

中川村地域公共交通計画

令和4年3月

中 川 村

～ 目 次 ～

1. 計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的	1
1-2 計画の区域	2
1-3 計画の期間	2
1-4 計画策定のプロセス	3
2. 上位計画・関連計画の把握	4
3. 地域公共交通に関連する地域の概況	9
3-1 地勢・自然	9
3-2 人口・世帯	13
3-3 人の移動と交通手段	17
3-4 施設立地	19
3-5 公共交通・道路交通等の状況	20
4. 公共交通の利用実態及び住民意識の把握	29
4-1 住民意識調査結果	29
4-2 公共交通利用実態調査	40
5. 地域公共交通網形成計画の評価	51
5-1 事業体系（事業一覧）と総評	51
5-2 目標設定に対する評価	53
6. 問題・課題の整理と計画の方向性	56
6-1 問題・課題の整理	56
7. 基本方針および計画目標	60
7-1 基本方針の設定	60
7-2 基本的な交通体系	63
7-3 事業規模およびサービス水準の設定	64
7-4 計画目標の設定	65
8. 事業計画	66
8-1 実施事業	66
9. 計画の達成状況の評価	73
9-1 P D C Aサイクルとその必要性	73
9-2 計画目標に対する評価・検証方法	74

1. 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

上伊那郡中川村は、伊那盆地のほぼ中央部に位置する人口約 4,800 人、面積 77.05 ㎢の村で、人口減少が続いており、過疎地域に指定されている。村内を天竜川が縦断して流れ、村域が東西に分かれていることが特徴で、天竜川の両岸は河岸段丘地形が顕著である。とくに村東部は急峻な山地となっており、高低差の大きい地形のなかに集落が点在している。

村内には、高校や総合病院などがなく、日常生活に関しては、近隣の松川町や高森町のほか、広域圏の中心都市である駒ヶ根市や飯田市などに大きく依存している。これらの都市にアクセスするための公共交通機関として、J R 飯田線が通っているが、村中心部から駅までの距離は遠く、運行本数も少ないため、公共交通の利便性が高いとはいえない地域となっている。

村では、J R 飯田線の駅までの接続と村内の公共公益施設へのアクセスを図るため、村営巡回バスの運行を行っているほか、村内の NPO 法人が公共交通空白地有償運送事業を行い、村営巡回バスを補完している。その他にも、各種の利用促進事業等に取り組んでいる。

これらの事業は、公共交通に関する村のマスタープランである「中川村地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画という）」に基づくものであるが、この計画は平成 29（2017）年度～令和 3（2021）年度の 5 ヶ年計画であり、最終年度を迎えている。

一方、これまでの網形成計画の根拠法となる地域公共交通活性化再生法については、令和 2（2020）年 11 月に改正されている。この改正のなかでは、これまでの網形成計画に変わる計画として、「地域公共交通計画」をすべての地方公共団体が策定することが義務づけ（努力義務）られたほか、今後、人口減少や少子高齢化が進展し、公共交通機関の利用者数が減少することが懸念されるなかでも、地域の活力を維持し、強化するために地域公共交通の確保の重要性が打ち出されている。具体的な計画内容としても、コンパクトなまちづくりや公共交通ネットワークの確保、あらゆる輸送資源の総動員などが示されている。

このような状況を受けて、「中川村地域公共交通計画（以下、村交通計画）」の策定を行ったものである。

1-2 計画の区域

計画の対象地域は、中川村内とするが、隣接する飯島町および松川町については運行路線の区域に組み込むものとする。



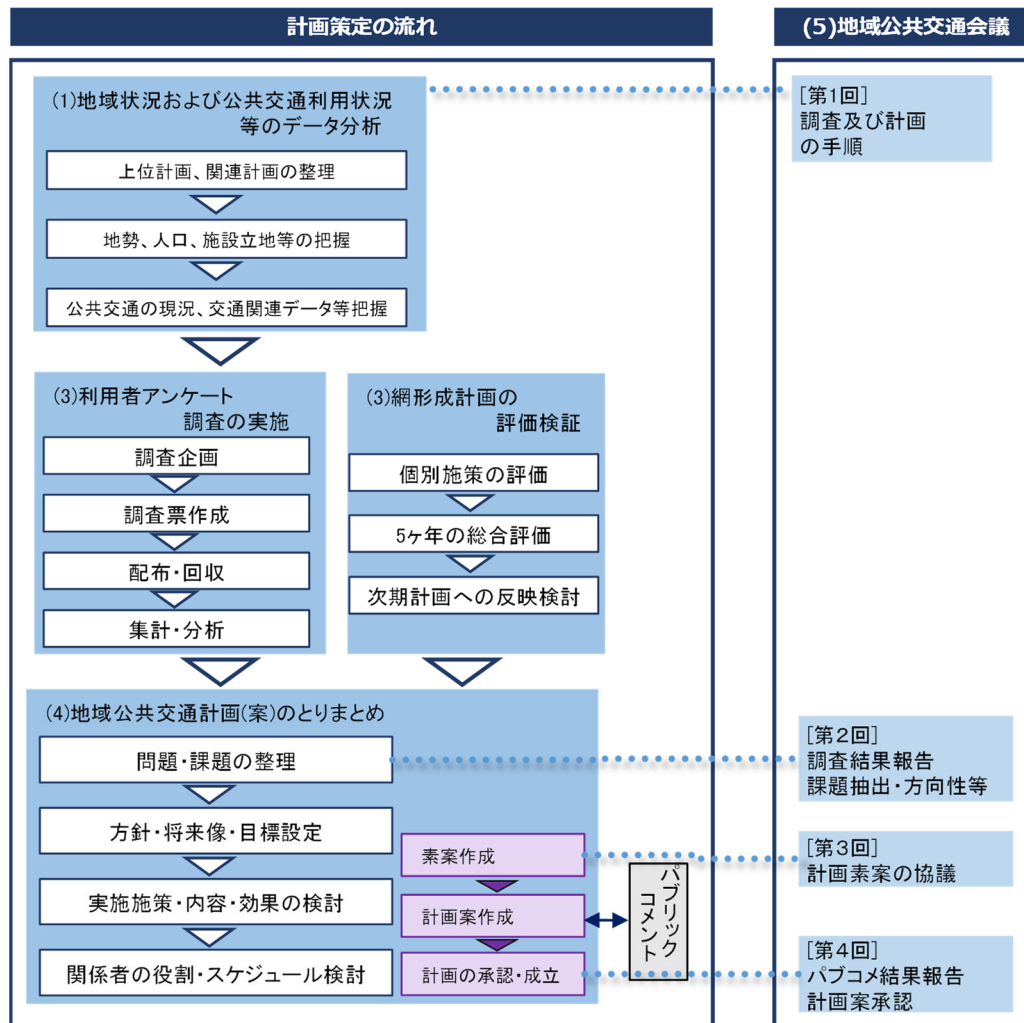
【計画の区域】

1-3 計画の期間

計画の計画期間は令和4（2022）年度～令和8（2026）年度の5ヶ年とする。

1-4 計画策定のプロセス

計画策定の全体スケジュールについて以下に示した。計画策定と並行して地域公共交通会議を開催し、内容についての協議を行った。



■会議の開催について

会議種別・回数	開催時期	議題等
第1回交通会議	令和3年6月25日	計画策定の必要性、策定のプロセス、調査手法など
第2回交通会議	令和3年11月18日	調査結果の報告・計画策定の方向性等
第3回交通会議	令和4年1月26日	地域公共交通計画素案の検討 (新型コロナウイルス感染警戒レベル4により書面協議)
第4回交通会議	令和4年3月24日	地域公共交通計画の承認

2. 上位計画・関連計画の把握

計画に関連する中川村の行政計画について、その概要を記した。なお、計画の前身となる「中川村地域公共交通網形成計画」については、(4)に概要を示すとともに、4章の調査結果などを踏まえ、5章に3ヶ年の運用における評価結果を掲げた。

(1) 中川村第6次総合計画（前期基本計画）

計画期間	令和2（2020）年度～令和11（2029）年度 （前期基本計画＝令和2（2020）年度～令和6（2024）年度）
将来像	一人ひとりの元気が活きる美しい村“なかがわ”
基本方針	■誰もが安心して元気に暮らせる村づくり 誰もが自分らしく暮らし続けることのできる“なかがわ”[福祉・保健] 悠久の歴史の中に人と文化息づき郷土愛を育む“なかがわ”[教育・文化] 誰もが安心・安全に暮らすことのできる“なかがわ”[防災・減災、安全] ■村全体が農村公園の美しい村づくり 多くの自然に育まれ持続可能で快適に暮らせる“なかがわ”[環境] ■村の魅力を活かした産業育成で若者が夢を持てる村づくり いつまでも働き続けられ活気あふれる“なかがわ”[産業・経済] 生活基盤が調い快適で暮らしやすい“なかがわ”[都市整備] ■人々が絆（きずな）を実感できる村づくり 住民への行政サービスを維持しつつ持続可能な“なかがわ”[行政経営]
公共交通に関する位置づけ	都市整備分野において、次のように記されている。 【現状と課題】 村では、NPO 法人や社会福祉協議会との協同により、村営巡回バスや NPO タクシー、福祉有償運送などの公共交通を確保し、高校生の通学や、高齢者の買い物、通勤等に利用されています。今後も、自動車を運転できない学生や高齢者などの移動手段としての公共交通を維持していくことが求められています。 【基本方向】 より効率の良い、真に必要な利用者が気軽に使うことのできる公共交通がある村を目指します。 【施策の内容】 ・高齢運転者による交通事故防止に寄与する村営巡回バス等の利用促進について、啓発活動を行います。 ・小中学生、高齢者、障がい者等交通弱者に対し、関係機関が連携して効率的・効果的な交通確保対策を行います。 ・JR 飯田線活性化期成同盟会等を通して、より利用しやすい公共交通となるよう要望活動を行います。 ・高齢者が運転免許を返納しても生活を維持することができるよう、公共交通利用の支援策について継続した取り組みを行います。

(2) 中川村過疎地域持続的発展計画

計画期間	令和3（2021）年度～令和7（2025）年度
基本理念・目標	一人ひとりの元気が活きる美しい村“なかがわ” ※第6次総合計画と共通
施策体系	①活力あふれる地域づくりの推進 ②産業の振興、観光の開発 ③地域における情報化 ④ 交通施設の整備、交通手段の確保 ⑤生活環境の整備 ⑥子育て環境の確保、高齢者等の保健・福祉の向上・増進 ⑦医療の確保 ⑧教育の振興 ⑨集落の整備 ⑩地域文化の振興 ⑪再生可能エネルギーの利用の促進 ⑫その他地域の自立促進に関し必要な事項
公共交通に関する位置づけ	交通施設の整備、交通手段の確保 において、次のように記されている。 公共交通は、通勤・通学、通院、買い物などの日常生活や活発な地域活動を支える重要な生活基盤であり、特に交通手段を持たない高齢者や障がい者、学生などにとっては重要な役割を果たしています。村では巡回バス、過疎地有償運送（NPOタクシー）、福祉有償運送により住民の足を確保する事業を実施しています。 巡回バスの利用者数は近年減少傾向が続いており、少子化が進む中で今後も減少傾向は続く見込まれています。また、利用頻度が多い高齢者にもバスの乗降に支障があったり、バス停が遠くバスを利用しにくい状況があります。NPOタクシーは、現状では巡回バスの補完的な役割を果たしていますが、巡回バス同様に利用者が減少傾向にあります。利用するためには電話予約が必要であることの煩わしさや、当日の申し込みができないなどの制約があり、新しい予約方式が必要となっています。 このような状況を踏まえて、地域の実情や利用者のニーズにあった交通手段・運行体系の見直しが必要となっています。

(3)第2期 まち・ひと・しごと創生 中川村総合戦略

計画期間	令和2（2020）年度～令和6（2024）年度
基本理念 目指すべき姿	一人ひとりの元気が活きる美しい村” なかがわ” 村の人口減少とこれに伴う地域経済の縮小の克服、まち・ひと・しごと創生と好循環の確立を目指す。これにより総合計画に示された将来像を実現する。
施策体系	【目標①】若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえ、人口の自然減を抑制する 1 結婚・妊娠・出産・子育ての各段階に対応した少子化対策の推進 【目標②】未来を担う人材定着による人口の社会減の抑制 1 定住希望者への支援体制の強化 2 多様な都市と農村交流の推進 3 Uターンの推進 4 住み慣れた地域で安心して生活できる体制の整備 【目標③】地域における仕事と収入の確保 1 若者、高齢者、障がい者が活躍できる社会の実現 2 ヘルスケア産業の維持・創出 3 農・食や観光等の地域資源を活用した新たなサービスの創出 4 農林業の成長産業化 5 分散型エネルギーの推進 6 企業活動の支援と創業支援 7 観光地域づくりの推進 8 「日本で最も美しい村」連合との連携による産業・観光の振興 【目標④】人口減少下における地域の活力の確保 1 人口減少を踏まえた既存ストックのマネジメント強化 2 「ちいさな拠点」（多世代交流・多機能型拠点）の形成 3 保育園、小中学校の活性化 4 地域防災力の充実強化、ICT 活用による住民主体の地域防災力の強化 5 ふるさとづくりの推進（ふるさとに対する誇りを高める施策の推進）
公共交通に 関する位置づけ など	住み慣れた地域で安心して生活できる体制の整備においては、外出機会の創出が健康増進につながることから、交通不便者の外出を支援することが記されている。 「ちいさな拠点」（多世代交流・多機能型拠点）の形成において、「生活交通確保のための取り組み」が掲げられており、そのなかで次のように記されている。 村営巡回バス、スクールバス、過疎地有償運送事業（NPO タクシー）を柱に、地域における生活交通の確保を行います。 NPO 法人「ふるさとづくりやらまいか」が運行する NPO タクシーと村営巡回バス運行事業との連携を推進し、地域の生活交通を確保するために必要な支援を継続します。 公共サービスを担う NPO 法人への支援を継続します。 観光地域づくりの振興においては、村外からの観光客を誘致、村内観光施設の利用を促進するための支援などが記されている。

(4) 中川村地域公共交通網形成計画

計画期間	平成 29 (2017) 年度～令和 3 (2021) 年度
基本理念	いつまでも安心して暮らせる村に「ほどよい」公共交通
基本方針	①広域連携の確保 ・上伊那地域(駒ヶ根等)、下伊那地域(飯田等)両エリアへのアクセス確保 ②地域内連携の強化 ・村内 2 箇所の診療所、商業施設、役場など、主要施設へのアクセス確保 ③高齢者の円滑な移動支援 ・身体的、心理的、制度的な負担を軽減し利便性が高まるように改善 ④高校生の通学支援 ・上伊那及び下伊那地域内の高校への通学の足を確保 ⑤地域づくりへの活用 ・交通不便者の移動だけではなく、まちづくりに活用。ちいさな拠点との連携 ⑥地域間の公平性の担保 ・居住地域によらず、概ね同程度の利便性や運賃負担での移動が確保 ⑦公共交通の利便性・わかりやすさ・魅力の向上 ・接続、車両の乗降、運賃の支払い等、可能な限りの利便性向上に努める ⑧公共交通に対する意識の向上・利用促進 ・公共交通に対する利用促進・PR は、継続的に取り組む ⑨環境への配慮 ・公共交通は環境負荷が小さいとされるが、利用がなされないと効果がでないため、利用促進とセットで取り組んでいく。車両選定にも配慮 ⑩永続的な運行の継続 ・事業費の投入、運賃収入の確保にも配慮しつつ、地域公共交通会議において PDCA サイクル (⇒95p 参照) を回しながら、常に見直しをかけていく。
公共交通に関する事業	①村営巡回バス運行事業 北回り線/南回り線の運行、地域外住民の利用の対応／新規車両の更新 ②スクール混乗バス運行事業 東西線の運行、地域外住民の利用の対応／新規車両の更新 ③交通空白地有償運送の再構築 運行事業の実施／運賃補助／利用条件の見直し／新規車両の導入 ④福祉有償運送事業 運行事業の実施／利用条件の見直し ⑤福祉タクシー券補助事業 タクシー券の交付／対象要件の見直し ⑥利用促進事業 高齢者説明／高校進学時説明会／地区説明会 免許返納者への年間定期券の進呈 時刻表ガイドブック作成／ホームページ作成／メディアによる情報発信 定期券保有者優遇制度／公的団体との連携 ⑦マネジメント事業 各種調査／評価検証／会議の開催・運営

(5) 中川村都市計画マスタープラン

計画期間	令和3（2021）年度～令和6（2024）年度
将来像	ひびきあう 人・まち・自然 なかがわ
基本目標	○快適で健やかな暮らしを楽しめるむらづくり ○豊かな自然と風格ある景観を満喫できるむらづくり ○新たなふれあいと躍動を創出するむらづくり
都市構造における「軸」	■主要基幹軸 国道、主要地方道、鉄道を圏内全域の主要な交通ネットワーク軸を位置づけ、他地域との連携を促す交通網として機能強化を図る。 ■地域連携軸 一般県道や補助幹線道路、地域巡回バス交通網等を地域間や多様な交流拠点を結び、村民生活に一番身近な関係を持つ地域連携軸として位置づけ、地域内交通需要等を把握し、計画路線の整備および見直しを図る。
公共交通に関する位置づけ	・住民の生活基盤となる村営巡回バス路線や通勤、通学、集落間をつなぐ道路、地域の再生を図るために必要な道路等、重要な路線の整備を進める。 ・巡回バスは利用者の声を反映し、必要に応じて運行体系の見直しなどを行い、利便性の向上を図る。

(6) 中川村高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画

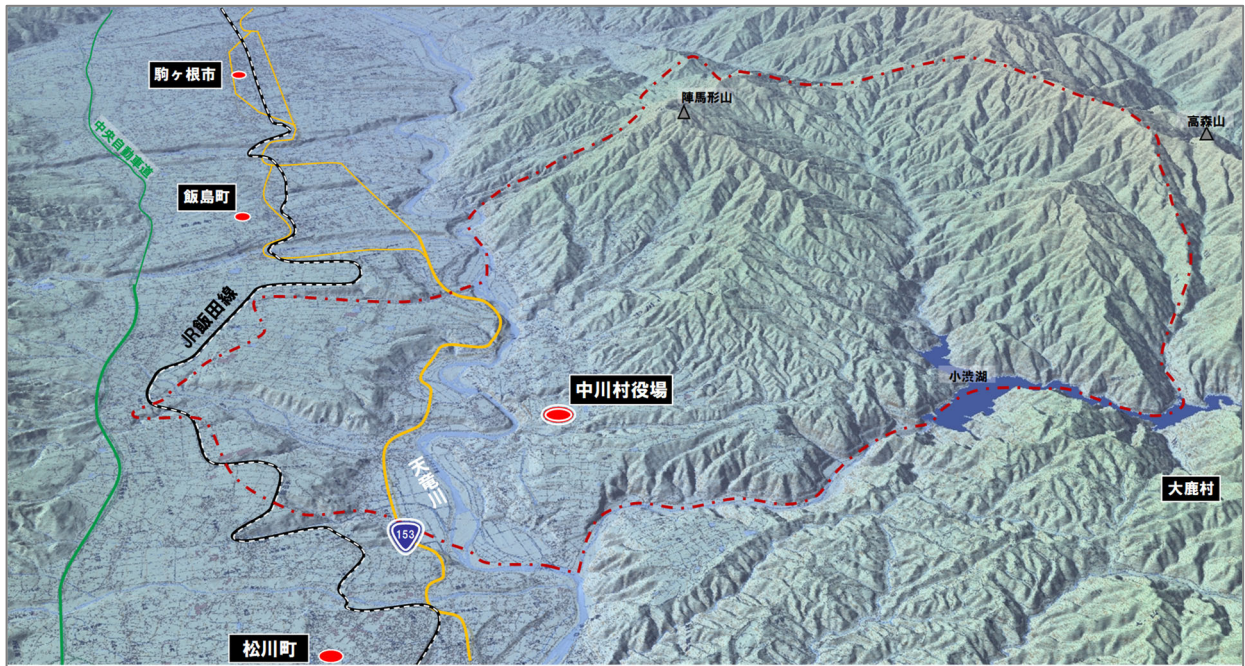
計画期間	令和3（2021）年度～令和5（2023）年度
高齢者福祉施策の枠組み	①尊厳の保持と自立支援 ②日常生活の支援 ③住まいに関する支援 ④外出の支援 ⑤介護保険の軽減 ⑥災害時の支援
公共交通に関する位置づけ	外出の支援においては、「交通手段を確保することは、高齢者やその家族にとって、活動の範囲を広げ、社会との関わりの場を提供する上で重要」と位置づけられている。具体的に地域公共交通の関連については、以下の3事業が掲げられている。 1. 過疎地有償運送 ・利用者の減少がみられるようになったことを受けて、高齢者にとって使いやすいサービスとなるように検討 2. 福祉タクシー券 ・利用数は申請数に対して少ないことから、制度の見直しを行うとともに、住民に周知できるよう広報 3. 福祉輸送事業 ・上伊那・下伊那全域が運行範囲。民間タクシー会社で車いす車両の導入も進んでいることから、公民のバランスをとりながら、見直し

3. 地域公共交通に関連する地域の概況

3-1 地勢・自然

(1) 地形・標高

- ・中川村は伊那盆地のほぼ中央に位置し、村の西部を天竜川が南北に縦断している。天竜川の両岸は河岸段丘地形となっており、とくに片桐地区側に平坦地が多い。南向地区は役場のある大草付近にまとまった平坦地がある以外は、傾斜地が多く、陣馬形山などの山地が迫っている。
- ・標高は段丘下段（天竜川沿い）で 450～500m 程度、段丘上段で 600～700m 程度となっているほか、山沿いにも集落が点在し、標高 900m 付近まで集落が連続している。

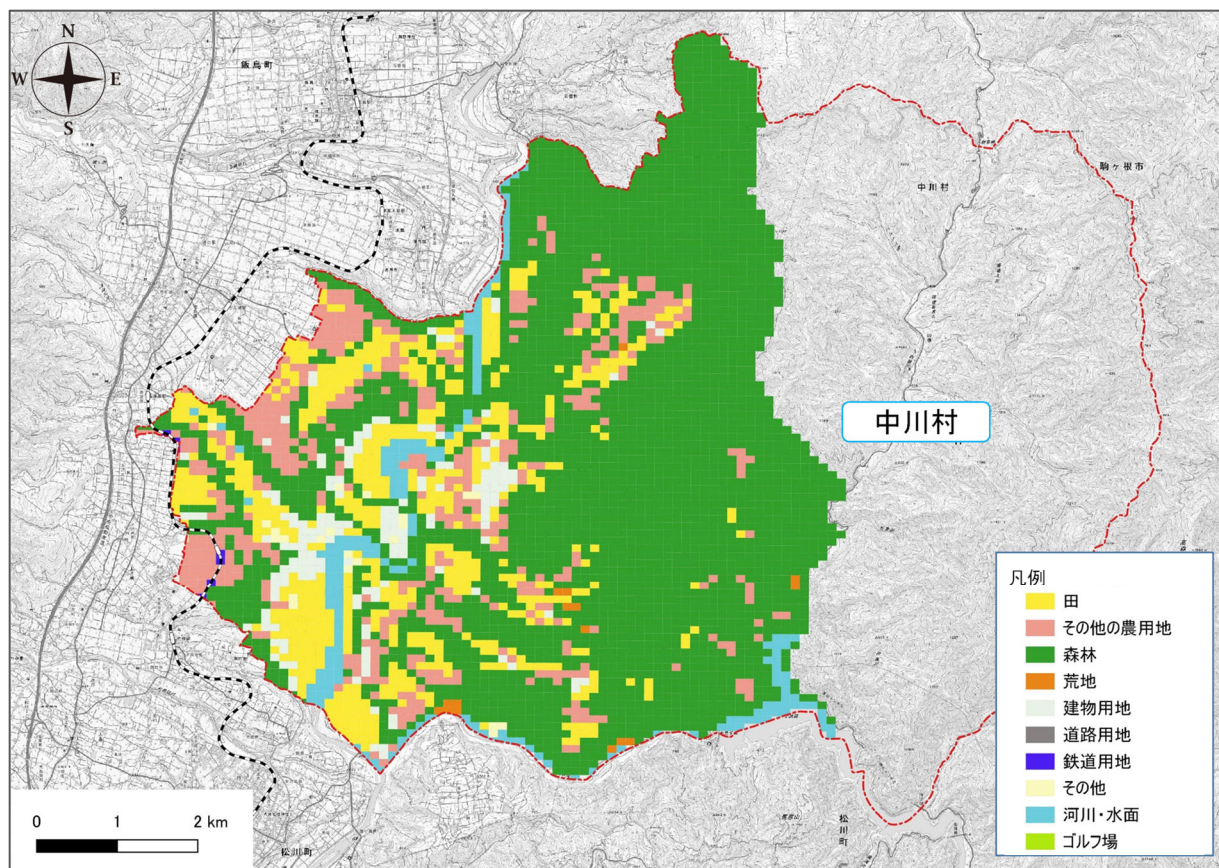


国土地理院地形図（1/25,000）をもとにカシミール3Dで作成

【中川村 鳥瞰図】

(2) 土地利用

- ・ 村域の東部はほぼ山林となっており、西部が人為的な土地利用がなされている。
- ・ 段丘面は水田（図中の黄色）が多く、傾斜地の農地（ピンク）は主に果樹園が多い。
- ・ 施設立地（建物用地）としては、天竜川の右岸と役場のある大草周辺にまとまってみられる。



【土地利用図】

出典：国土数値情報 土地利用 3次メッシュデータ（国土交通省 2006年）

(3) 広域的位置づけ

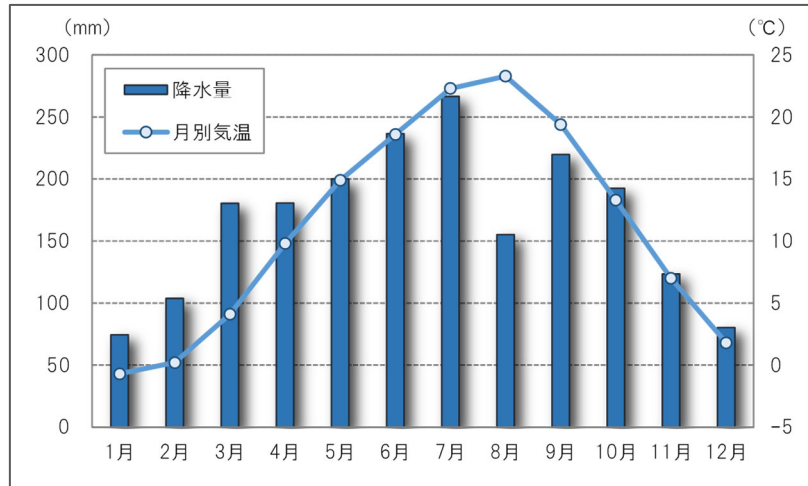
- ・ 周辺市町村へのアクセスとしては、村中心部から、松川町、飯島町まで自動車で15分程度、圏域の主要都市である駒ヶ根市までは20分、飯田市までは35分程度となっている。



【広域的位置づけ】

(4) 自然・天候

- ・年間降水量は 2,000mm 程度で、梅雨の時期と秋に降水量が多い。年平均気温は約 11℃で、最寒月の1月は氷点下となっている。春先にまとまった雪が降ることがあるが、全般的に降雪は少なく、交通への支障はさほどない。



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
月別気温(℃)	-0.7	0.2	4.1	9.8	14.9	18.6	22.3	23.3	19.4	13.3	7.0	1.8
降水量(mm)	74.5	103.8	180.5	180.7	200.2	236.6	266.6	155.2	219.8	192.6	123.5	80.2

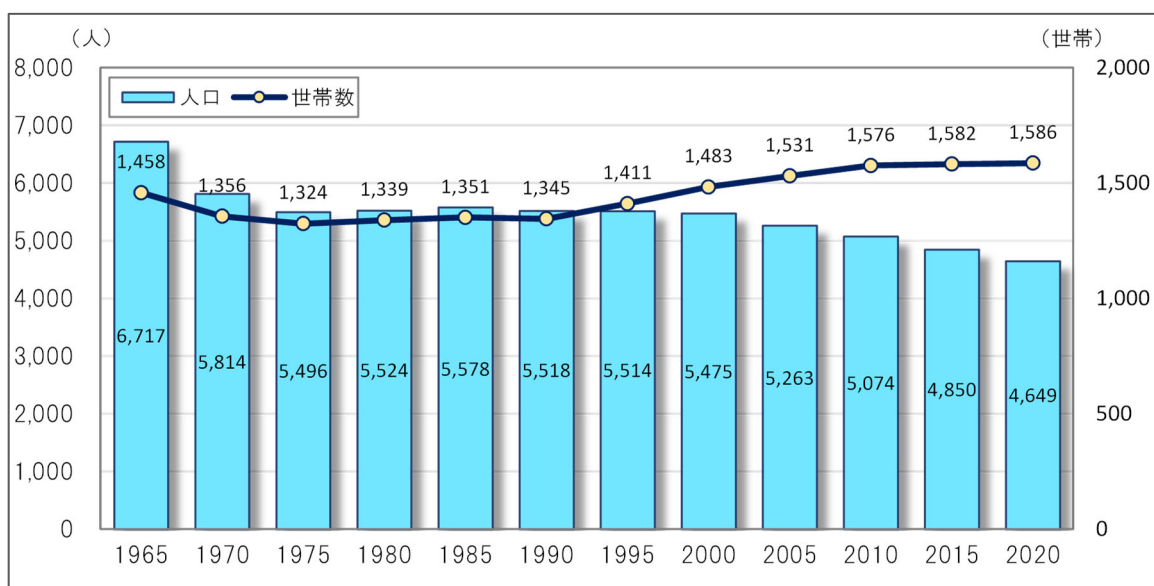
【気温と降水の状況】

出典：アメダス観測地点データ
(観測地は飯島 1991～2020 年の平均値)

3-2 人口・世帯

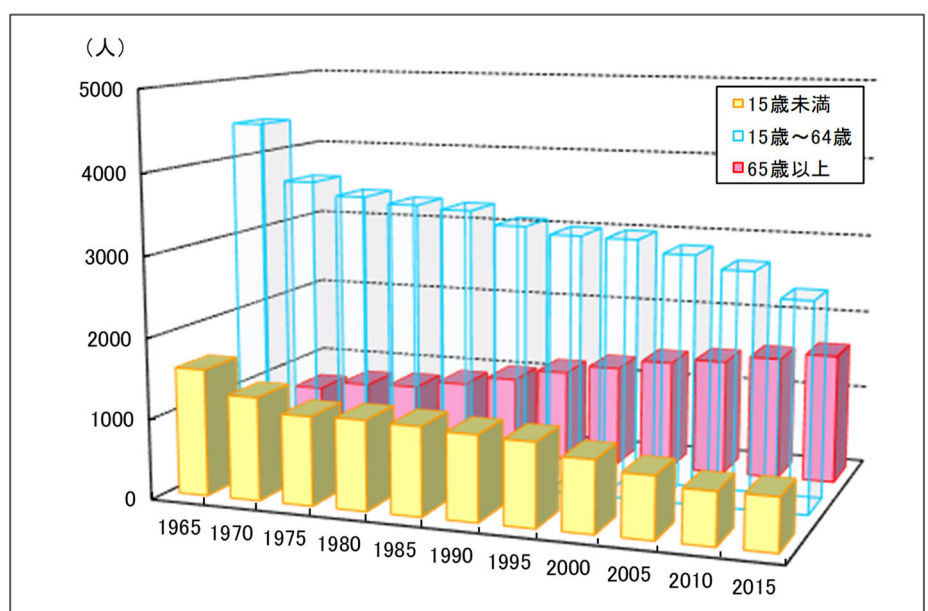
(1) 人口・世帯数

- ・令和3年10月現在の中川村の人口は4,765人、世帯数は1,681世帯である。(※村住民基本台帳)
- ・国勢調査における人口推移をみると、昭和40年(1965年)以降の55年間で31%減少している。1975～2000年の間は、ほぼ横ばいであったが、2000年以上の20年間で15%減少しており、ここに来て減少傾向が顕著になってきている。
- ・3階級別年齢人口をみると、この45年間で子どもの数は約6割の減少、高齢者の数は2.3倍に増加しており、高齢化率は33%となっている。全体として少子高齢化が顕著であるが、この5年間では少子化の傾向はやや鈍りつつあるといえる。一方で生産年齢人口(15～64歳)の減少の幅が大きくなっている。



出典：国勢調査（総務省）

【人口と世帯数の推移】

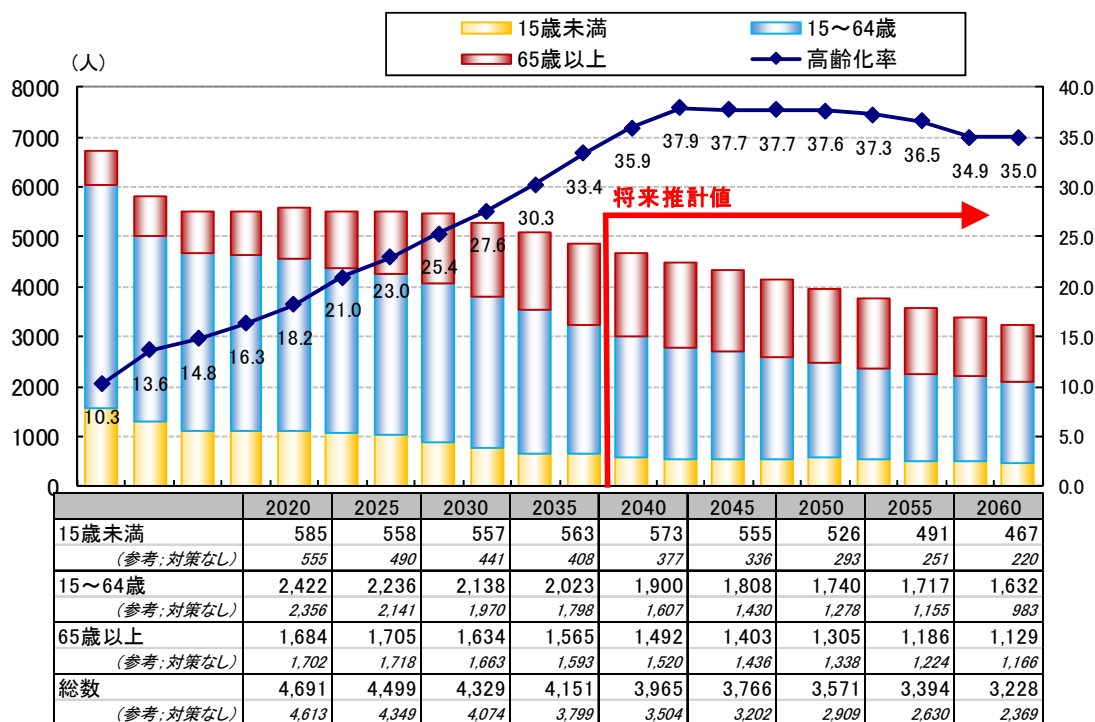


出典：国勢調査（総務省）

【3階級人口の推移】

(2) 将来人口の見通し

- ・平成 27（2015）年度に策定された「中川村人口ビジョン」における将来推計人口では、30 年後の 2045 年の人口を約 3,800 人としており、現在よりさらに 19%減少すると見込んでいる。
- ・ただし、この数値は人口増加に対する有効な対策が図られた場合のものであり、対策が図られない場合は 32%減の約 3,200 人まで減少する懸念もある。

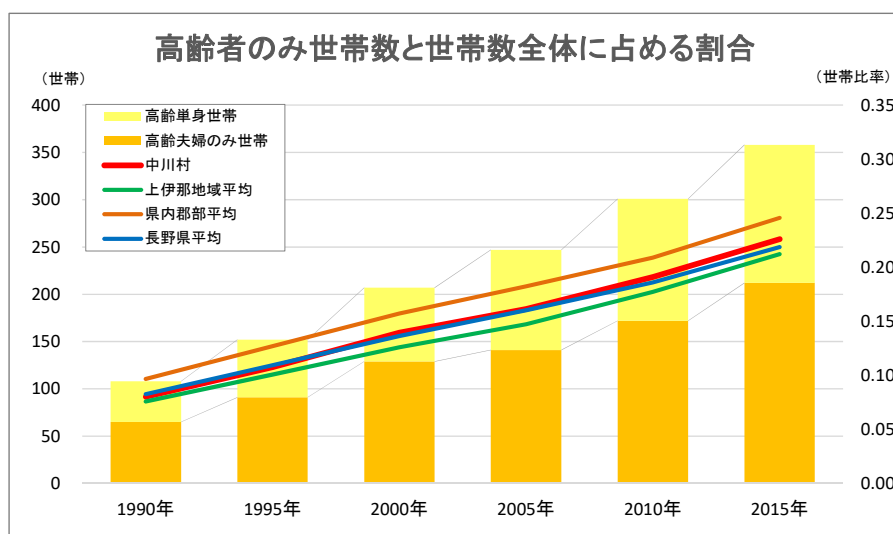


【将来人口推計】

出典：中川村人口ビジョン（2015 年）

(3) 高齢世帯の状況

- ・高齢者のみの世帯が多く、全世帯の 23%を占める。このうち約 41%が高齢者の単身世帯となっており、その数は 25 年で 3.4 倍、この 10 年だけでも 1.4 倍に増加している。

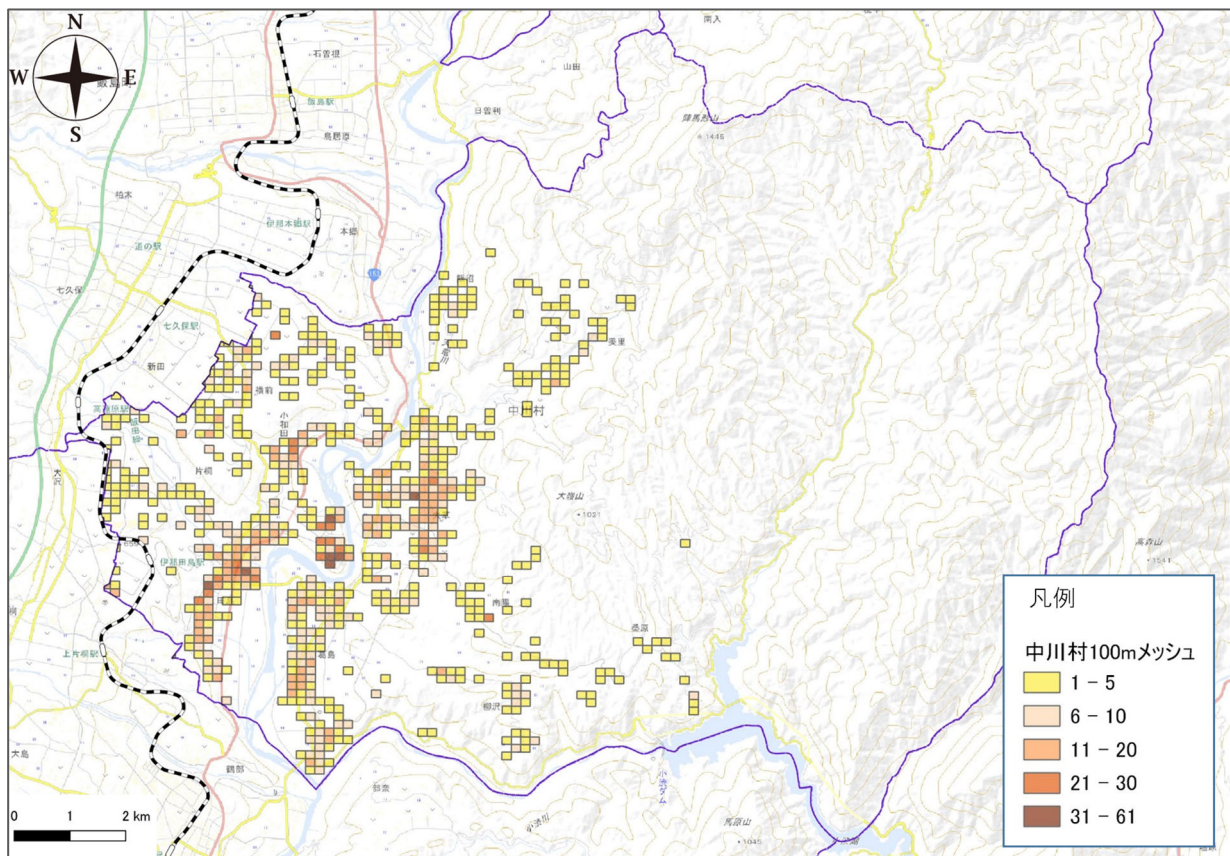


【高齢者世帯数の推移】

出典：国勢調査（総務省 2015 年）

(4)人口分布

- ・村内の人口分布としては、役場のある大草付近、住宅団地のある南原付近、片桐地区の中心部である中央付近で人口密度が高くなっていることがわかる。
- ・竜西地域に関しては、全般に人口が分布しているのに対し、竜東地域は主要地方道伊那生田飯田線（竜東線）に沿った人口の分布となっており、東側の山間部の多くは、非居住地域となっている。ただし、美里地区などは谷に沿って標高 900m 付近まで集落が連続しているほか、桑原地区でも人口の点在が目立つ。
- ・地区別の高齢化率としては、桑原地区が最も高く 57% となっている。そのほかにも村域の南東部の地区では軒並み高齢化率が 40% を超えているほか、竜西でも小平、中通、田島などで 40% を超えている。高齢化率が最も低いのは牧ヶ原と八幡平で 18% となっており、そのほかにも 30% 未満の地区として三共、中田島がある。
- ・村域が天竜川で分断されていることに加え、居住地区間の高低差も大きいいため、隣接する地区同士でも、移動には支障が大きいところが多い。

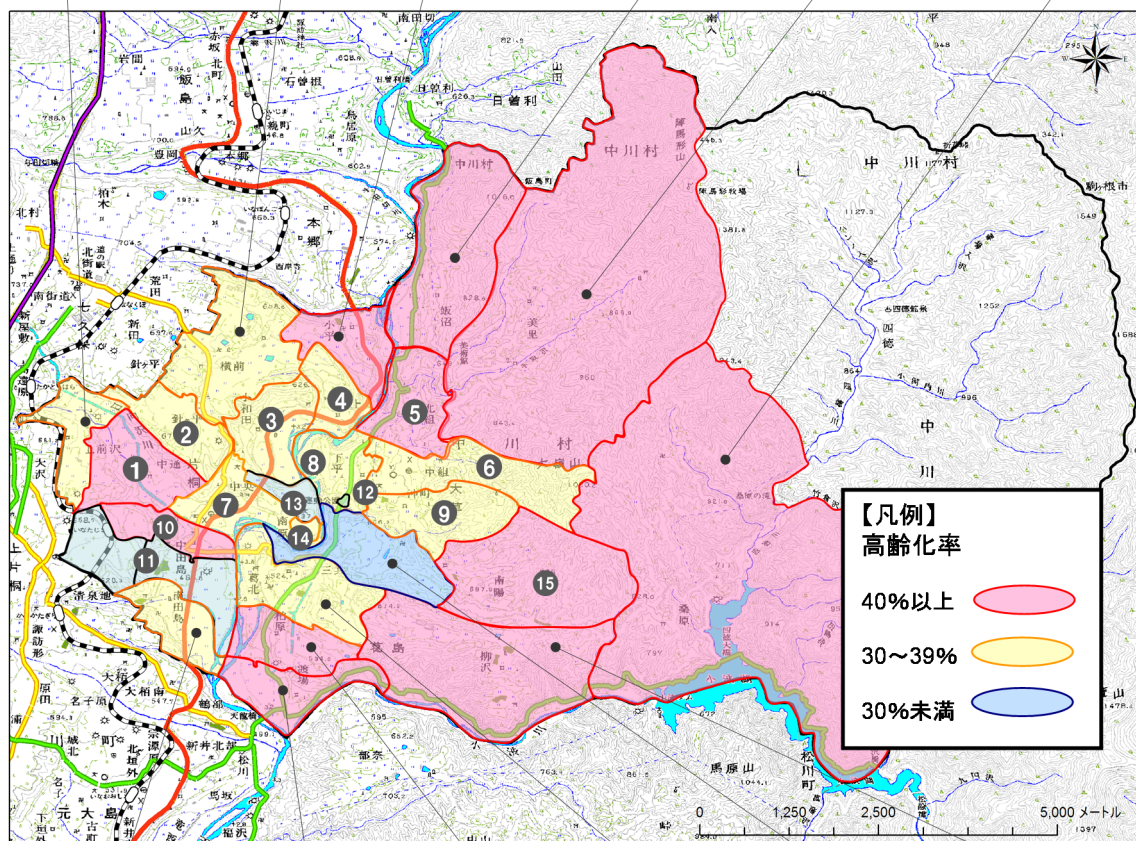


【人口の分布（100mメッシュ）】

出典：国勢調査（総務省 2015 年）

① 中通		② 針ヶ平		③ 小和田		④ 竹ノ上		⑤ 北組		⑥ 中組	
人口	122	人口	108	人口	213	人口	99	人口	95	人口	314
世帯数	48	世帯数	45	世帯数	75	世帯数	34	世帯数	40	世帯数	112
高齢化率	41%	高齢化率	36%	高齢化率	33%	高齢化率	30%	高齢化率	47%	高齢化率	32%

上前沢		横前		小平		飯沼		美里		桑原	
人口	120	人口	345	人口	61	人口	92	人口	163	人口	36
世帯数	34	世帯数	115	世帯数	26	世帯数	34	世帯数	59	世帯数	20
高齢化率	34%	高齢化率	39%	高齢化率	57%	高齢化率	40%	高齢化率	47%	高齢化率	58%



南田島		渡場		柏原		葛北		三共		柳沢	
人口	228	人口	171	人口	190	人口	210	人口	202	人口	126
世帯数	73	世帯数	62	世帯数	55	世帯数	73	世帯数	70	世帯数	36
高齢化率	32%	高齢化率	43%	高齢化率	42%	高齢化率	38%	高齢化率	29%	高齢化率	40%

⑦ 中央		⑧ 下平		⑨ 沖町		⑩ 田島		⑪ 中田島		⑫ 八幡平	
人口	299	人口	181	人口	254	人口	262	人口	249	人口	87
世帯数	104	世帯数	68	世帯数	82	世帯数	83	世帯数	74	世帯数	31
高齢化率	38%	高齢化率	33%	高齢化率	35%	高齢化率	40%	高齢化率	22%	高齢化率	18%

⑬ 牧ヶ原		⑭ 南原		⑮ 南陽	
人口	192	人口	263	人口	81
世帯数	94	世帯数	102	世帯数	34
高齢化率	18%	高齢化率	33%	高齢化率	47%

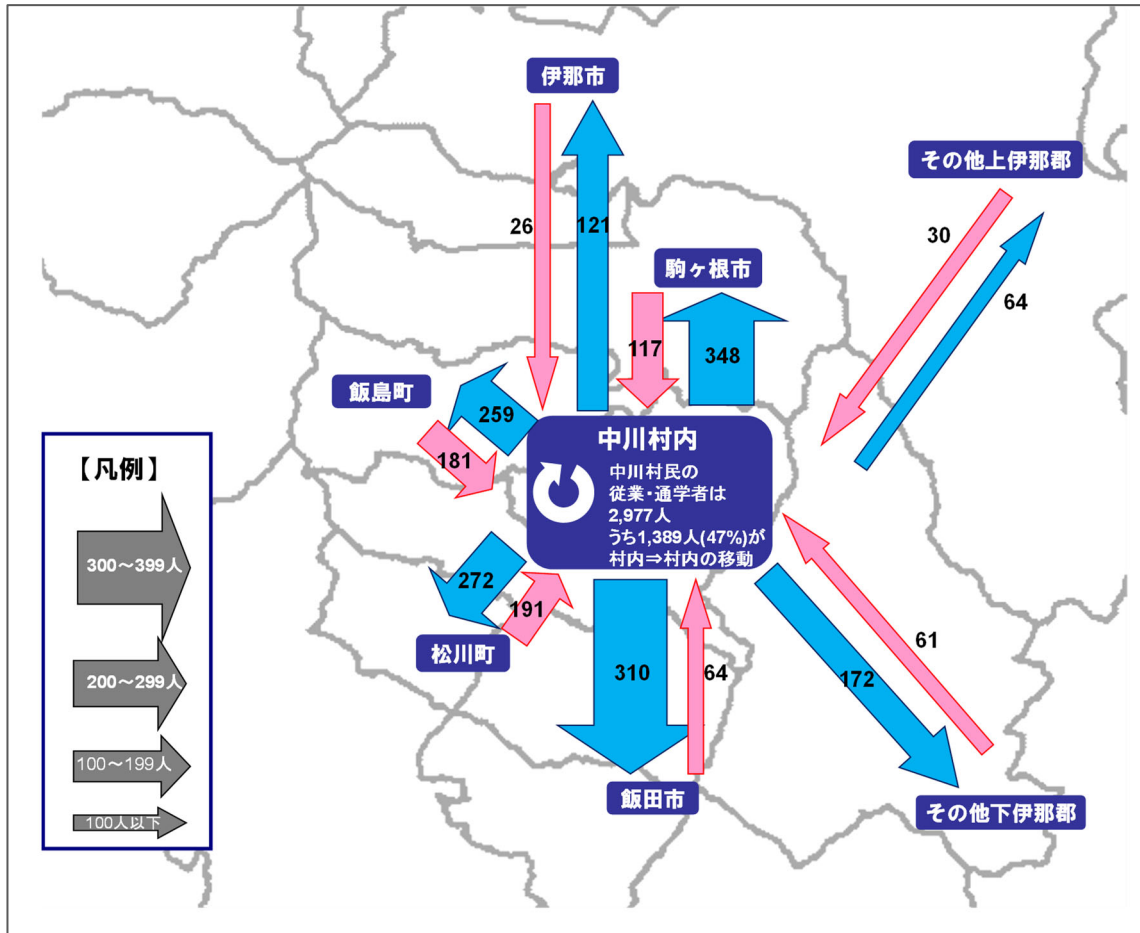
【人口の分布（地区別人口と高齢化率）】

出典：指定区別人口調（中川村 2021 年）

3-3 人の移動と交通手段

①通勤・通学流動

- ・国勢調査における通勤・通学移動の実態としては、村内にとどまるものが47%と最も多いが、村外への移動も多く、その内訳として最も多いのは駒ヶ根市への移動が22%、次いで飯田市が20%、松川町、飯島町の順となっている。
- ・村内へ流入する通勤・通学の動きもあり、村内で従業・通学する人のうち、32%は村外からのもので、その内訳として最も多いのは松川町で28%、飯島町が27%となっている。



	総数	就業者	通学者
当地の常住する就業・通学者	2,977	2,816	161
中川村村内	1,389	1,363	26
中川村村外	1,587	1,452	135
村外内訳			
駒ヶ根市	348	326	22
飯田市	310	259	51
松川町	272	246	26
飯島町	259	258	1
伊那市	121	101	20
その他上伊那郡	64	61	3
その他下伊那郡	172	171	1
その他	37	27	11
不詳	4	3	1
不詳	1	1	-

	総数	就業者	通学者
当地で就業・通学する者	2,068	2,040	28
中川村村内	1,389	1,363	26
中川村村外	674	673	1
村外内訳			
松川町	191	190	1
飯島町	182	182	-
駒ヶ根市	117	117	-
飯田市	64	64	-
高森町	38	38	-
その他上伊那郡	26	26	0
その他下伊那郡	23	23	0
その他	33	33	0
不詳	5	4	1

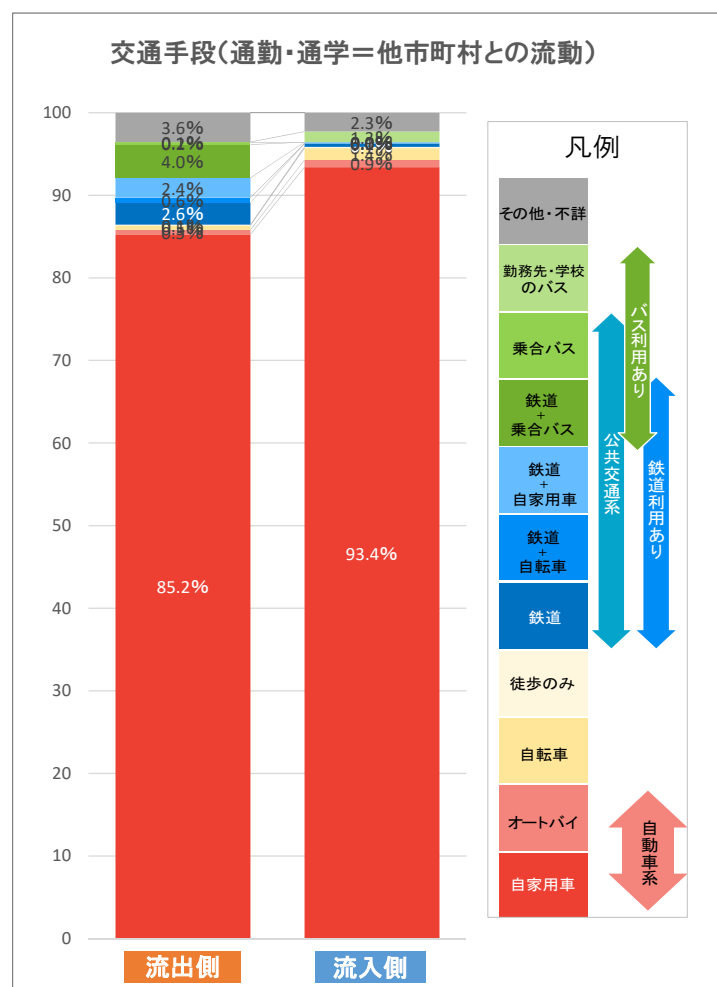
【通勤通学流動】

出典：国勢調査（総務省 2015 年）

②通勤通学移動における交通手段

- ①で把握された通勤通学移動における交通手段をみると、流出・流入ともに自家用車が最も多いが、流出側と流入側で傾向が異なることがわかる。
- 流入側（＝村外者）については94%が自家用車なのに対し、流出側（＝村民）については85%にとどまっており、鉄道利用が5%、バス利用も4%あることがわかる。
- 利用量としては多くはないものの、村営巡回バスが村外への通勤通学に一定数利用されている実態がうかがえる。

※通勤通学移動における交通手段の調査は10年おきに実施されるため、本データは2010年調査のもので、①は2015年調査であるため、年次が異なる。

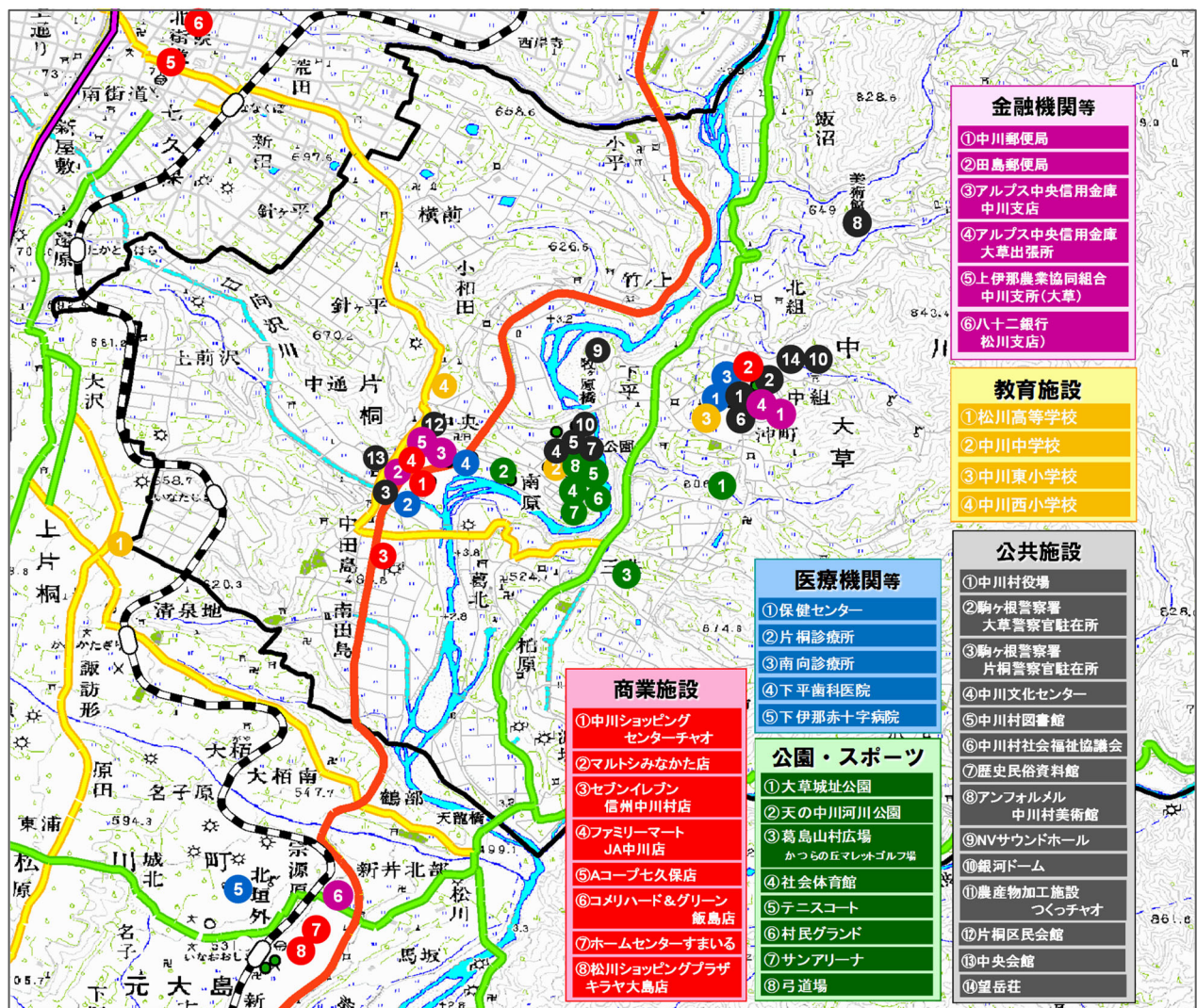


【通勤通学流動における利用交通手段】

出典：国勢調査（総務省 2010年）

3-4 施設立地

- ・公共施設がまとまって立地しているのが、竜東地域では河岸段丘上段の大草の中組付近、竜西地域では、牧ヶ原大橋によって竜東地域と連絡している片桐の牧ヶ原付近と国道 153 号に沿った片桐の中央付近となっている。
- ・中組付近には、役場を中心に、南向診療所、保健センター、金融機関などがあり、牧ヶ原付近には文化施設、体育施設などが集まっている。中央付近には村の商業の中心となっているチャオのほか片桐診療所、金融機関がある。
- ・村内にはホームセンターなどの商業施設や総合病院、高校などの施設がないため、隣接する飯島町や松川町のほか、高森町の施設などが利用されることも多い。
- ・地域の憩いの場としては、保養・入浴施設である望岳荘が大草にあり、高齢者の利用が多い。

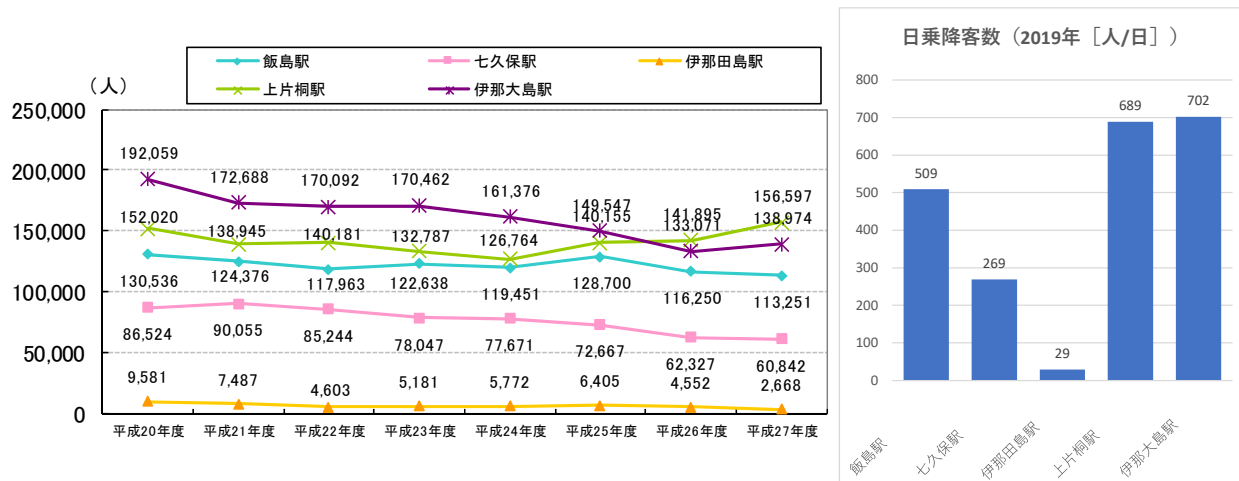


【村内および近隣の施設立地】

3-5 公共交通・道路交通等の状況

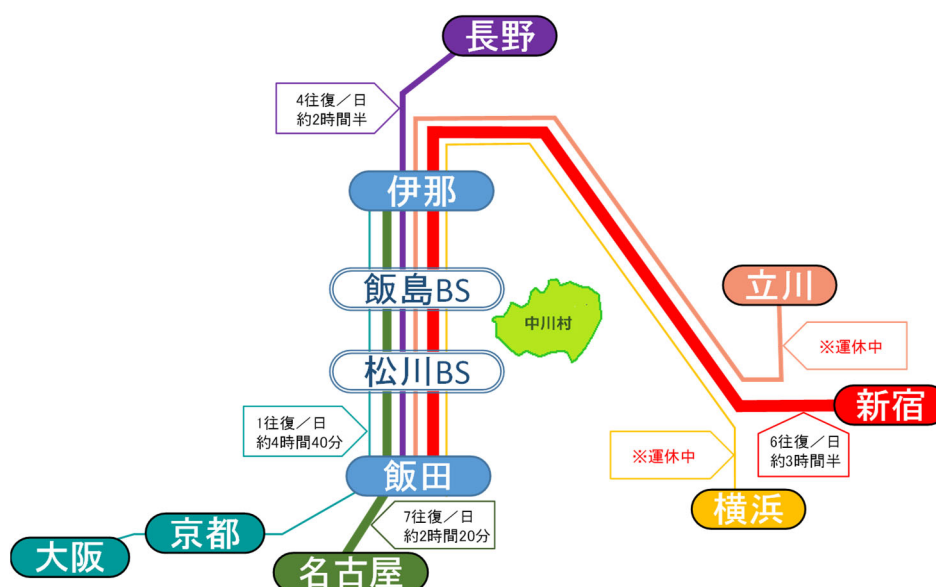
(1) 広域交通

- ・広域的な交通機関として J R 飯田線があり、飯田市、駒ヶ根市、伊那市など生活圏内の主要都市を結んでいる。運行本数は、1 日 19 往復程度で、日中は概ね 1 時間おきの運行となっている。中川村内には伊那田島駅があるものの、乗降客数は最新の令和元（2019）年のデータで日あたり 29 人と非常に少ない。中川村民が J R 飯田線を利用する際に使う駅は、松川町の伊那大島駅、飯島町の飯島駅、七久保駅が主となっている。周辺の駅としては、松川高校のある上片桐駅でやや増加傾向がみられるものの、全体に減少傾向となっている。
- ・鉄道のほかに広域的な交通機関として、中央自動車道を走る高速バスがあり、東京、名古屋方面のほか、県庁所在地である長野市などを結んでいる。鉄道より所要時間が短く、運賃が安い路線も多く、広域的な移動における公共交通機関としては高速バスが広く利用されている。中川村内からは飯島、松川の高速バス停へのアクセスが良い。新宿線で 16 往復の運行があったが、令和 3（2021）年 10 月現在、コロナ禍により大幅な減便あるいは運休となっている。



【JR 飯田線 周辺駅の乗降者数の推移】

出典：駅別乗降客数（JR 東海）

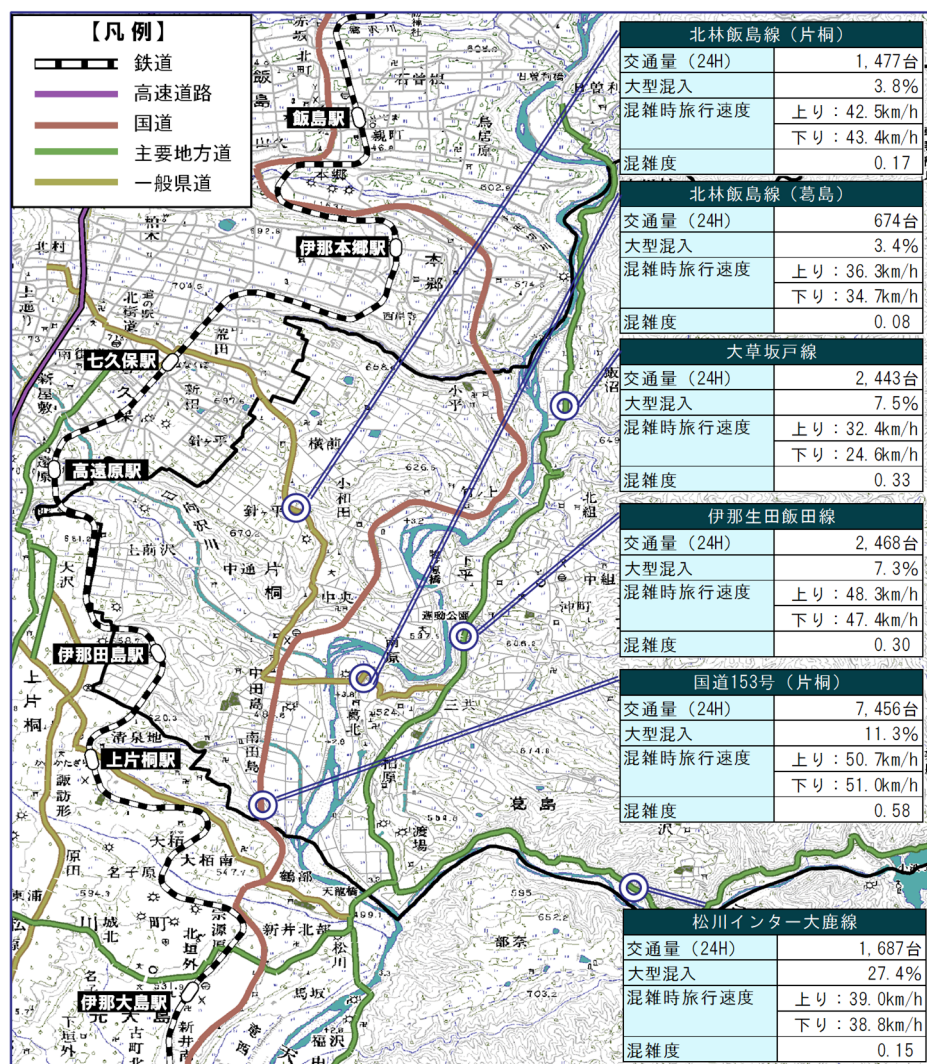


【高速バスネットワークの状況】

出典：伊那バスホームページ（R3.10 現在）

(2) 道路交通

- ・主要な道路網としては、南北の軸として国道 153 号が天竜川の西岸を通り、東岸には、主要地方道伊那生田飯田線（竜東線）が通っている。東西方向の軸としては、主要地方道松川インター大鹿線があり、松川 IC から渡場を経由し大鹿村方面をつないでいるほか、一般県道北林飯島線が三共から田島を経由し、七久保駅方面をつないでいる。
- ・交通量は、国道 153 号が約 7,500 台／日で、その他の一般県道・主要地方道の多くが 1,500～2,500 台／日程度となっており、いずれも混雑する水準ではない。旅行速度も全体として概ね 30km/h 以上、流れの速い道路では 50km/h 以上となっており、幹線道路の交通において支障はみられない。
- ・一方、村道においては、幅員の狭い箇所も多く、マイクロバスで運行する村営巡回バスの通行に支障がある箇所も少なくない。



【道路交通の状況】

出典：道路交通センサス（平成 27 年 国土交通省）



【田島付近】

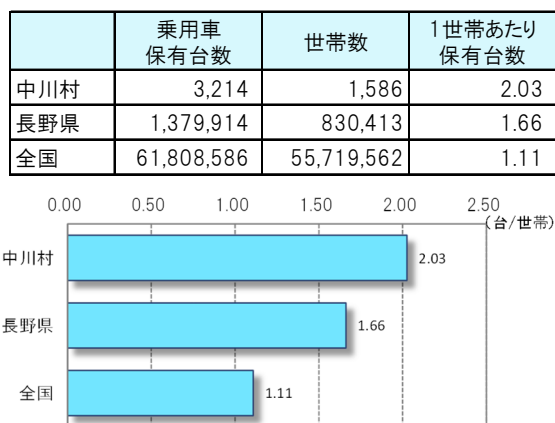
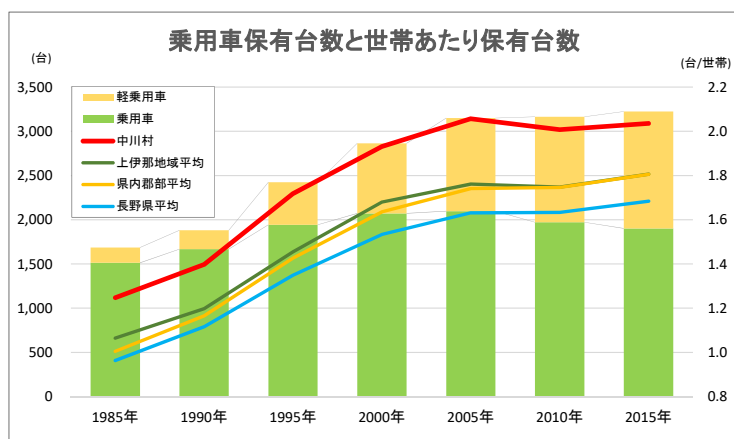


【小和田付近】

【村道の状況(村営巡回バス運行ルート)】

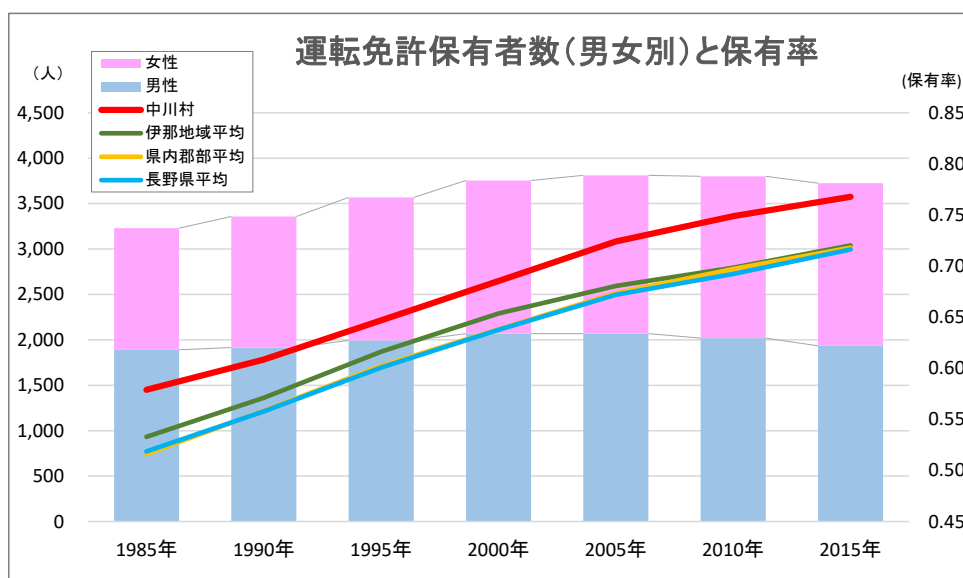
(3) 自動車利用の状況

- ・中川村の乗用車保有台数（普通乗用車＋軽乗用車[軽貨物は対象外]）は約 3,200 台で、1 世帯あたりの保有台数としては 2.0 台を上回っている。これは県全体の平均と比べて約 1.2 倍、全国平均と比べると約 1.8 倍高い数値である。
- ・乗用車保有台数の経年推移をみると、乗用車全体としてはほぼ頭打ちとなっており、普通乗用車だけみると平成 17（2005）年以降は減少に転じている。一方で軽自動車は急速に伸びてきており、この 10 年間で 1.4 倍となっている。
- ・運転免許の保有率は 77%となっている。昭和 60 年（1985）年以降の経年推移をみると、女性の保有率が高まってきており、2015 年においては男性 1,933 人、女性 1,790 人とほぼ近い水準となってきた。



出典：乗用車保有台数（国土交通省北陸信越運輸局）

【乗用車の保有状況】

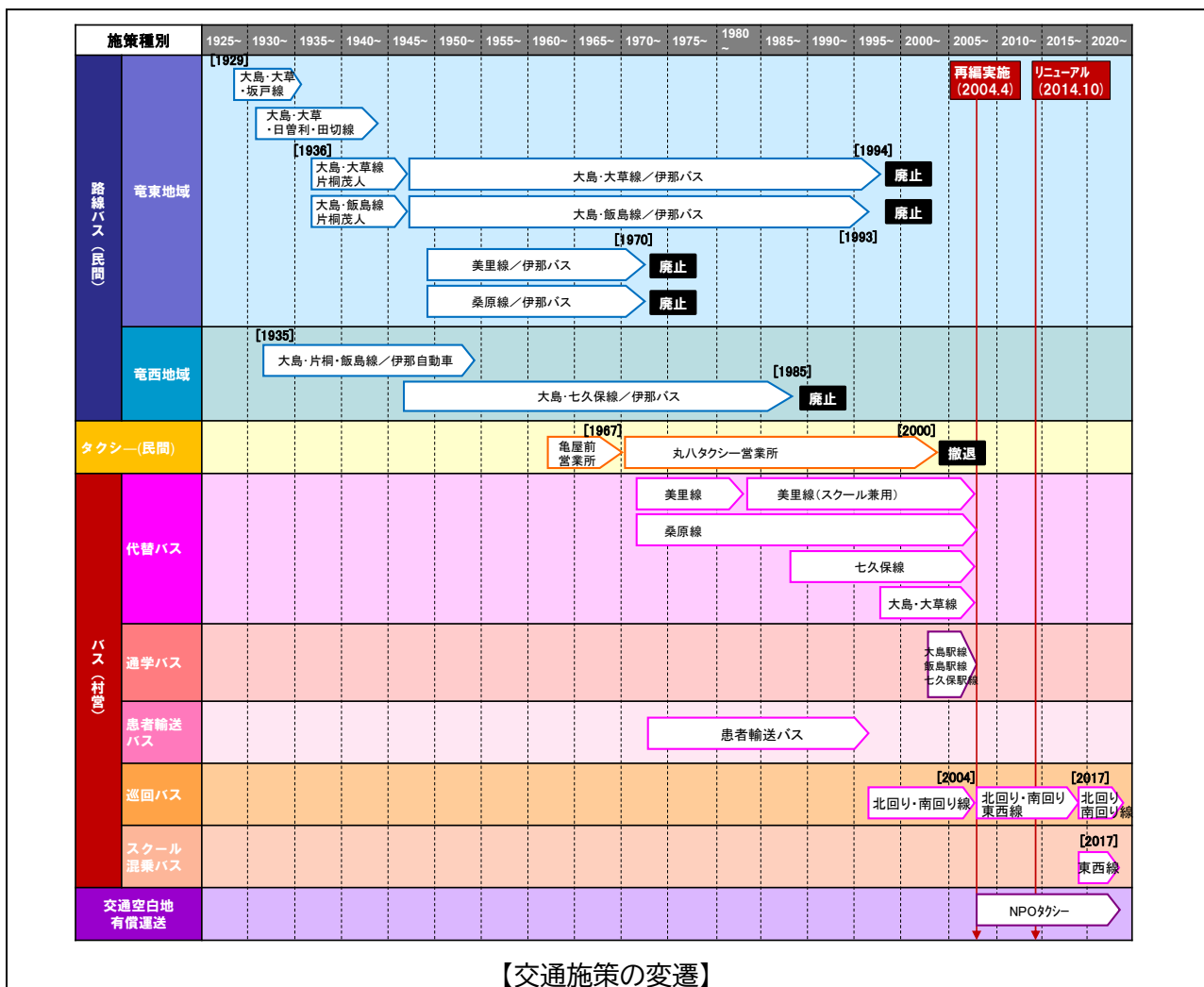


【運転免許の保有状況】

出典：運転免許統計（長野県警察）

(4) 中川村の公共交通施策の変遷

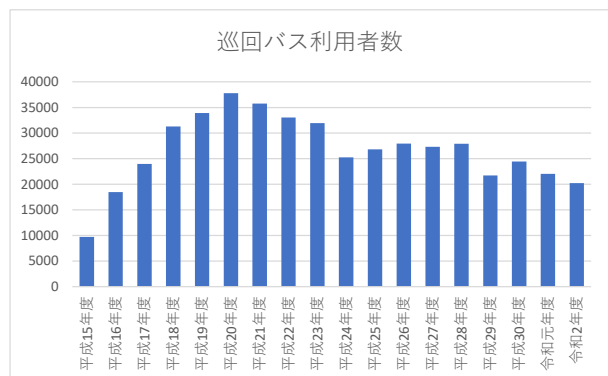
- ＪＲ飯田線が中川村の西端をわずかに通過しており、村内には伊那田島駅があるものの、村の中心部からは徒歩で１時間以上の距離があり、利便性は低い。このため、村内の公共交通機関としては、従来より路線バスとタクシーが中心となっていた。
- 自家用車の普及などを受けて、路線バスは利用者が減少して便数も縮小傾向が続き、一般の路線バスについては、平成６年（１９９４年）までにすべての路線が廃止となり、村内に２ヶ所あったタクシー営業所も平成１２年（２０００年）までにすべて撤退している（現在もタクシーの営業区域としてのカバーはあり）。このように既存の公共交通機関のサービス水準が高くない。
- 路線バスの廃止を受けて、村では独自の施策として、廃止代替バスの運行、コミュニティーバス（高校生通学用）の運行、診療所への通院のための患者輸送バスなどさまざまな施策を実施し、平成１５年（２００３年）までに６事業９路線に拡大していった経過がある。
- 平成１５（２００３）年度に、各事業の集約統合を中心とした再編事業を行い、平成１６（２００４）年４月より、現在の３路線の市町村有償運送事業による村営巡回バスに切り換えている。また、このときに、バスでカバーしきれない地区の住民の交通手段の確保策として、全国で初めて、ＮＰＯ法人による過疎地有償運送事業（現行の公共交通空白地有償運送）を導入している。
- 平成２５（２０１３）年度に「中川村地域公共交通総合連携計画」を策定し、これに伴い、平成２６（２０１４）年１０月より、村営巡回バスとＮＰＯタクシーのリニューアルを行った。平成２９（２０１７）年度には連携計画の後継となる「中川村地域公共交通網形成計画」の策定に伴い、東西線をスクール混乗の位置づけとし、現在に至っている。



(5) 中川村の現行施策の実施状況

① 村営巡回バス〔3路線〕

施策名 (事業名)	中川村村営巡回バス「のっチャオ」 南回り線・北回り線・東西線	
施策目的	高校生の通学 小中学生の通学 高齢者等の通院・買い物	
事業主体	中川村	
担当部署 および窓口	中川村総務課	
運行委託先	NPO法人 ふるさとづくり・やらまいか	
事業形態	自家用車有償運送事業（79条許可） ⇒市町村運営有償運送	
使用車両	車両形態	マイクロバス・ワゴン車を併用
	定員	マイクロバス＝29人、ワゴン車＝14人
	台数	3路線全体としてマイクロバス3台、ワゴン車1台を併用
	所有者	中川村
	備考	
運行状況	路線距離	16.3 km〔南回り線最長系統〕、21.4 km〔北回り線最長系統〕 15.3 km〔東西線最長系統〕
	経路・起終点	大草～チャオ～田島～葛島～松川町新井～伊那大島駅～下伊那日赤病院〔南回り線〕 大草～チャオ～北組～飯沼～小和田～小平～飯島駅〔北回り線〕 大草～チャオ～北組～南陽～横前～七久保駅〔東西線〕
	運行日	平日のみ運行（土日運休）
	運行回数	南回り線 19 便、北回り線 19 便、東西線 3 便
料金体系	定額制（一乗車につき、大人 200 円、小人 100 円） 年間定期券（1ヶ月 1,000 円、年度単位 1 万円） 中川公共交通パス NAKAMO（年度単位 1 万円）	
利用者数	・年間利用者数 20,230 人（令和 2 年度 3 路線合計） ・南回り線＝10,512 人 ・北回り線＝7,632 人 ・東西線＝2,056 人	



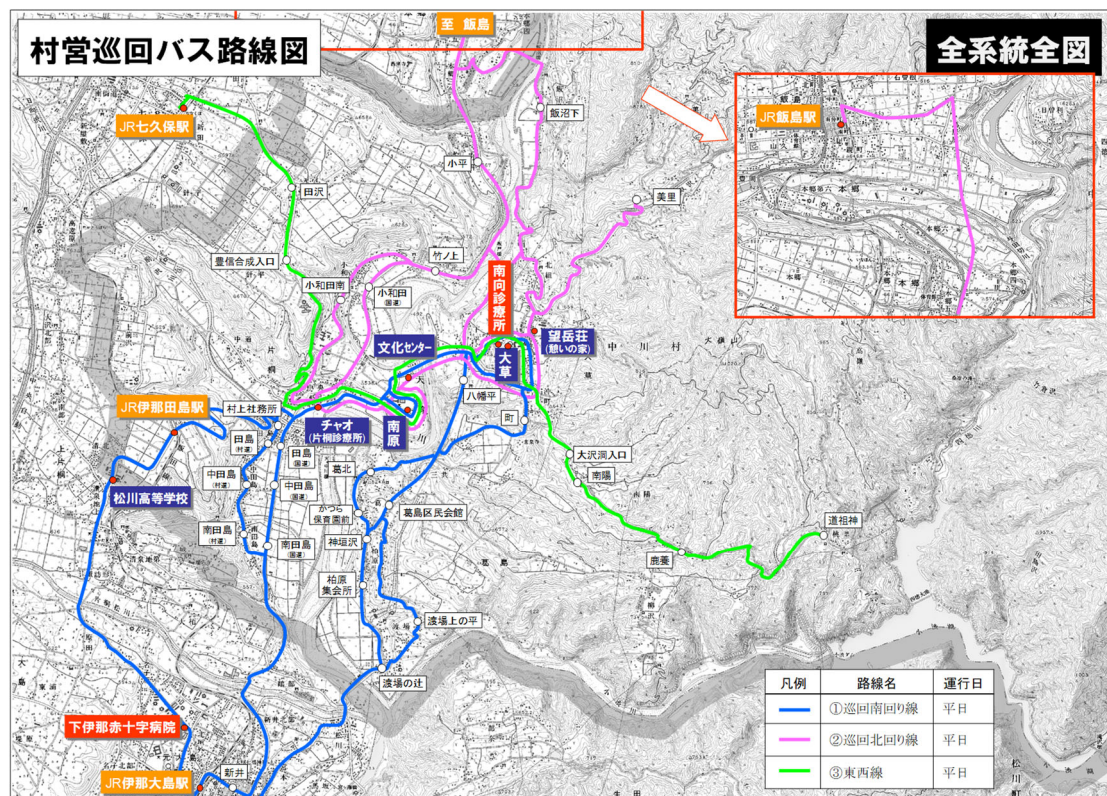
事業収支等

- 令和3年度輸送年度（R2.10～R3.9）における村営巡回バスの事業費は約1,990万円で、その内訳としては運行事業者の人件費が最も多く1,100万円で全体の54%を占める。次いで修繕費が約300万円、燃料費が約290万円となっている。
- それに対する運賃収入は約130万円となっており、実質的な収支率は7%程度となっている。その他に平成26(2014)年度より取得している国庫補助金(地域公共交通確保維持改善事業フィーダー系統補助金)があり、令和3(2021)年度においては約620万円となっている。これを併せた収入合計は750万円で、収支率は38%となっている。

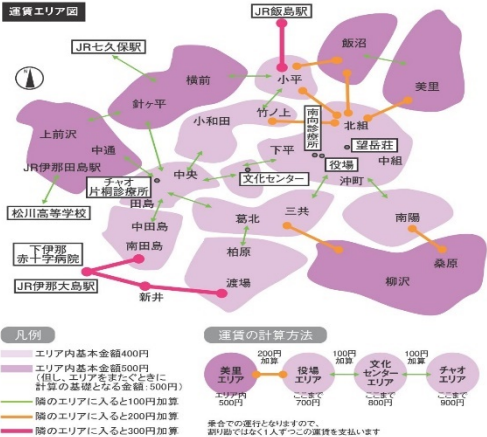
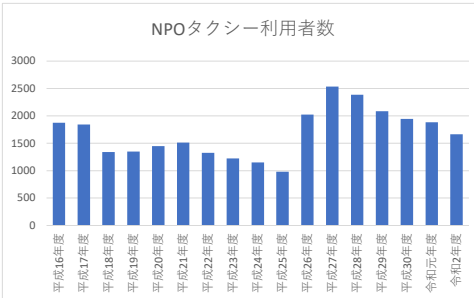
■事業収支（R3運輸年度[R2.10～R3.9]） (単位:千円)

	項目	費用
収入	運賃収入	1,318
	補助金収入	6,182
	小計	7,500
支出	人件費	10,797
	燃料費	2,895
	修繕料	3,005
	保険料	72
	施設賦課税	77
	その他経費	655
	一般管理費	2,388
	小計	19,889
収支		-12,389
収支率		37.7%
(補助金含まず運賃のみ)		6.6%

運行路線図



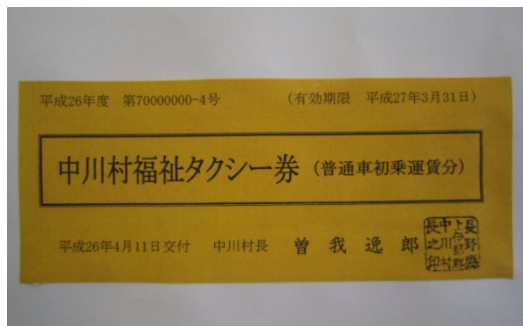
②公共交通空白地有償運送

施策名 (事業名)	NPOタクシー「ぽかぽか」																																						
施策目的	交通不便者の移動支援																																						
事業主体	NPO法人 ふるさとづくり・やらまいか																																						
担当部署 および窓口	同上																																						
運行委託	—																																						
運行形態	自家用車有償運送事業（79 条許可） →公共交通空白地有償運送																																						
実施内容	村営巡回バスの運行ではカバーできない地域の輸送手段を確保するほか、バスの利用に支障がある高齢者等の交通不便者に対しドア to ドアでの送迎を行っている。																																						
使用車両	車両形態	小型ミニバン																																					
	定員	8 人																																					
	台数	3 台																																					
	所有者	中川村																																					
	備考																																						
利用条件 など	利用対象者	運転免許を持っていない方もしくは最寄りのバス停から徒歩距離で 600m 以上離れている方で事前に会員登録を行った方																																					
	登録料	200 円																																					
	運行範囲	村内全域と村外については指定された一部の箇所[下図] （飯島駅、七久保駅、伊那大島駅、松川新井、下伊那赤十字病院、松川高校）																																					
	運行日	月曜～金曜（お盆・年末年始を除く） 午前 9 時～午後 9 時																																					
	予約受付時間	利用日の前日の午後 5 時まで																																					
	運賃	初乗り運賃 400 円。エリアを跨ぐごとに 100～200 円加算[下図] 中川公共交通バス NAKAMO 利用により 1 回定額 200 円																																					
運行エリア 及び 料金体系	 NPOタクシー利用者数 <table border="1"><thead><tr><th>年度</th><th>利用者数</th></tr></thead><tbody><tr><td>平成16年度</td><td>1800</td></tr><tr><td>平成17年度</td><td>1800</td></tr><tr><td>平成18年度</td><td>1300</td></tr><tr><td>平成19年度</td><td>1300</td></tr><tr><td>平成20年度</td><td>1400</td></tr><tr><td>平成21年度</td><td>1500</td></tr><tr><td>平成22年度</td><td>1300</td></tr><tr><td>平成23年度</td><td>1200</td></tr><tr><td>平成24年度</td><td>1100</td></tr><tr><td>平成25年度</td><td>1000</td></tr><tr><td>平成26年度</td><td>2000</td></tr><tr><td>平成27年度</td><td>2500</td></tr><tr><td>平成28年度</td><td>2300</td></tr><tr><td>平成29年度</td><td>2100</td></tr><tr><td>平成30年度</td><td>1900</td></tr><tr><td>令和元年度</td><td>1800</td></tr><tr><td>令和2年度</td><td>1600</td></tr></tbody></table>			年度	利用者数	平成16年度	1800	平成17年度	1800	平成18年度	1300	平成19年度	1300	平成20年度	1400	平成21年度	1500	平成22年度	1300	平成23年度	1200	平成24年度	1100	平成25年度	1000	平成26年度	2000	平成27年度	2500	平成28年度	2300	平成29年度	2100	平成30年度	1900	令和元年度	1800	令和2年度	1600
年度	利用者数																																						
平成16年度	1800																																						
平成17年度	1800																																						
平成18年度	1300																																						
平成19年度	1300																																						
平成20年度	1400																																						
平成21年度	1500																																						
平成22年度	1300																																						
平成23年度	1200																																						
平成24年度	1100																																						
平成25年度	1000																																						
平成26年度	2000																																						
平成27年度	2500																																						
平成28年度	2300																																						
平成29年度	2100																																						
平成30年度	1900																																						
令和元年度	1800																																						
令和2年度	1600																																						
利用者数	・ 利用会員の登録者数：375 人（令和 2 年度末時点） ・ 利用者数：1,665 回（令和 2 年度実績）																																						
事業費用	・ 事業費用：3,167,790 円 ・ 運賃収入： 357,100 円 ・ 村補助金： 691,000 円（いずれも令和 2 年度実績）																																						

③福祉有償運送

施策名 (事業名)	福祉有償運送		
施策目的	身体的な状況により外出が困難な方の移動支援		
事業主体	中川村社会福祉協議会		
担当部署 および窓口	同上		
運行委託先	－		
運行形態	自家用車有償運送（79条許可） →福祉有償運送		
事業内容	一人では公共交通機関の利用が困難な要支援者・要介護者・障がい者等の外出支援を行う。		
使用車両	車両形態	軽自動車	
	定員	4人	
	台数	4台	
	所有者	社協3台、リース1台	
	備考		
利用条件 など	利用対象者	要支援、要介護、障がい者で会員登録を行った方	
	運行範囲	上伊那郡および下伊那郡全域	
	運行日	月曜～金曜（お盆・年末年始を除く） 午前8時半～午後5時	
	予約受付時間	利用日の2日前の午後5時まで	
	運賃	距離料金設定（2kmまで200円、100円/2km）	
利用者数	・利用会員の登録者数：76人（令和2年度末時点） ・運行回数：685回（令和2年度実績）		
事業費用	・事業費用：1,333,300円 ・運賃収入：328,700円（いずれも令和2年度実績）		

④福祉タクシー券

施策名 (事業名)	福祉タクシー券	
施策種別	福祉系施策	
事業主体	中川村	
担当部署 および窓口	保健福祉課	
運行委託先	－	
運行形態	－	
事業内容	自家用車などの移動手段を持たない方に対して、一般のタクシーの初乗り運賃分の運賃の補助を行う制度 (※移動手段を持たない方の基本的な支援施策は②の NPO タクシー[交通空白地有償運送]としているが、NPO タクシーの利用ができない当日利用の場合や NPO タクシーの運行範囲外で利用する場合などに有効なものとして位置づけ)	
利用条件 など	利用対象者	65 歳以上の高齢者および障がい児者で、自身および家族による自家用車などの移動手段がない方、日中独居となる方（原動機付き自転車の方も対象）
	補助金額	初乗り運賃分チケット 最大 24 枚
	利用できる タクシー事業者	駒ヶ根～飯田間の村長が指定したタクシー会社
	利用制限	なし 1 回の利用で何枚でも利用可
利用者数	・ 申請者数：76 人 ・ タクシー券発行枚数：1,776 枚 ・ 利用枚数 659 枚 （いずれも令和 2 年度実績）	
事業費用	・ 補助金額：421,760 円（令和 2 年度実績）	

4. 公共交通の利用実態及び住民意識の把握

4-1 住民意識調査結果

4-1-1 調査の概要

(1) 調査の目的

本調査は地域公共交通計画策定の基礎データを取得するために実施したものであるが、令和3（2021）年度に実施した「新型コロナウイルス感染症による生活への影響等に関する調査」の一環として、日常の移動や公共交通への意識や意見・要望を把握したものである。

(2) 調査対象

15歳～80歳までの村民1,000名とし、住民基本台帳からの無作為抽出を行った。

(3) 調査期間

令和3（2021）年9月10日～令和3（2021）年9月28日

(4) 調査方法

郵送配布・郵送回収及びインターネットによる回答も可能とした。
回収率として50%程度を見込んだ。

(5) 調査項目の設定

- ・個人属性（性別、年齢、居住地等）
- ・コロナ禍による村民生活への影響（就業、消費）
- ・村内施設の利用状況
- ・地域コミュニティ
- ・産業・エネルギー関連
- ・公共交通の利用状況

(6) 回収結果

郵送した配布数1,000に対して、アンケート用紙への記載で郵送されたものが399通、その他に紙面に印刷したQRコードを読み取ってインターネットで回答したものが68通、合計467票で回答率は46.7%となった。

配布数		1000
回収数	調査票(紙面)	399
	インターネット回答	68
無効回答		0
有効回答数合計		467
回答率		46.7%

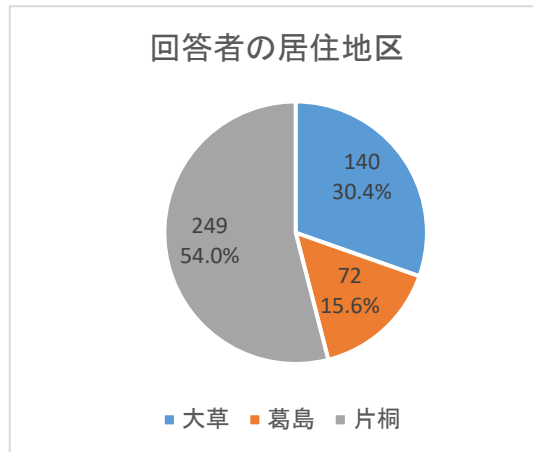
4-1-2 調査結果

(1) 回答者の属性

① 居住地

- ・片桐地区が最も多く、全体の54%、次いで大草地区が33%、葛島地区が14%となっている。
- ・これは概ね村の人口分布と合致するものとなっている。

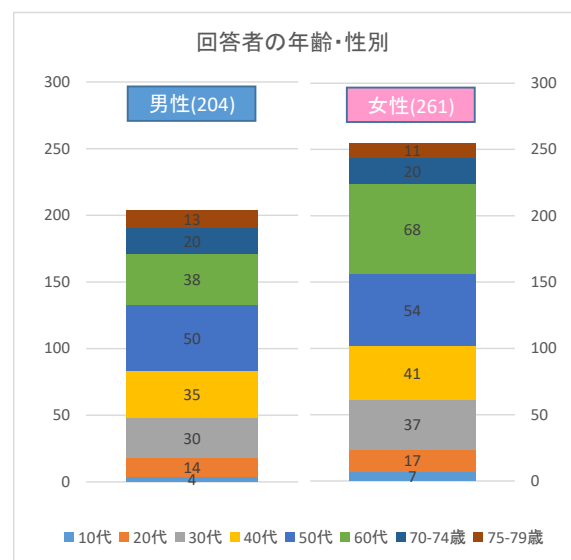
居住地区		回答数	比率
大草	飯沼	7	1.5%
	美里	10	2.2%
	北組	7	1.5%
	下平	20	4.3%
	八幡平	9	2.0%
	中組	25	5.4%
	沖町	30	6.5%
	三共	21	4.6%
	南陽	6	1.3%
	桑原	5	1.1%
葛島	葛北	23	5.0%
	柏原	21	4.6%
	渡場	15	3.3%
	柳沢	13	2.8%
片桐	横前	32	6.9%
	針ヶ平	6	1.3%
	小平	8	1.7%
	竹ノ上	12	2.6%
	小和田	22	4.8%
	中央	21	4.6%
	中通	15	3.3%
	上前沢	9	2.0%
	田島	34	7.4%
	中田島	19	4.1%
	南田島	28	6.1%
	牧ヶ原	17	3.7%
	南原	26	5.6%
無回答		6	—
合計		467	100.0%



② 年齢・性別

- ・男性44%、女性56%となっており、女性のほうが多い。
- ・年代は50代と60代が多く、それぞれ23%、40代が17%で、この3階層で62%を占めている。

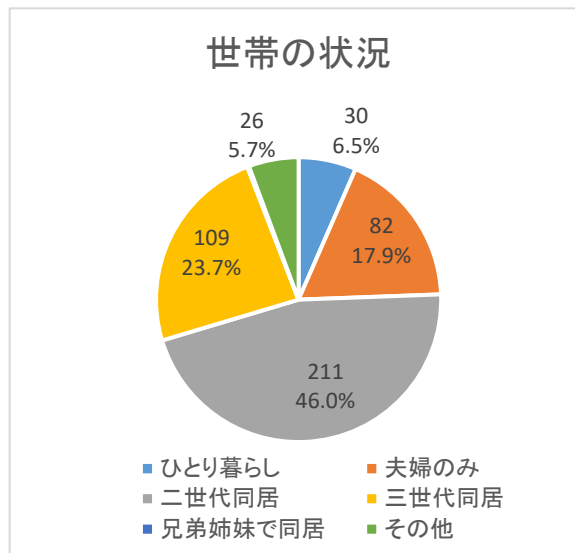
	男性	女性	無回答	合計	比率
10代	4	7	0	11	2.4%
20代	14	17	0	31	6.8%
30代	30	37	0	67	14.6%
40代	35	41	0	76	16.6%
50代	50	54	0	104	22.7%
60代	38	68	0	106	23.1%
70-74歳	20	20	0	40	8.7%
75-79歳	13	11	0	24	5.2%
無回答	0	6	2	8	—
合計	204	261	2	467	100.0%
	43.9%	56.1%	—	100.0%	



③世帯の状況

- ・核家族と呼ばれる二世帯同居が 46%と最も多い。
- ・次いで三世帯同居が 24%、夫婦のみの世帯が 18%となっている。
- ・このアンケートは 80 歳以下を対象としているため、高齢夫婦のみの世帯が、他の統計データなどに比べて少なくなっていることがうかがえる。

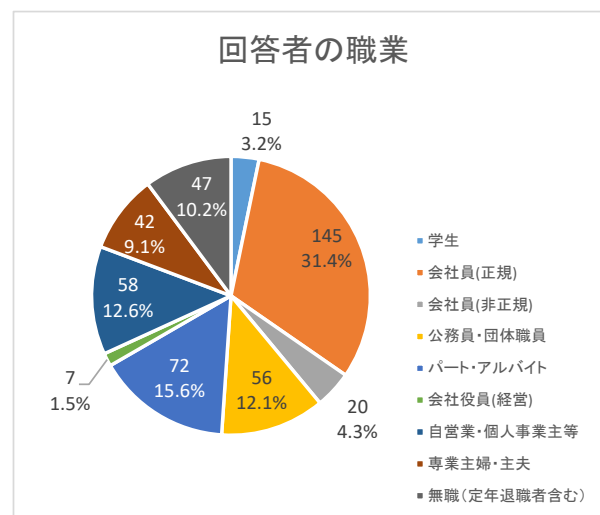
世帯の状況	回答数	比率
ひとり暮らし	30	6.5%
夫婦のみ	82	17.9%
二世帯同居	211	46.0%
三世帯同居	109	23.7%
兄弟姉妹で同居	1	0.2%
その他	26	5.7%
無回答	8	—
合計	467	100.0%



④職業

- ・回答者の職業としては、正規雇用の会社員が最も多く全体の 31%、次いでパート・アルバイトが 16%、自営業・フリーランスが 13%、公務員等が 12%となった。
- ・学生、専業主婦(主夫)、無職を除いた労働者全体に対する、非正規雇用、パート・アルバイト、自営業・フリーランスなどの安定的な収入が得られにくい職種の比率は 42%となっている。

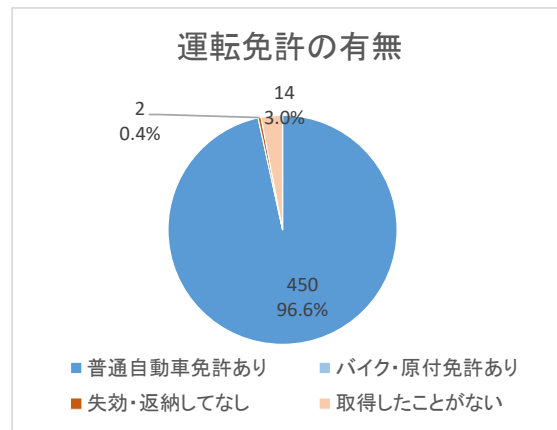
職業	回答数	比率
学生(高校、大学、専門学校、予備校)	15	3.2%
会社員(正規雇用)	145	31.3%
会社員(非正規雇用・派遣)	20	4.3%
公務員・団体職員	56	12.1%
パート・アルバイト	72	15.5%
会社役員(経営)	7	1.5%
自営業・個人事業主・フリーランス(農林業含む)	58	12.5%
専業主婦・主夫	42	9.1%
無職(定年退職者含む)	47	10.1%
その他	2	0.4%
無回答	3	—
合計	467	100.0%



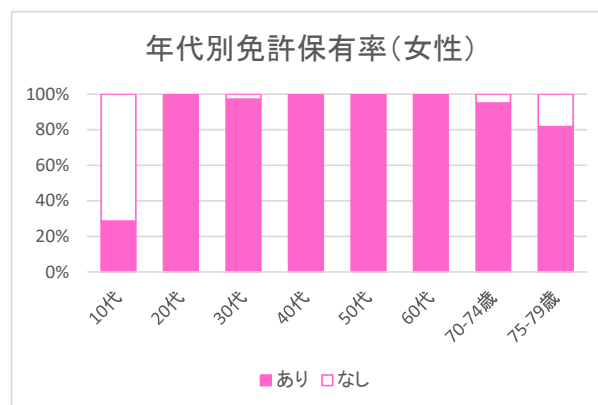
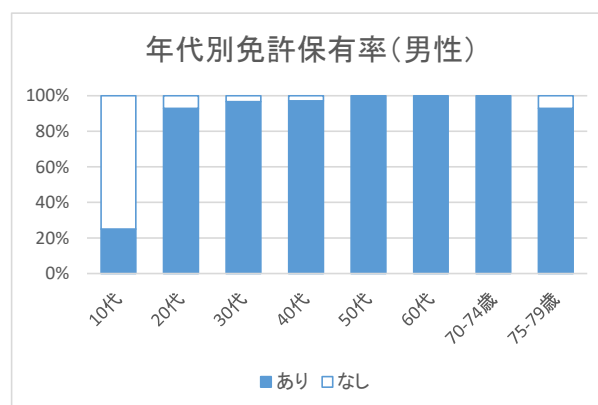
⑤運転免許の保有

- ・運転免許の保有率（バイク含む）は97%で、ほぼ取得されていることがわかる。
- ・本調査は80歳以下を対象としていることから、とくに保有率が高くなっているものと思われる。
- ・取得者90%以下の階層は、10代の男女、75歳以上の女性のみとなっている。

免許の有無		回答数	比率
あり	普通自動車免許あり	450	96.6%
	バイク・原付免許あり	0	0.0%
なし	失効・返納してなし	2	0.4%
	取得したことがない	14	3.0%
	無回答	1	—
合計		467	100.0%



年代	男性			女性		
	あり	なし	保有率	あり	なし	保有率
10代	1	3	25.0%	2	5	28.6%
20代	13	1	92.9%	17	0	100.0%
30代	29	1	96.7%	36	1	97.3%
40代	34	1	97.1%	41	0	100.0%
50代	50	0	100.0%	54	0	100.0%
60代	38	0	100.0%	68	0	100.0%
70-74歳	20	0	100.0%	19	1	95.0%
75-79歳	13	1	92.9%	9	2	81.8%
合計	198	7	96.6%	246	9	96.5%



(2) 日常の移動形態

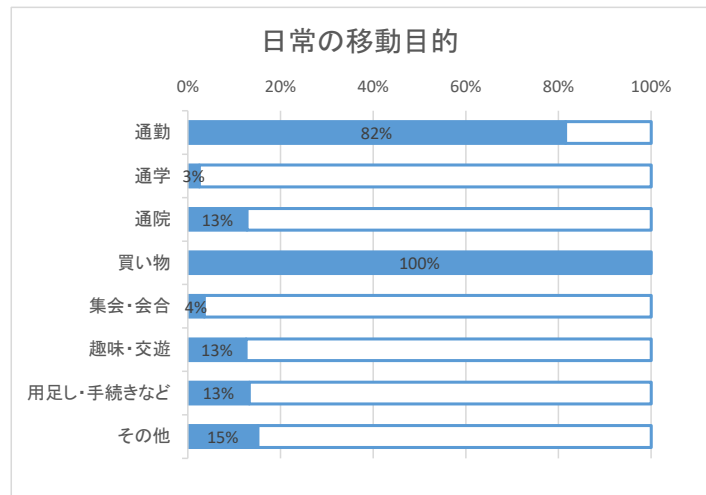
①移動目的

- ・日常の移動目的として上位3つまでを回答してもらった結果、最も多かったのが買い物で、これに次いで通勤が多く、この2つが突出する目的となった。
- ・その他の移動では、日常の用足し、趣味・交遊、通院、その他がともに13～15%となっており、同程度あることがわかる。
- ・表中の比率について、買い物が100%を上回っているのは、上位の回答として施設別などに複数回答したことによるものである。

移動目的	回答数	比率
通勤	388	81.5%
通学	12	2.5%
通院	61	12.8%
買い物	503	105.7%
集会・会合	17	3.6%
趣味・交遊	60	12.6%
用足し・手続きなど	63	13.2%
その他	72	15.1%
合計	476	100.0%

※上位3つまで回答した合計

延べ回答数のため100%を越える場合がある



②移動先（方面）

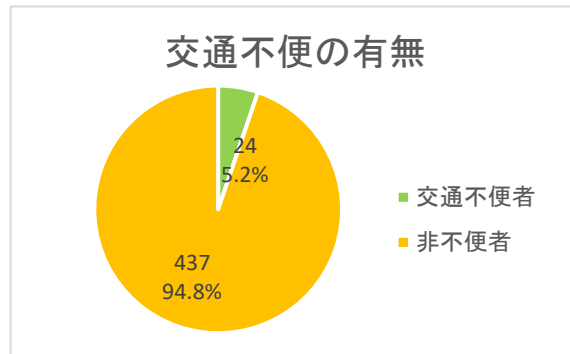
- ・移動目的別に移動先の地域・方面を尋ねた結果を下表に示した。
- ・通勤：村内が最も多く20%、次いで飯田市と伊那市がともに15%程度、次いで松川町、飯島町、伊那市が10%を越えた。
- ・通学：サンプル数が少ないが、飯田市、松川町、伊那市に分布している。
- ・通院：駒ヶ根市（昭和伊南総合病院など）が最も多く28%、飯田市（市立病院）が21%、中川村内と松川町（下伊那日赤）が13%となっている。
- ・買い物：駒ヶ根市（ベルシャイン・ツルヤなど）が24%で最も多いが、中川村内（チャオ=マルトシなど）でも20%を越えている。その他は下伊那地域が多く、具体的には高森町（アピタなど）が多く挙げられていた。

移動目的	通勤		通学		通院		買い物	
	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
中川村内	77	19.8%	0	0.0%	8	13.1%	107	21.3%
伊那市	41	10.6%	2	16.7%	1	1.6%	20	4.0%
駒ヶ根市	59	15.2%	0	0.0%	17	27.9%	119	23.7%
飯田市	61	15.7%	3	25.0%	13	21.3%	78	15.5%
飯島町	45	11.6%	1	8.3%	1	1.6%	17	3.4%
松川町	47	12.1%	2	16.7%	8	13.1%	40	8.0%
高森町	6	1.5%	1	8.3%	0	0.0%	18	3.6%
その他上伊那	16	4.1%	0	0.0%	2	3.3%	4	0.8%
その他下伊那	19	4.9%	0	0.0%	7	11.5%	91	18.1%
その他の県内	8	2.1%	1	8.3%	0	0.0%	3	0.6%
県外	0	0.0%	1	8.3%	0	0.0%	0	0.0%
無回答	9	2.3%	1	8.3%	4	6.6%	6	1.2%
合計	388	100.0%	12	100.0%	61	100.0%	503	100.0%

(3) 交通不便者の設定

- ・本調査では交通計画の策定と連動して、交通不便者を定義している。
- ・過年度調査では、「運転免許を持っていない人」及び「運転免許を持っていても自分が利用できる自家用車のない人」と定義づけたが、本調査は交通に関しては簡易的な設問にとどめたため、単に「日常の移動に自家用車を利用していない人」と定義づけた。
- ・今回の回答のなかでは、全体の５％が交通不便者に該当するという結果が得られた。

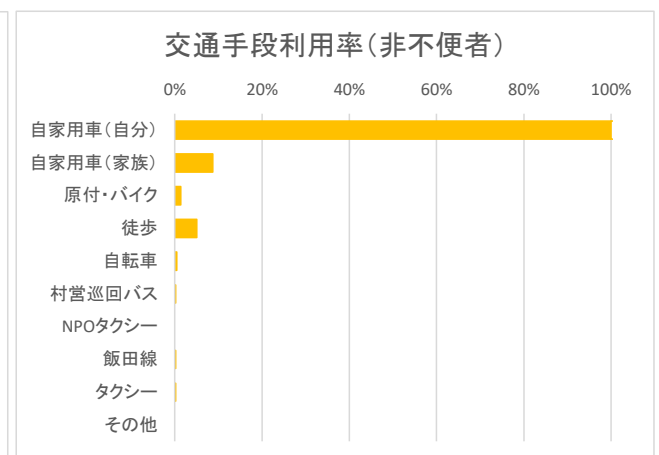
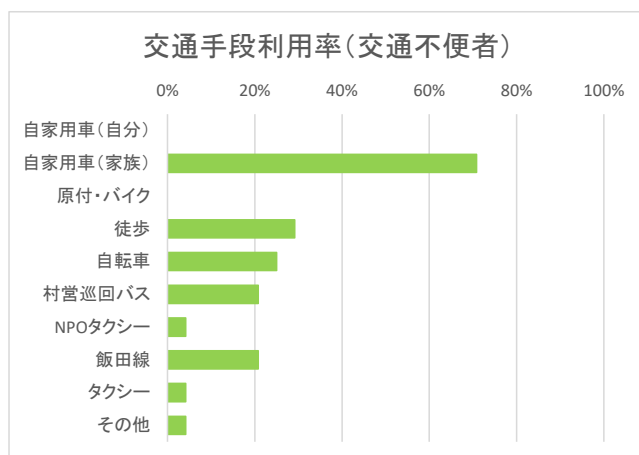
項目	回答数	比率
交通不便者	24	5.2%
非不便者	437	94.8%
(判別できず)	6	—
合計	467	100.0%



(4) 日常の移動で利用する交通手段

- ・日常の移動手段を上記(2)で設定した交通不便の有無によって仕分けた結果、交通不便者の日常の移動手段は、家族や知人になどによる自家用車送迎が突出して多く 71%を占める結果となった。
- ・これに次いで、徒歩、自転車が多く 25~30%程度となっている。
- ・公共交通機関となるＪＲ飯田線、村営巡回バスはこれらよりも低く、20%程度にとどまった。

交通手段	交通不便者		非不便者		合計	
	回答数	利用率	回答数	利用率	回答数	利用率
自家用車(自分)	0	0.0%	437	100.0%	437	94.8%
自家用車(家族)	17	70.8%	38	8.7%	55	11.9%
原付・バイク	0	0.0%	6	1.4%	6	1.3%
徒歩	7	29.2%	22	5.0%	29	6.3%
自転車	6	25.0%	2	0.5%	8	1.7%
村営巡回バス	5	20.8%	1	0.2%	6	1.3%
NPOタクシー	1	4.2%	0	0.0%	1	0.2%
飯田線	5	20.8%	1	0.2%	6	1.3%
タクシー	1	4.2%	1	0.2%	2	0.4%
その他	1	4.2%	0	0.0%	1	0.2%
合計	24	—	437	—	461	—



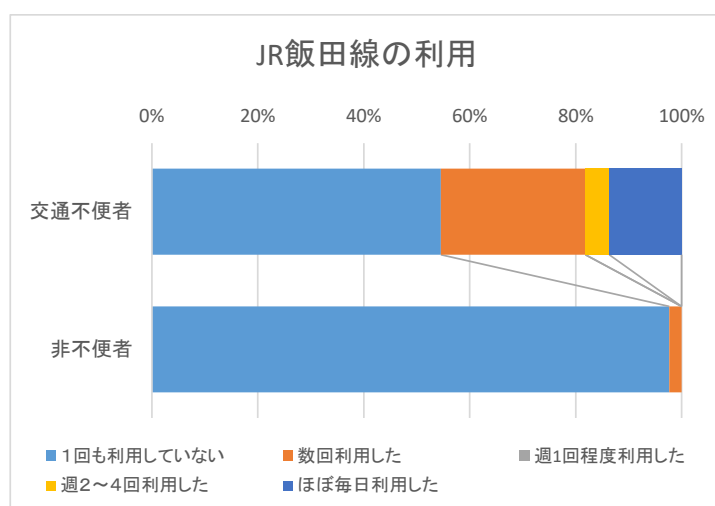
(5) 公共交通の利用状況

公共交通の利用状況について、村での生活における有用性が高いと見込まれる以下の3種類について、最近3ヶ月以内の利用回数を尋ねた結果を以下に示した。

① J R 飯田線

- ・飯田線は伊那盆地を南北に縦貫する鉄道で、村内に伊那田島駅があるほか、飯島町の飯島駅、松川町の伊那大島駅などが利用しやすい状況になっており、圏域の中心都市である飯田市、駒ヶ根市、伊那市などにアクセスできる。
- ・飯田線の利用状況としては交通不便者でも、「週1回以上」の定期的な利用があるのは18%で、半数は「3ヶ月間で1回も利用していない」と回答している。
- ・非不便者においては、「3ヶ月間で数回の利用」が2%あるだけで、98%は「1回も利用していない」状況にある。

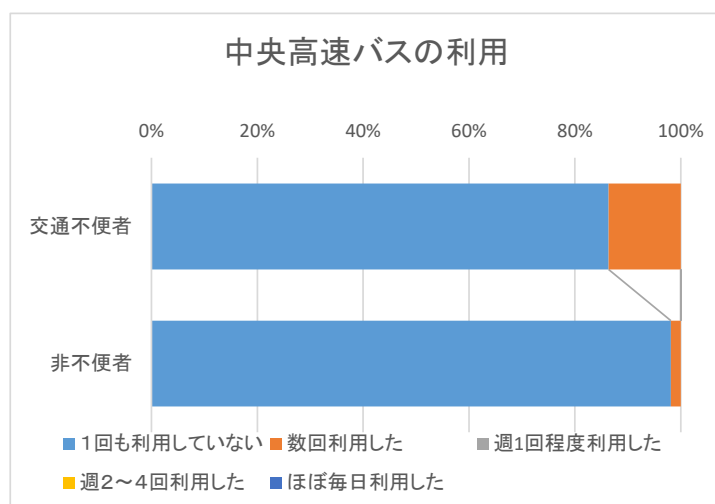
項目	交通不便者		非不便者		合計	
	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
1回も利用していない	12	50.0%	415	97.6%	433	95.6%
数回利用した	6	27.3%	10	2.4%	16	3.5%
週1回程度利用した	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
週2～4回利用した	1	4.5%	0	0.0%	1	0.2%
ほぼ毎日利用した	3	13.6%	0	0.0%	3	0.7%
無回答	2	—	12	—	14	—
合計	24	95.5%	437	100.0%	467	100.0%



②中央高速バス

- ・鉄道のほかに広域的な交通機関として、中央自動車道を走る中央高速バスがあり、東京、名古屋方面のほか、県庁所在地である長野市などを結んでいる。鉄道より所要時間が短く、運賃も安いため、中川村の生活においては利便性が高い。
- ・飯島町上の原にある飯島バス停、松川 I C に併設されている松川バス停へのアクセスが良く、新宿線で 1 日 17 往復の運行がある。
- ・中央高速バスの利用状況としては交通不便者でも、「3 ヶ月間で数回の利用」があるのが 14%にとどまる程度で、その他はほぼ利用がない状況にある。

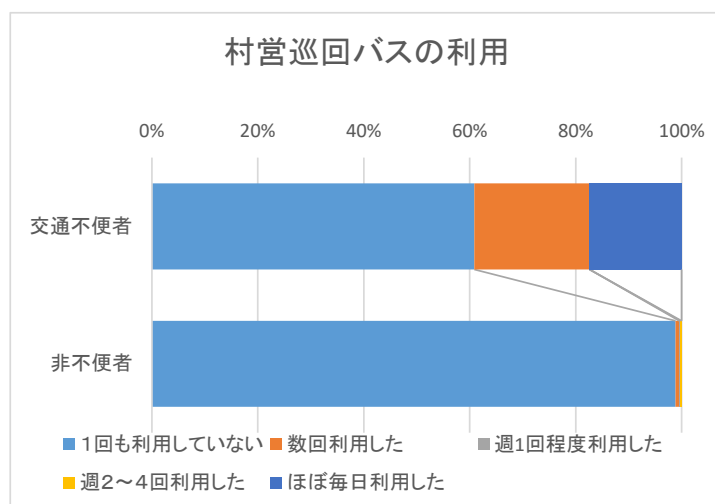
項目	交通不便者		非不便者		合計	
	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
1 回も利用していない	19	79.2%	417	98.1%	442	97.6%
数回利用した	3	13.6%	8	1.9%	11	2.4%
週 1 回程度利用した	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
週 2～4 回利用した	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
ほぼ毎日利用した	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
無回答	2	—	12	—	14	—
合計	24	92.8%	437	100.0%	467	100.0%



③村営巡回バス

- ・村営巡回バスは、既存の路線バスが廃止になった中川村における中心的な公共交通機関として従前より運行されているものであり、J R飯田線の飯島駅、伊那大島駅への接続のほか、チャオ、2つの診療所、役場、文化センターなど、村内の主要施設へアクセスしている。
- ・村営巡回バスの利用状況としては交通不便者においては、「ほぼ毎日利用」という回答が17%、「3ヶ月間で数回の利用」が22%となっている。
- ・交通不便者の日常生活の足として一定の役割は果たしているとはいえ、利用率は高くはなく、村民全体としての利用はほとんどないことがわかる。

項目	交通不便者		非不便者		合計	
	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
1回も利用していない	14	58.3%	422	98.8%	442	96.9%
数回利用した	5	21.7%	3	0.7%	8	1.8%
週1回程度利用した	0	0.0%	1	0.2%	1	0.2%
週2～4回利用した	0	0.0%	1	0.2%	1	0.2%
ほぼ毎日利用した	4	17.4%	0	0.0%	4	0.9%
無回答	1	-	10	-	11	-
合計	24	97.5%	437	100.0%	467	100.0%



(6) 公共交通に対する意識

①必要性に対する意識

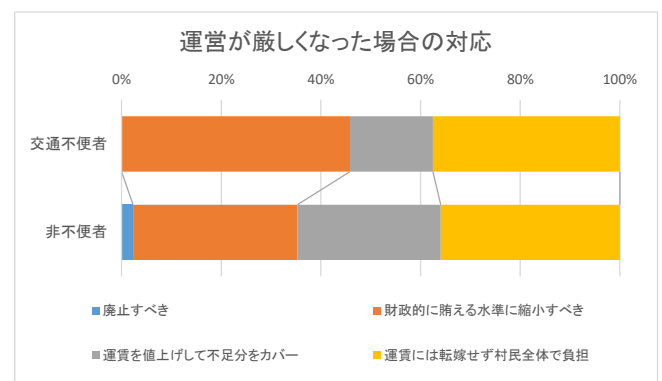
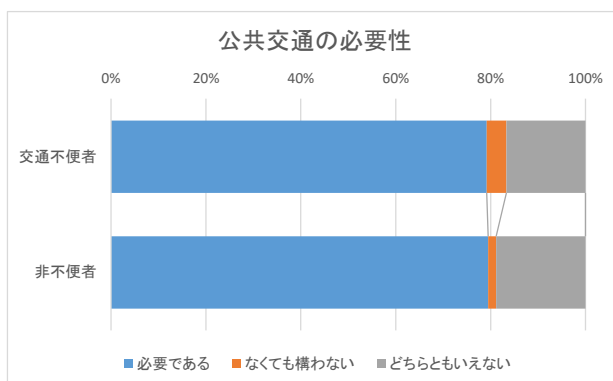
- ・村に公共交通が必要かどうかを尋ねたところ、回答者の約8割が「必要である」と回答しており、必要性に対する意識は高いといえる。
- ・「なくても構わない」という回答は少ない一方で、「どちらともいえない」という回答は、交通不便者で17%、非不便者では19%あり、少なくはない水準であるといえる。
- ・過年度調査に比べて「どちらともいえない」比率が高くなってきており、利用率が低いまま運行を続ける現在の地域公共交通に対して懐疑的な考えが強まっているとの見方もできる。

項目	交通不便者		非不便者		合計	
	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
必要である	19	79.2%	337	79.5%	359	79.1%
なくても構わない	1	4.2%	7	1.7%	9	2.0%
どちらともいえない	4	16.7%	80	18.9%	86	18.9%
無回答	0	-	13	-	13	-
合計	24	100.0%	437	100.0%	467	100.0%

②運営が厳しくなった場合の対応

- ・村営巡回バスの運営が、財政的に厳しくなった状況を想定した際の今後のあり方については、全体としては「財政的に賄える水準に縮小」が48%と最も多く、次いで「村民全体で負担」が32%、「値上げして利用者が負担」が17%となっている。
- ・過年度調査では、「村民全体で負担」が最も高かったが、今回の調査では意見が逆転している。上述の通り、利用率の低さが目に留まりやすい状況にもなってきており、村の交通政策のあり方を再考する必要がある局面とも考えられる。

項目	交通不便者		非不便者		合計	
	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
廃止すべき	0	0.0%	10	2.3%	10	2.2%
財政的に賄える水準に縮小すべき	11	45.8%	143	32.9%	217	48.4%
運賃を値上げして不足分をカバー	4	16.7%	125	28.8%	78	17.4%
運賃には転嫁せず村民全体で負担	9	37.5%	156	35.9%	143	31.9%
無回答	0	-	28	-	19	-
合計	24	100.0%	462	100.0%	467	100.0%

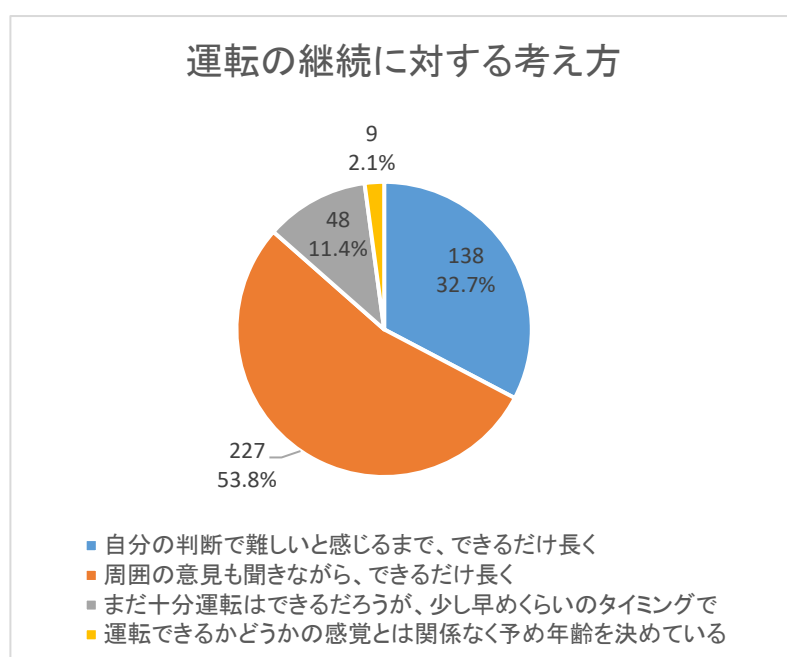


③高齢運転に対する考え方

高齢ドライバーによる交通事故の報道などが相次いでなされ、免許返納も推奨されてきている。一方、村内には公共交通が乏しく、自家用車のない生活が不便であることから、高齢になった際の運転の継続については、難しい判断に迫られる。そのようななかで、運転の継続に対する考え方とその具体的な年齢について尋ねたところ、以下のような結果となった。

- ・「できるだけ長く運転を続けたい」という意向が総じて強く、全体の 87% を占める。
- ・そのなかで、「自分の判断で長く」は 33%、「周囲の意見を聞いて」が 54% となっており、利己的な判断が危険であることを踏まえていることがうかがえる。
- ・逆に、長く続けずに、「早いタイミングで」運転をやめるという回答も 11% あることがわかる。
- ・「予めやめる年齢を決めている」という回答は 2% と少ない。

考え方	回答数	比率
自分の判断で難しいと感じるまで、できるだけ長く	138	32.7%
周囲の意見も聞きながら、できるだけ長く	227	53.8%
まだ十分運転はできるだろうが、少し早めくらいのタイミングで	48	11.4%
運転できるかどうかの感覚とは関係なく予め年齢を決めている	9	2.1%
無回答	15	-
合計	437	100.0%



4-2 公共交通利用実態調査

4-2-1 調査の概要

(1) 調査の目的

本調査は地域公共交通計画策定の基礎データを取得するために実施したものであるが、令和3（2021）年度に実施した「新型コロナウイルス感染症による生活への影響等に関する調査」の一環として、日常の移動や公共交通への意識や意見・要望を把握したものである。

(2) 調査対象

村営巡回バス及びNPO タクシー利用者

(3) 調査期間

令和3（2021）年9月6日～令和3（2021）年9月24日

(4) 調査方法

以下の2種類の方法で実施した。なお、用いた調査票は同様である。

調査種別	調査の位置づけ・実施方法	調査期間
①車内配布 アンケート	利用者調査の主となる調査であり、村営バス全路線、NPO タクシーの車内にて配布し、車内の回収ボックスのほか、郵便ポストへの投函（＝郵送回収）も可能とした。	令和3年 9月6～20日
②乗り込み ヒアリング	①の調査を補完するため、南回り線・北回り線の主要2路線について調査員が乗り込み、利用者から直接、利用状況等を聞き取った。	令和3年 9月22～24日

(5) 調査項目の設定

- ・個人属性（性別、年齢、居住地等）
- ・公共交通の利用環境（バス停までの距離、家族送迎の状況）
- ・調査当日の移動実態（目的、施設、頻度）
- ・バス利用の満足度
- ・その他自由意見・要望等

(6) 回収結果

(4)に示した2種類の調査方法により、合計73票の回答を取得した。

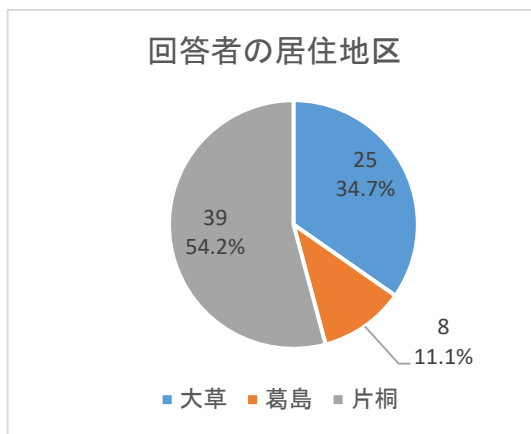
4-2-2 調査結果

(1) 回答者の属性

① 居住地

- ・片桐地区が最も多く全体の 54%、次いで大草地区が 35%、葛島地区が 11%となっている。
- ・これは概ね村の人口分布と合致するものとなっている。

居住地区		回答数	比率
大草 (25)	飯沼	3	4.2%
	美里	2	2.8%
	北組	1	1.4%
	下平	3	4.2%
	八幡平	3	4.2%
	中組	4	5.6%
	沖町	5	6.9%
	三共	1	1.4%
	南陽	1	1.4%
	桑原	2	2.8%
葛島 (8)	葛北	2	2.8%
	柏原	3	4.2%
	渡場	1	1.4%
	柳沢	2	2.8%
片桐 (39)	横前	0	0.0%
	針ヶ平	0	0.0%
	小平	1	1.4%
	竹ノ上	2	2.8%
	小和田	6	8.3%
	中央	7	9.7%
	中通	1	1.4%
	上前沢	0	0.0%
	田島	0	0.0%
	中田島	8	11.1%
	南田島	8	11.1%
	牧ヶ原	2	2.8%
	南原	4	5.6%
無回答		1	—
合計		73	100.0%

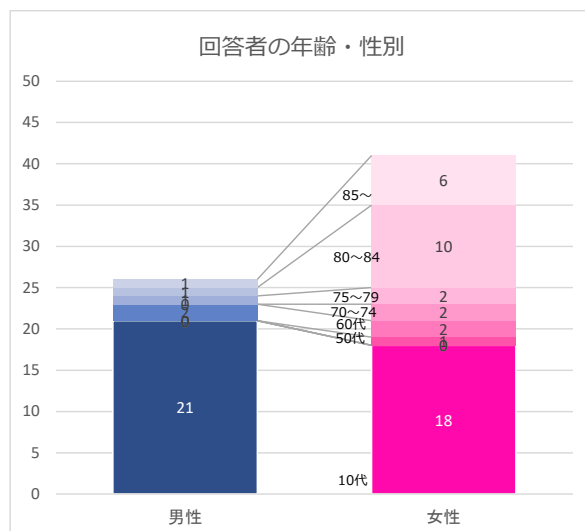


②年齢・性別

- ・男性 38%、女性 62%となっており、女性のほうが多い。
- ・年代は10代（高校生等）が54%と過半数を占めている。
- ・20～40代の利用者はおらず、50代以上が残りの46%と二極化している。
- ・よって、以降の設問においては、必要に応じて10代と50代以上の二区分での集計を行っている。

年代	男性	女性	無回答	合計	比率
10代	21	18	0	39	54.2%
20代	0	0	0	0	0.0%
30代	0	0	0	0	0.0%
40代	0	0	0	0	0.0%
50代	0	1	0	1	1.4%
60代	2	2	1	5	6.9%
70～74歳	0	2	0	2	2.8%
75～79歳	1	2	2	5	6.9%
80～84歳	1	10	1	12	16.7%
85歳以上	1	6	1	8	11.1%
無回答	0	1	0	1	—
合計	26	42	5	73	100.0%
比率	38.2%	61.8%	—	100.0%	

※比率は無回答を除いたもの

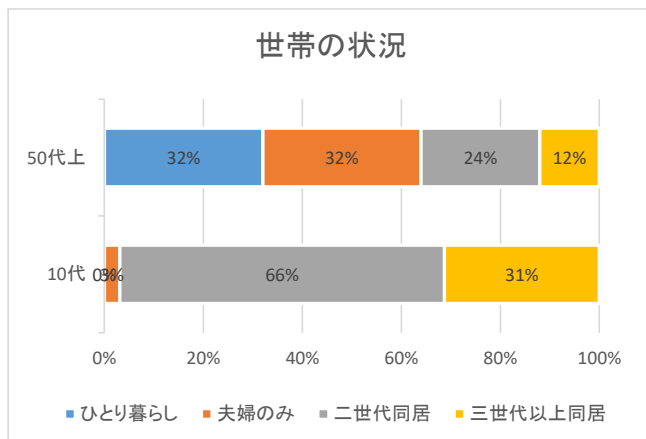


③世帯の状況

- ・10代では、核家族と呼ばれる二世帯同居が66%と圧倒的に多い。
- ・50代以上ではひとり暮らしが32%、夫婦のみが32%となっている。60代以上の高齢者層についてはいわゆる「高齢者のみ世帯」で、同居家族の支援が受けにくい状況などうかがえる。

項目	回答数		合計	比率
	10代	50代上		
ひとり暮らし	0	8	8	0.0%
夫婦のみ	1	8	9	1.7%
二世帯同居	21	6	27	36.2%
三世帯以上同居	10	3	14	17.2%
無回答	7	8	15	—
合計	39	33	73	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



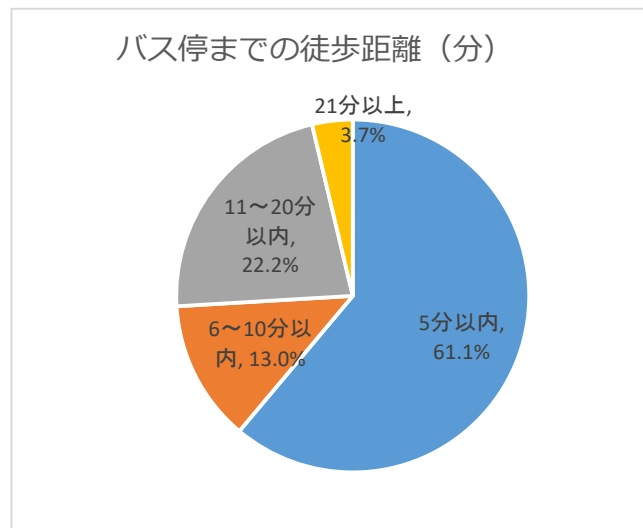
(2) バスの利用環境

①バス停までの距離

- ・バス停までの距離は「5分以内」が最も多く 61%。「10 分以内」までを加えると 74%で概ね 3/4 が該当する。
- ・比較的バス停に近い方の利用が多い。逆にいえば、これ以上遠い人の利用は敬遠されている可能性も考えられる。
- ・ただし、11 分以上の距離で利用している人も一定数おり、利用しづらいなかで利用しているという実態もうかがえる。

項目	回答数	比率
5分以内	33	61.1%
6～10分以内	7	13.0%
11～20分以内	12	22.2%
21分以上	2	3.7%
無回答	19	—
合計	73	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

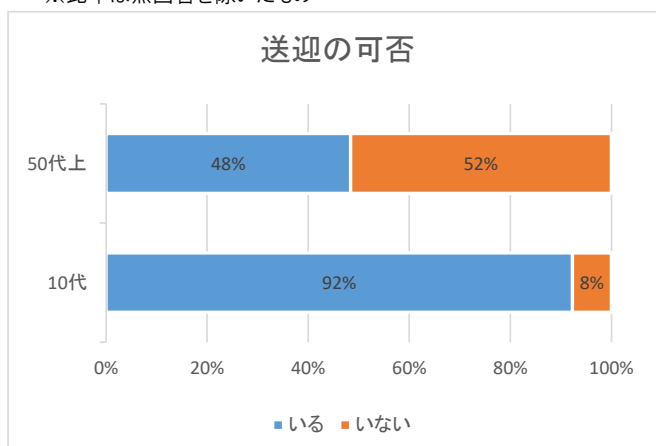


②送迎の可否

- ・身近に自家用車で送迎してくれる人がいるかどうかという質問に対しては、年代によって回答が大きく異なり、10代（高校生）では92%が「いる」となったものの、50代以上では「いない」が52%と半数以上を占めた。
- ・高校生は家族送迎とバスが選べる反面、高齢者はバスに頼らざるを得ない状況になっていることなどが考えられる。

項目	回答数		合計	比率
	10代	50代上		
いる	36	15	51	71.8%
いない	3	16	20	28.2%
無回答	0	2	2	—
合計	39	33	73	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



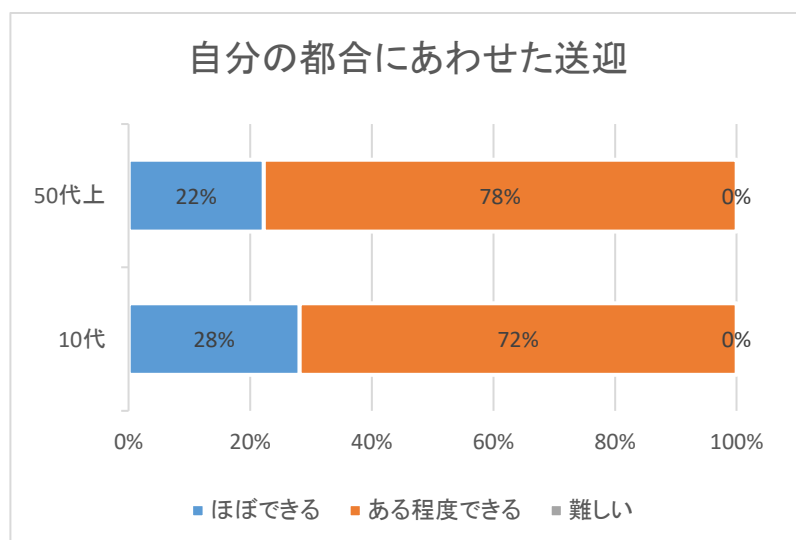
③自分の都合にあわせた送迎の可否

- ・前問で、「送迎してくれる人がある」と回答した方に、送迎してもらう場合に、自分の都合にあわせた送迎をしてもらえるかを尋ねたところ、「ほぼできる」が27%、「ある程度できる」が73%で、「難しい」という回答はなかった。
- ・年代別にみても概ね同様の傾向であるが、10代のほうがやや送迎がしてもらいやすい環境にあることがうかがえる。

項目	回答数		合計	比率
	10代	50代上		
ほぼできる	9	2	11	26.8%
ある程度できる	23	7	30	73.2%
難しい	0	0	0	0.0%
無回答	4	6	10	—
合計	36	15	51	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

※回答対象は前問で送迎者が「いる」方

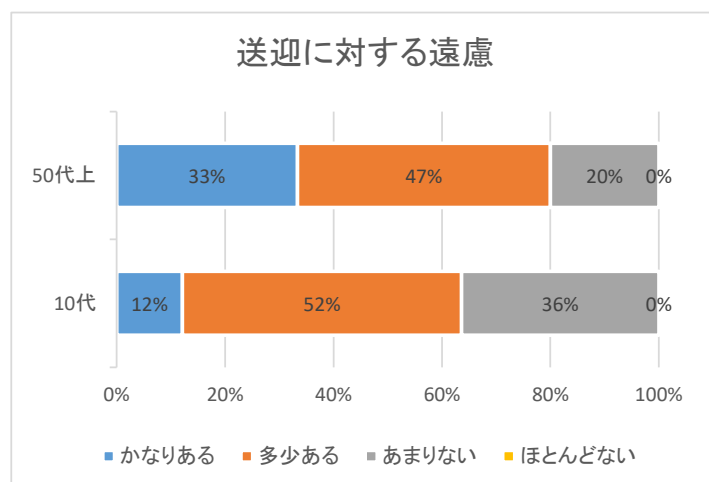


④送迎に対する遠慮の気持ち

- ・前問同様に、「送迎してくれる人がある」と回答した方に、送迎してもらう場合に、相手に対して遠慮の気持ちがどの程度あるかを尋ねたところ、「多少ある」が両年代ともに最も多く 50%前後となった。
- ・「ほとんどない」という回答はなかったが、「かなりある」に関しては 50 代以上と 10 代とで大きく異なり、50 代では 33%と回答割合が高い。

項目	回答数		合計	比率
	10代	50代上		
かなりある	4	5	9	18.8%
多少ある	17	7	24	50.0%
あまりない	12	3	15	31.3%
ほとんどない	0	0	0	0.0%
無回答	3	0	3	—
合計	36	15	51	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



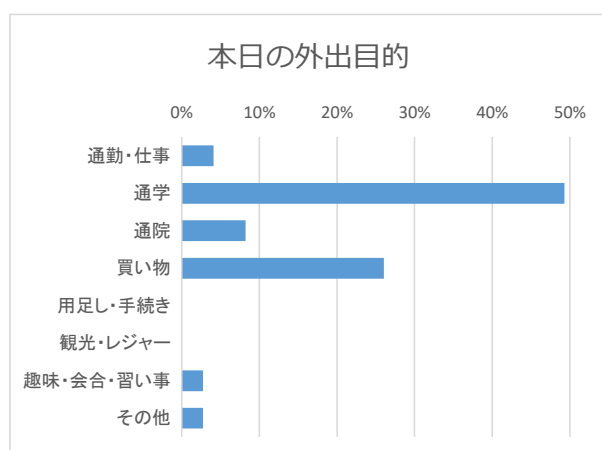
(3) 調査当日の移動状況

①外出目的

- ・調査当日の村営巡回バス・NP0 タクシーを利用したの外出目的としては、「通学」が最も多く 49%、次いで「買い物」が 26%、「通院」が 8%となった。
- ・年代別の区分表は掲載していないが、10 代の高校生が通学で、50 代以上の利用者が買い物、通院とほぼ分かれている。

項目	回答数	比率
通勤・仕事	3	4.1%
通学	36	49.3%
通院	6	8.2%
買い物	19	26.0%
用足し・手続き	0	0.0%
観光・レジャー	0	0.0%
趣味・会合・習い事	2	2.7%
その他	2	2.7%
合計	73	—

※複数回答のため合計は100%にならない



②目的施設の方面

1) 通学

- ・下伊那方面が 50%と半数を占める。個別にみると松川高校が最も多いが、伊那大島駅で JR 飯田線に乗り換えて飯田市内の高校に通う高校生も比較的多い。
- ・上伊那地域は 36%で、飯島駅で J R 飯田線に乗り換えて、駒ヶ根市、伊那市の高校への通学となっている。

2) 通院

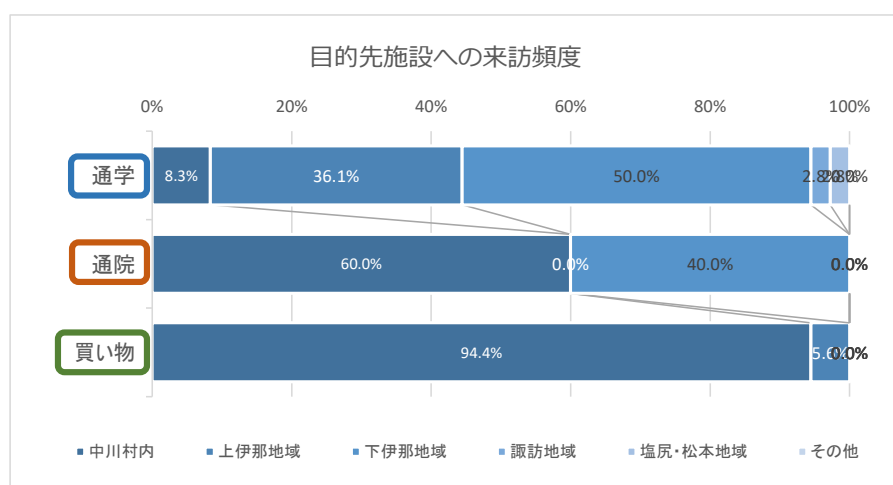
- ・村内が 60%を占める。件数が少ないため、分析が難しいが回答の多くが南向診療所となっている。
- ・下伊那方面が 40%で下伊那赤十字病院のほか、伊那大島駅周辺の個人医院なども利用している模様である。

3) 買い物

- ・買い物は 94%が村内となっており、買い物先としてはほとんどがチャオ（マルトシ）となっている。

項目	通学		通院		買い物	
	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
中川村内	3	8.3%	3	60.0%	17	94.4%
上伊那地域	13	36.1%	0	0.0%	1	5.6%
下伊那地域	18	50.0%	2	40.0%	0	0.0%
諏訪地域	1	2.8%	0	0.0%	0	0.0%
塩尻・松本地域	1	2.8%	0	0.0%	0	0.0%
その他	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
無回答	0	—	0	—	2	—
合計	36	100.0%	5	100.0%	20	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

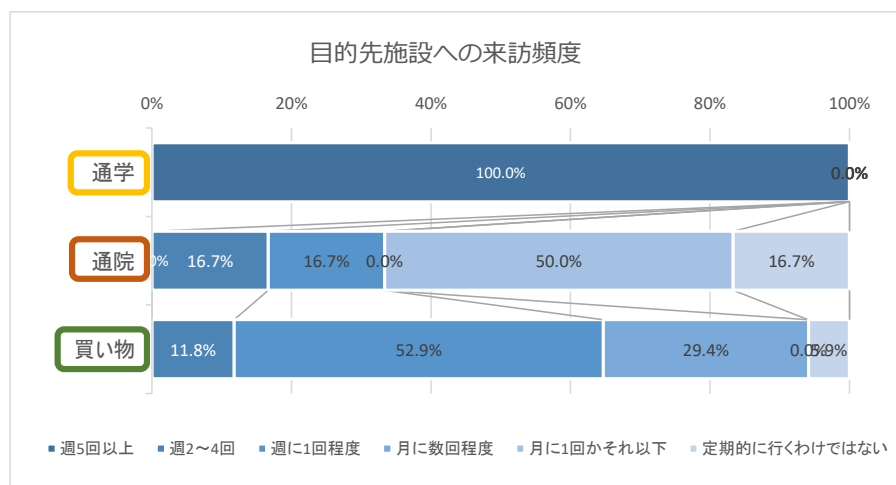


③来訪頻度

- ・当日訪れた施設への来訪頻度は、目的によって大きく異なる。
- ・通学については、「週5回以上」が全数を占め、通院では半数が「月1回かそれ以下」となっている。買い物は「週2～4回」が53%と最も多くなっている。

項目	通学		通院		買い物	
	回答数	比率	回答数	比率	回答数	比率
週5回以上	36	100.0%	0	0.0%	0	0.0%
週2～4回	0	0.0%	1	16.7%	2	11.8%
週に1回程度	0	0.0%	1	16.7%	9	52.9%
月に数回程度	0	0.0%	0	0.0%	5	29.4%
月に1回かそれ以下	0	0.0%	3	50.0%	0	0.0%
定期的に行くわけではない	0	0.0%	1	16.7%	1	5.9%
無回答	0	—	0	—	2	—
合計	36	100.0%	6	100.0%	19	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

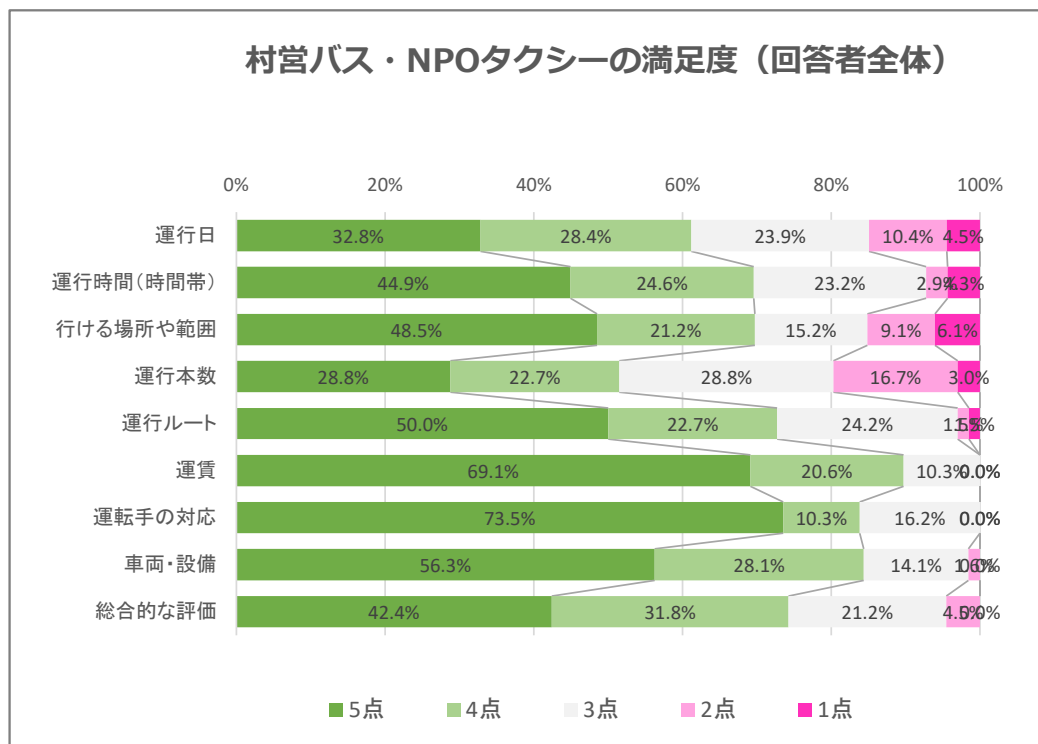


(4) 公共交通に対する評価

- ・利用者に公共交通の満足度を項目別に尋ねたところ、最も満足度の高かった項目は「運賃の負担」で、5段階評点の5と4を合計した比率を「満足度」と定義づけると90%となった。次いで「車両・設備」、「運転手の対応」が高く80%を超えている。
- ・一方、最も低かったのは運行本数で満足度52%、次いで「運行日」で61%にとどまっている。
- ・全項目を通じた「総合的な評価」は満足度74%、平均評点4.1となった。
- ・10代と50代以上の評価として評点は若干、10代が高い程度で全体に大きな差異は少ないが、目立つのは「運行ルート」と「行ける場所や範囲」で50代以上が大きく下回っており、通学時間帯以外は遠回りでの運行となっている点、駒ヶ根市や高森町などに直接アクセスできない点などが影響しているものと考えられる。

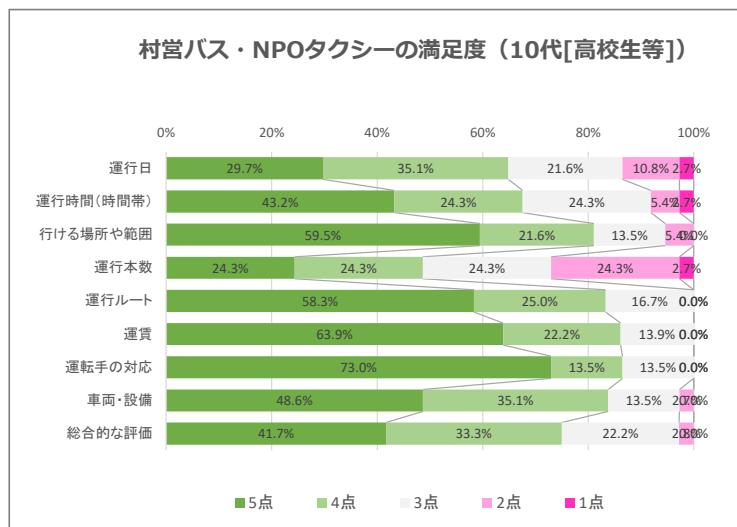
項目	[評価点]					無回答	合計	満足度	平均 評点
	5 ←	4 ←	3	2	1 →				
運行日	22 32.8%	19 28.4%	16 23.9%	7 10.4%	3 4.5%	6 -	73 100.0%	61.2%	3.7
運行時間(時間帯)	31 44.9%	17 24.6%	16 23.2%	2 2.9%	3 4.3%	4 -	73 100.0%	69.6%	4.0
行ける場所や範囲	32 48.5%	14 21.2%	10 15.2%	6 9.1%	4 6.1%	7 -	73 100.0%	69.7%	4.0
運行本数	19 28.8%	15 22.7%	19 28.8%	11 16.7%	2 3.0%	7 -	73 100.0%	51.5%	3.6
運行ルート	33 50.0%	15 22.7%	16 24.2%	1 1.5%	1 1.5%	7 -	73 100.0%	72.7%	4.2
運賃	47 69.1%	14 20.6%	7 10.3%	0 0.0%	0 0.0%	5 -	73 100.0%	89.7%	4.6
運転手の対応	50 73.5%	7 10.3%	11 16.2%	0 0.0%	0 0.0%	5 -	73 100.0%	83.8%	4.6
車両・設備	36 56.3%	18 28.1%	9 14.1%	1 1.6%	0 0.0%	9 -	73 100.0%	84.4%	4.4
総合的な評価	28 42.4%	21 31.8%	14 21.2%	3 4.5%	0 0.0%	7 -	73 100.0%	74.2%	4.1

※比率は無回答を除いたもの。



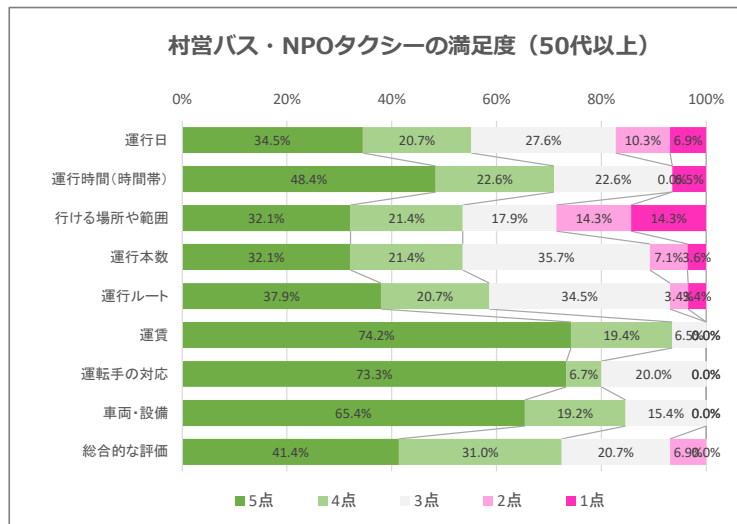
項目	[評価点]					無回答	合計	満足度	平均 評価点
	5	4	3	2	1				
運行日	11	13	8	4	1	2	39	64.9%	3.8
	29.7%	35.1%	21.6%	10.8%	2.7%	-	100.0%		
運行時間(時間帯)	16	9	9	2	1	2	39	67.6%	4.0
	43.2%	24.3%	24.3%	5.4%	2.7%	-	100.0%		
行ける場所や範囲	22	8	5	2	0	2	39	81.1%	4.4
	59.5%	21.6%	13.5%	5.4%	0.0%	-	100.0%		
運行本数	9	9	9	9	1	2	39	48.6%	3.4
	24.3%	24.3%	24.3%	24.3%	2.7%	-	100.0%		
運行ルート	21	9	6	0	0	3	39	83.3%	4.4
	58.3%	25.0%	16.7%	0.0%	0.0%	-	100.0%		
運賃	23	8	5	0	0	3	39	86.1%	4.5
	63.9%	22.2%	13.9%	0.0%	0.0%	-	100.0%		
運転手の対応	27	5	5	0	0	2	39	86.5%	4.6
	73.0%	13.5%	13.5%	0.0%	0.0%	-	100.0%		
車両・設備	18	13	5	1	0	2	39	83.8%	4.3
	48.6%	35.1%	13.5%	2.7%	0.0%	-	100.0%		
総合的な評価	15	12	8	1	0	3	39	75.0%	4.1
	41.7%	33.3%	22.2%	2.8%	0.0%	-	100.0%		

※比率は無回答を除いたもの。



項目	[評価点]					無回答	合計	満足度	平均 評価点
	5	4	3	2	1				
運行日	10	6	8	3	2	4	33	55.2%	3.7
	34.5%	20.7%	27.6%	10.3%	6.9%	-	100.0%		
運行時間(時間帯)	15	7	7	0	2	2	33	71.0%	4.1
	48.4%	22.6%	22.6%	0.0%	6.5%	-	100.0%		
行ける場所や範囲	9	6	5	4	4	5	33	53.6%	3.4
	32.1%	21.4%	17.9%	14.3%	14.3%	-	100.0%		
運行本数	9	6	10	2	1	5	33	53.6%	3.7
	32.1%	21.4%	35.7%	7.1%	3.6%	-	100.0%		
運行ルート	11	6	10	1	1	4	33	58.6%	3.9
	37.9%	20.7%	34.5%	3.4%	3.4%	-	100.0%		
運賃	23	6	2	0	0	2	33	93.5%	4.7
	74.2%	19.4%	6.5%	0.0%	0.0%	-	100.0%		
運転手の対応	22	2	6	0	0	3	33	80.0%	4.5
	73.3%	6.7%	20.0%	0.0%	0.0%	-	100.0%		
車両・設備	17	5	4	0	0	7	33	84.6%	4.5
	65.4%	19.2%	15.4%	0.0%	0.0%	-	100.0%		
総合的な評価	12	9	6	2	0	4	33	72.4%	4.1
	41.4%	31.0%	20.7%	6.9%	0.0%	-	100.0%		

※比率は無回答を除いたもの。

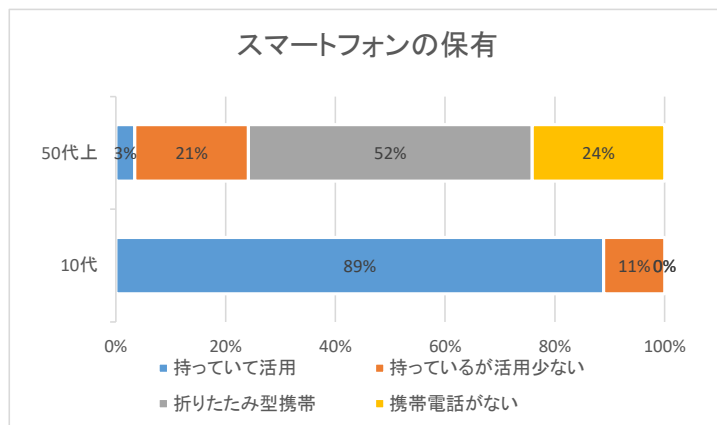


(5) スマートフォンの保有状況

- ・10代に関しては回答者全員がスマートフォンを持っており、ほぼ「活用」している。
- ・50代以上に関しては、スマートフォンの保有率は24%にとどまり、うち「活用できている」と答えたのは1人のみ（3%）にとどまった。
- ・なお、従来型の折りたたみ式の携帯電話を含めると、50代以上でも3/4は保有しており、外出先からの予約等も対応できると考えられる。

項目	回答数		合計	比率
	10代	50代上		
持っていて活用	32	1	33	50.0%
持っているが活用少ない	4	6	10	15.2%
折りたたみ型携帯	0	15	16	24.2%
携帯電話がない	0	7	7	10.6%
無回答	3	4	7	—
合計	39	33	73	100.0%

※比率は無回答を除いたもの



5. 地域公共交通網形成計画の評価

5-1 事業体系（事業一覧）と総評

施策体系／事業名	実施結果
1. 村営巡回バス運行事業	
①運行事業の実施と見直し	網形成計画に位置づけた通り運行を継続した。南回り線と北回り線の統合路線の実施には至らなかったものの、令和元（2019）年度には、東西線車両を活用し東西線からの延伸のかたちで北回り線に乗り入れるなど、比較的大きい路線調整を行った。これにより利用者からの要望の大きかった飯島駅 8 時 8 分発の列車へ接続させるなど改善を図った。 フィーダー系統路線としての位置づけは確保し、期間中継続的に補助金を取得した。
②地域外住民の利用への対応	協議会での承認を得て、平成 29（2017）年度より、地域外住民も利用可能となるよう届出を行い、計画内容を遂行した。
③新規車両の更新	令和元（2019）年度に新規のマイクロバスを 1 台導入した。
2. スクール混乗バス運行事業	
①運行事業の実施と見直し	利用が低調であった東西線の運行見直しを実施。令和元（2019）年度より、しばらく運休となっていた針ヶ平、上前沢、横前、中通等の運行を再開させた。
②地域外住民の利用への対応	協議会での承認を得て、平成 29（2017）年度より、地域外住民も利用可能となるよう届出を行い、網形成計画内容を遂行した。
③新規車両の更新	網形成計画の 5 ヶ年の間には車両更新は行われなかった。
3. 交通空白地有償運送事業	
①運行事業の実施	網形成計画に位置づけた通り、期間中運行を継続した。
②事業者への補助	網形成計画に位置づけた通り、利用者負担の軽減分を村が補助した。
③利用条件の見直しと運用	網形成計画に位置づけた当日予約については、協議は調ったものの、現場の実施体制が対応できず、実施には至らなかった。
④新規車両の更新	網形成計画の 5 ヶ年の間には車両更新は行われなかった。
4. 福祉有償運送事業	
①運行事業の実施	網形成計画に位置づけた通り、期間中運行を継続した。
②利用条件の見直しと運用	上伊那・下伊那全域に運行を拡大し、懸案事項は解消された。
5. 福祉タクシー券事業	
①タクシー券の交付	網形成計画に位置づけた通り、対象者に対して初乗り運賃相当の福祉タクシー券を年間 24 枚交付した。
②対象要件の見直し	利用対象者の要件が厳しく、利用が進まなかったが、網形成計画に位置づけた通り、利用条件の緩和を図り、平成 31（2019）年度より、日中独居の交通不便者についても対象に加えた。これにより、利用の拡大が図られた。

6. 利用促進事業	
(1)地域に対する活動	
①高齢者説明会の開催	網形成計画期間後半の令和2（2020）～3（2021）年度はコロナ禍により、例年通りの実施はできなかったが、前半については定期的な説明会を開催した。「こいこいサロン」におけるバスの乗車体験事業なども開催した。
②中学生説明会の開催	網形成計画に位置づけた通り、毎年2月に中川中学校3年生保護者会会場において、高校進学時のバスの利用方法の説明会を開催した。
③地区説明会の開催	必要に応じて地区説明会を開催した。
(2)利用者獲得・インセンティブの付与	
①年間定期券の交付	網形成計画に位置づけた通り、定期券を交付した。令和元（2019）年度には、申請年度を加えて4年間にわたり交付できるよう制度改正を行った。これにより申請者は大幅に増加し、最終年度の交付実績は22名となった。
(3)情報提供・情報案内	
①時刻表ガイドブック作成	網形成計画に位置づけた通り、ダイヤ改正にあわせて時刻表ガイドブックを作成し、全世帯に配布した。平成30（2018）年度までは従来の冊子型のもので作成していたが、令和元（2019）年度には計画推進事業の一環として、大判の折りたたみのポケットサイズのものを作成した。大きい紙面を活用して、バス路線図マップを見やすく改善した。
②公共交通WEBサイトの構築	網形成計画に位置づけた通り、村のWEBサイトの「バス・公共交通」のページに、時刻表ガイドブックへの掲載情報を中心に掲載、更新を行っている。
③メディアによる情報発信	網形成計画に位置づけた通り、村広報に公共交通に関する情報を定期的に掲載している。令和2年度においてはバス無料の日についてPRを行い、「望岳荘へいきましょう」「チャオへ買い物にいきましょう」キャンペーンを実施した。
(4)各種団体等との連携	
①定期券保有者優遇制度	網形成計画に位置づけた通り、定期券保有者に対する村内店舗での割引サービス等を実施した。令和2（2020）年度現在、村の中心にあるスーパーを含めた2事業者の参画を得ている。
②公民館・社会福祉協議会等との連携	網形成計画に位置づけた通り、村内の公的機関に対して、バスを利用したイベント参加や会議出席等と呼びかけており、定期的な利用が行われている。
7. マネジメント事業	
①各種調査	中間年度と最終年度に利用者アンケート調査、住民アンケート調査を実施した。
②評価検証・改善検討	調査結果などに基づき、毎年、評価検証を行った。各年度の最終の交通会議において暫定値を公表、年度の初回の交通会議において、確定数値を提示し、協議を行った。
③会議の開催・運営	事業の実施報告・評価検証・改善検討のために、地域公共交通会議を定期的に開催。原則として毎年2回開催、令和3（2021）年度は計画策定年であるため4回開催した。

5-2 目標設定に対する評価

5ヶ年計画の最終年度（令和3（2021）年度12月時点）において、把握できている達成状況は以下の通りとなっている。

A＝目標達成 B＝目標達成には至らないものの一定の成果が認められる C＝達成に至らず要改善検討

（1）利用実績

①村営巡回バスの利用者数

指標	目標値(R02年度)	R02結果	評価
全路線での月平均利用者数 （北回り＋南回り） H27年度比5ヶ年で5%増 【利用者数調査】	合計：2,354人／月	1,520人／月 （達成率65%）	C （暫定）
達成状況等 計画期間中を通じて、目標値を下回る状況が続いていたが、令和2（2020）年度は4～5月にかけて新型コロナウイルスの感染拡大による緊急事態宣言の発令、学校の休校があったため、村営巡回バスの利用者数は、4月が前年比31%、5月が19%と大幅に減少した。しかしながら、宣言解除後の6月は2,488人／月と前年比109%、この2年間でも最大の人数を記録し、少子化傾向のなかでも、また、高校生の人数自体が少ない年代にあるなかでも、利用者層自体は維持できているものと判断できる。最終年度である令和2（2020）年度は、設定した目標値に対して、評価すること自体が馴染まないという見方もできるが、目標値である2,354人／月は大きく下回ったため、暫定的にCと評価する。			

②NPOタクシーの利用者数

指標	目標値(R02年度)	R02結果	評価
月平均利用者数 H27年度比5ヶ年で5%増 【利用者数調査】	220人／月	139人／月 （達成率63%）	C
達成状況等 NPOタクシーについては、連携計画策定時の地区説明会などに注力し、平成26（2014）年度には前年比3倍以上の増加という実績をあげたが、以降は減少傾向が続いている。基準年として設定した平成27（2015）年度の利用者数を下回った状態でスタートしており、昨年度の161人／月の数字をさらに15%下回っている。令和2年度はコロナ禍であるため、外出が控えられたことが原因と考えられるが、社会環境も年々変化してきているなかで、より一層の利用促進が求められる。			

③福祉タクシー券の年間申請者数

指標	目標値(R02年度)	R02結果	評価
年間申請者数 H27年度比5ヶ年で倍増 【保健福祉課集計】	28人	76人 （達成率271%）	A
達成状況等 保健福祉課でのPRの効果などで申請者数（発行枚数）は大幅に増加している。昨年から伸びとしては僅かであるが目標値に対しては2.7倍に達しており、A評価と位置づける。村営巡回バスの利用者数が低調であるなか、福祉タクシー券は好調に推移しており、高齢の交通不便者のニーズに合致した施策になっているものと考えられる。			

④福祉タクシー券の利用枚数比率

指標	目標値 (R02 年度)	R02 結果	評価
申請者における利用枚数比率	70%	37%	B
達成状況等	福祉タクシー券については、実質的にどれだけ利用されたかが重要な指標となるため、発行枚数とあわせて評価している。令和2年3月末における発行枚数が1,776枚で、利用枚数が659枚であるため、利用枚数比率は37%となっている。前年から2ポイントの減少となっており、目標値に対しては半数程度にとどまっている。 福祉タクシー券の利用者については、巡回バスやNPOタクシーの利用層と重複していることもあり、巡回バスやNPOタクシーの利用ができない時間や目的地に場合にのみ、タクシー券を利用しているというケースも増えているものとみられる。令和2（2020）年度はコロナ禍もあり、外出自体が難しい状況であったことも考えられる。目標値に対しては下回っているもの、利用枚数自体は昨年度比で110%となっており、利用自体は増えていることからB評価と位置づける。		

⑤定期券購入者数

指標	目標値 (R02 年度)	R02 結果	評価
定期年間販売数 (定期券+NAKAMOの枚数) 5ヶ年で5%増加	182人	141人 (達成率77%)	B
達成状況等	H27（2015）年度の実績を基準に目標値を設定している。①にも記した通り、高校生の人数が少ない期間に差し掛かっているなかでは、概ね例年の水準を維持していると考えられ、目標に達してはいないもののB評価とする。		

(2)利用促進事業実績

①高齢者説明会の開催

指標	目標値 (R02 年度)	R02 結果	評価
年間の開催回数	10回以上	1回	C
達成状況等	地区単位で開催されている高齢者向けの集会「いきいきサロン」と、社会福祉協議会の事業である「縁が輪喫茶」と連携して、例年、高齢者向けの公共交通利用説明会を開催している。最終年度である令和2（2020）年度はコロナ禍により、説明会は基本的に控えるものとしたが、以前より要望のあった中央地区「こいこいサロン」において、7月にバスの乗車体験事業を開催した。		

②高校進学時説明会の開催

指標	目標値 (R02 年度)	R02 結果	評価
年間の開催回数	1回	1回	A
達成状況等	高校進学を控えた中学3年生の3学期に確実に実施していくことを掲げており、毎年欠かさず2月に実施している。少子化傾向が続くなかでも、①にも記した通り、高校生の利用者層自体は一定数を維持できているものとみられ、A評価とする。		

③免許返納者への定期券交付

指標	目標値 (R02 年度)	R02 結果	評価
年間の交付人数	6 人以上	22 人	A
達成状況等 導入当初は 1 回限りの配布であったが、令和元（2019）年度より申請年度内＋その後 3 年間の配布というように制度を改正している。H27（2015）年度以降、6 人、4 人、3 人、2 人と減少傾向が続いてきたが、昨年度は 11 人、令和 2（2020）年度は 22 人と明確に回復傾向がみられる。また昨今、高齢ドライバーのアクセル・ブレーキの踏み間違い事故なども大きく報道され、免許返納なども呼びかけられたことも後押ししたものと考えられる。高齢者に対して、公共交通への利用転換を促す好機でもあり、引き続き呼びかけていくことが求められる。			

④定期券優遇制度の協賛企業数

指標	目標値 (R02 年度)	R02 結果	評価
協賛企業による定期券保持者 優遇制度 実施店舗数	最終年度までに 10 店舗まで増	2 店舗	C
達成状況等 事業初年度とした平成 28（2016）年度に 2 店舗の参画を得て以降、増えていない。最終年度までに 10 店舗まで増やすことを目標としているため、さらに呼びかけていくことが求められる。			

(3) 住民意識

①公共交通に対する意識（最終年）

指標	目標値 (最終年度=R3)	R03 結果	評価
「公共交通は村民全体で 支えるべき」という意識 【村民者アンケート調査】	40%以上	32%	C
達成状況等 前回調査では、「村民全体で支えるべき」の比率は 36%であったが、最終年度の調査では 32%と低下している。さらには「財政的に賄える水準に縮小」という意見は前回調査では 32%だったのに対し、最終年度の調査では 48%と大幅に増え、「村民全体で～」を逆転している。村内で運行されているバスについて利用率の低さが目に留まりやすい状況にもなっており、村の交通政策のあり方を再考すべき局面とも考えられる。			

(4) 利用者満足度

①村営巡回バス・NPOタクシーの満足度評価（最終年）

指標	目標値 (最終年度=R3)	R03 結果	評価
各評価項目を平均した 「総合的な満足度」 【利用者アンケート調査】	80%以上	74%	B
達成状況等 ※当初、巡回バスとNPOタクシーを個別に評価することとしていたが、最終的に一体で評価 中間年度の調査結果では、満足度が高齢者で 85%、高校生で 90%、両者の合計で 89%と非常に高い満足度となっていたが、最終年度の調査では 50 代以上の層で 72%、10 代で 75%と低下した。運行本数などが満足度が低いことがわかっており、これらへの対応など利便性、サービス向上に努める必要がある。			

6. 問題・課題の整理と計画の方向性

6-1 問題・課題の整理

(1) 地域公共交通をとりまく現況

- ・引き続きの過疎化、少子高齢化。少子高齢化は若干鈍化するも、生産年齢人口の減少が顕著。
- ・有効な対策が図られても、今後30年間でさらに3/4まで減少する見通し。
- ・高齢者のみの世帯が23%。うち4割が高齢単身世帯。単身高齢世帯はこの25年で3.4倍に急増。
- ・段丘による急峻な地形、坂道も多い。高齢者はバス停までの徒歩が困難な状況も。
- ・高校、総合病院などは村内になく、日常生活での移動において村外への移動の必要性が高い。
- ・民間の公共交通機関はJR飯田線を除いて、これまでに全て廃止・撤退。飯田線についても、村域の大半で徒歩での利用は困難。
- ・この結果、自家用車に依存せざるを得ない。全国的にみても中川村は自家用車依存が顕著。とくに80代以上になっても運転を継続している率が高い。

(2) 住民の移動パターン

- ・村の位置的な特性として、上伊那（駒ヶ根・伊那）と下伊那（飯田）の両方面に移動ニーズがある。
- ・交通不便者にとっての重要な移動は「通学」「通院」「買い物」
- ・目的先およびアクセスが不可欠な施設として、通学では飯島駅、伊那大島駅、松川高校。通院では南向診療所、片桐診療所、下伊那赤十字病院。買い物ではチャオ、と位置づけられる。
- ・村内の交通不便者においては「家族送迎」への依存が高く、利用する交通手段の7割を占めている。

(3) 公共交通に対する住民意識

- ・村営巡回バスの運営が厳しくなった場合の対応については、過年度の調査では「村民全体で負担」が最も高かったものが、今年度の調査では「財政的に賄える水準に縮小」のほうが多くなり、逆転している。
- ・村の基本方針である「交通不便者の生活を支えるために一定のサービス水準を確保しつつ、税金を投入して永続的に維持していく」が浸透してきていると見込んでいたが、乖離してきている。
- ・村営巡回バスの利用者数が少ないことが、村民生活のなかで目に留まる状況にもあり、現状のままでは理解が得にくい状況になっているともいえる。

(4) 現行交通施策の運用上の課題

①村営巡回バス

- ・以下の理由により、効率的でわかりやすいルート設定が行いにくい。
 - 1) 天竜川を挟んで村域が二分され、渡河位置などが限られている
 - 2) 河岸段丘地形により、段丘面を結ぶ道路網が限られている
 - 3) 幹線道路以外は細い道が多く、バス車両（マイクロバス）での運行には支障がある
 - 4) 上記1, 2のために、ひと筆書き的な運行をすると路線距離及び所要時間が非常に長くなる
 - 5) 上記4を避けようとする、カバーできない地区が生じる、カバーしても本数が限定される
 - 6) 村民の移動ニーズとして、上伊那方面と下伊那方面の両方があり、それぞれに動線（路線）を確保しなくてはならない
 - 7) 上記1～4のような特性のなかで、5, 6に対応させようとする、エリアや系統を細かく区分せざるを得ず、結節点での乗継ぎも生じる
- ・以上のような状況のなかでも、できるだけ利用者ニーズに応じた運行に努めてきているが、運行が複雑化しており、新規利用者にはハードルが高い状況といえる。とくに網形成計画の5ヶ年のなかでは、東西線から北回り線、南回り線に乗り入れるようなかたちにもなっており、さらに複雑化した面も否めない。
- ・高齢者の自家用車利用が増え、少子化で高校生も減っており、主な利用者層自体が減少してきている。この1～2年はコロナ禍での外出自粛などもあり、村営巡回バスの利用者数は網形成計画の5ヶ年のな

かで 28%減少（R2/H28）している。

- ・とくに高齢の利用者については、新規利用者が獲得できていないなかで、従前からの利用者の平均年齢が高くなってきており、バスの乗降やバス停までのアクセスに支障がみられる。運行の範囲や運行ルートに対する満足度も高くない。身近な人に送迎を頼めない人も多く、困窮度合いがますます高くなってきているものとみられる。
- ・高校生については、部活動等で土日祝日の運行ニーズが高いほか、テスト期間など日中の帰宅時の便がない、という声があがっている。

②スクール混乗バス

- ・本数も少なく利用形態が限定されることで、利用者数も少ない東西線については、網形成計画策定にあたり、北回り線、南回り線とは区分した「スクール混乗バス」と位置づけた経緯がある。
- ・その後の運用のなかで、北回り線、南回り線に乗り入れるかたちで再編を行い、利用者は増加したものの、スクール混乗の東西線としての位置づけからも外れてきたという見方もある。
- ・利用者層の傾向としては①と同様である。

③NPOタクシー

- ・平成 26（2014）年度のリニューアルにおいて、利用者が大幅に増加したが、網形成計画の 5 ヶ年のなかでは、減少傾向が続いており、31%減少（R2/H28）している。
- ・電話で事前に予約をしなくてはならないことの煩わしさ、帰り便の予定の変更が難しい、当日予約にも対応していないなど、利便性が高くないのも実情である。
- ・これらを改善するための予約受付時間の拡大（当日予約）なども、交通会議では認められているが、現場のオペレーションが対応できない状況で、運用は先送りとなっている。現状での予約配車等もすべて手作業で行われている。
- ・地域の互助の精神に基づいて発足した小規模な運営組織であり、事業の継続についての協議が必要な段階に入っている。

④福祉有償運送

- ・平成 26（2014）年度のリニューアルにおいて、それまで制約があった運行範囲が上伊那・下伊那地域全域に拡大、平成 27（2015）年度には、村外への買い物目的での利用も認められるようになり、利便性が向上している。
- ・導入から約 15 年が経過し、懸案事項が概ね解決され、施策としては安定してきている。

⑤福祉タクシー券補助

- ・平成 26（2014）年度のリニューアルに伴い、導入された際には、利用枚数や利用条件などの制約があり、利用が低調であったが、その後、枚数の緩和、日中独居の高齢者も対象に加えるなどしたことで利用が増加した。
- ・懸案事項が概ね解決され、施策としては安定してきている。

6-2 計画の方向性と網形成計画からの調整点

6-1 で整理した課題を踏まえ、地域公共交通計画の方向性や網形成計画（前計画）からの調整事項などを以下に整理した。

①地域公共交通の確保維持全般に対する村としての姿勢

課題	<u>運転ができなくなったときの村での暮らしに不安</u> を感じる住民が多いなか、地域公共交通を「 <u>縮小すべき</u> 」という声も増えてきている傾向がある。村としての取り組み姿勢を明確に示すことが必要である。
方向性・調整点	網形成計画においては、「 <u>自家用車を利用できない人も安心して住み続けられる村を目指し、地域公共交通に関しても、費用を投じてしっかりと維持していく</u> 」という方針を示している。計画期間の5年間に法改正や社会動向などの変化はあったものの、引き続きこの方針を継続していくことが望ましいと考えられる。大きな方向性は変わらないが、 <u>支障箇所や非効率な部分も浮き彫りとなっており、これらについては積極的に改善</u> を図り、より、これからの時代に馴染むものとしていく。

②村営巡回バスのあり方

課題	村の地形や道路網、利用者の移動ニーズ等の関係から、 <u>複雑な路線設定</u> が避けられず、 <u>非効率</u> な面がある。利用者層は <u>高校生と高齢者に二極化</u> しており、高校生の通学には比較的効率よく対応しているものの、 <u>高齢者の移動ニーズには合致できていない</u> 面もみられる。さらに、高齢者層については利用者の平均年齢が高くなっており、身体的な衰えから、 <u>バス停までのアクセスに支障が大きくな</u> ってきている。このようななかで、従来通りのバス運行のあり方を再検討する必要に迫られている。この際、東西線の位置づけについてもあわせて考える必要がある。
方向性・調整点	高校生の通学利用に対応した <u>朝夕の便は現行通り</u> で基本的に問題ないものと考えられる。一方、高齢者については、身体的な衰えが目立つことから、 <u>ドア to ドアに近いかたちでの送迎</u> の必要性が高まってきているものと考えられる。 このためには、現在の「定時定路線型」の運行から、地域内を臨機応変に動くことのできる「 <u>区域型・デマンド型</u> 」での <u>運行</u> が馴染むものと考えられる。車両についても幹線道路だけでなく、細街路にまで入っていくことのできる小型車両（ワゴン車等）での運行があわせて必要になるものと考えられる。 高校生の通学時間と高齢者の通院・買い物等の時間は、朝は一部で重なるものの、基本は異なることから、時間帯を区切って2つの運行形態を並立させることも可能と考えられる。したがって、今回の計画では、これまでの巡回バスの形態を大きく見直す方向で進めていくものとする。

③NPOタクシーの位置づけ

課題	NPOタクシーは、 <u>村営巡回バスでカバーできない移動を補完</u> するという位置づけのもとで、公共交通空白地有償運送の形態でこれまで実施してきている。事業主体であるNPO法人は、本事業を担うために発足し、これまで15年以上にわたり、運行を続けてきているが、小規模な組織であり、 <u>規模の拡大や柔軟な運行に対応するのが難しい</u> 状況にある。利用促進なども進めづらく、利用者の減少も目立っている。
方向性・調整点	②に掲げた通り、村営巡回バスの運行を朝夕に限定し、日中の運行をデマンド型に移行できる場合には、これを <u>新しい村の主軸のシステム</u> とし、現在のNPOタクシーはここに集約していくことが望ましいと考えられる。 全国的には、 <u>スマートフォンなどITを活用した予約配車システム</u> なども普及してきており、村でも現在の支障事項などの解決に資するような新しいシステムの導入についても併せて検討していくことが求められているといえる。

④福祉タクシー券

課題	網形成計画の計画期間中に利用条件などを緩和したことで利用が伸び、交通不便者にとって有用な施策として定着してきている。引き続きの運用が求められるが、②③の施策の導入に伴って、 <u>見直す必要性の高い施策</u> と位置づけられる。
方向性・調整点	導入の検討を目指す新しいシステムがタクシーの仕組みにより近いものになると、現在の福祉タクシー券との棲み分けが難しくなってくるのが考えられる。 <u>新しいシステムを効果的に運用できる形態で、現在の福祉タクシー券の制度を調整</u> していくことが必要となる。

⑤地域づくり・ネットワークなどの視点

課題	地域公共交通計画では、網形成計画に引き続き、 <u>コンパクトシティ</u> や「交通網」としての <u>ネットワークの視点</u> などが重要視される。新しい計画においての調整点などを見定める必要がある。
方向性・調整点	中川村総合戦略のなかでは「 <u>ちいさな拠点</u> 」を打ち出しており、それを <u>構築するための手段</u> として <u>巡回バス、スクールバス、NPOタクシー</u> を位置づけている。網形成計画でも同様である。 ②③の施策の再構築にあわせて、交通手段は変わっていくものと考えられるが、村内の拠点や、幹線交通であるJR飯田線への接続や隣接町村の交通機関への接続などは、 <u>網形成計画の方向性からは基本的には変わらないもの</u> と考えられる。

⑥公共交通に対する意識醸成・利用促進

課題	公共交通の維持における利用促進の重要性は、網形成計画でも掲げている通りであるが、住民の公共交通に対する意識は、計画期間の5年間に於いて、 <u>村で掲げる方向とやや乖離してきている傾向</u> がみられる。新しい計画における位置づけを改めて打ち出すことが必要である。
方向性・調整点	<u>利用促進に関する基本的な方向性は、網形成計画と同様</u> と位置づける。すなわち、利用者の中心をなす交通不便者層に的を絞っていくということになるが、これに加えて、村民全体の意識醸成を図るべく、 <u>将来的に必要となる層</u> などにも積極的に働きかけられるようにしていくことが需要と考えられる。

⑦広域的な視点

課題	網形成計画においては、「地域公共交通は <u>生活圏全体などの広域で整備される</u> ことが望ましく、伊南4市町村にて設置された検討会議において調整を行う」と打ち出している。しかし、この5年間に於いては小規模な動きにとどまった経緯がある。そのようななかで、 <u>長野県でも令和4年度に全県の計画を策定</u> することが発表され、広域圏のなかでの中川村のスタンスを改めて考えていく必要性が高まっている。
方向性・調整点	地域公共交通が <u>生活圏全体で検討される</u> ことが望ましいという考え方に変わりはない。ただし、全県での計画策定、さらには地域別部会（上伊那地域）で個別の協議を進めるという方針が示されている。具体的には、村営巡回バスのようなコミュニティバスについても、 <u>県の骨格的な路線に位置づけられ、支援を受けられる可能性なども</u> 考えられる。本計画は村単独の計画策定で、令和4年度当初から動き出すものであるが、今後の <u>県の動きとも連動して、逐次、調整・更新</u> できるように構えておくことが望ましい。

7. 基本方針および計画目標

7-1 基本方針の設定

地域公共交通網形成計画において掲げた方針をもとに、6-2 に掲げた方向性・調整点なども踏まえて中川村の地域公共交通計画の基本方針を次のように設定する。

■基本理念

安心して暮らせる村であり続けるために 常に進化する公共交通

中川村の公共交通利用者は、自家用車が使えない高校生と高齢者に偏っているのが現状です。急速な人口減少に加え、少子化傾向や高齢者の自動車利用が増えるなかでは、今後も利用者層は減少していくことが見込まれています。しかし村では、公共交通はすべての村民にとって大切な「社会基盤」であると位置づけて、これからもしっかりと維持をしていきます。

中川村の規模にあった公共交通を維持しつつ、便利で効率的な仕組みを合わせ、利用者の皆さんからのニーズを受け止め、社会の技術革新などにもあわせて、常に進化させていきます。

(1) 広域連携の確保

- ・交通不便者の主要な目的施設である高校や総合病院などが村内にない中川村にとっては、隣接する市町村へのアクセスがきわめて重要です。
- ・村民の生活圏域は、駒ヶ根市・伊那市を中心とする上伊那地域、飯田市を中心とする下伊那地域の双方に同程度あるため、両地域にアクセスできることが求められます。
- ・J R 飯田線が地域間幹線として機能しているため、広域連携については、村の公共交通を南北の鉄道駅へ結節させることで確保していきます。
- ・運行事業費として、国の地域公共交通確保維持改善事業補助金も取得しながら、維持しやすいものになるように努めていきます。
- ・長野県全県での交通計画や上伊那地域の地域別部会での検討、協議の方向性も見据えながら、これと連動したかたちで計画の調整や更新を適宜図っていくものとします。

(2) 地域内連携の強化

- ・すべての村民が日常生活を行う上で必要となる村内での移動を行えるような交通手段を確保します。
- ・2つの診療所、チャオ、村役場、望岳荘、文化センター周辺など、村内の主要な公共公益施設へのアクセスをより重視しつつ、村内の任意の箇所にアクセスできるようにしていきます。
- ・「ちいさな拠点¹」の整備の具体化にあわせ、これと連携できるよう交通体系も更新していきます。

(3) 高齢者の円滑な移動支援と免許返納促進

- ・公共交通を利用する高齢者にとって、バス停までの徒歩移動やバスの乗り降りが大きな負担になってきていることから、これを軽減できるようなドア to ドア（個別送迎、デマンド運行）的な仕組みに、より重点を置いていきます。
- ・現在もNPOタクシーがこれに近い仕組みとなっていますが、さらに利便性を高めた新しいシステ

¹ 「ちいさな拠点」とは国土交通省国土政策局「集落地域の大きな安心と希望をつなぐ『小さな拠点』づくりガイドブック(H25.3)」において次のように位置づけられているものです。『小学校区など 複数の集落が散在する地域において商店、診療所等の日常生活に不可欠な施設・機能や地域活動を行う場を、歩いて動ける範囲に集め、さらに周辺の各集落との間をコミュニティバスなどの交通手段により結んだ地域の拠点』

ムとしていきます。具体的には、予約配車システムの高度化、車両の拡充などに対応していきます。

- ・交通空白地有償運送においては運送範囲や運行日が限定されているため、一般のタクシー輸送も重要です。一般のタクシーを安価に利用できる福祉タクシー券について利用促進を図ります。
- ・これらにより、自家用車を利用している高齢者が安心感を持ち、早めの免許返納につなげられるような仕組みとしていきます。

(4) 高校生の通学支援

- ・村内の高校生が上伊那および下伊那地域内の高校へ通学しやすいような村営巡回バスのルート、ダイヤの再検討し、適宜、改善に努めていきます。
- ・村営巡回バスが利用しやすい状況にありながら、家族送迎に依存している高校生の利用の転換を図っていきます。
- ・村営巡回バスの沿道地域に居住していない世帯についても、鉄道駅や学校までの直接送迎ではなく、村営巡回バスが利用しやすいパーク＆バスライド的な結節点を明示していきます。

(5) 地域づくりへの活用

- ・地域公共交通は、単なる移動手段でなく、地域づくりにも積極的に活用していくことが重要となります。
- ・チャオ、望岳荘、文化センターなど人が集う施設には、公共交通利用者に対するインセンティブを付与するなど、公共交通での来訪を促進し、乗合い利用を高められる仕組みの導入を検討します。
- ・今後整備が進められる「ちいさな拠点」については、交通の拠点としての機能も付帯させるものとします。

(6) 地域間の公平性の担保

- ・村営巡回バスで村域すべてをカバーすることが難しいため、居住地区によって提供される交通サービスの種類は異なりますが、どの居住地区に対しても交通サービスが行き届くようにするとともに、運賃負担についてもできるだけ較差が少なくなるように努めるものとします。
- ・このために、運賃の補助などに対する支援制度も整えていきます。

(7) 公共交通に対する意識・理解の向上・利用促進

- ・公共交通に対する住民意識が希薄になってきている傾向があることから、公共交通の重要性に対する理解を促すための広報活動などに、より力を入れていきます。
- ・とくに主な利用者層である高校生、高齢者に対しては個別の働きかけを続けていきます。高校生に対しては高校入学前の説明会の開催、高齢者に対しては交通事故リスクも踏まえ、免許返納の促進、(新) 乗合タクシーの登録の促進など進めます。
- ・自家用車の利用者層のうち、高齢者に対しては、公共交通のお試し利用やできるだけ早い段階での利用転換、その他の層に対しても、過度な家族送迎の抑制や公共交通の利用機会などについて考えてもらえるよう働きかけていきます。

(8) 公共交通の利便性・わかりやすさ・魅力の向上

- ・バスと鉄道との接続、バス同士の乗継ぎ、車両の乗降、運賃の支払い等、可能な限りの利便性の向

上に努めます。

- ・路線図・時刻表パンフレットなどの広報物についても、より見やすく使いやすいものとなるよう改善を図ります。
- ・予約方法など、利便性の向上において現在の仕組み上、支障となっている事項については緩和に向けての調整を進めます。

(9) I T 技術等の活用

- ・公共交通と I T 技術は親和性が高く、スマートフォンによる乗換案内やバスの位置情報の提供、キャッシュレス、乗合タクシーの予約配車システムなど多岐にわたります。(9)で掲げた利便性の向上も、この I T 技術等を活用することで実現できるものが多いと見込まれます。
- ・費用的な負担が大きいのものもあるため、十分に検討したうえで、可能なものについては積極的に取り入れていきます。

(10) 環境への配慮

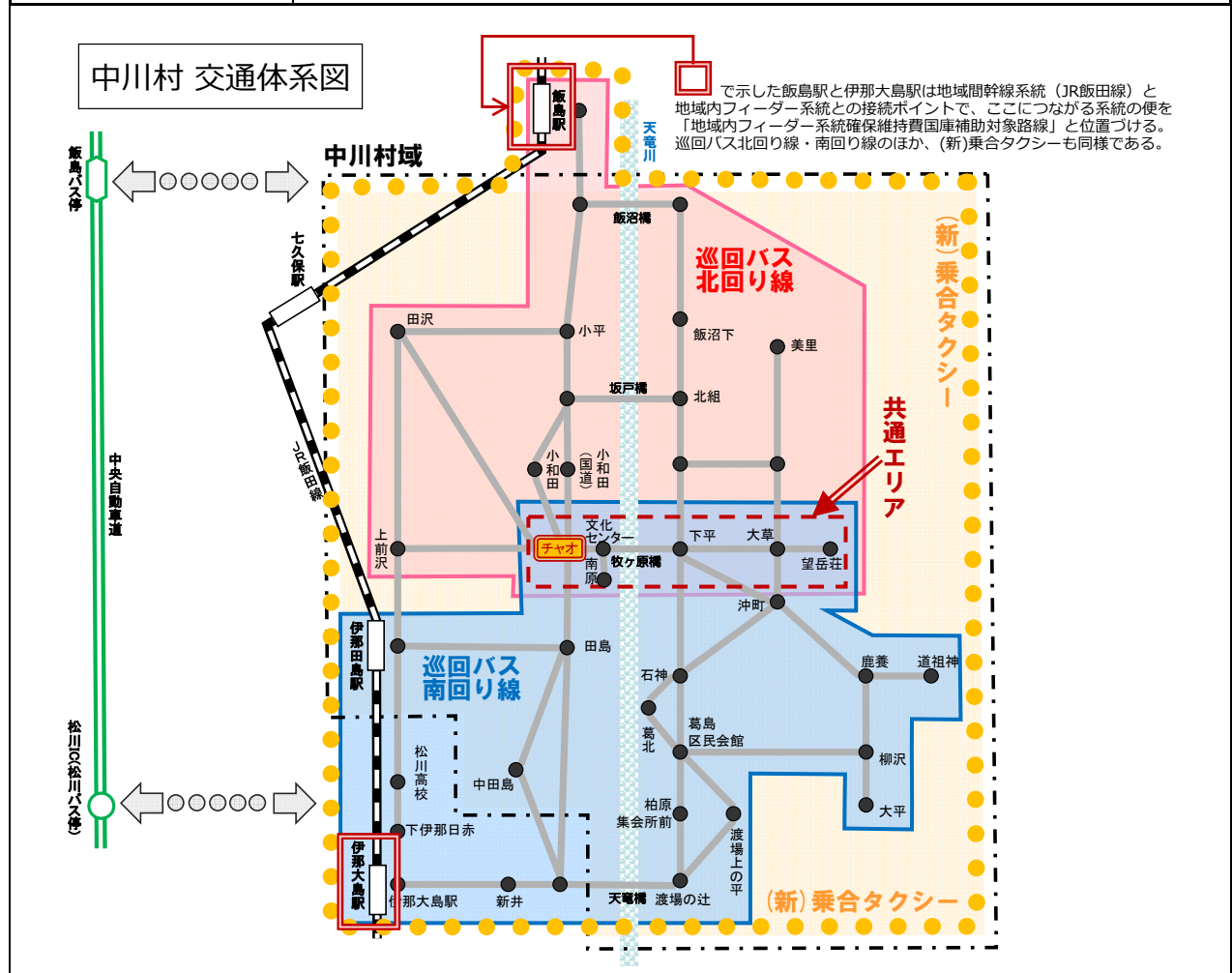
- ・公共交通は環境負荷の小さい乗りものだとされています。しかし、これはあくまで公共交通が利用されて自家用車の利用が減った場合を指しており、利用促進がより重要になるといえます。このため、利用促進に際しては環境の視点も盛り込んだかたちで示していくものとします。
- ・また、車両の更新などに際しても、できるだけ環境負荷の少ない車両を導入するようにします。

(11) 永続的な運行の継続と更新

- ・地域公共交通は将来にわたり、永続的に運行されていくことが最も重要です。
- ・そのために必要十分な事業投資は行いながらも、過剰にならないよう配慮し、運賃収入の増加にも努めていきます。
- ・運転手や運行事業者に過度な負担が掛からないよう、安全や労働環境にも配慮した人員配置や費用設定についても村がしっかりと関与していきます。
- ・事業内容についても、従前の方法にとらわれず、社会の流れや技術の動向などを見据えながら、常に進化させていきます。
- ・これらについては、地域公共交通会議において P D C A サイクルを回しながら、見直しをかけていきます。

7-2 基本的な交通体系

事業種類	路線等の位置づけ・既存施策からの変更点など
①鉄道	・ J R 飯田線を中川村における「地域間幹線」と位置づける。
②高速バス	・ 中央自動車道を運行する都市間高速バスについて、村民の広域的な移動を担保する主要な公共交通機関と位置づける。
③村営巡回バス	・ 村の主たる公共交通と位置づけ、村域を巡回したうえで、地域間幹線（JR 飯田線）と接続する「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助対象路線」と位置づける。幹線との接続ポイントは飯島駅、伊那大島駅とする。 ・ 村北部を巡回し、飯島駅に接続する路線を「北回り線」、村南部を巡回し、伊那大島駅に接続する路線を「南回り線」と位置づける。 ・ 村の主な公共施設が集まる大草（役場、南向診療所、望岳荘等）、牧ヶ原（文化センター、体育館等）、片桐（チャオ、片桐診療所）を『共通エリア』と位置づけ、原則として、両路線ともに経由させるものとする。チャオで双方の乗換えができるようにする。 ・ 高校生の通学を主な利用目的と位置づけ、朝夕のみの運行とし、路線、ダイヤについても必要に応じて再編を行う。 ・ これまでの日中の便については、④の乗合タクシーに移管する。 ・ これまでのスクール混乗「東西線」についても、再編する「北回り線」「南回り線」に新たに組み込む。
④(新)乗合タクシー	・ ③の巡回バスの運行時間帯以外の時間について、村内全域をカバーする新たな乗合タクシーを運行する。巡回バスと同様、地域間幹線との接続する「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助対象路線」に位置づけられるよう努める。 ・ 村民誰もが利用できる仕組みとし、高齢者の通院・買い物だけでなく、日中に帰宅する高校生の通学利用にも対応できるものとする。
⑤NPOタクシー	・ NPOタクシーについては、④の乗合タクシーの仕組みが整い次第、移管していくものとするが、それまでの間は、現行通り継続させる。



7-3 事業規模およびサービス水準の設定

(1) 事業規模の設定

事業種類	費用・規模
村営巡回バス	・運行時間帯を朝夕のみに再編し、運行時間帯については現行と同程度の規模を維持する。
(新)乗合タクシー	・従前の村営巡回バスの日中の便に充当されている費用に加えて、NPO タクシーに対する補助費用を加えた程度の費用で運用していくものとする。 ・ただし、システム導入などの初期費用や、効率的な仕組みを構築するために必要な費用は確保する。
福祉タクシー券	・(新)乗合タクシーの事業形態によっては、運用方法が変わる可能性があるため、その内容に応じて再検討する。
その他附帯事業	・印刷物制作、説明会開催ほか、利用促進や周知に必要な費用は確保する。

(2) 運行日の設定

事業規模にも直接関連する運行日については、効果的なサービス提供を行う観点から、現行通り平日のみとする。また、お盆、年末年始などは運休とする。

(3) 移動目的別のサービス水準の設定

移動目的別に、概ね下表の水準でのサービス提供を目指し、路線配置、運行時間帯の設定などを行っていくものとする。

移動目的	サービス水準
小中学生通学	・スクールバスでの送迎対象となる児童の通学を担保する。 ※基本的に現行どおりとする
高校生通学	・村営巡回バスの主たるカバーエリアにおいて、自宅から高校への通学を担保する。 ・最寄りの高校である松川高校へは村営巡回バスでの直接アクセスを行う。 ・その他の通学先として多い上伊那地域内（辰野町～駒ヶ根市）、下伊那郡内（飯田市）の高校についてはＪＲ飯田線を介して通学可能なようにする。 ・飯田線への接続ポイントは、上伊那方面、下伊那方面それぞれに設定するものとし、上伊那方面については飯島駅にて、下伊那方面については伊那大島駅を基本とする。 ・朝は通常日課での始業時刻に間に合う電車に接続できるようにする。 ・帰宅時は部活や塾などへ通った後にも帰宅できるよう 20 時頃に到着する電車までの接続を行う。
通院	・すべての村民が公共交通を利用して医療機関で診療を受けられることを担保する。 ・村内の医療機関である南向診療所、片桐診療所のいずれかに、乗換えなしでアクセスが可能なようにする。 ・最寄りの総合病院である松川町の下伊那赤十字病院については、村営巡回バス、(新)乗合タクシーでの直接アクセスを行う。 ・その他、通院ニーズの多い駒ヶ根市の昭和伊南総合病院、高森町の下伊那厚生病院、飯田市内の医療機関等については、ＪＲ 飯田線や他市町村のバスと連携し、輸送手段を確保する。
買物	・すべての村民がスーパーでの買物ができることを担保する。 ・村内の商業施設である「チャオ」までは、村内の全域から乗り換えなしでアクセスが可能なものとする。
その他 (用足し・趣味等)	・すべての村民が村内の主要公共施設を利用できることを担保する。 ・役場、牧ヶ原、望岳荘については、村内の全域から乗り換えなしでアクセスが可能なものとする。

7-3 計画目標の設定

評価指標と目標値を下表の通りに掲げる。目標は計画最終年度までに達成するものとし、中間年については、目標値に対して漸増もしくは漸減するように目標値を設定する。なお、アンケート調査等の実施が必要になる項目については、中間年を令和6年度の1回とする。

大項目／小項目	評価指標	目標値	
		中間年	最終年 (R8)
1. 利用実績			
①村営巡回バス	鉄道接続路線における 月平均利用者数 (フィーダー申請除外系統も含み)	最終年度の目標に対して漸増・漸減するよう経年的に設定 (※1)	1,605 人 (コロナ禍前 H30-R1 相当を維持)
②(新)乗合タクシー	月平均利用者数		211 人 (NPO タクシーの過年度 最高実績相当[H25])
③福祉タクシー券 ※(新)乗合タクシー導入に併せた制度改正で見直し 右記はその間の暫定値	年間申請者数		75 人 (R2 年度と同等)
	申請者における利用枚数比率		50% (R2 年度実績より増)
④定期券購入者	年間販売数 (定期券+NAKAMO の枚数)		150 枚 (コロナ禍前 R1 相当を維持)
2. 利用促進事業実績			
①事業費	地域公共交通の運営に関する年間の費用 (村事業費+国庫補助金+その他補助金を含めた交通事業の運営に関する総事業費。ただし、車両購入費・システムの初期費用等は除く)	期間中 同一	21,000 (千円) 以内 (R3 実績より 5%増)
②収支率	①に対する運賃収入の比率	期間中 同一	7.5% (R3 実績より 1 割増)
3. 利用促進事業実績			
①高齢者説明会開催	年間の開催回数	期間中 同一	制度改正年度＝10 回以上 その他の年度＝5 回以上
②高校進学時説明会開催	年間の開催回数	期間中 同一	毎年 1 回
③免許返納者への 定期券交付	年間交付人数	期間中 同一	毎年 20 人以上 (R2 年度と同等)
④定期券優遇制度の 協賛企業	サービス提供施設数	(※1) と 同様	7 施設以上
4. 住民意識			
①公共交通に対する意識	「公共交通は村民全体で支えるべき」という意識	40%以上 (R6)	40%以上
5. 利用者満足度			
①地域公共交通に対する満足度評価	総合的な満足度	80%以上 (R6)	80%以上

8. 事業計画

8-1 実施事業

8-1-1 村営巡回バス運行事業

(1) 運行事業の実施と見直し

事業目的	村の主たる公共交通の1つと位置づけて、高校生の通学を主としてサポートする。地域間幹線であるJR飯田線の駅へ結節させ、フィーダー系統として運用していく。
課題への対応と 網形成計画からの変更点	・ 高校生の通学に対応し、朝夕のみの運行に限定する。 ・ 日中の運行については(新)乗合タクシーに移管していく。 ・ 網形成計画の運用期間中に、位置づけが複雑になっていた「東西線」についても、巡回バスの枠組みのなかに組み込んでいく。
事業内容	・ これまで通りの市町村有償運送事業として実施する。 ・ 村域を巡回したうえで、地域間幹線（JR飯田線）に接続する「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助対象路線」として運用する。接続ポイントは飯島駅、伊那大島駅とする。 ・ 村北部を巡回し、飯島駅に接続する路線を「北回り線」、村南部を巡回し、伊那大島駅に接続する路線を「南回り線」と位置づける。 ・ 村の主な公共施設が集まる大草（役場、南向診療所、望岳荘等）、牧ヶ原（文化センター、体育館等）、片桐（チャオ、片桐診療所）を『共通エリア』と位置づけ、原則として、両路線ともに経由させるものとする。チャオで双方の乗換えができるようにする。
事業主体および役割	交通会議／利用者ニーズの把握、運行計画策定、事業評価検証 中川村／事業手続き、運行実施、運行管理等

(2) 新規車両の更新

事業目的	所定の耐用年数にあわせ、使用車両を適宜更新していく。
課題への対応と 網形成計画からの変更点	・ 現行通り
事業内容	・ マイクロバス車両の購入〔必要に応じて改造〕 ・ フィーダー系統の「車両減価償却費等国庫補助金」の活用を想定 ・ 車両の購入にあたっては環境性能にも配慮
事業主体および役割	中川村／車両の購入・維持管理

8-1-2 （新）乗合タクシー運行事業

（1）オンデマンドシステムの導入検討と実証運行

事業目的	(2)に掲げる新しい仕組みの導入に先立ち、オンデマンドの予約配車システムの導入可能性やこれを活用した具体的な運行内容について検討し、本格運行につなげる。
課題への対応と 網形成計画からの変更点	・高齢者の村営巡回バスの利用が難しくなっていることから、現在の村営巡回バスに変わる仕組みとして新たに導入する。 ・交通空白地有償運送事業との統合を図るとともに、課題となっていた予約方法の改善を図る。
事業内容	・オンデマンドシステムの比較検討、選定 ・事業内容の検討 （許認可形式、事業主体、運行範囲、運行時間、車両、運賃等） ・実証運行・評価検証 ・本格運行への準備
事業主体および役割	交通会議／方針検討、評価検証 中川村／システム検討、導入 交通事業者／予約、配車、事業実施（実証）

(2) 運行事業の実施

事業目的	村の主たる公共交通の1つと位置づけて、村域全体をカバーし、高齢者等の移動ニーズに合致した新しい公共交通として導入を図る。地域間幹線であるJR飯田線の駅へ結節させ、フィーダー系統として運用していく。
課題への対応と 網形成計画からの変更点	・高齢者の村営巡回バスの利用が難しくなっていることから、現在の村営巡回バスに変わる仕組みとして新たに導入する。 ・交通空白地有償運送事業との統合を図るとともに、課題となっていた予約方法の改善を図る。
事業内容	※事業形態は(1)の実証運行を経て決定するため、以下は暫定のもの ・中川村全域を対象地域とした区域運行の乗合タクシーとして実施する。村外の運行区域(乗降地点)は村営巡回バスの停留所に準じるものとする。 ・地域間幹線(JR飯田線)に接続する「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助対象路線」としての運用を目指す。接続ポイントは飯島駅、伊那大島駅とする。 ・村営巡回バスの運行時間帯以外の時間で運行する。 ・ドア to ドアに近い運行形態とし、車両も小回りの利くもので運行する。 ・利用者登録制の予約運行とし、予約配車にはシステムの導入を目指す。 ・利用者の限定は行わず、誰でも利用できるものとする。
事業主体および役割	交通会議／方針検討、事業評価検証 交通事業者／予約、配車、事業実施 中川村／利用者登録事務

(3) 公共交通バス保有者への運賃補助

事業目的	これまでの村営巡回バスも、新しく導入する(新)乗合タクシーも、居住地区による区分なく利用できるようにする。
課題への対応と 網形成計画からの変更点	・交通空白地有償運送事業と統合し、現行の運賃体系を引き継いだ場合には、村営巡回バスの運賃体系との較差が生じるため、これを解消する。 ・仕組みとしては、現行の交通空白地有償運送事業に適用しているものと同様。
事業内容	※運賃体系は(1)の実証運行を経て決定するため、以下は暫定のもの ・中川村公共交通バス(NAKAMO)の保有者への割引運賃の適用(所定運賃との差額分を事業者へ補助)
事業主体および役割	交通会議／方針検討、事業評価検証 中川村／公共交通バスの発行、保有者への差額分の補助

(4) 新規車両の更新

事業目的	所定の耐用年数にあわせ、使用車両を適宜更新していく。
課題への対応と 網形成計画からの変更点	・現行通り
事業内容	・小型ミニバン等の購入〔必要に応じて改造〕 ・フィーダー系統の「車両減価償却費等国庫補助金」の活用を想定 ・車両の購入にあたっては環境性能にも配慮
事業主体および役割	中川村／車両の購入・維持管理

8-1-3 交通空白地有償運送事業（NPOタクシー）

（１）運行事業の実施

事業目的	村営巡回バスを補完する交通施策として、バス停の遠隔地居住者、交通不便者の生活の足を支える。(新)乗合タクシーの実証運行開始までの暫定措置。
課題への対応と 網形成計画からの変更点	・ 現行通り
事業内容	・ 交通空白地有償運送事業 ・ 利用者登録制の予約運行。対象者はバス停の遠隔地居住者、交通不便者 ・ (新)乗合タクシーの実証運行に伴い、統合予定
事業主体および役割	交通会議／方針検討、事業評価検証 有償運送運営協議会／事業内容の検討・協議、申請者の認定 事業者(やらまいか)／予約、配車、事業実施 中川村／利用者登録事務

（２）公共交通バス保有者への運賃補助

事業目的	交通空白地有償運送事業の対象地区の住民の運賃負担を軽減するために支援を行う。
課題への対応と 網形成計画からの変更点	・ 交通空白地有償運送事業の運賃体系が巡回バスよりも高いため、巡回バスの非カバーエリアの住民の生活移動における費用負担が高くなることに 対応したもの。 ・ 仕組みとしては現行通り。
事業内容	・ 中川村公共交通バス（NAKAMO）の保有者への割引運賃の適用 （所定運賃との差額分を事業者へ補助） ・ (新)乗合タクシーの実証運行に伴い、統合予定
事業主体および役割	交通会議／方針検討、事業評価検証 有償運送運営協議会／事業内容の検討・協議、申請者の認定 中川村／公共交通バス保有者への差額分の補助

8-1-4 福祉有償運送事業

（１）運行事業の実施

事業目的	一般の公共交通の利用が難しい障がい者、要支援・要介護者の外出を支援する。
課題への対応と 網形成計画からの変更点	・ 網形成計画期間中に支障事項は概ね解消されているため、現行通り継続。
事業内容	・ 福祉有償運送事業 ・ 現行の形態を基本とし、必要に応じて利用条件などを見直し ・ 新規申請者の登録を円滑に行う。
事業主体および役割	交通会議／施策の位置づけ等設定、事業評価検証 有償運送運営協議会／事業内容の検討・協議、申請者の認定 事業者(社会福祉協議会)／利用申請とりまとめ、予約、配車、事業実施

8-1-5 福祉タクシー券事業

(1) タクシー券の交付

事業目的	交通不便者が一般のタクシーを安価に利用して外出できるようにする。交通空白地有償運送事業においては、運送範囲や運行日が限定されているため、一般のタクシー輸送に依存せざるを得ないケースも多いことから汎用性の高いタクシー券の補助を導入したもの。
課題への対応と 網形成計画からの変更点	・網形成計画期間中に支障事項は概ね解消されているため、現行通り継続するが、(新)乗合タクシーの本格導入にあたり、施策が重複する可能性があるため、本計画の期間中に見直す必要がある。
事業内容	・交付対象者に初乗り運賃分相当のタクシー券を配付。 ・配布枚数は一人あたり年間 24 枚。 ・(新)乗合タクシーの本格導入にあたっての制度改正。
事業主体および役割	交通会議／施策の位置づけ等設定、事業評価検証 中川村（保健福祉課）／対象者要件設定、タクシー券発行・配布 事業者(タクシー会社)／事業適用

8-1-6 利用促進・利便性向上事業

事業目的	村で実施する交通施策の新規利用者の獲得、利用回数の増加を目指すための各種事業を実施する。公共交通の利用者層は変化していくため、常に新規利用者を獲得していくことが必要である。また、1 人あたりの利用回数を増やすことも利用者増の効果が大きい。高齢者の免許返納も利用促進の上では大きなテーマと位置づける。
課題への対応と 網形成計画からの変更点	・現行施策を踏襲しつつ、交通 I C T への対応（乗換案内アプリ、キャッシュレス等）を加えていく。
事業内容	・下表のとおり

施策体系／施策名	対象者	実施方法・内容	実施主体および役割
1. 説明会の開催			
(1) 高齢者説明会	高齢者	定期的に開催されている地区単位の高齢者の集まりである「いきいきサロン」において、公共交通の利用案内、安全運転、免許返納などに関するレクチャーを実施。	交通会議／企画調整 中川村／説明実施 社会福祉協議会／会場設営 ・運営サポート
(2) 高校進学時説明会	中学 3 年生	高校進学を控えた保護者と生徒に対し、バスの利用方法や定期券購入に関する説明会を開催。	交通会議／企画調整 中川村／説明実施 中学校／会場設営・運営サポート P T A／運営サポート
(3) 地区説明会	地区住民 全体	公共交通の大幅なりニューアルが行われる際には、地区住民全体に対する説明会を開催。	交通会議／企画調整 中川村／説明実施 住民／会場設営 ・運営サポート
2. 利用者獲得 インセンティブ(※1)の付与			
(1) 年間定期券の交付	免許返納者	免許返納に対して年間定期券 (NAKAMO) を 3 年間交付	中川村／受付、配布

(※1) インセンティブとは「利用の動機づけにつながるサービス提供」のこと

施策体系／施策名	対象者	実施方法・内容	実施主体および役割
3. 情報提供・情報案内			
(1)時刻表ガイドブック 作成・配布	住民全体 バス利用者	乗換え案内を含めた見やすい時刻表、路線図を掲載したガイドブックの作成、印刷、配布	交通会議／企画調整 事業者／情報提示等 中川村／作成・配布
(2)公共交通 WEB サイト構築	住民全体 バス利用者 来訪者	上記情報を掲載したホームページを構築、携帯端末等にも対応	交通会議／企画調整 事業者／情報提示等 中川村／作成・公開
(3)乗換案内 データの提供	住民全体 バス利用者 来訪者	巡回バスの時刻表について主要アプリ事業者及びGoogle トランジットへ掲載	交通会議／企画調整 アプリ事業者／データ公開・運用 中川村／データ作成・提供
(4)キャッシュレス化 の検討	住民全体 バス利用者 来訪者	コミュニティバスにおけるキャッシュレス導入の動向把握、中川村における適用可能性など	交通会議／企画調整 決済事業者／システム運用 中川村／検討・事業者調整
(5)メディアによる 情報発信	村民全体	SNS でのリアルタイムな運行情報などの配信、村広報のほか、ケーブルテレビなどを通じた公共交通情報の発信	交通会議／企画調整 事業者／取材協力等 中川村／調整・制作・発信 メディア／制作・発信
4. 各種団体等との連携			
(1)定期券保有者優遇制度	定期券 保有者	協賛企業を募り、定期券保有者に対しての割引などの優遇を行う	交通会議／企画調整 中川村／働きかけ 企業・施設／協力(割引等)
(2)公的団体等との連携	所属者	自主事業等に村営巡回バスを活用する。	交通会議／企画調整 中川村／働きかけ 各団体等／事業実施

8-2 事業の実施スケジュール

各事業のスケジュールを下表に示した。

施策体系／事業名	スケジュール						備 考
	R4	R5	R6	R7	R8	以降 長期	
1. 村営巡回バス運行事業							
①運行事業の実施と見直し	継続	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	ダイヤ改正は原則毎年検討 統合路線は H30 以降随時
③新規車両の更新	適宜						車両の状態により適宜
2. (新) 乗合タクシー運行事業							
①オンデマンドシステム の導入検討と実証	○						ダイヤ改正は原則毎年検討
②運行事業の実施	(実証)	本格 運行	⇒	⇒	⇒	⇒	
③公共交通バス保有者への運賃補助	○	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	認定後は継続
④新規車両の更新		購入					車両の状態により適宜
3. 交通空白地有償運送事業							
①運行事業の実施	継続	休止	-	-	-	-	
②公共交通バス保有者への運賃補助	継続	休止	-	-	-	-	
4. 福祉有償運送事業							
①運行事業の実施	継続	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	
5. 福祉タクシー券補助事業							
①タクシー券の交付	継続	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	
6. 利用促進関連							
1)地域に対する活動							
①高齢者説明会	○	○	○	○	○	○	毎年実施
②高校進学時説明会	○	○	○	○	○	○	毎年実施
③地区説明会	○	○					(新) 乗合タクシー実証、本 格導入に際して実施
2)利用者獲得・インセンティブの付与							
①年間定期券の進呈	継続	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒	
3)情報提供・情報案内							
①時刻表ガイドブック制作・配布	○	○	○	○	○	○	毎年更新
②公共交通 WEB サイトの構築	○	○	○	○	○	○	毎年更新
③乗換案内データの提供	追加	追加	○	○	○	○	
④キャッシュレス化の検討		○	判断				
⑤広報・メディアによる情報発信	○	○	○	○	○	○	随時
4)各種団体等との連携							
①定期券保有者優遇制度	○	○	○	○	○	○	毎年募集
②公的団体等との連携	○	○	○	○	○	○	年度ごと検討

○：当該年度に実施 ⇒：改定された仕組みに則り継続的に実施

9. 計画の達成状況の評価

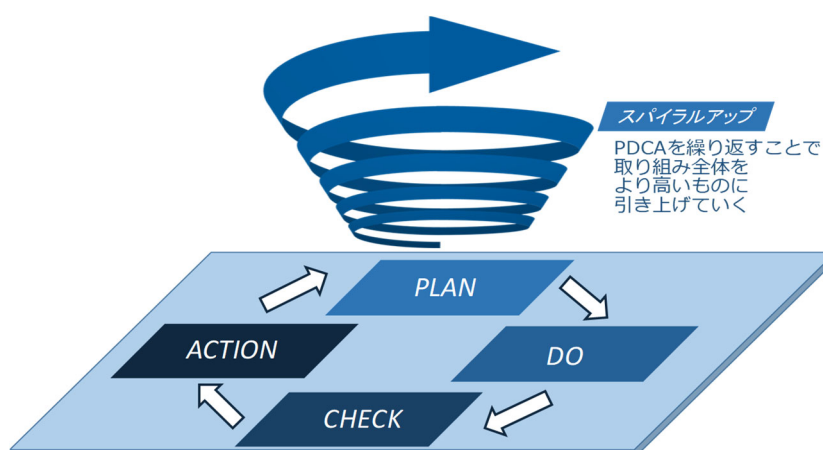
9-1 PDCAサイクルとその必要性

地域公共交通の永続的な維持のためには、PDCAサイクルに基づいた事業運営が不可欠になる。これは連携計画、網形成計画策定時にも掲げているもので、策定以降、このサイクルを継続してきたことで、中川村の公共交通の仕組みは好転してきているとみることができる。

今後も引き続き、この流れを維持し、公共交通の仕組みに磨きををかけていくものとする。このサイクルは1年単位で回していくことが重要であり、下表の「Check」における評価項目については次項 9-2 に示している。それらの評価項目について、基本的に毎年データを取得し、評価・検証を行っていく。

■地域公共交通に関するPDCAサイクル

Plan	計画	現状や課題の整理、ニーズの把握、基本方針や計画の策定、目標や評価基準の設定
Do	実施・運行	事業の実施、利用促進策の実施、利用実績データの収集
Check	評価・検証	調査、アンケートによるフォローアップの実施、目標の達成状況の確認
Action	改善	評価結果に基づく課題の抽出、改善方策の検討



9-2 計画目標に対する評価・検証方法

評価指標に対する評価・検証方法を下表の通りに掲げる。

大項目／小項目	評価指標	使用するデータ	データ取得 とりまとめ方法	データ 取得スパン
1. 利用実績				
①村営巡回バス	鉄道接続路線における 月平均利用者数	運行日報	交通会議事務局 がとりまとめ	毎年（毎月）
②(新)乗合タクシー	月平均利用者数	運行日報	交通会議事務局 がとりまとめ	毎年（毎月）
③福祉タクシー券	年間申請者数	交付実績	保健福祉課にて 集計	毎年
	申請者における 利用枚数比率	利用実績	保健福祉課にて 集計	毎年
④定期券購入者	年間販売数	販売実績	交通会議事務局 がとりまとめ	毎年
2. 利用促進事業実績				
①事業費	地域公共交通の運営に 関する年間の費用	事業費実績	交通会議事務局 がとりまとめ	毎年
②収支率	①に対する運賃収入の比率	事業費実績	交通会議事務局 がとりまとめ	毎年
3. 利用促進事業実績				
①高齢者説明会開催	年間の開催回数	開催実績	交通会議事務局 がとりまとめ	毎年
②高校進学時説明会開催	年間の開催回数	開催実績	交通会議事務局 がとりまとめ	毎年
③免許返納者への 定期券交付	年間交付人数	交付人数 記録	交通会議事務局 がとりまとめ	毎年
④定期券優遇制度の 協賛企業	サービス提供施設数	提供施設数	交通会議事務局 がとりまとめ	毎年
4. 住民意識				
①公共交通に対する意識	「公共交通は村民全体で 支えるべき」という意識	住民 アンケート 調査	交通会議にて実 施、とりまとめ	中間年（R6） 最終年（R8）
5. 利用者満足度				
②地域公共交通に 対する満足度評価	総合的な満足度	利用者 アンケート 調査	車内配布・調査員 の聞き取り	中間年（R6） 最終年（R8）