

第52回 信濃町地域公共交通協議会 次第

日 時：令和6年6月21日 10時～
場 所：信濃町役場2階 第1会議室

1 開 会

2 会長あいさつ

3 議 事

議案第1号 令和5年度事業報告について

議案第2号 令和5年度収入支出決算について

監 査 報 告 会計監査報告

議案第3号 地域公共交通協議会規約の改正について

議案第4号 役員選出~~（案）~~について

議案第5号 令和6年度事業計画~~（案）~~について

議案第6号 令和6年度収入支出予算~~（案）~~について

議案第7号 信濃町地域公共交通計画の改定について

議案第8号 令和7年度地域内フィーダー系統確保維持補助金の計画認定申請について

4 報 告

報告事項1 まちなか循環号の運賃協議の結果及び運行状況について

報告事項2 デマンドタクシーの運行状況について（報告資料1）

5 閉 会

（資 料）

信濃町地域公共交通協議会 委員名簿

議案第 1 号

令和 5 年度 信濃町地域公共交通協議会 事業報告

1. 会議

第 46 回	信濃町地域公共交通協議会	: 令和 5 年 4 月 27 日
第 47 回	信濃町地域公共交通協議会	: 令和 5 年 6 月 7 日 (書面評決)
第 48 回	信濃町地域公共交通協議会	: 令和 5 年 12 月 15 日
第 49 回	信濃町地域公共交通協議会	: 令和 5 年 12 月 27 日 (書面評決)
第 1 回	運賃協議分科会	: 令和 6 年 1 月 16 日 (書面評決)
第 50 回	信濃町地域公共交通協議会	: 令和 6 年 2 月 14 日 (書面評決)
第 51 回	信濃町地域公共交通協議会	: 令和 6 年 3 月 13 日 (書面評決)

2. 信濃町地域公共交通計画における公共交通の見直し事業

地域公共交通計画における公共交通の見直しについて、利用状況等を踏まえたバス路線ごとの減便や廃止、路線廃止にともなう路線エリアの住民の移動への対応策やデマンドタクシーのフルデマンド運行の検討を行い、令和 6 年 4 月からの再編運行の実施に向けて、システム選定のための視察や運行事業者との調整、住民への周知などの準備を行った。

3. その他

(1) 地域公共交通確保維持事業への申請（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）

運行事業者	区分	国庫補助交付額	前年度交付額
長電バス株式会社	路線バス、デマンド タクシー運行分	2,727,000 円	4,246,000 円
野尻湖タクシー株式会社	デマンドタクシー 運行分	201,000 円	282,000 円
合 計		2,928,000 円	4,528,000 円

【参考】令和 5 年度観光タクシー助成券利用実績

利用件数：2, 4 0 5 件 (前年比+ 1 0 4 件)

助成総額：1, 5 3 4, 3 2 0 円 (前年比+ 5 4, 0 3 0 円)

令和5年度 信濃町地域公共交通協議会収支決算報告

収 入 合 計	2,756,184円
支 出 合 計	2,227,934円
収 支 差 引 額	528,250円（次年度繰越金）

収入の部

（単位：円）

科 目	予算額	決算額	比較	摘 要
1. 負担金	1,240,000	1,240,000	0	町負担金
2. 補助金	0	0	0	
3. 繰越金	1,516,164	1,516,164	0	令和4年度繰越金
4. 諸収入	836	20	△ 816	預金利息
収入合計	2,757,000	2,756,184	△ 816	

支出の部

（単位：円）

科 目		予算額	決算額	比較	摘 要
1. 運営費	会議費	18, 000	10, 800	△ 7, 200	委員旅費費用弁償
	事務費	20, 000	17, 866	△ 2, 134	振込手数料、郵券料
	小計	38, 000	28, 666	△ 9, 334	
2. 事業費	事業費	2, 689, 000	2, 199, 268	△ 489, 732	公共交通計画見直し事業 1, 808, 235円 デマンドタクシー実証実験事業 347, 281円
	小計	2, 689, 000	2, 199, 268	△ 489, 732	
3. 予備費		30, 000	0	△ 30, 000	
支出合計		2, 757, 000	2, 227, 934	△ 529, 066	

会計監査報告書

信濃町地域公共交通協議会の令和5年度収支決算書類を監査した結果、相違ないものと認めましたので報告します。

令和6年6月10日

監査員

碓崎 雄 

監査員

北村 和夫 

議案第3号

信濃町地域公共交通協議会規約（改正案）

（目的）

第1条 信濃町地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「計画」という。）の作成に関する協議及び計画の実施に係る連絡調整を行うため設置する。

（事務所）

第2条 協議会の事務所は、長野県上水内郡信濃町大字柏原428-2 信濃町役場内に置く。

（事業）

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- （1）計画の作成及び変更に関すること。
- （2）計画の実施に関すること。
- （3）協議会の運営に関すること。
- （4）その他協議会が必要と認めること。

（組織）

第4条 協議会は、別表1に掲げる委員をもって組織し、町長が委嘱する。

2 協議会に、次の役員を置く。

- （1）会長 1人
- （2）副会長 1人
- （3）監査員 2人

3 会長、副会長及び監査員は相互に兼ねることはできない。

（委員の任期）

第5条 委員の任期は、次のとおりとする。

- （1）別表1に掲げる委員のうち行政機関の職員については、その職にある期間とする。
- （2）前号以外の委員については、2年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

（会長）

第6条 会長は、信濃町副町長をもって充てる。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。

3 会長は、協議会の会計を監査する監査員を委員の中から任命する。

（副会長）

第7条 副会長は、委員のうちから第5条第2号の者をもって充てる。

2 副会長は、会長を補佐し、会長不在の時は会長の職務を代理する。

（監査員）

第8条 監査員は、協議会の会計監査を行う。

2 監査員は、会計監査の結果を協議会の会議において報告する。

(幹事会)

第9条 協議会は、申請内容その他協議会の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会をおく。

2 幹事会は、会長、副会長のほかに別表2に掲げる委員をもって組織する。

3 幹事会は、必要に応じて、関係者を招集し意見を聴くことができる。

(分科会)

第10条 協議会は、一般乗合旅客自動車運送事業における運賃・料金に関する事項を協議するため、道路運送法第9条第4項の規定に基づき、分科会をおく。

2 分科会は、会長のほかに別表3に掲げる委員で組織する。

(事務局)

第11条 協議会の運営に関する事務を行うため、信濃町産業観光課内に事務局を置く。

2 事務局に事務局長を置き、信濃町産業観光課長をもって充てる。

3 事務局員は、信濃町産業観光課職員をもって充てる。

(会議の運営等)

第12条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

3 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 協議会の決議の方法は、会議出席委員の2/3以上をもって決定することとする。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

6 協議会は、委員のほか、必要に応じて関係者の出席を求めることができる。

(経費)

第13条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第14条 協議会の予算の編成及び現金の出納、その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬)

第15条 委員の報酬は、無償とする。

(旅費)

第16条 別表1に掲げる公共交通利用者に関し、信濃町規則（職員以外の者の費用弁償に関する規則）に基づき旅費を支給する。

(協議会の解散等)

第17条 協議会が解散したときは、協議会の収支は解散の日をもって打ち切り、会長が清算する。

(その他)

第18条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成 22 年 2 月 24 日から施行する。

附 則

(施行期日)

1 この規約は、平成 23 年 4 月 1 日から施行する。

(副町長を置かない期間における特例措置)

2 副町長を置かない期間においては、第 6 条第 1 項の規定にかかわらず、会長は委員のうちから第 5 条（2）の者をもって充てる。

(施行期日)

3 この規約は、平成 26 年 6 月 25 日から施行する。

(施行期日)

4 この規約は、平成 27 年 6 月 27 日から施行する。

(施行期日)

5 この規約は、平成 28 年 3 月 30 日から施行する。

(施行期日)

6 この規約は、平成 28 年 6 月 28 日から施行する。

(施行期日)

7 この規約は、令和 3 年 3 月 24 日から施行する。

(施行期日)

8 この規約は、令和 6 年 1 月 10 日から施行する。

(施行期日)

9 この規約は、令和 6 年 6 月 21 日から施行する。

別表 1（第 4 条関係）

（順不同）

公共交通事業者	長電バス株式会社 長野電鉄労働組合 鳥居川観光タクシー株式会社 野尻湖タクシー株式会社 長野県タクシー協会 信濃町振興局 しなの鉄道株式会社 東急リゾーツ&ステイ株式会社
道路管理者	長野県長野建設事務所 信濃町建設水道課
警 察	長野県長野中央警察署
学識経験者	国土交通省北陸信越運輸局交通政策部交通企画課 国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局
公共交通利用者	野尻区長 古海区長 菅川区長 熊坂区長 柏原町区長 仁之倉区長 古間区長 荒瀬原区長 富士里区長 信濃町老人クラブ会長 信濃町婦人会長 信濃町商工会長 信州しなの町観光協会
町行政	副町長 総務課長 住民福祉課長 教育次長 信越病院事務長 信濃町社会福祉協議会事務局長

別表 2（第 9 条関係）

公共交通	タクシー会社代表 バス会社代表
公共交通利用者	区長会代表
行 政	住民福祉課長

別表 3（第 10 条関係）

公共交通事業者	運賃を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者
地方運輸局長	国土交通省北陸信越運輸局長が指定する者
住民意見代表者	運賃を定めようとする路線等が運行する区域の区長
行 政	住民福祉課長

議案第 4 号

信濃町地域公共交通協議会役員改選~~（案）~~について

令和 4 年度・令和 5 年度

会長	信濃町副町長
副会長	野尻区長
監査員	信濃町老人クラブ会長
	富士里区長

令和 6 年度・令和 7 年度

会長	信濃町副町長
副会長	古海区長
監査員	信濃町老人クラブ会長
	富士里区長

議案第5号

令和6年度 信濃町地域公共交通協議会 事業計画~~＝(案)＝~~

1. 信濃町地域公共交通協議会の開催

- (1) 事業計画及び予算の審議
- (2) 信濃町地域公共交通計画の事業実施等について協議
- (3) 年4回程度（必要に応じて開催）

2. バス停維持管理事業

バス停の維持管理（破損したポール、表示看板、土台の交換）を実施

3. 信濃町地域公共交通計画

令和6年度事業

- (1) 公共交通網の再編運行と検証
 - 路線バス・デマンドタクシー等再編の継続検討
 - 新デマンドタクシーの運行状況の検証及び運行内容見直し
 - まちなか循環号の運行状況の検証及び運行内容見直し検討
- (2) 啓発・利用促進の実施
 - 公共交通利用促進のための定期的な発信
 - 新デマンドタクシー及びまちなか循環号の利用方法についての広報・周知

4. その他

- (1) 地域公共交通確保維持事業補助金の申請（地域内フィーダー系統補助）
 - ・ 駅に接続する路線バス、デマンドタクシーの運行維持経費に対する国庫補助金
- (2) 車両減価償却費国庫補助金の申請
 - ・ バス等車両購入に対する国庫補助金（R4年度大型バス購入のため申請）
 - ・ 5年間（60か月）で分割して申請し、交付を受けるもの

令和6年度 信濃町地域公共交通協議会当初予算書

収入合計	1,449,000円
支出合計	1,449,000円
収支差引額	0円

収入の部

科 目	令和6年度 予算額	令和5年度 予算額	増減額	摘 要
1.負担金	920,000	1,240,000	△ 320,000	協議会運営、公共交通運行支援業務の負担金として
2.補助金	0	0	0	
3.繰越金	528,250	1,516,164	△ 987,914	令和5年度繰越し
4.諸収入	750	836	△ 86	預金利息等
収入合計	1,449,000	2,757,000	△ 1,308,000	

支出の部

科 目	令和6年度 予算額	令和5年度 予算額	増減額	摘 要
1.運営費	会議費	18,000	18,000	0 委員旅費費用弁償
	事務費	30,000	20,000	10,000 振込手数料、郵券料、消耗品等
	小計	48,000	38,000	10,000
2.事業費	事業費	1,371,000	2,689,000	△ 1,318,000 運行計画見直支援事業 1,081,000円 バス停維持管理事業 290,000円
	小計	1,371,000	2,689,000	△ 1,318,000
3.予備費	30,000	30,000	0	
支出合計	1,449,000	2,757,000	△ 1,308,000	

議案第 7 号

信濃町地域公共交通計画

(一部抜粋)

令和 4 年 4 月
令和 6 年 6 月改定

信濃町

第1章 地域公共交通の基本方針

1 地域公共交通を考える上での前提

本町では第6次長期振興計画において、人口が減少していく中でも住み慣れた地域で安全に安定した暮らしを続けられるよう、公共交通を整備していくことを目標に掲げています。

この目標を達成すべく、町ではこれまで主として高齢者の生活確保及び小中学生の登下校に対応するため、地域公共交通の整備・維持を続けてきました。

また、これらの整備に併せて、長野市方面への通勤・通学が可能な運行にしたり、観光客も利用できるようにするなど、様々な努力を行いながら、多様な生活者・来訪者の移動の確保を行ってきました。

しかし、現在本町の公共交通は危機的な状況にあります。多額の運行経費をかけ、維持していますが、小中学生のスクール利用を除くと、ごく少数の限られた者（主に高齢者）にしか利用されておらず、通勤・通学利用、観光客の利用はほぼない状態です。さらに、ふれあいコスモス号の新規登録者数や実利用者数が減少していることなどから、高齢者になった人が公共交通を使わなくなっていることが推測されます。

これらのことから、利用者1人当たりの運行経費はタクシーを利用するより割高になるケースもあり、公共交通の存在意義が問われていると言えます。

一方で、ふれあいコスモス号の利用者の約半数を、障害者手帳所持者や要支援・要介護認定者、免許自主返納者などが占めていることからわかるように、このような状況にあっても、公共交通を切実に必要としている町民も一定数存在しています。

本町においては、今、公共交通を社会基盤（多様なターゲットの多様な移動ニーズを集約し、担う交通）として維持していくか、個別輸送（施設送迎のように、特定の交通不便者の特定の施設への移動）を担う機能として維持していくかを問われており、地域公共交通は大きな転換点を迎えています。

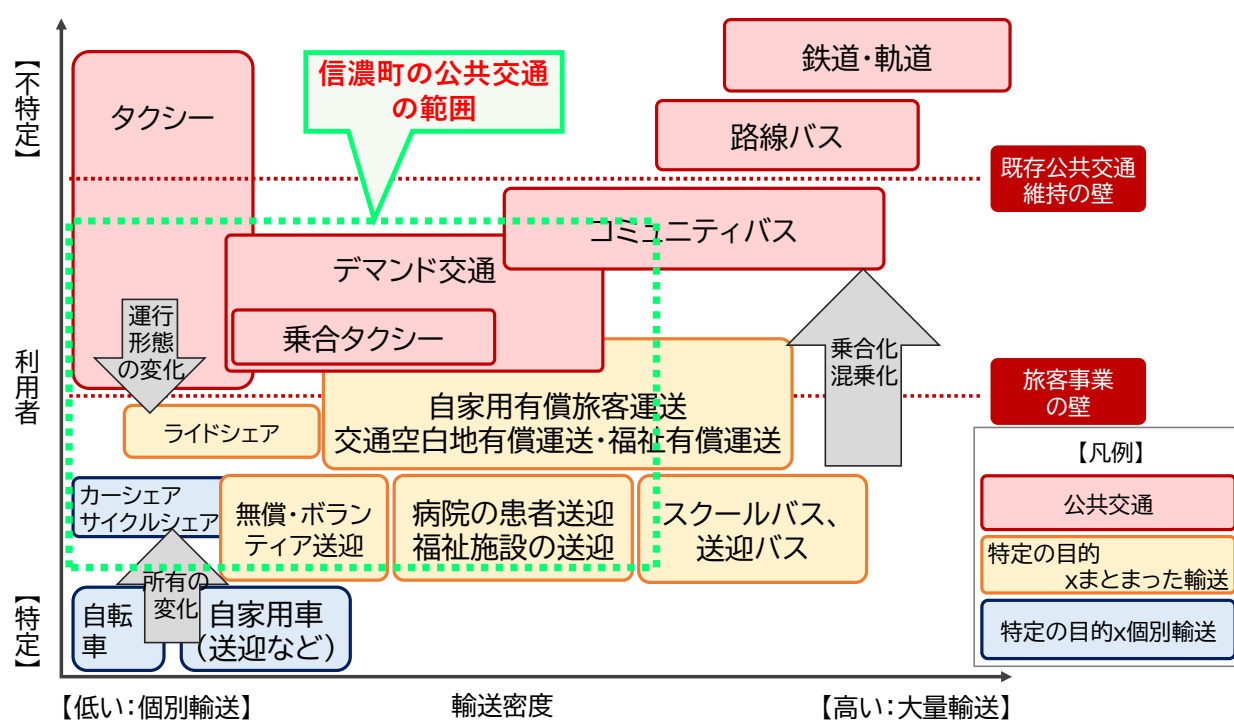
2 本町における地域公共交通の位置づけとその考え方

人口減少が進む中、本町において輸送密度の高い公共交通を維持していくことはますます困難になると考えられます。加えて、高齢化に伴い要支援・要介護者の増加は確実であり、個別輸送の必要性は高まると言えます。

以上を踏まえ、本町の地域公共交通は交通不便者の個別輸送（小中学生のスクール対応含む）に軸足を置きつつ、それを最大限活用することで対応できる輸送（北しなの線に接続した通勤・通学利用等）も担うものとします。

ただし、社会基盤の喪失は地域の弱体化に他ならないことから、地域公共交通をいわゆる公共交通（多様なターゲットの多様な移動ニーズを集約し、担う交通）として存続させていく努力は最大限行うものとします。その一環として、限られた財源を有効に活用するため、非効率を徹底的に見直し、浮いた財源を用いてサービスの拡充を図るものとします。

図表 59 移動サービスの種類と本町の公共交通の範囲



出典：地域公共交通のトリセツ（<https://text.odekake.co.jp>）より編集

3 再整備する地域公共交通

(1) 地域公共交通整備及び運行の考え方

計画期間中を実証実験と位置づけ、以下の2点の少量移動に対応する公共交通の再整備・運行を行います。

①移動ニーズが顕在化している特定目的の個別輸送に対応する

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・ スクール輸送（信濃小中学校の登下校への対応）・ 施設輸送（飯綱病院、地域活動支援センターなどへの輸送） <p>※施設で送迎が対応可能な場合は、施設送迎に切り替える</p> |
|--|

②移動先が分散している（多様）個別輸送に対応する

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・ 少量多様輸送（日中の町内の買物や通院などの用足しに対応する輸送） |
|--|

また、実証する内容は以下のとおりです。

●実証1：スクール輸送及び施設輸送の無償化検討

上記①については、計画期間中の運行を通じて無償化に向けた検証を行います。

現在、スクール輸送については主に朝夕路線バスが、施設輸送については国道線が一般乗合旅客自動車運送事業（いわゆる路線バス）として担っています。朝夕路線バスも国道線も特定の者が利用していることから、路線バスとして運行する意味があまりありません。そこで、再編後一定期間を経ても状況に変化が見られない場合は、無償化への切り替えを検討します。

加えて、運行主体も計画当初については交通事業者が行いますが、無償化等を行う場合は、社会福祉法人や特定非営利活動法人、施設の指定管理者、ボランティアなどその輸送を担う上で最適な者を選定していきます。

●実証2：スクール輸送における通勤・通学利用の促進

スクール輸送（朝夕路線バス）においては、朝、黒姫駅と接続することで町外（主に長野市方面）への通勤・通学、夕方18時台まで運行することで帰宅対応を図ります。このような運行を通じてスクール輸送を公共交通として存続できるかを実証します。

(2) 地域公共交通の体系

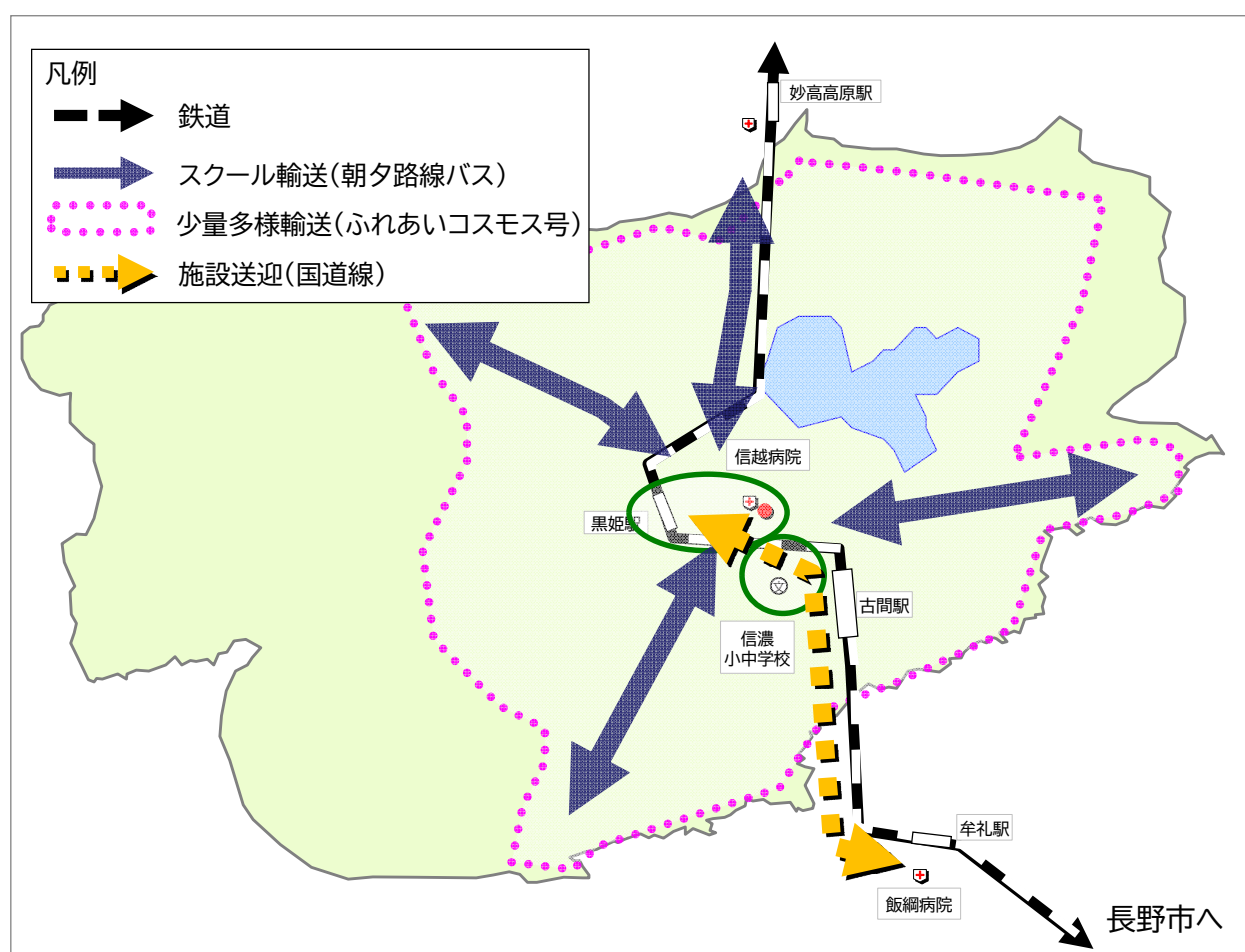
地域公共交通を鉄道、スクール輸送、少量多様輸送、施設輸送の4つに再編します。それぞれの機能を図表 60 のように設定し、公共交通体系を再整備します。

なお、観光シャトルバスは廃止し、観光客への移動サービスの提供は観光タクシー助成制度に一本化します。

図表 60 公共交通の体系

種別	路線名	機能
鉄道	北しなの線	・ 町外への広域的な移動を担う
スクール輸送	朝夕路線バス	・ 信濃小中学生の登下校対応を主目的とする ・ 各地域と信濃小中学校を接続する ・ スクール混乗バスとして、黒姫駅に接続することで、長野市方面への通勤・通学にも対応する
少量多様輸送	ふれあいコスモス号	・ 日中に発生する交通不便者（主に高齢者）の移動に対応するため、各地区と町内主要施設や鉄道駅を接続する ・ 各地区から町中心部への少量かつ多様な移動目的に対応するため区域運行とする ・ まちなかの効率的な移動に対応する
施設輸送	国道線	・ 黒姫駅と地域活動支援センター、飯綱病院など公共性の高い特定の施設を接続する

図表 61 公共交通体系イメージ



(3) 移動目的別のサービス水準の設定

再整備する公共交通とその最低限のサービスレベルを図表 62 のように設定します。

図表 62 再整備する公共交通のサービスレベル

種別	路線名	サービスレベル
スクール輸送	朝夕路線バス	・ 平日運行 ・ 定時定路線 ・ 7 時台から 8 時台、15 時台から 18 時台（※）まで運行 ・ 朝 2 便、夕方 3 便程度 ・ 黒姫駅で北しなの線と接続する ※長野市からの帰宅対応を行う。計画期間中利用が見られない場合は、最終便 17 時台に変更
少量多様輸送	ふれあい コスモス号	・ 平日運行 ・ 予約型区域運行（フルデマンド） ・ 8 時台から 14 時台まで運行 ・ 1 日 4 から 6 便程度
施設輸送	国道線	・ 平日運行 ・ 定時定路線 ・ 8 時から 9 時台、13 時から 14 時台まで運行 ・ 午前 1 便、午後 1 便以上運行 ・ 黒姫駅と地域活動支援センター（※）、飯綱病院とを接続する ※地域活動支援センターとの接続が施設による送迎に切り替えられる場合は、地域活動支援センターには接続せず、運行時間帯、便数を変更

(4) 再編に伴う利用者への配慮

本計画に基づく再編には路線の廃止、減便なども含まれています。これらの再編によって、再編前に公共交通を利用していた町民が移動手段を失うことがないように、極力配慮するとともに、タクシー助成制度などを検討し、生活に支障が出ないように努力をします。

(5) 地域公共交通維持の考え方

本計画において最も重要な点は、少数の利用者の個別輸送に対応しつつ、一定量の不特定な輸送も担うことで、地域の公共交通を維持していくという考え方です。

このような公共交通を維持していくためには、一定数の利用者の獲得が必要不可欠です。利用者の獲得に繋げるため、町民に対し現状を適切に伝え、利用促進につながる様々な取組みを実施するものとします。

第2章 目標値と事業

1 計画の目標値

基本方針を受けて公共交通の利用、収支・公費負担における目標を設定します。

(1) 公共交通の利用に関する目標

令和6年度からの運行の見直し内容を踏まえ、図表63のとおり、公共交通の利用目標を再設定します。

図表 63 公共交通の利用目標

分類	指標	策定時の 現状値 ※ (令和元年度)	見直し時の 現状値 (令和5年度)		目標値 (令和8年度)
朝夕路線 バス	① 年間一般利用者数 ※小中学生の利用を除く	3,080 人	2,600 人	⇒	4,520 人
ふれあい コスモス 号	② 実利用者数	411 人	359 人		450 人 (約10%増)
	③ 年間利用者数	10,568 人	9,566 人		11,500 人
まちなか 循環号	④ 年間利用者数	—	—		1,800 人
国道線	⑤ 1日当たり利用者数 ※飯綱病院までの利用者 を対象とする	2.1 人/日	1.9 人/日		2.0 人/日
取得方法	① 運行事業者の利用実績報告による ②③ 予約システムのデータによる ④⑤ 運行事業者の利用実績報告による				
指標設定 の 考え方	①朝夕路線バスは通勤・通学利用を想定して改善を行う。その効果を測定するため、利用者数を指標とする ②③ふれあいコスモス号は、利用者の裾野を広げ、利用効率を上げていく必要があることから、実利用者数及び年間利用者数を指標とする ④再編により令和6年度からまちなか循環号を運行しており、まちなかの効率的な移動を担う循環便の利用者数を指標とする ⑤再編後も飯綱病院への通院移動に対応できる運行となっているかを確認する				
目標値設定 の考え方	①再編後、通勤・通学対応する朝夕路線バス6路線においてそれぞれ利用者5名ずつ増やし、その利用者の週1日1回の利用を想定した当初目標のままとする。この目標は朝夕路線バスの一般利用を継続するかどうかを判断するための目標として設定しており、最終年度に目標達成できない場合は、スクール無償化への切り替えを検討する。 ②新規登録者数を増やすことを通じて、実利用者数を年間10人弱増やすことをめざした当初目標のままとする。 ③実利用者一人当たりの利用回数の平均が令和元年度(25.7回)よりも増加しているため、令和5年度の実績(26.6回)程度を維持する目標を再設定する。 ④まちなか循環号は運行開始したばかりであり(令和6年4月の実績126人)、今後の周知や利用促進を図ることにより、平均月間利用者数を150人とし、年間利用者数の目標を1,800人と設定する。 ⑤令和5年度の実績も踏まえ、再編後、飯綱病院への通院が同程度利用されていることをめざし、再設定した。				

※令和2年度の数値は新型コロナウイルス感染症の影響を受けているので、策定時の現状値には令和元年度を用いる

(2) 公共交通の収支及び公的負担に関する目標値

図表 64 のとおり、公共交通の収支、公的負担に関する目標を設定します。

図表 64 公共交通の収支、公的負担に関する目標値

指標		現状値 (令和2年度)	見直し時の現状値 (令和5年度)	目標値 (令和8年度)
①	公共交通全体の収支率	3.0%	2.8%	令和5年度 実績値以上
②	公共交通全体の公的負担額	9,525 万円	10,449 万円	令和5年度 実績値以下
③	公共交通全体の利用者1人当たりの公的負担額 (参考値：スクール利用の小中学生含む)	6,403 円/人 (2,305 円/人)	6,597 円/人 (2,495 円/人)	令和5年度 実績値以下
	朝夕路線バス・国道線の利用者1人当たりの公的負担額 (参考値：スクール利用の小中学生含む)	10,995 円/人 (2,081 円/人)	11,963 円/人 (2,323 円/人)	⇒ 令和5年度 実績値以下
	ふれあいコスモス号の利用者1人当たりの公的負担額	3,145 円/人	3,077 円/人	タクシー料金の 目安 2,800 円/人 未満
取得方法		観光産業課による集計		
指標設定 の考え方		①朝夕路線バスとスクールバスの統合、国道線の減便等で運行費用を抑制する。効果を確認するため収支率と町の公的負担額を指標に設定する。 ②運行方法の効率化を図る際、運行費用を抑制する一方、交通不便者に利用されていないかなければならない。運行費用を抑えた後でも利用されているかを確認するために設定する。 ※朝夕路線バスについては、スクール利用の小中学生が利用者のほとんどを占めているが（令和5年度スクール延べ利用者数推計：26,035人）、本計画では、スクール混乗便として一般利用を継続するかどうかを判断するための実証を行うため、あくまでも一般利用にかかる公的負担を目標値としている。参考値としてスクール利用も含めた公的負担額を記載する。		
目標値設定 の考え方		①② 燃料費の高騰や人件費増加などの社会状況により運行経費は増加傾向にあるが、再編による効率的運行や利用者の増加を図ることにより、R5年度の実績値の維持・改善をめざす ③ ②の公的負担額が増加するなか、利用促進により効率的な運行をめざし、令和5年度の水準以下を目標とする。また、ふれあいコスモス号については、各地区から役場までのタクシー料金程度(1)に抑えることをめざし、目標値を設定する。 なお、輸送人数を正確に測定するため、朝夕路線バスにおいては、小中学生の利用者数も把握するものとする。		

※公共交通の運行費用の目標値については、令和4年度に具体的な再編内容を検討した上で、再設定します。

¹ (参考) 信濃町役場からのタクシー料金

古海まで約 6,000 円、菅川まで約 3,600 円、熊坂まで約 4,200 円、黒姫高原まで約 3,000 円、荒瀬原まで約 3,000 円、穂波まで約 2,400 円、大井まで約 3,000 円

2 事業の一覧

本計画において実施する事業を示します。事業は地域公共交通網の再構築・運行、利用促進からなります。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・検証するものとしします。

図表 65 事業の一覧

施策	主な内容	
1 公共交通網の再構築・運行	1-1 朝夕路線バス、国道線、デマンドタクシーの再編・運行	朝夕路線バスの再編
		ふれあいコスモス号の再編
		国道線の再編
		その他の路線バスの再編
	1-2 タクシー等による移動への対応の検討	(a)タクシー助成制度
		(b)グループタクシー制度
		(c)移動支援制度の見直し
	1-3 福祉分野と連携した移送サービスの導入検討	
	1-4 予約システム、運行車両の更新	(a)デマンドタクシー予約システムの切り替え
		(b)運行車両の更新
	1-5 新型コロナウイルス感染症対策の徹底	(a)バス車内等における新型コロナウイルス感染症対策の実施
		(b)対策状況に関する情報発信
2 啓発・利用促進の実施	2-1 町民の協力意識の醸成	(a)地域公共交通計画の考え方の定期的な発信
		(b)公共交通の利用状況等の定期的な発信
	2-2 ふれあいコスモス号の新規利用者の獲得	(a)ふれあいコスモス号の周知
		(b)ふれあいコスモス号の乗り方教室の開催
		(c)新規登録者の獲得
	2-3 運行種別ごとの利用促進	(a)ふれあいコスモス号の利用促進
		i)回数券の導入検討
		ii)公共施設、商業施設等と連携した割引制度の検討
		iii)バスヘルパー制度導入の検討
		(b)朝夕路線バスの利用促進
		i)北しなの線との乗り継ぎ割引の検討
		ii)回数券の再検討
	(c)キャッシュレス決済の導入の検討	
3 評価・見直しの実施		

3 事業の詳細

施策1 公共交通網の再構築・運行

実施事業 1-1 朝夕路線バス、国道線、デマンドタクシーの再編・運行事業

図表 66 から図表 69 に路線再編の内容を、図表 70 にスケジュールを記載します。

図表 66 朝夕路線バス（スクール輸送対応路線）再編事業の内容

	現行の運行	課題	再整備項目
熊坂・野尻線	・平日 6 時台から 8 時台、15 時台から 18 時台に 6 便運行 (まちなか行き 3 便、お帰り便 3 便)	・熊坂 7:25 発便以外の便の 1 便当たり利用者が 0.8 人以下	・行き 3 便(17 時台)は廃止 ・帰り 3 便(18 時台)はより多くの通勤・通学の帰宅に利用できるように、北しなの線黒姫駅 18:51 着に接続する。 ・利用が改善しない場合、行き 1 便、帰り 3 便を廃止の上、スクールバス化(無償)に切り替えることを検討
北信・高山線		・北信 7:17 発便以外の便の 1 便当たり利用者が 0.7 人以下	
荒瀬原線		・土橋 7:20 発便以外の便の 1 便当たり利用者が 0.5 人以下	
高沢・六月線		・全ての便の 1 便当たり利用者が 0.3 人以下	
長水・仁之倉線		・全ての便の 1 便当たり利用者が 0.1 人以下	・長水・仁之倉線と石橋・板橋線の統合を検討 ・行き 3 便(17 時台)は廃止 ・帰り 3 便(18 時台)はより多くの通勤・通学の帰宅に利用できるように、北しなの線黒姫駅 18:51 着に接続する。 ・利用が改善しない場合、行き 1 便、帰り 3 便を廃止の上、スクールバス化(無償)に切り替えることを検討
石橋・板橋線		・全ての便の 1 便当たり利用者が 0.5 人以下	

図表 67 ふれあいコスモス号の再編事業の内容

現行の運行	課題	再整備項目
・ 平日 8 時台から 15 時台に 8 便運行 (まちなか行き 4 便、お帰り便 4 便)	・ 車両 1 台当たりの利用者数が少ない ・ 利用者 1 人当たりの運行費用が 3,370.8 円/人 ・ お帰り便 12:20 発便以降の利用は低調である	・ 1 車両当たりの担当エリアを広げ、運行車両数の削減を検討 ・ 乗降場所(目的地)の拡大や予約締め切り時間を調整するなどにより利便性を向上 ・ 午後のまちなか行き便は廃止を検討

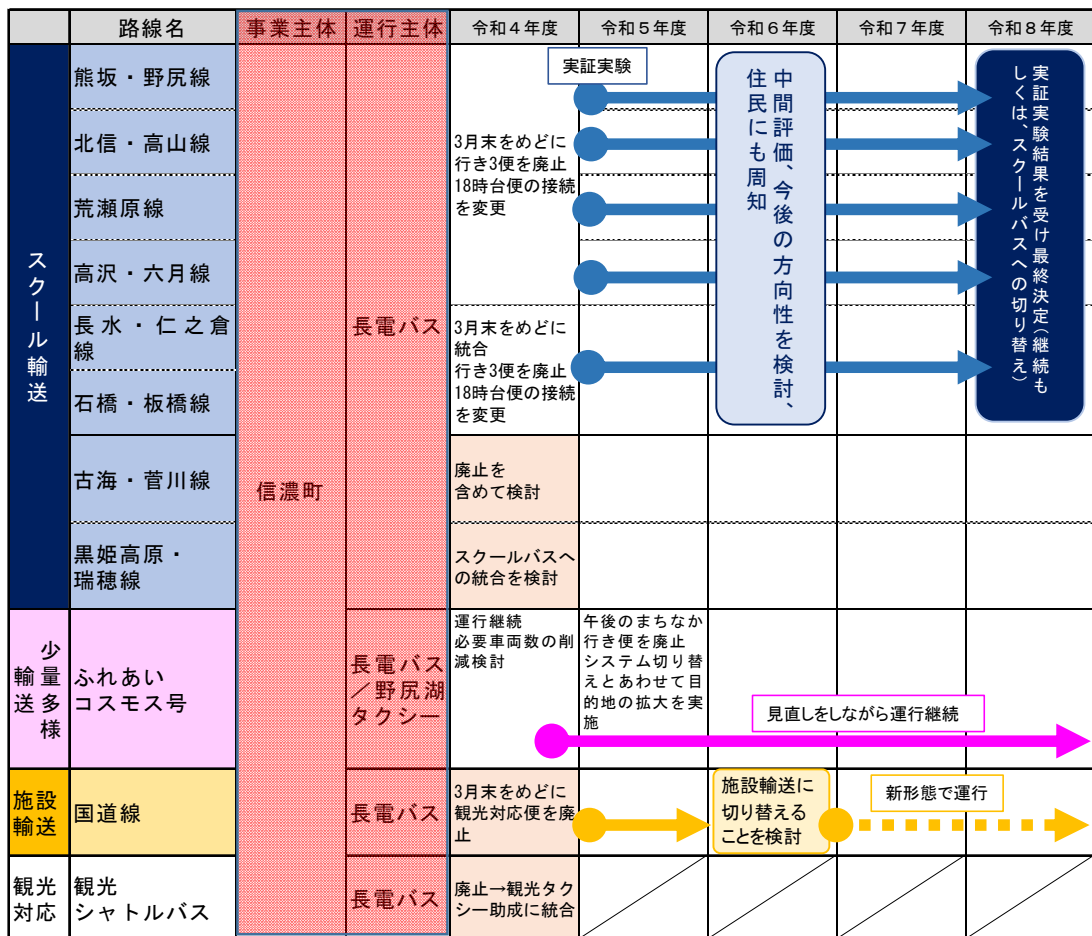
図表 68 国道線の再編事業の内容

現行の運行	課題	再整備項目
・ 平日 8 時台から 15 時台に 14 便運行	・ 地域活動支援センターへの通所のみに対応している便がある ・ 日中の黒姫駅高原方面への便はほぼ利用されていない	・ 飯綱病院への通院バス(施設送迎)として再編を検討 ・ 地域活動支援センターへの通所移動は施設送迎への切り替えを検討 ・ 観光利用を想定した日中の黒姫駅-黒姫高原間の利用はほぼないことから令和 4 年度中に廃止。観光タクシー助成制度で代替する

図表 69 その他の路線バスの再編事業の内容

	現行の運行	課題	再整備項目
古海・菅川線	・ 平日 6 時台から 8 時台、15 時台から 18 時台に 6 便運行 ・ (まちなか行き 3 便、お帰り便 3 便)	・ 全ての便の 1 便当たり利用者が 0.7 人以下	・ 廃止を含めて再編を検討する ・ タクシー助成での対応を検討する
黒姫高原・瑞穂線		・ 全ての便の 1 便当たり利用者が 0.2 人以下 ・ スクールバスとの重複がある	・ スクールバスへの統合を検討する
観光シャトルバス	・ 季節運行	・ 利用者 1 人当たりの運行費用が 12,926.4 円/人と非常に高額となっている ・ 観光客の移動手段の確保という役割が、観光タクシー助成制度と重複している	・ 非常に不効率であることから廃止 ・ 観光タクシー助成制度により補完

図表 70 再編事業のスケジュールと実施主体



上記の通り、利用促進に向けて再編事業を進めますが、人口減少が進む中、今後も行政負担の増加が見込まれます。車を運転できない町民の生活に不可欠な移動手段を維持・確保するため、地域公共交通確保維持事業により、図表 71 に示すように朝夕路線、ふれあいコスモス号、国道線をしなの鉄道北しなの線に接続するフィーダー路線と位置づけ、フィーダー補助を受けることにより、町民の生活交通手段を確保・維持していく必要があります。

図表 71 フィーダー補助を受ける路線及び経費の負担割合

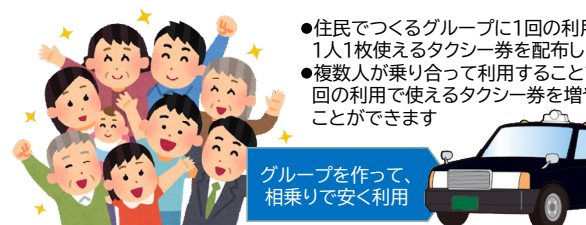
路線名	経費の負担割合
熊坂・野尻線、高沢・六月線 石橋・板橋線（統合）、国道線	国1/2 ※国補助で補填されない額は、町が負担
デマンドタクシー ふれあいコスモス号	

実施事業 1-2 タクシー等による移動への対応の検討

概要	朝夕路線バスの実証実験を始めることで、町内の移動が困難になる人が発生することが見込まれます。これに対応するため、タクシー活用の実証実験を検討するとともに既存の公共交通以外の移動支援施策の整理を行います。 なお、タクシー活用の実証実験は古海・菅川地区において実施することを予定します。必要に応じて朝夕路線バスをスクールバスへの統合などを行う黒姫高原、仁之倉地区においても実施を検討します。 (a) タクシー利用助成制度 タクシー利用の負担を軽減するため、助成制度を検討します。助成券は申請、購入を前提とするものとして検討します。 (b) グループタクシー制度 複数人での乗合利用を促進することで、個人と町の負担を軽減できるように、グループタクシー事業の実証実験を検討します。 (c) 移動支援制度の見直し 現在実施している移動支援施策については、再編後の公共交通でカバーできない移動に対応できるようにするとともに、効率性が向上するように制度を見直します。						
実施主体	信濃町、野尻湖タクシー						
実施スケジュール	項目	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	
	タクシー利用助成制度	検討	古海・菅川線の再編と同時に開始				
	グループタクシー制度	検討	古海・菅川線の再編と同時に開始				
	移送支援制度の見直し	検討	公共交通の再編に合わせて見直す				

図表 72

グループタクシー事業イメージ



実施事業 1-3 福祉分野と連携した移送サービスの導入検討

概要	公共交通を利用していた障がい者や要支援・要介護者が、再編によって公共交通を利用できなくなることが見込まれます。このような人のなかには経済的な理由でタクシーを利用しにくい人もいます。これらの人の生活に支障が出ないように、社会福祉協議会や地域の NPO 団体と連携し、福祉有償運送など移送ボランティアサービスの実施を検討します。また、町はこのようなボランティアサービスに対する支援制度を検討します。					
実施主体	信濃町、社会福祉協議会、地域の NPO 団体					
実施 スケジュール	項目	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	移送サービス導入の検討	調整	令和 5 年度からの導入を目指す			

実施事業 1-4 予約システム、運行車両の更新

概要	(a) デマンドタクシー予約システムの切り替え					
	現在のデマンドタクシー予約システムの切り替えを令和5年度に予定しています。切り替えるシステムは、費用の削減（切り替えの費用、保守費用、オペレーター人員、必要車両数などの削減）、利便性の向上（オンラインによる登録、予約締切の延長、スマートフォンアプリとの連動による予約、車両の位置情報の取得など）、効率性の向上（より少ない車両数で運行できる）、より詳細に利用実績を把握することができる等の観点をもって選定します。					
	(b) 運行車両の更新					
	再編後の公共交通の運行に必要な範囲で車両の更新を行います。なお、更新にあたっては、車両のサイズも適切なものとなるように選定します。					
	図表 73 取得する車両数（予定）					
	現行の必要車両数		取得する車両数（予定）			
	中型バス:8 台		中型バス～マイクロバス:5 台			
	ジャンボタクシー:6 台		ジャンボタクシー～セダン車:5 台			
	図表 74 車両取得にかかる経費の負担割合					
	経費の負担割合					
	信濃町1/2、国1/2					
	※国補助で補填されない額は、町が負担					
実施主体	信濃町					
実施スケジュール	項目	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	予約システムの入れ替え	選定	令和5年度から運用開始			
	運行車両の更新		再編後、順次実施			

実施事業 1-5 新型コロナウイルス感染症対策の徹底

概要	(a) バス車内等における新型コロナウイルス感染症対策の実施 乗務員の感染予防としてマスク着用の徹底、始業時の検温等による体調管理を行います。また、停留所でのドア開放や空調等による車内換気、消毒用アルコール等の設置、拭き取りによる車内消毒等を徹底し、車内の衛生環境を整備します。加えて、利用者に対しては、車内でのマスク着用、咳エチケットの徹底、会話を控えることなどの感染予防対策への協力を車内案内・掲示で呼びかけます。 (b) 対策状況に関する情報発信 広報や町のWEBサイトなどで、町民に対して、上記(a)で実施する感染対策の状況を知らせることで、公共交通を安心して利用できることを周知します。					
実施主体	長電バス、野尻湖タクシー、信濃町					
実施スケジュール	項目	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	新型コロナ対策の実施	随時実施				
	運行車両の更新	随時実施				

施策2 啓発・利用促進の実施

実施事業2－1 町民の協力意識の醸成

概要	(a) 地域公共交通計画の考え方の定期的な発信																																																						
	路線バス、ふれあいコスモス号をいわゆる公共交通として存続させていく努力は最大限行いますが、一部の路線については、廃止、減便を予定しており、町民が地域で暮らし続けることに不安を感じる可能性があります。 必要とする人の個別輸送にできる限り対応する公共交通としつつ、非効率の見直し、利用が少ない場合は無償化への切り替えを検討するという本計画の考え方を定期的に、広報、町のWEBサイト、回覧板での周知、町政懇談会等での説明により、町民の不安を払拭するとともに、公共交通利用の意識を高めます。																																																						
	(b) 公共交通の利用状況等の定期的な発信																																																						
	各地区で開催しているサロンや後述する乗り方教室等町民が集まる機会において、町民に対して公共交通で生活に必要な最低限の移動ができること、地域の公共交通の運行に関する現状、利用が伸びない場合は無償化する予定であることなどを伝えます。このような情報提供を行うことで公共交通に対する理解と危機感を共有し、利用できるときは利用するという意識を高めます。																																																						
図表 75 公共交通の利用実績のお知らせ 例 (静岡県富士市天間地区) <table border="1"><caption>令和2年度の評価</caption><thead><tr><th>評価指標</th><th>令和元年度</th><th>目標値</th><th>令和2年度</th><th>前年比</th><th>評価</th></tr></thead><tbody><tr><td>利用者数</td><td>1,746人</td><td>1,746人</td><td>1,183人</td><td>-563人</td><td>⚠</td></tr><tr><td>1台当たりの利用者数</td><td>1.16人</td><td>1.20人</td><td>1.11人</td><td>-0.09人</td><td>-</td></tr><tr><td>収支率 (運行費に占める乗客収入の割合)</td><td>35.2%</td><td>33.3%</td><td>35.4%</td><td>+0.2%</td><td>😊</td></tr></tbody></table> 令和2年度は、平成30年8月1日から地区の皆さまの「くらしの便」としてデマンドタクシー「てんまーる」の営業運行を開始し、令和3年7月からは本拠運行を行っています！ 今回は、令和2年度の利用実績をお知らせします。 ● 令和2年度の評価 ● <table border="1"><thead><tr><th>評価指標</th><th>令和元年度</th><th>目標値</th><th>令和2年度</th><th>前年比</th><th>評価</th></tr></thead><tbody><tr><td>利用者数</td><td>1,746人</td><td>1,746人</td><td>1,183人</td><td>-563人</td><td>⚠</td></tr><tr><td>1台当たりの利用者数</td><td>1.16人</td><td>1.20人</td><td>1.11人</td><td>-0.09人</td><td>-</td></tr><tr><td>収支率 (運行費に占める乗客収入の割合)</td><td>35.2%</td><td>33.3%</td><td>35.4%</td><td>+0.2%</td><td>😊</td></tr></tbody></table> ※乗客収入不足の状況、目標値以外での乗客負担を防止しているため、令和2年度の目標値を超過しています。 利用者は、前年より減少し、目標に届きませんでした。コロナ禍で利用が控えられたために考えられます。 一方、収支率は前年を上回り、目標も達成できました。 ● 費用負担のルール「1/3ルール」 ● 本市では、「てんまーる」などのコミュニティ交通を本拠運行する際、運行経費の2/3までを市の負担とし、残りの1/3は運行収入（運賃収入、事業者等からのサポート金）、及び地区負担金で賄うこととしています。 運行収入 地区負担金 市負担（上限）								評価指標	令和元年度	目標値	令和2年度	前年比	評価	利用者数	1,746人	1,746人	1,183人	-563人	⚠	1台当たりの利用者数	1.16人	1.20人	1.11人	-0.09人	-	収支率 (運行費に占める乗客収入の割合)	35.2%	33.3%	35.4%	+0.2%	😊	評価指標	令和元年度	目標値	令和2年度	前年比	評価	利用者数	1,746人	1,746人	1,183人	-563人	⚠	1台当たりの利用者数	1.16人	1.20人	1.11人	-0.09人	-	収支率 (運行費に占める乗客収入の割合)	35.2%	33.3%	35.4%	+0.2%	😊
評価指標	令和元年度	目標値	令和2年度	前年比	評価																																																		
利用者数	1,746人	1,746人	1,183人	-563人	⚠																																																		
1台当たりの利用者数	1.16人	1.20人	1.11人	-0.09人	-																																																		
収支率 (運行費に占める乗客収入の割合)	35.2%	33.3%	35.4%	+0.2%	😊																																																		
評価指標	令和元年度	目標値	令和2年度	前年比	評価																																																		
利用者数	1,746人	1,746人	1,183人	-563人	⚠																																																		
1台当たりの利用者数	1.16人	1.20人	1.11人	-0.09人	-																																																		
収支率 (運行費に占める乗客収入の割合)	35.2%	33.3%	35.4%	+0.2%	😊																																																		
実施主体	信濃町																																																						
実施スケジュール	項目	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度																																																	
	地域公共交通計画の考え方の定期的な発信	随時実施																																																					
	公共交通の利用状況等の定期的な発信	随時実施																																																					

実施事業 2-2 ふれあいコスモス号の新規利用者獲得

概要	(a) ふれあいコスモス号の周知 ふれあいコスモス号を知ってもらうために、主な利用者層である高齢者、障がい者に向けて、利用方法、運賃、時刻表、問合せ先、利用者の声を掲載したチラシを作成し、広報とともに配布します。 (b) ふれあいコスモス号の乗り方教室の開催 ふれあいコスモス号が運行していることを知っていても、利用方法が分からないなどの理由で、利用を躊躇している高齢者等に対して、乗り方等を体験するイベントを開催します。イベントを通じて、新たな利用者の獲得を目指します。具体的には高齢者が集う会合等に職員を派遣し、バスの乗り方教室を開催します。 (c) 新規登録者の獲得 登録方法、登録受付場所を増やし、新規登録者数を獲得します。 登録方法はこれまでの申請書（紙）での受付のほかに、オンライン、FAX による登録ができるようにします。また、定期的に町内の施設に出張登録所を設置し、利用方法の説明、登録を受け付けることを検討します。					
実施主体	長電バス、野尻湖タクシー、信濃町					
実施スケジュール	項目	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	ふれあいコスモス号の周知	毎年度 1 回以上実施				
	乗り方教室の開催	随時実施				
	新規登録者の獲得	調整	令和 5 年度以降、継続実施			

図表 76
ふれあいコスモス号の乗り方教室
開催イメージ



実施事業 2-3 運行種別ごとの利用促進

概要

(a) ふれあいコスモス号の利用促進

i) 回数券の導入検討

利用者の負担を軽減し、ふれあいコスモス号の利用回数を増加させることを目的として、お得な回数券の導入を検討します。

販売場所は役場窓口を想定しますが、購入しやすいように車両内や主要な施設、商業施設でも販売することを検討します。

ii) 公共施設、商業施設等と連携した割引制度の検討

利用者数を増やすため、ふれあいコスモス号で移動することで施設使用料、運賃が割引かれる制度を検討します。

図表 77 商業施設等と連携した割引制度（案）

公共施設との連携	施設利用料と運賃をセットにしたお得な企画乗車券導入の検討
商業者との連携	公共交通を利用して来店・買物した人に帰りの無料チケットの配布を検討

iii) バスヘルパー制度導入の検討

バスの乗降、帰りの予定を組むことや・予約をすることなどに不安があり、ふれあいコスモス号の利用を躊躇している高齢者等に対して補助を行う、バスヘルパーの導入を検討します。安心して利用できる環境を整えることで利用促進につなげます。

図表 78

バスヘルパーのイメージ



	(b) 朝夕路線バスの利用促進 i) 北しなの線との乗り継ぎ割引の検討 北しなの線の通勤・通学定期券所有者が、利用できるときに朝夕路線バスをお得に利用できるように割引率の高い定期券の導入を検討します。 ii) 回数券の再検討 高齢者等が、利用できるときに朝夕路線バスを利用してもらえるように、朝夕路線バスのみに利用できるお得な回数券の導入を検討します。 販売場所は役場窓口を想定しますが、購入しやすいように車両内や黒姫駅などでの販売を検討します。 (c) キャッシュレス決済の導入の検討 運賃支払いのわずらわしさを解消するため、長野県の動向を踏まえて、都市部で主流になっている交通系ICカード、QRコード決済などのキャッシュレス決済の導入を検討します。 検討にあたっては、朝夕路線バス、国道線、ふれあいコスモス号だけでなく、タクシーや移動支援策でも使用することを想定します。
実施主体	信濃町

実施 スケジュール	項目		R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	ふれあい コスモス号	回数券の導入検討	検討	実施			
		公共施設、商業施設 等と連携した割引 制度の検討	検討	実施			
		バスヘルパー制度導 入の検討	検討	実施			
	朝夕路 線バス	北しなの線の乗り 継ぎ割引の検討	検討	実施			
		回数券の導入検討	調整	実施			
	キャッシュレス決済の 導入の検討		検討。実施の目途が立ったところで導入				

4 事業スケジュール

各事業のスケジュールを図表 79 に示します。

図表 79 事業のスケジュール

施策	主な内容	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
1 公共交通網の再構築・運行	1-1 朝夕路線バス、国道線、デマンドタクシーの再編・運行事業					
	朝夕路線バスの再編	再編・実証実験	→	中間評価	→	→
	ふれあいコスモス号の再編	再編・実証実験	→	中間評価	→	→
	国道線の再編	観光便廃止	→	中間評価	施設送迎に再編	→
	その他の路線バスの再編	廃止	→	→	→	→
	1-2 タクシー等による移動への対応の検討					
	(a)タクシー助成制度	検討	古海・菅川線の再編と同時に開始	→	→	→
	(b)グループタクシー制度	検討	古海・菅川線の再編と同時に開始	→	→	→
	(c)移動支援制度の見直し	検討	公共交通の再編に合わせて見直す	→	→	→
	1-3 福祉分野と連携した移送サービスの導入検討	検討	令和5年度からの導入を目指す	→	→	→
	1-4 予約システム、運行車両の更新					
	(a)デマンドタクシー予約システムの切り替え	選定	令和5年度から運用開始	→	→	→
	(b)運行車両の更新		再編後、順次実施	→	→	→
	1-5 新型コロナウイルス感染症対策の徹底					
	(a)バス車内等における新型コロナウイルス感染症対策の実施	随時実施	→	→	→	→
	(b)対策状況に関する情報発信	随時実施	→	→	→	→
2 啓発・利用促進の実施	2-1 町民の協力意識の醸成					
	(a)地域公共交通計画の考え方の定期的な発信	随時実施	→	→	→	→
	(b)公共交通の利用状況等の定期的な発信	随時実施	→	→	→	→
	2-2 ふれあいコスモス号の新規利用者の獲得					
	(a)ふれあいコスモス号の周知	毎年度1回以上実施	→	→	→	→
	(b)ふれあいコスモス号の乗り方教室の開催	随時実施	→	→	→	→
	(c)新規登録者の獲得	調整	令和5年度以降、継続実施	→	→	→
	2-3 運行種別ごとの利用促進					
	(a)ふれあいコスモス号の利用促進					
	i)回数券の導入検討	検討	実施	→	→	→
	ii)公共施設、商業施設等と連携した割引制度の検討	検討	実施	→	→	→
	iii)バスヘルパー制度導入の検討	検討	実施	→	→	→
	(b)朝夕路線バスの利用促進					
	i)北しなの線との乗り継ぎ割引の検討	検討	実施	→	→	→
	ii)回数券の再検討	検討	実施	→	→	→
	(c)キャッシュレス決済の導入の検討	検討。実施の目途が立ったところで導入	→	→	→	→
3	評価・見直しの実施	実施	→	→	→	→

第3章 計画の推進

1 推進体制

本計画の推進は、町、交通事業者等、利用者である町民が本計画の考え方を理解・共有して行っています。「信濃町地域公共交通協議会」で考え方、状況共有、関係者間の調整・連携を図ったうえで、それぞれの事業の実施主体が検討・実施するものとします。

2 評価検証サイクル

計画を着実に実行していくため、利用実績、運行実績などのデータを整理し、定期的に目標の達成状況を評価し、運行等の見直しを行います。

「信濃町公共交通協議会」で、毎年度2月頃に、事業の実施状況、結果及び目標（指標）の達成状況を確認し、見直しを1年単位で行います。

また、令和6年度には中間評価を行い、各路線の今後の方向性を検討します。利用者数の増加がみられない路線は、この時点から無償化に向けた調整を行います。また、必要に応じて、社会情勢、技術の進歩を踏まえて計画の変更を行います。

さらに、令和7年度の評価結果を踏まえて、令和8年度から次期計画の策定に向けた検討を進めます。

図表 80 計画の推進・評価スケジュール

	令和4年度				令和5年度				令和6年度				令和7年度				令和8年度			
	春	夏	秋	冬	春	夏	秋	冬	春	夏	秋	冬	春	夏	秋	冬	春	夏	秋	冬
PLAN:計画																				
事業計画	●				●				●				●				●			
DO:実行																				
事業の実施	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
CHECK:評価																				
事業の実施状況の把握			●	●			●	●			●	●			●	●			●	●
目標に対する達成度の評価				●				●				●				●				●
ACTION:見直し																				
改善点の検討			●	●			●	●			●	●			●	●			●	●
次年度の準備			●	●			●	●			●	●			●	●			●	●
中間評価(今後の方向性を検討)											●	●								
次期計画の検討																	●	●	●	●
信濃町地域公共交通協議会	●			●	●			●	●			●	●			●	●			●

3 事業の評価

毎年度行う事業の評価は図表 81 の情報を集計した結果で行います。

改善が必要と判断される事業については、見直しを行ったうえで事業計画を検討します。

図表 81 評価のために収集する情報

路線名	収集する項目
朝夕路線 バス	・ 路線別運行費用 ・ 便別、停留所別、支払方法別乗降者数(一般利用者) ・ 便別、停留所別乗降者数(小中学生) ・ 定期券購入者数、売上金 ・ 回数券購入者数、売上金 ・ 利用者の声(必要に応じて利用者に対するアンケートを実施し、把握)
ふれあい コスモス 号	・ 運行費用 ・ 新規登録者(属性情報含む) ・ 利用者属性(利用者 ID、年齢、性別) ・ 利用情報(利用日、出発地、到着地、利用時間(便)、支払金額) ・ 利用者の声(必要に応じて利用者に対するアンケートを実施し、把握)
国道線	・ 運行費用 ・ 便別、停留所、支払方法別乗降者数(一般利用者) ・ 利用者の声(必要に応じて利用者に対するアンケートで把握)
タクシー 助成制度	・ 助成券購入者数、売上 ・ 利用枚数 ・ グループタクシー利用グループ数 ・ 乗合利用者数
観光 タクシー 助成制度	・ 配布枚数 ・ 利用枚数 ・ 利用者属性(年代、同乗者数、居住地) ・ 利用情報(利用日、出発地、到着地、利用時間、支払金額)

令和6年6月 日

(名称) 信濃町地域公共交通協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

信濃町は、長野県の北部、新潟県境に位置し、人口7,702人（令和5年9月末現在）、総面積149㎢で、黒姫山、飯縄山、斑尾山に囲まれ、標高650m付近に平高原盆地が広がる。

幹線道路として国道18号と上信越自動車道が町の中央を縦断し、これらに接続する県道、町道、農道等が網の目状に整備されており、町全域が特別豪雪地帯に指定されている。

当町の人口はこの国道・鉄道線沿を中心として古海・菅川・熊坂といった周辺部や山間地である黒姫にも広く分布している。町域内は勾配が多く、集落が点在し、公共施設は柏原区、商業施設は古間区（国道18号線沿い）に集中している。なお、病院については老朽化に伴い柏原地区内での移転（約700m）を予定している。また、人口減少、少子高齢化が著しく、町域内における65歳以上の老年人口割合は44.1%（令和2年国調）に達しており、県平均32.0%と比較しても高齢化が進行している地域といえる。（平成22年より過疎地域指定）

町の公共交通においても、町民の就労環境の変化とモータリゼーションの進展により移動手段は自家用車が主体となったことから公共交通機関の利用者は減少を続け、民間交通事業者の収支悪化による廃止の決定を受け、町が事業費を支出することで路線の存続を図った。こうした背景から、町民・関係団体等を中心に「信濃町地域公共交通協議会」を立ち上げ、「信濃町地域公共交通総合連携計画」、「信濃町地域公共交通網形成計画」等の策定を経て、さらなる持続可能な公共交通網体系の実現を目指すため「信濃町地域公共交通計画」の策定に至った。

信濃町の公共交通網は、長野市（飯綱町）へ通じる幹線交通である鉄道（バス）に、町域内を運行する路線バス、デマンドタクシーが接続する形で公共交通機関網を構築している。また、路線バスは町小中学校・町外高校への通学のための移動を担うほか、高齢者の町立病院への通院や買物等の移動を担っており、車を運転できない学生や高齢者等を中心に、生活に必要な不可欠な交通手段として機能している。「信濃町地域公共交通計画」により住民サービスの向上や、適切な財政状況の見直し等を掲げ公共交通の維持に取り組んでいるが、人口減少や自家用車の普及により行政負担の増加は続いている。しかし、車を運転できない町民の生活に不可欠な交通手段でもあることから町の公共交通網は存続していく必要がある。

このため、地域公共交通確保維持事業により路線バス（熊坂野尻線、高沢六月線、石橋板橋線、国道線）、デマンドタクシー「ふれあいコスモス号」を確保・維持し、しなの鉄道北しなの線に接続するフィーダー路線と位置づけ、フィーダー補助を受けることにより、町民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

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

野尻・熊坂線

利用者数を1,380人以上（直近年度の実績803人）とする。

収支率を令和5年度実績2.8%以上とし、信濃町の公的負担額を961万円以内（直近年度の実績961万円）とする。

利用者1人あたりの公的負担額を11,963円以下とする。

高沢・六月線

利用者数を280人以上（直近年度の実績160人）とする。

収支率を令和5年度実績2.8%以上とし、信濃町の公的負担額を191万円以内（直近年度の実績191万円）とする。

利用者1人あたりの公的負担額を11,963円以下とする。

石橋・板橋線

利用者数を 140 人以上（直近年度の実績 78 人）とする。

収支率を令和 5 年度実績 2.8%以上とし、信濃町の公的負担額を 93 万円以内（直近年度の実績 93 万円）とする。

利用者 1 人あたりの公的負担額を 11,963 円以下とする。

国道線

1 日あたりの飯綱病院への利用者数を 2.0 人以上（直近年度の実績 1.9 人）とする。

収支率を令和 5 年度実績 2.8%以上とし、信濃町の公的負担額を 4,395 万円以内（直近年度の実績 4,395 万円）とする。

利用者 1 人あたりの公的負担額を 11,963 円以下とする。

デマンドタクシー

利用者数を 11,500 人以上（直近年度の実績 9,566 人）とする。

収支率を令和 5 年度実績 2.8%以上とし、利用者 1 人あたりの公的負担額を 2,800 円以下とする。

【信濃町地域公共交通計画 P51～52 参照】

（２）事業の効果

町全域を網羅するバス路線を維持することにより、高齢者・学生等の交通弱者の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保することができる。また、高齢者が通院や買い物への利用ニーズの高い日中帯については、デマンドタクシー（ふれあいコスモス号）を組み合わせ運行させることにより効率的な運行体系を実現でき、公共交通利用者の満足度向上を図ることができる。また、更なる効率化を図るため、運行の再編の検証を行っていく。

３． ２． の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・路線バス、ふれあいコスモス号、まちなか循環号の運行及び再編（信濃町、住民、交通事業者）
- ・タクシー等による移動への対応の検討（信濃町、交通事業者）
- ・町民の協力意識の醸成（信濃町）
- ・ふれあいコスモス号の新規利用者獲得（信濃町、交通事業者）
- ・運行種別ごとの利用促進（信濃町）

【信濃町地域公共交通計画 P54～59、61～66 参照】

４． 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送予定者

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

５． 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事業によって運行の維持を図る野尻・熊坂線、高沢・六月線、石橋・板橋線、国道線、デマンドタクシーについて、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を信濃町が負担することとしている。（運行事業者へは、協議路線の運行事業委託料として支払いを行う。）

６． ２． の目標・効果の評価手法及び測定方法

路線ごとの運行費用、利用者数や利用者の意見（アンケート）に加え、デマンドタクシーにおいては新規登録者や利用者情報、利用情報を収集し、効果検証を行います。

【信濃町地域公共交通計画 P67～68 参照】

7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 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. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
生活交通路線を運行している車両の老朽化に対応するため、新たに車両を代替し車両経費の軽減と事業収益の改善を図るとともに、生活路線の運行維持ならびに利用者へのサービス向上を図る。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
老朽化した車両の代替により、燃料費等の経費軽減を目標とする。 運行車両燃費：約 3.2 k m/L → 約 3.5 k m/L
(2) 事業の効果
路線を維持することにより沿線利用者の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保され、過疎化の進む地域において、地域の活性化につながることを期待される。また、燃費改善を行うことにより、経費軽減を図り、利用者へのサービス向上にも資する。
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
表 6 を添付。 なお、信濃町が国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。 車両取得台数 1 台 車両取得事業者 長電バス（株） 車両購入額 23,000 千円（国 7,500 千円 信濃町 15,500 千円）

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）

【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

（１）事業の目標

※該当なし

（２）事業の効果

※該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 **【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

平成 22 年 2 月 24 日設立 ※過去 3 年間分のみ掲載

○R3. 6. 25 第 36 回協議会

- ・事業計画について協議
- ・地域内フィーダー系統確保維持計画について協議（R4 年度申請分）

○R3. 12. 9 第 37 回協議会

- ・信濃町地域公共交通計画の策定に係るアンケート調査等の結果報告について
- ・信濃町地域公共交通計画の策定について協議

○R4. 1. 5 第 38 回協議会

- ・地域公共交通確保維持改善事業評価および地域公共交通調査等事業について協議

○R4. 3. 14 第 39 回協議会

- ・信濃町地域公共交通計画（素案）についておよび地域公共交通確保維持改善事業補助金について協議

○R4. 4. 26 第 40 回協議会

- ・事業計画について協議
- ・地域内フィーダー系統確保維持計画について協議（R5 年度申請分）
- ・信濃町地域公共交通計画に寄せられたパブリックコメント及び同計画について協議、承認

○R4. 8. 12 第 41 回協議会

- ・デマンドタクシーの運行計画見直しによる実証実験を行うための委託費用の増額について協議

○R4. 11. 1 第 42 回協議会

- ・冬季バス事業の変更（時刻表変更）について協議

○R5. 1. 27 第 43 回協議会

- ・地域公共交通確保維持改善事業評価について協議

- R5. 2. 24 第 44 回協議会
 - ・鉄道ダイヤ改正による路線バスの運行時刻変更について協議
- R5. 3. 15 第 45 回協議会
 - ・鉄道ダイヤ改正による路線バスの運行時刻変更（追加分）について協議
- R5. 4. 27 第 46 回協議会
 - ・事業計画について協議
 - ・地域内フィーダー系統確保維持計画について協議（R6 年度申請分）
- R5. 6. 7 第 47 回協議会
 - ・地域内フィーダー系統確保維持計画の変更について書面協議（R5 年度申請分）（6 月 19 日付け承認）
 - ・地域内フィーダー系統確保維持計画の修正について書面協議（R6 年度申請分）（6 月 19 日付け承認）
- R5. 12. 15 第 48 回協議会
 - ・町公共交通の再編内容について協議
 - ・地域公共交通確保維持改善事業評価について協議
- R5. 12. 27 第 49 回協議会
 - ・協議会規約の改正について書面協議（1 月 10 日付け承認）
- R6. 1. 16 第 1 回運賃協議分科会
 - ・まちなか循環号の運賃について書面協議（1 月 29 日付け承認）
- R6. 2. 14 第 50 回協議会
 - ・鉄道ダイヤ改正による路線バスの運行時刻変更について書面協議（2 月 22 日付け承認）
- R6. 3. 13 第 51 回協議会
 - ・鉄道ダイヤ改正による路線バスの運行時刻変更（追加分）について書面協議（3 月 22 日付け承認）

19. 利用者等の意見の反映状況

平成 22 年 8 月に全町民を対象にしたアンケート調査（移動実態／意識調査）を実施した。

- ・各集落から町中心部及びしなの鉄道黒姫駅への移動が大多数を占める
- ・日中の時間帯についてはデマンドタクシーによるきめ細かな運行への要望

主な調査結果については上記の内容であり、意見をもとに「信濃町地域公共交通総合連携計画」に反映させ公共交通体系を構築した。運行開始にあたっては、平成 24 年 2 月に住民説明会を実施するなど、理解促進に努めた。また、運行開始後も年 1 回の乗降調査を行い、利用者の意見をもとに乗降指定場所の見直しや、割引制度の拡充を行ってきた。

平成 28 年にも同様のアンケート調査を実施し公共交通網体系についてのニーズを把握した。また、住民説明会等の結果から、交通網体系の大幅な見直しや便の増減は実施せず、バスの運行時刻の見直しを実施していくこととし持続可能な公共交通網体系の維持に向け「信濃町地域公共交通網形成計画」に反映させた。

令和 2 年度から「信濃町地域公共交通計画」策定に向け、住民アンケートを実施。現状の課題やニーズを把握して計画を策定し、更なる効率化を目指して公共交通の再編・運行について協議を行い、令和 6 年度より再編後の運行を実施している。

令和 5 年度中に実施された町民意識調査では、公共交通への意見や維持存続の要望が出されており、再編後の運行についても利用者アンケートや聞き取り等を行い、その意見を反映しながら当町にあった運行に随時見直しを行っていく。

【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）産業観光課 商工観光・癒しの森係

（氏 名）石川 淳美

（電 話）026-255-3114

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

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記２．・３．については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。



CTI オンデマンド乗合モビリティ
シティMobi レポート

Service Report

株式会社 建設技術研究所

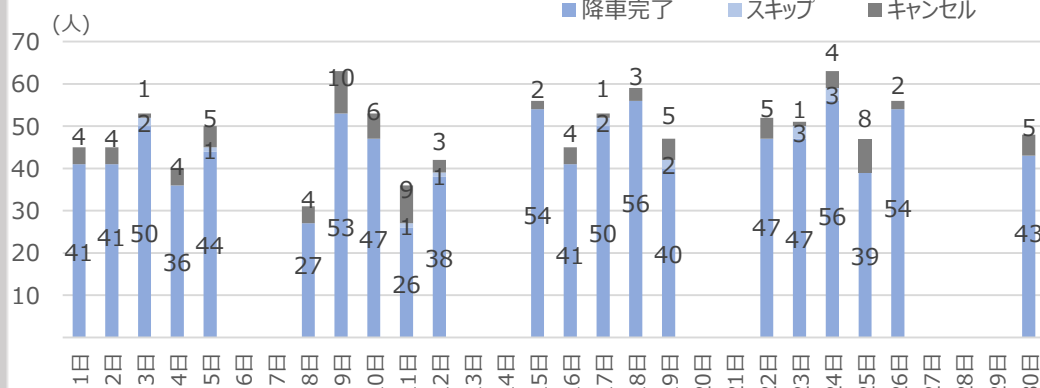
月間利用状況

2024年4月

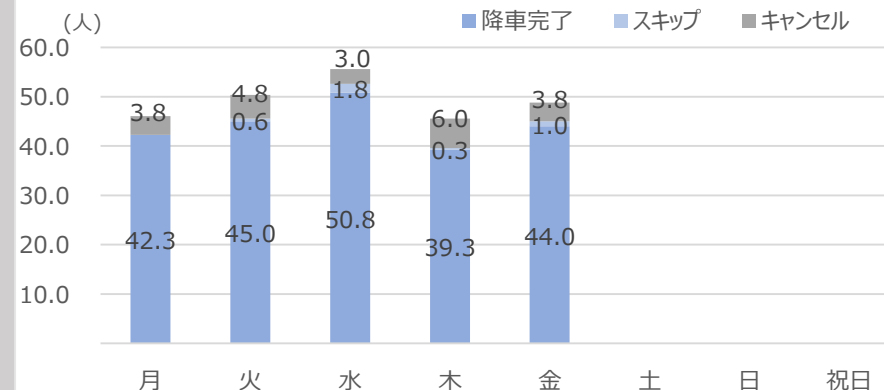
2024年4月
利用人数
930人

■ 降車完了 ■ スキップ ■ キャンセル
930人 15人 90人

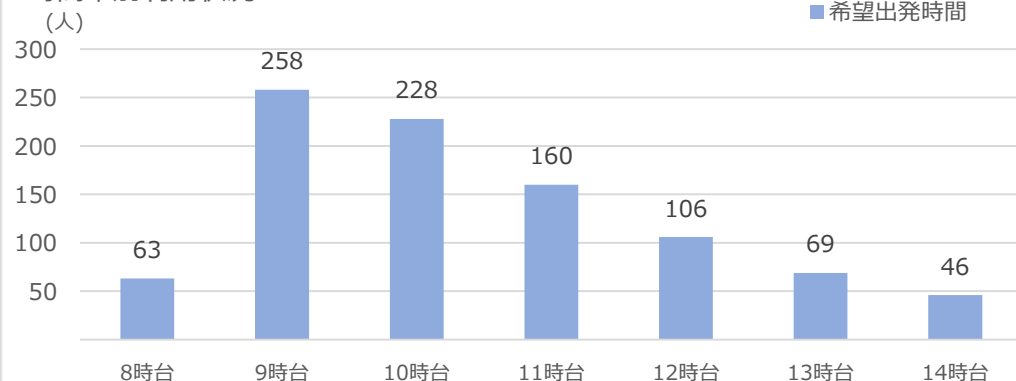
日別利用状況



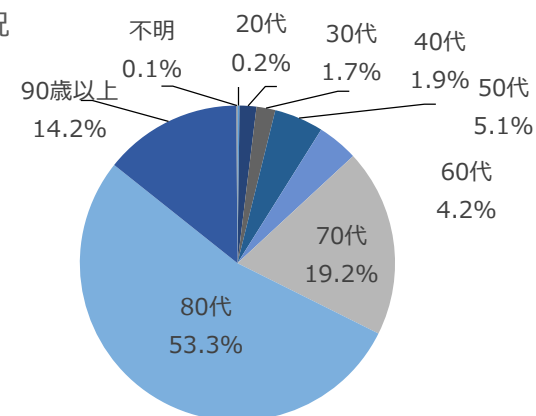
曜日別平均利用状況



時間帯別利用状況



年代別利用状況



備考

※年代別利用状況

- ・年齢は2024年4月末時点で計算しています。
- ・同乗者がいる場合は代表者のみ集計しています。
- ・延べ利用者の集計のため、同一利用者の重複を含みます。



日別利用者数

2024年4月

日	曜日	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	合計
1日	月	2	0	7	13	4	1	4	1	6	1	0	1	1	41
2日	火	3	8	6	5	1	1	5	2	1	6	0	1	2	41
3日	水	5	8	5	9	5	6	2	3	4	1	2	0	0	50
4日	木	3	3	6	5	6	1	3	3	2	1	2	1	0	36
5日	金	4	2	8	11	5	3	2	6	0	2	0	1	0	44
6日	土														
7日	日														
8日	月	1	1	9	5	1	4	2	3	1	0	0	0	0	27
9日	火	9	6	11	5	2	5	8	0	4	1	0	1	1	53
10日	水	2	9	10	4	2	7	4	3	4	0	1	1	0	47
11日	木	1	2	3	5	0	2	1	2	4	1	2	0	3	26
12日	金	1	1	6	10	3	2	5	3	0	4	1	1	1	38
13日	土														
14日	日														
15日	月	1	3	11	12	6	3	5	2	4	2	4	0	1	54
16日	火	3	5	9	6	3	4	4	1	3	1	0	0	2	41
17日	水	3	6	10	10	2	6	2	1	3	5	0	2	0	50
18日	木	2	6	14	12	3	5	4	6	3	1	0	0	0	56
19日	金	5	2	8	8	4	2	2	3	0	2	1	3	0	40
20日	土														
21日	日														
22日	月	3	2	8	10	3	4	4	2	5	4	1	1	0	47
23日	火	6	4	10	4	2	2	4	2	2	3	1	6	1	47
24日	水	4	7	8	7	2	7	5	3	2	5	2	4	0	56
25日	木	2	1	10	11	2	2	4	3	0	2	1	0	1	39
26日	金	2	1	8	10	2	7	5	3	3	5	3	2	3	54
27日	土														
28日	日														
29日	祝日														
30日	火	1	2	12	6	2	7	4	1	2	0	1	2	3	43
合	計	63	79	179	168	60	81	79	53	53	47	22	27	19	930

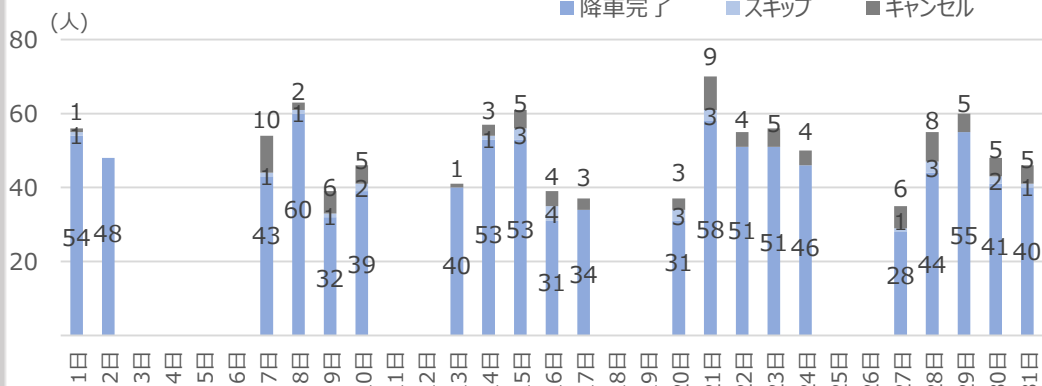
月間利用状況

2024年5月

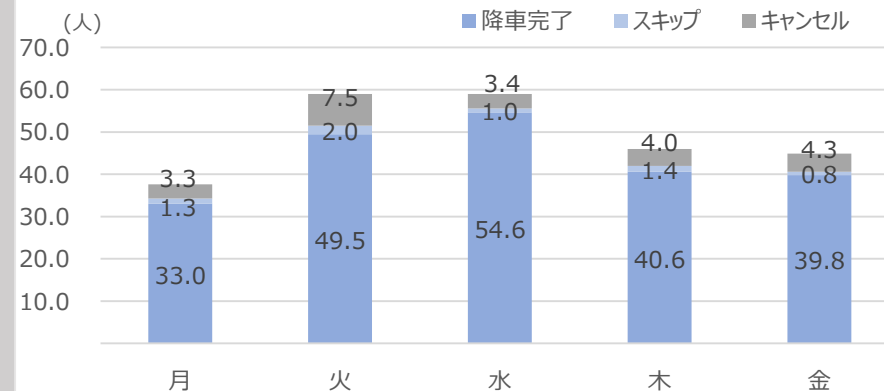
2024年5月
利用人数
932人

■ 降車完了 ■ スキップ ■ キャンセル
932人 27人 94人

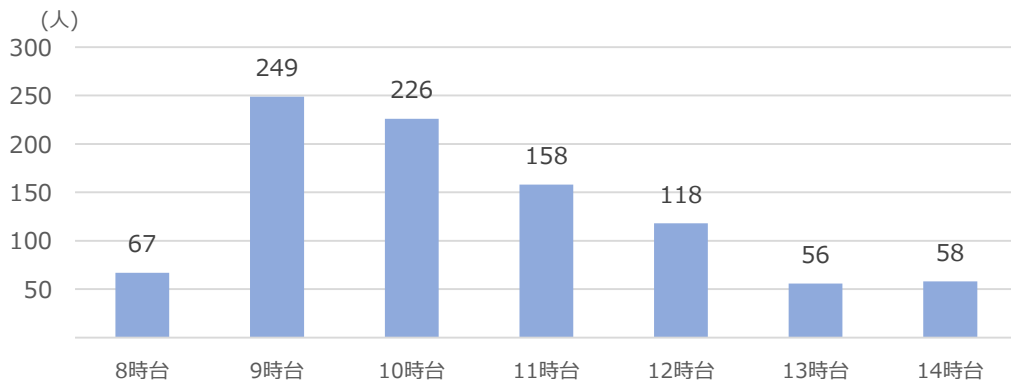
日別利用状況



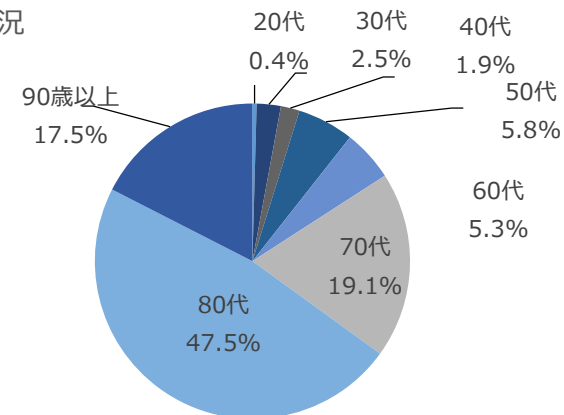
曜日別平均利用状況



時間帯別利用状況



年代別利用状況



※年代別利用状況

- ・年齢は2024年5月末時点で計算しています。
- ・同乗者がいる場合は代表者のみ集計しています。
- ・延べ利用者の集計のため、同一利用者の重複を含みます。

備考



日別利用者数

2024年5月

日	曜日	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	合計
1日	水	6	6	9	6	6	4	6	3	2	3	2	0	1	54
2日	木	3	3	10	7	8	1	6	4	2	3	0	1	0	48
3日	祝日														
4日	祝日														
5日	祝日														
6日	休日														
7日	火	6	2	4	5	2	7	4	4	3	4	1	1	0	43
8日	水	4	6	11	7	3	6	4	4	7	2	2	1	3	60
9日	木	2	2	3	9	1	2	2	3	4	2	0	0	2	32
10日	金	2	3	10	5	6	2	3	3	4	0	0	1	0	39
11日	土														
12日	日														
13日	月	0	1	8	9	3	5	4	2	3	0	1	3	1	40
14日	火	4	4	8	9	5	5	6	2	3	2	0	2	3	53
15日	水	4	5	11	7	5	5	6	2	2	2	0	2	2	53
16日	木	3	2	6	3	6	1	4	4	0	1	0	1	0	31
17日	金	2	2	4	7	4	1	3	3	2	2	2	2	0	34
18日	土														
19日	日														
20日	月	2	2	8	6	5	2	2	3	0	0	0	1	0	31
21日	火	3	7	11	5	6	3	4	4	5	2	4	3	1	58
22日	水	4	7	10	8	4	6	4	0	3	2	1	2	0	51
23日	木	4	4	13	7	1	2	5	5	4	3	0	3	0	51
24日	金	2	5	7	9	6	5	2	3	1	1	1	3	1	46
25日	土														
26日	日														
27日	月	1	1	5	8	4	1	3	3	0	0	1	1	0	28
28日	火	4	7	9	4	4	7	1	0	3	0	0	2	3	44
29日	水	5	3	8	7	4	8	4	4	3	3	1	4	1	55
30日	木	4	4	7	5	0	5	2	1	2	5	1	4	1	41
31日	金	2	2	9	7	3	1	4	3	5	1	1	2	0	40
合	計	67	78	171	140	86	79	79	60	58	38	18	39	19	932