

第 1 号議案 令和元年度事業報告及び決算報告について

1 交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性向上

(1) 「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）」

来訪者を含めた公共交通利用者の利便性向上につなげるバス・乗合タクシー・JR 飯田線の
情報提供の管理運営



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

(2) 公式 Twitter 「南信州おでかけインフォ（旧南信州地域交通問題協議会）」

バス・飯田線の運休・遅延等の情報に加え、おでかけにつながる観光情報も発信



Twitter で「南信州おでかけインフォ」

(3) 利用者に分りやすい案内表示等の整備 **バストミックス事業**

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でも安心して乗車することができる環境を整備した。

ア ナンバリングカラーと連動したマグネット新規制作及び増刷

新規：高森町 4 路線（K1～K4） 増刷：松川町 1 路線（M4）、喬木村 1 路線（E3）

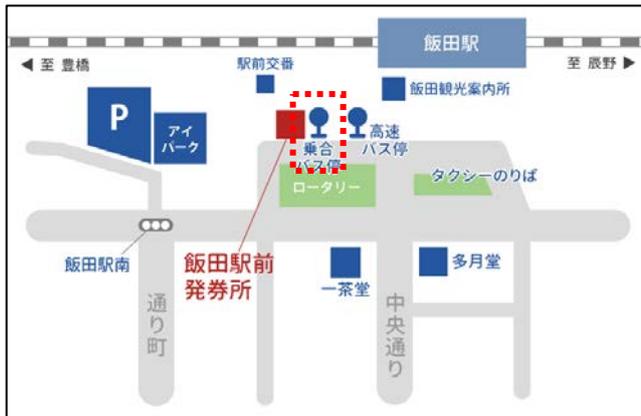
イ 南信州公共交通システムのマグネットの増刷

南信州公共交通システムの認知度向上を目的として、バス等の車体に貼付け啓発した。

ウ 飯田駅前の路線バスのりばの路線図整備 **バストミックス事業**

- ・飯田駅は JR 飯田線、高速バス、タクシー（乗合タクシー含む）との交通結節点となっており、地域住民や来訪者の乗降が多いターミナルである。
- ・平成 27 年度から住民や来訪者に対して、管内のバス路線の全体像を分かりやすくし、身近なものに感じてもらうため、路線ごとに色（カラー）と番号（ナンバリング）を割付け、車両等の LED 方向幕やマグネットシートの整備が概ね完了した。今年度、この取組みを路線図データに反映（整備）し、駅前路線バスのりばの整備（貼り替え）を行っ

た。



<改善のポイント>

- ・観光資源（施設やランドマーク等）の情報を加える。基本的には公共交通を利用して行くことができる場所 Ex) 温泉施設、観光スポット（天龍峡、遠山郷等）道の駅、旧跡・文化財等
- ・分かりやすさや見やすさを重視した路線図案内とするため、住民の通学・通勤に限った運行をしている路線は加えない。（例えば、朝1便、夕方1便のともに片道運行）



<設置前>



<設置後>

2 利用者層及び利用者数の拡大

(1) 高齢者に対するバスの利用の仕方、マナー（乗り方教室）の実施

実施日 11/19、11/28、12/11（松川町）



- 利用の仕方やマナー等を説明（現地） バスの利用の仕方マナー等の説明（座学）
(2) J R 飯田線を含めた公共交通の利用促進・利用転換事業を図る。

「のってみまいか公共交通No.16号（12月号）」の広報の中で、新・忘年会時の公共交通の利用を呼び掛けた。

- (3) 新入生（高校生新1年生）に対する公共交通利用啓発活動

南信州圏域の8高校におけるオリエンテーションの際に公共交通利用に関するチラシを配布。

（R2年度新入生 1,550人）

3 基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化

- (1) 既存公共交通の運行見直しや乗り継ぎの改善

ア 基幹路線、准基幹路線との結節に係るバスとの乗継改善（シームレス）会議の開催（12/9）

4月からの運行やダイヤ見直し等の情報共有や利用者や乗務員からの意見を反映するため。

イ 駒場線と西部コミュニティバスとの乗り継ぎ改善にかかる打合せ（10/21）

通勤通学時の道路渋滞や悪天候等の遅延時における運行事業者間の連絡方法にかかる調整を行うため。

- (2) 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（市町村）との側面的支援

・高森町の公共交通にかかる側面的支援（総会 8/30、7/12、8/20・23・27、9/10、10/9、11/19、11/27、12/27、1/27）

イ 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（総会 6/28）

同駒場線部会（12/5）、同北部線部会（12/16）

・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 6/25）

・喬木村地域公共交通会議（総会 6/12）

ウ ブロック担当者会の開催

・南部ブロック5町村担当者会の開催（5/24）

・西部ブロック3町村担当者会の開催（5/29）

・北部ブロック5町村+飯田市担当者会の開催（7/31、10/11、11/18、2/12）

- (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。

・開催日：10月26日（土）

・場所：座学及び実地研修（市民バス三穂線）

・参加者：19名

・講習内容：バスの運転業務と利用者を安心・安全に運行するための確認事項の再確認

・その他：信南交通との協働事業



実地研修時の運転業務の説明



実地研修後のふりかえり説明

(4) 持続可能な公共交通にかかる調査事業 **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んだ。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した。

ア 乗合タクシーの改善・導入に向けた調査検討業務

当地域は、路線バスや各市町村のコミュニティバスを中心とした公共交通ネットワークが構築されており、飯田市と阿智村においては乗合タクシーの運行を行っている。

一方でコミュニティバスの利用者減少や、バスの運転手不足が生じていることから、バスから乗合タクシーなどのより小さな公共交通機関へ転換することも考えられる。そこで、本業務においては、飯田市と阿智村において運行されている乗合タクシーの利用状況を分析した上で、他の町村において乗合タクシーを導入する際に留意すべき事項について整理した。

4 持続可能な南信州公共交通システムのブランド化

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組みを行った。

(1) 広報誌を活用した情報発信

南信州広域連合広報誌「すきです南信州での広報：43,000部（全戸配布・一部組合回覧）

- ・「すきです南信州 vol. 81（9月号）」

内容：表紙に管内市町村のラッピングバスを紹介

- ・「のってみまいか公共交通No.16号（12月号）」

内容：「お仕事キッズタウン（9/8）」の実施報告と年末年始の公共交通の利用啓発

- ・「のってみまいか公共交通No.17号（2月号）」

内容：公共交通利用につなげる意識啓発とインフォメーション（HPとTwitter）の案内

(2) 公共交通に関するイベントの開催

「お仕事キッズタウン（主催：南信州青少年育成プロジェクト）」において、バスガイド体験と乗り方教室を開催した。

- ・開催日：令和元年9月8日（日）
- ・場 所：エス・バード（旧飯田工業高校）
- ・ブース来訪者数：250名（うちバスガイド体験84名）
- ・その他：信南交通と飯田市との協働事業／平成28年から参画し令和元年度で4回目



バスガイド体験



乗り方教室

5 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 ベストミックス事業

(1) 南信州北部5町村における公共交通検討

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、各路線の課題を整理した。令和元年度は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った。

- ・北部ブロック5町村＋飯田市担当者会におけるワークショップの開催
2027年のリニア中央新幹線の開業を見据え、北部5町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（H29、30年度）を行った。北部ブロックにおける各路線の役割分担や課題整理と、比較的連携の取りやすい事業を決定した。また、市町村間における情報共有や新たな連携の創出の場として位置づけることができた。

(2) 観光交通（二次交通）の検討会議

検討メンバー：南信州観光公社、長野県タクシー協会、阿智昼神観光局、南信州広域連合

- ・観光交通のひとつの手段として、観光タクシーの具体的なコースづくりを進めた。
観光交通にかかる検討部会（計7回）を開催し、コースづくり（商品造成）を行った。
（タクシー事業者6社が北陸信越運輸支局に運賃設定許可申請を行い認可が下りた）

令和元年度 南信州地域交通問題協議会 決算

収入金額	5,534,722 円
支出金額	4,821,588 円
差引残額	713,134 円

(収入)

(単位：円)

科 目	予算	決算	比較増減	備 考
負担金	2,262,000	2,262,000	0	南信州広域連合負担金
県補助金	1,400,000	1,400,000	0	地域交通バストミックス構築事業（県補助金）
繰越金	472,700	472,700	0	H30年度繰越金
借入金	1,400,000	1,400,000	0	南信州広域連合貸付金
諸収入	300	22	278	利息
計	5,535,000	5,534,722	278	

(支出)

(単位：円)

科 目	予算	決算	比較増減	備 考
運営費	437,000	268,069	168,931	
報償費	248,000	204,150	43,850	委員等報償費
旅費	189,000	63,919	125,081	委員等旅費、職員旅費
需用費	15,000	11,678	3,322	
消耗品費	15,000	11,678	3,322	消耗品
役務費	60,000	25,306	34,694	
通信運搬費	50,000	20,506	29,494	通信運搬費、振込手数料
使用料	10,000	4,800	5,200	出張時駐車場料
事業費	3,623,000	3,116,535	506,465	1 交通不便者や来訪者に対応した 公共交通の利便性向上 980,665円 2 利用者層及び利用者数の拡大 0円（ゼロ予算） 3 基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化 1,450,900円 4 持続可能な南信州公共交通システムのブランド化 0円（ゼロ予算） 5 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 684,970円
返還金	1,400,000	1,400,000	0	南信州広域連合貸付金の返還
計	5,535,000	4,821,588	713,412	

令和元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

令和元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2年 5月 25日

監 事 中島武津雄 

令和2年 5月 27日

監 事 秦和陽児 

第 2 号議案 令和 2 年度事業計画（案）及び収支予算（案）について

1 新型コロナウイルス感染症への対応

新型コロナウイルス感染症の影響を受け、公共交通の利用者は著しく減少しており、このままでは地域公共交通の維持が脅かされる恐れがある。一方で、各公共交通事業者においては、安全・安心な運行に加え、新しい生活様式に移行する中で安心して利用できるよう、感染防止のための様々な取組みを実施している。

南信州地域交通問題協議会としては、公共交通事業者の取組みを住民に周知し、公共交通利用への回帰を促す取組みを行う。

(1) 広報誌等による啓発活動

感染防止のために公共交通事業者が実施している対策の紹介

ア 広報誌「のってみまいか公共交通」（臨時号）発行

イ 「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）」掲載

(2) 車内、停留所掲示用感染防止対策ポスターやステッカーを配布し、圏域全体で取り組んでいることを PR する。

(3) 「南信州地域の公共交通崩壊を食い止めるための緊急アピール」の採択

(4) その他、感染防止対策及び啓発活動

2 交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性向上

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・時刻表を提供し、来訪者を含めた利用者の利便性向上につなげる。

(1) 「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）」

来訪者を含めた利用者の利便性向上につながるバス・乗合タクシー・JR 飯田線の情報発信及びサイトの管理運営



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

(2) 公式 Twitter 「南信州おでかけインフォ（旧南信州地域交通問題協議会）」

バス・飯田線の運休・遅延等の情報に加え、おでかけにつながる観光情報の発信



Twitter で「南信州おでかけインフォ」

3 利用者層及び利用者数の拡大

公共交通を移動手段のひとつの選択肢として認識してもらうため、各関係機関と連携し取り組む。

(1) バスの乗り方教室の実施

対象者毎（中学生、高齢者等）に乗り方教室を開催し、新たな利用につなげる。

(2) JR 飯田線の利用促進

JR 飯田線を最大限利活用できるようバスの運行・ダイヤの見直しや乗り継ぎの改善を図る。

4 基幹路線に対する准基幹路線及び支線の強化

各関係機関との情報交換等を実施し、公共交通の運行や乗り継ぎ改善を図る。

(1) 各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・ダイヤの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

5 持続可能な南信州公共交通システムのブランド化

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に対して、公共交通への意識や関心を持ってもらう機会をつくる。

6 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

観光交通のひとつの手段として、観光タクシーの具体的なコースづくりと商品化、PRに向けた取組みを推進する。（新型コロナウイルス感染症の状況を見ながら柔軟に対応する）

7 南信州地域公共交通計画の策定

当地域の公共交通マスタープランである南信州地域公共交通網形成計画（計画期間：平成28年4月～令和3年3月）を継ぎ目無く新しい計画に移行する。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正を反映するとともに、実行性（実効性）のある計画を目指す。

計画策定にあたっては南信州地域公共交通計画策定委員会を組織し、さらに生活圏4ブロック（飯田、西部、南部、北部）の検討部会も設置する。

<南信州地域公共交通計画策定委員会の構成メンバー>

南信州地域交通問題協議会 幹事 + 国・県※

※国土交通省北陸信越運輸局交通政策部、国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局、長野県企画振興部交通政策課、南信州地域振興局リニア活用・企画振興課を加える。

令和2年度 南信州地域交通問題協議会 収支予算（案）

収入金額	7,285,000 円
支出金額	7,285,000 円
差引残額	0 円

（収入）

（単位：円）

科 目	R2予算	R1予算	比較増減	備 考
負担金	6,571,000	2,262,000	4,309,000	南信州広域連合負担金
県補助金	0	1,400,000	△ 1,400,000	
繰越金	713,134	472,700	240,434	R1年度繰越金
借入金	0	1,400,000	△ 1,400,000	
諸収入	866	300	566	
計	7,285,000	5,535,000	1,750,000	

（支出）

（単位：円）

科 目	R2予算	R1予算	比較増減	備 考
運営費	625,000	437,000	188,000	
報償費	402,000	248,000	154,000	委員等報償費
旅費	223,000	189,000	34,000	講師・委員等旅費
需用費	505,000	15,000	490,000	
消耗品費	50,000	15,000	35,000	消耗品
印刷製本費	455,000	0	455,000	計画書印刷等
役務費	471,000	60,000	411,000	
通信運搬費	461,000	50,000	411,000	通信運搬費、振込手数料
使用料	10,000	10,000	0	出張時駐車場使用料等
委託費	3,711,000	0	3,711,000	
委託料	3,711,000	0	3,711,000	7 南信州地域公共交通計画の策定
事業費	1,973,000	3,623,000	△ 1,650,000	1 新型コロナウイルス感染症への対応 240千円 2 交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性向上 1,213千円 3 利用者層及び利用者数の拡大 0円（ゼロ予算） 4 基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化 20千円 5 持続可能な南信州公共交通システムのブランド化 500千円 6 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 0円（ゼロ予算）
返還金	0	1,400,000	△ 1,400,000	
計	7,285,000	5,535,000	1,750,000	

予算の執行上必要があるときは、科目間の流用ができるものとする。

第 3 号議案 地域公共交通確保維持改善事業

令和 3 年度 生活交通確保維持改善計画（案）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 3～5 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 3～5 年度）・・・P 8～1 4

・表 1・・・P 1 5

地域間幹線系統別確保維持計画

令和2年6月30日

(住所) 長野県飯田市大通2丁目208番地
(名称) 信南交通株式会社
(代表者名) 代表取締役社長 中島 一夫 印

1. 幹線系統名、区間及び計画期間

系統名 : 駒場線
運行区間 : 飯田駅前～市立病院～曾山入口
計画期間 : 令和2年10月1日～令和5年9月30日

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

当該路線は、飯田市立病院を經由し飯田市中心市街地と飯田市西部地区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經由する事から同院を利用される方には無くてはならない路線となっている。
また、沿線には郊外商業施設の出店があいついでおり、買物を目的とする方にも利用されている他、沿線には下伊那農業高校、飯田OIDE長姫高校が存在する事から両校に通学する高校生にとっては唯一の公共交通となっている。

3. 幹線系統の運行に係る定量的な目標及び効果

(1) 運行の目標

輸送量を指標とし計画輸送量の24.8人以上を目標とする

(2) 運行による効果

市立病院經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臨時便、続行便運行 (信南交通)
- ・新入学高校生に対し利用促進チラシの配布 (南信州地域交通問題協議会)
- ・お仕事体験イベントでの乗り方教室の実施 (南信州地域交通問題協議会)

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
R2.10~R3.9	10,681,640 ^円	4,891,500 ^円	4,891,500 ^円	898,640 ^円	0 ^円
R3.10~R4.9	12,997,631 ^円	5,194,500 ^円	5,194,500 ^円	2,608,631 ^円	0 ^円
R4.10~R5.9	14,441,233 ^円	5,381,000 ^円	5,381,000 ^円	3,679,233 ^円	0 ^円

※欠損見込額とは、補助対象経常費用の見込額から経常収益の見込額を控除した額

6. 収益改善のために行った取組状況
<ul style="list-style-type: none"> ・障がい者の利用を促進するよう障がい者教育を行い、「信州あいサポート企業」へ登録 ・車両別に毎月燃費を公表し燃料削減に努める。

7. 生産性を向上する取組
(1) 取組内容
<ul style="list-style-type: none"> ・阿智村巡回バス、西部コミュニティバスとの結節ダイヤの見直し ・外国人専用「昇竜道フリーバスきっぷ」の販売に「より外国人利用者の取り込みを行う ・時刻表の全戸無料配布
(2) 実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・阿智村地域公共交通会議、信南交通 ・名古屋鉄道 ・飯田市
(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"> ・2020年12月ダイヤ調整会議にて次年度ダイヤの調整 ・実施中

(5) 実施時期
<ul style="list-style-type: none"> ・ 2021 年 4 月結節に配慮したダイヤ編成 ・ 販売中 ・ 2021 年 3 月全戸配布
(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2年6月30日

(住所) 長野県飯田市大通2丁目208番地
 (名称) 信南交通株式会社
 (代表者名) 代表取締役社長 中島 一夫 印

1. 幹線系統名、区間及び計画期間

系統名 : 駒場線
 運行区間 : 飯田駅前～中村・阿智高校～曾山入口
 計画期間 : 令和2年10月1日～令和5年9月30日

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

当該路線は、飯田市中心市街地と飯田市西部地区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42.4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臨時便、続行便運行(信南交通)
- ・新入学高校生に対し利用促進チラシの配布(南信州地域交通問題協議会)
- ・お仕事体験イベントでの乗り方教室の実施(南信州地域交通問題協議会)

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
R2.10~R3.9	5,684,279 円	2,842,000 円	2,842,000 円	279 円	0 円
R3.10~R4.9	7,516,200 円	3,758,000 円	3,758,000 円	200 円	0 円
R4.10~R5.9	8,437,851 円	4,218,500 円	4,218,500 円	851 円	0 円

※欠損見込額とは、補助対象経常費用の見込額から経常収益の見込額を控除した額

6. 収益改善のために行った取組状況
<ul style="list-style-type: none"> ・障がい者の利用を促進するよう障がい者教育を行い、「信州あいサポート企業」へ登録 ・車両別に毎月燃費を公表し燃料削減に努める。

7. 生産性を向上する取組
(1) 取組内容
<ul style="list-style-type: none"> ・阿智村巡回バス、西部コミュニティバスとの結節ダイヤの見直し ・外国人専用「昇竜道フリーバスきっぷ」の販売に「より外国人利用者の取り込みを行う ・時刻表の全戸無料配布
(2) 実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・阿智村地域公共交通会議、信南交通 ・名古屋鉄道 ・飯田市
(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"> ・2020年12月ダイヤ調整会議にて次年度ダイヤの調整 ・実施中

(5) 実施時期
<ul style="list-style-type: none"> ・ 2021 年 4 月結節に配慮したダイヤ編成 ・ 販売中 ・ 2021 年 3 月全戸配布
(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) 高速営業課	(責任者(氏名)) 副部長 林 浩人	印
補助金担当部門	(担当部門の名称) 高速営業課	(責任者(氏名)) 副部長 林 浩人	印

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表集計(令和元年度)

実施調査日 令和元年9月25日実施

申請番号	運行系統				年間輸送実績				経常収益				平均乗車密度算定				市町村による回数券購入等の有無	備考	
	運行系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程(km)	運行回数(回)	輸送人員(人)	1人平均乗車キロ(km)	輸送人員キロ(人キロ)	運送収入(B)(円)	実車走行キロ(C)(km)	運送雑収(D)(円)	営業外収益(E)(円)	計(B)+(D)+(E)	1系統当り経常費用(F)(円)	(運賃改定前・適用平均乗車キロ数×日数)の平均乗車キロ数×日数(適用)			平均乗車密度(C)×(F)(G)
27	駒場線	嵐田駅前	中村・阿高橋	曹山入口	11.8	7.5	77,272	8.0	618,176.0	15,711,305	53,748.6	319,113	163,169	16,193,587	23,555,860	41.04 × 385 / 365	7.1	53.2	有
27-1	駒場線	嵐田駅前	中村	曹山入口	11.8	4.0	24,905	5.9	146,939.5	4,587,522	27,045.6	83,177	47,643	4,728,342	11,853,004	43.43 × 385 / 365	3.9	15.6	有
27-2	駒場線	嵐田駅前	阿高橋	曹山入口	13.5	3.5	52,387	8.9	466,066.3	11,123,783	26,703.0	225,935	115,525	11,465,243	11,702,856	38.90 × 385 / 365	10.7	37.4	有
28	駒場線	嵐田駅前	市立病院	曹山入口	18.1	4.7	46,191	6.6	397,242.6	9,008,102	49,811.2	182,994	93,553	9,284,619	21,830,256	32.47 × 385 / 365	5.5	25.8	有
					55.2		123,463		1,015,418.6	24,719,407	103,559.8	502,077	256,722	25,478,206	68,941,976				

令和2年6月30日

（名称）飯田市地域公共交通改善市民会議
（代表者名） 牧島 定好

<p>生活交通確保維持改善計画の名称</p>
<p>飯田市地域内フィーダー系統確保維持計画（令和3年度～令和5年度）</p>
<p>1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性</p>
<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 11 パーセント、面積で約 70%となっている。高齢化率は 43.0%と、全体と比べ、10.8%も高くなっており、ほぼ 2.3 人に 1 人が 65 歳以上と高齢化が著しく進行している。また、林野面積については、飯田市全体の林野のうちの約 65%が中山間地域に存在しており、中山間地域では林野が占める割合が極めて高くなっている。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

○下記系統の 1 運行あたりの乗車人数		※参考
系 統 名	R3-5 目標	R1 (H1) 実績
広域バス遠山郷線	8.6 人	8.6 人
広域バス遠山郷線（飯田高校）	8.6 人	8.6 人
広域バス平岡線	2.3 人	2.3 人
広域バス阿島線	11.7 人	11.7 人
広域バス阿島線（ほっ湯アップル経由）	11.3 人	11.3 人
市民バス千代線	5.8 人	5.8 人
市民バス久堅線	5.0 人	5.0 人
市民バス三穂線	10.3 人	10.3 人
乗合タクシー竜東線（千代系統）	3.0 人	3.0 人
乗合タクシー竜東線（久堅系統）	2.4 人	2.4 人
乗合タクシー遠山郷高校通学支援線	1.7 人	1.7 人
乗合タクシー三穂線	2.9 人	2.9 人
乗合タクシー平岡線	2.0 人	1.1 人
乗合タクシー上市田線	2.1 人	2.1 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。

※ 令和元年度の実績は、広域バス 3 路線は平岡線のみ目標を下回り、その他の路線では目標達成した。市民バス 3 路線は久堅線のみ目標を下回り、その他の路線では増加となった。乗合タクシー 5 路線は竜東線（千代系統）と上市田線が目標を上回り、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不可欠な移動手段が確保される。

通勤通学による利用者が比較的多い朝夕の時間帯については、市民バスの定時定路線運行を行い、高齢者が通院や買い物に利用する昼間の時間帯については、乗合タクシーを運行させることにより効率的な運行体系を実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・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㈱、飯田市地域公共交通改善市民会議)
- ・さらに、運転免許自主返納者の支援として、免許返納後1回に限り、上記クーポン券を交付(飯田市地域公共交通改善市民会議)
- ・民生児童委員協議会及び高齢者クラブ等への出張PR(飯田市)
- ・広報紙等によるエコ通勤の推進(南信州地域交通問題協議会)
- ・公共交通に関するイベントへの参画(青年会議所、南信州地域交通問題協議会、事業者)
- ・バスのダイヤ調整会議を開催し、接続路線におけるシームレスダイヤについて調整(南信州地域交通問題協議会、飯田市、阿南町、阿智村、根羽村、喬木村、豊丘村、事業者)
- ・バスロケーションシステムの導入の研究・検討(飯田市、南信州地域交通問題協議会、事業者)
(南信州地域公共交通網形成計画P21・22参照、南信州地域交通問題協議会総会の事業計画及び第1回飯田市地域公共交通改善市民会議の事業計画に記載)
- ・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)
- ・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。(飯田市地域公共交通改善市民会議)
- ・高齢者を対象とした乗合タクシーの乗り方教室を実施(飯田市)

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。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

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

6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

信南交通株式会社、南信州広域タクシー有限会社、有限会社飯田タクシー、朝日交通株式会社、遠山タクシー有限会社、北部タクシー有限会社、第一観光タクシー株式会社

7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法

【活性化法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

(平成19年7月27日設立) ※過去3年間分のみ掲載

- ・平成29年6月21日 南信州地域公共交通問題協議会総会
平成28年度事業報告・決算報告、平成29年度事業計画・予算案、平成30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 H29年度第2回飯田市地域公共交通改善市民会議
平成28年度事業報告・決算報告、輸送実績、平成29年度事業計画・予算案、H30年度生活交通確保維持改善計画の承認
- ・平成29年8月8日 書面決議
市民バス久堅線の道路付替えに伴う運行経路変更
- ・平成29年8月24日 書面決議
乗合タクシー竜東線・座光寺上郷線の新規停留所の設置
- ・平成29年9月8日 書面決議
乗合タクシー遠山郷高校通学支援線の運行事業者変更
- ・平成30年2月2日 H29年度第2回飯田市地域公共交通改善市民会議
乗合タクシー座光寺上郷線の実証運行、停留所の追加変更、地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価
- ・平成30年6月18日 南信州地域公共交通問題協議会総会
平成29年度事業報告・決算報告、平成30年度事業計画・予算案、平成31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年度第1回飯田市地域公共交通改善市民会議
平成29年度事業報告・決算報告、輸送実績、平成30年度事業計画・予算案、H31年度生活交通確保維持改善計画の承認、西部山麓線沿線への新規路線開設の検討、ピアゴ飯田駅前店の閉店に伴う買い物困難者対策、停留所の追加変更
- ・平成30年8月22日 H30年度第2回飯田市地域公共交通改善市民会議
ピアゴ飯田駅前店の閉店に伴う買い物困難者対策
- ・平成31年2月6日 H30年度第3回飯田市地域公共交通改善市民会議
平成31年度運行変更(乗合タクシー山本西部山麓線の実証運行開始、乗合タクシーかざこし線買い物直行便の運行変更、市民バス大休線の運行事業者変更、マタニティ割引の導入、広域バス阿島線の新規停留所設置、広域バス駒場線の増便、停留所の追加変更、乗合タクシー遠山郷線等への貨客混載の実施)、地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価
- ・令和元年6月26日 南信州地域公共交通問題協議会総会
平成30年度事業報告・決算報告、令和元年度事業計画・予算案、令和2年度生活交通確保維持改善計画の承認
- ・令和元年6月28日 R1年度第1回飯田市地域公共交通改善市民会議
生活交通確保維持改善計画の承認
- ・令和元年8月14日 書面決議
生活交通改善事業計画(バリアフリー化設備等整備事業)の提出
- ・令和元年8月30日 書面決議
乗合タクシーかざこし線買い物直行便実証運行の終了
- ・令和元年10月18日 書面決議
消費増税に伴う運賃改定
- ・令和2年2月5日 R1年度第2回飯田市地域公共交通改善市民会議
乗合タクシー山本西部山麓線本格運行、広域バス駒場線羽場大瀬木線の開通に伴う運行経路変更、広域バス駒場線ダイヤ変更、停留所の追加、乗合タクシー飯田松本線の通常タクシー運賃改定に伴う運賃改定、地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価
- ・令和2年6月16日 南信州地域公共交通問題協議会総会
令和元年度事業報告・決算報告、令和2年度事業計画・予算案、令和3年度生活交通確保維持改善計画の承認予定
- ・令和2年6月30日 R2年度第1回飯田市地域公共交通改善市民会議
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。

- ・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。
- ・通年、乗合タクシー停留所の増設
- ・令和元年 4 月より、乗合タクシー山本西部山麓線の実証運行

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にして下さい。また、生活交通確保維持改善計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

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

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

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

令和3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	基準ロで該 当する要件 (別表7のみ)	
長野県 飯田市	信交通(株)	(1) 広域バス遠山郷線	かぐらの湯	上町	飯田駅前	往46.8km 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路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JRR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23.5km 復23.5km	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 (まっ湯アップル経由)	飯田病院前	まっ湯アップル	飯田病院前	往27.4km 復27.4km	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 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 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		南穂、上村、喬木村、喬木地			往 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 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12.8km 復12.8km	365日	1398回		路線定期運行	②(1)	地域間交通ネットワークJRR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		高森町、飯田市	往 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3～5年度）・・・P1～6
- ・表1・・・P7

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2年6月2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3年度～令和5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	R元実績	R 3	R 4
大島循環	2,833 人	4,000 人	4,000 人
上片桐循環	3,502 人	4,500 人	4,500 人
上片桐・大島通学便	3,628 人	5,000 人	5,000 人
生田循環 峠部奈線	2,448 人	—	—
内 午前便	1,480 人	2,500 人	2,500 人
生田循環 中山柄山線	1,860 人	—	—
内 午前便	1,156 人	2,000 人	2,000 人
生田線	5,580 人	7,500 人	7,500 人
部奈線	6,476 人	8,500 人	8,500 人
計	26,327 人	34,000 人	34,000 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。
- ・ 生田循環は R2 年 1 月より午後便が減便となっているため、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 56 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。
1 人（対象生徒数 5 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) ・ 小中学生の通学定期券の無料化および通学定期券を通常便で使用可能とする。 令和2年10月1日～(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</p>

【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 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)
- ・令和元年 9 月 24 日 (元年度第 2 回) デマンド運行について (運行ルール、実証実
験 R2 年 1 月 6 日開始) 承認
消費税率引き上げに伴う運賃について協議
- ・令和元年 12 月 25 日 (元年度第 3 回) 令和元年度地域公共交通確保維持改善事業
評価
令和 2 年度事業計画

- ・令和2年3月17日（元年度第4回） デマンド運行中間報告
- 令和元年度事業、決算報告
- 生活交通確保維持改善計画の承認
- ・令和2年6月2日（2年度第1回） デマンド運行について（運行ルールの変更等）

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。
- ・ R 元年 11 月～12 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。
- ・ R 元年 4 月～11 月に高齢者対象の各種説明会に於いて、利用者の声を把握。
- ・ R2 年 2 月に、中学校卒業予定生徒を持つ保護者へバスの利用促進案内を実施し、保護者の声を把握。

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) 大澤 功治

(電 話) 0265-36-7014

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

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

3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通台 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象地域間幹線系統等 との接続確保案	基準口で該 当する要件 (別表7のみ)
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	古町公民 館 地野会所	キラヤ 前	往35.2km 循環	244日	244.0回		路線定期運行	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	古町公民 館 地野会所	キラヤ 前	往35.3km 循環	244日	723.0回		路線定期運行	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	大沢北部 上片桐駅	役場前	往25.9km 循環	244日	244.0回		路線定期運行	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 大沢北部	キラヤ 前	往29.1km 循環	244日	723.0回		路線定期運行	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	大沢北部 地野会所	伊那 大島駅	往16.0km 循環	244日	1,102.0 回		路線定期運行	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
		(6) 生田循環 峠部奈線 (午前1便)	社協前	日赤病院	キラヤ前	往50.3km 循環	147日	147.0回		路線定期運行	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	147日	73.0回		路線定期運行	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)	社協前	日赤病院	新井	往32.9km 循環	147日	147.0回		路線定期運行	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)	社協前	日赤病院	キラヤ前	往44.2km 循環	150日	150.0回		路線定期運行	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	150日	75.0回		路線定期運行	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)	社協前	日赤病院	新井	往31.9km 循環	150日	150.0回		路線定期運行	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

(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、小敷点第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ら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、地域内ファイダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保案」については、地域内ファイダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

高森町 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3～5年度）・・・P1～6
- ・表1（表1-1）・・・P7

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2年6月 日

（名称） 高森町地域公共交通協議会

（代表者名） 会長 高森町長 壬生 照玄

生活交通確保維持改善計画の名称

高森町地域内フィーダー系統確保維持計画（令和3年度～令和5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交通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一つとなった。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。）に基づく決定協議会として設立した。その後、当地域全体の公共交通に関するマスタープランとして「南信州地域公共交通総合連携計画」を策定したが、平成26年の活性化再生法の改正を受け、住民や来訪者の移動手段確保はもとより、福祉、教育、観光なども含めたまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を進めるために、平成28年3月に「南信州地域公共交通網形成計画（以下「南信州網形成計画」という。）を策定した。

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

2-2 高森町の現状

高森町は飯田下伊那地域の中心市である飯田市の北部に位置しており、中央アルプスと天竜川に挟まれた段丘地形となっている。そのため町の東西で標高に差があり、起伏の多い地形により特に東西間での移動の負担が大きい。現在利用者のほとんどが高齢者であり、買い物、通院が主な利用目的となっているが、町の東部に商業施設、医療施設、JR駅等が集中しているため各方面からの移動の負担が大きく、公共交通の運行は必要不可欠となっている。今後も高齢化による交通不便者の増加が見込まれるなか、高齢者だけでなく通勤・通学を目的とした利用者の増加を図り、多くの人にとって高森町が住みやすい町となるよう、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

下記系統の1運行あたりの平均乗車人数（各系統の数値を合計し、平均を算出して評価）

	令和3年度	令和4年度	令和5年度
「柿丸あったかバス市田上段先回り」	3.3名	3.3名	3.3名
「柿丸あったかバス市田下段先回り」			
「柿丸あったかバス山吹上段先回り」			
「柿丸あったかバス山吹下段先回り」			
「おはようただいまバス市田」			
「おはようただいまバス下平」			

1運行あたりの平均乗車人数を指標とし、高森町民数の半分の利用を目標とする

$$6,508 \text{ (令和2年4月1日現在高森町民数の半分)} \div 1,968 \text{ (年間計画運行回数)} = 3.3$$

※本年度の計画では令和4、5年度の目標値を令和3年度の目標値と同じとするが、次年度以降の計画策定時にはその時の高森町民数や年間計画運行回数に応じた目標値を設定する。

(南信州地域公共交通網形成計画P14参照)

(2) 事業の効果

2.(1)に示した地域内フィーダー系統を運行することにより、買い物、通院、通勤、通学等様々な目的を持った人々の移手段が確保される。外出が促進され、多くの人々が移動し交わることで関係人口が増え地域活性化につながる。

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
<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通バスの時刻表を常会文書で配布（高森町） （南信州地域公共交通網形成計画P21, 22 参照） ・各地区等での集まりの際に乗り方教室を実施（高森町） （南信州地域公共交通網形成計画P21, 22 参照） ・お得な回数券を発行し、利用者確保につなげる（北部タクシー有限公司） ・ケーブルテレビにて利用方法を説明（高森町） ・観光や地域行事での有効利用を検討し、町ホームページ、SNSに発信（高森町） （南信州地域公共交通網形成計画P21, 22 参照） ・G T F S システム導入の研究（高森町、北部タクシー有限公司） ・J R 市田駅にて通勤・通学者利用時にP R 活動（高森町、北部タクシー有限公司）
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
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者
高森町から運行事業者への経費負担については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額を負担することとしている。
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
北部タクシー有限公司
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準ニただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし

1 1. 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

1 2. 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

1 3. 車両取得に係る目的・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】

現在の実証実験運行に使用しているバス（1号車、2号車）は老朽化により故障も多く維持にかかる負担が大きい。また23人乗りのマイクロバスのため乗車時の利用者の負担も大きく、町内の狭く勾配の多い道では安全性も危惧されている。特に「柿丸あったかバス市田上段先回り」、「柿丸あったかバス市田下段先回り」、「おはようただいまバス下平」を運行する1号車は老朽化が進んでおり、新たな車両に切り替えるため小型車両（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。

1 4. 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

下記系統の1運行あたりの平均乗車人数（各系統の数値を合計し、平均を算出して評価）

	令和3年度	令和4年度	令和5年度
「柿丸あったかバス市田上段先回り」			
「柿丸あったかバス市田下段先回り」			
「柿丸あったかバス山吹上段先回り」	3.3名	3.3名	3.3名
「柿丸あったかバス山吹下段先回り」			
「おはようただいまバス市田」			
「おはようただいまバス下平」			

1運行あたりの平均乗車人数を指標とし、高森町民数の半分の利用を目標とする

$$6,508 \text{ (令和2年4月1日現在高森町民数の半分)} \div 1,968 \text{ (年間計画運行回数)} = 3.3$$

※本年度の計画では令和4、5年度の目標値を令和3年度の目標値と同じとするが、次年度以降の計画策定時にはその時の高森町民数や年間計画運行回数に応じた目標値を設定する。

(2) 事業の効果

新しい車両を導入することにより、利用者の乗車時の負担が軽減され、買い物、通院、通勤、通学等様々な目的を持った人々の安全な移動手段が確保される。外出が促進され、多くの人々が移動し交わることで関係人口が増え地域活性化につながる。

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

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表6」を添付
なお、高森町が国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。

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

※該当無し

17. 協議会の開催状況と主な議論

(平成30年4月1日設立)

- ・平成30年5月9日（1回）高森町地域公共交通協議会に設立について
- ・平成30年7月20日（2回）北部タクシー(有)によるバス運行勉強会及び意見交換会
- ・平成30年11月5日（3回）アンケート・まちづくり懇談会実施報告及び意見交換会
- ・平成30年12月20日（4回）今後の公共交通案について
- ・令和元年8月30日（5回）これまでの取組みと10月1日からの実証実験運行について
- ・令和元年12月27日（6回）ルート見直しと本格運行へ向けた取組みについて
- ・令和2年1月27日（7回）運行報告と4月1日からの実証実験運行（有償）について
- ・令和2年6月24日（8回）令和3年度生活交通確保維持改善計画の協議・承認

18. 利用者等の意見の反映状況

- ・平成30年8月に町民全体へ公共交通に関するアンケートを実施
 - ・平成30年9月～10月 まちづくり懇親会にて公共交通説明及び意見交換
 - ・平成31年2月～7月 町内各地域の集会等で公共交通説明及び意見交換
 - ・令和元年10月から公共交通バス利用者へ向けアンケートを実施
- 協議会においては地域の代表者（区長代表、議員代表、社会福祉協議会代表、老人クラブ連合会代表等）を構成員とし、協議会の場を通じて町民意見の反映に努めた。

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
関係市町村	高森町、飯田市、豊丘村
交通事業者 交通施設管理者	北部タクシー有限公司、公益社団法人長野県バス協会、飯田建設事務所、 飯田警察署、高森町建設課
地方運輸局	長野運輸支局
その他協議会が 必要と認めるもの	高森町区長会、高森町老人クラブ連合会、高森町社会福祉協議会、 高森町民生児童委員協議会、高森町議会、高森町産業課、高森町健康福祉課、 高森町教育委員会

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 下伊那郡高森町下市田 2183-1

(所 属) 総務課防災安全係

(氏 名) 中島 篤史

(電 話) 0265-35-3111

(e-mail) atsushi.n@town.nagano-takamori.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）

3年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フ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	基準二で該当 する要件 (別表7のみ)
長野県 高森町	北部タクシー(株)	(1) 柿丸あったかバス 市田上段先回り	下伊那 厚生病院	とよおかマルシェ	下伊那 厚生病院	(循環) 50.5km	246回		路線定期運行	② (2)	地域間交通ネットワークJ R飯 田線 (市田駅、山吹駅) との近 接	①
			下伊那 厚生病院	高森ショッピング センターベース	下伊那 厚生病院	(循環) 49.2km	492回		路線定期運行	② (2)	地域間交通ネットワークJ R飯 田線 (市田駅、山吹駅) との近 接	①
			下伊那 厚生病院	高森ショッピング センターベース	下伊那 厚生病院	(循環) 49.9km	246回		路線定期運行	② (2)	地域間交通ネットワークJ R飯 田線 (市田駅、山吹駅) との近 接	①
			下伊那 厚生病院	とよおかマルシェ	下伊那 厚生病院	(循環) 51.8km	492回		路線定期運行	② (2)	地域間交通ネットワークJ R飯 田線 (市田駅、山吹駅) との近 接	①
			こぐのみ	牛牧神社	市田駅 (お祭り広場)	往 9.1km 復 9.1km	246回		路線定期運行	② (2)	地域間交通ネットワークJ R飯 田線 (市田駅) との近接	①
			J Aのみ信州 山吹事業所	追分橋	下平駅	往 7.2km 復 7.2km	246回		路線定期運行	② (2)	地域間交通ネットワークJ R飯 田線 (下平駅) との近接	①

(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、「循環」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、地域内ファイダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保」については、地域内ファイダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

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3～5年度） . . . P 1～7
- ・表1 . . . P 8

令和2年6月22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3年度～令和5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) 南信州地域の概況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。</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。</p> <p>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。</p> <p>(2) 下伊那南部地域の概況と地域公共交通確保の必要性</p> <p>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。</p> <p>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（令和元年度（平成30年10月～令和元年9月）実績 一月あたりの利用者数：3,130人/月、収支率：18.7%）。</p>

これは、バス運行から10年以上が経過する中で、南部地域内の人口減少、これまで利用していた層の高齢化が進み、バスを利用できなくなってしまったことや少子化による学生数の減少などが要因と考えられる。

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

以上のように、南部地域においては、地域公共交通確保維持の必要性があるものの、少子・高齢化、過疎化が進展しており、地形的にも公共交通の運行が極めて非効率にならざるを得ない状況から、地域独力で地域公共交通を維持し続けることが困難である。このようなか、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令和元年度（平成30年10月～令和元年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	R1年度 実績	R3年度 目標	R4年度 目標	R5年度 目標
阿南線：伝承センター前⇄川路駅	326	326	326	326
阿南線：温田駅前⇄川路駅	1,199	1,199	1,199	1,199
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	838	838	838	838
温田線：車庫前⇄温田駅前	48	48	48	48
合計（月平均）	3,130	3,130	3,130	3,130

② 「神原線」

目標値：公共交通利用者数

人口減少が進む中、利用者数を令和元年度（平成30年10月～令和元年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	R1年度 実績	R3年度 目標	R4年度 目標	R5年度 目標
神原線： 大河内⇄平岡郵便局	277	277	277	277

(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、令和元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。

今年度より「運転免許自主返納者支援制度」を創設する。運転免許を自主返納された方の運賃を無料とし、主に高齢者の利用促進を図る。

加えて、引き続き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)

「運転免許自主返納者支援制度」の説明資料や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。

令和元年度の利用者数は月17人と減少したものの、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2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。）を運行予定者としてすることとなった。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継ぎで担当する。

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】
(記載例) 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52万キロを超過しており、山間地の急峻な地形を走る路線であるため、車両の消耗も激しく修繕費用も年々増加しており、早急な買い換えが必要となっている。また、旅客運送中の車両からの異音なども発生しており、利用者に不安を与える事象も発生している。これらのことから安全な輸送を確保するために車両6台を購入した。</p> <p>購入年月日、台数</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31日…1台（阿南線）</p> <p>令和2年2月20日…1台（阿南線）</p> <p>令和3年3月20日…1台（阿南線）</p> <p>令和2年10月10日…1台（神原線）</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>(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令和元年度以上（18.7%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不可欠な移動手段が確保・維持される。また、突発的な修繕費用の発生なども抑えることで事業収支的な安定も図れる。</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</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30年3月5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"> ・南部公共バス泰阜線の運行廃止の承認 <p>令和元年6月26日（南信州地域交通問題協議会総会）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活交通確保維持改善計画（令和2年度）の承認 <p>令和元年6月28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"> ・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 <p>令和2年6月16日（南信州地域交通問題協議会総会）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活交通確保維持改善計画（令和3年度）の承認

令和2年6月22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3年度）の承認

18. 利用者等の意見の反映状況

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

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

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

19. 協議会メンバーの構成員

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

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）長野県下伊那郡阿南町東條58番地1

（所 属）下伊那南部地域公共交通対策協議会事務局

（氏 名）宮島正樹

（電 話）(0260) 22-4054

（e-mail）nansou@town.anan.nagano.jp

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

また、既存計画部分で生活交通確保維持改善計画の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上での添付などにより活用いただい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3年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フ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	基準にて該 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	244日		路線定期運行	②(1)	JR川路駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③
			温田駅 前	車庫前	川路駅	往 21.3km 復 21.3km	244日		路線定期運行	②(1)	JR川路駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③
			温田駅 前	車庫前	飯田病 院前	往 37.4km 復 37.4km	244日		路線定期運行	①	飯田駅(補助対象地域間 幹線系統)と接続する	③
阿南町・売木村・ 下條村・飯田市	阿南町	(2) 阿南線 温田駅⇨川路駅	温田駅 前	車庫前	川路駅	往 22.3km 復 22.3km	244日		路線定期運行	②(1)	JR温田駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③
			こまど りの湯 前	車庫前	温田駅 前	往 4.1km 復 0.0km	244日		路線定期運行	②(1)	JR温田駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③
			温田線 車庫前⇨温田駅前	車庫前	阿南高 校入口	往 21.2km 復 21.2km	364日		路線定期運行	②(1)	JR平岡駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③
天龍村	天龍村	(6) 神原線	大河内	おきよめ の湯	平岡郵 便局	往 21.2km 復 21.2km	1,454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

(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、地域内ファイダー系統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、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内ファイダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

阿智村 生活交通確保維持改善計画

<地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（令和3～5年度） …… P 1～7
- ・表1 …… P 8、9

生活交通確保維持改善計画

令和2年7月1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3年度～令和5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、令和元年度に運行見直しを行い、令和2年10月から巡回バス5路線と乗合タクシー1路線を運行する。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、経済的には非効率であるが、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5路線及び乗合タクシー1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

○巡回バス

系統別の1便平均乗車人数(4月～3月)

路線	系統	R1実績	R2目標	R3目標	R4目標
伍和線	第1便	3.5人	3.5人	3.5人	3.5人
	第2便	—	2.0人	2.0人	2.0人
	第3便	—	2.0人	2.0人	2.0人
	第4便	—	2.0人	2.0人	2.0人
	第5便	1.0人	2.0人	2.0人	2.0人
春日・智里西線	第1便(月火木土)	3.3人	3.3人	3.3人	3.3人
	第1便(水金)	6.3人	6.3人	6.3人	6.3人
	第2便(月火木土)	3.2人	3.2人	3.2人	3.2人
	第2便(水金)	5.0人	5.0人	5.0人	5.0人
	第3便(月火木土)	1.6人	2.0人	2.0人	2.0人
	第3便(水金)	0.9人	2.0人	2.0人	2.0人
清内路線	第1便、第5便	5.1人	5.1人	5.1人	5.1人
	第2便、第3便	6.4人	6.4人	6.4人	6.4人
	第4便	4.9人	4.9人	4.9人	4.9人
浪合線	第1便	4.2人	4.2人	4.2人	4.2人
	第2便	4.2人	4.2人	4.2人	4.2人
	第3便	—	2.0人	2.0人	2.0人
智里東線	第1便	—	2.0人	2.0人	2.0人
	第2便	—	2.0人	2.0人	2.0人
	第3便	—	2.0人	2.0人	2.0人

R1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及び新規の系統は2.0人を目標とする。

○乗合タクシー

当該地区を巡回バスで運行していたR2年8月までの月平均利用者数を下回らないことを目標とする。

(2) 事業の効果

巡回バス5路線及び乗合タクシー1路線を維持することにより、村内60集落の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、幹線交通である信南交通駒場線と巡回バス及び乗合タクシーのネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

3. 2.の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

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

南信州地域公共交通網形成計画 P25

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

「表1」

運行予定期間：令和2年10月1日～令和5年9月30日

運行事業者：阿智村

添付資料：時刻表(地域間幹線系駒場線との接続関係を表示)

5. 地域公共交通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

阿智村

7. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【地域内フィーダー系統のみ】

地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱「表5」を添付

8. 車両の取得に係る目的・必要性【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない

巡回バス伍和・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最長約1時間55分と長くなっている。また、役場から沿線各地区までの平均乗車時間が、実際の距離に比べて、他の路線より長くなっている。

	平均乗車時間	役場からの実際の距離平均
伍和・智里東線	23.3分	4.3km
春日・智里西線	20.0分	6.0km
清内路線	23.5分	10.5km
浪合線	35.7分	13.2km

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。

9. 車両の取得に係る定量的な目標・効果【車両減価償却費等国庫補助金又は公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※再編特例の適用を受ける場合は、記入を要しない

(1) 事業の目標

路線バス伍和・智里東線の1運行あたりの乗車人数 目標

R2 3.4人 R3 3.4人 R4 3.4人 R5 3.4人

(2) 事業の効果

巡回バス伍和・智里東線を R2 年 10 月 1 日から伍和線と智里東線に分割し、H29 年に購入した車両と、R2 年に新しく導入する車両を活用することにより、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。

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

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 6」を添付
なお、国庫補助金を差し引いた差額分については、阿智村が負担する。

11. 協議会の開催状況と主な議論

開催状況	主な議論
H20 年 3 月 27 日	協議会設立、事業内容について協議
H20 年度 6 回開催	地域公共交通総合連携計画策定
H21 年度 2 回開催	実証運行、地域公共交通総合連携計画変更
H22 年度 2 回開催	実証運行
H23 年度 2 回開催	実証運行、生活交通ネットワーク計画について承認
H25 年 2 月 28 日	H25 年 4 月 1 日からの運行内容の変更について承認
H26 年 3 月 3 日	H26 年 4 月 1 日からの運行について協議 H27 年度生活交通ネットワーク計画について合意
H26 年 10 月 28 日	バス車両の更新について協議
H27 年 2 月 25 日	H27 年 4 月 1 日からの運行について協議 H28 年度生活交通ネットワーク計画について合意
H27 年 10 月 27 日	バス車両の更新について協議
H28 年 2 月 25 日	H29 年度生活交通確保維持改善計画について協議合意
H29 年 6 月 28 日	H30 年度生活交通確保維持改善計画について協議合意
H30 年 2 月 21 日	H30 年度事業計画変更について合意
H30 年 6 月 29 日	H31 年度生活交通確保維持改善計画について協議合意
H30 年 12 月 4 日	駒場線の増便要望について協議 伍和・智里東線の路線再編について協議
H31 年 2 月 27 日	H31 年 4 月 1 日からの運行について協議合意
R 元年 6 月 25 日	R2 年度生活交通確保維持改善計画について協議合意 公共交通愛称募集について
R2 年 1 月 24 日	公共交通運行見直し事業について
R2 年 7 月 1 日	R2 年 10 月 1 日からの運行変更について R3 年度生活交通確保維持改善計画について協議合意 自家用有償旅客運送者登録の更新について

12. 利用者等の意見の反映	
<ul style="list-style-type: none"> ・平成 20 年度地域公共交通総合連携計画策定時に住民・阿智高生意向調査を実施。 ・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 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 ・令和元年度に公共交通運行見直し事業を実施し、アンケート調査や乗込調査等の結果を基に路線を再編。 ・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。 	
13. 協議会メンバーの構成員	
関係市区町村	阿智村
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
利用者代表	伍和地区、智里東地区、智里西地区、浪合地区、清内路地区、 阿智中学校 PTA、飯伊高等学校 PTA 阿智支部
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）阿智昼神観光局、 阿智高等学校、阿智村社会福祉協議会、平谷村、根羽村 他

【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)

R3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 との接続確保業
阿智村		(1) 伍和線 第1便	栗矢お宮前	伍和診療所	こまんば	往 4.9km 復	293日	146.5回		①	補助対象地域幹線系統 駒増線バス停「こまんば」と 接続	③
		(2) 伍和線 第2便	阿智村役場	栗矢お宮前	阿智村役場	往 15.7km 循	293日	293.0回		①	補助対象地域幹線系統 駒増線バス停「こまんば」と 接続	①
		(3) 伍和線 第3便	こまんば	栗矢お宮前	阿智村役場	往 27.3km 循	293日	293.0回		①	補助対象地域幹線系統 駒増線バス停「こまんば」と 接続	①
		(4) 伍和線 第4便	阿智村役場	栗矢お宮前	阿智村役場	往 20.7km 循	293日	293.0回		①	補助対象地域幹線系統 駒増線バス停「こまんば」と 接続	①
		(5) 伍和線 第5便	阿智高校	栗矢お宮前	阿智村役場	往 10.4km 循	293日	293.0回		①	補助対象地域幹線系統 駒増線バス停「こまんば」と 接続	③
		(6) 春日・智里西線 第1便(月火木土)	戸沢	阿智村役場	寿楽苑	往 38.9km 循	193日	193.0回		①	補助対象地域幹線系統 駒増線バス停「こまんば」と 接続	③
		(7) 春日・智里西線 第1便(水金)	戸沢	横川	寿楽苑	往 43.1km 循	100日	100.0回		①	補助対象地域幹線系統 駒増線バス停「こまんば」と 接続	③
		(8) 春日・智里西線 第2便(月火木土)	寿楽苑	戸沢	こまんば	往 40.0km 循	193日	193.0回		①	補助対象地域幹線系統 駒増線バス停「こまんば」と 接続	③
		(9) 春日・智里西線 第2便(水金)	寿楽苑	横川	こまんば	往 48.4km 循	100日	100.0回		①	補助対象地域幹線系統 駒増線バス停「こまんば」と 接続	③
		(10) 春日・智里西線 第3便(月火木土)	寿楽苑	七久里集会所	戸沢	往 25.0km 循	193日	193.0回		①	補助対象地域幹線系統 駒増線バス停「こまんば」と 接続	③
		(11) 春日・智里西線 第3便(水金)	寿楽苑	七久里集会所	横川	往 35.0km 循	100日	100.0回		①	補助対象地域幹線系統 駒増線バス停「こまんば」と 接続	③
		(12) 清内路線 第1便、第5便	長田屋	島神温泉東口 (グランドセンター前)	阿智村役場	往 17.5km 復 17.5km	293日	586.0回		①	補助対象地域幹線系統 駒増線バス停「こまんば」と 接続	③
		(13) 清内路線 第2便、第3便	健康の森	島神温泉東口 (グランドセンター前)	阿智村役場	往 15.5km 復 15.5km	293日	586.0回		①	補助対象地域幹線系統 駒増線バス停「こまんば」と 接続	③

(14)	清内路線 第4便	アラヤ	鬼神温泉入口 (ガイドセンター前)	阿智村役場	往 14.6km 復 14.6km	293日	293.0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
(15)	浪合線 第1便	治部坂高原	こまんば	治部坂高原	往 56.8km 循環	293日	293.0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
(16)	浪合線 第2便	治部坂高原	こまんば	治部坂高原	往 48.6km 循環	293日	293.0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
(17)	浪合線 第3便	浪合診療所	こまんば	治部坂高原	循環	293日	293.0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	①
(18)	智里東線 第1便	大野集会所	こまんば	阿智村役場	往 16.0km 復 km	293日	146.5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	①
(19)	智里東線 第2便	農協阿智 (ラック)	大野集会所	農協阿智 (ラック)	往 21.4km 循環	293日	293.0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	①
(20)	智里東線 第3便	農協阿智 (ラック)	大野集会所	こまんば	往 21.5km 循環	293日	293.0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	①

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「經由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小地点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、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、地域内フィーダー系統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、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

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3～5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2年6月8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3年度～令和5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。

新型コロナウイルス感染症拡大に伴う学校の臨時休校、外出自粛も利用者数の減少に拍車をかけることになっており、今後の動向にも注視が必要であるが、当地区において唯一の公共交通機関である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。

令和2年度事業の目標年間利用者数（平成31年4月～令和2年3月）は、令和1年4・5月の利用状況を踏まえ前年度の利用者実績（11,492人）とほぼ同数の11,500人以上としたが、実際には定期的な高校生の利用者目標18人に対し、約12人で全体の利用者数は9,231人と、前年対比、目標数対比とも80.3%となった。

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月としてきたが、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う学校の臨時休校等の影響を考慮し、今年度については、6月以降の平均的な月毎の利用者数を勘案し目標を設定する。

毎月の利用者数目標算出のため、平成27年度から平成31年度までの5年間のうち、特に利用者の多かった平成29年度を除いた4年平均を算出。高校生の利用者数の減少傾向をを加味するため、4年平均利用者数と昨年度利用者数との比較により19%程度の減少を見込む。一方で長期休暇期間の短縮が見込まれるため、7、8、12、1、3、4月については15%程度の減少と見込み各月の利用者数目標を設定。

利用者数合計 9,367人

(内訳)

6月 878人	7月 877人	8月 713人	9月 804人	10月 815人	11月 788人
12月 811人	1月 723人	2月 692人	3月 565人	4月 853人	5月 848人

(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
- ・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

また、利用者から要望のある、高校生のテスト期間中の帰宅に利用できる臨時便の運行や免許返納者を中心に高齢者の利用料減免について検討を進める。

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

- ・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>鉄道がなく、自家用車以外でこの地域の中心地である飯田市へ通じる手段はバス路線のみの当地域にあっては、飯田市や阿智村への公共交通手段の確保は、地域の生活維持にとってなくてはならない。</p>
13. 車両の取得に係る目的・必要性
(該当無し)
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果
(該当無し)
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者
(該当無し)
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画(車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策)
(該当無し)
17. 協議会の開催状況と主な議論

- ・平成 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
- ・令和元年 11 月 29 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

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 1762

(所属) 根羽村総務課

(氏名) 鈴木秀和

(電話) 0265-49-2111

(e-mail) soumu4102@nebamura.jp

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)

3年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	經由地	終点				運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
長野県 根羽村・ 平谷村	根羽村	(1) 西部コミュニティバス 「阿智中学校行き」	根羽	治部坂 高原	阿智 中 学 校	往35.3km 復36.8km	215日 215回		路線定期運行	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		路線定期運行	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「經由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第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、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

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3～5年度）・・・P1～5
- ・表1・・・P6

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）

策定日 令和2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3年度～令和5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 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

村民バスのうちフィーダー系統は、氏乗地区と村中心地区を繋ぐ「氏乗線」が一日に10便運行しており、うち中学生等のスクールバスを4便、村内便を4便、飯田駅前便を2便運行している。

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5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】(括弧内は対前年比)

令和元年度 (H30.10～R1.9)	実績	2,575人(84.4%)
令和2年度 (R 1.10～R2.9)	目標	3,069人(119.2%)
令和3年度 (R 2.10～R3.9)	目標	3,085人(100.5%)

【前年度からの利用者数の推移】(括弧内は対前年比)

平成30年度(H29.10～H30.9)	高齢者 1,588人	その他 1,463人
令和元年度(H30.10～R1.9)	高齢者 1,596人(100.5%)	その他 979人(66.9%)

【目標値の算出】

下記①②に加え、新型コロナウイルス感染症の影響(5%減少)を見込み算出。

氏乗線： $(①2,264 + ②984) \times 95\% = 3,085$ 人

①高齢者の利用者数

令和元年度は1,596人(前年度+8人(100.5%))で微増となっている。

また、当村では、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55件(R1約60件)とするが、無料バスはたかぎコミュニティバス、広域バスでも利用できるため、55人のうち半数(50%)の村民バスの利用を想定する。

$(\text{実績 } 1,596 \text{ 人} \times \text{増減率 } 100.5\%) + (55 \text{ 人} \times 50\% \times \text{往復 } 2 \text{ 便} \times 12 \text{ ヶ月}) = 2,264 \text{ 人}$

②その他の利用者数

令和元年度は979人である。1便当たりの平均乗車人数は約0.41人であり、前年度と同程度を見込む。(0.41人/便×10便×20日×12ヶ月=984人)

(2) 事業の効果

村民バスを維持することにより、高齢者等の通院や買い物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>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無料パスの周知（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>既存の運行者である北部タクシー有限会社を予定。 平成30年度より当村でバス運行を開始し、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問題が無く、路線を熟知しているため。</p> <p>③運行予定期間：令和2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</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>※該当なし</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>※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【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>※該当なし</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>

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 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価
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承認 (R2～R4 計画)
令和 元年	12 月 23 日	令和 2 年度村民バスの運行方針について承認 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価
令和 2 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 (R3～R5 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) 綱木 信人
(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(地域内ファイダー系統)

3年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フ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
長野県 (喬木村)	北部タケシー(有)	(1) 長野県(第5-6配)矢野こんにやくー飯田駅前	矢野こ んにやく	市立 病院	飯田 病院 前	往25.2km 復25.9km	日		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
		(2)				往 復 km km	日				
		(3)				往 復 km km	日				
		(4)				往 復 km km	日				
		(5)				往 復 km km	日				

(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、小敷点第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、地域内ファイダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内ファイダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

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3～5年度） . . . P 1～5
- ・表1 . . . P 6

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2年6月●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3年度～令和5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(株)による乗合バスが運行されているのみであった。しかしながら、乗車人数の激減により、平成19年12月の管内自主営業路線からの撤退及び不採算路線の見直しが行われ、飯田市立病院・飯田市内や下伊那厚生病院（高森町）と当村とを結ぶ唯一の路線であった「市田線」をはじめ、飯田市と喬木村を連絡する「阿島循環線」、飯田市内と下伊那厚生病院を高森町回りで結ぶ「上市田線」の路線バス全てが廃止となった。以降その対応路線として南信州地域交通問題協議会において「広域バス阿島線」及び「乗り合いタクシー上市田線」が運行されている。</p> <p>豊丘村では、平成15年度における信南交通(株)の村内3路線バス撤退表明をうけて、住民代表とともに公共交通検討会を重ね、平成17年から小学生・保育園児のスクールバス兼用の路線バス3路線の運行を村営により始めた。なお、既に平成12年度から高齢者・障害者等の移動手段の確保のため、村内の何処へでも定額料金（当初は500円、現在は700円）で移動できる「福祉タクシー」制度が構築されている（特定の村外施設への移動も可）。しかし、当時の村営路線バスの運行の状況は、主にスクールバスが目的であり「公共交通の価</p>

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

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

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

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

「事業年度末の人口に対する当該事業年度における年間利用者総数（延べ乗車人数）の割合」を指標として用い、豊丘村営バス全6路線（9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（9系統）、1日計13便を運行している。

平成31年度（令和元年度）の年間利用者総数は8,777人で指標値は131.0%であった。（人口は6,702人）特に山間地に暮らす高齢者や学生の移動手段としての事業効果が認められる。

令和3年度の指標の目標値については、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少が懸念されるため、令和2年度の目標値を継続し、98.0%（4年度99.0%、5年度100.0%）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（9系統）を維持することにより、山間地の集落に暮らす高齢者等の日常生活に必要な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

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)
令和元年度 6 月 27 日	令和 2 年度	生活交通確保維持改善計画の協議・承認	
令和元年度 (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
令和 2 年度 6 月 9 日	道路工事による迂回を含むダイヤ・運行経路の変更について承認 生活交通確保維持改善計画の決定		

18. 利用者等の意見の反映状況

豊丘村地域公共交通会議の委員に高齢者クラブ連合会、女性団体連絡協議会、三校 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(株)、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) 林 達也

(電 話) 0 2 6 5 - 3 5 - 3 3 1 1

(e-mail) somu@vill.nagano-toyooka.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にして下さい。また、生活交通確保維持改善計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

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

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

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

令和3年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フ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)
豊丘村		(1) 堀越線(系統①)	役場	堀越	役場	往 18.2km 循環	242日		路線定期運行	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 31.6km 循環	242日		路線定期運行	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 21.0km 循環	242日		路線定期運行	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 23.9km 循環	242日		路線定期運行	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 20.3km 循環	242日		路線定期運行	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	役場	壬生沢	役場	往 24.1km 循環	242日		路線定期運行	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) 壬生沢福島線(系統①)	役場	千駄木	役場	往 19.4km 循環	242日		路線定期運行	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②)	役場	千駄木	役場	往 29.9km 循環	242日		路線定期運行	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) 滝川阿島北県道線	役場	阿島北	役場	往 19.1km 循環	242日		路線定期運行	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

(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、地域内ファイダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内ファイダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

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3～5年度） . . . P 1～4
- ・表1 . . . P 5

生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）

令和2年6月2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3年度～令和5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。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重要である。

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
<p>対人口比の利用率（利用者数／年度末人口）の向上を図る。</p> <p>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）</p> <p>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）</p> <p>平成31年度（H30.10～R.1.9）実績8.29（利用者数8,223人/人口992人）</p> <p>令和2年度（R.1.10～R.2.9）目標8.29</p> <p>令和3年度（R.2.10～R.3.9）目標8.29（直近年度の実績とする）</p> <p>令和4年度（R.3.10～R.4.9）目標8.29</p> <p>令和5年度（R.4.10～R.5.9）目標8.29</p>
(2) 事業の効果
<p>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。</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
<ul style="list-style-type: none"> ・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・維持する運行システムの概要及び運行予定者
<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：添付</p> <p>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。</p> <p>③運行予定期間：令和2年4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 同区域間を定時運行する公共交通機関は存在しない。</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>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。</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>伊那バス株式会社</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>※該当なし</p>

8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【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 ・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 ・令和 元年 12 月 27 日 地域公共交通確保維持事業の事業評価の検討 ・令和 2 年 6 月 2 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。 例年 3 月中旬に中学 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。（R 元年度については感染症拡大防止のため中止）</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 伊那バス株式会社 労働組合 長野県タクシー協会 下伊那支部長 特定非営利活動法人 あんじゃネット大鹿 飯田建設事務所 駒ヶ根警察署 飯田警察署
地方運輸局	北陸信越運輸局 長野運輸支局
その他協議会が必要と認める者	大鹿村議会議長 大鹿村自治会長 大鹿村老人クラブ会長 大鹿村教育長 大鹿村商工会長 大鹿村観光協会会長

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 下伊那郡大鹿村大河原 3 5 4

(所 属) 総務課企画財政係

(氏 名) 丸山 翔

(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)

3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	經由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策
大鹿村		(1) 大鹿線 (鹿塩・大河原)	大島 駅前	小浜がら 鹿塩	大河原	往25.5km 復25.5km	365日	748.5回		路線定期運行	②(1)	③
		(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	239日	239.0回		路線定期運行	②(1)	③
		(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	126日	126.0回		路線定期運行	②(1)	③
		(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「經由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内ファイダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内ファイダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

南信州地域の公共交通崩壊を食い止めるための緊急アピール（案）

南信州地域交通問題協議会は、南信州地域14市町村が一体となり地域の公共交通を守り地域全体の「おでかけ」を保障するために、平成20年3月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく協議会として設立しました。

協議会では、この地域で住み続けられるよう高校生、高齢者等の通学、通院の足の確保はもとより、広く住民や来訪者に公共交通を使っただけのよう様々な取組みを実施してまいりました。

こうした中、今般の新型コロナウイルス感染症の影響は公共交通にも非常に大きなダメージを与えています。昨年同月比で見れば、4月は高速バスは約90%、路線バス、タクシーはともに約60%もの利用者の減少がみられます。このままでは、地域の公共交通を支えていただいている交通事業者の事業継続も危ぶまれる状況であり、そうなれば住民の生活にも大きな支障が生じます。

各公共交通機関では、三密を防ぐためにラッシュ時の増便や、換気、消毒等様々な取組みを行っていただいています。協議会としても、こうした各公共交通機関の感染防止策の取組みを住民の皆さんに知っていただく等、公共交通を守り利用促進に向けた必要な取組みを実施してまいります。

地域の皆さんには、日常生活における重要なインフラでもある公共交通の大切さをご理解いただき、感染防止に留意したうえで、電車、バス、タクシー等の公共交通を積極的に利用していただくようお願いします。

また、国土交通省及び長野県に対しましては、こうした地域の窮状をご理解いただき、持続可能な公共交通の維持確保のために必要な支援を速やかに実施していただきたく、緊急アピールを宣言いたします。

令和2年6月16日

南信州地域交通問題協議会

会長 牧野光朗

(南信州広域連合長)

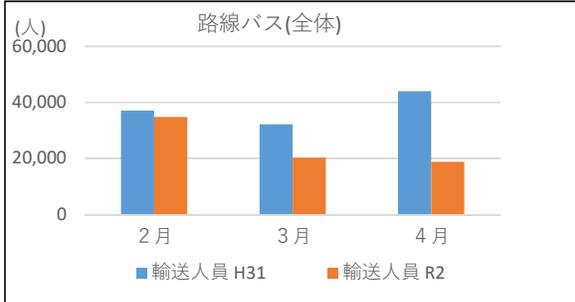
新型コロナウイルス感染症の公共交通への影響

(情報提供のあった事業者のみ掲載)

【路線バス南信州地域全体】

路線バス	輸送人員	
	H31	R2
2月	37,051	34,794
3月	32,166	20,187
4月	44,009	18,746

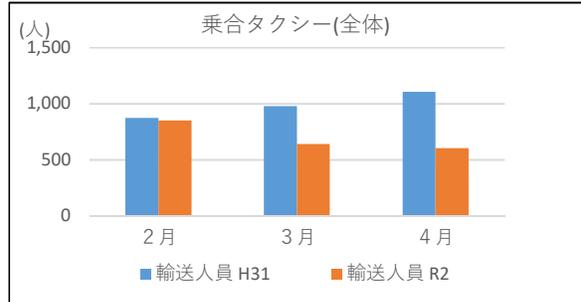
(単位：人)



【乗合タクシー南信州地域全体】

乗合 タクシー	輸送人員	
	H31	R2
2月	875	851
3月	978	643
4月	1,106	605

(単位：人)

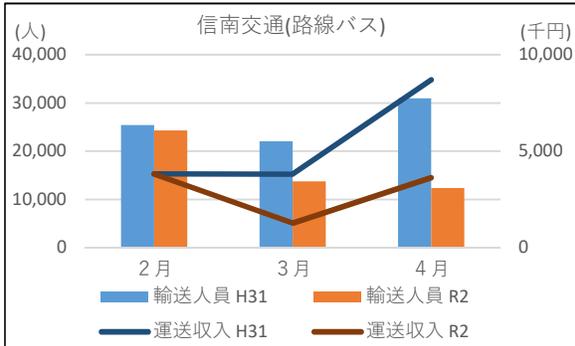


【信南交通(路線バス)】

路線バス	輸送人員		運送収入	
	H31	R2	H31	R2
2月	25,409	24,324	3,813	3,818
3月	22,099	13,736	3,807	1,263
4月	30,938	12,331	8,700	3,620

(単位：人)

(単位：千円)

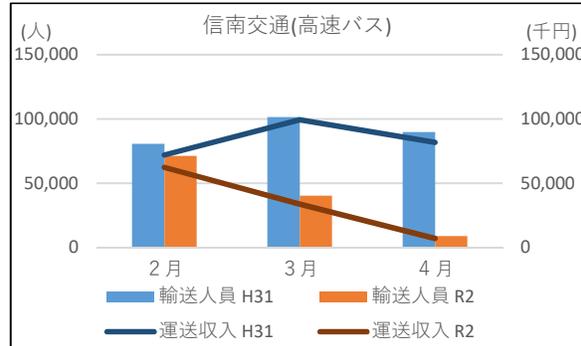


【信南交通(高速バス)】

高速バス	輸送人員		運送収入	
	H31	R2	H31	R2
2月	80,699	71,437	72,032	62,349
3月	101,433	40,437	99,342	33,683
4月	89,851	8,876	81,819	7,062

(単位：人)

(単位：千円)

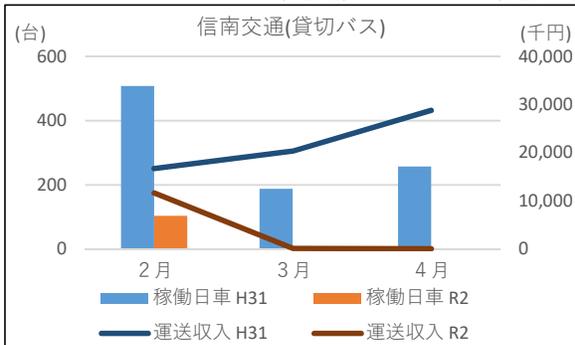


【信南交通(貸切バス)】

貸切バス	稼働日車		運送収入	
	H31	R2	H31	R2
2月	508	104	16,736	11,654
3月	188	2	20,357	185
4月	258	1	28,812	63

(単位：台)

(単位：千円)

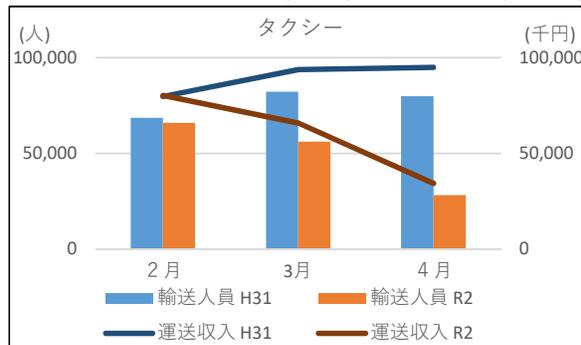


【タクシー】管内11事業者合計(1社はデータ未提出)

タクシー	輸送人員		運送収入	
	H31	R2	H31	R2
2月	68,683	66,019	79,745	80,258
3月	82,224	56,167	93,890	65,850
4月	79,925	28,315	94,971	34,477

(単位：人)

(単位：千円)



新型コロナウイルス感染症対策に関する取り組み

○路線バス

- ・車内環境改善の取り組み（車内のアルコール消毒、乗客用のアルコール消毒液の設置、定期的な換気の実施、バス運転席へのビニールカーテン設置等）
- ・乗務員のマスク着用、手洗いの励行、毎朝の検温
- ・車庫帰着毎にアルコール消毒の実施
- ・毎晩の除菌消毒実施
- ・高校生の利用密を解消（駒場線）

乗車率の高い通学時間帯において1台あたり25人を上回らないよう続行便（2～3台の増便）を運行し、密の解消に取り組んでいる。



噴霧器による車内消毒



間隔を空けた座席配置



タクシー車内の仕切り板

○タクシー（乗合タクシー含む）

- ・車内環境改善の取り組み（運行毎に車内消毒の実施、手指消毒用アルコールの設置、運賃受取トレーの設置、定期的な換気の実施等）
- ・乗務員のマスク着用、手洗いの励行、毎朝の検温、血圧、パルスオキシメーター測定
- ・乗務員と後部座席の間に感染防止シート、仕切り板を設置

○JR 飯田線

- ・車内換気（外の空気との入れ替え）は、国で定める車両設計基準を満たし、適切に換気される構造となっている。
- ・飯田線は停車駅間が短いため停車駅毎に扉が開くことができ、短い時間で換気できる。
- ・駅社員、乗務員の感染防止（マスク着用、手洗いの励行）
- ・利用者の手の触れやすい箇所の頻繁な消毒を行っている。
- ・朝の通勤・通学時間帯の混雑緩和について
下伊那高等学校長会により一部高校での始業時間等を調整していただくことで、分散登校（列車混雑緩和）にご協力いただいている。
- ・列車の出入口付近での混雑に対し、全列車で車両中程の空間の御利用を車内放送によりお願いし、密の解消に取り組んでいる。



南信州の路線バス、タクシー（乗合タクシー含む）、JR 飯田線を運行するすべての交通事業者は、お客様に安全にご利用いただけるよう、新型コロナウイルス感染症対策や「新しい生活様式」に対応した運行に努めてまいりますので、これからも安心してご利用ください。

令和元年度 公共交通利用実績(輸送人員)

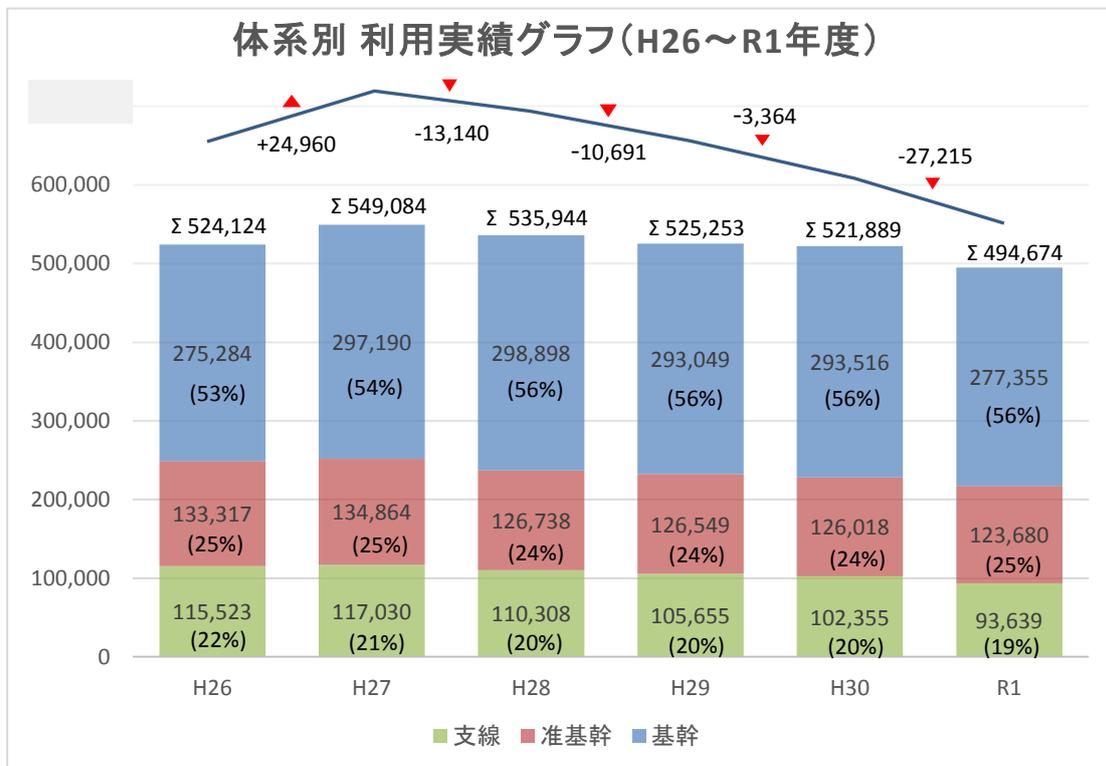
H31年4月～R2年3月

(単位:人)

路線体系	ナンバリング	路線名	デマンド	R1	H30	比較	
				4月～3月	4月～3月	増減数	前年対比
基幹	W0	駒場線		219,540	230,558	△ 11,018	95.2%
"	E0	阿島線		21,729	24,945	△ 3,216	87.1%
"	S0・S1	阿南線(阿南～飯田) ※温田線含む		36,086	38,013	△ 1,927	94.9%
准基幹	E1	遠山郷線		16,567	16,539	28	100.2%
"	E2	平岡線(路線バス)		716	1,548	△ 832	46.3%
"	L1	市民バス循環線 (右回り、左回り)		83,323	81,870	1,453	101.8%
"	W1	西部コミュニティバス		9,231	11,492	△ 2,261	80.3%
"	M1	大鹿線		8,371	8,293	78	100.9%
"	—	上市田線	併	2,742	2,804	△ 62	97.8%
"	—	平岡線	☑	2,730	3,472	△ 742	78.6%
支線	C5	市民バス大休線		2,892	3,453	△ 561	83.8%
"	C3	市民バス千代線		2,738	2,439	299	112.3%
"	C2	市民バス久堅線		2,325	2,395	△ 70	97.1%
"	C4	市民バス三穂線		4,564	5,112	△ 548	89.3%
"	M2・M6	上片桐循環線		7,130	8,236	△ 1,106	86.6%
"	M8	大島循環線		2,833	3,360	△ 527	84.3%
"	M4・M5	生田循環線		4,304	5,315	△ 1,011	81.0%
"	M7	生田線		5,580	7,086	△ 1,506	78.7%
"	M3	部奈線		6,476	7,894	△ 1,418	82.0%
"	—	泰阜線		—	—	—	—
"	—	阿南町民バス		3,575	4,062	△ 487	88.0%
"	W2	伍和・智里東		4,598	5,018	△ 420	91.6%
"	W3	春日・智里西		2,618	3,540	△ 922	74.0%
"	W5	清内路巡回		7,533	8,075	△ 542	93.3%
"	W4	浪合巡回		2,295	2,243	52	102.3%
"	R2	天龍村営バス		2,985	3,197	△ 212	93.4%
"	E4	氏乗線		2,723	2,701	22	100.8%
"	E3	喬木大島線		2,831	2,257	574	125.4%
"	E5	コミュニティバス阿島線		712	1,338	△ 626	53.2%
"	E6	コミュニティバス伊久間線		1,499	1,472	27	101.8%
"	E7	コミュニティバス厚生病院線		90	93	△ 3	96.8%

路線体系	ナンバリング	路線名	デマンド	R1	H30	比較	
				4月～3月	4月～3月	増減数	前年対比
支線	T3	堀越線		2,320	1,918	402	121.0%
"	T4	佐原線		1,356	1,459	△ 103	92.9%
"	T7	壬生沢線		1,296	1,163	133	111.4%
"	T5	福島線		568	221	347	257.0%
"	T6	壬生沢福島線		1,016	667	349	152.3%
"	T2	滝川阿島北県道線		2,365	2,508	△ 143	94.3%
"	—	かざこし線	☑	1,638	2,056	△ 418	79.7%
"	—	三穂線	☑	2,693	2,581	112	104.3%
"	—	川路線	☑	1,079	1,128	△ 49	95.7%
"	—	竜東線	☑	5,913	7,075	△ 1,162	83.6%
"	—	遠山郷線	☑	432	434	△ 2	99.5%
"	—	上村線	☑	96	154	△ 58	62.3%
"	—	下栗線	☑	270	274	△ 4	98.5%
"	—	須沢線	☑	40	70	△ 30	57.1%
"	—	上島線	☑	2	4	△ 2	50.0%
"	—	八重河内線	☑	928	540	388	171.9%
"	—	阿智村乗合タクシー	☑	1,057	817	240	129.4%
"	M4・M5	生田循環線(午後便)	☑	269	—	—	—
利用者数 合計				494,674	521,889	△ 27,215	94.8%

併：デマンド(一部定時路線) ☑：デマンド



南信州地域公共交通計画の策定について

1 南信州地域公共交通計画（以下、「新計画」）について

- ・南信州地域の公共交通にかかるグランドデザイン（マスタープラン）
- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）に基づく計画（努力義務。南信州地域公共交通網形成計画の作成は任意）
- ・計画期間は2021（令和3）年4月～2026（令和8）年3月の5年間
- ・計画区域は14市町村の範囲
- ・乗合バス等の運行費補助は計画と連動して実施される見込み（南信州地域公共交通網形成計画の作成は補助要件ではなかった）

2 地域公共交通にかかる法律の沿革と当地域の計画の関係について

年 月	内 容
平成19年10月	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」)の施行
平成20年3月	南信州地域交通問題協議会の設立
平成21年4月	南信州地域公共交通総合連携計画の運用開始【H21.4～H26.3】
平成26年4月	第2次南信州地域公共交通総合連携計画の運用開始【H26.4～H31.3】
平成26年11月	持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るための活性化再生法の一部を改正する法律の施行
平成28年4月	南信州地域公共交通網形成計画の運用開始【H28.4～H33(R3).3】 ※第2次南信州地域公共交通総合連携計画からの乗り換え
令和2年5月	持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための活性化再生法の一部を改正する法律の成立

3 新計画の方向性

- ・南信州地域公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」）のふりかえり及び市町村（地域公共交通会議を持つ）等の実施事業の評価を踏まえ、当地域の現状把握や課題整理を行う。
- ・加えて、社会経済情勢変化に対応した公共交通計画とする。

4 新計画の4つの策定方針

- ①誰が見ても分かりやすい計画とする。
- ②目標の評価指標は達成度を確認しやすい項目とする。
- ③実行（実効）性の高い計画とする。
- ④地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正に則した計画とする。

5 計画策定のプロセス

網形成計画のふりかえり（5-1） → 課題整理（5-2） → 新計画の策定（5-3）

5-1 網形成計画のふりかえり

(1) 網形成計画の 計画そのもの のふりかえり

ア ブロック(飯田・西部・南部・北部)単位による市町村と運行事業者との検討部会(ワークショップ)の開催による検証

→検討部会では“ふりかえり”を行うとともに、新計画のテーマや目標、実施事業についても検討し、新計画に資する協議を行う。

イ 各地域公共交通会議の実施事業の達成度確認(該当する市町村に調査を実施)

→各市町村の取り組むとした事業についての自己評価(事業の達成度とその理由等)を行う。

○ふりかえりの視点

- ・基本方針は適切だったか、目的・課題解決に結びついてきたか。
 - ・各主体の役割が十分果たせるものとなっていたか。
- などの総合的な判断のほか、個別の取組みについても検証する。

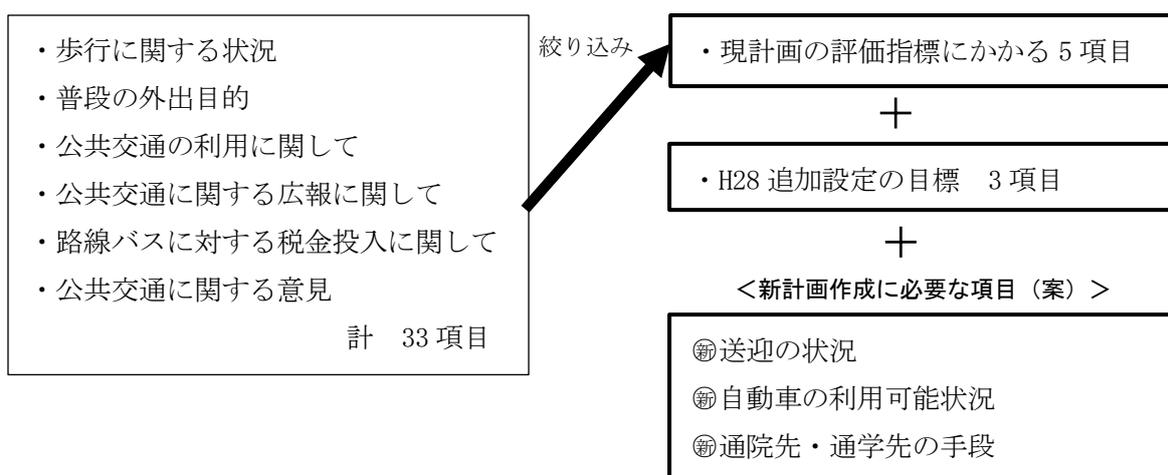
(2) 網形成計画の 目標値 の検証

ア 住民アンケートの実施

- ・目標値の達成度はアンケートで検証する。
- ・アンケート項目は下記のとおり見直し、必要最低限の項目に絞ることにより回答者への負担を軽減する。
- ・H28 追加設定する予定だったアンケートについて未実施のため、今回実施するアンケートで現状の数値として把握を行う。
- ・新計画に資するアンケート項目も追加する。
- ・アンケート内容を見直すことから、調査対象及び調査方法及び数については検討する。

<H25 アンケート> A4・12 ページ

<R2 アンケート(案)> A4・4 ページ程度



イ 目標等の確認

(ア) 設定したテーマと目標

テーマ	目 標
もっと やさしく	A 交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性向上 学生や高齢者はもとより来訪者にもわかりやすい案内を提供し、利用しやすい公共交通として整備する。
	B 利用者層及び利用者数の拡大 公共交通への利用転換、利用促進等の実施や、利用者の生活に合った運行ダイヤを検討し、利用者層及び利用者数の増加を図る。
もっと 便利に	C 基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化 持続可能な運行形態を検討するとともに、接続路線の乗継を改善し段階的な路線網の整備を図る。
地域のおでか けを支えるし くみ	D 南信州公共交通システムのブランド化 公共交通を維持するため、南信州公共交通システムを広く周知し、公共交通に対する意識の醸成を図る。
	E リニア中央新幹線開業を見据えた新たな公共交通網の基盤づくり リニア中央新幹線開業を見据えた地域内の移動手段の充実を検討する。

(イ) 当初の目標値

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

(ウ) H28 年度に追加設定予定の目標値 **未実施**

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

- ・ 調査時期：平成 25 年 9～10 月
- ・ 調査対象：南信州管内の 65 歳以上の住民 1,895 人 → 回答数 1,466 人 (回収率 77.4%)
- ・ 調査方法：郵送(1,230)、自動車学校の高齢者教習での配布(300)、窓口での配布(110) 自治会会合での配布(255)

5-2 課題整理 (事務局案)

(1) 現計画の成果と課題

< 網形成計画の課題 >

- ◇ 中山間地域における利用者減少の抑制
- ◇ 高齢者及び通学、通勤における利用しづらさの解消
- ◇ 公共交通に対する住民の意識の醸成
- ◇ 公的負担額の抑制
- 来訪者への対応
- 運転手不足の解消
- 路線による重複区間での運賃不統一

< 凡例 >

- ◇・・・(利用者数で判断した場合) 引き続きの課題
- ・・・取組み進行中
- ・・・解決が困難



◇&○・・・新計画においても引き続き課題として位置付けるか検討する。

●・・・路線による重複区間での運賃不統一については、市町村 (あるいはブロック) ごとに運賃に対する考え方が異なり、統一については実施困難。

<運転手不足の解消>

全国的にも運転手不足は共通する喫緊の課題。来年度から公共交通事業者と連携し、第二種普通免許取得補助等により運転手の確保に向けた取組みの研究・検討。

どの程度不足しているのか、詳細な把握が必要。

<各運行事業者の現況>

(平成30年6月現在)

事業所名	運転者数※	平均年齢	備考
信南交通	76人	51歳 (69~23歳)	H29 5人採用 H27より免許取得制度有(会社負担)
伊那バス	79人	47歳	H29 3人採用(全員中途、平均46歳) 免許取得制度有(会社負担)
長野県タクシー協会 飯田下伊那支部	230人 (13社)	60歳前後	・利用者ニーズに応じるために、拘束時間が長く 厳しい労働下にある ・労働力不足はかなり深刻で、現状、南信州広域 タクシー(86人)で10人ほど不足している。

※再雇用嘱託、アルバイト含む

(2) 目標値について

目標やテーマの方向性は概ね妥当だったが、評価指標や手法が適切ではなかった。

→目標に対する検証方法のすべてがアンケートとなっている。

アンケート調査・・・情報収集を行うための調査手法の一つで、回答を集計して資料化する。

(メリット)

・回答数が多いほど、そこから抽出されるデータの信頼性や精度は高い。

(デメリット)

・実施側(事業主体)も回答側(住民や利用者)も様々な負担がかかる。

・無作為抽出方式のため、配布、回収に費用負担がかかる。

⇒ほとんどの住民が公共交通を利用していない中で、利用を前提としたアンケート調査を取ることが信頼性や精度が低くなる点で適切な手法であるのか懐疑的である。

利用している人のニーズや意見を聴取するには乗降調査やヒアリングが有効であり、目標に対する算出の仕方は検討が必要である。

ただし、公共交通を使いたいが使えない人の声を取る手法としては適している。



公共交通のアンケートは集計結果にバラツキが出やすいため、有効な傾向や回答が得られるかという点で手法については見直す必要がある。

(3)市町村（各地域公共交通会議）との連携

網形成計画が各市町村の施策や各地域公共交通会議における改善に貢献できる内容が乏しかったうえに、計画の内容や役割分担を十分に共有できたとはいえない。

→計画策定による市町村のメリットを共有し、役割等を理解してもらう必要がある。

公共交通の計画を作り上げるプロセスでの関与が重要。



公共交通の運行事業主体である市町村は、計画の中での役割を再認識し、PDCAによる改善や見直し、利用促進・利用転換事業に積極的に取り組んでもらえるような計画とする。

(4)二次交通に対する対応

網形成計画の基本方針では生活交通と二次交通は二本立てとして目指す“すがた”としていたが、取り組み内容としては生活交通対策が主であり、二次交通への対応は不十分であった。

(5)アンケート及びヒアリング等からの課題整理

ア R2 アンケート結果を踏まえ、新たに出てきた課題について改めて整理を行う。

※ヒアリングや乗込調査の意見の反映は実施の有無や実施時期による

イ ヒアリング及び乗込調査の実施

○第2次南信州地域公共交通総合連携計画の策定時

i 高校生グループインタビュー

調査時期：平成 25 年 9 月

調査対象：飯田高等学校、飯田風越高等学校、飯田女子高等学校、飯田 OIDE 長姫高等学校、下伊那農業高等学校、松川高等学校、阿南高等学校、阿智高等学校

調査方法：調査員が各高校を訪問し高校生にグループインタビュー

ii バス乗込調査

調査時期：平成 25 年 10 月

調査対象：豊丘村(堀越線、佐原線)、喬木村(氏乗線、喬木大島線)、松川町(生田循環峠部奈線)、下伊那南部地域公共交通対策協議会(阿南線)、飯田市(駒場線)

調査方法：調査員が車両に乗り込み、利用者からヒアリング

○南信州地域公共交通網形成計画の策定時

i 高校生グループインタビュー

調査時期：平成 27 年 9～10 月

調査対象：飯田高等学校、飯田風越高等学校、飯田女子高等学校、飯田 OIDE 長姫高等学校、下伊那農業高等学校、松川高等学校、阿南高等学校、阿智高等学校

調査方法：調査員が各高校を訪問し高校生約 8 名にグループインタビュー

利用者の意見を聞く機会としてヒアリング及び乗込調査を行い、課題を整理する。



グループインタビュー及び乗込調査は新型コロナウイルスの影響があるため、今後の状況を踏まえ、実施の有無や手法を決定する。(8月中旬を目途に決定したい)

5-3 新計画の策定

(1) 策定項目 (地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に定められた必須項目)

- ・ 基本的な方針
- ・ 計画区域・・・14市町村の範囲
- ・ 目標 (利用者数、収支等)
- ・ 目標達成のために行う事業、実施主体
- ・ 達成状況の評価に関する事項
- ・ 計画期間・・・令和3年4月～令和8年3月 (5年間)
- ・ その他計画実施に必要な事項

(2) 基本的な方針 (事務局案)

- ① 交通移動困難者の解消
- ② 利便性の向上
- ③ 持続可能な運行形態の確立
- ④ 観光地への来訪者の移動確保 (利便性向上)
- ⑤ リニア開通を見据えた次世代モビリティやMaaSの導入に向けた研究・検討

(3) 目標値の例と算出方法

① 交通移動困難者の解消

例) 交通空白地域の解消【単位：％】

→ 市町村地区単位での移動困難地区表の作成

☞ 起点を目的地となる施設 (高校や病院等) とし、そこから各市町村 (役場・支所・地区等) まで公共交通等を利用して帰ってくるか、星取表を作成する。帰宅できないということは行くことも困難となるため、移動困難地区が一目でわかる。

② 利便性の向上

例) 利用者数【単位：人】

→ 全体、路線ごと、便ごとの人数を把握する

例) 圏域住民一人あたりの公共交通利用回数【単位：回／人】

→ $\text{バス・乗合タクシー利用者数} \div \text{住民基本台帳人口 (毎年〇月末現在)}$

③ 持続可能な運行形態の確立

例) 路線ごとの財政負担【単位：円】

→ $\text{運行経費} - \text{運賃収入} - \text{その他収入}$

例) 住民一人あたりの輸送コスト【単位：円／人】

→負担額 ÷ 住民基本台帳人口（毎年〇月末現在）

例) バス、タクシー事業者の担い手増加【単位：開催回数】

→就職説明会への参画や運転手体験会等を実施する等、採用につながる取組みを実施

例) 普通二種免許取得にかかる助成【件数】

→タクシー事業者と連携し、免許取得にかかる費用の半額を行政が負担

④観光地への来訪者の移動確保（利便性向上）

例) タクシー観光の利用件数【単位：件 or 人】

→利用実績のカウント

例) 標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）の整備【単位：%】

→整備したバス路線数 ÷ バス全路線数

☞GTFS-JP に情報を搭載できないバス路線は、利用につながりにくいという点が否めない
ので路線自体の見直しにもつなげていきたい。

(4) 目標達成のために行う事業（事務局案）

ブロック単位の検討部会（ワークショップ）において、基本的な方針や目標値の設定、取り組むべき事業について検討し、策定委員会で整理する。

<ワークショップにおける検討に資する視点の例>

生活交通

○地域特性に応じた運行形態の再検討

JR 飯田線、バス路線、乗合タクシー、タクシーチケット、福祉有償、民間送迎、相乗タクシー等の活用や組み合わせ

○人材確保

スクールバス、貨客混載の連携、主婦の雇用促進（隙間時間でのパートタイム勤務）

○運行形態の見直し

二次交通

○タクシー観光、バス路線（生活交通）の活用、JR 飯田線の組み合わせ

○MaaS の導入に向けた整備

○DMO（南信州観光公社）との連携

○ポテンシャルのある地域資源の掘り起こし（昼神温泉、遠山郷、南アルプス登山等）

共通

○新技術の積極的な活用

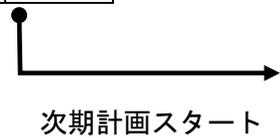
- ・AI タクシー、EV（バスやタクシー）、自動運転、グリーンスローモビリティ※プッチーバス
- ・標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）の整備（時刻表統一、業務負担軽減）

○交通結節拠点の考え方の整理

JR 飯田駅、リニア駅、市立病院の存在

スケジュール(案)について

	令和2年										令和3年			
	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月
広域連合会議	3/16							○					○ 報告	
広域連合議会												○ 経過報告		
協議会 総会				6/16									○ 承認	
協議会幹事会 (策定委員会)	3/5			6/5					○			○		
検討部会 (ブロック別)					○		○							
アンケート ヒアリング					←—————→									



○パブリックコメントの手続きを踏まえないことについて

(理由) 委員の中に住民代表や学校関係者も加わっており、計画策定の段階で意見を反映させることが可能であること。

本計画の策定に関し、意見聴取の手続き等が法令等に定められていないため。