

川上村地域公共交通計画

令和6年3月
川上村

目次

第1章 はじめに	1
1. 川上村地域公共交通計画策定の背景と目的	1
2. 計画の区域	1
3. 計画の期間	1
第2章 地域公共交通を取り巻く環境と利用における現状・課題	2
1. 川上村総合計画における地域公共交通の位置づけと方針	2
2. 地域概況	3
(1) 地勢	3
(2) 施設立地	4
(3) 人口の推移・推計と地区別人口	5
(4) 現在及び将来の人口分布	7
(5) 統計からみる村内の通勤・通学の移動状況	8
(6) 村民の運転免許証保有状況	9
(7) 観光動向	10
(8) まとめ	10
3. 村民の移動実態（村民の移動実態調査結果）	11
(1) 調査概要	11
(2) 運転免許証の保有状況及びいつでも自由に使える交通手段	11
(3) 交通不便者の割合	12
(4) 村民の移動状況	13
(5) 最も利用している交通手段	14
(6) 交通不便者が最も利用している交通手段	14
(7) 家族送迎からの公共交通への転換意向	15
(8) 75歳以上の運転免許証返納意向	15
(9) まとめ	16
4. 地域公共交通の運行及び利用状況	17
(1) 本村の地域公共交通網	17
(2) 地域公共交通の交通空白とカバー圏域	18
(3) 地域公共交通のサービスレベルの評価	19
(4) 地域公共交通の利用状況	20
(5) 乗車調査からみる村営バスの利用状況（乗車調査の結果）	22
(6) 交通事業者における運行上の課題	24
(7) まとめ	24
5. 現状・課題のまとめ	25

第3章 地域公共交通の確保・維持に関する基本方針及び事業	27
1. 本村に求められる地域公共交通	27
2. 地域公共交通の確保・維持方針	28
(1) 定時定路による村営バスの運行	28
(2) 外国人農業従事者等や観光客への積極的な利用促進の実施	28
(3) 利用しやすい環境の整備	28
3. 計画の目標値	29
(1) 地域公共交通の利用に関する目標	29
(2) 地域公共交通の収支率及び公的負担に関する目標	29
4. 事業一覧	30
5. 事業の詳細	31
(1) 地域公共交通の運行・維持	31
(2) 利用促進・利用環境の整備	32
6. 事業実施スケジュール	35
7. 計画の推進	36
(1) 各主体の役割	36
(2) 評価・検証と改善のサイクル	36

第1章 はじめに

1. 川上村地域公共交通計画策定の背景と目的

本村は、昭和 57（1982）年度より川上村営バス（以下、村営バスという）を運行し、路線バスとスクールバスとの併用や、路線バス時刻表の付いたカレンダーの村民への配布など、村営バスの運行・維持に向けた様々な取り組みを行ってきました。

しかし、全国の他の市町村と同様に、本村でも村営バスの利用者は減少していることから、より利用しやすくなる改善や、利用促進に取組み、持続性のある地域公共交通の実現が求められています。

国では、公共交通が地域の暮らしを支えていけるようにするため、令和 5（2023）年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（以下、地域交通法という）」を施行し、地域の関係者の連携と協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めることを求めています。

このような背景を踏まえ、今後も地域住民の生活に必要な移動手段として、村営バスのあり方を再考するとともに、目指すまちの形成に寄与できる地域公共交通網の実現に向け、川上村地域公共交通計画（以下、本計画という）を策定します。

2. 計画の区域

本計画の区域は川上村内全域とします。

3. 計画の期間

本計画の期間は令和 6（2024）年度から令和 10（2028）年度までの 5 年間とします。なお、本計画を見直す必要が生じた場合には、適宜見直しを行います。

第2章 地域公共交通を取り巻く環境と利用における現状・課題

本章では、各種統計や調査などから地域公共交通を取り巻く環境や、村民の移動、利用状況を整理します。

1. 川上村総合計画における地域公共交通の位置づけと方針

本計画は、令和5（2023）年度に策定された「川上村総合計画（以下、総合計画という）」を上位計画とし、これらに示される地域公共交通政策を実現するためのものです。

総合計画では、本村が目指す姿を、「元気で優しい明るい村づくり」としています。そのなかで地域公共交通は、「活気あふれ、安定した生活が送れるむらを目指す」ための政策として位置付けられ、「高齢者や学生をはじめとした村民が必要とする交通手段・体制が提供され、すべての村民が交通不安を感じない生活が送れるむらを目指す」とされています。

総合計画における目指す姿の実現に向けた地域公共交通の整備方針を、図表1に示します。

図表1 川上村総合計画において示される地域公共交通の整備方針

方針	内容
公共交通の利便性向上	・鉄道との乗り継ぎ利便性の向上 ・信濃川上駅の利用者サービスの向上 ・観光PR、小海線沿線地域活性化協議会との連携による利用者の増加 ・多様化するニーズへのデマンド交通等の導入検討
バスの利用促進	・デジタル技術活用や多言語対応等による外国人利用者の増加
スクールバスの運営維持	・学校の実情にあわせた効率的なスクールバスの運営

本計画は、これらの上位計画に示されている目指す姿や方針等を踏まえ、取組みを進めていく必要があります。

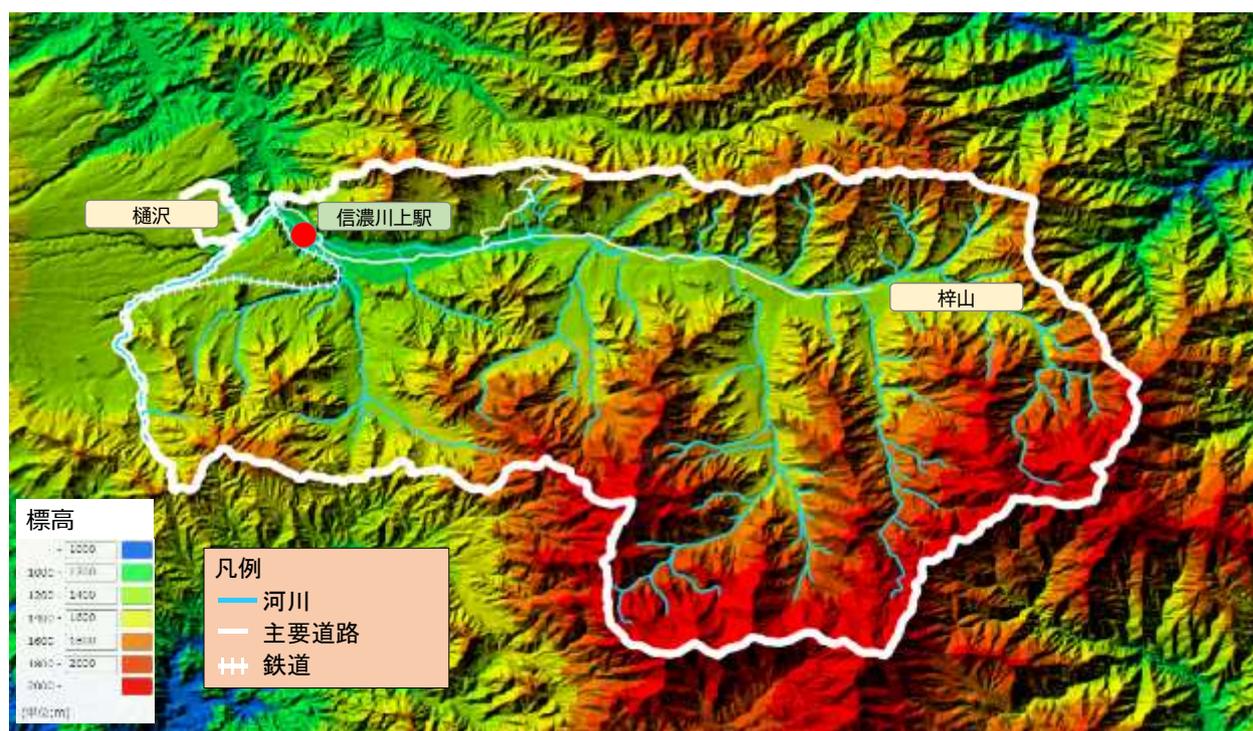
2. 地域概況

(1) 地勢

本村は八ヶ岳東麓の標高 1,100m を超える高原地帯に位置し、甲武信ヶ岳を源流とする千曲川が東西に流れています。

村の一部が秩父多摩甲斐国立公園に指定されるなど、面積の大半は山林が占めており、可住地（平地）は主に千曲川沿いに限られています。

図表 2 本村の地勢



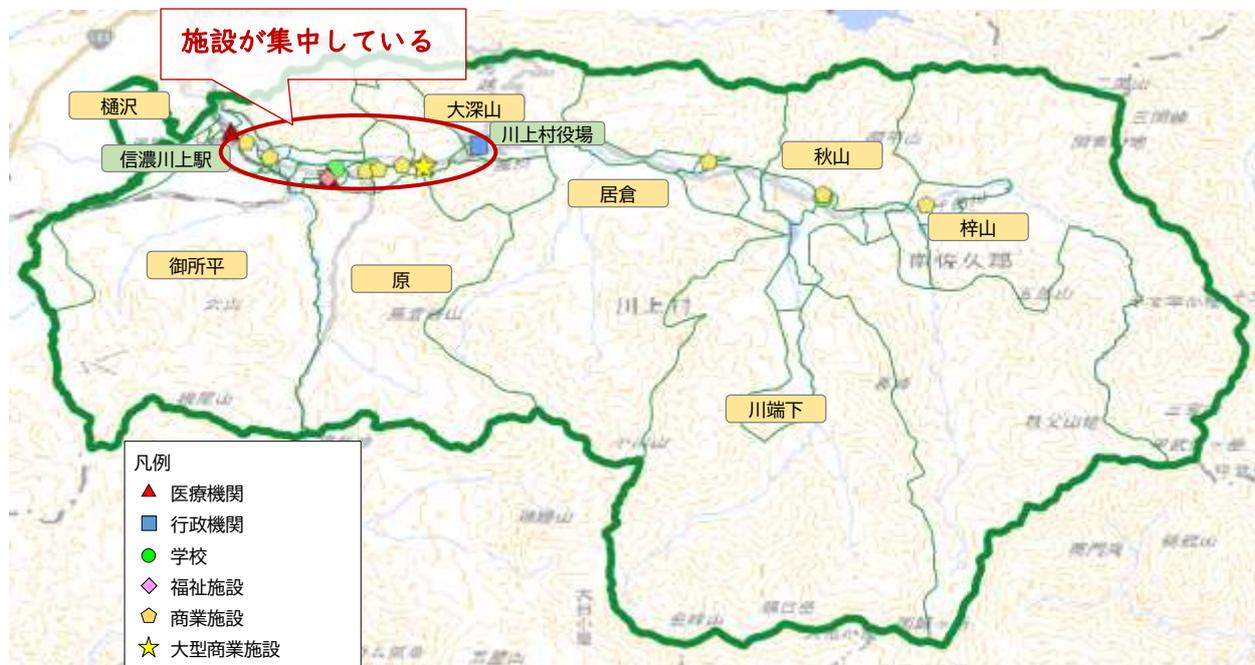
出典：国土地理院「地理院地図」をもとに作成

(2) 施設立地

千曲川沿いに長野県道 68 号梓山海ノ口線が走り、その周辺に施設が立地しています。主に、川上村役場から信濃川上駅の間にかけて医療機関、商業施設等が立地しています。

なお、村内には高等学校以上の学校は存在せず、高校生以上の学生は村外に通学する必要があります。

図表 3 村内の施設立地



出典：医療機関・行政機関・学校・福祉施設：国土交通省「国土数値情報」

商業施設：食料品店、衣料品店、薬局（Google map より引用 2023 年 11 月時点）

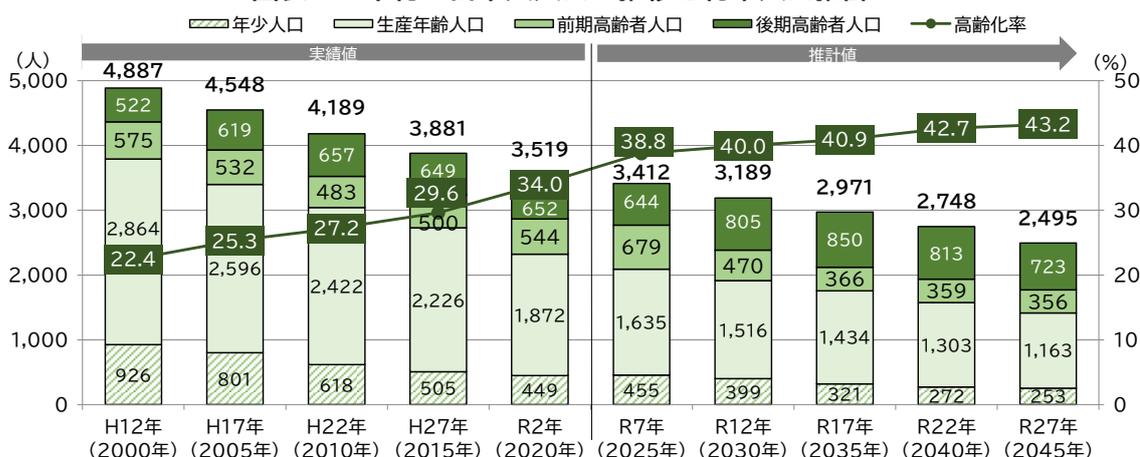
(3) 人口の推移・推計と地区別人口

図表 4 に示す通り、本村の日本人人口（※）は減少が続き、令和 2（2020）年時点では、3,519 人で、高齢化率は 34.0%です。今後も人口減少と高齢化の傾向が続き、令和 27（2045）年には人口 2,495 人、高齢化率は 43.2%と推計されています。

図表 5 の地区別の全人口をみると、御所平地区が 1,000 人を超え、原地区、居倉地区と続きます。高齢化率は、川端下地区が 30%を超えており、御所平地区、原地区が続きます。

また、図表 6 に示す高齢者夫婦のみ及び高齢者単独世帯は、年々増加傾向にあり、令和 2（2020）年時点では 277 世帯で、総世帯数に占める割合は 22.0%となっています。

図表 4 本村の日本人人口の推移と将来人口推計



※本村には、外国人農業従事者等が多く転入してきていることから、ここでは日本人の人口のみ言及する。

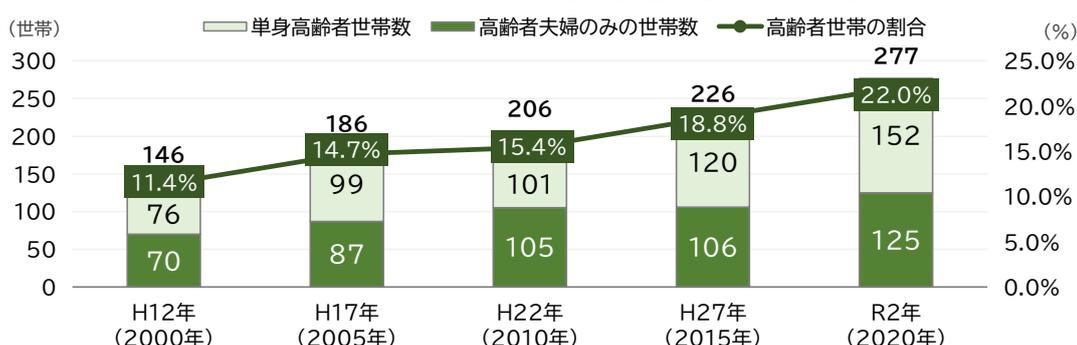
出典：実績値（令和 2 年度まで）：総務省「国勢調査」のうち日本人住民
推計値（令和 7 年度以降）：川上村「川上村人口ビジョン」（令和 5 年改訂）をもとに加工（日本人住民）

図表 5 地区別人口（令和 2（2020）年時点）（全人口）

地区名	地区別人口 (人)	15歳未満		15～64歳未満		65歳以上	
		人口 (人)	人口比率	人口 (人)	人口比率	人口 (人)	人口比率
大字樋沢	275	23	8.4%	195	70.9%	57	20.7%
大字御所平	1,116	115	10.3%	667	59.8%	332	29.7%
大字原	802	81	10.1%	490	61.1%	231	28.8%
大字大深山	490	34	6.9%	333	68.0%	123	25.1%
大字居倉	585	82	14.0%	353	60.3%	150	25.6%
大字秋山	498	55	11.0%	305	61.2%	138	27.7%
大字梓山	381	40	10.5%	240	63.0%	101	26.5%
大字川端下	197	19	9.6%	114	57.9%	64	32.5%
川上村合計	4,344	449	10.3%	2,697	62.1%	1,196	27.5%

出典：総務省「国勢調査」

図表 6 高齢者夫婦のみ及び高齢者単独世帯の推移

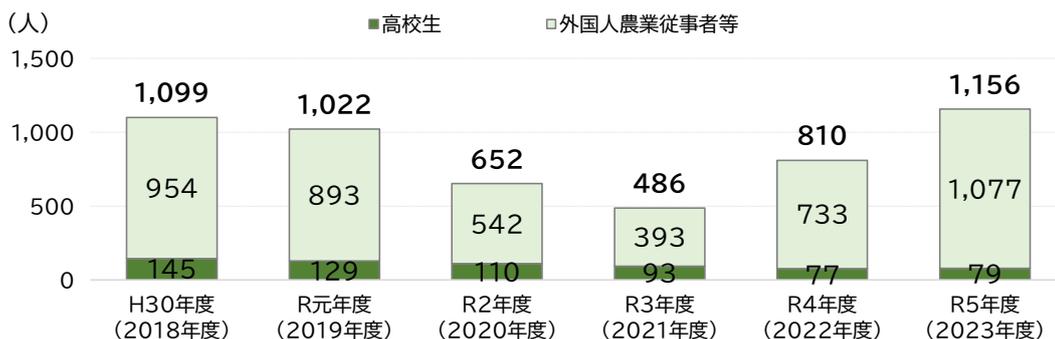


出典：総務省「国勢調査」

村営バスの主な利用者は高校生と外国人農業従事者等です。その人口の合計は、令和 5（2023）年度で 1,156 人となっています。そのうち、高校生については、平成 30（2018）年度では 145 人でしたが、それ以降は減少が続き、令和 5（2023）年度では、79 人となっています。

また、外国人農業従事者等の数は、平成 30（2018）年度で 954 人でしたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、令和 3（2021）年度には 393 人まで減ったものの、令和 5（2023）年度では 1,077 人と、過去 6 年の中で最も多くなっています。

図表 7 高校生と外国人農業従事者等の人口推移



出典：高校生 川上村教育委員会調べ（各年度4月1日時点）

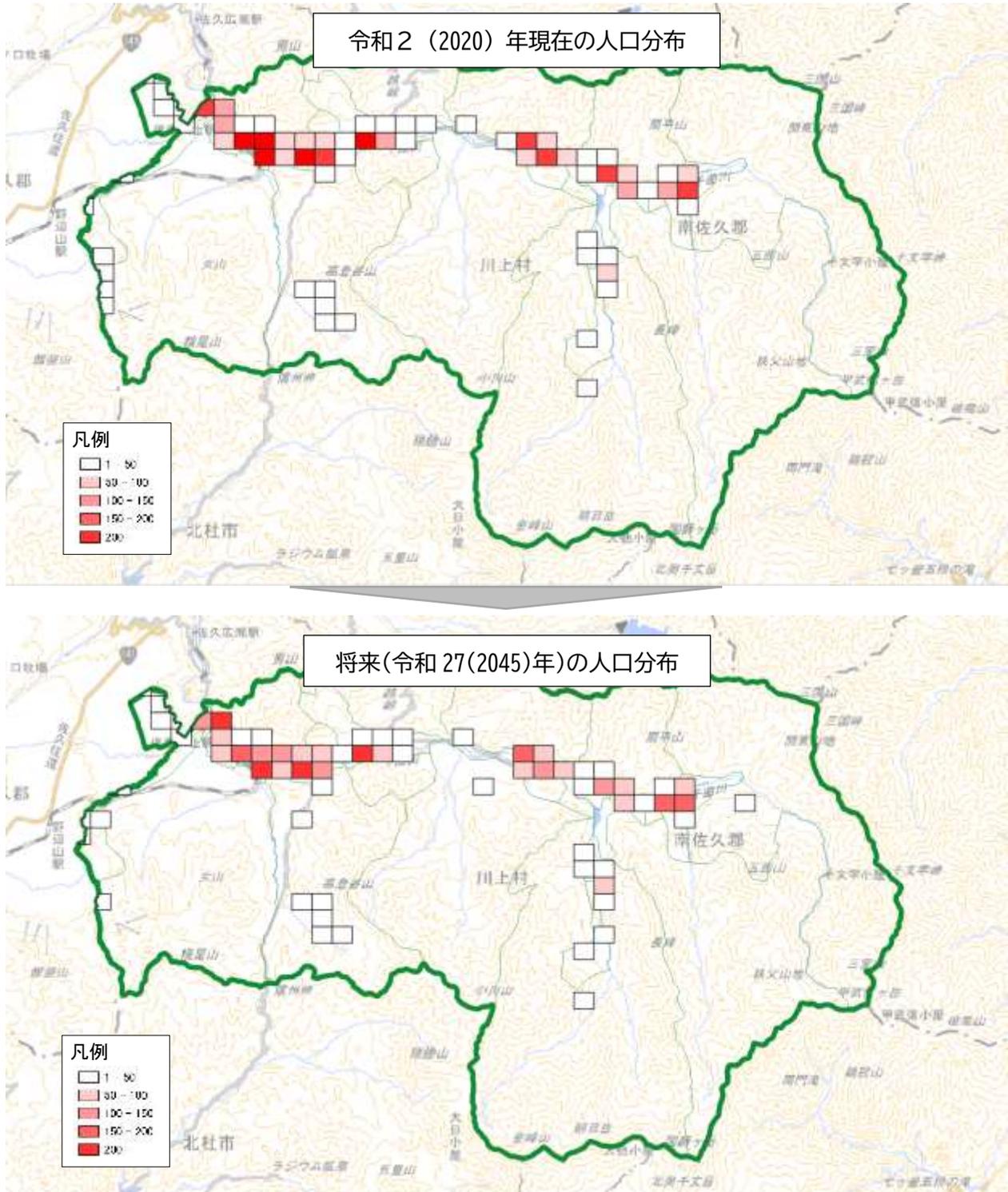
外国人農業従事者等 川上村調べ（各年度に転入してきた人口）

(4) 現在及び将来の人口分布

令和2（2020）年における人口は、ほとんどが長野県道 68 号梓山海ノ口線沿いに分布していることがわかります。その他では、川端下地区、原地区（高登谷の別荘地）、樋沢地区に分布しています。

令和 27（2045）年における将来人口をみると、人口は減るものの、分布は令和2（2020）年と概ね変わりません。

図表 8 令和2（2020）年→令和27（2045）年人口分布の比較



出典：令和2年は総務省「国勢調査（令和2年（2020）年）」、令和27年は国土交通省「メッシュ別将来人口推計」

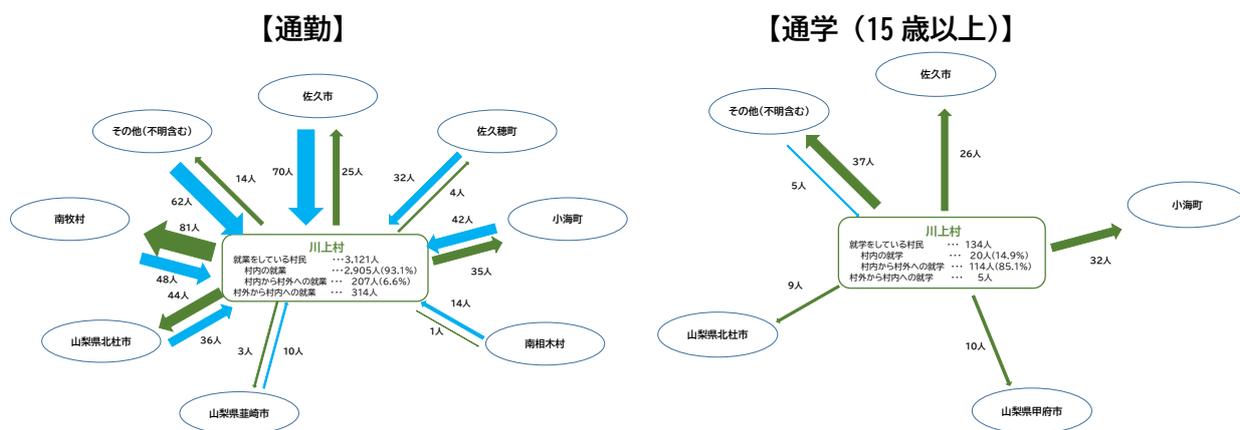
(5) 統計からみる村内の通勤・通学の移動状況

1) 通勤・通学の移動状況

通勤をおこなっている村民（※）は3,121人（通勤・通学地不明も含む）です。そのうち、村内に通勤しているのは2,905人で、通勤者のうち、93.1%を占めています。残りの207人は村外へ通勤しており、そのうち南牧村への通勤者が81人で39.1%、山梨県北杜市へは44人で21.3%となっています。

15歳以上の通学をおこなっている村民は134人です。村内には高校がないため、15歳以上の114人が村外へ通学しています。そのうち小海町への通学者が32人で28.1%、佐久市へは26人で22.8%となっています。また、山梨県への通学もみられます。

図表 9 通勤・通学の移動状況



※本村では、農業・林業に従事する者が多く、「通勤を行っている村民」には、農家が農場に行く者も含まれていることに留意が必要

出典：総務省「国勢調査（令和2（2020）年）」

2) 通勤・通学時の交通手段の状況

村民が通勤・通学の際に利用する交通手段の割合をみると、全体では「自家用車・オートバイ」を利用している割合は67.9%、「公共交通」を利用している割合は12.5%となっています。「自家用車・オートバイ」を利用している割合は村内と村外で大きな差はありませんが、「公共交通」を利用している割合をみると、村内での通勤・通学が1.0%であるのに対し、村外への通勤・通学では38.3%となっており、大きな差があります。

図表 10 通勤・通学時の交通手段(15歳以上)

	自家用車・オートバイ	公共交通	徒歩のみ	自転車	勤め先・学校のバス	その他
村民の通勤・通学全体(n=1041)	67.9%	12.5%	5.9%	5.0%	1.2%	12.3%
村民のうち村内で通勤・通学(n=720)	68.9%	1.0%	7.6%	6.0%	1.3%	15.6%
村民のうち村外への通勤・通学(n=321)	65.7%	38.3%	1.9%	2.8%	0.9%	5.0%
村外から通勤・通学(n=342)	84.5%	1.5%	1.5%	0.3%	0.9%	13.2%

出典：総務省「国勢調査（令和2（2020）年）」

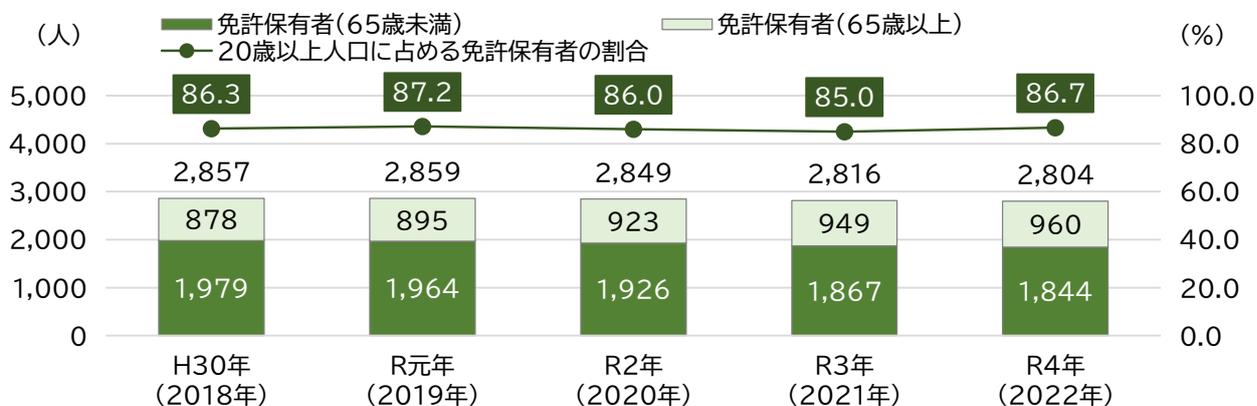
※複数回答のため、合計は100%にならない

(6) 村民の運転免許証保有状況

村民の免許保有率は、86%前後で推移しています（図表 11）。

一方、図表 12 に示す免許返納者数は横ばいで、10 人を下回る状況が続いています。

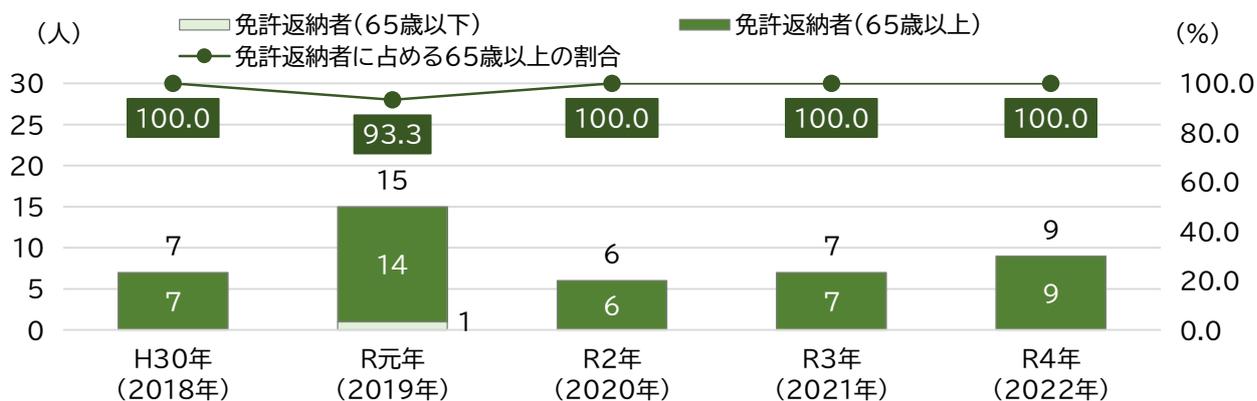
図表 11 運転免許証保有者数の推移



出典：免許保有者数 長野県警察本部交通部東北信運転免許課（各年12月末時点）

20歳以上人口 総務省「住民基本台帳」（各年1月1日時点）

図表 12 運転免許証返納者数の推移

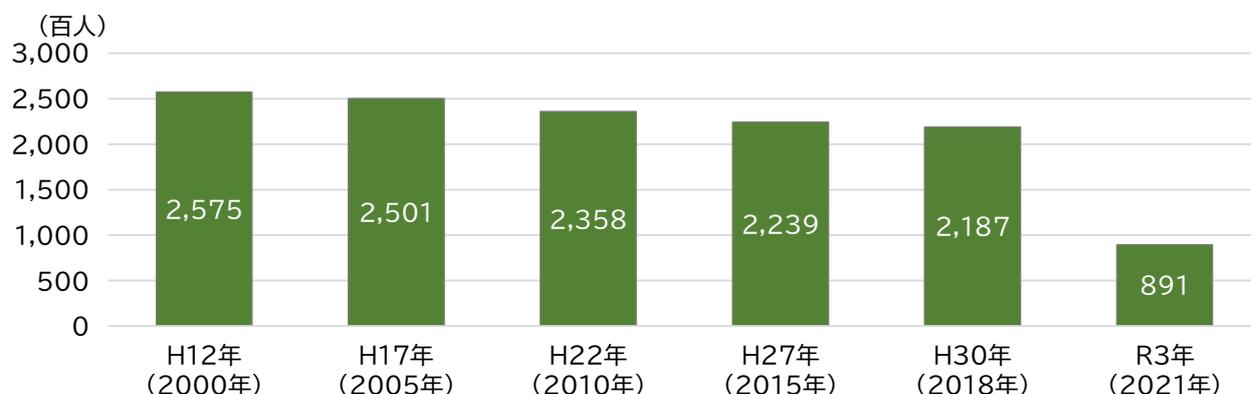


出典：長野県警察本部交通部東北信運転免許課

(7) 観光動向

観光入込客数は、平成 12（2000）年では、約 25 万人で、年々減少傾向にありますが、平成 30（2018）年までは 20 万人台を維持しています。令和 3（2021）年では、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、約 9 万人と、平成 30（2018）年の半分以下となっています。

図表 13 観光入込客数の推移



出典：川上村

(8) まとめ

- ・ 可住地（平地）は主に千曲川沿いに限られ、主要な施設の多くは川上村役場から信濃川上駅の間立地に立地しています。
- ・ 日本人人口は年々減少しており、今後さらに減少し、少子高齢化が進むと推計されています。地域公共交通の主な利用者である高校生は、少子化により減る一方、高齢者夫婦のみ・高齢者単独世帯は増加傾向にあり、移動支援へのニーズが高まるものと想定されます。
- ・ 村営バスの主な利用者である外国人農業従事者等の数は、新型コロナウイルス感染症拡大の時期（令和 2（2020）年度～令和 3（2021）年度）を除くと、毎年度 700～1,000 人程度が転入しています。
- ・ 日本人人口は減りますが、人口の分布は現状とあまり変わらないと推計されています。
- ・ 本村への観光入込客数は、平成 12（2000）年では、約 25 万人から年々減少しており、令和 3（2021）年には、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、約 9 万人と、平成 30（2018）年の半分以下となっていますが、日本人人口が減るなか、地域公共交通の利用者となり得る観光客は重要といえます。

3. 村民の移動実態（村民の移動実態調査結果）

村民の通勤・通学、通院、買物の定期的な移動を詳細に把握するため、村内の日本人全世帯を対象にアンケート調査を実施しました。ここでは、その結果をもとに村民の移動を整理します。

(1) 調査概要

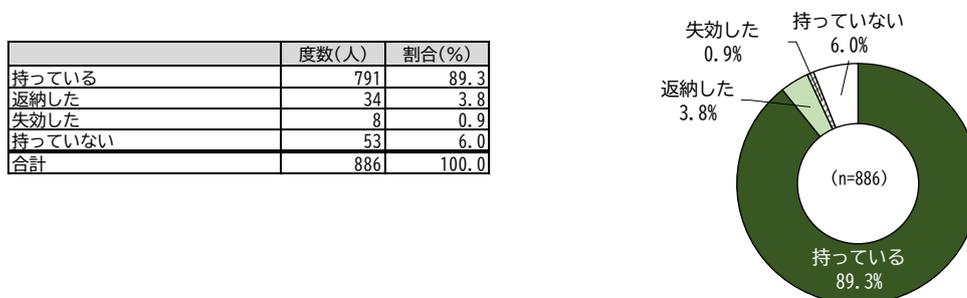
調査概要は以下の通りです。

調査対象者	川上村内の日本人全世帯
調査期間	令和5（2023）年9月1日～10月6日
調査方法	高校生以上の世帯構成員が最大4人回答できる調査票を世帯に配布し、複数の世帯員から回答を得た
配布数	1,209票（世帯）
有効回答数	465票（世帯）
有効回答率	38.5%
有効回答者数	911人（1票あたり平均回答者数1.96人）

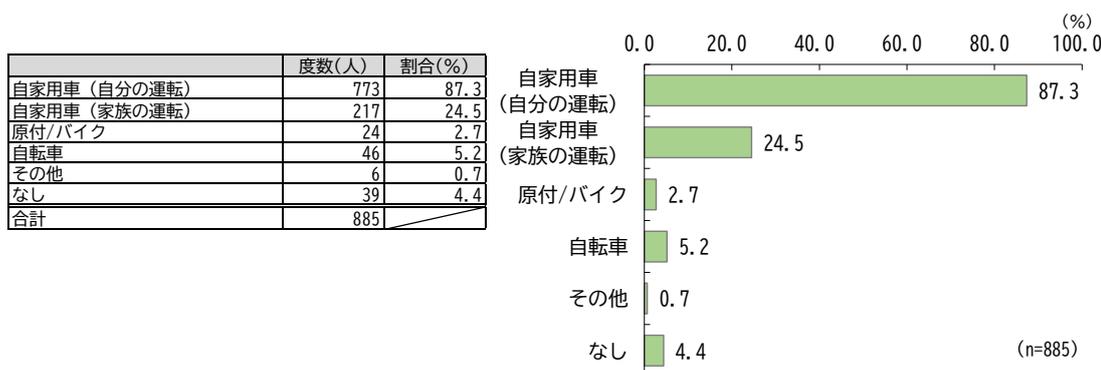
(2) 運転免許証の保有状況及びいつでも自由に使える交通手段

調査に回答した村民のうち、89.3%は免許を所持しており（図表14）、いつでも自由に使える交通手段として、「自家用車（自分の運転）」と回答した者も、87.3%と多くなっています（図表15）。

図表14 運転免許証の保有状況



図表15 いつでも自由に使える交通手段（複数回答）



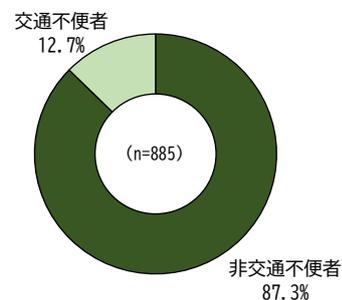
(3) 交通不便者の割合

自家用車等の自由に使える移動手段を持たない交通不便者の割合は、12.7%です。

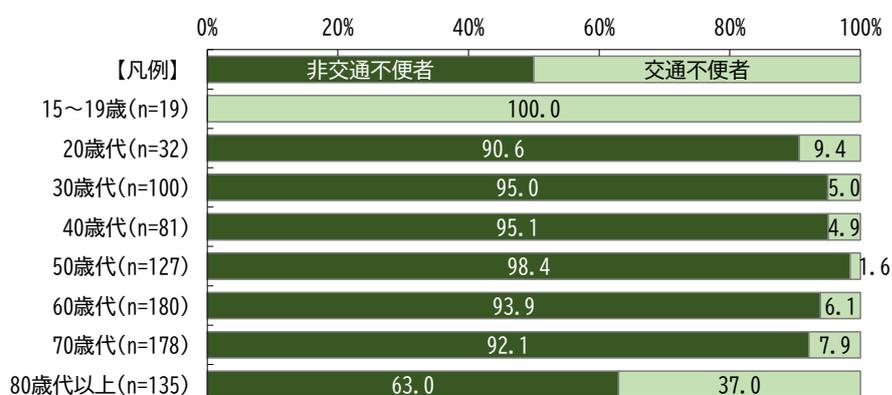
交通不便者は、主に、15～19歳の高校生及び学生と、80歳代以上の高齢者が該当しています。

図表 16 交通不便者の割合

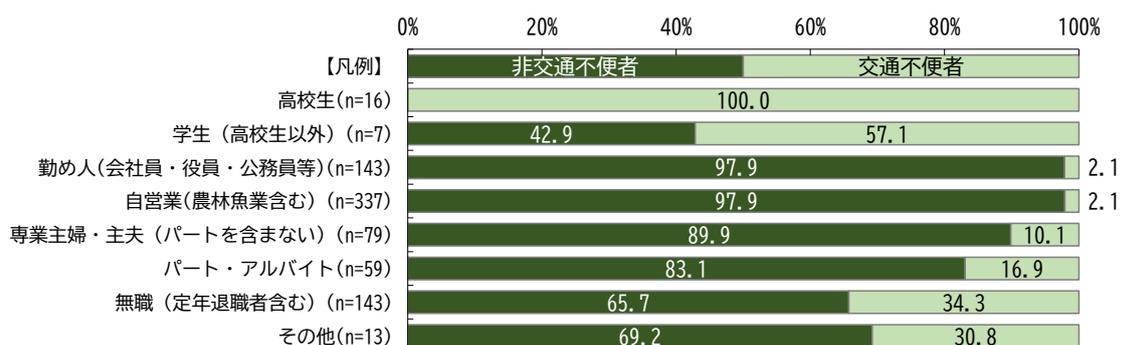
	度数(人)	割合(%)
非交通不便者	773	87.3
交通不便者	112	12.7
合計	885	100.0



【年代別 交通不便者の割合】



【職業別 交通不便者の割合】



(4) 村民の移動状況

調査で把握した村民の全移動数は、1,170 トリップとなっています。そのうち、831 トリップが村内で、通勤、通院、買物となっており、多くの移動は、村内で完結しています。

通院目的では川上村診療所、買物目的ではナナズへの移動が多くなっています。

村外への移動は 339 トリップとなっています。通学や通院、買物における佐久市・小海町方面への移動が多くなっています。

なお、交通不便者においても、同様の傾向がみられます。

図表 17 目的別の移動状況

		各目的地への移動数 (単位: トリップ)									主な移動時間		主な移動手段	主な移動回数
		移動数計	村外								目的地到着時間	目的地出発時間		
			村内	南牧村	小海町	佐久穂町	佐久市	北本市	その他	合計				
全移動	全体	1,170	831	36	37	12	159	50	45	339	7~10時台	10~19時台	自家用車	-
	うち交通不便者	112	72	1	5	0	23	7	4	40	7~11時台	10~18時台	家族送迎	-
通勤	全体	270	208	23	12	0	4	14	9	62	7~9時台	16~18時台	自家用車	週5回
通学	全体	15	0	0	3	0	8	3	1	15	7~8時台	16~18時台	家族送迎+小海線	週5回
通院	全体	263	126	10	22	11	80	7	7	137	8~10時台/ 14~16時台	10~18時台	自家用車	月1回程度
	うち交通不便者	48	30	1	2	0	13	1	1	18	8~11時台	10~17時台	家族送迎	月1回程度
買物	全体	506	440	0	0	0	36	17	13	66	8~12時台/ 14~18時台	10~19時台	自家用車	週1~2回
	うち交通不便者	36	30	0	0	0	3	2	1	6	8~17時台 (ピークは10時台)	9~18時台 (ピークは11時と16時台)	家族送迎	週1~2回
その他	全体	116	57	3	0	1	31	9	15	59	7~20時台 (ピークは10時台)	8~19時台 (ピークは15時台)	自家用車	週1~2回
	うち交通不便者	13	10	0	0	0	1	1	1	3	9~16時台 (ピークは9時台)	9~19時台 (ピークは15~16時台)	家族送迎/ 施設送迎	月1回程度

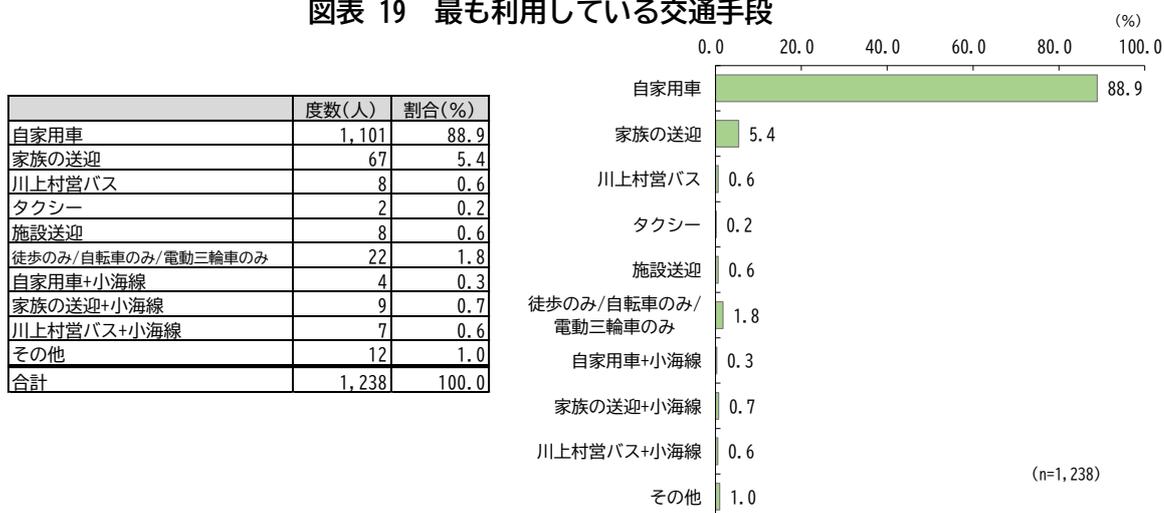
図表 18 村内における移動状況



(5) 最も利用している交通手段

移動の際に最も利用する移動手段は、「自家用車」が 88.9%と突出して多く、ついで「家族送迎」が 5.4%となっています。なお、「川上村営バス」の利用は、小海線との併用も含め、1.2%とごくわずかです。

図表 19 最も利用している交通手段

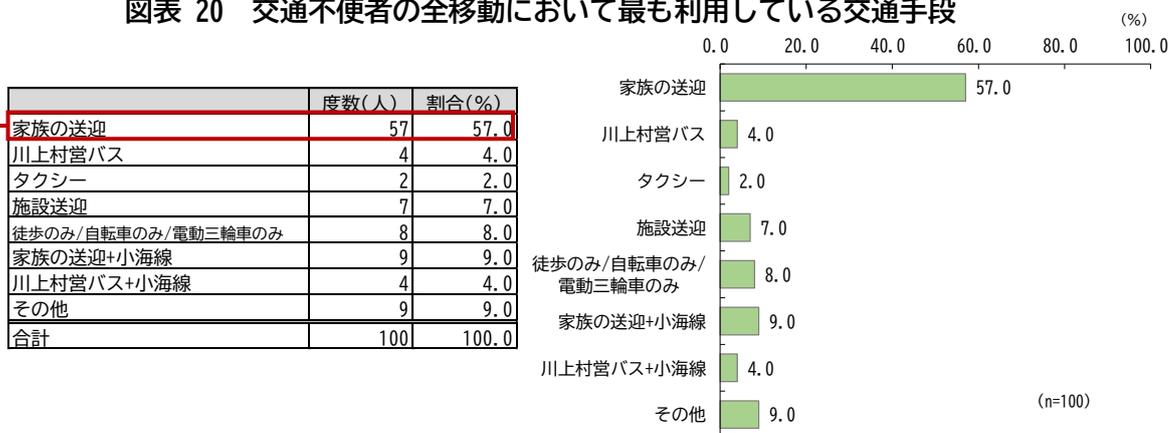


(6) 交通不便者が最も利用している交通手段

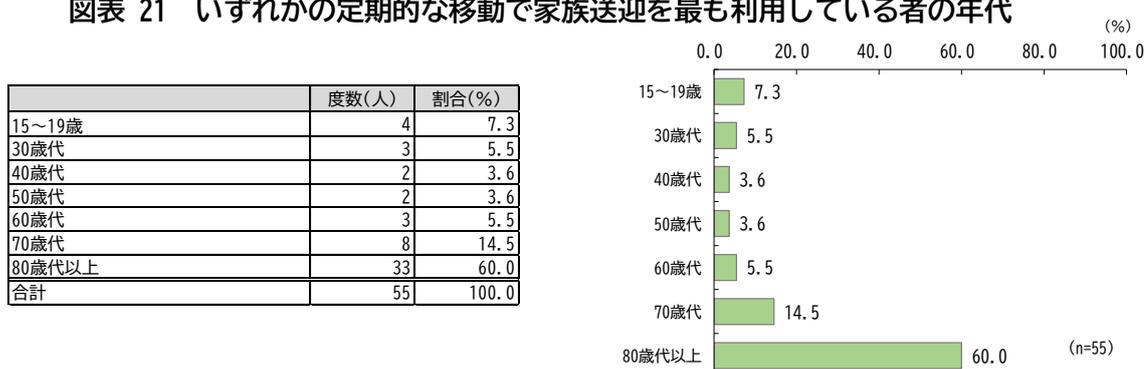
交通不便者の移動において、最も利用されている移動手段は、「家族の送迎」が 57.0%と最も多くなっており、「川上村営バス」の利用は、小海線との併用も含め、8.0%とわずかです。

「家族送迎」を最も利用している者の属性としては、「80歳代以上」が 60.0%と最も多くなっています。

図表 20 交通不便者の全移動において最も利用している交通手段



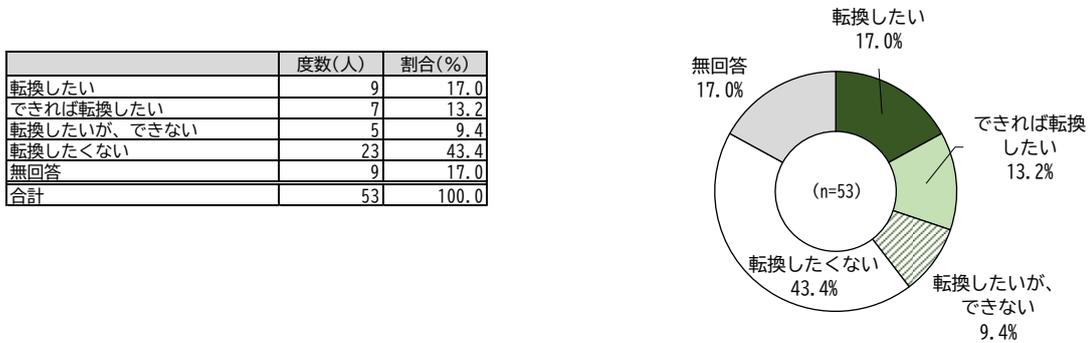
図表 21 いずれかの定期的な移動で家族送迎を最も利用している者の年代



(7) 家族送迎からの公共交通への転換意向

家族の送迎を利用している者のうち、家族送迎から「転換したい」「できれば転換したい」と回答する割合は30.2%です。一方、「転換したいが、できない」とする割合は9.4%、「転換したくない」とする割合は43.4%みられます。

図表 22 家族送迎から公共交通への転換意向

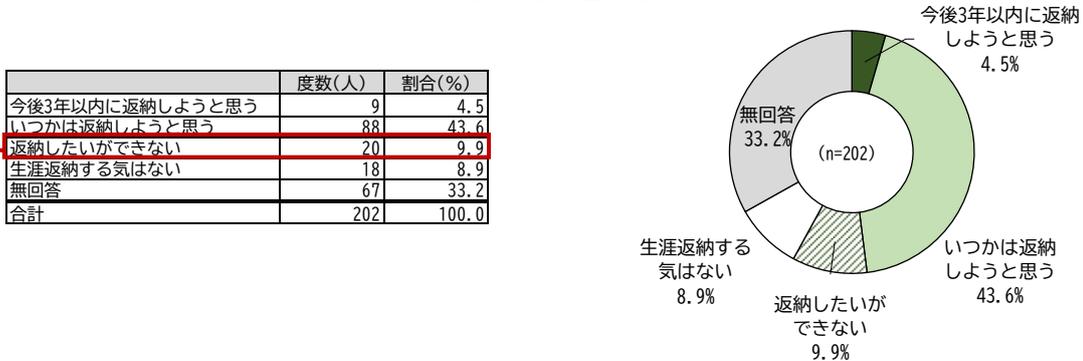


(8) 75 歳以上の運転免許証返納意向

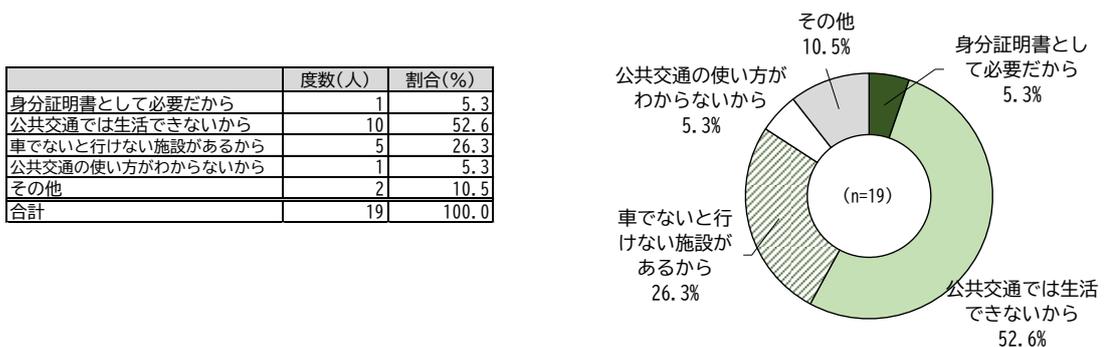
75 歳以上の回答者のうち、97 人の 48.0%は免許返納意向がある一方で、「返納したいができない」が9.9%、「生涯返納する気はない」が8.9%となっています。

「返納したいができない」と回答した理由としては、「公共交通では生活できないから」が52.6%と半数以上を占めており、車がない・運転できない状況でも生活できるよう、公共交通を維持していくことが必要といえます。

図表 23 運転免許証の返納意向



図表 24 運転免許証を返納できない理由



(9) まとめ

- ・ 村民の約 9 割は免許を保有していますが、交通不便者は 1 割ほどみられ、主に、高校生や 80 歳以上の高齢者が該当しています。
- ・ 村民の移動の多くは、村内で完結しています。
- ・ 通院目的では川上村診療所、買物目的ではナナーズへの移動が多くなっています。交通不便者においても同様の移動がみられます。
- ・ 定期的な移動のほとんどは、自家用車（自分の運転）でまかなわれています。村営バスの利用はわずかで、交通不便者においても家族送迎の利用が多くなっています。
- ・ 家族送迎を利用する者のうち、約 3 割は家族送迎から公共交通への転換を希望しています。
- ・ 75 歳以上において、約 5 割が免許返納意向を示しているものの、約 2 割は返納しないとしています。

4. 地域公共交通の運行及び利用状況

(1) 本村の地域公共交通網

広域の移動は小海線が担い、村内の移動は川上村営バスが担っています。村営バスは信濃川上駅から梓山を経由し、川端下を終点としています。

図表 25 川上村内の地域公共交通一覧

種別	路線名/系統	起点	終点	運行形態	運行主体 (委託先)	運行日	運行本数			運賃	事業主体
							平日	休日	備考		
鉄道	1 小海線	小諸	小淵沢	—	JR東日本	毎日	9便	9便	夏シーズンは臨時便2本	距離制運賃	JR東日本
		小淵沢	小諸				9便	9便	夏シーズンは臨時便2本		
路線バス	2 川上村営バス	川上駅 一部種沢野辺山	川端下 川上駅 一部種沢野辺山	定時定路線	(一財)川上村振興公社	毎日	9便 8便	8便 8便	—	信濃川上駅⇔川端下 580円	川上村

出典：鉄道：東日本旅客鉄道、バス：川上村

図表 26 川上村の地域公共交通の全体像

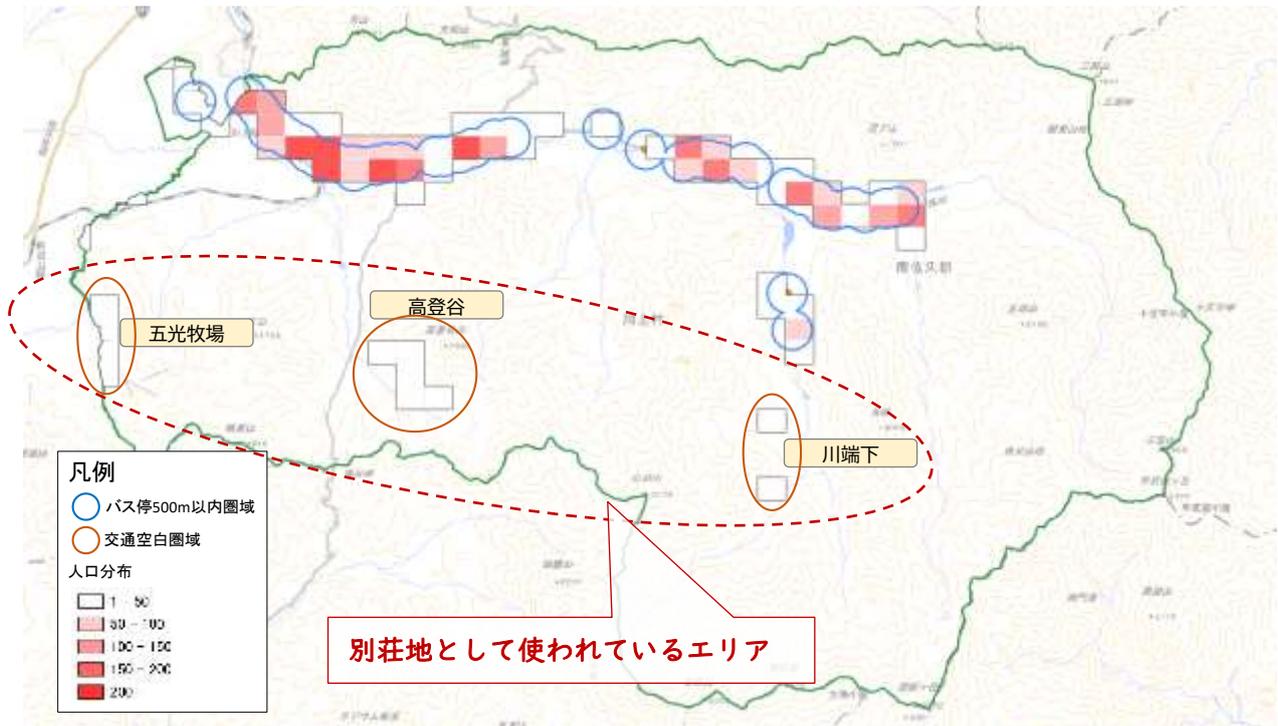


出典：川上村

(2) 地域公共交通の交通空白とカバー圏域

村営バスによる人口カバー率は、96.9%となっています。御所平地区の五光牧場付近、原地区の高登谷、および川端下地区の上流側は交通空白となっていますが、別荘地として使われており、常住者は多くありません。そのため、現在の村営バスの路線では、村民の全人口をカバーしている状況です。

図表 27 地域公共交通のカバー圏域の状況



出典：国土交通省「国土数値情報」をもとに加工

※人口はメッシュにより算出しているため、国勢調査等の統計と一致しない

(3) 地域公共交通のサービスレベルの評価

村内外への通院、村内への買物、および村外（小海・佐久方面、北杜方面）への通学が可能であるかを、図表 28 の通り、目的地を設定したうえで評価しました。

図表 28 サービスレベルの評価基準

目的行動	レベル	評価基準	備考	目的地
通院	午前中に往復できる	8:15頃までに来院でき、午前中に帰路につける	120分の滞在時間を確保	村内 川上村診療所 村外 佐久総合病院 本院（佐久市）
	午後に帰宅できる	診療受付時間（11:00まで）に来院、午後に帰路につける		
	利用ができない	診療受付時間（11:00まで）に来院不可、または帰宅便がない		
買物	午前中に往復できる	10:00頃に来店し、午前中に帰路につける	60分の滞在時間を確保	ナナーズ川上店
	午後に帰宅できる	10:00以降に来店し、午後に帰路につける		
	利用ができない	10:00以降に来店可能だが、帰宅便がない		
通学	通学可能	8:20までに登校、16:40以降に下校可能	—	小海・佐久方面 岩村田高校（佐久市） 北杜方面 甲陵高校（北杜市）
	通学不可	8:20までに登校不可、または16:40以前に下校が必要		

樋沢地区については、一部の便に限り通院、買物は可能ですが、通学の帰りは信濃川上駅 16:34 発のバスに間に合わないため、村営バスでの通学はできません。御所平地区以東については、村内の通院、買物および、小海、佐久方面の通学は、いずれも公共交通の利用が可能です。

北杜方面の通学は、何れの地区においても8時20分までに登校できません。

図表 29 地域別の川上村街地へのサービスレベルの評価

地区名	通院		買物 村内	通学	
	村内	村外		小海・佐久方面	北杜方面
樋沢	△	△	△	×	×
御所平以東	◎	○	◎	◎	×

【凡例】

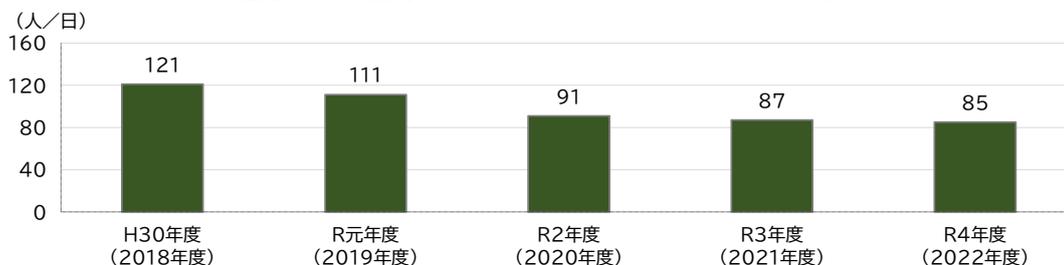
- ◎ 午前中に往復できる/通学可能
- 午後に帰宅できる
- △ 曜日限定で利用ができる
- × 利用ができない/通学できない

(4) 地域公共交通の利用状況

1) 鉄道の乗車人員

信濃川上駅の1日平均乗車人員の推移をみると、平成30(2018)年度以降減少を続け、令和4年(2022)年度でおよそ7割に落ち込んでいます。なお、令和5年4月1日時点で、高校生は79人となり(寮生を含む)、小海線の利用者は、高校生以外の利用者はわずかであると考えられます。

図表 30 信濃川上駅の1日平均乗車人員の推移



出典：東日本旅客鉄道

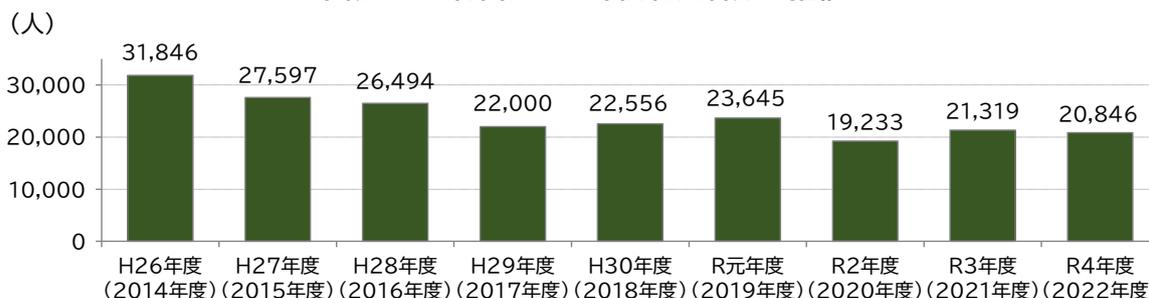
2) 村営バスの利用者数及び運行に係る行政支出額の推移

バスの年間利用者数は、平成26(2014)年度以降減少し、平成29(2017)年から令和元(2019)年度まで約2.2万人前後で推移していました。令和2(2020)年度に1.9万人まで減少した後は2万人台に回復を見せています。

主な村営バスの利用者となる高校生の人数が減少する中、平成29(2017)年度以降、大きく落ち込むことなく、2万人台で推移しているのは、外国人農業従事者等による利用が理由と考えられます。

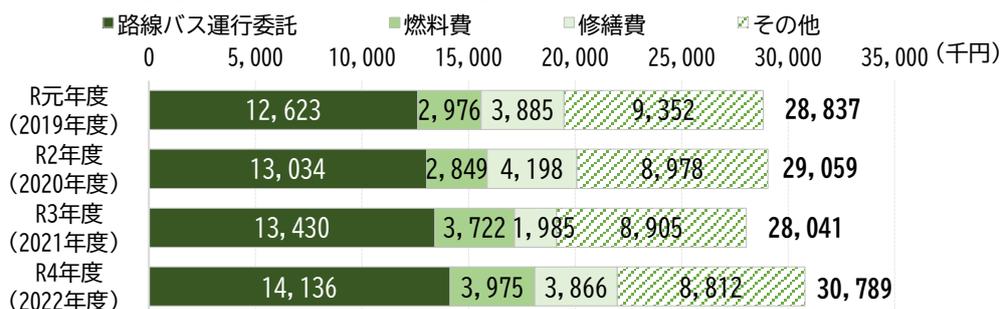
また、図表32に示す村営バスに係る行政支出額は、令和4(2022)年度で約3,000万円となっています。令和3(2021)年度からは、主に運行委託経費と燃料費の影響で増加しています。

図表 31 村営バスの年間利用者数の推移



出典：川上村

図表 32 バスの運行に係る行政支出額の推移



出典：川上村

3) 村営バスの年間利用者数及び1便あたり利用者数及び行政の支出

図表 33 に示す令和元（2019）年～令和4（2022）年度の1便あたり利用者数は、3.5人前後と、横ばいで推移しています。

1乗車あたりの行政支出を図表 34 に示します。令和4（2022）年度は1,477円/人で、令和元（2019）年度に比べると約21%増えています。

図表 33 村営バスの年間利用者数及び1便あたり利用者数

路線名	年間利用者(人)				1便あたり利用者(人)			
	R元年度 (2019年度)	R2年度 (2020年度)	R3年度 (2021年度)	R4年度 (2022年度)	R元年度 (2019年度)	R2年度 (2020年度)	R3年度 (2021年度)	R4年度 (2022年度)
川上村営バス	23,645	19,233	21,319	20,846	3.9	3.2	3.5	3.4

出典：川上村の集計をもとに算出

図表 34 村営バスの行政支出額及び1乗車あたりの行政の支出

路線名	行政の支出(千円)				1乗車あたりの行政の支出(円/人)			
	R元年度 (2019年度)	R2年度 (2020年度)	R3年度 (2021年度)	R4年度 (2022年度)	R元年度 (2019年度)	R2年度 (2020年度)	R3年度 (2021年度)	R4年度 (2022年度)
川上村営バス	28,837	29,059	28,041	30,789	1,220	1,511	1,315	1,477

出典：川上村の集計をもとに算出

(5) 乗車調査からみる村営バスの利用状況(乗車調査の結果)

路線の改善点を把握するため、利用状況を把握する乗車調査を実施しました。ここでは、川上村営バスの利用状況について整理します。

1) 調査概要

調査概要は以下の通りです。

対象路線	村営バス（川端下 ⇄ 川上駅・樋沢野辺山）
対象者	バス利用者（観光客を含む、スクールバス利用者を除く）
調査期間	2023年10月23日（月）、24日（火）始発便～最終便
調査方法	平日2日間、調査員が対象路線の全便・全区間に乗り込み、実施 （調査員が日本人と判断した利用者については、アンケート用紙を渡し、乗降バス停および属性、利用目的の記入を依頼。外国人と判断した利用者、アンケート回答を拒否した利用者については、調査員が乗降バス停を記録）
有効対象数	202人（内訳 日本人利用者：85人／外国人利用者：117人） ※調査時期は、日中の農作業が概ね終わっていることもあり、外国人については日常生活以外の移動も発生していると考えられる

2) 利用者属性

調査実施期間中に把握した利用者は202人で、その属性をみると、高校生が24.8%、高校生以外の日本人が17.3%、外国人が57.9%となっています。

図表 35 利用者の属性

区分	度数(人)	割合(%)
高校生	50	24.8%
その他日本人	35	17.3%
外国人	117	57.9%
合計	202	100.0%

3) 利用目的(日本人のみ)

利用者のうち、日本人77人の利用目的をみると、通学が64.9%、通所・デイサービス（通勤）が7.8%であり、通院や買物の利用者は少ないといえます。

なお、その他の内容としては、「登山・キャンプ」や「観光」などの目的による利用がみられます。

図表 36 利用者の移動目的

移動目的	度数(人)	割合(%)
通学	50	64.9%
通院	3	3.9%
買物	3	3.9%
その他	15	19.5%
通所・デイサービス	6	7.8%
合計	77	100.0

外出の目的 (その他)	居住地	度数(人)
お見舞い	川上村	2
帰省	村外	3
登山・キャンプ	村外	4
観光	村外	6

4) 1日あたりの便別の利用状況

1日あたりの便別利用状況は、高校生の通学と帰宅時間となる、朝の1便（6：47 川上駅着）と14便（18：09 川上駅発）は最も利用が多くなっています。日中は少数ですが、利用が全くない便はみられません。

図表 37 便別 利用状況

下り:川端下 → 川上駅・樋沢野辺山

便番号	川上駅 着時刻	乗客数			合計	単位:人/日	
		高校生	その他 日本人	外国人		R2~R4 平均*	R2~R4 10月平均**
1便	6:47	12	0	4	16	10	14
3便	8:15	0	3	3	6	7	9
5便	10:42	0	3	1	4	3	4
7便	13:27	0	4	3	6	2	4
9便	15:05	0	1	5	6	1	3
11便	16:34	0	0	5	5	1	2
13便	17:59	0	0	6	6	2	3
15便	19:41	0	0	1	1	0	1
合計		12	10	27	48	26	40

朝_駅着
日中便
夕_駅着

上り:樋沢野辺山・川上駅 → 川端下

便番号	川上駅 発時刻	乗客数			合計	単位:人/日	
		高校生	その他 日本人	外国人		R2~R4 平均*	R2~R4 10月平均**
2便	7:02	0	0	2	2	2	2
4便	8:36	0	1	1	1	1	1
6便	10:57	0	2	1	3	3	3
8便	13:42	0	2	2	4	3	3
10便	15:24	0	1	3	4	4	5
12便	16:49	4	3	5	12	7	11
14便	18:09	7	0	10	17	6	10
16便	19:56	1	0	8	9	3	5
17便	20:55	2	0	2	4	1	2
合計		14	8	32	53	30	43

朝_駅発
日中便
夕_駅発

*川上村調べ(令和2~4年度の平均)/** 川上村調べ(令和2~4年の各年10月の平均)

5) バス停別の乗降者数

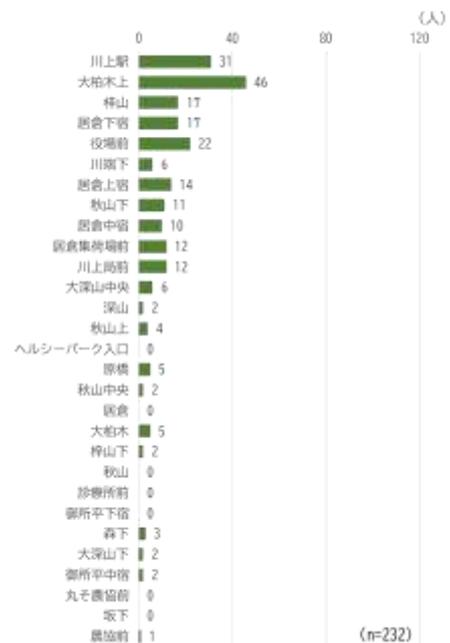
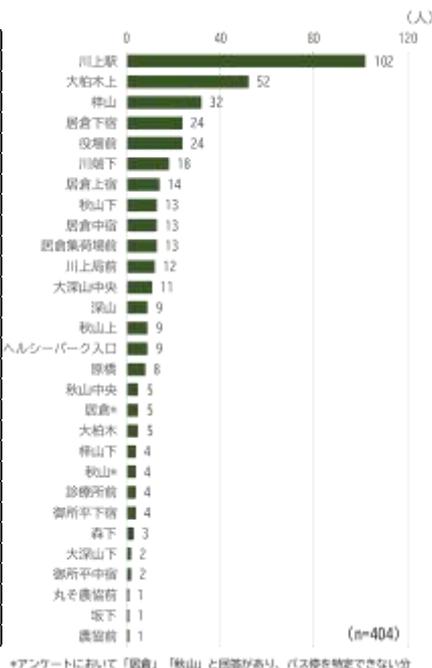
バス停別に乗降者数の比率をみると、「川上駅」が25.2%、次いで「大柏木上（ナナーズ川上店の最寄りのバス停）」が12.9%となっています。そのうち外国人利用者をみると「大柏木上」の乗降が最も多くなっています。次いで「川上駅」「役場前」と多く、「川上駅」は買物や村外への移動に利用されていると想定されます。

図表 38 バス停別 乗降者数

【バス停別の乗降者数】

【うち、外国人の乗降者数】

バス停名	乗降者数
川上駅	25.2%
大柏木上	12.9%
梓山	7.9%
居倉下宿	5.9%
役場前	5.9%
川端下	4.5%
居倉上宿	3.5%
秋山下	3.2%
居倉中宿	3.2%
居倉集荷場前	3.2%
川上局前	3.0%
大深山中央	2.7%
深山	2.2%
秋山上	2.2%
ヘルシーパーク入口	2.2%
原橋	2.0%
秋山中央	1.2%
居倉*	1.2%
大柏木	1.2%
梓山下	1.0%
秋山*	1.0%
診療所前	1.0%
御所平下宿	1.0%
森下	0.7%
大深山下	0.5%
御所平中宿	0.5%
丸そ農協前	0.2%
坂下	0.2%
農協前	0.2%



*アンケートにおいて「居倉」「秋山」と区別があり、バス停を特定できない分

6) 小海線との乗り継ぎ状況

村内利用者における小海線との乗り継ぎ状況は、朝と夕方の便は高校生が多く乗っていることもあり、乗り継ぎが多くなっています。日中も外国人利用者の買物等での移動による乗り継ぎがみられます。

図表 39 便別 村内在住者における小海線への乗り継ぎ状況

	あり	なし
朝 駅着(n=26)	96.2%	3.8%
日中便(n=9)	33.3%	66.7%
夕 駅発(n=28)	96.4%	3.6%

(6) 交通事業者における運行上の課題

運行上の課題、改善点を把握するため、運行主体である川上村振興公社にヒアリングを実施しました。そのなかで挙げられた課題は次の通りです。

- ① 現在 3 名で運行しているが、将来的な運転手の不足が懸念される。
- ② 16:49 に「川上駅」出発の便はダイヤの余裕が全くないため、次の便に支障をきたす可能性がある。
- ③ 外国人利用者のなかには、料金設定や利用方法がわかっていない者が時折みられる。

(7) まとめ

● 地域公共交通の運行状況

- ・ 村営バスの人口カバー率は、96.9%と、ほとんどの人口をカバーしています。
- ・ 地域公共交通を利用することで、概ね通院、買物、通学等の移動を行うことができるようになっています。ただし、樋沢地区においては一部の便に限り、通院、買物が可能です。

● 地域公共交通の利用状況

- ・ 鉄道の 1 日平均乗車人員は、平成 30（2018）年度以降、減少傾向がみられます。一方、村営バスの利用者は、平成 29（2017）年度まで減少していましたが、その後は 2 万人台で推移しています。高校生の人数が減るなかで、大きく利用が落ち込むことなく推移しているのは、外国人農業従事者等の利用によるものと考えられます。
- ・ 1 便あたり利用者数は 3.5 人前後で推移しており、ある程度の輸送量を確保する必要があります。

● 村営バスの運行に係る費用

- ・ バスの行政支出額は、増加傾向にあります。
- ・ 1 乗車あたりの行政支出は、令和 4（2022）年度は 1,477 円/人で、令和元（2019）年度に比べると約 21% 増えていますが、大幅に費用がかかることなく、抑えられている状況です。

● 村営バスの利用状況

- ・ 村営バスの利用者のうち、外国人利用者は、57.9%と半数以上を占めており、外国人農業従事者等は、本村の地域公共交通を支える重要な利用者といえます。
- ・ 村営バスの利用の時間帯は、朝・夕の通学時だけでなく、日中も一定数の利用がみられます。
- ・ 乗降のバス停をみると、信濃川上駅や、村内の医療機関や商業施設への移動が多くみられます。
- ・ 信濃川上駅では、朝・夕の通学に限らず、日中の利用も一定数みられるため、小海線との接続も必須となります。

5. 現状・課題のまとめ

本村の地域公共交通と、それを取り巻く環境の現状と課題を図表 40 に示します。

図表 40 現状と課題のまとめ

	現状	今後の方向性
本村の都市構造の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 川上村の面積の大半は山林が占め、可住地（平地）は主に千曲川沿いに限られている。 千曲川沿いに走っている長野県道 68 号梓山海ノ口線の周辺に医療機関、商業施設等が立地し、主に、川上村役場から信濃川上駅の間にかけて集中している。 村内には高等学校以上の学校はないため、高校生以上の学生は他市町村に通学する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 信濃川上駅から村役場の間に分布する主要施設への移動に対応する必要がある。 今後も、高校生以上は村外へ通学する必要があるため、小海線と接続し、通学の時間に対応した地域公共交通が求められる。
人口推移と今後の見込み	<ul style="list-style-type: none"> 日本人人口は減少傾向で、高齢化率は 30% 以上、高齢者夫婦のみ及び高齢者単独世帯が年々増加傾向にある。一方、少子化に伴い、高校生は減少している。 外国人農業従事者等は、新型コロナウイルス感染拡大時期（令和 2（2020）～3（2021）年度）を除き、毎年度 700～1,000 人程度、村内に転入している。 人口の多くが長野県道 68 号梓山海ノ口線沿いに分布し、将来の分布も大きく変わらない。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口は減少するが、高齢者夫婦のみ世帯、単身高齢者世帯は増加し、家族送迎などに頼れない公共交通を必要とする交通不便者が発生する可能性がある。 今後も免許を保有していない外国人農業従事者等が 700～1,000 人程度転入すると想定すると、外国人でも利用しやすい地域公共交通が求められる。 人口分布は今後も変わらないため、引き続き現在の運行ルートを維持していくことが求められる。
免許保有状況・移動実態	<p>【運転免許証の保有状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 村民の約 9 割が免許を保有している。 交通不便者となる村民は、主に高校生と 80 歳代以上の高齢者である。また、免許を保有していない外国人農業従事者等も該当する。 <p>【村民の移動実態】</p> <ul style="list-style-type: none"> 村民の多くが自家用車（自分の運転）で移動している。 村民の移動の多くは、村内で完結している移動である。通学は、佐久市方面（佐久市・小海町）への移動が多い。 交通不便者は家族送迎で移動する者が多く、地域公共交通の利用者はわずかである。 交通不便者の中には家族送迎からの転換希望者が一定数いる。 75 歳以上の免許返納意向は約 5 割で、約 2 割は返納意向がない。 	<ul style="list-style-type: none"> 村民の多くは、現状、ほとんどが自家用車での移動であり、村営バスを利用する者はごくわずかである。しかし、交通不便者である高校生や高齢者、外国人農業従事者等が生活できるよう、村外への移動や、村内の主要施設への移動に対応した地域公共交通を維持していく必要がある。 家族送迎から公共交通への転換につなげるため、村民への利用の仕方などの情報を提供することも必要といえる。
地域公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 信濃川上駅での 1 日平均乗車人員は、平成 30（2018）年度では 121 人だったが、令和 4（2022）年度では 85 人と減少している。 川上村営バスの利用者数は、平成 26（2014）年度以降減少しているが、平成 29（2017）年以降は、大きく落ち込むことなく、2 万人前後で推移している。 1 便あたりの利用者は、3.5 人前後で推移している。 	<ul style="list-style-type: none"> 村外への移動には、鉄道は必要不可欠となるため、地域公共交通に加え、小海線の維持も重要といえる。 1 便あたりの人数が一定数みられるため、地域公共交通は、ある程度の輸送量を確保することが求められる。

	<p>【村営バスの整備状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 川上村営バスの人口カバー率は、96.9%と、村民のほとんどが地域公共交通を利用できる環境が整えられている。 <p>【行政支出の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和3（2021）年度までは3,000万円以下であったが、令和4（2022）年度には増加している。 1乗車あたりの行政支出は、令和4（2022）年度は1,477円/人で、令和元（2019）年度に比べて増加しているが、大きく増加することなく、比較的費用が抑えられている。 <p>【村営バスの利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主な利用者は高校生と外国人農業従事者等となっている。 利用目的は、高校生の通学、障がい者の通勤、高齢者の通院や買物となっている。なお、村外からの観光目的による移動もみられる。 朝・夕は高校生の通学の時間帯となり、最も利用が多い。日中は、外国人農業従事者等の買物等の利用が一定数みられる。 乗降の多いバス停としては、「川上駅」やナナーズ川上店の最寄りの「大柏木上」となっている。 小海線への乗り継ぎは、高校生の他、日中も一定数みられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 将来的にも人口分布は大きく変わらないため、引き続き、村民のほとんどが地域公共交通を利用できる環境を維持していくことが必要である。 比較的費用は抑えられているが、公的負担額に見合う利用者の確保のため、現在の主な利用者である外国人農業従事者等や、高校生、高齢者、観光客など多くの人に利用してもらうことは必要である。 高校生の通学・帰宅として利用されているため、朝・夕は、定期運行で、ある程度の輸送量がある車両を確保していく必要がある。 日中の移動は、障がい者や高齢者の通院や買物の移動があることに加え、外国人農業従事者等の利用があるため、日中も一定数の移動を確保でき、外国人でも利用しやすい運行が必要である。 通学や買物等での移動において、乗り継ぎされる信濃川上駅や、主要施設への移動に対応することが求められる。
<p>運行上の課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> 現在3名で運行しているが、将来的な運転手の不足が懸念される。 16:49に「川上駅」を出発する便はダイヤの余裕が全くないため、次の便に支障をきたす可能性がある。 外国人利用者のなかには、料金設定や利用方法がわかっていない者が時折みられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の維持には、運転手の確保は必須となり、新規雇用や担い手の育成などをしていくことが必要である。 余裕を持った運行のため、ダイヤの見直し・改善が求められる。 外国人農業従事者等への利用方法に関する周知は必要である。

第3章 地域公共交通の確保・維持に関する基本方針及び事業

各種調査結果を踏まえ、本村に求められる地域公共交通と確保・維持方針及び事業を示します。

1. 本村に求められる地域公共交通

本村では、多くの村民が自家用車での移動をしていますが、高校生や高齢者、障がい者をはじめ、自由に移動できる交通手段に限られる交通不便者が存在しています。また、本村には毎年、多くの外国人農業従事者等が転入していますが、その多くは免許を持っておらず、これら交通不便者も本村で生活していくには、地域公共交通が必要不可欠といえます。

よって、本村においては、誰もが自立した生活を送ることができるよう地域公共交通の確保・維持に努めます。

なお、交通不便者が自立した生活を送るには、以下の①～③の移動を担保することが求められます。

- ①朝・夕の、主に高校生の村外への移動
- ②日中の、主に外国人農業従事者等の村外の移動
- ③日中の、主に高齢者や外国人農業従事者等の村内の医療機関、商業施設への移動

そこで、本計画においては、上記①～③の移動を担う地域公共交通を確保・維持します。

図表 41 本村が確保・維持する地域公共交通網



2. 地域公共交通の確保・維持方針

(1) 定時定路による村営バスの運行

先の①～③の移動に対応するには、定時性及びある程度の輸送量が必要となることから、現状の定時定路による村営バスの運行を維持していきます。

また、高校生の通学や、外国人農業従事者等の村外への移動には、鉄道での移動が欠かせません。そのため、小海線沿線地域活性化協議会などと連携を図り、村外への移動を担う小海線の維持に努めます。

(2) 外国人農業従事者等や観光客への積極的な利用促進の実施

本村の地域公共交通は、村民が日常生活を送る上で十分に利用できる状態になっています。しかし、利用者数は減少傾向にあり、一方で運行にかかる経費は増加傾向にあります。

本村の日本人人口は減少し、地域公共交通の主な利用者である高校生が減少しています。一方、外国人農業従事者等が多く転入しており、その多くが地域公共交通を利用しています。また、本村には新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた時期を除き、年間 20 万人ほどの観光客が来訪しています。

本村の日本人人口は減少するなか、今後も地域公共交通を維持していくには、外国人農業従事者等や観光客により利用してもらうことが重要であり、そのための周知・利用促進を行います。

(3) 利用しやすい環境の整備

外国人農業従事者等や観光客に積極的な利用をしてもらうためには、利用しやすい環境を整えることが重要です。外国人農業従事者等に向けて、バス停やなどの表記の多言語化や、フリー乗降区間の設置など、より利用しやすい環境を整えていきます。

また、観光客に向けて、初めての来訪でも移動に困ることのないよう、バスマップの作成などによる地域公共交通の情報の充実や、観光拠点へのアクセス向上などの利便性向上を図ります。

3. 計画の目標値

確保・維持方針をもとに、地域公共交通の利用及び収支、公的負担に関する目標を以下の通り設定します。

(1) 地域公共交通の利用に関する目標

分類	指標	基準値 (R3年度)	実績値 (R4年度)		目標値 (R10年度)
村営バス	利用者数	21,319人	20,846人	⇒	21,319人以上
取得方法	企画課による集計				
目標値の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 今後も地域公共交通を維持していくには、外国人農業従事者等や観光客をはじめとした多くの人に利用してもらうことが重要となるため、利用者数を指標に設定する。 高校生人口が減少するが、本計画において利用促進等を図り、令和3年度の実績値を目標とする。 				

(2) 地域公共交通の収支率及び公的負担に関する目標

分類	指標	基準値 (R4年度)		目標値 (R10年度)
村営バス	① 公的負担額	3,079万円	⇒	3,079万円
	② 収支率	10.1%		11.5%以上
取得方法	① 企画課による集計 ②			
目標値の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き現在の運行を継続していくことから、将来的にも令和4年度の公的負担額を維持することを目標とする。 公的負担額に見合う利用者が確保できているかを測定するため、収支率を指標とする。公的負担額は維持するが、利用者数を増加させることを目標に掲げていることから、収支率は増加することを目標とする。ただし、外的要因（人件費の増加等）で公的負担が増加した場合は、収支率が下がってもやむを得ないものとする。 			

4. 事業一覧

本計画において実施する事業を示します。また、これらの事業が着実に実施され成果が現れているかを評価・検証するものとします。

図表 42 事業一覧

施策	事業	主な内容
(1) 地域公共交通 の運行・維持	1) 地域公共交通の運行	① 川上村営バスの運行
	2) 地域公共交通の維持	① 評価・検証及び改善の実施 ② 運転手の育成・確保
(2) 利用促進・ 利用環境の 整備	1) 村民への利用促進	① 村営バスの利用方法等の案内とお試し乗車券の配布 ② 定期券や回数券の案内・利用促進 a. 村内の中学生及び保護者への学校や広報を通じた周知 b. 70歳以上高齢者への無料定期券の周知
		① 来庁時等の利用案内 a. チラシ配布による利用方法の周知 b. 回数券の案内・利用促進 ② バス停やチラシなどの表記の多言語化
	2) 外国人農業従事者等に 特化した利用促進	① キャンペーンやイベント等における地域公共交通の 情報発信 a. 小海線沿線地域活性化協議会によるキャンペーン やイベント時の村営バスの周知 b. 登山やクライミングイベント等開催時の利用 案内・呼びかけの実施 ② 登山・キャンプ等の利用者向けの廻り目平までの運行 検討
		① 村営バスに関する情報発信 ② フリー乗降区間の設置検討
3) 観光利用の促進		
4) 情報発信及び 利用環境の整備		

5. 事業の詳細

(1) 地域公共交通の運行・維持

1) 地域公共交通の運行

①川上村営バスの運行

図表 43 に示す川上村営バスは、現状の運行を継続します。引き続き、交通不便者にあたる高校生の朝・夕の通学、日中の外国人農業従事者等の村外の移動、高齢者や外国人農業従事者等の村内の医療機関、商業施設への移動を担保するものとします。

また、村外の移動を担う小海線との接続ができるよう、鉄道の時刻に合わせて運行します。なお、小海線のダイヤ改正がされた際は、村営バスのダイヤも見直すものとします。ただし、便によっては接続が悪いため、JR 東日本に対し、村営バスとの接続を考慮したダイヤ編成やサービス向上などの運営面の改善を求めています。

加えて、一部、出発までに時間がない便があるため、余裕をもった運行を行えるよう、小海線との接続も踏まえ、ダイヤの見直し・改善を行います。

引き続き、ある程度の輸送量を確保できる車両で運行してまいります。バスの更新時には、適切な車両規模を判断し、燃料費等の向上を図ってまいります。

なお、川上村営バスは、総合計画で示す目指す姿の実現及び交通不便者の生活に欠かせない移動手段として、外国人農業従事者等や観光客を中心に利用してもらいながら維持・運行してまいります。確実に村営バスを確保・維持するため、地域公共交通確保維持事業を活用します。

図表 43 維持・運行する路線

路線名/系統	起点	終点	運行形態	運行主体 (委託先)	運行日	運行本数		事業 主体
						平日	休日	
川上村営バス	川上駅 一部樋沢野辺山	川端下	定時定路線	(一財)川上村振興公社	毎日	9便	8便	川上村
	川端下	川上駅 一部樋沢野辺山				8便	8便	

図表 44 フィーダー補助を受ける路線及び経費の負担割合

路線名	経費の負担割合
川上村営バス	国1/2 ※国補助で補填されない額は、村が負担

実施予定	計画期間中は現状の運行を継続。ただし、毎年度、運行・利用実績等の評価・検証を行い、必要に応じて運行内容を見直す
実施主体	川上村、(一財)川上村振興公社、川上村地域公共交通活性化協議会

2) 地域公共交通の維持

① 評価・検証及び改善の実施

計画を着実に実行していくため、毎年度、運行・利用実績などのデータを整理し、定期的に目標値に対する達成状況や各事業の進捗を評価し、運行内容の改善・見直し等を行います。

実施予定	毎年度実施
実施主体	川上村、(一財)川上村振興公社

② 運転手の育成・確保

全国的に公共交通事業の担い手不足が問題になっていますが、本村においても将来的な運転手不足が懸念されます。今後も村営バスを維持・運行していくため、交通事業者と連携・協力しながら、労働環境の向上や募集の呼びかけ、職場見学の機会を設けるなど、次の担い手の育成・確保に取り組みます。

実施予定	随時実施
実施主体	川上村、(一財)川上村振興公社

(2) 利用促進・利用環境の整備

1) 村民への利用促進

① 村営バスの利用方法等の案内とお試し乗車券の配布

村営バスと小海線の時刻表を掲載したオリジナルカレンダーを作成し、無料のお試し乗車券と利用方法を記載したチラシとともに村民に配布し、家族送迎からの転換や新規利用者の獲得などにつなげます。

実施予定	毎年度実施
実施主体	川上村

② 定期券や回数券の案内・利用促進

a. 村内の中学生及び保護者への学校や広報を通じた周知

これから高校生になる中学校卒業生とその保護者に対し、村営バスの利用方法や高校生通学バス助成制度などに関し、学校や広報等を通じて周知を図ります。また、インターネットを活用し、村営バスの利用時の懸念点等について意見や相談ができる機会を設けます。

実施予定	毎年度実施
実施主体	川上村

b. 70歳以上高齢者への無料定期券の周知

70歳以上の高齢者に対して無料定期券を発行しており、より多くの方に認知され、利用してもらえるよう、川上村社会福祉協議会が行っているサロンなどの村民が集まる機会などでの周知を行います。

実施予定	随時実施
実施主体	川上村

2) 外国人農業従事者等に特化した利用促進

① 来庁時等の利用案内

a. チラシ配布による利用方法の周知

本村には多くの外国人農業従事者等が転入しておりますが、その多くが免許を持っていません。中には自転車で移動する者がいますが、交通事故につながる可能性があり、事故防止の観点からも、村営バスを利用してもらえるよう、村内で実施される講習会などの村民が集まる機会や、来庁した際にチラシ配布をし、利用方法等について周知します。

実施予定	随時実施
実施主体	川上村

b. 回数券の案内・利用促進

高校生や高齢者以外にも発売している回数券の利用促進を行います。特に村営バスの利用の多い外国人農業従事者等に向けた回数券の案内を強化し、リピート率の向上や、適切な運賃の収入につなげます。

実施予定	随時実施
実施主体	川上村

② バス停やチラシなどの表記の多言語化

外国人農業従事者等は、本村の地域公共交通を支える重要な利用者です。外国人でも村営バスを利用しやすいよう、バス停や回数券、村ホームページ及びチラシ・マップ、時刻表などの情報案内の表記の多言語化を行います。

実施予定	随時実施
実施主体	川上村

3) 観光利用の促進

① キャンペーンやイベント等における地域公共交通の情報発信

a. 小海線沿線地域活性化協議会によるキャンペーンやイベント時の村営バスの周知

小海線沿線地域活性化協議会と連携し、「小海線ファンサイト」への村営バスの周知を行います。また、JR東日本が行っている小海線のキャンペーンやイベント開催などとも連携し、地域公共交通の観光利用促進を図ります。

実施予定	サイトへの情報掲載・イベント等の企画・実施：随時実施
実施主体	川上村、小海線沿線地域活性化協議会

b. 登山やクライミングイベント等開催時の利用案内・呼びかけの実施

アウトドア雑誌が企画・運営を行うアウトドアイベント等の開催の際、イベント公式ホームページに、開催場所までの地域公共交通でのアクセスの仕方や村営バスの利用方法等を掲載します。また、積極的な地域公共交通の利用呼びかけを行い、促進を図ります。

実施予定	随時実施
実施主体	川上村

②登山やキャンプ等の利用者向けの廻り目平までの運行検討

現在、終点を川端下までとしており、地域公共交通の利用の場合、観光拠点となる廻り目平までは川端下から 50 分以上歩く必要があります。観光拠点のアクセス向上に向け、川端下から廻り目平までの運行が可能か検証し、目途が立ち次第、便や曜日、季節などによって実証運行を実施します。

実施予定	令和6～7年度より検証、令和8年度から実施
実施主体	川上村、(一財)川上村振興公社、川上村地域公共交通活性化協議会

4) 情報発信及び利用環境の整備

①村営バスに関する情報発信

村民、外国人農業従事者等、観光客など、多くの人に利用してもらえるよう、時刻や料金設定などの情報を村ホームページに掲載します。また、時刻表への最寄りの施設名の記載や、小海線と接続する村営バスの便情報の掲載、バス停への改善など、わかりやすい情報発信に努めます。

加えて、外国人農業従事者等や、観光客など、村に初めて来た人でも困難なく移動できるよう、村内の施設とバス停の情報等がまとまったマップを作成し、村ホームページに掲載します。

実施予定	情報発信：随時実施 マップ作成：令和6年度より実施 村ホームページへの掲載：令和6年度以降実施
実施主体	川上村

②フリー乗降区間の設置検討

自宅の近くにバス停がないなどの課題もあげられており、バス停以外でも乗降できる区間を検討し、また、フリー乗降区間を設けることが可能か検証します。安全性を確実に担保できることを重視したうえで設置の有無を判断し、警察協議を行うものとします。

実施予定	令和6年度より検証
実施主体	川上村

6. 事業実施スケジュール

図表 45 に事業実施スケジュールの一覧を示します。

図表 45 事業実施スケジュール一覧

施策	事業	主な内容	スケジュール					
			R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	
(1) 地域の運行・維持	1) 地域公共交通の運行	① 川上村営バスの運行	現行の運行を継続					
	2) 地域公共交通の維持	① 評価・検証及び改善の実施	毎年度実施					
		② 運転手の育成・確保	随時実施					
	(2) 利用促進・利用環境の整備	1) 村民への利用促進	① 村営バスの利用方法等の案内とお試し乗車券の配布	毎年度実施				
② 定期券や回数券の案内・利用促進								
a. 村内の中学生及び保護者への学校や広報を通じた周知			毎年度実施					
b. 70歳以上高齢者への無料定期券の周知			随時実施					
2) 外国人農業従事者等に特化した利用促進		① 来庁時等の利用案内						
		a. チラシ配布による利用方法の周知	随時実施					
		b. 回数券の案内・利用促進	随時実施					
② バス停やチラシなどの表記の多言語化		随時実施						
3) 観光利用の促進		① キャンペーンやイベント等における地域公共交通の情報発信						
		a. 小海線沿線地域活性化協議会によるキャンペーンやイベント時の村営バスの周知	随時実施					
	b. 登山やクライミングイベント等開催時の利用案内・呼びかけの実施	随時実施						
	② 登山・キャンプ等の利用者向けの廻り目平までの運行検討		検証	実証運行実施				
4) 情報発信及び利用環境の整備	① 村営バスに関する情報発信		随時実施					
	② フリー乗降区間の設置検討		検討・検証	警察協議				

7. 計画の推進

(1) 各主体の役割

本計画に基づく公共交通の維持・運行、その他関連する事業は、「交通事業者」「川上村」及び関係機関、有識者などで構成される「川上村地域公共交通活性化協議会」（以下、協議会という）において管理・推進していきます。図表 46 に本計画における各主体の役割を示します。

図表 46 各主体の役割

主体	役割
川上村地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通の維持・改善の協議 ・ 計画の評価・検証実施 ・ 関係機関の合意形成 ・ 利用促進の検討
行政	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画全体の管理 ・ 交通事業者、村民、関係機関の調整 ・ 村営バスの維持、見直し内容検討 ・ 協議会の開催・調整
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通の担い手として、安全な交通サービスの提供 ・ 利便性向上に向けた取組みや調整
村民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通事業に対する理解を深める ・ 地域公共交通の利用

(2) 評価・検証と改善のサイクル

計画を着実に実行していくため、毎年度、運行・利用実績などのデータを整理し、定期的に公共交通の利用に関する目標、収支・公費負担の目標の状況と各事業の進捗を評価し、改善を行います。

村民、交通事業者、行政関係者等で構成する「川上村地域公共交通活性化協議会」において、評価結果を共有するとともに、次年度に向けた改善策を検討します。なお、事業は毎年4月から実施するものとします。

加えて、計画最終年度には、本計画の総括を行い、改善点等を次期計画に反映させるものとします。

図表 47 事業実施、評価・検証と改善の年間スケジュール

PDCA	内容	時期
計画 (Plan・Action)	当該年度評価・検証結果にもとづいて次年度の事業計画を策定	1～2月
実施 (Do)	年次事業計画に基づき事業を実施	4～翌3月
評価・検証 (Check)	事業の進捗／目標値等から運行の課題を導出	12月

川上村地域公共交通計画

令和6年3月

発行者 川上村

川上村大字大深山 525

電話 (0267) 97-2121

編集課：企画課
