

南信州地域交通総合連携計画

○総合連携計画の策定年月日 平成21年3月4日

○総合連携計画の区域 南信州地域(飯伊14市町村)

○基本的な方針

圏域住民の生活確保による地域の持続的発展、高齢者や高校生などの交通不便者への対応、既存公共交通の接続の効率化等による利便性の向上、自家用車依存からの脱却による地球環境保全等を目的とした、新たな交通体系「南信州公共交通システム」を構築する。

○総合連携計画の目標

- ①南信州公共交通システムの確立
- ②交通不便者に対応した公共交通の利便性向上
 - ・高校生、高齢者に対応した公共交通システムを構築し、利用増加を目指す。
- ③公共交通利用者の拡大
 - ・公共交通の利便性の向上と利用促進のための事業を行い、公共交通利用者の増加を目指す。
- ④基幹路線に対する准基幹路線・市町村内路線の効率的・効果的な接続
 - ・接続方針を考慮した地域内公共交通の最適化を目指す。

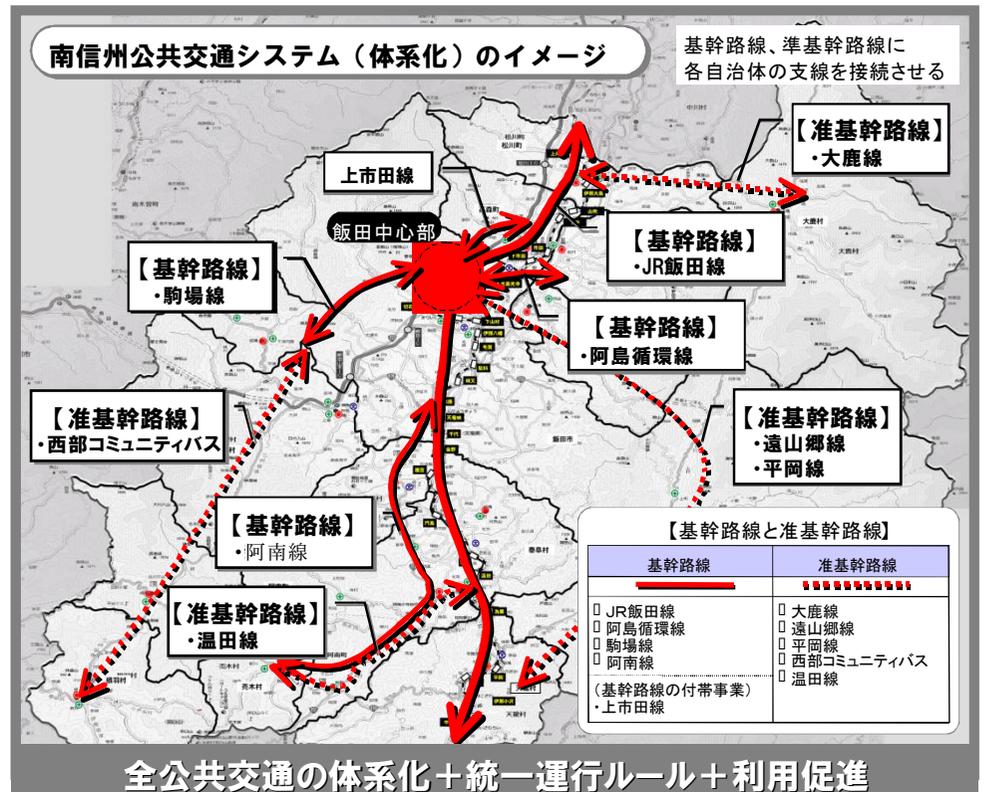
○事業及び実施主体

- ・路線バス「阿島循環線」の実証運行(実施主体:信南交通(株))
- ・路線バス「駒場線」の実証運行(実施主体:信南交通(株))
- ・乗合タクシー「上市田線」の実証運行(実施主体:北部タクシー(有))
- ・公共交通利用促進・利用転換事業(南信州地域交通問題協議会・飯伊14市町村南信州地域内他法定協議会)
- ・情報提供事業(南信州広域連合)

南信州地域交通問題協議会

設置年月日:平成20年3月25日

構成員:圏域住民代表、地域ぐるみISO研究会、飯田市社会福祉協議会、下伊那地区高等学校長会、飯田商工会議所、長野県商工会連合会下伊那支部広域協議会、JR東海(株)飯田支店、信南交通(株)、伊那バス(株)、長野県タクシー協会下伊那支部、大新東(株)、名古屋大学大学院准教授、飯田国道事務所、長野県、飯田建設事務所、飯田警察署、阿南警察署、北陸信越運輸局長野運輸支局、南信州広域連合協議会議員、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、南信州広域連合



南信州地域公共交通活性化・再生総合事業（計画事業 最終年度）の概要

平成23年度事業実施概要

検討の経緯

（開催年月日及び検討された内容を記載して下さい。）

■23年6月：協議会総会（第1回）

- ・22年度事業報告について
- ・23年度事業計画について

■23年10月：協議会駒場線部会

- ・路線バス駒場線の実証運行について状況報告
- ・改善策、利用促進事業について協議

■23年11月：協議会北部線部会

- ・路線バス阿島循環線及び乗合タクシー上市田線の実証運行状況報告
- ・ワークショップを通じて改善策等についての協議と全体意見交換で意見の共有化

■24年1月：飯田市民会議

- ・路線バス駒場線、路線バス阿島循環線の運行見直しと、高齢者の利用促進について協議、等

■24年1月：協議会総会（第2回）

- ・23年度事後評価について
- ・総合連携計画第2次実施計画（案）について協議 等

■24年3月：協議会総会（第3回）予定

- ・23年度事業全体の実施結果と総括
- ・24年度事業計画について

※他、幹事会・市町村担当者会を開催

事業実施状況及び今後の展望

事業名：路線バス阿島循環線
実証運行事業

【実施状況・実施主体】

- ＜実施主体＞
南信州地域交通問題協議会
- ・平成21年4月1日：実証運行開始
 - ・車両2台

【実施結果・成果等】

- 4月～12月までの実績（目標値）
- ・一便あたりの利用者数：8.0人（8.2人）
 - ・輸送人員 12,305人（12,750人）
 - ・収入：3,742千円、（3,568千円）
- 一便あたりの利用者数、輸送人員は目標を下回ったが、収入は目標に達した。

【評価・問題点の把握】

- ・乗り込み調査や部会での討議により、①目的地までの運行経路が長い、②朝夕の通勤時間帯で到着時刻の遅れが顕著、③右回りの第1便に学生利用が少ない、という実態が判明。見直しや改善が必要。

【本格実施への環境整備】

- ・到着時刻遅れに対応した運行ダイヤの見直しを予定。
- ・高校関係者の協力を得ながら、通学利用促進のためのPRの強化。
- ・部会での討議を踏まえ、高齢者の利用促進や、通学や通勤などに対応した見直しの実施。

事業名：路線バス駒場線
実証運行事業

＜実施主体＞

- 南信州地域交通問題協議会
- ・平成21年4月1日：実証運行開始
 - ・車両7台

- 4月～12月までの実績（目標値）
- ・一便あたり利用者数：15.8人（16.5人）
 - ・輸送人員 136,955人（142,500人）
 - ・収入：39,394千円、（40,246千円）
- 各目標値を下回ったが、実績は毎年上向きに推移している。

- ・上限設定をした通学定期の販売数が伸びており、通学利用者の伸びとともに全体の利用者数が伸びている。
- ・買い物需要としての市立病院経由飯田駅前行き平日午後便の住民要望が高いため、見直しが必要。

- ・買い物の需要に対応した運行ダイヤの見直しを行う予定。
- ・部会の検討事項等を踏まえ、高齢者などの利用者の通院や買い物などの利便性が向上するよう見直しを実施。

事業名：乗合タクシー上市田線
実証運行事業

＜実施主体＞

- 南信州地域交通問題協議会
- ・平成21年4月1日：実証運行開始

- 4月～12月までの実績（目標値）
- ・一便あたりの利用者数：2.1人（2.0人）
 - ・輸送人員 1,922人（1,980人）
 - ・収支率12.7%、（12.5%）
- 一便あたりの利用者、収支率は、目標値に達した。輸送人員は、目標値を若干下回る結果となった。

- ・利用者数は昨年と比較して概ね同程度であるが、新たな利用者確保が課題である。
- ・学生（高校生）の通学利用が非常に少なく、通学などの利用促進のための運行の見直しや検討が必要。

- ・潜在的な利用需要の開拓と高齢者利用の促進のため、部会や地域の自治会を通じて住民ニーズを的確に把握し、効果的効率的な運行の検討。
- ・通学や通勤での利用促進のための運行の検討や見直し。
- ・高校関係者の協力を得ながら、通学利用促進のためのPR実施。

南信州地域公共交通活性化・再生総合事業（計画事業 最終年度）の概要

前年度二次評価結果等に係る事業の概要

二次評価における主な指摘事項

・翌年度においては、今年度の問題点の検証を踏まえ、事業に取り組んで頂くよう期待します。

※前年度の問題点等：収支率向上のための積極的な広報、PR、需要の掘り起こし。

・来年度事業の検討に当たっては、自転車通学や家族送迎等も含めた最新の通学実態を踏まえ、地域に最適な移動手段となるよう、事業の見直しに向け地域関係者と十分な議論を交わして頂くことを望みます。

二次評価に係る主な事業実施状況

・当地域内の各方面から中心市街地への買い物に出かける際の参考として、当3路線のほか、JRや周辺町村の公共交通路線からの乗り継ぎも含めて経路を例示した広報紙を発行。また自動車が環境や家計に与える影響や交通事故のリスクを示した広報紙も発行し、地域住民の利用促進・利用転換を図った。

・学生（高校生）の通学における家族等の負担軽減や、交通事故の抑制などの観点から、通学利用をより推進し最適な移動手段となることを目指すため、地域内の高校との懇談会を開催して情報交換を行った。各校に協力を得て公共交通を利用する高校生へのアンケート調査を実施し、具体的な課題や要望などから、より利便性の高い運行へ向けての協議を今後行うこととした。

今年度事業のポイント

地域住民・利用者の意見を反映させた点

（地域住民の意見がどのように反映されたか記載して下さい。）

- ・駒場線部会において、駒場線についての市立病院経由飯田駅前行きの午後便の要望があり、また、北部線部会において、特に朝夕の通勤渋滞等が原因となる阿島循環線の到着時刻遅れの是正の要望があり、これらの意見等を踏まえ、運行の見直しを行うこととした。
- ・学生（高校生）の通学手段の確保と利便性向上のため、公共交通を利用している地域内の高校生へのアンケート調査を実施した。現在集計中であるが、具体的な要望や集計結果を基に今後関係者と協議を行うこととした。

協議会として特に工夫して取り組んだ点

- ・当協議会を当地域の統括的な協議会として総合連携計画の策定や協議を役割とし、路線運営は地域内の5つの協議会（飯田市、松川町、南部、阿智村、豊丘村）やその他の町村が行うとして役割を改めて整理し、それぞれが連携して地域の交通問題に取り組むよう態勢を整備した。
- ・圏域内全体の公共交通利用促進に資することを目的として、南信州地域の全路線バスとJR飯田線の路線図を一元表示した案内看板を作成し、主に発着の起点となるJR飯田駅前バス停に設置した。
- ・買い物や通院などでの利用促進を図るため、広報紙を2回発行した。

計画事業に係る事後評価記載様式(最終年度)

総合評価

地域の主体的な取組みと創意工夫による公共交通の活性化・再生を通じ、個性豊かで活力に満ちた地域社会実現に寄与するために適切な事業を選び出し、当該事業を本格実施する環境を整備したか。

住民に身近な部会組織をはじめ、市町村担当者会・幹事会・協議会を適切に開催し、地域の公共交通を活性化し、地域を活性化するための事業を検討するとともに、試行的に事業を実施する中で、実績データの把握、問題点の検証、事業の見直しの要否の検討、運賃の適正な設定等、当該事業を本格実施するための環境整備に向けて必要な検討を行った。

計画事業の実施

事業計画に位置づけられた事業が適切に実施されたか。事業計画に位置づけられた事業が事業計画どおりに実施されなかった場合には、適切な理由等が明らかにされているか。

・事業計画において、主な交通不便者である高齢者や学生(高校生)の通院・買物・通学等の需要を踏まえ、移動手段の確保と利便性向上を図るため、基幹として位置付けている3路線の路線バス及び乗合タクシーの実証運行を実施事業として位置づけている。

路線バス阿島循環線は、平日8便・土曜2便を車両2台で運行し、12月31日までに12,305人(770人増 6.7%増)が利用した。()内数字はH22.4.1～12.31の利用者数との比較。以下同様。

路線バス駒場線は、平日20便・土曜9便・日曜6便を車両7台で運行し、12月31日までに136,955人(4,104人増 3.1%増)が利用した。

乗合タクシー上市田線については、平日6便を車両1台で運行し、12月31日までに1,922人(75人減 3.7%減)が利用した。

乗合タクシー上市田線において若干の利用人数減少があったが、路線バス及び乗合タクシーの実証運行の事業計画どおり適切に実施された。

・学生(高校生)の通学利用をより推進し最適な移動手段となることを目指すため、地域内の各高校の担当教諭と高校所在市町村担当職員との懇談会開催を経て、具体的な課題や要望等の把握のため、公共交通を利用する高校生に対しアンケート調査を実施した。

具体的成果

定められた評価方法・評価基準にしたがって、評価事項について事業を評価したか。
その際、事業の効果・影響とそれ以外の効果・影響を分離して評価したか。

路線バス及び乗合タクシーの実証運行について、利用実態調査を行うことで事業の効果・影響を把握することとしている。運行事業者からの月別の実績報告及び聞き取り調査などにより、路線バスについては全ての便において便毎の利用者数を把握し、乗合タクシーについては便毎の利用者数・利用区間・運賃等を把握した。加えて路線バスの乗り込み調査による実態把握も行い、併せて事業評価を行った。

実施した事業が地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業であるかどうかを検証したか。

路線バスの実証運行については、乗り込み調査や運行事業者からの報告等によると、実際に通院・買い物・通学に利用されていることが確認されたことから、目標を達成するための適切な事業であると判断される。

乗合タクシーの実証運行については、運行事業者からの報告等によると、学生(高校生)の通学にはあまり利用されていないが、主に高齢者の通院・買い物等に利用されていることが確認されたことから、目標を達成するための適切な事業であると判断される。

JR飯田駅との接続を考慮した運行時刻の小変更を行うこととしており、利用者の利便性向上とともに、地域内の公共交通の効率的・効果的な接続への適切な事業と判断される。

路線バス・乗合タクシーの実証運行とともに、利用者が増加することで自家用車等から公共交通への利用転換が進むことが見込まれ、地球環境保全の観点からも、適切な事業であると判断される。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

<p>自立性・持続性</p>
<p>1 事業の本格実施に向けての準備</p>
<p>実施した事業を本格実施するにあたって問題点があるかどうかを検証したか。</p> <p>・路線バスの実証運行については、阿島循環線・駒場線ともに利用者数が昨年度よりも増加しており、本格運行後も順調に実施できると考えられる。乗合タクシー上市田線の実証運行については、今年度若干の利用者数の減少が見られたが、本格運行後も概ね地域住民の足として確保できると思われる。</p> <p>・駒場線について、市立病院経由飯田駅前行きの午後便が無く、駒場線部会を通じて住民からの要望があったことなどから、通院や買い物利用の促進として、改善を行う必要がある。</p> <p>・乗合タクシーについては、乗務員からの聞き取りによると学生(高校生)の通学利用が少なく、原因としては、路線バスと異なり定時運行とならないことや、第1便を除いては予約が必要であることなどが考えられる。本格運行以降、学生(高校生)が利用しやすいよう、見直しや改善を行う必要がある。</p> <p>・公共交通を利用する高校生へのアンケート結果から、課題等を把握し、学生(高校生)の利用促進に一層取り組む必要がある。</p> <p>・いずれの路線も今後の本格運行に向けて収支率のさらなる向上が必要であることから、積極的な広報・PR、需要の掘り起こしが必要と考える。</p>
<p>2 事業の実施環境</p>
<p>当該事業の本格実施のための財源について検討を行い、財源の目処がついたか。</p> <p>路線バス及び乗合タクシーの本格実施にあたっては、確保維持事業による国費のほか、各路線沿線の関係市町村から運行負担としての財政支出により実施することで関係者の合意が形成されており、運行負担を行う市町村において議会に提案し、審議いただくことになっている。</p> <p>住民等による自主的な利用促進、啓発等の活動や協賛金拠出への協力等当該事業を本格実施する環境を整備したか。</p> <p>当協議会は市町村担当者会議を設置していることから、路線沿線の市町村において、担当職員が地域住民と協議する場を設定し、運行改善に向けた意見を取りまとめている。</p> <p>飯田市座光寺地区において、高齢者の買い物支援として、通常のタクシーを相乗りする際の片道運賃の補助を自治会が開始しており、この事業との相乗効果により、高齢者の買い物での路線バス・乗合タクシー利用の促進が期待される。</p>

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成
協議会における審議事項が明確に定められ、計画事業の進め方、実施状況について審議される体制となっていたか。
協議会の規約により、協議会の審議事項に、連携計画の策定及び変更の協議に関する事、連携計画の実施に係る連絡調整に関する事、連携計画に位置づけられた事業の実施に関する事、その他協議会の目的を達成するために必要なこと等が規定されている。また、協議会の業務を円滑に行うため幹事会を設置し、協議会の議決した事項の執行に関する事を協議することとされており、幹事会において調査・研究及び協議を行っている。 なお、本連携計画では南信州地域全体の連携計画となっているが、同地域に5つ(飯田市、松川町、南部、阿智村、豊丘村)の協議会が存在するため、各協議会との連絡調整や情報交換も行っている。
協議会に住民が参加したり、住民の意見が反映される仕組みが設けられていたか(公募制、住民意向調査等の実施が協議会の運営要領において定められていたか。)
協議会及び幹事会の構成員に住民自治組織の会長など、地域の各ブロックからの住民代表者が含まれており、計画事業の進め方を協議会等で審議した上で、主な交通不便者である高齢者や学生(高校生)の通院・買物・通学等のサービス向上を踏まえた路線バス及び乗合タクシーの実証運行を実施している。また、その実施結果については協議会等で説明を行って意見や質問を受け付けており、住民の意見が計画事業に反映される仕組みが設けられている。
計画事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されていたか。
協議会において、計画事業の進め方、実施した計画事業の結果、実施した計画事業に係る自己評価報告案が報告・審議され、計画事業を実施するにあたって協議会を適切に開催した。また、協議会の議決事項の執行に関する協議等のため、幹事会・市町村担当者会を適切に開催した。 協議会:3回予定、市町村担当者会:2回、幹事会:1回、幹事・市町村担当者合同会議:1回
協議会の議事が傍聴、議事録や関係資料の公開等によって適切に開示されていたか。
協議会の運営要領において、議事の傍聴は原則可能であること、議事録は南信州地域交通問題協議会のホームページにおいて会議後速やかに公表することが規定されており、当該規定に則って協議会の議事を開示している。
地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業を本格実施することについて地域関係者の実質的な合意が形成されたといえるか。
協議会において計画事業の内容、実施した計画事業に係る結果の取りまとめ及び自己評価報告案を報告、審議し、主に交通不便者である高齢者や学生(高校生)の足の確保のための重要事業として再認識いただいており、本格運行の実施について関係者の合意形成が行われたといえる。また、運行負担を行う関係市町村やその協議会の合意形成も行われる予定である。

* 必要に応じて、参考資料を添付して下さい。

地域・ルート別

運行(航)実績表(地域・ルート別)【A-1表】

協議会名	南信州地域交通問題協議会	運行(航)形態	第4条(事業許可)
地域・ルート名等	路線バス阿島循環線	運賃等	対キロ制(100円～610円)
	ルートの起点～終点間のキロ程		km

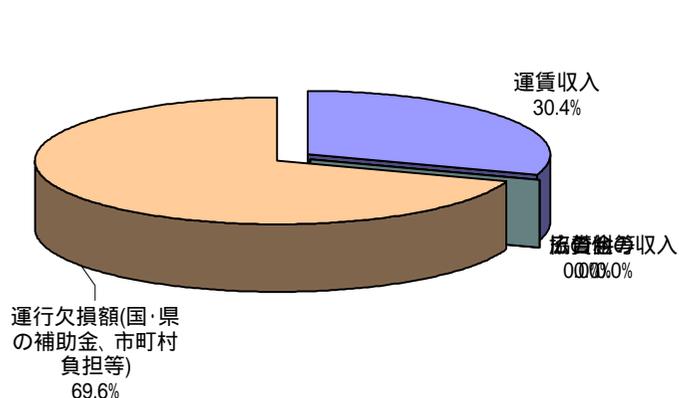
乗車人員の推移(人)

年度	乗車人員 他 月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(a)	(1) 目標値(b)	達成率 (a)/(b)
		平成21年度	乗車人員(人)	1,156	1,205	1,175	1,148	1,084	1,074	1,251	1,124	1,176	1,057	1,195	1,270	13,915
	便数(便)	240	248	184	184	168	160	178	160	176	160	160	184	2,202		
	1便当たり乗車人員(人/便)	4.8	4.9	6.4	6.2	6.5	6.7	7.0	7.0	6.7	6.6	7.5	6.9	6.3	7.3	86.6%
平成22年度	乗車人員(人)	1,311	1,180	1,254	1,347	1,234	1,327	1,336	1,315	1,231	1,173	1,271	1,410	15,389	15,600	98.6%
	対前年同月比	113.4%	97.9%	106.7%	117.3%	113.8%	123.6%	106.8%	117.0%	104.7%	111.0%	106.4%	111.0%	110.6%		
	便数(便)	176	154	184	178	174	168	170	168	176	160	160	184	2,052		
	1便当たり乗車人員(人/便)	7.4	7.7	6.8	7.6	7.1	7.9	7.9	7.8	7.0	7.3	7.9	7.7	7.5	7.1	105.6%
平成23年度	乗車人員(人)	1,359	1,329	1,569	1,377	1,258	1,352	1,275	1,483	1,303				12,305	17,000	72.4%
	対前年同月比	103.7%	112.6%	125.1%	102.2%	101.9%	101.9%	95.4%	112.8%	105.8%	-	-	-	80.0%		
	便数(便)	170	160	184	170	176	168	170	168	176				1,542		
	1便当たり乗車人員(人/便)	8.0	8.3	8.5	8.1	7.1	8.0	7.5	8.8	7.4	-	-	-	8.0	8.2	97.3%

収入・支出等推移(円) (目標(予定)額の欄は、年度途中の実績額入力の場合、当該実績額に対応した期間の按分額を入力願います。)

年度毎の推移	平成21年度		平成22年度		平成23年度	
	実績額	目標(予定)額	実績額	目標(予定)額	実績額	目標(予定)額
運行(航)収入	3,981,064	-	4,448,808	-	3,742,078	3,568,416
運賃収入	3,981,064		4,247,738		3,742,078	3,568,416
広告料			201,070			
協賛金等						
その他の収入						
運行欠損額(国・県の補助金、市町村負担等)	12,192,951		12,493,960		8,562,805	
運行(航)経費	16,174,015		16,942,768		12,304,883	12,304,883
収支率(実績、(2)目標値)	24.6%	-	26.3%	-	30.4%	29.0%
乗車人員1人当たりの運行(航)経費	1,162	-	1,101	-	1,000	724
参考	平成21年度	平成22年度	平成23年度			
国・総合事業費補助金	10,224,902	10,132,000				
県・運行(航)費欠損補助金等						
自治体負担額	15,627,110	19,029,949				

平成23年度 運行(航)経費に占める収入及び負担等の割合



乗車人員目標値【(1)】または収支率目標値【(2)】の設定根拠(年度毎に目標値が異なる場合は、年度毎に記載願います。)

利用者目標値 17,000人 (= 15,389 × 1.105)
 乗車人員目標値 8.2人 (= 7.5人 × 1.105)
 収支率目標値 29.0% (= 26.3% × 1.105)
 (参考:H22年度実績 1便当たり乗車人員7.5人、便及び収支率26.3%)
 【設定根拠】
 利用率の伸び: 15,389人(H22値) / 13,915人(H21値) = 110.5%

地域・ルート別

運行(航)実績表(地域・ルート別)【A-1表】

協議会名	南信州地域交通問題協議会	運行(航)形態	第21条(乗合旅客運送)
地域・ルート名等	路線バス駒場線 ルートの起点～終点間のキロ程 km	運賃等	対キロ制(130円～830円)

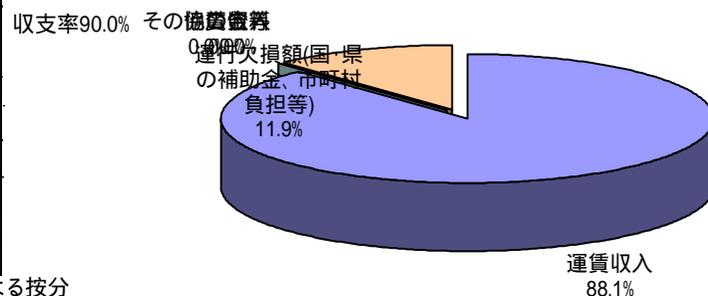
乗車人員の推移(人)

年度	乗車人員 他	月												合計(a)	(1) 目標値(b)	達成率(a)/(b)
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
平成21年度	乗車人員(人)	15,274	14,054	15,849	14,288	10,914	13,790	14,118	13,061	13,022	12,109	11,418	11,086	158,983	150,000	106.0%
	便数(便)	972	906	1,000	1,012	956	916	990	916	984	916	892	1,012	11,472		
	1便当たり乗車人員(人/便)	15.7	15.5	15.8	14.1	11.4	15.1	14.3	14.3	13.2	13.2	12.8	11.0	13.9	13.1	105.8%
平成22年度	乗車人員(人)	15,511	14,136	16,113	15,294	11,240	15,557	15,298	15,472	14,230	13,300	12,278	10,440	168,869	190,000	88.9%
	対前年同月比	101.6%	100.6%	101.7%	107.0%	103.0%	112.8%	108.4%	118.5%	109.3%	109.8%	107.5%	94.2%	106.2%		
	便数(便)	972	906	1,000	990	978	944	962	944	984	916	892	1,012	11,500		
平成23年度	乗車人員(人)	15,438	15,684	17,342	14,959	12,084	15,306	15,568	15,709	14,865				136,955	190,000	72.1%
	対前年同月比	99.5%	111.0%	107.6%	97.8%	107.5%	98.4%	101.8%	101.5%	104.5%	-	-	-	81.1%		
	便数(便)	950	928	1,000	962	984	944	962	944	984				8,658		
	1便当たり乗車人員(人/便)	16.3	16.9	17.3	15.5	12.3	16.2	16.2	16.6	15.1	-	-	-	15.8	16.5	95.9%

収入・支出等推移(円) (目標(予定)額の欄は、年度途中の実績額入力の場合、当該実績額に対応した期間の按分額を入力願います。)

年度毎の推移	平成21年度		平成22年度		平成23年度	
	実績額	目標(予定)額	実績額	目標(予定)額	実績額	目標(予定)額
運行(航)収入	50,267,593	-	48,479,860	-	39,394,909	40,246,106
運賃収入	50,267,593		47,723,570		39,394,909	40,246,106
広告料			756,290			
協賛金等						
その他の収入						
運行欠損額(国・県の補助金、市町村負担等)	9,247,641		12,055,289		5,322,986	
運行(航)経費	59,515,234		60,535,149		44,717,895	44,717,895
収支率(実績、(2)目標値)	84.5%	-	80.1%	-	88.1%	90.0%
乗車人員1人当たりの運行(航)経費	374	-	358	-	327	235

平成23年度 運行(航)経費に占める収入及び負担等の割合



運行経費は期間による按分

乗車人員目標値【(1)】または収支率目標値【(2)】の設定根拠(年度毎に目標値が異なる場合は、年度毎に記載願います。)

利用者目標値 190,000人
 乗車人員目標値 16.5人
 収支率目標値 90.0%
 (参考: H22年度実績 1便当たり乗車人員14.7、便及び収支率80.1%)
 【設定根拠】
 利用者目標を190,000人で設定する。
 H23の運行予定便数は11,518便のため、190,000人÷11,506便=16.5人/便となる。
 よって乗車人員目標値16.5人、収支率目標値90.0%と設定。

地域・ルート別

運行(航)実績表(地域・ルート別)【A-1表】

協議会名	南信州地域交通問題協議会	運行(航)形態	第21条(乗合旅客運送)・デマンド有
地域・ルート名等	乗合タクシー上市田線 ルートの起点～終点間のキロ程 km	運賃等	定額・エリア制(300円～500円) (H22 300円～550円)

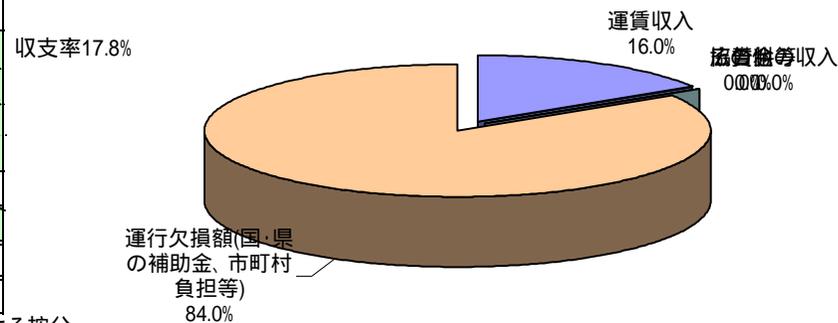
乗車人員の推移(人)

年度	乗車人員 他	月												合計(a)	(1) 目標値(b)	達成率(a)/(b)
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
平成21年度	乗車人員(人)	169	130	156	208	136	140	143	153	175	158	203	215	1,986	3,000	66.2%
	便数(便)	107	82	97	109	83	82	90	84	93	99	100	119	1,145		
	1便当たり乗車人員(人/便)	1.6	1.6	1.6	1.9	1.6	1.7	1.6	1.8	1.9	1.6	2.0	1.8	1.7	2.6	66.2%
平成22年度	乗車人員(人)	206	200	253	217	228	240	225	208	220	202	198	215	2,612	2,700	96.7%
	対前年同月比	121.9%	153.8%	162.2%	104.3%	167.6%	171.4%	157.3%	135.9%	125.7%	127.8%	97.5%	100.0%	131.5%		
	便数(便)	112	92	120	109	107	107	98	94	108	97	95	107	1,246		
	1便当たり乗車人員(人/便)	1.8	2.2	2.1	2.0	2.1	2.2	2.3	2.2	2.0	2.1	2.1	2.0	2.1	2.0	104.8%
平成23年度	乗車人員(人)	203	173	225	200	188	229	244	234	226				1,922	2,650	72.5%
	対前年同月比	98.5%	86.5%	88.9%	92.2%	82.5%	95.4%	108.4%	112.5%	102.7%	-	-	-	73.6%		
	便数(便)	98	91	114	98	104	98	106	106	115				930		
	1便当たり乗車人員(人/便)	2.1	1.9	2.0	2.0	1.8	2.3	2.3	2.2	2.0	-	-	-	2.1	2.0	103.4%

収入・支出等推移(円) (目標(予定)額の欄は、年度途中の実績額入力の場合、当該実績額に対応した期間の按分額を入力願います。)

年度毎の推移	平成21年度		平成22年度		平成23年度	
	実績額	目標(予定)額	実績額	目標(予定)額	実績額	目標(予定)額
運行(航)収入	741,080	-	994,300	-	718,300	797,796
運賃収入	741,080		994,300		718,300	797,796
広告料						
協賛金等						
その他の収入						
運行欠損額(国・県の補助金、市町村負担等)	4,411,420		4,612,700		3,763,700	
運行(航)経費	5,152,500		5,607,000		4,482,000	4,482,000
収支率(実績、(2)目標値)	14.4%	-	17.7%	-	16.0%	17.8%
乗車人員1人当たりの運行(航)経費	2,594	-	2,147	-	2,332	1,691

平成23年度 運行(航)経費に占める収入及び負担等の割合



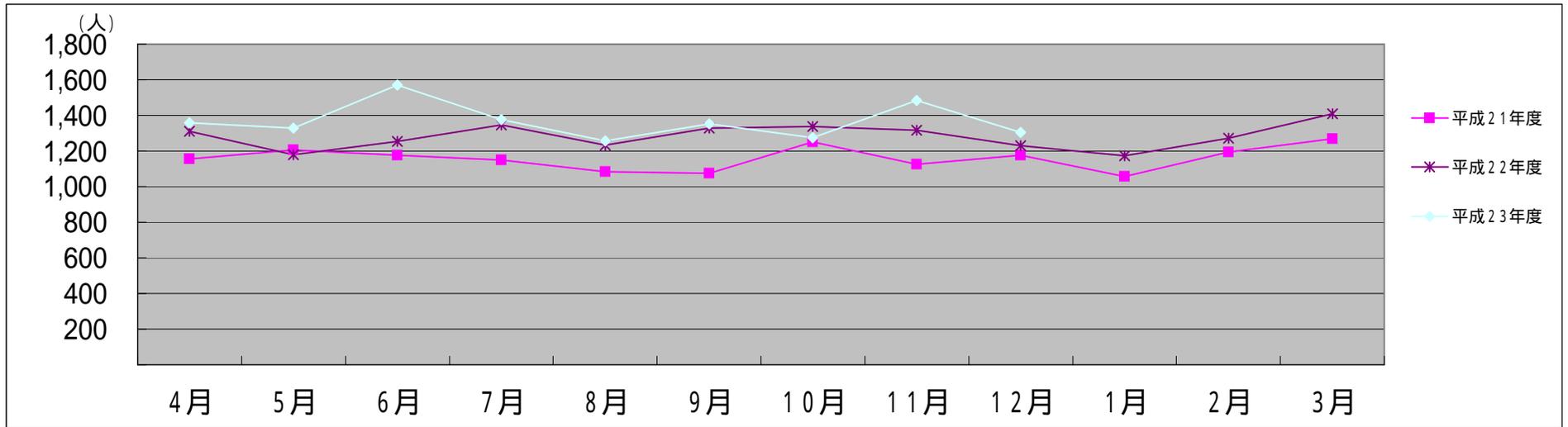
運行経費は期間による按分

乗車人員目標値【(1)】または収支率目標値【(2)】の設定根拠(年度毎に目標値が異なる場合は、年度毎に記載願います。)

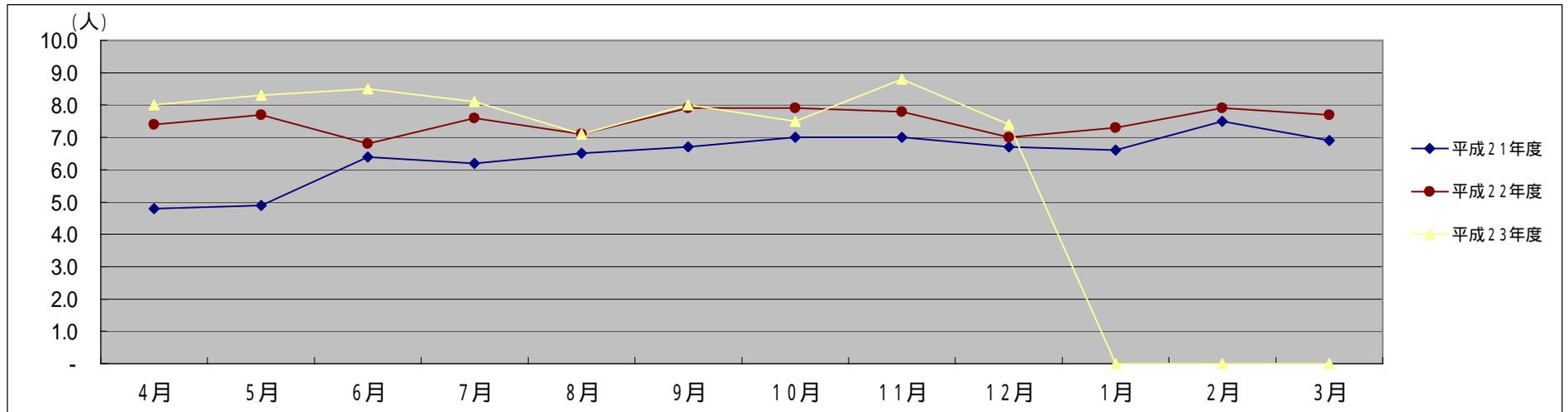
利用者目標値 2,650人(2.0人×1,328便)
乗車人員目標値 2.0人
収支率目標値 17.8%
(参考:H22年度実績 1便当たり乗車人員2.1人、便及び収支率17.7%)
【設定根拠】
・乗車人員目標値2.0人 ・料金 400円(調査値:利用区間で一番利用の多い料金) ・H23運行予定便数 1,328便
運行収入を1,062,400円(=2.0人×400円×1,328便)で設定。運行経費は5,976,000円(=1,328便×4,500円)
よって収支率目標値17.8%(設定運行収入1,062,400円÷運行経費5,976,000円)と設定。

路線バス阿島循環線

乗車人員の推移(人)

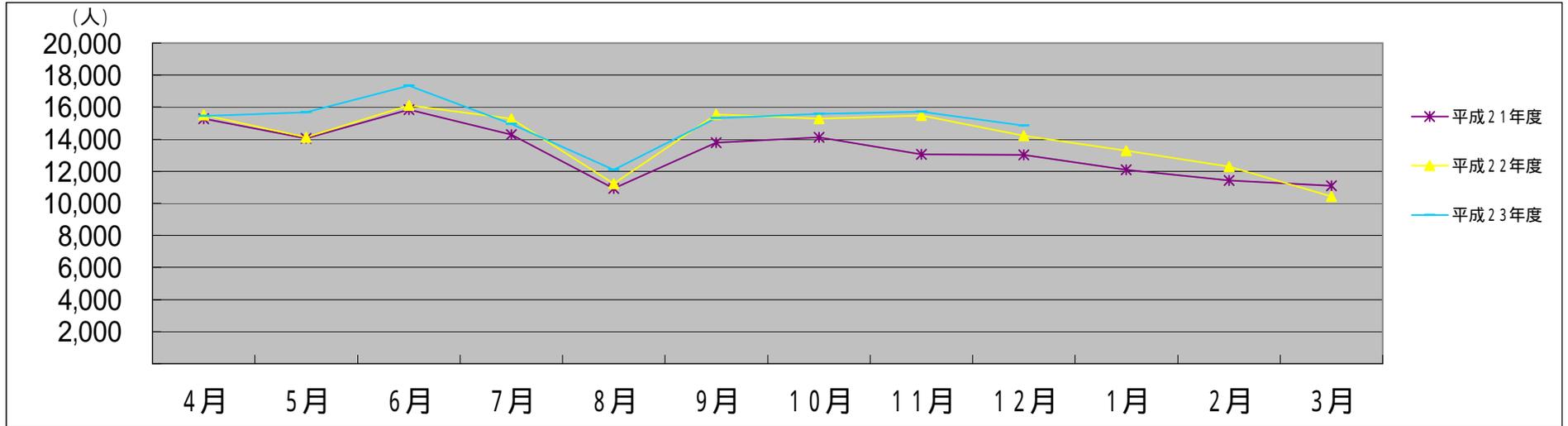


1便または1日当たりの乗車人員の推移(人)

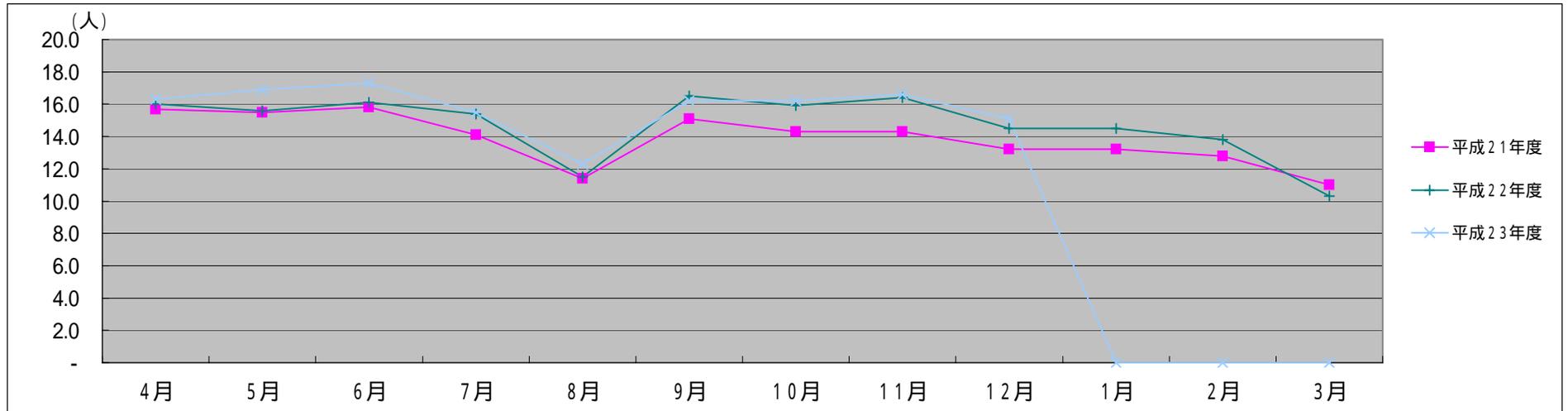


路線バス駒場線

乗車人員の推移(人)

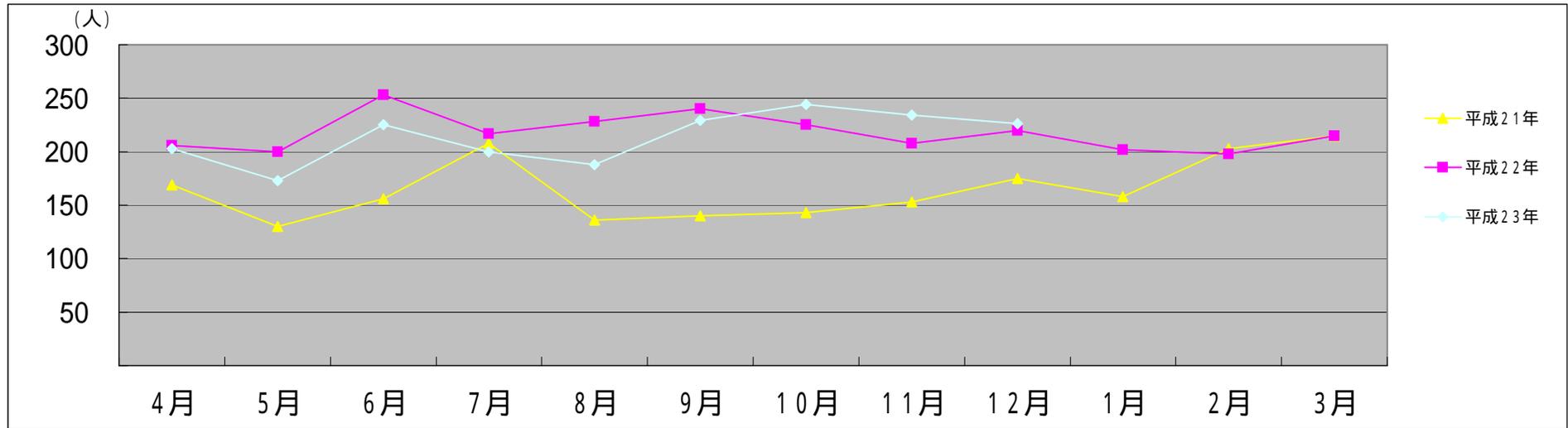


1便または1日当たりの乗車人員の推移(人)

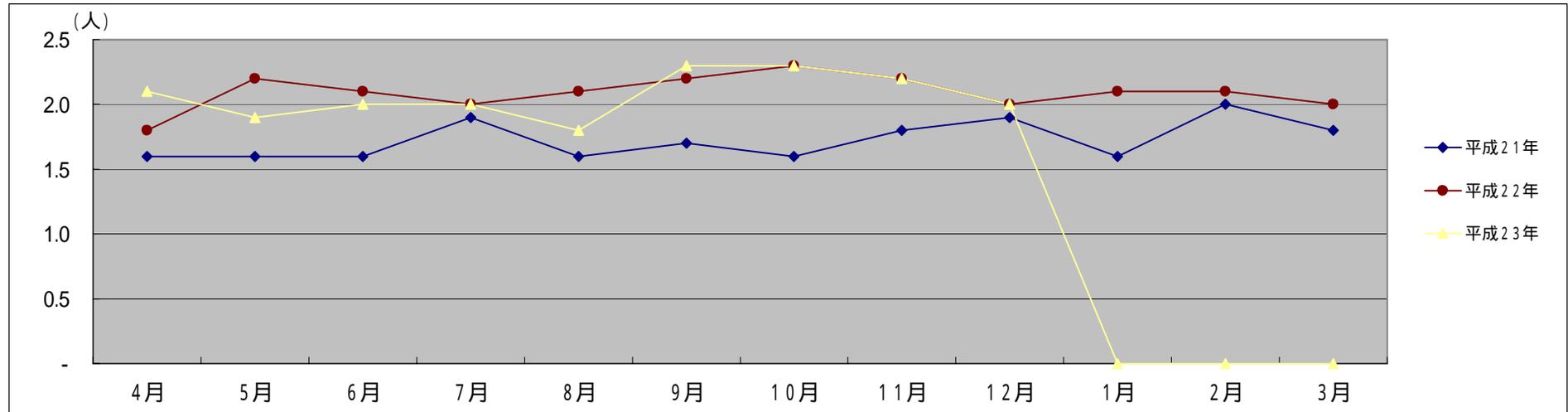


乗合タクシー上市田線

乗車人員の推移(人)



1便または1日当たりの乗車人員の推移(人)



総括表

運行(航)実績表(総括表)【B表】

協議会名

南信州地域交通問題協議会

平成21年度

乗車人員の推移(人)

地域・ルート	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(a)	目標値(b)	達成率 (a)/(b)
1 路線バス阿島循環線	1,156	1,205	1,175	1,148	1,084	1,074	1,251	1,124	1,176	1,057	1,195	1,270	13,915	16,000	87.0%
1 1日当たり乗車人員 (人/便)	4.8	4.9	6.4	6.2	6.5	6.7	7.0	7.0	6.7	6.6	7.5	6.9	6.3	7	86.6%
2 路線バス駒場線	15,274	14,054	15,849	14,288	10,914	13,790	14,118	13,061	13,022	12,109	11,418	11,086	158,983	150,000	106.0%
2 1日当たり乗車人員 (人/便)	15.7	15.5	15.8	14.1	11.4	15.1	14.3	14.3	13.2	13.2	12.8	11.0	13.9	13	105.8%
3 乗合タクシー上市田線	169	130	156	208	136	140	143	153	175	158	203	215	1,986	3,000	66.2%
3 1日当たり乗車人員 (人/便)	1.6	1.6	1.6	1.9	1.6	1.7	1.6	1.8	1.9	1.6	2.0	1.8	1.7	3	66.2%
4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4 1日当たり乗車人員 (人/便)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5 1日当たり乗車人員 (人/便)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
乗車人員 合計	16,599	15,389	17,180	15,644	12,134	15,004	15,512	14,338	14,373	13,324	12,816	12,571	174,884		

運行(航)経費・運賃収入等(車両台数の合計欄は、実証運行(航)延べ台数ではなく、実台数を入力願います。)

地域・ルート	年間運行(航)経費 (円) (A)	車両台数 (台)	年間運行 (航)日数 (日)	年間運行(航)収入 (円) (B)	収支率 (B)/(A)	運行(航)開始日	運行(航)主体(委託先)
1 路線バス阿島循環線	16,174,015	2	295	3,981,064	24.6%	平成21年4月1日	信南交通株式会社
2 路線バス駒場線	59,515,234	7	243	50,267,593	84.5%	平成21年4月1日	信南交通株式会社
3 乗合タクシー上市田線	5,152,500	1	245	741,080	14.4%	平成21年4月1日	北部タクシー有限会社
4	-			-	-		
5	-			-	-		
合計	80,841,749		783	54,989,737	68.0%		

総括表

運行(航)実績表(総括表)【B表】

協議会名

南信州地域交通問題協議会

平成22年度

乗車人員の推移(人)

地域・ルート	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(a)	目標値(b)	達成率 (a)/(b)
1 路線バス阿島循環線	1,311	1,180	1,254	1,347	1,234	1,327	1,336	1,315	1,231	1,173	1,271	1,410	15,389	15,600	98.6%
1 1便当たり乗車人員 (人/便)	7.4	7.7	6.8	7.6	7.1	7.9	7.9	7.8	7.0	7.3	7.9	7.7	7.5	7	105.6%
2 路線バス駒場線	15,511	14,136	16,113	15,294	11,240	15,557	15,298	15,472	14,230	13,300	12,278	10,440	168,869	190,000	88.9%
2 1便当たり乗車人員 (人/便)	16.0	15.6	16.1	15.4	11.5	16.5	15.9	16.4	14.5	14.5	13.8	10.3	14.7	16.5	0.9
3 乗合タクシー上市田線	206	200	253	217	228	240	225	208	220	202	198	215	2,612	2,700	96.7%
3 1便当たり乗車人員 (人/便)	1.8	2.2	2.1	2.0	2.1	2.2	2.3	2.2	2.0	2.1	2.1	2.0	2.1	2	104.8%
4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4 1便当たり乗車人員 (人/便)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5 1便当たり乗車人員 (人/便)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
乗車人員 合計	17,028	15,516	17,620	16,858	12,702	17,124	16,859	16,995	15,681	14,675	13,747	12,065	186,870		

運行(航)経費・運賃収入等(車両台数の合計欄は、実証運行(航)延べ台数ではなく、実台数を入力願います。)

地域・ルート	年間運行(航)経費 (円) (A)	車両台数 (台)	年間運行 (航)日数 (日)	年間運行(航)収入 (円) (B)	収支率 (B)/(A)	運行(航)開始日	運行(航)主体(委託先)
1 路線バス阿島循環線	16,942,768	2	294	4,448,808	26.3%	平成22年4月1日	信南交通株式会社
2 路線バス駒場線	60,535,149	7	364	48,479,860	80.1%	平成22年4月1日	信南交通株式会社
3 乗合タクシー上市田線	5,607,000	1	245	994,300	17.7%	平成22年4月1日	北部タクシー有限会社
4	-			-	-		
5	-			-	-		
合計	83,084,917		903	53,922,968	64.9%		

総括表

運行(航)実績表(総括表)【B表】

協議会名

南信州地域交通問題協議会

平成23年度

乗車人員の推移(人)

地域・ルート	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計(a)	目標値(b)	達成率 (a)/(b)
1 路線バス阿島循環線	1,359	1,329	1,569	1,377	1,258	1,352	1,275	1,483	1,303	-	-	-	12,305	17,000	72.4%
1 1便当たり乗車人員 (人/便)	8.0	8.3	8.5	8.1	7.1	8.0	7.5	8.8	7.4	-	-	-	8.0	8	97.3%
2 路線バス駒場線	15,438	15,684	17,342	14,959	12,084	15,306	15,568	15,709	14,865	-	-	-	136,955	190,000	72.1%
2 1便当たり乗車人員 (人/便)	16.3	16.9	17.3	15.5	12.3	16.2	16.2	16.6	15.1	-	-	-	15.8	17	1.0
3 乗合タクシー上市田線	203	173	225	200	188	229	244	234	226	-	-	-	1,922	2,650	72.5%
3 1便当たり乗車人員 (人/便)	2.1	1.9	2.0	2.0	1.8	2.3	2.3	2.2	2.0	-	-	-	2.1	2	103.4%
4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4 1便当たり乗車人員 (人/便)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5 1便当たり乗車人員 (人/便)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
乗車人員 合計	17,000	17,186	19,136	16,536	13,530	16,887	17,087	17,426	16,394	-	-	-	151,182		

運行(航)経費・運賃収入等(車両台数の合計欄は、実証運行(航)延べ台数ではなく、実台数を入力願います。)

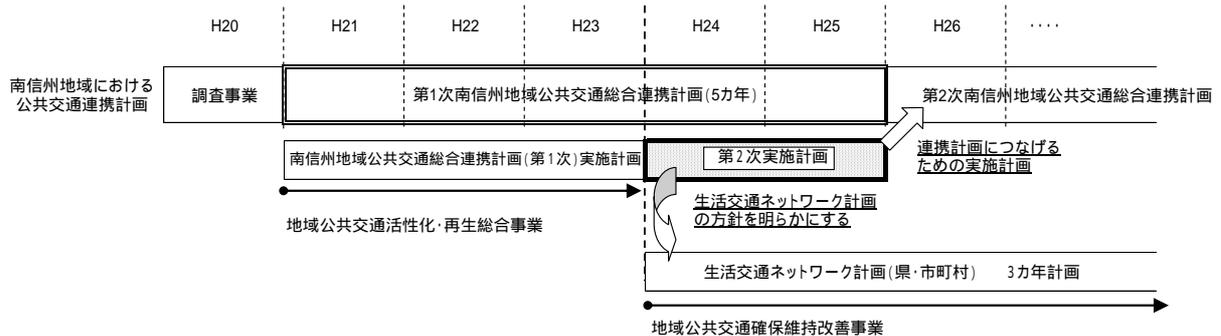
地域・ルート	年間運行(航)経費 (円) (A)	車両台数 (台)	年間運行 (航)日数 (日)	年間運行(航)収入 (円) (B)	収支率 (B)/(A)	運行(航)開始日	運行(航)主体(委託先)
1 路線バス阿島循環線	12,304,883	2	224	3,742,078	30.4%	平成23年4月1日	信南交通株式会社
2 路線バス駒場線	44,717,895	7	275	39,394,909	88.1%	平成23年4月1日	信南交通株式会社
3 乗合タクシー上市田線	4,482,000	1	185	718,300	16.0%	平成23年4月1日	北部タクシー有限会社
4	-			-	-		
5	-			-	-		
合計	61,504,778		684	43,855,287	71.3%		

第2号議案 第2次実施計画（案）について

1 策定の目的

平成21年度から3年間、第1次実施計画に基づき国からの支援を得ながら公共交通の運行を行ってきたが、当該支援事業は平成23年度を以て終了となる。

平成24年度からは国の新たな支援事業により運行を継続していくことになるが、これまでの3年間の運行を踏まえ、新たな実施計画を策定し取り組んでいくこととしたい。



南信州地域公共交通総合連携計画の第2次実施計画の位置づけ。

次期総合連携計画につなげていくための計画。

2 第1次実施計画からの変更点

(1) 路線体系の見直し

乗合タクシー上市田線を准基幹路線とする。

(理由) 乗合タクシーの運行は予約の有無により左右される形態で基幹路線にはなじまないため。

路線体系	路線名	関係するエリア・市町村
基幹	J R 飯田線	北部・南部・飯田
	駒場線	西部・飯田
	阿南線	南部・飯田
	阿島循環線	北部・飯田
准基幹	遠山郷線	飯田市・喬木村
	平岡線	飯田市・天龍村
	西部コミュニティバス	根羽村・平谷村・阿智村
	温田線	阿南町・売木村
	大鹿線	大鹿村・松川町
	上市田線	飯田市・高森町
支線	市町村バス(コミュニティバス)	各市町村内

北部：松川町・高森町・喬木村・豊丘村・大鹿村

西部：阿智村・平谷村・根羽村

南部：阿南町・下條村・売木村・天龍村・泰阜村

(2)事業主体の見直し

南信州地域交通問題協議会が運行していた「路線バス阿島循環線」「路線バス駒場線」、「乗合タクシー上市田線」の3路線は、平成24年4月より飯田市地域公共交通改善市民会議に移行する。

(理由)・南信州地域交通問題協議会は南信州地域公共交通総合連携計画の策定・協議を行うことを主たる目的とした組織とする。

- ・3路線の運行経路や運賃等の見直しについて、飯田市地域公共交通改善市民会議(事務局：飯田市)の部会(関係町村も参加)において協議が行われている。また、運行事業者への補助やその負担割合についても飯田市及び関係町村で協議されており、現状の実態に合わせる。

[補足]南信州地域交通問題協議会は基幹路線の協議の場に参加し、南信州地域公共交通総合連携計画との整合の観点から調整を担う。

路線体系	路線名	事業主体
基幹	J R 飯田線	東海旅客鉄道(株)
	駒場線	飯田市地域公共交通改善市民会議 地域間幹線系統(県協議会指定)
	阿南線	下伊那南部地域公共交通対策協議会
	阿島循環線	飯田市地域公共交通改善市民会議
准基幹	遠山郷線	飯田市地域公共交通改善市民会議
	平岡線	飯田市地域公共交通改善市民会議
	西部コミュニティバス	根羽村
	温田線	下伊那南部地域公共交通対策協議会
	大鹿線	大鹿村
	上市田線	飯田市地域公共交通改善市民会議
支線	市町村バス(コミュニティバス)	各市町村

(3)車両(バス・タクシー)の購入について

車両購入については、路線沿線上の市町村(各市町村協議会)と運行事業者で費用の総額・負担者・負担割合等を検討し、購入する。

[補足]

国の補助を受けて購入する場合は、南信州地域交通問題協議会での承認を経て、各市町村(各市町村協議会)が申請を行うこととする。

(4)南信州地域交通問題協議会と各市町村（各市町村協議会）の役割について
南信州地域交通問題協議会

・南信州地域公共交通総合連携計画の策定・協議
・圏域全体のコーディネート（連携計画に基づく市町村の役割を把握、路線間の調整）
・圏域内の市町村（市町村協議会）と連携した公共交通の改善（協議・打ち合わせ）
・総会の開催（圏域内の各路線の協議・報告の場）
・各市町村生活交通ネットワーク計画の承認（事業評価を含む）

市町村協議会（飯田市・松川町・下伊那南部・阿智村・豊丘村）

・南信州地域公共交通総合連携計画に基づく基幹・准基幹・支線の運行及び協議
・生活交通ネットワーク計画の作成・承認（事業評価を含む）
・住民ニーズや実情に即した運行を行うため、協議の場を設定

町村（自治体負担でバスを運行する町村）

・南信州地域公共交通総合連携計画に基づく支線の運行及び協議
・住民ニーズや実情に即した運行を行うため、協議の場を設定

(5)南信州地域交通問題協議会の総会における協議について

基幹路線及び准基幹路線は「協議事項」、支線は「報告事項」とする。

各路線の協議事項、報告事項は事業主体である各市町村（各市町村協議会）が行う。

（理由）

- ・基幹・准基幹路線を協議事項とすることで、圏域全体の公共交通の調整や改善を図る。
- ・支線の主な役割は市町村内の移動路線としているため、協議事項とはしない。

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 9 月 22 日

（名称）飯田市地域公共交通改善市民会議

（代表者名） 会長 林 邦 久

0 . 生活交通ネットワーク計画の名称

飯田市地域内フィーダー系統確保維持計画（平成 23 年度～25 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 はじめに

飯田市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 m²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、平成 21 年 3 月に「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 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 8 千人、面積は約 659k m²、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、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。

また、利用者の多い飯田市立病院は JR 飯田線の駅から徒歩で移動できる位置にないため、病院までの公共交通はバス、乗合タクシー、タクシーが担っている。

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 14 パーセント、面積で約 70% となっており、人口密度は中山間地域外の約 14 分の 1 となっている。高齢化率は 35.6% と、中山間地域以外と比べ、11.5% も高くなっており、ほぼ 3 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

下記路線の 1 運行あたりの乗車人数

	(H22 実績)	H25 目標)
・乗合タクシー遠山地域学生線〔新規〕	(4.0 人)	(4.0 人)
・市民バス千代線	(3.6 人)	3.8 人)
・市民バス久堅線	(3.8 人)	4.0 人)
・市民バス三穂線	(7.0 人)	7.4 人)
・乗合タクシー竜東線	(3.0 人)	3.2 人)
・乗合タクシー三穂線	(2.4 人)	2.5 人)
・路線バス遠山郷線	(5.0 人)	5.3 人)
・路線バス平岡線	(2.6 人)	2.8 人)
・乗合タクシー平岡線	(1.1 人)	1.2 人)

(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。

目標については、1 運行あたりの乗車人数を、毎年 2% 増加させることにより、公共交通の存在意義を高めるとともに経常収支率の改善を図る。

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
(H23～25年度)

都道府県 (市区町 村)	運行予定者名	運行系統名	地域間幹 線 / 地域 内フィー ダーの別	確保維持事業 に要する国庫補 助額(千円)	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)		
					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
長野県 (飯田市)	信南交通(株)	市民バス千代線	地域内フィーダー	538.5	振興山村	JR飯田線飯田駅と接続	H23年4月か ら本格運行
	信南交通(株)	市民バス久堅線	地域内フィーダー	436.5	その他不便地域 (局長指定)	JR飯田線飯田駅と接続	H23年4月か ら本格運行
	信南交通(株)	市民バス三穂線	地域内フィーダー	396.5	その他不便地域 (局長指定)	JR飯田線飯田駅と接続	H23年4月か ら本格運行
	信南交通(株)	路線バス遠山郷線	地域内フィーダー	3,800.0	過疎地域	JR飯田線飯田駅と接続	H23年4月か ら本格運行
	信南交通(株)	路線バス平岡線	地域内フィーダー	252.0	過疎地域	JR飯田線平岡駅と接続	H23年4月か ら本格運行
	(有)南信州広域タクシー	乗合タクシー竜東線 (千代)	地域内フィーダー	568.5	振興山村	JR飯田線飯田駅と接続	H23年4月か ら本格運行
	(有)南信州広域タクシー	乗合タクシー竜東線 (久堅)	地域内フィーダー	568.5	その他不便地域 (局長指定)	JR飯田線飯田駅と接続	H23年4月か ら本格運行
	(有)南信州広域タクシー	乗合タクシー遠山地域 学生支援線	地域内フィーダー	220.0	過疎地域	JR飯田線飯田駅と接続	H23年4月か ら新規運行
	朝日交通(株)	乗合タクシー三穂線	地域内フィーダー	333.0	その他不便地域 (局長指定)	JR飯田線飯田駅と接続	H23年4月か ら本格運行
	遠山タクシー(有)	乗合タクシー平岡線	地域内フィーダー	628.5	過疎地域	JR飯田線平岡駅と接続	H23年4月か ら本格運行
合 計				7,742	(変更前:2,268)		

(注)

1. 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
2. 「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。
3. 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。

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 24 年 1 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 林 邦久 印

0 . 生活交通ネットワーク計画の名称

飯田市地域内フィーダー系統確保維持計画（平成 24 年度～26 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 はじめに

飯田市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 m²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、平成 21 年 3 月に「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 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 8 千人、面積は約 659 k m²、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、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。

また、利用者の多い飯田市立病院は JR 飯田線の駅から徒歩で移動できる位置にないため、病院までの公共交通はバス、乗合タクシー、タクシーが担っている。

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 14 パーセント、面積で約 70% となっており、人口密度は中山間地域外の約 14 分の 1 となっている。高齢化率は 35.6% と、中山間地域以外と比べ、11.5% も高くなっており、ほぼ 3 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

下記路線の 1 運行あたりの乗車人数

	(H22 実績)	H26 目標)
・乗合タクシー遠山地域学生線〔新規〕	(4.0 人)	(4.0 人)
・市民バス千代線	(3.6 人)	3.9 人)
・市民バス久堅線	(3.8 人)	4.1 人)
・市民バス三穂線	(7.0 人)	7.6 人)
・乗合タクシー竜東線	(3.0 人)	3.2 人)
・乗合タクシー三穂線	(2.4 人)	2.6 人)
・路線バス遠山郷線	(5.0 人)	5.4 人)
・路線バス平岡線	(2.6 人)	2.8 人)
・乗合タクシー平岡線	(1.1 人)	1.2 人)

(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。

目標については、1 運行あたりの乗車人数を、毎年 2% 増加させることにより、公共交通の存在意義を高めるとともに、経常収支率の改善を図る。

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

(H24～26年度)

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名	地域間幹線/地域内フィーダーの別	確保維持事業に要する国庫補助額(千円)	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表6「補助対象の基準」)		
					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
長野県 (飯田市)	信南交通(株)	市民バス千代線	地域内フィーダー	884.0	振興山村	JR飯田線飯田駅と接続	H23年4月から本格運行
	信南交通(株)	市民バス久堅線	地域内フィーダー	738.5	その他不便地域(局長指定)	JR飯田線飯田駅と接続	H23年4月から本格運行
	信南交通(株)	市民バス三穂線	地域内フィーダー	670.5	その他不便地域(局長指定)	JR飯田線飯田駅と接続	H23年4月から本格運行
	信南交通(株)	路線バス遠山郷線	地域内フィーダー	6,515.0	過疎地域	JR飯田線飯田駅と接続	H23年4月から本格運行
	信南交通(株)	路線バス平岡線	地域内フィーダー	428.5	過疎地域	JR飯田線平岡駅と接続	H23年4月から本格運行
	(有)南信州広域タクシー	乗合タクシー竜東線(千代)	地域内フィーダー	1,137.0	振興山村	JR飯田線飯田駅と接続	H23年4月から本格運行
	(有)南信州広域タクシー	乗合タクシー竜東線(久堅)	地域内フィーダー	1,137.0	その他不便地域(局長指定)	JR飯田線飯田駅と接続	H23年4月から本格運行
	(有)南信州広域タクシー(株)おさひめコーポレーション(H24.4～)	乗合タクシー遠山地域高校通学支援線	地域内フィーダー	440.0	過疎地域	JR飯田線飯田駅と接続	H23年4月から新規運行
	朝日交通(株)	乗合タクシー三穂線	地域内フィーダー	661.5	その他不便地域(局長指定)	JR飯田線飯田駅と接続	H23年4月から本格運行
	遠山タクシー(有)	乗合タクシー平岡線	地域内フィーダー	1,377.0	過疎地域	JR飯田線平岡駅と接続	H23年4月から本格運行
合 計				13,989	(変更前:4,326)		

(注)

- 「地域内フィーダー系統の基準適合」は地域内フィーダー系統を記載する場合のみ記載する。
- 「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。

第4号議案 平成24年度運行変更(案)について

1 運行変更

(1) 路線バス「駒場線」

系統変更 [平日]

(現行) 曾山入口発 13:30 曾山入口 飯田駅

(変更) 曾山入口発 13:30 曾山入口 飯田駅 **(市立病院経由)**

		(現行)	(変更)
系統名		駒場	市立病院経由駒場
停留所名			
発	曾山入口	13:30	13:30
着	飯田駅前	14:01	14:19

<理由>

平日の飯田方面の午後便に市立病院経由する系統のダイヤが無いため、買い物や通院で利用できるよう、利用者等からの要望を踏まえ見直しを行う。

発車時刻変更 [平日]

(現行) 飯田駅前発 16:25 飯田駅 曾山入口(市立病院経由)

(変更) 飯田駅前発 **16:30** 飯田駅 曾山入口(市立病院経由)

<理由>

飯田高校前発 16:15 の便と飯田駅前発 16:25 の便が飯田駅前にてほぼ同じ時刻に発車することから、利用者の混乱を避けるため市立病院経由駒場の飯田駅前発 16:25 を飯田駅前発 16:30 に変更する。

[現行]

		飯田高校(昼神温泉着)	市立病院経由駒場
停留所名	系統名		
飯田高校前		16:15	
飯田駅前		16:26	16:25
曾山入口		16:59	17:19
昼神温泉		17:07	

ほぼ同時刻に飯田駅前に2台が停車



[変更]

		飯田高校(昼神温泉着)	市立病院経由駒場
停留所名	系統名		
飯田高校前		16:15	
飯田駅前		16:26	16:30
曾山入口		16:59	17:24
昼神温泉		17:07	

発車時間変更 [土曜日・日曜日]

(現行) 飯田駅前発 12:40 飯田駅 曾山入口(市立病院経由)

(変更) 飯田駅前発 **12:50** 飯田駅 曾山入口(市立病院経由)

<理由>

- ・飯田駅前発 12:40 の便と飯田駅前発 13:00 の便が、大瀬木でほぼ重なる運行になっている。
- ・JR 飯田線の伊那路が飯田駅に 12:40 に到着するため、その接続を考慮し市立病院経由駒場の飯田駅前発 12:40 を飯田駅前発 12:50 に変更する。

[現行]

系統名 停留所名	市立病院経由駒場	駒場
飯田駅前	12:40	13:00
(市立病院)	12:56	
大瀬木	13:13	13:12
曾山入口	13:32	13:31

大瀬木から2台が連なり運行



[変更]

系統名 停留所名	市立病院経由駒場	駒場
飯田駅前	12:50	13:00
(市立病院)	13:06	
大瀬木	13:23	13:12
曾山入口	13:42	13:31

(2) 路線バス「阿島循環線」

(現行) 左回り飯田病院前発 6:58

(現行) 右回り飯田病院前発 7:33

(変更) 左回り飯田病院前発 **6:53**

(変更) 右回り飯田病院前発 **7:28**

<理由>

平日の朝の出勤等における交通集中を避けるため、左回り、右回りの第1便について5分発車時刻を早める。

2 利用促進策

回数券の購入お得分（インセンティブ）の変更

（現行） 普通（一般）回数券 10% 通学回数券 30%

（変更） **普通（一般）回数券 20%** 通学回数券 30% **高齢者回数券 30%**

名称は未定

<理由>

- ・公共交通の利用者への負担軽減としたい。
- ・一般の方の利用促進・転換につなげたいため。

<備考>

- ・バスと乗合タクシーのインセンティブは同率とする。
- ・高齢者回数券については、満 65 歳以上が対象とする。
- ・上市田線については金券方式（100 円券綴り）に変更する。

路線バス「駒場線」「阿島循環線」の場合（信南交通）

[現行]

・学生 1,000 円 1,300 円分
・一般・高齢者 1,000 円 1,100 円分

[平成 24 年 4 月～]

⇒
・学生・高齢者 1,000 円 1,300 円分
・一般 1,000 円 1,200 円分

<補足>

- ・1,000 円、2,000 円の 2 種類
- ・信南交通が運行主体のバスで利用が可能
- ・信南交通(株)の飯田駅前・伊賀良発券所、和田営業所、駒場券売所及びバス車内販売

乗合タクシー「上市田線」の場合（北部タクシー）

[現行]

・学生 10 回分の運賃で 13 回利用
・一般・高齢者 10 回分の運賃で 11 回利用

[平成 24 年 4 月～]

⇒
・学生・高齢者 5,000 円 6,500 円分
・一般 5,000 円 6,000 円分

<補足>

- ・全線共通（上市田線以外の乗合タクシーでも利用が可能）
- ・タクシー車内で販売