

生活交通ネットワーク計画(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 23 年 6 月 15 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 . 生活交通ネットワーク計画の名称

松川地域生活交通ネットワーク計画

1 . 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

1 はじめに

当町が属する南信州地域(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 1,929k m<sup>2</sup>のうちの約 86%を森林が占め、中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がる起伏に富んだ地域である。

当地域の人口約 16 万 9 千のうちの約 4 割は飯田市周辺の町村で生活を営んでいるが、過去から飯田市の中心地に病院や学校、文化・商業施設等が存在したことから、現在においても飯田市を中心とする共通した生活圏を形成している。そして、当地域の総合連携計画を策定する際に行った住民意識アンケート調査(H20.9月)では、高校生や高齢者などの交通不便者の普段の移動先は飯田市に集中しており、6割を超えることが判明した。

このように、当地域は「市町村の枠を超えた公共交通の維持・確保」が必要であることから、当地域全体の公共交通のグランドデザインとして「南信州地域総合連携計画」を策定し、当地域内の公共道路線を「基幹路線」「准基幹路線」「支線」に体系化するとともに、「通院・通学への対応」「基幹路線・准基幹路線と支線との接続」などを共通のルールとして定めている。

上記のことから、当町の地域協議会において策定、承認された生活交通ネットワーク計画は、当地域全体の連携計画との整合を図る意味から、南信州地域交通問題協議会でも協議され、承認を受けたものである。

また、当地域は全国に先駆けて定住自立圏構想に取り組んでいるが、「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」が協定項目の一つとして位置づけられており、このことから当地域全体で確認をしながら取り組もうとするものである。

1 - 2 当町の現状

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。

松川町内には、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の一つとして、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なか、松川町においてもより多くの交通弱者がま

ちなかに出ることで、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い。高齢化がすす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ていくことが望まれる。

まちづくり懇談会等を通じて、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。

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
<p>平成 23 年度の目標利用者数を以下のように設定する。</p> <p>松川コミュニティバス全体 40,000 人</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大島循環 3,500 人    ・上片桐循環 3,500 人    ・峠部奈線 1,500 人</li> <li>・中山柄山線 7,000 人    ・上片桐循環(通学便)4,000 人    ・生田線 14,000 人</li> <li>・部奈線 6,500 人</li> </ul>
( 2 ) 事業の効果
<p>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、高齢者や障がい者を無料にし、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出来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には 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 . 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
別紙による
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
別紙による
5 . 別表 4 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【 <b>地域間幹線系統のみ</b> 】
該当なし
6 . 別表 4 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【 <b>地域間幹線系統のみ</b> 】
該当なし
7 . 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>別紙による</p> <p>別表 6 の口 ( 2 ) に該当する「交通不便地域」として申請する場合は、以下の資料を添付（様式自由）。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・別表 6 の口 ( 2 ) の基準のうち、 <ul style="list-style-type: none"> <li>）半径 1 km 以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地</li> <li>） に準じるその他の交通不便地域の別</li> </ul> </li> <li>・「 に準じるその他の交通不便地域」としての指定を希望する場合は、その根拠（データ等）</li> <li>・「交通不便地域」指定を希望する区域の人口、地図</li> </ul>
8 . 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を受けようとする場合のみ</b> 】
該当なし

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を受けようとする場合のみ**】

該当なし

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、負担者及びその負担額【**車両減価償却費等国庫補助金を受けようとする場合のみ**】

該当なし

11 . 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 21 年 5 月 8 日 (21 年度第 1 回)  | 事業計画と予算書の承認                     |
| ・平成 21 年 12 月 3 日 (21 年度第 2 回) | バスの愛称、予算について協議                  |
| ・平成 22 年 2 月 9 日 (21 年度第 3 回)  | バスの愛称、事業計画の決定                   |
| ・平成 22 年 5 月 12 日 (22 年度第 1 回) | 平成 21 年度事業、決算報告、<br>事業計画と予算書の承認 |
| ・平成 22 年 12 月 6 日 (22 年度第 2 回) | 22 年度上半期の事業状況について説明             |
| ・平成 23 年 2 月 10 日 (22 年度第 3 回) | 22 年度事業状況、23 年度事業計画の説明          |

## 1 2 . 利用者等の意見の反映

### 1 . 峠部奈線

- ・峠部奈線と部奈中山線を廃止し、峠部奈線に組み替える。
- ・平日 4 便（峠部奈線と部奈中山線の合計、週 20 便）運行から、月・水・金曜 5 便（週 15 便）運行に変更する。
- ・社協前から農協生田支所へ向かう朝便は、現行どおりの運行とし、午前 9 時台に市街地地区に到着する設定とする。
- ・大堤から部奈辻まで、1 便は展望公園入口を經由し、2 便は部奈文化伝承センター経由とする。
- ・1 便の伊那大島駅到着時刻は、午前 8 時 55 分と午前 9 時 11 分の列車に接続できる時間に設定する。
- ・3 便(昼便)を新たに設定。正午前後に市街地地区と生田地区を往復することで、病院からの帰宅や午後の買い物に対応している。
- ・市街地地区から生田地区へ、午後の帰りの便を新たに設定する。日赤病院やキラヤとその周辺の商店街からの帰りの便としても利用できる。
- ・部奈辻から大堤まで、3 便は展望公園入口を經由し、4 便と 5 便は部奈文化伝承センター経由とする。
- ・農協生田支所から社協前までの夕方便は、現行どおりの運行とする。

### 2 . 中山柄山線

- ・保育園線と柄山長峰線を廃止し、中山柄山線に組み替える。路線の一部は部奈中山線を継承する。
- ・平日 4 便（保育園線と柄山長峰線の合計、週 20 便）運行から、火・木・土曜 5 便（週 15 便）運行に変更する。
- ・社協前から農協生田支所へ向かう朝便は現行と同じであるが、中山柄山線では石橋と塩倉にも停車する。
- ・石橋から中山辻を經由するルートに変更する。
- ・1 便の伊那大島駅到着時刻は、午前 8 時 55 分と午前 9 時 11 分の列車に接続できる時間に設定する。
- ・清流苑からキラヤ前まで延長する。
- ・3 便(昼便)を新たに設定。市街地地区から柄山方面へ、昼の時間帯に帰宅できるようにするとともに、午後に商店街で買い物ができるよう新井まで運行する。
- ・柄山下から中山辻経由で石橋まで行くルートに変更する。
- ・農協生田支所から社協前までの夕方便は現行と同じだが、中山柄山でも塩倉と石橋にも停車する。

## 1 3 . 協議会メンバーの構成員

別紙による

### 【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) 松川町役場総務課まちづくり推進係  
(氏 名) 酒井 仁  
(電 話) 0265-36-7021  
(e-mail) [soumu@matsukawatown.jp](mailto:soumu@matsukawatown.jp)

	所属団体	役職	氏名
松川町長又はその指名する者	松川町	町長	深津 徹
公共交通事業者	伊那バス(株)	代表取締役社長	藤澤 秀敬
	丸茂自動車(有)	社長	片桐 実
	松川タクシー(有)	社長	山岸 重幸
住民又は利用者の代表者	大島地区代表	古町区長	小川 光兵
	上片桐地区代表	上片桐区長	大久保 富司男
	生田地区代表	生東区長	北林 久二
	松川町商工会長	会長	荻原 正義
	松川町社会福祉協議会	会長	大場 克士
	女性団体連絡協議会	会長	熊谷 千代子
	松川町福祉を考える会	会長	水野 一昭
国又は県の関係機関の職員	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	原 多美子
	下伊那地方事務所	所長	久保田 篤
道路管理者、公安委員会、 学識経験者	長野県飯田建設事務所	所長	三井 宏人
	松川町建設水道課	課長	村田 肇
	飯田警察署	署長	春日 利巳
運転者の組織する団体	伊那バス労働組合	執行委員長	赤羽 雄三
その他協議会が必要と認める 者	松川町教育委員会	委員長	片桐 一美