

(1) 総会における議案について

第1号議案 役員の改選について

南信州地域交通問題協議会規約第9条第1項により改選を行う。

令和元年～2年度南信州地域交通問題協議会役員（案）

〔敬称略〕

| 役職名 | 所属名 | 氏名 | 備考 |
|-----|-----|----|----|
| 会長 | | | |
| 副会長 | | | |
| 監事 | | | |
| 監事 | | | |

(参考)

平成29～30年度南信州地域交通問題協議会役員

〔敬称略〕

| 役職名 | 所属名 | 氏名 | 備考 |
|-----|----------------------|--------|----------------------|
| 会長 | 南信州広域連合 | 牧野 光朗 | 南信州広域連合長 |
| 副会長 | 南信州広域連合議会 | 湊 猛 | 総務・文教・消防 検討委員 委員長 |
| 監事 | 飯田商工会議所 | 柴田 忠昭 | 会 頭 |
| 監事 | 社会福祉法人 飯田市社会福祉協議会 | 中島 武津雄 | 会 長 |

事務局案

第1号議案 役員の改選について

南信州地域交通問題協議会規約第9条第1項により改選を行う。

令和元年～2年度南信州地域交通問題協議会役員（案）

〔敬称略〕

| 役職名 | 所属名 | 氏名 | 備考 |
|-----|----------------------|--------|-----------------------|
| 会長 | 南信州広域連合 | 牧野 光朗 | 南信州広域連合長 |
| 副会長 | 南信州広域連合議会 | 山崎 昌伸 | 総務・文教・消防 検討委員会 委員長 |
| 監事 | 長野県商工会連合会 南信州支部 | 秦 和陽児 | 支部長 |
| 監事 | 社会福祉法人 飯田市社会福祉協議会 | 中島 武津雄 | 会長 |

（参考）

平成29～30年度南信州地域交通問題協議会役員

〔敬称略〕

| 役職名 | 所属名 | 氏名 | 備考 |
|-----|----------------------|--------|-----------------------|
| 会長 | 南信州広域連合 | 牧野 光朗 | 南信州広域連合長 |
| 副会長 | 南信州広域連合議会 | 湊 猛 | 総務・文教・消防 検討委員会 委員長 |
| 監事 | 飯田商工会議所 | 柴田 忠昭 | 会頭 |
| 監事 | 社会福祉法人 飯田市社会福祉協議会 | 中島 武津雄 | 会長 |

1 南信州公共交通システム認知度向上事業

圏域住民に「南信州公共交通システム」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から公共交通を交通手段のひとつの選択肢と意識づけするための取り組みを行った。

(1) 広報誌の発行(2回) 43,270部(全戸配布・一部組合回覧) / 回

ア 「のってみまいか公共交通No.14号(12月号)」

運転手のおもてなし向上研修会(10/20、25)及び「お仕事キッズタウン(9/16)」の実施報告

イ 「のってみまいか公共交通No.15号(2月号)」

新生活を迎える高校生や高齢者に対して、バス、乗合タクシー、飯田線の利用につなげるPRと市町村バスに関する情報提供

(2) 公共交通に関心をひきつけるイベントへの参画 【ベストミックス事業】

家族連れが多く集まる「お仕事キッズタウン」において、バスガイド体験と乗り方教室の開催

ア 開催日:平成30年9月16日(日)

イ 場所:かざこし子どもの森公園

ウ 体験者数:200名



バスガイド体験



乗り方教室

2 情報発信事業

来訪者を含めた利用しやすい公共交通への取り組み

「南信州公共交通インフォメーション(南信州の公共交通ポータルサイト)」の管理運営を行い、バス(高速バス含む)や飯田線の利便性向上につなげる情報提供に取り組んだ。

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



3 既存公共交通の改善事業・利便性向上事業

公共交通をより利用しやすいものとするため、関係各機関と連携して改善や利便性向上を図った。

(1) 既存公共交通の運行見直しや乗り継ぎの改善

4月からのバス・飯田線のダイヤ変更によって乗り継ぎに支障を来さないよう、広域バスとの接続に関係する市町村、信南交通で情報交換・情報共有を行った。(12/7)

(2) 利用者に分かりやすい案内表示等の整備 【ベストミックス事業】

ナンバリングの導入により、バスの方向幕や時刻表と連動させ利用する路線を明確に表示させることで、はじめて利用する方や来訪者が安心して乗車することができる環境を整備した。

☞ナンバリングカラーと連動したマグネット制作：飯田市、阿南町、喬木村、豊丘村の12路線

※喬木村の新規路線以外は経年劣化による増刷



喬木村のコミュニティバス厚生病院線（新規）

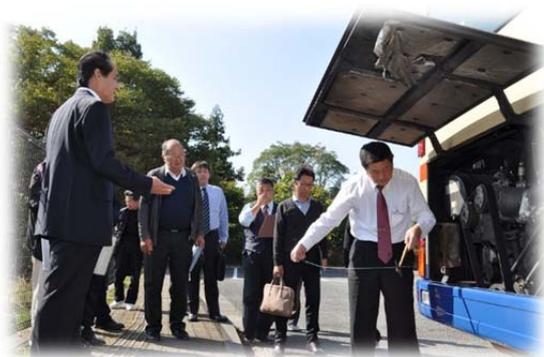
(3) 運転手のおもてなし研修会の開催

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

ア 開催日：平成30年10月20日（土）、25日（木）

イ 場所：実地研修

ウ 講習内容：信南交通による運行前の日常点検から安全運転まで指導研修



運行前点検



運転における注意事項説明

(4) 各関係機関の果たすべき役割に対し側面的支援または協働実施

ア 各地域公共交通会議への出席

- ・飯田市地域公共交通改善市民会議（第1回 6/28、第2回 8/22、第3回 2/6）
同駒場線部会（12/6）、同北部線部会（12/18）
- ・下伊那南部地域公共交通対策協議会（総会 6/28）
- ・西部コミュニティバスを守る会（総会 6/18）
- ・喬木村地域公共交通会議（第1回 6/12、第2回 9/28、第3回 12/11）

イ 各地域公共交通会議（市町村）と協働し利用促進・利用転換事業の推進を行った。

- ・高森町の福祉バスのあり方と今後の町の公共交通についての検討にかかる支援
- ・下伊那南部地域公共交通対策協議会（南部公共バス）の貨客混載にかかる支援

4 利用促進事業

対象者ごとに利用促進事業を実施した。

(1) 中学生に対する J R 飯田線及びバスの乗り方教室を実施した。

3/11 大鹿中学校 3 年生及び教員（7 名）



(2) 新入生（高校生新1年生）に対する公共交通利用啓発活動

飯田下伊那 8 高校の入学オリエンテーションの際に公共交通の利用を呼び掛けるチラシを配布
（配布枚数 1,560 枚）

(3) 乗り方パンフレットの作成 【ベストミックス事業】

バスの利用促進を図るため、中高生と高齢者の対象別にパンフレットを制作した。（各 5,000 部）
バスの乗り方、乗車マナー、メリット等について興味や関心を持ってもらい、バスを身近に感じてもらえるようコミック風に仕上げた。このツールは乗り方教室等で活用していく。

5 利用転換事業

公共交通の利用のきっかけとして、年末年始の新・忘年会の飲酒が多くなる時期を一つの機会として捉え、J R 飯田線を含めた公共交通の利用促進・利用転換を図るため、「のってみまいか公共交通 No.14 号（12月号）」の中で利用を呼び掛けた。

6 リニア中央新幹線開業を見据えた二次交通の研究・検討事業 【ベストミックス事業】

高森町、喬木村が運行している地域交通の利用者実態等（アンケート調査）を把握し、路線の課題整理を行い、各自治体の地域交通の見直しを立案した。

(平成30年度決算報告について)

平成30年度 南信州地域交通問題協議会 決算

| | |
|------|-------------|
| 収入金額 | 6,932,979 円 |
| 支出金額 | 6,460,279 円 |
| 差引残額 | 472,700 円 |

(収入の部)

(単位：円)

| 科目 | 予算額 | 決算額 | 比較増減 | 備考 |
|-------|-----------|-----------|------|-----------------------|
| 負担金 | 2,595,000 | 2,595,000 | 0 | 南信州広域連合負担金 |
| 国庫補助金 | 0 | 0 | 0 | 計画推進事業 (H29補助期間終了) |
| 県補助金 | 1,500,000 | 1,500,000 | 0 | 地域交通ベストミックス構築事業 (2年目) |
| 繰越金 | 1,337,949 | 1,337,949 | 0 | H29年度繰越金 |
| 借入金 | 1,500,000 | 1,500,000 | 0 | 南信州広域連合貸付金 |
| 諸収入 | 51 | 30 | △ 21 | 利息 |
| 計 | 6,933,000 | 6,932,979 | △ 21 | |

(支出の部)

(単位：円)

| 科目 | 予算額 | 決算額 | 不用額 | 備考 |
|-------|-----------|-----------|----------|---|
| 運営費 | 215,000 | 232,538 | △ 17,538 | |
| 報償費 | 124,000 | 140,700 | △ 16,700 | 委員等報償費 |
| 旅費 | 91,000 | 91,838 | △ 838 | 委員等旅費、職員旅費 |
| 需用費 | 30,000 | 14,324 | 15,676 | |
| 消耗品費 | 30,000 | 14,324 | 15,676 | 消耗品 |
| 役務費 | 254,000 | 209,649 | 44,351 | |
| 通信運搬費 | 244,000 | 209,649 | 34,351 | 振込手数料 通信運搬費 (アンケート調査にかかる費用について ベストミックス補助対象事業) |
| 使用料 | 10,000 | 0 | 10,000 | |
| 事業費 | 3,634,000 | 3,203,768 | 430,232 | 1 南信州公共交通システム認知度向上事業※ 43,200円 2 情報提供事業 330,000円 3 改善事業・利便性向上事業※ 160,920円 4 利用促進事業※・ 5 利用転換事業※ 492,800円 6 二次交通研究・検討事業※ 2,176,848円 ※ベストミックス補助対象事業 |
| 返還金 | 2,800,000 | 2,800,000 | 0 | 南信州広域連合貸付金 1,500,000 H29繰越金 1,300,000 |
| 予備費 | 0 | 0 | 0 | |
| 計 | 6,933,000 | 6,460,279 | 472,721 | |

差引残高 472,700 円 は次年度に繰り越します。

平成30年度南信州地域交通問題協議会収入支出決算監査報告書

平成30年度南信州地域交通問題協議会会計の収入支出決算について監査したところ、諸帳簿、証拠書類ともに整備され、正確に処理されていることを認めます。

令和元年 5月 27日

監 事 中島武津雄 

令和元年 5月 29日

監 事 止木 田 忠 昭 

第3号議案 令和元年度事業計画（案）及び収支予算（案）について

1 南信州公共交通システム認知度向上事業

圏域住民に「南信州公共交通システム」を広く周知し、自家用車主体の生活様式から、公共交通を交通手段のひとつの選択肢と意識付けするための取り組みを行う。

(1) 広報誌の発行により認知度向上（年度内2回予定）

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

(2) イベントと連携した公共交通の認知度向上

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

2 情報発信事業

- ・Webサイト「南信州公共交通インフォメーション」の管理運営

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

3 既存公共交通の改善事業・利便性向上事業

公共交通をより利用しやすいものとするため、当圏域における関係各機関と連携し改善と利便性の向上を図る。

(1) 関係機関と連携した公共交通の改善・利便性向上

- ・名古屋大学等と連携し利用促進・利用転換につながる事業の検討を行う。
- ・各関係機関との情報交換等の実施により、既存公共交通の運行見直しや乗り継ぎの改善を図る。

(2) 関係機関の果たすべき役割に対し側面的支援または協働の実施

4 利用促進事業・利用転換事業

対象者ごとに利用促進事業、利用転換事業を実施し利用者拡大を図る。

- ・中学生、高校生、高齢者等にバスの乗り方教室を開催し、利用者の拡大を図る。
- ・JR飯田線を含めた公共交通の利用転換事業を図る。

5 リニア中央新幹線開業を見据えた二次交通の研究・検討事業 【ベストミックス事業】

- ・H29、30年度に実施した北部5町村の利用者実態等の調査を踏まえ、路線の課題を整理した。今年度、生活交通の利便性向上と観光交流活性化の両面から結節拠点を含めた、北部5町村にとって最適な公共交通の提案を行う。

6 持続可能な公共交通にかかる調査事業 **新規** 【ベストミックス事業】

- ・当地域における公共交通のあり方に資する調査に取り組む。路線定期運行以外の運行の導入によるメリット、デメリット、簡易収支分析を行うとともに、現在一部の市町村で実施している区域運行の利用状況の整理とその改善案を検討する。

(令和元年度収支予算(案)について)

令和元年度 南信州地域交通問題協議会 収支予算(案)

| | |
|------|-------------|
| 収入金額 | 5,535,000 円 |
| 支出金額 | 5,535,000 円 |
| 差引残額 | 0 円 |

(収入)

(単位:円)

| 科目 | R1予算 | H30予算 | 比較増減 | 備考 |
|------|-----------|-----------|-------------|-----------------|
| 負担金 | 2,262,000 | 2,595,000 | △ 333,000 | 南信州広域連合負担金 |
| 県補助金 | 1,400,000 | 1,500,000 | △ 100,000 | 地域交通ベストミックス構築事業 |
| 繰越金 | 472,700 | 1,337,949 | △ 865,249 | H30年度繰越金 |
| 借入金 | 1,400,000 | 1,500,000 | △ 100,000 | 南信州広域連合貸付金 |
| 諸収入 | 300 | 51 | 249 | |
| 計 | 5,535,000 | 6,933,000 | △ 1,398,000 | |

(支出)

(単位:円)

| 科目 | R1予算 | H30予算 | 比較増減 | 備考 |
|-------|-----------|-----------|-------------|---|
| 運営費 | 437,000 | 215,000 | 222,000 | |
| 報償費 | 248,000 | 124,000 | 124,000 | 委員等報償費 |
| 旅費 | 189,000 | 91,000 | 98,000 | 講師・委員等旅費 |
| 需用費 | 15,000 | 30,000 | △ 15,000 | |
| 消耗品費 | 15,000 | 30,000 | △ 15,000 | 消耗品 |
| 役務費 | 60,000 | 254,000 | △ 194,000 | |
| 通信運搬費 | 50,000 | 244,000 | △ 194,000 | 通信運搬費、振込手数料 |
| 使用料 | 10,000 | 10,000 | 0 | 高速道路使用料等 |
| 事業費 | 3,623,000 | 3,634,000 | △ 11,000 | 1 南信州公共交通システム認知度向上事業 50千円 2 情報提供事業 350千円 3 改善事業・利便性向上事業 130千円 4 利用促進事業・利用転換事業 250千円 5 二次交通研究・検討事業※ 1,392千円 6 持続可能調査事業※ 1,451千円 ※ベストミックス補助対象事業 |
| 返還金 | 1,400,000 | 2,800,000 | △ 1,400,000 | 南信州広域連合貸付金 1,400千円 |
| 計 | 5,535,000 | 6,933,000 | △ 1,398,000 | |

予算の執行上必要があるときは、科目間の流用ができるものとする。

第4号議案 地域公共交通確保維持改善事業「生活交通確保維持改善計画」について

飯田市 生活交通確保維持改善計画

<地域間幹線系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（令和2年～4年度） . . . P 1～6
- ・表1-5 . . . P 7

<地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（令和2年～4年度） . . . P 8～13
- ・表1 . . . P 14

地域間幹線系統別確保維持計画

令和元年 6 月 2 8 日

(住 所) 長野県飯田市大通 2 丁目 2 0 8 番地
 (名 称) 信南交通株式会社
 (代表者名) 代表取締役社長 中島 一夫 印

1. 幹線系統名、区間及び計画期間

系 統 名 : 駒場線
 運 行 区 間 : 飯田駅前～市立病院～曾山入口
 計 画 期 間 : 令和元年 1 0 月 1 日～令和 4 年 9 月 3 0 日

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

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

3. 幹線系統の運行に係る定量的な目標及び効果

(1) 運行の目標

輸送量を指標とし計画輸送量の 24.9 人以上を目標とする

(2) 運行による効果

市立病院経由駒場線を運行する事により移動手段を持たない沿線住民にとって、飯田市立病院にて受信できる安心感に繋がっている。また、阿智村巡回バス、西部コミュニティバスとの接続によるネットワーク形成により幹線系統としての役割を維持して行く。

4. 3の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・沿線高校の学校行事に合わせた続行便運行（信南交通）
- ・一部経路を見直し高速バスへのアクセス向上を図る（信南交通）
- ・新入学高校生に対し利用促進チラシの配布（南信州地域交通問題協議会）
- ・お仕事体験イベントでのラッピングバスの展示及び乗り方教室の実施
（南信州地域交通問題協議会）
- ・市内主要企業への利用促進に関するアンケート実施（飯田市）

| 5. 費用負担額 | | | | | |
|--------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|-----|
| 補助対象期間 | 欠損見込額※ | 負担額 | | | |
| | | 国 | 県 | 市町村 | 事業者 |
| R1. 10～R2. 9 | 円 8,952,018 | 円 4,475,500 | 円 4,475,500 | 円 1,018 | 円 |
| R2. 10～R3. 9 | 円 10,242,062 | 円 4,870,000 | 円 4,870,000 | 円 502,062 | 円 |
| R3. 10～R4. 9 | 円 11,809,993 | 円 5,260,000 | 円 5,260,000 | 円 1,289,993 | 円 |

※欠損見込額とは、補助対象経常費用の見込額から経常収益の見込額を控除した額

| 6. 収益改善のために行った取組状況 |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 妊婦を対象とした割引制度（マタニティ割引）を新設し新たな利用者創出に取組む ・ 小学生を対象としたイベントにて「バスの乗り方教室」を実施 ・ 車両別に毎月燃費を公表し燃料費削減に努める |

| 7. 生産性を向上する取組 |
|---|
| (1) 取組内容 |
| <ol style="list-style-type: none"> ① 市内主要企業への利用促進に関するアンケートを実施し通勤需要の取込みを行う ② 外国人専用「昇龍道フリーバスきっぷ」の販売により外国人利用者の取込みを行う ③ 沿線の観光施設等の情報発信による観光需要の掘り起こし（満蒙開拓平和記念館、酒蔵「新酒まつり」他） |
| (2) 実施主体 |
| <ol style="list-style-type: none"> ① 飯田市 ② 名古屋鉄道 ③ 信南交通 |
| (3) 定量的な効果目標（収支改善率1%以上を原則） |
| 上記取組を実施する事により、収支率、対前年1%以上の増加を目標とする。 |
| (4) 実施に向けたスケジュール |
| <ol style="list-style-type: none"> ① 2019年9月～10月 アンケート項目の検討、実施企業の選定、協力依頼 ② 実施中 ③ 2019年7月運営法人、阿智村との検討 2019年11月酒蔵との検討 |

| |
|--|
| (5) 実施時期 |
| ① アンケート実施 2019 年 10 月以降 12 月以降アンケート結果の集約 ② 販売中 ③ 2019 年 9 月以降 「新酒まつり」 2020 年 3 月 |
| (6) その他特記事項 |
| |

| |
|--|
| 8. 広域行政圏の中心市町村に準ずる市町村であるという相当の理由について |
| 【地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱別表 5 に定める広域行政圏の中心市町村以外へアクセスする路線の場合に記入】 |
| |

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 長野県飯田市大通 2 丁目 2 0 8 番地
 (所 属) 高速乗合課
 (氏 名) 林 浩人
 (電 話) 0265-24-0009
 (F A X) 0265-24-6292
 (e-mail) hhayashi@shinnan.co.jp

地域間幹線系統別確保維持計画

令和元年 6 月 2 8 日

(住 所) 長野県飯田市大通 2 丁目 2 0 8 番地
 (名 称) 信南交通株式会社
 (代表者名) 代表取締役社長 中島 一夫 印

1. 幹線系統名、区間及び計画期間

系 統 名 : 駒場線
 運 行 区 間 : 飯田駅前～中村・阿智高校～曾山入口
 計 画 期 間 : 令和元年 1 0 月 1 日～令和 4 年 9 月 3 0 日

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

当該路線は、飯田市中心市街地と飯田市西部地区および下伊那郡西部地区（阿智村、平谷村、根羽村）を結び、阿智村が運行する阿智村巡回バス及び根羽村が運行する西部コミュニティバスと接続する基幹路線であり、ＪＲ飯田駅へのアクセス手段となっている。
 また、飯田市西部地区はＪＲ鉄道路線が通っていないため、バス路線が唯一の公共交通手段となっている。このため、通勤、通院、買物等日常生活上必要不可欠な路線であり、また、起終点には阿智高校、飯田風越高校があり当該路線が唯一の通学手段となっている。
 今後も更に高齢化が進む事が予測される事から交通弱者の移動手段を確保するために当該路線を存続させる事が必要である。

3. 幹線系統の運行に係る定量的な目標及び効果

(1) 運行の目標

輸送量を指標とし計画輸送量の 42.3 人以上を目標とする

(2) 運行による効果

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

4. 3の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・沿線高校の学校行事に合わせた続行便運行（信南交通）
- ・一部経路を見直し高速バスへのアクセス向上を図る（信南交通）
- ・新入学高校生に対し利用促進チラシの配布（南信州地域交通問題協議会）
- ・お仕事体験イベントでのラッピングバスの展示及び乗り方教室の実施（南信州地域交通問題協議会）
- ・市内主要企業への利用促進に関するアンケート実施（飯田市）

| 5. 費用負担額 | | | | | |
|--------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------|--------------|
| 補助対象期間 | 欠損見込額※ | 負担額 | | | |
| | | 国 | 県 | 市町村 | 事業者 |
| R1. 10～R2. 9 | 4,741,106 ^円 | 2,370,500 ^円 | 2,370,500 ^円 | 106 ^円 | ^円 |
| R2. 10～R3. 9 | 5,478,291 ^円 | 2,739,000 ^円 | 2,739,000 ^円 | 291 ^円 | ^円 |
| R3. 10～R4. 9 | 6,761,609 ^円 | 3,380,500 ^円 | 3,380,500 ^円 | 609 ^円 | ^円 |

※欠損見込額とは、補助対象経常費用の見込額から経常収益の見込額を控除した額

| 6. 収益改善のために行った取組状況 |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 妊婦を対象とした割引制度（マタニティ割引）を新設し新たな利用者創出に取組む ・ 小学生を対象としたイベントにて「バスの乗り方教室」を実施 ・ 車両別に毎月燃費を公表し燃料費削減に努める |

| 7. 生産性を向上する取組 |
|---|
| (1) 取組内容 |
| <ul style="list-style-type: none"> ④ 市内主要企業への利用促進に関するアンケートを実施し通勤需要の取込みを行う ⑤ 外国人専用「昇龍道フリーバスきっぷ」の販売により外国人利用者の取込みを行う ⑥ 沿線の観光施設等の情報発信による観光需要の掘り起こし（満蒙開拓平和記念館、酒蔵「新酒まつり」他） |
| (2) 実施主体 |
| <ul style="list-style-type: none"> ④ 飯田市 ⑤ 名古屋鉄道 ⑥ 信南交通 |
| (3) 定量的な効果目標（収支改善率1%以上を原則） |
| 上記取組を実施する事により、収支率、対前年1%以上の増加を目標とする。 |
| (4) 実施に向けたスケジュール |
| <ul style="list-style-type: none"> ④ 2019年9月～10月 アンケート項目の検討、実施企業の選定、協力依頼 ⑤ 実施中 ⑥ 2019年7月運営法人、阿智村との検討 2019年11月酒蔵との検討 |

| |
|--|
| (5) 実施時期 |
| ④ アンケート実施 2019 年 10 月以降 12 月以降アンケート結果の集約 ⑤ 販売中 ⑥ 2019 年 9 月以降 「新酒まつり」 2020 年 3 月 |
| (6) その他特記事項 |
| |

| |
|--|
| 8. 広域行政圏の中心市町村に準ずる市町村であるという相当の理由について |
| 【地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱別表 5 に定める広域行政圏の中心市町村以外へアクセスする路線の場合に記入】 |
| |

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 長野県飯田市大通 2 丁目 2 0 8 番地
 (所 属) 高速乗合課
 (氏 名) 林 浩人
 (電 話) 0265-24-0009
 (F A X) 0265-24-6292
 (e-mail) hhayashi@shinnan.co.jp

| | | | |
|----------|-----------|----------|------|
| 事業者名 | | 信南交通株式会社 | |
| 運行計画担当部門 | (担当部門の名称) | 副部長 | 林 浩人 |
| 補助金担当部門 | (担当部門の名称) | 副部長 | 林 浩人 |

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表 (平成30年度)

部分は、計算式有り。

実態調査日 平成30年9月11日実施

| 申請 番号 | 運行系統 | | | | 年間輸送実績 | | | | 経常収益 | | | 平均乗車密度算定 | | | 市町村 による 回数券 購入券 の有無 | 備 考 | | | | |
|----------|-----------|-------------|-----------|------|-------------|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|-----------------|--------------------|-------------|------------------|------------------|---------------------------------|---------|----------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------|
| | 運行 系統名 | 起点 | 主な 経由地 | 終点 | キロ程 (km) | 運行 回数 (回) | 輸送 人員 (人) | 1人平均 乗車キロ (km) | 輸送 人員 (人) | 輸送 収入 (円) | 乗車走行 キロ (km) | 運送雑収 (円) | 営業外 収益 (円) | 計 (B)+(D)+(E) | | | 1系統当り 経常費用 (円) | 平均乗車 密度 (C)×(F) (G) | 平均乗車 密度 (C)×(F) (G) | 輸送量 (A)× (G) |
| 27 | 駒場線 | 飯田駅前(中)・原野橋 | 善山入口 | | 11.8 | 7.5 | 78,929 | 8.3 | 655,110 | 16,231,992 | 53,988.1 | 306,749 | 9,354 | 16,548,095 | 22,755,984 | 41.04 | 7.3 | 54.75 | 有 | 無 |
| 28 | 駒場線 | 飯田駅前 | 市立病院 | 善山入口 | 18.1 | 4.5 | 46820 | 9.4 | 440,108 | 10,088,688 | 47,820.2 | 190,654 | 5,814 | 10,285,156 | 20,156,214 | 32.47 | 6.4 | 28.8 | 有 | 無 |
| | | | | | | | | | 0 | | | | 0 | | | #VALUE! | #VALUE! | #VALUE! | 有 | 無 |
| | | | | | | | | | 0 | | | | 0 | | | #VALUE! | #VALUE! | #VALUE! | 有 | 無 |
| 合計 | | | | | 29.9 | | 125,749 | | 1,095,218 | 26,320,680 | 101,808.3 | 497,403 | 15,168 | 26,833,251 | | | | | 有 | 無 |

【記載要領】

- この書類は、補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に於いて、運行系統ごと(補助対象系統のみ記載すること)。
- 申請番号は、生活交通ネットワーク計画認定申請書の申請番号と同一のものとする。
- 起点及び終点は停留所名をもつて記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもつて記載し、キロ程は小数点以下第1位まで記載すること。
- 運行回数は、補助対象期間における1日の平均を小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。なお1往復を運行回数1回とし、循環系統の場合は、1循環で運行回数1回とする。
- 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実態調査に基づいて記載すること。
- 輸送人員キロは、輸送人員×1人平均乗車キロにより算出すること。
- 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の運送収入について、原則として年1回以上実態調査を実施し、その結果により算出すること。また、実態調査日についても記載すること。
- 1系統あたりの経常費用は、補助対象事業者の乗車走行キロ当たり経常費用に当該系統の乗車走行キロを乗じたものとする。
- 平均乗車密度は、停留所相互間総運送乗客乗車走行キロにより算出すること。ただし、補助対象期間中の前々年度(基準期間)に運賃改定があった場合の当該運行系統の平均乗車密度は、(B)÷(C)×(F)と算出し、その値について、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。
- 備考欄には、補助対象期間の前々年度(基準期間)中に運行回数の変更があった場合、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった日又は運賃改定があった場合等特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。
- 市町村による回数券購入等の有無は、運送収入に含まれるもの有無について記載すること。

令和元年6月28日

（名称）飯田市地域公共交通活改善市民会議
（代表者名） 牧島 定好

| 生活交通確保維持改善計画の名称 |
|---|
| 飯田市地域内フィーダー系統確保維持計画（令和2年度～令和4年度） |
| 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性 |
| <p>1. 南信州地域の公共交通の現状及び南信州地域交通問題協議会との関わり</p> <p>南信州地域（以下「当地域」という。）は、飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村（以下「14市町村」という。）から構成されており、中央アルプスと南アルプスに囲まれた伊那谷の南部に位置し、総面積 1,929 km² のうちの約 86% を森林が占めている。また盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。</p> <p>しかし自家用車を運転できない高齢者や、高校生を中心とする学生等は、日常の移動手段として電車やバス等を利用しており、今後継続的に公共交通を守り育てていくことが、当地域にとって喫緊の重要課題のひとつとなった。こうした課題の解決には、市町村の枠を越えた公共交通の維持・確保が必要であることから、当地域の 14 市町村を中心に、道路管理者、公安委員会等の行政機関と公共交通事業者、福祉事業者、環境関連団体、公共交通利用者等が一堂に会し、「南信州地域交通問題協議会」を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）に基づく法定協議会として設立した。その後、当地域全体の公共交通に関するマスタープランとして「南信州地域公共交通総合連携計画」を策定したが、平成 26 年の活性化再生法の改正を受け、住民や来訪者の移動手段確保はもとより、福祉、教育、観光なども含めたまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を進めるために、平成 28 年 3 月に「南信州地域公共交通網形成計画（以下「南信州網形成計画」という。）」を策定した。</p> <p>本計画（生活交通確保維持改善計画）は、この南信州網形成計画に基づき各地域公共交通会議で作成された後、南信州地域交通問題協議会においても協議・承認を受ける。このため、本計画は南信州の目指すべき目標を達成するための具体的取り組みを示すために策定し、効率的な路線の運行を行っている。</p> <p>2. 飯田市の現状</p> <p>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 1 千人、面積は約 659 km²、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。</p> <p>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。</p> <p>バス路線、乗合タクシーの地域公共交通網の整備にあたっては、市民の社会参加の機会提供、地域振興、通院等福祉対応、地球温暖化対策を目的としつつ、公共交通不便地域や空白地域の解消を目指している。</p> |

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

※過疎地域を含む中山間地域（下久堅、上久堅、千代、龍江、三穂、上村、南信濃）の飯田市に占める割合は、人口で約 12 パーセント、面積で約 70%となっている。高齢化率は 42.0%と、全体と比べ、10.5%も高くなっており、ほぼ 2.4 人に 1 人が 65 歳以上と高齢化が著しく進行している。また、林野面積については、飯田市全体の林野のうちの約 65%が中山間地域に存在しており、中山間地域では林野が占める割合が極めて高くなっている。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

| ○下記系統の 1 運行あたりの乗車人数 | | ※参考 |
|---------------------|---------|--------|
| 系 統 名 | R1-4 目標 | H30 実績 |
| 広域バス遠山郷線 | 7.6 人 | 7.6 人 |
| 広域バス遠山郷線（飯田高校） | 7.6 人 | 7.6 人 |
| 広域バス平岡線 | 3.3 人 | 3.3 人 |
| 広域バス阿島線 | 11.5 人 | 11.5 人 |
| 広域バス阿島線（ほっ湯アップル経由） | 11.5 人 | 11.5 人 |
| 市民バス千代線 | 4.4 人 | 4.4 人 |
| 市民バス久堅線 | 5.0 人 | 5.0 人 |
| 市民バス三穂線 | 9.9 人 | 9.9 人 |
| 乗合タクシー竜東線（千代系統） | 2.7 人 | 2.7 人 |
| 乗合タクシー竜東線（久堅系統） | 2.7 人 | 2.7 人 |
| 乗合タクシー遠山郷高校通学支援線 | 1.9 人 | 1.9 人 |
| 乗合タクシー三穂線 | 3.1 人 | 3.1 人 |
| 乗合タクシー平岡線 | 1.2 人 | 1.2 人 |
| 乗合タクシー上市田線 | 2.3 人 | 2.3 人 |

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

※ 平成 30 年度の実績は、広域バス 3 路線はすべて目標達成とならなかった。市民バス 3 路線は三穂線のみ目標を上回り、その他の路線では減少となった。乗合タクシー 5 路線は上市田線のみ目標を上回り、その他の路線では減少となった。

(2) 事業の効果

過疎地域を含む中山間地域の路線を維持することにより、高齢者、学生等の交通弱者の日常生活に必要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。

| |
|---|
| <p>3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ・路線別の部会を開催し、利用者のニーズに沿った運行計画を実施する。(飯田市地域公共交通改善市民会議) ・バス、乗合タクシーの時刻表を全戸配布 (飯田市地域公共交通改善市民会議) ・お得な市民バス及び乗合タクシークーポン券を発行し、利用者確保につなげる (信南交通株、飯田市地域公共交通改善市民会議) ・さらに、運転免許自主返納者の支援として、免許返納後 1 回に限り、上記クーポン券を交付 (飯田市地域公共交通改善市民会議) ・民生児童委員協議会及び高齢者クラブ等への出張PR (飯田市) ・広報紙等によるエコ通勤の推進 (南信州地域交通問題協議会) ・公共交通に関するイベントへの参画 (青年会議所、南信州地域交通問題協議会、事業者) ・バスのダイヤ調整会議を開催し、接続路線におけるシームレスダイヤについて調整 (南信州地域交通問題協議会、飯田市、阿南町、阿智村、根羽村、喬木村、豊丘村、事業者) ・バスロケーションシステムの導入の研究・検討 (飯田市、南信州地域交通問題協議会、事業者) <p>(南信州地域公共交通網形成計画P21・22 参照、南信州地域交通問題協議会総会の事業計画及び第 1 回飯田市地域公共交通改善市民会議の事業計画に記載)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・お仕事体験イベントでのラッピングバスの展示及び乗り方教室の実施 (南信州地域交通問題協議会) ・市内主要企業への利用促進に関するアンケート実施 (飯田市) |
| <p>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者</p> |
| <p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 1」を添付。</p> |
| <p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者</p> |
| <p>飯田市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。ただし、市町村を跨ぐ路線については、運行支援補助金に関する覚書による支出割合で負担することとしている。</p> |
| <p>6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称</p> |
| <p>信南交通株式会社、南信州広域タクシー有限会社、有限会社飯田タクシー、朝日交通株式会社、遠山タクシー有限会社、北部タクシー有限会社、第一観光タクシー株式会社</p> |
| <p>7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>8. 別表 1 の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めたシステムの概要 【地域間幹線システムのみ】</p> |
| <p>※該当なし</p> |

| |
|--|
| <p>9. 別表 1 の補助対象事業の基準に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>11. 外客来訪促進計画との整合性 <u>【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</u></p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u></p> |
| <p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 5」を添付。</p> |
| <p>13. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p> |
| <p>(1) 事業の目標</p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>(2) 事業の効果</p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p> |
| <p>※該当なし</p> |

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

【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

17. 協議会の開催状況と主な議論

（平成 19 年 7 月 27 日設立）

- ・平成 19 年度（3 回） 飯田市地域公共交通総合連携計画の決定
- ・平成 20 年度（5 回） 市街地循環線部会、遠山郷線部会、市民バス千代線の車両更新
- ・平成 21 年度（3 回）乗合タクシー竜東線、三穂線運行決定、運賃の見直し
- ・平成 22 年度（2 回） 実証運行最終年度 事後評価、遠山高校支援線の運行決定
- ・平成 23 年 6 月 16 日（平成 23 年度第 1 回）生活交通ネットワーク計画の承認
※制度の詳細に一部未定な部分があるため、決定した時点で一部を変更し提出する可能性がある旨の了承を得る。
- ・平成 23 年 6 月 27 日 南信州地域公共交通問題協議会臨時総会にて承認
※南信州地域公共交通問題協議会が作成した「南信州地域公共交通総合連携計画」に基づき、各市町村協議会が生活交通ネットワーク計画を作成し、地域内公共交通の連携強化を図る。
- ・平成 24 年 1 月 20 日（平成 23 年度第 2 回）H24 年度生活交通ネットワーク計画の変更承認
- ・平成 24 年 1 月 23 日 南信州地域公共交通問題協議会総会にて H24 年度生活交通ネットワーク計画の変更承認
- ・平成 24 年 6 月 14 日 H24 年度生活交通ネットワーク計画の変更承認
- ・平成 24 年 6 月 15 日 南信州地域公共交通問題協議会総会にて H24 年度生活交通ネットワーク計画の変更承認
- ・平成 25 年 1 月 17 日 H25 年度生活交通ネットワーク計画の変更承認
- ・平成 25 年 6 月 19 日 H26 年度生活交通ネットワーク計画の承認
- ・平成 25 年 6 月 20 日 南信州地域公共交通問題協議会総会にて H26 年度生活交通ネットワーク計画の承認
- ・平成 26 年 6 月 23 日 H27 年度生活交通ネットワーク計画の承認
- ・平成 26 年 6 月 25 日 南信州地域公共交通問題協議会総会にて H27 年度生活交通ネットワーク計画の承認
- ・平成 27 年 6 月 19 日 H28 年度生活交通確保維持改善計画の承認
- ・平成 27 年 6 月 22 日 南信州地域公共交通問題協議会総会にて H28 年度生活交通確保維持改善計画の承認
- ・平成 28 年 6 月 24 日 H29 年度生活交通確保維持改善計画の承認
- ・平成 28 年 6 月 29 日 南信州地域公共交通問題協議会総会にて H29 年度生活交通確保維持改善計画の承認
- ・平成 29 年 1 月 23 日 H29 年度生活交通ネットワーク計画の変更承認
- ・平成 29 年 6 月 21 日 南信州地域公共交通問題協議会総会にて H30 年度生活交通確保維持改善計画の承認
- ・平成 29 年 6 月 29 日 H30 年度生活交通確保維持改善計画の承認
- ・平成 30 年 6 月 18 日 南信州地域公共交通問題協議会総会にて H30 年度生活交通確保維持改善計画の承認
- ・平成 30 年 6 月 28 日 H30 年度生活交通確保維持改善計画の承認
- ・令和元年 6 月 26 日 南信州地域公共交通問題協議会総会にて R1 年度生活交通確保維持改善計画の承認予定
- ・令和元年 6 月 28 日 R1 年度生活交通確保維持改善計画の承認予定

18. 利用者等の意見の反映状況

協議会に、自治会や福祉関係者等から構成される部会を路線ごとに設け、運行改善等について協議している。

- ・乗合タクシー車中アンケート調査を路線ごとに実施（1か月間）
- ・バス乗降調査を随時実施
- ・平成24年4月より、要望のあった高齢者回数券の設定、路線の経路変更等を実施。
- ・平成25年4月より、バス運賃を10円単位の距離従量制から、100円単位の地区別エリア制に見直すとともに、定期券の見直しを行った。（実証実験）
- ・平成26年4月より、運転免許証自主返納者に対して回数券を交付する支援制度を開始した。
- ・平成31年4月より、妊婦に対してマタニティ割引を導入し、新たな利用者を確保する取組を開始した。

19. 協議会メンバーの構成員

| | |
|----------------|---|
| 関係都道府県 | 長野県企画振興部交通政策課 |
| 関係市区町村 | 飯田市、阿智村、喬木村、高森町、天龍村 |
| 交通事業者・交通施設管理者等 | 信南交通、長野県タクシー協会下伊那支部、長野県飯田建設事務所、長野県飯田警察署 |
| 地方運輸局 | 長野運輸支局 |
| その他協議会が必要と認める者 | まちづくり委員会代表、飯田市社会福祉協議会、飯田商工会議所、飯田医師会、飯田市民生児童委員協議会等 |

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所） 長野県飯田市大久保町 2534 番地

（所 属） 飯田市リニア推進部リニア推進課公共交通係

（氏 名） 吉沢 浩亮

（電 話） 0265 (22) 4511 内線 3311

（e-mail） linear@city.iida.lg.jp

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

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

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

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

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

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

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

令和2年度

| 市区町村 | 運行予定者名 | 運行系統名 (申請番号) | 運行系統 | | | 系統 キロ程 | 計画 運行 日数 | 計画 運行 回数 | 再 編 特 例 措 置 | 地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7及び別表9) | | | | |
|------------|---------|----------------------------|-------|----------------|-------|--------------------|--------------------|----------------|----------------------------|-------------------------------|--------------------|---------------------------------|---------------------------|---|
| | | | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | 運行態様の 別 | 基準ロで 該当する 要件 | 接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策 | 基準二で該 当する要件 (別表7のみ) | |
| 長野県 飯田市 | 信南交通(株) | (1) 広域バス遠山郷線 | かぐらの湯 | 上町 | 飯田駅前 | 往46.6km 復45.8km | 365日 | 971回 | | 路線定期運行 | ① | 補助対象地域間幹線系統駒場線飯田駅前停留所と近接 | ③ | |
| | | (2) 広域バス平岡線 | 和田 | 名古屋 | 平岡 | 往11.9km 復11.9km | 241日 | 241回 | | 路線定期運行 | ②(1) | 地域間交通ネットワークJR飯田線平岡駅と近接 | ③ | |
| | | (3) 広域バス阿島線 | 飯田病院前 | イオン飯田店 | 飯田病院前 | 往23.8km 復24.2km | 291日 | 507回 | | 路線定期運行 | ① | 補助対象地域間幹線系統駒場線飯田駅前停留所と近接 | ③ | |
| | | (4) 広域バス阿島線 (ほっ湯アップル経由) | 飯田病院前 | ほっ湯アップル | 飯田病院前 | 往27.2km 復27.2km | 291日 | 507回 | | 路線定期運行 | ① | 補助対象地域間幹線系統駒場線飯田駅前停留所と近接 | ③ | |
| | | (5) 市民バス千代線 | 法全寺 | 市立病院 | 飯田駅前 | 往24.1km 復23.7km | 241日 | 241回 | | 路線定期運行 | ① | 補助対象地域間幹線系統駒場線飯田駅前停留所と近接 | ③ | |
| | | (6) 市民バス久堅線 | 平栗車庫 | 市立病院 | 飯田駅前 | 往20.8km 復20.4km | 241日 | 241回 | | 路線定期運行 | ① | 補助対象地域間幹線系統駒場線飯田駅前停留所と近接 | ③ | |
| | | (7) 市民バス三穂線 | 立石 | 市立病院 | 飯田駅前 | 往18.9km 復18.5km | 241日 | 241回 | | 路線定期運行 | ① | 補助対象地域間幹線系統駒場線飯田駅前停留所と近接 | ③ | |
| | | (8) 乗合タクシー竜東線 (千代) | | 千代、龍江、竜丘、松尾 | | | 往 km 復 km | 294日 | 1564回 | | 区域運行 | ① | 補助対象地域間幹線系統駒場線飯田駅前停留所と近接 | ③ |
| | | (9) 乗合タクシー竜東線 (久堅) | | 上久堅、下久堅、松尾 | | | 往 km 復 km | 294日 | 1564回 | | 区域運行 | ① | 補助対象地域間幹線系統駒場線飯田駅前停留所と近接 | ③ |
| | | (10) 乗合タクシー遠山郷 高校通学支援線 | | 南信濃、上村、富木村、市街地 | | | 往 km 復 km | 263日 | 263回 | | 区域運行 | ① | 補助対象地域間幹線系統駒場線飯田駅前停留所と近接 | ③ |
| | | (11) 乗合タクシー三穂線 | | 三穂、山本、伊賀良 | | | 往 km 復 km | 294日 | 1076回 | | 区域運行 | ① | 補助対象地域間幹線系統駒場線飯田駅前停留所と近接 | ③ |
| | | (12) 乗合タクシー平岡線 | | 天満大町、和田 | 平岡 | | 往12.6km 復12.6km | 365日 | 1398回 | | 路線定期運行 | ②(1) | 地域間交通ネットワークJR飯田線平岡駅と近接 | ③ |
| | | (13) 乗合タクシー上市田線 | | かぐらの湯 | | | 往 km 復 km | 244日 | 1464回 | | 区域運行 | ① | 補助対象地域間幹線系統駒場線飯田駅前停留所と近接 | ③ |

松川町 生活交通確保維持改善計画

<地域内フィーダー系統>

・生活交通確保維持改善計画（令和2～4年度） . . . P 1～6

・表 1 . . . P 7

生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）

令和元年5月28日

（名称）松川町地域公共交通対策協議会
（代表者名） 会長 宮下 智博 印

生活交通確保維持改善計画の名称

松川町地域内フィーダー系統確保維持計画（令和2年度～令和4年度）

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

1-1 南信州地域の公共交通の現状及び南信州地域交通問題協議会との関わり

南信州地域（以下「当地域」という。）は、飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村（以下「14市町村」という。）から構成されており、中央アルプスと南アルプスに囲まれた伊那谷の南部に位置し、総面積1,929km²のうち約86%を森林が占めている。また、盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。

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

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

1-2 松川町の現状と公共交通の必要性

松川町は東西に長く、町の中心を南北に流れる天竜川により河岸段丘が形成されている。松川町には大きく分けて天竜川東側の山間部に位置する生田地区、中心部を含む大島地区、その北側に位置する上片桐地区の3地区がある。町の中心部に商店街、JR駅、公共施設が集中するが、それぞれの地区から中心部までの距離が遠く、河岸段丘により形成された起伏の多い地形のため移動の負担が大きく、公共交通の維持が必要である。

以前より路線バスや福祉バスの運行を行ってきたが、運行区域や利用者が高齢者等に限定されていたことから、文教施設、福祉施設、商店街等を循環し、利用しやすい料金で利用者制限の無いコミュニティバスの運行が求められており、平成20年度に地域公共交通活性化再生事業（調査事業）に着手し、大島循環・上片桐循環・生田線・部奈線・生田循環の各路線を2ヵ年（平成21年度、平成22年度）実証運行の後、平成23年度から大島循環・上片桐循環・生田線・部奈線については本格運行を開始し、生田循環については路線の大幅改正を行い、実証運行期間を1ヵ年延長して平成24年度から本格運行を開始した。

町の西側にある温泉施設（清流苑）の利用と、町の中央にある下伊那日赤病院への通院には高齢者のバス利用が多く、高齢化が進んでいる天竜川以東の生田地区からのアクセス向上が求められている。町の中心市街地には多くの高齢者が居住しているため、きめ細かい運行が求められている。地域の活力低下が問題となっているなか、多くの交通弱者が町中に出ることで、商店街や文化活動の活性化に繋げていくことや、交通弱者の健康維持・向上に寄与することが必要である。

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

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

目標値 利用者数（系統ごとの乗車人数）

| 系統名 | H30 実績 | R 2 | R 3 |
|------------|----------|----------|----------|
| 大島循環 | 3,360 人 | 4,000 人 | 4,000 人 |
| 上片桐循環 | 3,861 人 | 4,500 人 | 4,500 人 |
| 上片桐・大島通学便 | 4,375 人 | 5,000 人 | 5,000 人 |
| 生田循環 峠部奈線 | 2,958 人 | — | — |
| 内 午前便 | 2,276 人 | 2,500 人 | 2,500 人 |
| 生田循環 中山柄山線 | 2,357 人 | — | — |
| 内 午前便 | 1,630 人 | 2,000 人 | 2,000 人 |
| 生田線 | 7,086 人 | 7,500 人 | 7,500 人 |
| 部奈線 | 7,894 人 | 8,500 人 | 8,500 人 |
| 計 | 31,891 人 | 36,000 人 | 36,000 人 |

- ・通常便（大島循環、上片桐循環、生田循環）利用者数の維持を目標とする。
- ・通学便（上片桐・大島通学便、生田線、部奈線）対象小中学生数により目標設定する。
- ・生田循環線は R 元年 10 月より午後便が減便となるため、R2 年度以降は午前便から利用者数の目標値を設定する。
- ・生田線、部奈線 対象小中学生数の約 7 割の利用を目標とする。
40 人（対象生徒数 57 人の約 7 割）×200 日（往復利用）
- ・上片桐・大島通学便 対象小中学生数の約 2 割の利用を目標とする。
2 人（対象生徒数 8 人の約 2 割）×200 日（往復利用）

(2) 事業の効果

JR 駅（伊那大島駅、上片桐駅）を公共交通の要衝とし、松川町全体を網羅するコミュニティバスを維持することにより、公共交通空白地域の解消と地域にあった交通体系の構築を図ることができる。運賃を高校生以下 100 円とし、また、高齢者や障がい者、遠方から通学する小中学生については無料とし、学生や一般の利用者には割安に設定することで、誰もが利用することのできる交通機関として期待できる。大島循環は平日 5 便、上片桐循環は平日に 4 便運行し、また、生田地区の 2 路線は隔日運行としながらも、運行日は 5 便が運行することで、利便性の向上と利用機会の拡大を図ることができる。

また、バス路線の利便性が向上することで、バス路線と鉄道の連携を高めることができ、公共交通全体の利用促進に繋がる。

| |
|--|
| <p>3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ・住民への乗り方教室を開催する。(年2回の実施を予定)(松川町) ・高校へ進学する中学3年生の保護者の方へ、参観日等に公共交通での通学移動についての説明会を設ける。(松川町) |
| <p>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者</p> |
| <p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行予定者を伊那バス(株)、丸茂自動車(有)に決定することで、協議会において承認が得られた。 ・運行予定者は実証運行を行ってきた実績があり、地域の生活移動を支える担い手として地域の信頼を得ており、また、安全輸送の確保も期待できる。 ・交通事業は地場に根付いた産業として継続して運行することで、地域の交通手段が確保・維持され、雇用も含め地域経済の安定に寄与する。 |
| <p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者</p> |
| <p>松川町が負担する運行事業者への委託金額については、運行収入および国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。</p> |
| <p>6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称</p> |
| <p>伊那バス株式会社、丸茂自動車有限会社</p> |
| <p>7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】</p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】</p> |
| <p>※該当なし</p> |

| |
|---|
| <p>10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】</p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】</p> |
| <p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付</p> |
| <p>13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p> |
| <p>大島循環線の車両について、平成30年5月時点で年間実車走行キロが35万キロ以上であったため、車両減価償却費等国庫補助金を活用し、平成31年3月にハイエースを導入することにより、運行の安全性、快適性を確保した。</p> |
| <p>14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p> |
| <p>(1) 事業の目標</p> |
| <p>大島循環線の1か月運行あたりの乗車人数（平均値） H30年：280人 大島循環線の1か月運行あたりの乗車人数（目標値） R元年：333人 R2年：333人 R3年：333人</p> |
| <p>(2) 事業の効果</p> |
| <p>大島循環線の車両を交換し、コミュニティバスの運行を維持することにより、日常生活に必要な移動手段が確保できる。また、清流苑やフォレストアドベンチャーなどの観光地や果物狩りなどの施設を回る路線のため、住民の買い物や通院などの利用以外にも観光客の移動手段として利用を見込めるため、地域活性化にも貢献できる。</p> |
| <p>15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p> |
| <p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表6」を添付。 なお、松川町から運行事業者への補助金額については、国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。</p> |

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

【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

17. 協議会の開催状況と主な議論

- | | |
|----------------------|--|
| ・平成20年7月3日（20年度第1回） | 協議会設立、事業計画について協議 |
| ・平成20年12月2日（20年度第2回） | 予算、公共交通連携計画について合意 |
| ・平成21年1月21日（20年度第3回） | 運賃、運行業者、補正予算について合意 |
| ・平成27年3月3日（26年度第4回） | 平成27年度事業計画と予算の承認 |
| ・平成27年6月1日（27年度第1回） | 平成26年度事業、決算報告 生活交通確保維持改善計画の承認 |
| ・平成28年1月15日（27年度第2回） | 生活交通改善計画について承認 (バリアフリー化設備等整備事業) |
| ・平成28年3月2日（27年度第3回） | 平成28年度事業計画と予算の承認 |
| ・平成28年6月1日（28年度第1回） | 平成27年度事業、決算報告 生活交通確保維持改善計画の承認 |
| ・平成29年1月12日（28年度第2回） | 確保維持改善事業の事業評価について承認 |
| ・平成29年3月8日（28年度第3回） | 平成29年度事業計画と予算の承認 |
| ・平成29年6月1日（29年度第1回） | 平成28年度事業、決算報告 生活交通確保維持改善計画の承認 運賃（定期券）改定について協議 |
| ・平成30年5月31日（30年度第1回） | 平成29年度事業、決算報告 平成29年度公共交通再編支援事業結果報告 生活交通確保維持改善計画の承認 高校生の通学定期券を全路線へ導入決定 |
| ・平成31年1月10日（30年度第2回） | 平成30年度地域公共交通確保維持改善事業 評価 平成31年度事業計画 |
| ・令和元年5月28日（元年度第1回） | 平成30年度事業、決算報告 平成30年度公共交通再編支援事業結果報告 生活交通確保維持改善計画の承認 運行経路変更について（デマンド運行） |

18. 利用者等の意見の反映状況

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

- ・ H21 年度に住民アンケート、H22 年度に集落懇談会を実施し、運行に反映。
- ・ H26 年 4 月より、上片桐循環通学便について、大島地区への路線変更を実施。
- ・ H27 年 4 月より、上片桐循環通学便について、大島地区への増便を実施。
- ・ H29 年 10 月に住民アンケートを実施(約 3,400 世帯)。また、11 月にはバスに乗り込み調査を実施し、実態を把握。
- ・ H30 年 9 月に地元ケーブルテレビでバスの乗り方について案内などを放送。
- ・ H30 年 11 月にバスの乗り方講習会と乗車体験会を実施し、利用者の声を把握。

19. 協議会メンバーの構成員

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

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 長野県下伊那郡松川町元大島 3823

(所 属) 松川町役場 まちづくり政策課

(氏 名) 河野 通祥

(電 話) 0265-36-7014

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

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

2年度

| 市区町村 | 運行予定者名 | 運行系統名 (申請番号) | 運行系統 | | | 系統 キロ程 | 計画 運行 日数 | 計画 運行 回数 | 再 編 特 例 措 置 | 地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9) | | |
|------------|----------|--------------------------------|-----------|-------------------|-----------|--------------------|----------------|----------------|----------------------------|-------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|
| | | | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | 運行態様の別 | 基準口で 該当する 要件 | 接続する補助対象地域間幹線系統等 との接続確保策 |
| 長野県 松川町 | 伊那バス(株) | (1) 大島循環 (午前2便) | 伊那 大島駅 | 古野公民 館 増野会所 | キラヤ 前 | 往35.2km 循環 | 241日 | 241.0回 | | ②(2) 交通不便地 域 | 地域間交通ネットワークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接 | ③ |
| | | (2) 大島循環 (午前3便)(午後便) | 役場前 | 古野公民 館 増野会所 | キラヤ 前 | 往35.3km 循環 | 241日 | 723.0回 | | ②(2) 交通不便地 域 | 地域間交通ネットワークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接 | ③ |
| | | (3) 上片桐循環 (午前1便) | 役場前 | 大沼北部 上片桐駅 | 役場前 | 往25.3km 循環 | 241日 | 241.0回 | | ②(2) 交通不便地 域 | 地域間交通ネットワークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接 | ③ |
| | | (4) 上片桐循環 (午前2便)(午後1・ 2) | 役場前 | 上片桐駅 大沼北部 | キラヤ 前 | 往29.1km 循環 | 241日 | 723.0回 | | ②(2) 交通不便地 域 | 地域間交通ネットワークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接 | ③ |
| | | (5) 大島・ 上片桐通学便 | 役場前 | 大沼北部 増野会所 | 伊那 大島駅 | 往16.0km 循環 | 241日 | 1,089.0 回 | | ②(2) 交通不便地 域 | 地域間交通ネットワークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接 | ③ |
| | 丸茂自動車(有) | (6) 生田循環 峠部奈線 (午前1便) | 杜協前 | 日赤病院 | キラヤ前 | 往50.3km 循環 | 143日 | 143.0回 | | ②(2) 交通不便地 域 | 地域間交通ネットワークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接 | ③ |
| | | (7) 生田循環 峠部奈線 (午前2便) | 下峠 | 日赤病院 | 清流苑 | 往25.8km 復 km | 143日 | 71.5回 | | ②(2) 交通不便地 域 | 地域間交通ネットワークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接 | ③ |
| | | (8) 生田循環 峠部奈線 (昼便) | 杜協前 | 日赤病院 | 新井 | 往32.9km 循環 | 143日 | 143.0回 | | ②(2) 交通不便地 域 | 地域間交通ネットワークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接 | ③ |
| | | (9) 生田循環 中山柄山 線(午前1便) | 杜協前 | 日赤病院 | キラヤ前 | 往44.2km 循環 | 149日 | 149.0回 | | ②(2) 交通不便地 域 | 地域間交通ネットワークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接 | ③ |
| | | (10) 生田循環 中山柄山 線(午前2便) | 石橋 | 日赤病院 | 清流苑 | 往29.9km 復 km | 149日 | 74.5回 | | ②(2) 交通不便地 域 | 地域間交通ネットワークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接 | ③ |
| | | (11) 生田循環 中山柄山 線(昼便) | 杜協前 | 日赤病院 | 新井 | 往31.9km 循環 | 149日 | 149.0回 | | ②(2) 交通不便地 域 | 地域間交通ネットワークJR飯田線(伊那 大島駅)との近接 | ③ |

下伊那南部地域 生活交通確保維持改善計画

<地域内フィーダー系統>

・生活交通確保維持改善計画（令和2～4年度） . . . P 1～8

・表 1 . . . P 9

令和元年6月28日

（名 称）下伊那南部地域公共交通対策協議会
会長 勝 野 一 成 印

生活交通確保維持改善計画の名称

下伊那南部地域 地域内フィーダー系統確保維持計画（令和2年度～令和4年度）

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(1) 南信州地域の概況及び南信州地域交通問題協議会との関わり

南信州地域（以下「当地域」という。）は、飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村（以下「14市町村」という。）から構成されている。中央アルプスと南アルプスに囲まれた伊那谷の南部に位置し、総面積1,929km²のうちの約86%を森林が占めており、盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は、専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。

しかし、自家用車を運転できない高齢者や、高校生を中心とする学生等は、日常の移動手段として電車やバス等を利用しており、今後継続的に公共交通を守り育てていくことが、当地域にとって喫緊の重要課題のひとつであった。この課題の解決には、市町村の枠を越えた公共交通の維持・確保が必要であることから、平成20年に、14市町村、道路管理者、公安委員会等の行政機関と公共交通事業者、福祉事業者、環境関連団体、公共交通利用者等が一堂に会し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）に基づく法定協議会として「南信州地域交通問題協議会」を設立し、当地域全体の公共交通に関するマスタープランとして「南信州地域公共交通総合連携計画」を策定した。その後、活性化再生法の改正を受け、住民や来訪者の移動手段確保はもとより、福祉、教育、観光なども含めたまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を進めるために、平成28年3月に「南信州地域公共交通網形成計画（以下「南信州網形成計画」という。）」を策定した。

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

(2) 下伊那南部地域の概況と地域公共交通確保の必要性

下伊那南部地域（以下「南部地域」という。）は、阿南町、下條村、売木村、天龍村、泰阜村の5町村で構成され、南アルプスや中央アルプスに連なる1,000～1,500m級の山々に囲まれた山深い地域である。住民は天竜川に沿って形成された河岸段丘に点在して住んでいる。南部地域は長野県内でも過疎化と高齢化の進んだ地域であり、交通不便者は今後も増加していくと予測されることから、公共交通を維持することが必要である。

南部地域では、信南交通株式会社（以下「信南交通（株）」という。）が担ってきた2路線の廃止をきっかけに、道路管理者、公安委員会をはじめとする関係する行政機関、公共交通事業者、公共交通利用者などで構成する下伊那南部地域公共交通対策協議会（以下「協議会」という。）を設立し、阿南線、温田線、泰阜線の実証運行を開始した。3年間の実証運行、平成24年度から本格運行において利用者は順調に増加を続けていたが、平成27年度には運行以来はじめて前年度を下回る結果となり、以降減少が続いている（平成30年度（10

月～9月)実績 一月あたりの利用者数:3,171人/月、収支率:19.2%)。これは、バス運行から10年が経過する中で、南部地域内の人口減少、これまで利用していた層の高齢化が進み、バスを利用できなくなってしまうことや少子化による学生数の減少などが要因と考えられる。

一方、天龍村においては、昭和50年12月に信南交通(株)が運行していた天龍村平岡と大河内を結ぶ神原線が廃止され、以降は天龍村営バスが運行を行っている。同路線は、大河内地区とJR飯田線平岡駅を結び、村診療所、県立阿南病院や飯田市内の病院への通院、また、学生の通学等に利用されており、地域住民にとって欠かすことのできない公共交通機関となっている。

以上のように、南部地域においては、地域公共交通確保維持の必要性があるものの、少子・高齢化、過疎化が進展しており、地形的にも公共交通の運行が極めて非効率にならざるを得ない状況から、地域独力で地域公共交通を維持し続けることが困難である。このようなか、住民の生活交通手段を存続させるために、本計画を策定し、国の地域公共交通確保維持事業を活用する。

本計画の対象路線は、JR飯田線に接続するフィーダー路線であり、阿南線、温田線の5系統、及び神原線の1系統、合計6系統である。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

① 「阿南線・温田線」

目標値：公共交通利用者数(系統ごとの乗車人数)

人口減少が進む中、系統ごとの利用者数を平成30年度(平成29年10月～平成30年9月)と同程度とすることを目標とする。

1月あたりの利用者数

単位：人/月

| 系統名 | H30年度 実績 | R2年度 目標 | R3年度 目標 | R4年度 目標 |
|-----------------|-------------|------------|------------|------------|
| 阿南線：伝承センター前⇔川路駅 | 320 | 320 | 320 | 320 |
| 阿南線：温田駅前⇔川路駅 | 1,129 | 1,129 | 1,129 | 1,129 |
| 阿南線：温田駅前⇔飯田病院前 | 719 | 719 | 719 | 719 |
| 温田線：こまどりの湯⇔温田駅前 | 918 | 918 | 918 | 918 |
| 温田線：車庫前⇔温田駅前 | 86 | 86 | 86 | 86 |
| 合計(月平均) | 3,171 | 3,171 | 3,171 | 3,171 |

② 「神原線」

目標値：公共交通利用者数

人口減少が進む中、利用者数を平成30年度(平成29年10月～平成30年9月)と同程度とすることを目標とする。

1月あたりの利用者数

単位：人/月

| 系統名 | H30年度 実績 | R2年度 目標 | R3年度 目標 | R4年度 目標 |
|-------------------|-------------|------------|------------|------------|
| 神原線： 大河内⇔平岡郵便局 | 264 | 264 | 264 | 264 |

(2) 事業の効果

阿南線、温田線は、バスの運行により、高校生の通学や高齢者の通院・買物移動を担保し、交通不便者といわれる人たちでも自立的な生活ができ、安心して暮らすことができる地域とする。

また、効率的な運行や地域住民の協力により行政負担を最小限に抑えるとともに、JR飯田線との接続を強化することで鉄道とバスが共存共栄できる地域とする。

神原線については、高齢者の割合が高い当地域においてバスを運行することで、高齢者の日常生活における移動手段が確保される。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

(1) 「阿南線・温田線」

① バス利用の促進・維持

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

国立社会保障・人口問題研究所の推計人口（平成30（2018）年推計）を参照すると、阿南町、売木村、下條村の主な利用者層である高齢者と15～19歳の人口は減少する。平成27年から平成32年までで高齢者は年平均28人、15～19歳人口は年平均11人減少すると推計されている。人口が少ない当地域においては、人口の減少が利用者の減少に直結しやすい特徴を持つことから、このままでは利用者は減少し続けると考えられる。

このようななか、平成30年度と同程度の利用者数を維持するためには実質的には利用者を増やす必要がある。

平成29年度に実施した利用者に対するアンケート調査（バス乗車調査）結果から把握した利用者のニーズや阿南高校からの提言を基に、平成30年4月に運行改善を行った。改善前の平成29年4月、5月の1日当たりの利用者数はそれぞれ172.3人/日、189.1人/日に対して、平成31年4月、令和元年5月の1日当たり利用者数は163.3人/日、171.8人/日となっている。阿南高校の生徒数減少していることを踏まえると、この運行改善によって、ある程度減少を食い止めることができていると考えられる。

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

② 運行改善の周知

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

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

(2) 「神原線」

(南信州地域公共交通網形成計画 P. 35、実施主体：天龍村)

天龍村においては平成27年から平成32年の5年間で高齢者は98人、15～19歳人口は9人減少すると推計される。人口が大きく減少する高齢者について自家用車から公共交通の転換を促し、学生には引き続き利用してもらえるように働きかけ、利用者数を維持できるよう取り組む。

① 運行改善の周知

平成30年4月より、平岡駅から平岡郵便局までの区間を延長する運行改善を行っている。これは、多くの住民から診療所や接骨院、農協、郵便局等の近くにバス停を設置して

ほしいとの意見が寄せられたことから利便性向上策として実施したものである。

運行改善前の平成 29 年度の 3,127 人に対し、改善後の平成 30 年度の利用者数は 3,197 人と微増している。便利になったとの利用者の声もあり、今後も周知を図り、更なる利用者増加につなげる。

② 利用者のニーズに沿った運行の改善

今年度、利用者や村民のニーズを把握するためのアンケート調査等を行う予定である。調査結果をもとに、ダイヤ等の運行改善を行う。

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

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 1」を添付

【運行予定者決定の経緯】

運行予定者は、これまでの運行結果をふまえ、令和元年 6 月の協議会総会によって決定した。

阿南線・温田線は下伊那南部地域公共交通対策協議会（自家用有償旅客運送、代表して阿南町が運行者となる。）を運行予定者とする事となった。運行予定者は、実証運行（期間：平成 21 年 9 月～平成 24 年 3 月）及び平成 24 年度の本格運行からの引き続きで担当する。

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

天龍村営バス神原線については、天龍村が運行を行うものとする。

（参考：事業者選定の方針[下伊那南部地域公共交通対策協議会]）

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

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

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

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

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

6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

阿南町、天龍村

7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法

【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】

| |
|---|
| 該当なし |
| 8. 別表 1 の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】 |
| 該当なし |
| 9. 別表 1 の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】 |
| 該当なし |
| 10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】 |
| 該当なし |
| 11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】 |
| 該当なし |
| 12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】 |
| 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 5」を添付。 |
| 13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| <p>阿南線・温田線を運行するバス車両については、走行距離が 48 万キロを超過しており、山間地の急峻な地形を走る路線であるため、車両の消耗も激しく修繕費用も年々増加しており、早急な買い換えが必要となっている。また、旅客運送中の車両からの異音なども発生しており、利用者に不安を与える事象も発生している。これらのことから安全な輸送を確保するために令和元年度までに車両 5 台を導入する。</p> <p>購入年月日、台数</p> <p>平成 26 年 12 月 24 日…1 台（神原線）</p> <p>平成 28 年 2 月 28 日…1 台（温田線）</p> <p>平成 29 年 6 月 30 日…1 台（阿南線）</p> <p>平成 31 年 1 月 17 日…1 台（阿南線）</p> <p>令和 2 年 2 月 20 日…1 台（阿南線）</p> |

| |
|---|
| <p>14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p> |
| <p>(1) 事業の目標</p> <p>旅客運送時における車両トラブルをゼロにすることを目標とする。また、新型車両の導入による燃費の向上、修繕費用の抑制により収支率を平成30年度以上(19.2%以上)とすることも併せて目標と掲げる。</p> |
| <p>(2) 事業の効果</p> <p>阿南線・温田線を常に安定して運行させることにより、住民の日常生活に必要な移動手段が確保・維持される。また、突発的な修繕費用の発生なども抑えることで事業収支的な安定も図れる。</p> |
| <p>15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p> |
| <p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表6」を添付 阿南町から運行事業者への補助金額については、国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。</p> |
| <p>16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画(車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策) 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p> |
| <p>該当なし。</p> |
| <p>17. 協議会の開催状況と主な議論</p> |
| <p>平成20年5月29日(下伊那南部地域公共交通対策協議会総会)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・協議会設立 ・役員を選任について ・協議会の諸規定の制定について ・平成20年度事業計画について ・平成20年度予算について ・総合連携計画策定スケジュール、調査内容について <p>平成20年10月1日(天龍村地域公共交通会議)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・天龍村地域公共交通会議設立 <p>平成27年1月23日(天龍村地域公共交通会議)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中学生対象のワークショップ開催 <p>平成27年3月9日(南信州地域交通問題協議会総会)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各市町村、協議会の平成26年度生活交通ネットワーク計画の評価報告等 |

平成27年6月22日（南信州地域交通問題協議会総会）

- ・生活交通確保維持改善計画（平成28年度）の承認

平成27年6月24日（下伊那南部地域公共交通対策協議会総会）

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

平成28年6月23日（下伊那南部地域公共交通対策協議会総会）

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

平成28年6月29日（南信州地域交通問題協議会総会）

- ・生活交通確保維持改善計画（平成29年度）の承認

平成29年6月21日（南信州地域交通問題協議会総会）

- ・生活交通確保維持改善計画（平成30年度）の承認

平成29年6月23日（下伊那南部地域公共交通対策協議会総会）

- ・生活交通確保維持改善計画 地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係（平成30年度）の承認

平成30年3月5日（下伊那南部地域公共交通対策協議会総会）

- ・南部公共バス泰阜線の運行廃止の承認

平成30年6月18日（南信州地域交通問題協議会総会）

- ・生活交通確保維持改善計画（平成31年度）の承認

平成30年6月28日（下伊那南部地域公共交通対策協議会総会）

- ・生活交通確保維持改善計画 地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係（平成31年度）の承認

平成31年6月26日（南信州地域交通問題協議会総会）

- ・生活交通確保維持改善計画（令和2年度）の承認

平成31年6月28日（下伊那南部地域公共交通対策協議会総会）

- ・生活交通確保維持改善計画 地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係（令和2年度）の承認

18. 利用者等の意見の反映状況

地域の代表者（PTA、商工会、住民代表、議員会等）に、法定協議会構成員になっていたき、協議会の場を通じて住民意見の反映に努めた。また、法定協議会の下に幹事会を設置し、南部地域5町村の交通担当者がそれぞれの住民意向を把握しながら検討を行った。

さらに、平成20年8月には南信州広域地域全体を対象にしたアンケート調査、実証運行期間（平成21年度～23年度）には利用者の意見を聞くためにバス乗車調査、平成22年には地域内の主要な移動先である「阿南病院」における聞き取り調査も実施した。

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

| 19. 協議会メンバーの構成員 | |
|-----------------|---|
| 関係都道府県 | 南信州地域振興局 |
| 関係市区町村 | 飯田市、阿南町、下條村、売木村、天龍村、泰阜村 |
| 交通事業者・交通施設管理者等 | 信南交通（株）、（有） マルトハイヤー、シズカタタクシー、遠山タクシー（有）、飯田建設事務所、阿南警察署 |
| 地方運輸局 | 北陸信越運輸局長野運輸支局 |
| その他協議会が必要と認める者 | 南部5町村住民・公益代表、飯田市川路まちづくり委員会、阿南第一中学校PTA、下條中学校PTA、下伊那郡南部地区議員会、阿南町商工会、長野県阿南高等学校 |

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）長野県下伊那郡阿南町東條 58 番地 1

（所 属）下伊那南部地域公共交通対策協議会事務局

（氏 名）宮島正樹

（電 話）(0260) 22-4054

（e-mail）nansou@town.anan.nagano.jp

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

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

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

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

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

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

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

2年度

| 市区町村 | 運行予定者名 | 運行系統名 (申請番号) | 運行系統 | | | 系統 キロ程 | 計画 運行 日数 | 計画 運行 回数 | 再 編 特 例 措 置 | 地域内フィーダーシステムの基準適合 (別表7及び別表9) | | | |
|---------------------|--------|----------------------------|-----------------|-----|-----------|----------------------|----------------|----------------|----------------------------|---------------------------------|--------------------|--|---------------------------|
| | | | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | 運行態様の 別 | 基準ロで 該当する 要件 | 接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策 | 基準二で該 当する要件 (別表7のみ) |
| 阿南町・売木村・ 下條村・飯田市 | 阿南町 | (1) 阿南線 伝承センター前⇄川路 駅 | 伝承セ ンター 前 | 車庫前 | 川路駅 | 往 32.4km 復 37.0km | 241日 | 241回 | | 路線定期運行 | ②(1) | JR川路駅にて鉄道と 接続をはかれるようダ イヤを組む | ③ |
| | | | 温田 前 | 車庫前 | 川路駅 | 往 21.3km 復 21.3km | 241日 | 723回 | | 路線定期運行 | ②(1) | JR川路駅にて鉄道と 接続をはかれるようダ イヤを組む | ③ |
| | | | 温田 前 | 車庫前 | 飯田病 院前 | 往 37.4km 復 37.4km | 241日 | 723回 | | 路線定期運行 | ① | 飯田駅前停留所にて駒 場線(補助対象地域間 幹線系統)と接続する | ③ |
| 阿南町・桑島村・ 下條村・飯田市 | 阿南町 | (2) 阿南線 温田駅前⇄川路駅 | 温田 前 | 車庫前 | 温田 前 | 往 22.3km 復 22.3km | 241日 | 1,325回 | | 路線定期運行 | ②(1) | JR温田駅にて鉄道と 接続をはかれるようダ イヤを組む | ③ |
| | | | こまど りの湯 前 | 車庫前 | 温田 前 | 往 4.1km 復 km | 241日 | 241回 | | 路線定期運行 | ②(1) | JR温田駅にて鉄道と 接続をはかれるようダ イヤを組む | ③ |
| | | | 温田 前 | 車庫前 | 平岡郵 便局 | 往 21.2km 復 21.2km | 365日 | 1,458回 | | 路線定期運行 | ②(1) | JR平岡駅にて鉄道と 接続をはかれるようダ イヤを組む | ③ |
| 阿南町・売木村・ 桑島村 | 阿南町 | (6) 神原線 | 大河内 | 温泉前 | | | | | | | | | |

(注)

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

阿智村 生活交通確保維持改善計画

<地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（令和2～4年度） . . . P 1～6
- ・表 1 . . . P 7

令和元年 6 月 25 日

阿智村地域公共交通協議会

会長 熊谷 秀樹

0. 生活交通確保維持改善計画の名称

阿智村地域内フィーダー系統確保維持計画（令和 2 年度～令和 4 年度）

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

1-1 南信州地域の公共交通の現状及び南信州地域交通問題協議会との関わり

南信州地域（以下「当地域」という。）は、飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村（以下「14 市町村」という。）から構成されており、中央アルプスと南アルプスに囲まれた伊那谷の南部に位置し、総面積 1,929 km²のうちの約 86%を森林が占めている。また盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。

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

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

1-2 阿智村の現状

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

は214.47km²、その広大な面積のなかに60の集落が点在している。それぞれの地区から中心部までの距離は長く、起伏の多い地形により移動の負担は大きく、公共交通機関の維持が必要である。

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

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

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

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

系統別の1便平均乗車数(4月～3月)

| 路線 | 系統 | H30実績 | R1目標 | R2目標 | R3目標 |
|---------|-----------|-------|------|------|------|
| 伍和・智里東線 | 第1便 | 3.9人 | 3.9人 | 3.9人 | 3.9人 |
| | 第2便 | 3.9人 | 3.9人 | 3.9人 | 3.9人 |
| | 第3便、第4便 | 4.1人 | 4.1人 | 4.1人 | 4.1人 |
| | 第5便 | 1.1人 | 2.0人 | 2.0人 | 2.0人 |
| 春日・智里西線 | 第1便(月火木土) | 3.9人 | 3.9人 | 3.9人 | 3.9人 |
| | 第1便(水金) | 8.1人 | 8.1人 | 8.1人 | 8.1人 |
| | 第2便(月火木土) | 4.1人 | 4.1人 | 4.1人 | 4.1人 |
| | 第2便(水金) | 6.8人 | 6.8人 | 6.8人 | 6.8人 |
| | 第3便(月火木土) | 1.9人 | 2.0人 | 2.0人 | 2.0人 |
| | 第3便(水金) | 1.3人 | 2.0人 | 2.0人 | 2.0人 |
| 清内路線 | 第1便、第5便 | 5.9人 | 5.9人 | 5.9人 | 5.9人 |
| | 第2便、第3便 | 5.7人 | 5.7人 | 5.7人 | 5.7人 |
| | 第4便 | 4.6人 | 4.6人 | 4.6人 | 4.6人 |
| 浪合線 | 第1便 | 3.9人 | 3.9人 | 3.9人 | 3.9人 |
| | 第2便 | 3.8人 | 3.8人 | 3.8人 | 3.8人 |

H30実績を指標とし、下回らないことを目標とする。また、2.0人に満たなかった系統は2.0人を目標とする。

(2) 事業の効果

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

3. 2.の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

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

南信州地域公共交通網形成計画 P25

| |
|--|
| 4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者 |
| <p>「表1」</p> <p>運行予定期間：令和元年10月1日～令和4年9月30日</p> <p>運行事業者：阿智村</p> <p>添付資料：時刻表(地域間幹線系駒場線との接続関係を表示)</p> |
| 5. 地域公共交通の確保維持に要する費用の総額、負担者及びその負担額 |
| 阿智村が運行収入および国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担 |
| 6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称 |
| 阿智村 |
| 7. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【地域内フィーダー系統のみ】 |
| 地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱「表5」を添付 |
| 8. 車両の取得に係る目的・必要性【 <u>車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】 |
| ※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない |
| <p>路線バス伍和・智里東線は、距離の離れた伍和地区と智里東地区を細かく周る路線となっているため、一便あたりの運行時間が長く、1回当たりの乗車時間も長くなっている。利便性の高い効率的な運行とするためには、現在の路線を伍和線（仮称）と智里東線（仮称）に分割する必要がある、そのために新たな車両が必要である。</p> |
| 9. 車両の取得に係る定量的な目標・効果【 <u>車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】 |
| ※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない |
| <p>(1) 事業の目標</p> <p>路線バス伍和・智里東線の1運行あたりの乗車人数 目標</p> <p>R2 2.0人 R3 2.0人 R4 2.0人 R5 2.0人</p> |
| <p>(2) 事業の効果</p> <p>路線バス伍和・智里東線を伍和線（仮称）と智里東線（仮称）に分割し、新しい車両を導入することにより、伍和・智里東地域の高齢者、自宅から高校へ通学する学生の長時間乗車における負担を軽減するとともに、定住促進、地域活性化に貢献できる。</p> |

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、負担者【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表6」を添付

11. 協議会の開催状況と主な議論

(地域内フィーダー系統)

- | | |
|----------------|----------------------------|
| ・平成20年3月27日 | 協議会設立、事業内容について協議 |
| ・平成20年度協議会6回開催 | 地域公共交通総合連携計画策定 |
| ・平成21年度協議会2回開催 | 実証運行、地域公共交通総合連携計画変更 |
| ・平成22年度協議会2回開催 | 実証運行 |
| ・平成23年度協議会2回開催 | 実証運行 |
| ・平成24年2月28日 | 生活交通ネットワーク計画について承認 |
| ・平成25年2月28日 | 平成25年4月1日運行内容の変更について承認 |
| ・平成26年3月3日 | 平成26年4月1日からの運行について協議 |
| | 平成27年度生活交通ネットワーク計画について合意 |
| ・平成26年10月28日 | バス車両の更新について協議 |
| ・平成27年2月25日 | 平成27年4月1日からの運行について協議 |
| | 平成28年度生活交通ネットワーク計画について合意 |
| ・平成27年10月27日 | バス車両の更新について協議 |
| ・平成28年2月25日 | 平成29年度生活交通確保維持改善計画について協議合意 |
| ・平成29年6月28日 | 平成30年度生活交通確保維持改善計画について協議合意 |
| ・平成30年2月21日 | 平成30年度事業計画変更について合意 |
| ・平成30年6月29日 | 平成31年度生活交通確保維持改善計画について協議合意 |
| ・平成30年12月4日 | 駒場線の増便について協議 |
| | 伍和・智里東線の路線再編について協議 |
| ・平成31年2月27日 | 平成31年4月1日からの運行について協議 |

(地域間幹線系統)

- | | |
|-------------|--|
| ・平成25年6月19日 | 飯田市地域公共交通改善市民会議にて、平成25年度事業計画案について協議（駒場線） |
|-------------|--|

| | |
|-------------------|--|
| ・平成 26 年 6 月 23 日 | 飯田市地域公共交通改善市民会議にて、平成 26 年度事業計画案について協議（駒場線） |
| ・平成 27 年 6 月 17 日 | 飯田市地域公共交通改善市民会議にて、平成 27 年度事業計画案について協議（駒場線） |
| ・平成 28 年 6 月 24 日 | 飯田市地域公共交通改善市民会議にて、28 年度事業計画案について協議（駒場線） |
| ・平成 29 年 6 月 29 日 | 飯田市地域公共交通改善市民会議にて、29 年度事業計画案について協議（駒場線） |
| ・平成 30 年 6 月 28 日 | 飯田市地域公共交通改善市民会議にて、30 年度事業計画案について協議（駒場線） |

12. 利用者等の意見の反映

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

・平成 28 年度、住民からの公募によるラッピングバスを車両更新に併せて実施
 ・平成 29 年 4 月より、運転免許証自主返納者に対し、回数券を交付する支援制度を開始

・平成 30 年 4 月より、地域住民から要望のあった路線のダイヤ変更等を実施。

・平成 31 年 4 月より、運転免許証自主返納者に対し、回数券を交付する支援制度を拡充

13. 協議会メンバーの構成員

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

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）長野県下伊那郡阿智村駒場 483

（所 属）阿智村役場 総務課

（氏 名）小松 史香

（電 話）0265-43-2220

（e-mail）syomu@vill.achi.lg.jp

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

2年度

| 市区町村 | 運行予定者名 | 運行系統名 (申請番号) | 運行系統 | | | 系統 キロ程 | 計画 運行 日数 | 計画 運行 回数 | 再 編 特 例 措 置 | 地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7及び別表9) | | | |
|------|--------|---------------------|-----------|----------------------------|-----------|----------------------|----------------|----------------|----------------------------|-------------------------------|-------------------|-----------------------------------|---------------------------|
| | | | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | 運行態様の 別 | 基準で 該当する 要件 | 接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策 | 基準にて該 当する要件 (別表7のみ) |
| 阿智村 | 阿智村 | (1) 伍和・智里東線第1便 | 粟久お宮前 | 伍和診療所 | こまんば | 往 4.9km 復 km | 292日 | 146回 | | 路線定期 | ① | 補助対象地域幹線系統 駒場線バス停「こまんば」と 接続 | ③ |
| | 阿智村 | (2) 伍和・智里東線第2便 | 阿智村役場 | 粟久お宮前 | 清蒙開拓平和記念館 | 往 41.3km 復 環 | 292日 | 292回 | | 路線定期 | ① | 補助対象地域幹線系統 駒場線バス停「こまんば」と 接続 | ③ |
| | 阿智村 | (3) 伍和・智里東線第3便、第4便 | 清蒙開拓平和記念館 | 粟久お宮前 | こまんば | 往 45.5km 復 環 | 292日 | 584回 | | 路線定期 | ① | 補助対象地域幹線系統 駒場線バス停「こまんば」と 接続 | ③ |
| | 阿智村 | (4) 伍和・智里東線第5便 | 阿智高校 | 粟久お宮前 | 阿智診療所 | 往 10.4km 復 環 | 292日 | 292回 | | 路線定期 | ① | 補助対象地域幹線系統 駒場線バス停「こまんば」と 接続 | ③ |
| | 阿智村 | (5) 春日・智里西第1便(月火木土) | 戸沢 | 阿智村役場 | 寿菜苑 | 往 38.9km 復 環 | 193日 | 193回 | | 路線定期 | ① | 補助対象地域幹線系統 駒場線バス停「こまんば」と 接続 | ③ |
| | 阿智村 | (6) 春日・智里西第1便(水金) | 戸沢 | 戸沢 | 寿菜苑 | 往 43.1km 復 環 | 99日 | 99回 | | 路線定期 | ① | 補助対象地域幹線系統 駒場線バス停「こまんば」と 接続 | ③ |
| | 阿智村 | (7) 春日・智里西第2便(月火木土) | 寿菜苑 | 戸沢 | こまんば | 往 40.0km 復 環 | 193日 | 193回 | | 路線定期 | ① | 補助対象地域幹線系統 駒場線バス停「こまんば」と 接続 | ③ |
| | 阿智村 | (8) 春日・智里西第2便(水金) | 寿菜苑 | 横川 | こまんば | 往 48.4km 復 環 | 99日 | 99回 | | 路線定期 | ① | 補助対象地域幹線系統 駒場線バス停「こまんば」と 接続 | ③ |
| | 阿智村 | (9) 春日・智里西第3便(月火木土) | 寿菜苑 | 七久里高倉所 | 戸沢 | 往 25.0km 復 環 | 193日 | 193回 | | 路線定期 | ① | 補助対象地域幹線系統 駒場線バス停「こまんば」と 接続 | ③ |
| | 阿智村 | (10) 春日・智里西第3便(水金) | 寿菜苑 | 七久里高倉所 | 横川 | 往 35.0km 復 環 | 99日 | 99回 | | 路線定期 | ① | 補助対象地域幹線系統 駒場線バス停「こまんば」と 接続 | ③ |
| | 阿智村 | (11) 清内路線第1便、第5便 | 長田屋 | 長田屋 口 (ガイドセン ター前) | 阿智村役場 | 往 17.5km 復 17.5km | 292日 | 584回 | | 路線定期 | ① | 補助対象地域幹線系統 駒場線バス停「こまんば」と 接続 | ③ |
| | 阿智村 | (12) 清内路線第2便、第3便 | 健康の森 | 長田屋 口 (ガイドセン ター前) | 阿智村役場 | 往 15.5km 復 15.5km | 292日 | 584回 | | 路線定期 | ① | 補助対象地域幹線系統 駒場線バス停「こまんば」と 接続 | ③ |
| | 阿智村 | (13) 清内路線第4便 | アラヤ | 長田屋 口 (ガイドセン ター前) | 阿智村役場 | 往 14.6km 復 14.6km | 292日 | 292回 | | 路線定期 | ① | 補助対象地域幹線系統 駒場線バス停「こまんば」と 接続 | ③ |
| | 阿智村 | (14) 浪合線第1便 | 浪合高麗 | 浪合高麗 | こまんば | 往 56.8km 復 環 | 292日 | 292回 | | 路線定期 | ① | 補助対象地域幹線系統 駒場線バス停「こまんば」と 接続 | ③ |
| | 阿智村 | (15) 浪合線第2便 | 浪合診療所 | 浪合診療所 | こまんば | 往 48.6km 復 環 | 292日 | 292回 | | 路線定期 | ① | 補助対象地域幹線系統 駒場線バス停「こまんば」と 接続 | ③ |

根羽村・平谷村地域 生活交通確保維持改善計画

<地域内フィーダー系統>

・生活交通確保維持改善計画（令和2～4年度） . . . P 1～6

・表 1 . . . P 7

生活交通確保維持改善計画

策定：令和元年6月25日

(名称) 西部コミュニティバスを守り育てる会
(根羽村・平谷村合同地域公共交通会議)
(代表者名) 会長 大久保 憲一

生活交通確保維持改善計画の名称

根羽村・平谷村地域内フィーダー系統確保維持計画（令和2年度～令和4年度）

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

(1) 長野県南信州地域の公共交通の現状

根羽村・平谷村が属する長野県南信州地域（中心市である飯田市および下伊那郡からなる。以下「当地域」という。）は、中央アルプスと南アルプスに囲まれた伊那谷の南部に位置し、総面積1,929km²のうちの約86%を森林が占めている。また盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。

しかし自家用車を運転できない高齢者や、高校生を中心とする学生等は、日常の移動手段として電車やバス等を利用しており、今後継続的に公共交通を守り育てていくことが、地域全体として取り組む重要課題のひとつとなっている。こうした課題の解決には、市町村の枠を越えた公共交通の維持・確保が必要であることから、当地域の全14市町村が参画する「南信州地域交通問題協議会」を地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会として平成20年3月に設立した。その後、当地域共通の公共交通に関する長期的計画として「南信州地域公共交通総合連携計画」を策定した。さらに平成28年3月には「南信州地域公共交通網形成計画（以下「網計画」という。）」への改定を行った。網計画に基づき各市町村地域公共交通会議は、本計画（生活交通確保維持改善計画）を作成し効率的な路線の運行等を行っている。このため、本計画は各地域公共交通会議で作成された後、南信州地域交通問題協議会においても協議・承認を受ける。

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

(2) 根羽村・平谷村の現状

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

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

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

平成24年10月には、阿智中学校生徒の帰宅にも利用できるように一部路線変更を行った。また「駒場線」との接続が重要となる中で、運行時刻の見直しを適宜行ってきた。平

成27年4月の駒場線の時刻改正により、それに合わせて最終便の運行時刻が遅れることが想定されたが、中学生の帰宅が遅れることを防ぐため、地元住民の了承を得た上で、時間短縮を目的に往路については国道バイパスを通過するよう変更を行った。

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

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

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

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

目標値として「年間利用者数」を用いる。

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

ここではこれらを一体として目標を設定する。

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

平成31年度事業の目標年間利用者数（平成30年4月～31年3月）は、30年4・5月の利用状況を踏まえ前年度の利用者実績（14,413人）と同数の14,413人以上としたが、実際には定期的な高校生の利用者目標24人に対し、約18人で全体の利用者数は11,492人と、前年対比79.7%、目標数対比79.7%となった。

平成31年4・5月を前年同月と比較すると高校生の利用者数の大きな変化は無く、全体での利用者の大幅な増も見込めないことから、令和2年度の目標年間利用者数（平成31年4月～令和2年3月）は平成31年度利用者数と同数程度の「11,500人以上」と設定した。詳細の考え方は以下の通りである。

○高校生：18人×2回×215日×90%=6,966人程度

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

第1・2便の利用実績、運転手への聞き取りから、平成29年度の定期的利用の高校生は約25人であったが、30年4月以降は24人とし、往復利用や授業日数を加味して得られた総利用者数を、親の送迎等も見込み10%減した値を目標とする。

（30年4月以降利用者 第1便4～5人・第2便18～20人の利用見込み）

○中学生：7人×215日×90%=1,395人程度

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

○その他一般：9人×360日=3,240人程度

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

合計の利用者として設定する。

(2) 事業の効果

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

3. 2. の目標を達成するために行う事業及び実施主体

上記目標及び、平成 28 年 3 月に南信州地域公共交通問題協議会（飯田下伊那 14 市町村）で策定された「南信州公共交通網形成計画」の目標達成のため運行事業者である根羽村及び南信州地域公共交通問題協議会他関係機関と連携して次の事業に取り組む。

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

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

- ・別添「表 1」

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

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

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

6. 補助金を受けようとする補助対象事業者の名称

- ・根羽村

7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況の継続的な測定方法

(該当無し)

8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要

(該当無し)

9. 別表 1 の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準じる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

| |
|--|
| (該当無し) |
| 10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 |
| (該当無し) |
| 11. 外客来訪促進計画との整合性 |
| (該当無し) |
| 12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 |
| <p>・別添「表5」</p> <p>根羽村は、23の集落からなる人口約900人の山村で、総面積の92%が山林である。古くから林業を基幹産業とし、現在も林業振興の推進を図るとともに、地域交流拠点「ネバーランド」を中心に農業、観光を新たな基幹産業としている。しかしながら、雇用の場は少なく、中心地である飯田市に通勤する住民もある。高齢化率50%を超えている。</p> <p>平谷村は10の集落からなる人口約450人の山村で、総面積の95%が山林である。基幹産業は古くは農林業であったが、現在は高原の自然条件を活かした観光事業に活路を求め、「平谷高原スキー場」及び「信州平谷温泉」を核として長期滞在型、通年観光地とし、観光を新たな基幹産業としている。高齢化率は38%を超えている。両村内には高校がなく、医院や商業店舗もほとんどない。就学・通院のため多くの高校生・高齢者が飯田市や阿智村に通っている。</p> <p>さらに、平成23年4月に平谷中学校が阿智中学校へ統合され、平谷村の中学生は阿智村へ通学するようになった。</p> <p>鉄道が無く、自家用車以外でこの地域の中心地である飯田市へ通じる手段はバス路線のみの当地域にあっては、飯田市や阿智村への公共交通手段の確保は、地域の生活維持にとってなくてはならない。</p> |
| 13. 車両の取得に係る目的・必要性 |
| (該当無し) |
| 14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 |
| (該当無し) |
| 15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者 |
| (該当無し) |
| 16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画(車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策) |
| (該当無し) |
| 17. 協議会の開催状況と主な議論 |

- ・平成 26 年 3 月 3 日 西部コミュニティバスを守り育てる会幹事会の開催
利用実績について、バス停名の変更について、運行時刻
- ・平成 26 年 6 月 25 日 西部コミュニティバスを守り育てる会の開催
生活交通ネットワーク計画について、自家用有償運送者登録について、利用実績について
- ・平成 26 年 12 月 24 日 西部コミュニティバスを守り育てる会（書面協議）
・平成 26 年度地域内フィーダー系統確保維持に係る事業評価について
・平成 26 年度事業実施と生活交通ネットワーク計画との関連について
- ・平成 27 年 3 月 13 日 西部コミュニティバスを守り育てる会（書面協議）
運行経路の一部変更について・平成 27 年度生活交通ネットワーク計画の一部変更について
- ・平成 27 年 6 月 22 日 西部コミュニティバスを守り育てる会の開催
生活交通確保維持改善計画について、利用実績について
- ・平成 28 年 1 月 6 日 西部コミュニティバスを守り育てる会（書面協議）
平成 27 年度地域内フィーダー系統確保維持に係る事業評価について
- ・平成 28 年 2 月 24 日 西部コミュニティバスを守り育てる会の開催
平日第 1 便の自家用有償旅客運送者登録について、自家用有償旅客運送自動車数について、利用実績、運行時刻について
- ・平成 28 年 6 月 29 日 西部コミュニティバスを守り育てる会の開催
平成 29 年度生活交通確保維持改善事業について
- ・平成 28 年 12 月 1 日 西部コミュニティバスを守り育てる会（書面協議）
平成 28 年度地域内フィーダー系統確保維持に係る事業評価について
- ・平成 29 年 6 月 21 日 西部コミュニティバスを守り育てる会の開催
生活交通確保維持改善事業について
自家用有償旅客運送者登録の更新について
- ・平成 29 年 9 月 26 日 西部コミュニティバスを守り育てる会（書面協議）
「ネバーランド」「阿智村役場入口」バス停新設について
- ・平成 29 年 12 月 21 日 西部コミュニティバスを守り育てる会（書面協議）
平成 29 年度地域内フィーダー系統確保維持に係る事業評価について
- ・平成 30 年 6 月 18 日 西部コミュニティバスを守り育てる会の開催
生活交通確保維持改善事業について
- ・平成 30 年 12 月 17 日 西部コミュニティバスを守り育てる会（書面協議）
平成 30 年度地域内フィーダー系統確保維持に係る事業評価について
- ・令和元年 6 月 25 日 西部コミュニティバスを守り育てる会の開催
生活交通確保維持改善事業について

18. 利用者等の意見の反映

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

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

19. 協議会メンバーの構成員

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

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住所) 長野県下伊那郡根羽村 1 7 6 2

(所属) 根羽村総務課

(氏名) 鈴木秀和

(電話) 0265-49-2111

(e-mail) soumu4102@nebamura.jp

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

2年度

| 市区町村 | 運行予定者名 | 運行系統名 (申請番号) | 運行系統 | | | 系統 キロ程 | 計画 運行 日数 | 計画 運行 回数 | 再 編 特 例 措 置 | 地域内ライダー系統の基準適合 (別表7及び別表9) | | | |
|--------------------|--------|-----------------------------|------|-----------|---------------|--------------------|----------------|----------------|----------------------------|------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|
| | | | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | 運行態様の 別 | 基準ロで 該当する 要件 | 接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策 | 基準にて該 当する要件 (別表7のみ) |
| 長野県 根羽村・ 平谷村 | 根羽村 | (1) 「西部コミュニティバス 阿智中学校行き」 | 根羽 | 治部坂 高原 | 阿智 中学 校 | 往35.3km 復36.6km | 216日 | 216回 | | ① | 補助対象地域間幹線系 統「駒場線」と「こまん ば」バス停で接続 | ③ | |
| | | (2) 「西部コミュニティバス 阿智高校止まり」 | 根羽 | 治部坂 高原 | 阿智 高校 前 | 往34.1km 復34.1km | 364日 | 1,092回 | | ① | 補助対象地域間幹線系 統「駒場線」と「こまん ば」バス停で接続 | ③ | |
| | (3) | | | | 往 km 復 km | 日 | 回 | | | | | | |
| | (4) | | | | 往 km 復 km | 日 | 回 | | | | | | |
| | (5) | | | | 往 km 復 km | 日 | 回 | | | | | | |

(注)

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

喬木村 生活交通確保維持改善計画

<地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（令和2～4年度） . . . P 1～6
- ・表 1 . . . P 7

生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）

令和元年6月12日

（名称）喬木村地域公共交通会議

（代表者名） 会長 市瀬 直史

0. 地域内フィーダー系統確保維持計画の名称

喬木村地域内フィーダー系統確保維持計画（令和2年度～令和4年度）

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

○長野県南信州地域の公共交通の現状及び南信州地域交通問題協議会との関わり

南信州地域（以下「当地域」という。）は、飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村（以下「14市町村」という。）から構成されており、中央アルプスと南アルプスに囲まれた伊那谷の南部に位置し、総面積1,929 km²のうちの約86%を森林が占めている。また盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。

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

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

○喬木村の公共交通の必要性

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

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

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

○指標として利用者数を用いる

村民バスは、大島、氏乗地区と村中心地区を繋ぐ2路線があり、一部の便は飯田駅前に接続している。各路線一日10便運行しており、4便を中学生等のスクールバス、2便を飯田駅前便、4便を村内便として運行している。

利用者は直近3年間減少を続けているが、喬木村では、鉄道が通っていないため、主な移動の手段としてはバスか自家用車となる。利用者の6割以上を占める高齢者については、運転免許自主返納制度等により自家用車の利用を止め、バスやタクシーを利用する者が増加する一方、高齢者人口は減少傾向で推移すると見込まれることから、利用者の減少に歯止めをかけ利用者数を維持することを目標とする。

| 【目標】 | | 大島線 | 氏乗線 | 計 |
|--------------------------|----|--------------------|--------------------|--------------------|
| 平成30年度 (H29.10~H30.9) | 実績 | 2,400人 (111.2%) | 3,051人 (81.6%) | 5,451人 (92.4%) |
| 令和元年度 (H30.10~R1.9) | 目標 | 2,410人 (100.4%) | 3,051人 (100.0%) | 5,461人 (100.1%) |
| 令和2年度 (R1.10~R2.9) | 目標 | 2,425人 (100.6%) | 3,051人 (100.0%) | 5,476人 (100.2%) |

(括弧内は対前年比)

【前年度からの利用者数の推移】

| 路線 | 大島線 | | 氏乗線 | | 合計 | |
|--------------------------|--------------------|----------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| | 高齢者 | その他 | 高齢者 | その他 | 高齢者 | その他 |
| 平成29年度 (H28.10~H29.9) | 1,435人 | 723人 | 2,225人 | 1,512人 | 3,660人 | 2,235人 |
| 平成30年度 (H29.10~H30.9) | 1,496人 (104.2%) | 904人 (125%) | 1,588人 (71.3%) | 1,463人 (96.7%) | 3,084人 (84.2%) | 2,367人 (105.9%) |

(括弧内は対前年比)

【目標値の算出】

①高齢者の利用者数

平成30年度は3,084人であり、前年度から576人減少(84.2%)している。

当村では、高齢者へのバス利用促進の施策として65歳以上の希望者へ無料バス(村内:無料、村外:運賃100円)を発行している。無料バスの新規発行数の年間目標を40件(H30は約20件)とし、高齢者の新規利用者を加味して利用者数を算出する。無料バスは村民バスに加え、たかぎコミュニティバス及び広域バスでも利用できるため、単純に全員が村民バスを利用するとは限らず、40人のうち半数(50%)が村民バスを利用すると想定することとする。

$$(実績 3,084人 \times 減少率 84.2\%) + (40人 \times 50\% \times 往復 2便 \times 12ヵ月) = 3,076人$$

②その他の利用者数

平成30年度は2,367人である。1便当たりの平均乗車人数は約0.5人であり、一般利用については前年度と同程度を見込む。

$$0.5人/便 \times 10便 \times 20日 \times 12ヵ月 \times 2路線 = 2,400人$$

$$\text{①} + \text{②} = 3,076人 + 2,400人 = 5,476人$$

| |
|---|
| <p>(2) 事業の効果</p> |
| <p>村民バスを維持することにより、高齢者等の通院や買い物等の手段が確保されることで、生活の安心に繋がるとともに、外出機会が確保され地域での交流が生まれる。また、地域基幹路線である「広域バス阿島線」と結節することで、日常生活に必要不可欠となる飯田市への移動手段も確保され、効率的な運行体系が実現できる。これにより、最低限の公共交通が確保されることと、観光客等の入込による地域活性化が期待できる。</p> |
| <p>3. 2の目標を達成するために行う事業及びその実施主体</p> |
| <p>65歳以上の高齢者に対しては、</p> <p>①無料バスの周知（喬木村）</p> <p>介護保険の第一号被保険者（65歳）となった方に対しては、</p> <p>②チラシによる広報活動</p> <p>後期高齢者医療の被保険者（75歳）となった方に対しては、</p> <p>③毎月1回役場で保険制度などの概要説明に合わせ、バスの広報を行っていく（喬木村）</p> <p>中学生に対しては、</p> <p>④学生の利用促進を目的とした広報を行っていく（喬木村）</p> <p>（①、④については「南信州地域公共交通網形成計画 P38」記載のとおり）</p> |
| <p>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者</p> |
| <p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付</p> <p>①時刻表：別添</p> <p>②運行事業者決定の経緯</p> <p>平成31年4月1日からの運行者である北部タクシー有限会社を予定。 新規委託業者に関するプロポーザルを実施し、価格、サービスの品質、地域のニーズにあった運行、安全性の確保等について総合的に考慮した結果、北部タクシー有限会社が要件を満たすと認められた。</p> <p>③運行予定期間：令和元年10月1日から</p> <p>④既存交通や地域間交通との関係性及び整合性</p> <p>本路線は生活拠点と地域内拠点を結んでおり、地域内拠点からは基幹路線により周辺自治体と接続している。広域的な取組の中で整合性を図り、公共交通ネットワークを形成している。</p> |
| <p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者</p> |
| <p>喬木村から運行事業者への経費負担については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額を負担することとしている。</p> |
| <p>6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称</p> |
| <p>北部タクシー有限会社</p> |
| <p>7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</p> |
| <p>※該当なし</p> |

| |
|--|
| <p>8. 別表1の補助対象事業の基準ニただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要</p> <p>【地域間幹線系統のみ】</p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧</p> <p>【地域間幹線系統のみ】</p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項</p> <p>【地域間幹線系統のみ】</p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>11. 外客来訪促進計画との整合性</p> <p>【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</p> |
| <p>※該当なし</p> |
| <p>12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要</p> <p>【地域内フィーダー系統のみ】</p> |
| <p>喬木村は国勢調査により設定された人口集中地区以外に分類され、その人口は6,310人である。(H27 国勢調査)</p> |
| <p>13. 車両の取得に係る目的・必要性</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p> |
| <p>村民バス大島線は、昨年度運行した約2,850便のうち、乗車人数が10人を超えた便が2便のみであるので、現在のバス(29人乗り(運転手含む))を小型化し運行経費を削減するため、また、更新した車両と既存車両を併用して効率的なダイヤ改正を実現することで減少傾向の利用者を増加させるため、小型車両(トヨタ ハイエース 14人乗り(運転手含む))を1台購入する必要がある。</p> |
| <p>14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果</p> <p>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p> |
| <p>(1) 事業の目標</p> |
| <p>村民バス大島線の、平成30年度利用者実績を維持する。(直近年度の実績2,400人)。</p> |
| <p>(2) 事業の効果</p> |
| <p>村民バス大島線を維持することにより、大島地区の高齢者等の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保されることで、生活の安心に繋がるとともに、外出機会が確保され地域での交流が生まれる。また、地域基幹路線である「広域バス阿島線」と結節することで、日常生活に必要な不可欠となる飯田市への移動手段も確保され、効率的な運行体系が実現できる。これにより、最低限の公共交通が確保され、通院手段・買物手段を確保することが出来る。</p> <p>また、購入予定の車両1台を氏乗線の車両1台を併用し、結節点(交流センター)での乗換え対応により便をまとめ、効率的な運行形態を構築する。</p> |

15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 8」を添付。

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

①車両の代替による費用削減等の内容

(1) 車両の更新・バスの小型化（29 人乗り→14 人乗り）により、燃費向上を図る。

A. 現車両（平成 18 年製）の燃料消費量

3.5 km/L で燃料油脂費 年約 171 万円 【 $132.8 \text{ 円} \times (45,000 \div 3.5) \text{ L} \div 10000 = 171 \text{ 万円}$ 】

（軽油金額は、資源エネルギー庁実施の給油所小売価格調査 長野県価格

H30.4～H31.3 の平均 132.8 円。年間走行距離は、約 4 万 5 千 km。）

B. 新車両の燃料消費量

8.9 km/L で燃料油脂費 年約 79 万円 【 $155.0 \text{ 円} \times (45,000 \div 8.9) \text{ L} \div 10000 = 79 \text{ 万円}$ 】

（ガソリン金額は、資源エネルギー庁実施の給油所小売価格調査 長野県価格

H31.4～R1.5 の平均 155.0 円。年間走行距離は、約 4 万 5 千 km。）

A－B＝約 92 万円 車両更新により約 92 万円の燃料油脂費が削減できる。

(2) 車両の老朽化により発生している修繕費用を削減する。

・現車両(平成 18 年製)の修繕

平成 29 年 102,327 円（2 回修理）

平成 30 年 345,520 円（3 回修理）

平成 31 年 533,585 円（R1.5 現在） 計 981,432 円 1 年平均 327,144 円

新車両においては、高額修繕は見込まれないため、修繕費は約 33 万円の削減となる見込み。

(1) + (2) = 約 125 万円の費用が削減できる。

②代替車両を活用した利用促進策

・利用者のニーズのある便を増やすため、現在ほぼ同時刻に飯田駅前に行く 2 便を結節点での乗換により 1 便対応とし、空いた 1 便を効率的に活用する。

・地域基幹路線である「広域バス阿島線」と接続の悪い便を、ニーズに併せてダイヤ改正し、利用者増加を図る。

| 17. 協議会の開催状況と主な議論 | | |
|---|---|---|
| 平成 27 年 | 4 月 23 日 | 喬木村地域内フィーダー系統確保維持計画の策定について承認 |
| 平成 28 年 | 1 月 14 日 | 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価 |
| 平成 28 年 | 2 月 19 日 | たかぎコミュニティバス実証運行について合意 |
| 平成 28 年 | 6 月 27 日 | 喬木村地域内フィーダー系統確保維持計画について承認 (H29～H31 計画) |
| 平成 29 年 | 1 月 10 日 | 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価 |
| 平成 29 年 | 6 月 21 日 | 喬木村地域内フィーダー系統確保維持計画について承認 (H30～H32 計画) |
| 平成 30 年 | 1 月 11 日 | 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価 |
| 平成 30 年 | 2 月 13 日 | たかぎコミュニティバス運行について合意 |
| 平成 30 年 | 6 月 12 日 | 喬木村地域内フィーダー系統確保維持計画について承認 (H31～H33 計画) |
| 平成 30 年 | 9 月 28 日 | 信南交通の村民バス撤退について承認 |
| 平成 30 年 | 12 月 11 日 | 平成 31 年度村民バス運行予定事業者の決定について承認 平成 31 年度村民バスの運行方針について承認 |
| 令和 元年 | 6 月 12 日 | 喬木村地域内フィーダー系統確保維持計画について (R2～R4 計画) |
| 18. 利用者等の意見の反映 | | |
| 本会議の委員として住民代表に参加してもらい意見を伺い、運行計画策定に反映している。 | | |
| 19. 協議会メンバーの構成員 | | |
| 関係市区町村等 | 喬木村 南信州広域連合 | |
| 関係都道府県 | 長野県 | |
| 地方運輸局 | 北陸信越運輸局 長野運輸支局 | |
| 交通事業者・交通施設管理者等 | 信南交通株式会社 北部タクシー有限会社 北部タクシー乗務員代表 飯田警察署 飯田建設事務所 喬木村高速交通対策課 | |
| その他協議会が必要と認める者 | 喬木村区長会、喬木村商工会、喬木村高齢者クラブ、喬木村女性団体 連絡協議会、喬木村議会 喬木村総務課、喬木村保健福祉課、喬木村産業振興課、喬木村教育委員会事務局、喬木村企画財政課 | |

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 下伊那郡喬木村 6 6 6 4 番地
(所 属) 企画財政課企画財政係
(氏 名) 水野 佳本
(電 話) 0 2 6 5 - 3 3 - 5 1 2 9
(e-mail) kikaku@vill.takagi.nagano.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内ファイダーシステム)

31年度

| 市区町村 | 運行予定者名 | 運行系統名 (申請番号) | 運行系統 | | | 系統 キロ程 | 計画 運行 日数 | 計画 運行 回数 | 再 編 特 例 指 置 | 地域内ファイダーシステムの基準適合 (別表7及び別表9) | | | | | |
|--------------|------------|--------------------------|-------|------|-------|--------------------|----------------|----------------|----------------------------|---------------------------------|--------------------|-----------------------------------|---------------------------|--|--|
| | | | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | 運行態様の 別 | 基準口で 該当する 要件 | 接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策 | 基準二で該 当する要件 (別表7のみ) | | |
| 長野県 (喬木村) | -北部タクシー(有) | (1) 長業線(第5・6便)矢野こむぎ-飯田駅前 | 矢野こむぎ | 市立病院 | 飯田病院前 | 往25.2km 復25.9km | 240日 | 240回 | | 路線定期 運行 | ① | 補助対象幹線系統で ある駒場線と飯田駅 前停留所で接続 | ③ | | |
| | | | 大島 | 大曲 | 飯田病院前 | 往22.5km 復22.5km | 240日 | 240回 | | 路線定期 運行 | ① | 補助対象幹線系統で ある駒場線と飯田駅 前停留所で接続 | ③ | | |
| | | | | | | 往 km 復 km | 日 | 回 | | | | | | | |
| | | | | | | 往 km 復 km | 日 | 回 | | | | | | | |
| | | | | | | 往 km 復 km | 日 | 回 | | | | | | | |

(注)

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

豊丘村 生活交通確保維持改善計画

<地域内フィーダー系統>

・生活交通確保維持改善計画（令和2～4年度） . . . P 1～4

・表 1 . . . P 5

令和元年6月27日

（名称）豊丘村地域公共交通会議
（代表者名） 代表 豊丘村長 下平 喜隆

| 生活交通確保維持改善計画の名称 |
|--|
| 豊丘村地域内フィーダー系統確保維持計画（令和2年度～令和4年度） |
| 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性 |
| <p>1-1 長野県南信州地域の公共交通の現状及び南信州地域交通問題協議会との関わり</p> <p>長野県南信州地域（以下「当地域」という。）は、飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村、（以下「14市町村」という。）から構成されており、中央アルプスと南アルプスに囲まれた伊那谷の南部に位置し、総面積1,929km²のうちの約86%を森林が占めている。また盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。</p> <p>しかし、自家用車を運転できない高齢者や、高校生を中心とする学生等は、日常の移動手段として電車やバス等を利用しており、今後継続的に公共交通を守り育てていくことが、当地域にとって喫緊の重要課題のひとつとなった。こうした課題の解決には、市町村の枠を越えた公共交通の維持・確保が必要であることから、当地域の全14市町村を中心に、道路管理者、公安委員会等の行政機関と公共交通事業者、福祉事業者、環境関連団体、公共交通利用者等が一堂に会し、「南信州地域交通問題協議会」を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）に基づく法定協議会として設立した。その後、当地域全体の公共交通に関するマスタープランとして「南信州地域公共交通総合連携計画」を策定したが、平成26年の活性化再生法の改正を受け、住民や来訪者の移動手段確保はもとより、福祉、教育、観光なども含めたまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を進めるために、平成28年3月に「南信州地域公共交通網形成計画（以下「南信州網形成計画」という。）」を策定した。</p> <p>本計画（生活交通確保維持改善計画）は、この南信州網形成計画に基づき各地域公共交通会議で作成された後、南信州地域交通問題協議会においても協議・承諾を受ける。このため、本計画は南信州の目指すべき目標を達成するための具体的取り組みを示すために策定し、効率的な路線の運行を行っている。</p> <p>1-2 豊丘村の現状</p> <p>豊丘村は山間地が8割を占め、JRの鉄路がないため、村内の公共交通機関としては信南交通圏による乗合バスが運行されているのみであった。しかしながら、乗車人数の激減により、平成19年12月の管内自主営業路線からの撤退及び不採算路線の見直しが行われ、飯田市立病院・飯田市内や下伊那厚生病院（高森町）と当村とを結ぶ唯一の路線であった「市田線」をはじめ、飯田市と喬木村を連絡する「阿島循環線」、飯田市内と下伊那厚生病院を高森町回りで結ぶ「上市田線」の路線バス全てが廃止となった。以降その対応路線として南信州地域交通問題協議会において「広域バス阿島線」及び「乗り合いタクシー上市田線」が運行されている。</p> <p>豊丘村では、平成15年度における信南交通圏の村内3路線バス撤退表明をうけて、住民代表とともに公共交通検討会を重ね、平成17年から小学生・保育園児のスクールバス兼用の路線バス3路線の運行を村営により始めた。なお、既に平成12年度から高齢者・障害者等の移動手段の確保のため、村内の何処へでも定額料金（当初は500円、現在は700円）で移動できる「福祉タクシー」制度が構築されている（特定の村外施設への移動も可）。しかし、当時の村営路線バスの運行の状況は、主にスクールバスが目的であり「公共交通の価</p> |

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

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

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

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

「事業年度末の人口に対する当該事業年度における年間利用者総数（延べ乗車人数）の割合」を指標として用い、豊丘村営バス全6路線（10系統）を包括した目標設定とする。

豊丘村営バスは、土曜日・日曜日・祝日及び年末年始を除く平日に、6路線（10系統）、1日計14便を運行している。

平成30年度の年間利用者総数は6,758人で指標値は100.1%であった（人口は6,751人）特に山間地に暮らす高齢者や学生の移動手段として一定の事業効果が認められる。

令和2年度の指標の目標値は101.0%（3年度102.0%、4年度103.0%）とする。

「[南信州地域公共交通網形成計画P39参照](#)」

(2) 事業の効果

6路線（10系統）を維持することにより、山間地の集落に暮らす高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段及び学生の通学の手段が確保される。また、駅への接続・近隣町村のバス路線と連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

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

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

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付
「別添の路線図・時刻表・運行便数算出表を参照」

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

豊丘村が運行経費から運行収入及び国庫補助金を差し引いた分を負担する。

6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

豊丘村

7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法

【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】

該当なし

| |
|---|
| 8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】 |
| 該当なし |
| 9. 別表 1 の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】 |
| 該当なし |
| 10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】 |
| 該当なし |
| 11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】 |
| 該当なし |
| 12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】 |
| 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 5」を添付 |
| 13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| 該当なし |
| 14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| (1) 事業の目標 |
| 該当なし |
| (2) 事業の効果 |
| 該当なし |
| 15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| 該当なし |
| 16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| 該当なし |

17. 協議会の開催状況と主な議論

| | |
|------------------|---|
| 平成 21 年 3 月 2 日 | 豊丘村地域公共交通会議の設立 豊丘村地域公共交通総合連携計画の決定 |
| 平成 21 年度 (3 回開催) | 実証運行開始 ダイヤ・運行経路の協議 |
| 平成 22 年度 (8 回開催) | ダイヤ・運行経路を協議 |
| 平成 23 年度 (3 回開催) | 実証運行最終年度 ダイヤ・運行経路の協議 事後評価 |
| 平成 24 年度 (2 回開催) | ダイヤ・運行経路の協議 生活交通ネットワーク計画の決定 事後評価 |
| 平成 25 年度 (2 回開催) | ダイヤ・運行経路の協議 生活交通ネットワーク計画の決定 事後評価 |
| 平成 26 年度 (2 回開催) | ダイヤ・運行経路の協議 生活交通ネットワーク計画の決定 事後評価 |
| 平成 27 年度 (2 回開催) | ダイヤ・運行経路・高校生運賃無料化等の協議 生活交通確保維持改善計画の決定・事後評価 |
| 平成 28 年度 (2 回開催) | ダイヤ・運行経路の協議 生活交通確保維持改善計画の決定 事後評価 |
| 平成 29 年度 (2 回開催) | ダイヤ・運行経路の協議 生活交通確保維持改善計画の決定 事後評価 |
| | (平成 30 年 2 月 22 日 道の駅経由を含むダイヤ・運行経路・便数の変更について承認) |
| 平成 30 年度 (2 回開催) | ダイヤ・運行経路の協議 生活交通確保維持改善計画の決定 事後評価 |
| | (平成 31 年 2 月 28 日 ダイヤ・運行経路・便数の変更について承認) |

18. 利用者等の意見の反映状況

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

公共交通を利用する人たちが置かれている状況や、公共交通の利用度、これからの公共交通へ期待することなどについて把握し、運行体系に反映させながら、利用しやすい交通形態を模索する。

19. 協議会メンバーの構成員

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

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 長野県下伊那郡豊丘村大字神稲 3120 番地

(所 属) 豊丘村役場 総務課 総務係

(氏 名) 松 下 浩 之

(電 話) 0 2 6 5 - 3 5 - 3 3 1 1

(e-mail) somu@vill.nagano-toyooka.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内ファイダーシステム)

令和2年度

| 市区町村 | 運行予定者名 | 運行系統名 (申請番号) | 運行系統 | | | 系統 キロ程 | 計画 運行 日数 | 計画 運行 回数 | 再 編 特 例 措 置 | 地域内ファイダーシステムの基準適合 (別表7及び別表9) | | |
|------|--------|-----------------|------|-----|----|----------------|----------------|----------------|----------------------------|---------------------------------|--|---------------------------------|
| | | | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | 運行態様の 別 | 基準ロで 該当する 要件 | 接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策 |
| 豊丘村 | 豊丘村 | (1) 堀越線(系統①) | 役場 | 堀越 | 役場 | 往 17.1km 循環 | 242日 | 484回 | | ②(1) | 地域間交通ネットワークJR 飯田線(市田駅)との近接 「厚生病院バス停」 | ③ |
| | | (2) 堀越線(系統②) | 役場 | 堀越 | 役場 | 往 30.5km 循環 | 242日 | 484回 | | ②(1) | 地域間交通ネットワークJR 飯田線(市田駅)との近接 「厚生病院バス停」 | ③ |
| | | (3) 佐原線(系統①) | 役場 | 長沢 | 役場 | 往 20.4km 循環 | 242日 | 242回 | | ②(1) | 地域間交通ネットワークJR 飯田線(市田駅)との近接 「厚生病院バス停」 | ③ |
| | | (4) 佐原線(系統②) | 役場 | 長沢 | 役場 | 往 23.3km 循環 | 242日 | 726回 | | ②(1) | 地域間交通ネットワークJR 飯田線(市田駅)との近接 「厚生病院バス停」 | ③ |
| | | (5) 福島線 | 役場 | 福島 | 役場 | 往 19.7km 循環 | 242日 | 242回 | | ②(1) | 地域間交通ネットワークJR 飯田線(市田駅)との近接 「厚生病院バス停」 | ③ |
| | | (6) 壬生沢線(系統①) | 役場 | 壬生沢 | 役場 | 往 23.5km 循環 | 242日 | 242回 | | ②(1) | 地域間交通ネットワークJR 飯田線(市田駅)との近接 「厚生病院バス停」 | ③ |
| | | (7) 壬生沢線(系統②) | 役場 | 壬生沢 | 役場 | 往 18.0km 循環 | 242日 | 242回 | | ②(1) | 地域間交通ネットワークJR 飯田線(市田駅)との近接 「厚生病院バス停」 | ③ |
| | | (8) 壬生沢福島線(系統①) | 役場 | 千駄木 | 役場 | 往 13.8km 循環 | 242日 | 242回 | | ②(1) | 地域間交通ネットワークJR 飯田線(市田駅)との近接 「厚生病院バス停」 | ③ |
| | | (9) 壬生沢福島線(系統②) | 役場 | 千駄木 | 役場 | 往 29.3km 循環 | 242日 | 242回 | | ②(1) | 地域間交通ネットワークJR 飯田線(市田駅)との近接 「厚生病院バス停」 | ③ |
| | | (10) 滝川阿島北島道線 | 役場 | 阿島北 | 役場 | 往 19.1km 循環 | 242日 | 242回 | | ②(1) | 地域間交通ネットワークJR 飯田線(市田駅)との近接 「厚生病院バス停」 | ③ |

大鹿村 生活交通確保維持改善計画

<地域内フィーダー系統>

・生活交通確保維持改善計画（令和2～4年度） . . . P 1～4

・表 1 . . . P 5

令和元年6月 日

（名称）大鹿村地域公共交通会議
（代表者名） 会長 柳島 貞康

生活交通確保維持改善計画の名称

大鹿村地域内フィーダー系統確保維持計画（令和2年度～令和4年度）

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

○南信州地域の公共交通の現状及び南信州地域交通問題協議会との関わり

南信州地域（以下「当地域」という。）は、飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村（以下「14市町村」という。）から構成されており、中央アルプスと南アルプスに囲まれた伊那谷の南部に位置し、総面積1,929km²のうちの約86%を森林が占めている。また盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。

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

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

○大鹿村の公共交通の概要と必要性

大鹿村では、村内を巡回する公共交通機関がなく、各地区を結ぶ循環バスが運行している。村内に大きな病院や高校がないため、高齢者や高校生等、車を運転できない住民が、隣接する松川町の総合病院やJR飯田線伊那大島駅へと向かうには、路線バスが唯一の手段であり必要不可欠である。今後も高齢化等による交通弱者は増加する見込みであるため住民の通院や通学を中心とした生活に不可欠な当該路線を存続していくことが必要である。

今後も交通弱者の移動手段を確保するため、地域公共交通確保維持事業により、大鹿線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

対人口比の利用率（利用者数／年度末人口）の向上を図る。

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

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

平成30年度（H29.10～H30.9）実績 7.77（利用者数 8,062 人/人口 1,038 人）

平成31年度（H30.10～R 1.9）目標 7.77

令和2年度（R 1.10～R 2.9）目標 7.77（直近年度の実績とする）

令和3年度（R 2.10～R 3.9）目標 7.77

令和4年度（R 3.10～R 4.9）目標 7.77

(2) 事業の効果

大鹿線を維持することにより、高齢者が病院や買い物に出かけることができ、生活の安心につながる。また、高校生も自宅から通学することができ、人口の流出を抑えることができる。さらに、最低限の公共交通が確保され、観光客等の入込によって地域の活性化につながる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・路線時刻表をホームページに掲載、村内全戸配布（大鹿村）
- ・村内循環バスと大鹿線を接続し、利用促進を図る。（大鹿村）
- ・中学生対象のバス利用方法のワークショップの開催をし、中学校卒業後（高校進学）のバス利用促進を図る。（大鹿村・広域連合・伊那バス）
「南信州地域交通網形成計画 P40」

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

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付。

①時刻表：添付

②運行事業者決定の経緯

既存の運行者である伊那バス（株）を予定。平成6年に廃止後、それまでの運行実績から安全性、執行率等に問題がなく、路線を熟知しているため。

③運行予定期間：平成31年4月1日から

④既存交通や地域間交通との関係性及び整合性

同区域間を定時運行する公共交通機関は存在しない。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

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

6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

伊那バス株式会社

7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法

【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】

※該当なし

| |
|---|
| 8. 別表 1 の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】 |
| ※該当なし |
| 9. 別表 1 の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】 |
| ※該当なし |
| 10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】 |
| ※該当なし |
| 11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】 |
| ※該当なし |
| 12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】 |
| 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 5」を添付。 |
| 13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| ※該当なし |
| 14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| (1) 事業の目標 |
| ※該当なし |
| (2) 事業の効果 |
| ※該当なし |
| 15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |

| | |
|--|---|
| ※該当なし | |
| 16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 | |
| ※該当なし | |
| 17. 協議会の開催状況と主な議論 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・平成 21 年 11 月 11 日 大鹿村地域公共交通会議設置 路線付け替えに関する事項 ・平成 24 年 2 月 22 日 運賃等改定について ・平成 30 年 3 月 27 日 公共交通運行見直し案について ・平成 30 年 6 月 13 日 大鹿村地域内フィーダー系統確保維持計画の策定について ・平成 30 年 11 月 15 日 西下トンネル及び東山トンネル開通による路線変更について ・令和 元年 6 月 25 日 大鹿村地域内フィーダー系統確保維持計画の策定について | |
| 18. 利用者等の意見の反映状況 | |
| <p>本会議の委員として住民代表に参加してもらい意見を伺い運行計画策定に反映している。平成 31 年 3 月 11 日に中学 3 年生を対象とした、公共交通利用の方法についてワークショップを開催。</p> | |
| 19. 協議会メンバーの構成員 | |
| 関係都道府県 | |
| 関係市区町村 | 大鹿村長 |
| 交通事業者・交通施設管理者等 | 伊那バス株式会社 長野県タクシー協会 下伊那支部長 特定非営利活動法人 あんじゃネット大鹿 飯田建設事務所 駒ヶ根警察署 飯田警察署 |
| 地方運輸局 | 北陸信越運輸局 長野運輸支局 |
| その他協議会が必要と認める者 | 大鹿村議会議長 大鹿村自治会長 大鹿村老人クラブ会長 大鹿村教育長 大鹿村商工会長 大鹿村観光協会長 |

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 下伊那郡大鹿村大河原 3 5 4
(所 属) 総務課企画財政係
(氏 名) 仲田 裕樹
(電 話) 0265-39-2001 (代)
(e-mail) ki-zaisei@vill.ooshika.lg.jp

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

2年度

| 市区町村 | 運行予定者名 | 運行系統名 (申請番号) | 運行系統 | | | 系統 キロ程 | 計画 運行 日数 | 計画 運行 回数 | 再 編 特 例 措 置 | 地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7及び別表9) | | | | |
|------|----------|---------------------------|------------|------------|-----|--------------------|----------------|----------------|----------------------------|-------------------------------|--------------------|-------------------------------------|---------------------------|--|
| | | | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | 運行態様の 別 | 基準口で 該当する 要件 | 接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策 | 基準二で該 当する要件 (別表7のみ) | |
| 大鹿村 | 伊那/バス(株) | (1) 大鹿線 (鹿塩・大河原) | 大島 駅前 | 小沢ダム 鹿塩 | 大河原 | 往25.5km 復25.5km | 365日 | 748.5回 | | 路線定期運行 | ②(1) | 伊那大島駅前停留所 において、JR飯田線 伊那大島駅と接続 | ③ | |
| | 伊那/バス(株) | (2) 大鹿線 (松川インター・日赤) | 松川 インター | 日赤 鹿塩 | 大河原 | 往29.2km 復29.2km | 266日 | 266.0回 | | 路線定期運行 | ②(1) | 伊那大島駅前停留所 において、JR飯田線 伊那大島駅と接続 | ③ | |
| | 伊那/バス(株) | (3) 大鹿線 (松川インター) | 松川 インター | 鹿塩 | 大河原 | 往28.4km 復28.4km | 99日 | 99.0回 | | 路線定期運行 | ②(1) | 伊那大島駅前停留所 において、JR飯田線 伊那大島駅と接続 | ③ | |
| | | (4) | | | | 往 km 復 km | 日 | 回 | | | | | | |
| | | (5) | | | | 往 km 復 km | 日 | 回 | | | | | | |

地域交通ベストミックス構築事業について

南信州地域交通ベストミックスプロジェクト会議（バス事業者・タクシー協会・市町村）を開催し、当該事業にかかる協議（事業実施前）と報告（事業実施後）を行っている。

1 県補助事業の概要

バス・デマンド交通など地域交通の最適化を推進する取組に対する補助金の交付

下記のア～ウに該当する経費に対する補助金

ア 地域交通に関する調査等 イ 実証運行・改善等 ウ ICTの活用・利用促進等

| | | |
|-----------|------------|-------------------------|
| 補助率：1／2以内 | 補助期間：最大3年間 | 補助額：380万円以内（連続する3年間の総額） |
|-----------|------------|-------------------------|

(H29～R1)

2 平成29・30年度の取組み

南信州地域公共交通網形成計画の中で、リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくりを位置付けており、当該補助事業を活用した二次交通の検討等を行った。

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

2027年のリニア中央新幹線の開業を見据えて、北部ブロック（H29：松川町、豊丘村、大鹿村 H30：高森町、喬木村）における運行再編も視野に入れた既存公共交通の利用実態調査

②利用促進につながるソフト整備の研究・検討

作業部会として運行事業者ワーキングチーム（バス事業者・タクシー事業者・南信州観光公社・市町村）を設置し、生活交通や観光交通（二次交通）にかかる研究・検討を行った。

③利便性向上につながるハード整備の検討・実施

ア ナンバリングカラーと連動したマグネットプレートの作成（H29：まつかわフルーツバス、天龍村営バス、大鹿線 H30：市民バス、阿南線、喬木村コミュニティバス、豊丘村営バス）
イ 行先LED表示の作成（H29：伊那バス車両：まつかわフルーツバス、大鹿線）

3 令和元年度（3年目：最終年度）の取組み

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

H29、30年度は地域交通の利用実態等（アンケート調査、ヒアリング、乗降データ集計等）による既存の地域交通の見直しを立案した。今年度は総括として、北部5町村にとって最適なものとなるよう、地域公共交通再編の提案を行う。

②南信州に合った運行態様のあり方研究（委託事業者（予定）：合同会社おでかけカンパニー）

当地域における公共交通のあり方に資する調査に取り組む。路線定期運行以外の運行の導入によるメリット、デメリット、簡易収支分析を行うとともに、現在一部の市町村で実施している区域運行（乗合タクシー）の利用状況の整理とその改善案を検討する。

③利用促進につながるソフト整備の研究及び利便性向上につながるハード整備の検討・実施

運行事業者ワーキングチームにおいて、生活交通や観光交通（二次交通）にかかる研究・検討を行う。（ソフト&ハード整備の研究・検討も含む）

4 成果

この取り組みを通じて、持続可能な公共交通の研究・検討に資する体制（ベストミックスプロジェクト及び運行事業者ワーキングチーム）が構築でき、運行事業者との連携が生まれた。

ア H30年度 運行事業者ワーキングチーム（作業部会）の報告

地域交通ベストミックス構築事業を検討する運行事業者ワーキングチームにおいて、「生活交通」と「観光交通（二次交通・三次交通）」の2つのグループに分かれ、協議を行った。

WT：第1回 H30.9/13、第2回 H30.11/1、第3回 H31.2/4 計3回開催

（PJ会議：第1回 H30.7/20、第2回 H31.3/13 計2回開催）

<生活交通グループ>

持続可能な地域交通を構築する取り組みについて協議を行い、下記のような方向性に至った。

- ・市町村の地域交通担当者は、住民の足を確保することの重要性は認識しつつも、その取り組みや意欲に差がみられる。利用者増につながる取り組みを行っている市町村はあるものの、少子高齢化や免許保有年齢の上昇等の影響により高校生や高齢者の利用実人数は減少しており、解決策を見出せていない。
- ・H29年度、喬木村が取り組んだ村在住の新高校生（当時中学3年生）の保護者に対する説明会を実施したところ、利用者数と定期券販売の増につながった。今後、このような取り組みを各市町村、運行事業者と連携し取り組んでいきたい。

☞地域交通に関する課題や感じていることが言える場づくりの構築につながった。具体的な検討に至らなかったものの、全体で利用者を増やしていく取り組みの必要性を認識し、共有できた。引き続き、利用促進や利便性の向上につながる取り組み（ソフト・ハード整備）の検討を進めていく。

<観光交通グループ>

リニア開通に向けた来訪者の足（二次交通・三次交通）について協議を行い、下記のような方向性に至った。

- ・現状の公共交通は交通不便者（高校生、高齢者）の足の確保を目的としており、現行のダイヤ、本数、車両の大きさ等から、来訪者の足にはなりにくい。既存の広域バスや市町村バスを活用するのではなく、観光タクシー（バス）として研究・検討を進めるほうが現実的である。
- ・リニアを見据えた観光交通の検討は、観光地域づくりや広域観光の視点を持つ地域連携 DMO である南信州観光公社の存在が不可欠と考える。また、旅行者の目的地の設定には市町村の観光担当者が入った会議でコースづくり等を進めることが望ましいため、今後は南信州観光公社の取り組みにも位置づけ検討していきたい。

観光交通グループにおいて一定の結論が確認できたため、今年度はラストワンマイルの具体的な観光交通のコースづくりについて進めていく。観光セクションの担当者に関わることになればメンバーの見直しを行う必要があり、今後の進め方も含め、観光地域づくりの舵取り役を担う南信州観光公社と調整し進めていく。

イ 伊那谷自治体会議と関連した二次交通の検討の進め方について

伊那谷自治体会議においてリニア中央新幹線の開通を見据え、下記のとおり整理がなされている。

<伊那谷自治体会議の方向性>

リニア中央新幹線長野県駅から地域の交通結節点までの高速道路を含む二次交通を広域的課題として長野県が検討し、それ以降の三次交通（ラストワンマイル）は地域課題として各市町村が検討する。

県は二次交通を広域的課題として認識しているが、当地域として県に対してどのような二次交通を望むか等の全体像や方向性を示す必要がある。どのように要望していくかも含めて、広域連合の中の専門部会において、下記の検討を行う。

専門部会で検討する事項

(1) 南信州の二次交通（三次交通）のあり方について

観光交通について検討組織で基本的な考え方を検討する。具体的には、来訪者をリニア中央新幹線長野県駅から結節点（二次交通）までどのように（車両の大きさ、走らせる時間帯、運行主体等）移動させるか、結節点をどの観点で設定するか等。

(2) 交通事業者の維持確保について

交通事業者の運転手不足が深刻な状況にあり、当該専門部会で併せて研究・検討する。

平成30年度 公共交通利用実績(輸送人員)

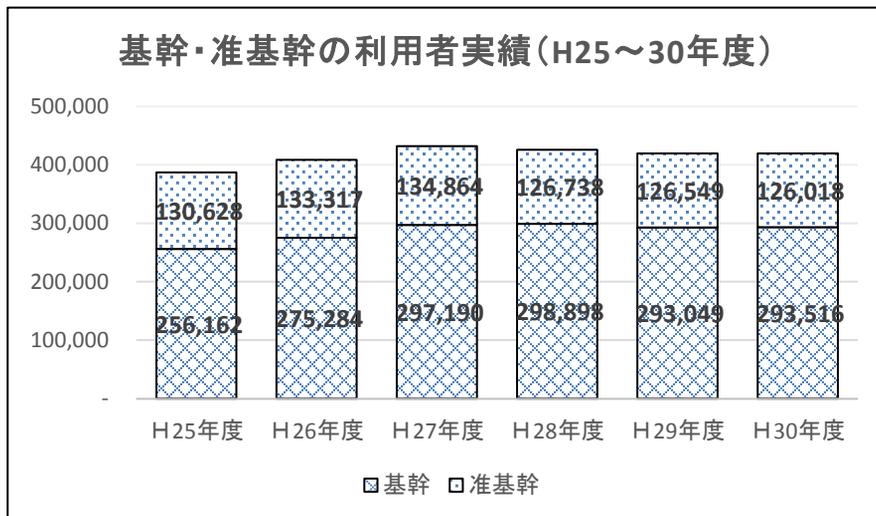
H30年4月～H31年3月

(単位:人)

| 路線体系 | 路線名 | デ マ ン ド | H30 | H29 | 比較 | |
|------|----------------------|------------------|---------|---------|---------|--------|
| | | | 4月～3月 | 4月～3月 | 増減数 | 前年対比 |
| 基幹 | 駒場線 | | 230,558 | 231,998 | △ 1,440 | 99.4% |
| " | 阿島線 | | 24,945 | 21,453 | 3,492 | 116.3% |
| " | 阿南線(阿南～飯田) ※温田線含む | | 38,013 | 39,598 | △ 1,585 | 96.0% |
| 准基幹 | 遠山郷線 | | 16,539 | 15,692 | 847 | 105.4% |
| " | 平岡線(路線バス) | | 1,548 | 1,761 | △ 213 | 87.9% |
| " | 市民バス循環線 (右回り、左回り) | | 81,870 | 81,102 | 768 | 100.9% |
| " | 西部コミュニティバス | | 11,492 | 14,413 | △ 2,921 | 79.7% |
| " | 大鹿線 | | 8,293 | 7,913 | 380 | 104.8% |
| " | 上市田線 | 併 | 2,804 | 2,248 | 556 | 124.7% |
| " | 平岡線 | □ | 3,472 | 3,420 | 52 | 101.5% |
| 支線 | 市民バス大休線 | | 3,453 | 4,255 | △ 802 | 81.2% |
| " | 市民バス千代線 | | 2,439 | 1,911 | 528 | 127.6% |
| " | 市民バス久堅線 | | 2,395 | 2,506 | △ 111 | 95.6% |
| " | 市民バス三穂線 | | 5,112 | 4,037 | 1,075 | 126.6% |
| " | 上片桐循環線 | | 8,236 | 9,047 | △ 811 | 91.0% |
| " | 大島循環線 | | 3,360 | 3,759 | △ 399 | 89.4% |
| " | 生田循環線 | | 5,315 | 5,804 | △ 489 | 91.6% |
| " | 生田線 | | 7,086 | 7,938 | △ 852 | 89.3% |
| " | 部奈線 | | 7,894 | 7,286 | 608 | 108.3% |
| " | 泰阜線 | | — | 224 | — | — |
| " | 阿南町民バス | | 4,062 | 4,501 | △ 439 | 90.2% |
| " | 伍和・智里東 | | 5,018 | 5,348 | △ 330 | 93.8% |
| " | 春日・智里西 | | 3,540 | 4,432 | △ 892 | 79.9% |
| " | 清内路巡回 | | 8,075 | 8,513 | △ 438 | 94.9% |
| " | 浪合巡回 | | 2,243 | 2,391 | △ 148 | 93.8% |
| " | 天龍村営バス | | 3,197 | 3,127 | 70 | 102.2% |
| " | 氏乗線 | | 2,701 | 3,265 | △ 564 | 82.7% |
| " | 喬木大島線 | | 2,257 | 2,346 | △ 89 | 96.2% |
| " | コミュニティバス阿島線 | | 1,338 | 1,834 | △ 496 | 73.0% |
| " | コミュニティバス伊久間線 | | 1,472 | 1,503 | △ 31 | 97.9% |
| " | コミュニティバス厚生病院線 | | 93 | — | — | — |

| 路線体系 | 路線名 | デ マ ン ド | H30 | H29 | 比 較 | |
|---------|-----------|------------------|---------|---------|---------|--------|
| | | | 4月～3月 | 4月～3月 | 増減数 | 前年対比 |
| 支線 | 堀越線 | | 1,918 | 1,628 | 290 | 117.8% |
| " | 佐原線 | | 1,460 | 1,208 | 252 | 120.9% |
| " | 壬生沢線 | | 1,163 | 346 | 817 | 336.1% |
| " | 福島線 | | 222 | 67 | 155 | 331.3% |
| " | 壬生沢福島線 | | 667 | 353 | 314 | 189.0% |
| " | 滝川阿島北県道線 | | 2,508 | 2,310 | 198 | 108.6% |
| " | かざこし線 | □ | 2,056 | 2,231 | △ 175 | 92.2% |
| " | 三穂線 | □ | 2,581 | 2,830 | △ 249 | 91.2% |
| " | 川路線 | □ | 1,128 | 1,459 | △ 331 | 77.3% |
| " | 竜東線 | □ | 7,075 | 7,278 | △ 203 | 97.2% |
| " | 遠山郷線 | □ | 434 | 440 | △ 6 | 98.6% |
| " | 上村線 | □ | 154 | 138 | 16 | 111.6% |
| " | 下栗線 | □ | 274 | 232 | 42 | 118.1% |
| " | 須沢線 | □ | 70 | 103 | △ 33 | 68.0% |
| " | 上島線 | □ | 4 | 2 | 2 | 200.0% |
| " | 八重河内線 | □ | 540 | 1,003 | △ 463 | 53.8% |
| " | 阿智村乗合タクシー | □ | 817 | — | — | — |
| 利用者数 合計 | | | 521,891 | 525,253 | △ 3,362 | 99.4% |

併：デマンド(一部定時路線) □デマンド



(単位:人)

| 路線体系 | H25年度 | H26年度 | H27年度 | H28年度 | H29年度 | H30年度 |
|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 基幹 | 256,162 | 275,284 | 297,190 | 298,898 | 293,049 | 293,516 |
| 准基幹 | 130,628 | 133,317 | 134,864 | 126,738 | 126,549 | 126,018 |
| 基幹+准基幹 | 386,790 | 408,601 | 432,054 | 425,636 | 419,598 | 419,534 |

長野県における「WE ラブ赤ちゃんプロジェクト」の取組について ～赤ちゃんの泣き声を温かく見守っている人たち、集まれ！～

長野県県民文化部次世代サポート課

1 「WE ラブ赤ちゃんプロジェクト」の概要

ママのためのウェブサイト「ウーマンエキサイト」(エキサイト株式会社運営)が立ち上げたプロジェクト。公共の場で泣いてしまった赤ちゃんを一生懸命あやすお母さんやお父さんに対し、「その泣き声、私は気にしませんよ」というポジティブな思いを可視化することで、ママ・パパの気持ちが少しでも楽になるようにと願い、スマートフォンやパソコンに貼る「泣いてもいいよ」ステッカーを作成。

ウーマンエキサイトの HP より

一人では何もできない1歳前後の小さな赤ちゃん。電車やバス、飲食店の中でギャーギャー泣きやまない状況に慌てるママやパパ…。でも、自分ひとりでは何もできない、小さな赤ちゃんが泣いてしまうのは自然なこと。「焦らなくても、大丈夫！その泣き声、わたしは気にしませんよ」という意思表示をして、ママやパパの気持ちが少しでも楽になりますように…。

2 取組開始の経緯

「WE ラブ赤ちゃんプロジェクト」に対して、平成30年5月31日に開催された「日本創生のための将来世代応援知事同盟サミット in みやぎ」において、長野県を含む加盟14県が一斉賛同した。

3 長野県の取組

11月19日の「いい育児の日」に合わせて、「泣いてもいいよ！」ステッカー等を作成。一般個人、企業や事業主等へ配布し賛同の輪を広げる。

プロジェクトに賛同し施設内や店頭ステッカーとポスターを掲示いただける企業・事業主等の募集を開始する。

(1) 一般個人向けステッカー

ア 地域振興局での配布

一般個人向けに、スマートフォンなどに貼り賛同の意思表示をする「泣いてもいいよ！」ステッカーを作成。

希望される方には、10地域振興局で「泣いてもいいよ！」ステッカーを配布。

・各地域振興局総務管理課県民生活係で提供中。



一般個人向けステッカー

イ 方言版「泣いてもいいよ！」ステッカーの配布

「日本創生のための将来世代応援知事同盟」を構成する14県が各県の方言ステッカーを限定で作成。長野県は中信地域の「泣いてもいいよ！」ステッカー1,000枚を松本地域振興局及び県庁、子育てイベント会場で配布。



(通常：白)



(通常：水色)



(方言：中信地域版、白)

(2) 施設等向けのステッカー・ポスター

当プロジェクトの趣旨に賛同し、施設や店舗、交通機関など公共の場に「泣いてもいいよ!」の長野県オリジナル賛同ステッカーとポスターを掲示していただける企業・団体・事業主等を広く募集（電子申請、郵送、FAX 等による申請受付中）。

賛同いただいた施設や店舗は県ホームページ等で紹介。



施設等向けステッカー(縦 11 cm×横 15 cm)



ポスター(B3 サイズ)

【参考】

(1) 「日本創生のための将来世代応援知事同盟」とは

「人口減少に歯止めをかけ、地方への人の流れをつくり、東京一極集中型社会を変える。」「独自の発想と実行力を持ち、人口減少社会に立ち向かうトップランナーを目指す知事が同盟し、地方創生のため行動する。」をコンセプトとして、将来世代を社会全体で応援する社会づくりに取り組んでいる。現在15県で構成。

【岩手県、宮城県、福島県、茨城県、山梨県、長野県、三重県、滋賀県、鳥取県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、高知県、宮崎県】

(2) 「いい育児の日」とは

日本創生のための将来世代応援知事同盟サミット in とくしま(H29.5.20 開催)において、「家庭や家族を大切にするライフスタイル」や「子どもの成長と子育てを社会全体で応援する機運」の醸成を図ることを目的とし、同盟として11月19日を「いい育児の日」として定め、(一社)日本記念日協会に認定・登録された。(H29.11.2 認定)

南信州地域交通問題協議会規約

第1章 総則

(名称)

第1条 この協議会は、南信州地域交通問題協議会（以下「協議会」という。）という。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を長野県飯田市追手町2丁目678番地に置く。

(目的)

第3条 協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成26年11月施行法律第41号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の作成に関する協議及び網形成計画の実施に係る連絡調整を行うために設置する。

(事業)

第4条 協議会は、第3条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の実施に係る連絡調整に関すること。
- (2) 連携計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (3) 網形成計画の策定支援及び変更の協議に関すること。
- (4) 網形成計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (5) 網形成計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (6) 地域公共交通再編実施計画（以下「再編実施計画」という。）の策定支援及び変更の協議に関すること。
- (7) 再編実施計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (8) 再編実施計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (9) 前8号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要と認めること。

第2章 会員等

(協議会の会員)

第5条 協議会は、次の各号に掲げるものをもって組織する。

- (1) 市町村
- (2) 公共交通事業者
- (3) 道路管理者
- (4) 公安委員会
- (5) 地域公共交通の利用者
- (6) 学識経験者
- (7) その他必要と認める者

(届出)

第6条 会員は、その氏名及び住所（会員が団体の場合については、その名称、所在地及び代表者の氏名）に変更があったときは、遅滞なく協議会にその旨を届け出なければならない。

第3章 役員等

(役員の数及び選任)

第7条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名
- (3) 監事 2名

- 2 前項の役員は、第5条の会員の中から総会において選任する。
- 3 会長、副会長及び監事は、相互に兼ねることはできない。

(役員の仕事)

第8条 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

- 2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときはその職務を代理し、会長が欠けたときはその職務を行う。
- 3 監事は、次の各号に掲げる業務を行う。
 - (1) 協議会の業務執行及び会計の状況を監査すること。
 - (2) 前号において不整な事実を発見したときは、これを総会に報告すること。
 - (3) 前号の報告をするために必要があるときは、総会を招集すること。

(役員の仕事)

第9条 役員の仕事は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

- 2 補欠又は増員による仕事は、前任者又は現任者の残任期間とする。

(仕事満了又は辞任の場合)

第10条 役員は、その仕事満了し、又は辞任により退任しても、後任の役員が就任するまでの間は、なおその職務を行うものとする。

(役員の仕事)

第11条 協議会は、役員が次の各号のいずれかに該当するときは、総会の議決を経て、その役員を仕事させることができる。この場合において、協議会は、その総会の開催の日の10日前までに、その役員に対し、その旨を書面をもって通知し、かつ、議決の前に弁明する機会を与えるものとする。

- (1) 心身の故障のため、職務の執行に堪えないと認められるとき。
- (2) 職務上の義務違反その他役員たるにふさわしくない非行があったとき。

(役員の仕事)

第12条 役員には、別途定めるところにより、報酬を支払うことができる。

- 2 役員には、費用を弁償することができる。
- 3 前2項に関し必要な事項は、会長が別に定める。

第4章 総会

(総会の種別等)

- 第13条 協議会の総会は、通常総会及び臨時総会とする。
- 2 総会の議長は、総会において出席会員のうちから選出する。
 - 3 通常総会は、毎年1回以上開催する。
 - 4 臨時総会は、次に掲げる場合に開催する。
 - (1) 会員現在数の3分の1以上から会議の目的たる事項を示した書面により請求があったとき。
 - (2) 第8条第3項第3号の規定により監事が招集したとき。
 - (3) その他会長が必要と認めたとき。

(総会の招集)

- 第14条 前条第4項第1号の規定により請求があったときは、会長は総会を招集しなければならない。
- 2 総会の招集は、少なくともその開催の7日前までに、会議の日時、場所、目的及び審議事項を記載した書面をもって会員に通知しなければならない。

(総会の議決方法等)

- 第15条 総会は、会員現在数の過半数の出席がなければ開くことができない。
- 2 会員は、総会において、各1個の議決権を有する。
 - 3 総会においては、前条第2項によりあらかじめ通知された事項についてのみ議決することができる。ただし、緊急を要する事項については、この限りでない。
 - 4 総会の議事は、出席者の議決権の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。この場合において議長は、議決に加わる権利を有しない。

(総会の権能)

- 第16条 総会は、この規約において別に定めるもののほか、次の各号に掲げる事項を議決する。
- (1) 事業計画及び収支予算の設定又は変更に関すること。
 - (2) 事業報告及び収支決算に関すること。
 - (3) 協議会規約、諸規程の制定及び改廃に関すること。
 - (4) 規約第4条各号に関すること。
 - (5) その他協議会の運営に関する重要な事項。

(書面又は代理人による表決)

- 第17条 やむを得ない理由により総会に出席できない会員は、あらかじめ通知された事項につき、書面又は代理人をもって議決権を行使することができる。
- 2 前項の書面は、総会の開催の日の前日までに協議会に到着しないときは、無効とする。
 - 3 第1項の代理人は、代理権を証する書面を協議会に提出しなければならない。
 - 4 第15条第1項及び第4項の規定の適用については、第1項の規定により議決権を行使した者は、総会に出席したものとみなす。

(協議結果の尊重義務)

- 第18条 総会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(議事録)

- 第19条 総会の議事については、議事録を作成しなければならない。
- 2 議事録は、少なくとも次の各号に掲げる事項を記載する。
- (1) 開催日時及び開催場所
 - (2) 会員の現在数、当該総会に出席した会員数、第17条第4項により当該総会に出席したと見なされた者の数及び当該総会に出席した会員の氏名
 - (3) 議案
 - (4) 議事の経過の概要及びその結果
 - (5) 議事録署名人の選任に関する事項
- 3 議事録は、議長及び当該総会に出席した会員のうちからその総会において選任された議事録署名人2名以上が記名押印しなければならない。
- 4 議事録は、第2条の事務所に備え付けておかなければならない。

第5章 幹事会

(幹事会の構成等)

- 第20条 協議会の業務を円滑に行うため、幹事会を置く。
- 2 幹事会の組織は会長が別に定める。
- 3 幹事の中から幹事長を互選する。
- 4 幹事会は、必要に応じ幹事長が招集する。

(幹事会の権能)

- 第21条 次の各号に掲げる事項は、幹事会において協議する。
- (1) 総会に付議すべき事項に関すること。
 - (2) 総会の議決した事項の執行に関すること。
 - (3) その他幹事会において必要と認めた事項に関すること。
- 2 幹事会において、前項第1号にあっては総会開催の直前に、第2号及び第3号にあっては必要に応じて協議する。

第6章 部会

(部会の設置)

- 第22条 第4条各号に掲げる事項についての検討又は協議を行うため、必要に応じ協議会に部会をおくことができる。
- 2 部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

第7章 事務局

(事務局)

- 第23条 総会の決定に基づき協議会の業務を執行するため、事務局を置く。
- 2 事務局は南信州広域連合事務局内に置く。
- 3 協議会は業務の適正な執行のため、事務局長を置く。
- 4 事務局長は、会長が任命する。
- 5 協議会の庶務は、事務局長が総括し処理する。

(業務の執行)

- 第24条 協議会の業務の執行の方法については、この規約で定めるもののほか、次の各

号に掲げる規程による。

- (1) 事務処理規程
- (2) 財務規程

(書類及び帳簿の備付け)

第25条 協議会は、第2条の事務所に次の各号に掲げる書類及び帳簿を備え付けておかなければならない。

- (1) 協議会規約及び前条各号に掲げる規程
- (2) 役員等の氏名及び住所を記載した書面
- (3) 収入及び支出に関する証拠書類及び帳簿
- (4) その他前条各号に掲げる規程に基づく書類及び帳簿

第8章 会計

(事業年度)

第26条 協議会の事業年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わる。

(資金)

第27条 協議会の資金は、次の各号に掲げるものとする。

- (1) 会員からの負担金
- (2) 国からの補助金
- (3) その他の収入

(資金の取扱い)

第28条 協議会の資金の取扱方法は、財務規程で定める。

(事務経費支弁の方法等)

第29条 協議会の事務に要する経費は、第27条の資金をもって充てる。

(収支予算)

第30条 協議会の事業計画及び収支予算は、会長が作成し、幹事会の承認を得た後、事業開始前に総会の議決を得なければならない。

(監査等)

第31条 会長は、毎事業年度終了後、次の各号に掲げる書類を作成し、通常総会の開催の日の10日前までに監事に提出して、その監査を受けなければならない。

- (1) 事業報告書
- (2) 収支計算書
- (3) 財産目録

2 監事は、前項の書類を受領したときは、これを監査し、監査報告書を作成して会長に報告するとともに、会長はその監査報告書を総会に提出しなければならない。

3 会長は、第1項各号に掲げる書類及び前項の監査報告書について、総会の承認を得た後、これを第2条の事務所に備え付けておかなければならない。

第9章 協議会規約等の変更、協議会が解散した場合の措置
(規約の変更)

第32条 この規約を変更する場合には、総会の承認を経るものとする。

(協議会が解散した場合の措置)

第33条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

第10章 雑則

(細則)

第34条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は会長が別に定める。

附 則

- 1 この規約は、平成20年3月25日から施行する。
- 2 協議会の設立初年度の役員を選任については、その任期については、第9条第1項の規定にかかわらず、平成22年3月31日までとする。ただし、再任を妨げない。
- 3 協議会の設立初年度の会計年度については、第25条の規定にかかわらず、この規約の施行の日から平成21年3月31日までとする。
- 4 この規約は、平成24年5月21日から施行する。
- 5 この規約は、平成27年3月9日から施行する。

バスを使った「運転手のおもてなし向上研修」を行いました!!

10月20日(出)、25日(休)に「運転手のおもてなし向上研修」を開催しました。

南信州地域交通問題協議会では、地域住民はもとより、県内外のみなさまに安全・安心で公共交通（バスや乗合タクシー）を利用していただくために、毎年運転手さんと事業主体である市町村職員を対象とした“おもてなし”向上研修を行っています。



今回は現場研修として、信南交通株式会社の取締役サポートチーム部長の佐々木さんとベテラン乗務員の伊藤さんに協力をいただき、バス車両を用いた研修を実施しました。

はじめに、日常点検（運転前点検）を行いました。一日一回、運転手本人による運行前点検を義務付けられており、大切なお客様を安全に輸送するための健康診断です。点検内容はタイヤの空気圧や亀裂破損、エンジンルーム内のオイル漏れや水漏れ、車内の降車合図灯、整理券機作動など数多くの項目があり、丁寧かつ確実にを行うよう指導していました。

日常点検の後は、参加者全員がバスに乗り、車内アナウンスの仕方やタイミング、バス停での乗降後の発車のタイミングといった、基本的な指導からお客さまへの気遣いに至るまで、指導をしていただきました。日頃から運転手さんにとっては基本的なことですが、「運行前点検や他の運行業者さんの運行状況を見ることができ新鮮だった」、「安全運手を心掛け、乗車しているお客さんに対しての配慮がとても素晴らしかった。また乗りたいと思う対応でした」など、今後の運行につながる前向きな意見を聞くことができました。これからも地域から必要とされる公共交通となるよう、安全・安心な運行に務めてまいります。

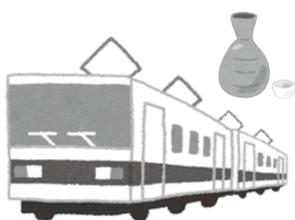


「南信州お仕事キッズタウン」に参画しました!

9月16日(日)、南信州青少年育成プロジェクト主催事業「お仕事キッズタウン」に出展し、200名を超える子どもたちが当ブースを訪れてくれました。

女の子は制服に着替えてバスガイドのお仕事体験、男の子はバスの運転席に座り運転手気分が味わえる体験。また、今年は昨年制作したラッピングバスを使って「乗り方教室」を行いました。子どもたちの笑顔に包まれた楽しいイベントで、あっという間の一日でした。

「南信州お仕事キッズタウン」に来てくれた子どもたちが、将来この地域のバスガイドさんや運転手さんになって活躍してくれることを期待しています!



年末年始は「JR飯田線を利用しよう」

年末年始のお酒を飲む機会に、JR飯田線を利用しましょう。運動不足の解消や環境問題を考えるきっかけとして公共交通を利用してみませんか!





公共交通



のってみまいか、



- 高校へ公共交通（バス・飯田線）を使って通学するぞお!!
- 運動不足の解消で駅まで歩いて、公共交通（バス・飯田線）で通勤してみようかな?
- 車の運転が心配になってきたので、公共交通（バス・乗合タクシー・飯田線）での移動に切り替えてみようかしら?

新しい生活を迎えるみなさまへ! この機会に公共交通（バス・乗合タクシー・飯田線）の利用に切り替えてみませんか!

公共交通を利用すると、待ち時間や乗車している時間もつたいないと感じるかもしれません。しかし、そんな隙間時間をうまく活用すれば、読書したり、うたた寝したり、友達とコミュニケーションをとったりと、たくさんのメリットがあります。またバスや電車の車窓から見える、四季を感じられる南信州の景色も格別です。

今回は各市町村が運行するバス等に関する情報をお届けします。

お住まいの市町村によって、小・中・高校生や高齢者の方にお得な定期券や回数券、無料パスなどのサービス*があります。

この情報をきっかけに公共交通を利用してみませんか!!

*詳しくはお住まいの市町村の公共交通担当者までお問い合わせください。



| 市町村名 | バス名 | 運賃 | 定期券 | 回数券 | 備考 |
|---------------------|-------------------|----------------------|--------------|-------|--|
| 飯田市 | 広域バス・市民バス・乗合タクシー | エリア制（路線によって上限が異なります） | ○ (通学・通勤) | ○ | 小学生以下、割引証明者（障がい者等）は半額 未就学児は保護者1名につき、1名無料 |
| 松川町 | まつかわフルーツバス | 一律200円 | ○ (通学) | ○ | 小・中・高校生は100円 未就学児、対象地域から小・中学校への通学者、身体障がい者等手帳所持者、障がい者福祉施設に通所の方、要支援・要介護認定の方、65歳以上の方は無料 |
| 阿南町・下條村・売木村・泰阜村・天龍村 | 南部公共バス 阿南線・温田線 | エリア制 上限600円 | — | ○ | |
| 阿南村 | 阿南町民バス | 一律100円 | — | ○ | |
| 阿智村 | 阿智村バス | 一律100円 | — | ○ | 中学生以下は無料 |
| 根羽村・平谷村・阿智村 | 西部コミュニティバス | 一律200円 | ○ | ○ | 同一村内は100円 |
| 天龍村 | 天龍村営バス | 距離従量制 上限300円 | ○ (通学・通勤) | ○ | 中学生以下、70歳以上は半額 未就学児は随伴者（12歳以上の者）1名につき、2名無料 温泉利用者減免あり |
| 喬木村 | 喬木村民バス | エリア制 上限300円 | — | — | 同一村内は100円 小学生半額、未就学児は保護者1名につき、1名無料 割引証明者は無料 |
| | たかぎコミュニティバス | 一律200円 (一区間100円) | — | — | 同一村内は100円 小学生半額、未就学児は保護者1名につき、1名無料 割引証明者は無料 3歳児未満無料 |
| 豊丘村 | 豊丘村営バス | 一律100円 | — | — | 中学生以下、障がい認定対象者は無料 65歳以上 申請により無料（乗降無料バス発行） |
| 大鹿村 | 大鹿村バス | 距離従量制 上限500円 | — | ○敬老のみ | 小学生以上同額 未就学児無料 身障者等半額 村在住の高校生無料 |

Information

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

●バスの情報は、南信州公共交通インフォメーションでご確認ください。

<https://twitter.com/minamikotu>

●広域バスの運行情報については、ツイッターでも確認できます。