

信濃町地域公共交通総合連携計画



[平成23年3月 第7回協議会版]

平成23年3月

信濃町

目次

第1章 本書の概要	1
1-1 策定の背景	1
1-2 連携計画の位置づけ	2
1-3 策定体制	2
1-4 策定プロセス	2
1-5 連携計画の期間	3
1-6 用語定義	3
1-7 本書の構成	4
第2章 信濃町の地域公共交通を取り巻く諸環境（各種調査結果）	5
2-1 地域概況	5
2-2 地域公共交通の現況	7
2-3 信濃町のまちづくりと地域公共交通の役割	9
2-4 地域公共交通の役割と課題	12
2-5 地域公共交通のサービス水準設定のための基礎情報	15
2-6 観光客の動向	16
2-7 調査結果のまとめ	17
第3章 地域公共交通総合連携計画の基本的な考え方	19
3-1 連携計画の目的	19
3-2 連携計画において実施する実証運行の対象者	19
3-3 連携計画の基本方針	21
3-4 基本方針に基づき立案する事業	22
3-5 対象者ごとの詳細なサービス水準と運行イメージ	26
3-6 連携計画の区域	33
3-7 連携計画の目標	33
第4章 事業及び事業実施主体	34
4-1 地域公共交通の運行及び運行関連事業	34
4-2 地域公共交通の利用促進事業の事業主体	36
4-3 地域公共交通の運行に係る進行管理事業	37
第5章 地域公共交通総合連携計画のスケジュール	38

第1章 本書の概要

1-1 策定の背景

長野県信濃町は、長野県北部に位置し、約 9,200 人の町民が暮らしています。古くは第一次産業が中心であった町も、現在では第三次産業従事者が過半数を占めるようになり、就労者の多くは長野市等の都市圏に働きに出るようになってきました。そのような就労環境の変化とモータリゼーションの進展によって、町民の移動方法は自家用車が主体となってきています。自家用車保有率の高まりとともに、町民の多くは、いつでもどこにでも移動できるようになり、道路網の整備もあいまって、移動の自由を確保することになりました。

しかし、このような状況は、公共交通の衰退を招いています。以前は、民間交通事業者の営業路線であった路線バスは、収益の悪化から廃止を決定し、現在では信濃町が事業費を支出することで、路線の存続をさせています。また、路線バスだけでは賄いきれない、主要道路沿い以外の集落の町民に対応するために、平成 9 年に「ふれあい号」の運行を開始しました。その結果、信濃町は、路線バス 6 路線、ふれあい号 4 方面にバスを運行することになり、重い財政負担となっています。

モータリゼーションの進展が一段落した現在も、路線バス、ふれあい号の利用者数は減少し続けています。利用者数減少の理由として、路線バスでは、利用者ニーズに合わせた見直しが行われておらず、利便性が低いことが挙げられます。また、自家用車の保有が行き渡り、自家用車を運転できる人のみならず、これまで公共交通を利用してきた高校生や高齢者が、自家用車による家族送迎に頼る生活が一般化してきたことなども挙げられます。ふれあい号は、町内をきめ細かく回っているため、交通空白地域は少ない状況ですが、1 路線の所要時間がかかりすぎることや、曜日限定運行であることなどから、やはり利便性は低いと考えられます。

利用者が減少する中で、将来的に町内のバスを維持する費用はさらに増大することが見込まれており、将来にわたって公共交通を維持できるか不透明になってきています。全ての町民が安心して地域で暮らすための根幹が揺らいでいるのです。

このような背景を受け、町内のバス路線を持続可能な交通体系に改め、町民が安心して住み続けることができるように、信濃町の公共交通のあるべき姿を明確化し、あるべき姿を実現するための具体的な事業を明らかにする「信濃町地域公共交通総合連携計画（以下、「連携計画」と言う。）」の策定を行いました。連携計画は、公共交通事業者、道路管理者、警察、学識経験者、公共交通利用者（町民）行政等の公共交通関係者からなる、「信濃町地域公共交通協議会（以下、「協議会」と言う。）」（設立平成 22 年 2 月）において検討します。

1-2 連携計画の位置づけ

本連携計画は、「信濃町第5次長期振興計画（以下、「振興計画」と言う。）」の下位計画にあたり、信濃町が行う地域公共交通政策の内容を具体化し、実現するための戦略及び施策等を明らかにしたものです。

また、長期振興計画の下位計画として既に策定されている各種計画にも地域公共交通関連の施策が示されているため、町全体として計画の実効性を高めるために、各種計画との整合性を図りながら策定を進めます。

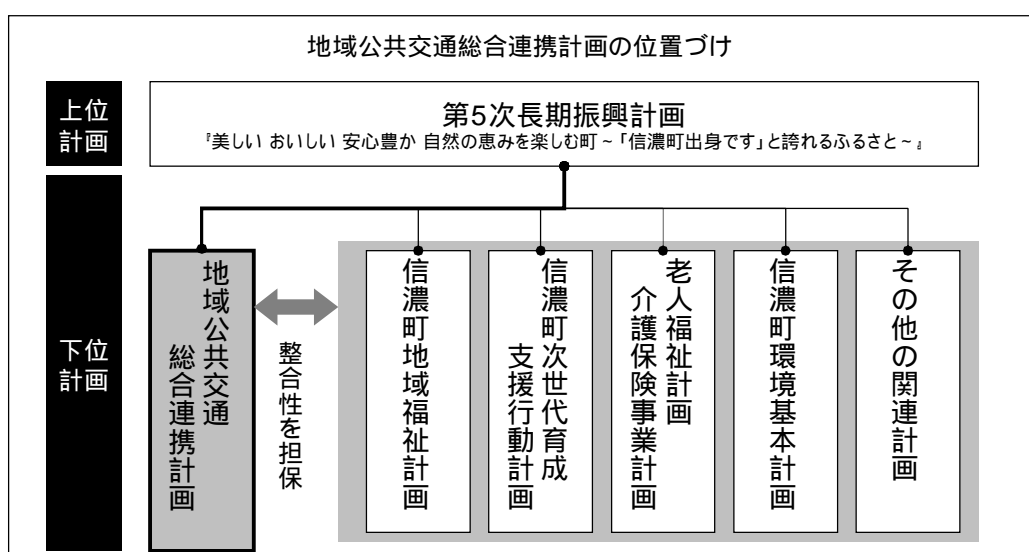


図 1-4 連携計画の位置づけ

1-3 策定体制

連携計画の策定は、協議会において内容を検討し、信濃町が町の行政計画として策定するものです。

1-4 策定プロセス

計画の策定プロセスは、3つのプロセスに分かれています。まず、現状把握として、振興計画及び関連計画の整理や、地勢や人口構成、地域公共交通の現況の分析を行います。次に、信濃町のおかれている状況から、地域公共交通の役割と目指す姿を明らかにし、現状とのギャップ（＝課題）を浮き彫りにします。さらに、そのギャップを埋めるために必要な地域公共交通体系の検討を行います。

最後に、上記の検討を踏まえ、信濃町にとって必要な地域公共交通のあり方や具体的な事業を明らかにし、地域との合意形成を図ります。

策定のプロセスを図 1-2 に示します。

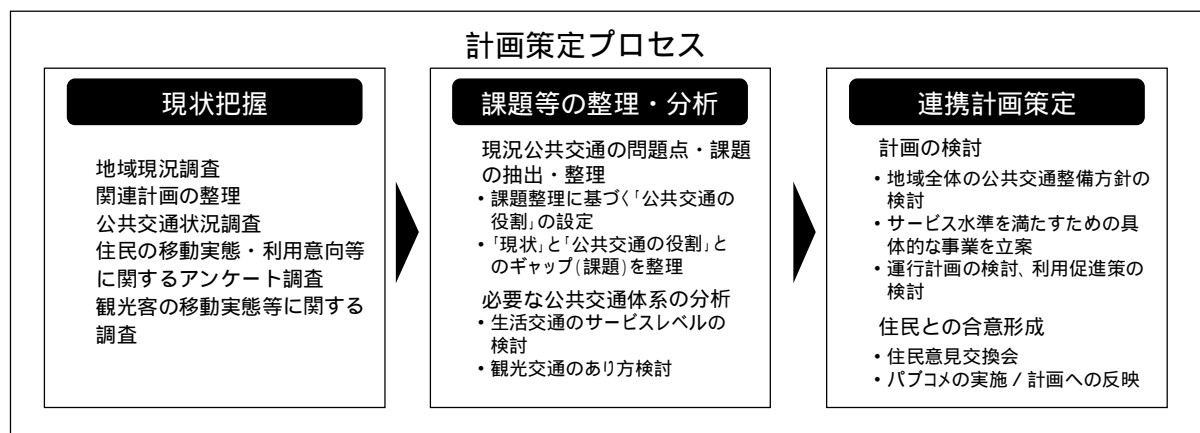


図 1-2 策定プロセス

1-5 連携計画の期間

連携計画は、平成 23 年 4 月～平成 28 年 3 月の 5 年間を計画期間とします。

1-6 用語定義

本連携計画において使用する主要な用語の定義をおこないます。

(1) 公共交通の定義

「公共交通」とは、公的な機関または公的な許認可を受けた交通事業者が運行しており、誰もが分け隔てなく自由に利用できる交通手段を言います。

(2) 地域公共交通の定義

「地域公共交通」とは、公共交通の中で、主として地域内を運行する交通手段を言います。

(3) 対象者の定義

交通不便者

自分自身が自由に使える中長距離の移動手段（自動車、バイク・原付及びそれに準ずる交通手段）を持たない人を「交通不便者」とします。

非不便者

自分自身が自由に使える中長距離の移動手段を持ち、それを日常的な移動手段にし

ている人を「非不便者」とします。

高齢者

おおよそ 60 歳以上で、徒歩とバス・鉄道などを利用すれば自力で移動できる人を「高齢者」とします。

自力での移動が困難な人

身体に障がいを持つなど、自分ひとりだけでは、移動することができない人を「自力での移動が困難な人」とします。

1-7 本書の構成

本書は 5 章からなります。以下に、各章の内容を示します。

第 1 章は、本連携計画の概要として、計画策定の背景や計画の位置づけ、策定体制や策定プロセス、用語の定義等を記載します。

第 2 章では、信濃町における地域公共交通を取り巻く諸環境をまとめます。

第 3 章は、本連携計画の基本的な考え方として、目的や基本方針、実施する事業、事業ごとの実施の考え方、区域、目標などを明らかにします。

第 4 章では、基本的な考え方から導き出された事業の内容及び実施主体を記載します。

第 5 章では、計画のスケジュールを明らかにします。

第2章 信濃町の地域公共交通を取り巻く諸環境（各種調査結果）

第2章では、各種調査結果をまとめます。調査結果は、連携計画の基本方針、サービス水準、事業立案等に活用します。調査項目と調査結果活用場面を表2-1に示します。

なお、本章では各種調査結果の概要のみ示し、詳細については「資料」に示します。

表2-1 調査項目と活用の方法

調査項目	連携計画の考え方				
	目的設定	基本方針設定	対象者設定	サービス水準設定	事業立案
2-1 地域概況					
2-2 地域公共交通の現況					
2-3 信濃町が目指す地域公共交通の姿					
2-4 将来像実現に向けた地域公共交通の課題					
2-5 地域公共交通のサービス水準設定のための基礎情報					
2-6 観光客の動向					

・・・主に活用 ・・・副次的に活用

2-1 地域概況

信濃町の地域概況を表2-2にまとめます。

表2-2 地域概況

項目	内容
地勢	<ul style="list-style-type: none"> 長野県の北部、黒姫山、飯綱山、斑尾山に囲まれた盆地地形。 町の中央部に信越本線、国道18号、上信越自動車道が通っており、黒姫駅の周辺に主要な公共施設などが立地している。
人口動態	<ul style="list-style-type: none"> 人口は全ての地区において減少している。 世帯人員の減少が見られ、単身者世帯、核家族化の増加が伺える。また、単身高齢者数はここ20年で倍増している。 生産年齢人口、年少人口割合は低下し、老年人口が増加。高齢化率は33.6%（平成22年4月）
その他の特筆事項	<ul style="list-style-type: none"> 豪雪地域で、最深積雪の平均値（平成18年～平成21年）は85cmになる。 道路網は、平坦部では網の目状に整備されているが、山間部では道路網が限られている。 小中一貫教育校の設立を平成24年4月に控えている。



図 2-1 鳥瞰図

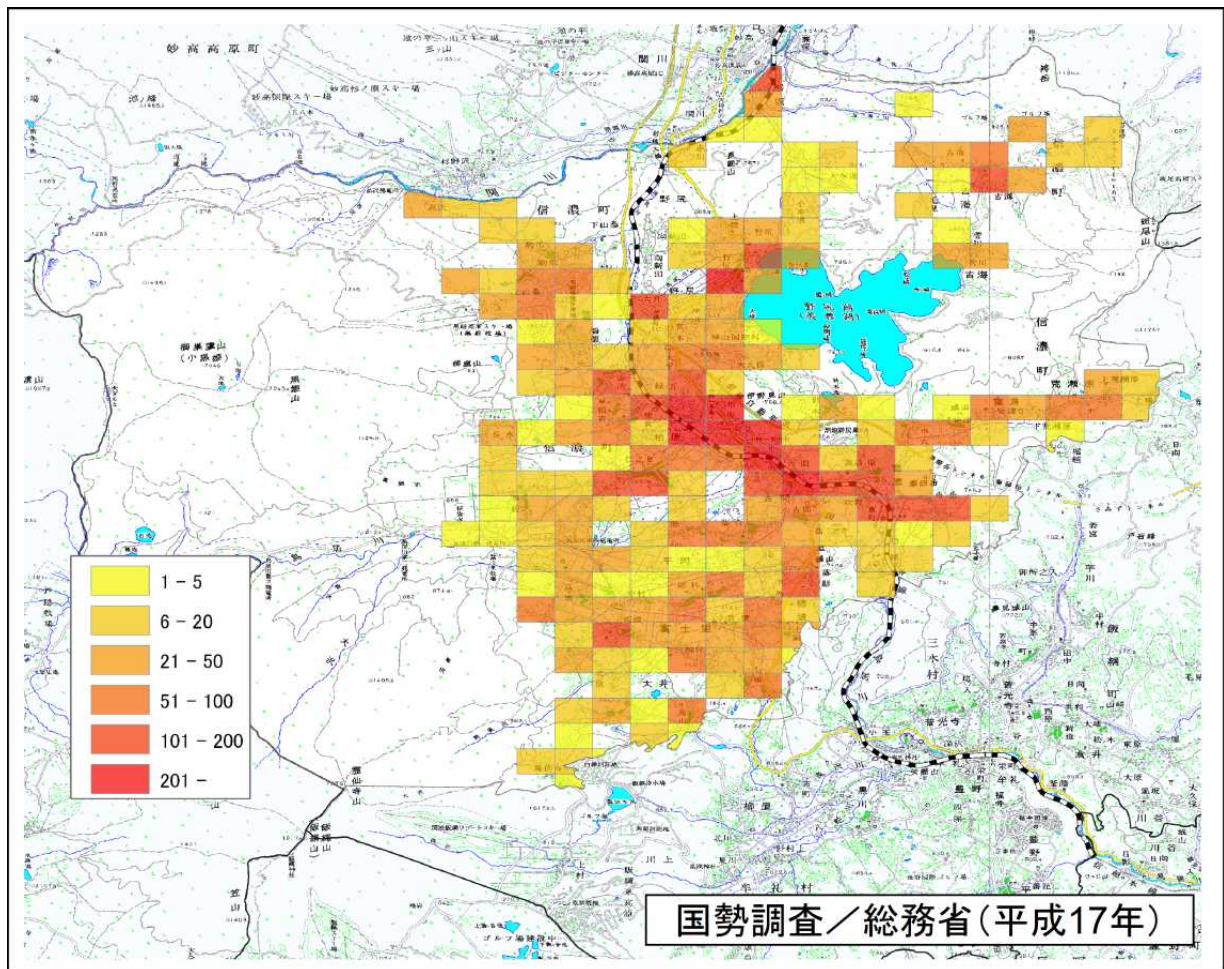


図 2-2 人口分布

2-2 地域公共交通の現況

(1) 地域公共交通の全体像

信濃町の地域公共交通は、鉄道、バス、タクシーによって支えられています。鉄道はJR信越本線が1日上り20便、下り18便運行しています。バスは、路線バス(廃止代替バス)として長電バス、川中島バスが、自治体有償運送としてふれあい号が運行していますが、全て信濃町の補助対象路線で、民間バスの独自営業路線はありません。タクシー会社は、信濃町内に2社が営業所を持っています。

表 2-3 信濃町 地域公共交通(鉄道・バス)一覧

種別	路線名	起点	終点	運行形態	運行主体 (委託先)	運行日	運行本数		乗客 (千円) (H21)	運賃収入 (千円)	信濃町支出 (千円)	運賃			
							平日	休日							
鉄道	JR信越本線	長野	直江津	-	JR東日本	毎日	10便	10便	-	-	-	距離制運賃			
		直江津	長野	-	JR東日本	毎日	15便	15便	-	-	-	距離制運賃			
		妙高高原	長野	-	JR東日本	毎日	5便	5便	-	-	-	距離制運賃			
		長野	妙高高原駅	-	JR東日本	毎日	9便	9便	-	-	-	距離制運賃			
路線バス (廃止代替バス)	板橋線	黒姫駅	板橋	4条(廃止代替)	定期定路線運行	長電バス	毎日	2便	2便	1,537	6,400	46,735	150-200円		
		黒姫駅	稲付中央	4条(廃止代替)	定期定路線運行	長電バス	毎日	2便	2便	2,058			150-200円		
		黒姫駅	稲付中央	4条(廃止代替)	定期定路線運行	長電バス	毎日	5便	5便	3,757			150-200円		
	荒瀬原線	黒姫駅	土橋	4条(廃止代替)	定期定路線運行	長電バス	毎日	3便	3便	3,339			150-200円		
		黒姫駅	土橋	4条(廃止代替)	定期定路線運行	長電バス	毎日	5便	2便	4,256			150-200円		
	黒姫高原線	黒姫駅	黒姫高原	4条(廃止代替)	定期定路線運行	長電バス	毎日	4便	4便	2,704			150-200円		
		黒姫駅	黒姫高原	4条(廃止代替)	定期定路線運行	長電バス	毎日	1便	1便	575			150-200円		
		黒姫駅	黒姫童話館	4条(廃止代替)	定期定路線運行	長電バス	毎日	6便	6便	5,424			150-200円		
		黒姫駅	黒姫童話館	4条(廃止代替)	定期定路線運行	長電バス	毎日	9便	9便	5,593			150-200円		
		野尻湖	黒姫駅	4条(廃止代替)	定期定路線運行	長電バス	毎日	6便	6便	4,302			150-200円		
	野尻湖 - 黒姫高原線	野尻湖	黒姫高原	4条(廃止代替)	定期定路線運行	長電バス	毎日	10便	10便	4,371			150-200円		
		野尻湖	黒姫童話館	4条(廃止代替)	定期定路線運行	長電バス	毎日	3便	3便	1,907			150-200円		
	野尻湖線	野尻湖	牟礼	4条(廃止代替)	定期定路線運行	長電バス	毎日	7便	7便	4,716			150-200円		
		野尻湖	牟礼	4条(廃止代替)	定期定路線運行	長電バス	毎日	4便	0便	4,782			150-200円		
		野尻湖	牟礼	4条(廃止代替)	定期定路線運行	長電バス	毎日	5便	3便	5,099			150-200円		
	古海線	野尻湖	牟礼	4条(廃止代替)	定期定路線運行	長電バス	毎日	1便	1便	1,189			150-200円		
		菅川	妙高高原駅	4条(廃止代替)	定期定路線運行	川中島バス	毎日	8便	11便(土のみ)	10,355			777	8,615	150-200円
		古海	妙高高原駅	4条(廃止代替)	定期定路線運行	川中島バス	毎日	3便	3便(土のみ)						150-200円
		菅川	信越病院	4条(廃止代替)	定期定路線運行	川中島バス	毎日	2便							150-200円
	信濃中学校	菅川	4条(廃止代替)	定期定路線運行	川中島バス	平日	1便		150-200円						
ふれあい号	古海方面	菅川	いこいの家	21条(自治体運行)	定期定路線運行	川中島バス	火・金	2便	-	3,653	942	2,711	一律200円		
		信越病院	菅川	21条(自治体運行)	定期定路線運行	川中島バス	火・金	1便	-				一律200円		
	富士里方面	落合公会堂	いこいの家	21条(自治体運行)	定期定路線運行	長電バス	月・木	2便	-				一律200円		
		信越病院	落合公会堂	21条(自治体運行)	定期定路線運行	長電バス	月・木	1便	-				一律200円		
	柏原・野尻方面	野尻湖営業所	いこいの家	21条(自治体運行)	定期定路線運行	長電バス	火・金	2便	-				一律200円		
		信越病院	野尻湖営業所	21条(自治体運行)	定期定路線運行	長電バス	火・金	1便	-				一律200円		
	古間方面	土橋バス停	いこいの家	21条(自治体運行)	定期定路線運行	長電バス	水・土	2便	-				一律200円		
		信越病院	土橋バス停	21条(自治体運行)	定期定路線運行	長電バス	水・土	1便	-				一律200円		

出典：長電バス株式会社、川中島バス株式会社、信濃町総務課資料を加工

表 2-4 信濃町 地域公共交通(タクシー)一覧

タクシー会社	住所	ジャンボ	福祉車両	普通車	寝台車	観光ガイド	外国語対応
野尻湖タクシー(株)	上水内郡信濃町大字野尻字海端	1台	1台	5台	-	1人	-
鳥居川観光タクシー(株)	上水内郡飯綱町普光寺 950	1台	普通車 兼用1台	7台	-	-	-

出典：長野県タクシー協会 web サイト¹

¹ 長野県タクシー協会 URL: <http://n-taxi.com/>

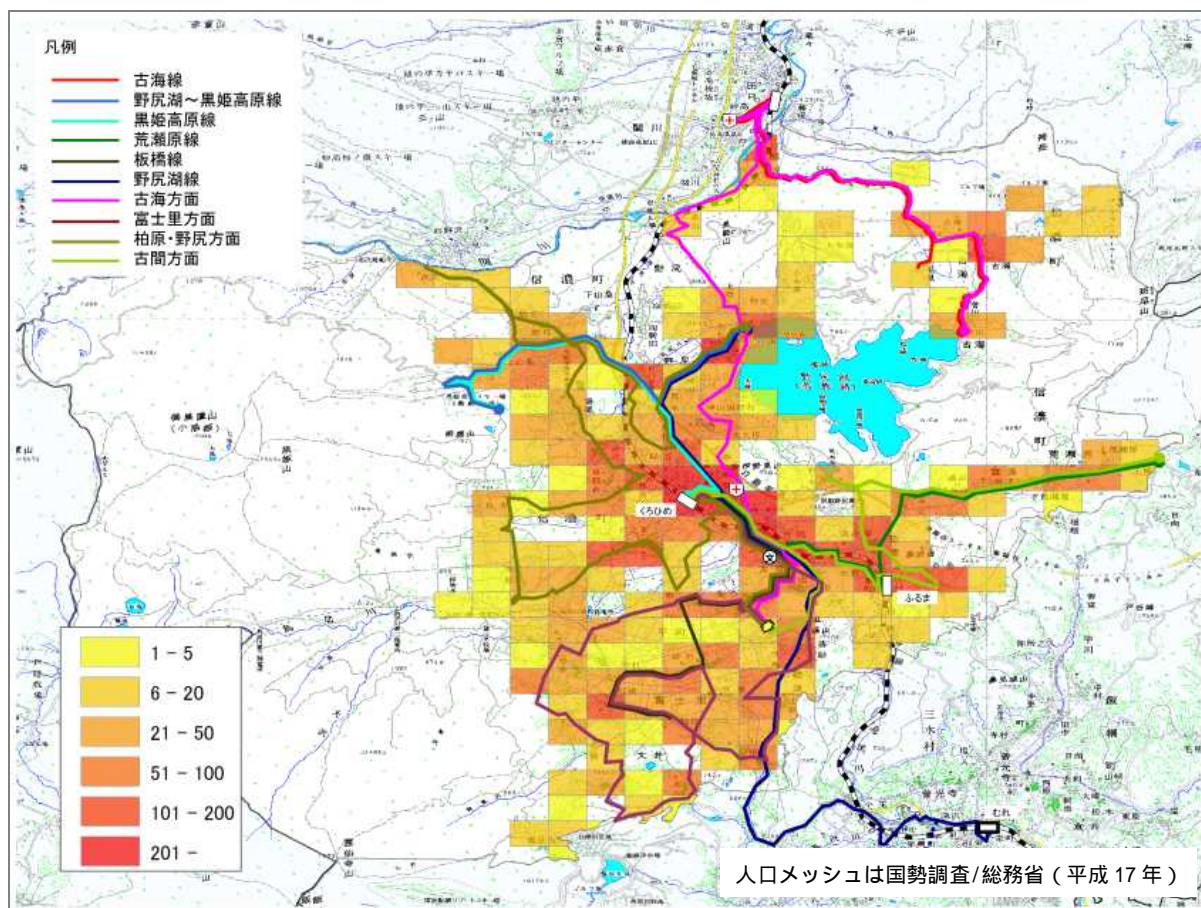


図 2-3 路線図

(2) 信濃町において運行している地域公共交通の利用状況

信濃町に運行している地域公共交通の利用状況を表 2-5 にまとめます。

表 2-5 地域公共交通の利用状況

項目	利用状況
JR 信越本線	JR 信越本線本線は、黒姫駅で 465 人/1 日平均、古間駅で 112 人/1 日平均（ともに平成 20 年度）。利用者数は減少傾向にあり、平成 15 年から 2 割程度減少している。
路線バス（廃止代替）	路線バス（廃止代替）は、6 路線運行しているが、野尻湖線（野尻湖～牟礼）以外は、全て減少。平成 18 年～平成 21 年のうちで、2 割以上減少している。
ふれあい号	ふれあい号は 4 方面に運行しているが、全方面において減少。平成 18 年～平成 21 年のうちで、3 割以上減少している。

2-3 信濃町のまちづくりと地域公共交通の役割

信濃町において、新たに地域公共交通を設計するにあたって、どのような地域公共交通を目指すべきか、その姿を明らかにするために、振興計画及び、地域公共交通に関連する諸計画をまとめ、信濃町のまちづくりの目指す方向性と、地域公共交通が担う役割を明らかにしました。

(1) 振興計画に示される町の将来像と地域公共交通の位置づけ

信濃町の中長期的なまちづくりの方針を示した振興計画では、将来像を「美しい おいしい 安心豊か 自然の恵みを楽しむ町～「信濃町出身です」と誇れるふるさと～」と定めており、美しい自然環境の中で、安心・安全に暮らせ、体外的にも訴求力のある食を通じた産業の活性化を目指したまちづくりを進めていくことが示されています。

この振興計画の中で、地域公共交通は、第3節「自然と調和した機能的な地域基盤づくり」に位置づけられていおり、「町民（高齢者や、障害者、高校生等公共交通に依存している人）の移動手段としての公共交通整備」「信越本線の利用促進」が掲げられています。また、信濃町が特に力を入れて取り組む重点プロジェクトとして、「住民の交通プロジェクト」が位置づけられています。

さらに、直接的に地域公共交通に言及されているわけではありませんが、関連するその他の分野として、行財政運営「行政の効率化と多様なニーズへの対応」などが挙げられています。

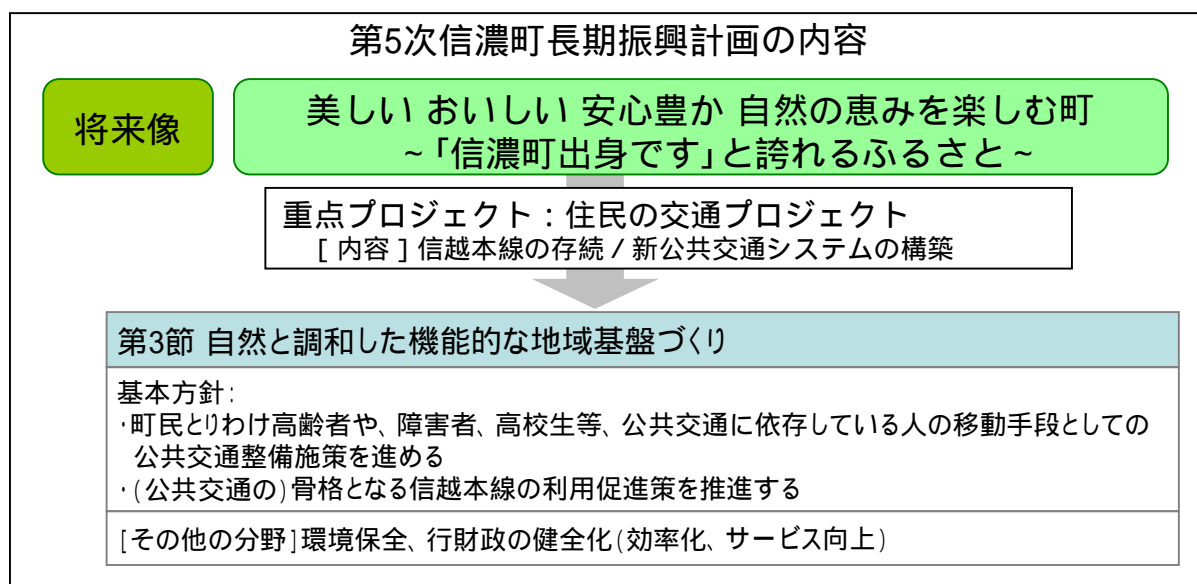


図 2-4 第5次信濃町長期振興計画の内容

(2) 関連諸計画において示される地域公共交通関連施策

関連個別計画では、「地域福祉計画」「次世代育成支援行動計画」「老人福祉計画」「環境基本計画」に、地域公共交通に関連する施策が示されています。具体的には、地域福祉計画では「全ての人々が安心・安全な利便性の高い公共交通」「交通弱者の移動手段確保」、次世代育成支援行動計画では、「スクールバスの運行」「信越本線の存続」、老人福祉計画では「バス・タクシー券に変わる公共交通整備」、環境基本計画では「自動車排ガス対策としての公共交通利用の促進」等が掲げられています。

これらの関連諸計画との整合性を図る必要があります。

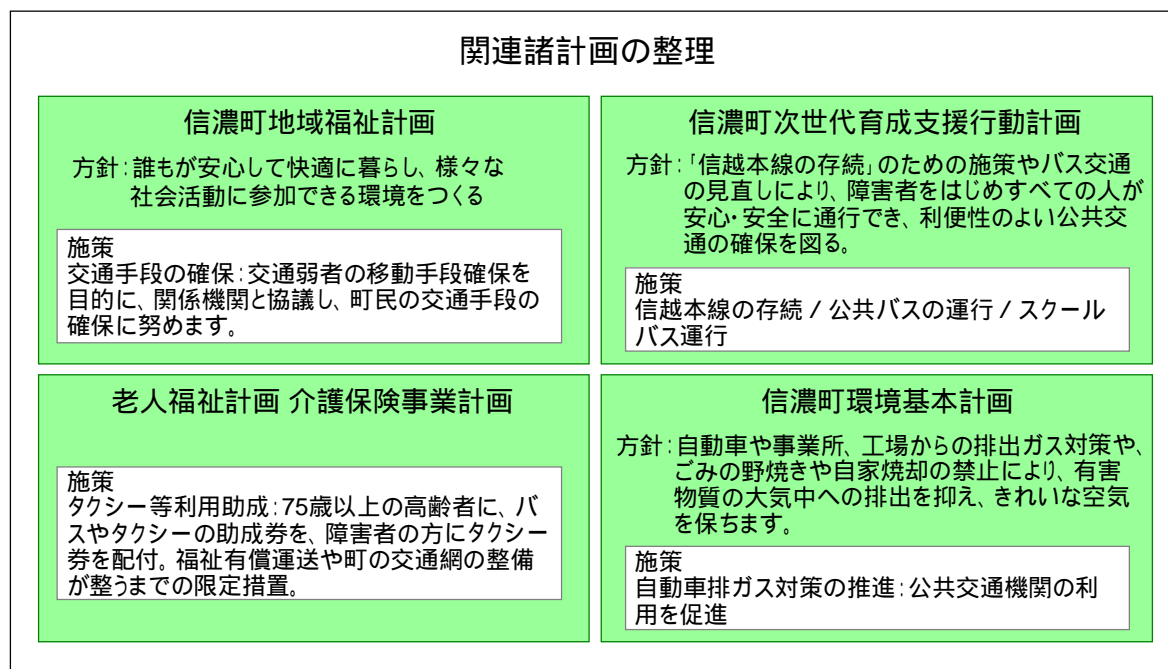


図 2-5 関連諸計画の整理

(3) 信濃町の地域公共交通の役割

振興計画及び関連諸計画の整理から、信濃町の地域公共交通の役割は、交通不便者の移動手段を確保すること、行財政の健全化（財政支出の適正化と町民サービスの向上）の一翼を担うことであることがわかります。また、それらの役割を果たす際には、地域公共交通の維持に向け、町民・行政・事業者が協働する体制をつくりあげることが必要です。上記の役割を果たすことによって、信濃町の「将来像」実現に寄与することが、信濃町の地域公共交通が目指す姿であるということが浮かび上がってきています。

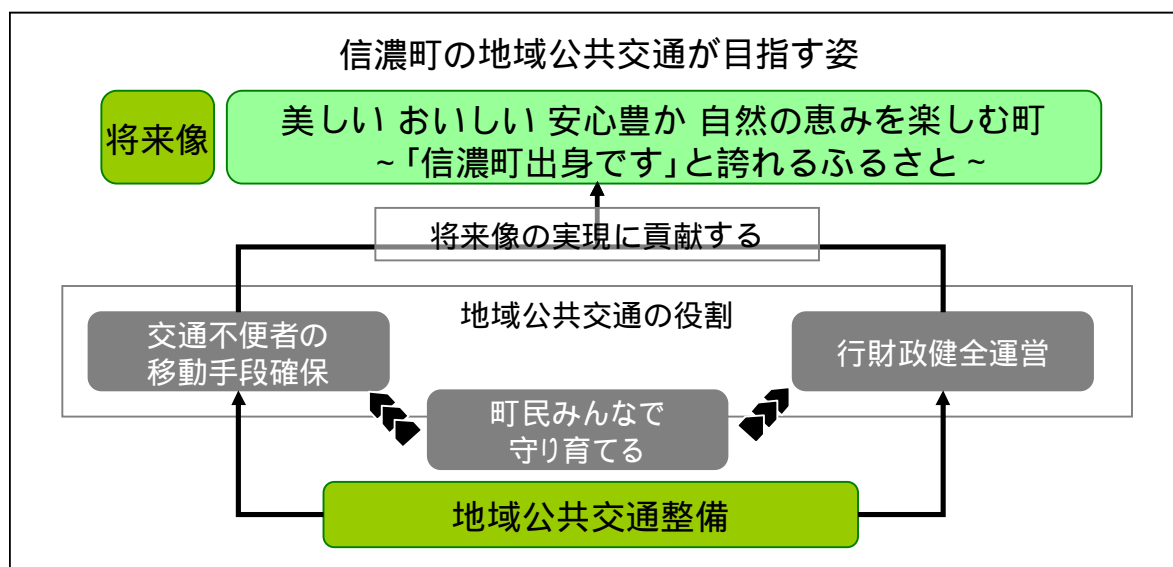


図 2-6 信濃町の地域公共交通が目指す姿

2-4 地域公共交通の役割と課題

信濃町の地域公共交通の課題をまとめます。

本連携計画では、「利用人数が少ない」といった「問題点」ではなく、「信濃町が目指す地域公共交通の姿」と、「現行の地域公共交通の姿」とのギャップに注目し、それを「課題」として捉えます。つまり、信濃町において、本来提供されるはずのサービスが提供されていないことや、地域公共交通の運営において本来は必要な体制が構築されていないことなどが課題となります。

本節では、まず信濃町の地域公共交通が果たすべき役割を明らかにした上で、現行の地域公共交通が果たせていない課題を明らかにします。

(1) 信濃町が目指す姿から導き出される地域公共交通の役割

信濃町の地域公共交通の目指す姿は、「交通不便者の日常的な移動手段の確保」「町民に対する質の高いサービス提供」「経済効率性の高い事業運営」であるとわかります。また、それらの役割を果たす際に「町民みんなで地域公共交通を守り育てる体制の構築」が必要になります。これらの各項目について、現行の地域公共交通の課題を明らかにします。

(2) 信濃町の地域公共交通の課題

交通不便者の日常的な移動手段の確保

「交通不便者の日常的な移動手段の確保」について、現状の地域公共交通が果たせていない課題を表 2-6 に示します。

表 2-6 「交通不便者の日常移動確保」における課題

課題	内容
交通空白が存在している	現行の地域公共交通は、路線バスとふれあい号によって、町内の全方面をカバーしているが、バス停カバー率（バス停 500m 勢圏）は、97.4%であり、交通空白地域が 10 箇所程度、約 260 人が地域公共交通を全く利用することができない状況にある。 しかも、ふれあい号は週 2 回しか運行していないため、運行されていない曜日は交通空白となる地区が多数である。
多くの地区で高校生がバスで通学できない	多くの高校生は長野市方面の高校に通学している。長野市に通学するためには、黒姫駅を朝 7 時頃に発車する JR 信越線に乗らなければならないが、JR 信越本線に接続している路線バスはほとんどない。帰りも同様である。
診療科目によっては通院できない地区がある	路線バスは毎日運行しているが、路線バスがカバーできているのは、ごく一部の集落に限られる。大部分の集落をカバーするのは、ふれあい号であるが、信濃町を 4 分割し、それぞれのエリアごとに週 2 回しか運行しないため、診療科目によってはバスで通院できない人がいる。
交通不便者が増加している	信濃町では、交通不便者の日常移動を確保できていない状況が散見されるが、高齢化・単身高齢者の増加等から交通不便者は増加傾向であり、今後さらに増加することが見込まれる。

(3) 町民に対する質の高いサービス提供

「町民に対する質の高いサービス提供」について、現状の地域公共交通が果たせていない課題を表 2-7 に示します。

表 2-7 「町民に対する質の高いサービス提供」における課題

課題	内容
地区ごとにサービス水準が異なる	町民に対する質の高いサービスを提供するには、町民が平等にサービスを受けられることが前提となる。しかし、現行の地域公共交通では、路線バスは毎日運行しているものの、ふれあい号は曜日限定（週2回）となっており、路線バス沿線地域とふれあい号沿線地域では、サービス水準に不平等が生じている。
地域公共交通の体系化が行われていない	現状、JR 信越本線、路線バス、ふれあい号は有機的に結びついておらず、接続しているのはごく一部に限られる。また、同じ時間帯に同じルートに2便運行しているなど、全体として連動した運行体系になっていない。
輸送時間が長い	ふれあい号は、主要道以外の枝道もカバーするため、片道最大で1時間20分の路線があり（柏原・野尻方面）輸送時間が非常に長い。
情報提供に不備がある	路線バスは、各バス事業者のホームページで、ふれあい号は町のホームページで情報発信されているなど、町民に対して統一的な情報提供ができていない。また、バス停留所においては、時刻表がはがれているものや、停留所名が記載されていないものがあるなど、利用者にとって使いにくいものになっている。

(4) 経済効率性の高い事業運営

「経済効率性の高い事業運営」について、現状の地域公共交通が果たせていない課題を表 2-8 に示します。

表 2-8 「経済効率性の高い事業運営」における課題

課題	内容
全く利用されていない便が数多くある	乗車調査の結果、半数以上の便が利用者ゼロとなっており、“空気を運んでいる”便が数多くある。
町民一人あたり負担が増加している	地域公共交通維持に係る町民一人あたりの財政負担は約11,000円（平成21年度）で、増加傾向にある。
利用者一人を輸送するための町の支出が増加している	利用者一人を輸送するために町が支出している費用は約1,100円（平成21年度）で、増加傾向にある。

(5)町民みんなで協力し地域公共交通を守り育てる体制の構築

「町民みんなで協力し地域公共交通を守り育てる体制の構築」について、現状の地域公共交通が果たせていない課題を表 2-9 示します。

表 2-9 「町民みんなで地域公共交通を守り育てる体制の構築」における課題

課題	内容
地域公共交通の利用者が少ない	信濃町において日常的な移動において地域公共交通を利用している町民は、全体のうち1割程度しかいない。
地域公共交通維持のための利用に否定的	地域公共交通維持のために、多少不便であっても利用すると考える町民は35%程度しかおらず、65%の町民は維持のために利用しないと考えている。
地域公共交通を町民自らが守り育てる意識が低い	地域公共交通維持の方法として、「市民と行政の協働によって維持」と考える人は4割程度しかいない。一方、「行政の財政負担による」「なくなっても仕方ない」と考える町民も同数以上いる状況であり、地域公共交通の維持に対する協力意向は高いとは言えない。

2-5 地域公共交通のサービス水準設定のための基礎情報

地域公共交通が提供するサービスの水準を設定する際の基礎情報とするために、町民の主たる移動先、移動目的、移動方法、移動時間に対する実態、利用料金・輸送時間に対する意識等を表 2-10 にまとめます。

表 2-10 町民の移動実態及び移動に関する意識（ニーズ）

項目	対象者	内容		
移動実態	移動目的	不便者	主な移動目的は、通院、買物、通学。	
		非不便者	主な移動目的は、通勤、通院、買物、通学。	
	移動先	不便者	主な移動先は、信濃町中心部。古海・熊坂地域では、妙高病院周辺も見られる。高校生は長野市方面と北部高校。	
		非不便者	主な移動先は、長野市または信濃町中心部。また、町内では、比較的広範に移動先が広がっている。	
	移動方法	不便者	家族送迎が主。次いで、バスや鉄道などの公共交通機関。	
		非不便者	自家用車。	
	移動時間帯	不便者	通学	7 時前後に出発し、7 時 30 分～8 時の間に到着。帰宅は、17 時と 18 時にピークが来る。
			通勤	7 時 30 分前後と 8 時頃に出発。8 時～8 時 30 分の間に到着する。帰宅は、17 時以降が多い。
			通院	出発は 7～8 時に一回目のピークがあり、9～10 時に二回目のピーク、11 時に 3 回目のピークが来る。到着は、8 時頃、9 時頃、10 時頃、11 時 30 分頃。帰宅は、多くは午前中～昼前になるが、午後を過ぎてからの帰宅も多い。
			買物	午前 10～11 時頃に出発。その 30 分後には到着。帰宅時間は、午前中～夕方まで分布している。
意識（ニーズ）	公共交通の利用料金	不便者	今の運賃を維持するという意見が多い一方、値上げを許容するという意見もある。	
		非不便者	今の運賃を維持するという意見が多い一方、値下げを望む声もある。	
	輸送にかかる時間	不便者	信濃町町内におけるバスでの移動時間は 30 分程度。60 分まで許容するという意見もやや見られる。	
		非不便者	信濃町町内におけるバスでの移動時間は 30 分程度。60 分まで許容するという意見もやや見られる。	

2-6 観光客の動向

地域公共交通に関する観光客の動向を表 2-11 にまとめます。

表 2-11 観光客の動向

項目	問題点
主要観光地	信濃町の主要観光地は、黒姫高原（スノーパーク、童話館）、野尻湖（ナウマン象）、柏原（一茶記念館）、斑尾高原（タングラム）がある。また、各地で森林セラピーを実施している。
観光客数	信濃町には、年間約 88 万人の観光客が訪れているが（平成 20 年）、近年は減少傾向にある。
観光客の属性	信濃町に訪れる観光客は、関東、東海、近畿、長野県内から訪れる。観光客の年代は 30～60 代と幅広い。
観光客の移動手段	信濃町まで訪れるための移動手段は、8 割が自家用車またはレンタカー、鉄道の利用者は 5% 程度。 信濃町内での移動手段は、6 割が自家用車、2 割が徒歩のみとなっており、路線バスなどの公共交通利用者は非常に少ない。
公共交通の利用意向	今後、信濃町を観光する際に公共交通を利用しようとする人の割合は非常に少ない。

2-7 調査結果のまとめ

上記の各種調査結果をまとめます。

(1) 地域概況

- 信濃町では、平坦で行き来のしやすい地形に人口の大部分が居住していますが、古海などの道路網の限られる地域を含め、広範囲に人口が分布しており、面的な地域公共交通網が必要です。
- 人口は減少傾向にあり、高齢化が顕著に見られます。過疎化の進行や高齢単身世帯の増加といった状況からも、今後も地域公共交通の重要性はより一層増してくると予想できます。
- 地域公共交通の整備にあたっては、豪雪地域であることを考慮する必要があります。

(2) 地域公共交通の現況

- JR 信越線、路線バス（廃止代替）ふれあい号全てにおいて、利用者数が減少しており、町民の公共交通離れが顕著です。
- 利用者数とともに運賃収入の減少が続けば、将来的に地域公共交通の存続が危ぶまれることとなります。

(3) 信濃町が目指す地域公共交通の姿

- 信濃町の地域公共交通が目指す姿は、
交通不便者の移動手段を確保する
行財政の健全化（財政支出の適正化・町民サービスの向上）の一翼を担う
町民みんなで地域公共交通を守り育てる
ことを通じ、信濃町が目指す将来像「美しい おいしい 安心豊か 自然の恵みを楽しむ町 ~「信濃町出身です」と誇れるふるさと~」の実現に寄与することです。

(4) 地域公共交通の課題

- 交通空白の存在や、通学、一部通院ができない地域があるなど、交通不便者の日常的な移動を確保できていません。
- 地区によりサービス水準が異なることや、地域公共交通の利便性が低いことなど、町民に対して質の高いサービスを提供できていません。
- 全く利用していない便があることや、町民一人あたりの地域公共交通維持に対する負担が増加していることなど、経済効率性の高い事業運営ができていません。
- 地域公共交通の利用者が少ないことや、町民の地域公共交通維持意識が低いことなど、町民みんなで協力して、維持・運営していく体制ができていません。

(5)地域公共交通のサービス水準設定のための基礎情報

- 対象者ごとに、必要なサービス水準は異なっているため、対象者ごとに提供すべきサービス水準を設定する必要があります。
- サービス水準は、利用状況と利用者ニーズを加味しながら、効率性と無駄の排除の観点から設定していきます。

(6)観光客の動向

- 観光客の大部分は自家用車等で訪れるため、観光客で地域公共交通を利用する人は1割に満たない状況です。
- 今後の地域公共交通利用意向も低くなっています。
- 地域公共交通の充実によって、観光客の満足度を高めることや、信濃町内での移動量を増やし滞在時間を延ばすような取り組みは、効果が限定的になると言えます。

第3章 地域公共交通総合連携計画の基本的な考え方

3-1 連携計画の目的

連携計画は、長期振興計画の下位計画にあたる計画です。そのため、地域公共交通政策を具現化し、長期振興計画に示される将来像『美しい おいしい 安心豊か 自然の恵みを楽しむ町～「信濃町出身です」と誇れるふるさと～』実現に寄与することが、連携計画の目的となります。

3-2 連携計画において実施する実証運行の対象者

連携計画において実施する実証運行の対象者（ターゲット）を明らかにします。

(1) 地域公共交通の主たる対象者（ターゲット）

本連携計画は、町民の移動手段を確保することが重要な視点のひとつとなっています。しかし、全ての対象者の移動手段を確保しようとする、本当に公共交通を必要とする利用者が使いにくいものになったり、あるいは、事業費が莫大に必要になったりすることになります。

よって、主たる対象者を設定することで、使いやすく、町の財政を圧迫しすぎないように地域公共交通を設計する必要があります。

町では、交通不便者に対する「公共交通政策」、非不便者に対する「自動車・道路政策」、自力での移動が困難な方に対する「福祉交通政策」、観光客に対する「観光交通政策」等の移動政策を検討し実行する必要がありますが、本連携計画では、地域公共交通での移動に対応する「交通不便者」を主たる対象者とします。

ただし、図 3-1 に示すとおり、それぞれの対象者は明確に線引きできるものではないため、交通不便者を中心としながらも、非不便者や観光客にもできるだけ利用できる地域公共交通を整備します。

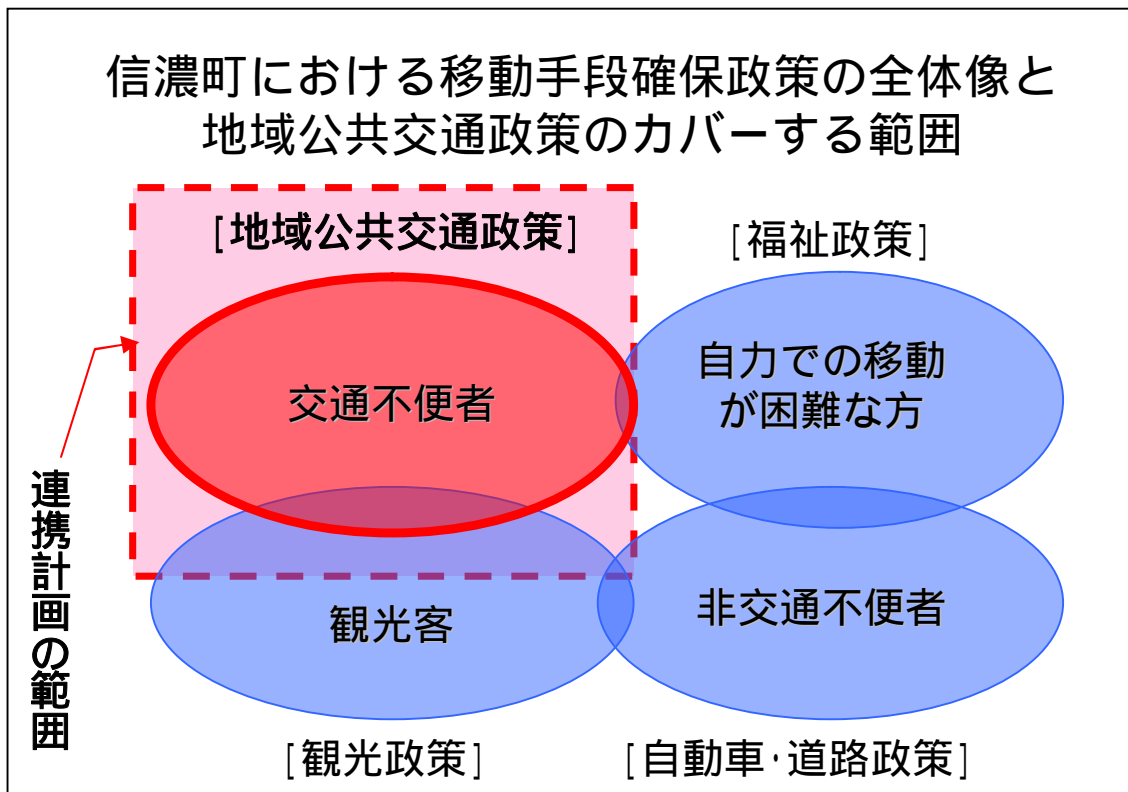


図 3-1 移動手段確保政策の全体像と連携計画がカバーする範囲

(2) 対象者の詳細

信濃町における地域公共交通の主たる対象者である交通不便者の詳細を示します。

表 3-1 対象者の詳細

対象者	内容
小・中学生	小・中学校に平日毎日通学しており、地域公共交通がなければ通学できない。平成 22 年度時点で小学校は 5 校あり、一部地域公共交通による登下校をしている小学生がいる。また、平成 24 年度以降は、小学校が小中一貫教育校に統合されるため、各地区から通学するための移動手段の確保が必要となる。
高校生	高校生は、長野市または飯綱町に平日毎日通学している。高校生の大部分は JR 信越本線を利用しているが、駅までバスを利用する人は少数。駅、または目的地まで家族送迎を利用している場合も多い。
高齢者	主に信越病院に月 2~3 回程度通院。家族送迎による場合が多い。
通勤者 (交通不便者)	通勤者は長野市方面への通勤者が多数。
観光客	公共交通を利用して移動する観光客は少数。目的地は、黒姫駅に到着し、黒姫高原、野尻湖、一茶記念館等を来訪する。

3-3 連携計画の基本方針

上記の目的を達成するために、地域公共交通がどのように貢献をすればよいか、その貢献の仕方を、基本方針としてまとめます。2-4 で示したとおり、地域公共交通の果たすべき役割は、「交通不便者の日常的な移動手段確保」「利便性と効率性の向上による健全な行財政運営」「町民みんなで地域公共交通を守り育てる体制の構築」であると考えられます。

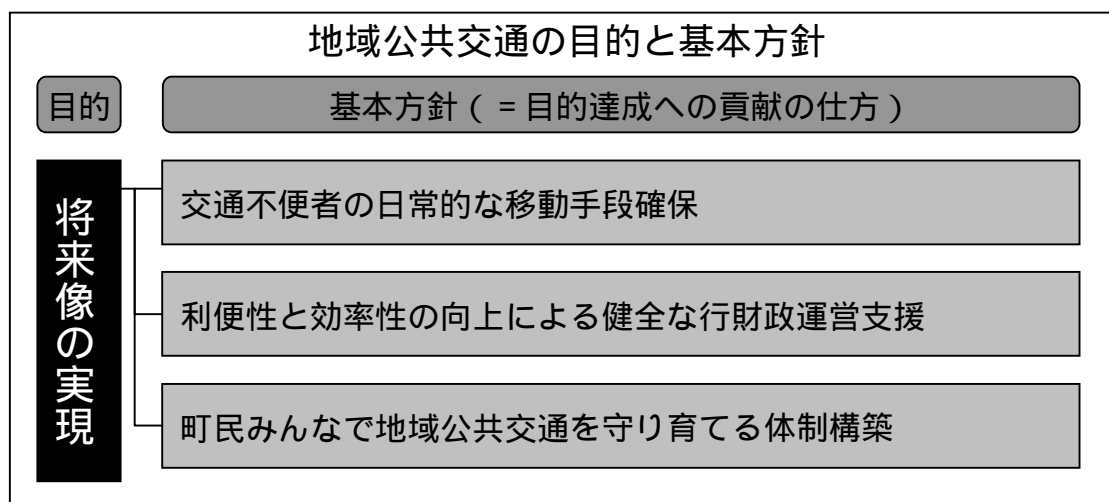


図 3-2 信濃町における地域公共交通の目的と基本方針

基本方針 交通不便者の日常的な移動手段確保

交通不便者等が地域で安心して暮らせるように、日常生活を営む上で必要な移動である「通院」「買物」「通学」「通勤」を町内全域で確保する地域公共交通を整備します。なお整備の際は、バス車両等のユニバーサルデザイン化を検討するなど、地域公共交通の利用可能者を増加させることを念頭におきます。

基本方針 利便性と効率性の向上による健全な行財政運営支援

利便性を向上し、行政サービスの質を高める地域公共交通を整備します。

また、財政支出の抑制を図るために、無駄のない地域公共交通を整備するとともに、利用を促進することによって運賃収入を一定以上確保します。

基本方針 町民みんなで地域公共交通を守り育てる体制構築

基本方針 を実現するために、町民みんなで協力し、地域公共交通を積極的に利用するとともに、地域公共交通の運営に参加できる仕組みをつくります。また、多くの町民が主体的に地域公共交通に関われるよう、利用促進・地域公共交通への利用転換に努めます。

なお、自動車から地域公共交通への利用転換を図ることで、自動車から大気中に排出される有害物質を抑え、美しい自然環境を将来に存続させる一助にもなります。

3 4 基本方針に基づき立案する事業

基本方針等から、連携計画で実施する事業と、その方向性を導き出しました。

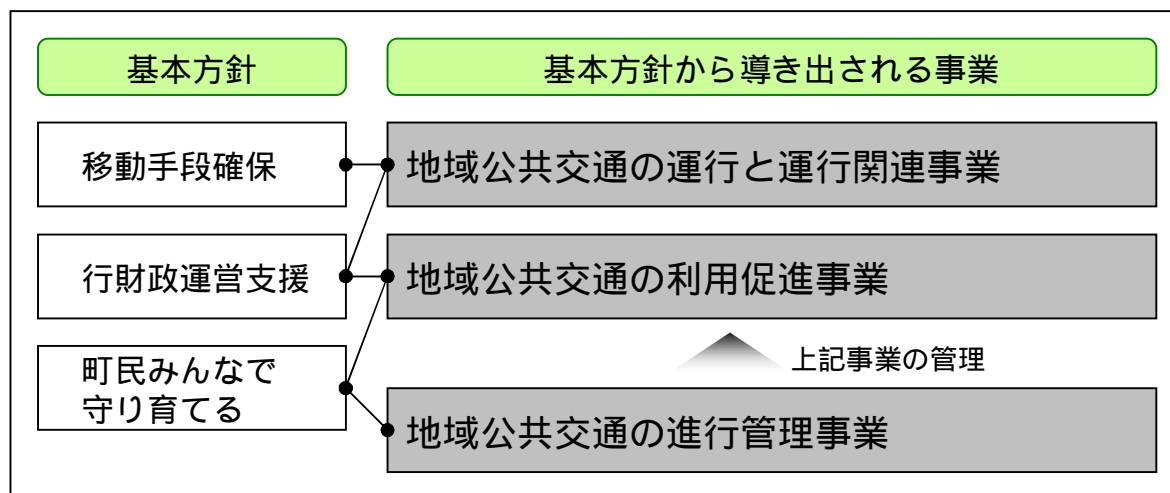


図 3 3 基本方針から導き出される事業

(1) 地域公共交通の運行及び運行関連事業

地域公共交通を設計する際に必要な条件は、対象者の必要な移動を担保しつつ、公平で便利であること、無駄が少ないことです。そのためには、個別路線の最適化を図るのではなく、全体最適の視点で設計をおこなう必要があります。

全体最適を図るためには、交通機関の役割の明確化と、利用者を効率的に輸送するための輸送方法を設定する必要があります。

また、地域公共交通を運行するためには、バスや乗り合いタクシーの運行だけでなく、バス停整備などの関連する各種事業を実施する必要があります。それらの事業は、地域公共交通の運行をおこなうために必要不可欠であるとともに、利用者数の増加や利便性の向上を図るためにも、非常に重要であると考えられます。連携計画においては、このような運行関連事業に関しても最適な事業立案をおこないます。

具体的な施策の方向性

高齢者の移動を確保するためのデマンド運行の導入検討と運行

高齢者等の日中の移動手段確保のため、デマンド（予約式）運行の導入を検討・運行します。デマンド運行は、居住地から病院、商店街、公共施設などにアクセスができるようにすることで、利便性の向上を図るとともに、交通空白地域の解消も目指します。

小中高校生の通学と通勤を確保するための定時定路線等の検討と運行

通学（小中高校生）・通勤の移動を確保するため、バスと鉄道の乗り継ぎを円滑にし、かつ、平成24年度開校の小中一貫教育校への通学に、できる限り対応をする定時定路線を検討・運行します。また、定時定路線を基本としつつ、需要量や地域特性に応じて、区域運行やスクールバスの運行等、他の運行方法も検討し、小中高校生の通学や通勤の移動を確保する最適な交通体系を構築します。

買物・通院の利便性を高め観光対応も可能な路線の検討と運行

町民が日常生活を営める最低限のサービス水準の提供に加え、買物や通院等の利便性をさらに向上するために、町内の主要商業施設（「道の駅しなのふるさと天望館」、柏原、古間商店街等）や飯綱町への移動ができる路線を検討・運行します。

また、この便を活用し、観光客の移動も一部確保することによって、観光振興にも繋がります。

運行に関連する事業の実施

地域公共交通の運行に関連する事業として、バス停の整備等をおこないます。現在、非常に見にくいバス停看板や時刻表の表示板をわかりやすいものに整備、修繕等をおこない、利用者の利便性を向上します。

その他、利便性向上に向けた必要な関連事業をおこないます。

(2) 地域公共交通の利用促進事業

地域公共交通を町民みんなで守り育てるためには、より多くの町民に利用してもらうとともに、町民の協力意向を増加させ、地域公共交通を町民みんなで守り育てる体制をつくる必要があります。しかし、新たな路線を整備するだけでは、利用促進や町民意識を変革することはできません。新たな運行体系に移行したことを周知し、地域公共交通の利用方法や利用をすることの意義を浸透させるなど、地道な理解促進活動をおこなう必要があります。

そのために、時刻表パンフレットの配布など基本的な情報発信や、対象者別の利用促進策の実施、イベント・キャンペーン等をおこないます。

本事業では、対象者ごとに利用促進策実施の方針をたて、効果的な利用促進策を実行します。

表 3-2 利用促進策の対象者

対象者	方針
日常的に利用している層 (小中高年生、高齢者)	<ul style="list-style-type: none"> 新体系に移行した後も利用を継続してもらえるように、変更情報を確実に伝える
ときどき利用する層	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通利用者として定着するように、利用により発生するメリットを訴求する。
全く利用していない層	<ul style="list-style-type: none"> 社会基盤としての地域公共交通の重要性に対する理解促進を図るとともに、「試しに利用してみる」機会を提供する。

具体的な施策の方向性

新しい公共交通の周知

新たに運行する地域公共交通の基本的な情報について、町民に対する周知を図ります。周知を図る際には、路線図・時刻表パンフレットの作成、広報やニューズレター等を活用し、誰でもわかりやすい情報発信に努めます。

高校生に対する意識啓発

現在、家族送迎に頼っている高校生を地域公共交通に利用転換していただくために、高校生への意識啓発を行います。具体的には、中学を卒業する人とその保護者を対象に公共交通教室を実施するなど、地域公共交通の利用方法や利用の意義、利用することのメリットなどを伝えます。

全町的な地域公共交通の利用促進

日常的な利用者に対する運賃優遇策の実施や、非不便者・家族送迎者の方にも新しい地域公共交通を体験してもらうきっかけとなる無料お試しチケット等の配布などを検討・実施し、全町的に地域公共交通への利用促進を図ります。

「身近な地域公共交通」の浸透

多くの町民にとって関心の低い存在になってしまっているバスを身近なものとして感じてもらうために、バスの愛称募集等、バスに対する町民の愛着を高める事業をおこないます。

(3) 地域公共交通の運行に係る進行管理事業

上記の事業の実効性を高めるために、協議会の運営や評価検証等をおこなう事業です。進行管理事業では、目標値の達成状況を把握し、新たな施策立案のための情報収集や施策検討をおこないます。

連携計画では、その事業が適正に行われているかどうかを管理し、課題や改善点が明らかになった場合は、速やかに改善できる PDCA の体制をつくることが求められます。その際には、基本方針に基づき、一部の関係者だけでなく、広く町民も交えて

行うことができるような仕組みづくりに努めます。

図 3-4 に、事業の進め方と体制を示します。

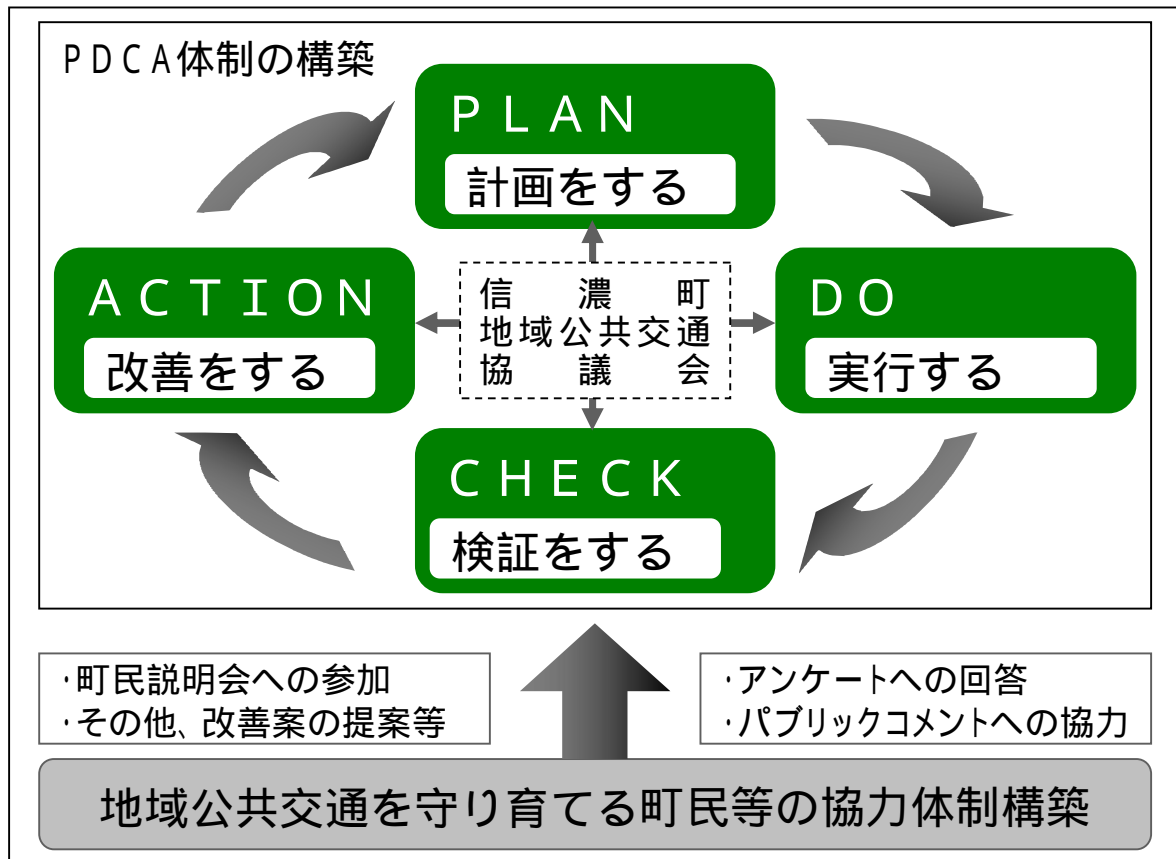


図 3-4 進行管理体制

具体的な施策の方向性

評価検証をおこなう体制の運営

実証運行に対する評価検証の体制として、協議会の運営と継続的に町民が参加できる仕組みづくりをおこないます。これらの体制を運営することによって、信濃町の地域公共交通を持続的に発展できるよう評価検証と改善を図っていきます。

評価検証の実施

評価検証を具体的に進めるには、各種データを継続的に把握する必要があります。利用者の利用状況（属性、目的、起終点等） 運行状況（安定性、安全性） 利用者満足度、利用していない理由、事業費の状況等、目標から導き出される必要なデータを収集し、課題の把握と改善を図っていきます。

3.5 対象者ごとの詳細なサービス水準と運行イメージ

対象者ごとに設定する詳細なサービス水準を明らかにし、そのサービス水準を満たすための運行イメージを示します。

(1) 対象者別に提供するサービス水準の設定

小・中学生のサービス水準

小・中学生は、地域公共交通またはスクールバスがなければ、通学することができず、必要最低限な日常生活を送ることができなくなる、非常に重要な対象者です。そのため、町内全域の小中学生が通学できるようサービス水準を設定する必要があります。ただし、居住地が広範囲に広がっているため、地域公共交通でカバーしきれない地域についてはスクールバスでの対応も検討します。

なお、小・中学生のサービス水準は、「学校づくり委員会通学対策部会」の提案内容（H21.3.25）も参考に設定しました。

小・中学生に提供するサービス水準を表 3-3 に示します。

表 3-3 小・中学生に提供するサービス水準

項目	サービス水準
対象者	小中学校からおおよそ 3km 圏外に居住する小・中学生
目的地	小中学校付近（現行停留所）もしくは信濃町古間地区（小中一貫教育校（現信濃中学校）まで
輸送の考え方	小中学生は、登下校の時間帯が一定であり、毎日移動が発生するため、固定的な路線設計を行うことが望ましい。 利便性を考慮し、各地区から小中一貫教育校もしくはそれ付近まで乗り換えなしで移動できる路線設計を行う。
所要時間	バスの輸送時間はおおよそ 40 分以内
便数	行き : 2 便程度（朝部活動開始前（6:50 頃）、通常日課開始前） 帰り : 3 便程度（低学年授業終了後、高学年及び中学生授業終了後、部活動終了後） 運行日：平日のみ
運賃	無料
備考	小中一貫教育校が開校する平成 24 年 4 月までは、現行の全路線バスで小学生の利用がある。

高校生・通勤者（不便者）へのサービス水準

高校生は、地域公共交通がなければ通学することができず、必要最低限な日常生活を送ることができなくなる非常に重要な対象者です。また、通勤者の一部について地域公共交通を利用し通勤しています。徒歩や自転車で移動できる距離は小学生より広範になるため、小学生ほどカバーする必要はありませんが、移動の時間帯が小中学生と重複するため、ほぼ同様のサービス水準を設定します。

高校生・通勤者に提供するサービス水準を表 3-4 に示します。

表 3-4 高校生及び通勤者に提供するサービス水準

項目	サービス水準
対象者	全高校生及び通勤者（不便者）
目的地	高校生：長野市及び飯綱町の高校 通勤者：長野市方面
輸送の考え方	高校生は、登下校の時間帯が一定であり、毎日移動が発生するため、固定的な路線設計を行うことが望ましい。各地区と JR 駅を結ぶ路線バスを運行し、路線バスと JR の乗り換えによって移動を確保する。なお、運行方法は、需要量や地域の状況を踏まえ、最適な方法を検討する。 また、通勤者についても高校生と同じ時間帯に通勤されているため同時刻で路線設計を行う。
所要時間	バスの輸送時間はおおよそ 40 分以内（小中学生に準ずる）
運賃	有料（運賃は協議会にて今後検討）
便数	行き：1 便程度 帰り：3 便程度 運行日：平日のみ

高齢者へのサービス水準

交通不便者の高齢者は、地域公共交通がなければ、通院や買物をすることができず、必要最低限な日常生活を送ることができなくなるため、非常に重要な対象者です。また、徒歩等での移動範囲が限られるため、面的なサービスの検討が必要です。

高齢者に提供するサービス水準を表 3-5 に示します。

表 3-5 高齢者に提供するサービス水準

項目	サービス水準
対象者	全高齢者
目的地	信濃町中心部（信越病院） 商店街等
輸送の考え方	移動先は、通勤・通学者ほどは固定しておらず、通院・買物等目的及び目的地はさまざまである。また、移動時間にもばらつきがある。 そのため利便性を追及し、固定的な路線ではなく自宅近くで乗降ができ、町内の主要ポイント等で乗降できる路線設計が望ましい。
所要時間	バスの輸送時間はおおよそ 40 分以内
運賃	有料（運賃は協議会にて今後検討）
便数	運行時間：8 時台～15 時台 運行本数：行 2 便、帰 2 便程度の外出機会を創出 運行日：平日のみ運行
備考	上記以外の時間帯は、路線バス利用

観光客へのサービス水準

観光客の多くは自家用車を利用している非不便者で、交通不便者はごく一部に限られているため、町民に比べ優先順位は下がります。そのため、観光者に対しては、町民が利用する地域公共交通を活用して、移動ができるよう配慮をおこないます。

観光客に提供するサービス水準を表 3-6 に示します。

表 3-6 観光客へのサービス水準

項目	サービス水準
対象者	観光客
目的地	公共交通を利用して行ける主要観光地
輸送の考え方	町民が利用する地域公共交通を活用
運賃	有料（運賃は協議会にて今後検討）
便数	町民が利用する地域公共交通を活用

(3)その他

非不便者に対する考え方

非不便者は、日常的な移動を自家用車によって賄っており、地域公共交通がなくても日常生活を送ることができます。そのため、地域公共交通の対象者には設定していません。しかし、非不便者も「当事者」となっていただき地域公共交通を町民全員で守り育てる体制づくりをすることや、自家用車での移動は自然環境への負荷が大きいことなどから、自家用車から地域公共交通への利用転換を図ることは、連携計画において重要な課題となります。優先順位は低いですが、地域公共交通整備の際には、非不便者にも利用できるよう配慮をおこないます。

自力での移動が困難な方

自力で移動が困難な方については、福祉政策として輸送方法を検討するため、連携計画の対象者には含めません。

ただし、「交通不便者」と「自力で移動が困難な方」の境目は曖昧であるため、「交通不便者」に近い「自力で移動が困難な方」(ある程度であれば、自力で自分のことができ、自分で動ける方)に対しては、極力配慮を行うことで、地域公共交通の利用可能な人の数を増加させます。

利用者の輸送方法のイメージ

利用者の輸送イメージを図 3-5、図 3-6、に示します。

交通不便者の主な移動先は、地域内と地域外に大別できます。地域内移動は信濃町中心部（黒姫駅、信越病院、金融機関、柏原商店街、役場等）及び古間方面（古間商店街周辺、古間駅等）に集約できるため、各集落からそれらの目的地への移動を確保します。地域外移動は、黒姫駅を基点に、JR 信越本線を利用しておこなわれるため、黒姫駅までの移動を確保します。また、熊坂地区、古海・菅川地区からは、妙高高原駅周辺への移動があるため、一部この移動を確保する必要があります。

なお、現在、野尻湖から牟礼駅までの路線「野尻湖線」が運行しており、飯綱町への移動に利用されています。この路線は、買物等の利便性を高め、町民へのサービス水準を向上するとともに、観光客の利用もできる路線として運行内容を検討します。

図 3-5 輸送イメージ 定時定路線（朝・夕）

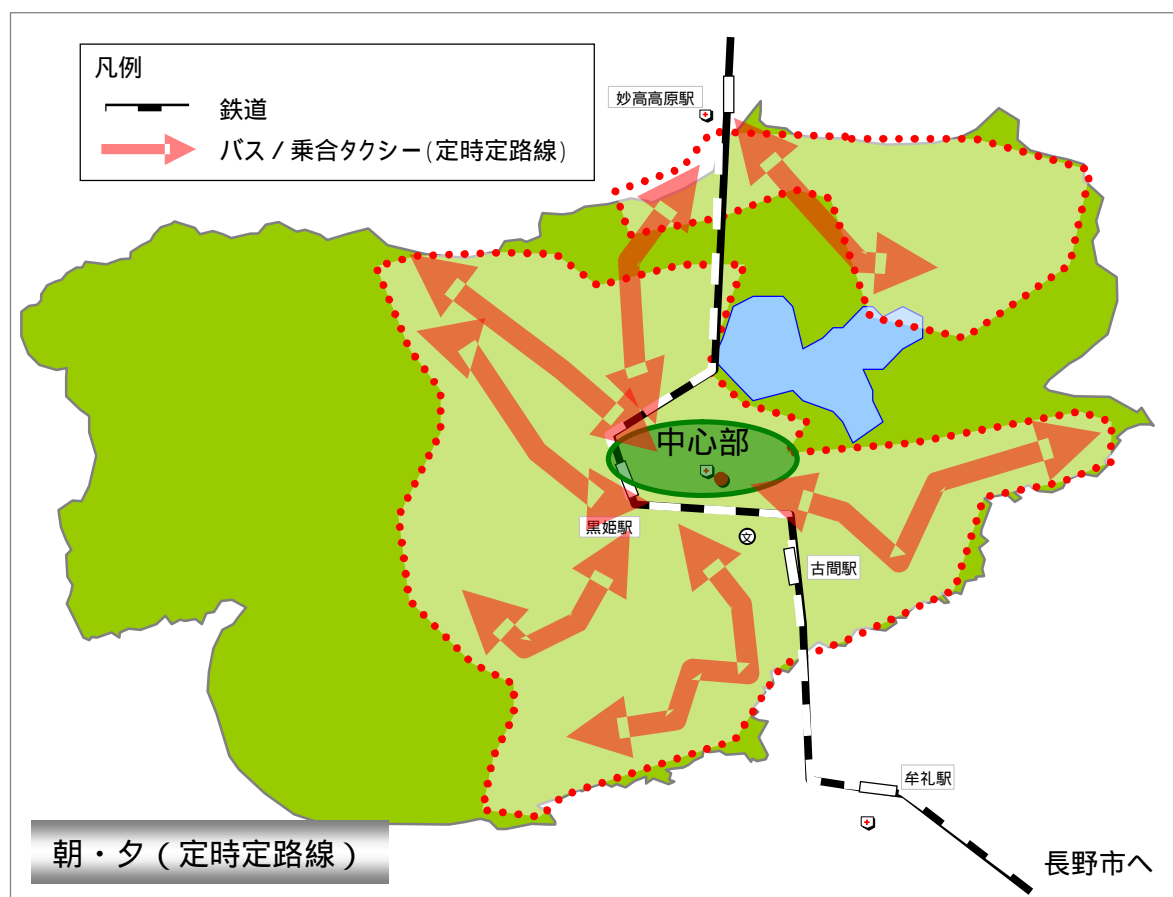


図 3-6 輸送イメージ デマンド運行（日中）

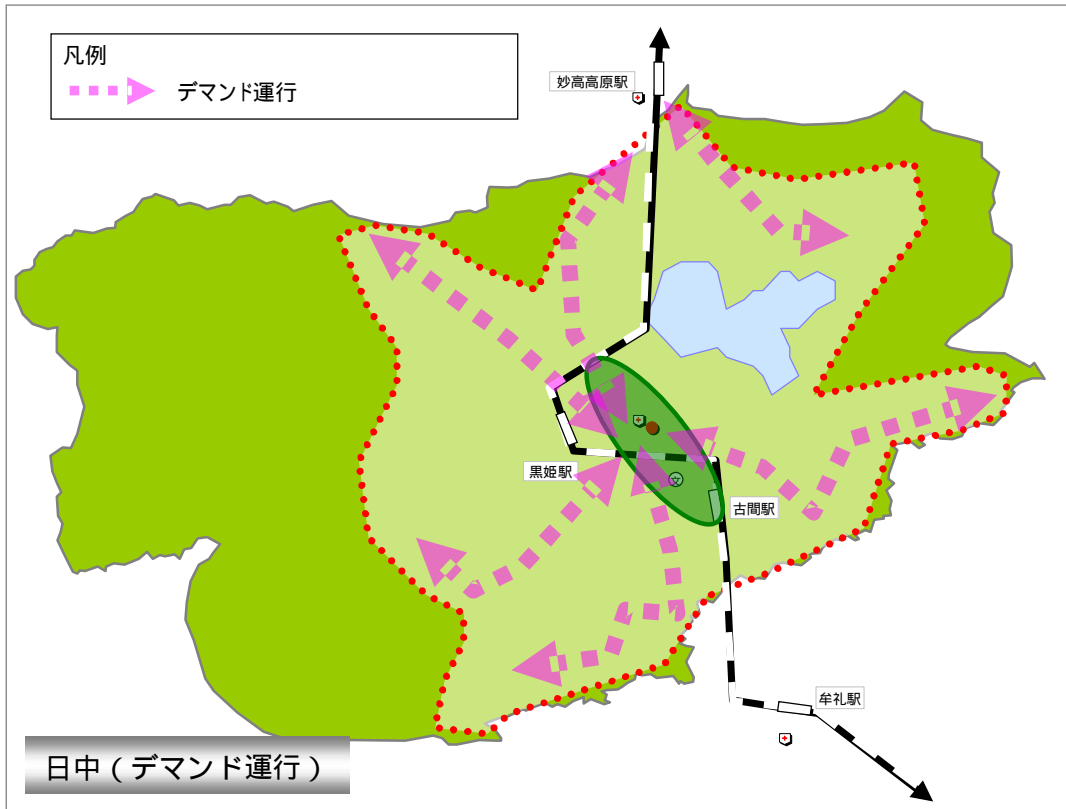
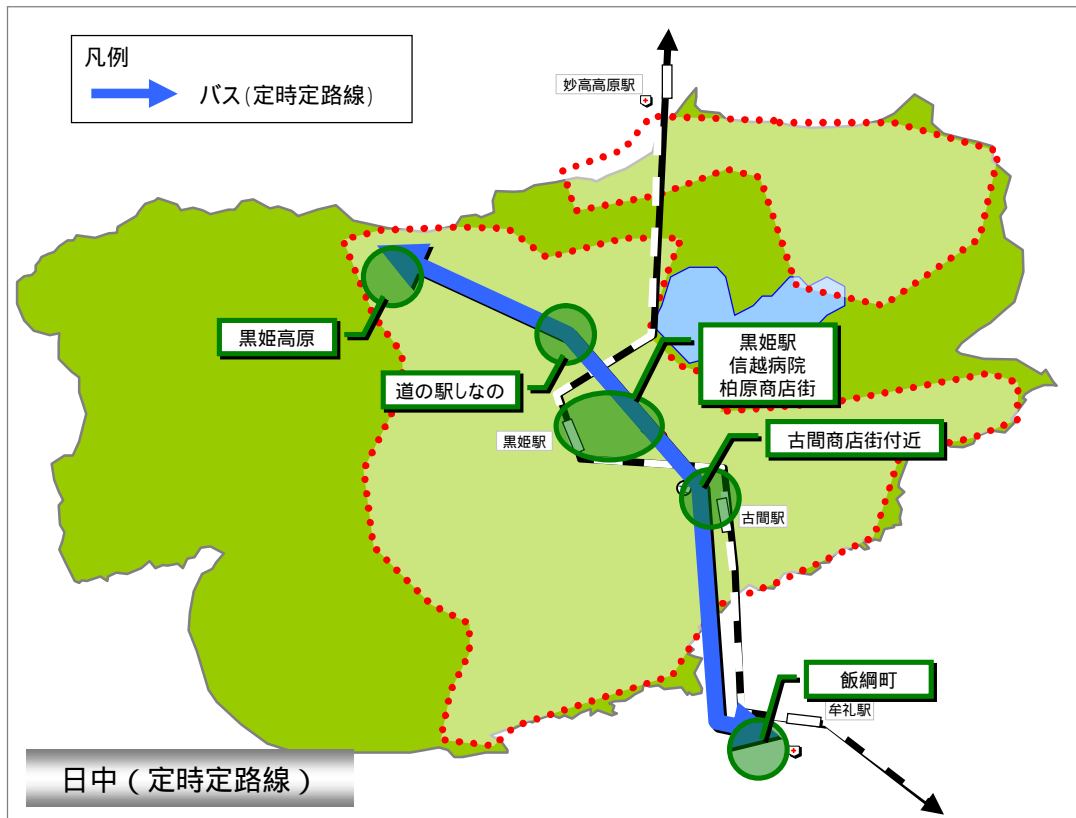


図 3-7 輸送イメージ 定時定路線（日中）



時間帯別の便数とダイヤイメージ

運行時間と運行形態、便数、運行日等を表 3-6 に示します。朝夕の通学通勤時間帯は、朝 2 便、夕 3 便程度を定時定路線で確保し、日中の高齢者通院・買物等に関しては、行き 2 便、帰り 2 便程度の外出機会をデマンド運行で確保します。

また、上記に加え、買物や通院の利便性を向上する路線の運行により、中心から道の駅しなのや柏原、古間商店街周辺に移動でき、飯綱町にも行ける機会を創出します。なお、運行日は全便平日のみの運行とします。

一日の運行ダイヤのイメージを図 3-8 に示します。

表 3-6 時間帯別の便数と運行日

運行時間	運行形態	運行本数	主な利用目的	運行日
6 時台 ~ 8 時台	定時定路線	2 便程度	通勤・通学	平日
8 時台 ~ 15 時台	デマンド運行	行き 2 便帰り 2 便程度 の外出機会を創出 (3 往復程度)	高齢者の通院・買物等町内移動	
日中	定時定路線	往復 2 便程度	通院・買物	
15 時台 ~ 18 時台	定時定路線	3 便程度	通勤・通学の帰宅用	
19 時台	デマンド運行	1 便程度	通勤・通学(部活)の帰宅用	

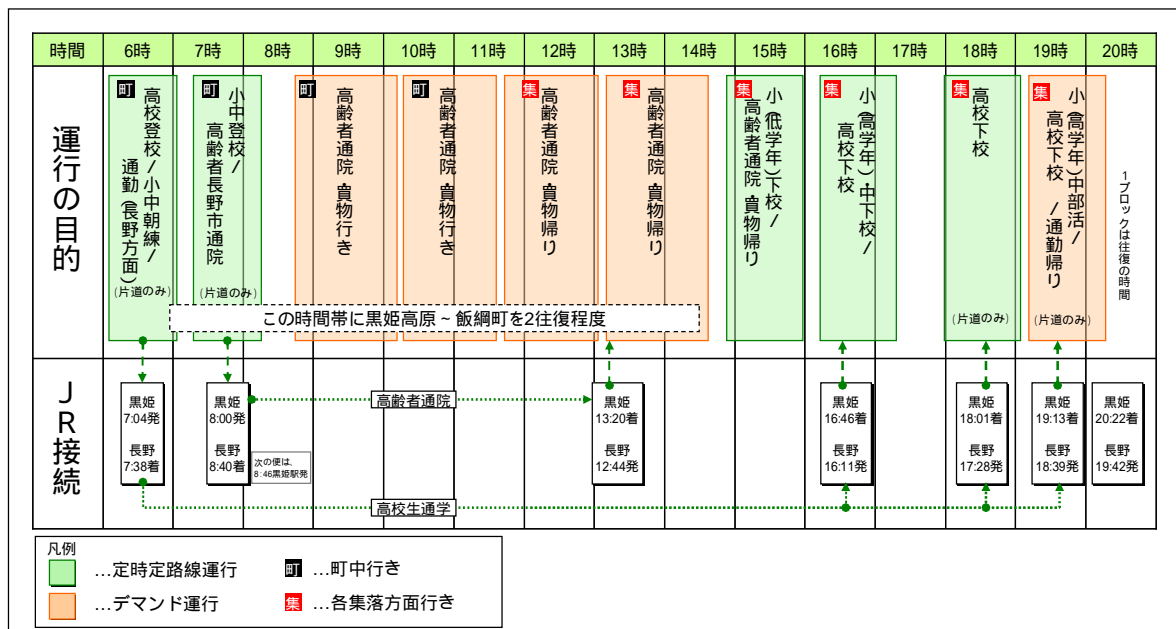


図 3-8 ダイヤイメージ

3-6 連携計画の区域

本連携計画が適用される区域は、信濃町全域とします。

3-7 連携計画の目標

本連携計画では、「利用人数が少ない」といった「問題点」ではなく、「信濃町が目指す地域公共交通の姿」と、「現行の地域公共交通の姿」とのギャップを「課題」として捉えています。これらの課題の解決状況を把握するために、目標を設定し、定期的な評価検証を行うものとします。

なお、目標はできる限り数値化し、定量的に達成状況を把握することができるようにします。

目標 交通空白地域を解消し、全ての交通不便者が日常的な移動をおこなえるようにする。

個別目標 1-1：小・中学生が、地域公共交通、自転車、徒歩、またはそれらの組み合わせによって通学できるようにする

個別目標 1-2：高校生、通勤者が、地域公共交通、自転車、徒歩、またはそれらの組み合わせによって通学・通勤できるようにする

個別目標 1-3：高齢者が、地域公共交通、徒歩等、またはそれらの組み合わせによって医療機関に通院でき、日常生活に必要な買物ができるようにする

「徒歩等」には、電動車椅子を含みます

目標 利便性が高く無駄のない地域公共交通を運行する

個別目標 2-1：地域公共交通利用者の高い満足度を実現する

個別目標 2-2：毎年、利用者の増加により、利用者一人あたりの財政支出をできる限り減少させる

目標 町民みんなで地域公共交通を守り育てる体制をつくる

個別目標 3-1：地域公共交通の認知度を向上させる

個別目標 3-2：地域公共交通利用者を増加させる

個別目標 3-3：地域公共交通の維持・運営に対する協力意向を増加させる

第4章 事業及び事業実施主体

第3章に示した連携計画の基本的な考え方から導き出された事業内容及び実施主体を記載します。

4-1 地域公共交通の運行及び運行関連事業

事業の内容及び実施主体の一覧を表4-1に示します。

表4-1 地域公共交通の運行及び運行関連事業一覧

事業	内容	実施主体
定時定路線運行事業	主に、朝・夕の時間帯に、通勤・小中高校生の通学を確保するために時刻・路線固定的な運行する	信濃町地域公共交通協議会
デマンド運行事業	主に日中の時間帯に、高齢者の通院・買物移動を確保するために運行する	信濃町地域公共交通協議会
サービス水準を向上する路線運行事業	町民の移動ニーズに応じて、町内の買物や飯綱町への通院を確保するとともに、可能な限り観光客への対応も行う路線を運行する。	信濃町地域公共交通協議会
運行関連事業	上記の地域公共交通を運行する際に必要な運行関連事業を実施する	信濃町地域公共交通協議会

(1) 定時定路線運行事業

朝・夕の時間帯に、小中高校生の通学と通勤のを確保するために、定時定路線運行事業を行います。運行の概要を、表4-2に示します。

表4-2 定時定路運行の概要

項目	内容
名称	仮) 信濃町ふれあい号
事業主体	信濃町地域公共交通協議会
運行主体	交通事業者へ委託(委託先は今後検討)
運行形態	効率性と安全性を踏まえ検討
運行方法	定時定路線運行
使用車両	需要量を分析しながら検討
運賃	有料(運賃は協議会にて今後検討)
運行本数	朝2便 夕3便程度
運行日	平日(年間約245日)

(2) デマンド運行事業

日中の時間帯に、高齢者の通院・買物移動を確保するため、また、夜の時間帯に、通勤・通学者の帰宅するための移動を確保するために、デマンド運行事業を行います。運行概要を表 4-3 に示します。

表 4-3 デマンド運行の概要

項目	内容
名称	仮) 信濃町ふれあい号
事業主体	信濃町地域公共交通協議会
運行主体	交通事業者へ委託(委託先は今後検討)
運行形態	効率性と安全性を踏まえ検討
運行方法	区域運行 (デマンドの方法は効率性と町民ニーズを分析しながら、デマンドシステムの内容を含め検討)
使用車両	ワゴン車を基本とし、需要量を分析しながら検討
運賃	有料(運賃は協議会にて今後検討)
運行本数	日中、行き2便、帰り2便程度の外出機会を創出 夜1便程度
運行日	平日(年間約245日)

(3) サービス水準を向上する路線運行事業

日中の時間帯に、高齢者の通院・買物移動を確保するために、デマンド運行事業を行います。運行概要を表 4-4 に示します。

表 4-4 サービス水準を向上する路線運行の概要

項目	内容
名称	仮) 黒姫高原-飯綱線
事業主体	信濃町地域公共交通協議会
運行主体	交通事業者へ委託(委託先は今後検討)
運行形態	効率性と安全性を踏まえ検討
運行方法	定時定路線運行
使用車両	バスを基本とし、需要量を分析しながら検討
運賃	有料(運賃は協議会にて今後検討。町外への移動については別途検討)
運行本数	黒姫高原～飯綱町を2往復程度 信濃町内を運行する便を1往復程度(黒姫高原～いこいの家等)
運行日	平日(年間約245日)

(4) 運行関連事業

上記の運行をする際に必要な、バス停等整備事業等関連事業の実施をおこないます。

表 4-5 運行関連事業の内容

項目	内容
バス停等整備業務	バス停の整備・修繕を行うとともに、その他必要な設備の整備等をおこなう。また、バス停整備にあたっては、現状バス停の把握や、バス停ごと時刻表作成等も実施する。

4-2 地域公共交通の利用促進事業の事業主体

地域公共交通の利用促進事業の内容を以下に示します。

表 4-6 地域公共交通の利用促進事業一覧

事業（案）	内容（案）	実施主体
新しい地域公共交通の周知	路線図・時刻表パンフレットの制作・配付や、広報・ニューズレターを活用し、新しい地域公共交通に関する基本的な情報発信をおこなう。	信濃町地域公共交通協議会
高校生に対する意識啓発	中学を卒業する人とその保護者に対する公共交通教室を実施するなど、高校生の地域公共交通利用率を高める啓発活動をおこなう。	信濃町地域公共交通協議会
全ての町民に向けた地域公共交通への利用転換促進	日常的な利用者に対する運賃優遇策の実施や、無料お試しチケットの配付などによって、全町的に、地域公共交通の利用者数向上を図る。	信濃町地域公共交通協議会
「身近な地域公共交通」の浸透	バスの愛称募集をおこなうなど、バスに対する町民の愛着を高める。	信濃町地域公共交通協議会

4-3 地域公共交通の運行に係る進行管理事業

地域公共交通の運行に係る進行管理事業の内容を以下に示します。

表 4-7 地域公共交通の利用促進事業一覧

事業(案)	内容(案)	実施主体
評価検証を行う体制の運営	信濃町地域公共交通協議会の運営や、継続的に町民参加を促す体制づくり(意見交換会等の実施等)をおこなう。	信濃町地域公共交通協議会
評価検証の実施	評価検証調査(OD調査、乗車ヒアリング調査)の実施や対象者別のアンケート・ヒアリング調査等をおこなう。	信濃町地域公共交通協議会

第5章 地域公共交通総合連携計画のスケジュール

連携計画は、その計画期間を平成23年4月から平成28年3月までの5年間と
していますが、スケジュールは、3年間分を示します。

なお、スケジュールについては、適宜見直しをおこないます。

表 5-1 計画スケジュール

年月		運行事業	利用促進事業	進行管理事業
平成23年	上期	運行等準備		
	下期	許認可申請	新しい地域公共交通の周知	評価検証の実施
平成24年	上期	定時定路線運行	高校生利用促進	評価検証の実施
	下期		サービス水準を向上する路線運行事業	
平成25年	上期	デマンド運行	高校生利用促進 公共交通の周知	評価検証の実施
	下期		高校生利用促進 公共交通の周知	

信濃町地域公共交通総合連携計画

発効日 平成 23 年 3 月発行
発行者 信濃町 / 信濃町地域公共交通協議会

- 問合せ先 -

信濃町地域公共交通協議会
(事務局：信濃町総務課まちづくり企画係)
住所：長野県上水内郡信濃町大字柏原 428 - 2
電話：026 -255 -3111(代表)
 : 026 -255 -5920(直通)
FAX：026 -255 -6103