

## 第1号議案 平成27年度事業報告について

**1 南信州公共交通システム認知度向上事業**

地域住民に「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・転換事業の推進を行う。

(1) 広報誌の発行 [No.8パブリックコメントの募集(12月号)・No.9(3月号)発行、45,070部全戸配布・一部組合回覧]

ア 12月号掲載内容「すきです南信州(南信州広域連合広報)」

・南信州地域公共交通網形成計画案に関するパブリックコメントの募集の周知

イ 3月号掲載内容「のってみまいか公共交通No.9号」

・公共交通を使ったおでかけプラン第5弾「天龍村」

・エコ通勤の啓発

(2) 飯田広域消防と連携したバスの写生大会及び乗り方教室の実施。

開催日：平成27年9月21日(月) 敬老の日

場 所：飯田広域消防本部

参加者：120名

バスの乗り方受講人数：60名

**2 情報提供事業**

(1) タブレットやスマートフォンに対応するため「南信州公共交通インフォメーション」の改修を行い、当圏域の公共交通の情報発信や利用者にわかりやすい路線図・時刻表(目的別時刻表等)を提供し公共交通利用者の利便性向上に繋げた。

URL <http://kk.minami.nagano.jp/>

**3 各地域公共交通会議及び市町村等各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**

公共交通をより利用しやすいものとするため、当地域における各関係機関と連携し改善を図る。

(1) 運転手の接遇研修会を実施し、圏域全体の公共交通のサービスレベルの向上を図った。

開催日：平成27年7月26日(日)

場 所：飯田市鼎文化センター 学習展示室

出席者数：20名



- (2) 圏域全体の路線バスカラー・ナンバリングを再検討し、平成 28 年度に改修を予定する方向幕及び時刻表への反映に繋げた。
- (3) ホームページで提供する、バス時刻表のフォーマットの統一化を実施。時刻表（紙ベース）の統一化に繋げた。
- (4) 各関係機関との情報交換等の実施により、既存公共交通の運行見直しや乗り継ぎの改善を図る。平成 28 年 1 月 22 日に バスのダイヤ調整会議を開催し、接続路線におけるシームレスダイヤについて調整を図った。
- (5) 各関係機関のはたすべき役割に対し側面的支援または協働実施する。  
各地域公共交通会議への出席。各地域公共交通会議と協働し利用促進・利用転換事業の推進を行った。
- (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に関する検討・研究を行う。  
地域公共交通の再編に係る研究会を設立し、再編実施計画策定に関する研究を行った。

#### 4 公共交通利用促進・利用転換事業

対象者ごとに利用促進、利用転換事業を実施し利用者拡大を図る。

##### (1) エコ通勤（電車・バス）の啓発活動

ア 自家用車を利用している通勤層をターゲットとし、FMコミュニティを活用したエコ通勤の啓発活動を実施。

第 1 回 忘年会・新年会時期 平成 27 年 12 月 21 日から平成 28 年 1 月 20 日 1 日 2 回放送

第 2 回 歓送迎会時期 平成 28 年 3 月 21 日から平成 28 年 4 月 16 日 1 日 2 回放送

イ 月刊いいだ 4 月号への掲載

##### (2) 小学生、中学生に対するバスのワークショップの開催

公共交通から学ぶ環境問題のワークショップ及びバスの乗り方教室、乗車体験の実施。

豊丘北小学校 6 年生及び教員 20 名

根羽中学校 3 年生及び教員 35 名

天龍中学校 3 年生及び教員 5 名

大鹿村中学校 3 年生及び教員 6 名



豊丘小学校での乗り方教室



大鹿中学校での乗り方教室

##### (3) 高等学校新入生に対する公共交通利用啓発活動

南信州圏域の 8 高校におけるオリエンテーションの際に公共交通利用に関するチラシを配付。

配付枚数 1,690 枚

## 5 結節点停留所整備事業

中心地の拠点である飯田市立病院結節点停留所に 電子検索端末機を設置 し、乗継案内情報を発信する。飯田市立病院を経由し移動することができる路線を検索可能。



## 6 JR 飯田線の利用促進事業

JR 飯田線活性化期成同盟会をはじめとする、沿線市町村、関係各機関とともに維持確保に向けた利用促進の取り組みの検討、啓発活動を行う。

### 【再掲】エコ通勤（電車・バス）の啓発活動

(1) 自家用車を利用している通勤層をターゲットとし、FMコミュニティを活用したエコ通勤の啓発活動を実施。

- 第1回 忘年会・新年会時期 平成27年12月21日から平成28年1月20日 1日2回放送  
 第2回 歓送迎会時期 平成28年3月21日から平成28年4月16日 1日2回放送

(2) 月刊いいだ4月号への掲載

## 7 南信州地域公共交通網形成計画策定

圏域全体の公共交通のマスタープランとして、関係機関、市町村と連携して策定し、4月に国土交通大臣に提出済み。

開催日	会議等	内容
平成27年5月18日	第1回網形成計画策定委員会	網形成計画策定に向けた講演等
平成27年11月10日	第2回網形成計画策定委員会	網形成計画骨子（案）の検討等
平成27年12月18日	第3回網形成計画策定委員会	網形成計画（案）検討等
平成28年2月25日	第4回網形成計画策定委員会	パブリックコメントの結果報告等
平成28年1月1日～1月31日	パブリックコメントの募集	意見等5件
平成27年3月25日	南信州地域交通問題協議会総会	網形成計画（案）の承認

平成27年度 南信州地域交通問題協議会 会計決算書

収入金額	5,343,572 円
支出金額	2,906,341 円
差引残額	2,437,231 円

(収入)

(単位: 円)

科目	予算額	決算額	比較増減	備考
負担金	3,223,000	3,223,000	0	南信州広域連合負担金
補助金	0	0	0	
繰越金	2,119,896	2,119,896	0	前年度繰越金
諸収入	104	676	572	利息
計	5,343,000	5,343,572	572	

(支出)

(単位: 円)

科目	予算額	決算額	比較増減	備考
運営費	733,000	328,999	△ 404,001	
報償費	435,000	224,183	△ 210,817	委員等報償費(策定委員会4回、総会2回)
旅費	205,000	49,256	△ 155,744	講師旅費、委員旅費(計画策定委員会4回、総会2回)
消耗品・事務費	93,000	55,560	△ 37,440	通信運搬費、振込手数料、消耗品等
事業費	4,600,000	2,577,342	△ 2,022,658	利用促進事業 (広報誌、結節点整備事業、南信州公共交通インフォメーションの維持管理等)
補助金	0	0	0	
予備費	10,000	0	△ 10,000	
計	5,343,000	2,906,341	△ 2,436,659	

差引残高 2,437,231 円は、次年度に繰り越します。

平成27年度南信州地域交通問題協議会収入支出決算監査報告書

平成27年度南信州地域交通問題協議会会計の収入支出決算について監査したところ、諸帳簿、証拠書類ともに整備され、正確に処理されていることを認めます。

平成28年 5月23日

監 事 柴 田 忠 昭 

平成28年 5月20日

監 事 福 田 富 廣 

第2号議案 平成28年度事業計画（案）について

### 1 南信州公共交通システム認知度向上事業 事業費 800千円

地域住民に「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・転換事業の推進を行う。

(1) 広報誌の発行 (No.10号平成28年12月発行予定、No.11号平成29年3月発行予定)

「のってみまいか公共交通（電車やバスを利用したおでかけプラン）」を発行し、公共交通利用への関心を高める。

(2) 消防写生大会などのイベントにおいて バスの乗り方教室を開催 する。〔平成28計画推進事業活用〕

(3) 景観標識を考慮した バス停留所の統一デザイン に関する研究を行う。

### 2 情報提供事業 事業費 800千円

(1) ナンバリングを反映した バス時刻表の統一フォーマット を再検討し、よりわかりやすい情報を発信し、来訪者を含めた公共交通利用者の利便性向上に繋げる。

### 3 既存公共交通の改善事業・利便性向上事業 事業費 1,600千円

公共交通をより利用しやすいものとするため、当圏域における各関係機関と連携し改善を図る。

(1) 関係機関と連携した公共交通の課題の改善

関係各機関との情報交換等の実施により、既存公共交通の運行見直しや乗り継ぎの改善を図る。

(2) バスの方向幕や時刻表へのナンバリングの反映。利用する路線を明確に表示することで、はじめて利用する方でも安心して乗車することができる環境を整備し、利便性向上に努める。

〔平成28計画推進事業活用〕

ナンバリング（一部抜粋）

路線体系	路線名	ナンバリング	
基幹路線	広域バス 駒場線	W 0	西部の基幹路線
	広域バス 阿島線	E 0	東部の基幹路線
	南部公共バス 阿南線	S 0	南部の基幹路線
准基幹路線	広域バス 遠山郷線	E 1	東部に接続する1番目
	広域バス 平岡線	E 2	東部に接続する1番目
	西部コミュニティバス（阿智－平谷－根羽線）	W 1	西部に接続する1番目
	市民バス循環線	C 1	時計回りの1番目
	南部公共バス 温田線	S 1	南部に接続する1番目
支線	市民バス 久堅線	C 2	時計回りの2番目
	市民バス 千代線	C 3	時計回りの3番目

方向幕イメージ（駒場線－飯田市立病院経由駒場行き）



平成 28 年度は、飯田市運行路線及び接続する以下の路線の整備を進める。(18 路線)

運行主体	路線名
飯田市	広域バス駒場線、広域バス阿島線、遠山郷線、平岡線、市民バス循環線、市民バス大休線、千代線、久堅線、三穂線
南部公共バス	南部公共バス阿南線
阿智村	伍和・智里線、浪合線、清内路線
西部コミュニティバスを守り育てる会	阿智－平谷－根羽線（西部コミュニティバス）
喬木村	氏乗線、喬木大島線
豊丘村	滝川阿島北県道線、壬生沢線

(3) 各関係機関のはたすべき役割に対し側面的支援または協働実施する。

(4) 南信州地域公共交通網形成計画に基づき、地域公共交通の再編について、引き続き各市町村と連携し研究を行う。

#### 4 利用促進事業 事業費 300 千円

対象者ごとに利用促進事業を実施し利用者拡大を図る。

(1) 中学生、高校生、高齢者、企業などの対象者別にバスのワークショップを開催し、利用者の拡大を図る。〔平成 28 計画推進事業活用〕

(2) 名古屋大学と連携して利用促進、利用転換につながる企画を立案し、事業を実施する。

#### 5 利用転換事業 事業費 600 千円

対象者ごとに利用転換事業を実施し利用者拡大を図る。

(1) FMコミュニティ等を活用し、自家用車を利用する通勤者に対し、公共交通を利用したエコ通勤の啓発活動を実施する。

(2) JR 飯田線を含めた公共交通の利用促進、利用転換事業を図る。

#### 6 結節点停留所整備事業 事業費 500 千円

飯田駅観光案内所内に、南信州地域の路線バス時刻表や乗継情報を検索できる、電子端末機を整備し、主に来訪者に対する二次交通の情報案内を行う。

**1 南信州公共交通システム認知度向上事業 事業費 800 千円**

地域住民に「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・転換事業の推進を行う。

(1) 広報誌の発行 (No.10 号平成 28 年 12 月発行予定、No.11 号平成 29 年 3 月発行予定)

「のってみまいか公共交通（電車やバスを利用したおでかけプラン）」を発行し、公共交通利用への関心を高める。

(2) 消防写生大会などのイベントにおいて バスの乗り方教室を開催 する。〔平成 28 計画推進事業活用〕

(3) 景観標識を考慮した バス停留所の統一デザイン に関する研究を行う。

**2 情報提供事業 事業費 800 千円**

(1) ナンバリングを反映した バス時刻表の統一フォーマット を再検討し、よりわかりやすい情報を発信し、来訪者を含めた公共交通利用者の利便性向上に繋げる。

**3 既存公共交通の改善事業・利便性向上事業 事業費 1,600 千円**

公共交通をより利用しやすいものとするため、当圏域における各関係機関と連携し改善を図る。

(1) 関係機関と連携した公共交通の課題の改善

関係各機関との情報交換等の実施により、既存公共交通の運行見直しや乗り継ぎの改善を図る。

(2) バスの方向幕や時刻表へのナンバリングの反映。利用する路線を明確に表示することで、はじめて利用する方でも安心して乗車することができる環境を整備し、利便性向上に努める。

〔平成 28 計画推進事業活用〕

ナンバリング（一部抜粋）

路線体系	路線名	ナンバリング	
基幹路線	広域バス 駒場線	W 0	西部の基幹路線
	広域バス 阿島線	E 0	東部の基幹路線
	南部公共バス 阿南線	S 0	南部の基幹路線
准基幹路線	広域バス 遠山郷線	E 1	東部に接続する 1 番目
	広域バス 平岡線	E 2	東部に接続する 1 番目
	西部コミュニティバス（阿智－平谷－根羽線）	W 1	西部に接続する 1 番目
	市民バス循環線	C 1	時計回りの 1 番目
	南部公共バス 温田線	S 1	南部に接続する 1 番目
支線	市民バス 久堅線	C 2	時計回りの 2 番目
	市民バス 千代線	C 3	時計回りの 3 番目

方向幕イメージ（駒場線－飯田市立病院経由駒場行き）



平成 28 年度は、飯田市運行路線及び接続する以下の路線の整備を進める。(18 路線)

運行主体	路線名
飯田市	広域バス駒場線、広域バス阿島線、遠山郷線、平岡線、市民バス循環線、市民バス大休線、千代線、久堅線、三穂線
南部公共バス	南部公共バス阿南線
阿智村	伍和・智里線、浪合線、清内路線
西部コミュニティバスを守り育てる会	阿智－平谷－根羽線（西部コミュニティバス）
喬木村	氏乗線、喬木大島線
豊丘村	滝川阿島北県道線、壬生沢線

(3) 各関係機関のはたすべき役割に対し側面的支援または協働実施する。

(4) 南信州地域公共交通網形成計画に基づき、地域公共交通の再編について、引き続き各市町村と連携し研究を行う。

(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に関する検討・研究を行う。

#### 4 利用促進事業 事業費 300 千円

対象者ごとに利用促進事業を実施し利用者拡大を図る。

(1) 中学生、高校生、高齢者、企業などの対象者別にバスのワークショップを開催し、利用者の拡大を図る。〔平成 28 計画推進事業活用〕

(2) 名古屋大学と連携して利用促進、利用転換につながる企画を立案し、事業を実施する。

#### 5 利用転換事業 事業費 600 千円

対象者ごとに利用転換事業を実施し利用者拡大を図る。

(1) FMコミュニティ等を活用し、自家用車を利用する通勤者に対し、公共交通を利用したエコ通勤の啓発活動を実施する。

(2) JR 飯田線を含めた公共交通の利用促進、利用転換事業を図る。

#### 6 結節点停留所整備事業 事業費 500 千円

飯田駅観光案内所内に、南信州地域の路線バス時刻表や乗継情報を検索できる、電子端末機を整備し、主に来訪者に対する二次交通の情報案内を行う。

第2号議案 平成28年度予算(案)について

平成28年度 南信州地域交通問題協議会 会計予算(案)

収入金額	5,479,000 円
支出金額	5,479,000 円
差引残額	0 円

(収入)

科目	H28予算	H27予算	比較増減	備考
負担金	3,041,000	3,223,000	△ 182,000	南信州広域連合負担金 3,041千円
繰越金	2,437,231	2,119,896	317,335	前年度繰越金
諸収入	769	104	665	
計	5,479,000	5,343,000	136,000	

(支出)

(単位:円)

科目	H28予算	H27予算	比較増減	備考
運営費	610,000	640,000	△ 30,000	
報償費	210,000	435,000	△ 225,000	委員等報償費(幹事会2回、総会2回)
旅費	400,000	205,000	195,000	講師・委員等の旅費(幹事会2回、総会2回)視察研修旅費ほか
需用費	10,000	53,000	△ 43,000	
消耗品費	10,000	53,000	△ 43,000	消耗品
役務費	250,000	40,000	210,000	
通信運搬費	150,000	40,000	110,000	通信運搬費、振込手数料(アンケートほか)
使用料	100,000	0	100,000	高速道路使用料等
事業費	4,600,000	4,600,000	0	1 南信州公共交通システム認知度向上事業 800千円 2 情報提供事業 800千円 3 公共交通改善事業・利便性向上事業 1,600千円 4 利用促進事業 300千円 5 利用転換事業 600千円 6 結節点整備事業 500千円
予備費	9,000	10,000	△ 1,000	
計	5,479,000	5,343,000	136,000	

予算の執行上必要があるときは、科目間の流用ができるものとする。

第3号議案

## 飯田市 生活交通確保維持改善計画

### <地域間幹線系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（平成29～31年度） . . . P 1～4
- ・表1 . . . P 5

### <地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（平成29～31年度） . . . P 6～10
- ・表1 . . . P 11

飯田市地域公共交通改善市民会議

## 松川町 生活交通確保維持改善計画

### <地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（平成 29～31 年度）・・・ P 1～4
- ・表 1　・・・ P 5

松川町地域公共交通対策協議会

## 下伊那郡南部地域 生活交通確保維持改善計画

### <地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（平成 29～31 年度）・・・P 1～7
- ・表 1 ・・・P 8
- ・表 6 ・・・P 9～10

下伊那南部地域公共交通対策協議会

## 阿智村地域 生活交通確保維持改善計画

### <地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（平成 29～31 年度）・・・ P 1～4
- ・表 1 ・・・ P 5
- ・表 6 ・・・ P 6

阿智村地域公共交通協議会

## 根羽村・平谷村地域 生活交通確保維持改善計画

### <地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（平成 29～31 年度）・・・P 1～6
- ・表 1 ・・・P 7

西部コミュニティバスを守り育てる会

# 喬木村 生活交通確保維持改善計画

## <地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（平成 29～31 年度）・・・ P 1～4
- ・表 1　・・・ P 5

喬木村地域公共交通会議

# 豊丘村 生活交通確保維持改善計画

## <地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（平成 29～31 年度）・・・ P 1～4
- ・表 1 ・・・ P 5

豊丘村地域公共交通会議

# 大鹿村 生活交通確保維持改善計画

## <地域内フィーダー系統>

・生活交通確保維持改善計画（平成 29～31 年度）・・・ P 1～4

・表 1　・・・ P 5

大鹿村地域公共交通会議

第 3 号議案

## 飯田市 生活交通確保維持改善計画

### <地域間幹線系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（平成 29～31 年度） . . . P 1～4
- ・表 1 . . . P 5

### <地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（平成 29～31 年度） . . . P 6～10
- ・表 1 . . . P 11

飯田市地域公共交通改善市民会議

## 地域間幹線系統別確保維持計画

平成28年6月 日

(住所) 飯田市大通2丁目208番地  
 (名称) 信南交通株式会社  
 (代表者名) 中島 一夫 印

## 1. 幹線系統名、区間及び計画期間

系統名 : 駒場線  
 運行区間 : 飯田駅前～中村～曾山入口  
 計画期間 : 平成28年10月1日～平成31年9月30日

## 2. 幹線系統の運行に係る目的・必要性(生活交通路線である理由・路線の状況)

当該路線は、飯田市中心市街地と飯田市西部地区(伊賀良、山本地区)及び下伊那西部地区(阿智村、平谷村、根羽村)を結び、阿智村が運行する阿智村巡回バス及び根羽村が運行する西部コミュニティバスと接続する基幹路線であり、JR飯田駅へのアクセス手段ともなっている。また、西部地区はJR鉄道路線が通っていないため、バス路線が唯一の公共交通手段となっている。このため、通勤、通院、買物等日常生活上必要不可欠な路線であり、また、起終点には阿智高校、飯田風越高校があり当該路線が唯一の通学手段となっている。

## 3. 幹線系統の運行に係る定量的な目標及び効果

## (1) 運行の目標

輸送量を指標とし計画輸送量の38.2人以上とする。

## (2) 運行による効果

駒場線を維持することにより飯田市西部地区、下伊那西部地区住民の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、阿智村巡回バス、西部コミュニティバスの支線路線とのネットワークが形成されることにより効率的な交通体系が構築される。

## 4. 費用負担額

補助対象期間	欠損見込額※	負担額			
		国	県	市町村	事業者
H28.10～H29.9	6,973,028 円	3,315,000 円	3,315,000 円	343,028 円	円
H29.10～H30.9	4,553,949 円	1,973,500 円	1,973,500 円	606,949 円	円
H30.10～H31.9	5,070,629 円	2,248,000 円	2,248,000 円	574,629 円	円

※欠損見込額とは、補助対象経常費用の見込額から経常収益の見込額を控除した額

#### 5. 収益改善のために行った取組状況

- ・ 圏内各高校の全新入生に対し利用促進チラシ、時刻表をオリエンテーション時に配付
- ・ 各高校別に代表者とグループインタビューを行いダイヤ等の要望事項を聞き取り
- ・ 利用促進として飯田市立動物園と連携し車内へ毎月動物園紹介ポスターを掲示
- ・ 飯田駅前にて利用者アンケートを実施し次年度のダイヤ改正に反映
- ・ 認知度向上施策として消防署とタイアップし写生大会を実施

#### 6. 今後の収益改善に向けた取組

- ・ 社員集会を活用し接客マナー向上勉強会の開催
- ・ 高校別グループインタビューを行い利用者ニーズの把握を行う

#### 7. 広域行政圏の中心市町村に準ずる市町村であるという相当の理由について

【地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱別表5に定める広域行政圏の中心市町村以外へアクセスする路線の場合に記入】

#### 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 長野県飯田市大通2丁目208番地

(所 属) 高速乗合課

(氏 名) 林 浩人

(電 話) 0265-24-0009

(F A X) 0265-52-6292

(e-mail) [hhayashi@shinnan.co.jp](mailto:hhayashi@shinnan.co.jp)

## 地域間幹線系統別確保維持計画

平成28年6月 日

(住所) 飯田市大通2丁目208番地  
 (名称) 信南交通株式会社  
 (代表者名) 中島 一夫 印

## 1. 幹線系統名、区間及び計画期間

系統名 : 駒場線  
 運行区間 : 飯田駅前～市立病院～曾山入口  
 計画期間 : 平成28年10月1日～平成31年9月30日

## 2. 幹線系統の運行に係る目的・必要性(生活交通路線である理由・路線の状況)

当該路線は、飯田市立病院を經由し飯田市中心市街地と飯田市西部地区(伊賀良、山本地区)及び下伊那西部地区(阿智村、平谷村、根羽村)を結ぶ路線である。  
 飯田市西部地区及び下伊那西部地区には総合病院が存在しないため、地域の基幹病院として多くの地域住民が飯田市立病院にて診察を受けており、当該路線は同病院を經由する事から同院を利用される方には無くてはならない路線となっている。  
 また、沿線には郊外商業施設の出店があいついでおり、買物を目的とする方にも利用されている他、沿線には下伊那農業高校、飯田OIDE長姫高校が存在する事から両校に通学する高校生にとっては唯一の公共交通となっている。

## 3. 幹線系統の運行に係る定量的な目標及び効果

## (1) 運行の目標

輸送量を指標とし計画輸送量の23.1人以上とする。

## (2) 運行による効果

市立病院経由駒場線を運行する事により移動手段を持たない沿線住民にとって、飯田市立病院にて受診できる安心感に繋がっている。また、阿智村巡回バス、西部コミュニティバスの支線路線と接続することから効率的な交通体系が構築される。

## 4. 費用負担額

補助対象期間	欠損見込額※	負担額			
		国	県	市町村	事業者
H28.10～H29.9	8,561,975 円	4,288,500 円	4,288,500 円	0 円	円
H29.10～H30.9	6,198,771 円	3,119,500 円	3,119,500 円	0 円	円
H30.10～H31.9	6,650,816 円	3,356,000 円	3,356,000 円	0 円	円

※欠損見込額とは、補助対象経常費用の見込額から経常収益の見込額を控除した額

#### 5. 収益改善のために行った取組状況

- ・ 圏内各高校の全新入生に対し利用促進チラシ、時刻表をオリエンテーション時に配付
- ・ 各高校別に代表者とグループインタビューを行いダイヤ等の要望事項を聞き取り
- ・ 利用促進として飯田市立動物園と連携し車内へ毎月動物園紹介ポスターを掲示
- ・ 飯田駅前にて利用者アンケートを実施し次年度のダイヤ改正に反映
- ・ 認知度向上施策として消防署とタイアップし写生大会を実施

#### 6. 今後の収益改善に向けた取組

- ・ 社員集会を活用し接客マナー向上勉強会の開催
- ・ 高校別グループインタビューを行い利用者ニーズの把握を行う

#### 7. 広域行政圏の中心市町村に準ずる市町村であるという相当の理由について

【地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱別表5に定める広域行政圏の中心市町村以外へアクセスする路線の場合に記入】

#### 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 長野県飯田市大通2丁目208番地

(所 属) 高速乗合課

(氏 名) 林 浩人

(電 話) 0265-24-0009

(F A X) 0265-52-6292

(e-mail) [hhayashi@shinnan.co.jp](mailto:hhayashi@shinnan.co.jp)

事業者名	信南交通株式会社		
運行計画担当部門	(担当部門の名称) 高速乗合課	(責任者役職・氏名) 課長 林 浩人	印
補助金担当部門	(担当部門の名称) 高速乗合課	(責任者役職・氏名) 課長 林 浩人	印

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表 (平成27年度)

部分は、計算式有り。

実態調査日 平成27年 9月 3日実施

運行系統					年間輸送実績					経常収益			平均乗車密度算定			輸送量 (A) × (G)	市町村による 回数券購入等 の有無	備考	
申請 番号	運行 系統名	起点	主な 経由地	終点	キロ程 (Km)	運行 回数 (A) (回)	輸送人員 (人)	1人平均 乗車キロ (km)	輸 送 人キロ (人・km)	運送収入 (B) (円)	実車走行 キロ (C) (Km)	運送雑収 (D) (円)	営業外 収益 (E) (円)	計 (B) + (D) + (E)	( (運賃改定前の平均賃率 × 適用日数) + (運賃改定後の平均賃率 × 適用日数) ) ÷ 総適用日数				平均 賃率 (F) (円)
28	駒場線	飯田駅前	中村・阿智高松	曹山入口	11.8	5.8	69,998	7.4	517,985	14,668,945	53,527.6	638,111	166,398	15,473,454	41.04	6.6	38.28	有	無
29	駒場線	飯田駅前	市立病院	曹山入口	18.1	3.5	46599	9.2	428,710	10,223,868	47,041.9	444,747	115,975	10,784,590	32.47	6.6	23.1	有	無
									0					0		#VALUE!	#VALUE!	有・無	
									0					0		#VALUE!	#VALUE!	有・無	
合計					29.9		116,597		946,695	24,892,813	100,569.5	1,082,858	282,373	26,258,044				有・無	

【記載要領】

- この書類は、補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること（補助対象系統のみ記載すること）。  
 (但し、前年度の補助対象期間に係る生活交通ネットワーク計画の添付書類として既に提出している場合は、基準期間の前年度及び基準期間の前々年度に係る様式第1-5の添付を省略することができる。)  
 なお、様式1-8に基づく申請については当該年度の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること（補助対象系統のみ記載すること）。
- 申請番号は、生活交通ネットワーク計画認定申請書の申請番号と同一のものとすること。
- 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載し、キロ程は小数点以下第1位まで記載すること。
- 運行回数は、補助対象期間の前々年度（基準期間）中における1日の平均を小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出して記載すること。なお1往復を運行回数1回とし、循環系統の場合は、1循環で運行回数1回とする。
- 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実態調査に基づいて記載すること。
- 輸送人キロは、輸送人員 × 1人平均乗車キロにより算出すること。
- 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の前々年度（基準期間）の運送収入について、原則として年1回以上実態調査を実施し、その結果により算出すること。また、実態調査日についても記載すること。
- 実車走行キロは、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出して記載すること。
- 平均賃率は、停留所相互間総運賃額 ÷ 停留所相互間総キロにより銭単位まで算出すること（銭未満切り捨て）。ただし、補助対象期間中の前々年度（基準期間）に運賃改定があった場合の当該運行系統の平均賃率は、表中の計算式により算出すること。なお、この場合において、スト及び積雪等の理由によりバスが運行されなかった日は適用日数から除くものとする。
- 平均乗車密度は (B) ÷ (C) ÷ (F) と連算し、その値について、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出すること。
- 備考欄には、補助対象期間の前々年度（基準期間）中に運行回数の変更があった場合、スト及び積雪等の理由によりバスが運行されなかった期間があった場合又は運賃改定があった場合等特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。
- 各運行系統のキロ程、輸送人員、輸送人キロ、運送収入、実車走行キロ、運送雑収及び営業外収益の合計欄については必ず記載すること。
- 市町村による回数券購入等の有無は、運送収入に含まれるものの有無について記載すること。  
 (注) 上記、記載要領中2.以降において、前々年度（基準期間）とあるのは1. 但し書きに該当しない場合は、基準期間の前年度、基準期間の前々年度を追加して読み替えるものとする。

# 生活交通確保維持改善計画（地域公共交通確保維持事業のうち地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統関係）

平成 28 年 6 月 日  
（名称）飯田市地域公共交通改善市民会議  
（代表者名）会長 中島 雄三

## 0. 生活交通確保維持改善計画の名称

飯田市地域内フィーダー系統確保維持計画（平成 29 年度～平成 31 年度）

## 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

### 南信州地域の公共交通の現状及び南信州地域交通問題協議会との関わり

南信州地域（以下「当地域」という。）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（以下「14 市町村」という。）から構成されており、中央アルプスと南アルプスに囲まれた伊那谷の南部に位置し、総面積 1,929 km<sup>2</sup> のうちの約 86% を森林が占めている。また盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。

しかし自家用車を運転できない高齢者や、高校生を中心とする学生等は、日常の移動手段として電車やバス等を利用しており、今後継続的に公共交通を守り育てていくことが、当地域にとって喫緊の重要課題のひとつとなった。こうした課題の解決には、市町村の枠を越えた公共交通の維持・確保が必要であることから、当地域の 14 市町村を中心に、道路管理者、公安委員会等の行政機関と公共交通事業者、福祉事業者、環境関連団体、公共交通利用者等が一堂に会し、「南信州地域交通問題協議会」を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）に基づく法定協議会として設立した。その後、当地域全体の公共交通に関するマスタープランとして「南信州地域公共交通総合連携計画」を策定したが、平成 26 年の活性化再生法の改正を受け、住民や来訪者の移動手段確保はもとより、福祉、教育、観光なども含めたまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を進めるために、平成 28 年 3 月に「南信州地域公共交通網形成計画（以下「南信州網形成計画」という。）」を策定した。

本計画（生活交通確保維持改善計画）は、この南信州網形成計画に基づき各地域公共交通会議で作成された後、南信州地域交通問題協議会においても協議・承認を受ける。このため、本計画は南信州の目指すべき目標を達成するための具体的取り組みを示すために策定し、効率的な路線の運行を行っている。

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない

### (1) 事業の目標

○下記系統の1運行あたりの乗車人数

系 統 名	H29 目標	H30 目標	H31 目標
市民バス千代線	6.5 人	6.5 人	6.5 人
市民バス久堅線	4.6 人	4.6 人	4.6 人
市民バス三穂線	7.0 人	7.0 人	7.0 人
広域バス遠山郷線	8.3 人	8.3 人	8.3 人
広域バス遠山郷線（飯田高校）	8.3 人	8.3 人	8.3 人
広域バス平岡線	4.2 人	4.2 人	4.2 人
広域バス阿島線	11.3 人	11.3 人	11.3 人
広域バス阿島線（ほっ湯アップル経由）	11.3 人	11.3 人	11.3 人
乗合タクシー竜東線（千代系統）	3.0 人	3.0 人	3.0 人
乗合タクシー竜東線（久堅系統）	3.0 人	3.0 人	3.0 人
乗合タクシー遠山郷高校通学支援線	1.6 人	1.6 人	1.6 人
乗合タクシー三穂線	3.4 人	3.4 人	3.4 人
乗合タクシー平岡線	1.4 人	1.4 人	1.4 人
乗合タクシー上市田線	2.1 人	2.1 人	2.1 人

1運行あたりの乗車人数を指標とし、前年度実績（10月～9月）を下回らないことを目標とする。

### (2) 事業の効果

過疎地域を含む中山間地域の路線を維持することにより、高齢者、学生等の交通弱者の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。

通勤通学による利用者が比較的多い朝夕の時間帯については、市民バスの定時定路線運行を行い、高齢者が通院や買い物に利用する昼間の時間帯については、乗合タクシーを運行させることにより効率的な運行体系を実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

## 3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付別紙「表1補足資料」

## 4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表2」を添付

## 5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

信南交通株式会社、南信州広域タクシー有限会社、飯田タクシー有限会社、朝日交通株式会社、株式会社おさひめコーポレーション、遠山タクシー有限会社、北部タクシー有限会社、第一観光タクシー株式会社

6. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定手法【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】

※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない

7. 別表1及び別表3の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要【地域間幹線系統のみ】

※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない

8. 別表1及び別表3の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧【地域間幹線系統のみ】

※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない

9. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【地域内フィーダー系統のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付

10. 車両の取得に係る目的・必要性【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない

片道46キロ、年間実車走行キロが9万キロ弱である路線バス遠山郷線に新たな車両を導入することにより、運行の安全性、快適性を確保する。また、ノンステップバスを導入することにより、バリアフリー化も図る。(H25.4導入済)

11. 車両の取得に係る定量的な目標・効果【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない

(1) 事業の目標

路線バス遠山郷線の1運行あたりの乗車人数 目標  
H29 8.3人 H30 8.3人 H31 8.3人

(2) 事業の効果

路線バス遠山郷線に新しい車両を導入することにより、過疎地域である遠山郷地域の高齢者、自宅から高校へ通学する学生の長距離乗車における負担を軽減するとともに、省燃費も実現し、CO2排出量を低減させる。また、遠山郷地域の定住促進、地域活性化に貢献できる。

12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額(表6及び表7又は表8及び表9)【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表6及び表7又は表8及び表9」を添付

1 3. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

#### 1 4. 協議会の開催状況と主な議論

※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない

(平成 19 年 7 月 27 日設立)

- ・平成 19 年度 (3 回) 飯田市地域公共交通総合連携計画の決定
- ・平成 20 年度 (5 回) 市街地循環線部会、遠山郷線部会、市民バス千代線の車両更新
- ・平成 21 年度 (3 回) 乗合タクシー竜東線、三穂線運行決定、運賃の見直し
- ・平成 22 年度 (2 回) 実証運行最終年度 事後評価、遠山高校支援線の運行決定
- ・平成 23 年 6 月 16 日 (平成 23 年度第 1 回) 生活交通ネットワーク計画の承認  
※制度の詳細に一部未定な部分があるため、決定した時点で一部を変更し提出する可能性がある旨の了承を得る。
- ・平成 23 年 6 月 27 日 南信州地域公共交通問題協議会臨時総会にて承認  
※南信州地域公共交通問題協議会が作成した「南信州地域公共交通総合連携計画」に基づき、各市町村協議会が生活交通ネットワーク計画を作成し、地域内公共交通の連携強化を図る。
- ・平成 24 年 1 月 20 日 (平成 23 年度第 2 回) H24 年度生活交通ネットワーク計画の変更承認
- ・平成 24 年 1 月 23 日 南信州地域公共交通問題協議会総会にて H24 年度生活交通ネットワーク計画の変更承認
- ・平成 24 年 6 月 14 日 H24 年度生活交通ネットワーク計画の変更承認
- ・平成 24 年 6 月 15 日 南信州地域公共交通問題協議会総会にて H24 年度生活交通ネットワーク計画の変更承認
- ・平成 25 年 1 月 17 日 H25 年度生活交通ネットワーク計画の変更承認
- ・平成 25 年 6 月 19 日 H26 年度生活交通ネットワーク計画の承認
- ・平成 25 年 6 月 20 日 南信州地域公共交通問題協議会総会にて H26 年度生活交通ネットワーク計画の承認
- ・平成 26 年 6 月 23 日 H27 年度生活交通ネットワーク計画の承認
- ・平成 26 年 6 月 25 日 南信州地域公共交通問題協議会総会にて H27 年度生活交通ネットワーク計画の承認
- ・平成 27 年 6 月 19 日 H28 年度生活交通確保維持改善計画の承認
- ・平成 27 年 6 月 22 日 南信州地域公共交通問題協議会総会にて H28 年度生活交通確保維持改善計画の承認
- ・平成 28 年 6 月 24 日 H29 年度生活交通確保維持改善計画の承認
- ・平成 28 年 6 月 29 日 南信州地域公共交通問題協議会総会にて H29 年度生活交通確保維持改善計画の承認

<b>15. 利用者等の意見の反映</b>	
※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない	
協議会に、自治会や福祉関係者等から構成される部会を路線ごとに設け、運行改善等について協議している。	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合タクシー車中アンケート調査を路線ごとに実施（1か月間）</li> <li>・バス乗降調査を随時実施</li> <li>・H24年4月より、要望のあった高齢者回数券の設定、路線の経路変更等を実施。</li> <li>・H25年4月より、バス運賃を10円単位の距離従量制から、100円単位の地区別エリア制に見直すとともに、定期券の見直しを行った。（実証実験）</li> <li>・H26年4月より、運転免許証自主返納者に対して回数券を交付する支援制度を開始した。</li> </ul>	
<b>16. 協議会メンバーの構成員</b>	
※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない	
関係都道府県	長野県企画振興部交通政策課
関係市区町村	飯田市、阿智村、喬木村、高森町、天龍村
交通事業者・交通施設管理者等	信南交通、長野県タクシー協会下伊那支部、長野県飯田建設事務所、長野県飯田警察署
地方運輸局	長野運輸支局
その他協議会が必要と認める者	まちづくり委員会代表、飯田市社会福祉協議会、飯田商工会議所、飯田医師会、飯田市民生児童委員協議会等

**【本計画に関する担当者・連絡先】**

(住 所)	長野県飯田市大久保町 2534 番地
(所 属)	飯田市リニア推進部リニア推進課公共交通係
(氏 名)	齊藤 香織
(電 話)	0265 (22) 4511 内線 3313
(e-mail)	icriniar1@city.iida.nagano.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

29年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	国庫補助金 内定申請額 (千円)	再編 特別 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型 /デマンド 型の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対 象地域間幹線系 統等と接続確保 策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)
長野県 飯田市	信南交通(株)	(1) 市民バス千代線	2,125	13,052		乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系 統駒場線飯田駅前停留 所と近接	③
	信南交通(株)	(2) 市民バス久堅線	1,796			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系 統駒場線飯田駅前停留 所と近接	③
	信南交通(株)	(3) 市民バス三穂線	1,549			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系 統駒場線飯田駅前停留 所と近接	③
	信南交通(株)	(4) 広域バス遠山郷線	15,871			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系 統駒場線飯田駅前停留 所と近接	③
	信南交通(株)	(5) 広域バス平岡線	832			乗合バス型	②(1)	地域間交通ネットワーク JR飯田線平岡駅と近接	③
	信南交通(株)	(6) 広域バス阿島線	3,924			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系 統駒場線飯田駅前停留 所と近接	③
	信南交通(株)	(7) 広域バス阿島線 (ほっ湯アップル経由)	4,870			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系 統駒場線飯田駅前停留 所と近接	③
	南信州広域タクシー(有)	(8) 乗合タクシー-竜東線 (千代)	1,372	102	デマンド型	①	補助対象地域間幹線系 統駒場線飯田駅前停留 所と近接	③	
	(代表)南信州広域タク シー(有)・飯田タクシー(有)	(9) 乗合タクシー-竜東線 (久堅)	1,479	110	デマンド型	①	補助対象地域間幹線系 統駒場線飯田駅前停留 所と近接	③	
	株おさひめ コーポレーション	(10) 乗合タクシー-遠山郷 高校通学支援線	843	20	デマンド型	①	補助対象地域間幹線系 統駒場線飯田駅前停留 所と近接	③	
	朝日交通(株)	(11) 乗合タクシー-三穂線	1,376	102	デマンド型	①	補助対象地域間幹線系 統駒場線飯田駅前停留 所と近接	③	
	遠山タクシー(有)	(12) 乗合タクシー-平岡線	2,652	50	乗合バス型	②(1)	地域間交通ネットワーク JR飯田線平岡駅と近接	③	
	(代表)北部タクシー(有)・ 第一観光タクシー(株)	(13) 乗合タクシー-上市田線	1,080	160	デマンド型	①	補助対象地域間幹線系 統駒場線飯田駅前停留 所と近接	③	
合 計				13,596					
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)				13,596		国庫補助 上限額 (千円)	13,596		

## 松川町 生活交通確保維持改善計画

### <地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（平成 29～31 年度）・・・ P 1～4
- ・表 1 ・・・ P 5

松川町地域公共交通対策協議会

# 生活交通確保維持改善計画（地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係）

平成 28 年 6 月 日

（名称） 松川町地域公共交通対策協議会  
（代表者名） 会 長 深津 徹 印

## 0. 生活交通確保維持改善計画の名称

松川町地域内フィーダー系統確保維持計画（平成 29 年度～平成 31 年度）

## 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

### 1-1 南信州地域の公共交通の現状及び南信州地域交通問題協議会との関わり

南信州地域（以下「当地域」という。）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（以下「14 市町村」という。）から構成されており、中央アルプスと南アルプスに囲まれた伊那谷の南部に位置し、総面積 1,929 km<sup>2</sup>のうちの約 86%を森林が占めている。また盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。

しかし自家用車を運転できない高齢者や、高校生を中心とする学生等は、日常の移動手段として電車やバス等を利用しており、今後継続的に公共交通を守り育てていくことが、当地域にとって喫緊の重要課題のひとつとなった。こうした課題の解決には、市町村の枠を越えた公共交通の維持・確保が必要であることから、当地域の 14 市町村を中心に、道路管理者、公安委員会等の行政機関と公共交通事業者、福祉事業者、環境関連団体、公共交通利用者等が一堂に会し、「南信州地域交通問題協議会」を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）に基づく法定協議会として設立した。その後、当地域全体の公共交通に関するマスタープランとして「南信州地域公共交通総合連携計画」を策定したが、平成 26 年の活性化再生法の改正を受け、住民や来訪者の移動手段確保はもとより、福祉、教育、観光なども含めたまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を進めるために、平成 28 年 3 月に「南信州地域公共交通網形成計画（以下「南信州網形成計画」という。）」を策定した。

本計画（生活交通確保維持改善計画）は、この南信州網形成計画に基づき各地域公共交通会議で作成された後、南信州地域交通問題協議会においても協議・承認を受ける。このため、本計画は南信州の目指すべき目標を達成するための具体的取り組みを示すために策定し、効率的な路線の運行を行っている。

### 1-2 松川町の現状

松川町は東西に長く、中心部は天竜川による河岸段丘が形成されている。飯田線伊那大島駅周辺が町の中心部であるが、商店街、駅、公共施設は河岸段丘により高低差がある。松川町には大きく分けて天竜川東側の山間部にある生田地区、中心部を含む大島地区、その北側の上片桐地区の 3 地区がある。それぞれの地区から中心部までの距離は長く、起伏の多い地形により移動の負担が大きくなるため、公共交通機関の維持が必要である。

町内には、天竜川に沿って南北方向に JR 飯田線があり、この路線の 2 駅（伊那大島駅、上片桐駅）を利用し、飯田、駒ヶ根方面への通勤・通学、通院、買い物などを行っている。

町内のバスは、JR 駅を公共交通の要衝として運行されているが、路線バスは限られた地域を運行している状況である。以前から福祉バスを運行してきたが、利用者が高齢者等

に限定されていた。このことから、文教施設、福祉施設、商店街等を循環し、利用しやすい料金で利用者制限の無いバスの運行（コミュニティバス等）が求められ、さらに運行路線、運行時間帯などの検討を行う必要がある。地域の活力低下が問題となっている中、松川町においてもより多くの交通弱者が町中に出ることで、商店街や文化活動の活性化につなげていくことや、交通弱者の健康維持・向上に寄与することが必要である。

町の西側にある温泉施設（清流苑）の利用と、町の中央にある日赤病院への通院には高齢者のバス利用が多く、高齢化が進んでいる天竜川以東の生田地区からのアクセス向上が求められる。

町の中心市街地には多くの高齢者が居住しているため、きめの細かい運行が求められている。このため運行路線や時刻について、路線別や地域別のニーズを把握する必要がある。

通学者の利用の多い上片桐循環、生田線、部奈線の運行時間や料金には、小学生、中学生、部活動などにより幅広い要望があるため、調整していく必要がある。

厳しい財政状況が続くなか、松川町の地理的条件を踏まえて、できるだけ効率的で効果的なバス運行としていく必要がある。南信州地域交通問題協議会の検討する大鹿線との整合性や、隣接する市町村の路線の方針についても配慮しておく必要がある。

環境問題への意識の高まりや石油高騰などの社会経済情勢の変化を契機として、公共交通利用について関心を町全体で高め、地域の公共交通が抱える課題を住民と共有し、環境に負荷をかけない生活に向けた公共交通利用や、商店街や文教施設などの地域資源の活用などにつなげていく必要がある。

### 1-3 地域公共交通確保維持事業申請にあたり

当町は平成 20 年度に地域公共交通活性化再生事業（調査事業）に着手し、大島循環・上片桐循環・生田線・部奈線・生田循環の各路線を 2 ヶ年（平成 21 年度、平成 22 年度）実証運行した。平成 23 年度から大島循環・上片桐循環・生田線・部奈線については本格運行に移行したが、生田循環線については、路線を大幅改正（平日週 5 日 4 便運行から、隔日（月水金・火木土）日 5 便の系統運行に変更）し、実証運行期間を 1 ヶ年延長し実証運行を行い、平成 24 年度から本格運行に移行している。

また、上片桐循環通学便について、平成 26 年 4 月より大島地区でも乗車できるように 5 便中 2 便について路線を拡充し、平成 27 年 4 月からは全便大島地区経由へ路線を拡充している。

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

### （1）事業の目標

利用者数を事業の目標値とする。

松川コミュニティバス全体 37,900 人

#### 【通常便】

・大島循環 4,600 人 ・上片桐循環 5,000 人 ・峠部奈線 2,700 人

・中山柄山線 3,000 人

#### 【通学便】

・上片桐・上大島通学便 7,000 人 ・生田線 8,700 人 ・部奈線 6,900 人

### （2）事業の効果

JR 駅（伊那大島駅、上片桐駅）を公共交通の要衝とし、松川町全体を網羅するコミュニティバスを維持することにより、公共交通空白地域の解消と地域にあった交通体系の構築を図ることができる。運賃を幼児、高齢者や障がい者については無料にし、学生や一般の利用者には割安に設定することで、誰もが利用することのできる交通機関として期待できる。大島・上片桐循環は平日に4便設定し、生田地区の2路線は隔日運行としながらも運行日は5便設定とすることで、利便性の向上と利用機会の拡大を図ることができる。また、バス路線の利便性が向上することで、バス路線と鉄道の連携を高めることができ、公共交通全体の利用促進に繋がる。

### 3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付

運行予定者については下記の点から伊那バス（株）、丸茂自動車（有）に決定することで協議会において承認が得られた。

- ・運行予定者は実証運行を行ってきた実績があり、地域の生活移動を支える担い手として地域の信頼を得ており、また安全輸送の確保が期待できる。
- ・交通事業は地場に根付いた産業として継続して運行することで地域の交通手段が確保、維持され、雇用も含め地域経済の安定に寄与する。

### 4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表2」を添付

### 5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

伊那バス株式会社、丸茂自動車有限会社

### 6. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【地域内フィーダー系統のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付

### 7. 協議会の開催状況と主な議論

- ・平成20年7月3日（20年度第1回） 協議会設立、事業計画について協議
- ・平成20年12月2日（20年度第2回） 予算、公共交通連携計画(案)について合意
- ・平成21年1月21日（20年度第3回） 運賃、運行業者、補正予算について合意
- ・平成26年5月23日（26年度第1回） 平成25年度事業、決算報告、平成26年度事業計画と予算書の承認、生活交通ネットワーク計画の承認
- ・平成26年11月26日（26年度第2回） 26年度上半期事業状況  
定期券の金額変更について承認
- ・平成27年2月10日（26年度第3回） 大島地区の通学便運行について協議  
生活交通ネットワーク計画変更の承認

- ・平成 27 年 3 月 3 日 (26 年度第 4 回) 27 年度事業計画と予算の承認
- ・平成 27 年 6 月 1 日 (27 年度第 1 回) 平成 26 年度事業、決算報告  
生活交通確保維持改善計画の承認
- ・平成 28 年 1 月 15 日 (27 年度第 2 回) 生活交通改善計画について承認  
(バリアフリー化設備等整備事業)
- ・平成 28 年 3 月 2 日 (27 年度第 3 回) 28 年度事業計画と予算の承認
- ・平成 28 年 6 月 1 日 (28 年度第 1 回) 平成 27 年度事業、決算報告  
生活交通確保維持改善計画の承認

## 8. 利用者等の意見の反映

協議会構成員に住民及び利用者の代表が含まれており、定期的にバス停設置やダイヤ変更等について協議している。

- ・H21 年度に住民アンケート、H22 年度に集落懇談会を実施し、運行に反映させている。
- ・H26 年 4 月より、上片桐循環通学便について、大島地区への路線変更を実施。
- ・H27 年 4 月より、上片桐循環通学便について、大島地区への増便を実施。

## 9. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	長野県
関係市区町村	松川町
交通事業者・交通施設管理者等	伊那バス株式会社、丸茂自動車有限会社、松川タクシー有限会社 伊那バス労働組合、飯田建設事務所、飯田警察署、町建設課
地方運輸局	長野運輸支局
その他協議会が必要と認める者	社会福祉協議会、大島地区代表、上片桐地区代表、生田地区代表 商工会、女性団体連絡協議会、福祉を考える会、教育委員会

### 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 長野県下伊那郡松川町元大島 3823

(所 属) 松川町役場まちづくり政策課

(氏 名) 大澤 充

(電 話) 0265-36-7014

(e-mail) seisaku@matsukawa-town.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統) 29年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	国庫補助金 内定申請額 (千円)	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)				
						乗合バス型 /デマンド 型の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対 象地域間幹線系 統等と接続確保 策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)	
長野県 松川町	伊那バス(株)	(1) 大島循環(午前1便)	647.0	3,846		乗合バス型	②(2) 交通不便 地域	地域交通ネットワ ークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接	③	
	伊那バス(株)	(2) 大島循環(午前2便)	1,671.0			乗合バス型	②(2) 交通不便 地域	地域交通ネットワ ークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接	③	
	伊那バス(株)	(3) 大島循環(午前3便)(午後便)	5,437.0			乗合バス型	②(2) 交通不便 地域	地域交通ネットワ ークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接	③	
	伊那バス(株)	(4) 上片桐循環(午前1便)	1,293.5			乗合バス型	②(2) 交通不便 地域	地域交通ネットワ ークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接	③	
	伊那バス(株)	(5) 上片桐循環(午前2便)(午後1・2便)	4,464.5			乗合バス型	②(2) 交通不便 地域	地域交通ネットワ ークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接	③	
	伊那バス(株)	(6) 上片桐・大島通学便	3,594.5			乗合バス型	②(2) 交通不便 地域	地域交通ネットワ ークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接	③	
		丸茂自動車(有)	(7) 生田循環 峠部奈線(午前1便)	699.0	1,101		乗合バス型	②(2) 交通不便 地域	地域交通ネットワ ークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接	③
		丸茂自動車(有)	(8) 生田循環 峠部奈線(午前2便)	354.5			乗合バス型	②(2) 交通不便 地域	地域交通ネットワ ークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接	③
		丸茂自動車(有)	(9) 生田循環 峠部奈線(昼便)	455.5			乗合バス型	②(2) 交通不便 地域	地域交通ネットワ ークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接	③
		丸茂自動車(有)	(10) 生田循環 峠部奈線(午後1便)	241.0			乗合バス型	②(2) 交通不便 地域	地域交通ネットワ ークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接	③
		丸茂自動車(有)	(11) 生田循環 峠部奈線(午後2便)	686.0			乗合バス型	②(2) 交通不便 地域	地域交通ネットワ ークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接	③
		丸茂自動車(有)	(12) 生田循環 中山柄山線(午前1便)	622.5			乗合バス型	②(2) 交通不便 地域	地域交通ネットワ ークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接	③
		丸茂自動車(有)	(13) 生田循環 中山柄山線(午前2便)	408.0			乗合バス型	②(2) 交通不便 地域	地域交通ネットワ ークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接	③
		丸茂自動車(有)	(14) 生田循環 中山柄山線(昼便)	443.0			乗合バス型	②(2) 交通不便 地域	地域交通ネットワ ークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接	③
		丸茂自動車(有)	(15) 生田循環 中山柄山線(午後1便)	369.0			乗合バス型	②(2) 交通不便 地域	地域交通ネットワ ークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接	③
		丸茂自動車(有)	(16) 生田循環 中山柄山線(午後2便)	619.0			乗合バス型	②(2) 交通不便 地域	地域交通ネットワ ークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接	③
合 計				4,947						
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)				4,947		国庫補助 上限額 (千円)	4,947			

(注)

1. 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1/2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
2. 「国庫補助額内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
3. 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
4. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
5. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

## 下伊那郡南部地域 生活交通確保維持改善計画

### <地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（平成 29～31 年度）・・・P 1～7
- ・表 1 ・・・P 8
- ・表 6 ・・・P 9～10

下伊那南部地域公共交通対策協議会

生活交通確保維持改善計画（地域公共交通確保維持事業のうち  
地域内フィーダー系統関係）

平成28年6月23日

（名 称）下伊那南部地域公共交通対策協議会  
会長 勝野 一 成 印

0. 生活交通確保維持改善計画の名称

下伊那南部地域 地域内フィーダー系統確保維持計画（平成29年度～平成31年度）

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(1) 南信州地域の公共交通の現状及び南信州地域交通問題協議会との関わり

南信州地域（以下「当地域」という。）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（以下「14市町村」という。）から構成されており、中央アルプスと南アルプスに囲まれた伊那谷の南部に位置し、総面積1,929 km<sup>2</sup>のうちの約86%を森林が占めている。また盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。

しかし自家用車を運転できない高齢者や、高校生を中心とする学生等は、日常の移動手段として電車やバス等を利用しており、今後継続的に公共交通を守り育てていくことが、当地域にとって喫緊の重要課題のひとつとなった。こうした課題の解決には、市町村の枠を越えた公共交通の維持・確保が必要であることから、当地域の14市町村を中心に、道路管理者、公安委員会等の行政機関と公共交通事業者、福祉事業者、環境関連団体、公共交通利用者等が一堂に会し、「南信州地域交通問題協議会」を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）に基づく法定協議会として設立した。その後、当地域全体の公共交通に関するマスタープランとして「南信州地域公共交通総合連携計画」を策定したが、平成26年の活性化再生法の改正を受け、住民や来訪者の移動手段確保はもとより、福祉、教育、観光なども含めたまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を進めるために、平成28年3月に「南信州地域公共交通網形成計画（以下「南信州網形成計画」という。）」を策定した。

本計画（生活交通確保維持改善計画）は、この南信州網形成計画に基づき各地域公共交通会議で作成された後、南信州地域交通問題協議会においても協議・承認を受ける。このため、本計画は南信州の目指すべき目標を達成するための具体的取り組みを示すために策定し、効率的な路線の運行を行っている。

## (2) 下伊那南部地域の概況と地域公共交通確保の必要性

下伊那南部地域（以下「南部地域」という。）は、阿南町、下條村、売木村、天龍村、泰阜村の5町村で構成され、南アルプスや中央アルプスに連なる1,000～1,500m級の山々に囲まれた山深い地域である。住民は天竜川に沿って形成された河岸段丘に点在して住んでいる。通勤、通学、通院については、町村内に留まらない移動が多く、5町村及び隣接する飯田市への移動が多くなっている。

南部地域は長野県内でも過疎化と高齢化の進んだ地域であり、交通不便者が今後も増加していくと予測されることから、公共交通を維持していくことが重要な課題のひとつである。

J R 飯田線とともに南部地域のうち、下條村、阿南町、売木村の重要な幹線公共交通として、当地域住民の生活圏である飯田市中心部までの移動を担ってきた信南交通株式会社（以下「信南交通（株）」という。）の阿南線と売木線が平成21年度を目途に廃止されることになった。そこで、阿南線、売木線に代わる公共交通を整備するとともに、J R 飯田線を活用できる地域公共交通を整備することが必要になった。

平成20年には、道路管理者、公安委員会をはじめとする関係する行政機関、公共交通事業者、公共交通利用者などで構成する下伊那南部地域公共交通対策協議会（以下「協議会」という。）を設立し、下伊那南部地域公共交通総合連携計画（以下「総合連携計画」という。）を策定、阿南線、温田線、泰阜線の実証運行を開始した。

3年間の実証運行において、利用者数は、平成21年度（4月～3月）では1,645人/月であったものが、平成23年度（4月～3月）には3,275人/月にまで増加し、収支率も9%から23%にまで向上した。これらの結果から、平成24年度から本格運行に移行し、その後も利用者は順調に増加を続けていたが、平成27年度（4月～3月）においては3,743人/月、収支率23.4%とバスの運行を始めて以来はじめて前年度を下回る結果となった。これは、南部地域内の人口減少と公共バスに頼らなければ病院等への移動手段が他になかった高齢者の方々もバス運行から7年が経過する中で死亡したり、施設への入所によりバス利用ができなくなったことや高校生の入学・卒業による人の入れ替えも要因のひとつと考えられる。

天龍村においては、昭和50年12月に信南交通（株）が運行していた、天龍村平岡と大河内を結ぶ神原線が廃止され、以降は天龍村営バスが運行を行っている。

同路線は、大河内地区とJ R 飯田線平岡駅を結び、村診療所、県立阿南病院や飯田市内の病院への通院、また、学生の通学等に利用されており、地域住民にとって欠かすことのできない公共交通機関となっている。

以上のように、南部地域は、地域公共交通確保維持の必要性があるものの、少子・高齢化、過疎化が進展しており、地形的にも公共交通の運行が極めて非効率にならざるを得ない状況から、地域独力で地域公共交通を維持し続けることが困難である。そのため、国の地域公共交通確保維持事業を活用し、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要となっている。その対象路線は、J R 飯田線に接続するフィーダー路

線であり、阿南線、温田線の5系統、泰阜線及び神原線の各1系統、合計7系統である。

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

### (1) 事業の目標

目標値① 公共交通利用者数（系統ごとの乗車人数）

「阿南線・温田線・泰阜線」

系統ごとの乗車人数を平成27年度（平成26年10月～平成27年9月）の利用者数から毎年1.0%程度増加させる。

なお、目標値の設定にあたっては、南部公共バスの運行も8年目に入り、実証運行を開始した平成21年度から23年度の3年間のよう利用者の大幅な変動も起こりにくく、また、平成27年度においては、当初見込んでいた目標値を下回る系統もあったため、少なくとも前年度並みの利用者数は確保するように利用促進に努めたい。

単位：人/月

系統名	H27年度 実績	H29年度 目標	H30年度 目標	H31年度 目標
阿南線：伝承センター前⇔川路駅	401	409	413	417
阿南線：温田駅前⇔川路駅	1,476	1,504	1,519	1,534
阿南線：温田駅前⇔飯田病院前	702	716	723	730
温田線：こまどりの湯⇔温田駅前	1,164	1,186	1,197	1,208
温田線：車庫前⇔温田駅前	62	64	65	66
泰阜線：大畑⇔天竜峡駅	51	53	54	55
月平均	3,856	3,932	3,971	4,010

「神原線」

平成27年10月から平成28年3月までの6ヶ月における、月平均乗車人数である374人から毎年1.0%程度増加させる。

単位：人/月

系統名	H29年度 目標	H30年度 目標	H31年度 目標
神原線：大河内⇔平岡駅前	377	381	385

目標値② 収支率

「阿南線・温田線・泰阜線」

系統ごとの乗車人数を毎年1.0%程度増加させること及び新規車両の導入による燃費の向上、修繕費用の低減などにより収支率を上げる。

H27年度実績 25.2%/年 ⇒ (目標) H31年度 27.2%/年

「神原線」

月平均乗車人数を1.0%程度増加させることにより、収支率を上げる。

H27年度実績 3.35%/年 ⇒ (目標) H29年度目標 3.38%/年

## (2) 事業の効果

阿南線、温田線、泰阜線、神原線を運行することにより、高校生の通学や高齢者の通院・買物移動を担保し、交通不便者といわれる人たちでも自立的な生活ができ、安心して暮らすことができる地域とする。また、効率的な運行や、地域住民の協力により行政負担を最小限に抑えることにも繋がる。さらに、JR飯田線との接続を強化することで鉄道とバスが共存共栄できる地域とする。

神原線については、平成28年3月1日に地域協働推進事業によりワークショップを開催し利用促進を行った。また、バスのラッピング事業及び愛称の公募を行い、地域に親しまれる公共交通として宣伝を図った。

以上により平成27年度計画時に343人/月としていた目標については、平成28年度上半期(27年10月～28年3月)現在で374/人で推移しており、効果が見られた。

### 3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付

#### 【運行予定者決定の経緯】

運行予定者は、実証運行の運行結果をふまえ、平成28年6月の協議会総会によって決定した。

阿南線・温田線は下伊那南部地域公共交通対策協議会(自家用有償旅客運送、代表して阿南町が運行者となる。)、泰阜線は有限会社マルチハイヤー(一般乗合運送)を運行予定者とする事となった。これらの運行予定者は、実証運行(期間:平成21年9月～平成24年3月)及び平成24年度の本格運行からの引き継ぎである。

当初の事業者選定は下記の方針を策定し、平成21年5月の幹事会(5町村の担当課長会議をいう。)、理事者会(5町村の町村長会議をいう。)、同6月の幹事会において、該当する交通事業者の選定や事業者からのヒアリング、見積額比較等の検討を行い、同6月の協議会総会や同7月の理事者会において正式に決定された。

天龍村営バス神原線については、天龍村が運行を行うものとする。

(参考:事業者選定の方針[下伊那南部地域公共交通対策協議会])

- ①十分実績がある事業者であること。
- ②継続的かつ安定的に運行できる事業者であること。
- ③地域の実情を十分に把握しており、それに柔軟に対応できる事業者であること。
- ④当地域において事業実績を有すること。

### 4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表2」を添付

### 5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

阿南町、天龍村、(有)マルチハイヤー

<p><b>6. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定手法【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</b></p>
<p>該当なし。</p>
<p><b>7. 別表1及び別表3の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要【地域間幹線系統のみ】</b></p>
<p>該当なし。</p>
<p><b>8. 別表1及び別表3の補助事業の基準八に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧【地域間幹線系統のみ】</b></p>
<p>該当なし。</p>
<p><b>9. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【地域内フィーダー系統のみ】</b></p>
<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付</p>
<p><b>10. 車両の取得に係る目的・必要性【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b></p>
<p>阿南線・温田線を運行するバス車両については、走行距離が32万キロを超過しており、山間地の急峻な地形を走る路線であるため、車両の消耗も激しく修繕費用も年々増加しており、早急な買い換えが必要となっている。また、旅客運送中の車両からの異音なども発生しており、利用者に不安を与える事象も発生している。これらのことから安全な輸送を確保するために車両1台を購入する必要がある。</p>
<p><b>11. 車両の取得に係る定量的な目標・効果【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b></p>
<p>(1) 事業の目標</p>
<p>旅客運送時における車両トラブルをゼロにすることを目標とする。また、新型車両の導入による燃費の向上、修繕費用の抑制により収支率を27.2%以上とすることも併せて目標と掲げる。</p>
<p>(2) 事業の効果</p>
<p>阿南線・温田線を常に安定して運行させることにより、住民の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保・維持される。また、突発的な修繕費用の発生なども抑えることで事業収支的な安定も図れる。</p>

**1 2. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額（表 6 及び表 7 又は表 8 及び表 9）【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 6 及び表 7」を添付

**1 3. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

該当なし。

**1 4. 協議会の開催状況と主な議論**

平成 20 年 5 月 29 日（下伊那南部地域公共交通対策協議会総会）

- ・協議会設立
- ・役員を選任について
- ・協議会の諸規定の制定について
- ・平成 20 年度事業計画について
- ・平成 20 年度予算について
- ・総合連携計画策定スケジュール、調査内容について

平成 20 年 10 月 1 日（天龍村地域公共交通会議）

- ・天龍村地域公共交通会議設立

平成 27 年 1 月 23 日（天龍村地域公共交通会議）

- ・中学生対象のワークショップ開催

平成 27 年 3 月 9 日（南信州地域交通問題協議会総会）

- ・各市町村、協議会の平成 26 年度生活交通ネットワーク計画の評価報告等

平成 27 年 6 月 22 日（南信州地域交通問題協議会総会）

- ・生活交通確保維持改善計画（平成 28 年度）の承認

平成 27 年 6 月 24 日（下伊那南部地域公共交通対策協議会総会）

- ・生活交通確保維持改善計画 地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係（平成 28 年度）の承認

平成 28 年 6 月 23 日（下伊那南部地域公共交通対策協議会総会）

- ・生活交通確保維持改善計画 地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係（平成 29 年度）の承認

平成 28 年 6 月 29 日（南信州地域交通問題協議会総会）

- ・生活交通確保維持改善計画（平成 29 年度）の承認

## 15. 利用者等の意見の反映

地域の代表者（PTA、商工会、住民代表、議員会等）に、法定協議会構成員になっていただき、協議会の場を通じて住民意見の反映に努めた。また、法定協議会の下に幹事会を設置し、5町村の交通担当者がそれぞれの住民意向を把握しながら検討を行った。さらに、平成20年8月には、南信州広域地域全体を対象にしたアンケート調査を実施し、圏域住民の移動実態や公共交通維持に対する意識を把握した。さらに、その中から、南部地域における移動実態、公共交通維持に対する意識の再分析を行うことで、住民意見の反映に努めた。

実証運行期間（平成21年度～23年度）には、多くの住民から意見を聞くために、バス乗車調査を実施した。また、平成22年には地域内の主要な移動先である「阿南病院」における聞き取り調査も実施した。これらの調査を行う中で、利用者の意見が反映できるようなバスダイヤの編成に努めている。

## 16. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	下伊那地方事務所
関係市区町村	飯田市、阿南町、下條村、売木村、天龍村、泰阜村
交通事業者・交通施設管理者等	信南交通（株）、（有）マルトハイヤー、シズカタクシー、遠山タクシー（有）、飯田建設事務所、阿南警察署
地方運輸局	北陸信越運輸局長野運輸支局
その他協議会が必要と認める者	南部5町村住民・公益代表、飯田市川路まちづくり委員会、阿南第一中学校PTA、下條中学校PTA、下伊那郡南部地区議員会、阿南町商工会、長野県阿南高等学校

### 【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）長野県下伊那郡阿南町東條 58 番地 1

（所 属）下伊那南部地域公共交通対策協議会事務局

（氏 名）宮島正樹

（電 話）(0260) 22-4054

（e-mail）nansou@town.anan.nagano.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統) 平成29年度

都道府県 (市区町 村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事 業に要する 国庫補助額 (千円)	国庫補助金 内定申請額 (千円)	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型 ／デマ ンド 型の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対 象地域間幹線系 統等と接続確保 策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)
長野県 (阿南町・売木村・ 下條村・飯田市)	阿南町	阿南線: (1) 伝承センター前⇔川路 駅	1,169.0	12,260		乗合バス型	②(1)	JR川路駅	③
長野県 (阿南町・秦阜村・ 下條村・飯田市)		(2) 阿南線: 温田駅前⇔川路駅	1,919.5			乗合バス型	②(1)	JR川路駅	③
長野県 (阿南町・秦阜村・ 下條村・飯田市)		阿南線: (3) 温田駅前⇔飯田病院 前	4,234.5			乗合バス型	①	駒場線(補助対象 地域間幹線系統)と 接続	③
長野県 (阿南町・売木村・ 秦阜村)		温田線: (4) こまどりの湯⇔温田駅 前	5,649.0			乗合バス型	②(1)	JR温田駅	③
長野県 (阿南町・秦阜村)		温田線: (5) 車庫前⇔温田駅前	174.0			乗合バス型	②(1)	JR温田駅	③
長野県 (秦阜村・飯田市)	(有)マルトハイヤー	(6) 秦阜線: 大畑⇔天竜峡駅	1,404.5	1,404		乗合バス型	②(1)	JR天竜峡駅	③
長野県 (天龍村)	天龍村	(7) 神原線: 大河内⇔平岡駅	6,929.0	3,204		乗合バス型	②(1)	JR平岡駅	③
合 計				16,868					
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)				16,868					

国庫補助 上限額 (千円)	16,868
---------------------	--------

(注)

- 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1/2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
- 「国庫補助額内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
- 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

表6 車両の取得計画の概要

(平成29年度)

都道府県 (市区町村)	バス事業者等名	補助対象車両数	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)
長野県 (阿南町)	阿南町(H28)	1台	1,148
	阿南町(H29)	1台	820

表6 車両の取得計画の概要

(平成29年度)

都道府県 (市区町村)	バス事業者等名	補助対象車両数	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)
長野県 (天龍村)	天龍村	1台	179

## 阿智村地域 生活交通確保維持改善計画

### <地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（平成 29～31 年度）・・・ P 1～4
- ・表 1 ・・・ P 5
- ・表 6 ・・・ P 6

阿智村地域公共交通協議会

# 生活交通確保維持改善計画

平成 28 年 2 月 25 日  
阿智村地域公共交通協議会  
会長 熊谷 秀樹

## 0. 生活交通確保維持改善計画の名称

阿智村地域内フィーダー系統確保維持計画（平成 29 年度～平成 31 年度）

## 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

### 1-1 南信州地域の公共交通の現状及び南信州地域交通問題協議会との関わり

南信州地域（以下「当地域」という。）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（以下「14 市町村」という。）から構成されており、中央アルプスと南アルプスに囲まれた伊那谷の南部に位置し、総面積 1,929 km<sup>2</sup>のうちの約 86%を森林が占めている。また盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。

しかし自家用車を運転できない高齢者や、高校生を中心とする学生等は、日常の移動手段として電車やバス等を利用しており、今後継続的に公共交通を守り育てていくことが、当地域にとって喫緊の重要課題のひとつとなった。こうした課題の解決には、市町村の枠を越えた公共交通の維持・確保が必要であることから、当地域の 14 市町村を中心に、道路管理者、公安委員会等の行政機関と公共交通事業者、福祉事業者、環境関連団体、公共交通利用者等が一堂に会し、「南信州地域交通問題協議会」を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）に基づく法定協議会として設立した。その後、当地域全体の公共交通に関するマスタープランとして「南信州地域公共交通総合連携計画」を策定したが、平成 26 年の活性化再生法の改正を受け、住民や来訪者の移動手段確保はもとより、福祉、教育、観光なども含めたまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を進めるために、平成 28 年 3 月に「南信州地域公共交通網形成計画（以下「南信州網形成計画」という。）」を策定した。

本計画（生活交通確保維持改善計画）は、この南信州網形成計画に基づき各地域公共交通会議で作成された後、南信州地域交通問題協議会においても協議・承認を受ける。このため、本計画は南信州の目指すべき目標を達成するための具体的取り組みを示すために策定し、効率的な路線の運行を行っている。

### 1-2 阿智村の現状

阿智村は長野県の南端、下伊那郡の西部に位置し、国道153号線と国道256号線が村内を縦貫している。平成18年1月1日に浪合村、平成21年3月31日に清内路村を編入合併し、その面積は

214.47km<sup>2</sup>、その広大な面積のなかに60の集落が点在している。それぞれの地区から中心部までの距離は長く、起伏の多い地形により移動の負担は大きく、公共交通機関の維持が必要である。

阿智村では飯田市へ通じる唯一の幹線交通であるバス路線、信南交通駒場線に接続させることを軸に、村内広範に4路線の巡回バスを運行している。これらの公共交通は、村民の社会参加の機会提供、地域振興、通院等福祉対応、地球温暖化防止対策を目的としつつ、公共交通不便地域、空白地域の解消を目指している。中山間地域の交通の確保維持は、経済的には不効率であるが、地域の存続に不可欠な要素となっている。

利用者の多くが高齢者のため、きめ細かな運行が求められており、運行路線や時刻について路線別や地域別のニーズの把握が必要となっている。それらを踏まえたうえで、できるだけ効率的で効果的な運行としていく必要があり、南信州地域交通問題協議会及び隣接市町村の路線との調整に留意している。

当計画は、地域の公共交通が抱える課題を住民と共有し、環境に負荷をかけない生活に向けた公共交通利用や、地域の維持につながるものと阿智村地域公共交通協議会で認められたものであり、地域公共交通確保維持事業により、幹線交通である信南交通駒場線への接続及び村内の巡回バス4路線を確保・維持することで、住民の交通手段を存続させていくことが必要である。

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

### (1) 事業の目標

利用者数の減少率の低下を目標とする

前年度比

	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度
伍和・智里東線	-7%	-7%	-8%	-7%	-6%	-5%
春日・智里西線	+3%	+3%	±0%	±0%	±0%	±0%
清内路線	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%
浪合線	-1%	-4%	-3%	-2%	-1%	-1%
合計	-1%	-5%	-4%	-3%	-2%	-1%

### (2) 事業の効果

村内巡回バスの4路線を維持することにより、村内60集落の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、幹線交通である信南交通駒場線と村内巡回バスのネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

## 3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

「表1」

運行予定期間：平成28年10月1日～平成31年9月30日

運行事業者：阿智村役場

添付資料：時刻表(地域間幹線系駒場線との接続関係を表示)

<b>4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額</b>	
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表2」を添付	
<b>5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称</b>	
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表2」を添付	
<b>6. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【地域内フィーダー系統のみ】</b>	
地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱「表5」を添付	
<b>7. 車両の取得に係る目的・必要性【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>	
※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない	
一日148.5キロ、年間実車走行キロが約2万3千キロである路線バス伍和・智里東線に新たな車両を導入することにより、運行の安全性、快適性を確保する。	
<b>8. 車両の取得に係る定量的な目標・効果【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>	
※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない	
(1) 事業の目標	
路線バス伍和・智里東線の1運行あたりの乗車人数 目標 H29 6.8人 H30 6.8人 H31 6.8人	
(2) 事業の効果	
路線バス伍和・智里東線に新しい車両を導入することにより、伍和・智里東地域の高齢者、自宅から高校へ通学する学生の長距離車における負担を軽減するとともに、定住促進、地域活性化に貢献できる。	
<b>9. 協議会の開催状況と主な議論</b>	
(地域内フィーダー系統)	
・平成20年3月27日	協議会設立、事業内容について協議
・平成20年度協議会6回開催	地域公共交通総合連携計画策定
・平成21年度協議会2回開催	実証運行、地域公共交通総合連携計画変更
・平成22年度協議会2回開催	実証運行
・平成23年度協議会2回開催	実証運行
・平成24年2月28日	生活交通ネットワーク計画について承認
・平成25年2月28日	平成25年4月1日運行内容の変更について承認
・平成26年3月3日	平成26年4月1日からの運行について協議
	平成27年度生活交通ネットワーク計画について合意
・平成26年10月28日	バス車両の更新について協議
・平成27年2月25日	平成27年4月1日からの運行について協議
	平成28年度生活交通ネットワーク計画について合意
・平成27年10月27日	バス車両の更新について協議
・平成28年2月25日	平成28年度生活交通ネットワーク計画について協議
(地域間幹線系統)	
・平成25年6月19日	飯田市地域公共交通改善市民会議にて、平成

<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 26 年 6 月 23 日</li> <li>・平成 27 年 6 月 17 日</li> </ul>	25 年度事業計画案について協議（駒場線） 飯田市地域公共交通改善市民会議にて、平成 26 年度事業計画案について協議（駒場線） 飯田市地域公共交通改善市民会議にて、平成 27 年度事業計画案について協議（駒場線）
--	---

## 10. 利用者等の意見の反映

平成 21 年 2 月阿智村地域公共交通総合連携計画策定時に住民・阿智高校生意向調査を実施した。また、自治会代表、PTA、商工観光関係者、福祉関係者等に協議会の構成員になっていただき、協議会の場を通して意見を求め、可能な限り利用者の意見が反映できるよう努めている。

## 11. 協議会メンバーの構成員

関係市区町村	阿智村、平谷村、根羽村
交通事業者・交通施設管理者等	信南交通（株）、（有）伍和産業、南信州広域タクシー（有） 飯田国道事務所、飯田建設事務所、飯田警察署
地方運輸局	北陸信越運輸局長野運輸支局
その他協議会が必要と認める者	阿智村議会、阿智村商工会、阿智村観光協会、阿智高等学校 阿智村社会福祉協議会、利用者代表等

### 本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）長野県下伊那郡阿智村駒場 483

（所 属）阿智村役場 総務課

（氏 名）沖村 信繁

（電 話）0265-43-2220

（e-mail）[syomu@vill.achi.nagano.jp](mailto:syomu@vill.achi.nagano.jp)

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統) 31年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	国庫補助金 内定申請額 (千円)	再編 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型 /デマンド 型の別	基準にて 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等と接続確保 要件	基準にて該 当する要件 (別表7の み)
長野県	阿智村	(1) 伍和智里東線 第1便	99.0	4,055		乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(2) 伍和智里東線 第2便	836.0			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(3) 伍和智里東線 第3(月水金土)、4 便	1,524.5			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(4) 伍和智里東線 第3便(火木)	3,238.0			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(5) 伍和智里東線 第5便	210.5			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(6) 春日智里西線 第1便(月火木土)	506.0			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(7) 春日智里西線 第1便(水金)	295.0			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(8) 春日智里西線 第2便(月火木土)	520.5			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(9) 春日智里西線 第2便(水金)	331.0			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(10) 春日智里西線 第3便(月火木土)	325.0			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(11) 春日智里西線 第3便(水金)	239.5			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(12) 清内路線 平日第1、5便	935.5			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(13) 清内路線 平日第2、3便	1,003.5			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(14) 清内路線 平日第4便	472.5			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(15) 清内路線 土曜第1便	99.5			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(16) 清内路線 土曜第2便	71.0			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(17) 清内路線 土曜第3便	474.5			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(18) 清内路線 土曜第4便	93.5			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(19) 浪合線 第1便	1,218.5			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
	阿智村	(20) 浪合線 第2便	1,041.5			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系統 が路線バス等に接続し 接続	③
合 計				4,055					
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)				4,055		国庫補助 上限額 (千円)	4,055		

(注)

- 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1/2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
- 「国庫補助金内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
- 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

表6 車両の取得計画の概要

(平成29年度)

都道府県 (市区町村)	バス事業者等名	補助対象車両数	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)
長野県 (阿智村)	阿智村	1	1,227

## 根羽村・平谷村地域 生活交通確保維持改善計画

### <地域内フィーダー系統>

・生活交通確保維持改善計画（平成 29～31 年度）・・・P 1～6

・表 1 ・・・P 7

西部コミュニティバスを守り育てる会

生活交通確保維持改善計画（案）  
（地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係）

策定：平成 28 年 6 月 日

（名 称） 西部コミュニティバスを守り育てる会  
（根羽村・平谷村合同地域公共交通会議）  
（代表者名） 会 長 大 久 保 憲 一

0. 生活交通確保維持改善計画の名称

根羽村・平谷村地域生活交通確保維持改善計画（平成 29 年度～平成 31 年度）

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

（1）長野県南信州地域の公共交通の現状及び南信州地域交通問題協議会との関わり

南信州地域（以下「当地域」という。）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（以下「14 市町村」という。）から構成されており、中央アルプスと南アルプスに囲まれた伊那谷の南部に位置し、総面積 1,929 km<sup>2</sup>のうちの約 86%を森林が占めている。また盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。

しかし自家用車を運転できない高齢者や、高校生を中心とする学生等は、日常の移動手段として電車やバス等を利用しており、今後継続的に公共交通を守り育てていくことが、当地域にとって喫緊の重要課題のひとつとなった。こうした課題の解決には、市町村の枠を越えた公共交通の維持・確保が必要であることから、当地域の 14 市町村を中心に、道路管理者、公安委員会等の行政機関と公共交通事業者、福祉事業者、環境関連団体、公共交通利用者等が一堂に会し、「南信州地域交通問題協議会」を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）に基づく法定協議会として設立した。その後、当地域全体の公共交通に関するマスタープランとして「南信州地域公共交通総合連携計画」を策定したが、平成 26 年の活性化再生法の改正を受け、住民や来訪者の移動手段確保はもとより、福祉、教育、観光なども含めたまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を進めるために、平成 28 年 3 月に「南信州地域公共交通網形成計画（以下「南信州網形成計画」という。）」を策定した。

本計画（生活交通確保維持改善計画）は、この南信州網形成計画に基づき各地域公共交通会議で作成された後、南信州地域交通問題協議会においても協議・承認を受ける。このため、本計画は南信州の目指すべき目標を達成するための具体的取り組みを示すために策定し、効率的な路線の運行を行っている。

また、当地域が取り組んでいる定住自立圏構想の「南信州定住自立圏共生ビジョン」には「地域公共交通ネットワークの構築」が協定項目のひとつとして位置づけられており、南信州網形成計画及び本計画は、その具体的取り組みを示すものである。

（2）根羽村・平谷村の現状

当地域の公共交通については、平成16年度まで飯田市を本社とする信南交通(株)が、飯田～根羽間の国道153号線に「根羽線」を運行し、長い間地域住民の日常生活を支える交通手段として利用されてきたが、赤字補填のため自治体から多額の補助を行っていた。一方で、住民からは通学・通院が可能な運行時間設定や増便、運賃の引き下げの要望も強くあった。

そのため、「低料金で便数の多いバス路線の整備」「自治体の負担軽減」を実現すべく、信南交通(株)に理解を頂き「根羽線」を休止することで協議が整い、代替として「西部コミュニティバス」を平成17年度より阿智～根羽間に運行することとなった。

この路線は、阿智村や飯田市への通学・通院・買い物のため、地域間幹線路線である飯田～阿智間の「駒場線」への接続を考慮した運行時間や、定額運賃の設定により、学生や高齢者等を中心に、生活に必要不可欠な交通として機能している。

平成24年10月に、阿智中学校生徒の帰宅にも利用できるように一部路線変更を行った。また「駒場線」との接続が重要となる中で、運行時刻の見直しを適宜行ってきた。平成27年4月の駒場線の時刻改正により、それに合わせて最終便の運行時刻が遅れることが想定されたが、中学生の帰宅が遅れることを防ぐため、地元住民の了承を得た上で、時間短縮を目的に往路については国道バイパスを通過するよう変更を行った。

しかしながら、人口減少と自家用車の普及により、西部コミュニティバスの利用者は減少を続け、また、運行便数や乗り継ぎが不十分なこともあり、住民に不便を強めている状況もある。

このため、西部コミュニティバスを確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが、地域の存続にとって絶対に必要である。

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

### (1) 事業の目標

目標値として「年間利用者数」を用いる。

「西部コミュニティバス」は平日5便(高校の長期休業中は平日3便)・休日3便の運行で、補助対象系統である道路運送法(以下「法」という)第78条による運行(根羽村運行・平日第2～5便、休日1～3便のそれぞれ往復)と補助対象外系統(法第4条(株)根羽観光バス運行)による平日第1便からなる。

ここではこれらを一体として目標を設定する。

また、この路線は高校生の利用が7割近くを占め、高校生の利用によって利用者数が大きく変化するため、それを考慮した目標を設定するとともに、評価対象期間を4月～翌3月とする。

平成28年度事業の目標年間利用者数(平成27年4月～28年3月)は、前年の平成26年4月～27年3月の利用者実績(11,803人)より7%増の12,672人以上とし、実際には定期的な高校生の利用者目標23人に対し、同数程度の約23人で、全体の利用者数は12,875人と、前年対比109.1%、目標数対比101.6%となった。

しかし、平成28年4・5月を前年同月と比較すると利用者数全体で10%前後の減少となり、この状況を踏まえ、平成29年度の目標年間利用者数(平成28年4月～平成29年3月)を「12,000人以上」と設定した。詳細の考え方は以下の通りである。

○高校生：20人×2回×210日×90%=7,560人程度

※主に第1便を利用して、地域間幹線の駒場線へ乗り継ぐことによる飯田市内の学校への通学と、第2便を利用して阿智高校への通学、その帰路として利用する第4便と一部最終便利用を合わせた往復を見込んで設定する。

第1・2便の利用実績、運転手への聞き取りから、平成27年度の定期的利用の高校生は約23人で、28年4月以降は20人とし、往復利用や授業日数を加味して得られた総利用者数を、親の送迎等も見込み10%減した値を目標とする。

(28年4月以降利用者 第1便3～4人・第2便18～20人の利用見込み)

○中学生：6人×210日×90%=1,134人程度

※阿智中学生については、主に平日第5便で放課後のクラブ活動（社会体育）参加生徒の帰路のみを見込んで設定する。社会体育未実施日等もあるため、全体を10%減とする。

○その他一般：9人×360日=3,240人程度

※主に第1・2便を利用し、地域間幹線の駒場線へ乗り継ぐことによる飯田市内への通院、買い物等での利用と、その帰路として第3・4便利用での往復、第3便の往復を利用した阿智村での買い物等での利用、圏外者の不定期利用を見込み、1日の全便合計の利用者として設定する。

## （2）事業の効果

西部コミュニティバスを維持することにより、高校・中学校や医院、商業店舗がある阿智村への移動手段が確保されるとともに、地域間幹線路線である「駒場線」と結節して、学生・高齢者等の日常生活に必要な不可欠となる飯田市への移動手段も確保される。さらには、公共交通利便性の向上を図ることにより、外出機会の促進・地域活性化にもつながる。

### 3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者

・別添「表1」

平成17年から「根羽村」を運行事業者として運行を開始している（村営自家用有償運送）。その実績等により引き続き「根羽村」を運行事業予定者とする。

### 4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

・別添「表2」

### 5. 補助金を受けようとする補助対象事業者の名称

・根羽村

### 6. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況の継続的な測定方法

（該当無し）

### 7. 別表1及び別表3の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めたシステムの概要（表3）

（該当無し）

### 8. 別表1及び別表3の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準じる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧（表4）

（該当無し）

### 9. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

・別添「表5」

根羽村は、23の集落からなる人口約950人の山村で、総面積の92%が山林である。古くから林業を基幹産業とし、現在も林業振興の推進を図るとともに、地域交流拠点「ネバーランド」を中心に農業、観光を新たな基幹産業としている。しかしながら、雇用の場は少なく、中心地である飯田市に通勤する住民もある。高齢化率51%を超えている。

平谷村は10の集落からなる人口約500人の山村で、総面積の95%が山林である。基幹産業は古くは農林業であったが、現在は高原の自然条件を活かした観光事業に活路を求め、「平谷高原スキー場」及び「信州平谷温泉」を核として長期滞在型、通年観光地とし、観光を新たな基幹産業としている。高齢化率は38%を超えている。両村内には高校がなく、医院や商業店舗もほとんどない。就学・通院のため多くの高校生・高齢者が飯田市や阿智村に通っている。

さらに、平成23年4月に平谷中学校が阿智中学校へ統合され、平谷村の中学生は阿智村へ通学するようになった。

鉄道が無く、自家用車以外でこの地域の中心地である飯田市へ通じる手段はバス路線のみの当地域にあっては、飯田市や阿智村への公共交通手段の確保は、地域の生活維持にとってなくてはならない。

10. 車両の取得に係る目的・必要性

(該当無し)

11. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

(該当無し)

12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額

(該当無し)

13. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画(車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策)

(該当無し)

14. 協議会の開催状況と主な議論

- ・平成25年6月20日 西部コミュニティバスを守り育てる会の開催  
生活交通ネットワーク計画について、利用実績について
- ・平成26年3月3日 西部コミュニティバスを守り育てる会幹事会の開催  
利用実績について、バス停名の変更について、運行時刻
- ・平成26年6月25日 西部コミュニティバスを守り育てる会の開催  
生活交通ネットワーク計画について、自家用有償運送者登録について、利用実績について
- ・平成26年12月24日 西部コミュニティバスを守り育てる会の開催(書面協議)  
平成26年度地域内フィーダー系統確保維持に係る事業評価について・平成26年度事業実施と生活交通ネットワーク計画との関連について
- ・平成27年3月13日 西部コミュニティバスを守り育てる会の開催(書面協議)  
運行経路の一部変更について・平成27年度生活交通ネットワーク計画の一部変更について
- ・平成27年6月22日 西部コミュニティバスを守り育てる会の開催

・平成 28 年 1 月 6 日	生活交通確保維持改善計画について、利用実績について 西部コミュニティバスを守り育てる会の開催（書面協議） 平成 27 年度地域内フィーダー系統確保維持に係る事業評価について
・平成 28 年 2 月 24 日	西部コミュニティバスを守り育てる会の開催 平日第 1 便の自家用有償旅客運送者登録について、自家用有償旅客運送自動車数について、利用実績、運行時刻

## 15. 利用者等の意見の反映

西部コミュニティバスの運行にあたっては、高校生のいる村内全世帯を対象にアンケート調査を実施した。その結果、飯田市内への通学、通院のため「駒場線」への接続向上を求める声の特に強く、それらに重点を置いたダイヤの見直し等を随時行っている。

## 16. 協議会メンバーの構成員

区分	所属団体等	委員名	
公共交通利用者	根羽村	住民代表	
	阿智村	地元自治会長	
	阿智高校	校長	
公共交通事業者	(株)根羽観光バス	代表	
	信南交通(株)	社長	
	長野県タクシー協会 下伊那支部	支部長	
運転手が組織する団体	信南交通労働組合	執行委員長	
長野県警察	飯田警察署	署長	
道路管理者	国土交通省飯田国道事務所	所長	
	飯田建設事務所長	所長	
国・自治体	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	
	阿智村	阿智村長	
	平谷村	平谷村長	
	根羽村	根羽村長	(会長)
	南信州広域連合	事務局次長	
	長野県企画部交通政策課	課長	
オブザーバー	名古屋大学大学院	環境学研究科 都市環境学専攻 准教授	

### 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住所) 長野県下伊那郡根羽村 1 7 6 2

(所属) 根羽村総務課

(氏名) 鈴木秀和

(電話) 0265-49-2111

(e-mail) soumu4102@nebamura.jp

(別紙)

#### 【予定している時刻表】

#### 【運行予定者決定の経緯】

西部コミュニティバスの運行を開始する際、根羽村、平谷村、旧浪合村、阿智村の村長で運行業者についての協議が行われ、根羽村が始発であることから「根羽村」を運行事業者（村営自家用有償運送）として平成 17 年に運行が開始された。

今後についても、これまでの実績を踏まえ、「根羽村」を運行予定業者とする。

#### 【運行予定期間】

平成 28 年 10 月 1 日～

#### 【地域公共交通ネットワークの構築】

「西部コミュニティバス」は、根羽村、平谷村、阿智村浪合地区から、阿智村への通院・高校通学・買い物での利用とともに阿智村から飯田市へ運行する地域間幹線「駒場線」へ乗り継いで、地域の中心市である飯田市への高校通学・通院等に対応することを目的として運行している。そのため、「駒場線」への接続についても重要視し、乗継の調整を図るとともに、利用者からの意見も聴取し、運行時刻を決定する。

平成 23 年 4 月に平谷中学校と浪合中学校が阿智中学校に統合され、平成 24 年 10 月から中学生の帰宅時路に利用できるよう新たに「阿智中学校」まで路線を延長した。平成 27 年 4 月には駒場線の時刻改正によって、最終便の運行時間が遅れることが想定されたが、それに伴って中学生の帰宅が遅れることを防ぐため、地元住民の了承を得た上で、時間短縮を目的に往路については国道バイパスを通過するよう一部路線の変更を行った。今後も状況の変化に適切に対応し、ネットワーク維持を図る。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統) 平成29年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	国庫補助金 内定申請額 (千円)	再編 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型 ／デマ ン ド 型 の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対 象地域間幹線系 統等と接続確保 策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)
長野県  根羽村	根羽村	(1) 西部コミュニティバス 「阿智中学校行き」	632.5	3,509		乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系 統「駒場線」と「こまんぼ」 バス停で接続	③
	根羽村	(2) 西部コミュニティバス 「阿智高校止まり」	2,876.5			乗合バス型	①	補助対象地域間幹線系 統「駒場線」と「こまんぼ」 バス停で接続	③
		(3)							
		(4)							
		(5)							
		(6)							
		(7)							
合 計				3,509					
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)				3,509		国庫補助 上限額 (千円)	6,291		

(注)

1. 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1/2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
2. 「国庫補助額内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
3. 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
4. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
5. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

# 喬木村 生活交通確保維持改善計画

## <地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（平成 29～31 年度）・・・ P 1～4
- ・表 1　・・・ P 5

喬木村地域公共交通会議

## 地域内フィーダー系統確保維持計画(案)

平成 28 年 6 月 27 日

(名称) 喬木村地域公共交通会議

(代表者名) 会長 市瀬 直史

### 0. 地域内フィーダー系統確保維持計画の名称

喬木村地域内フィーダー系統確保維持計画 (平成 29 年度～平成 31 年度)

### 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

○長野県南信州地域の公共交通の現状及び南信州地域交通問題協議会との関わり

南信州地域(以下「当地域」という。)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(以下「14 市町村」という。)から構成されており、中央アルプスと南アルプスに囲まれた伊那谷の南部に位置し、総面積 1,929 km<sup>2</sup>のうちの約 86%を森林が占めている。また盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。

しかし自家用車を運転できない高齢者や、高校生を中心とする学生等は、日常の移動手段として電車やバス等を利用しており、今後継続的に公共交通を守り育てていくことが、当地域にとって喫緊の重要課題のひとつとなった。こうした課題の解決には、市町村の枠を越えた公共交通の維持・確保が必要であることから、当地域の 14 市町村を中心に、道路管理者、公安委員会等の行政機関と公共交通事業者、福祉事業者、環境関連団体、公共交通利用者等が一堂に会し、「南信州地域交通問題協議会」を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下「活性化再生法」という。)に基づく法定協議会として設立した。その後、当地域全体の公共交通に関するマスタープランとして「南信州地域公共交通総合連携計画」を策定したが、平成 26 年の活性化再生法の改正を受け、住民や来訪者の移動手段確保はもとより、福祉、教育、観光なども含めたまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を進めるために、平成 28 年 3 月に「南信州地域公共交通網形成計画(以下「南信州網形成計画」という。)」を策定した。

本計画(生活交通確保維持改善計画)は、この南信州網形成計画に基づき各地域公共交通会議で作成された後、南信州地域交通問題協議会においても協議・承認を受ける。このため、本計画は南信州の目指すべき目標を達成するための具体的取り組みを示すために策定し、効率的な路線の運行を行っている。

○喬木村の公共交通の必要性

喬木村では、村内に大きな病院や高校がない。そのため、高齢者や高校生等、車を運転できない住民が、隣接する飯田市の総合病院や高校、南信州圏域の基幹路線である広域バス阿島線との結節点である交流センター前停留所へ向かうには、村民バスが唯一の交通手段となっている地域が多く、必要不可欠である。

また、今後も更なる高齢化に伴い交通弱者は増加する見込みである。

交通弱者の移動手段を確保するため、地域公共交通確保維持事業に取り組む必要がある。

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

### (1) 事業の目標

利用者数の増加を図る。

平成 27 年度 (H26.10～H27.9)	実績	7,195 人
平成 28 年度 (H27.10～H28.9)	目標	7,200 人
平成 29 年度 (H28.10～H29.9)	目標	7,200 人
平成 30 年度 (H29.10～H30.9)	目標	7,200 人
平成 31 年度 (H30.10～H31.9)	目標	7,200 人

### (2) 事業の効果

村民バスを維持することにより、高齢者等の通院や高校生等の通学の手段が確保されることで、生活の安心につながるとともに、外出機会が確保され地域での交流が生まれる。また、地域基幹路線である「広域バス阿島線」と結節することで、日常生活に必要不可欠となる飯田市への移動手段も確保され、効率的な運行体系が実現できる。これにより、最低限の公共交通が確保されることと、観光客等の入込による地域活性化が期待できる。

## 3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 1」を添付

①時刻表：別添

②運行事業者決定の経緯

既存の運行者である信南交通株式会社を予定。

平成 17 年に当村における路線バス事業より撤退したが、それまでの運行実績を勘案し安全性、執行率等に問題がなく、路線を熟知しているため。

③運行予定期間：平成 28 年 4 月 1 日から

④既存交通や地域間交通との関係性及び整合性

本路線は生活拠点と地域内拠点を結んでおり、地域内拠点からは基幹路線により周辺自治体と接続している。広域的な取組の中で整合性を図り、公共交通ネットワークを形成している。

## 4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 2」を添付

## 5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

信南交通株式会社

## 7. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【地域内フィーダー系統のみ】

喬木村は国勢調査により設定された人口集中地区以外に分類され、その人口は 6,692 人である。(H22 国勢調査)「表 5」

## 8. 地域協働推進事業に関する事項【地域協働推進事業計画の認定を受け、特例措置を受ける場合のみ】

### ① 地域協働推進事業の実施内容

- ・高齢者向けのバス乗り方講習により公共交通への理解を深めてもらった
- ・結節点となる「交流センター前」停留所に他路線を含む路線図を設置し、乗り換え等がわかりやすい環境を整えた

### ② 域内フィーダー系統特例措置の対象となる系統の概要

名称：喬木大島線・氏乗線

本系統は、基幹路線である広域バス阿島線と村内各地域を結ぶ唯一の公共交通である

### ③ バス交通のサービスレベルの見直し内容

- ・JR飯田線及び広域バス阿島線のダイヤ改正に合わせ、地域住民の要望を取り入れたダイヤに改正し、利便性の向上を図る
- ・わかりやすい時刻表の作成

## 13. 協議会の開催状況と主な議論

平成 27 年 4 月 23 日	喬木村地域内フィーダー系統確保維持計画の策定について
平成 28 年 1 月 14 日	平成 27 年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価
平成 28 年 2 月 19 日	たかぎコミュニティバス実証運行について
平成 28 年 6 月 27 日	喬木村地域内フィーダー系統確保維持計画について (H29～H31計画)

## 14. 利用者等の意見の反映

本会議の委員として住民代表に参加してもらい意見を伺い、運行計画策定に反映している。

## 15. 協議会メンバーの構成員

関係市区町村	喬木村長 南信州地域交通問題協議会（南信州広域連合）事務局
地方運輸局	北陸信越運輸局 長野運輸支局
交通事業者・交通施設管理者等	信南交通株式会社 北部タクシー有限公司 信南交通労働組合 北部タクシー乗務員代表 飯田警察署 飯田建設事務所 喬木村建設課

<p>その他協議会が必要と認める者</p>	<p>喬木村区長会          喬木村商工会          喬木村高齢者クラブ          喬木村女性団体連絡協議会          喬木村議会          喬木村総務課          喬木村保健福祉課          喬木村産業振興課          喬木村教育委員会事務局          喬木村企画財政課</p>
-----------------------	--

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 下伊那郡喬木村6664番地  
 (所 属) 企画財政課企画財政係  
 (氏 名) 臼井 佑介  
 (電 話) 0265-33-2001  
 (e-mail) kikaku@vill.takagi.nagano.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

29年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	国庫補助金 内定申請額 (千円)	再編 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型 ／デマ ンド 型の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等と 接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)
長野県 (喬木村)	信南交通(株)	氏乗線(第5・6便) (1) 矢筈こんにやくー飯 田駅前	2,451.5	4,722.0		乗合バス型	①	補助対象幹線系統である 駒場線と飯田駅前停留所 で接続	③
		(2) 大島線(第5・6便) 大島ー飯田駅前	1,297.5			乗合バス型	①	補助対象幹線系統である 駒場線と飯田駅前停留所 で接続	③
		(3) 大島線(第5・6便) 大島ー飯田駅前	973.0			乗合バス型	①	補助対象幹線系統である 駒場線と飯田駅前停留所 で接続	③
			(4)						
			(5)						
			(6)						
			(7)						
合 計				4,722.0					
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)				4,003			国庫補助 上限額 (千円)	4,003	

(注)

- 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1/2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
- 「国庫補助額内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
- 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

# 豊丘村 生活交通確保維持改善計画

## <地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（平成 29～31 年度）・・・P 1～4
- ・表 1　・・・P 5

豊丘村地域公共交通会議

# 生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）

平成28年6月24日

（名 称） 豊丘村地域公共交通会議

（代表者名） 代表 豊丘村長 下平 喜隆

## 0. 生活交通確保維持改善計画の名称

豊丘村地域内フィーダー系統確保維持計画（平成29年度～平成31年度）

## 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない

### 1-1 長野県南信州地域の公共交通の現状及び南信州地域交通問題協議会との関わり

長野県南信州地域（以下「当地域」という。）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、（以下「14市町村」という。）から構成されており、中央アルプスと南アルプスに囲まれた伊那谷の南部に位置し、総面積1,929km<sup>2</sup>のうちの約86%を森林が占めている。また盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。

しかし自家用車を運転できない高齢者や、高校生を中心とする学生等は、日常の移動手段として電車やバス等を利用しており、今後継続的に公共交通を守り育てていくことが、当地域にとって喫緊の重要課題のひとつとなった。こうした課題の解決には、市町村の枠を越えた公共交通の維持・確保が必要であることから、当地域の全14市町村を中心に、道路管理者、公安委員会等の行政機関と公共交通事業者、福祉事業者、環境関連団体、公共交通利用者等が一堂に会し、「南信州地域交通問題協議会」を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）に基づく法定協議会として設立した。その後、当地域全体の公共交通に関するマスタープランとして「南信州地域公共交通総合連携計画」を策定したが、平成26年の活性化再生法の改正を受け、住民や来訪者の移動手段確保はもとより、福祉、教育、観光なども含めたまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を進めるために、平成28年3月に「南信州地域公共交通網形成計画（以下「南信州網形成計画」という。）」を策定した。

本計画（生活交通確保維持改善計画）は、この南信州網形成計画に基づき各地域公共交通会議で作成された後、南信州地域交通問題協議会においても協議・承諾を受ける。このため、本計画は南信州の目指すべき目標を達成するための具体的取り組みを示すために策定し、効率的な路線の運行を行っている。

### 1-2 豊丘村の現状

豊丘村は山間地が8割を占め、JRの鉄路がないため、村内の公共交通機関としては信南交通柵による乗合バスが運行されているのみであった。しかしながら、乗車人数の激減により、平成19年12月の管内自主営業路線からの撤退及び不採算路線の見直しが行われ、飯田市立病院・飯田市内や下伊那厚生病院（高森町）と当村とを結ぶ唯一の路線であった「市田線」をはじめ、飯田市と喬木村を連絡する「阿島循環線」、飯田市内と下伊那厚生病院を高森町回りで結ぶ「上市田線」の路線バス全てが廃止となった。以降その対応路線として南信州地域交通問題協議会において「広域バス阿島線」及び「乗り合いタクシー上市田線」が運行されている。

豊丘村では、平成15年度における信南交通柵の村内3路線バス撤退表明をうけて、住民代表とともに公共交通検討会を重ね、平成17年から小学生・保育園児のスクールバス兼用の路線バス3路線の運行を村営により始めた。なお、既に平成12年度から高齢者・障害者等の移動手段の確保のため、村内の何処へでも定額料金（当初は500円、現在は700円）で移動できる「福祉タクシー」制度が構築されている。（特定の村外施設への移動も可）しかし当時の村営路線バスの運行の状況は、主にスクールバスが目的であり「公共交通の価値

をなしていない」等の意見が、住民からも、議会からも多く出され、路線や運行経路の見直し、福祉タクシー制度との協調、更には近隣・管内へと結ぶ交通対策を検討しようと、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条第1項の規定に基づく法定協議会を平成19年2月に設置し、平成21年度から平成23年度までの3年間実証運行を実施してきた。

これまでの法定協議会における検討の結果、村内の下段に集中する病院・商店・公共施設への交通手段や地域の中核都市である飯田市への交通手段の確保と、JR市田駅への社会人・高校生の通勤通学対策、及びこれらの交通機関と村営バス、福祉タクシーとの連携による住民移動の円滑化、効率化をより一層充実していくことが必要となっている。

このため、地域公共交通確保維持改善事業により、村内の山間地と病院・商店・駅を結ぶ堀越線、佐原線、福島線、壬生沢線、壬生沢福島線、滝川阿島北県道線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

**2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果**  
 ※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない

**(1) 事業の目標**

「事業年度末の人口に対する当該事業年度における年間利用者総数(延べ乗車人数)の割合」を指標として用い、豊丘村営バス全6路線(7系統)を包括した目標設定とする。

豊丘村営バスは、土曜日・日曜日・祝日及び年末年始を除く平日に、6路線(7系統)、1日計14便を運行している。

平成27年度の年間利用者総数は5,988人で指標値は87.6%であった。(人口は6,831人)特に山間地に暮らす高齢者や学生の移動手段として一定の事業効果が認められる。

平成29年度の指標の目標値は88.0%(30年度89.0%、31年度90.0%)とする。

**(2) 事業の効果**

6路線(7系統)を維持することにより、山間地の集落に暮らす高齢者等の日常生活に必要な移動手段及び学生の通学の手段が確保される。また、駅への接続・近隣町村のバス路線と連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

**3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者**

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付

**4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額**

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表2」を添付

**5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称**

豊丘村

**6. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定手法【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】**

※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない

該当なし

**7. 別表1及び別表3の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要【地域間幹線系統のみ】**

※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない
該当なし
<b>8. 別表1及び別表3の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧【地域間幹線系統のみ】</b> ※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない
該当なし
<b>9. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【地域内フィーダー系統のみ】</b>
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付
<b>10. 車両の取得に係る目的・必要性【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b> ※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない
該当なし
<b>11. 車両の取得に係る定量的な目標・効果【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b> ※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
<b>12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額（表6及び表7又は表8及び表9）【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
該当なし
<b>13. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
該当なし
<b>14. 協議会の開催状況と主な議論</b> ※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない

平成 21 年 3 月 2 日	豊丘村地域公共交通会議の設立 豊丘村地域公共交通総合連携計画の決定
平成 21 年度 (3 回開催)	実証運行開始 ダイヤ・運行経路の協議
平成 22 年度 (8 回開催)	ダイヤ・運行経路を協議
平成 23 年度 (3 回開催)	実証運行最終年度 ダイヤ・運行経路の協議 事後評価
平成 24 年度 (2 回開催)	ダイヤ・運行経路の協議 生活交通ネットワーク計画の決定 事後評価
平成 25 年度 (2 回開催)	ダイヤ・運行経路の協議 生活交通ネットワーク計画の決定 事後評価
平成 26 年度 (2 回開催)	ダイヤ・運行経路の協議 生活交通ネットワーク計画の決定 事後評価
平成 27 年度 (2 回開催)	ダイヤ・運行経路・高校生運賃無料化等の協議 生活交通確保維持改善計画の決定・事後評価
平成 28 年 6 月 24 日	ダイヤ・運行経路の協議 生活交通確保維持改善計画の決定

## 15. 利用者等の意見の反映

※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない

豊丘村地域公共交通会議の委員に高齢者クラブ連合会、女性団体連絡協議会、三校PTA連絡協議会、保護者会連絡協議会から選出された委員を加え、アンケート調査や聞き取り調査、実態調査を継続的に行なうとともに、地域住民との懇談会などを通じて、地域全体での利用実態やニーズの把握に努める。

公共交通を利用する人たちが、どのような状況にあり、公共交通の利用度やこれからの公共交通への期待などを把握し、運行体系に反映させながら、利用しやすい交通形態を模索する。

## 16. 協議会メンバーの構成員

※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない

都道府県	長野県
市町村	豊丘村
交通事業者・交通施設管理者等	信南交通(株)、信南交通労働組合、(社)長野県バス協会、北部タクシー(有)、長野県タクシー協会、東海旅客鉄道(株)、飯田警察署豊丘村駐在所
地方運輸局	長野運輸支局
その他協議会が必要と認める者	村内7区、村議会、村教育委員会、村社会福祉協議会、利用者代表(村高齢者クラブ連合会、村女性団体連絡協議会、村三校PTA連絡協議会、保護者会連絡協議会)

### 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 長野県下伊那郡豊丘村大字神稲 3120 番地  
(所 属) 豊丘村役場 総務課 総務係  
(氏 名) 松 下 浩 之  
(電 話) 0 2 6 5 - 3 5 - 3 3 1 1  
(e-mail) somu@vill.nagano-toyooka.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統) 平成29年度

都道府県 (市区町 村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事 業に要する 国庫補助額 (千円)	国庫補助金 内定申請額 (千円)	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型 ／デマ ンド 型の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対 象地域間幹線系 統等と接続確保 策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)
長野県  豊丘村	豊丘村	(1) 堀越線(系統①)	958	3,489		乗合バス型	②(1)	地域間交通ネット ワークJR飯田線 (市田駅)との近接	③
		(2) 堀越線(系統②)	1,627			乗合バス型	②(1)	地域間交通ネット ワークJR飯田線 (市田駅)との近接	③
		(3) 佐原線	2,393			乗合バス型	②(1)	地域間交通ネット ワークJR飯田線 (市田駅)との近接	③
		(4) 福島線	544			乗合バス型	②(1)	地域間交通ネット ワークJR飯田線 (市田駅)との近接	③
		(5) 壬生沢線	648			乗合バス型	②(1)	地域間交通ネット ワークJR飯田線 (市田駅)との近接	③
		(6) 壬生沢福島線	1,425			乗合バス型	②(1)	地域間交通ネット ワークJR飯田線 (市田駅)との近接	③
		(7) 滝川阿島北県道線	526			乗合バス型	②(1)	地域間交通ネット ワークJR飯田線 (市田駅)との近接	③
合 計				3,489					
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)				3,489			国庫補助 上限額 (千円)	3,489	

(注)

1. 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1/2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
2. 「国庫補助額内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
3. 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
4. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
5. 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

# 大鹿村 生活交通確保維持改善計画

## <地域内フィーダー系統>

・生活交通確保維持改善計画（平成 29～31 年度）・・・ P 1～4

・表 1 ・・・ P 5

大鹿村地域公共交通会議

# 生活交通確保維持改善計画（地域公共交通確保維持事業のうち地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統関係）

平成28年6月 日  
(名称) 大鹿村地域公共交通会議  
(代表者名) 会長 柳島 貞康

<b>0. 生活交通確保維持改善計画の名称</b>
大鹿村地域内フィーダー系統確保維持計画（平成29年度～平成31年度）
<b>1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性</b>
<p>○南信州地域の公共交通の現状及び南信州地域交通問題協議会との関わり</p> <p>南信州地域（以下「当地域」という。）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（以下「14市町村」という。）から構成されており、中央アルプスと南アルプスに囲まれた伊那谷の南部に位置し、総面積1,929km<sup>2</sup>のうちの約86%を森林が占めている。また盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。</p> <p>しかし自家用車を運転できない高齢者や、高校生を中心とする学生等は、日常の移動手段として電車やバス等を利用しており、今後継続的に公共交通を守り育てていくことが、当地域にとって喫緊の重要課題のひとつとなった。こうした課題の解決には、市町村の枠を越えた公共交通の維持・確保が必要であることから、当地域の14市町村を中心に、道路管理者、公安委員会等の行政機関と公共交通事業者、福祉事業者、環境関連団体、公共交通利用者等が一堂に会し、「南信州地域交通問題協議会」を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）に基づく法定協議会として設立した。その後、当地域全体の公共交通に関するマスタープランとして「南信州地域公共交通総合連携計画」を策定したが、平成26年の活性化再生法の改正を受け、住民や来訪者の移動手段確保はもとより、福祉、教育、観光なども含めたまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を進めるために、平成28年3月に「南信州地域公共交通網形成計画（以下「南信州網形成計画」という。）」を策定した。</p> <p>本計画（生活交通確保維持改善計画）は、この南信州網形成計画に基づき各地域公共交通会議で作成された後、南信州地域交通問題協議会においても協議・承認を受ける。このため、本計画は南信州の目指すべき目標を達成するための具体的取り組みを示すために策定し、効率的な路線の運行を行っている。</p> <p>○大鹿村の公共交通の概要と必要性</p> <p>大鹿村では、村内を巡回する公共交通機関がなく、村内に大きな病院や高校がないため、高齢者や高校生等、車を運転できない住民が、隣接する松川町の病院やJR飯田線伊那大島駅へと向かうには、路線バスが唯一の手段であり必要不可欠である。今後も更なる高齢化が予想されるため、交通弱者は増加する見込みである。</p> <p>今後も交通弱者の移動手段を確保するため、地域公共交通確保維持事業に取り組む必要がある。</p>

<b>2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果</b>
<b>(1) 事業の目標</b>
<p>村の人口は減少傾向であるが、対人口比の利用率（利用者数/年度末人口）の向上を図る。</p> <p>平成25年度（H24.10～H25.9）実績 8.36（利用者数 9,534 人/人口 1,141 人）</p> <p>平成26年度（H25.10～H26.9）実績 7.93（利用者数 8,794 人/人口 1,108 人）</p> <p>平成27年度（H26.10～H27.9）実績 8.80（利用者数 9,272 人/人口 1,054 人）</p> <p>平成28年度（H27.10～H28.9）目標 8.39</p> <p>平成29年度（H28.10～H29.9）目標 8.40</p> <p>平成30年度（H29.10～H30.9）目標 8.41</p>
<b>(2) 事業の効果</b>
<p>大鹿線を維持することにより、高齢者が病院や買い物に出かけることができ、生活の安心につながる。また、高校生も自宅から通学することができ、人口の流出を抑えることができる。さらに、最低限の公共交通が確保され、観光客等の入込によって地域の活性化につながる。</p>
<b>3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者</b>
<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付</p> <p>①時刻表：別添</p> <p>②運行事業者決定の経緯 既存の運行者である。平成6年に廃止後、それまでの運行実績から安全性、執行率等に問題がないため伊那バス（株）に引き続き委託している。</p> <p>③運行予定期間：平成28年4月1日から</p> <p>④既存交通や地域間交通との関係性及び整合性 同区域間を定時運行する公共交通機関は存在しない</p>
<b>4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額</b>
<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表2」を添付</p>
<b>5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称</b>
<p>伊那バス株式会社</p>
<b>6. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定手法【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</b>
<p>該当なし</p>
<b>7. 別表1及び別表3の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要【地域間幹線系統のみ】</b> ※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない
<p>該当なし</p>
<b>8. 別表1及び別表3の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧【地域間幹線系統のみ】</b> ※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない
<p>該当なし</p>
<b>9. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【地域内フィーダー系統のみ】</b>
<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付</p>

<b>10. 車両の取得に係る目的・必要性【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>	
該当なし	
<b>11. 車両の取得に係る定量的な目標・効果【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>	
(1) 事業の目標	
該当なし	
(2) 事業の効果	
該当なし	
<b>12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額（表6及び表7又は表8及び表9）【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>	
該当なし	
<b>13. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>	
該当なし	
<b>14. 協議会の開催状況と主な議論</b>	
<p>平成21年11月11日 大鹿村地域公共交通会議設置 路線付け替えに関する事項について</p> <p>平成24年 2月22日 運賃等改定について</p> <p>平成28年 6月22日 大鹿村地域内フィーダー系統確保維持計画の策定について</p> <p>平成28年 6月29日 南信州地域交通問題協議会 総会</p>	
<b>15. 利用者等の意見の反映</b>	
<p>平成28年3月14日に中学3年生を対象にした、公共交通利用の仕方についてワークショップを開催。</p> <p>また、本会議の委員として住民代表に参加してもらい意見を伺い運行計画策定に反映している。</p>	
<b>16. 協議会メンバーの構成員</b>	
関係都道府県	
関係市区町村	大鹿村長
交通事業者・交通施設管理者等	伊那バス株式会社 長野県タクシー協会 下伊那支部長 特定非営利活動法人 あんじゃネット大鹿 飯田建設事務所 駒ヶ根警察署 飯田警察署
地方運輸局	北陸信越運輸局 長野運輸支局

<p>その他協議会が必要と認める者</p>	<p>大鹿村議会議長  大鹿村自治会長  大鹿村老人クラブ会長  大鹿村教育委員長  大鹿村商工会長  大鹿村観光協会会長</p>
-----------------------	---

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 下伊那郡大鹿村大河原 3 5 4  
(所 属) 総務課企画財政係  
(氏 名) 北島 泰治  
(電 話) 0 2 6 5 - 3 9 - 2 0 0 1  
(e-mail) ki-zaisei@vill.ooshika.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統) 29年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	国庫補助金 内定申請額 (千円)	再編 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
						乗合バス型 /デマンド 型の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対 象地域間幹線系 統等と接続確保 策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)
長野県  大鹿村	伊那バス(株)	(1) 大鹿線 (鹿塩・大河原)	7,596			乗合バス型	②(1)	伊那大島駅前停留所 において、JR飯田線 伊那大島駅と接続	③
	伊那バス(株)	(2) 大鹿線 (小渋ダム・大河 原)	1,649			乗合バス型	②(1)	伊那大島駅前停留所 において、JR飯田線 伊那大島駅と接続	③
	伊那バス(株)	(3) 大鹿線 (松川インター・日 赤)	3,225			乗合バス型	②(1)	伊那大島駅前停留所 において、JR飯田線 伊那大島駅と接続	③
	伊那バス(株)	(4) 大鹿線 (松川インター)	1,113			乗合バス型	②(1)	伊那大島駅前停留所 において、JR飯田線 伊那大島駅と接続	③
		(5)							
		(6)							
		(7)							
合 計				3,153					
国庫補助金内定申請額(千円)(合計と国庫補助上限額を比べて少ない額)				3,153			国庫補助 上限額 (千円)	3,153	

(注)

- 「確保維持事業に要する国庫補助額(千円)」は表2における「補助対象系統の1/2」を小数点第1位(百円単位)まで記載する。
- 「国庫補助額内定申請額(千円)」には、各運行予定者毎でまとめて表2における「国庫補助金内定申請額」を記載する。
- 「再編特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用を受ける場合のみ、「○」を記載する。
- 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」には、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載する。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図を添付すること。

## 4 報告事項

資料No. 4

(1) 平成27年度運行実績について (H27. 4. 1~H28. 3. 31)

## 路線バス

(単位：人)

路線体系	路線名	H27	H26	比較	
		4月~3月	4月~3月	増減数	前年対比
基幹	駒場線	228,467	205,375	23,092	111.2%
	阿島線	24,181	22,322	1,859	108.3%
	阿南線(阿南~飯田) ※温田線含む	44,542	47,587	△ 3,045	93.6%
小計		297,190	275,284	21,906	108.0%
准基幹	遠山郷線	18,761	18,176	585	103.2%
	平岡線(路線バス)	2,141	1,927	214	111.1%
	市民バス循環線 (右回り、左回り)	84,406	86,377	△ 1,971	97.7%
	西部コミュニティバス	12,874	11,803	1,071	109.1%
	大鹿線	10,184	8,418	1,766	121.0%
小計		128,366	126,701	1,665	101.3%
支線	市民バス大休線	4,311	4,062	249	106.1%
	市民バス千代線	3,109	3,180	△ 71	97.8%
	市民バス久堅線	2,672	1,874	798	142.6%
	市民バス三穂線	3,631	2,397	1,234	151.5%
	上片桐循環線	11,555	10,030	1,525	115.2%
	大島循環線	4,520	4,386	134	103.1%
	生田循環線	5,478	6,226	△ 748	88.0%
	生田線	8,990	10,827	△ 1,837	83.0%
	部奈線	7,027	6,160	867	114.1%
	泰阜線	384	867	△ 483	44.3%
	阿南町民バス	8,581	6,279	2,302	136.7%
	伍和・智里東	6,213	7,214	△ 1,001	86.1%
	春日・智里西	5,476	5,920	△ 444	92.5%
	清内路巡回	8,156	7,911	245	103.1%
	浪合巡回	1,603	2,101	△ 498	76.3%
天龍村営バス	4,328	4,249	79	101.9%	

## 路線バス

(単位：人)

路線体系	路線名	H27	H26	比較	
		4月～3月	4月～3月	増減数	前年対比
支線	氏乗線	4,574	4,494	80	101.8%
	喬木大島線	2,590	2,890	△ 300	89.6%
	堀越線	1,449	1,837	△ 388	78.9%
	佐原線	1,754	2,201	△ 447	79.7%
	壬生沢線	350	167	183	209.6%
	福島線	241	296	△ 55	81.4%
	壬生沢福島線	442	519	△ 77	85.2%
	滝川阿島北線	1,752	1,050	702	166.9%
小計		99,186	97,137	2,049	102.1%
バス（福祉バスを除く）		524,742	499,122	25,620	105.1%

## 乗合タクシー

(単位：人)

路線体系	路線名	H27	H26	比較	
		4月～3月	4月～3月	増減数	前年対比
准基幹	上市田線	2,685	2,550	135	105.3%
	平岡線（乗合タクシー）	3,813	4,066	△ 253	93.8%
小計		6,498	6,616	△ 118	98.2%
支線	かざこし線	2,110	2,234	△ 124	94.4%
	三穂線	3,585	3,405	180	105.3%
	川路線	1,643	1,560	83	105.3%
	竜東線	8,000	8,635	△ 635	92.6%
	遠山郷線	608	545	63	111.6%
	上村線	170	203	△ 33	83.7%
	下栗線	243	318	△ 75	76.4%
	須沢線	155	136	19	114.0%
	上島線	16	38	△ 22	42.1%
	八重河内線	1,314	1,312	2	100.2%
小計		17,844	18,386	△ 542	97.1%
乗合タクシー（通学支援タクシーを除く）		24,342	25,002	△ 660	97.4%
合計		549,084	524,124	24,960	104.8%

〔考察〕

バスの利用実績は平成 27 年度も増加している。特に駒場線では、23,092 人の前年度増となり、全体利用者数の 43.5%を占めている。定期券販売実績からも、駒場線での販売枚数が伸びていることから、西部方面から飯田市内の高校へ通う学生や、飯田市内及び北部方面から阿智高校へ通う学生の利用者が増加しているものと推測される。

准基幹路線及び支線では、地域により増減はあるものの、全体利用者数は前年度よりも増加しており、地域の移動手段として利用が拡大している。

乗合タクシーは、全体で 24,342 人、前年度より 660 人の減少となり、平成 20 年に運行を開始してから始めての減少となった。この要因としては、利用者が固定化され、新規での利用者が増えていないことが推測される。今後は、地区別の時刻表の作成や、はじめて利用する方でも気軽に利用しやすくなるような取り組みを行い、多くの方に身近な移動手段として利用されることを目指す。

今後も引き続き、利用者の需要の把握や利便性向上を推進し、更なる利用者の増加に努めたい。

(1-2) H27 年度学生・一般属性別輸送実績 (H27.4.1~H28.3.31)

路線体系	路線名	H27				H26			
		学生		一般		学生		一般	
		輸送数 (4月~3月)	占有率	輸送数 (4月~3月)	占有率	輸送数 (4月~3月)	占有率	輸送数 (4月~3月)	占有率
支線	堀越線	321	22.2%	1,128	77.8%	381	20.7%	1,456	79.3%
"	佐原線	327	18.6%	1,427	81.4%	721	32.8%	1,480	67.2%
"	壬生沢線	344	98.3%	6	1.7%	158	94.6%	9	5.4%
"	福島線	240	99.6%	1	0.4%	275	92.9%	21	7.1%
"	壬生沢福島線	112	25.3%	330	74.7%	204	39.3%	315	60.7%
"	滝川阿島北線	1,594	91.0%	158	9.0%	971	92.5%	79	7.5%
	合計	2,938	49.1%	3,050	50.9%	2,710	44.6%	3,360	55.4%

〔考察〕

学生と一般利用者の属性を把握している北部地域の一部路線において利用層の分析を行った。

壬生沢線、滝川阿島北線については、利用者数の増加とともに学生の利用者も多くなっている。堀越線、佐原線、壬生沢福島線においては、一般の利用者が多く生活路線として利用が定着しているものと推測できるが、利用者数の減少がみられるため、地域別に利用促進活動を積極的に実施し、利用者層及び利用者数の拡大に努めたい。また、対象者を絞って利用促進活動を展開するためにも、引き続き利用層の把握と分析の検討を行う必要がある。

## (2) 定期券、バス・乗合タクシー回数券販売実績について (H27. 4. 1~H28. 3. 31)

## 定期券販売枚数 (系統別)

(単位: 枚)

路線名・系統名	H27	H26	比較	
	4月~3月	4月~3月	増減数	前年度比
駒場線	1,503	1,294	209	116.2%
駒場線飯田高校系統	567	517	50	109.7%
市立病院経由駒場線	193	230	▲ 37	83.9%
阿島線	44	41	3	107.3%
遠山郷線	113	113	0	100.0%
平岡線	69	55	14	125.5%
久堅線	4	0	4	皆増
三穂線	1	0	1	皆増
千代線	11	7	4	157.1%
大休線	8	0	8	皆増
合計	2,513	2,257	256	111.3%

## 定期券販売額

(単位: 千円)

路線名・系統名	H27	H26	比較	
	4月~3月	4月~3月	増減額	前年度比
飯田市 (一般)	2,681	2,540	141	105.6%
飯田市 (学生)	28,766	24,368	4,398	118.0%
合計	31,447	26,908	4,539	116.9%

## 〔考察〕

利用者数の増加にあわせ、定期券販売枚数は前年度と比べ 256 枚増加した。特に学生定期の販売額は 4,398,000 円増加している。また、一般定期券に関しても販売額が増加していることから、住民の公共交通に対する関心が高まっているものと推測される。引き続き学生を中心とした利用促進活動を実施するとともに、通勤層に対する利用転換事業を展開し、利用者層の拡大に努めたい。

## 回数券販売額

(単位：千円)

	H27	H26	比較	
	4月～3月	4月～3月	増減額	前年度比
飯田市運行路線バス回数券 (一般) 販売実績	5,318	4,502	816	118.1%
飯田市運行路線バス回数券 (学生) 販売実績	7,517	6,392	1,125	117.6%
松川町運行路線バス回数券 (一般) 販売実績	4	4	0	100.0%
松川町運行路線バス回数券 (学生) 販売実績	133	177	▲ 44	75.1%
下伊那南部運行路線バス回数券 販売実績	4,832	4,626	206	104.5%
阿智村運行路線バス回数券 販売実績	2,192	2,384	▲ 192	91.9%
西部コミュニティバス運行路線バス回数券 販売実績	412	756	▲ 344	54.5%
天龍村営バス神原線回数券 販売実績	100	86	14	116.3%
大鹿村運行路線バス回数券 (敬老) 販売実績	122	142	▲ 20	85.9%
合計	20,630	19,069	1,561	108.2%

## 乗合タクシー回数券販売実績

(単位：千円)

	H27	H26	比較	
	4月～3月	4月～3月	増減額	前年度比
乗合タクシー回数券販売実績	2,149	2,070	79	103.8%

## 〔考察〕

回数券の販売額は、前年度に比べ、路線バスでは1,561,000円、乗合タクシーは79,000円増加している。今後も引き続き、回数券のお得感を周知し販売促進に努めたい。