

南信州地域公共交通計画

令和3年7月～令和8年6月

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

目次

1. はじめに.....	1
2. 現状認識と課題	2
(1) 利用状況	2
(2) 運行の態様	2
(3) 市町村負担	3
(4) 来訪者への対応.....	3
(5) 人材確保	4
(6) 利用促進	4
(7) その他.....	5
3. 関連計画と本計画の関係	7
(1) 地域公共交通網形成計画の達成状況	7
(2) 上位計画との関係.....	8
(3) 南信州定住自立圏との補完関係	8
(4) 立地適正化計画との連携	8
(5) 市町村地域公共交通会議との関係	9
4. 基本方針と目標	10
(1) 基本方針	10
(2) 目標.....	10
(3) 課題と目標の関係.....	11
5. 計画の区域及び計画期間	11
(1) 計画の区域	11
(2) 計画期間	11
6. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体	12
(1) 南信州公共交通システムの運行	12
(2) 実施事業	14
7. 計画の達成状況の評価.....	20
(1) 評価指標及び目標値	20
(2) 進捗状況のモニタリング	22
8. 実施体制及び進行管理.....	24
(1) 南信州地域交通問題協議会と市町村地域公共交通会議の役割分担	24
(2) 南信州地域交通問題協議会の総会、幹事会及び部会の役割分担	24
(3) 計画の実施スケジュール	26
資料編	27

1. はじめに

南信州地域は1市3町10村で構成されていますが、山がちな地形であるため広大な地域に約16万人が散在して居住しています。当地域の生活において自家用車が必要不可欠である一方、公共交通もまた住民の日常生活や社会参加、地域の経済活動を支える必要不可欠な社会基盤です。特に、免許を取得できない高校生の通学手段や、免許を持たない高齢者の移動手段として重要な役割を果たしています。

一例として、高校通学において保護者等の送迎が必要な地域の場合、送る側、送ってもらう側双方に肉体・精神・金銭的な負担がかかります。もしくは高校進学を機に公共交通の利便性の高い地域に家族が引っ越しをしてしまうという例もあり、子育て世帯の人口流出は地域の衰退にもつながりかねません。

これから高齢化が進む中で、高齢者の運転による交通事故のリスクもあり、免許返納者の対応のためにも公共交通の維持・確保は重要です。また、公共交通利用による高齢者の“おでかけ”の機会創出は、健康寿命の延伸や医療費の抑制にもつながるものです。

他方で、当地域において路線バスや乗合タクシー等の運行は利用者からの運賃収入のみで維持することは困難であるため、市町村が担っている現状があります。公共交通は誰もが利用でき自由に移動できる乗り物であり、当地域では南信州公共交通システムという共通ルールのもと乗り継ぎや利用促進を行うなど、地域全体の公共交通の調和を図り計画的に維持・確保を図る観点で取組んでいます。自家用車によって移動することができない住民が排除されない地域であるためにも、今後も市町村が中心となり広域的な連携によって、公共交通の利便性を高め、維持・確保することが重要であると考えます。そうした中、2027年(令和9年)開業をめざすリニア中央新幹線の長野県駅(仮称)が当地域に設置されることとなり、リニア開通効果をより広域的に行き渡らせるために、公共交通にも新たな役割が求められています。また、MaaS¹、AIによる配車、自動運転等の新技術を活用したより効果的で使いやすいサービスの提供も期待されています。

一方で、公共交通(タクシーを含む)従事者の確保は厳しい状況にあることから、運転手の確保とサービス水準の維持は大きな課題となっています。

さらに、新型コロナウイルス感染症の影響による移動の自粛、3密回避等の行動により公共交通の利用者は減少しており、また、観光志向も個人行動、自家用車利用等へ変容していくことが予想されるため、公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。

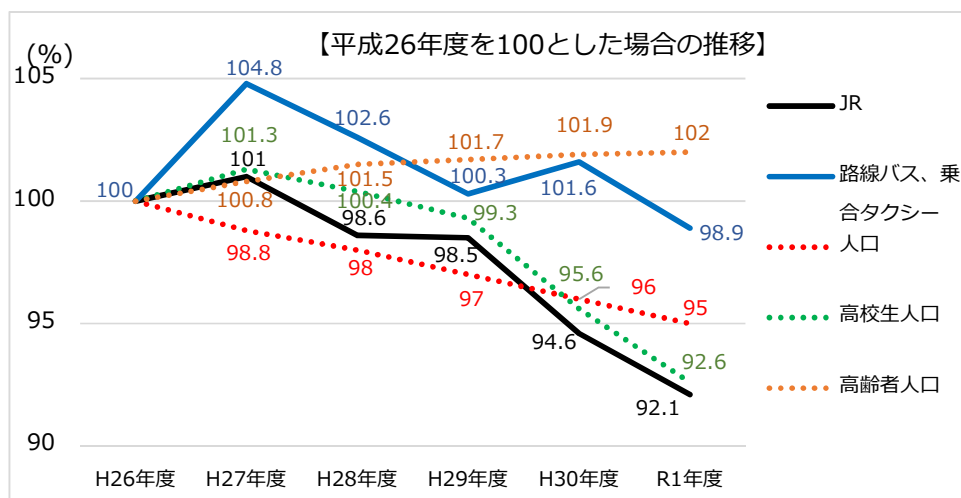
こうした状況から、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与できるよう、当地域の公共交通のあり方を示すマスタープランとして新たに「南信州地域公共交通計画」を策定しました。なお、本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に定められた市町村が共同して作成する「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画」として位置づけるものです。

¹ MaaS : Mobility as a Service の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段を一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

2. 現状認識と課題

(1) 利用状況

- 路線バス(路線定期運行)と乗合タクシー(区域運行)の利用者数は減少傾向が続く。
 - 網形成計画の基準年である平成 26 年度が 525,442 人であるのに対し、令和元年度(平成 31 年 3 月～令和 2 年 2 月)は 519,774 人と、約 1.1%の減少(ピークは平成 27 年度)。
 - 減少幅は、同一期間中の人口減少率(約 5%)よりは抑えられている。
- JR 飯田線の利用者は、ほぼ高校生の人口の減少と同様な減少傾向にある。



- 高齢者と高校生のニーズを十分に取り込めていない。
 - 高齢者人口は増加しているが、自家用車による移動に慣れた高齢者の公共交通への転換が進んでいない。
 - 送迎に頼る高校生が多いことがアンケートで明らかに。利便性の向上による公共交通への利用転換の余地が残っていると思われる。

(2) 運行の態様

- 中山間地域に散在する集落をカバーするため公共交通ネットワークが複雑。
 - 基幹路線 4、准基幹路線 8、支線 55、観光特化路線 1 の計 68 もの路線により構成。
 - 乗合タクシー(区域運行)や、無料の福祉バスを運行している地域、高校生の通学と住民の日常利用を分離して運行している路線等が存在。
 - それぞれの地域で利用実態に合わせたきめ細やかなサービスを検討した結果である一方、地域住民以外にはわかりにくい。
 - 来訪者の利用が見込まれる路線では、わかりやすい運行形態や情報発信が必要。

- JR 飯田線、路線バス、乗合タクシーが運行されていない地区であっても、タクシー券、無料の福祉バス、福祉有償運送等により何らかの移動手段が利用可能な場合が多いため、それぞれの役割分担を明確にする必要がある。

(3) 市町村負担

- 地域内の公共交通の事業主体はほとんどが市町村であり、持続可能な運行のためには、市町村負担の適正化が必要。
 - 公共交通事業者の自主営業路線は、JR 飯田線、高速バス、烏倉線(登山バス)、飯田駅・桜町駅 風越高校線のみ。
 - その他は、ほとんどが経常赤字が見込まれるため、多くの路線で地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用。

表 令和元年度の利用者一人あたりの市町村負担

路線体系	経費		財源		利用者数 (人)	利用者一人 あたりの市 町村負担 (円)	備 考
	運行費 (円)	運賃収入 (円)	運行に係る 補助金(円)	運行に係る市 町村負担(円)			
基幹路線	123,852,169	53,651,947	40,183,000	30,017,222	277,355	108	飯田線を 除く 温田線を 含む
准基幹路線	105,428,902	21,809,867	11,581,000	72,038,035	123,680	582	温田線を 除く
支線	207,931,193	9,492,571	28,717,000	169,721,622	104,387	1,626	飯田駅・ 桜町駅 風越高校 線を除く
計	437,212,264	84,954,385	80,481,000	271,776,879	505,422	538	

※ 一人あたりの市町村負担は、車両減価償却費、修繕料、その他の支出を含まない額

- 持続可能な運行形態を確立するために、費用効率が比較優位となる代替交通手段への運行見直しにより運行経費の削減と、利用者増が必要。
 - 1 便あたりの利用者数が 3 人未満であるような場合、乗合タクシーやタクシー利用助成などのタクシー活用サービスへの切り替えも有効(令和元年度「南信州地域における乗合タクシーの改善・導入に向けた調査検討業務」)。

(4) 来訪者への対応

- リニア開業後の県外来訪者に対応するため公共交通の充実が必要(「リニア中央新幹線長野県駅とのアクセスに係る意向調査」長野県上伊那地域振興局・長野県南信州地域振興局 平成 29 年度に実施)。
 - 生活交通の維持・確保に課題を抱えるなかで新たな路線の運行は困難であり、観光等の来訪者への二次交通整備は、既存路線の見直しによる活用が現実的。

- 観光等の来訪者対応は、飯田駅等主要な交通拠点において案内表示(時刻、路線の案内等)を整備してきたが、全体として対応は遅れている。
- 来訪者に特化した路線としては、南アルプス登山者を対象とした鳥倉線(季節運行)が運行。
- タクシーを活用した来訪者向けの交通として、令和2年4月から観光タクシーの運行体制を整備したが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け実際の運行には至っておらず、取組みを拡大できるかは未知数。
- 経路検索への対応及び将来の MaaS の進展に向けて、路線バスの時刻表と地理的情報をGTFS-JPにより整備し、オープンデータ化することが必要。
 - 長野県観光・交通案内アプリ「信州ナビ」やコンテンツプロバイダによるバス路線のカバー率のさらなる充実。

(5) 人材確保

- 公共交通(タクシーを含む)事業者の運転手不足、高齢化が深刻。
 - 二種免許養成制度を設けている事業者もあるが、全体として人材確保は困難。

交通事業者名	運転者数	平均年齢	備考
信南交通(株)	75人	51歳 (25~72歳)	<ul style="list-style-type: none"> ・H30年度2人、H31年度0人、R2年度3人採用(養成制度含む) ・事業者負担の免許取得制度(H27年度~)
伊那バス(株)	87人	46歳 (22~64歳)	<ul style="list-style-type: none"> ・R1(H311.1~R1.12.31)8人採用(全員中途入社、平均年齢41歳) うち1人が免許取得制度を活用 ・事業者負担の免許取得制度あり
長野県タクシー協会 飯田下伊那支部	209人 (11社)	60歳前後	<ul style="list-style-type: none"> ・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環境下にある ・労働力不足はかなり深刻な状況 ・新型コロナウイルスによる経済状況の変化にあった勤務体系(深夜営業時間の短縮等)の構築が急がれる ・二種免許養成制度を設けている事業者あり

※ 令和2年9月1日現在 再雇用嘱託、アルバイト含む

(6) 利用促進

- 南信州地域公共交通網形成計画の中で、それぞれの市町村、地域公共交通会議で取組みを進めてきたが、改善すべき点も多い。

種別	取組内容	課題
情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・南信州地域の公共交通ポータルサイト「南信州公共交通インフォメーション」、公式 Twitter「南信州おでかけインフォ」の整備、運営 ・市町村ホームページにおける公共交通情報の提供 ・利用者にわかりやすい案内とするために各路線に統一のルールに基づくナンバリングの導入、バスの方向幕や 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線ごとに時刻表の表示方式が異なりわかりづらい。 ・乗合タクシーへのナンバリングができていない。

	<p>時刻表との連動</p> <ul style="list-style-type: none"> 経路検索アプリ「信州ナビ」への時刻表情報の提供(飯田市、松川町、下伊那南部、阿智村、根羽村、喬木村、大鹿村)、NAVITIME への時刻表情報の提供(飯田市、松川町、下伊那南部、阿智村、根羽村、喬木村) 時刻表経路マップへの他町村バス路線の結節点表示(飯田市) 	<ul style="list-style-type: none"> インターネットによる経路検索に十分対応できていない。 市町村のホームページでは、公共交通のページを探しづらい。
利用促進	<ul style="list-style-type: none"> JR・バスの乗り方教室の開催(高齢者、中学生向け) バスの乗り方パンフレットの作製、配布(高齢者、中学生・高校生向け) お仕事キッズタウン等のイベントにおけるバスガイド体験、乗り方教室の開催 乗車スタンプ制度(松川町)等の実施 	<ul style="list-style-type: none"> イベントへの参加者が少ない。 中学 3 年生を対象とした更なる利用促進啓発が必要。
利用転換	<ul style="list-style-type: none"> エコ通勤の啓発(コミュニティ FM、フリーペーパー) 「公共交通の日」によるバスの運賃割引の実施(飯田市) マタニティ割引(運賃半額)の導入(飯田市) 高齢者への無料バスの発行(松川町、喬木村、豊丘村) 免許証自主返納者対策:回数券の交付(飯田市、阿智村)、無料乗車の取組み(南部、喬木村)、タクシー利用助成(高森町) 	<ul style="list-style-type: none"> 免許返納者に対する対策がさらに必要。
改善・利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> 運転手のおもてなし研修会の開催 南信州北部 5 地区における公共交通検討事業(運行見直しへの情報提供) 南信州地域における乗合タクシーの改善・導入に向けた調査検討業務 	<ul style="list-style-type: none"> 重複区間の運賃不統一が解消できていない。 バス、タクシーの運転手確保対策が必要。
結節点整備	<ul style="list-style-type: none"> 主要な交通結節点である飯田駅前の路線バス乗り場にナンバリングと連動した路線図を整備 JR 飯田線を含めた発車情報や乗換案内情報の発信のために、飯田駅前観光案内所への電子端末の設置 	<ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシーの案内ができていない。
公共交通認知度向上	<ul style="list-style-type: none"> 南信州広域連合広報誌「すきです南信州」における「のってみまいか公共交通」による PR 	<ul style="list-style-type: none"> 適時適切な PR が必要。
リニアを見据えた新たな基盤づくり	<ul style="list-style-type: none"> 観光交通(二次交通)検討会議の開催(交通事業者、観光事業者、行政によるワークショップ) 観光タクシー制度の導入 	<ul style="list-style-type: none"> 観光タクシーの運行には至っていない。

(7) その他

- バリアフリー、環境配慮型車両等の導入環境整備が必要。
 - 路線バスにおいて電気自動車(EVバス)を導入。タクシーでは数社に UD タクシーを導入。起伏の激しい当地域の特徴から低床車両の導入は困難。
- 貨客混載等の新事業の導入による公共交通(タクシーを含む)事業者の経営基盤強化が必要。

- 新型コロナウイルス感染症による公共交通(タクシーを含む)事業者への影響に対応が必要。
 - 令和2年6月の南信州地域交通問題協議会総会において、「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」を採択。
 - 各運行事業者においては、通学時間帯の混雑緩和解消のための続行便(増便)の運行や、高等学校の始業時間との調整を行う等の配慮を実施。
 - 長野県、各市町村においても新しい生活様式への対応のための各種支援を実施。高速バスについては、飯田市が主体となり14市町村共同で支援。

3. 関連計画と本計画の関係

(1) 地域公共交通網形成計画の達成状況

ア. 目標値の達成状況

本計画の前身計画である「南信州地域公共交通網形成計画」の目標値に対する実績値は以下のとおりである。

	目標	評価軸	評価基準	現状 (H25年度)	目標値 (R2年度)	実績値 (R2年度)
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	27.6%	30%	50.0%
B	利用者層及び利用者数の拡大	自家用車を運転している高齢者の公共交通への利用転換	高齢者の公共交通(バス、JR飯田線、乗合タクシー、タクシー)への利用転換者の増加	19.4% (公共交通を利用している高齢者)	21%	4.1%
		利用者数の拡大	利用者数の増加	499,122人 (H26年度)	506,000人	481,145人 (R1年度)
C	基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化	接続の連携強化	乗り継ぎにおける満足度(住民・来訪者)	設定なし	設定なし	35.5%
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	57.2%	62%	47.3%
			広報誌、インフォメーションの認知度	27.8%	30%	27.3%
			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)	設定なし	設定なし	46.0%
		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	設定なし	設定なし	92.9%

イ. 達成状況についての考察

網形成計画ではアンケート調査による確認が必要など、進捗管理が困難であった。これを踏まえ、本計画では進捗管理のしやすさに重きを置いた評価指標及び目標値を用いる。

A 交通不便者や来訪者に対応した公共交通の利便性の向上

バス利用者の満足度は目標値を大きく上回っている。各路線で需要に応じたきめ細やかなダイヤ、運行経路等の見直しを行ってきた成果と思われる。このため、今後も引き続き利便性向上のための取組みを継続させる必要がある。

B 利用者層及び利用者数の拡大

路線バスの利用者数を評価基準としていたが、若干目標値を下回る結果となった。令和元年度は、新型コロナウイルス感染症も影響していると思われる。アンケートによる公共

交通を利用している高齢者は目標値から乖離した結果となった。利用転換が進んでいないことがうかがわれる。このため、高齢者を対象とした利用促進策に取り組む必要があると考えられる。また、利用者の多くを占める高校生に対する取組みも必要である。

C 基幹路線に対する准基幹路線及び支線の連携強化

乗り継ぎにおける満足度から、3人に2人は何らかの不满を抱えている。シームレスな乗り継ぎの見直しが求められる。

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は、何れも目標値に届いていない。また、約半数が広域的な移動に公共交通を利用できることを知らないこともわかった。一方で、公共交通の重要性はほとんどの人々に認識されている。様々な手段を用いた有効的な情報提供が必要と思われる。

(2) 上位計画との関係

本計画は、南信州地域14市町村から構成される南信州広域連合が策定した広域計画「南信州広域連合基本構想(平成27年度～令和6年度)・後期基本計画(令和2年度～令和6年度)」に位置づけられた「地域公共交通事業」を実現させるためのマスタープランとしても位置づけ、その取組みを通じて基本構想の示す大きな方向性「定住促進」をめざすものとする。

(3) 南信州定住自立圏との補完関係

南信州地域14市町村では、平成21年7月に「南信州定住自立圏協定」を締結している。定住自立圏の将来像や協定に基づき推進する内容が示された「南信州定住自立圏共生ビジョン」に「地域公共交通ネットワークの構築」が掲げられ、地域づくりの重要な柱として位置づけられている。定住自立圏の中心市である飯田市は、南信州地域交通問題協議会と相互連携し本計画が規定する基幹路線、准基幹路線の整備充実を図り、公共交通の利用促進及び認知度向上事業に取り組んでいくこととし、協議会と役割分担しながら相互に補完していく。

(4) 立地適正化計画との連携

都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画は、飯田市において2024年を目標年次として令和元年12月に策定されている。

飯田市版立地適正化計画「いいだ山里街づくり推進計画」では、都市構造を「拠点集約連携型都市構造」とし、中心市街地を「中心拠点」、リニア駅周辺を「広域交通拠点」とし、これらの拠点の立地適正化を先行して着手することとしている。拠点はこのほか「地域拠点」「交流拠点」を位置づけている。

立地適正化計画に記載された公共交通施策は、地域公共交通網形成計画に反映させてい

くこととしている。

(5) 市町村地域公共交通会議との関係

南信州地域には、南信州地域交通問題協議会のほか道路運送法施行規則及び活性化再生法第6条第1項に基づく協議会が9つ組織されており、それぞれの地域における公共交通の運行等について協議している。各協議会における協議については、本計画の基本方針、目標を達成するために行う事業を踏まえつつ、その役割に応じた取組みを行い、それぞれが相互連携して当地域全体の公共交通の確保・維持を図ることとしている。

協議会名	関係自治体
飯田市地域公共交通改善市民会議	飯田市、高森町、阿智村、天龍村、喬木村
松川町地域公共交通対策協議会	松川町
高森町地域公共交通協議会	高森町、飯田市、豊丘村
下伊那南部地域公共交通対策協議会	阿南町、飯田市、下條村、売木村、天龍村、泰阜村
阿智村地域公共交通協議会	阿智村
西部コミュニティバスを守り育てる会	阿智村、平谷村、根羽村
喬木村地域公共交通会議	喬木村
豊丘村地域公共交通会議	豊丘村
大鹿村地域公共交通会議	大鹿村

4. 基本方針と目標

地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針及び目標は以下のとおりとする。

(1) 基本方針

【リニア時代に備えて、住む人に優しく、訪れる人にも使いやすい
地域公共交通システムの実現】

(2) 目標

目 標		評価軸
【目標1】 移動不便地区 の解消	地域住民の通学、通院、買い物等の日常生活や社会生活の確保に向けて、自らの移動手段を持たない住民にも何らかの移動手段を提供することで、移動不便地区を解消する。	全ての集落から飯田市内の高校5校、飯田市立病院へ公共交通を利用して往復できる状態をめざす。
【目標2】 利便性の向上	当地域内に存在する基幹路線、准基幹路線、支線等の運行形態を検証し、必要に応じて運行経路、ダイヤ、運賃等を見直す。	地域公共交通の利便性を高め、より多くの住民に公共交通を利用してもらおうことをめざす。
【目標3】 持続可能な 運行の確立	持続可能な運行を確立するために、より効率的な運行をめざすとともに、利用者数の増加対策を進める。また、運転手不足等、公共交通事業者の事業継続に対して支援を行う。	効率化と利用者増加対策を進め、利用者一人あたりの市町村負担の低減をめざす。 路線バス、乗合タクシーの収支率の改善をめざす。
【目標4】 観光地等への 来訪者の 移動手段の確保	リニア中央新幹線の開通、高まるインバウンド需要等に応えるため、鉄道、高速バス等広域的な公共交通による来訪者の二次交通の構築が必要であり、既存路線を活用した二次交通の確保に加え、観光タクシーによる観光ルートの開拓等新たな移動手段の構築・普及を進める。	観光地への新たな二次交通として、観光タクシーを普及させ、利用者の増加をめざす。
【目標5】 新技術の導入に 向けた取組み	次世代モビリティや MaaS 等の新技術の活用を視野に、AI を活用した運行や、複数交通モードを横断する経路検索、自動運転等の新技術の導入に向け、積極的に取り組む。	標準的なバス情報フォーマットを整備しオープンデータ化をめざす。

(3) 課題と目標の関係

課題	概要	目標				
		移動不便地区の解消	利便性の向上	持続可能な運行の確立	観光地等への米訪者の移動手段の確保	新技術の導入に向けた取り組み
(1)利用状況	路線バス・乗合タクシーの利用者は平成27年度をピークに減少傾向	○	○	○		
(2)運行の態様	地域事情に合わせた運行態様の見直しが必要	○	○	○		
	リニア駅と既存公共交通の効率的な接続の検討が不十分	○	○	○	○	
(3)公的負担	ほとんどが赤字路線であり、効率的な運行が必要	○	○	○		
(4)来訪者への対応	対応は遅れている状況				○	
	リニア開通後の公共交通の需要はある程度見込まれる				○	
(5)人材確保	運転手不足は深刻			○		
(6)利用促進	引き続き様々な利用促進策が必要	○	○	○		○
(7)その他	新しい生活様式への転換の促進		○	○	○	

5. 計画の区域及び計画期間

(1) 計画の区域

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

(2) 計画期間

令和3年7月から令和8年6月までの5年間











6. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

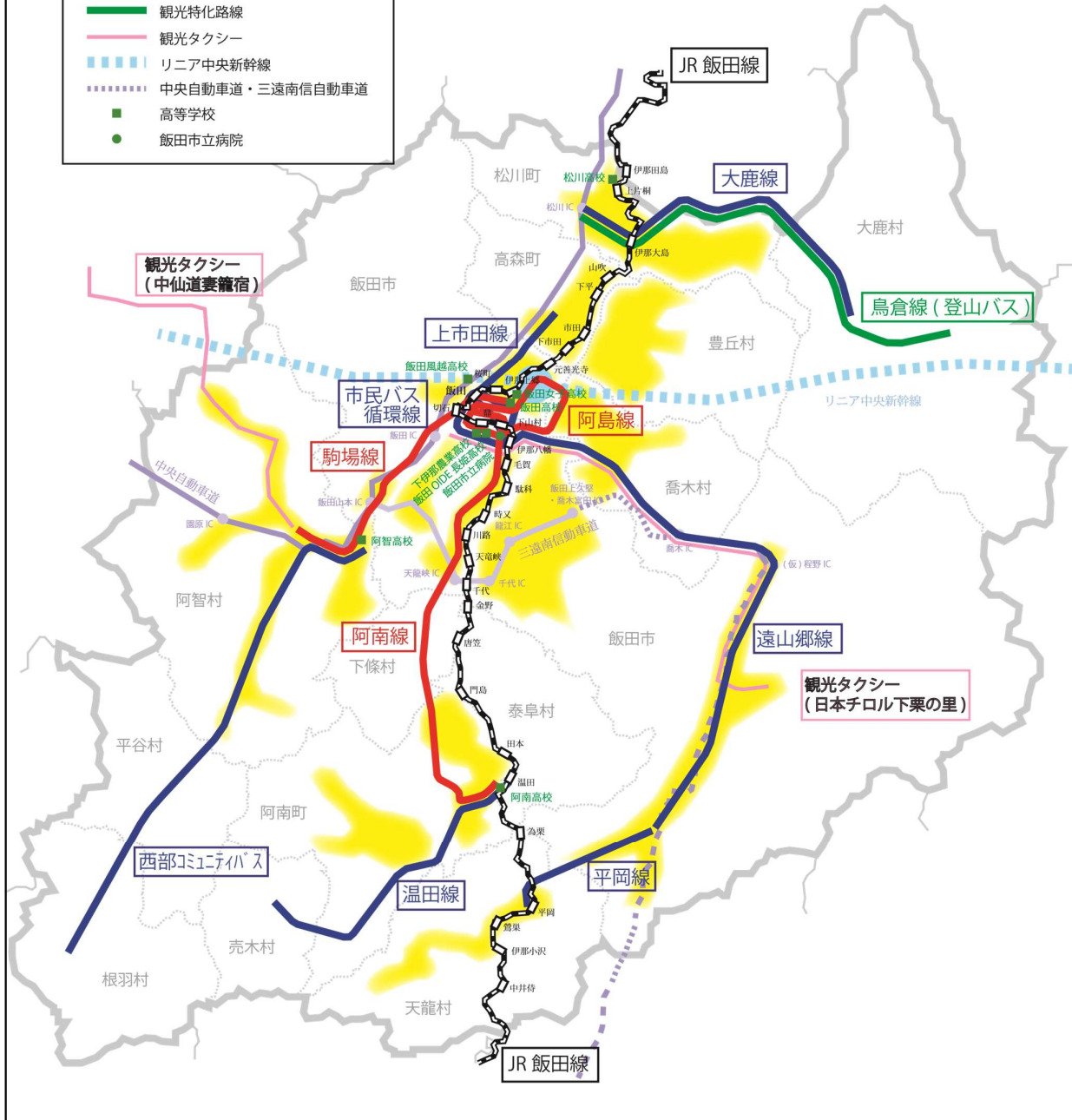
(1) 南信州公共交通システムの運行

「南信州公共交通システム」の考え方を踏襲し、継続し、統一的なルールとして運行主体と連携して無駄のない運行経路等を設定するとともに、乗り継ぎの負担を低減したダイヤや運賃等を設定する。

路線体系	役割	路線名	備考
基幹路線	飯田市と他町村を結び、かつ複数の町村を運行する基幹的な公共交通	JR 飯田線、E0 阿島線、W0 駒場線、S0 阿南線	4 路線
准基幹路線	複数の市町村を運行し、かつ基幹路線に接続する公共交通、または、他の基幹路線・准基幹路線と接続して当地域全体からの利用が多い施設等へのアクセスを確保する公共交通	E1 遠山郷線、E2 平岡線、乗合タクシー平岡線、L1 市民バス循環線、乗合タクシー上市田線、S1 温田線、W1 西部コミュニティバス、M1 大鹿線	8 路線 (平岡線は路線定期運行と区域運行)
支線	主に市町村の地域内を運行し、基幹路線・准基幹路線に接続する路線	路線定期運行 36 路線、区域運行 19 路線	55 路線
観光特化路線	主に観光客を対象として運行する路線	鳥倉線(登山バス)	1 路線
その他の運行	基幹路線・准基幹路線・支線とは別に、これらを補完するもの、あるいは特定の目的を持った運行	交通空白地有償運送(旧過疎地有償運送)、福祉有償運送、無料の中心市街地循環バス、無料の福祉バス、スクールバス	

南信州公共交通システム

-  JR 飯田線
-  基幹路線
-  准基幹路線
-  支線がカバーするエリア
-  観光特化路線
-  観光タクシー
-  リニア中央新幹線
-  中央自動車道・三遠南信自動車道
-  高等学校
-  飯田市立病院



(2) 実施事業

ア. 主体別事業一覧

取組主体	事業名	目 標				
		移動不便地区の解消	利便性の向上	持続可能な運行の確立	観光地等への来訪者の確保	取組みの導入に向けた
南信州地域交通問題協議会	移動不便地区状況調査	○	○			
	わかりやすい運賃体系	○	○	○		
	各路線のナンバリング化	○	○	○	○	
	統一的な時刻表フォーマットづくり	○	○	○	○	
	結節点停留所デザインの統一化	○	○	○	○	
	公共交通ポータルサイトによる情報発信	○	○	○	○	
	広報誌による啓発	○	○	○		
	乗り方教室の開催	○	○	○		
	公共交通に親しむイベントの開催	○	○	○		
	二種免許取得支援			○		
	貨客混載の導入			○		
	タクシーを活用した新たなサービスの実施			○		
	二次交通の利用も見据えた駒場線の改善		○	○	○	
	リニア駅開業に合わせた路線の見直し		○	○	○	○
	観光タクシーの普及			○	○	
	GTFS-JPの導入		○	○	○	○
	自動運転の研究					○
	シェアリングによる乗合タクシーの活用	○	○	○		
	災害時等の運休に対する対応		○			
市町村、地域公共交通会議	移動不便地区の解消	○	○			
	運行態様の見直し	○	○	○		
	効果的な運行便数等の検討	○	○	○	○	
	乗り継ぎの改善	○	○	○	○	
	わかりやすい運賃体系	○	○	○		
	定期券、回数券の充実		○	○		
	公共交通利用優遇事業	○	○	○		
	高齢者等の免許返納後の移動支援	○	○	○		
	キャッシュレス決済の導入	○	○		○	○
	各路線のナンバリング化	○	○	○	○	
	統一的な時刻表フォーマットに沿った時刻表の改正	○	○	○	○	
	各市町村におけるホームページによる情報提供	○	○	○	○	
	乗り方教室の開催	○	○	○		
	公共交通に親しむイベントの開催	○	○	○		
	補助金の活用			○		
	貨客混載の導入			○		
	二次交通の利用も見据えた駒場線の改善(阿智村、飯田市)		○	○	○	
	自転車シェアリングとの連携				○	○
	自動運転の導入					○

	AI オンデマンド交通等の活用	○	○	○		○
	災害時等の運休に対する対応		○			
飯田市、飯田市地域公共交通改善市民会議	市立病院へのアクセスの向上		○	○		
	二次交通の利用も見据えた駒場線の改善		○	○	○	
	リニア開業に合わせた路線の見直し		○	○	○	○
交通事業者	キャッシュレス決済の導入	○	○		○	○
	乗り方教室の開催	○	○	○		
	公共交通に親しむイベントの開催	○	○	○		
	自動運転の導入					○
	新たな生活様式に沿った車内環境等の整備		○	○	○	
JR 東海	自転車シェアリングとの連携				○	○
バス事業者	貨客混載の導入			○		
	自転車シェアリングとの連携				○	○
	環境配慮車両等の導入			○		
タクシー協会	二種免許取得支援			○		
	シェアリングによる乗合タクシーの活用	○	○	○		
タクシー事業者	貨客混載の導入			○		
	タクシーを活用した新たなサービスの実施			○		
	観光タクシーの普及			○	○	
	AI オンデマンド交通等の活用	○	○	○		○
	シェアリングによる乗合タクシーの活用	○	○	○		
	環境配慮車両等の導入			○		
(株)南信州観光公社	観光タクシーの普及			○	○	
	自転車シェアリングとの連携				○	○

イ. 実施事業

(ア) 移動不便地区の解消

事業名	事業内容	取組主体	実施時期 (R 年度)				
			3	4	5	6	7
移動不便地区状況調査	南信州地域内の移動不便地区の状況を継続して把握する。	南信州地域交通問題協議会(南信州広域連合)	○	○	○	○	○
移動不便地区の解消	移動不便地区において、高校通学、通院等の移動需要を把握し、需要のある地区に移動手段を整備する。【例】路線バス(迂回ルート・エリアデマンド型を含む)、乗合タクシー、その他の運行、タクシー券発行等	移動不便地区のある市町村、地域公共交通会議	●—————▶				

(イ) 運行態様、運行経路、ダイヤ、運賃等の見直し

事業名	事業内容	取組主体	実施時期 (R 年度)				
			3	4	5	6	7
運行態様の見直し	准基幹路線、支線において現状の路線定期運行、区域運行の実態を検証し、移動不便地区の状況、需要動向等を考慮したうえで、輸送資源を有効に活用するため、必要に応じて運行態様を見直す。	市町村、地域公共交通会議	●—————▶				
効果的な運行便数等の検討	各路線の利用状況、利用需要を把握し、運行便数、運行経路、ダイヤ、運賃等柔軟な見直しを行う。	市町村、地域公共交通会議	●—————▶				

乗り継ぎの改善	リニア長野県駅との接続を見据える中で、基幹路線、准基幹路線、支線間の乗り継ぎについて、現状課題を把握し改善を図る。	市町村、地域公共交通会議	●	→					
市立病院へのアクセスの向上	JR 飯田線利用者の市立病院への公共交通の利用方法の周知を行うとともに、シームレスな移動を実現する。【例】連結する路線の見直し等	飯田市、飯田市地域公共交通改善市民会議	●	→					
わかりやすい運賃体系	路線バスにおける重複区間の運賃不統一はあるが、各市町村の運賃体系を尊重しつつ利用者が混乱しないようわかりやすいルール化をめざす。	南信州地域交通問題協議会、市町村、地域公共交通会議	●	→					

(ウ)利用促進

事業名	事業内容	取組主体	実施時期 (R年度)						
			3	4	5	6	7		
定期券、回数券の充実	各路線における定期券、回数券の導入及び充実を行うとともに、高校生の更なる利用を目指し片道定期券や割引率の高い回数券等の検討を行い、必要に応じて導入する。	市町村、地域公共交通会議	●	→					
公共交通利用優遇事業	公共交通への転換を図るため、利用による優遇策について検討し、実施する。 【例】ポイント制、商店街との連携等	市町村、地域公共交通会議	●	→					
高齢者等の免許返納後の移動支援	運転免許証返納者に対して、何らかの移動手段が提供できるよう検討し、実施する。 【例】無料バス等	市町村、地域公共交通会議	●	→					
キャッシュレス決済の導入	運賃のキャッシュレス決済の導入をめざし、研究を行う。 【例】ICカード、QR決済、クレジットカード等	交通事業者、市町村、地域公共交通会議	●	→					

(エ)情報提供、啓発

事業名	事業内容	取組主体	実施時期 (R年度)						
			3	4	5	6	7		
各路線のナンバリング化	利用者にわかりやすい表示とするため、乗合タクシーを含む基幹路線、准基幹路線、支線にナンバリング、カラーリングを実施し、車両の方向幕、時刻表等と連動させる。	南信州地域交通問題協議会、市町村、地域公共交通会議	○	●	→				
統一的な時刻表フォーマットづくり	それぞれの路線ごとに時刻表の体裁が異なりわかりにくいいため、南信州地域の標準的な時刻表フォーマットを作成し、提案する。	南信州地域交通問題協議会(南信州広域連合)	○						
統一的な時刻表フォーマットに沿った時刻表の改正	南信州地域の標準的な時刻表フォーマットに沿った時刻表の作成及びホームページへの掲載を実施する。	市町村、地域公共交通会議		●	→				
結節点停留所デザインの統一化	結節点停留所においては、ナンバリング、カラーリングを反映したわかりやすい時刻表、路線図の掲示を行う。	南信州地域交通問題協議会(南信州広域連合)	●	→					

公共交通ポータルサイトによる情報発信	南信州地域の公共交通ポータルサイトを充実させ、利用者に使いやすく、わかりやすい情報提供に努めるとともに、公式 Twitter 等の適時適切な情報更新に努める。	南信州地域交通問題協議会(南信州広域連合)	○	○	○	○	○
各市町村におけるホームページによる情報提供	各市町村における公共交通ホームページを整理するとともに、観光客等来訪者にも閲覧しやすい構成に努める。	市町村	○	○	○	○	○
広報誌による啓発	南信州広域連合広報誌の公共交通啓発コーナーにおいて、公共交通の認知度向上を図る。	南信州地域交通問題協議会(南信州広域連合)	○	○	○	○	○
乗り方教室の開催	高齢者、児童・生徒を対象とした JR 飯田線、路線バス等の乗り方教室イベントを開催する。	南信州地域交通問題協議会、交通事業者、市町村、地域公共交通会議	○	○	○	○	○
公共交通に親しむイベントの開催	住民を対象としたイベントと連携する等して、公共交通に親しむイベントやバスガイド体験等、公共交通を身近に感じられるイベントを開催する。	南信州地域交通問題協議会、交通事業者、市町村、地域公共交通会議	○	○	○	○	○

(オ)市町村負担の縮減

事業名	事業内容	取組主体	実施時期 (R 年度)				
			3	4	5	6	7
運行態様の見直し(再掲)	准基幹路線、支線において現状の路線定期運行、区域運行の実態を検証し、移動不便地区の状況、需要動向等を考慮したうえで、必要に応じて運行態様を見直す。	市町村、地域公共交通会議	●—————▶				
効果的な運行便数等の検討(再掲)	各路線の利用状況、利用需要を把握し、運行便数、運行経路、ダイヤ、運賃等柔軟な見直しを行う。	市町村、地域公共交通会議	●—————▶				
補助金の活用	運行、車両購入等に対する国の地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)をはじめとした補助金を効果的に活用する。	市町村、地域公共交通会議、南信州地域交通問題協議会	○	○	○	○	○

(カ)事業者支援

事業名	事業内容	取組主体	実施時期 (R 年度)				
			3	4	5	6	7
二種免許取得支援	普通二種免許の取得に向けた支援の仕組みを導入する。	南信州地域交通問題協議会、タクシー協会	●—————▶				
貨客混載の導入	公共交通(タクシーを含む)事業者の新たな事業展開の一つとして過疎地域において導入が可能になった路線バス、タクシーによる貨客混載の検討を行い、必要に応じて導入を進める。 【過疎地域：旧上村、旧南信濃村、阿南町、旧浪合村、旧清内路村、平谷村、根羽村、売木村、天龍村、泰阜村、大鹿村】	バス事業者、タクシー事業者、市町村、南信州地域交通問題協議会	●—————▶				

タクシーを活用した新たなサービスの実施	タクシー便利屋(買い物代行、病院への診察申し込み・薬取り・順番取り等)、緊急救援システム等の救援事業、及びタクシー事業者による食料・飲料のデリバリー・出前等の研究を行い、必要に応じて導入を進める。	タクシー事業者、南信州地域交通問題協議会	●	→					
---------------------	--	----------------------	---	---	--	--	--	--	--

(キ) 二次交通対策

事業名	事業内容	取組主体	実施時期 (R年度)						
			3	4	5	6	7		
二次交通の利用も見据えた駒場線の改善	昼神温泉へ運行する基幹路線である駒場線を、既存路線を活用した二次交通路線としても位置づけ、来訪者に使いやすい見直しを行う。 【例】昼神温泉発着便の増便、わかりやすい路線名の検討、リニア開業を見据えたリニア駅への延伸等	阿智村、飯田市、飯田市地域公共交通改善市民会議、南信州地域交通問題協議会	●	→					
リニア駅開業に合わせた路線の見直し	リニア開業後の二次交通に関し、リニア中央新幹線長野県駅(仮称)と主要な交通結節点である JR 飯田駅とをシームレスに結ぶ複数路線について、既存路線の再編を含めた見直しの方向性について検討する。	飯田市、飯田市地域公共交通改善市民会議、南信州地域交通問題協議会	●	→					
観光タクシーの普及	タクシーを活用した観光ルートについて、地域連携 DMO である(株)南信州観光公社と連携し、既存の 2 ルートの本格運用を図るとともに、新たなコース設定も行い普及を進める。	タクシー事業者、(株)南信州観光公社、南信州地域交通問題協議会	●	→					
自転車シェアリングとの連携	ラストワンマイル、周遊観光に期待される自転車シェアリングについて、導入を検討する市町村にあっては、観光関係者と連携して駅や高速バス停留所から利用ができるように取り組む。	市町村、JR 東海、バス事業者、(株)南信州観光公社	●	→					

(ク) 新技術への対応

事業名	事業内容	取組主体	実施時期 (R年度)						
			3	4	5	6	7		
GTFS-JP の導入	観光利用が想定される路線を中心に、基幹路線・准基幹路線・観光特化路線に標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)の導入を進める。翻訳情報の付加についても検討する。	南信州地域交通問題協議会(南信州広域連合)	●	→					
自動運転の研究	自動運転は、当地域においても短期間の実証実験が実施された経緯もあることから、将来的な実用化に向けた取組みを引き続き実施する。	南信州地域交通問題協議会、市町村、交通事業者	●	→					
AI オンデマンド交通等の活用	居住地が散在している当地域の特徴から、効率的な運行を実現するため、AI を活用したオンデマンド交通等について、必要に応じて導入する。	市町村、地域公共交通会議、タクシー事業者	●	→					
シェアリングによる乗合タクシー	利用者にとって低廉な料金で利用可能となるタクシーの相乗りについて、国の	タクシー事業者、タクシー協会、南信州	●	→					

一の活用	動向を見つつ、導入に向けた取組みを進める。	地域交通問題協議会						
環境配慮車両等の導入	路線バスにEVバス等の環境配慮車両、低床車両の導入を進める。また、UDタクシーの導入を進める。	バス事業者、タクシー事業者	●	→				

(ケ)その他

事業名	事業内容	取組主体	実施時期 (R年度)				
			3	4	5	6	7
新たな生活様式に沿った車内環境等の整備	新型コロナウイルス感染症対策として、3密回避等新たな生活様式に沿った車内、停留所の環境整備を実施する。	交通事業者	○				
災害時等の運休に対する対応	災害時等のJR飯田線、バス路線等の運休に対して、各市町村の防災計画と連携し、情報収集、連絡体制等の体制を備える。	市町村、交通事業者、南信州地域交通問題協議会	●	→			

7. 計画の達成状況の評価

本計画に掲げた事業に関する調査、分析及び評価については、毎年度 6 月に開催する南信州地域交通問題協議会総会に報告し、必要があると認めるときは、計画を変更する。

また、総会において承認された評価等は、各地域公共交通会議及び市町村交通担当者との情報の共有を図るとともに、それぞれの役割に応じた取組みを進めるものとする。

(1) 評価指標及び目標値

目標	評価軸	評価指標	基準値	目標値 (令和 7 年度)
(1) 移動不便地区の解消	全ての集落から飯田市内の高校 5 校、飯田市立病院へ公共交通を利用して往復できる状態をめざす。	高校通学の移動不便地区数	23 地区 (令和 2 年度)	0 地区
		通院の移動不便地区数	17 地区 (令和 2 年度)	0 地区
(2) 利便性の向上	地域公共交通の利便性を高め、より多くの住民に公共交通を利用してもらうことをめざす。	路線バス・乗合タクシー利用者数÷人口	3.33 回/人 (令和元年度)	3.33 回/人
(3) 持続可能な運行の確立	効率化と利用者増加対策を進め、利用者一人あたりの市町村負担の低減をめざす。	市町村負担額÷利用者数	538 円/人 (令和元年度)	538 円/人
		路線バス、乗合タクシーの収支比率の改善をめざす。	運行経費に対する運賃収入の比率	19.4% (令和元年度)
(4) 観光地等への来訪者の移動手段の確保	観光地への新たな二次交通として、観光タクシーを普及させる。	観光タクシーの運行回数	0 回 (令和元年度)	200 回
(5) 新技術の導入に向けた取組み	標準的なバス情報フォーマットを整備しオープンデータ化をめざす。	GTFS-JP の基幹路線・准基幹路線・観光特化路線に対する整備率	0% (令和元年度)	100%

ア. 移動不便地区の解消

市町村の全ての地区から公共交通等の移動手段を利用して通学、通院できる状態をめざし、目標値は、移動不便地区の数を 0 とする。

- 高校通学の移動不便地区：当地域に 8 校存在する高等学校のうち、地域全体からの通学が多い飯田市内の 5 校(飯田高校、飯田風越高校、飯田女子高校、飯田 OIDE 長姫高校、下伊那農業高校)について、各地区から公共交通を利用して登下校できるかを確認する。
- 通院の移動不便地区：当地域の中核病院である飯田市立病院に各地区から公共交通を利用して通院できるかを確認する。

令和2年度の状況

目的	地区数	公共交通不便集落 のある地区数	うち代替手段 のある地区数	移動不便 地区数
高校通学	107	25	2	23
通院	107	31	14	17

※ 地区は、市町村により定義する。(詳細は資料編を参照)

イ. 利便性の向上

公共交通の利便性向上の効果は利用者数に反映することから、当地域における住民一人あたりの1年間の公共交通²の利用回数の維持を目標値³とする。

算出方法は、

路線バス・乗合タクシーの利用者数÷人口

とする。

ウ. 持続可能な運行の確立

(ア)利用者一人あたりの市町村負担

各路線の市町村負担の状況を明らかにし、効率的な運行による輸送コスト自体の低減、利用者の増加による市町村負担の低減によって、利用者一人あたりの市町村負担額⁴を維持⁵することを目標値⁶とする。

算出方法は、

市町村の財政負担額(運賃収入、補助金等は含まず市町村の財政負担のみ)÷利用者数

とする。

(イ)収支率

各路線の収支状況を明らかにし、効率化と利用者数増加によって、収支率を維持することを目標値⁷とする。

算出方法は、

市町村が事業主体である路線バス、乗合タクシーの運行経費に対する運賃収入の割合

とする。

² ここでいう公共交通は、基幹路線(JR飯田線を除く)、准基幹路線、支線、観光特化路線とする。

³ 基準年である令和元年度は3月に新型コロナウイルス感染症の影響を受け利用者が大幅に減少しているため、平成31年3月～令和2年2月までの数値(3.33回/人：利用者数519,774人、人口155,901人(長野県毎月人口異動調査年齢別人口10月1日現在))を基準値として採用する。

⁴ 一人あたりの市町村負担額は、車両減価償却費、修繕料、その他の支出を含まない額

⁵ 運行費は近年増加傾向にあることから、利用者増加対策、補助金の獲得、効率化を講じる。

⁶ 令和元年度の市町村負担額が271,776,879円、利用者数が505,422人であることから、一人あたりの市町村負担額は538円。

⁷ 令和元年度の運行経費が437,212,264円、運賃収入が84,954,385円であることから、収支率は19.4%。

工. 観光地等への来訪者の移動手手段の確保

観光地への新たな二次交通手段として令和 2 年度から取組みが始まっている観光タクシーの普及をめざし、この運行回数を目標準とする。観光タクシーは新たな運行であるため、当面、年間 200 回の運行をめざす。

オ. 新技術の導入に向けた取組み

新技術の導入にあたり基礎的な情報となる経路検索機能の充実のため、国土交通省が定めた「標準的なバス情報フォーマット」である GTFS-JP 整備路線数を目標値とする。

特に観光利用が想定される駒場線、遠山郷線、鳥倉線(登山バス)から整備を進めることとし、基幹路線・准基幹路線・観光特化路線全路線(基幹路線 3、准基幹路線 8、観光特化路線 1)の整備をめざす。

(2) 進捗状況のモニタリング

ア. 協議会におけるモニタリング

毎年の進捗状況を確認するため、評価シートを作成し、総会にて進捗状況を報告する。

令和●年度 進捗状況評価シート

①前年度の取組の概要

※前年度に実施した取組の概要および社会情勢等について簡潔に記載

②事業の実施状況

取組主体	事業名	実施状況	実施内容等
高森町地域交通協議会	観光バス専用区別運賃		
	わかりやすい運賃体系		
	各路線のモニタリング		
	統一型時刻表フォーマットづくり		
	観光バス専用ダイヤの統一		
	公共交通ポータルサイトによる情報発信		
	広域域による情報		
	乗り方教室の開催		
	公共交通に親しいイベントの開催		
	二乗客対応整備		
	観光用車の導入		
	タクシーを活用した新たなサービスの実施		
	二次交通の利用が促進した路線の改善		
	LINEやWebサイトに合わせた路線の改善		
	観光タクシーの普及		
	GTFS-JPの導入		
	自動運航の研究		
	シェアリングによる乗合タクシーの活用		
	児童団等の運行に対する対応		

③目標の達成状況

目標(1) 移動不便地区の解消

評価指標	目標値	基準値	実績値					
			R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
高校通学の移動不便地区数	0地区	23地区						
通院の移動不便地区数	0地区	17地区						

達成状況に関する考察 ※達成状況となった理由などについて考察

今後の方針 ※今後の事業への反映など「改善」を整理して記載

目標(2) 利便性の向上

評価指標	目標値	基準値	実績値					
			R1年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
住民一人あたりの1年間の公共交通の利用回数	3.33回/人	3.33回/人						

達成状況に関する考察	※達成状況となった理由などについて考察
今後の方針	※今後の事業への反映など「改善」を整理して記載

目標(3)持続可能な運行の確立

評価指標	目標値	基準値	実績値					
			R1年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
利用者一人あたりの市町村負担額	538円/人	538円/人						
運行経費に対する運賃収入の比率	19.4%	19.4%						

達成状況に関する考察 ※達成状況となった理由などについて考察

今後の方針 ※今後の事業への反映など「改善」を整理して記載

目標(4)観光地等への来訪者の移動手手段の確保

評価指標	目標値	基準値	実績値					
			R1年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
観光タクシーの運行回数	200回	0回						

達成状況に関する考察 ※達成状況となった理由などについて考察

今後の方針 ※今後の事業への反映など「改善」を整理して記載

目標(5)新技術の導入に向けた取組み

評価指標	目標値	基準値	実績値					
			R1年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
GTFS-JPの基幹路線・准基幹路線に対する整備率	100%	0%						

達成状況に関する考察 ※達成状況となった理由などについて考察

今後の方針 ※今後の事業への反映など「改善」を整理して記載

イ. 各市町村におけるモニタリング

毎年、各市町村の進捗状況を確認するため、市町村別の評価シートを作成し、総会にて進捗状況を報告する。

進捗状況評価シート 令和●年度（市町村用）

①前年度の功績の概要
※前年度に実施した取組の概要および社会情勢等について簡潔に記載

②事業の実施状況

取組主体	事業名	実施状況	実施内容等
市町村、地域公共交通会議	移動不便地区の解消		
	運行経路の見直し		
	効果的な運行改善等の検討		
	乗り賃の改善		
	わかりやすい運賃体系		
	定額制、回数券の充実		
	公共交通利用促進事業		
	免許返納者への移動手段の提供		
	エッセンスの導入		
	各路線のナンバリングが		
	統一制別号フォーマットに改めた路線の改正		
	各市町村におけるホームページによる情報提供		
	乗り方教室の開催		
	公共交通に関するイベントの開催		
	補助金の獲得		
経営改善の導入			
二次交通の利用も促進した路線の改善(阿智村、飯田市)			
路線番号のナンバリングとの連携			
自動車の導入			
AI オウンドemand交通等の活用			
災害時等の確保に対する対応			

③事業の実施結果に対する考察
※事業を実施した結果、得られた成果やその理由などについて考察

④今後の取組方針
※今後の事業への反映など「改善」を意図して記載

また、以下の数値について毎年、協議会事務局に報告するものとする

- 移動不便地区数
- 移動不便地区の人口（毎年 10 月 1 日現在）
- 路線別利用者数（年間利用者数実績値）
- 路線別市町村負担額（年間負担額実績値）

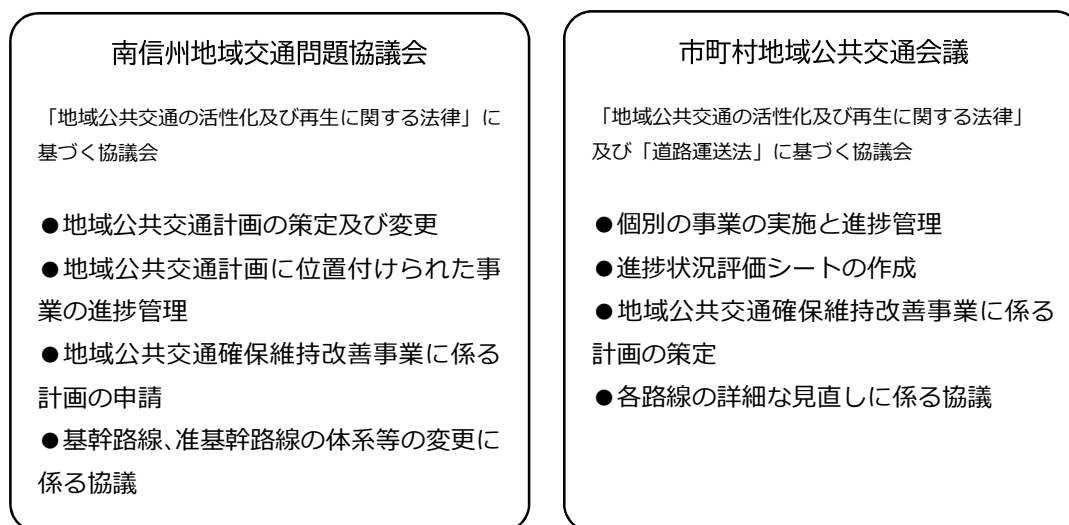
協議会事務局では報告された数値を用いて以下の数値を算出し、市町村に提供する。市町村は、これらの数値を国・県への補助金申請の目標値として用いることができるほか、進捗状況評価シートと合わせて地区別カルテとしてとりまとめ、幹事会において運行態様の見直し検討などに活用する。

- 路線別住民一人あたりの 1 年間の公共交通の利用回数
 - 算出方法 路線別利用者数÷沿線地区人口
- 路線別利用者一人あたりの市町村負担額
 - 算出方法 路線別市町村財政負担額÷路線別利用者数
- 路線別収支比率(%)
 - 算出方法 路線別運賃収入÷路線別運行経費×100

8. 実施体制及び進行管理

(1) 南信州地域交通問題協議会と市町村地域公共交通会議の役割分担

当地域では、路線バスや乗合タクシー等の運行はほとんどをそれぞれの市町村が担っていますが、地域全体の公共交通の調和を図り計画的に維持・確保を図る観点から、南信州広域連合が事務局となり 14 市町村、公共交通事業者、住民等が連携し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(活性化再生法)に基づく法定協議会として、平成 20 年 3 月に「南信州地域交通問題協議会」が設立されました。



(2) 南信州地域交通問題協議会の総会、幹事会及び部会の役割分担

ア. 総会の所掌

- 地域公共交通計画の策定及び変更の協議に関すること
- 地域公共交通計画の実施に係る連絡調整に関すること
- 地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること
- 地域公共交通確保維持改善事業に係る計画承認に関すること

イ. 幹事会の所掌

- 個別（市町村地域公共交通会議）の事業の進捗に関すること
- 進捗状況評価シートに関すること
- 地域公共交通確保維持改善事業に係る計画の事前承認に関すること

ウ. 部会の所掌

- 地域公共交通計画の実施事業に係る研究・検討に関すること

○バス・乗合タクシーの確保維持のための運行にかかる費用負担の考え方

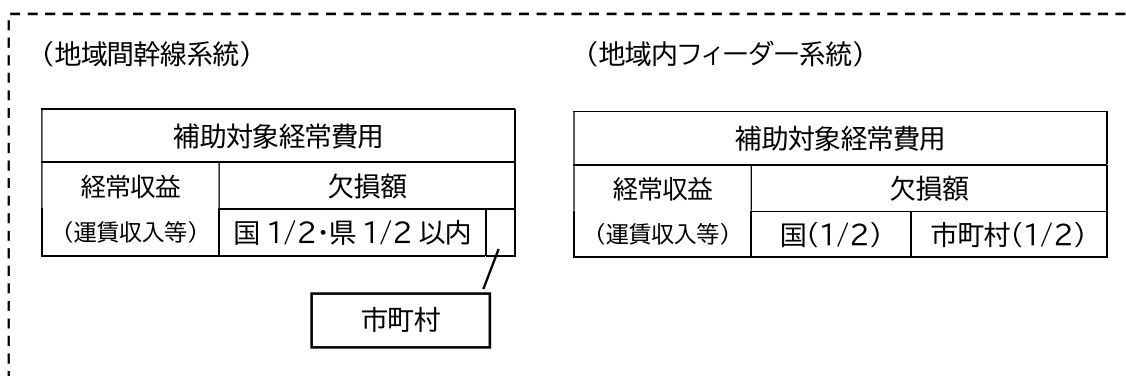
★地域幹線系統の費用負担の仕組み

	該当要件	費用負担の内容
国県	・複数市町村に跨る ・輸送量 15 人以上 など	・国 1/2 & 県 1/2 以内 ※平均密度 5 未满是減額
市町村	・国県補助該当路線※	・国県補助で補填されない額を補填 ・負担の割合は別表のとおり

※広域バス駒場線のうち、飯田駅前～中村・阿智高校～曾山入口、飯田駅前～市立病院～曾山入口

★地域内フィーダー系統の費用負担の仕組み

	該当要件	費用負担の内容
国	・補助対象地域間バス系統を補完、 または過疎地域など交通不便地域の移動確保を目的する路線 ・乗車人員が2人/1回以上 など	国 1/2 以内
市町村	・申請する補助路線	・市町村負担＝運行経費－国補助－運賃収入等 ※基幹路線、准基幹路線(一部)の費用の負担割合は別表のとおり



(別表)

路線名	負担割合
E0 阿島線	飯田市:喬木村=75:25
W0 駒場線	飯田市:阿智村=78:22
S0 阿南線(S1 温田線含む)	阿南町:下條村:売木村:天龍村:泰阜村→距離比按分
E1 遠山郷線	喬木村60万(定額) 残り飯田市負担
E2 平岡線	天龍村3.7万(定額) 残り飯田市負担
平岡線	天龍村19.3万(定額) 残り飯田市負担
上市田線	飯田市:高森町=80:20
W1 西部コミュニティバス	根羽村:阿智村:平谷村=25:52:23

(3) 計画の実施スケジュール

<5か年の進捗管理>

	R3年度 (2021)		R4年度 (2022)		R5年度 (2023)		R6年度 (2024)		R7年度 (2025)		R8年度 (2026)	
	上半期	下半期	上半期	下半期	上半期	下半期	上半期	下半期	上半期	下半期	上半期	
実施事業確認 内容の評価 進捗状況評価シート(市町村)	実施事業											
目標の達成 達成状況の評価 進捗状況評価シート(広域)												
改善と反映												

<毎年度の進捗管理>

取組	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
主な行事		地域公共交通計画 提出								★次年度予算要求		第三者評価委員会
PDCA	南信州地域交通問題協議会	➡	ⓐ改善と反映	➡	ⓑ次年度実施事業の検討	➡	Ⓒ事業実施	➡	Ⓓ実施事業の評価	➡	Ⓔ実施事業の評価	➡
	市町村地域公共交通会議	➡	ⓐ改善と反映	➡	ⓑ次年度実施事業の検討	➡	Ⓒ事業実施	➡	Ⓓ実施事業の評価 (地域公共交通計画の評価)	➡	Ⓔ実施事業の評価	➡
部会*	必要に応じて開催											
南信州地域交通問題協議会 幹事会		○										
南信州地域交通問題協議会 総会			○							○ (書面決議)		
市町村地域公共交通会議			○							○		

※ 部会・・・市町村担当者会、ブロック検討部会、運行事業者ワーキングチーム等

スケジュールは目安であり、必要に応じて適宜会議等を開催していく