

Ⅱ. 地域総合研究センター特別調査・研究員活動報告

1. 中山間地における地域交通の再生と地域づくり ー入山辺地区における地域主導型交通を事例にー

松本市地域づくりインターン第1期生・入山辺地区担当 岩垂 綾

1. はじめに

(1) 研究の背景

1年目は、入山辺地区は、高齢化が進み中間山地という立地から、中山間地における地域課題は何か考えた。2年目となる本年度は、当初から研究・調査目的であった中山間地における交通問題に着目し、買い物弱者や交通弱者の視点から解決の糸口を探っていくこととする。

地域の交通問題の1つとして挙げられていた、アルピコ交通入山辺線の廃止^{資料1-1)}に伴って新たに運行される地域主導型交通を題材として、生活交通の活用・地区内外の利用者を増し、地域間を繋ぐ公共交通の利便性の向上や地域主導型交通の可能性について考えていきたい。

(2) 研究の目的

高齢化が進む中山間地では、地域交通のあり方が議論されている。入山辺地区内でも同様に、地域交通が課題として認識されているテーマのひとつである。これまでも地域住民らが主体となって課題解決を試みてきたが、アルピコ交通の入山辺線が廃止されることを受け、代替策として地域主導型公共交通^{資料1-7)}が運行されることになった。こうしたことから地域交通から見た、買い物弱者・高齢者支援に関わる課題を明確にし、入山辺独自の実践モデルを如何にしたら見出せていけるのかを明らかにする。また、地域住民の高齢化に伴って、地域の交通環境の変化が、人々との生活にどのように影響を与え、そのような変化に対応をしていくことができるのかということを明確にしていくことが、本研究の目的である。

(3) 検証方法

交通問題についてのアンケートや話し合いの議事録を元に、地域交通に対する住民に対するヒヤリング調査を行った。その調査の結果を受けて、問題の洗い出しを行い、現在の交通問題や買い物の

実態把握を通して、地域主導型交通のあり方を考える。また2017年1月に開催された公民館研究集会における地域交通を題材とした分科会での他地区・松本市（行政）とのディスカッションを踏まえて、入山辺地区の地域特性を踏まえた地域公共交通のあり方の検証を行うものである。

これらの検討を通して、地域交通の環境変化から生じる課題を明らかにし、入山辺地区にふさわしい地域交通とは何か。また、その交通がもっているポテンシャルを地区の中でどう活かせるのかを考えていくこととする。

2. 調査研究の概要

(1) 現状の把握

地域づくりインターンとしての活動の2年目となる本年度においては、1年目の対象であった高齢者が本当に困っていることは何か考え、高齢化が進む中山間地域の交通問題について、解き明かしたいと思う。

入山辺地区内でも過疎化が進み、地域の高齢化も急激に加速している。こうしたことは中山間地域全体で共通する問題と言えるが、入山辺地区では、松本市内の中でも、そのような傾向が顕著に表れている。高齢化率が40.5%（平成29年3月1日現在）と著しく高く、地区の人口の約4割が65歳以上である。入山辺では日常の生活を営む上で自動車は必須であるが、利用できない高齢者が多くいることが一般的に問題視されており、生活交通を確保するための施策が重要とされている。

入山辺は、中央に薄川が流れ、両岸段丘上にある集落が点在し、標高は600～1,400mとなっており、地区内の標高差は大きい。市街地と県道和田線とで結ばれ、公民館から松本城まで5km、車で15分と比較的近い立地条件なことから、多くの高齢者が自分自身で所有する自家用車に依存して生活を成り立たせている。そのため高齢者の方たちは「買い物や通院の際には自家用車に乗って済ますこと

ができ、もしも何かあったとしても近隣との相互扶助や送迎ボランティアの活用によって対処することができる。そのため、交通面では不便を感じていない。」という意識が根強い。

だが、高齢になり体が動かなくなったり、高齢者の交通死亡事故が急増していることから、高齢になるにつれて自分で車を運転し出かけることは難しくなっていくため、早い段階で対処をしなければ、いずれ出掛けることができなくなってしまう、家にひきこもりになってしまったりするケースも生じてくるように思われる。このような、入山辺に代表されるような中山間地域におけるテーマとして地域交通の問題が挙がってきたことから、地域住民の中で課題解決に向けた取り組みを進めていくこととした。

しかしながら、公共交通の利用者が減少しており、業者も便数の減や運行区間の短縮等に対処してきたが、利便性が悪く利用者増に至らない悪循環が止まらないことから、平成29年3月31日をもってアルピコ交通・入山辺線が廃止された。そこで、早急に代替の公共交通システムを地区内で作らなければならなくなり、今一度、住民の生活交通について、どのような利用がなされているかアンケート調査を各町会長を中心に行うこととした。

アンケート調査の結果、今現在では入山辺の大半の高齢者は、自家用車・路線バス・送迎ボランティアなどを利用しているため、買い物・通院面では、高齢者は大きく困っていることはなく自分で解決できていることがわかった。では、現在、交通問題で一番困っているのは誰であり、どういった点が困っているのだろうか。アンケートとヒヤリング結果によれば、交通手段が、自転車・徒歩・路線バス・家族の送迎のみで、「行きたい時に行きたいところへスムーズに行くことができない」「行く場所が限られてしまう」など、車・バイクの免許を取得していない中・高生から不便さを感じている声が聞かれた。特に交通に対して、中高生が高齢者よりも不便を感じているということは、自分自身、盲点だった。体が動くからどこでも行けるのではなく、体が動くからこそ、自分の思いとは別に、行動範囲が狭まることに對して不便さを感じているのだということがわかった。それに伴い、不便さを感じていることで、自身の住んでいる地区から離れて暮らすだけの選択肢へと狭められてしまい、若者の地元離れが進んでしまうように思う。そういった問題も含め、廃線が決まった路線バスに代わり、どのような交通が

必要とされているのか地区で案を取りまとめるために、交通対策協議会が発足された。^{資料1-1)}

交通対策協議会は、各町会、町会長が主体となって運営していくこととした。代替バス運行にあたって何回か運営会議が設けられ、入山辺ではどういった運営方法が入山辺に合っているのかが話し合われた。その結果、最終決定として、このような運行ルートが決定した。「通勤・通学便：平日毎日運行」「通院・買い物便：北ルート金曜日運行・中央ルート月・水・木曜日運行・南ルート火曜日運行」と、大きく通勤・通学便と通院・買物便の2つに分けられ、入山辺地区を北・中央・南の3つのルートに分け、在来のバスの利用頻度の多い曜日ごと各ルートに設定した。^(P5、図2参照)

(2) 入山辺の概要と地域が抱える交通課題

入山辺地区は、松本市の東端の中山間地に位置する。この地区の既存の公共交通手段であった入山辺線は、昭和初期(昭和5年の時刻表に記載～アルピコ交通調べ)から平成29年3月31日まで運行されていた公共バスである。定期路線バスが松本駅前のバスターミナルから県道沿いを通り、舟付・奈良尾・三反田・大和合まで往復14便が運行され、住民の足として利用されてきた。だが、自家用車の個人所有が増えていったことで、公共交通の利用が減少していくこととなった。入山辺線も便数の減少や運行区間の短縮等により、運行継続に向けた対処をしてきたが、便数減少に伴ってバスの利便性が悪くなり、利用者数の減少に至るという悪循環が止まらずにきている。また高齢化に伴って、運転免許証を返納している人が増えているため、通院・買物の足の確保が困難になってくるのが今後予想される。それに加えて、車・バイクの免許を持たない若年世代にとって、通勤・通学での公共交通の利用は不可欠であり、代替交通は必要である。^(P5、図2参照)

3. 入山辺の経緯

(1) 地域主導型交通の過程まで

① 地域主導型交通への決定打

今から7年前の、市長との街角トークにて、入山辺の交通環境の衰退・将来に対する不安や交通対策が議題にのぼり、入山辺地区としての要望を提案した。その後、入山辺地区ではするじゃん会が発足し、その会の中で、地域交通の問題が話し合われてきた。そうした地域住民の主体的な取り組みの

成果として、送迎ボランティアなどの活動も取り組まれてきた。

しかしながら、公共交通の利用が減少し、路線バスの便数の減少や運行区間の短縮等により、利便性が悪く利用者増に至らず、悪循環となり、路線バスの廃止が決定した。路線バスの廃止をきっかけに、代替交通となる入山辺の交通を早急に何とかしなければと、多くの代替交通の案が出された。

生活交通がなくなってしまうと、地域の損失が大きく、町会で費用の負担が出たとしても、代替交通を運行していくことができないかということになり、乗り合いタクシー、デマンドバス、コミュニティーバス、定時路線バスなどの代替交通の案が出された。このような、地域住民の意見から、地域で運行するという方向で、意見が固まった。

②地域主導型交通に向けての準備

代替交通の運行に向けて、入山辺では、どのような運行形態が望ましいのか？町会長を中心に各町会にアンケートを全戸配布した（アンケート結果集約 資料図-2）。その中で、既存の路線バス利用者と今後、利用するであろう人を目的別で調べた結果、通勤・通学朝・夕のルートと通院・買物昼ルートの2つが必要という結果になった。バス路線を設定するうえで、既存のバス路線のようにバス停留所まで行くのに遠く、利便性が悪い点や運行時間・本数が少ないことが一番ネックとなり、利用者減を招いていた。既存のバス路線・バス停留場に加え、集落内を廻りバス停留所に行くのも便利なコースを集落ごと曜日や時間を分け運行することとし、地域運行の特色を活かして利便性向上を図る入山辺独自の地域主導型公共交通として動き始めた。

③地域主導型交通に対しての地域住民の主体性

新たにバスを運行するにあたって、入山辺らしい地域に根ざした、地域の足となるバスという意識が地域住民の中で強かったことから、バス停やバスのロゴは入山辺にちなんだ物にしたいと考え、地域の方々のアイデアが随所に出た。

デザインは、入山辺在住の30代女性デザイナーの方に考えてもらい、バス停と時刻表の案内看板の素材を、昨年雨水被害で出た倒木を利用し、入山辺の資源を使ったバス停を作れないか？という意見が出され、雨水被害木の切り出しや、木の加工を入山辺地区の財産区の議員さん・地区の大工さん・有志の方々と作業をし、手作りのバス停を作ることが

できた。(写真-1・2)

地域住民自らの手で、バス停を一から作っていくことで、愛着が湧いたようで、より一層自分たち地域のバスという意識に繋がったように思える。



写真-1 案内看板の構図についてミーティング風景



写真-2 既存の停留所と新たに作る案内板のサイズを測り確認作業風景



写真-3 入山辺にちなんだ、ぶどうをあしらったロゴデザイン



写真-4 雨水被害木を案内看板にするための作業-1



写真-5 雨水被害木を案内看板にするための作業-2



写真-6 雨水被害木を使ったバス案内板完成

(2) 入山辺における地域主導型交通の事業の経緯

平成26年7月、路線バス事業者から入山辺地区に対して、不採算バス路線の見直しについての協議の依頼がある。翌年、平成27年度、路線バス事業者による乗降調査が2回行われ、その調査結果を入山辺地区にて説明された。平成28年度4月、路線バス事業者から、松本市に対して「9月末を目途に、三才山線・入山辺線・中山線の3路線を廃止する」との申し入れがあった。それを受けて、入山辺においても、地域の公共交通がなくなってしまうこ

とから、地域の交通の確保に向けて、地域主導型交通を事業化することとなった。

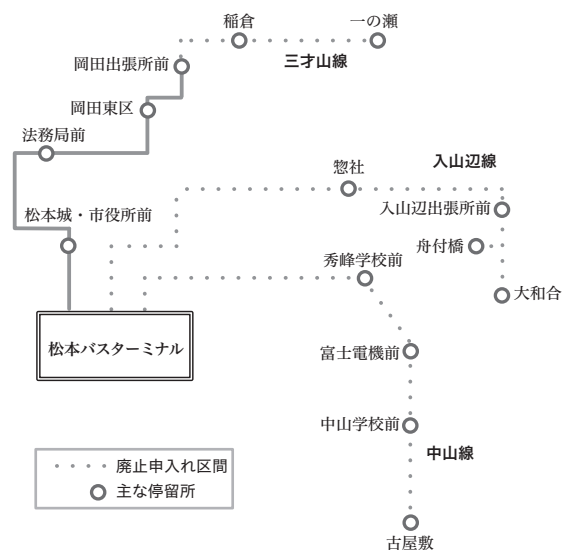


図1. 廃止路線図

(3) 入山辺地区代替交通の事業内容

入山辺地区にて、説明を受け、平成28年度6月に交通対策協議会を立ち上げ検討を開始した。7月中旬には641世帯アンケートを実施し542世帯から回答があり（回収率84.6%）、入山辺線に関わる交通手段と回答した世帯が441（82%）であった。この、アンケート結果を基に、通勤・通学・通院・買い物の地区の方が主に利用している生活交通を分野ごとのルート調査を行い、運行計画を作成し、地区の皆さんに説明会を行い、そこで出された意見を集約して、最終の運行計画がまとまった。次頁の表-1は、アンケート結果を集約したものである。

(4) 運行内容

地域主導型交通の運行の内容については、下記とした。

★路線名

入山辺線

★運行日平日運行（土休日、年末年始は運休）

★運行内容 1日9便

①通勤・通学便

- ・1日4便（朝夕運行。行き2便、帰り2便）
- ・マイクロバス（29人乗り）による運行
- ・現行の入山辺線のルートを週5日運行

②通院・買い物便

- ・1日5便（日中運行。行き2便、帰り3便）
- ・ジャンボタクシー（9人乗り以上）による運行

アンケート結果

- ★現在、自家用車等で家族を送迎してくれる人がいますか。
 - ・いる:384 (82%) いない:143 (27%)
- ★入山辺線に替わるバスや乗合いタクシー等が必要ですか。
 - ・必要:441 (82%) 必要ない:107 (18%)
- ★利用者や地域で負担しても公共交通を維持していくべきですか。
 - ・維持する:395 (79%) 維持しない:107 (21%)
- ★新たな公共交通を世帯で利用する人はいますか。
 - ・利用する:235 (61%) 利用しない:152 (39%)
- ★運行経費の確保の方法として、最も近いお考えは。
 - ・利用しやすい運賃設定と、差額は地区全体で:286 (60%)
- ★運賃が高くても利用者が負担:101 (21%)
 - ・費用負担があるなら公共交通は不要:64 (14%)
- ★会費で費用をまかない、利用時の運行は無料:23 (5%)
 - ・代替交通の運行方法はどのようにすべきか。
- <定時定路線の場合>
 - ・現在の路線バスのバス停だけを運行:248 (57%)
 - ・集落の決めた場所を運行:182 (41%)
 - ・その他:9 (2%)
- <デマンド(事前予約の場合)>
 - ・予約のある集落の決めた場所を運行する:212 (52%)
 - ・予約のある路線バスのバス停だけ運行:180 (44%)
 - ・その他:17 (4%)
- ★1回の運賃がいくらなら利用しますか。
 - ・現在の路線バスの運賃なら:257 (63%)
 - ・集落までなら多少高くても:131 (29%)
 - ・その他:34 (8%)
- ★その他
 - ・公共交通を必要としている人は高齢者が多く、通院、買物に必要と回答しています。
 - ・通勤通学に必要という人は多くないが、利用日数は多いです。
- *設問ごとに無回答者があるので、総数は一致しません。

表-1 アンケート結果集約

- ・入山辺地区を3つのルートに分け、病院、スーパー等を経由し、曜日別に運行
- 北ルート : 駒越～寺所～松本駅
(金曜日運行)
- 中央ルート: 牛立～奈良尾～松本駅
(月・水・木曜日運行)
- 南ルート : 大仏～南方～橋倉～松本駅
(火曜日運行)

- ★運賃(回数券も発行)
- 大人(中学生以上) 300円/1乗車
- 子ども(小学生)、障害者、福祉100円バス券
- 利用者 100円/1乗車

- ★フリー降車 利用者は、路線上の危険のない場所で降車できる

交通対策協議会を5回、小委員会を6回、現地調査を10回以上実施して、4月3日からの運行開始することとした。

4. 松本市中山間地域（東部）地域主導型交通・デマンド交通・公共交通の運行内容比較

① 公共交通の体系

松本市全体での、公共交通の体系を見てみると、鉄道・路線バスとが広域に路線が通っているが、山間地域では、路線バスが、地域の足としてまかなわれている。そのため、アルピコ交通入山辺線が廃止されると、公共交通が完全になくなってしまいます。それらの代替交通として、地域主導型バスが必要不可欠となる。（図-2参照）

3 公共交通の体系		
鉄道	JR 上高地線	
路線バス	アルピコ交通	路線バス（信大横田循環線、美ヶ原温泉線など） 路線バス（市が補助する「協議路線」内田線、アルプス公園線など）
	西部地域コミュニティバス	交通事業者による自主運行（市の補助あり）
	地域主導型公共交通事業	ほしみ線、入山辺線、中山線、波田循環バス
	市営バス	四賀線、奈川線
	四賀地域バス	デマンド交通
	期間限定のバス	美ヶ原高原直行バスなど

美しく生きる。
健康寿命延伸都市・松本

図-2 平成29年度未来を拓く自治と協働のまちづくりを目指す研究会松本大会第11分科会当日資料より抜粋（以上図3-図7も同）

7 3路線廃止後の方向性	
【◎共通点】	公共交通は必要である 地元で協議会を作り、新しい路線を考える 平日のみ運行
【三才山】	三才山、稲倉、洞の3町会が連携してバスを運行 4月25日の三才山町会説明会では、 人口400人中60人が参加（全人口の15%）
【入山辺】	朝夕は定時定路線（決まった時間に決まったルート） 昼は曜日によってルートが変わる
【中山】	朝夕は定時定路線 昼は曜日によってルートが変わる

美しく生きる。
健康寿命延伸都市・松本

図-3

路線バス廃線に伴い、3地区での公共交通への方向性は、各地区での生活環境や、利用者層が異なるようで、共通する点もあるが、それぞれ地区の特色を活かした地域主導型交通となった。

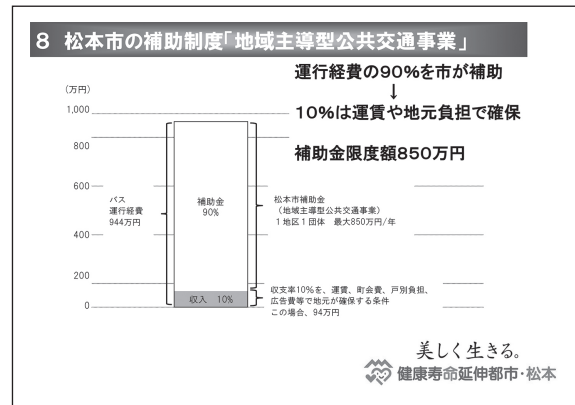


図-4

運行経費については、元々赤字路線であったため、地域主導型交通を運営していくにあたっては、どうしたら自分たちの地区で運営できるだけのかの採算を見込むことができるバス路線が作られるのか考えた。その結果、市と協議して、90%は市が補助、残りの10%は地域で負担をする補助制度を活用することとした。どのように収入を確保したらいいのか、それらの方法を各地区で考えてもらうようにした。

②入山辺外東山部の運行路線等



図-5

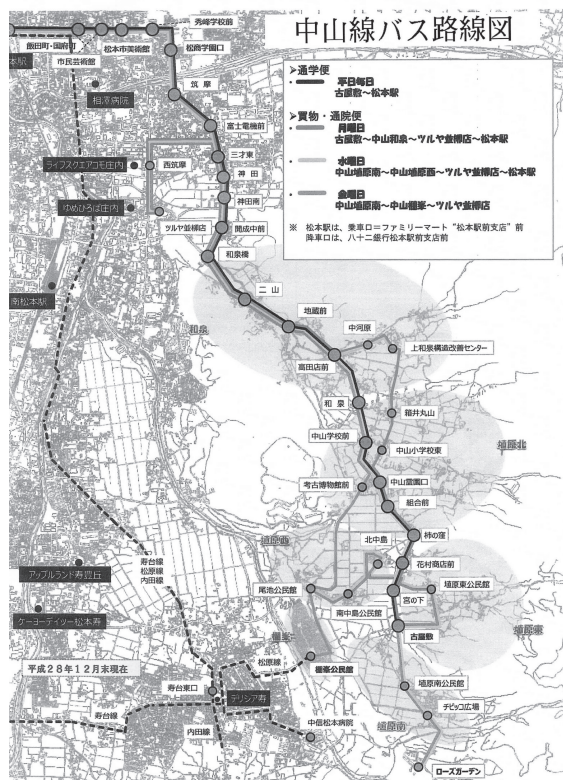


図-6

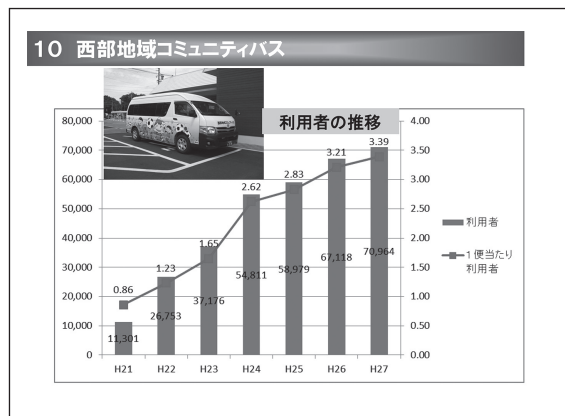


図-7

西部地域は、元々公共交通のアクセスが悪かった背景があり、コミュニティバスができたことにより、利用者の増加に繋がったのだろうと考えられる点と、利用方法の定着・土曜日運行などから増加に繋がったのではと考える。

(5) 中山間地域の地域主導型交通とコミュニティバスのメリット・デメリット

入山辺では、地域主導型交通を取り入れた経緯としては、以下の諸点があげられる。

まず、第1に、高齢者の利用が多く、元々運行していた、アルピコ交通入山辺線の停留所が自宅から遠いため不便に感じ利用したくても利用できずにいたことから、集落の中まで入ってこられるメリットがある地域主導型交通とした。

第2に、コミュニティバスのような、「乗車場所

表-2 中山間地域の地域主導型交通とコミュニティバスのメリット・デメリット

	メリット	デメリット
地域主導型バス	<ul style="list-style-type: none"> ・曜日と時間がしっかり決まっている。 ・予約の必要がないので、乗らない人がいたら通過。 ・家から停留所が近い。 ・集落の中まで、運行する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・休日運行しない。 ・ジャンボタクシーなので9人以上乗る場合、タクシーを頼まないといけない。 ・追加乗車の連絡がスムーズにいかない。
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・運行路線内なら乗車する場所の指定ができる。 ・降車が自由。 ・目的地が、病院・買い物などの場所までいくので、利用場所のお店などとタイアップして特典サービスがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス同士の乗り継ぎが不便。 ・乗車予約が必要なため、時間場所を連絡したことを高齢の利用者が予約したことを忘れてしまい、運転手さんとのトラブルがありがち。 ・乗車自由のため、運転手さんに乗車の有無のアピールが必要。

を連絡しても連絡した日時を忘れてしまう」といったことが他地区で起きていることから、入山辺地区でも起こりうると思われることと、学生や通勤のための交通手段として利用を希望する人がいる点から、定時・定路線とした。

5. 今後、地域主導型交通から見える地域課題について

アルピコ交通・入山辺路線バスは、住民の足として利用されていたが、車社会により、公共交通の利用が減少しており、事業者も便数の減や運行区間の短縮等により対処してきた。しかし、便利が悪く利用者増に至らず、悪循環となっていたため、利用者減少に伴い廃止となった。今まで、路線バスを利用していた地域の足の確保が必要との地域の方々からの要望もあり、新たな地域主導型公共交通が生まれた。元々入山辺線の路線バスは赤字路線であったことから、今後、代替交通に基づく料金収入と運行費の妥当性・通勤・通学・買物便で運行費がまかなえるのか？赤字運行にならないためにはどのような方法があるのかということを検証し、これから運行していくにあたり、どのくらいの利用率と地区内利用者と地区外利用者との目的別・年齢別での、比較も検討したい。(表-2参照)

地域主導型公共交通ということもあり、地域と地域外の人繋がる交通手段・地域主導型公共交通を活かした観光・産業・人材(中山間地域と中心市街地を繋ぐ仕組作り・ひと・もの)、松本市街地から、期間限定で観光の足として利用可能なのか？といった実証実験を引き続き行いたいと考えている。

地域の人たち中心のバス路線だが、地区外の人々が観光目的などで、バス利用が可能であるか今後、検証していくと共に、地区利用だけで、赤字路線にならない方法とはなにか？地域運営・地域での意識・主体性など、今後、地域の足として、定着していく中で、課題や改善点も踏まえ検証していくこととする。

6. 考察

1) 結果

地域主導型交通が開通したことによって、「新たな地域の足」の創出は緩やかではあるが出てきている。現段階では、地域主導型交通は、徐々にで

はあるが地域住民の足となりつつある。従来の公共交通であったアルピコ交通入山辺線のバス路線では、バス停までの距離が遠く、通院・買物などのために利用する高齢者は、目的地までタクシーを使って出向いていた人ともいたという。それが地域主導型交通へと変わったことで、身近な集落にある停留所の数が増え、通院や買い物をするのに便利になった。

それにより、集落の中までバス路線が回ることで、自宅から停留所までの距離が近くなり、バス利用の利便性が高くなった。従来は、タクシー利用によって、交通費もかさんでいたが、高齢者の場合、福祉利用扱いとなり、100円で乗車できるため、利便性が高い。高齢者にとっては、今まで以上に経済的にも、負担がすくなくなり利用頻度が多くなった。

だが、入山辺の概要と地域が抱える交通課題でも挙げたように、通勤・通学利用をしている、若者世代の生活の足として利用するのに、部活をしている学生や休日中心市街へ出かけたい若者の足に対して、地域主導型バスは運行していないため、今後若者に対しての運行方法など改善することが課題である。

2) 地域主導型交通の可能性

地域主導型交通は、地区住民の足であると同時に、それ以上の可能性を持っていると考える。例えば、地域主導型交通を活用した下記のような事業の展開ができるだろう。

第1として、中心市街地の地域産品の運搬手段としての活用である。これまで入山辺地区では、中心市街地へ農産物を販売してきたが、その運搬手段として地域主導型バスの利用をすることで、中心市街地と中山間地を繋ぐ役割ができるのではないかと考える。

第2として、地域主導型交通を利用した着地型観光の可能性である。松本を訪れた観光客に地域主導型交通を利用して入山辺に来てもらうことができないだろうか。そのようにすることで、観光を通じた地域活性化につなげていくことはできないかと考えている。

7. 今後について

これまで入山辺で研究・調査活動を進めてくる中で、初年度は交通問題から見た、買い物支援・高齢者の生きがいづくりをテーマに、どのように地

域で解決できるのか考え進めてきた。そこでは、高齢者の生きがいづくりを目的にして取り組むことで、高齢者が作っている農産物を介して、中心市街地と中山間地との地域間交流が生み出され、そうしたやり取りを通して高齢者の生きがいを創出することができた。

中心市街地へと提供をしていた農産物が高評価を受けたことから、次第に地域外との交流に積極的になり、第6次産業へ興味を示すこととなった。この農作物の6次産業化をするにあたってどのように取り組むべきかが課題となり、暗礁に乗り上げてしまうことになった。しかしながら、こうした問題を含め入山辺地区自身の地域課題をブレークスルーするきっかけを作っていくためには、地域主導型交通を活用した事業の展開に取り組んでいくことができないかと考えている。そうした点についても今年度も引き続き検討していきたい。

また今年度は、現在、諸個人にて、取り組まれている地域産品づくりを、地域全体で取り組んでいくことができるようにしていきたい。地域産品づくりから生み出された商品を地域観光に繋げていくためには、地域の中にある人・もの・資源などを活用したり、中心市街と中山間地を繋いだりすることで、松本市全体の取り組みへと発展させ、各地区の特色を出すことのできる着地型観光事業へと繋げていきたいと考える。さらには、中心市街地に拠点を置き、松本に訪れた観光客に中間山地へ訪れてもらい、着地型観光の提案ができるようにしたいと考えている。

参考文献

- 1-1 図書 藤澤和恵・遠州敦子・小島信夫「高齢社会の生活再生～『消費』の枠組を超えた豊かな『老い』へ～」自治体研究者、2010年
岡田知弘・高橋剛・橋爪法一『山村集落再生の可能性』自治体研究社、2007年
- 2-1 資料 百合田敬依子・阿部道彦・五十嵐映子・蜂屋基樹・廣瀬瑞恵編集
『むら・まちづくり総合誌』『季刊地域 WINTER 2013 No.12 特集：買物不便なむらが立ち上がる』一般社団法人農山漁村文化協会、2013年 68・72・75・76・80頁
百合田敬依子・阿部道彦・五十嵐映子・蜂屋基樹・廣瀬瑞恵編集
『むら・まちづくり総合』『季刊地域 AUTUMN 2016 No.27 特集：移動・物流・エコカー&省エネ むらの足最新情報』8・12・18・24・26・28・34・36・38・42・44・48・50頁

〔資料〕

松本市公民官報入山辺版平成 28 年度 9 月 30 日 交通対策の進境状況・アンケート結果 1-1
松本市公民官報入山辺版平成 29 年度 3 月 30 日 さようなら入山辺線 1-1

平成 29 年度未来を拓く自治と協働のまちづくりを目指す研究会松本大会第 11 分科会当日資料より

〔チラシ〕

**入山辺線に代わる
新たな公共交通運行計画がまとまり、
4 月 3 日（月）から運行開始いたします。**

平成 29 年 3 月

入山辺地区の皆様

入山辺線公共交通協議会
会長 柳澤 正

皆様にご協力いただいたアンケートや意見により、「入山辺のみんなで育むバス」が必要と考え、アルピコ交通入山辺線に代わる新たな公共交通の運行計画をまとめました。

この運行主体は入山辺地区住民が主体となつて行うもので、市の補助金を活用し、住民の代表 20 名の委員を中心とした「入山辺線公共交通協議会」が運営いたします。


同時に配布いたしました
『保存版 入山辺線バス 路線図、時刻表』をご覧ください。

▼ 出発式を開催します！


- ・ 日 時 平成29年4月3日（月） 午前6時から
- ・ 場 所 通勤通学便 大和合バス停前

※始発は6時30分です。

下記写真は新たな中山線出発式の様子です。
朝早いですが、どなたでもご参加できます。
記念すべき始発のバスに乗ってみませんか。



新設するバス停は31箇所。
昨年の雨水被害木を活用し、
運行開始に向け、
みんなの手作りで
只今 制作中！！



[新聞記事]

東山部の交通手段探る

9月末のバス廃止へ 住民が検討組織で代替案

松本市東山部は、9月末に中山・三才山の路線バスの月間廃止を予定している。住民が検討組織で代替案を探っている。代替案は、地域の交通手段を確保し、住民の生活に支障をきたさないようにする。検討組織は、住民の意見を反映し、代替案を提案している。代替案は、地域の交通手段を確保し、住民の生活に支障をきたさないようにする。検討組織は、住民の意見を反映し、代替案を提案している。

中山・三才山の路線バスの月間廃止を予定している。住民が検討組織で代替案を探っている。代替案は、地域の交通手段を確保し、住民の生活に支障をきたさないようにする。検討組織は、住民の意見を反映し、代替案を提案している。代替案は、地域の交通手段を確保し、住民の生活に支障をきたさないようにする。検討組織は、住民の意見を反映し、代替案を提案している。

1-1 (平成28年6月16日 市民タイムス)

子どもタイムス

第28号 平成28年(2016年)11月13日 毎週日曜日発行

～地域住民の手で運行～

コミュニティバス

お年寄り 外出しやすく

お年寄りの外出を支援するためのコミュニティバスが運行されている。このバスは、お年寄りの外出をサポートし、地域の活性化に貢献している。バスは、お年寄りの外出をサポートし、地域の活性化に貢献している。バスは、お年寄りの外出をサポートし、地域の活性化に貢献している。

1-3 (平成28年11月13日 市民タイムス掲載)

入山辺・中山・三才山の3線 路線バス廃止延期へ

アルビ交通(松本)が9月末に廃止を予定していた

松本市東山部の路線バスの3線(入山辺・中山・三才山)について、アルビ交通(松本)が9月末に廃止を予定していた。しかし、住民の反対により、廃止が延期されている。住民は、地域の交通手段を確保し、生活に支障をきたさないようにすることを求めている。アルビ交通(松本)は、住民の意見を考慮し、廃止を延期している。

アルビ交通(松本)が9月末に廃止を予定していた。しかし、住民の反対により、廃止が延期されている。住民は、地域の交通手段を確保し、生活に支障をきたさないようにすることを求めている。アルビ交通(松本)は、住民の意見を考慮し、廃止を延期している。

1-2 (平成28年度8月31日 市民タイムス)

「入山辺線」代替計画案

バス路線廃止受け松本の対策協議

来春の運行開始を目指す

松本市東山部のバス路線廃止を受け、松本市とアルビ交通(松本)が代替計画案を協議している。代替計画案は、入山辺線の代替として、バス路線を運行することである。バス路線は、来春の運行開始を目指す。代替計画案は、入山辺線の代替として、バス路線を運行することである。バス路線は、来春の運行開始を目指す。

松本市東山部のバス路線廃止を受け、松本市とアルビ交通(松本)が代替計画案を協議している。代替計画案は、入山辺線の代替として、バス路線を運行することである。バス路線は、来春の運行開始を目指す。代替計画案は、入山辺線の代替として、バス路線を運行することである。バス路線は、来春の運行開始を目指す。

1-4 (平成28年11月22日 信濃毎日新聞)

1-5 (平成28年11月22日 市民タイムス)

1-6 (平成28年11月23日 市民タイムス)

市民タイムス 平成29年(2017年)1月20日 金曜日(2)

1-7 (平成29年1月20日 市民タイムス)

松本・入山辺の代替バス

倒木を活用して作った案内板の見本

雨氷被害木停留所に

「雨水」の弊に遭った地の本用。又、理方法良からいへば、まだ蓄えていた雨水を有効利用せよと、住居系内板りに聞かれます。自分たちの入ったところへ水を流すに、雨水を貯めておくことを奨励し、けい考えた。(三尾)出

31カ所地元有志が加工

入切地地区、雨氷被
害では、例木が路を
塞ぎ、が、
客が一時立止るの
習慣として、協議会による
に保たれた山中
に設置された、
地役権のこの地、
保留所名を「木立標
識」を付ける。
案内板の「例木用
を提案した元幸吉、
市山辺近地地域、
とセンター、長松「例木
処理と代わりの道」
自然の強さを身
染み、樹木が、こ
して、木を消す
と、住民一人
力を出し合い、代
替の運轉始向け
受けられ、と願
う。

1-8 (平成29年1月29日 市民タイムス)

雨水被害木を案内板に

[illegible]

カラマツの雨水
被害木の皮を丁
寧に剥ぎ取る住
民たち

1-9 (平成29年2月15日 市民タイムス)

代替交通の「入山辺線」開始

大和合バス停で出発式

行い、大勢の
地城住民がバ
スを送り出し
た。式で柳澤
会長は「今後
も改善に努め
ながら運営し
ていきたい。
地域の足を成
功させよう」
とあいさつし
た。

始発便に乗
った加納光敏
さん(68)は

「運行を始めら
れ、いいですね
許を返納する
と思うので
線を活用した
していた。」

(三)

1-10 (平成29年4月4日 市民タイムス)