

中川村地域公共交通計画【概要版】

令和4年3月策定
計画期間：令和4(2022)年度～令和8(2026)年度 [5年間]
計画区域：中川村全域(路線・区域の一部に飯島町・松川町含む)

1. 地域の現状・住民の移動実態・ニーズ

地域公共交通をとりまく現況

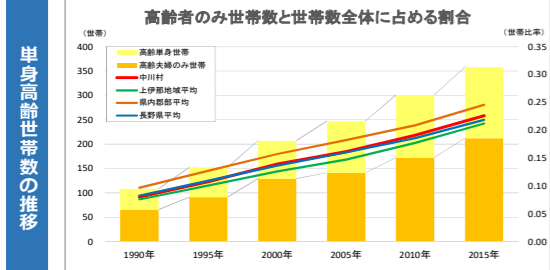
- 引き続きの過疎化、少子高齢化。有効な対策が図られても、今後30年間でさらに3/4まで減少する見通し。
- 高齢者のみの世帯が23%。うち4割が高齢単身世帯。高齢単身世帯は25年で3.4倍に急増。
- 段丘による急峻な地形、坂道も多い。高齢者はバス停までの徒歩が困難な状況。
- 高校、総合病院が村内に無く、日常生活において村外への移動の必要性が高い。
- 民間の公共交通機関はJR飯田線を除いて、これまでに全て廃止・撤退。飯田線についても、村域の大半で徒歩での利用は困難。
- この結果、自家用車に依存せざるを得ない。自家用車依存が顕著で80代以上になっても運転を続けている率が高い。

住民の移動パターン

- 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」
- 主なアクセス先として、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。
- 交通不便者の「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。

公共交通に対する住民意識

- 経年のアンケートでは巡回バスの運営が厳しくなった場合の対応として「村民全体で負担」から「財政的に賄える水準に縮小」に直近の調査で逆転。
- 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考えられる。



2. 既存の交通施策における問題点

村営巡回バス

- 地形や道路網の状況により、効率的なルート設定が行いにくい。
- 高校生の通学ニーズには効率よく対応できているが、高齢者については、利用者層の平均年齢がさらに上がり、身体的な衰えからバス停アクセスが困難で、ニーズに合致できていない。

スクール混乗バス

- 前計画策定時に巡回バスと区分したものの、その後の調整により、再び巡回バスとの位置づけが分かりづらくなってきている。

NPOタクシー

- 予約が必要である煩わしさ、当日利用ができないなどの制約がある。
- 小規模な運営組織であり、事業運営自体が常に難しい状況に置かれている。

福祉有償運送

- 平成26年度に運行範囲が拡大され、それ以降は安定した状況にある。

福祉タクシー券補助

- 枚数制限をなくし、日中独居の高齢者も対象にした結果、利用が大きく伸びた反面、NPOタクシー利用の減少につながった面もあり、再検討が必要となっている。

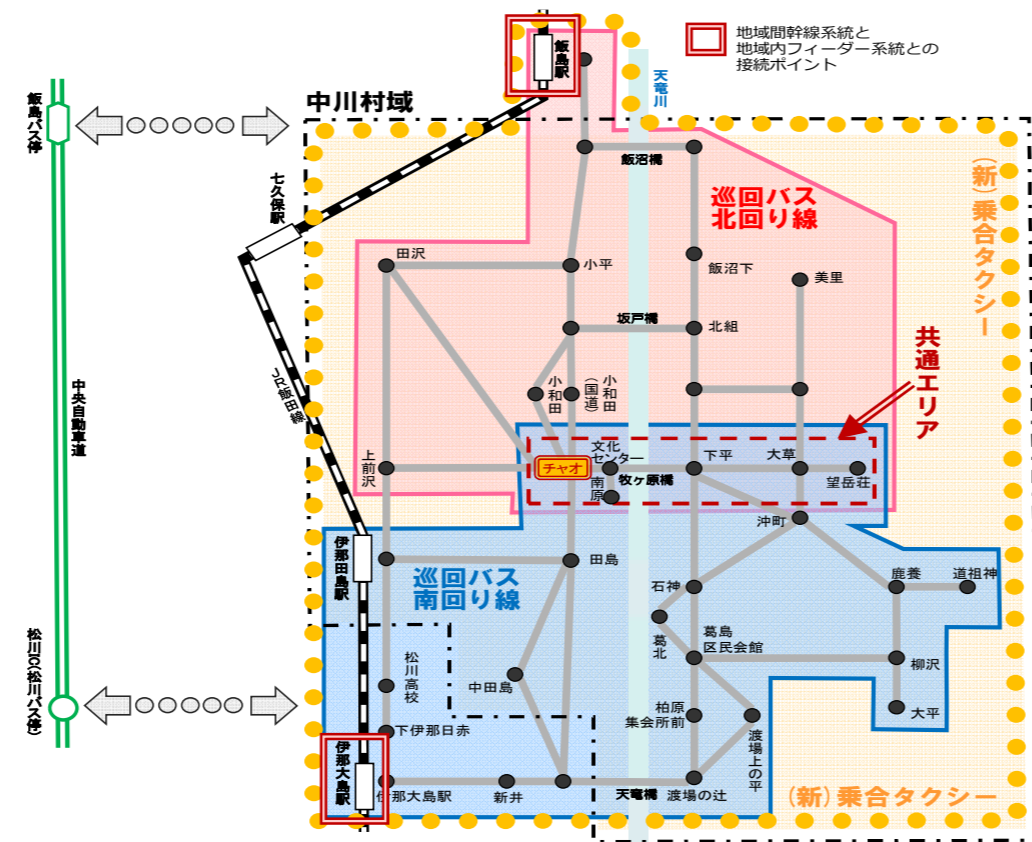
3. 基本理念と基本方針

安心して暮らせる村であり続けるために常に進化を続ける公共交通

公共交通利用者は高校生と高齢者に偏っており、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が、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、これからはしっかりと維持をしていきます。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、利用者ニーズも受け止めながら、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**
 - 地域間幹線となるJR飯田線への接続を図る。
 - 県計画や地域別部会での方向性と連動したかたちで計画の調整や更新を図る。
- (2) 地域内連携の強化**
 - すべての村民が、通院、通学、買い物といった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する。
 - 「小さな拠点」と連携していく。
- (3) 高齢者の円滑な移動支援**
 - バス停までの移動やバスの乗降を軽減できるようなドアtoドア的な仕組みに重点を置く。
 - 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く。
- (4) 高校生の通学支援**
 - 上伊那及び下伊那地域の高校へ通学しやすい巡回バスの運行内容を再検討する。
 - バス沿道に居住していても結節点からの乗換利用などにより、家族送迎への依存からの転換を図る。
- (5) 地域づくりへの活用**
 - 人が集う施設に効果的に路線等を配置することで交流を促すとともに、「小さな拠点」を地域公共交通の拠点としても整備する。
- (6) 地域間の公平性の担保**
 - 居住地域に関わらず、概ね同程度の利便性や運賃負担によって移動が確保されるよう努める。
- (7) 公共交通に対する意識・理解の向上・利用促進**
 - 希薄化しつつある住民意識を向上させるため広報活動に注力する。個別の働きかけを強める。
- (8) 公共交通の利便性・わかりやすさ・魅力の向上**
 - 乗継ぎ、車両の乗降、運賃の支払い等、利便性向上に努める。広報物の改善や乗合タクシーの予約時の制約も緩和に向け調整を進める。
- (9) IT技術等の活用**
 - 交通との親和性の高いIT技術を活用し、乗換案内や予約システムなどへの活用を検討する。
- (10) 環境への配慮**
 - 小型車両や環境負荷の小さい車両の導入を図る。
- (11) 持続的な運行の継続と更新**
 - 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る。
 - 地域公共交通会議において見直しをかけていく。

4. 中川村の交通体系と交通事業の種類



| 事業種類 | 路線等の位置づけ |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 鉄道 | ・JR飯田線を中川村における「地域間幹線」と位置づけ |
| 高速バス | ・中央道の高速バスを広域的な移動を担保する主要な公共交通と位置づけ |
| 村営巡回バス | ・中川村の主たる公共交通と位置づけ、村域の大半を運行ルートとしてカバー ・幹線と接続する「地域内フィーダーシステム」と位置づけ、飯島駅、伊那大島駅で接続 ・村の主な公共施設が集まる大草、牧ヶ原、片桐を『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とともに、チャオで乗換えを確保 ・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、これまでの日中の便については、(新)乗合タクシーに移管 |
| (新)乗合タクシー | ・村営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。 ・「地域内フィーダーシステム」に位置づけられるよう努める。 |
| NPO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 ・それまでの間は、現行通り継続させる。 |

5. 計画に基づいて実施する事業

- (1) 村営巡回バス運行事業**
 - 現行の「北回り線」「南回り線」の2路線での運行を継続するが、高校生の通学を対象とした朝夕のみの運行に限定する。
 - 公共施設が集まる『共通エリア』は両路線ともに経由し、チャオで双方の乗換えができるようにする。
 - 村域を巡回したうえで、地域間幹線(JR飯田線)に接続する「地域内フィーダーシステム確保維持費用国庫補助対象路線」として運用する。
- (2) (新)乗合タクシー運行事業**
 - 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、日中の村営巡回バスの運行に代わる新たな仕組みとして導入する。
 - 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実証し、本格運行につなげる。
- (3) 交通空白地有償運送事業**
 - (新)乗合タクシーの実証運行開始までの暫定措置として現行のNPOタクシーの仕組みを継続する。
- (4) 福祉有償運送事業**
 - 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仕組みとして継続していく。
- (5) 福祉タクシー券補助事業**
 - 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制度として継続していくが、(新)乗合タクシーの導入にあわせ要件を見直す。
- (6) 利用促進事業**
 - 高齢者説明会、高校進学時説明会、地区説明会の開催等
 - 免許返納者への年間定期券の交付等インセンティブ付与等
 - 時刻表ガイドブック、ホームページ、乗換案内、キャッシュレス等
 - 定期券保有者への店舗優遇、公的団体でのバス自主利用等

6. 計画の目標と評価

以下の目標値を掲げ、PDCAサイクルに基づき、評価・検証を行い、改善に努める。

| 項目 | 評価指標 | 目標値(R8=最終年) |
|--------------------|--------------------|-----------------------------|
| 1. 利用実績 | | |
| ①村営巡回バス | 月平均利用者数(鉄道接続路線) | 1,605人(コロナ禍前R1相当) |
| ②(新)乗合タクシー | 月平均利用者数 | 211人(過去最高実績H25相当) |
| ③福祉タクシー券 | 年間申請者数 | 75人(R2同等) |
| ④定期券購入者 | 申請者における利用枚数比率 | 50%(R2より増) |
| | 年間販売数(定期券+NAKAMO) | 150枚(コロナ禍前R1相当) |
| 2. 事業収支 | | |
| ①事業費 | 地域公共交通の運営に関する年間の費用 | 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 | 7.5%(R3実績より1.5%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 | 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 | 毎年1回 |
| ③免許返納者への定期券交付 | 年間交付人数 | 毎年20人以上 |
| ④定期券優遇制度の協賛企業 | サービス提供施設数 | 7施設以上 |
| 4. 住民意識 | | |
| ①公共交通に対する意識 | 「村民全体で支える」という意識 | 40%以上 |
| 5. 利用者満足度 | | |
| ①地域公共交通に対する評価 | 総合的な満足度 | 80%以上 |