

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 km² のうちの約 86% を森林が占めている。また盆地のほぼ中央を流れる天竜川沿いに河岸段丘が広がり起伏に富んだ地形が形成されている。

このような地形的特徴を持つ当地域での主な移動手段は専ら自家用車であり、それに伴い公共交通の需要は年々減少している。

しかし自家用車を運転できない高齢者や、高校生を中心とする学生等は、日常の移動手段として電車やバス等を利用しており、今後継続的に公共交通を守り育てていくことが、当地域にとって喫緊の重要課題のひとつとなった。

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 km² 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。

- ・ 平成 24 年 4 月 要望のあった高齢者回数券を設定した。
- ・ 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）
- ・ 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。
- ・ 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。

【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。