

飯山市地域公共交通計画（案）

（令和4年度～令和8年度）

令和4年 月
飯山市



目 次

1 飯山市地域公共交通計画の背景と目的	- 1
2 計画の区域・期間	- 2
3 上位・関連計画の整理	- 3
4 飯山市の概況	-11
5 飯山市の公共交通の概況	-18
6 公共交通の課題	-21
7 飯山市の公共交通が目指す姿	-28
8 基本方針	-30
9 施策	-33
10 目標値	-53
11 推進体制・実施スケジュール	-54
12 計画の進捗状況の評価	-56
13 体系図【課題～目指す姿～基本方針・目標～施策】	-57
付属資料【経過・名簿・規約】	-58

1 飯山市地域公共交通計画の背景と目的



自ら車を運転できない、あるいは家族等の送迎に頼れない方にとって、公共交通は自身と目的地を繋ぐ重要な社会基盤（インフラ）です。

当市の公共交通の利用者は人口減少や少子化、そしてマイカーの普及により減少傾向にあります。また、公共交通の維持に係る行政負担は増加傾向にあります。

一方で、老年人口の減少幅は他の世代よりも小さく、また、65歳以上の方の運転免許の自主返納者は増加傾向にあります。このことから、公共交通に対する需要は今後も一定程度あるものと推測されます。

当市では平成19年度以降、公共交通の運行区域を維持しつつ、行政負担を低減することを目的として、それまでバスを運行していた路線・区域において、予約制の乗り合いタクシーを導入してきました。

この間、平成27年3月に北陸新幹線飯山駅が開業したことにより、コミュニティバスでは観光目的による利用者が増加した路線がある一方で、乗り合いタクシーの利用者や民営のタクシーの輸送人員は減少傾向が続いています。

また、民営の路線バスについても収支状況の悪化に伴い、沿線自治体からの支援が必要となる路線が出てきています。

さらに、鉄道においてもローカル線の経営存続が全国的に危ぶまれている状況など、公共交通を取り巻く状況は依然として厳しいものとなっています。

市民の日常生活における移動手段として、また、駅を降り立った観光客が次の目的地まで快適に移動できる観光二次交通として、公共交通にはその役割の維持に加えて、更なる機能の強化が求められています。

そのためには、市民、交通事業者、福祉団体や経済団体等の関係機関、そして行政による連携や各種交通モードの効果的な組み合わせはもとより、デジタル技術を活用したデジタルトランスフォーメーション（DX）の推進による効率的・効果的な新たな運行システムを構築していく必要があります。

このような観点から、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、飯山市地域公共交通計画を作成します。



※当市では公共交通の維持を、SDGsの活動の1つとして取り組んでいきます。



11.2

2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障がい者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

SDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標)

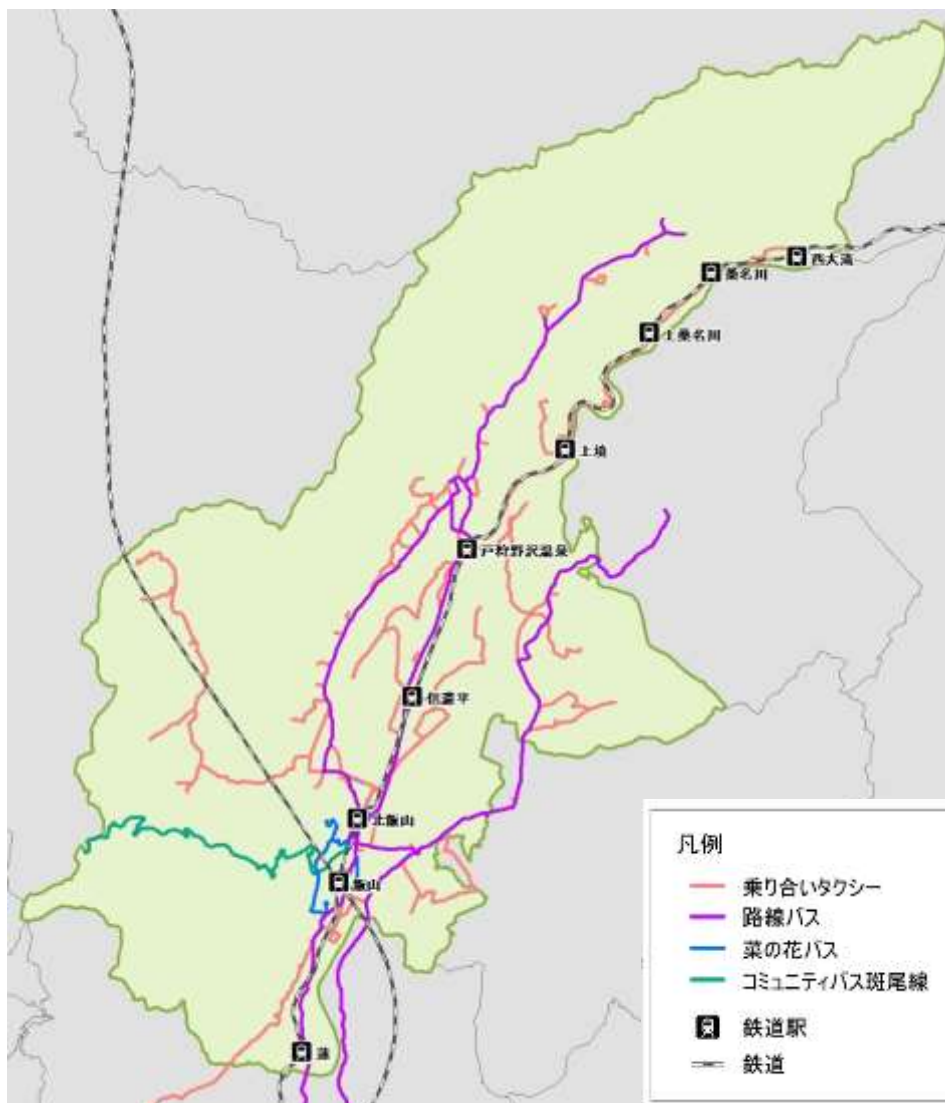
⇒「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成されています。

2 計画の区域・期間

(1) 計画の区域

計画区域は飯山市全域とします。ただし、一部の公共交通は市域を越えて運行していることから、区域外については関係自治体と連携して事業を行うものとしします。

飯山市の公共交通網



(2) 計画の期間

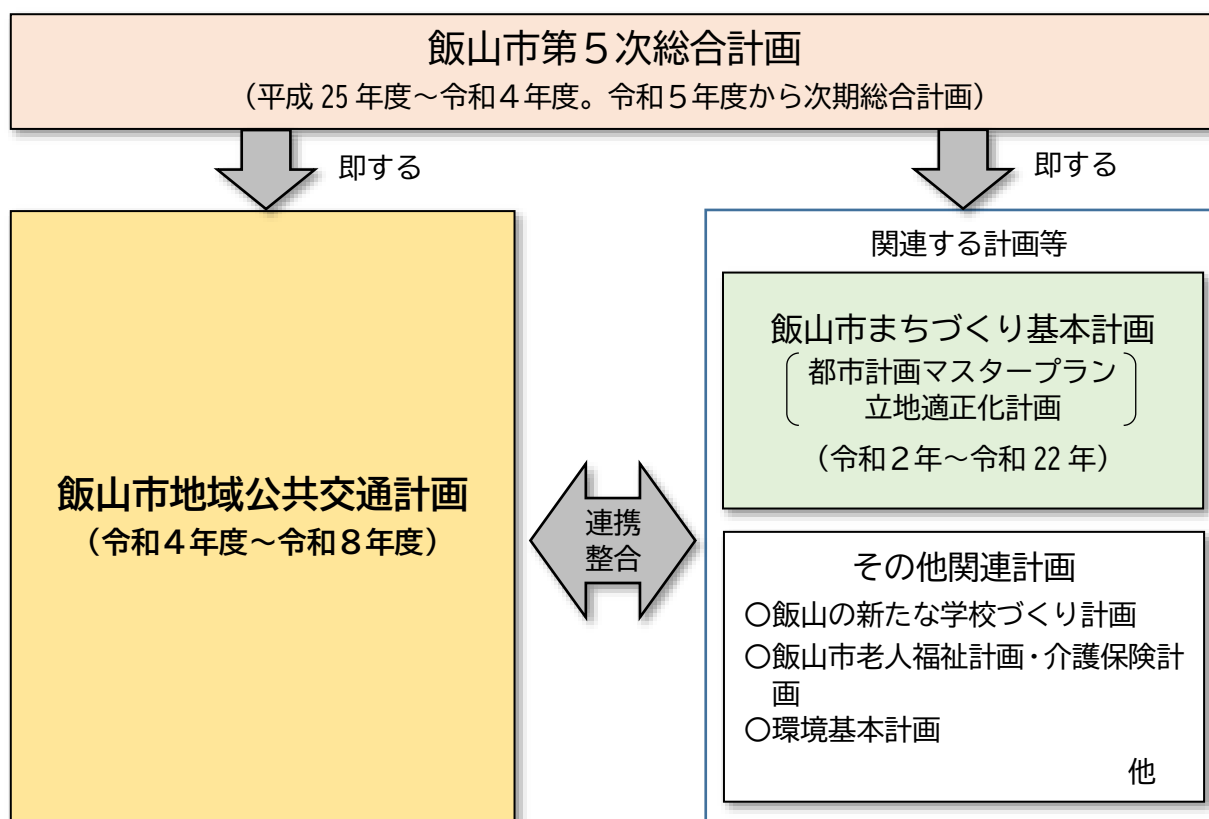
本計画の期間は、令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

3 上位・関連計画の整理

本計画は、飯山市第5次総合計画（平成25年度～令和4年度。令和5年度から次期総合計画）にある様々な施策と相互に連携しつつ取り組んでいく計画です。

また、飯山市まちづくり基本計画をはじめとした他の関連計画とも連携して、それぞれの取組を推進します。

計画の体系



3 上位・関連計画の整理

(1) 飯山市第5次総合計画 後期基本計画（平成30年度～令和4年度）

飯山市第5次総合計画は、平成25年度から令和4年度までの当市の将来像を描き、その実現に向けて取り組む最上位計画です。このうち後期基本計画では、平成30年度から令和4年度までの5か年に取り組む施策をまとめています。

公共交通については「第3章 高速交通網による交流の促進」で施策を展開しています。

自然と共生する豊かな暮らし 「技と縁のまち 飯山」

- 1 自然共生による新しい価値観の発信
- 2 飯山の四季の美しさを活用したまちづくり
- 3 高速交通網による交流の促進
- 4 地域産業おこしと若者定住
- 5 たくましさと郷土愛を育てる教育
- 6 子どもから高齢者まで安心して暮らせるまち

第3章 高速交通網による交流の促進（観光・交流・公共交通）

■公共交通

当市の地形は山間部が多く、南北に長いことから鉄道、バス等の公共交通は、年齢や地域を問わず市民生活に不可欠なものです。また、北陸新幹線飯山駅と市内外とを結ぶ効率的で利便性の高い2次交通網の整備を進めていく必要があります。

(1) 公共交通機関の充実支援

北陸新幹線飯山駅の開業により公共交通環境は大きく変化しています。その中で地域公共交通の利便性向上と利用促進について、バス事業者やJR東日本等と連携し、取り組みを推進します。

施 策	目 標（2022年度）
①北陸新幹線・JR 飯山線の利便性の向上と利用促進 ②市民生活に配慮した公共交通の充実	・北陸新幹線と JR 飯山線との接続改善・利便性向上 ・地域公共交通の充実と効率的な運行のための見直し

(2) 北陸新幹線飯山駅を中心とした2次交通網の構築

効率的で利便性の高い2次交通網の構築を進めます。

施 策	目 標（2022年度）
①2次交通網の確立に向けたバス等の運行充実	・バス路線の拡充、増便 ・乗り換えが必要な路線の改善 ・周遊性のある交通網の構築

(2) 飯山市まちづくり基本計画（令和2年～令和22年）

飯山市まちづくり基本計画は、「交流と連携の中で 多様な人々が支え合う ふるさとのまち「飯山」」を将来像に定め、令和22年（2040年）を目標年次として、市全体のまちづくりに関する事項を定めています。

都市計画区域内では、都市計画法、立地適正化計画に基づく方策を展開し、都市計画区域外では関連分野の取組と連携してまちづくり方策を展開する、としています。

また、本計画の推進を通じて中心拠点と周辺集落がしっかり結ばれる「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を形成するため、将来にわたって都市機能を維持・集約する「拠点」、公共交通と道路のネットワークによって広域間及び拠点間を結びつける「連携軸」、そして土地利用の骨格区分となる「ゾーニング」を設定しています。

【拠点と軸の配置イメージ】



3 上位・関連計画の整理

【拠点の設定】

種類	設定方針
中心拠点	飯山駅を含む中心市街地に「中心拠点」を設定し、本市の中核的な都市機能の集積を図ります。
北部拠点	戸狩野沢温泉駅周辺に「北部拠点」を設定し、北部地域の生活利便性等を補完するための都市機能の集積を図ります。
生活拠点	都市機能が集積しているエリア、鉄道駅周辺、幹線道路結節点など、利便性とアクセス性を備えたエリアを対象として「生活拠点」を設定し、各地区の生活を支える身近な生活サービス機能の集積を図ります。
工業拠点	既存の東栄工業団地、木島工業団地、南原工業団地、長峰工業団地、戸狩工業団地を「産業拠点」と設定し、今後も積極的に産業の維持・集積を図ります。
観光拠点	戸狩温泉スキー場、斑尾高原、北竜湖周辺、飯山城址公園～飯山駅周辺、道の駅周辺を「観光拠点」と設定し、国内外から多くの人々を迎え入れる環境整備を図ります。

【連携軸の設定】

区分	設定方針
広域連携軸	当市と大都市圏を結ぶ高速交通網（北陸新幹線と上信越自動車道）を「広域連携軸」と設定し、広域的な連携をさらに拡大するために強化・充実を図ります。
地域連携軸	飯山駅を結節点として、JR飯山線、国道117号等によって南北方向に連絡するネットワーク全体を「地域連携軸」と設定し、これらを骨格とする市街地形成や拠点間の連携を促進するために強化・充実を図ります。

【ゾーニングの設定】

区分	設定方針
市街地ゾーン	現在の用途地域は「市街地ゾーン」に設定し、都市的土地利用及び都市基盤施設の維持を図ります。
農地・集落ゾーン	市街地形成軸上に位置する平野部の農地・集落は「農地・集落ゾーン」に設定し、優良農地の保全と集落の田園環境の保全を図ります。
山林ゾーン	市街地に隣接する丘陵地及び背後の山林一帯は「山林ゾーン」に設定し、豊かな自然環境の保全を図ります。

■まちづくりの基本理念と都市整備方針 ※公共交通に関連する箇所を抜粋

4－1. 市内で暮らし続けられるまちづくり

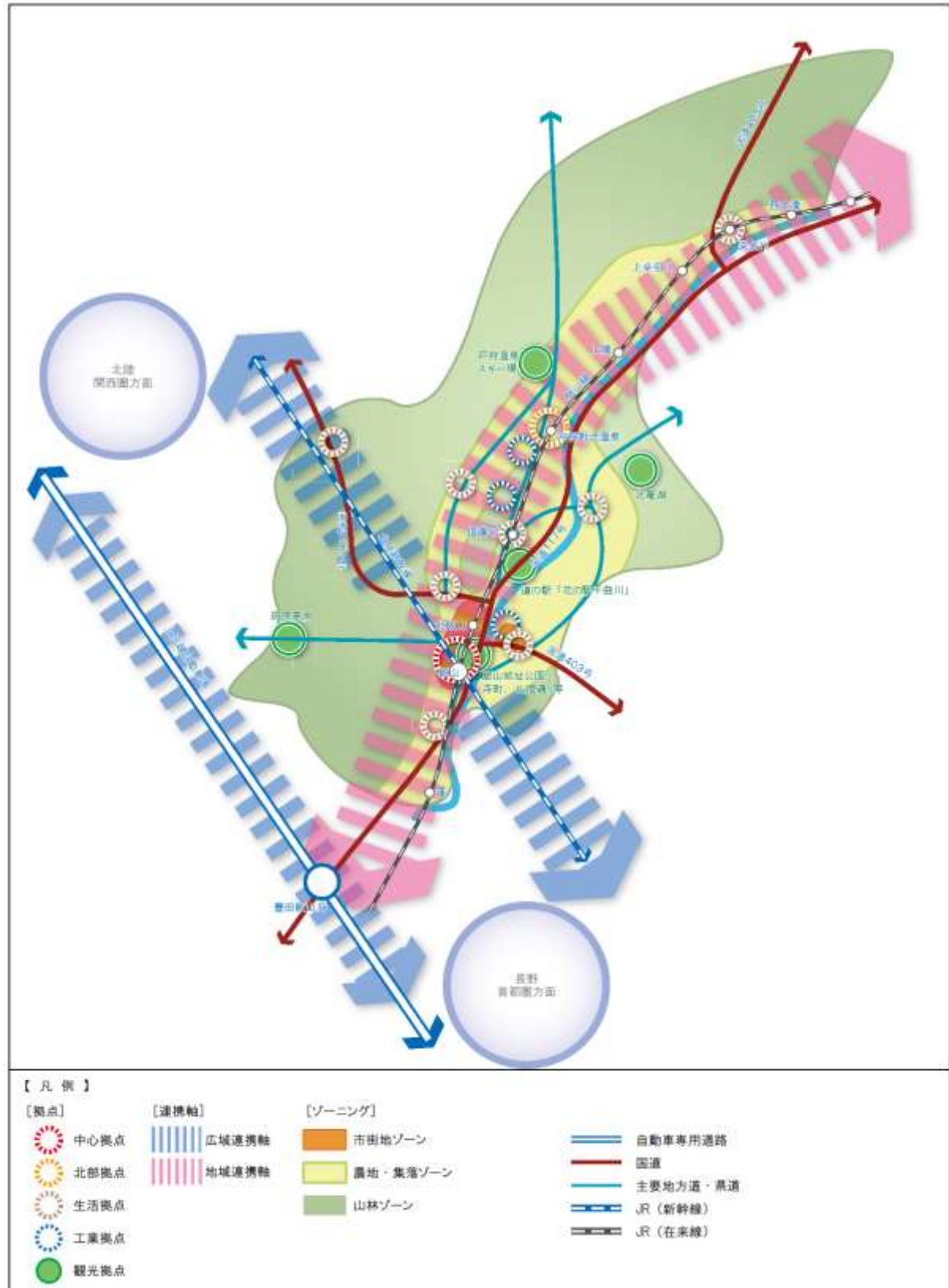
（3）地域間を連絡する移動手段の確保

- ① J R 飯山線の利用促進
- ② 市街地内の利便性を高めるためのバス運行の充実
- ③ 地域特性に応じたバス・タクシー運行の充実

4－5. 人と人、地域と地域が支え合うまちづくり

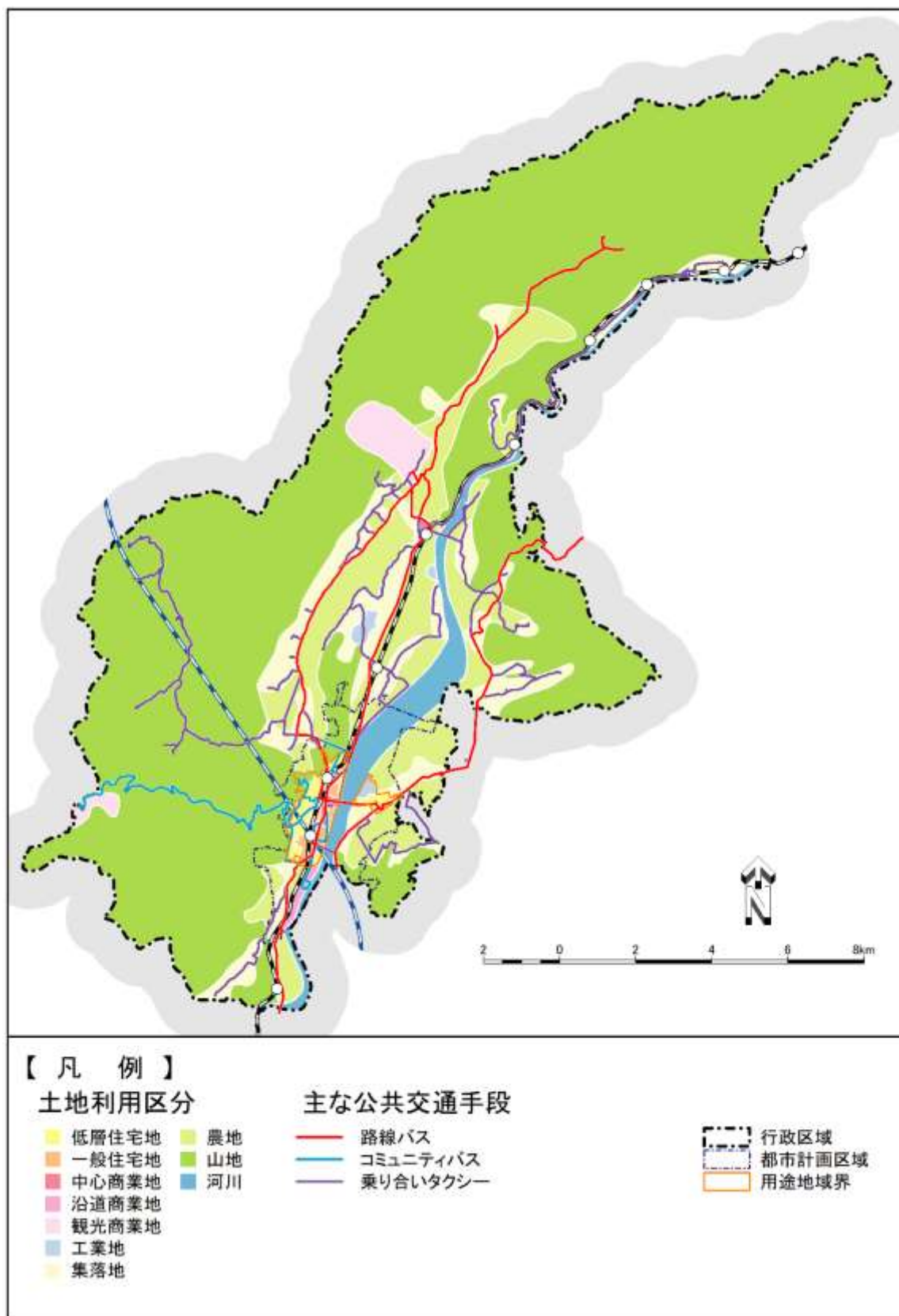
（1）新幹線駅を核とした広域ネットワークの強化

- ① 北陸新幹線のさらなる活用
- ② 北陸新幹線飯山駅周辺の機能向上

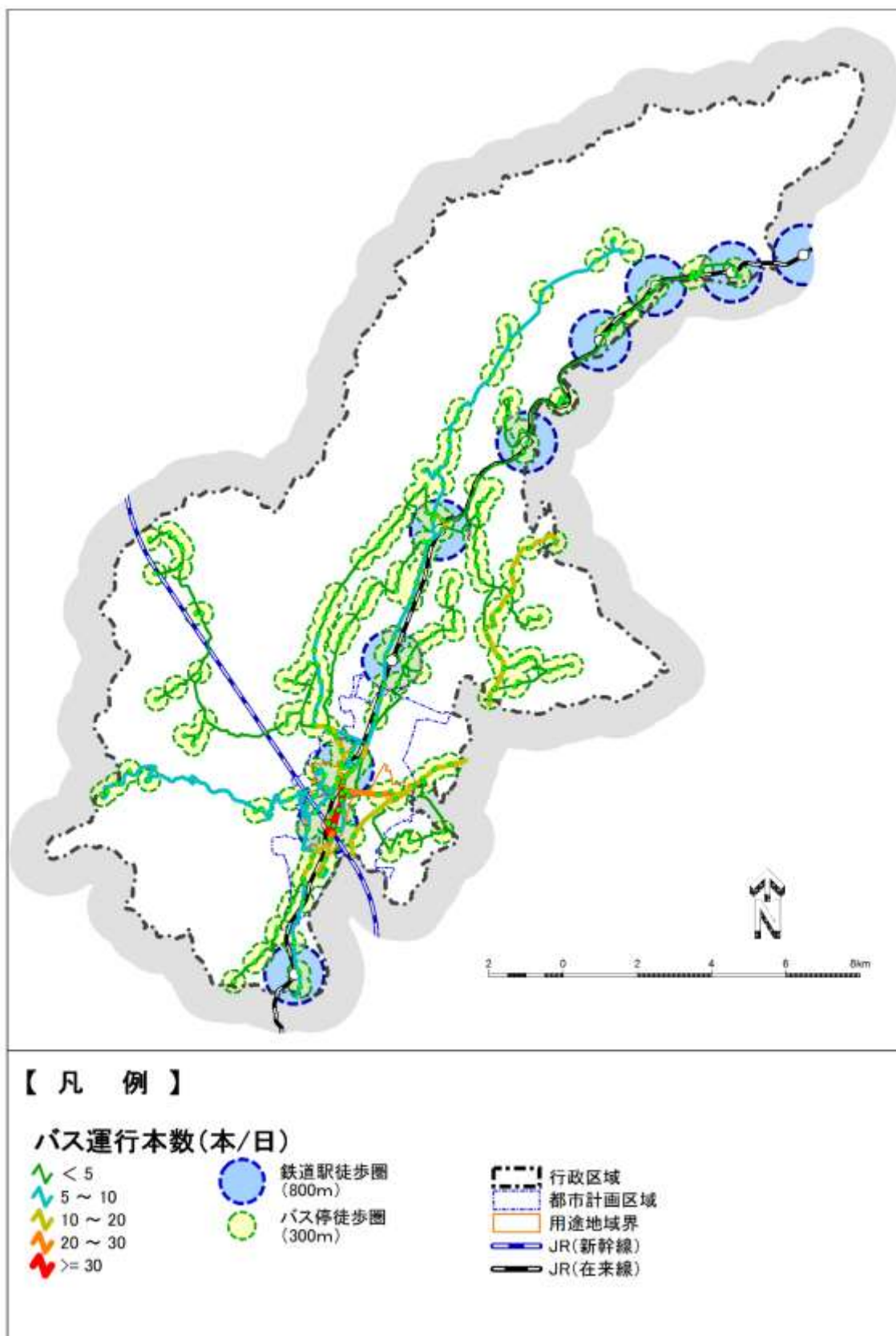


3 上位・関連計画の整理

【土地利用と公共交通の配置方針図】



【鉄道駅・バス等停留所の徒歩圏】



3 上位・関連計画の整理

(3) 飯山の新たな学校づくり計画（令和3年1月）

飯山の新たな学校づくり計画では、飯山の新たな学校の目指すべき姿等について記しており、この中で、新たな小学校の配置については、城南・城北中学校区毎それぞれに1校の統合小学校配置としたい、とする考え方が示されています。

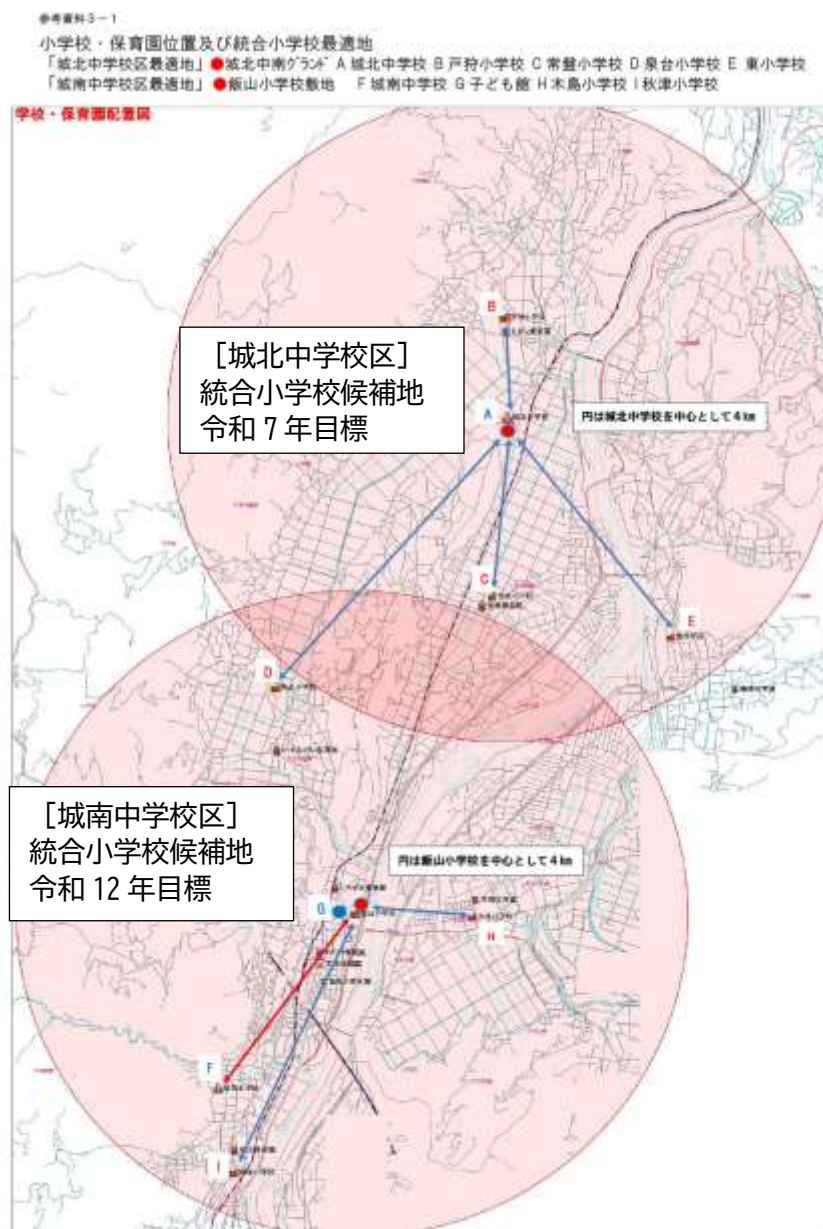
■小学校の配置

城南中学校区、城北中学校区それぞれ1校ずつ統合小学校を配置

■統合小学校の候補地

城南中学校区：飯山小学校敷地 開校時期は令和12年頃を目標

城北中学校区：城北中学校グラウンド(南側) 開校時期は令和7年頃を目標



4 飯山市の概況

当市の概況を「位置・地勢」「気象・気候」「人口」「自動車運転免許返納者数」「観光」「施設分布」の項目で整理します。（詳細は資料編に掲載しています）

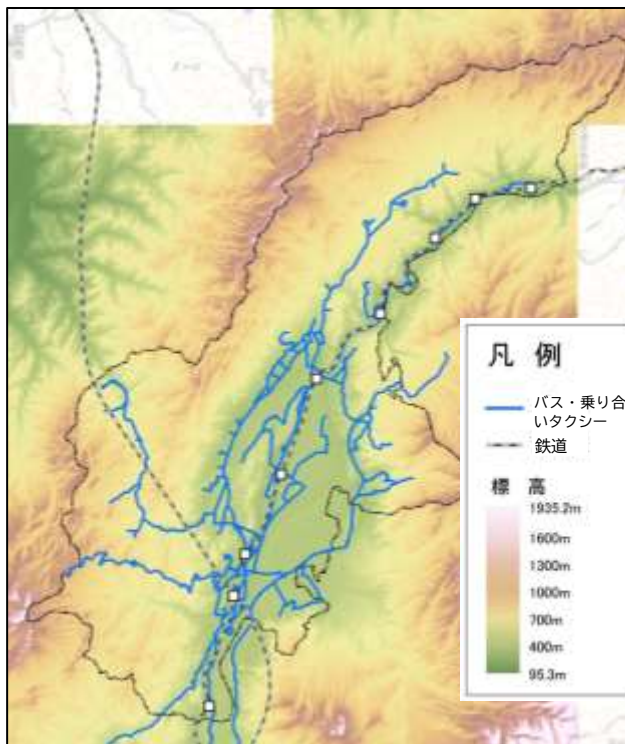
（１）位置・地勢

当市は千曲川が市の中央を南北に流れており、西側に関田山脈、東側に三国山脈が広がる地形となっております。

また、南西部には斑尾高原、北西部には鍋倉山、東部には北竜湖などがあり、多くの自然資源に恵まれた地となっています。

長野県内で最も標高が低い千曲川沖積地に広がる飯山盆地を中心に、市域の約 1/3 は標高 400 m 以下となっています。

地勢と公共交通網



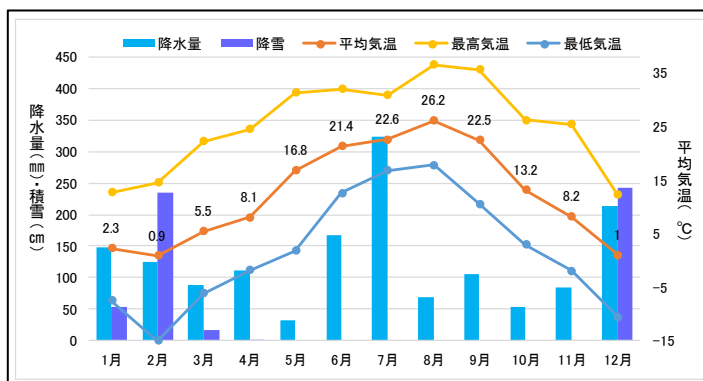
資料：国土地理院地図、国土数値情報

（２）気象・気候

当市の気候は内陸・盆地の特徴を持っており、年間を通じた気温差が大きくなっています。

また、市全域が特別豪雪地帯に指定されており、1年のうち約3分の1の期間が雪に覆われます。

月別の気象データ



資料：気象庁統計データ
（数値はいずれも平成 22～令和 2 年までの 10 年間の平均）

4 飯山市の概況

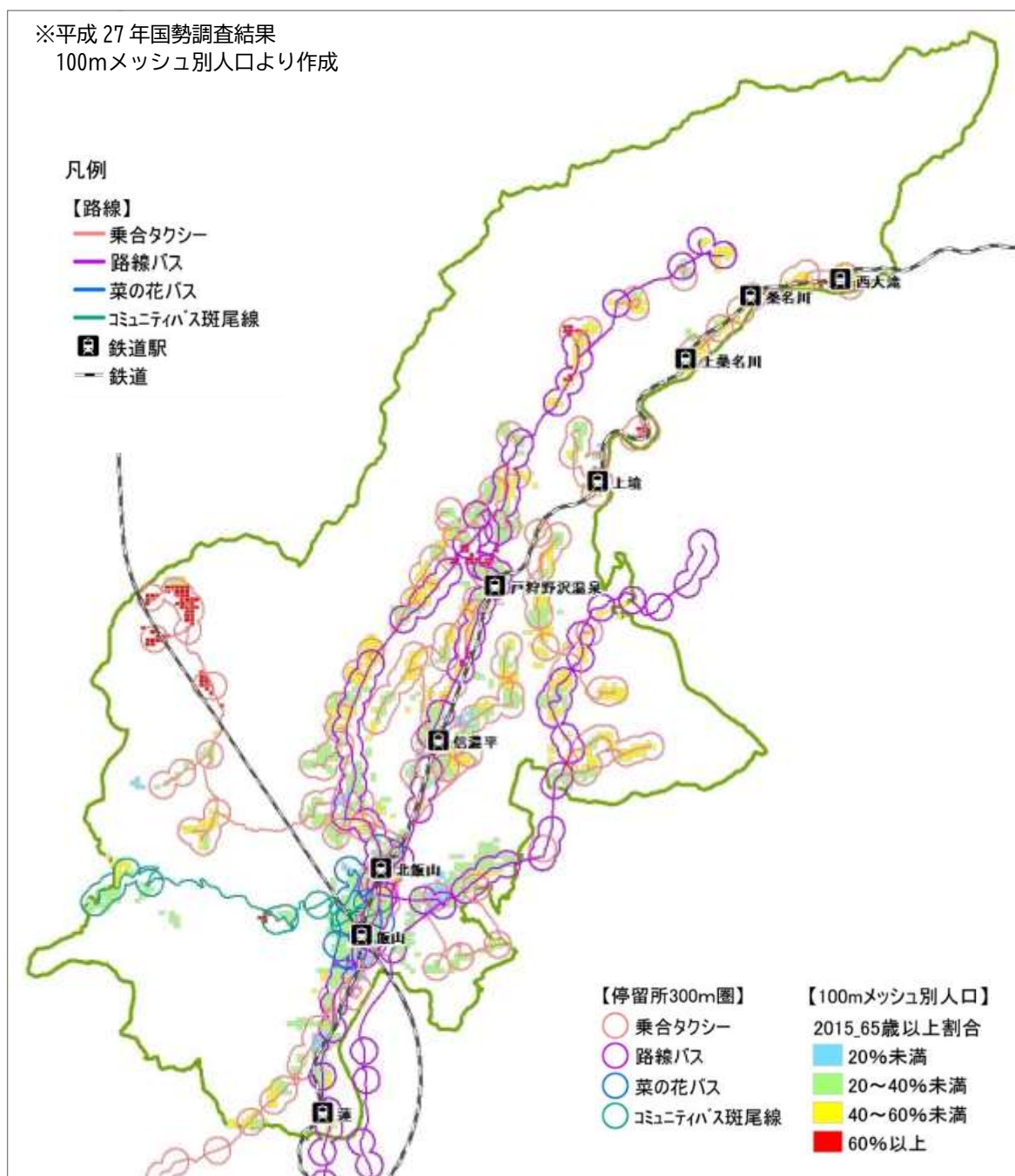
(3) 集落

集落は市の東西南北に広く形成されていますが、その多くは平野部に分布しています。また、市街地の中心は市の南部にあります。

山間地にある集落は市街地よりも 65 歳以上の人口の割合が高くなる傾向にあります。

市内の集落は概ね停留所 300m 圏内に分布していますが、木島地区の一部などでは圏外となっている所が多く見られます。

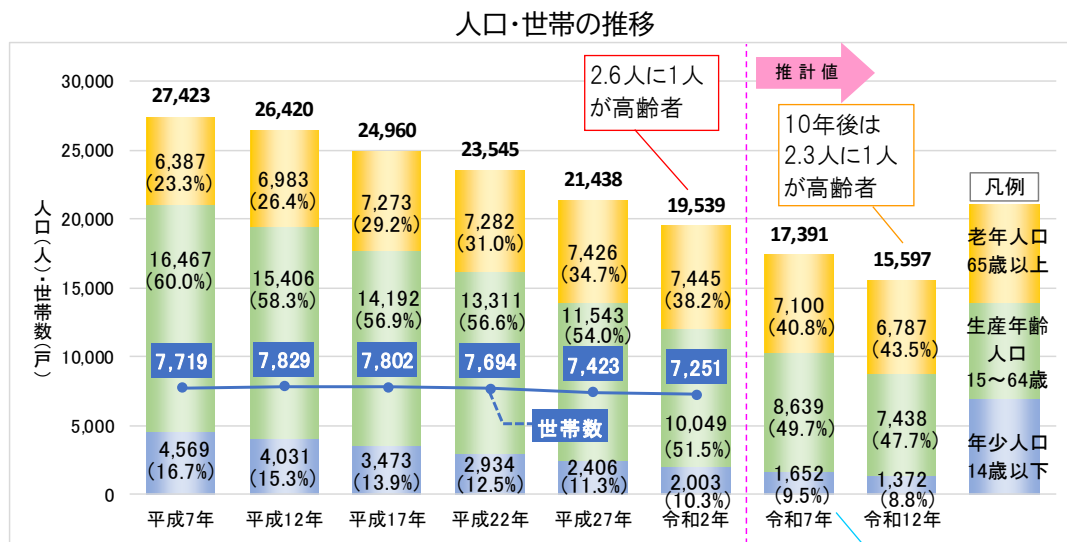
メッシュ別人口分布(65 歳以上人口)と公共交通網図



(4) 人口

当市は人口減少と少子高齢化が進行しています。

今後については、令和12年の人口は15,597人にまで減少し、高齢化率は43.5%まで上昇すると推計されています。



資料：令和2年まで国勢調査

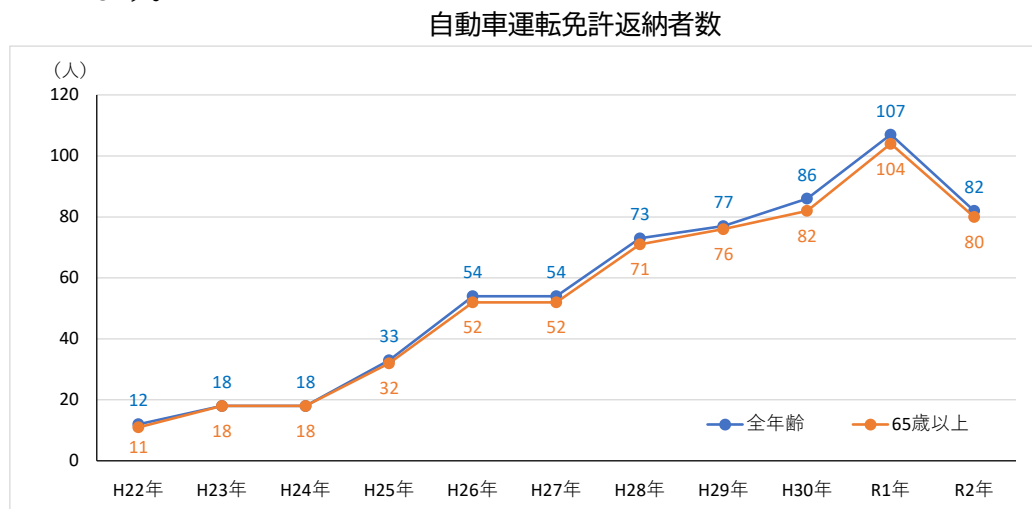
令和7年、令和12年は日本の地域別将来推計人口（平成30(2018)年推計）

国立社会保障・人口問題研究所

年少人口は
10%を下回る

(5) 自動車運転免許返納者数

当市の自動車運転免許の返納者数は増加傾向にあり、そのほとんどは65歳以上の方が占めています。



資料：長野県警察本部 東北信運転免許課

4 飯山市の概況

(6) 観光

当市には斑尾高原と戸狩温泉の2カ所にスキー場があり、冬季にはこれらのスキー場に多くの観光客が訪れます。

このほか、「雪国の小京都」として知られる寺町や、ゴールデンウィークには辺り一面が菜の花の黄色で包まれる菜の花公園、年間約100万人が訪れる道の駅「花の駅千曲川」、ぶなの森が広がるなべくら高原など、観光資源が市内に広く存在しています。

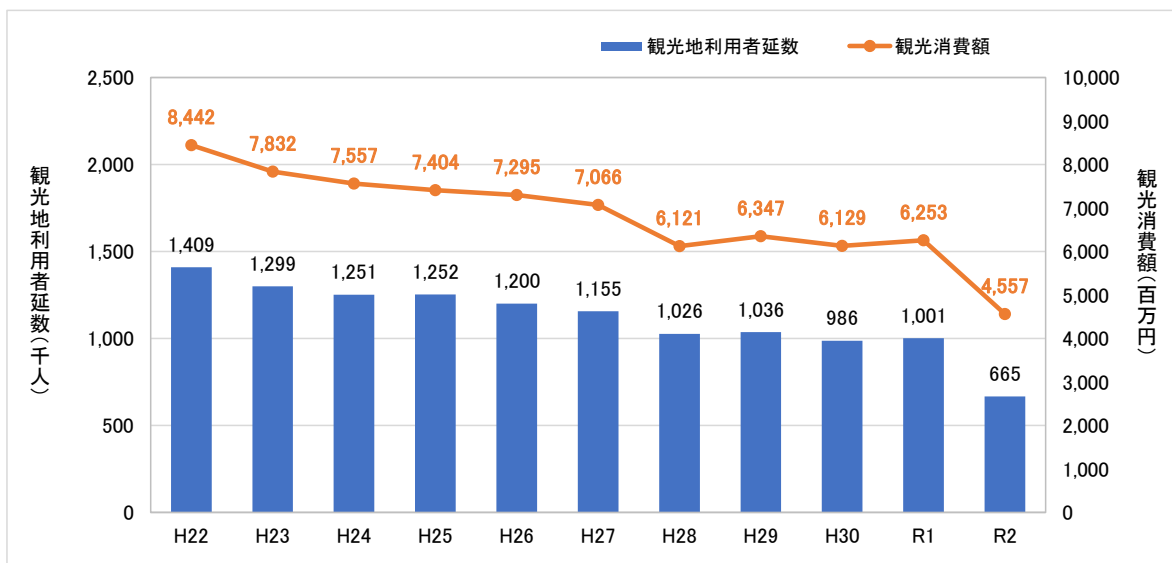
当市の観光地利用者延数及び観光消費額は、平成28年から令和元年にかけては概ね横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルスの感染拡大の影響から、令和2年に大きく減少しています。

エリア別観光地利用者延数(令和元年)



資料：長野県観光地利用者統計

観光地利用者延数・観光消費額の推移



資料：長野県観光地利用者統計

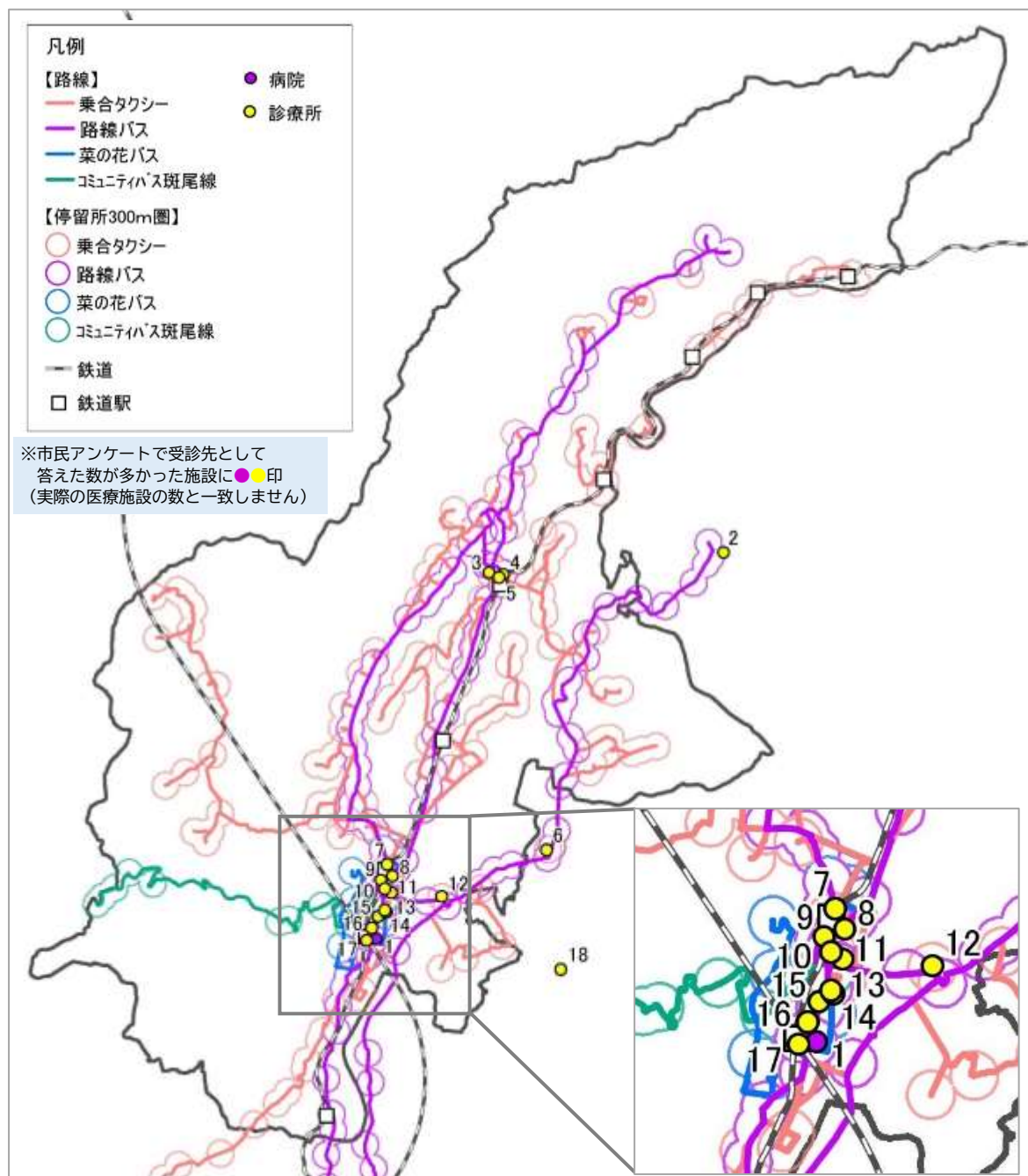
※各年とも期間は1月1日～12月31日まで

(7) 施設分布（医療施設・商業施設）

ア) 医療施設

医療施設（飯山赤十字病院は●印、その他は●印）は市の南部に集中しています。
市民が多く受診すると見られる医療施設は、概ね停留所 300m圏内にあります。

医療施設分布図と公共交通網図



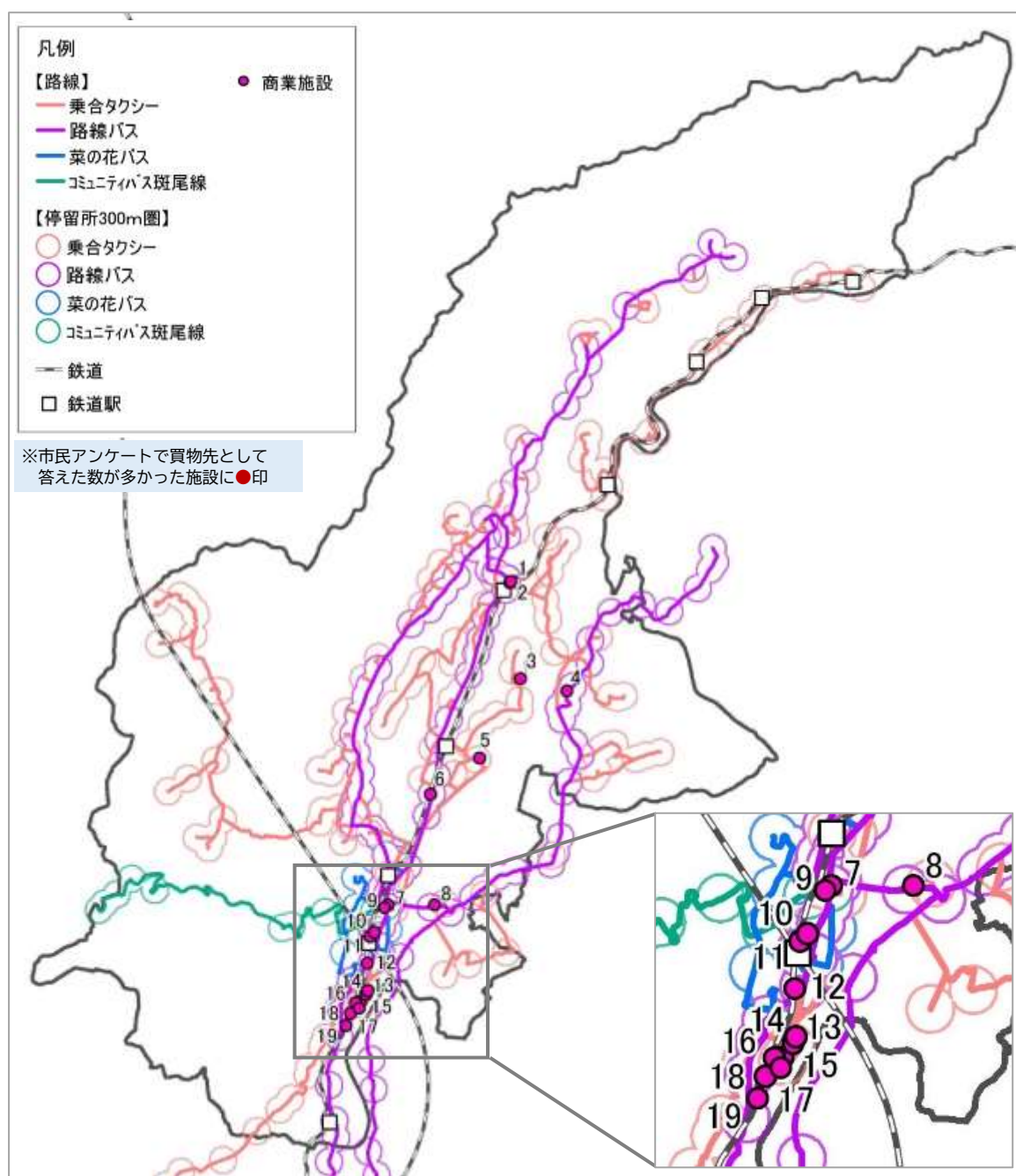
4 飯山市の概況

イ) 商業施設

商業施設（●印）は市の南部に集中しています。

市民が買物で多く訪れると見られる商業施設は、概ね停留所 300m圏内にあります。

商業施設分布図と公共交通網図



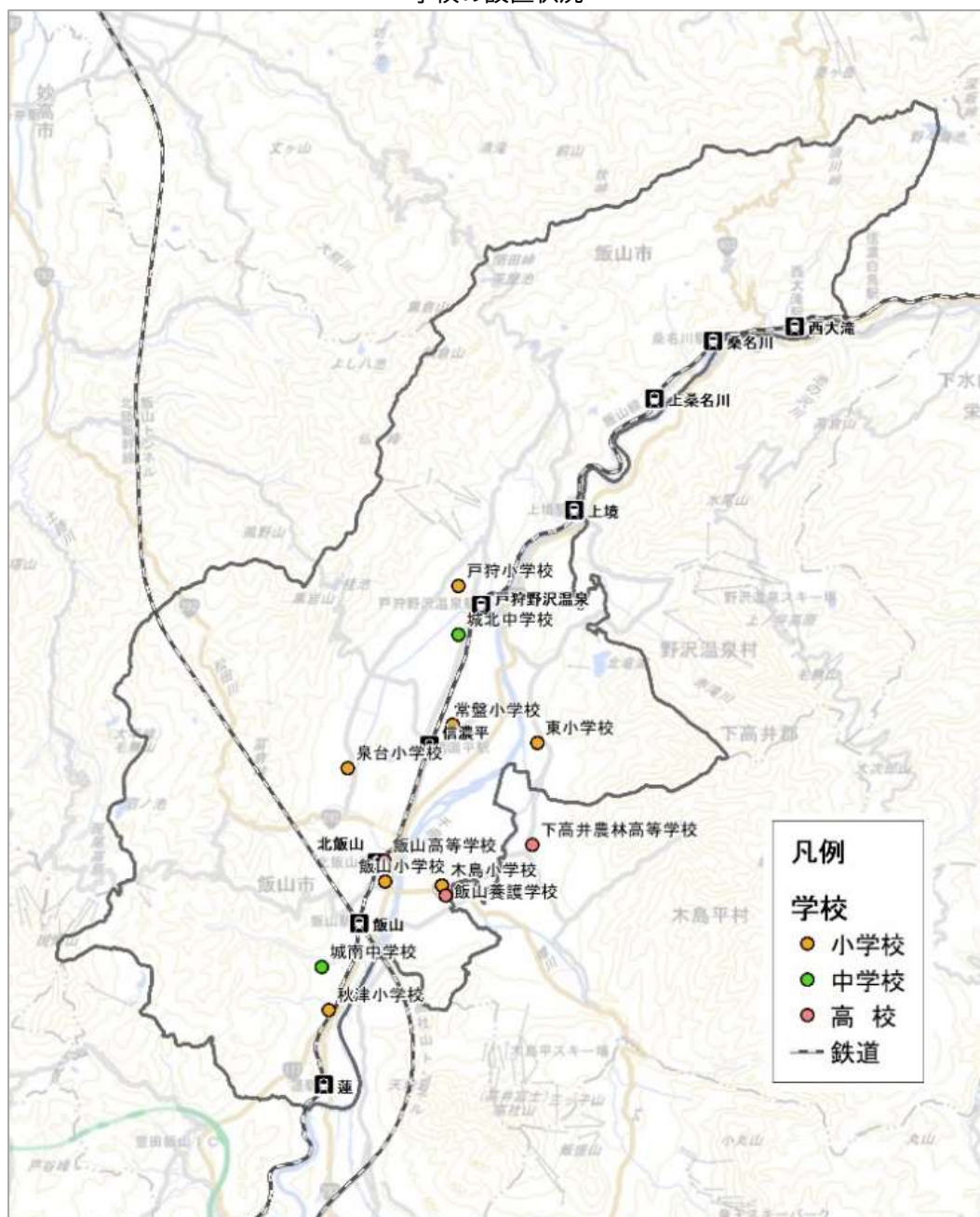
(8) 施設分布（学校）

学校（小学校・中学校・高等学校及び養護学校）の多くは市の南部に設置されています。このうち中学校は中部と南部に、それぞれ1校が設置されています。

また高等学校は南部に1校が設置されており、市内はもとより周辺の自治体からも多くの学生が通っています。

このほか、隣接する木島平村にも高等学校が1校設置されており、当市からも多くの学生が通っています。

学校の設置状況



5 飯山市の公共交通の概況

当市の公共交通の概況を「交通モード」「利用者の推移」「バス等の運行に係る収支」の項目で整理します。（詳細は資料編に掲載しています）

（１）交通モード

現在、市内を営業運行している交通モードは次のとおりです。（公共交通網はP 2に掲載しています）

N0	交通モード・路線	運行事業者	運行日	区間
1	北陸新幹線	東日本旅客鉄道㈱	毎日	東京～金沢
2	飯山線	東日本旅客鉄道㈱	毎日	豊野～越後川口
3	飯山市コミュニティバス 斑尾線	㈱妙高ハブネット (市町村運営自家用有償旅客運送)	毎日	飯山駅 ⇔斑尾高原ホテル
4	菜の花バス 市街地循環線	長電バス㈱	平日	飯山駅⇔飯山駅
5	乗り合いタクシー 富倉大川線	長電バス㈱	元日を除く 毎日	ユーパレット南側 ⇔倉本公会堂
6	乗り合いタクシー 岡山下段線	長野交通㈱	月・水・金	ユーパレット南側 ⇔東電さくら広場前
7	乗り合いタクシー 瑞穂木島線	戸狩ハイヤー(有)	月・水・金	ユーパレット南側 ⇔戸狩診療所
8	乗り合いタクシー 瑞穂木島線（柏尾線）	戸狩ハイヤー(有)	毎日	笹沢公民館 ⇔戸狩診療所
9	乗り合いタクシー 小境線	長電バス㈱	元日を除く 毎日	木島⇔戸狩野沢温泉駅
10	乗り合いタクシー 上野線	戸狩ハイヤー(有)	火・木	ユーパレット南側 ⇔上野北
11	乗り合いタクシー 深沢永田線	長電バス㈱	火・金	飯山市役所 ⇔永田バス停
12	乗り合いタクシー 温井線	長電バス㈱	元日を除く 毎日	木島⇔柄山
13	長電バス 野沢線	長電バス㈱	毎日	飯山駅 ⇔野沢グランドホテル
14	長電バス 中野木島線	長電バス㈱	元日を除く 毎日	飯山駅⇔立志館高校
15	長電バス 合庁線	長電バス㈱ (廃止代替路線)	平日	飯山駅⇔信州中野駅
16	長電バス 温井線	長電バス㈱ (廃止代替路線)	平日	飯山駅⇔柄山
17	長電バス 小境線	長電バス㈱ (廃止代替路線)	平日	飯山駅 ⇔戸狩野沢温泉駅
18	タクシー	長電バス㈱、長野交通㈱、 戸狩ハイヤー(有)		
19	福祉タクシー	(有)ゆりかご、(有)北信濃興産		

(2) 交通モード別の利用者の推移（鉄道・タクシー・バス等）

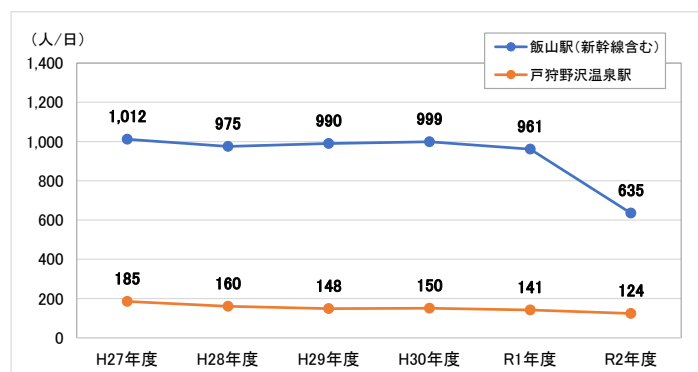
交通モード別の利用者の推移は下図のとおりです。

平成 27 年 3 月に北陸新幹線飯山駅が開業した後、コミュニティバスは利用者数を伸ばしていましたが、それ以外は全体として横ばい又は減少傾向となりました。

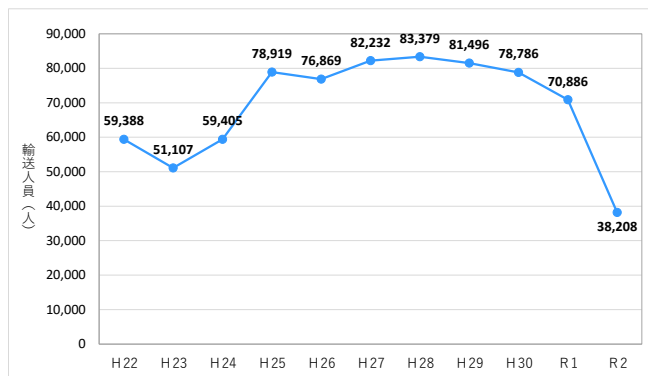
また、令和 2 年 3 月頃からは新型コロナウイルスが感染拡大したことに伴い、全ての交通モードで利用者が減少しています。



鉄道の利用者（飯山駅・戸狩野沢温泉駅）

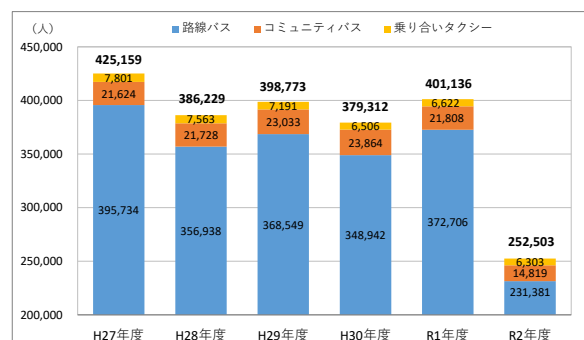


タクシーの輸送人員



※年度ごとの輸送人員

バス等の利用者数



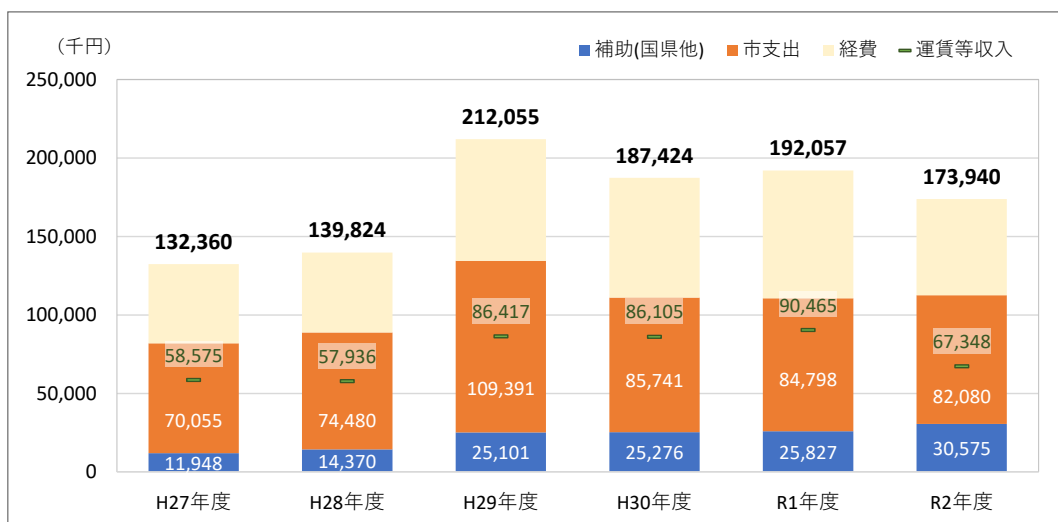
5 飯山市の公共交通の概況

(3) バス等の運行に係る収支

バス等（路線バス・コミュニティバス・乗り合いタクシー）に係る市支出は、平成 27 年度以降増加傾向にあります。

これは、コミュニティバスの車両の購入や路線バスに係る支援対象路線の追加などが影響しています。

バス等の運行に係る収支



6 公共交通の課題

公共交通に係る課題を整理するため、令和3年度に各種調査を実施し、調査結果と「4 飯山市の概況」「5 飯山市の公共交通の概況」を踏まえて課題を整理しました。

(1) 各種調査

令和3年度に実施した各種調査の概要は次のとおりです。

(調査結果の詳細は資料編に掲載しています)

○飯山市公共交通に関する市民アンケート調査

実施期間：令和3年7月20日（火）～ 8月4日（水）

調査対象：75歳以上又は16～18歳の人がいる世帯から無作為で抽出

調査方法：調査用紙を送付し、記入したものを郵送提出

依頼件数：2,000件（世帯）

※1件で最大4人分【世帯主1人、75歳以上（世帯主以外の方）2人、
高校生1人】まで回答可能

回答件数：981件（世帯）

回答率：49.1%

回答者数：1,471人

○公共交通に関する高校生アンケート調査

実施期間：令和3年7月12日（月）～ 8月6日（金）

調査対象：長野県飯山高等学校及び下高井農林高等学校に通う2学年の生徒

調査方法：web形式 ※QRコードが入った調査依頼用紙を各学校経由で生徒に配布

依頼者数：242人（飯山高校：194人 農林高校：48人）

回答者数：228人（飯山高校：183人 農林高校：45人）

回答率：94.2%（飯山高校：94.3% 農林高校：93.8%）

○高齢者等ヒアリング

実施期間：令和3年8月18日（水）

ヒアリング対象者：飯山市民生部 地域包括支援センター職員

ヒアリング方法：対面形式

6 公共交通の課題

○交通事業者ヒアリング

実施期間：令和3年8月3日（火）、令和3年8月5日（木）

ヒアリング対象者：事業種別によって異なる

バス事業者 … 長電バス(株)飯山営業所、
(株)妙高ハブネット長野・飯山営業所
タクシー事業者 … 長電バス(株)飯山営業所、長野交通(株)、
戸狩ハイヤー(有)
鉄道事業者 … 東日本旅客鉄道(株)長野支社 飯山駅

ヒアリング方法：対面形式

○飯山市バス等利用実態調査

実施期間：令和3年7月21日（水）、令和3年8月1日（日）

調査対象：実施日によって異なる

7月21日（水）… コミュニティバス斑尾線
菜の花バス市街地循環線
長電バス野沢線・中野木島線・合庁線・温井線・小境線
8月1日（日）… コミュニティバス斑尾線
長電バス野沢線・中野木島線

調査方法：バス停別乗降者人数調査、バス利用者アンケート調査

○観光事業者への来訪者に係るアンケート調査

実施期間：令和3年7月26日（月）～令和3年8月24日（火）

※調査対象によって期間が異なる

調査対象：飯山市内の観光事業者

調査方法：回答用紙（紙又はデータ）を、直接又は協会等団体経由で配布・回収

依頼件数：148件

回答件数：73件

回答率：49.3%

○飯山駅から目的地への移動に関するアンケート調査

実施期間：①令和3年10月30日（土）、10月31日（日）

②令和4年1月8日（土）、1月9日（日）

調査対象：飯山駅を訪れた観光客

調査方法：調査員による聞き取り

回答者数：① 73名

②148名

(2) 課題の整理

「4 飯山市の概況」「5 飯山市の公共交通の概況」及び(1)の各種調査結果から見てきた公共交通の課題について、それぞれの課題が持つ特徴や傾向などから次の5つに分類・整理します。

- 1 地域特性や人口特性からの課題
- 2 公共交通の運行状況からの課題
- 3 公共交通の利用実態からの課題
- 4 日常生活の移動実態からの課題
- 5 観光における課題

1 地域特性や人口特性からの課題

- ・市内の各集落と市街地を結ぶ移動手段の確保・維持が必要
- ・市内と市外を結ぶ移動手段の確保・維持が必要
- ・冬季でも日常生活が送れる移動手段の確保・維持が必要
- ・高齢者等の日常生活を支える移動手段の確保・維持が必要



市内・外を結ぶ移動ネットワークの確保・維持
年間を通じて高齢者等の日常生活を支える移動手段の確保・維持

当市は南北に長く、集落は平野部から山間地まで広く分布しています。一方で生活に必要な施設(商業施設や病院、学校等)は南部に位置する市街地に集中していることから、集落と市街地を結ぶ移動手段の確保・維持が必要です。

また当市からは中野市や長野市へ通勤・通学、買い物目的で移動する方が多いことから、それらの地域を結ぶ移動手段の確保・維持が必要です。

この他、市全域が特別豪雪地帯に指定されているため、冬季でも日常生活が送れる移動手段の確保・維持が必要です。

公共交通の主な利用者のうち、高齢者については、市の総人口に占める割合が年々増加しています。そのため、高齢者等の日常生活を支える移動手段の確保・維持が必要です。

2 公共交通の運行状況からの課題

- ・バス停圏（300m）外地域居住者への移動手段の対応
- ・バス停圏内地域居住者のうち地理的・身体的理由により移動距離が制限される者への移動手段の対応
- ・公共交通関連支出の増加



自宅から停留所までの移動に係る負担の軽減

当市では人口が分布している地域には概ね公共交通が運行されていますが、バス停から比較的離れた場所（バス停から 300m 圏外）に居住している市民も存在します。

また、バス停から 300m の圏内に居住していても、地理的・身体的理由により自力での移動が困難な方も存在します。そのため、そうした方々への移動手段の対応が求められます。

公共交通に係る市の支出額は増加する傾向にあります。当市の令和元年度実績に基づく乗り合いタクシーの利用者 1 人あたりの市支出額を見ると、最も低い路線と最も高い路線では 10 倍以上の差があることから、路線の見直しを検討することが求められます。

3 公共交通の利用実態からの課題

- ・ 利用状況を踏まえた公共交通の見直し
- ・ 既存の公共交通利用者の継続利用（リピーターの増加）
- ・ 高齢者にとって車両が利用しにくいこと
- ・ 乗り合いタクシーの予約が煩わしいこと
- ・ 高齢者には現行の路線図・時刻表が分かりにくいこと
- ・ 市民の行動実態と運行ダイヤとのずれ
- ・ 隔日運行や曜日による発着地点の違い等の利用形態の複雑さ
- ・ バス待合環境に対する不満



市民・利用者の行動実態に合わせた効率的な運行

当市のバス・乗り合いタクシーの利用者数は徐々に減少傾向となっており、特に令和2年度以降は新型コロナウイルスの感染拡大が、利用者の減少に拍車をかけています。

一方で公共交通を継続的に利用している方（リピーター）も存在しています。

そのため、現在のリピーターを確保しつつ、更にリピーターを増やしていけるよう、公共交通の利用状況を踏まえた見直しが求められます。

公共交通を利用される方等からは、「車両のステップや手すりの位置が高いため利用しにくい」「乗り合いタクシーの予約が煩わしい」「路線図や時刻表が分かりにくい」といった意見のほか、バス停の待合環境の改善を求める意見が寄せられるなど、利用しやすく分かりやすい公共交通の環境づくりが求められています。

市民の行動実態とバス・乗り合いタクシーの運行ダイヤを照らし合わせると、必ずしも行動実態に合致していない便が存在しています。また、隔日運行や曜日運行、発着地点が異なる便が存在するなど、利用形態の複雑さから利用しにくいといった現状もあります。

このことから、市民の移動ニーズや要望に沿った公共交通体系の見直しが求められます。

4 日常生活の移動実態からの課題

- ・ 高齢者、高校生の主な移動手段は自家用車（自分で運転・家族等の送迎）であり、バスやタクシー等を利用する機会は少ない
- ・ 市民が多く訪れる施設への移動手段は自家用車（自分で運転・家族等の送迎）であり、バスやタクシー等を利用する機会は少ない
- ・ 市民が多く訪れる施設の付近にバス停が設置されていない箇所がある
- ・ 公共交通に対する認識度不足
- ・ 時間や曜日が合わないことや運行概要を知らないことによる公共交通の利用敬遠
- ・ 運転免許非所有者の公共交通利用推進



公共交通の利用意識や認識度の向上
飯山駅を含む中心市街地への移動に係る利便性の向上

現在、市民の多くは日常生活の移動に自家用車を使っており、また、自ら移動する手段を持たない高校生や高齢者の方は家族の送迎に頼っている方が多く存在しています。

一方で家族の送迎に頼っている方の中にも、できれば公共交通を使いたいと考える方が存在していることなどから、利用したいときに気軽に利用できる公共交通であることが求められます。

市民が多く来訪する施設の一部にはバス停が設置されていない箇所があり、それらの施設へのバス停の設置が求められます。

当市では、バスや乗り合いタクシーの路線図や時刻表を市内全戸に配布することで周知していますが、路線図や時刻表が分かりにくいという意見があることから、内容が十分には伝わっていないものと考えられます。そのため、引き続き周知は行いながらも、その方法については改善していくことが求められます。

また、高齢者を中心に運転免許を返納する方は増加傾向にあることから、「免許を返納したら公共交通を利用する」と考えてもらえる仕組みづくりが求められます。

5 観光における課題

- ・ 飯山駅を結節する観光アクセスの不足
- ・ 観光誘客につながる二次交通の確保(特にグリーンシーズン)



飯山駅を拠点とした観光誘客につながる二次交通の確保

北陸新幹線飯山駅は北信州の玄関口であり、飯山駅を降り立った多くの観光客は、ここから次の公共交通に乗り継ぐなどして、目的地へと向かいます。

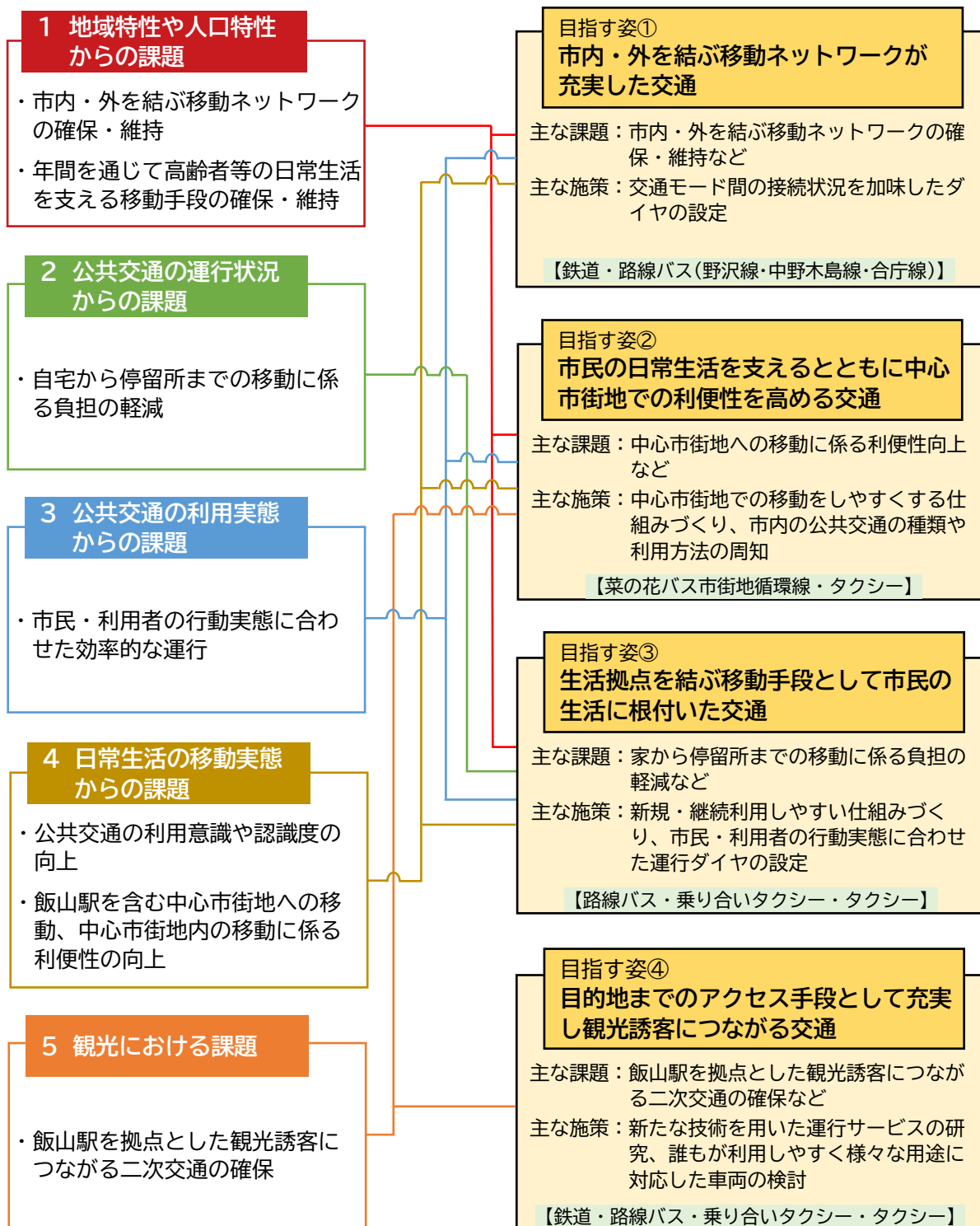
しかし、観光客からは「新幹線及び飯山線とバスの接続が不十分」といった意見も挙げられています。また、観光ニーズの多様化によって「目的地までのアクセス手段がない」といった意見もあります。

このほか、ホワイトシーズン（12～3月）はグリーンシーズン（4～11月）と比べて観光客が多いことから、特にグリーンシーズンにおける誘客の拡大につながる二次交通の確保が求められます。

7 飯山市の公共交通が目指す姿

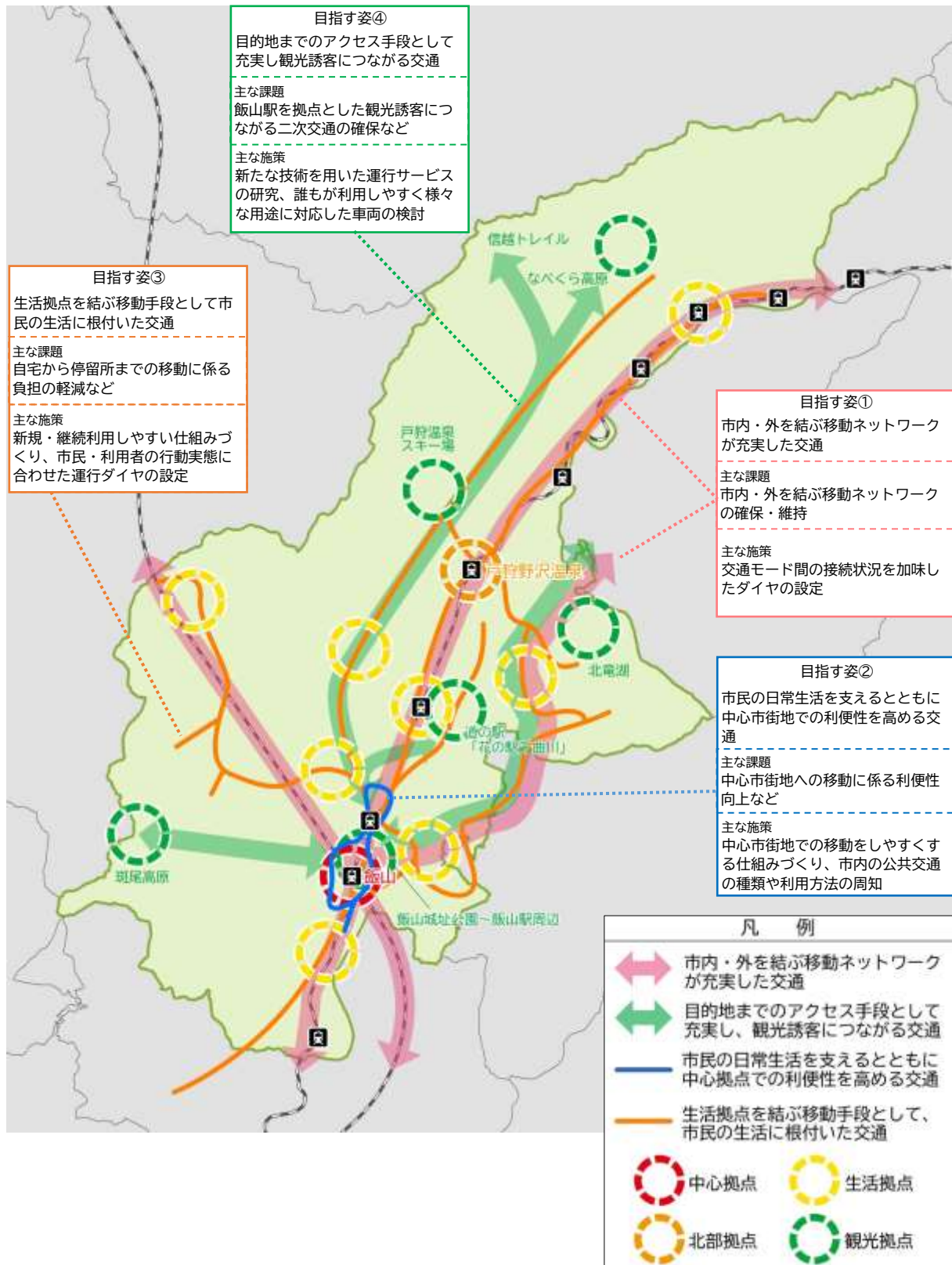
飯山市の公共交通が目指す姿

飯山市第5次総合計画、飯山市まちづくり基本計画をはじめとする本計画の上位・関連計画及び公共交通の課題を踏まえ、飯山市の公共交通が目指す姿を設定します。



7 飯山市の公共交通が目指す姿

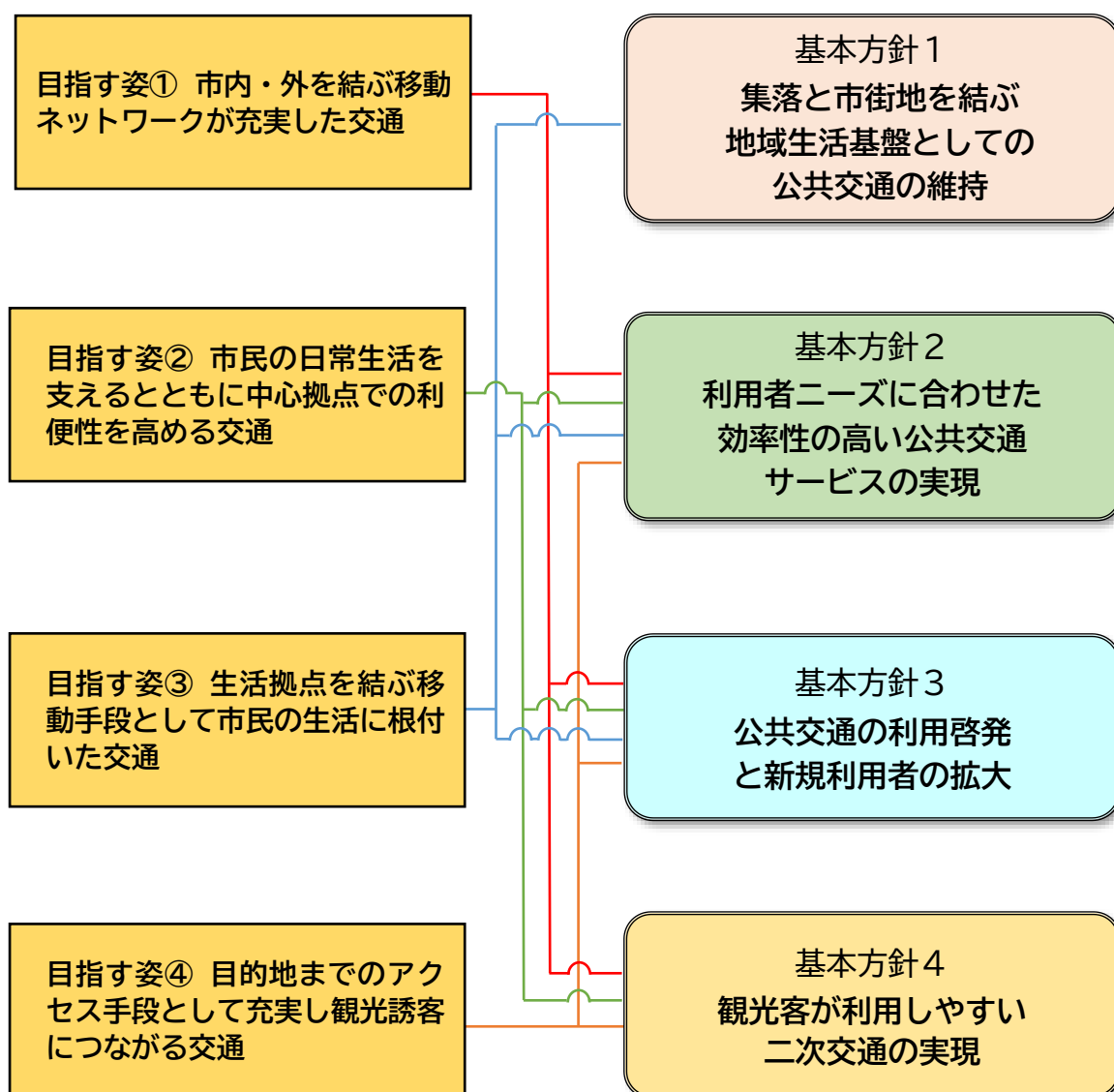
飯山市の公共交通が目指す姿の反映図



8 基本方針

「飯山市の公共交通が目指す姿」を実現させるため、本計画の基本方針を以下のように設定します。また、基本方針の内容をより具体化し、施策の検討につなげていくため、基本方針ごとに目標を設定します。

(1) 飯山市の公共交通が目指す姿と基本方針



(2) 基本方針と目標

基本方針1 集落と市街地を結ぶ地域生活基盤としての公共交通の維持

目標

・集落と市街地を結ぶ移動手段を確保・維持する

生活に必要な施設(商店、病院、学校等)が集中している市街地と集落を結ぶ移動手段の確保・維持を目指します。

・冬季においても安心して利用できる移動手段を確保・維持する

当市は市内全域が特別豪雪地帯に指定されていることから、冬季でも安心して利用できる移動手段の確保・維持を目指します。

・移動手段を持たない高齢者等の移動手段を確保・維持する

自分で車を運転することができず、また、家族や友人等の送迎に頼ることができない方の移動手段の確保・維持を目指します。

基本方針2 利用者ニーズに合わせた効率性の高い公共交通サービスの実現

目標

・バス停圏外に居住する方の移動手段を確保

バス停までの距離が遠く離れているなど、公共交通を利用することに不自由のある方の移動手段の確保を目指します。

・市民の行動ニーズに合った公共交通の整備

市民の行動ニーズを踏まえて、利用しやすい公共交通の整備を目指します。

・効果的・効率的な公共交通サービスの確立

現在の利用状況を維持しつつ、持続可能で効果的・効率的な公共交通サービスの確立を目指します。

・公共交通の継続的な利用者(リピーター)を増加させる

公共交通を継続利用しやすくする取り組みを実施し、継続的な利用者の更なる増加を目指します。

8 基本方針

基本方針3 公共交通の利用啓発と新規利用者の拡大

目標

・様々な媒体を活用し広く公共交通の周知を図る

紙媒体だけでなく、インターネット等を通して公共交通の運行概要等を情報発信することで、広く公共交通の周知を目指します。

・公共交通を利用するきっかけづくりにより新規利用者を増やす

普段は公共交通を利用しない方に対して公共交通を利用してもらうためのきっかけをつくることで、新規利用者の獲得を目指します。

基本方針4 観光客が利用しやすい二次交通の実現

目標

・多様化する観光ニーズに対応する二次交通の整備

行き先や目的など、多種多様な観光ニーズに対応できる二次交通の整備を目指します。

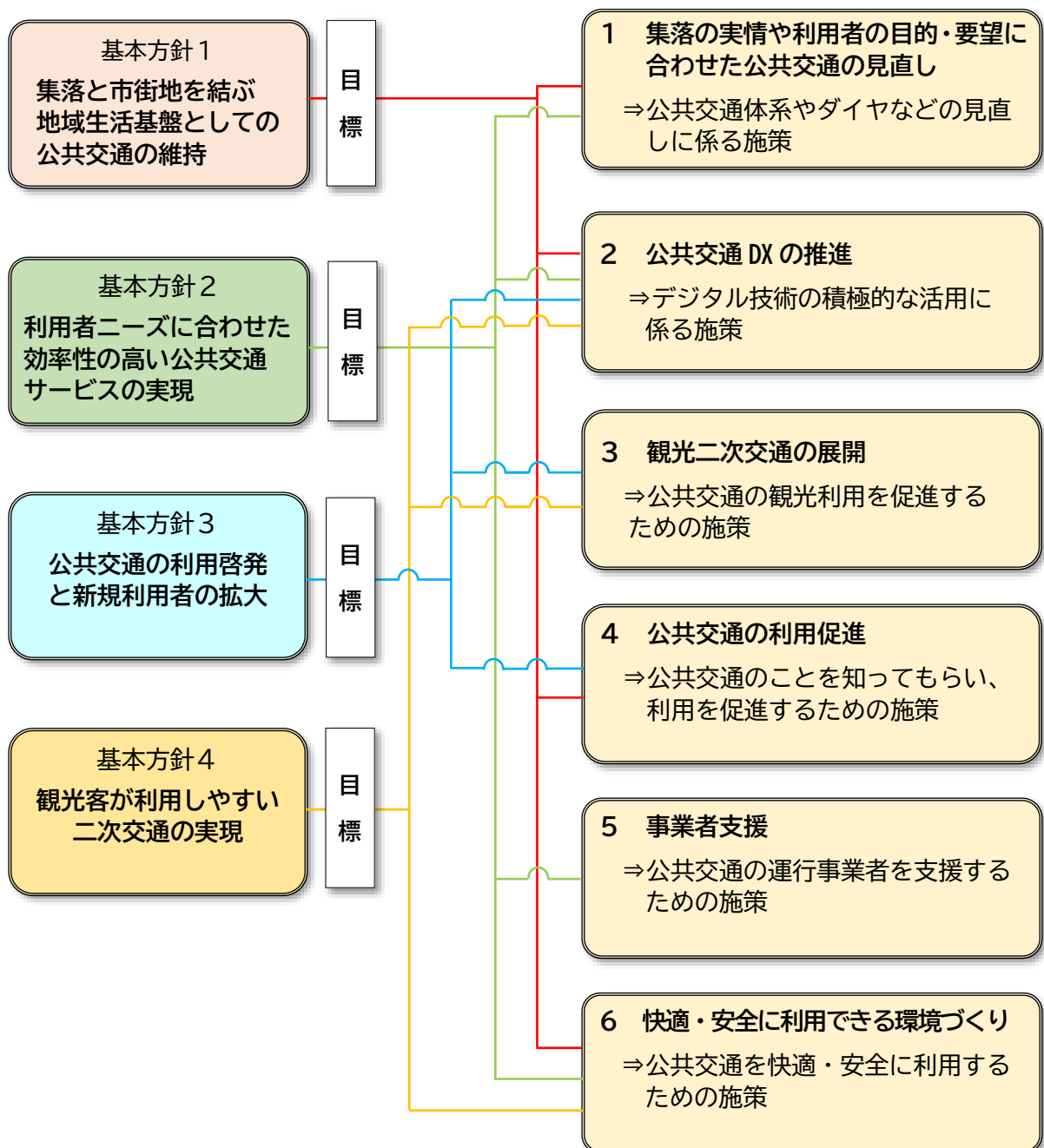
9 施策

施策を検討するにあたり、施策の目的別に1～6の分類を設け、基本方針と目標に関係づけます。

次に、公共交通を比較的利用すると思われる方を分類し、かつ、利用者ごとに主に利用すると思われる交通モードとの関連性について整理します。

以上の点を踏まえ、基本方針とそれに基づく目標を達成するための施策について検討し、分類ごとに整理します。

(1) 施策の基本方針と分類別施策との関係図



9 施策

(2) 利用者と交通モードの関連性の整理

施策を検討するにあたって、公共交通機関を比較的に利用すると思われる方を分類し、かつ、利用者ごとに主に利用すると思われる交通モードとの関連性について整理します。

今後の各施策の推進にあたっては、利用者又は交通モードに関係する者と連携して取り組んでいきます。

表 公共交通の利用者と主に利用すると思われる交通モードの関係性

			交通モード						
			鉄道	路線バス	乗り合いタクシー	タクシー	福祉タクシー※1	スクールバス	自転車等
利用者	①	自身で自動車を運転すること、又は家族等による送迎に頼ること等が難しい方	○	○	○	○			○
	②	学生	○	○	○	○		○	○
	③	観光で訪れる方	○	○	○	○			○
	④	①～③で介助が必要な方 ※2	○	○	○	○	○		

※1 福祉タクシーについて、ここでは「一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障がい者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けたタクシー事業者が行う運送（ただし、いわゆる介護保険タクシーとしての運送を除く）とします。

※2 「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」に基づく合理的配慮により利用が可能と考えられる交通モードとします。

(3) 施策

施策のうち、重要性・緊急性が高い事業として、次のいずれかに該当するものを「重点事業」として位置付け、重点的に取り組んでいきます。

- ① 既存の交通体系・ダイヤの見直しに関わるもの
- ② 観光地・観光施設へのアクセス改善に関わるもの
- ③ デジタル技術を活かしたデジタルトランスフォーメーション（DX）の推進に関わるもの
- ④ 温室効果ガスの排出を実質ゼロにするカーボンニュートラルの推進に関わるもの

1 集落の実情や利用者の目的・要望に合わせた公共交通の見直し

施策① 交通モードの効果的な組み合わせ(重点事業)

【路線バス・乗り合いタクシー・タクシー・自家用有償旅客・スクールバス等】

関連する基本方針： 基本方針1

基本方針2

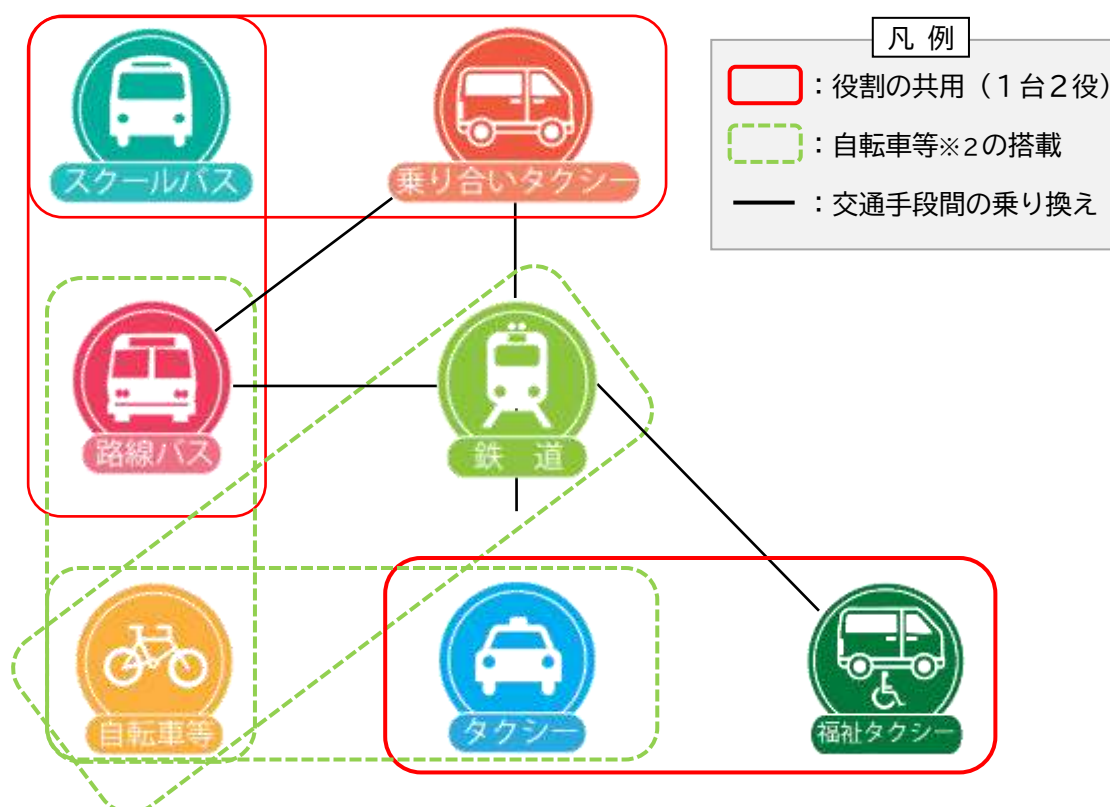
実施主体：運行事業者・市

集落で暮らす方が、自分で車を運転することができない時や、送迎してくれる家族や友人等が近くにいない時でも、安心して市街地まで移動できる手段を確保するため、路線バス、コミュニティバス及び乗り合いタクシーを運行します。

運行にあたっては、現在公共交通を運行している区域を維持しつつ、集落の実情や利用者の目的などを考慮しながら、既存の多様な交通手段の効果的な組み合わせ※1を検討します。

見直しにあたっては、交通モードに係る者と連携して取り組んでいきます。

交通モードの組み合わせ(例)



※1 例えば、コミュニティバス斑尾線を斑尾区に住む小中学生などが通学の際に利用している状況(役割の共用)等のことを言います。

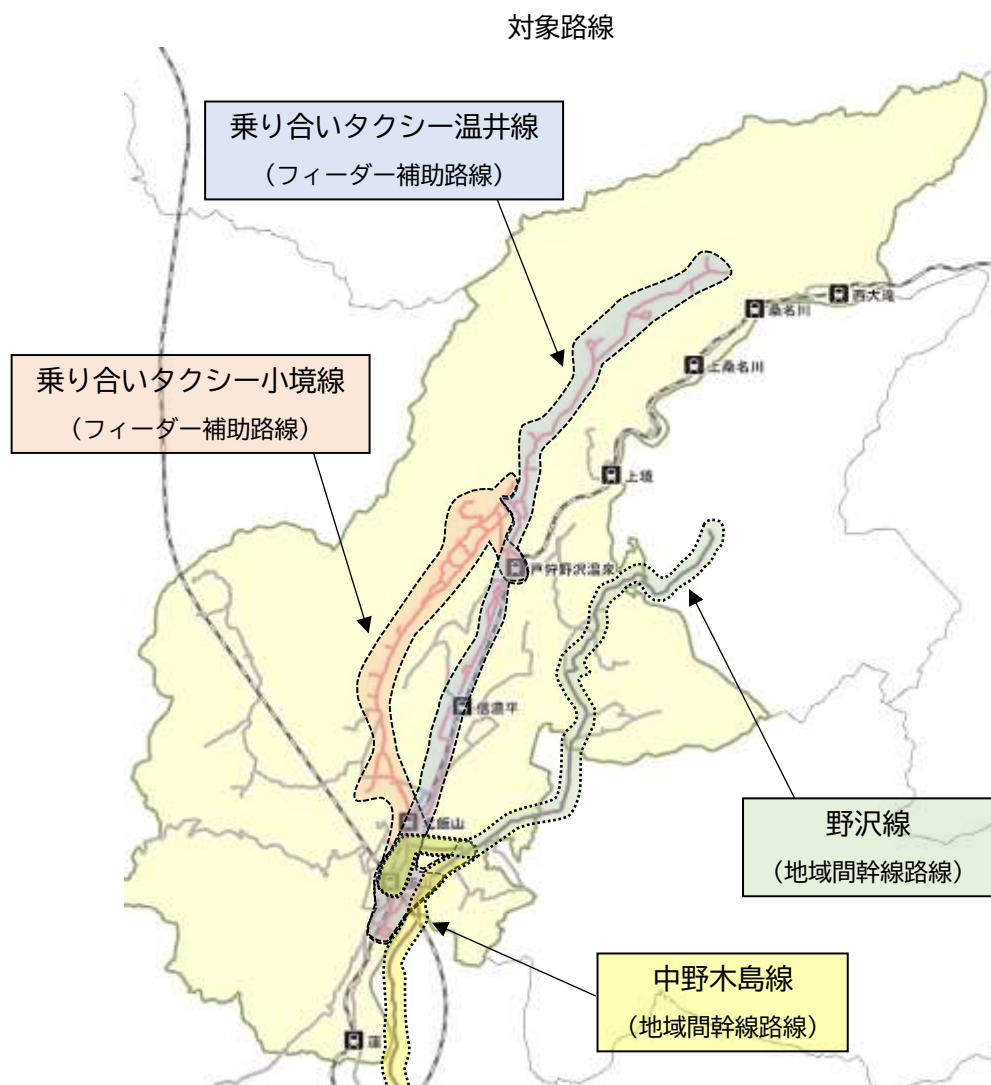
※2 公共交通の補完的移動手段として、個人が運転する自転車やシルバーカー等を搭載する方法を検討します。

9 施策

以下の路線については、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があるため、地域間幹線、フィーダー路線として国庫補助を受けながら運行するものとします。

地域間幹線・フィーダー補助を受ける路線

地域間 幹線路線	中野木島線 野沢線	予測費用－予測収益に対する補助 国 1/2、県 1/2 ※国県補助で補填されない額に市が一部を補助
フィーダー 補助路線	乗り合いタクシー小境線 乗り合いタクシー温井線	経常費用－経常収益に対する補助 国 1/2 ※国補助で補填されない額に市が一部を補助



施策② 乗り合いタクシーの新たな移送方法(重点事業)

関連する基本方針： 基本方針1 基本方針2

実施主体：運行事業者・市

市内で運行している乗り合いタクシーは、現在は指定された停留所でのみ乗り降り可能なバス停方式です。そのため、利用者は停留所から自宅及び目的地までは徒歩で移動する必要があります。

これに対して、利用者の自宅から目的地までを運行するタクシーに似た運行形態のことを Door to Door 方式（着地固定は Door to Fix）といいます。

市民アンケートでは「自宅から目的地まで運行してほしい」といった、Door to Door(Fix)方式を求める意見が寄せられておりますが、一方で、複数の利用者を乗せて移動する場合は、利用者個々の自宅を経由するため、これまでよりも移動に時間がかかることが想定されます。

新たな移送方式の導入にあたっては、市内の高齢化率の状況や地理的状況等を考慮しながら検討します。

Door to Fix（表上段：着地固定型の運行形態）及び
Door to Door（表下段：発着地の制限がない運行形態）の説明

（出典：「デマンド型交通の手引き」 平成 25 年 3 月 国土交通省 中部運輸局）

DF：ドア（自宅・施設）(Door) ⇔着地固定(Fix)	発地は利用者の自宅（玄関口）や特定の施設であるが、着地は病院など特定の施設またはエリアに限定されているタイプ
DD：ドア（自宅・施設）(Door) ⇔ドア（自宅・施設）直行型(Door)	発地着地とも制限が無く、自宅（玄関口）や特定の施設から目的施設（玄関口）まで移動できるタイプ

市内の 65 歳以上人口分布
(2015 国勢調査結果)



高低差が大きい集落
(都市計画図)



9 施策

施策③ 行動実態に合った運行ダイヤの見直し(重点事業)

関連する基本方針： 基本方針2

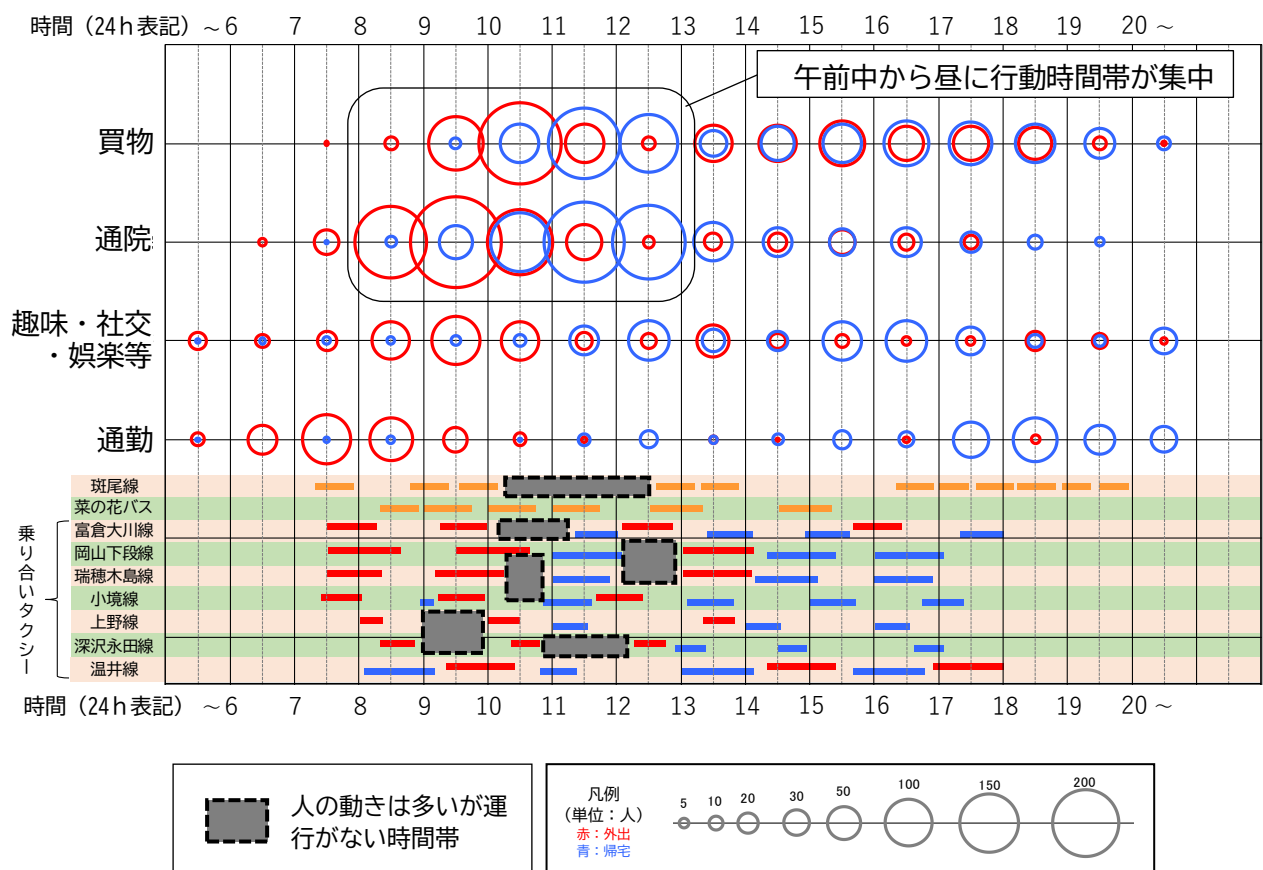
実施主体：運行事業者・市

市民アンケートによる市民の目的別の行動時間帯をみると、買物や通院目的での移動は概ね午前中に集中しており、ここに現在の運行ダイヤを重ねると、空白となっている時間帯があることから、この時間に運行する便があれば、利用の増加につながる可能性があります。

一方で市民アンケートや高齢者等ヒアリングの中には「乗り合いタクシーを通院で利用する場合、診察時間がその時々で変わるので帰りの予約が取りづらい」という声がありました。

これらを踏まえ、人の動きが多いが運行がされていない時間帯を中心に、利用者の行動実態に合ったダイヤ設定や利用しやすい運行方法について検討します。

人の動きとコミュニティバス・乗り合いタクシーのダイヤとの比較



赤○: 外出する人の数 青○: 帰宅する人の数
※○が大きいほど、その時間帯に動きのある人が多い

赤線 -: 市街地方面行き 青線 -: 集落方面行き オレンジ線 -: コミュニティバス

施策④ バス停までの距離が遠い集落・移動需要が見込まれる施設への停留所設置

関連する基本方針： 基本方針1 基本方針2

実施主体：運行事業者・市

市内にはバスや乗り合いタクシーの路線が張り巡らされていますが、バス停利用圏域（バス停から直線距離で 300m）で見た場合、集落の一部では圏域外になっているところがあります。そのうち、特に圏域外の部分が市内でも顕著と見受けられる箇所については、バス停の新規設置について検討します。

また、市民が訪れることの多い商業施設や医療機関、集会施設等は、概ねバス停利用圏域内に位置していますが、市立飯山図書館や飯山市公民館、いいやま女性センター未来についてはバス停圏域から外れている、もしくは一部のバス停圏域にのみ入っている状況となっています。

このことから、バス停利用圏域から外れている施設へのバス停の設置や路線の経由を検討します。

バス停利用圏域外の集落の例



・状況
青点線で囲った場所が
バス停圏域から外れて
いる

※赤丸がバス停利用
圏域

バス停利用圏域(飯山市公民館付近)



- ・状況
 - ①市立飯山図書館は全てのバス停圏域から外れている
 - ②飯山市公民館、いいやま女性センター未来はコミュニティバス斑尾線のバス停圏域にのみ入っている
- ・バス停の追加を検討する路線
 - コミュニティバス斑尾線（黄緑色）
 - 菜の花バス市街地循環線（水色）
 - 乗り合いタクシー全線（赤色）

9 施策

2 公共交通DXの推進

施策⑤ MaaS【マース：Mobility as a Service】の導入(重点事業)

関連する基本方針：

基本方針1

基本方針2

基本方針3

基本方針4

実施主体：運行事業者・市

施策⑦の乗り合いタクシーの新しい予約方法や施策⑧のキャッシュレス決済との連携を図りながら、MaaS等のデジタル技術を活用した新たな運行システムの導入について検討します。MaaSについては全国各地で様々な取り組みが行われていますが、当市の現状に合った施策を検討します。

MaaSのサービスイメージ

(出典：『地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 詳細編 第2版(令和3年3月)/国土交通省』)



施策⑥ 新しい運転技術を用いた運行車両(重点事業)

関連する基本方針：

基本方針1

基本方針2

実施主体：運行事業者・市

運行事業者の担い手不足を背景に、自動運転技術によるバスの試験運行を行っているところがありますが、積雪の多い当市のような状況での運行可能性について研究します。

また、温室効果ガスの削減につながる運行車両の導入可能性についても研究します。

塩尻市の自動運転 EV バス
(出典：塩尻市のホームページ)



施策⑦ 乗り合いタクシーの新しい予約方法

関連する基本方針： 基本方針1 基本方針2 基本方針3

実施主体：運行事業者・市

乗り合いタクシーの利用について、市民アンケートでは、「予約が面倒」という声が寄せられています。

一方で、現在の乗り合いタクシーが予約なしで全ての乗降所をくまなく回ろうとすると、目的地までの運行時間が大きく伸び、利用者・運転手双方に大きな負担がかかります。

他の自治体では、既存のケーブルテレビ回線を使ったりリモコンによる予約方法が導入されている事例があることから、当市でも導入の可能性について研究します。

ICTライフサポートチャンネルを使った乗り合いタクシーの予約のイメージ
(出典 伊那市役所のホームページ)



施策⑧ キャッシュレス決済

関連する基本方針： 基本方針2 基本方針3

実施主体：運行事業者・市

利用者が現金を使わずに運賃を決済できるキャッシュレス決済の仕組みについて、県や周辺自治体とのシステムの共同利用を含めて研究します。

なお、仕組みの1つとして、スマートフォンのアプリ等を用いることが想定されますが、市民アンケートの意見の中には「(電子決済は) 高齢で使えない」といった意見もあることから、現在コミュニティバスでのみ発行している紙の回数券の適用範囲を広げるなど、利用者の状況に併せた利用しやすい決済方法を研究します。

QRコードを用いた
決済のイメージ

(出典：上田市のホームページ)



9 施策

施策⑨ 乗り合いタクシーのサブスクリプション方式

関連する基本方針： 基本方針2

実施主体：市

サブスクリプションとは、事前に一定金額を支払うことで、乗り合いタクシーを一定期間乗り放題にできるというものです。乗り合いタクシーの利用促進や高齢者の外出機会の創出を図るため、乗り合いタクシーを定期的に利用する人を対象としたサブスクリプション方式を研究します。

また、MaaSとも連携し、スマートフォン等の携帯端末でも購入ができる仕組みを研究します。

定額乗り合いタクシーのイメージ

(出典：島根県美郷町のホームページ)



3 観光二次交通の展開

施策⑩ 観光スポットへの直通便・周遊ルートの設定(重点事業)

関連する基本方針： 基本方針3 基本方針4

実施主体：関係機関等・運行事業者・市

当市では、冬季のウィンタースポーツを目的とした斑尾高原や戸狩温泉等への来訪、夏季にはなべくら高原や信越トレイル等を目的地とした観光客の来訪が見られます。

斑尾高原や戸狩温泉といった観光地へは飯山駅から路線バスや急行バスを利用して訪れることができますが、なべくら高原や信越トレイルの登山口までのアクセスの利便性については決して高いとは言えない状況です。この点について、交通事業者へのヒアリングでは「多様化する観光地、地点への交通手段の確保が課題」といった意見が挙げられています。

このことから、道の駅「花の駅千曲川」などの観光スポットへの直通便や市街地内の観光スポットを巡る周遊ルートの設定を検討します。

定額で利用できる登山用の
マウンテンタクシー

(出典：北杜市マウンテンタクシーの
ホームページ)



施策⑪ JRとバス等との円滑な接続

関連する基本方針： 基本方針2 基本方針3

実施主体：運行事業者・市

観光客から寄せられた意見の中には、「鉄道とバス等の接続がよくないため改善してほしい」といった意見が多く挙げられています。

このことから、生活・観光両面において新幹線や飯山線とバス等の接続状況を加味したダイヤの設定を検討します。

北陸新幹線（左側）・コミュニティバス斑尾線（右側）



9 施策

施策⑫ アクティビティに対応した車両の導入

関連する基本方針：

基本方針3

基本方針4

実施主体：運行事業者・市

当市では、グリーンシーズンには、千曲川沿いを通る国道 117 号やみゆき野ラインなどでサイクリングを楽しむことができます。また、信越トレイルや斑尾山といった登山やトレッキングなど、自然を活かしたアクティビティを楽しむ環境が整っています。

こうした環境を活かせるような車両の導入等を検討します。

コミュニティバス斑尾線の車両
による自転車の搭載の実証実験



4 公共交通の利用促進

施策⑬ 公共交通体験イベントやケーブルテレビを活用した利用方法の周知

関連する基本方針： 基本方針1 基本方針2 基本方針3

実施主体：関係機関等・市

施策①で掲げた様々な交通手段の組み合わせを推進していくためには、まずは市内の交通手段について広く知っていただくことが重要です。

その一環として、市内で開催される規模の大きなイベントに合わせて、休日に運休しているバスの車両を使い、イベント用の周遊バスとして運行するバス体験イベントを実施します。

また高校生アンケートでは、高校生が通学する際の移動手段についてバスを選択した人の割合が、比較的が多かった冬季においても15～16%程度であったことから、若い人達がバスや乗り合いタクシーを利用するきっかけづくりとして、夏休みを利用した乗車体験イベントを実施します。

この他、ケーブルテレビ（i ネット等）を活用し、公共交通の利用方法についても周知していきます。

夏休み 小・中・高校生「バス乗車体験」キャンペーン！

○期間：7月22日（木）～8月25日（水）
 ○割引対象者：小学生（幼児含む）、中学生、高校生
 ○運賃：小学生以下50円（市営バスは幼児無料）：中学生、高校生100円
 ※現金のみの適用で、回数券は割引対象外です。
 ※運賃は、お支払いの際に「小学生です」などの申し出により取り扱いたします。

【適用路線】
 国境自動車（株）・くびき野バス（株）・国北観光バス（株）・国南バス（株）・東国バス（株）
 が運行する上越市内の路線バス全線・市営バス。
 （高速バス、社団法人越後バス、定期観光バスを除く）



夏休み「バス乗車体験」
 キャンペーンの
 イメージ

（出典：上越市のホームページ）

9 施策

施策⑭ タクシー券の利用範囲の拡充

関連する基本方針： 基本方針 1

実施主体：市

当市では、在宅の重度の障がい者や寝たきりの高齢者の方や妊婦の方等を対象にタクシー（乗車）券を交付していますが、市民アンケートでは、「高齢者にタクシー券を配布してほしい」といった意見が寄せられています。

このため、自らの移動手段を持たない高齢者等の外出機会の創出を図ることを目的として、タクシー券の利用範囲の拡充を検討します。

タクシー乗車券給付事業の対象（当市）

市・県民税非課税世帯のうち、次にあげる項目のいずれかに該当する重度障がい者及び寝たきり老人等で、市内に住所を有する在宅の者	
身体障がい者	身体障害者手帳の交付を受けた者のうち、視覚、下肢、体幹、心臓、じん臓及び呼吸器に障害を有する者で、障害の級別が1級又は2級のもの
知的障がい者	療育手帳の交付を受けた者のうち、障害の程度がA1又はA2のもの
精神障がい者	精神障害者保健福祉手帳の交付を受けた者のうち、障害等級が1級のもの
寝たきり老人等	介護保険法の規定により要介護認定をされた者のうち、要介護状態区分が要介護2から5までのいずれかに該当する者

マタニティタクシー利用料金助成事業の対象（当市）

令和3年4月1日以降に出産する方で、申請時及び利用時に飯山市に住所を有する妊婦であって、出産病院への交通手段がなく、出産のため病院に移動する際にタクシーを利用せざるを得ない方

施策⑮ 理解しやすい路線図・時刻表の作成

基本方針3

基本方針4

实施主体：市

市民アンケートや高齢者等ヒアリングでは、時刻表や路線図に関して「字が細かく見づらい」「時刻表の見方が分からないため利用をやめてしまう場合がある」「路線図はバス停のみだとどこを通っているか分からないため、目標物を入れてほしい」といった意見が挙げられました。

そのため、高齢者にも理解しやすく見やすい時刻表・路線図を作成します。

路線図・時刻表としては、集落ごとの住民を対象として集落に乗り入れるバス路線のみを掲載したご当地時刻表や買い物や通院を目的とした利用者に対して、商業施設や医療施設を分かりやすく表示した生活支援向けの路線図を作成します。

生活支援に特化した路線図・時刻表のイメージ

(出典：西条市地域公共交通活性化協議会)



9 施策

施策⑩ 運転免許返納者への支援

関連する基本方針： 基本方針1 基本方針3

実施主体：関係機関等・市

市民アンケートでは、70歳以上でも日常の移動については自分で車を運転する、又は家族等に送迎してもらうケースが多い結果となりました。

一方で、免許返納後の移動手段について心配をする声も多く寄せられていました。

周辺の自治体を見ますと、運転免許自主返納者に対して、バスの回数券を配布するなどの支援施策を実施している自治体があり、また飯山警察署では免許返納者に対して自治体の支援制度を紹介するチラシを配布しています。

このため、他の自治体の事例を参考に運転免許自主返納者に対する支援施策の充実を図ります。

また、運転免許自主返納の手続きは警察署で行われることから、飯山警察署の協力を得て制度周知を図ります。

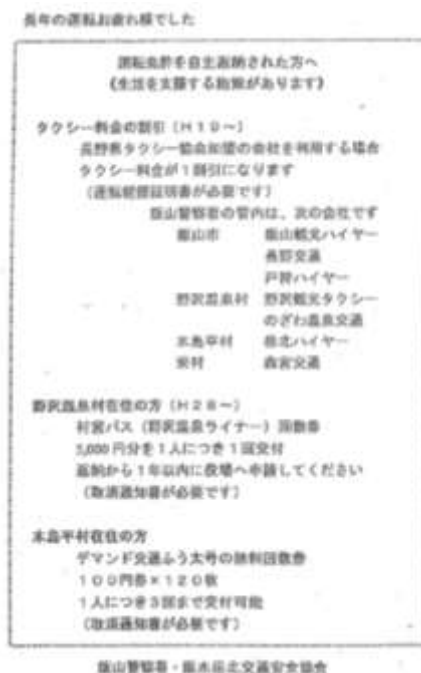
お試し利用券のイメージ

(出典 上段：袖ヶ浦市 下段：箕面コミュニティバス)



運転免許返納者に対する支援施策のPRチラシ

(出典：飯山警察署)



施策⑰ 視認性を上げた車両デザインの導入

関連する基本方針：

基本方針2

基本方針3

実施主体：運行事業者・市

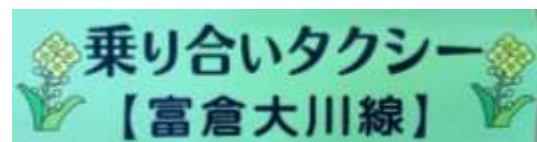
コミュニティバスの車両の外観デザインを新しくしたり、乗り合いタクシーのマグネットシートを視認性の高いものに改めたりすることで、市民の興味を惹き、利用促進に繋がります。デザインについては利用者に親しみやすく、景観に配慮したものとしします。

写真入りのバスの車体デザイン

（出典 中津川市のホームページ）



乗り合いタクシーの マグネットシート



5 事業者支援

施策⑱ MaaS やバリアフリー化等利便性の向上に取り組む事業者への支援

関連する基本方針：

基本方針2

基本方針4

実施主体：運行事業者・市

MaaS やバリアフリー化等、公共交通を取り巻く環境は常に変化しています。そのため、それらの社会的要請への対応のため交通事業者が路線バスや乗り合いタクシーの MaaS への対応や車両の改善等を実施する場合の支援を検討します。

上段：感染症の拡大を踏まえた混雑回避等の新たなニーズに対応したMaaSの推進
下段：地域公共交通バリア解消促進等事業（抜粋）

(出典：国土交通省のホームページ)



6 快適・安全に利用できる環境づくり

施策⑱ 冬季でも安全に利用できる環境づくり

関連する基本方針： 基本方針1 基本方針3

実施主体：市民・市

当市は市内全域が特別豪雪地帯に指定されており、山間部では最深積雪が3mを超えることがあることから、交通への影響を抑えるために、適切な除排雪の実施が必要になります。

昭和55年に制定した「冬のくらしを明るくする条例」では、健康で文化的な明るい冬のくらしを築くことを目的に、市と市民それぞれにおいて除雪における責務を定めています。

この条例に基づき、市は除雪計画に基づく道路除雪を行い、また市民は除雪路線以外の道路除雪や高齢者等の玄関先除雪支援等を行うことで、これまで冬季の安全な道路状況の確保に努めてきました。この取組は今後も継続します。



冬季の道路の状況

左側：集落を走る
路線バス

右側：市街地の歩
道の状況

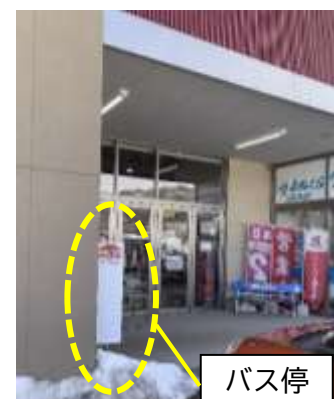
施策⑳ バス待ち環境の改善

関連する基本方針： 基本方針2 基本方針3

実施主体：関係機関等・市

市民アンケートでは、「バス停に屋根がなく、雨や雪の日に待つのが厳しいので、あまり利用したいと思わない」「場所によっては椅子がほしい」といった意見が挙げられています。

そのため、近接する施設の協力の下で施設の軒下等に設定するなど、待合環境の改善に努めます。



軒下のバス停・ベンチ
のイメージ

バス停

9 施策

施策⑪ 高齢者等が利用しやすい車両改善

関連する基本方針：

基本方針1

基本方針2

基本方針3

実施主体：運行事業者・市

交通事業者や高齢者等ヒアリングでは、「車両のステップが高いため這って乗り降りしている方がいる」「車両の手すりが高齢者からすると高い位置にあるため腰が曲がっている人にとっては見えにくく掴まりにくい」といった意見が挙げられています。

これを踏まえて、車両のステップを低くすることや手すりの位置を変更するなど、高齢者等が利用しやすい車両への改善を図ります。

菜の花バス市街地循環線で使われている車両



- ・乗降口に補助ステップが出てくる仕組みになっている。
- ・車両に車高調整機能はない。
- ・手すりは乗車口の左側のみについている。

施策⑫ 乗り合いタクシーの停留所看板の設置

関連する基本方針：

基本方針2

基本方針3

実施主体：市

市内には複数の乗り合いタクシーが運行されていますが、乗り合いタクシーの停留所には看板が設置されていない箇所も存在しています。

そのため、これまでの停留所の利用状況や積雪時の維持管理方法等を考慮した上で、看板やステッカー等の設置が可能な場所に設置し、停留所の視認性を高めます。

停留所のステッカーのイメージ
(出典：真岡市のホームページ いちごタクシー)



10 目標値

目標値の項目、現況値、目標値及びそれぞれの値に係る根拠等については次のとおりです。

項目	基本方針	現況値	現況値の根拠	目標値の根拠	データ取得方法
		目標値			
コミュニティバスの年間の延べ利用者数	1 2 3 4	14,819 人 (R2 年度)	令和2年度のコミュニティバスの延べ利用者数	コミュニティバス全体の利用者数を新型コロナウイルスの影響を受ける直前の平成30年度と同程度にする	運行事業者から報告のあった利用者数
		23,900 人 (R8 年度)			
乗り合いタクシーの年間の延べ利用者数	1 2 3 4	6,303 人 (R2 年度)	令和2年度の乗り合いタクシーの延べ利用者数	乗り合いタクシー全体の利用者数を新型コロナウイルスの影響を受ける直前の平成30年度と同程度（ただし沿線人口の減少等を考慮）にする	運行事業者から報告のあった利用者数
		7,000 人 (R8 年度)			
公共交通に課題があって利用しない人の割合	1 2 3	37.8% (R3 年度)	市民アンケートの質問10の回答総数（回答者数ではない）のうち「自動車を運転できるから」「家族等に送迎してもらえから」以外の回答数の割合	各種施策の実施により、割合を半減させる	市民アンケートの実施
		18.9% (R8 年度)			
乗り合いタクシーの新たな移送方法の試験実施数	1 2 3	0 (R2 年度)	未実施	市内1エリアでの試験運行を想定	試験運行の実施回数
		1 エリア (R8 年度)			
コミュニティバス利用者1人当たりの運行に係る運行経費	2	1,294 円 /人・年 (R2 年度)	令和2年度のコミュニティバス利用者1人当たりの運行経費	令和8年度の運行経費を令和2年度と同程度とした上で、コミュニティバスの年間の利用者数の増加により、1人当たりの運行経費を減少させる	運行経費（※） /利用者数
		600 円 /人・年 (R8 年度)			
乗り合いタクシー利用者1人当たりの運行に係る運行経費	2	4,850 円 /人・年 (R2 年度)	令和2年度の乗り合いタクシー利用者1人当たりの運行経費	令和8年度の運行経費を令和2年度と同程度とした上で、乗り合いタクシーの年間の利用者数の増加により、1人当たりの運行経費を減少させる	運行経費（※） /利用者数
		4,400 円 /人・年 (R8 年度)			
飯山市の観光入込客数	4	496,700 人 (R2 年度)	令和2年度の飯山市の観光入込客数	第2期飯山市総合戦略における観光入込客数の目標値	商工観光課の集計数値
		1,200,000 人 (R8 年度)			

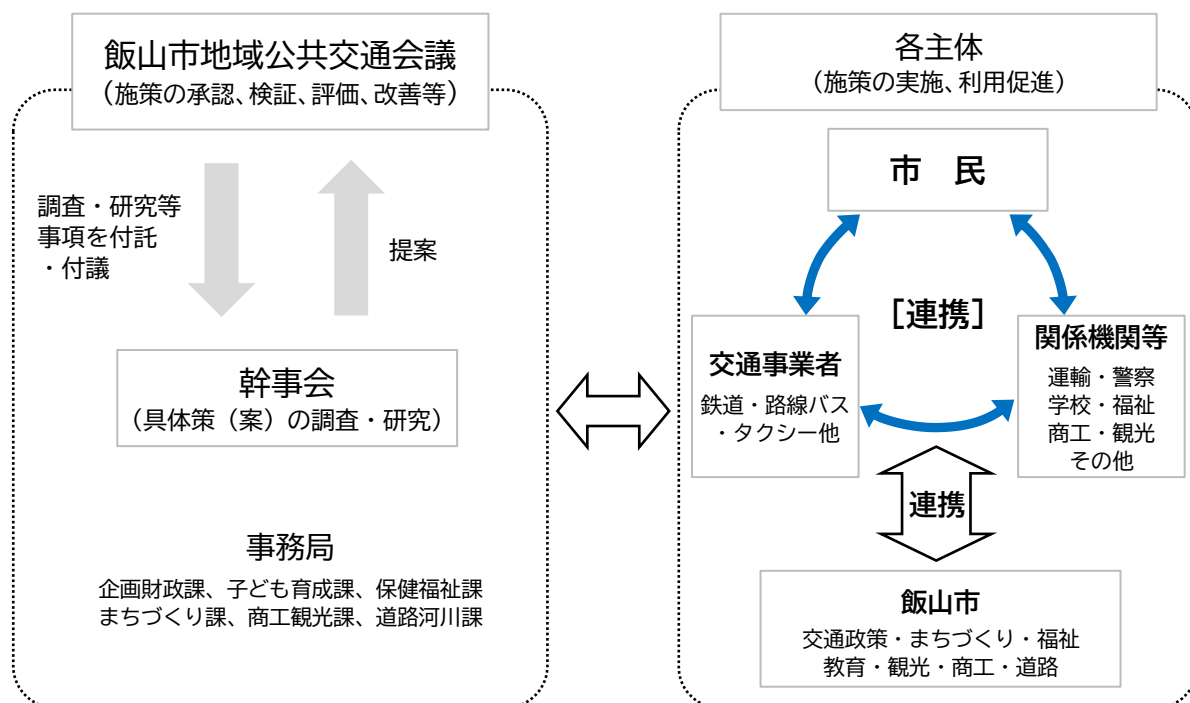
※運行経費（公費負担額）＝運行事業者に支払う委託料又は補助金、修繕料の合計から運賃収入を除いた額（収支差）

11 推進体制・実施スケジュール

(1) 推進体制

計画の推進にあたっては、飯山市地域公共交通会議が施策の承認・検証・評価・改善策の検討を継続的に行い、公共交通が地域を支える持続可能なシステムとして確立するように進めていきます。なお、施策によっては計画の実現に向けた実施計画を別途作成し進めていきます。

また、各施策の実施や利用促進にあたっては、交通政策・まちづくり・福祉・教育・観光など様々な分野の施策と密接に関係することから、市民・交通事業者・その他関係機関等と行政が連携して取り組んでいきます。



※各主体の役割について

市民

自らの暮らしや地域を守るため、公共交通の必要性を考え、各施策の実施に対して協力するとともに、公共交通を積極的に利用します。

交通事業者（鉄道・路線バス・タクシー他）

地域公共交通の担い手として、安全・安心・安定な運行を継続的行います。また、施策の実現に向けて協力するほか、事業の評価・検証に必要な情報を提供します。

関係機関等（運輸・警察・学校・福祉・商工・観光・その他）

地域の暮らしを守るため、公共交通の必要性を考え、各施策の実施に対して協力します。

飯山市（交通政策・まちづくり・福祉・教育・観光・商工・道路）

施策の実現に向けて中心的な役割を担い、各主体と連携して計画の推進に必要な施策を実施します。また、施策全体の進捗管理を行います。

(2) 実施スケジュール

計画期間中の各施策における実施スケジュールは以下のとおりです。この中の重点事業については、より優先的に取り組みます。なお、実施区分を検討・研究としている施策については、中間報告・評価を行い、以降の取り組みの方向性を示していきます。

分類	施策番号	施策	実施区分	実施主体	R4	R5	R6	R7	R8
1	①	交通モードの効果的な組み合わせ	実施	運行事業者・市	◆	◆	◆	◆	◆
1	③	行動実態に合った運行ダイヤの見直し	実施	運行事業者・市	◆	◆	◆	◆	◆
1	④	バス停までの距離が遠い集落・移動需要が見込まれる施設への停留所設置	実施	運行事業者・市	◆	◆	◆	◆	◆
3	⑪	JR とバス等の円滑な接続	実施	運行事業者・市	◆	◆	◆	◆	◆
4	⑬	公共交通体験イベントやケーブルテレビを活用した利用方法の周知	実施	関係機関等・市	◆	◆	◆	◆	◆
4	⑮	理解しやすい路線図・時刻表の作成	実施	市	◆	◆	◆	◆	◆
4	⑰	視認性を上げた車両デザインの導入	実施	運行事業者・市	◆	◆	◆	◆	◆
6	⑲	冬季でも安全に利用できる環境づくり	実施	市民・市	◆	◆	◆	◆	◆
6	⑳	バス待ち環境の改善	実施	関係機関等・市	◆	◆	◆	◆	◆
6	㉑	高齢者等が利用しやすい車両改善	実施	運行事業者・市	◆	◆	◆	◆	◆
6	㉒	乗り合いタクシーの停留所看板の設置	実施	市	◆	◆	◆	◆	◆
1	②	乗り合いタクシーの新たな移送方法	検討	運行事業者・市	◆	◆	◆	◆	◆
2	⑤	MaaS【マース：Mobility as a Service】の導入	検討	運行事業者・市	◆	◆	◆	◆	◆
2	⑦	乗り合いタクシーの新しい予約方法	検討	運行事業者・市	◆	◆	◆	◆	◆
2	⑧	キャッシュレス決済	検討	運行事業者・市	◆	◆	◆	◆	◆
3	⑩	観光スポットへの直通便・周遊ルートの設定	検討	関係機関等・運行事業者・市	◆	◆	◆	◆	◆
3	⑫	アクティビティに対応した車両の導入	検討	運行事業者・市	◆	◆	◆	◆	◆
4	⑭	タクシー券の利用範囲の拡充	検討	市	◆	◆	◆	◆	◆
4	⑯	運転免許返納者への支援	検討	関係機関等・市	◆	◆	◆	◆	◆
5	⑱	MaaS やバリアフリー化等利便性の向上に取り組む事業者への支援	検討	運行事業者・市	◆	◆	◆	◆	◆
2	⑥	新しい運転技術を用いた運行車両	研究	運行事業者・市	◆	◆	◆	◆	◆
2	⑨	乗り合いタクシーのサブスクリプション方式	研究	市	◆	◆	◆	◆	◆

※赤文字は重点事業

◆ --- ◆ : 準備・調査 ◆ --- ◆ : 実施・導入・検討

12 計画の進捗状況の評価

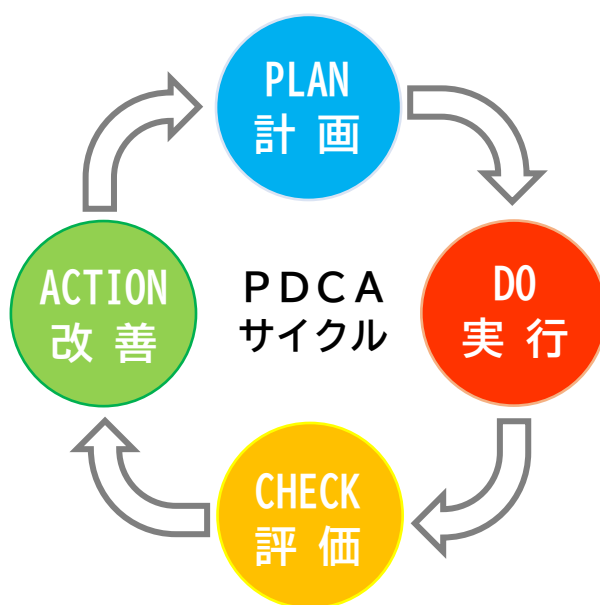
計画の進捗状況及び目標値の達成状況については、公共交通会議において評価・検証を行います。このうち、計画の進捗状況の評価・検証については毎年行います。

また、実施スケジュールにおいて「実施」と区分した施策に係る評価・検証方法は、PDCAサイクル（「計画⇒実行⇒評価⇒改善」の循環検討手法）の考え方に基づいて実施します。

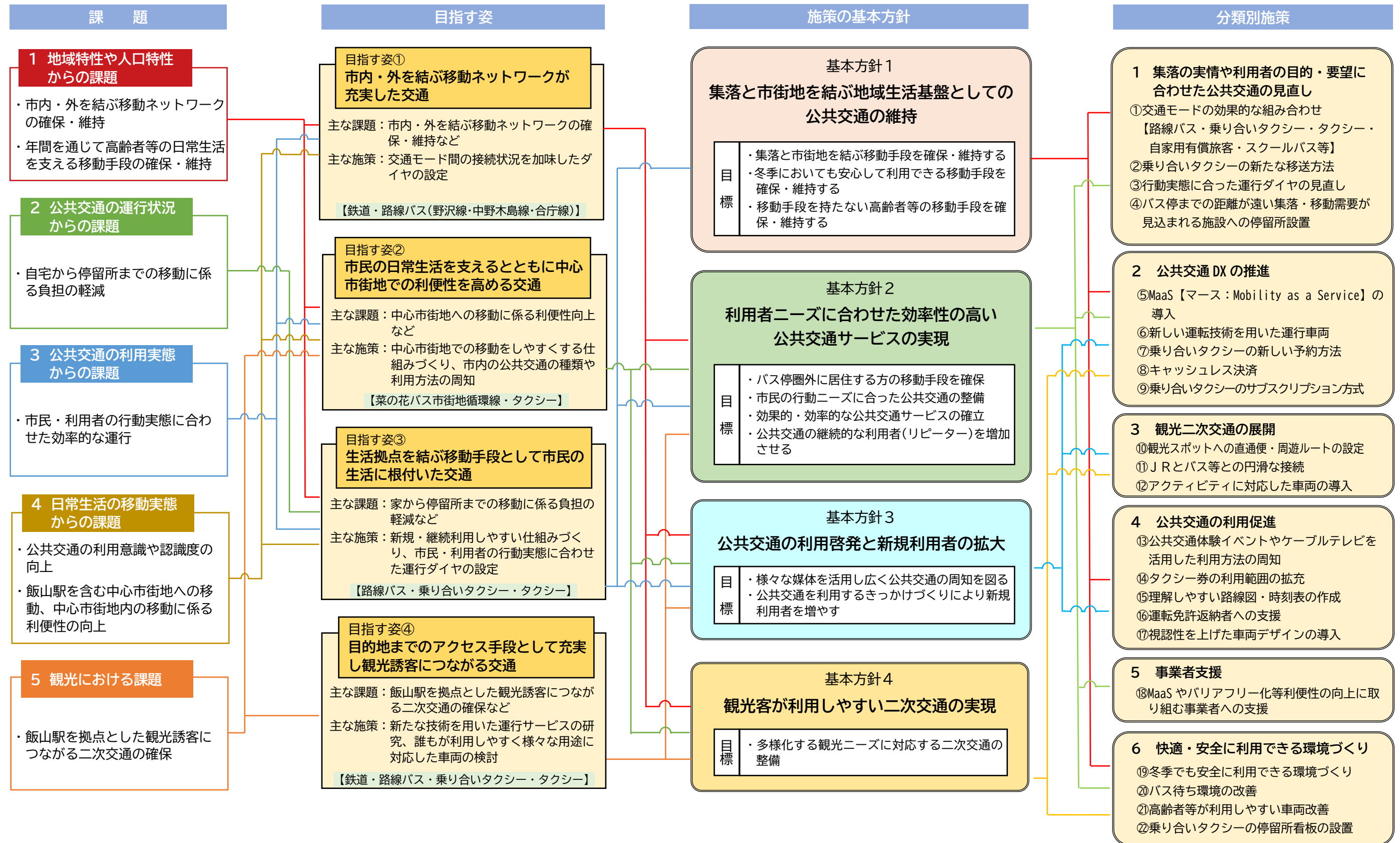
飯山市地域公共交通計画（本計画）を「PLAN（計画）」とし、計画で設定した施策を実施（「DO（実行）」）します。実施した施策は利用状況調査等によりその効果を把握し、分析・検証（「CHECK（評価）」）します。分析・検証結果から得られた改善点や見直しの方向性を踏まえて、計画内容の改善（「ACTION（改善）」）を図ります。

※実施スケジュールにおいて「検討」又は「研究」とした施策については、計画の中間年度にあたる令和6年度に中間報告・評価を実施し、令和6年度以降の方向性を示していきます。

PDCAサイクルによる評価・検証



13 体系図【課題～ 目指す姿 ～ 基本方針・目標 ～ 施策】



○経過

<飯山市地域公共交通会議>

- ・令和3年度 第1回（令和3年5月26日（水））
報告事項：飯山市内の公共交通の現況について
協議事項：飯山市地域公共交通計画の策定について
幹事会の設置について
地域間幹線系統確保維持計画の承認について
地域内フィーダー系統確保維持計画の承認について
- ・令和3年度 第2回（令和3年10月27日（水））
報告事項：飯山市地域公共交通計画の策定に係る進捗状況について
協議事項：乗り合いタクシー深沢永田線の運行経路及びダイヤの変更について
乗り合いタクシー富倉大川線、小境線及び温井線の元日運休について
コミュニティバス斑尾線の冬期ダイヤについて
- ・令和4年度 第1回（令和4年5月18日（水））
協議事項：飯山市地域公共交通計画（素案）について
地域間幹線系統確保維持計画の承認について
地域内フィーダー系統確保維持計画の承認について

<飯山市地域公共交通会議 幹事会>

- ・令和3年度 第1回（令和3年6月30日（水））
協議事項：市民アンケートの実施について
その他住民等意識調査の進め方について
- ・令和3年度 第2回（令和3年10月8日（金））
報告事項：各種調査結果について
協議事項：現状と課題の整理、方向性について
- ・令和3年度 第3回（令和3年11月19日（金））
報告事項：飯山駅から目的地への移動に関するアンケート調査結果について
協議事項：現状と課題、基本方針及び目標について
- ・令和3年度 第4回（令和3年12月22日（水））
協議事項：飯山市の公共交通を取り巻く状況、課題と課題対処の方向性について
基本方針と目標・目標値、施策の内容について
- ・令和3年度 第5回（令和4年2月8日（火））
報告事項：飯山駅から目的地への移動に関するアンケート調査（冬季）結果について
協議事項：目標値、施策の内容について
- ・令和4年度 第1回（令和4年4月20日（水））
協議事項：飯山市地域公共交通計画（素案）について

○飯山市地域公共交通会議委員

所 属	職	氏 名	役職	規約	備考
飯山市	飯山市長	足立 正則	会長	主宰	
長電バス株式会社	乗合バス課長	小林 修		(1)	
長野交通株式会社	代表取締役	高橋 春三		(2)	
戸狩ハイヤー有限公司	代表取締役	沼田 喜一		(2)	R4.4 まで沼田 多久治
株式会社妙高ハブネット 長野飯山営業所	常務	杉木 龍典		(11)	
公益社団法人長野県バス協会	専務理事	松井 道夫		(3)	
長野県タクシー協会	会長	滝川 哲也		(3)	
東日本旅客鉄道株式会社長野支社	飯山駅長	箱山 真樹		(11)	
長野電鉄労働組合	副執行委員長	嶋倉 仁		(6)	
飯山市区長会協議会	協議会長	稲生 孝		(4)	R3.12 まで中原 則雄
飯山市区長会協議会	副協議会長	清水 尚紀		(4)	R3.12 まで
飯山市区長会協議会	副協議会長	八重田 政文		(4)	R3.12 まで
飯山市区長会協議会	富倉地区区長会長	仲條 弘士		(4)	R3.12 まで阿部 博文
飯山市区長会協議会	岡山地区区長会長	中居 正人		(4)	R3.12 まで佐藤 壽久
飯山市地域公共交通会議委員		梨元 孝		(4)	
飯山市地域公共交通会議委員		小野沢 江美		(4)	
飯山市地域公共交通会議委員		関 宏		(4)	R3.6 まで
飯山市老人クラブ連合会	会長	手塚 元彦		(11)	
飯山市社会福祉協議会	会長	今清水 豊治		(11)	
飯山商工会議所	専務理事	木内 秀一		(11)	
一般社団法人信州いいやま観光局	理事長	新家 智裕		(11)	
長野工業高等専門学校	准教授	轟 直希	副会長・ 幹事長	(10)	
飯山高等学校	学校長	湯本 武利		(11)	
下高井農林高等学校	学校長	久根 敏		(11)	
飯山市校長会	会長 (戸狩小学校校長)	村松 直昭		(11)	R4.3 まで青木 修
北陸信越運輸局長長野運輸支局	首席運輸企画専門官	高澤 陽		(5)	
飯山警察署	署長	田中 務		(7)	R4.3 まで山田 富雄
長野県	交通政策課長	石坂 公明		(9)	R4.3 まで小林 伸行
長野県北信地域振興局	企画振興課長	北澤 良和		(11)	
長野県北信建設事務所	飯山事務所長	中島 英樹		(8)	R4.3 まで竹内 浩平
木島平村役場	建設課	岡田 富治夫		(11)	
野沢温泉村役場	総務課	金井 淳記		(11)	

○飯山市地域公共交通会議 幹事会

所 属	職	氏 名	役職	備考
長野工業高等専門学校	准教授	轟 直希	幹事長	
長電バス株式会社	乗合バス課長	小林 修	幹事	
長野交通株式会社	代表取締役	高橋 春三	幹事	
飯山市区長会協議会	協議会長	稲生 孝	幹事	R3.12 まで中原 則雄
飯山市地域公共交通会議委員		小野沢 江美	幹事	
飯山市社会福祉協議会	会長	今清水 豊治	幹事	
飯山商工会議所	専務理事	木内 秀一	幹事	
一般社団法人信州いいやま観光局	理事長	新家 智裕	幹事	
長野県北信地域振興局	企画振興課長	北澤 良和	幹事	
北陸信越運輸局長野運輸支局	首席運輸企画専門官	高澤 陽	アドバイザー	
木島平村役場	建設課	岡田 富治夫	オブザーバー	
野沢温泉村役場	総務課	金井 淳記	オブザーバー	
中野市役所	企画財政課	清水 芳樹	オブザーバー	R4.3 まで久保田 恭平

○事務局

飯山市役所 企画財政課（処務）、子ども育成課、保健福祉課、まちづくり課、商工観光課、道路河川課

飯山市地域公共交通会議規約

平成 19 年 3 月 6 日 施行

令和 3 年 4 月 1 日 改正

(目的)

第 1 条 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客に利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（改正：令和 2 年法律第 36 号）に基づく地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）等の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、飯山市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(事務所)

第 2 条 交通会議の事務所は、飯山市大字飯山 1 1 1 0 番地 1 号飯山市役所内に置く。

(協議事項)

第 3 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 交通計画等の策定及び変更の協議並びに実施に係る協議及び連絡調整並びに事業の実施に関する事。
- (4) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第 4 条 交通会議は、市長が主宰する。

2 交通会議の委員は、次に掲げる者から、市長が委嘱する。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (2) 一般貸切・乗用旅客自動車運送事業者
- (3) 関係する都道府県バス・タクシー協会
- (4) 住民又は利用者の代表
- (5) 北陸信越運輸局長（長野運輸支局長）又はその指名する者
- (6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (7) 長野県警察
- (8) 道路管理者
- (9) 長野県企画振興部交通政策課長
- (10) 学識経験者
- (11) その他市長が必要と認める者

(役員)

第5条 交通会議に次の役員を置く。

(1) 会長 1人

(2) 副会長 1人

2 会長は、市長とし、交通会議を代表する。

3 会長及び副会長は、相互に兼ねることはできない。

4 副会長は、委員のうちから会長が指名する。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(委員の任期)

第6条 委員の任期は2年とし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。ただし、再任を妨げない。

(事務局)

第7条 会議の業務を処理するため、会議に事務局を置く。

2 事務局は、飯山市の公共交通政策を担当する課に置く。

3 会長は、前項に掲げる課のほか、第3条に規定する協議事項に係る事業の実施に関連する課等を事務局に参加させることができる。

4 事務局の処務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議の運営)

第8条 交通会議の会議（以下、単に「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 会長が必要と認める場合は、会議に委員以外の者の出席を求めることができる。

4 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

5 会議は原則として公開する。ただし、特別な事情があると認められる協議については、その一部又は全部を公開しないことができる。

6 会長は、緊急その他やむを得ない事情により会議を開催することが困難な場合は、書面協議により議決することができる。この場合において、第2項及び第4項の規定を準用する。

(協議結果の尊重義務)

第9条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

第 10 条 交通会議は、必要に応じて幹事会を置くことができる。

- 2 幹事会は、幹事長及び幹事をもって組織し、幹事長及び幹事は、委員のうちから会長が指名する者をもって充てる。
- 3 幹事長は、会務を総理し、幹事会を代表する。
- 4 幹事会は、交通会議が付託した事案又は交通会議に付議する事項で、あらかじめ研究若しくは調査を必要とする事案について調査及び検討を行う。
- 5 幹事会は、前項の調査及び検討のほか、交通会議の協議事項のうち、交通会議が委任する事項について決定をすることができる。
- 6 第 8 条の規定は、幹事会の会議について準用する。
- 7 幹事会は、第 4 項の調査及び検討の結果並びに第 5 項の決定の内容を交通会議に報告しなければならない。
- 8 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(規約の変更)

第 11 条 この規約を変更する場合は、交通会議の承認を得なければならない。

(その他)

第 12 条 この規約に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

この規約は、令和 3 年 4 月 1 日から施行する。

飯山市地域公共交通計画（令和4年 月）

発 行 飯山市
〒389-2292 長野県飯山市大字飯山 1110-1
TEL 0269-67-0722 FAX 0269-62-5990
URL <https://www.city.iiyama.nagano.jp/>
編 集 飯山市総務部企画財政課