

資料 4

生活交通ネットワーク計画(地域公共交通確保維持事業のうち地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統関係)

平成 23 年 6 月 30 日

(名称) 信濃町地域公共交通協議会

(代表者名) 戸田 勝 印

0 . 生活交通ネットワーク計画の名称

信濃町 地域生活交通ネットワーク計画

1 . 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

長野県信濃町では、鉄道 1 路線、路線バス 6 路線、コミュニティバス 4 路線、タクシー会社 2 社により構成される公共交通機関網が広がっている。

鉄道は、JR 信越本線が南北に運行しており、幹線的な役割として、長野市や妙高市への移動に活用されている。路線バスは、JR 信越本線の JR 黒姫駅を中心に、JR 信越本線のフィーダー路線的な位置づけで町内各方面と町の中心部を結んでいる。コミュニティバスである「ふれあい号」は、路線バスではカバーしきれない集落を中心に運行している。これらの公共交通は、小・中・高校生の通学(信濃町、長野市、飯綱町方面)や、高齢者の通院(町立信越病院、新潟県立妙高病院)、買物等、日常生活に必要不可欠な交通として機能している。

しかし、人口の減少やモータリゼーションの進行、家族送迎の日常化等により、公共交通利用者数は直近の 4 年間で 2 割以上の減少をしている。利用者減少の原因としては、一部路線で、JR 信越本線とバスとの接続が図られていないことや、コミュニティバスにおいては、一路線あたりの運行時間が長いこと、運行日が曜日限定(週 2 回)であることなどがあげられる。

また、これらの公共交通のうち、鉄道・タクシーを除くバス路線に関しては、全て信濃町の補助対象路線となっており、毎年多額の財政負担を強いられている。信濃町は、「第 5 次長期振興計画」において町民が安心して暮らすことができるよう、住民サービスの向上や、財政支出の適正化などを掲げており、現行の公共交通網では、町の目指す姿を実現できないと考えられる。

加えて、平成 24 年 4 月からは、小学校の統合による小中一貫教育校の開設が予定されており、小中学生の移動手段を確保することが喫緊の課題であること、町の全域において「過疎地域自立促進特別措置法」における過疎地域指定を受けていること、「豪雪地帯対策特別措置法」における特別豪雪地帯に指定されていることなど、必要な移動を担保するためのコスト高の要因となる要素が複数存在している。

これらの背景を踏まえ、町民が安心して日常生活を送るためには、地域公共交通確保維持事業により、熊坂・野尻線、高沢・黒姫高原線、長水線、大井線、高山線、荒瀬原線、信濃町デマンドタクシー、信濃町ナイトデマンドタクシーを確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要不可欠である。

2 . 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

項目		現状	目標値
全体収支率		11.7% (H21)	11.7% (H24 ~)
バスカバー率	小中学生・高校生	70.0% (H21)	90% (H24 ~)
	高齢者	73.1% (H21)	100% (H24 ~)
利用者満足度		66.7% (H21)	80% (H26)
利用者一人あたり財政支出		1,124 円 (H21)	1,514 (H24 ~)
コミュニティバスへの協力意向		41.8% (H21)	55% (H26)

(2) 事業の効果

熊坂・野尻線、高沢・黒姫高原線、長水線、大井線、高山線、荒瀬原線、信濃町デマンドタクシー、信濃町ナイトデマンドタクシーを維持することにより、町内全域において小・中学生が通学にバスを使用することができる。また、日中の時間帯をデマンドタクシーにすることで、高齢者等が通院、買物を行うことができ、利便性を格段に向上させることができる。さらに、住民の移動実態に沿った路線の変更や、JR 信越本線との接続改善、わかりやすい情報発信等によって利用者の満足度が向上する。

3 . 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 1」を添付
 表 1 の他、予定している時刻表・運行予定期間、運行事業者決定の経緯（地域間幹線系統・地域内フィーダー系統共通）、運行予定期間、輸送量が 15 人～150 人/日と見込んだ根拠となる算出式（地域間幹線系統のみ）、地域内フィーダー系統の補足資料（既存交通や地域間交通との関係や整合性を図っている旨の説明等を説明した資料（要綱別表 6 の八）、地域内フィーダー系統のみ）を添付（様式自由）。

補助要件へ合致しているかどうか判断するための資料として、要綱に規定がある部分の他、上記資料を添付願います。（本様式に沿わない場合も、添付資料は必要です）
 このほか、特段必要な補足資料があれば合わせて添付願います。

4 . 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 2」を添付

7 . 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【地域内フィーダー系統のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付

11. 協議会の開催状況と主な議論

H22.2.24 (第1回協議会)

- (検討内容)
- ・信濃町地域公共交通協議会設置(構成委員、協議会規約等承認)について合意
 - ・調査事業に係る予算(案)について合意

H22.7.16 (第2回協議会)

- (検討内容)
- ・連携計画策定方針と策定プロセスについて合意
 - ・住民移動実態・利用意向等に関するアンケート調査の実施について合意
 - ・補正予算(案)の承認について合意

H22.8.31 (第3回協議会)

- (検討内容)
- ・先進地視察

H22.10.18 (第4回協議会)

- (検討内容)
- ・住民アンケート集計結果について報告
 - ・信濃町地域公共交通総合連携計画基本方針について協議

H22.12.24 (第5回協議会)

- (検討内容)
- ・信濃町地域公共交通総合連携計画素案について協議

H23.1.27 (第6回協議会)

- (検討内容)
- ・信濃町地域公共交通総合連携計画について協議
 - ・運行ルールについて検討し合意

H23.3.23 (第7回協議会)

- (検討内容)
- ・信濃町地域公共交通総合連携計画の決定

H23.6.27 (第8回協議会)

- (検討内容)
- ・信濃町地域公共交通ネットワーク計画について協議

12. 利用者等の意見の反映

平成 22 年 8 月に全町民を対象にしたアンケート調査を実施し、全町民の移動実態及び公共交通維持に対する意識を把握した。また、平成 23 年 2 月には、町内 5 箇所にて住民懇談会を実施、具体的な運行内容について意見の聴取を行った。さらに、平成 23 年 2 月には、町のホームページ等を通じて、「信濃町地域公共交通総合連携計画」に対するパブリックコメントを実施することで、広く町民全体からの意見を収集した。

これら利用者等の意見を総合し、各集落から町中心部及び JR 黒姫駅への移動が大多数を占めること、日中の時間帯についてはデマンドによるきめ細かな運行が望まれていることなどが明らかになったため、そうした意見をもとにした公共交通体系を構築した。

13. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	長野県企画部交通政策課 長野地方事務所地域政策課
関係市区町村	なし
交通事業者・交通施設管理者等	長電バス(株) アルピコ交通(株) 野尻湖タクシー(株) 鳥居川観光タクシー(株) 長野県タクシー協会 アルピコ労働組合 東日本旅客鉄道(株)長野支社 長野電鉄労働組合 長野建設事務所維持管理課 長野中央警察署 信濃町建設水道課
地方運輸局	北陸信越運輸局長野運輸支局
その他協議会が必要と認める者	利用者代表等 町行政

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 長野県上水内郡信濃町大字柏原 428-2

(所 属) 信濃町役場総務課まちづくり企画係

(氏 名) 池田 浩之

(電 話) 026-255-3111

(e-mail) kikaku@town.shinano.lg.jp