

第4号議案 令和7年度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

●本資料目次

<南信州地域交通問題協議会>・・・P.1～4

<信南交通株式会社>

・地域間幹線系統別確保維持計画・・・P.5～11

<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・・・P.12～17

<松川町地域公共交通対策協議会>

・生活交通確保維持改善計画・・・P.18～24

<高森町地域公共交通協議会>

・生活交通確保維持改善計画・・・P.25～31

<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・・・P.32～39

<阿智村地域公共交通協議会>

・生活交通確保維持改善計画・・・P.40～49

<西部コミュニティバスを守り育てる会>

・生活交通確保維持改善計画・・・P.50～57

<喬木村地域公共交通会議>

・生活交通確保維持改善計画・・・P.58～64

<豊丘村地域公共交通会議>

・生活交通確保維持改善計画・・・P.65～69

<大鹿村地域公共交通会議>

・生活交通確保維持改善計画・・・P.70～74

## 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（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、14市町村を内外で結ぶ複数の路線で構成される地域公共交通が維持されている。総面積の約9割を森林が占め、山がちな地形であるため、広大な地域に約15万人が散在して居住しており、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、地域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ある。

特に、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は、当地域の持続可能性を担保することに繋がる。

他方で、当地域に於いて路線バスや乗り合い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、市町村が不足分を担っているのが現状であり、特に支線ではその傾向が強く、年々維持が難しくなっている状況にある。

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広域的な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・確保を進めるとともに、各地域の実情に沿った公共交通の取組が並行して進められている。そのため、各地域の具体的な路線バスや乗り合いタクシー等の運行については、それぞれの市町村地域公共交通会議で検討協議を行い、地域全体の公共交通計画等については南信州地域交通問題協議会にて検討協議を行う等役割を分担している。

本申請においては、南信州地域交通問題協議会が南信州圏域全体の生活交通確保維持改善計画事業として集約した形式をとっているが、具体的な各エリアの同系統確保維持計画※<sub>1</sub>については、各エリアの実情に従って定めているため、本申請の記載事項で、各系統にかかる具体的事項については、それぞれ各エリアの同系統確保維持計画を参照されたい。

※構成路線は以下のとおり。

- ・飯田市と他町村を結び、かつ複数の町村を運行する基幹路線として4路線（電車1路線含む）
- ・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・準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準基幹路線として8路線
- ・主に市町村の地域内を運行し、基幹路線・準基幹路線に接続する路線として50路線
- ・主に観光客を対象として運行する路線として1路線
- ・上記以外の補完或いは特定の目的を持った路線

※<sub>1</sub>、ここでいう各エリアの同系統確保維持計画は、「飯田市地域公共交通改善市民会議（飯田市）」「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）」「下伊那南部地域公共交通対策協議会（阿南町、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（根羽村・平谷村）」「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）」「大鹿村公共交通活性化協議会（大鹿村）」によって策定された9つの計画のことを指す。

## 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

南信州地域公共交通計画で掲げる定量的な目標・効果としては、下表のとおり。

指標	基準値 (R1)	R4 実績	R6~7 目標
住民一人あたりの1年間の公共交通の利用回数 (のべ)	3.33 回/人	2.73 回/人	3.33 回/人
利用者一人あたりの市町村負担の低減	538 円/人	973 円/人	538 円/人
路線バス・乗合タクシーの収支比率の改善	19.4%	13.9%	19.4%

南信州地域交通計画では、基準値（令和元年度）水準を維持することを目標値としている。コロナによる利用者離れとドライバー不足による運行経費の増大の影響が未だ大きいことから、努力目標として目指すこととする。

※南信州地域公共交通計画で定める指標のそれぞれの考え方等については、同計画 P. 20 参照のこと

※各系統にかかる利用者数、収入支出、収支率等の目標値については、各エリアの同計画を参照のこと

### (2) 事業の効果

各系統の事業の効果については、各エリアの同系統確保維持計画を参照のこと

#### 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

各エリアの同計画を参照のこと

#### 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送予定者

各エリアの同計画で、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総額、負担者及びその負担額

各エリアの同計画を参照のこと

#### 6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

各エリアの同計画を参照のこと

#### 7. 別表 1 の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、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

#### 8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、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」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

#### 9. 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
10. 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】
各エリアの同計画で、表5を添付。
11. 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
12. 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
13 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、要する費用の総額、負担者とその負担額【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. 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
15. 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
16. 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
17. 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
18. 協議会の開催状況と主な議論

(記載例)

- ・平成20年3月25日  
地域の公共交通の在り方を協議して地域公共交通総合連携基本計画をまとめ、各市町村等の実証に資することを目的とし、南信州地域交通問題協議会設立
- ・平成20年4月24日 協議会総会にて、各規程及び活動内容について協議  
(中略)
- ・令和4年6月23日 協議会総会にて、地域公共交通確保維持改善計画について承認  
(各市町村協議会においても同様に承認済み)
- ・令和5年6月23日 協議会総会にて、地域公共交通確保維持改善計画について承認  
(各市町村協議会においても同様に承認済み)
- ・令和6年6月19日 協議会総会にて、地域公共交通確保維持改善計画について承認  
(各市町村協議会においても同様に承認済み)

## 19. 利用者等の意見の反映状況

南信州地域交通問題協議会では、各エリア（飯田市、北部、南部、西部）の公共交通利用者である住民代表、環境団体、福祉事業者、学校関係者、商工観光関係者より選出された委員を加え協議を行うことにより、域内全体の利用実態やニーズを把握し計画への反映に努めている。

また、各エリアにおいても同様に地域の関係各者で構成された協議会にて、運行改善等について協議が行われている。それぞれの状況については、各フィーダー系統確保維持計画を参照のこと

### 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 長野県飯田市追手町2丁目678

(所 属) 南信州地域交通問題協議会

(氏 名) 有吉 拓人(南信州広域連合)

(電 話) 0265-53-7100

(e-mail) shinkou@minami.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。

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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通計画全体として、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)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

## 地域間幹線系統別確保維持計画

令和 6 年 6 月 5 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 6 年 10 月 1 日～令和 9 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。

飯田市西部地区および下伊那郡西部地区には総合病院が存在しないため、地域の基幹医療機関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病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でおり、買い物を目的とする方にも利用されている他、沿線には下伊那農業高校、飯田 O I D E 長姫高校が存在する事から両校に通学する高校生にとっては唯一の公共交通となっている。

## 3. 幹線系統の運行に係る定量的な目標及び効果

## (1) 運行の目標

輸送量を指標とし計画輸送量の 16.5 人以上を目標とする

## (2) 運行による効果

当該路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地域基幹病院である飯田市立病院にて受診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する。

## 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

- 高校の学校行事に合わせた臨時便、続行便の運行（信南交通）
- 全高校新生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）
- 「公共交通の日」を設定し利用促進を図る（飯田市）
- バスロケシステム構築による位置情報の発信（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
R6. 10～R7. 9	13,504,424 円	3,885,000 円	3,885,000 円	5,734,424 円	0 円
R7. 10～R8. 9	12,921,227 円	3,904,000 円	3,904,000 円	5,113,227 円	0 円
R8. 10～R9. 9	13,474,036 円	4,073,000 円	4,073,000 円	5,328,036 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
発券所営業時間の見直しによる勤務時間短縮により間接人件費の圧縮を行う

7. 生産性を向上する取組
(1) 取組内容
阿智村巡回バス、西部コミュニティバスとの接続・乗換利便性を向上するようダイヤの調整および結節バス停の環境改善
(2) 実施主体
阿智村、根羽村、信南交通
(3) 定量的な効果目標（収支改善率1%以上を原則）
例：上記取組を実施することにより、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
令和6年12月 ダイヤ調整会議の開催 令和7年7月 バス停時刻表等の改修

(5) 実施時期
令和7年度ダイヤへ反映 令和7年7月～8月 環境整備
(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) 信南交通株式会社  
(所 属) 管理部  
(氏 名) 林 浩人  
(電 話) 0265-24-0009  
(F A X) 0265-24-0017  
(e-mail) hhayashi@shinnan.co.jp



## 地域間幹線系統別確保維持計画

令和 6 年 6 月 5 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 6 年 10 月 1 日～令和 9 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、飯田市西部地区および下伊那西部地区は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、飯田風越高校がある事から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 25.9 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する。

## 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

- 高校の学校行事に合わせた臨時便、続行便の運行（信南交通）
- 全高校新生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）
- 「公共交通の日」を設定し利用促進を図る（飯田市）
- バスロケシステム構築による位置情報の発信（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
R6. 10~R7. 9	8,624,796 円	4,177,000 円	4,177,000 円	270,796 円	0 円
R7. 10~R8. 9	8,033,974 円	4,016,500 円	4,016,500 円	974 円	0 円
R8. 10~R9. 9	8,217,091 円	4,108,500 円	4,108,500 円	91 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
発券所営業時間の見直しによる勤務時間短縮により間接人件費の圧縮を行う

7. 生産性を向上する取組
(1) 取組内容
阿智村巡回バス、西部コミュニティバスとの接続・乗換利便性を向上するようダイヤの調整および結節バス停の環境改善
(2) 実施主体
阿智村、根羽村、信南交通
(3) 定量的な効果目標（収支改善率1%以上を原則）
例：上記取組を実施することにより、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
令和6年12月 ダイヤ調整会議の開催 令和7年4~5月 阿智村と協議

(5) 実施時期
令和7年度ダイヤへ反映 令和7年7月～8月 環境整備
(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) 信南交通株式会社  
(所 属) 管理部  
(氏 名) 林 浩人  
(電 話) 0265-24-0009  
(F A X) 0265-24-0017  
(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)	運輸サービス部	(責任者役職・氏名) 部長 後藤 剛紀
補助金担当部門	(担当部門の名称)	管理部	(責任者役職・氏名) 取締役部長 林 浩人印

運行系統別輸送量見込及び計画平均乗車密度算定表 (補助対象年度)

部分は、計算式有り。

申請番号	運行系統			年間輸送量見込				経常収益見込額 (円)	計画平均乗車密度算定			市町村 による 回数券 購入等 の有無	考 備				
	運行系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程 (Km)	計画運行回数 (A) (回)	輸送人員 (人)		1人平均乗車キロ (km)	輸送人キロ (人キロ)	計画輸送収入 (B) (円)			計画乗車キロ (C) (Km)	平均乗車密度 (D) × (F) (回)	平均賃率 (F) (円)	輸送量 (A) × (G)
26	駒場線	坂田駅前	中村・同町駅前	曹山入口	11.8	4.8	56,500	8.2	463,300	10,115,975	45,009.9	41.04	41.04 × 365 / 365	5.4	25.92	有	(無)
27	駒場線	坂田駅前	市立病院	曹山入口	18.1	3.6	38,000	9.6	364,800	7,165,726	47,820.2	32.47	32.47 × 365 / 365	4.6	16.56	有	(無)
									0			#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	有・無	
									0			#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	有・無	
合計					29.9		94,500		828,100	17,284,701	92,830.1					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) の見込値について、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、地域幹線系統確認申請書の申請番号と同一のものとする。
- 起点及び終点は停留所名をもつて記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもつて記載し、キロ程は小数点以下第1位まで記載すること。
- 計画運行回数は、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、基準運行系統ごとに基準期間の乗車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。
- 計画輸送収入は、同一の補助対象系統として取り扱われる既存の運行系統の実績値がある場合は、当該運行系統の乗車走行キロに計画乗車走行キロを乗じて算出すること。
- 計画乗車走行キロは、停留所相互間総乗車キロ (第2位以下切り捨て) まで算出して記載すること。
- 平均賃率は、乗車収入 ÷ 乗車走行キロ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通算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。
- 市町村による回数券購入等の有無は、輸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6年6月17日

(名称) 飯田市地域公共交通改善市民会議

## 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 km<sup>2</sup>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、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、14市町村を中心に、行政機関と公共交通事業者、福祉事業者、利用者等を構成員とする「南信州地域交通問題協議会」を設立した。その後、「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。

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) 飯田市の現状

飯田市は、人口約 10 万人の伊那谷の中心都市である。標高差 2,700mを超える日本最大級の谷地形の中で面積は 659 km<sup>2</sup>と広大な市域に、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つことから、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。

バス路線、乗合タクシーの地域公共交通網の整備にあたっては、市民の社会参加の機会提供、地域振興、通院等福祉対応、地球温暖化対策を目的としつつ、公共交通不便地域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ており、中心市街地とは約 40 キロ離れ、合併後も依然として人口流出が続き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 10.9 パーセント、面積で約 70%となっている。高齢化率は 45.0%と、全体と比べ 11.6%も高くなっており、ほぼ 2.2 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、飯田市全体の林野面積の約 65%が中山間地域に存在しており、林野が占める割合が極めて高くなっている。

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

## (1) 事業の目標

## ① 利用者数

1 運行あたりの利用者数を指標とし、令和5年度実績（令和4年10月～令和5年9月）を下回らないことを目標とする。

## 1 運行あたりの利用者数

系 統 名	R7 目 標	R5 実 績
広域バス遠山郷線	5.9 人	5.9 人
広域バス平岡線	2.5 人	2.5 人
広域バス阿島線	17.4 人	17.4 人
広域バス阿島線（ほっ湯アップル経由）	9.1 人	9.1 人
市民バス千代線	5.9 人	5.9 人
市民バス久堅線	5.3 人	5.3 人
市民バス三穂線	6.5 人	6.5 人
乗合タクシー竜東線（千代系統）	2.0 人	2.0 人
乗合タクシー竜東線（久堅系統）	2.0 人	1.9 人
乗合タクシー遠山郷高校通学支援線	2.4 人	2.4 人
乗合タクシー三穂線	2.0 人	1.7 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	1.8 人

## ② 収支

1年あたりの収支を指標とし、令和5年度（令和4年10月～令和5年9月）収支欠損額を上回らないことを目標とする。

## 1年あたりの収支（千円）

系 統 名	R5 運行経費	R5 運賃収入	R5 収 支
広域バス遠山郷線	43,698	3,469	▲40,229
広域バス平岡線	1,312	208	▲1,104
広域バス阿島線	11,759	2,023	▲9,736
広域バス阿島線（ほっ湯アップル経由）	13,710	1,303	▲12,407
市民バス千代線	8,709	204	▲8,505
市民バス久堅線	7,136	215	▲6,921
市民バス三穂線	6,435	320	▲6,115
乗合タクシー竜東線（千代系統）	7,305	983	▲6,322
乗合タクシー竜東線（久堅系統）	10,645	882	▲9,763
乗合タクシー遠山郷高校通学支援線	4,573	1	▲4,572
乗合タクシー三穂線	6,511	730	▲5,781
乗合タクシー平岡線	7,905	466	▲7,439
乗合タクシー上市田線	7,830	795	▲7,035

## ③ 費用に係る国又は地方公共団体の支出の額

②収支に関する目標と同様に、令和5年度収支欠損額を上回らないことを目標とする。

## (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

## (1) 運行態様の検討（南信州地域公共交通計画 P15）

- ・部会での利用者ニーズに沿った運行計画の検討（飯田市地域公共交通改善市民会議）
- ・移動困難者等の移動手段確保の研究（飯田市、事業者）

## (2) 利用促進（南信州地域公共交通計画 P16）

- ・市民バス及び乗合タクシーのクーポン券発行（飯田市地域公共交通改善市民会議）
- ・マタニティ割引、親子割引、休日ファミリー割引等（飯田市地域公共交通改善市民会議）
- ・運転免許自主返納者へのクーポン券交付（飯田市、飯田市地域公共交通改善市民会議）

## (3) 情報提供・啓発（南信州地域公共交通計画 P16）

- ・バス、乗合タクシー時刻表の全戸配布（飯田市地域公共交通改善市民会議）
- ・バス・乗合タクシー乗り方教室出前講座の実施（飯田市）
- ・イベントでのラッピングバスの展示（飯田市、南信州地域交通問題協議会、事業者）
- ・バスロケーションシステムの構築（飯田市地域公共交通改善市民会議）

## (4) 二次交通対策（南信州地域公共交通計画 P18）

- ・自動運転等の導入の研究・検討（飯田市、南信州地域交通問題協議会、事業者）

## 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送予定者

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総額、負担者及びその負担額

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. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・利用者数や収支など数値指標による検証
- ・住民ヒアリング（飯田市地域公共交通改善市民会議部会、出前講座等）

## 7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、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

8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、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」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 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
10. 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】
表5を添付。
11. 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
12. 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
13. 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、要する費用の総額、負担者とその負担額【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. 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
15. 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
16. 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	
17. 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	
18. 協議会の開催状況と主な議論	
平成19年7月27日	設立
令和5年6月23日	南信州地域公共交通問題協議会総会 ・令和6年度生活交通確保維持改善計画の承認
令和5年6月30日	令和5年度 第1回飯田市地域公共交通改善市民会議 ・令和6年度生活交通確保維持改善計画の承認
令和6年1月30日	令和5年度 第2回飯田市地域公共交通改善市民会議 ・地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価
令和6年6月17日	令和6年度 第1回飯田市地域公共交通改善市民会議 ・令和7年度生活交通確保維持改善計画の承認(予定)
19. 利用者等の意見の反映状況	
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。	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成24年4月 要望のあった高齢者回数券を設定した。</li> <li>・平成25年4月 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)</li> <li>・平成26年4月 運転免許証自主返納者に対して、回数券交付支援制度を開始した。</li> <li>・令和2年4月 乗合タクシー山本西部山麓線の本格運行を開始した。</li> </ul>	

## 【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) 伊藤 架奈恵  
(電 話) 0265-22-4511 内線 3313  
(e-mail) kotsu@city.iida.lg.jp

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

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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通計画全体として、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)。

※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(地域内ファイダー系統)

R7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (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	運送 継続 特例 措置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表9・別表10)		
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・ 別表7)	基準ホで該 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46.8km 復45.8km	364日	970回			路線定期運行	①	③
		(2) 広域バス平岡線	和田	名古山	平岡	往11.9km 復11.9km	242日	242回			路線定期運行	②(1)	③
	信南交通(株)	(3) 広域バス阿島線	飯田病院前	イオン飯田店	飯田病院	往23.6km 復23.6km	291日	508.5回			路線定期運行	①	③
		(4) 広域バス阿島線 (まっ湯アップル経由)	飯田病院前	まっ湯アップル	飯田病院	往27.5km 復27.5km	291日	508.5回			路線定期運行	①	③
	信南交通(株)	(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	242日	242回			路線定期運行	①	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	242日	242回			路線定期運行	①	③
	信南交通(株)	(7) 市民バス三穂線	立石	市立病院	飯田駅前	往18.9km 復18.5km	242日	242回			路線定期運行	①	③
		(8) 乗合タクシー—奄東線(千代)		千代、龍江、竜丘、松尾		往 km 復 km	292日	1560回			区域運行	①	③
	信南交通(株)	(9) 乗合タクシー—奄東線(久堅)		上久堅、下久堅、松尾		往 km 復 km	292日	1560回			区域運行	①	③
		(10) 乗合タクシー—遠山郷阿島線		阿島、上久堅、下久堅、松尾		往 km 復 km	256日	256回			区域運行	①	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	292日	1072回			区域運行	①	③
		(12) 乗合タクシー—平岡線		天満大町、和田	平岡	往12.6km 復12.6km	364日	1395回			路線定期運行	②(1)	③
	(代表)北部タクシー—朝日交通(株)	(13) 乗合タクシー—上市田線		かぐらの湯		往 km 復 km	244日	1464回			区域運行	①	③

令和6年5月28日

(名称) 松川町地域公共交通対策協議会

## 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1,929km<sup>2</sup>のうち約86%を森林が占めている。また、盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。

しかし、自家用車を運転できない高齢者や、高校生を中心とする学生等は、日常の移動手段として電車やバス等を利用しており、今後継続的に公共交通を守り育てていくことが当地域にとって喫緊の重要課題のひとつとなった。こうした課題の解決には、市町村の枠を越えた公共交通の維持・確保が必要であることから、当地域の14市町村を中心に、道路管理者、公安委員会等の行政機関と公共交通事業者、福祉事業者、環境関連団体、公共交通利用者等が一堂に会し、「南信州地域交通問題協議会」を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）に基づく法定協議会として設立した。その後、当地域全体の公共交通に関するマスタープランとして「南信州地域公共交通総合連携計画」を策定したが、平成26年の活性化再生法の改正を受け、住民や来訪者の移動手段確保はもとより、福祉、教育、観光なども含めたまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を進めるために、平成28年3月に「南信州地域公共交通網形成計画（以下「南信州網形成計画」という。）」を策定し、その後令和3年6月に「南信州地域公共交通計画」を策定した。

本計画は南信州の目指すべき目標を達成するための具体的取り組みを示すために策定し、効率的な路線の運行を行っている。

### 1-2 松川町の現状と公共交通の必要性

松川町は東西に長く、町の中心を南北に流れる天竜川により河岸段丘が形成されている。松川町には大きく分けて天竜川東側の山間部に位置する生田地区、中心部を含む大島地区、その北側に位置する上片桐地区の3地区がある。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。

かつては、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限定されていたことから、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、2～3年の実証運行を経て、平成23年度に大島循環（M8）・上片桐循環（M2）・生田線（M7）・部奈線（M3）の運行を開始、平成24年度には生田循環峠部奈線（M4）・生田循環中山柄山線（M5）の運行を開始した。その後も、通学利用向けの上片桐大島通学便（M6）の運行改善や小中学生向けの通学定期券無料化等の取組により、通学需要の高い路線系統は一定の利用者数を確保してきた。しかし、デイトム運行の循環バス4系統（M2・M4・M5・M8）については、その利用が減少の一途を辿ったため、町ではデマンド交通の導入を検討することになり、令和2年1月から生田地区でデマンドタクシーの実証運行を開始した。コロナ禍の影響もあり本格運行の適否が判断できない状況が続いたが、令和3年度に町内在住の高齢者2,000人を対象としたアンケート調査を実施。その結果を踏まえ、令和4年12月の松川町地域公共交通対策協議会において、循環バス4系統を置き換える形で町内全域にデマンド交通を導入することを決定した。

こうした状況を経て、令和5年3月末で大島循環（M8）・上片桐循環（M2）・生田循

環峠部奈線（M4）・生田循環中山柄山線（M5）は運行を終了とし、令和5年4月からデマンド交通「チョイソコまつかわ」の運行を開始した。これに加え、朝夕の通学利用が多い時間帯は引き続き路線バス3系統（M3・M6・M7）を運行し、交通弱者の利用実態に応じた規模の公共交通を提供している。

## 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

目標値（系統ごとの乗車人数）

系統名	R5実績	R6目標 (R6.10~R7.9)	R5目標(参考)
【M3】部奈線	6,909人	6,970人	7,000人
【M6】上片桐大島通学便	9,173人	9,250人	8,000人
【M7】生田線	8,832人	8,910人	8,000人
チョイソコまつかわ (デマンド交通)	4,894人	6,000人	7,000人
計	29,808人	31,130人	30,000人

※ R5実績は、R5.4.1~R6.3.31の集計。

- ・M3部奈線、M6上片桐大島通学便、M7生田線は、通学利用が殆どを占めることから、町内小中学生数の増減率を参考に目標を設定する。（R5=984人→R6=993人）
- ・チョイソコまつかわは、後述の利用促進策を実施することで対前期比+1,000人超の利用増に繋げる。

### (2) 事業の効果

JR 飯田線の伊那大島駅および上片桐駅を公共交通の要衝とし、昼間はデマンド交通、朝夕はコミュニティバスにより松川町全体を網羅する公共交通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。

また、デマンド交通は非固定ダイヤ型区域運行とすることで、利用者は自宅と目的地の間を直接往来できるようになり、高齢者を中心にこれまでバス停まで行くことが困難だった人たちが公共交通を移動の手段として選択できる環境を提供できる。

これらを以って、松川町が第5次総合計画に掲げる、基本方針4「安心で安全な住みよい暮らしづくり」の実現に寄与する。

## 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

系統名	内容	時期	実施主体
チョイソコ まつかわ	運賃改定（こども運賃） これまで年齢に関係なく1乗車一律500円だったところに、小中高生250円を設定する。	R6.4～	松川町 運行事業者
全路線	こどもや子育て世代向け利用促進策 ① チョイソコ通信 SCHOOL 版の発行 ② 保育園行事等でのチョイソコ活用 ③ 定時路線で対応できないニーズの発掘 ④ 学校保護者説明会での利用方法周知	① R6.5 ② 随時 ③ 随時 ④ R7.1	松川町
チョイソコ まつかわ	免許返納対策 令和5年度に実施した「高齢者の免許返納の促進に向けた地方公共団体による対策の効果実証調査」の結果を踏まえ、65歳以上の免許返納者等を対象としたチョイソコ回数券交付申請（22回分/年）を本格導入する。	R6.4 ～R7.3	松川町
チョイソコ まつかわ	チョイソコ3号車・4号車の車両更新 運行車両の小型化により、乗り入れ困難箇所解消と、自宅前を停留所に設定できるエリアの拡大を図り、高齢者のおでかけ支援に繋げる。	R6.4～	松川町・ 運行事業者
全路線	鉄道やタクシー等との連携 ① 町の公共交通ガイドブックの作成 ② 伊那大島駅周辺リデザインの研究 ③ 中学3年生の総合学習授業への協力	① ～R7.2 ② ～R7.3 ③ ～R6.11	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送予定者

上片桐・上大島通学便 … 伊那バス株式会社  
 チョイソコまつかわ … 丸茂自動車有限会社・伊那バス株式会社

詳細は地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を参照。

## 5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図るコミュニティバス全路線について、その運行に係る費用総額71,460,000円のうち、松川町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. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数や収支について、運行事業者から月次で乗降者数報告を受け、数値指標による進捗管理および評価を実施する。</li> <li>・利用客に対し車内で聞き取り調査を実施する。(不定期)</li> <li>・デマンド交通については、予約システムにより行先や利用者年齢等の利用状況を随時分析する。</li> </ul>
<p>7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】</p>
※該当なし
<p>8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、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」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】</p>
※該当なし
<p>9. 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>
※該当なし
<p>10. 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>
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
<p>11. 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>
※該当なし
<p>12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</p>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 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

<b>費用の総額、負担者とその負担額【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】</b>	
※該当なし	
<b>14. 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）</b> <b>【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】</b>	
※該当なし	
<b>15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性</b> <b>【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】</b>	
※該当なし	
<b>16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果</b> <b>【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】</b>	
(1) 事業の目標	
※該当なし	
(2) 事業の効果	
※該当なし	
<b>17. 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】</b>	
※該当なし	
<b>18. 協議会の開催状況と主な議論</b>	
平成 20 年 7 月 3 日	協議会設立
平成 29 年 6 月 1 日	運賃（定期券）改定について協議
平成 30 年 5 月 31 日	生活交通確保維持改善計画の承認
	高校生の通学定期券を全路線へ導入決定
令和元年 5 月 28 日	平成 30 年度公共交通再編支援事業結果報告
	運行経路変更について（デマンド運行）
令和元年 9 月 24 日	デマンド運行について実証実験（令和 2 年 1 月開始）の承認
令和 2 年 8 月 27 日	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 4 年 1 月 24 日	松川町公共交通の見直し（町内全域フルデマンド化）について協議
令和 4 年 6 月 2 日	令和 4 年度事業計画（町内フルデマンド化に向けた準備着手を含む）について承認
令和 4 年 12 月 22 日	M8 大島循環・M2 上片桐循環・M4 生田循環峠部奈線・M5 生田循環中山柄山線の令和 5 年 3 月末運行終了を承認
	令和 5 年 3 月末で運行終了する路線に代わるデマンド型乗合自動車（チョイソコまつかわ）の令和 5 年 4 月運行開始を承認
令和 5 年 2 月 17 日	前回の協議内容を踏まえ生活交通確保維持改善計画変更の承認
令和 5 年 6 月 12 日	チョイソコまつかわ普通旅客回数運賃の新設を承認
令和 6 年 1 月 18 日	チョイソコまつかわ小人運賃の新設を承認
<b>19. 利用者等の意見の反映状況</b>	

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。

- ・H26年4月 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 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 住民アンケート実施(約3,400世帯)。
- ・R2年10月 小中学生向け定期券を無料化。
- ・R3年4月 回数券の車内販売を開始。(役場窓口での販売のみから改善)
- ・R3年7月 松川町住民移動実態調査を実施。
- ・R5年3月 大島循環、上片桐循環、生田循環峠部奈線、生田循環中山柄山線の運行終了。
- ・R5年4月 チョイソコまつかわ運行開始により町内全域フルデマンド化を実施。
- ・R5年8月 チョイソコまつかわ回数券の販売を開始。
- ・R6年4月 チョイソコ3~4号車の小型化により乗り入れ困難箇所を縮小。

#### 【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) 大橋 良平

(電話) 0265-36-7014

(e-mail) seisaku@town.matsukawa.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。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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通計画全体として、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)。

※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(地域内ファイダーシステム)

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	運 送 継 続 特 例 措 置	地域内ファイダーシステムの基本適合 (別表7・別表9・別表10)		
			起点	経由地	終点					運行態様の別	基準 で 該 当 す る 要 件 (別表7)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保
長野県 松川町	伊那バス(株)	(1) 上片桐・大島通学便	役場前	大沢北部 増野会所	伊那大島	往 18.0 km 循環	1,086回			路線定期運行	②(2) 交通不便地域	③
		(2) チョイソコまつかわ		松川町 全域		往 復 km km	2,400回			区域運行	②(2) 交通不便地域	③
		(3) チョイソコまつかわ		松川町 全域		往 復 km km	3,600回			区域運行	②(2) 交通不便地域	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地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。
3. 「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。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内ファイダーシステムに係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記すこと。
5. 「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。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内ファイダーシステムが接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」に「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 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。

令和6年6月19日

(名称) 高森町地域公共交通協議会

## 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1,929km<sup>2</sup>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）

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。現在利用者の多くが高齢者であり、買い物や通院等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。高森町では高齢者だけでなく通勤・通学など様々な目的を持った人々の移動手段を確保するため、平成30年4月に高森町地域公共交通協議会を設置。運行時刻や停留所の見直しを行い令和元年10月に福祉バスから公共交通バスとして運行を開始。その後も利用者の要望をうけ運行時刻の変更や停留所の追加、運行形態の見直し等を行ってきた。今後も高齢化等による交通不便者の増加が見込まれるなか、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

## 1) 利用者数

令和5年5月からコロナ禍が明け、令和5年度実績（令和4年10月～令和5年9月）は利用者総数5,225人であり、目標であった令和2年度実績（無償試験運行・コロナ禍前）の5,286人に届く規模まで盛り返すことができた（令和4年度実績3,916人の1.3倍）。コロナ禍の令和4年度中を含め、バスの認知度向上や利用促進策を繰り返し講じてきた結果と言える。

この結果を踏まえ、令和7年度は利用者総数7,000人を目標とする。

なお、令和6年度の成行値（利用者総数6,500人）と比較した場合、循環系統では300人/年（25人/月）増、1日当たり約1.3人の利用者数増加を見込む必要がある。非循環系統では200人/年（16人/月）増、1日当たり約0.8人の利用者数増加を見込む必要がある。

今後も引き続き、高齢者向けの出前講座の実施や高校生向けの通学バス利用促進策等を講じる中で、上記目標の達成を目指す。（詳細は3.を参照）

	令和5年度 (実績値)	令和6年度 (現状成行値)	令和7年度 (目標値)
<b>【循環系統】</b> 「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①」 「柿丸あったかバス市田下段先回り②」 「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①」 「柿丸あったかバス山吹下段先回り②」 「おはようバス市田」 「おはようバス山吹」	①利用者数 4,546人 ②運行回数 2,223回 ③ (①/②) 2.0人/回	①利用者数 5,500人 ②運行回数見込 2,220回 ③ (①/②) 2.5人/回	①利用者数 5,800人 ②予定運行回数 2,220回 ③ (①/②) 2.6人/回
<b>【非循環系統（区域型）】</b> 「ただいまバス市田」 「ただいまバス下平」	①利用者数 679人 ②実運行回数 363回 ③ (①/②) 1.87人/回	①利用者数 1,000人 ②運行回数見込 450回 ③ (①/②) 2.2人/回	①利用者数 1,200人 ②予定運行回数 450回 ③ (①/②) 2.6人/回

## 2) 運行に係る収支等

①運賃収入については、主にリピーター（回数券購入者）の利用を見込むため、「柿丸あったかバス」は100円/回、「おはよう・ただいまバス」は50円/回と仮定した場合、令和7年度の利用者総数の目標値に当てはめると約560,000円/年。

②運行経費については、会計年度で令和5年度（R5.4～R6.3）が約28,557千円であり同程度を見込む。

## (2) 事業の効果

(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社会活動が活発化し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

- ・公共交通バスの時刻表を常会文書等で配布（高森町）
- ・地域の高齢者サロンで出前講座を開催。バスの乗り方だけでなく、そもそも高齢者にとっての外出機会確保の重要性やバスを含めた複数の交通移動手段を保持しておくことの必要性を広報するとともに、バスハイク企画等を通じた「おでかけ」する楽しみを実感してもらうことで利用促進を図る。（高森町）（南信州地域公共交通計画4,6,7参照）

- ・回数券の発行で利用者確保に繋げる（北部タクシー(有)）（南信州地域公共交通計画 4, 6, 7 参照）
- ・4月からの通学にバスを利用してもらうため、卒業を控えた中学3年生向けに説明会を開催し、お試し利用券を配布する等して利用促進を図る。（高森町）
- ・観光や地域行事でのバス利用を通じたバス文化の定着を図る。（高森町）
- ・従来のバスの「高齢者等が利用するもの」というイメージを払拭するため、小学生等の将来利用世代に対する中長期的なPR効果（バス文化の定着）を見込んだ活動の実施。例：小学生向けイベント「はじめてのバスたび」（高森町、北部タクシー）
- ・本格運行から4年間の実績を元に、乗降実績の少なかったバス停の廃止や、その代替として設置を希望するバス停について、自治会等を通じた検討・意見集約を図り町へ提案してもらうことで、利用者のニーズを反映した利便性の高い路線の実現を検討する。（高森町、北部タクシー）
- ・GTFSSシステム導入と乗り換え検索システム等の利用方法を学ぶ教室の開催（高森町、南信州広域連合）
- ・JR市田駅にて通勤・通学者利用時にPR活動（高森町、北部タクシー）

#### 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送予定者

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総額、負担者及びその負担額

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. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・利用者数や収支を数値指標としたモニタリング・評価を実施
- ・利用者アンケート等（出前講座参加者やシニア大学でのアンケート等）

#### 7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、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

#### 8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、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」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

#### 9. 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

#### 10. 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】

表5を添付。

#### 11. 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】

過去に運行使用していたバス2台（1号車、2号車）は老朽化により故障も多く、維持費の負担が大きかった。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、狭く勾配の多い町内の道路を走行するには安全性も危惧されてきた。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①」、「柿丸あったかバス市田下段先回り②」、

「おはようバス市田」、「おはようバス山吹」、「ただいまバス下平」を運行する1号車は特に老朽化が激しかった。こうした事情から、小型車両（トヨタ ハイエース14人乗り（運転手含む）1台を購入し、車両の更新を行った。

## 12. 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

##### 1) 利用者数

令和5年5月からコロナ禍が明け、令和5年度実績（令和4年10月～令和5年9月）は利用者総数5,225人と、目標であった令和2年度実績（無償試験運行・コロナ禍前）の5,286人に届く規模まで盛り返すことができた（令和4年度実績3,916人の1.3倍）。コロナ禍の令和4年度中を含め、バスの認知度向上や利用促進策を繰り返し講じてきた結果と言える。

この結果を踏まえ、令和7年度は利用者総数7,000人を目標とする。

なお、令和6年度の成行値（利用者総数6,500人）と比較した場合、循環系統では300人/年（25人/月）増、1日当たり約1.3人の利用者数増加を見込む必要がある。非循環系統では200人/年（16人/月）増、1日当たり約0.8人の利用者数増加を見込む必要がある。

今後も引き続き、高齢者向けの出前講座の実施や高校生向けの通学バス利用促進策等を講じる中で、上記目標の達成を目指す。（詳細は3.を参照）

	令和5年度 (実績値)	令和6年度 (現状成行値)	令和7年度 (目標値)
<b>【循環系統】</b>			
「柿丸あったかバス市田上段先回り」	①利用者数	①利用者数	①利用者数
「柿丸あったかバス市田下段先回り①」	4,546人	5,500人	5,800人
「柿丸あったかバス市田下段先回り②」	②運行回数	②運行回数見込	②予定運行回数
「柿丸あったかバス山吹上段先回り」	2,223回	2,220回	2,220回
「柿丸あったかバス山吹下段先回り①」	③(①/②)	③(①/②)	③(①/②)
「柿丸あったかバス山吹下段先回り②」	2.0人/回	2.5人/回	2.6人/回
「おはようバス市田」			
「おはようバス山吹」			
<b>【非循環系統（区域型）】</b>			
「ただいまバス市田」	①利用者数	①利用者数	①利用者数
「ただいまバス下平」	679人	1,000人	1,200人
	②実運行回数	②運行回数見込	②予定運行回数
	363回	450回	450回
	③(①/②)	③(①/②)	③(①/②)
	1.87人/回	2.2人/回	2.6人/回

##### 2) 運行に係る収支等

①運賃収入については、主にリピーター（回数券購入者）の利用を見込むため、「柿丸あったかバス」は100円/回、「おはよう・ただいまバス」は50円/回と仮定した場合、令和7年度の利用者総数の目標値に当てはめると約560,000円/年。

②運行経費については、会計年度で令和5年度（R5.4～R6.3）が約28,557千円であり同程度を見込む。

#### (2) 事業の効果

新しい車両を導入することにより、旧車両の修理やメンテナンスに要していたコストが減少した。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社会活動が活発化し地域活性化につながる。

13 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、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

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

14. 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

15. 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

16. 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

17. 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

18. 協議会の開催状況と主な議論

(平成30年4月1日設立)

- ・平成30年5月9日(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
- ・令和3年11月2日(第11回) 令和4年4月1日からの通勤・通学バスの運行改善について協議
- ・令和4年1月28日(第12回) 令和4年4月1日からの路線の廃止・新設及び  
運行内容変更について協議・承認
- ・令和4年6月30日(第13回) 令和5年度生活交通確保維持改善計画の協議・承認
- ・令和5年1月25日(第14回) 令和5年4月1日からの路線の改廃・新設及び  
運行内容変更について協議・承認
- ・令和4年6月30日(第13回) 令和5年度生活交通確保維持改善計画の協議・承認
- ・令和5年1月25日(第14回) 令和5年4月1日からの路線の改廃・新設及び  
運行内容変更について協議・承認
- ・令和5年6月13日(第15回) 令和6年度生活交通確保維持改善計画の協議・承認
- ・令和6年1月29日(第16回) 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業に関する評価

・令和6年6月19日（第17回）令和7年度生活交通確保維持改善計画の協議・承認

## 19. 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。
- ・令和3年12月 町内高校生対象にDMによるアンケートを実施
- ・令和3年12月18日 町内高校生とバスについて懇談会を実施
- ・令和4年4月1日 タ方バスのデマンド運行化とアプリでの予約を導入
- ・令和4年4月1日～ 地域の高齢者サロンで出前講座を開催（意見聴取）
- ・令和5年4月1日 地域からの要望で空白地区にバス停1箇所を新設
- ・令和5年4月1日～ 地域の高齢者サロンで出前講座を開催（意見聴取）
- ・令和5年8月7日・令和6年3月18日 小学校低学年向け「はじめてのバスたび」イベント開催  
参加者延べ30人の児童とその保護者にバスに対するアンケート実施（意見徴取）
- ・令和5年11月30日 高森町シニア大学講座「町の公共交通を考える」企画実施  
学生約70人に事前に複数回バス乗車してもらった体験を踏まえ町長や公共交通事業者と意見交換

### 【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）平沢 元啓

（電 話）0265-35-3111

（e-mail）motohiro.h@town.nagano-takamori.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。

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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通計画全体として、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）。

※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(地域内ファイダー系統)

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統		系統 キロ程	計画 運行 回数	計画 運行 日数	別 便 特 例 措置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)				
			起点	経由地					終点	運行態様の別	基準ハで 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) 柿丸あつたかバス 市田上段先回り	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	242回	242日		路線定期運行	②(2)	地域間交通ネットワーク くり飯田線(市田駅、 山吹駅)との近接	③	
		(2) 柿丸あつたかバス 市田下段先回り①	下伊那厚生病院	健康センターあさぎ り	下伊那 厚生病院	242回	242日		路線定期運行	②(2)	地域間交通ネットワーク くり飯田線(市田駅、 山吹駅)との近接	③	
		(3) 柿丸あつたかバス 市田下段先回り②	下伊那厚生病院	竹村整形外科医院	下伊那 厚生病院	242回	242日		路線定期運行	②(2)	地域間交通ネットワーク くり飯田線(市田駅、 山吹駅)との近接	③	
		(4) 柿丸あつたかバス 山吹上段先回り	下伊那厚生病院	とよおかマルシェ	下伊那 厚生病院	242回	242日		路線定期運行	②(2)	地域間交通ネットワーク くり飯田線(市田駅、 山吹駅)との近接	③	
		(5) 柿丸あつたかバス 山吹下段先回り①	下伊那厚生病院	山吹駅南	下伊那 厚生病院	242回	242日		路線定期運行	②(2)	地域間交通ネットワーク くり飯田線(市田駅、 山吹駅)との近接	③	
		(6) 柿丸あつたかバス 山吹下段先回り②	下伊那厚生病院	幼トキンホテUNY高 森店西口	下伊那 厚生病院	242回	242日		路線定期運行	②(2)	地域間交通ネットワーク くり飯田線(市田駅、 山吹駅)との近接	③	
		(7) おはようバス市田	こぐるみ	牛牧神社	市田駅前	242回	242日		路線定期運行	②(2)	地域間交通ネットワーク くり飯田線(市田駅) との接続	③	
		(8) おはようバス山吹	旬彩館	下平駅	市田駅前	121回	242日		路線定期運行	②(2)	地域間交通ネットワーク くり飯田線(市田駅、 下平駅)との接続	③	
		(9) ただいまバス市田		下伊那郡高森町 牛牧、上市田、大島山、言 田、下市田、出原、山吹		往 復	242日	242日		区域運行	②(2)	地域間交通ネットワーク くり飯田線(市田駅) との接続	③
		(10) ただいまバス下平		下伊那郡高森町 牛牧、上市田、大島山、言 田、下市田、出原、山吹		往 復	242日	242日		区域運行	②(2)	地域間交通ネットワーク くり飯田線(下平駅) との接続	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」、「経点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特別措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、地域内ファイダー系統に係る特別措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「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。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内ファイダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークなどのように接続を確保するかにて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特別措置」について記載を要しない。
8. 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。



令和6年6月28日

(名称) 下伊那南部地域公共交通対策協議会

## 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・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、温田線の実証運行を開始した。平成21～23年度の実証運行、平成24年度からの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。これは、バス運行から10年以上が経過する中で、南部地域内の人口減少、これまで利用していた層の高齢化が進み、バスを利用できなくなってしまったことや少子化による学生数の減少などが要因と考えられる。

一方、天龍村においては、昭和50年12月に信南交通（株）が運行していた天龍村平岡と大河内を結ぶ神原線が廃止され、以降は天龍村営バスが運行を行っている。同路線は、大河内地区とJR飯田線平岡駅を結び、村診療所、県立阿南病院や飯田市内の病院への通院、また、学生の通学等に利用されており、地域住民にとって欠かすことのできない公共交通機関となっている。また、天龍村は中山間地に集落が点在する地勢となっており、高齢化が進む中、神原線沿線以外のエリアの住民の移動手段の確保の重要性は日に日に増している。

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。このため、地域公共交通確保維持事業により、阿南線、温田線、及び神原線、デマンド交通（天龍村）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となっている。

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

## (1) 事業の目標

## ① 利用者の数

人口減少が進む中、系統ごとの利用者数を令和5年度(令和4年10月～令和5年9月)と同程度とすることを目標とする。神原線については運行回数1,456回を計画しており、1回あたり乗車人数が2人以上となる目標として243人/月とした。

1月あたりの利用者数 単位：人/月

系統名	R5年度 実績	R7年度 目標
阿南線：伝承センター前⇔川路駅	305	305
阿南線：温田駅前⇔川路駅	849	849
阿南線：温田駅前⇔飯田病院前	561	561
温田線：こまどりの湯⇔温田駅前	670	670
温田線：車庫前⇔温田駅前	56	56
神原線：大河内⇔平岡郵便局	174	243
デマンド交通(天龍村)	23	23

## ② 収支

人口減少が進む中、系統ごとの収支を令和5年度(令和4年10月～令和5年9月)と同程度とすることを目標とする。

1年あたりの収支 単位：千円/年

系統名	R5年度 実績	R7年度 目標
阿南線：伝承センター前⇔川路駅	-3,709	-3,709
阿南線：温田駅前⇔川路駅	-6,462	-6,462
阿南線：温田駅前⇔飯田病院前	-12,928	-12,928
温田線：こまどりの湯⇔温田駅前	-14,903	-14,903
温田線：車庫前⇔温田駅前	-478	-478
神原線：大河内⇔平岡郵便局	-8,963	-8,963
デマンド交通(天龍村)	-31	-31

## ③ 地方公共団体の支出の額

人口減少が進む中、系統ごとの地方公共団体の支出の額を令和5年度(令和4年10月～令和5年9月)と同程度とすることを目標とする。

1年あたりの費用 単位：千円/年

系統名	R5年度 実績	R7年度 目標
阿南線：伝承センター前⇔川路駅	4,543	4,543
阿南線：温田駅前⇔川路駅	8,367	8,367
阿南線：温田駅前⇔飯田病院前	14,722	14,722
温田線：こまどりの湯⇔温田駅前	16,061	16,061
温田線：車庫前⇔温田駅前	537	537
神原線：大河内⇔平岡郵便局	9,213	9,213
デマンド交通(天龍村)	87	87

## (2) 事業の効果

阿南線、温田線を維持することにより、交通不便者である、高校生の通学や高齢者の通院・買物のための移動手段が確保される。また、JR飯田線との接続をとることで、鉄道とバスが共存共栄する効率的な交通体系が実現できる。

神原線、デマンド交通（天龍村）を維持することにより、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。令和2年から令和7年までで高齢者は年平均39人、15~19歳人口は年平均14人減少すると推計されている。人口が少ない南部地域においては、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。このような中、令和5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。

このため、ターゲット別の情報提供（中高生等にバス利用の情報提供、通院の公共交通利用の呼びかけ等）、運転免許自主返納者支援制度の周知等を継続的に行うことで地域の利用者確保し、持続可能な運行ができるよう努めていく。

## 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」を行う。

最新の時刻表をGTFSデータとしてWEB上に公開し、乗換案内アプリや地図アプリから利用できるように作成し、周知する。また運行内容については、運行ルートや便数を利用ニーズに応じて適宜見直しており、令和6年4月からも見直しを反映した運行を開始している。今後も利用状況に応じた見直しを行い、利便性向上に努める。

## (2) 「神原線・デマンド交通（天龍村）」

## 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：天龍村)

天龍村においては令和2年から令和7年までで高齢者は年平均24人、15~19歳人口は年平均1人減少すると推計されている。このような中、令和5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。

神原線については、コロナ禍の利用減から回復しきれていない状況だが、通学・通院利用ニーズがあることを踏まえ、引き続き中学校卒業前のバス利用説明会や、通院先の病院での公共交通利用の呼びかけ等による利用者確保に努める。

デマンド交通（天龍村）については、主に高齢者の買い物移動をターゲットとし、地域の商店と連携した買い物利用促進の取り組み等によって利用者確保に努める。

## ② 利便性の向上

現状の利用状況や、乗務員からの聞き取りによる利用者の要望等を把握しながら、通学・通院および買い物利用において利用しやすい公共交通となるよう適宜見直しを図り、利便性向上に努める。

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

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総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る阿南線について、その運行に係る費用総額 27,632,000 円のうち、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は阿南町が負担することとしている。

地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る温田線について、その運行に係る費用総額 16,598,000 円のうち、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は阿南町が負担することとしている。

地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る神原線について、その運行に係る費用総額 9,213,000 円のうち、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は天龍村が負担することとしている。

地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図るデマンド交通（天龍村）について、その運行に係る費用総額 87,000 円のうち、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は天龍村が負担することとしている。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・利用者数や収支について、実績値を記録し、目標の達成状況を評価する

7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、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

8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、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」と認めた市町村の一覧  
【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

9. 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

10. 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】

表5を添付。

## 11. 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】

阿南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が激しかったことから、安全な輸送を確保するために以下の車両を導入、または導入を予定している。

購入年月日、台数

令和2年3月25日…1台（阿南線）

令和3年3月15日…1台（温田線）

令和7年3月購入予定…1台（阿南線）

神原線を運行するバス車両については、走行距離が32万キロを超過しており、山間地の急峻な地形を長距離運行する路線であるため車両の消耗が激しかったことから、安全な輸送を確保するために以下の車両を導入している。

購入年月日、台数

令和2年12月24日…1台（神原線）

## 12. 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

阿南線・温田線・神原線・デマンド交通の系統別の1月あたりの平均乗車人数

1月あたりの利用者数

単位：人/月

系統名	R5年度 実績	R7年度 目標
阿南線：伝承センター前⇄川路駅	305	305
阿南線：温田駅前⇄川路駅	849	849
阿南線：温田駅前⇄飯田病院前	561	561
温田線：こまどりの湯⇄温田駅前	670	670
温田線：車庫前⇄温田駅前	56	56
神原線：大河内⇄平岡郵便局	174	488
デマンド交通（天龍村）	23	20

## (2) 事業の効果

常に阿南線・温田線、神原線を安定して運行させることにより、住民の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保・維持される。

## 13 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

用の総額、負担者とその負担額【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】

表6を添付。

なお、地域公共交通確保維持事業によって運行を維持する阿南線の車両の取得については、阿南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。神原線の車両の取得については、天龍村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。

14. 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

15. 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

16. 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

17. 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

18. 協議会の開催状況と主な議論

令和6年1月30日（下伊那南部地域公共交通対策協議会臨時総会）

- ・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システム関係（令和6年度）の変更承認
- ・南信州地域交通問題協議会より一括して申請することを承認

令和6年6月21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（令和7年度）の承認
- ・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システム関係（令和7年度）の変更承認
- ・南信州地域交通問題協議会より一括して申請することを承認

## 19. 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。

### 【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）村山俊行

（電 話）(0260) 22-4054

（e-mail）nansou@town.anan.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。

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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通計画全体として、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）。

※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)

R7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点					運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・ 別表9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保 (別表7のみ)	
阿南町・亮木村・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 32.4km	247回			路線定期運行	②(1)	JR川路駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③
			温田駅 前	車庫前	川路駅	往 21.3km 復 21.3km	988回			路線定期運行	②(1)	JR川路駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③
			温田駅 前	車庫前	飯田病 院前	往 36.5km 復 36.5km	741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
			こまど りの湯 前	車庫前	温田駅 前	往 22.3km 復 22.3km	1358回			路線定期運行	②(1)	JR温田駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③
			温田線 温田駅 前	車庫前	温田駅 前	往 4.1km 復 0.0km	246回			路線定期運行	②(1)	JR温田駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③
			温田線 車庫前⇄温田駅 前	車庫前	阿南高 校入口	往 21.2km 復 21.2km	1,456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
			(6) 神原線	大河内	おきよ めの湯	平岡郵 便局				区域運行	②(1)	JR平岡駅にて鉄道と 接続をはかれるよう ダイヤを組む	③
天龍村	天龍村	(7) デマンド交通	天龍村 内			810回							

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地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。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載。
5. 「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。
6. 「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などのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」に「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運送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。



令和6年6月26日  
阿智村地域公共交通協議会

## 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1,929km<sup>2</sup>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）

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214.47km<sup>2</sup>、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が大きいため、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を行い、できるだけ効率的で効果的な運行としていくため、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)

	系統	R5実績	R7目標	R8目標	R9目標
伍和線	第1便	2.5人	2.5人	2.5人	2.5人
	第2便	2.4人	2.4人	2.4人	2.4人
	第3便	5.3人	5.3人	5.3人	5.3人
	第4便	4.6人	4.6人	4.6人	4.6人
	第5便	0.8人	2.0人	2.0人	2.0人
春日・智里西線	第1便(月火木土)	2.2人	2.2人	2.2人	2.2人
	第1便(水金)	5.4人	5.4人	5.4人	5.4人
	第2便(月火木土)	1.5人	2.0人	2.0人	2.0人
	第2便(水金)	3.3人	3.3人	3.3人	3.3人
	第3便(月火木土)	0.5人	2.0人	2.0人	2.0人
	第3便(水金)	0.3人	2.0人	2.0人	2.0人
清内路線	第1便、第5便	5.9人	5.9人	5.9人	5.9人
	第2便、第3便	5.2人	5.2人	5.2人	5.2人
	第4便	4.7人	4.7人	4.7人	4.7人
浪合線	第1便～第3便	4.4人	4.4人	4.4人	4.4人
智里東線	第1便	3.8人	3.8人	3.8人	3.8人
	第2便	2.9人	2.9人	2.9人	2.9人
	第3便	1.6人	2.0人	2.0人	2.0人

## ○利用者数

- ・R5年度の年間利用者数は、16,872人であり、R4年度(14,337人)と比較すると減少した系統があるものの、全体では約17%増であった。新型コロナウイルスが5類に移行したことで利用者が増加したと考えられるが、今後も村の人口が減少傾向で推移すると見込まれることから、利用者数を維持することを目標とする。
- ・利用者数は、R5年度実績を指標とし、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

## ○収支

## R4年度実績

運行経費 33,976千円      運賃収入 1,513千円      収支 ▲32,463千円

※運行経費のうち、車両更新経費 5,218千円(ラッピング費含む)

## R5 年度実績

運行経費 30,763 千円 運賃収入 1,648 千円 収支 ▲29,115 千円

R4 年度に清内路線の車両を更新した経費を除くと、学生の減少や定期利用者の施設入所等による利用者の減少、燃料費等物価高騰による運行経費増等により、収支における欠損額が増額する状況が続いている。

村内巡回バスは、村民の日常生活に必要不可欠な移動手段であり、利用者の利便性の確保の観点から使用料の引き上げは難しい状況である。現状の運行を維持するために、負担削減に取り組み、R5 年度収支欠損額を上回らないことを目標とする。

## ○費用に係る国又は地方公共団体の支出の額

R5 年度収支欠損額を上回らないことを目標とする。

## (2) 事業の効果

巡回バス 5 路線及び乗合タクシー 1 路線を維持することにより、村内 60 集落の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、幹線交通である信南交通駒場線と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）
- ・介護保険制度、後期高齢者医療保険制度等の説明会に合わせ、チラシを用いたの広報活動（阿智村）
- ・ケーブルテレビにて利用方法を説明（阿智村）
- ・免許返納者を中心に高齢者の利用料減免を始める（阿智村）

南信州地域公共交通計画 P14～16

## 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送予定者

「表 1」

運行予定期間：令和 6 年 10 月 1 日～令和 9 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. 地域公共交通確保維持事業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. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・利用者数等について、数値指標による評価を実施
- ・住民ヒアリング（協議会等を通して意見を求める）

## 7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、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

8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、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」と認めた市町村の一覧  
【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

9. 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

10. 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

11. 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】

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

- ・清内路線は、1日約160km、年間実車走行キロが約47,000km走行する路線である。旧車両は、購入から10年経過しており、運行の安全性、快適性を保つために新たな車両を1台購入し、運行している。

12. 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

智里東線、清内路線の系統別の1運行あたりの平均乗車人数

路線	系統	R5実績	R7目標	R8目標	R9目標
智里東線	第1便	3.8人	3.8人	3.8人	3.8人
	第2便	2.9人	2.9人	2.9人	2.9人
	第3便	1.6人	2.0人	2.0人	2.0人

清内路線	第1便、第5便	5.9人	5.9人	5.9人	5.9人
	第2便、第3便	5.2人	5.2人	5.2人	5.2人
	第4便	4.7人	4.7人	4.7人	4.7人

・R5年度実績を指標とし、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

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、R2年に購入した車両を活用すること、加えて、R4年に新しく購入した車両を清内路線に導入することにより、伍和・智里東・清内路地域の高齢者、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。

### 13. 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、要する費用の総額、負担者とその負担額【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。

### 14. 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

### 15. 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

### 16. 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

### 17. 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

### 18. 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	R2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
R4年1月7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
R4年3月4日	R4年4月1日からの運行変更について R4年度生活交通確保維持改善計画について書面決議
R4年6月28日	R5年度生活交通確保維持改善計画について協議合意
R5年1月6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
R5年3月6日	R5年4月1日からの運行変更について書面決議
R5年6月27日	R6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
R5年12月1日	阿智村巡回バス バス停名称及び位置の変更について書面決議
R6年1月10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
R6年2月27日	R6年4月1日からの運行変更について R6年度生活交通確保維持改善計画について協議合意
R6年6月26日	R7年度生活交通確保維持改善計画について協議合意

#### 19. 利用者等の意見の反映状況

- ・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日より、利用者意見を反映した経路に変更。
- ・令和6年1月に一部のバス停について利便性や乗降時の安全性を考慮した名称及び位置を変更。
- ・自治会代表、PTA、商工観光関係者、福祉関係者等に協議会の構成員になっていただき、協議会の場を通して意見を求め、可能な限り利用者の意見が反映できるよう努めている。

【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) 井原 喜志美

(電 話) 0265-43-2220

(e-mail) syomu@vill.achi.lg.jp



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

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (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 特別措置	運送継続 特別措置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)		
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準 適合 要件 (別表7・9)	補助対象地域幹線系統 線系統等と接続の 確保
阿智村	阿智村	(1) 春日・智里西線 第1便(月火木土)	青木屋	阿智村役場	寿楽苑	往 54.2km 循環	193日	193回			路線定期	①	③
		(2) 春日・智里西線 第1便(水金)	青木屋	横川	寿楽苑	往 58.4km 循環	102日	102回			路線定期	①	③
		(3) 春日・智里西線 第2便(月火木土)	寿楽苑	戸沢	こまんば	往 44.7km 循環	193日	193回			路線定期	①	③
		(4) 春日・智里西線 第2便(水金)	寿楽苑	横川	こまんば	往 48.9km 循環	102日	102回			路線定期	①	③
		(5) 春日・智里西線 第3便(月火木土)	寿楽苑	七久里集 会所	戸沢	往 31.3km 循環	193日	193回			路線定期	①	③
		(6) 春日・智里西線 第3便(水金)	寿楽苑	七久里集 会所	横川	往 35.5km 循環	102日	102回			路線定期	①	③
		(7) 清内路線 第1便、第5便	長田屋	屈神温泉東 (旧ガイトセン ター前)	阿智村役場	往 15.3km 復 15.3km	295日	590回			路線定期	①	③
		(8) 清内路線 第2便、第3便	里山 CAMPUS	屈神温泉東 (旧ガイトセン ター前)	阿智村役場	往 17.0km 復 17.0km	295日	590回			路線定期	①	③
		(9) 清内路線 第4便	アラヤ	屈神温泉東 (旧ガイトセン ター前)	阿智村役場	往 15.6km 復 15.8km	295日	295回			路線定期	①	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	295日	148回			路線定期	①	③
		(11) 伍和線 第2便	阿智村役場	栗矢お宮前	阿智村役場	往 22.1km 循環	295日	295回			路線定期	①	③
		(12) 伍和線 第3便	こまんば	栗矢お宮前	阿智村役場	往 32.8km 循環	295日	295回			路線定期	①	③
		(13) 伍和線 第4便	こまんば	栗矢お宮前	阿智村役場	往 26.1km 循環	295日	295回			路線定期	①	③

(14)	伍和線 第5便	阿智高校	栗夫お宮前	阿智村役場	往 11.0km 循環	295日	295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	浪合高原	こまんば	浪合高原	往 59.9km 循環	295日	865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	阿智村役場	こまんば	阿智村役場	往 29.5km 循環	295日	295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	農協阿 智 (ラック)	大野集会所	阿智村役場	往 24.7km 循環	295日	295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	農協阿 智 (ラック)	大野集会所	阿智村役場	往 20.4km 循環	295日	295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. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地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。
3. 「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。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載。
5. 「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。
6. 「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どどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 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。
8. 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。

## 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1,929km<sup>2</sup>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）

本計画は、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、役場への往来を目的にした「阿智村役場入口」の2箇所のバス停を新設、令和4年8月には平谷村内のバス停2か所の名称を地区の名称から公共的施設名を使った名称に、令和6年1月には阿智村内のバス停を国道工事に併せて乗降がしやすい退避場に移動しながら、観光施設名称に変更する等地域外からの利用者の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の感染症法上の分類変更により、人の流れが活発にはなつたが、大幅な利用者増にはつながつたと言えない状況にあるが、本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は、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

①利用者の数 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6年度事業の目標年間利用者数（令和5年4月～令和6年3月）は、新型コロナウイルス感染症の影響も緩和されたことと、高校生の定期的な利用見込みから年間9,452人に対し、利用者実績は9,785人となった。

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一日あたり10人から15人程度であることから、年間利用者数（令和5年4月～令和6年3月）目標を「9,840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：13人×2回×220日×85%=4,860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15%減した値を目標とする。

○中学生：4人×220日×80%=700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、保護者による迎え等もあるため、全体を20%減とする。

○その他一般：12人×360日=4,320人程度

※ 一般利用者については、実績からは新型コロナウイルス感染拡大前と大きな差は無いが、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収支

令和4年度実績

運行経費計 16,241千円 利用料計 1,390千円 収支 △14,851千円

令和5年度実績

運行経費計 17,031千円 利用料計 1,586千円 収支 △15,445千円

通学、通院等この地域の中心である阿智村、飯田市への唯一の公共交通機関として「利用し易く、低料金のバス運行」を掲げ、平成17年から一乗車200円（同一村内は100円）で運行を開始。

運行開始当初は、運行経費13,410千円に対し利用料2,900千円程で収支は△10,510千円程であったが、少子化による高校生利用者の減少、人件費、物価高騰による運行経費増等により、収支における赤字が増額する状況が続いている。

バス運行に関しては、持続可能な地域づくりに必要不可欠な公共的な事業と位置づけて実施しており、利用者の利便性等から利用料の引き上げは難しい状況にあるため、運行経費から利用料を差し引いた公費負担はやむを得ないものとする。

ただし、公費負担により事業を実施する以上、収支の改善、負担削減の取組みは必要不可欠であり、関係する自治体と連携の上で利用促進を図り、前年度収支赤字を上回らない事を目標とする。

③費用に係る国又は地方公共団体の支出の額

②収支に関する目標と同様に前年度支出額を上回らない事を目標とする。

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

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・わかりやすい時刻表の作成  
(南信州地域公共交通計画 P14・15 実施主体：根羽村・平谷村・阿智村)
- ・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  
(南信州地域公共交通計画 P14・15 実施主体：根羽村・平谷村・阿智村)
- ・利用者の利便性に配慮した安全・安心な運行  
(実施主体：根羽村・平谷村・阿智村・運行事業者)
- ・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  
(南信州地域公共交通計画 P14・15 実施主体：根羽村・平谷村・阿智村)
- ・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を始める。  
(実施主体：根羽村・平谷村・阿智村)
- ・令和3年度に実施した車輛更新にあわせ、3村の高校生以下の皆さんからデザインを募集し、応募のあった20点からデザインを決定しラッピングを行い、西部コミュニティバスの認知度向上と利用促進を図った。  
(実施主体：根羽村・平谷村・阿智村)
- ・平谷村内のバス停名称(2か所)及び阿智村内のバス停を地域の地区名から公共的施設名に変更しバス停の位置を変更するなど、観光等を目的とした地域外からの利用者の利便性を確保した。  
(実施主体：根羽村・平谷村・阿智村)

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送予定者

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総額、負担者及びその負担額

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. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

利用者アンケート(車内聞き取り及びバス券購入窓口での聞き取り)

7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、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
8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、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」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
9. 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
10. 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】
表5を添付。
11. 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
12. 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
13. 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、要する費用の総額、負担者とその負担額【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. 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

<p>15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性  <b>【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】</b></p>
<p>該当なし</p>
<p>16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果  <b>【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】</b></p>
<p>(1) 事業の目標</p>
<p>該当なし</p>
<p>(2) 事業の効果</p>
<p>該当なし</p>
<p>17. 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  <b>【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】</b></p>
<p>該当なし</p>

## 18. 協議会の開催状況と主な議論

- ・平成 26 年 6 月 25 日 ・生活交通ネットワーク計画、自家用有償運送登録、利用実績について協議、承認。
- ・平成 26 年 12 月 24 日 ・平成 26 年度地域内フィーダー系統確保維持に係る事業評価、平成 26 年度実施事業と生活交通ネットワーク計画の関連について書面決議、承認。
- ・平成 27 年 3 月 13 日 ・運行経路の一部変更について、平成 27 年度生活交通ネットワークの一部変更について書面決議、承認。
- ・平成 27 年 6 月 22 日 ・生活交通確保維持改善計画、利用実績について協議、承認。
- ・平成 28 年 1 月 6 日 ・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書面決議承認。
- ・平成 28 年 2 月 24 日 ・平日第 1 便の自家用有償旅客運送者登録、自家用有償旅客運送自動車数、利用実績、運行時刻について協議、承認。
- ・平成 28 年 6 月 29 日 ・生活交通確保維持改善事業について協議、承認。
- ・平成 28 年 12 月 1 日 ・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書面決議承認。
- ・平成 29 年 6 月 21 日 ・生活交通確保維持改善事業、自家用有償旅客運送者登録の更新について協議、承認。
- ・平成 29 年 9 月 26 日 ・「ハートランド」「阿智村役場入口」バス停新設について書面決議承認。
- ・平成 29 年 12 月 21 日 ・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書面決議承認。
- ・平成 30 年 6 月 18 日 ・生活交通確保維持改善事業について協議、承認。
- ・平成 30 年 12 月 17 日 ・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書面決議承認。
- ・令和元年 6 月 25 日 ・生活交通確保維持改善事業について協議、承認。
- ・令和元年 11 月 29 日 ・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書面決議承認。
- ・令和 2 年 6 月 15 日 ・生活交通確保維持改善事業、自家用有償旅客運送者登録の更新について協議、承認。
- ・令和 2 年 12 月 28 日 ・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書面決議承認。
- ・令和 3 年 6 月 7 日 ・生活交通確保維持改善事業、「松沢橋」バス停の取扱いについて書面決議、承認。
- ・令和 3 年 12 月 16 日 ・地域内フィーダー系統確保維持に係る事業評価、稲武地域バス(根羽線)のダイヤ改正について書面決議、承認
- ・令和 4 年 6 月 22 日 ・地域公共交通計画について、「学校前」(根羽村)バス停廃止について、バス停名称(平谷村)の変更について書面決議、承認
- ・令和 4 年 11 月 29 日 ・地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について書面決議 承認
- ・令和 5 年 6 月 23 日 ・地域公共交通計画について、自家用有償旅客運送者登録の更新について協議、承認
- ・令和 5 年 12 月 8 日 ・地域公共交通計画について、バス停名称(もみじ平入口)及び位置の変更について書面決議、承認
- ・令和 6 年 1 月 12 日 ・地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について書面決議 承認



## 19. 利用者等の意見の反映状況

西部コミュニティバスの運行にあたり、高校生のいる村内全世帯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高く、それらに重点を置いたダイヤとし、駒場線のダイヤ改正等が計画される場合は情報を共有しながら必要に応じてダイヤを改正している。

また、利用者から要望に応じ、平成29年10月に根羽村「ネバーランド」、阿智村「阿智村役場入口」バス停の新設、令和4年8月には、地域外からの利用者の利便性向上のため、平谷村内のバス停名称を地区名から公共的施設を使用した名称に変更を行った。

### 【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) 根羽村役場 総務課

(氏 名) 鈴木秀和、石原幸伸

(電 話) 0265-49-2111

(e-mail) soumu4102@nebamura.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。

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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通計画全体として、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)。

※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(地域内ファイダー系統)

7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 回数	利便増進 特別措置	地域内ファイダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)		
			起点	経由地	終点				運行態様の別	基準ハで 該当する 要件	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保
根羽村・ 平谷村	根羽村	(1) 西部コミュニティバス「阿智中学改行を」	根羽	治部坂高駅	阿智中学校	往 35.3km 復 36.6km	216回		①	③	
			根羽	治部坂高駅	阿智高校前	往 34.1km 復 34.1km	1,083回		①	③	
		(3)				往 km 復 km	回				
		(4)				往 km 復 km	回				
		(5)				往 km 復 km	回				

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」、「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「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。
4. 「利便増進特別措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、地域内ファイダー系統に係る特別措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「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。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内ファイダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」利便増進特別措置」について記載を要しない。
8. 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。

令和6年6月11日

(名称) 喬木村地域公共交通会議

## 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1,929km<sup>2</sup>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。

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。

## ○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

## ○利用者の数

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。

喬木村では、鉄道が通っていないため、主な移動の手段としてはバスか自家用車となる。利用者の5割以上を占める65歳以上の高齢者については、村内無料パスの発行により利用促進を図っているものの、高齢者を含めた村の人口は減少傾向で推移すると見込まれることから、利用者数については令和3年度、令和4年度程度の水準に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3年度 (R 2.10～R 3.9)	実績 2,058 人 (82.7%)
令和4年度 (R 3.10～R 4.9)	実績 2,063 人 (100.01%)
令和5年度 (R 4.10～R 5.9)	実績 1,873 人 (90.8%)
令和6年度 (R 5.10～R 6.9)	推計 1,848 人 (98.7%)※
令和7年度 (R 6.10～R 7.9)	目標 2,000 人 (108.2%)

※令和6年度の利用者数を7ヵ月分(R 5.10～R 6.4)の実績から推計したところ、1,848人となり、令和5年度比では25人減少している。

令和6年度推計：実績1,078人 (R 5.10～R 6.4) ÷ 7ヵ月 × 12ヵ月 = 1,848人

【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)	実績	高齢者 1,212 人 (67.0%)	その他 846 人 (130.6%)
令和4年度 (R 3.10～R 4.9)	実績	高齢者 1,080 人 (89.1%)	その他 983 人 (116.1%)
令和5年度 (R 4.10～R 5.9)	実績	高齢者 937 人 (86.6%)	その他 936 人 (95.2%)
令和6年度 (R 5.10～R 6.9)	推計	高齢者 946 人 (94.5%)	その他 902 人 (96.4%)

高齢者とその他の利用者が令和6年度と同程度であると仮定した場合、令和7年度目標達成のためには、152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バス(村内：無料、村外：100円引き)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」の作成支援をしている。また令和4年9月より乗客が乗降しやすいノンステップバスを導入するほか、GTFSシステムを活用し、Googleマップでもバス情報の確認をしやすくした。これらを村民に周知する等、バスの利用促進活動を通し、1週間に1回(4回/月)利用する方を3.17人増加させることで、目標人数の達成を目指す。

1,848人(令和6年度推計) + 152人 = 2,000人(令和6年度目標)

152人 ÷ 4回 ÷ 12ヵ月 = 3.17人

## ○収入

## 【目標\_氏乗線の収入】

令和3年度 (R 2.10～R 3.9) 実績	84,600 円	(料金 100 円×846 人)
令和4年度 (R 3.10～R 4.9) 実績	98,300 円	(料金 100 円×983 人)
令和5年度 (R 4.10～R 5.9) 実績	93,600 円	(料金 100 円×936 人)
令和6年度 (R 5.10～R 6.9) 推計	90,200 円	(料金 100 円×902 人)
令和7年度 (R 6.10～R 7.9) 目標	97,600 円	(料金 100 円×976 人)

全体の利用者数のうち高齢者とその他の利用者の割合が令和6年度と同程度であると仮定した場合、令和7年度目標利用者数人のうち976人がその他(有料利用者)となるため、97,600円を目標とする。

## ○費用に係る国又は地方公共団体の支出の額

路線に係る収入を97,600円以上、国からの支出を1,021,197円、喬木村からの支出を1,021,197円とする。

$$3,688,725 \text{ 円 (費用総額)} - 97,600 \text{ 円 (目標経常収入)} = 3,591,125 \text{ 円 (欠損額)}$$

$$3,591,125 \text{ 円} \div 2 \text{ (国・村の費用負担割合)} = 1,795,563 \text{ 円}$$

## (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「広域バス駒場線」と結節することで、日常生活に必要不可欠となる飯田市への移動手段も確保され、効率的な運行体系が実現できる。これにより、最低限の公共交通が確保されることと、観光客等の入込による地域活性化が期待できる。

## 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 広報誌や音声放送を活用した65歳以上の高齢者に対する無料バスの周知(喬木村)
- ② 介護保険の第一号被保険者(65歳)が出席する第一号被保険者説明会において行うチラシによる広報活動(喬木村)
- ③ 後期高齢者医療の被保険者(75歳)となった方に対しては、毎月1回役場で保険制度などの概要説明に合わせ、広報活動を行う(喬木村)
- 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)
- ⑤ 学生の利用促進を目的として、中学生を対象とした広報活動(喬木村)
- ⑥ 公共交通バスの時刻表、路線マップを全戸配布(喬木村)
- ⑦ GTFS データを活用した Google マップ上での停留所・時刻情報の発信及び検索方法の周知(南信州広域連合・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送予定者

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6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総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る村民バス氏乗線について、その運行に係る費用総額 2,139,994 円のうち、喬木村から運行事業者への支払う委託金額については、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. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・月毎に路線別利用者数のモニタリング・評価を実施。併せて無料パス利用者数（65歳以上）のモニタリングを実施。
- ・乗客に対する聞き取りや乗降調査の实地。

#### 7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、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

#### 8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、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」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

#### 9. 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

#### 10. 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 5,973 人である。(R2 国勢調査)

11. 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
12. 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
13. 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、要する費用の総額、負担者とその負担額【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. 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
15. 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
16. 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
17. 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

## 18. 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 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
令和 3年 12月22日	喬木村民バス富田線の路線変更について合意 コミュニティバスの停留所名変更について合意
令和 4年 6月13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
令和 4年 12月20日	地域公共交通確保維持改善事業・事業評価 喬木村民バス大島線及び氏乗線の路線変更について合意 コミュニティバス停留所及び時刻変更について合意
令和 5年 6月5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
令和 5年 12月21日	地域公共交通確保維持改善事業・事業評価 停留所の追加、時刻変更について合意
令和 6年 6月11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 (令和7年度計画) 小川渡橋架け替え工事に係る迂回ルートについて合意 コミュニティバス厚生病院線の村外乗り入れ、旅客の範囲の 変更について合意

## 19. 利用者等の意見の反映状況

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。

## 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 長野県下伊那郡喬木村 6664 番地

(所 属) 企画財政課 企画財政係

(氏 名) 武井 葵

(電 話) 0265-33-5129

(e-mail) kikaku@vill.takagi.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。

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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通計画全体として、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)。

※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(地域内ライダー系統)

R7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 回数	計画 運行 日数	利便増進 特例措置	運送継続 特例措置	地域内ライダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)		
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで該 当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保
長野県 (喬木村)	北部タクシー(有)	(1) 氏名第5-000矢こんにやく<飯田駅前	矢こんにやく	市立病院	飯田病院前	往 26.4 km 復 27.1 km	244	244			①	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					

64 (注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「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らの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内ライダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「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。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内ライダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークなどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 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。
8. 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。

令和6年6月13日

(名称) 豊丘村地域公共交通会議

## 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

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  
 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1,929km<sup>2</sup>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、当地域の全14市町村を中心に、道路管理者、公安委員会等の行政機関と公共交通事業者、福祉事業者、環境関連団体、公共交通利用者等が一堂に会し、「南信州地域交通問題協議会」を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）に基づく法定協議会として設立した。その後、当地域全体の公共交通に関するマスタープランとして「南信州地域公共交通総合連携計画」を策定したが、平成26年の活性化再生法の改正を受け、住民や来訪者の移動手段確保はもとより、福祉、教育、観光なども含めたまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を進めるために、平成28年3月に「南信州地域公共交通網形成計画（以下「南信州網形成計画」という。）」を策定した。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。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 豊丘村の現状

豊丘村は山間地が8割を占め、JRの鉄路がないため、村内の公共交通機関としては信南交通(株)による乗合バスが運行されているのみであった。しかしながら、乗車人数の激減により、平成19年12月の管内自主営業路線からの撤退及び不採算路線の見直しが行われ、飯田市立病院・飯田市内や下伊那厚生病院（高森町）と当村とを結ぶ唯一の路線であった「市田線」をはじめ、飯田市と喬木村を連絡する「阿島循環線」、飯田市内と下伊那厚生病院を高森町回りで結ぶ「上市田線」の路線バス全てが廃止となった。以降その対応路線として南信州地域交通問題協議会において「広域バス阿島線」及び「乗り合いタクシー上市田線」が運行されている。

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項の規定に基づく協議会である「豊丘村地域公共交通会議」を平成19年2月に設置し、検討を進めてきた。

検討の結果、村内の下段に集中する病院・商店（道の駅）・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応、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、効率化をより充実させることが必要という認識を確認し、それを確保する路線として、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運行し、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要とされた。

この目的を達成するため、地域公共交通確保維持事業を実施する。

## 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5年度の年間利用者総数は10,834人であり、指標値は164.8%であった。（人口は6,575人）これは、過去最大値となり、特に山間地に暮らす高齢者や学生の移動手段として、事業効果が認められる。

令和7年度の指標の目標値については、利用者数については、令和5年度（前年度）後半の月別利用者数の推移が横ばい傾向であること及び人口減少を考慮して、前年度実績相当である160.0%以上を目標とし、運行収入及び収支率についても、同様に令和5年度実績の29千円以上及び0.1%以上を目標とする。

### (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

高齢者への乗降無料乗車券発行数増加のための制度周知（豊丘村）

- ・高齢者等の免許返納後の移動支援対策を行う

新高校生等へのチラシ配布によるバス利用促進の取組（豊丘村）

- ・広域バス及びJRとの乗り継ぎの改善を継続的に行う

GTFS-JP 情報フォーマットの更新（豊丘村）

## 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送予定者

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総額、負担者及びその負担額

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. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

進捗状況評価シートを活用した状況確認の実施及び必要に応じてアンケート調査や聞き取り調査を行うことにより、目標の達成と効果の評価を行う。（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」

7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、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
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、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」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 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
10. 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】
表5を添付。
11. 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
12. 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
13. 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、要する費用の総額、負担者とその負担額【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. 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
15. 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
16. 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

## 17. 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

## 18. 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 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・運行経路の変更について承認 令和 4 年度 生活交通確保維持改善計画の協議・承認
令和 3 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 4 年 6 月 23 日	南信州地域交通問題協議会総会にて、豊丘村の生活交通確保維持 改善計画の承認及び、今後は南信州地域交通問題協議会が、南信 州地域公共交通計画のうち南信州圏内 9 つの地域公共交通確保維 持改善計画を取りまとめ、補助対象事業者として一括して提出す ることについて合意
令和 5 年 3 月 2 日	金田医院経由を含むダイヤ・運行経路の変更について承認
令和 4 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 5 年 6 月 20 日	ダイヤ・運行経路の協議、地域公共交通確保維持改善事業につい て決定
令和 6 年 6 月 13 日	ダイヤ・運行経路の協議、地域公共交通確保維持改善事業につい て決定

## 19. 利用者等の意見の反映状況

豊丘村地域公共交通会議の委員に高齢者クラブ連合会、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協議を行うことにより、地域全体の利用実態やニーズを把握し計画に反映した。

## 【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) 宮下 健太郎

(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。

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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通計画全体として、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)。

※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(地域内ライダーシステム)

R7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 回数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内ライダーシステム系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)	
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準に 該当する 要件 (別表7・ 別表9)
豊丘村	豊丘村	(1) 堀越線(系統①)	役場	堀越	役場	往 17.1km 循環	486回	243日			路線定期運行	②(1) ③
		(2) 堀越線(系統②)	役場	堀越	役場	往 30.5km 循環	488回	243日			路線定期運行	②(1) ③
		(3) 佐原線(系統①)	役場	長沢	役場	往 20.4km 循環	243回	243日			路線定期運行	②(1) ③
		(4) 佐原線(系統②)	役場	長沢	役場	往 23.3km 循環	728回	243日			路線定期運行	②(1) ③
		(5) 福島線	役場	福島	役場	往 19.7km 循環	243回	243日			路線定期運行	②(1) ③
		(6) 壬生沢線	役場	壬生沢	役場	往 23.5km 循環	243回	243日			路線定期運行	②(1) ③
		(7) 壬生沢福島線(系統①)	役場	千駄木	役場	往 20.8km 循環	243回	243日			路線定期運行	②(1) ③
		(8) 壬生沢福島線(系統②)	役場	千駄木	役場	往 31.5km 循環	243回	243日			路線定期運行	②(1) ③
		(9) 滝川阿島北県道線	役場	阿島北	役場	往 19.1km 循環	243回	243日			路線定期運行	②(1) ③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「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、もう一方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内ライダーシステムに属する特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「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。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、「地域内ライダーシステムが接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて」を記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」に「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 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。

令和6年5月28日

(名称) 大鹿村公共交通活性化協議会

**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1,929km<sup>2</sup>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。

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、また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。

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)	実績 6.36 (利用者数 5,961 人/人口 937 人)
令和 4年度 (R 3.10～R 4.9)	実績 7.55 (利用者数 6,844 人/人口 907 人)
令和 5年度 (R 4.10～R 5.9)	実績 8.66 (利用者数 7,624 人/人口 880 人)
令和 6年度 (R 5.10～R 6.9)	推計 7.82 (利用者数 6,800 人/人口 870 人)
令和 7年度 (R 6.10～R 7.9)	目標 7.67 (利用者数 6,600 人/人口 860 人)

高校生の人口は入学・卒業生の人数を考慮して現状維持としている。観光客の利用者については、増加傾向であり5%増を見込む。また高齢者の利用は近年横ばいで現状維持を保っている。これらを考慮して、利用者6,600人を目標とする。また昨年度の実績を踏まえ、運行収入1,000千円を目標とする。

## (2) 事業の効果

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

## 3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・路線時刻表をホームページに掲載、村内全戸配布（大鹿村）
- ・中学生対象のバス利用方法のワークショップの開催をし、中学校卒業後（高校進学）のバス利用促進を図る。（大鹿村・広域連合・伊那バス）  
（南信州地域公共交通計画 P17）

## 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送予定者

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総額、負担者及びその負担額

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。

(令和5年度)	費用総額 26,646 千円	運行収入 951 千円	国庫補助 2,122 千円
	村補助負担額 23,573 千円		

## 6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

大鹿村公共交通会議にて協議し事業評価を行う。毎月伊那バスより乗車人数の報告を受け利用状況を把握している。

## 7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、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

## 8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、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」と認めた市町村の一覧

## 【地域間幹線系統のみ】

※該当なし



9. 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
10. 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】
表5を添付。
11. 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
12. 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
13. 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、要する費用の総額、負担者とその負担額【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. 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
15. 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
16. 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

## 17. 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

## 18. 協議会の開催状況と主な議論

- ・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 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
- ・令和 4 年 1 月 7 日 地域公共交通確保維持事業の事業評価の検討
- ・令和 4 年 5 月 31 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 5 年 1 月 16 日 地域公共交通確保維持事業の事業評価の検討
- ・令和 5 年 6 月 13 日 大鹿村地域内フィーダー系統確保維持計画の策定について
- ・令和 6 年 1 月 15 日 地域公共交通確保維持事業の事業評価の検討
- ・令和 6 年 5 月 28 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

## 19. 利用者等の意見の反映状況

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。

高校生を対象にアンケート調査を 2 回実施し、平日の早朝 1 便について増便を行った。

本年 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。学校側から今後も継続的に開催してもらいたいと要望を受ける。

## 【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 リニア対策室

(氏 名) 中嶋 渉

(電 話) 0 2 6 5 - 3 9 - 2 0 0 1

(e-mail) rinia@vill.ooshika.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。

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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続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、地域公共交通計画全体として、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)。

※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(地域内ライダー系統)

R7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (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 特別措置	運送継続 特別措置	地域内ライダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)				
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで該 当する要件 (別表7・9)	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)	
大鹿村		(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	888.5回			路線定期運行	②(1)	伊那大島駅前停留所 において、JR飯田線 伊那大島駅と接続	③	
		(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	240日	240.0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	124日	124.0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							

74 (注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地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。
3. 「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らの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特別措置」及び「運送継続特別措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内ライダー系統に係る特別措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載。
5. 「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。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内ライダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特別措置」について記載を要しない。
8. 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。