# 令和８年度　第３回　南箕輪村地域公共交通会議
# 南箕輪村地域公共交通協議会　次第

日時：令和８年 10 月１日（木）
午前９時 30 分から
場所：役場２階　講堂

１　開　　会

２　会長あいさつ

３　協議事項

（１）南箕輪村地域公共交通計画見直しの方向性について（資料 1）

（２）南箕輪村地域公共交通計画の見直し案について（資料２）

（３）通学通院支援バスの運行について（資料３、４）

（４）その他

４　その他

５　閉　　会

資料　1

# 1．南箕輪村地域公共交通計画見直しの方向性について

## 経過と本資料の位置づけ

前回会議（R8.8.18）にて、指摘された課題とそれに対する村の考えをお示しし、村計画については具体的な交通施策につながる部分について見直す必要があるとしました。

計画の記載事項を見直すにあたり、施策展開の方向性をある程度定めておく必要があります。

交通施策に対し指摘されている課題は、従来まっくんバスが担っていた日中の足の補完策が不十分、あるいは公共交通として適当でないことが主となっています。

**個人のニーズに合わせた移動需要に対応できる、ドアtoドア系施策の検討が必要**

（ぐるっとタクシー、一般タクシー利用料金助成制度）

本資料では、ドアtoドア系施策について、道路運送法上の区分、村での導入の可能性を示し、

今後の施策展開の事務局案をお示ししています。

# ドアtoドア系施策の検討①

公共交通施策には、「チョイソコ」や「公共ライドシェア」を含め、多様なメニューがあるが、法制上の区分や地域の状況により、導入の難易度が異なる。

| 道路運送法に基づく区分 | 枠組み | 財政補助 | 施策例 |
|---|---|---|---|
| **一般乗合運送事業（道路運送法 第３条 第４条）** | 国土交通大臣の許可が必要な一般の乗合運送事業<br>一般のバス等もこの区分に含まれる。<br>地方自治体が主導する場合は、地域公共交通会議での協議を条件として、許認可に対する特例あり。<br>運賃は原則上限認可、協議会合意で届出特例あり | 特別交付税（地方バス等の運行に係る経費）<br>自治体負担額の７割程度 | まっくんバス（南箕輪村）<br>伊那本線、西箕輪線（伊那市地域公共交通協議会）<br>ぐるっとタクシー（伊那市）<br>のるーと松本（松本市） |
| **自家用有償旅客運送（道路運送法 第７８条 第７９条）** | 市町村・NPO等が自家用車で運送できる例外<br>事業者による輸送が困難な地域が対象<br>国土交通大臣の登録が必要<br>営利ではなく実費ベース<br>「交通空白地」「福祉」の2種別（＝「交通空白地」であることが要件）<br>対価は実費の範囲内 | | チョイソコなかがわ<br>チョイソコまつかわ<br>ミーモ駒ケ根（公共ライドシェア） |
| **道路運送法に依らない事業** | | | |
| **タクシー利用料金助成事業** | 一般のタクシー利用料金の一部を市町村が助成 | なし（自治体単費） | 高齢者等タクシー利用料金助成券交付事業（南箕輪村）<br>市街地デジタルタクシー（伊那市）<br>まちなかタクシー（箕輪町） |
| **ボランティア輸送サービス** | 住民同士等の共助により行われるボランティア輸送 | なし | 福祉移送サービス（村社協） |

# 「交通空白地自家用有償旅客運送」とは

**地域における移動手段の確保＝既存のバス・タクシー事業者の活用が第一**

- 近隣に活用できる交通事業者が不在
- 営業所等が遠く、タクシー配車等に時間がかかる
- 繁忙期/閑散期の差が大きく、通常の事業者の体制では繁忙期に供給が不足する

**「既存の事業者による輸送サービスの提供が困難（＝「交通空白地」）な場合に交通空白地自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）を活用できる**

【交通空白地】

**移動を希望する者が、恒常的に、許容可能な時間内に公共交通を利用できない地域・時間帯**

（目安）

- タクシーが恒常的に３０分以内に配車されない
- 駅、バス停等が半径１㎞以内に存在しない

**タクシー事業者へのヒアリングを踏まえ、配車時間が恒常的に３０分を超えることはなく、村内に特段の遠隔地も存在しないことから、「交通空白地」には該当しないものと考えられる。**

# ドアtoドア系施策の検討②

それぞれの区分でのドアtoドア系施策の導入可能性を検討した上での、村としての考えを記載しています。

| 道路運送法に基づく区分 | 施策例 | 導入・拡充可能性の検討 | |
|---|---|---|---|
| **一般乗合運送事業（道路運送法 第３条 第４条）** | まっくんバス（南箕輪村）<br>伊那本線、西箕輪線（伊那市地域公共交通協議会）<br>ぐるっとタクシー（伊那市）<br>のるーと松本（松本市） | ○ | タクシー事業者へのヒアリングでは、関係先への調整は必要ながら、ぐるっとタクシーの村全域への拡大、または独自乗合タクシーの運行への協力は可能との意向。<br>専従車両として借上げるため、一般タクシーの状況にかかわらずある程度確実に配車でき、交付税措置も見込めるため、村財政負担も軽減できる。 |
| **自家用有償旅客運送（道路運送法 第７８条 第７９条）** | チョイソコなかがわ<br>チョイソコまつかわ<br>ミーモ駒ケ根（公共ライドシェア） | × | 空白地にあたらないため、要件を満たさない。<br>空白地有償旅客運送の一番のメリットは、受け手のいない交通事業を自治体が自己解決できることだが、タクシー事業者に協力意向がある中で、厳しい制限をかけて実施するよりは、４条乗合タクシーの導入が現実的。 |
| **道路運送法に依らない事業** | | | |
| **タクシー利用料金助成事業** | 高齢者等タクシー利用料金助成券交付事業（南箕輪村）<br>市街地デジタルタクシー（伊那市）<br>まちなかタクシー（箕輪町） | △ | 更なる拡充などの実施は実務上は可能であり、タクシー事業者でも対応可能との回答。<br>ただし、国の補助のつかない事業のため、村財政への負担が非常に大きくなることが想定され、厳しい部分がある。 |
| **ボランティア輸送サービス** | 福祉移送サービス（村社協） | △ | 社会福祉協議会の移送サービスであるが、村からは負担金を支出。<br>あくまでボランティア輸送であり、あまり組織的に推進すべきものでもなく、社協の体制からもこれ以上の拡大は考えにくい。 |

# 今後の施策展開の方向性について

- オンデマンド乗合タクシー（一般乗合事業）について、村内全域を対象エリアとして実証運行を実施
- 実施に向け、伊那市、タクシー事業者、配車システムデベロッパー、コールセンター等と協議

※実証運行の実施時期は来年度を想定

（運行形態、費用等の詳細は今後関係機関等と調整）

- タクシー利用料金助成券利用者、まっくんバス利用者、村内の高校生世帯等へのアンケート調査の実施

**実証運行を踏まえた将来的な展望**

・伊那市のぐるっとタクシーから独立した専従車両の確保、本格運行の実施

▶ サービスの向上を図る

・実証運行により得られる交通需要のデータの分析

▶ 本格運行に向けた制度設計等への活用

▶ バス運行の検討

資料２

## 5-2 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。<br>・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。<br>・1 便あたりの利用者数も 8.7 人で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。<br>・伊那市、箕輪町、南箕輪村の3市町村で事業費を負担しており、南箕輪村は約 20%（652 万円＝R5 年度）を支出している。収支率は約 11%。<br>・休日の運行本数が少なく、利用者も少ない。<br>・利用者アンケート【巻末の資料編-2 参照】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。<br>・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。<br>・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。<br>・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 | ・当初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。<br>・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。<br>・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。<br>・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 22%（647 万円＝R5 年度）を負担している。<br>・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。<br>・利用者アンケート【巻末の資料編-2 参照】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。<br>・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。<br>・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。<br>・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、市町村またぎであり、とくに北コースは箕輪町にもかかる 3 市町村またぎとなっている。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。<br>・年間の利用者数はコロナ禍で大きく落ち込み、令和 5 年度実績は 4 コース合計で 1 万人を割り込んでいる水準にある。1 便あたりの利用者数は 2.4 人となっている。<br>・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 2.5%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。<br>・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、それ以外の利用はまばらといわざるを得ない。<br>・利用者アンケート【巻末の資料編-2 参照】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。<br>・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。<br>・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。<br>・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 5 年度末時点で 63 人、同年度の実利用者数 18 人、年間利用回数 272 回にとどまっている。<br>・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。<br>・同年度の村の負担金は 408 万円で、1 回の運行に 1.5 万円を費やしている計算になる。<br>・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十分である面が否めず、再編にあたっては、現行通り継続することは考えづらく、全村での対応などを検討する必要がある。<br>・~~しかし、利用者層が今後も大きくは増えない見通しであり、地域のタクシー事業者でも全村をカバーする運行規模には対応しづらいという考えであることから、乗合タクシー系事業については、当面は導入が難しいと考えられる。~~ |

# 6. 計画の基本方針及び計画目標

## 6-1 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(じつ)」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ている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とおりです。

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。とくに高齢者や高校生など自家用車を利用できない方の移動を支えることに重点を置きます。

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。

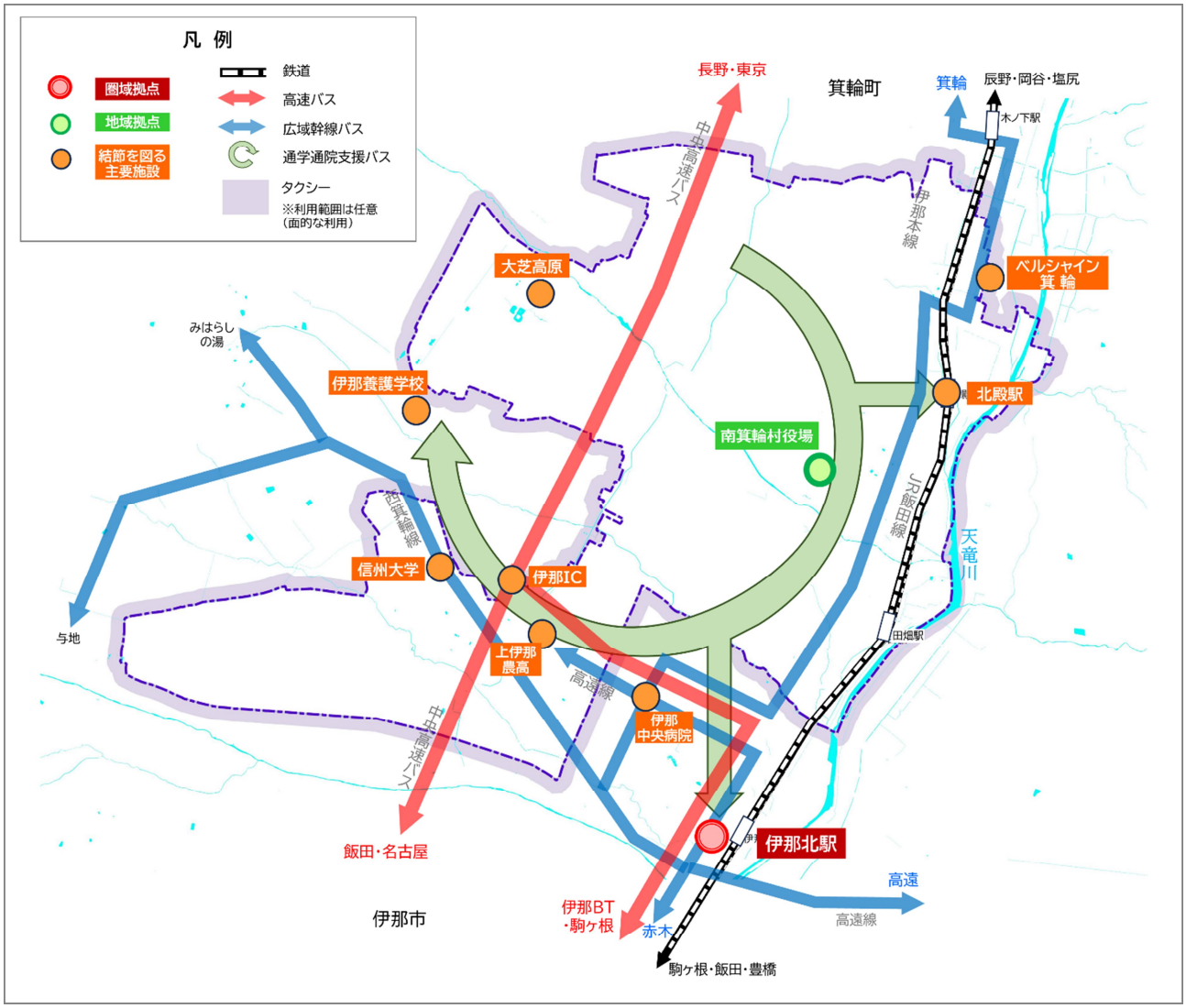
| 計画目標３ | 身近に感じる・利用が進む公共交通 |
|---|---|

村民一人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 | 永続性がある・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



（5）交通体系の種別と役割

| 種　別 | | 路　線 | 運行事業者<br>（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。<br>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<br>伊那-名古屋線<br>ほか | 伊那バス<br>信南交通<br>アルピコ交通<br>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<br>JR バス関東<br>（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<br>（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<br>（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 | | オンデマンド乗合タクシー | 地域内<br>一般乗用<br>事業者 | 伊那本線、通学通院支援バスで対応できない、日中の通院、買い物等のための交通需要に対応する。 | |
| | | 通常のタクシー | 地域内<br>一般乗用<br>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、バス及びオンデマンド乗合タクシー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。<br>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］　＝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］＝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とおり設定します。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<br>(主たる対象層) | 考え方 | サービス水準 | | |
|---|---|---|---|---|
| 通学<br>(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。<br>○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。<br>○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。<br>○下校時については、終業直後から部活後まで需要が広いため、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)<br>・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<br>(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。<br>○上記の高校生の通学時間帯と近いため、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<br>(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。<br>○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。<br>○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<br>(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。<br>○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。<br>○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。<br>○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<br>・村内の医療機関 |
| | | 運行日 | ﾀｸｼｰ | ・毎日 |
| | | | ﾊﾞｽ | ・月～金 |
| | | 運行本数 | ﾀｸｼｰ | ・ニーズに応じて随時 |
| | | | ﾊﾞｽ | ・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)<br>・オンデマンド乗合タクシー |
| | | | ﾊﾞｽ | ・定時定路線バス |
| 買物<br>(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。<br>○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<br>・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)<br>・オンデマンド乗合タクシー |
| 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。<br>○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。<br>○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れ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 |

# 7. 目標を達成するために実施する施策・事業

## 7-1 実施事業及び内容

（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<br>・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<br>・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く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<br>・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）オンデマンド乗合タクシーの運行

| 施策・事業名 | 事業のねらいと効果 | 実施内容 |
|---|---|---|
| ①オンデマンド乗合タクシーの運行 | （2）に記したとおり、村内巡回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オンデマンド乗合タクシーの導入を検討する。 | ・本格導入に向けた実証実験の実施<br>・運行形態、利用方法等の検討 |

(4)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<br>助成制度の実施 | ~~(2)に記したとおり、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。~~<br>タクシー利用助成制度は、福祉施策の範疇となるが、(3)のオンデマンド乗合タクシーとは効果的な棲み分けを図る必要がある。<br>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<br>・事業の運用 |

(5)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<br>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)のオンデマンド乗合タクシー、(~~3~~4)のタクシー利用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<br>・事業の運用 |

## 7-2　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<br>協議会 | 国 | 長野県 | 広域圏<br>伊那市等 | 南箕輪村 | 交通<br>事業者等 | |
| (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<br>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 | ○ | △ | | | ◎ | ◎ | △:フィーダー系統<br>補助取得の場合 |
| ②通学通院支援バスの車両更新 | ○ | △ | | | ◎ | ◎ | △:フィーダー系統<br>補助取得の場合 |
| (3)オンデマンド乗合タクシーの運行 | | | | | | | |
| ①オンデマンド乗合タクシーの運行 | ○ | | | | ◎ | ◎ | |
| (4)タクシー利用の支援 | | | | | | | |
| ①タクシー利用助成制度の実施 | ○ | | | | ◎ | ○ | |
| (5)福祉施策の実施 | | | | | | | |
| ①福祉移送サービスの実施 | ○ | | | | ◎ | ○ | サービス実施主体は<br>村社会福祉協議会 |
| (6)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 | ○ | | | | ◎ | | |
| (7)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<br>の場合 |
| ④情報案内の高度化 | ○ | | △ | | ◎ | | △:データ作成<br>支援 |
| ⑤時刻表パンフレットの作成 | ○ | △ | | | ◎ | | △:利便増進計画<br>策定の場合 |
| (8)永続性向上・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<br>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

## 7-3 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を想定しています。

| 施策名 | 役割分担 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） | 備考 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| (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)オンデマンド乗合タクシーの運行 | | | | | | |
| ①オンデマンド乗合タクシーの運行 | | 制度設計 | 実証運行 | 運行内容検討 | 運行 | |
| (4)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 | → | → | → | |
| (5)福祉施策の実施 | | | | | | |
| ①福祉移送サービスの実施 | → | → | → | → | → | |
| | 継続的に実施（必要に応じて事業調整） | | | | | |
| (6)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 | → | → | |
| (7)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 | → | → | → | |
| (8)永続性向上・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 | → | → | |
| ⑤村民の公共交通への意識向上 | → | → | 実施 → | → | → | |
| | 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 → | → | → | |

## 8-3 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

6－1 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 か年計画の最終年(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<br>【6-1(32p)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。とくに高齢者や高校生など自家用車を利用できない方の移動を支えることに重点を置きます。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<br>⇒1 便あたり 5.0 人<br>②タクシー助成制度の申請者数<br>⇒配布想定者数(困窮度の高い交通不便者)に対して 80%<br>③タクシー助成券の利用率<br>⇒配布枚数に対して 50%以上 |
| 計画目標 2 | 利用環境が整った・利便性の高い公共交通<br>【6-1(32p)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<br>⇒30%未満(現行水準 42%)<br>※新規導入策の「通学通院支援バス」の利用ターゲットとなる高校生が、多く利用してくれることが、利用環境が整っていることを裏付ける指標であると捉え、この指標を設定 |
| 計画目標 3 | 身近に感じる・利用が進む公共交通<br>【6-1(32p)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<br>⇒毎年 5 人を継続<br>②地域公共交通を「地域住民全体で支える」意識<br>⇒35%以上(現行水準 26%) |
| 計画目標 4 | 永続性がある・環境にも配慮した公共交通<br>【6-1(32p)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<br>⇒現行水準(令和 5 年度)を概ね維持しつつ<br>賃金や資機材の高騰には対応していく<br>②通学通院支援バスの収支率<br>⇒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とおりとします。現況値と目標値の両方があるものは、5 か年をかけて漸増・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） | 42%（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住民意識 | 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） | 7,000（万円）（2029 年） | 現況プラス 10%をベース値とする |
| 指標 4-② | 通学通院支援バスの収支率 | バス運行事業費運賃収入 | 毎年 | － | 15%以上（2029 年） | |

（1）南箕輪村通学通院支援バス「まっくんバス」の運行状況について

資料3

## 令和8年度まっくんバス乗車状況（概要）

| | | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 合計 | 1便当たり乗車人数 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 北原 ― 北殿駅 ― 伊那弥生ヶ丘高校線 | ① | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0.02 |
| | ② | 200 | 169 | 215 | 185 | 116 | 885 | 8.59 |
| | ③ | 92 | 82 | 108 | 85 | 73 | 440 | 4.27 |
| | ④ | 6 | 3 | 3 | 5 | 6 | 23 | 0.22 |
| | ⑤ | 4 | 8 | 10 | 15 | 4 | 41 | 0.40 |
| 南原－伊那バスターミナル－北殿駅線 | ⑥ | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0.02 |
| | ⑦ | 34 | 9 | 13 | 11 | 1 | 68 | 0.66 |
| | ⑧ | 17 | 15 | 9 | 5 | 1 | 47 | 0.46 |
| | ⑨ | 6 | 3 | 3 | 1 | 1 | 14 | 0.14 |
| | ⑩ | 3 | 4 | 3 | 4 | 0 | 14 | 0.14 |
| 北殿－伊那支援学校線 | ⑪ | 185 | 147 | 165 | 122 | 8 | 627 | 6.09 |
| | ⑫ | 67 | 94 | 133 | 93 | 7 | 394 | 3.83 |
| 合計（人） | | 615 | 535 | 664 | 526 | 217 | 2,557 | 2.07 |
| 運行日（日） | | 21 | 18 | 22 | 22 | 20 | 103 | |
| 運行日平均（人） | | 29 | 30 | 30 | 24 | 11 | 25 | |

（2）通学通院支援バスの運行見直しについて（事務局案）

①休止する便の考え方　　対象便　　時期

1便あたりの人数　1人以下　　①④⑤⑥⑦⑧⑨⑩　　R9．4月

〃　　0.5人以下　　①④⑤⑥⑨⑩　　〃

検討事項：休止する1便あたりの人数

課題：乗っていた方が高校生の場合、補完手段がない。

公共交通としては、少なくとも1年間の運行実績をもとにすべきではないか。

②ダイヤ変更及び経路変更　　R9．4月

ダイヤ変更：北殿駅発の時刻を早める、支援学校の下校時刻へ合わせる

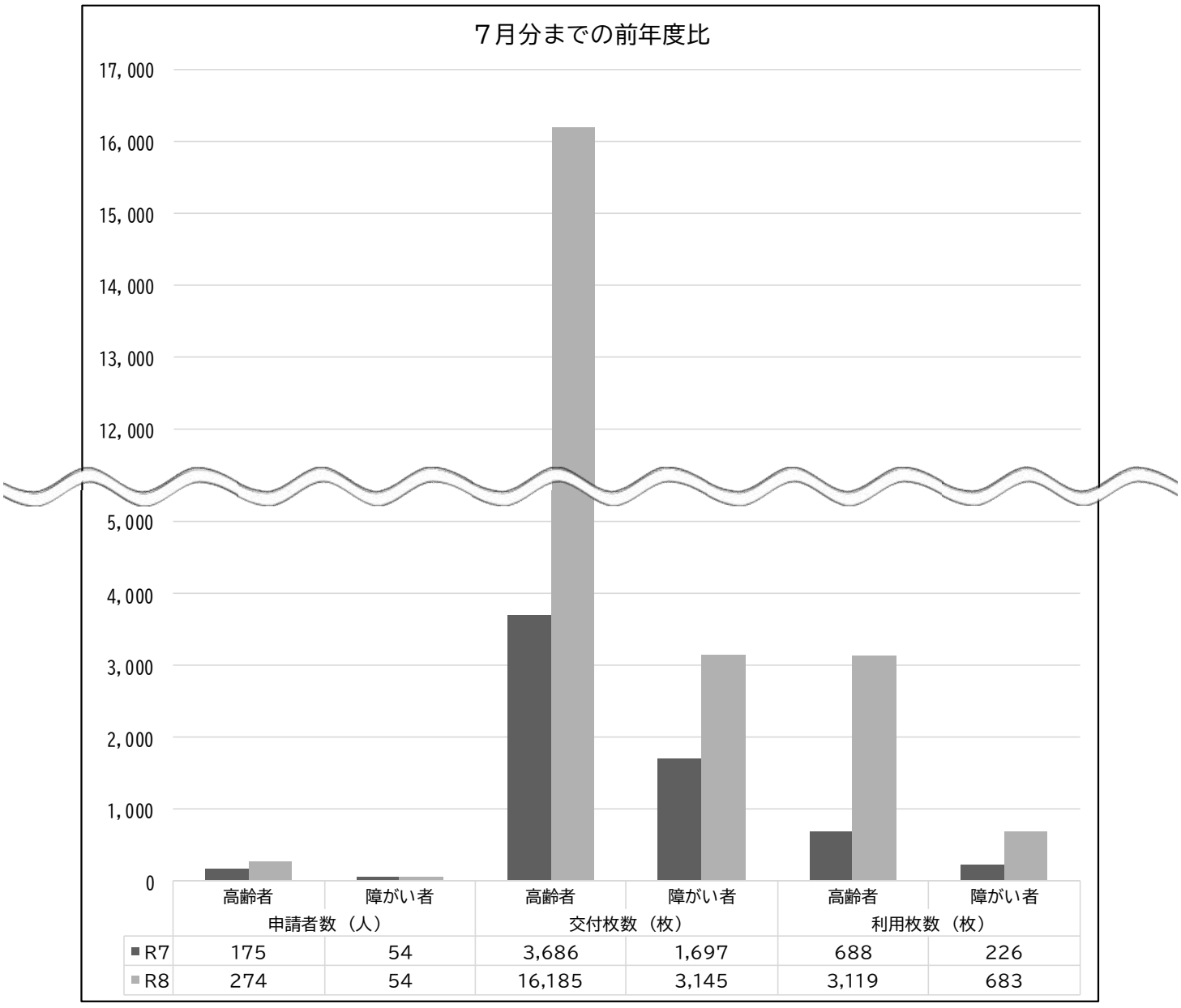
経路変更：「春日街道中央病院西」を通る変更
伊那市地籍を通る経路の変更には、伊那市地域公共交通会議との協議が必要となる。

南箕輪村高齢者等タクシー利用料金助成券交付事業について（福祉課所管事業）　資料４

## ７月までの利用状況について

【申請等の状況】

| | 高齢者 | | | 障がい者 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | R7 | R8 | 増減の状況 | R7 | R8 | 増減の状況 |
| 対象者 | 2,191 | 3,065 | 約40%増（約870人増） | | | ―（算出なし） |
| 申請者 | 175 | 274 | 56%増（99人増） | 54 | 54 | 増減なし |
| 交付枚数 | 3,686 | 16,185 | 439%増（12,499枚増） | 1,697 | 3,145 | 85%増（1,448枚増） |
| 利用枚数 | 688 | 3,119 | 453%増（2,431枚増） | 226 | 683 | 302%増（457枚増） |
| 利用率 | 18.67% | 19.27% | 0.6ポイント増 | 13.32% | 21.72% | 8.4ポイント増 |



令和８年度　高齢者等タクシー利用料金助成券利用状況

| | 申請者数　（人） | | | 交付枚数　（枚） | | | 利用枚数　（枚） | | | 利用率 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 高齢者 | 障がい者 | 計 | 高齢者 | 障がい者 | 計 | 高齢者 | 障がい者 | 計 | 高齢者 | 障がい者 | 計 |
| ４月 | 243 | 46 | 289 | 14,580 | 2,760 | 17,340 | 743 | 127 | 870 | 5.10% | 4.60% | 5.02% |
| ５月 | 15 | 0 | 15 | 825 | 0 | 825 | 837 | 188 | 1,025 | 10.26% | 11.41% | 10.43% |
| ６月 | 12 | 5 | 17 | 600 | 250 | 850 | 801 | 206 | 1,007 | 14.88% | 17.31% | 15.26% |
| ７月 | 4 | 3 | 7 | 180 | 135 | 315 | 738 | 162 | 900 | 19.27% | 21.72% | 19.67% |
| 合計 | 274 | 54 | 328 | 16,185 | 3,145 | 19,330 | 3,119 | 683 | 3,802 | 19.27% | 21.72% | 19.67% |

※高齢者、障がい者のみの数値

令和７年度　高齢者等タクシー利用料金助成券利用状況

| | 申請者数　（人） | | | 交付枚数　（枚） | | | 利用枚数　（枚） | | | 利用率 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 高齢者 | 障がい者 | 計 | 高齢者 | 障がい者 | 計 | 高齢者 | 障がい者 | 計 | 高齢者 | 障がい者 | 計 |
| ４月 | 166 | 48 | 214 | 3,518 | 1,536 | 5,054 | 226 | 49 | 275 | 6.42% | 3.19% | 5.44% |
| ５月 | 2 | 4 | 6 | 64 | 128 | 192 | 169 | 53 | 222 | 11.03% | 6.13% | 9.47% |
| ６月 | 6 | 1 | 7 | 78 | 29 | 107 | 171 | 45 | 216 | 15.46% | 8.68% | 13.32% |
| ７月 | 1 | 1 | 2 | 26 | 4 | 30 | 122 | 79 | 201 | 18.67% | 13.32% | 16.98% |
| 合計 | 175 | 54 | 229 | 3,686 | 1,697 | 5,383 | 688 | 226 | 914 | 18.67% | 13.32% | 16.98% |
| 年間計 | 196 | 65 | 261 | 3,880 | 1,836 | 5,716 | 1,648 | 640 | 2,288 | 42.47% | 34.86% | 40.03% |

別紙１

南箕輪村

令和８年４月１日運行開始

# まっくんバス 時刻表

**運行日**　月曜日～金曜日　※土曜日・日曜日・祝日および12月30日～1月3日の間は運休します

**運　賃**
- 大　人 …… 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
- 小学校就学前・75歳以上 …… 無　料

※障がい者の方は障がい者手帳（スマートフォン向け障がい者手帳アプリ「ミライロID」もご利用いただけます）、特別支援学校の方は学生証など通学を証明できる書類、運転免許証自主返納者の方は運転経歴証明書、75歳以上の方はまっくんバス利用者カードまたは年齢が確認できるものを降車時に提示してください。

## ■ 定期券

- 大　人
  1ヶ月6,000円　3ヶ月17,100円　6ヶ月32,400円
- 中学生以上の生徒・学生
  1ヶ月4,000円　3ヶ月11,400円　6ヶ月21,600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
  1ヶ月3,000円　3ヶ月8,550円　6ヶ月16,200円

※まっくんバス全線でご利用いただけます。
※定期券は伊那バスターミナルおよび役場地域づくり推進課で販売しています。

## ■ スマートフォン向け 障がい者手帳アプリ

ミライロID▶

## ■ 回数券

- **まっくんバス専用回数券（おまけ付き）**
- 大　人 …… 1冊2,000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 …… 1冊1,000円
  - 200円券×10枚綴り＋大芝の湯入浴券付き
  - 100円券×10枚綴り＋大芝高原味工房ジェラート券付き

発売箇所：まっくんバス車内・伊那バスターミナル・南箕輪村役場地域づくり推進課

- **伊那バス回数券（共通回数券）**

まっくんバス・伊那本線・伊那市内路線バス・みのちゃんバスで共通に使える伊那バス回数券も発売しています。用途に合わせてお使いください。（障がい者および運転免許証自主返納者の方はご利用いただけません。）

普通回数券　●200円券×11枚綴り（1冊2,000円）　●100円券×11枚綴り（1冊1,000円）
通学回数券　●200円券×13枚綴り（1冊2,000円）
※特別支援学校の方は通学回数券をご利用いただけません。
★この他にも敬老回数券など各種回数券があります。

発売箇所：
・伊那バスターミナル
・南箕輪村役場地域づくり推進課
役場での伊那バス回数券の販売は左記３種類に限ります。

### 伊那本線への乗り継ぎについて

まっくんバスから伊那本線、または伊那本線からまっくんバスに乗り継ぐ場合、乗継先の運賃が最大200円割引になる乗継券を発行します。ご希望の方は乗務員へお申し出ください。

## ■ 北原―北殿駅―伊那弥生ヶ丘高校線

### 朝便

| 停留所名 | 行先 ① 北原 | 行先 ② 伊那弥生ヶ丘高校 |
|---|---|---|
| 北原 | 7:00 | 7:35 |
| 北原公民館 | 7:00 | 7:35 |
| 春日街道久保 | 7:02 | 7:37 |
| 大泉公園 | 7:04 | 7:39 |
| 大泉 | 7:05 | 7:40 |
| 大泉東 | 7:06 | 7:41 |
| 西北殿 | 7:07 | 7:42 |
| 中部保育園前 | 7:08 | 7:43 |
| 北殿公民館 | 7:08 | 7:43 |
| 北殿 | 7:09 | 7:44 |
| 北殿駅（着） | 7:12 | 7:47 |
| 北殿駅（発） | 〔北殿駅止〕 | 8:00 |
| 北殿 | | 8:01 |
| 北殿公民館 | | 8:02 |
| 中部保育園前 | | 8:02 |
| 西北殿 | | 8:03 |
| 大泉東 | | 8:04 |
| 大泉 | | 8:05 |
| 水上 | | 8:06 |
| 大芝区入口 | | 8:07 |
| 高根 | | 8:08 |
| 大芝神社前 | | 8:09 |
| 大芝公民館前 | | 8:10 |
| 大芝東 | | 8:11 |
| 福祉ゾーン入口 | | 8:12 |
| 堀田内科クリニック前 | | 8:15 |
| 春日街道田畑 | | 8:15 |
| 春日街道神子柴 | | 8:16 |
| 南信病院入口 | | 8:17 |
| 伊那中央病院 | | 8:19 |
| 春日街道中央病院西 | | 8:20 |
| 上伊那農業高校 | | 8:25 |
| 高尾町（伊那北高校） | | 8:27 |
| 伊那北駅西 | | 8:28 |
| 伊那北 | | 8:29 |
| 伊那弥生ヶ丘高校前 | | 8:35 |

### 夕方便

| 停留所名 | 行先 ③ 北殿 | 行先 ④ | 行先 ⑤ |
|---|---|---|---|
| 伊那弥生ヶ丘高校前 | 16:35 | | |
| 伊那北 | 16:41 | | |
| 伊那北駅西 | 16:41 | | |
| 高尾町（伊那北高校） | 16:42 | | |
| 上伊那農業高校 | 16:47 | | |
| 春日街道中央病院西 | 16:48 | | |
| 南信病院入口 | 16:49 | | |
| 春日街道神子柴（ファーマーズ（あじ～な横内） | 16:50 | | |
| 春日街道田畑 | 16:51 | | |
| 高原医院前 | 16:52 | | |
| 福祉ゾーン入口 | 16:53 | | |
| 大芝東 | 16:54 | | |
| 大芝公民館前 | 16:55 | | |
| 大芝神社前 | 16:56 | | |
| 高根 | 16:57 | | |
| 大芝区入口 | 16:58 | | |
| 水上 | 16:59 | | |
| 大泉 | 17:00 | | |
| 大泉東 | 17:01 | | |
| 西北殿 | 17:02 | | |
| 中部保育園前 | 17:03 | | |
| 北殿公民館 | 17:03 | | |
| 北殿 | 17:04 | | |
| 北殿駅（着） | 17:07 | 〔北殿駅始発〕 | 〔北殿駅始発〕 |
| 北殿駅（発） | 17:20 | 18:00 | 18:50 |
| 北殿 | 17:21 | 18:01 | 18:51 |
| 北殿公民館 | 17:22 | 18:02 | 18:52 |
| 中部保育園前 | 17:22 | 18:02 | 18:52 |
| 西北殿 | 17:23 | 18:03 | 18:53 |
| 大泉東 | 17:24 | 18:04 | 18:54 |
| 大泉 | 17:25 | 18:05 | 18:55 |
| 大泉公園 | 17:26 | 18:06 | 18:56 |
| 春日街道久保 | 17:28 | 18:08 | 18:58 |
| 北原公民館 | 17:29 | 18:09 | 18:59 |
| 北原 | 17:32 | 18:12 | 19:02 |

※伊那中央病院は通りません。

## ■ 南原―伊那バスターミナル―北殿駅線

### 朝便

| 停留所名 | 行先 ⑥ 伊那バスターミナル | 行先 ⑦ 北殿駅 |
|---|---|---|
| 南原コミュニティセンター | 6:53 | 7:13 |
| 南原東 | 6:54 | 7:14 |
| 恩徳寺南 | 6:55 | 7:15 |
| 沢尻南 | 6:56 | 7:16 |
| 伊那バスターミナル（着） | 7:02 | 7:22 |
| 伊那バスターミナル（発） | 〔伊那BT止〕 | 7:25 |
| 伊那北 | | 7:29 |
| 神子柴 | | 7:34 |
| 神子柴北 | | 7:34 |
| 田畑 | | 7:35 |
| 泉橋 | | 7:36 |
| 南殿 | | 7:37 |
| 北殿 | | 7:39 |
| 北殿駅 | | 7:44 |

### 夕方便

| 停留所名 | 行先 ⑧ 北殿駅 | 行先 ⑨ | 行先 ⑩ |
|---|---|---|---|
| 北殿駅 | 16:40 | | |
| 北殿 | 16:41 | | |
| 南殿 | 16:42 | | |
| 泉橋 | 16:43 | | |
| 田畑 | 16:45 | | |
| 神子柴北 | 16:46 | | |
| 神子柴 | 16:46 | | |
| 伊那北 | 16:51 | | |
| 伊那バスターミナル（着） | 16:57 | 〔伊那BT始発〕 | 〔伊那BT始発〕 |
| 伊那バスターミナル（発） | 17:00 | 17:35 | 18:15 |
| 沢尻南 | 17:05 | 17:40 | 18:20 |
| 恩徳寺南 | 17:06 | 17:41 | 18:21 |
| 南原東 | 17:07 | 17:42 | 18:22 |
| 南原コミュニティセンター | 17:09 | 17:44 | 18:24 |

## ■ 北殿―伊那支援学校線

※朝便と夕方便は運行経路が異なります。

### 朝便

| 停留所名 | 行先 ⑪ 伊那支援学校 |
|---|---|
| ベルシャインニシザワ前 | 7:52 |
| 中河原 | 7:55 |
| 北殿駅 | 8:00 |
| 北殿 | 8:01 |
| 南殿 | 8:02 |
| 泉橋 | 8:03 |
| 南田橋 | 8:03 |
| 泉の森 | 8:04 |
| 越場橋南 | 8:05 |
| 大泉南 | 8:06 |

| | |
|---|---|
| 堀田内科クリニック前 | 8:08 |
| 春日街道田畑 | 8:08 |
| 春日街道神子柴 | 8:09 |
| 南信病院入口 | 8:10 |
| 伊那中央病院 | 8:13 |
| 伊那インター前 | 8:17 |
| 大学前 | 8:18 |
| 大学寮前 | 8:19 |
| 県立南信工科短大 | 8:25 |
| 伊那支援学校 | 8:32 |

### 夕方便

| 停留所名 | 行先 ⑫ 伊那支援学校 |
|---|---|
| 県立南信工科短大 | 15:55 |
| 伊那支援学校 | 16:00 |
| 大芝神社前 | 16:04 |
| 高根 | 16:05 |
| 大芝区入口 | 16:06 |
| 水上 | 16:07 |
| 大泉 | 16:08 |
| 大泉東 | 16:09 |
| 西北殿 | 16:10 |
| 中部保育園前 | 16:11 |
| 北殿公民館 | 16:11 |
| 北殿 | 16:12 |
| 北殿駅 | 16:15 |
| 中河原 | 16:16 |
| ベルシャインニシザワ前 | 16:21 |

お問い合わせ：役場地域づくり推進課 ☎72-2104 ／ 伊那バス（株） ☎72-5111

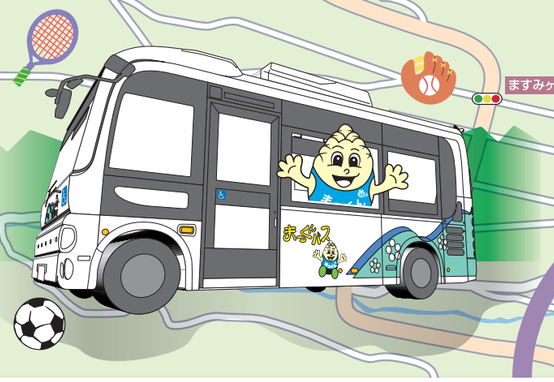
# まっくんバス 運行経路図

令和８年４月１日
運行開始

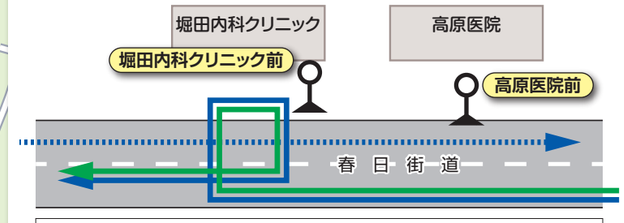
## 凡　例

- **北原―北殿駅―伊那弥生ヶ丘高校線**
  - 朝便
  - 夕方便
- **南原―伊那バスターミナル―北殿駅線**
  - 朝便
  - 夕方便
- **北殿―伊那支援学校線**
  - 朝便
  - 夕方便
- バス停留所

北原公民館
北原
春日街道久保
ベルシャインニシザワ前
信州大芝高原
オートキャンプ場
高根
大芝の湯
大芝神社前
大泉公園
水上
大泉
大泉東
大芝区入口
大芝公民館前
大芝東
福祉ゾーン入口
大和泉神社
西北殿
中部保育園前
中河原
塩の井
卵の木
きたとの
北殿駅
北殿
北殿公民館
伊那支援学校
大芝高原
中部横断自動車道
中央自動車道
県道伊那南箕輪線
大泉南
南箕輪中学校
南箕輪村役場
南箕輪
小学校
小中学校前
※夕方便のみ
高原医院前
大泉南
越場橋南
堀田内科クリニック前
※朝便のみ
南殿
泉橋
南箕輪村役場入口
泉の森
大学寮前
春日街道田畑
南田橋
大芝入口
大学前
信州大学
信大前
県立南信工科短大
伊那I.C
春日街道神子柴
※夕方便はファーマーズ
あじ～な構内
南信病院入口
田畑
JR飯田線
伊那インター前
南部小学校
たばた
神子柴北
神子柴
春日街道中央病院西
駒美
※朝便のみ
南原コミュニティセンター
南原東
上伊那農業高校
伊那中央病院
伊那中央病院
神子柴
上牧中部
恩徳寺前
県道伊那インター線
沢尻南
沢尻
御園
新水神橋東
高尾町（伊那北高校）
水神橋西
伊那北駅西
伊那北
高校
いなきた
山寺
伊那北
伊那弥生ヶ丘高校前
入舟
中央区
伊那弥生ヶ
丘高校
いなし
伊那バスターミナル
西町
小黒川PA
ますみヶ丘
中の原
天竜川
JR飯田線
153
361
87
88
19
18




### ※ 高原医院前・堀田内科クリニック前からご乗車される方へ




**高原医院前**から**北原―伊那弥生ヶ丘高校線**の朝便および**北殿―伊那支援学校線**の朝便にご乗車される方は、隣接しております**「堀田内科クリニック前」**バス停をご利用ください。

**堀田内科クリニック前**から**北原―伊那弥生ヶ丘高校線**の夕方便にご乗車される方は、隣接しております**「高原医院前」**バス停をご利用ください。