

第5号議案 地域公共交通確保維持改善事業「生活交通確保維持改善計画」について

飯田市 生活交通確保維持改善計画

<地域間幹線系統>

- ・地域間幹線系統別確保維持計画（令和4～6年度）・・・P1～6
- ・表1-5・・・P7

<地域内フィーダー系統>

- ・生活交通確保維持改善計画（令和4～6年度）・・・P8～14
- ・表1・・・P15

地域間幹線系統別確保維持計画

令和3年5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3年10月1日～令和6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29.0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)
- ・大人1乗車100円、小人50円設定の「公共交通の日」を数回実施(飯田市)

5. 費用負担額					
補助対象期間	欠損見込額※	負担額			
		国	県	市町村	事業者
R3. 10～R4. 9	8,195,955 円	4,097,500 円	4,097,500 円	955 円	0 円
R4. 10～R5. 9	10,022,105 円	5,011,000 円	5,011,000 円	105 円	0 円
R5. 10～R6. 9	11,353,700 円	5,360,500 円	5,360,500 円	632,700 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"> ・ 公有民営補助を活用した車両更新により修繕費の圧縮を実施 ・ 車両別に毎月燃費を公表し燃料削減に努める。 ・ 新型コロナウイルス感染症対策として車内の換気・消毒を定期的に行い安心して乗車できる環境整備を実施

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 ・ 時刻表の全戸無料配布 ・ 飯田市駒場線部会にて地元からの要望把握
(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 ・ 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"> ・ 2021年11月部会開催 ・ 2021年12月ダイヤ調整会議にて次年度ダイヤの調整

(5) 実施時期
<ul style="list-style-type: none"> ・ 2022 年 4 月結節に配慮したダイヤ編成 ・ 2022 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5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3年10月1日～令和6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16.3人以上を目標とする

(2) 運行による効果

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

4. 3の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・沿線高校の学校行事に合わせた臨時便、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)
- ・大人1乗車100円、小人50円設定の「公共交通の日」を数回実施(飯田市)

5. 費用負担額					
補助対象期間	欠損見込額※	負担額			
		国	県	市町村	事業者
R3. 10～R4. 9	円 12,868,793	円 3,910,500	円 3,910,500	円 5,047,793	円 0
R4. 10～R5. 9	円 14,354,892	円 5,108,500	円 5,108,500	円 3,993,892	円 0
R5. 10～R6. 9	円 14,971,726	円 5,186,500	円 5,186,500	円 4,598,726	円 0

※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"> ・ 公有民営補助を活用した車両更新により修繕費の圧縮を実施 ・ 車両別に毎月燃費を公表し燃料削減に努める。 ・ 新型コロナウイルス感染症対策として車内の換気・消毒を定期的実施し安心して乗車できる環境整備を実施

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 ・ 時刻表の全戸無料配布 ・ 飯田市駒場線部会にて地元からの要望把握
(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 ・ 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"> ・ 2021年11月部会開催 ・ 2020年12月ダイヤ調整会議にて次年度ダイヤの調整

(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 ・ 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) 高速乗合課	(責任者役職・氏名) 副部長 林 浩人 印	
補助金担当部門	(担当部門の名称) 高速乗合課	(責任者役職・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 (令和元年度)

部分は、計算式有り。

実態調査日 令和2年9月25日実施

運行系統						年間輸送実績					経常収益		経常費用	平均乗車密度算定			輸送量 (A) × (G)	市町村 による 回数券 購入等 の有無	備考			
申請 番号	運行 系統名	起点	主な 経由地	終点	キロ程 (Km)	運行 回数 (A) (回)	輸送人員 (人)	1人平均 乗車キロ (km)	輸送 人キロ (人・km)	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 (円)	$\frac{[(\text{運賃改定前の平均賃率} \times \text{適用日数}) + (\text{運賃改定後の平均賃率} \times \text{適用日数})]}{\text{総適用日数}}$				平均 賃率 (F) (円)	平均乗車 密度 (B) ÷ ((C) × (F)) (G)	
27	駒場線	飯田駅前	中村 阿智高校	曾山入口	11.8	5.8	60,839	7.9	480,628	11,193,879	54,077.5	855,352	478,645	12,527,876	23,459,901	$41.04 \times 366 \div 366$	41.04	5.0	29.0	有・無		
28	駒場線	飯田駅前	市立病院	曾山入口	18.1	3.9	37,256	8.5	316,676	7,263,990	52,327.1	555,059	310,604	8,129,653	22,700,542	$32.47 \times 366 \div 366$	32.47	4.2	16.4	有・無		
									0					0							有・無	
									0					0							有・無	
合計					29.9		98,095		797,304	18,457,869	106,404.6	1,410,411	789,249	20,657,529	46,160,443					有・無		

【記載要領】

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

令和3年6月29日

（名称）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名称
飯田市地域内フィーダー系統確保維持計画（令和4年度～令和6年度）
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>1. 南信州地域の公共交通の現状及び南信州地域交通問題協議会との関わり</p> <p>南信州地域（以下「当地域」という。）は、飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村（以下「14市町村」という。）から構成されており、中央アルプスと南アルプスに囲まれた伊那谷の南部に位置し、総面積 1,929 km²のうちの約 86%を森林が占めている。また盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。</p> <p>しかし自家用車を運転できない高齢者や、高校生を中心とする学生等は、日常の移動手段として電車やバス等を利用しており、今後継続的に公共交通を守り育てていくことが、当地域にとって喫緊の重要課題のひとつとなった。こうした課題の解決には、市町村の枠を越えた公共交通の維持・確保が必要であることから、当地域の14市町村を中心に、道路管理者、公安委員会等の行政機関と公共交通事業者、福祉事業者、環境関連団体、公共交通利用者等が一堂に会し、「南信州地域交通問題協議会」を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）に基づく法定協議会として設立した。その後、当地域全体の公共交通に関するマスタープランとして「南信州地域公共交通総合連携計画」、「南信州地域公共交通網形成計画」を策定したが、令和2年の活性化再生法の一部改正を受け、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に加え、地域における輸送資源の総動員による持続可能な旅客運送サービスの提供の確保を進めるために、令和3年6月に「南信州地域公共交通計画」を策定した。（令和3年6月の南信州地域交通問題協議会総会にて承認予定）</p> <p>本計画（生活交通確保維持改善計画）は、この南信州地域公共交通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。本計画では南信州の目指すべき基本方針・目標の達成に向けて、各市町村における具体的な取組みを示し、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659km²、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</p>

便地域や空白地域の解消を目指している。

とりわけ、平成 17 年に市町村合併した上村地域、南信濃地域は過疎地域の指定を受け、中心市街地とは約 40 キロ離れている。合併後も依然として人口流出が続いており、高齢化も著しい状況にある。過疎地域を含む中山間地域の指定を受けている交通不便地域の交通の確保維持は、経済的には非効率であっても、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 11.3 パーセント、面積で約 70%となっている。高齢化率は 43.7%と、全体と比べ、11.0%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きている。

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

○下記システムの 1 運行あたりの乗車人数

※参考

系 統 名	R4-6 目標	R2 実績
広域バス遠山郷線	6.9 人	6.9 人
広域バス遠山郷線（飯田高校）	6.9 人	6.9 人
広域バス平岡線	2.0 人	1.3 人
広域バス阿島線	10.9 人	10.9 人
広域バス阿島線（ほっ湯アップル経由）	7.0 人	7.0 人
市民バス千代線	4.7 人	4.7 人
市民バス久堅線	4.6 人	4.6 人
市民バス三穂線	6.4 人	6.4 人
乗合タクシー竜東線（千代系統）	2.3 人	2.3 人
乗合タクシー竜東線（久堅系統）	2.0 人	2.0 人
乗合タクシー遠山郷高校通学支援線	1.8 人	1.8 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	0.8 人
乗合タクシー上市田線	2.0 人	1.9 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 2 年度の実績は、広域バス 3 路線はすべて目標を下回った。市民バス 3 路線は千代線のみ目標を上回り、その他の路線では減少となった。乗合タクシー 5 路線は三穂線のみ目標を達成し、その他の路線では減少となった。

(2) 事業の効果

過疎地域を含む中山間地域の路線を維持することにより、高齢者、学生等の交通弱者の日常生活に必要な移動手段が確保される。

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

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)
- ・高齢者や各種団体を対象としたバス・乗合タクシーの乗り方教室出前講座を実施(飯田市)
- ・公共交通の日の実施(飯田市地域公共交通改善市民会議)

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又は地方公共団体、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. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経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
19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
20. 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

- ・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、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、消費税引上げに伴う運賃について、公共交通の日実施検討、新規停留所の設置
- ・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、新型コロナウイルス感染症対策に関する緊急アピール
- ・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、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、新型コロナウイルス感染症対策に関する緊急アピール、公共交通の日、南信州地域公共交通計画の策定、EVバス運行実証
- ・令和 2 年 7 月 27 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
公共交通の日の実施
- ・令和 3 年 2 月 12 日 R2 年度第 2 回飯田市地域公共交通改善市民会議
公共交通の日の実施結果、バス停留所安全性確保対策、乗合タクシー停留所追加、地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価
- ・令和 3 年 6 月 21 日 南信州地域公共交通問題協議会総会
令和 2 年度事業報告・決算報告、令和 3 年度事業計画・予算案、令和 4 年度生活交通確保維持改善計画の承認（予定）、南信州地域交通問題協議会規約（案）
- ・令和 3 年 6 月 29 日 R3 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）、令和 2 年度事業報告・決算報告、令和 3 年度事業計画・予算案、公共交通の日、EVバス運行実証

21. 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 2 年 4 月より、乗合タクシー山本西部山麓線の本格運行

22. 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、長野県南信州地域振興局リニア活用・企画振興課
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	信南交通株式会社、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) 村沢 淳子

(電 話) 0265 (22) 4511 内線 3313

(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、この様式によらずと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・維持する運行システムの概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

4年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再編 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
長野県 飯田市	信南交通(株)	(1) 広域バス遠山郷線	かぐらの湯	上町	飯田駅前	往46.6km 復45.8km	364日	972.0回		路線定期運行	①	補助対象地域間幹線系統駒場線飯田駅前停留所と近接	③
		(2) 広域バス平岡線	和田	名古屋	平岡	往11.9km 復11.9km	244日	244.0回		路線定期運行	②(1)	地域間交通ネットワークJR飯田線平岡駅と近接	③
		(3) 広域バス阿島線	飯田病院前	イオン飯田店	飯田病院前	往23.5km 復23.5km	294日	513.0回		路線定期運行	①	補助対象地域間幹線系統駒場線飯田駅前停留所と近接	③
		(4) 広域バス阿島線 (ほっ湯アップル経由)	飯田病院前	ほっ湯アップル	飯田病院前	往27.4km 復27.4km	294日	513.0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
	南信州広域タクシー(有)	(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	244日	244.0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	244日	244.0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	244日	244.0回		路線定期運行	①	補助対象地域間幹線系統駒場線飯田駅前停留所と近接	③
		(8) 乗合タクシー竜東線 (千代)		千代、龍江、竜丘、松尾		往 km 復 km	297日	1,582.0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
	南信州広域タクシー(有)・(有)飯田タクシー	(9) 乗合タクシー竜東線 (久堅)		上久堅、下久堅、松尾		往 km 復 km	297日	1,582.0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
	南信州広域タクシー(有)	(10) 乗合タクシー遠山郷 高校通学支援線		南信濃、上村、喬木村、市街地		往 km 復 km	258日	258.0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
	朝日交通(株)	(11) 乗合タクシー三穂線		三穂、山本、伊賀良		往 km 復 km	297日	1,088.0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
	遠山タクシー(有)	(12) 乗合タクシー平岡線	かぐらの湯	天満大町、和田	平岡	往12.6km 復12.6km	364日	1,396.0回		路線定期運行	②(1)	地域間交通ネットワークJR飯田線平岡駅と近接	③
	(代表)北部タクシー(有)・第一観光タクシー(株)	(13) 乗合タクシー上市田線		高森町、飯田市		往 km 復 km	247日	1,482.0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4～6年度） . . . P 1～7

・表1 . . . P 8

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3年5月27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4年度～令和6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」、「南信州地域公共交通網形成計画」を策定したが、令和2年の活性化再生法の一部改正を受け、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に加え、地域における輸送資源の総動員による持続可能な旅客運送サービスの提供の確保を進めるために、令和3年6月に「南信州地域公共交通計画」を策定した。（令和3年6月の南信州地域交通問題協議会総会にて承認予定）

本計画（生活交通確保維持改善計画）は、この南信州地域公共交通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。本計画では南信州の目指すべき基本方針・目標の達成に向けて、各市町村における具体的な取組みを示し、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。

令和2年1月から、生田循環の運行改善を行い、生田循環の午前1便・2便、デマンドタクシーの1便・2便に変更し実証運行を開始した。7月までの実証運行の反省を基に、令和2年8月から生田循環を午前1便・2便・3便へ変更し、デマンドタクシーの1便・2便をいずれも午後運行する様に変更したが、利用者数は減少傾向を辿った。

新型コロナの影響により、デマンドタクシー本格運行の適否が判断できない状況が続いているため、デマンドタクシー実証運行を令和4年3月31日まで1年間延長し、令和3年4月以降も引き続き検証を行う。同時に高齢者等のニーズを把握するアンケート調査を実施し、運行形態検討の資料とする。

町の西側にある温泉施設（清流苑）の利用と、町の中央にある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 2 実績	R 3	R 4
大島循環	2,020 人	4,000 人	4,000 人
上片桐循環	2,627 人	4,500 人	4,500 人
上片桐・大島通学便	5,342 人	5,000 人	5,000 人
生田循環 峠部奈線（午前便）	1,260 人	2,500 人	2,500 人
生田循環 中山柄山線（午前便）	660 人	2,000 人	2,000 人
生田線	7,467 人	7,500 人	7,500 人
部奈線	7,135 人	8,500 人	8,500 人
計	26,511 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。
- ・生田循環は令和2年1月より午後便が減便となっているため、令和2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。

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

- ・住民への乗り方教室を開催する。（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）

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。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

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。

6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

伊那バス株式会社、丸茂自動車有限会社

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」認められた市町村の一覧 【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 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

- ・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
評価の承認
令和 2 年度事業計画の承認

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

- ・令和 2 年 8 月 27 日 (2 年第 2 回) デマンドタクシー実証運行期間の延長について承認

- ・令和 3 年 2 月 3 日 (2 年第 3 回) 令和 2 年度地域公共交通確保維持改善事業の
事業評価について承認

- ・令和 3 年 2 月 16 日 (2 年第 4 回) デマンドタクシーの今後の運行について承認
運行改善施策の承認
令和 3 年度事業計画の承認

- ・令和 3 年 5 月 27 日 (3 年第 1 回) 令和元 2 事業、決算報告の承認
生活交通確保維持改善計画の承認
高齢者を対象としたアンケート調査について承認

※過去 3 年の開催状況

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。
- ・ R2 年 4 月にバスに乗り込み調査を実施し、実態を把握。
- ・ R2 年 10 月にデマンドタクシー利用登録者に対し意向調査を実施。

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、松川町建設水道課
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・維持する運行システムの概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

4年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
長野県 松川町	伊那バス株式会社	(1) 大島循環 (午前2便)	伊那 大島駅	古町公民館 増野会 所	キラヤ 前	往35.2km 循環	243日	243.0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 増野会 所	キラヤ 前	往35.3km 循環	243日	729.0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25.3km 循環	243日	243.0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	243日	729.0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 増野会 所	伊那 大島駅	往16.0km 循環	243日	1,097.0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
	丸茂自動車有限会社	(6) 生田循環 峠部奈線 (午前1便)	キラヤ 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)	清流苑	日赤病 院	清流苑	往25.8km 復 km	147日	73.5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 (午前3便)	新井	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)	キラヤ 前	日赤病 院	キラヤ 前	往44.2km 循環	151日	151.0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)	清流苑	日赤病 院	清流苑	往29.9km 復 km	151日	75.5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(午前3便)	新井	日赤病 院	新井	往31.9km 循環	151日	151.0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. 「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。

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4～6年度） . . . P 1～7
- ・表 1 . . . P 8

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3年6月24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4年度～令和6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」、「南信州地域公共交通網形成計画」を策定したが、令和2年の活性化再生法の一部改正を受け、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に加え、地域における輸送資源の総動員による持続可能な旅客運送サービスの提供の確保を進めるために、令和3年6月に「南信州地域公共交通計画」を策定した。（令和3年6月の南信州地域交通問題協議会総会にて承認予定）

本計画（生活交通確保維持改善計画）は、この南信州地域公共交通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。本計画では南信州の目指すべき基本方針・目標の達成に向けて、各市町村における具体的な取組みを示し、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

下記システムの1運行あたりの平均乗車人数（各システムの数値を合計し、平均を算出して評価）

	令和4年度	令和5年度	令和6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」			
「柿丸あったかバス山吹下段先回り」	2.5名	2.8名	2.8名
「おはようただいまバス市田」			
「おはようただいまバス下平」			

高森町公共交通バス（令和元年10月～令和2年9月）の利用者数が5,286名であり、その人数を下回ることなく利用促進努力を行い、5,500名を年間目標とする。1運行あたりの平均乗車人数を指標とする。（南信州地域公共交通網形成計画P14参照）

$5,500$ （目標利用者数） \div $1,976$ （事業期間運行回数） $=$ 2.8名

尚、令和4年度の目標は新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減のため、年間目標利用者数の90%（4,950名）とし、1運行あたりの平均乗車人数を2.5名とする。

(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。

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"> ・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 P 21, 22 参照） ・回数券を発行し、利用者確保につなげる（北部タクシー株式会社） ・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 P 21, 22 参照） ・G T F S システム導入の研究（高森町、北部タクシー株式会社） ・J R 市田駅にて通勤・通学者利用時に P R 活動（高森町、北部タクシー株式会社）
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 【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】
※該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 別表 1 の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】

※該当なし

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いる。そこで、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4年度	令和5年度	令和6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」			
「柿丸あったかバス山吹下段先回り」	2.5名	2.8名	2.8名
「おはようただいまバス市田」			
「おはようただいまバス下平」			

高森町公共交通バス（令和元年10月～令和2年9月）の利用者数が5,286名であり、その人数を下回ることなく利用促進努力を行い、5,500名を年間目標とする。1運行あたりの平均乗車人数を指標とする。（南信州地域公共交通網形成計画P14参照）

$5,500$ （目標利用者数） \div $1,976$ （事業期間運行回数） $=$ 2.8名

尚、令和4年度の目標は新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減のため、年間目標利用者数の90%（4,950名）とし、1運行あたりの平均乗車人数を2.5名とする。

(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。

<p>15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p>
<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表6」を添付 なお、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。</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. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経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>18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標。効果 【貨客混載導入経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>19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経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>20. 協議会の開催状況と主な議論</p>
<p>(平成30年4月1日設立)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成30年5月9日（第1回） 高森町地域公共交通協議会の設立について ・平成30年7月20日（第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（第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（第4回） 今後の公共交通案について ・令和元年8月30日（第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（第6回） ルート見直しと本格運行へ向けた取り組みについて ・令和2年1月27日（第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（第8回） 令和3年度生活交通確保維持改善計画の協議・承認 ・令和3年2月15日（第9回） 実証実験の評価と令和3年4月1日からの新規停留所の設置及び運行内容変更について協議・承認 ・令和3年6月24日（第10回） 令和4年度生活交通確保維持改善計画の協議・承認

21. 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
- さらに、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。

22. 協議会メンバーの構成員

区分	所属団体等	役職
関係市町村	高森町	町長
交通事業者	北部タクシー有限会社	代表
	公益社団法人長野県バス協会	副部長
国及び県の関係機関	北陸信越運輸局 長野運輸支局	首席運輸企画専門官
	長野県企画振興部交通政策課	課長
	長野県南信州地域振興局リニア活用・企画振興課	課長
道路管理者	長野県飯田建設事務所維持管理課	課長
公安委員会	飯田警察署 交通課免許規制係	係長
学識経験者	名古屋大学 大学院	環境学研究科 教授
その他協議会が必要と認めるもの	南信州広域連合	次長兼総務課長
	高森町商工会	会長
	高森町区長会	代表
	高森町老人クラブ連合会	代表
	高森町社会福祉協議会	会長
	高森町民生児童委員協議会	会長
	高森町議会	代表
オブザーバー	飯田市役所リニア推進部リニア推進課	課長
	豊丘村役場総務課	課長
	南信州広域連合	総務課
	高森町役場産業課、高森町役場建設課 高森町役場健康福祉課、高森町教育委員会	課長・事務局長

【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送予定者(地域内フィーダー系統)

4年度

市区町村名	運送予定者名	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	利便 増進 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点	運行態様の別					基準ハで 該当する 要件	補助対象地域間幹線 系統等と接続の確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)	
長野県 高森町	北部タクシー(有)	(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) 50.4km	247日	247回		路線定期運行	②(2)	地域間交通ネットワーク JR飯田線(市田駅、山吹 駅)との近接	③	
		(2) 柿丸あったかバス 市田下段先回り	下伊那 厚生病院	高森ショッピング センターパース	下伊那 厚生病院	(循環) 61km	247日	494回		路線定期運行	②(2)	地域間交通ネットワーク JR飯田線(市田駅、山吹 駅)との近接	③	
		(3) 柿丸あったかバス 山吹上段先回り	下伊那 厚生病院	高森ショッピング センターパース	下伊那 厚生病院	(循環) 54.7km	247日	247回		路線定期運行	②(2)	地域間交通ネットワーク JR飯田線(市田駅、山吹 駅)との近接	③	
		(4) 柿丸あったかバス 山吹下段先回り	下伊那 厚生病院	とよおか マルシェ	下伊那 厚生病院	(循環) 59.3km	247日	494回		路線定期運行	②(2)	地域間交通ネットワーク JR飯田線(市田駅、山吹 駅)との近接	③	
		(5) おはようただいまバス 市田	こぐるみ	牛牧神社	市田駅 (お祭り広場)	往 9.1km 復 9.1km	247日	247回		路線定期運行	②(2)	地域間交通ネットワーク JR飯田線(市田駅)との 近接	③	
		(6) おはようただいまバス 下平	JAみなみ信州 山吹事業所	追分橋	下平駅	往 7.2km 復 7.2km	247日	247回		路線定期運行	②(2)	地域間交通ネットワーク JR飯田線(下平駅)との 接続	③	

(注)

1. 区域運行及び乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「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. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、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、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
5. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」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こと。
6. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
7. 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。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

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4～6年度） . . . P 1～8
- ・表 1 . . . P 9

令和3年6月29日

（名 称）下伊那南部地域公共交通対策協議会

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4年度～令和6年度）

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性**(1) 南信州地域の概況及び南信州地域交通問題協議会との関わり**

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

しかし、自家用車を運転できない高齢者や、高校生を中心とする学生等は、日常の移動手段として電車やバス等を利用しており、今後継続的に公共交通を守り育てていくことが、当地域にとって喫緊の重要課題のひとつであった。この課題の解決には、市町村の枠を越えた公共交通の維持・確保が必要であることから、平成20年に、14市町村、道路管理者、公安委員会等の行政機関と公共交通事業者、福祉事業者、環境関連団体、公共交通利用者等が一堂に会し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）に基づく法定協議会として「南信州地域交通問題協議会」を設立し、当地域全体の公共交通に関するマスタープランとして「南信州地域公共交通総合連携計画」、「南信州地域公共交通網形成計画」を策定した。また、令和2年の活性化再生法の一部改正を受け、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に加え、地域における輸送資源の総動員による持続可能な旅客運送サービスの提供の確保を進めるために、令和3年6月に「南信州地域公共交通計画」を策定した。

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

(2) 下伊那南部地域の概況と地域公共交通確保の必要性

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

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

和2年度（令和元年10月～令和2年9月）実績 一月あたりの利用者数：2,674人/月、収支率：16.7%）。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うことや少子化による学生数の減少などが要因と考えられる。

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

以上のように、南部地域においては、地域公共交通確保維持の必要性があるものの、少子・高齢化、過疎化が進展しており、地形的にも公共交通の運行が極めて非効率にならざるを得ない状況から、地域独力で地域公共交通を維持し続けることが困難である。このようななか、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）

新型コロナウイルス感染症拡大防止のための外出自粛が続けられることで、利用者の減少が懸念される。これを受け目標は、令和2年度（令和元年10月～令和2年9月）の実績の9割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	R2年度 実績	R4年度 目標	R5年度 目標	R6年度 目標
阿南線：伝承センター前⇔川路駅	321	290	290	290
阿南線：温田駅前⇔川路駅	1,077	970	970	970
阿南線：温田駅前⇔飯田病院前	581	520	520	520
温田線：こまどりの湯⇔温田駅前	633	570	570	570
温田線：車庫前⇔温田駅前	62	55	55	55
合計（月平均）	2,674	2,405	2,405	2,405

② 「神原線」

目標値：公共交通利用者数

令和2年7月に神原線のルート上（国道418号線）にて崩落が発生した。復旧工事が進みつつあるが、当面の間は、状況に応じて通常便と臨時便を切り替えながらの運行となる。加えて、新型コロナウイルス感染症拡大防止のための外出自粛が続けられることで、利用者の減少が懸念される。これを受け目標は、令和2年度（令和元年10月～令和2年9月）の実績の9割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	R2年度 実績	R4年度 目標	R5年度 目標	R6年度 目標
神原線：大河内⇔平岡郵便局	207	190	190	190

(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 持続可能な運行の確立

(南信州地域公共交通計画 P. 14~15、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 2 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。

令和 2 年より「運転免許自主返納者支援制度」を開始した。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 利便性の向上

(南信州地域公共交通計画 P. 14~15、実施主体：下伊那南部地域公共交通対策協議会)

運行改善及び上述した「運転免許自主返納者支援制度」を行っている。

また、運行改善の内容を反映した路線図・時刻表や説明資料等を作成し、住民に配布、周知している。今年度も引き続き、運行改善を行い、その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計画 P. 14~15、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 利便性の向上

令和 3 年 5 月より通常便の運行を再開した。国道 418 号の復旧工事の状況を踏まえつつとなるが、できる限り多くの地区の村民が利用できるように通常便を運行する。

② 持続可能な運行の確立

乗務員から利用者の要望を聞き取り、運行の改善を検討する。

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

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3年6月の協議会総会によって決定した。

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

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られた系統の概要

【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

<p>に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>該当なし</p>
<p>10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>該当なし</p>
<p>11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</p>
<p>該当なし</p>
<p>12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】</p>
<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付。</p>
<p>13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p>
<p>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台を導入した。</p> <p>購入年月日、台数</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成28年2月28日…1台（温田線） 平成29年6月30日…1台（阿南線） 平成31年1月31日…1台（阿南線） 令和2年2月20日…1台（阿南線） 令和3年3月15日…1台（阿南線） 令和2年12月24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>
<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2年度以上（16.7%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>

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。

15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、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

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. 貨客混載の導入に係る目的・必要性
【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果
【貨客混載導入経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

19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

20. 協議会の開催状況と主な議論

- 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）
- ・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

平成20年10月1日（天龍村地域公共交通会議）

- ・天龍村地域公共交通会議設立

平成27年1月23日（天龍村地域公共交通会議）

- ・中学生対象のワークショップ開催

平成30年3月5日（下伊那南部地域公共交通対策協議会総会）

- ・南部公共バス泰阜線の運行廃止の承認

令和2年6月16日（南信州地域交通問題協議会総会）

- ・生活交通確保維持改善計画（令和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

令和3年6月21日（南信州地域交通問題協議会総会）

- ・生活交通確保維持改善計画（令和4年度）の承認

令和3年6月29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4年度）の承認

21. 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。

22. 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) 久保田文智

(電 話) (0260) 22-4054

(e-mail) nansou@town.anan.nagano.jp

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

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

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

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

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

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

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

4年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
阿南町・売木村・ 下條村・飯田市	阿南町	(1) 阿南線 伝承センター前⇔川路 駅	伝承セ ンター 前	車庫前	川路駅	往 32.4km 復 37.0km	243日	243回		路線定期運行	②(1)	JR川路駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③
阿南町・泰阜村・ 下條村・飯田市		(2) 阿南線 温田駅前⇔川路駅	温田駅 前	車庫前	川路駅	往 21.3km 復 21.3km	243日	729回		路線定期運行	②(1)	JR川路駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③
阿南町・泰阜村・ 下條村・飯田市		(3) 阿南線 温田駅前⇔飯田病院 前	温田駅 前	車庫前	飯田病 院前	往 37.4km 復 37.4km	243日	729回		路線定期運行	①	飯田駅前停留所にて駒 場線(補助対象地域間 幹線系統)と接続する	③
阿南町・売木村・ 泰阜村		(4) 温田線 こまどりの湯⇔温田駅 前	こまど りの湯	車庫前	温田駅 前	往 22.3km 復 22.3km	243日	1,336.5回		路線定期運行	②(1)	JR温田駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③
阿南町・泰阜村		(5) 温田線 車庫前⇒温田駅前	車庫前	阿南高 校入口	温田駅 前	往 4.1km 復 0.0km	243日	243回		路線定期運行	②(1)	JR温田駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③
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	364日	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。

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4～6年度） . . . P 1～7

・表1 . . . P 8

生活交通確保維持改善計画

令和3年6月 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4年度～令和6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」、「南信州地域公共交通網形成計画」を策定したが、令和2年の活性化再生法の一部改正を受け、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に加え、地域における輸送資源の総動員による持続可能な旅客運送サービスの提供の確保を進めるために、令和3年6月に「南信州地域公共交通計画」を策定した。（令和3年6月の南信州地域交通問題協議会総会にて承認予定）

本計画（生活交通確保維持改善計画）は、この南信州地域公共交通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。本計画では南信州の目指すべき基本方針・目標の達成に向けて、各市町村における具体的な取組みを示し、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9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	R2実績	R3目標	R4目標	R5目標
伍和線	第1便	1.7人	2.0人	2.0人	2.0人
	第2便(※)	1.8人	2.0人	2.0人	2.0人
	第3便(※)	2.9人	2.9人	2.9人	2.9人
	第4便(※)	2.1人	2.1人	2.1人	2.1人
	第5便	0.5人	2.0人	2.0人	2.0人
春日・智里西線	第1便(月火木土)	2.7人	2.7人	2.7人	2.7人
	第1便(水金)	4.6人	4.6人	4.6人	4.6人
	第2便(月火木土)	2.0人	2.0人	2.0人	2.0人
	第2便(水金)	2.8人	2.8人	2.8人	2.8人
	第3便(月火木土)	0.7人	2.0人	2.0人	2.0人
	第3便(水金)	0.6人	2.0人	2.0人	2.0人
清内路線	第1便、第5便	3.7人	3.7人	3.7人	3.7人
	第2便、第3便	5.8人	5.8人	5.8人	5.8人
	第4便	4.4人	4.4人	4.4人	4.4人
浪合線	第1便～第3便(※)	2.4人	2.4人	2.4人	2.4人
智里東線	第1便(※)	0.9人	2.0人	2.0人	2.0人
	第2便(※)	2.2人	2.2人	2.2人	2.2人
	第3便(※)	0.5人	2.0人	2.0人	2.0人

路線再編・増便により新たに追加された系統(※)については、R2年9月～R3年3月までの実績である。

R2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については、2.0人を目標とする。

(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）
 - ・ケーブルテレビにて利用方法を説明（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3年10月1日～令和6年9月30日

運行事業者：阿智村

添付資料：時刻表(地域間幹線系統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

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、現在の路線を伍和線と智里東線に分割する必要があり、そのために新たな車両を導入し、運行している。

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

伍和線・智里東線の系統別の1運行あたりの平均乗車人数

路線	系統	R2実績	R3目標	R4目標	R5目標
伍和線	第1便	1.7人	2.0人	2.0人	2.0人
	第2便	1.8人	2.0人	2.0人	2.0人
	第3便	2.9人	2.9人	2.9人	2.9人
	第4便	2.1人	2.1人	2.1人	2.1人
	第5便	0.5人	2.0人	2.0人	2.0人
智里東線	第1便	0.9人	2.0人	2.0人	2.0人
	第2便	2.2人	2.2人	2.2人	2.2人
	第3便	0.5人	2.0人	2.0人	2.0人

(2) 事業の効果

伍和・智里東線をR2年9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年に新しく購入した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
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9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
R3年1月28日	地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について書面決議
R3年3月5日	R3年4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書面決議
R3年6月24日	R4年度生活交通確保維持改善計画について協議合意

12. 利用者等の意見の反映

- ・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。令和 2 年 9 月新路線運行開始。
- ・令和 3 年 4 月 1 日から利用者意見を反映した経路に変更。
- ・自治会代表、P T A、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	長野県、長野県南信州地域振興局企画振興課、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）小林 温子

（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・維持する運行システムの概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

R4年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
阿智村	阿智村	(1) 春日・智里西 第1便(月火木土)	戸沢	阿智村役場	寿楽苑	往 54.7km 循環	194日	194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
		(2) 春日・智里西 第1便(水金)	戸沢	横川	寿楽苑	往 58.9km 循環	100日	100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
		(3) 春日・智里西 第2便(月火木土)	寿楽苑	戸沢	こまんば	往 44.7km 循環	194日	194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
		(4) 春日・智里西 第2便(水金)	寿楽苑	横川	こまんば	往 48.9km 循環	100日	100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
		(5) 春日・智里西 第3便(月火木土)	寿楽苑	七久里集会所	戸沢	往 31.3km 循環	194日	194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
		(6) 春日・智里西 第3便(水金)	寿楽苑	七久里集会所	横川	往 35.5km 循環	100日	100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
		(7) 清内路線 第1便、第5便	長田屋	屋神温泉東口 (ガイドセンター 前)	阿智村役場	往 15.3km 復 15.3km	294日	588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
		(8) 清内路線 第2便、第3便	健康の森	屋神温泉東口 (ガイドセンター 前)	阿智村役場	往 17.0km 復 17.0km	294日	588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
		(9) 清内路線 第4便	アラヤ	屋神温泉東口 (ガイドセンター 前)	阿智村役場	往 15.6km 復 15.6km	294日	294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
		(10) 伍和線 第1便	栗矢お宮 前	伍和診療 所	こまんば	往 4.8km 復 km	294日	147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
		(11) 伍和線 第2便(R3.4.1~)	阿智村役 場	栗矢お宮前	阿智村役 場	往 22.1km 循環	149日	149回		路線定期	①	補助対象地域幹線系統 駒場線バス停「こまんば」と 接続	③

阿智村	阿智村	(12)	伍和線 第3便(R3.4.1～)	こまんば	栗矢お宮前	阿智村役場	往 32.8km 循環	149日	149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
		(13)	伍和線 第4便(R3.4.1～)	こまんば	栗矢お宮前	寿楽苑	往 26.1km 循環	149日	149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
		(14)	伍和線 第5便	阿智高校	栗矢お宮前	阿智村役場	往 11.0km 循環	294日	294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～第3便 (R3.4.1～)	治部坂高原	こまんば	治部坂高原	往 59.9km 循環	149日	447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)	智里東線 第1便(R3.4.1～)	阿智村役場	こまんば	阿智村役場	往 29.5km 循環	149日	149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)	智里東線 第2便(R3.4.1～)	農協阿智 (ラック)	大野集会所	阿智村役場	往 24.7km 循環	149日	149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
		(18)	智里東線 第3便(R3.4.1～)	農協阿智 (ラック)	大野集会所	阿智村役場	往 20.4km 循環	149日	149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

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー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。

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4～6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3年6月7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4年度～令和6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」、「南信州地域公共交通網形成計画」を策定したが、令和2年の活性化再生法の一部改正を受け、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に加え、地域における輸送資源の総動員による持続可能な旅客運送サービスの提供の確保を進めるために、令和3年6月に「南信州地域公共交通計画」を策定した。（令和3年6月の南信州地域交通問題協議会総会にて承認予定）

本計画（生活交通確保維持改善計画）は、この南信州地域公共交通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。本計画では南信州の目指すべき基本方針・目標の達成に向けて、各市町村における具体的な取組みを示し、効率的な路線の運行を行っている。

(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」を実現すべく、信南交通(株)に理解を頂き「根羽線」を休止することで協議が整い、代替として「西部コミュニティバス」を平成17年度より阿智～根羽間に運行することとなった。

この路線は阿智村や飯田市への通学・通院・買い物のため地域間幹線路線である飯田～

阿智間の「駒場線」への接続を考慮した運行時間や定額運賃の設定により、学生や高齢者等を中心に、生活に必要不可欠な交通として機能している。

平成24年10月には、阿智中学校生徒の帰宅にも利用できるように一部路線変更を行った。また「駒場線」との接続が重要となる中で、運行時刻の見直しを適宜行ってきた。平成27年4月の駒場線の時刻改正により、それに合わせて最終便の運行時刻が遅れることが想定されたが、中学生の帰宅が遅れることを防ぐため、地元住民の了承を得た上で、時間短縮を目的に往路については国道バイパスを通過するよう変更を行った。

また、利用者の意見を聞く中で平成29年10月に観光施設利用を目的にした「ネバーランド」と、役場への往來を目的にした「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の影響の長期化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、適切な感染症対策を実施した上で、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3年度事業の目標年間利用者数（令和2年6月～令和3年5月）は、新型コロナウイルス感染症による休校等の影響から、高校生利用者数を基にした目標設定が困難であったため、過去4年間の平均利用者数から減少を見込んだ上で年間9,367人と設定したが、特に12月から3月までの利用者が目標を大きく下回り、年間では前年対比95.1%、目標数対比93.7%の8,777人となった。

今年度については、新型コロナウイルスの影響はあるものの、休校にはいたっておらず、令和3年4月から令和4年3月の一年間の利用者数目標を設定する。

今年の4・5月の利用状況を見ると、定期的な高校生の利用者が10人から12人であることから、年間利用者数（令和3年4月～令和4年3月）目標を「9,330人」以上と設定する。詳細な考え方は以下の通とする。

○高校生： $11 \times 2 \text{回} \times 220 \text{日} \times 90\% = 4,350 \text{人程度}$

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

往復利用や授業日数を加味して得られた総利用者数を、親の送迎等も見込み10%減した値を目標とする。

○中学生： $7 \text{人} \times 220 \text{日} \times 90\% = 1,380 \text{人程度}$

※高校生の最終便での帰路利用者、阿智中学生については、主に平日第5便で放課後のクラブ活動（社会体育）参加生徒の帰路のみを見込んで設定する。阿智中学校での社会体育未

実施日等もあるため、全体を 10%減とする。

○その他一般：10人×360日＝3,600人程度

※一般利用者については、実績からも新型コロナウイルス感染拡大前と大きな差は無いと判断し、地域間幹線の駒場線へ乗り継ぐことによる飯田市内への通院、買い物等での利用と、第3便の往復を利用した阿智村での買い物等での利用、圏外者の不定期利用を見込み、1日の全便合計の利用者として設定する。

(2)事業の効果

西部コミュニティバスを維持することにより、高校・中学校や医院、商業店舗がある阿智村への移動手段が確保されるとともに、地域間幹線路線である「駒場線」と結節して、学生・高齢者等の日常生活に必要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

- ・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
- ・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引き続き検討を進める。
- ・令和3年度に計画する車輛更新にあわせ、3村の高校生以下の皆さんからデザインを募集してラッピングを行い、西部コミュニティバスの認知度向上と利用促進を図る。

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」を運行事業予定者とする。

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850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400人の山村で、総面積の95%が山林である。基幹産業は古くは農林業であったが、現在は高原の自然条件を活かした観光事業に活路を求め、「平谷高原スキー場」及び「信州平谷温泉」を核として長期滞在型、通年観光地とし、観光を新たな基幹産業としている。高齢化率は38%を超えている。両村内には高校がなく、医院や商業店舗もほとんどない。就学・通院のため多くの高校生・高齢者が飯田市や阿智村に通っている。</p> <p>さらに、平成23年4月に平谷中学校が阿智中学校へ統合され、平谷村の中学生は阿智村へ通学するようになった。</p> <p>鉄道が無く、自家用車以外でこの地域の中心地である飯田市へ通じる手段はバス路線のみの当地域にあっては、飯田市や阿智村への公共交通手段の確保は、地域の生活維持にとってなくてはならない。</p>
13. 車両の取得に係る目的・必要性
(該当無し)
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果
(該当無し)
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者
(該当無し)
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画(車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策)
(該当無し)

17. 協議会の開催状況と主な議論

- ・平成 24 年 6 月 15 日 南信州公共交通問題協議会部会「西部コミュニティバスを守り育てる会」開催
 - ・役員選任について
 - ・運行経路について
 - ・平成 25 年度生活交通ネットワーク計画について

【過去 3 年間の経過】

- ・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
 - ・平成 31 年度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
 - ・令和 2 年度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 31 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 2 年 6 月 15 日 西部コミュニティバスを守り育てる会（書面協議）
 - ・令和 3 年度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
- ・令和 2 年 12 月 28 日 西部コミュニティバスを守り育てる会（書面協議）
 - ・令和 2 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 3 年 6 月 7 日 西部コミュニティバスを守り育てる会（書面協議）
 - ・令和 4 年度生活交通確保維持改善事業について
 - ・「松沢橋」バス停の取扱いについて

18. 利用者等の意見の反映

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

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

19. 協議会メンバーの構成員

区 分	団 体 等	
関係都道府県	長野県企画部交通政策課	
関係市区町村	根羽村	
	阿智村	
	平谷村	

交通事業者・交通施設管理者等	(有) 根羽観光バス	
	信南交通(株)	
	長野県タクシー協会下伊那支部	
	信南交通労働組合	
	国土交通省飯田国道事務所	
	長野県飯田建設事務所長	
	飯田警察署	
地方運輸局	国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局	
その他協議会が必要と認める者	阿智村住民代表	
	根羽村住民代表	
	阿智高等学校	
	南信州広域連合	
	名古屋大学大学院環境学研究科教授	オブザーバー

【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 2131-1

(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・維持する運行システムの概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

4年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	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 36.6km	215日	215.0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	361日	1,083.0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「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー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4～6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）

策定日 令和3年6月15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4年度～令和6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」、「南信州地域公共交通網形成計画」を策定したが、令和2年の活性化再生法の一部改正を受け、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に加え、地域における輸送資源の総動員による持続可能な旅客運送サービスの提供の確保を進めるために、令和3年6月に「南信州地域公共交通計画」を策定した。（令和3年6月の南信州地域交通問題協議会総会にて承認予定）

本計画（生活交通確保維持改善計画）は、この南信州地域公共交通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。本計画では南信州の目指すべき基本方針・目標の達成に向けて、各市町村における具体的な取り組みを示し、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5年間減少を続けているが、喬木村では、鉄道が通っていないため、主な移動の手段としてはバスか自家用車となる。利用者の6割以上を占める65歳以上の高齢者については、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_氏乗線の利用者数】(括弧内は対前年比)

令和2年度 (R 1.10～R 2.9)	実績	2,454人
令和3年度 (R 2.10～R 3.9)	推計	2,030人(82.7%)※
令和4年度 (R 3.10～R 4.9)	目標	2,462人(121.3%)

※令和3年度の利用者数を8ヵ月分(R 2.10～R 3.5)の実績から推計したところ、2,030人となった。令和2年度実績からの増減数は▲424人であり、この人数がコロナ禍の影響による減少数と捉え、令和4年度はこの人数以上を取り戻すことを目標とする。

実績 1,353人 (R 2.10～R 3.5) ÷ 8ヵ月 × 12ヵ月 = 2,030人 (令和3年度推計)

【目標値の算出】

【前年度からの利用者数の推移_氏乗線の利用者数】(括弧内は対前年比)

令和2年度 (R 1.10～R 2.9)	実績	高齢者 1,808人	その他 646人
令和3年度 (R 2.10～R 3.9)	推計	高齢者 1,242人(68.7%)	その他 788人(122.0%)

高齢者とその他の利用者が令和3年度と同程度であると仮定した場合、令和4年度にコロナ禍による減少数を取り戻すためには、424人以上利用者数を増加させる必要がある。

当村では、65歳以上の希望者へ無料パス(村内:無料、村外:運賃-100円)を発行しているほか、令和3年4月からは、特に高齢者にとってはバスの時刻表が分かりづらいという意見を受け、自身が利用する便だけを抜き出した時刻表「マイパスポート」の作成支援を開始している。これらを通し、1週間に1回利用する方を9人増加させることで、目標人数の達成を目指す。

9人 × 4回/月 × 12ヵ月 = 432人
2,030人 (令和3年度推計) + 432人 = 2,462人 (令和4年度目標)

(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。

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

65歳以上の高齢者に対しては、

①無料パスの周知（喬木村）

介護保険の第一号被保険者（65歳）となった方に対しては、

②第一号被保険者説明会においてチラシによる広報活動（喬木村）

後期高齢者医療の被保険者（75歳）となった方に対しては、

③毎月1回役場で保険制度などの概要説明に合わせ、広報活動（喬木村）

①～③に併せて、

④自身が利用する便だけを抜き出した時刻表「マイパスポート」の作成支援（喬木村）

中学生に対しては、

⑤学生の利用促進を目的とした広報を行っていく（喬木村）

（①、⑤については「南信州地域公共交通計画 P16」記載のとおり）

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

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付

①時刻表：別添

②運行事業者決定の経緯

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。

③運行予定期間：令和3年10月1日から

④既存交通や地域間交通との関係性及び整合性

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。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

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。

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】
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)
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】
※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 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 (中略)
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	喬木村民バス富田線、上平線の実証運行について合意 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 (R3～R5 計画)
令和 2 年 11 月 20 日	喬木村民バス富田線・上平線のフリー乗降区間設定
令和 3 年 1 月 12 日	地域公共交通確保維持改善事業・事業評価 コミュニティバスの更新登録について承認
令和 3 年 2 月 8 日	喬木村民バス富田線、上平線の本格運行について合意 同 氏乗線、富田線、上平線の時刻表の変更について合意
令和 3 年 6 月 15 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 (R4～R6 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) 宇野 伸吾

(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・維持する運行システムの概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

4年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
長野県 (喬木村)	北部タクシー(有)	(1) 氏乗線(第5・6便)矢筈こんにやくー飯田駅前	矢筈 こんにやく	市立 病院	飯田 病院 前	往26.4km 復27.1km	245日	245回		路線定期 運行	①	補助対象幹線系統で ある駒場線と飯田駅 前停留所で接続	③
		(2)				往 km 復 km	日	回					
		(3)				往 km 復 km	日	回					
		(4)				往 km 復 km	日	回					
		(5)				往 km 復 km	日	回					

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内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。

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4～6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3年6月21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4年度～令和6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。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」、「南信州地域公共交通網形成計画」を策定したが、令和2年の活性化再生法の一部改正を受け、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に加え、地域における輸送資源の総動員による持続可能な旅客運送サービスの提供の確保を進めるために、令和3年6月に「南信州地域公共交通計画」を策定した。（令和3年6月の南信州地域交通問題協議会総会にて承認予定）</p> <p>本計画（生活交通確保維持改善計画）は、この南信州地域公共交通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。本計画では南信州の目指すべき基本方針・目標の達成に向けて、各市町村における具体的な取組みを示し、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の鉄道がないため、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>

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。

令和2年度の年間利用者総数は、新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通機関の利用減少の状況下において、7,118人であり、指標値は105.9%であった。(人口は6,724人)特に山間地に暮らす高齢者や学生の移動手段として、一定の事業効果が認められる。

令和4年度の指標の目標値は、108.0%(5年度109.0%、6年度110.0%)とする。

(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

進捗状況評価シートを活用した、状況確認の実施により目標の達成を図る。

(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計画P14参照」

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
令和元年 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 6 月 19 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
	令和 3 年度 生活交通確保維持改善計画の協議・承認
令和 2 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 3 年 6 月 21 日	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
18. 利用者等の意見の反映状況	
<p>豊丘村地域公共交通会議の委員に高齢者クラブ連合会、赤十字奉仕団、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。</p> <p>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。</p>	
19. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	長野県
関係市区町村	豊丘村
交通事業者・交通施設管理者等	信南交通(株)、信南交通労働組合、(社)長野県バス協会、北部タクシー(有)、長野県タクシー協会、東海旅客鉄道(株)、飯田警察署豊丘村駐在所
地方運輸局	長野運輸支局
その他協議会が必要と認める者	村内 7 区、村議会、村教育委員会、村社会福祉協議会、利用者代表 (村高齢者クラブ連合会、村赤十字奉仕団、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送予定者(地域内フィーダー系統)

令和4年度

市区町村名	運送予定者名	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	利 便 増 進 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
豊丘村	豊丘村	(1) 堀越線(系統①)	役場	堀越	役場	往 17.1km 循環	245日	490回		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 30.5km 循環	245日	490回		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 20.4km 循環	245日	245回		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 23.3km 循環	245日	735回		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 19.7km 循環	245日	245回		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 23.5km 循環	245日	245回		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 18.8km 循環	245日	245回		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 29.3km 循環	245日	245回		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	245日	245回		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。

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4～6年度） . . . P 1～4
- ・表 1 . . . P 5

令和3年6月2日

（名称）大鹿村地域公共交通会議
（代表者名） 会長 熊谷 英俊

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4年度～令和6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」、「南信州地域公共交通網形成計画」を策定したが、令和2年の活性化再生法の一部改正を受け、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に加え、地域における輸送資源の総動員による持続可能な旅客運送サービスの提供の確保を進めるために、令和3年6月に「南信州地域公共交通計画」を策定した。（令和3年6月の南信州地域交通問題協議会総会にて承認予定）

本計画（生活交通確保維持改善計画）は、この南信州地域公共交通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。本計画では南信州の目指すべき基本方針・目標の達成に向けて、各市町村における具体的な取組みを示し、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
対人口比の利用率（利用者数／年度末人口）の向上を図る。 平成30年度（H29.10～H30.9）実績7.77（利用者数8,062人/人口1,038人） 平成31年度（H30.10～R 1.9）実績8.29（利用者数8,223人/人口992人） 令和2年度（R 1.10～R 2.9）実績7.13（利用者数6,863人/人口963人） 令和3年度（R 2.10～R 3.9）目標7.13（直近年度の実績とする） 令和4年度（R 3.10～R 4.9）目標7.13 令和5年度（R 4.10～R 5.9）目標7.13 令和6年度（R 5.10～R 6.9）目標7.13
(2) 事業の効果
大鹿線を維持することにより、高齢者が病院や買い物に出かけることができ、生活の安心につながる。また、高校生も自宅から通学することができ、人口の流出を抑えることができる。さらに、最低限の公共交通が確保され、観光客等の入込によって地域の活性化につながる。
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
<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）
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付。 ①時刻表：添付 ②運行事業者決定の経緯 既存の運行者である伊那バス（株）を予定。平成6年に廃止後、それまでの運行実績から安全性、執行率等に問題がなく、路線を熟知しているため。 ③運行予定期間：令和3年4月1日から ④既存交通や地域間交通との関係性及び整合性 同区域間を定時運行する公共交通機関は存在しない。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者
大鹿村から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
伊那バス株式会社
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 別表1の補助対象事業の基準八に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【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 ・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 ・令和 2 年 12 月 17 日 地域公共交通確保維持事業の事業評価の検討 ・令和 3 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。（R2 年度については新型コロナウイルス感染症のため日程調整に難航したため、資料を作成し配布した）</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） 0265-48-6095

（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(地域内フィーダー系統)

4年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
大鹿村	伊那バス(株)	(1) 大鹿線 (鹿塩・大河原)	大島 駅前	小渋ダム 鹿塩	大河原	往25.5km 復25.5km	364日	752.0回		路線定期運行	②(1)	伊那大島駅前停留所 において、JR飯田線 伊那大島駅と接続	③
		(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	242日	242.0回		路線定期運行	②(1)	伊那大島駅前停留所 において、JR飯田線 伊那大島駅と接続	③
		(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	122日	122.0回		路線定期運行	②(1)	伊那大島駅前停留所 において、JR飯田線 伊那大島駅と接続	③
	(4)				往 km 復 km	日	回						
	(5)				往 km 復 km	日	回						

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー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。