

下伊那南部地域公共交通総合連携計画

平成 21 年 3 月

阿南町・下條村・売木村・天龍村・泰阜村・飯田市

目 次

第 1 章	はじめに.....	1
1 - 1	策定の背景	1
1 - 2	計画策定のプロセス.....	1
1 - 3	本計画の位置づけ	3
第 2 章	下伊那南部地域の概況及び公共交通の状況	4
2 - 1	地域概況.....	4
(1)	地域特性	4
(2)	公共交通の状況	5
(3)	人口動態	10
(4)	交通空白地域の把握に関する分析	17
(5)	病院・学校など公共施設の立地状況	19
(6)	自治体の財政状況	21
2 - 2	下伊那南部地域の住民の移動実態と公共交通維持に対する意識.....	24
(1)	圏域住民アンケート調査の概要	24
(2)	交通不便者等の移動実態に関する分析	26
(3)	公共交通維持・整備に関する住民意識	30
(4)	中学生アンケート調査	32
2 - 3	下伊那南部地域の地域概況等の総括	36
(1)	地域概況の整理	36
(2)	住民の移動実態の整理	36
(3)	公共交通の整備・維持に対する住民意識の整理	37
第 3 章	下伊那南部地域公共交通総合連携計画	38
3 - 1	下伊那南部地域の公共交通再生等に関する基本方針.....	38
(1)	当地域における公共交通の課題	38
(2)	当地域における公共交通の再生に関する基本方針	38
(3)	下伊那南部地域総合連携計画の目標	39
(4)	目標を達成するための事業	39
(5)	下伊那南部地域総合連携計画の区域	40
(6)	下伊那南部地域総合連携計画の期間	40
3 - 2	総合連携計画に位置づける事業	40
(1)	基幹路線の運行	40
(2)	地域内主要路線の運行	41
(3)	地域内公共交通の整理・効率化に関する事業	42

(4) 公共交通の利用促進を図るための事業	42
(5) 事業者選定の方針	42
(6) 事業スケジュール	43

第1章 はじめに

1 - 1 策定の背景

下伊那南部地域（以下、当地域）は、阿南町、下條村、売木村、天龍村、泰阜村で構成され、南アルプスや中央アルプスに連なる 1,000～1,500m 級の山々に囲まれた山深い地域である。住民は天竜川に沿って形成された河岸段丘に点在して住んでおり、多くの住民は隣接する飯田市に通勤や通学、通院している。

当地域は長野県内でも過疎化と高齢化の進んだ地域であり、今後もこの状況が続くと考えられる。つまり、公共交通以外の移動手段を持たない、いわゆる交通不便者が今後も増加していくと予測されることから、公共交通を維持していくことが最も重要な課題となる地域である。

このような状況にある当地域において、当地域の重要な公共交通である、信南交通株式会社（以下、信南交通）が運行する生活路線バスの「阿南線」が平成 22 年度を目途に廃止されることになった。「阿南線」は JR 飯田線とともに当地域住民の生活圏である飯田市中心部までの移動を担ってきた重要な公共交通である。この「阿南線」が廃止されることにより、当地域は飯田市までの「幹線」を失うことになる。

このような背景を受け、「阿南線」に代わる公共交通を整備し、当地域の住民の生活確保や過疎化に歯止めをかけるために、道路管理者、公安委員会をはじめとする関係する行政機関、公共交通事業者、公共交通利用者などで構成する「下伊那南部地域公共交通対策協議会」（以下、当協議会）を設立し、「下伊那南部地域公共交通総合連携計画」（以下、本総合連携計画）を策定する。

本総合連携計画では、当地域の住民が日常生活を送る上で最適な公共交通のあり方を明らかにし、具体的な地域の公共交通体系を示す。

なお、当地域の地域住民の移動先の多くは、飯田市中心部にある総合病院や高等学校であることから、関係する行政機関に先にあげた 5 町村に飯田市を加え、本協議会を構成するものとする。ただし、本総合連携計画の主目的は、下伊那南部地域において必要とされる公共交通体系を明らかにすることから、各種調査分析は、下伊那南部地域を対象に行うものとする。

1 - 2 計画策定のプロセス

計画の策定は、まず、当地域の現況の整理として、地勢や将来人口構成などの分析を行う。

次に、交通不便者の分布、交通不便者の移動実態等を整理し、当地域において必要とされる公共交通体系を明らかにする。最後に、地域現況等を踏まえたうえで、当地域において必要とされる公共交通体系を構築する上で必要な事業を立案し、それを連携計画と位置づける。

策定のプロセスを図 1-1 に示す。

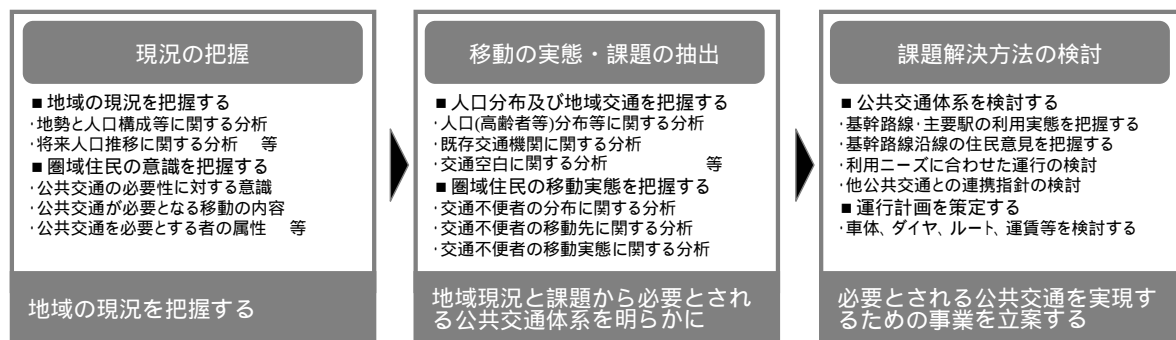


図 1-1 「下伊那南部地域公共交通総合連携計画」策定のプロセス



図 1-2 下伊那南部地域及び飯田市

1 - 3 本計画の位置づけ

本計画は、南信州地域交通問題協議会¹が平成 20 年度に策定する「南信州地域公共交通総合連携計画」(以下、「南信州総合連携計画」という)の下位計画にあたる。南信州総合連携計画では、当地域を含む南信州広域地域全体の公共交通のグランドデザインを示すとともに、各市町村の公共交通維持の指針を示す。本計画は、この南信州連携計画の示す指針に沿って、下伊那南部地域の公共交通のあり方や具体的な運行計画等を明らかにするものである。

本総合連携計画は南信州総合連携計画に示される指針等に沿って、事業を実施する。また、利用促進策については、南信州総合連携計画に示される事業を、南信州地域交通問題協議会と連携して実施するものとする。

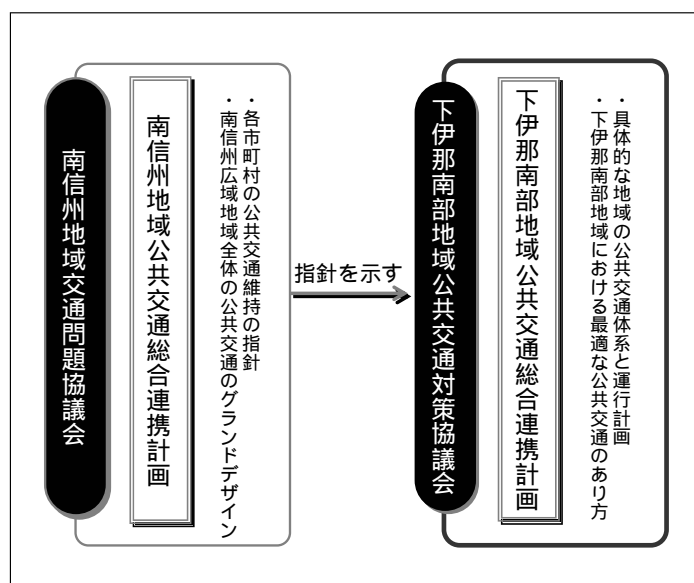


図 1-3 「下伊那南部地域公共交通総合連携計画」の位置づけ

¹ 南信州広域連合の 15 市町村、地域の公共交通事業者及び住民代表者等によって構成されている。

第2章 下伊那南部地域の概況及び公共交通の状況

本章では、地域概況や人口分布、住民の移動の実態などから、当地域において必要とされる公共交通体系を明らかにする。

2 - 1 地域概況

(1) 地域特性

当地域は1町4村（阿南町・下條村・売木村・天龍村・泰阜村）からなり、南アルプスと中央アルプスに挟まれた、長野県最南端に位置する地域である。地形は、標高1,000～1,500m級の山々に囲まれ、当地域の中心部を流れる天竜川とその支流などによって形成された河岸段丘が広がり、起伏が多い。つまり、当地域は、大半が山間部であり、天竜川及びその支流域に形成された河岸段丘（谷筋）に沿って集落が形成されており、平地が少ないため、人口が集中しにくく、公共交通が発達しにくい地勢であると言える。その一方で標高の高低差が大きいため、特に高齢の交通不便者にとって徒歩以外の移動手段の確保は重要と言える。

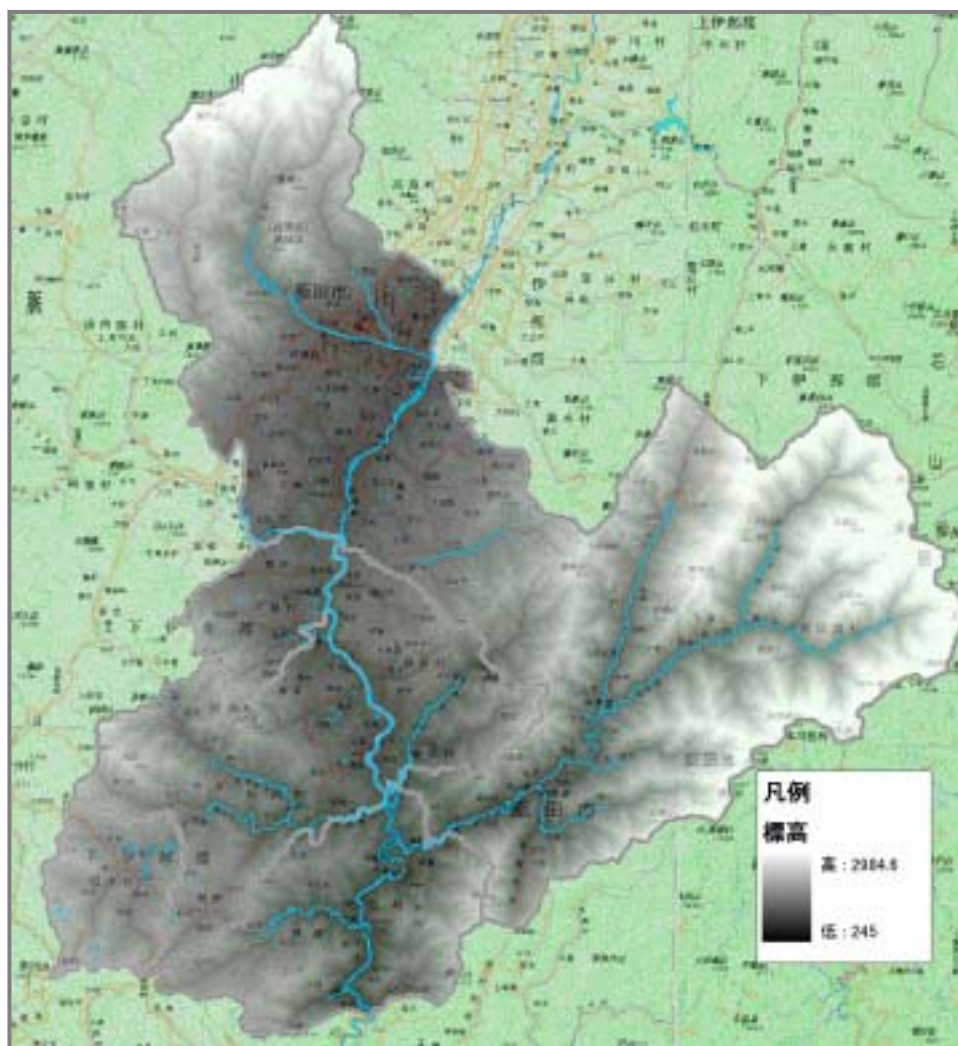


図 2-1 下伊那南部地域及び飯田市の地勢

（２）公共交通の状況

当地域における公共交通は、自治体バス（廃止代替含む）や福祉バス、スクールバスなど各自自治体が運行する公共交通と JR 飯田線、信南交通が自主運行する阿南線である。

それぞれの公共交通の状況をまとめる。

鉄道の状況

当地域で運行される鉄道は、東海旅客鉄道株式会社が運行する JR 飯田線である。JR 飯田線は、愛知県豊橋駅から長野県辰野駅までを結ぶ路線である。当地域内では、泰阜村の唐笠駅から天龍村の中井侍駅（表 2-1、図 2-2 参照）までの 59.1km を運行している。

表 2-1 当地域における JR 飯田線の駅一覧

飯田市			泰阜村	天龍村
元善光寺駅	鼎駅	時又駅	唐笠駅	為栗駅
伊那上郷駅	下山村駅	川路駅	門島駅	平岡駅
桜町駅	伊那八幡駅	天竜峡駅	田本駅	鶯巣駅
飯田駅	毛賀駅	千代駅	温田駅	伊那小沢駅
切石駅	駄科駅	金野駅		中井侍駅



図 2-2 JR 飯田線の運行経路及び駅

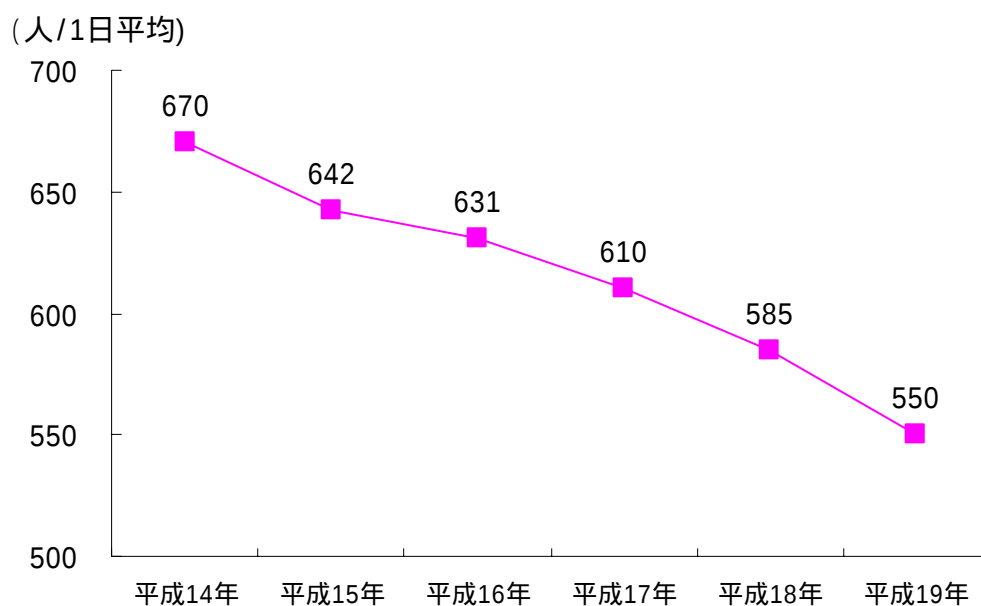
表 2-2 JR 飯田線の利用者数の推移（1 日平均）は当地域内にある JR 飯田線の駅における 1 日平均乗車数を示している。当地域の主要駅は天龍村の平岡駅、泰阜村の温田駅であるが、この両駅を含め、JR 飯田線の利用者数は減少傾向にある。

表 2-2 JR 飯田線の利用者数の推移（1 日平均）

単位:人

市町村	駅 名	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年
天龍村	中井侍	8	7	9	9	6	7
	伊那小沢	6	6	5	4	5	5
	鷺巣	18	17	10	7	5	3
	平岡	193	164	162	158	160	159
	為栗	10	8	10	8	9	8
泰阜村	温田	349	344	346	338	322	302
	田本	1	1	1	1	1	1
	門島	24	33	29	30	26	17
	唐笠	61	62	59	55	51	48
合 計		670	642	631	610	585	550

出典：JR 東海提供データを加工



出典：JR 東海提供データを加工

図 2-3 下伊那南部地域の駅における JR 飯田線利用者数（1 日平均）

路線バスの状況

当地域で路線バスを自主運行しているのは、信南交通 1 社で、運行路線は 22 年度に廃止予定の「阿南線」である。阿南線以外のバス路線は全て自治体バス（廃止代替バス）スクールバス、福祉バス、患者輸送バスとなる。当地域を運行するバスを表 2-3 に示す。

なお、当地域では、表 2-3 に示すバスに加え、飯田市旧南信濃村和田にある「かぐらの湯」から天龍村にある JR 飯田線平岡駅を結ぶ「平岡線」が運行している。平岡線は、飯田市公共交通改善市民会議及び天龍村において路線改善等の協議を行っているため、本総合連携計画では扱わない。

表 2-3 下伊那南部地域を運行するバス路線

路線名	運行主体	直/委	委託先	廃止代替	運行距離	便数(平日)	人/便	通過市町村
阿南線 (自主路線:飯田 雲雀沢) (廃止代替路線:雲雀沢 温田)	信南交通(株) 阿南町 泰阜村	一部委託	信南交通(株)	一部	36.8	4	自:6.5 廃:0.7	飯田市、阿南町、泰阜村
売木線	阿南町 売木村 泰阜村	委託	信南交通(株)	○	22.6	8	9.2	阿南町、売木村
和合線	阿南町 泰阜村	委託	信南交通(株)	○	20.2	2	12.7	阿南町、泰阜村
雲雀沢線	信南交通(株) 阿南町	委託	信南交通(株)	○	7.5	2	40.0	阿南町
早稲田線	阿南町	委託	信南交通(株)	○	5.6	2	3.7	阿南町
天龍村村営バス	天龍村	直営	-	○	20.5	8	4.1	天龍村
阿南町福祉バス	阿南町	直営	-		-	5/7	3.4	阿南町
阿南町診療バス	阿南町	直営	-		-	2	7.7	阿南町
下條村福祉バス	下條村	直営	-		-	巡回	38.8 ()	下條村
売木村患者輸送バス	売木村	直営	-		-	2	3.0	売木村
天龍村福祉バス	天龍村	委託	天龍村社協		-	2/6	6.0	天龍村
泰阜村福祉バス	泰阜村	委託	大新東		-	2	5.0	泰阜村
天龍村スクールバス	天龍村	運転委託	遠山タクシー(株)		3.5	3	3.0	天龍村
泰阜村スクールバス	泰阜村	委託	大新東		-	2	20.0	泰阜村

循環運転のため、1 日当りの利用者数を記載

出典：信南交通、下伊那南部 5 町村提供の

平成 19 年度のデータを加工

表 2-4 は当地域を運行する主要路線バスの利用者数の推移を示している。売木線の利用者が近年若干増加傾向にあるが、全体的に利用者が減少している。

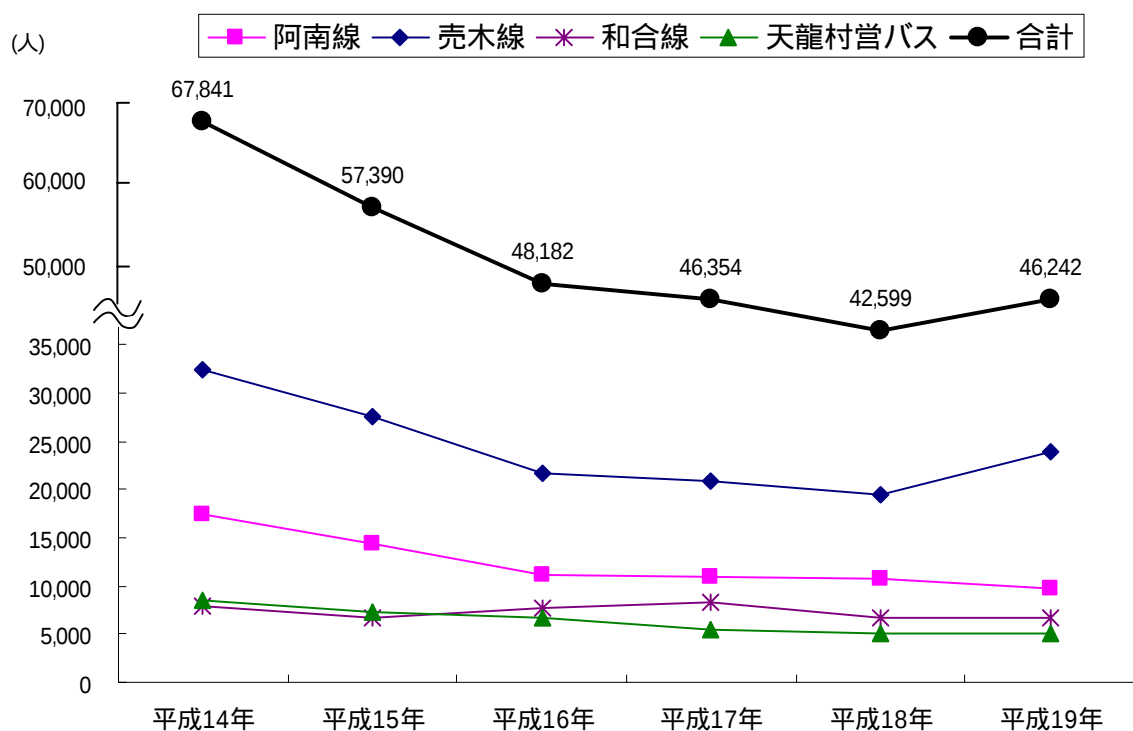
阿南線は当地域から飯田市中心部まで移動を担う重要な路線バスにもかかわらず、利用者数が少なく、その上、減少傾向にある。

表 2-4 主要路線バスの利用者数

単位:人

路線名	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年
阿南線	17,499	14,484	11,065	10,936	10,687	9,789
売木線	32,334	27,497	21,638	20,788	19,508	23,979
和合線	7,985	6,780	7,632	8,308	6,588	6,614
天龍村営バス	10,023	8,629	7,847	6,322	5,816	5,860
路線バス計	67,841	57,390	48,182	46,354	42,599	46,242

出典: 信南交通、阿南町、天龍村提供データを加工



出典: 信南交通、阿南町、天龍村提供データを加工

図 2-4 下伊那南部地域の路線バス利用者数

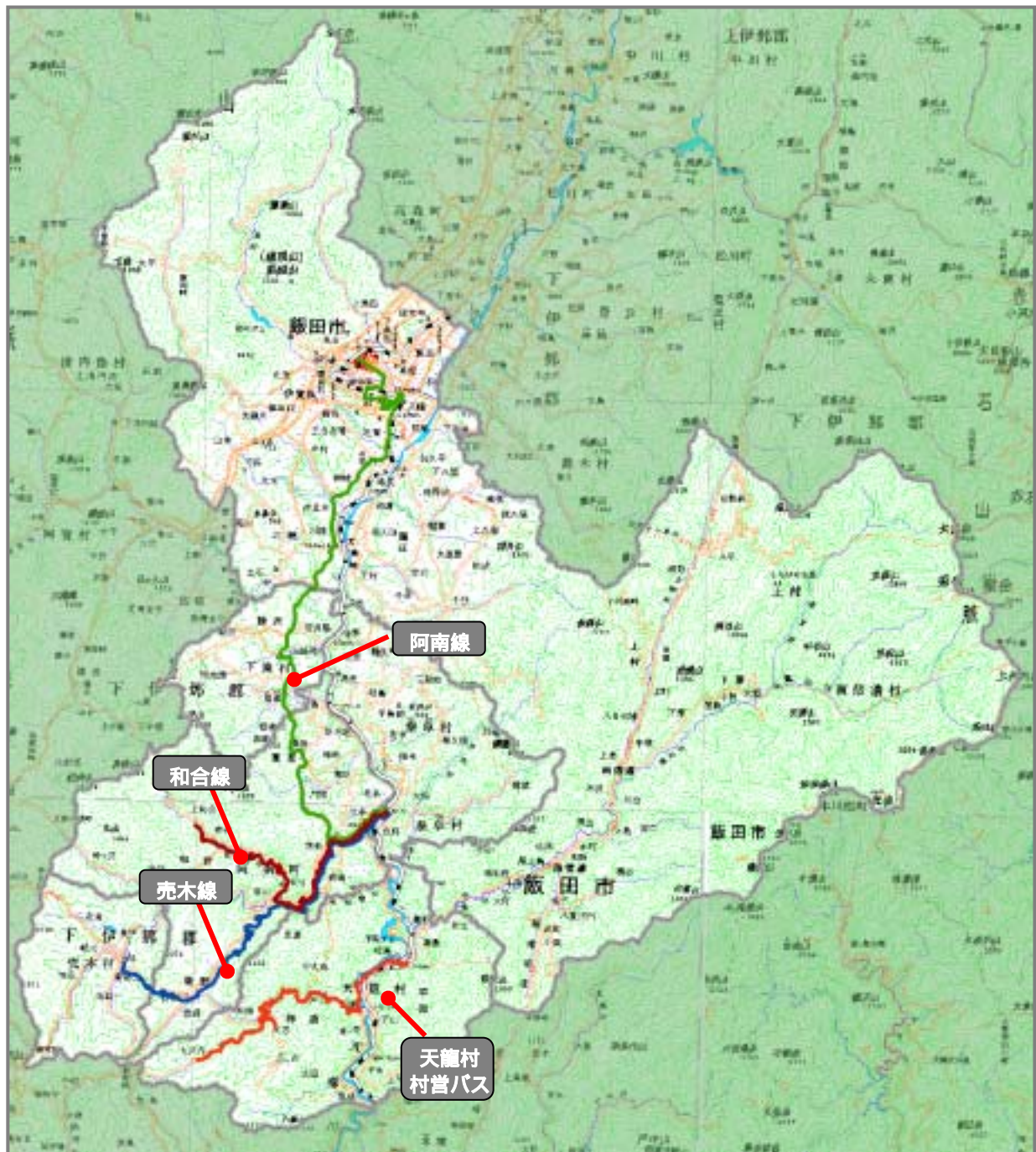


図 2-5 主要路線バス（利用者が限定されていない路線バス）

(3) 人口動態

当地域の人口は平成 20 年 4 月 1 日現在で、14,360 人となっており、長野県全体（長野県の総人口：2,174,163 人）の約 0.7%にあたる²。

今後、少子化が進むことから、当地域の人口はさらに少なくなると予測される。また、出生数の低下は高齢化をもたらすことから、当地域は、高齢者人口が薄く、広く分布する地域になると予測される。

本節では、当地域における人口動態を将来人口推計も含め、概観する。

人口の推移

当地域の人口は、14,360 人である（平成 20 年 4 月 1 日現在）。人口は毎年減少を続け、ここ 5 年間で 669 人減少している。老年人口は 5,478 人、高齢化率 38.1%であり、長野県の高齢化率（24.9%）を大きく上回っている。

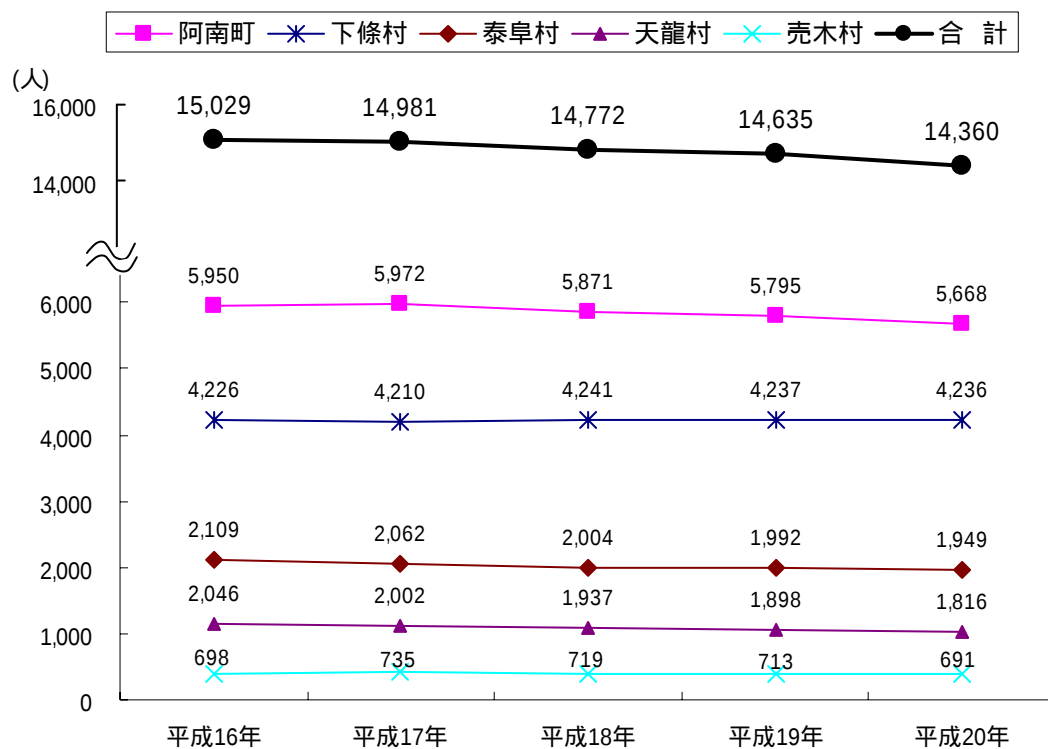
表 2-5 下伊那南部地域及び飯田市の人口 3 区分別人口の推移

単位：人							単位：人						
市町村	年齢	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	市町村	年齢	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年
阿南町	0～14歳	665	688	662	637	621	5町村計	0～14歳	1,859	1,913	1,870	1,843	1,807
		11.2%	11.5%	11.3%	11.0%	11.0%			12.4%	12.8%	12.7%	12.6%	12.6%
	15～64歳	3,006	2,983	2,917	2,862	2,795		15～64歳	7,627	7,495	7,333	7,235	7,075
		50.5%	49.9%	49.7%	49.4%	49.3%			50.7%	50.0%	49.6%	49.4%	49.3%
	65歳～	2,279	2,301	2,292	2,296	2,252		65歳～	5,543	5,573	5,569	5,557	5,478
		38.3%	38.5%	39.0%	39.6%	39.7%			36.9%	37.2%	37.7%	38.0%	38.1%
	合 計	5,950	5,972	5,871	5,795	5,668		合 計	15,029	14,981	14,772	14,635	14,360
下條村	0～14歳	727	735	736	730	734	飯田市	0～14歳	16,136	16,052	15,866	15,622	15,514
		17.2%	17.5%	17.4%	17.2%	17.3%			15.1%	14.8%	14.7%	14.6%	14.5%
	15～64歳	2,318	2,266	2,276	2,276	2,267		15～64歳	64,502	64,143	63,129	62,340	61,834
		54.9%	53.8%	53.7%	53.7%	53.5%			60.4%	59.1%	58.5%	58.1%	57.9%
	65歳～	1,181	1,209	1,229	1,231	1,235		65歳～	26,236	28,094	28,515	28,962	29,080
		27.9%	28.7%	29.0%	29.1%	29.2%			24.5%	25.9%	26.4%	27.0%	27.2%
	合 計	4,226	4,210	4,241	4,237	4,236		合 計	106,874	108,624	107,845	107,259	106,763
泰阜村	0～14歳	251	277	260	262	249	天龍村	0～14歳	135	128	128	128	121
		11.9%	13.4%	13.0%	13.2%	12.8%			6.6%	6.4%	6.6%	6.7%	6.7%
	15～64歳	1,065	1,020	986	984	968		15～64歳	918	895	837	808	750
		50.5%	49.5%	49.2%	49.4%	49.7%			44.9%	44.7%	43.2%	42.6%	41.3%
	65歳～	793	765	758	746	732		65歳～	993	979	972	962	945
		37.6%	37.1%	37.8%	37.4%	37.6%			48.5%	48.9%	50.2%	50.7%	52.0%
	合 計	2,109	2,062	2,004	1,992	1,949		合 計	2,046	2,002	1,937	1,898	1,816
天龍村	0～14歳	135	128	128	128	121	売木村	0～14歳	81	85	84	86	82
		6.6%	6.4%	6.6%	6.7%	6.7%			11.6%	11.6%	11.7%	12.1%	11.9%
	15～64歳	918	895	837	808	750		15～64歳	320	331	317	305	295
		44.9%	44.7%	43.2%	42.6%	41.3%			45.8%	45.0%	44.1%	42.8%	42.7%
	65歳～	993	979	972	962	945		65歳～	297	319	318	322	314
		48.5%	48.9%	50.2%	50.7%	52.0%			42.6%	43.4%	44.2%	45.2%	45.4%
	合 計	2,046	2,002	1,937	1,898	1,816		合 計	698	735	719	713	691
売木村	0～14歳	81	85	84	86	82							
		11.6%	11.6%	11.7%	12.1%	11.9%							
	15～64歳	320	331	317	305	295							
		45.8%	45.0%	44.1%	42.8%	42.7%							
	65歳～	297	319	318	322	314							
		42.6%	43.4%	44.2%	45.2%	45.4%							
	合 計	698	735	719	713	691							

出典：長野県「毎月人口異動調査」

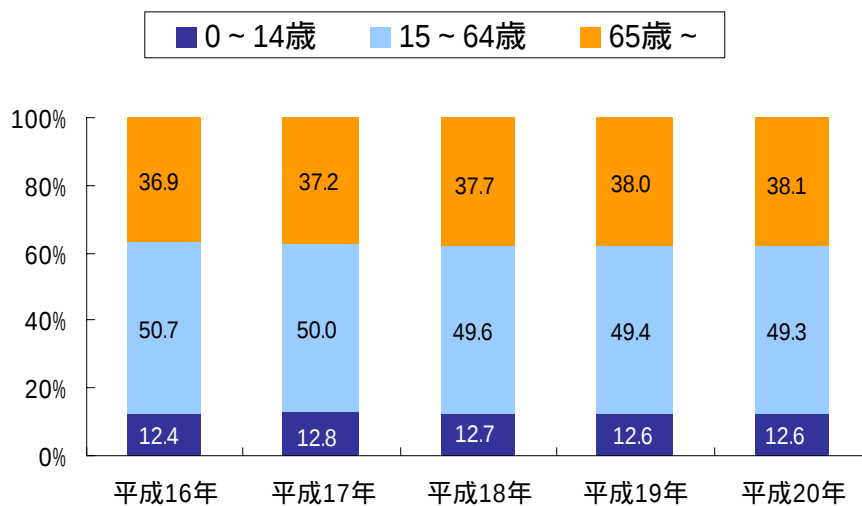
出典：長野県「毎月人口異動調査」

² 長野県毎月人口異動調査。以下、人口に関するデータは特に注意書きがない場合は、毎月人口移動調査の結果を用いるものとする。



出典：長野県「毎月人口異動調査」

図 2-6 下伊那南部地域の人口の推移



出典：長野県「毎月人口異動調査」

図 2-7 下伊那南部地域の人口3区分別人口の推移

人口分布

図 2-8 は下伊那南部地域及び飯田市の人口分布を 500m 単位で表示したものである³。天竜川及びその支流により形成された河岸段丘に沿って人口が分布していることがわかる。

天竜峡以南は、薄く広く人口が分布している。下條村、泰阜村の北部は飯田市のベッドタウンとして機能していると考えられる。その他、主要国道（河川の谷筋）に人口が分布している。

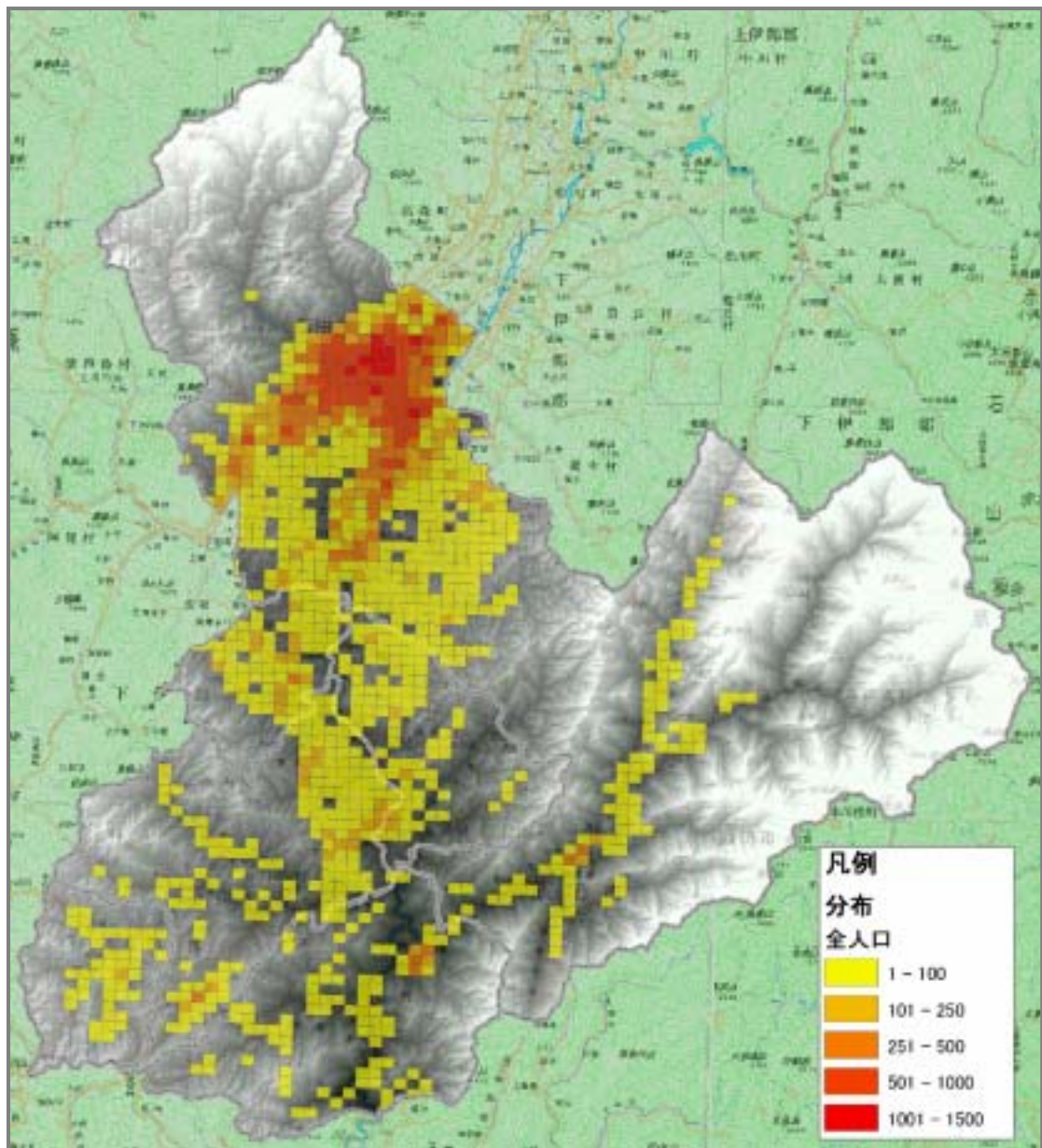


図 2-8 下伊那南部地域及び飯田市の人口分布

³ 平成 17 年国勢調査を元に作成。以降、人口分布のデータは全て平成 17 年の国勢調査の結果である。

図 2-9 は下伊那南部地域及び飯田市の高齢者（65 歳以上）の分布を 500m 単位で表示したものである。飯田市中心部に特に多く分布しており、南部にかけてまばらになる。

下伊那南部地域では町村中心部において密集が見られ、その他主要国道沿いに薄く分布している。

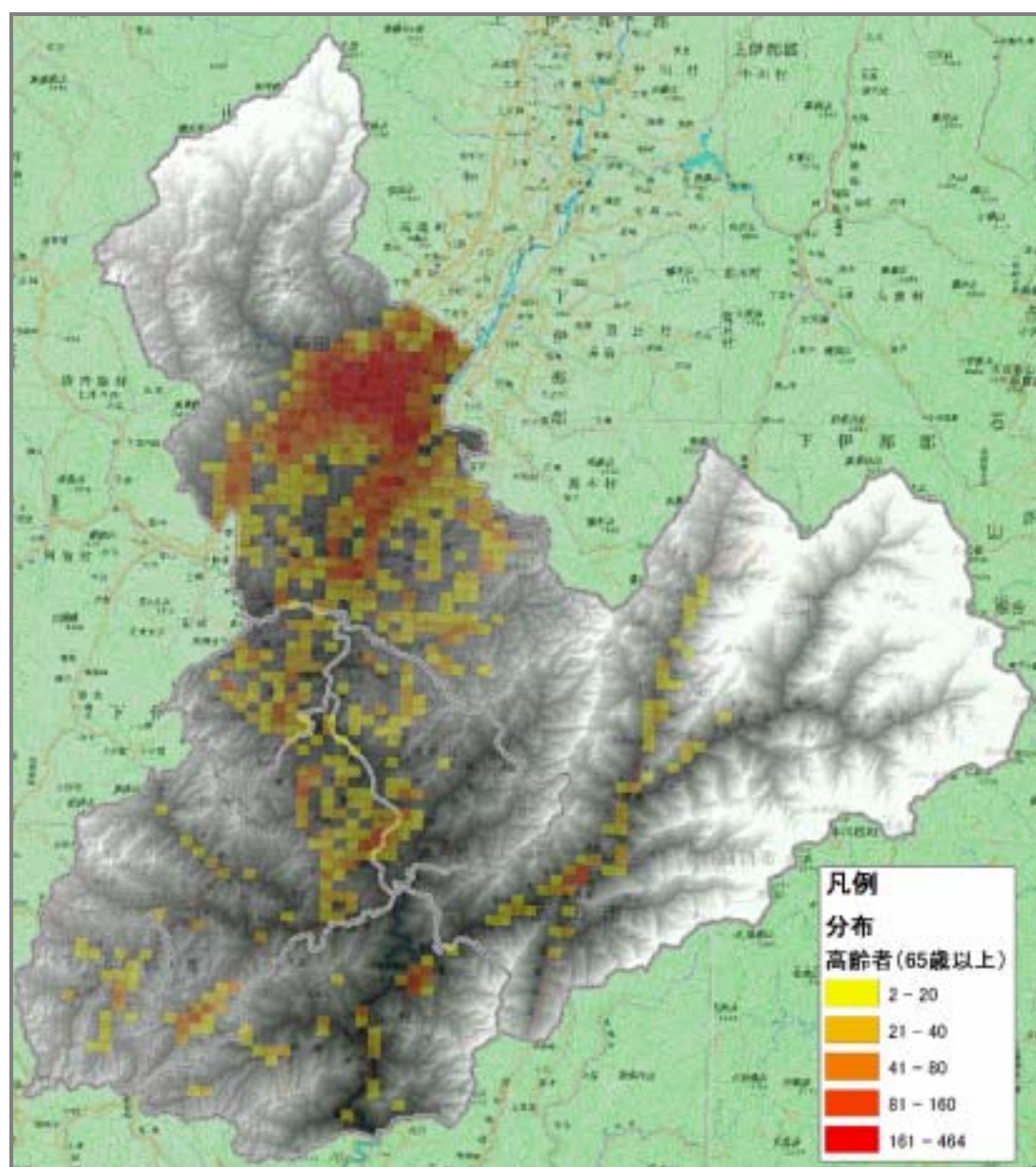


図 2-9 下伊那南部地域及び飯田市の高齢者分布

図 2-10 は下伊那南部地域及び飯田市の単身高齢者の分布を 500m 単位で表示したものである。飯田市中心部に密集している地域が見られる。下伊那南部の町村部ではまばらに分布しており、天龍村役場付近にやや密集が見られる。

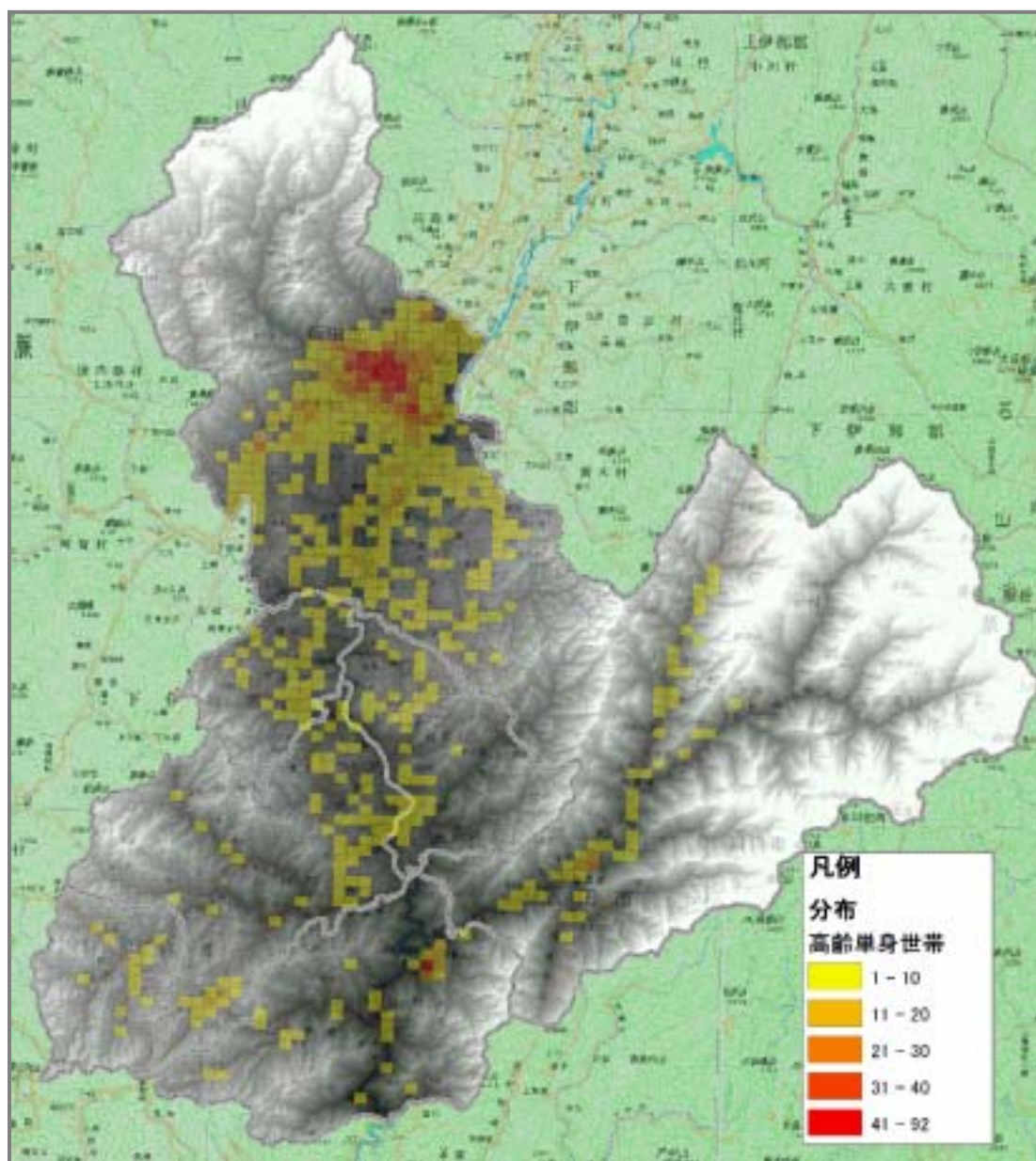


図 2-10 下伊那南部地域及び飯田市の単身高齢者の分布

図 2-11 は下伊那南部地域及び飯田市の 15～18 歳の分布を 500m 単位で表示したものである。飯田市中心部に密集が見られる。下伊那南部の町村部では、下條村、阿南町の国道沿いにややまとまって分布しているが、それ以外の地域ではまばらに分散している。

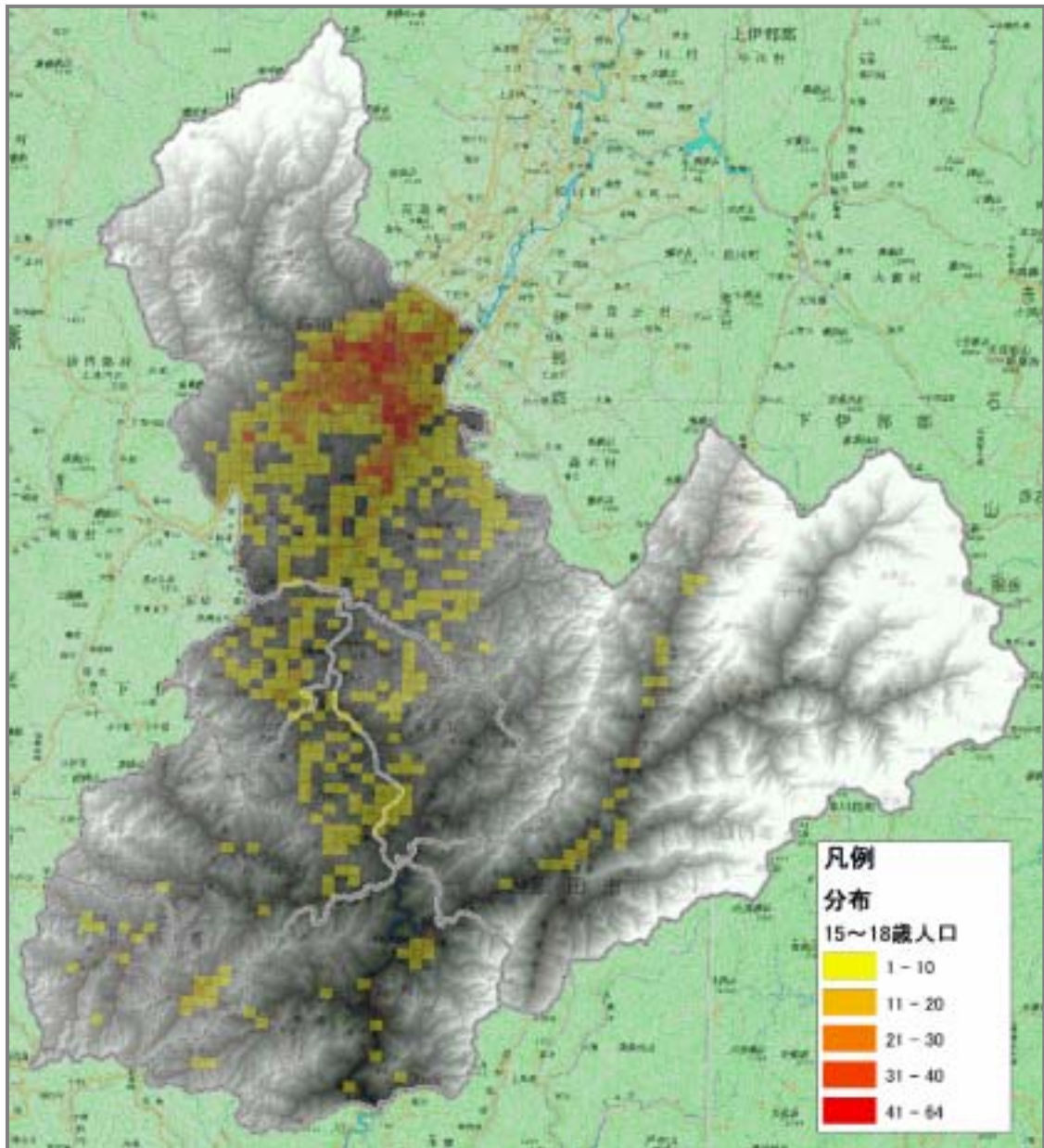


図 2-11 下伊那南部地域及び飯田市の 15～18 歳人口の分布

図 2-12 は下伊那南部地域及び飯田市の 14 歳以下の人口の分布を 500m 単位で表示したものである。飯田市中心部に密集が見られる。

下伊那南部の町村部では、分布が非常にまばらであり、売木村、天龍村で少子化がかなり進んでいることがわかる。

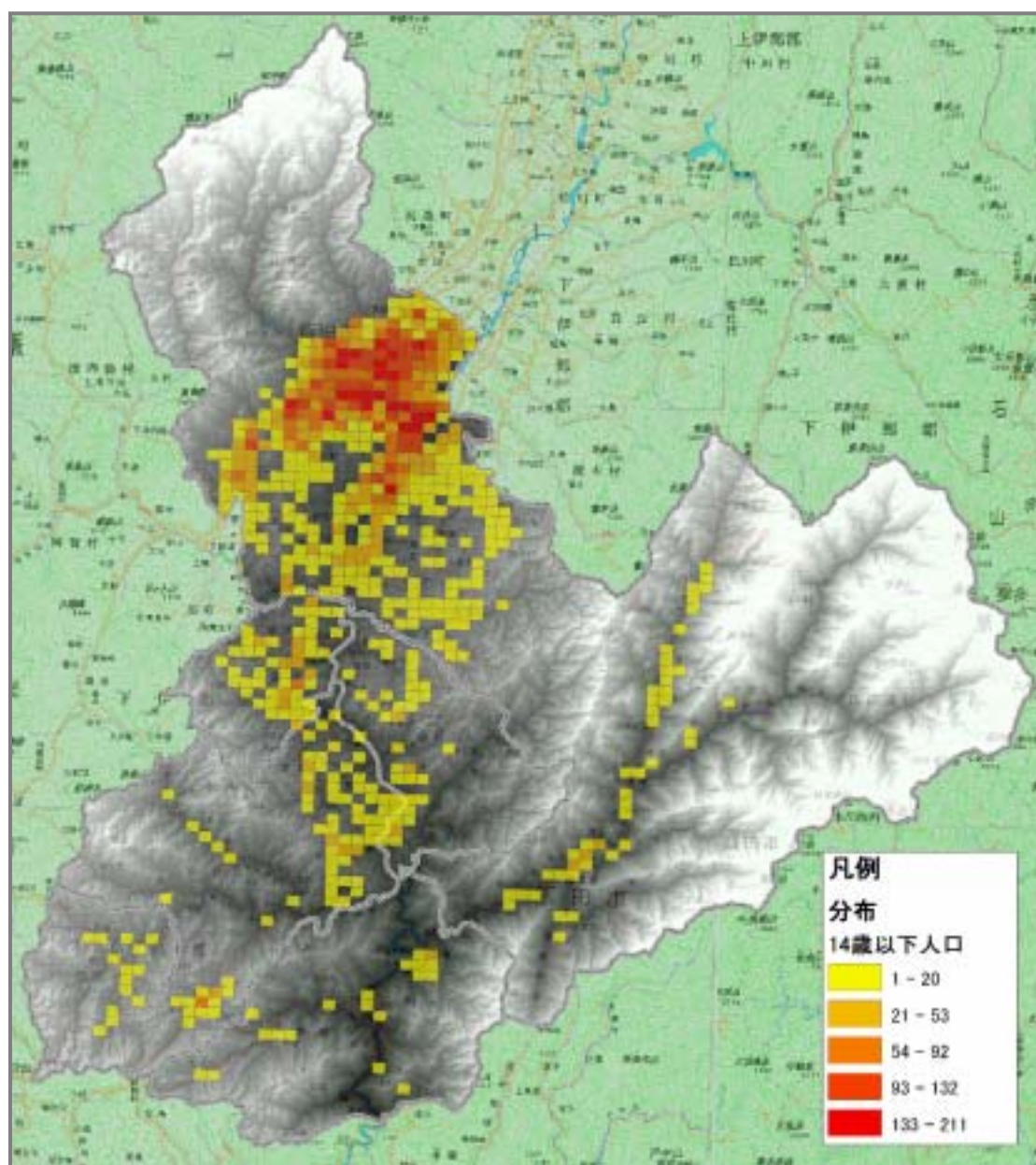


図 2-12 下伊那南部地域及び飯田市の 14 歳以下人口の分布

(4) 交通空白地域の把握に関する分析

平成 17 年に行われた国勢調査から、高校生、高齢者、単身高齢者（人口分布）など交通不便者の分布を明らかにし、現行の公共交通機関がカバーする範囲と合わせて分析することで、当地域の交通空白地域を把握する。なお、交通空白地帯の分析では、地域全体の空白地帯を把握する必要から、平岡線のバス停も分析対象とした。

交通空白地域

図 2-13 は 65 歳以上人口の分布と主要バス路線のバス停及び JR 飯田線の駅を示したものである。各バス停及び駅を中心とし半径 500 及び 1,000m の円で人口をどの程度カバーできるかを示している。バス停や駅から 1,000m 以上離れている地域が、下條村西部、泰阜村東部、阿南町富草地区東部、売木村南部に見られる。

ただし、この分析は信南交通株式会社が廃止を検討している阿南線が存在していることを前提に行っている。阿南線が廃止された場合、阿南町及び下條村において、多くの交通不便者が発生することが、本分析より予測される。

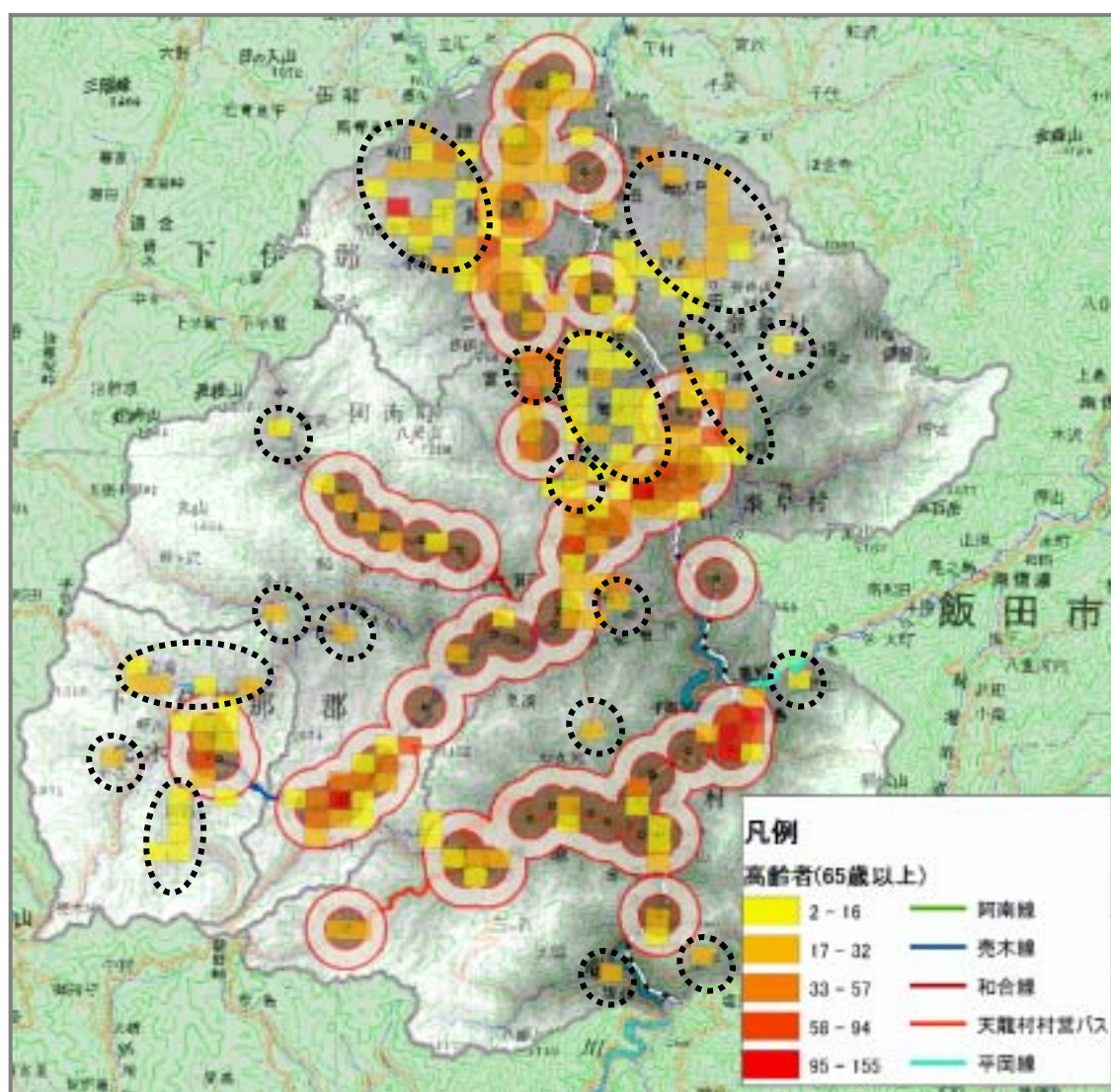


図 2-13 65 歳以上人口と交通空白地域

図 2-14 は 15～18 歳以上人口の分布と主要バス路線のバス停及び JR 飯田線の駅を示したものである。各バス停及び駅を中心とし半径 500 及び 1,000m の円で人口をどの程度カバーできるかを示している。バス停や駅から 1,000m 以上離れている地域が、下條村西部、泰阜村東部、阿南町富草地区東部、売木村南部に見られる。ほぼ、高齢者の場合と同じように分布しているが、人数は少なくなっている。

ただし、現行の売木線及び阿南線が飯田市方面への通学に対応していないため、実際は多くの交通不便者が、売木村、阿南町、下條村に存在していると推測される。また、同様に天龍村村営バスにおいても通学対応ができていないため、天龍村においても交通不便者が多く存在すると推測される。

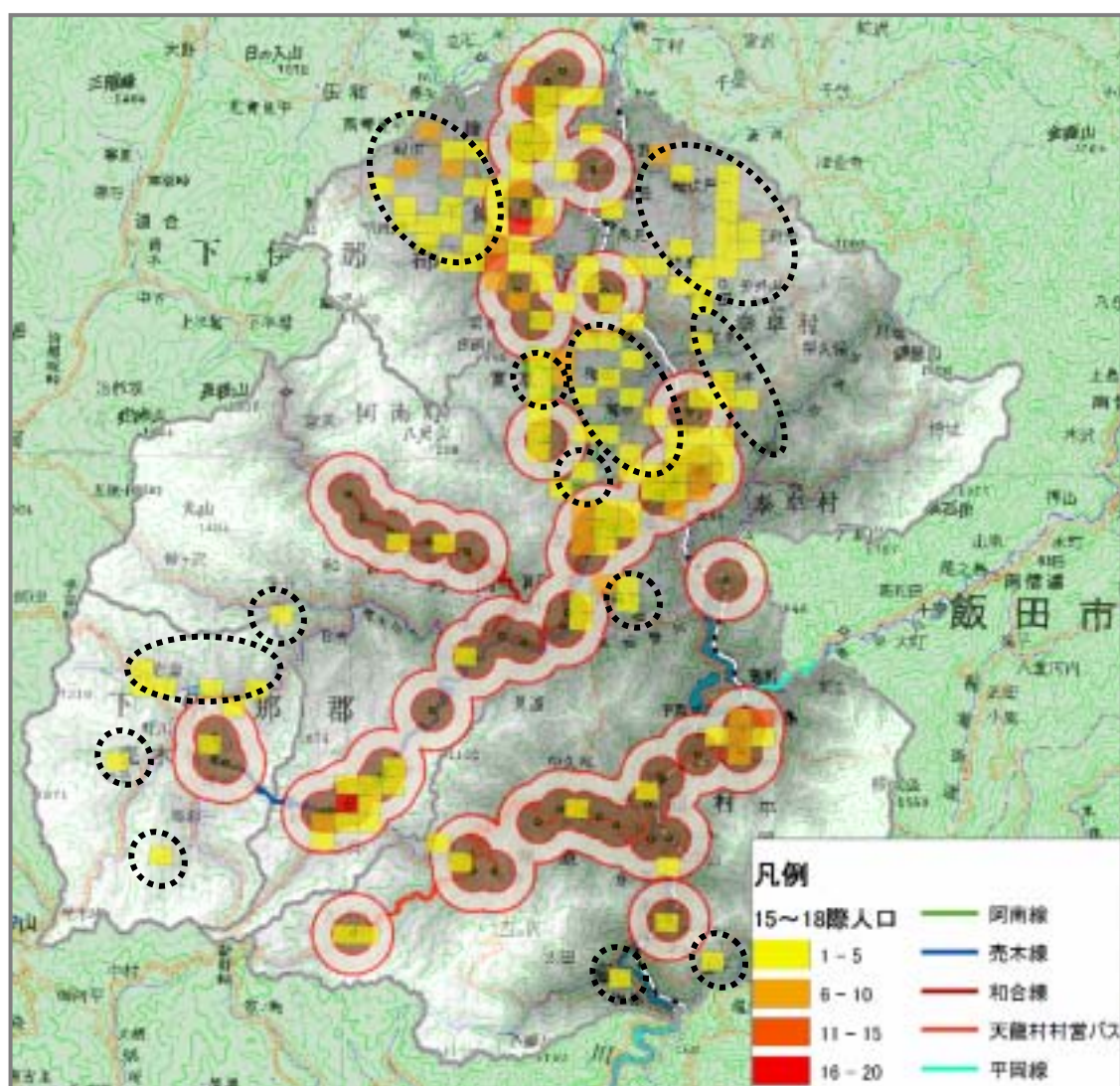


図 2-14 15～18 歳人口の分布と交通空白地域

（５）病院・学校など公共施設の立地状況

当地域における主だった公共施設（病院、役所、教育機関など）を図 2-15 に示す。多くの施設が、飯田市中心部から北部地域にかけて分布している。特に交通不便者の移動目的地となりやすい総合病院、高校が飯田市中心部（飯田駅、鼎駅など）に集中している。



図 2-15 下伊那南部地域の主要病院・高校の配置

表 2-6 主な総合病院と高校一覧

主な総合病院・高校		所在地	JR飯田線最寄り駅		最寄りのバス停		
区分	名称		名称	距離	名称	主なバス路線	距離
病院	飯田市立病院	飯田市	伊那八幡	1.0km	市立病院	駒場線・上市田線 市田線・阿南線等	0.0km
	飯田病院	飯田市	飯田	0.5km	飯田病院前	駒場線 阿島循環線等	0.0km
	健和会病院	飯田市	鼎	0.4km	鼎駅前	上市田線・市田線 阿南線等	0.4km
	輝山会記念病院	飯田市	駄科	0.4km	駄科	市民バス千代線等	0.6km
	阿南病院	阿南町	温田	1.0km	阿南病院前	阿南線等	0.0km
高校	飯田工業高校	飯田市	元善光寺	0.4km	飯田工業高校	駒場線 上市田線等	0.0km
	飯田高校	飯田市	伊那上郷	0.5km	飯田高校前	駒場線 阿島循環線等	0.0km
	飯田女子高校	飯田市	伊那上郷	0.4km	飯田高校前	駒場線 阿島循環線等	0.1km
	飯田風越高校	飯田市	桜町	0.9km	島田屋前	上市田線等	0.7km
	飯田長姫高校	飯田市	鼎	0.7km	長姫高校	駒場線・上市田線 阿南線等	0.0km
	下伊那農業高校	飯田市	鼎	0.7km	下農入口	駒場線・上市田線 阿南線等	0.0km
	阿南高校	阿南町	温田	0.8km	阿南高校入口	阿南線等	0.0km

（６）自治体の財政状況

当地域を構成する町村の財政状況(5市町村合算値)を図 2-16 に示す。歳入は減少傾向にあり、平成 18 年度は、平成 14 年度と比較して、約 24%も落ち込んでいる。歳入の減少に併せて歳出も縮小しており、各自治体が緊縮財政に取り組んでいることが伺える。

人口が減少し自治体の収入源が減るなか、選択と集中を行い、適切な政策に適正額を投資するなど財政の効率化を進めていくことは、自治体の大きな課題と言える。

図 2-17 は、歳出に占める交通関連支出の割合を示している。現状では、0.4%程度と少ないものの年々増加の傾向にある（平成 19 年度決算額がないため、平成 18 年度までで算出。平成 19 年度は交通関連の支出額は増加している）。

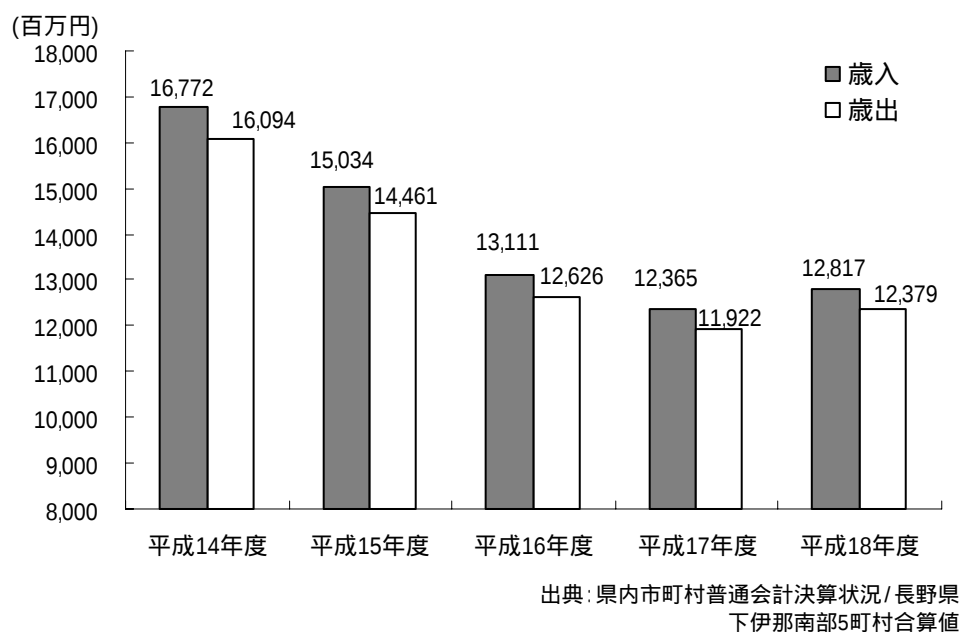


図 2-16 構成自治体の財政状況の推移

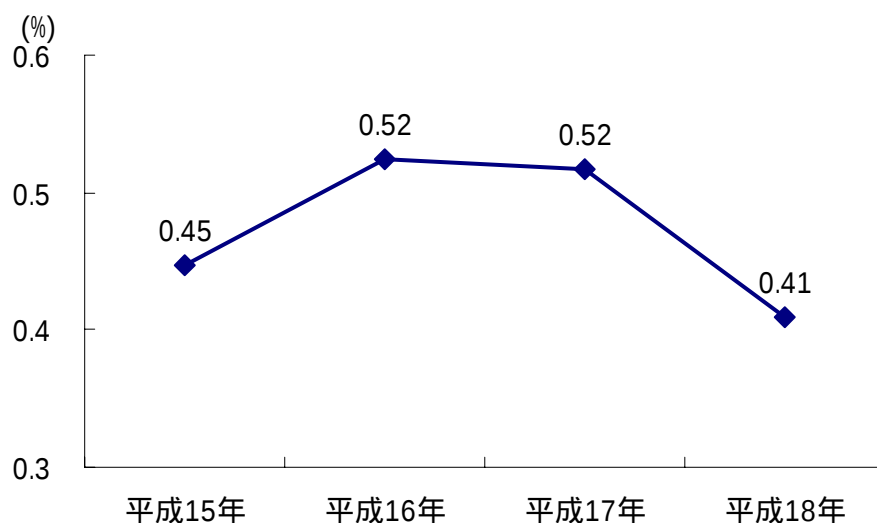


図 2-17 歳出全体に占める交通関連施策支出比率の推移

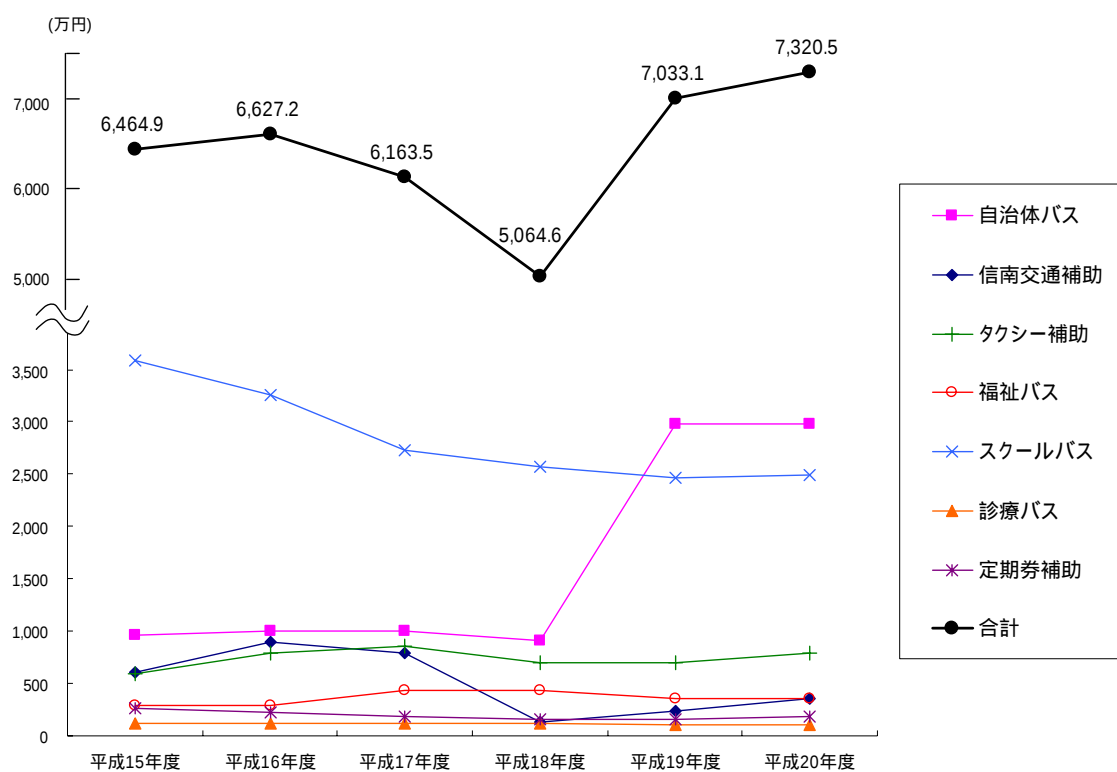
表 2-7 及び図 2-18 は構成町村の交通施策に関する支出の内訳をまとめたものである。平成 18 年度にいったん縮小するものの増加傾向にあり、図 2-16 に示すように歳出が減少する中、交通関係の支出割合は増加している。

支出の内訳は、廃止代替バスの運行などを含めた自治体バスの運行が最も大きく、平成 19 年度で約 3 千万円となっており、続いてスクールバスの運行となっている。

表 2-7 交通関連施策における支出

種 別	決算額(万円)					予算額(万円)
	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
自治体バス	958.0	997.2	1,000.2	907.1	2,982.7	2,977.0
信南交通補助	608.1	901.9	786.5	125.9	232.6	362.0
タクシー補助	590.3	789.0	862.7	702.7	700.6	785.6
福祉バス	286.0	290.2	437.2	437.1	359.7	362.2
診療バス	141.2	141.4	140.8	138.3	114.6	117.3
スクールバス	3,583.9	3,254.1	2,730.1	2,566.0	2,461.1	2,496.4
定期券補助	297.4	253.3	206.0	187.5	181.8	220.0
合計	6,464.9	6,627.2	6,163.5	5,064.6	7,033.1	7,320.5

出典：下伊那南部5町村提供データを加工（平成20年度は予算額）



出典：下伊那南部5町村提供データを加工（平成20年度は予算額）

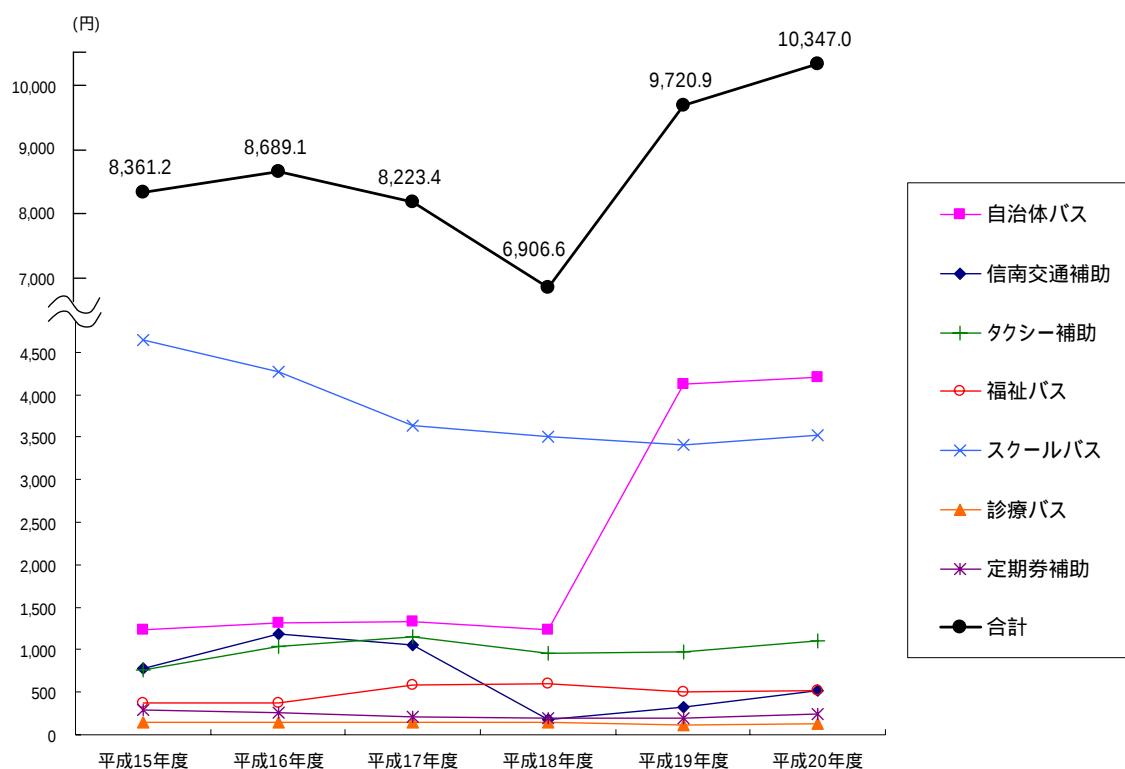
図 2-18 交通関連施策における支出

表 2-8 及び図 2-19 は当地域の生産年齢人口一人当たりの交通関係の支出である。平成 19 年度で一人当たり約 9,720 円となっており、南信州広域全体における一人当たり負担（約 3,700 円）の 2.6 倍となっており、この地域で公共交通維持に係る負担が大きいことを示している。

表 2-8 生産年齢人口 1 人あたりの交通関連施策における支出

種 別	決算額(円)					予算額(円)
	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
自治体バス	1,238.9	1,307.4	1,334.5	1,237.1	4,122.7	4,207.8
信南交通補助	786.5	1,182.6	1,049.3	171.7	321.4	511.7
タクシー補助	763.5	1,034.4	1,151.1	958.2	968.3	1,110.4
福祉バス	369.8	380.5	583.3	596.1	497.1	511.9
診療バス	182.7	185.4	187.9	188.6	158.4	165.8
スクールバス	4,635.2	4,266.6	3,642.5	3,499.2	3,401.7	3,528.5
定期券補助	384.6	332.1	274.8	255.7	251.3	311.0
合計	8,361.2	8,689.1	8,223.4	6,906.6	9,720.9	10,347.0

出典：下伊那南部5町村提供データを加工（平成20年度は予算額）



出典：下伊那南部5町村提供データを加工（平成20年度は予算額）

図 2-19 生産年齢人口 1 人あたり交通関連施策における支出

2 - 2 下伊那南部地域の住民の移動実態と公共交通維持に対する意識

15 歳以上の住民を対象に行ったアンケート及び中学生を対象に行ったアンケートの分析結果から、当地域住民の移動実態及び公共交通の維持に対する意識を明らかにする。

(1) 圏域住民アンケート調査の概要

圏域住民アンケート調査は、平成 20 年 9 月 10 日（水）～24 日（水）までの約 2 週間、当地域の 15 歳以上の住民を対象に、公共交通に対する意識及び移動実態を把握する目的で実施した。

表 2-9 に各町村のアンケートの配布枚数及び回収数を示す。なお、分析結果は、四捨五入の関係で 100%にならない場合がある。

表 2-9 アンケートの配布枚数等

市町村名	配布枚数	回収数	回収率
阿南町	186	79	42.5%
下條村	178	69	38.8%
売木村	128	51	39.8%
天龍村	139	63	45.3%
泰阜村	168	60	35.7%
合計	799	322	40.3%

表 2-10 交通不便者等の市町村ごとの分布

居住地	非不便者	交通不便者等	全回答者
阿南町	37 46.8%	42 53.2%	79 100.0%
下條村	43 62.3%	26 37.7%	69 100.0%
売木村	26 51.0%	25 49.0%	51 100.0%
天龍村	31 49.2%	32 50.8%	63 100.0%
泰阜村	38 63.3%	22 36.7%	60 100.0%
合計	175 54.3%	147 45.7%	322 100.0%

回答者総数（322 人）の内、45.7%にあたる 147 人が交通不便者及び日常的な公共交通利用者（以下、交通不便者等）であった。

地域別に見ると、阿南町、天龍村において交通不便者等の比率が高くなっている。南信州広域全体⁴における交通不便者等の割合が 42.1%⁵であることから、当地域は交通不便者等の比率がやや高い地域と言える。

⁴ 南信州広域には、次の市町村が含まれる。飯田市、松川町、高森町、阿南町、清内路村、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村

⁵ 南信州広域連合『南信州の公共交通に関するアンケート調査結果報告書』2008 P.3

なお、交通不便者等とは、現時点で運転免許（バイク及び自家用車）を持っていない者、持っ
ていても自由に利用できる自家用車等を所有していないもの、さらに、現時点で公共交通に頼っ
て移動している者の何れかに該当する者と定義する。

表 2-11 交通不便者等の年代

年代	非不便者	交通不便者等	合計
10代	8 14.8%	46 85.2%	54 100.0%
20代	8 80.0%	2 20.0%	10 100.0%
30代	12 85.7%	2 14.3%	14 100.0%
40代	18 85.7%	3 14.3%	21 100.0%
50代	28 82.4%	6 17.6%	34 100.0%
60代	50 76.9%	15 23.1%	65 100.0%
70代以上	51 42.1%	70 57.9%	121 100.0%
合計	175 54.9%	144 45.1%	319 100.0%

表 2-12 交通不便者等の職業

職業	非不便者	交通不便者等	合計
中高校生	6 11.8%	45 88.2%	51 100.0%
予備校生	0 0.0%	1 100.0%	1 100.0%
大学/ 短大生	1 50.0%	1 50.0%	2 100.0%
自営業	30 78.9%	8 21.1%	38 100.0%
勤め人	47 87.0%	7 13.0%	54 100.0%
アルバイト/ パート	19 79.2%	5 20.8%	24 100.0%
主婦/ 主夫	28 50.9%	27 49.1%	55 100.0%
無職	17 31.5%	37 68.5%	54 100.0%
その他	17 68.0%	8 32.0%	25 100.0%
合計	165 54.3%	139 45.7%	304 100.0%

（２）交通不便者等の移動実態に関する分析

「圏域住民アンケート調査」から圏域住民の移動先や移動頻度、移動手段などを明らかにすることにより、当地域に必要な交通体系がどのようなものであるかを検討する。

交通不便者等の移動状況

交通不便者等の主な移動目的及び移動手段を表 2-13 に示す。「通学」が最も多く、次いで「通院」、「買物」と続く。また、それぞれの移動目的における移動手段を表 2-14 に示す。移動手段は、「その他」を除くと「家族送迎のみ」が最も多く、交通不便者等は移動に際して家族に依存していることがわかる。次いで「徒歩・自転車のみ」、「鉄道のみ（JR 飯田線のみ）」、「公共交通（バス及び鉄道併用）及び家族送迎」となっている。

表 2-13 交通不便者等の移動目的

移動目的	非不便者	交通不便者等	合計
通学	6 12.2%	43 87.8%	49 100.0%
通勤	72 85.7%	12 14.3%	84 100.0%
通院	22 44.9%	27 55.1%	49 100.0%
買物	50 67.6%	24 32.4%	74 100.0%
その他	12 57.1%	9 42.9%	21 100.0%
移動できない	0 0.0%	9 100.0%	9 100.0%
合計	162 56.6%	124 43.4%	286 100.0%

表 2-14 移動目的と移動手段（ ）

目的	移動手段							合計
	徒歩・ 自転車のみ	家族送迎 のみ	バスのみ	鉄道のみ	公共交通	公共交通・ 家族送迎	その他	
通学	4 9.3%	4 9.3%	1 2.3%	10 23.3%	0 0.0%	8 18.6%	16 37.2%	43 100.0%
通勤	7 63.6%	2 18.2%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 18.2%	11 100.0%
通院	1 4.8%	7 33.3%	3 14.3%	2 9.5%	1 4.8%	0 0.0%	7 33.3%	21 100.0%
買物	5 26.3%	9 47.4%	1 5.3%	1 5.3%	0 0.0%	0 0.0%	3 15.8%	19 100.0%
その他	2 28.6%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	5 71.4%	7 100.0%
合計	19 18.8%	22 21.8%	5 5.0%	13 12.9%	1 1.0%	8 7.9%	33 32.7%	101 100.0%

公共交通：バスと鉄道の併用

表 2-15 は目的別の移動頻度を示している。「通学」「通勤」では週 5 回以上が最も多くなっており、日常的に移動している。「通院」は、月に 1 回程度が最も多い。「買物」は頻度にばらつきがある。

表 2-16 は通院と通学における地域別の出発時刻等を示している。通院に関しては、出発時刻においてかなりの地域差が見られる。

これに対し、通学は、売木村を除き地域差はない。なお、売木村の高校生は飯田市の高校に所属している場合は、下宿をするため、本アンケートの回答では阿南高校への通学者と考えられる。

表 2-15 移動目的別移動頻度

目的	移動頻度					合計
	週5回以上	週2～3回	週1回程度	月2～3回	月1回程度	
通学	40 93.0%	0 0.0%	1 2.3%	1 2.3%	1 2.3%	43 100.0%
通勤	11 100.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	11 100.0%
通院	0 0.0%	3 15.8%	0 0.0%	6 31.6%	10 52.6%	19 100.0%
買物	2 9.1%	5 22.7%	6 27.3%	7 31.8%	2 9.1%	22 100.0%
その他	1 16.7%	1 16.7%	1 16.7%	2 33.3%	1 16.7%	6 100.0%
合計	54 53.5%	9 8.9%	8 7.9%	16 15.8%	14 13.9%	101 100.0%

表 2-16 通院及び通学に係る所用時間等

通院	阿南町平均	下條村平均	売木村平均	天龍村平均	泰阜村平均
出発時刻	10:17	8:24	8:14	8:09	7:42
到着時刻	10:40	9:08	8:58	9:10	9:30
帰宅時刻	13:32	13:38	13:02	12:41	12:00
移動時間	0:23	0:44	0:44	1:01	1:47

通学	阿南町平均	下條村平均	売木村平均	天龍村平均	泰阜村平均
出発時刻	6:53	6:59	7:40	6:41	7:13
到着時刻	7:53	7:48	8:13	8:05	7:56
帰宅時刻	19:15	18:55	18:13	17:40	18:45
移動時間	0:59	0:49	0:33	1:23	0:43

交通不便者等の移動先と移動量

当地域住民の移動について、図 2-20 に示す。当地域における交通不便者等の移動は、飯田市中心部及び阿南町中心部に集中している。飯田方面への中心的な移動の目的は、通学と買物である。

これらの地域から、北部地域（松川町・高森町・喬木村・豊丘村・大鹿村）・西部地域（清内路村・阿智村・平谷村・根羽村）への移動はほとんどなく、一部阿智村中心部と松川高校への移動が見られる。

飯田市中心部までの移動手段は、「その他」を除くと「鉄道のみ」が最も多く、ついで「家

族送迎のみ」となっている。

当地域と飯田市中心部を繋ぐ、公共交通機関は、JR 飯田線その他、阿南線もあるが、現時点ではあまり利用されていないと言える。当地域内での移動は、「その他」を除くと「家族送迎のみ」が最も多く、次いで「公共交通（バス及び鉄道併用）及び家族送迎」となっている。

以上のように、当地域においては、JR 飯田線が主要な公共交通として位置づけられていることがわかる。また、売木線も JR 飯田線に接続する重要な路線とすることができる。

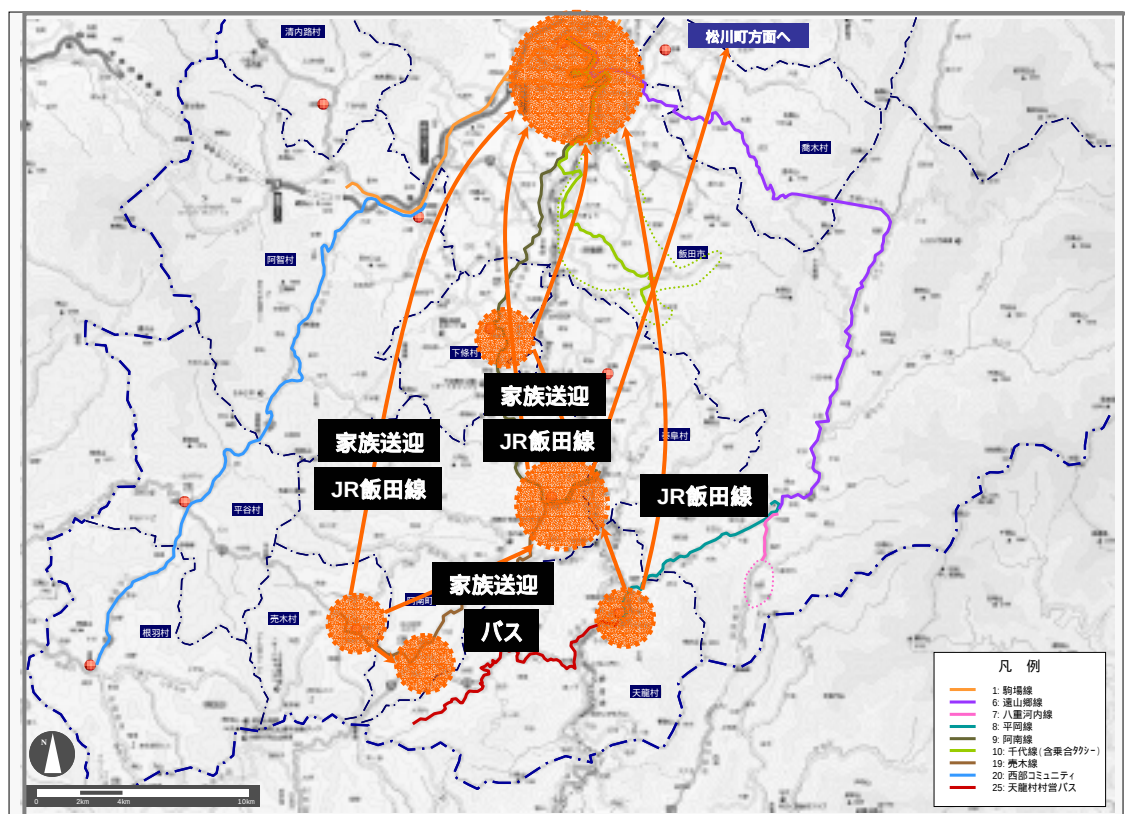


図 2-20 下伊那南部地域住民の代表的な移動方向と手段（交通不便者等）

表 2-17 下伊那南部地域住民の目的別移動量（交通不便者等）

目的	移動先			合計
	当地域内	飯田市	その他	
通学	11 26.8%	29 70.7%	1 2.4%	41 100.0%
通勤	11 84.6%	2 15.4%	0 0.0%	13 100.0%
通院	16 69.6%	7 30.4%	0 0.0%	23 100.0%
買物	6 21.4%	18 64.3%	4 14.3%	28 100.0%
その他	2 33.3%	2 33.3%	2 33.3%	6 100.0%
合計	46 41.4%	58 52.3%	7 6.3%	111 100.0%

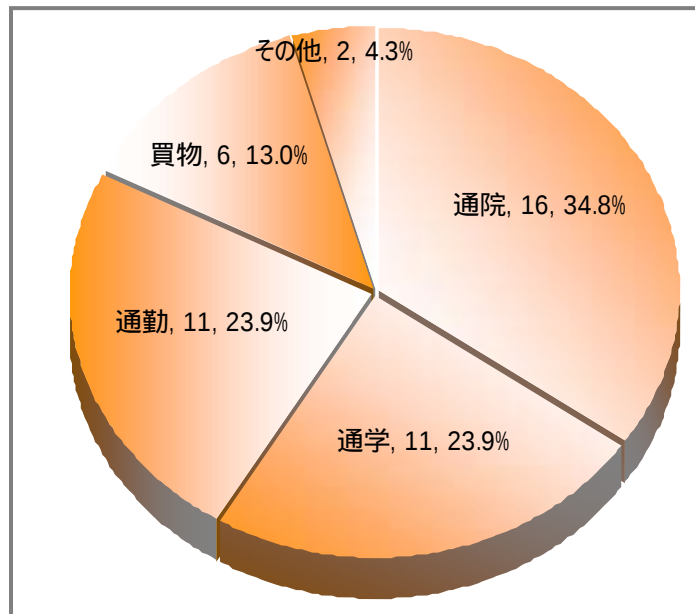


図 2-21 下伊那南部地域内における移動の目的比率 (交通不便者等)

表 2-18 下伊那南部地域住民の移動手段別移動量 (交通不便者等)

目的	移動手段							合計
	徒歩・ 自転車のみ	家族送迎 のみ	バスのみ	鉄道のみ	公共交通	公共交通・ 家族送迎	その他	
当地域内	4 15.4%	6 23.1%	1 3.8%	1 3.8%	1 3.8%	5 19.2%	8 30.8%	26 100.0%
飯田市	1 2.9%	7 20.6%	0 0.0%	9 26.5%	0 0.0%	3 8.8%	14 41.2%	34 100.0%
その他	2 66.7%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 33.3%	3 100.0%
合計	7 11.1%	13 20.6%	1 1.6%	10 15.9%	1 1.6%	8 12.7%	23 36.5%	63 100.0%

表 2-19 下伊那南部地域住民の主要目的地一覧

主要目的地		具体的な目的地名	基点市町村
飯田市中心部	飯田駅周辺	風越高校、飯田病院	阿南町、下條村、売木村
	伊那上郷駅周辺	飯田高校、飯田女子高校	阿南町、下條村、天龍村
	アップルロード周辺	サティ飯田店	泰阜村
	飯田市立病院周辺	飯田市立病院	下條村、泰阜村
	鼎駅周辺	下伊那農業高校	泰阜村
飯田南部	駄科駅周辺	Aコープあいばん	阿南町、下條村、泰阜村
阿南町	温田周辺	阿南高校、阿南病院	阿南町、下條村、天龍村、泰阜村
	ナビカショッピングランド周辺	ナビカショッピングランド	泰阜村
	新野	新野診療所	阿南町
売木村	売木村役場周辺	こまどりの湯、国保直営診療所	売木村
阿智村	阿智村役場周辺	Aコープブラックあち店	阿南町
		ショッピングタウンピア	阿南町

(3) 公共交通維持・整備に関する住民意識

「圏域住民アンケート調査」から圏域住民が公共交通を維持・整備していくことについてどのように認識しているか、どのような希望を持っているかを明らかにする。

公共交通に関する意識

表 2-20 は地域のバス路線に対する今後のあり方を示したものである。

何らかの方法でバスを維持した方がよいと考える住民は、58.2%と過半数を超えている。交通不便者等及び非不便者別にみると、交通不便者等の「維持すべき」との回答は60.3%、非不便者の「維持すべき」との回答は56.5%となっており、不便者等の方がやや維持を望む声が強くなっている。

バス路線を維持していく方向性を図 2-22 にまとめた。60%の回答が「税金による負担」となっており、公共交通を公的手段によって維持することを希望している。次いで「住民負担による維持」、「利用者負担による維持」となっている。

表 2-20 地域のバス路線維持に対する考え方

バス路線維持に対する考え方	交通不便者等	非不便者	全回答者
収益悪化により維持困難ならば、バスがなくなることも仕方ない	52 39.7%	70 43.5%	122 41.8%
税負担をしてでも、現在のバス路線を維持したほうがよい	42 32.1%	60 37.3%	102 34.9%
住民同士で負担し、現在のバス路線を維持したほうがよい	24 18.3%	16 9.9%	40 13.7%
利用者の運賃負担を大きくし、現在のバス路線を維持すればよい	13 9.9%	15 9.3%	28 9.6%
合計	131	161	292

バス路線を維持した方がよい

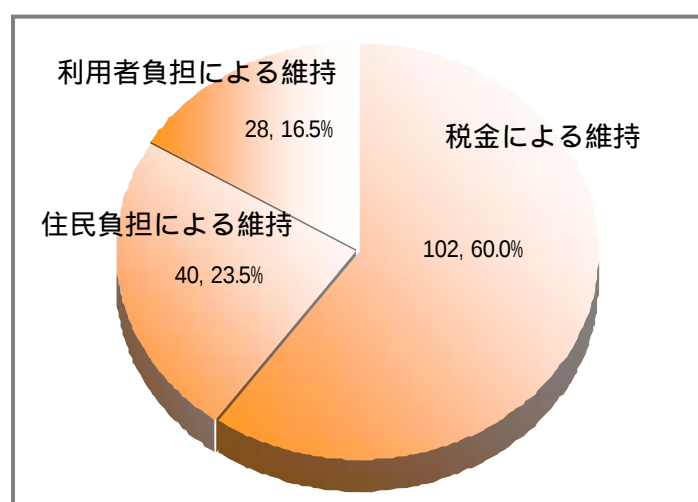


図 2-22 地域のバス路線維持に対する考え方

信南交通（株）の自主運行路線バス撤退に関する影響

当地域における信南交通の自主運行路線バスは阿南線である。阿南線が廃止された場合、日常移動に困難が生じるかを示したのものが表 2-21 である。現時点では、「誰も困らない」との回答が最も多くなっているが、5 年後には「自分が困る」「家族が困る」との回答が最も多くなる。また、現時点においても、交通不便者等は「困る」とする回答が、「困らない」より多くなっている。

表 2-21 阿南線廃止による影響

路線バス廃止による影響		不便者等	非不便者	全回答者
現在	誰も困らない	61 41.5%	110 62.9%	171 53.1%
	家族が困る	34 23.1%	35 20.0%	69 21.4%
	自分が困る	42 28.6%	10 5.7%	52 16.1%
5年後	誰も困らない	56 38.1%	73 41.7%	129 40.1%
	家族が困る	46 31.3%	63 36.0%	109 33.9%
	自分が困る	42 28.6%	10 5.7%	52 16.1%
調査回答者数(パーセントの母数)		147	175	322

複数回答

表 2-22 は、「阿南線が廃止されても、現時点では困らない」と回答した交通不便者等の移動手段である。「徒歩」を除くと、「家族送迎」や「鉄道」との回答が多くなっている。これに対して、「5 年後も困らない」と回答した交通不便者等の移動手段は、家族送迎がやや増えており、家族への依存が相変わらず高い。また、やや「バス」を利用するとの回答が増えている。

以上のことより、阿南線が廃止されても影響がないと回答する交通不便者等の移動は家族送迎に依存していることがわかる。今後、高齢化が進み、高齢者世帯や単身高齢者世帯が増加し、家族送迎ができなくなることで交通不便者等が増加する可能性があると言える。

表 2-22 「困らない」と回答した交通不便者等の移動手段

移動手段	現在	5年後
徒歩	26	22
家族等の送迎	23	24
鉄道	19	17
自転車	7	7
施設等の送迎	2	1
電動車いす	1	0
バス	1	4
タクシー	1	2

複数回答

(4) 中学生アンケート調査

中学生アンケート調査は、平成 20 年 10 月 8 日（水）～同月 15 日（水）までの約 1 週間、当地域の中学 3 年生全員を対象に、通学実態や公共交通に対する意識を把握する目的で実施した。

表 2-23 に各中学校のアンケートの配布数及び回収数を示す。

なお、分析結果は、四捨五入の関係で 100%にならない場合がある。

表 2-23 アンケートの配布枚数等

町村名	中学校名	配布数	回収数	回収率
阿南町	阿南第一中学校	34	33	97.1%
	阿南第二中学校	12	12	100.0%
下條村	下條中学校	58	51	87.9%
売木村	売木中学校	8	8	100.0%
天龍村	天龍中学校	9	9	100.0%
泰阜村	泰阜中学校	22	21	95.5%
合計	—	143	134	93.7%

志望高校への主な通学手段

134 人中 79 人（約 59%）が飯田市内の高校への進学を希望しており、そのうち約 57% が主な通学手段として「鉄道」を予定している。阿南町の高校を志望しているのは 32 人で、主な通学手段として挙げられているのは「徒歩」と「家族の送迎」であり、共に 30% 前後となっている。このことから、飯田市内への通学には公共交通が非常に重要な手段となっている一方、阿南町へは公共交通で通学しにくい環境にあると考えられる。

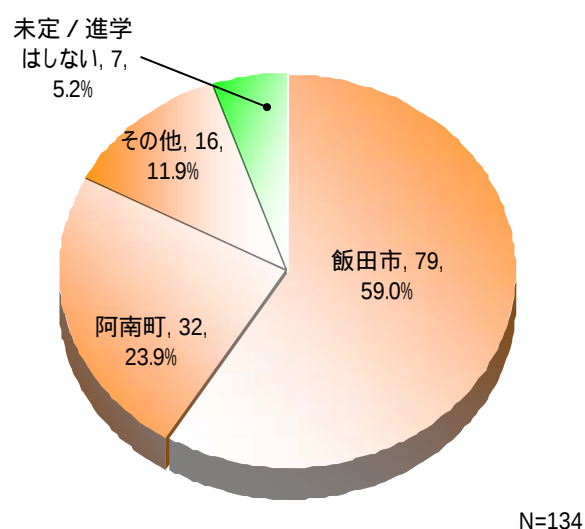


図 2-23 志望高校所在地

表 2-24 志望高校所在地別の主な通学手段

市町村名	徒歩	自転車	バイク・原付	路線バス	鉄道	高校まで送迎	駅・バス停まで送迎	自宅から通わない	その他	合計
飯田市	4 5.6%	3 4.2%	1 1.4%	1 1.4%	41 56.9%	3 4.2%	12 16.7%	7 9.7%	0 0.0%	72 100.0%
阿南町	9 29.0%	1 3.2%	1 3.2%	3 9.7%	4 12.9%	10 32.3%	3 9.7%	0 0.0%	0 0.0%	31 100.0%
その他	4 25.0%	3 18.8%	0 0.0%	0 0.0%	4 25.0%	0 0.0%	0 0.0%	4 25.0%	1 6.3%	16 100.0%

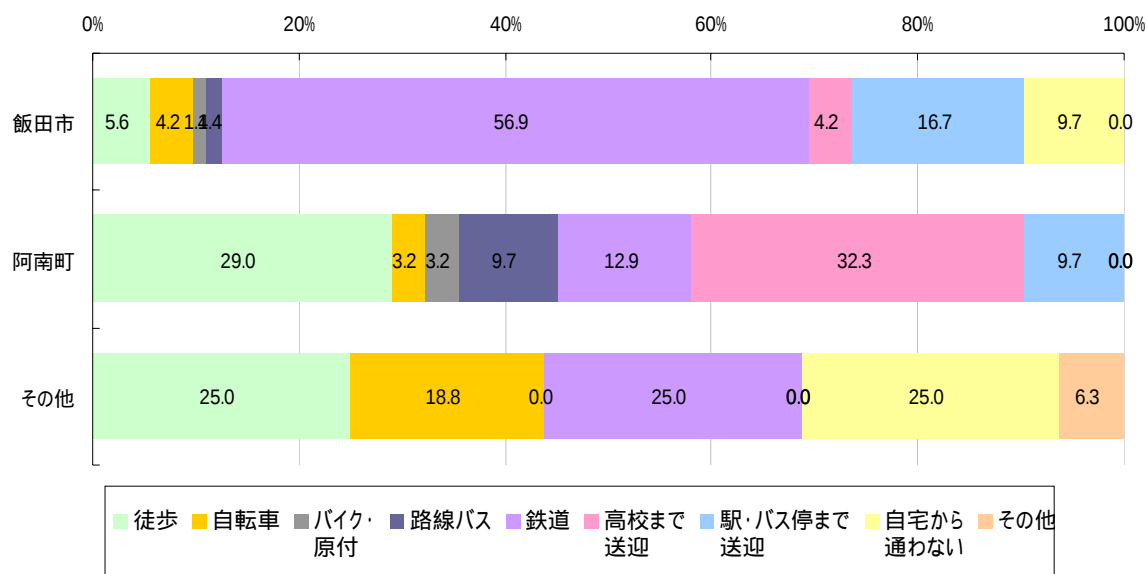


図 2-24 志望高校所在地別の主な通学手段

主な通学手段の利用理由

「鉄道」を主な通学手段とする理由は、「他に通学方法がない」が約 60%を占めており、「高校まで送迎」についても約 31%という高い割合になっている。このことから、通学手段に選択の幅がない状況にあると考えられる。

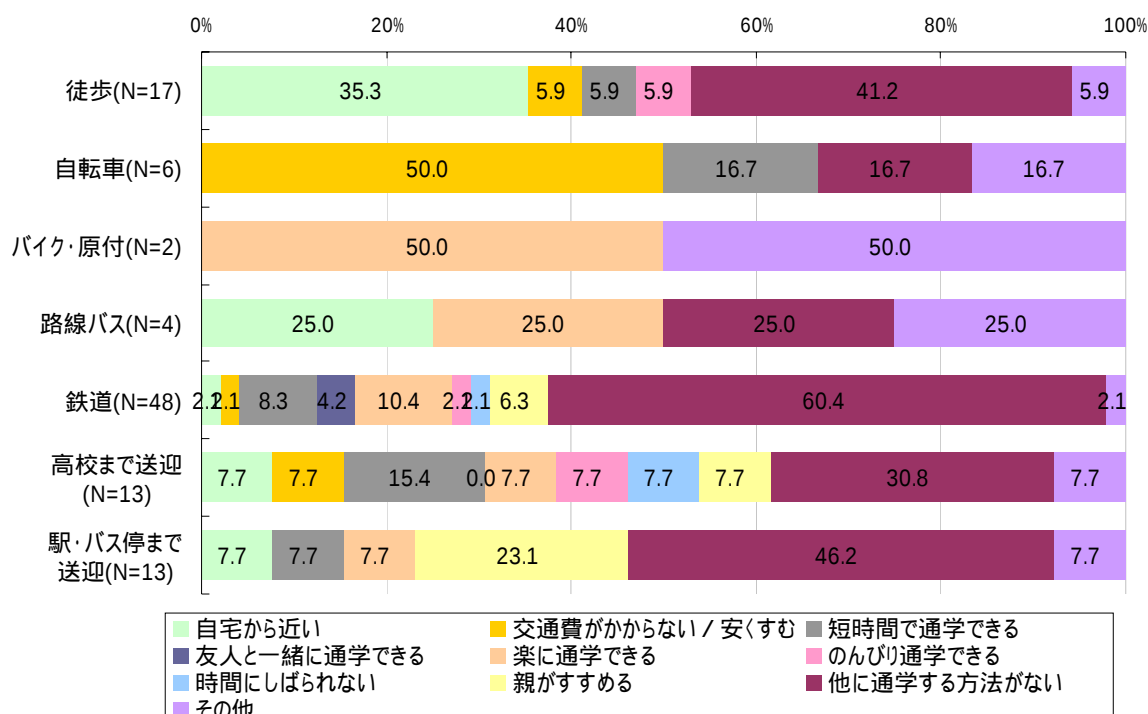


図 2-25 主な通学手段別の利用理由

家族による送迎に対する意識

「家族による送迎」に対する意識としてあてはまるものを 1 位から 3 位まで選択してもらった。1 位に挙げられたもので最も多かったのは、「家族に負担がかかるので申し訳ない」で、約 40%を占めており、「楽に通学できる」より 10%以上高くなっている。

通学において「家族による送迎」が日常的に行われている状況であっても、家族の負担感に対する意識が高いことが伺える。

高校への主な通学手段別に見てみると、特に「駅・バス停まで送迎」予定者において「家族に負担がかかるので申し訳ない」と回答した比率が高く、過半数を占めている。この層は、もし自宅近辺と駅とを結ぶ公共交通が運行された場合、利用者となる可能性があると考えられる。

志望校所在地別に見てみると、飯田市内志望者の方が阿南町志望者に比べて「家族に負担がかかるので申し訳ない」と回答した比率が高くなっている。これは下伊那南部地域から飯田市及び阿南町までの距離に関係していると考えられる。

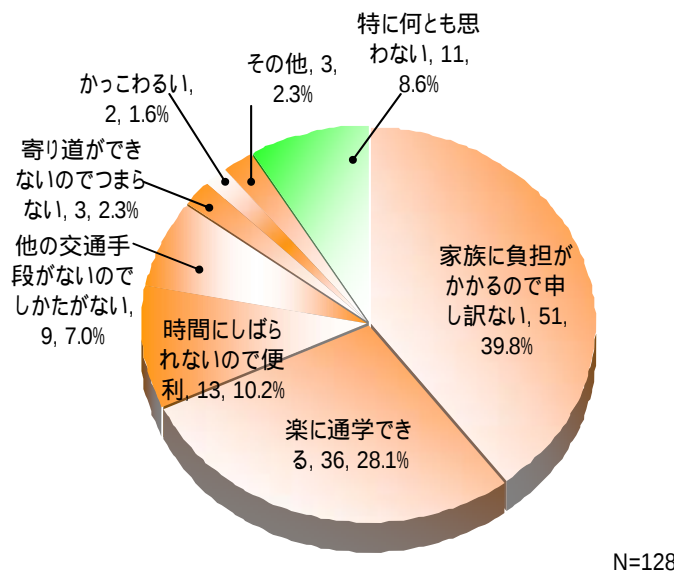


図 2-26 家族による送迎に対する意識（1 位）

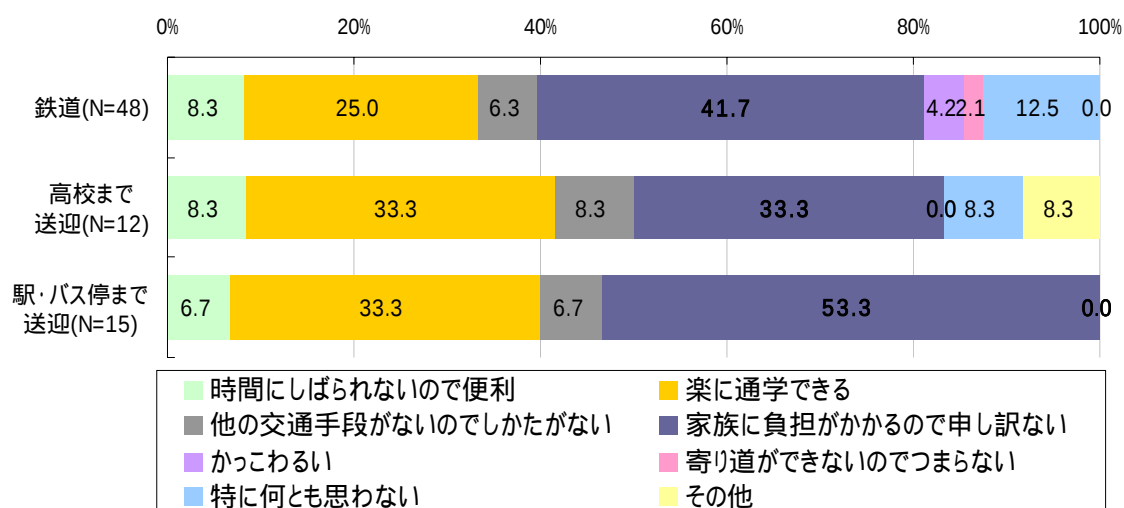


図 2-27 主な通学手段別 家族による送迎に対する意識（1 位）

2 - 3 下伊那南部地域の地域概況等の総括

本節では、現況の整理及び各種調査の結果を総括し、そこから見える課題を明らかにする。

(1) 地域概況の整理

地域概況の整理は、当地域の地勢や人口構成、公共交通の状況などを把握することで、当地域の公共交通がおかれている課題などを明らかにすることを目的に実施した。以下にその結果をまとめる。

地域状況・課題の整理

■ 地域状況の整理

- 起伏が大きく、移動にコストがかかる地域である
- 少子化及び高齢化が進んでいる地域である
- 人口が少なく、大きな移動需要は発生しない地域である

■ 地域課題の整理

- 阿南線の廃止に伴い、広範囲に交通空白地帯が発生する
- 公共交通の利用者が減少している
- 公共交通維持に対する自治体の財政負担が増加している

(2) 住民の移動実態の整理

「圏域住民アンケート調査」の結果から、交通不便者等の状況、当地域住民の移動実態などを整理する。

住民の移動実態等の整理

■ 交通不便者の整理

- 当地域の交通不便者は主に高校生と70歳以上の高齢者
- 交通不便者の主要な移動先は、飯田市中心部にある高校や総合病院
- 当地域内移動の目的は、主に「通院」「通学」「通勤」
- 中学生の多くは、将来、飯田市の高校に通学予定
- 中学生の多くは、「家族送迎」について家族に負担をかけていると感じている

■ 移動に関する課題

- 地域の路線バスが飯田市中心部までの通院、通学に対応できていない
- 交通不便者が飯田市中心部まで移動する際には「家族送迎」に頼っている

(3) 公共交通の整備・維持に対する住民意識の整理

「圏域住民アンケート調査」の結果から、公共交通整備・維持に関する住民意識を整理する。

公共交通の整備・維持に関する住民意識

■ 公共交通の維持に関する意識

- 約 42%の住民が「公共交通」がなくなっても仕方ないと考えている
- 維持するのであれば「税金で」と考えている
- 約 50%の住民が、阿南線がなくなっても困らないと考えている

■ 公共交通整備に関する意識

- 阿南線がなくなると 5 年後には困ると考えている住民が半数以上存在する

第3章 下伊那南部地域公共交通総合連携計画

本章では、当地域の概況や公共交通の状況、住民意識などから、当地域における公共交通の課題を整理し、当地域の公共交通を再生するための方針としてまとめる。また、公共交通の維持・整備を通じて達成すべき目標、基本方針に基づいて実施する事業を明らかにし、それらを「下伊那南部地域公共交通総合連携計画」としてまとめる。

3 - 1 下伊那南部地域の公共交通再生等に関する基本方針

(1) 当地域における公共交通の課題

当地域における交通不便者等は、主に高校生及び70歳以上の高齢者である。その交通不便者等の移動先は飯田市中心部に集中しており、移動目的は、通院及び通学が主なものである。よって、当地域から飯田市中心部へ接続する公共交通機関の確保は欠かせないと言える。

現時点で、当地域における広域的な交通手段は、JR飯田線及び阿南線、売木線、天龍村村営バスなどである。しかし、阿南線や売木線、天龍村村営バスは、通学対応ができていないため（通学が可能な時刻にJR飯田線に接続していない）、高校生の多くは親の送迎により通学している（最寄り駅までの通学を含む）。また、阿南線も飯田市中心部まで80分近い時間がかかることや売木線との接続も良くないことから、高齢者の通院に利用されることもあまりない。

しかし、これらのバス路線は、交通空白地帯の発生を広範囲に抑制していることから、利便性を向上させた上で、地域の足として存続させていく必要がある。

また、当地域は交通不便者等が多いにも関わらず、公共交通の必要性や維持に関しては、非常に関心が低い。公共交通を維持していくためには、住民の理解と協力が欠かせない。よって、当地域住民に対して公共交通の必要性等について、啓発活動を行っていく必要がある。

以上の現状を踏まえ、当地域における公共交通再生に関する基本方針を設定する。

(2) 当地域における公共交通の再生に関する基本方針

下伊那南部地域公共交通総合連携計画は、当地域の公共交通課題を解決し、地域の自立的発展を図り、誰もが安心して暮らせる地域にするため、以下の基本方針に従い、公共交通網を再生させる。

基本方針1：地域内公共交通の役割分担による効率化

当地域内にある多数の公共交通を整理し、役割分担を明確にすることで、効率化、利便性の向上を図る。

当地域住民の多くは、飯田市中心部に移動することで生活を成立させている。よって、飯田市中心部までの移動手段となる公共交通を確保し、これを基幹路線と位置づける。

地域内の主要公共施設（阿南病院や阿南高校）、主要駅（JR飯田線温田駅、平岡駅）に接続し、複数の自治体を経由する公共交通を主要路線と位置づける。主要路線は、地域内移動や基幹路線と接続することで、飯田市中心部までの移動手段を確保する役割を担う。

基幹路線及び主要路線に接続する各自治体単体の公共交通（福祉バス、患者輸送バス等

も含む)を枝線とする。枝線は各自治体内における移動を確保することを主な目的とし、基幹路線、主要路線に接続することで、より広域的な移動も支援する。

基本方針 2：主たる公共交通の利用者を高校生及び高齢者と設定する

当地域の主たる交通不便者等は高校生及び高齢者である。よって、これら交通不便者等の移動需要に、第一に応えられる公共交通網を整備する。

基本方針 3：利用促進及び公共交通の必要性の啓発

交通不便者等に対しては、適切な情報提供などを行い、公共交通の利用促進に努める。非不便者に対しては、当地域を持続させていくために公共交通が必要であることを啓発し、公共交通の維持に関する取組への理解を求める。

(3) 下伊那南部地域総合連携計画の目標

下伊那南部地域公共交通総合連携計画の目標を以下のように設定する。

目標 1：交通不便者等の自立を支援する

公共交通の整備・維持の活動を通じて、交通不便者等である高校生及び高齢者が自力で通学、通院できるような地域にしていく。

目標 2：安心して暮らせる地域とし、過疎化を抑制する

公共交通を整備することで安心して暮らせる生活基盤を確保し、地域の過疎化に歯止めをかける。

目標 3：利便性が高く効率的な地域全体の公共交通網を構築する

利用しやすく、効率的な公共交通網を構築し、各自治体の財政負担を軽減させる。

目標 4：公共交通の必要性を理解し、公共交通を利用する住民を増やす

利用促進や公共交通の必要性に対する啓発を行い、当地域住民の公共交通の必要性に対する理解を深め、維持への協力を求める。

(4) 目標を達成するための事業

本総合連携計画の目標を達成するために、以下の事業を実施する。

事業の詳細については、次節において記載する。

事業 1：基幹路線の運行

主に高校生の通学、高齢者の通院に対応するために当地域と飯田市中心部を繋ぐ基幹路線を運行する。

事業 2：地域内主要路線の運行

基幹路線や JR 飯田線に接続するために必要となる当地域内の主要路線を運行する。

事業 3：地域内公共交通の整理・効率化に関する事業

当地域内を運行する自治体バス、福祉バス等を効率的に運行するために、当協議会を通じて、継続的にこれら既存公共交通間の連携や改善に関わる検討及び事業を実施する。

事業 4：公共交通の利用促進を図るための事業

公共交通の必要性に対する理解や利用を促進するための事業を実施する。

（５）下伊那南部地域総合連携計画の区域

本総合連携計画が適用される区域は阿南町、下條村、売木村、天龍村、泰阜村及び「新阿南線」、「泰阜線」の飯田市内における沿線地域とする。

（６）下伊那南部地域総合連携計画の期間

本総合連携計画の期間は、平成 21 年 4 月～平成 26 年 3 月までの 5 ヶ年とする。

3 - 2 総合連携計画に位置づける事業

（１）基幹路線の運行

当地域住民の飯田市中心部までの移動手段を確保することを目的に、基幹路線「新阿南線」の運行とそれに伴う周知、利用促進などの事業を行う。

事業の内容

「新阿南線」は旧売木線と旧阿南線のエリアを運行する。「新阿南線」は近隣市町村の自治体バスや福祉バス、JR 飯田線などと最大限連携を図り、広域的な利便性を確保する。

また、それにあわせ必要となる路線バス車両購入等整備、実証運行に要する経費（利用状況調査分析委託及び当協議会開催等）、公共交通サービスに関する情報提供などの事業を行う。運行主体は、当協議会とし、運行は後述する「事業者（運行主体）選定の方針」に基づき、事業者を選定し、依頼するものとする。

路線の主目的を高校生の通学、高齢者の通院とし、土日祝日は運行しない。

運行経路

運行経路は、売木村役場付近から阿南町新野、下條村道の駅、飯田市立病院、JR 飯田線飯田駅、飯田病院までを運行する。

運賃に対する考え方

運賃は、基本はエリア制とするが、各自治体バスとの整合性を取り、最終的に決定するものとする。

事業の効果

本事業の効果を以下に示す。

- ・ 高校生の通学に関する移動需要を満たす
- ・ 高齢者の通院に関する移動需要を満たす

実証運行の期間

実証運行を平成 21 年 8 月頃～平成 24 年 3 月まで行い、その後、本格運行を実施する。

事業の実施主体

下伊那南部地域公共交通対策協議会

(2) 地域内主要路線の運行

基幹路線に接続する地域内の主要路線の運行とそれに伴う周知、利用促進などの事業を行う。

事業の内容

旧売木線のエリアを運行する「温田線」と泰阜村田本地区から JR 飯田線天竜峡駅を接続する「泰阜線」を運行する。これら 2 線は近隣市町村の自治体バスや福祉バス、JR 飯田線などと最大限連携を図り、広域的な利便性を確保する。

また、それにあわせ必要となる路線バス車両購入等整備、実証運行に要する経費（利用状況調査分析委託及び当協議会開催等）、公共交通サービスに関する情報提供などの事業を行う。

運行主体は当協議会とし、運行は後述する「事業者（運行主体）選定の方針」に基づき、事業者を選定し、依頼するものとする。

運行経路

温田線の運行経路は、売木村役場付近から阿南町新野、JR 温田駅を接続する。JR 飯田線及び基幹路線である「新阿南線」に接続することで、飯田方面への通院、通学に対応する。また、阿南高校及び阿南病院を経由し、これら 2 施設への移動需要にも対応するものとする。

泰阜線は、泰阜村田本地区から泰阜村役場付近、金野を経由し、JR 飯田線天竜峡駅までを接続する。この路線は、高校生及び高齢者を JR 飯田線天竜峡駅まで運ぶことで飯田市中心部までの移動を確保することを目的とする。

路線の主目的を高校生の通学、高齢者の通院とし、土日祝日は運行しない。

運賃に対する考え方

運賃は、基本はエリア制とするが、各自治体バスとの整合性を取り、最終的に決定するものとする。

事業の効果

本事業の効果を以下に示す。

- ・ 高校生の飯田市中心部及び阿南高校への通学に関する移動需要を満たす
- ・ 高齢者の飯田市中心部及び阿南病院への通院に関する移動需要を満たす

実証運行の期間

実証運行を平成 21 年 8 月頃～平成 24 年 3 月まで行い、その後、本格運行を実施する。

事業の実施主体

下伊那南部地域公共交通対策協議会

(3) 地域内公共交通の整理・効率化に関する事業

基幹路線及び地域内主要路線の運行にあわせ、当地域内で運行するその他の自治体バス、福祉バス等を効率的に運行するための検証及び検討を当協議会において行い、その実現に向けた事業を実施する。

具体的には阿南町の和合線及び福祉バス、診療所送迎バス、スクールバス、下條村の福祉バス、売木村の患者輸送バス、泰阜村の福祉バス、スクールバス、天龍村の天龍村村営バス、福祉バス等の見直しを行い、町村の枠組みを超えたデマンド交通、必要に応じて実証運行に連携する町村の路線バス購入などを検討する。

事業の実施主体

下伊那南部地域公共交通対策協議会

(4) 公共交通の利用促進を図るための事業

公共交通の利用促進を図るための事業は、本総合連携計画の上位計画に当たる「南信州地域公共交通総合連携計画」に示されている利用促進のための事業を、「南信州地域交通問題協議会」と連携して進めるものとする。

また、必要に応じて当地域として必要な利用促進策を、当協議会を通じて検討し、実施するものとする。

事業の実施主体

下伊那南部地域公共交通対策協議会

(5) 事業者選定の方針

基幹路線及び主要路線の実証運行するにあたり、運行を依頼する事業者を選定するための指針を以下に定める。

十分実績がある事業者であること

公共交通の運行は乗客に対する安全性の担保が最も重要な要件である。基幹路線を実証運行するにあたっては安全性は当然担保されるべきものである。よって、十分実績があり、乗客の安全性を保障できる事業者を選定する。

継続的且つ安定的に運行できる事業者であること

安全性と並び継続的、安定的な運行を行うことも、公共交通を運行する上で必須と言える。よって、事業者の事情によって契約期間中の撤退や倒産のリスクがない事業者を選定する。

地域の実情を十分に把握しており、それに柔軟に対応できる事業者であること

当地域は広大であり、地域でそれぞれ実情が違う。事業者としてこれらの事情を把握していること及び当協議会に報告できることが運行上望ましい。また、実証運行期間中、利用状況や他の公共交通機関の状況によって経路やダイヤなどが大幅に変更することもあり得る。よって、これらに対応できる事業者を選定する。

当地域において事業実績を有すること

～ の条件を勘案し、当地域において事業実績を有する事業者を選定する。

(6) 事業スケジュール

事業スケジュールを表 3-1 に示す。

表 3-1 事業スケジュール

事業	事業の内容	平成21年度		平成22年度		平成23年度		平成24年度		平成25年度	
		上半期 (4～9月)	下半期 (10～3月)	上半期 (4～9月)	下半期 (10～3月)	上半期 (4～9月)	下半期 (10～3月)	上半期 (4～9月)	下半期 (10～3月)	上半期 (4～9月)	下半期 (10～3月)
基幹路線運行及び付帯事業	実証運行及び周知事業										
	実証運行評価・検証										
主要路線運行及び付帯事業	実証運行及び周知事業										
	評価・検証										
地域内公共交通の整理・効率化に関する事業	地域内公共交通の効率化に関する検討(デマンド交通の検討など)										
	検討結果の実施・検証										

下伊那南部地域公共交通総合連携計画

平成 21 年 3 月発行

発 行 下伊那南部地域公共交通対策協議会
阿南町・下條村・売木村・天龍村・泰阜村・飯田市

調査機関 株式会社 地域総合研究所
特定非営利活動法人 SCOP