

南信州地域公共交通網形成計画

～もっとやさしくもっと便利な南信州公共交通システムの実現をめざして～

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

平成28年4月

目 次

第1章 南信州地域公共交通網形成計画策定の背景

1-1	南信州地域の公共交通に関する最近の取組	1
1-2	第2次南信州地域公共交通総合連携計画との関係	2
1-3	上位計画との関係	2
1-4	広域連合による地域づくりと南信州定住自立圏の枠組との補完関係	2

第2章 南信州地域における公共交通の現状と課題

2-1	利用状況	4
(1)	路線別利用者数の推移	4
(2)	路線別運賃の推移	4
(3)	市町村別運行経費、市町村別運賃収入、市町村別負担状況	5
(4)	市町村・地域公共交通会議が認識している課題	5
2-2	利用者意見調査	7
(1)	平成27年度高校生グループインタビュー調査	7
2-3	公共交通の課題の整理	8
(1)	第2次連携計画から引き継ぐ課題	8
(2)	現状の課題からみえる課題	8
(3)	高校生のグループインタビューからみえてきた課題	8
2-4	課題解決のための検討事項	9
(1)	中山間地域における利用者数減少の抑制	9
(2)	高齢者及び通学、通勤における公共交通の利用しづらさの解消	9

（３） 来訪者への対応	・ ・ ・ ・ ・ 9
（４） 公共交通に対する住民の意識の醸成	・ ・ ・ ・ ・ 9
（５） 公費負担額の抑制	・ ・ ・ ・ ・ 9
（６） 路線による重複区間での運賃不統一の改善	・ ・ ・ ・ ・ 9

第 3 章 南信州地域公共交通網形成計画

3-1 基本方針	・ ・ ・ ・ ・ 12
（１） 当地域の公共交通の目指すすがた	・ ・ ・ ・ ・ 12
（２） 基本方針	・ ・ ・ ・ ・ 12
3-2 目標	・ ・ ・ ・ ・ 12
（１） 目標	・ ・ ・ ・ ・ 12
（２） 目標値	・ ・ ・ ・ ・ 13
3-3 定義	・ ・ ・ ・ ・ 14
（１） 計画の期間	・ ・ ・ ・ ・ 14
（２） 計画の区域	・ ・ ・ ・ ・ 14
（３） 南信州公共交通システム	・ ・ ・ ・ ・ 14
3-4 南信州公共交通システムの構築とネットワーク	・ ・ ・ ・ ・ 15
（１） 広域交通	・ ・ ・ ・ ・ 15
（２） 基幹交通	・ ・ ・ ・ ・ 15
（３） 端末交通	・ ・ ・ ・ ・ 16
（４） 公共交通網の具体的なデザイン	・ ・ ・ ・ ・ 17

3-5	交通拠点の検討・整備	21
	(1) 交通拠点の整備	21
	(2) 公共交通ネットワークの形成	21
3-6	利用促進・利用転換の取組	21
	(1) JR飯田線	21
	(2) 路線バス	21
	(3) 乗合オンデマンド交通	22
	(4) 乗用タクシー	22
3-7	公共交通の担い手の確保	22
3-8	地域公共交通再編実施計画策定	22
第4章 南信州地域公共交通網形成計画の実施体系		
4-1	計画実施・見直しに係る関係機関の連携	23
4-2	関係機関の役割	23
	(1) 14市町村の役割	23
	(2) 南信州協議会の役割	23
	(3) 各地域公共交通会議の役割	24
	(4) 定住自立圏の中心市としての飯田市の役割	24
	(5) 交通事業者の役割	24
	(6) 住民・自治会・学校・商工会議所ほか道路管理者等関係機関の役割	24
	(7) 国・県の役割	25
4-3	南信州協議会が主体となる取組	25

(1) 南信州地域全体のコーディネート	・ ・ ・ ・ ・ 25
(2) 南信州地域全体を対象とした利用促進事業・利便性向上事業	・ ・ ・ ・ ・ 25
(3) 関係組織・機関の連携等に必要な調査及び情報の収集、情報等の提供	・ ・ ・ 25
(4) リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくりの研究	・ ・ 25

第5章 事業計画

5-1 南信州地域公共交通網形成計画の目標を達成するための実施事業及び期間	・ ・ ・ ・ ・ 26
5-2 各市町村の実施事業及び期間	・ ・ ・ ・ ・ 33
付録資料	・ ・ ・ ・ ・ 41

第1章 南信州地域公共交通網形成計画策定の背景

1-1 南信州地域の公共交通に関する最近の取組

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、これら市町村が南信州広域連合（以下「広域連合」という。）を組織し、住民福祉の向上と地域の発展のために様々な課題に対し、一体となって取り組んでいる。総面積は1,929 km²と大阪府や香川県よりも広く、南アルプスと中央アルプスに囲まれた盆地のほぼ中央を天竜川が流れている。また、面積の約86%を森林が占めており、起伏に富んだ地形の中に集落が散在している。人口は16万3千人（平成27年4月1日現在）である。

当地域の住民の移動手段は専ら自家用車であり、その普及に伴って公共交通の弱体化が進んできた。そうした中、平成19年12月には、これまで地域の公共交通網の幹線的部分を担ってきた民間バス事業者が、路線バス事業からの撤退を表明し、当地域の公共交通はますます危機的な状況となった。しかし、公共交通は、住民の日常生活や社会参加、地域の経済活動を支える必要不可欠な社会基盤であり、自家用車を運転できない高齢者や高校生を中心とするいわゆる交通不便者や来訪者にとっては、日常の移動を電車やバス等に頼らざるを得ないことから、継続的に公共交通を守り育てていくことは南信州地域にとって喫緊の重要課題のひとつとなった。

このような状況を受け、平成20年3月に当地域の公共交通確保のために、広域連合を中心に、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（以下「南信州協議会」という。）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。

そして、南信州協議会や14市町村及び各市町村地域公共交通会議において議論を重ね、平成21年3月に、当地域における公共交通整備に関する基本的な考え方、公共交通において提供するサービスの満たすべき水準、14市町村間における公共交通の連携方針等を包括的に定めた「南信州地域公共交通総合連携計画（以下「南信州連携計画」という。）（平成21年4月から平成26年3月まで）」を活性化再生法に基づく計画として策定し、それに基づいて、幹線的部分を見直すことを中心として、新たな公共交通体系の構築を進めてきた。

その後、南信州連携計画の計画期間の終了に合わせ、後継計画として基本方針を継承した第2次南信州地域公共交通総合連携計画（以下「第2次連携計画」という。）（平成27年4月から平成31年3月）を策定した。現在は、この第2次連携計画に基づき当地域が一体となった路線運行や公共交通の利用促進、利用転換事業に引き続き取り組んでいるところである。

こうした中、平成25年12月4日に交通政策基本法が施行され、さらにその趣旨を踏まえ、平成26年11月20日に活性化再生法が改正された。改正法では、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て公共交通ネットワーク形

成を進めることが重要とされている。また、地域公共交通総合連携計画に代わるマスタープランとして「地域公共交通網形成計画」が規定された。

一方、当地域においては、平成 39 年開業を目指すリニア中央新幹線の長野県駅（仮称）が設置されることから、その効果をより広域的に行き渡らせるためにも、公共交通の果たす役割を再評価（認識）したうえで、その整備強化を進めることが求められている。

これら諸々の状況を踏まえ当地域においても、第 2 次連携計画を地域公共交通網形成計画に移行し、まちづくりと一体となった公共交通網の構築を進めることを通じて、住民福祉の向上と持続可能な魅力あるまちづくりに取り組んでいくことが必要であるとの認識に至った。

1-2 第 2 次南信州地域公共交通総合連携計画との関係

平成 26 年 3 月に策定した第 2 次連携計画は、現在進行中であるが、活性化再生法が定める地域公共交通網形成計画の要件を概ね満たしていることから、前倒しで「南信州地域公共交通網形成計画（以下「本計画」という。）」へ移行することとした。移行に際し、第 2 次連携計画の基本方針等は本計画においても継承し、施策実施や諸変化を加味した修正を行い、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形成を進め、地域公共交通の充実を図ることが可能な計画とする。

また、南信州連携計画の評価は、第 2 次連携計画策定の際に行っており、第 2 次連携計画の基本方針を本計画に継承することから、現状の課題を把握し、本計画において検討することで第 2 次連携計画の評価を行う。

1-3 上位計画との関係

本計画は、当地域全体を対象とした地域づくりのマスタープランである「南信州広域連合基本構想・基本計画（第 4 次広域計画）」を上位計画として位置づけ、その目的である「定住促進」を実現させるために、まちづくりと調和した公共交通の構築を目指していく。

上位計画	計画期間
南信州広域連合基本構想	平成 27 年 4 月から平成 37 年 3 月 10 年
南信州広域連合基本計画	平成 27 年 4 月から平成 32 年 3 月 5 年

1-4 広域連合による地域づくりと南信州定住自立圏の枠組との補完関係

平成 20 年 3 月から 21 年 3 月にかけて南信州連携計画等の検討をしていた時、時を同じくして、国から新たな広域連携の仕組みとして定住自立圏構想が示されたが、これについても広域連合で協議した結果、南信州地域としては、広域連携による一体的な地域づくりを補完するものとして定住自立圏構想に積極的に取り組むこととした。その結果、当地域 14 市町村は、平成 21 年 7 月に「南信州定住自立圏協定」を結んで南信州定住自立圏が成立し、定住自立圏の将来像や協定に基づき推進する内容が記載された「南信州定住自立圏共生ビジョン（平成 26 年 4 月から平成 31 年 3 月）」に、「地域公共交通ネットワークの構築」を重要な取組として位

置づけ、高齢者や高校生などの交通不便者の移動手手段について、利便性が高く効率的なアクセス方法を検討・検証しつつ、当地域内の公共交通ネットワークの構築に取り組むとした。

これにより、広域連合は、南信州協議会の母体として南信州地域全体を包括する本計画の策定支援とその実施に係る連絡調整を行い、当地域全体のマネジメント機能を果たしながら関係市町村と連携し、14市町村間や路線間の調整を担っていく役割を果たすこととした。

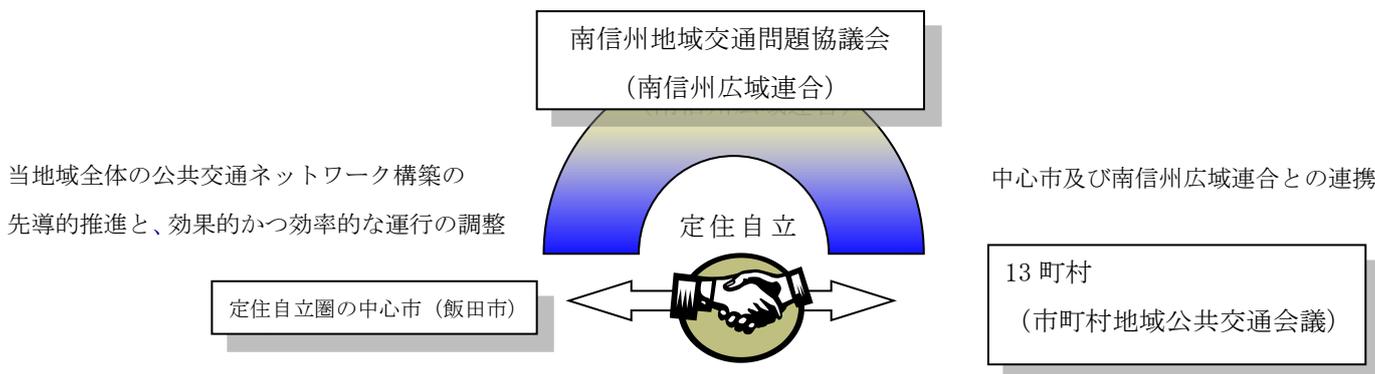
一方、定住自立圏の中心市である飯田市は、南信州協議会と相互連携し、当地域全体の公共交通ネットワーク構築の先導的役割を担うとともに、本計画が規定する基幹路線および准基幹路線の整備充実を図り、公共交通の利用促進及び認知度向上事業に取り組んでいくこととし、広域連合と役割分担しながら相互に補完していくこととした。

また14市町村及び市町村地域公共交通会議は、南信州協議会と相互連携し、市町村内の公共交通について本計画を踏まえつつ整備を進め、南信州地域全体の公共交通の利用促進及び認知度向上事業に取り組んでいくこととした。

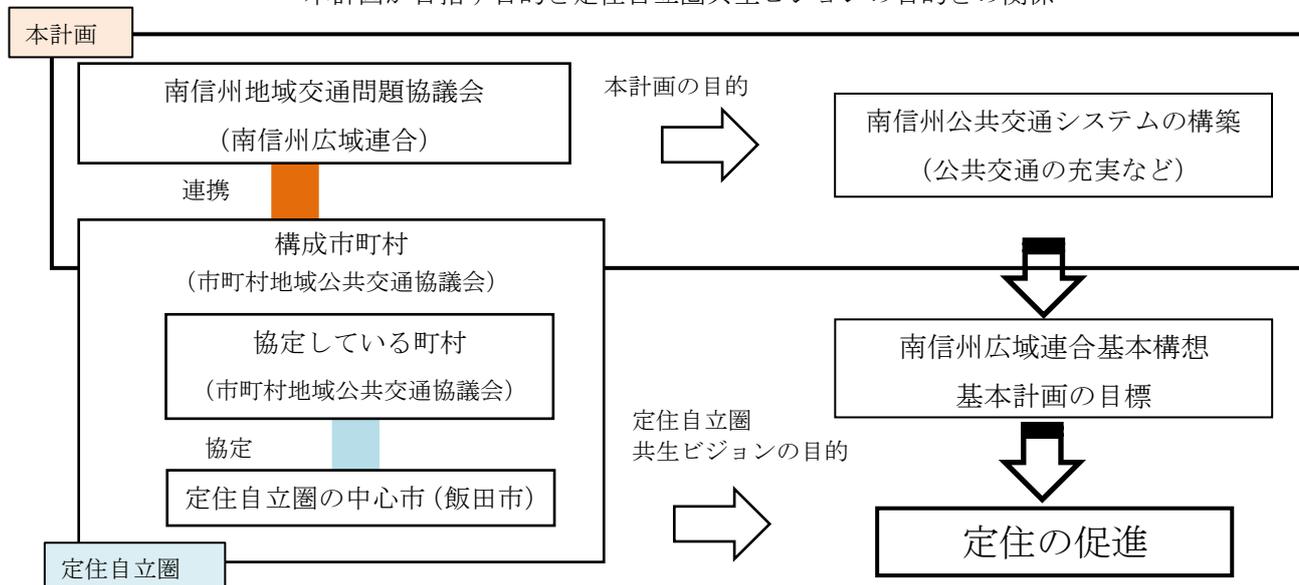
このように当地域の住民福祉の向上と一体的な地域づくりは、広域連合と、定住自立圏協定、更には14市町村が状況に応じて互いに補完し合いながら推進していく。

補完計画	計画期間
南信州定住自立圏共生ビジョン	平成26年4月から平成31年3月 5年

南信州地域全体のコーディネート（市町村間・路線間の調整）



本計画が目指す目的と定住自立圏共生ビジョンの目的との関係



第2章 南信州地域における公共交通の現状と課題

2-1 利用状況

(1) 路線別利用者数の推移（付録資料 表2-1、表2-2）

ア 現状

平成22年度（連携計画に基づく運行を開始した後の通年運行した初めての年）と平成26年度（直近）の利用者数を比較すると、定時定路線バスでは57,856人（13.1%）、乗合タクシーでは5,309人（28.2%）増加した。

平成26年度における基幹路線及び准基幹路線の利用者数は、定時定路線バス全体の80%を占めており、当地域の公共交通は飯田市中心部への移動が主な需要であることがわかる。特に駒場線の利用者数は全体の利用者数の41%を占めており、JR飯田線の利用が難しい西部方面での需要が大きい。

利用者数の増加について考えられる要因としては、高校生の通学に対応したダイヤの見直しや自宅からの通学が可能になったことによる下宿者の減少、定期券上限1万円制度の導入（平成22年度導入）による利便性の向上、高校の統合による利用者の増加等の影響があげられる。

全体の利用者数は増加傾向にある一方、減少している路線も多く存在する。

利用者数減少の要因としては、高齢者層、若年層の人口減に伴う減少のほか、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の増加に伴う減少があげられる。

特に、高齢者層と学生層が主な利用者である中山間地域の路線では、少子高齢化に伴う影響を大きく受け減少している。

定時定路線バス運行を補完する乗合タクシーの利用者は増加しており、主に急峻で狭い道路が多い地域の移動手段として定着している。現運行地域は飯田市が中心であるが、中山間地域の移動手段として今後の展開に期待が高まっている。

イ 課題

中山間地域における利用者数減少の抑制。

(2) 路線別運賃の推移（付録資料 表2-3）

ア 現状

南信州協議会では、南信州地域内の公共交通網を一体的とするため、統一運賃制度の研究・検討を行っており、地区別エリア制運賃を導入することで、当地域内の運賃の格差是正を図っている。

イ 課題

路線による重複区間での運賃不統一の改善。

- (3) 市町村別運行経費（付録資料 表 2 - 4）、市町村別運賃収入（付録資料 表 2 - 5）、市町村別負担状況（付録資料 表 2 - 6）

ア 現状

運行経費は年々増加傾向にある。増加の要因としては、車両の老朽化に伴うバスの更新や利便性向上策の実施に伴う諸経費の増加、ガソリンの高騰等があげられる。

運賃収入は、利用者が増加している路線を運行している自治体において増加している。飯田市では、利便性向上を目的として導入した運賃改正により利用者は増加しているが、現時点では運賃改正以前（平成 25 年度以前）の収入水準までに至っていない。

公費負担額は、補助事業への取組状況や利便性向上策の実施状況等に伴い、各市町村により増減しているものの、全体的に増加傾向にある。

イ 課題

市町村の公費負担額の抑制。

- (4) 市町村・地域公共交通会議が認識している課題

南信州地域では、第 2 次連携計画に基づいて、自家用車を運転できない高齢者や高校生の通学に対応した路線運行や、公共交通の利用促進、利用転換事業に一体的に取り組んできた。

これまでの取組をもとに、各地域公共交通会議が認識している課題を整理し、表 2 - 7 に示す。

ア 共通課題

- (ア) 中山間地域における利用者数減少の抑制。
- (イ) 公共交通の利用しづらさの解消。
- (ウ) 公費負担額の抑制。
- (エ) 来訪者への対応。
- (オ) 運転手不足の解消。

表 2 - 7 市町村・地域公共交通会議が認識している課題

地域公共交通会議・市町村	課題の内容	課題の分類
飯田市地域公共交通改善市民会議	広域バス駒場線・阿島線・遠山郷線においてはH25年度から取り組んでいる地区別エリア制運賃の導入により、高校生を中心に利用者数が増加している。一方で、利用者が固定化している市民バス循環線の利用者数はここ数年ほぼ変化がない状況となっている。	利用者数減少の抑制
	地区別エリア制運賃の導入により、現状では利用者が増加しているが、今後人口減少による利用者の減少が予想される。地域公共交通が来訪者の二次交通として機能するためにも、幅広い利用者層に対応した路線運行の検討が必要。	公共交通の利用しづらさの解消 来訪者への対応
	国庫補助の減額により年々公共交通に係る運営費が増加している。更に車両等設備の更新時期でもあるため益々の増加が懸念される。	公費負担額の抑制
	利用者が安心して路線バスを利用できることと、リニア中央新幹線の開業を見据えて、地域住民だけでなく来訪者の利便性向上を図るためにも、バスロケーションシステムの導入に向けた検討が必要である。	来訪者への対応

地域公共交通会議・市町村	課題の内容	課題の分類
松川町地域公共交通対策協議会	小・中学生と高齢者を主な対象者として運行しているが、少子高齢化により若年層の利用者減少が懸念される。一方では、老年人口の増加が見込まれているが、前期高齢者は運転免許保有率が高いことから、全体的な公共交通の利用者の減少が予想される。	利用者数減少の抑制
	日常的な移動手段として使ってもらえるような利用促進を図るとともに、幅広い利用者層に対応した運行形態を検討する必要がある。	公共交通の利用しづらさの解消
	国庫補助の減額により年々公共交通に係る運営費が増加している。	公費負担額の抑制
	中山間地域の移動手段を維持するために、より効率的な運行形態の検討が必要である。	
高森町	町民の高齢者及び障害者のための福祉バスを運行しているが、今後利用者が減少し、福祉バス運行事業の継続が見直されるような場合には、住民の意見を集約しながら路線バスへの転換を検討する必要がある。	公費負担額の抑制
下伊那南部地域公共交通対策協議会	高校生と高齢者を対象として運行しているが、人口減少と高齢化による利用者の減少が懸念される。地域公共交通が二次交通として機能するためにも、一般層（通勤層など）に対応した運行形態を検討し、利用層の拡大を図る必要がある。	公共交通の利用しづらさの解消 来訪者への対応
	中山間地域の移動手段を維持するために、高校生の部活に対応した運行等を検討し利用層の拡大を図る必要がある。	公共交通の利用しづらさの解消
	国庫補助の減額により年々公共交通に係る運営費が増加している。更に車両等設備の更新時期でもあるため益々の増加が懸念される。	公費負担額の抑制
	市町村では、車両の維持、管理等のサービスの水準に限界がある。効率的な運行と良質なサービスを提供するとともに、タクシー事業者への営業圧迫を解消するため、上下分離方式を含めた運行形態を検討し、持続可能で効果的効率的な移動手段を研究する必要がある。	
阿智村地域公共交通協議会	人口減少の影響により利用者数が減少している。	利用者数減少の抑制
	高校生と高齢者を対象として運行しているが、人口減少の影響により利用者の減少が予想される。地域公共交通が来訪者の二次交通として機能するためにも、幅広い利用者層に対応した路線運行の検討が必要。	公共交通の利用しづらさの解消 来訪者への対応
	国庫補助の減額により年々公共交通に係る運営費が増加している。更に車両等設備の更新時期でもあるため益々の増加が懸念される。	公費負担額の抑制
西部コミュニティバスを守り育てる会	高校生を主な対象者として運行しているが、少子高齢化により若年層の利用者減少が懸念される。	利用者数減少の抑制
	日常的な移動手段として使ってもらえるような利用促進を図るとともに、幅広い利用者層に対応した運行形態を検討する必要がある。	公共交通の利用しづらさの解消

地域公共交通会議・市町村	課題の内容	課題の分類
天龍村地域公共交通会議	高齢者の日常的な移動手段として維持するとともに、JR飯田線、乗用タクシー、乗合タクシーと更なる連携を図り、来訪者に対する二次交通機能の提供に関する検討が必要。	公共交通の利用しづらさの解消 来訪者への対応
喬木村地域公共交通会議	人口の減少による利用者の減少が懸念される	利用者数減少の抑制
	運行に関する経費が年々上昇しており、公費負担が増えていることに加え、車両の更新も行う必要がある。	公費負担額の抑制
豊丘村地域公共交通会議	日常的に利用できるダイヤ設定を実現するためには、適正な車両台数及び運転手を確保することが必要であるが、限られた予算の中では困難な状況である。	公費負担額の抑制
	運転手の確保が困難な状況にある。	運転手不足の解消
大鹿村地域公共交通会議	少子高齢化に伴い主な利用者である高校生の減少が懸念される。一方、高齢者の利用の増加が見込まれるため、公共交通を維持し安心・安全な生活環境を守る必要がある。	利用者実績減少の抑制 公費負担額の抑制
	費用対効果により、増便の要望に対して応えることができない。	公共交通の利用しづらさの解消
	自宅からバス停までの移動手段の検討が必要である。	

2-2 利用者意見調査¹

(1) 平成27年度高校生グループインタビュー調査

ア 調査結果の要約（調査結果の詳細は付録資料を参照）

インタビューを受けた高校生の84%が普段の通学手段としてバスや電車などの公共交通を利用しており、通学のための移動手段として欠かせない存在となっていることがわかった。

一方、通学以外でバスを利用している高校生は52%で、休日の主な交通手段は、家族の送迎によっていることが推測される。調査対象の高校生のうち85%は部活動に参加している。このうち18時以降まで部活動を行っている高校生は78%であり、19%の高校生から、部活動の終了時間に合う運行便がないことが意見としてあげられた。

路線図や時刻表等のわかりにくさについて、本調査で「わかりやすい」もしくは「まあまあわかりやすい」と回答した高校生は、車内掲示については49%、時刻表については60%、路線図については44%であった。車内案内等の改善について引き続き改善が必要である。

自由記述では、バス・鉄道の増便の希望やバスと鉄道の接続の改善等に対する意見が多くあげられた。これらの課題は、平成25年度調査においても意見としてあげられている。

¹ 調査の結果は付録資料を参照。

イ 課題

- (ア) 部活動やテスト期間に対応したバスの運行便がないことによる、通学における利用しづらさの解消。
- (イ) 時刻表、案内表示のわかりにくさの解消。
- (ウ) 鉄道とバスの接続の悪さの解消。
- (エ) 電車の利用しづらさの解消。



各高校でのグループインタビューの様子

2-3 公共交通の課題の整理

(1) 第2次連携計画から引き継ぐ課題

- ア 住民に対する利用促進、利用転換の取組。
- イ 高齢者の公共交通の利用しづらさの解消。
- ウ 高校生の通学における公共交通の利用しづらさの解消。
- エ 時刻表、案内表示のわかりにくさの解消。

(2) 現状の運行からみえる課題

- ア 中山間地域における利用者数減少の抑制。
- イ 路線による重複区間での運賃不統一。
- ウ 公費負担額の抑制。
- エ 利用しづらさの解消。(路線の接続の改善など)
- オ 来訪者への対応。
- カ 運転手不足の解消。

(3) 高校生のグループインタビューからみえてきた課題

- ア 通学における公共交通の利用しづらさの解消。
- イ 時刻表、案内表示等の改善。
- ウ 時刻表、案内表示のわかりにくさの解消。
- エ 鉄道とバスの接続の悪さの解消。
- オ 電車の利用しづらさの改善。

2-4 課題解決のための検討事項

(1) 中山間地域における利用者数減少の抑制

幅広い利用者に対応した運行を検討し、普段から公共交通を移動手段の選択肢とすることができるダイヤを設定する。

(2) 高齢者及び通学、通勤における公共交通の利用しづらさの解消

ア 各高校との情報交換を図り、部活動や通勤時間帯に対応した運行を検討するとともに、更なるサービスの向上に努める。

イ 高齢者が日常的に外出しやすいダイヤや路線となるよう再検討する。

ウ 路線バス、電車の待ち時間に対する不満を解消するため、シームレスダイヤ等乗継の改善を図る。

(3) 来訪者への対応

ア 南信州地域住民のほか来訪者にとってスムーズに目的地に行き着くためのわかりやすい案内表示（時刻、路線の案内等）を整備し、現地やインターネットでの誰にもやさしい公共交通の構築を目指す。

イ 路線バス、電車の待ち時間に対する不満を解消するため、シームレスダイヤ等乗継の改善を図る。

(4) 公共交通に対する住民の意識の醸成

公共交通に対する地域住民の理解を深め、バス利用に対する精神的な障壁を下げるとともに、場合によっては複数の路線を乗り継ぐことで様々なところへ出掛けることができることを周知し、自家用車以外の日常的な移動手段のひとつとして意識していただける活動を推進する。

(5) 公費負担額の抑制

持続可能な公共交通を確保するため、提供するサービス水準を低下させず、多様な運行形態を組み合わせるなど地域の実情に合った移動手段を検討し、運行経費の抑制及び運行収入増加の研究を行う。

(6) 路線による重複区間での運賃不統一の改善

同じ区間やエリア内を運行する運賃の統一を図り、路線による運賃格差を是正する。

これらの検討事項を踏まえ、本計画を策定し南信州地域一体となった取組を行う。

第2次連携計画に基づく取り組み状況と現状課題を次頁に示す。

第2次連携計画の内容と課題

目標

- ◇南信州公共交通システムのブランド化
- ◇交通不便者に対応した公共交通の利便性向上
- ◇基幹路線に対する准基幹路線及び支線の効率的・効果的な接続
- ◇利用者の拡大
- ◇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

事業

◇南信州公共交通システムのブランド化

- ・広報誌の発行。
- ・子供を対象とした写生大会の開催。

◇交通不便者に対応した公共交通の利便性向上

- ・ホームページによる情報発信。
- ・わかりやすい時刻表の作成。
- ・公共交通空白地の解消。
- ・時刻表の統一フォーマットの作成。

◇基幹路線に対する准基幹路線及び支線の効率的・効果的な接続

- ・関係機関との情報交換等の実施による公共交通の連携の強化及び利便性の改善。
- ・結節点停留所におけるシームレスダイヤの設定及び乗換案内の整備。

◇利用者の拡大

- ・モビリティ・マネジメントの実施。
- ・子供やバス未利用者を対象とするバスの乗り方教室の実施。
- ・JR飯田線を最大限活用するためのバスのダイヤ設定。
- ・高校新入生を対象とした利用啓発広告の配付。
- ・企業と協働したエコ通勤週間の実施。
- ・FM放送を活用したエコ通勤啓発活動。
- ・乗継案内標識の整備。

◇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

- ・リニア中央新幹線に関する情報収集。
- ・地域公共交通の再編に係る研究会の開催。

状況

◇利用者数

定時定路線バスでは57,856人(13.1%)、乗合タクシーでは5,309人(28.2%)が増加。一方、中山間地域の定時定路線バスでは、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。

◇運賃

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。

◇運行経費

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。

◇リニア中央新幹線開業に向けた準備

地域内における移動手段の充実の検討。

課題

◇中山間地域における利用者数減少の抑制

◇公共交通に対する住民の意識の醸成

◇高齢者及び通学、通勤における利用しづらさの解消

◇公費負担額の抑制

◇来訪者への対応

◇運転手不足の解消

◇路線による重複区間での運賃不統一

これを踏まえ目標を改めて認識

第3章 南信州地域公共交通網形成計画

3-1 基本方針

(1) 当地域の公共交通の目指すすがた

ア 地域住民のための生活交通

生まれ育った地域で暮らし続けていくためには、通学や買い物、あるいは人との交流などが日常的に自由にできる交通環境が必要であり、自家用車を移動手段として主体的に利用できない高校生や高齢者などの移動（おでかけ）手段の確保が必要となる。そのためには、生活拠点から中心拠点への移動手段としての公共交通の充実が欠かせない。

イ 来訪者のための二次交通

平成 39 年に予定されているリニア中央新幹線開業を見据え、当地域への交流・定住人口の増加を図る。現在、当地域の公共交通は、生活交通としての位置付けであり、今後は来訪者が目的地にスムーズに行き着くことができるための、わかりやすく、利便性の高い地域内の移動手段（二次交通）として整備することが必要となってくる。

(2) 基本方針

地域の公共交通が住民にとって日常的に使いやすい移動手段であるとともに、来訪者にとっても安心して使いやすい地域内の移動手段となるよう充実を図り、誰にもやさしくより便利な「南信州公共交通システム」の構築を目指す。

3-2 目標

(1) 目標

南信州連携計画では、生活に必要な移動手段の喪失や交通不便者の増加、化石燃料の消費と二酸化炭素排出の増大等の課題を解決するために、公共交通の非効率の改善と利便性の向上に取り組んできた。本計画においても基本方針を達成するため、引き続き以下の目標を掲げる。

基本方針「南信州公共交通システム」実現のための目標

テーマ	目 標
もっとやさしく	A 交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性向上 学生や高齢者はもとより来訪者にもわかりやすい案内を提供し、利用しやすい公共交通として整備する。
	B 利用者層及び利用者数の拡大 公共交通への利用転換、利用促進等の実施や、利用者の生活に合った運行ダイヤを検討し、利用者層及び利用者数の増加を図る。

もっと便利に	C 基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化
	持続可能な運行形態を検討するとともに、接続路線の乗継を改善し段階的な路線網の整備を図る。
地域のおでかけを支えるしくみ	D 南信州公共交通システムのブランド化
	公共交通を維持するため、南信州公共交通システムを広く周知し、公共交通に対する意識の醸成を図る。
	E 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
	リニア中央新幹線開業を見据えた地域内の移動手段の充実を検討する。

(2) 目標値

本計画の基本方針を達成するための具体的定量目標値は以下のとおり。²

	目標	評価軸	評価基準	現状 (H25年度)	目標値 (H32年度)	算出方法
A	交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性向上	移動手段の充実による住民生活の質的向上	高齢者の買い物におけるバス利用者満足度	バス利用者の満足度 27.6%	30%	アンケート
B	利用者層及び利用者数の拡大	自家用車を運転している高齢者の公共交通への利用転換	高齢者の公共交通（バス、JR飯田線、乗合タクシー、タクシー）への利用転換者の増加	公共交通を利用している高齢者割合 19.4%	21%	アンケート
		利用者数の拡大	利用者数の増加	H26年度利用者実績 499,122	506,000人	実績
D	南信州公共交通システムのブランド化	南信州公共交通システムの認知度	最寄りのバス停の時刻表の認知度	認知度 57.2%	62%	アンケート
			広報誌、インフォメーションの認知度	認知度 27.8%	30%	アンケート

H26年度利用者実績 499,122人から算出した、H32年度の推計利用者数は 491,833人であるが、H37年度に 491,833人を維持することを長期目標として、H32年度の目標利用者数を設定した。長期目標を達成するため算出した、H32年度目標利用者数は 505,793人である。

²目標の評価軸を補うための具体的目標数値を H28年度に追加設定する。

H32 年度目標利用者数 505,793 人 ⇒ 506,000 人を目標。

506,000 人の利用者数の達成するために以下の目標値の達成を目指す。

H25 年度バス利用者の満足度を 27.6% ⇒ H30 年度 30%

H25 年度公共交通を利用している高齢者割合 19.4% ⇒ H30 年度 21%

H25 年度最寄りのバス定の時刻表の認知度 57.2% ⇒ H30 年度 62%

H25 年度広報誌、インフォメーションの認知度 27.8% ⇒ H30 年度 30%

H28 年度に追加設定する目標値

	目標	評価軸	評価基準	目標値 (H32 年度)
C	基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化	接続の連携強化	乗継における満足度 (住民・来訪者)	H28 年度アンケート実施後目標値設定
D	南信州公共交通システムのブランド化	南信州公共交通システムの認知度	他地域に移動可能な公共交通であることの認知度 (住民・来訪者)	H28 年度アンケート実施後目標値設定
		住民の公共交通に対する意識の醸成	公共交通が地域を支える事業であることの認知度	H28 年度アンケート実施後目標値設定

3-3 定義

(1) 計画の期間

平成 28 年 4 月から平成 33 年 3 月までの 5 年間。

ただし、計画は必要に応じて随時見直しを行うものとする。

(2) 計画の区域

飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村の 14 市町村の範囲

(3) 南信州公共交通システム

公共交通網の効率化や利便性向上、南信州地域住民への公共交通に対する啓発と来訪者を含めた利用促進を図るための次の取組からなる体系。

ア 体系化された公共交通網の設定

当地域全体において体系化された公共交通ネットワークとする。

イ 体系化された公共交通網の整備方針の設定

交通網を管理する上での統一ルールとして、運営主体と連携して無駄のない経路を設定するとともに、乗継の負担を感じさせないダイヤ（シームレスダイヤ）や運賃などを設定する。

ウ 公共交通を使った生活を目指すための南信州地域全体を対象とした取組

公共交通を日常的な移動手段として、地域住民はもとより来訪者にとっても利用しやすくするためのダイヤ設定や路線の改善を図るとともに、時刻表や路線図といった運行に関する情報の周知や、地域住民を対象としたバスの乗り方教室等の啓発活動を継続的に実施する。

3-4 南信州公共交通システムの構築とネットワーク

当地域には、鉄道・バス・タクシー・自家用有償運送といった多様な公共交通が存在している。これらを「南信州公共交通システム」として構成するために、ネットワーク全体のあり方を以下のとおり規定する。

(1) 広域交通

高速バス

ア 高速バスは、当地域と都市部を結ぶ重要な路線のひとつであり、安全・安心な運行はもとより、目的地までの快適な乗車時間の提供が求められる。三遠南信自動車道などの高速自動車道の開通に伴う社会需要に合わせた目的地や発着地の検討を行う。

イ 環境配慮車両の導入により二酸化炭素を削減し、低炭素なまちづくりに貢献する。

(2) 基幹交通

ア JR飯田線

JR飯田線は、北部地域及び南部地域と飯田市中心部を結ぶ当地域における最も重要な基幹路線である。広大で急峻な当地域では、JR飯田線に路線バスや乗合タクシーなどを接続させることで、無駄のない効率的な輸送体系を構築することが有効である。

具体的には、JR飯田線に接続するバスは、南信州協議会の構成団体である東海旅客鉄道株式会社と連携し、JR飯田線を最大限に活用できる乗継確保や乗継情報の提供といった連携を行う。東海旅客鉄道株式会社は利用者の需要に合った路線運行を行うとともに、南信州協議会に情報提供を行う。また、JR飯田線とバスとの一体的な利用促進事業を展開し、公共交通全体の活性化を図る。

イ 路線バス

(ア) 住民の日常的な外出のための移動手段として定着するために、交通機能の一層の利便性向上が求められる。具体的には、体系化された路線とシームレスな乗継ダイヤの設定、効率的な運行便数の検討及び統一運賃など運行におけるルールの再検討

を実施し、停留所の整備や案内環境の改善を含めたわかりやすく利用しやすい公共交通の構築に努める。

また、来訪者に対しても当地域内の公共交通が移動手段となるように、各路線相互の接続性の向上やわかりやすい案内表示等のサービスを推進するとともに、J R 飯田線沿線駅や高速バス停、リニア中央新幹線長野県駅（仮称）、14 市町村の観光地、道の駅等への接続を検討する。

- (イ) 車両購入については、路線沿線上の関係市町村や市町村地域公共交通会議及び運行事業者で検討する。低床車両の導入により、高齢者や障がい者にも利用しやすい移動手段を目指すとともに、環境配慮車両の導入により二酸化炭素を削減し、低炭素なまちづくりに貢献する。

(3) 端末交通

ア 乗合オンデマンド交通

- (ア) 集落が点在する中山間地域や、バス車両の運行が困難な狭あいな道路しか存在しない公共交通空白地域において、自家用車を運転できない高齢者等の日常的な移動手段としての役割を担う。
- (イ) 利用者の利便性、実用性を考慮しながら、J R 飯田線及び路線バスとの乗継連携や乗降エリアの拡大を図り、利用者数の拡大及びリピーターの定着に努める。
- (ウ) 路線バスでは非効率となっている地域の新たな輸送手段として検討し、地域の実状にあった効率的で効果的な公共交通体系の構築を目指す。
- (エ) 環境配慮車両の導入により二酸化炭素を削減し、低炭素なまちづくりに貢献する。

イ 乗用タクシー

- (ア) 地域住民をはじめとして来訪者にも利用される安全・安心な移動手段のひとつである。
運行の自由度を活かしたきめ細かいサービスを提供し、J R 飯田線、高速バス・路線バスとの乗継の連携を図るなど、公共交通全体の利便性の向上に努める。
- (イ) ユニバーサルデザイン車両の導入により、高齢者や障がい者にも利用しやすい移動手段を目指すとともに、環境配慮車両の導入により二酸化炭素を削減し、低炭素なまちづくりに貢献する。

ウ 自治体、NPO等による自家用有償旅客運送

自家用有償旅客運送は、利用特性や地域特性などにより利用制限が設けられるが、対象となる利用者の外出の機会を守るための必要不可欠な移動手段である。バスやタクシーを補完し役割分担を明確にするとともに、NPO、自治会等といった運送主体創出の検討を行う。

(4) 公共交通網の具体的なデザイン

当地域の中心地である飯田市には総合病院、高等学校³、短期大学など主要な公共施設が集中している。

そのため、住民は日常的に周辺地域から飯田市中心部に移動する割合が高く、周辺地域と飯田市中心部を接続する運行が重要となっている。つまり、当地域において確実に必要な公共交通は、周辺地域から中心地に接続するための路線である。このような役割を担う路線を「基幹路線」として位置づける。

また、当地域の広大さを考慮すると、基幹路線を確保するだけでは中心地への移動を全て賄うことは非常に難しい。そこで、各地域の主な交通拠点において基幹路線に接続する公共交通路線を「准基幹路線」として位置づける。

これら基幹路線または准基幹路線に接続する地域のコミュニティバスを「支線（フィーダー）」として位置づける。基幹交通は基幹路線及び准基幹路線が担い、端末交通は支線が担う。

当地域では、それぞれの路線に役割を持たせネットワークを形成することで効率的かつ効果的な運行を行ってきた。本計画では、基幹路線と支線の接続や中山間地域の支線の運行について再検討しながら、引き続きネットワークの形成を維持し、交通不便者の移動手段を確保するとともに、来訪者の二次交通の充実を図るためにネットワークを拡充する必要がある。

路線体系における定義は以下のとおり。

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

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

支線（フィーダー）
1 基幹路線または准基幹路線に接続する各地域内交通。

表 3-1 鉄道

路線体系	路線名	事業主体
基幹路線	J R 飯田線	東海旅客鉄道株式会社

³当地域の8高校中5高校が飯田市中心部に立地

表 3-2 乗合バス（定時定路線型）

路線体系	路線名	事業主体
基幹路線	阿島線	飯田市地域公共交通改善市民会議
	駒場線	
	阿南線	下伊那南部地域公共交通対策協議会
准基幹路線	遠山郷線	飯田市地域公共交通改善市民会議
	平岡線	
	市民バス循環線	
	温田線	下伊那南部地域公共交通対策協議会
	西部コミュニティバス	西部コミュニティバスを守り育てる会
	大鹿線	大鹿村地域公共交通会議
	稲武地域バス（どんぐりバス）	稲武地域生活交通利用促進委員会
支線	市民バス大休線	飯田市地域公共交通改善市民会議
	市民バス千代線	
	市民バス久堅線	
	市民バス三穂線	
	上片桐循環線	松川町地域公共交通対策協議会
	大島循環線	
	生田循環線	
	生田線	
	部奈線	
	泰阜線	下伊那南部地域公共交通対策協議会
	阿南町民バス	阿南町
	伍和・智里東	阿智村地域公共交通協議会
	春日・智里西	
	清内路	
	浪合	

路線体系	路線名	事業主体
支線	天龍村営バス（神原線）	天龍村地域公共交通会議
	氏乗線	喬木村地域公共交通会議
	喬木大島線	
	堀越線	豊丘村地域公共交通会議
	佐原線	
	壬生沢線	
	福島線	
	壬生沢福島線	
	滝川阿島北線	

表 3-3 タクシー（定時定路線型）

路線体系	路線名	事業主体
准基幹	上市田線	飯田市地域公共交通改善市民会議
	平岡線	
支線	かざこし線	
	三穂線	
	川路線	
	竜東線	
	遠山郷線	
	上村線	
	下栗線	
	須沢線	
	上島線	
	八重河内線	
遠山郷高校通学支援線		

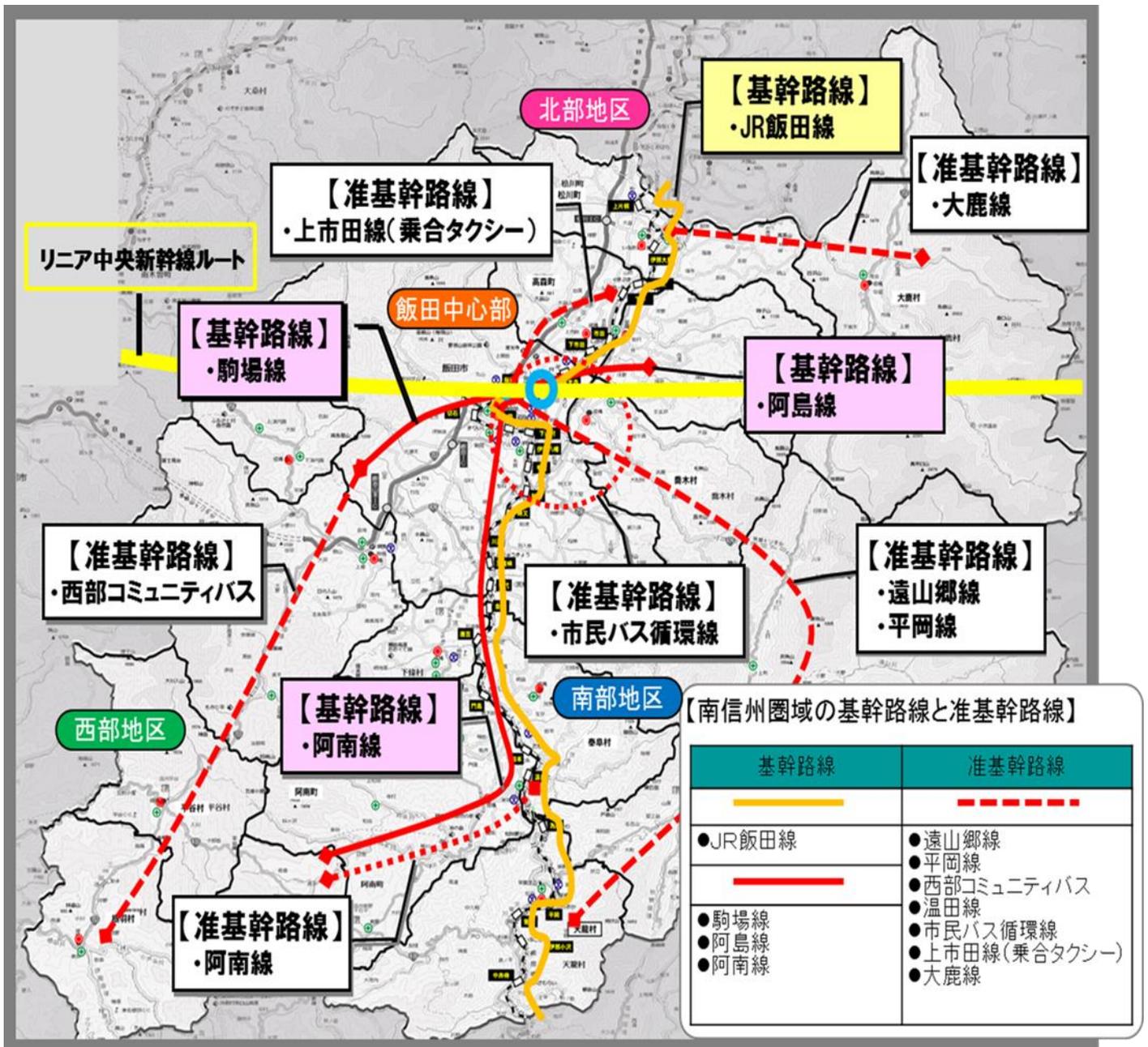
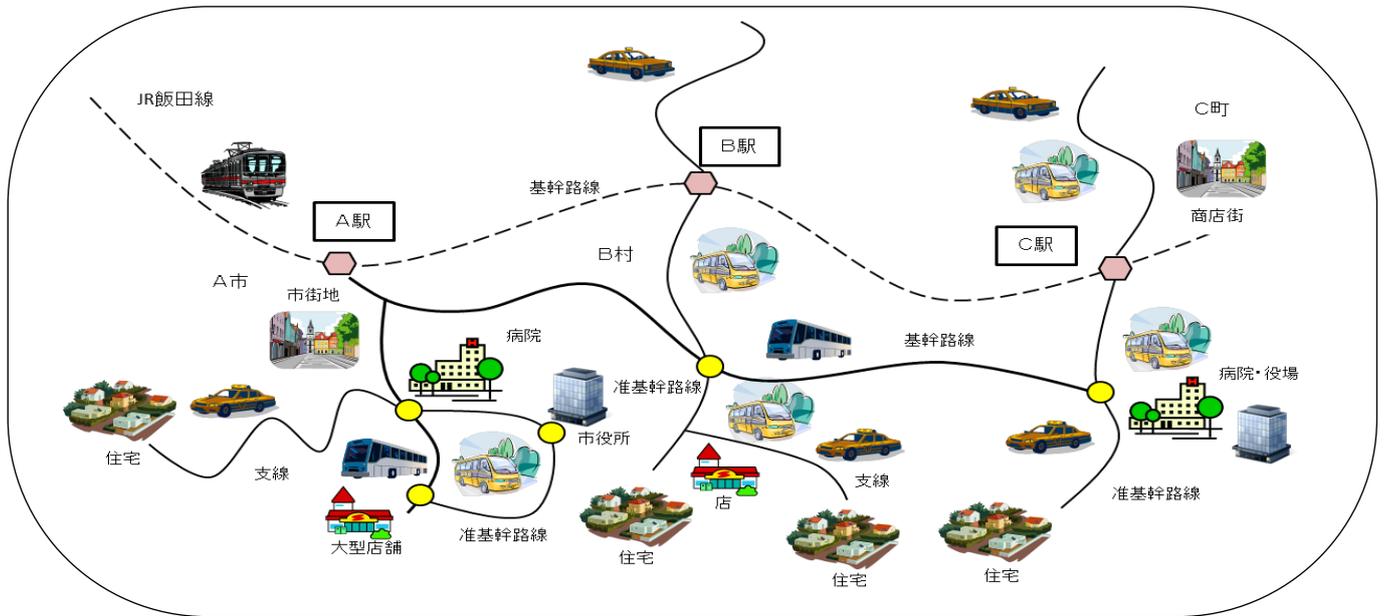


図 3 - 1 路線の体系図

3-5 交通拠点の検討・整備

(1) 交通拠点の整備

南信州地域全体での公共交通網を形成するために、路線間の結節点（交通拠点）の整備が必要である。現在、飯田駅前（飯田市）、市立病院（飯田市）、こまんば（阿智村）、交流センター（喬木村）、車庫前（阿南町）を結節点停留所と位置づけ、円滑なダイヤ設定やわかりやすい乗換案内表示を整備し、乗継による利便性低下の防止に努めている。

今後、公共交通を日常的に利用しやすい移動手段として整備するために、既存の結節点停留所の位置の見直しや追加を含め再検討する。

また、来訪者にとっても利用しやすいように、わかりやすい案内表示に努め、目的地にスムーズに行き着くための環境整備を行う。

交通拠点となる場所は、地域住民が生活の中で集まる商業施設や、地域情報の発信場所となる観光施設等公共交通を待つことができる環境を備えた場所を検討する。

(2) 公共交通ネットワークの形成

南信州地域は、地域全体を大きな生活圏として捉え、JR飯田線に接続するバスを利用し結節点停留所で乗り継ぐことにより、当地域の中心地から西部方面、北部方面、南部方面に位置する町村へ移動することが可能となっている。

さらに、リニア中央新幹線長野県駅（仮称）供用後は地域公共交通網を長野県駅（仮称）に接続し、当地域への交流・定住人口の増加に努める。当地域の公共交通が、生活の移動手段と来訪者の二次交通の2つの役割を担うことから、それらを同時に達成する公共交通ネットワークの充実を図る必要がある。特に地域住民に対しては、生活の中で集まる場所（病院、学校、商業施設など）への公共交通の接続を充実し、日常的な移動手段となる公共交通網の構築を目指す。

また、交通拠点の設定に合わせて市町村間をつなぐ新たな交通ネットワークを研究し、移動可能地域の拡大や、各市町村に移動しやすくなることにより来訪者の増加を図る。

3-6 利用促進・利用転換の取組

公共交通を継続的に維持していくためには、住民の公共交通に対する意識の向上や協力が欠かせない。市町村、市町村地域公共交通会議、関係機関と協働し、広域的かつ継続的に利用促進・利用転換を実施し、利用者及び利用者層の拡大を図る。

運行形態別の利用促進・利用転換の取組は次のとおり。

(1) JR飯田線

バス、タクシーと連携し、様々な利用促進、利用転換に係る施策を実施し、利用者数及び利用者層の拡大を図る。

(2) 路線バス

ア 南信州協議会参画機関と連携し、自家用車での移動が主である前期高齢者や公共交通利用可能な通勤層を対象とした公共交通への利用転換に係る施策を実施する。更に公共交通利用者への優遇策についても検討する。

- イ 公共交通を日常的な移動手段として利用しやすくするためのダイヤ設定や路線の改善を図り、目的地にスムーズに行き着くためのわかりやすい案内整備を行う。
- ウ 公共交通に対する愛着の醸成を図るため、次世代を担う子供を対象としたイベントを開催する。
- エ 中学生やバス未利用者を対象とするバスの乗り方教室を開催し、日常的な移動手段としての機運を醸成する。
- オ わかりやすい目的別時刻表や路線図等を作成し情報を発信する。

(3) 乗合オンデマンド交通

- ア 高速バス、JR飯田線、路線バスと連携し、様々な利用促進、利用転換に係る施策を実施し、利用者及び利用者層の拡大を図る。
- イ 運行地域の利用者を対象とする、乗合タクシーの利用法の説明会を開催し、利用者の増加及び定着を図る。

(4) 乗用タクシー

- ア 高速バス、JR飯田線、路線バスと連携し、様々な利用促進、利用転換に係る施策を実施し、利用者及び利用者層の拡大を図る。
- イ 運行の自由度を活かしたきめ細かいサービスを提供し、地域内観光と連携した事業の研究を行う。

3-7 公共交通の担い手の確保

住民の公共交通に対する意識の醸成を図り、地域を支える仕事として公共交通が社会に認知されることで、運転従事者の確保につなげる。また、雇用情報のひとつとして運転従事者の募集を呼びかける。さらに、路線バスやタクシー事業者では運行が困難な地域については、NPO、自治会等による運送主体創出を促進する。

3-8 地域公共交通再編実施計画策定

活性化再生法に基づく地域公共交通再編実施計画（以下、再編実施計画）は、本計画により整備される路線の再編について市町村と交通事業者の合意のもとに策定されるものである。南信州地域全域では、全バス路線が自治体の委託あるいは直営の路線となっているため、交通事業者の同意は容易である。従って、再編実施計画の策定については地域全域で行うことを目指す。しかし、再編実施計画は再編のタイミングで策定されるものであるため、再編しない場合には策定できない。

14市町村では、再編実施計画の策定のため地域公共交通の再編に係る研究会を立ち上げ策定に向けた検討を進めていく。

再編実施計画の活用イメージとして、交通拠点整備に基づく路線再編と路線間乗継強化、デマンド交通への転換、自家用有償運送の導入などが想定される。

第4章 南信州地域公共交通網形成計画の実施体系

4-1 計画実施・見直しに係る関係機関の連携

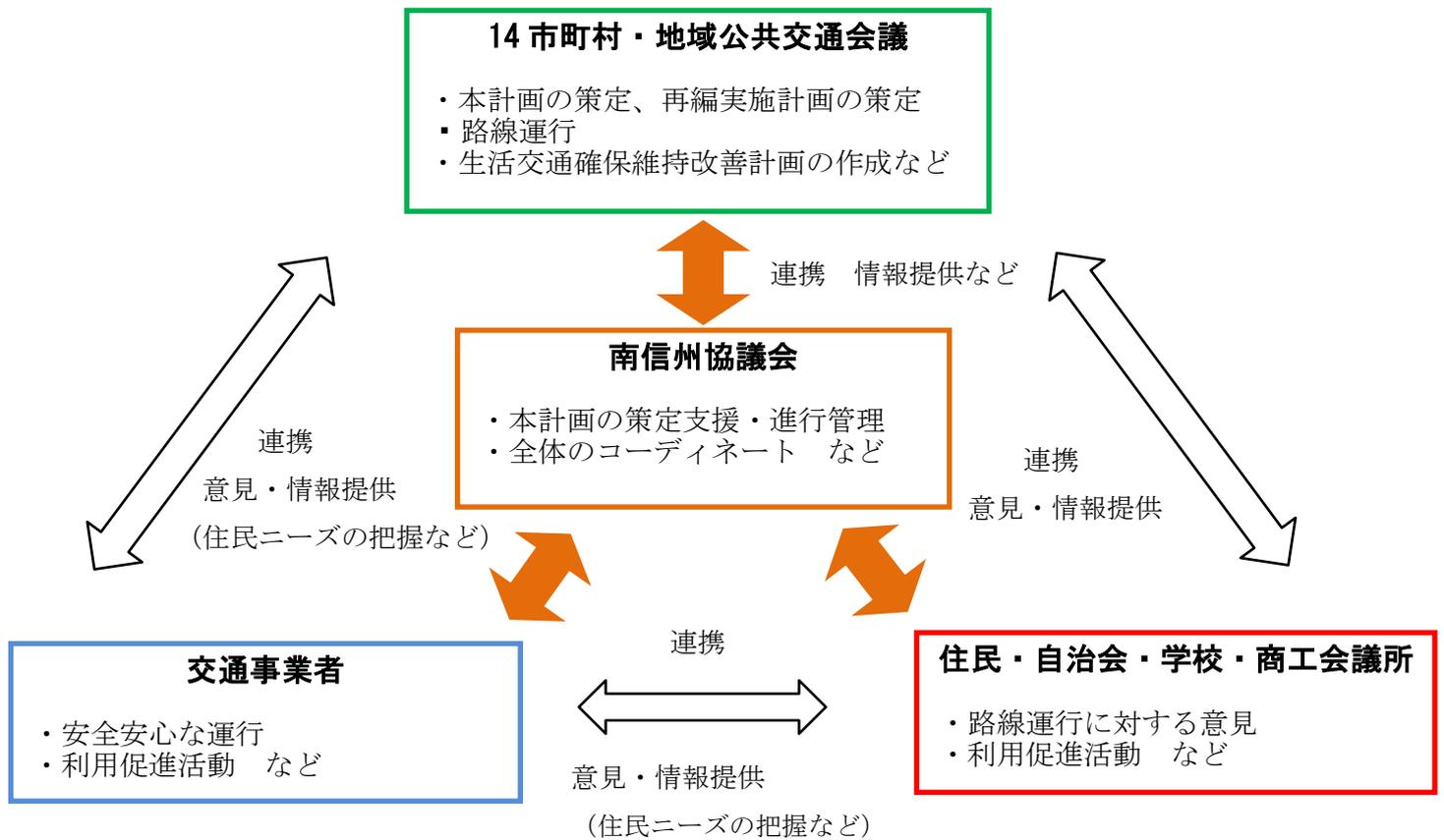


図4-1 協議会及び関係組織・機関の連携

4-2 関係機関の役割

(1) 14 市町村の役割

- ア 本計画の策定
- イ 再編実施計画の策定
- ウ 南信州協議会との相互連携など
- エ 各地域公共交通会議の運営
- オ 南信州協議会の部会的役割

(2) 南信州協議会の役割

- ア 本計画の策定支援・進行管理
- イ 南信州公共交通システムのコーディネート（本計画に基づく14市町村の役割把握、路線間の調整）
- ウ J R 飯田線及び各市町村、地域公共交通会議の運行路線のシームレスダイヤの調整協議
- エ 14 市町村及び地域公共交通会議と連携した公共交通の改善（協議・打ち合わせ）
- オ 総会等の開催（当地域内の各路線の協議・報告の場）
- カ 各市町村生活交通確保維持改善計画の承認（事業評価を含む）

- キ 市町村間をつなぐ公共交通に関する検討(関係自治体及び関係機関で連携した上で必要に応じて当協議会が調整)
- ク 市町村や関係機関と連携した持続可能な公共交通の研究・検討
- ケ 利用促進、利用転換事業の検討及び展開
- コ 再編実施計画策定支援に伴う研究及び検討
- サ 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

(3) 各地域公共交通会議の役割

- ア 本計画に基づく基幹・准基幹・支線の運行及び協議
- イ 路線間の乗継を考慮したダイヤ・停留所の調整
- ウ 南信州協議会との相互連携
- エ 生活交通確保維持改善計画の作成・承認・実施・事業評価
- オ 住民のニーズや実情に即した運行を行うための協議の場の設定
- カ 利用促進、利用転換事業の展開
- キ 公共交通に関する課題を共有した地域一体的な取組の実施
- ク 南信州協議会や関係機関と連携した持続可能な公共交通の研究・検討
- ケ 再編実施計画策定に伴う研究及び検討
- コ リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくり

(4) 定住自立圏の中心市としての飯田市の役割

- ア 本計画に基づく基幹・准基幹・支線の運行及び協議
- イ 当地域全体の公共交通ネットワーク構築の先導的推進と、効果的かつ効率的な運行に向けた調整
- ウ 南信州協議会との相互連携
- エ 再編実施計画策定に伴う研究及び検討
- オ リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくりの先導

(5) 交通事業者の役割

- ア 安全安心なバス・乗合タクシーなどの運行
- イ 本計画に基づく基幹・准基幹・支線の運行に対する助言
- ウ 車内サービスの向上
- エ 広告投入収益確保
- オ 利用促進、利用転換事業の展開
- カ 情報提供など

(6) 住民・自治会・学校・商工会議所ほか道路管理者関係機関の役割

- ア 運行路線に対する意見の集約
- イ 利用促進、利用転換に関する協働活動
- ウ 南信州協議会及び市町村地域公共交通会議への参画及び協力など
- エ 各立場からの公共交通に対する提言

(7) 国・県の役割

- ア 公共交通に関する国・県の制度の情報提供、助言
- イ 利用促進、利用転換の取組に対する情報提供及び運行に関する支援
- ウ 南信州協議会のオブザーバーとしての参画

4-3 南信州協議会が主体となる取組

(1) 南信州地域全体のコーディネート

南信州協議会の最も大きな役割は、本計画の策定支援及び各交通事業者や各自治体、法定協議会が各自で運行している公共交通を、南信州公共交通システムとして連携させ一体化することにある。南信州協議会は、これらを実現するための協議の場であると位置づける。これにより、当システムの利便性が向上し利用者の負担軽減を図る。

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

(2) 南信州地域全域を対象とした利用促進事業・利便性向上事業

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

また、JR飯田線をはじめとする基幹路線は当地域全体の重要な路線であり、利用促進事業に関しては、南信州協議会も主体的に加わり、所属する地域公共交通会議とともに地域一体となって取り組む。

バスの結節点停留所の環境改善事業については、南信州協議会が主体的に取り組み、利便性向上に努める。

(3) 関係組織・機関の連携等に必要な調査及び情報の収集、情報等の提供

南信州協議会は、利用促進、利便性向上への役割を果たすために必要となる情報を収集し、各地域公共交通会議及び関係機関が、南信州公共交通システムと連携するうえで必要となる情報を提供する。

また、統一運賃制度や乗継割引制度、全路線停留所看板・案内のデザイン・形状等の統一、複数市町村共同運行制度について、メリット、デメリットを研究し引き続き課題解決に努めていく。

(4) リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくりの研究

リニア中央新幹線長野県駅と既存公共交通の効率的な接続や、地域内の移動手段の充実等について14市町村と研究を行う。

第5章 事業計画

5-1 南信州地域公共交通網形成計画の目標を達成するための実施事業及び期間

本計画の目標を達成するための当地域全体における実施事業の内容と期間を表5-1に示す。

表5-1 南信州地域の実施事業及び期間一覧

目標	事業群	事業の名称	事業の概要	目指すべき事業の方向性	実施主体	実施期間		
(A) 交通不便者や 来訪者に対応 した公共交通 の利便性向上	(A1) 情報提供事業	(A11) ホームページによる 情報発信	南信州地域の公共交通の路線 図や路線時刻表、目的別時刻 表、運行に関するお知らせな どを発信し利用促進に努め る。また、市町村と協働し、 南信州地域への定住に関する 情報を発信し、雇用情報のひ とつとして運転従事者の募集 を呼びかける。	地域別、広域的な情報発信	・南信州地域交通問題 協議会 ・市町村及び地域公共 交通会議	H28～H32		
		(A12) わかりやすい時刻表 の作成	路線番号、カラー、統一様式 を考慮した時刻表の作成。	時刻表改訂時の速やかな更 新		H28～H32		
		(A13) 行き先や乗車車両を わかりやすくするた めの案内整備	利用者が行き先や乗車車両を 容易に確認できるように、車 両や方向幕に路線番号、カ ラー、行き先等を表示し、安 心して利用できる環境を整備 する。	時刻表の見やすさ		H28～H32		
	(A2) 利便性向上事 業	(A21) 住民ニーズによる公 共交通空白地の解消	地域の実情に即した需要を把 握し、運行形態を考慮した公 共交通空白地域の解消に努め る。	住民ニーズによって解消さ れた公共交通空白地域面積	公共交通便利性に対するわか りやすさ	・南信州地域交通問題 協議会 ・市町村及び地域公共 交通会議	H28～H32	
		(A22) 重複区間での運賃不 統一の改善	同じ路線区間の運賃の統一や 乗継割引制度等の運賃の研究 を行い利便性向上に努める。	外出頻度の増加			運賃に対する満足度	H28検討 H29～試行

目標	事業群	事業の名称	事業の概要	目指すべき事業の方向性	実施主体	実施期間
(B) 利用者層及び 利用者数の拡大	(B1) 公共交通利用 促進事業	(B11) モビリティ・マネジメント（公共交通の利用促進に係る取組）	自家用車主体の生活様式から、公共交通を移動手段のひとつの選択肢として認識していただくための活動を行う。	利用者数の増加 利用者層の拡大	・南信州地域交通問題協議会 ・市町村及び地域公共交通会議 ・交通事業者（JR・バス・タクシー） ・参画団体（自治会・学校・商工会議所等）	H28～H32
		(B12) バスの乗り方教室の実施	子供やバス未利用者を対象とするバスの乗り方教室を開催し、日常的な移動手段としての動機としていただく。	バスの乗り方の理解度の向上	・南信州地域交通問題協議会 ・市町村及び地域公共交通会議 ・交通事業者（JR・バス・タクシー）	H28～H32
		(B13) JR飯田線利用促進事業	JR飯田線を最大限活用できるように、バス等の接続を行う。	利用者数の増加	・南信州地域交通問題協議会 ・市町村及び地域公共交通会議 ・交通事業者（JR・バス・タクシー）	H28～H32
	(B2) 公共交通利用 転換事業	(B21) エコ通勤事業	ノーマイカーデーと連携した公共交通利用に対する啓発活動及び通勤ダイヤの研究を行う。	利用者数の増加 利用者層の拡大	・南信州地域交通問題協議会 ・市町村及び地域公共交通会議 ・交通事業者（JR・バス・タクシー） ・参画団体（自治会・学校・商工会議所等）	H28～H32
		(B22) 公共交通にのらまいか事業	マイカー移動を主とされる高齢者を対象とした公共交通利用に係る研究を行う。	利用者数の増加 利用者層の拡大	・南信州地域交通問題協議会 ・市町村及び地域公共交通会議 ・交通事業者（JR・バス・タクシー） ・参画団体（自治会・学校・商工会議所等）	H28～H32
		(C11) 市町村及び各地域公共交通会議等関係機関と連携した既存公共交通の効率的な接続	各関係機関との情報交換等の実施により、公共交通の運行や乗り継ぎの改善を図る。	乗継に対する満足度	・南信州地域交通問題協議会 ・市町村及び地域公共交通会議 ・交通事業者（JR・バス・タクシー） ・参画団体（自治会・学校・商工会議所等）	H28～H32
(C) 基幹路線に対する 准基幹路線及び支線の 連携強化	(C1) 既存公共交通の 改善事業・ 利便性向上事業	(C12) 利用者の利便性に配慮した市町村及び各地域公共交通会議の管轄路線における安全・安心な運行	管轄路線の安全・安心な運行に努める。また、当該地域における持続可能な運行形態を検討する。	バスの運行に対する満足度	・南信州地域交通問題協議会 ・市町村及び地域公共交通会議 ・交通事業者（JR・バス・タクシー） ・参画団体（自治会・学校・商工会議所等）	H28～H32
		(C13) 市町村及び各地域公共交通会議等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	各関係機関と連携し、公共交通の利便性の改善を図る。	利便性向上による満足度	・南信州地域交通問題協議会 ・市町村及び地域公共交通会議	H28～H32
		(C2) 結節点整備事業	(C21) 結節点停留所の充実	複数の路線が接続する結節点停留所での乗継による利便性の低下を防ぐため、シームレスダイヤの設定や統一されたわかりやすい乗換案内表示を整備し利便性向上に努める。	乗継に対する満足度 乗継案内のわかりやすさ	・南信州地域交通問題協議会 ・市町村及び地域公共交通会議

目標	事業群	事業の名称	事業の概要	目指すべき事業の方向性	実施主体	実施期間
(D) 持続可能な南 信州公共交通 システムのプ ランド化	(D1) 南信州公共交 通システム認 知度向上事業	(D11) 広報誌の発行	公共交通を利用したお出掛け 情報や生活習慣病予防や健康 促進、環境保全など様々な観 点から公共交通の利用を広く 促す。	南信州公共交通システムに 対する認知度の向上	・南信州地域交通問題 協議会	H28～H32
		(D12) 公共交通に親しむイ ベントの開催	公共交通に対する愛着を醸成 するため、次世代を担う子供 を対象としたイベントを開催 する。	住民の公共交通利用に対す る意識の醸成 利用者数の増加	・南信州地域交通問題 協議会 ・市町村及び地域公共 交通会議 ・交通事業者 (JR・バス・タク シー) ・参画団体(自治会・ 学校・商工会議所等)	H28～H32
		(D13) 停留所のデザインの 統一化	南信州地域の公共交通が地域 一体的に取り組んでいるもの であることを視覚的に訴える ために主要な停留所のデザイ ンの統一化を行う。	南信州公共交通システムに 対する認知度の向上	・南信州地域交通問題 協議会 ・市町村及び地域公共 交通会議	H28～H32
(E) 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	(E1) 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	(E11) リニア中央新幹線開 業を見据えた地域内 の移動手段の充実	リニア中央新幹線長野県駅と の効果的な接続の研究及び既 存公共交通の新たな活用方法 等の研究。 現況の公共交通ネットワーク の利便性を高め、地域内の移 動手段の充実を図る。	関係機関と連携した、リニ ア中央新幹線長野県駅との 効果的・効率的な接続の研 究及び既存公共交通の充実	・南信州地域交通問題 協議会 ・市町村及び地域公共 交通会議 ・交通事業者 (JR・バス・タク シー) ・参画団体(自治会・ 学校・商工会議所等)	H28～H32

表5-2 会議スケジュール

会議名称	検討内容	H28年度		H29年度		H30年度		H31年度		H32年度	
		上半期	下半期	上半期	下半期	上半期	下半期	上半期	下半期	上半期	下半期
南信州基本計画策定委員会	南信州基本計画の策定	-		-		-		第5次基本計画策定 (小規模な変更が必要な場合に協議)		第5次基本計画施行	
計画策定委員会	本計画の策定	-		-		-		-		次期計画策定 H33年度より施行	
南信州協議会幹事会	公共交通の課題に関する協議及び解決、事業評価等	必要に応じ随時開催	定例1月	必要に応じ随時開催	定例1月	必要に応じ随時開催	定例1月	必要に応じ随時開催		必要に応じ随時開催	
南信州協議会総会	公共交通の共通課題に関する協議及び解決の取組、事業報告及び決算報告、事業計画案及び予算案、生活交通確保維持改善計画案の承認等	定例6月	必要に応じ随時開催	定例6月	必要に応じ随時開催	定例6月	必要に応じ随時開催	定例6月	必要に応じ随時開催	定例6月	定例3月
地域公共交通の再編に係る研究会	南信州地域における再編実施計画に関する検討	必要に応じ随時開催		必要に応じ随時開催		必要に応じ随時開催		必要に応じ随時開催		必要に応じ随時開催	
		定例9月		定例9月		定例9月		定例9月		定例9月	
南信州広域連合会議	公共交通の共通課題に関する協議及び解決、予算等	必要に応じ随時説明		必要に応じ随時説明		必要に応じ随時説明		必要に応じ随時説明		必要に応じ随時説明	
			予算1月		予算1月		予算1月		予算1月		予算1月
南信州広域連合議会	公共交通の共通課題に関する協議及び解決の取組に関する報告		11～2月		11～2月		11～2月		11～2月		11～2月
各地域公共交通会議総会	事業報告及び決算報告、事業計画案及び予算案、生活交通確保維持改善計画案の承認、当該路線の運行改善に係る協議及び実施等	第1回	第2回	第1回	第2回	第1回	第2回	第1回	第2回	第1回	第2回
		5～6月	12～1月	5～6月	12～1月	5～6月	12～1月	5～6月	12～1月	5～6月	12～1月
事業評価	生活交通確保維持改善計画に基づく事業評価、地域協働推進事業計画に基づく事業評価		1月		1月		1月		1月		1月
	地域公共交通会議における実施事業のPDCA	必要に応じ随時実施	3月必須	必要に応じ随時実施	3月必須	必要に応じ随時実施	3月必須	必要に応じ随時実施	3月必須	必要に応じ随時実施	3月必須

表 5-3 本計画を策定するために検討する公共交通のあり方と実施事業との関係

	取り組み内容 公共交通のあり方	(A11) ホームページによる情報発信	(A11) 南信州地域への定住に関する情報や就職に関する情報発信	(A12) わかりやすい時刻表の作成	(A13) 行き先や乗車車両をわかりやすくするための案内整備	(A21) 住民ニーズによる公共交通空白地域の解消	(A22) 路線による重複区間での運賃不統一の改善	(B11) モビリティ・マネジメントの実施	(B12) バスの乗り方教室の開催	(B13) JR飯田線を最大限利用できるように接続する路線バスのダイヤ設定	(B21) 通勤層に対する公共交通への利用転換の推進	(B22) 高齢者に対する公共交通への利用転換の推進	(C11) 公共交通の連携の強化及び利便性の改善	(C12) 中山間地域における移動手段を維持するための運行形態の再検討	(C13) 高校生の部活やテストに対応した運行の改善	(C13) 幅広い利用者層に対応した運行の改善	(C21) 乗継の負担を感じさせないダイヤ設定及び乗継案内の整備	(D11) 広報誌の発行	(D12) 公共交通に親しむイベントの開催	(D13) 結節点停留所におけるデザインの一統	(E)リニア中央新幹線開業を見据えた地域内の移動手段の充実	
高速バス	快適な乗車時間の提供	●		●	●								●				●				●	
JR飯田線	利用者の需要に合った運行									●	●	●	●		●	●						
	路線バスとの乗継の連携									●	●	●	●		●	●	●	●				
路線バス	利用しやすさ	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●
	わかりやすさ	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●
	乗継やすさ	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●
乗合タクシー	JR飯田線、バスとの乗り乗継の連携									●			●	●			●					●
	運行エリアの拡大									●		●	●			●	●					●
	新たな移動手段としての検討					●				●			●	●		●	●					●
乗用タクシー	JR飯田線、バスとの乗継の連携									●			●	●								●
自家用有償運送	バス、タクシーとの役割分担												●									
	運送主体の創出					●		●					●									●
運転手の確保	地域を支える仕事としての認知	●	●					●											●			

表5-4 課題と取り組む実施事業との関係

課題	目標	取り組む内容																			
		(A11) ホームページによる情報発信	(A11) 南信州地域への定住に関する情報や就職に関する情報発信	(A12) わかりやすい時刻表の作成	(A13) 行き先や乗車車両をわかりやすくするための案内整備	(A21) 住民ニーズによる公共交通空白地域の解消	(A22) 路線による重複区間の運賃不統一の改善	(B11) モビリティ・マネジメントの実施	(B12) バスの乗り方教室の開催	(B13) JR飯田線を最大限利用できるよう接続する路線バスのダイヤ設定	(B21) 通勤層に対する公共交通への利用転換の推進	(B22) 高齢者に対する公共交通への利用転換の推進	(C11) 公共交通の連携の強化及び利便性の改善	(C12) 中山間地域における移動手段を維持するための運行形態の再検討	(C13) 高校生の部活やテストに対応した運行の改善	(C13) 幅広い利用者層に対応した運行の改善	(C21) 乗継の負担を感じさせないダイヤ設定及び乗継案内の整備	(D11) 広報誌の発行	(D12) 公共交通に親しむイベントの開催	(D13) 結節点停留所におけるデザインの一統	(E) リニア中央新幹線開業を見据えた地域内の移動手段の充実
中山間地域における利用者数減少の抑制	(B) 利用者層及び利用者数の拡大							●	●	●	●	●			●	●	●				
高齢者及び通学、通勤における公共交通の利用しづらさの解消	(A) 交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性の向上	●		●	●	●											●				●
	(B) 利用者層及び利用者数の拡大							●	●	●	●	●				●	●				
	(C) 基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化												●				●				●
来訪者への対応	(A) 交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性の向上	●		●	●	●											●				●
	(B) 利用者層及び利用者数の拡大									●						●					●
	(C) 基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化												●				●				●
公共交通に対する住民の意識の醸成								●	●									●	●	●	
公費負担額の抑制	(D) 南信州公共交通システムのブランド化							●						●							
運転手不足の解消		●	●					●	●					●				●	●		
路線による重複区間での運賃不統一の改善	(A) 交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性の向上						●									●					

5-2 各市町村の実施事業及び期間

各地域公共交通会議は、南信州地域全体の実施事業を踏まえつつ事業計画を策定し、目標の達成に向けて取り組む。

表5-5 飯田市地域公共交通改善市民会議の実施事業及び期間

目標	事業群	事業の名称	事業の概要	目指すべき事業の方向性	実施期間
(A) 交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性向上	(A1) 情報提供事業	(A11) ホームページによる情報発信	市民バス、広域バス、乗合タクシー、JR飯田線の時刻表を飯田市のホームページに掲載する。	地域別、広域別な情報発信	H28~H32
		(A12) わかりやすい時刻表の作成	路線番号、カラー、統一様式を考慮した時刻表の作成。	時刻表の見やすさ	H28~H32
		(A13) 行き先や乗車車両をわかりやすくするための案内整備	利用者が行き先や乗車車両を容易に確認できるように、車両や方向幕に路線番号、カラー、行き先等を表示し、安心して利用できる環境を整備する。	公共交通利用に対するわかりやすさ	H28~H32
	(A2) 利便性向上事業	(A21) 住民ニーズによる公共交通空白地の解消	地域の实情に即した運行形態を検討し、公共交通空白地域の解消に努める。	住民ニーズによる公共交通空白地域面積の減少	H28~H32
		効率的かつ効果的な運行の改善	JR飯田線、バス、乗合タクシーの組み合わせによる効率的かつ効果的な運行の改善を行う。	利用者調査及び経路等の改善に係る研究	H28~H32
(B) 利用者層及び利用者数の拡大	(B1) 公共交通利用促進事業	バスの利用促進事業	乗降調査等による利用者の実状に合ったダイヤ（シームレスダイヤ）の改善等の検討。	利用者数の増加	H28~H32
		乗合タクシー利用促進事業	地区敬老会等での出張PRや地区別時刻表作成等によるきめ細かな周知活動を展開する。	利用者数の増加	H28~H32
		(B13) JR飯田線利用促進事業	JR飯田線を最大限活用できるよう、接続する乗継の連携や路線運行を図る。	利用者数の増加	H28~H32
	(B2) 公共交通利用転換事業	運転免許自主返納者支援制度	運転免許証を自主返納された方に、バスまたは乗合タクシーの回数券をお試し券として交付。	運転免許証の返納数の増加	H28~H32
(C) 基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化	(C1) 既存公共交通の改善事業・利便性向上事業	(C11) 町村及び各地域公共交通会議等関係機関と連携した既存公共交通の効率的な接続	各関係機関との情報交換等の実施により、公共交通の運行や乗り継ぎの改善を図る。	乗継に対する満足度	H28~H32
		(C12) 利用者の利便性に配慮したバス・乗合タクシーの安全・安心な運行	管轄路線の安全・安心な運行に努めると共に、利用者の実状に合ったダイヤ（シームレスダイヤ）等の改善を図り利便性向上に努める。	利便性向上による満足度	H28~H32
(E) 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	(E1) 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	(E11) リニア中央新幹線開業を見据えた地域内の移動手段の充実	リニア中央新幹線長野県駅との効果的・効率的な接続の研究及び既存公共交通の新たな活用方法等の研究。 現況の公共交通ネットワークの利便性を高め、地域内の移動手段の充実を図る。	関係機関と連携した、リニア中央新幹線長野県駅との効果的・効率的な接続の研究及び既存公共交通の充実	H28~H32

松川町地域公共交通対策協議会の実施事業及び期間

目標	事業群	事業の名称	事業の概要	目指すべき事業の方向性	実施期間
(A) 交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性向上	(A1) 情報提供事業	(A11) ホームページによる情報発信	ホームページを活用し路線図や路線時刻表などを発信し利用促進に努める。	地域別、広域的な情報発信	H28～H32
		(A12) わかりやすい時刻表の作成	路線番号、カラー、統一様式を考慮した時刻表の作成。	時刻表改訂時の速やかな更新	H28～H32
		(A13) 行き先や乗車車両をわかりやすくするための案内整備	利用者が行き先や乗車車両を容易に確認できるように、車両や方向幕に路線番号、カラー、行き先等を表示し、安心して利用できる環境を整備する。	公共交通利用に対するわかりやすさ	H28～H32
	(A2) 利便性向上事業	(A21) 住民ニーズによる公共交通空白地の解消	地域の实情に即した需要を把握し、運行形態を考慮した公共交通空白地域の解消に努める。	住民ニーズによって解消された公共交通空白地域面積	H28～H32
(B) 利用者層及び利用者数の拡大	(B1) 公共交通利用促進事業	まつかわフルーツバスの利用促進事業	路線図及び時刻表の作成により利便性向上に努める。また、福祉タクシー券（ひまわり乗車券）との連携やスタンプ制度を実施し利用促進に努める。	利用者数の増加	H28～H32
		(B13) JR飯田線利用促進事業	JR飯田線を最大限利活用できるよう、接続する乗継の連携や路線運行を図る。	利用者数の増加 乗継に対する満足度の向上	H28～H32 H28～H32
(C) 基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化	(C1) 既存公共交通の改善事業・利便性向上事業	(C11) 市町村及び各地域公共交通会議等関係機関と連携した既存公共交通の効率的な接続	各関係機関との情報交換等の実施により、公共交通の運行や乗り継ぎの改善を図る。	乗継に対する満足度	H28～H32
		(C12) 利用者の利便性に配慮したまつかわフルーツバスの安全・安心な運行	管轄路線の安全・安心な運行に努めると共に、利用者の実状に合ったダイヤ（シームレスダイヤ）等の改善を図り利便性向上に努める。また、当該地域における持続可能な運行形態を検討する。	バスの運行に対する満足度	H28～H32
(E) 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	(E1) 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	(E11) リニア中央新幹線開業を見据えた地域内の移動手段の充実	リニア中央新幹線長野県駅との効果的な接続の研究及び既存公共交通の新たな活用方法等の研究。現況の公共交通ネットワークの利便性を高め、地域内の移動手段の充実を図る。	関係機関と連携した、リニア中央新幹線長野県駅との効果的・効率的な接続の研究及び既存公共交通の充実	H28～H32

下伊那南部地域公共交通対策協議会の実施事業及び期間

目標	事業群	事業の名称	事業の概要	目指すべき事業の方向性	実施期間
(A) 交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性向上	(A1) 情報提供事業	(A11) ホームページによる情報発信	ホームページを活用し路線図や路線時刻表などを発信し利用促進に努める。	地域別、広域的な情報発信	H28～H32
		(A12) わかりやすい時刻表の作成	南部公共交通バスの時刻表を作成し、協議会構成5町村へ配付することで利便性の向上に努める。	時刻表の見やすさ	H28～H32
		(A13) 行き先や乗車車両をわかりやすくするための案内整備	利用者が行き先や乗車車両を容易に確認できるように、車両や方向幕に路線番号、カラー、行き先等を表示し、安心して利用できる環境を整備する。	公共交通利用に対するわかりやすさ	H28～H32
	(A2) 利便性向上事業	(A21) 住民ニーズによる公共交通空白地の解消	地域の实情に即した需要を把握し、運行形態を考慮した公共交通空白地域の解消に努める。	住民ニーズによって解消された公共交通空白地域面積	H28～H32
(B) 利用者層及び利用者数の拡大	(B1) 公共交通利用促進事業	南部公共バスの利用促進事業	路線図及び時刻表等の作成により利便性向上に努める。更に様々な利用促進、利用転換事業を実施し利用者拡大を図る。	前年度利用者数の維持 高校生の利用者数の増加	H28～H32
		天龍村営バスの利用促進事業			
		(B13) JR飯田線利用促進事業	JR飯田線を最大限活用できるよう、バス等の接続を行う。	利用者数の増加	H28～H32
(C) 基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化	(C1) 既存公共交通の改善事業・利便性向上事業	(C11) 市町村及び各地域公共交通会議等関係機関と連携した既存公共交通の効率的な接続	各関係機関との情報交換等の実施により、公共交通の運行や乗り継ぎの改善を図る。	乗継に対する満足度	H28～H32
		(C12) 利用者の利便性に配慮した南部公共バスの安全・安心な運行	管轄路線の安全・安心な運行に努めると共に、高齢者の通院や高校生の通学に対応したダイヤ等の改善を図り誰もが安心して暮らせる地域づくりを推進する。また、当該地域における持続可能な運行形態を検討する。	バスの運行に対する満足度	H28～H32
		(C12) 利用者の利便性に配慮した天龍村営バスの安全・安心な運行			
(E) 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	(E1) 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	(E11) リニア中央新幹線開業を見据えた地域内の移動手段の充実	リニア中央新幹線長野県駅との効果的な接続の研究及び既存公共交通の新たな活用方法等の研究。現況の公共交通ネットワークの利便性を高め、地域内の移動手段の充実を図る。	関係機関と連携した、リニア中央新幹線長野県駅との効果的・効率的な接続の研究及び既存公共交通の充実	H28～H32

※天龍村地域公共交通会議の事業計画は下伊那南部地域公共交通対策協議会の事業計画に含む。

阿智村地域公共交通協議会の実施事業及び期間

目標	事業群	事業の名称	事業の概要	目指すべき事業の方向性	実施期間
(A) 交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性向上	(A1) 情報提供事業	(A11) ホームページによる情報発信	ホームページを活用し路線図や路線時刻表などを発信し利用促進に努める。	地域別、広域的な情報発信	H28～H32
		(A12) わかりやすい時刻表の作成	路線番号、カラー、統一様式を考慮した時刻表の作成。	時刻表の見やすさ	H28～H32
		(A13) 行き先や乗車車両をわかりやすくするための案内整備	利用者が行き先や乗車車両を容易に確認できるように、車両や方向幕に路線番号、カラー、行き先等を表示し、安心して利用できる環境を整備する。	公共交通利用に対するわかりやすさ	H28～H32
	(A2) 利便性向上事業	車両更新	運行経費の抑制や利用者の安全確保のため、適正な車両数を更新する。	運行経費の抑制	H28～H32
		(A21) 住民ニーズによる公共交通空白地の解消	地域の実情に即した需要を把握し、運行形態を考慮した公共交通空白地域の解消に努める。	住民ニーズによって解消された公共交通空白地域面積	H28～H32
(B) 利用者層及び利用者数の拡大	(B1) 公共交通利用促進事業	阿智村巡回バスの利用促進事業	路線図及び時刻表等の作成により利便性向上に努める。更に様々な利用促進、利用転換事業を実施し利用者拡大を図る。	前年度利用者数の維持	H28～H32
(C) 基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化	(C1) 既存公共交通の改善事業・利便性向上事業	(C11) 市町村及び各地域公共交通会議等関係機関と連携した既存公共交通の効率的な接続	各関係機関との情報交換等の実施により、公共交通の運行や乗り継ぎの改善を図る。	乗継に対する満足度	H28～H32
		(C12) 利用者の利便性に配慮した阿智村巡回バスの安全・安心な運行	管轄路線の安全・安心な運行に努めると共に、利用者の実状に合ったダイヤ（シームレスダイヤ）等の改善を図り利便性向上に努める。また、当該地域における持続可能な運行形態を検討する。	バスの運行に対する満足度	H28～H32
(E) 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	(E1) 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	(E11) リニア中央新幹線開業を見据えた地域内の移動手段の充実	リニア中央新幹線長野県駅との効果的な接続の研究及び既存公共交通の新たな活用方法等の研究。現況の公共交通ネットワークの利便性を高め、地域内の移動手段の充実を図る。	関係機関と連携した、リニア中央新幹線長野県駅との効果的・効率的な接続の研究及び既存公共交通の充実	H28～H32

西部コミュニティバスを守り育てる会の実施事業及び期間

目標	事業群	事業の名称	事業の概要	目指すべき事業の方向性	実施期間
(A) 交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性向上	(A1) 情報提供事業	(A11) ホームページによる情報発信	ホームページを活用し路線図や路線時刻表などを発信し利用促進に努める。	地域別、広域的な情報発信 時刻表改訂時の速やかな更新	H28～H32
		(A12) わかりやすい時刻表の作成	路線番号、カラー、統一様式を考慮した時刻表の作成。	時刻表の見やすさ	
		(A13) 行き先や乗車車両をわかりやすくするための案内整備	利用者が行き先や乗車車両を容易に確認できるように、車両や方向幕に路線番号、カラー、行き先等を表示し、安心して利用できる環境を整備する。	公共交通利用に対するわかりやすさ	H28～H32
	(A2) 利便性向上事業	車両更新	運行経費の抑制や利用者の安全確保のため、適正な車両数を更新する。	運行経費の抑制	H28～H32
		(A21) 住民ニーズによる公共交通空白地の解消	地域の実情に即した需要を把握し、運行形態を考慮した公共交通空白地域の解消に努める。	住民ニーズによって解消された公共交通空白地域面積	
(B) 利用者層及び利用者数の拡大	(B1) 公共交通利用促進事業	西部コミュニティバスの利用促進事業	ホームページにより商店の最寄りのバス停や周辺情報を発信し、利用者数の増加を図る。	人口比率に対する通学、通院利用者以外のバス利用者数の維持 バス利用による地元商店での買い物客の増加、来訪者の増加	H28～H32
		(B12) バスの乗り方教室の実施	公共交通に親しんでもらうため、次世代を担う子供を対象としたバスの乗り方教室を開催する。	バスの乗り方の理解度の向上 根羽村から高校へ通学が可能であることの理解	H28～H32
(C) 基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化	(C1) 既存公共交通の改善事業・利便性向上事業	(C11) 市町村及び各地域公共交通会議等関係機関と連携した既存公共交通の効率的な接続	各関係機関との情報交換等の実施により、公共交通の運行や乗り継ぎの改善を図る。	乗継に対する満足度	H28～H32
		(C12) 利用者の利便性に配慮した西部コミュニティバスの安全・安心な運行	管轄路線の安全・安心な運行に努める。また、当該地域における持続可能な運行形態を検討する。	高校生以外の利用者数の維持	H28～H32
(E) 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	(E1) 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	(E11) リニア中央新幹線開業を見据えた地域内の移動手段の充実	リニア中央新幹線長野県駅との効果的・効率的な接続の研究及び既存公共交通の新たな活用方法等の研究。 現況の公共交通ネットワークの利便性を高め、地域内の移動手段の充実を図る。	関係機関と連携した、リニア中央新幹線長野県駅との効果的・効率的な接続の研究及び既存公共交通の充実	H28～H32

喬木村地域公共交通会議の実施事業及び期間

目標	事業群	事業の名称	事業の概要	目指すべき事業の方向性	実施期間
(A) 交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性向上	(A1) 情報提供事業	(A11) 公共交通に係る情報発信	ホームページやケーブルテレビでの運行情報の発信を通じて利用促進に努める。	情報の認知度の増加	H28~H32
		(A12) わかりやすい時刻表の作成	路線番号、カラー、統一様式を考慮した時刻表の作成。	時刻表の見やすさ	H28~H32
		(A13) 行き先や乗車車両をわかりやすくするための案内整備	利用者が行き先や乗車車両を容易に確認できるように、車両や方向幕に路線番号、カラー、行き先等を表示し、安心して利用できる環境を整備する。	公共交通利用に対するわかりやすさ	H28~H32
	(A2) 利便性向上事業	(A21) 住民ニーズによる公共交通空白地の解消	地域の実情に即した需要を把握し、運行形態を考慮した公共交通空白地域の解消に努める。	住民ニーズによって解消された公共交通空白地域面積	H28~H32
(B) 利用者層及び利用者数の拡大	(B1) 公共交通利用促進事業	喬木村民バスの利用促進事業	65歳以上無料パス券の発行により、高齢者の外出促進を図る。	無料バス利用者の増加	H28~H32
	(B2) 公共交通利用転換事業	喬木村民バスへの利用転換事業	自家用車を運転できる高齢者へ安全な移動手段であることの啓発活動行い、公共交通への利用転換を促す。	利用者の増加	H28~H32
(C) 基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化	(C1) 既存公共交通の改善事業・利便性向上事業	(C11) 市町村及び各地域公共交通会議等関係機関と連携した既存公共交通の効率的な接続	各関係機関との情報交換等の実施により、公共交通の運行や乗り継ぎの改善を図る。	乗継に対する満足度	H28~H32
		(C12) 利用者の利便性に配慮した喬木村民バスの安全・安心な運行	管轄路線の安全・安心な運行に努める。また、当該地域における持続可能な運行形態を検討する。	利用者数の減少を5%以内に抑制する	H28~H32
(E) 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	(E1) 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	(E11) リニア中央新幹線開業を見据えた地域内の移動手段の充実	リニア中央新幹線長野県駅との効果的・効率的な接続の研究及び既存公共交通の新たな活用方法等の研究。 現況の公共交通ネットワークの利便性を高め、地域内の移動手段の充実を図る。	関係機関と連携した、リニア中央新幹線長野県駅との効果的・効率的な接続の研究及び既存公共交通の充実	H28~H32

豊丘村地域公共交通会議の実施事業及び期間

目標	事業群	事業の名称	事業の概要	目指すべき事業の方向性	実施期間
(A) 交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性向上	(A1) 情報提供事業	(A11) 公共交通に係る情報発信	ホームページを活用し路線図や路線時刻表などを発信し利用促進に努める。	地域別、広域的な情報発信	H28~H32
		(A12) わかりやすい時刻表の作成	路線番号、カラー、統一様式を考慮した時刻表の作成。	時刻表の見やすさ	H28~H32
		(A13) 行き先や乗車車両をわかりやすくするための案内整備	利用者が行き先や乗車車両を容易に確認できるように、車両や方向幕に路線番号、カラー、行き先等を表示し、安心して利用できる環境を整備する。	公共交通利用に対するわかりやすさ	H28~H32
	(A2) 利便性向上事業	(A21) 住民ニーズによる公共交通空白地の解消	地域の実情に即した需要を把握し、運行形態を考慮した公共交通空白地域の解消に努める。	住民ニーズによって解消された公共交通空白地域面積	H28~H32
(B) 利用者層及び利用者数の拡大	(B1) 公共交通利用促進事業	豊丘村村営バスの利用促進事業	公共交通の重要性や村営バスの活用について、積極的な情報提供を実施し利用促進を図る。	公共交通の重要性についての理解の向上	H28~H32
		(B13) JR飯田線利用促進事業	JR飯田線を最大限活用できるよう、バス等の接続を行う。	利用者数の増加	H28~H32
	(B2) 公共交通利用転換事業	豊丘村村営バスへの利用転換事業	自家用車を運転する高齢者等への啓発活動を行い、公共交通への利用転換を促す。	豊丘村営バスの認知度向上及び利用者の増加	H28~H32
(C) 基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化	(C1) 既存公共交通の改善事業・利便性向上事業	(C11) 市町村及び各地域公共交通会議等関係機関と連携した既存公共交通の効率的な接続	各関係機関との情報交換等の実施により、公共交通の運行や乗り継ぎの改善を図る。	乗継に対する満足度	H28~H32
		(C12) 利用者の利便性に配慮した豊丘村営バスの安全・安心な運行	管轄路線の安全・安心な運行に努める。また、当該地域における持続可能な運行形態を検討する。	路線数の維持確保	H28~H32
(E) 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	(E1) 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	(E11) リニア中央新幹線開業を見据えた地域内の移動手段の充実	リニア中央新幹線長野県駅との効果的・効率的な接続の研究及び既存公共交通の新たな活用方法等の研究。 現況の公共交通ネットワークの利便性を高め、地域内の移動手段の充実を図る。	関係機関と連携した、リニア中央新幹線長野県駅との効果的・効率的な接続の研究及び既存公共交通の充実	H28~H32

大鹿村地域公共交通会議実施事業及び期間

目標	事業群	事業の名称	事業の概要	目指すべき事業の方向性	実施期間
(A) 交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性向上	(A1) 情報提供事業	(A11) 公共交通に係る情報発信	ホームページを活用し路線図や路線時刻表などを発信し利用促進に努める。	地域別、広域的な情報発信	H28～H32
		(A12) わかりやすい時刻表の作成	路線番号、カラー、統一様式を考慮した時刻表の作成。	時刻表の見やすさ	H28～H32
		(A13) 行き先や乗車車両をわかりやすくするための案内整備	利用者が行き先や乗車車両を容易に確認できるように、車両や方向幕に路線番号、カラー、行き先等を表示し、安心して利用できる環境を整備する。	公共交通利用に対するわかりやすさ	H28～H32
	(A2) 利便性向上事業	(A21) 住民ニーズによる公共交通空白地の解消	地域の実情に即した需要を把握し、運行形態を考慮した公共交通空白地域の解消に努める。	住民ニーズによって解消された公共交通空白地域面積	H28～H32
(B) 利用者層及び利用者数の拡大	(B1) 公共交通利用促進事業	大鹿村コミュニティバスの利用促進事業	様々な利用促進を実施し利用者拡大を図る。	利用者数の増加	H28～H32
		(B13) JR飯田線利用促進事業	JR飯田線を最大限活用できるよう、バス等の接続を行う。	利用者数の増加	H28～H32
	(B2) 公共交通利用転換事業	大鹿村コミュニティバスへの利用転換事業	大鹿村コミュニティバスを広く周知し、自家用車主体の生活様式から公共交通への利用転換を促す。	公共交通に対する理解の向上	H28～H32
(C) 基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化	(C1) 既存公共交通の改善事業・利便性向上事業	(C11) 市町村及び各地域公共交通会議等関係機関と連携した既存公共交通の効率的な接続	各関係機関との情報交換等の実施により、公共交通の運行や乗り継ぎの改善を図る。	乗継に対する満足度	H28～H32
		(C12) 利用者の利便性に配慮した大鹿村コミュニティバスの安全・安心な運行	管轄路線の安全・安心な運行に努める。また、当該地域における持続可能な運行形態を検討する。	高校生以外の利用者数の維持	H28～H32
(D) 南信州公共交通システムのブランド化	(D1) 南信州公共交通システム認知度向上事業	大鹿村コミュニティバスの認知度向上事業	大鹿村コミュニティバスを広く周知し、自家用車主体の生活様式から公共交通への変化を促す。	大鹿村コミュニティバスの認知度の向上	H28～H32
(E) 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	(E1) 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	(E11) リニア中央新幹線開業を見据えた地域内の移動手段の充実	リニア中央新幹線長野県駅との効果的・効率的な接続の研究及び既存公共交通の新たな活用方法等の研究。 現況の公共交通ネットワークの利便性を高め、地域内の移動手段の充実を図る。	関係機関と連携した、リニア中央新幹線長野県駅との効果的・効率的な接続の研究及び既存公共交通の充実	H28～H32

付録資料

表2-1 路線別利用者数の推移（定時定路線バス）

（単位：人）

路線バス											
路線体系	路線名	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H22年度からH26年度の増減		H26年度全体に占める割合	備考
		2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	増減	比率		
基幹	阿島線	13,915	15,389	16,397	16,750	18,825	22,322	6,933	145.1%	4.5%	
〃	駒場線	158,983	168,869	175,254	186,810	192,787	205,375	36,506	121.6%	41.1%	
〃	阿南線（温田線含む）	11,293	30,039	38,491	44,080	44,550	47,587	17,548	158.4%	9.5%	H21年度は7ヶ月運行
准基幹	遠山郷線	9,750	10,901	13,035	12,745	16,430	18,176	7,275	166.7%	3.6%	
〃	平岡線	1,399	1,258	1,120	919	1,542	1,927	669	153.2%	0.4%	
〃	市民バス循環線	79,460	84,872	82,252	84,195	84,094	86,377	1,505	101.8%	17.3%	H25年度より准基幹路線
〃	西部コミュニティバス	11,225	10,805	10,096	10,809	12,843	11,803	998	109.2%	2.4%	
〃	大鹿線	8,102	8,849	8,755	9,726	9,092	8,418	△ 431	95.1%	1.7%	
支線	市民バス大休線	5,512	5,134	4,788	4,506	4,525	4,062	△ 1,072	79.1%	0.8%	
〃	市民バス千代線	1,527	1,763	2,034	2,704	2,725	3,180	1,417	180.4%	0.6%	
〃	市民バス久堅線	8,573	1,846	1,524	1,801	2,145	1,874	28	101.5%	0.4%	
〃	市民バス三穂線	5,401	3,465	2,994	3,237	2,523	2,397	△ 1,068	69.2%	0.5%	
〃	上片桐循環線	9,775	7,773	7,983	6,347	7,360	10,030	2,257	129.0%	2.0%	
〃	大島循環線	3,138	3,648	5,046	5,034	4,731	4,386	738	120.2%	0.9%	
〃	生田循環線	7,487	9,225	7,243	7,047	6,663	6,226	△ 2,999	67.5%	1.2%	
〃	生田線	17,519	14,934	15,092	12,575	11,358	10,827	△ 4,107	72.5%	2.2%	
〃	部奈線	6,670	6,876	6,167	6,317	6,462	6,160	△ 716	89.6%	1.2%	
〃	泰阜線	223	448	812	799	830	867	419	193.5%	0.2%	
〃	阿南町民バス	4,063	13,914	12,229	10,339	9,237	6,279	△ 7,635	45.1%	1.3%	
〃	伍和・智里東	9,482	8,252	8,416	7,972	6,885	7,214	△ 1,038	87.4%	1.4%	
〃	春日・智里西	5,937	6,175	6,169	5,580	5,321	5,920	△ 255	95.9%	1.2%	
〃	清内路	7,174	7,345	8,053	7,992	7,317	7,911	566	107.7%	1.6%	
〃	浪合	1,504	1,746	1,883	2,241	2,219	2,101	355	120.3%	0.4%	
〃	天龍村営バス	5,107	3,551	4,333	4,034	3,828	4,249	698	119.7%	0.9%	
〃	氏乗線	4,907	4,730	3,809	3,852	4,917	4,494	△ 236	95.0%	0.9%	
〃	喬木大島線	3,895	3,319	3,035	3,329	3,135	2,890	△ 429	87.1%	0.6%	
〃	堀越線	2,169	2,552	2,534	2,464	1,885	1,837	△ 715	72.0%	0.4%	
〃	佐原線	1,301	1,772	2,225	1,970	2,227	2,201	429	124.2%	0.4%	
〃	壬生沢線	324	364	218	419	83	167	△ 197	45.9%	0.0%	
〃	福島線	134	92	12	53	293	296	204	321.7%	0.1%	
〃	壬生沢福島線	897	812	784	762	610	519	△ 293	63.9%	0.1%	
〃	滝川阿島北線	1,040	548	425	441	671	1,050	502	191.6%	0.2%	
	合計	407,886	441,266	453,208	467,849	478,113	499,122	57,856	113.1%	100.0%	

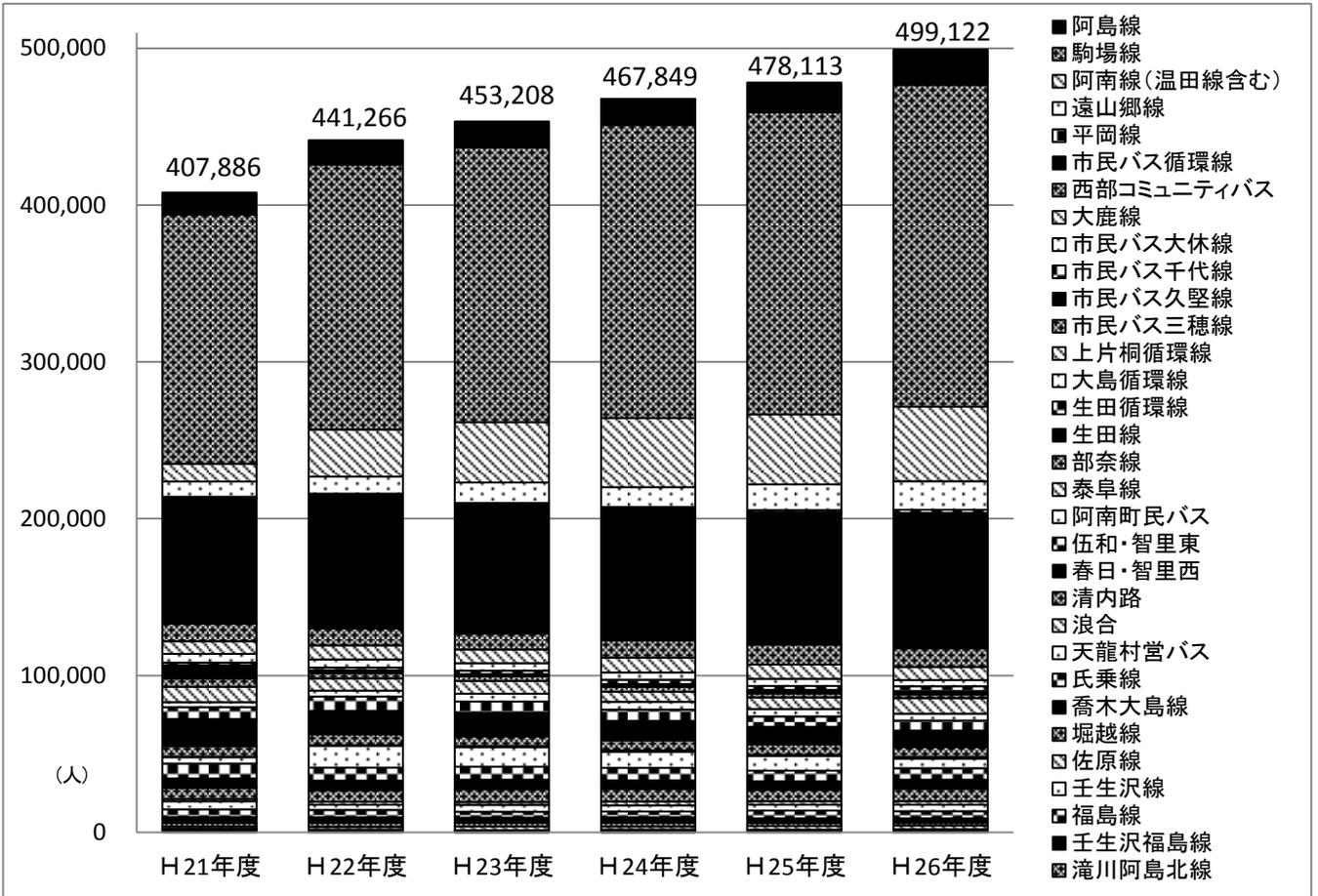


図 2-1 利用者数の推移 (定時定路線バス)

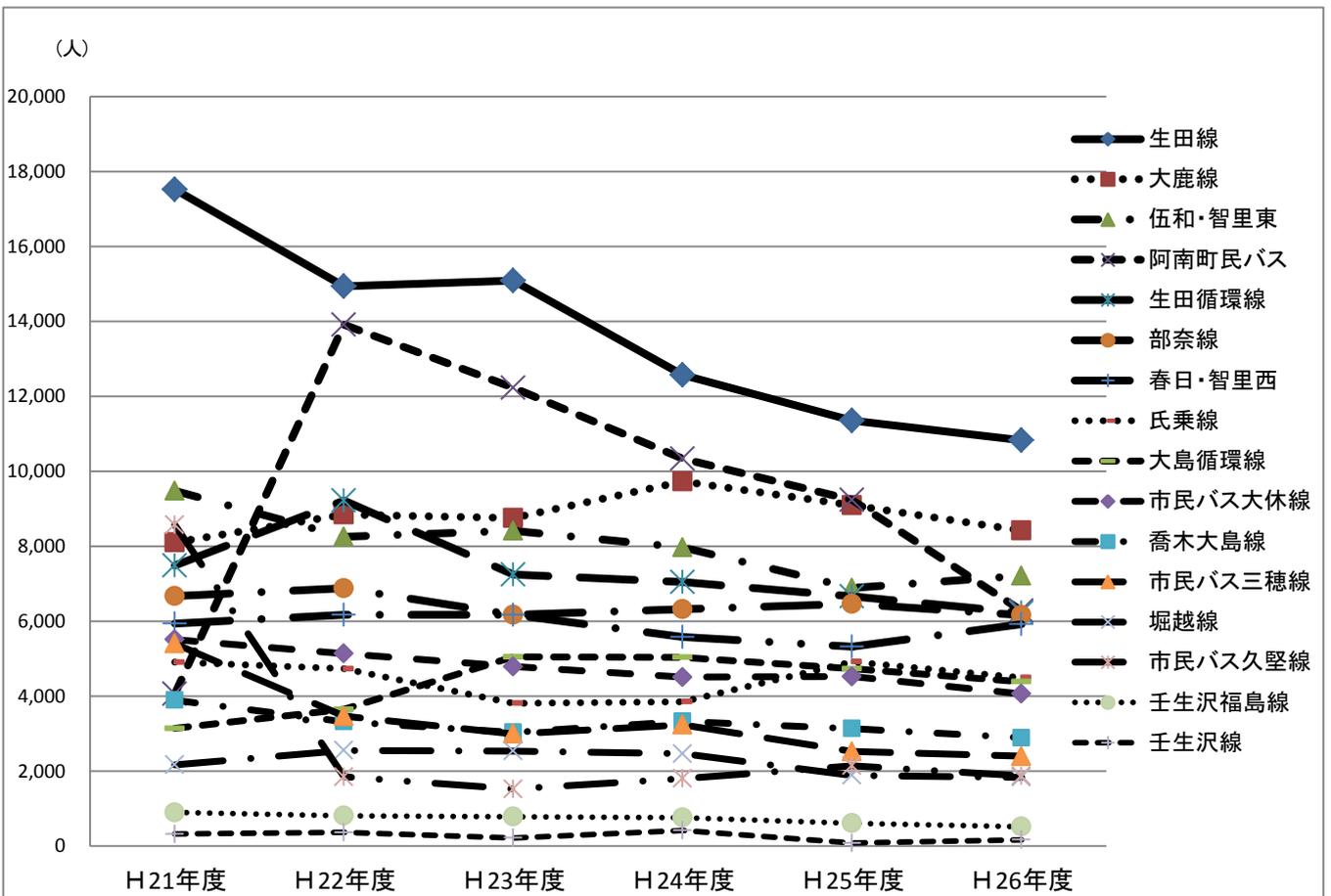


図 2-2 利用者の減少がみられる路線における利用者推移 (定時定路線バス)

表2-2 路線別利用者数の推移 (乗合タクシー)

(単位：人)

		乗合タクシー						H22年度とH26年度の増減		備考
路線体系	路線名	H21年度 2009年	H22年度 2010年	H23年度 2011年	H24年度 2012年	H25年度 2013年	H26年度 2014年	増減	増減率	
准基幹	上市田線	1,986	2,612	2,565	2,568	2,795	2,550	△ 62	97.6%	H25年度より 准基幹路線
〃	平岡線	4,115	3,088	2,664	2,871	3,832	4,066	978	131.7%	〃
支線	かざこし線	165	1,722	1,754	1,995	2,141	2,234	512	129.7%	H21年度は2ヶ 月運行
〃	三穂線	—	1,833	2,720	3,427	3,770	3,405	1,572	185.8%	
〃	川路線	—	1,012	921	1,531	1,672	1,560	548	154.2%	
〃	竜東線	4,145	7,712	7,630	8,256	8,360	8,635	923	112.0%	
〃	遠山郷線	392	433	443	331	572	545	112	125.9%	
〃	上村線	214	214	249	255	239	203	△ 11	94.9%	
〃	下栗線	235	285	239	298	287	318	33	111.6%	
〃	須沢線	394	340	275	191	151	136	△ 204	40.0%	
〃	上島線	175	157	158	126	91	38	△ 119	24.2%	
〃	八重河内線	407	300	497	979	889	1,312	1,012	437.3%	
〃	遠山郷高校通学支援線	—	—	258	255	131	273	15	105.8%	H23年度とH26 年度の増減
	合計	12,228	19,708	20,373	23,083	24,930	25,275	5,309	128.2%	

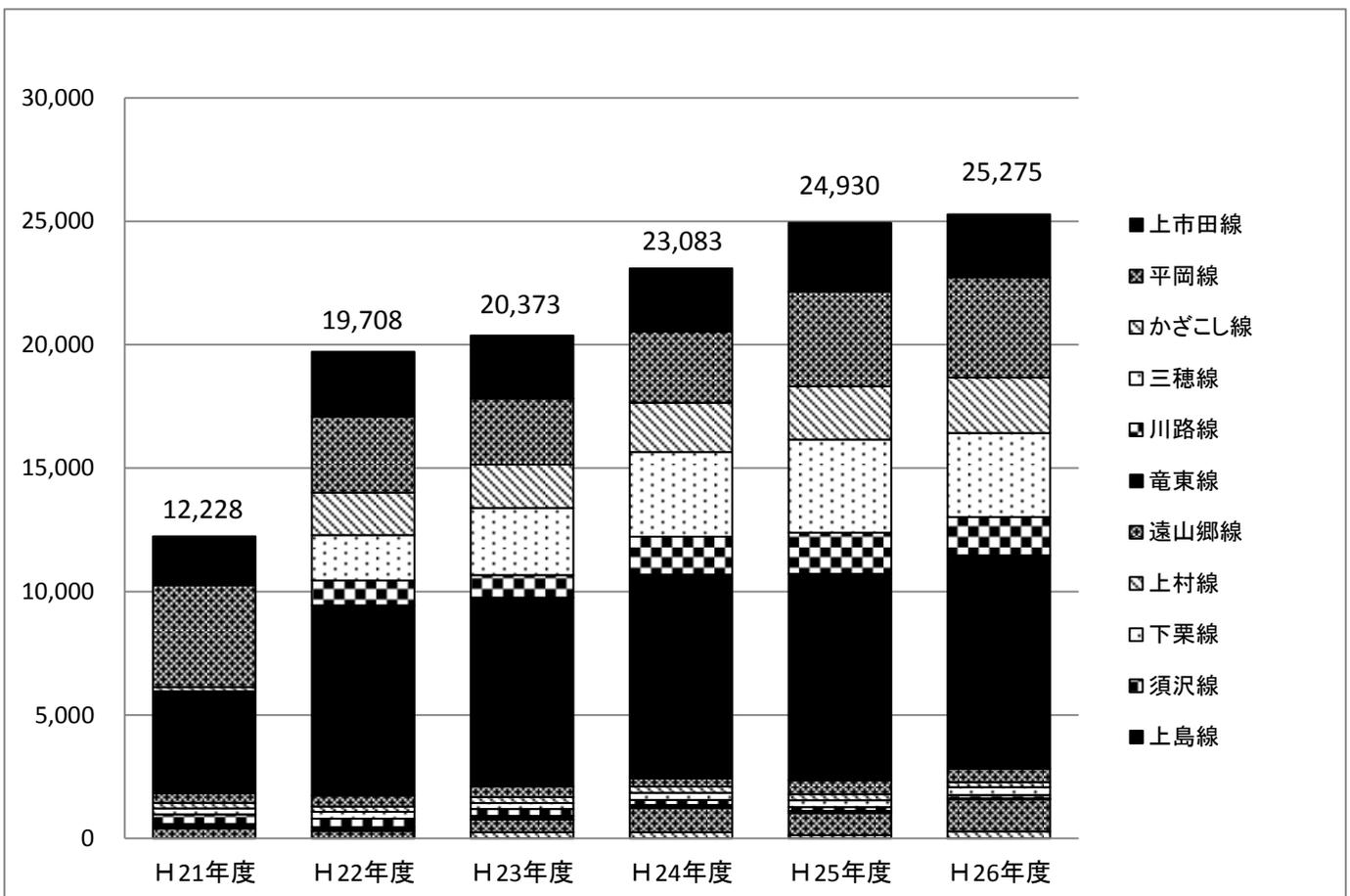


図2-3 利用者数の推移 (乗合タクシー)

表2-3 路線別運賃の推移

路線名	運営主体	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	割引・回数券・定期券等
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	
阿島線	飯田市	距離制 最高610円				エリア制 上限500円		小学生以下及び割引証明者は大人運賃の半額。未就学児は保護者1名につき1名無料。(2人目からは大人運賃の半額)大休線⇄市内循環線間100円の乗継制度あり。 〔回数券〕(特割)100円券、200円券12枚綴りと(学生・お達者)13枚綴り 〔定期券〕通勤・通学上限10,000円(1ヶ月)、28,000円(3ヶ月)
駒場線		飯田駅⇄曾山入口 距離制最高620円				市立病院経由 エリア制上限400円		
遠山郷線		距離制 最高1,350円	距離制 上限900円			エリア制 上限700円		
平岡線		距離制 最高1,050円		距離制 上限900円		エリア制 上限700円		
市民バス循環線	飯田市	一律200円						
市民バス大休線		一律200円						
市民バス千代線		距離制 最高600円			エリア制 上限400円			
市民バス久堅線		距離制 最高600円			エリア制 上限400円			
市民バス三穂線		距離制 最高500円			エリア制 上限300円			
上片桐循環線	松川町	一律200円						
大島循環線		一律200円						
生田循環線		一律200円						
生田線		一律200円						
部奈線		一律200円						
阿南町民バス	阿南町	一律100円						中学生以下無料
阿南線 温田線 泰阜線	阿南町 下條村 売木村 天龍村 泰阜村	エリア制 上限400円	エリア制 上限600円 (飯田駅前延伸に伴う料金改定)				〔回数券〕100円券～600円券20枚綴り	
伍和・智里東	阿智村	一律100円						
春日・智里西		一律100円						
清内路		一律100円						
浪合		一律100円						
西部コミュニティバス	根羽村 平谷村	一律200円						同一村内は一律100円。 〔回数券〕200円券11枚綴り

路線名	運営主体	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	割引・回数券・定期券等
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	
天龍村営バス	天龍村	距離制 上限580円		距離制 上限280円				中学生以下、70歳以上半額。未就学児1名無料。 〔回数券〕10円券・20円券1,100円分1冊
氏乗線	喬木村	距離制 最高420円				エリア制 上限300円		同一村内は一律100円。 小学生大人運賃の半額。 未未就学児は保護者1名につき1名無料。無料パス (65歳以上)所持者無料。
喬木大島線		距離制 最高420円				エリア制 上限300円		
堀越線	豊丘村	一律100円						高校生以下、身体障害者等手帳所持者は無料。
佐原線		一律100円						
壬生沢線		一律100円						
福島線		一律100円						
壬生沢福島線		一律100円						
滝川阿島北線		一律100円						
大鹿線	大鹿村	距離制 最高1,080円			距離制 最高500円			高校等通学バス無料乗車券所持者、未就学児は無料。身体障害者等手帳所持者は半額。 〔回数券〕敬老回数券(70歳以上)100円、200円、300円、500円券13枚綴り

表2-4 市町村別運行経費

(単位：円)

市町村名	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H25年度とH26年度の増減比
飯田市	169,505,998	172,354,675	178,820,472	188,074,816	193,004,396	205,836,291	106.6%
松川町	50,693,840	52,991,400	44,348,400	47,125,050	45,610,350	51,464,880	112.8%
高森町	9,098,500	9,143,500	9,533,000	13,541,000	12,828,609	14,196,413	110.7%
阿南町、下條村 売木村、泰阜村、天龍村	27,430,000	38,530,000	56,302,000	36,254,000	35,947,000	37,239,000	103.6%
阿智村	31,389,526	32,285,490	31,475,126	32,882,674	35,408,000	35,336,000	99.8%
平谷村 根羽村	15,491,457	15,108,903	15,768,489	16,028,638	15,769,187	15,687,992	99.5%
天龍村	12,584,123	9,498,836	8,430,207	8,714,976	9,126,605	10,197,798	111.7%
喬木村	12,000,000	13,000,000	13,975,000	13,650,000	13,650,000	15,131,664	110.9%
豊丘村	13,615,320	13,104,000	13,230,000	13,230,000	13,645,800	12,415,680	91.0%
大鹿村	19,912,412	20,889,911	21,128,258	20,585,622	22,801,052	23,232,742	101.9%

表2-5 市町村別運賃収入

(単位：円)

市町村名	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H25年度とH26年度の増減比
飯田市	84,588,098	80,818,038	83,089,446	85,485,907	76,029,706	76,608,107	100.8%
松川町	884,000	292,300	353,100	291,100	203,100	300,700	148.1%
阿南町、下條村 売木村、泰阜村、天龍村	1,975,300	6,629,500	8,541,300	9,619,300	10,048,000	10,094,500	100.5%
阿智村	2,190,418	2,137,787	2,228,959	2,162,057	2,142,000	2,182,000	101.9%
平谷村 根羽村	1,905,300	1,601,500	1,630,361	1,776,120	1,949,860	1,762,201	90.4%
天龍村	961,805	538,520	406,396	412,800	374,540	410,410	109.6%
喬木村	880,200	843,400	722,800	328,200	610,271	601,634	98.6%
豊丘村	354,000	431,200	389,700	343,400	266,300	277,700	104.3%
大鹿村	6,425,012	6,659,403	6,561,337	3,843,989	1,730,830	1,756,527	101.5%

表2-6 市町村別負担状況

(単位：円)

市町村名	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H25年度とH26年度の増減比	備考
飯田市	48,611,654	61,332,181	73,729,442	68,429,371	71,949,158	93,394,446	129.8%	
松川町	32,063,000	38,950,000	36,955,000	41,121,000	36,945,000	44,455,000	120.3%	
高森町 ^{※1}	10,025,699	10,213,500	10,022,153	14,402,829	13,642,696	14,969,099	109.7%	H24年度から福祉課へ諸経費移行
阿南町	25,231,000	12,327,000	22,896,000	18,620,000	10,293,000	11,165,000	108.5%	確保維持改善事業補助金に伴う公費の減額
阿智村 ^{※1}	21,247,108	25,913,703	20,911,167	26,102,617	25,845,000	24,613,000	95.2%	
平谷村 ^{※1}	2,641,242	2,797,288	3,031,317	3,083,365	2,796,940	2,782,097	99.5%	
根羽村	3,985,522	4,380,195	4,250,148	4,194,817	4,076,436	4,060,302	99.6%	
下條村 ^{※1}	2,283,000	5,600,000	5,973,000	6,056,000	3,376,000	3,661,000	108.4%	確保維持改善事業補助金に伴う公費の減額
売木村 ^{※1}	1,470,000	1,162,000	2,214,000	1,830,000	1,025,000	1,111,000	108.4%	確保維持改善事業補助金に伴う公費の減額
天龍村 ^{※1}	11,753,318	9,040,316	8,196,811	8,454,176	8,795,605	11,901,798	135.3%	H26年度から確保維持改善事業の取組開始
泰阜村 ^{※1}	1,349,000	1,912,000	2,138,000	2,970,000	1,303,000	2,045,000	156.9%	確保維持改善事業補助金に伴う公費の減額
喬木村 ^{※1}	14,919,800	15,956,600	15,404,208	16,139,094	15,903,329	18,184,056	114.3%	H26年度コミュニティバス実証運行に伴う増額
豊丘村	7,261,320	8,453,800	7,776,300	9,836,600	6,274,500	6,115,980	97.5%	H26年度委託契約更新に伴う減額
大鹿村	13,487,400	14,230,508	14,566,921	16,741,633	21,070,000	18,704,000	88.8%	H26年度から確保維持改善事業の取組開始
合計	196,329,063	212,269,091	228,064,467	237,981,502	223,295,664	257,161,778	115.2%	

※1 関係路線への負担金を含む。

市町村別負担金には国庫補助金は含まれていない。

飯田市は路線バスと乗合タクシーの負担額。

H24年度より確保維持改善事業に制度改正。

1 利用者意見調査

利用者からの意見を集約するため以下の調査を実施。

(1) 平成 27 年度高校生グループインタビュー結果報告

ア 調査の概要

当地域の高校 8 校に在籍する高校生を対象に、グループインタビューを実施し、公共交通の現況課題を明確にする。対象者は全 8 校で、電車やバスを利用している 1 年生から 2 年生のうちから各校 8 人程度計 68 人を選出。うち男子生徒は 28 人 (41%)、女子生徒は 40 人 (59%) であった。学年別には、1 年生 25 人 (37%)、2 年生 35 人 (51%)、3 年生 8 人 (12%) である。

イ 調査時期：平成 27 年 9 月 4 日 (金) ～10 月 13 日 (火)

ウ 調査対象：松川高等学校、飯田高等学校、飯田風越高等学校、
飯田 O I D E 長姫高等学校、下伊那農業高等学校、阿智高等学校、
阿南高等学校、飯田女子高等学校 (計 8 校、計 68 名)

エ 調査方法：調査員が高校を訪問しグループインタビューを実施。公共交通に関するアンケート実施。

(2) インタビュー対象者の概要

図 1 と図 2 にインタビュー対象者の性別と学年を示す。

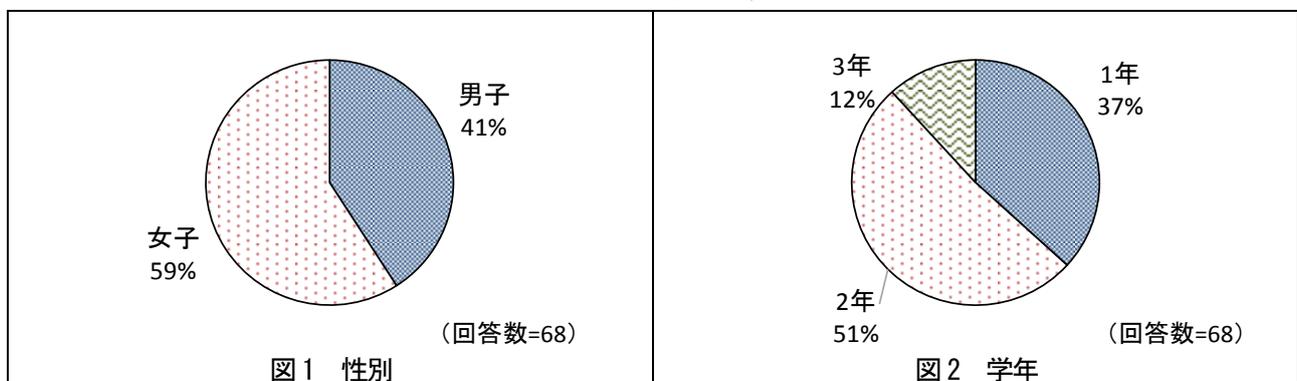


図 3 は普段の通学手段である。バスまたは鉄道のみでの通学が全体の各 30% を占めている。公共交通機関を使って通学している生徒は 84%、家族等の自動車の送迎で通学している生徒は 9%、その他 (自転車、自転車と送迎の併用等) が 7% である。

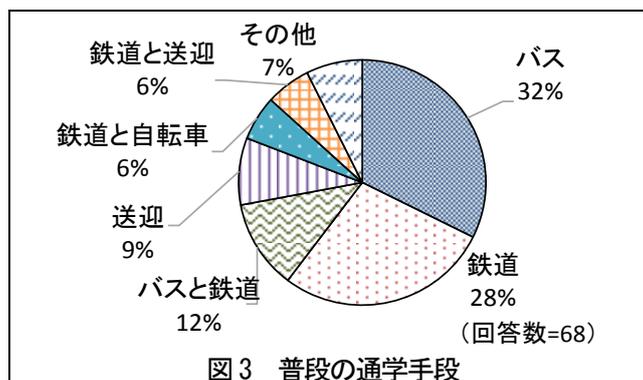
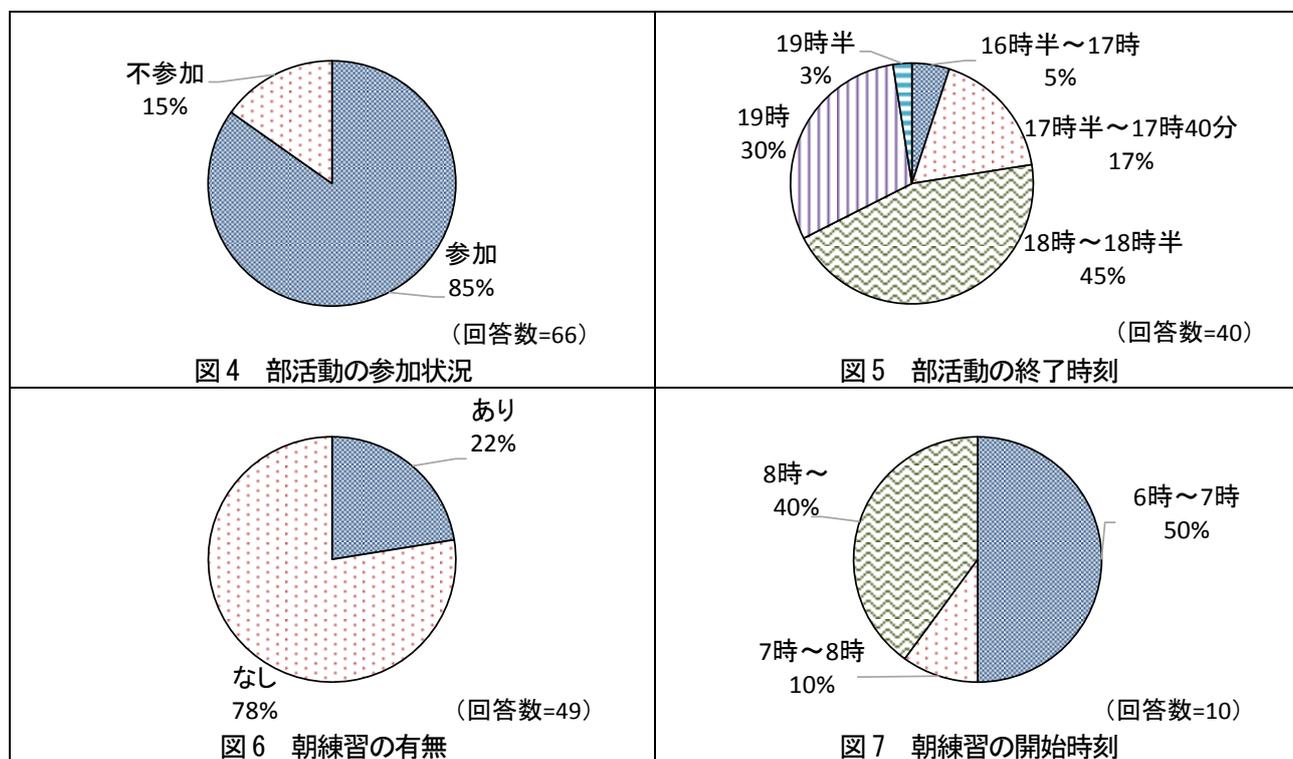


図4は部活動への参加状況である。85%の生徒が部活動に参加している。図5は部活動の終了時刻である。18時から18時半の間に終了する生徒が45%と最も多く、次いで19時ちょうどに終了が30%であった。

図6は部活動の朝練習の有無である。朝練習があるのは部活動参加者の22%であった。図7は朝練習の開始時刻である。6時から7時の間の開始が50%を占めた。

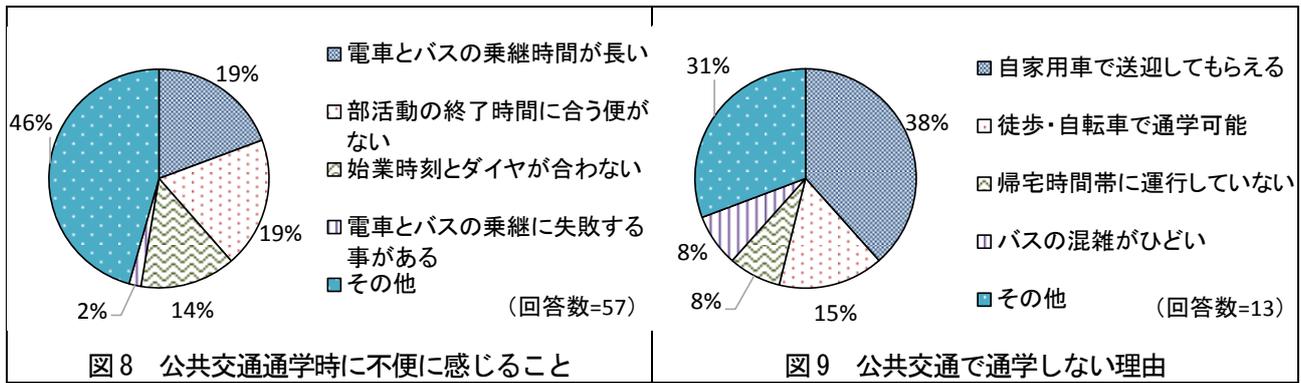


(3) 高校生の公共交通に対する意識

ア 通学目的の移動に関して

図8は公共交通を利用して通学するときに不便に感じることである。電車とバスの乗継時間が長いことや、部活動の終了時間や始業時間に合う便がないことが主な不満である。

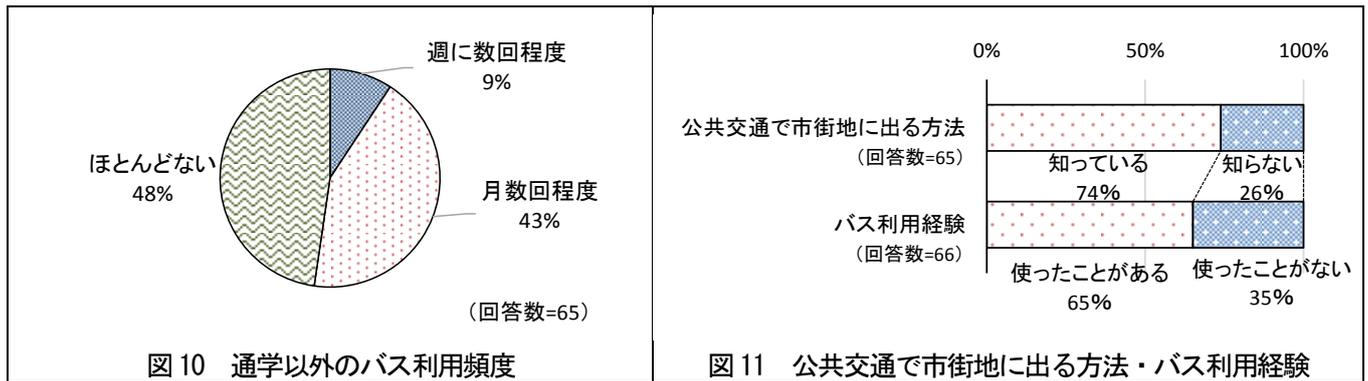
図9は公共交通を利用して通学していない生徒が、公共交通を利用しない理由である。自家用車で送迎してもらえらるからという理由が38%を占めている。



イ 通学以外の目的での移動に関して

図10は通学以外の目的でのバスの利用頻度である。91%の生徒は、通学以外の目的でバスを利用することはほとんどないか、利用があっても月に数回程度であることがわかる。

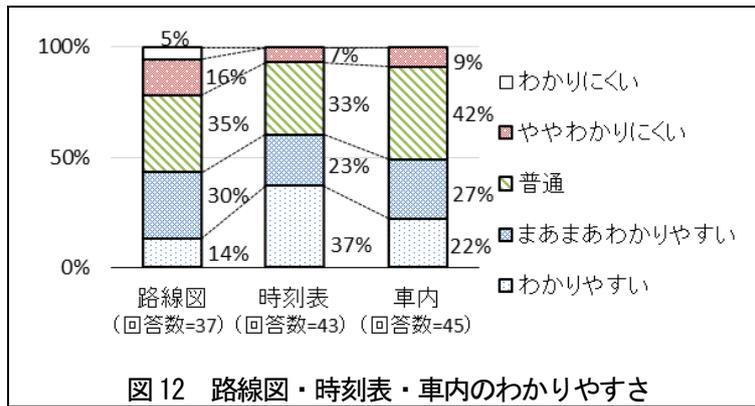
図11は公共交通を使って市街地に出る方法の認知度と、バスの利用経験との比較である。74%の生徒が公共交通を使って自宅から市街地に出る方法を知っている一方で、バスを実際に使ったことがある生徒は65%にとどまっている。



ウ 車内掲示・路線図・時刻表についての評価

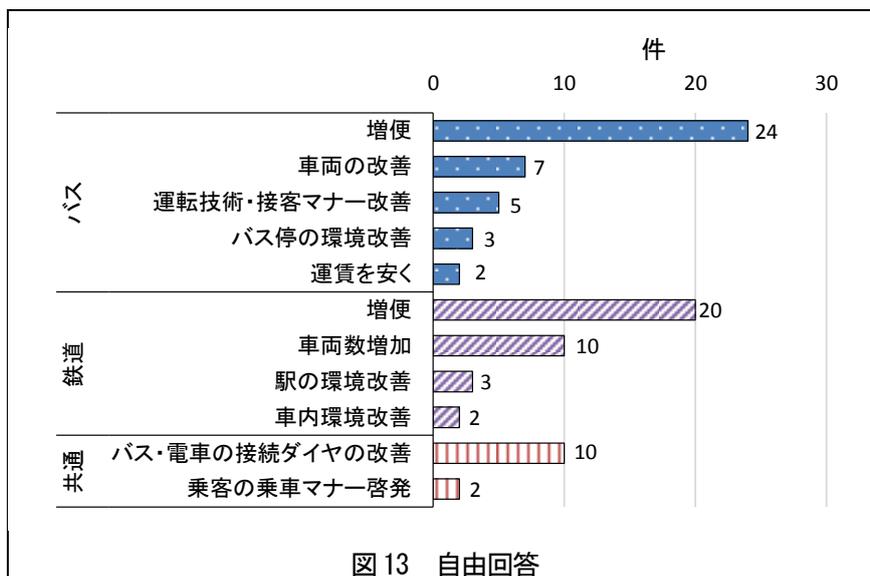
平成25年度のグループインタビューでは、バスの車内掲示やアナウンスがわかりにくいという意見が出された。そこで今回のインタビューでは、バスを利用したことがある生徒に、車内掲示・路線図・時刻表のわかりやすさについて質問した。

図12はバスの路線図・時刻表・車内のわかりやすさについてである。バスを使ったことがある生徒のうち、車内は49%、時刻表は60%がわかりやすい・まあまあわかりやすいと答えた。その一方で、路線図は21%近くの生徒がわかりにくい・ややわかりにくいと答えており、引き続き対策が必要であることが確認された。



エ 自由回答

図 13 は今回のグループインタビューの自由回答の集計結果である。バスに関する要望は、平成 25 年度の調査と同様に、増便への要望が最多となった。また、車両の改善（降車ボタンの位置、車両定員の増員）、運転手の運転が荒い、バス停の環境改善（夏季に炎天下のバス停で待つのがつらい）等の意見が見られた。鉄道に関する要望は、平成 25 年度調査と同様に、朝の混雑がつらいとの指摘が目立ち、増便や車両数の増加への要望が見られた。バス・鉄道共通の要望としては、バスと鉄道の接続ダイヤの改善が最も多かった。その他、一部の大人の乗車マナーが悪いとの指摘もあり、乗客への乗車マナーの啓発に関する要望も見られた。



2 第 2 次連携計画の課題分析のための参考資料

(1) 平成 25 年度高校生グループインタビュー（第 2 次連携計画参照）

ア 調査目的：主に電車やバスなどの公共交通を利用している高校生を対象に、聞き取り調査を実施し、現況の公共交通の課題を明確にする。

イ 調査時期：平成 25 年 9 月 2 日（月）～9 月 30 日（月）

ウ 調査対象：松川高等学校、飯田高等学校、飯田風越高等学校、

飯田〇 I D E 長姫高等学校、下伊那農業高等学校、阿智高等学校、
阿南高等学校、飯田女子高等学校（計 8 校、計 74 名）

エ 調査方法：調査員が高校を訪問しグループインタビューを実施。

オ 調査結果の要約

高校生からの意見として、登校時間帯の電車の車両数の増加要望、部活動に対応したダイヤ要望、土日の部活動や外出のためのバスの増便、車内放送の追加や車内掲示及び時刻表、路線図の改善、J R 飯田線との接続改善などがあげられた。

(2) 平成 25 年度高齢者アンケート（第 2 次連携計画参照）

ア 調査目的：高齢者（当地域の 65 歳以上）を対象とした、公共交通の利用実態と公共交通に対する意識に関するアンケート調査を実施し、公共交通の課題を明確にする。

イ 調査時期：平成 25 年 9 月～10 月

ウ 調査対象：南信州地域の 65 歳以上の住民。

エ 調査方法：アンケート調査（南信州地域の市町村の住民票からランダムサンプリングし郵送。）
運転免許更新の際に行う自動車学校での高齢者講習、町村の高齢者教室等で調査。

オ 回答数：1,482 件（回収率：78.2%）

カ 調査結果の要約

対象者の年齢が高くなるほどバスの利用率が上がることや、主な利用目的として通院や買い物が増えることが分かった。一方で、便利な交通手段がないために外出を控えている高齢者がいることや、路線や時刻表を知らず、公共交通を利用しづらく感じている高齢者がいることが分かった。また、運転免許を保有している高齢者のうち 21.1%は、運転免許の自主返納は考えられないと回答した。

(3) 平成 25 年度バス乗込調査（課題分析のための参考資料）

ア 調査目的：バス利用者の利用目的と要望等を明らかにする。

イ 調査時期：平成 25 年 9 月～10 月

ウ 調査対象路線：駒場線（飯田市～阿智村）、生田循環峠部奈線（松川町）、阿南線（阿南町～飯田市）、堀越線、佐原線（豊丘村）、氏乗線、喬木大島線（喬木村）

エ 調査方法：調査員がバスに乗り込み聞き取り調査を実施。

オ 調査結果の要約

バスの主な利用者は女性で、回答者の74.6%であり、年齢は60代以上が最も多く65.3%であった。主な利用目的は、通院、通勤、買い物であった。バスの利用者からは、バスの増便や路線・ダイヤ設定に関する要望、鉄道からの乗り継ぎ時間の調整等を要望する意見が聞かされた。

3 第2次連携計画の実施状況

第2次連携計画に基づき取り組んできた平成26、27年度事業は次のとおり。

目 標	事業の名称	実施内容	事業評価	実施年度
南信州公共交通システムのブランド化	南信州公共交通システム認知度向上事業	広報誌の発行（電車やバスで行くお出掛けプラン、公共交通の重要性の周知）	公共交通を活用したお出掛けプランを周知利用促進に努めた。	H26、27
		路線バス写生大会の開催	写生大会と合わせ、バスの乗り方教室を実施し、利用促進に努めた。	H27
交通不便者に対応した公共交通の利便性向上	情報提供事業	わかりやすい時刻表の発行	総合時刻表や乗継時刻表等、目的別の時刻表を作成し、情報を提供した。	H26、27
		タブレット端末に対応したホームページの改修（公共交通インフォメーション）	南信州地域の公共交通の総合案内サイトである、公共交通インフォメーションを改修し、様々な端末機に対応した。	H27
		時刻表の統一フォーマットの検討	南信州地域の路線における時刻表の統一フォーマットを作成し、わかりやすい情報提供に繋げた。	H27
基幹路線に対する准基幹及び支線の効率的・効果的な接続	各協議会及び市町村等関係機関と連携した、既存公共交通の改善事業・利便性向上事業	ダイヤ調整会議等の開催	乗継に対応したダイヤ調整会議を開催し、利便性の向上に繋げた。	H26、27
利用者の拡大	公共交通利用促進事業	バスの乗り方教室の開催（中学生・高齢者）	バスの利用方法を説明し、バスを利用する際の障壁を下げ、公共交通の利用促進に努めた。	H26、27
		高校新入生を対象とした公共交通利用啓発広告の配布	通学に公共交通が利用できるという情報を提供し、公共交通の利用促進に努めた。	H26、27
	公共交通利用転換事業	企業と協働したエコ通勤週間の実施	通勤層における公共交通利用の課題を抽出し、今後の検討に繋げた。	H26
		FＭコミュニティ放送を活用したエコ通勤啓発活動	通勤層における公共交通の啓発活動として継続的に実施。利用者数の分析を行う。	H27
	結節点整備事業	乗継案内標識の整備	結節点停留所における乗継案内の整備を実施し、利便性の向上に努めた。	H26、27
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		リニア中央新幹線に関する情報収集	広域的な情報収集に努め、地域内の公共交通が二次交通として機能するように準備を行う。	H26、27
		地域公共交通の再編に係る研究会の開催	再編実施計画の策定タイミングや路線の再編の内容を検討。全国の計画内容も合わせて研究している。	H27

4 検討経過

平成27年 5月18日（月） 第1回地域公共交通網形成計画策定委員会
検討内容：南信州地域の目指すべき姿、策定スケジュールの確認。

平成27年11月10日（火） 第2回地域公共交通網形成計画策定委員会
検討内容：南信州網形成計画骨子（案）及び指標・目標値の検討。

平成27年12月18日（金） 第3回地域公共交通網形成計画策定委員会
検討内容：南信州網形成計画（案）の内容検討。

平成28年1月1日（金）から平成28年1月31日（日）まで
内容：南信州網形成計画（案）に関するパブリックコメントの募集。

平成28年 2月25日（木） 第4回地域公共交通網形成計画策定委員会
検討内容：パブリックコメントの意見に基づく南信州網形成計画案の内容検討。

平成28年 3月25日（金） 南信州地域交通問題協議会総会
検討内容：南信州網形成計画（案）の内容検討及び承認。

南信州地域交通問題協議会委員名簿

(敬称略)

区 分	所属団体等	委員名	
		役 職	氏 名
公共交通利用者 (住民代表)	飯田市地域公共交通改善市民会議	会長	中島 雄三
	飯田市地域公共交通改善市民会議	副会長	佐々木 祥二
	高森町	上市田区長	田切 勉
	阿南町老人クラブ連合会	会長	酒井 政勝
	阿智村	智里東自治協議会長	原 文典
	根羽村	住民代表	小木曾 利満
	下條村	下條中学校PTA会長	福島 恭則
	豊丘村	堀越区長	武田 勝
環境団体	地域ぐるみ環境ISO研究会	会長	萩本 範文
福祉事業者	社会福祉法人 飯田市社会福祉協議会	会長	福田 富廣
学校関係者	下伊那地区高等学校長会 (会長：長野県阿智高等学校長)	校長	黒柳 紀春
商工関係者	飯田商工会議所	会頭	柴田 忠昭
	長野県商工会連合会南信州支部広域協議会	チームリーダー	清水 衆一
公共交通事業者	東海旅客鉄道(株)飯田支店	駅長・支店長	岩田 一高
	信南交通(株)	社長	中島 一夫
	伊那バス(株)	社長	藤澤 洋二
	長野県タクシー協会下伊那支部	支部長	鈴木 佳史
	大新東(株)松本営業所	所長	田村 和信
公安委員会	飯田警察署	署長	市川 敏彦
	阿南警察署	署長	荒尾 勝明
学識経験者等	広域連合議会	議員	吉川 秋利
	広域連合議会	議員	勝野 公人
	名古屋大学大学院	環境学研究科 都市環境学専攻 准教授	加藤 博和
道路管理者	国土交通省飯田国道事務所	所長	柴山 智和
	長野県飯田建設事務所	所長	水間 武樹
行 政	下伊那地方事務所	所長	有賀 秀敏
	飯田市 (南信州広域連合長)	市長	牧野 光朗
	松川町	町長	深津 徹
	高森町	町長	熊谷 元尋
	阿南町	町長	勝野 一成
	阿智村	村長	熊谷 秀樹
	平谷村	村長	小池 正充
	根羽村	村長	大久保 憲一
	下條村	村長	伊藤 喜平
	売木村	村長	清水 秀樹
	天龍村	村長	大平 巖
	泰阜村	村長	松島 貞治
	喬木村	村長	市瀬 直史
	豊丘村	村長	下平 喜隆
	大鹿村	村長	柳島 貞康
オブザーバー	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	坂本 賢一郎
	県企画部交通政策課	課長	丸山 賢治

南信州地域公共交通網形成計画策定委員会名簿

(敬称略)

区 分	所属団体等	役職	氏名
公共交通事業者	東海旅客鉄道(株)飯田支店	助役	村田 利光
	信南交通(株)	高速乗合課長	林 浩人
	伊那バス(株)松川営業所	所長	小松 直樹
	長野県タクシー協会下伊那支部 (南信州広域タクシー)	支部長	鈴木 佳史
学校関係	下伊那地区高等学校長会会長 (長野県阿智高等学校)	校長	黒柳 紀春
商工観光関係	飯田商工会議所総務部	事業課長	松村 憲
	長野県商工会連合会南信州支部広域協議会	チームリーダー	清水 衆一
	(株)南信州観光公社	代表取締役社長	高橋 充
学識経験者等	名古屋大学大学院	環境学研究科 都市環境学専攻 准教授	加藤 博和
行政	飯田市リニア推進部リニア推進課	公共交通係長	木下 一
	北部代表(喬木村企画財政係)	主事	浦野 将昂
	西部地区代表(阿智村総務課)	主事	沖村 信繁
	南部地区代表(阿南町)	企画地域おこし係長	勝又 崇
	南部地区代表 (下伊那南部地域公共交通対策協議会)	庶務係長	宮島 正樹
	南信州広域連合	事務局次長	塚平 裕
事務局	南信州広域連合	事務局次長補佐兼広域振興係長	秦野 高彦
		主事	仲田 伸久
		主事	倉地 浩史
		主事	久保田 康介



minami
shinshu

みんなで乗ろうよ
公共交通