。市町村のダイヤ事情に伴い、乗り継ぎできない便が生じている路線があるため、今後乗り継ぎ可能なダイヤに検討していく。</p>
<p>自治体バスの運行方針</p>	<p>基幹路線と自治体バスの役割分担を明確化する。</p>	<p>・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会 ・参画団体（自治会・商工会など）</p>	<p>一部達成</p>	<p>自治体バスは基幹・准基幹路線に接続し、体系化された公共交通網により、効率的・効果的な運行を図っている。</p>	<p>引き続き効率的・効果的な運行を目指し、改善の取り組みを行っていく。</p>

	その他	統一運賃制度や当システム内における乗り継ぎ割引制度、全バス停留所の形状等統一、複数市町村共同運行制度（自治体バスを共同で運行する）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州広域連合</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・参画団体（自治会・商工会など）</li> </ul>	未達成	運賃のエリア制導入や、通学定期券の値下げの効果により高校生を中心に利用者は増加している。しかし町村によっては、エリア制を導き入れることで、逆に運賃の値上げをおこし利用者に影響を及ぼす恐れがある。今後、停留所のデザインの一統化などと合わせて検討していく必要がある。	統一運賃制度や乗り継ぎ割引制度、停留所のデザインの一統化などの研究を行っている。
--	-----	---	--	-----	---	--

表7-3 公共交通への利用転換・利用促進事業に対する評価

方針	項目	小項目	実施主体	達成状況	実施主体の評価	今後の目標
公共交通への利用転換・利用促進	全体的利用促進策	公共交通の必要性の啓発・認知度に係る事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州広域連合</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者（バス・タクシニー・JR）</li> <li>・参画団体（自治会・商工会など）</li> </ul>	一部達成	<p>運行バスにロゴマークを付け、南信州公共交通システムを知ってもらう取組を行っているが、統一した共通車内サービス(時刻表の配置)などは設置されていない。</p> <p>更なる認知度向上に努め今後も引き続き行う。</p>	<p>圏域住民に対し今後も引き続き「南信州公共交通システム」を周知する必要があるが、システムの愛称の公募や、ゆるキャラなどを装飾したラッピングバスを走らせ、圏域住民に愛される公共交通を目指していく。</p>
		公共交通の必要性の啓発・認知度に係る事業	<p>関係機関の広報誌、ホームページ、各種イベントなどを利用し、当圏域の公共交通維持にかかる財政負担や公共交通の利用状況などの情報を正確に提供すると共に、将来的に公共交通が衰退した場合の当圏域の状況を住民に伝える。</p> <p>【実施した事業】</p> <p>広報誌「のってみまいか、公共交通」の発行 圏域住民に対して、公共交通に関する情報発信を行い、利用促進につながる広報誌を発行した。</p>	一部達成	<p>公共交通ポータルサイト「南信州公共交通インフォメーション」を、市町村ホームページに盛り込み、広く利用者が情報を入力しやすい環境になった。また広報誌「のってみまいか、公共交通」を発行し圏域住民に対し広く「南信州公共交通システム」を周知したが、今後も引き続き公共交通の必要性の啓発を行いたい。</p>	<p>広く公共交通の利用を促すと同時に、公共交通維持にかかる財政負担や公共交通の利用状況などの情報を正確に提供し、将来的に公共交通が衰退した場合の当圏域の状況を住民に伝える。</p>
		全圏域住民を対象とした啓発的な情報や当システム利用者や、目的地までシームレスに移動できる最善の手段や料金などを提示するなど、個別利用者が必要とする具体的な情報なども提供する。 <p>【実施した事業】</p> <p>ホームページの作成 南信州地域交通関係協議会のホームページを作成し、基幹路線の路線図、ダイヤ等を掲載。また、お盆・年末年始の運休等についても情報を掲載。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州広域連合</li> <li>・市町村及び各協議会</li> </ul>	一部達成	<p>これまでの情報発信の方法では、地域住民は居住地以外の公共交通手段について、情報が入手しにくい、分かりにくい状況であったが、情報窓口を一元化したことにより、その解消につながった。また災害、事故、渋滞等による大きな遅れに関するタイムリーな情報は発信する媒体がなかったが、今回設置した「ツイッター」、「お知らせ窓」の設置により可能となった。これにより圏域外に対しても情報が入手できるようになったため、今後は観光利用やビジネス利用等の可能性も想定され、より公共交通の充実が求められる。</p>	<p>情報窓口を一元化し公共交通手段について、情報が入手しやすくなったと思われらるが、情報の発信にタイムラグがある。各路線に「利用者記者(仮称)」を任命し、交通情報を「ツイッター」、交通情報「お知らせ窓」にアップし、よりタイムリーな情報を発信する。</p>
		当システムに対する認知度や、公共交通の必要性に対する理解度などを計測し、利用実態調査等の実施により状況を分析した後、当協議会において	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州広域連合</li> <li>・市町村及び各協議会</li> </ul>	一部達成	<p>H23年に高校生と教員・保護者に対し実施したアンケート結果からは、公共交通を必要不可欠な</p>	<p>今後増加するであろう、運転免許証を所有している前期高齢者に対して、公共交</p>

			改善点などを検証する。	・交通事業者（バス・タクシー・JR） ・参画団体（自治会・商工会など）			移動手段として分析された。保護者に関しては、今後自動車を運転できなくなったりした場合に必要であるという割合と、現在必要である移動手段の位置づけがほぼ拮抗している。H25には高校生に行っていたインタビューでは、H23年と同様に公共交通を必要不可欠な移動手段として分析された。	通への利用促進・利用転換事業を行っている必要がある。
	自治会や高校、医療機関などと連携し、北郡線及び新駒場線の改定に関する基礎情報を提供する。 【実施した事業】 高校・中学校への周知、PR 高校・中学校へチラシを配布し、北郡線及び新駒場線の改定に関する情報を提供。	基礎情報の提供に関する事業	自治会や高校、医療機関などと連携し、北郡線及び新駒場線の改定に関する基礎情報を提供する。 【実施した事業】 高校・中学校への周知、PR 高校・中学校へチラシを配布し、北郡線及び新駒場線の改定に関する情報を提供。	・南信州広域連合 ・北部・西部町村 ・交通事業者（バス・タクシー・JR） ・参画団体（自治会・商工会など）	達成	北郡線は旧市田線と阿島循環線のエリア及び旧市田エリアを運行する。新駒場線は、飯田市中心部と西部地区を運行する。広報により情報を提供し利用者の理解が得られたと思われる。	運行路線などが変更した場合には、広く情報を提供していく。	
	個別かつ具体的な利用に関する情報を提供し、公共交通利用に対する障壁を下げる（トラベル・フイーンドバック・プログラムの実施） 【実施した事業】 広報誌「のってみまいか、公共交通」の発行 圏域住民に対して、公共交通に関する情報発信を行い、利用促進につながる広報誌を発行した。	利用転換に関する事業	個別かつ具体的な利用に関する情報を提供し、公共交通利用に対する障壁を下げる（トラベル・フイーンドバック・プログラムの実施） 【実施した事業】 広報誌「のってみまいか、公共交通」の発行 圏域住民に対して、公共交通に関する情報発信を行い、利用促進につながる広報誌を発行した。	・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会 ・交通事業者（バス・タクシー・JR） ・参画団体（自治会・商工会など）	一部達成	毎年2回広報誌を発行し、利用転換の情報を提供している。 H25年に自動車学校で行う高齢者講習の際に、利用転換を含めたアンケートを実施し公共交通への関心を高めた。	今後も引き続き利用転換に関する情報を提供していきたい。	
公共交通への利用促進 利用転換・利用促進 個別の利用促進策	継続的に公共交通を利用するために、利便性向上のつながるような情報提供を継続的に行う。 【実施した事業】 ①通学定期券の見直し（平成22年4月1日～） 長距離乗車の負担軽減と公共交通への利用転換を目的に、通学定期券の最高額を1ヶ月10,000円、3ヶ月28,500円に設定。 ②イベント期間限定 無料乗車 多くの方にバスに乗っていただき、身近に感じていただくことで今後の利用につなげるため、全国獅子舞フェスティバル期間中のバス利用を無料とする。 ③ほっ湯アップル利用者限定 無料乗車券 ほっ湯アップル停留所の利用促進のため、同施設の受付窓口にて無料乗車券(片道)を配付 ④年忘れナイトバス 地域の公共交通の利用促進の一環として、夜便を1本増発	継続利用促進に関する事業	継続的に公共交通を利用するために、利便性向上のつながるような情報提供を継続的に行う。 【実施した事業】 ①通学定期券の見直し（平成22年4月1日～） 長距離乗車の負担軽減と公共交通への利用転換を目的に、通学定期券の最高額を1ヶ月10,000円、3ヶ月28,500円に設定。 ②イベント期間限定 無料乗車 多くの方にバスに乗っていただき、身近に感じていただくことで今後の利用につなげるため、全国獅子舞フェスティバル期間中のバス利用を無料とする。 ③ほっ湯アップル利用者限定 無料乗車券 ほっ湯アップル停留所の利用促進のため、同施設の受付窓口にて無料乗車券(片道)を配付 ④年忘れナイトバス 地域の公共交通の利用促進の一環として、夜便を1本増発	・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会 ・交通事業者（バス・タクシー・JR） ・参画団体（自治会・商工会など）	一部達成	市町村バス・乗合タクシー・JR 飯田線等の公共交通すべてでの時刻及び運賃等に関する情報を一元化で管理する公共交通ポータルサイト「南信州公共交通インフォメーション」を構築した。これまでの情報発信の方法では、地域住民は居住地以外の公共交通手段について、情報が入手しにくい、分りにくい状況であったが、情報窓口を一元化したことにより、その解消につながった。また、災害、事故、渋滞等による大きな遅れに関するタイムリーな情報は発信する媒体がなかったが、今回設置した「ツイッター」、「お知らせ窓」の設置により可能となった。これにより圏域外に対しても情報が入手できるようになったため、観光利用やビジネス利用等の可能性も期待される。	「南信州公共交通インフォメーション」により、圏域外から圏域内の交通利用情報が容易に入手できようになったため、観光利用やビジネス利用等の可能性も期待される。今後もニーズに合った交通情報の提供を行っていく。 また、現在運行する路線を、広域的・エリア別に明確に路線図に示し、乗継可能な情報を提供する。	
	PDCAサイクルによる運行の見直しや、JR飯田線との連携強化、当システムマネジメント機能を充実させていく。	利便性改善に関する事業	PDCAサイクルによる運行の見直しや、JR飯田線との連携強化、当システムマネジメント機能を充実させていく。	・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会 ・交通事業者（バス・タクシー・JR） ・参画団体（自治会・商工会など）	一部達成	各地域交通協議会において運行見直しを行い、利便性改善に努めている。今後は、南信州地域交通問題協議会の、システムマネジメント機能を充実させる研究を図りたい。	引き続きPDCAサイクルを行い、利便性改善に努めたい。今後は、南信州地域交通問題協議会の、システムマネジメント機能を充実させる研究を図りたい。	

※達成状況：達成・一部達成・未達成

表7-4 各年度実施計画の評価（第1次実施計画・第2次実施計画）

平成21年度事業計画に対する評価		評価	
(1) 事業計画の概要（目標）等		評価項目	具体的な事業
事業計画の名称	事業の概要（目標）	実施主体	評価事項
路線バス（阿島循環線、駒場線）、乗合タクシー（市田線）の実証運行	飯田市と周辺町村とを結ぶバス路線の阿島循環線、駒場線並びに乗合タクシー（市田線）を実証運行し、高齢者・高校生などの通院、通学の確保を図るとともに、利便性向上による潜在的な需要の喚起を図る。	・ 信南交通（株） ・ 北郡タクシー（有） ・ 南信州広域連合（支援）	・ 通院、通学のための移動手段の確保による住民の生活の質の向上
南信州公共交通システム（認知度向上）事業	南信州地域全体の新しい公共交通体系である「南信州公共交通システム」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から公共交通主体への変化を促す。	・ 南信州広域連合 ・ 市町村及び各協議会 ・ 公共交通事業者（バス、タクシー、JR）	・ 南信州公共交通システムに対する認知の向上 ・ 圏域住民の公共交通に対する理解の向上
公共交通利用促進・利用転換事業	様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。	・ 南信州広域連合 ・ 市町村及び各協議会	・ 基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加
情報提供事業	対象、目的別の時刻表の作成、地域内各路線の時刻表案内のHP作成等により、公共交通の利便性の向上を図る。	・ 南信州広域連合	・ セグメント別、エリア別の情報提供
各協議会及び市町村など関係機関連携した、既存公共交通の改善にかかわる事業	公共交通をより利用しやすいものとするため、当該地域における既存公共交通との連携や改善を図る。	・ 南信州広域連合 ・ 市町村及び各協議会 ・ 公共交通事業者	・ 交通空白地域（面積）の減少 ・ 基幹路線及び准基幹路線に未接続の自治体バス等の減少 ・ 地域内の市町村及び法定協議会との連携
路線バス「阿島循環線」「駒場線」、乗合タクシー「市田線」の実証運行	【路線バス「阿島循環線」「駒場線」の改善を図ったこと、また市民バス循環線の運賃設定の考え方に統一するため、駒場線の運賃において不整合部分を調整し、実情に合ったダイヤ及び停留所に変更し通院、通学のための移動手段の確保に努めた。	【路線バス「阿島循環線」「駒場線」、乗合タクシー「市田線」の実証運行】	【路線バス「阿島循環線」「駒場線」、乗合タクシー「市田線」の実証運行】
南信州公共交通システム認知度向上事業を行い、圏域住民に対し広く「南信州公共交通システム」を周知したが、更なる認知度向上に努め今後も引き続き行う。	南信州公共交通システム認知度向上事業を行い、圏域住民に対し広く「南信州公共交通システム」を周知したが、更なる認知度向上に努め今後も引き続き行う。	【交通システムの車両表示による周知】 ・ 車両にマグネットシートを作成し、路線バス・ジャンボタクシーに表示することにより、新たな交通システムであることを認知させた。 【広報誌等による周知】 ・ 南信州広域連合の広報紙により、新たな公共交通システムを紹介。関係市町村においても同様に、運行等について周知を行った。	南信州公共交通システム認知度向上事業を行い、圏域住民に対し広く「南信州公共交通システム」を周知したが、更なる認知度向上に努め今後も引き続き行う。
利用促進、利用転換事業を実施し利用者拡大を図った。利用実績は404,535人（R 飯田線除く）、通学定期券販売数は374枚。	利用促進、利用転換事業を実施し利用者拡大を図った。利用実績は404,535人（R 飯田線除く）、通学定期券販売数は374枚。	【長距離運賃の是正】 ・ 長距離の路線バスの最高運賃を900円に設定。 【高校・中学校への周知、PR】 ・ 高校生の利用促進を図るため、高校・中学校へチラシを配布。 【通学定期券の見直し】 ・ 路線バス4路線、市民バス5路線、乗合タクシーにおける1ヶ月の定期券料金の見直しの研究を行う。	利用促進、利用転換事業を実施し利用者拡大を図った。利用実績は404,535人（R 飯田線除く）、通学定期券販売数は374枚。
南信州地域交通問題協議会のホームページを作成し、基幹路線の路線図、ダイヤ等を掲載。また、お盆・年末年始の運休等についても情報を掲載した。基幹路線の運行に関する情報を市町村に情報提供し、市町村内への周知を依頼した。	南信州地域交通問題協議会のホームページを作成し、基幹路線の路線図、ダイヤ等を掲載。また、お盆・年末年始の運休等についても情報を掲載した。基幹路線の運行に関する情報を市町村に情報提供し、市町村内への周知を依頼した。	【ホームページの作成】 ・ 南信州地域交通問題協議会のホームページを作成し、基幹路線の路線図、ダイヤ等を掲載。また、お盆・年末年始の運休等についても情報を掲載。 【市町村への情報提供】 ・ 運休など、基幹路線の運行に関する情報を市町村に情報提供し、市町村内への周知を依頼。 【担当者会の開催】 ・ 市町村担当者会（幹事会と合同開催）を開催し、情報共有を図った。 【状況調査の実施】 ・ 市町村の取り組み状況の調査を実施。	南信州地域交通問題協議会のホームページを作成し、基幹路線の路線図、ダイヤ等を掲載。また、お盆・年末年始の運休等についても情報を掲載した。基幹路線の運行に関する情報を市町村に情報提供し、市町村内への周知を依頼した。
公共交通をより利用しやすいものとするため、当該地域における既存公共交通との連携や改善を図った。	公共交通をより利用しやすいものとするため、当該地域における既存公共交通との連携や改善を図った。	【担当者会の開催】 ・ 市町村担当者会（幹事会と合同開催）を開催し、情報共有を図った。 【状況調査の実施】 ・ 市町村の取り組み状況の調査を実施。	公共交通をより利用しやすいものとするため、当該地域における既存公共交通との連携や改善を図った。



平成22年度事業計画に対する評価

事業計画の概要(目標)等			評価事項		評価	
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項	具体的な事業	進捗状況及び実施主体の評価	
路線バス(阿島循環線、駒場線)、乗合タクシー上市田線の実証運行	飯田市と周辺町村とを結ぶバス路線の阿島循環線、駒場線並びに乗合タクシー上市田線を実証運行し、高齢者・高校生などの通院、通学の確保を図るとともに、利便性向上による潜在的な需要の喚起を促す。	・信南交通(株) ・北都タクシー(有) ・南信州広域連合(支援)	・通院、通学のための移動手段の確保による住民の生活の質の向上	【路線バス「阿島循環線」「駒場線」、乗合タクシー「上市田線」の実証運行】 <b>継続事業</b>	運行実績は、各路線とも増加傾向にあったが高校生の利用が低調であった。通学形態の実態調査を実施し高校生の利用促進に努めた。	
南信州公共交通システム(認知度向上)事業	南信州地域全体の新しい公共交通体系である「南信州公共交通システム」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から公共交通主体への変化を促す。	・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会 ・公共交運事業者(バス、タクシー、JR)	・南信州公共交通システムに対する認知の向上 ・圏域住民の公共交通に対する理解の向上	【バス路線マップ(データ)の作成(福祉バス等を除く)】 ・地域内の地域公共交通マップ(データ)を作成し様々な広告媒体等に活用していく。	地域住民や圏域外からの来訪者に対して分かりやすい公共交通体系系を目指し、地域内の地域公共交通マップ(データ)を作成した。今後JR飯田駅等の拠点となる施設に設置するなど様々な広告媒体等にデータを活用していく。	
公共交通利用促進・利用転換事業	様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。	・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会	・基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加	【通学定期券の見直し】 ・路線バス4路線、市民バス5路線、乗合タクシーの1ヶ月定期券の最高額を10,000円、3ヶ月定期券の最高額を28,500円に設定。 【イベント期間限定バス無料乗車】 ・全国獅子舞フェスティバル期間中に阿島循環線(30日のみ)、駒場線(30日、31日)の運賃を無料とした。 【ほつ湯アップル停留所の利用促進のため、同施設受付窓口にて阿島循環線の無料乗車券(片道)を配付。 【年忘れナイトバス】 ・地域の公共交通の利用促進の一環JRが通っていない西部地区を対象(駒場線)として、12月の毎週金曜(計4便)の夜便を1本増発した。	利用促進、利用転換事業を実施し利用者拡大を図った。利用実績は460,974人(前年度比114%)《JR飯田線除く》、通学定期券販売数は1,166枚(前年度比311%) 無料乗車利用実績(阿島循環線16人、駒場線363人) 無料乗車券利用実績68人 ナイトバス利用実績21人	
情報提供事業	対象、目的別の時刻表の作成、地域内各路線の時刻表案内のHP作成等により、公共交通の利便性の向上を図る。	・南信州広域連合	・セグメント別、エリア別の情報提供	【情報発信事業】 <b>継続事業</b> ・南信州地域公共交通ホームページにおいて、利用促進、工事等による経路変更といった運行にかかわる情報発信を行った。	継続的に基幹路線の路線図、ダイヤ等を掲載し情報発信を行った。また引き続き、基幹路線の運行に関する情報を市町村に情報提供し、市町村内への周知を依頼した。	
各協議会及び市町村など関係機関連携した、既存公共交通の改善にかかわる事業	公共交通をより利用しやすいものとするため、当地域における既存公共交通との連携や改善を図る。	・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会 ・公共交運事業者	・交通空白地域(面積)の減少 ・基幹路線及び准基幹路線に未接続の自治体バス等の減少 ・地域内の市町村及び法定協議会との連携	【各協議会及び市町村など関係機関と連携した、既存公共交通の改善に係る事業】 ・「ナイトバス」については、構成組織である飯田警察署及び飯田商工会議所と連携し、広範囲で支援を受け利用促進事業を実施した。	公共交通をより利用しやすいものとするため、関係機関と連携し利用促進を図った。	

平成23年度事業計画に対する評価				評価	
(1) 事業計画の概要(目標)等		事業の概要(目標)	実施主体	評価事項	具体的な事業
路線バス(阿島循環線、駒場線)、乗合タクシー 上市田線の実証運行	飯田市と周辺町村とを結ぶバス路線の阿島循環線、駒場線並びに乗合タクシー上市田線を実証運行し、高齢者・高校生などの通院、通学の確保を図るとともに、利便性向上による潜在的な需要の喚起を促す。	飯田市と周辺町村とを結ぶバス路線の阿島循環線、駒場線並びに乗合タクシー上市田線を実証運行し、高齢者・高校生などの通院、通学の確保を図るとともに、利便性向上による潜在的な需要の喚起を促す。	・信南交通(株) ・北都タクシー(有) ・南信州広域連合(支援)	・通院、通学のための移動手段の確保による住民の生活の質の向上	【路線バス「阿島循環線」「駒場線」、乗合タクシー「上市田線」の実証運行】 <b>継続事業</b>
南信州公共交通システムプログラミング(認知度向上)事業	南信州地域全体の新しい公共交通システムである「南信州公共交通システム」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から公共交通主体への変化を促す。	南信州地域全体の新しい公共交通システムである「南信州公共交通システム」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から公共交通主体への変化を促す。	・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会 ・公共交通事業者(バス、タクシー、JR)	・南信州公共交通システムに対する認知の向上 ・圏域住民の公共交通に対する理解の向上	地域住民や圏域外からの来訪者に対しても分かりやすい公共交通システムを目指し、地域内の地域公共交通マップを作成し、JR 飯田駅等の拠点となる施設に設置した。また同時に地域全体が「南信州公共交通システム」による一体的な交通体系であることを認識してもらうことで、圏域住民の公共交通への関心を高めた。
公共交通利用促進・利用転換事業	様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。	様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。	・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会	・基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加	【バス路線マップの設置】 ・昨年度作成した圏域全体のバス路線マップをJR 飯田駅等の拠点となる施設に設置した。また、10月1日に開設した飯田駅前券券所内にも各市町村バスの時刻表を常設するスタンドを設置し、公共交通の情報発信基地としての機能を高めた。  【年忘れナイトバス】 <b>継続事業</b> ・地域の公共交通の利用促進の一環 JR 飯田線が通っていない西部地区を対象(駒場線)として、12月の毎週金曜(計4便)の夜便を1本増発した。 【広報誌「のっぴみまいか、公共交通」の発行】 <b>継続事業</b> ・飯田下伊那の53,300戸に全戸配布。(第1号9月・2号12月・3号3月)
情報提供事業	対象、目的別の時刻表の作成、地域内各路線の時刻表案内のHP作成等により、公共交通の利便性の向上を図る。	対象、目的別の時刻表の作成、地域内各路線の時刻表案内のHP作成等により、公共交通の利便性の向上を図る。	・南信州広域連合	・セグメント別、エリア別の情報提供	継続的に基幹路線の路線図、ダイヤ等を掲載し情報発信を行った。また引き続き、基幹路線の運行に関する情報を市町村に情報提供し、市町村内への周知を依頼した。
各協議会及び市町村など関係機関連携した、既存公共交通の改善にかかわる事業	公共交通をより利用しやすいものとするため、当地域における既存公共交通との連携や改善を図る。	公共交通をより利用しやすいものとするため、当地域における既存公共交通との連携や改善を図る。	・南信州広域連合 ・市町村及び各協議会 ・公共交通事業者	・交通空白地域(面積)の減少 ・基幹路線及び准基幹路線に未接続の自治体バス等の減少 ・地域内の市町村及び法定協議会との連携	公共交通をより利用しやすいものとするため、関係機関と連携し利用促進を図った。

平成24年度事業計画に対する評価			
(1) 事業計画の概要(目標)等		評価	
事業の名称	事業の概要(目標)	評価事項	具体的な事業
南信州公共交通システム認知度向上事業	地域全体の公共交通体系である「南信州公共交通システム」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から公共交通主体への変化を促す。	・南信州公共交通システムに対する認知の向上 ・圏域住民の公共交通に対する理解の向上	【広報誌「のってみまいか、公共交通」の発行】 <b>継続事業</b> ・飯田下伊那の53,300戸に全戸配布。(4号・11月・5号3月)
公共交通利用促進 ・利用転換事業	様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。	・基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加	【広報誌「のってみまいか、公共交通」の発行】 <b>継続事業</b> ・飯田下伊那の53,300戸に全戸配布。(4号11月・5号3月)
情報提供事業	ホームページによる当地域の公共交通情報の一元管理や、利用者に分かりやすい時刻表(セグメント別、エリア別)を作成することで、公共交通の利便性向上につなげる。	・セグメント別、エリア別の情報提供	【情報発信事業】 <b>継続事業</b> ・公共交通ポータルサイト「南信州公共交通インフォメーション」の構築 ①市町村バス・乗合タクシー・JR 飯田線等の公共交通すべての時刻及び運賃等に関する情報を一元化で管理。 ②「ツイッター」機能を活用し、当日や数日後の運休や工事等による迂回等のタイムリーな運行状況を発信。 ③「お知らせ窓」を設置し、予め分かっている運休や工事等による迂回の情報を事前に告知。
各協議会及び市町村等関係機関と連携した、既存公共交通の改善事業	公共交通をより利用しやすいものとするため、当地域における既存公共交通との連携や改善を図る。	・公共交通空白地域(居住人口)の減少 ・基幹路線及び准基幹路線に未接続の自治体バス等の減少 ・地域内の市町村(市町村協議会)との連携	【高校通学にかかる地域公共交通懇談会(11月21日)】 ・10~11月に東海旅客鉄道株式会社から示された平成25年4月からJR 飯田線駅員無配置化を受け、JR 飯田線を利用して通学する高校生への影響を把握するため、管内8校の学校関係者と対象駅の所在市町村(飯田市、松川町、高森町)との意見交換会を実施した。
次期総合連携計画に策定に向けた検討事業	市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の基本方針の検討を行う。	・基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加 ・公共交通空白地域(居住人口)の減少 ・地域内の市町村(市町村協議会)との連携 ・通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上	【計画策定委員会設置】 ・今回関係組織を増やし、利用促進につながる連携事業等の検討を行う幹事会を組織変更した。次期総合連携計画に策定に向け、この幹事会に国及び県を加え円滑な次期総合連携計画の策定を行う。
結節点整備事業	円滑な乗り継ぎや乗り換えを効率的に確保するための検討を行う。	・基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加	【結節点整備事業】 ・JR 飯田駅前の案内誘導(サイン整備)と路線バスのりば内の案内を分かりやすく整備。 (1)「タクシーのりば」に高速バス、路線バス、発
			①JR 飯田駅前全体の利用環境改善として路線バス、高速バス、乗合タクシー及びJR 飯田線の相互利用をしやすくした。今後結節点整備として該当する停留所を随時整備していく。 ○学校前(西部コミュニティバス、阿留村バス)

				<p>券所の位置図を示す看板の設置  (2) 路線バスのりば内の時刻表、路線図のデザイン刷新。  ・南信州乗り継ぎ便利時刻表の作成。  JR 飯田線も含め、公共交通を移動手段の選択肢としてもらうために、現在地（居住地、最寄り駅）から目的地までをシミュレートできるツール（パンフレット）の整備を行った。</p>	<p>○交流センター（喬木村民バス）  ○北消防センター前（豊丘村営バス）  ○和田（広域バス平岡線）  ②乗り継ぎのバターンをわかりやすく示した時刻表を作成し、公共交通利用で圏域内の大半のエリアから中心部や他のエリアへの移動が可能であることを示すことで、これまで乗り継ぎがわからず自家用車などで移動していた住民の公共交通利用への転換を図り、公共交通全般の利用を促進する。同時に、圏域内が南信州公共交通システムとして一体的な公共交通であることをPRする。</p>
--	--	--	--	--	---

平成25年度事業計画に対する評価

事業計画の概要(目標)等		評価	
事業計画の名称	事業の概要(目標)	評価事項	具体的な事業
南信州公共交通システム認知度向上事業	地域全体の公共交通体系である「南信州公共交通システム」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から公共交通主体への変化を促す。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州公共交通システムに対する認知の向上</li> <li>・圏域住民の公共交通に対する理解の向上</li> </ul>	<p>【広報誌「のってみまいか、公共交通」の発行】<b>継続事業</b> (飯田下伊那の全戸【一部組合】配布。第6号12月発行)</p> <p>【地域協働推進事業活用】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主に中学生を対象とするバスの乗り方教室を開催し、利用促進を図った。</li> <li>・主に南部地区のJR飯田線沿線の町村を対象に、JR飯田線伊那八幡駅と飯田市内を結ぶ乗継タクシーの時刻表を配付しJR飯田線の利用促進を図った。</li> </ul>
公共交通利用促進・利用転換事業	様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> </ul>	<p>【地域協働推進事業】<b>継続事業</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通ポータルサイト「南信州公共交通インフォメーション」の構築</li> <li>①市町村バス・乗合タクシー・JR飯田線等の公共交通サービスの時刻及び運賃等に関する情報を継続的に発信。</li> <li>②「ツイッター」機能を活用し、当日や数日後の運休や工事等による迂回等のタイムリーな運行状況を発信。</li> <li>③「お知らせ窓」を設置し、予め分かっている運休や工事等による迂回の情報は事前に告知。</li> </ul>
情報提供事業	ホームページによる当地域の公共交通情報の一元管理や利用者に分かりやすい時刻表(セグメント別、エリア別)を作成することで、公共交通の利便性向上につなげる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・セグメント別、エリア別の情報提供</li> </ul>	<p>ツイッターやお知らせ窓を活用し、主に朝のタイムリーな情報を発信しているが、発信路線や発信者が固定されてきている。ツイッターの強みであるタイムリーな情報発信を活かすため、関係機関において更なる情報発信を行う必要がある。</p>
各協議会及び市町村等関係機関と連携した、既存公共交通の改善事業	公共交通をより利用しやすいものとするため、当域における既存公共交通との連携や改善を図る。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通空白地域(居住人口)の減少</li> <li>・基幹路線及び准基幹路線に未接続の自治体バス等の減少</li> <li>・地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> </ul>	<p>1年ごとに見直しを図り住民ニーズを把握する。また、市町村の公共交通に関する課題を全体で協議し、効果的効果的な運行に努める。</p>
次期総合連携計画の策定に向けた検討事業	市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の基本方針に即った具体的な検討を行う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>・公共交通空白地域(居住人口)の減少</li> <li>・地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>・通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>	<p>第2次総合連携計画の評価を行うための評価点の検討を実施し、適正な評価を判定する準備を整える。</p>
結節点整備事業	円滑な乗り継ぎや乗り換えを効率的に確保するための検討を行う。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> </ul>	<p>【結節点整備事業】<b>継続事業</b> (地域協働推進事業活用)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西部地区における結節点停留所を、わかりやすい路線図と時刻表を掲示し整備した。</li> <li>・「学校前」停留所を一般公募し「こまんば」に改名した。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域連合</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者(バス・タクシー・JR)</li> <li>・参画団体</li> </ul>	<p>進捗状況及び実施主体の評価</p> <p>公共交通を利用することで、運動不足解消や高齢者ドライバーのリスク、地球温暖化を防ぐ効果について広く周知した。今年度、新たに運行した乗り継ぎタクシーを活用した公共交通の利用法を紹介した。また、広報誌を活用し第2次南信州総合連携計画のパブリックコメント募集呼びかけた。広報誌の更なる認知度向上に努め今後も引き続き行う。</p> <p>今年度設定された地域協働推進事業において、ワークシヨップを開催した。主に中学生を対象として今後の公共交通の利用促進を図った。更なる利用促進・利用転換に努め来年度も引き続き実施する。</p>

表7-5 【飯田市】運行路線に関する評価  
運行路線に関する評価（飯田市）

項目	実績	評価	今後の取り組み																																																															
全体実績	<p>1. 全体実績 (1)利用者数 (単位:人)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H21年度</th> <th>H22年度</th> <th>H24年度</th> <th>H21年度 との対比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス</td> <td>284,520</td> <td>293,497</td> <td>313,676</td> <td>110.2%</td> </tr> <tr> <td>乗合タクシー</td> <td>12,228</td> <td>19,708</td> <td>23,083</td> <td>188.7%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>296,748</td> <td>313,205</td> <td>336,759</td> <td>113.4%</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2)通学定期券</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>バス路線</th> <th>H21年度</th> <th>H24年度</th> <th>対比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>駒場線</td> <td>351</td> <td>1,953</td> <td>556.4%</td> </tr> <tr> <td>阿島線</td> <td>9</td> <td>16</td> <td>177.7%</td> </tr> <tr> <td>遠山郷線</td> <td>14</td> <td>57</td> <td>407.1%</td> </tr> <tr> <td>三穂線</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>/</td> </tr> <tr> <td>久堅線</td> <td>0</td> <td>6</td> <td>/</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>374</td> <td>2,032</td> <td>543.3%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※H22年度に1ヶ月上限1万円制導入</p> <p>2. 路線別実績 (1)利用者数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>H21年度</th> <th>H22年度</th> <th>H24年度</th> <th>H21年度 との対比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>循環線</td> <td>79,460</td> <td>84,872</td> <td>84,195</td> <td>105.9%</td> </tr> <tr> <td>大体線</td> <td>5,512</td> <td>5,134</td> <td>4,506</td> <td>81.7%</td> </tr> </tbody> </table>		H21年度	H22年度	H24年度	H21年度 との対比	バス	284,520	293,497	313,676	110.2%	乗合タクシー	12,228	19,708	23,083	188.7%	合計	296,748	313,205	336,759	113.4%	バス路線	H21年度	H24年度	対比	駒場線	351	1,953	556.4%	阿島線	9	16	177.7%	遠山郷線	14	57	407.1%	三穂線	0	0	/	久堅線	0	6	/	合計	374	2,032	543.3%		H21年度	H22年度	H24年度	H21年度 との対比	循環線	79,460	84,872	84,195	105.9%	大体線	5,512	5,134	4,506	81.7%	<p>バス利用者は、駒場線（59.5%）、循環線（26.8%）で全体利用者の8割を占める。 〔バス運行のみ〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駒場線は、H22年度に導入した通学定期券1ヶ月上限1万円制により、高校生の利用者が大幅に増加。ただし一般利用は伸びていない。高校生利用も一定の限度があるため、高齢者や一般の利用者を増やすことが必要。</li> <li>・循環線はパターndaイヤで、人口の多い地域を運行していることもあり、利用が定着している。</li> <li>・阿島線は、喬木村の高校生の通学、市職員等の通勤による増加である。飯田駅、座光寺、喬木村、松尾、鼎と循環しており、運行距離が長く1周75分もかかる。</li> </ul> <p>〔バスと乗合タクシーの併用〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中山間地域を運行する千代線、久堅線、三穂線は、バスは朝夕の2便に減便し、昼間は乗合タクシーを導</li> </ul>	<p>〔バス〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・100円単位の地区別エリア制運賃の周知</li> <li>・バス停ベンチ配置等</li> <li>・高校通学のさらなる利便性向上</li> <li>・エコ通勤促進による利用者層の拡大</li> </ul> <p>〔乗合タクシー〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用したことのない高齢者への周知</li> <li>・停留所追加</li> </ul>
	H21年度	H22年度	H24年度	H21年度 との対比																																																														
バス	284,520	293,497	313,676	110.2%																																																														
乗合タクシー	12,228	19,708	23,083	188.7%																																																														
合計	296,748	313,205	336,759	113.4%																																																														
バス路線	H21年度	H24年度	対比																																																															
駒場線	351	1,953	556.4%																																																															
阿島線	9	16	177.7%																																																															
遠山郷線	14	57	407.1%																																																															
三穂線	0	0	/																																																															
久堅線	0	6	/																																																															
合計	374	2,032	543.3%																																																															
	H21年度	H22年度	H24年度	H21年度 との対比																																																														
循環線	79,460	84,872	84,195	105.9%																																																														
大体線	5,512	5,134	4,506	81.7%																																																														

千代線	1,527	1,763	2,704	177.0%
久堅線	8,573	1,846	1,810	21.1%
三穂線	5,401	3,465	3,237	59.9%
遠山郷線	9,750	10,901	12,745	130.7%
平岡線	1,399	1,258	919	65.6%
駒場線	158,983	168,869	186,810	117.5%
阿島線	13,915	15,389	16,750	120.3%
合計	284,520	293,497	313,676	110.2%

(乗合タクシー)

	H21年度	H22年度	H24年度	H22年度 との対比
竜東線	4,145	7,712	8,256	107.0%
三穂線	—	1,833	3,427	186.9%
川路線	—	1,012	1,531	151.2%
上市田線	1,986	2,612	2,568	98.3%
かざこし線	165	1,722	1,995	115.8%
遠山地域線	1,410	1,429	1,201	84.0%
平岡線他1路線	4,522	3,388	3,850	113.6%
遠山郷高校通学 支援線	—	—	255	—
合計	12,228	19,708	23,083	117.1%

\*乗合タクシーはH22年度から全線運行を開始したため、H22年度との対比とする。

入した。

バスは主に通勤通学対応として  
いる。帰りの便については、帰る時  
間帯が分散するため、朝の便と比  
べ、利用者が少ない。

乗合タクシーは、主に高齢者の通  
院、買い物対応としている。幹線の  
バス停から離れた集落が多く点在  
する中山間地域の高齢者にとって  
は便利な形態として定着化してき  
ている。特に三穂地区は、地区独自  
の助成制度を実施するなど、地区の  
積極的な取り組みにより大幅に利  
用者が増加。乗合タクシーのリピー  
ト率は高いが、存在を知らない高齢  
者もおり、一度乗ってもらうことが  
大切。

〔公共交通空白地域解消〕

・飯田駅西側地域は、市街地であ  
るにもかかわらず公共交通空白地  
域であった。まちづくり団体による  
バス実験運行を受け、市で循環バス  
の実証運行を実施したがバス運行  
が適さないことが判明し、乗合タク  
シーを導入。(H22丸山線、切石線  
→H24 から、かざこし線として統

	<p>合)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ H25 から、山本箱川地区を乗合タクシーの運行エリアとして追加。</li> </ul> <p>〔遠山郷地域〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市街地への移動はバス、地域内移動は乗合タクシーとしている。バス遠山郷線は、H22 年度導入の運賃上限 900 円、通学定期上限月 1 万円により増加した。(さらに、H23 の高校生下宿解消対策として導入した乗合タクシー遠山郷高校通学支援線により高校生利用が増加。バス定期利用可)。地域内移動の乗合タクシーは、地区内人口の減少により減少傾向となっている。</li> </ul>	
--	--	--



運行経費		〔運行経費〕 (単位:円)			※経費増加の理由
年度	バス	乗合タクシー	合計		
H21	149,726,669	19,779,329	169,505,998	〔バス〕 H23 駒場線車両購入、ラッピングバス等 H24 駒場線車両購入 (減価償却2年目) 循環線増便、運賃見直し経費、バス停標識更新 (千代、久堅、三穂) 等、利便性向上のための経費増加 ※経常経費は、それほど増加していない。 〔乗合タクシー〕 利用者が増加すると稼働が増え、運行費用が増加する傾向がある。運賃をバスの1.5倍程度の安価に抑えている上、1台で運行できる人数が少ないため、運賃率は上がりにくい。 H23 遠山郷高校通学支援線新規運行 H24 川路線1便増便	
H22	141,719,532	30,635,143	172,354,675		
H23	142,653,574	36,166,898	178,820,472		
H24	150,965,162	37,109,654	188,074,816		
〔運賃収入等〕 (単位:円)					
年度	バス	乗合タクシー	合計		
H21	79,545,888	5,042,210	84,588,098		
H22	72,845,868	7,972,170	80,818,038		
H23	75,115,386	7,974,060	83,089,446		
H24	76,885,287	8,600,620	85,485,907		
〔運賃率〕 (単位:%)					
年度	バス	乗合タクシー	合計		
H21	53.1	25.4	49.9		
H22	51.4	26.0	46.8		
H23	52.6	22.0	46.4		
H24	50.9	23.1	45.4		
〔損益額〕 (単位:円)					
年度	バス	乗合タクシー	合計		
H21	70,180,781	14,737,119	84,917,900		
H22	68,873,664	22,662,973	91,536,637		
H23	67,538,188	28,192,838	95,731,026		
H24	74,079,875	28,509,034	102,588,909		

【松川町】運行路線に関する評価

項目	実績				評価	今後の取り組み																																																																																				
全体実績 (H21年度とH24年度の比較)	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="2">(単位:人)</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>H21年度</th> <th>H24年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">1. 全体実績</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>バス利用者数</td> <td></td> <td>44,589</td> <td>37,320</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>83.7%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">2. 路線別実績</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td colspan="2">(単位:人)</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>H21年度</td> <td>H24年度</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>対比</td> </tr> <tr> <td>上片桐循環線</td> <td></td> <td>9,775</td> <td>6,347</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>64.9%</td> </tr> <tr> <td>大島循環線</td> <td></td> <td>3,138</td> <td>5,034</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>160.4%</td> </tr> <tr> <td>生田循環線</td> <td></td> <td>7,487</td> <td>7,047</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>94.1%</td> </tr> <tr> <td>生田線</td> <td></td> <td>17,519</td> <td>12,575</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>71.8%</td> </tr> <tr> <td>部奈線</td> <td></td> <td>6,670</td> <td>6,317</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>94.7%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td></td> <td>44,589</td> <td>37,320</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>83.7%</td> </tr> </tbody> </table>						(単位:人)				H21年度	H24年度	1. 全体実績				バス利用者数		44,589	37,320				83.7%	2. 路線別実績						(単位:人)				H21年度	H24年度				対比	上片桐循環線		9,775	6,347				64.9%	大島循環線		3,138	5,034				160.4%	生田循環線		7,487	7,047				94.1%	生田線		17,519	12,575				71.8%	部奈線		6,670	6,317				94.7%	合計		44,589	37,320				83.7%	<p>実証運行から生田循環線については隔日運転にするなど効率面を含めて路線選定を行った。また、利用者や地域からの要望を聞き入れ、バス停の設置等を積極的にを行い、利用促進に努めた。</p>	<p>今後の取り組み            運転手の聞き取りから路線が分りにくいという意見があり、利用頻度を見ながら、見直す必要がある。</p>
		(単位:人)																																																																																								
		H21年度	H24年度																																																																																							
1. 全体実績																																																																																										
バス利用者数		44,589	37,320																																																																																							
			83.7%																																																																																							
2. 路線別実績																																																																																										
		(単位:人)																																																																																								
		H21年度	H24年度																																																																																							
			対比																																																																																							
上片桐循環線		9,775	6,347																																																																																							
			64.9%																																																																																							
大島循環線		3,138	5,034																																																																																							
			160.4%																																																																																							
生田循環線		7,487	7,047																																																																																							
			94.1%																																																																																							
生田線		17,519	12,575																																																																																							
			71.8%																																																																																							
部奈線		6,670	6,317																																																																																							
			94.7%																																																																																							
合計		44,589	37,320																																																																																							
			83.7%																																																																																							
運行経費	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">〔運行経費〕</th> <th colspan="2">(単位:円)</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>運行経費</th> <th>運賃収入</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>損益額</td> </tr> <tr> <td>H21</td> <td>50,693,840</td> <td>884,000</td> <td>49,809,840</td> </tr> <tr> <td>H22</td> <td>52,991,400</td> <td>292,300</td> <td>52,699,100</td> </tr> <tr> <td>H23</td> <td>44,348,400</td> <td>353,100</td> <td>43,995,300</td> </tr> <tr> <td>H24</td> <td>47,125,050</td> <td>291,100</td> <td>46,833,950</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>195,158,690</td> <td>1,820,500</td> <td>193,338,190</td> </tr> </tbody> </table>				〔運行経費〕		(単位:円)				運行経費	運賃収入				損益額	H21	50,693,840	884,000	49,809,840	H22	52,991,400	292,300	52,699,100	H23	44,348,400	353,100	43,995,300	H24	47,125,050	291,100	46,833,950	合計	195,158,690	1,820,500	193,338,190	<p>全体的な経費は、隔日運行等を行い、減少しているが、単純な比較はできない。            補助金の減少によって町の負担が増えながら、増えている。            利用者の理解を求めたうえ、平成23年度に抜本的にコストを減らすため、生田循環線を隔日運行と、車両1台を減らした。</p>	<p>利用状況を踏まえて見直す必要がある。</p>																																																				
〔運行経費〕		(単位:円)																																																																																								
		運行経費	運賃収入																																																																																							
			損益額																																																																																							
H21	50,693,840	884,000	49,809,840																																																																																							
H22	52,991,400	292,300	52,699,100																																																																																							
H23	44,348,400	353,100	43,995,300																																																																																							
H24	47,125,050	291,100	46,833,950																																																																																							
合計	195,158,690	1,820,500	193,338,190																																																																																							

【高森町】運行路線（福祉バス）に関する評価

項目	実績				評価	今後の取り組み																												
全体実績 (H21年度とH24年度 年度の比較)	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1. 全体実績</th> <th colspan="2">(単位:人)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>H21年度</th> <th>H24年度</th> <th>対比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス利用者数*</td> <td>17,638</td> <td>16,409</td> <td>93.03%</td> </tr> </tbody> </table> <p>*福祉バス</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">2. 路線別実績</th> <th colspan="2">(単位:人)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>H21年度</th> <th>H24年度</th> <th>対比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>福祉バス</td> <td>17,638</td> <td>16,409</td> <td>93.03%</td> </tr> </tbody> </table>				1. 全体実績		(単位:人)			H21年度	H24年度	対比	バス利用者数*	17,638	16,409	93.03%	2. 路線別実績		(単位:人)			H21年度	H24年度	対比	福祉バス	17,638	16,409	93.03%	交通弱者である高齢者、障害者を対象にマイクログラス2台で町内循環運行を運賃無料で行っている。特定の利用者が多く、主にバス停の近くに居住する方が主利用者である。	H24年度に路線経路及びバス停位置の評価検討を行い、H25年9月より変更を行った。今後、バスの老朽化に伴い運行する車種を検討。また、運行の事業主体についても熟考したい。				
1. 全体実績		(単位:人)																																
	H21年度	H24年度	対比																															
バス利用者数*	17,638	16,409	93.03%																															
2. 路線別実績		(単位:人)																																
	H21年度	H24年度	対比																															
福祉バス	17,638	16,409	93.03%																															
運行経費	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">〔運行経費〕</th> <th colspan="2">(単位:円)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>運行経費</th> <th>運賃収入*</th> <th>損益額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H21</td> <td>9,098,500</td> <td></td> <td>9,098,500</td> </tr> <tr> <td>H22</td> <td>9,143,500</td> <td></td> <td>9,143,500</td> </tr> <tr> <td>H23</td> <td>9,533,000</td> <td></td> <td>9,533,000</td> </tr> <tr> <td>H24</td> <td>13,541,000</td> <td></td> <td>13,541,000</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>41,316,000</td> <td></td> <td>41,316,000</td> </tr> </tbody> </table> <p>(※福祉バス、関係路線への負担金は除く)</p>				〔運行経費〕		(単位:円)			運行経費	運賃収入*	損益額	H21	9,098,500		9,098,500	H22	9,143,500		9,143,500	H23	9,533,000		9,533,000	H24	13,541,000		13,541,000	合計	41,316,000		41,316,000	燃料費の高騰、車両の老朽化、運行形態の変更に伴い年々経費が増加している。	燃料費、車両の老朽化により経費が増加傾向にあるため車種、低燃費車に更新していく必要があるが、車両購入費をどれだけ抑えられるかが課題。また、運行方法や運行委託先を変えていくか検討。
〔運行経費〕		(単位:円)																																
	運行経費	運賃収入*	損益額																															
H21	9,098,500		9,098,500																															
H22	9,143,500		9,143,500																															
H23	9,533,000		9,533,000																															
H24	13,541,000		13,541,000																															
合計	41,316,000		41,316,000																															

【南部地域公共交通対策協議会 阿南町・下條村・壳木村・泰阜村】運行路線に関する評価

項目	実績				評価	今後の取り組み																																			
全体実績	<p>1. 全体実績 (単位:人)</p> <table border="1" data-bbox="400 1037 544 1890"> <thead> <tr> <th></th> <th>H21 年度 (7ヶ月間)</th> <th>H22 年度</th> <th>H24 年度</th> <th>H22 年度 との対比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス利用者数</td> <td>15,579</td> <td>44,401</td> <td>55,218</td> <td>124.3%</td> </tr> </tbody> </table> <p>2. 路線別実績 (単位:人)</p> <table border="1" data-bbox="635 1037 970 1890"> <thead> <tr> <th></th> <th>H21 年度</th> <th>H22 年度</th> <th>H24 年度</th> <th>H22 年度 との対比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>阿南線 (温田線含む)</td> <td>11,293</td> <td>30,039</td> <td>44,080</td> <td>146.7%</td> </tr> <tr> <td>泰阜線</td> <td>223</td> <td>448</td> <td>799</td> <td>178.3%</td> </tr> <tr> <td>阿南町民バス</td> <td>4,063</td> <td>13,914</td> <td>10,339</td> <td>74.3%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>15,579</td> <td>44,401</td> <td>55,218</td> <td>124.4%</td> </tr> </tbody> </table>					H21 年度 (7ヶ月間)	H22 年度	H24 年度	H22 年度 との対比	バス利用者数	15,579	44,401	55,218	124.3%		H21 年度	H22 年度	H24 年度	H22 年度 との対比	阿南線 (温田線含む)	11,293	30,039	44,080	146.7%	泰阜線	223	448	799	178.3%	阿南町民バス	4,063	13,914	10,339	74.3%	合計	15,579	44,401	55,218	124.4%	<p>H24 年度実績では、阿南線・温田線については、事業を開始したH21 年度と比較して、利用者、料金収入ともに伸びてきている。特に料金収入については、当初の事業計画を上回る良い結果となっている。</p> <p>泰阜線については、利用者が限定されており、H24 年度実績では、H23 年度を若干下回ったが、ほぼ前年度並みの利用者数であったと言える。これについても、まずまずの結果である。</p> <p>阿南線については、利用者の目的にあった場所にバス停を設けており、問題は特に感じていない。また、温田線についても JR 温田駅で電車と接続できるダイヤ設定を行っている。泰阜線も JR 天竜峡駅で電車と接続できるダイヤ設定を行っている。</p>	<p>阿南線・温田線については、現状の便数での運行を考えているが、過疎化により、今後人口が減少すると予想されるので、利用者の少ない便については、見直す必要があると考える。</p> <p>泰阜線についても、現状の便数での運行を考えている。朝夕の2便のみの運行のため、利用者数が極端に少なくなかない限り、便数の削減や廃止は考えていない。</p> <p>今後阿南線・温田線、泰阜線ともに現状のダイヤをベースに運行を行うことを考えている。</p>
	H21 年度 (7ヶ月間)	H22 年度	H24 年度	H22 年度 との対比																																					
バス利用者数	15,579	44,401	55,218	124.3%																																					
	H21 年度	H22 年度	H24 年度	H22 年度 との対比																																					
阿南線 (温田線含む)	11,293	30,039	44,080	146.7%																																					
泰阜線	223	448	799	178.3%																																					
阿南町民バス	4,063	13,914	10,339	74.3%																																					
合計	15,579	44,401	55,218	124.4%																																					
運行経費	<p>(単位:円)</p> <table border="1" data-bbox="1110 1126 1398 1872"> <thead> <tr> <th></th> <th>運行経費</th> <th>運賃収入</th> <th>損益額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H21</td> <td>27,430,000</td> <td>1,975,300</td> <td>25,454,700</td> </tr> <tr> <td>H22</td> <td>38,530,000</td> <td>6,629,500</td> <td>31,900,500</td> </tr> <tr> <td>H23</td> <td>56,302,000</td> <td>8,541,300</td> <td>47,760,700</td> </tr> <tr> <td>H24</td> <td>36,254,000</td> <td>9,619,300</td> <td>26,634,700</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>158,516,000</td> <td>26,765,400</td> <td>131,750,600</td> </tr> </tbody> </table>					運行経費	運賃収入	損益額	H21	27,430,000	1,975,300	25,454,700	H22	38,530,000	6,629,500	31,900,500	H23	56,302,000	8,541,300	47,760,700	H24	36,254,000	9,619,300	26,634,700	合計	158,516,000	26,765,400	131,750,600	<p>南部公共バスの運行は、H21 年 9 月 10 日より開始した。(7ヶ月間の運行である。) H23 年度はバス車両の購入があったために決算額が大きくなっている。H22 年度とH24 年度との比較では、H24 年度決算額が若干減少しているが、これは、事業に必要なバス車両の整備も終わり、バス車両リース費用が減少したためである。</p>	<p>今後もH24 年度並みの経費に抑えたいと考える。</p>											
	運行経費	運賃収入	損益額																																						
H21	27,430,000	1,975,300	25,454,700																																						
H22	38,530,000	6,629,500	31,900,500																																						
H23	56,302,000	8,541,300	47,760,700																																						
H24	36,254,000	9,619,300	26,634,700																																						
合計	158,516,000	26,765,400	131,750,600																																						

【阿智村】運行路線に関する評価

項目	実績				評価	今後の取り組み																																														
全体実績 (H21年度とH24年度の比較)	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1. 全体実績</th> <th colspan="2">(単位:人)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>H21年度</th> <th>H24年度</th> <th>対比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス利用者数</td> <td>24,097</td> <td>23,785</td> <td>98.7%</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">2. 路線別実績</th> <th colspan="2">(単位:人)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>H21年度</th> <th>H24年度</th> <th>対比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>伍和・智里東方面</td> <td>9,482</td> <td>7,972</td> <td>84.1%</td> </tr> <tr> <td>春日・智里西方面</td> <td>5,937</td> <td>5,580</td> <td>94.0%</td> </tr> <tr> <td>清内路方面</td> <td>7,174</td> <td>7,992</td> <td>111.4%</td> </tr> <tr> <td>浪合方面</td> <td>1,504</td> <td>2,241</td> <td>149.0%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>24,097</td> <td>23,785</td> <td>98.7%</td> </tr> </tbody> </table>				1. 全体実績		(単位:人)			H21年度	H24年度	対比	バス利用者数	24,097	23,785	98.7%	2. 路線別実績		(単位:人)			H21年度	H24年度	対比	伍和・智里東方面	9,482	7,972	84.1%	春日・智里西方面	5,937	5,580	94.0%	清内路方面	7,174	7,992	111.4%	浪合方面	1,504	2,241	149.0%	合計	24,097	23,785	98.7%	<p>【阿智村巡回バス】 伍和・智里東方面、春日・智里西方面の利用者数は減少傾向にあるが、清内路方面、浪合方面は増加してきている。増加傾向にある2方面については合併後、阿智村巡回バスの乗り方等が浸透してきた結果だと思われる。</p> <p>【駒場線】 ほぼ全ての便で、行き来ともに朝昼夕それぞれ接続できるようになっている。</p> <p>【西部コミュニティバス】 特に接続の調整はしていない。一部バス停を共有している。</p>	<p>【阿智村巡回バス】 利用者数の合計の現状維持を目指す。</p> <p>【駒場線】 今後必要であれば、可能な限り利用者の声を反映していく。</p> <p>【西部コミュニティバス】 今後必要であれば、可能な限り利用者の声を反映していく。</p>						
1. 全体実績		(単位:人)																																																		
	H21年度	H24年度	対比																																																	
バス利用者数	24,097	23,785	98.7%																																																	
2. 路線別実績		(単位:人)																																																		
	H21年度	H24年度	対比																																																	
伍和・智里東方面	9,482	7,972	84.1%																																																	
春日・智里西方面	5,937	5,580	94.0%																																																	
清内路方面	7,174	7,992	111.4%																																																	
浪合方面	1,504	2,241	149.0%																																																	
合計	24,097	23,785	98.7%																																																	
運行経費	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">〔運行経費〕</th> <th colspan="2">(単位:円)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>運行経費※</th> <th>運賃収入</th> <th>損益額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H21</td> <td>31,389,526</td> <td>2,190,418</td> <td>29,199,108</td> </tr> <tr> <td>H22</td> <td>32,285,490</td> <td>2,137,787</td> <td>30,147,703</td> </tr> <tr> <td>H23</td> <td>31,475,126</td> <td>2,228,959</td> <td>29,246,167</td> </tr> <tr> <td>H24</td> <td>32,882,674</td> <td>2,162,057</td> <td>30,720,617</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>128,032,816</td> <td>8,719,221</td> <td>119,313,595</td> </tr> </tbody> </table> <p>※運行経費には下表の駒場線補助金、西部コミュニティバス負担金を含む</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>駒場線補助金</th> <th>西部コミュニティバス負担金</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H21</td> <td>1,512,091</td> <td>5,977,120</td> </tr> <tr> <td>H22</td> <td>1,871,773</td> <td>6,329,920</td> </tr> <tr> <td>H23</td> <td>1,571,423</td> <td>6,856,663</td> </tr> <tr> <td>H24</td> <td>2,276,333</td> <td>6,974,336</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>7,231,620</td> <td>26,138,039</td> </tr> </tbody> </table>				〔運行経費〕		(単位:円)			運行経費※	運賃収入	損益額	H21	31,389,526	2,190,418	29,199,108	H22	32,285,490	2,137,787	30,147,703	H23	31,475,126	2,228,959	29,246,167	H24	32,882,674	2,162,057	30,720,617	合計	128,032,816	8,719,221	119,313,595		駒場線補助金	西部コミュニティバス負担金	H21	1,512,091	5,977,120	H22	1,871,773	6,329,920	H23	1,571,423	6,856,663	H24	2,276,333	6,974,336	合計	7,231,620	26,138,039	<p>燃料代の高騰や保険料の増加により、支出合計は増加傾向にあるが、定期点検や毎日の運行前点検を確実に実施しない、大きな修繕がないように努めた結果、修繕費を削減することに成功した。</p>	<p>今後も点検をより確実丁寧におこない、可能な限り修繕費削減に努める。</p>
〔運行経費〕		(単位:円)																																																		
	運行経費※	運賃収入	損益額																																																	
H21	31,389,526	2,190,418	29,199,108																																																	
H22	32,285,490	2,137,787	30,147,703																																																	
H23	31,475,126	2,228,959	29,246,167																																																	
H24	32,882,674	2,162,057	30,720,617																																																	
合計	128,032,816	8,719,221	119,313,595																																																	
	駒場線補助金	西部コミュニティバス負担金																																																		
H21	1,512,091	5,977,120																																																		
H22	1,871,773	6,329,920																																																		
H23	1,571,423	6,856,663																																																		
H24	2,276,333	6,974,336																																																		
合計	7,231,620	26,138,039																																																		

【西部コミュニティバスを守り育てる会 根羽村・平谷村】運行路線に関する評価

項目	実績				評価	今後の取り組み																																			
全体実績 (H21年度とH24年度の比較)	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="359 1086 406 1807">(単位:人)</th> <th data-bbox="406 1086 454 1807">H21年度</th> <th data-bbox="454 1086 502 1807">H24年度</th> <th data-bbox="502 1086 550 1807">対比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="359 1579 406 1807">バス利用者数</td> <td data-bbox="406 1579 454 1807"></td> <td data-bbox="454 1579 502 1807">11,225</td> <td data-bbox="454 1400 502 1579">10,809</td> <td data-bbox="502 1400 550 1579">96.3%</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="550 1086 598 1807">(単位:人)</th> <th data-bbox="598 1086 646 1807">H21年度</th> <th data-bbox="646 1086 694 1807">H24年度</th> <th data-bbox="694 1086 742 1807">対比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="550 1579 598 1807">西部コミュニティバス</td> <td data-bbox="598 1579 646 1807"></td> <td data-bbox="646 1579 694 1807">11,225</td> <td data-bbox="646 1400 694 1579">10,809</td> <td data-bbox="694 1400 742 1579">96.3%</td> </tr> </tbody> </table>				(単位:人)		H21年度	H24年度	対比	バス利用者数		11,225	10,809	96.3%	(単位:人)		H21年度	H24年度	対比	西部コミュニティバス		11,225	10,809	96.3%	<p>民間路線バス運行時と比較して低料金で運行。            阿智村、飯田市内への通院、通学を可能にするために増便を行い、駒場線との接続のための運行時刻を設定し運行。</p> <p>上記により、高校生を中心に、下宿、家族による送迎の代わりに通学にバスを利用するなど一定の成果を挙げている。また、飯田市内への通院、通学を目的としているため、地域間幹線である「駒場線」への接続を前提とした運行時刻を設定しているが、特に飯田市内から根羽方面への乗り継ぎの際、まれに渋滞により駒場線の到着が遅れ、乗り継ぎが出来ない場合もみられた。</p>	<p>当初の目標については、概ね達成できていると思われるが、高校生以外の利用促進を図る必要があると共に、運行時間の短縮、路線バスとしての魅力向上等も目的に、地域住民の利用状況をみながら、バス停位置の再検討も要する。</p> <p>平成25年4月の駒場線のダイヤ改正に併せたダイヤ改正を行った所、乗り継ぎがよりスムーズになり、利用者の増加傾向も見られるため、今後も駒場線との確実な接続を維持する。</p>															
(単位:人)		H21年度	H24年度	対比																																					
バス利用者数		11,225	10,809	96.3%																																					
(単位:人)		H21年度	H24年度	対比																																					
西部コミュニティバス		11,225	10,809	96.3%																																					
運行経費	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="1061 1086 1109 1807">〔運行経費〕</th> <th colspan="3" data-bbox="1109 1086 1157 1807">(単位:円)</th> </tr> <tr> <th data-bbox="1061 1579 1109 1807"></th> <th data-bbox="1109 1579 1157 1807">運行経費</th> <th data-bbox="1157 1579 1204 1807">運賃収入</th> <th data-bbox="1204 1579 1252 1807">損益額</th> <th data-bbox="1252 1579 1300 1807"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1061 1400 1109 1579">H21</td> <td data-bbox="1109 1400 1157 1579">15,491,457</td> <td data-bbox="1157 1400 1204 1579">1,905,300</td> <td data-bbox="1204 1400 1252 1579">13,586,157</td> <td data-bbox="1252 1400 1300 1579"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1061 1220 1109 1400">H22</td> <td data-bbox="1109 1220 1157 1400">15,108,903</td> <td data-bbox="1157 1220 1204 1400">1,601,500</td> <td data-bbox="1204 1220 1252 1400">13,507,403</td> <td data-bbox="1252 1220 1300 1400"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1061 1041 1109 1220">H23</td> <td data-bbox="1109 1041 1157 1220">15,768,489</td> <td data-bbox="1157 1041 1204 1220">1,630,361</td> <td data-bbox="1204 1041 1252 1220">14,138,128</td> <td data-bbox="1252 1041 1300 1220"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1061 862 1109 1041">H24</td> <td data-bbox="1109 862 1157 1041">16,028,638</td> <td data-bbox="1157 862 1204 1041">1,776,120</td> <td data-bbox="1204 862 1252 1041">14,252,518</td> <td data-bbox="1252 862 1300 1041"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="1061 683 1109 862">合計</td> <td data-bbox="1109 683 1157 862">62,397,487</td> <td data-bbox="1157 683 1204 862">6,613,281</td> <td data-bbox="1204 683 1252 862">55,484,206</td> <td data-bbox="1252 683 1300 862"></td> </tr> </tbody> </table> <p>(※H21～H24 国庫補助は受けていない)</p>				〔運行経費〕		(単位:円)				運行経費	運賃収入	損益額		H21	15,491,457	1,905,300	13,586,157		H22	15,108,903	1,601,500	13,507,403		H23	15,768,489	1,630,361	14,138,128		H24	16,028,638	1,776,120	14,252,518		合計	62,397,487	6,613,281	55,484,206		<p>運行委託費については、H24年10月の路線延長に伴い増額をしたが、経常的な経費については運行開始当初から同額で委託しており、経費増加を抑制。</p>	<p>車輛の修繕等に経費がかかるようになってきた事、利用者の減少もあり維持経費を考慮して乗車人数の少ない車輛への更新も検討しながら経費削減を図る。</p>
〔運行経費〕		(単位:円)																																							
	運行経費	運賃収入	損益額																																						
H21	15,491,457	1,905,300	13,586,157																																						
H22	15,108,903	1,601,500	13,507,403																																						
H23	15,768,489	1,630,361	14,138,128																																						
H24	16,028,638	1,776,120	14,252,518																																						
合計	62,397,487	6,613,281	55,484,206																																						

【天龍村】運行路線に関する評価

項目	実績				評価	今後の取り組み																												
全体実績 (H21年度とH24年度の比較)	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1. 全体実績</th> <th colspan="2">(単位:人)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>H21年度</th> <th>H24年度</th> <th>対比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス利用者数</td> <td>5,107</td> <td>4,034</td> <td>80.0%</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">2. 路線別実績</th> <th colspan="2">(単位:人)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>H21年度</th> <th>H24年度</th> <th>対比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>天龍村営バス</td> <td>5,107</td> <td>4,034</td> <td>80.0%</td> </tr> </tbody> </table>				1. 全体実績		(単位:人)			H21年度	H24年度	対比	バス利用者数	5,107	4,034	80.0%	2. 路線別実績		(単位:人)			H21年度	H24年度	対比	天龍村営バス	5,107	4,034	80.0%	財政的に経費はかかるが、高齢化が進む天龍村では、住民にとって重要な移動手段でもあるため、存続していく。	利用者数の増を目指すために、周辺施設との連携を考えながら、今後も計画的に運行していく。				
1. 全体実績		(単位:人)																																
	H21年度	H24年度	対比																															
バス利用者数	5,107	4,034	80.0%																															
2. 路線別実績		(単位:人)																																
	H21年度	H24年度	対比																															
天龍村営バス	5,107	4,034	80.0%																															
運行経費	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">〔運行経費〕</th> <th colspan="2">(単位:円)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>運行経費</th> <th>運賃収入</th> <th>損益額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H21</td> <td>12,584,123</td> <td>961,805</td> <td>11,622,318</td> </tr> <tr> <td>H22</td> <td>9,498,836</td> <td>538,520</td> <td>8,960,316</td> </tr> <tr> <td>H23</td> <td>8,430,207</td> <td>406,396</td> <td>8,023,811</td> </tr> <tr> <td>H24</td> <td>8,714,976</td> <td>412,800</td> <td>8,302,176</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>39,228,142</td> <td>2,319,521</td> <td>36,908,621</td> </tr> </tbody> </table> <p>(※関係路線への負担金は除く)            (※H21～H25 国庫補助は受けていない)</p>				〔運行経費〕		(単位:円)			運行経費	運賃収入	損益額	H21	12,584,123	961,805	11,622,318	H22	9,498,836	538,520	8,960,316	H23	8,430,207	406,396	8,023,811	H24	8,714,976	412,800	8,302,176	合計	39,228,142	2,319,521	36,908,621	H20年度では、バス運転手が正規職員であったが、H24年度では、臨時職員・代替臨時運転手が運行にあたり、人件費削減に努めている。	安全な無理のない運行を目指すことで、間接的にバスの維持管理費など、長期的な目線で経費減を目指していく。
〔運行経費〕		(単位:円)																																
	運行経費	運賃収入	損益額																															
H21	12,584,123	961,805	11,622,318																															
H22	9,498,836	538,520	8,960,316																															
H23	8,430,207	406,396	8,023,811																															
H24	8,714,976	412,800	8,302,176																															
合計	39,228,142	2,319,521	36,908,621																															

【番木村】運行路線に関する評価

項目	実績	評価	今後の取り組み																																
全体実績 (H21年度とH24年度の比較)	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4" data-bbox="359 1086 399 1807">(単位:人)</th> </tr> <tr> <th data-bbox="399 1583 443 1807">1. 全体実績</th> <th data-bbox="399 1400 443 1583">H21年度</th> <th data-bbox="399 1249 443 1400">H24年度</th> <th data-bbox="399 1086 443 1249">対比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="443 1583 499 1807">バス利用者数</td> <td data-bbox="443 1400 499 1583">8,802</td> <td data-bbox="443 1249 499 1400">7,181</td> <td data-bbox="443 1086 499 1249">81.6%</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4" data-bbox="550 1086 590 1807">(単位:人)</th> </tr> <tr> <th data-bbox="590 1583 638 1807">2. 路線別実績</th> <th data-bbox="590 1400 638 1583">H21年度</th> <th data-bbox="590 1249 638 1400">H24年度</th> <th data-bbox="590 1086 638 1249">対比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="638 1583 683 1807">氏乗線</td> <td data-bbox="638 1400 683 1583">4,907</td> <td data-bbox="638 1249 683 1400">3,852</td> <td data-bbox="638 1086 683 1249">78.5%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="683 1583 727 1807">番木大島線</td> <td data-bbox="683 1400 727 1583">3,895</td> <td data-bbox="683 1249 727 1400">3,329</td> <td data-bbox="683 1086 727 1249">85.5%</td> </tr> <tr> <td data-bbox="727 1583 780 1807">合計</td> <td data-bbox="727 1400 780 1583">8,802</td> <td data-bbox="727 1249 780 1400">7,181</td> <td data-bbox="727 1086 780 1249">81.6%</td> </tr> </tbody> </table>	(単位:人)				1. 全体実績	H21年度	H24年度	対比	バス利用者数	8,802	7,181	81.6%	(単位:人)				2. 路線別実績	H21年度	H24年度	対比	氏乗線	4,907	3,852	78.5%	番木大島線	3,895	3,329	85.5%	合計	8,802	7,181	81.6%	<p>隣接するバスへの乗り継ぎが悪い。村外へ行くにはバスを利用しづらい状況である。</p>	<p>今後の取り組み            効率的・円滑性を保ちながら、公共交通空白地の減少を図る。            他市町村、バス事業者と話し合う中で、地区としてではなく地域として最適なダイヤの検討。</p>
(単位:人)																																			
1. 全体実績	H21年度	H24年度	対比																																
バス利用者数	8,802	7,181	81.6%																																
(単位:人)																																			
2. 路線別実績	H21年度	H24年度	対比																																
氏乗線	4,907	3,852	78.5%																																
番木大島線	3,895	3,329	85.5%																																
合計	8,802	7,181	81.6%																																
運行経費	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4" data-bbox="976 1086 1016 1807">〔運行経費〕 (単位:円)</th> </tr> <tr> <th data-bbox="1016 1583 1061 1807">〔運行経費〕</th> <th data-bbox="1016 1400 1061 1583">運行経費</th> <th data-bbox="1016 1249 1061 1400">運賃収入</th> <th data-bbox="1016 1086 1061 1249">損益額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1061 1583 1106 1807">H21</td> <td data-bbox="1061 1400 1106 1583">12,000,000</td> <td data-bbox="1061 1249 1106 1400">880,200</td> <td data-bbox="1061 1086 1106 1249">11,119,800</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1106 1583 1150 1807">H22</td> <td data-bbox="1106 1400 1150 1583">13,000,000</td> <td data-bbox="1106 1249 1150 1400">843,400</td> <td data-bbox="1106 1086 1150 1249">12,156,600</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1150 1583 1195 1807">H23</td> <td data-bbox="1150 1400 1195 1583">13,975,000</td> <td data-bbox="1150 1249 1195 1400">722,800</td> <td data-bbox="1150 1086 1195 1249">13,252,200</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1195 1583 1240 1807">H24</td> <td data-bbox="1195 1400 1240 1583">13,650,000</td> <td data-bbox="1195 1249 1240 1400">328,200</td> <td data-bbox="1195 1086 1240 1249">13,321,800</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1240 1583 1295 1807">合計</td> <td data-bbox="1240 1400 1295 1583">40,625,000</td> <td data-bbox="1240 1249 1295 1400">1,894,400</td> <td data-bbox="1240 1086 1295 1249">38,730,600</td> </tr> </tbody> </table> <p>(※関係路線への負担金は除く)            (※H21～H25 国庫補助は受けていない。)</p>	〔運行経費〕 (単位:円)				〔運行経費〕	運行経費	運賃収入	損益額	H21	12,000,000	880,200	11,119,800	H22	13,000,000	843,400	12,156,600	H23	13,975,000	722,800	13,252,200	H24	13,650,000	328,200	13,321,800	合計	40,625,000	1,894,400	38,730,600	<p>H24年度より高齢者無料バス発行施策を展開しており収入は減っている。</p>	<p>各便の利用状況を把握している中で、利用者の少ない便の廃止等の検討。</p>				
〔運行経費〕 (単位:円)																																			
〔運行経費〕	運行経費	運賃収入	損益額																																
H21	12,000,000	880,200	11,119,800																																
H22	13,000,000	843,400	12,156,600																																
H23	13,975,000	722,800	13,252,200																																
H24	13,650,000	328,200	13,321,800																																
合計	40,625,000	1,894,400	38,730,600																																



【豊丘村】運行路線に関する評価

項目	実績				評価	今後の取り組み																																																
全体実績 (H21年度とH24年度の比較)	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1. 全体実績</th> <th colspan="2">(単位:人)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>H21年度</th> <th>H24年度</th> <th>対比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス利用者数</td> <td>5,865</td> <td>6,109</td> <td>104.2%</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">2. 路線別実績</th> <th colspan="2">(単位:人)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>H21年度</th> <th>H24年度</th> <th>対比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>堀越線</td> <td>2,169</td> <td>2,464</td> <td>113.6%</td> </tr> <tr> <td>佐原線</td> <td>1,301</td> <td>1,970</td> <td>151.4%</td> </tr> <tr> <td>壬生沢線</td> <td>324</td> <td>419</td> <td>129.3%</td> </tr> <tr> <td>福島線</td> <td>134</td> <td>53</td> <td>39.6%</td> </tr> <tr> <td>壬生沢福島線</td> <td>897</td> <td>762</td> <td>84.9%</td> </tr> <tr> <td>滝川阿島北線</td> <td>1,040</td> <td>441</td> <td>42.4%</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>5,865</td> <td>6,109</td> <td>104.2%</td> </tr> </tbody> </table>				1. 全体実績		(単位:人)			H21年度	H24年度	対比	バス利用者数	5,865	6,109	104.2%	2. 路線別実績		(単位:人)			H21年度	H24年度	対比	堀越線	2,169	2,464	113.6%	佐原線	1,301	1,970	151.4%	壬生沢線	324	419	129.3%	福島線	134	53	39.6%	壬生沢福島線	897	762	84.9%	滝川阿島北線	1,040	441	42.4%	合計	5,865	6,109	104.2%	<p>特に山間地の集落と村の中心部とを、また、圏域の中心市である飯田市へとつながる JR 飯田線市田駅とを結ぶ路線は極めて重要で、高齢者や学生等の移動手段の確保につながったものとして評価する。</p>	<p>運行が浸透するにつれて利用者の要望も多岐に渡ってくるが、反面、利用者が大幅に増加する状況でもなく、限られた予算の中で、費用対効果を勘案すると、どのレベルを実現・維持すべきなのが課題である。</p>
1. 全体実績		(単位:人)																																																				
	H21年度	H24年度	対比																																																			
バス利用者数	5,865	6,109	104.2%																																																			
2. 路線別実績		(単位:人)																																																				
	H21年度	H24年度	対比																																																			
堀越線	2,169	2,464	113.6%																																																			
佐原線	1,301	1,970	151.4%																																																			
壬生沢線	324	419	129.3%																																																			
福島線	134	53	39.6%																																																			
壬生沢福島線	897	762	84.9%																																																			
滝川阿島北線	1,040	441	42.4%																																																			
合計	5,865	6,109	104.2%																																																			
運行経費	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">〔運行経費〕</th> <th colspan="2">(単位:円)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>運行経費</th> <th>運賃収入</th> <th>損益額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H21</td> <td>13,615,320</td> <td>354,000</td> <td>13,261,320</td> </tr> <tr> <td>H22</td> <td>13,104,000</td> <td>431,200</td> <td>12,672,800</td> </tr> <tr> <td>H23</td> <td>13,230,000</td> <td>389,700</td> <td>12,840,300</td> </tr> <tr> <td>H24</td> <td>13,230,000</td> <td>343,400</td> <td>12,890,000</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>53,179,320</td> <td>1,518,300</td> <td>51,664,420</td> </tr> </tbody> </table>				〔運行経費〕		(単位:円)			運行経費	運賃収入	損益額	H21	13,615,320	354,000	13,261,320	H22	13,104,000	431,200	12,672,800	H23	13,230,000	389,700	12,840,300	H24	13,230,000	343,400	12,890,000	合計	53,179,320	1,518,300	51,664,420	<p>運賃は100円均一料金であり、また、中学生以下や障害認定されている方は無料となっているため、運賃収入の大幅な増加は見込めない状況である。</p>	<p>今後も国庫補助事業を活用することと、少しでも運行の安定化につなげていきたい。</p>																				
〔運行経費〕		(単位:円)																																																				
	運行経費	運賃収入	損益額																																																			
H21	13,615,320	354,000	13,261,320																																																			
H22	13,104,000	431,200	12,672,800																																																			
H23	13,230,000	389,700	12,840,300																																																			
H24	13,230,000	343,400	12,890,000																																																			
合計	53,179,320	1,518,300	51,664,420																																																			

【大鹿村】運行路線に関する評価

項目	実績	評価	今後の取り組み																																																				
全体実績 (H21年度とH24年度の比較)	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="2">(単位:人)</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>H21年度</th> <th>H24年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">1. 全体実績</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>バス利用者数</td> <td></td> <td>8,102</td> <td>9,726</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>対比</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>120.0%</td> </tr> <tr> <td colspan="2">2. 路線別実績</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="2">(単位:人)</td> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>H21年度</th> <th>H24年度</th> </tr> <tr> <td>大鹿線</td> <td></td> <td>8,102</td> <td>9,726</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>対比</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>120.0%</td> </tr> </tbody> </table>			(単位:人)				H21年度	H24年度	1. 全体実績				バス利用者数		8,102	9,726				対比				120.0%	2. 路線別実績						(単位:人)				H21年度	H24年度	大鹿線		8,102	9,726				対比				120.0%	利用者が少なく赤字路線であるが、通勤・通学・通院等交通弱者のため運行を実施。	今後の取り組み 継続して実施する。				
		(単位:人)																																																					
		H21年度	H24年度																																																				
1. 全体実績																																																							
バス利用者数		8,102	9,726																																																				
			対比																																																				
			120.0%																																																				
2. 路線別実績																																																							
		(単位:人)																																																					
		H21年度	H24年度																																																				
大鹿線		8,102	9,726																																																				
			対比																																																				
			120.0%																																																				
運行経費	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">〔運行経費〕</th> <th colspan="2">(単位:円)</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>運行経費</th> <th>運賃収入</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H21</td> <td></td> <td>19,912,412</td> <td>6,425,012</td> </tr> <tr> <td>H22</td> <td></td> <td>20,889,911</td> <td>6,659,403</td> </tr> <tr> <td>H23</td> <td></td> <td>21,128,258</td> <td>6,561,337</td> </tr> <tr> <td>H24</td> <td></td> <td>20,585,622</td> <td>3,843,989</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td></td> <td>82,516,203</td> <td>23,489,741</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>損益額</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>13,487,400</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>14,230,508</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>14,566,921</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>16,741,633</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>59,026,462</td> </tr> </tbody> </table> <p>(※H21～H25 国庫補助は受けていない)</p>	〔運行経費〕		(単位:円)				運行経費	運賃収入	H21		19,912,412	6,425,012	H22		20,889,911	6,659,403	H23		21,128,258	6,561,337	H24		20,585,622	3,843,989	合計		82,516,203	23,489,741				損益額				13,487,400				14,230,508				14,566,921				16,741,633				59,026,462	高校生の無償化及び料金改定により、損益額(村公費のみ)が増加している。	通勤・通学・通院等交通弱者のため運行を実施。
〔運行経費〕		(単位:円)																																																					
		運行経費	運賃収入																																																				
H21		19,912,412	6,425,012																																																				
H22		20,889,911	6,659,403																																																				
H23		21,128,258	6,561,337																																																				
H24		20,585,622	3,843,989																																																				
合計		82,516,203	23,489,741																																																				
			損益額																																																				
			13,487,400																																																				
			14,230,508																																																				
			14,566,921																																																				
			16,741,633																																																				
			59,026,462																																																				

7-3 市町村の利用促進の取り組み

南信州総合連携計画（第1次）をもとに実施してきた利用促進の取り組みを、当地域を構成する市町村別に一覧として示す。

表7-6 市町村の利用促進の取り組み

市町村名	実績	評価	今後の取り組み
飯田市	<p>[H22]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①通学定期券月上限1万円、運賃上限900円制</li> <li>②循環線エリア内の他路線との運賃統一</li> </ul> <p>[H23]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①人形劇フェスタイメーজキヤクター「ぼお」のラッピングバス導入</li> <li>②市内全医療機関に時刻表配布</li> <li>③乗合タクシースターの愛称公募</li> </ul> <p>[H24]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①バス回数券見直し（高齢者設定追加等） 高齢者1,000円で1,300円利用、一般は1,200円利用に、</li> <li>②乗合タクシースター回数券導入（バスと同率）</li> <li>③乗合タクシースター時刻表において、ダイジェスト版のほかに地区別版を作成。</li> <li>④バス時刻表にJR飯田線の時刻表を掲載し、飯伊全高生に配布</li> <li>⑤バスの運行経路変更 循環線、遠山郷線を、長姫、下農、鼎文化センター経由に変更、千代線の経路を短縮</li> <li>⑥乗合タクシースター予約専用電話</li> <li>⑦市立病院と飯田駅前バス停に時刻表を常時配布</li> </ul>	<p>[H22]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①特に駒場線の高校生利用が大幅に増加した。</li> <li>②エリア内のフリーパスを発行し、エリア内の利便性が向上した。</li> </ul> <p>[H23]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①「人形劇とりんご並木のまち」のPRとともに、バスへの親近感を高めた。</li> <li>②病院でのバス案内に利用される。</li> <li>③総称「いいだ愛のりタクシー」により親近感を高めた。</li> </ul> <p>[H24]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①学生以外の利用者も複数回、利用しやすくなった。</li> <li>②利用者の増加に伴い、収入増になった。</li> <li>③地区別版にすることになり、見やすくなった。</li> <li>④バスと飯田線の一体的な利用促進につながった。</li> <li>⑤高校通学の利便性向上につながった。</li> <li>⑥通常のタクシースターの予約間違いの防止につながった。</li> <li>⑦市外の利用者にも時刻表を配布できた。</li> <li>⑧市職員のバス通勤が増加した。</li> </ul>	<p>[バス]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・100円単位の地区別エリア制運賃の周知</li> <li>・バス停ベンチ配置等</li> <li>・高校通学のさらなる利便性向上</li> <li>・エコ通勤促進による利用者層の拡大</li> </ul> <p>[乗合タクシー]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用したことのない高齢者への周知</li> <li>・停留所追加</li> </ul>

	<p>⑧飯田市職員エコ通勤制度 〔H25〕</p> <p>①運賃見直し実証実験開始（10円単位の距離従量制から100円単位の地区別エリア制、定期券見直し、休日ファミリー割引）</p> <p>②高校通学の利便性向上となるダイヤ改正</p> <p>③遠山郷線に沿線自治体ゆるキャラをデザインしたラッピングバス導入</p> <p>④バス時刻表の商工会議所ニュースへの折り込み</p> <p>⑤JR 乗り継ぎタクシー運行実験開始(4月から7月)、8月から運行変更し、実証運行</p>	<p>〔H25〕</p> <p>①、②高校生の利用が全路線増加した。</p> <p>③遠山郷のPRとともにバスへの関心が高まった。</p> <p>④店舗や事業所への情報提供</p> <p>⑤市外の方も市立病院に通院しやすくなった。</p>	
松川町	<p>・ひまわり乗車券（福祉タクシー券）との連携。 H22 2,488名 H23 2,942名 H24 3,574名</p>	<p>ひまわり乗車券（福祉タクシー券）と連携し、行きはバス、帰りはタクシーといったケースの利用者を増やすことが出来た。（タクシー券を持ってバスに乗るとタクシー券が2倍になる仕組み。200→400円）</p> <p>JR飯田線と接続することにより、バス利用者への利用促進を行った。</p>	<p>バスが誰でも乗車できることをさらにPRし、潜在的な利用を促す。また今までのとおりJRと接続するダイヤとする。</p>
*高森町	<p>・路線経路、バス停位置の変更</p>	<p>町民の居住状況、要望により左記の内容を変更した。</p>	<p>車種変更によるバス停の増設検討。</p>
阿南町 下條村 売木村 秦阜村	<p>・南部公共バス時刻表作成</p>	<p>チラシ等を作成し、利用促進を行うことも悪くはないが、南部公共バスの利用者は、高齢者や高校生が大多数であり、必要な方しか乗らないため、単にチラシ等を配布するだけでは効果は少ない。</p>	<p>ピンポイント的に利用促進を行う。</p>
阿智村	<p>・利用者の需要に応じた時刻表の作成。</p>	<p>「駒場線」の時刻表改正に伴い、「駒場線」発着時刻に合わせた時刻表に改正し、地域住民の通院・通学・買い物等、日常生活に必要な交通移動を確保維持できるようにしている。</p>	<p>今後も必要であれば、可能な限り利用者の需要に即した運行、ダイヤの見直しをおこなっていく。</p>

平谷村 根羽村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹路線「駒場線」へのシームレスダイヤの設定</li> </ul>	阿智村、飯田市内への通院、通学を目的に駒場線との接続の維持を確保するなどして、利用者の確保に一定の成果を挙げた。	高校生以外の地域住民への認知度は改善の余地が見られるため、飯田市内への乗り継ぎのPR、一般利用者への分かりやすい案内等、利用促進事業の実施について検討。
天龍村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H23年度運賃改訂を行い、従来の半額とした。</li> </ul>	バス運賃を安くし、温泉利用者には片道の料金を無料にするなど、利用促進を図っている。	現在よりも幅広く知って頂くために、放送やCATV（掲示板）などで呼びかけていく必要がある。
喬木村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・無料バス券の発行</li> </ul>	高齢者（65歳以上）を対象に村内バスの無料バス券を発行しており、好評をいただき利用増につながっている。	引き続き無料バス券の利用促進を図る。
豊丘村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時刻表の全戸配布</li> <li>・広報誌でのPR</li> </ul>	関心のある人となない人とは明確に分かれるような状況がある。	より多くの人に利用していただけるよう一層のPRに努める。
大鹿村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高校生の無償化</li> <li>・料金改定</li> <li>・大鹿⇄伊那大島駅 1,000円→500円</li> </ul>	高校生の無償化により利用者増加となっている。	継続して実施する。
南信州地域交通問題協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>・年忘れナイトバス</li> <li>・広報誌「のってみまいか、公共交通」の発行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通学定期券の見直しや運賃の値下げを行い、利用者増加策を実施した。</li> <li>・獅子舞フェスの期間限定で無料乗車バスを運行し、バスへの利用転換向上を図った。</li> <li>・高校生の利用促進を図るため、高校・中学校へチラシを配布。</li> <li>・地域の公共交通の利用促進の一環JR飯田線が通っていない西部地区を対象（駒場線）として、12月の毎週金曜（計4便）の夜便を1本増発した。</li> </ul> また、飯田下伊那全戸（53,300戸）に、公共交通の利用促進に主点を置いた広報誌を配布。（H24年度までに全6刊発行）	引き続き、公共交通利用促進・利用転換事業を実施し利用者拡大を図る。また、運転免許証を所有している前期高齢者及び、公共交通を利用し出勤可能な方を対象に利用転換事業を実施する。

\*福祉バス

7-4 (1) 南信州全体の各年度事業計画

平成26年度事業計画			
事業計画の概要（目標）等			
事業の名称	事業の概要（目標）	実施主体	評価事項
①南信州公共交通システム認知度向上事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域全体の公共交通体系である「南信州公共交通システム」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から、公共交通を交通手段のひとつの選択肢と意識付けするための利用促進・転換事業の推進。</li> <li>広報紙の発行やシステムの名前の公募（プランニング）、バス停留所の統一化、デザインの見直し、路線別カラー・番号の表示など。</li> <li>ホームページによる当地域の公共交通情報の発信や、利用者に分かりやすい路線図、時刻表（セグメント別、エリア別）、を作成することで、公共交通の利便性向上につなげる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシー・JR）</li> <li>参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州公共交通システムに対する認知度の向上</li> <li>圏域住民の公共交通に対する理解の向上</li> </ul>
②情報提供事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホームページによる当地域の公共交通情報の発信や、利用者に分かりやすい路線図、時刻表（セグメント別、エリア別）、を作成することで、公共交通の利便性向上につなげる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>セグメント別、エリア別の情報提供</li> </ul>
③各協議会及び市町村等関係機関と連携した、既存公共交通の改善事業・利便性向上事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通をより利用しやすいものとするため、当地域における既存公共交通との連携や改善を図る。</li> <li>統一運賃制度や乗り継ぎ割引制度、全路線停留所の形状等統一、複数市町村共同運行制度については、更なる研究・検討を行い課題解決に努めていく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシー・JR）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>基幹路線及び准基幹路線へのコミュニティバスの継続的接続</li> <li>圏域内の市町村及び協議会との連携（打合せ回数）</li> <li>課題の解決への検討</li> <li>高齢者や通勤者などの高校生を中心とした学生以外の利用者の占有率の把握</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上（通学不便地域における通学者数の増減の把握、交通不便者の外出機会の把握、下宿生や送迎者の増減の把握、通学できる学校、通院できる病院の把握）</li> </ul>
④公共交通利用促進・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。</li> <li>マイカー移動をメインとされる前期高齢者や、公共交通を利用し出勤可能な方々を対象に、利用促進・転換事業を働きかける。（エコ通勤、ノーマイカーデーの推進）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加率</li> </ul>
⑤結節点整備事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>統一されたデザイン案内標識や路線図の整備を行い、円滑な乗り継ぎや乗り換えを効率的に確保するための検討を行う。</li> <li>JR飯田線の無人化駅の対策の検討や、無人駅舎の</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシー・JR）</li> <li>参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加率</li> </ul>

	有効活用について検討を行う。		
⑥リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア駅と既存公共交通との効果的な接続及び既存交通の新たな活用方法等の研究、周辺圏域も含めたより広域的な交通ネットワークづくりのための情報収集</li> <li>・次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> <li>・明確で分かりやすい評価基準の研究及び作成。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州地域交通問題協議会</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者（バス・タクシード・JR）</li> <li>・参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア駅と既存公共交通との効果的な接続及び既存交通の新たな活用方法等の研究</li> <li>・関係機関と連携した会議の開催</li> </ul>
⑦事業の進捗状況と評価（PDCAサイクルの活用）		<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州地域交通問題協議会</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者（バス・タクシード・JR）</li> <li>・参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・明確で分かりやすい評価基準の設定</li> <li>・基幹路線及び基幹路線における利用者数の増加</li> <li>・住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>・地域内の市町村（市町村協議会）との連携</li> <li>・通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②④⑤は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (1) 南信州全体の各年度事業計画

平成27年度事業計画			
事業計画の概要（目標）等			
事業の名称	事業の概要（目標）	実施主体	評価事項
① 南信州公共交通システム認知度向上事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域全体の公共交通体系である「南信州公共交通システム」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から、公共交通を交通手段のひとつの選択肢と意識付けするための利用促進・転換事業の推進。</li> <li>広報紙の発行やシステムの名前の公募（ブランディング）、バス停留所の統一化、デザインの見直し、路線別カラー・番号の表示など。</li> <li>ホームページによる当地域の公共交通情報の発信や、利用者に分かりやすい路線図、時刻表（セグメント別、エリア別）、を作成することで、公共交通の利便性向上につなげる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシー・JR）</li> <li>参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州公共交通システムに対する認知度の向上</li> <li>圏域住民の公共交通に対する理解の向上</li> </ul>
② 情報提供事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホームページによる当地域の公共交通情報の発信や、利用者に分かりやすい路線図、時刻表（セグメント別、エリア別）、を作成することで、公共交通の利便性向上につなげる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>セグメント別、エリア別の情報提供</li> </ul>
③ 各協議会及び市町村等関係機関と連携した、既存公共交通の改善事業・利便性向上事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通をより利用しやすいものとするため、当地域における既存公共交通との連携や改善を図る。</li> <li>統一運賃制度や乗り継ぎ割引制度、全路線停留所の形状等統一、複数市町村共同運行制度については、更なる研究・検討を行い課題解決に努めていく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシー・JR）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>基幹路線及び准基幹路線へのコミュニティバスの継続的接続</li> <li>圏域内の市町村及び協議会との連携（打合せ回数）</li> <li>課題の解決への検討</li> <li>高齢者や通勤者などの高校生を中心とした学生以外の利用者の占有率の把握</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上（通学不便地域における通学者数の増減の把握、交通不便者の外出機会の把握、下宿生や送迎者の増減の把握、通学できる学校、通院できる病院の把握）</li> </ul>
④ 公共交通利用促進・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。</li> <li>マイカー移動をメインとされる前期高齢者や、公共交通を利用し出勤可能な方々を対象に、利用促進・転換事業を働きかける。（エコ通勤、ノーマイカーデーの推進）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加率</li> </ul>
⑤ 結節点整備事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>統一されたデザイン案内標識や路線図の整備を行い、円滑な乗り継ぎや乗り換えを効率的に確保するための検討を行う。</li> <li>JR 飯田線の無人化駅の対策の検討や、無人駅舎の</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシー・JR）</li> <li>参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加率</li> </ul>



	有効活用について検討を行う。			
⑥リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア駅と既存公共交通との効果的な接続及び既存交通の新たな活用方法等の研究、周辺圏域も含めたより広域的な交通ネットワークづくりのための情報収集</li> <li>・次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> <li>・明確で分かりやすい評価基準の研究。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州地域交通問題協議会</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者（バス・タクシード・JR）</li> <li>・参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア駅と既存公共交通との効果的な接続及び既存交通の新たな活用方法等の研究</li> <li>・関係機関と連携した会議の開催</li> </ul>	
⑦事業の進捗状況と評価（PDCAサイクルの活用）		<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州地域交通問題協議会</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者（バス・タクシード・JR）</li> <li>・参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹路線及びび准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>・住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>・地域内の市町村（市町村協議会）との連携</li> <li>・通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>	

\*①②④⑤は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (1) 南信州全体の各年度事業計画

平成28年度事業計画			
事業計画の概要（目標）等			
事業の名称	事業の概要（目標）	実施主体	評価事項
① 南信州公共交通システム認知度向上事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域全体の公共交通体系である「南信州公共交通システム」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から、公共交通を交通手段のひとつの選択肢と意識付けするための利用促進・転換事業の推進。</li> <li>広報紙の発行やシステムの名前の公募（ブランディング）、バス停留所の統一化、デザインの募集、路線別カラー・番号の表示など。</li> <li>ホームページによる当地域の公共交通情報の発信や、利用者に分かりやすい路線図、時刻表（セグメント別、エリア別）、を作成することで、公共交通の利便性向上につなげる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシー・JR）</li> <li>参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州公共交通システムに対する認知度の向上</li> <li>圏域住民の公共交通に対する理解の向上</li> </ul>
② 情報提供事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホームページによる当地域の公共交通情報の発信や、利用者に分かりやすい路線図、時刻表（セグメント別、エリア別）、を作成することで、公共交通の利便性向上につなげる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>セグメント別、エリア別の情報提供</li> </ul>
③ 各協議会及び市町村等関係機関と連携した、既存公共交通の改善事業・利便性向上事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通をより利用しやすいものとするため、当地域における既存公共交通との連携や改善を図る。</li> <li>統一運賃制度や乗り継ぎ割引制度、全路線停留所の形状等統一、複数市町村共同運行制度については、更なる研究・検討を行い課題解決に努めていく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシー・JR）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>基幹路線及び准基幹路線へのコミュニティバスの継続的接続</li> <li>圏域内の市町村及び協議会との連携（打合せ回数）</li> <li>課題の解決への検討</li> <li>高齢者や通勤者などの高校生を中心とした学生以外の利用者の占有率の把握</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上（通学不便地域における通学者数の増減の把握、交通不便者の外出機会の把握、下宿生や送迎者の増減の把握、通学できる学校、通院できる病院の把握）</li> </ul>
④ 公共交通利用促進・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。</li> <li>マイカー移動をメインとされる前期高齢者や、公共交通を利用し出勤可能な方々を対象に、利用促進・転換事業を働きかける。（エコ通勤、ノーマイカーデーの推進）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加率</li> </ul>
⑤ 結節点整備事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>統一されたデザインの案内標識や路線図の整備を行い、円滑な乗り継ぎや乗り換えを効率的に確保するための検討を行う。</li> <li>JR飯田線の無人化駅の対策の検討や、無人駅舎の</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシー・JR）</li> <li>参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加率</li> </ul>

	有効活用について検討を行う。		
⑥リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア駅と既存公共交通との効果的な接続及び既存交通の新たな活用方法等の研究、周辺圏域も含めたより広域的な交通ネットワークづくりのための情報収集</li> <li>・次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> <li>・明確で分かりやすい評価基準の研究。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州地域交通問題協議会</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者（バス・タクシード・JR）</li> <li>・参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア駅と既存公共交通との効果的な接続及び既存交通の新たな活用方法等の研究</li> <li>・関係機関と連携した会議の開催</li> </ul>
⑦事業の進捗状況と評価（PDCAサイクルの活用）		<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州地域交通問題協議会</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者（バス・タクシード・JR）</li> <li>・参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>・住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>・地域内の市町村（市町村協議会）との連携</li> <li>・通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②④⑤は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (1) 南信州全体の各年度事業計画

平成29年度事業計画			
事業計画の概要（目標）等			
事業の名称	事業の概要（目標）	実施主体	評価事項
① 南信州公共交通システム認知度向上事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域全体の公共交通体系である「南信州公共交通システム」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から、公共交通を交通手段のひとつの選択肢と意識付けするための利用促進・転換事業の推進。</li> <li>広報紙の発行やシステムの名前の公募（ブランディング）、バス停留所の統一化、デザイン公募の募集、路線別カラー・番号の表示など。</li> <li>ホームページによる当地域の公共交通情報の発信や、利用者に分かりやすい路線図、時刻表（セグメント別、エリア別）、を作成することで、公共交通の利便性向上につなげる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシー・JR）</li> <li>参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州公共交通システムに対する認知度の向上</li> <li>圏域住民の公共交通に対する理解の向上</li> </ul>
② 情報提供事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホームページによる当地域の公共交通情報の発信や、利用者に分かりやすい路線図、時刻表（セグメント別、エリア別）、を作成することで、公共交通の利便性向上につなげる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>セグメント別、エリア別の情報提供</li> </ul>
③ 各協議会及び市町村等関係機関と連携した、既存公共交通の改善事業・利便性向上事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通をより利用しやすいものとするため、当地域における既存公共交通との連携や改善を図る。</li> <li>統一運賃制度や乗り継ぎ割引制度、全路線停留所の形状等統一、複数市町村共同運行制度については、更なる研究・検討を行い課題解決に努めていく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシー・JR）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>基幹路線及び准基幹路線へのコミュニティバスの継続的接続</li> <li>圏域内の市町村及び協議会との連携（打合せ回数）</li> <li>課題の解決への検討</li> <li>高齢者や通勤者などの高校生を中心とした学生以外の利用者の占有率の把握</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上（通学不便地域における通学者数の増減の把握、交通不便者の外出機会の把握、下宿生や送迎者の増減の把握、通学できる学校、通院できる病院の把握）</li> </ul>
④ 公共交通利用促進・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。</li> <li>マイカー移動をメインとされる前期高齢者や、公共交通を利用し出勤可能な方々を対象に、利用促進・転換事業を働きかける。（エコ通勤、ノーマイカーデーの推進）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加率</li> </ul>
⑤ 結節点整備事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>統一されたデザイン案内標識や路線図の整備を行い、円滑な乗り継ぎや乗り換えを効率的に確保するための検討を行う。</li> <li>JR 飯田線の無人化駅の対策の検討や、無人駅舎の</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシー・JR）</li> <li>参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加率</li> </ul>

	有効活用について検討を行う。			
⑥ リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア駅と既存公共交通との効果的な接続及び既存交通の新たな活用方法等の研究、周辺圏域も含めたより広域的な交通ネットワークづくりのための情報収集</li> <li>・次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> <li>・明確で分かりやすい評価基準の研究。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州地域交通問題協議会</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者（バス・タクシード・JR）</li> <li>・参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア駅と既存公共交通との効果的な接続及び既存交通の新たな活用方法等の研究</li> <li>・関係機関と連携した会議の開催</li> </ul>	
⑦ 事業の進捗状況と評価（PDCAサイクルの活用）		<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州地域交通問題協議会</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者（バス・タクシード・JR）</li> <li>・参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹路線及びび准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>・住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>・地域内の市町村（市町村協議会）との連携</li> <li>・通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>	

\*①②④⑤は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (1) 南信州全体の各年度事業計画

平成30年度事業計画			
事業計画の概要（目標）等			
事業の名称	事業の概要（目標）	実施主体	評価事項
①南信州公共交通システム認知度向上事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域全体の公共交通体系である「南信州公共交通システム」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から、公共交通を交通手段のひとつの選択肢と意識付けするための利用促進・転換事業の推進。</li> <li>広報紙の発行やシステムの名前の公募（ブランディング）、バス停留所の統一化、デザインの募集、路線別カラー・番号の表示など。</li> <li>ホームページによる当地域の公共交通情報の発信や、利用者に分かりやすい路線図、時刻表（セグメント別、エリア別）、を作成することで、公共交通の利便性向上につなげる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシー・JR）</li> <li>参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州公共交通システムに対する認知度の向上</li> <li>圏域住民の公共交通に対する理解の向上</li> </ul>
②情報提供事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホームページによる当地域の公共交通情報の発信や、利用者に分かりやすい路線図、時刻表（セグメント別、エリア別）、を作成することで、公共交通の利便性向上につなげる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>セグメント別、エリア別の情報提供</li> </ul>
③各協議会及び市町村等関係機関と連携した、既存公共交通の改善事業・利便性向上事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通をより利用しやすいものとするため、当地域における既存公共交通との連携や改善を図る。</li> <li>統一運賃制度や乗り継ぎ割引制度、全路線停留所の形状等統一、複数市町村共同運行制度については、更なる研究・検討を行い課題解決に努めていく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシー・JR）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>基幹路線及び准基幹路線へのコミュニティバスの継続的接続</li> <li>圏域内の市町村及び協議会との連携（打合せ回数）</li> <li>課題の解決への検討</li> <li>高齢者や通勤者などの高校生を中心とした学生以外の利用者の占有率の把握</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上（通学不便地域における通学者数の増減の把握、交通不便者の外出機会の把握、下宿生や送迎者の増減の把握、通学できる学校、通院できる病院の把握）</li> </ul>
④公共交通利用促進・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。</li> <li>マイカー移動をメインとされる前期高齢者や、公共交通を利用し出勤可能な方々を対象に、利用促進・転換事業を働きかける。（エコ通勤、ノーマイカーデーの推進）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加率</li> </ul>
⑤結節点整備事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>統一されたデザイン案内標識や路線図の整備を行い、円滑な乗り継ぎや乗り換えを効率的に確保するための検討を行う。</li> <li>JR飯田線の無人化駅の対策の検討や、無人駅舎の</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>市町村及び各協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシー・JR）</li> <li>参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加率</li> </ul>

	有効活用について検討を行う。			
⑥リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア駅と既存公共交通との効果的な接続及び既存交通の新たな活用方法等の研究、周辺圏域も含めたより広域的な交通ネットワークづくりのための情報収集</li> <li>・次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> <li>・明確で分かりやすい評価基準の研究。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州地域交通問題協議会</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者（バス・タクシード・JR）</li> <li>・参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア駅と既存公共交通との効果的な接続及び既存交通の新たな活用方法等の研究</li> <li>・関係機関と連携した会議の開催</li> </ul>	
⑦事業の進捗状況と評価（PDCAサイクルの活用）		<ul style="list-style-type: none"> <li>・南信州地域交通問題協議会</li> <li>・市町村及び各協議会</li> <li>・交通事業者（バス・タクシード・JR）</li> <li>・参画団体（自治会・学校・商工会議所等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹路線及びび准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>・住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>・地域内の市町村（市町村協議会）との連携</li> <li>・通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>	

\*①②④⑤は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (2) 飯田市地域公共交通改善市民会議の全体事業計画 (5カ年計画)

飯田市地域公共交通改善市民会議の事業計画 (平成26・27・28・29・30年度) 以下の項目別に概ねの着手・実施期間を横棒線(一)で記載。					
事業の名称	平成26年度 4月9月12月3月	平成27年度 4月9月12月3月	平成28年度 4月9月12月3月	平成29年度 4月9月12月3月	平成30年度 4月9月12月3月
①バス利用促進事業	運賃見直し実証実験(H25~H27)、ダイヤ改善、時刻表作成 ●				
②乗合タクシー利用促進事業	地区敬老会等での出張PR、統合版・地区別版時刻表作成 ●				
③JR飯田線伊那八幡駅乗り継ぎタクシー実証運行、伊那谷地域の連携	JR飯田線伊那八幡駅乗り継ぎタクシー実証運行、伊那谷地域の連携 ●				
④バス・乗合タクシーの運行	地域の実情と需要を踏まえて既存公共交通の改善検討を行う。また南信州広域連合、関係町村との連携による南信州地域の公共交通のあり方の検討を行う。 ●				
⑤事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。 明確で分かりやすい評価基準の作成 ●			方針の検討	具体的な検討

\*①②③は、地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*④は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。



7-4 (2) 飯田市地域公共交通改善市民会議の事業計画

平成26年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①バス利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃見直し実証実験、ダイヤ改善等により利用者の増加を図る。</li> <li>・地区敬老会等での出張PR、統合版及び地区別版の時刻表作成等により利用者数の増加を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>・南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>・交通事業者(バス・タクシードットJR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数を増加させる。</li> <li>・運賃収入をH24年度水準に戻す。</li> </ul>
②乗合タクシー利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区敬老会等での出張PR、統合版及び地区別版の時刻表作成等により利用者数の増加を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>・交通事業者(バス・タクシードットJR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数を増加させる。</li> </ul>
③JR飯田線利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR飯田線伊那八幡駅乗り継ぎタクシードットの実証運行、伊那谷地域の連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>・南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>・交通事業者(バス・タクシードットJR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎタクシードットの利用者を増加させる。</li> </ul>
④バス・乗合タクシードットの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>・南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>・交通事業者(バス・タクシードットJR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前年度輸送実績値の維持</li> </ul>
⑤事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> <li>・明確で分かりやすい評価基準の研究及び作成。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>・南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>・交通事業者(バス・タクシードットJR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・明確で分かりやすい評価基準の設定</li> <li>・基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>・住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>・地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>・通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②③は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*④は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 飯田市地域公共交通改善市民会議の事業計画

平成27年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①バス利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>運賃見直し実証実験、ダイヤ改善等により利用者の増加を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシニー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数を増加させる。</li> <li>運賃収入をH24年度水準に戻す。</li> </ul>
②乗合タクシー利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>地区敬老会等での出張PR、統合版及び地区別版の時刻表作成等により利用者数の増加を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>交通事業者(バス・タクシニー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数を増加させる。</li> </ul>
③JR飯田線利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR飯田線伊那八幡駅乗り継ぎタクシニーの実証運行、伊那谷地域の連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシニー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り継ぎタクシニーの利用者を増加させる。</li> </ul>
④バス・乗合タクシーの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシニー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>前年度輸送実績値の維持</li> </ul>
⑤事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシニー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②③は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*④は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 飯田市地域公共交通改善市民会議の事業計画

平成28年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①バス利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃見直し実証実験、ダイヤ改善等により利用者の増加を図る。</li> <li>・地区敬老会等での出張PR、統合版及び地区別版の時刻表作成等により利用者数の増加を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>・南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>・交通事業者(バス・タクシードットJR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数を増加させる。</li> <li>・運賃収入をH24年度水準に戻す。</li> </ul>
②乗合タクシー利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区敬老会等での出張PR、統合版及び地区別版の時刻表作成等により利用者数の増加を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>・交通事業者(バス・タクシードットJR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数を増加させる。</li> </ul>
③JR飯田線利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR飯田線伊那八幡駅乗り継ぎタクシーの実証運行、伊那谷地域の連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>・南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>・交通事業者(バス・タクシードットJR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎタクシーの利用者を増加させる。</li> </ul>
④バス・乗合タクシーの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>・南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>・交通事業者(バス・タクシードットJR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前年度輸送実績値の維持</li> </ul>
⑤事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>・南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>・交通事業者(バス・タクシードットJR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>・住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>・地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>・通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②③は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*④は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 飯田市地域公共交通改善市民会議の事業計画

平成29年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①バス利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>運賃見直し実証実験、ダイヤ改善等により利用者の増加を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシニー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数を増加させる。</li> <li>運賃収入をH24年度水準に戻す。</li> </ul>
②乗合タクシー利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>地区敬老会等での出張PR、統合版及び地区別版の時刻表作成等により利用者数の増加を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>交通事業者(バス・タクシニー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数を増加させる。</li> </ul>
③JR飯田線利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR飯田線伊那八幡駅乗り継ぎタクシニーの実証運行、伊那谷地域の連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシニー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り継ぎタクシニーの利用者を増加させる。</li> </ul>
④バス・乗合タクシーの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシニー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>前年度輸送実績値の維持</li> </ul>
⑤事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシニー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②③は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*④は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 飯田市地域公共交通改善市民会議の事業計画

平成30年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①バス利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃見直し実証実験、ダイヤ改善等により利用者の増加を図る。</li> <li>・地区敬老会等での出張PR、統合版及び地区別版の時刻表作成等により利用者数の増加を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>・南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>・交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> <li>・飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>・交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数を増加させる。</li> <li>・運賃収入をH24年度水準に戻す。</li> <li>・利用者数を増加させる。</li> </ul>
②乗合タクシー利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 飯田線伊那八幡駅乗り継ぎタクシードライバーの実証運行、伊那谷地域の連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>・南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>・交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎタクシードライバーの利用者を増加させる。</li> </ul>
③JR 飯田線利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>・南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>・交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前年度輸送実績値の維持</li> </ul>
④バス・乗合タクシードライバーの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯田市地域公共交通改善市民会議</li> <li>・南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>・交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>・住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>・地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>・通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>
⑤事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)			

\*①②③は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*④は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 松川町地域公共交通対策協議会の全体事業計画 (5カ年計画)

松川町地域公共交通対策協議会の事業計画 (平成26・27・28・29・30年度) 以下の項目別に概ねの着手・実施期間を横棒線(一)で記載。					
事業の名称	平成26年度 4月9日 12月3月	平成27年度 4月9日 12月3月	平成28年度 4月9日 12月3月	平成29年度 4月9日 12月3月	平成30年度 4月9日 12月3月
①まつかわフルーツバス利用促進事業	持続可能な地域公共交通とするため、積極的な利用を促進する。				
②まつかわフルーツバスの運行	地域の実情と需要を踏まえて既存公共交通の改善検討を行う。また南信州地域の公共交通のあり方の検討を行う。			州広域連合、関係市町村との連携による南信	
③事業の進捗状況と評価 (PDCAサイクルの活用)	次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。			方針の検討	具体的な検討

\*①は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*②は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 松川町地域公共交通対策協議会の事業計画

平成26年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①まつかわフルーツバス利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通体系を構築するために、ある程度の利用が必要となる。そのため、以下利用促進を行う。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉タクシース券(ひまわり乗車券)スタンプ制度の実施</li> <li>・路線図・時刻表の作成・配布</li> </ul> </li> <li>・利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松川町地域公共交通対策協議会</li> <li>・南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>・交通事業者(バス・タクシース・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実利用者数の増加</li> </ul>
②まつかわフルーツバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> <li>・明確で分かりやすい評価基準の研究及び作成。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松川町地域公共交通対策協議会</li> <li>・南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>・交通事業者(バス・タクシース・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> </ul>
③事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)			<ul style="list-style-type: none"> <li>・明確で分かりやすい評価基準の設定</li> <li>・基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>・住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>・地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>・通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*②は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 松川町地域公共交通対策協議会の事業計画

平成27年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①まつかわフルーツバス利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>持続可能な地域公共交通体系を構築するために、ある程度の利用が必要となる。そのため、以下利用促進を行う。 <ul style="list-style-type: none"> <li>福祉タクシース券(ひまわり乗車券)スタンプ制度の実施</li> <li>路線図・時刻表の作成・配布</li> </ul> </li> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>松川町地域公共交通対策協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシース・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実利用者数の増加</li> </ul>
②まつかわフルーツバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>松川町地域公共交通対策協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシース・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及びび准基幹路線における利用者数の増加</li> </ul>
③事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>松川町地域公共交通対策協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシース・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及びび准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*②は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。



7-4 (2) 松川町地域公共交通対策協議会の事業計画

平成28年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①まつかわフルーツバス利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>持続可能な地域公共交通体系を構築するために、ある程度の利用が必要となる。そのため、以下利用促進を行う。 <ul style="list-style-type: none"> <li>福祉タクシースター券(ひまわり乗車券)スター制度の実施</li> <li>路線図・時刻表の作成・配布</li> </ul> </li> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>松川町地域公共交通対策協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシースター)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実利用者数の増加</li> </ul>
②まつかわフルーツバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>松川町地域公共交通対策協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシースター)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> </ul>
③事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>松川町地域公共交通対策協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシースター)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*②は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 松川町地域公共交通対策協議会の事業計画

平成29年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①まつかわフルーツバス利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>持続可能な地域公共交通体系を構築するために、ある程度の利用が必要となる。そのため、以下利用促進を行う。 <ul style="list-style-type: none"> <li>福祉タクシナー券(ひまわり乗車券)スタンプ制度の実施</li> <li>路線図・時刻表の作成・配布</li> </ul> </li> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>松川町地域公共交通対策協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシナー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実利用者数の増加</li> </ul>
②まつかわフルーツバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>松川町地域公共交通対策協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシナー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及びび准基幹路線における利用者数の増加</li> </ul>
③事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>松川町地域公共交通対策協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシナー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及びび准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*②は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 松川町地域公共交通対策協議会の事業計画

平成30年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①まつかわフルーツバス利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>持続可能な地域公共交通体系を構築するため、ある程度の利用が必要となる。そのため、以下利用促進を行う。 <ul style="list-style-type: none"> <li>福祉タクシース券(ひまわり乗車券)スタンプ制度の実施</li> <li>路線図・時刻表の作成・配布</li> </ul> </li> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>松川町地域公共交通対策協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシース・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実利用者数の増加</li> </ul>
②まつかわフルーツバスの運行		<ul style="list-style-type: none"> <li>松川町地域公共交通対策協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシース・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> </ul>
③事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>松川町地域公共交通対策協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシース・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*②は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 下伊那南部地域公共交通対策協議会の事業計画 (5カ年計画)

下伊那南部地域公共交通対策協議会の事業計画 (平成26・27・28・29・30年度) 以下の項目別に概ねの着手・実施期間を横棒線 (一) で記載。					
事業の名称	平成26年度 4月9日 12月3日	平成27年度 4月9日 12月3日	平成28年度 4月9日 12月3日	平成29年度 4月9日 12月3日	平成30年度 4月9日 12月3日
①南部公共バスの運行 (阿南線・温田線、泰阜線)	地域の自立発展を図り、誰もが安心して暮らせる地域にするために、特に高齢者の通院や高校生の通学のために必要不可欠である公共交通網の充実を図り、これを推進する。 ●				
②天龍村営バス路線の運行	地域の自立発展を図り、誰もが安心して暮らせる地域にするために、特に高齢者の通院や高校生の通学のために必要不可欠である公共交通網の充実を図り、これを推進する。 ●				
③年度毎に時刻表を作成して全戸配付を行う	南部公共バス時刻表を作成し、協議会構成5町村へ全戸配付することにより、公共バスの存在感を広く周知するとともに利用者の増加を図る。 ●				
④公共交通利用促進・利用転換事業	バスの乗り方教室、高齢者ドライバーの公共交通への誘導、運賃体系の調査研究 など ●				
⑤事業の進捗状況と評価 (PDCAサイクルの活用)	次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。 ● 明確で分かりやすい評価基準の作成			方針の検討	具体的な検討

\*①②は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

\*③④は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (2) 下伊那南部地域公共交通対策協議会の事業計画 (5カ年計画)

平成26年度事業計画			
事業計画の概要 (目標) 等			
事業の名称	事業の概要 (目標)	実施主体	評価事項
①南都公共バスの運行 (阿南線・温田線、秦阜線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の自立発展を図り、誰もが安心して暮らせる地域にするために、特に高齢者の通院や高校生の通学のために必要不可欠である公共交通網の充実を図り、これを推進する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会 (阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少が進む町村が多い当協議会の中での利用者の増加</li> </ul>
②天龍村営バス路線の運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>新たに天龍村営バスを、下伊那南部地域公共交通対策協議会の生活交通ネットワーク計画に加え、特に高齢者の通院や高校生の通学のために必要不可欠である公共交通網の充実を図り、誰もが安心して暮らせる地域をつくりを推進する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会 (阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少が進む町村が多い当協議会の中での利用者の増加</li> </ul>
③年度毎に時刻表を作成して全戸配付を行う	<ul style="list-style-type: none"> <li>南部公共バス時刻表を作成し、協議会構成5町村へ全戸配付することにより、公共バスの存在感を広く周知するとともに利用者の増加を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会 (阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少が進む町村が多い当協議会の中での利用者の増加</li> </ul>
④公共交通利用促進・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会 (天龍村)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>前年度輸送実績数の維持。</li> </ul>
⑤事業の進捗状況と評価 (PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> <li>明確で分かりやすい評価基準の研究及び作成。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会 (阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村)</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者 (バス・タクシー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>明確で分かりやすい評価基準の設定</li> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域 (面積) の減少</li> <li>地域内の市町村 (市町村協議会) との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

\*③④は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (2) 下伊那南部地域公共交通対策協議会の事業計画

平成27年度事業計画			
事業計画の概要（目標）等			
事業の名称	事業の概要（目標）	実施主体	評価事項
①南部公共バスの運行（阿南線・温田線、秦阜線）	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の自立発展を図り、誰もが安心して暮らせる地域にするために、特に高齢者の通院や高校生の通学のために必要不可欠である公共交通網の充実を図り、これを推進する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少が進む町村が多い当該協議会の中での利用者の増加</li> </ul>
②天龍村営バス路線の運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活交通ネットワーク計画を評価し、高齢者の通院や高校生の通学における利便性向上を図り、誰もが安心して暮らせる地域をつくりを推進する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少が進む町村が多い当該協議会の中での利用者の増加</li> </ul>
③年度毎に時刻表を作成して全戸配付を行う	<ul style="list-style-type: none"> <li>南部公共バス時刻表を作成し、協議会構成5町村へ全戸配付することにより、公共バスの存在感を広く周知するとともに利用者の増加を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少が進む町村が多い当該協議会の中での利用者の増加</li> </ul>
④公共交通利用促進・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（天龍村）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>前年度輸送実績数の維持。</li> </ul>
⑤事業の進捗状況と評価（PDCAサイクルの活用）	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村）</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>地域内の市町村（市町村協議会）との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

\*③④は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (2) 下伊那南部地域公共交通対策協議会の事業計画

平成28年度事業計画				
事業計画の概要（目標）等				
事業の名称	事業の概要（目標）	実施主体	評価事項	
①南都公共バスの運行（阿南線・温田線、秦阜線）	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の自立発展を図り、誰もが安心して暮らせる地域にするために、特に高齢者の通院や高校生の通学のために必要不可欠である公共交通網の充実を図り、これを推進する。</li> <li>生活交通ネットワーク計画を評価し、高齢者の通院や高校生の通学における利便性向上を図り、誰もが安心して暮らせる地域をづくりを推進する。</li> <li>南部公共バス時刻表を作成し、協議会構成5町村へ全戸配付することにより、公共バスの存在感を広く周知するとともに利用者の増加を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村）</li> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村）</li> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少が進む町村が多い当協議会の中での利用者の増加</li> <li>人口減少が進む町村が多い当協議会の中での利用者の増加</li> <li>人口減少が進む町村が多い当協議会の中での利用者の増加</li> </ul>	
②天龍村営バス路線の運行				
③年度毎に時刻表を作成して全戸配付を行う				
④公共交通利用促進・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（天龍村）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>前年度輸送実績数の維持。</li> </ul>	
⑤事業の進捗状況と評価（PDCAサイクルの活用）	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村）</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>地域内の市町村（市町村協議会）との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>	

\*①②は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

\*③④は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (2) 下伊那南部地域公共交通対策協議会の事業計画

平成29年度事業計画			
事業計画の概要（目標）等			
事業の名称	事業の概要（目標）	実施主体	評価事項
①南部公共バスの運行（阿南線・温田線、秦阜線）	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の自立発展を図り、誰もが安心して暮らせる地域にするために、特に高齢者の通院や高校生の通学のために必要不可欠である公共交通網の充実を図り、これを推進する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少が進む町村が多い当該協議会の中での利用者の増加</li> </ul>
②天龍村営バス路線の運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活交通ネットワーク計画を評価し、高齢者の通院や高校生の通学における利便性向上を図り、誰もが安心して暮らせる地域をつくりを推進する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少が進む町村が多い当該協議会の中での利用者の増加</li> </ul>
③年度毎に時刻表を作成して全戸配付を行う	<ul style="list-style-type: none"> <li>南部公共バス時刻表を作成し、協議会構成5町村へ全戸配付することにより、公共バスの存在感を広く周知するとともに利用者の増加を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少が進む町村が多い当該協議会の中での利用者の増加</li> </ul>
④公共交通利用促進・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（天龍村）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>前年度輸送実績数の維持。</li> </ul>
⑤事業の進捗状況と評価（PDCAサイクルの活用）	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村）</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>地域内の市町村（市町村協議会）との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

\*③④は地域協働推進事業計画の基に実施する。



7-4 (2) 下伊那南部地域公共交通対策協議会の事業計画

平成30年度事業計画				
事業計画の概要（目標）等				
事業の名称	事業の概要（目標）	実施主体	評価事項	
①南都公共バスの運行（阿南線・温田線、秦阜線）	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の自立発展を図り、誰もが安心して暮らせる地域にするために、特に高齢者の通院や高校生の通学のために必要不可欠である公共交通網の充実を図り、これを推進する。</li> <li>生活交通ネットワーク計画を評価し、高齢者の通院や高校生の通学における利便性向上を図り、誰もが安心して暮らせる地域をづくりを推進する。</li> <li>南部公共バス時刻表を作成し、協議会構成5町村へ全戸配付することにより、公共バスの存在感を広く周知するとともに利用者の増加を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村）</li> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村）</li> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少が進む町村が多い当協議会の中での利用者の増加</li> <li>人口減少が進む町村が多い当協議会の中での利用者の増加</li> <li>人口減少が進む町村が多い当協議会の中での利用者の増加</li> </ul>	
②天龍村営バス路線の運行				
③年度毎に時刻表を作成して全戸配付を行う				
④公共交通利用促進・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（天龍村）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>前年度輸送実績数の維持。</li> </ul>	
⑤事業の進捗状況と評価（PDCAサイクルの活用）	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>下伊那南部地域公共交通対策協議会（阿南町、下條村、売木村、天龍村、秦阜村）</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>地域内の市町村（市町村協議会）との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>	

\*①②は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

\*③④は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (2) 阿智村地域公共交通協議会の事業計画 (5カ年計画)

阿智村地域公共交通協議会の事業計画 (平成26・27・28・29・30年度) 以下の項目別に概ねの着手・実施期間を横棒線(一)で記載。					
事業の名称	平成26年度 4月9日12月3月	平成27年度 4月9日12月3月	平成28年度 4月9日12月3月	平成29年度 4月9日12月3月	平成30年度 4月9日12月3月
①公共交通の利用促進事業	バスの利用方法の周知、利用者ニーズの把握・反映 ●				
②既存公共交通の改善事業	運行形態の適切化、利用者ニーズの把握・反映 ●				
③阿智村バスの運行	誰もが安心して暮らせる地域にするために、持続可能な地域公共交通体系を構築する。特に高齢者の通院や高校生の通学のために必要不可欠である公共交通網の充実に努める。 ●				
④事業の進捗状況と評価 (PDCAサイクルの活用)	次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行う。 明確で分かりやすい評価基準の作成 ●			方針の検討	具体的な検討

\*①②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*③は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 阿智村地域公共交通協議会の事業計画

平成26年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①公共交通の利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進事業の実施により、利用者数の拡大を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数の増加</li> </ul>
②既存公共交通の改善事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通をより利用しやすいものとするため、利用者に分かりやすい時刻表や停留所を提供する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者満足度</li> </ul>
③阿智村バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシード・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>前年度輸送実績数の維持。</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> <li>明確で分かりやすい評価基準の研究及び作成。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシード・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>明確で分かりやすい評価基準の設定</li> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*③は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 阿智村地域公共交通協議会の事業計画

平成27年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①公共交通の利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進事業の実施により、利用者数の拡大を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数の増加</li> </ul>
②既存公共交通の改善事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通をより利用しやすいものとするため、利用者に分かりやすい時刻表や停留所を提供する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者満足度</li> </ul>
③阿智村バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシード・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>前年度輸送実績数の維持。</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシード・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*③は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 阿智村地域公共交通協議会の事業計画

平成28年度事業計画

事業計画の概要（目標）等

事業の名称	事業の概要（目標）	実施主体	評価事項
①公共交通の利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進事業の実施により、利用者数の拡大を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数の増加</li> </ul>
②既存公共交通の改善事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通をより利用しやすいものとするため、利用者に分かりやすい時刻表や停留所を提供する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者満足度</li> </ul>
③阿智村バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ（シームレスダイヤ）の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシニー・JR）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>前年度輸送実績数の維持。</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価（PDCAサイクルの活用）	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシニー・JR）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>地域内の市町村（市町村協議会）との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*③は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 阿智村地域公共交通協議会の事業計画

平成29年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①公共交通の利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進事業の実施により、利用者数の拡大を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数の増加</li> </ul>
②既存公共交通の改善事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通をより利用しやすいものとするため、利用者に分かりやすい時刻表や停留所を提供する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者満足度</li> </ul>
③阿智村バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシード・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>前年度輸送実績数の維持。</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシード・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*③は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 阿智村地域公共交通協議会の事業計画

平成30年度事業計画

事業計画の概要（目標）等

事業の名称	事業の概要（目標）	実施主体	評価事項
①公共交通の利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進事業の実施により、利用者数の拡大を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数の増加</li> </ul>
②既存公共交通の改善事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通をより利用しやすいものとするため、利用者に分かりやすい時刻表や停留所を提供する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者満足度</li> </ul>
③阿智村バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ（シームレスダイヤ）の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシニー・JR）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>前年度輸送実績数の維持。</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価（PDCAサイクルの活用）	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村地域公共交通協議会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシニー・JR）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>地域内の市町村（市町村協議会）との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*③は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 西部コミュニティバスを守り育てる会の全体事業計画 (5カ年計画)

事業の名称	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
	4月 9月 12月 3月	4月 9月 12月 3月	4月 9月 12月 3月	4月 9月 12月 3月	4月 9月 12月 3月
①公共交通利用促進事業	地元商工会、観光協会と連携した事業の取り組み。バス停名、位置の再考により利便性向上を図る。				
②車輛更新事業	利用者数と運行経費削減を勘案し、適正規模の車輛への更新。				
③西部コミュニティバスの運行	誰もが安心して暮らせる地域にするために、持続可能な地域公共交通体系を構築する。特に高齢者の通院や高校生の通学のために必要不可欠である公共交通網の充実を図る。				
④事業の進捗状況と評価の方法 (PDCAサイクルの活用)	次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行う。 明確で分かりやすい評価基準の作成			方針の検討	具体的な検討

\*①は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*②③は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。



7-4 (2) 西部コミュニティバスを守り育てる会の全体事業計画

平成26年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①公共交通利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停名、位置の再考等により、観光利用者の利便性を向上させる等、阿智村、飯田市への通学、通院利用者以外の利用者拡大を図る。</li> <li>車輛の安全確保、運行経費の節減等を考慮して、適正規模の車輛への更新を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村・平谷村・根羽村</li> <li>地元商工会・観光協会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通学、通院利用者以外の利用者の増加</li> <li>観光目的利用者、バス利用による地元商店での買い物客の増加</li> </ul>
②車輛更新事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>車輛の安全確保、運行経費の節減等を考慮して、適正規模の車輛への更新を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村・平谷村・根羽村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行経費の削減</li> </ul>
③西部コミュニティバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>西部コミュニティバスを守り育てる会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシニー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高校生以外の利用者の輸送実績数の維持</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> <li>明確で分かりやすい評価基準の研究及び作成。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>西部コミュニティバスを守り育てる会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシニー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>明確で分かりやすい評価基準の設定</li> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*②③は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 西部コミュニティバスを守り育てる会の全体事業計画

平成27年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①公共交通利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停名、位置の再考等により、観光利用者の利便性を向上させる等、阿智村、飯田市への通学、通院利用者以外の利用者拡大を図る。</li> <li>車輛の安全確保、運行経費の節減等を考慮して、適正規模の車輛への更新を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村・平谷村・根羽村</li> <li>地元商工会・観光協会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通学、通院利用者以外の利用者の増加</li> <li>観光目的利用者、バス利用による地元商店での買い物客の増加</li> </ul>
②車輛更新事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>車輛の安全確保、運行経費の節減等を考慮して、適正規模の車輛への更新を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村・平谷村・根羽村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行経費の削減</li> </ul>
③西部コミュニティバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>西部コミュニティバスを守り育てる会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシニー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高校生以外の利用者の輸送実績数の維持</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>西部コミュニティバスを守り育てる会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシニー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*②③は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 西部コミュニティバスを守り育てる会の全体事業計画

平成28年度事業計画

事業計画の概要（目標）等

事業の名称	事業の概要（目標）	実施主体	評価事項
①公共交通利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停名、位置の再考等により、観光利用者の利便性を向上させる等、阿智村、飯田市への通学、通院利用者以外の利用者拡大を図る。</li> <li>車輛の安全確保、運行経費の削減等を考慮して、適正規模の車輛への更新を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村・平谷村・根羽村</li> <li>地元商工会・観光協会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通学、通院利用者以外の利用者の増加</li> <li>観光目的利用者、バス利用による地元商店での買い物客の増加</li> </ul>
②車輛更新事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>車輛の安全確保、運行経費の削減等を考慮して、適正規模の車輛への更新を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村・平谷村・根羽村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行経費の削減</li> </ul>
③西部コミュニティバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ（シームレスダイヤ）の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>西部コミュニティバスを守り育てる会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシニー・JR）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高校生以外の利用者の輸送実績数の維持</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価（PDCAサイクルの活用）	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>西部コミュニティバスを守り育てる会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシニー・JR）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>地域内の市町村（市町村協議会）との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*②③は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 西部コミュニティバスを守り育てる会の全体事業計画

平成29年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①公共交通利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停名、位置の再考等により、観光利用者の利便性を向上させる等、阿智村、飯田市への通学、通院利用者以外の利用者拡大を図る。</li> <li>車輻の安全確保、運行経費の節減等を考慮して、適正規模の車輻への更新を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村・平谷村・根羽村</li> <li>地元商工会・観光協会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通学、通院利用者以外の利用者の増加</li> <li>観光目的利用者、バス利用による地元商店での買い物客の増加</li> </ul>
②車輻更新事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>車輻の安全確保、運行経費の節減等を考慮して、適正規模の車輻への更新を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村・平谷村・根羽村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行経費の削減</li> </ul>
③西部コミュニティバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>西部コミュニティバスを守り育てる会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシニー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高校生以外の利用者の輸送実績数の維持</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>西部コミュニティバスを守り育てる会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシニー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*②③は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 西部コミュニティバスを守り育てる会の全体事業計画

平成30年度事業計画

事業計画の概要（目標）等

事業の名称	事業の概要（目標）	実施主体	評価事項
①公共交通利用促進事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停名、位置の再考等により、観光利用者の利便性を向上させる等、阿智村、飯田市への通学、通院利用者以外の利用者拡大を図る。</li> <li>車輛の安全確保、運行経費の削減等を考慮して、適正規模の車輛への更新を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村・平谷村・根羽村</li> <li>地元商工会・観光協会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通学、通院利用者以外の利用者の増加</li> <li>観光目的利用者、バス利用による地元商店での買い物客の増加</li> </ul>
②車輛更新事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>車輛の安全確保、運行経費の削減等を考慮して、適正規模の車輛への更新を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>阿智村・平谷村・根羽村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行経費の削減</li> </ul>
③西部コミュニティバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ（シームレスダイヤ）の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>西部コミュニティバスを守り育てる会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシニー・JR）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高校生以外の利用者の輸送実績数の維持</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価（PDCAサイクルの活用）	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>西部コミュニティバスを守り育てる会</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシニー・JR）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>地域内の市町村（市町村協議会）との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*②③は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 喬木村の事業計画 (5ヵ年計画)

喬木村の事業計画 (平成26・27・28・29・30年度) 以下の項目別に概ねの着手・実施期間を横棒線 (一) で記載。					
事業の名称	平成26年度 4月9日 12月3日	平成27年度 4月9日 12月3日	平成28年度 4月9日 12月3日	平成29年度 4月9日 12月3日	平成30年度 4月9日 12月3日
①情報提供事業	時刻表の作成、ケーブルテレビでの運行情報の発信を通じて利便性向上を図る				
②利用促進事業・利用転換事業	65歳以上無料バス券の発券により高齢者の利用促進を図るとともに、への利用転換を促す				啓発活動により自家用車から公共交通
③喬木村民バスの運行	誰もが安心して暮らせる地域にするために、持続可能な地域公共交通の通学のために必要不可欠である公共交通網の充実を図る。				特に高齢者の通院や高校
④事業の進捗状況と評価 (PDCAサイクルの活用)	次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行う。 明確で分かりやすい評価基準の作成				方針の検討 具体的な検討

\*①②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (2) 喬木村の事業計画

平成26年度事業計画

事業計画の概要（目標）等

事業の名称	事業の概要（目標）	実施主体	評価事項
①情報提供事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>時刻表の作成、クーポンテレビでの運行情報の発信を通じて利便性向上を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>情報の認知度の増加</li> </ul>
②利用促進事業・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>65歳以上無料パス券の発券により高齢者の利用促進を図るとともに、啓発活動により自家用車から公共交通への利用転換を促す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>無料バス利用者数の増加</li> <li>バス利用者の増加</li> </ul>
③喬木村民バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ（シームレスダイヤ）の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシードライバー・JR）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者人数の減少を5%以内に抑制する。</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価（PDCAサイクルの活用）	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> <li>明確で分かりやすい評価基準の研究及び作成。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者（バス・タクシードライバー・JR）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>明確で分かりやすい評価基準の設定</li> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域（面積）の減少</li> <li>地域内の市町村（市町村協議会）との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (2) 喬木村の事業計画

平成27年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①情報提供事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>時刻表の作成、ケーブルテレビでの運行情報の発信を通じて利便性向上を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>情報の認知度の増加</li> </ul>
②利用促進事業・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>65歳以上無料バス券の発券により高齢者の利用促進を図るとともに、啓発活動により自家用車から公共交通への利用転換を促す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>無料バス利用者数の増加</li> <li>バス利用者の増加</li> </ul>
③喬木村民バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者人数の減少を5%以内に抑制する。</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価 (PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>明確で分かりやすい評価基準の設定</li> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②は地域協働推進事業計画の基に実施する。



7-4 (2) 喬木村の事業計画

平成28年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①情報提供事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>時刻表の作成、ケーブルテレビでの運行情報の発信を通じて利便性向上を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>情報の認知度の増加</li> </ul>
②利用促進事業・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>65歳以上無料バス券の発券により高齢者の利用促進を図るとともに、啓発活動により自家用車から公共交通への利用転換を促す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>無料バス利用者数の増加</li> <li>バス利用者数の増加</li> </ul>
③喬木村民バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードットJR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者人数の減少を5%以内に抑制する。</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価 (PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードットJR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>明確で分かりやすい評価基準の設定</li> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (2) 喬木村の事業計画

平成29年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①情報提供事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>時刻表の作成、ケーブルテレビでの運行情報の発信を通じて利便性向上を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>情報の認知度の増加</li> </ul>
②利用促進事業・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>65歳以上無料バス券の発券により高齢者の利用促進を図るとともに、啓発活動により自家用車から公共交通への利用転換を促す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>無料バス利用者数の増加</li> <li>バス利用者の増加</li> </ul>
③喬木村民バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者人数の減少を5%以内に抑制する。</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価 (PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>明確で分かりやすい評価基準の設定</li> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (2) 喬木村の事業計画

平成30年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①情報提供事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>時刻表の作成、ケーブルテレビでの運行情報の発信を通じて利便性向上を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>情報の認知度の増加</li> </ul>
②利用促進事業・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>65歳以上無料バス券の発券により高齢者の利用促進を図るとともに、啓発活動により自家用車から公共交通への利用転換を促す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>無料バス利用者数の増加</li> <li>バス利用者数の増加</li> </ul>
③喬木村民バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードットJR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者人数の減少を5%以内に抑制する。</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価 (PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>喬木村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードットJR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>明確で分かりやすい評価基準の設定</li> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (2) 豊丘村地域公共交通会議の事業計画 (5カ年計画)

豊丘村地域公共交通会議の事業計画 (平成 26・27・28・29・30 年度) 以下の項目別に概ねの着手・実施期間を横棒線 (一) で記載。					
事業の名称	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
	4 月 9 月 12 月 3 月	4 月 9 月 12 月 3 月	4 月 9 月 12 月 3 月	4 月 9 月 12 月 3 月	4 月 9 月 12 月 3 月
① 豊丘村営バスの運行	平成 24 年度から本格運行となった 6 路線 7 系統の運行を継続する。				
② 公共交通利用促進・情報提供事業		公共交通の重要性や村営バスの利活用について、積極的な情報提供を実施し、利用の促進を図る。			
③ 事業の進捗状況と評価 (PDCA サイクルの活用)	明確で分かりやすい評価基準の作成	次年度及び次期総合連携計画策定に向けて 1 年ごとに事業の評価を行う。	年ごとに事業の評価を行い、	市町村と連携し、圏域内の持続可能	具体的な検討

\*①は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

\*②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (2) 豊丘村地域公共交通会議の事業計画

平成26年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①豊丘村営バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成24年度から本格運行となった村営バス6路線7系統の運行を継続する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊丘村地域公共交通会議</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線数の維持確保</li> </ul>
②公共交通利用促進・情報提供事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の重要性や村営バスの活用について、積極的な情報提供を実施し、利用の促進を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊丘村地域公共交通会議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の重要性についての理解の向上</li> <li>村営バスの認知度向上と利用者の増加</li> </ul>
③事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> <li>明確で分かりやすい評価基準の研究及び作成。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊丘村地域公共交通会議</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>明確で分かりやすい評価基準の設定</li> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

\*②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (2) 豊丘村地域公共交通会議の事業計画

平成27年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①豊丘村営バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成24年度から本格運行となった村営バス6路線7系統の運行を継続する。</li> <li>公共交通の重要性や村営バスの活用について、積極的な情報提供を実施し、利用の促進を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊丘村地域公共交通会議</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線数の維持確保</li> </ul>
②公共交通利用促進・情報提供事業		<ul style="list-style-type: none"> <li>豊丘村地域公共交通会議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の重要性についての理解の向上</li> <li>村営バスの認知度向上と利用者の増加</li> </ul>
③事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊丘村地域公共交通会議</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

\*②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (2) 豊丘村地域公共交通会議の事業計画

平成28年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①豊丘村営バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成24年度から本格運行となった村営バス6路線7系統の運行を継続する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊丘村地域公共交通会議</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線数の維持確保</li> </ul>
②公共交通利用促進・情報提供事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の重要性や村営バスの活用について、積極的な情報提供を実施し、利用の促進を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊丘村地域公共交通会議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の重要性についての理解の向上</li> <li>村営バスの認知度向上と利用者の増加</li> </ul>
③事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊丘村地域公共交通会議</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

\*②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (2) 豊丘村地域公共交通会議の事業計画

平成29年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①豊丘村営バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成24年度から本格運行となった村営バス6路線7系統の運行を継続する。</li> <li>公共交通の重要性や村営バスの活用について、積極的な情報提供を実施し、利用の促進を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊丘村地域公共交通会議</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線数の維持確保</li> </ul>
②公共交通利用促進・情報提供事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の重要性や村営バスの活用について、積極的な情報提供を実施し、利用の促進を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊丘村地域公共交通会議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の重要性についての理解の向上</li> <li>村営バスの認知度向上と利用者の増加</li> </ul>
③事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊丘村地域公共交通会議</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

\*②は地域協働推進事業計画の基に実施する。



7-4 (2) 豊丘村地域公共交通会議の事業計画

平成30年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
① 豊丘村営バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成24年度から本格運行となった村営バス6路線7系統の運行を継続する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊丘村地域公共交通会議</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線数の維持確保</li> </ul>
② 公共交通利用促進・情報提供事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の重要性や村営バスの活用について、積極的な情報提供を実施し、利用の促進を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊丘村地域公共交通会議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の重要性についての理解の向上</li> <li>村営バスの認知度向上と利用者の増加</li> </ul>
③ 事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊丘村地域公共交通会議</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

\*②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

7-4 (2) 大鹿村の事業計画 (5カ年計画)

大鹿村の事業計画 (平成26・27・28・29・30年度) 以下の項目別に概ねの着手・実施期間を横棒線(一)で記載。					
事業の名称	平成26年度 4月9月12月3月	平成27年度 4月9月12月3月	平成28年度 4月9月12月3月	平成29年度 4月9月12月3月	平成30年度 4月9月12月3月
①大鹿村のコミュニティバスの認知度向上事業	関係組織と連携したイベント等の事業 など				
②公共交通利用促進・利用転換事業	中学生へのバスの乗り方教室、高齢者ドライバーの公共交通への誘導、運賃体系の調査研究 など				
③大鹿村コミュニティバスの運行	誰もが安心して暮らせる地域にするために、持続可能な地域公共交通体系を構築する。特に高齢者の通院や高校生の通学のために必要不可欠である公共交通網の充実を図る。				
④事業の進捗状況と評価 (PDCAサイクルの活用)	次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごと事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。 明確で分かりやすい評価基準の作成			方針の検討	具体的な検討

\*①②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*③は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 大鹿村の事業計画

平成26年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①大鹿村のコミュニティバスの認知度向上事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域全体の公共交通体系である「南信州公共交通システム・大鹿村コミュニティバス」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から公共交通主体への変化を促す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村公共交通システムに対する認知度の向上</li> <li>圏域住民の公共交通に対する理解の向上</li> </ul>
②公共交通利用促進・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数の増加</li> </ul>
③大鹿村コミュニティバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高校生以外の利用者の輸送実績数の維持</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> <li>明確で分かりやすい評価基準の研究及び作成。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>明確で分かりやすい評価基準の設定</li> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*③は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 大鹿村の事業計画

平成27年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①大鹿村のコミュニティバスの認知度向上事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域全体の公共交通体系である「南信州公共交通システム・大鹿村コミュニティバス」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から公共交通主体への変化を促す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村公共交通システムに対する認知度の向上</li> <li>圏域住民の公共交通に対する理解の向上</li> </ul>
②公共交通利用促進・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数の増加</li> </ul>
③大鹿村コミュニティバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活交通ネットワーク計画を評価し、利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高校生以外の利用者の輸送実績数の維持</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*③は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 大鹿村の事業計画

平成28年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①大鹿村のコミュニティバスの認知度向上事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域全体の公共交通体系である「南信州公共交通システム・大鹿村コミュニティバス」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から公共交通主体への変化を促す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村公共交通システムに対する認知度の向上</li> <li>圏域住民の公共交通に対する理解の向上</li> </ul>
②公共交通利用促進・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数の増加</li> </ul>
③大鹿村コミュニティバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活交通ネットワーク計画を評価し、利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高校生以外の利用者の輸送実績数の維持</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*③は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 大鹿村の事業計画

平成29年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①大鹿村のコミュニティバスの認知度向上事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域全体の公共交通体系である「南信州公共交通システム・大鹿村コミュニティバス」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から公共交通主体への変化を促す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村公共交通システムに対する認知度の向上</li> <li>圏域住民の公共交通に対する理解の向上</li> </ul>
②公共交通利用促進・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数の増加</li> </ul>
③大鹿村コミュニティバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活交通ネットワーク計画を評価し、利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高校生以外の利用者の輸送実績数の維持</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*③は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

7-4 (2) 大鹿村の事業計画

平成30年度事業計画			
事業計画の概要(目標)等			
事業の名称	事業の概要(目標)	実施主体	評価事項
①大鹿村のコミュニティバスの認知度向上事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域全体の公共交通体系である「南信州公共交通システム・大鹿村コミュニティバス」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から公共交通主体への変化を促す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> <li>南信州地域交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村公共交通システムに対する認知度の向上</li> <li>圏域住民の公共交通に対する理解の向上</li> </ul>
②公共交通利用促進・利用転換事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々な利用促進、利用転換事業を実施していくことにより、利用者拡大を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数の増加</li> </ul>
③大鹿村コミュニティバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活交通ネットワーク計画を評価し、利用者の実情に合ったダイヤ(シームレスダイヤ)の改善等の検討、実施により、利便性向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高校生以外の利用者の輸送実績数の維持</li> </ul>
④事業の進捗状況と評価(PDCAサイクルの活用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度及び次期総合連携計画策定に向けて1年ごとに事業の評価を行い、市町村と連携し、圏域内の持続可能な公共交通の検討を行う。モニタリングの実施など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大鹿村</li> <li>南信州地域公共交通問題協議会</li> <li>交通事業者(バス・タクシードライバー・JR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹路線及び准基幹路線における利用者数の増加</li> <li>住民ニーズによる公共交通空白地域(面積)の減少</li> <li>地域内の市町村(市町村協議会)との連携</li> <li>通院・通学等のための移動手段の確保による住民の生活の質的向上</li> </ul>

\*①②は地域協働推進事業計画の基に実施する。

\*③は国の補助事業である確保維持改善事業を活用する。

南信州地域交通問題協議会 計画策定委員

(敬称略)

区 分	所属団体	役 職	氏 名
住民代表	飯田市地域公共交通改善市民会議	会 長	湯澤 英範
	松川区長会	区長会長 (部奈区長)	北林 昌幸
	阿智村浪合自治会	自治会長	佐々木 重義
	阿南町老人クラブ連合会	会 長	酒井 政勝
公共交通事業者	東海旅客鉄道(株) 飯田支店	副 長	梶川 建一
	信南交通(株)	高速乗合課長	林 浩人
	伊那バス(株)	管理課長	福澤 信義
	長野県タクシー協会下伊那支部	支部長	鈴木 佳史
学校関係	下伊那地区高等学校長会	教 頭	西條 浩章
商工関係	飯田商工会議所	総務企画部長	佐々木 正樹
	長野県商工会連合会 南信州支部広域協議会	チームリーダー	清水 衆一
		チーム員	井口 公男
学識経験者等	名古屋大学大学院	環境学研究科 都市環境学専攻 准教授	加藤 博和
		環境学研究科 都市環境学専攻 研究員	杉浦 晶子
国	国土交通省 北陸信越運輸局 長野運輸支局	首席運輸企画 専門官	中牧 俊明
県	長野県 企画部 交通政策課	課 長	堀田 文雄
		主 事	竹内 学
市町村	飯田市 リニア推進部 リニア推進課	課 長	細田 仁
		交通政策係長	木下 一
	松川町 まちづくり政策課	課 長	斉藤 和勇
		主 事	田辺 哲哉
	阿南町 総務課	課 長	澤田 智
	阿智村 総務課	課 長	牛山 明彦
南信州広域連合	事務局	事務局長	金田 光廣
		事務局次長	吉川 昌彦
		広域振興係長	近藤 善彦
		主 事	宮島 剛
		主 事	仲田 伸久

(平成26年3月31日現在)



## 第2次南信州地域公共交通総合連携計画

平成26年3月発行

発行 南信州地域交通問題協議会  
飯田市・松川町・高森町・阿南町・阿智村・平谷村・根羽村・  
下條村・売木村・天龍村・泰阜村・喬木村・豊丘村・大鹿村

事務局 南信州広域連合事務局  
〒395-0034 長野県飯田市追手町2丁目678  
電話0265-53-7100 FAX0265-53-7155  
E-mail m-koiki2@mis.janis.or.jp



南信州地域交通問題協議会