

飯綱町地域公共交通計画（第2期）

令和5年3月

飯綱町

目次

第1編 地域公共交通計画の概要と地域の現状と課題.....	1
第1章 飯綱町地域公共交通計画の概要.....	2
1. 計画の背景と目的.....	2
2. 計画の基本事項.....	2
3. SDGs との関係.....	3
第2章 地域の現状等.....	4
1. 地域の状況.....	4
2. 人口と財政状況.....	7
3. 公共交通の運行状況.....	10
4. 住民の移動実態及び公共交通の利用状況.....	16
5. 観光動向.....	20
第3章 第1期計画の評価・検証.....	21
1. 目標値の達成状況.....	21
2. 施策評価.....	22
第4章 関連計画の整理.....	23
第5章 公共交通に関する課題の整理.....	24
第2編 公共交通施策の展開.....	25
第1章 飯綱町の公共交通の基本理念・基本方針.....	26
1. 基本理念.....	26
2. 基本方針.....	27
第2章 目標.....	28
1. 全体目標.....	28
2. 路線別の個別目標.....	29
第3章 目標達成のための施策・事業.....	30
1. 地域内交通の維持・改善.....	32
2. 地域間交通を維持・活性化するための改善及び利用環境の整備.....	34
3. 運賃支援.....	35
4. 時刻表等の更新.....	36
5. 利用促進.....	37
第4章 推進体制.....	38
1. 各主体の役割.....	38
2. 公共交通の評価・検証に対する考え方.....	38
資料編.....	39

第1編

地域公共交通計画の概要と地域の 現状と課題

第1章 飯綱町地域公共交通計画の概要

1. 計画の背景と目的

本町は、平成17年に牟礼村・三水村が合併して誕生しました。

本町の公共交通は、長野市等との地域間交通として、しなの鉄道北しなの線、長電バス牟礼線が運行し、また、地域内交通として、定時定路線・予約型デマンドワゴン・予約型ナイトワゴンが平成19年から運行しています。一方で、住民の移動手段は、自家用車を中心とする生活が深く浸透しており、公共交通の利用は一部の住民に限られています。

今後は、これまで以上に高齢化が進み、交通不便者が一定数発生し続けることが想定される中、住み慣れた地域に住み続けられるようにしていくためには公共交通の確保が欠かせません。一方で、人口減少が進む中で、限られた資源を効率的かつ効果的に使っていくことも求められます。

以上のような背景を踏まえ、町では、持続可能な公共交通を目指して行政、交通事業者、住民等が取り組んでいく公共交通施策の方向性を示すことを目的として、「飯綱町地域公共交通計画（第2期）」（以下、本計画）を策定します。

2. 計画の基本事項

（1）計画の区域

計画の区域は本町全域とします。

ただし、住民の移動実態等を踏まえ、区域外との間の移動についても、関係自治体や交通事業者等と連携して移動を確保していくものとします。

（2）計画の期間

本計画の期間は、令和5年度から令和9年度までの5年間とします。

（3）本計画が対象とするモード（輸送機関）

本計画で対象とするモード（輸送機関）は、狭義の公共交通（路線バス等）だけに限定せず、活用できるあらゆる輸送機関を総合的に活用し、必要な移動を確保していくことを目指します。公共交通サービスを構成する輸送機関と、それに対応する本町の公共交通の路線名を図表1に示します。

また、町が運行主体である公共交通を総称してiバスと呼んでいます。

図表 1 本計画が対象とするモード（輸送機関）

本町の路線名	モード（輸送機関）
北しなの線	●鉄道 長野市等との地域間の移動を担います。 大量・長距離の移動需要に対応する輸送機関として位置づけます。
牟礼線	●路線バス 長野市等との地域間の移動を担います。 大量・長距離の移動需要に対応する輸送機関として位置づけます。
【平日】 芹沢線・国道線、 飯綱温泉線、地蔵久保線、 堀越線、奈良本線、東柏原線 【休日】 iバスコネクト	●コミュニティバス 地域内の移動を担います。 定員 10 人前後の小型車両を活用して、定時定路線で運行します。 一定量以上の移動需要に対応するための輸送機関として位置づけます。
【日中】 予約型デマンドワゴン 【夜】 予約型ナイトワゴン	●デマンドバス エリア内の移動を担います。 定員 10 人前後の小型車両を活用して、予約に応じて運行します。 一定量以上の移動需要に対応するための輸送機関として位置づけます。 ※予約型デマンドワゴンは、日中、町内の各集落と牟礼駅周辺を結びます。 ※予約型ナイトワゴンは、夜、牟礼駅から町内の各集落を結びます。
-	●タクシー 鉄道やバスでは対応が難しい少量の移動需要などに対応し、よりきめ細かいサービスを提供する輸送機関として位置づけます。
-	●その他 鉄道・バスの端末手段となる徒歩・自転車・自家用車（家族送迎を含む）等は公共交通ではないものの、鉄道駅やバス停までの移動手段として重要です。本計画では、これらの利用も想定しながら、公共交通全体の利用環境を向上していくことを目指します。

3. SDGs との関係

SDGs（Sustainable Development Goals）は、平成 27（2015）年 9 月の国連サミットで採択された、令和 12（2030）年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17 の目標と 169 のターゲットから構成され、「地球上の誰一人取り残さない」ことを誓っています。

本町では、第 2 次飯綱町総合計画後期基本計画の分野ごとに SDGs の目標を関連付け、目標達成に貢献できるようにしています。公共交通施策をまとめた本計画には、図表 2 の目標を関連付けることができます。

図表 2 公共交通が SDGs に貢献できる主な視点

SDGs のゴール	視点	SDGs への貢献の例
  	誰も取り残さない 移動手段として	高齢者が病院にいける 高校生が学校に通える 安心・安全に移動できる
 	社会活動の 基盤として	地域経済を支える移動を確保 利用者の外出によるにぎわい創出
 	環境効率の高い 移動手段として	CO2 排出の削減 渋滞緩和

第2章 地域の現状等

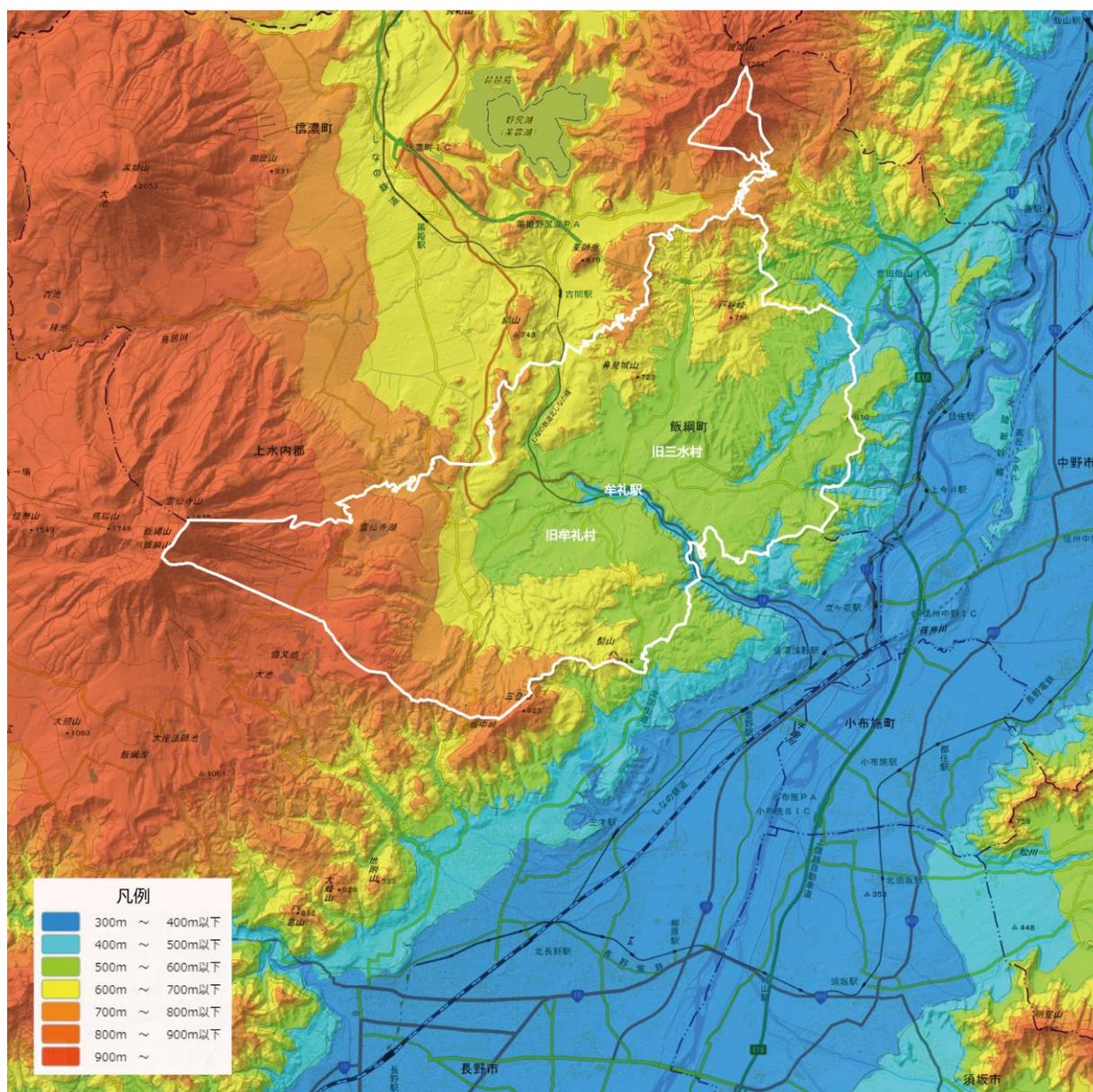
1. 地域の状況

(1) 地勢

飯綱町は長野市の北西部と隣接する町です。町域は、しなの鉄道北しなの線及び鳥居川を隔て、牟礼地区（旧牟礼村）と三水地区（旧三水村）に分かれています。

飯縄山と斑尾山の間、すり鉢状の地形が東西に広がっています。

図表 3 飯綱町の地勢

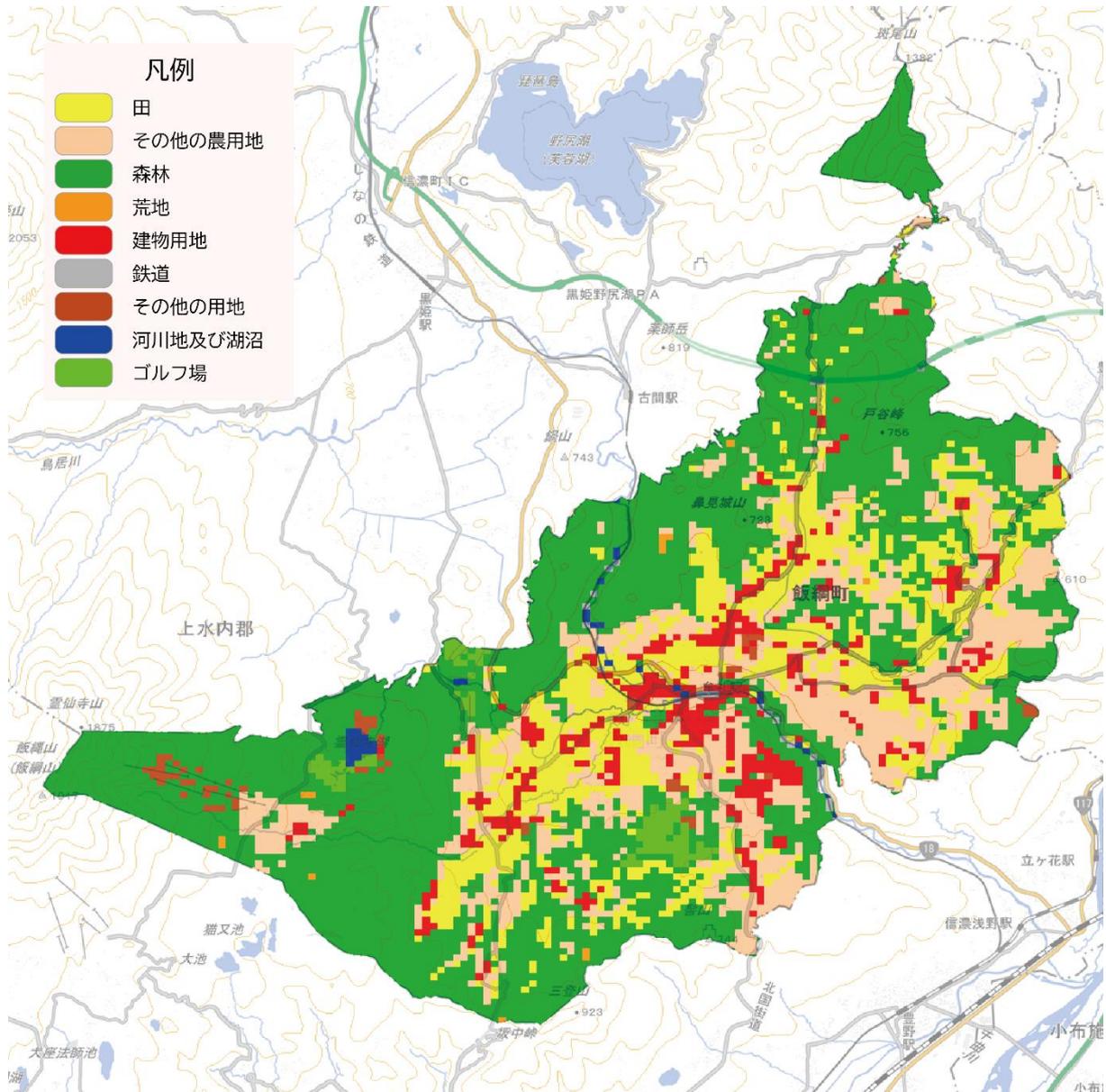


出典：地理院地図

(2) 土地利用

土地利用の状況を見ると、町の周辺部を森林が覆い、その中に田やその他の農用地が広がっています。建物用地は町の中心部に多く見られますが、谷筋沿いにも分布しており、集落が分散していることがわかります。

図表 4 飯綱町の土地利用



出典：国土数値情報 土地利用細分メッシュ（平成28年度）

(3) 施設立地

飯綱町内の施設立地をみると、町の中心である牟礼駅の周辺に医療施設や商業施設などが集まっています。しかし、歩行者の視点で移動を考えると、これらの施設の間にはやや距離があります。

また、町外に目を向けると、飯綱町と隣接している長野市には総合病院や大型商業施設、高校・大学などが立地しており、鉄道やバスでアクセスすることができます。

図表 5 飯綱町内の施設立地



※下地図は地理院地図

地域の状況のまとめ

- 居住地は、しなの鉄道北しなの線及び鳥居川を境に、西の牟礼地区(旧牟礼村)と東の三水地区(旧三水村)に広がっています。
- 医療施設、商業施設などの主要施設は、町の中心である牟礼駅周辺にある程度集積していますが、歩いて移動するにはやや距離があります。また、本町は長野市と隣接しており、通える範囲に充実した都市機能を持っています。

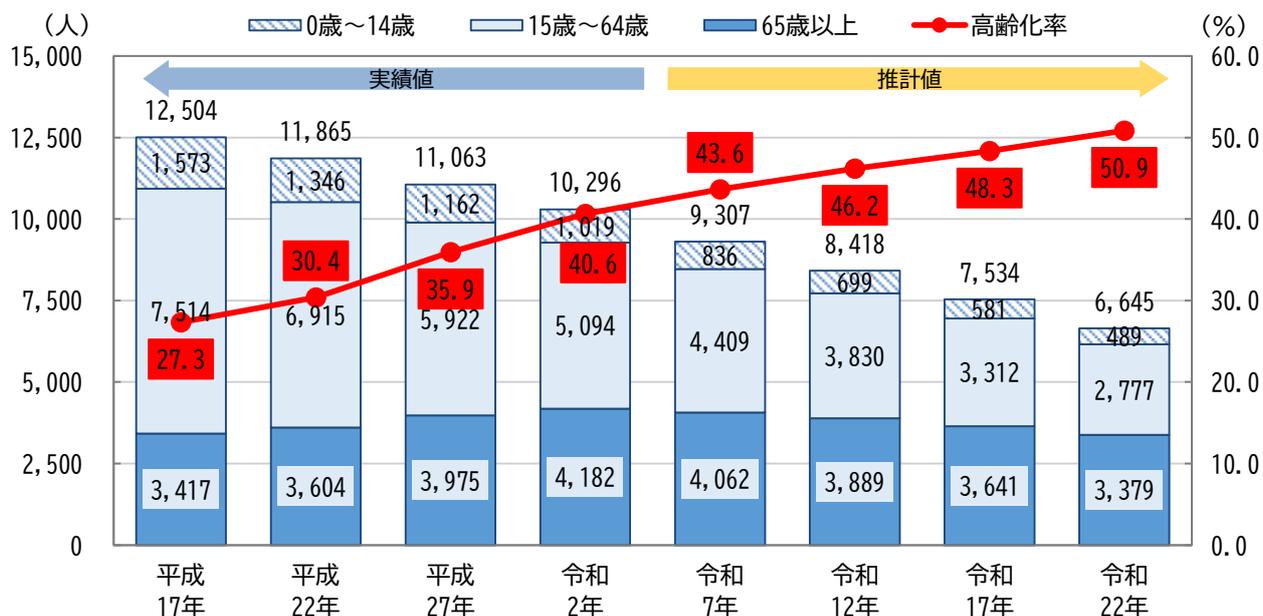
2.人口と財政状況

(1) 人口構成と推移

飯綱町の人口は減少しており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和2年に10,296人だった人口は、20年後の令和22年には6,645人と、約35%減少するとされています。

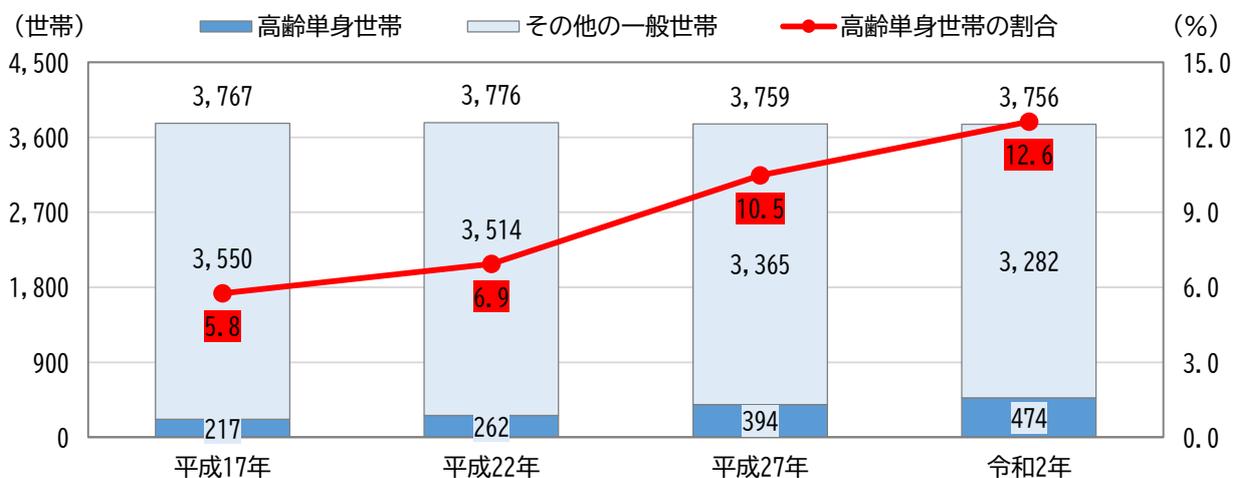
その間、高齢化率が上昇を続け、令和22年には50.9%となるとされています。一般的に高齢者は「交通不便者」であることが多いため、高齢者の足の確保がますます重要になると考えられます。また、同居家族による送迎が見込めない高齢単身世帯も年々増加しています。

図表 6 将来人口の推計



出典：総務省「国勢調査」（平成17年～令和2年）
 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」（令和7年～令和22年）

図表 7 高齢単身世帯とその他の一般世帯の推移



出典：総務省「国勢調査」（平成17年～令和2年）

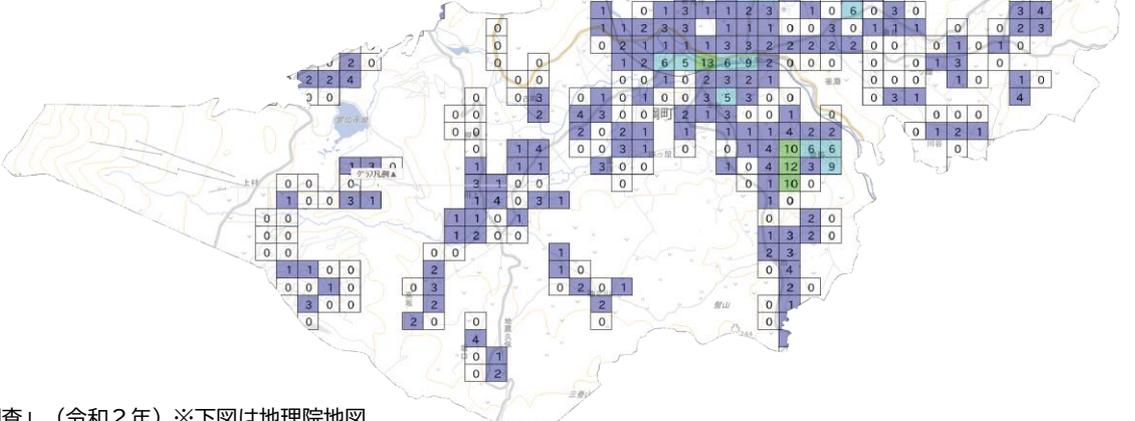
(2) 地域における人口と高齢化率

令和2年の人口分布をみると、牟礼駅や福井団地に人口の集積がみられます。また、住居は、密度が低い一方で、広範囲に分布しています。さらに、高齢単身世帯の分布をみると、こちらも広範囲に分布していることがわかります。

図表 8 令和2年の人口分布 (250mメッシュ)



図表 9 令和2年の高齢単身世帯の分布 (250mメッシュ)



出典：総務省「国勢調査」(令和2年) ※下図は地理院地図

人口構成と推移のまとめ

- 人口減少・高齢化が進んでおり、今後さらに進行していく見込みです。
- 同居家族の送迎が見込めない単身高齢者が増えています。

(3) 町財政の見通し

飯綱町では、令和8年度までの財政見通しを図表10のように算出しています。令和4年度は約74.8億円ある歳入が、令和8年度には約72.1億円まで減少することが予想されています。そのような中で、高齢化による社会保障費の増加、老朽化する公共施設の更新や長寿命化対策等により、これまで以上に難しい財政の舵取りが求められると考えられます。

そのため、公共交通に関連する予算についても効率化が求められます。暮らしの基盤として必要な移動は確保しつつ、運行のダウンサイジングや他分野との資源共有等を検討していくことが必要です。

図表10 町財政の見通し（一般会計）

(単位：百万円)

区 分		令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
歳 入	町税	1,037	1,027	1,001	990	980
	譲与税・交付金	348	348	347	347	347
	地方交付税	3,369	3,369	3,338	3,307	3,277
	国・県支出金	826	804	772	771	778
	地方債	535	535	485	485	485
	寄付金	470	470	470	500	500
	繰入金	437	512	470	398	387
	その他	461	460	461	462	460
合 計		7,483	7,525	7,344	7,260	7,214
歳 出	義務的経費	2,756	2,810	2,755	2,690	2,662
	人件費	1,368	1,367	1,367	1,359	1,366
	扶助費	483	488	493	498	503
	公債費	905	955	895	833	793
	投資的経費	678	678	550	550	550
	普通建設事業費	662	662	534	534	534
	災害復旧事業費	16	16	16	16	16
	その他経費	4,049	4,037	4,039	4,020	4,002
	物件費	1,269	1,257	1,244	1,231	1,219
	維持補修費	175	173	172	169	168
	補助費等	1,986	1,978	1,989	1,962	1,946
	繰出金	359	369	374	383	394
	積立金	260	260	260	275	275
合 計		7,483	7,525	7,344	7,260	7,214

出典：第2次飯綱町総合計画

町財政の見通しのまとめ

- 町の財政規模は縮小が予想されるため、全体として経費の削減が求められます。
- 公共交通分野においても、効率化(運行のダウンサイジングや他分野との資源共有等)を検討していくことが必要です。

3. 公共交通の運行状況

(1) 本町の公共交通の変遷

本町の公共交通の変遷を図表 11 に示します。

図表 11 公共交通の変遷

年度	本町の動き	民間路線
平成 17 年度	合併により飯綱町誕生	以下の路線が継続的に運行している ・ JR 東日本信越本線 （～平成 27 年 3 月 13 日） しなの鉄道北しなの線 （平成 27 年 3 月 14 日～） ・ 長電バス牟礼線
平成 19 年度	以下の路線が運行開始 ・ 定時定路線 ・ 予約型デマンドワゴン ・ 予約型ナイトワゴン	
令和 2 年度	i バスコネク트가実証運行を開始	
令和 4 年度	i バスコネク트가本格運行を開始	

(2) 本町の公共交通の現状

① 町内の公共交通サービスの全体像

飯綱町内の公共交通一覧を図表 11 に示します。

町外へ移動する公共交通として、しなの鉄道北しなの線と、長電バス牟礼線、国道線が通っています。平日に町内で移動する公共交通としては、朝夕に 6 本の定時定路線が運行しているほか、日中は予約型デマンドワゴンが運行しています。さらに、夜、北しなの線からの地域への帰宅便として、予約型ナイトワゴンが運行しています。

また、休日に町内で移動する公共交通としては、i バスコネク트가運行しています。

その他、町内外の個別の移動に対応するタクシーが運行しています。

図表 12 公共交通の一覧

種別	路線名	起点	終点	運行日	運行本数		主な役割	事業主体	運行主体	運賃		
					平日	休日						
地域間交通	鉄道	1	北しなの線	長野	妙高高原	毎日	42	36	・長野市への移動 ※牟礼駅・飯綱営業所 から乗継	しなの鉄道	距離制	
	定時定路	2	牟礼線	長野駅	飯綱営業所	毎日	25	15		長電バス		
地域内交通	朝夕 定時定路	3	芹沢線・国道線 ※飯綱町運行分	飯綱営業所	芹沢	平日	6	-	・中・高生の通学 ・一般の通勤	飯綱町	長電バス 飯綱ハイヤー	一律 200円
		4	飯綱温泉線		飯綱温泉		8					
		5	地藏久保線		地藏久保		6					
		6	堀越線		堀越							
		7	奈良本線		奈良本							
		8	東柏原線		東柏原							
	日中 デマンド	9	予約型 デマンドワゴン	各集落	7	・交通不便者の 通院・買物 ・一般の通勤						
夜 デマンド	10	予約型 ナイトワゴン	牟礼駅	1								
観光 二次交通	休日 定時定路	11	i バスコネク트가	いいつな コネク트가EAST 天狗の館	休日	-	6	・観光客の移動 ※住民も利用できる	長電バス			
個別の移動	タクシー	12	-	-	-	毎日	-	-	・個別の移動	飯綱ハイヤー 鳥居川観光タクシー	距離制	

令和 4 年 4 月現在

図表 13 路線図



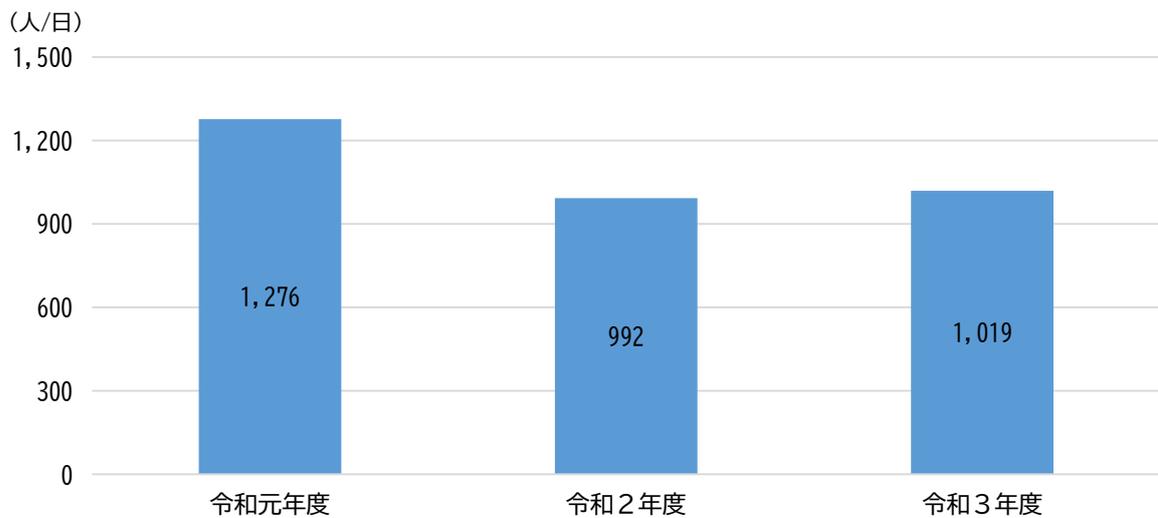
令和4年4月現在

②公共交通の利用状況等

1) 鉄道

牟礼駅の乗降者数をみると、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、令和2年度の利用が減少していますが、令和3年度は回復傾向になっています。

図表 14 牟礼駅の乗降者数

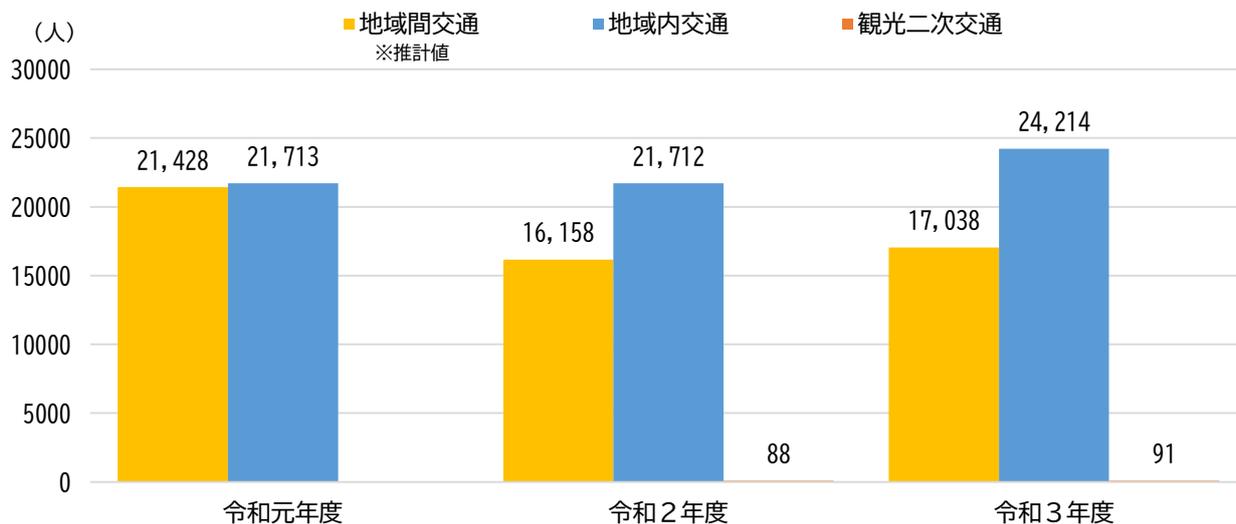


出典：しなの鉄道

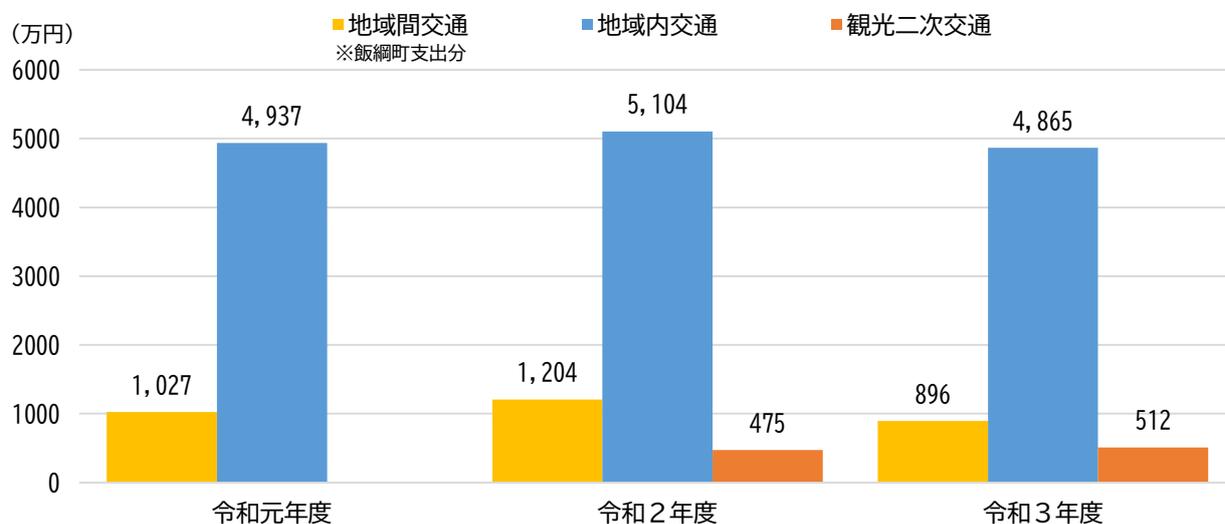
2) バス等

バス等の利用状況をみると、地域間交通（牟礼線）は、令和元年度に比べて令和3年度の利用が減少していると推計されます。地域内交通は、令和元年度に比べて令和3年度の利用は増加しています。バス等の行政負担は、概ね横ばいで推移していますが、令和2年度から観光二次交通の運行が始まり、全体としての負担は増えています。

図表 15 バス等の利用状況



図表 16 バス等の行政負担



※行政の支出は、運行経費から運賃収入（推計）を引いた金額です

③利用者の声

1)朝夕の利用(通学・通勤等) 定時定路線・予約型ナイトワゴン

- 定時定路線の改善点をみると、中学生の回答は「便数が少ない」(48.5%)、「時間が合わない」(30.0%)となっています。一般利用者の回答は「便数が少ない」(100.0%)となっています。
- 予約型ナイトワゴンは、19時10分発の1便のみの運行のため、これ以降はタクシーや家族送迎等に頼ることになります。

2)日中の利用(通院・買物等) 予約型デマンドワゴン

- 利用者調査をみると、利用の多くが飯綱病院への通院となっています。
- 予約型デマンドワゴンの一便あたりの利用者数は1.2人(R3)であり、行き1便、帰り2便以外はほとんど乗り合っておりません。また、午後の利用は特に少ない状況です。

3)休日の利用(観光等) iバスコネクト

- 令和4年度から新ダイヤの運行が始まり、「牟礼駅⇄サンクゼール」の利用がしやすくなっています。
- 予約がなくなり利用者は増えていますが、事業の継続のためにはさらに増やす必要があります。
- 町内外に広くPRしていくとともに、効率的で効果的な運行見直しを行う必要がある。

公共交通の運行状況のまとめ

- 朝夕の利用(通学・通勤等)については、夕方の便の選択肢が増えると、一層利便性が高まる可能性があります。今後も利用状況を検証しながら、運行時間や運行方法の見直しを検討し、利便性・効率性を高めていくことが求められます。
- 日中の利用(通院・買物等)については、飯綱病院の診療時間に合わせて、運行時間を見直すことで、一層利便性が高まる可能性があります。一方で、午後の便は利用が少なくなっています。今後も利用状況を検証しながら、運行時間や運行方法の見直しを検討し、利便性・効率性を高めていくことが求められます。
- 予約型デマンドワゴンは、そもそも乗り合っていないため、フルデマンドに近づけた方が利便性が高まります。午後は、車の台数を減らすと事業効率が高まります。
- iバスコネクトは、運行見直しの効果が出始めているため、利用促進を強化していくことが重要です。
- 上記の公共交通の他、町内にはタクシー、スクールバス、保育園送迎バス、地元スーパーが運行する買い物送迎バス、福祉有償運送等があります。それぞれの利用者には、適切な移動サービスを提供できるよう、関係者が連携していくことが求められます。

④路線別の状況

種別		路線名	年間利用者（人）			行政の支出（円）			R1
			R1	R2	R3	R1	R2	R3	
地域間交通	定時定路	牟礼線	21,428	16,158 ※推計値	17,038	10,840,000	12,958,000 ※飯網町支出分	10,209,000	2.7
	地域内交通	朝夕 定時定路	芹沢線・国道線 ※飯網町運行分	397	328	296	3,528,679	3,651,800	3,639,405
飯網温泉線			5,075	4,811	5,650	9,202,132	7,857,106	7,541,932	2.7
地藏久保線			1,763	2,326	2,177	4,721,019	3,908,849	3,959,523	1.2
堀越線			1,162	1,380	1,268	4,901,227	5,033,660	5,022,502	0.8
奈良本線			592	534	631	6,406,394	6,974,723	6,940,295	0.4
東柏原線			2,845	3,409	4,925	3,767,983	2,875,063	2,330,016	2.0
日中 デマンド	iバス	9,602	8,634	8,963	14,788,495	18,604,216	17,110,107	1.3	
	デマンド 夜	ナイトワゴン	277	290	304	2,050,945	2,131,174	2,103,643	0.6
二次観 交通	休日 定時定路	iバスコネク		88	91		4,745,260	5,119,220	

1便あたり利用者 (人/便)		1乗車あたりの行政の支出 (円/人)			便別・1便あたり利用者 (人/便) 曜日別・1便あたり利用者 (人/便)								
R2	R3	R1	R2	R3	R3								
2.1	2.2	506	802	599	※町内の利用 (推計)								
0.2	0.2	8,888	11,134	12,295	人/便	行き	1便	2便	3便	4便	5便	6便	
							0.2	0.6	信濃町が運行		0.0		
							帰り	1便	2便	3便	4便	5便	6便
							0.3	信濃町が運行		0.1	0.0		
							月	火	水	木	金		
							0.2	0.2	0.2	0.1	0.2		
2.5	2.9	1,813	1,633	1,335	人/便	行き	1便	2便	3便	4便			
							3.9	8.7	0.1	0.0			
							帰り	1便	2便	3便	4便		
							0.0	3.1	6.0	1.6			
							月	火	水	木	金		
							3.1	2.8	3.0	2.8	2.9		
1.6	1.5	2,678	1,681	1,819	人/便	行き	1便	2便	3便				
							2.0	3.9	0.0				
							帰り	1便	2便	3便			
							0.0	2.5	0.5				
							月	火	水	木	金		
							1.4	1.5	1.3	1.6	1.6		
1.0	0.9	4,218	3,648	3,961	人/便	行き	1便	2便	3便				
							0.0	2.8	0.0				
							帰り	1便	2便	3便			
							0.0	2.3	0.1				
							月	火	水	木	金		
							0.8	1.0	0.9	0.7	0.9		
0.4	0.4	10,822	13,061	10,999	人/便	行き	1便	2便	3便				
							0.6	1.4	0.0				
							帰り	1便	2便	3便			
							0.0	0.5	0.1				
							月	火	水	木	金		
							0.4	0.5	0.4	0.4	0.5		
2.4	3.4	1,324	843	473	人/便	行き	1便	2便	3便				
							4.7	8.3	0.0				
							帰り	1便	2便	3便			
							0.2	5.0	1.6				
							月	火	水	木	金		
							3.5	3.4	2.9	3.3	3.3		
1.1	1.2	1,540	2,155	1,909	人/便	行き	1便	2便	3便				
							2.3	1.2	0.5				
							帰り	1便	2便	3便	4便		
							0.8	2.1	0.8	0.5			
							月	火	水	木	金		
							1.1	1.1	1.2	1.0	1.5		
0.6	0.6	7,404	7,349	6,920	人/便	行き	1便						
							0.6						
							帰り	1便	2便	3便	4便	5便	6便
							0.6	0.7	0.5	0.8	0.6		
							月	火	水	木	金		
							0.6	0.7	0.5	0.8	0.6		
0.2	0.3		53,923	56,255	人/便	行き	1便	2便	3便				
							1.3	1.7	1.8				
							土	日					
							1.6	1.5					

4. 住民の移動実態及び公共交通の利用状況

本計画の策定にあたり、平成 29 年度に実施した住民の移動実態と公共交通に対する意識等を把握するアンケート調査の再分析を行いました。アンケート調査の概要を図表 17 に示します。

図表 17 アンケート調査の概要

対象者	高校生以上の飯綱町在住者
調査期間	平成 29 年 12 月 26 日～平成 30 年 1 月 17 日
配布数	自治会加入世帯 3,659 票（世帯）
回収数	1,232 票
有効回答数	1,207 票（有効回答率 33.0%）
回答者数	2,660 人

※調査票は最大4人が回答できるため、回答者数は2,660人となっている

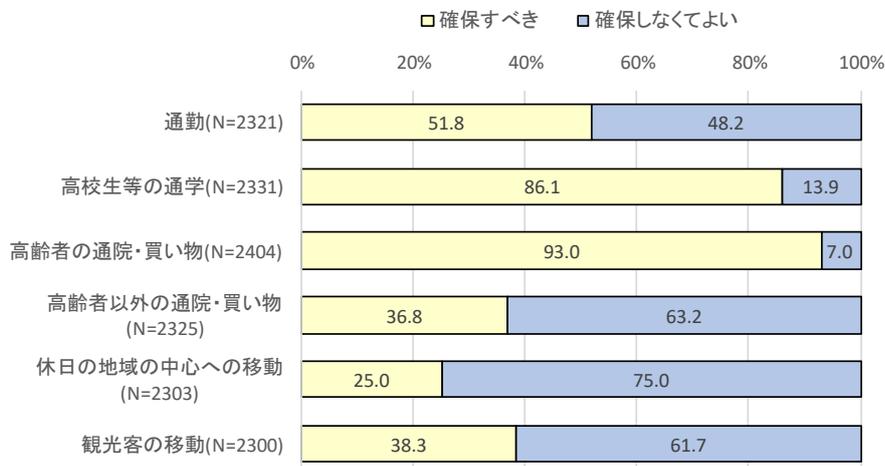
【調査結果における注意事項】

- ① 世帯単位・個人単位の集計や無回答があるため、有効回収数と各設問の回答者数は異なる場合がある
- ② 四捨五入の関係で、単一回答設問における割合の合計は100%にならない場合がある

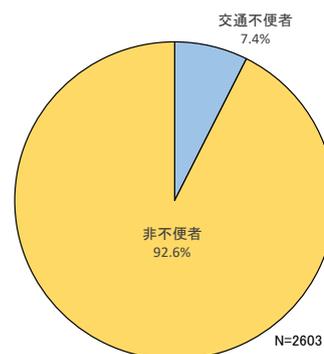
（1）公共交通で優先的に対応すべき移動

税金で運行している公共交通で対応すべき移動については「高齢者の通院・買い物」が 93.0%、「高校等への通学」が 86.1%となっています。交通不便者の割合は 7.4%となっています。

図表 18 公共交通で対応すべき移動



図表 19 交通不便者の割合

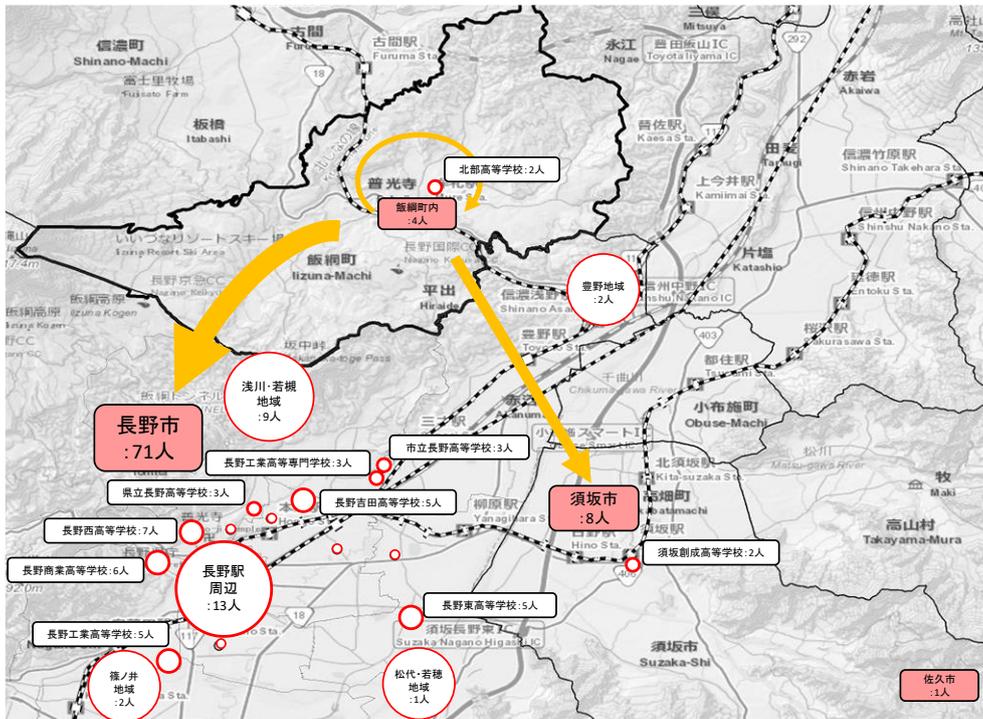


(2) 住民の移動実態

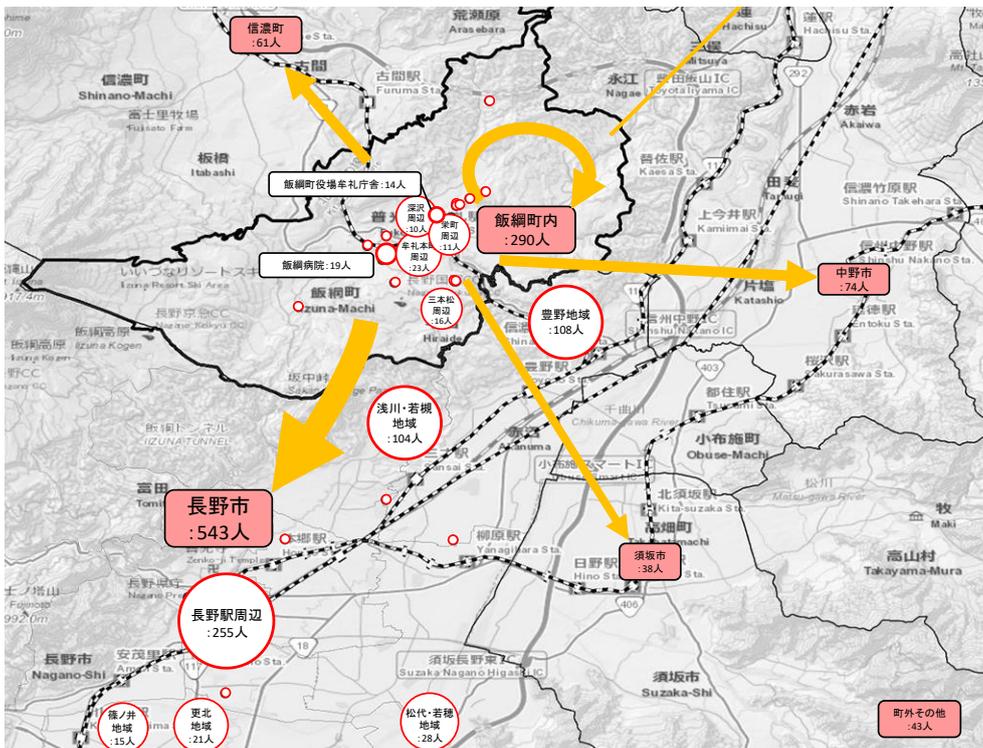
通学、通勤、通院、買い物について住民の移動先をまとめます。

通学先では、長野市の学校が多くあげられており、飯綱町、須坂市への通学も見られます。通勤先としては長野市がもっとも多く、次いで飯綱町内、中野市、信濃町となっています。

図表 20 通学先

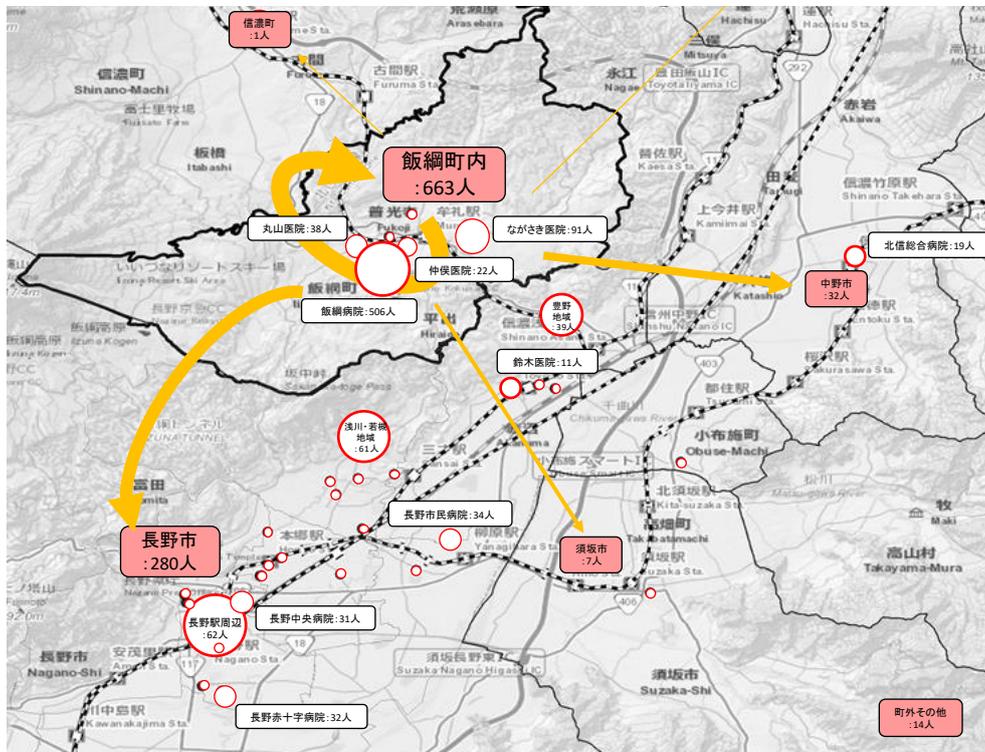


図表 21 通勤先

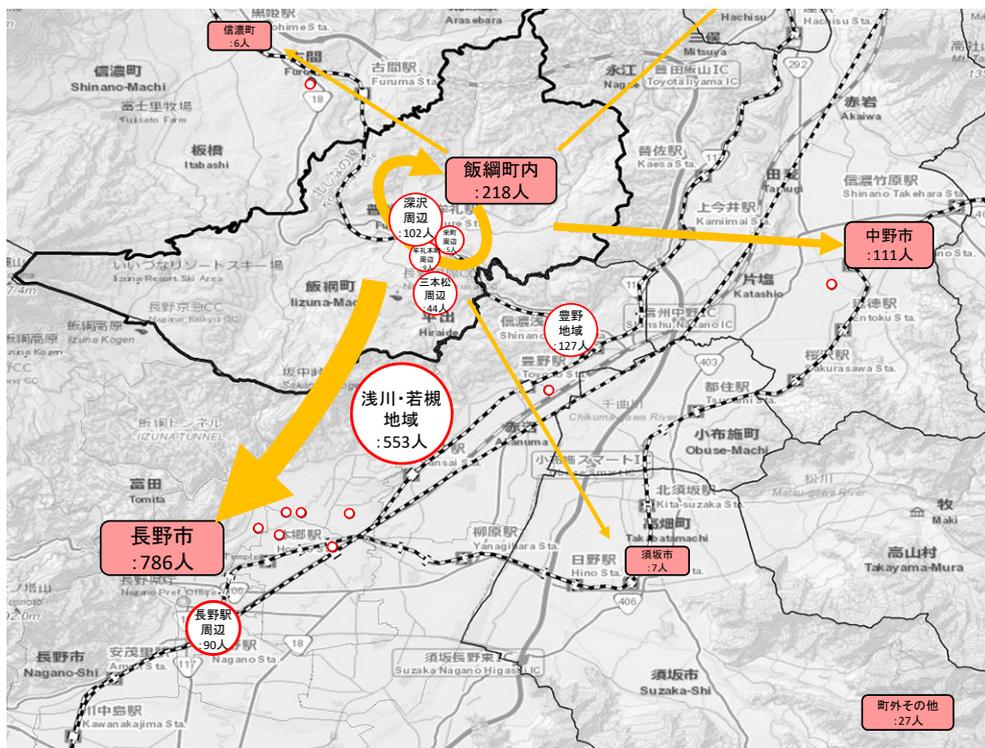


通院先は、飯綱病院、町内の個人医院があげられており、次いで、長野市への通院が見られます。買い物先は、長野市浅川・若槻地域がもっとも多くなっており、次いで、長野市豊野地域となっています。飯綱町内では深沢周辺が多くなっています。

図表 22 通院先



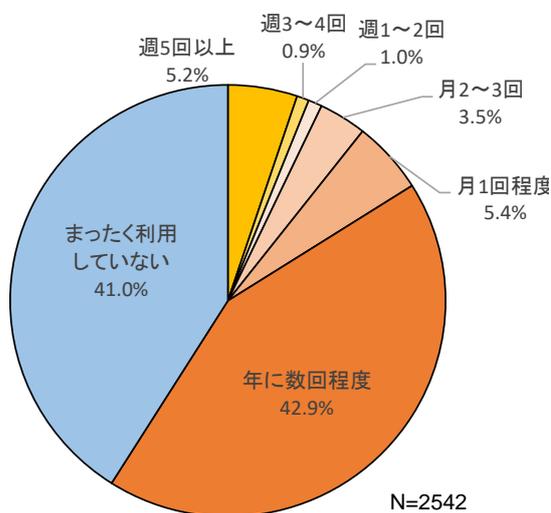
図表 23 買い物の目的地



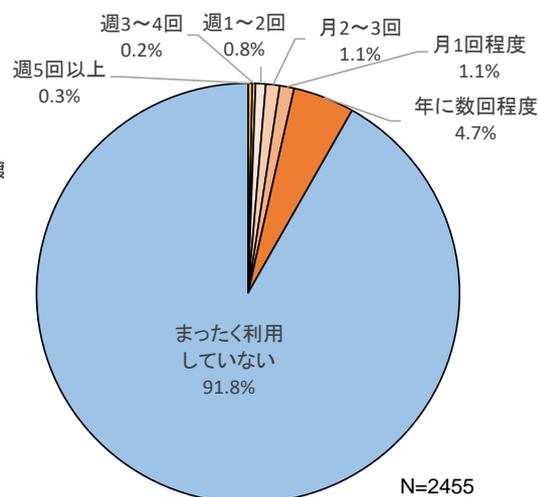
(3) 公共交通の利用状況

長電バス牟礼線、定時定路線、予約型デマンドワゴンについては、約90%の住民がまったく利用していません。北しなの線は通勤・通学で利用されているため、バスに比べて利用頻度は高くなっていますが、月1回以上利用している人は16.0%にとどまります。

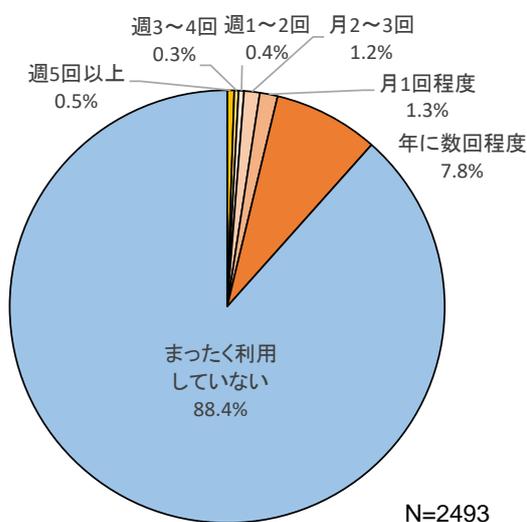
図表 24 北しなの線の利用頻度



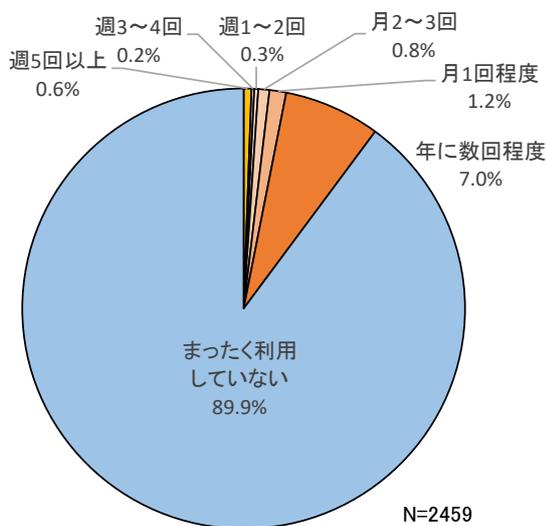
図表 25 長電バス牟礼線の利用頻度



図表 26 定時定路線の利用頻度



図表 27 予約型デマンドワゴンの利用頻度



住民の移動実態及び公共交通の利用状況のまとめ

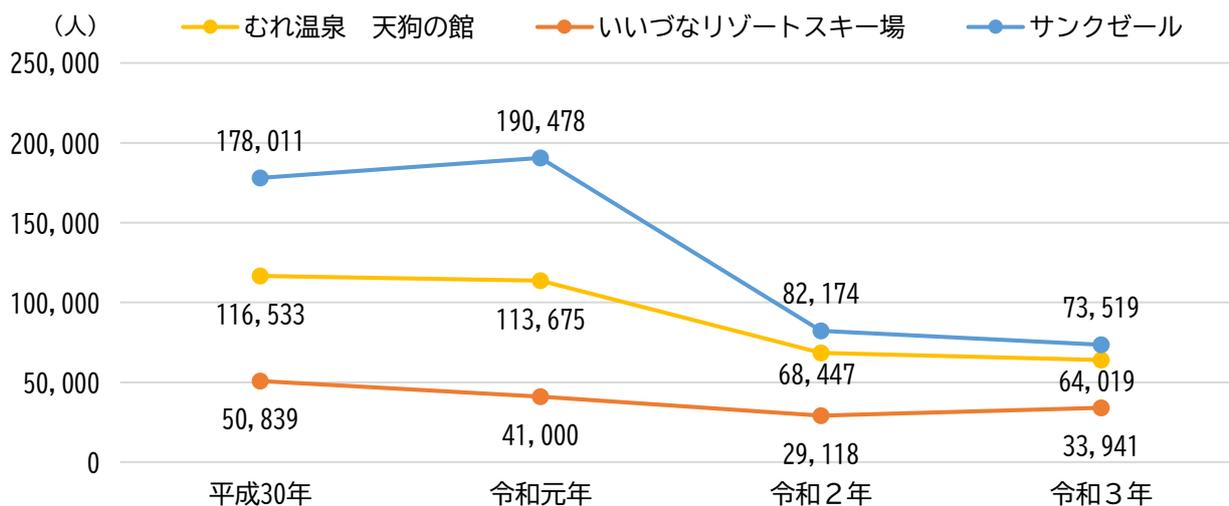
- 住民へのアンケートでは、公共交通で確保すべき移動としては、「高校生等の通学」「高齢者の通院・買い物」が、ほかの移動に比べて「確保すべき」の割合が高くなっています。
- 交通不便者は7.4%となっています。
- 住民の移動先は町の中心部及び長野市への移動が多い状況です。
- 公共交通を利用している者は、住民のごく一部です。

5. 観光動向

観光入込客数の推移をみると、令和元年は約 34.5 万人の観光客が訪れていますが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、令和 2 年は約 18.0 万人と急減しています。令和 3 年もほぼ横ばいで、回復していない状況になっています。

施設ごとにみると、サンクゼールが約 7.4 万人（令和 3 年）と最も多くなっています。

図表 28 観光入込客数



提供：長野県観光入込客統計調査

観光動向のまとめ

- 観光入込客数は令和2年に急減して、回復していません。
- そのような中で、町内で最も集客力があるのはサンクゼールとなっています。

第3章 第1期計画の評価・検証

1. 目標値の達成状況

第1期計画で設定した目標値の達成状況を以下に示します。

(1) 町内での生活に必要な移動手段（末端交通）を確保します

目標値の内容	基準値 (平成30年度)	実績値 (令和3年度)	目標値 (令和5年度)	達成状況
定時定路線の延利用者数	14,621人	14,947人	15,000人	未達
予約型デマンドワゴンの延利用者数	9,963人	8,963人	10,000人	未達
予約型ナイトワゴンの延利用者数	243人	304人	300人	達成
町内路線へのICカードの導入	—	全線導入	全線導入	達成

(2) 長野市への移動手段（幹線）を確保します

目標値の内容	基準値 (平成30年度)	実績値 (令和3年度)	目標値 (令和5年度)	達成状況
牟礼駅の乗降客数（日平均）	1,410人/日	1,019人/日	1,500人/日	未達
牟礼線の平均乗車密度	3.2人	3.1人	3.2人	未達

(3) 様々な主体が協力して持続可能な運行体制を構築します

目標値の内容	基準値 (平成30年度)	実績値 (令和3年度)	目標値 (令和5年度)	達成状況
貨客混載による輸送事業の実施	1日1便	1日1便	1日1便	達成
地域公共交通会議の開催頻度	—	2回	年1回以上	達成
地域の交通事業者が存続していること	3社	3社	3社	達成

(4) 公共交通を利用しやすい環境を整備します

目標値の内容	基準値 (平成30年度)	実績値 (令和3年度)	目標値 (令和5年度)	達成状況
IIZUNAであるきバスカード登録者数	322人	589人	1,000人	未達
バスサポーターの登録者数	3人	6人	10人	未達

目標値の達成状況のまとめ

- 町内の移動・長野市への移動については、コロナ禍の影響を受けて利用が落ち込み、定時定路線、予約型デマンドワゴン、北しなの線、牟礼線で目標値が未達となっています。利用は回復傾向にあるため、更なる利用促進を進めていくことが求められます。
- 様々な主体が協力した運行体制の構築については、すべての目標値が達成されています。
- 公共交通を利用しやすい環境整備については、すべての目標値が未達となっています。実績値は基準値よりも増加しているため、更なる周知を進めていくことが求められます。

2. 施策評価

第1期計画の施策評価の結果を以下に示します。

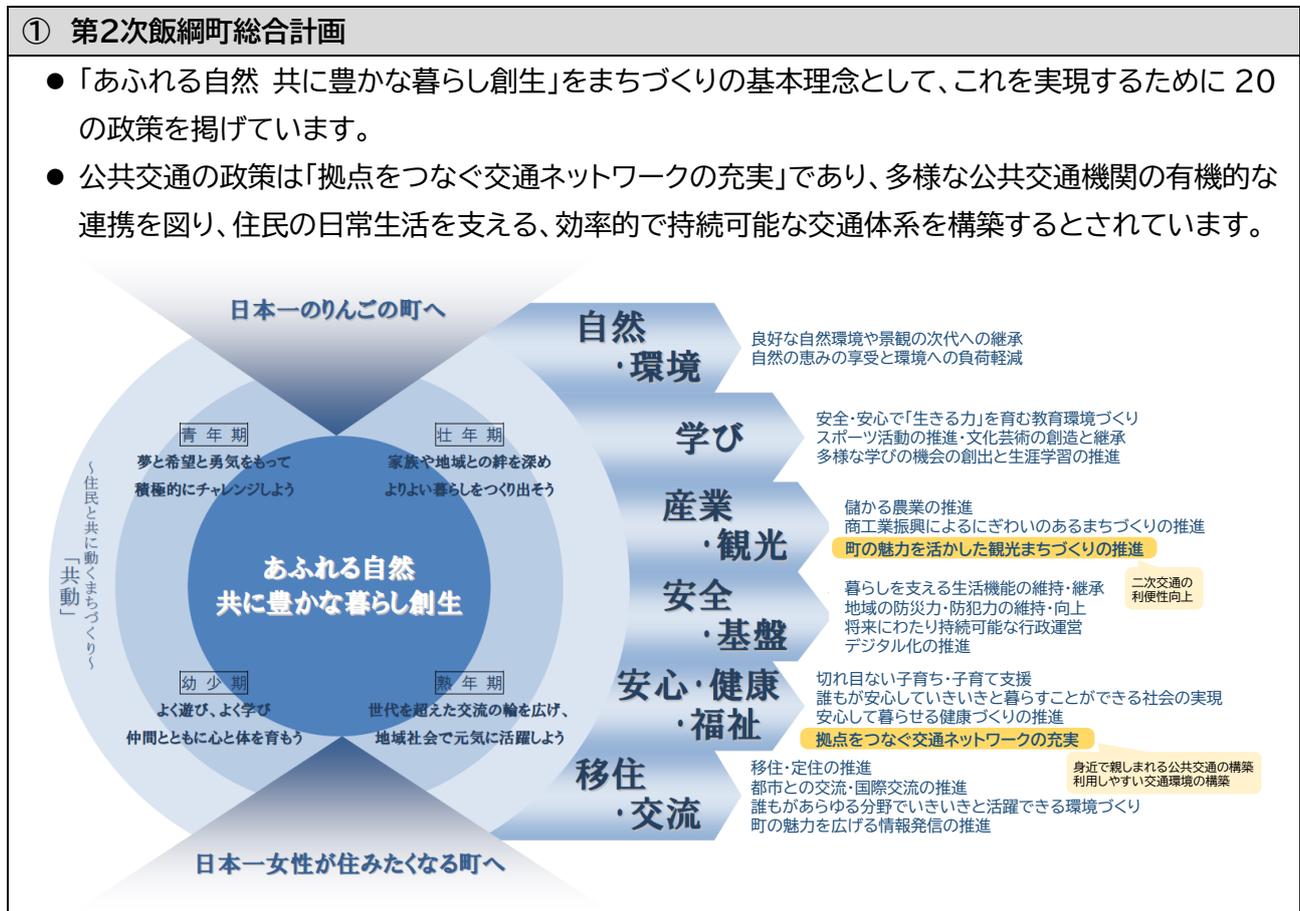
実施項目	成果・課題・今後に向けて
1. 末端交通の維持・改善	<p>(1) 交通系ICカードの導入やしなの鉄道との接続を改善し、利用しやすい運行体制となった一方で、乗降が困難な高齢の利用者も増加しており、高齢者や障がい者が乗降しやすい車両を使用するなど、新たな移動支援を検討する必要がある</p> <p>(2) 毎週2日（水・金曜日）予約型デマンドワゴンにバスヘルパーが乗車するようになったことで、利用者や運転手双方から好評である。今後、利用者の高齢化が加速する中で、ヘルパーの人員確保が必要である</p> <p>(3) 牟礼駅からの二次交通を充実させるため、土日祝日の地域間拠点バス「iバスコネクト」の運行を開始したが、利用者が少ない状況。効率的で効果的な運行見直しを行い、町内外に広くPRしていく</p> <p>(4) 定時定路線と小学校スクール運行の混乗化の実現は、町全体の輸送サービスの効率化等を考えると、小学校側の利便性が低下するため、小学校側の理解が必要であることなどがわかり、教育委員会と検討はしたものの実施できなかった</p>
2. 基幹交通を維持・活性化するための改善及び利用環境の整備	<p>(1) しなの鉄道が運行するために必要な車両更新・改良等を沿線市町と連携し支援することで、輸送の安全を確保することができた。しかし、牟礼駅のバリアフリー化の課題については今後もしなの鉄道と協議し、誰もが安心して駅を利用できる体制を整備する</p> <p>(2) 長電バス牟礼線で交通系ICカードを導入し、高齢者は低額運賃で長野市まで利用することができ大変好評である。しかし、運行費の赤字補てんが年々増加傾向にあるため、交通系ICカードの利便性を周知するなど、利用促進に向けた対策が必要である</p> <p>(3) 牟礼駅前広場にロータリーや一時駐車を整備し、駅前の花壇を地域の老人会や高校生に管理してもらうなど、安全でより親しみやすい駅になった。草刈りや除雪など、作業可能な時間帯の確保などの課題はあるが、飯綱町の玄関口である牟礼駅前広場の安全を管理し、利便性を高めていく</p> <p>(4) 長電バス飯綱営業所の横に、メーラプラザ（飯綱町多世代交流施設）が完成し、公共交通の案内などを行っている。高齢者の利用はあるが、学生の利用が少ないことが課題であるため、学生が立ち寄りたくなる場所に整備する必要がある</p> <p>(5) 牟礼駅周辺の草刈りや駐車場に外灯を設置するなどの安全管理を行い、無料駐車場はほぼ毎日満車状態となっている。しかし、マナーを守らない利用者がいるため、冬期間の除雪作業などに支障をきたすことが課題になっていることから、駐車場の利用規約を周知する必要がある。また、登録申請を簡略化するなどの工夫が必要</p> <p>(6) 飯綱町しなの鉄道活性化協議会や飯綱町牟礼駅マイレール応援団などの協力により、イベントの開催や牟礼駅の清掃など、利用者がより安全に利用しやすい駅になるよう活動を行っている。しかし、利用者の減少により、北しなの線の電車の本数も減便になっていることから、北しなの線の維持・存続のためにも、沿線自治体や地域住民が協力し合い、多くの人に利用してもらえるような取り組みが必要である</p>
3. 運賃支援	<p>(1) 長電バスの牟礼線で交通系ICカードが利用できるようになり、長野市までの運賃負担を軽減し、牟礼線の利用促進・運行維持を図った。令和7年に交通系ICカードのシステム更新を迎え、関係市町村で構成しているICカード運営委員会では新たなシステムの導入が検討されているが、高齢者のカードの切り替えをどのようにするか課題となってくる</p> <p>(2) 高校生通学定期に対する補助をしなの鉄道だけでなくバスや長野電鉄にも拡大し、公共交通の利用促進、子育て世代の支援の拡充を図ったが、少子化に加え保護者等の送迎の増加により、公共交通を利用する高校生が減少している。高校進学の際に公共交通を利用してもらうよう、中学3年生を対象とした電車の乗り方やマナーなどを学ぶ教室を開催するなど、新規利用者の促進を図る</p> <p>(3) 免許返納後の支援品にタクシー利用券を追加支援を拡大した。また、支援期間（5年間）をなくすことで、高齢者等が免許返納後も不便のない安心した生活が送れるようになった。しかし、免許返納の決断を躊躇している高齢ドライバーも多いため返納後の支援の周知が必要である</p>
4. 情報提供による利用支援	<p>(1) デジタルTVサイネージや町ホームページで交通ポータルサイトを開設し、バスや電車の時刻表などの情報を提供したほか、公共交通マップを作成し町内全戸に配布した。しかし、バスの利用方法などについて周知不足であり、動画を活用するなど、よりわかりやすい周知の工夫が必要である</p> <p>(2) 交通系ICカードの使い方や申し込み方法を周知するため、バスの乗り方教室を行った。高齢者だけでなく、小中学生にも公共交通に興味を持ってもらうきっかけ作りが必要である</p>
5. 利用促進	<p>(1) 北しなの線の利用促進のため、「飯綱町牟礼駅マイレール応援団」「飯綱町しなの鉄道活性化協議会」と連携してイベント列車を実施し、毎年多くの住民が参加した。感染対策を十分に行ったうえで、引き続きイベントなどを開催し、公共交通から離れた利用者や新たな利用者の確保につなげる</p> <p>(2) しなの鉄道のPRキャラクター「上田れむ（上田駅と牟礼駅の名称にちなんで）」が誕生し、飯綱町観光協会グッズの販売を開始したが、認知度が低いことから上田市と連携するなどファンを増やす取組を実施し、しなの鉄道の利用促進につなげる</p> <p>(3) 町広報紙「いいづな通信」で公共交通を特集し、利用状況等をフィードバックしている。まずは今ある公共交通を利用してもらい、住民一人ひとりが自分ごととして公共交通の必要性を強く実感してもらえるような周知方法を検討していく</p>

施策評価のまとめ

- 町内の移動については、高齢化が進む中で、公共交通を利用しやすくしていくことが求められます。
- 長野市への移動については、人口減少の中で、路線を維持していくことが求められます。
- 運賃支援では、令和7年に予定されている交通ICカードのシステム更新への対応が求められます。
- 情報提供では、利用につながる情報発信が求められます。
- 利用促進では、交通事業者や住民と連携した利用者獲得が求められます。

第4章 関連計画の整理

本計画の上位計画として「第2次飯綱町総合計画」「国土利用計画（飯綱町計画）」が位置づけられます。また、関連計画として「飯綱町高齢者保健福祉計画」に公共交通以外の輸送事業である福祉有償運送サービスが記載されています。各計画の公共交通に関連の深い記述を整理します。



② 国土利用計画(飯綱町計画)

- 総合計画と整合を取った土地利用や目指す都市構造の考え方が示されています。公共交通は、目指す都市構造の実現に寄与していくことが求められます。目指す都市構造では、本町地区及び牟礼駅周辺地区を、中心的な商業・業務機能を担う拠点として位置付けられています。

③ 飯綱町高齢者保健福祉計画

- 「誰もが心豊かに安心して幸せに暮らせることができるまち いいづな」を基本理念として、これを達成するために4つの基本目標を設定しています。「基本目標2:高齢者の暮らしを守る仕組みづくり」の「施策2:自立支援事業の推進」の中に福祉有償運送サービスが位置づけられています。

関連計画の整理のまとめ

- 住民の日常生活を支える、また、観光に寄与する、効率的で持続可能な交通体系が求められます。
- 限られた交通資源を効果的に活用するため、公共交通以外の輸送事業との連携が求められます。

第5章 公共交通に関する課題の整理

第2～4章を踏まえて、飯綱町の公共交通に関する課題を整理すると、以下の4つにまとめることができます。

(1) 暮らしに必要な移動の確保

町内では、高校生や高齢者等の交通不便者が存在します。自家用車等がなくても自立して生活するために必要な移動を確保することが必要です。

住民の移動実態をみると、町の中心部及び長野市への移動が多い状況になっています。町内の交通不便者が自立して生活するためには、町内の移動と長野市への移動を確保していくことが求められます。

(2) 観光まちづくりへの貢献

本町の公共交通は、観光振興にも寄与するものとして位置づけられています。鉄道で本町を訪れた観光客が町内を周遊することができるよう、観光二次交通を確保するとともに、持続可能な運行としていくことが求められます。

(3) 財政的に持続可能な運行の実現

今後、町の財政規模は縮小していくことが予想されます。必要な移動を確保しながら、運行の効率化・最適化を実現していくことが必要です。

公共交通の運行状況をみると、朝夕については夕方の効率が、日中については午後の効率が悪くなっています。運行の効率化のためには、運行時間や運行方法の見直し等を検討していくことが求められます。また、町内にはタクシー、スクールバス、保育園送迎バス、地元スーパーが運行するお買い物送迎バス、福祉有償運送等の公共交通以外の輸送資源があります。運行の最適化に向けて、関係者が連携していくことが重要です。

(4) 公共交通を守る意識・行動の拡大

住民の移動実態をみると、公共交通を利用しているのは住民のごく一部です。人口減少の中で、今後、利用者が減少することも考えられます。利用がなければ、公共交通を維持していくことは不可能です。「乗って残す」意識・行動を拡大していくことが必要です。

公共交通を守る意識を高めるために、多くの住民に向けての情報発信をこれまで以上に充実していくことが重要です。また、公共交通を支える協働の活動（バスヘルパー、飯綱町牟礼駅マイレール応援団等）についても、協力の輪を広げていくことが求められます。実際の利用につなげるために、ターゲットに応じた利便性向上や利用促進を推進していくことも必要です。

第2編

公共交通施策の展開

第1章 飯綱町の公共交通の基本理念・基本方針

1. 基本理念

暮らし続けるために必要な地域の足をみんなで守り・育てる

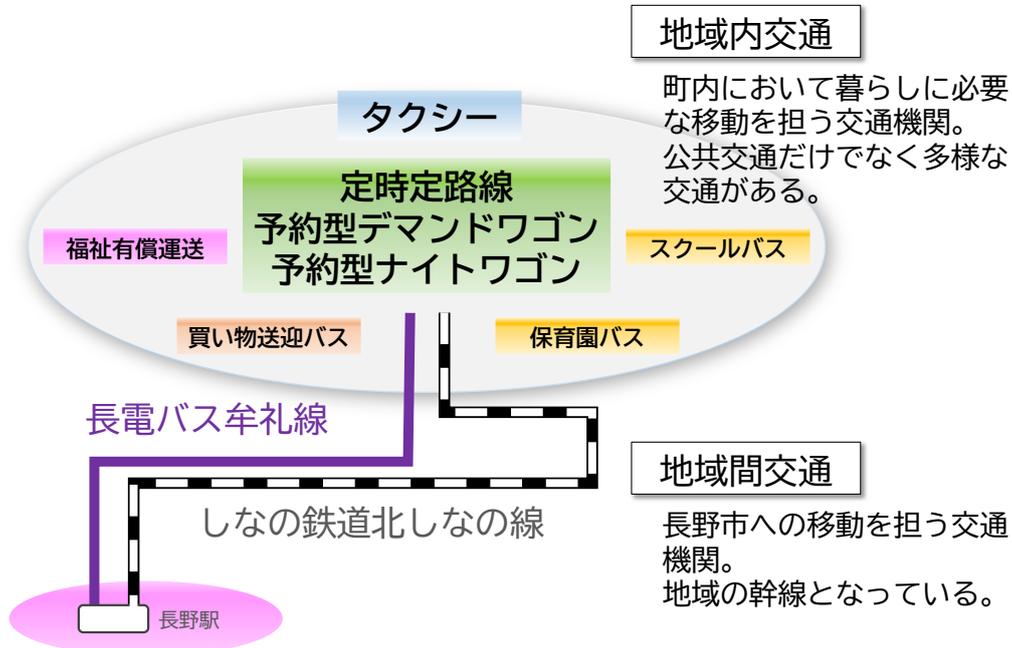
飯綱町では、「生活サービス機能、交通ネットワーク等が確保された小さな拠点を形成し、住み慣れた地域で将来にわたり暮らし続けられる町」を目指しています。公共交通の役割は、誰もが、町に整備された生活サービス機能(目的施設)や町外の目的施設にアクセスできるよう、移動手段を担うことです。

本町では、「地域内交通」として定時定路線、予約型デマンドワゴン、予約型ナイトワゴン、iバスコネクトを運行しています。また、その他にも、スクールバスや保育園バスの運行、公共交通の利用が困難な要支援者等の移動手段として福祉有償運送事業が実施されています。

さらに、本町には、「地域間交通」として、しなの鉄道北しなの線、長電バス牟礼線が運行しています。

一方で、今後、人口の減少がますます進むことにより、利用者の絶対数が減少することが想定されます。このような社会状況の中では、移動サービスの提供者である交通事業者や行政の努力だけでは、運行を維持していきけません。住民の公共交通に対する理解を高めながら、「公共交通を乗ることで残す」ことにオール飯綱で挑戦していくことが求められます。

図表 29 暮らしに必要な移動を担う交通機関



2. 基本方針

(1) 公共交通が必要な人の移動手段を確保する

これまで、公共交通を多く利用してきたのは、主に高齢者と中学生・高校生です。今後、高齢化が進むにつれ、これまで自家用車や家族送迎に頼っていた人も、将来は公共交通等による移動が必要になると考えられます。加えて、観光客も公共交通を必要としています。

本町の公共交通は、公共交通を必要としている人、将来必要となる人のために、町内の移動手段と長野市への移動手段、観光二次交通を確保します。

①町内の移動（地域内交通）の確保

自家用車等がなくても自立して生活できるようにするために、町内での移動を確保します。町内には、医療施設、商業施設、役場等、生活に必要な施設が一通り立地しているため、町内の居住地から町の中心部への移動を確保します。

②長野市への移動（地域間交通）の維持

高校への通学や総合病院への通院等ができるように、長野市への移動（しなの鉄道北しなの線、長電バス牟礼線）を存続させるため、両路線が積極的に利用されるよう住民に対して利用促進を行います。

③観光二次交通の確保

観光客が町内を周遊することができるようにするために、牟礼駅から町内の観光施設への移動を確保します。

(2) 持続的に運行できるよう、運行の効率化を推進する

暮らしの基盤である公共交通は、持続的に運行できなくてはなりません。限られた資源（運転手、車両、運行経費等）を有効に活用できるよう改善を推進します。

利用者が少なく、事業効率が悪くなっている時間帯は、運行時間や運行方法の見直し等の検討を行います。

また、運転手の高齢化や人員不足が懸念される中、暮らしに必要な輸送事業は、公共交通以外に、スクールバス、保育園バス、福祉有償運送等、様々な事業が存在します。これらの事業群全体の調整・最適化も推進します。

(3) 公共交通の利用者・協力者を増やすことで、持続性を高める

公共交通がより多くの人に利用されるよう、利用のハードルを下げます。

経済的な側面としては、運賃に対する補助を行います。身体的な側面としては、待合環境を向上するとともに、社会福祉協議会等と連携して利用者の移動を総合的にサポートします。認知的な側面としては、住民にその利用方法を分かりやすく周知します。

また、より多くの人々が公共交通に協力するよう「乗って残す」という考え方を広く発信するとともに、公共交通を支える協働の活動（バスヘルパー、飯綱町牟礼駅マイレール応援団等）を充実します。

第2章 目標

1. 全体目標

(1) 公共交通の利用に関する目標

公共交通の利用目標を、以下の通り設定します。

分類	指標	実績値(令和3年度)		目標値(令和9年度)
地域間交通	① しなの鉄道牟礼駅の1日あたり乗車人員	638人/日 (令和元年度)	⇒	640人/日
	② 長電バス牟礼線の年間利用者数 (町内の利用)	17,038人		17,000人
地域内交通	③ 定時定路線・予約型ナイトワゴンの 年間利用者数	15,251人		15,000人
	④ 予約型デマンドワゴンの 年間利用者数	8,963人		9,000人
	⑤ iバスコネクの年間利用者数	91人		2,100人
取得方法	交通事業者の利用状況調査による			
指標設定の 考え方	公共交通は利用されることでその役割を果たすものであるため			
目標値設定 考え方	①～④ 高齢者の割合は増加するものの、人口減少で、利用者の絶対数が減少していくことが想定される中で、維持する ⑤ 令和4年度に運行を見直しており、利用者を増やすことを目指す			

(2) 公共交通の収支及び公的負担に関する目標

公共交通の収支、公的負担に関する目標を、以下の通り設定します。

分類	指標	実績値(令和3年度)		目標値(令和9年度)
全体	① 公共交通に対する公的負担額 (しなの鉄道を除く)	6,398万円	⇒	6,200万円未満
地域間交通	② 牟礼線への公的負担額	1,021万円		1,000万円未満
地域内交通	③ 定時定路線・予約型ナイトワゴンの 1乗車あたりの公的負担額	2,068円/人		2,000円/人
	④ 予約型デマンドワゴンの 1乗車あたりの公的負担額	1,909円/人		1,900円/人
	⑤ iバスコネク 1乗車あたりの公的負担額	56,255円/人		1,900円/人
取得方法	飯綱町企画課による集計			
指標設定の 考え方	① 行政支出が膨らまないよう、推移を注視する必要があるため ②～⑤ 効率的な運行のためには、運行費用を一定の水準以下にしなが、利用が増えることが重要。その状態を客観的に把握するため			
目標値設定 考え方	①～④ 実績値よりも膨らまないことを目指す ⑤ 令和4年度に運行を見直している。②～③と同程度の水準を目指す			

2. 路線別の個別目標

(1) 公共交通の利用に関する目標

分類	路線名	実績値(令和3年度)	目標値(令和9年度)	
地域内交通	朝夕 定時定路	① 芹沢線・国道線 ※飯綱町運行分	296 人	345 人
		② 飯綱温泉線	5,650 人	5,100 人
		③ 地蔵久保線	2,177 人	2,000 人
		④ 堀越線	1,268 人	1,200 人
		⑤ 奈良本線	631 人	655 人
		⑥ 東柏原線	4,925 人	4,500 人
	夜 デマンド	⑦ 予約型ナイトワゴン	304 人	1,200 人
取得方法	飯綱町企画課による集計			
指標設定の 考え方	公共交通は利用されることでその役割を果たすものであるため			
目標値設定 考え方	過去の利用者の推移を考慮しながら、全体目標と整合するように設定			

(2) 公共交通の収支及び公的負担に関する目標

分類	路線名	実績値(令和3年度)	目標値(令和9年度)	
地域内交通	朝夕 定時定路	① 芹沢線・国道線 ※飯綱町運行分	12,295 円/人	9,500 円/人
		② 飯綱温泉線	1,335 円/人	1,300 円/人
		③ 地蔵久保線	1,819 円/人	1,800 円/人
		④ 堀越線	3,961 円/人	3,800 円/人
		⑤ 奈良本線	10,999 円/人	9,500 円/人
		⑥ 東柏原線	473 円/人	500 円/人
	夜 デマンド	⑦ 予約型ナイトワゴン	3,300 円/人	3,300 円/人
取得方法	飯綱町企画課による集計			
指標設定の 考え方	効率的な運行のためには、運行費用を一定の水準以下にしながら、利用が増えることが重要。その状態を客観的に把握するため			
目標値設定 考え方	全体目標・路線別の利用に関する目標と整合するように設定			

第3章 目標達成のための施策・事業

実施項目	施策	事業
1 地域内交通の維持・改善	(1) 町内の生活に必要な交通サービスの運行・改善	・ 定時定路線・予約型ナイトワゴンの運行・改善 ・ 予約型デマンドワゴンの運行・改善
		・ タクシーによる個別輸送
		・ 輸送事業調整会議の開催
	(2) 観光振興に必要な交通サービスの運行・見直し	・ i バスコネクトの運行・改善、評価・検証
		・ タクシーによる観光客輸送
(3) バスヘルパー制度の実施	・ バスヘルパー制度のさらなる充実 ・ 交通不便者へのバスヘルパー制度の周知	
(4) 車両の計画的な更新	・ 老朽化の状況を踏まえた車両の更新	
(5) 先進的な手法や技術の導入検討	・ 他自治体の好事例の研究・先進技術に関する情報の収集	
2 地域間交通の維持・活性化	(1) 北しなの線の運行	・ 北しなの線の運行
	(2) 牟礼線の運行	・ 牟礼線の運行
	(3) 牟礼駅及び周辺の利便性向上	・ バリアフリー化の検討
		・ 駅前広場、駐輪場の維持・管理 ・ 駐車場・駐輪場の運営
(4) 長電バス飯綱営業所周辺の待合環境の向上	・ 待合室としてのメーラプラザの機能拡張	
3 運賃支援	(1) 高齢者に対する支援	・ IIZUNAであるきバスカード事業の継続・見直し
	(2) 児童・生徒に対する支援	・ 高校生のバス及び電車定期券購入費用の一部補助 ・ 遠距離通学をする中学生のバス定期券購入費用の全額補助 ・ 小中学生の電車定期券購入費用の支援
		(3) 免許返納者に対する支援
4 時刻表等の更新	(1) 住民への公共交通案内の充実	・ 時刻表等の作成、配布 ・ ホームページによる情報提供 ・ デジタルサイネージによる情報発信
		(2) 観光客等への公共交通案内の充実
5 利用促進	(1) バス等の利用促進	・ 住民を対象とした朝夕の利用促進
		・ 住民を対象とした日中の利用促進
		・ 観光客を対象とした利用促進
		・ 利用状況の共有
	(2) 鉄道の利用促進	・ 「飯綱町牟礼駅マイレール応援団」 「飯綱町しなの鉄道活性化協議会」の活動の促進 ・ 「上田れむ」関連グッズの企画・販売

本計画の施策体系と事業スケジュールを以下に示します（事業スケジュールは目安であり、公共交通の利用状況等によって変更する場合があります）。また、次ページ以降に、事業内容の詳細を示します。

令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
運行継続 改善		実証運行 改善	新形態で運行 改善	改善
事業継続				
実施	実施	実施	実施	実施
運行継続 改善	評価・検証、見直し	改善	新形態で運行 改善	改善
事業継続				
実施体制の充実				
情報発信				
必要に応じて更新				
情報収集・必要に応じて事業に反映				
運行継続				
運行継続				
バリアフリー対策の研究・協議				
駅の運営体制の充実				
維持管理				
	機能拡張			
事業継続	高齢者カードの見直し		新システムでの運用	
事業継続				
事業継続				
配布	配布	配布	配布	配布
WEBサイトの運用				
事業継続 動画制作	新たな動画の配信			
	動画制作	動画制作	動画制作	動画制作
観光協会等による情報発信				
観光施設による情報発信				
教室 説明会 公共交通の日	教室 説明会 公共交通の日	教室 説明会 公共交通の日	教室 説明会 公共交通の日	教室 説明会 公共交通の日
予約型ナイトワゴンの利用者層に向けた情報発信				
出前講座	出前講座	出前講座	出前講座	出前講座
飯網病院での情報発信・予約支援				
町内イベントとのタイアップ				
情報発信 改善 広報	情報発信 改善 広報	情報発信 改善 広報	情報発信 改善 広報	情報発信 改善 広報
イベントの企画・実施	イベントの企画・実施	イベントの企画・実施	イベントの企画・実施	イベントの企画・実施
企画・販売				

1. 地域内交通の維持・改善

住民の生活に必要な地域内交通である定時定路線・予約型デマンドワゴン・予約型ナイトワゴンを運行します。また、毎年、利用状況を確認し、改善を行います。また、高齢になっても、できる限り公共交通を使って自立した生活を送れるよう、バスヘルパー制度の充実を図ります。

(1) 町内の生活に必要な交通サービスの運行・改善

事業の内容	実施主体
① 定時定路線・予約型ナイトワゴンの運行・改善 朝夕の移動を担う定時定路線・予約型ナイトワゴンについて、利用者が少ない時間帯の運行の効率化に向けて、定時定路線の最終便の運行時間や運行方法の見直しを検討します。また、毎年、利用状況を確認し、改善を行います。	飯綱町 ※運行主体は、 長電バス 飯綱ハイヤー
② 予約型デマンドワゴンの運行・改善 日中の移動を担う予約型デマンドワゴンについて、予約の利便性向上や移動需要に応じた運行日・運行時間・運行台数の最適化を検討します。また、毎年、利用状況を確認し、改善を行います。	飯綱町 ※運行主体は、 長電バス 飯綱ハイヤー
③ タクシーによる個別輸送 乗合サービスで対応できない住民の移動をタクシーで確保します。	町内タクシー事業者
④ 輸送事業調整会議の開催 町のすべての輸送事業の担当者が集まる調整会議を定期的に行います。	飯綱町

図表 30 フィーダー補助¹を受ける路線及び経費の負担割合

路線名	経費の負担割合
予約型デマンドワゴン	国1/2 ※国補助で補填されない額は、町が負担

(2) 観光振興に必要な交通サービスの運行・見直し

事業の内容	実施主体
① iバスコネクトの運行、評価・検証、見直し 休日の牟礼駅からの二次交通であるiバスコネクトは、令和4年度から始まっている路線・ダイヤを基本としながら運行を継続していきます。令和6年度に評価・検証を行い、見直しを行います。	飯綱町
② タクシーによる観光客輸送 牟礼駅から町内を周遊する観光客の移動をタクシーで確保します。	町内タクシー事業者

¹ フィーダー補助 生活に必要な交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通に接続する地域内の公共交通に対して国が支援する制度

(3) バスヘルパー制度の実施

事業の内容	実施主体
① バスヘルパー制度のさらなる充実 高齢者の公共交通の利用にあたり、乗降の手助けを行うボランティア（バスヘルパー）の、予約型デマンドワゴンへの乗車日の拡充と担い手確保を推進します。 バスヘルパーのサポートの内容は、担い手や利用者の意見をもとに、随時拡充できるものとし、町及び社会福祉協議会が中心となって制度を運用します。 ※令和4年度時点で、毎週2日（水・金曜日）乗車しています	飯綱町 社会福祉協議会
② 交通不便者へのバスヘルパー制度の周知 バスに乗れるか不安な交通不便者をターゲットに、いづな通信、福祉事業者・民生委員からの声かけ等で情報発信を行います。	飯綱町 社会福祉協議会

(4) 車両の計画的な更新

事業の内容	実施主体
① 老朽化の状況を踏まえた車両の更新 車両（中型バス及びワゴン車）の老朽化の状況を踏まえ、車両の計画的更新を行います。その際、高齢者でも乗降しやすい低床車両等の導入を積極的に検討します。	飯綱町

(5) 先進的な手法や技術の導入検討

事業の内容	実施主体
① 他自治体の好事例の研究・先進技術に関する情報の収集 自動運転車、小型モビリティ等について好事例を収集し、地域内交通として成果が見込めるものについては、積極的に取り入れます。	飯綱町

〈地域内交通の改善にあたっての留意点〉

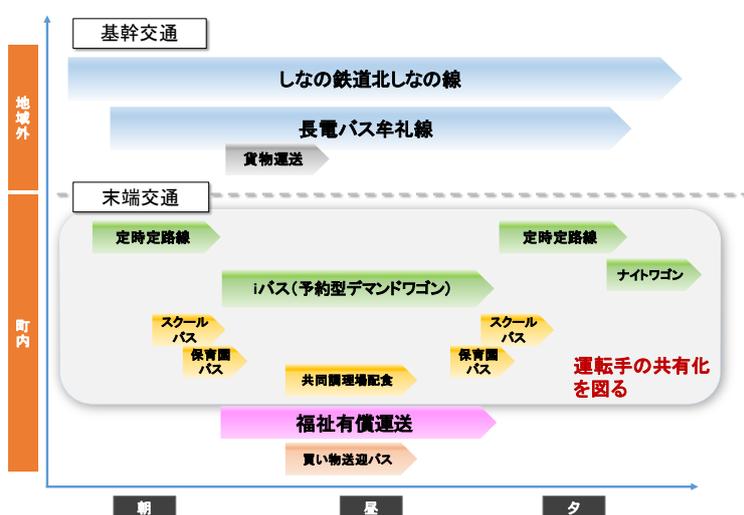
① シンプルで使いやすい公共交通体系の維持に努める

朝夕は、定時定路線・予約型ナイトワゴンが牟礼駅まで、牟礼駅からは北しなの線、牟礼線が担う、支線と幹線の関係性を維持します。日中は、予約型デマンドワゴンの、自宅と町内の目的地を直接つなぐという考え方を維持します。

② スクールバスや保育園バスを含めた交通資源の活用の最適化を推進する

町のすべての輸送事業の担当者が集まり、運転手・車両等の交通資源の活用の最適化に向けた調整を行います。

図表 31 町の輸送事業の全体像のイメージ



2. 地域間交通を維持・活性化するための改善及び利用環境の整備

住民の生活に必要な地域間交通である北しなの線・牟礼線を運行します。また、交通結節点を整備するとともに地域拠点と連携し、待合環境を向上させます。

(1) 北しなの線の運行

事業の内容	実施主体
① 北しなの線の運行 しなの鉄道は、北しなの線を運行します。 ※町は、運行が維持されるよう周辺市町村と連携し、しなの鉄道の活性化に向けて、利用環境の整備や利用促進等を支援します。	しなの鉄道

(2) 牟礼線の運行

事業の内容	実施主体
① 牟礼線の運行 長電バスは、牟礼線を運行します。 ※町は、運行が維持されるよう周辺市町村と連携し、牟礼線の活性化に向けて、利用環境の整備や利用促進等を支援します。	長電バス

(3) 牟礼駅及び周辺の利便性向上

事業の内容	実施主体
① バリアフリー化の検討 牟礼駅について、実現可能なバリアフリー対策を研究し、実現に向けてしなの鉄道との協議を進めます。また、誰もが安心して駅を利用できるよう、土休日の利用の多い時間帯での駅員の配置や、冬期間等の運休に対応する体制の構築に取り組みます。	飯綱町 しなの鉄道
② 駅前広場、駐輪場の維持・管理 飯綱町の玄関口である駅前広場の安全性及び利便性を高めるため、草刈り、除雪作業を実施します。また、地域の老人会や高校生と協働して花壇を維持したり、飯綱町牟礼駅マイレール応援団とともに牟礼駅の清掃を行います。	飯綱町 しなの鉄道 住民
③ 駐車場・駐輪場の運営 利用規約を周知するとともに、登録申請を簡略化し、使いたい人が適切に利用できる環境を維持します。	飯綱町

(4) 長電バス飯綱営業所周辺の待合環境の向上

事業の内容	実施主体
① 待合室としてのメーラプラザの機能拡張 中高生がバスや電車の待合室として利用できるよう、自習室の整備、バス到着のアナウンス等の導入を検討します。	飯綱町

3. 運賃支援

交通不便者が公共交通をより利用しやすくなるよう、運賃支援を行います。

(1) 高齢者に対する支援

事業の内容	実施主体
① IIZUNA であるきバスカード事業の継続・見直し 牟礼線等で使用できる「IIZUNA であるきバスカード」事業を継続します。また、KURURU のシステム更新に合わせて、関係市町村と足並みを揃えながら高齢者カードを見直します。	IC カード運営委員会 飯綱町

(2) 児童・生徒に対する支援

事業の内容	実施主体
① 高校生のバス及び電車定期券購入費用の一部補助 高校生の通学定期に対する補助を継続します。	飯綱町
② 遠距離通学をする中学生のバス定期券購入費用の全額補助 遠距離通学の中学生が無料でバスに乗れる支援を継続します。	飯綱町
③ 小中学生の電車定期券購入費用の支援 町外の学校に通う小中学生の通学定期に対する補助を検討します。	飯綱町

(3) 免許返納者に対する支援

事業の内容	実施主体
① 免許返納者の運賃割引制度の運用 高齢ドライバーの免許返納を促進するため、予約型デマンドワゴン等で利用できる交通系 IC カード 5,000 ポイント交換券等の支援を継続します。また、いいづな通信等で支援の周知を行います。	飯綱町

4. 時刻表等の更新

公共交通を利用するために必要な時刻表等の情報を、必要に応じて更新するとともに、住民や観光客等の公共交通の利用者が入手しやすい媒体で、情報発信を行います。

(1) 住民への公共交通案内の充実

事業の内容	実施主体
① 時刻表等の作成、配布 分かりやすい時刻表等を作成し、地域に配布します。時刻表は、ダイヤ改正等、運行に変更が発生するタイミングで更新し、住民に周知します。	飯綱町
② ホームページによる情報提供 町は、飯綱町交通ポータルサイトを運用します。 しなの鉄道、長電バスは、自社のホームページ等を通じて、情報発信を行います。	飯綱町 しなの鉄道 長電バス
③ デジタルサイネージによる情報発信 定時定路線・予約型デマンドワゴン・予約型ナイトワゴンの動画による利用案内（運行情報、利用方法、お出かけレシピ等）を作成し、町役場や牟礼駅等に設置しているデジタルサイネージを活用して発信します。	飯綱町

(2) 観光客等への公共交通案内の充実

事業の内容	実施主体
① 観光協会等による公共交通の利用案内 観光客向けの情報媒体に公共交通情報を盛り込みます。	飯綱町観光協会
② 観光施設への公共交通利用案内の設置・更新 町内の観光施設に、公共交通の利用案内を設置します。 各観光施設のホームページ等に、公共交通によるアクセス方法を掲載します。	飯綱町 町内観光事業者

5. 利用促進

公共交通を利用するきっかけづくりを、ターゲット別を実施します。また、公共交通の利用状況を住民と共有し、「乗って残す」意識を醸成します。

(1) バス等の利用促進

事業の内容	実施主体
<p>① 住民を対象とした朝夕の利用促進</p> <p>中学1年生の保護者を対象に中学生の定期補助制度の説明会を開催します。 中学3年生や保護者を対象に高校生の定期補助制度の説明会を開催します。また、小中学生を対象にバスや電車の乗り方・マナーなどを学ぶ教室を開催します。予約型ナイトワゴンの利用者を分析し、ターゲットを絞った情報発信を推進します。さらに、「公共交通に乗る日」をつくり通勤での利用を呼びかけます。</p>	飯綱町 長電バス
<p>② 住民を対象とした日中の利用促進</p> <p>高齢者が集まる集会（介護予防教室等）に出向き、予約型デマンドワゴンの乗り方を学ぶ出前講座を開催します。 利用の多い飯綱病院において、予約型デマンドワゴンの動画を流すとともに、診察の予約と合わせた予約型デマンドワゴンの予約支援を行います。 また、町内イベントとタイアップした利用促進を行います。</p>	飯綱町 飯綱病院
<p>③ 観光客を対象とした利用促進</p> <p>i バスコネクトの利用者を分析し、町内観光事業者と連携したターゲットを絞った情報発信を推進します。 また、町内イベントとタイアップした利用促進を行います。</p>	飯綱町 町内観光事業者
<p>④ 利用状況の共有</p> <p>いろいろな通信で公共交通を特集し、「乗って残す」という考え方と利用状況を住民と共有します。また、利用の多い飯綱病院において、動画による情報発信を行います。</p>	飯綱町 飯綱病院

(2) 鉄道の利用促進

事業の内容	実施主体
<p>① 「飯綱町牟礼駅マイレール応援団」「飯綱町しなの鉄道活性化協議会」の活動の促進</p> <p>飯綱町しなの鉄道活性化協議会の事業として、飯綱町牟礼駅マイレール応援団、しなの鉄道と連携しながら、イベント列車を企画・実施を支援し、鉄道利用のきっかけづくりを行います。</p>	飯綱町 住民 しなの鉄道
<p>② 「上田れむ」関連グッズの企画・販売</p> <p>しなの鉄道のPRキャラクター「上田れむ」の関連グッズを企画・販売し牟礼駅の認知度を高めるとともに、しなの鉄道の利用促進につなげます。</p>	しなの鉄道 飯綱町観光協会 飯綱町

第4章 推進体制

1. 各主体の役割

本計画は、行政・交通事業者・住民等が一丸となって取り組みます。各主体の役割を図表 32 に示します。

図表 32 各主体の役割

主体	役割
行政	<ul style="list-style-type: none"> ●町の公共交通を計画・改善するとともに、運行に必要な予算を確保します ●協議会の事務局として、本計画の進捗管理や公共交通のマネジメント、利用環境整備や利用促進等の事業を実施します ●観光、子育て・教育、福祉等の分野との連携・調整を行います
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通の運行・改善を行います ●利用環境整備や利用促進等について、行政・関係機関と連携して取り組みます ●公共交通をより良くするための調査等に協力します
住民	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通を維持するために積極的に利用します ●公共交通をより良くするための調査等に協力します
協議会	<ul style="list-style-type: none"> ●協議会は、行政・交通事業者・住民等が参加し、各主体間の連携、調整を図るとともに、本計画の進捗を確認します ●より良い公共交通づくりに向けて、本計画に関わるあらゆる施策の検討を自由闊達に行います

2. 公共交通の評価・検証に対する考え方

公共交通の評価・検証の概要と、毎年の評価・検証のスケジュールを以下に示します。

図表 33 公共交通の評価・検証の概要

	中長期的な評価・検証	毎年の評価・検証
目的	本計画全体の成果を評価し 次期計画に反映する	公共交通の利用状況等を確認し、 運行の見直し等につなげる
評価主体	協議会	
評価時期	本計画の最終年度	毎年
目標	全体目標	路線別の個別目標

図表 34 毎年の評価・検証のスケジュール

PDCA	内容	時期
P:運行計画	本計画及び評価・改善の結果にもとづいて次年度事業計画を作成	2～3月
D:運行	年次事業計画に基づき事業を実施	通年
C:評価	利用状況(利用者数/乗車密度)等から各路線の課題を導出	10～11月
A:改善	次年度以降の改善策を検討	12～1月

資料編

1. 策定経過

年月日	会議等名称	主な内容
令和4年 6月24日	令和4年度 飯綱町地域公共交通 活性化協議会（第1回）	<ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度事業報告 ・令和4年度事業実施計画（案） 及び予算（案） ・地域間幹線系統確保維持計画
8月10日	令和4年度 飯綱町地域公共交通 活性化協議会（第2回）	<ul style="list-style-type: none"> ・計画策定のスケジュール ・第1期計画の評価 ・今年度の利用者調査の概要
8月6～21日	iバスコネクトアンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況、満足度、改善点等
9月1～16日	予約型デマンドワゴンアンケート	
9月28～29日	定時定路線アンケート（一般）	
10月18～28日	定時定路線アンケート（中学生）	
11月7～15日	予約型ナイトワゴンアンケート	
11月18日	令和4年度 飯綱町地域公共交通 活性化協議会（第3回）	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者調査の結果報告 ・本計画の骨子案の検討
令和5年 1月23日	令和4年度 飯綱町地域公共交通 活性化協議会（第4回）	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画の素案の検討
2月6日 ～2月15日	パブリックコメント	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画の素案について
2月27日	令和4年度 飯綱町地域公共交通 活性化協議会（第5回）	<ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメントの結果報告 ・本計画の最終案の確認

2. 飯綱町地域公共交通活性化協議会名簿

番号	役職名	氏名	備考
1	区長会	富岡 耕二	令和5年1月退任
2	区長会	青木 勇	令和5年2月就任
3	区長会	永野 光一	令和5年1月退任
4	区長会	丸山 忠雄	令和5年2月就任
5	シニアクラブ連合会長	神谷 昇	
6	飯綱町身体障がい者福祉協会会長	仲俣 晴雄	
7	飯綱中学校PTA会長	荒川 博之	
8	商工会長	田中 信雄	副会長
9	民生児童委員協議会長	田中 昇一	令和4年12月退任
10	民生児童委員協議会長	池田 巖	令和5年1月就任
11	北陸信越運輸局長野運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送・監査担当）	佐藤 栄治	
12	長野中央警察署 交通第二課長	辻 裕一郎	
13	長野県企画振興部 交通政策課長	石坂 公明	
14	長野地域振興局 企画振興課長	田中 徹	
15	長電バス株式会社 乗合バス部長	鈴木 立彦	
16	長野電鉄労働組合副執行委員長	嶋倉 仁	令和4年7月退任
17	長野電鉄労働組合副執行委員長	清滝 淳也	令和4年8月就任
18	長野県タクシー協会会長	滝川 哲也	
19	有限会社飯綱ハイヤー 代表取締役社長	松橋 竹志	
20	鳥居川観光タクシー株式会社 代表取締役社長	由池 和子	
21	学識経験者（コミュニティスクール トータル コーディネーター）	小林 重之	
22	飯綱町長	峯村 勝盛	会長