

## 南箕輪村地域公共交通協議会（第2回） 次第

日時：令和5年12月19日（火）

午前10時から

場所：役場2階 講堂

### 1 開 会

### 2 会長あいさつ

### 3 報告事項

（1）南箕輪村地域公共交通基礎調査結果について【資料1～6】

### 4 協議事項

（1）地域公共交通における課題の整理と今後の方向性について【資料7】

（2）その他

### 5 その他

### 6 閉 会

南箕輪村地域公共交通協議会 委員名簿

(委嘱期間：令和5年4月20日～令和6年3月31日)

役職名	所属	職名	委員氏名	選出区分	備考
会 長	南箕輪村	村長	藤城 栄文	地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団	
委 員	伊那バス株式会社	代表取締役社長	藤澤 洋二	公共交通事業者等	
	ジェイアールバス関東株式会社 伊那支店	支店長	西津 芳則		
	有限会社白川タクシー	代表取締役	白川 光朗		
	伊那バス労働組合	組織部長	北澤 昭彦		
	村区長会	区長会長	栗原 敦司	地域公共交通の利用者	
	北陸信越運輸局長 野運輸支局	首席運輸 企画専門官	佐藤 栄治	道路管理者、港湾管理者 その他地域公共交通計画 に定めようとする事業を 実施すると見込まれる者	
	伊那建設事務所	維持管理課長	長谷川 哲郎		
	伊那警察署	交通課 交通係長	高梨 幸太	公安委員会	
	南箕輪村	地域包括支援 センター長	山崎 一	地域公共交通計画を作成 しようとする地方公共団 体	
	南箕輪村 社会福祉協議会	事務局長	伊藤 千登世	学識経験者その他の当該 地方 公共団体が必要と 認める者	

	所属	職名	氏名		
事務局	地域づくり推進課	課長	高橋 里江		
		係長	宮下 裕司		
		主査	清水 亮輔		
	NPO法人SCOP	主任研究員	富樫 慎	南箕輪村地域公共交通基 礎調査業務委託事業者	

## 本事業の枠組みについて

### (1)本事業の位置づけ

本事業は、令和6年度以降の「南箕輪村地域公共交通計画」の策定を見据え、その基礎調査として実施しているものです。調査費用の一部は、国の地域公共交通確保維持改善事業補助金の適用を受けています。

### (2)地域公共交通計画とは

自家用車の普及等に伴い、地方部においては、鉄道やバスなどの公共交通事業は営利事業としては成り立たなくなってきたり、路線の減便や廃止などが相次いでいます。このような状況を受けて、地域自らが公共交通の計画・運営に携わっていくことが不可欠となってきました。

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。具体的には、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送など、地域の多様な輸送資源についても最大限活用することで、持続可能な仕組みを整えることが求められています。

なお、地域公共交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、地域公共交通法）」に位置づけられた法定計画であり、すべての地方公共団体に策定するよう「努力義務」として位置づけられています。今後、地域公共交通確保維持改善事業に基づく事業費補助などを受ける場合にも、地域公共交通計画への位置づけが必要となっています。

### (3)本年度事業の実施事項について

(1) に記した通り、本年度は基礎調査事業であり、以下の項目の実施を進めています。

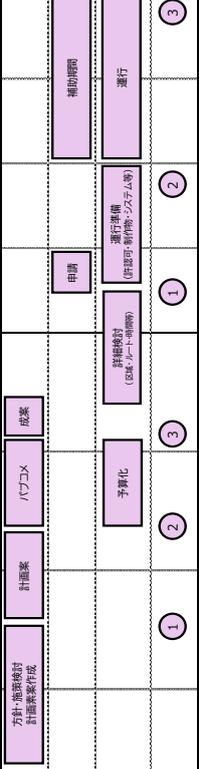
- ・ 地域概況調査（公共交通を取り巻く社会環境＝地勢、人口、人の移動、自動車保有、観光など）
- ・ 上位計画・関連計画の把握
- ・ 現行公共交通施策の把握
- ・ バス利用実態調査、乗降人数調査
- ・ 村民アンケート調査
- ・ 地域公共交通に関する課題の整理

### (4)本年度のスケジュール・次年度以降の展開について

本年度のスケジュール、次年度以降の想定スケジュールについて次ページに示しています。なお、次年度、地域公共交通計画の策定に移行するかどうかは、本年度の調査結果をもとに、本地域公共交通協議会において検討したうえで決定します。

南箕輪地域公共交通計画基礎調査スケジュール（案）

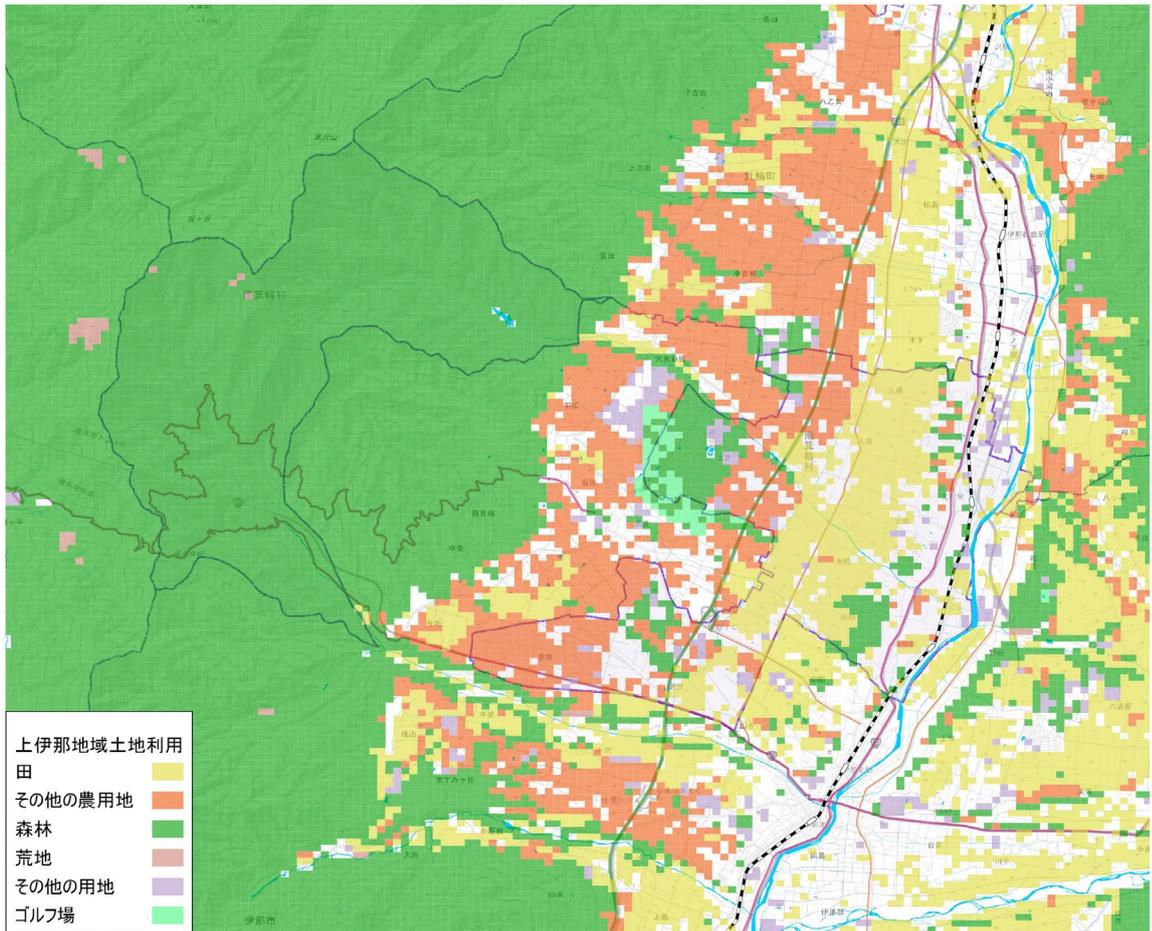
	令和6年度（見込み）			令和7年度（見込み）			
	6～9月	10～12月	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月
<b>(1) 地域概況・交通施策の状況把握</b>							
①地域概況の把握							
②上位計画・関連計画の把握							
③公共交通施策の把握							
<b>(2) 地域住民利用実態調査</b>							
①アンケート調査							
②乗降調査							
<b>(3) 住民アンケート調査</b>							
◇調査設計・実施							
◇集計・分析							
<b>(4) 地域公共交通を取り巻く課題の整理</b>							
◇課題の整理							
◇方向性の検討							
<b>(5) 地域公共交通計画策定に向けた報告書のとりまとめ</b>							
◇施策案検討(提案)							
◇報告書とりまとめ							
<b>■ 会議等</b>							
◇地域公共交通協議会							
<b>次年度以降の見通し（計画策定・補助取得を行う場合）</b>							
地域公共交通計画の策定							
補助申請（フィーダー系統）							
新規路線等の運行							
地域公共交通協議会開催							



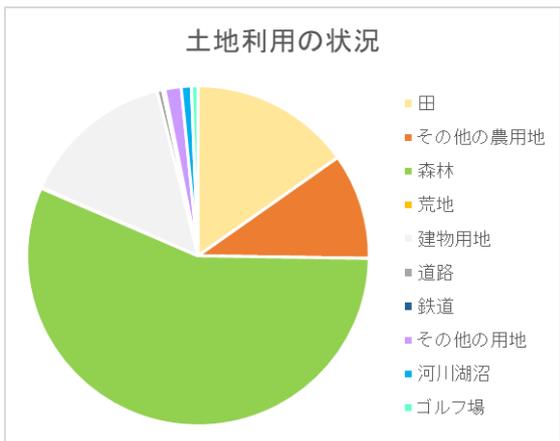
# 南箕輪村の地域概況・交通をとりまく諸環境

## 1. 地形・土地利用

- 南箕輪は長野県の南部、天竜川に沿って南北に開けた伊那盆地の西部に位置する。南箕輪村から伊那市の三峰川にかけては比較的幅が広く、ゆったりとした景観を有している。
- 盆地ではあるが、河岸段丘地形が顕著で、村東部の天竜川付近が標高650m程度であることに対して、村西部の大芝高原は800mと、その差が150mと大きくなっている。
- 村の面積は40.99km<sup>2</sup>で、その56%を山林が占めている。とくに西側の飛び地における山林の面積が大きい。盆地の東側にあたる段丘面は畑地が広がり、天竜川に近い区域は水田が多くなっている。
- 村中部には50haに及ぶ大規模な都市公園である大芝高原があるほか、村内には工場なども多く立地している。



地目	面積 (ha)	構成比
田	622.4	15.2%
その他の農用地	412.4	10.1%
森林	2306.7	56.3%
荒地	4.2	0.1%
建物用地	595.2	14.5%
道路	21.8	0.5%
鉄道	8.4	0.2%
その他の用地	63.4	1.5%
河川湖沼	39.2	1.0%
ゴルフ場	25.4	0.6%

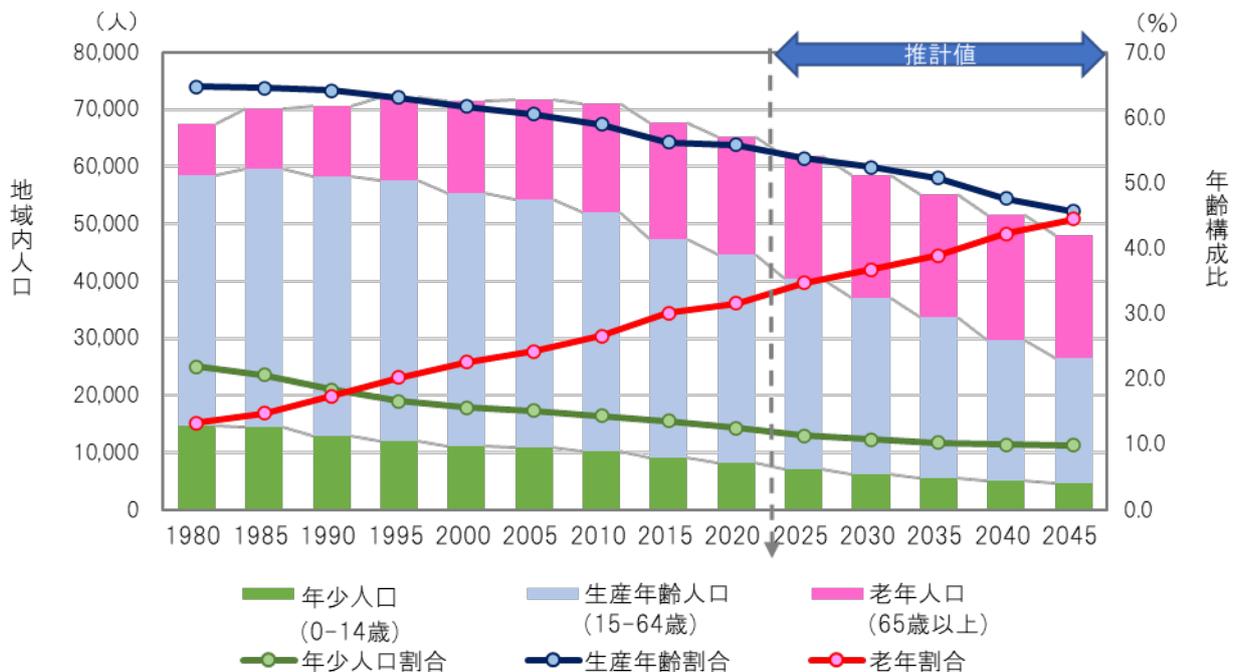


## 2. 人口動態

### (1)人口の推移と人口動態

- 2020年における南箕輪村の人口は15,685人で、県内においては最も人口の多い村となっている。
- 1980年以降、一貫して人口が増加しており、この40年で1.77倍の増加となっている。今後は人口減少に転じることが見込まれているが、2045年の推計値でも15,000人近い人口を維持していることが見込まれており、県内でも特徴的な状況にある。
- 高齢化率も23.6%と低く、年少人口割合も15.9%と比較的高い。しかし、今後の高齢化は比較的ペースが早く、2040年には30%を超えることが見込まれている。

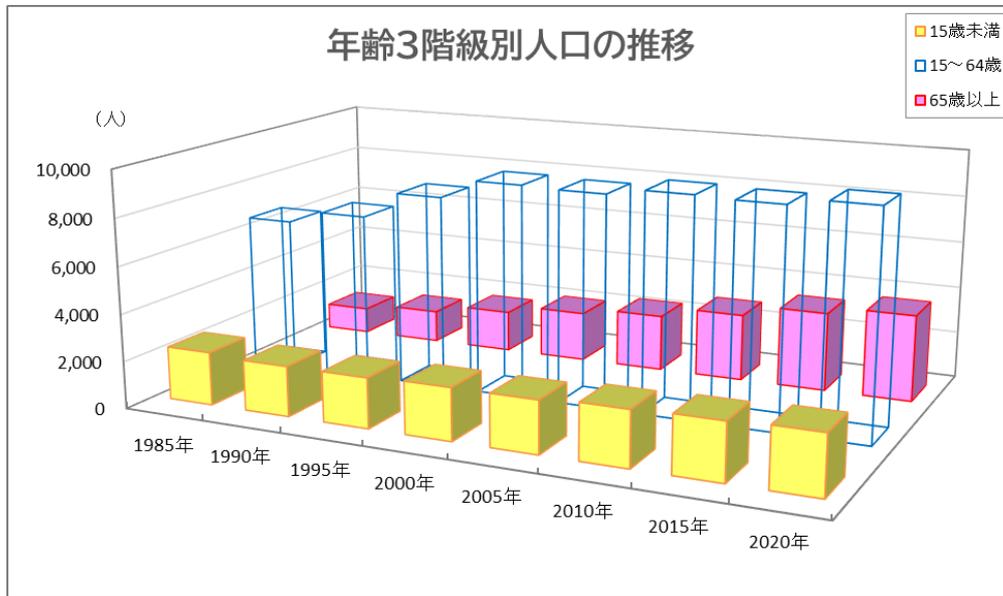
	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
総人口	8,877	9,910	10,597	12,133	13,404	13,620	14,498	14,997	15,685	15,567	15,577	15,428	15,153	14,790
年少人口 (0-14歳)	2,159	2,250	2,121	2,120	2,206	2,202	2,336	2,406	2,494	2,423	2,345	2,263	2,205	2,130
生産年齢人口 (15-64歳)	5,813	6,543	7,090	8,243	9,068	9,005	9,285	9,214	9,492	9,301	9,191	8,912	8,371	7,837
老年人口 (65歳以上)	905	1,117	1,386	1,770	2,130	2,413	2,877	3,377	3,699	3,843	4,041	4,253	4,577	4,823
年少人口割合	24.3	22.7	20.0	17.5	16.5	16.2	16.1	16.0	15.9	15.6	15.1	14.7	14.6	14.4
生産年齢割合	65.5	66.0	66.9	67.9	67.7	66.1	64.0	61.4	60.5	59.7	59.0	57.8	55.2	53.0
老年割合	10.2	11.3	13.1	14.6	15.9	17.7	19.8	22.5	23.6	24.7	25.9	27.6	30.2	32.6



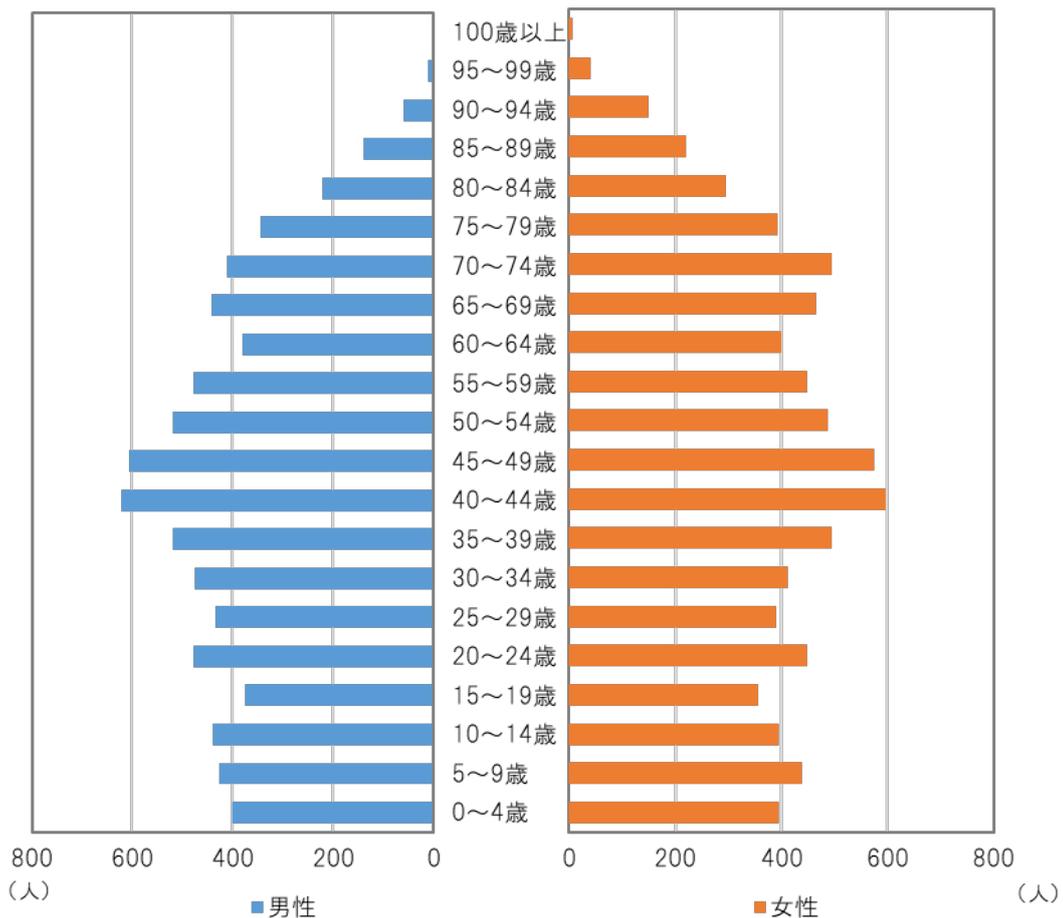
出典：現況＝国勢調査（総務省：1980～2020年）  
 将来推計＝国立社会保障・人口問題研究所

## (2)年齢別人口

- 全国的に少子高齢化が社会問題となっているが、南箕輪村においては、高齢化は進んでいるものも、現在に至るまでは子どもの人口も増え続けている。
- 人口ピラミッドからは10代後半から30代にかけての人口の流出が目立つが、20代前半の人口が増えているのは信州大学の学生の定住があることによるものである。
- 人口の男女比では、女性のほうが平均寿命が長いことから高齢層では女性の多さが目立つ反面、40代以下の世代では女性の人口が比較的少なくなっている。



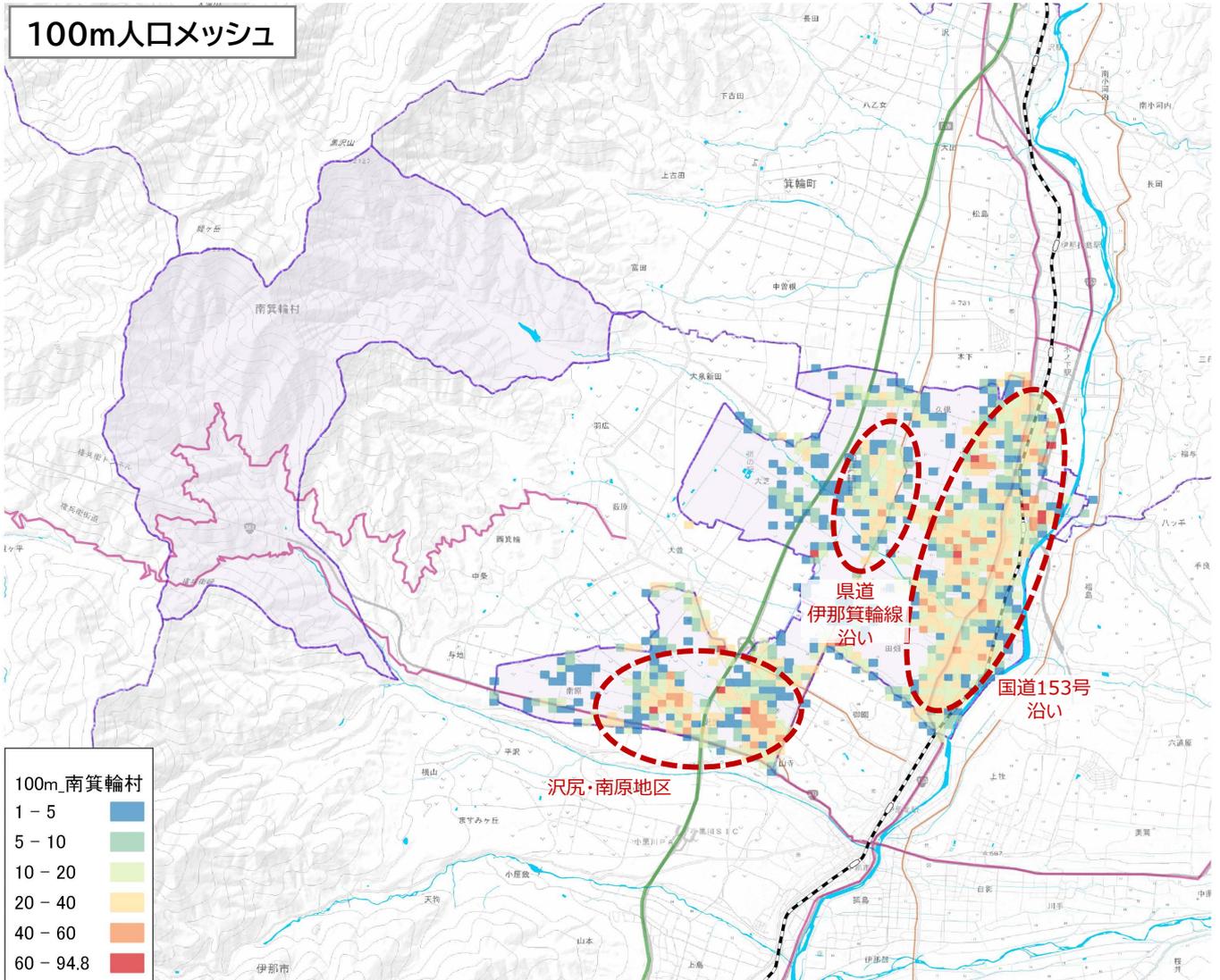
出典：国勢調査（総務省：1985-2020年）



出典：国勢調査（総務省：2020年）

### (3)人口分布

- 西側の飛び地を除く村内東側の区域は、全体に広く人口が分布している。全体に農用地が多い土地利用ではあるが、そのなかにもある程度、宅地が点在している状況となっている。
- 人口が比較的まとまっているのが、国道153号沿いとその西側を走る県道伊那箕輪線沿いで、その他にも伊那インターチェンジの南側にあたる南原地区、沢尻地区も人口が多い。



出典：国勢調査（総務省：2020年）

### 地区別人口



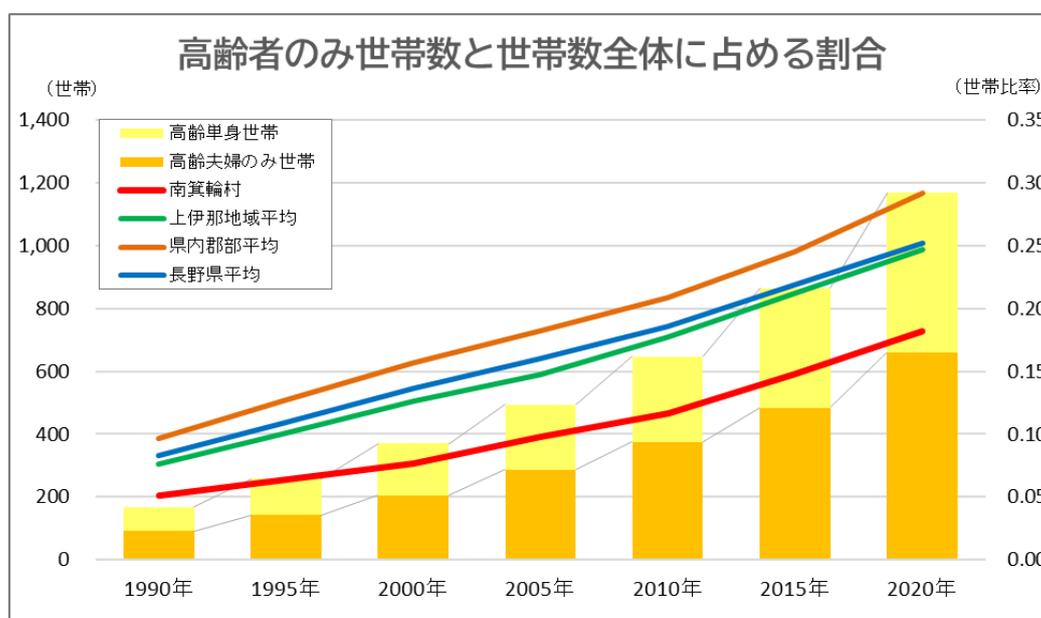
行政区	世帯数	人口
北原区	103	242
久保区	524	1,335
中込区	180	442
大泉区	568	1,624
塩ノ井区	132	350
北殿区	1,174	3,085
南殿区	447	1,190
大芝区	83	317
田畑区	823	2,184
神子柴区	923	1,850
南原区	611	1,551
沢尻区	877	1,627
合計	6,445	15,797

出典：国勢調査（総務省：2020年）

#### (4) 高齢者世帯の状況

- 2020年における南箕輪村における高齢者のみ世帯数は1,169世帯で、この30年間で7倍に急増している。
- 村内の全世帯数に占める割合は18%と低いものの、従前の状況との変化の度合いなどが大きいことも懸念される。
- 高齢者のみ世帯のうちの43%が、高齢者の単身世帯となっている。

	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年
高齢夫婦のみ世帯	91	141	204	287	374	484	661
高齢単身世帯	76	117	166	206	273	381	508
南箕輪村	0.05	0.06	0.08	0.10	0.12	0.15	0.18
上伊那地域平均	0.08	0.10	0.13	0.15	0.18	0.21	0.25
県内郡部平均	0.10	0.13	0.16	0.18	0.21	0.25	0.29
長野県平均	0.08	0.11	0.14	0.16	0.19	0.22	0.25

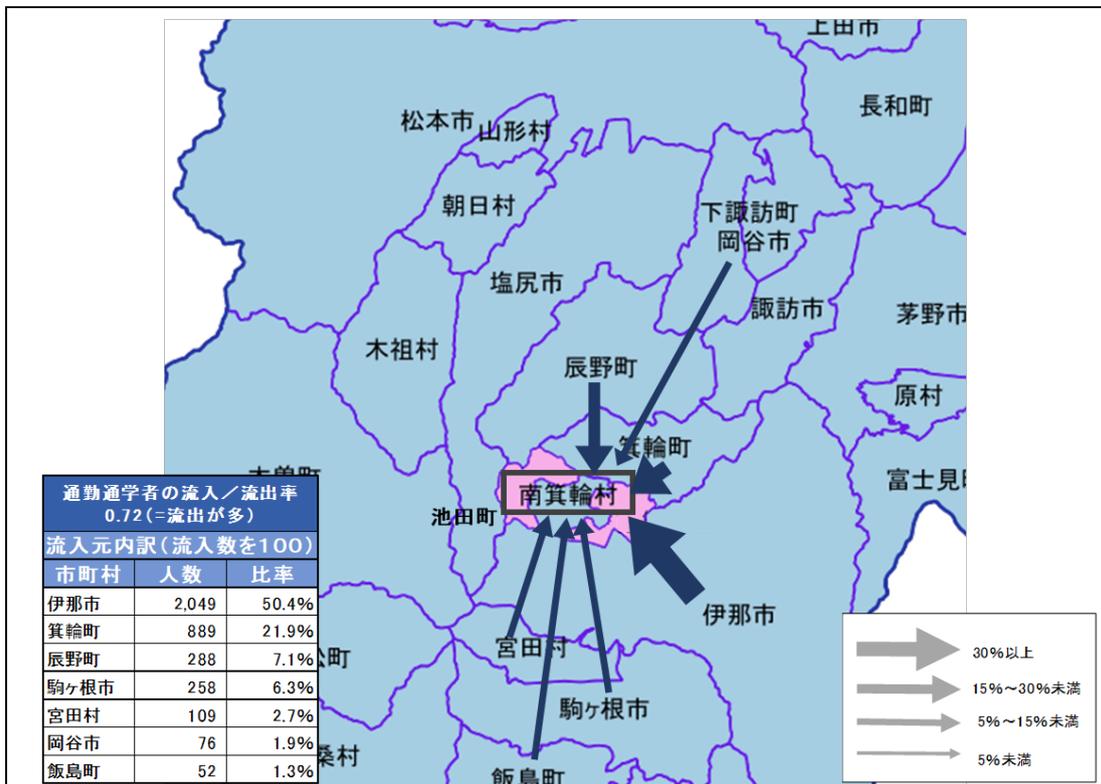
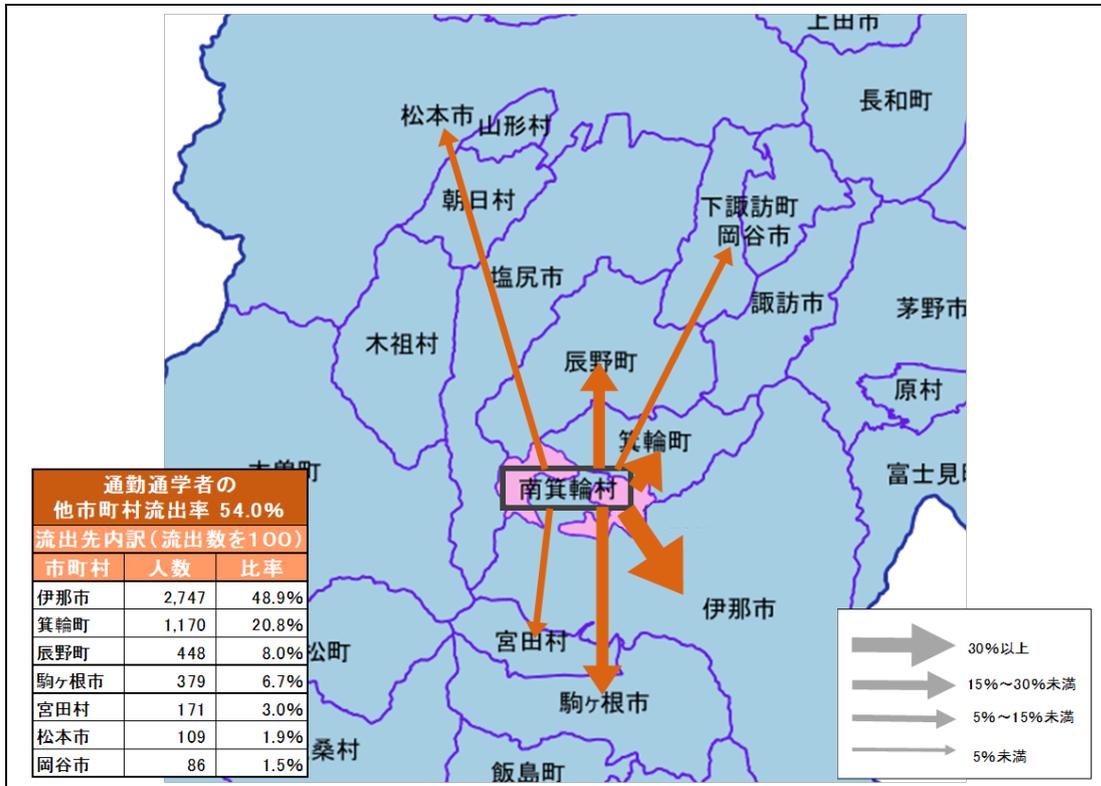


出典：国勢調査（総務省：1990年-2020年）

### 3. 通勤・通学流動

#### (1) 就業者・通学者の流出入状況

- 就業者・通学者の流動としては、村内で就業している、村内に通学している人の割合が46%で、残りの54%が村外に流出している。
- 流出先としては、広域圏の中心である伊那市が最も多く、流出者全体の49%を占めている。次いで、箕輪町、辰野町、駒ヶ根市の順となっている。この4市町で84%を占める。
- 一方、村外への流出者数に対する流入者数の割合は0.72で、流出の方が多く、伊那市のベッドタウン的な位置づけをもつ地域特性であることがわかる。
- 流入元としても、伊那市が最も多く、全体の半数以上を占めている。次いで、箕輪町、辰野町、駒ヶ根市の順で、4市町で85%となり、流出とほぼ同様となっている。

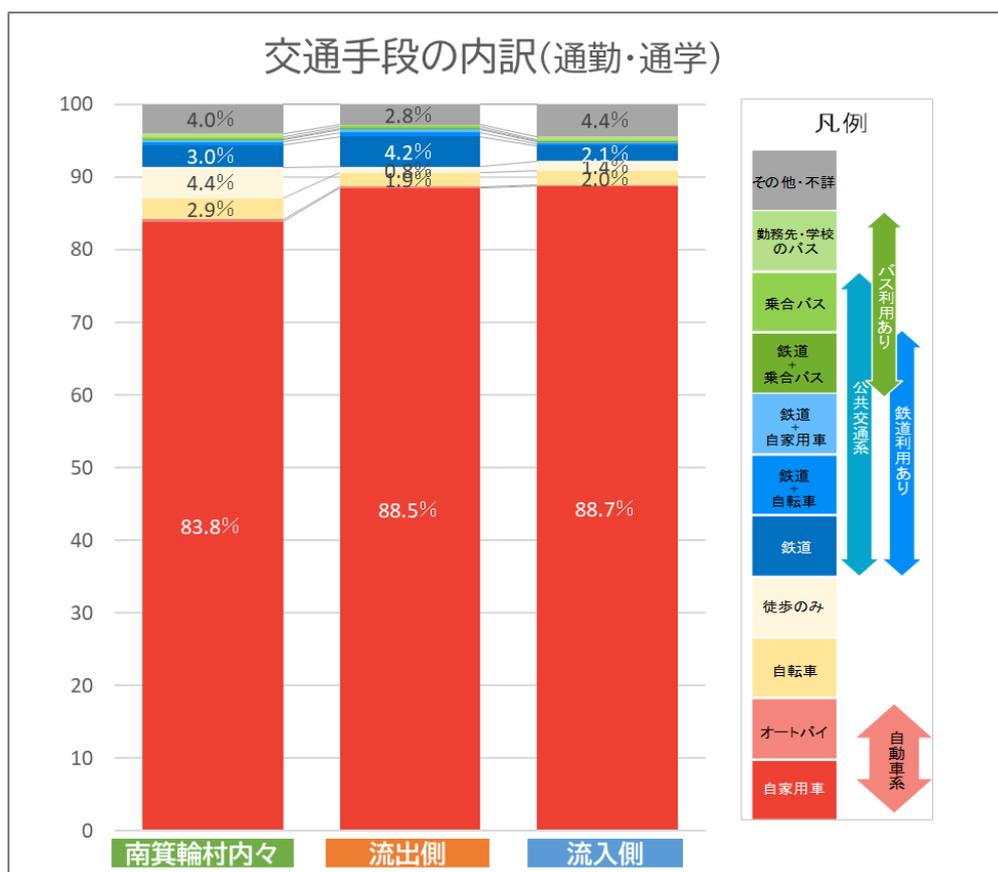


出典：国勢調査（総務省：2020年）

## (2)就業者・通学者の交通手段

- 3(1)で示した通勤・通学流動における交通手段については、「自家用車」が最も多く、流出入ともに88%となっている。村内で完結する移動に関しては徒歩や自転車などが増えるため、自家用車の比率は低下するものの83%と高い。
- 公共交通の利用率(グラフの青系<鉄道>+緑系<バス>)については、流出側が5.6%、流入側が2.9%となっている。流出側のほうが多いのは、一般にベッドタウン的な性格をもつ地域において都市部への通勤通学に際し、鉄道などを用いることのメリットが大きいことによるものである。
- この比率は県内でもみても、かなり低い比率となっている。

	人数			割合		
	自町村で従業	流出側	流入側	自町村で従業	流出側	流入側
自家用車	6,936	4,952	3,675	83.8%	88.5%	88.7%
オートバイ	28	15	6	0.3%	0.3%	0.1%
自転車	237	104	82	2.9%	1.9%	2.0%
徒歩のみ	360	46	56	4.4%	0.8%	1.4%
鉄道	250	236	87	3.0%	4.2%	2.1%
鉄道+自転車	30	29	11	0.4%	0.5%	0.3%
鉄道+自家用車	27	23	10	0.3%	0.4%	0.2%
鉄道+バス	12	11	6	0.1%	0.2%	0.1%
乗合バス	22	14	6	0.3%	0.3%	0.1%
勤務先・学校のバス	43	12	20	0.5%	0.2%	0.5%
その他・不詳	327	156	182	4.0%	2.8%	4.4%
合計	8,272	5,598	4,141	100.0%	100.0%	100.0%

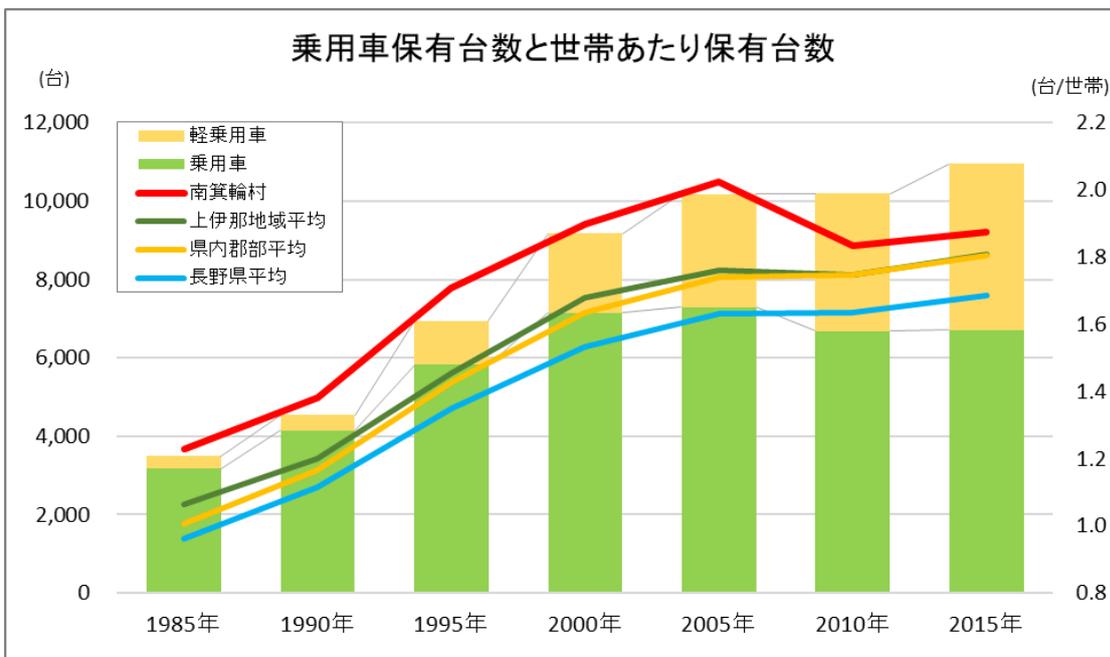


出典：国勢調査（総務省：2020年）

## 4. 自動車の保有状況

- 南箕輪村における2015年の乗用車の保有台数は、軽乗用車とあわせた台数で10,950台で、この30年間で3.1倍に増加しているが、ピークである2005年以降はほぼ頭打ちとなっている。
- 普通乗用車だけでみると、2005年がピークとなっており、8%の減少となっている。
- 一方で、軽自動車は急増しており、この30年で約13倍の増加となっている。
- 一世帯あたりの保有台数は1.88台で、長野県全体の平均である1.68台に比べても高い状況にある。

		1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年
乗用車 台数	乗用車	3,167	4,141	5,827	7,154	7,295	6,684	6,708
	軽乗用車	328	403	1,123	2,017	2,884	3,510	4,242
	合計	3,495	4,544	6,950	9,171	10,179	10,194	10,950
世帯あたり 保有台数	南箕輪村	1.23	1.38	1.71	1.90	2.03	1.83	1.88
	上伊那地域平均	1.06	1.20	1.45	1.68	1.76	1.75	1.81
	県内郡部平均	1.00	1.17	1.43	1.64	1.74	1.75	1.81
	長野県平均	0.96	1.12	1.35	1.53	1.63	1.63	1.68

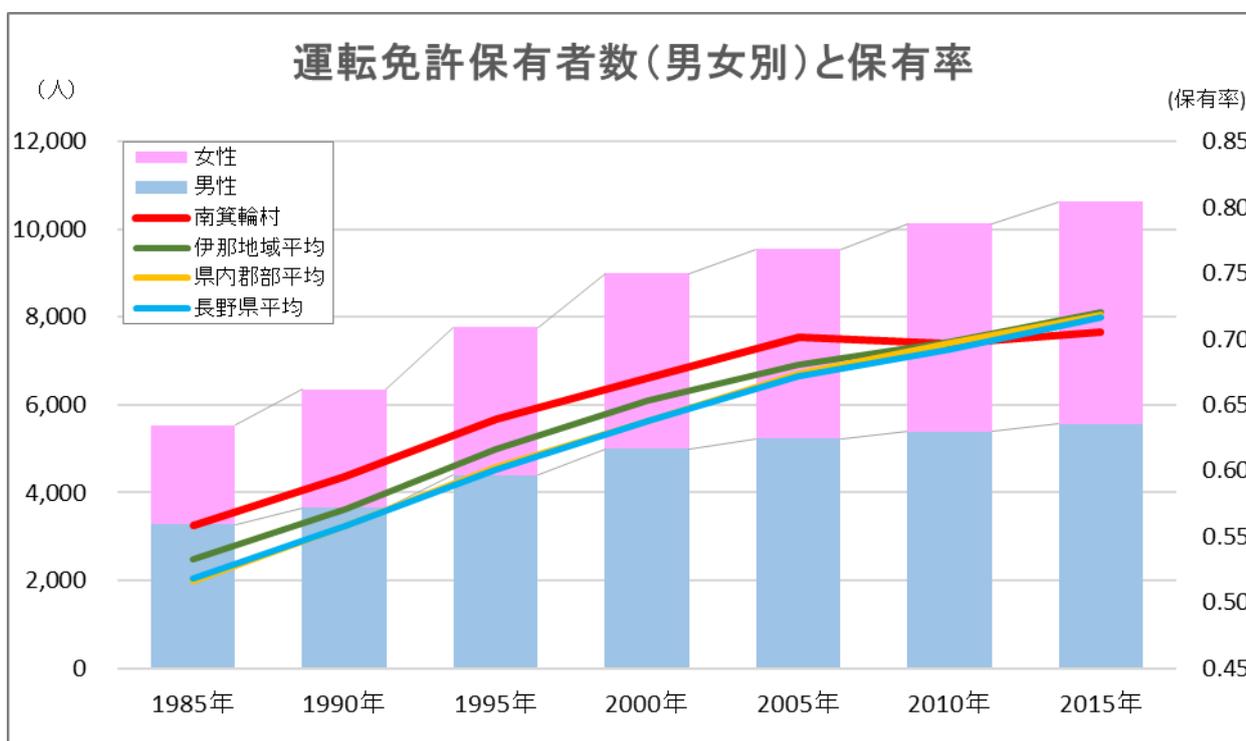


出典：運輸統計（長野運輸支局：1985年-2015年）

## 5. 運転免許の保有状況

- 南箕輪村の2015年の運転免許保有者数は10,628人で、1985年以降、一貫して増加している。
- 免許保有者の男女比は1985年には概ね6:4で女性が少なかったが、2015年では52:48と同程度になってきている。
- 人口に対する免許保有率は71%で、長野県や広域圏の平均とほぼ同等である。

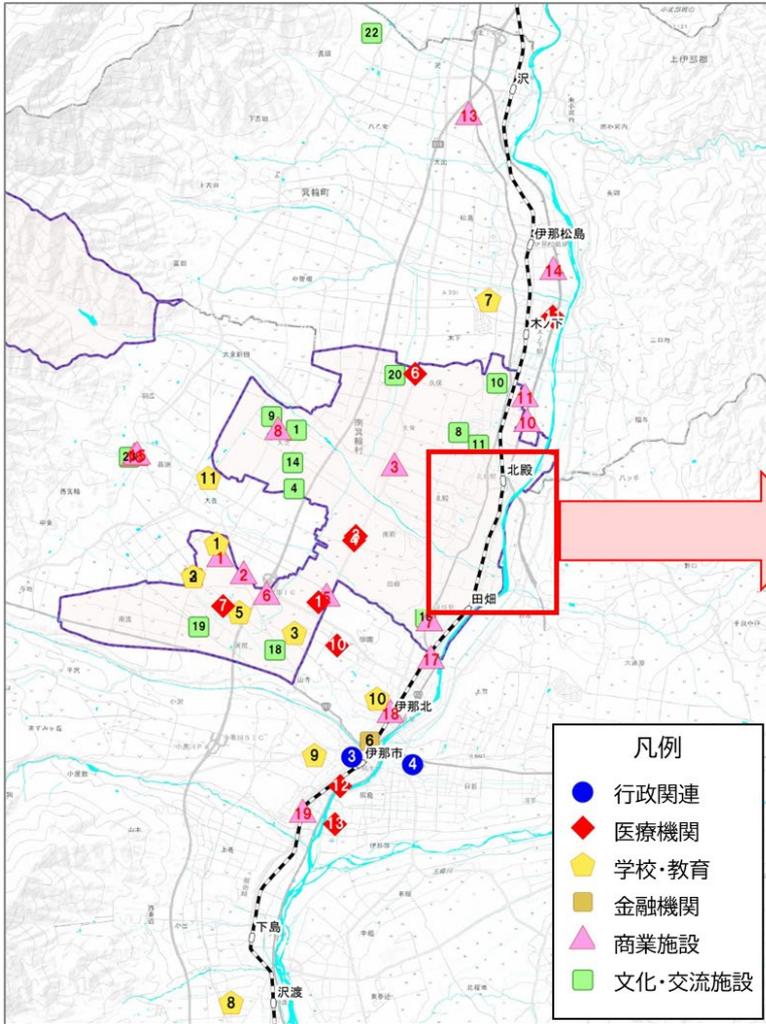
		1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年
免許保有者数	乗用車	3,273	3,653	4,396	4,998	5,236	5,387	5,571
	軽乗用車	2,264	2,697	3,364	3,992	4,312	4,743	5,057
	合計	5,537	6,350	7,760	8,990	9,548	10,130	10,628
保有率 (人口比)	南箕輪村	0.56	0.60	0.64	0.67	0.70	0.70	0.71
	上伊那地域平均	0.53	0.57	0.62	0.65	0.68	0.70	0.72
	県内郡部平均	0.52	0.56	0.60	0.64	0.67	0.70	0.72
	長野県平均	0.52	0.56	0.60	0.64	0.67	0.69	0.72



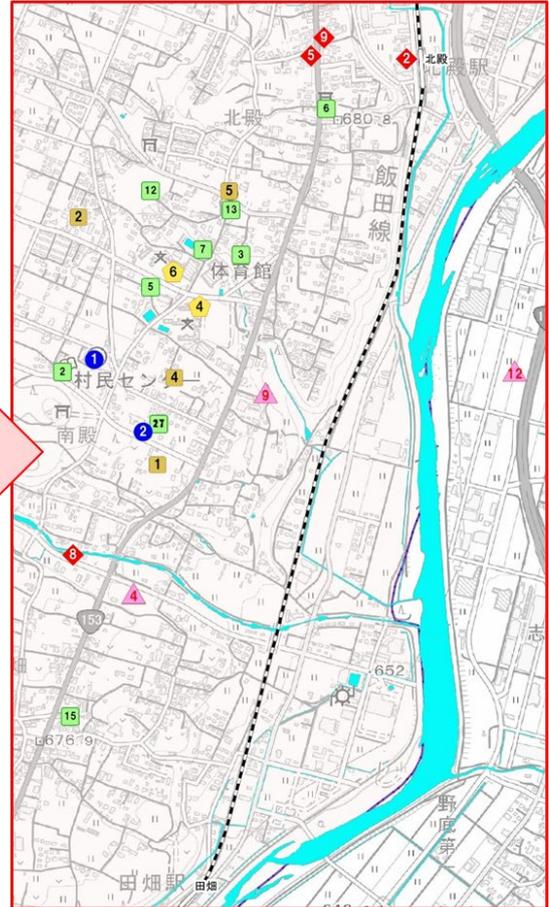
出典：運転免許統計（長野県警：1985年-2015年）

## 6. 施設の立地状況

- 公共施設等については、南北に走る国道153号沿いと伊那西部広域農道沿いに多く立地している。また、県道伊那箕輪線沿いにも商業施設や医療機関などの立地が目立つ。東西の路線については県道伊那インター線沿いの立地も多い。駅周辺部への立地は逆に少ない状況である。
- 地域の中核的な医療機関である伊那中央病院や、警察署、県振興局など行政手続き等で来訪が不可欠な施設は広域圏の中心都市である伊那市に立地しているため、これらについても図中に示している。
- 南箕輪村の村域がコンパクトで、伊那市街地までも比較的近いいため、ある程度利用しやすい範囲に公共施設等がまとまっているという見方もできる反面、交通不便者等にとっては、施設が域内全体に広く点在しているという見方のほうが妥当である。



村中心部拡大



凡例

- 行政関連
- ◆ 医療機関
- 学校・教育
- 金融機関
- ▲ 商業施設
- 文化・交流施設

行政関連	
1	南箕輪村役場
2	南箕輪村駐在所
3	上伊那地域振興局(合同庁舎)
4	伊那警察署

医療機関	
1	南信病院
2	長田内科循環器科医院
3	高原医院
4	堀田内科クリニック
5	ゆりの木クリニック
6	みなみみのわ内科クリニック
7	みらい歯科クリニック
8	やなぎさわ歯科クリニック
9	くらす歯科医院
10	伊那中央病院
11	上伊那生協病院
12	仁愛病院
13	田中病院

学校・教育	
1	信州大学農学部
2	南信工科短大
3	上伊那農業高校
4	南箕輪小学校
5	南部小学校
6	南箕輪中学校
7	箕輪進修高校
8	伊那西高校
9	伊那弥生ヶ丘高校
10	伊那北高校
11	伊那看護学校

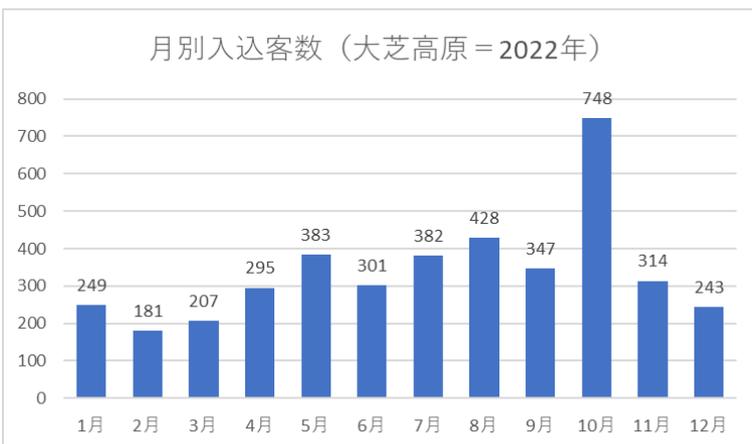
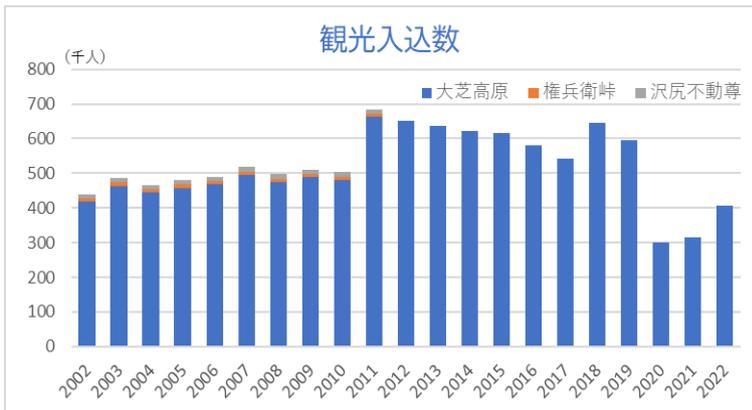
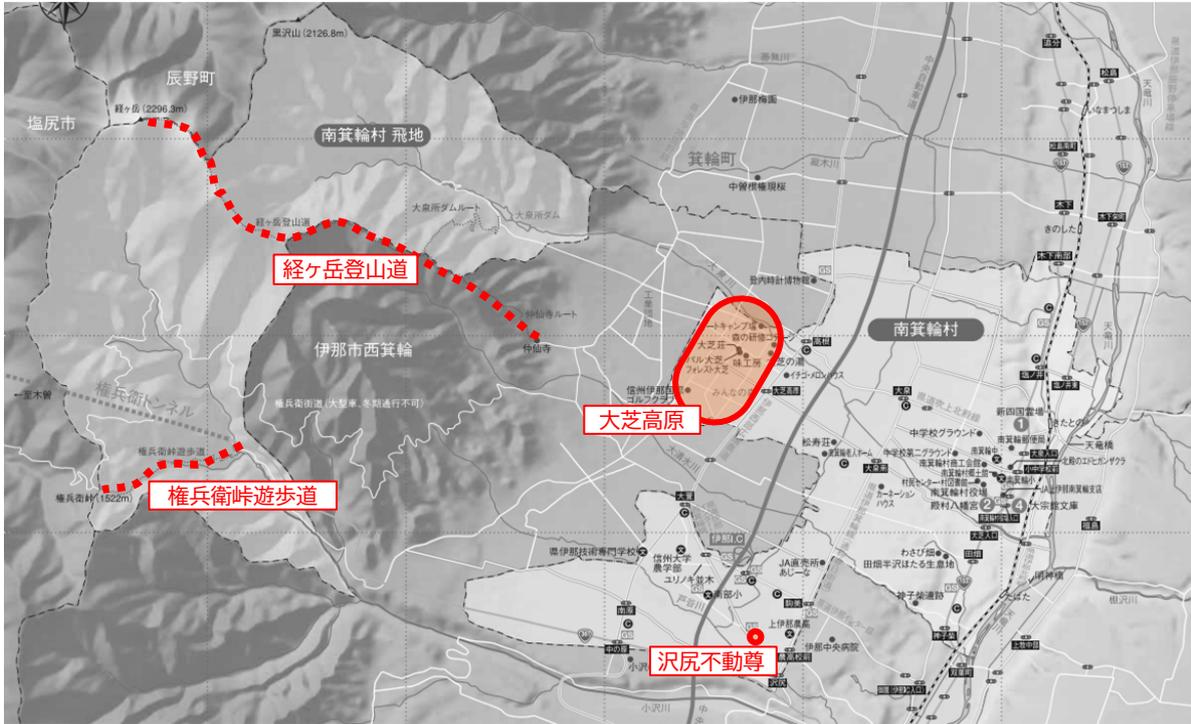
金融機関	
1	八十二銀行 南箕輪支店
2	アルプス中央信用金庫 南箕輪支店
3	アルプス中央信用金庫 信大前支店
4	JA上伊那 南箕輪支所
5	南箕輪郵便局
6	伊那郵便局(本局)

商業施設	
1	デリシア 伊那インター店
2	ニシザワショップ 信大前店食彩館
3	コメリハード&グリーン南箕輪店
4	マツモトキヨシ南箕輪店
5	マツモトキヨシ伊那インター店
6	アメリカンドラック伊那インター店
7	クスリのサンロード南箕輪店
8	大芝高原味工房
9	JA上伊那 ファーマーズあじ〜な
10	綿半スーパーセンター箕輪店
11	ベルシャイン 箕輪店
12	ツルヤ 伊那福島店
13	ベルシャイン 伊北店
14	イオン 箕輪店
15	はびろ農業公園 みはらしファーム
16	JA上伊那 JAファームいな竜西店
17	ニシザワショップ NOW 双葉食彩館
18	業務スーパーモダンパック伊那店
19	MEGAドン・キホーテUNY伊那店

文化・交流施設	
1	ふれあい交流センター 大芝の湯
2	南箕輪村図書館
3	南箕輪村村民センター
4	南箕輪村村民体育館
5	南箕輪村営富士塚運動場
6	南箕輪村公民館
7	村民交流支援センターすくすくはうす
8	森の学び舎(村防災研修センター)
9	大芝公園管理所
10	久保コミュニティセンター
11	塩ノ井公民館
12	中込公民館
13	北殿公民館
14	西部地区館
15	大芝公民館
16	田畑公民館
17	神子柴公民館
18	沢尻コミュニティセンター
19	南原コミュニティセンター
20	北原公民館
21	南殿コミュニティセンター
22	みのわ温泉 ながたの湯
23	みはらしの湯

## 7. 観光の動向

- 長野県観光利用者統計には、南箕輪村において、大芝高原、権兵衛峠、沢尻不動尊の3箇所の経年データが掲載されている。その他、村の観光案内で主に紹介されている観光資源としては、下図に示す経ヶ岳及びその登山道などが記されている。
- 統計書に掲載されている村内3施設の入込客数の合計は直近の2022年において40万7千人となっており、コロナ禍で最も落ち込みが大きかった2020年からは約1.36倍に戻しているが、2011年のピーク期に比べると、6割に満たない状況となっている。
- なお、大芝高原は観光統計に記載のある県内約250の観光地のうち、上位45位で、上伊那地域では、伊那西部高原、駒ヶ根高原に次ぐ入込となっている。一方で県内観光客が大半で宿泊客が少ないという実態も示されている。



出典：長野県観光統計（長野県観光部：2002年-2022年）



## 上位計画・関連計画の把握

本事業に関連する県や村の計画としては次のようなものがあげられ、それぞれ公共交通のあり方等について記されている。

### (1) 長野県（上伊那地域振興局）

#### ①総合計画

計画名称等	しあわせ信州創造プラン 3.0
検討組織	長野県
目標年次	概ね 2035 年の長野県の将来像を展望し、これを実現するための今後 5 年間（2023～2027 年度）の行動計画
方針・目標	人々の思いが 力が重なり 高まり 未来を創る 二つのアルプスに護られた水と森林と太陽の伊那谷
取組施策	2. <u>誰もが安心して、快適に暮らし、人生を楽しめる「まち・暮らし」づくり</u> デジタル技術の活用等による産業の振興、防災・減災対策、公共交通の維持など生活基盤の確保、生涯にわたる学びの環境の整備、自然環境の保全により、誰もが安心・安全に暮らし、人生を楽しめる地域づくりに取り組みます。 ●安全・安心の基盤整備 ・JR 飯田線や高速バスの利用促進を図るとともに、交通事業者等と地域公共交通のあり方を検討 3. <u>人が集い、新たな価値を共創する「つながり」づくり</u> リニア中央新幹線や三遠南信自動車道の整備を活かし、南信州地域・木曾地域と連携した広域観光の推進、つながり人口*の拡大、移住・定住の促進等により、交流の拡大に取り組みます。 ●交流の促進 ・リニア中央新幹線等の整備を見据え、アクセス道路や長野県駅からの広域二次交通を整備

#### ②都市計画マスタープラン

計画名称等	上伊那圏域 都市計画区域マスタープラン
検討組織	長野県
目標年次	都市計画の基本的な方向 令和 22 年 都市施設などの整備目標 令和 12 年（中間年 令和 7 年）
方針・目標	④リニア中央新幹線との連携と生活・産業・観光を支える交通体系の強化 リニア中央新幹線の開業に向けて、アクセスの基盤となる一般国道 153 号の整備を進めるとともに、JR 飯田線とリニア中央新幹線長野県駅との効果的な連携を図る。 （中略）交通渋滞の緩和や環境負荷低減のため、既存の鉄道及びバスの利用性を高めるとともに、コミュニティバスの導入や観光の 2 次交通を支えるハブ機能の強化により、自家用車利用からの転換を促進する。
取組施策	① 交通施設の都市計画の決定の方針 a. 基本方針 ア. 交通体系の整備の方針 （中略）本圏域の南北方向には JR 飯田線があり、各駅の駅前広場やバスターミナル等については、交通結節点であると同時に、人と人との交流拠点としても捉えるとともに、脱炭素都市づくりや高齢社会に対応するため、公共交通機関の再編や利用

	<p>促進を図る。これら交通体系の連携強化により、鉄道駅周辺の圏域拠点等を中心に、歩いて暮らせるまちづくりや観光まちづくりの実現を目指す。</p> <p>b. 主要な施設の配置の方針</p> <p>イ. 公共交通</p> <p>(中略) J R 飯田線、J R 中央本線の利用促進を図るとともに、交通結節機能の維持、強化を図る。バス路線については、生活の足を支える路線バス等の維持、コミュニティバスの充実を図るとともに、安全・安心な地域公共交通の確保を図る。</p>
--	---

③地域公共交通計画（※令和5年度策定中の計画で素案が提示されている段階。暫定扱いとする）

計画名称等	長野県地域公共交通計画
検討組織	長野県
目標年次	計画期間は令和6（2024）年度から令和10（2028）年度までの5年間
方針・目標	<p><b>【目指す将来像】</b> 特に通院・通学等の日常生活における移動や観光地への円滑な移動など、自家用車に頼らなくても大きな不安を感じずに誰もが安心して暮らせる持続可能な社会の実現</p> <p><b>【基本的な方針】</b> 持続可能な社会を支えるため、官民連携のもと、行政の主体的な関与により、社会的共通資本である地域公共交通の維持・発展、サービスの品質保証を図る</p> <p>目標1：持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 県土を形成する地域公共交通ネットワークの維持・発展及び生活を支える地域内交通の維持の支援を行います。</p> <p>目標2：利用しやすい地域公共交通の実現 公共交通機関のキャッシュレス化、公共交通情報の提供充実や待合環境の整備などの利便性向上を図り、わかりやすく・使いやすい利用環境を整備します。</p> <p>目標3：地域公共交通分野における脱炭素化の推進 自家用車の利用から公共交通への利用転換を促すとともに、環境性能に優れた事業用車両の導入を推進する等、二酸化炭素排出量の削減に取り組みます。</p>
本事業との関連事項や取組施策	<p>長野県としての公共交通の品質保証の目安等が示され、長野県土における「拠点と軸」が設定されるほか、県独自の支援制度なども設けられる見込み。</p> <p>上伊那地域としては、伊那市中心部が「圏域拠点」に、南箕輪村においては、北殿駅及び村役場周辺が「地域拠点」に設定されており、伊那本線と高遠線が圏域全体の軸となる「圏域内連携軸」として設定される模様。</p>

(2) 南箕輪村

①総合計画

計画名称等	南箕輪第5次総合計画
検討組織	南箕輪村 第5次総合計画に関するむらづくり委員会
計画期間	基本構想 2016年度(平成28年度)～2025年度(令和7年度)までの10年間 基本計画 (後期) 2018年度(令和3年度)～2025年度(令和7年度)
方針・目標	将来像 「いつまでも あふれる緑 笑い声」 ～みんなの笑顔、かがやく自然、安全・安心の村 南箕輪～ 基本目標5 住みやすい環境づくりを進める村 公共交通については、利用者ニーズを生かした利便性の高い誰にも使いやすいきめ細やかな公共交通網の構築を促進します。
取組施策	施策5-1(2) 道路・交通網の充実 ① 鉄道交通の充実 a 交通の利便性の向上に向け、村の玄関口としてJR各駅の周辺環境整備等を進め、JRに対しては踏切の拡幅等を要望します。 b 村内の駅前公衆トイレや駐輪場の適切な維持・管理により、鉄道利用者の快適性と利便性を向上させるとともに、JR飯田線活性化期成同盟会とも協力し、JR飯田線の利用促進活動を行います。 ② バス交通等の確保・充実 a 公共交通については、近隣市町村との連携を図ることで、効率性や利便性の向上につながる面があります。新しい技術やサービスの研究を進めながら、公共交通の充実を目指し、また、現在あるバス路線については、運行維持のための支援を行います。 b 福祉移送サービスをはじめ、児童・生徒や高齢者、障がい者等交通弱者が利用しやすい移動手段の確保に努めます。 c 地域公共交通会議の意見を踏まえ、生活の足を確保する交通手段として、まっくんバス運行を基本としながら、路線バス、スクールバス等を含めた、利便性の高い交通システムを整備します。

②都市計画マスタープラン

計画名称等	南箕輪村 都市計画マスタープラン
検討組織	南箕輪村
目標年次	2007年(平成19年)～2025年(令和7年) 20年間
方針・目標	将来像 「人と自然が響き合う安らぎのむら」 基本方針3 安心・安全なむらづくり 都市基盤の整備により、居住環境の向上を図り、誰もが安心・安全に暮らせるむらづくりを進めます。
取組施策	分野別方針3 道路・交通体系の方針 ◆公共交通網の充実 ・地域に密着した生活の足を確保するため、「まっくんバス」を基本としながら、路線バス、スクールバス等を含め、利便性の高い交通システムを検討していきます。 ・鉄道利用環境の向上のため、JR飯田線「北殿駅」、「田畑駅」へのアクセス性の向上に努めます。



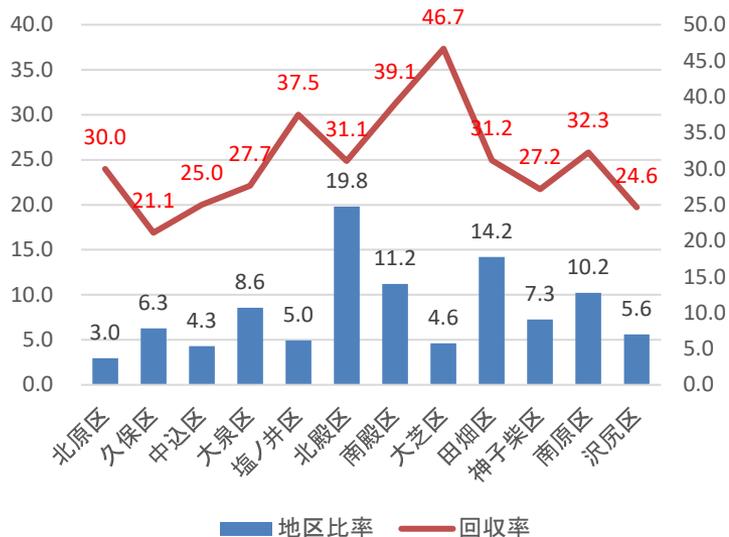
# 日常の移動と公共交通に関するアンケート調査 調査結果報告

## 【調査の実施概要】

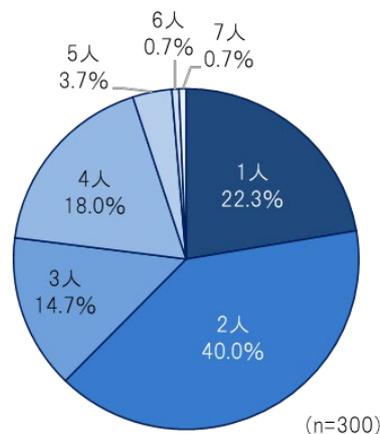
調査期間	2023年7月21日～8月15日
調査対象者	南箕輪村の住民基本台帳より1,000世帯を抽出 世帯ごとに4名まで回答（回答は高校生以上のみ）
調査方法	郵送配布、郵送回収 インターネット調査も併用
有効回答数	世帯回答＝305（うちインターネット回答35） 個人回答＝560
回答率	30.5%

# 1 回答世帯の状況

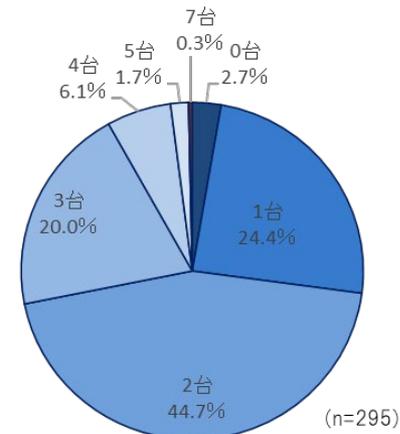
①回答票の地区別割合と回収率



②世帯人数



③世帯あたり自動車台数

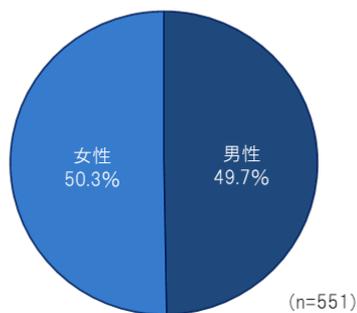


- 地区ごとの人口割合に応じて、調査票を配布。全体の回収率は30.5%で、目標としていた3割は越えた。
- 地区ごとに最低10票の確保を目指したところであるが、北原区の票数が最も少なく9票となった。
- 久保区と沢尻区で回収率が25%を下回ったが、それぞれ19票、17票を確保している。

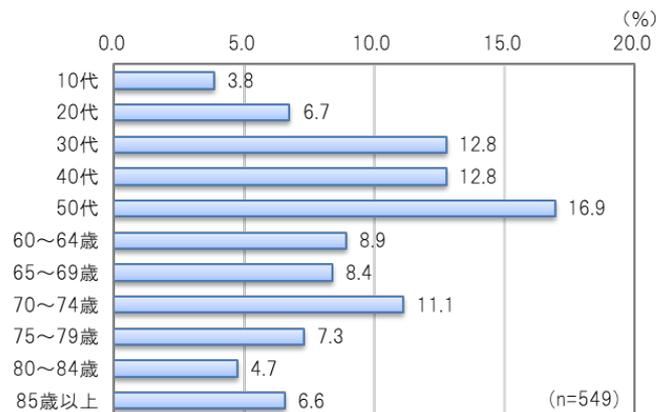
- 世帯の平均人員は2.4人となった。単身世帯も22%みられた。
- 世帯あたりの自動車保有台数は2.1台となった。

## 2 回答者の属性

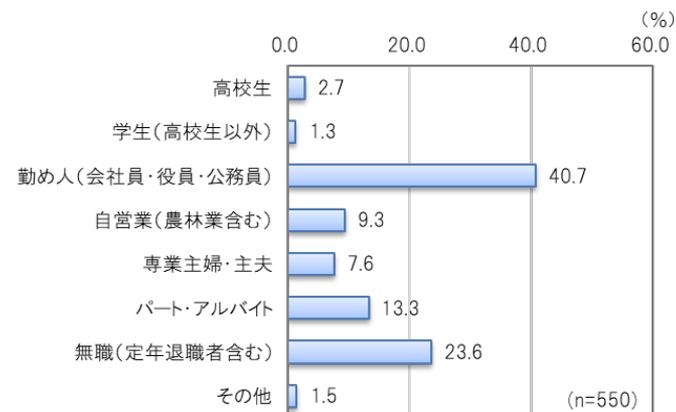
### ①性別



### ②年代



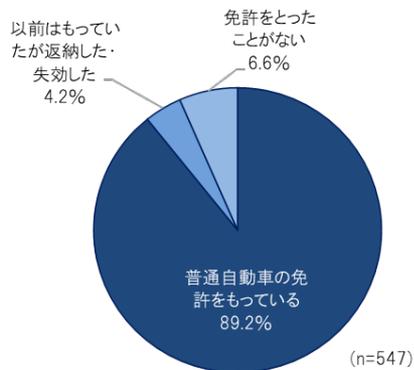
### ③職業



- 回答者の男女比はほぼ同数となった。
- 年代別にみると、65歳以上の高齢者からの回答が全体の38%と多く、地域の高齢化率と比べても、高齢者からの票にやや偏った傾向はみられる。
- 一般に、階層別の回答率は、調査テーマとの相関が認められている。
- 職業は勤め人が最も多いものの、無職(定年退職者)が多いのも同様とみられる。

# 3 交通不便者の状況

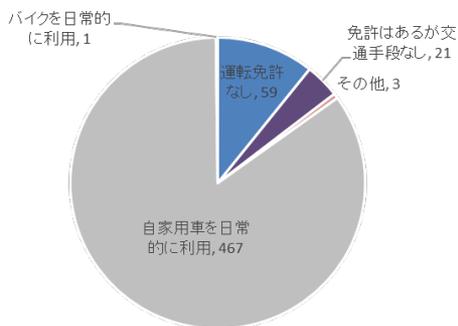
## ①免許の保有状況



## ③交通不便者の抽出(年代・性別)

		度数	割合
交通不便者	運転免許なし	59	10.5
	免許はあるが交通手段なし	21	3.8
	その他	3	0.5
非不便者	自家用車を日常的に利用	467	83.4
	バイクを日常的に利用	1	0.2
判定不能		9	1.6
合計		560	100.0

## ②日常における運転の状況

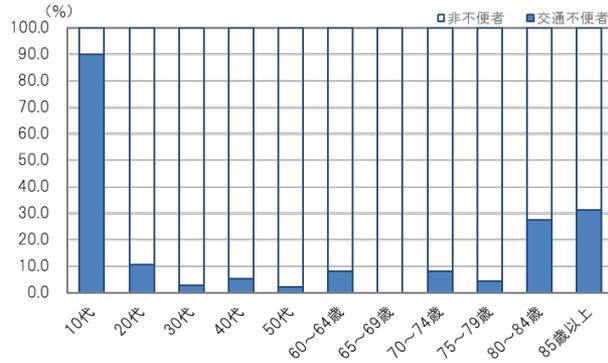


- 本調査では、公共交通の検討を行う上で重要となる「交通不便者」という概念を設定し、以下のように定義づけた。
- 「交通不便者＝日常的に利用できる自家用車(バイク含む)を持たない方」
- 運転免許を持っていても、自家用車を持っていない方、自宅に自家用車があっても、世帯主の方が通勤で利用しているため、日中、自家用車がない主婦の方などは交通不便者と位置づけられる。
- 本調査における交通不便者は83名で回答者全体の15%となった。

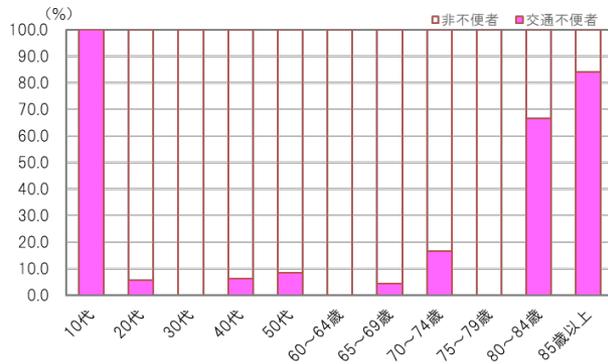
# 3 交通不便者の状況

## ③交通不便者の抽出(年代・性別)

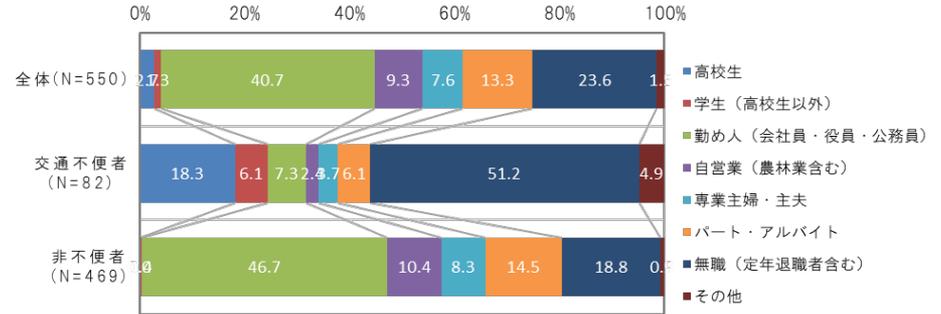
男性



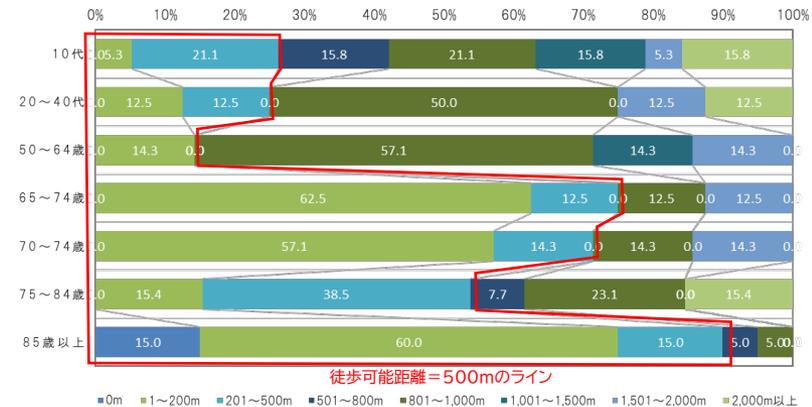
女性



## ②交通不便者の職業種別



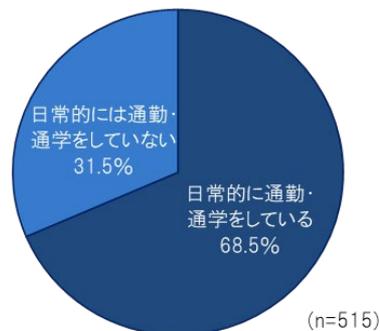
## ③交通不便者の徒歩可能距離



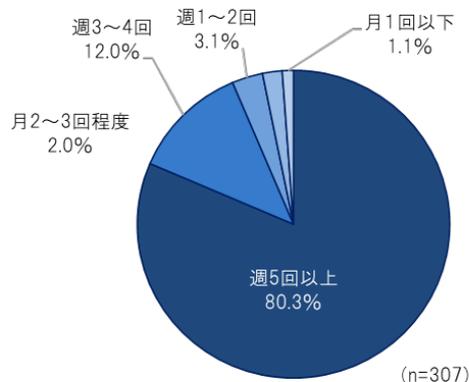
- 交通不便者の年齢・性別をみると、10代(高校生)の大半が該当するが、20代~65歳未満はほぼ該当がなく、高齢者は性別や年齢区分により状況が分かれる。
- 男女ともに80歳未満まではほぼ該当しないが、女性は80歳を越えると急激に比率が高まる。男性は85歳を越えても3割程度と低いことがわかる。
- 高齢の交通不便者は足が悪い場合も多く、65歳を越えると、500m程度が徒歩距離の限界となり、85歳を越えると200mでも厳しい状況となることがわかる。

# 4 通勤通学移動の状況(全体)

## ①定期的な通勤通学の有無



## ②通勤通学の頻度



## ③通勤通学の目的地

定期的な通勤・通学の目的地		
場所	度数	割合
伊那市内	95	34.5
箕輪町内	38	13.8
南箕輪村役場	25	9.1
上伊那南部地域	23	8.4
辰野町内	10	3.6
その他の地域	10	3.6
諏訪地域	8	2.9
松本・塩尻地域	8	2.9
木曾地域	6	2.2
伊那中央病院	5	1.8
上記以外の地域	47	17.1
無回答	78	-
合計	353	100.0

275 (n=275)

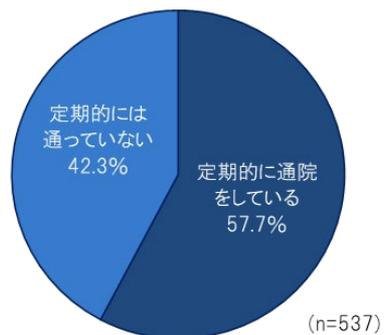
## ④利用交通手段(複数回答)



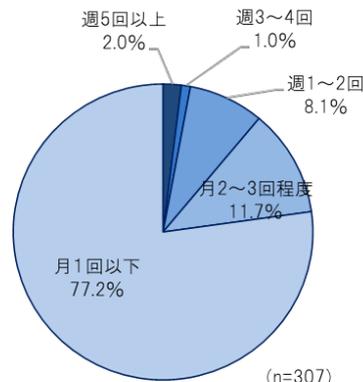
- 日常的に通勤通学をしている人は69%となっている。
- 頻度としては、80%が週5回以上となっている。
- 利用者数が多く、頻度も高いという、最もボリュームの多い交通需要であるといえる。
- 目的先は伊那市内、南箕輪村内が多く、全体の半数を占める。
- 利用交通手段としては圧倒的に自家用車が多く、回答者全体の88%が利用している。
- JR飯田線や家族送迎も一定数みられるがこれは主に高校生の通学が該当する(⇒8p参照)。

# 5 通院移動の状況(全体)

## ①定期的な通院の有無



## ②通院の頻度

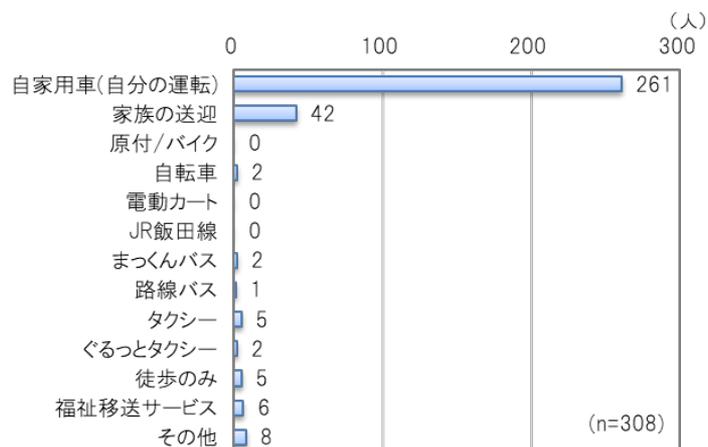


## ③通院の目的地

定期的な通院の目的地		
場所	度数	割合
伊那中央病院	50	19.0
長田内科循環器科医院	35	13.3
堀田内科クリニック	33	12.5
伊那市内	32	12.2
みなみみのわ内科クリニック	29	11.0
高原医院	18	6.8
上伊那生協病院	15	5.7
仁愛病院	12	4.6
箕輪町内	8	3.0
くらた歯科医院	7	2.7
上記以外の地域	24	9.1
無回答	47	-
合計	310	100.0

263 (n=263)

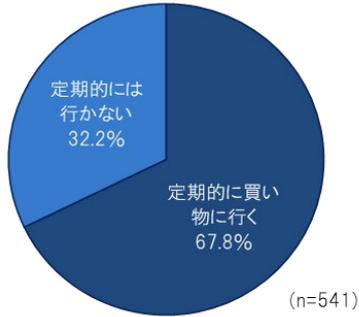
## ④利用交通手段(複数回答)



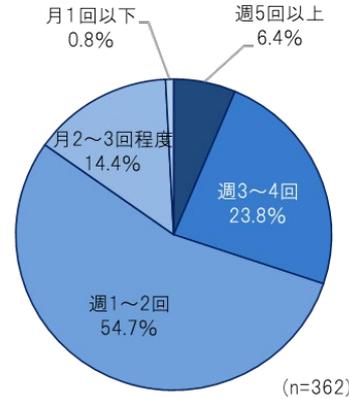
- 定期的に通院をしている人は58%となっている。
- 頻度としては、77%が月1回以下となっており、必要としている人は多いものの頻度が低いことから、ボリュームとしてはさほど大きくない交通需要であるといえる。
- ただし週1回以上の通院をしている人も9%いることがわかる。
- 目的先は伊那市内、南箕輪村内が大半を占める。
- 利用交通手段としては圧倒的に自家用車が多く、回答者全体の85%が利用している。

# 6 買物移動の状況(全体)

## ①定期的な買物の有無



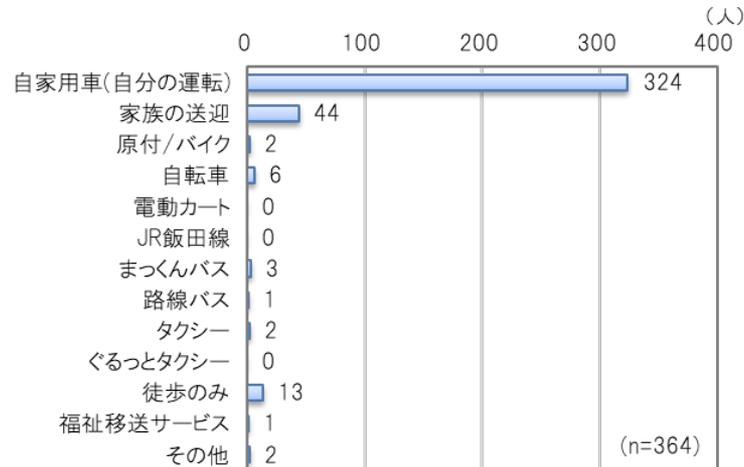
## ②買物の頻度



## ③買物の目的地

定期的な買い物の目的地		
場所	度数	割合
ツルヤ 伊那福島店	90	25.8
綿半スーパーセンター箕輪店	88	25.2
デリシア 伊那インター店	46	13.2
ベルシャイン 箕輪店	29	8.3
ニシザフショッパーズ NOW 双葉食彩館	24	6.9
MEGAFON・キホーテUNY伊那店	14	4.0
伊那市内	12	3.4
ニシザフショッパーズ 信大前店食彩館	11	3.2
イオン 箕輪店	7	2.0
マツモトキヨシ南箕輪店	4	1.1
上記以外の地域	24	6.9
無回答	18	-
合計	367	100.0

## ④利用交通手段(複数回答)



- 定期的に買物をしている人は68%となっている。
- 頻度としては、週1~2回が最も多く、全体の55%を占める。週1回以上の層を合計すると85%に達する。
- 必要としている人が多く頻度も比較的高いことから、通勤に次いでボリュームが多い交通需要であるといえる。
- 目的先はツルヤ、綿半、デリシア、ベルシャイン、ユニーなど、大規模店舗がほとんどだが、比較的ばらついているのが特徴である。
- 利用交通手段としては圧倒的に自家用車が多く、回答者全体の89%が利用している。

# 7 交通不便者の移動実態(高校生の通学)

## ①目的先施設

順位	目的地	人数
1	上伊那農業高校	3
2	松本・塩尻地域	3
3	伊那弥生ヶ丘高校	2
4	伊那北高校	2
5	伊那西高校	1
6	伊那養護学校	1
7	伊那市内	1
8	辰野町内	1
	その他	1

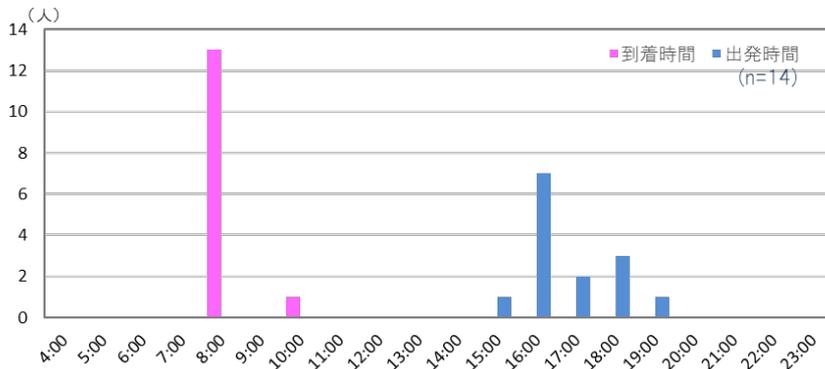
(n=15)

## ②利用交通手段(複数回答)



(n=15)

## ③移動時刻



- 高校生の通学先としては、全体の2/3が伊那市街地周辺の学校となった。
- その他、松本・塩尻方面の高校への通学も2割程度あるほか、辰野町への通学もみられた。
- 交通手段としては、JR飯田線を2/3の生徒が利用しており、最も多くなっている。家族送迎も4割と多く、鉄道との組みあわせの回答が多いことから、駅までの送迎が行われていることがわかる。
- 移動時刻としては、登校時は8時に高校に到着するように動いており、非常に明確なピークとなっているが、下校時は15時台から始まり、16時台がピークとなっているが、20時台くらいまでの間でばらつきがある。

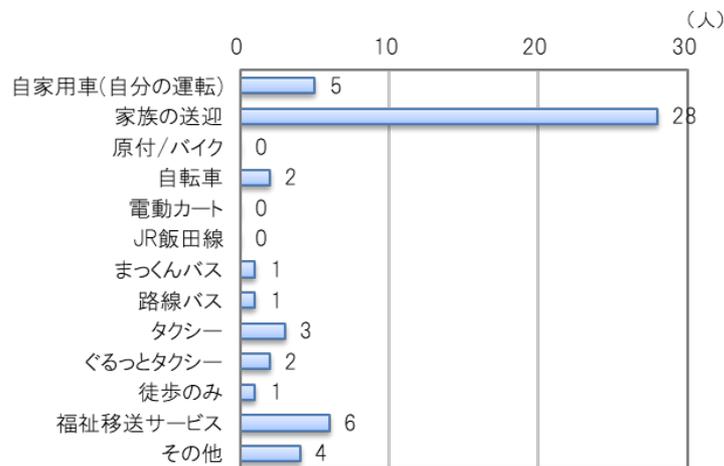
# 7 交通不便者の移動実態(通院)

## ①目的先施設

順位	目的地	人数
1	伊那中央病院	8
2	上伊那生協病院	8
3	伊那市内	7
4	長田内科循環器科医院	5
5	堀田内科クリニック	3
6	南信病院	2
7	仁愛病院	2
	その他	5

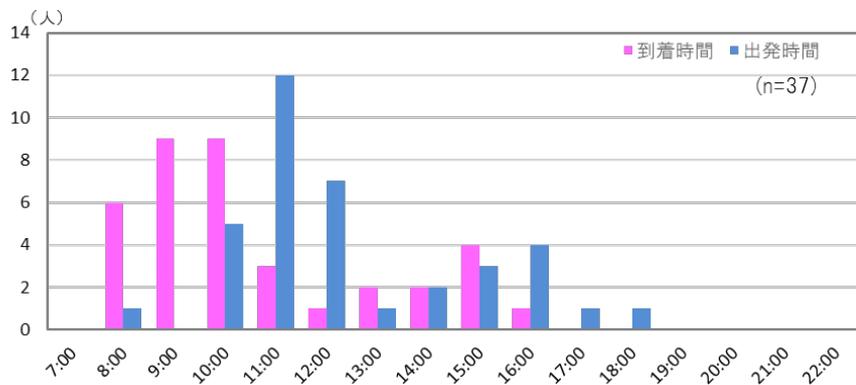
(n=40)

## ②利用交通手段(複数回答)



(n=45)

## ③移動時刻



(n=37)

- 交通不便者の通院先の医療機関としては、伊那中央病院と上伊那生協病院が最も多く、それぞれ回答者の2割程度が該当する。
- その他も伊那市近郊の医療機関であり、他圏域への大きな移動はみられない。
- 利用交通手段としては、回答者の62%が家族送迎を利用しており、自分の運転という回答も1割強ある。交通不便者は日常的に利用できる自家用車はないが、家族共用で使える場合なども含まれるため、このようなケースが該当する。
- まっくんバスとその他の路線バスは4%と少ない。タクシー(ぐるっとタクシー含む)まで含めると15%となる。
- 移動時刻としては、医療機関の診療開始時間に近い8～10時に行きのピークがあり、11～12時に帰りのピークがみられる。帰りのピークのほうが強い傾向がある。

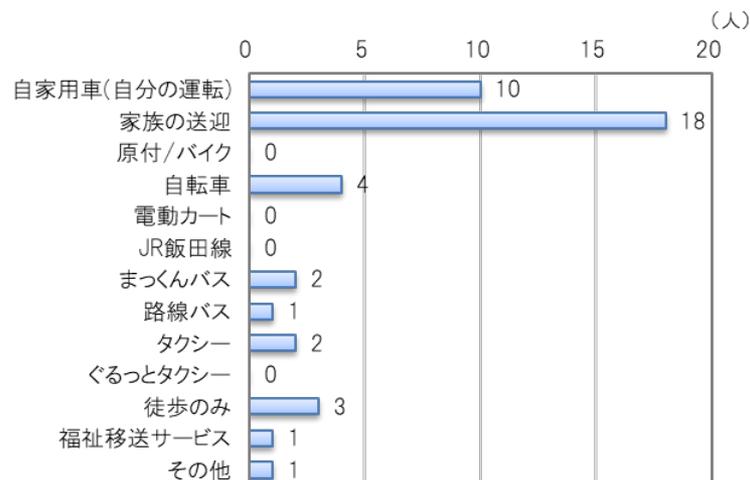
# 7 交通不便者の移動実態(買物)

## ①目的先施設

順位	目的地	人数
1	綿半スーパーセンター箕輪店	10
2	ツルヤ 伊那福島店	8
3	デリシア 伊那インター店	7
4	ベルシャイン 箕輪店	3
5	アメリカンドラッグ伊那インター店 ほか7箇所	1

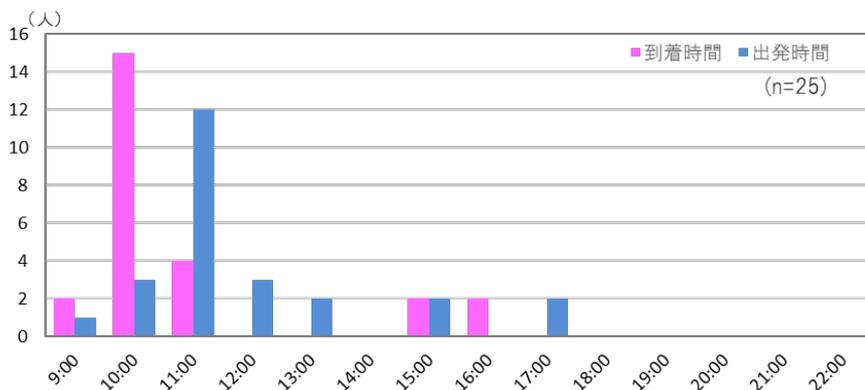
(n=36)

## ②利用交通手段(複数回答)



(n=39)

## ③移動時刻

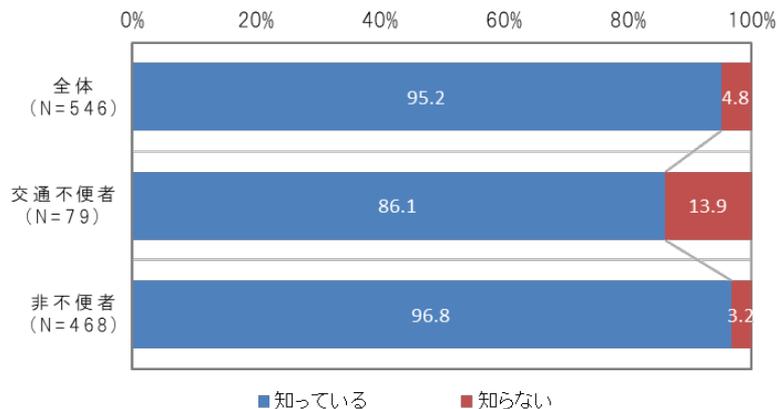


(n=25)

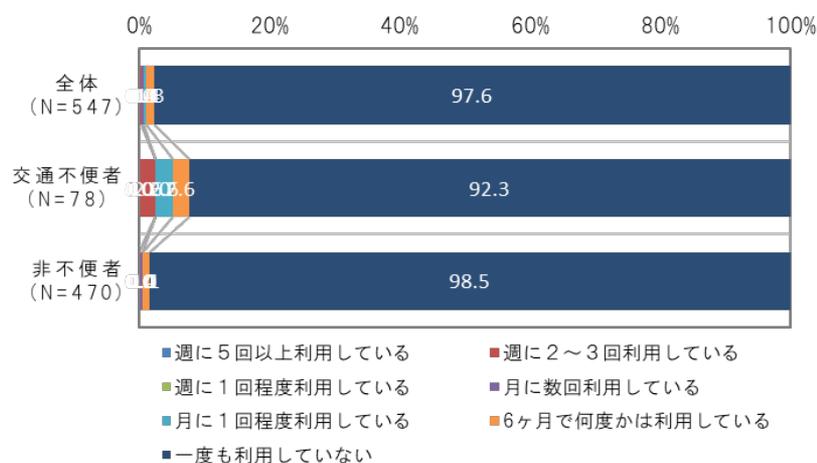
- 交通不便者の買物の目的先施設としては、綿半スーパーセンター箕輪店が最も多く、ツルヤ伊那福島店、デリシア伊那インター店の順となっている。
- 利用交通手段としては、回答者の46%が家族送迎を利用しており、自分の運転という回答も26%ある。この理由は前ページ(=通院)に記した通りである。
- まっくんバスとその他の路線バスは3人で8%と少ない。タクシーまで含めると13%となる。
- 移動時刻としては、スーパーの開店時刻にあわせて10時前後に目的地に到着し、1時間程度で買物を済ませて帰路につくというパターンが目立つ

# 8 地域公共交通の運行に対する認知と利用実態

①まっくんバスの認知状況



②まっくんバスの利用状況

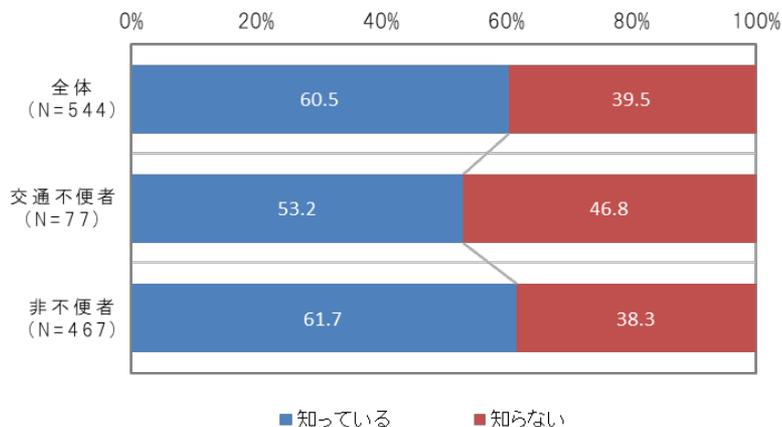


- まっくんバスの認知度は村民全体としては95%と高いが、利用者層である交通不便者のほうが86%と低い結果となった。

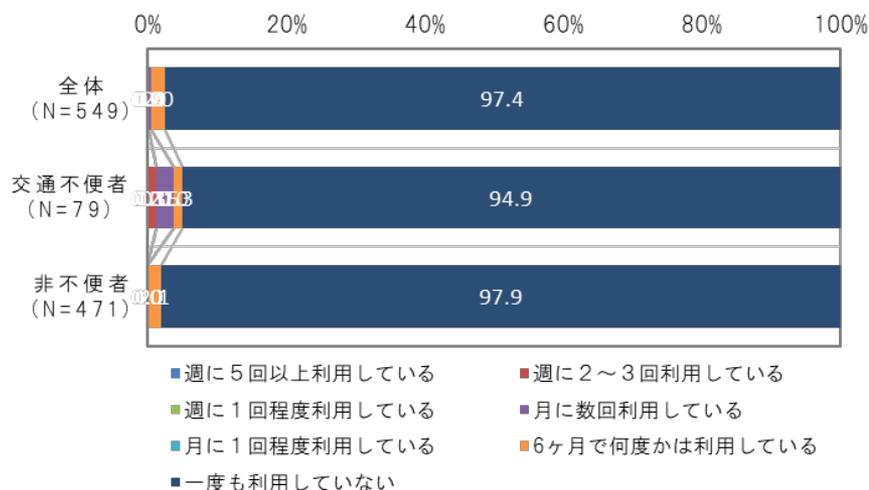
- まっくんバスの利用状況としては、村民全体としては、この6ヶ月以内の利用があるのは2.4%、非不便者に絞ると1.5%と少ない。
- 一方、交通不便者では6ヶ月以内の利用が7.7%と高くなっており、週1回以上の利用でも2.6%あることがわかる。
- ただし、交通不便者についても高い利用率とはいえず、利用はごく一部の利用者限定されているとみられる。

# 8 地域公共交通の運行に対する認知と利用実態

### ③伊那本線の認知状況



### ④伊那本線の利用状況

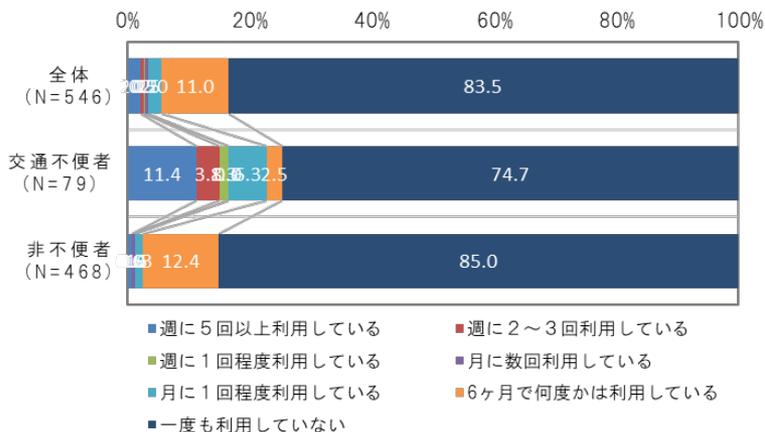


- 伊那本線の認知度は村民全体としては61%で、新しい仕組みであることもあり、まっくんバスと比べて低い認知度となっている。
- 伊那本線についても交通不便者のほうがさらに認知度が低い結果となった。

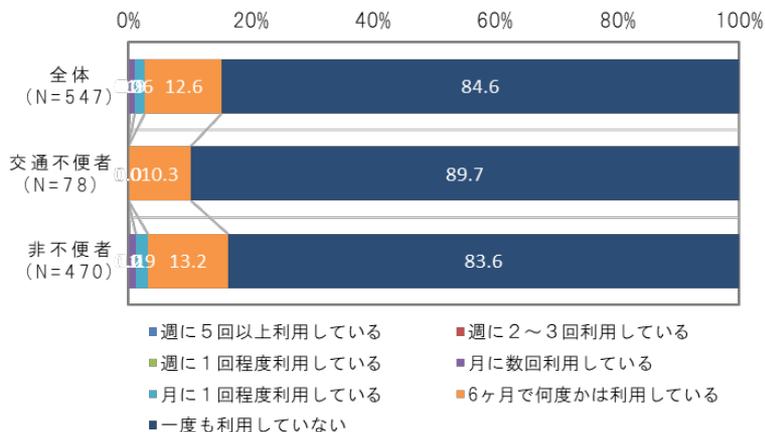
- 伊那本線の利用状況としては、村民全体としては、この6ヶ月以内の利用があるのは2.6%、非不便者に絞ると2.1%とまっくんバスよりは若干多いものの少ない状況にある
- 一方、交通不便者では6ヶ月以内の利用が5.1%とあり、全体よりは高いものの、まっくんバスの利用率よりは低いことがわかる。

# 8 地域公共交通の運行に対する認知と利用実態

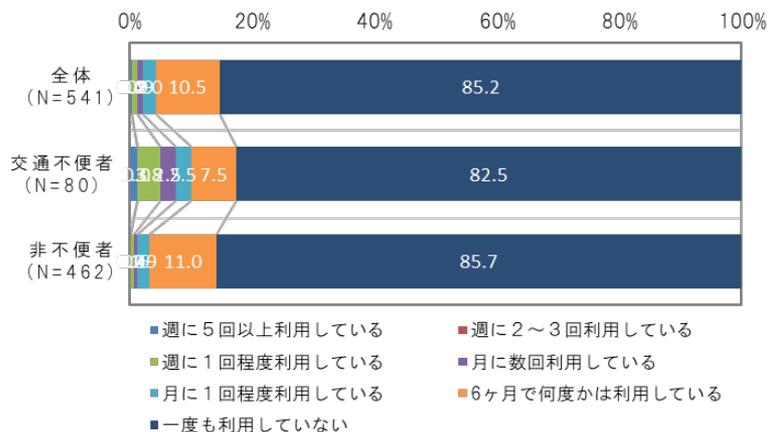
## ⑤ JR飯田線の利用の有無



## ⑦ 一般のタクシーの利用の有無



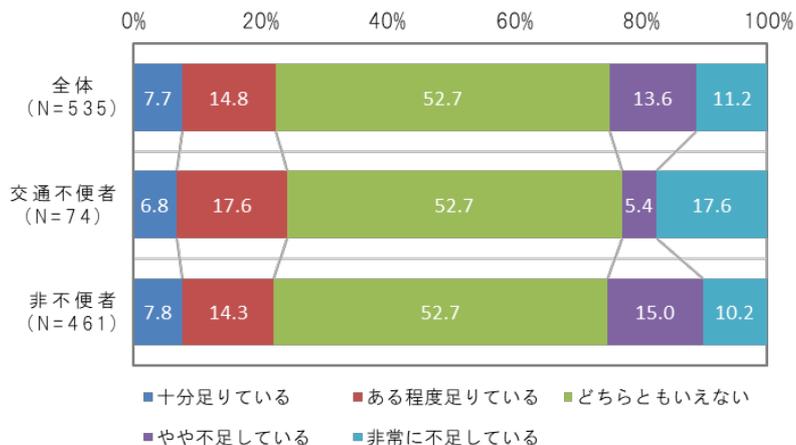
## ⑥ 中央高速バスの利用の有無



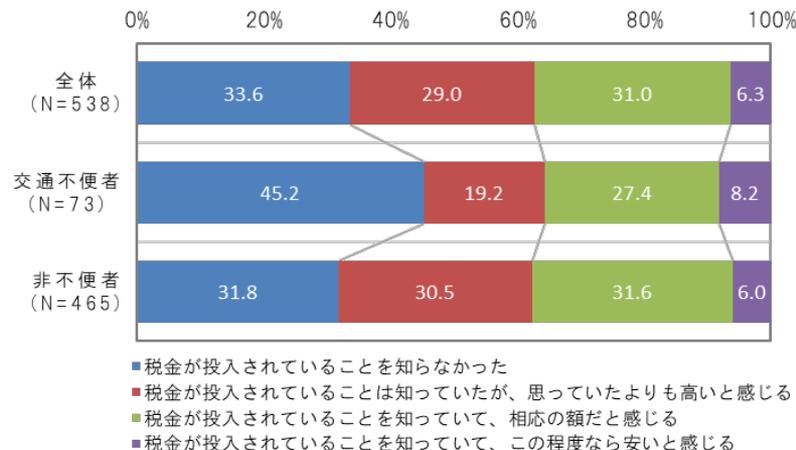
- JR飯田線は6ヶ月間で利用ありが、交通不便者で25%と高く、非不便者でも15%とバスに比べるとかなり高いことがわかる。
- 中央高速バスは非不便者については飯田線と概ね同様の傾向であるが、交通不便者についても、非不便者と近い傾向にあるといえる。
- 一般のタクシーについては、非不便者の利用率が16%と今回質問した公共交通のなかでは最も高くなっている。
- 逆にタクシーは、非不便者に比べて交通不便者の利用のほうが少ない状況となっている。

# 9 村の交通施策に対する意識

①南箕輪村の公共交通の整備水準



②税負担による公共交通運営の認知

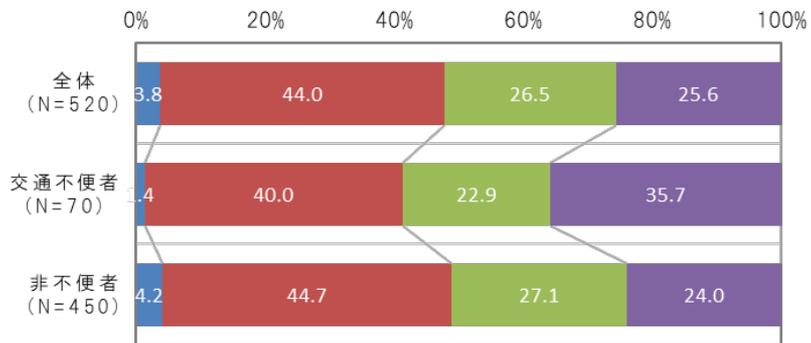


- 「どちらともいえない」という回答が交通不便者、非不便者いずれの階層ともに大半を占めており、判断が難しい、すなわち認知が低いという実態も考えられる。
- 「非常に不足している」という回答は交通不便者の回答が非不便者の回答を大きく上回っており困窮している実状もうかがえる。

- 全体に「安いと感じる」という回答は少なかったものの、他の3つの回答は概ね同程度に分布している。
- 「税負担が高い」か「相応」かでいくと、「相応」のほうがやや上回っている。
- 「税金の投入を知らない」という回答は、公共交通利用が多いとみられる交通不便者のほうが、非不便者に比べて高いという結果となった。

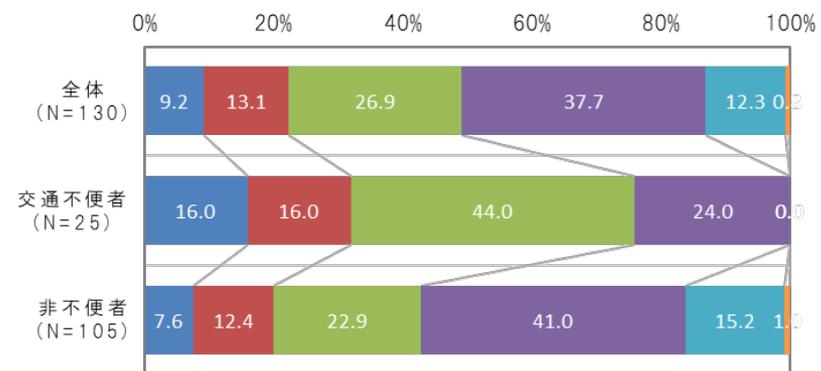
# 9 村の交通施策に対する意識

③公共交通維持の費用負担のあり方



- 村が負担する公共交通の仕組みは全面的に廃止すべきである
- 利便性は落ちるが、村として無理なく運営できる程度のサービスに縮小すべきである
- 利便性は保ちつつ、そのための費用を利用者の運賃値上げで対応すべきである
- 利便性は保ちつつ、そのための費用を地域住民全体で負担すべきである

④個人での負担可能額(該当者のみ)



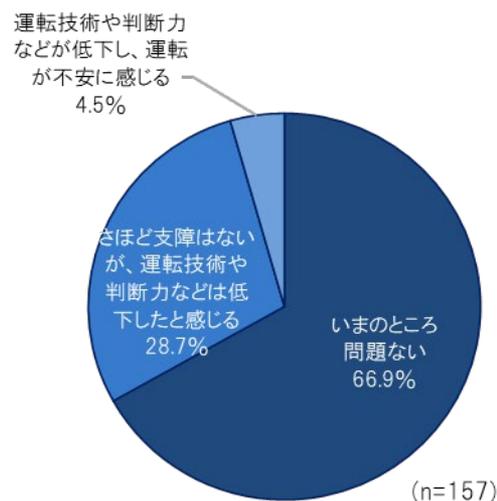
- 年間1,000円未満
- 年間1,000円程度
- 年間2,000円程度
- 年間5,000円程度
- 年間1万円程度
- 年間1万円以上

- 「全面廃止」という回答はほとんどないながらも、「サービス縮小」という回答が多く、次いで「運賃値上げ」「地域住民で負担」という順となっている。
- 交通不便者は「地域住民で負担」という回答が比較的多いとはいえ、公共交通が地域で支える社会基盤という意識は高くないといえる。

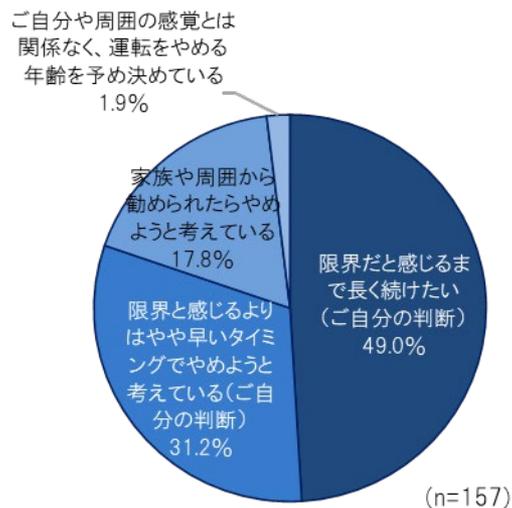
- 「地域住民で負担」という回答者にその具体的な金額を尋ねたところ、「年間5000円以上」が過半数を占めた。
- 一方、交通不便者だけで見ると、低い金額の回答が多く、階層が高校生と85歳以上の高齢者であったことによるものと考えられる。

# 10 高齢ドライバーの意識と今後の意向

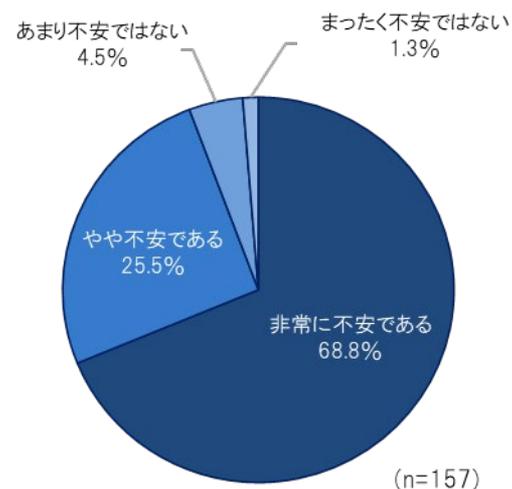
## ①運転能力の低下の意識



## ②免許返納のタイミング



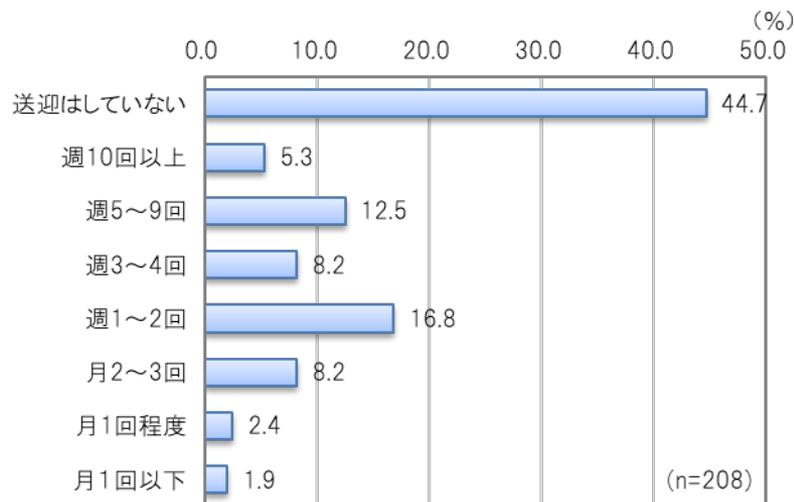
## ③免許返納後の不安感



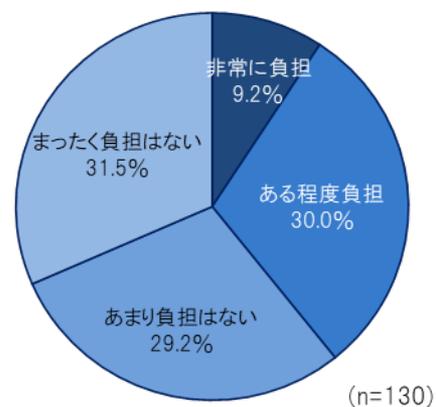
- 65歳以上の高齢ドライバーに運転能力の低下に関する意識を尋ねたところ、全体の1/3にあたる33%が運転技術や判断力の低下を自覚しており、うち5%は不安感を抱いている。
- 免許返納のタイミングとしては、「限界と感じるまで長く続けたい」が約半数を占める。
- 免許返納後の生活については、全体の94%「不安」と回答しており、そのうちの73%が「非常に不安」と回答している。

# 11 子どもの家族送迎についての実態・意識

## ①送迎の有無



## ②送迎の負担(該当者のみ)



- 高校生以下の子どもを持つ保護者に対して、通学や習いごとなどの家族送迎の有無を尋ねたところ、「していない」が最も多く45%となった。一方、週に1回以上の送迎をしているという回答もあわせて42.8%おり、ほぼ同等といえる。週に10回、すなわち平日の行き帰り両方の送迎をしているという保護者も5%いることがわかる。
- 送迎をしているという回答者に負担の有無を尋ねたところ、「非常に負担」「ある程度負担」をあわせて39%の回答があった。

# 12 自由意見

## 1. 現行施策の問題課題・新施策(代替施策)の提案

- まっくんバスはほとんど利用者がいなく税金の無駄使い。老人は通院が買い物くらいが主に必要になってくる。そのときに1回500円くらいで送迎できる状態が確立できれば免許返納もすすむと考えられる。(例)登録した老人の家→目的地(南箕輪は500円、伊那市・箕輪は1000円)で往復1時間目処に対応、月の回数制限なし、まっくんバスに使っている費用を送迎アルバイトに使う。車の保険はしっかりかけて対応(65-75歳位の人を使う)。[男性/70~74歳]
- 車社会なので公共交通の運営はかなり厳しいと思う。まっくんバスも自分の最寄りのバス停をみると行ける場所や時間がかなり絞られてしまうので、買い物に行くにもどうしても自家用車と比べるとトータルの時間が多くなってしまう。ただ村全体をまわると考えれば不便さが生じるのは当然のことだと思う。いっそ買い物先を決めて乗合タクシーのようにしたほうがいいと思うが、色々な意味で難しいのでしょうか。[女性/40代]
- バスを見るとほとんど乗っていません。タクシーのように必要に応じて1回500円ほどにしてTel希望またはメール等にて動けばいいと思いますが、、、。[男性/65~69歳]
- ぐるっとタクシーのような使い勝手の良い交通手段を村全域で実施してほしい。現状、村民一人あたり4700円も負担があるのならこれを全村に公平に分配して全廃したらどうか?運営が厳しいときは効率的な方法を考えるべき[男性/75~79歳]
- 日常の移動についての支援対象者は誰なのかでも違うと思いますが、高齢者・障害者に絞ると現状のバスでは限界があると思います。バス停までの移動が難しい人がいます。タクシーのように自宅から目的地まで運んでくれる形式が良いと思います。[女性/65~69歳]
- 一定齢以上の高齢者に対して自動運転自動車購入費用の補助や免許返納した高齢者に対してはぐるっとタクシーの利用が今より広域でできるようにしてもらう。[女性/50代]
- バスはなくて十分。タクシー、福祉送迎の助成を増やすべき。[男性/30代]
- 公共交通のあり方や維持については悩ましいところだと思います。私は結局自分の運転でどこまでも行ってしまいますが運転できない高齢者は福祉移送サービスやタクシー助成などが必要だと思います。[女性/50代]
- 公共を維持するのは大変ですね。タクシーのような利用の仕方を安価でできるとよいかと。[女性/70~74歳]
- 乗り合いタクシーなどがもっと充実できれば。[男性/50代]
- 将来免許を返納した時、電話やネットで予約して家まで迎えに来てくれる乗合タクシー(ぐるっとタクシー)のような交通手段があればいいと思う。高齢者なので個人負担は少なくしてもらって[女性/60~64歳]
- 自動運転・Aiの普及で公共交通のあり方も大きく変わると思う。新技術を購入する高齢者への補助をお願いしたい。現在の公共交通は使い勝手が悪く、コストと併せて限界がくるのではないか? [男性/65~69歳]
- 他国で実施しているUberタクシーを導入し、村が補助金を出すようにする。[男性/80~84歳]
- 時間に関係なく頻繁に運行したら利用しやすいと思う。車の台数必要だが小型の車種で可能と思う。。[女性/70~74歳]
- デマンド交通を検討し、実用化できればと思う。[男性/60~64歳]
- (軽タク)(路線なし)村内なら1回ワンコイン100-500円で乗れる軽自動車によるタクシー。村の4700万円以内の補助で安く。[男性/70~74歳]
- 車の免許証のない歳となったときのことを考えると暗い気持ちになる。都市のようにバス・電車など交通網が充実していないので買い物、通院等出かけるときの足の確保を考えます。タクシー会社との契約で定期的や随意でも使用できるシステム、10人くらいのれる車両での小回り可能なシステム、電話で連絡して予約するシステム等、個人負担が多少あっても利用できたらと思います。[男性/75~79歳]
- 電車の利用はコロナで控えています。AIを活用した自動運転バスが伊那市で実験が始まっている。うまくいけば南箕輪村でも考えてみればどうでしょうか。[女性/75~79歳]
- まっくんバス等、時間によって全然集まってない時間帯があるのでバスを小型のバスにしたり対策をしたほうがいいと思う。[男性/70~74歳]
- まっくんバスよりオンデマンドのシステムにすべきだ。[男性/65~69歳]
- ICTを使えばもっと効果的に運用できるのかもしれませんが、交通弱者はうまくつかえないのが問題ですね。[男性/30代]

# 12 自由意見

## 1. 現行施策の課題・新施策の提案(つづき)

- まっくんバスをマイクロバス(小型)などや事前予約などを取り入れていっただろうかと思えます。[女性/40代]
- まっくんバスは廃止し、移送サービスを充実したほうが良い。[男性/70~74歳]
- 高齢者の免許返納のために交通機関を充実させていった方が良い。まっくんバスの停車場を多めにしたり1日の停車数を増やすなど。[女性/30代]
- まっくんバスより小型のバンで細い道もある程度対応してくれる公共交通が年寄りには優しいと思う。マイナカードでバスに乗れる仕組みにして月々口座から利用料金が引き落としになるようにすればスムーズに乗り降りできる。使った人にはマイナポイントがたまり買い物に使えるようにする。近所の人を乗せてあげたらそのお年寄りのスマホと自分のスマホをかざすとアプリにポイントがたまり、買い物に使える仕組みを作る。バスが通っていてもバス停まで歩くのが大変な人、荷物が多ければ一人で持ち帰るのは大変になる人もいると思う。バスがなくなれば車が所有できない低所得者に優しくない村になると思う。一方で運営維持のために運賃を上げれば低所得者に優しくないし、利用する人は増えないと思う。地域住民全体で負担するにしてもその割合は検討してほしい。SDGsの観点からも公共交通を利用するのがあるべき姿だと思うが不便になれば浸透はしないと思う。上伊那の大きな企業に対してはバスの送迎を検討するように地域から依頼してほしい。通勤ラッシュの解消や環境にも優しいと思う。バス送迎を導入した企業に対しては補助金を出すなどしてほしい。マイナカードでバスに乗れる仕組みを作れば、どの地域の人がどのルートをよく利用して、利用時間帯や年齢による違いなど分析でき、それを時刻表やルート改善などに役立てることができる。利用する側される側がwinwinになるような仕組みにしてそれをこの地域のアピール材料にもしていけばいいと思う。[女性/30代]
- 老人人口の多いところや若者の多い所によって一律のやり方ではなくそれぞれのやり方もあると思う。[男性/50代]
- まっくんバスを利用した村の行事(ロギニングやクイズラリー)を行うことで、多くの人に参加いただき公共交通について考える機会が得られると思う。[男性/50代]
- 個人の用事に2時間おきくらいで使える公共交通機関があればいいかなと思います。[男性/75~79歳]
- 以前南殿から伊那北駅まで行くために伊那本線バスを使ってみた。事前にルートチェックもせず利用したためバスは直行ではなく中央病院経由となっており伊那北着まで約30分かかった。正直言って今の路線形態では一般人の通常の手手段(足)ではなく、高齢者・交通弱者の利用を前提としたジグザグ・てんこ盛りの運行となっている気がする。これでは利用者も少ないだろうと想像する。やはり、皆の公共交通としていくためには路線の構成の見直し、目的に合わせた交通手段の導入等で、利便性を高めていく構造的な見直しが必要ではないかと思う。例えば、:①通勤者として通勤通学にも利用できる路線・時間帯の導入②高齢者・交通弱者のオンデマンド、スポット的需要に対する交通手段の充実=ジグザグの回避③まんべんなくカバーするこれまでの路線からメリハリの効いた運営、運行、路線に変えていくことで利便性と需要の拡大、更には採算性改善を追求する。[男性/70~74歳]
- 足の悪い老人はもっと近くに来てほしい(タクシー)。バスよりもピンポイントで小回りがきく車で運営してほしい。[男性/50代]
- 格安で高齢者が利用できるタクシーがほしい。買い物、通院などに利用できるもの。[女性/50代]
- まっくんバスの運行よりタクシーの利用券の発行をし利用するほうが安くないですか(利用者限定)。[男性/75~79歳]
- 免許証を返納した高齢者に対してタクシーチケットを配布していただきたい。高齢者による交通事故を減らしたいものです。[男性/60~64歳]

# 12 自由意見

## 2. 現行施策の使いづらさ・非効率さ・見直しの必要性

○飯田線を利用する通勤、通学の時間帯にバスがないことに不便さを感じています。一番まとまって人が利用するのが帰宅や朝5-7時の時間帯だと思うのですが、現在の運行はその時間がなく残念です。送迎車が駅前にたまるのも危ないと思います。駐車場を借りないと電車通勤ができないので負担です。バスを使って移動できれば税金を払っている身としても還元されていると実感できますが、働いている時間(勤務時間内)だけの運行では利用したくてもできないのが現状です。自家用車があっても運転できても公共交通機関を使えるように納税者にも寄り添った計画をお願いしたいです。[女性/40代]

○利便性が悪く使えない。30分に1本ほどの頻度で回ってこない。[女性/50代]

○バスの利用者があまりにも少ない。車両を変更しては？[男性/60~64歳]

○まっくんバスと伊那バスは空気を運んでいるのもったいないと思います。[女性/85歳以上]

○乗客のいないバスが税金の無駄と感じる。[男性/60~64歳]

○日中見かけると無人で運行している様子をよく見ます。利用者の増加に向けた取り組みが必要だと思う。[女性/50代]

○バスが大きすぎるので無駄！ミニバンにしたらいいと思う。トヨタ・ハイエースなど。[男性/70~74歳]

○まっくんバスを利用してみたいと思う時があるが、例えば大芝の湯に行くときはいいが病院に行くときは時間が決められているので、その時間にあうバスがあるのか心配。また帰りはどれだけ待つかわからないので自家用車で行ってしまう。[男性/85歳以上]

○休日に友達と大芝公園に遊びに行く時、まっくんバスが運行してなくて残念でした。[男性/10代]

○沢尻バス停19:15のバスが無くなって不便。[男性/50代]

○バスや電車の本数が少なすぎる。行きたい場所になかなか着かない(いろいろ回るので)早朝から夜まで本数があれば良い。[女性/40代]

○使用頻度(人数)、負担費用などから公共交通を見直すべきである。[男性/65~69歳]

○スクールバス以外の地域公共交通の現状を把握し、有効かつ効率的な運用方法(廃止または増減便、移行など)を十分検討すべき。[男性/70~74歳]

○地域の過疎に関係なく公共交通が公平に利用できるように運行経路やバス停を毎年見直すなどきめ細かな運営をお願いしたい。[男性/75~79歳]

○見直しが必要かと思いますが、免許を持たない人(特に老人)に対する利便性は損なわないようにしてほしい。むしろ向上してほしいです。免許返納へのハードルが下がるように。[男性/30代]

○バスは少々見直す時期に来ていると思います。[男性/40代]

○駅に行くのにまっくんバスや路線バスを使用したいが、終バスの時間が早すぎて使えない。[女性/30代]

○土曜日の運行がないために諦めている習い事やイベントがある。子供を連れて医者に行くのに徒歩かタクシーしか手段がない。都会の人から、土日にバスがなく観光に不便していると言われた。[女性/40代]

○公共交通機関を利用しておらず、自家用車を持たない方のニーズが把握できていないが、基本的にはニーズに応じて柔軟にサービスのあり方を適宜見直ししていただけると有り難い。[男性/30代]

○長野県では自家用車がないと暮らしていけない。買い物をいっぱいしてバスに乗る気にならない。[男性/70~74歳]

○バスに乗ったことがないので乗り方がわからない。[女性/65~69歳]

○足が悪くてかなり若い頃から段差のある乗り物(バス・電車)は無理でした。タクシーはペースをあわせてもらえるので助かりました。[女性/85歳以上]

# 12 自由意見

## 3. 村の現行施策の拡充・利用促進・情報提供に関する要望など

- まっくんバス土日も運営してほしいです。[女性/85歳以上]
- 土曜日でもまっくんバスを運行してほしい。[男性/40代]
- 通勤通学時の利便性改善ができれば[男性/50代]
- 伊那方面への高校までの道のりで雨風が強いときなどの自転車通学が心配なのでその時間帯に1本程度登下校に利用できると助かる。[男性/10代]
- ①利用実態の公表 ②PRをもっと！イベント(公・私・商)時のバス利用者数、飲んだらバスで帰ろう！等。[男性/85歳以上]
- まだ利用したことがないため利便性についてわからないのですが、村報に時刻表やバス停の場所マップのような情報を載せていただくと急遽利用したいときなど役に立っていいなと思います。今、どこにバス停があるのか知りません。[女性/40代]
- 道路の拡大に伴い、小口接骨院前の県道にてまっくんバスを通していただきたい。県道の交通量の多さにはびっくりします。[男性/60~64歳]
- 社協の送迎について、土曜の休日をローテーションを組み土曜日も送迎できるようにしてほしい。[男性/80~84歳]
- 老人が待ち時間の少ない公共交通を考えてほしい。[男性/85歳以上]
- 老人が安価で自由に動き回れる公共交通にしてほしい。[女性/85歳以上]
- すべてのバス停で設置は難しいと思うが自転車置き場があると便利。[男性/50代]
- ぐるっとタクシーを年齢関係なく利用できるようにしてほしい。その場合、料金はタクシーより安く、利用料金より2-3割高くていいと思います。伊那方面に行くバスの発車時間をもう少し遅くしてほしい。[男性/50代]
- 北殿駅の電車の時間とまっくんバスとの乗継ぎができないのめか？[男性/85歳以上]
- まっくんバスとJR飯田線の接続(通勤通学)・道路改良。[男性/70~74歳]

## 4. JR飯田線・高速バスへの要望など

- 一時間に1本の電車は遠方に通っている学生には辛いものがあると思う。乗り換えも必要なので、飯田線が電車が止まったり遅延することが多く塩尻まで通っている娘を学校まで送ることが多いので困っている。2・3両しかない車両がいつも満員です。とたったままの通学はかわいそう。[男性/40代]
- 飯田線の本数を増やす、30分に1本くらい。ホームに渡る階段をなくすかエスカレーターにする。[男性/80~84歳]
- ホームの階段が危険で苦痛である。足腰に負担。[女性/80~84歳]
- 飯田線の高速化(岡谷発→4駅程度→リニア飯田新駅 急行60分)。[男性/65~69歳]
- 飯田線(岡谷発→4駅程度→リニア飯田新駅 急行60分)の急行停車駅への広い駐車場・バス停等確保し、自家用車、バス、タクシー等がアクセスできるようにする。[男性/65~69歳]
- 伊那バスターミナル発着高速バスとJRとの接続、特急あずさ1往復乗り入れ。[男性/30代]

# 12 自由意見

## 5. 公共交通維持の必要性・いまは大丈夫だが将来が不安

- 今は利用していませんが、充実していることで自分たちの親世代、自分たちもいずれ必要であり、生活の質が安定するものだと思う。[男性／50代]
- 自家用車1台維持するコストに比べれば公共交通運賃が多少上がっても仕方ないと思う。[女性／60～64歳]
- 子供があと何年化したら中学校でスクールバスを利用する予定です。なくてはならない手段だと思うので今後も財政が厳しくなっても子供の交通手段だけは絶対に維持してほしいと思う。[女性／30代]
- 利用する人、しない人で話し合い意見を聞く。公共・税金の面から有意義なようにしてほしい。「やめる」ことがないようにも願います。[男性／60～64歳]
- 若い世代の人でも発症した病気によっては車の運転が禁止となります。仕事復帰の障害となることもあるため公共交通のサポートが必要と思います。自治体だけではなくて国を上げて(特に田舎は)考えてほしいと思います。[女性／50代]
- 高齢になったら利用が増えると思うのでどうにか続けてほしいと願います。[男性／50代]
- 将来自分が免許返納したときは公共交通が充実してほしい[男性／70～74歳]
- 公共交通はいまのところ全く利用していませんが必要だと思っています。お金が心配ならまずは大きいバスをやめてハイエースなどの小さいバンで対応してほしい。
- 現在は運転ができるので不便さは感じませんが、歩いて買い物に行くのは高齢になったときは無理があります。運転をやめたあとの生活が非常に不安です。[女性／60～64歳]
- 3年前に免許証を返したと同時に老人クラブ、体操教室を辞めました。公民館まで距離があるため、買い物にも行かなくなり、ほとんど家にいて行動が変わってしまいました。高齢者の運転は危険なので問題は免許証を返納したあとの交通手段をどうするかだと思います。[女性／85歳以上]
- 住民の税金で公共交通が賄われているのは当たり前だと思います。これからもご高齢の方、足が不十分な方がしっかりと安心して利用できる体制でいてほしいと思います。これから自分が年を取っていくにあたり、そうあってほしい。[女性／30代]
- 病院、買い物、移動先は車一台に一人で移動している人が多数いるので、人との触れ合いと思いやりを生かしたものを考えられないか。例えば思いやりチケットとか。[男性／65～69歳]
- 現在は運転できる状況にあるが将来運転できなくなった時点での交通手段についてはとても不安に思う。公共交通機関を存続して、より利用しやすい方向へ検討していただければありがたいと思います。[女性／70～74歳]
- 自身で運転し勤務していますが、常に運転ができなくなったらどうしようかと不安を感じています。まっくんバスや一般のタクシーを利用するようになるかと思いますが、前もってしっかり計画を立てて利用することが大切だと感じています。交通事故の心配もありますので知人に頼ることはあまりしたくはないと思っています。もしものとき迷惑をかけるしまうため。[女性／65～69歳]
- 自分で運転できるうちはまだ必要を感じませんが、いずれぐるっとタクシーを村全域で利用できるようになると嬉しいです。[女性／50代]
- 同居家族で生活している人、一人で生活している人は高齢になるとこれから先のことが不安になります。免許も80歳になると考えなくては。収入減もありタクシー助成、福祉移送サービス等を利用して不足になったら住民税の支払いに応じて負担もやむを得ないと思います。よろしく願い申し上げます。[女性／70～74歳]
- まっくんバスの運行はぜひ続けてほしいです。できればもう少し回数、経路などを増やしてほしいです。[男性／85歳以上]
- お金がかかるが車がなくて困っている人たちのために「公共交通機関」利用を考えてくださりどんなに嬉しくほっとしたことか。私達は年いっても行政で守られているんだと強く感じています。金額的に大きな負担だということはよくわかりますが村のお金の使い方をみていると節約できるところが色々あるように思います。例えば通信費。生活も厳しくなる一方の今日、今の状態が続きますようよろしく願い申し上げます。[女性／80～84歳]
- 免許を返納して1年。色んな面で落ち込んでいました。だれに話したらいいのか迷っておりました。考えてくれている人々がいると思っただけですっきりしてきました。部落の公民館までも行けない90歳ですがもう諦めるべきか、、、なにかあったら迎えに来てとボランティアさんに期待してもいいのかと思ったりしています。高齢化時代で若い人たちも大変だと思います。老いのひとりごとです。[女性／85歳以上]

# 12 自由意見

## 5. 公共交通維持の必要性・いまは大丈夫だが将来が不安（続き）

- 田舎での生活には車が欠かせません。車がなければ基本的な生活もできないと感じています。一方で、高齢者による自動車事故も心配です。このアンケートを機により公共交通政策ができることを望みます。[男性/40代]
- 自分も高齢でいつまで車を運転できるか不安です。バス停まで行くのが大変になると思うので**ドアtoドアのサービスがあれば免許返納後安心**です。[男性/85歳以上]
- 高齢者や子供にはますます必要な公共交通です。**弱者対応は社会のあり方として大事なこと**と思います。障害者優先もありがたい。若い人たちも大いに利用して交通の危険度を減少したい。利用率が少ないのが残念。通勤通学にも考えられないか。[男性/80~84歳]
- 利用する人が少ないのがもったいない。[女性/75~79歳]
- 現状維持を望みます。[男性/85歳以上]
- 多目的に利用できる公共交通がなく、運転をやめたあとかなり不安。[男性/60~64歳]
- 家族2名(70歳以上)で生活し子供、兄弟、親族も県外での生活で**身近に頼れる人がいない**ので車の免許返納などで**自家用車を使えないようになったらとても不安**です。公共交通についてはほぼ利用していません。だったので利用方法などある程度前もって自身で調べなくてはと思っています。[女性/70~74歳]
- 運転できなくなると大変に不安だが、今のところ運転できるので具体的にはあまり考えていません。[女性/70~74歳]
- 長野県に住んでいると車無しの生活は考えられないのでゆくゆく高齢になってからのことを考えると心配があります。[女性/50代]
- 村の問題意識を感じ、**村民全体で取り組むスタイルに賛成**します。少子化→超高齢化社会はすぐそこです。全年代の納得のいく行政は大変難航するかと思いますが具体策を1つずつ解決していきましょう。[男性/40代]
- 車がなくなれば一人暮らしのものは乗りたくてもまっくんバスは遠くて駅まで行ったり帰りも歩けない。もっとこまめに通ってくれればいいと思うが無理か、、、自分が老人になってみてもう少し老人の意見を思いを聞いてくれるような優しい村になってほしいと思います。若いと思っている方もあつというまにいつのまにか老人を迎えます。必ず、全て衰えます。部落とか団体とかでなく**村全体の老人が集まって、集まって意見を言ったり希望を言ったり気軽に思いを話せたりする、そんな場を作ってください**と願います。[女性/75~79歳]
- 車の運転ができなくなってからが不安ですが、**年金生活者にとっては金銭的不安も大きく**あります。[女性/65~69歳]
- 従来の地域内公共交通と飯田線の交通網を融合し、最適化を目指す※上伊那地域全体の未来(人口維持、コンパクトシティ化、環境保全など)のためにも公共交通の高速化は必須である。[男性/65~69歳]
- 免許を返したあと、生活の質が落ちる**。一人暮らしなのでかいものにつけない。[女性/70~74歳]
- 家族構成により高齢者2人が自動車運転できなくなった時、病院、**医院とか食料品等々の買い出しが、現在の公共交通機関での利用が大変不安**に感じている。[男性/85歳以上]
- 私の実家は下伊那になりますが、公共交通に関しては上伊那は充実していると親が言っています。**できる限り継続して行ってほしい**と願います。[女性/60~64歳]
- 運転できるときはいいですが具合が悪くなった時、息子や家族が勤めに言った時、**バス停まで歩いていけるか心配**。[女性/80~84歳]
- 高齢者の自動車事故が多いが日常生活において車はなくてはならないものです。車がないと移動手段も時間的にも制限されてしまうため**危険への不安があっても車を使わざるを得ない実情**があります。事故防止のため免許証の返納のためにはそれなりの利便性を保持していかなければならないと思います。**公共交通を維持するために村民一人あたりの負担は大きいですが将来自分もお世話になるでしょうから仕方ないことか**と思います。[女性/65~69歳]
- 人手不足でドアtoドアも無理な時代に突入します。今まで個を大切に  
する方向で時代が流れてきましたが、そのためには公共に対して責任を負ってしかるべきだと思います。なんとか啓蒙されないものか  
と思います。VR等AIが発展しても人は物理的な移動で幸せを感じます。運転が危険な高齢者が増えてきていますので、**公共交通の考え方をなくさずむしろ促進して**いただき、欲しいものは自分から近づいていこうにすればいいと思います。それができない本当に必要なところにだけ手助けが回るようにしないと。負担を嫌がり甘えているだけの人が今まで多すぎましたね。公共交通定着するまでの間もう少し税金を使ったらいいと思います。現状の改善は必要であるが。[女性/50代]

# 12 自由意見

## 5. 公共交通維持の必要性・いまは大丈夫だが将来が不安（続き）

- たまに遠出するときに利用するためなくされては困る。まっくんバス等移動手段がなかったときは動けない人も多いと思う。[男性/20代]
- 車で移動している身だが**公共交通機関は絶対に必要**だと感じる。**産業の成長、観光業の成長に欠かせない**ものなのでこれからの発展利便性向上に期待したい。[男性/30代]
- 高齢者向けのバス(まっくんバスは特に)という認識。**幼少期から生活の中で必要だと思える機関**にしていくためには安全、必要性和と考えさせられます。[女性/30代]
- 自家用車と免許がないと今の生活は維持が難しい。将来的に新しいネットワークの構築で移動が手軽になるといい。[女性/50代]
- 今は困ってないですが近々お世話になるかもしれません。買い物は結構な頻度で通販を使っています。便利です。今後は個別対応にしていけないと感じます。人、もの、カネには限度があるのでそれに見合ったことをしていくべきです。[女性/60~64歳]
- 高齢の母の送迎をしています。土曜日の午前は医院がやっているのありがたいです。平常日で予めわかっているときは計画して協力しています。公共交通は大切な役目をこれからは担ってくるとは思いますが不便であることは認めざるを得ません。しかしこのようなアンケートがよりよい生活の一歩だと思い感謝です。[男性/]
- 電動スクーターで「まっくんバス」と家族の送迎(週末のみ)とタクシー、福祉移送サービスを複合的に利用している高齢者です。とても貴重な足を確保していただきありがとうございます。[女性/85歳以上]
- 必要であればお金を使ってでも維持していくべき事案だと思います。これから高齢化は進んでいくので**維持どころか増やしていかなければ**ならないと感じます。[男性/50代]
- 歳を重ねていくごとに通院や買い物の交通手段に不安がある。いつまでも運転する自信がない。利用客の乗っていないまっくんバスを見ると不安になる。**利用したいが時間などを考えると自分の運転しかない**と思う。[女性/60~64歳]
- 車を運転できるうちはいいが運転できなくなった場合は不安を感じる。その場合、公共交通に頼らざるを得ない。[男性/50代]
- 車がないと不便な場所で高齢者のみの世帯も多い。循環バスは**バス停まで時間に合わせて歩いていかなければいけない**ので利用率は低く、維持費は高いと思います。**ドアtoドアで運んでくれるタクシーや小型の乗合バス・タクシーの整備に力を入れたほうがお年寄りに優しい村になる**のでは。免許返納せずに危ない運転をされる高齢者も多いので利用者目線で便利な公共交通を考えてほしいです。[女性/50代]
- 運賃の値上げではなく、**利用者数の増加で維持**してほしい。[男性/40代]
- 現在は利用していないので問題ないが、高齢になってから買い物等行けるように廃止されないでほしい。自動運転など人件費を削減することで、維持できる方法を検討してほしい。[男性/30代]
- 今後、自分も運転免許証返納以降を公共の交通機関で対応していかなければなりません。現在より未来、そしてそこに安心したシステムがある事が不安のない生活と考えます。現役世代が負担しつつ維持してほしいです。[女性/60~64歳]
- 私は全く利用していませんので 現在は不自由ではないです。しかし現在のご利用状況は不明ですが 利用者がある限り 縮小してでも継続は必要かと思います。[男性/50代]

# 12 自由意見

## 6. 地域づくり全般(公共交通施策以外のもの)

- 自動車道路の歩行者、自転車専用道路を拡充してほしい。[女性/85歳以上]
- 北殿駅に車が複数停車している場合があり通行の妨げになっていると感じる。[男性/40代]
- バス停や駅周辺等、路線以外の整備もしてほしい。[女性/30代]
- 路上駐車が多く交通の妨げや見通しが悪く危険を感じる。[女性/30代]
- 天竜川の橋を広くしてほしい。県でも国でも陳情してくれ。南箕輪村政以外の誰がする？[男性/70~74歳]
- 村中心部に店が欲しい。(役場やJA南箕輪事務所周辺)。コンビニの出店を期待する。[女性/75~79歳]
- 村道10号線の用地買収も含め安全な歩道の整備を望みます。[男性/50代]
- SDGsバス化:資源回収や不燃ごみが不便(車がないと出せない+時間制限が厳しい)なので、資源・不燃を乗客(運賃を払ってごみだけを載せてもらう)としてほしい。出しにくさからリサイクルを諦めている現状もあるので、SDGsへの取り組み(出しやすくすることでリサイクルを促す)とすれば理解が得やすくなる。現在の資源不燃ステーションを一括化(バスがセンターへ運ぶ)することで区や収集費用の負担が減る。人が乗る空間に運び入れることでリサイクルの質が向上する。生活の中にバスの存在感が高まることでバス活用への意識が向上する。収集時間を分散させることで無理のない量で運搬ができる。空いてる空間を有効に活用することで税金運用の効率化を図ってほしい。[女性/40代]
- 地域づくり推進課として、近い将来の村の姿を描くべし。課の存在を示せ。若い村と言われて喜ぶ要素は全然無いと思う(むしろ将来の負担になると思えてならない)。商工振興特に工業の分野での政策に期待したい。例・KOAが研究部門を充実させたいとの発表があった。ならば南箕輪として、アクションを起こしてもいいのではないか。ピスコが本社(岡谷)に手を加えると言うニュースも有った。これに対して「南箕輪に本社を」というような気概を示せれないのか。一方でルビコンの様な世界的企業も近くにある。放って置く手はない。常に企業誘致の姿勢を持っているべきである。働く場所の創造が地域づくりの皆さんの仕事です。頑張ってください。[男性/75~79歳]

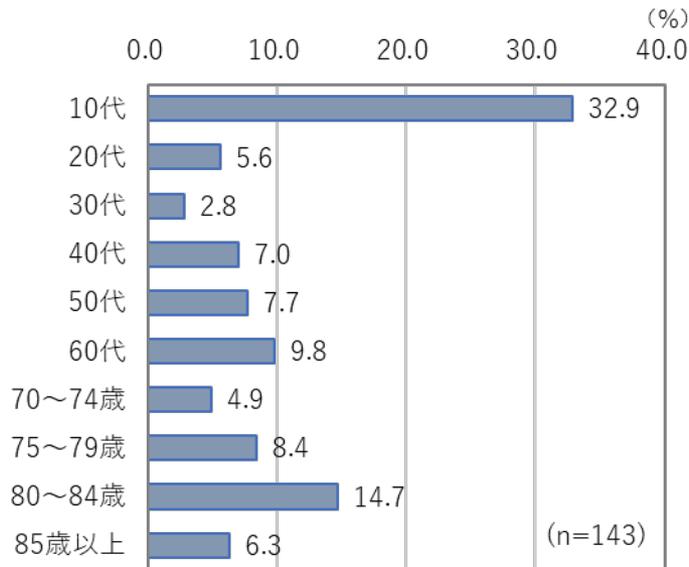
# 利用者アンケート調査（調査員聞き取り） 調査結果報告

## 【調査の実施概要】

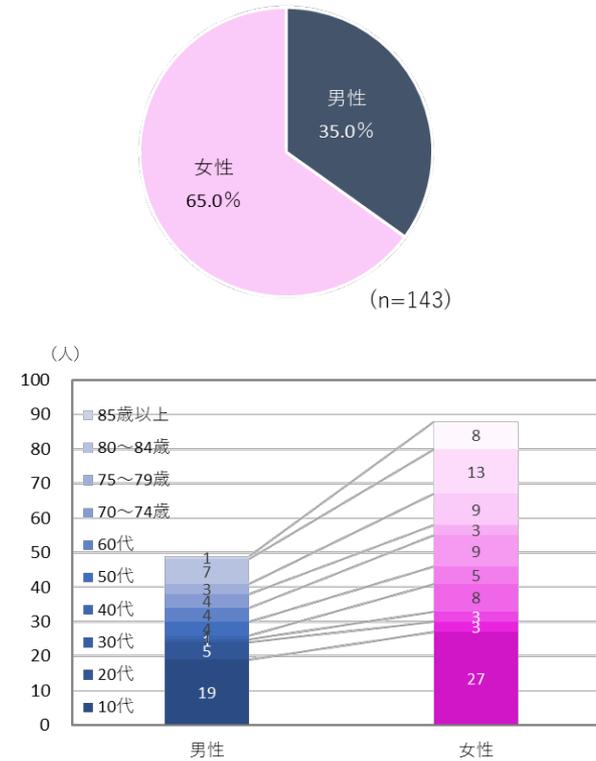
調査日	2023年9月11日(月)、9月12日(火)
調査対象路線	まっくんバス、伊那本線、西箕輪線
調査方法	調査員が乗り込み、利用者に直接聞き取り (一部、利用者による調査票記入あり)
回答数	151人 (まっくんバス = 36、伊那本線 = 49、西箕輪線 = 66)

# 1 回答者の属性(年齢・性別)

## ①年齢



## ②性別

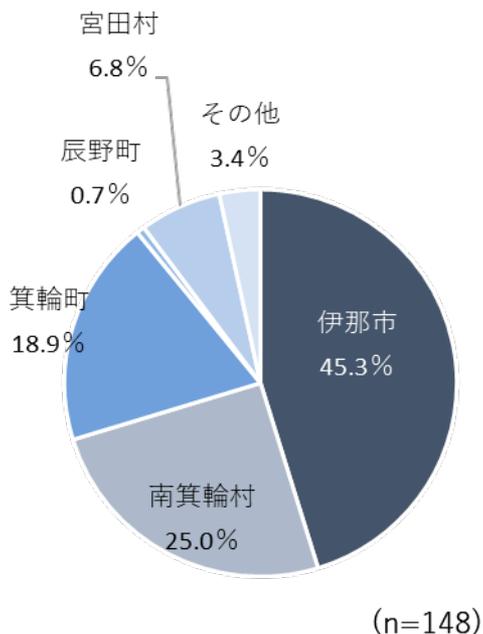


- 年代別の分布をみると、全体の33%が10代、すなわち高校生・学生の世代となっている。
- 次いで80代以上が多く、85歳以上の区分をあわせて21%となっている。
- 60代以上で合算すると、44%となっている。

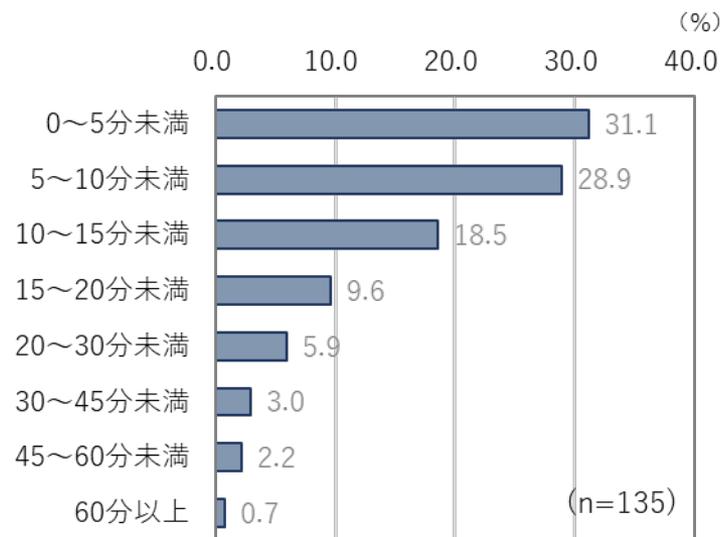
- 男女比は35:65で女性の利用が目立つ。
- 女性は高齢層にとく多い傾向がみられるが、10代だけでも、男性の約1.5倍と多くなっている。

# 1 回答者の属性(居住地区・バス停距離)

③居住地区



④バス停までの距離

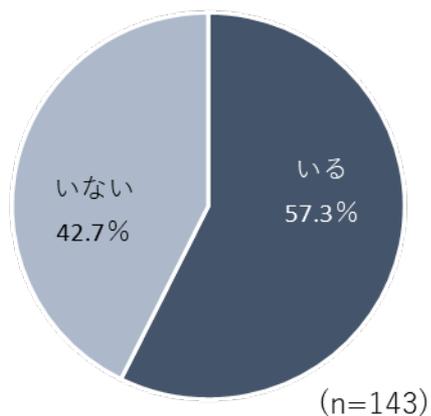


- 利用者の居住地は、3路線全体では伊那市民が最も多く、南箕輪村民が25%となった。
- まっくんバスだけでみると、36人中24人が南箕輪村民で2/3を占めるが、1/3は村外の利用者となっている。

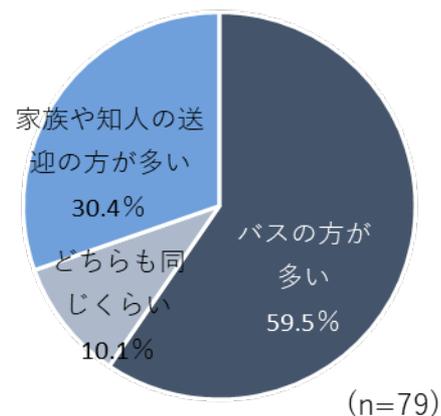
- バス停までの徒歩距離は5分未満が31%で最も多く10分未満まであわせると、全体の60%を占める。
- 一方で、15分以上(概ね1km以上)という層もあわせて21%おり、これらの利用者の多くは、最寄りバス停までのアクセスに家族送迎等を利用しているものと考えられる。

# 1 回答者の属性(家族送迎の状況)

⑤身近な送迎者の有無



⑥バス利用と送迎の利用比率



- 身近な人の送迎については、送迎してくれる人がいるという割合が57%で、大半の利用者が家族送迎も可能な状況となっていることがわかる。

- 左記の設問で、家族送迎が可能と回答した人に、バスの利用と家族送迎とどちらが多いか尋ねたところ、バスのほうが多いという回答が最も多いものの、家族送迎も相応の頻度で利用されていることがわかった。

## 2 当日の目的先施設(路線別)

### ①まっくんバス

目的施設	合計
大芝の湯	11
ベルシャイン箕輪	5
伊那養護学校	4
伊那中央病院	4
長田クリニック	2
デリシア	2
堀田内科	1
ぽかぽかの家	1
八十二銀行	1
合計	36

### ②伊那本線

目的施設	合計
伊那中央病院	10
ベルシャイン箕輪	7
伊那北高校	2
伊那合同庁舎	2
伊那養護学校	2
上伊那農業高校	2
伊那バスターミナル	1
合計	26

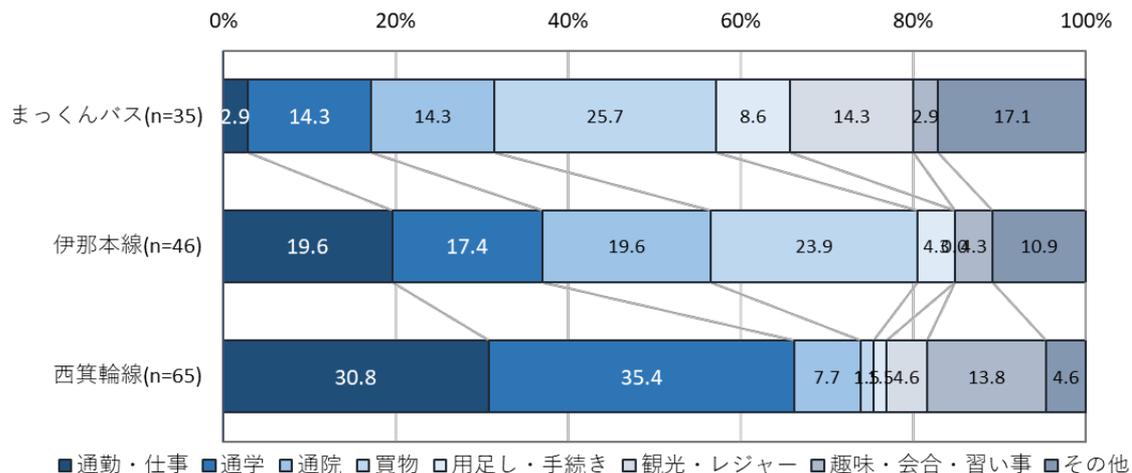
### ③西箕輪線

目的施設	合計
みはらしの湯	9
伊那養護学校	4
伊那北高校	2
伊那弥生ヶ丘高校	5
伊那市駅	3
西箕輪	2
信州大学農学部	1
合計	26

- バス利用当日の利用者の目的先施設をみると、まっくんバスについては、大芝の湯が最も多く、36人中11人、3割強となっている。次いで、ベルシャイン箕輪、伊那養護学校、伊那中央病院となっている。
- 伊那本線については、伊那中央病院が最も多く、26人中10人、38%を占めている。次いでベルシャイン、高校、養護学校等となっている。
- 西箕輪線については、みはらしの湯が最も多く、26人中9人、34%を占めている。市内の高校のほか、養護学校の生徒の利用や信州大の学生の利用があることも特徴的といえる。

### 3 バスの利用目的(路線別)

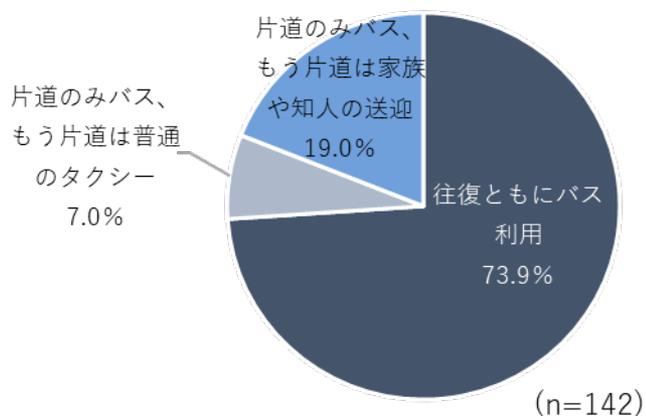
	通勤・仕事	通学	通院	買物	用足し・手 続き	観光・レ ジャー	趣味・会 合・習い事	その他	合計
まっくんバス	1	5	5	9	3	5	1	6	35
伊那本線	9	8	9	11	2	0	2	5	46
西箕輪線	20	23	5	1	1	3	9	3	65
合計	30	36	19	21	6	8	12	14	146



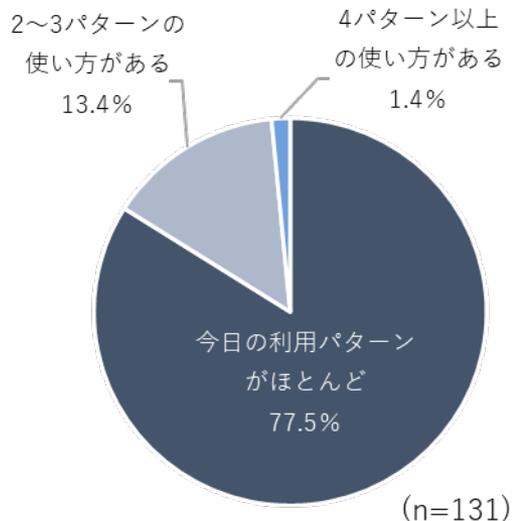
- まっくんバスは前ページの通り、目的地としては、大芝の湯が最も多くなったが、必ずしも入浴というわけでもなく、観光レジャーのほか、その他区分にも分かれるかたちとなっている。
- 伊那本線については、市役所や銀行・郵便局などの用足し・手続き系の利用が24%と最も多いが、全体に通勤・仕事、通学、買物と多くの目的が混在する利用形態となっていることがわかった。
- 西箕輪線も通学利用が最も多いものの、通勤・仕事の利用がほぼ同程度あり、次いで趣味・会合の利用が多い傾向となっている。

# 4 バスの利用形態

## ①往復利用の有無



## ②バス以外の利用パターン

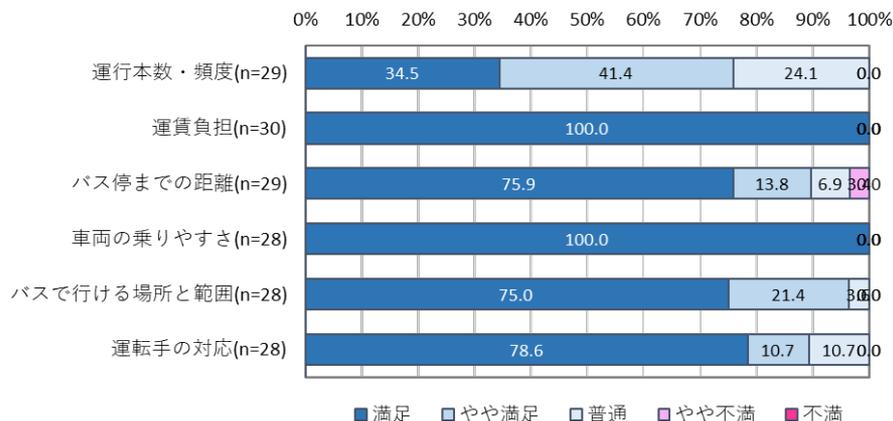


- バスの往復利用については、往復ともバスという回答が74%と最も多いが、片道利用も26%あった。
- 逆方向の交通手段は家族送迎が多いものの、タクシー利用という回答も7%あり、バスの時間が合わないことでタクシーを利用せざるを得ない状況になっていることなどもうかがえる。

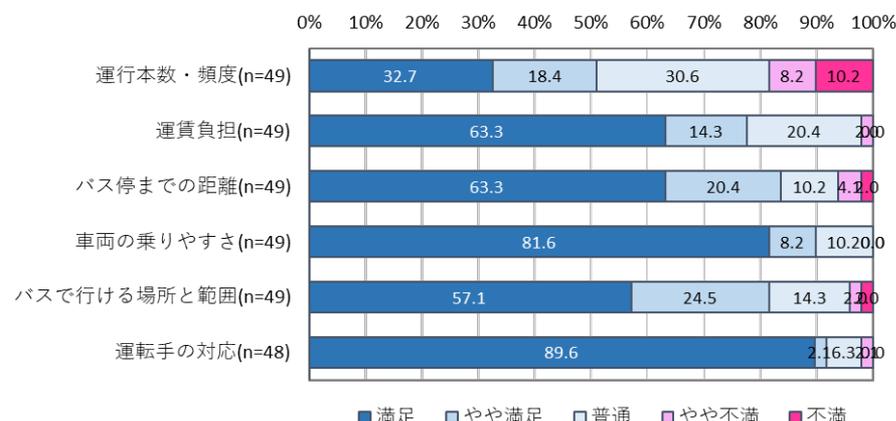
- 左の設問のようにバス以外の移動手段との組み合わせで使っている利用者もいることから、本日の利用パターンとその他の利用パターンの比率や状況を尋ねたところ、本日の利用パターンがほとんどという回答が78%と多いことがわかった。
- 左の設問とあわせ、往復ともにバスで固定している利用者が多いとみられる。

# 5 路線ごとの項目別評価

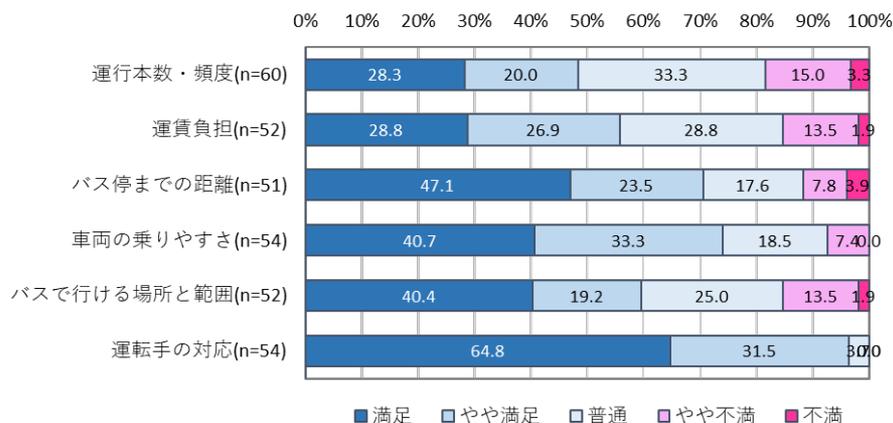
## ①まっくんバス



## ②伊那本線



## ③西箕輪線



- まっくんバスについては、総じて評価が高く、バス停までの距離について、一部不満側の評価があるものの、それ以外はほぼ満足側の評価、あるいは普通という評価で占められている。
- 運賃負担と車両の乗りやすさは満足という回答のみとなっている。
- 伊那本線についても、全体に評価は高いが、運行本数について、2割程度の不満側の評価がある。
- 運転手の対応と車両の乗りやすさがとくに評価が高い。
- 西箕輪線は3路線のなかでは、不満側の評価が目立つとはいえ、それでも満足度は一定の水準には達しているといえる。
- バス停までの距離やバスで行ける範囲などに不満がみられ、沿線に比較的広く人口が分布していることから、徒歩距離などが長くなっていることなども推察される。

# 6 自由意見

## 1. まっくんバス

### 【運行のあり方】

○バスの利用者が少ないので、多くの人が乗れるような施策を考えてほしい。[まっくん(東)/男性/50代]

### 【運行本数・ダイヤ】

- 土日どちらかも運行してほしい。[まっくん(東)/女性/75～79歳]
- もう20分くらい朝早いのがあってありがたい。9:39ではなくて9:00くらい。土曜日動いてくれるとありがたい。[まっくん(南)/女性/75～79歳]
- 本数がもう少しあると嬉しい。土日あるとなおよい。[まっくん(北)/女性/40代]
- もう少し遅い便があるといい。土日もあるといい。[まっくん(南原)/男性/85歳以上]
- 土日もあったらお風呂に行きたい。[まっくん(南原)/男性/70～74歳]
- 学校帰りに乗るバスの出発がもう少し早い方がよい。[まっくん(北)/女性/10代]
- 1時間に1本は運行してほしい。[まっくん(南)//]
- 大芝からの帰りのバス、13:30頃伊那中央病院で乗り換えたいがアクセスが悪い。[まっくん(南)/女性/40代]
- 帰りは奇数時間帯のバスもほしい。[まっくん(東)//40代]
- 北殿駅の電車にアクセスできない。長田クリニックに行ったあとの帰りのバスがない。[まっくん(東)/男性/80～84歳]
- 午後便もあるとよい。役場に行きづらい。本数がもう少しあればよいがこのようなバスを利用できることはとてもありがたい。役場に感謝している。[まっくん(東)/女性/80～84歳]
- まっくんバスと伊那本線の乗り継ぎが悪い。[まっくん(南原)/男性/70～74歳]

### 【ルート・バス停】

- 北殿駅から役場にまっすぐ行くバスがあると嬉しい。帰りはルートがわず歩かざるを得ない[まっくん(北)/女性/85歳以上]
- バスでツルヤに行きたい。[まっくん(南原)/男性/60代]
- 学校以外の場所(お店など)に、もう少し立ち寄ってほしい。[まっくん(北)/男性/10代]
- 平安堂に立ち寄りたい。帰りのバス停までが遠い。箕輪テラスへのアクセスがほしい。土日に大芝に行きたいがバスがない。[まっくん(南)//]
- 役場・銀行方面へのバスがほしい。箕輪綿半へのアクセスがほしい。[まっくん(東)/女性/]
- インター方面から来た際、御園から下へ直進するルートがあるとよい。[まっくん(北)/男性/75～79歳]
- まっくんバス、北コース南コース複雑でわかりにくい。[伊那本線/女性/40代]

### 【運賃】

- 一日乗車券があると嬉しい。岡谷にはあった。[まっくん(北)/女性/40代]
- 1乗車パス、乗り放題券があるとよい。[まっくん(東)//40代]

### 【車両・ドライバー】

- 席が少し狭い。[まっくん(北)/男性/10代]
- まっくんバスは空気が良いがイーナちゃんバスは匂いが気になる。[まっくん(南)]
- 以前、バス停で待っていて素通りされた。[まっくん(北)/男性/70～74歳]

# 6 自由意見

## 1. まっくんバス(つづき)

### 【その他意見要望】

- 公共施設に他路線のバス時刻表がおいてない。自治体間でもっと協力すべき。乗車人数が少ないが、このようなバスがあるのはありがたい。[まっくん(南原)/男性/70~74歳]
- 福祉バスは2日前までに伝えるのが大変。時間帯も合わず、まだ一度も使っていない。フリー降車みたくフリー乗車もできたらよい。ごくまれにアピールしないと乗れない。あじーなや工事で道間違えあり。[まっくん(東)/女性/80~84歳]

### 【謝意・存続意向・ご自身の利用パターンなど】

- バスは気楽に使わせてもらっている。ありがたい。運転手さんもみんないい人。10点あげてもいいくらい。9:03の電車に乗りついで病院へいっている。[まっくん(北)/女性/80~84歳]
- 独居で視力障害がありバスを利用している。[まっくん(南)/男性/60代]
- 免許がなく。車に乗れないのでとても助かっている。バスでベルシャイン箕輪にも行っている。[まっくん(北)/女性/40代]
- バスを長く続けてほしい。たまにしか乗らないが温泉に行けるのはとてもよい。南箕輪に住んでよかったと思える。[まっくん(東)/男性/50代]
- それほど乗らないので強くは言えないが、家族に気兼ねなく出かけられるから、これがあると助かるのでなくならないでほしい。[まっくん(南)/女性/75~79歳]
- 車両の乗りやすさは最高！[まっくん(北)/男性/10代]
- バスが廃止にならないように切に願っている。[まっくん(東)/女性/75~79歳]
- 駒ヶ根→JRで生協病院→歩いてベルシャイン箕輪→バスで塩ノ井の実家へ行くのに助かっている。なくなったら困る。[まっくん(東)/女性/60代]
- 膝が痛いのでとても助かっている。西箕輪線よりも料金が安いので買物や外出時にとても助かる。[まっくん(南原)/男性/60代]
- 運転手さんは自分のことをよくわかってくれている。[まっくん(北)/男性/10代]

○バスは快適。[まっくん(北)/男性/10代]

○バスがとってもありがたい。運転手さんは無愛想な方もいるが気持ちの良い方もいて挨拶してくれると嬉しい。[まっくん(南)/女性/75~79歳]

○大芝に週2回、歩きに行くのに使っている。[まっくん(東)/男性/80~84歳]

# 6 自由意見

## 2. 西箕輪線

### 【ダイヤ・運行本数】

- みはらし行きバスが増えてほしい[西箕輪線/女性/80~84歳]
- バスの本数をもう少し増やしてほしいです。学生の登下校は電車が主になるので、遠い学校などの場合電車の時間にも合わせていただくと幸いです。[西箕輪線/女性/10代]
- みはらし行き火・木も増やしてほしい。[西箕輪線/女性/80~84歳]
- 土日祝日、みはらし10:00着がほしい。[西箕輪線/女性/60代]
- 土日の本数が増えてほしい。[西箕輪線//10代]
- 朝と夕方の本数が増えればいいかなと思います。[西箕輪線/女性/10代]
- 土曜日も仕事で使うので平日と同じようにもう少し早いバスがあってほしい。[西箕輪線/女性/50代]
- 終バスがもっと遅い時間にあると嬉しいと思う。[西箕輪線/男性/20代]
- 日曜日・祝日の帰りの便、15:00の次が18:17なので帰りの便2時間近く空くのもう1本ほしい。GWなど祝日も2時間近く空き待っている。仕事が16:00に終わるので2時間待っている。[西箕輪線/女性/60代]
- 曜日によって運休する経路があったりするので、混乱することもある。土日運休ならわかりやすいが、、、[西箕輪線/女性/]
- できればもう少しバスの本数を増やしてほしい。19:00、21:00あたり。[西箕輪線/女性/10代]
- みはらしの湯が終わる時間頃のバスがほしい。バスは大型でなくとも、乗車便数はある程度確保していただきたい。[西箕輪線/男性/60代]
- 土日のバスがほしい。仕事のために。[西箕輪線/男性/60代]
- 通学の際、バスの遅れなどで到着時間を過ぎてしまうことがあり、学校に間に合わないことがあります。時刻設定の見直しをお願いしたいです。また、本数が少なく1時間待つこともあるのもしできるなら検討をお願いいたします。[西箕輪線/女性/10代]

- 朝学校に行くときに乗りたくても早すぎor遅すぎのやつしかないのので7:30支所前くらいがあると嬉しいです。帰りのバスも19:00くらいにバスターミナルのがあると便利です。[西箕輪線/女性/10代]
- 西箕輪支所に16:00にくるはずですが、遅れたりすることが多いのもう少し間に合うようにしてほしいです。[西箕輪線/男性/10代]
- 西箕輪線の最終時刻が早いと感じるので、もう少し遅い時間帯のバスが有るといいと思います。[西箕輪線/女性/20代]
- 本社前発の19:40のバスを土曜日も運行してほしい。せめて伊那まつりなどのイベントのときだけでも臨時便を出してほしい。お願いしたいです。[西箕輪線/女性/40代]

### 【ルート・バス停】

- みはらし行きバスは帰りは与地を回らないで下ってほしい。[西箕輪線/女性/80~84歳]
- 帰り、与地を回らず下ってほしい。[西箕輪線/男性/10代]
- みはらしの湯の帰りが与地まで行くので、30分以上行きよりかかるので80代の身体にはきつい。みはらしの湯の帰りも同じルートで帰ってほしい。[西箕輪線/女性/]
- 木曽方面に向かうバスがあると嬉しいなど思うことが何度もある。[西箕輪線/男性/20代]
- 大泉新田のほうも西箕輪なので、そこまで運行することはできないのか。[西箕輪線/女性/10代]

# 6 自由意見

## 【車両・ドライバー】

- 土休日の11:25発バスが小さい。ちょっと混み合う感じがある。[西箕輪線/女性/80~84歳]
- ステップが高いバスがある。[西箕輪線/男性/10代]
- 乗降口低くしてほしい。[西箕輪線/女性/80~84歳]
- 運転手によって空調が寒い時があるので調整してほしい。[西箕輪線/女性/60代]

## 【運賃】

- 以前のように無料のバスがあるとよいが、値下げしてくれたのでありがたい。[西箕輪線/女性/80~84歳]
- 西→イーナちゃんバスに乗り継ぐので割引してほしい。[西箕輪線/女性/60代]

## 【待合い環境・設備】

- 西箕輪支所前バス停に雨除けがほしい。[西箕輪線/女性/10代]
- 冬の雪道で家からバス停まで遠い。行きと帰りが上溝で乗りたい。[西箕輪線/女性/70~74歳]

## 【ご自身の利用パターンなど】

- 普段は自転車通勤で、バスは雨の日のみ利用。[西箕輪線/男性/20代]

## 3. 伊那本線

### 【運行本数・ダイヤ】

- 朝6時台にほしい。それでない仕事に間に合わない[伊那本線/女性/75~79歳]
- バスの本数を増やしてほしい。[伊那本線/男性/10代]
- 土曜日朝ほしい。[伊那本線/女性/30代]
- できれば土日この便が動いてほしい。[伊那本線/女性/80~84歳]
- もっと本数がほしい。1時間に1本程度。[伊那本線/女性/]
- 土日に運行が減るのが困る。[伊那本線/女性/50代]
- 休日・祝日ももう少し本数があれば嬉しい。[伊那本線/男性/50代]
- 通勤時間帯にもう少しだけ本数を増やしてほしい。[伊那本線/女性/40代]
- 本当は30分に1本程度きたら理想。[伊那本線/男性/75~79歳]
- 昼あたり本数が減ってしまうのがやはり不便。[伊那本線/男性/80~84歳]
- 電車とバス11:00から13:00のものにならないでほしい。電車とバスの時間が合わさってしまう時がある。ずらせるようにできたらいい。以前車内で高校生が「半日授業のときに帰るバスがなくて困る」と言っていた。[伊那本線/女性/60代]
- 乗り継ぎの間がぎりぎりすぎて、逃すと次をかなり待つので調整してくれたら嬉しい。バスの本数がもう少しだけ増えたらいい。[伊那本線/女性/80~84歳]
- 休日があくと本数が減るのがたまに困る。[伊那本線/男性/70~74歳]
- やっぱり本数はもう少し増えてくれるとありがたい。[伊那本線/女性/60代]
- 電車が止まってしまったときの代替のバスが増えてくれると嬉しい。特に夕方。[伊那本線/女性/20代]
- 土曜日くらいは普通に運行してほしい。ぐるっとタクシーもないし9時台は必要。午前2本午後2本くらいあるといい。土日は出かけるのを我慢している。[伊那本線/女性/85歳以上]

# 6 自由意見

## 3. 伊那本線(つづき)

### 【ルート・バス停】

- 業務スーパー近くにバス停がほしい[伊那本線/女性/]
- 綿半に停まってほしい。[伊那本線/女性/75~79歳]
- 宮田の方まで行けると良い。[伊那本線/女性/50代]
- 乗り継ぎ無しでいろいろいけたらいい。[伊那本線/男性/75~79歳]
- 駒ヶ根や飯田まで行くバスがあると助かる。[伊那本線/女性/50代]
- 市外に行ってほしい。[伊那本線/女性/85歳以上]

### 【車両・運転】

- JRバスは対応よいが、伊那バスは高齢運転手が多く運転にムラがある。通り過ぎることもある。言ったら逆ギレされた。乗車券をもらうときも表情が怖く、高齢のお客さんが不安になる。声掛けが少ないと感じる。ホスピタリティが必要な職種であり、教育が必要。伊那バスでも30代くらいの運転手は丁寧で声かけもよい方もいる。[伊那本線/女性/50代]
- 運転手がお年寄りに優しく親切な方もいれば、冷たい人もいる。ひとそれぞれ。[伊那本線/男性/70~74歳]
- 運転手対応は人による。接客態度を統一してほしい。せめて「はい」「どうぞ」とか言ってほしい。[伊那本線/女性/60代]
- 運転が荒い人がいる。[伊那本線/女性/50代]
- 今朝の運転手は運転下手。ガクンガクンだった。[伊那本線/女性/80~84歳]
- 井上ドライバーさんがとても良い。[伊那本線/女性/60代]
- 外が暑い日に車内が冷えすぎている。外との温度差はもう少し少なくていいかも。特に膝が悪いので。[伊那本線/女性/60代]

### 【待合い環境・設備】

- 伊那中央病院バス停は、降りる場所が病院通院者(患者)と混じっていて、並ぶときに間違えられるため、はっきり区別したほうがよい。通院者とバス通勤を分ける。北側・南側と分けたほうがよい。バス乗る時間、まっくんバスや伊那バスタイミングが一緒にわかりにくい。[伊那本線/女性/40代]

### 【情報案内・その他】

- 時刻表を見やすくしてほしい。間違えてしまう。[伊那本線/女性/50代]

### 【謝意・存続意向】

- バスはなくならないでほしい。車の運転をしなくなったらぜひバスを利用してほしい。遅れることもそんなになし、とても便利。[伊那本線/女性/80~84歳]
- とても便利なのでなくならないでほしい。[伊那本線/女性/60代]
- 料金も安くて便利。[伊那本線/男性/70~74歳]
- 感謝です。[伊那本線/女性/80~84歳]
- 便利に使っている。[伊那本線/男性/80~84歳]
- 海外から来たけど、バスだいが慣れました。便利です。[伊那本線/女性/60代]
- スーパーや役場など要所要所に停まるのはありがたい。電車しかなかったところ、学生が通うのは大変だった。[伊那本線/女性/50代]
- 今日はたまたまバスだったが、普段は電車が多い。バスを使うときは快適に利用させてもらっている。[伊那本線/男性/80~84歳]

### 【謝意・存続意向・ご自身の利用パターンなど】

- 最寄りにはベルシャイン箕輪だが時間があつたので生協病院前まで歩いて乗車した。本数を増やしてほしい。今日は友人の家に行くが近くまでバスがなくとりあえず乗った。降りてからは歩いていくつもり。[伊那本線/女性/60代]
- いつもは自転車で行く。帰りが遅いとバスがないので、バスで来た日は帰りは40分くらいかけて歩いている。[伊那本線/男性/20代]
- バスはあまり使っていない。電車のほうが早いので電車を使うことが多い。友人に会いに西春近まで行っている。徒歩も多い。役場などもだいたい歩いていく。[伊那本線/女性/75~79歳]
- よく帰りに大芝の湯に寄ったりしている。バスの見直しは他県の良いシステムを参考に導入してもいいかもしれない。[伊那本線/男性/50代]
- 来るバスに合わせて動いている。友達に会いに行ったり、買い物でよく使っている。ぼちぼちタクシーも使い始めようかなと思っている。[伊那本線/男性/80~84歳]

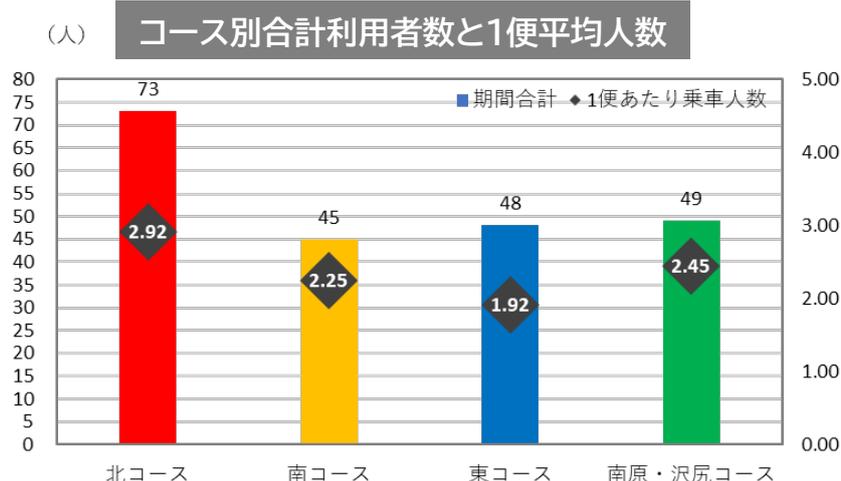
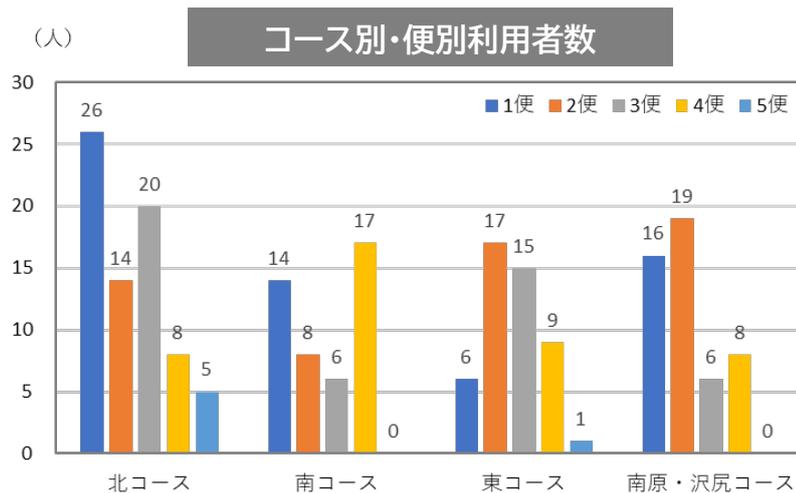


## 【調査概要】

調査期間	2023年9月19日(火)～ 9月25日(火) 5日間 ※当初9/18(月)から開始したが機材不調により撮影ができなかったため、翌週に1日繰り越した。
調査対象路線	まっくんバス全路線(4路線18便/日) (2台の車両により運行)
調査方法	車内にドライブレコーダーを設置し、運行時間を通じて車内の様子を録画後日、映像を再生しながら、バス停ごとの乗降人数をカウント
調査区分	以下の5区分で人数を取得した 男性高齢者、女性高齢者、学生、子ども、その他

## 1. 期間中合計利用者数(コース別)

	1便	2便	3便	4便	5便	合計	1日あたり乗車人数	1便あたり乗車人数
北コース	26	14	20	8	5	73	14.60	2.92
南コース	14	8	6	17	-	45	9.00	2.25
東コース	6	17	15	9	1	48	9.60	1.92
南原・沢尻コース	16	19	6	8	-	49	9.80	2.45
合計	62	58	47	42	6	215	43.00	2.39



## 2. 日別・コース別・便別 利用者数

9/19(火)

	1便	2便	3便	4便	5便	合計	1便あたり乗 車人数
北コース	5	6	6	3	2	22	4.40
南コース	6	3	1	4	-	14	3.50
東コース	0	3	4	2	0	9	1.80
南原・沢尻コース	4	4	4	4	-	16	4.00
<b>合計</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>61</b>	<b>3.39</b>

9/20(水)

	1便	2便	3便	4便	5便	合計	1便あたり乗 車人数
北コース	5	1	3	4	1	14	2.80
南コース	1	0	1	5	-	7	1.75
東コース	2	0	3	1	1	7	1.40
南原・沢尻コース	4	4	0	0	-	8	2.00
<b>合計</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>36</b>	<b>2.00</b>

9/21(木)

	1便	2便	3便	4便	5便	合計	1便あたり乗 車人数
北コース	6	3	5	0	1	15	3.00
南コース	1	0	0	3	-	4	1.00
東コース	0	3	0	1	0	4	0.80
南原・沢尻コース	1	1	0	0	-	2	0.50
<b>合計</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>25</b>	<b>1.39</b>

9/22(金)

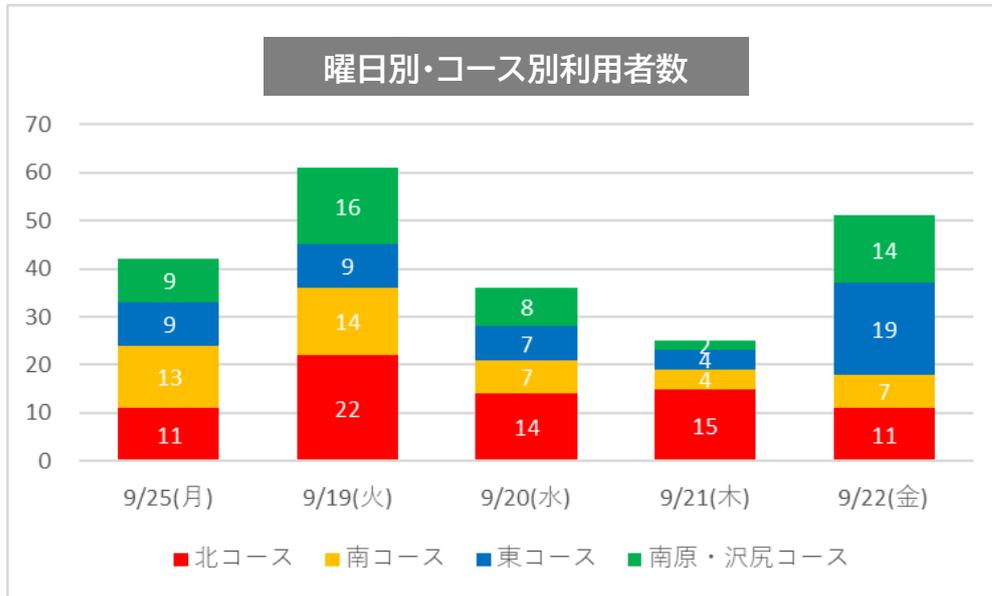
	1便	2便	3便	4便	5便	合計	1便あたり乗 車人数
北コース	4	3	3	0	1	11	2.20
南コース	3	3	1	0	-	7	1.75
東コース	3	9	5	2	0	19	3.80
南原・沢尻コース	3	7	2	2	-	14	3.50
<b>合計</b>	<b>13</b>	<b>22</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>51</b>	<b>2.83</b>

9/25(月)

	1便	2便	3便	4便	5便	合計	1便あたり乗 車人数
北コース	6	1	3	1	0	11	2.20
南コース	3	2	3	5	-	13	3.25
東コース	1	2	3	3	0	9	1.80
南原・沢尻コース	4	3	0	2	-	9	2.25
<b>合計</b>	<b>14</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>42</b>	<b>2.33</b>

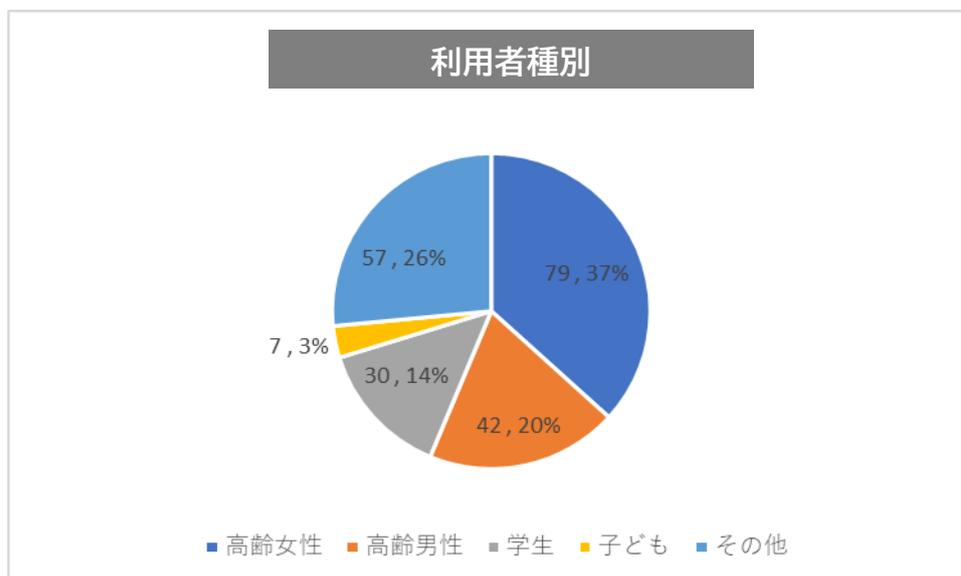
### 3. 曜日別の利用者数

	9/25(月)	9/19(火)	9/20(水)	9/21(木)	9/22(金)	合計
北コース	11	22	14	15	11	73
南コース	13	14	7	4	7	45
東コース	9	9	7	4	19	48
南原・沢尻コース	9	16	8	2	14	49
<b>合計</b>	<b>42</b>	<b>61</b>	<b>36</b>	<b>25</b>	<b>51</b>	<b>215</b>



### 4. 利用者種別

利用者区分	高齢女性	高齢男性	学生	子ども	その他	合計
利用者数	79	42	30	7	57	215
合計	37%	20%	14%	3%	27%	100%



## 5. バス停区間別 車内滞留人数(期間を通じた平均)

### 北コース

		南原・沢尻コース									
		1便		2便		3便		4便		5便	
停留所\便名		1便	2便	1便	2便	1便	2便	1便	2便	1便	2便
1	役場	7:47	0.6	10:24	0.4	11:54	1.4	14:28	0.6	15:58	0
2	南殿(JA)	7:48	0.6	10:25	0.6	11:55	1.4	14:29	0.6	15:59	0
3	北殿	7:50	0.6	10:27	0.6	11:57	1.4	14:31	0.6	16:01	0.2
4	ゆりの木クリニック前	7:50	0.6	10:27	0.6	11:57	1.4	14:31	0.6	16:01	0.2
5	南塩ノ井	7:51	0.6	10:28	0.6	11:58	1.4	14:32	0.6	16:02	0.2
6	東塩ノ井	7:52	0.6	10:29	0.6	11:59	1.4	14:33	0.6	16:03	0.2
7	久保東	7:54	0.8	10:31	1.2	12:01	1.4	14:35	0.6	16:05	0.2
8	南郷	7:55	0.8	10:32	1.2	12:02	1.4	14:36	0.6	16:06	0.2
9	ベルシャインニシザワ前	7:58	4.4	10:35	1	12:05	1.2	14:39	1.2	16:09	0.2
10	中河原	8:01	4.8	10:38	1	12:08	1	14:42	1.2	16:12	0.2
11	北殿駅	8:03	4.8	10:40	1	12:10	1	14:44	1.2	16:14	0.2
4	ゆりの木クリニック前	8:04	5	10:41	1	12:11	1	14:45	1.2	16:15	0.2
5	南塩ノ井	8:05	5	10:42	1	12:12	1	14:46	1.2	16:16	0.4
12	旧道塩ノ井	8:06	5	10:43	1.2	12:13	1	14:47	1.2	16:17	0.2
13	北部保育園前	8:07	5	10:44	1.2	12:14	1	14:48	1.2	16:18	0.2
14	旧道久保	8:08	5	10:45	1.2	12:15	1	14:49	1.2	16:19	0.2
15	久保コミュニティセンター	8:09	5	10:46	1.2	12:16	1	14:50	1.2	16:20	0.2
16	久保児童公園	8:09	5	10:46	1.2	12:16	1	14:50	1.2	16:20	0.2
17	久保5組集会所前	8:10	5	10:47	0.8	12:17	0.6	14:51	0.8	16:21	0.2
18	中込公民館	8:11	5	10:48	0.6	12:18	0.6	14:52	0.6	16:22	0.2
19	中込西	8:12	5	10:49	0.8	12:19	0.4	14:53	0.6	16:23	0.2
20	久保西	8:15	5	10:52	0.8	12:22	0.4	14:56	0.6	16:26	0.2
21	春日街道久保	8:16	5	10:53	0.8	12:23	0.6	14:57	0.6	16:27	0.2
22	北原公民館	8:17	5	10:54	0.8	12:24	0.6	14:58	0.4	16:28	0.2
23	北原	8:18	5	10:55	0.8		0.6		0.4	16:29	0.2
24	ふれあいの里前		5		0.8	12:26	0.6	15:00	0.4		0.2
25	大泉公園	8:21	5	10:58	0.8	12:30	0.6	15:04	0.4	16:32	0
26	大泉	8:22	5	10:59	0.8	12:31	0.6	15:05	0.4	16:33	0
27	西部地区館	8:22	5	10:59	0.8	12:31	0.6	15:05	0.4	16:33	0
28	大泉南	8:23	5.2	11:00	0.8	12:32	0.6	15:06	0.2	16:34	0
29	水上南	8:23	5.2	11:00	0.8	12:32	0.6	15:06	0.2	16:34	0
30	大芝区入口	8:24	5.2	11:01	0.8	12:33	0.6	15:07	0.2	16:35	0
31	高根	8:25	5.2	11:02	0.8	12:34	0.6	15:08	0.2	16:36	0
32	大芝の湯	8:27	5.2	11:04	0.8	12:36	1	15:10	0.4	16:38	0.4
33	大芝高原	8:30	5.2	11:07	0.4	12:39	1.2	15:13	0.2	16:41	0.4
34	大芝神社前		5.2	11:09	0.4	12:41	1.2	15:15	0.2	16:43	0.4
35	伊那養護学校	8:33	0.8		0.4		1.2		0.2		0.4
36	大萱北		0.8	11:10	0.4	12:42	1.2	15:16	0.2	16:44	0.4
37	西箕輪郵便局		0.8	11:11	0.4	12:43	0.8	15:17	0.2	16:45	0.4
38	西箕輪郵便局西	8:37	0.8		0.4		0.8		0.2		0.4
39	大学寮前	8:38	0.8	11:12	0.4	12:44	0.8	15:18	0.2	16:46	0.4
40	大学前	8:39	0.8	11:13	0.4	12:45	0.8	15:19	0.2	16:47	0.4
41	ニシザワショッパーズ信大前店	8:39	0.8	11:13	0.4	12:45	0.8	15:19	0.2	16:47	0.4
42	伊那インター前	8:40	0.6	11:14	0.4	12:46	0.8	15:20	0	16:48	0.4
43	伊那中央病院	8:46	0	11:20	0.8	12:52	1.4	15:26	0.2	16:54	0.4
44	駒美町入口	8:48	0	11:22	0.8	12:54	1.4	15:28	0.2	16:56	0.4
45	堤ヶ丘入口	8:49	0	11:23	0.6	12:55	1.2	15:29	0.2	16:57	0.4
46	御園南部	8:50	0	11:24	0.8	12:56	1.6	15:30	0.4	16:58	0.2
47	御園	8:51	0	11:25	0.8	12:57	1.6	15:31	0.4	16:59	0.2
48	御園北部南	8:51	0	11:25	0.8	12:57	1.6	15:31	0.4	16:59	0.2
49	神子柴	8:52	0	11:26	0.6	12:58	0.6	15:32	0.4	17:00	0.2
50	神子柴北	8:52	0	11:26	0.6	12:58	0.6	15:32	0.4	17:00	0.2
51	田畑	8:53	0	11:27	0.4	12:59	0.6	15:33	0.4	17:01	0
52	泉橋	8:55	0	11:29	0.4	13:01	0.6	15:35	0.4	17:03	0
1	役場	8:53	-	11:32	-	13:04	-	15:38	-	17:06	0

南コース			
1便	2便	3便	4便

# 南コース

		北コース							
		1便		2便		3便		4便	
停留所\便名		1便		2便		3便		4便	
1	役場	8:58	0.2	11:32	0.4	13:04	0	15:38	0.2
52	泉橋	8:59	0.2	11:33	0.4	13:05	0	15:39	0.2
53	赤坂	9:01	0.4	11:35	0.4	13:07	0	15:41	0.2
54	赤坂西	9:02	0.4	11:36	0.4	13:08	0	15:42	0.2
55	越場橋南	9:04	0.4	11:38	0.4	13:10	0	15:44	0.2
56	泉の森	9:04	0.4	11:38	0.4	13:10	0	15:44	0.2
57	南田橋	9:05	0.4	11:39	0.4	13:11	0	15:45	0.2
58	泉橋南	9:06	0.4	11:40	0.4	13:12	0	15:46	0.2
59	浄化センター前	9:08	0.4	11:42	0.4	13:14	0	15:48	0.2
60	田畑駅	9:09	0.4	11:43	0.4	13:15	0.2	15:49	0.2
61	神子柴東	9:11	0.4	11:45	0.4	13:17	0.2	15:51	0.2
60	田畑駅	9:12	0.4	11:46	0.4	13:18	0.2	15:52	0.2
62	田畑駅入口	9:13	0.6	11:47	0.4	13:19	0.2	15:53	0.2
63	田畑公民館	9:14	1	11:48	0.4	13:20	0.2	15:54	0.2
51	田畑	9:15	1	11:49	0.4	13:21	0.4	15:55	0.2
50	神子柴北	9:16	1	11:50	0.4	13:22	0.4	15:56	0.2
49	神子柴	9:16	1.4	11:50	1	13:22	0.4	15:56	0.2
48	御園北部南	9:17	1.4	11:51	1	13:23	0.4	15:57	0.2
47	御園	9:17	1.8	11:51	1	13:23	0.4	15:57	0.4
46	御園南部	9:18	2.2	11:52	1	13:24	0.4	15:58	0.4
45	堤ヶ丘入口	9:19	2.2	11:53	1.8	13:25	0.4	15:59	0.4
44	駒美町入口	9:20	2.2	11:54	1.8	13:26	0.4	16:00	0.4
43	伊那中央病院	9:25	1.4	11:59	1.2	13:31	0.4	16:05	1.2
42	伊那インター前	9:28	1.4	12:02	1.2	13:34	0.2	16:08	1.2
40	大学前	9:29	1.2	12:03	1.2	13:35	0.2	16:09	1
39	大学寮前	9:30	1.2	12:04	1.2	13:36	0.2	16:10	0.8
38	西箕輪郵便局西		1.2		1.2		0.2	16:11	0.8
37	西箕輪郵便局	9:31	1.2	12:05	1.2	13:37	0.2		0.8
36	大萱北	9:32	1.2	12:06	1.2	13:38	0.2		0.8
35	伊那養護学校		1.2		1.2		0.2	16:15	2.2
34	大芝神社前	9:33	1.2	12:07	1.2	13:39	0.2		2.2
33	大芝高原		1.2		1.2		0.2	16:18	2.2
32	大芝の湯	9:35	0.4	12:09	0	13:41	0.6	16:21	2.6
33	大芝高原	9:38	0	12:12	0	13:44	0.8		2.6
34	大芝神社前	9:40	0	12:14	0	13:46	0.8	16:23	2.6
64	松寿荘前	9:42	0	12:16	0	13:48	0.8	16:25	3
65	福祉ゾーン入口	9:43	0	12:17	0	13:49	0.8	16:26	3
66	大和泉神社前	9:45	0.2	12:19	0	13:51	0.6	16:28	3

# 東コース

		2便		3便		4便		5便	
--	--	----	--	----	--	----	--	----	--

# 東コース

		南コース									
		1便		2便		3便		4便		5便	
停留所\便名		1便		2便		3便		4便		5便	
1	役場	8:23	0	9:51	0.4	12:25	0.2	13:57	0.6	16:34	1
2	南殿(JA)	8:24	0	9:52	0.4	12:26	0.2	13:58	0.6	16:35	1
3	北殿	8:26	0	9:54	0.4	12:28	0.2	0.58264	0.4	16:37	0.4
4	ゆりの木クリニック前	8:26	0	9:54	0.2	12:28	0.2	14:00	0.4	16:37	0.4
5	南塩ノ井	8:27	0	9:55	0.2	12:29	0.2	14:01	0.4	16:38	0.4
67	塩ノ井	8:27	0	9:55	0.2	12:29	0.2	14:01	0.4	16:38	0.4
68	塩ノ井西	8:28	0	9:56	0.2	12:30	0.2	14:02	0.4	16:39	0.4
69	中込線塩ノ井	8:28	0	9:56	0.2	12:30	0.2	14:02	0.4	16:39	0.4
19	中込西	8:29	0	9:57	0.4	12:31	0.2	14:03	0.2	16:40	0.4
18	中込公民館	8:30	0	9:58	0.8	12:32	0.6	14:04	0	16:41	0.2
19	中込西	8:31	0	9:59	0.8	12:33	0.6	14:05	0	16:42	0.2
17	久保5組集会所前	8:32	0	10:00	1.6	12:34	0.6	14:06	0	16:43	0.2
20	久保西	8:34	0	10:02	1.6	12:36	0.6	14:08	0	16:45	0.2
21	春日街道久保	8:35	0	10:03	1.4	12:37	0.6	14:09	0	16:46	0.2
22	北原公民館	8:36	0	10:04	1.4	12:38	0.8	14:10	0	16:47	0.2
23	北原	8:37	0		1.4		0.8	14:11	0	16:48	0.2
24	ふれあいの里前		0	10:06	1.4	12:40	0.8		0		0.2
21	春日街道久保	8:40	0	10:10	1.4	12:44	0.8	14:14	0	16:51	0.2
16	久保児童公園	8:43	0	10:13	1.4	12:47	0.8	14:17	0	16:54	0.2
70	久保コミュニティセンター	8:43	0	10:13	1.4	12:47	0.8	14:17	0	16:54	0.2
14	旧道久保	8:44	0	10:14	1.4	12:48	0.8	14:18	0	16:55	0.2
13	北部保育園前	8:45	0	10:15	1.4	12:49	0.8	14:19	0	16:56	0.2
12	旧道塩ノ井	8:46	0	10:16	1.4	12:50	0.8	14:20	0.2	16:57	0.2
5	南塩ノ井	8:47	0	10:17	1.4	12:51	0.8	14:21	0.2	16:58	0.2
4	ゆりの木クリニック前	8:48	0	10:18	1.4	12:52	0.8	14:22	0.2	16:59	0.2
11	北殿駅	8:49	0	10:19	1.6	12:53	0.8	14:23	0.2	17:00	0.2
10	中河原	8:51	0	10:21	1.6	12:55	0.8	14:25	0.2	17:02	0.2
7	久保東	8:53	0	10:23	1.6	12:57	0.2	14:27	0.2	17:04	0.2
8	南郷	8:54	0	10:24	1.6	12:58	0.2	14:28	0.2	17:05	0.2
9	ベルシャインニシザワ前	8:57	0	10:27	1	13:01	1	14:31	0.6	17:08	0
6	東塩ノ井	9:00	0	10:30	1.2	13:04	1	14:34	0.6	17:11	0
5	南塩ノ井	9:01	0	10:31	1.2	13:05	1	14:35	0.6	17:12	0
4	ゆりの木クリニック前	9:02	0	10:32	1.2	13:06	1	14:36	0.6	17:13	0
3	北殿	9:02	0	10:32	1.2	13:06	1	14:36	0.6	17:13	0
71	北殿公民館	9:04	0.2	10:34	1	13:08	1	14:38	0.8	17:15	0
72	中部保育園前	9:04	0.8	10:34	1	13:08	1.2	14:38	0.8	17:15	0
73	西北殿	9:05	0.8	10:35	1	13:09	0.8	14:39	0.8	17:16	0
98	大泉東	9:06	0.8	10:36	1	13:10	0.8	14:40	0.8	17:17	0
26	大泉	9:07	0.8	10:37	1.6	13:11	0.8	14:41	0.2	17:18	0
74	水上	9:08	1	10:38	1.8	13:12	0.8	14:42	0.2	17:19	0
30	大芝区入口	9:09	1	10:39	1.8	13:13	0.8	14:43	0.2	17:20	0
31	高根	9:10	1	10:40	1.8	13:14	0.8	14:44	0.2	17:21	0
32	大芝の湯	9:12	1	10:42	0.8	13:16	0.8	14:46	0.8	17:23	0.2
33	大芝高原	9:15	1.2	10:45	0.8	13:19	1.2	14:49	0.8	17:26	0.2
34	大芝神社前	9:17	1.2	10:47	0.8	13:21	1.2	14:51	0.8	17:28	0.2
75	大芝公民館前	9:18	1.2	10:48	0.8	13:22	1.2	14:52	0.8	17:29	0.2
76	大芝東	9:19	1.2	10:49	0.8	13:23	1.2	14:53	0.8	17:30	0.2
64	松寿荘前	9:20	1.2	10:50	0.6	13:24	1.2	14:54	0.8	17:31	0.2
65	福祉ゾーン入口	9:21	1.2	10:51	0.6	13:25	1.2	14:55	0.8	17:32	0.2
77	堀田内科クリニック前	9:23	0.2	10:53	0.6	13:27	1.4	14:57	0.8	17:34	0
78	春日街道田畑	9:23	0.2	10:53	0.6	13:27	1.4	14:57	0.8	17:34	0
79	春日街道神子柴	9:24	0.2	10:54	0.6	13:28	1.4	14:58	0.8	17:35	0
80	南信病院入口	9:25	0.2	10:55	0.6	13:29	1.4	14:59	0.8	17:36	0

## 南原・沢尻コース

1便	2便	3便	4便
----	----	----	----

# 南原・沢尻コース

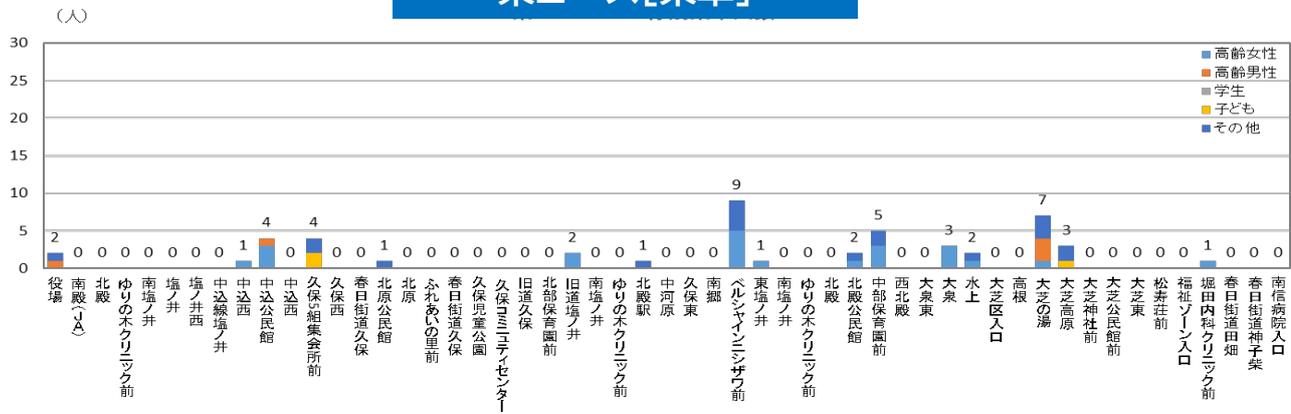
		東コース							
		2便		3便		4便		5便	
停留所\便名		1便		2便		3便		4便	
43	伊那中央病院	9:30	0.6	11:00	0.6	13:34	0.6	15:04	0
42	伊那インター前	9:33	0.6	11:03	0.6	13:37	0.6	15:07	0
81	アップルランド伊那インター店	9:34	0.8	11:04	1.2	13:38	0.4	15:08	0
82	沢尻西	9:35	0.8	11:05	1.4	13:39	0.4	15:09	0
83	南部小学校前	9:36	0.8	11:06	1.4	13:40	0.4	15:10	0
84	南原北	9:38	1.0	11:08	1.2	13:42	0	15:12	0
85	南原コミュニティセンター	9:39	1.4	11:09	1.2	13:43	0	15:13	0
86	南原西	9:39	1.2	11:09	1	13:43	0.2	15:13	0
87	南原南	9:41	1.2	11:11	1	13:45	0.2	15:15	0
88	中の原	9:42	1.2	11:12	1	13:46	0.2	15:16	0
89	中の原東	9:43	1.4	11:13	0.6	13:47	0.2	15:17	0
90	南原東	9:43	1.4	11:13	0.6	13:47	0.2	15:17	0
91	恩徳寺南	9:44	1.4	11:14	0.6	13:48	0.2	15:18	0
92	沢尻南	9:45	1.4	11:15	0.8	13:49	0.2	15:19	0
93	沢尻	9:46	1.2	11:16	0.8	13:50	0.2	15:20	0
94	不動尊前	9:47	1.2	11:17	0.8	13:51	0.2	15:21	0
95	沢尻コミュニティセンター	9:47	1.2	11:17	1	13:51	0.2	15:21	0
96	上農寮前	9:48	1.2	11:18	1	13:52	0.2	15:22	0
81	アップルランド伊那インター店	9:49	0.8	11:19	0.8	13:53	0.2	15:23	0
42	伊那インター前	9:50	0.8	11:20	0.8	13:54	0.2	15:24	0
43	伊那中央病院	9:56	1.2	11:26	1.4	14:00	0.4	15:30	0.6
80	南信病院入口	9:58	1.2	11:28	1.4	14:02	0.4	15:32	0.6
79	春日街道神子柴	9:59	1.2	11:29	1.6	14:03	0.4	15:33	0.4
78	春日街道田畑	10:00	1.2	11:30	1.6	14:04	0.4	15:34	0.4
97	高原医院前	10:00	0.6	11:30	1.6	14:04	0.4	15:34	0.2
65	福祉ゾーン入口	10:02	0.6	11:32	1.6	14:06	0.4	15:36	0.2
64	松寿荘前	10:03	0.6	11:33	1.6	14:07	0.4	15:37	0.2
76	大芝東	10:04	0.6	11:34	1.6	14:08	0.4	15:38	0.2
75	大芝公民館前	10:05	0.4	11:35	1.6	14:09	0.4	15:39	0.2
34	大芝神社前	10:06	0.2	11:36	1.6	14:10	0.4	15:40	0.2
32	大芝の湯	10:08	0.2	11:38	1.2	14:12	0.8	15:42	0.8
33	大芝高原	10:11	0	11:41	1	14:15	1.2	15:45	0.8
31	高根	10:13	0	11:43	1	14:17	1.2	15:47	0.8
30	大芝区入口	10:14	0	11:44	1	14:18	1.2	15:48	0.8
74	水上	10:15	0	11:45	1.4	14:19	1.2	15:49	0.6
26	大泉	10:16	0	11:46	1.4	14:20	1	15:50	0.4
98	大泉東	10:17	0	11:47	1.4	14:21	1	15:51	0.4
73	西北殿	10:18	0	11:48	1.4	14:22	1	15:52	0.4
72	中部保育園前	10:19	0.2	11:49	1.8	14:23	1	15:53	0.2
71	北殿公民館	10:19	0.2	11:49	1.4	14:23	0.8	15:53	0
2	南殿(JA)	10:21	0.2	11:51	1.4	14:25	0.8	15:55	0

## 北コース

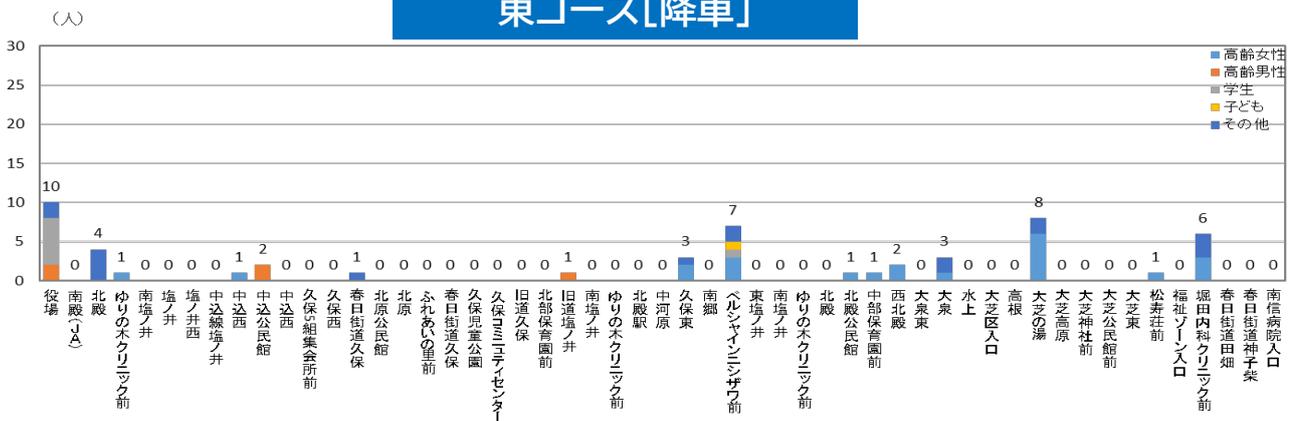
2便 3便 4便 5便



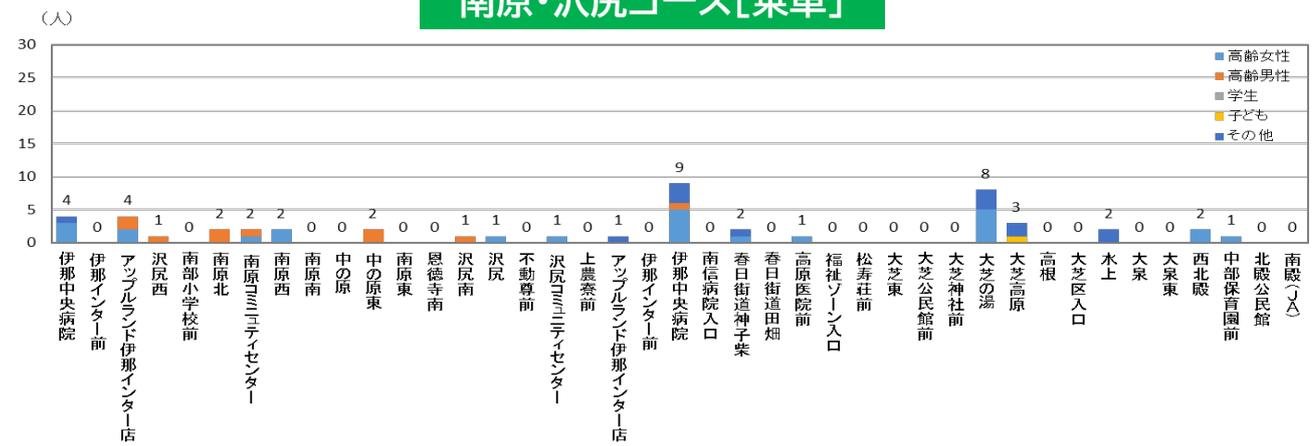
## 東コース[乗車]



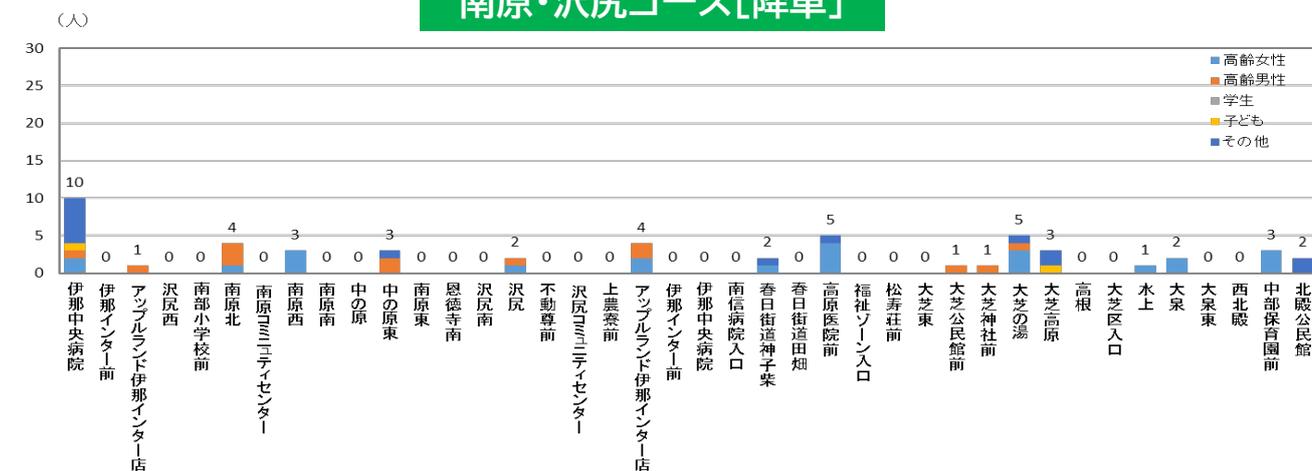
## 東コース[降車]



## 南原・沢尻コース[乗車]

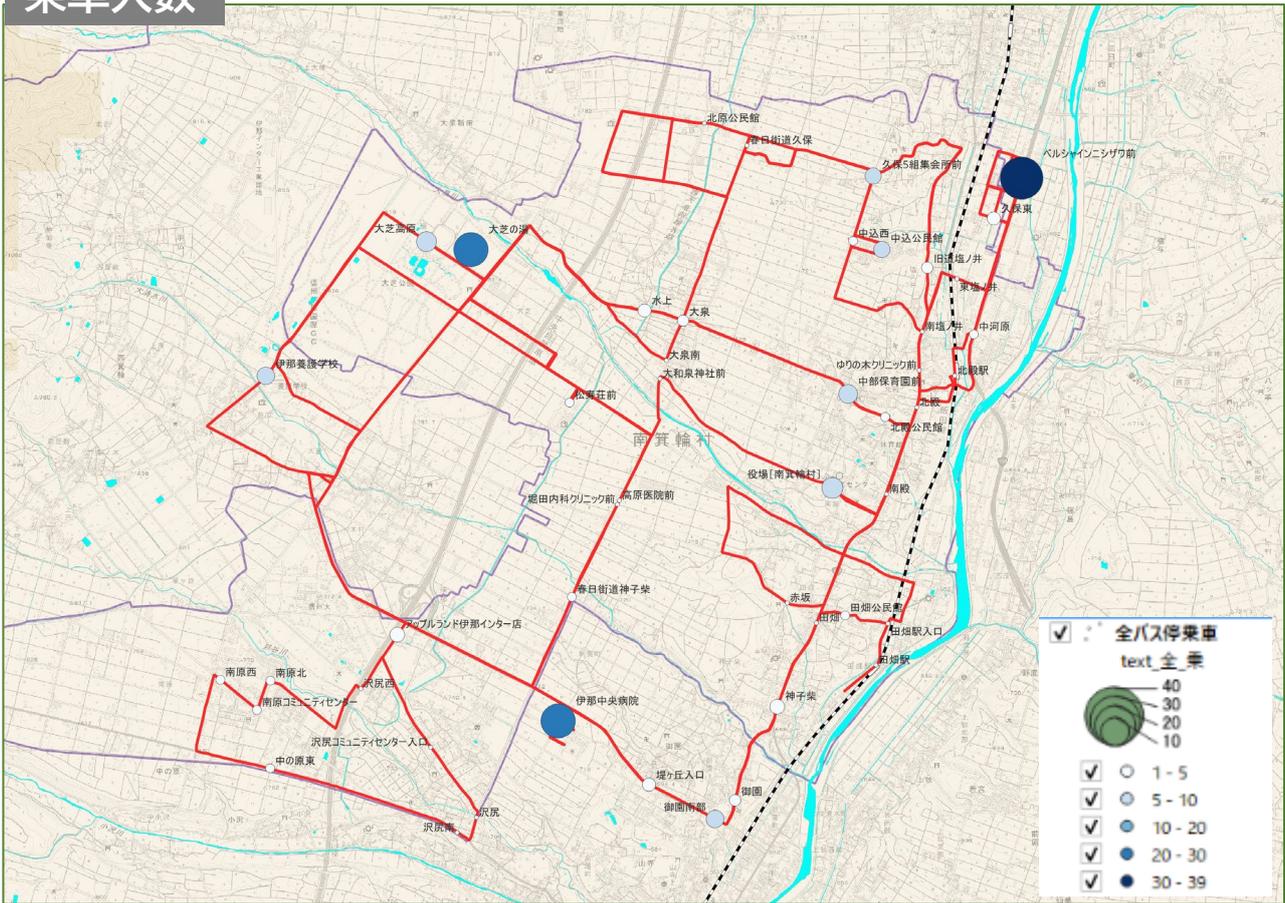


## 南原・沢尻コース[降車]

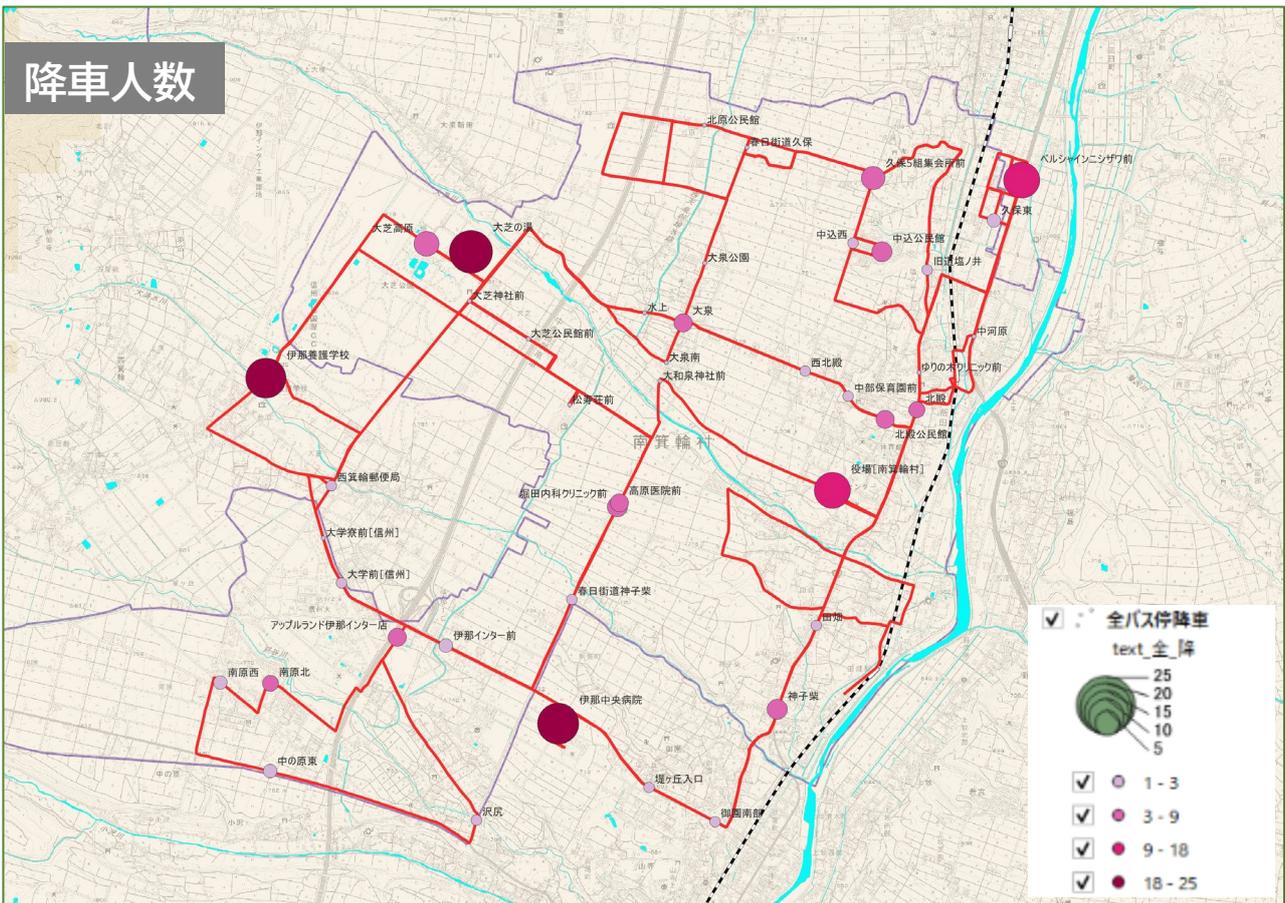


# 7.バス停別 乗降人数(地図プロット)

## 乗車人数



## 降車人数



## 南箕輪村の公共交通の状況

## 1. 鉄道

事業名	JR飯田線		
事業主体	東海旅客鉄道(株)		
担当部署 および窓口	鉄道事業本部 飯田支店		
運行形態	第一種鉄道事業(一般の鉄道)		
使用車両	車両形態 定員	211系、213系ほか 2~3両編成 定員は1車両につき座席60名程度 立席60名程度	
運行状況	路線区間	豊橋駅~辰野駅(195km)	
	運行日	毎日	
	運行時間 (平日)	[北殿駅]岡谷方面=05:37~23:19 豊橋方面=05:03~23:05	
	運行回数 (平日)	[北殿駅]岡谷方面=22便 豊橋方面=22便	
料金体系	距離制運賃 [北殿駅~伊那市駅]190円 [北殿駅~岡谷駅]420円 [北殿駅~駒ヶ根駅]330円 [北殿駅~飯田駅]990円		
利用者数	飯田線全体 11,630人 北殿駅 267人 田畑駅 126人 ※いずれも1日平均乗車人数(R2年:長野県統計書、JR東海)		
その他	南箕輪村内の2駅はともに無人駅、最寄りの有人駅は伊那市駅		

## 2. バス

### (1)高速バス

#### ①伊那・新宿線

事業名	伊那・新宿線		
事業主体	伊那バス(株) 京王バス(株) 信南交通(株) 山梨交通(株) (株)フジエクスプレス		
担当部署 および窓口	伊那バス 本社管理部		
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業 (路線定期運行)		
使用車両	車両形態	大型乗合バス(車長 12m 定員 36 人程度)	
	定員		
運行状況	台数	-	
	路線区間	伊那バス駒ヶ根車庫～バスタ新宿	
	停留所(村最寄)	伊那インターバス停、箕輪バス停	
	運行日	毎日	
	運行本数	16 往復	
料金体系	運行時間帯	[上り]04:58～19:33 =伊那インター出発時刻 [下り]09:47～24:37 =伊那インター到着時刻	
	距離制運賃 [伊那インター～新宿]	3,900 円 =平日・固定運賃	

#### ②飯田・新宿線

事業名	飯田・新宿線		
事業主体	信南交通(株) 伊那バス(株) 京王バス(株) アルピコ交通(株)		
担当部署 および窓口	伊那バス 本社管理部		
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業 (路線定期運行)		
使用車両	車両形態	大型乗合バス(車長 12m 定員 36 人程度)	
	定員		
運行状況	台数	-	
	路線区間	飯田商工会館～バスタ新宿	
	停留所(村最寄)	伊那インターバス停、箕輪バス停	
	運行日	毎日	
	運行本数	上り 14 便 下り 12 便 ※伊那インター停車便	
料金体系	運行時間帯	[上り]06:03～19:03 =伊那インター出発時刻 [下り]11:22～22:42 =伊那インター到着時刻	
	距離制運賃 [伊那インター～新宿]	3,900 円 =平日・固定運賃	

### ③伊那・名古屋線

事業名	伊那・名古屋線		
事業主体	伊那バス(株) 信南交通(株) 名鉄バス(株)		
担当部署 および窓口	伊那バス 本社管理部(伊那市)		
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業 (路線定期運行)		
使用車両	車両形態	大型乗合バス(車長 12m 定員 36 人程度)	
	定員 台数	-	
運行状況	路線区間	箕輪～名鉄バスセンター	
	停留所(村最寄)	伊那インターバス停、箕輪バス停	
	運行日	毎日	
	運行本数	上り 7 便、下り 8 便 ※コロナ禍期間より減便中	
	運行時間帯	[上り]05:49～17:49 =伊那インター出発時刻 [下り]10:46～21:50 =伊那インター到着時刻	
料金体系	距離制運賃 [伊那インター～名鉄バスセンター] 4,000 円		

### ④飯田・長野線

事業名	飯田・長野線 (みすずハイウェイバス)		
事業主体	伊那バス(株) 信南交通(株) アルピコ交通(株)		
担当部署 および窓口	伊那バス 本社管理部(伊那市)		
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業 (路線定期運行)		
使用車両	車両形態	大型乗合バス(車長 12m 定員 36 人程度)	
	定員 台数	-	
運行状況	路線区間	飯田商工会館～長野県庁	
	停留所(村最寄)	伊那インターバス停、箕輪バス停	
	運行日	毎日	
	運行本数	4 往復 ※コロナ禍期間より減便中(従前 8 往復)	
	運行時間帯	[上り]07:23～16:43 =伊那インター出発時刻 [下り]10:53～19:53 =伊那インター到着時刻	
料金体系	距離制運賃 [伊那インター～長野駅・長野県庁] 2,500 円		

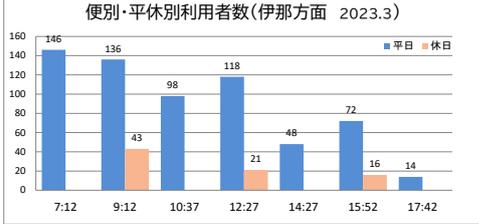
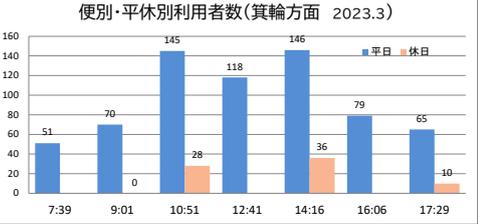
### ⑤その他の高速バス路線

- ・京都・大阪線(2往復/5,400 円=大阪[梅田/阪急三番街])
- ・立川線(※コロナ禍期間より運休中)
- ・横浜線(※コロナ禍期間より運休中)

(1)一般路線

(※市町村が運営に関与するコミュニティ路線についても一般的な路線バスの形態のものはこの区分としている)

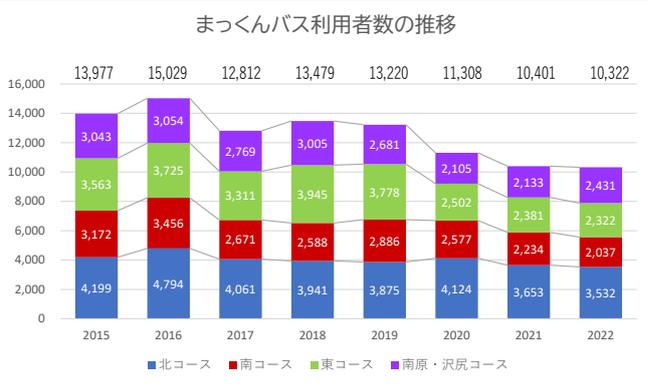
①伊那本線

事業名	伊那本線		
事業主体	伊那バス(株) JRバス関東(株)		
事業企画管理	伊那地域定住自立圏連絡協議会 事務局:伊那市 総務部 人口増進室		
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業 (路線定期運行)		
使用車両	小型低床バス(車長 7m 定員 30 人)ほか		
運行状況	路線区間	ベルシャイン伊北～赤木駅前	
	運行日	毎日(元旦のみ運休)	
	運行本数	平日 7 往復 土日 3 往復	
	運行時間帯	[上り]07:12～17:42(ベルシャイン伊北出発時刻) [下り]07:39～17:29(赤木駅前出発時刻)	
料金体系	区間制運賃 初乗り 200 円 区間を跨ぐごとに 50 円加算 最大 350 円 (ただし、伊那市中心部のみ初乗り 150 円)		
利用実績	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p style="text-align: center;">年間利用者数の推移</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和 4 年度(2022)の利用実績は 17,929 人で、1日あたりに換算すると 49 人、1 便あたりの利用者数は 4.3 人となっている。</li> <li>・令和元年度(2019)の 22,549 人をピークに、コロナ禍の影響も受け、利用者数は 2 割以上落ち込んでいる。</li> <li>・令和 4 年度(2022)はコロナ禍にはありながらも、行動制限などが緩和され、人の動きはやや活発になったものの、伊那本線については、引き続きの減少傾向となっている。</li> <li>・土日は運行本数が半数以下となっているが、それ以上に利用者数が少なく、全体の 1 割程度にとどまっている。</li> </ul> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="width: 45%;"> <p style="text-align: center;">便別・平休別利用者数(伊那方面 2023.3)</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p style="text-align: center;">便別・平休別利用者数(箕輪方面 2023.3)</p>  </div> </div>		
事業収支等 (R4 年度)	運行事業費	31,810千円	
	運賃収入	3,838千円	
	支出額(※)	28,253千円	
	収支率	12.1%	
	支出額のうち南箕輪村負担額5,661千円 (20.0%) (※)支出額は事業費-運賃収入とは合致しない。		

②西箕輪線

事業名	西箕輪線											
事業主体	伊那バス(株)											
事業企画管理	伊那市 企画部 企画政策課											
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業 (路線定期運行)											
使用車両	中型バス(車長 9m 定員約 50 人) ほか											
運行状況	路線区間	本社前(伊那バス)～学校前(西箕輪中)～与地南										
	運行日	毎日(元旦のみ運休)										
	運行本数	平日 10 往復 土曜日 5.5 往復 日祝日 4.5 往復										
	運行時間帯	[上り]07:50～17:42(伊那バス本社前出発時刻) [下り]07:00～17:35(学校前出発時刻)										
料金体系	距離制運賃 初乗り 150 円 最長 310 円											
利用実績	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和 4 年度(2022 年)の利用実績は 29,011 人で、1日あたりに換算すると 79 人、1 便あたりの利用者数は 4.7 人となる。</li> <li>・コロナ禍前の令和元年度(2019)の 32,969 人から、コロナ禍の影響が最も大きかった令和 2 年度(2020)には 16%落ち込んだが、翌令和 3 年度(2021)には回復基調にあり、令和 4 年度(2022)もほぼ同等である。全国的なバス路線の利用の落ち込みに比べると影響が少なかったものとみられる。</li> </ul>											
	<p>年間利用者数の推移</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2019</td> <td>32,969</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>27,553</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>29,360</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>29,011</td> </tr> </tbody> </table>			年度	利用者数	2019	32,969	2020	27,553	2021	29,360	2022
年度	利用者数											
2019	32,969											
2020	27,553											
2021	29,360											
2022	29,011											
事業収支等 (R4 年度)	運行事業費	34,040千円										
	運賃収入	6,890千円										
	支出額(差引)	27,149千円										
	収支率	20.2%										
	支出額のうち南箕輪村負担額5,622千円 (20.7%)											

(2)コミュニティバス

事業名	まっくんバス																																																								
事業主体	伊那バス(株)																																																								
事業企画管理	南箕輪村 地域づくり推進課																																																								
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業 (路線定期運行)																																																								
使用車両	小型低床バス(車長 7m 定員 30 人)																																																								
運行状況	路線区間	南箕輪村内を中心に伊那市北部、箕輪町南部を巡回 2 台の車両を用いて以下の 4 コースで巡回 いずれのコースも村中心(役場)、伊那中央病院、大芝高原は経由 ・北コース(北原、塩ノ井、中込など) ・南コース(田畑、神子柴など) ・東コース(中込、北原、北殿など) ・南原・沢尻コース																																																							
	運行日	月～金(土日祝日運休)																																																							
	運行本数	各コース 4 便(4 周)																																																							
	運行時間帯	1 号車(07:47～17:06) 2 号車(08:23～17:41)																																																							
料金体系	均一運賃 200 円 小学生・障がい者・特別支援学校通学者・運転免許証自主返納者 100 円 就学前の幼児・75 歳以上は無料																																																								
利用者数	 <p>まっくんバス利用者数の推移</p> <table border="1"> <caption>まっくんバス利用者数の推移 (単位: 人)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>北コース</th> <th>南コース</th> <th>東コース</th> <th>南原・沢尻コース</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>4,199</td> <td>3,172</td> <td>3,563</td> <td>3,043</td> <td>13,977</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>4,794</td> <td>3,456</td> <td>3,725</td> <td>3,054</td> <td>15,029</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>4,061</td> <td>2,671</td> <td>3,311</td> <td>2,769</td> <td>12,812</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>3,941</td> <td>2,588</td> <td>3,945</td> <td>3,005</td> <td>13,479</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>3,875</td> <td>2,886</td> <td>3,778</td> <td>2,681</td> <td>13,220</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>4,124</td> <td>2,577</td> <td>2,502</td> <td>2,105</td> <td>11,308</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>3,653</td> <td>2,234</td> <td>2,381</td> <td>2,133</td> <td>10,401</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>3,532</td> <td>2,037</td> <td>2,322</td> <td>2,431</td> <td>10,322</td> </tr> </tbody> </table>		年	北コース	南コース	東コース	南原・沢尻コース	合計	2015	4,199	3,172	3,563	3,043	13,977	2016	4,794	3,456	3,725	3,054	15,029	2017	4,061	2,671	3,311	2,769	12,812	2018	3,941	2,588	3,945	3,005	13,479	2019	3,875	2,886	3,778	2,681	13,220	2020	4,124	2,577	2,502	2,105	11,308	2021	3,653	2,234	2,381	2,133	10,401	2022	3,532	2,037	2,322	2,431	10,322	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和 4 年度(2022)の利用実績は 10,322 人で、1 日あたりに換算すると 42 人、1 便あたりの利用者数は 2.4 人となっている。</li> <li>・最近 8 年間では、平成 28 年度(2016)の 15,029 が最も利用が多く、以降 6 年間で約 2/3 にまで低下している。令和 2 年度(2020)以降はコロナ禍の影響も受け、落ち込みがとくに大きくなっている。</li> <li>・コース別の利用者数では北コースが最も多く、近年は利用者全体の 35% 程度を占めている。一方で東コースの利用の低下が目立つ。</li> <li>・時間帯別の利用者数としては、1 便が最も多く、徐々に減少し、5 便の利用者は非常に少なくなっている(ただし運行は 4 コース中 2 コースのみ)</li> </ul>
年	北コース	南コース	東コース	南原・沢尻コース	合計																																																				
2015	4,199	3,172	3,563	3,043	13,977																																																				
2016	4,794	3,456	3,725	3,054	15,029																																																				
2017	4,061	2,671	3,311	2,769	12,812																																																				
2018	3,941	2,588	3,945	3,005	13,479																																																				
2019	3,875	2,886	3,778	2,681	13,220																																																				
2020	4,124	2,577	2,502	2,105	11,308																																																				
2021	3,653	2,234	2,381	2,133	10,401																																																				
2022	3,532	2,037	2,322	2,431	10,322																																																				
	 <p>まっくんバス 便別利用者数 (令和4年度)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>便数</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1便</td> <td>3,476</td> </tr> <tr> <td>第2便</td> <td>2,448</td> </tr> <tr> <td>第3便</td> <td>2,080</td> </tr> <tr> <td>第4便</td> <td>1,883</td> </tr> <tr> <td>第5便</td> <td>435</td> </tr> </tbody> </table>		便数	利用者数	第1便	3,476	第2便	2,448	第3便	2,080	第4便	1,883	第5便	435	<table border="1"> <tr> <td>日平均利用者数</td> <td>42.4人</td> </tr> <tr> <td>1便平均利用者数</td> <td>2.4人</td> </tr> </table>	日平均利用者数	42.4人	1便平均利用者数	2.4人																																						
便数	利用者数																																																								
第1便	3,476																																																								
第2便	2,448																																																								
第3便	2,080																																																								
第4便	1,883																																																								
第5便	435																																																								
日平均利用者数	42.4人																																																								
1便平均利用者数	2.4人																																																								
事業収支等 (R4 年度)	運行事業費	40,492千円																																																							
	運賃収入	1,126千円																																																							
	支出額(差引)	39,336千円																																																							
	収支率	2.8%																																																							

### 3. 乗合タクシー

事業名	ぐるっとタクシー		
事業主体	伊那タクシー(株) 白川タクシー(有) 観光タクシー(有)		
事業企画管理	伊那市 企画部 企画政策課		
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業 (区域運行)		
使用車両	車両形態	ミニバン型車両(8人乗り)	
	定員	セダン型車両(5人乗り)	
	台数	登録車両 14 台 事業者の稼働可能台数、予約状況に応じて適宜	
利用対象者	利用対象地区(下図)にお住まいで以下に該当する方 [南箕輪村における対象地区は沢尻、南原、神子柴の一部] ・65歳以上の方 ・運転免許返納者(65歳未満も利用可) ・障害者手帳所持者(65歳未満も利用可) ・特定医療費(指定難病)受給者証をお持ちの方(65歳未満も利用可) ・持病により運転ができないなど移動が困難な事情がある方(65歳未満も利用可)		
運行状況	運行範囲	居住地区内及び伊那市街地(一部の地区は高遠市街地も可)	
	運行日	平日(土日祝日は運休)	
	利用方法	予約制・予約センターに電話 ・ケーブルテレビ端末から予約 ・WEB(パソコン、スマホアプリから)予約	
	予約受付時間	・電話:前日 12:00~14:30、当日 8:00~14:30 ・ケーブルテレビ:前日 15:00~当日 14:30 ・WEB:前日 0:00~当日 14:30	
	運行時間帯	9:00~15:00	
運賃	1人1回 500 円 以下の割引制度あり ・免許返納者・免許非保有者、障害者、特定医療費受給者 250 円 ・ウェブ、ケーブルテレビからの予約者 300 円		
登録者数 (南箕輪村内)	59 人(令和 4 年度末時点)		
利用実績 (南箕輪村内)	実利用人数 18 人 年間利用回数 145 回(1 人 1 ヶ月あたり 0.67 回=半年に 2 往復)(令和 4 年度)		
事業費	コールセンター・システム利用費=1,273 千円 運行委託費(車両借り上げ量) =3,639 千円 合計 4,223 千円(令和 4 年度)		
その他	AI オンデマンド予約配車システム(未来シェア)にて運用		

**対象地区**

**西春近地区**  
西春近(小屋敷を除く)、木裏原  
※西春近地区にお住まいの方が利用できるのは、図の西春近地区と市街地のエリア内です。

**電西・西箕輪地区**  
小屋敷、小沢、平沢、横山、ますみヶ丘、内ノ萱、大坊、城南町、西箕輪、御園、中央北町、上牧、南箕輪村の沢尻、南原、神子柴の一部  
※電西・西箕輪地区にお住まいの方が利用できるのは、図の電西・西箕輪地区と市街地のエリア内です。

**富泉・東春近地区**  
富泉(新山を除く)、東春近(木裏原を除く)  
※富泉・東春近地区にお住まいの方が利用できるのは、図の富泉・東春近地区と市街地のエリア内です。

**新山・河南・長谷地区**  
新山、河南、高遠南区、長谷  
※新山・河南・高遠南区・長谷地区にお住まいの方が利用できるのは、図の新山・河南・長谷地区と市街地及び高遠市街地のエリア内です。

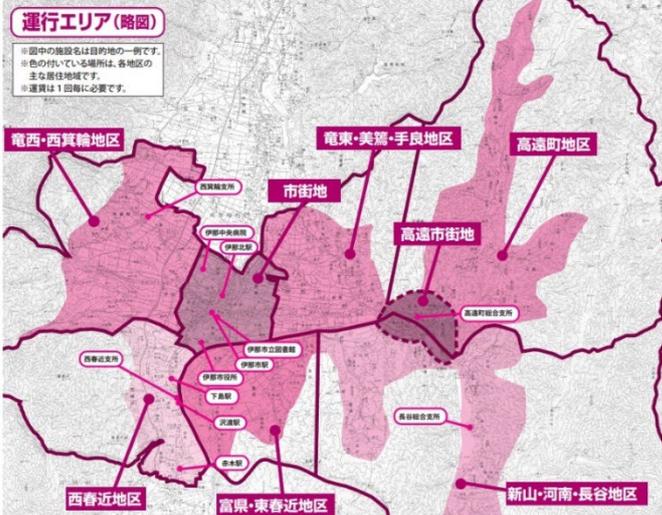
**電東・美郷・手良地区**  
若宮、美原、美原北町、福島、仙美、前原、野底、美郷、手良  
※電東・美郷・手良地区にお住まいの方が利用できるのは、図の電東・美郷・手良地区と市街地のエリア内です。

**高遠町**  
河南、高遠南区を除く高遠町  
※河南、高遠南区以外の高遠町にお住まいの方が利用できるのは、図の高遠町地区と市街地及び高遠市街地のエリア内です。

専用ステッカーを貼付した写真のような車両が運行します。

**運行エリア(略図)**

※図中の施設名は目的地の一例です。  
※色の付いている場所は、各地区の主な居住地域です。  
※運賃は1回毎に必要です。



#### 4. その他福祉施策など

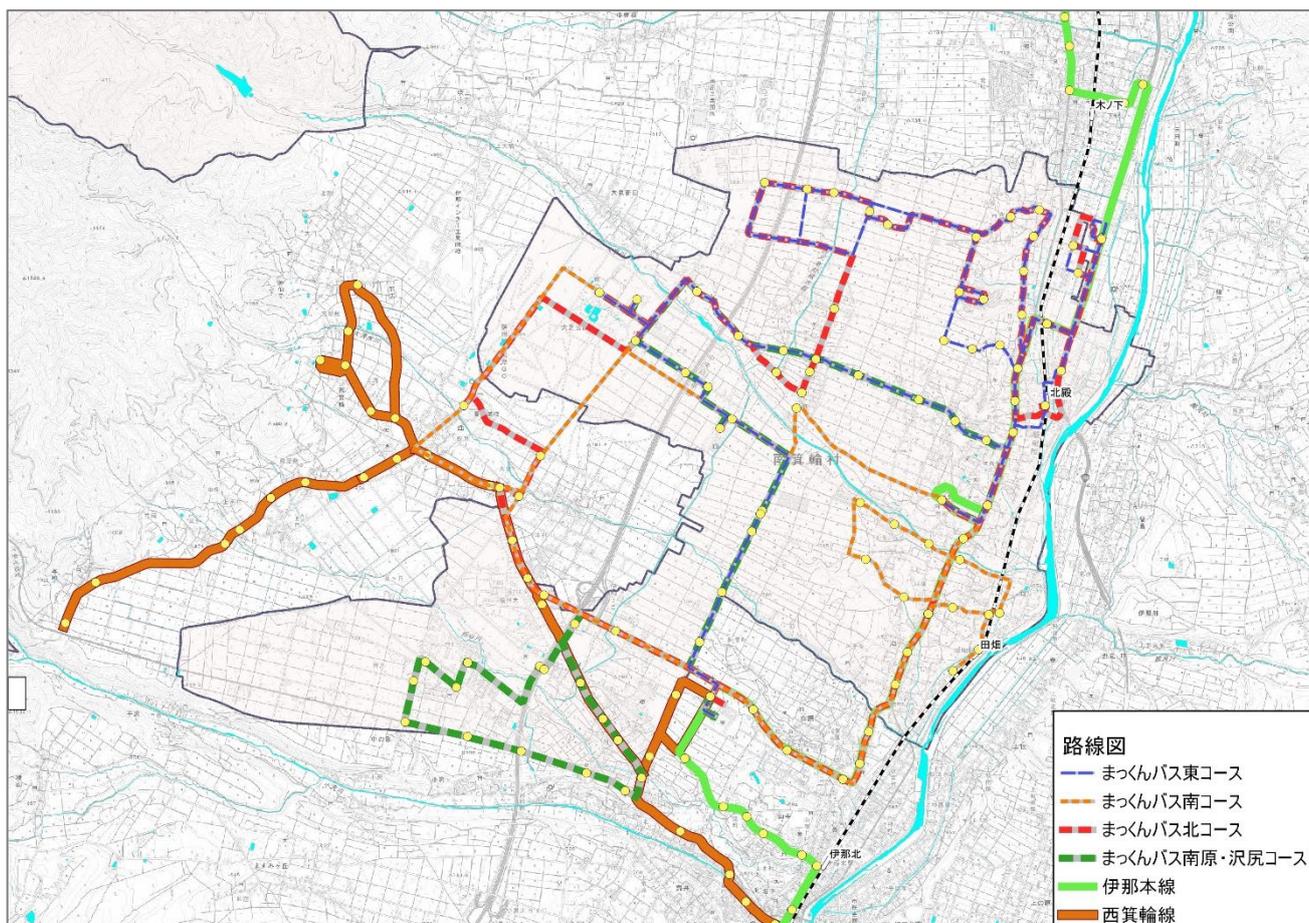
##### (1)福祉移送サービス

事業名	福祉移送サービス	
担当部署	南箕輪村社会福祉協議会	
実施内容	対象者	満 70 歳以上の方 要介護又は要支援者の方 身体障害者手帳1級、2級、3 級の方 精神障害者保健福祉手帳1級、2級の方 療育手帳 A1、A2、B1 の方
	サービス提供日・時間	平日(土休日、お盆、年末年始は休業) 9～17 時
	運行範囲	南箕輪村内、伊那市、箕輪町
	利用料	年額 1,000 円
	利用回数	1 ヶ月あたり 8 回(4 往復)まで
	登録車両	4 台
	予約方法	2 日前までに社会福祉協議会に電話で予約 受付時間は 8:30～17:00
利用実績	登録者数	236 人(R5.3 時点)
	利用回数	6,071 回[1 人 1 ヶ月あたり 1.1 往復](R4 年度)
事業費	5,854 千円(R4 年度)	

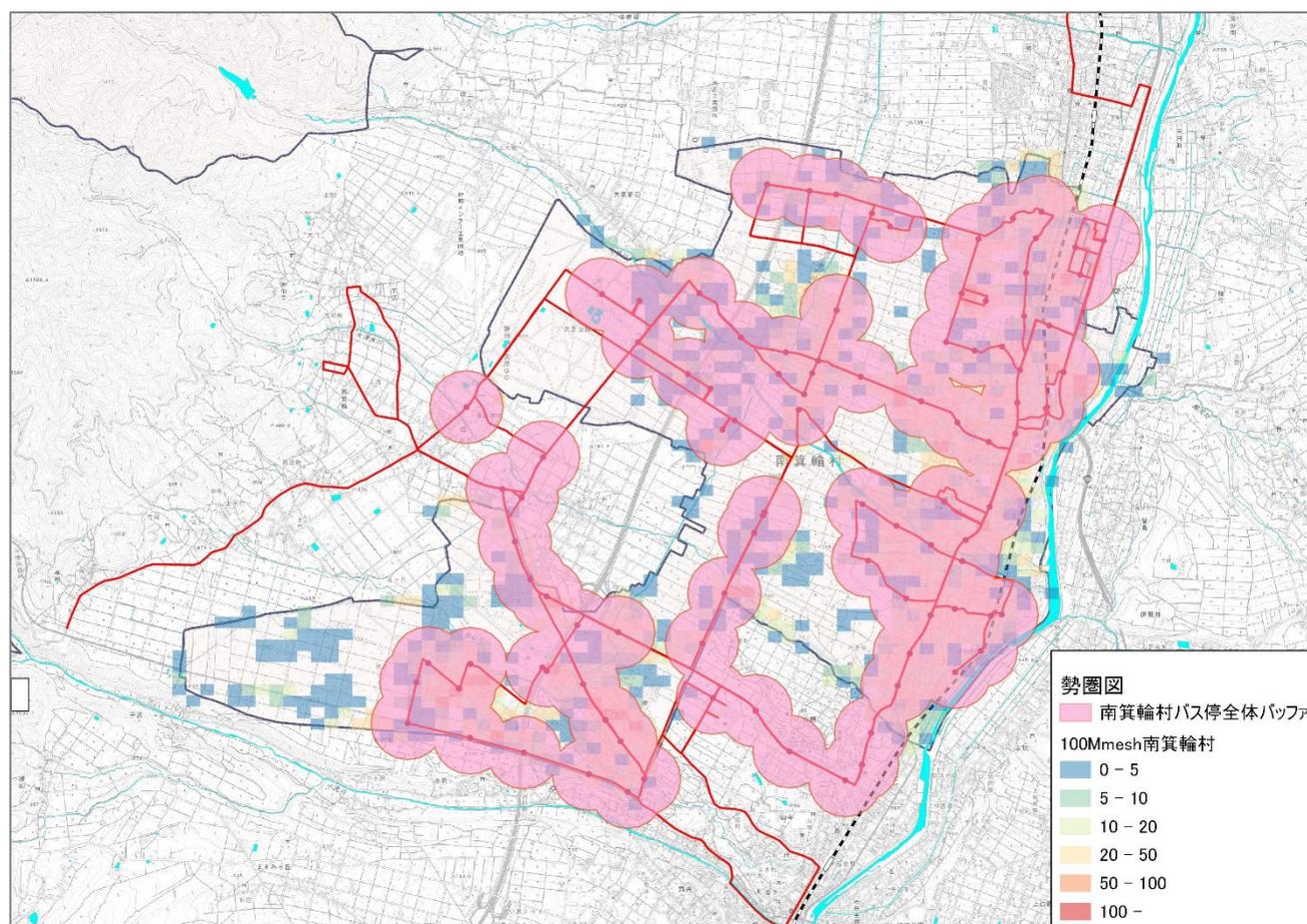
##### (2)高齢者・障がい者タクシー利用助成

事業名	高齢者・障がい者タクシー利用助成	
担当部署	村健康福祉課	
実施内容	対象者	運転免許証のない 75 歳以上の者で同居親族も運転免許がない、あるいは親族による送迎が困難な方 身体障害者手帳1級、2級の方 精神障害者保健福祉手帳1級、2級の方 療育手帳 A1、A2 の方
	助成内容	1枚 500 円のタクシー券を最大 32 枚交付 1回の乗車につき2枚まで利用可能
	対象事業者	白川タクシー、伊那タクシー、トラビスジャパン
利用実績	発行者数 発行枚数	高齢者 146 人 障害者等 58 人 高齢者 3,309 枚 障害者等 1,733 枚 合計 5,042 枚(いずれも R4 年度)
	利用回数	2,342 枚 利用率 46.5%(R4 年度)
事業費	1,171 千円(R4 年度)	

【南箕輪村内 バス路線図】



【南箕輪村内 バス停勢圏(300m)と勢圏人口】



路線名	勢圏人口	カバー率
北コース	8,575	50.7%
南コース	4,776	28.2%
東コース	7,769	45.9%
南原・沢尻コース	7,326	43.3%
全体	14,939	88.3%

## 地域公共交通における課題の整理と今後の方向性

### 1. 地域をとりまく環境・人口など

#### (1) 大きい標高差と点在する住居

- ・伊那盆地は、伊那谷と呼ばれるほどに狭く細い盆地であるが、南箕輪村付近は比較的幅が広く、ゆったりとした景観を有している。
- ・盆地でありながらも河岸段丘地形が顕著で、村東部の天竜川付近が標高 650m 程度であることに對して、村西部の大芝高原は 800m と、その差が 150m と非常に大きい。東西方向の移動には、自転車の利用も難しい状況にある。
- ・とくに段丘面においては崖地となっており、平面上は近距離にあっても道路がない、あるいは急坂など、バス停までのアクセスなどに移動に支障のある箇所も多くみられる。
- ・また、農用地のなかにも住居が点在しており、移動ベクトルの集約が難しいという特性もあげられる。

#### 交通政策等 における方向性

きめ細かいバス停やアクセスポイントの配置。高齢者に対しては、ドア to ドアに近い送迎システムの導入が効果的とみられる。宅地の点在については、抜本的には立地適正化計画や用途地域制限などにより、ある程度居住をコンパクトにしていくことも必要と考えられる。

#### (2) 自家用車への依存が強く家族送迎などにも負担

- ・日常生活において自家用車への依存が強く、公共交通の利用が少ない。
- ・高齢者の免許返納も増えてきてはいるが、85 歳を超えるドライバーも目立つ。
- ・子育て世代が多い特徴があるが、高校生の通学に際しても家族送迎が多く使われている。(1) に記したように宅地が点在しており、公共交通が利用しづらい状況にあることがうかがえる。
- ・高齢者の通院や買物についても、同居家族や身近なところにいる親族・知人などによる自家用車送迎が多い。

#### 交通政策等 における方向性

高齢ドライバーによる交通事故などを抑えるためにも、免許返納を促進し、公共交通を利用した生活に転換させることが必要。それに見合った利便性の高い仕組みの検討、導入も重要である。  
高校生のうち、公共交通による通学が可能な生徒については、過度な家族送迎を抑えるよう学校を通じた啓発運動なども効果的と考えられる。

#### (3) 公共公益施設の点在と周辺市町への流動の多さ

- ・行政機関、学校、病院、スーパー、温泉などの公共公益施設は村内にもある程度整っているものの、実際に利用されている範囲は伊那市、箕輪町、駒ヶ根市など広域にわたっている。居住地区による明確な傾向などもなく、個人のニーズにあわせて広く選択されている。
- ・交通不便者にとっては、ここにいけばまとめて用が足せるという場所があることが有効であるが、それに合致したエリアなどもあまりない。
- ・(1)にも記したように、移動ベクトルが集約しづらく、公共交通による輸送が難しい地域特性といえる。

#### 交通政策等 における方向性

公共交通の計画においては、同じ時間帯、同じ方向(軸上)に一定数の人数をまとめて輸送することが基本であり、このような流れを生み出していくようなハード(施設面でのまちづくりなど)とソフト(催しなど)があることが望ましい。一方でこの難易度は高いことから、個人のニーズにあわせて、移動が多様化することに対しても、対応していかざるを得ない。具体的には、個別輸送に近い形態をベースにしながら、できるだけ乗合輸送が発生しやすいようなシステムの検討なども必要になるものと考えられる。

#### (4)観光二次交通・広域観光への対応

- ・大芝高原周辺は、南信地域でも人気の高い観光地となっており、温泉や道の駅の売店・レストランも賑わいをみせているが、マイカーでのアクセスを前提として運用されており、まっくんバスは土休日運休であるなど、二次交通が弱い状況にある。
- ・また、上伊那地域は中央高速道路を利用した高速バスの便がよく、首都圏、中京圏から多くの観光客が訪れている。南箕輪村も中央道の伊那 IC からのアクセスはよいが、上述の通り、まっくんバスでの土日の対応はされていない。
- ・2006 年に開通した権兵衛トンネルを介して木曾地域ともつながっているなど、この他にも広域観光に優れた特性を備えている。

##### 交通政策等 における方向性

首都圏などではマイカーを持たない若者が増えているほか、コロナ後、インバウンドも急増している。鉄道旅を楽しむシニア夫婦なども多く、二次交通の整備は今後の地域づくりにおいて重要な社会基盤となってきた。ただし、遠方から村を訪れてくれている大事なお客様でありながらも、余暇・レジャーの支援までも、村の税金を使って行うのかという点は、是非が分かれるところで、一般のタクシーが利用しやすい状況にありさえすれば事足りるという見方も尊重する必要はある。

#### (5)村内における移動環境の格差と隣接市町村との連携

- ・(3)にも記した通り、南箕輪村は広域圏の中心都市である伊那市と生活圏を一体としており、とくに村南部は市村境が入り組んでいるため、公共交通施策の展開も難しい状況にある。
- ・実際に沢尻地区については、まっくんバスのほか、西箕輪線、ぐるっとタクシーの 3 種類の公共交通が選択できる状況になっており、村中央部と比べても手厚い状況となっており、今後の調整も必要になるものと考えられる。

##### 交通政策等 における方向性

公共交通計画は、これまで基礎自治体ごとに策定されることが一般的であったが、地域住民の生活レベルで考えれば、生活圏を一体にする広域都市圏単位で作成することが望ましく、昨今は国土交通省からも、そのような計画策定を進めることが推奨されている。上伊那地域においても、令和 5 年度中に策定が予定されている「長野県地域公共交通計画」のなかで、地域別部会を立ち上げて、地域の拠点と軸などを検討しているところである。このような地域の骨格ができあがったものに対して、コミュニティ交通を接続していくというのが理想的な方法といえる。

## 2. 現行交通施策における課題と方向性など

路線名	現況・課題	対応の方向性
一般路線	<p>伊那本線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・伊那定住自立圏における交通軸として、平成 29 年度に運行開始。伊那本線は元来、上伊那地域全体を縦貫する伊那バスの主軸路線として、昭和 16 年から運行されていたものだが、平成 20 年に一旦廃止されている。</li> <li>・JR 飯田線と概ね重複しているが、伊那中央病院や地区内の各高校など、鉄道駅から離れた箇所を経由しており、交通不便者にとっては利便性が高い。</li> <li>・1 便あたりの利用者数も 4.3 人と多くはないが、一定数の利用は確保できている状態である。ただし、コロナ禍で落ち込んだり、まだ回復基調が弱い。</li> <li>・伊那市、箕輪町、南箕輪村の 3 市町村が事業費を負担しており、南箕輪村は約 20% (566 万円＝R4 年度) を支出している。収支率は 12%。</li> <li>・休日の運行本数が少なく、利用者も少ない。</li> <li>・利用者アンケートからは土日の増便を求める声が非常に強いほか、鉄道との接続ダイヤの調整について、具体的な要望も多くみられた。</li> </ul>	<p>対応の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長野県地域公共交通計画(素案)では、伊那本線を上伊那地域北部の南北に縦貫する圏域内の主要軸と位置づけている。</li> <li>・定住自立圏協議会においても県と連携しながら、新たな支援制度の適用や利便性の向上策について積極的に取り組んでいく。</li> <li>・運行事業費の補助適用などが受けられる場合には、増便の検討なども進めていく。</li> <li>・その他、鉄道との接続調整などについては、年次のダイヤ改正などにあわせて極力対応を図る。</li> </ul>
一般路線	<p>西箕輪線</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・元来は伊那バスの自主営業路線であったが、平成 20 年の伊那市の公共交通の再編事業に伴い、市の補助路線となり、平成 31 年からは同市地域公共交通協議会の運営路線となっている。</li> <li>・平日 10 往復の運行があり、市町村が関与する路線としては比較的サービスレベルが高く、部活対応まで含めた高校生の通学をカバーしている。</li> <li>・みはらしの湯など、観光エリアである羽広地区もカバーしており、地元客のニーズも高い。</li> <li>・南箕輪村南部を通過しており、村民の利用もみられ、村では運行事業費の約 21% (562 万円＝R4 年度) を負担している。</li> <li>・まっくんバス南原・沢尻コースや、ぐるっとタクシーのサービスエリアとの重複もみられる。</li> <li>・利用者アンケートからは土日の増便を求める声が強いほか、ダイヤ調整について、具体的な要望もみられた。</li> <li>・与地回りのルートの短縮を求める声も目立った。</li> </ul>	<p>対応の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本的には、伊那市の協議会路線であるため、運行内容については、当該組織に委ねるものとするが、村民の利用も一定数あり、負担金も支出している。</li> <li>・村民からの要望については、伊那市側に申し入れるとともに、対応の可否についての回答をもらうようにする。</li> <li>・なお、西箕輪線だけでなく、他路線や他施策も含め、両市村(場合によってはさらに広域)の地域公共交通の担当者ミーティングの場を設け、市町村界を越える取り組みなどが効果的に行えるように努めていく。</li> </ul>

路線名		現況・課題	改善・対応などの方向性
コミュニティバス	まっくんバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南箕輪村の主たる交通施策であり、2 台のバス車両を用いて、4 路線を運行。いずれの路線も伊那市内の伊那中央病院に結節しているため、市町村跨ぎであり、とくに北コースは箕輪町にもかかる 3 市町村跨ぎとなっている。伊那中央病院のほか、大芝の湯、村役場付近は共通の経由地となっている。</li> <li>・年間の利用者数はコロナ禍で大きく落ち込み、令和 4 年度実績で 4 コース合計で 1 万人を割り込むという水準になっている。1 便あたりの利用者数は 2.4 人となっている。</li> <li>・75 歳以上の高齢者は無償であることから、運賃収入も低く、収支率は 3%と非常に低くなっている。年間事業費は約 4,000 万円である。</li> <li>・利用パターンとしては、北コース 1 便で養護学校へ通学する生徒の利用が目立つが、それ以外は利用はまばらといわざるを得ない。</li> <li>・利用者アンケートからは土日の増便のほか、ルート変更の要望が挙げられているが、路線の存続を危惧する声も目立った。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・村の公共交通施策の中心をなす巡回バスであり、このバスによって生活が支えられている人も一定数いることから、見直しにあたっては慎重を期すことが強く求められる。</li> <li>・しかし、現在の利用実績、収支状況を見ると、現行のまま走らせることは、限界を迎えつつあるといわざるを得ない。</li> <li>・昨今は、予約受付係などを介さずに自動で配車ができ、それを習熟させていく「AI オンデマンドタクシー」が急速に普及してきているが、移動がまばらで複雑な南箕輪村において馴染むかどうかは未知数であり、安易な導入は推奨できない。</li> <li>・交通協議会での十分な議論が求められる。</li> </ul>
乗合タクシー	ぐるっとタクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・伊那市が運行する AI オンデマンドタクシー(乗合区域運行)。令和 3 年 11 月より、南箕輪村南部の区域でも運行が開始された。事前登録が必要で、バスに比べて運賃も高いが、ドア to ドアで利用できるなど利便性は高い。</li> <li>・現在 3 年目に入っているが、南箕輪村内における登録者数は令和 4 年度末時点で 59 人で、同年度の実利用者数は 18 人、年間利用回数は 145 にとどまっている。</li> <li>・これは 1 人あたりにすると、半年で 2 往復だけ使ったという状況で利用状況は低調であるといわざるを得ない。</li> <li>・同年度の村の負担金は 423 万円で、1 回の運行に 2.9 万円費やしている計算になる。</li> <li>・また、沢尻地区などは、西箕輪線の便もよく、施策の重複感や、村内他エリアとの格差が広がっているという問題もある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記で掲げた AI オンデマンドタクシーの一例が、このぐるっとタクシーとなる。</li> <li>・南箕輪の対象地区で未だに低調なのは、認知不足、自村以外の仕組みを使うことへの遠慮、既存の仕組みで足りていることなどがあげられるが、現状の費用対効果であれば、継続は難しいと考えられる。</li> <li>・ただし、導入から 3 年目に入り、利用のペースが上がってきていることは間違いのないため、もう暫く様子を見る価値はあると思われ、まっくんバスの見直しとあわせて、取り組んでいくことが望ましい。</li> </ul>

### 3. その他地域公共交通をとりまく環境の変化への対応

#### (1)交通事業者におけるドライバー不足への対応

- ・全国的に、コロナ禍で多くのバスドライバーが離職し、2024年4月からの労働時間の基準の変更への対応もあり、現在、バス事業者は非常に厳しい状況に直面している。
- ・長野県内でも、ドライバー不足により運休となった路線や便が多数あり、地元バス事業者へのヒアリング調査においても、危機感をあらわにしていた状況である。
- ・バスドライバーは大型二種免許の取得が必要であるため、資格取得の支援策などのほか、他地域からの採用の強化も重要となる。
- ・また、車両をダウンサイジングすることで、路線によっては大型バスからミニバンなどへ移管していくことなども有効な方策となる。

#### (2)急速に進むIT技術・DX等への対応

- ・交通部門はIT技術やDX等との親和性がとくに高く、GTF S(乗換案内)、M a a S、キャッシュレスなど、この2~3年で既に、大きく変わってきている。
- ・一般に多額のコストが掛かるのがこの分野であるが、GTF Sのデータ作成はE x c e l等でも可能であり、キャッシュレスについてはQRコード決済などであれば、ほとんどコストをかけずに対応できるものもあるため、できるものについては積極的に導入していく姿勢が重要である。

#### (3)SDGsへの対応

- ・SDG sは持続可能な開発目標で、国際社会全体として取り組むことが不可欠とされている。
- ・交通分野においてもTARGET11.2に「2030年までに、弱い立場にある人々、女性、子ども、障害者、高齢者のニーズに特に配慮しながら、とりわけ公共交通機関の拡大によって交通の安全性を改善して、すべての人々が、安全で、手頃な価格の、使いやすく持続可能な輸送システムを利用できるようにする」と掲げられており、具体的には本事業で取り組んでいる地域公共交通の整備がこれに合致する。
- ・この他に、公共交通の利用によりCO<sub>2</sub>が削減され、気候変動の影響を軽減したり、公共交通を利用することで徒歩距離など増え健康を増進するというアプローチも重要である。