

平成 20 年度
阿智村地域公共交通総合連携計画

平成 21 年 2 月
阿智村地域公共交通協議会

目 次

1. 連携計画策定の概要	1
1-1. 連携計画策定の目的	1
1-2. 計画区域の設定	1
1-3. 計画期間	1
1-4. 連携計画策定の作業手順	2
2. 公共交通を取り巻く諸環境の整理	3
2-1. 阿智村の地形と人口分布	3
2-2. 人口推移と地区別人口	4
2-3. 通勤通学流動	5
2-4. 主要施設分布とバス利用の利便性	6
2-5. 阿智巡回バスの運行経路と利便性	8
2-6. 道路混雑状況とバス路線	10
2-7. 鉄道交通とバス交通の連携状況	11
2-8. 駒場線と村内各バス路線との連携	12
2-9. バス交通の状況	13
2-10. 公共交通への財政支出の推移	14
2-11. 公共交通を取り巻く諸環境の整理からの課題	15
3. バス利用実態調査によるバス交通の現状	16
3-1. バス利用実態調査概要	16
3-2. バス利用実態調査結果	17
3-3. バス利用実態調査による課題	29
4. 住民意向調査及び高校生意向調査による住民・高校生意向の把握	30
4-1. 住民意向調査	30
4-2. 阿智高校生徒アンケート調査	45
4-3. 住民・高校生意向調査による課題	52
5. 公共交通再構築に向けた課題	54
6. 公共交通再構築における基本方針	55
6-1. 基本方針の設定	55
6-2. 連携計画の目標と目指すサービスレベル	56
7. 各路線の具体的整備計画案の検討	57
7-1. 駒場線の整備計画案	57
7-2. 西部コミュニティバスの整備計画案	58
7-3. 清内路村巡回バスの整備計画案	59
7-4. 村内巡回バスの整備計画案	60
8. 公共交通利用促進策の検討	66
9. 需要・運行経費・運行収入の算出根拠	69
10. 事業プログラム	72
11. 事業評価の方法と実証運行に関する非継続基準案	73
添付資料	添付資料 1

1. 連携計画策定の概要

1 - 1. 連携計画策定の目的

阿智村が位置する南信州は、この地域の多くのバス路線をカバーする交通事業者が直営路線から 2010 年 3 月を目途に撤退する方針が明らかになるなど、公共交通の大きな見直しが迫られている地域である。

そのような中で阿智村では、周辺市町村と結ぶ路線バス、コミュニティバス、及び村内を回る巡回バスが村民の足として運行されているが、先の動きもあり村内公共交通網の見直しが急務となっている。さらに、平成 21 年度 4 月 1 日には清内路村との合併も決定されており、両村一体としての公共交通網見直しが必要になっている。

こうした背景を踏まえ、国の「地域公共交通活性化・再生事業」を活用し、地域における公共交通を取り巻く環境調査を行い、現況を把握し整理・分析することで、効果的な地域公共交通のあり方を検討し、地域公共交通総合連携計画としてまとめることとする。

1 - 2. 計画区域の設定

対象範囲は下図の通り、阿智村全域と清内路村全域とする。

ただし、報告書中における阿智村とは特別注記がない場合、清内路村も含むものとする。

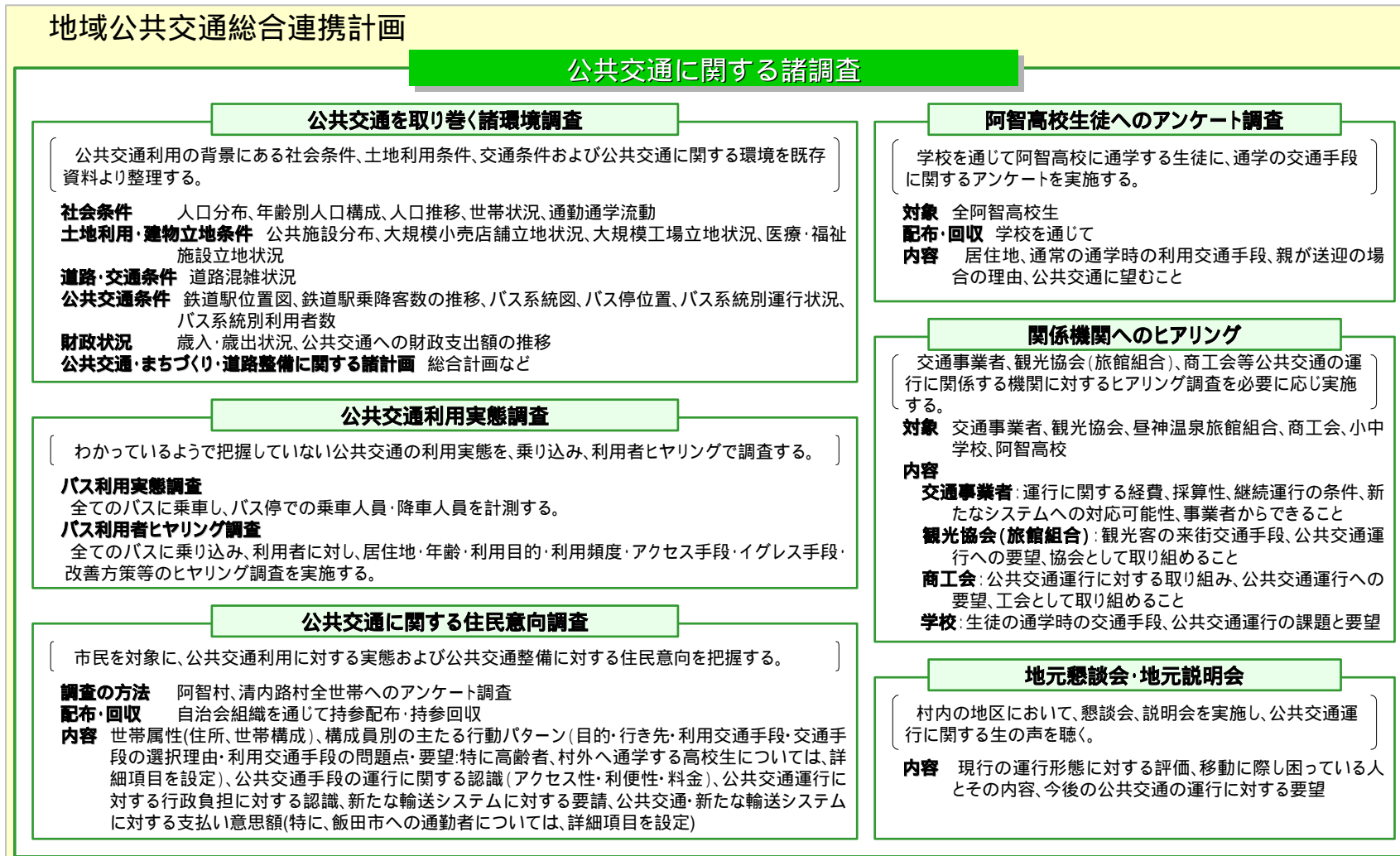
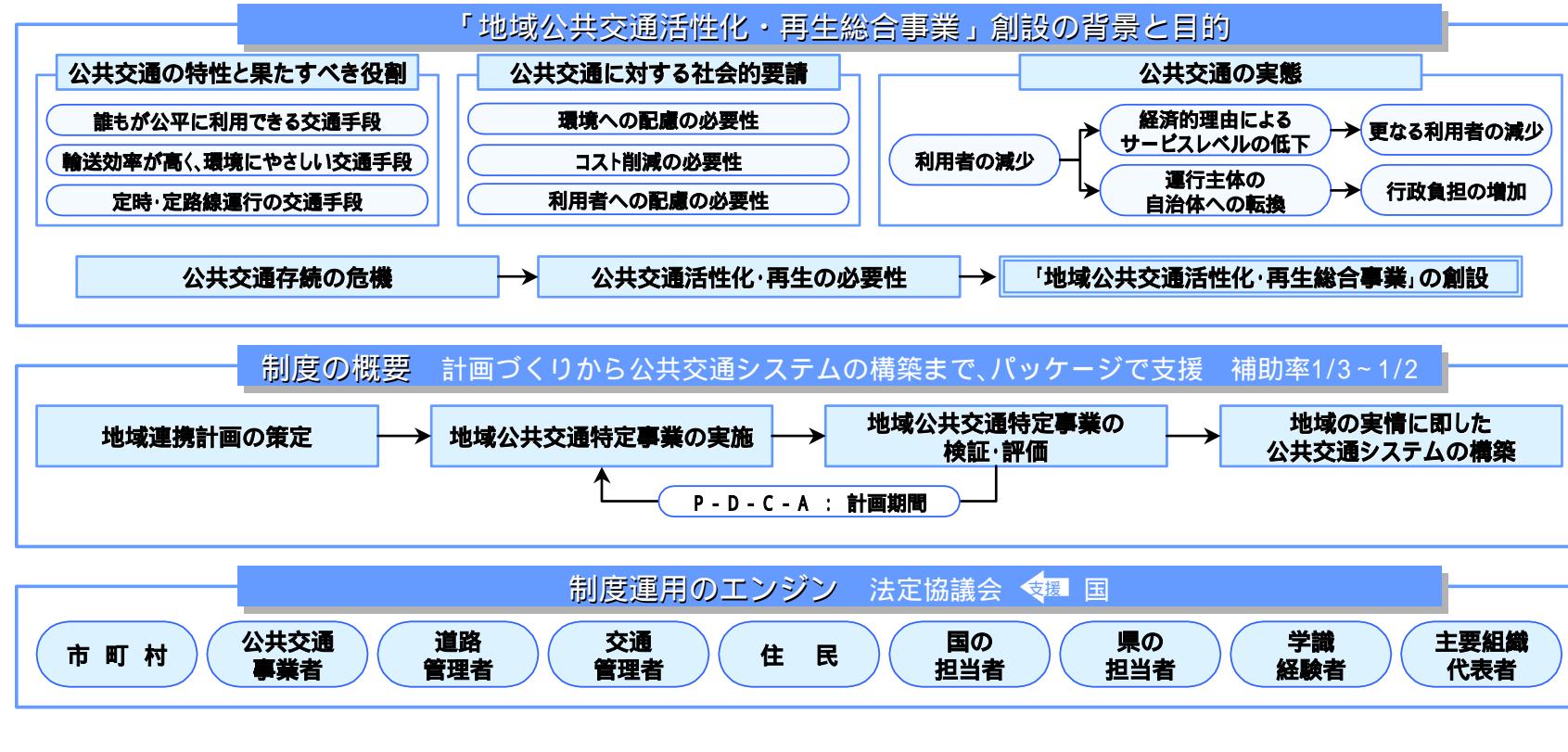
なお、村内には市町村を跨ぐ広域的な路線があるため、当計画は関係市町村より承認を得るものとする。



1 - 3. 計画期間

計画期間は平成 21 年度から平成 23 年度までの 3 ヶ年とする。しかし、実施した施策に対して 23 年度以降も P D C A のサイクルに従って、評価と改善を繰り返し実施していく。

1 - 4. 連携計画策定の作業手順



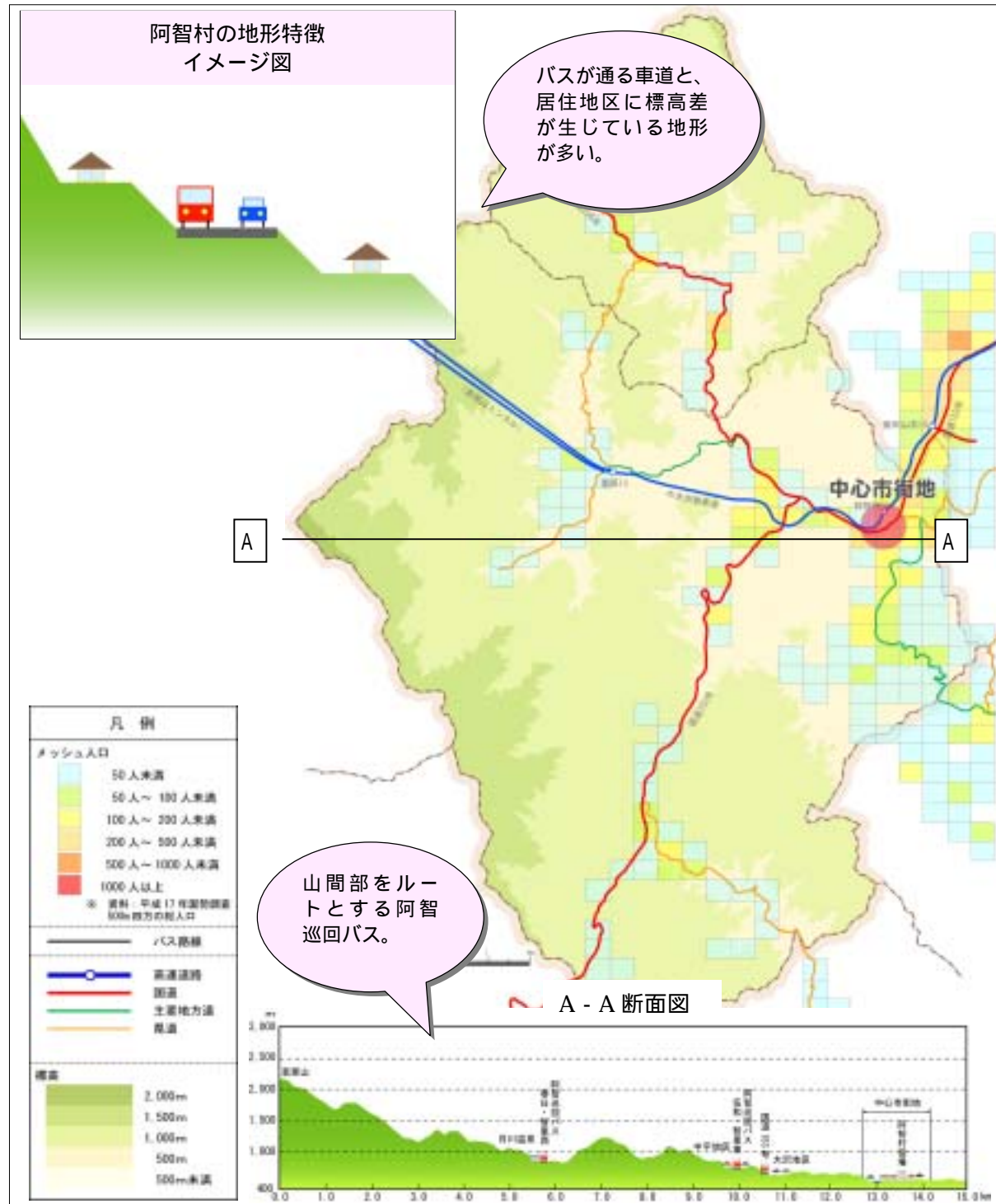
2. 公共交通を取り巻く諸環境の整理

2-1. 阿智村の地形と人口分布

阿智村は南木曽町、飯田市、下條村、阿南町、平谷村、岐阜県中津川市に接する。中心市街地は村域の最も東側に位置し、中心市街地から伸びる国道沿道に集落が分布している。

中心市街地、伍和地区の人口分布は面的な広がりを見せている。

村域は山地であり、居住地区の起伏が激しく、バス路線と居住地区との標高差がある。



〔公共交通のあり方・課題〕

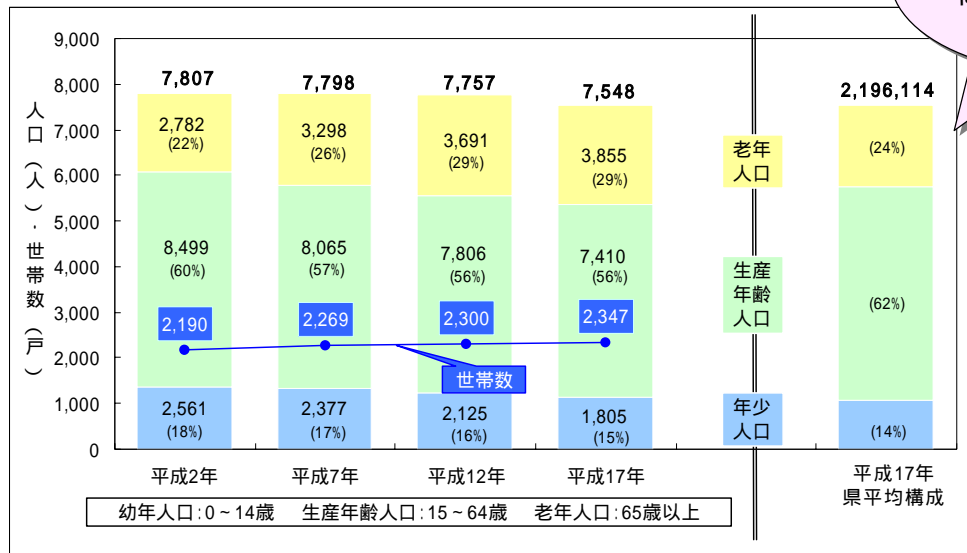
阿智村と周辺市町村との人の動きを捉えた、公共交通サービスの提供。

地形による移動の困難さ、乗降の困難さを可能な限り減少させるような公共交通体系の構築。

2-2.人口推移と地区別人口

人口は減少傾向であるが、世帯数は微増傾向である。
 高齢化率は29%で、老年人口は増加傾向であり、高齢化が進んでいる。
 智里東地区のみ人口伸び率が1.0以上で増加である。
 中心市街地を有する駒場地区が最も人口伸び率が低い。

人口の推移



人口は緩やかな減少パターンに、約3人に1人が高齢者。

資料：国勢調査

地区別人口の伸び率

地区名	阿智村						清内路村
	春日	駒場	伍和	智里東	智里西	浪合	清内路
平成12年	21.9%	27.7%	26.5%	27.8%	35.9%	31.4%	36.4%
平成17年	23%	29.2%	27.9%	27.9%	37.9%	31.1%	34.4%
H17-H12 ポイント数	1.1	1.5	1.4	0.1	2	-0.3	-2

資料：阿智村役場資料



平成12年、平成17年の高齢化率を地区毎に整理し、上表にまとめた。平成12年から17年の高齢化率推移は、浪合地区、清内路村を除いた地区で高くなっている。

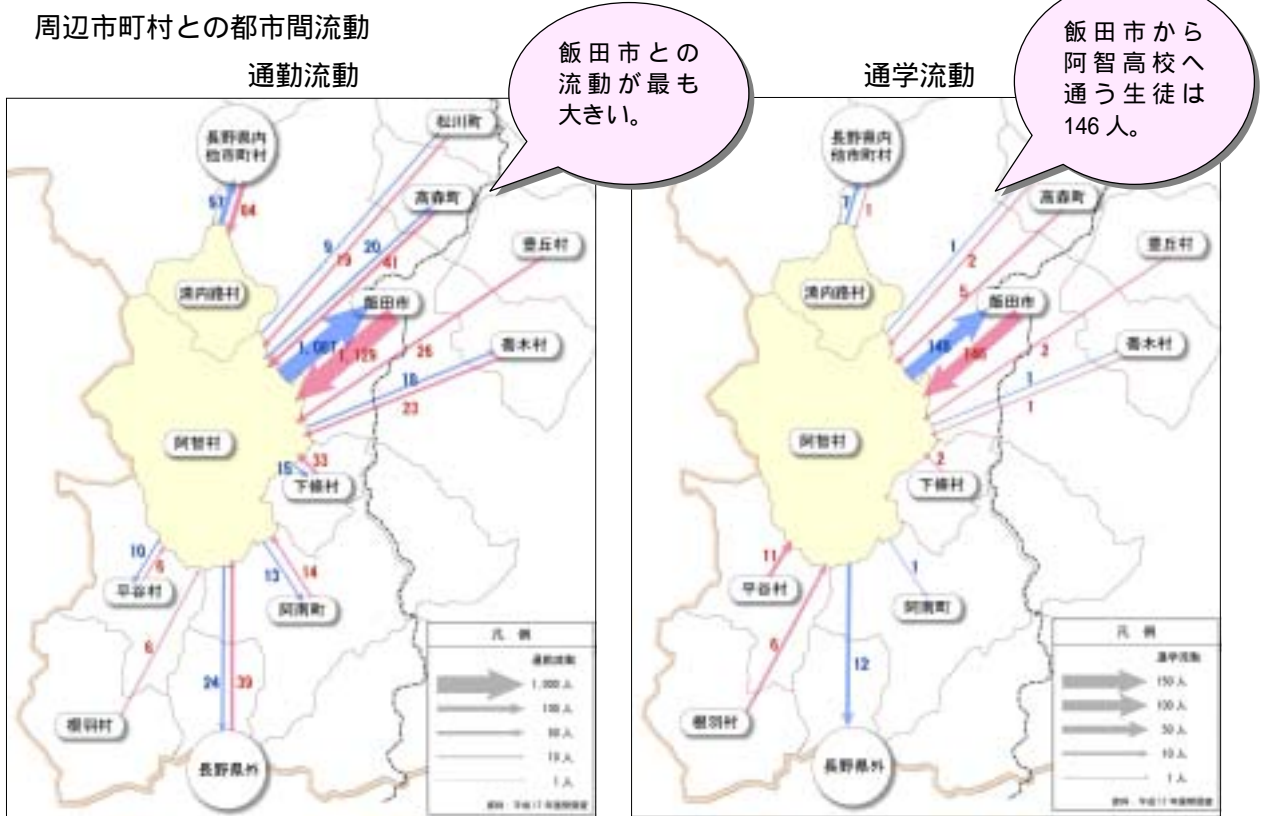
また、郊外の中山間地域になるほど高齢化率は高くなる傾向である。

郊外の山間部ほど高齢化率が高くなる。

2 - 3. 通勤通学流動

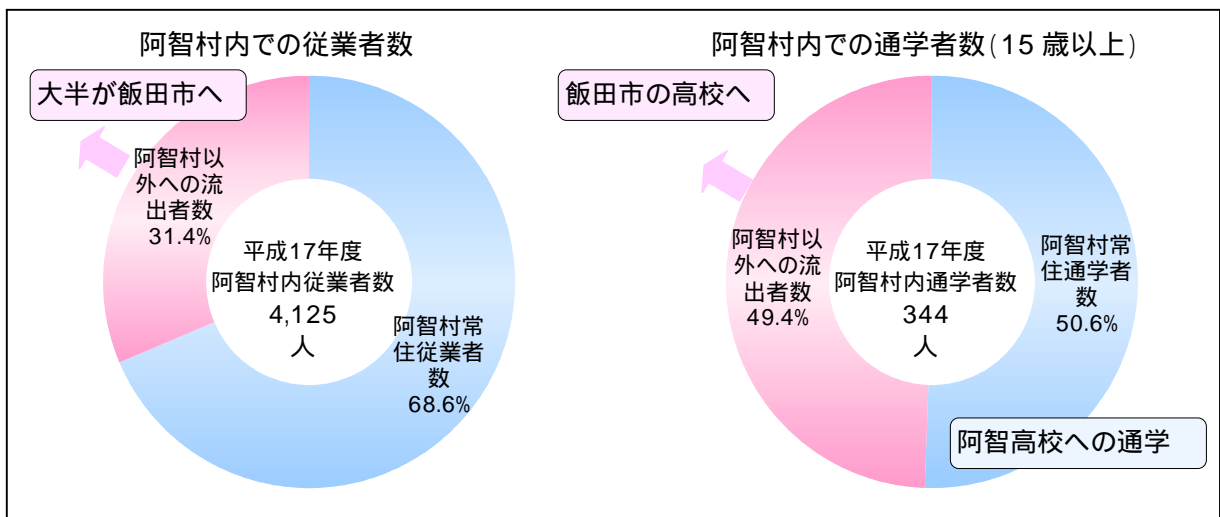
飯田市との都市間流動が活発である。
 通勤・通学ともに、飯田市に対する流入及び流出は同程度である。
 阿智村内従業者及び通学者のうち、半数以上は村内での従業・通学である。

周辺市町村との都市間流動



資料：平成 17 年国勢調査

阿智村内従業者及び通学者の流動動向



資料：平成 17 年国勢調査

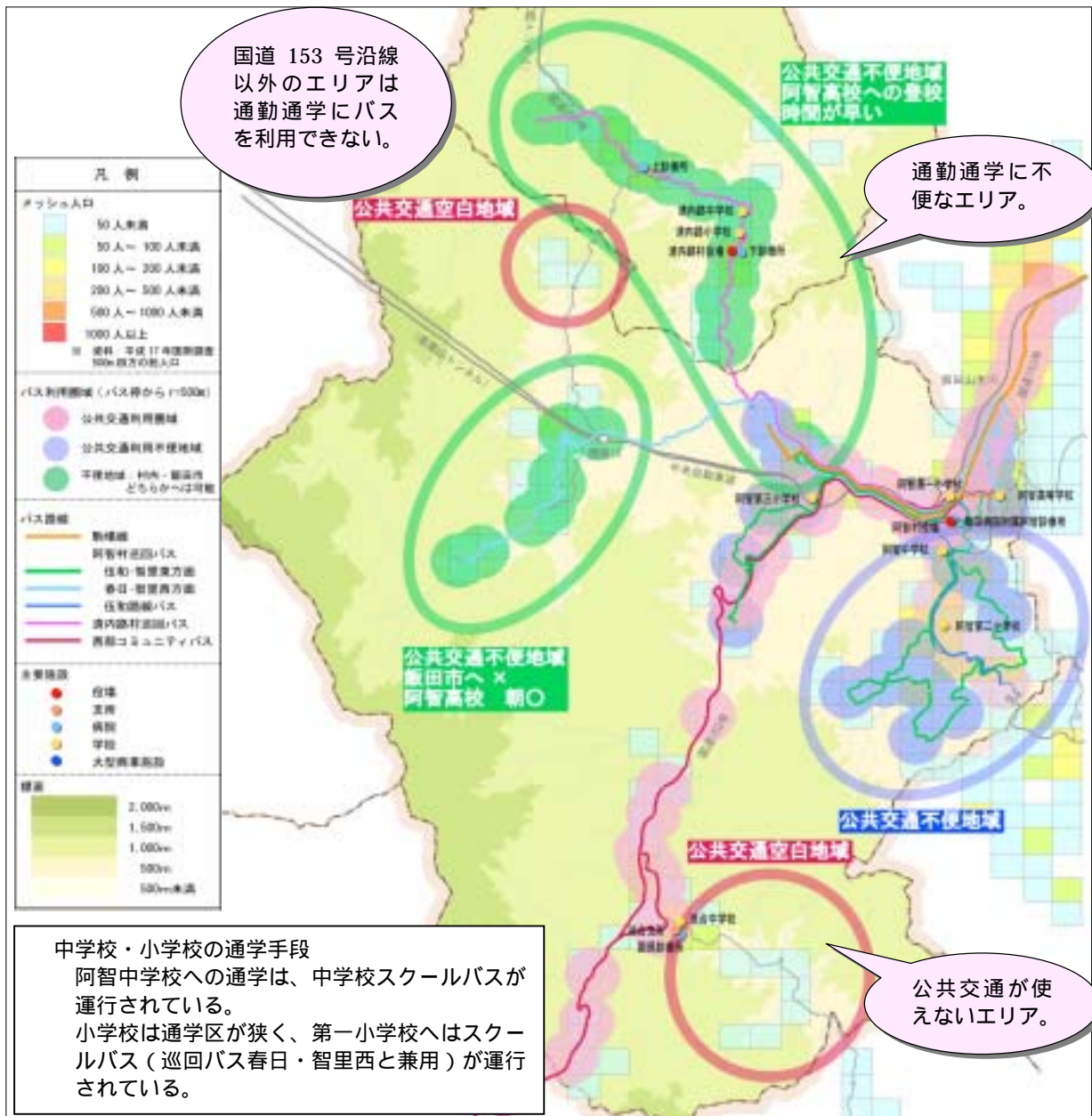
〔公共交通のあり方・課題〕
 飯田市への通勤通学、飯田市からの通勤通学に対する公共交通サービスの提供。
 阿智村内での通勤通学に対する公共交通サービスの提供。

2 - 4. 主要施設分布とバス利用の利便性

通勤・通学（飯田市内または阿智高校）の利便性

駒場線、西部コミュニティ沿線は飯田市中心市街地、村中心市街地への通勤・通学が可能。
 国道 153 号沿線以外は通勤・通学に公共交通を使えない。

項目	定義
朝夕通勤・通学の公共交通不便地域	飯田駅に8時まで間に合わない。かつ、飯田駅を16時半以降のバスで帰れない。 学校前バス停に8時半までに間に合わない。かつ、学校前バス停を16時半以降のバスで帰れない。（阿智高校乗り入れ便は阿智高校バス停）

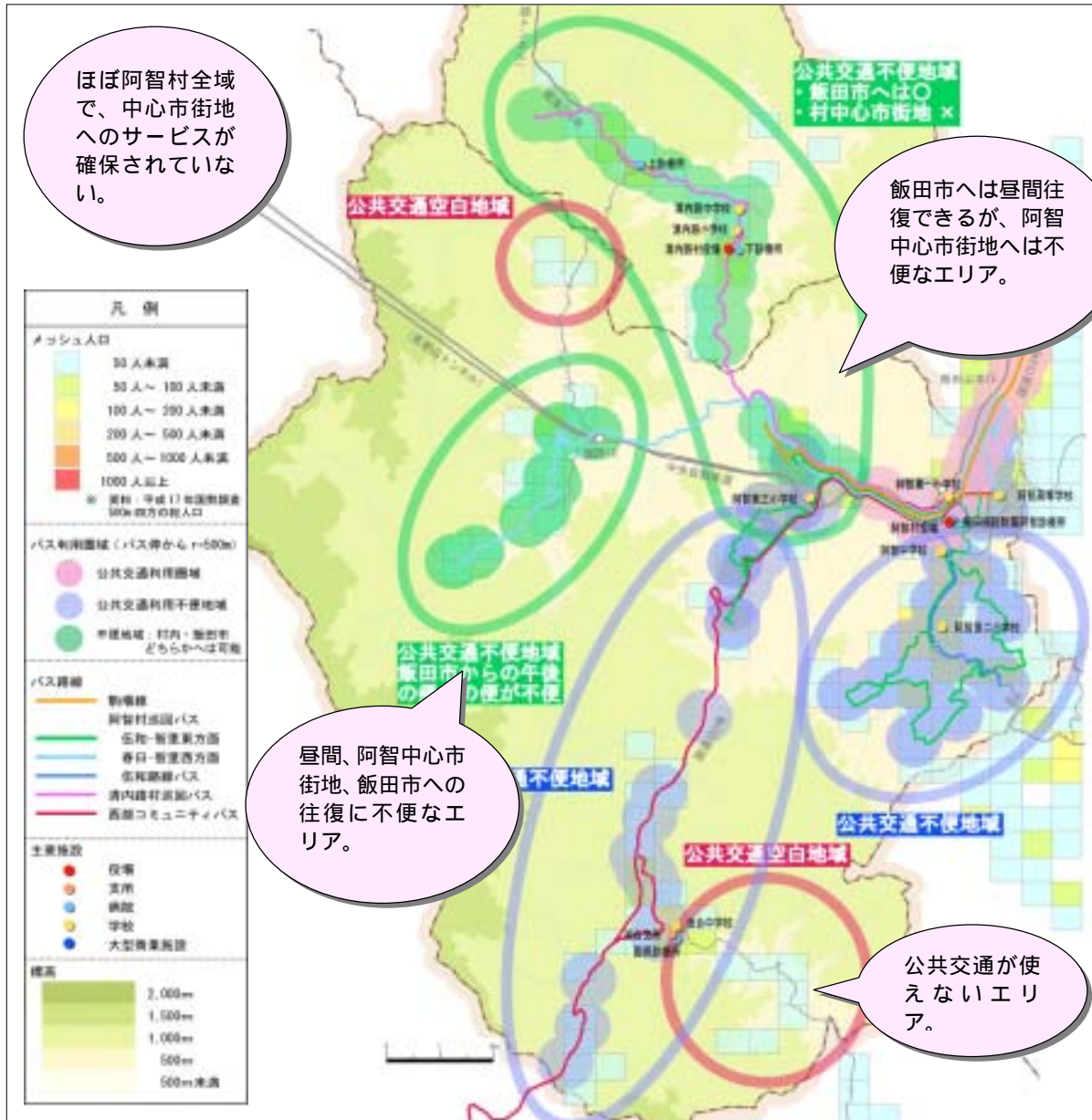


〔公共交通のあり方・課題〕
 村内各地からの通勤通学サービス提供の検討。
 公共交通空白地域の解消。

昼間の中心市街地（阿智中心市街地または飯田市中心市街地）への利便性

駒場線の首山入口から飯田市側は昼間のサービスレベルが確保されている。
 ほぼ阿智村全域から村中心市街地までの昼間のサービスレベルが確保されていない。

項目	定義
昼間の公共交通不便地域	中心市街地に2時間滞在し、12時台発までのバスで帰れる。かつ、午後早い時間に行き、15時台～17時台のバスで帰れる。 飯田市中心市街地に2時間滞在し、12時台発までのバスで帰れる。かつ午後、2時間の滞在で往復できる。
公共交通空白地域	公共交通の運行が無い地域。



〔公共交通のあり方・課題〕
 村内各地から中心市街地及び飯田市中心市街地への公共交通サービス提供の検討。
 公共交通空白地域の解消。

2 - 5.阿智巡回バスの運行経路と利便性

朝の阿智高校への通学における、阿智巡回バスの利便性

阿智巡回バスは通学輸送に対応していない。
1周で1運行であるが、実際は2系統1セットで1回運行である。

伍和・智里東の運行経路（例：朝便）と利便性



春日・智里西の運行経路と利便性



春日・智里西：朝便は図の通り 系統 系統、昼・夕便は 系統 系統

阿智高校への通学交通手段の実態と問題点

阿智高校への、徒歩・二輪車以外の登校手段

阿智高校は村の中心市街地からはずれた飯田市よりの高台にある。
 飯田市からは登校時3本、下校時6本のバスサービスがある。
 阿智村浪合方面からは、「西部コミュニティバス」の利用が可能であるが、登校・下校各1本で、十分なサービスとは言えない。
 駒場線沿線地区は駒場線利用で通学ができるが、智里、昼神地区等は最寄りのバス停までの送迎が必要。
 伍和、河内地区等はバスサービスがなく、自転車か家族の送迎が必要。



阿智巡回バスの運行経路パターン図

1周で1運行であるが、実際は2系統1セットで1回運行である。

バス使用台数	2台	
コース名	伍和・智里東	春日・智里西
運行本数	3便	3便
運行日	火・日・祝運休	
1周距離	約38km	約40km
1周所要時間	約100分	約90分
1系統	約50分	約60分
2系統	約50分	約30分

各コースは2系統ずつに分かれている。

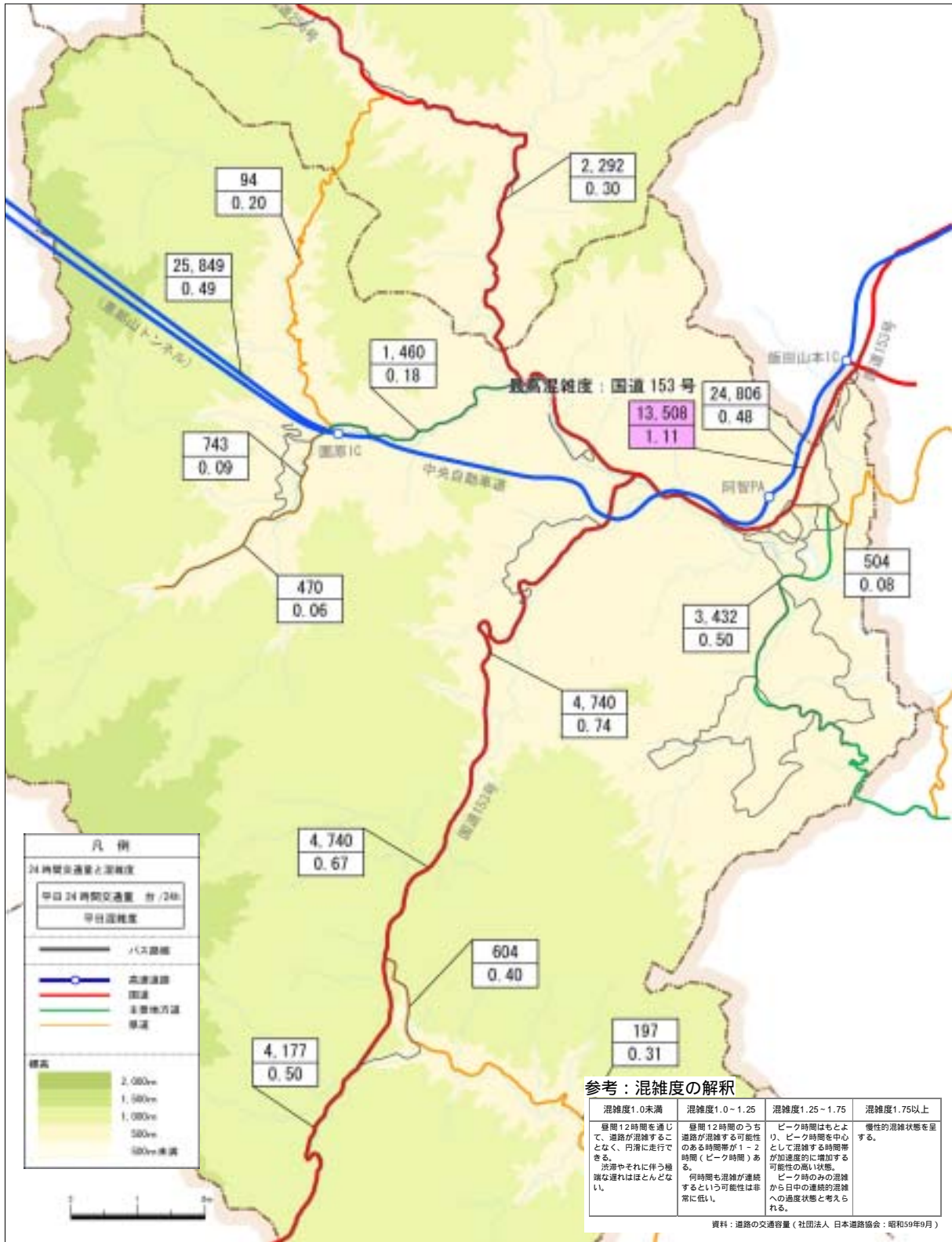


〔公共交通のあり方・課題〕

阿智巡回バスを通学にも使えるよう検討。
 阿智巡回バスの経路はダイヤと合わせて、効率的な経路を検討。

2-6. 道路混雑状況とバス路線

村内の最高混雑度は「1.11」(国道 153 号)であり、道路混雑状況が公共交通に与える影響は少ない。



資料：平成 17 年度 道路交通センサス

2-7. 鉄道交通とバス交通の連携状況

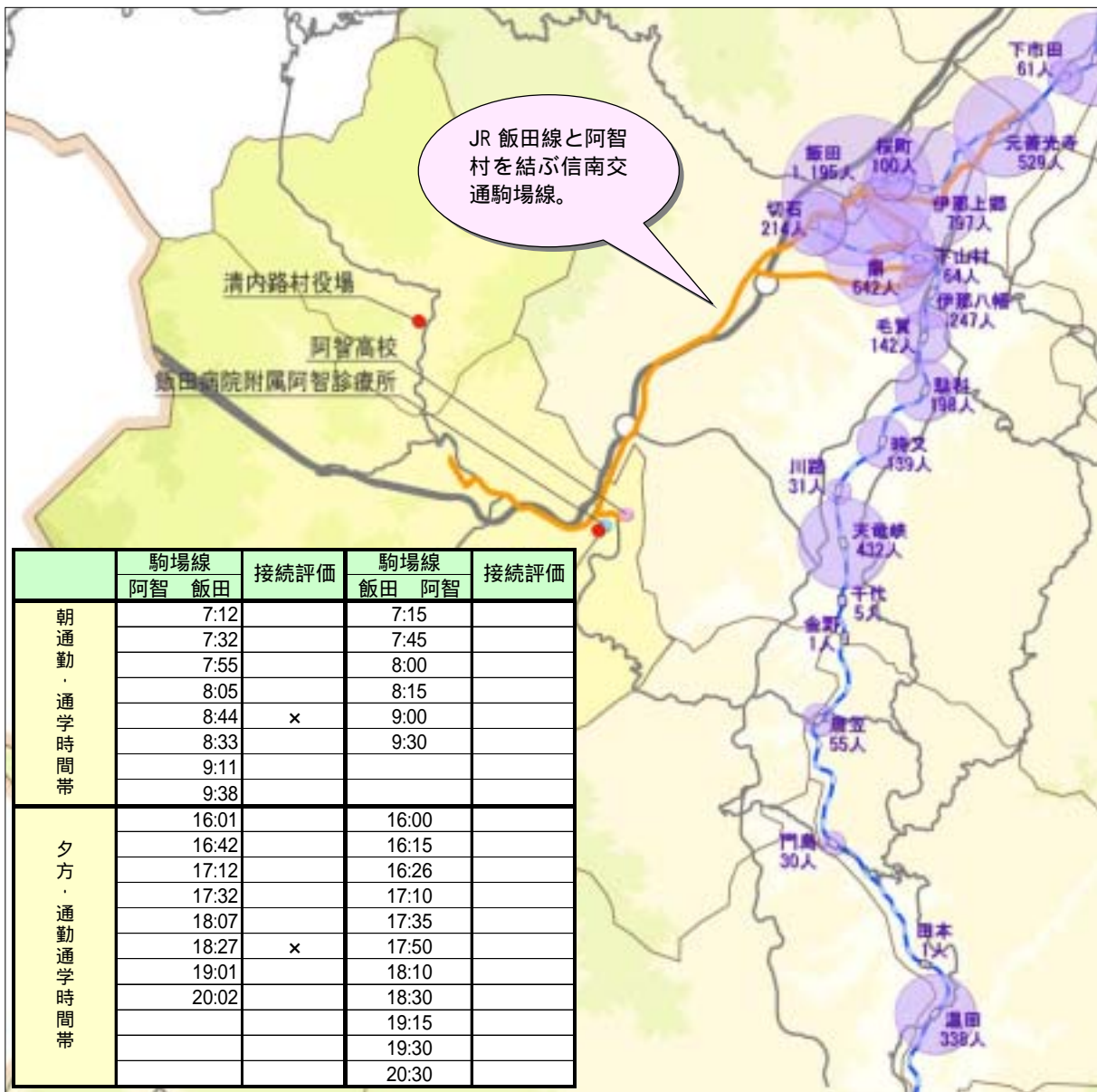
2-7-1. J R 飯田線と駒場線との連携

阿智村内には鉄道路線は通っていない。
 阿智村と J R 飯田線とは信南交通・駒場線が阿智村中心部と J R 飯田駅を結んでいる。
 J R 飯田線の乗降客数を見ると飯田駅の利用者数が 1,195 人と突出して多い。
 駒場線と J R 飯田線との接続状況は特に朝夕は良好である。

接続状況の評価基準

乗り換え時間	約5分以下	5分以上30分以下	30分以上
評価	×		×

バス各便に対して、飯田線は辰野方面、天竜峡方面の接続があるが、「常に両方向の接続が可能」は困難なため、どちらかの方面との接続が取れていれば評価は「 」とした。



〔公共交通のあり方・課題〕

駒場線と阿智村内各公共交通機関との連携を強化し、飯田市、J R 飯田線沿線との連携を強化する。

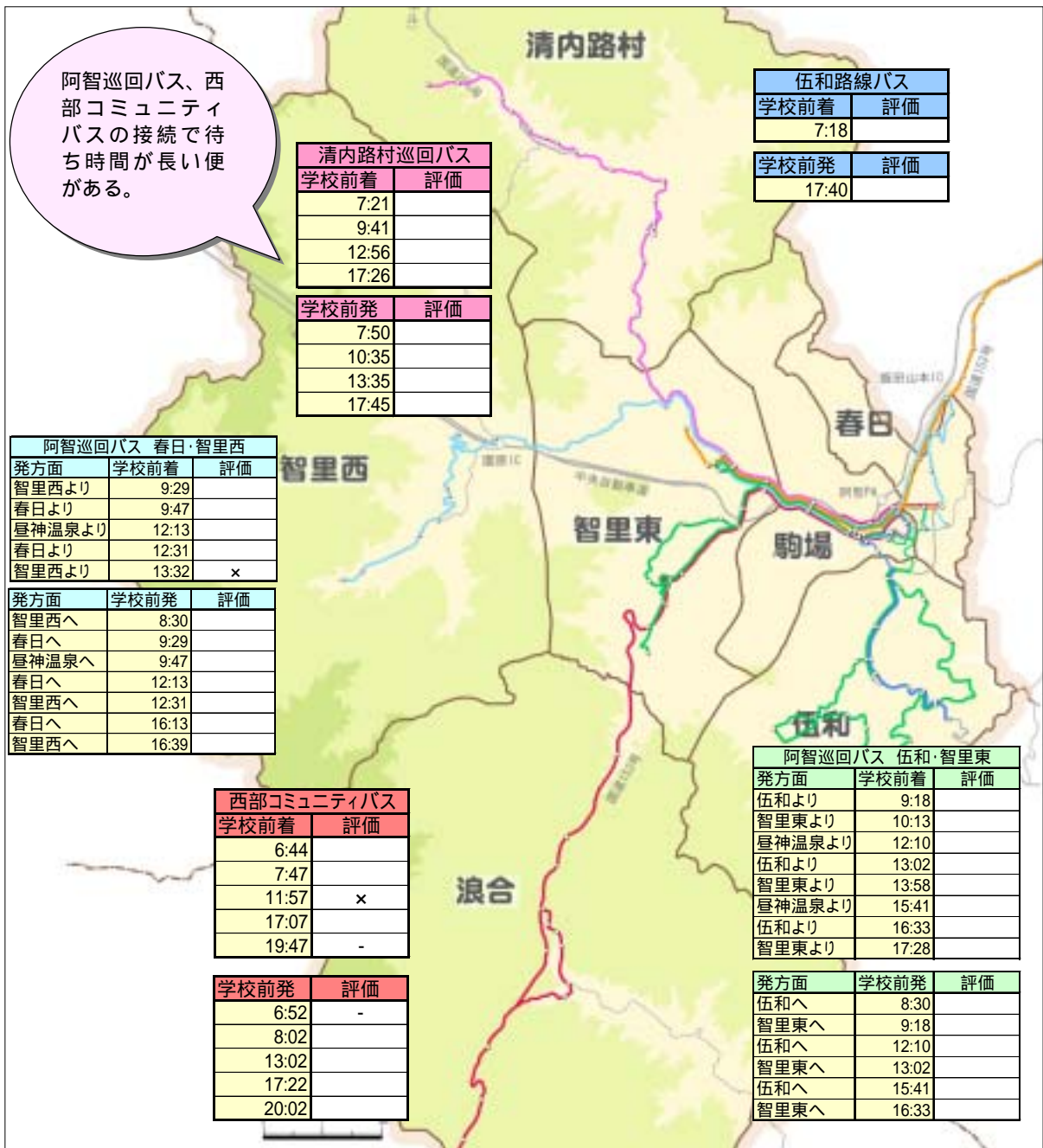
2-8. 駒場線と村内各バス路線との連携

駒場線との接続は概ね良好である。
 阿智巡回バス、西部コミュニティバスは接続に「10分以上30分以内」を要する便もある。
 西部コミュニティバスは2便接続出来ない便がある。

接続状況の評価基準

乗り換え時間	10分以下	10分以上30分以下	30分以上
評価			×

「村内各地、清内路村方面から」のバスは「飯田行き駒場線」との接続を評価し、「村内各地、清内路方面行き」へのバスと「飯田からの駒場線」との接続を評価した。なお、接続バス停は「学校前」とした。

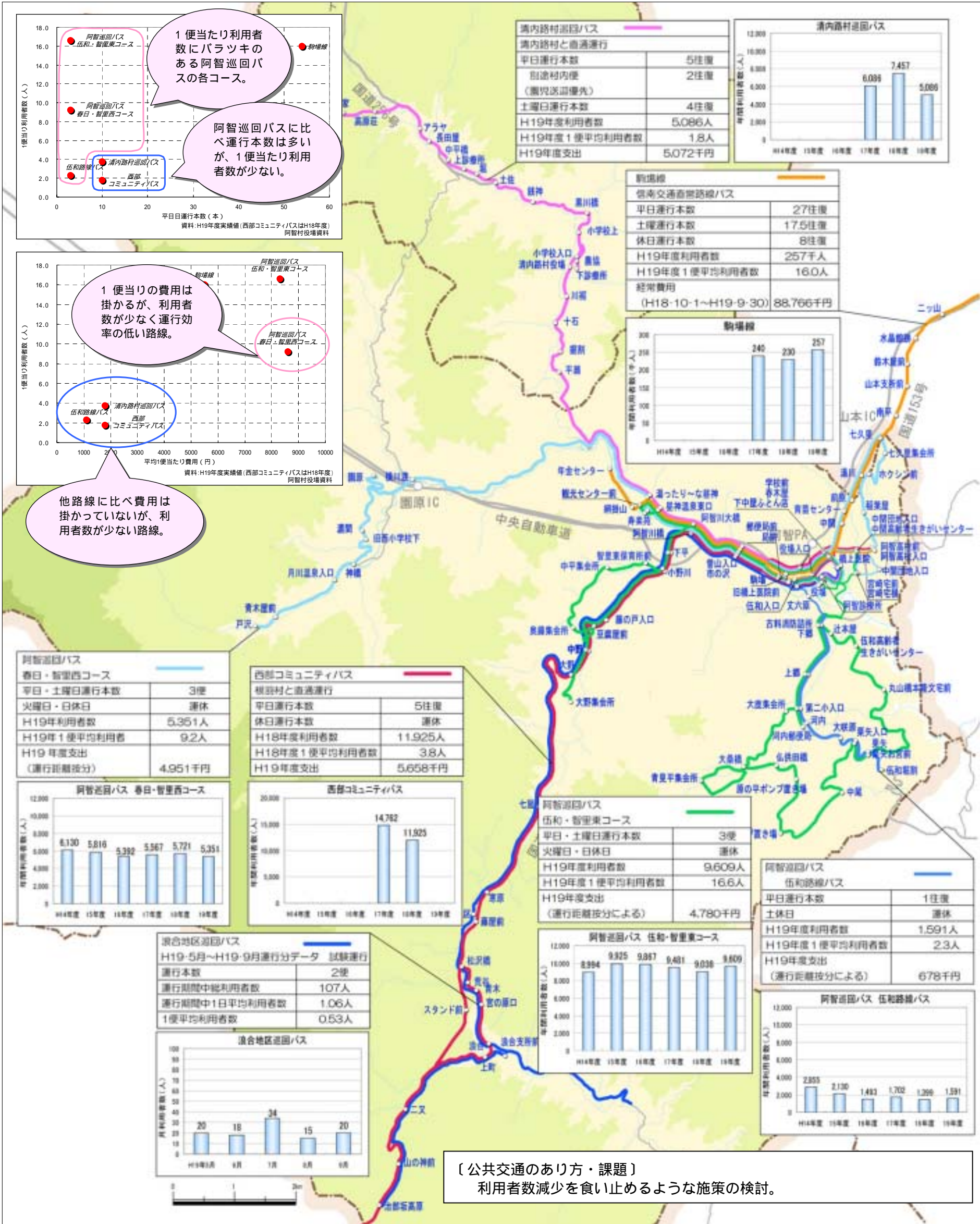


〔公共交通のあり方・課題〕

接続基準時間の設定と、阿智巡回バス、西部コミュニティバスと駒場線との接続を検討。

2-9. バス交通の状況

利用者は横這い若しくは減少傾向である。
 阿智巡回バスは各コースの1便あたり利用者数の差が大きい。特に春日・智里西コースは1便あたり利用者数は少ないが、費用は掛かっており運行効率が低い。
 清内路村巡回バス、西部コミュニティバスは1便あたり利用者数が他路線に比べ少ない実態である。



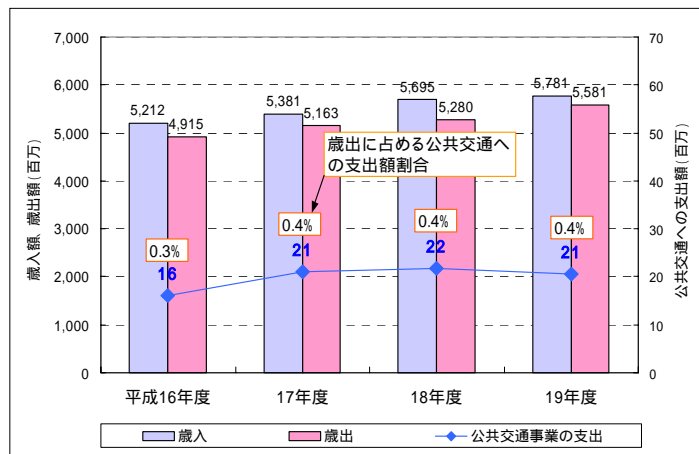
2 - 10. 公共交通への財政支出の推移

行政の公共交通事業に対する年間支出は約 2,600 万円で、年間支出額に占める割合は約 0.4% である。(平成 19 年度)
 公共交通事業費が年間歳出に占める割合は小さいが、年々微増傾向である。
 公共交通事業費の 1 世帯当たり負担額は約 11,000 円、村民一人当たり負担額は 3,500 円。(平成 19 年度)
 村民に対する公共交通事業費の負担額は横這いまたは若干の減少傾向である。

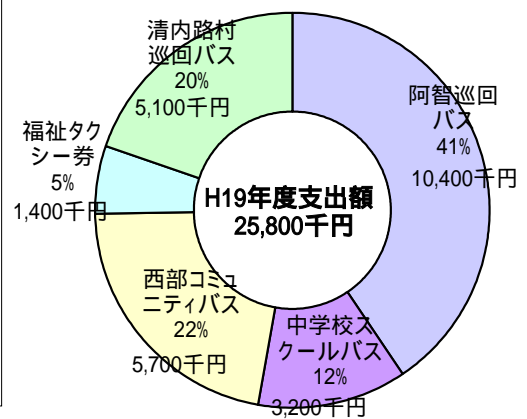
阿智村(清内路村除く)の財政状況と公共交通事業に対する支出推移及び内訳

阿智村の財政状況と歳出に占める公共交通事業費(清内路巡回バス除く)の比率を示した。平成 19 年度の歳入は約 58 億円、歳出は約 56 億円であり、公共交通事業費は 2,600 万円である。歳出に占める公共交通事業費の割合は 0.4% である。

阿智村の財政状況



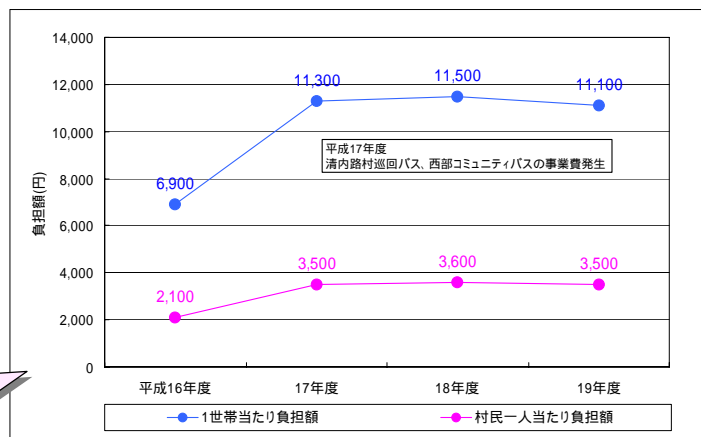
公共交通事業費内訳(平成 19 年度)



資料：阿智村役場

阿智村(清内路村含む)の公共交通事業費各世帯、各人負担額

公共交通事業費を村内の各世帯数で割った各世帯負担額と村人口で割った村民一人当たり負担額を示した。1 世帯当たり負担額は 11,000 円、村民一人当たり負担額は 3,500 円であり、平成 16 年度からの推移を見ると、増加傾向または若干の減少傾向である。



事業経費は若干の減少傾向。人口・世帯数は横這いまたは減少傾向。よって一帯当たり、村民一人当たり負担額も横這いまたは若干の減少傾向である。

人口・世帯：毎月人口異動調査各年 10 月 1 日現在

〔公共交通のあり方・課題〕

可能な限り、行政負担、村民負担を圧縮する公共交通体系の構築。
 見直しに際しての負担上限値の設定。

2 - 11. 公共交通を取り巻く諸環境の整理からの課題

項目	現状・問題点	課題
地形	阿智村の西側は山間地で、中心市街地周辺も含め、全体的に起伏が激しい土地	地形による移動の困難さ、乗降の困難さを可能な限り減少させるような公共交通体系の構築
人口分布	中心市街地周辺、伍和地区は面的な広がりであるが、山間地は道路沿いに集落が分布	
通勤通学流動	主に飯田市との流動	飯田市への流動に対応した公共交通体系の構築
	村内の従業員の約7割、通学者の約5割は村内で従業・通学	阿智村内の「通学」にも対応した公共交通体系の構築
公共交通不便地域	通勤・通学の利便性 阿智村内全域で対応できていない	阿智巡回バス及び清内路巡回バスの通勤通学サービス提供の検討
	中心市街地への利便性 智里東地区、浪合地区、清内路村が公共交通不便地域	村内各地から昼間、中心市街地及び飯田市への移動に利用できる公共交通体系の構築
公共交通空白地域	智里西地区、浪合地区に公共交通空白地域が存在	公共交通空白地域の解消
飯田市へのアクセス (駒場線との接続)	阿智巡回バス及び西部コミュニティバスに接続不能または接続不便な便が存在	阿智巡回バス、西部コミュニティバスと駒場線接続の見直し
バス交通網の現状	多くの路線(駒場線・阿智巡回バス 伍和・智里東コース除く)で利用者は減少傾向	利用者の減少を食い止めるような施策の検討
財政・村民負担	一世帯当たり11,000円、村民一人当たり3,500円(平成19年度)負担している 行政負担額、村民負担額は増加傾向	行政負担、住民負担を可能な限り抑えられるような施策の検討

3. バス利用実態調査によるバス交通の現状

本調査では、阿智村内を通るバス路線について、全便を対象にし、バス停別乗降客調査と利用者アンケート調査を実施した。

本節では、その調査概要、調査結果について整理分析を行った。

3 - 1. バス利用実態調査概要

バス停別乗降客調査、利用者アンケート調査は以下に示す方法で実施した。

(1) 調査概要

調査日：平成 20 年 10 月 8 日（水）

調査路線

信南交通 駒場線（起終点：飯田駅・飯田工業高校～曾山・年金センター）

阿智村巡回バス

-1 伍和・智里東巡回（起終点：寿楽苑～春木屋）

-2 伍和・智里西巡回（起終点：寿楽苑～春木屋）

-3 伍和路線バス（起終点：伍和掘割～学校前（春木屋））

清内路村巡回バス（起終点：阿智村役場～森の家）

西部コミュニティバス（調査対象地点：阿智高前～治部坂高原）

調査内容

バス停別乗降客数調査

バス停ごとに乗車した人数、降車した人数をカウントし、調査票に記入する。

ただし、阿智村巡回バスはバス停以外でも乗車が可能。そのような乗車人数は、通過後のバス停欄横に人数を記入（例えば、寿楽苑 湯ったり～な昼神の間で乗車した人は寿楽苑の欄の横に記入）

バス利用者ヒアリング調査

バス乗車中の人に対し、ヒアリング票を配布し、記入後回収する。高齢者などの場合は聞き取り形式で対応することも可。

3 - 2. バス利用実態調査結果

(1) 駒場線

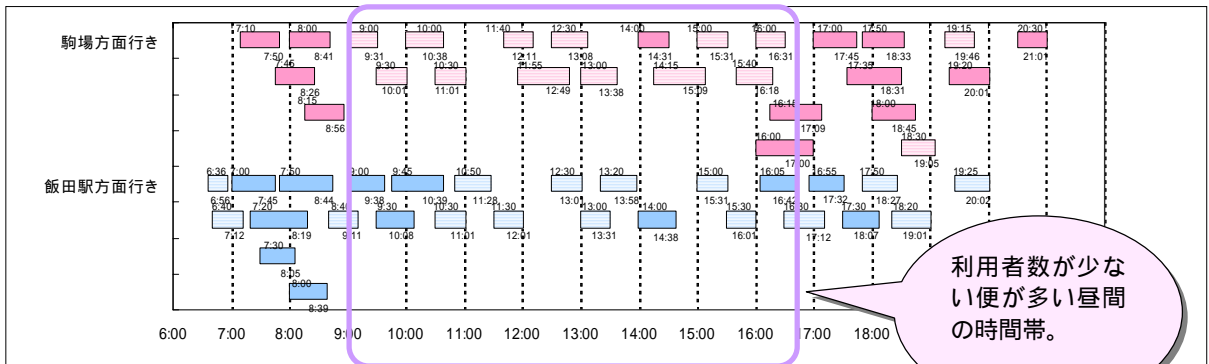
運行サービスレベルは高く、阿智村と飯田市を結ぶ基幹バス路線。
 阿智村と飯田市の利用者数比はおよそ 3 : 1 (飯田市 : 阿智村)
 運行本数が多いが、特に昼間、利用者数が少ない便が存在する。
 利用者アンケートで「運行本数は今のままでよい」が約 60%。
 多様な利用目的で利用されている路線。

バス停別利用者数

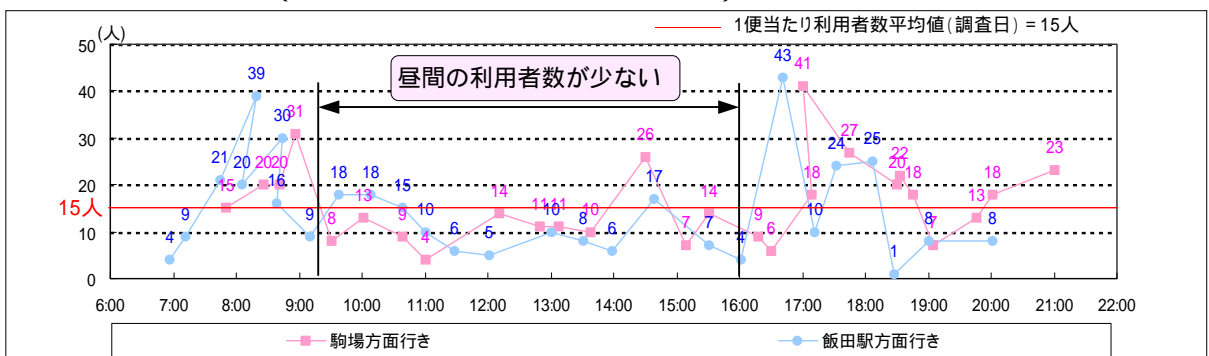


赤文字は路線の中で最も利用者数の多いバス停

運行ダイヤ (は 1 便当たり乗車人数 16 人以下の便)



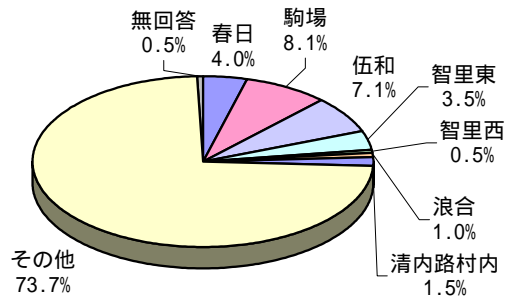
便別利用者数 (終点着時間を基準とした利用者数)



バス利用者ヒアリング調査

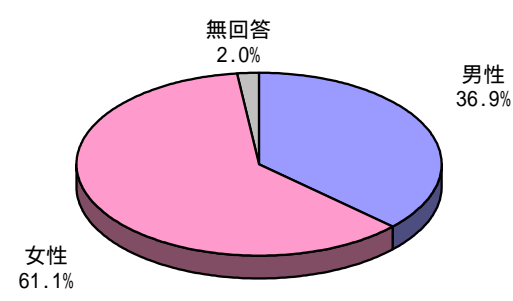
バス利用者アンケート調査結果（回答者数 = 198人）

あなたのご住所は？



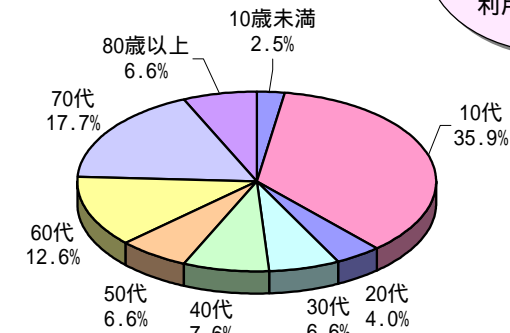
- 春日
- 駒場
- 伍和
- 智里東
- 智里西
- 浪合
- 浪合自治会
- 清内路村内
- その他
- 無回答

あなたの性別は？



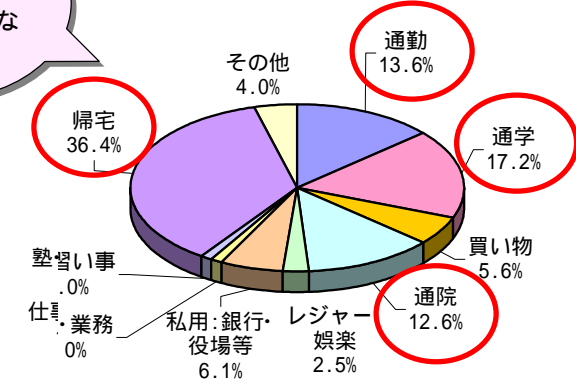
- 男性
- 女性
- 無回答

あなたの年齢は？



- 10歳未満
- 10代
- 20代
- 30代
- 40代
- 50代
- 60代
- 70代
- 80歳以上
- 無回答

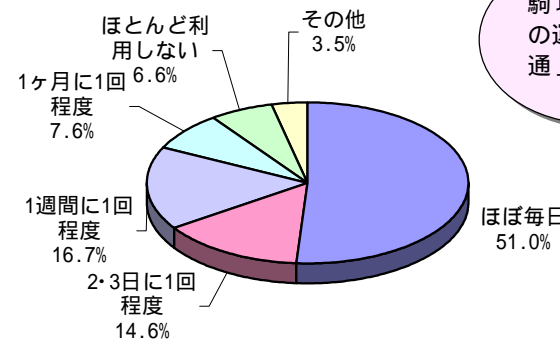
バスをご利用になられた目的は？



- 通勤
- 通学
- 買い物
- 通院
- レジャー・娯楽
- 私用：銀行・役場等
- 仕事・業務
- 塾・習い事
- 帰宅
- その他
- 無回答

「通勤」「通学」「通院」で利用。多様な利用目的。

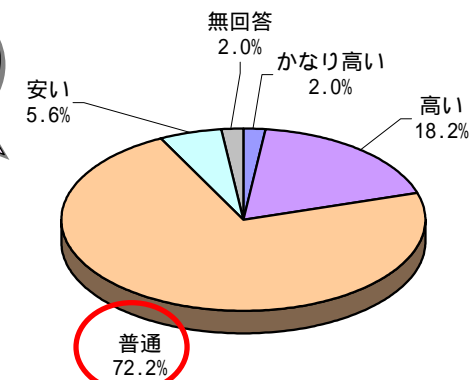
バスをご利用になれる頻度は？



- ほぼ毎日
- 1週間に1回程度
- 2・3日に1回程度
- 1ヶ月に1回程度
- ほとんど利用しない
- その他
- 無回答

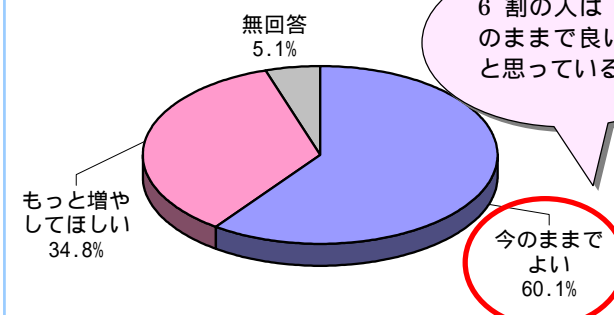
駒場線の今の運賃は「普通」。

バスの運賃についてどう思われますか？



- かなり高い
- 高い
- 普通
- 安い
- かなり安い
- 無回答

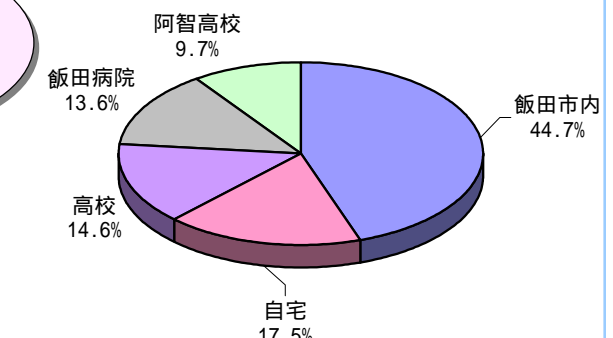
バスの運行本数についてどう思われますか？



- 今のままでよい
- もっと増やしてほしい
- もう少し減らしてもよい
- 無回答

6割の人は「今のままでよい」と思っている。

本日の最終目的地は



- 飯田市内
- 自宅
- 高校
- 飯田病院
- 阿智高校

バスの運行に対するご要望がありましたらお書きください

- 運行時間について(8件)
 - 早い時間をもう少し増やしてほしい(飯田市・10歳未満・女性)
 - 朝夕、各バス停にとまらない、急行があったらいい(飯田市・20代・男性)
 - これ以上は減らさないでほしい。昼間少なくなりがちだが、乗り遅れると次まで1時間10分あったりするから(飯田市・70代・女性)
 - 午前中に1・2本増やしてほしい(飯田市・80歳以上・女性)
 - 時間正確に(飯田市・20代・女性) (他2件)
 - 最終便はもう1時間位遅くても良い(飯田市・50代・男性)
- 運行本数・路線について(11件)
 - 市内は循環があるが、こちらからだと市立病院、市内の路線が少ない(飯田市・40代・女性)
 - 特に下りを昼間は小型にして、台数を増やしてほしい(飯田市・60代・女性)
 - 市立病院行きを増やしてほしい(飯田市・60代・女性)
 - 年金センターまでのバスを増やしてほしい(飯田市・30代・女性)
- 減らさないでほしい(飯田市・60代・男性) (他2件)
- 運賃について(3件)
 - 運賃が高くて、無くなると非常に困る。本数は今のまま、運賃が上がっても無いと困る。(智里西・60代・男性)
 - 料金100円バスみたいにしてほしい(飯田市・70代・女性)
 - バス運賃がもう少し安ければもっと利用したい。最終便と午後9時以降1本くらいはほしい(飯田市・40代・女性)
- 土日運行について(9件)
 - 日曜帰り18:00昼神が少ない、困っている(智里東・40代・女性)
 - 土日を増やしてほしい(伍和・60代・女性) (他7件)
- その他(21件)
 - (駅での)バスの乗り換えを良くしてほしい。(到着した目の前で発車、乗り換え時間が1分しかない) (伍和・30代・女性)
 - 特になし(春日・10代) (他2件)
 - このまま現状維持してほしい(伍和・80歳以上・男性) (他8件)

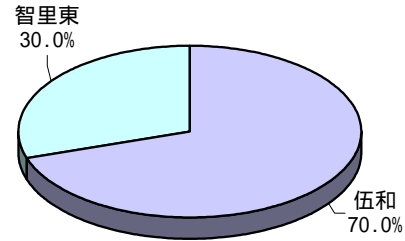
〔公共交通のあり方・課題〕

利用者数の少ない便について削減または前後便との統合も含めた便数の適正化を検討。
 利用目的から主に「通勤・通学」「通院」へのサービスの確保及び充実。
 運賃は可能な限り値上げは行わない方針を見出すよう検討。

バス利用者ヒアリング調査

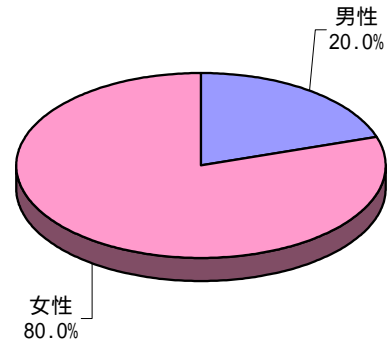
バス利用者アンケート調査結果（回答者数 = 10人）

あなたのご住所は？



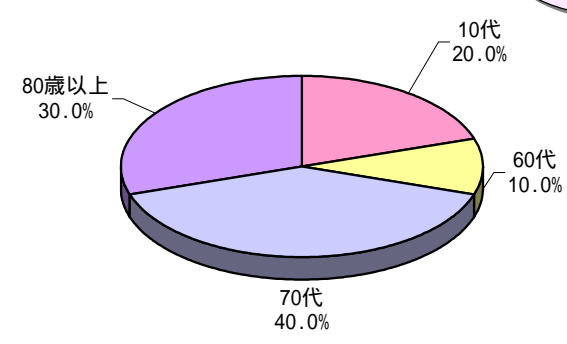
- 春日
- 駒場
- 伍和
- 智里東
- 智里西
- 浪合
- 浪合自治会
- 清内路村内
- その他
- 無回答

あなたの性別は？



- 男性
- 女性
- 無回答

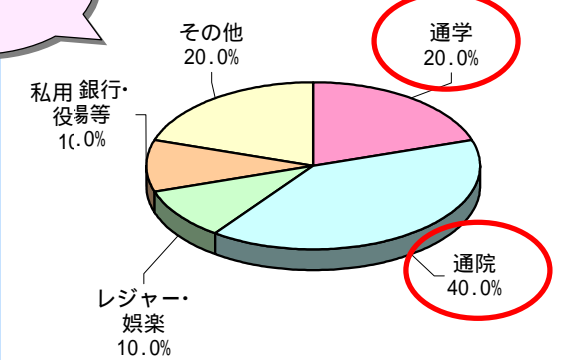
あなたの年齢は？



- 10歳未満
- 10代
- 20代
- 30代
- 40代
- 50代
- 60代
- 70代
- 80歳以上
- 無回答

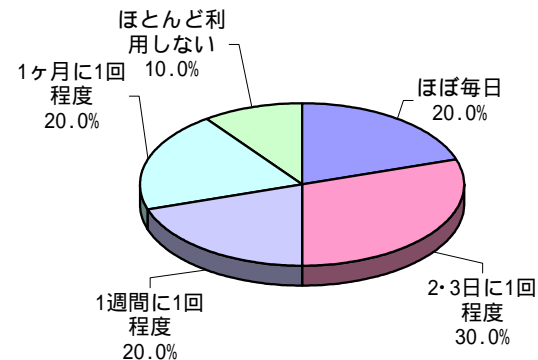
「通院」「通学」で利用。

バスをご利用になられた目的は？



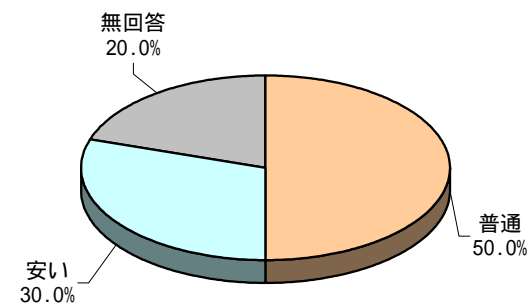
- 通勤
- 通学
- 買い物
- 通院
- レジャー・娯楽
- 私用・銀行・役場等
- 仕事・業務
- 塾・習い事
- 帰宅
- その他
- 無回答

バスをご利用になられる頻度は？



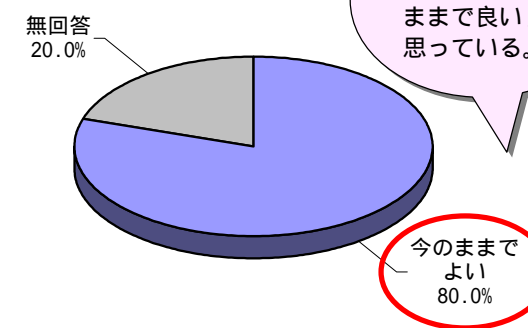
- ほぼ毎日
- 2・3日に1回程度
- 1週間に1回程度
- 1ヶ月に1回程度
- ほとんど利用しない
- その他
- 無回答

バスの運賃についてどう思われますか？



- かなり高い
- 高い
- 普通
- 安い
- かなり安い
- 無回答

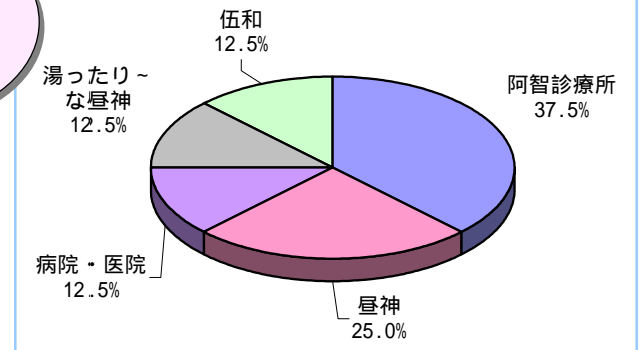
バスの運行本数についてどう思われますか？



運行本数は8割の人が「今のままで良い」と思っている。

- 今のままでよい
- もっと増やしてほしい
- もう少し減らしてほしい
- 無回答

本日の最終目的地は



- 阿智診療所
- 昼神
- 病院・医院
- 湯ったり～な昼神
- 伍和

バスの運行に対するご要望がありましたらお書きください

意見

- ・帰りが12時のため、湯に入っても時間があるのでもう少し増やしてほしい。曜日により運行しない日があるので困る時がある。(伍和・80歳以上・女性)
- ・辻本屋さんで乗れば良い。伍和を一回りすると長く乗るので。(伍和・80歳以上・女性)
- ・バス停が遠い(伍和・70代・女性)
- ・2時間位待つ(智里東・70代・女性)(他1件)

〔公共交通のあり方・課題〕

運行本数については「今のままで良い」が8割であり、今のサービスレベルを落とさず、ルートの見直しなど、効率的な回り方を検討。利用目的から主に「通学」「通院」へのサービスの確保及び充実を目的とする。

(3) 阿智巡回バス 春日・智里西

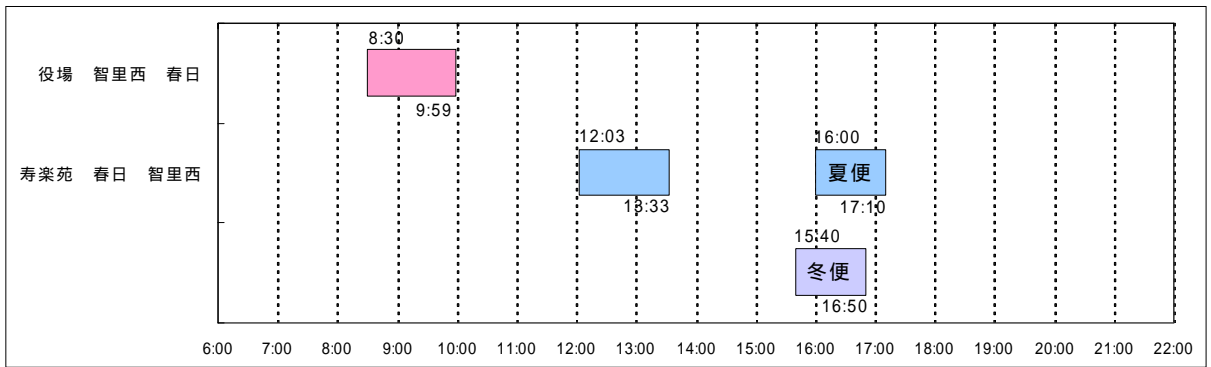
春日 中心市街地、智里西 中心市街地の2系統が1セット1周であるため、非常に運行距離が長く(1周約40km)運行時間も長い。
 中心市街地から遠部は、利用者が非常に少ない。
 利用目的は「通院」「レジャー・娯楽」が主である。
 目的地は「昼神温泉・中心市街地」である。
 運行本数は約90%が「今のままで良い」と回答。

バス停別利用者数

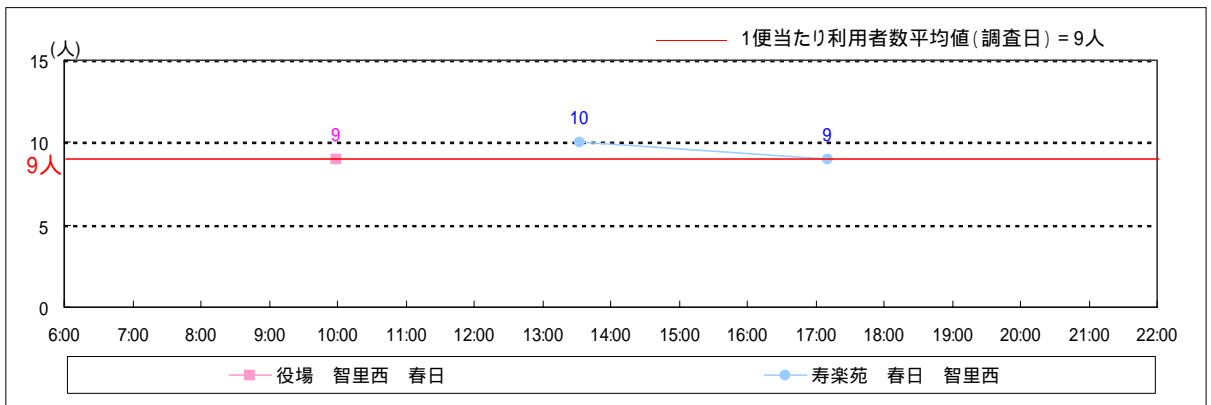


赤文字は路線の中で最も利用者数の多いバス停

運行ダイヤ

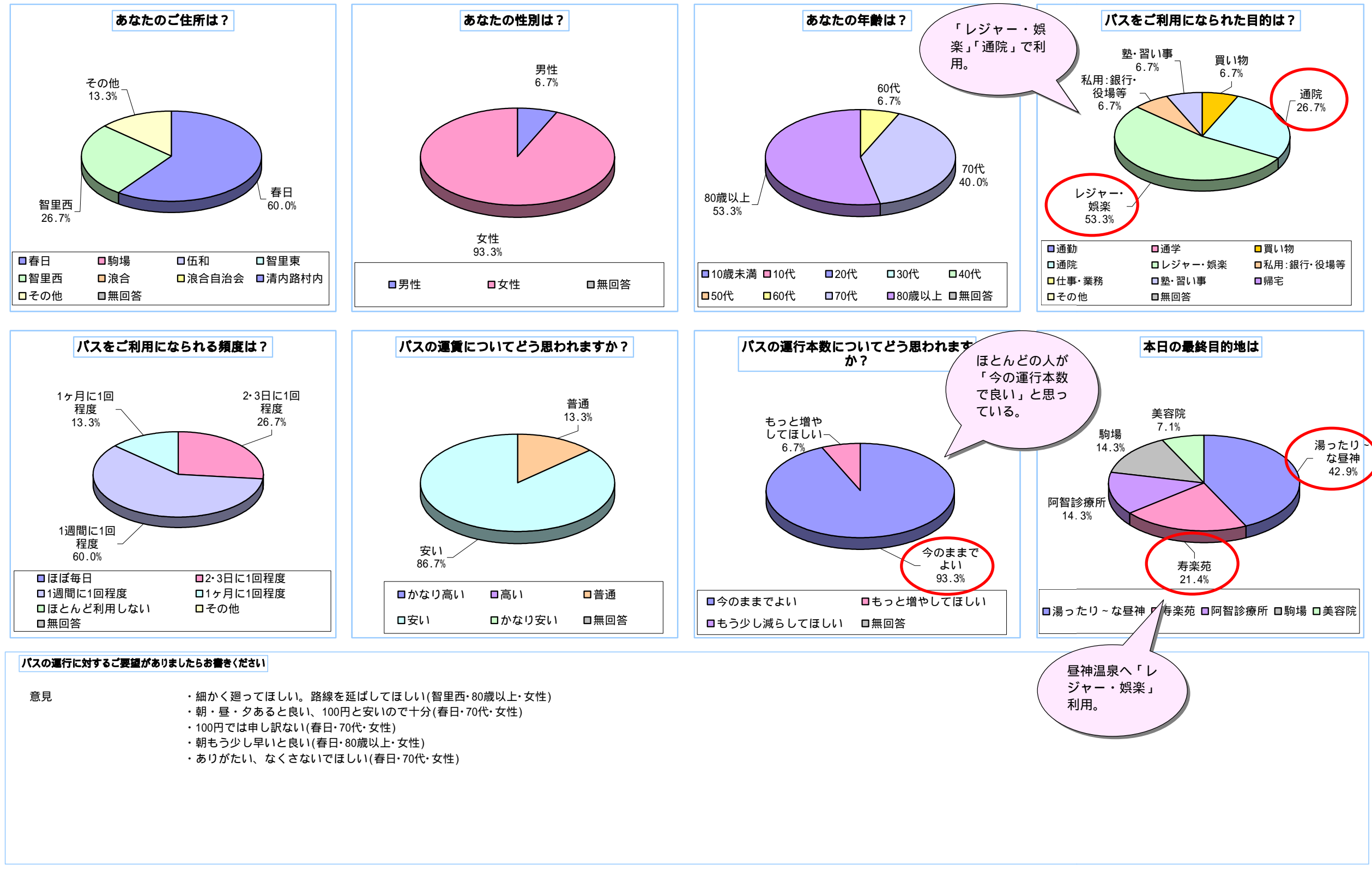


便別利用者数 (終点着時間を基準とした利用者数)



バス利用者ヒアリング調査

バス利用者アンケート調査結果（回答者数 = 15人）



〔公共交通のあり方・課題〕

運行本数は「今のままで良い」が9割であり、今のサービスレベルを落とさず、ルートの見直しなど、効率的な回り方を検討。
 利用目的から主に「通院」「レジャー・娯楽」へのサービスの確保及び充実を目的とする。
 利用目的地は「湯ったり～な昼神・寿楽苑」が多く、各地区から「昼神温泉」「中心市街地」への効率的な輸送の検討が必要。

(4) 阿智巡回バス 伍和路線バス

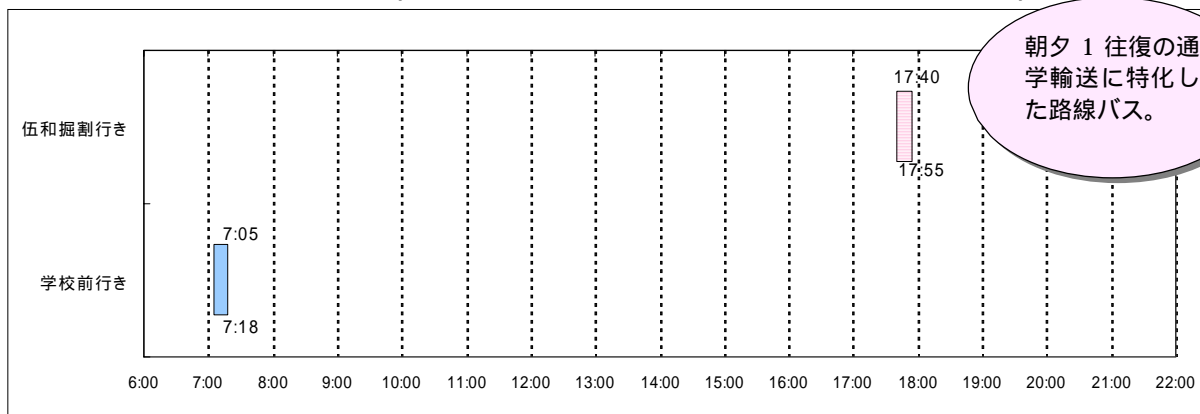
阿智巡回バス 伍和・智里東が昼間のサービスが主であるため、通学サービスを補完する目的で設定されている路線バスである。
 通学目的であるため、朝夕の1往復のみの設定。

バス停別利用者数

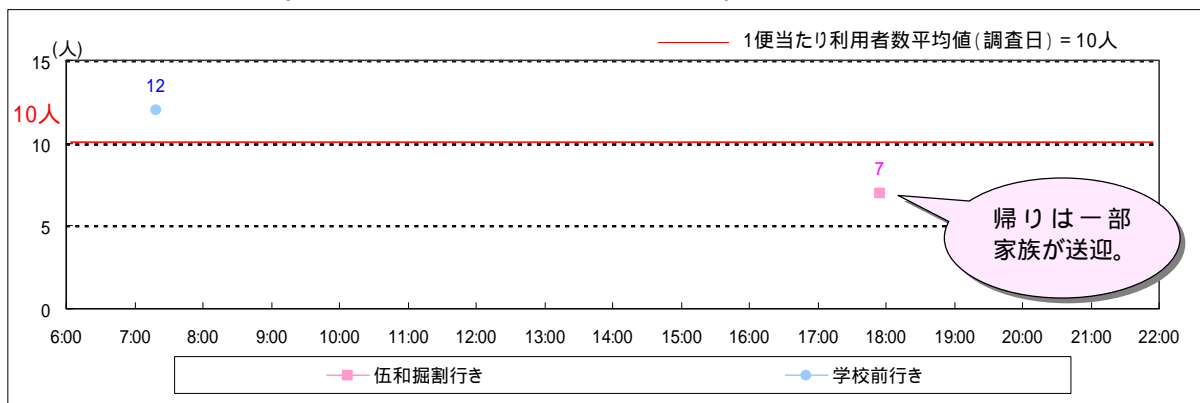


赤文字は路線の中で最も利用者数の多いバス停

運行ダイヤ運行ダイヤ (は1便当たり乗車人数10人以下の便)

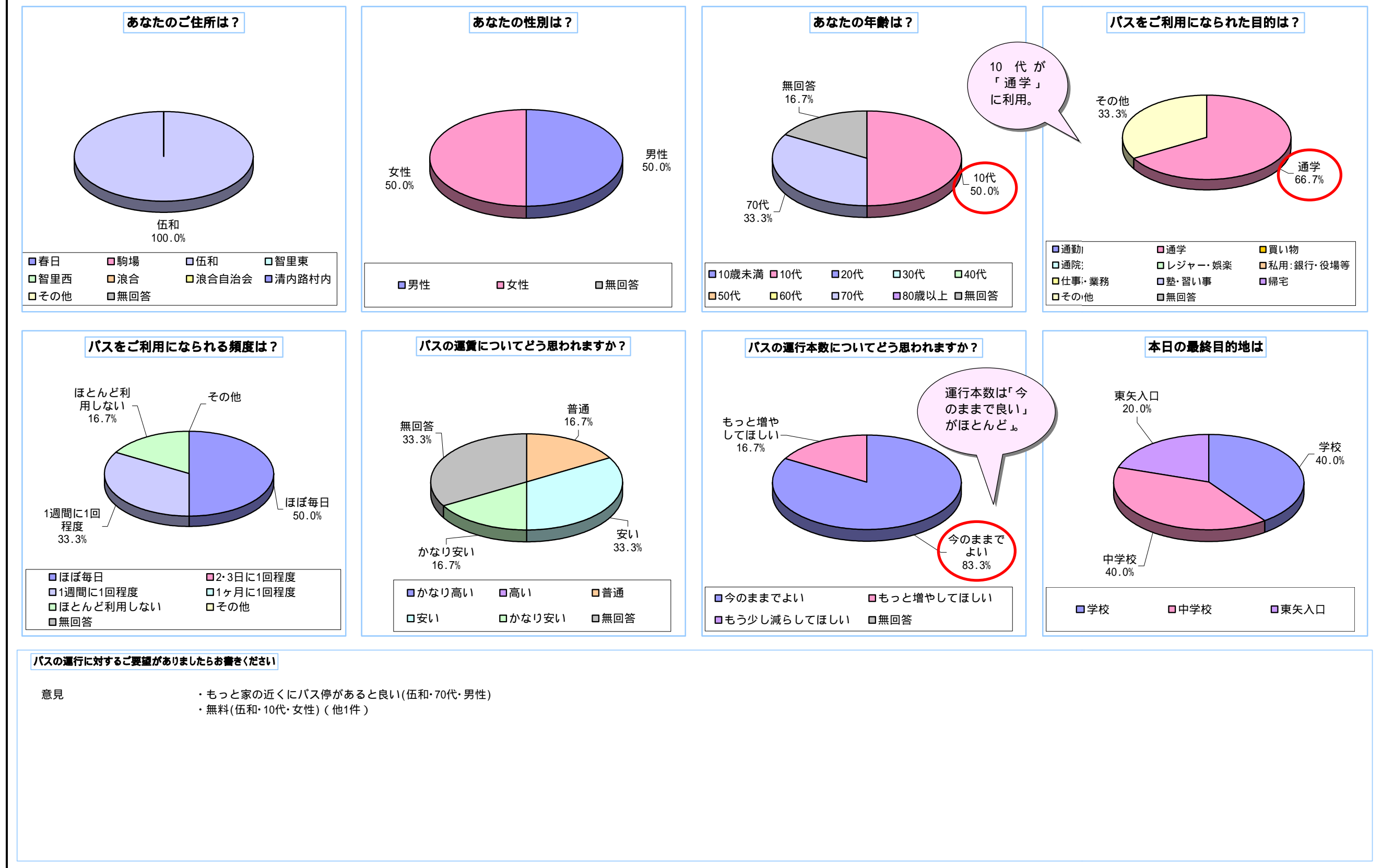


便別利用者数 (終点着時間を基準とした利用者数)



バス利用者ヒアリング調査

バス利用者アンケート調査結果（回答者数=6人）



〔公共交通のあり方・課題〕

通学の輸送に特化した路線であり、阿智巡回バス 伍和・智里東と一体的に検討していく必要がある。

(5) 清内路村巡回バス

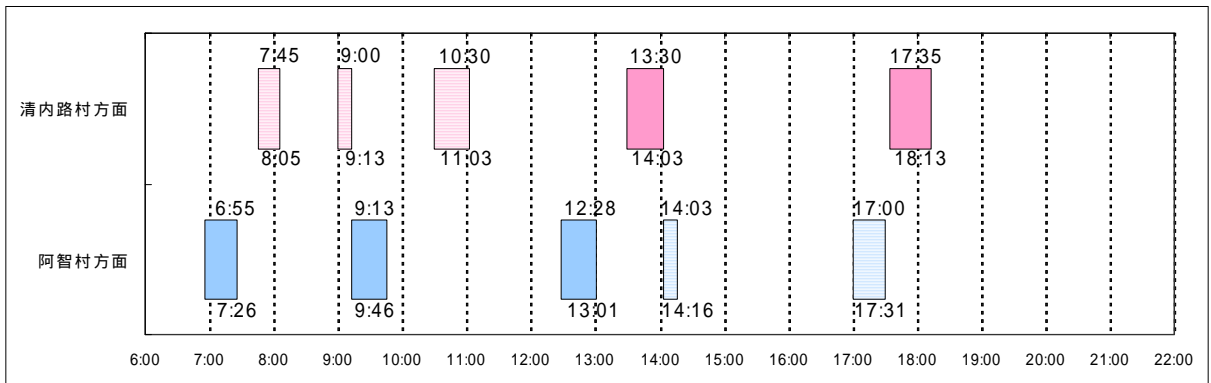
清内路村内各地区バス停で乗降し、阿智村の「昼神温泉」「学校前」で乗降するパターン「通院」目的での利用が多く、「飯田市内」への移動が多い

バス停別利用者数

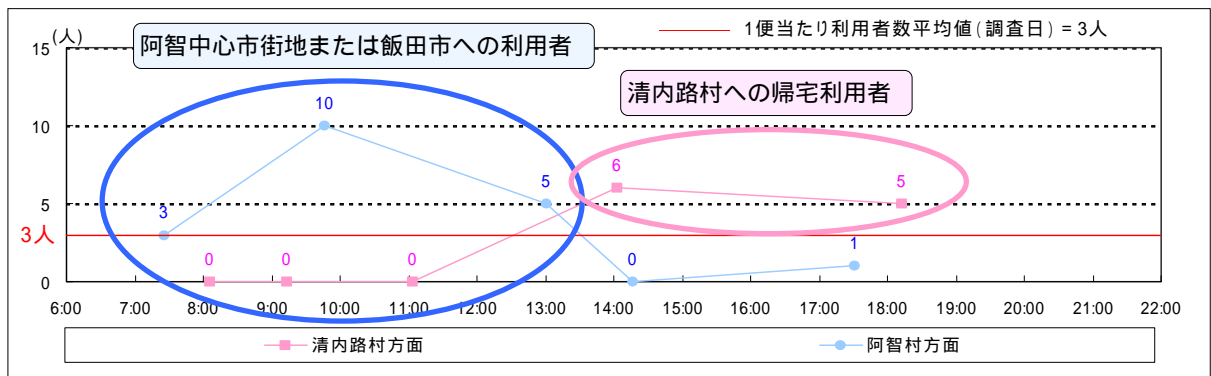


赤文字は路線の中で最も利用者数の多いバス停

運行ダイヤ運行ダイヤ (は1便当たり乗車人数3人以下の便)



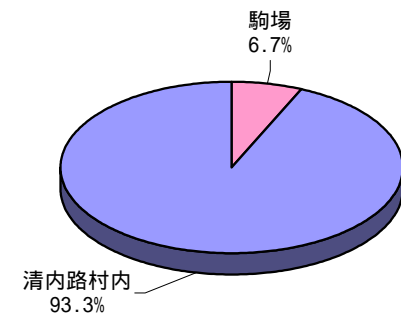
便別利用者数 (終点着時間を基準とした利用者数)



バス利用者ヒアリング調査

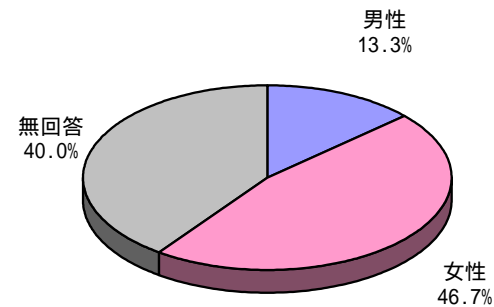
バス利用者アンケート調査結果（回答者数 = 15人）

あなたのご住所は？



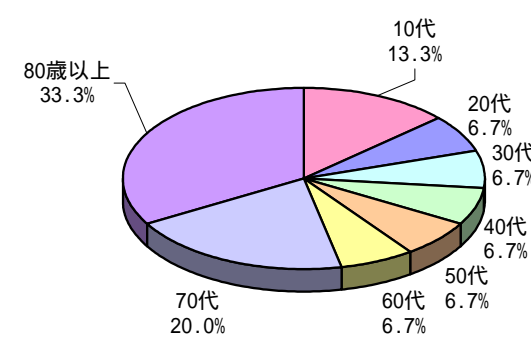
- 春日
- 駒場
- 伍和
- 智里東
- 智里西
- 浪合
- 浪合自治会
- 清内路村内
- その他
- 無回答

あなたの性別は？



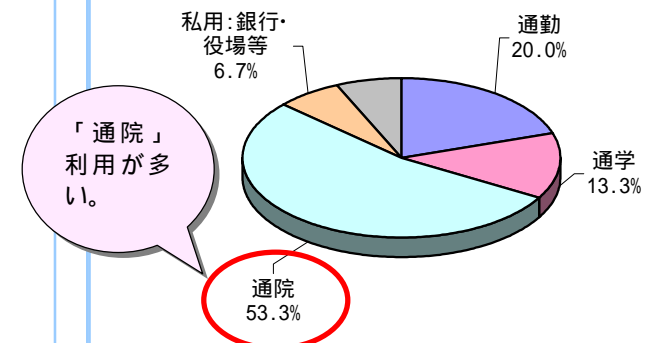
- 男性
- 女性
- 無回答

あなたの年齢は？



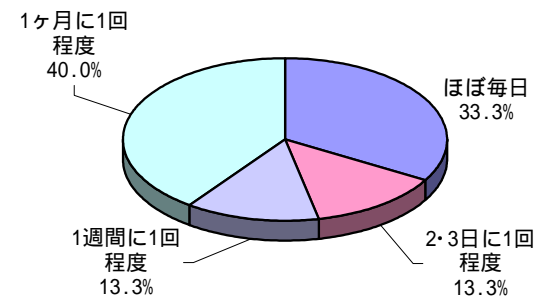
- 10歳未満
- 10代
- 20代
- 30代
- 40代
- 50代
- 60代
- 70代
- 80歳以上
- 無回答

バスをご利用になられた目的は？



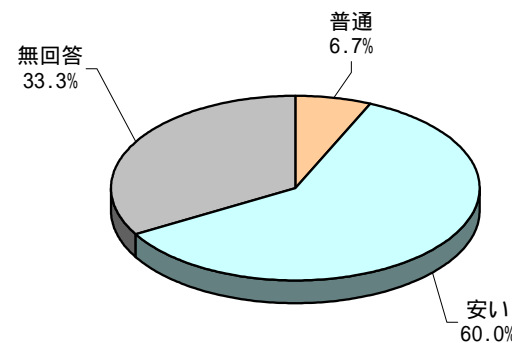
- 通勤
- 通院
- 仕事・業務
- その他
- 通学
- レジャー・娯楽
- 塾・習い事
- 無回答
- 買い物
- 私用:銀行・役場等
- 帰宅

バスをご利用になれる頻度は？



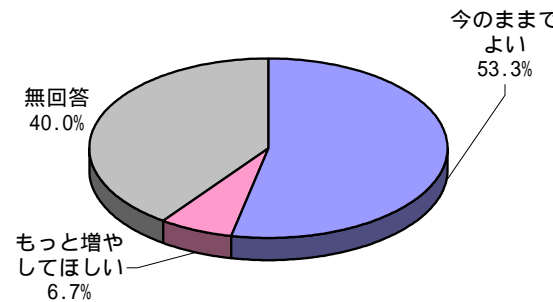
- ほぼ毎日
- 1週間に1回程度
- ほとんど利用しない
- 無回答
- 2・3日に1回程度
- 1ヶ月に1回程度
- その他

バスの運賃についてどう思われますか？



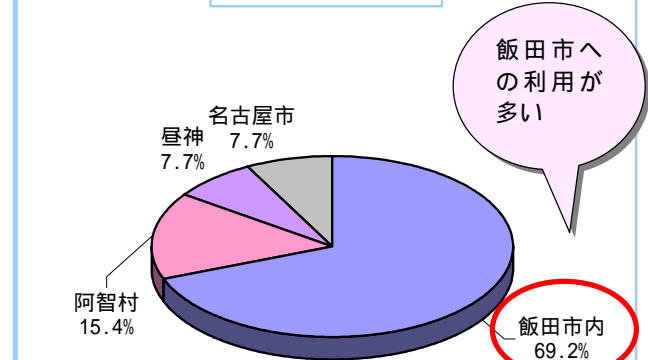
- かなり高い
- 高い
- 普通
- 安い
- かなり安い
- 無回答

バスの運行本数についてどう思われますか？



- 今のままでよい
- もう少し減らしてほしい
- もっと増やしてほしい
- 無回答

本日の最終目的地は



- 飯田市内
- 阿智村
- 昼神
- 名古屋市

バスの運行に対するご要望がありましたらお書きください

意見 ・ 夕方の本数がもう少しほしい(清内路村内・10代・男性)

〔公共交通のあり方・課題〕

午前の下り、午後の上りをどうするのか。
「飯田市内」への移動のサービスを確保及び充実するため、駒場線との連携強化が必要。

(6) 西部コミュニティバス

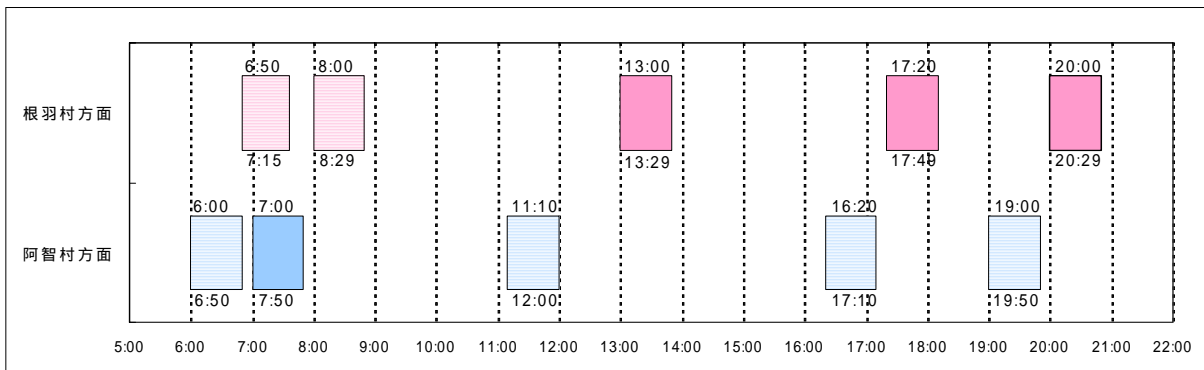
阿智村、平谷村、根羽村を結ぶ広域的な路線
 平谷村、根羽村、浪合地区から乗降し、「学校前」「阿智高前」で乗降するパターン
 利用目的は「通学」「通院」が主である
 「運行本数を減らしても良い」が5割を超えている。「今のままで良い」が約40%

バス停別利用者数

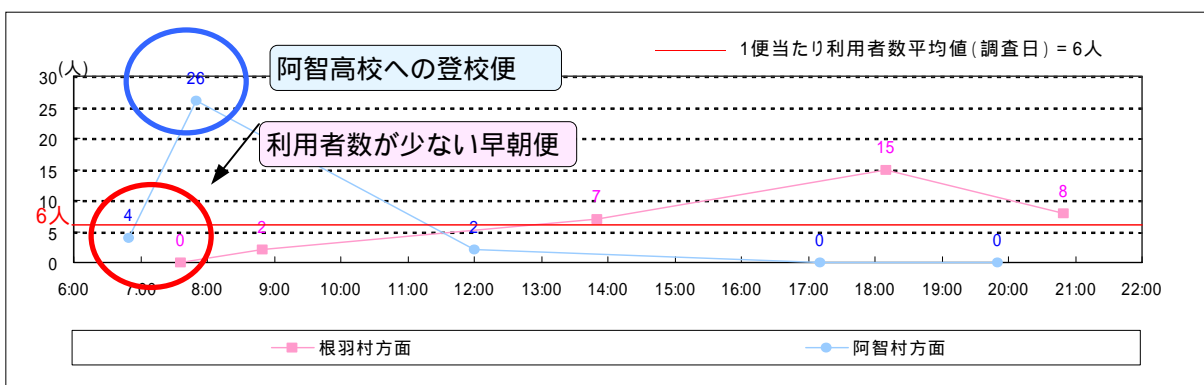


赤文字は路線の中で最も利用者数の多いバス停

運行ダイヤ運行ダイヤ (は1便当たり乗車人数6人以下の便)

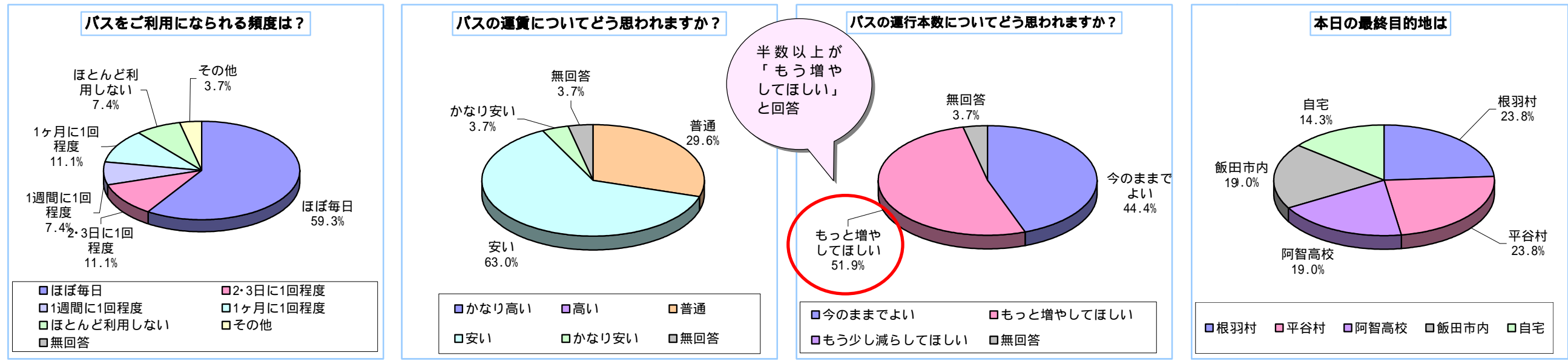
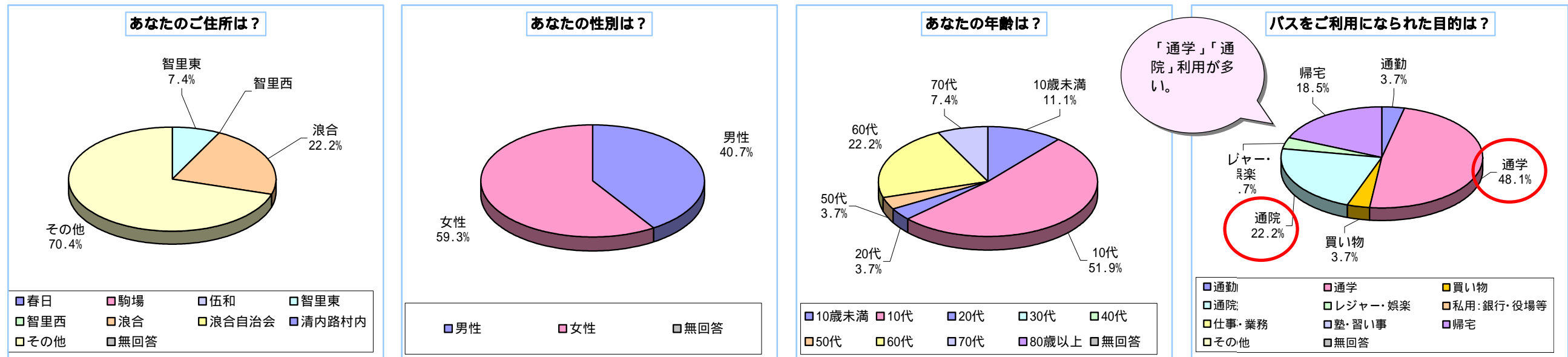


便別利用者数 (終点着時間を基準とした利用者数)



バス利用者ヒアリング調査

バス利用者アンケート調査結果（回答者数 = 27人）



バスの運行に対するご要望がありましたらお書きください

意見

- ・夕方8時は遅すぎるので早くしてほしい。路線バス廃止は悲しいのでやめてほしい。バス停に灯りがほしい。(浪合・60代・女性)
- ・本数の時間をずらしてほしい。夜7時台のバスがほしい。(根羽村・10代・女性)
- ・良かったら本数を増やしてほしい。7時台のが良い。(平谷村・10代・女性)
- ・朝8時台くらいのバスがあればいいと思う(根羽村・50代・女性)
- ・待つ時間が長い、本数を増やしてほしい、廃止はやめてほしい(浪合・60代・男性)
- ・信南交通との時間の調整、不要なバスもあるのではないか(平谷村・60代・男性)

最終 20 時台は遅すぎるため、19 時台を望む声がある

〔公共交通のあり方・課題〕
 最終 20 時台は遅すぎて、19 時台にしてほしいとの意見があり、ダイヤの検討が必要。
 複数村を跨ぐ運行であるため、他村との調整が必要。

3-3. バス利用実態調査による課題

路線	現状・問題点	課題
駒場線	<p>バス停別乗降客数調査 運行本数が多いが、特に昼間、利用者数が少ない便がある</p> <p>バス利用者ヒアリング調査 主な利用目的は「通勤・通学・通院」 運行本数は「今のままで良い」が約60% 運賃については「普通」が約70%</p>	<p>利用者数の少ない便については削減または前後便との統合も含め、便数を適正化</p> <p>「通勤・通学」「通院」へのサービス確保と充実 運賃は可能な限り値上げは行わない方針を見出すよう検討</p>
阿智巡回バス 伍和・智里東	<p>バス停別乗降客数調査 2系統が1セットで1周であるため、運行距離、運行時間が長い 中心市街地から遠部は利用者が少ない</p> <p>バス利用者ヒアリング調査 主な利用目的は「通院」「通学」 運行本数は「今のままで良い」が80%</p>	<p>「通学」「通院」へのサービス確保と充実 運行本数は今のサービスレベルを落とさず、ルートの見直しなど、効率的な回り方を検討</p>
阿智巡回バス 春日・伍和西	<p>バス停別乗降客数調査 2系統が1セットで1周であるため、運行距離、運行時間が長い 中心市街地から遠部は利用者が少ない</p> <p>バス利用者ヒアリング調査 主な利用目的は「通院」「レジャー・娯楽」 目的地は「昼神温泉・中心市街地」が多い 運行本数は「今のままで良い」が80%</p>	<p>「通院」「レジャー・娯楽」へのサービス確保と充実 運行本数は今のサービスレベルを落とさず、ルートの見直しなど、効率的な回り方を検討 沿線各集落から「昼神温泉・中心市街地」への効率的な輸送の検討</p>
阿智巡回バス 伍和路線バス	<p>バス停別乗降客数調査 通学輸送に特化した、朝夕の1往復のみの運行（通学利用が約70%） 昼間は阿智巡回バス（伍和・智里東）でサービス</p> <p>バス利用者ヒアリング調査 主な利用目的は「通学」 運行本数は「今のままで良い」が80%</p>	<p>阿智巡回バス 伍和・智里東と一体的に検討が必要</p>
清内路村巡回バス	<p>バス利用者ヒアリング調査 主な利用目的は「通院」 利用目的は約70%が「飯田市内」</p>	<p>「飯田市内」への移動のサービスを確保または充実させるため、駒場線との接続の見直しが必要</p>
西部コミュニティバス	<p>バス停別乗降客数調査 阿智村、平谷村、根羽村を結ぶ広域的な路線 始発便の利用者数が少ない</p> <p>バス利用者ヒアリング調査 主な利用目的は「通学」「通院」 運行本数は「もっと増やしてほしい」が約50%、「今のままで良い」が約40% 最終便20時台は遅すぎて、19時台にしてほしいとの声がある。</p>	<p>最終便が20時台を19時台とする検討が必要 複数村を跨ぐため、他村との調整が必要</p>

4. 住民意向調査及び高校生意向調査による住民・高校生意向の把握

本章では、阿智村民の日常における交通手段についての把握、意見、要望等を把握することを目的とした「住民意向調査」について整備分析し、新たな公共交通手段を構築するための課題把握、新たな公共交通のあり方を明らかにするものとする。

4 - 1. 住民意向調査

4 - 1 - 1. 調査概要

(1) 調査目的

村民が普段利用する交通手段について、利用実態や改善要望等を把握することにより、利用者の満足度の高い公共交通の構築に向けて、意見や課題を反映するための基礎資料とすることを目的として実施したものである。

(2) 調査対象

調査対象は阿智村在住及び清内路村在住の中学生以上の村民とした。

(3) 配布回収について

配布数の設定

阿智村及び清内路村全世帯へ配布 全世帯数 2,320 世帯

(平成 20 年 9 月 1 日現在、毎月人口異動調査結果、長野県統計情報より)

配布、回収方法の設定

配布、回収：各地区の部落長、組長による配布、回収

調査期間：平成 20 年 9 月配布

平成 20 年 10 月回収

回収率：配布数 2,320 通

回収数 1,561 通

回収率 67.3%

4-1-2. 調査結果整理と分析

(1) 住民の日常生活行動

日常生活における利用交通手段

【年代別】

公共交通潜在需要が高いのは「10歳代」と「70歳代以上の高齢者」。

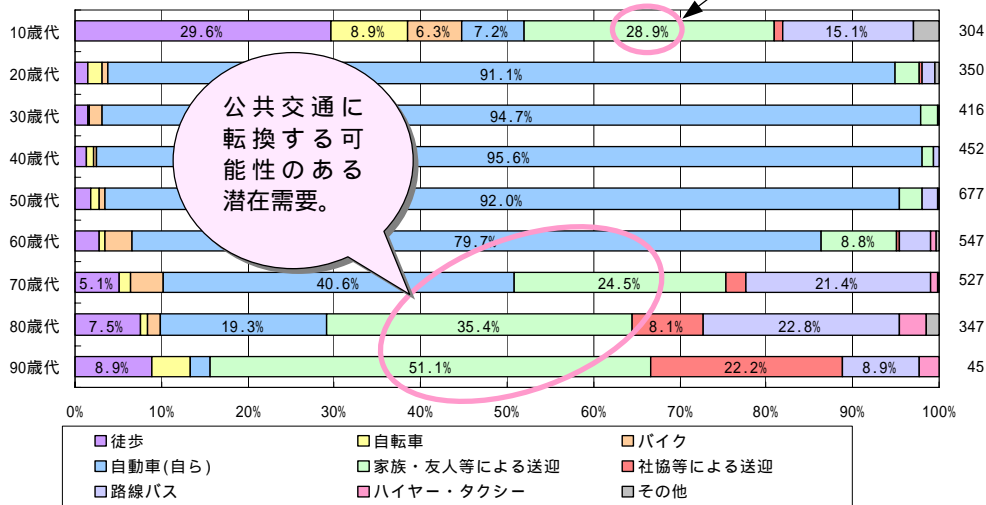
【居住地区別】

郊外ほど公共交通需要、公共交通潜在需要が高い。

年代別に見た利用交通手段

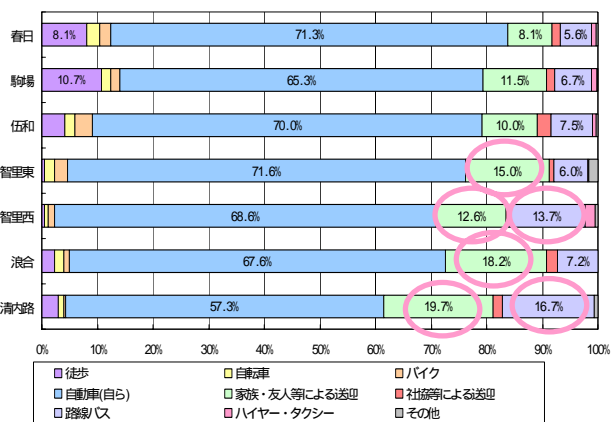
公共交通利用の可能性がある「徒歩」「家族・友人等による送迎」「路線バス」を交通手段としている人は主に「10歳代」「70歳代以上の高齢者」である。

バスが便利なら使う可能性のあるバス利用の潜在需要。



居住地区別に見た利用交通手段

智里東、智里西、浪合、清内路で「家族・友人等による送迎」の割合が12%を超えている。「路線バス」の選択割合が高いのは智里西、清内路であり、山間の地区ほど「家族・友人等による送迎」や「路線バス利用」の割合が高い。



バス利用の潜在需要が高い地域。

〔公共交通のあり方・課題〕

公共交通に乗ってもらえる仕組みづくり、更なる利便性、快適性の検討。
公共交通サービスは主に「10歳代」「高齢者」に対して充実させる必要がある。
郊外における公共交通サービス充実の提供を検討。

日常生活における外出目的

【年代別】

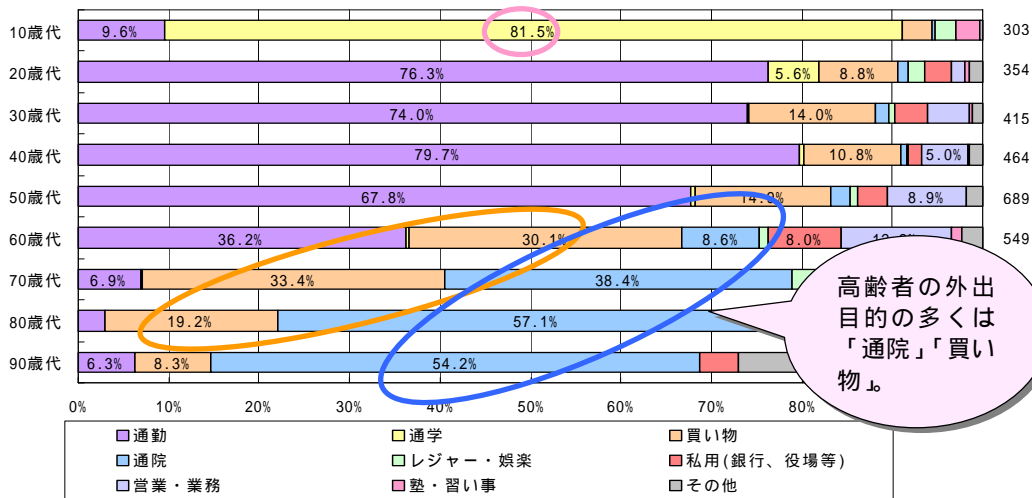
10歳代は「通学」、高齢者は「通院」「買い物」が外出目的。

【利用交通手段別】

バス利用潜在需要が高いのは「通院」「通学」「買い物」「趣味・娯楽」。
バス利用が多いのは「通院」「通学」「趣味・娯楽」。

年代別に見た外出目的

日常生活の外出目的は10歳代が「通学」、20歳代～50歳代は「通勤」、60歳代は「通勤」「買い物」、70歳代以上は「通院」「買い物」である。

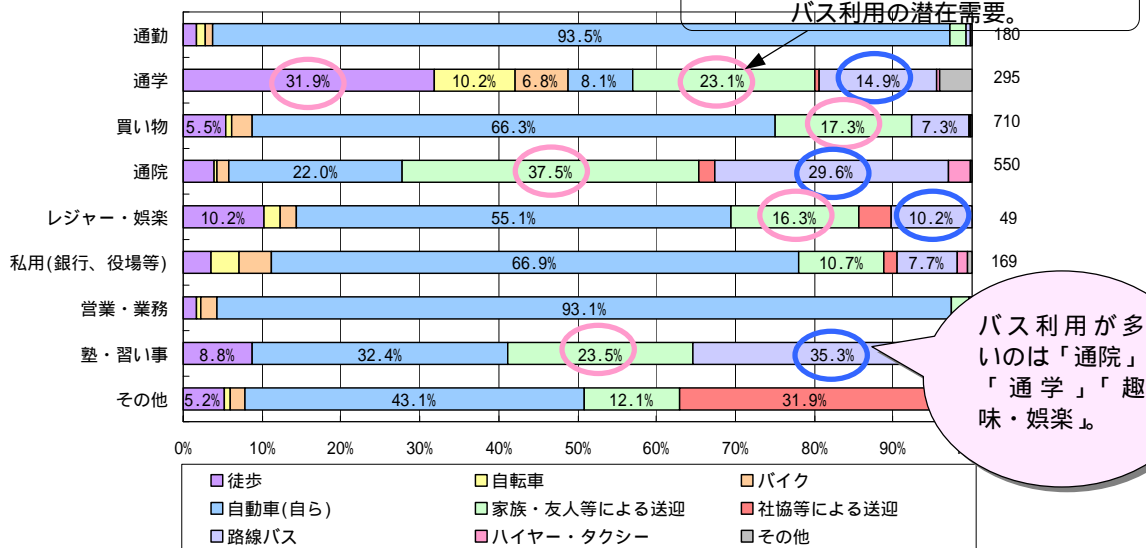


高齢者の外出目的の多くは「通院」「買い物」。

外出目的別に見た利用交通手段

「通学」「買い物」「通院」「レジャー・娯楽」「塾・習い事」で「家族・友人等による送迎」「路線バス」の割合が高い。さらに「通学」は「徒歩」「自転車」の割合も高い。

バスが便利なら使う可能性のあるバス利用の潜在需要。



バス利用が多いのは「通院」「通学」「趣味・娯楽」。

〔公共交通のあり方・課題〕

公共交通におけるサービスは朝夕の「通学」、昼間の時間帯の「通院」「買い物」「レジャー・娯楽」「塾・習い事」に対するサービス充実が求められる。

日常生活における外出目的地

【年代別】

10歳代の目的地は「阿智村内」「飯田市」が半々の割合である。

年代が上がるにつれ、「阿智村内かつ役場周辺」の割合が高くなる。

【外出目的別】

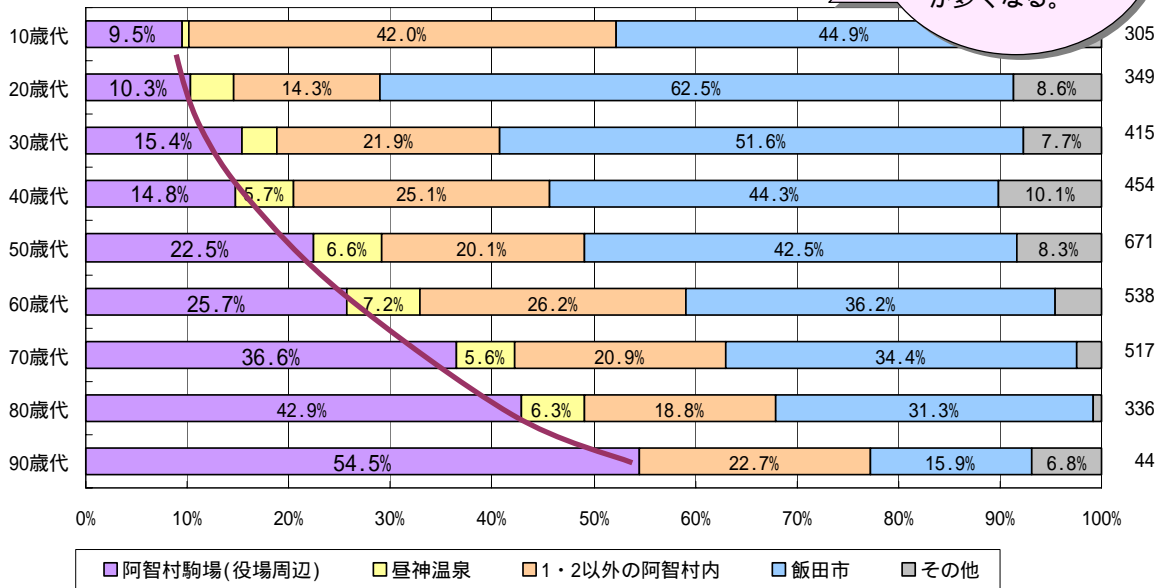
「通勤」「通院」「レジャー・娯楽」は「飯田市」への利用が多い。

村内移動が多いのは「通学」「買い物」「私用」「業務」。

昼神温泉への移動が多いのは「趣味・娯楽」。

年代別に見た目的地

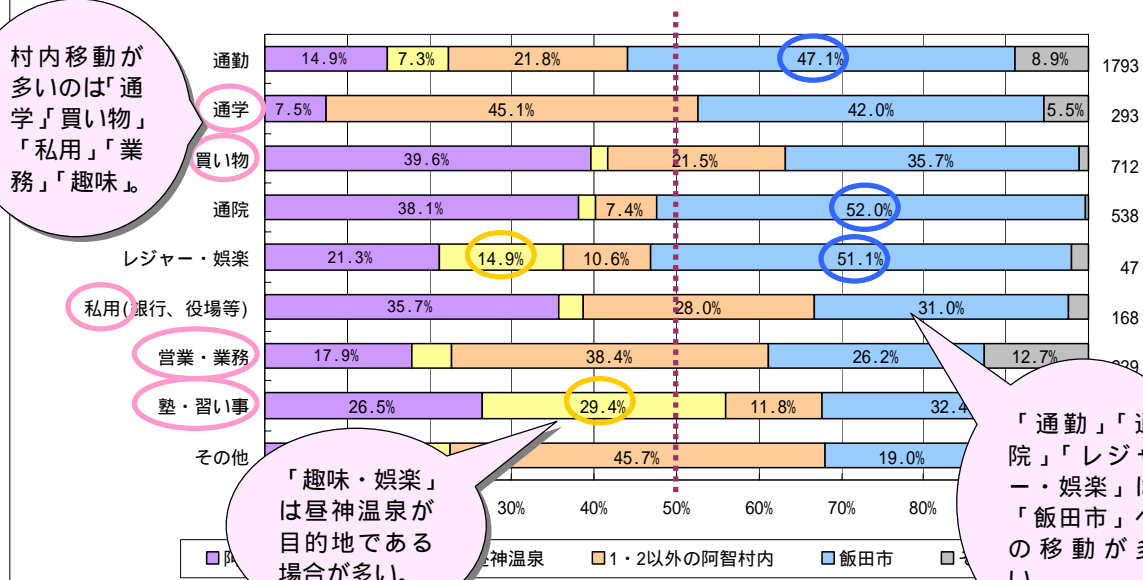
年代が上がるにつれ、「阿智村内（役場周辺）」を目的地とする割合が高くなる。



年代が上がるにつれ、「村内の移動」かつ「役場周辺への移動」が多くなる。

外出目的別に見た目的地

「通勤」「通院」「レジャー・娯楽」は「飯田市」への移動が多い。「通学」「買い物」「私用」「業務」「趣味」は特に村内移動の割合が高く、「レジャー・娯楽」「塾・習い事」は「昼神温泉」の割合が高い。



村内移動が多いのは「通学」「買い物」「私用」「業務」「趣味」。

「趣味・娯楽」は昼神温泉が目的地である場合が多い。

「通勤」「通院」「レジャー・娯楽」は「飯田市」への移動が多い。

【交通手段別】

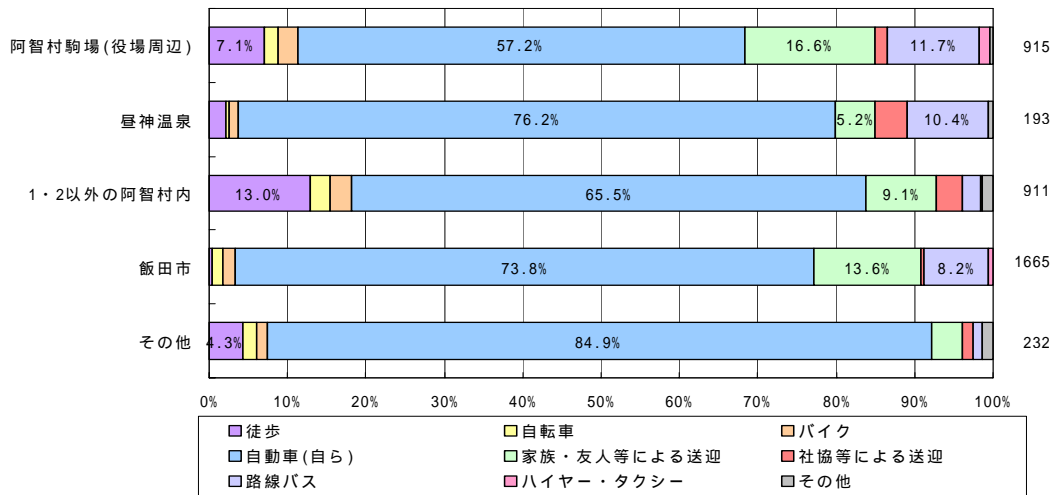
「役場周辺」「飯田市」は「家族・友人等による送迎」の割合が高い

【居住地区別】

阿智村内の各地区はほぼ「村内」「飯田市」が半々であるが、浪合地区は「役場周辺及び昼神温泉以外の村内」の割合が他地区に比べ高い
清内路村は「飯田市」を目的地とする割合が高い

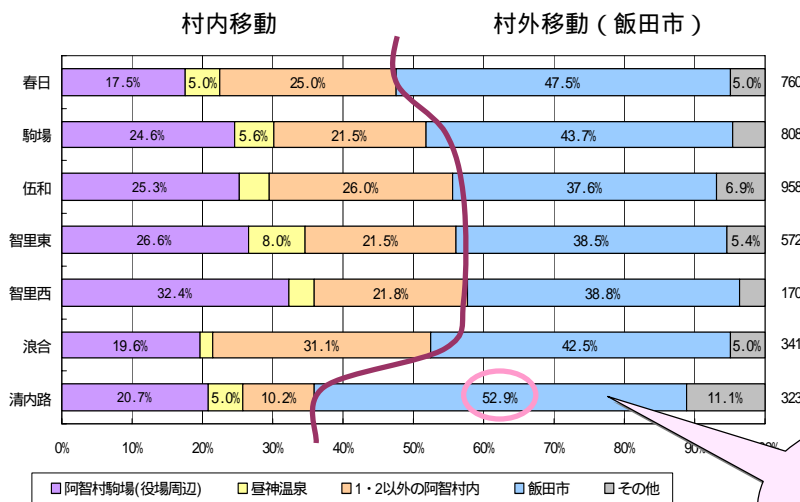
目的地別に見た交通手段

「役場周辺」「飯田市」への「家族・友人等による送迎」の割合が高く、「役場周辺」「昼神温泉」は「路線バス」の割合が高い。



居住地区別に見た目的地

「春日」「清内路」以外は「村内」を目的地とする割合が50%を超えている。「浪合」は「役場周辺および昼神温泉以外の村内」を目的地とする割合が高く、「清内路」は「飯田市」への割合が高い。



〔公共交通のあり方・課題〕

「通学」は「村内」「飯田市」へのサービス充実が必要。
昼間の時間帯の「通院」「レジャー・娯楽」等に対するサービスは主に「郊外」から「役場周辺」を結ぶサービス充実が必要。
「清内路村」から「飯田市」へのサービス充実。

日常生活における外出頻度

【年代別】

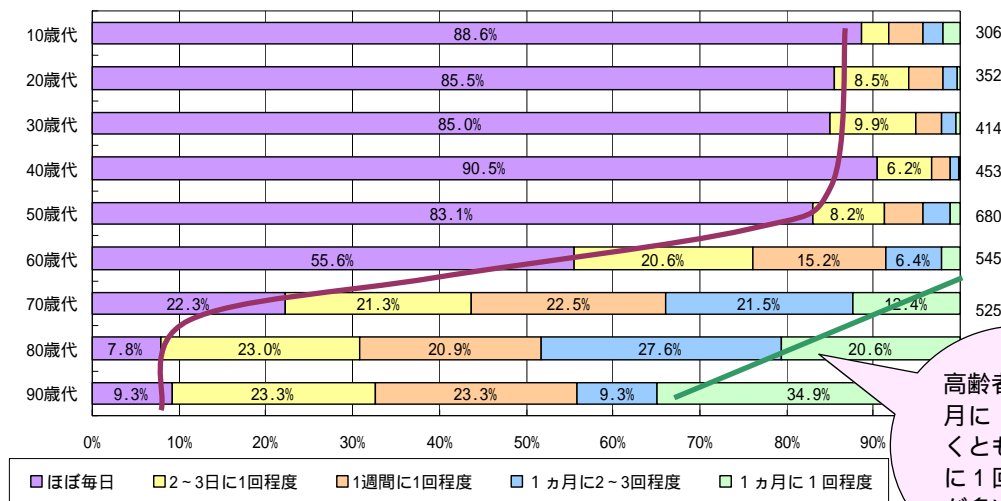
「70歳代以上」の高齢者は多くとも「2～3日に1回程度」の外出。

【外出目的別】

「通院」は「1カ月に2～3回程度または1回程度」、「買い物」は「2～3日に1回程度」～「1週間に1回程度」。

年代別に見た外出頻度

学校や仕事持つ60歳代以下の人は「ほぼ毎日」の外出であるが、年代が上がるにつれ、外出頻度は低くなる傾向である。

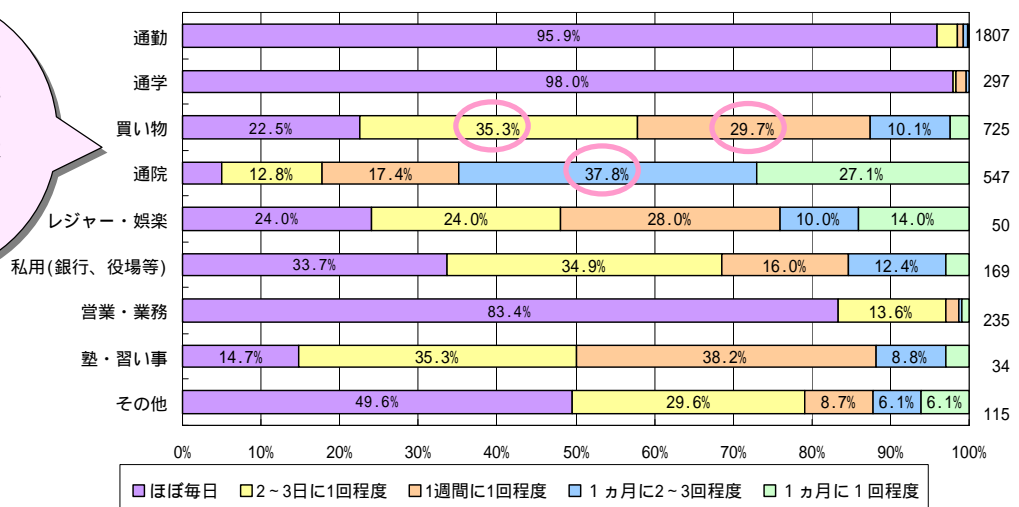


高齢者は「1カ月に1回～多くとも2・3日に1回」の外出が多い

外出目的別に見た外出頻度

高齢者の主な外出目的である「通院」は「1カ月に2～3回程度～1回程度」、「買い物」は「2～3日に1回程度～1週間に1回程度」の割合が高い。

「通院」は「1カ月に2・3回程度」
「買い物」は「2・3日に1回～1週間に1回」



【公共交通のあり方・課題】

「通院」「買い物」における外出頻度、高齢者の外出頻度を見ても、最低でも「隔日」、可能な限り「毎日」の公共交通サービス充実が求められる。

(2) 路線バス利用について

路線バスの利用頻度（回答者全員）

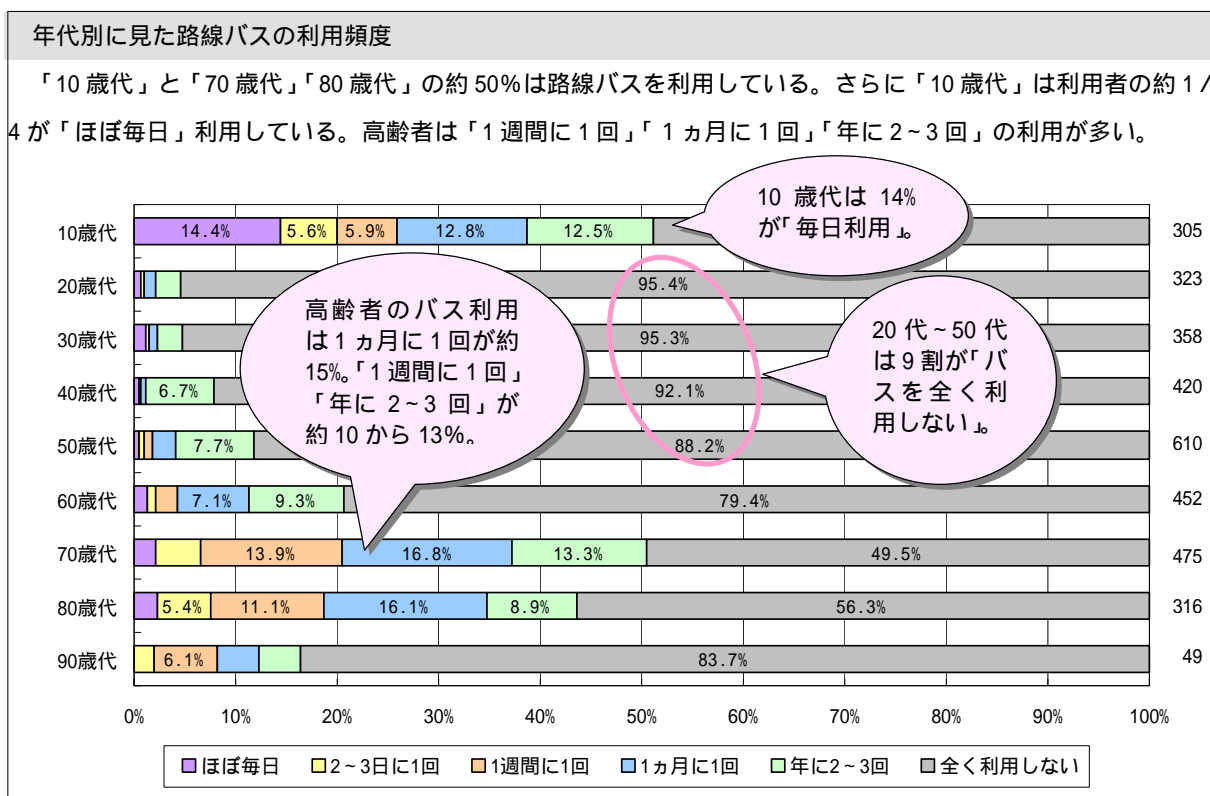
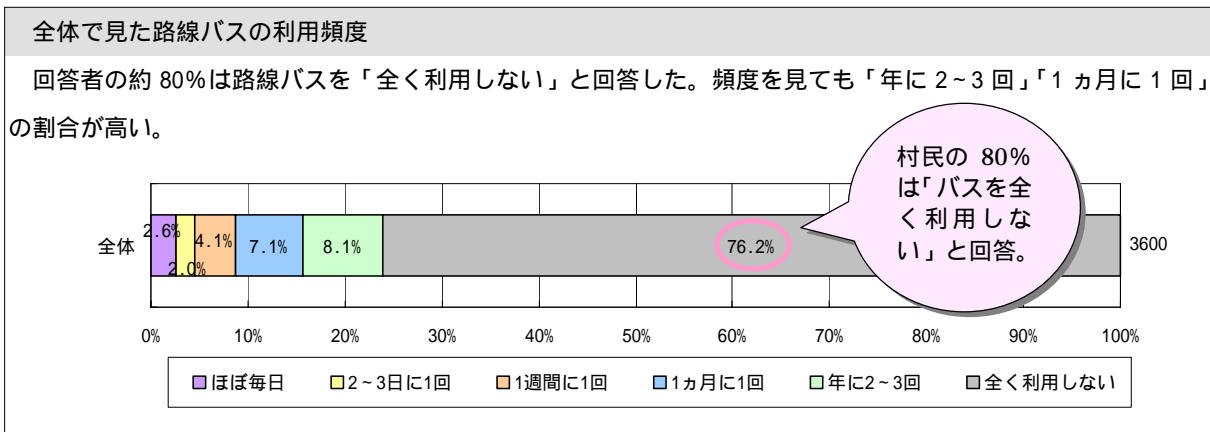
【全体】

約 80% 「全く利用しない」と回答。

【年代別】

「10 歳代」「70 歳代」「80 歳代」の利用度が高い。

「10 歳代」は利用頻度が高い。



〔公共交通のあり方・課題〕

10 歳代、高齢者への公共交通サービス充実の検討。

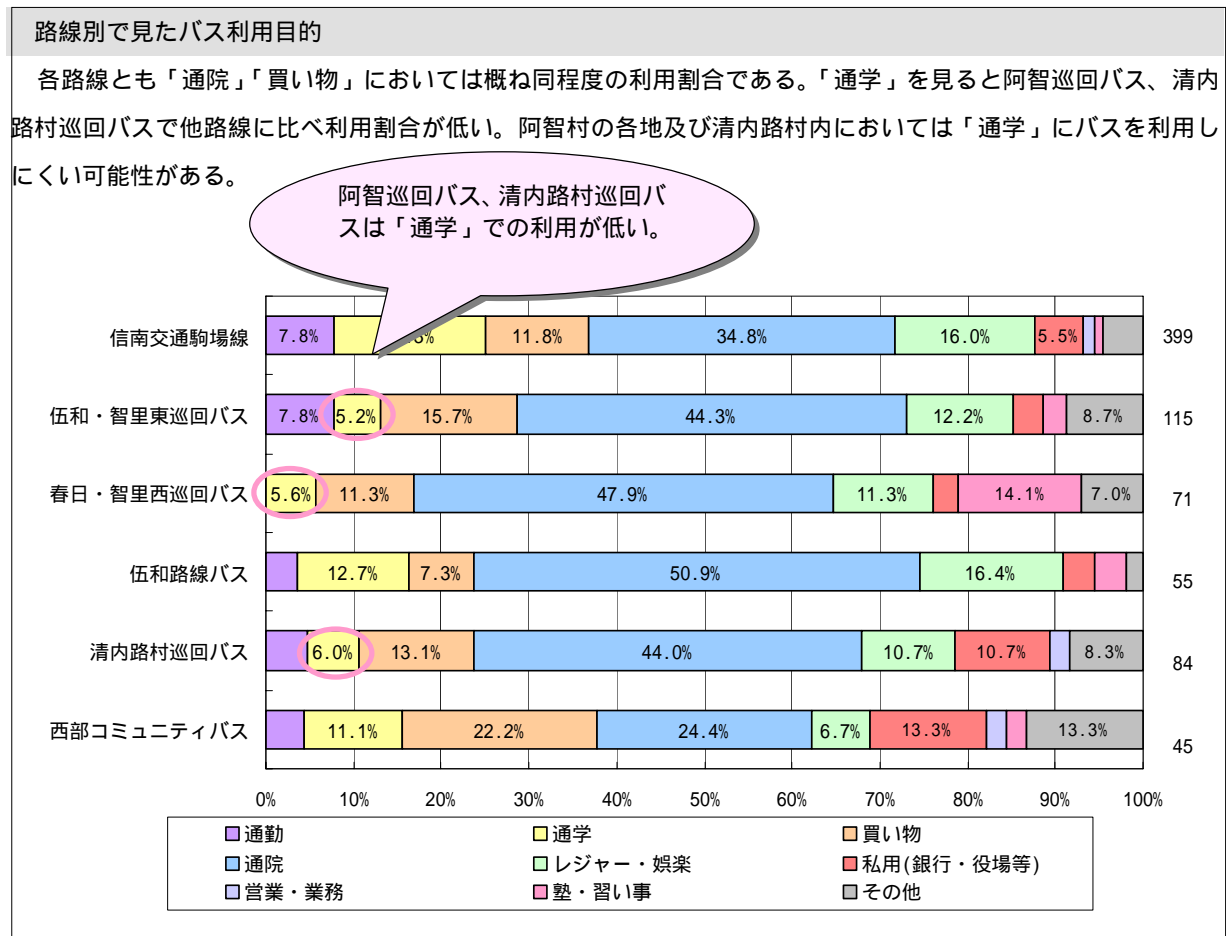
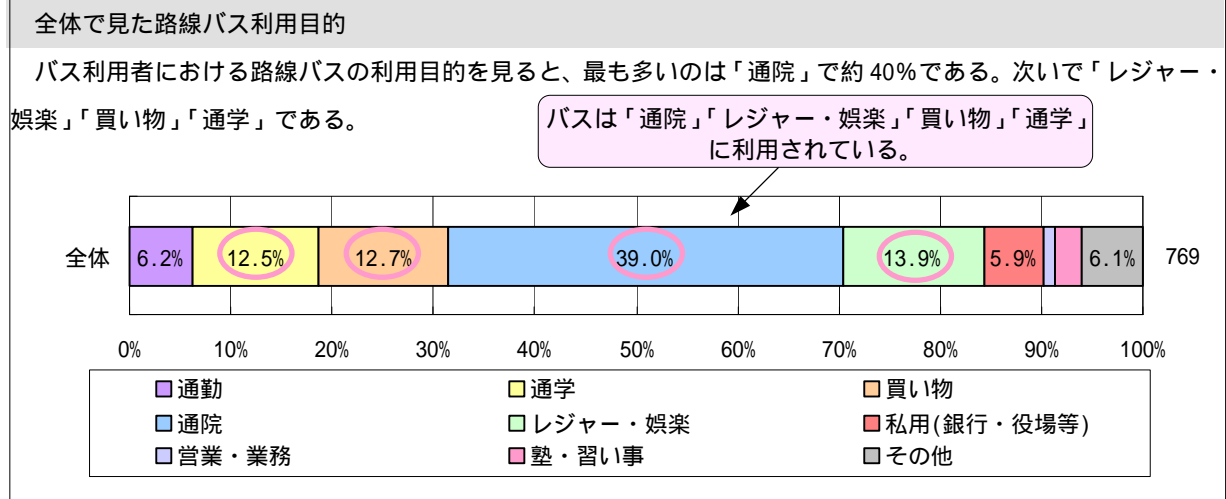
路線バスの利用目的（バス利用者）

【全体】

約40%が「通院」での利用である。次いで「レジャー・娯楽」「買い物」「通学」。

【路線別】

「通学」は阿智巡回バス、清内路村巡回バスで利用割合が他路線に比べ低い。
各路線同程度の「通院」「買い物」の利用割合である。



〔公共交通のあり方・課題〕

阿智巡回バス、清内路村巡回バスの「通学」に対するサービス充実の検討

バス利用者の路線バスに対する要望

【全体】

半数以上が「運行本数の増便」を望んでいる。次いで「バス停と自宅の距離短縮」。

【路線別】

清内路村巡回バス、西部コミュニティバスは「始発・最終の時間変更」の要望が多い。他の路線については全体の傾向と同様。

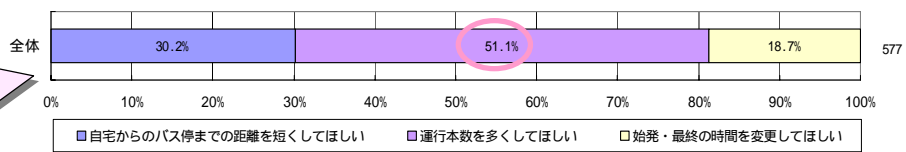
【要望大項目別】

「バス停距離」: 100mが30%中約10%、「運行本数」: 1時間に1本が50%中約20%、2時間に1本、30分に1本が約15%、「始発・最終」: 「7時台、21時台」が約20%中各5%。

全体で見た路線バスに対する要望

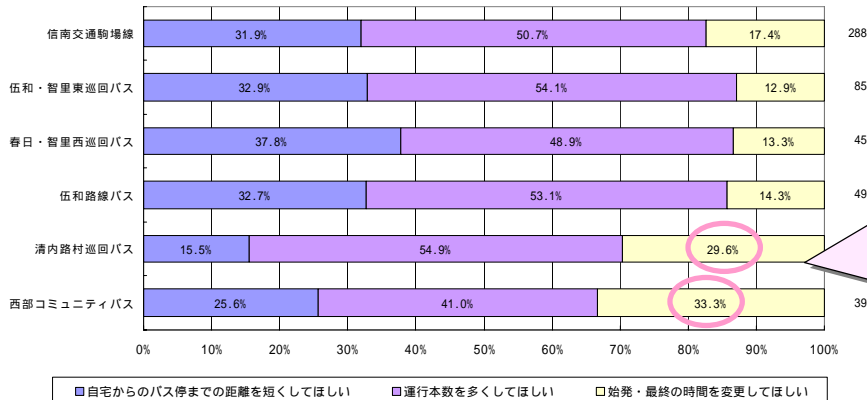
「運行本数増便」に対する要望が最も高く50%を超えている。次いで「自宅とバス停との距離短縮」で約30%である。

利用者の5割は「運行本数の増便」を望んでいる。



路線別で見た要望

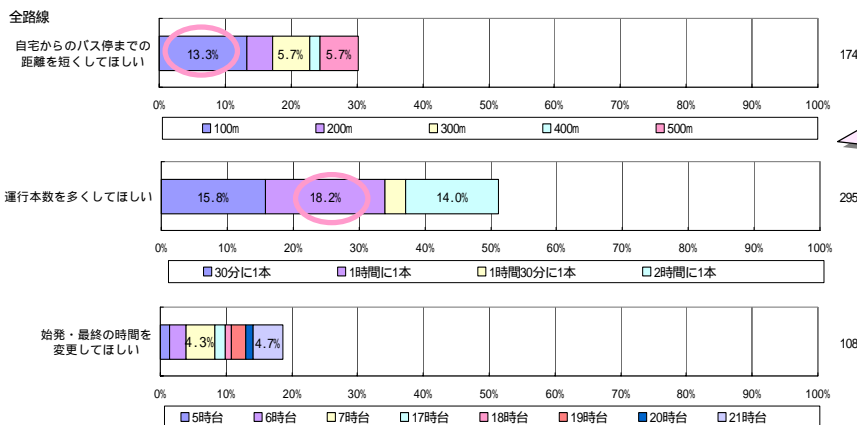
清内路村巡回バス、西部コミュニティバスについては「始発・最終の時間変更」に対する要望が他路線に比べて多い。



清内路村巡回バス、西部コミュニティバスは「始発・最終時刻変更」の要望が多い。

要望大項目別に見た要望内容

「バス停距離」については「100m」が最も高い割合であり、「運行本数」については「1時間に1本」が多い。また、「始発・最終便」については「7時台、21時台」の割合が高い。

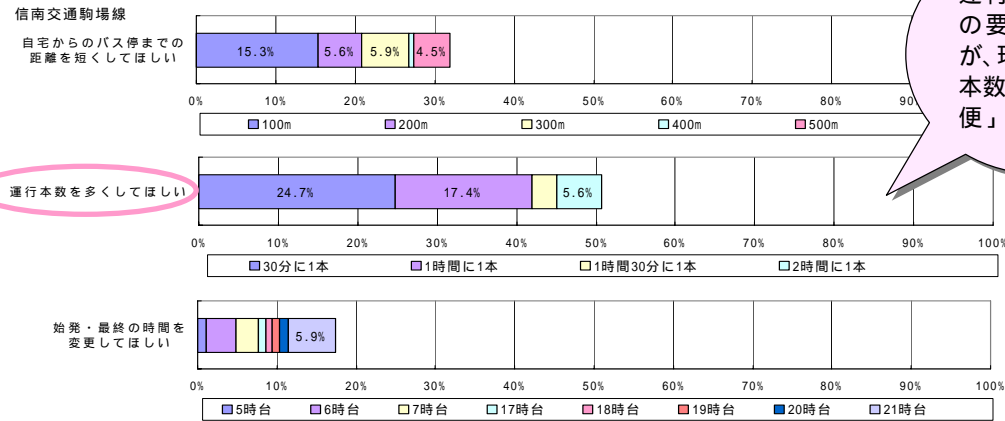


運行本数は「1時間に1本程度」、自宅とのバス停距離は「100m」が最も多い。

バス利用者のバス路線に対する要望（路線ごと集計）

信南交通駒場線

「運行本数」：30分に1本が約25%、1時間に1本が約20%、「バス停」：100mが約15%

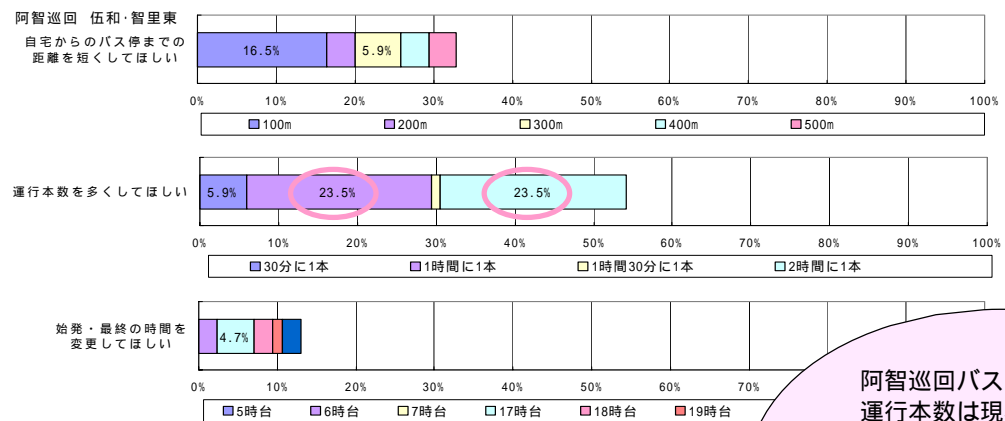


運行本数増便の要望が多いが、現状の運行本数からも「増便」は困難。

現状でも1時間に1本以上の便数が確保されており、これ以上の増便は困難
バス停は他の巡回バス等で駒場線沿線を補完することが考えられる

阿智巡回バス 伍和・智里東

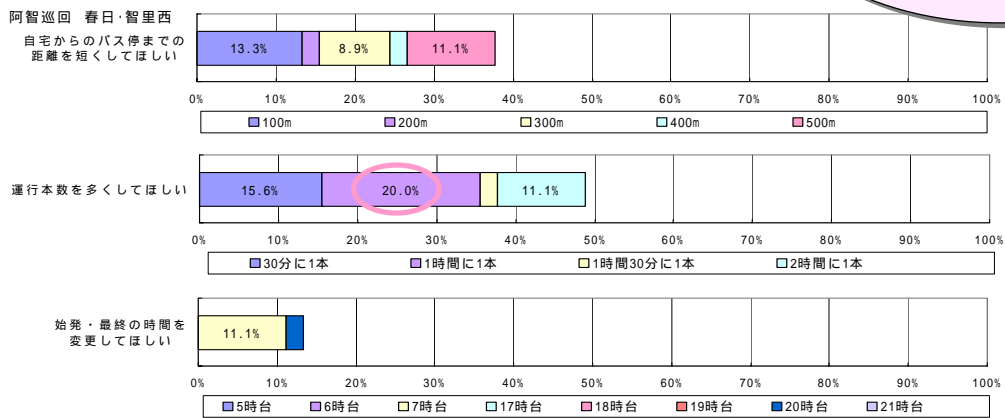
「運行本数」：「1時間に1本」「2時間に1本」が各約25%、「バス停」：100mが約15%



阿智巡回バス
運行本数は現状3便であり、ルートの回り方も含め、検討が必要。
阿智巡回バスは山間の集落を回るため、高齢者でも乗降しやすい施策の検討が必要。

阿智巡回バス 春日・智里西

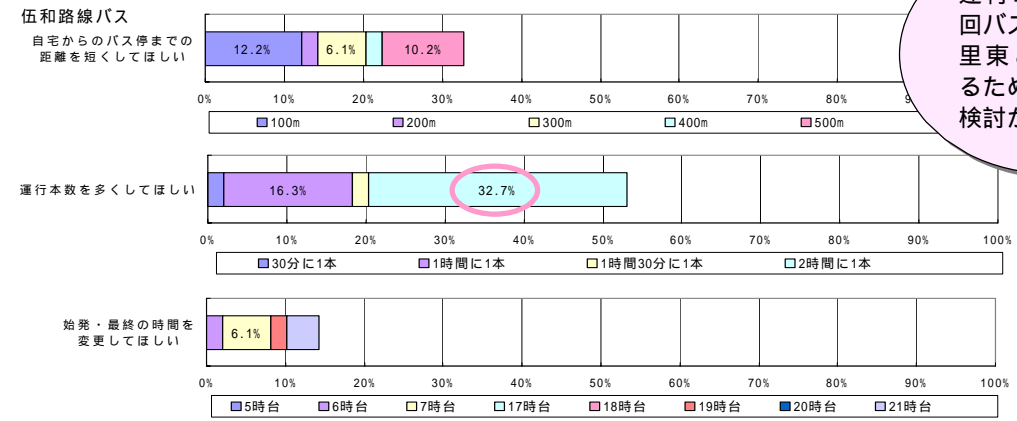
「運行本数」：1時間に1本が20%、30分に1本が約15%、2時間に1本が約10%、「バス停」は100m、500m、300mが各約10%、「始発便」：7時台が約10%



現状では3時から4時間に1便であり、より頻度が多くなるような仕組みを検討する必要
巡回バスが回る地区は地形的にも傾斜があるため、より乗降しやすい仕組みの検討の必要
春日・智里西は「朝の便」で7時台の便設定要望がある

伍和路線バス

「運行本数」：2時間に1本が約30%、「バス停」：100m、500mが各約10%

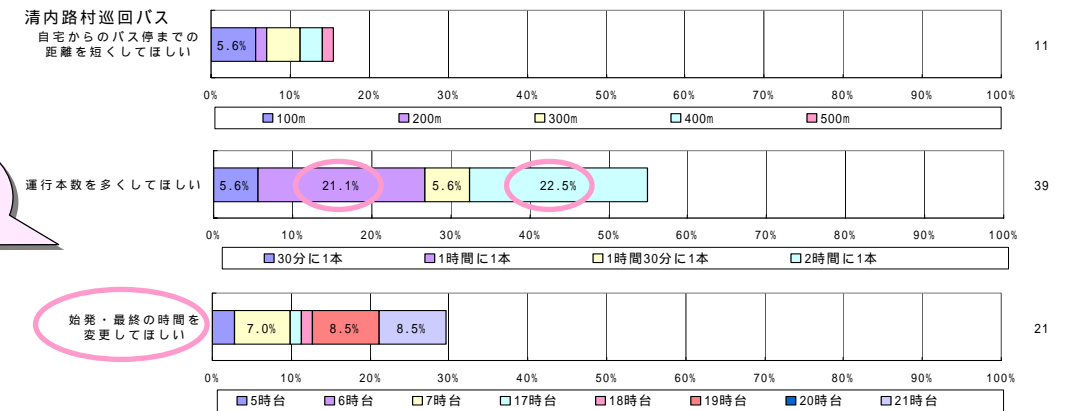


運行エリアが巡回バスの伍和・智里東と同じであるため、一体的な検討が必要。

当路線は朝夕の1往復しかないため、運行本数に対する要望が大きいが、運行エリアは巡回バス「伍和・智里東」と重複しているため、総合的に見たバス体系の構築が必要

清内路村巡回バス

「運行本数」：2時間に1本、1時間に1本が各約20%、「始発・最終便のダイヤ変更」：帰宅時19時台、21時台の便各約10%、朝7時台の便約10%



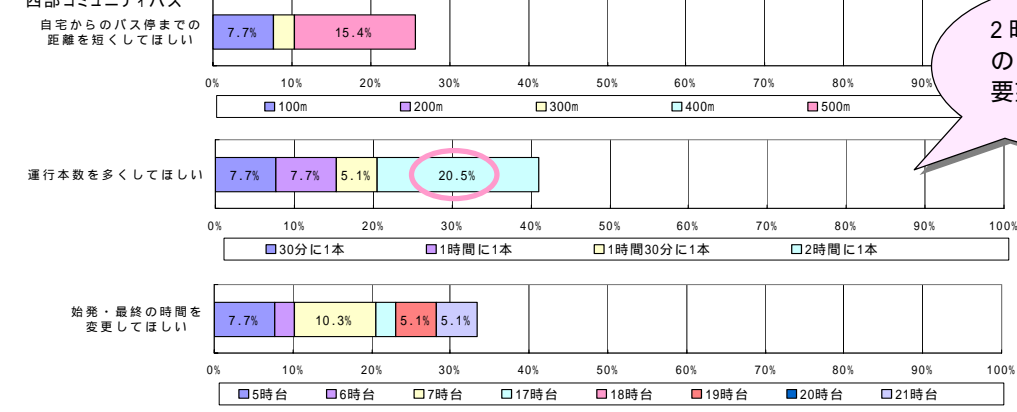
「通学」に対応したダイヤ設定を検討。

始発・最終の時間を
変更してほしい

現状の運行は2~4時間に1本程度の運行であり、より頻度が多くなるような仕組みを検討する必要
清内路村は「通学」において公共交通不便地域であるため、解消するような方策の検討が必要

西部コミュニティバス

「運行本数」：2時間に1本が20%、「始発・最終便のダイヤ変更」：朝7時台、6時台各約10%、「バス停」：500mが約15%



2時間に1本程度の頻度での運行要望が高い。

昼間運行本数は4~5時間に1本になるため、より頻度が多くなるような仕組みを検討する必要
朝、阿智方面へは6時台、7時台着の便は設定されているため、それら便の精査が必要

非バス利用者のバス路線に対する要望

【全体】

約 35%が「今後も利用しない・利用できない」と回答。

約 60%の非利用者が「何らかの改善策が講じられれば利用可能性あり」と回答。

【年代別】

50 歳代～70 歳代において約 10%～15%が「運転できなくなったら利用する」と回答。

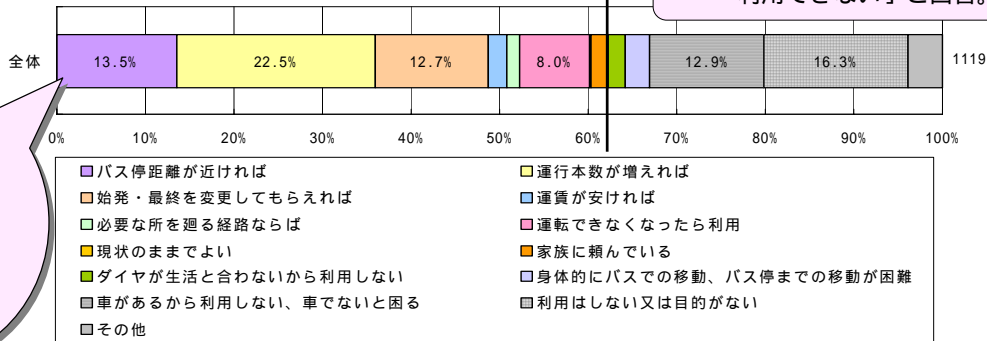
10 歳代と高齢者は他の年代に比べ「バス停と自宅・目的地の距離短縮」が要望として高い。

バス路線に対する要望（非利用者対象）

非利用者の約 35%は「利用しない、利用できない」と答えている。しかし、約 65%の人は何らかの改善策が講じられれば、「利用する、利用するかも」との答えである。

要望として「運行本数の増加」「バス停と自宅・目的地の距離」「始発・最終便の変更」が挙げられた。また、約 10%は「高齢等により運転できなくなったら利用する」と答えている。非利用者の約 4 割は「利用しない」「利用できない」と回答。

非利用者の約 6 割は「何らかの改善策が講じられれば利用可能性あり」。

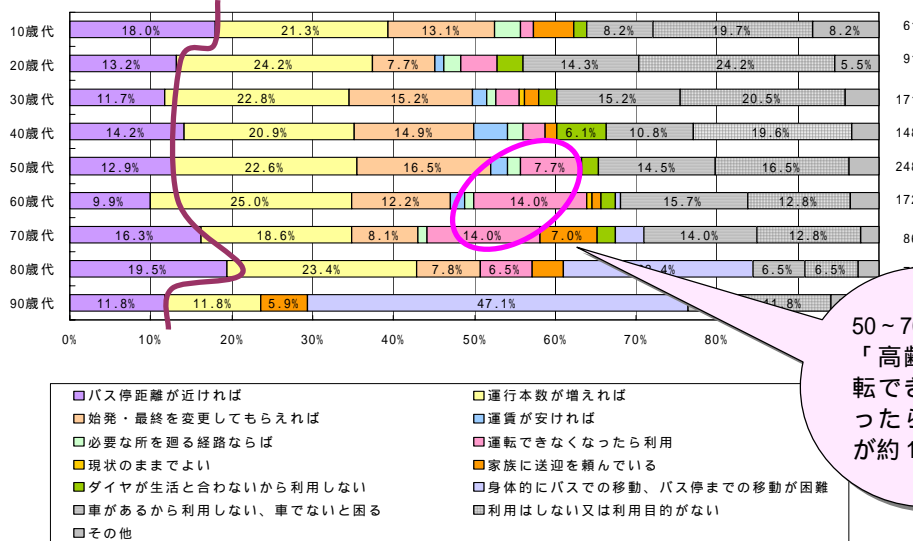


年代別に見たバス路線に対する要望

80 歳代以上になると、身体的な理由から「利用できない」人が多くなる。

20 歳代が最も「利用しない」と答えており、さらに 50 歳代～70 歳代は「運転できなくなったら利用する」と答えた人が約 10%～15%である。

最も今後バス利用が見込める「10 歳代」「高齢者」の要望は「運行本数」が最も高いが、他の年齢と比べると、「バス停と自宅・目的地との距離」が高い割合を示している。



50～70 歳代は「高齢等で運転できなくなったら利用」が約 1 割。

【公共交通のあり方・課題】

「運行本数」「自宅・目的地の出来るだけ近辺で乗降できるような仕組み、またはバス停位置の見直し」「特に通学用に始発・最終便のダイヤ調整」の検討が主に必要。

(3) 公共交通サービス向上による利用料金

現在の利用料金

阿智巡回バス：1回 100円 清内路村巡回バス：1回 100円

西部コミュニティバス：各村内移動は1回 100円（直通利用は1回 200円）

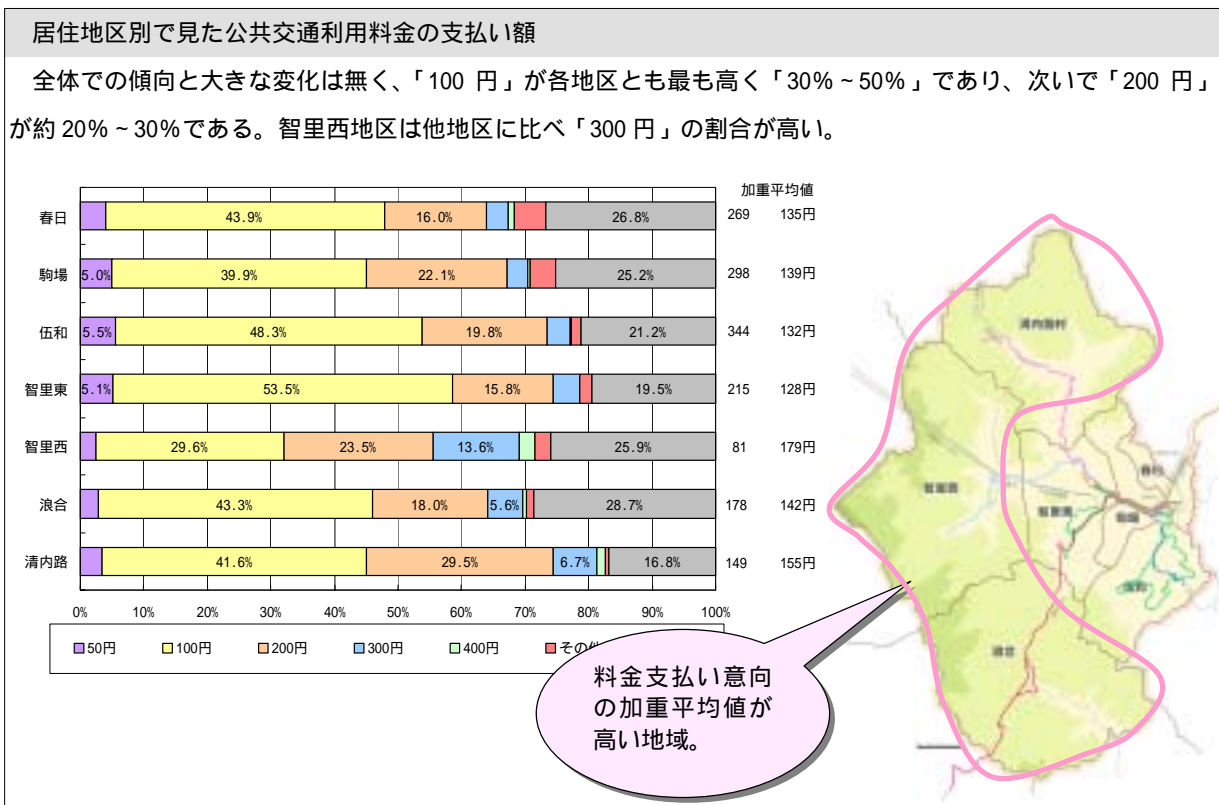
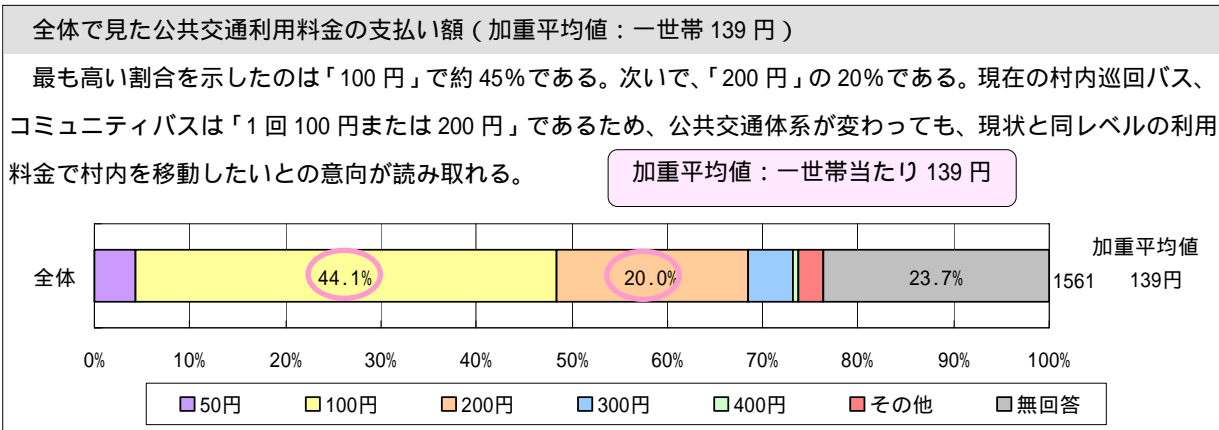
【全体】

加重平均値は一世帯当たり 139円。

利用料金としては「100円」が最も高い割合で約45%、次いで「200円」が約20%。

【居住地区別】

全体での傾向と大きな変化はない。智里西地区が他地区に比べ「300円」の割合が高い。全地区において「100円」が最も高い割合で約30%～50%である。次いで「200円」が高い割合を示している。



〔公共交通のあり方・課題〕

住民意向は「現状維持」であり、それを踏まえた料金設定の検討。

(4) バス交通維持のための行政負担額について

【全体】

「妥当な金額」が最も高い割合である。

次いで「運行経費の一部を他方法で賄う仕組みを考える」が多い。

【行政負担額を減らすべきとの回答者（全体の8.9%）】

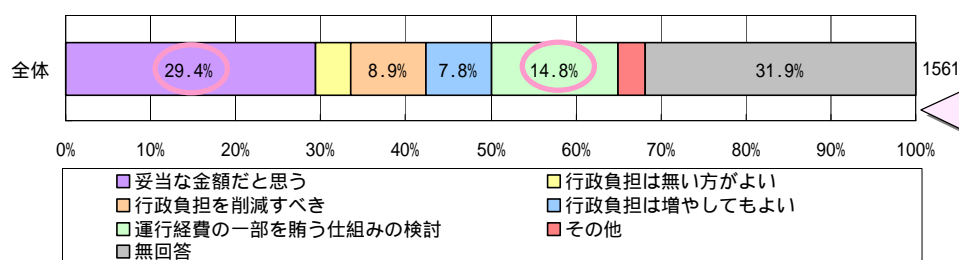
「一世帯当たり5,000円まで削減」が約55%、次いで「3,000円」。

【行政負担を増やすべきとの回答者（全体の7.8%）】

「一世帯当たり10,000円まで増やしてよい」が半数を占めた。

全体で見た行政負担額への意向

全体の約30%が「妥当な金額だと思う」と回答している。次いで約15%の人が「運行経費の一部を協賛金募り、賄う仕組みを考えるべき」と回答し、さらに約10%は「行政負担額は減らすべき」と回答している。合わせて約25%の人は「今の行政負担額が多い」と感じている。

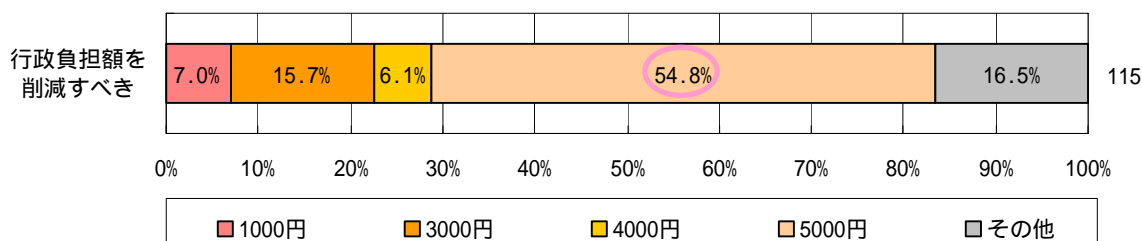


3割が「妥当な負担額」と答えている一方「運行経費の一部を協賛金等で賄うべき」と回答も15%。

「行政負担額を削減すべき」と回答した人の具体的負担金額意向

一世帯当たり負担額を「5,000円」まで削減と答えた世帯が約55%となった。

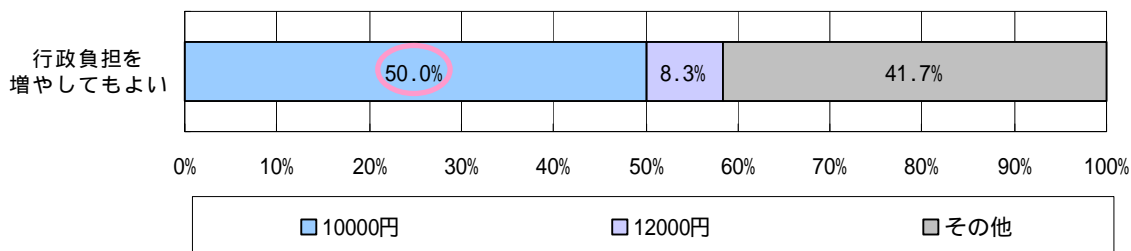
削減すべきと回答した世帯の一世帯負担額意向は5割が「5,000円」。



「行政負担額を増やしてもよい」と回答した人の具体的金額意向

一世帯当たり「10,000円」まで増やして良いと答えた世帯が約50%となった。

増額しても良いと回答した世帯の一世帯負担額意向は5割が「10,000円」。



〔公共交通のあり方・課題〕

住民意向は「行政負担額は妥当」または「協賛金等で経費を賄う仕組みを考え、負担額は削減していく」であり、それを踏まえての運行経費の設定。

(5) 公共交通空白地域の住民意向

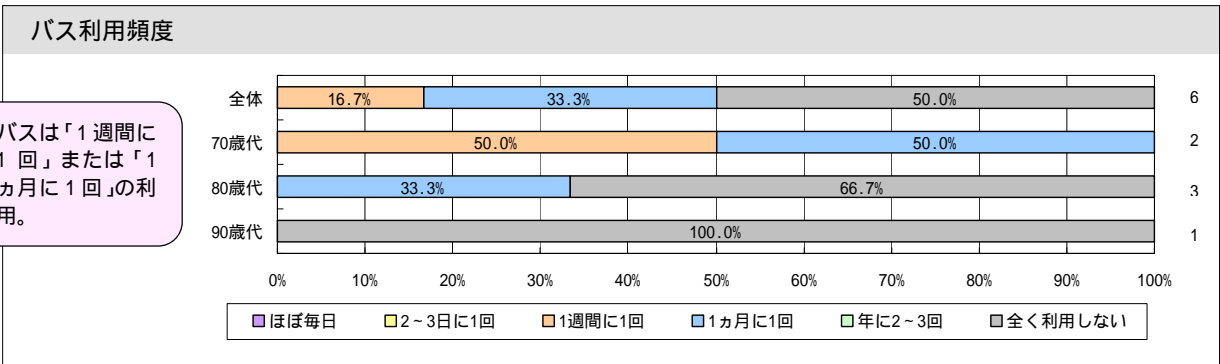
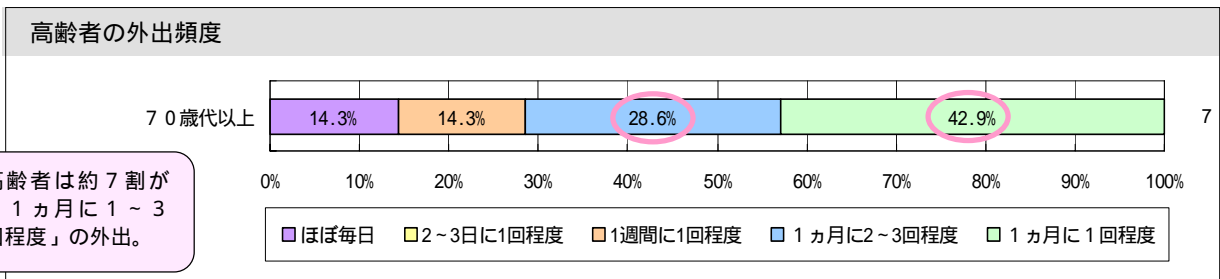
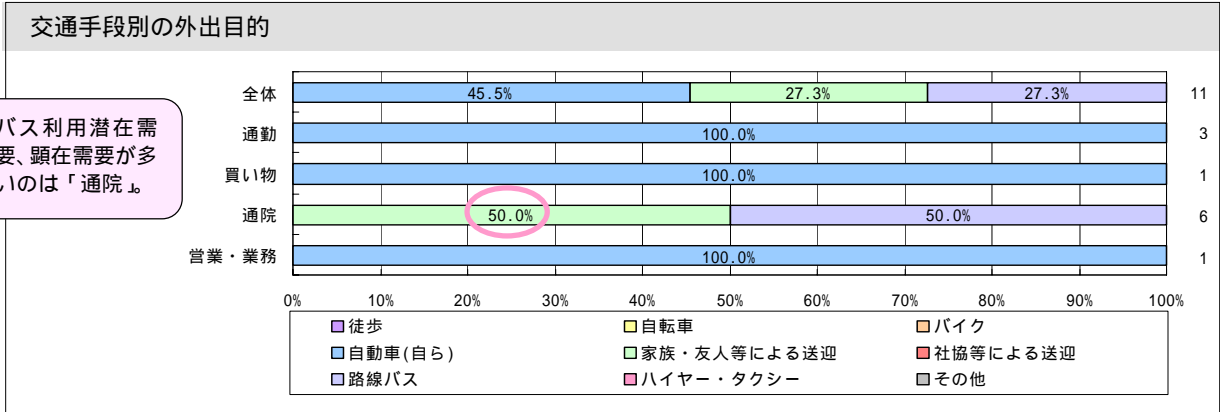
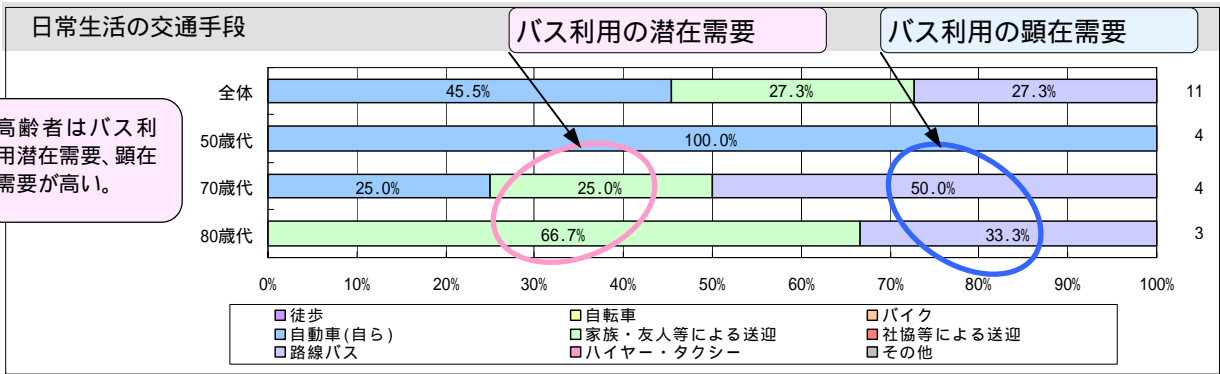
横川地区

高齢化率は60%、高校生の居住は無い。
 通院している高齢者の半数は「家族・友人等の送迎」を交通手段としている。
 高齢者の外出頻度は「1カ月に1回～3回」が約7割。

横川地区の人口構成 資料：阿智村役場資料

集落人口	うち高校生	うち65歳以上
35人	0人	21人
	0.0%	60.0%

高校生の居住は無く、通学に対応した公共交通の必要性薄い。



浪合地区（公共交通空白地域のみ抽出）

高齢化率は約30%、高校生の居住は7人居住する。
 10歳代、高齢者は「家族・友人等の送迎」を交通手段としている割合が高い。
 「通院」「通学」「趣味・娯楽」は「家族・友人等の送迎」の割合が高い。
 高齢者は約7割が「1ヶ月に2・3回程度」から「1週間に1回程度」外出する。
 バスへの要望としては「運行本数の増便」「始発・最終のダイヤ変更」を挙げる人が多い。

浪合地区（公共交通空白地域のみ）の人口構成 資料：阿智村役場資料

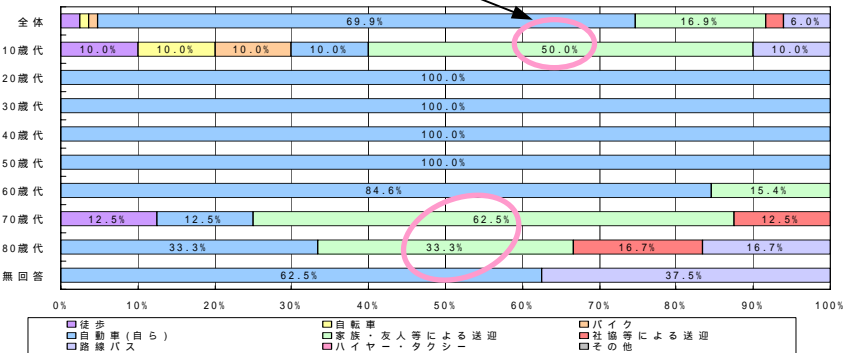
集落人口	うち高校生	うち65歳以上
182人	7人	58人
	3.8%	31.9%

朝夕の「通学」昼間の高齢者の日常生活上、バス利用潜在需要が多い。

日常生活の交通手段

バス利用の潜在需要

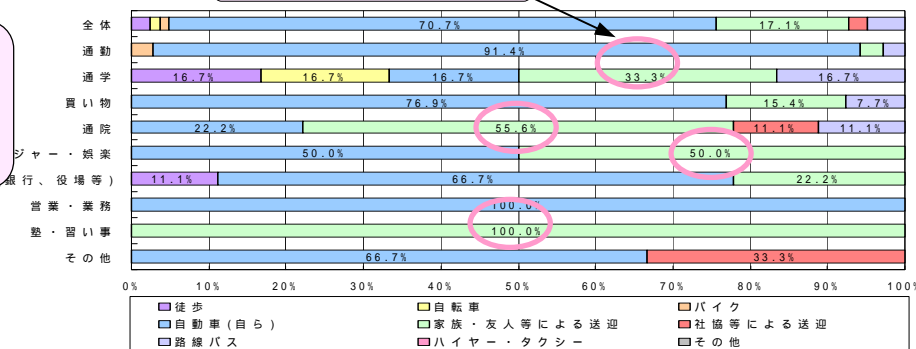
10歳代の学生、高齢者はバス利用潜在需要、顕在需要が高い。



交通手段別の外出目的

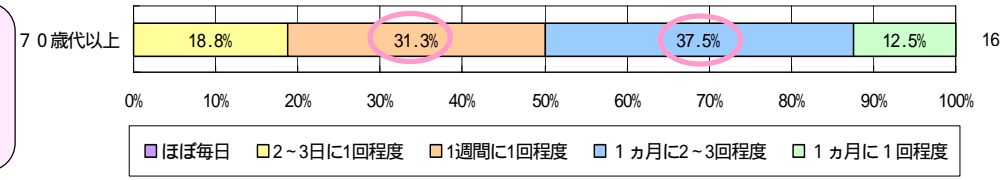
バス利用の潜在需要

「通学」「通院」「趣味・娯楽」でバス利用潜在需要が高い。



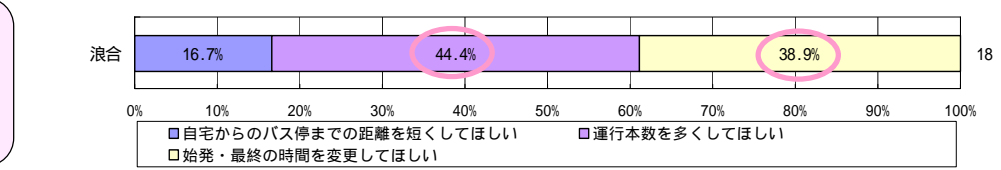
高齢者の外出頻度

高齢者は約7割が「1カ月に2・3回程度」～「1週間に1回程度」は外出する。



バスへの要望（バス利用者）

バスへの要望として高いのは「増便」「始発・最終便のダイヤ変更」。



〔公共交通のあり方・課題〕

他地区と同様10代と高齢者に公共交通潜在需要があるが、どのような方策でサービスを確保するか。

4 - 2. 阿智高校生徒アンケート調査

4 - 2 - 1. 調査概要

(1) 調査目的

阿智高校生の通学交通について、利用交通手段、公共交通利用実態、改善要望等を把握することにより、公共交通における重要なニーズである、「通学」に対する適正な公共交通サービスを提供できるようにするための基礎データとして調査する。

(2) 調査対象

調査対象は阿智高校に通う全校生徒 全校生徒数：331人

(平成20年4月1日現在、阿智高校ホームページより)

(3) 配布回収について

配布・回収：阿智村役場を通じて阿智高校へ配布、回収

調査期間：平成20年11月(配布・回収)

回収率：配布数 331 通

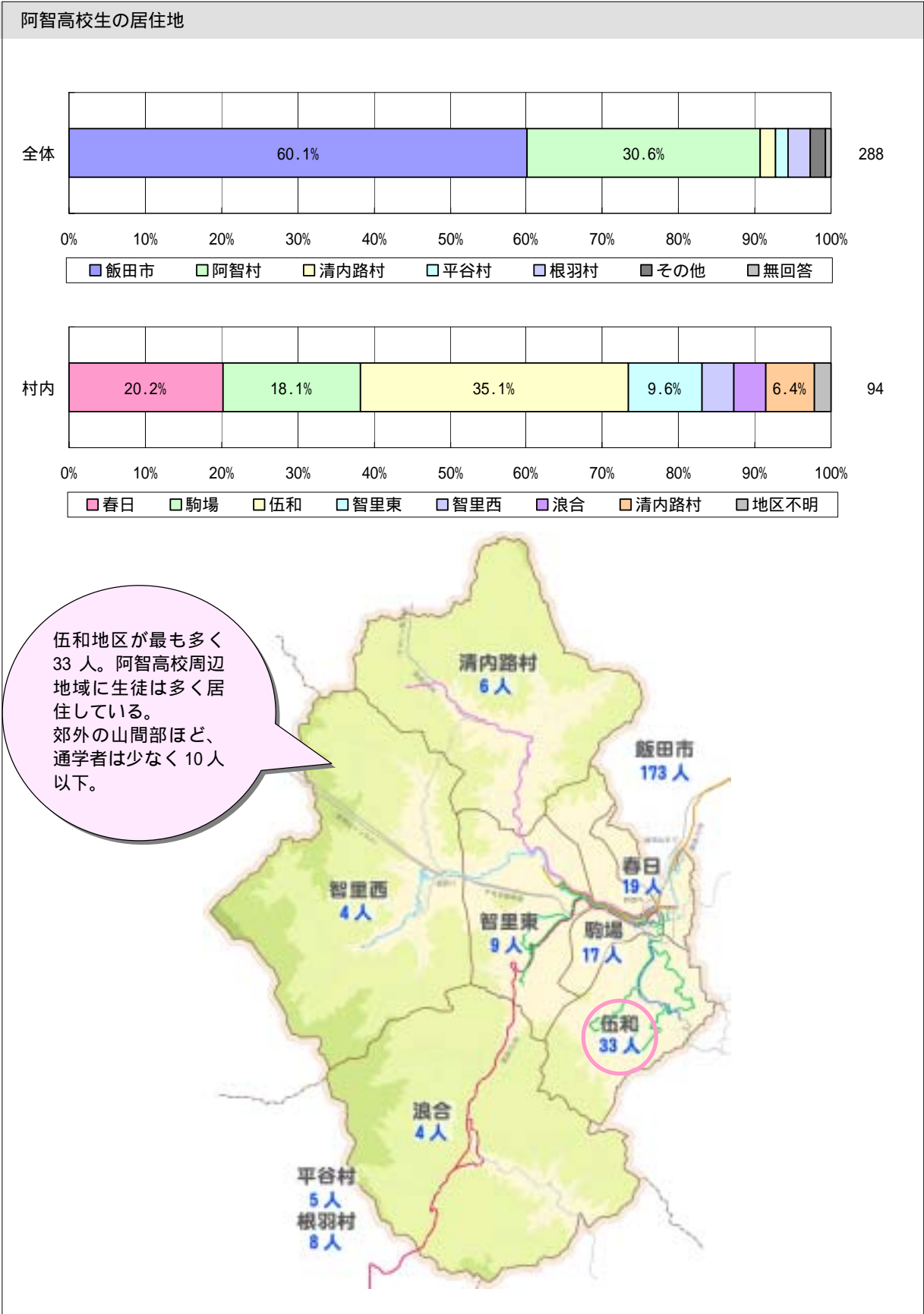
回収数 288 通

回収率 87.0%

4 - 2 - 2. 調査結果整理と分析

(1) 阿智高校生徒の居住地

生徒の約 6 割は飯田市から、約 3 割は阿智村内からの通学
 村内では伍和地区からの通学者が多いが、全地区からの通学が見られる。



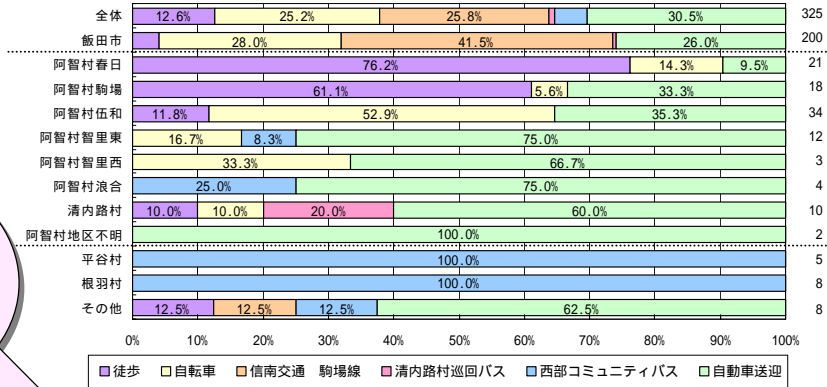
(2) 阿智高校生の交通手段

高校に近い春日地区・駒場地区は約70～80%が徒歩である。
 高校から遠い智里東・智里西・浪合地区は約70%が「自動車送迎」である。

居住地区別交通手段

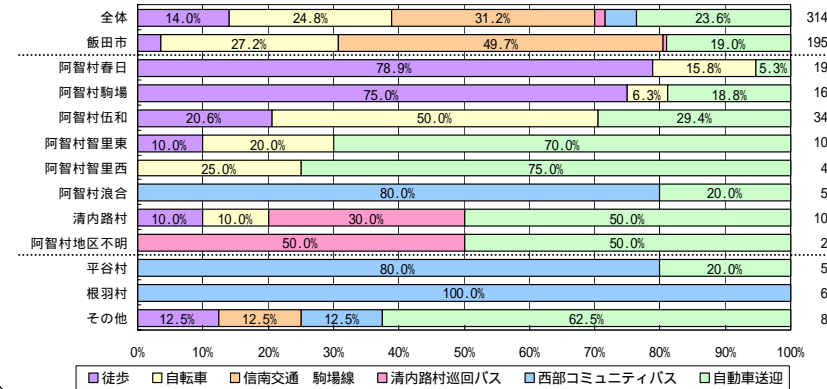
登校時

山間部である智里東、智里西、浪合、清内路村は「自動車送迎」の割合が登校、下校にかかわらず高い。



下校時

自動車送迎の人数が最も多いのは伍和地区で約10人。
 山間部は人数は少ないが、自動車送迎の割合が高い地区。



登下校時の自動車送迎の人数

登校時



下校時



〔公共交通のあり方・課題〕

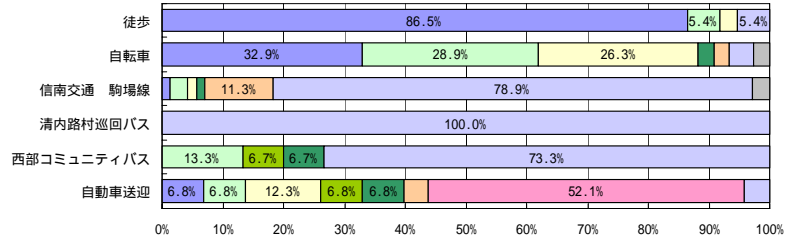
公共交通潜在需要に対する公共交通サービスの提供

(3) 交通手段選択理由

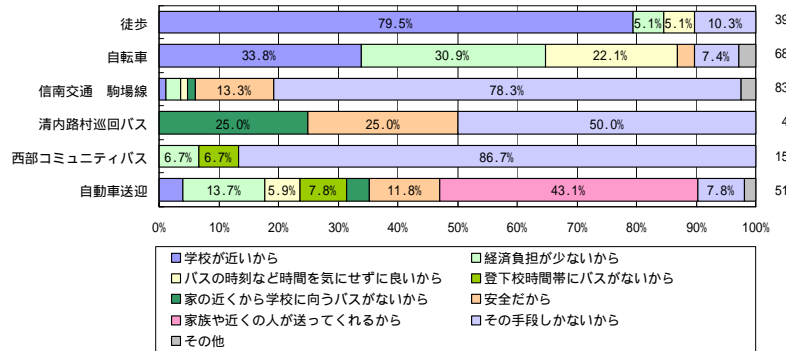
智里東・浪合地区は「登下校時間帯にバスが無いから」との意見がある。
 智里西地区・清内路村には「家の近くから学校に向かうバスが無いから」との意見がある。

交通手段別選択理由（全体）

登校時



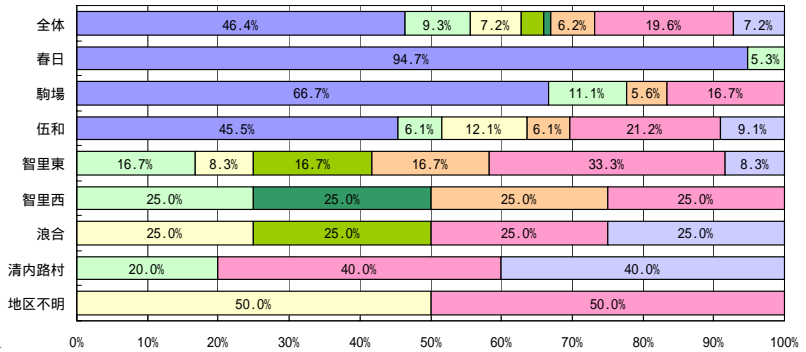
下校時



居住地区別交通手段選択理由

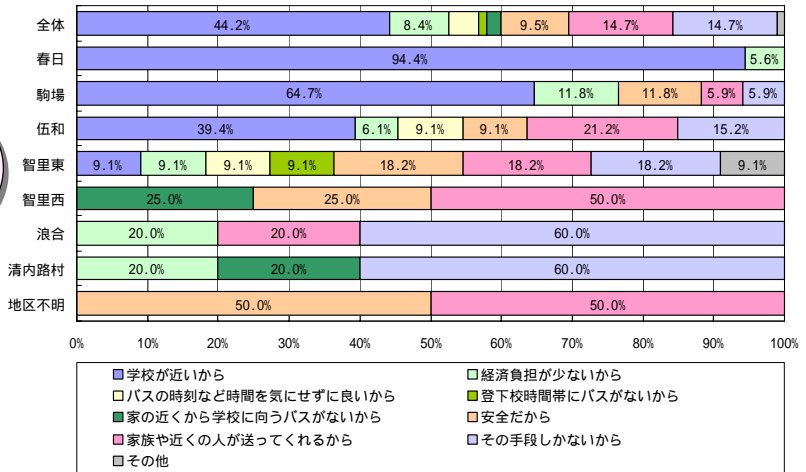
登校時

智里東、浪合地区は「登下校時間帯にバスが無いから」との意見がある。



下校時

智里西、清内路村は「家の近くから学校に向かうバスが無いから」との意見がある。



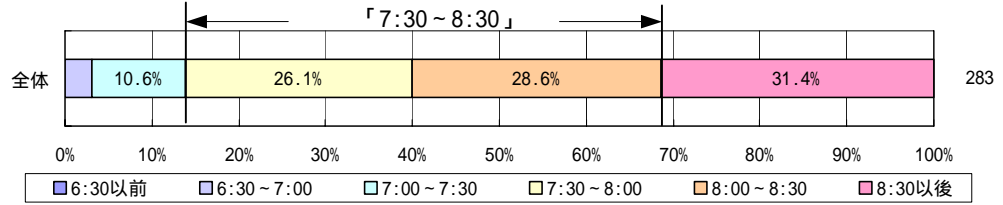
〔公共交通のあり方・課題〕
 山間部の智里東・西・浪合地区、清内路村の通学に対するバス交通サービス提供の検討。

(4) 阿智高校生の登校時間・下校時間

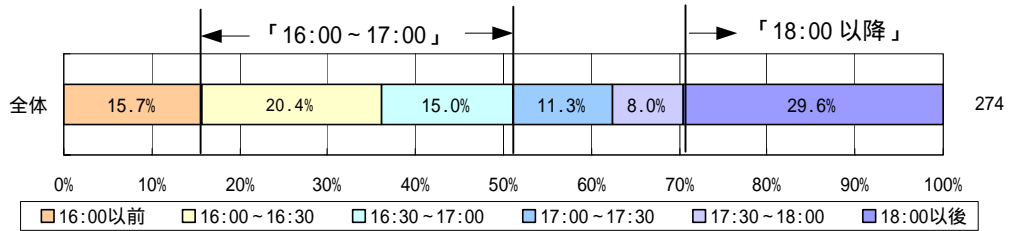
阿智高校の登校時間帯は「7:30～8:30頃」の割合が高い。
 阿智高校の下校時間帯は「16:00～17:00」「18:00以降」に帰宅する生徒が多い。

登下校時間帯（全体）

登校時間帯



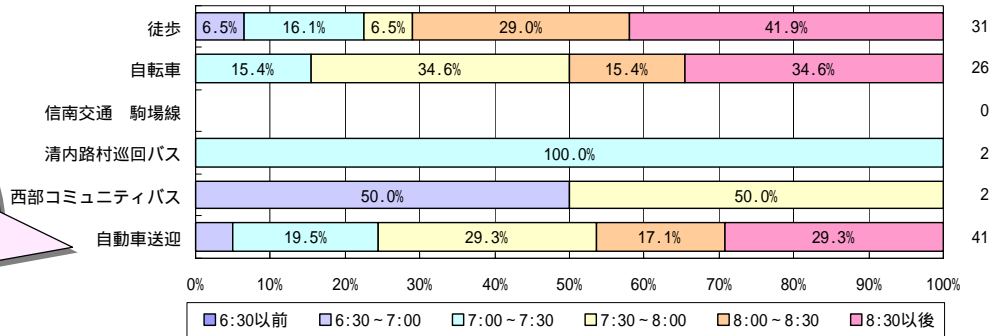
下校時間帯



交通手段別登下校時間帯（阿智・清内路村）

登校時間帯

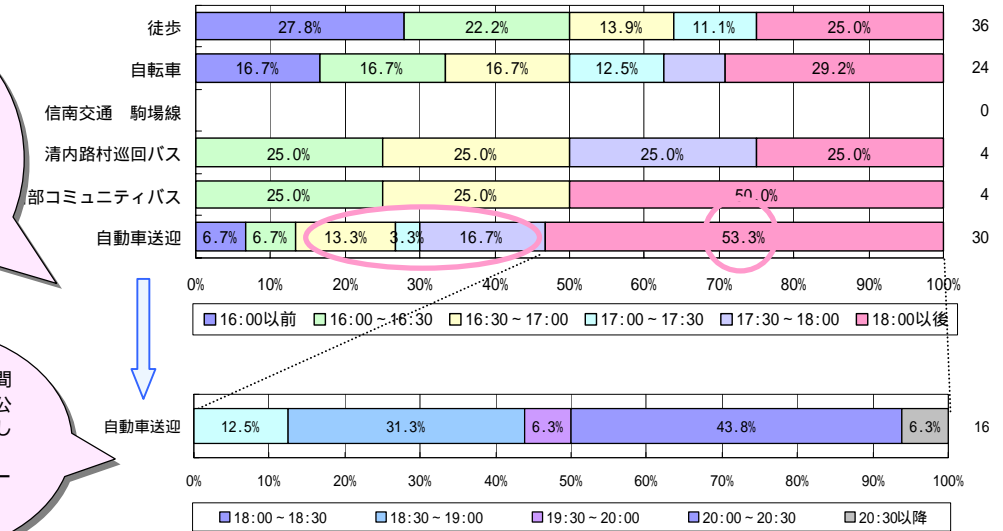
自動車送迎での生徒は「7:00～7:30」「8:30以降」に登校してくる割合が高い。



下校時間帯

通学に自動車送迎を用いている生徒はクラブ活動で18時以降になる生徒と、通常の下校時間で16:30～18:00に帰宅する生徒に二分される。

クラブ活動は帰宅時間にバラツキがあり、公共交通での対応は難しい。通常帰宅時間帯のサービスを考慮する。



〔公共交通のあり方・課題〕
 朝、「7:30～8:30頃」に学校着で利用できる便の設定。
 夕方「16:00～17:00頃」の帰宅時間帯に合わせた便の設定。

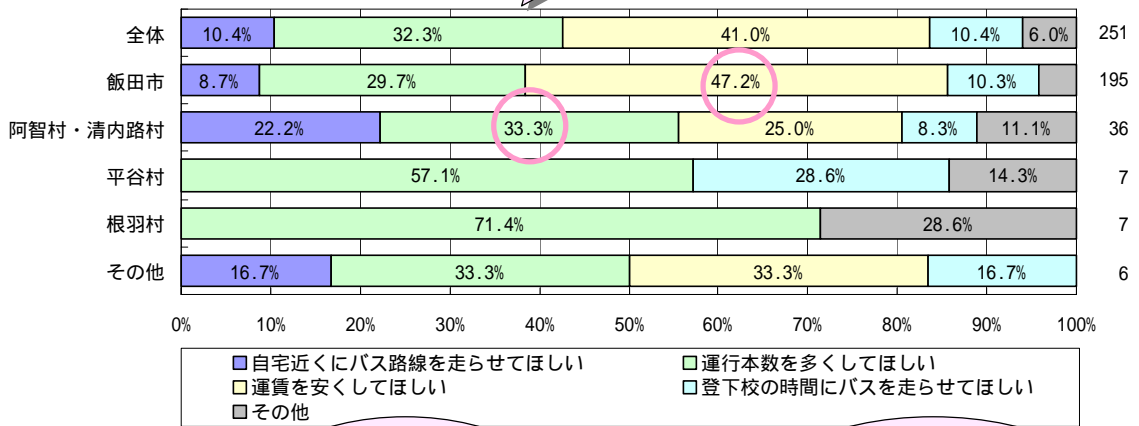
(5) バス交通に対する要望

飯田市の生徒は「運賃を安くしてほしい」との要望が最も高い。
 阿智村の生徒は「運行本数を多くしてほしい」との要望が最も高く、次いで「自宅近くにバス路線を走らせてほしい」との要望が高い。
 智里東、智里西、清内路村においては「登下校の時間にバスを走らせてほしい」との要望の割合が高い。

居住地区別要望

全体集計

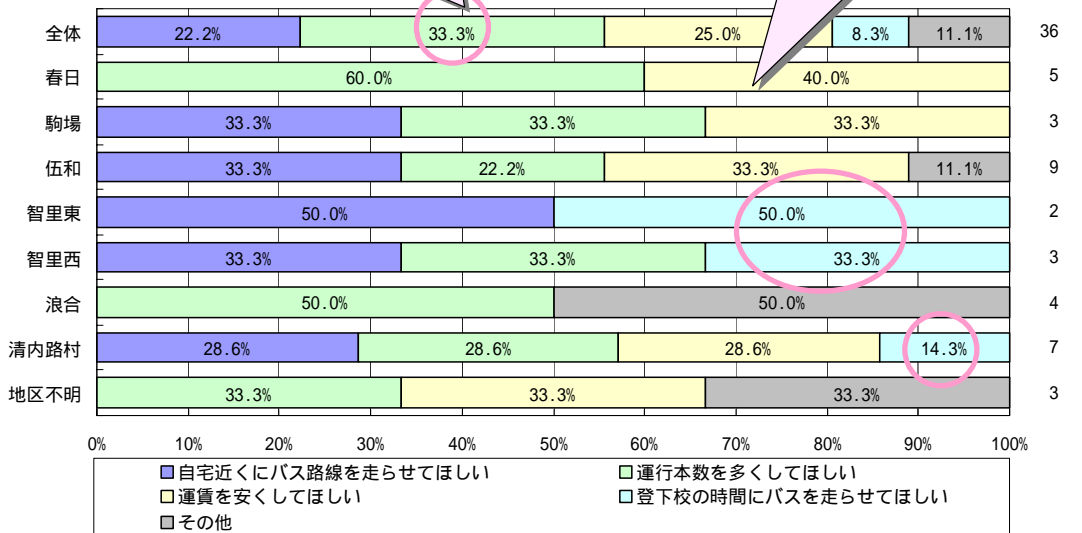
飯田市からの生徒は「低運賃化」に対する要望が高く、阿智村は「運行本数の増便」が多い。



阿智村・清内路村集計

全体の意見としては、「運行本数の増便」への要望が多い。

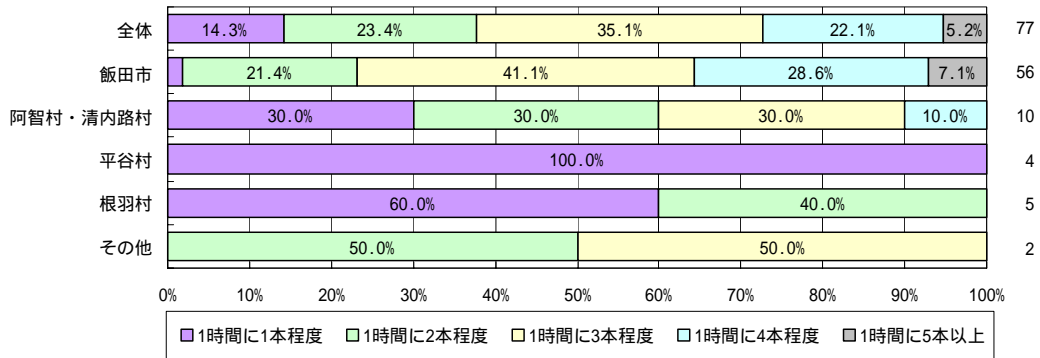
郊外の智里東、智里西、清内路村は他地区に比べ「登下校に合わせたダイヤを望んでいる」。



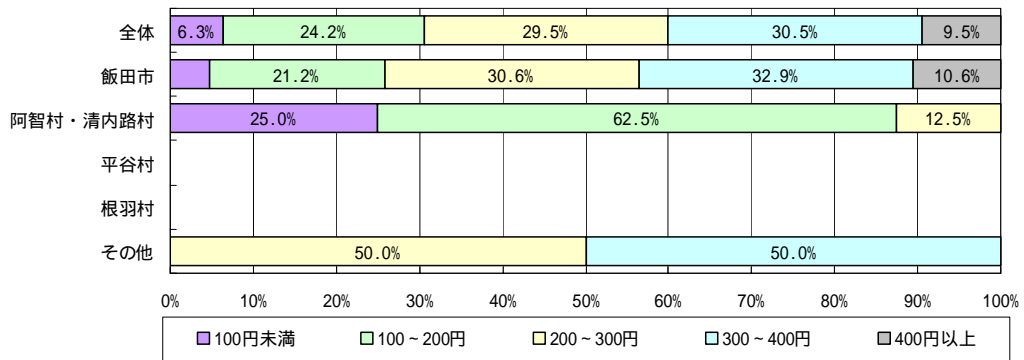
〔公共交通のあり方・課題〕
 飯田市の生徒が利用する駒場線は、料金体系または一部補助など検討が必要。
 阿智村内の山間部では、通学に利用できる公共交通サービス構築の検討が必要。

要望の細項目分析

運行本数

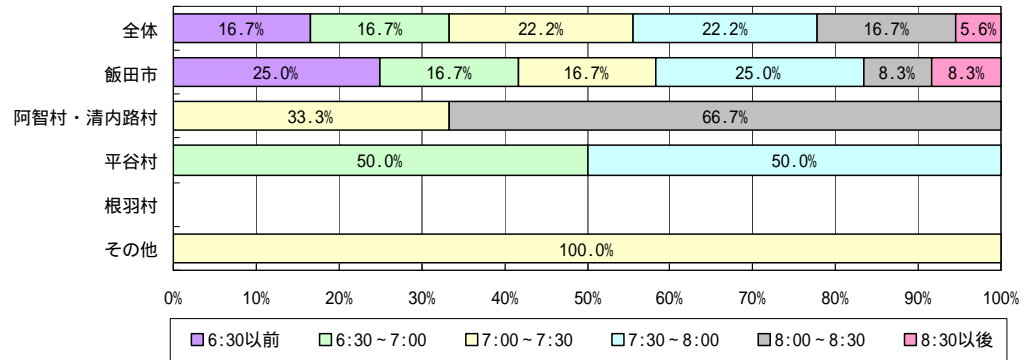


運賃

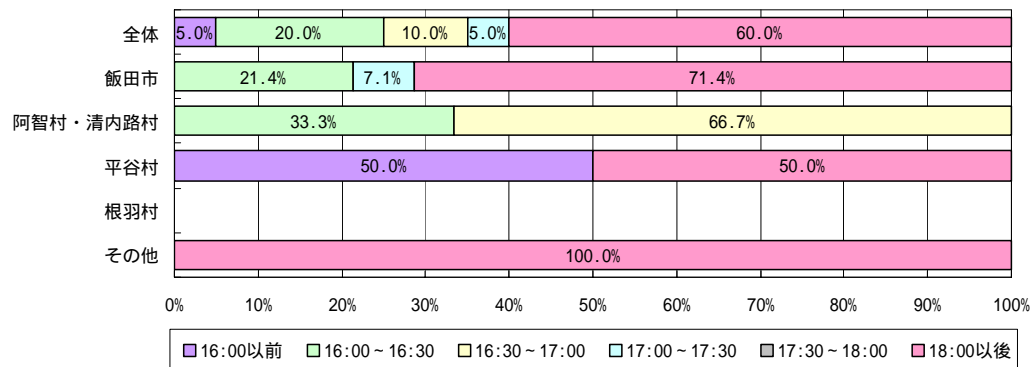


登下校時のバス運行

【登校】



【下校】



4 - 3. 住民・高校生意向調査による課題

住民意向調査による課題抽出表その1

項目	現状・問題点	課題
年代	<p>年代別利用交通手段 10歳代、70歳代以上の高齢者の移動手段は「家族・友人等による送迎」「路線バス」が多い</p> <p>年代別バス利用頻度 20歳代～60歳代は約80～90%が「バスを全く利用しない」と回答</p>	<p>主に潜在需要の高い10歳代、70歳代以上の高齢者への公共交通サービス充実の検討</p>
行動目的	<p>年代別 日常生活行動目的及びバス利用目的より10歳代は「通学」、高齢者は「通院」「買い物」</p> <p>路線別 阿智巡回バス、清内路村巡回バスは他路線に比べ「通学利用」が少ない</p>	<p>「通学」「通院」「買い物」といった行動目的に対する公共交通サービス充実の検討 阿智巡回バス、清内路村巡回バスの「通学利用」に対応する運行の検討</p>
行動目的地	<p>10歳代は阿智村内、飯田市の2地域 高齢者は約40～50%が阿智村役場周辺。 ただし、約15～30%は飯田市 清内路村から飯田市への移動する人の割合が高い</p>	<p>阿智村内を目的地とした公共交通サービス、飯田市を目的地とした公共交通サービスの提供</p>
外出頻度	<p>外出目的別外出頻度 「通院」：「主に1ヵ月に1回～3回程度」 「買い物」：「主に毎日～1週間に1回程度」</p> <p>年代別 10歳代：「ほぼ毎日」 高齢者：「2・3日に1回～1ヵ月に2・3回程度」</p> <p>バス利用者利用頻度 10歳代：「ほぼ毎日」 高齢者：「1週間に1回～年に2～3回」</p>	<p>可能な限り毎日利用できる公共交通サービスの提供 「通学対応」は毎日の公共交通サービスの提供</p>
バス利用者の要望	<p>全体 1位「運行本数を多くしてほしい」2位「自宅とバス停の距離を短く」3位「始発・最終の時間変更」</p>	<p>運行本数が高まるような公共交通体系の構築 自宅とバス停との距離が短縮されるような公共交通体系の構築 日常行動(特に通勤通学)に可能な限り合わせたダイヤ構築</p>
非バス利用者の要望	<p>全体 非利用者の約35%が「今後も利用しない、利用できない」と回答 要望1位は「運行本数の増加」2位「自宅・目的地とバス停との距離短縮」3位「始発・最終便の変更」</p>	

住民意向調査による課題抽出表その2

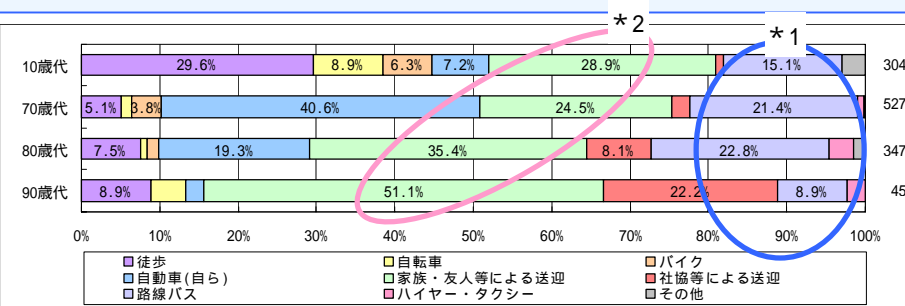
項目	現状・問題点	課題
利用料金	公共交通サービスが向上したとして支払う料金は約45%が「100円」20%が「200円」と回答	現状の料金を維持した料金設定
バス交通維持のための行政負担額について	現在の行政負担額は「妥当な金額」と回答したのが約30% 約15%が「運行経費の一部を協賛金等で賄う仕組みの検討	「通学」「通院」「買い物」といった行動目的に対する公共交通サービス充実の検討 阿智巡回バス、清内路村巡回バスの「通学利用」に対応する運行の検討
公共交通空白地域の意向	横川地区 高校生の居住は無いため、現状では通学対応は必要性が薄い。 公共交通潜在需要が高齢者の「通院」に多い。 浪合地区 公共交通潜在需要は「10代」「高齢者」に多い。 「通学」「通院」「趣味・娯楽」で公共交通潜在需要が多い。	他地区と同様10代と高齢者に公共交通潜在需要があるが、どのような方策でサービスを確保するか。

高校生アンケートによる課題抽出表

項目	現状・問題点	課題
交通手段	智里東、智里西、浪合、清内路村といった郊外の山間部に行くほど、公共交通潜在需要と成り得る「自動車送迎」での通学者の割合が高くなる。 「自動車送迎」の人数を見ると「伍和地区」が最も多く10人であり、その他は一行の人数である。	潜在需要に対する公共交通サービスの提供
公共交通手段選択理由	郊外の智里東、智里西、浪合、清内路村では「利用できるバスが無い、運行されていない」との理由から他交通手段を利用している。	バス交通が無い地域または不便な地域に対する公共交通サービスの提供
登下校時間	登校 「自動車送迎」による通学者は特に「7:30～8:00」「8:30以降」の登校の割合が高い。 下校 「自動車送迎」による帰宅者の半数は「18:00以降」の帰宅であり、「18:30～19:00」「20:00～20:30」の帰宅時間の割合が高い。	最も効果の高い登下校時間帯に運行できるダイヤの構築
バス交通に対する要望	飯田市からの生徒は「低運賃化」に対する要望が高い。 阿智村からの生徒は「運行本数の増便」が最も多い要望であるが、「自宅近くにバス路線がほしい」「低運賃化」の要望も同程度ある。	飯田市からの生徒が利用する駒場線は料金設定の見直し、料金補助等の検討が必要 阿智村は運行本数の確保、運行路線の確保など、利用できるバス構築の検討が必要

5. 公共交通再構築に向けた課題

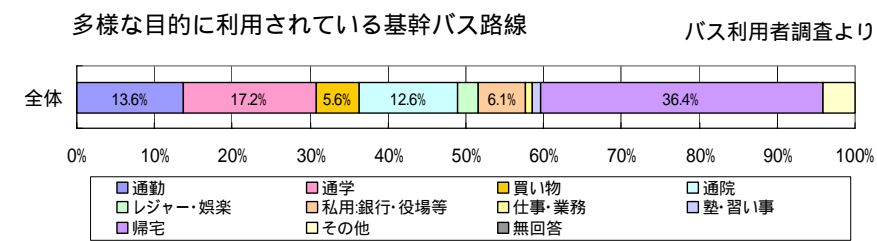
家族の負担軽減を図る10代、高齢者の送迎への対応



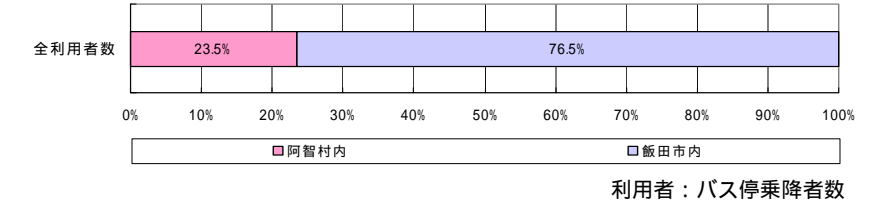
*2「できればバスを利用したい」潜在需要(乗ってもらえる仕組みづくり)
*1「バス利用」の顕在需要(更なる利便性と快適性の強化)

伍和路線バス：阿智巡回バスでの対応可能性の検討

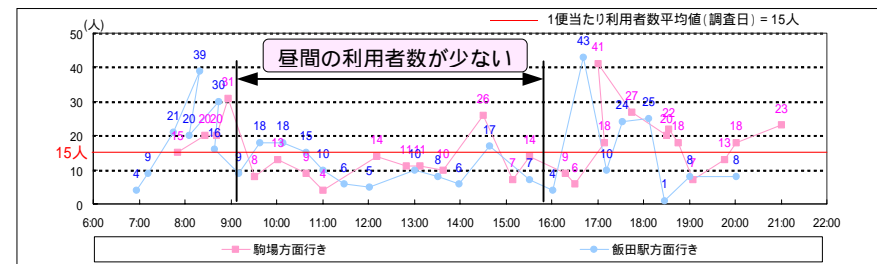
駒場線：残すための施策検討



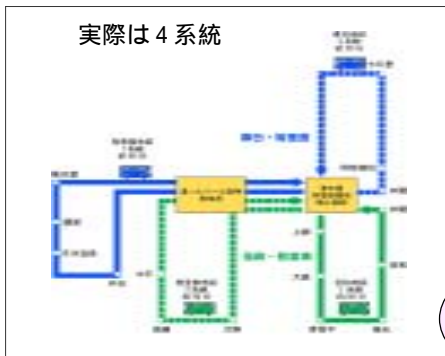
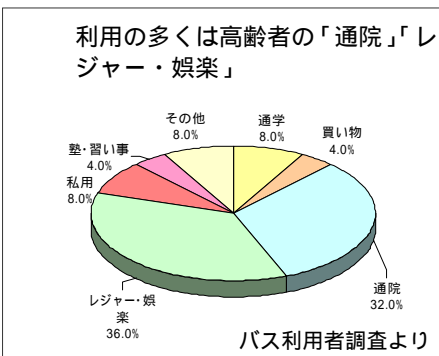
利用者の内訳：路線全体の利用者は、飯田市が約80%



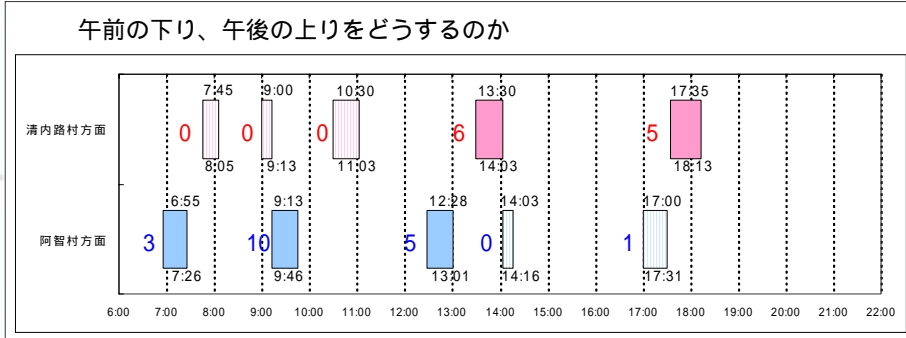
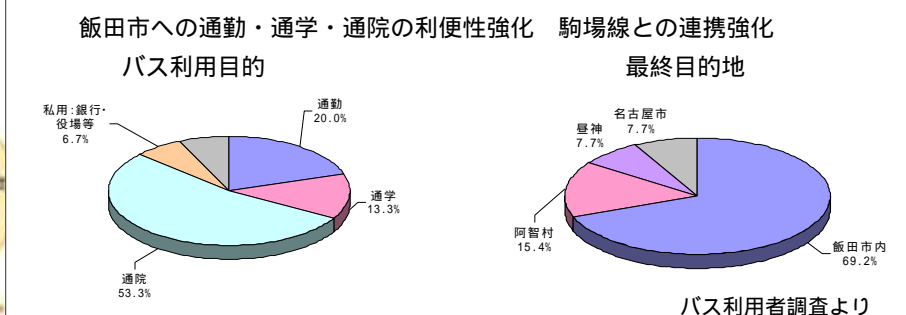
昼間の利用者が少ない



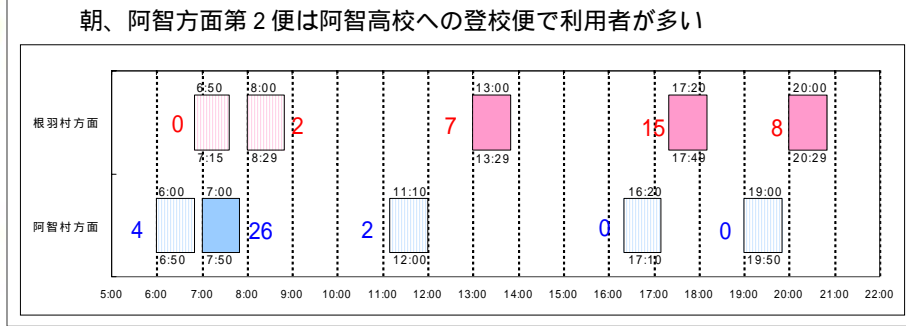
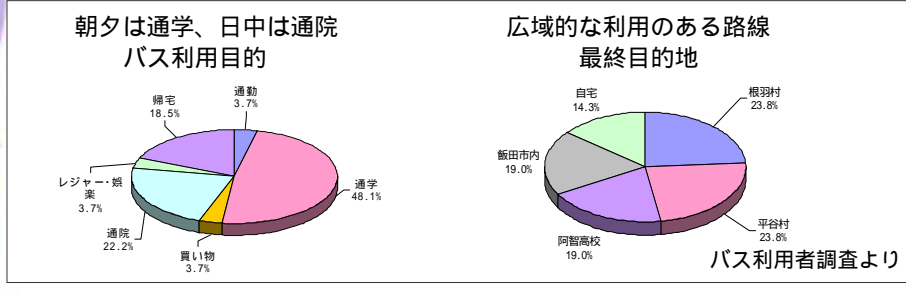
阿智巡回バス：運行形態の全体的見直し



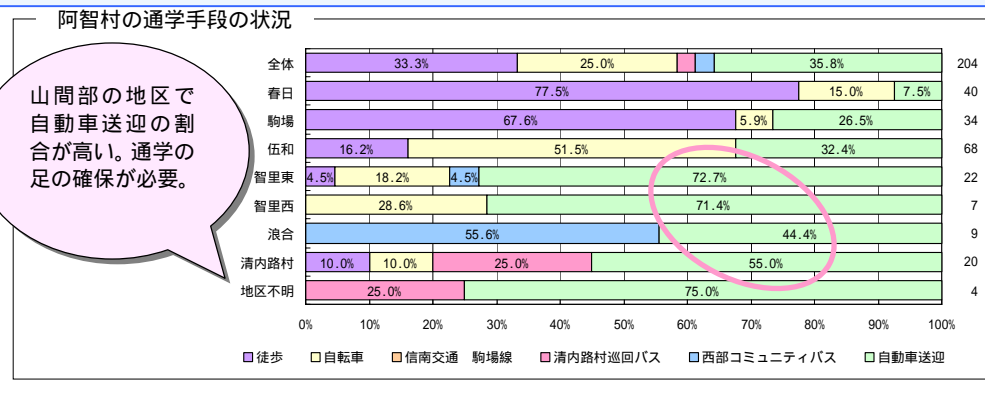
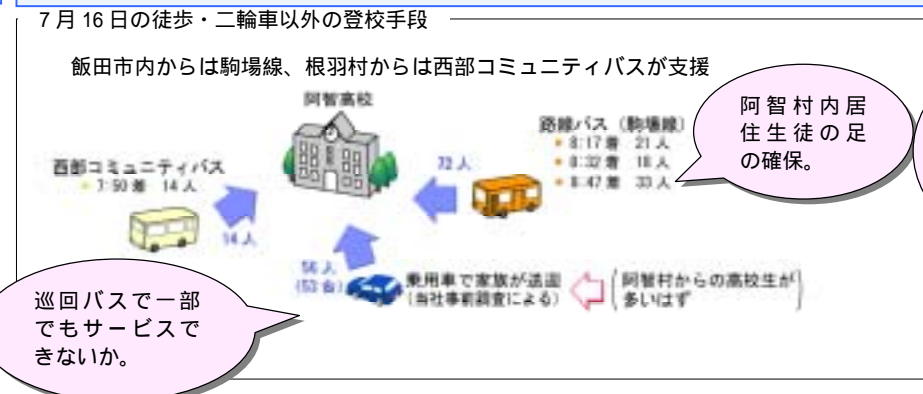
清内路村巡回バス：運行効率の改善と駒場線との連携強化策の検討



西部コミュニティバス：効率的運行形態の検討



阿智高校への通学支援：特に村内居住生徒の通学支援策の検討



6. 公共交通再構築における基本方針

6-1. 基本方針の設定

基本方針

1. 公共交通空白地域、公共交通不便地域の解消

公共交通は、本来的には「誰もが、どこからでも、安く利用できる交通手段」であるべきであるが、阿智村内にも、公共交通を利用しようと思っても、近くにバスが走っていない地域（公共交通空白地域）や、バスは走っているが、目的によっては、うまいダイヤがない地域（公共交通不便地域）が存在し、これらの全てを解消することは出来ないが、解消に向けての出来る限りの改善を図るものとする。

2. 真に困っている人（公共交通に頼らざるを得ない人）の移動手段の確保

地方都市においては、移動手段を選択できる多くの人は、自動車を利用しているが、免許が無い、車が無い、送ってくれる人が無い等の人は、移動に際し、公共交通に頼らざるを得ない。本計画に当たっては、こうした真に困っている人の移動手段確保を図るものとする。

3. 乗り継ぎ負担の少ない公共交通

鉄道の無い阿智村にとって、都市的交流の多い飯田市を結ぶ駒場線は、骨格的なバス路線で、南信州広域連合と連携を図りつつ、阿智村内のバス路線は、駒場線との連携強化を図り、村民にとって乗り継ぎ負担の少ない公共交通体系の構築を目指す。

4. 地球環境に配慮した公共交通

地球温暖化の主要因である温室効果ガス（CO₂）の削減は、公共交通の運行に対しても求められる大きな課題で、順次適正規模車両での運行、効率的な運行を通じて、地球環境に配慮した公共交通体系の構築を目指す。

5. 分かりやすい公共交通

バス利用の多くは、高校生と高齢者であり、特に高齢者にとっては公共交通利用に際し、分かりやすさが求められ、利用者にとって分かりやすい公共交通体系の構築を目指す。

6. 適正な役割分担に基づく公共交通

公共交通の運行にあたっては、利用者、交通事業者、行政が適正に役割を分担し、どこかに過度の負担がかからないような配慮のなされた公共交通体系の構築を目指す。

各路線の整備方針

駒場線

- ・南信州広域連合にて計画が策定された計画で運行する。

西部コミュニティバス

- ・朝夕時：夜帰宅便の最終便が20時阿智発と遅いため、学生の利用時間と合っているか検討する。
- ・昼間時：特に昼間のサービスレベルが低く、買い物や通院に便利に利用できるダイヤとはなっていない。昼間のサービスレベル向上といった課題がある。駒場線の新ダイヤへの対応、阿智高校からの下校時間を考慮した、最終便の時刻変更を実施。

清内路村巡回バス

- ・朝夕時：阿智高校の登校時間に合っていない課題がある。
- ・昼間時：昼間の往復が不可能といった、ダイヤ上の課題がある。
- ・清内路地区と阿智中心市街地または飯田市との連絡機関としては機能しているため、当面は、現状での運行とする。

阿智巡回バス

- ・朝夕時：阿智村内に住んでいる高校生が通学にバスを利用できるように検討する。
- ・昼間時：現在は2台で村内各地をくまなく巡回しているため、運行時間、距離が長く、運行間隔も長い。運行便数が少ない。しかし、利用者アンケートでは「今の本数で良い」が8割～9割と高いため、現状のサービスレベルは維持し、更なるサービスレベル向上は可能か検討する。村内に存在する公共交通空白地域を解消するような公共交通網を整備計画案を検討する。

6-2.連携計画の目標と目指すサービスレベル

公共交通総合連携計画の目標

連携計画策定にあたっての総合的な目標

移動に際し、できる限り家族の負担を軽減し、運行効率の現状維持を目指し、利用者の満足度が上昇する公共交通サービスを目指す。

阿智村が目指す公共交通体系整備に向けての具体的目標

目標：阿智高校に通学する際の「家族による送迎車両」の台数削減

阿智高校に通学する生徒のうち、飯田市内・根羽村・清内路村からは路線バス、コミュニティバス、巡回バスが運行されており、沿線の生徒の通学手段は確保されているが、阿智村内に居住する生徒は路線バス時の沿線を除き、バスを利用する通学は困難で、「家族による送迎」が多いのが現実である。本連携計画では、こうした実態に鑑み、「阿智巡回バス」の改善を通じて、阿智村内に居住する生徒に通学でバスを利用できる環境をつくるものである。

家族による送迎車両 現状53台 → 目標値25台

目標：バス1台当たり利用者の現状維持

路線バス利用者が年々減少する中で、運行効率の観点から、減便を余儀なくされる路線もあるが、阿智巡回バスについては、「サービス拡大・利便性強化」が図られた運行計画となっており、増便・減便にかかわらず、少なくとも運行便1台当たりの利用者数は、現状維持ができることを目標とする。

< 運行1便当たりの利用者数 >

	現状	目標値
駒場線	16.0人	16.0人
清内路巡回バス	1.8人	2.0人
西部コミュニティバス	3.8人	4.0人
阿智巡回バス	19.0人	19.0人

目標：阿智巡回バスの利用者満足度UP

公共交通の理想は「いつでも、どこからでも、安く利用できる」であるが、現実的には不可能であり、本計画においても真に困っている人(公共交通に依存せざるを得ない高校生や高齢者)に、一定のサービスを提供する施策を提案している。公共交通の運行に際しては、利用者がどの程度満足しているかが大きな指標で、本計画においては、利用者満足度が80%程度になることを目標とする。

利用者満足度 現状61.3% → 目標値80%

阿智村公共交通が目指すサービスレベル



7. 各路線の具体的整備計画案の検討

7-1. 駒場線の整備計画案

路線特徴と課題

【路線特徴】

利用者数の年代も幅広く、多目的に利用され、飯田市と阿智村を結ぶ、基幹バス路線。数多くの本数が運行されており、日運行本数は26.5往復（54便）である。

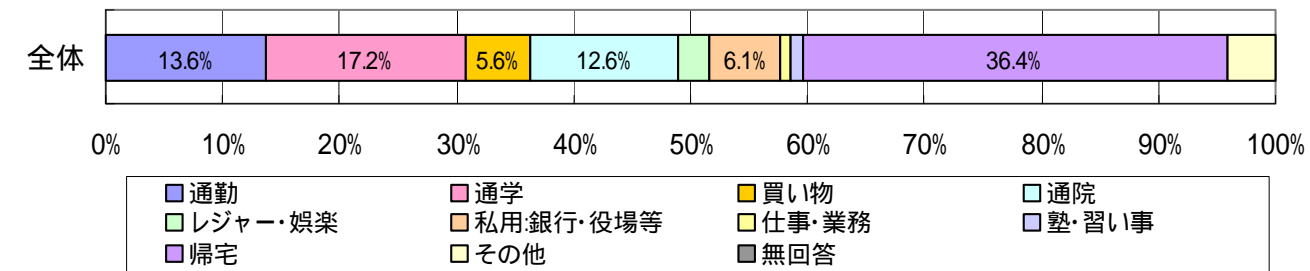
【課題】

昼間の時間帯、利用者数が少ない便が多い。

<利用者特性>

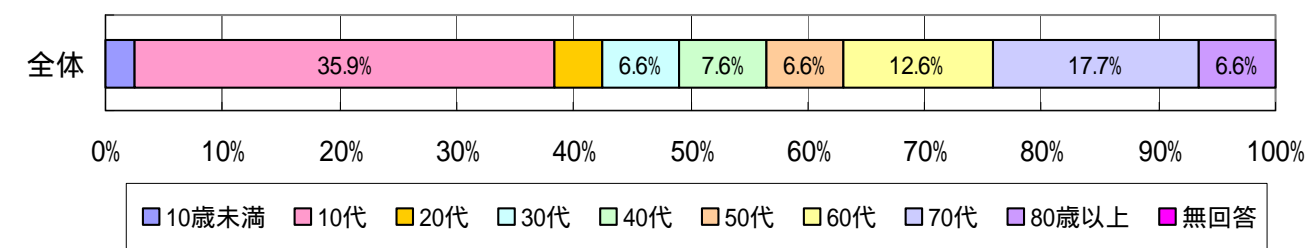
【利用目的】

多様な利用目的で利用される駒場線。

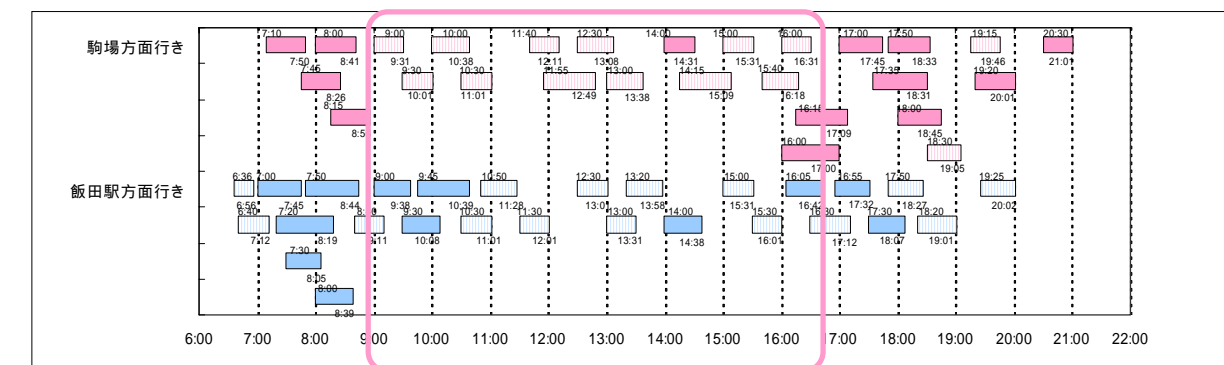


【利用者年齢分布】

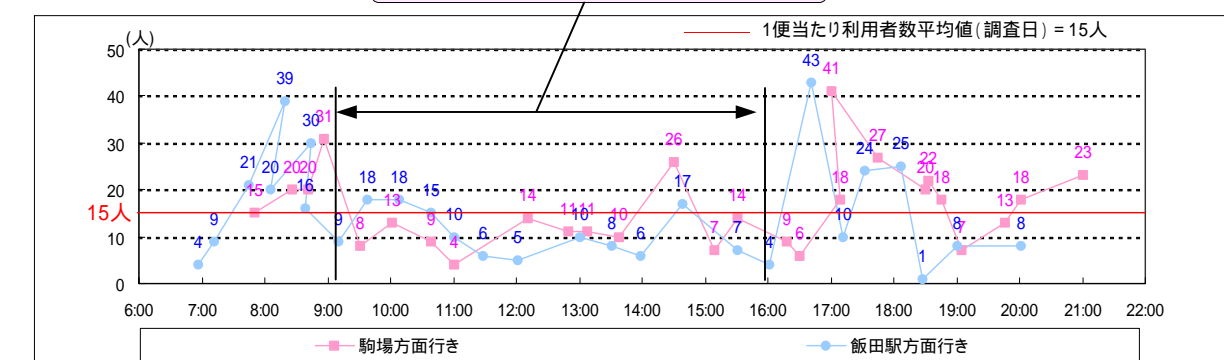
幅広い年代に利用されている駒場線。



<便別利用者数から見た課題>



昼間の利用者数が少ない昼間の時間帯。



整備計画の検討

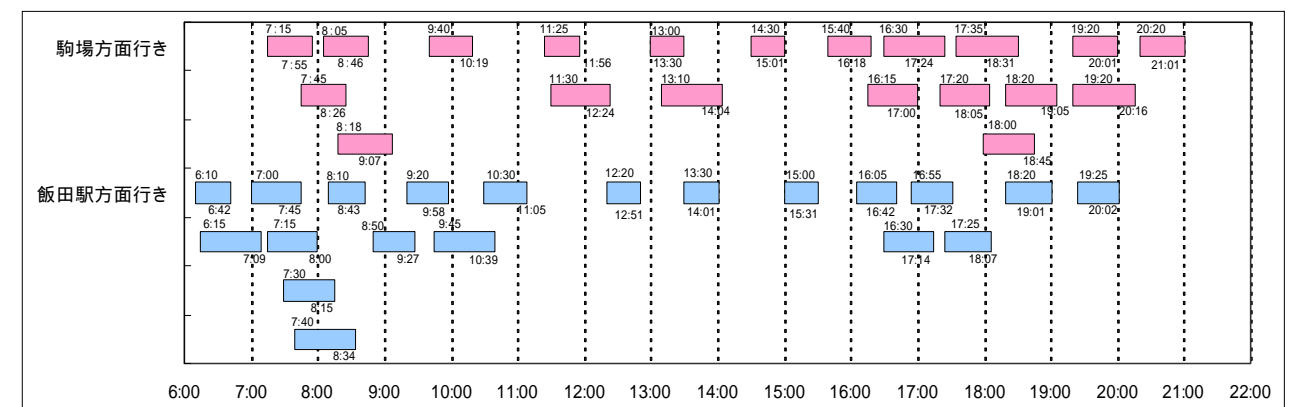
運行の効率化を図り継続運行。



<新たなダイヤ>

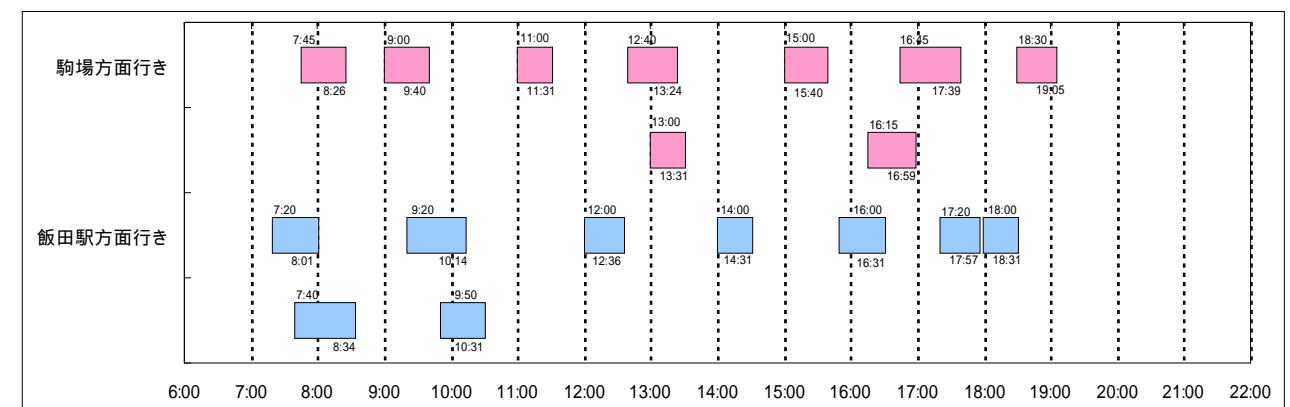
(1) 平日のダイヤ検討案

現状 27 往復 検討案 20 往復へ削減。



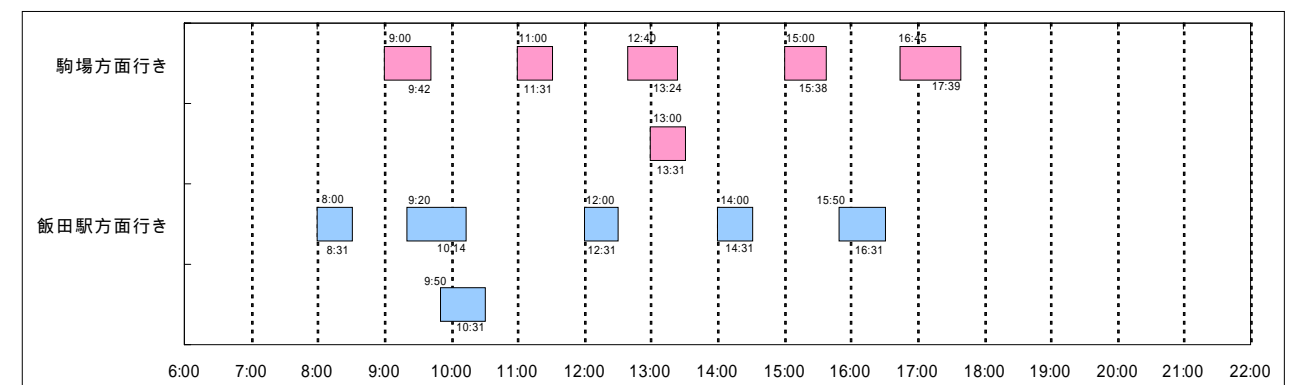
(2) 土曜日のダイヤ検討案

現状 17.5 往復 検討案 9 往復へ削減。



(3) 休日のダイヤ検討案

現状 8 往復 検討案 6 往復へ削減。



7-2.西部コミュニティバスの整備計画案

路線特徴と課題

【路線特徴】

3村を跨ぎ運行される広域的な輸送を担う路線バスである。
朝夕は阿智高校への通学に利用され、昼間は通院に多く利用されている。

【課題】

阿智高校からの最終便が20:00発と遅く、利用者からも遅いとの意見がある。
阿智村中心市街地往復に対するサービスの確保。

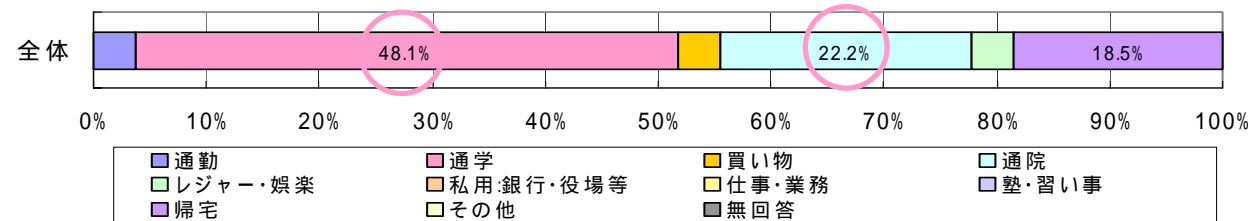
【公共交通空白地域への対応】

西部コミュニティバスでは対応できない浪合地区の公共交通空白地域の対応検討。

<利用者特性>

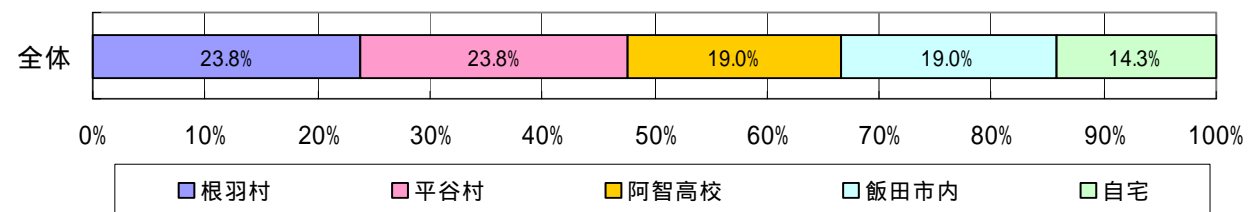
【利用目的】

朝夕は阿智高校への通学に利用、昼間は通院に利用されている。



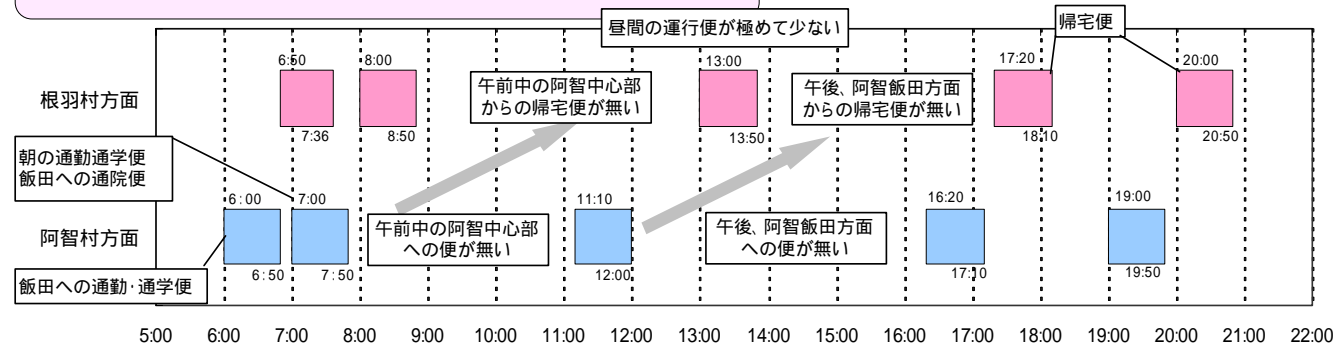
【利用者最終目的】

3村に跨る路線であるため、目的地も多岐に渡る。
通学は約2割が阿智高校への通学である。



<現状ダイヤから見た課題>

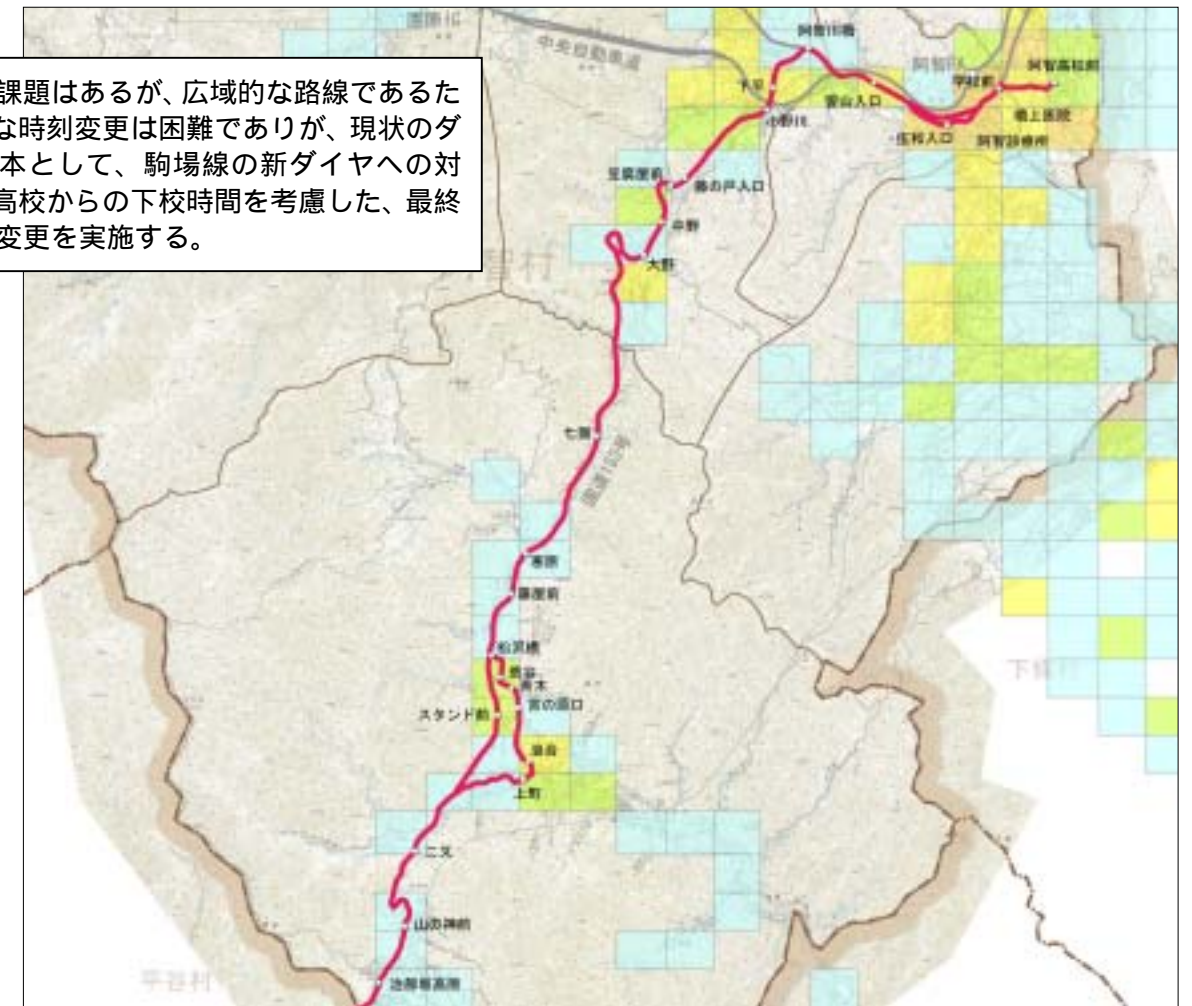
午前中、阿智中心市街地への行き便、帰り便が無い。
昼頃、阿智中心市街地へ行く便はあるが、帰り便が無い。



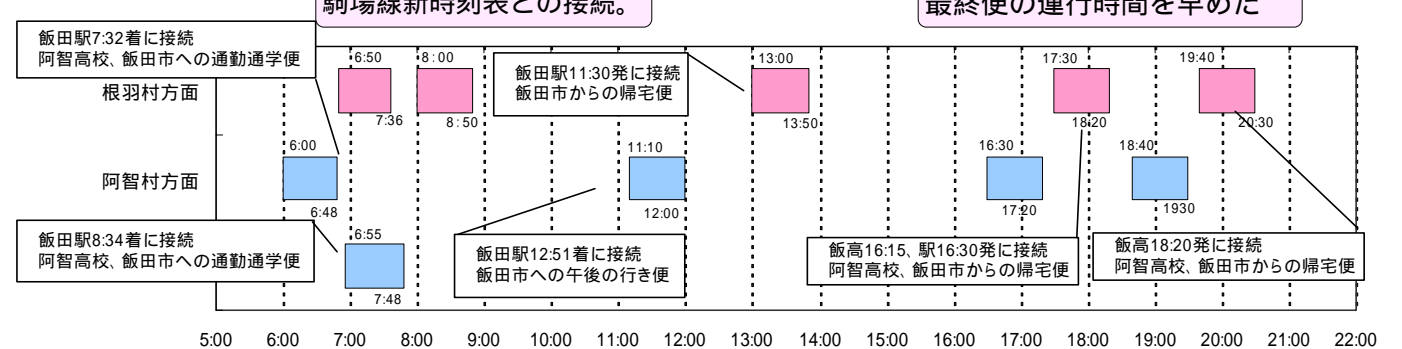
整備計画の検討

<運行路線図>

ダイヤの課題はあるが、広域的な路線であるため、大幅な時刻変更は困難でありが、現状のダイヤを基本として、駒場線の新ダイヤへの対応、阿智高校からの下校時間を考慮した、最終便の時刻変更を実施する。



<ダイヤ検討案>



<運行経費と需要>

【需要算出根拠】 現状での運行形態となるため、平成18年度と同程度の需要を計上。	【運行経費算出条件】 現状での運行となるため、経費は平成19年度と同程度を計上。
【運行収入算出条件】 平成21年度想定収入は、平成19年度と同様の運行形態となるため、収入に大きな変化は無いと予測。	

	需要(人)	運賃収入(千円)	運行経費(千円)
H19年度	11,925	170	5,658
予測値	12,000	170	5,658
予測値-H19	75	0	0

7-3. 清内路村巡回バスの整備計画案

路線特徴と課題

【路線特徴】

阿智中心市街地と清内路地区を結ぶ巡回バス。
利用形態は清内路地区から阿智中心市街地、または飯田市へ向かう利用形態である。

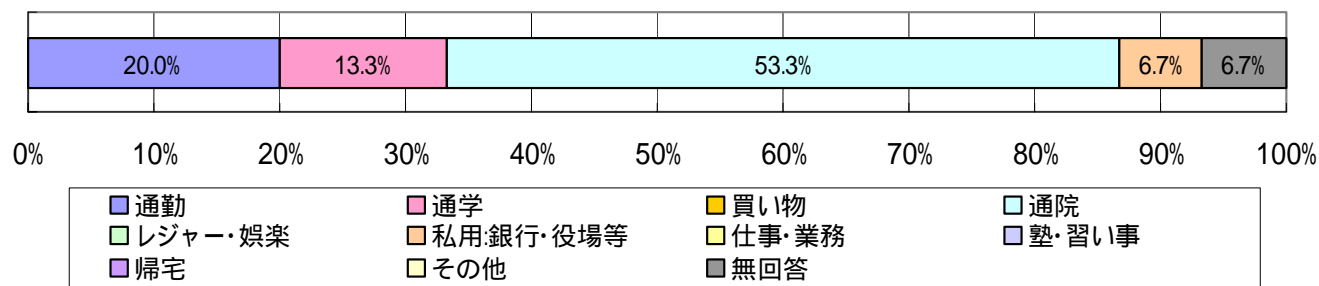
【課題】

阿智高校への登校便は学校前に7:21着であるため一般の生徒には早すぎてしまう課題がある。
阿智中心市街地に、通院または買物でバスを利用すると、午前、午後とも滞在時間が3時間以上または30分程度となってしまうため利用しづらく、その解消が課題。

<利用者特性>

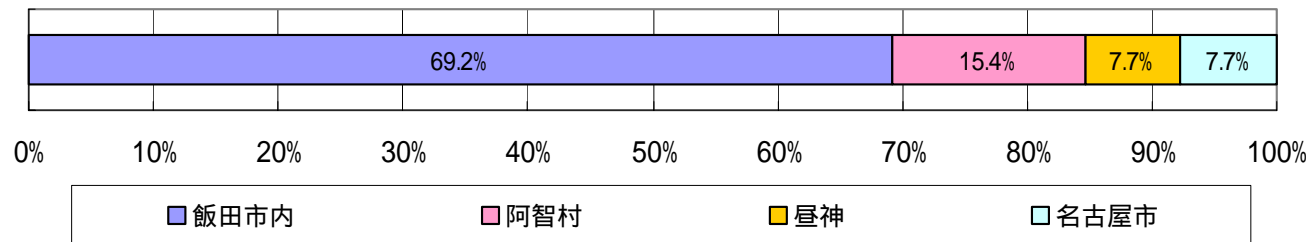
【利用目的】

通院利用が半数以上と、主に通院での利用であることが分かる。

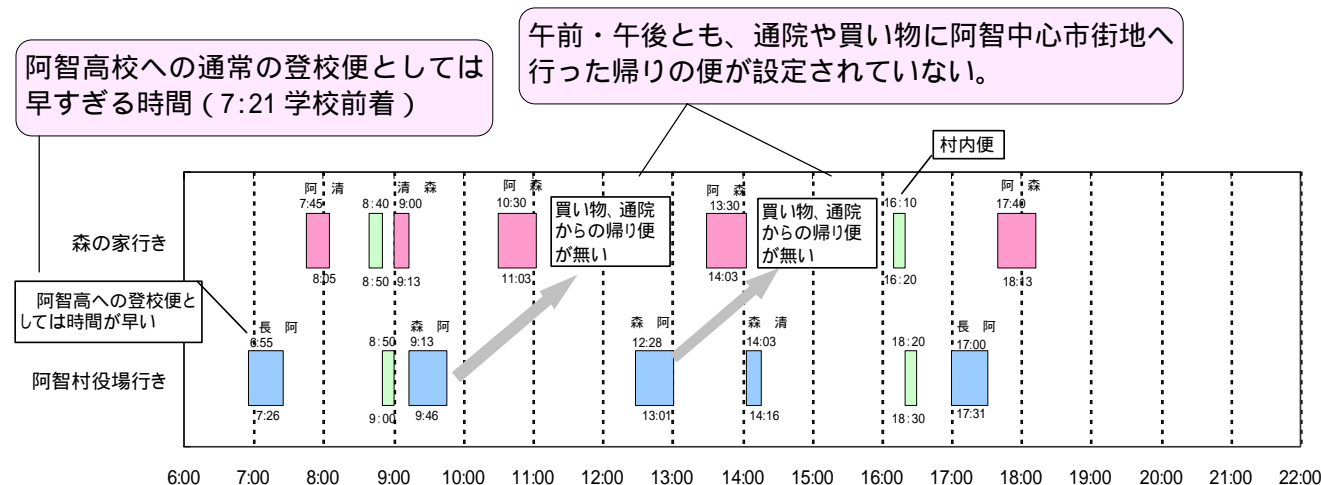


【利用者最終目的】

清内路村巡回バスの利用者は「飯田市」を目的としている割合が高い。よって、飯田市へのサービスレベルの確保が大切であり、駒場線との接続が大切になってくる。



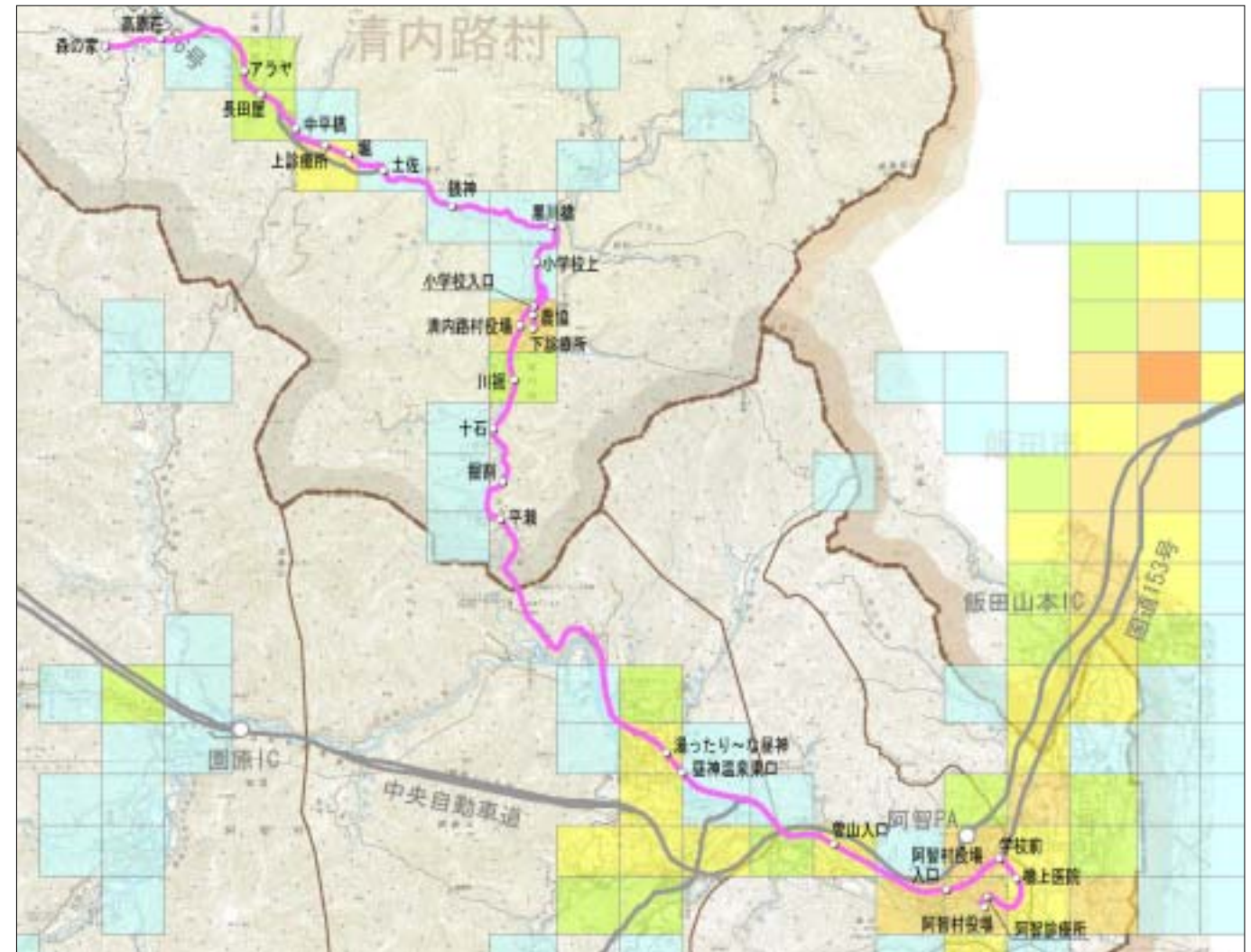
<現状のダイヤから見た課題>



整備計画の検討

課題はあるが、清内路地区と阿智中心市街地または飯田市との連絡機関としては機能しているため、当面は、現状での運行とする。

<運行路線図>



<運行経費と需要>

【需要算出根拠】
現状での運行形態となるため、平成19年度と同程度の需要を計上。

【運行経費算出条件】
現状での運行となるため、経費は平成19年度と同程度を計上。

【運行収入算出条件】
平成21年度想定収入は、利用料金が1回100円であることから需要に100円を掛けて算出。
平成19年度実績値は利用者数実績値に100円を掛けて算出。
平成19年度と同様の運行形態となるため、収入に大きな変化は無いと予測。

	需要(人)	運賃収入(千円)	運行経費(千円)
H19年度	5,086	509	5,072
予測値	5,100	510	5,072
予測値-H19	14	1	0

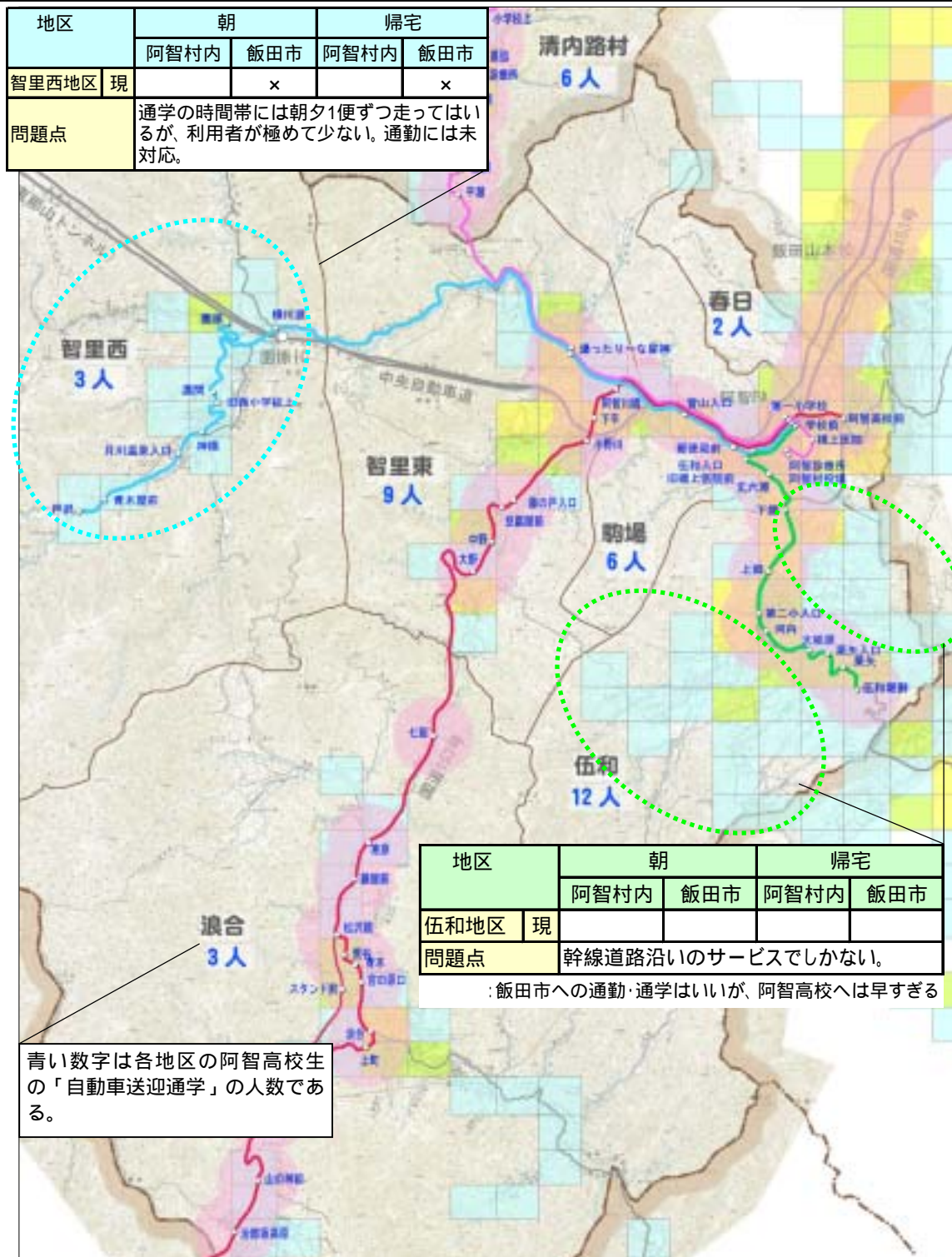
7-4. 村内巡回バスの整備計画案

7-4-1. 課題の整理

(1) 通勤・通学時間帯の課題

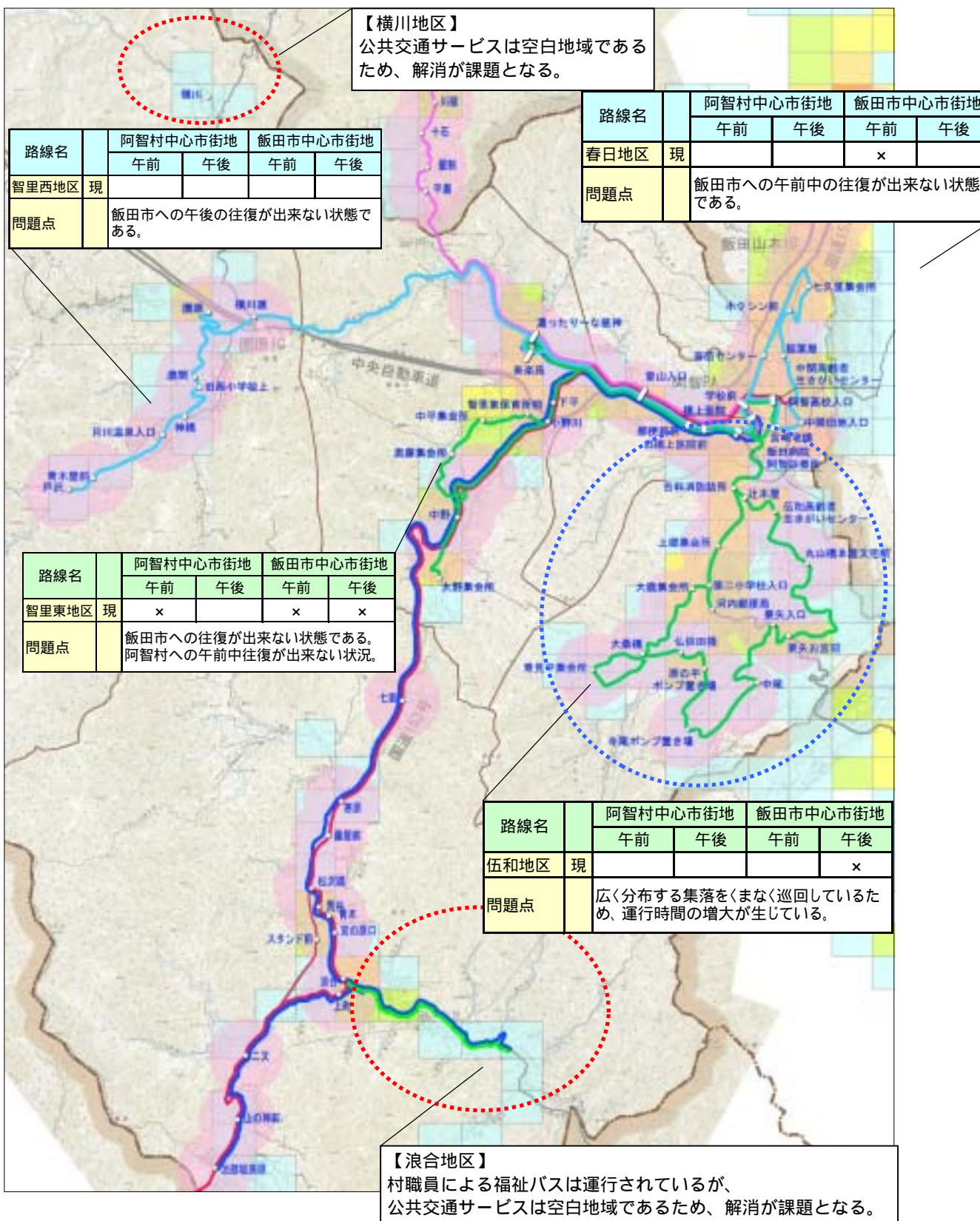
通勤・通学時間帯で特に大きな課題と成り得る、通学に主眼を置いて分析を行った。

現状、特に夕方の通学時及び通勤時間帯に公共交通手段が無い、智里西地区への公共交通サービス提供。
 伍和地区は現状、幹線道路沿いのサービスに限られているが、実際は集落が広く分散しており、それらへのサービスが満たされておらず、居住状況を考慮した広範囲のサービス確保が課題。
 伍和地区は、地元高校である阿智高校への登校時間帯と合っていない問題点がある。



(2) 昼間の課題

横川地区、浪合地区の公共交通空白地域に対する公共交通サービスの提供。
 伍和地区は集落が広く分布しており、現状はバスが巡回しているが、乗車時間の長大化が生じており、その解消が課題である。しかし、長年の工夫により住民の中に浸透してきたことは考慮する。
 阿智巡回バスは現状3便であり、基本サービスレベルは満たされていないが、現状を最低限のサービスレベルとした計画案の立案が課題である。



7-4-2.整備計画案作成に向けての基本的考え方

通勤・通学への新たなサービス提供を通じて、村内巡回バスが生まれ変わる。

前提条件

1 持続可能な施策選択

阿智村では、平成21年度以降「駒場線」の運行に対する応分の費用負担が新たに発生し、利用者意向を十分に配慮し、既存ストックを活用した財政的持続可能な施策を選択するものとする。

伍和・智里東方面の運行に使われている 28人乗りマイクロバス (委託運行)	春日・智里西方面の運行に使われている 28人乗りマイクロバス (委託運行)	浪合地区の運行に使われている ワンボックスカー (今は村職員による無料運行)
		

2 現況の運行形態の尊重

「バス利用者アンケート」から「現況のままがいい」(61.3%)より、長年慣れ親しんだ現況の運行形態を大きく変えるものでないこと。

3 現況の運行サービスレベルの確保

村内のどの地域とも、現在運行されている阿智巡回バスの運行サービスレベルは確保すること。

4 飯田市・村内の通勤・通学者への新たなサービスの提供

阿智村内に居住し、阿智高校へ「家族の送迎」(40人:阿智高生アンケート結果による)の多さに鑑み、阿智巡回バスによる通学支援サービス及び、村内居住者の通勤サービスを提供できること。

検討した運行形態とその評価

<p>1 通勤・通学者への新たなサービス付加パターン</p> <p>現在運行されている阿智巡回バスの運行形態は変えず、阿智高校への通学及び村内居住者の通勤を支援する新たな便を運行するパターン。ただし、浪合地区巡回バスについては、環境が整うまで現状運行継続とし、環境が整い次第、事業者への委託運行とする。</p>	<p>現状の運行台数での運行となるため、運行経費の節約となり現実的な案。</p>	<p>利 用 者 意 向</p>
<p>2 既存車両最大活用パターン</p> <p>浪合巡回バスの空き時間を活用し、浪合地区の運行サービスの拡大を図り、他地区は現況のサービスレベルを確保する運行パターン。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 既存車両を最大限に活用する分、運行余裕が少ない。 委託車両が増えるため、運行経費が増加となる。 	
<p>3 伍和地区デマンド試験運行パターン</p> <p>近年各地で導入されている「デマンド運行」の阿智村への導入可能性の試験も兼ね、比較的需要の多いと考えられ、中産間地域の多い伍和地区にデマンド方式を導入するパターン。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 中山間地域の運行にあたって安全上小型車両の導入が必要となる。 運行方法が大きく変わるため、地元住民への周知徹底が必要となる。 地元説明会において、デマンドではなく定時定路線での運行が住民の意向であると確認した。 	
<p>4 全地区デマンド運行パターン</p> <p>阿智巡回バスを撤廃し、4系統でデマンド運行するパターン。</p>	<ul style="list-style-type: none"> システムとしては現在以上のサービス拡大は図られるが、初期投資が大きく、いきなりの導入には抵抗がある。 	

本計画での提案

通勤・通学者への新たなサービス付加パターン

7-4-3.阿智巡回バス 伍和・智里東コースの整備計画案

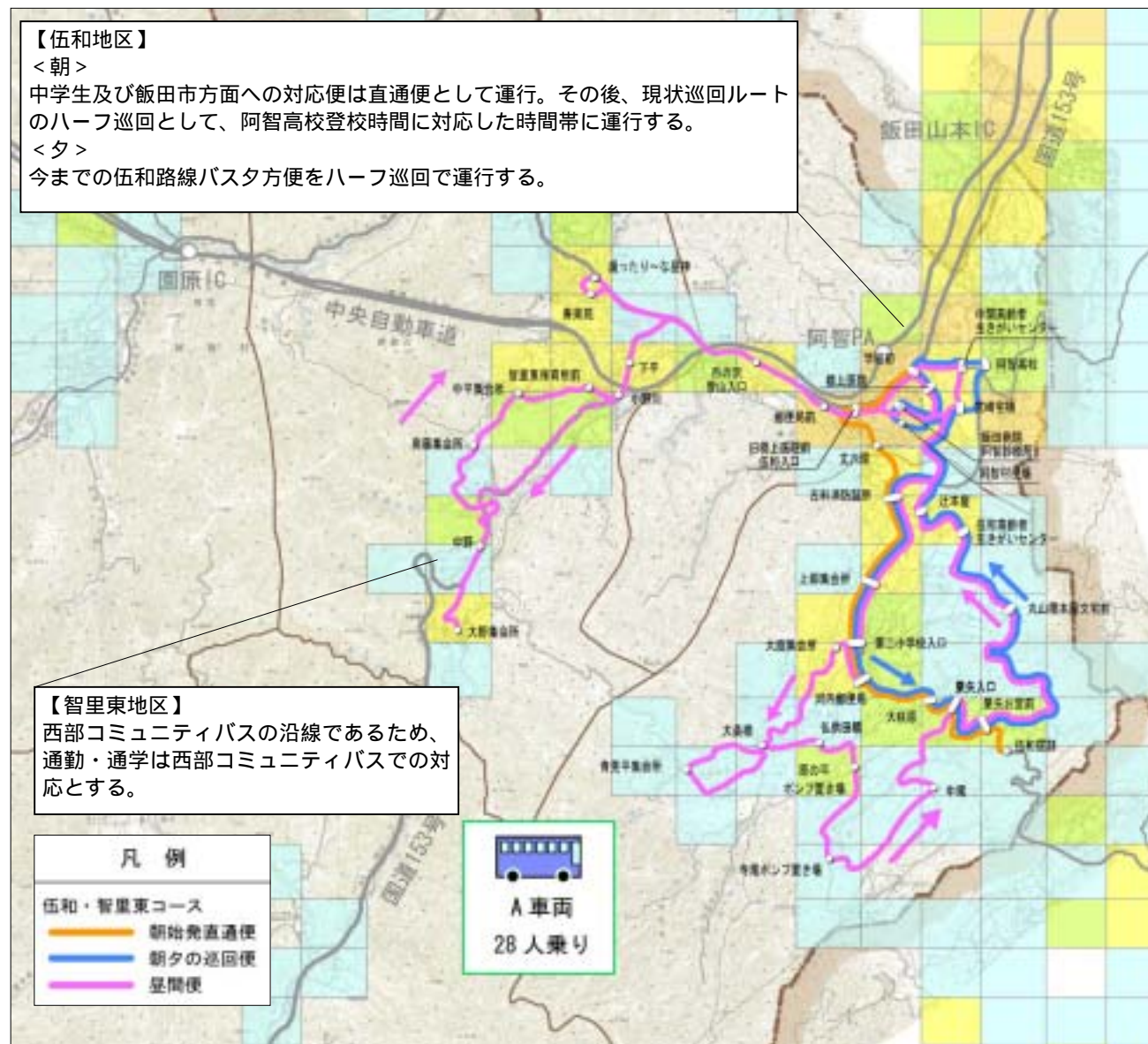
< 前提条件の確認 >

利用料金：1回 100円・・・現状と変化なし。
 運行日：日祝日以外運行・・・現状は火曜日運休であるが、計画では火曜日も運行とする。

< 整備計画方針 >

通勤通学にも対応できるよう、朝夕のサービスを拡大する。
 全便、可能な限り駒場線との接続に配慮する。

< 運行路線図 >



< 基本サービスレベルの満足度 >

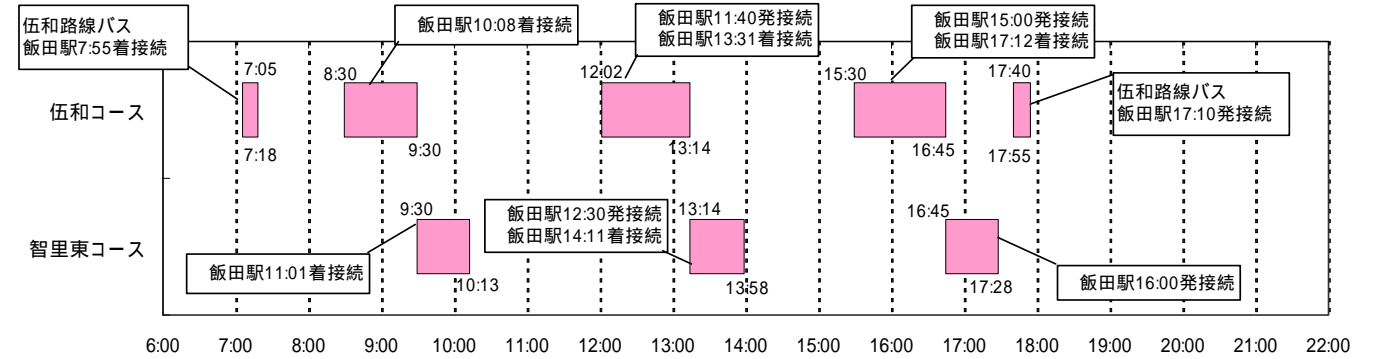
路線名	登校		下校		阿智村中心市街地		飯田市中心市街地		平日 便数
	阿智村内	飯田市	阿智村内	飯田市	午前	午後	午前	午後	
伍和地区	現	7:18着						×	5便
	案							×	6便
智里東地区	現	1	1	1	1	×	×	×	3便
	案	1	1	1	1	×	×	×	3便

1:智里東は西部コミュニティバスが通るが、集落内は未通過である

< ダイアの検討 >

【現状のダイヤ：夏ダイヤ】

昼間、お年寄りが寿楽苑、湯ったり～な昼神または役場周辺への買い物に出かけるためのダイヤ。
 通勤・通学については考慮されていない。



【ダイヤ検討案・・・夏ダイヤで検討】

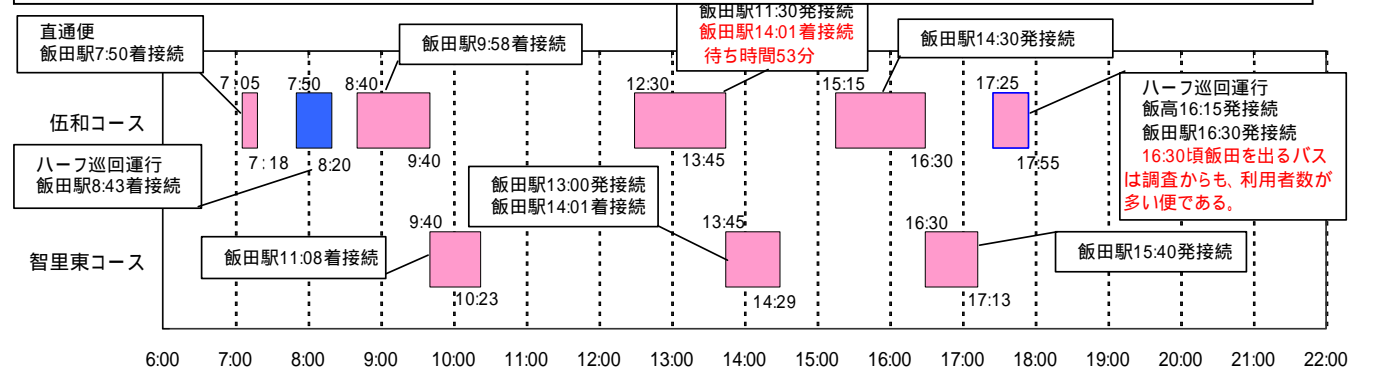
ピンク色が現状運行を引き継ぐダイヤ。青色が新設便、青枠がルート変更便。

【通勤・通学便について】

伍和地区の始発便は現状の伍和路線バスと同運行。朝夕の便は全て阿智高校に立ち寄る
 2便目は阿智診療所への通院にも対応。

【昼便】

寿楽苑の講座開講時間に合わせるため、今のダイヤを大幅に崩さず、新しい駒場線ダイヤとの接続を取る



< 運行経費と需要 >

【需要算出方法】

伍和地区通学便利用者（高校生）の利用を推計。
 火曜日運行による新たな需要を沿線人口と日常生活パターンより推計。
 、 で求めた需要を平成19年度実績値と合算し需要とする。

【運行経費算出方法】

平成19年度阿智巡回バスへの運行委託費より、1km単価と年間運行距離より算出する。

【条件】

運行日数：295日
 1km当たり単価：198円（H19運行委託費÷年間運行距離）

【運行収入算出条件】

平成21年度想定収入は、利用料金が1回100円であることから需要に100円を掛けて算出。
 平成19年度実績値は利用者数実績値に100円を掛けて算出。

	需要(人)	運賃収入(千円)	運行経費(千円)
H19年度	11,200	1,120	5,458
予測値	14,300	1,430	9,600
予測値-H19	3,100	310	4,142

7-4-4.阿智巡回バス 春日・智里西コースの整備計画案

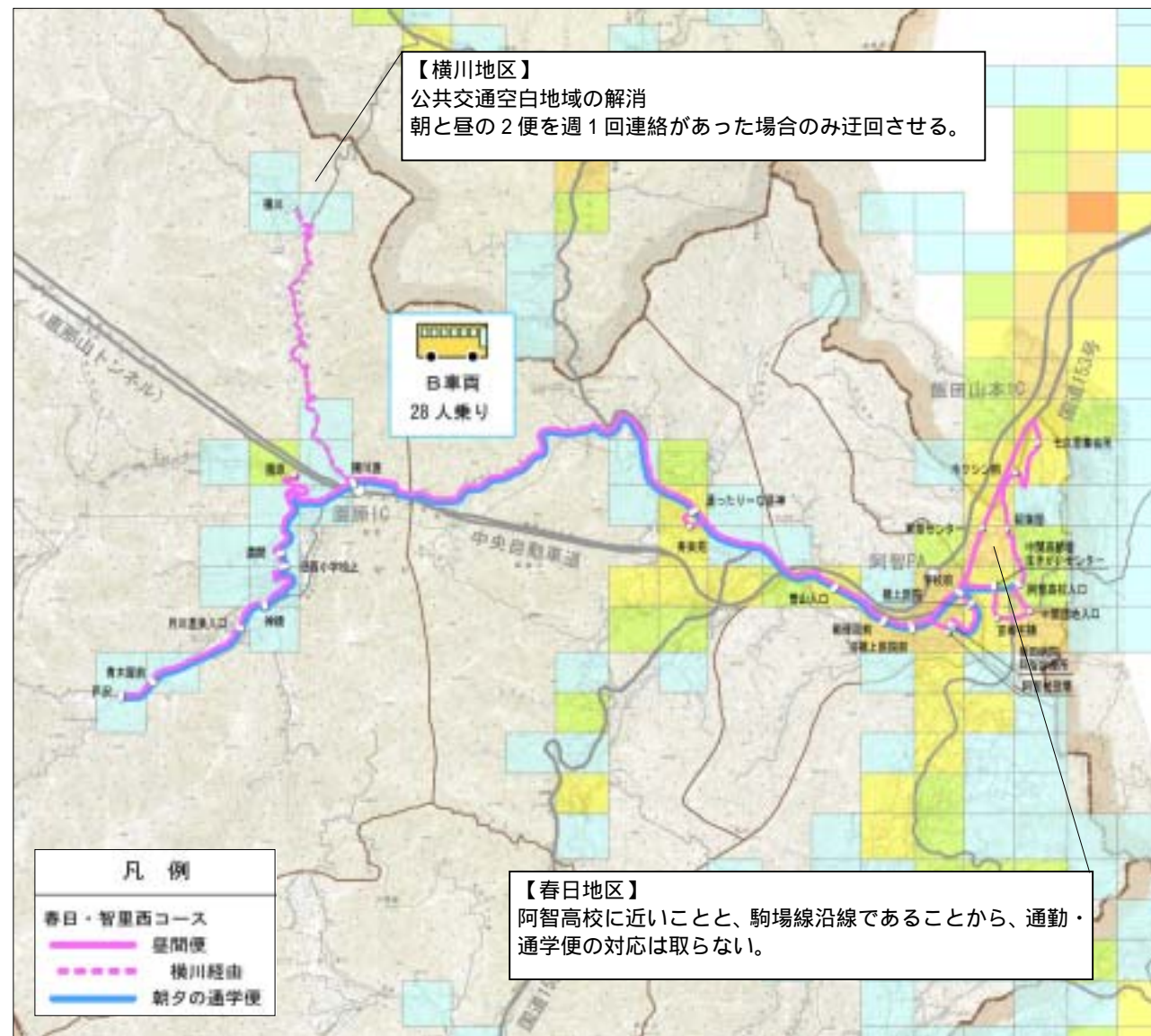
< 前提条件の確認 >

利用料金：1回 100円・・・現状と変化なし
 運行日：日祝日以外運行・・・現状は火曜日運休であるが、計画では火曜日も運行とする。

< 整備計画方針 >

通勤通学にも対応できるよう、朝夕のサービスを拡大する。
 公共交通空白地帯である横川地区に2便を週1回連絡があった場合のみ迂回運行する。
 全便、可能な限り駒場線との接続に配慮する。

< 運行路線図 >



< 基本サービスレベルの満足度 >

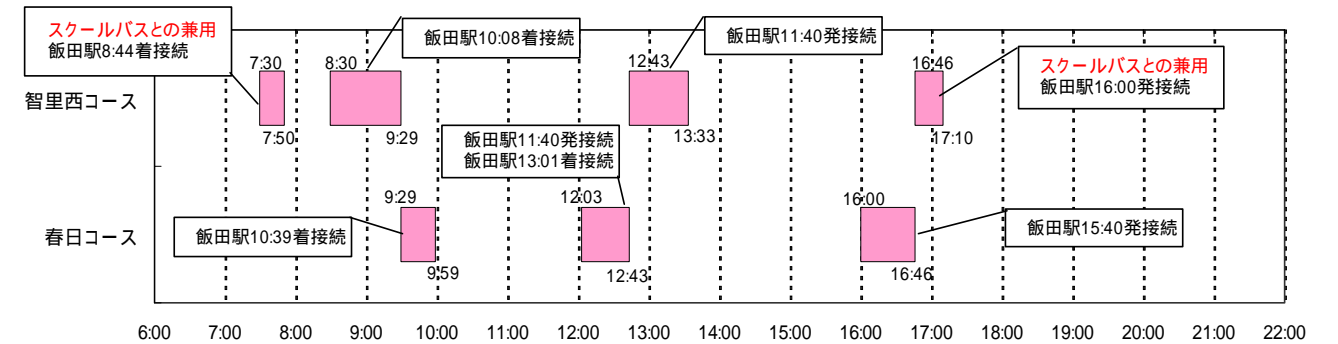
路線名		登校		下校		阿智村中心市街地		飯田市中心市街地		平日 便数
		阿智村内	飯田市	阿智村内	飯田市	午前	午後	午前	午後	
春日地区	現							x		3便
	案							x	x	3便
智里西地区	現		x		x					3便(4便)
	案		x							5便

智里西地区の午後の巡回バスは飯田方面への接続は考慮されていない。当案では昼の便を戸沢方面から来た場合、学校前バス停に止まるものと設定し、駒場線との接続を考慮した。

< ダイアの検討 >

【現状のダイヤ・・・夏ダイヤ】

昼間、お年寄りが寿楽苑、湯ったり～な昼神または役場周辺への買い物に出かけるためのダイヤ。
 通勤・通学に利用できる便は運行されているが、極めて利用者が少ない。



【ダイヤ検討案・・・夏ダイヤで検討】

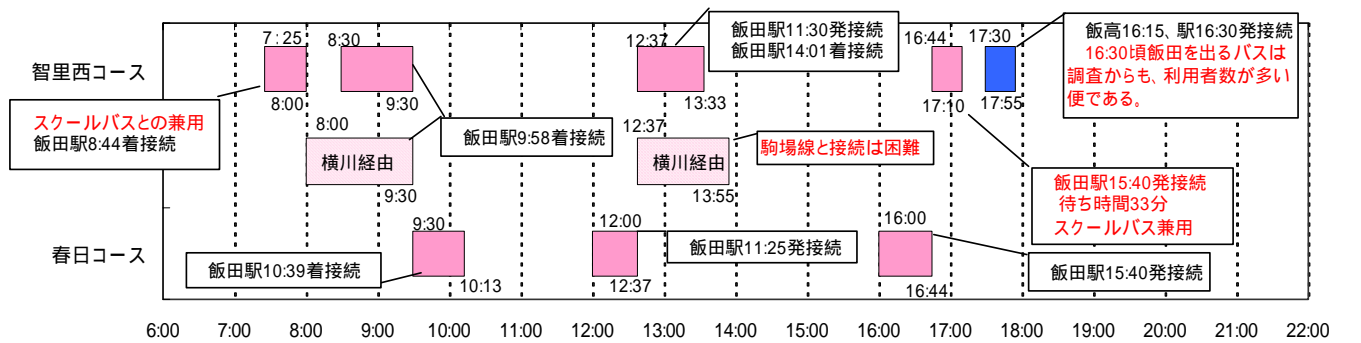
ピンク色が現状運行を引き継ぐダイヤ。青色が新設する便。

【通勤・通学便について】

朝のスクールバス混乗と16時台のスクールバス混乗は継続する。
 飯田市からの利用者のために、17時台に通勤・通学便を新設する。

【昼間便について】

横川地区は週に1回、連絡があった場合のみ迂回運行する。



< 運行経費と需要 >

【需要算出方法】

伍和地区通学便利用者（高校生）の利用を推計
 火曜日運行による新たな需要を沿線人口と日常生活パターンより推計。
 で求めた需要を平成19年度実績値と合算し需要とする。

【運行経費算出方法】

平成19年度阿智巡回バスへの運行委託費より、1km単価と年間運行距離より算出する。

【条件】

運行日数：295日
 1km当たり単価：198円（H19運行委託費÷年間運行距離）

【運行収入算出条件】

平成21年度想定収入は、利用料金が1回100円であることから需要に100円を掛けて算出。
 平成19年度実績値は利用者数実績値に100円を掛けて算出。

	需要(人)	運賃収入(千円)	運行経費(千円)
H19年度	5,351	535	4,951
予測値	6,400	640	8,600
予測値-H19	1,049	105	3,649

7-4-5. 浪合地区巡回バスの整備計画案

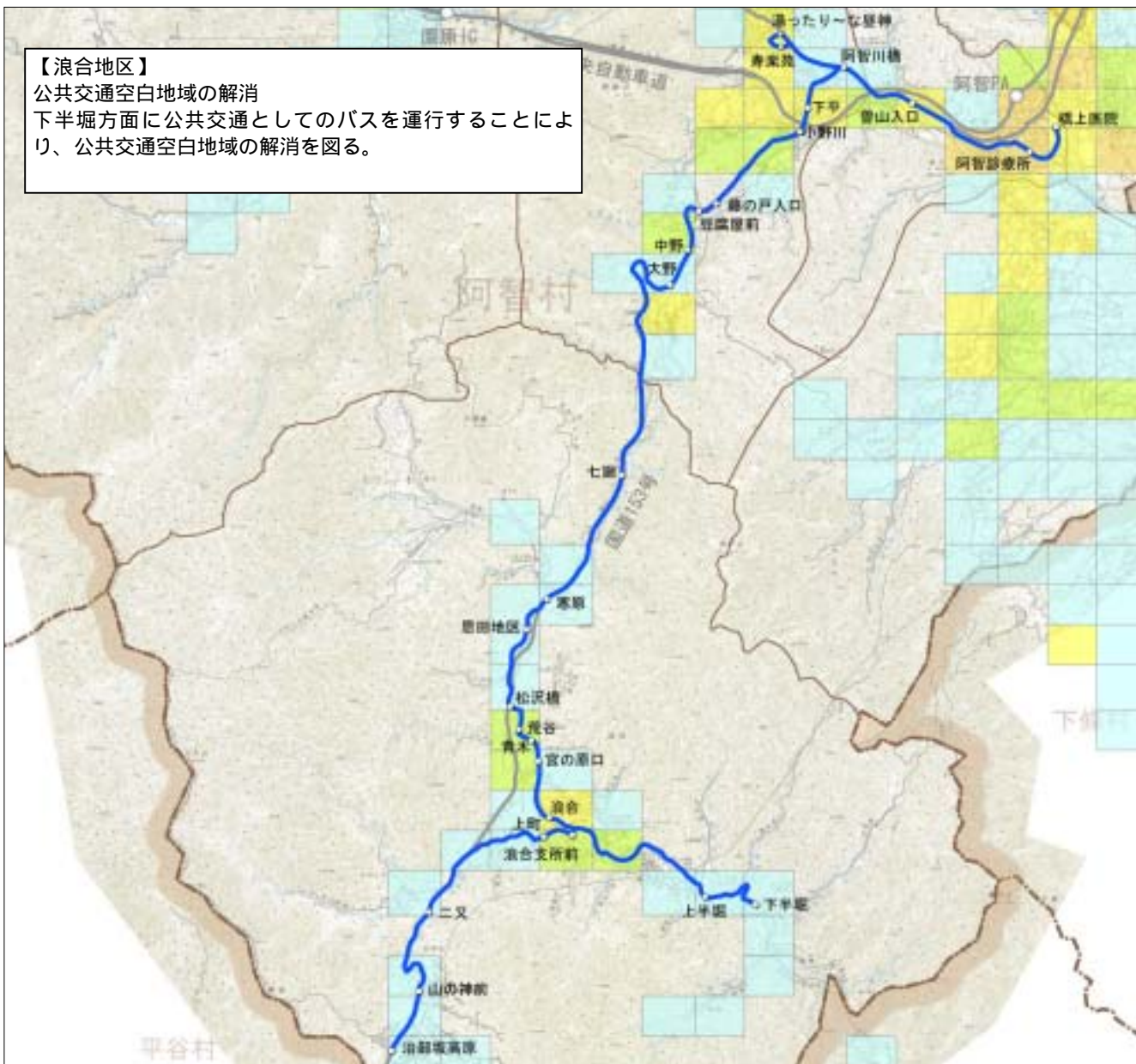
< 前提条件の確認 >

運行方法：環境が整い次第委託運行に移行する。・・・現状は村職員による運行。
 利用料金：1回100円・・・現状は無料
 運行日：日祝日以外運行・・・現状は土日祝日運休

< 整備計画方針 >

今は村職員による無料巡回バスであるが、環境が整い次第、事業者による委託運行に移行する。運行形態は、帰り便は西部コミュニティバスを浪合バス停で受ける形態だが、西部コミュニティバスは昼神温泉を通過しないことから、利用者の利便性を考慮し、帰り便についても、阿智中心市街地から直通で浪合地区へ運行させる。委託運行に移行した際は、他の巡回バスとの整合性を図り100円の料金が考えられるが、今後の検討課題である。

< 現状の運行路線図 >



< ダイヤの検討 >

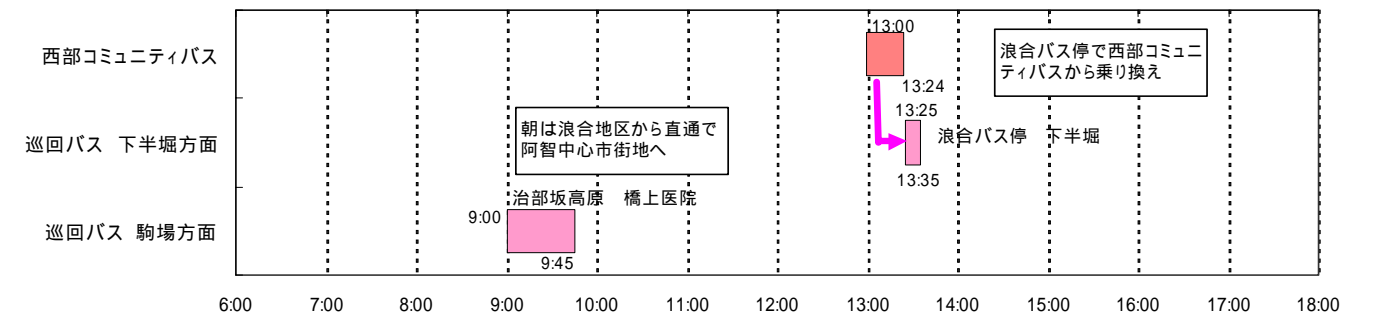
【現状のダイヤ】

【浪合地区から中心市街地へ行く便】

治部坂高原、下半原方面を回り、中心市街地へ向かう直通運行の便を1便運行。

【昼頃、中心市街地から帰宅する便】

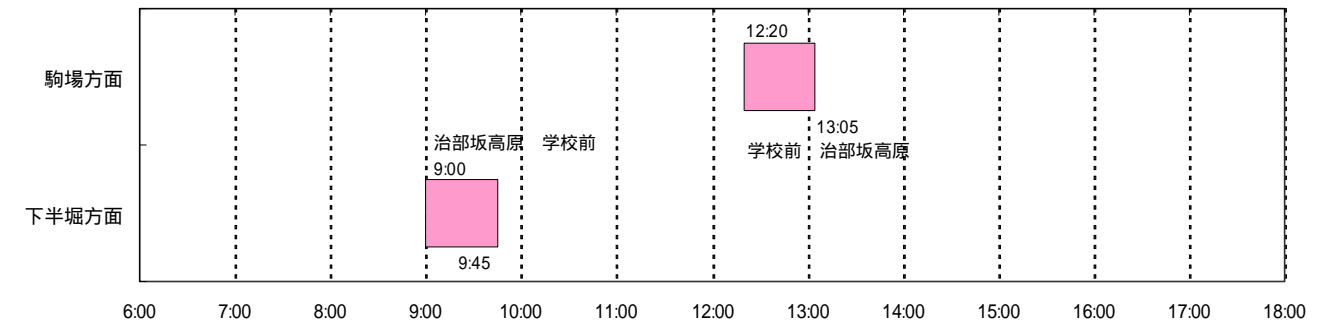
利用者は13:00阿智高校前発の西部コミュニティバスを利用し、浪合バス停で待機する浪合地区巡回バスに乗り換え、下半原方面へ帰宅する。



【ダイヤ検討案】

午前中に治部坂高原、下半堀方面から阿智中心市街地に行ける便を設定。

午前中の「行き便」で行き、約2時間中心市街地に滞在し、帰宅できるように12時過ぎに阿智中心市街地を出る便を設定する。



< 運行経費と需要 >

【運行経費算出方法】

平成19年度阿智巡回バスへの運行委託費より、1km単価と年間運行距離より算出する。

【条件】

運行日数：295日運行（日祝日運休）
 1km当たり単価：198円（H19運行委託費÷年間運行距離）

【需要算出方法】

平成20年5月～9月の実績値と同程度は利用するとし、上記期間の1日利用者数を年間運行日数と掛け算出。

【運行収入算出条件】

利用料金100円と仮定して、需要に掛け算出。

	需要(人)	運賃収入(千円)	運行経費(千円)
H20年度		無料	
予測値	310	31	3,200
予測値-H19	310	31	3,200

8. 公共交通利用促進策の検討

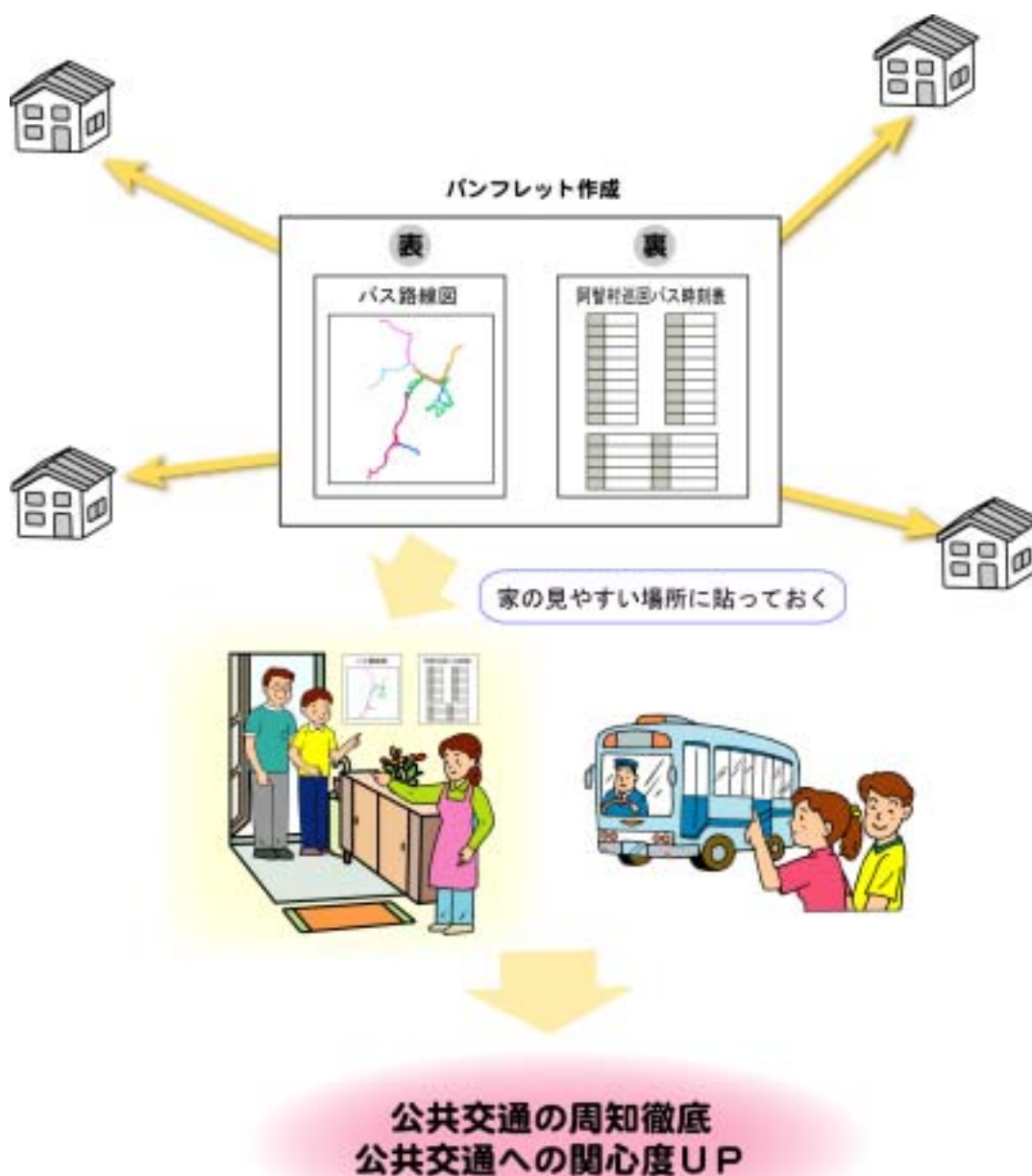
【施策検討の基本方針】

阿智村内の公共交通網は当計画により、新たな公共交通網として生まれ変わる。しかし、ルートやダイヤだけの変更では利用者増加に結びつけることは難しい。そこで、公共交通に対する意識向上、PRを図れるような施策を検討し、ソフト的な面からの施策を検討する。

(1) 阿智村内バス路線のパンフレット作成・全戸配布

【施策の概要】

阿智村内で利用できるバス路線についてのルート、ダイヤ、料金等を分かりやすく示したパンフレットを全戸に配布し、公共交通の周知徹底、公共交通への関心度アップを図る。



(2) 学校・地区へのバス利用についての説明会開催

【施策の概要】

公共交通は時刻やダイヤを変えただけでは、利用は伸びない。そこで、通学に使える便を新たに増やすことにより、学校で生徒または保護者に対しての利用の呼びかけを含めた説明会を実施する。

また、主な利用者である、高齢者に対しても、各地区で利用を呼びかける説明会を実施する。



高校など、利用者が見込まれる場所において、説明会を実施し、公共交通への関心度を高め、まずはバスを知ってもらう。

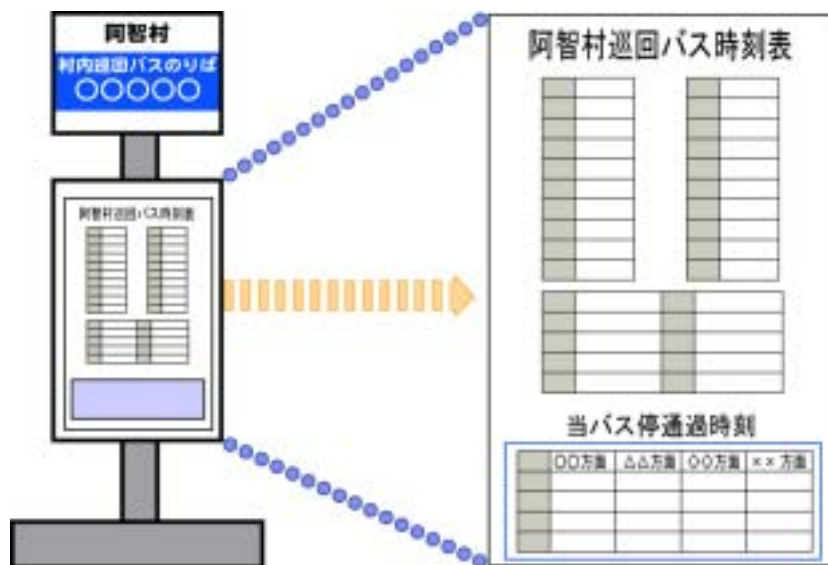
各地区の公民館で、バス交通について説明会を開き、お年寄りやその家族へのバス交通の関心度をアップさせる。



(3) バス停における分かりやすい時刻表の掲示

【施策の概要】

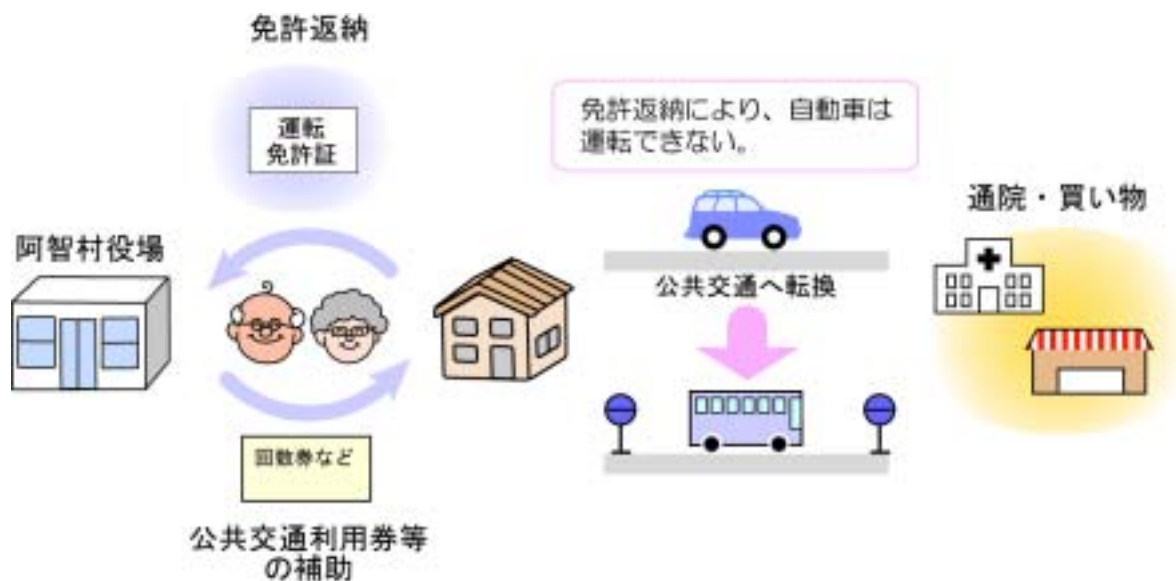
阿智巡回バス バス停に掲示されるバス時刻表を、目的地着時刻、帰りの時刻、当バス停の通過時刻が一目で分かるような、分かりやすい時刻表を作成し、各バス停に掲示する。



(4) 高齢者自動車運転免許証自主返納への補助制度

【施策の概要】

昨今、高齢者運転による交通事故の増加が問題になっており、免許証を自主返納する高齢者も増えている。そこで、自主返納した住民に対して、バス利用券を補助し、公共交通への転換を促す。



9. 需要・運行経費・運行収入の算出根拠

整備計画案の立案において、その計画によりどの程度需要が見込まれるか、どの程度の経費が掛かるのか、どの程度の運賃収入が見込まれるのか、その算出根拠と算定結果を各路線ごとに示す。なお、算定根拠の概要と算定結果は各路線の整備計画案の項にも示している。

文章中の実績値については阿智村役場資料を用いた。また阿智巡回バスの平成 19 年度運行経費実績値は、各コースの運行距離により按分し算出した。

(1) 西部コミュニティバス

算出根拠

項目	内容
需要の推計	現状の運行形態と大きな変化は無いため、平成 18 年度と同程度の需要を見込む。
運行経費の算出	大きな運行形態の変化は無いため、平成 18 年度運行経費と同程度を見込む。
運賃収入	需要の推計結果より、平成 19 年度運賃収入と同程度の運賃収入を見込む。

算定結果

	需要(人)	運賃収入(千円)	運行経費(千円)
H19年度	11,925	170	5,658
予測値	12,000	170	5,658
予測値-H19	75	0	0

利用者数実績値は平成 18 年度データ

(2) 清内路村巡回バス

算出根拠

項目	内容
需要の推計	現状の運行形態と大きな変化は無いため、平成 19 年度と同程度の需要を見込む。
運行経費の算出	大きな運行形態の変化は無いため、平成 19 年度運行経費と同程度を見込む。
運賃収入	需要の推計結果より、平成 19 年度運賃収入と同程度の運賃収入を見込む。 【算出式】 運賃収入 = 需要 × 100 円 (1 回の利用料金)

算定結果

	需要(人)	運賃収入(千円)	運行経費(千円)
H19年度	5,086	509	5,072
予測値	5,100	510	5,072
予測値-H19	14	1	0

(3) 阿智巡回バス

算出根拠

項目	内容
需要の推計	<p>朝夕の需要</p> <p>朝夕の便については、主利用者が高校生であると仮定し、沿線地区（伍和と智里西を対象）の高校生居住人口の1割*が利用するとし算出。</p> <p>*：阿智高校生アンケートの「バス路線に対する要望」で「登下校の時間にバスを走らせてほしい」の回答割合 10.5%</p> <p>【算定式】</p> <p>朝夕需要 = 各地区高校生居住人口 × 0.1 × 利用日数（200日） × 2（日乗車回数）</p> <p>昼間の需要</p> <p>昼間は平成19年度利用実績値に火曜日運行需要を合算し求めた。</p> <p>火曜日運行需要は伍和・智里東・春日・智里西地区を対象とし、住民意向調査の中で日常生活における交通手段が「家族・友人等による自動車送迎」であり、外出目的が「通勤・通学以外」であり、外出頻度が「ほぼ毎日」に該当する各地区の人数を需要とした。・・・A</p> <p>現状運行からの火曜日移行人数を考慮し、1便当り利用者数より推計値が少ない場合、算出値全てを需要とし、多い場合は差分のみ需要とした。</p> <p>【算定式】</p> <p>火曜日運行需要 B = A × 火曜日数（50日） × 3便</p> <p>昼間の需要 = H19年度利用者数実績値 + 火曜日運行需要（B）</p>
運行経費の算出	<p>平成19年度運行経費（委託費）実績値から1km単価を算出 198円</p> <p>1km単価と計画案の年間運行距離より年間運行距離を算出</p> <p>【算定式】</p> <p>年間運行経費 = 1km単価 × 年間運行距離（各コース別）</p>
運賃収入	<p>【算出式】</p> <p>運賃収入 = 需要 × 100円（1回の利用料金）</p>

算定結果

伍和・智里東コース

	需要(人)	運賃収入(千円)	運行経費(千円)
H19年度	11,200	1,120	5,458
予測値	14,300	1,430	9,600
予測値-H19	3,100	310	4,142

春日・智里西コース

	需要(人)	運賃収入(千円)	運行経費(千円)
H19年度	5,351	535	4,951
予測値	6,400	640	8,600
予測値-H19	1,049	105	3,649

(4) 浪合地区巡回バス

算出根拠

項目	内容
需要の推計	<p>計画案において、現状の浪合地区巡回バスと便数に大きな変化は無いため、同程度の需要が見込まれると仮定した。</p> <p>平成 20 年 5 月～平成 20 年 9 月までの運行期間中の、1 日当たり平均利用者数を求め、年間運行日数と掛け推計を行う。</p> <p>【算定式】</p> <p>需要 = 平均日利用者数 × 運行日数 (295 日)</p>
運行経費の算出	<p>阿智巡回バスの 1 k m 単価を参考にし、同程度の経費と見込んで、年間運行距離から算出。</p> <p>【算定式】</p> <p>年間運行経費 = 1 k m 単価 (阿智巡回バス) × 運行日数</p>
運賃収入	<p>【算出式】</p> <p>運賃収入 = 需要 × 100 円 (1 回の利用料金)</p>

算定結果

	需要(人)	運賃収入(千円)	運行経費(千円)
H20年度		無料	
予測値	310	31	3,200
予測値-H19	310	31	3,200

10.事業プログラム

路線種別	具体的対応		施策実施主体	需要推計(人)			運行経費(千円)			運賃収入(千円)			運行経費-運賃収入(千円)			施策実施予定				
	施策対象路線	内容		19年度	予測値		19年度	予測値		19年度	予測値		19年度	予測値		国庫補助	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度以降
					増減	増減		増減	増減											
平成21年度廃止代替路線	駒場線	南信州広域連合が地域の基幹バス路線は運行するため、駒場線は南信州地域公共交通総合連携計画に則り、運行を行う。 費用は通過市町村で、運行距離按分し費用を分担する。	南信州広域連合 飯田市 阿智村										6,500							
阿智村・根羽村・平谷村3村間コミュニティバス	西部コミュニティバス	阿智高校の下校時間を考慮したダイヤ変更	根羽村 平谷村 阿智村	11,925	12,000	75	5,658	5,658	0	170	170	0	5,488	5,488						
村内巡回バス	伍和・智里東コース	<伍和地区対象> 朝の1便以外にハーフ巡回便を1便増便する 夕方の帰宅便をハーフ巡回便にルート変更 <伍和地区・智里東地区両地区対象> 駒場線のダイヤに合わせてダイヤ見直し	阿智村	11,200	14,300	3,100	5,458	9,600	4,142	1,120	1,430	310	4,338	8,170	4,085					
	春日・智里西コース	<智里西地区対象> 夕、通勤・通学帰宅便を設定 <春日地区・智里西地区両地区対象> 駒場線のダイヤに合わせてダイヤ見直し	阿智村	5,351	6,400	1,049	4,951	8,600	3,649	535	640	105	4,416	7,960	3,980					
	浪合巡回バス	現状の運行形態を継続し、環境が整い次第委託運行とする。	阿智村		310	310		3,200	3,200		31	31		3,169	1,585					
	清内路巡回バス	現状通りで運行		5,086	5,100	14	5,072	5,072	0	509	510	1	4,563	4,562						
公共交通利用促進策	阿智村全戸	パンフレットを作成し、全戸配布	阿智村					250	250				250	125						
	阿智高校・阿智村内各地区	高校生に対する公共交通説明会の開催 各地区における公共交通説明会の開催	阿智村 阿智高校																	
	村内巡回バス バス停	利用者に分かりやすい時刻表の掲示	阿智村					500	500				500	250						
	村内コミュニティバス	高齢者の免許自主返納に対する公共交通利用券の助成	阿智村																	
バス停整備	浪合地区 バス停整備	新たにバス停を新規設置する	阿智村					500	500				500	250						
バスラッピング	各車両	阿智巡回バスの名称添付(マグネット式)	阿智村					100	100				100	50						
合計													18,805	37,199	10,325					
バス運行のみで合計				33,562	38,110	4,548	21,139	32,130	10,991	2,334	2,781	447	18,805	35,849	9,650					

赤網掛け は実証運行あるいは国庫補助対象事業である。

国庫補助率は1/2を想定
 予測値は12か月分として計算
 西部コミュニティバスの利用者数は平成18年度データ
 は利用動向検証し、今後の方向性を検討していく
 上記運行経費は試算結果であり、今後の諸状況により流動的である

11. 事業評価の方法と実証運行に関する非継続基準案

必要性

「地域公共交通活性化・再生総合事業」については、「平成20年2月29日国総計第101号」により、実施した事業の事業評価が位置づけられている。一方、同計画によって位置づけられた事業について、P-D-C-Aのサイクルによって、阿智村の公共交通をより望ましいものに構築していくのは当然のことであり、ここではその事業評価手法について記載するのもである。

国に提出する事業評価の項目は、以下に示すものである。

総合評価 連携計画策定調査の統合性・整合性 事業の自立性・持続性
住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

事業評価の手順

阿智村地域公共交通総合連携計画

事業の実施

事業プログラムに従って、事業を実施する。

事業評価のための実態調査の実施

実施した事業を定量的に評価するために、実施する事業の内容により、評価に必要な実態調査を実施する。

< 実態調査の内容 >

利用実態調査

本計画において、実証運行する「村内巡回バス」において、運行初期、中期、後期の3段階の時期を定め、標準と思われる1日を各期間で特定し、運行している全便に乗り込み、バス停ごとの乗降者数を計測する。

利用者意識・満足度ヒアリング調査

利用実態調査の実施日に合わせ、利用者に対し、「利用目的」「利用頻度」「満足度」「改善点」等をヒアリングする。

利用者日報の作成

運行事業者の協力の下、系統別、便別利用者数を日報として整理する。

事業評価の実施

事業評価のための実態調査をもとに、実証運行等の実績を系統的に整理し、事業の評価を実施する。

< 事業評価の視点 >

利用者数が当初設定した目標値と比べてどうであったか

利用者数が目標値を下回った場合、その原因はどこにあるのか

利用者の満足度はどの程度であったのか

事業評価書の作成

事業評価を踏まえ、事業評価書を作成する。作成内容は国に提出する「事業評価作成様式」による。

実証運行の継続意思・改善方策の検討

事業評価書に基づき、実証運行の継続意思を含め、改善方策を検討する。

総合連携計画の変更・承認

事業評価書に基づき、総合連携計画の見直しが必要な場合は、法定協議会を開催し、事業評価結果を報告するとともに、連携計画見直し案を提示し、審議を経た後に変更案の承認を得、それを国に提出する。

実証運行に関する非継続基準（案）

実態調査結果を総合的に判断し、明らかに運行が非効率と判断される運行径路または運行便

< 阿智巡回バス >

次に示す基準に該当する便

設定した「運行1便当たり利用者数目標値19人」の20%（4人）に満たない便

設定した「阿智高校への家族による送迎車両25台」（＝削減台数28台）に対し、削減台数が目標値の20%（5台）を下回る場合の「朝・夕の通勤・通学便」

< 浪合巡回バス >

以下に示す基準に該当する便または路線

浪合地区の月平均1便あたり利用者数が1.0人を下回る曜日の便

浪合地区の月平均1便あたり利用者数が0.5人以下の場合は浪合地区巡回バスそのもの

添付資料

目次

- 1. 阿智村地域公共交通協議会の開催状況 添付資料 2
- 2. 阿智村地域公共交通協議会規約 添付資料 3
- 3. 阿智村地域公共交通協議会構成員 添付資料 7

1. 阿智村地域公共交通協議会の開催状況

当計画を検討してきた「阿智村地域公共交通協議会」開催状況について、開催日及び議題からまとめ記す。

表．協議会の開催状況

開催日	協議会名	議題
平成 20 年 月 日	第 1 回協議会	1.
平成 20 年 7 月 28 日	第 2 回協議会	1. 阿智村地域公共交通協議会財務規定の一部を改正する規定の制定について 2. 阿智村地域公共交通協議会会員等の費用弁償等に関する規定の制定について 3. 平成 20 年度阿智村地域公共交通協議会補正予算（第 1 号）について 4. 阿智村地域公共交通総合連携計画策定業務委託業者選定について
平成 20 年 9 月 9 日	第 3 回協議会	1. 連携計画策定手順について説明 2. 住民アンケート調査について
平成 20 年 12 月 9 日	第 4 回協議会	1. 阿智村地域公共交通総合連携計画について（現況編）
平成 21 年 1 月 26 日	第 5 回協議会	1. 阿智村地域公共交通総合連携計画について 2. 地域公共交通活性化・再生総合事業に関する事後評価について 3. 信南交通駒場線について
平成 21 年 2 月 26 日	第 6 回協議会	1. 阿智村地域公共交通総合連携計画について

2. 阿智村地域公共交通協議会規約

阿智村地域公共交通協議会規約

第1章 総則

(名称)

第1条 この協議会は、阿智村地域公共交通協議会(以下「協議会」という。)という。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を長野県下伊那郡阿智村駒場483番地に置く。

(目的)

第3条 協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「法」という。)第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画(以下「連携計画」という。)の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うため設置する。

(事業)

第4条 協議会は、第3条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 連携計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 連携計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 前3号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと。

第2章 会員等

(協議会の会員)

第5条 協議会は、次の各号に掲げるものをもって組織する。

- (1) 市町村
- (2) 公共交通事業者等
- (3) 道路管理者
- (4) 公安委員会
- (5) 地域公共交通の利用者
- (6) 学識経験者
- (7) その他必要と認める者

(届出)

第6条 会員は、その氏名及び住所(会員が団体の場合については、その名称、所在地及び代表者の氏名)に変更があったときは、遅滞なく協議会にその旨を届け出なければならない。

第3章 役員等

(役員の定数及び選任)

第7条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
 - (2) 副会長 1名
 - (3) 監事 2名
- 2 前項の役員は、第5条の会員の中から総会において選任する。
3 会長、副会長及び監事は、相互に兼ねることはできない。

(役員の職務)

第8条 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときはその職務を代理し、会長が欠けたときはその

職務を行う。

3 監事は、次の各号に掲げる業務を行う。

- (1) 協議会の業務執行及び会計の状況を監査すること。
- (2) 前号において不整な事実を発見したときは、これを総会に報告すること。
- (3) 前号の報告をするために必要があるときは、総会を招集すること。

(役員任期)

第9条 役員任期は、2年とする。

2 補欠又は増員による任期は、前任者又は現任者の残任期間とする。

(任期満了又は辞任の場合)

第10条 役員は、その任期が満了し、又は辞任により退任しても、後任の役員が就任するまでの間は、なおその職務を行うものとする。

(役員解任)

第11条 協議会は、役員が次の各号のいずれかに該当するときは、総会の議決を経て、その役員を解任することができる。この場合において、協議会は、その総会の開催の日の10日前までに、その役員に対し、その旨を書面をもって通知し、かつ、議決の前に弁明する機会を与えるものとする。

- (1) 心身の故障のため、職務の執行に堪えないと認められるとき。
- (2) 職務上の義務違反その他役員たるにふさわしくない非行があったとき。

(役員報酬)

第12条 役員には、別途定めるところにより、報酬を支払うことができる。

- 2 役員には、費用を弁償することができる。
- 3 前2項に関し必要な事項は、会長が別に定める。

第4章 総会

(総会の種別等)

第13条 協議会の総会は、通常総会及び臨時総会とする。

- 2 総会の議長は、会長がつとめる。
- 3 通常総会は、毎年1回以上開催する。
- 4 臨時総会は、次に掲げる場合に開催する。
 - (1) 会員現在数の3分の1以上から会議の目的たる事項を示した書面により請求があったとき。
 - (2) 第8条第3項第3号の規定により監事が招集したとき。
 - (3) その他会長が必要と認めるとき。

(総会の招集)

第14条 前条第4項第1号の規定により請求があったときは、会長は総会を招集しなければならない。

(総会の議決方法等)

第15条 総会は、会員現在数の過半数の出席がなければ開くことができない。

- 2 会員は、総会において、各1個の議決権を有する。
- 3 総会の議事は、出席者の議決権の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。この場合において議長は、議決に加わる権利を有しない。

(総会の権能)

第16条 総会は、この規約において別に定めるもののほか、次の各号に掲げる事項を議決する。

- (1) 事業計画及び収支予算の設定又は変更に関する事。
- (2) 事業報告及び収支決算に関する事。
- (3) 協議会規約、諸規程の制定及び改廃に関する事。
- (4) 規約第4条各号に関する事。

(5) その他協議会の運営に関する重要な事項。

(書面又は代理人による表決)

第17条 やむを得ない理由により総会に出席できない会員は、書面又は代理人をもって議決権を行使することができる。

2 前項の書面は、総会の開催までに協議会に到着しないときは、無効とする。

3 第15条第1項及び第3項の規定の適用については、第1項の規定により議決権を行使した者は、総会に出席したものとみなす。

(協議結果の尊重義務)

第18条 総会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(議事録)

第19条 総会の議事については、議事録を作成しなければならない。

第5章 幹事会

(幹事会の構成等)

第20条 協議会の業務を円滑に行うため、幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織は会長が別に定める。

3 幹事の中から幹事長を互選する。

4 幹事会は、必要に応じ幹事長が招集する。

(幹事会の権能)

第21条 次の各号に掲げる事項は、幹事会において協議する。

(1) 総会に付議すべき事項に関すること。

(2) 総会の議決した事項の執行に関すること。

(3) その他幹事会において必要と認められた事項に関すること。

2 幹事会において、前項第1号にあっては総会開催の直前に、第2号及び第3号にあっては必要に応じて協議する。

第6章 事務局

(事務局)

第22条 総会の決定に基づき協議会の業務を執行するため、事務局を置く。

2 事務局は阿智村役場内に置く。

3 協議会は業務の適正な執行のため、事務局長を置く。

4 事務局長は、会長が任命する。

5 協議会の庶務は、事務局長が総括し処理する。

(業務の執行)

第23条 協議会の業務の執行の方法については、この規約で定めるもののほか、次の各号に掲げる規程による。

(1) 財務規程

(2) 事務局規程

(書類及び帳簿の備付け)

第24条 協議会は、第2条の事務所に次の各号に掲げる書類及び帳簿を備え付けておかなければならない。

(1) 協議会規約及び前条各号に掲げる規程

(2) 役員等の氏名及び住所を記載した書面

(3) 収入及び支出に関する証拠書類及び帳簿

(4) その他前条各号に掲げる規程に基づく書類及び帳簿

第7章 会計

(事業年度)

第25条 協議会の事業年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わる。

(資金)

第26条 協議会の資金は、次の各号に掲げるものとする。

- (1) 会員からの負担金
- (2) 国からの補助金
- (3) その他の収入

(資金の取扱い)

第27条 協議会の資金の取扱方法は、財務規程で定める。

(事務経費支弁の方法等)

第28条 協議会の事務に要する経費は、第26条の資金をもって充てる。

(収支予算)

第29条 協議会の事業計画及び収支予算は、会長が作成し、総会の議決を得なければならない。

(監査等)

第30条 会長は、毎事業年度終了後、次の各号に掲げる書類を作成し、その監査を受けなければならない。

- (1) 事業報告書
- (2) 収支計算書
- (3) 財産目録

- 2 監事は、前項の書類を受領したときは、これを監査し、監査報告書を作成して会長に報告するとともに、会長はその監査報告書を総会に提出しなければならない。
- 3 会長は、第1項各号に掲げる書類及び前項の監査報告書について、総会の承認を得た後、これを第2条の事務所に備え付けておかなければならない。

第8章 協議会規約等の変更、協議会が解散した場合の措置

(規約の変更)

第31条 この規約を変更する場合には、総会の承認を経るものとする。

(協議会が解散した場合の措置)

第32条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

第9章 雑則

(細則)

第33条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は会長が別に定める。

附 則

- 1 この規約は、平成20年3月27日から施行する。
- 2 協議会の設立初年度の役員の選任については、その任期については、第9条第1項の規定にかかわらず、平成22年3月31日までとする。
- 3 協議会の設立初年度の会計年度については、第25条の規定にかかわらず、この規約の施行の日から平成21年3月31日までとする。

3. 阿智村地域公共交通協議会構成員

阿智村地域公共交通協議会

区 分	構 成 員
計画作成市町村	阿智村
行政	国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局
公共交通事業者等	信南交通(株)
	(有)伍和産業
	南信州広域タクシー(有)
	昼神タクシー(有)
道路管理者	国土交通省飯田国道事務所
	長野県飯田建設事務所
	阿智村ふるさと整備課
公安委員会	飯田警察署
地域公共交通の利用者	熊谷 敏一
	渋谷 まさ江
	美濃部 淳
	井原 晴子
	川上 薫司
	阿智高等学校
学識経験者	阿智村議会
その他必要と認める者	阿智村観光協会
	阿智村商工会
	阿智村民生課
	清内路村
	平谷村
	根羽村
事務局	阿智村総務課
	西部地区ふるさと振興局

阿智村地域公共交通会議を兼ねる