

様式第 1 - 1 (日本産業規格 A 列 4 番)

番 号
令和 6 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 長野市公共交通活性化・再生協議会
住 所 長野市大字鶴賀緑町 1613 番地
代 表 者 氏 名 会長 西澤 雅樹

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和5年6月 日

(名称) 長野市公共交通活性化・再生協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

長野市のバス路線は、民間2事業者によりJR長野駅や長野ターミナルから放射状に郊外に延びる路線を中心に運行されている。また、近年のモータリゼーションの進展や少子高齢化により、利用者数は、20年前と比較すると半数以下に減少し、採算性の悪化による減便や路線の統廃合が行われ、交通空白地域や交通不便地域が生まれている。

信州新町地区及び中条地区は、中心市街地（長野駅）へ通じる唯一の幹線交通である生活路線バス（新町大原橋線及び高府線）を軸に、地域内を運行する市営バスにより構成される公共交通機関網が広がっていた。生活路線バスは、中心市街地へ向かう唯一の移動手段として車を運転できない高齢者や高校生等の通院・買物・通学など、生活に必要不可欠な公共交通機関として機能している。

また、市営バスは、平成22年1月の合併以前から旧信州新町及び旧中条村が運行していたものをそのまま引継ぎ、生活路線バスに通じる支線の役割を果たすと共に地域内の小中学生の通学等を含めた移動手段として必要不可欠である。

しかしながら、人口減少や少子高齢化、自家用車の普及により、利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。また、市営バスの運行便数が少なく生活路線バスとの乗り継ぎが不十分であったり、移動可能な時間が制約されたりして、住民に不便を強いている状況にあるため、平成24年4月からデマンド型の市営バスとして中条線を運行し、さらに住民の利便性を向上させるため、令和6年4月から中条線をAIオンデマンド型の市営バスとし、信州新町地区を含めた運行エリアに拡大し、信州新町・中条線として運行を開始した。

戸隠地区及び鬼無里地区は、中心市街地（長野駅）へ通じる唯一の幹線交通である生活路線バス（県道戸隠線及び鬼無里線）を軸に、地域内を運行する市営バスにより構成される公共交通機関網が広がっていた。生活路線バスは、中心市街地へ向かう唯一の移動手段として車を運転できない高齢者や高校生等の通院・買物・通学など、生活に必要不可欠な公共交通機関として機能している。

また、市営バスは、平成17年1月の合併以前から旧戸隠村及び旧鬼無里村が運行していたものをそのまま引継ぎ、生活路線バスに通じる支線の役割を果たすと共に地域内の小中学生の通学等を含めた移動手段として必要不可欠である。

しかしながら、人口減少や少子高齢化、自家用車の普及により、利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。また、市営バスの運行便数が少なく生活路線バスとの乗り継ぎが不十分であったり、移動可能な時間が制約されたりして、住民に不便を強いている状況にあるため、平成21年4月からデマンド型の市営バスとして戸隠線及び鬼無里地域振興線を運行している。今後は、さらに住民の利便性を向上させるため、令和7年4月から戸隠線及び鬼無里地域振興線をAIオンデマンド型の市営バスとし、両地区を併せた運行エリアに拡大して、戸隠・鬼無里線として運行を開始する。

篠ノ井共和地区及び安茂里地区は、半径1キロメートル以内に、路線バスの停留所、鉄軌道駅等が存在せず、当該地域内の住民が日常生活を送る上で、公共交通の利用が不便な地域になっており、北陸信越運輸局長から交通不便地域の指定を受けている。篠ノ井共和線は鉄軌道駅の川中島駅及び篠ノ井駅に接続し、安茂里線は地域幹線バス「高府線」「新町大原橋線」に長野ターミナルバス停留所付近で接続するよう運行している。

このため、地域公共交通確保維持事業により、中条線、篠ノ井共和線及び安茂里線を確保・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である。

なお、本市では令和 4 年 9 月に長野市地域公共交通計画を策定し、市やバス事業者が運行する路線の在り方を再考し、バランスの取れた公共交通網を実現すると共に、地域生活に必要な不可欠な社会基盤である公共交通網の確保・維持に取り組んでいる。

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

路線を維持・継続するため、次のとおり利用者数を確保し維持する。

- ・信州新町・中条線の利用者数を令和 8 年度まで 22,000 人以上。
- ・戸隠・鬼無里線の利用者数を令和 8 年度まで 9,000 人以上。
- ・篠ノ井共和線の利用者数を令和 8 年度まで 1,400 人以上。
- ・安茂里線の利用者数を令和 8 年度まで 3,300 人以上。

(長野市地域公共交通計画 P58～)

(2) 事業の効果

中条地区に中条線、篠ノ井共和地区に篠ノ井共和線、安茂里地区に安茂里線を運行し、これを維持することにより、運行地域の高齢者等の日常生活や小中学生の通学に必要な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効果的かつ効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

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

- ・幹線への接続強化、地域内移動の利便性向上のために利用状況等を分析し、必要に応じて見直しを行う（長野市、運行事業者、利用者）
- ・高齢者、若年者、地域における利用促進
乗り方教室、イベントの企画、住民自治協議会等による利用促進とその支援
(長野市、運行事業者、各地域)

(長野市地域公共交通計画 P60～ 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

◆信州新町・中条線

① 予定している運行時間

午前 7 時から午後 7 時まで

② 運行予定者 長野市

なお、運行委託事業者については、条件付き一般競争入札により、ひじり観光タクシー株式会社に選定。

③ 運行予定期間

平成 24 年 4 月から（旧中条線の運行開始）

④ 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り、乗継による公共交通のネットワークを構築する。詳細は、別添信州新町・中条地区市バス路線図のとおり。

◆戸隠・鬼無里線

① 予定している運行時間

午前 7 時から午後 7 時まで

② 運行予定者 長野市

なお、運行委託事業者については、条件付き一般競争入札により選定。

③ 運行予定期間

平成 21 年 4 月から（旧戸隠線及び旧鬼無里地域振興線の運行開始）

④ 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り、乗継による公共交通のネットワークを構築する。詳細は、別添戸隠・鬼無里地区市バス路線図のとおり。

◆篠ノ井共和線

① 予定している運行時間

午前 8 時から午後 4 時 15 分まで ②運行予定者 アルピコタクシー株式会社 ③選定方法 一般競争入札により、アルピコタクシー株式会社に選定。 ④運行予定期間 平成 24 年 4 月から ⑤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り、乗継による公共交通のネットワークを構築する。詳細は、別添篠ノ井共和線路線図のとおり。 ◆安茂里線 ①予定している運行時間 午前 7 時 40 分から午後 4 時 33 分まで ②運行予定者 アルピコタクシー株式会社 ③選定方法 一般競争入札により、アルピコタクシー株式会社に選定。 ④運行予定期間 平成 24 年 4 月から ⑤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り、乗継による公共交通のネットワークを構築する。詳細は、別添安茂里線路線図のとおり。	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
篠ノ井共和線、安茂里線については、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（赤字分）を長野市が運行補助金として負担することとしている。 なお、信州新町・中条線、戸隠・鬼無里線については、長野市が運行主体であるため、長野市が負担する。	6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・利用者数や収支について、地元地区と情報共有を図りながらモニタリング評価を実施 ・交通系 IC カード等の利用データを活用した乗降調査及び利用者アンケート等の実施	7. 別表 1 の補助対象事業の基準ただし書に基づき、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二に基づき、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 信州新町・中条線を運行する信州新町地区及び中条地区、戸隠・鬼無里線を運行する戸隠地区及び鬼無里地区は、それぞれ過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域であり、これまでも自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送：交通空白輸送）として公共交通の	

確保を図ってきた地域である。また、急傾斜地を含む高齢化の著しい地域であり、距離では測れない交通不便地域である。

なお、令和6年4月現在の各地域の人口及び老年人口比率は、以下のとおりである。

地域名	人口	老年人口比率
信州新町地区	3,360 人	55.4%
中条地区	1,439 人	58.2%
戸隠地区	3,021 人	52.0%
鬼無里地区	1,093 人	60.1%

篠ノ井共和線を運行する篠ノ井共和地区及び安茂里線を運行する安茂里地区は、半径1キロメートル以内に、路線バスの停留所、鉄軌道駅等が存在せず、当該地域内の住民が日常生活を送る上で、公共交通の利用が不便な地域になっており、北陸信越運輸局長から交通不便地域の指定を受けている地域である。

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】

※該当なし

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

※該当なし

(2) 事業の効果

※該当なし

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】**

※該当なし

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 23 年 6 月 7 日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 14 回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

平成 24 年 6 月 20 日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 20 回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

平成 25 年 5 月 30 日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 25 回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

平成 26 年 2 月 3 日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 27 回）にて、計画変更について協議し、合意された。

平成 26 年 5 月 28 日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 29 回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

平成 27 年 5 月 27 日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 31 回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

平成 28 年 5 月 26 日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 33 回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

平成 29 年 5 月 30 日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 37 回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

平成 29 年 11 月 28 日

長野市地域公共交通会議（第 29 回）にて、変更内容（市バスの再編）について協議し、合意された。

平成 30 年 5 月 30 日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 39 回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

令和元年 5 月 28 日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 41 回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

令和 2 年 5 月 29 日（書面協議）

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 43 回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

令和 3 年 5 月 28 日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 45 回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

令和 4 年 5 月 27 日（書面協議）

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 48 回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

令和 5 年 5 月 30 日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 52 回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

令和 6 年 5 月 31 日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 54 回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

19. 利用者等の意見の反映状況

第 54 回長野市地域公共交通活性化・再生協議会（令和 6 年 5 月 31 日）にて、住民又は公共交通機関の利用者である協議会の構成委員等からの意見を踏まえ計画を変更。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）長野市大字鶴賀緑町 1 6 1 3

（所 属）長野市企画政策部交通政策課

（氏 名）丸山 義久

（電 話）0 2 6 - 2 2 4 - 5 0 1 2

（e-mail）kotuseisaku@city.nagano.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。