

信濃町地域公共交通総合連携計画（素案）  
【概要版】

2010/12/24

信濃町地域公共交通協議会事務局

# 1. 信濃町地域公共交通の課題

信濃町地域公共交通総合連携計画（以下、「連携計画」）の策定にあたって、各種調査を実施し、現状と課題、信濃町における連携計画策定の意義を明らかにしました。

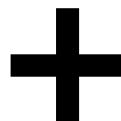
## 地域と地域公共交通の現状

### [地域概況]

- 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。大部分が平坦であるが、一部、古海などの道路網の限られる地域もある。
- 人口は減少傾向にあり、高齢化が顕著。
- 豪雪地域である。

### [地域公共交通概況]

- 鉄道・バスともに利用者数が減少。
- 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。



## 信濃町が目指す地域公共交通の姿

- 地域公共交通が目指す姿は、長期振興計画で掲げている町の将来像「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～」の実現に貢献すること
- そのために、以下の役割を果たす
  - 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
  - 町民みんなで地域公共交通を守り育てる体制の構築

## 地域公共交通の課題

- 交通不便者の日常的な移動を確保できていない。
- 町民に対して質の高いサービスを提供できていない。
- 経済効率性の高い事業運営ができていない。
- 町民みんなで協力して、守り育てる体制ができていない。

上記の課題を解決し、信濃町が目指す姿の実現に貢献するために、連携計画の策定と実行によって、新しい地域公共交通体系を構築する

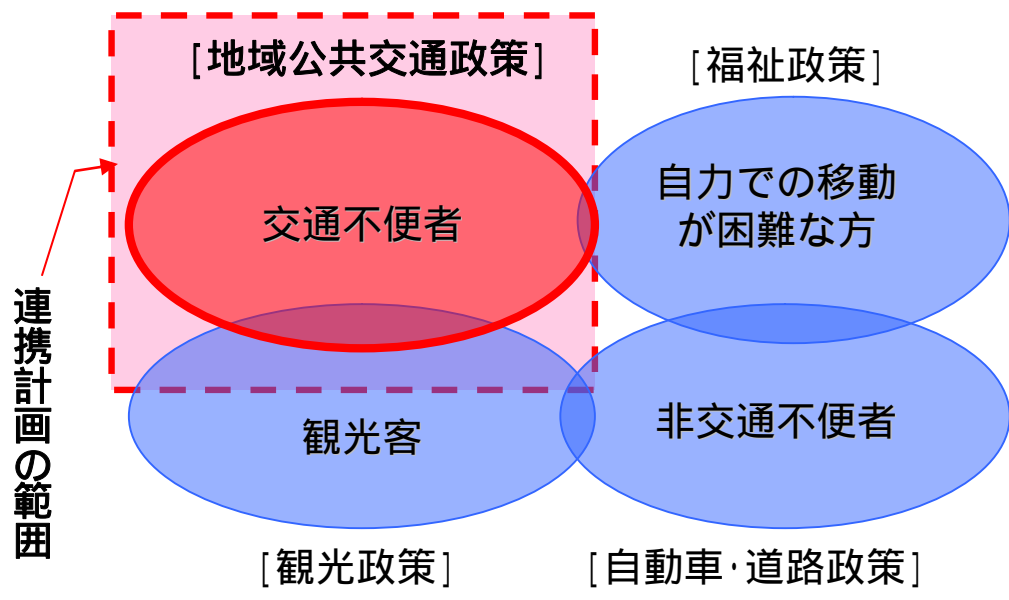
## 2. 地域公共交通の対象者設定

地域公共交通での移動を実現する本連携計画においては、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、原付およびそれに準ずる交通手段）を持たない「交通不便者」の人が主たる対象者となります。

ただし、それぞれの対象者は明確に線引きできるものではなく、地域公共交通のサービス水準が向上すれば、カバーする対象者も拡大します。そのため、交通不便者を中心としながらも、その他の対象者についても副次的な対象者として設定します。

### 運行事業の主たる対象者

#### 信濃町における移動手段確保政策の全体像と地域公共交通政策のカバーする範囲



### 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要る。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足が必要となる。
高校生	高校生は、長野市または北部高校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。

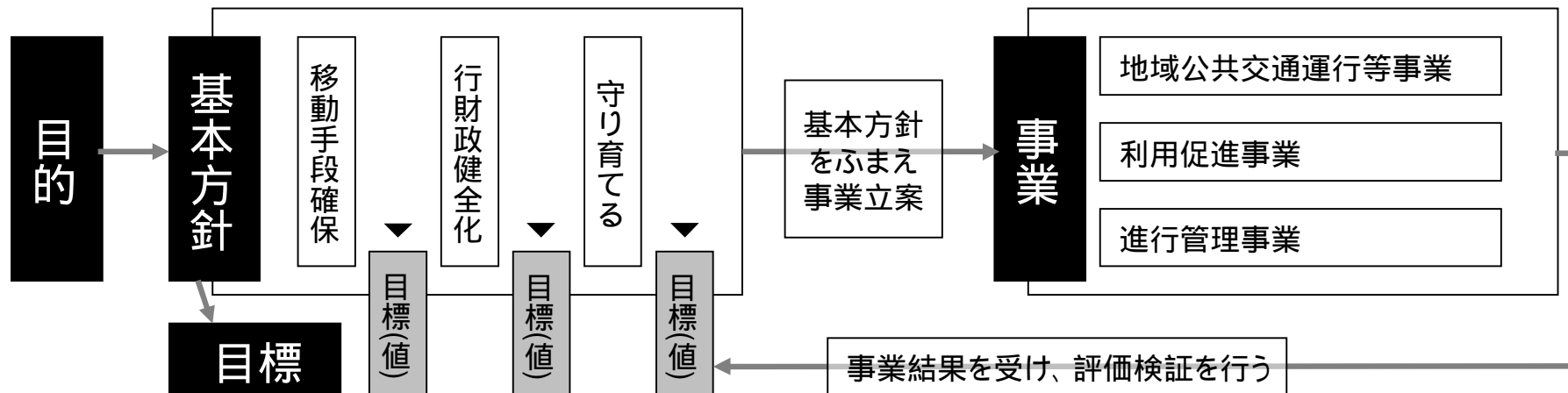
### 3 . 信濃町地域公共交通総合連携計画の基本的な考え方

各種調査結果をふまえ、「連携計画」の基本的な考え方をまとめました。  
 基本的な考え方では、「目的」「基本方針」「実施する事業」「事業実施の考え方」「目標」を掲げています。

#### 基本的な考え方

項目	内容
目的	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～』の実現に貢献する
基本方針	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支援 町民みんなで地域公共交通を守り育てる体制構築
実施する事業	地域公共交通の運行と運行関連事業 地域公共交通の利用促進事業 地域公共交通の進行管理事業
目標（値）	交通空白地を解消し、全ての交通不便者が日常的な移動を行えるようにする 利便性が高く無駄のない地域公共交通を運行する 町民みんなで地域公共交通を守り育てる体制をつくる

#### （参考）「基本的な考え方」の構造



## 4 - 1 . 事業実施の方向性

基本的な考え方に基づいて、事業実施の方向性を明らかにします。

### 地域公共交通 の運行と運行 関連事業

#### 高齢者等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出来るようにすることで、利便性の向上を図るとともに、交通空白地域を解消します。

#### 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。

なお、地域公共交通でカバーすることができ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。

#### 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更に向上するため、町内の主要商業施設（「道の駅しなのふるさと天望館」、柏原、古間商店街周辺等）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、バス停の整備等を行います。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、修繕等を行い、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行います。

### 地域公共交通 の利用促進 事業

#### 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。周知を図る際は、路線図・時刻表パンフレットの作成、広報やニュースレター等を活用し、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、中学生と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行います。

### 地域公共交通 の進行管理 事業

#### 評価検証を行う体制の運営

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行います。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。

## 5 . 対象者別のサービス水準

### 【対象者のサービス水準】

対象者	内容
小中学生	<ul style="list-style-type: none"><li>・小中一貫教育校から3km以上離れる地区から、小中一貫教育校への移動を確保。</li><li>・平日のみの運行で、行き2便、帰り3便程度の本数を確保。</li><li>・輸送時間はおおよそ40分以内</li><li>・定時定路線による運行。</li></ul>
高校生	<ul style="list-style-type: none"><li>・各地区から黒姫駅に、JRと接続した移動を確保。</li><li>・平日のみの運行で、行き1便、帰り3便程度の本数を確保。</li><li>・輸送時間はおおよそ40分以内</li><li>・定時定路線による運行。</li></ul>
高齢者	<ul style="list-style-type: none"><li>・各地区から信濃町中心部、柏原・古間商店街周辺等への移動を確保。</li><li>・平日のみの運行で、日中往復4便程度の本数を確保。</li><li>・輸送時間はおおよそ30分以内</li><li>・デマンドによる運行。</li></ul>
	<ul style="list-style-type: none"><li>・黒姫高原～飯綱町への移動を確保。</li><li>・平日のみの運行で、日中往復4便程度の本数を確保。</li><li>・定時定路線による運行。</li></ul>
通勤者 (交通不便者)	<ul style="list-style-type: none"><li>・長野市への通勤を確保する。</li><li>・サービス水準は、高校生に準ずる。</li></ul>
観光客	<ul style="list-style-type: none"><li>・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する。</li></ul>

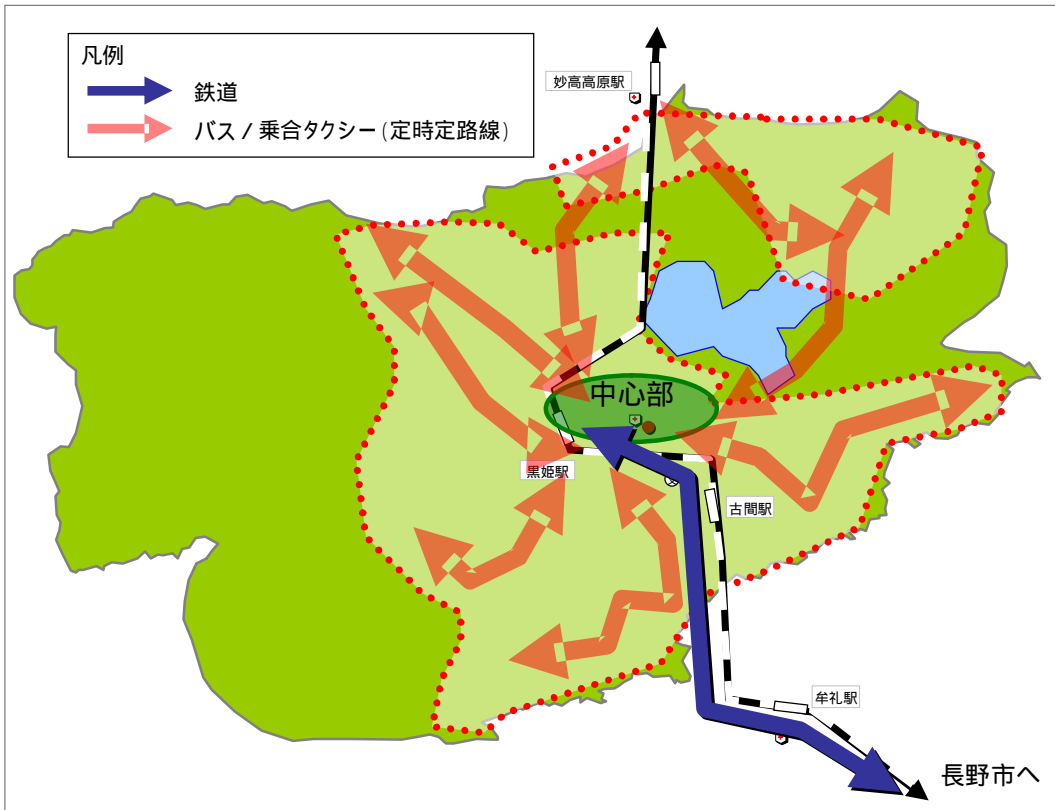


# 6-1. 地域公共交通運行事業の内容 - 輸送イメージ -

朝・夕の通学・通院の時間帯は、定時定路線によって各集落と町中心部を結ぶ路線を設計します。また設計にあたっては、JRとの接続や小中一貫教育校へ移動を担保します。

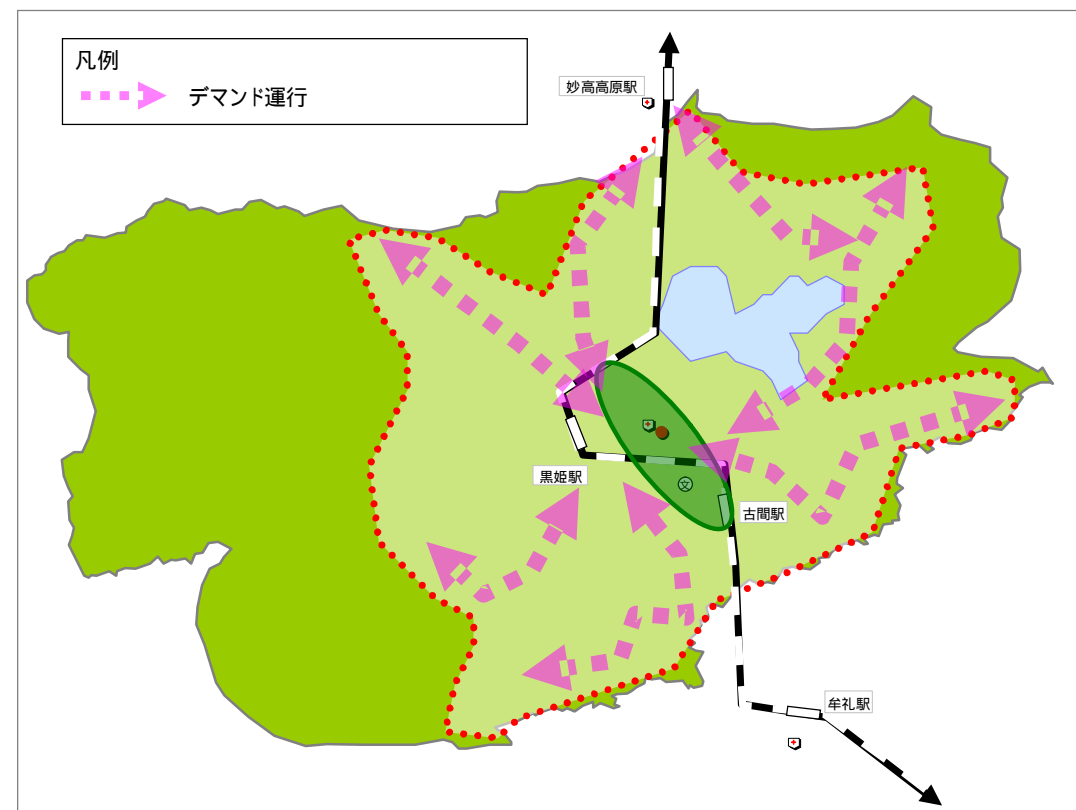
日中の時間帯は、主に高齢者を対象に、デマンド方式で、各集落と信濃町中心部等（役場、信越病院、黒姫駅、柏原商店街、古間商店街等）を結びます。熊坂、古海・菅川地区からは、妙高高原駅周辺（妙高高原駅、妙高病院）への移動も確保します。

## 朝・夕（定時定路線）



定時定路線で、各集落と黒姫駅、小中一貫教育校を

## 日中（デマンド運行）



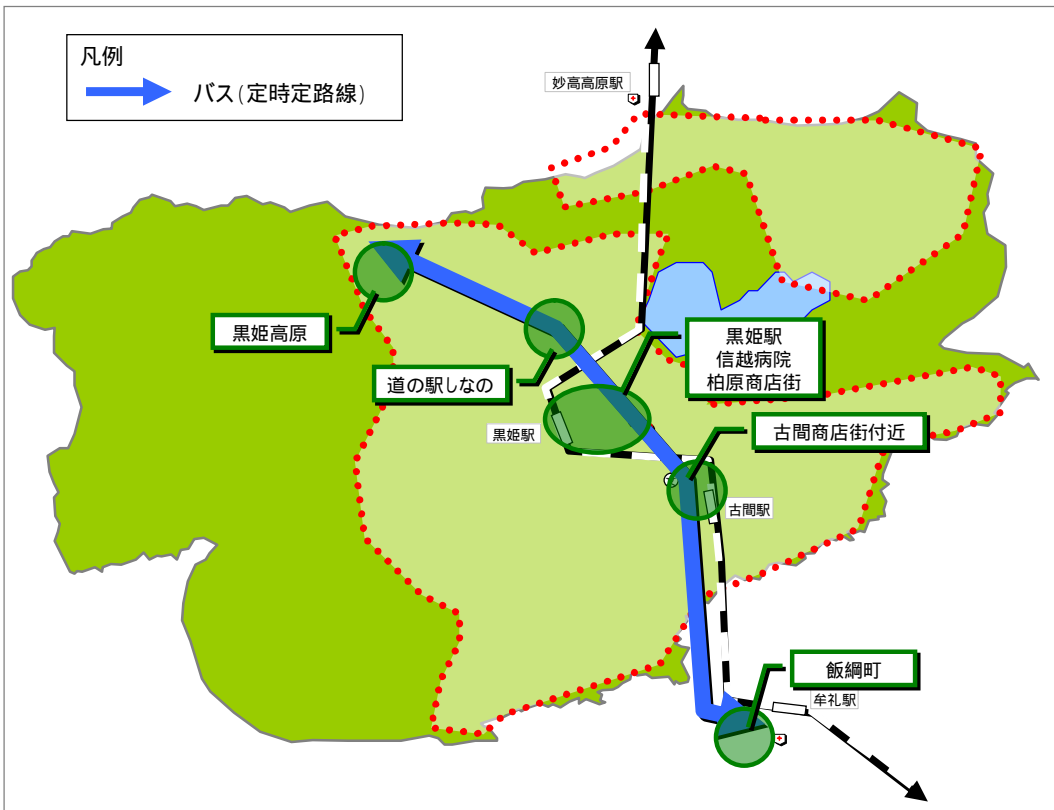
デマンド運行で、各集落と中心部や商店街を



## 6-2 . 地域公共交通運行事業の内容 -輸送イメージ-

朝・夕の定時定路線、日中のデマンド運行に加え、日中、黒姫高原～飯綱町までの路線を往復4便程度設定します。  
これによって、信濃町中心部から、町内の商業施設（道の駅しなのふるさと天望館、柏原・古間商店街周辺）や駅等へのアクセスを向上します。  
さらに、この便を利用し日中の観光客の移動も可能な限り確保します。

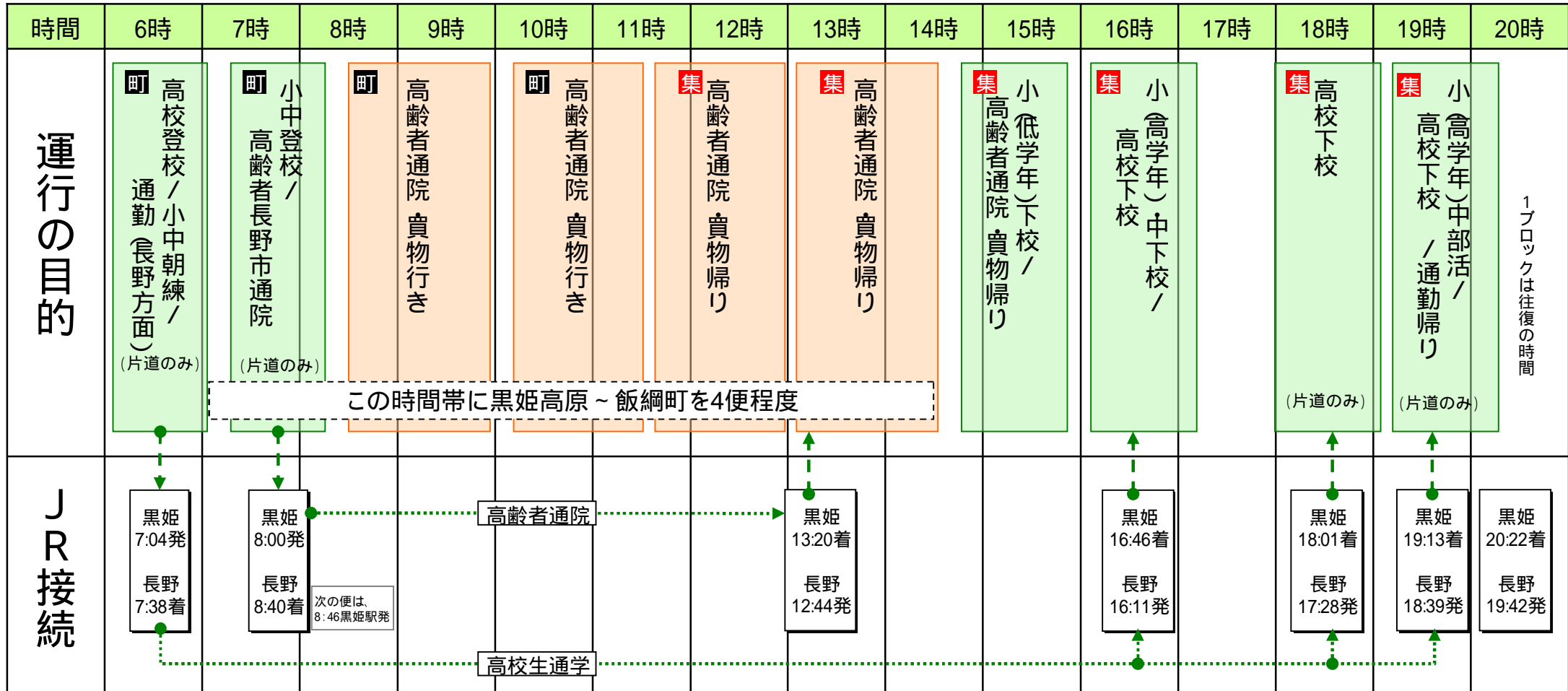
### 町民の利便性向上・観光客対応（定時定路線）



定時定路線で、商店街や牟礼駅へ

# 7. 地域公共交通運行事業の内容-ダイヤイメージ-

運行ダイヤのイメージを示します。  
 朝2便程度、日中往復4便程度、夕方4便程度の運行を行います。また、黒姫高原～飯綱町を結ぶ路線を往復4便程度運行します。  
 運行は、平日のみとします。



凡例

- ... 定時定路線運行
- ... デマンド運行
- ... 町中行き
- ... 各集落方面行き

# 8 . デマンド運行の方法

## デマンド運行設計の前提条件

- 前提条件 戸口送迎を行う
- 前提条件 居住地から信濃町中心部等の主要施設への移動を基本とする
- 前提条件 輸送時間は30 - 40分程度にする

## デマンド運行方法

- 路線：路線は設定せず、予約に応じて運行（予約がない場合は運行しない）  
ただし、1便あたり40分を上回る場合は、予約を断る場合もある。
- ダイヤ：日中に4往復程度（出発時間と到着時間がある程度固定）
- 台数：6台程度（車両は需要量に応じて検討するが、9人または15人乗り）
- 目的地：黒姫駅、役場、信越病院、金融機関、柏原商店街、古間商店街周辺

### デマンド運行利用の流れ



## 9 . 目標値の設定

連携計画では、目標及び目標値の設定を行い、それによって、定期的な評価検証を行うことが必要です。  
基本方針に基づいた、目標を以下に示します。

目標	個別目標	数値目標項目（例）
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行えるようにする	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	・対象者別バスカバー率（小中学生）
	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	・対象者別バスカバー率（高校生）
	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、日常に必要な買物ができるようにする	・対象者別バスカバー率（高齢者）
目標 利便性が高く無駄のない地域公共交通を運行する	2-1：地域公共交通利用者の高い満足度を実現する	・利用者満足度（乗車調査による）
	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	・利用者一人あたり財政支出 （平成21年度：1,124 円）
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	3-1：地域公共交通の認知度を向上する	・認知度 （町民アンケート調査により認知度を測定）
	3-2：地域公共交通利用者を増加させる	・利用者率（バス＋鉄道＋タクシー） （町民アンケートの結果：約3%）
	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	・地域公共交通維持に対する意識 （町民と行政がともに負担：41.8%）

「徒歩等」には、電動車椅子を含みます