南信州地域公共交通計画
第２次改定版

令和８年７月～令和 13 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)

令和８年７月改訂版

目次

1. はじめに 1
２．南信州圏域について 1
３．現状認識と課題 3
(1) 圏域の人口推移と主な利用者層の推移とニーズ 3
(2) 運行の態様と公共交通利用者数の推移 8
(3) 市町村負担 9
(4) 人材確保 10
2. 関連計画と本計画の関係 11
(1) 第１次地域公共交通計画（令和３年７月～令和７年６月）の達成状況 11
(2) 上位計画との関係 12
(3) 長野県地域公共交通計画との連動 13
(4) 南信州定住自立圏との補完関係 13
(5) 立地適正化計画との連携 13
(6) 市町村地域公共交通会議との関係 14
(7) 交通空白解消パイロットプロジェクトの計画への反映について 14
3. 基本方針と目標 16
4. 計画の区域及び計画期間 17
(1) 計画の区域 17
(2) 計画期間 17
5. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体 18
(1) 南信州公共交通システムの運行 18
(2) 実施事業 26
6. 計画の達成状況の評価 32
(1) 評価指標及び目標値 32
(2) 進捗状況のモニタリング 35
7. 実施体制及び進行管理 36
(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 36
(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 36
(3) 計画の実施スケジュール 39

1. はじめに

南信州圏域は 1 市 3 町 10 村で構成され、峻険な地勢の中に多くの集落が点在しています。広大なエリアに人口が分散して居住しているという地域構造は、移動の効率化を阻む大きな要因となってきました。当地域において自家用車は生活に不可欠ですが、同時に公共交通もまた、住民の日常生活や社会参加、そして地域経済を支える移動を最低保証する「公共の福祉」として、代替不可能な役割を担っています。

少子高齢化が加速する中、高校生の通学手段や免許返納後の高齢者の移動を担保する環境を守っていくことは、地域の存続を左右する重要な課題です。

しかし、これまでの運行モデルは徐々に限界を迎えつつあります。最大の要因は「運転士のなり手不足と高齢化」です。特にコロナ禍での需要低迷が従事者の他業種への流出を加速させ、需要回復後も構造的な人手不足が続いています。さらに「2024 年問題」や現役ドライバーの引退が進む中、もはや交通事業者の企業努力や行政の赤字補填だけでは、公共交通ネットワークの維持が困難な局面を迎えています。

こうした中、国においても 2023 年の法改正により、自治体と事業者が「共創」して地域交通をリ・デザイン（再構築）することが強く推奨されているように、当地域においても運転士確保を進めながら、限られた人手で運行を維持できる体制を横断的に考えていく必要が生じています。

一方、リニア中央新幹線の開業延期（2034 年以降）という情勢変化がある中、令和 8 年からは長野県において「宿泊税」が導入される見込みとなっており、今後の観光路線開拓等に期待が寄せられています。これを単なる観光振興に留めるのではなく、広域二次交通網の充実や、住民と観光客が共用できる持続可能な交通システムの構築へと戦略的に活用していく視点が求められています。

「生活交通の維持」と「観光路線の充実」という両輪を、限られた人手と資源の中で回すためには、今ある地域資源の徹底的な効率化と有効活用が不可欠です。例えば、「バス」「タクシー」「福祉輸送」「スクールバス」といった事業の垣根や市町村の枠組みを越えた車両・人材の共有、官民連携による運行管理や事務作業の削減などを進める必要があります。こうした実情に即した広域的なネットワーク化が、地域の足を将来にわたって維持する重要な鍵となります。

将来にわたって地域の足を維持していくためには、行政、交通事業者、そして住民がそれぞれの関わり方を改めて考え、役割を分かち合う姿勢が欠かせません。本計画は、誰もが自由に移動できる地域社会の実現に向け、全関係者が「地域の足を自ら守り、創る」という当事者意識を共有し、共に取組を進めるためのマスタープランとして策定するものです。

２．南信州圏域について

南信州地域は長野県の最南部にあり、隣接する上伊那南部地域との往来が多いほか、岐阜県や愛知県とも比較的強いつながりがあります。西側は木曽地域と接していますが、往来は限られています。

高校や中核病院が集中する圏域の中核部を担う飯田市と北部エリア（松川町・高森町・喬木村・豊丘村・大鹿村）、西部エリア（阿智村、根羽村、平谷村）、南部エリア（阿南町、下條村、泰阜村、天龍村、売木村）とそれぞれ状況が異なっています。

主な観光地としては天龍峡、昼神温泉、道の駅とよおかマルシェなどがあり、圏域全体で来訪者の６割が県外客、８割が日帰り客（令和６年（2024 年））となっています。

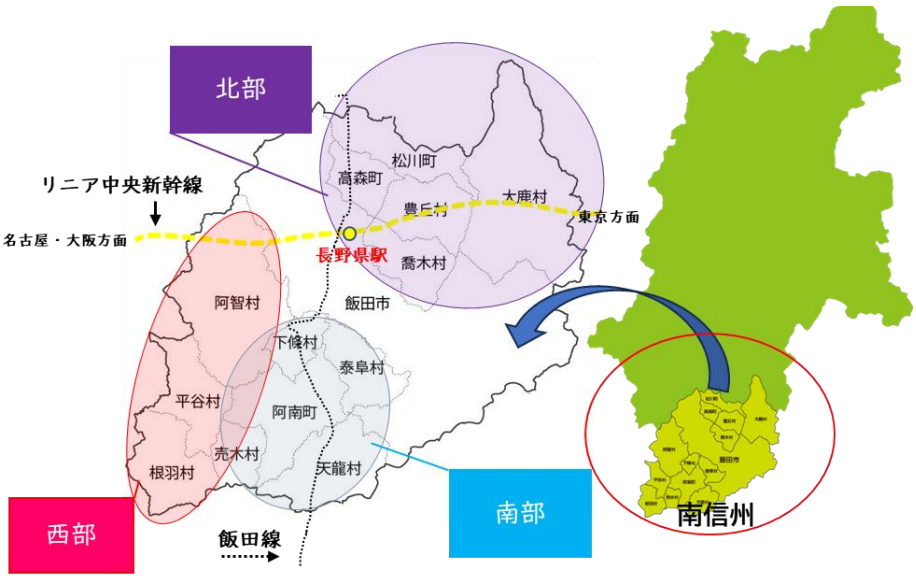
JR 飯田線が南北に走り、北は上伊那地域を経て辰野町で中央本線に接続し、南は静岡県浜松市を経て愛知県豊橋市で東海道本線に接続しています。

中央自動車道が早期に整備されたため高速バス路線が充実しており、新宿や名古屋を結ぶ往復便は一日を通じて多数運行されています。

県内高速バス路線は、飯田市から長野市までを結ぶ「みすずハイウェイバス」が県の南北を直接つなぐ唯一の路線となっており、令和８年（2026 年）現在１日７往復運行されています。

圏域内の路線バスは飯田市街地や飯田駅に向かう路線が多いほか、JR 飯田線の主要駅に接続する路線もあります。

現在、南信州地域ではリニア中央新幹線の工事が進んでおり、飯田市上郷飯沼地区に長野県駅（仮称）が設置される予定で、三大都市圏からの新たな玄関口となることが期待されています。



３．　現状認識と課題

(1)　圏域の人口推移と主な利用者層の推移とニーズ

〇圏域の人口推移（３月時点）

圏域全体の人口は、令和元年時と比べると令和７年では７%の減少となっています。圏域全体の減少数の約半分が飯田市で発生していますが、比率で見るといくつかの町村の人口減少スピードがより顕著となっています。人口減少が加速している自治体においては、既存のバス路線やタクシー維持がより難しくなる傾向が生じています。

表１：南信州構成市町村の人口推移表

市町村名	令和元年	令和７年	増減数	増減率 (%)
飯田市	101,475	96,621	▲ 4,854	▲ 4.78%
松川町	13,015	11,942	▲ 1,073	▲ 8.24%
高森町	12,963	12,415	▲ 548	▲ 4.23%
阿南町	4,498	3,752	▲ 746	▲ 16.59%
阿智村	6,346	5,798	▲ 548	▲ 8.64%
平谷村	412	375	▲ 37	▲ 8.98%
根羽村	895	782	▲ 113	▲ 12.63%
下條村	3,723	3,361	▲ 362	▲ 9.72%
売木村	542	511	▲ 31	▲ 5.72%
天龍村	1,213	948	▲ 265	▲ 21.85%
泰阜村	1,598	1,412	▲ 186	▲ 11.64%
喬木村	6,128	5,633	▲ 495	▲ 8.08%
豊丘村	6,613	6,192	▲ 421	▲ 6.37%
大鹿村	1,012	874	▲ 138	▲ 13.64%
圏域合計	160,433	150,616	▲ 9,817	▲ 6.12%

（上記表は、長野県 毎月人口異動調査（確定値）・各市町村住民基本台帳人口より作成）

〇高校生のエリア別・学校別の生徒数の推移

主な利用者層のひとつである、高校生徒数は令和元年度の 3,801 人から 3,111 人と 18%減少しています。特に南部エリアではその傾向が顕著で 26%減となっています。

圏域内の８校のうち、飯田市に５校、阿智村に１校、松川町に１校、阿南町に１校があり、それぞれの地域の生徒が近場の高校に通う以外に、飯田市内の高校にそれぞれの北部・西部・南部エリアから通う生徒も依然として多い傾向にあります。

また、この計画期間中にそれぞれの高校で２～３クラス減少しており、特に比較的生徒数が少ない各エリアの拠点校である阿智高等学校・阿南高等学校・松川高等学校においては、

大きな影響を受けています。

国勢調査のデータを用いて南信州地域における年齢階層別の南信州圏域の人口減少の状況を把握した結果より、義務教育終了後の 15～19 歳、20～25 歳の 2 つの階層で顕著に人口流出が生じ、結果として 2000 年からの 20 年間で若年層は地域に半分程度しか残留しないことがわかっています。その一方で、25 歳以上になると、人口流出は 1 割程度に留まっている状況です。

このことから、義務教育終了後の高校進学や大学進学・就職の段階で若年層が地域を離れることが人口減少の理由の一つであることがわかります。前述したとおり、人口減少率と公共交通での高校への通学しやすさには関係があることから、高校への通学手段としての公共交通サービスの提供とその維持は、地域の持続可能性にも影響する課題です。

表２：圏域エリア別生徒数の推移表

エリア	自治体構成	令和元年度 高校生生徒数	令和６年度 高校生生徒数	増減	増減率
飯田	飯田市	1,948	1,617	▲331	▲17.0%
北部	松川・高森・豊丘・喬木・大鹿	1,082	904	▲178	▲16.4%
南部	阿南・下條・泰阜・天龍・売木	479	355	▲124	▲25.9%
西部	阿智・平谷・根羽	292	235	▲57	▲19.5%
合計	圏域全体	3,801	3,111	▲690	▲18.2%

（上記表は、各高等学校の学校要覧データ（令和元年度及び令和６年度）より作成）

表３：国勢調査データから見た年齢階層別人口減少の状況

2000年調査時 年齢	残留率の平均					2020年調査時 年齢
	2005/2000	2010/2005	2015/2010	2020/2015	2020/2000	
0～4歳	101.6%	97.5%	72.3%	63.6%	45.5%	20～24歳
5～9歳	101.2%	78.6%	60.7%	113.6%	53.5%	25～29歳
10～14歳	77.0%	69.3%	104.2%	93.2%	49.6%	30～34歳
15～19歳	75.6%	103.2%	90.4%	102.2%	70.9%	35～39歳
20～24歳	109.5%	87.5%	104.6%	102.4%	103.7%	40～44歳
25～29歳	99.5%	87.1%	93.4%	105.6%	85.6%	45～49歳
30～34歳	95.0%	93.2%	96.1%	101.0%	88.0%	50～54歳
35～39歳	97.5%	92.7%	99.1%	98.5%	88.8%	55～59歳
40～44歳	99.5%	97.3%	96.9%	99.8%	93.4%	60～64歳

注：2000 年時点の市町村を集計単位として算出した各地区の値の平均値

（上記表は、南信州地域公共交通広域検討支援業務報告書より引用）

〇高齢者の人口推移及び通院流動

圏域全体で 65 歳以上の増加率は 0.62%と微増に留まっていますが、75 歳以上に限定すると 13.59%（約 3,600 人増）と急増しています。特に飯田市（+14.54%）や松川町・高森町・喬木村・豊丘村では 10%を超える高い伸びを示しており、介護や移動支援の需要がこの 6 年間で一段階上のフェーズに移行していることが伺え、ドアツードアサービス需要が高まっていることが想定されています。

後期高齢者（75 歳以上）人口の増加率は、総人口の減少スピードと反比例するように高まっており、自ら運転することが困難な層が短期間に 2 桁以上の割合で増加したことは、これまでの地域住民による助け合いや既存の路線バスだけでは対応できないフェーズに到達しつつあり、対策を講じていく必要が生じてきています。

表４：南信州構成市町村高齢者人口及び後期高齢者人口の推移表

市町村名	65 歳以上人口(R1)	65 歳以上人口 (R7)	65 歳人口増減率	75 歳以上人口 (R1)	75 歳以上人口 (R7)	75 歳人口増減率
飯田市	30,323	31,211	2.93%	15,315	17,542	14.54%
松川町	4,206	4,291	2.02%	2,138	2,422	13.28%
高森町	3,825	3,928	2.69%	1,931	2,185	13.15%
阿南町	2,291	2,134	▲6.85%	1,299	1,331	2.46%
阿智村	2,458	2,345	▲4.60%	1,324	1,398	5.59%
下條村	1,273	1,215	▲4.56%	658	712	8.21%
売木村	289	268	▲7.27%	151	152	0.66%
天龍村	698	602	▲13.75%	422	408	▲3.32%
泰阜村	772	711	▲7.90%	442	468	5.88%
喬木村	2,142	2,058	▲3.92%	1,041	1,168	12.20%
豊丘村	2,241	2,184	▲2.54%	1,102	1,231	11.71%
大鹿村	498	452	▲9.24%	281	282	0.36%
根羽村	452	401	▲11.28%	259	258	▲0.39%
平谷村	215	198	▲7.91%	100	102	2.00%
圏域合計	51,676	51,998	0.62%	26,463	30,059	13.59%

（上記表は、長野県人口異動調査より作成）

高齢者の主な移動ニーズとして、買物と通院が挙げられます。

このうち、圏域内の後期高齢者の移動傾向は次のとおりです。

・基本的には近場のクリニック・医院・診療所を利用するとともに、圏域の９病院の利用が多くなっています。圏域の後期高齢者の延べ通院回数の６割が病院利用となっています。特に、飯田市内の飯田病院や飯田市立病院をはじめとした中核病院の利用頻度が高い状況です。

・朝に通院した後の自宅へ帰る際に買物をすることが、タクシーで通院する場合に多くなっています。

また、病院別に見ると次の傾向が見受けられます。

〇飯田市内病院への広域流入

飯田市内の主要病院（飯田病院、飯田市立病院等）には、圏域内の全町村から満遍なく利用があり、目的地の一極集中が確認されてます。

飯田市立病院への流入例: 高森町 (8,438 人/年)、松川町 (6,956 人/年)、喬木村 (4,995 人/年)、阿南町（3,280 人/年）や天龍村（1,076 人/年）など、近隣のみならず圏域全域から流入しており、利用者の 35%が飯田市外の住民の利用となっています。

〇エリア別中核病院・診療所への流入

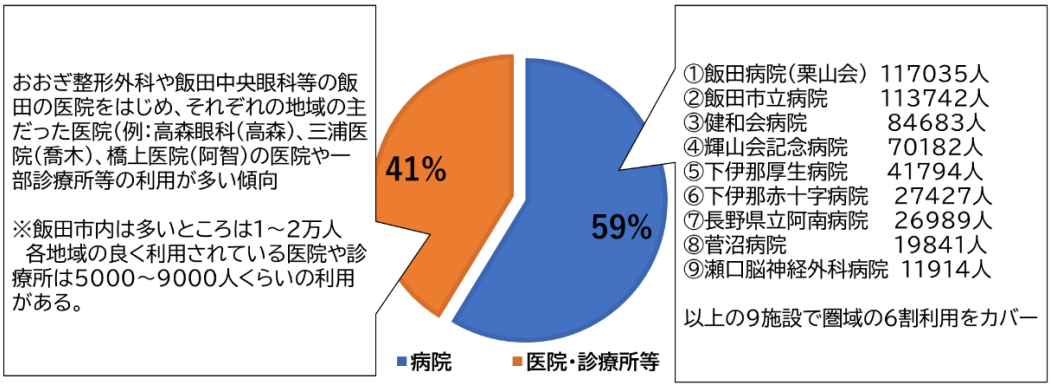
北部や南部の拠点病院は、そのエリア内の需要を支える重要な役割を果たしています。北部エリアでは、下伊那厚生病院（高森町）や下伊那赤十字病院（松川町）がカバーしています 。南部エリアでは、県立阿南病院（阿南町）が中心となり、阿南町周辺の需要をカバーしています 。西部エリアでは、総合病院施設はありませんがいくつかの医院や診療所がニーズをカバーしています。

〇流動の限定性

北部・西部・南部間同士では、各エリア間を横断して各エリアの中核病院等に行くことは稀であり、「近隣の拠点病院・診療所」を利用するか、「飯田市内の総合病院」を利用するかの二極化傾向が見受けられます 。

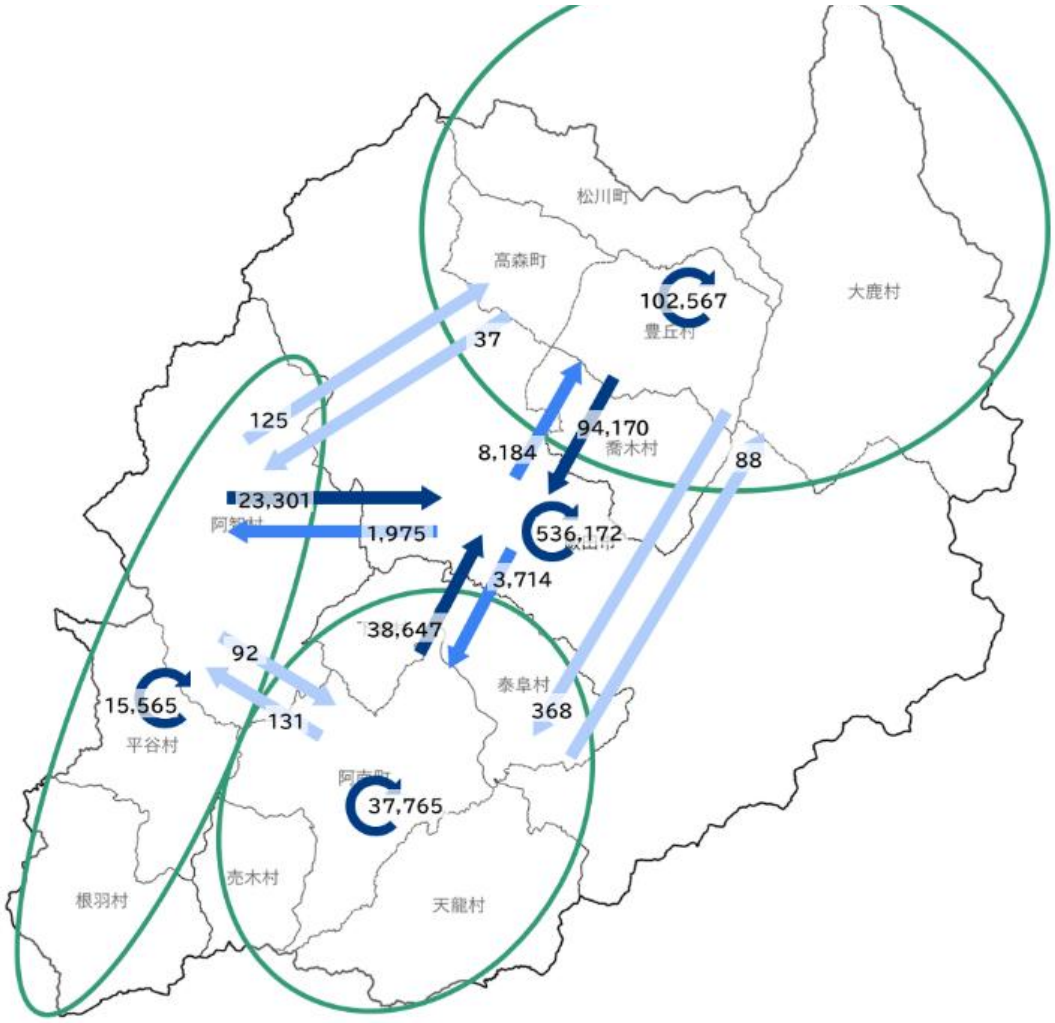
以上のことから、午前中の診察に間に合い、お昼には安心して家に帰ってこられるよう、エリアごとの拠点病院・診療所や飯田市内をはじめとした中核病院へ行ける公共交通網を目指していく必要があるとともに、午前中に集中しがちな需要を分散する取組も必要であると考えます。

図１：圏域の後期高齢者の主な通院先（数値は年間のべ利用者人数）



（上図は、令和６年度に発生したレセプトデータ群を基に作成）

図２：エリア間の年間通院流動（後期高齢者）※数値は年間のべ利用者人数



（上図は、令和６年度に発生した圏域後期高齢者のレセプトデータ群を基に作成）

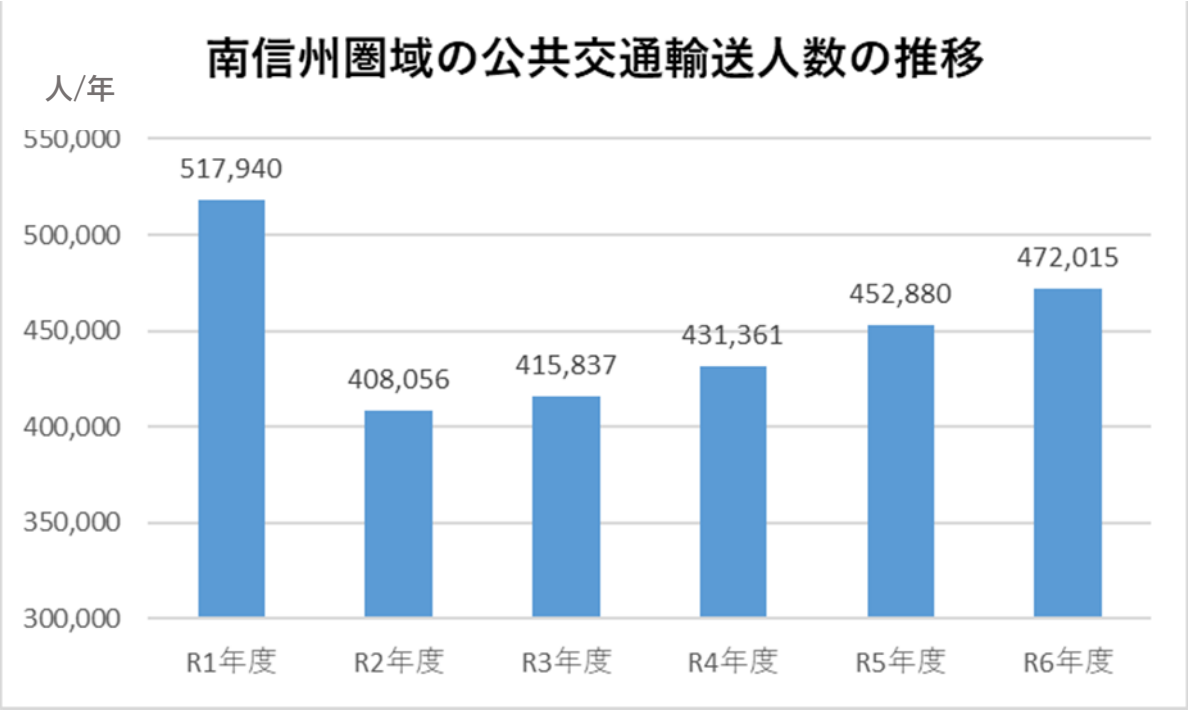
(2)　運行の態様と公共交通利用者数の推移

南信州では、中山間地域に散在する集落をカバーするため、高校や中核病院が集中する圏域の中核部を担う飯田市と北部エリア（松川町・高森町・喬木村・豊丘村・大鹿村）、西部エリア（阿智村、根羽村、平谷村）、南部エリア（阿南町、下條村、泰阜村、天龍村、売木村）が繋がる幹線路線・准基幹路線を維持するとともに、それらに接続するように各市町村内の支線が接続できるように 2009 年から「幹・枝・葉」の広域交通を各市町村と交通事業者が役割分担・連携をして南信州公共交通システムという形で維持しています。

・幹線レベル（圏域拠点と地域拠点を結ぶ複数市町村を通る路線）から支線レベル（各市町村内の拠点と目的施設を結ぶ路線）の計 64 の路線により構成しています。

・乗合タクシー、デマンドタクシー(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しています。

・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実施していますが、地域住民以外にはわかりにくいのが課題となっています。



第１次計画期間中の公共交通の利用実態としては、令和２年からのコロナ禍による高校生らの公共交通離れや高齢者の受診控えにより、公共交通利用者数は急激に落ちたが、徐々に公共交通の利用が戻り、令和６年には令和元年比で圏域住民の自然減少度合（▲9.1%）と公共交通利用人数の減少度合(▲9.4%)が同水準となっていることから、コロナ禍以前の利用頻度の水準に回復していることが分かります。

(3)　市町村負担

南信州における公共交通は、単なる移動手段ではなく、地域住民の生活権を具現化する「公共の福祉」を支える不可欠な社会インフラです。そのため、事業主体の多く※は市町村であり、運賃収入のみでは経費を賄えない構造であっても、市町村と交通事業者が互いに財政負担と経営責任を担うことで、移動の足を確保し続けてきました。

しかしながら、現状は極めて厳しい局面にあります。燃料費の高騰や深刻な乗務員不足、車両更新コストの増大により、この 5 年間で運行経費は 30%増加し、利用者一人あたりの市町村負担額も令和元年度の 538 円から令和 6 年度には 1,067 円へと倍増しています。

この状況下で公共の福祉を将来にわたって守り抜くためには、これまでの取組では、限界があります。行政による財政的・構造的な支援、事業者による運営の効率化と専門性の発揮、そして住民による積極的な利用と公共交通への理解、これら三者がそれぞれの立場で現状の厳しさを共有し、将来の持続可能性のために歩み寄り、役割と負担を分かち合う姿勢が不可欠となっています。

具体的には、行政が資産や運行責任を確保し、民間の専門性が運営を担うという役割分担の最適化（公設民営的な構造）を図るとともに、インフラの維持管理と実際の運行実務を切り分け、広域的なリソースの再配置や車両・人員の共同融通も視野に入れた、新たな協力体制の構築が必要です。地域全体でこの課題を「我が事」として捉え、実情に沿った適正な輸送モードへの再構築を進めていくことが、結果として次世代へ確かな移動の足を繋ぐことになります。

※南信州圏域の公共交通事業者の自主営業路線（運営に市町村からの負担金・補助金・委託等が無い路線）は、JR 飯田線、高速バス、鳥倉線(登山バス)、飯田駅・桜町駅風越高校線となっています。

表５：南信州圏域における運行費（主に燃料費・人件費）の推移

(単位：千円)

運行費推移	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R1とR6の増減比
飯田市	194,002	194,885	209,316	249,615	250,819	280,064	44.4%
阿智村	25,406	32,754	36,672	37,177	33,965	38,579	51.8%
阿南町	58,186	58,353	55,355	54,375	54,987	60,127	3.3%
大鹿村	20,306	20,344	20,391	20,894	20,485	24,931	22.8%
下條村	0	0	0	0	0	2,700	皆増
喬木村	25,282	23,874	25,243	24,760	26,745	27,207	7.6%
高森町※	11,935	24,829	22,486	26,516	26,217	26,714	7.6%
天龍村	8,072	8,238	8,288	7,860	8,114	7,631	-5.5%
豊丘村	19,699	20,064	20,064	19,800	19,800	21,450	8.9%
根羽村	14,952	15,648	15,683	16,241	17,031	17,765	18.8%
松川町	59,372	59,071	56,504	57,781	60,856	60,934	2.6%
	437,212	458,060	470,002	515,019	519,019	568,102	29.9%

※高森は R1 年度途中から運行開始したため、R2の数値と比較

(4)　人材確保

公共交通(タクシーを含む)事業者の運転士不足、高齢化が引き続き深刻な水準となっている。令和 7 年度時点での南信州圏域でバス・タクシー・自家有償運送を含むサービスに従事する運転者数は 327 名となっており、一部エリアにおいては人員の充足に依然として厳しい状況にあります。

また、一部事業者においては、コロナ禍による影響を受け、運転者数の 1/3 が一斉に離職するといったことが起こる等、運転士不足が公共交通サービス維持における最大のリスク・ネックとなっています。

加えて、現在従事する運転士の年齢構成も 50～60 代が中心であることから、数年以内の人的資源の枯渇リスクがさらに高まり、事業運営を支えるマネジメント層の高齢化など、地域の輸送供給能力は更なる減衰の兆しを見せています。

各事業者は人材確保に向けた処遇改善に注力していますが、他産業との比較における労働条件のミスマッチや、運送業界特有の勤務形態に起因する構造的な担い手不足が顕在化しています。その結果、従来の就業形態だけでは安定的な運行体制の維持が困難になりつつあります。

これに対応するためには、個々の事業者の努力に委ねるだけでなく、複数市町村や圏域で輸送資源を効率的に管理・運用する体制を官民で構築するといったことなどで、それぞれが抱える運営負担やリスクを分散し、圏域としての持続可能性を高めるといったことが必要となってきています。

運転士に関する現況



労働環境の厳しさ
（長時間・不規則・乗客対応と責任感）



運転手高齢化による退職者増加



2024年問題に起因する離職・転職の増加
（残業時間の抑制で実質年収減）



若年層の志望者減少

2. 関連計画と本計画の関係

(1) 第１次地域公共交通計画（令和３年７月～令和７年６月）の達成状況

ア. 目標値の達成状況

第１次南信州地域交通計画（Ｒ３～７）の目標値に対する実績値は以下のとおりです。

目標	評価軸	評価指標	基準値	目標値 (令和７年度)	実績値 (令和６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	8 地区
		通院の移動不便地区数	17 地区 (令和２年度)	0 地区	8 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	3.06 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	1,067 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)	19.4%	13.6%
(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	0 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%	100%

イ. 達成状況についての振り返り

【目標 1】移動不便地区の解消（通学・通院）

駅から 1km または停留所から 500m を超え、かつ代替手段（デマンド交通や福祉バス等）がない地区が、通学・通院ともに８地区（R6 時点）残っています。具体的には、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、大鹿村などの山間部において、高校や市立病院への往復が困難なエリアが解消しきれていない実態があります。自ら移動手段を持たない住民の「日常生活や社会生活の確保」は、地域公共交通の最優先事項であるため、次期計画でも最重要課題として引き継がれます

【目標 2】利便性の向上（利用回数）

令和元年度（3.32 回/人）から令和２年度（2.55 回/人）にかけて、コロナ禍による外出

自粛の影響で大幅に下落しました。その後、毎年着実に回復（令和 6 年度は 3.06 回/人）していますが、当初の目標値（3.33 回）には届いていません。利用者数は「利便性の向上」を最も反映する指標であり、回復傾向をさらに後押しして「維持」に努めていきます。

【目標 3】持続可能な運行の確立（収支・コスト）

運賃収入はコロナ禍の底（令和２年度）から改善傾向にありますが、それを上回るペースで運行経費が増大（令和元年度比で約 30%増）しています。経費増の主因は、燃料費の高騰（経費に占める割合が 7.8%→10.2%へ上昇）と、「2024 年問題」に伴う労働時間制約への対応（人件費増）です。経費増に加え、市町村が活用できる補助金も上限に達しているため、結果として利用者 1 人あたりの行政負担額が令和元年度の 538 円/人から令和６年度には 1,067 円へとほぼ倍増した結果となりました。コスト増が続く中で、効率化と利用者増の両面からアプローチ検討が必須であるとともに、以下に固定費となっているが共同で執り行うことで支出を削減できる部分（システム費用や運行管理にかかる費用）に資する取組を官民で協力しながら取り組んでいく必要があります。

【目標 4】観光地等への移動手段確保（観光タクシー）

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、コロナ禍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、と第 1 次計画策定段階では取り上げていました。やはりスタート時から全く利用がない（0 回）状態が続き、その後も利用はなく取組の拡大に繋がりませんでした。本来、指標（KPI）は地域の状況を把握するためのものであるべきですが、観光タクシーという特定の個別事業の成否を計画全体の目標にするのは不適切であることから第２次改定においては指標から外すことといたします。

【目標 5】新技術の導入に向けた取組（GTFS 整備）

当初の目標であった「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」の整備が、基幹路線だけでなく支線レベルまで整備完了し、経路検索環境を整えました。このことから、第２次改定においては進捗把握の対象から外すこととします。

(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「南信州広域連合第５次広域計画（令和７年度～令和 11 年度）」に位置づけられた「広域連携推進プロジェクト」における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」をめざすものとします。

(3)　長野県地域公共交通計画との連動

令和６年６月に策定された長野県地域公共交通計画（令和６年～令和 10 年）では、県内の交通ネットワークを階層化し、県全域において交通事業者、市町村、県それぞれが主体となって維持・改善・発展を図るべき交通軸を検討していますが、広大な県土を有する長野県は、生活圏ごとに移動特性等が異なることから、同県計画では県全体での方針等に加え、県下 10 圏域ごとにローカライズした地域編を策定しています。

このことから、本計画では同県計画で掲げる地域ごとに必要なサービス水準等の考えを準用し、長野県と協働して取組を進めていきます。

(4)　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」を締結しています。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ます。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きます。

(5)　立地適正化計画との連携

都市再生特別措置法に基づく、当圏域内の立地適正化計画として、「飯田市立地適正化計画」、および「高森町立地適正化計画（令和８年度～令和 27 年度）」に掲げられた、拠点や誘導区域の設定、およびネットワークの方針を適切に反映し、都市計画と一体となった持続可能な公共交通網の構築に資する取組を推進します。

■飯田市の立地適正化計画では、中心市街地を「中心拠点」、リニア長野県駅予定地周辺を「広域交通拠点」とし、多極ネットワーク型に連結する都市構造（拠点集約連携型都市構造）の維持を主眼としています。

本計画においては、これら拠点間の「動脈」となる幹線網の確保に加え、居住誘導区域内における生活サービスの維持に資する利便性の高い移動環境の整備を図ります。

■高森町の立地適正化計画では、人口減少が進む中でも医療・福祉・商業などの生活機能を維持し、町全体を「集約型都市構造」へ転換して持続可能とすることを目指しています。

本計画では行政・医療・商業機能が集積する下市田地区（中心拠点）・山吹地区（地域・生活拠点）を JR 飯田線や公共交通バスなどの交通網で結ぶことで、移動しやすい環境の創出を図ります。

(6)　市町村地域公共交通会議との関係

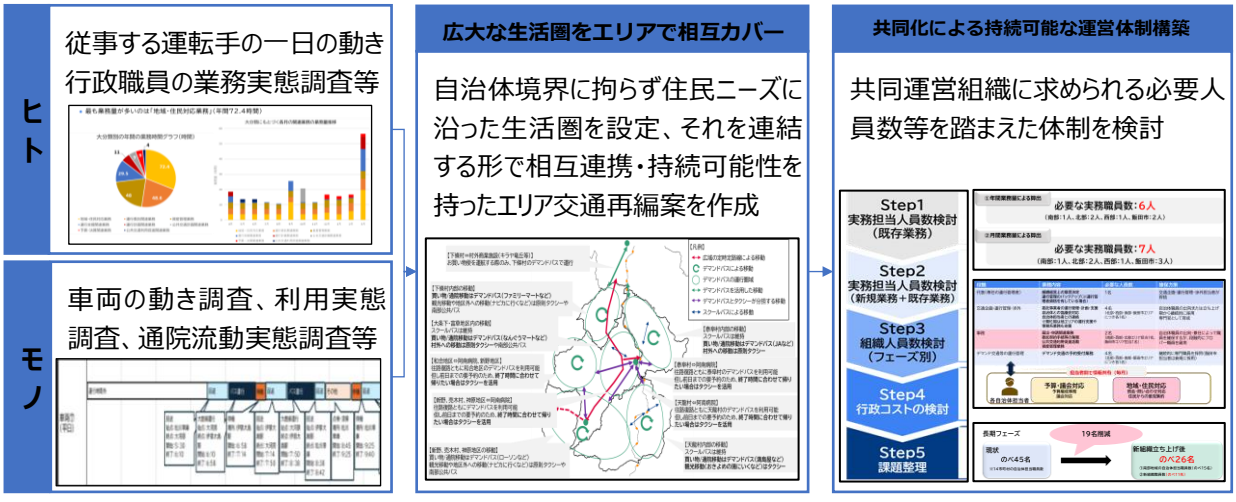
南信州地域には、南信州地域交通問題協議会のほか道路運送法施行規則及び活性化再生法第 6 条第 1 項に基づく協議会が 9 つ組織されており、それぞれの地域における公共交通の運行等について協議しています。各協議会における協議については、本計画の基本方針、目標を達成するために行う事業を踏まえつつ、その役割に応じた取組みを行い、それぞれが相互連携して当地域全体の公共交通の確保・維持を図ることとしています。

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

(7)　交通空白解消パイロットプロジェクトの計画への反映について

南信州地域交通問題協議会は、令和 7 年度の国の「交通空白解消パイロットプロジェクト」に採択されたことを受け、利便性の維持・向上と「可能な限り省力化・省人化」の両立を目指し、広域的な視点から公共交通構造の横断的な再検討を実施しました。

図３：交通空白パイロットプロジェクトの概要



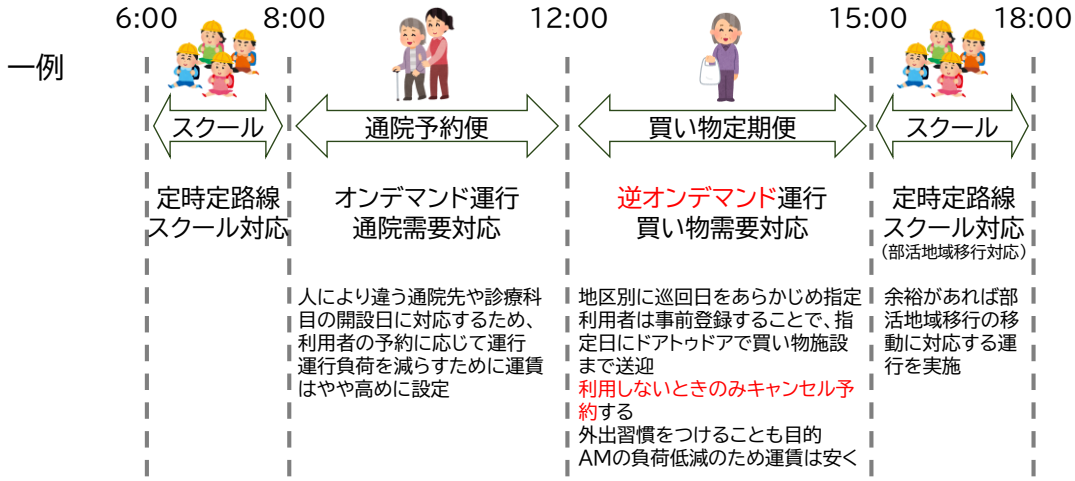
これは、前述の通り圏域単位での再編の必要性が高まっていると判断したためです。

同プロジェクトの具体的な取り組みとして、生活圏が共通する各エリア（南部、北部、西部）および中核市の飯田市において、交通資源（人的・物的）の現況調査や事業者へのヒアリングを実施しました。

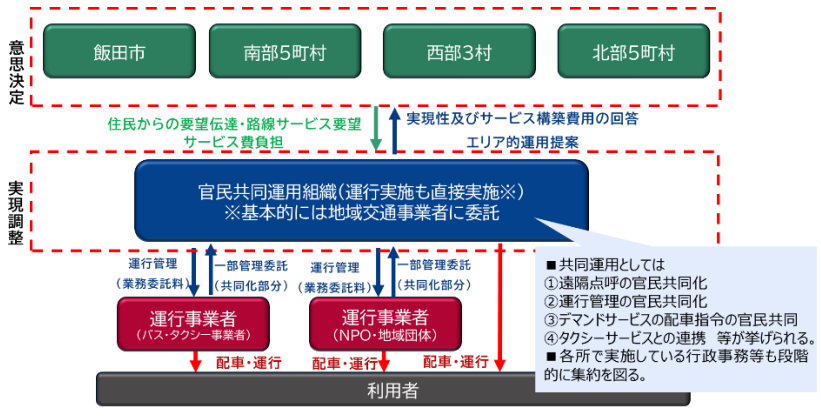
これにより、路線の運行状況や時間帯別の乗車人数などの実態を詳細に把握しました。さらに、主要施設の位置や通院流動の分析結果に基づき、朝夕の通学需要については現状の運行を維持する一方、それ以外の時間帯については、生活圏内を柔軟に移動できる「エリアデマンドネットワーク」が南信州の現状に適しているという結論に至りました。

この成果を踏まえ、高齢者のニーズに即した移動環境を整備する、エリア視点での路線再編案を取りまとめました。

図４：南信州の状況に適している時間帯別サービス分類



また、圏域での運行関連業務等の共同化を推進し、路線運用管理に係る人的資源・コストを可能な限り抑える体制の検討を行ったところ、官民での共同化を推し進める組織体の設立により、事務負担の軽減と効率的な運行管理を実現していくことが、将来的な持続可能性を確保するための有効な方策の一つであると考えています。遠隔点呼や配車管理といった実務の共同化を順次取り入れることで、限られた人的リソースの節約を図り、地域全体の利便性向上を目指してまいります。



将来的には、福祉輸送部分の配車や運行管理についても、カバー或いは地域福祉団体と連携していくことが適当

3. 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理念・方針・目標は以下のとおりとします。

基本理念

「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公共交通システムの実現」

地域の住民が買い物・通学・通院などの日常生活を営めるとともに、来訪者が訪れやすい環境を整備するため、市町村や交通事業者等が連携し、定住促進や関係人口の創出に資する交通ネットワークの維持・改善に努めていきます。

方針１：圏域内・圏域間の移動を保証する公共交通

圏域内の鉄道・幹線バス等の「広域交通」と、それらを補完する「各種路線」との間で、適切な役割分担を図ります。これにより、圏域における移動サービスの最低限の水準を維持しつつ、機能向上や利便性の改善に努めます。地域の多様な暮らしを支え、人々が訪れやすい交通環境の維持と、さらなる充実を目指します。

【目標１】移動不便地区の解消

通学、通院、買い物といった日常生活を支えるため、自家用車などの移動手段を持たない住民へ、適切な移動手段を確保し、圏域内の移動不便地区※の解消に努めます。

方針２：移動手段として「選ばれる」公共交通

地域住民や来訪者が圏域内を快適に移動できるよう、交通手段や事業者・路線間の連携を強化し、シームレスで使いやすい利用環境を構築します。あわせて、分かりやすさと安心感を高める情報提供にも継続して取り組みます。

【目標２】利便性の向上

幹線・支線のネットワークを最適化し、日々の移動を確実に支えます。機能向上と分かりやすい案内表示を積み重ね、住民が日常的に活用し、訪れる人々も安心して巡ることのできる、便利な交通体系を目指します。

方針３：持続可能で無理のない公共交通

交通資源（人・物・資金）を最大限に活用するため、行政と事業者の連携・協働を一層強化します。運営の効率化を図り、各関係者の負担を軽減しつつ、持続可能な形で住民生活に貢献し、地域に支持される交通環境を維持・改善していきます。

【目標３】持続可能な運行の確立

官民の枠組みを超えた共同化・協業化をはじめ、交通サービスを行う際に発生する固定費の削減とリソースの最適投入を模索し、深刻な担い手不足の中でも持続可能な運行体制の構築に取り組んでいきます。

※本計画における移動不便地区の定義は、以下２点の要件を満たす場合とする。
①駅から１ｋｍ或いは停留所から５００ｍを超える距離にある地区
②一定の効果がみられる代替手段や移動支援策が講じられていない（福祉バス、タクシー券、タクシー助成、スクールバス、デマンドタクシー等）地区

4. 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８年７月から令和 13 年６月までの５年間



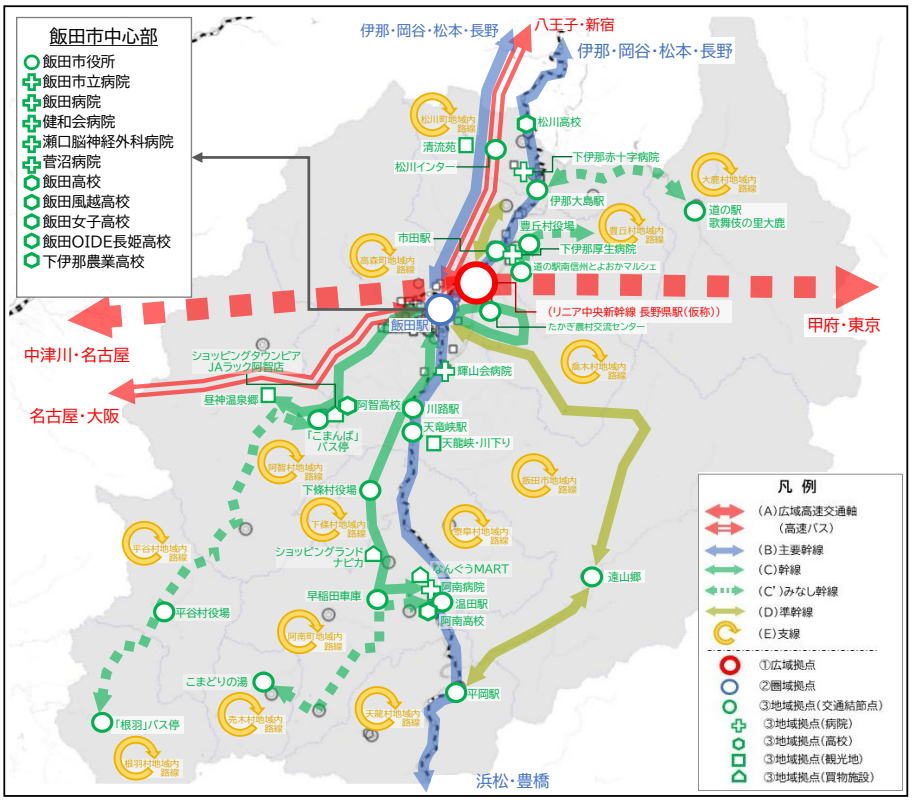
5. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

(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、統一的なルールとして運行主体と連携して幹枝葉の関係に基づきそれぞれの路線の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しています。

本改定より、長野県地域公共交通計画との連動を図るため、これまでの路線分類を変えるとともに、最低限保証すべき水準を定め運用していくこととします。

区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な路線	
軸・路線	【A】広域高速交通軸		三大都市圏と県内の広域拠点を接続	鉄道	・(リニア中央新幹線［JR東海］)
				高速バス	・中央道 高速バス［信南交通ほか］
	【B】主要幹線		隣接県と県内や県内の広域拠点を接続	鉄道	・飯田線[JR東海]
				バス	・みすずハイウェイバス［アルピコ交通、伊那バス、信南交通］
	【C】幹線		圏域拠点と地域拠点を接続	バス	・駒場線[飯田市] ・阿島線[飯田市] ・阿南線[下伊那南部事務組合]
	【C'】みなし幹線		主要幹線もしくは幹線への乗継により圏域拠点へ接続	バス	・温田線[下伊那南部事務組合] ・西部コミュニティバス［西部コミュニティバスを守り育てる会］ ・大鹿線[大鹿村] ・堀越線[豊丘村]
	【D】準幹線		地域拠点と地域拠点を接続	バス 乗合タクシー	・市町村界を跨ぐコミュニ ティ交通 （・遠山郷線[飯田市] ・平岡線[飯田市] ・乗合タクシー上市田線[飯田市] 等）
	【E】支線		地域拠点と目的施設を接続	バス 乗合タクシー	・各市町村のコミュニティ交通



区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な拠点	
拠点	①広域拠点	○	○三大都市圏などと直接アクセス可能な交通結節点	飯田市	・(リニア中央新幹線長野県駅(仮称))
	②圏域拠点	○	○圏域の中心市町の交通結節点	飯田市	・飯田駅 ・飯田市立病院
	③地域拠点	○	○各市町村中心部の交通結節点 ○中核的な医療機関、高校、主要な観光地、買い物先施設 ✚ ③地域拠点(病院) ⬡ ③地域拠点(高校) □ ③地域拠点(観光地) ⌂ ③地域拠点(買物施設)	飯田市	・飯田市役所 ・川路駅 ・天竜峡駅 ・遠山郷(和田) ✚ 飯田市立病院 ✚ 飯田病院 ✚ 健和会病院 ✚ 輝山会病院 ✚ 瀬口脳神経外科病院 ✚ 菅沼病院 ⬡ 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 □ 天龍峡・川下り
				松川町	・伊那大島駅 ・松川インター ✚ 下伊那赤十字病院 ⬡ 松川高校 □ 清流苑
				高森町	・市田駅 ✚ 下伊那厚生病院
				阿南町	・早稲田車庫前 ✚ 阿南病院 ⬡ 阿南高校 ⌂ ショッピングランドナピカ ⌂ なんぐうMART
				阿智村	・「こまんば」バス停 ⬡ 阿智高校 □ 昼神温泉郷 ⌂ ショッピングタウンピア ⌂ JAラック阿智店
				平谷村	・平谷村役場
				根羽村	・「根羽」バス停
				下條村	・下條村役場
				売木村	・こまどりの湯
				天龍村	・平岡駅
				泰阜村	・温田駅
				喬木村	・たかぎ農村交流センター
				豊丘村	・道の駅南信州とよおかマルシェ ・豊丘村役場
				大鹿村	・道の駅歌舞伎の里大鹿

種別	品質保証の基本的な考え方				設定する水準	
	通 院	通 学	生活（買い物）	観 光	運行日	運行時間帯
【B】主要幹線	南信州圏域を出発して圏域外の病院に午前中に到着。診療を終え、帰宅できる便がある、	飯田駅を出発して上伊那圏域の高校や松本圏域の学校への登下校に対応した便がある。	－	個別の観光地に合わせた路線や駅の設定などは行わないが、観光ニーズに対応した便が確保されている。	平日・土日祝日とも （同水準で運行）	概ね5～23時
【C】幹線	当該軸の沿線の居住区を出発して直接もしくは[E]支線への乗継により飯田市立病院及び地域医療を担う病院（ブロック地域内・飯田市内）に午前中に到着。 診療を終え帰宅できる便がある。地域医療を担う病院については、お昼前後に帰宅できる便がある。	当該軸の沿線の居住区から沿線の高校または飯田市内の高校への登下校に対応した便がある。 下校時は、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅に合わせた便がある。	ブロック地域内において、当該軸の沿線の居住区から、地域拠点に設定した買い物施設（※）を営業時間内に利用できる往復の便がある。（西部、南部ブロックが該当）	当該軸に近接した観光地へのアクセスを視野に入れ、路線・バス停の設定に努める。観光客の移動にあわせ、午前中は到着列車、午後は出発列車と接続できるようダイヤの調整に努める。	平日・土日祝日とも （土日祝については減便を許容）	概ね6～20時
【D】準幹線	［D］準幹線の運行内容は各市町村において設定するものとしているが、目安を以下に掲げる 当該軸の沿線の居住区を出発して直接もしくは[E]支線への乗継により飯田市立病院及び地域医療を担う病院（ブロック地域内・飯田市内）に午前中に到着。 診療を終え帰宅できる便がある。地域医療を担う病院については、お昼前後に帰宅できる便がある。	当該軸の沿線の居住区からブロック地域内の高校及び[C]幹線または[E]支線への乗り換えによる飯田市内の高校への登下校に対応した便がある。 下校時は、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅に合わせた便がある。	該当する準幹線なし。 買い物施設を新たに設定する際に該当する場合は【C】幹線と同等の水準とする。	当該軸に近接した観光地へのアクセスを視野に入れ、路線・バス停の設定に努める。観光客の移動にあわせ、午前中は到着列車、午後は出発列車と接続できるようダイヤの調整に努める。	平日・土日祝日とも （土日祝については減便を許容）	概ね6～18時
【E】支線	［E］支線の運行内容は各市町村において設定するものとしているが、目安を以下に掲げる 圏域内の各居住区を出発して直接もしくは[C]幹線及び[E]支線の乗継により飯田市立病院及び地域医療を担う病院（ブロック地域内・飯田市内）に午前中に到着。 診療を終え帰宅できる便がある。地域医療を担う病院については、お昼前後に帰宅できる便がある。	圏域内の各居住区を出発して直接もしくは[C]幹線への乗継によりブロック地域内の高校及び飯田市内の高校への登下校に対応した便がある。 下校時は、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅に合わせた便がある。	ブロック地域内において、各居住区から、［C］幹線及び[E]支線の乗継により、地域拠点に設定した買い物施設（※）を営業時間内に利用できる往復の便がある。（西部、南部ブロックが該当）	バスによるアクセスを必要とする観光地を各市町村が地域拠点と位置付ける場合は、［B］主要幹線、［C］幹線からの乗継等を考慮したうえで、［E］支線の路線・バス停の設定とダイヤの調整に努める。	平日・土日祝日とも （土日祝については減便を許容）	概ね7～19時

新路線区分（県基準）	系統名(ナンバリング、系統名)	関係市町村	運行形態	運営主体	運行主体
【B】主要幹線 (前計画：基幹路線分類)	JR 飯田線	沿線市町村（駅は、飯田市・松川町・高森町・泰阜村・天龍村に存在）	鉄道	東海旅客鉄道株式会社	東海旅客鉄道株式会社
【C】幹線 (前計画：基幹路線分類)	W0-1 駒場線（切石）	飯田市、阿智村	路線定期運行	飯田市	信南交通㈱
【C】幹線 (前計画：基幹路線分類)	W0-2 駒場線（市立病院）	飯田市、阿智村	路線定期運行	飯田市	信南交通㈱
【C】幹線 (前計画：基幹路線分類)	E0 阿島線	飯田市、喬木村	路線定期運行	飯田市	信南交通㈱
【C】幹線 (前計画：基幹路線分類)	S0 阿南線	阿南町、下條村、飯田市	路線定期運行	下伊那南部地域公共交通対策協議会	大新東㈱
【C'】みなし幹線 (前計画：准基幹路線分類)	S1 温田線	阿南町、売木村、泰阜村	路線定期運行	下伊那南部地域公共交通対策協議会	大新東㈱
【C'】みなし幹線 (前計画：准基幹路線分類)	M1 大鹿線	大鹿村、松川町、中川村	路線定期運行	大鹿村	伊那バス㈱
【C'】みなし幹線 (前計画：准基幹路線分類)	W1 西部コミュニティバス	阿智村、平谷村、根羽村	路線定期運行	根羽村	㈲根羽観光バス
【C'】みなし幹線 （前計画：支線分類）	T3 堀越線	豊丘村	路線定期運行	豊丘村	大新東㈱
【D】準幹線 (前計画：准基幹路線分類)	E1 遠山郷線	飯田市、喬木村	路線定期運行	飯田市	信南交通㈱

新路線区分（県基準）	系統名(ナンバリング、系統名)	関係市町村	運行形態	運営主体	運行主体
【D】準幹線(前計画：准基幹路線分類)	乗合タクシー上市田線	飯田市、高森町	区域運行	飯田市	㈲北部タクシー
【D】準幹線(前計画：准基幹路線分類)	E2 平岡線	飯田市、天龍村	路線定期運行	飯田市	遠山タクシー㈲
【D】準幹線(前計画：准基幹路線分類)	乗合タクシー平岡線	飯田市、天龍村	区域運行	飯田市	遠山タクシー㈲
【E】支線(前計画：准基幹路線分類)	L1 市民バス循環線	飯田市	路線定期運行	飯田市	信南交通㈱
【E】支線	C2 市民バス久堅線	飯田市	路線定期運行	飯田市	南信州広域タクシー㈲
【E】支線	C3 市民バス千代線	飯田市	路線定期運行	飯田市	南信州広域タクシー㈲
【E】支線	C4 市民バス三穂線	飯田市	路線定期運行	飯田市	南信州広域タクシー㈲
【E】支線	C5 市民バス大休線	飯田市	路線定期運行	飯田市	飯田風越タクシー㈲
【E】支線	飯田駅・桜町駅 風越高校線	飯田市	路線定期運行	飯田風越タクシー㈲	飯田風越タクシー㈲
【E】支線	かざこし線	飯田市	区域運行	飯田市	飯田風越タクシー㈲
【E】支線	三穂線	飯田市	区域運行	飯田市	朝日交通㈱
【E】支線	川路線	飯田市	区域運行	飯田市	朝日交通㈱
【E】支線	竜東線	飯田市	区域運行	飯田市	南信州広域タクシー㈲
【E】支線	遠山郷線	飯田市	区域運行	飯田市	㈲天竜観光タクシー
【E】支線	上村線	飯田市	区域運行	飯田市	㈲天竜観光タクシー

新路線区分（県基準）	系統名(ナンバリング、系統名)	関係市町村	運行形態	運営主体	運行主体
【E】支線	下栗線	飯田市	区域運行	飯田市	㈲天竜観光タクシー
【E】支線	須沢線	飯田市	区域運行	飯田市	㈲天竜観光タクシー
【E】支線	上島線	飯田市	区域運行	飯田市	㈲天竜観光タクシー
【E】支線	八重河内線	飯田市	区域運行	飯田市	遠山タクシー㈲
【E】支線	遠山郷高校通学支援線	飯田市	区域運行	飯田市	南信州広域タクシー㈲
【E】支線	山本西部山麓線	飯田市	区域運行	飯田市	南信州広域タクシー㈲
【E】支線	M3 部奈線	松川町	路線定期運行	松川町	伊那バス㈱
【E】支線	M6 上片桐･大島通学便	松川町	路線定期運行	松川町	伊那バス㈱
【E】支線	M7 生田線	松川町	路線定期運行	松川町	伊那バス㈱
【E】支線	チョイソコまつかわ	松川町	区域運行	松川町	丸茂自動車㈲、伊那バス㈱
【E】支線	K1 柿丸あったかバス（山吹上段先回り・下段先回り）	高森町	路線定期運行	高森町	㈲北部タクシー
【E】支線	K2 柿丸あったかバス（市田上段先回り・下段先回り）	高森町	路線定期運行	高森町	㈲北部タクシー
【E】支線	K3 ただいまバス下平	高森町	路線定期運行	高森町	㈲北部タクシー
【E】支線	K4 おはよう/ただいまバス市田	高森町	路線定期運行	高森町	㈲北部タクシー
【E】支線	K5 おはようバス山吹	高森町	路線定期運行	高森町	㈲北部タクシー
【E】支線	N2 阿南町民バス（富草コース）	阿南町	路線定期運行	阿南町	大新東㈱

新路線区分（県基準）	系統名(ナンバリング、系統名)	関係市町村	運行形態	運営主体	運行主体
【E】支線	N3 阿南町民バス（大下條コース）	阿南町	路線定期運行	阿南町	大新東㈱
【E】支線	N4 阿南町民バス（和合コース）	阿南町	路線定期運行	阿南町	大新東㈱
【E】支線	W2 巡回バス伍和線	阿智村	路線定期運行	阿智村	㈱阿智総業
【E】支線	W3 巡回バス春日・智里西線	阿智村	路線定期運行	阿智村	㈱阿智総業
【E】支線	W4 巡回バス浪合線	阿智村	路線定期運行	阿智村	㈱阿智総業
【E】支線	W5 巡回ス清内路線	阿智村	路線定期運行	阿智村	㈱阿智総業
【E】支線	W6 巡回バス智里東線	阿智村	路線定期運行	阿智村	㈱阿智総業
【E】支線	乗合タクシー駒場・春日方面	阿智村	区域運行	阿智村	南信州広域タクシー㈲
【E】支線	乗合タクシー伍和方面	阿智村	区域運行	阿智村	南信州広域タクシー㈲
【E】支線	乗合タクシー駒場・智里東・浪合方面	阿智村	区域運行	阿智村	南信州広域タクシー㈲
【E】支線	乗合タクシー清内路方面	阿智村	区域運行	阿智村	南信州広域タクシー㈲
【E】支線	乗合タクシー昼神・智里西方面	阿智村	区域運行	阿智村	南信州広域タクシー㈲
【E】支線	乗合タクシー伍和ﾃﾞﾏﾝﾄﾞタクシー	阿智村	区域運行	阿智村	南信州広域タクシー㈲
【E】支線	R2 神原線	天龍村	路線定期運行	天龍村	天龍村
【E】支線	やまびこデリ号	天龍村	区域運行	天龍村	天龍村
【E】支線	E3 大島線	喬木村	路線定期運行	喬木村	㈲北部タクシー
【E】支線	E4 氏乗線	喬木村	路線定期運行	喬木村	㈲北部タクシー
【E】支線	E5 たかぎｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽ阿島線	喬木村	路線定期運行	喬木村	㈲北部タクシー

新路線区分（県基準）	系統名(ナンバリング、系統名)	関係市町村	運行形態	運営主体	運行主体
【E】支線	E6 たかぎｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽ伊久間線	喬木村	路線定期運行	喬木村	㈲北部タクシー
【E】支線	E7 たかぎｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽ厚生病院線	喬木村	路線定期運行	喬木村	㈲北部タクシー
【E】支線	E8 上平線	喬木村	路線定期運行	喬木村	㈲北部タクシー
【E】支線	E9 富田線	喬木村	路線定期運行	喬木村	㈲北部タクシー
【E】支線	T2 滝川阿島北線	豊丘村	路線定期運行	豊丘村	大新東㈱
【E】支線	T4 佐原線	豊丘村	路線定期運行	豊丘村	大新東㈱
【E】支線	T5 福島線	豊丘村	路線定期運行	豊丘村	大新東㈱
【E】支線	T6 壬生沢福島線	豊丘村	路線定期運行	豊丘村	大新東㈱
【E】支線	T7 壬生沢線	豊丘村	路線定期運行	豊丘村	大新東㈱

※前表に掲載した路線以外に、観光路線やその他の運行（各路線を補完することを目的或いは特定の目的を持った運行（例：福祉バス・スクールバス等））があります。（詳細は、資料編を参照のこと）

(2)　**実施事業**

それぞれの事業における色分け分類は次のとおりです。

〇重点施策 ・・・計画期間中に重点的に取り組んでいく施策

〇先行施策 ・・・先行的に取り組んでいく施策或いは外的要因に拠って進める施策

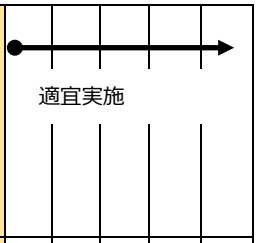
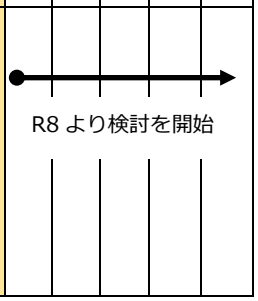
〇継続・補完施策 ・・・計画を補完するために必要な継続的な事業、又状況に応じて実施する施策

(ア)移動不便地区の解消

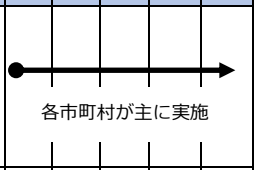
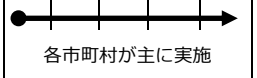
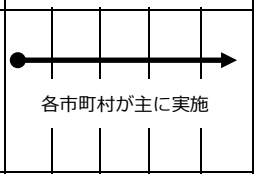
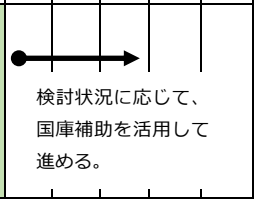
事業名	事業内容	取組主体	実施時期（R 年度） 8 9 10 11 12
移動不便地区状況調査	南信州地域内の移動不便地区の状況を継続して把握する。	南信州地域交通問題協議会、市町村	
移動不便地区の解消	移動不便地区において、高校通学、通院等の移動需要を把握し、需要のある地区に移動手段の整備や運賃負担軽減策等を講ずる。【例】路線バス(迂回ルート・エリアデマンド型を含む)、乗合タクシー、その他の運行、タクシー券発行等	移動不便地区のある市町村、地域公共交通会議	市町村が主に実施

(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） 8 9 10 11 12
運行態様の見直し	各路線において利用状況を検証し、地域ニーズ等を考慮したうえで、その地域の輸送資源を有効に活用し、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、南信州地域交通問題協議会	南部エリアからエリア単位でも検討実施
適切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、南信州地域交通問題協議会	上記と並行して実施
乗り継ぎの改善	幹（飯田線・幹線）枝葉（各路線）の形で構成されている各路線間の乗り継ぎが、円滑に行えるよう到着時間の調整・結節点の設定・拠点や結節点等の待合環境の充実等の改善等を検討する。	市町村、地域公共交通会議、バス事業者、タクシー事業者、JR 東海	適宜実施
中核病院・医院・診療所へのアクセスの向上	飯田市内或いは各エリアの中核となっている病院・医院・診療所へ到達できるよう、運行態様を見直す。	市町村、地域公共交通会議	市町村が主に実施
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、区間制・対距離制の料金設定と一律運賃の料金設定によるものが主であることから、各市町村の運賃体系を尊重しつつも利用者が混乱しないよう関係者間で協議・調整を行う。	市町村、地域公共交通会議、南信州地域交通問題協議会	適宜実施

他分野連携による地域輸送資源のフル活用	病院・学校等の統合・集約が急速に進展し、移動需要は増大していることから、各分野の車両（スク―ルバス・病院送迎車）と運転士の空き時間を他の用途に活用出来るよう調整するなど地域輸送資源をフル活用できるよう、関係各者で協議し取り組んでいく。	市町村、地域公共交通会議、バス事業者、タクシー事業者、南信州地域交通問題協議会	
集中する移動需要の時間帯を別の時間帯に誘導する施策への取組	高齢者の行動パターンが午前中に集中しがち（朝病院に行くため）であるため、比較的閑散としている午後の時間帯に公共交通を利用して買物・通院をしようと考えるサービスの検討・構築に、関係各者及び他分野と協議して取り組んでいく。 【例：集落単位での買い物定期便、午前中と午後で運賃に差をつける等】	市町村、地域公共交通会議、バス事業者、タクシー事業者、南信州地域交通問題協議会	

(ウ)利用促進

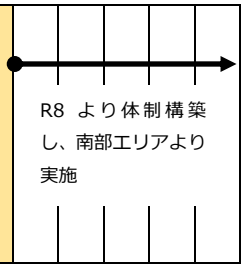
事業名	事業内容	取組主体	実施時期（R 年度） 8 9 10 11 12
定期券、回数券の充実	各路線における定期券、回数券の導入及び充実を行うとともに、高校生の更なる利用を目指し片道定期券や割引率の高い回数券等の検討を行い、必要に応じて導入する。	市町村、地域公共交通会議	
公共交通利用優遇事業	公共交通への転換を図るため、利用による優遇策について検討し、実施する。 【例】ポイント制、商店街との連携等	市町村、地域公共交通会議	
高齢者等の免許返納後の移動支援	運転免許証返納者に対して、何らかの移動手段が提供できるよう検討し、実施するとともに、関係団体（警察署や高齢者団体）へ案内や働きかけを行う。 【例】無料パス等	市町村、地域公共交通会議	
キャッシュレス決済の導入検討	運賃のキャッシュレス決済の研究を行うとともに導入した際のコスト等の試算を行い、共同調達等でコストの低減等が可能かどうか地域で検討を進める。 【例】IC カード、QR コード決済、クレジットカード決済等	交通事業者、市町村、地域公共交通会議、南信州地域交通問題協議会	
地域アプリの導入検討	利用者が、圏域のタクシー・バス・デマンド等の交通手段を１つの画面上で情報を検索し予約できる地域共通のアプリを、官民で共同検討する体制を構築し、国庫補助金や長野県宿泊税の動向を注視しながら、検討・取組を進める。	タクシー事業者、バス事業者、市町村、南信州地域交通問題協議会	

(エ)情報提供、啓発

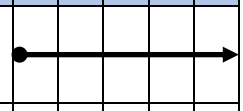
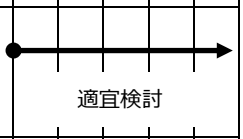
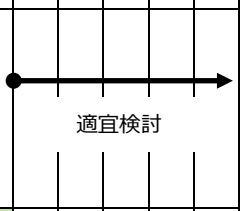
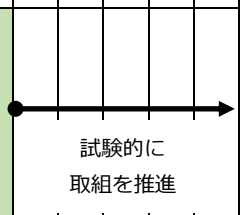
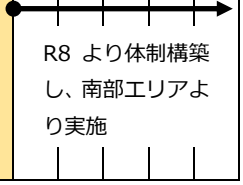
事業名	事業内容	取組主体	実施時期（R 年度） 8 9 10 11 12
各路線のナンバリング化	利用者にわかりやすい表示とするため、乗合タクシーを含む各路線にナンバリング、カラーリングを実施し、車両の方向幕、時刻表等と連動させる。	南信州地域交通問題協議会、市町村、地域公共交通会議	→
統一的な時刻表フォーマットに沿った時刻表の改正	南信州地域の標準的な時刻表フォーマットに沿った時刻表の作成及びホームページへの掲載を実施する。	市町村、地域公共交通会議	→ 各市町村で実施
結節点停留所デザインの統一化	結節点停留所においては、ナンバリング、カラーリングを反映したわかりやすい時刻表、路線図の掲示を行う。	南信州地域交通問題協議会	→
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	→
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	→ 各市町村で実施
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	→
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し、公共交通の認知度向上を図る。	交通事業者、市町村、地域公共交通会議、南信州地域交通問題協議会	→ 各市町村で実施
地域アプリの導入検討	利用者が、圏域のタクシー・バス・デマンド等の交通手段を 1 つの画面上で情報を検索し予約できる地域共通のアプリを、官民で共同検討する体制を構築し、その中で国庫補助金や長野県宿泊税を注視しながら、検討・取組を進める。	タクシー事業者、バス事業者、市町村、南信州地域交通問題協議会	→ 検討状況に応じて、国庫補助を活用して進める。

(オ)市町村負担の縮減

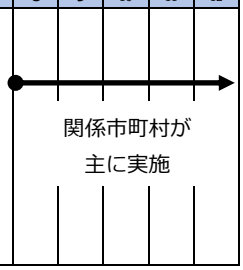
事業名	事業内容	取組主体	実施時期（R 年度） 8 9 10 11 12
運行態様の見直し(再掲)	各路線において利用状況を検証し、地域ニーズ等を考慮したうえで、その地域の輸送資源を有効に活用し、必要に応じて運行態様を見直す。	市町村、地域公共交通会議、南信州地域交通問題協議会	→ 南部エリアからエリア単位でも検討実施
適切な運行便数等の検討(再掲)	各路線の利用状況、利用需要を把握し、運行便数、運行経路、ダイヤ、運賃等柔軟な見直しを行う。	市町村、地域公共交通会議、南信州地域交通問題協議会	→ 上記と並行して実施
補助金の活用	運行、車両購入等に対する国の地域公共交通確保維持事業(地域間幹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)や信州型広域バス路線支援制度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	→ 適宜実施

共同化・協業化の取組推進	各市町村が個別に担ってきた行政事務・運行実務のうち集約可能な事項について、官民で共同化・協業化を検討する場を設置し、共同配車、デマンド配車のシステム共同化等の具体的取組やその運用を圏域で行うための体制構築に取り組む。	南信州地域交通問題協議会、市町村、バス事業者、タクシー事業者	

(カ)事業者支援

事業名	事業内容	取組主体	実施時期（R 年度） 8 9 10 11 12
二種免許取得支援	普通・中型・大型二種免許の取得に向けた支援として、二種免許取得補助制度を実施する。	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。	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	
タクシー 5 分前運動の推進	週末夜間のタクシー空白時間帯を減らすことを目指し、宴会や飲み会等タクシーの配車を行う際に、タクシーを頼んだらすぐ乗るように飲食店やお店に働きかけを、主に長野県タクシー協会下伊那支部が行う活動を関係各者がともに取り組んでいく。	タクシー事業者、南信州地域交通問題協議会、市町村	
共同化・協業化の取組推進	各市町村が個別に担ってきた行政事務・運行実務のうち集約可能な事項について、官民で共同化・協業化を検討する場を設置し、共同配車やデマンド配車のシステム共同化等の具体的取組や運用を行うための体制構築に取り組む。	南信州地域交通問題協議会、市町村、バス事業者、タクシー事業者	

(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） 8 9 10 11 12
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	

リニア駅開業に向けた路線の在り方検討	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や各方面とを結ぶ路線の在り方や交通モードに関する検討を地域内のステークホルダーで状況に応じて行う。	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、JR 東海、市町村	状況に応じて実施
観光タクシーの見直し	タクシーを活用した観光ルート及びガイドタクシー制度について、関係各者間で改めて協議を行い、また、インバウンド需要に向けた取組も含め、取組の在り方を検討する。	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	適宜検討
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やサイクルトレインについて、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	適宜検討・実施
宿泊税を活用した観光路線の検討・構築	令和８年６月から開始する長野県の宿泊税制度から生じる交付金を活用して、南信州圏域と他地域との接続や観光路線について、検討・構築を行う。	市町村、バス事業者、(株)南信州観光公社、タクシー事業者	各市町村で適宜検討

(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） 8 9 10 11 12
GTFS-JP の維持管理	圏域内の定時路線に導入した標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)の維持管理を行う。必要に応じて新規にデータ作成を行う。	南信州地域交通問題協議会	適宜実施
自動運転の実装検討	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	状況に応じて検討及び実施
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、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	適宜検討・実施
乗合タクシーの活用	利用者にとって低廉な料金で利用可能となりうる乗合タクシーについて、デマンド導入の際に選択肢として検討し、必要に応じて、取組みを進める。	タクシー事業者、市町村、南信州地域交通問題協議会	適宜実施
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、市町村	適宜検討・実施
長野県「信州観光 MaaS」実装に向けての調整	交通・観光施設に係る検索・予約・決済を一元化する「信州観光 MaaS」システムの構築が令和 8 年度に長野県が取り組むことから、南信州圏域で当該システムについての検討会を開催する。	市町村、バス事業者、タクシー事業者、市町村、交通事業者、南信州地域交通問題協議会	長野県の事業進捗に応じて対応

(ケ) その他

事業名	事業内容	取組主体	実施時期（R 年度）				
			8	9	10	11	12
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	●→				
			各自適宜対応				

6. 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、計画を変更します。

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します。

(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 13 年度)
(1)移動不便地区の解消	全ての地区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	８地区 (令和６年度)	0 地区
		通院の移動不便地区数	８地区 (令和６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	3.06 回／人 (令和６年度)	3.06 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。	総支出額÷のべ利用者数	１,387 円/人 (令和６年度)	１,387 円/人
		行政負担額÷圏域住民数	１,067 円/人 (令和６年度)	1,067 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	13.6% (令和６年度)	13.6%

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 とします。

※本計画における移動不便地区の定義は、以下２点の要件を満たす場合とします。

①駅から１ｋｍ或いは停留所から５００ｍを超える距離にある地区

②一定の効果がみられる代替手段や移動支援策※2がない地区

※2福祉バス、タクシー券、タクシー助成、スクールバス、デマンドタクシー等

- 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６年度の状況

目的	地区数	公共交通 移動不便地区数	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	17	8
通院	107	31	23	8

※ 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

本指標は、地域の公共交通が住民の日常生活にどの程度浸透し、利便性が確保されているかを評価するものである。

人口減少や自家用車への依存継続により、地域全体の利用者数は減少傾向にあるが、本計画では運行ルートやダイヤの最適化、案内情報の一元化などを通じて、乗りやすく分かりやすい交通環境を整備する。

こうした利便性の向上施策によって、一人ひとりの利用機会を創出し、住民一人あたりの年間利用回数を現状水準で維持することを目標とする。人口減少下においても利用頻度を維持することは、公共交通が生活の足として機能し続けている証左であり、持続可能な地域づくりの指標となる。

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１人あたりを運ぶためのコスト

本計画では、運行主体を超えた路線の再編や資材・システムの一元管理により、支出の抑制を図る。同時に、乗継の改善や案内情報の統合を通じて、利用者数の底上げを推進する。

物価や人件費の高騰によりコスト増が見込まれる局面だが、こうした連携施策によって増加分を相殺し、１人あたりコストを現状水準で維持・抑制することを目標とする。これにより、地域交通を安定的に継続し、市町村の負担軽減につなげる。

算出方法は、

「市町村の交通サービスを実施する際に発生する総支出額÷のべ利用者数」

とする。

(イ)住民一人あたりにかかる交通サービスの維持コスト

本指標は、地域の交通ネットワークを維持するために、住民一人あたりが実質的にどの程度の公費を負担しているかを示すものである。

人口減少により住民数が減少するなか、運行経費の増大などにより一人あたりの維持コストには強い上昇圧力がかかっている。これに対し、本計画では運行主体間の連携によ

るルートの最適化や、車両・システム等の効率的な運用を徹底することで、運営の合理化を図る。

こうした取り組みにより、コスト増要因を抑制し、住民一人あたりの負担を現状水準で維持することを目標とする。これにより、将来にわたって持続可能な交通サービスの基盤を確保する。

算出方法は、

「行政負担額÷圏域住民数」

とする。

(ウ)運行経費に対する運賃収入の比率

本指標は、運行経費に対してどの程度運賃収入で賄えているかを示し、公共交通網の持続可能性を評価するものである。

現在、燃料費や労務コストの上昇により運行経費（分母）が増大する傾向にあり、収支率は低下しやすい極めて厳しい状況にある。これに対し、本計画では重複区間の整理や利用実態に合わせた車両サイズの適正化を徹底することで、経費の抑制を図る。同時に、案内情報の改善や利便性の向上を通じて、運賃収入（分子）の確保に努める。

こうした運営の合理化と利用促進を一体的に進めることで、コスト増要因の影響を最小限に留め、収支率を現状水準（19.4%）以上に維持することを目標とする。これにより、限られた財源を有効に活用し、地域交通の安定的な継続を目指す。

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)　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します。

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。

また、以下の数値について毎年、協議会事務局に報告を行います。

- 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）
- その他協議会事業に必要とする事項

協議会事務局では報告された数値を用いて市町村に提供する他、広域で実施した調査結果や国や県等との協議結果や先進事例を市町村に対し共有します。

7. 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。

南信州地域交通問題協議会	市町村地域公共交通会議
「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」及び「道路運送法」に基づく協議会 ●地域公共交通計画の策定及び変更 ●地域公共交通計画に位置付けられた事業の進捗管理 ●地域公共交通確保維持改善事業に係る計画の申請 ●基幹路線、准基幹路線の体系等の変更に係る協議	**「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」もしくは「道路運送法」、あるいはその双方に基づく協議会** ●個別の事業の実施と進捗管理 ●進捗状況評価シートの作成 ●地域公共交通確保維持改善事業に係る計画の策定 ●各路線の詳細な見直しに係る協議

(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
- その他圏域での協議の必要を認めること

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

エ. 運賃協議部会の所掌

- 複数市町村を跨ぐ路線等に係る運賃等に関すること

○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	・計画運行回数3往復/日以上 ・複数市町村に跨る、或いは市町村内の拠点間を結ぶこと ・1日当たりの輸送量（計画平均乗車密度×計画運行回数）が一定水準であること （15 人～150 人/日、かつ過去2年で 15 人/日未満或いは 150 人/日超となっていないこと） 他	・国 1/2 ＆ 県 1/2 以内 ※平均密度 5 未満は減額
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～曽山入口、飯田駅前～市立病院～曽山入口

★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／便以上 など	国 1/2 以内 ※2 人/便未満は対象外
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

（地域間幹線系統）

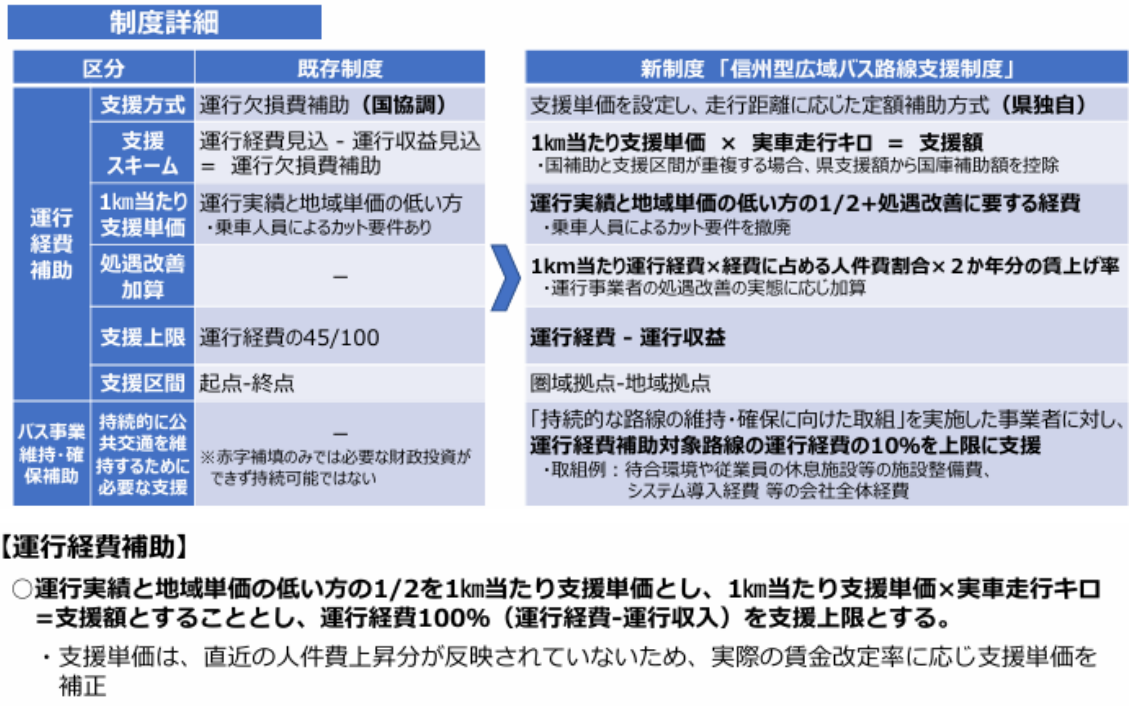
<table>
<tr><td colspan="2">補助対象経常費用</td></tr>
<tr><td>経常収益
（運賃収入等）</td><td>欠損額
国 1/2・県 1/2 以内</td></tr>
</table>

市町村

（地域内フィーダー系統）

<table>
<tr><td colspan="3">補助対象経常費用</td></tr>
<tr><td rowspan="2">経常収益
（運賃収入等）</td><td colspan="2">欠損額</td></tr>
<tr><td>国(1/2)</td><td>市町村(1/2)</td></tr>
</table>

★信州型広域バス路線支援制度について



【運行経費補助】

○運行実績と地域単価の低い方の1/2を1㎞当たり支援単価とし、1㎞当たり支援単価×実車走行キロ＝支援額とすることとし、運行経費100%（運行経費-運行収入）を支援上限とする。

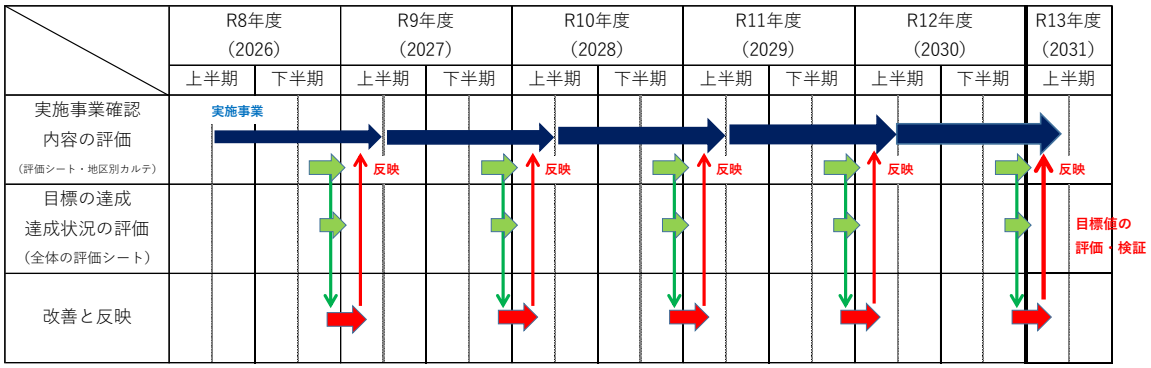
・支援単価は、直近の人件費上昇分が反映されていないため、実際の賃金改定率に応じ支援単価を補正

（別表）

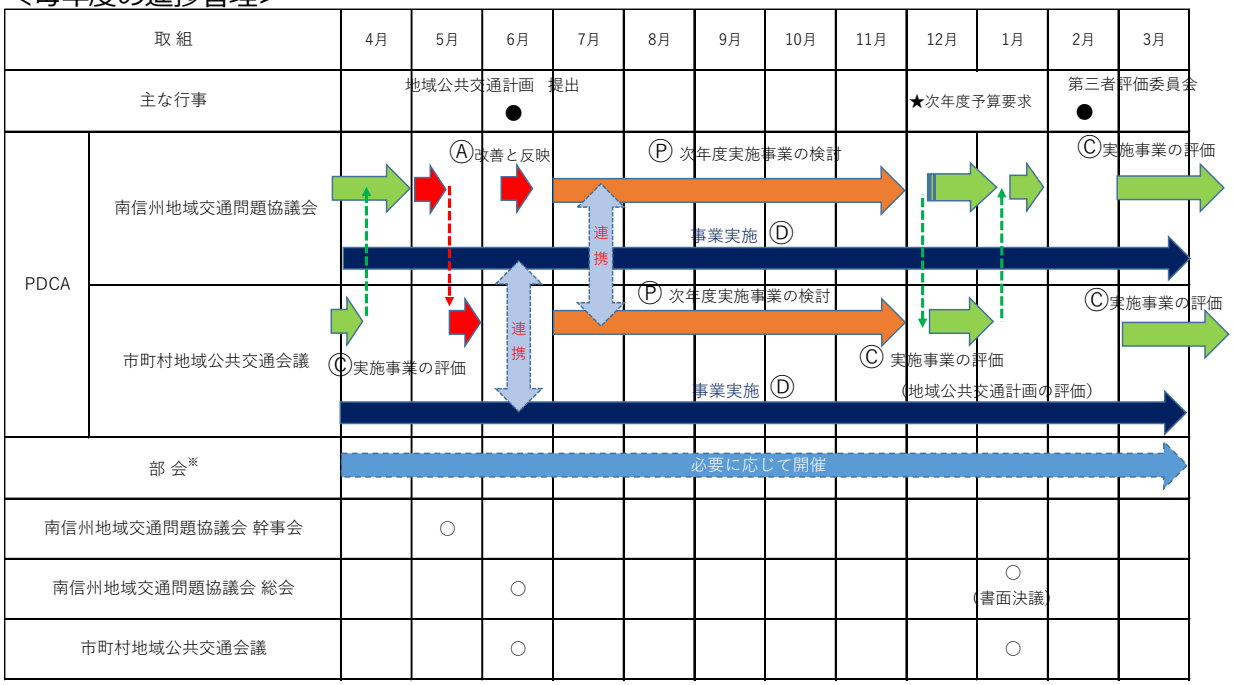
路線名	負担割合
E0 阿島線	飯田市:喬木村＝75:25
W0 駒場線	飯田市:阿智村＝78:22
S0 阿南線(S1 温田線含む)	阿南町:下條村:売木村:天龍村:泰阜村→距離比按分
E1 遠山郷線	喬木村60万(定額) 残り飯田市負担
E2 平岡線	天龍村3.7万(定額) 残り飯田市負担
平岡線	天龍村19.3万(定額) 残り飯田市負担
上市田線	飯田市:高森町＝80:20
W1 西部コミュニティバス	根羽村:阿智村:平谷村＝25:52:23

(3)　計画の実施スケジュール

＜５か年の進捗管理＞



＜毎年度の進捗管理＞



※　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