

南箕輪村地域公共交通計画（素々案）

令和7年3月

南 箕 輪 村

～ 目 次 ～

1. 計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的	1
1-2 計画の区域	1
1-3 計画の期間	2
1-4 計画策定のプロセス	2
2. 地域公共交通に関連する地域の概況	3
2-1 地形・土地利用	3
2-2 人口動態	4
2-3 通勤・通学流動	8
2-4 自動車の保有状況	10
2-5 運転免許の保有状況	11
2-6 施設の立地状況	12
2-7 観光の動向	13
3. 上位計画・関連計画の把握	14
4. 南箕輪村の公共交通の状況	18
4-1 鉄道	18
4-2 バス	19
4-3 乗合タクシー	25
4-4 その他福祉施策など	26
5. 住民アンケート調査	27
6. 公共交通利用者アンケート調査	44
7. 地域公共交通における課題の整理と今後の方向性	52
7-1 地域をとりまく環境・人口など	52
7-2 現行交通施策における課題と方向性など	55
7-3 その他地域公共交通をとりまく環境の変化への対応	57
8. 計画の基本方針および計画目標	58
8-1 基本方針の設定	58
9. 目標を達成するために実施する施策・事業	63
9-1 実施事業および内容	63
9-2 事業の役割分担	66
9-3 事業のスケジュール	67
10. 計画の達成状況の評価	68
10-1 PDCAサイクルと事業評価のタイミング	68
10-2 年間のスケジュール	69
10-3 計画目標に対する評価・検証方法	70

1. 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

南箕輪村は伊那盆地の北部に位置する面積約 41 km²、人口約 1 万 6 千人の村です。木曽山脈から流れる大泉川が形成する扇状地に位置し、河岸段丘地形でもあることから、地域内の高低差が大きいたことが特徴となっています。

人口については、全国的に人口減少傾向が強まるなかであって、長野県内では数少ない人口増の市町村の 1 つであり、平均年齢も県内で最も若くなっています。しかしながら、少子高齢化傾向にはあり、高齢者の単身世帯も増加してきています。

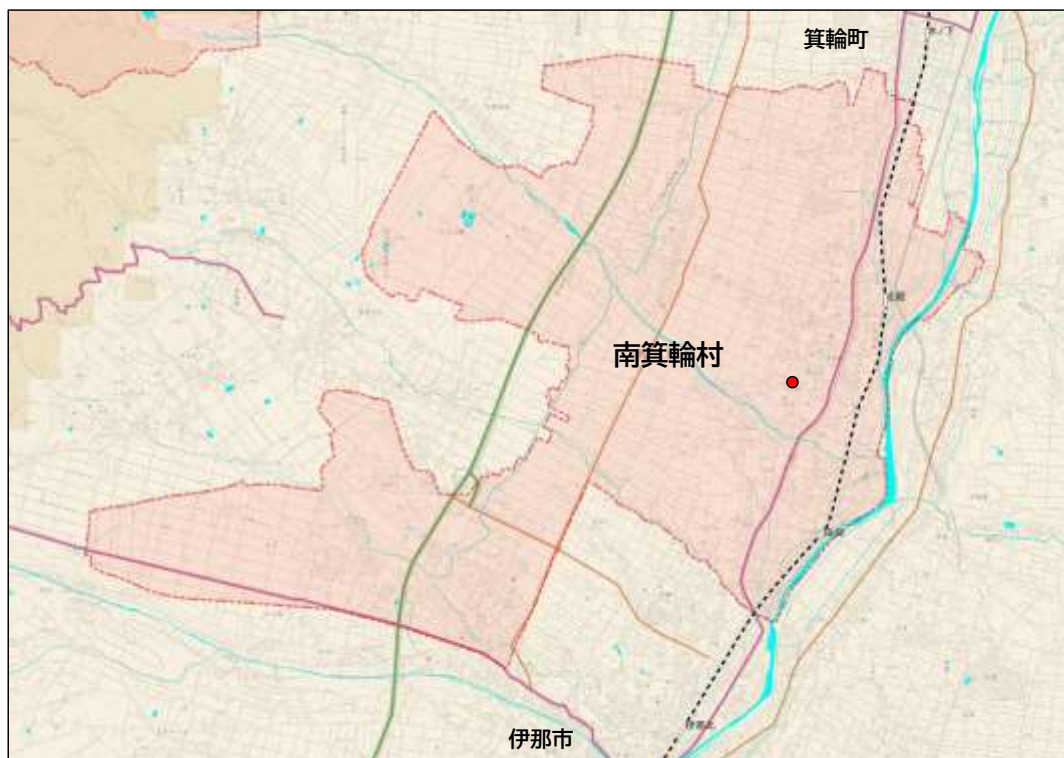
村では平成 20 年に、地域の生活交通需要に対応するため、巡回型のコミュニティバス（まっくんバス）の運行を開始したほか、その後も隣接する伊那市や箕輪町と連携し、各種の交通施策などを実施してきています。

昨今、地域公共交通を取り巻く環境や補助制度なども変わりつつあるほか、まっくんバスについても運行開始から 15 年が経過し、交通不便者の状況も導入当初と変わってきています。施策の見直しなどが求められる段階にきていますが、現在、村には地域公共交通に関するマスタープランはないため、見直しの考え方や適切な手法、運用後の評価検証などが計画的に行いづらい状況にあります。

このような状況を受けて、この度、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、地域交通法）」に基づいた法定計画である「南箕輪村地域公共交通計画」を策定したものです。

1-2 計画の区域

計画の対象地域は、南箕輪村内としますが、一体の定住自立圏を構成する伊那市、箕輪町については、一部の施策について、区域に含めるものとする。



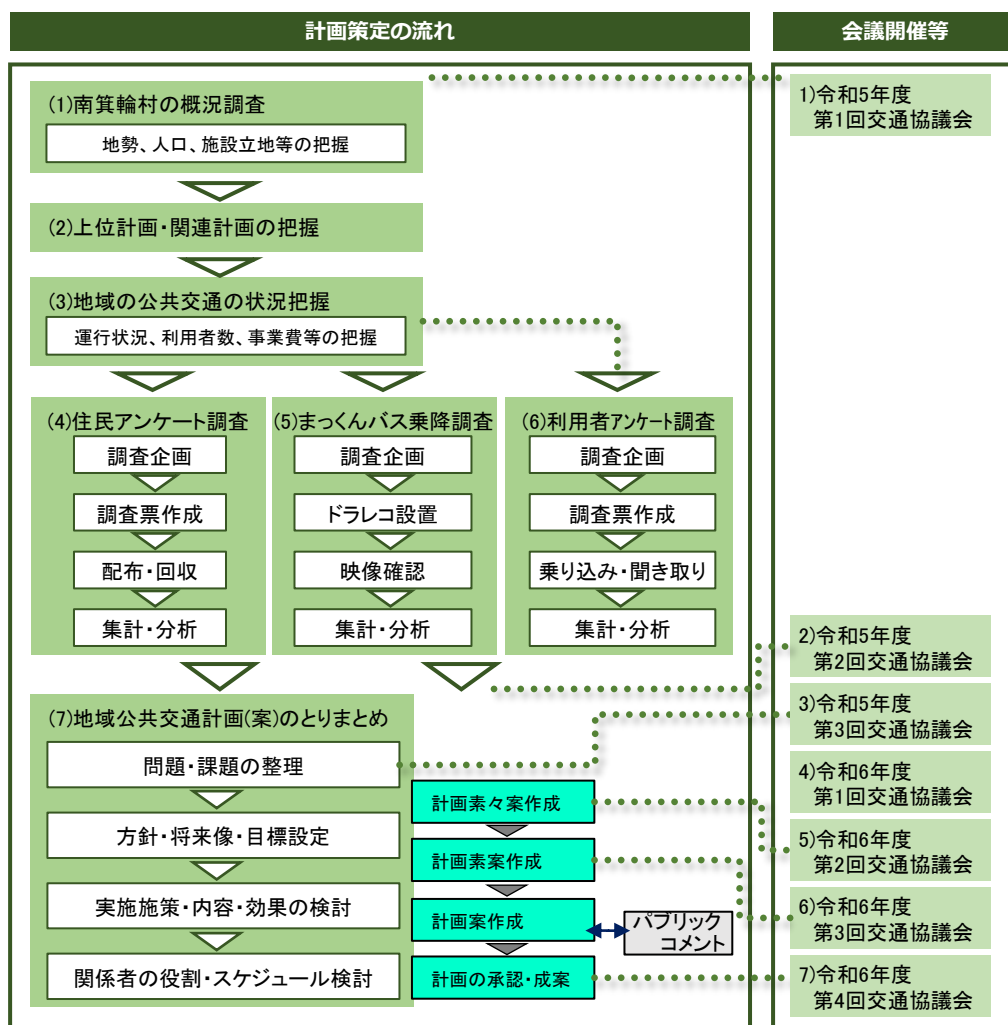
【計画の区域】

1-3 計画の期間

本計画の計画期間は令和7（2025）年度～令和11（2029）年度の5ヶ年とします。

1-4 計画策定のプロセス

計画策定の全体スケジュールについて以下に示しました。本計画は令和5年度に基礎調査を行い、令和6年度に計画としてとりまとめを行いました。2ヶ年で計7回の協議会を開催、パブリックコメントも実施し、策定に至ったものです。



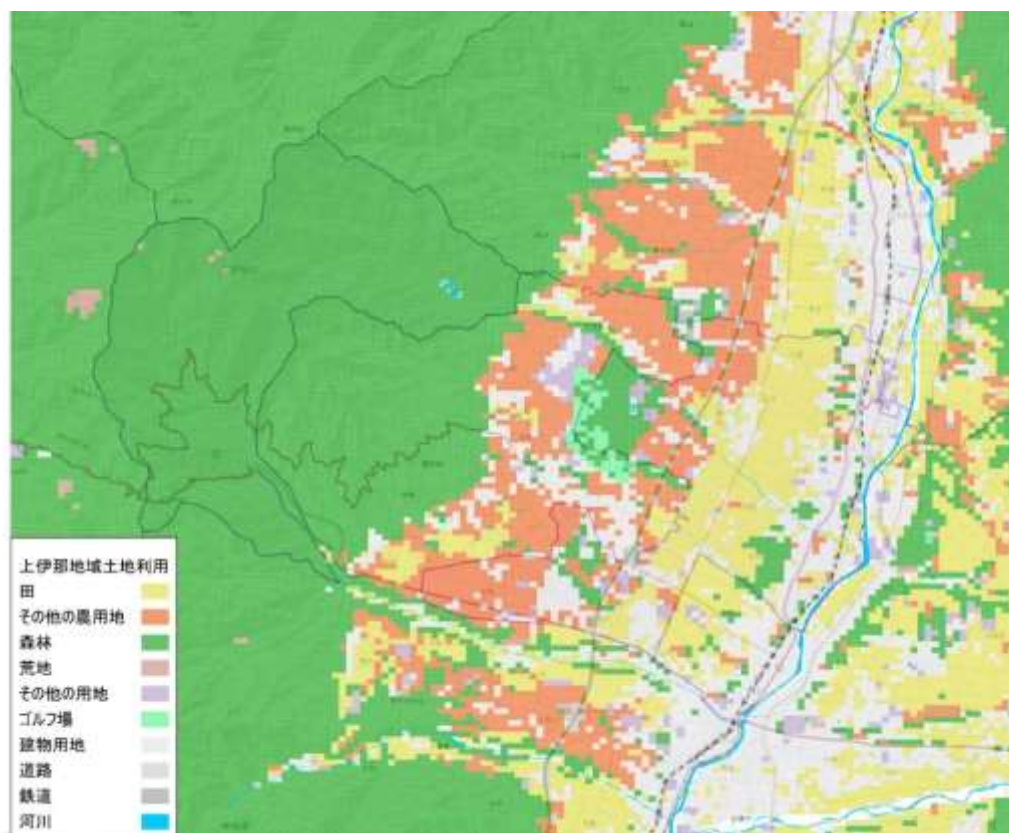
■ 地域公共交通協議会等の開催について

会議種別・回数	開催時期	議題等
1) 令和5年度 第1回交通協議会	令和5年4月20日	計画策定の必要性、策定のプロセス、調査手法など
2) 令和5年度 第2回交通協議会	令和5年12月19日	調査結果の報告など
3) 令和5年度 第3回交通協議会	令和6年3月22日	地域公共交通についての問題・課題、対応の方向性など
4) 令和6年度 第1回交通協議会	令和6年5月20日	今年度の進め方など
5) 令和6年度 第2回交通協議会	令和6年11月20日	地域公共交通計画素々案についての協議
6) 令和6年度 第3回交通協議会	令和7年1月*日	地域公共交通計画素案についての協議
パブリックコメント	令和7年1月*～*日(1ヶ月)	地域住民、関係者からの意見聴取
7) 令和6年度 第4回交通協議会	令和7年3月*日	パブリックコメントの結果報告、調整内容 地域公共交通計画の承認

2. 地域公共交通に関連する地域の概況

2-1 地形・土地利用

- 南箕輪村は長野県の南部、天竜川に沿って南北に開けた伊那盆地の中央部に位置しています。伊那盆地のなかでも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ます。
- 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 でその差が 150m と大きくなっています。
- 村の面積は 40.99 ㎢ で、その 56% を山林が占めています。ただし、この比率は西側の飛び地の山林の面積が大きいことによるものです。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ます。
- 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ます。



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%



出典：国土数値情報土地利用細分メッシュ（国土地理院：平成 28 年）

2-2 人口動態

(1) 人口の推移と人口動態

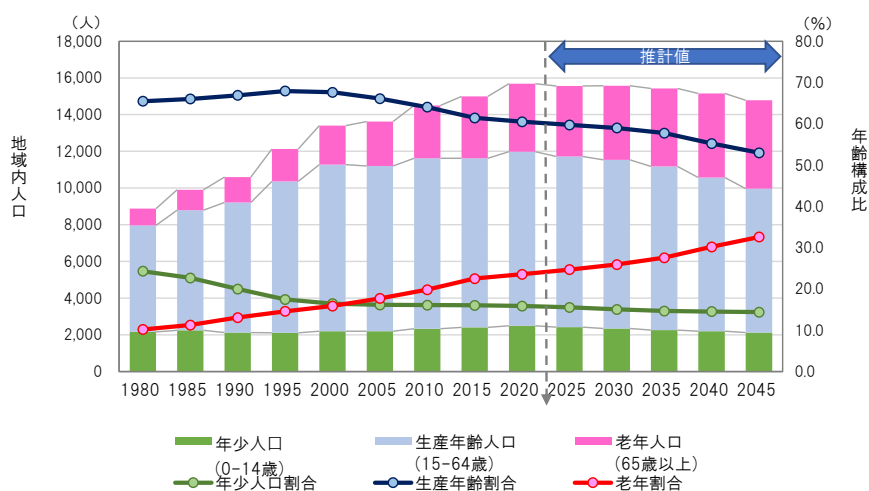
○2020 年における人口は 15,797 人で、県内においては最も人口の多い村となっています。

○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ます。今後は人口減少に転じることが見込まれていますが、減少率は小さく、県内他市町村と比べても特徴的な状況といえます。

○高齢化率も 23.6%と低く、年少人口割合も 15.9%と比較的高くなっています。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ます。

	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045
総人口	8,877	9,910	10,666	12,133	13,404	13,620	14,543	15,063	15,797	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

※総人口には、年齢不詳も含まれており、3 区分の合計と一致しない場合がある。

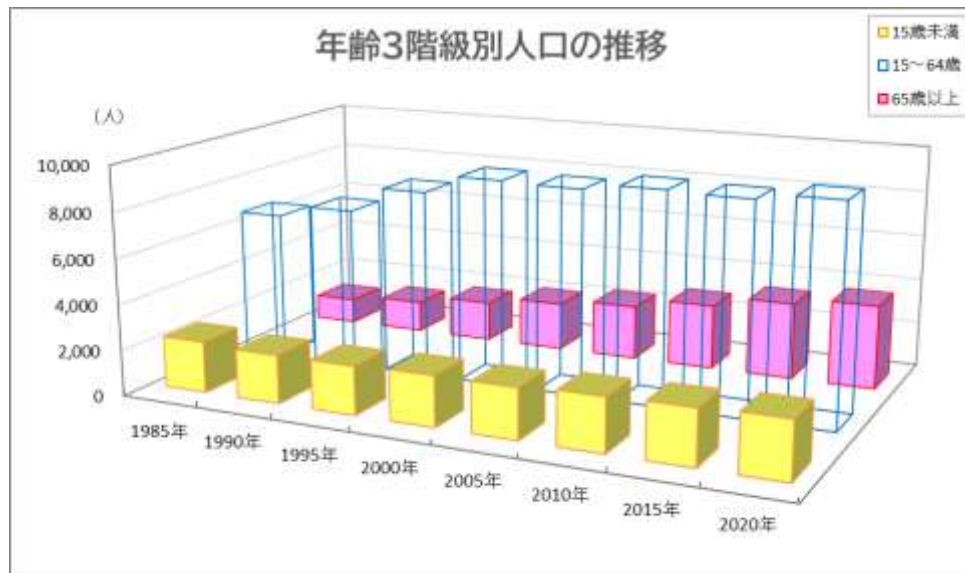


出典：現況＝国勢調査（総務省：1980－2020 年）

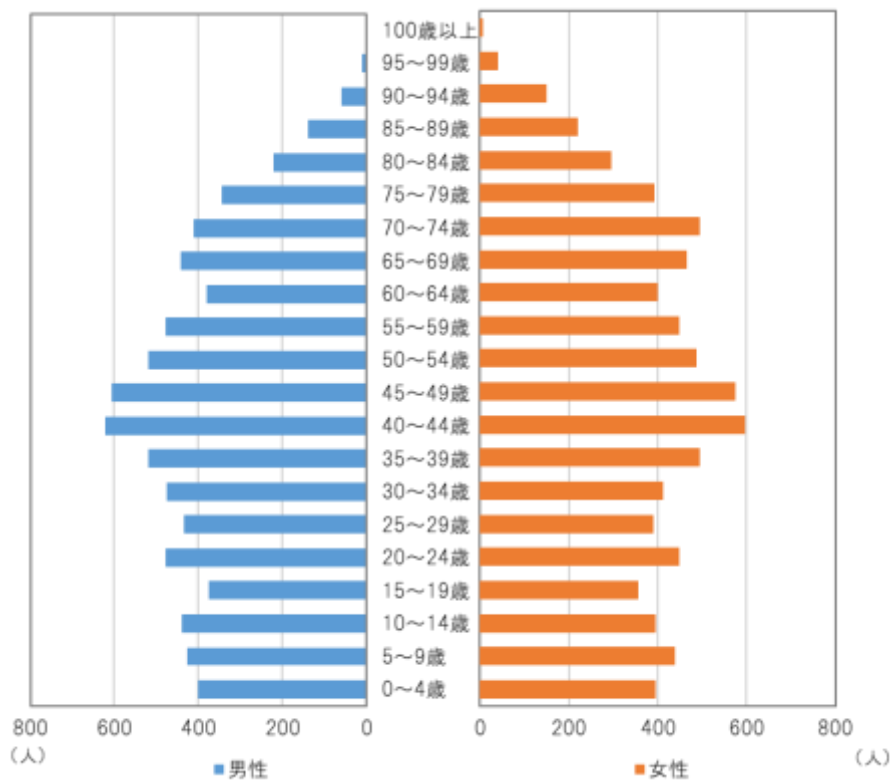
将来推計＝南箕輪村人口ビジョン（2020 年）

(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ますが、南箕輪村においては、高齢化は進んでいるものの、子どもの人口は一貫して増え続けています。
- 人口ピラミッドからは10代後半から30代にかけての人口が少なくなっていますが、20代前半の人口が多いのは、村内にキャンパスのある信州大学の学生とみられます。また、30代は人口構成としては多くはないながらも、村外からの転入が比較的多いという傾向もあります。
- 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小さくなっています。



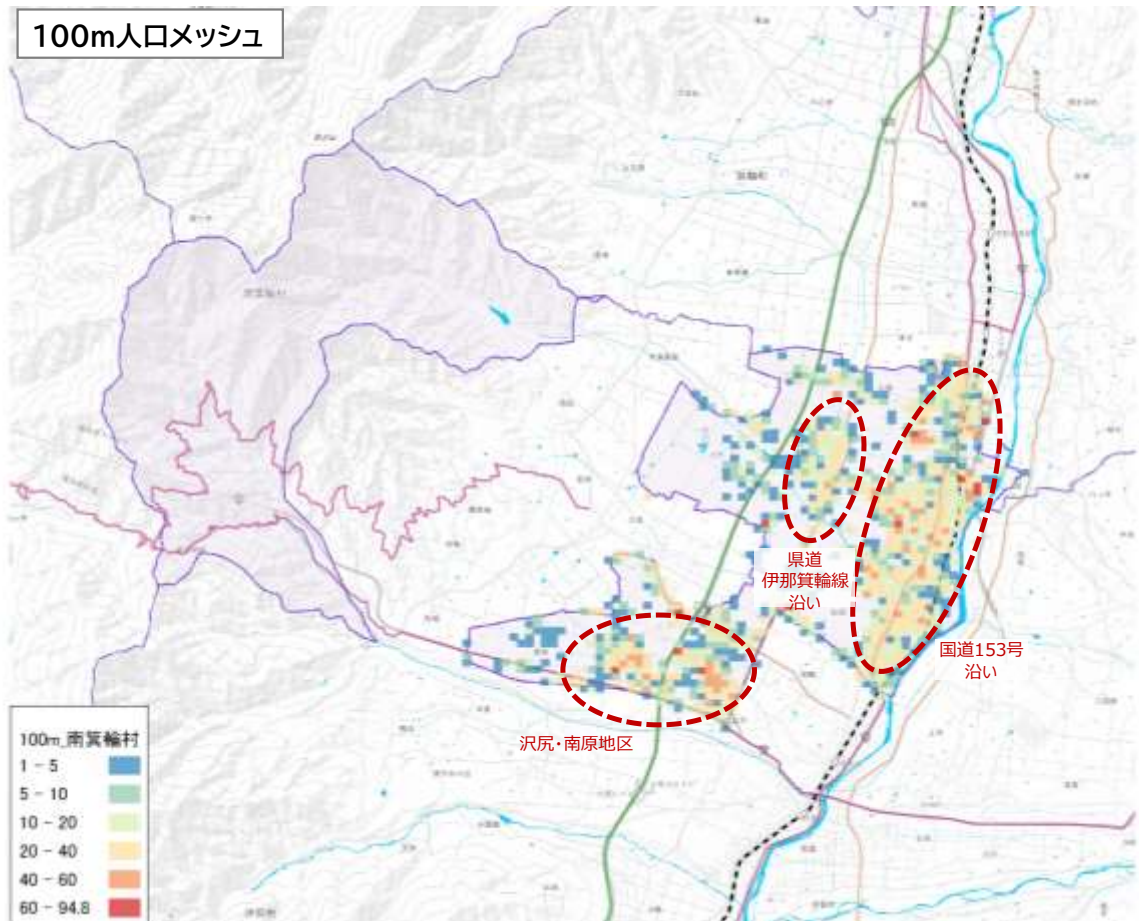
出典：国勢調査（総務省：1985-2020年）



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ます。全体に農用地が多い土地利用ですが、そのなかにもある程度、宅地が点在しています。
- 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くなっています。



出典：国勢調査（総務省：2020 年）



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

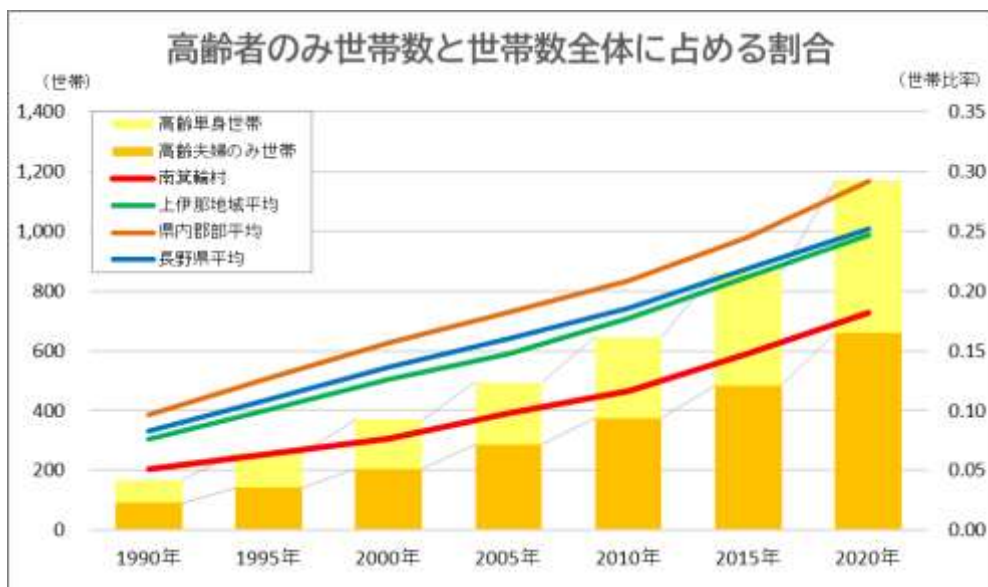
出典：南箕輪村人口調（南箕輪村：2020 年）

(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 倍に急増しています。村内の全世帯数に占める割合は 18%となっています。

○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ます。

	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）

2-3 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%が村外への流出となっています。
- 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%を占めています。次いで、箕輪町、辰野町、駒ヶ根市の順となっています。この4市町で84%を占めています。
- 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といえます。
- 流入元についても伊那市が最も多く、全体の半数以上を占めています。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ます。



出典：国勢調査（総務省：2020年）

(2) 就業者・通学者の交通手段

- (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% となっています。村内で完結する移動に関しては徒歩や自転車なども多いため、自家用車の比率は低下するものの 83% と高くなっています。
- 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% となっています。流出側のほうが比率が高いのは、一般にベッドタウン的な性格をもつ地域における都市部への通勤通学では、勤務先側での駐車場確保や交通渋滞などから、鉄道などを用いることのメリットが大きいことが要因と考えられます。
- 全体的には自家用車への依存度が高い地域といえます。

	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%

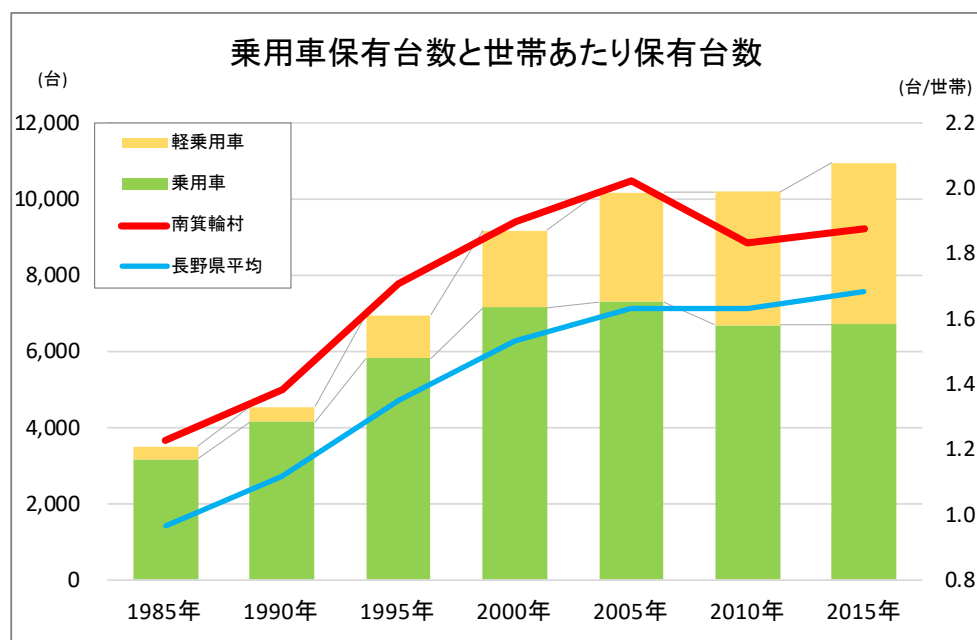


出典：国勢調査（総務省：2020 年）

2-4 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 倍に増加していますが、ピークである 2005 年以降はほぼ頭打ちとなっています。
- 普通乗用車だけみると、2005 年がピークで 8% の減少となっています。
- 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ます。
- 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ります。

南箕輪村	1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年
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
南箕輪村	1.23	1.38	1.71	1.90	2.03	1.83	1.88
長野県平均	0.96	1.12	1.35	1.53	1.63	1.63	1.68

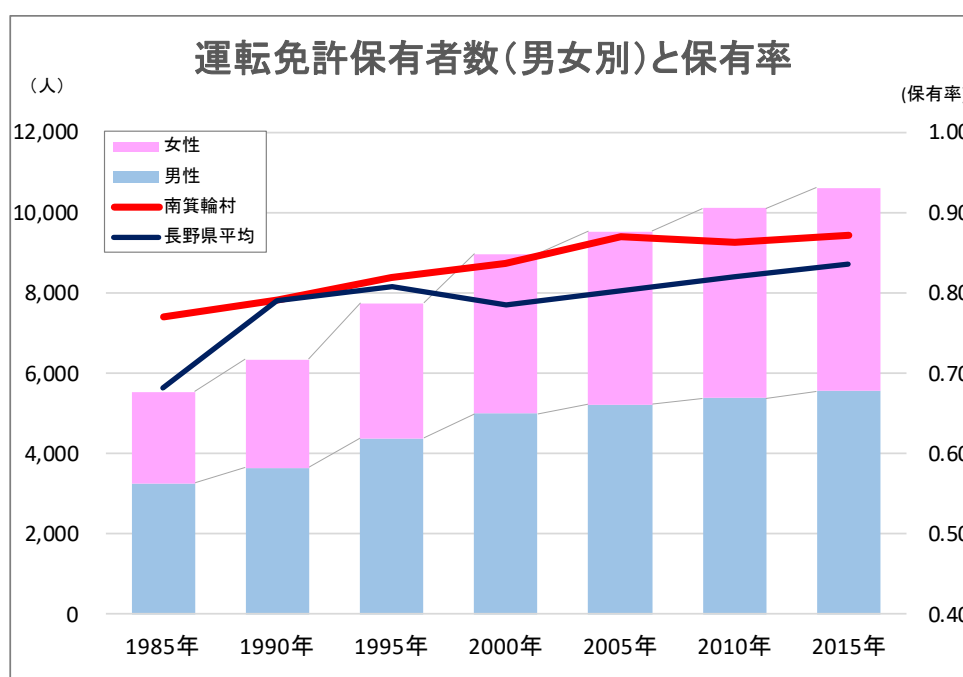


出典：運輸統計（長野運輸支局：1985 年-2015 年）

2-5 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ます。
- 免許保有者の男女比は1985年には概ね60:40で女性が少なかったものの、2015年では52:48とほぼ同程度になってきています。
- 18歳以上人口に対する免許保有率は87%で、長野県の平均よりもやや高くなっています。

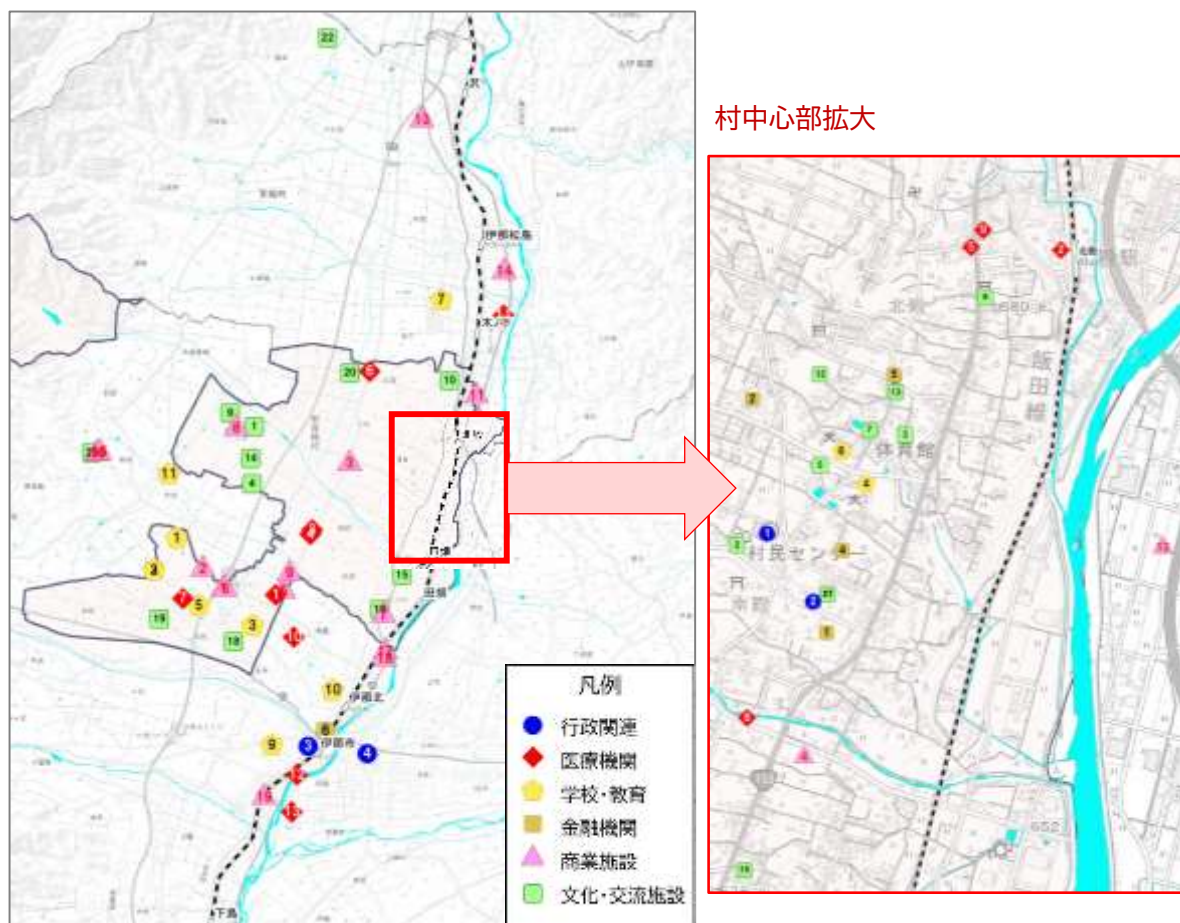
		1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年
保有者数	男性	3,273	3,653	4,396	4,998	5,236	5,387	5,571
	女性	2,264	2,697	3,364	3,992	4,312	4,743	5,057
保有率 (18歳以上)	南箕輪村	0.77	0.79	0.82	0.84	0.87	0.86	0.87
	長野県平均	0.68	0.79	0.81	0.79	0.80	0.82	0.84



出典：運転免許統計（長野県警：1985年-2015年）

2-6 施設の立地状況

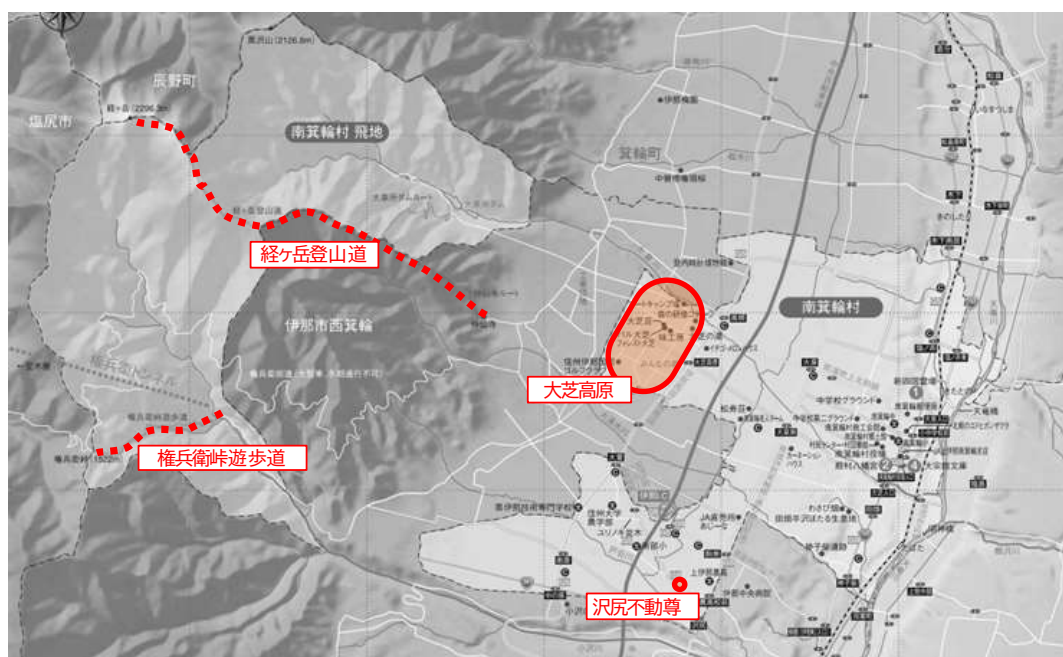
- 公共施設等については、南北に走る国道 153 号沿いと伊那西部広域農道沿いに多く立地しています。また、県道伊那箕輪線沿いにも商業施設や医療機関などの立地が目立つ状況です。東西の路線については県道伊那インター線沿いの立地も多くなっています。北殿駅、田畑駅周辺部への立地は少ないといえます。
- 地域の中核的な医療機関である伊那中央病院や、警察署、県振興局など行政手続き等での来訪が必要な施設は広域圏の中心都市である伊那市に立地しています。
- 南箕輪村は村域がコンパクトで、伊那市街地までも比較的近いため、ある程度利用しやすい範囲に公共施設等がまとまっているという見方もできる反面、自家用車が利用できない交通不便者等にとっては、施設が点在して利用しづらいともいえます。



行政関連	学校・教育	商業施設	文化・交流施設
1 南箕輪村役場	1 信州大学農学部	1 デリシア 伊那インター店	1 ふれあい交流センター 大芝の湯
2 南箕輪村駐在所	2 南信工科短大	2 ニシザワショップパース 信大前店食彩館	2 南箕輪村図書館
3 上伊那地域振興局(合同庁舎)	3 上伊那農業高校	3 コメリハード&グリーン南箕輪店	3 南箕輪村村民センター
4 伊那警察署	4 南箕輪小学校	4 マツモトキヨシ南箕輪店	4 南箕輪村村民体育館
	5 南部小学校	5 マツモトキヨシ伊那インター店	5 南箕輪村営富士塚運動場
	6 南箕輪中学校	6 アメリカンドラック伊那インター店	6 南箕輪村公民館
	7 箕輪進修高校	7 クスリのサンロード南箕輪店	7 村民交流支援センターすくすくはうす
	8 伊那西高校	8 大芝高原味工房	8 森の学び舎(村防災研修センター)
	9 伊那弥生ヶ丘高校	9 JA上伊那 ファーマーズあじーな	9 大芝公園管理所
	10 伊那北高校	10 綿半スーパーセンター箕輪店	10 久保コミュニティセンター
	11 伊那養護学校	11 ヘルシヤイン 箕輪店	11 塩ノ井公民館
		12 ツルヤ 伊那福島店	12 中込公民館
		13 ヘルシヤイン 伊北店	13 北殿公民館
		14 イオン 箕輪店	14 西部地区館
		15 はびろ農業公園 みはらしファーム	15 大芝公民館
		16 JA上伊那 JAファームいな竜西店	16 田畑公民館
		17 ニシザワショップパース NOW 双葉食彩館	17 神子栄公民館
		18 業務スーパーモダンバック伊那店	18 沢尻コミュニティセンター
		19 MEGAドン・キホーテUNY伊那店	19 南原コミュニティセンター
			20 北原公民館
			21 南原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

2-7 観光の動向

- 長野県観光利用者統計には、南箕輪村においては大芝高原、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ます。その他、村観光協会のホームページでは、下図に示す経ヶ岳及びその登山道などが紹介されています。
- 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倍に戻しているものの、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ます。
- 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ます。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ます。



出典：長野県観光統計（長野県観光部：2002年-2022年）

3. 上位計画・関連計画の把握

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

(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	<u>2. 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 ・ J R 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 <u>3. 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・木曽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 J R 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。 b. 主要な施設の配置の方針 イ. 公共交通 （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。

③地域公共交通計画

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	【目指す将来像】 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 【基本的な方針】 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 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。 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。 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。
本事業との関連事項や取組施策	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。 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。

(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。

4. 南箕輪村の公共交通の状況

4-1 鉄道

(1) J R 線

事業名	J R 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		

4-2 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		
	台数	—	
運行状況	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	
	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	
料金体系	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		
	台数	—	
運行状況	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	
	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	
料金体系	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)	
	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		
運行状況	台数	—	
	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)

(2)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)

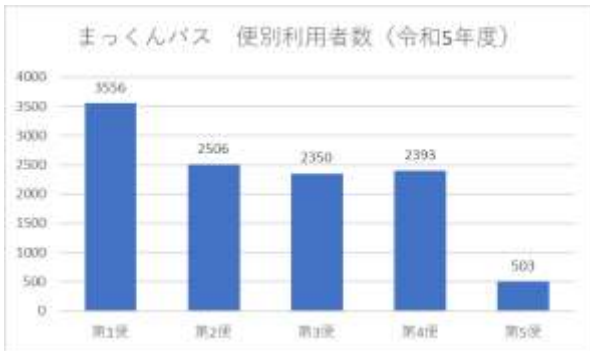
①伊那本線

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	年間利用者数の推移 令和5年度(2023年)の利用実績は17,811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8.7人となっている。 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。 令和4～5年度(2023)はコロナ禍が落ち着き、人の動きが再び活発になってきたものの、伊那本線については、引き続きの減少傾向となっている。 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。 便別・平休別利用者数(伊那方面 2023.3) 便別・平休別利用者数(箕輪方面 2023.3)	
事業収支等 (R5年度)	運行事業費	35,691千円
	運賃収入	3,813千円
	支出額(差引)	31,878千円
	収支率	10.7%
	支出額のうち南箕輪村負担額6,519千円(20.0%)	

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	・令和 5 年度 (2023 年) の利用実績は 29,011 人で、1 日あたりに換算すると 89 人、1 便あたりの利用者数は 9.2 人となる。 ・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 5 年度 (2023) には令和元年度の水準に概ね戻ってきている。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。 <table><caption>年間利用者数の推移</caption><thead><tr><th>年度</th><th>利用者数</th><th>1便あたり利用者数</th></tr></thead><tbody><tr><td>2019</td><td>32,969</td><td>9.66</td></tr><tr><td>2020</td><td>27,553</td><td>8.09</td></tr><tr><td>2021</td><td>29,360</td><td>9.22</td></tr><tr><td>2022</td><td>29,011</td><td>8.25</td></tr><tr><td>2023</td><td>32,451</td><td>9.23</td></tr></tbody></table>			年度	利用者数	1便あたり利用者数	2019	32,969	9.66	2020	27,553	8.09	2021	29,360	9.22	2022	29,011	8.25	2023	32,451	9.23
年度	利用者数	1便あたり利用者数																			
2019	32,969	9.66																			
2020	27,553	8.09																			
2021	29,360	9.22																			
2022	29,011	8.25																			
2023	32,451	9.23																			
事業収支等 (R5 年度)	<table><tr><td>運行事業費</td><td>37,189千円</td></tr><tr><td>運賃収入</td><td>7,694千円</td></tr><tr><td>支出額(差引)</td><td>29,495千円</td></tr><tr><td>収支率</td><td>20.6%</td></tr><tr><td colspan="2">支出額のうち南箕輪村負担額6,470千円 (21.9%)</td></tr></table>			運行事業費	37,189千円	運賃収入	7,694千円	支出額(差引)	29,495千円	収支率	20.6%	支出額のうち南箕輪村負担額6,470千円 (21.9%)									
運行事業費	37,189千円																				
運賃収入	7,694千円																				
支出額(差引)	29,495千円																				
収支率	20.6%																				
支出額のうち南箕輪村負担額6,470千円 (21.9%)																					

(3) 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			・令和 5 年度 (2023) の利用実績は 9,727 人で、1 日あたりに換算すると 40 人、1 便あたりの利用者数は 2.0 人となっている。 ・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 7 年間で約 2/3 以下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あり、落ち込みがとくに大きくなっている。 ・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 30% 程度を占めている。 ・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)
			
事業収支等 (R5 年度)	運行事業費	38,870千円	
	運賃収入	979千円	
	支出額(差引)	37,892千円	
	収支率	2.5%	

日平均利用者数	39.9人
1便平均利用者数	2.0人

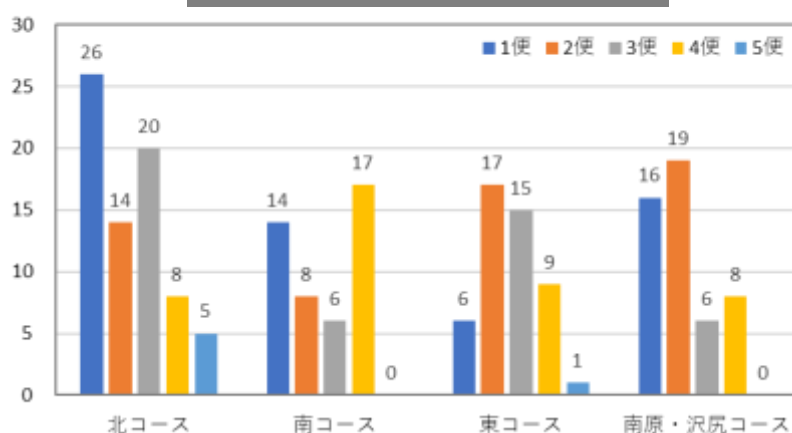
【まっくんバス乗降調査結果[抜粋] 令和5年9月19日(火)～9月25日(月) (月)～(金)の5日間全便】

- ・調査期間中5日間の利用者数は、4コース合計で215人、1日あたり43人、1便あたりで2.4人となっている。
- ・コース別にみると、北コースが1便あたり2.92人で最も多くなっている。
- ・最もまとまった乗合利用があるのは、北コース1便のベルシャインニシザワ付近から養護学校にかけての間に、養護学校で下車していることから、同校の生徒とみられる。この区間では平均の滞留人数が5.0に達している。
- ・その他にある程度まとまった利用があるのは、南コース4便の養護学校から村役場付近で上記の逆の下校の動きとみられる。
- ・その他に平均で2.0人以上の車内滞留は南コース1便の伊那中央病院の通院利用でみられる。
- ・上記以外の3区間以外で、2.0人を超える箇所はみられなかった。

	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

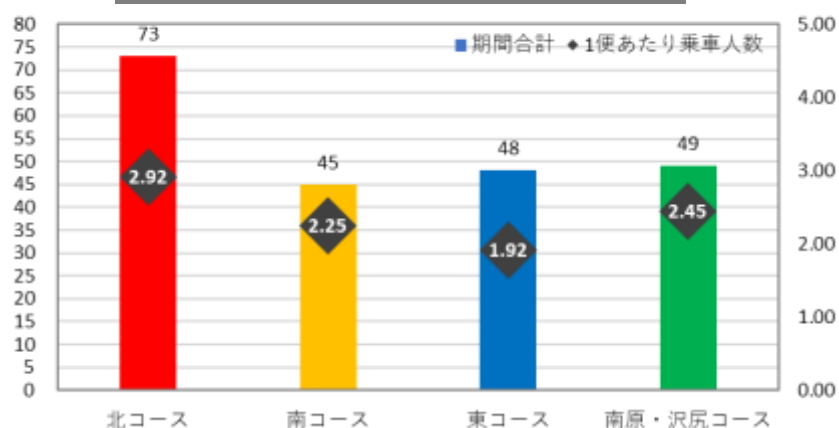
(人)

コース別・便別利用者数



(人)

コース別合計利用者数と1便平均人数



4-3 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) 高遠観光タクシー(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)	63 人(令和 5 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 272 回 (1 人 1 ヶ月あたり 1.25 回=2 ヶ月弱に 1 往復) (令和 5 年度)		
事業費	南箕輪村負担額=4,077 千円 (令和 5 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 利用者の 7 割が割引運賃 (250 円) の適用者		

対象地区

西春近地区

西春近(小原を除く)、本原
※西春近地区は本原より広域利用可能な地区。
※西春近地区は本原地区と併用可能となります。

電西・西箕輪地区

小原、小沢、平沢、鶴山、箕輪、あまぎ、
内ノ宮、大坊、城南町、西箕輪、南原、中央北町、
上野、南箕輪村の沢尻、南原、神子柴の一部
※電西・西箕輪地区は上野より広域利用可能な地区。
※電西・西箕輪地区は上野地区と併用可能となります。

富原・東春近地区

富原(新山を除く)、
東春近(本原を除く)
※富原・東春近地区は上野より広域利用可能な地区。
※富原・東春近地区は上野地区と併用可能となります。

新山・河南・長谷地区

新山、河南、高遠南、長谷
※新山・河南・高遠南地区は上野より広域利用可能な地区。
※新山・河南・高遠南地区は上野地区と併用可能となります。

電東・美富・手良地区

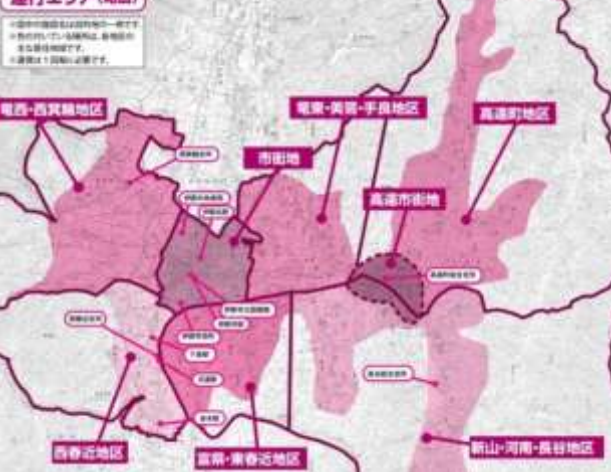
若宮、美富、美富北町、鶴島、佐藤、
若宮、野田、美富、手良
※電東・美富・手良地区は上野より広域利用可能な地区。
※電東・美富・手良地区は上野地区と併用可能となります。

高遠町

河南、高遠南を除く高遠町
※河南、高遠南地区は上野より広域利用可能な地区。
※河南、高遠南地区は上野地区と併用可能となります。

乗用スクータ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(地図)



4-4 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	240 人（R5 年度末時点）
	利用回数	5,906 回[1 人 1 ヶ月あたり 1.0 往復]（R5 年度）
事業費	7,850 千円（R5 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 163 人 障害者等 55 人 高齢者 3,393 枚 障害者等 1,679 枚 合計 5,072 枚（いずれも R5 年度）
	利用回数	2,134 枚 利用率 42.1%（R5 年度）
事業費	1,067 千円（R5 年度）	

5. 住民アンケート調査

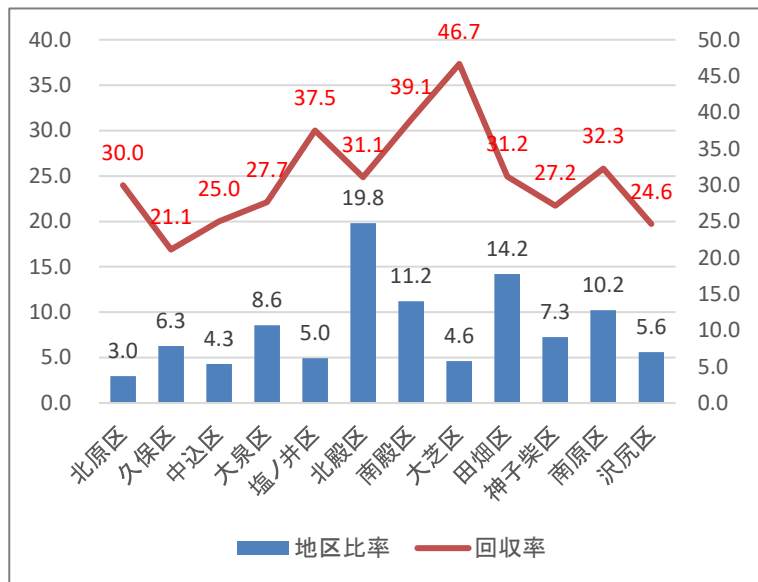
5-1 調査の実施概要

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%

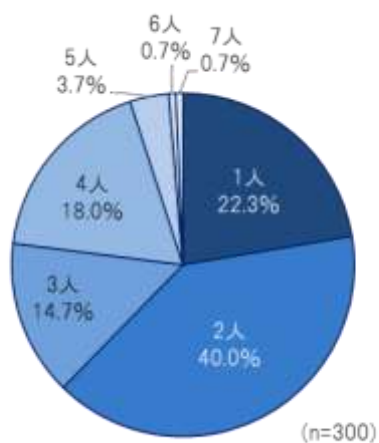
5-2 回答世帯の状況

- 地区ごとの取得票数としては、北原区の票数が最も少なく9票となっています。
- 久保区と沢尻区で回答率が25%を下回ったものの、それぞれ19票、17票は確保しています。
- 世帯の平均人員は2.4人、単身世帯比率は22%となっています。
- 世帯あたりの自動車保有台数は2.1台となっています。

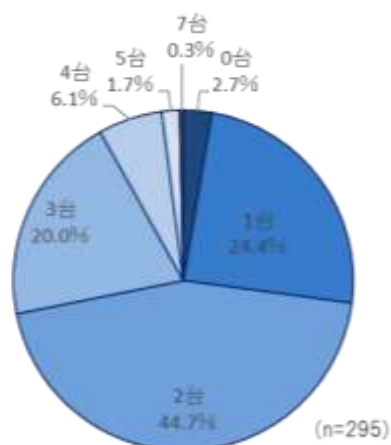
① 回答票の地区別割合と回答率



② 世帯人数



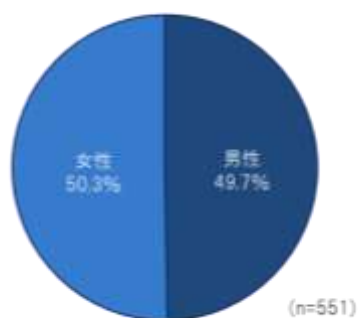
③ 世帯あたり自動車台数



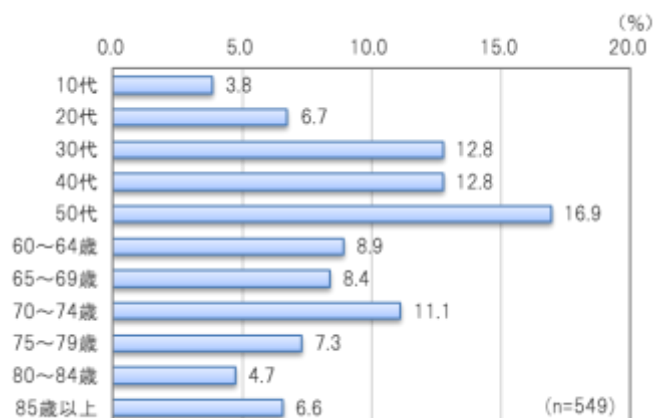
5-3 回答者の属性

- 回答者の男女比はほぼ同数となっています。
- 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がみられます。
- 職業は勤め人が最も多いものの、無職（定年退職者）が多いのも高齢者からの回答が多いことによるものとみられます。

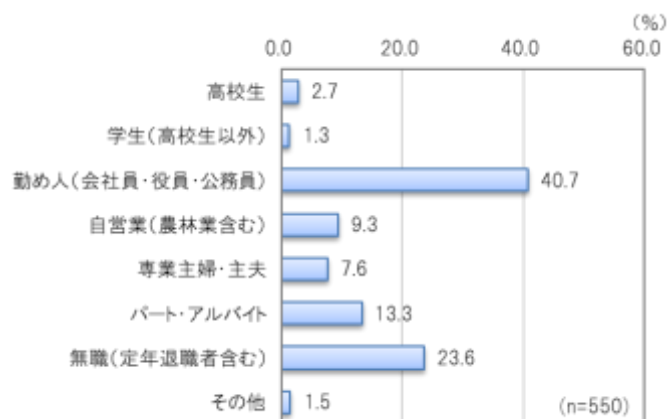
① 性別



②年代



③職業



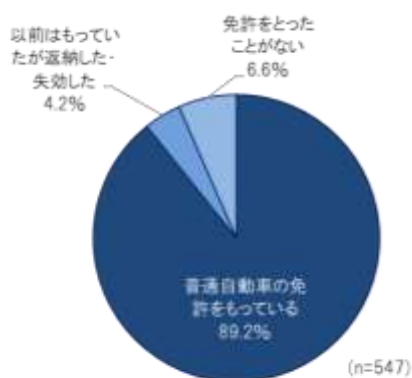
5-4 交通不便者の状況

- 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ています。

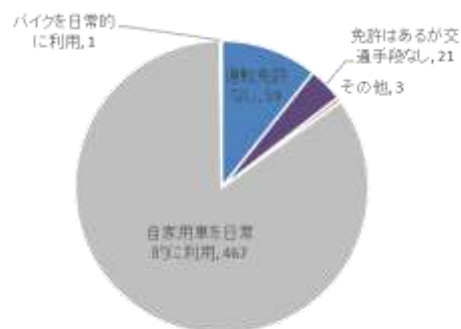
「交通不便者＝日常的に利用できる自家用車(バイク含む)を持たない方」

- 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ています。
- 本調査における交通不便者は 83 名で回答者全体の 15%となっています。

① 免許の保有状況



② 日常における運転の状況



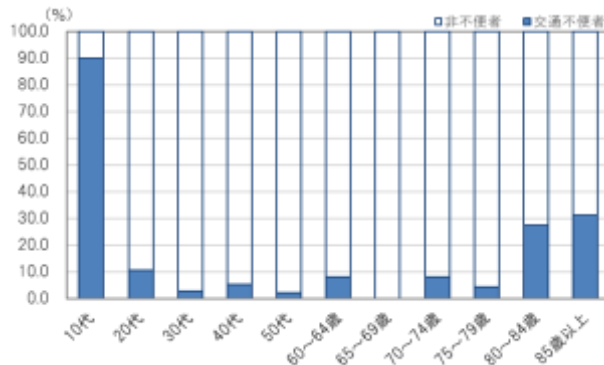
③ 交通不便者の抽出(年代・性別)

		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

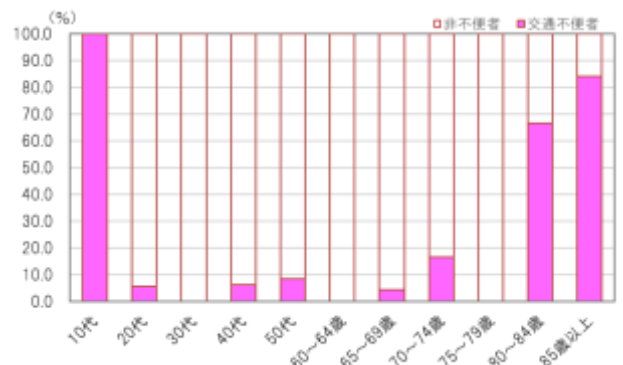
- 交通不便者の年齢・性別をみると、10代（高校生）は大半が該当、20代～65歳未満はほぼ該当がなく、高齢者は性別や年齢区分により状況が分かれています。
- 男女ともに80歳未満まではほぼ該当なしですが、女性は80歳を越えると急激に比率が高まることがわかります。男性は85歳を越えても3割程度と低くなっています。
- 高齢の交通不便者は足が悪い場合も多く、65歳を越えると、500m程度が徒歩距離の限界となり、85歳を越えると200mでも厳しい状況となることがわかります。

④交通不便者の抽出(年代・性別)

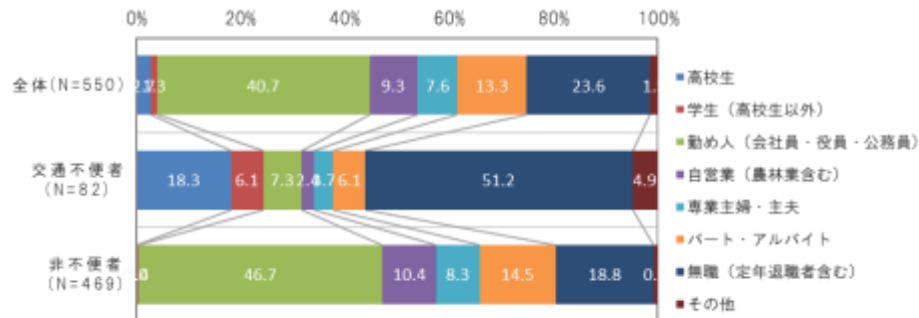
男性



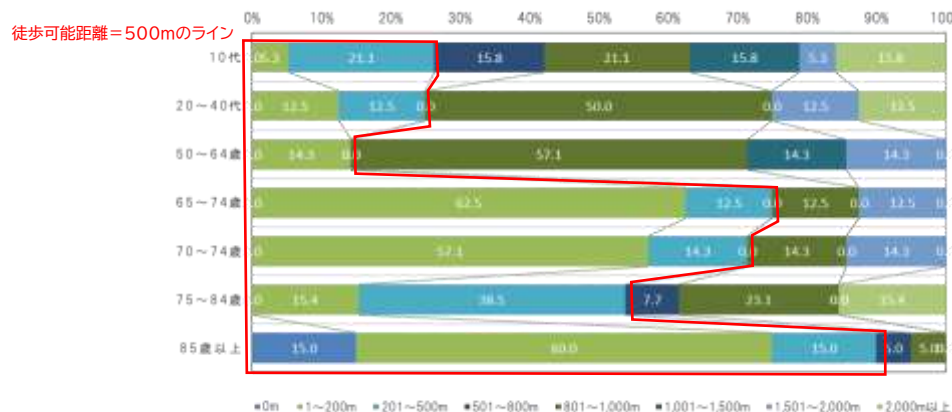
女性



⑤交通不便者の職業種別



⑥交通不便者の徒歩可能距離



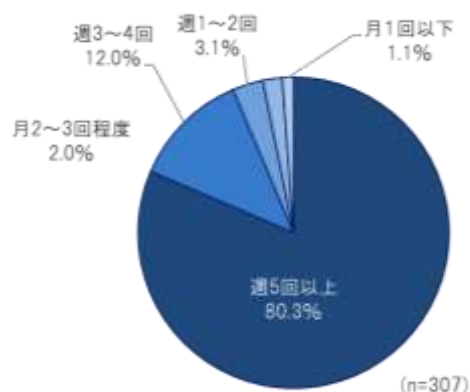
5-5 通勤通学移動の状況(全体)

- 日常的に通勤通学をしている人は69%、頻度としては、80%が週5回以上となっています。
- 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といえます。
- 目的先は伊那市内、南箕輪村内が多く、全体の半数を占めています。
- 利用交通手段としては自家用車が突出して多く、回答者全体の88%が利用しています。
- J R 飯田線や家族送迎も一定数みられますが、これは主に高校生の通学が該当するとみられます。

① 定期的な通勤通学の有無



② 通勤通学の頻度

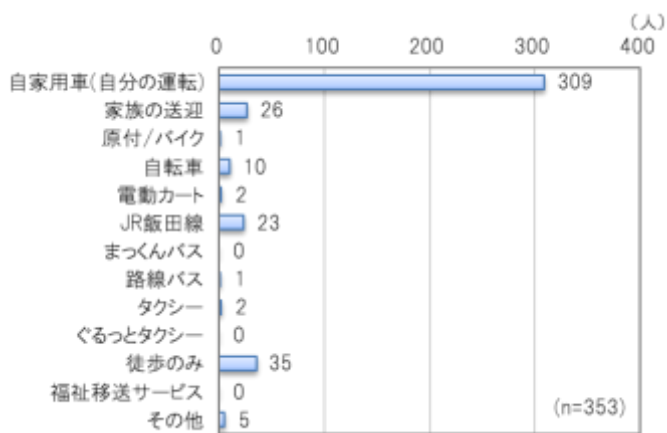


③ 通勤通学の目的地

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
木曽地域	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)

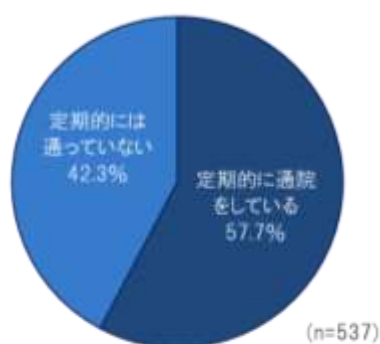
④ 利用交通手段(複数回答)



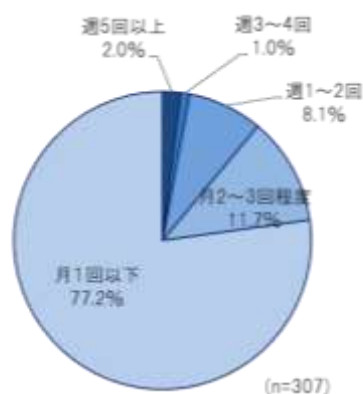
5-6 通院移動の状況(全体)

- 定期的に通院をしている人は58%となっています。
- 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ことがわかります。
- ただし週1回以上の多頻度の通院をしている人も9%います。
- 目的先は伊那市内、南箕輪村内が大半を占めています。
- 利用交通手段としては自家用車が突出して多く、回答者全体の85%が利用しています。

① 定期的な通院の有無



② 通院の頻度

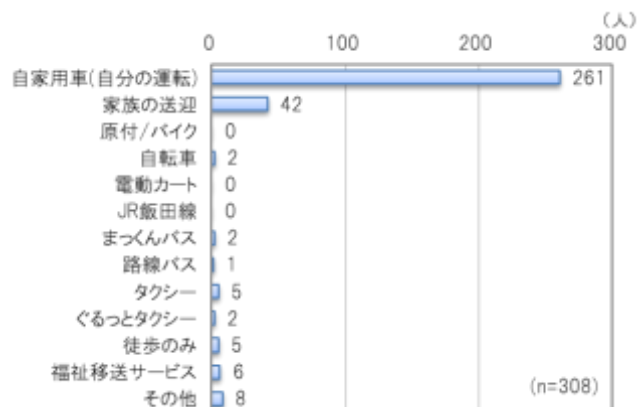


③ 通院の目的地

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)



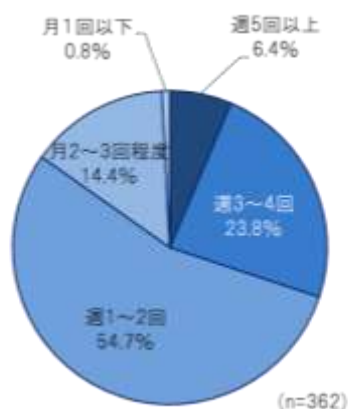
5-7 買物移動の状況(全体)

- 定期的に買物をしている人は68%となっています。
- 頻度としては、週1～2回が最も多く、全体の55%を占めています。週1回以上の層を合計すると85%に達します。
- 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といえます。
- 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ですが、特定の店舗への集中はみられず、ばらついているのが特徴といえます。
- 利用交通手段としては自家用車が突出して多く、回答者全体の89%が利用しています。

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
ニシザワショップパース NOW 双葉食彩館	24	6.9
MEGAドン・キホーテUNY伊那店	14	4.0
伊那市内	12	3.4
ニシザワショップパース 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)



5-8 交通不便者の移動実態

ここでは、5-7 で区分したそれぞれの移動パターンについて、交通不便者だけを抽出して掘り下げています。

(1) 高校生の通学

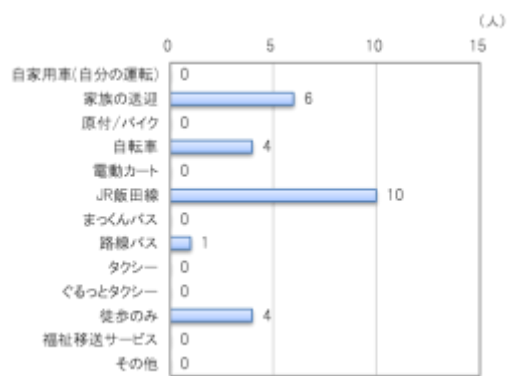
- 高校生の通学先としては、全体の 2/3 が伊那市街地周辺の学校となっています。
- その他、松本・塩尻方面の高校への通学も 2 割程度あるほか、辰野町への通学もみられます。
- 交通手段としては、JR 飯田線を 2/3 の生徒が利用しており、最も多くなっています。家族送迎も 4 割と多く、鉄道との組みあわせの回答が多いことから、駅までの送迎が行われていることがわかります。
- 移動時刻としては、登校時は 8 時に高校に到着するように動いており、非常に明確なピークとなっています。一方、下校時は 15 時台から始まり、16 時台がピークとなっているものの、20 時台くらいまでの間でばらつきが大きいことが特徴といえます。

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

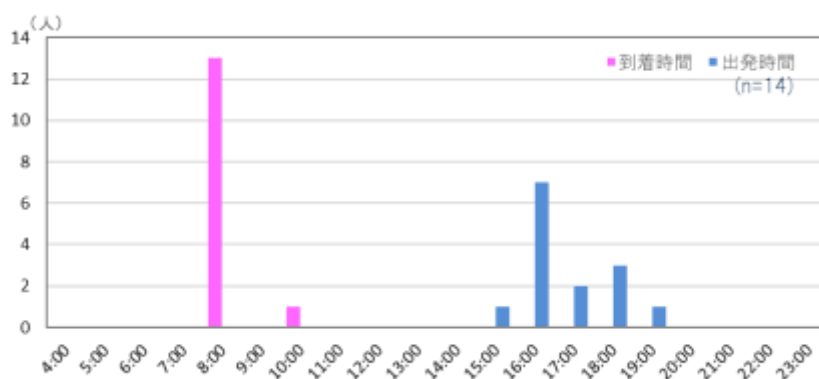
(n=15)

② 利用交通手段(複数回答)



(n=15)

③ 移動時刻



(2) 通院

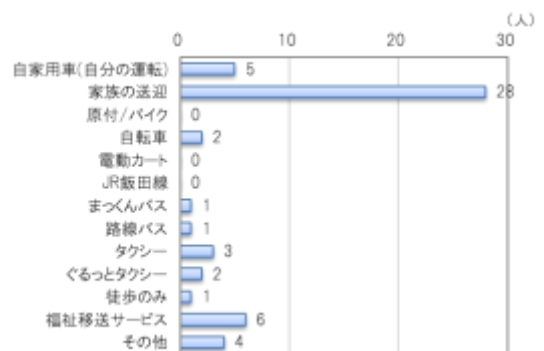
- 交通不便者の通院先の医療機関としては、伊那中央病院と上伊那生協病院が多く、それぞれ回答者の2割程度が該当します。
- その他も伊那市近郊の医療機関であり、他圏域への移動はほぼみられません。
- 利用交通手段としては、回答者の62%が家族送迎を利用していますが、交通不便者でありながらも自分の運転という回答も1割強あります。これは日常的に利用できる自家用車はないものの、家族共用で使える自動車を利用する場合などが該当します。
- まっくんバスとその他の路線バスは4%と少なくなっています。タクシー（ぐるっとタクシー含む）まで含めると15%となります。
- 移動時刻としては、医療機関の診療開始時間に近い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ます。帰りのピークのほうが強い傾向があることが特徴的です。

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

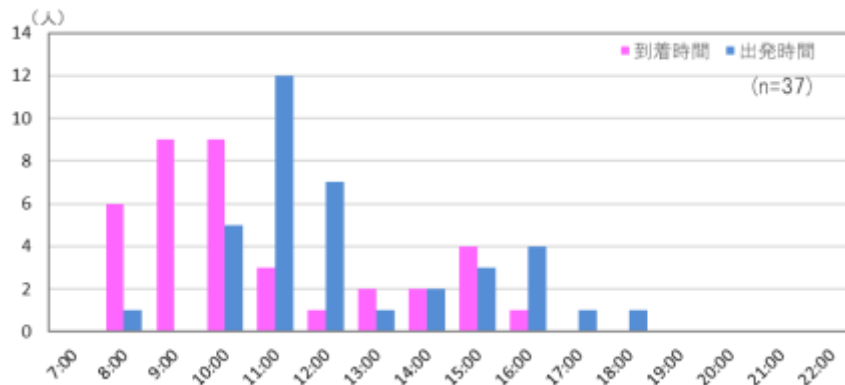
(n=40)

② 利用交通手段(複数回答)



(n=45)

③ 移動時刻



(n=37)

(3) 買物

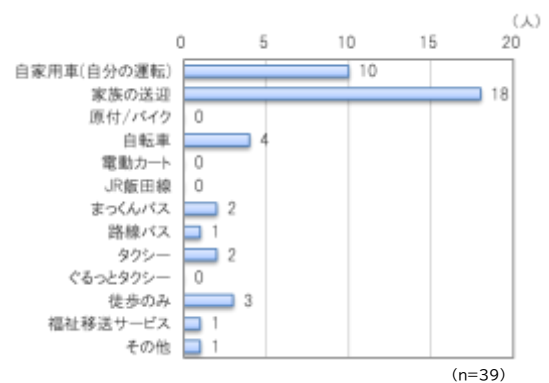
- 交通不便者の買物の目的先施設としては、綿半スーパーセンター箕輪店が最も多く、ツルヤ伊那福島店、デリシア伊那インター店の順となっています。
- 利用交通手段としては、回答者の46%が家族送迎を利用しており、自分の運転という回答も26%あります。この理由は前ページ(=通院)に記した通りですが、通院よりも買物のほうが時間の自由が利くため高いものとみられます。
- まっくんバスとその他の路線バスは3人で8%と少なくなっています。タクシーまで含めると13%となります。
- 移動時刻としては、スーパーの開店時刻にあわせて10時前後に目的地に到着し、1時間程度で買物を済ませて帰路につくというパターンが目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

① 目的先施設

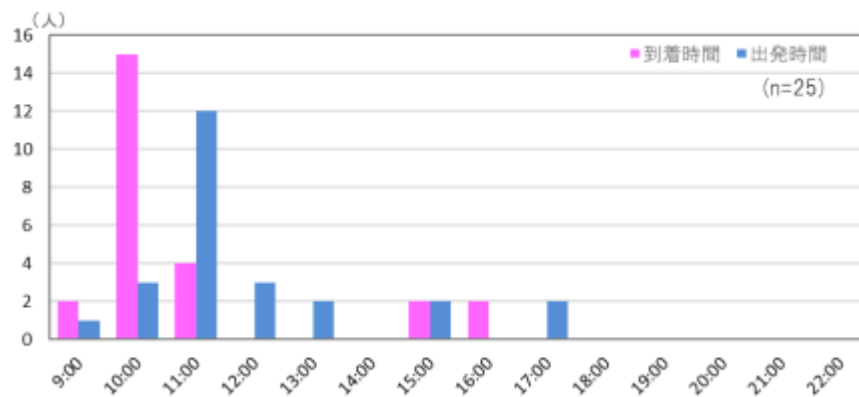
順位	目的地	人数
1	綿半スーパーセンター箕輪店	10
2	ツルヤ 伊那福島店	8
3	デリシア 伊那インター店	7
4	ベルシャイン 箕輪店	3
5	アメリカンドラッグ伊那インター店 ほか7箇所	1

(n=36)

② 利用交通手段(複数回答)



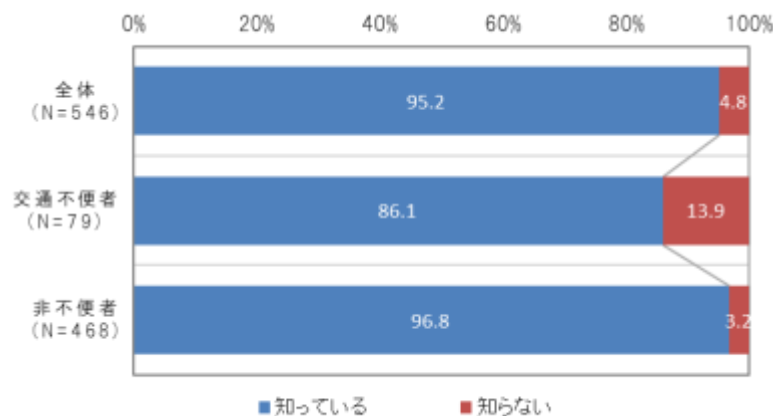
③ 移動時刻



5-9 地域公共交通の運行に対する認知と利用実態

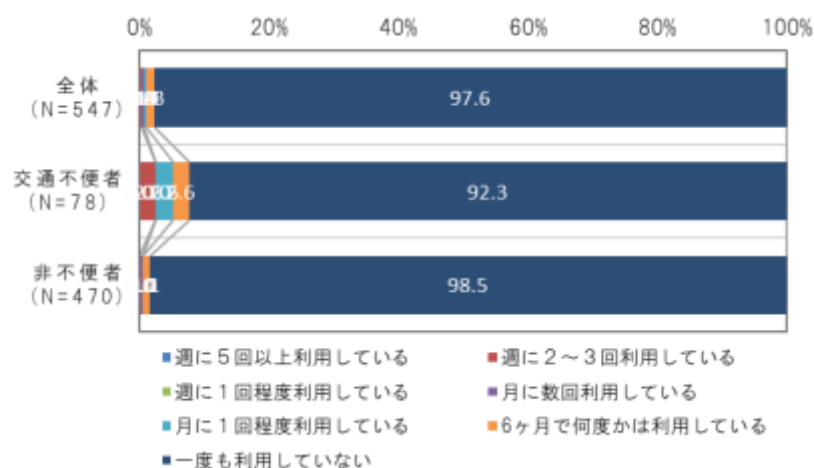
(1) まっくんバスの認知状況

- まっくんバスの認知度は村民全体としては95%と高いが、利用者層とみられる交通不便者のほうが86%と、認知度が低い状況です。



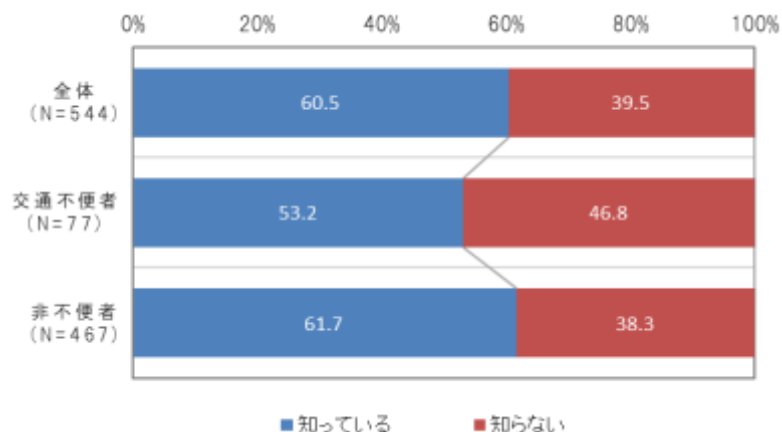
(2) まっくんバスの利用状況

- まっくんバスの利用状況は、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%と非常に少なくなっています。
- 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%あることがわかります。
- 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ます。



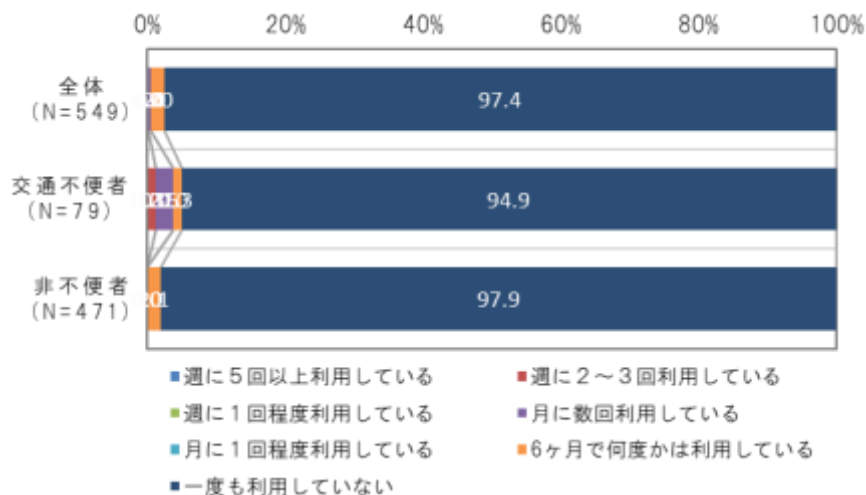
(3) 伊那本線[定住自立圏バス]の認知状況

- 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ます。
- まっくんバスと同様、伊那本線についても交通不便者の認知度が低い結果となっています。



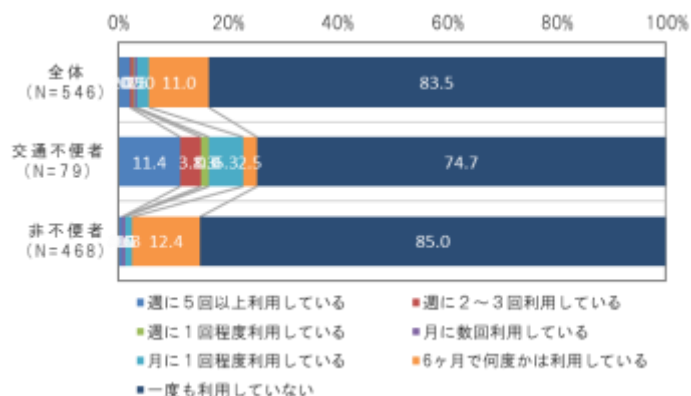
(4) 伊那本線の利用状況

- 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といえます。
- 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もさらに低いことがわかります。



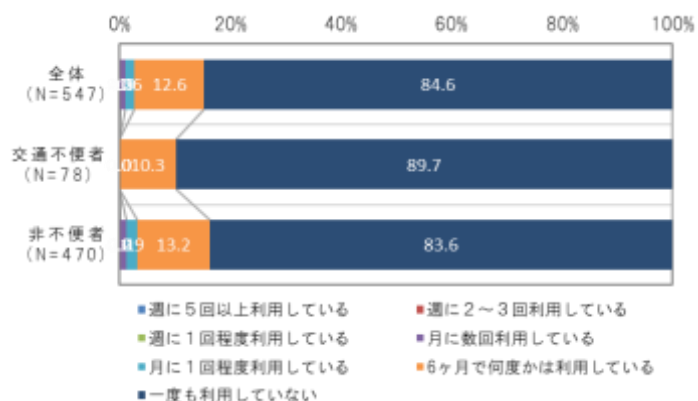
(5) JR 飯田線の利用の有無

- JR 飯田線は6ヶ月間に利用ありという回答が、全体としては16%で、バスに比べると高い利用率となっていることがわかります。
- 交通不便者では25%と地域内の公共交通では最も高くなっています。



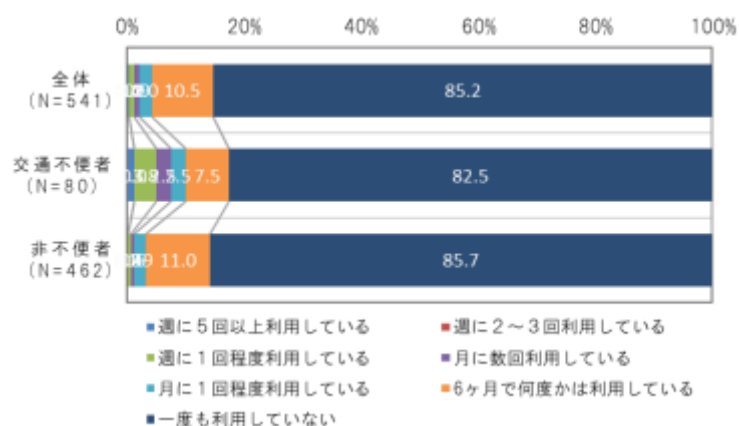
(6) 一般のタクシーの利用の有無

- 一般のタクシーについては、6ヶ月間に利用ありという回答が、全体としては15%で、飯田線よりは僅かに低いものの、ほぼ同等といえます。
- とくに非不便者の利用率が16%となっており、非不便者の地域内の公共交通利用では飯田線よりも高い比率となっています。
- 逆に、タクシーは交通不便者の利用のほうが少ないことが特徴的です。



(7) 中央高速バスの利用の有無

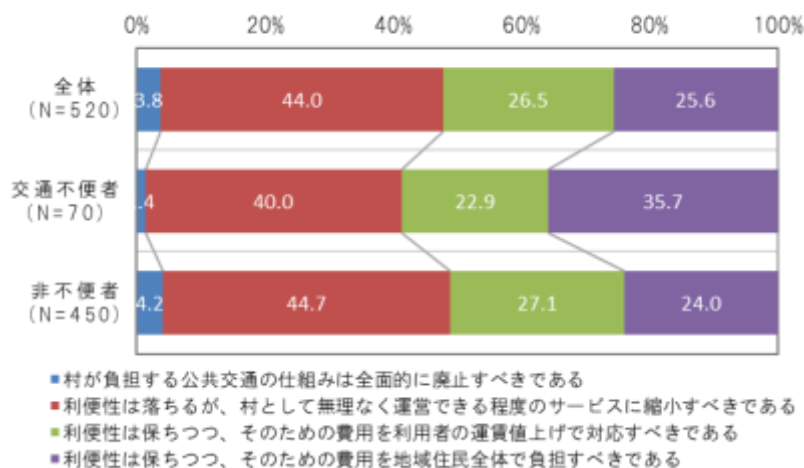
- 中央高速バスは6ヶ月間に利用ありという回答が、全体としては15%で、飯田線よりは僅かに低いものの、ほぼ同等といえます。
- 交通不便者のほうが多頻度の傾向はみられますが、交通不便者と非不便者が比較的近い傾向にあることが特徴的です。



5-10 地域公共交通の運行に対する認知と利用実態

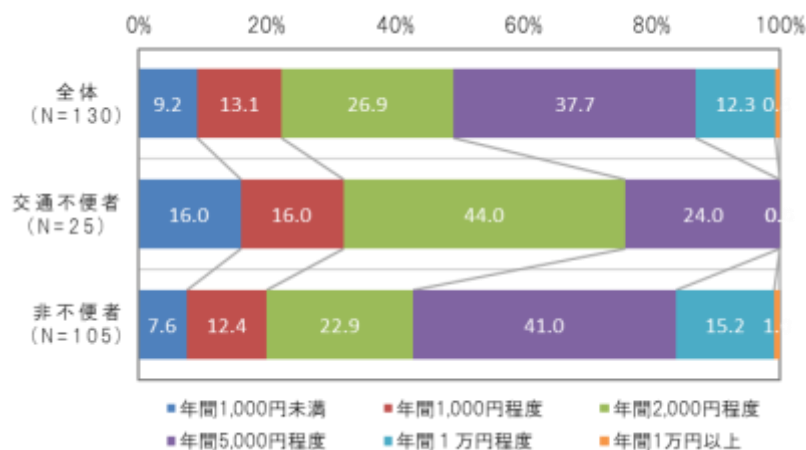
(1) 公共交通維持の費用負担のあり方

- 「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ます。
- 交通不便者は「地域住民で負担」という回答が比較的多いですが、公共交通が地域で支える社会基盤という意識は全体としてはさほど高くないといえます。



(2) 個人での負担可能額（該当者のみ）

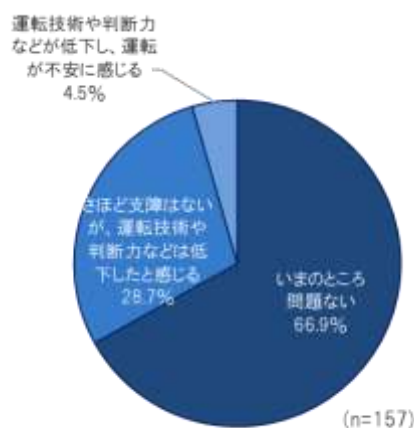
- 「地域住民で負担」という回答者にその具体的な金額を尋ねたところ、「年間 5000 円以上」というが過半数を占めることがわかります。
- 一方、交通不便者だけでみると、低い金額の回答が多くなっています。これは回答者の階層が、高校生と 85 歳以上の高齢者であったことによるものと考えられます。



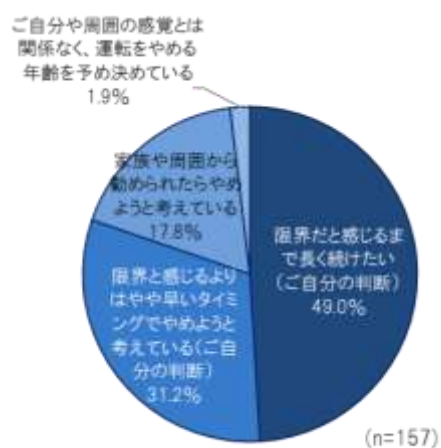
5-11 高齢ドライバーの意識と今後の意向

- 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ことがわかりました。
- 免許返納のタイミングとしては、「限界とを感じるまで長く続けたい」が約半数を占めています。
- 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」と回答しています。

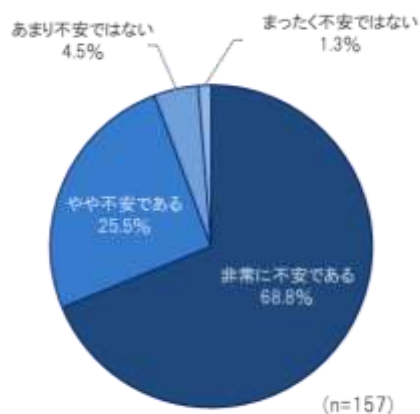
① 運転能力の低下の意識



② 免許返納のタイミング



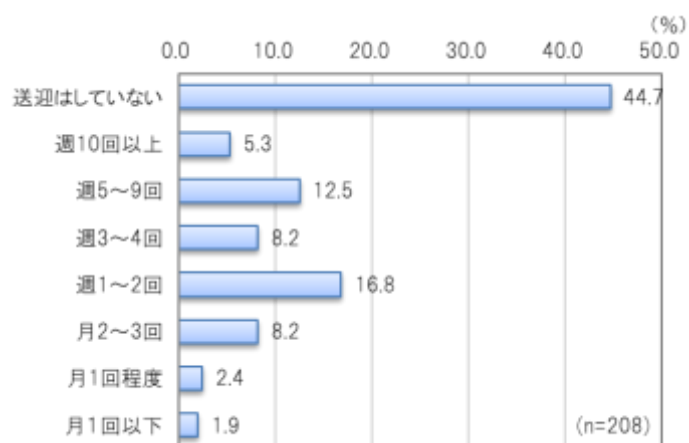
③ 免許返納後の不安感



5-12 子どもの家族送迎についての実態・意識

- 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%となっています。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、ほぼ同等となっています。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%いることがわかります。
- 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%が回答しています。

① 送迎の有無



②送迎の負担(該当者のみ)



6. 公共交通利用者アンケート調査

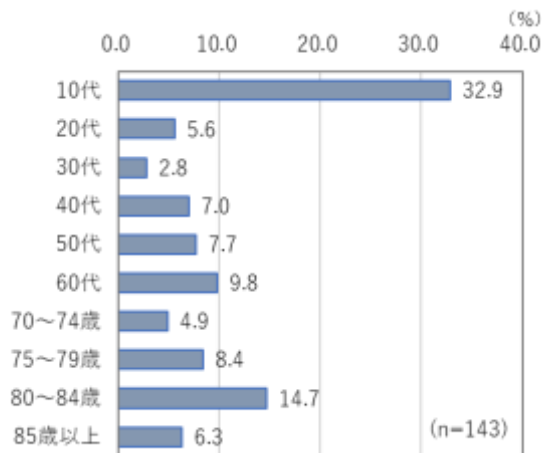
6-1 調査の実施概要

調査期間	2023 年 9 月 11 日～ 9 月 12 日
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)

6-2回答者の属性(年齢・性別)

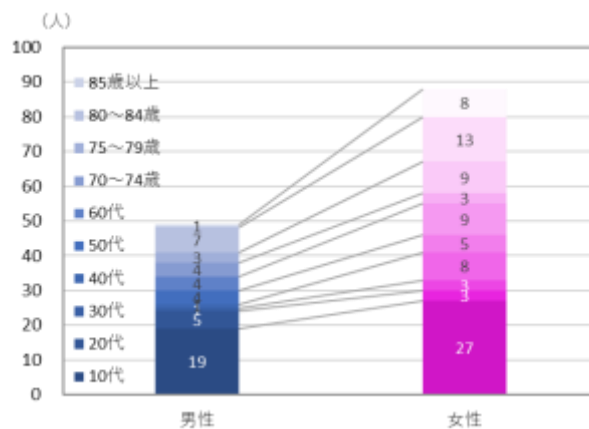
(1) 年齢

- 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ます。
- 次いで80代以上が多く、85歳以上の区分をあわせて21%となっています。
- 全体では44%が60歳以上となっています。



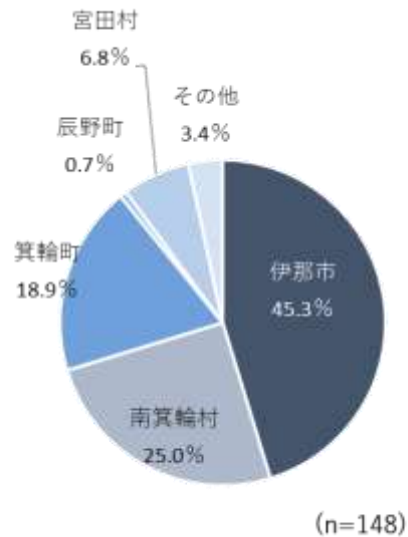
(2) 性別

- 男女比は35:65で女性の利用が目立ちます。
- 女性は高齢層にとく多い傾向がみられますが、10代だけでみて女性も男性の約1.5倍と多くなっています。



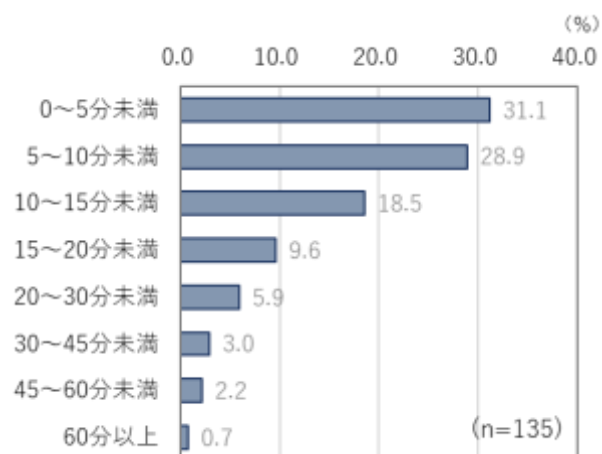
(3) 居住地区

- 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%となっています。
- 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 を占めていますが、1/3 は村外の利用者となっています。



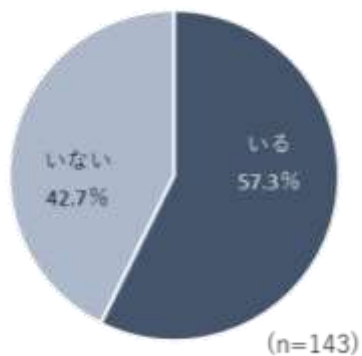
(4) バス停までの距離

- 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%を占めています。
- 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ます。



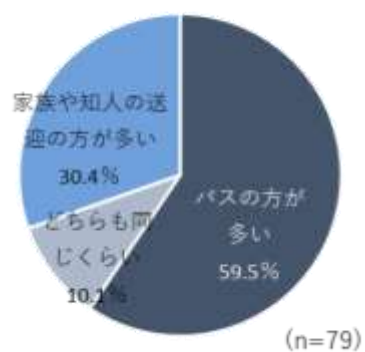
(5) 身近な送迎者の有無

- 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ます。



(6) バス利用と送迎の利用比率

- 上記の設問で、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 60%回答が最も多くなっていることがわかります。
- 一方、家族送迎のほうが多いという回答も 3 割以上はあり、家族送迎も相応の頻度で利用されていることがわかります。



6-3 当日の目的先施設(路線別)

- 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割強となっています。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ます。
- 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%を占めています。次いでベルシャイン、高校、養護学校等となっています。
- 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%を占めています。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ます。

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

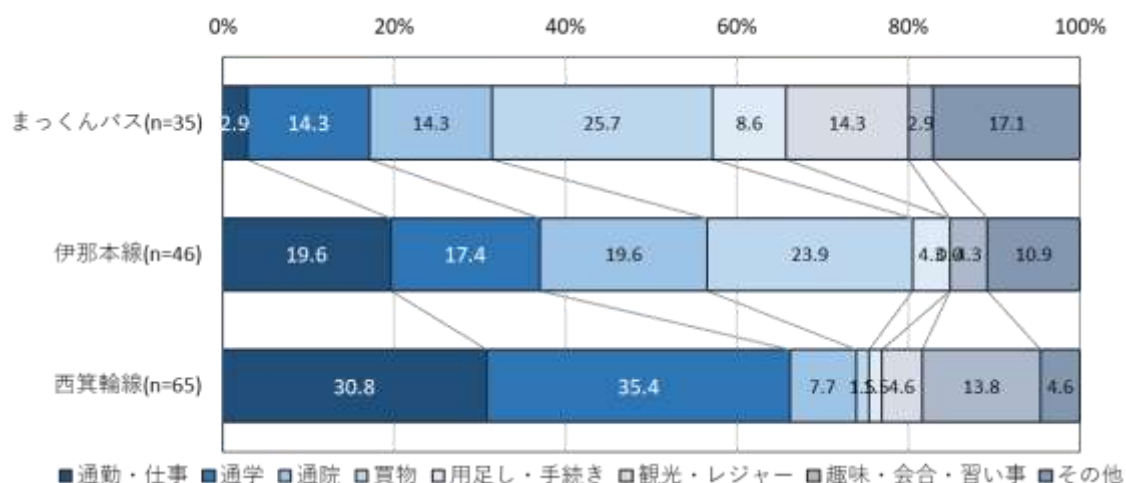
③西箕輪線

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

6-4 バスの利用目的(路線別)

- まっくんバスは6-3の通り、目的地としては大芝の湯が最も多くなっていますが、必ずしも入浴というわけでもなく、観光レジャーのほか、その他の目的もみられます。
- 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%と最も多くなっていますが、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特徴的といえます。
- 西箕輪線は、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・会合の利用が多くなっています。

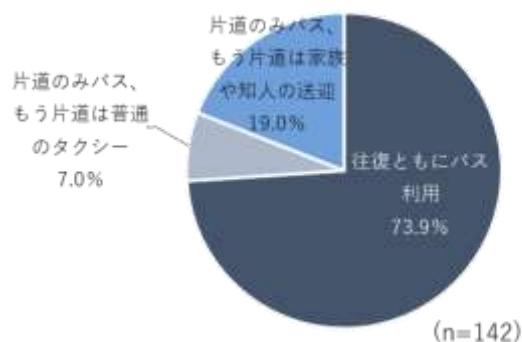
	通勤・仕事	通学	通院	買物	用足し・手続き	観光・レジャー	趣味・会合・習い事	その他	合計
まっくんバス	1	5	5	9	3	5	1	6	35
伊那本線	9	8	9	11	2	0	2	5	46
西箕輪線	20	23	5	1	1	3	9	3	65
合計	30	36	19	21	6	8	12	14	146



6-5 バスの利用形態

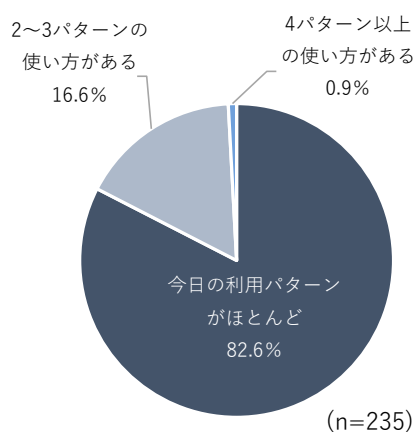
(1) 往復利用の有無

- 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%と最も多いですが、片道利用も26%みられます。
- 片道利用については、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ます。



(2) バス以外の利用パターン

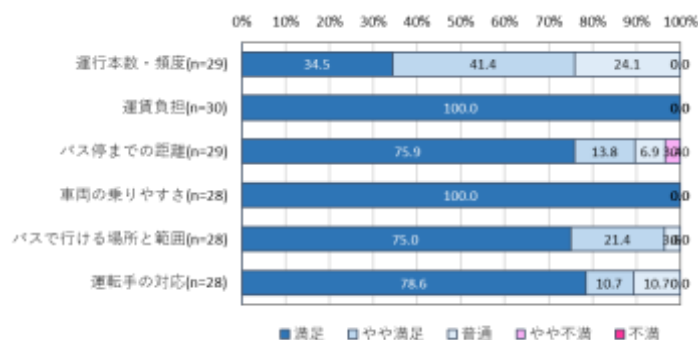
- (1) の設問のようにバス以外の移動手段との組み合わせで使っている利用者もいることから、調査当日の利用パターンとその他の利用パターンの比率や状況を尋ねたところ、当日の利用パターンがほとんどという回答が83%と多くなっていることがわかります。
- 往復ともにバスで固定している利用者が多いですが、複数パターンの組み合わせもみられます。



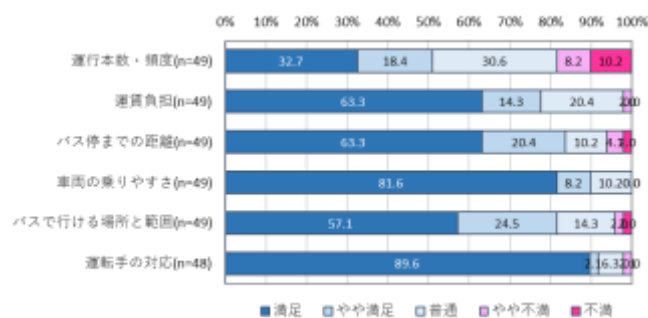
6-6 路線ごとの項目別評価

- まっくんバスについては、総じて評価が高く、バス停までの距離で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ます。
- 運賃負担と車両の乗りやすさは、満足、やや満足のための回答となっています。
- 伊那本線も全体に評価は高くなっていますが、運行本数について2割程度の不満側の評価がみられます。
- 運転手の対応と車両の乗りやすさで、とくに評価が高くなっています。
- 西箕輪線は、3路線のなかでは不満側の評価が目立ちますが、満足度は一定の水準には達しているといえます。
- 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ます。

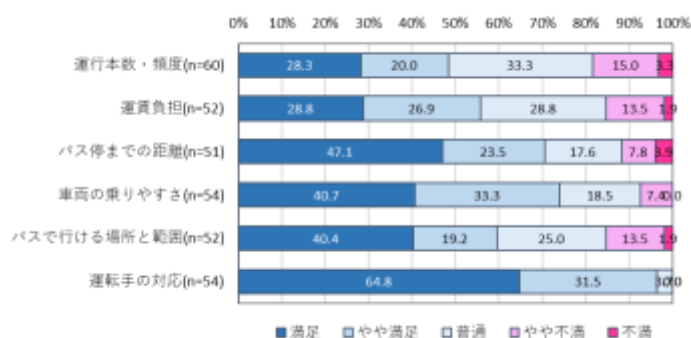
① まっくんバス



②伊那本線



③西箕輪線



7. 地域公共交通における課題の整理と今後の方向性

7-1 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すが、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ます。
- ・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 と非常に大きくなっています。東西方向の移動には、自転車の利用も難しい状況にあります。
- ・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ます。
- ・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ります。

交通政策等 における方向性

きめ細かいバス停もしくはアクセスポイントの配置、とくに高齢者に対しては、ドア to ドアに近い送迎システムなどの導入が効果的とみられます。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ます。

(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くなっています。
- ・高齢者の免許返納も増えてきてはいるものの、85 歳を超えるドライバーも目立ちます。
- ・子育て世代が多いことが特徴ですが、高校生の通学に際しても家族送迎が多く使われています。
 - (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ます。
- ・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くみられます。

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です。それに見合った利便性の高い仕組みの検討、導入も重要といえます。
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ます。

(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ます。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ます。
- ・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施設群があることも有効ですが、それに合致した場所などがあるといえない状況です。
- ・(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ます。

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というのが基本であり、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（特定の時間に人が集まるような仕掛けなど）があることが望ましいといえます。しかし、南箕輪村においては、これが難しいことから、個人のニーズにあわせて多様化する移動に、施策のほうで対応していかざるを得ません。

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ます。

(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ますが、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ります。
- ・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ません。
- ・2006 年に開通した権兵衛トンネルを介して木曽地域ともつながっているなど、この他にも広域観光に優位な特性を備えています。

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ます。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、ますます重要な社会基盤となってくるものとみられます。

ただし、地域住民の生活交通の優先度が高いなかで、観光客の余暇・レジャーの支援にどこまで公的支援ができるかについては、非常に難しい問題といえ、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重要です。

(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ります。
- ・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で、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ます。

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したが、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ます。

上伊那地域においても、令和6年度に策定された「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、広域圏全体としての拠点と軸の設定がなされているところです。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ます。

7-2 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	伊那本線	- 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。 - 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。 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で以降、まだ回復基調が弱い。 - 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%。 - 休日の運行本数が少なく、利用者も少ない。 - 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。	- 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。 - 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。 - 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。 - 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。
	西箕輪線	- 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。 - 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。 - 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。 - 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。 - 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。 - 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。 - 与地回りのルートの短縮を求める声も目立った。	- 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。 - 村民からの要望については、伊那市側に申し入れ、対応を検討してもらうようにする。 - 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。

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	・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。 ・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。 ・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。 ・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、それ以外には利用はまばらといわざるを得ない。 ・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。	・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求められる。 ・しかし、現在の利用実績、収支状況をみると、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。 ・日中の時間帯に個別送迎の仕組みなどが導入できる場合には、朝夕の通勤通学時間帯などに絞り込むことも有効と考えられる。
乗合タクシー	ぐるっとタクシー	・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。	・村内の特定地区に限定されている仕組みであるため、村の交通施策としては不純分である面が否めず、この施策のあり方を再検討する余地は大きい。 ・費用対効果の面からも継続は難しいと考えられる。

7-3 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ます。
- ・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、危機感を強くしていた状況にあります。
- ・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いえます。
- ・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り得ます。

(2)急速に進むIT技術・DX等への対応

- ・交通分野はIT技術やDX等との親和性が高く、GTF S(乗換案内)、Ma a S、キャッシュレスなど、この2~3年だけで大きく変わってきているといえます。
- ・一般に多額のコストが掛かるものも多いですが、GTF Sのデータ作成は表計算ソフト等でも可能であり、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、可能なものについては積極的に導入していく姿勢が重要といえます。

(3)SDGsへの対応

- ・SDGs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ます。
- ・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といえます。
- ・この他に、公共交通の利用によりCO₂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す。

8. 計画の基本方針および計画目標

8-1 基本方針の設定

(1) 計画の基本方針

安心して暮らし続けることができる むら であるために 「実」のある公共交通の再構築

南箕輪村は、長野県内でも数少ない人口増加市町村の1つで、子育て世帯などが多い反面、全国の多くの市町村と同様に高齢者数も増加しており、高齢者のマイカー利用率が高いという現状もあります。村民の生活スタイルが変化しつつあるなかで、約20年前に運行をはじめた村内巡回バスの運行形態が村民のニーズに合わなくなってきたこともわかってきました。

一方で、公共交通を支えるバス・タクシー業界においては、ドライバー不足が深刻で事業の継続が難しくなるという事態もたびたび報道されている通りです。

したがって、これからの地域公共交通は限られた交通資源を適切な形態にアレンジして、適切な箇所^{じつ}に再配置していくことが強く求められています。また、南箕輪村では隣接する伊那市、箕輪町と定住自立圏を形成していることから、広域的な連携も図りながら効率的に運営していくことも重要といえます。

こうした状況を受けて南箕輪村では、コンパクトながらも真に利用価値の高い「実」のある公共交通体系の再構築を目指します。

(2) 計画の目標

計画目標 1 しっかりつながる・暮らしを支える公共交通

地域の日常生活に根差し、通勤通学、通院、買物などの移動を支えるため、村内各地区から伊那市街地への円滑なアクセスを図るとともに、村内や近隣の主要施設にもしっかりつなげます。また、広域交通軸としての JR 飯田線、高速バスへも接続を図り、遠方への外出や来訪者の足も確保します。

計画目標 2 利用環境が整った・利便性の高い公共交通

公共交通を使い慣れない方も安心して利用できるよう、わかりやすく、快適で使いやすい公共交通の整備を目指します。具体的には、駅前広場、高速バス停、主要公共施設など、結節点の付帯施設の整備を進めるとともに、DX も活用し、情報提供やキャッシュレス決済などへの対応も図ります。

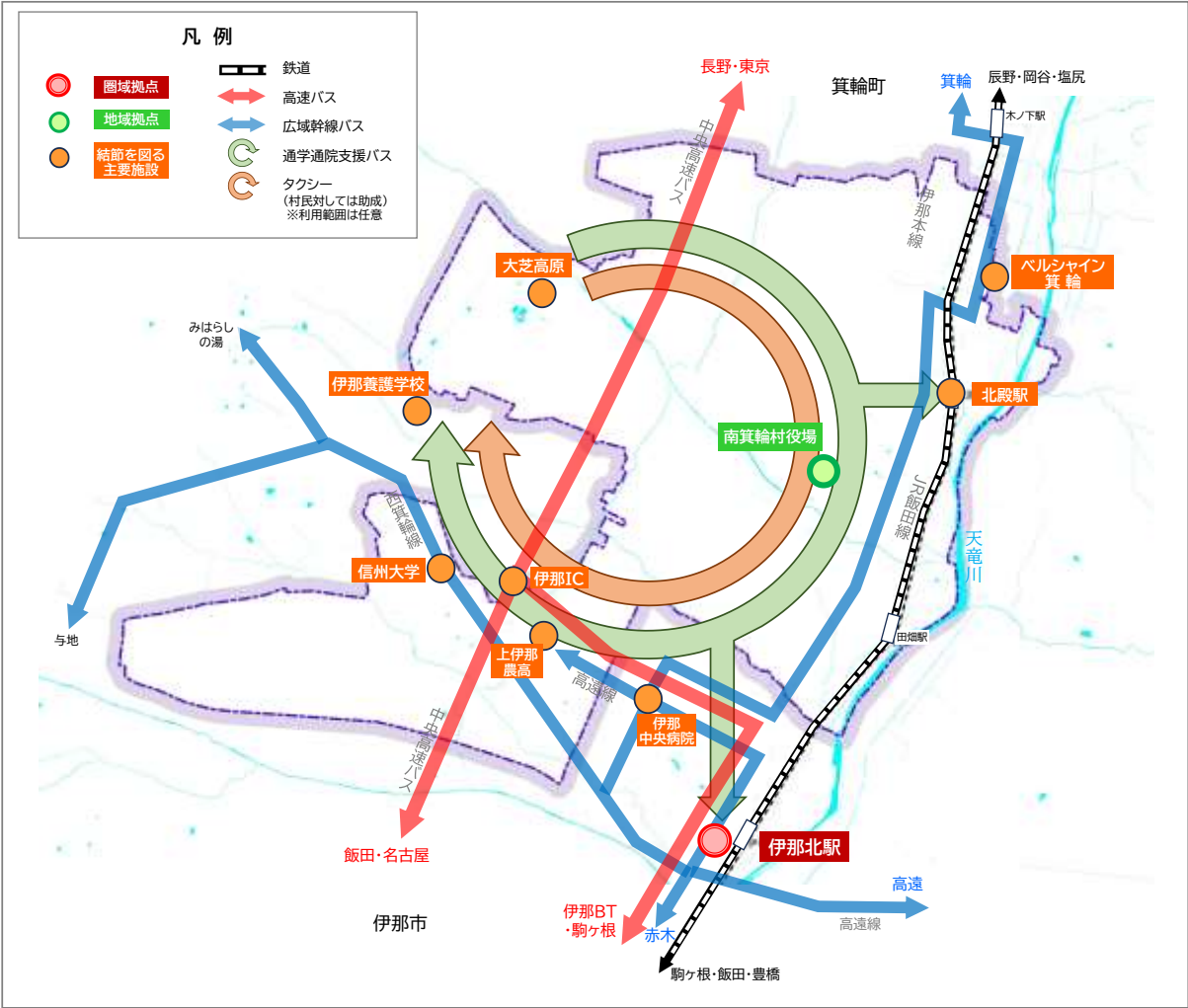
計画目標 3 身近に感じる・利用が進む公共交通

村民ひとりひとりが公共交通の大切さを自分ごととして捉え、積極的に使ってもらえるよう啓発活動や利用促進などに努めます。とくに高齢者の免許返納や高校生の家族送迎の抑制などを進め、公共交通への転換を図っていきます。

計画目標 4 持続性がある・環境にも配慮した公共交通

交通事業者のドライバー不足が深刻化するなか、限られた交通資源を最大限に活用するため、定住自立圏を構成する伊那市、箕輪町とも連携して効率的な運営を心掛けるとともに、利用状況をモニタリングしながら、適切に改善を重ねていきます。また、低公害車両や新技術を導入するなど、環境に配慮された安全性の高い公共交通を目指します。

(3) 目指すべき交通体系のイメージ



(4) 拠点及び結節施設の設定

種 別	位置・施設名など	位置づけ
圏域拠点(※)	伊那市中心部 (伊那北駅)	南箕輪村民の日常生活における依存度が高く、上伊那地域の中心都市でもある伊那市の中心部を「圏域拠点」と位置づける。拠点としながらも、範囲を比較的広く伊那市駅から伊那北駅付近までと捉え、南箕輪村からの直接的なアクセスポイントは伊那北駅と設定する。伊那北駅へのアクセスすることで JR 飯田線だけでなく、伊那市内の巡回バスなどに広く接続が図られ、幅広い移動目的に対応できる。
地域拠点(※)	南箕輪村役場	村の中心部であり、公共施設、教育施設などが比較的まとまって立地している。村の公共交通利用における主目的地の 1 つと位置づけ、広域系路線と地域内路線の結節点として位置づける。
結節を図る 主要施設		地域公共交通でのアクセスを確保する主要施設を以下のように設定する。
	北殿駅	村中心部に近く鉄道利用における南箕輪村の玄関口と位置づけられる。駅前スペースも比較的広く、公衆トイレや商店があるなど結節点としての機能を備えている。高校生の通学利用の多い駅でもあり、鉄道と村内公共交通との結節点としての役割を担うものとする。パーク＆ライド駐車場の整備や円滑な自家用車送迎、タクシー送迎ができるような駅前広場整備を進めていく。
	伊那インター前 高速バス停	伊那市との境界付近に位置するが、高速バス利用における南箕輪村の玄関口と位置づけられる。現在、すでに一定程度の施設整備は行われているが、パーク＆ライド駐車場の拡充や円滑な自家用車送迎、タクシー送迎ができるような施設の利便性向上に努める。また、スーパー（デリシア伊那 IC 店）も立地しており、生活利用においても重要な地点となる。
	伊那中央病院	県が指定する「地域医療支援病院」で、上伊那地域の中核的な医療機関となっている。南箕輪村民の利用も多い。伊那市内の施設であるが、南箕輪村内からも比較的近いことから、村の公共交通での直接のアクセスを図るものとする。また、多くのバス路線が経由しているため、ターミナル的な役割を担うべき施設とも位置づけられる。
	信州大芝高原	温泉施設「大芝の湯」は村民の憩いの場であり、道の駅や各種レジャー施設など、観光地としての要素も備えた拠点的な性格を有する施設となっている。村の公共交通利用における主目的地の 1 つと位置づけ、結節点的な機能を持たせる。
	信州大学農学部	南箕輪村内に立地する大学であり、村内に在住する学生も多い。村の公共交通でのアクセスを図る。
	上伊那農業高校	南箕輪村内に立地する県立高校であり、村の高校生の通学も一定数ある。村の公共交通利用における主目的地の 1 つとして、通学時間帯のアクセスを図る。
	伊那養護学校	伊那市内に立地する県立の養護学校で、現行のまっくんバスのルートにも組み込んでおり、バスを利用して通学する生徒が一定数いる。これを受けて、新体系においてもアクセスを図るべき施設と位置づける。
	ベルシャイン箕輪	箕輪町内の施設であるが、南箕輪村にも接しており、村民が多く利用している商業施設である。現行のまっくんバスでも利用の多い停留所となっており、新体系においてもアクセスを図るべき施設と位置づける。
(※) 圏域拠点、地域拠点は「長野県地域公共交通計画」との整合を持たせたものとしている。		

(5) 交通体系の種別と役割

種 別		路 線	運行事業者 (主管市町村)	役割・機能	補助対象
鉄道		飯田線	JR 東日本	三大都市圏や県内主要都市と南箕輪村を連絡するとともに、上伊那・下伊那地域内の南北軸として、通勤・通学などの生活移動、観光・ビジネス需要等に対応する。 リニア中央新幹線からの二次交通としても機能させる。	
高速バス		伊那-新宿線 伊那-名古屋線 ほか	伊那バス 信南交通 アルピコ交通 京王バス ほか	三大都市圏等と南箕輪村を連絡し、主にビジネス・観光等の需要に対応する。速達性、運行本数の面で鉄道に対する優位性もあるため、広域交通の主力としての役割を担う。	
広域 幹線 バス	事業者 路線	高遠線	JR バス関東	伊那市高遠町地区から圏域拠点である伊那市中心部を結ぶ路線であるが、中心部を越えて南箕輪村内の上伊那農業高校の通学輸送を担う路線としても機能している。	(※)地域間 幹線系統
	定住 自立圏 路線	伊那本線	伊那バス JR バス関東 (伊那市、箕輪町、 南箕輪村)	伊那市南部から圏域拠点である伊那市中心部を経て、南箕輪村、箕輪町の主要部を連絡する路線。主に通勤・通学、通院、買物等の日常生活の需要に対応する。	(※)地域間 幹線系統
	コミュニティ 路線	西箕輪線	伊那バス (伊那市)	圏域拠点である伊那市中心部から南箕輪村内の沢尻地区等を経由し、再び伊那市内の西箕輪地区に通じる路線。沿道には信州大学農学部のほか、工業団地などもあり、通勤・通学の軸にもなっている。	
地域内路線		通学通院 支援バス	伊那バス (南箕輪村)	村内の主要部を回り、北殿駅、伊那北駅で JR 飯田線に接続させるほか、上伊那農業高校、伊那養護学校の村内施設に対して直接のアクセスを図る。平日の朝夕の通学需要に対応させる。この他、朝の移動については、伊那中央病院へのアクセスにも対応させる。	(※)地域内 フィーダー 系統
タクシー		通常の タクシー	地域内 一般乗用事業者	タクシーは地域公共交通の一翼を担う重要なモードであり、上記の鉄道、バスで対応できない地域内の交通需要は、一般のタクシーでカバーしていくものとする。村民の日常生活に対してはタクシー券の助成制度を拡充していく。 観光等のニーズにも対応しやすくできるよう待機場などを整備する。	
[※地域間幹線系統] 二国の地域公共交通確保維持改善事業における地域間幹線系統の対象路線 (⇒長野県地域公共交通で取得を目指すことが位置づけられているもので、本計画でも踏襲) [※地域内フィーダー系統] 二国の地域公共交通確保維持改善事業における地域内フィーダー系統の対象路線 (⇒本計画の推進にあたり、村として新たに取得を目指す路線)					

(6) 提供するサービス水準と考え方

村が主体的に整備する(5)の地域内路線及びタクシーのサービス水準を以下の通り設定します。
鉄道や広域幹線バスも効果的に利用されることを前提としています。

移動種別 (主たる対象層)	考え方	サービス水準	
通学 (高校生)	○運転免許を持たない高校生の通学の足の確保は交通まちづくりにおける最重要事項の1つといえる。 ○村内に立地する上伊那農業高校へは直接のアクセスを図るほか、伊那市街地に立地する高校へもできるだけ円滑にアクセスできるようにする。 ○上伊那地域内のその他の高校へは JR 飯田線で通学できるよう登下校に適した時刻の列車への接続を図る。 ○下校時については、終業直後から部活後まで需要が広いと見られ、両者への対応が必要となる。また、定期試験期間など日中の下校への対応も求められるため、極力対応していく。	アクセス先	・上伊那農業高校、伊那新校(仮) ・北殿駅・伊那北駅
		運行日	・月～金
		運行本数	・朝1便、夕2便
		運行形態	・定時定路線バス
通学 (養護学校生)	○学校側では、生徒の自主性を育むためにバス通学が可能な生徒には利用を促していくという方針をもっており、現行のまっくんバスの利用も多い。 ○上記の高校生の通学時間帯と近いと見られ、兼用のバスとして運行させる。	アクセス先	・伊那養護学校
		運行日	・月～金
		運行本数	・朝1便、夕2便
		運行形態	・定時定路線バス
通勤 (一般の勤め人など)	○都市部などでは渋滞問題、環境問題などへの対応を図るため、通勤者層に対して公共交通への転換を促す方策もあるが、南箕輪村においてはマイカー通勤からの転換は極めて難しいと考えられる。 ○しかしながら、マイカーが利用できない層や、車を置いていきたいニーズもあるため、一定の対応は必要となる。 ○上記の高校生の通学について、夕方の帰宅便の2便目を遅めの時間帯に設定することで、通勤利用にも対応可能と考えられる。	アクセス先	・北殿駅・伊那北駅
		運行日	・月～金
		運行本数	・朝1便、夕2便
		運行形態	・定時定路線バス
通院 (高齢者など)	○現在運転免許のない高齢者だけではなく、今後の免許返納を促進するためにも、高齢者の足の確保は高校通学と並んで最も重要な事項の1つといえる。 ○とりわけ、通院移動は高齢者の日常生活のなかで最も必要性の高いものとなっている。 ○現行の定時定路線型のバスでは拾いきれないニーズが増えてきており、ドア to ドアでの個別輸送にも対応していくことが求められる。 ○通院は、頻度はさほど高くないという実態があるが、診療時間が限られている医療機関も多く、朝行って昼頃帰るというパターンに合致させるとともに、帰りがけに買い物をしたり、薬局に寄ったりというニーズへの対応も必要である。	アクセス先	・伊那中央病院 ・村内の医療機関
		運行日	タクシー ・毎日
			バス ・月～金
		運行本数	タクシー ・ニーズに応じて随時
			バス ・朝1便
		運行形態	タクシー ・タクシー券助成(起終点は任意=ドア to ドア個別輸送)
			バス ・定時定路線バス
買物 (高齢者など)	○高齢者の買物ニーズへの対応も重要である。通院に比べると、比較的時間に自由度があるという特性があるものの、頻度が高いため、移動のボリュームとしては大きい。 ○現行の定時定路線型のバスでは拾いきれないニーズが増えてきており、ドア to ドアでの個別輸送にも対応していくことが求められる。	アクセス先	・ベルシャイン箕輪 ・村内の商業施設
		運行日	・毎日
		運行本数	・ニーズに応じて随時
		運行形態	・タクシー券助成(起終点は任意=ドア to ドア個別輸送)
観光	○南箕輪村内の主たる観光地(アクセスを図るべき観光地)として大芝高原があげられる。 ○現状はまっくんバスが平日のみアクセスしているが、土休日は鉄道駅や高速バス停からのバスがない状況で、将来的にも観光ニーズへの対応を主眼に置いたバス、乗合タクシーの運行は想定しづらいといえる。 ○一方で、バスが利用できない土休日については、一般のタクシーが利用できる状態になっていけば問題ないものと考えられるため、タクシーの利用環境の向上などに注力していくものとする。	アクセス先	・鉄道駅・高速バス停と大芝高原の接続
		運行日	・毎日
		運行本数	・ニーズに応じて随時
		運行形態	・一般のタクシー

9. 目標を達成するために実施する施策・事業

9-1 実施事業および内容

(1) 広域幹線バスの運行

施策・事業名	事業のねらいと効果	実施内容
①伊那本線の運行	伊那本線は定住自立圏としての運行であるが、村内区間のルートや時刻についての要望があれば提示していくべきものといえる。とくに(2)の地域内路線の立案にあわせ、必要があれば調整を図っていく。	・定住自立圏交通部会への参画・運行内容の協議調整 ・定住自立圏協議会への運行負担金の拠出
②西箕輪線の運行支援	伊那市による運行路線であるが、南箕輪村も一部費用を負担しているため、村内区間についての要望が生じた場合には提示し、調整を図っていく。	・伊那市への要望提示・協議調整 ・伊那市への運行負担金の拠出

(2) 地域内路線の運行

施策・事業名	事業のねらいと効果	実施内容
①通学通院支援バスの運行	現行のまっくんバスについて、ニーズの大きい時間帯を維持しつつ、高校生の通学利用に重点を置かたちに見直すものとする。朝の運行については、通学利用に続いて医療機関の診療開始時刻までカバーしていく。	・定時定路線バスの運行計画立案 ・運行実施
②通学通院支援バスの車両更新(補助)	現在、使用しているバスを継続して使用していくか検討し、また車両更新時に CO ₂ 削減に効果のある電気自動車を導入していくことも検討する。	・車両の更新(低床小型バス、電気バスも検討)

(3) タクシー利用の支援

施策・事業名	事業のねらいと効果	実施内容
①タクシー利用助成制度の実施	(2)に記した通り、まっくんバスを引き継ぐ通学通院支援バスが、朝夕のみの運行となるため、日中の交通不便者の移動を支えるタクシー利用助成は、再編後の村の交通施策において、より比重の大きいものとなる。困窮度の高い交通不便者に効果的に仕組みが届くよう制度の見直しを行う。	・助成対象者、助成額の見直し ・事業の運用

(4) 福祉施策の実施

施策・事業名	事業のねらいと効果	実施内容
①福祉移送サービスの実施	福祉移送サービスは、福祉施策の範疇となるが、移動支援策として公共交通施策との関連性も強く、引き続き重要なものと位置づける。(3)のタクシー助成制度と効果的な棲み分けを図りながら運用していくものとする。	・事業制度の見直し ・事業の運用

(5) 結節点の整備

施策・事業名	事業のねらいと効果	実施内容
①北殿駅周辺の環境整備	北殿駅は現在、駅前広場機能が十分とはいえ、朝夕の通勤通学時間に取り回しが難しい状況になる場合も多い。鉄道来訪者にとっての村の玄関口として相応しい施設とするための機能を付帯させる。	・バス停、タクシー待機場を含めた駅前広場の整備 ・送迎スペースの拡充、利用ガイドラインの作成 ・パーク＆ライド駐車場の整備
②伊那 IC バス停の環境整備	伊那 IC についても、交通結節機能が十分でないといえる。高速バス来訪者にとっての村の玄関口として相応しい施設とするための機能を付帯させる。	・タクシー待機場、自家用車送迎スペースの設置 ・パーク＆ライド駐車場の整備
③村役場バス停の環境整備	村役場には図書館、村民センター（ホール）、保健センター等も併設しているほか、伊那本線への乗換え利用なども想定される。このため、室内からバスが見え、運転手からも利用者が見えるようなかたちのバス待合いに改善していくこと効果的と考えられる。	・乗継の利便性向上のための待合い所の整備

(6) 利便性向上事業

施策・事業名	事業のねらいと効果	実施内容
①年間定期券 ・回数券の発行	新しく運行する通学通院支援バスについては通学に毎日利用する高校生を獲得することが重要で、そのために多く利用するほど得になる定期券、回数券の導入は不可欠といえる。	・通学通院支援バス定期券の発行 ・通学通院支援バス回数券の発行
②運賃体系の調整	(1)に示した 2 本の路線バス（伊那本線・西箕輪線）については、運行経緯の違いから運賃体系が異なっており、分かりづらい状況になっている。伊那市の計画においても調整の必要性が掲げられていることから、南箕輪村としてもこれに協調していくものとする。	・伊那本線と西箕輪線の運賃基準の統一化
③キャッシュレスの導入	①に示したように毎日利用する高校生が最重要といえるが、天候や状況などによって時々利用するという高校生も軽視することはできない。このような対象層に対しては、小銭がなくてもバスに乗れる方法を準備しておくことが大きなメリットとなる。交通系 IC カードを推奨する流れもあるが、導入可能な方法で対応していくことも重要といえる。	・QR 決済など導入可能な方式を検討、導入
④情報案内の高度化	交通に関する情報やサービスは、スマートフォンなどの移動端末との親和性が高く、機器が広く普及した現代社会においては、きめ細かく対応していくことが不可欠となる。とりわけ、経路探索や乗換案内のサービスにダイヤ、ルート、運賃等の情報を掲載することにより、不特定多数の利用も拾い上げることに伴い、利便性の向上だけでなく、利用促進にもつながる施策となる。	・乗換案内・経路探索情報の提供（Google トランジットへの GTFS データ提供、主要 4 社への情報提供）

施策・事業名	事業のねらいと効果	実施内容
⑤時刻表パンフレットの作成	④には、スマートフォン向けのサービスを掲げているが、利用者層の多くが高齢者であるため、従前の時刻表パンフレットの作成は重要となる。新規運行される通学通院支援バスやタクシー助成だけでなく、鉄道、高速バス、広域幹線バスも含めた総合的なものとしていくことが重要といえる。	公共交通の案内パンフレット作成

(7) 持続性向上・利用促進事業

施策・事業名	事業のねらいと効果	実施内容
①高校進学時説明会の開催	高校への進学は公共交通を利用した生活を始める大きな機会といえる。高校通学は移動頻度が高いため、利用者数獲得に大きな効果を発揮することが期待できる。新しく運行を開始する通学通院支援バスから J R 飯田線への接続や割引定期券の導入についても説明し、販売の促進も図る。	- 中学 3 年生の 3 学期に説明会を開催 - 生徒だけでなく保護者に対しても家族送迎の抑制を呼びかけ - 年間定期券の事前申し込みによる割引なども検討
②高齢者説明会の開催	①の高校生は利用頻度の高さが特徴であるのに対し、高齢者は対象者数の多さが特徴といえる。とくに 75 歳を超えても運転を続ける層をいかに公共交通に転換させるかポイントとなる。村の新規施策だけでなく鉄道や既存バス路線も含めた公共交通全体の案内を丁寧に行うとともに、高齢者からの意見聴取にも努め、施策の改善などにも活かす。	新体系の運行については、説明会を開催
③免許返納者へのタクシー助成券進呈	高齢者が自家用車の運転をやめて公共交通を利用した生活に切り替えることは非常にハードルが高く、効果的なインセンティブが必要となる。このため、免許を返納者には、初年度タクシー助成を手厚くすることで、効果を高める。	免許返納者への効果的なタクシー助成制度を検討、実施
④モビリティ・マネジメント	自家用車に依存した自身の交通行動を見直し、公共交通利用に転換させるための効果的な手法として確立されているモビリティ・マネジメントを導入し、特定階層の公共交通への利用を大きく進めることを目指す。	地区、職場、学校単位などで、公共交通利用への転換を図るための行動変容策（トラベルフィードバックプログラムなど）を実施
⑤村民の公共交通への意識向上	大半の村民が自家用車を主たる交通手段として利用している南箕輪村では、公共交通に対する意識が希薄であることが課題となっている。村の公的施策として(税金を投入して)公共交通の確保維持、利用促進に取り組んでいくことを、村民の日常生活でも目につきやすいかたちで発信する。	- 村広報紙に、定期的に公共交通の重要性などを呼びかける記事を掲載 - 村内の公共施設などにポスターなどを掲示
⑥担い手の発掘	コロナ禍以降、バスやタクシーの運転手が減少し、行政側で事業費が確保されているにも関わらず、計画通りの運行ができないケースなども増えている。このような状況に対応するために、村民や移住者などの職業選択の 1 つとしてドライバーが雇用の斡旋	- 村移住促進ホームページ等を通じたドライバー雇用の斡旋 - 長野県のドライバー事業者の支援制度なども紹介

9-2 事業の役割分担

各事業は下表のように関係機関が役割を分担しながら適切に実施していきます。

施策名	役割分担						備 考
	村 協議会	国	長野県	広域圏 伊那市等	南箕輪村	交通 事業者	
(1)広域幹線バスの運行							
①伊那本線の運行		△	△	◎	○	◎	△:地域間幹線系統 補助取得の場合
②西箕輪線の運行支援				◎	○	◎	
(2)地域内路線の運行							
①通学通院支援バスの運行	○				◎	◎	
②通学通院支援バスの車両更新	○				◎	◎	
(3)タクシー利用の支援							
①タクシー利用助成制度の実施	○				◎	○	
(4)結節点の整備							
①北殿駅周辺の環境整備	○		○		◎	○	
②伊那ICバス停の環境整備	○		○		◎	○	
③村役場バス停の環境整備	○				◎		
(5)利便性向上事業							
①年間定期券・回数券の発行	○				◎		
②運賃体系の調整	○			◎	○		
③キャッシュレスの導入	○	△	△		◎		△:交通系IC等 の場合
④情報案内の高度化	○		△		◎		△:データ作成 支援
⑤時刻表パンフレットの作成	○	△			◎		△:利便増進計画 策定の場合
(6)持続性向上・利用促進事業							
①高校進学時説明会開催	○				◎		
②高齢者説明会開催	○				◎		
③免許返納者へのタクシー助成券進呈	○				◎		
④モビリティ・マネジメント	○	△			◎		△:利便増進計画 策定の場合
⑤村民の公共交通への意識向上	○				◎		
⑥担い手の発掘	○	○			◎	○	県:移住者助成金

◎=実施主体 ○=支援・関与を行う △=状況に応じて支援・関与を行う

9-3 事業のスケジュール

各事業のスケジュールは下表のものの想定しています。

施策名	役割分担					備考
	2025 (令和7年度)	2026 (令和8年度)	2027 (令和9年度)	2028 (令和10年度)	2029 (令和11年度)	
(1)広域幹線バスの運行						
①伊那本線の運行	幹線系統補助の取得検討					
②西箕輪線の運行支援						
(2)地域内路線の運行						
①通学通院支援バスの運行	運行内容検討	運行開始				
②通学通院支援バスの車両更新						耐用年数に応じて適宜
(3)タクシー利用の支援						
①タクシー利用助成制度の実施	制度設計	実施				
(4)結節点の整備						
①北殿駅周辺の環境整備	現況調査	計画検討	設計	施工・改修	一部運用	
②伊那ICバス停の環境整備	現況調査	計画検討	施工・改修	運用		
③村役場バス停の環境整備	計画検討	施設改修	運用			
(5)利便性向上事業						
①年間定期券・回数券の発行	制度設計	販売開始				
②運賃体系の調整	伊那市と課題共有	実務調整				
③キャッシュレスの導入	計画検討	運用開始				
④情報案内の高度化	計画検討	運用開始				
⑤時刻表パンフレットの作成	運行にあわせ制作	運用開始				
(6)持続性向上・利用促進事業						
①高校進学時説明会開催	運用初年度に向け年度末に開催					
②高齢者説明会開催						
③免許返納者へのタクシー助成券進呈	制度設計	運用開始				
④モビリティ・マネジメント		計画検討	対象施設打診実施			
⑤村民の公共交通への意識向上	随時実施					
⑥担い手の発掘		方策検討	移住ホームページなどへ掲載			

10. 計画の達成状況の評価

10-1 PDCAサイクルと事業評価のタイミング

下表に示すようなPDCAサイクルを毎年繰り返しながら、より良い仕組みとなっていくように改善に努めます。

Plan	計画	・現状や住民ニーズ、県や村の関連計画などにあわせた計画策定 ・基本方針、目標値、評価基準などの設定 ・状況に応じた計画の見直し
Do	実施・運行	・事業の実施、利用促進策の実施 ・改善方策の導入 ・事業実施と並行した利用実績データ等の収集
Check	評価・検証	・実績データから測れない指標についてのアンケート等によるフォローアップ調査の実施 ・目標値と対比した達成状況の把握、達成・非達成の要因、課題把握 ・協議会等での協議
Action	改善	・課題に対応した改善方策の検討

(1) 計画の達成状況に係る評価の手法

10-3 に掲げた各目標値に対する達成状況の把握や要因の把握等は、地域公共交通協議会事務局が各関係機関等からデータ入手、あるいは独自調査を実施したうえで評価検証を行います。

(2) 計画の達成状況に係る評価の時期

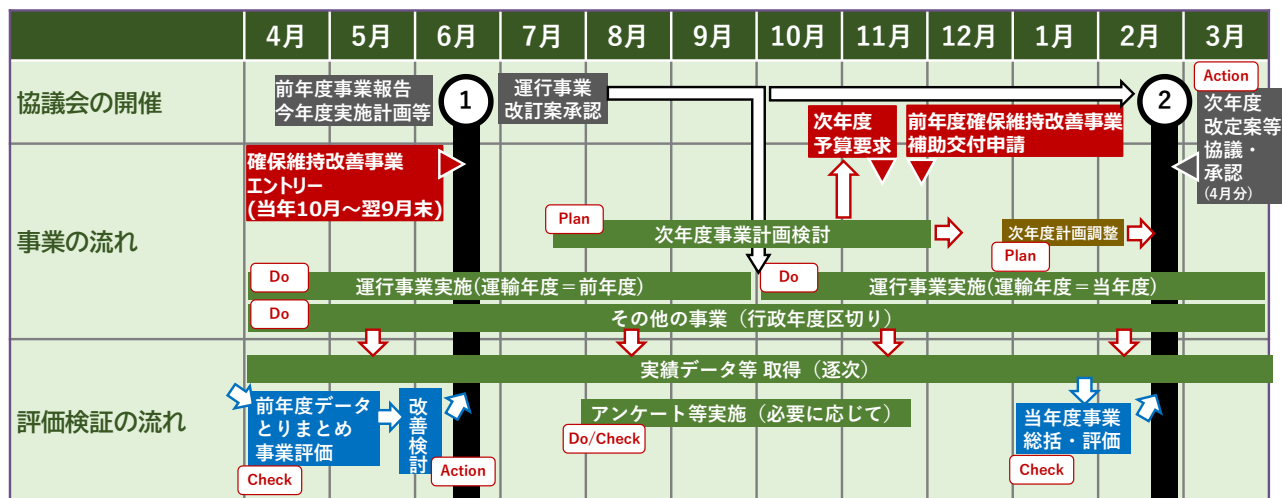
必要データの取得は、データ種類に応じて毎年もしくは計画中間年で行います。年度データの確定を受けて、年度始めに分析を行い、6月に開催する地域公共交通協議会において評価検証と改善に向けた協議を行います。

(3) 見直し及び改善施策の実施

施策内容の調整などについては、年度ごとに実施していきます。(2)に記した6月の協議会を受けて、運行内容に関するものは10月の運輸事業年度の更新時、または、4月の行政年度にあわせて改定を行います。なお、緊急度の高いものについては、年度途中での対応も行います。

10-2 年間のスケジュール

10-1 に示した手順を図示すると、次のようになります。



10-3 計画目標に対する評価・検証方法

(1) 計画目標の設定と考え方

8-1 に掲げた計画目標の達成の可否を評価するための定量的な指標を以下に記します。各指標は 5 ヶ年計画の最終年（5 年目）に到達する目標と位置づけます。

なお、計画目標については、その内容すべてが数値的に評価できるものではなく、数値評価自体が煩雑なものになることも好ましくないため、指標については比較的取得しやすい既存データを中心に設定するものとしています。いずれにしても、計画目標はこれらの指標だけで評価するわけではなく、定性的な側面も踏まえて総合的に評価していくものとします。

計画目標 1	しっかりつながる・暮らしを支える公共交通 【8-1(57p)より再掲】地域の日常生活に根差し、通勤通学、通院、買物などの移動を支えるため、村内各地区から伊那市街地への円滑なアクセスを図るとともに、村内や近隣の主要施設にもしっかりつなげます。また、広域交通軸としての JR 飯田線、高速バスへも接続を図り、遠方への外出や来訪者の足も確保します。
評価指標 1	①通学通院支援バスの利用者数 ⇒1 便あたり 5.0 人 ②タクシー助成制度の申請者数 ⇒配布想定者数（困窮度の高い交通不便者）に対して 80% ③タクシー助成券の利用率 ⇒配布枚数に対して 50%
計画目標 2	利用環境が整った・利便性の高い公共交通 【8-1(57p)より再掲】公共交通を使い慣れない方も安心して利用できるよう、わかりやすく、快適で使いやすい公共交通の整備を目指します。具体的には、駅前広場、高速バス停、主要公共施設など、結節点の付帯施設の整備を進めるとともに、DX も活用し、情報提供やキャッシュレス決済などへの対応も図ります。
評価指標 2	①高校生の家族送迎利用率 ⇒30%未満（現行水準 40%）
計画目標 3	身近に感じる・利用が進む公共交通 【8-1(57p)より再掲】村民ひとりひとりが公共交通の大切さを自分ごととして捉え、積極的に使ってもらえるよう啓発活動や利用促進などに努めます。とくに高齢者の免許返納や高校生の家族送迎の抑制などを進め、公共交通への転換を図っていきます。
評価指標 3	①免許返納者のタクシー助成制度申請者数 ⇒毎年 5 人を継続 ②地域公共交通を「地域住民全体で支える」意識 ⇒35%以上（現行水準 26%）
計画目標 4	持続性がある・環境にも配慮した公共交通 【8-1(57p)より再掲】交通事業者のドライバー不足が深刻化するなか、限られた交通資源を最大限に活用するため、定住自立圏を構成する伊那市、箕輪町とも連携して効率的な運営を心掛けるとともに、利用状況をモニタリングしながら、適切に改善を重ねていきます。また、低公害車両や新技術を導入するなど、環境に配慮された安全性の高い公共交通を目指します。
評価指標 4	①行政負担額 ⇒現行水準（令和 5 年度）を概ね維持しつつ 賃金や資機材の高騰も勘案し 10%アップ以内に抑える ②通学通院支援バスの収支率 ⇒15%以上

(2) 具体的目標値とデータ取得方法

(1) に掲げた目標値を計測するための方法と年次は下表の通りとします。現況値と目標値の両方があるものは、5 ヶ年をかけて漸増・漸減していくものとします。目標値のみのものについては初年度の実績値を基準にするものとします。

	指標	使用データ	取得年次	現況値 (年次)	目標値 (年次)	備考
指標 1-①	通学通院支援バスの利用者数	運行実績データ	毎年(運行を開始する 2 年目以降)	—	5.0 人/便以上 (2029 年)	
指標 1-②	タクシー助成制度の申請者数	申請者数・配布対象想定数	毎年(制度を更新する 2 年目以降)	—	80%以上 (2029 年)	
指標 1-③	タクシー助成券の利用率	発行枚数・利用枚数	毎年(制度を更新する 2 年目以降)	—	50%以上 (2029 年)	
指標 2-①	高校生の家族送迎の利用率	住民アンケート	中間年(2027 年) 最終年(2029 年)	40% (2023 年)	30%未満 (2029 年)	
指標 3-①	免許返納者のタクシー助成制度申請者数	申請者数	毎年	—	5 人以上 (2029 年)	
指標 3-②	公共交通を地域全体で支える市民意識	住民アンケート	中間年(2027 年) 最終年(2029 年)	26% (2023 年)	35%以上 (2028 年)	
指標 4-①	行政負担額	総事業費	毎年	6,300(万円) (2022 年)	6,930(百万円) (2029 年)	
指標 4-②	通学通院バスの収支率	バス運行事業費 運賃収入	毎年	—	15%以上 (2029 年)	