

現状・課題

- 人口減少の影響等による、**輸送需要の縮小・事業者収益悪化**
- 乗務員の**人手不足・高齢化**が年々深刻化
 - ⇒ 路線バスの赤字を貸切バス等の利益で補填する構造は限界にきており、交通事業が事業者の**自助努力を前提として存続することは困難**（国や県の支援が不十分）
 - ⇒ 県内でも**バス路線の減便・廃止**が発生しており、県民や来訪者の移動に影響を与えている

基本方針

1 **生活路線への支援** 【対象路線】地域別部会で**バス路線等の見直し**を行った「**幹線**」

- 単なる赤字補填にとどまらない**県独自の新たな支援制度**を構築し、**公的関与を強化**
 - ・**運行経費の1/2を支援単価**とし、走行距離に応じた定額補助方式へ運行経費支援制度を転換
 - ※ 1 km当たり支援単価×実車走行キロ＝支援額、処遇改善に要する経費を支援単価に加算
 - ・実勢価格の上昇に伴い、**県有民営バス制度の県負担額を引上げ**
- 新たな支援制度でも、運行の維持が困難な場合は、**沿線市町村の協力（財政負担）により路線の維持・確保を図る【県交通計画に明記】**
 - ※県交通計画の改定時、沿線市町村の財政負担等の状況を確認し、必要に応じて支援制度の見直しを検討

2 **観光路線への支援**（詳細は今後検討）

- 観光に特化した路線に対する運行支援制度を創設し、**観光周遊バスの新設等**を促進
 - ・「**長野県宿泊税**」の活用を念頭に**生活路線とは異なる支援スキーム**を設定

☆ 将来にわたって、**通院・通学・観光の移動を確保し、豊かで安心な暮らし、快適な旅行ができる長野県を実現！**

1 バス路線に対する県の新たな支援制度について（生活路線の支援）

制度改正のポイント

- ① **最適な交通ネットワークの構築**：路線を見直し、**利用実態に即した運行形態、走行経路へ再構築**
- ② **事業者の経営基盤強化**：単なる赤字補填にとどまらない**新たな運行費支援の制度を構築**
実勢価格の上昇に伴い、**県有民営バス制度の県負担額を引上げ**
- ③ **人材の確保・定着**：**処遇改善に必要な経費を加算**
- ④ **役割分担の明確化**：平成13年3月31日時点の市町村界から**現在の市町村界に変更**

※ 路線見直しが行われない場合や、旧合併市町村路線（国庫補助対象に限る）への支援は、既存制度を継続

主な変更点

	既存制度	新制度「信州型広域バス路線支援制度」
運行事業者	一般旅客自動車運送事業 (道路運送法第4条)	自家用有償旅客運送事業 （道路運送法第78条2号）を加える (道路運送法第4条による運送がされない場合の移動手段の確保)
支援路線	地域間幹線系統 ・運行回数3往復/日以上かつ 輸送量15人/日以上	圏域の中心市町と周辺市町村をつなぐ広域的な路線（C幹線） 市町村間をつなぐ路線（D準幹線）の一部（「みなし幹線」として支援） ・地域別部会で議論し見直された路線（バス路線見直しの観点参照） ・運行回数、輸送量要件を撤廃
市町村界の考え方	平成13年3月31日時点の市町村界	現在の市町村界 ・圏域拠点の小規模市町村に対し特例（既存制度の市町村界の考え方を適用）
沿線市町村の協力	—	新制度でも、 運行の維持が困難な場合は、沿線市町村の協力（財政負担）により路線の維持・確保を図る ことを県交通計画に明記

1 バス路線に対する県の新たな支援制度について（バス路線等の見直し）

- 品質保証を具体化するためには、既存路線や既存交通モードにとらわれず、以下の観点に基づき、バス路線等の見直しを行う必要（**新たな支援制度の要件**）

【バス路線等の見直しにあたっての観点】

◆通院・通学・観光における品質が保証されているか

※ダイヤ・便数の保証すべきサービスの品質

（県計画記載、今後地域別部会において地域における品質を議論）

通院：午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる

通学：始業前に通学できる、授業終了後・課外活動終了後に帰宅できる

観光：円滑な乗継ができるダイヤ設定+十分な滞在時間が確保できる

◆利用状況・実態を鑑みて適切な路線となっているか

- ・現行路線の起点、経由地、終点が妥当か
- ・運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズが適切か

◆路線同士が競合していないか

- ・複数の事業者が類似の路線を走行していないか
- ・幹線同士又は幹線と準幹線や支線の一部が重複していないか

2 現行路線の品質確認（振り返りと本日の協議事項）

- ✓ 上伊那地域別部会では、長野県地域公共交通計画地域編の更新に向け、地域のバス路線に関して必要なサービスの水準を議論し、路線の見直し等を検討することとなっています。
- ✓ これまで、「①拠点の再設定」及び「②サービス水準の設定」を議論してきたところですが、本日の分科会では「③具体的な路線見直し」について協議させていただきたい。

①拠点の再設定

- ✓ 交通結節点、通院、通学、観光の拠点を設定
- ✓ どのような基準・定義で拠点を設定したかを併せて記載

R7.7.7
第1回分科会
協議済み(別添2)

②サービス水準の設定

- ✓ 拠点間をどのような時間帯や便数で接続させるか水準を検討【現行路線にとらわれず、最適な交通ネットワークを検討】

R7.9.29
第2回分科会
協議済み(別添3)

本日の協議事項

③具体的な路線見直し

- (1) 現行路線の品質確認
- ②で定めた品質が現行路線でどこまで保証できているかを確認

※役割分担上、当部会では幹線を検討。準幹線及び支線は各市町村の地域公共交通協議会等で検討。
※また、観光に係る品質保証は今後検討するため、今年度は実施しない。

幹線/支線共に確認済 または、
幹線は確認済だが支線は見直し要の場合

幹線は見直し要だが支線は確認済 または、
幹線/支線共に見直し要の場合

(2) 地域編への反映(今年度中目途)

品質が保証できているものとして、R7年度中に地域編に反映 ※部分改定も可

(3) 見直しの検討

(1)の確認の結果、十分でない部分について、具体的な見直しの内容を継続審議し、R8年度中に地域編に反映(R10年度から新制度適用)

2 現行路線の品質確認（前回いただいた意見の回答）

上伊那管内県立高校 通学方法別生徒数

単位：人

高校名	徒歩	電車	バス	自転車	バイク	自動車	その他	合計
辰野	85	230		6	0	-	9	330
箕輪進修	33	148		46	-	-	22	249
高遠	34	99		82	-	31	0	246
伊那北	102	407	15	153	2	-	39	718
赤穂(全日)	86	414		72	1	0	17	590
赤穂(定時)	13	5		6	0	3	12	39
駒ヶ根工業	31	192		99	4	-	4	330
伊那弥生ヶ丘	143	282		99	3	-	62	589
上伊那農業	79	198		153	0	-	49	479
合計	人数	606	1,990	716	10	34	214	3,570
	割合	17.0%	55.7%	20.0%	0.3%	1.0%	6.0%	100%

※学校要覧から引用 R7.5.1現在の数値

※複数の交通手段を利用している場合には、最も利用時間が長い交通手段に分類される

※伊那西高校はデータなし

上伊那管内県立高校では、**約93%が自力通学**※している

※徒歩・電車・バス・自転車・バイクの合計

2 現行路線の品質確認（幹線に位置付ける路線の検討①）

1 幹線への位置付けを検討する路線

項目	伊那本線	高遠線	西箕輪線
①運行主体	伊那地域定住自立圏連絡協議会 (伊那市・箕輪町・南箕輪村)	ジェイアールバス関東(株)	伊那市地域公共交通協議会 (伊那市・南箕輪村)
②路線区間	起点：赤木駅前(伊那市) 終点：ベルシャイン伊北店前(箕輪町)	起点：JRバス車庫前(伊那市) 終点：高遠駅(伊那市)	起点：本社前(伊那市) 終点：与地南(伊那市)
③市町村またぎ	伊那市—南箕輪村—箕輪町	伊那市—南箕輪村	伊那市—南箕輪村
④圏域拠点（伊那市駅）との接続	○ 停留所：伊那バスターミナル	○ 停留所：伊那バスターミナル	○ 停留所：伊那バスターミナル
⑤地域拠点（伊那市以外）との接続	○ ・箕輪町役場 (停留所：箕輪町役場入り口) ・南箕輪村役場 (停留所：南箕輪村役場) ・上伊那生協病院 (停留所：上伊那生協病院前)	○ ・上伊那農業高校 (停留所：上伊那農業高校) ⇒品質保証の観点で鉄道との整理が必要	△ ・上伊那農業高校 隣接する停留所はないが、 高校周辺に停留所あり ⇒品質保証の観点で鉄道との整理が必要
⑥路線の位置づけ	・伊那市、南箕輪村、箕輪町を結ぶ唯一の路線 ・伊那中央病院への通院需要 ・ベルシャイン伊北店等への買い物需要 ・伊那バスターミナル等交通結節点への接続	・伊那市街地と高遠町・長谷両地区を結ぶ唯一の路線 ・高遠城址公園への観光需要 ・伊那地区⇒高遠高校や高遠地区⇒伊那市中心各高校への通学需要 ・伊那バスターミナル等への接続 ・地域間幹線系統に該当	・伊那市街地と伊那市西箕輪地区を結ぶ唯一の路線 ・みはらしファームへの観光需要 ・伊那養護学校等への通学需要 ・伊那バスターミナル等交通結節点への接続

※市内西循環線は、伊那バスターミナルへの接続と上伊那農業高校付近の停留所（沢尻北）があるが、沢尻北への到着時間が8:38であり、始業開始時間8:40に間に合わないことから上伊那農業高校への接続はないと考えられるため、検討対象に含めていない。

※幹線の要件

圏域拠点（伊那市駅）と周辺市町村の地域拠点を結ぶ路線であり、「信州型広域バス路線支援制度補助金」の適合要件（上伊那地域別部会で定めた品質が保証されている等）を満たす路線

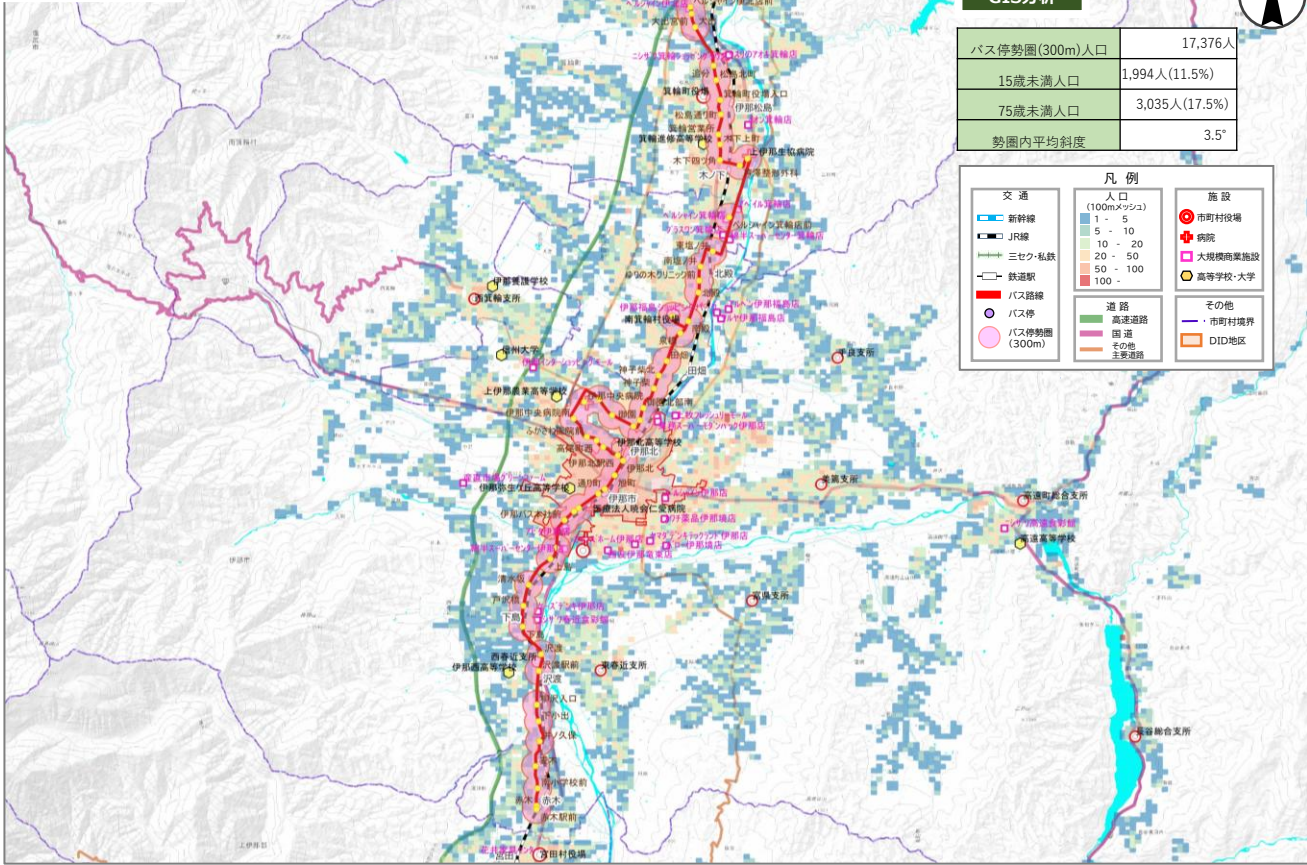
路線カルテ：伊那本線

圏区分	路線種別	路線No.	路線名
04上伊那	C:幹線	0431	伊那本線

路線の基礎データ

路線名	伊那本線		
運営主体	伊那市、箕輪町、南箕輪村		
運行事業者	伊那バス(株)、シェアールバス関東(株)		
事業形態	許認可形式	一般乗合旅客運送事業[4条]	
	運行方式	路線定期運行	
車両	使用車両	小型バス(ボンチョ) [車長7m]	
	乗車定員	76人	
運行状況	起点	主系統	赤木駅前
		最長系統	—
	主要経由地	伊那中央病院、南箕輪村役場	
		上伊那生協病院前	
	終点	主系統	ベルシャイン伊北店前
		最長系統	—
	キロ程	主系統	往路25.4km 復路25.5km
		最長系統	—
	運行日	毎日	
	運行本数	平日	上り
下り			7便
合計			14便
土曜		上り	3便
		下り	3便
休日		上り	3便
運行時間帯	平日	7:12~18:56	
	土曜	9:12~18:43	
	休日	9:12~18:43	
運賃体系	運賃種別	距離制	
	初乗り運賃	150円	
	最長区間運賃	350円	
	子ども運賃	半額	
	障がい者割引	5割額	
	高齢者割引	高齢者回数券(70歳以上・23.1%引)	
	回数券	○	
通学定期	○		
通勤定期	○		
キャッシュレス決済	×		
GTFS	なし		
利用目的	通院・通学などの生活利用		

沿線マップ



線の位置づけ

- 伊那市、箕輪町、南箕輪村の3市町村からなる「伊那定住自立圏」における交通軸として、平成29年度より運行が開始された路線。
- かつて伊那バスの一般路線として運行されていた路線を再整備したかたちとなっている。
- 路線全体としては、JR飯田線との重複区間もあるが、伊那中央病院や高校、スーパーなど、鉄道駅から離れた施設に直接アクセスできるため、交通不便者等にとって、利便性の高い路線となっている。

事業収支 (令和6年度)

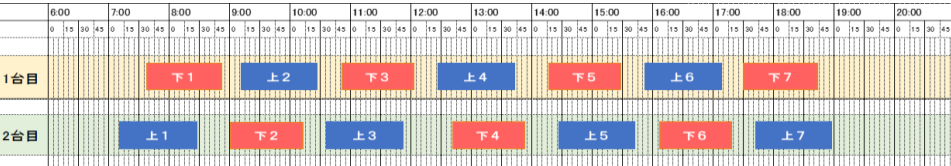
	費用(千円)	備考
運行経費	38,072	
(内委託費)	—	
運賃収入	3,789	
収支率	10.0%	
補助金	国	—
	県	—
	市町村	31,872 伊那市、箕輪町、南箕輪村

利用実績 (直近3年)



ダイヤ及び車両の運用

※下図は平日のパターン。実際の車両繰りについては、他路線との掛け持ちの場合もあり、この図の通り運用されているとは限らないが、概ねの運行ボリュームを視覚化させる観点から示しているものである。



2 現行路線の品質確認（幹線に位置付ける路線の検討②）

2 各バス路線の利用状況（伊那本線）

※伊那市提供：令和6年度乗降者数値

【箕輪方面】

- 乗車：赤木駅前一下島間と伊那バスターミナルの割合が高い。ベルシャイン箕輪店や伊那中央病院からの乗車も一定数確認。
- 降車：ベルシャイン箕輪店・伊北店の割合が最も高い。伊那中央病院や箕輪町・南箕輪村役場の降車も一定数確認。

【伊那方面】

- 乗車：ベルシャイン箕輪店・伊北店の割合が最も高い。伊那中央病院や箕輪町・南箕輪村役場からの利用も一定数確認。
- 降車：赤木駅前一下島間と伊那バスターミナルの割合が高い。ベルシャイン箕輪店や伊那中央病院の降車も一定数確認。

【令和6年度バス停留所別の乗降者割合（年間）】

単位：%

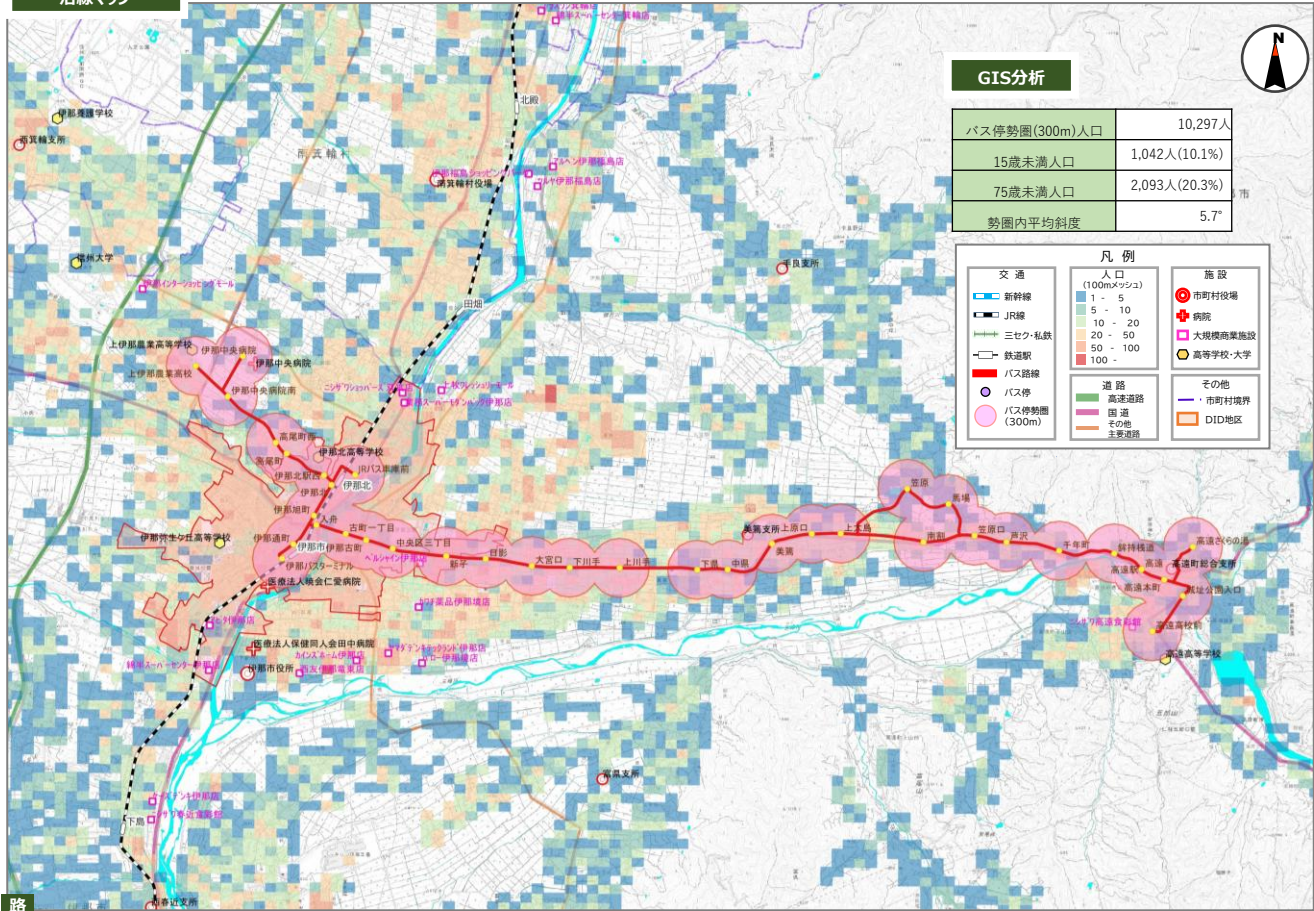
主なバス停留所	箕輪方面		伊那方面	
	乗車	降車	乗車	降車
赤木駅前（伊那市）	2.6	0	0	1.5
表木（伊那市）	3.3	0	0.2	2.1
沢渡駅前（伊那市）	4.0	0.6	0.5	1.3
下島（伊那市）	3.5	0.1	0	6.5
本社前（伊那市）	5.7	3.9	7.1	5.7
伊那バスターミナル（伊那市）	18.8	4.9	6.4	13.1
通り町（伊那市）	4.1	4.5	0.3	11.2
伊那中央病院（伊那市）	8.8	10.0	9.2	8.4
南箕輪村役場（南箕輪村）	4.9	8.2	8.8	2.2
ベルシャイン箕輪店（箕輪町）	12.9	15.9	16.9	13.3
松島通り町（箕輪町）	0.2	3.9	1.2	0.3
箕輪町役場入口（箕輪町）	0.2	2.3	3.7	1.1
ベルシャイン伊北店（箕輪町）	0	11.5	12.2	0

路線カルテ：高遠線

圏域区分	路線種別	路線No.	路線名
04上伊那	E:支線 (地域間幹線系統)	0451	高遠線

路線の基礎データ		
路線名	高遠線	
運営主体	ジェイアールバス関東(株)	
運営事業者	ジェイアールバス関東(株)	
事業形態	許認可形式	一般乗合旅客運送事業[4条]
	運行方式	路線定期運行
車両	使用車両	大型バス [車長11m]
	乗車定員	76人
主要経由地	主系統	JRバス車庫前
	最長系統	伊那中央病院
終点	主系統	高遠駅
	最長系統	高遠高校前
キロ程	主系統	10.4km
	最長系統	13.3km
運行日	毎日	
運行本数	平日	上り11便 下り11便
	土曜	上り7便 下り7便
	休日	上り7便 下り7便
運行時間帯	平日	6:40～19:17
	土曜	7:30～19:13
	休日	7:30～19:13
運賃体系	運賃種別	距離制
	初乗り運賃	150円
	最長区間運賃	690円
	子ども運賃	半額
	障がい者割引	半額
	高齢者割引	×
	回数券	○
通学定期	○	
通勤定期	○	
キャッシュレス決済	×	
GTFS	Googleマップへの掲載あり	
利用目的	通院・通学などの生活利用観光利用	

沿線マップ



GIS分析	
バス停勢圏(300m)人口	10,297人
15歳未満人口	1,042人(10.1%)
75歳未満人口	2,093人(20.3%)
勢圏内平均斜度	5.7°

凡例	
交通	人口 (100mメッシュ)
新幹線	1 - 5
JR線	5 - 10
三セク私鉄	10 - 20
鉄道駅	20 - 50
バス停	50 - 100
バス停勢圏 (300m)	100 -
施設	
市町村役場	
病院	
大規模商業施設	
高等学校・大学	
道路	
高速道路	
国道	
その他	
主要道路	
その他	
市町村境界	
DID地区	

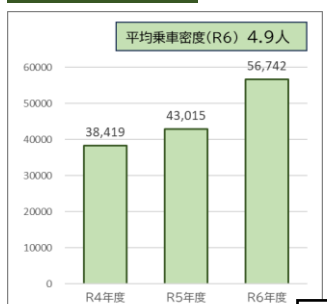
路線の位置づけなど

- 伊那市の東西軸をなす路線で、市街地西部の伊那中央病院から伊那市中心部を經由し、合併した旧高遠町の中心部を結んでいる。
- 通学時間帯については、上伊那農高、高遠高校まで運行されており、上下線両方向の通学需要がある。
- 高遠町は桜の名所でも高遠城址公園があり、観光路線としての位置づけも有する。
- 高遠駅バス停は、旧長谷村を含めて、伊那市東部のターミナルとなっており、伊那市にコミュニティバスとの接続もとられている。

事業収支 (令和6年度)

	費用(千円)	備考
運行経費	52,528	
(内委託費)	-	
運賃収入	26,076	
収支率	50%	
補助金	国	R8.10より、幹線系統としての運用を見込み
	県	-
	市町村	-

利用実績 (直近3年)



ダイヤ及び車両の運用 ※下図は平日のパターン。実際の車両繰りについては、他路線との掛け持ちの場合もあり、この図の通り運用されているとは限らないが、概ねの運行ボリュームを視覚化させる観点から示しているものである。

	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
1台目	上1	下2	上4	下4	上6	下6	上8	下10	上12	下12	上12	下12	上12	下13	
2台目		上2	下3	上5	下5	上7	下7	上9	下9	上11	下11	上13	下13		
3台目		下1	上3			下8	上10	下12							

2 現行路線の品質確認（幹線に位置付ける路線の検討③）

2 各バス路線の利用状況（高遠線）

※ジェイアールバス関東提供：令和7年度乗降者数値

○乗車

交通結節点である伊那北・伊那バスターミナルの割合が高い。
また、高遠や上伊那農業高校からの乗車も一定数確認

○降車

上伊那農業高校や高遠高校前の通学目的の割合が最も高い。
交通結節点である伊那北・伊那バスターミナルの降車も一定数確認。

【令和7年度バス停留所別の乗降者割合（調査日：R7.6.17（火））

単位：%

主なバス停留所	乗車	降車
上伊那農業高校	7.3	28.7
伊那北	34.7	11.8
伊那バスターミナル	12.7	14.7
高遠駅	17.8	9.9
高遠高校前	0	10.7

2 現行路線の品質確認（幹線に位置付ける路線の検討④）

3 高遠線及び西箕輪線の通学に係る品質保証の確認

検討事項（案）

長野県地域公共交通計画では、「計画の目標として、通院・通学・観光に必要な移動の保証
自家用車に頼ることのできない高齢者・高校生と観光客を対象として、全県統一で**最低限保証が必要な移動を示し、その確保を図る。**」としている。

幹線として位置付けるバス路線は、通院・通学・観光の地域拠点への移動における品質を保証するために欠かせない路線であることが必要。（**他の交通手段（鉄道含む）で品質が保証されている場合には、幹線にはならない。**）

高遠線及び西箕輪線は、幹線の要件である通院・通学における地域拠点（伊那市以外）との接続は上伊那農業高校のみであるが、第2回分科会では**管内高校は鉄道＋徒歩により品質が保証されていると整理。**

この点を踏まえ、両路線は上伊那農業高校への通学において、**他の交通手段で品質が保証されていると整理してよいか。**

2 現行路線の品質確認（幹線に位置付ける路線の検討⑤）

4 幹線に位置付ける路線の設定に向けた品質確認

【方向性】

これまでの整理により、圏域拠点「伊那市駅」と周辺市町村の地域拠点を接続が確認された下記路線について、現行路線の品質確認を実施。

○伊那本線

【品質確認の方法】

下記の観点により現行路線の品質確認を実施し、路線見直しの必要性を判断

- ① 通院・通学における品質が保証されているか
- ② 利用状況・実態を鑑みて適切な路線となっているか
- ③ 路線同士が競合していないか

2 現行路線の品質確認(みなし幹線に位置付ける路線)

1 みなし幹線の定義

市町村内に直接圏域拠点へ行く手段（鉄道又はバス路線）がなく、乗り継いで、圏域拠点に行くための唯一の手段である準幹線※

※準幹線：市町村間（地域拠点間）を結ぶ路線

2 みなし幹線に位置付ける路線の設定（検討案）

【方向性】

上伊那では、みなし幹線の要件に該当する市町村はない

【考え方】

管内市町村では、鉄道（飯田線）により圏域拠点である「伊那市駅」に接続可能であるため

3 参考（管内市町村における伊那市駅へ鉄道により接続可能な交通結節点）

- | | | |
|------------|-----------|------------|
| ○駒ヶ根市：駒ヶ根駅 | ○辰野町：辰野駅 | ○箕輪町：伊那松島駅 |
| ○飯島町：飯島駅 | ○南箕輪村：北殿駅 | ○中川村：伊那田島駅 |
| ○宮田村：宮田駅 | | |

2 現行路線の品質確認(みなし幹線に位置付ける路線)

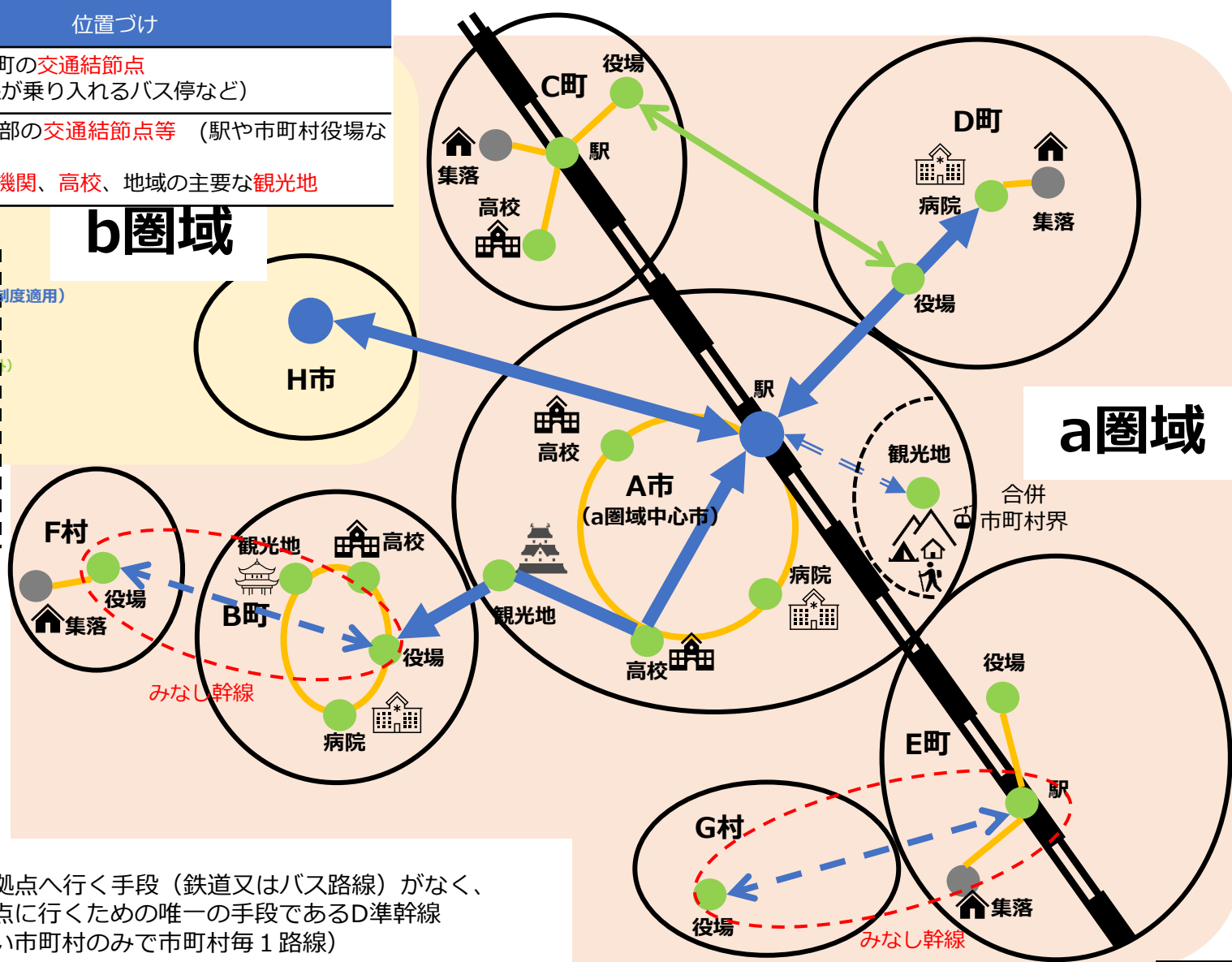
種別	位置づけ
圏域 拠点	・圏域の中心市町の交通結節点 (駅・複数路線が乗り入れるバス停など)
地域 拠点	・各市町村中心部の交通結節点等 (駅や市町村役場など) ・中核的な医療機関、高校、地域の主要な観光地

凡例

b圏域

- C | 幹線 (新制度適用)
- - - C' | みなし幹線 (新制度適用)
- - - C'' | 幹線 (旧制度適用)
- D | 準幹線 (支援対象外)
- - - E | 支線 (支援対象外)

- ...圏域拠点
- ...地域拠点
- ...集落



【みなし幹線について】

- ・市町村内に直接圏域拠点へ行く手段 (鉄道又はバス路線) がなく、乗り継いで、圏域拠点に行くための唯一の手段であるD準幹線 (原則、鉄道駅のない市町村のみで市町村毎1路線)

1 通院・通学における品質が保証されているか

◇通院（保証すべき品質：行き＝午前中に到着 帰り＝昼前後に帰宅可能）

【行き】○箕輪方面（起点：赤木駅前、終点：ベルシャイン伊北店前 平日のダイヤ）

下記2便で圏域拠点（伊那市駅）から地域拠点（伊那中央病院、上伊那生協病院）に到着可能

伊那市駅（伊那バスターミナル）に ①8：00、②9：20

伊那中央病院に ①8：13、②9：33

上伊那生協病院に ①8：41、②10：01

○伊那方面（起点：ベルシャイン伊北店前、終点：赤木駅前 平日のダイヤ）

下記3便で圏域拠点（伊那市駅）から地域拠点（伊那中央病院、上伊那生協病院）に到着可能

伊那市駅（伊那バスターミナル）に ①8：10、②10：10、③11：35

伊那中央病院に ①7：57、②9：57、③11：22

上伊那生協病院に ①7：25、②9：25、③10：50

【帰り】○伊那方面（起点：ベルシャイン伊北店前、終点：赤木駅前 平日のダイヤ）

下記2便で地域拠点（伊那中央病院、上伊那生協病院）から圏域拠点（伊那市駅）に帰宅可能

上伊那生協病院に ①10：50、②12：40、③14：40

伊那中央病院に ①11：22、②13：12、③15：12

伊那市駅（伊那バスターミナル）に ①11：31、②13：25、③15：25

○箕輪方面（起点：赤木駅前、終点：ベルシャイン伊北店前 平日のダイヤ）

下記3便で地域拠点（伊那中央病院、上伊那生協病院）から圏域拠点（伊那市駅）に帰宅可能

上伊那生協病院に ①11：51、②13：41、③15：16

伊那中央病院に ①11：23、②13：13、③14：48

伊那市駅（伊那バスターミナル）に ①11：10、②13：00、③14：35

◇通学（保証すべき品質：登校＝始業前に通学可能（始業時間8：40を目安）

下校＝授業終了後や課外活動終了後に帰宅可能(17：00～20：00発)

- ・路線沿線の高校は、鉄道により保証すべき品質を確保されている。
⇒JR各駅から始業前の登校及び授業終了後、課外活動後に下校が可能。

2 現行路線の品質確認（伊那本線の品質確認②）

2 利用状況・実態を鑑みて適切な路線となっているか

◇現行路線の起点、経由地、終点が妥当か

当路線は、伊那市、箕輪町、南箕輪村の3市町村を結ぶバス路線で、南端の伊那市「赤木駅前」から北端の箕輪町「ベルシャイン伊北店」までを縦断している唯一の路線である。

また、圏域拠点の「伊那市駅」や地域拠点の「箕輪・南箕輪村役場、伊那中央病院及び上伊那生協病院」など生活に欠かせない拠点を経由している。

伊那地域定住自立圏共生ビジョン協議会において運行ルートを確認を定期的に行っており、利用実態に即したルートになっている。

運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズは適切か

【運行ダイヤ・便数】

「1 通院・通学の品質保証」での検討のとおり

【運行形態】

伊那市・箕輪町・南箕輪村の3市町村で構成される「伊那定住自立圏」において、地域の交通軸として路線定期運行がされている。

【車両サイズ】

R6年度における平均乗車密度は1.2人※であり、最大車両人数32人に対して少ないものの、代替車両の確保が困難であるため、現行車両の運用は妥当

※路線カルテより引用

2 現行路線の品質確認（伊那本線の品質確認③）

3 路線同士が競合していないか

- ◇複数の事業者が類似の路線を走行していないか
- ◇幹線同士又は幹線と準幹線や支線の一部が重複していないか

- ・伊那市から箕輪町まで向かう唯一の路線である。
- ・支線との一部重複は見られるが、その大部分は圏域拠点や地域拠点への接続に伴うものであり、路線全体で見ると重複は一部に限られているため、路線同士の競合は発生していないものと考えられる。
- ・JR飯田線との重複路線が見られるため、重複理由の整理が必要。

4 幹線に位置付けるにあたっての課題

以下の点を整理する必要がある

- ①伊那中央病院及び上伊那生協病院への移動における品質保証において、当路線が必要不可欠であるということを整理が必要。
- ②JR飯田線との重複路線が見られるため、重複理由の整理が必要。

2 現行路線の品質確認（今後のスケジュール）

令和7年度中に品質保証が確認された路線に関しては、3月中旬に開催予定の長野県公共交通活性化協議会（全体会）において、地域編改定に対応予定。
 今後、品質保証に関して検討が必要な路線は、令和8年度中の地域編改定に向け対応。

	令和7年度		令和8年度
	第3四半期 (12月)	第4四半期 (1~3月)	4~3月
地域公共交通計画 本体の策定 【全体会議】	品質保証が確認された路線		検討が必要な路線
		○地域編改定の決定 ★ 3月中旬 全体会議	○地域編改定の決定 ★ 3月中旬 全体会議
地域編の策定 【地域別部会】	○現行路線の品質確認 ○地域編改定(案)協議 ★ 12月22日 分科会 (第3回)	○地域編改定(案) 協議及び決定 ★ 必要に応じて 地域別部会	○地域編改定(案) に向けた協議及び決定 ★ 4~1月随時 地域別部会・分科会