

第 1 号議案 平成 29 年度事業報告及び決算報告について

1 地域住民に対する「南信州公共交通システム」の周知

圏域住民に「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取り組みを行った。

(1) 南信州公共交通システム認知度向上事業 43,920 部（全戸配布・一部組合回覧）

ア 「のってみまいか公共交通No.12 号（12 月号）」

運転手のおもてなし向上研修会の開催（10/28）について

イ 「のってみまいか公共交通No.13 号（3 月号）」

4 月から高校生を対象とした広域バスの通学定期券、問い合わせ先について

(2) 公共交通に関するイベントの開催

- ・ 「お仕事キッズタウン」とタイアップしたお仕事（バスガイド）体験を開催した。

開催日：平成 29 年 9 月 10 日（日）

場 所：南信州・飯田産業センター

体験者数：130 名



バスガイド体験

2 来訪者を含めた利用しやすい公共交通への取り組み

来訪者を含めた公共交通利用者の利便性向上につなげるため、ナンバリングを反映した統一フォーマットによるバス時刻表を作成した。

- ・ 情報提供事業

南信州公共交通インフォメーションの運営

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



3 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、関係各機関と連携して改善を図った。

(1) 既存公共交通の運行見直しや乗り継ぎの改善

平成 29 年 12 月 6 日（水）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。

(2) 利用者に分かりやすい案内表示等の整備

- ・ナンバリングの導入により、バスの方向幕や時刻表と連動させ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た。[ベストミックス事業]  
(LED 方向幕：松川町、大鹿村 ナンバリングカラーと連動したマグネット：松川町、天龍村)



(3) 運転手のおもてなし研修会の開催

運転手に対する研修会を実施し、圏域全体の公共交通のサービスレベルの向上を図った。

ア 開催日：平成 29 年 10 月 28 日 (土)

イ 場所：飯田市役所 C311 会議室

ウ 講習内容：

- ・クレーム事例による対応について
- ・健康管理について（運転前点呼やメンタルヘルス等）
- ・グループディスカッション（自由討議）

「南信州の公共交通における“おもてなし”とは ～リニア開通を見据えて～」



講習会



ディスカッション

(4) 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

ア 各地域公共交通会議への出席

- ・飯田市地域公共交通改善市民会議（6/29 第 1 回、2/2 第 2 回）  
同駒場線部会（11/21）、同北部線部会（第 1 回 11/27、第 2 回 1/16）
- ・下伊那南部地域公共交通対策協議会（6/23 総会、3/5 臨時総会）
- ・西部コミュニティバスを守る会（6/21 総会）
- ・喬木村地域公共交通会議（6/21 第 1 回、2/13 第 3 回）※第 2 回は書面決議

- イ 各地域公共交通会議（市町村）と協働し利用促進・利用転換事業の推進を行った。
- ・高森町の福祉バスのあり方と今後の町の公共交通についての検討にかかる支援
  - ・下伊那南部地域公共交通対策協議会（南部公共バス）の貨客混載にかかる支援

#### 4 公共交通利用促進事業

対象者ごとに利用促進事業を実施した。

- (1) 中学生に対する J R 飯田線及びバスの乗り方教室の実施。

大鹿村中学校 3 年生及び教員 8 名（3 月 12 日）



- (2) 新入生（高校生新 1 年生）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した。

配付枚数 1,626 枚

#### 5 公共交通利用転換事業

対象者ごとに利用転換事業を実施した。

- J R 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。

「のってみまいか公共交通No.12 号（12 月号）」の広報の中で新・忘年会時の利用を呼び掛けた。

#### 6 リニア中央新幹線開業を見据えた二次交通の研究・検討事業

- ・北部 5 町村（H29：松川町、豊丘村、大鹿村）の既存の公共交通にかかる現状の整理（アンケート調査、ヒアリング、乗降データ集計等）を行い、運行見直しの方向性を示し提案を行った。

[ベストミックス事業活用]

平成29年度 南信州地域交通問題協議会 会計決算書

収入金額	6,050,712 円
支出金額	4,712,763 円
差引残額	1,337,949 円

(収入)

(単位: 円)

科目	当初予算額	補正予算	決算額	比較増減	備考
負担金	2,190,000	3,358,000	3,316,980	△ 41,020	○南信州広域連合負担金 2,190,000 ○市町村負担金 時刻表等(計画推進事業) ・飯田市地域公共交通改善市民会議 734,400 ・松川町地域公共交通対策協議会 147,420 ・下伊那南部地域公共交通対策協議会 208,440 ・阿智村 36,720 ※補助対象経費の1/2
国庫補助金	0	1,168,000	1,111,860	△ 56,140	計画推進事業補助金
県補助金	0	900,000	900,000	0	地域交通ベストミックス構築事業
繰越金	721,000	721,000	721,850	850	前年度繰越金
諸収入	1,000	1,000	22	△ 978	利息
計	2,912,000	6,148,000	6,050,712	△ 97,288	

(支出)

(単位: 円)

科目	予算額	補正予算	決算額	比較増減	備考
運営費	250,000	250,000	205,040	△ 44,960	
報償費	150,000	150,000	154,011	4,011	委員17名報償費(幹事会1回、総会1回) おもてなし研修講師謝礼
旅費	100,000	100,000	51,029	△ 48,971	委員17名旅費(委員会1回、総会1回) 事務局職員の出張旅費 2回(名古屋大学との打ち合わせ)
需用費	10,000	10,000	20,963	10,963	
消耗品・事務費	10,000	10,000	20,963	10,963	アンケート返信用封筒(ベストミックス事業)
役務費	215,000	215,000	158,232	△ 56,768	
通信運搬費	150,000	150,000	157,932	7,932	アンケート返信にかかる郵送料(ベストミックス事業)、振込手数料
使用料	65,000	65,000	300	△ 64,700	出張時の駐車場代
事業費	2,430,000	5,666,000	4,328,528	△ 1,337,472	・お仕事キッズタウン 43,200 ・情報発信事業 378,000 ・LED行先表示、マグネットプレート 326,264 ・時刻表作成 2,238,840 ・北部5町村の公共交通再編支援(業務委託) 1,342,224
予備費	7,000	7,000	0	△ 7,000	
計	2,912,000	6,148,000	4,712,763	△ 1,435,237	

差引残高 1,337,949 円 は次年度に繰り越します。

平成29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29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30年 5月 24日

監 事

中島武津雄 

平成30年 5月 27日

監 事

二本 田 忠 昭 

## 1 南信州公共交通システム認知度向上事業

圏域住民に「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（年度内2回予定）

南信州広域連合発行の広報誌の中に『のってみまいか公共交通』を掲載し、公共交通利用への関心を高める。

### (2) イベントと連携した公共交通の認知度向上

さまざまな層をターゲットとしたイベントに参画し、公共交通への意識や関心を持ってもらう。  
（お仕事キッズタウンへの参画等）

## 2 情報発信事業

- ・Webサイト「南信州公共交通インフォメーション」の管理運営

当圏域の公共交通に関する情報や利用者にとって分かりやすい路線図・時刻表(目的別時刻表等)をインターネット上で提供し、来訪者を含めた利用者の利便性向上につなげる。

## 3 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、当圏域における関係各機関と連携し改善と利便性の向上を図る。

### (1) 関係機関と連携した公共交通の改善・利便性向上

- ・名古屋大学等と連携し利用促進・利用転換につながる事業の検討を行う。
- ・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。

### (2) 利用者に分りやすい案内表示等の整備

- ・バスロケーションシステムの導入の研究・検討 [地域交通ベストミックス構築事業]

### (3) 関係機関の果たすべき役割に対し側面的支援または協働の実施

## 4 利用促進事業

対象者ごとに利用促進事業を実施し利用者拡大を図る。

- ・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。
- ・共通回数券・共通定期券の研究 [地域交通ベストミックス構築事業]

## 5 利用転換事業

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コミュニティ等のマスメディアを活用し、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 リニア中央新幹線開業を見据えた二次交通の研究・検討事業

- ・利用実態調査を踏まえ、生活交通の利便性向上と観光交流活性化の両面から結節拠点を含めた持続可能な公共交通の研究・検討を行う。[地域交通ベストミックス構築事業]

平成30年度収支予算（案）について

平成30年度 南信州地域交通問題協議会 収支予算（案）

収入金額	6,933,000 円
支出金額	6,933,000 円
差引残額	0 円

(収入)

(単位：円)

科目	H30予算	H29当初予算	比較増減	備考
負担金	2,595,000	2,190,000	405,000	南信州広域連合負担金
国庫補助金	0	0	0	計画推進事業（補助期間終了）
県補助金	1,500,000	0	1,500,000	地域交通ベストミックス構築事業
繰越金	1,337,949	721,000	616,949	H29年度繰越金
借入金	1,500,000	0	1,500,000	南信州広域連合貸付金
諸収入	51	1,000	△ 949	
計	6,933,000	2,912,000	4,021,000	

(支出)

(単位：円)

科目	H30予算	H29当初予算	比較増減	備考
運営費	215,000	250,000	△ 35,000	
報償費	124,000	150,000	△ 26,000	委員等報償費（幹事会2回、総会2回）
旅費	91,000	100,000	△ 9,000	講師・委員等旅費（幹事会2回、総会2回）ほか
需用費	30,000	10,000	20,000	
消耗品費	30,000	10,000	20,000	消耗品
役務費	254,000	215,000	39,000	
通信運搬費	244,000	150,000	94,000	通信運搬費、振込手数料（アンケートほか） ※ベストミックス推進事業費160千円含む
使用料	10,000	65,000	△ 55,000	高速道路使用料等
事業費	3,634,000	2,430,000	1,204,000	1 南信州公共交通システム認知度向上事業 70千円 2 情報提供事業 450千円 3 改善事業・利便性向上事業 10千円 4 利用促進事業 10千円 5 利用転換事業 150千円 6 ベストミックス推進事業 2,944千円 ※補助申請全体額 3,104千円
返還金	2,800,000	0	2,800,000	南信州広域連合貸付金 1,500,000 H29繰越金 1,300,000
予備費	0	7,000	△ 7,000	
計	6,933,000	2,912,000	4,021,000	

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 地域公共交通確保維持改善事業「生活交通確保維持改善計画」について

## 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 31～33 年度） . . . P 1～6
- ・表 1-5 . . . P 7

### <地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（平成 31～33 年度） . . . P 8～14
- ・表 1 . . . P 15

## 地域間幹線系統別確保維持計画

平成30年6月8日

(住所) 長野県飯田市大通2丁目208番地  
 (名称) 信南交通株式会社  
 (代表者名) 代表取締役社長 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30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24.4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. 3の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・阿智村巡回バス、西部コミュニティバスとの接続による乗換え需要(阿智村、根羽村)
- ・阿智高校学校行事に合わせ帰宅が集中する便への続行便運行(信南交通)
- ・新入学高校生に対し利用促進チラシの配布(南信州広域連合、信南交通)

5. 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
H30.10~H31.9	7,773,340 円	3,886,500 円	3,886,500 円	340 円	0 円
H31.10~H32.9	7,672,043 円	3,836,000 円	3,836,000 円	43 円	0 円
H32.10~H33.9	7,752,468 円	3,876,000 円	3,876,000 円	468 円	0 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

6. 収益改善のために行った取組状況
<ul style="list-style-type: none"> <li>・小学生対象イベントへ参加し啓蒙活動の実施</li> <li>・毎月車両別に燃料使用量、燃費を公表し燃費向上による燃料費削減に努める</li> </ul>

7. 生産性を向上する取組
(1) 取組内容
<ol style="list-style-type: none"> <li>① 新型車導入により修繕費及び燃料費の削減に取組む。合わせて沿線高校と連携しフルラッピングを行い地域との密着性を高め需要喚起を図る</li> <li>② 妊婦を対象とした割引制度の導入検討</li> <li>③ 小学生を対象とした「バスの乗り方教室」開催</li> </ol>
(2) 実施主体
信南交通株式会社 飯田市 飯田市地域公共交通改善市民会議 南信州地域交通問題協議会
(2) 定量的な効果目標
① 燃料費、修繕費の削減により経常費用 1,000 千円の削減を目標とする
(3) 実施に向けたスケジュール
<ol style="list-style-type: none"> <li>① 新型車両導入 平成 30 年 7 月ラッピング原画の決定 平成 30 年 10 月出発式</li> <li>② 平成 30 年 6 月公共交通改善市民会議へ提案 飯田市関係部署と協議</li> </ol>

(4) 実施時期
② 新割引制度の導入 平成 30 年 9 月予定 ③ 「乗り方教室」 平成 31 年 9 月
(5) その他特記事項

8. 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) 0265-24-6292  
 (e-mail) hhayashi@shinnan.co.jp

## 地域間幹線系統別確保維持計画

平成30年6月8日

(住所) 長野県飯田市大通2丁目208番地  
 (名称) 信南交通株式会社  
 (代表者名) 代表取締役社長 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・阿智高校～曾山入口  
 計画期間 : 平成30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。今後も更に高齢化が進む事が予測される事から交通弱者の移動手段を確保するために、当該路線を存続させることが必要である。

## 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42.9人以上とする

## (2) 運行による効果

当該路線の運行により飯田風越高校生及び阿智高校生の通学手段の確保を行う。また、阿智村巡回バス、西部コミュニティバスとの接続によるネットワーク形成により幹線系統としての役割を維持して行く。

## 4. 3の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・ 阿智村巡回バス、西部コミュニティバスとの接続による乗換え需要(阿智村、根羽村)
- ・ 阿智高校学校行事に合わせ帰宅が集中する便への続行便運行(信南交通)
- ・ 新入学高校生に対し利用促進チラシの配布(南信州広域連合、信南交通)

5. 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
H30.10~H31.9	4,828,825 円	2,414,000 円	2,414,000 円	825 円	0 円
H31.10~H32.9	4,181,338 円	2,090,500 円	2,090,500 円	338 円	0 円
H32.10~H33.9	3,941,650 円	1,970,500 円	1,970,500 円	650 円	0 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

6. 収益改善のために行った取組状況
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 停留所上屋を改修しお客様が快適にバスをお待ち頂ける環境改善実施</li> <li>・ 小学生対象イベントへ参加し啓蒙活動の実施</li> <li>・ 毎月車両別に燃料使用量、燃費を公表し燃費向上による燃料費削減に努める</li> </ul>

7. 生産性を向上する取組
(1) 取組内容
<ol style="list-style-type: none"> <li>① 新型車導入により修繕費及び燃料費の削減に取組む。合わせて沿線高校と連携しフルラッピングを行い地域との密着性を高め需要喚起を図る</li> <li>② 道路改良に合わせJR電車との接続を考慮したダイヤの見直し</li> <li>③ 小学生を対象とした「バスの乗り方教室」開催</li> </ol>
(2) 実施主体
信南交通株式会社 飯田市 飯田市地域公共交通改善市民会議 南信州地域交通問題協議会
(2) 定量的な効果目標
① 燃料費、修繕費の削減により経常費用1,000千円の削減を目標とする
(3) 実施に向けたスケジュール
<ol style="list-style-type: none"> <li>① 新型車両導入 平成30年7月ラッピング原画の決定 平成30年10月出発式</li> <li>② 平成31年1月~2月 沿線高校との協議、路線部会での検討</li> </ol>

(4) 実施時期
② ダイヤの見直し 平成 31 年 4 月 ③ 「乗り方教室」 平成 31 年 9 月
(5) その他特記事項

8. 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) 0265-24-6292

(e-mail) hhayashi@shinnan.co.jp

<b>信南交通株式会社</b>	
専 業 者 名	(責任者役職・氏名)
運 計 画 担 当 部 門	高 速 乗 合 課
補 助 金 担 当 部 門	高 速 乗 合 課
	副 部 長 林 浩 人 印
	副 部 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29年度)

部分は、計算式有り。

実績調査日 平成29年9月6日実施

申請 番号	運 行 系 統		年 間 輸 送 実 績					経 常 収 益			平 均 乗 車 密 度 算 定			市町村 による 回数券 購入等 の有無	備 考		
	運 行 系統名	起 点 主 な 経 由 地 終 点	運 行 回数 (回)	輸 送 人 員 (人)	1 人 平 均 乗 車 千 口 (km)	輸 送 人 千 口 (人 千 口)	運 送 収 入 (円)	乗 車 走 行 千 口 (km)	運 送 雑 収 (円)	営 業 外 収 益 (円)	計 (円)	1 系 統 当 り 経 常 費 用 (円)	(運賃改定前の平均乗車密度×運用日数) + (運賃改定後の平均乗車密度×運用日数) ÷ 総運用日数			平均 乗 車 密 度 (回) ÷ (回 × (F)) (G)	輸 送 量 (A) × (C)
27	駒場線	新田駅前 中村・ 阿智西校 新山入口	7.5	77,972	8.4	654,964	16,341,964	53,245.5	432,482	90,677	16,865,123	20,109,760	41.04	7.4	55.5	有	
28	駒場線	新田駅前 新山入口	4.5	49,476	9.5	470,022	10,509,433	47,566.8	278,127	58,314	10,845,874	17,964,553	32.47	6.8	30.6	有	
合計				127,448		1,124,986	26,851,397	100,812.3	710,609	148,991	27,710,997	38,074,313				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)の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に於いて、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。原則として年1回以上実績調査を実施し、その結果により算出すること。また、実績調査日についても記載すること。
- 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、千口程は小数点以下第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人平均乗車千口は、運行系統ごとに実績調査に基づいて記載すること。
- 輸送人千口は、輸送人員×1人平均乗車千口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運送収入について、原則として年1回以上実績調査を実施し、その結果により算出すること。また、実績調査日についても記載すること。
- 乗車走行千口は、小敷点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 1系統あたりの経常費用は、補助対象事業者の乗車走行千口当たり経常費用に当該系統の実績走行千口を乗じたものとする。
- 平均乗車密度は、停留所相互間輸送量÷停留所相互間総千口により算出すること(送未滿切捨て)。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乗車密度は、(回)÷(回)÷(F)×(G)により算出すること。なお、この場合において、ストライキ、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。
- 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、ストライキ、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。
- 各運行系統の千口程、運送収入、輸送人員、輸送人千口、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。

平成 30 年 6 月 20 日

（名称） 飯田市地域公共交通活改善市民会議

（代表者名） 川手 重光

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 31 年度～平成 33 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. 飯田市の現状

飯田市は、日本のほぼ中央に位置し、長野県の最南端、いわゆる伊那谷の中心都市である。人口は約 10 万 2 千人、面積は約 659 km<sup>2</sup>、東に南アルプス、西に中央アルプスがそびえ、中央を天竜川が南流し、山すそは扇状地と段丘が広がり、標高差 2,700mを超える日本最大級の谷地形の中にある。

広大な市域に都市部、郊外、過疎地域を含む中山間地域など多様な特性を持った地域であることから、地域公共交通についても全市一律の対応とはせず、それぞれの地域特性に応じたきめ細やかな運行に取り組んでいる。地域公共交通網は、中心市街地（JR 飯

田駅) から放射状に展開しており、郊外、過疎地域を含む中山間地域まで広く運行している。

バス路線、乗合タクシーの地域公共交通網の整備にあたっては、市民の社会参加の機会提供、地域振興、通院等福祉対応、地球温暖化対策を目的としつつ、公共交通不便地域や空白地域の解消を目指している。

とりわけ、平成 17 年に市町村合併した上村地域、南信濃地域は過疎地域の指定を受け、中心市街地とは約 40 キロ離れている。合併後も依然として人口流出が続いており、高齢化も著しい状況にある。過疎地域を含む中山間地域の指定を受けている交通不便地域の交通の確保維持は、経済的には非効率であっても、地域の存続に不可欠な要素となっている。

※過疎地域を含む中山間地域の飯田市に占める割合は、人口で約 12 パーセント、面積で約 70%となっている。高齢化率は 42.0%と、全体と比べ、10.5%も高くなっており、ほぼ 2.4 人に 1 人が 65 歳以上と高齢化が著しく進行している。また、林野面積については、飯田市全体の林野のうちの約 65%が中山間地域に存在しており、中山間地域では林野が占める割合が極めて高くなってきている。

## 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

○下記系統の 1 運行あたりの乗車人数

※参考

系 統 名	H31-33 目標	H29 実績
広域バス遠山郷線	6.9 人	6.9 人
広域バス遠山郷線 (飯田高校)	6.9 人	6.9 人
広域バス平岡線	3.7 人	3.7 人
広域バス阿島線	10.7 人	10.7 人
広域バス阿島線 (ほっ湯アップル経由)	10.7 人	10.7 人
市民バス千代線	4.4 人	4.4 人
市民バス久堅線	6.1 人	6.1 人
市民バス三穂線	6.6 人	6.6 人
乗合タクシー竜東線 (千代系統)	2.9 人	2.9 人
乗合タクシー竜東線 (久堅系統)	2.9 人	2.9 人
乗合タクシー遠山郷高校通学支援線	2.3 人	2.3 人
乗合タクシー三穂線	3.1 人	3.1 人
乗合タクシー平岡線	1.3 人	1.3 人
乗合タクシー上市田線	2.0 人	2.0 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。

※ 平成 29 年度の実績は、広域バス 3 路線はすべて目標達成とならなかった。市民バス 3 路線は久堅線のみ目標を上回り、その他の路線では減少または横ばいとなった。乗合タクシー 5 路線は遠山郷高校通学支援線のみ目標を上回り、その他の路線では減少または横ばいとなった。

## (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. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

【南信州地域交通問題協議会の事業を追加してよろしいでしょうか】

- ・路線別の部会を開催し、利用者のニーズに沿った運行計画を実施する。(飯田市地域公共交通改善市民会議)
- ・バス、乗合タクシーの時刻表を全戸配布(飯田市地域公共交通改善市民会議)
- ・お得な市民バス及び乗合タクシークーポン券を発行し、利用者確保につなげる(信南交通株、飯田市地域公共交通改善市民会議)
- ・さらに、運転免許自主返納者の支援として、免許返納後1回に限り、上記クーポン券を交付(飯田市地域公共交通改善市民会議)
- ・民生児童委員協議会及び高齢者クラブ等への出張PR(飯田市)
- ・広報紙等によるエコ通勤の推進(南信州地域交通問題協議会)
  - ・公共交通に関するイベントへの参画(青年会議所、南信州地域交通問題協議会、事業者)
- ・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(南信州地域交通問題協議会、飯田市、阿南町、阿智村、根羽村、喬木村、豊丘村、事業者)
- ・バスロケーションシステムの導入の研究・検討(飯田市、南信州地域交通問題協議会、事業者)  
(南信州地域公共交通網形成計画P21・22参照、南信州地域交通問題協議会総会の事業計画及び第1回飯田市地域公共交通改善市民会議の事業計画に記載)

## 4. 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。

## 5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

飯田市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。ただし、市町村を跨ぐ路線については、運行支援補助金に関する覚書による支出割合で負担することとしている。

## 6. 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、有限会社飯田タクシー、朝日交通株式会社、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

## 7. 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方法 【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】

※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準ニただし書に基づき、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】
※該当なし
9. 別表1の補助対象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】
※該当なし
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】
※該当なし
12. 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。
13. 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・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
14. 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・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) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果

※該当なし

15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者【車両減価償却費等国庫補助金・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

16. 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

17. 協議会の開催状況と主な議論

(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
- ・平成 29 年 1 月 23 日 H29 年度生活交通ネットワーク計画の変更承認
- ・平成 29 年 6 月 21 日 南信州地域公共交通問題協議会総会にて H30 年度生活交通確保維持改善計画の承認
- ・平成 29 年 6 月 29 日 H30 年度生活交通確保維持改善計画の承認
- ・平成 30 年 6 月 18 日 南信州地域公共交通問題協議会総会にて H30 年度生活交通確保維持改善計画の承認
- ・平成 30 年 6 月 28 日 H30 年度生活交通確保維持改善計画の承認予定

18. 利用者等の意見の反映状況

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。

- ・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）
- ・バス乗降調査を随時実施
- ・平成24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。
- ・平成25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）
- ・平成26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。

#### 19. 協議会メンバーの構成員

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) 吉沢 浩亮

(電話) 0265 (22) 4511 内線 3311

(e-mail) linear@city.iida.lg.jp

注意：本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらずとも差し支えありません。

また、既存計画部分で生活交通確保維持改善計画の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上での添付などにより活用いただいて差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、生活交通確保維持改善計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

外客来訪促進計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

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(地域内ファイダー系統)

31年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)				
			起点	経由地	終点					運行態様の 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 との接続確保策	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) 広域バス遠山郷線	かぐろの湯	上町	飯田高校	往46.6km 復45.8km	364日	989回		路線定期 運行	①	補助対象地域間幹 線系統騎乗場所と近接 駅前停留所と近接 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)	(2) 広域バス平岡線	和田	名古屋山	平岡	往11.9km 復11.9km	241日	241回		路線定期 運行	②(1)		③	
	信南交通(株)	(3) 広域バス阿島線	飯田病院前	イオン	飯田病院前	往23.8km 復24.2km	291日	507回		路線定期 運行	①		③	
	信南交通(株)	(4) 広域バス阿島線 (ほっ湯アップル経由)	飯田病院前	ほっ湯アップル	飯田病院前	往27.2km 復27.2km	291日	507回		路線定期 運行	①		③	
	南信州広域タクシー (有)	(5) 市民バス千代線	法全寺	市立病院	飯田駅前	往 復	241日	241回		路線定期 運行	①		③	
	南信州広域タクシー (有)	(6) 市民バス久堅線	平栗津肆	市立病院	飯田駅前	往 復	241日	241回		路線定期 運行	①		③	
	南信州広域タクシー (有)	(7) 市民バス三穂線	立石	市立病院	飯田駅前	往 復	241日	241回		路線定期 運行	①		③	
	南信州広域タクシー (有)	(8) 乗合タクシー-竜東線 (千代)	千代	千代、飯田、飯田東	飯田駅前	往 復	295日	1574回		区域運行	①		③	
	南信州広域タクシー (有)	(9) 乗合タクシー-竜東線 (久堅)	上久堅	上久堅、千代、飯田東	飯田駅前	往 復	295日	1574回		区域運行	①		③	
	南信州広域タクシー (有)	(10) 乗合タクシー-遠山郷 高校通学支援線	飯田駅前	飯田駅前	和田	往 復	267日	267回		区域運行	①		③	
	朝日交通(株)	(11) 乗合タクシー-三穂線	立石	立石、山本、伊豆山	飯田駅前	往 復	295日	1082回		区域運行	①		③	
	遠山タクシー(株)	(12) 乗合タクシー-平岡線	かぐろの湯	平岡大町、和田	平岡	往12.6km 復12.6km	364日	2782回		路線定期 運行	②(1)		補助対象地域間幹 線系統騎乗場所と近接 駅前停留所と近接 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	市田橋	市田橋、飯田市	飯田駅前	往 復	246日	1476回		区域運行	①		補助対象地域間幹 線系統騎乗場所と近接 駅前停留所と近接	③

## 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 31～33 年度） . . . P 1～6
- ・表 1 . . . P 7

平成 30 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  
（代表者名）

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 31 年度～平成 33 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1,929km<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 松川町の現状と公共交通の必要性

松川町は東西に長く、町の中心を南北に流れる天竜川により河岸段丘が形成されている。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。町の中心部に商店街、JR駅、公共施設が集中するが、それぞれの地区から中心部まで距離があり、河岸段丘により形成された起伏の多い地形のため移動の負担が大きく、公共交通の維持が必要である。

以前より路線バスや福祉バスの運行を行ってきたが、運行区域や利用者が高齢者等に限定されていたことから、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コミュニティバスの運行が求められおり、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ヵ年（平成21年度、平成22年度）の実証運行ののち、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を開始し、生田循環線については、路線の大

幅改正を行い、実証運行期間を1ヵ年延長して平成24年度から本格運行を開始した。

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ている。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。地域の活力低下が問題となっているなか、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。

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るため、地域公共交通確保維持改善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

目標値 利用者数（系統ごとの乗車人数）

系統名	H29 実績	H30	H31	H32
大島循環	3,759 人	4,000 人	4,000 人	4,000 人
上片桐循環	3,980 人	4,500 人	4,500 人	4,500 人
上片桐・大島通学便	5,067 人	6,000 人	6,000 人	6,000 人
生田循環 峠部奈線	3,178 人	3,500 人	3,500 人	3,500 人
生田循環 中山柄山線	2,626 人	3,000 人	3,000 人	3,000 人
生田線	7,938 人	8,200 人	8,200 人	8,200 人
部奈線	7,356 人	8,500 人	8,500 人	8,500 人
計	33,904 人	36,500 人	36,500 人	36,500 人

- ・通常便（大島循環、上片桐循環、生田循環）利用者数の維持を目標とする。
- ・通学便（上片桐・大島通学便、生田線、部奈線）対象小中学生数により目標設定する。また今年度内に、高校生のみ対象の通学定期券を全路線（一部は現在取り扱いあり）に導入する予定のため、高校生の利用者増加を見込む。
- ・生田線、部奈線 対象小中学生数の約7割の利用を目標とする。  
41人（対象生徒58人の約7割）×200日（往復利用）
- ・上片桐・大島通学便 対象小中学生数の約2割の利用を目標とする。  
2人（対象生徒の10人の約2割）×200日（往復利用）

### (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。運賃を高校生以下、また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。

<p>3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・今年度内に高校生のみ対象の通学定期券を全路線（一部は現在取り扱いあり）に導入する予定ため、高校生の利用者増加を見込む。</li> <li>・住民へ乗り方教室を開催する（年2回の実施予定）。</li> <li>・高校へ進学する中学3年生の保護者の方へ、参観日等に公共交通での通学移動についての説明会を設ける。</li> </ul>
<p>4. 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</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1」を添付</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
<p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者</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2」を添付</p>
<p>6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称</p>
<p>伊那バス株式会社、丸茂自動車有限会社</p>
<p>7. 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方法 【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>8. 別表1の補助対象事業の基準ニただし書に基づき、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】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>9. 別表1の補助対象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】</p>
<p>※該当なし</p>

<p>10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項  <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p>
<p>※該当なし</p>
<p>11. 外客来訪促進計画との整合性  <u>【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</u></p>
<p>※該当なし</p>
<p>12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要  <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u></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>13. 車両の取得に係る目的・必要性  <u>【車両減価償却費等国庫補助金・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】</u></p>
<p>大島循環線の車両について、現在年間実車走行キロが35万キロ以上であり、早急な買い換えが必要となっている。今回新たに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。</p>
<p>14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果  <u>【車両減価償却費等国庫補助金・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】</u></p>
<p>(1) 事業の目標</p>
<p>大島循環線の1か月運行あたりの乗車人数（平均値）  H29年：313人</p> <p>大島循環線の1か月運行あたりの乗車人数（目標値）  H30年：313人      H31年：313人      H32年：313人</p>
<p>(2) 事業の効果</p>
<p>大島循環線の車両を交換し、コミュニティバスの運行を維持することにより、日常生活に必要な移動手段が確保できる。また、清流苑やフォレストアドベンチャーなどの観光地や果物狩りなどの施設を回る路線のため、住民の買い物や通院などの利用以外にも観光客の移動手段として利用を見込めるため、地域活性化にも貢献できる。</p>

**15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者【車両減価償却費等国庫補助金・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又は表8」を添付。  
 なお、松川町から運行事業者への補助金額については、国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。

**16. 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

**17. 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
- ・平成29年1月12日（28年度第2回） 確保維持改善事業の事業評価について承認
- ・平成29年3月8日（28年度第3回） 29年度事業計画と予算の承認
- ・平成29年6月1日（29年度第1回） 平成28年度事業、決算報告  
生活交通確保維持改善計画の承認  
運賃（定期券）改定について協議
- ・平成30年5月31日（30年度第1回） 平成29年度事業、決算報告  
平成29年度公共交通再編支援事業結果報告  
生活交通確保維持改善計画の承認  
高校生の通学定期券を全路線へ導入決定

<b>18. 利用者等の意見の反映状況</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・H29年10月に住民アンケートを実施(約3,400世帯)。また、11月にバスの乗り込み調査を実施し、実態を把握。</li> </ul>	
<b>19. 協議会メンバーの構成員</b>	
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、伊那バス労働組合、飯田建設事務所、飯田警察署、松川町建設課
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) 米山 詩乃

(電話) 0265-36-7014

(e-mail) seisaku@town.matsukawa.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(地域内ファイダー系統)

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 回数	再 編 制 例 措 置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			基準2で該 当する要件 (別表7のみ)
			起点	経由地	終点				運行態様の別	基準1で 該当する 要件	接続する補助対象地域間幹線系統等 との接続確保要素	
	伊那バス(株)	(1) 大島循環(午前2便)	伊那大 馬駅	古町公民 館 増野会所	キラヤ前	往 32.6km 循環	244日		路線定期運行	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 馬駅)との近接	③
	伊那バス(株)	(2) 大島循環(午前3便) (午後便)	役場前	古町公民 館 増野会所	キラヤ前	往 35.3km 循環	244日		路線定期運行	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 馬駅)との近接	③
	伊那バス(株)	(3) 上片桐循環(午前1 便)	役場前	上片桐駅 大沢北部	役場前	往 25.3km 循環	244日		路線定期運行	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 馬駅)との近接	③
	伊那バス(株)	(4) 上片桐循環(午前2 便)(午後1・2便)	役場前	上片桐駅 大沢北部	キラヤ前	往 28.1km 循環	244日		路線定期運行	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 馬駅)との近接	③
	伊那バス(株)	(5) 上片桐・大島通字便	役場前	大沢北部 増野会所	伊那大 馬駅	往 18.0km 循環	244日		路線定期運行	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 馬駅)との近接	③
	丸茂自動車(有)	(6) 生田循環 峠前奈線 (午前1便)	社協前	日赤病院	キラヤ前	往 50.3km 循環	143日		路線定期運行	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 馬駅)との近接	③
	丸茂自動車(有)	(7) 生田循環 峠前奈線 (午前2便)	下峠	日赤病院	清流苑	往 25.8km 復 0.0km	143日		路線定期運行	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 馬駅)との近接	③
	丸茂自動車(有)	(8) 生田循環 峠前奈線 (昼便)	社協前	日赤病院	新井	往 32.9km 循環	143日		路線定期運行	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 馬駅)との近接	③
	丸茂自動車(有)	(9) 生田循環 峠前奈線 (午後1便)	社協前	日赤病院	下峠	往 17.3km 復 0.0km	143日		路線定期運行	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 馬駅)との近接	③
	丸茂自動車(有)	(10) 生田循環 峠前奈線 (午後2便)	キラヤ前	日赤病院	社協前	往 49.4km 循環	143日		路線定期運行	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 馬駅)との近接	③
	丸茂自動車(有)	(11) 生田循環 中山柄山 線(午前1便)	社協前	日赤病院	キラヤ前	往 43.2km 循環	150日		路線定期運行	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 馬駅)との近接	③
	丸茂自動車(有)	(12) 生田循環 中山柄山 線(午前2便)	石橋	日赤病院	清流苑	往 29.9km 復 0.0km	150日		路線定期運行	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 馬駅)との近接	③
	丸茂自動車(有)	(13) 生田循環 中山柄山 線(昼便)	社協前	日赤病院	新井	往 30.9km 循環	150日		路線定期運行	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 馬駅)との近接	③
	丸茂自動車(有)	(14) 生田循環 中山柄山 線(午後1便)	社協前	日赤病院	石橋	往 25.6km 復 0.0km	150日		路線定期運行	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 馬駅)との近接	③
	丸茂自動車(有)	(15) 生田循環 中山柄山 線(午後2便)	キラヤ前	日赤病院	社協前	往 43.2km 循環	150日		路線定期運行	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 馬駅)との近接	③

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記すこととし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編制例措置」については、地域公共交通再編制実施計画の認定を要し、地域内ファイダー系統に該当する場合は「再編制例措置」を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保要素」については、地域内ファイ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こと。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

## 下伊那南部地域 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 31～33 年度） . . . P 1～8
- ・表 1 . . . P 9

（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

### 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31年度～平成33年度）

### 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

#### (1) 南信州地域の概況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。）から構成されている。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%を森林が占めており、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であった。この課題の解決には、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、平成20年に、14市町村、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、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「南信州地域交通問題協議会」を設立し、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。その後、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。

この生活交通確保維持改善計画（以下、本計画という。）は、この南信州網形成計画に基づき、下伊那南部地域における取り組みを示すものである。そこで、本計画は下伊那南部地域公共交通対策協議会（以下、協議会という。）で策定された後、当地域の公共交通全体が最適なものとなるよう、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。

#### (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。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、交通不便者は今後も増加していくと予測されることから、公共交通を維持することが必要である。

南部地域では、信南交通株式会社（以下「信南交通（株）」という。）が担ってきた2路線の廃止をきっかけに、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、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、平成24年度から本格運行において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）には運行以来はじめて前年度を下回る結果（一月あたりの利用者数：3,743人/月、収支率：23.4%）となり、平成28年度、平成29年度ともに減少が続いている（4月

～3月、平成29年度実績 一月あたりの利用者数：3,318人/月、収支率：19.2%）。これは、バス運行から8年が経過する中で、南部地域内の人口減少、これまで利用していた層の高齢化が進み、バスを利用できなくなってしまったことや少子化による学生数の減少などが要因と考えられる。

一方、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JR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、南部地域においては、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。このようななか、住民の生活交通手段を存続させるために、本計画を策定し、国の地域公共交通確保維持事業を活用する。

本計画の対象路線は、JR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、及び神原線の1系統、合計6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

#### ① 「阿南線・温田線」

目標値：公共交通利用者数（系統ごとの乗車人数）

人口減少が進む中、系統ごとの利用者数を平成29年度（平成28年10月～平成29年9月）と同程度とすることを目標とする。

1月あたりの利用者数

単位：人/月

系統名	H29年度実績	H30年度目標	H31年度目標	H32年度目標
阿南線：伝承センター前⇄川路駅	311	311	311	311
阿南線：温田駅前⇄川路駅	1,195	1,195	1,195	1,195
阿南線：温田駅前⇄飯田病院前	719	719	719	719
温田線：こまどりの湯⇄温田駅前	1,131	1,131	1,131	1,131
温田線：車庫前⇒温田駅前	110	110	110	110
合計（月平均）	3,466	3,466	3,466	3,466

#### ② 「神原線」

目標値：公共交通利用者数

人口減少が進む中、利用者数を平成29年度（平成28年10月～平成29年9月）と同程度とすることを目標とする。

1月あたりの利用者数

単位：人/月

系統名	H29年度実績	H30年度目標	H31年度目標	H32年度目標
神原線： 大河内⇄平岡郵便局	281	281	281	281

## (2) 事業の効果

阿南線、温田線は、バスの運行により、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とともに、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、高齢者の割合が高い当地域においてバスを運行することで、高齢者の日常生活における移動手段が確保される。

## 3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

### (1) 「阿南線・温田線」

#### ① バス利用の促進・維持

(南信州地域公共交通網形成計画 P. 35、実施主体：下伊那南部地域公共交通対策協議会)

国立社会保障・人口問題研究所の推計人口を参照すると、阿南町、売木村、下條村の主な利用者層である高齢者と15～19歳の人口は減少する。平成27年から平成32年までで、高齢者は年平均27人減少(0.8%減少)、15～19歳人口は年平均8人減少(1.7%減少)する。人口が少ない当地域においては、人口の減少が利用者の減少に直結しやすい特徴を持つことから、このままでは利用者は、減少し続けると考えられる。

このようななか、平成29年度と同程度の利用者数を維持するためには実質的には利用者を増やす必要がある。

平成29年度に実施した利用者に対するアンケート調査(バス乗車調査)結果から把握した利用者のニーズや阿南高校からの提言を基に、平成30年4月に運行改善を行った。平成30年4月、5月の利用実績は前年同月比で、それぞれ249人、237人減少(1日あたり12.5人、11.3人減少)となったが、平成30年4月より阿南高校の生徒数が32人減少していることを踏まえると、この運行改善によって、ある程度減少を食い止めることができていると考えられる。

今年度は、時刻表を各世帯に配布し、運行改善内容を周知することで、さらなる利用促進に努めるとともに、利用されていないバス停の廃止や路線の変更を検討する。あわせて、地域に対する利用の呼びかけ、高齢者については自家用車から公共交通の転換を促し、高校生等(15～19歳人口)については家族送迎からバス利用への転換を促し、定期的にバスを利用する者を1名以上確保し、利用者数を維持する。

#### ② 運行改善の周知

(南信州地域公共交通網形成計画 P. 35、実施主体：下伊那南部地域公共交通対策協議会)

(1)に記した運行改善の内容を反映した路線図、時刻表等を作成し、住民に配布、周知している。今年度は、運行改善内容の周知をはかり、利用者増加につなげる。

### (2) 「神原線」

(南信州地域公共交通網形成計画 P. 35、実施主体：天龍村)

天龍村においては平成27年から平成32年の5年間で高齢者は85人、15～19歳人口は2人減少すると推計される。人口が大きく減少する高齢者について自家用車から公共交通の転換を促し、学生には引き続き利用してもらえるように働きかけ、利用者数を維持できるよう取り組む。

平成30年4月より、平岡駅から平岡郵便局までの区間を延長する運行改善を行っている。これは、多くの住民から診療所や接骨院、農協、郵便局等の近くにバス停を設置してほしいとの意見が寄せられたことから利便性向上策として実施したものである。

運行改善後の4月、5月の利用者数は前年同月比で104.6%・111.0%と増加しており、今後も、周知を図り、利用者増加につなげる。

#### 4. 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、これまでの運行結果をふまえ、平成30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。）を運行予定者とする事となった。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続きで担当する。

なお、平成21年度当初における事業者の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月の理事会において正式に決定されている。

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。

#### 5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

阿南線：阿南町が運行収入および国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担している

温田線：阿南町が運行収入および国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担している

神原線：天龍村が運行収入および国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担している

#### 6. 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

#### 7. 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方法 【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】

該当なし

#### 8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、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】

該当なし

<p>9. 別表1の補助対象事業の基準に基づき、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  <b>【地域間幹線系統のみ】</b></p>
<p>該当なし</p>
<p>10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項  <b>【地域間幹線系統のみ】</b></p>
<p>ヤマト運輸株式会社より、阿南線において貨客混載の実施の申し入れがあった。  運賃以外の収入を確保することで生産性向上に期待できるものの、阿南線が自家用有償旅客運送で運行していること、乗客が利用できる座席数が減少すること、荷物の積み卸しに時間を確保するために定時制への影響が起こることなどの諸問題も含めて、実施に向けた検討を進めているところである。</p>
<p>11. 外客来訪促進計画との整合性  <b>【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</b></p>
<p>該当なし</p>
<p>12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要  <b>【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>13. 車両の取得に係る目的・必要性  <b>【車両減価償却費等国庫補助金・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48万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4台を購入した。  購入年月日、台数  平成26年12月24日…1台（神原線）  平成28年2月28日…1台（温田線）  平成29年6月30日…1台（阿南線）  平成31年1月31日…1台（阿南線）</p>
<p>14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果  <b>【車両減価償却費等国庫補助金・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平成29年度以上（19.2%以上）とすることも併せて目標と掲げる。</p>

## (2) 事業の効果

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。

### 15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者【車両減価償却費等国庫補助金・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」を添付

### 16. 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。

### 17. 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

平成29年6月21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30年度）の承認

平成29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30年度）の承認

平成30年3月5日（下伊那南部地域公共交通対策協議会総会）

・南部公共バス泰阜線の運行廃止の承認

平成30年6月18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31年度）の承認

平成30年6月28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31年度）の承認

## 18. 利用者等の意見の反映状況

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、南部地域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、実証運行期間（平成21年度～23年度）には利用者の意見を聞くためにバス乗車調査、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。

平成29年度には、住民から寄せられた声、阿南高校の生徒による提言や利用状況の整理、バス乗車調査から把握した利用者のニーズ・満足度をもとに、運行改善を行っている。

## 19. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	南信州地域振興局
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）マルチハイヤー、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

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

また、既存計画部分で生活交通確保維持改善計画の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上での添付などにより活用いただいで差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、生活交通確保維持改善計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

外客来訪促進計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

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

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 回数	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)			
			起点	経由地	終点				運行態様の 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 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
阿南町・赤木村・ 下條村・飯田市	阿南町	(1) 伝承センター前⇨川路 駅	伝承セ ンター 前	車庫前	川路駅	往 32.4km 復 37.0km	244回		路線定期運行	②(1)	JR川路駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③
阿南町・桑草村・ 下條村・飯田市	阿南町	(2) 温田駅前⇨川路駅	温田 前	車庫前	川路駅	往 21.3km 復 21.3km	244日		路線定期運行	②(1)	JR川路駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③
阿南町・桑草村・ 下條村・飯田市	阿南町	(3) 温田駅前⇨飯田病院 前	温田 前	車庫前	飯田病 院前	往 37.4km 復 37.4km	244日		路線定期運行	①	駒場線(補助対象地 域間幹線系統)と接 続する	③
阿南町・赤木村・ 桑草村	阿南町	(4) こまどりの湯⇨温田 前	こまど りの湯	車庫前	温田 前	往 22.3km 復 22.3km	244日		路線定期運行	②(1)	JR温田駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③
阿南町・桑草村	阿南町	(5) 車庫前⇨温田駅前	車庫前	温泉前	温田 前	往 4.1km 復 0.0km	244日		路線定期運行	②(1)	JR温田駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③
天龍村	天龍村	(6) 神原線	大河内	温泉前	平岡郵 便局	往 21.2km 復 21.2km	364日		路線定期運行	②(1)	JR平岡駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、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(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、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。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

## 阿智村 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 31～33 年度） . . . P 1～6
- ・表 1 . . . P 7

# 生活交通確保維持改善計画

平成 30 年 6 月 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 31 年度～平成 33 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

系統別の1便平均乗車数(4月~3月)

路線	系統	H29実績	H30目標	H31目標	H32目標
伍和・智里東線	第1便	2.1人	2.1人	2.1人	2.1人
	第2便	2.1人	2.1人	2.1人	2.1人
	第3便、第4便	2.2人	2.2人	2.2人	2.2人
	第5便	0.2人	2.0人	2.0人	2.0人
春日・智里西線	第1便(月火木土)	3.1人	3.1人	3.1人	3.1人
	第1便(水金)	4.8人	4.8人	4.8人	4.8人
	第2便(月火木土)	2.4人	2.4人	2.4人	2.4人
	第2便(水金)	4.2人	4.2人	4.2人	4.2人
	第3便(月火木土)	1.4人	2.0人	2.0人	2.0人
	第3便(水金)	1.2人	2.0人	2.0人	2.0人
清内路線	第1便、第5便	7.4人	7.4人	7.4人	7.4人
	第2便、第3便	7.0人	7.0人	7.0人	7.0人
	第4便	4.5人	4.5人	4.5人	4.5人
浪合線	第1便	2.3人	2.3人	2.3人	2.3人
	第2便	2.1人	2.1人	2.1人	2.1人

H29実績を指標とし、下回らないことを目標とする。また、2.0人に満たなかった系統は2.0人を目標とする。

(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. 2.の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

基幹路線との接続等、公共交通ネットワークが一目でわかる公共交通マップの作成・村内全戸配布(阿智村)

南信州地域公共交通網形成計画 P25

4. 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30年10月1日~平成33年9月30日

運行事業者：阿智村

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)

5. 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

阿智村が運行収入および国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担	
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称	
阿智村	
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】	
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	
8. 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	
一日148.5キロ、年間実車走行キロが約4万3千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。	
9. 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	
路線バス伍和・智里東線の1運行あたりの乗車人数 目標 H29 1.7人 H30 2.0人 H31 2.0人 H32 2.0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。	
10. 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【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」を添付	
11. 協議会の開催状況と主な議論	
(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

<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 25 年 2 月 28 日</li> <li>・平成 26 年 3 月 3 日</li>   <li>・平成 26 年 10 月 28 日</li> <li>・平成 27 年 2 月 25 日</li>   <li>・平成 27 年 10 月 27 日</li> <li>・平成 28 年 2 月 25 日</li>   <li>・平成 29 年 6 月 28 日</li>   <li>・平成 30 年 2 月 21 日</li> </ul>	<p>平成 25 年 4 月 1 日運行内容の変更について承認</p> <p>平成 26 年 4 月 1 日からの運行について協議</p> <p>平成 27 年度生活交通ネットワーク計画について合意</p> <p>バス車両の更新について協議</p> <p>平成 27 年 4 月 1 日からの運行について協議</p> <p>平成 28 年度生活交通ネットワーク計画について合意</p> <p>バス車両の更新について協議</p> <p>平成 29 年度生活交通確保維持改善計画について協議合意</p> <p>平成 30 年度生活交通確保維持改善計画について協議合意</p> <p>平成 30 事業計画変更について合意</p>
(地域間幹線系統)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 25 年 6 月 19 日</li> <li>・平成 26 年 6 月 23 日</li> <li>・平成 27 年 6 月 17 日</li> <li>・平成 28 年 6 月 24 日</li> <li>・平成 29 年 6 月 29 日</li> </ul>	<p>飯田市地域公共交通改善市民会議にて、平成 25 年度事業計画案について協議（駒場線）</p> <p>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）</p> <p>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）</p> <p>飯田市地域公共交通改善市民会議にて、28 年度事業計画案について協議（駒場線）</p> <p>飯田市地域公共交通改善市民会議にて、29 年度事業計画案について協議（駒場線）</p>
<b>12. 利用者等の意見の反映</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、P T A、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。</li> <li>・平成 28 年度、住民からの公募によるラッピングバスを車両更新に併せて実施</li> <li>・平成 29 年 4 月より、運転免許証自主返納者に対し、回数券を交付する支援制度を開始</li> <li>・平成 30 年 4 月より、地域住民から要望のあった路線のダイヤ変更等を実施。</li> </ul>	
<b>13. 協議会メンバーの構成員</b>	
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.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(地域内ファイダー系統)

31年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 回数	再 編 特 別 措 置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	經由地	終点				運行態様の 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 との接続確保策	基準にて該 当する要件 (別表7のみ)
阿智村	阿智村	(1) 伍和・智里東線第1便	栗谷駅前	伍和駅前	こまんぼ	往 4.9km 復 同	147回		路線定期	①	補助対象地域幹線系統 駒掛線バス停「こまんぼ」と 接続	③
	阿智村	(2) 伍和・智里東線第2便	阿智駅前	栗谷合前	清瀬開 拓平和 記念館	往 41.3km 復 同	293回		路線定期	①	補助対象地域幹線系統 駒掛線バス停「こまんぼ」と 接続	③
	阿智村	(3) 伍和・智里東線第3 便、第4便	清瀬開 拓平和 記念館	栗谷合前	こまんぼ	往 45.5km 復 同	566回		路線定期	①	補助対象地域幹線系統 駒掛線バス停「こまんぼ」と 接続	③
	阿智村	(4) 伍和・智里東線第5 便	阿智駅前	栗谷合前	阿智駅前	往 10.4km 復 同	293回		路線定期	①	補助対象地域幹線系統 駒掛線バス停「こまんぼ」と 接続	③
	阿智村	(5) 春日・智里西第1便(月火木土)	阿智駅前	戸沢	寿菜苑	往 38.9km 復 同	196回		路線定期	①	補助対象地域幹線系統 駒掛線バス停「こまんぼ」と 接続	③
	阿智村	(6) 春日・智里西第1便(水金)	阿智駅前	戸沢	寿菜苑	往 43.1km 復 同	97回		路線定期	①	補助対象地域幹線系統 駒掛線バス停「こまんぼ」と 接続	③
	阿智村	(7) 春日・智里西第2便(月火木土)	阿智駅前	戸沢	寿菜苑	往 40.0km 復 同	196回		路線定期	①	補助対象地域幹線系統 駒掛線バス停「こまんぼ」と 接続	③
	阿智村	(8) 春日・智里西第2便(水金)	阿智駅前	戸沢	寿菜苑	往 48.4km 復 同	97回		路線定期	①	補助対象地域幹線系統 駒掛線バス停「こまんぼ」と 接続	③
	阿智村	(9) 春日・智里西第3便(月火木土)	阿智駅前	戸沢	戸沢	往 25.0km 復 同	196回		路線定期	①	補助対象地域幹線系統 駒掛線バス停「こまんぼ」と 接続	③
	阿智村	(10) 春日・智里西第3便(水金)	阿智駅前	戸沢	戸沢	往 35.0km 復 同	97回		路線定期	①	補助対象地域幹線系統 駒掛線バス停「こまんぼ」と 接続	③
	阿智村	(11) 清内路線第1便、第5便	長田屋	伍和駅前	阿智駅前	往 17.5km 復 17.5km	566回		路線定期	①	補助対象地域幹線系統 駒掛線バス停「こまんぼ」と 接続	③
	阿智村	(12) 清内路線第2便、第3便	健康の森	伍和駅前	阿智駅前	往 15.5km 復 15.6km	566回		路線定期	①	補助対象地域幹線系統 駒掛線バス停「こまんぼ」と 接続	③
	阿智村	(13) 清内路線第4便	アラヤ	阿智駅前	阿智駅前	往 14.0km 復 14.6km	293回		路線定期	①	補助対象地域幹線系統 駒掛線バス停「こまんぼ」と 接続	③
	阿智村	(14) 浪合線第1便	浪合駅前	こまんぼ	浪合駅前	往 56.8km 復 同	293回		路線定期	①	補助対象地域幹線系統 駒掛線バス停「こまんぼ」と 接続	③
	阿智村	(15) 浪合線第2便	浪合駅前	こまんぼ	浪合駅前	往 48.6km 復 同	293回		路線定期	①	補助対象地域幹線系統 駒掛線バス停「こまんぼ」と 接続	③

## 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 31～33 年度） . . . P 1～7
- ・表 1 . . . P 8

# 生活交通確保維持改善計画

策定：平成30年6月18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

## 生活交通確保維持改善計画の名称

根羽村・平谷村地域内フィーダー系統確保維持計画（平成31年度～平成33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

根羽村・平谷村が属する長野県南信州地域（中心市である飯田市および下伊那郡からなる。以下「当地域」という。）は、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、地域全体として取り組む重要課題のひとつとなっている。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市町村が参画する「南信州地域交通問題協議会」を地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会として平成20年3月に設立した。その後、当地域共通の公共交通に関する長期的計画として「南信州地域公共交通総合連携計画」を策定した。さらに平成28年3月には「南信州地域公共交通網形成計画（以下「網計画」という。）」への改定を行った。網計画に基づき各市町村地域公共交通会議は、本計画（生活交通確保維持改善計画）を作成し効率的な路線の運行等を行っている。このため、本計画は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。

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、網計画及び本計画は、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」を実現するべく、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、生活に必要な不可欠な交通として機能している。

平成24年10月には、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。

また、利用者の意見を聞く中で平成29年10月に観光施設利用を目的にした「ネバーランド」と、役場への往來を目的にした「阿智村役場入口」の2箇所のバス停を新設し、利便性向上を図った。

しかしながら、人口減少と自家用車の普及、高校生の利用に大きく影響されることもあり、西部コミュニティバスの利用者は総じて減少傾向にある。また、運行便数や乗り継ぎが不十分なこともあり、住民に不便を強いている状況もある。

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（有）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30年度事業の目標年間利用者数（平成29年4月～30年3月）は、29年4・5月の利用状況を踏まえ前年度の利用者実績（11,610人）から7.8%増の12,519人以上としたが、実際には定期的な高校生の利用者目標22人に対し、約25人で全体の利用者数は14,413人と、前年対比124.1%、目標数対比115.1%となった。

しかし、平成30年4・5月を前年同月と比較すると高校生の利用者数が減少しており、全体での利用者減少も予想されるが、平成31年度の目標年間利用者数（平成30年4月～平成31年3月）は平成30年度利用者数と同数の「14,413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：24人×2回×215日×90%＝9,288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29年度の定期的利用の高校生は約25人であったが、30年4月以降は24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。

（30年4月以降利用者 第1便4～5人・第2便18～20人の利用見込み）

○中学生：7人×215日×90%＝1,354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：10人×360日＝3,600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。

## 3-2. の目標を達成するために行う事業及び実施主体

上記目標及び、平成28年4月に南信州地域公共交通問題協議会（飯田下伊那14市町村）で策定された「南信州公共交通網形成計画」の目標達成のため運行事業者である根羽村及び南信州地域公共交通問題協議会他関係機関と連携して次の事業に取り組む。

- ・わかりやすい時刻表の作成
- ・バスの乗り方教室の実施
- ・西部コミュニティバスと基幹路線、既存公共交通の効率的な接続
- ・利用者の利便性に配慮した安全・安心な運行
- ・各関係機関と連携した既存公共交通の改善及び利便性向上

## 4. 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

- ・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」を運行事業者とする。

## 5. 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事業に要する経費については、運行収入及び国庫補助金を差し引いた差額分を根羽村、平谷村、阿智村が負担することとしている。

## 6. 補助金を受けようとする補助対象事業者の名称

- ・根羽村

## 7. 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）

## 8. 別表1の補助対象事業の基準はただし書に基づき、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

（該当無し）

9. 別表1の補助対象事業の基準A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
(該当無し)
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項
(該当無し)
11. 外客来訪促進計画との整合性
(該当無し)
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要
<p>・別添「表5」</p> <p>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50%を超えている。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>鉄道がなく、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。</p>
13. 車両の取得に係る目的・必要性
(該当無し)
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果
(該当無し)
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者
(該当無し)
16. 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)

## 17. 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（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（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  
生活交通確保維持改善計画について、利用実績について
- ・平成 28 年 1 月 6 日 西部コミュニティバスを守り育てる会（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、運行時刻について
- ・平成 28 年 6 月 29 日 西部コミュニティバスを守り育てる会の開催  
平成 29 年度生活交通確保維持改善事業について
- ・平成 28 年 12 月 1 日 西部コミュニティバスを守り育てる会（書面協議）  
平成 28 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 29 年 6 月 21 日 西部コミュニティバスを守り育てる会の開催  
生活交通確保維持改善事業について  
自家用有償旅客運送者登録の更新について
- ・平成 29 年 9 月 26 日 西部コミュニティバスを守り育てる会（書面協議）  
「ネバーランド」「阿智村役場入口」バス停新設について
- ・平成 29 年 12 月 21 日 西部コミュニティバスを守り育てる会（書面協議）  
平成 29 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

## 18. 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が特に強く、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。

また、利用者からバス停の位置について出された意見、要望について書面決議により同意を得て、平成 29 年 10 月に 2 箇所のバス停を新設した。

19. 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	(有)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 1762

(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】 (別添)

【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30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・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内ライダー系統)

31年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内ライダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 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 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
長野県 根羽村・ 平谷村	根羽村	(1)「西部コミュニティバス 「阿智中学校行き」	根羽	治部坂	阿智 中学 校	往35.3km 復36.6km	221日	221回		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」	根羽	治部坂	阿智 高校 前	往34.1km 復34.1km	363日	1,089回		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)				往 km 復 km	日	回					
		(4)				往 km 復 km	日	回					
		(5)				往 km 復 km	日	回					

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内ライダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内ライ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。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

## 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 31～33 年度） . . . P 1～4
- ・表 1 . . . P 5

# 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を含む）

平成 30 年 6 月 12 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 31 年度～平成 33 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、村民バスの運行は、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

○指標として利用者数を用いる

村民バスは平日 10 便、2 路線で運行している。利用者は減少傾向にあるが、喬木村では、鉄道が通っていないため、主な移動の手段としてはバスか自家用車となる。高齢者については、運転免許自主返納制度等により自家用車の利用者が減少し、バスやタクシーの利用者が増加することが見込まれる。

平成 29 年度 (H28. 10~H29. 9) 実績 5,895 人

平成 30 年度 (H29. 10~H30. 9) 目標 5,950 人

平成 31 年度 (H30. 10~H31. 9) 目標 6,000 人

$3,565 \text{ 人} + 2,400 \text{ 人} = 6000 \text{ 人}$

目標値の内訳は以下の通り。

#### ①高齢者の利用者数

平成 29 年度 (平成 28 年 10 月~平成 29 年 9 月) については 3,660 人となっている。平成 28 年度は 4,528 人であり、約 870 人減少している (前年度比 0.81)。当村では、高齢者へのバス利用促進の施策として 65 歳以上の希望者へ無料バス (村内: 無料、村外: 運賃-100 円) を発行している。無料バスの新規発行数は年間約 50 件であり、高齢者の新規利用者を加味して利用者数を算出する。無料バスは村民バスに加え、たかぎコミュニティバス及び広域バスでも利用できるため、単純に全員が村民バスを利用するとは限らず、50 人のうち約半数が村民バスを利用すると想定することとする。

実績  $3,660 \text{ 人} \times 0.81 + 50 \text{ 人} \times 0.5 \times 2 \text{ 便} \times 12 \text{ ヶ月} = 3,565 \text{ 人}$

#### ②その他の利用者数

上記①以外の利用については

平成 29 年度は 2,235 人である。1 便当たりの平均乗車人数は 0.5 人であり、一般利用については前年度と同程度を見込む。

$0.5 \text{ 人/便} \times 10 \text{ 便} \times 20 \text{ 日} \times 12 \text{ ヶ月} \times 2 \text{ 路線} = 2,400 \text{ 人}$

### (2) 事業の効果

村民バスを維持することにより、高齢者等の通院や買い物、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. 2の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

65 歳以上の高齢者については無料バスの発行により利用者増を図っていく (喬木村)

高校生の利用促進のため、広報を行っていく (喬木村)

「南信州地域公共交通網形成計画 P22」

#### 4. 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30年10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。

#### 5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

喬木村から運行事業者への経費負担については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額を負担することとしている。

#### 6. 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

#### 10. 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6,310人である。(H27国勢調査)

#### 15. 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	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)
平成29年 1月10日	地域公共交通確保維持改善事業・事業評価
平成29年 6月21日	喬木村地域内フィーダー系統確保維持計画について (H30～H32計画)
平成30年 1月11日	地域公共交通確保維持改善事業・事業評価
平成30年 2月13日	たかぎコミュニティバス運行について
平成30年 6月12日	喬木村地域内フィーダー系統確保維持計画について (H31～H33計画)

#### 16. 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。

#### 17. 協議会メンバーの構成員

関係市区町村等	喬木村 南信州広域連合
関係都道府県	長野県

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 北部タクシー有限会社 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
その他協議会が必要と認める者	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

【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) 富田 静香  
(電 話) 0265-33-5129  
(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)

31年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	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)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 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 との接続確保策	基準口で該 当する要件 (別表7のみ)
長野県 (高木村)	信南交通(株)	(1) 庄原線(第5・6便)庄原こまのりセンター-飯田駅前	矢野こ	市立	飯田駅	往25.2km 復25.9km	242日	242回		路線定期 運行	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
			んじや く	病院									
		(2) 大島線(第5・6便)大島-飯田駅前	大島	大曲	飯田駅	往22.5km 復22.5km	242日	242回		路線定期 運行	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)				往 km 復 km	日	回					
		(4)				往 km 復 km	日	回					
(5)				往 km 復 km	日	回							

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、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(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線不定期運行、路線定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、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。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

## 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 31～33 年度） . . . . P 1～4

・表 1 . . . . P 5

平成 30 年 6 月 27 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

<p><b>生活交通確保維持改善計画の名称</b></p>
<p>豊丘村地域内フィーダー系統確保維持計画（平成 31 年度～平成 33 年度）</p>
<p><b>1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性</b></p>
<p>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。</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、当地域の全14市町村を中心に、道路管理者、公安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。</p> <p>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(株)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。</p> <p>豊丘村では、平成15年度における信南交通(株)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</p>

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（道の駅）・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

### (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29年度の年間利用者総数は5,607人で指標値は82.9%であった（人口は6,762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31年度の指標の目標値は90.0%（32年度91.0%、33年度92.0%）とする。

「南信州地域公共交通網形成計画P39参照」

### (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. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

利用者アンケート・住民代表者に対するヒアリング調査等を行い利便性向上に努める。（豊丘村：南信州広域連合と協力して行う）「南信州地域公共交通網形成計画P39参照」

## 4. 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  
「別添の路線図・時刻表・運行便数算出表を参照」

## 5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

豊丘村が運行経費から運行収入及び国庫補助金を差し引いた分を負担する。

## 6. 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

## 7. 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方法

【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】

該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、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】
該当なし
9. 別表1の補助対象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】
該当なし
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】
該当なし
12. 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
13. 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・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
14. 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・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) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者【車両減価償却費等国庫補助金・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
16. 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

## 17. 協議会の開催状況と主な議論

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 年度 (2 回開催)	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 事後評価
平成 29 年度 (2 回開催)	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 事後評価
平成 30 年度 6 月 27 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

## 18. 利用者等の意見の反映状況

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置かれている状況や、公共交通の利用度、これからの公共交通へ期待することなどについて把握し、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。

## 19. 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	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(地域内ファイダーシステム)

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内ファイダーシステム系統の基準適合 (別表7及び別表9)		
			起点	經由地	終点					運行態様の 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 との接続確保策
豊丘村		(1) 堀越線(系統①)	役場	堀越	役場	往 17.2km 循環	244日	488回		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)	役場	堀越	役場	往 27.0km 循環	244日	488回		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	役場	長沢	役場	往 26.2km 循環	244日	976回		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	役場	福島	役場	往 20.0km 循環	244日	488回		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	役場	壬生沢	役場	往 23.8km 循環	244日	488回		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	役場	千駄木	役場	往 28.3km 循環	244日	488回		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	役場	阿島北	役場	往 19.1km 循環	244日	244回		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

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「經由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小地点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内ファイダーシステムに係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内ファイダーシステム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。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

## 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 31～33 年度） . . . P 1～4
- ・表 1 . . . P 5

平成30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

<p><b>生活交通確保維持改善計画の名称</b></p>
<p>大鹿村地域内フィーダー系統確保維持計画（平成31年度～平成33年度）</p>
<p><b>1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性</b></p>
<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 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 大鹿村では、村内を巡回する公共交通機関がなく、村立診療所と各地区を結ぶ患者輸送車が運行している。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、隣接する松川町の総合病院や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。今後も高齢化等による交通弱者は増加する見込みであるため住民の通院や通学を中心とした生活に不可欠な当該路線を存続していくことが必要である。</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より、大鹿線を確保・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。</p>

## 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

対人口比の利用率（利用者数／年度末人口）の向上を図る。

平成27年度（H26.10～H27.9）実績 8.61（利用者数 9,272 人/人口 1,077 人）

平成28年度（H27.10～H28.9）実績 8.88（利用者数 9,356 人/人口 1,054 人）

平成29年度（H28.10～H29.9）実績 7.73（利用者数 8,139 人/人口 1,053 人）

平成30年度（H29.10～H30.9）目標 7.73（直近年度の実績とする）

平成31年度（H30.10～H31.9）目標 7.73

平成32年度（H31.10～H32.9）目標 7.73

平成33年度（H32.10～H33.9）目標 7.73

### (2) 事業の効果

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。

## 3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・路線時刻表をホームページに掲載、村内全戸配布（大鹿村）
- ・村内コミュニティバスと路線バスとの接続について地域説明会を開催し、利用促進を図る。（大鹿村）
- ・中学生対象のバス利用方法のワークショップの開催をし、中学校卒業後（高校進学）のバス利用促進を図る。（大鹿村・広域連合・伊那バス）  
「南信州地域交通網形成計画 P40」

## 4. 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：添付

②運行事業者決定の経緯

既存の運行者である伊那バス（株）を予定。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く、路線を熟知しているため。

③運行予定期間：平成30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

同区域間を定時運行する公共交通機関は存在しない。

## 5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

大鹿村から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。

## 6. 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

## 7. 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方法

【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】

※該当なし

<p>8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、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  <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p>
<p>※該当なし</p>
<p>9. 別表1の補助対象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  <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p>
<p>※該当なし</p>
<p>10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項  <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p>
<p>※該当なし</p>
<p>11. 外客来訪促進計画との整合性  <u>【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</u></p>
<p>※該当なし</p>
<p>12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要  <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u></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>13. 車両の取得に係る目的・必要性  <u>【車両減価償却費等国庫補助金・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】</u></p>
<p>※該当なし</p>
<p>14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果  <u>【車両減価償却費等国庫補助金・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】</u></p>
<p>(1) 事業の目標  ※該当なし</p>
<p>(2) 事業の効果  ※該当なし</p>
<p>15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者【<u>車両減価償却費等国庫補助金・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</u>】</p>

※該当なし

16. 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

17. 協議会の開催状況と主な議論

- ・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
- ・平成 24 年 2 月 22 日 運賃等改定について
- ・平成 29 年 6 月 13 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
- ・平成 30 年 3 月 27 日 公共交通運行見直し案について
- ・平成 30 年 6 月 13 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

18. 利用者等の意見の反映状況

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。平成 30 年 3 月 12 日に中学 3 年生を対象とした、公共交通利用の方法についてワークショップを開催。

19. 協議会メンバーの構成員

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

【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) 仲田 裕樹

(電 話) 0265-39-2001 (代)

(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(地域内ファイダー系統)

31年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 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 との接続確保案	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
大鹿村	伊那ノバス(株)	(1) 大鹿線 (鹿塩・大河原)	大島	小笠ダム 鹿塩	大河原	往25.8km 復25.8km	364日	749.0回		路線定期運行	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
			松川 インター	日赤 鹿塩	大河原	往29.5km 復29.5km	266日	266.0回		路線定期運行	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
			松川 インター	鹿塩	大河原	往28.7km 復28.7km	98日	98.0回		路線定期運行	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
	(4)	(5)				往 km 復 km	日	回					
						往 km 復 km	日	回					

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内ファイダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保案」については、地域内ファイ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。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

・地域交通ベストミックス構築事業について（1年目）

（1）事業概要

南信州地域公共交通網形成計画の中で、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を位置付けており、地域交通ベストミックス構築事業を活用した二次交通の検討を行う。

具体的には、北部5町村の既存公共交通の利用実態調査を踏まえ、現状の公共交通の見直しによる生活交通の維持に向けた提案とJR飯田線沿線駅、（仮称）リニア中央新幹線長野県駅、高速バス停、市町村の観光地及び道の駅への接続や結節点を含めた運行再編につながる検討（二次交通）をあわせて行う。

また、生活交通の充実を図るため、共通回数券や共通定期券や利便性の向上につながるソフト事業の研究・検討、バスロケーションシステムや貨客混載の導入等のハード整備にかかる研究・検討も行う。

（2）平成29年度実績報告

①北部5町村の公共交通再編支援業務（委託事業者：特定非営利活動法人SCOPE）

2027年のリニア中央新幹線の開業を見据えて、北部ブロック（松川町、豊丘村、大鹿村）における運行再編も視野に入れた既存公共交通の利用実態調査を行った。

②利用促進につながるソフト整備の研究

南信州地域交通ベストミックスプロジェクトの作業チームとして運行事業者を中心とするワーキングチームを設置し、ソフト整備、ハード整備の研究に取り組んだ。

③利便性向上につながるハード整備の検討・実施

- ・ナンバリングカラーと連動したマグネットプレートの作成及び設置（まつかわフルーツバス、天龍村営バス、大鹿線）
- ・行先LED表示の作成（伊那バス車両：まつかわフルーツバス、大鹿線）



○運行事業者ワーキングチームの取り組みについて

地域交通ベストミックス構築事業をきっかけとして設立し、持続可能な公共交通を目指すため、行政と運行事業者が連携できる体制を構築した。

経験や実績のある運行事業者の意見や考えを反映できる場として位置づけ、また運行事業者と行政あるいは運行事業者間の情報共有や連携の場としても期待できる。

<これまでの経過>

平成 29 年 10 月 20 日 第 1 回 WT 会議（於 飯田合同庁舎）

- ・設置の趣旨・目的の確認
- ・個別具体的な事業の検討（4 つ事業を決定）

平成 29 年 11 月 22 日 第 2 回 WT 会議（於 阿智村役場）

- ・事業グループに分かれリーダー主導のもと意見交換

平成 29 年 12 月 15 日 第 1 回 WT リーダー会議（於 飯田市役所）

- ・第 2 回 WT 会議の報告（振り返り）

<各事業グループのリーダー、サブリーダー>

No.	事業グループ名	リーダー	サブリーダー	メンバー
1	共通回数券 ・共通定期券	村澤 文彦	鈴木 佳史	今村（飯田市） 川上（平谷村） 後藤（売木村） 山崎（泰阜村）
2	利用者増、 利用者層の拡大	熊谷 守弘	鈴木 佳史	吉沢（飯田市） 大澤（松川町） 宮島（阿南町） 片桐（根羽村） 井原（下條村）
3	バスロケーション システム	林 浩人	堀内 郁勇	沖村（阿智村） 臼井（喬木村） 北島（大鹿村）
4	貨客混載	林 浩人	堀内 郁勇	久保田（阿南町） 内藤（天龍村） 柳澤（天龍村） 松下（豊丘村）

地域交通ベストミックス構築事業補助金申出書

1 市町村名等 南信州地域交通問題協議会

2 地域交通の現状と課題

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。

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。

現状と課題については以下のとおりである。

<現状>

- 中山間地域の定時定路線バスでの若年層の人口減に伴う利用者数の減少のほか、潜在的な公共交通利用者である高齢者層の運転免許保有率が高く、利用者数が減少している。
- 地区別エリア制運賃を導入し、路線間における運賃格差を是正した。
- 車両更新や利便性向上策に伴い運行経費が増加している。
- 他系統との路線重複が多く非効率な運行を行っている。

<課題>

- ◇中山間地域における人口減少に伴う利用者数の減少が続いている。
- ◇高齢者の買い物や通院及び学生における通学、通勤における利用しづらさ。
- ◇利用者が減少する定時定路線バスの公費負担額の増大。
- ◇公共交通に対する住民の意識の醸成が進まない。
- ◇路線による重複区間での運賃不統一。
- ◇リニア中央新幹線を視野に入れた既存公共交通の改善、利便性向上に向けた研究・検討。

※ 地域交通の現状及び課題について、補助金交付要綱別表第2の観点から簡潔に記載

### 3 地域において取り組んでいる交通施策等の概要

- 1 地域住民に対する「南信州公共交通システム」の周知  
圏域住民に「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取り組みを行った。
  - (1) 南信州公共交通システム認知度向上事業 43,920部（全戸配布・一部組合回覧）
    - ア 「のってみまいか公共交通No.12号（12月号）」  
運転手のおもてなし向上研修会の開催（10/28）について
    - イ 「のってみまいか公共交通No.13号（3月号）」  
4月から高校生を対象とした広域バスの通学定期券、問い合わせ先について
  - (2) 公共交通に関するイベントの開催
    - ・「お仕事キッズタウン」とタイアップしたお仕事（バスガイド）体験を開催した。  
開催日：平成29年9月10日（日）  
場 所：南信州・飯田産業センター  
体験者数：130名
- 2 来訪者を含めた利用しやすい公共交通への取り組み  
来訪者を含めた公共交通利用者の利便性向上につなげるため、ナンバリングを反映した統一フォーマットによるバス時刻表を作成した。
  - ・情報提供事業  
南信州公共交通インフォメーションの運営  
URL <http://kk.minami.nagano.jp/>
- 3 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、関係各機関と連携して改善を図った。
  - (1) 既存公共交通の運行見直しや乗り継ぎの改善  
平成29年12月6日（水）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。
  - (2) 利用者に分かりやすい案内表示等の整備
    - ・ナンバリングを導入し、バスの方向幕や時刻表と連動させ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た。  
（LED方向幕：松川町、大鹿村 ナンバリングカラーと連動したマグネット：松川町、天龍村）
  - (3) 運転手のおもてなし研修会の開催  
運転手に対する研修会を実施し、圏域全体の公共交通のサービスレベルの向上を図った。
    - ア 開催日：平成29年10月28日（土）
    - イ 場 所：飯田市役所 C311会議室
    - ウ 講習内容：
      - ・クレーム事例による対応について
      - ・健康管理について（運転前点呼やメンタルヘルス等）
      - ・グループディスカッション（自由討議）  
「南信州の公共交通における“おもてなし”とは ～リニア開通を見据えて～」

- (4) 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
- ア 各地域公共交通会議への出席
- ・飯田市地域公共交通改善市民会議（6/29 第1回、2/2 第2回）  
同駒場線部会（11/21）、同北部線部会（第1回 11/27、第2回 1/16）
  - ・下伊那南部地域公共交通対策協議会（6/23 総会、3/5 臨時総会）
  - ・西部コミュニティバスを守る会（6/21 総会）
  - ・喬木村地域公共交通会議（6/21 第1回、2/13 第3回）※第2回は書面決議
- イ 各地域公共交通会議（市町村）と協働し利用促進・利用転換事業の推進を行った。
- ・高森町の福祉バスのあり方と今後の町の公共交通についての検討にかかる支援
  - ・下伊那南部地域公共交通対策協議会（南部公共バス）の貨客混載にかかる支援

#### 4 公共交通利用促進事業

対象者ごとに利用促進事業を実施した。

- (1) 中学生に対するJR飯田線及びバスの乗り方教室の実施。

大鹿村中学校3年生及び教員 8名

- (2) 新入生（高校生新1年生）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した。配付枚数 1,626枚

#### 5 公共交通利用転換事業

対象者ごとに利用転換事業を実施した。

- 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。

「のってみまいか公共交通No.12号（12月号）」の広報の中で新・忘年会時の利用を呼び掛けた。

#### 6 リニア中央新幹線開業を見据えた二次交通の研究・検討事業

利用実態調査を踏まえ、生活交通の利便性向上と観光交流活性化の両面から結節拠点を含めた持続可能な公共交通の研究・検討を行う。

※ 必要に応じ、これまで取り組んできた交通施策等の概要も記載

#### 4 本事業により新たに取組もうとする施策の概要（現時点で想定されるもの）

- ①2027年のリニア中央新幹線の開業を見据えて、北部ブロックにおける既存公共交通の利用実態調査を行い、運行再編も視野に入れた公共交通の研究・検討を行う。北部ブロックの選定理由については、南部や西部ブロックに比べて運行形態、運行ルート等が複雑であること、リニア中央新幹線長野駅との接続に関わりを受けやすいこと、豊丘村と大鹿村に道の駅が新たに設置されることから結節拠点の検討も合わせて行えるため。
- ②当地域には32【基幹（3）、准基幹（5）、支線（24）※デマンドタクシーは除く】もの運行路線があり、複数の運行事業者が存在しており、また運賃の考え方も異なっている。共通回数券や共通定期等といった利用促進につながるソフト事業の研究できる体制を整備し、料金（運賃）体系の統一や重複区間運行の改善にもつなげたい。
- ③利便性向上につなげるため、②と合わせて結節点となる主要な停留所にバスロケーションシステムの導入、ナンバリングカラーと連動した分かりやすい案内表示等、必要なハード整備の研究・検討も行いたい。

5 事業経費

事業項目	補助対象事業費
①リニア中央新幹線を見据えた二次交通の検討 内容：利用実態調査（対象：高森町、喬木村）	2,147,000 円
②利用促進につながるソフト整備の研究・検討 内容：共通回数券・共通定期等	630,000 円
③利便性向上につながるハード整備の検討・実施 内容：バスロケーション導入の検討やナンバリングカラーのマグネットの設置 ※②と合わせて検討	327,000 円
合 計	3,104,000 円

6 補助金交付希望額 1,500 千円

7 事業の実施体制（現時点で想定されるもの）

<p>南信州地域公共交通問題協議会 （構成団体：14 市町村、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）</p>
---

8 事業の実施スケジュール

(1) 本年度の事業

時期	事業内容・スケジュール
5 月	南信州地域公共交通問題協議会 幹事会の開催 当該事業の協議・承認
6 月	南信州地域公共交通問題協議会 総会の開催 当該事業の協議・承認
7～3 月	運行利用実態調査（高森町、喬木村） 利用促進につながるソフト整備の研究・検討・実施 利便性向上につながるハード整備の研究・検討

(2) 翌年度以降の事業

想定する事業内容（31 年度）	想定する事業内容（ 年度）
<p>①リニア中央新幹線を見据えた二次交通の検討 内容：運行再編の検討 （対象：北部ブロック 5 町村） ②利用促進につながるソフト整備の検討・実施 内容：共通回数券・共通定期等 ③利便性向上につながるハード整備の検討・実施 内容：バスロケーション導入の検討やナンバリングカラーのマグネットの設置 ※②と合わせて検討</p>	

[添付資料]

- ・市町村または広域連合以外の場合は設立趣旨や活動内容が分かる書類
- ・地域協議会の設置要綱及び事業計画書
- ・現状の地域交通に関する資料（運行経路図、時刻表等）
- ・選定基準に基づく審査に必要と思われる資料（必要に応じて添付）

担当部署	事務局
担当者名	一柳 和宏
電話番号	0265-53-7100
F A X	0265-53-7155
E-mail	k.ichiyanagi@minami.nagano.jp

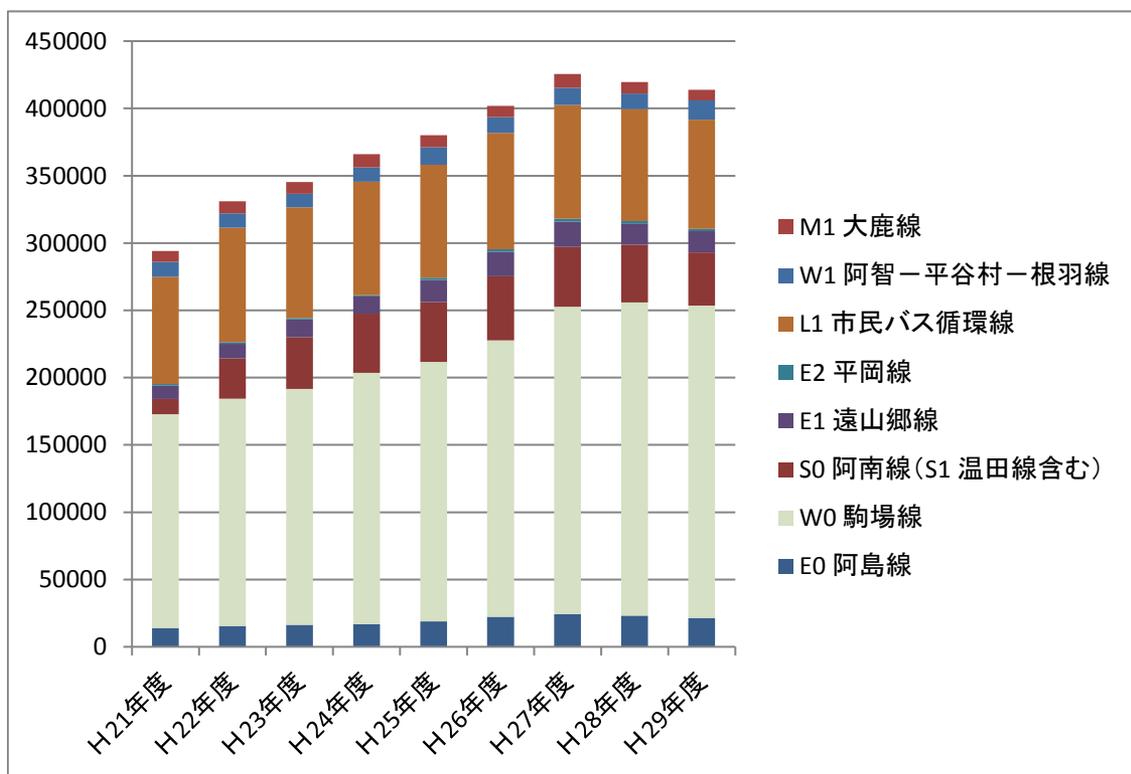
南信州圏域のバス利用実績（平成29年度）

H29年4月～H30年3月  
（単位：人）

路線体系	路線名	H29	H28	比較	
		4月～3月	4月～3月	増減数	前年対比
基幹	駒場線	231,998	232,863	△ 865	99.6%
〃	阿島線	21,453	23,105	△ 1,652	92.9%
〃	阿南線（阿南～飯田） ※温田線含む	39,598	42,930	△ 3,332	92.2%
准基幹	遠山郷線	15,692	15,305	387	102.5%
〃	平岡線（路線バス）	1,761	1,997	△ 236	88.2%
〃	市民バス循環線 （右回り、左回り）	81,102	83,266	△ 2,164	97.4%
〃	西部コミュニティバス	14,413	11,610	2,803	124.1%
〃	大鹿線	7,913	8,505	△ 592	93.0%
支線	市民バス大休線	4,255	3,936	319	108.1%
〃	市民バス千代線	1,911	2,644	△ 733	72.3%
〃	市民バス久堅線	2,506	3,466	△ 960	72.3%
〃	市民バス三穂線	4,037	2,702	1,335	149.4%
〃	上片桐循環線	9,047	10,281	△ 1,234	88.0%
〃	大島循環線	3,759	3,980	△ 221	94.4%
〃	生田循環線	5,804	5,350	454	108.5%
〃	生田線	7,938	8,009	△ 71	99.1%
〃	部奈線	7,286	7,194	92	101.3%
〃	泰阜線	224	197	27	113.7%
〃	阿南町民バス	4,501	5,012	△ 511	89.8%
〃	伍和・智里東	5,348	5,754	△ 406	92.9%
〃	春日・智里西	4,432	5,657	△ 1,225	78.3%
〃	清内路巡回	8,513	8,811	△ 298	96.6%
〃	浪合巡回	2,391	1,757	634	136.1%

路線体系	路線名	H29	H28	比較	
		4月～3月	4月～3月	増減数	前年対比
支線	天龍村営バス	3,127	3,610	△ 483	86.6%
〃	氏乗線	3,265	4,232	△ 967	77.2%
〃	喬木大島線	2,346	2,091	255	112.2%
〃	コミュニティバス阿島線	1,834	1,456	378	126.0%
〃	コミュニティバス伊久間線	1,503	1,414	89	106.3%
〃	堀越線	1,628	1,749	△ 121	93.1%
〃	佐原線	1,208	1,225	△ 17	98.6%
〃	壬生沢線	346	405	△ 59	85.4%
〃	福島線	67	102	△ 35	65.7%
〃	壬生沢福島線	353	334	19	105.7%
〃	滝川阿島北県道線	2,310	1,767	543	130.7%
全路線バス利用者数 合計		503,869	512,716	△ 8,847	98.3%

参考：基幹・准基幹の利用実績推移（H21～29年度）



南信州圏域のバス利用実績（平成29年度）

H29年4月～H30年3月  
（単位：人）

路線体系	路線名	H29	H28	比較	
		4月～3月	4月～3月	増減数	前年対比
基幹	駒場線	231,998	232,863	△ 865	99.6%
〃	阿島線	21,453	23,105	△ 1,652	92.9%
〃	阿南線（阿南～飯田） ※温田線含む	39,598	42,930	△ 3,332	92.2%
准基幹	遠山郷線	15,692	15,305	387	102.5%
〃	平岡線（路線バス）	1,761	1,997	△ 236	88.2%
〃	市民バス循環線 （右回り、左回り）	81,102	83,266	△ 2,164	97.4%
〃	西部コミュニティバス	14,413	11,610	2,803	124.1%
〃	大鹿線	7,913	8,505	△ 592	93.0%
支線	市民バス大休線	4,255	3,936	319	108.1%
〃	市民バス千代線	1,911	2,644	△ 733	72.3%
〃	市民バス久堅線	2,506	3,466	△ 960	72.3%
〃	市民バス三穂線	4,037	2,702	1,335	149.4%
〃	上片桐循環線	9,047	10,281	△ 1,234	88.0%
〃	大島循環線	3,759	3,980	△ 221	94.4%
〃	生田循環線	5,804	5,350	454	108.5%
〃	生田線	7,938	8,009	△ 71	99.1%
〃	部奈線	7,286	7,194	92	101.3%
〃	泰阜線	224	197	27	113.7%
〃	阿南町民バス	4,501	5,012	△ 511	89.8%
〃	伍和・智里東	5,348	5,754	△ 406	92.9%
〃	春日・智里西	4,432	5,657	△ 1,225	78.3%
〃	清内路巡回	8,513	8,811	△ 298	96.6%
〃	浪合巡回	2,391	1,757	634	136.1%

路線体系	路線名	H29	H28	比較	
		4月～3月	4月～3月	増減数	前年対比
支線	天龍村営バス	3,127	3,610	△ 483	86.6%
〃	氏乗線	3,265	4,232	△ 967	77.2%
〃	喬木大島線	2,346	2,091	255	112.2%
〃	コミュニティバス阿島線	1,834	1,456	378	126.0%
〃	コミュニティバス伊久間線	1,503	1,414	89	106.3%
〃	堀越線	1,628	1,749	△ 121	93.1%
〃	佐原線	1,208	1,225	△ 17	98.6%
〃	壬生沢線	346	405	△ 59	85.4%
〃	福島線	67	102	△ 35	65.7%
〃	壬生沢福島線	353	334	19	105.7%
〃	滝川阿島北県道線	2,310	1,767	543	130.7%
全路線バス利用者数 合計		503,869	512,716	△ 8,847	98.3%

参考：基幹・准基幹の利用実績推移（H21～29年度）

