

## 第二次長野市地域公共交通計画 素案(概要版)

長野市 企画政策部 交通政策局

**FEEL NAGANO,  
BE NATURAL**

この街で、わたしらしく生きる。長野市

# 第1章 地域公共交通計画の概要

## 1 計画策定の背景と計画期間・区域

### (1) 計画策定の背景と目的

本市の自動車への依存度は非常に高く、公共交通利用者は回復傾向にはあるものの、新型コロナウイルス感染症が拡大する以前の水準には戻っていない状況にあります。また、燃料価格の高騰や運転士の高齢化、運転士不足などによって、近年では路線バスの減便や廃止といった運行サービスの低下がより一層進んでいます。

このような状況の中、地域交通法が改正され、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン(再構築)」や、地域の輸送資源のフル活用、共同化・協業化といった仕組みも取り入れながら、まちづくりの方向性と地域特性に応じた効率的で質の高い公共交通ネットワークの形成を目指すため、『第二次長野市地域公共交通計画』を策定します。

### (2) 計画の位置付け

長野市総合計画及び長野市都市計画マスタープランなどの上位計画や公共交通だけでは担いきれない移動手段を定める個別計画との連携により、全体として市民の移動手段を確保します。

### (3) 計画期間・区域

本計画の期間は、令和9年度から令和13年度までの5年間とします。

また、計画区域は長野市内全域とします。

ただし、住民の移動は市外にも及んでいるため、近隣の自治体と連携しながら事業を実施します。

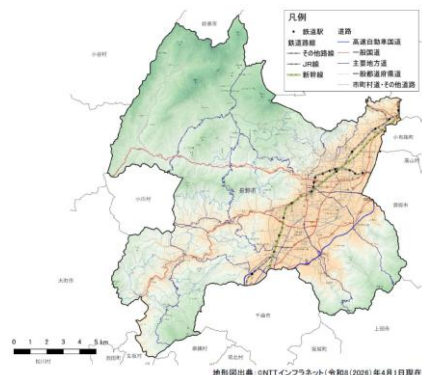


図1-2 本計画の対象区域

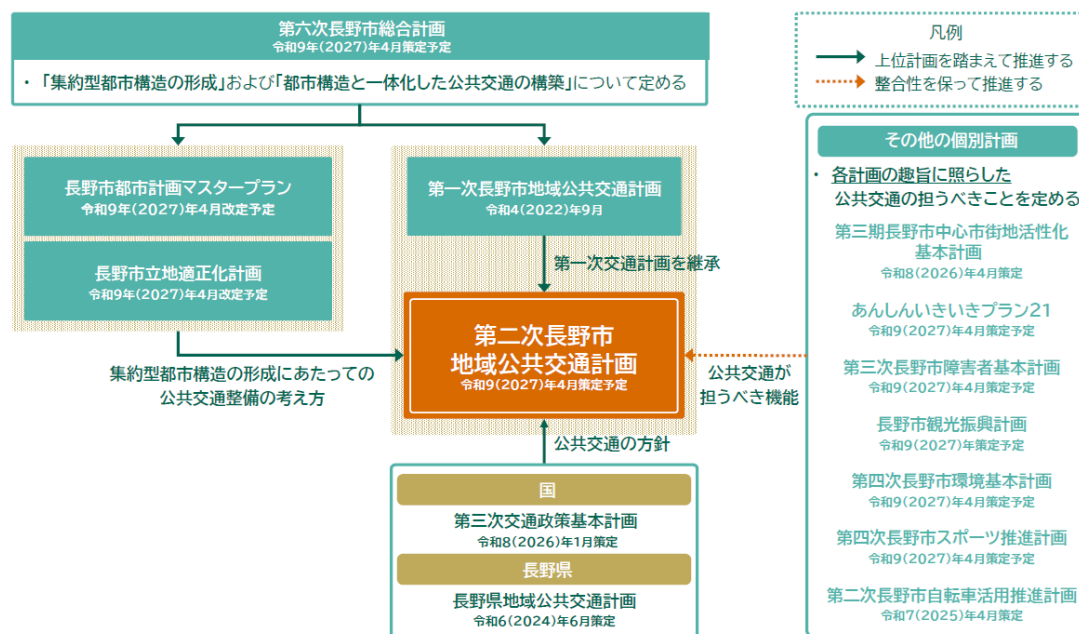


図1-1 本計画と関連計画の位置付け

# 第2章 地域及び公共交通の現状と課題

## 1 地域概況と人口

### (1)地 勢

本市の地形は、千曲川、犀川が形成した扇状地(平坦部)と西部、南東部の中山間地域の3つに大きく分けられます。平坦部の中央では犀川が東西に流れているため、篠ノ井、松代などの南部地域と中心市街地への移動ルートが限られています。

### (2)人口分布

人口は平坦部の鉄道沿線を中心に分布していますが、松代や若穂など、鉄道駅から離れた地域の一部においても集中がみられます。中山間地域においては、小規模な集落が点在している状況になっています。

### (3)人口の推移と将来推計

長野市の総人口は、平成22年の388,526人をピークとして減少局面に入り、令和7年には約36万人(約8%減)まで減少しています。今後も人口減少は続き、令和32年にはおおむね30万人規模(約16%減)にまで縮小することが見込まれます。

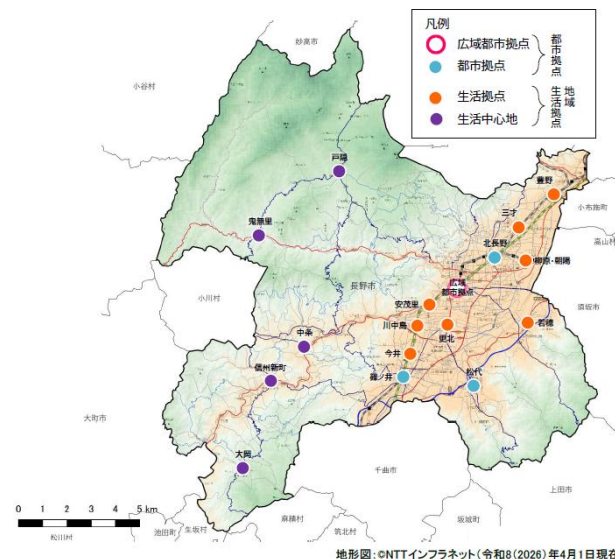


図2-1 長野市の地勢

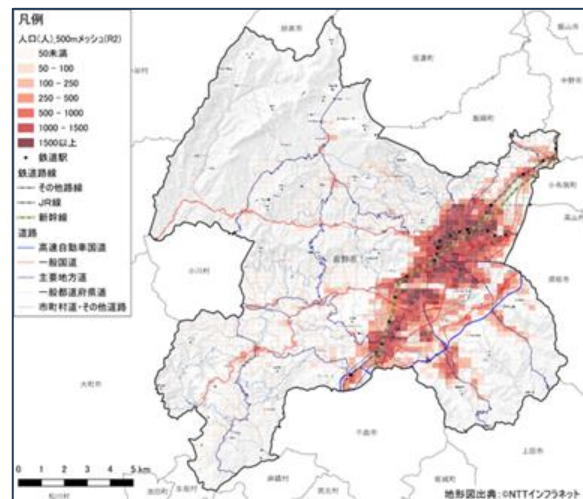


図2-2 長野市の人口分布

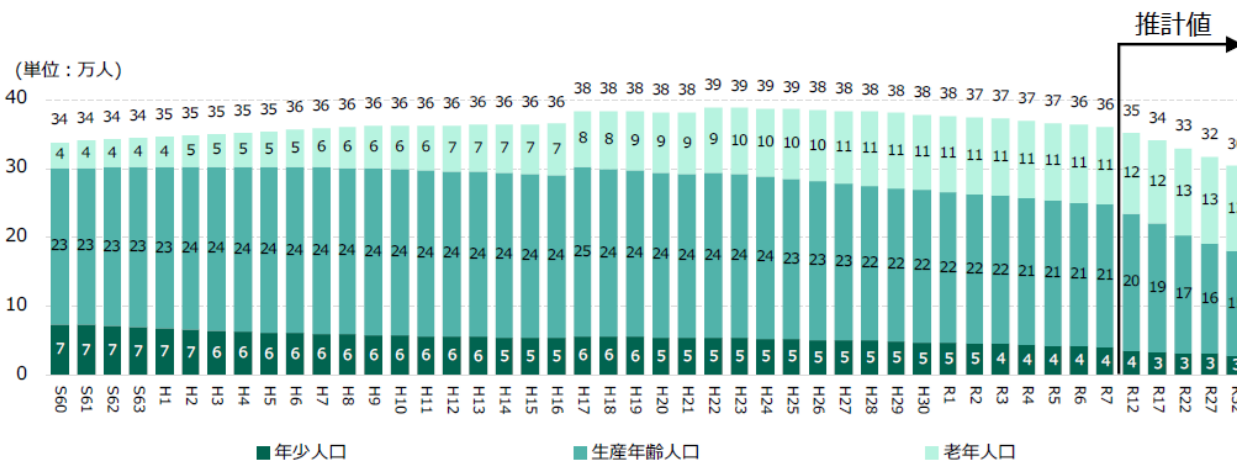
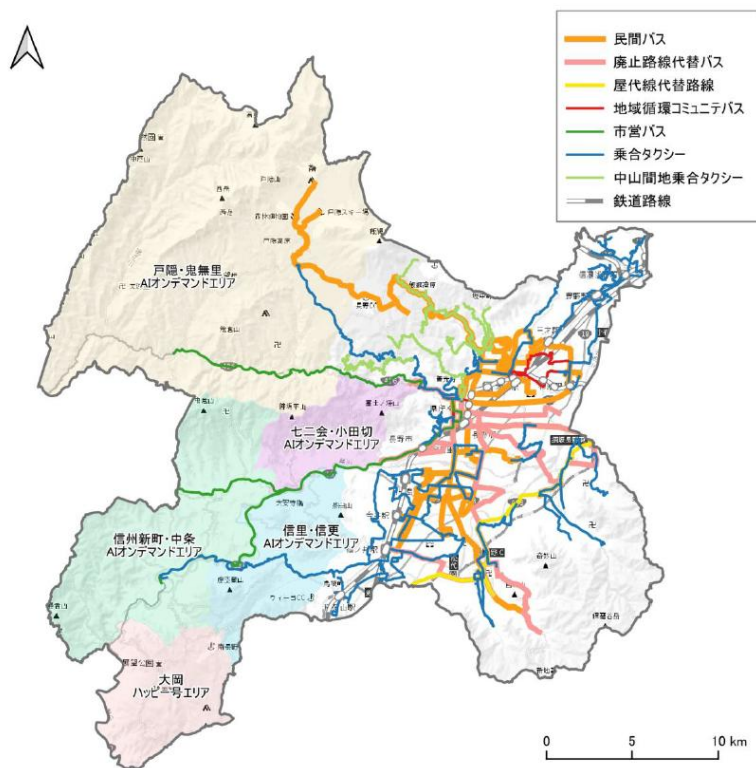


図2-4 長野市の人口推移

## 【公共交通ネットワークの現況】

JR北陸新幹線・信越本線・篠ノ井線、しなの鉄道しなの鉄道線・北しなの線、長野電鉄による鉄道網が整備され、広域の移動を担っています。

路線バスとしては、アルピコ交通・長電バスによる民間路線バスや市が運行費を補填する廃止路線代替バス、地域循環コミュニティバス、市営バス（路線型、デマンド型）、乗合タクシー、中山間地域乗合タクシーが運行し、主に市内全域の移動を担っています。



地形図：©NTTインフラネット（令和8（2026）年4月1日現在）、出典：GTFSデータ（アルピコ交通、長電バス、長野市）より作成

図2-7 公共交通ネットワークの現況

| 中心部          |         |         |
|--------------|---------|---------|
| 民間バス         | びんずる号   | アルピコ交通  |
|              | 日赤線     | アルピコ交通  |
|              | 日赤線     | 長電バス    |
|              | 若槻団地線   | アルピコ交通  |
|              | 西条線     | アルピコ交通  |
|              | 網島線     | アルピコ交通  |
|              | 三本柳線    | アルピコ交通  |
|              | 合同庁舎線   | アルピコ交通  |
|              | 東口線     | アルピコ交通  |
|              | 福里循環線   | アルピコ交通  |
|              | 東長野病院線  | 長電バス    |
|              | 浅川西条線   | 長電バス    |
| 廃止路線代替バス     | 犀北団地線   | 長野市     |
|              | 小市線     | 長野市     |
| 地域循環コミュニティバス | 東北ぐるりん号 | 長野市     |
|              | ぐるりん号   | 長野市     |
| 乗合タクシー       | 安茂里線    | 長野市     |
|              | 西長野・上松線 | 長野市     |
|              | 若里更北線   | 長野市     |
| 中山間地域輸送      | あさかわ号   | 浅川地区住自協 |

| 北東部（豊野・牟礼方面） |      |         |
|--------------|------|---------|
| 乗合タクシー       | 牟礼線  | 長野市・飯綱町 |
|              | 川谷線  | 長野市     |
|              | ニツ石線 | 長野市     |
|              | 上神代線 | 長野市     |

| 東部（柳原・須坂方面） |           |      |
|-------------|-----------|------|
| 民間バス        | 三才線       | 長電バス |
|             | 浅川西条市民病院線 | 長電バス |
|             | マユミダ三才線   | 長電バス |
|             | 平林線       | 長電バス |
| 民間バス（補助路線）  | 須坂屋島線     | 長電バス |
|             | 綿内屋島線     | 長電バス |
| 廃止路線代替バス    | 北屋島線      | 長野市  |
|             | 長沼線       | 長野市  |
| 乗合タクシー      | 綿内線       | 長野市  |

| 南東部（松代・若穂方面） |           |        |
|--------------|-----------|--------|
| 民間バス         | 松代線       | アルピコ交通 |
|              | 松代通勤ライナー線 | アルピコ交通 |
|              | 丹波島線      | アルピコ交通 |
|              | 田牧線       | アルピコ交通 |
|              | 紙屋線       | アルピコ交通 |
|              | 金井山線      | 長野市    |
| 廃止路線代替バス     | 赤染線       | 長野市    |
|              | 大豆島川田線    | 長野市    |
|              | 松代篠ノ井線    | 長野市    |
|              | 屋代須坂線     | 長野市    |
|              | 綿内線       | 長野市    |
| 民間バス（補助路線）   | 松代西条線     | 長野市    |
|              | 大室線       | 長野市    |
|              | 大豆島線      | 長野市    |
|              | 川田保科線     | 長野市    |
|              | 松代観光地線    | 長野市    |

| 南部①（篠ノ井方面） |              |        |
|------------|--------------|--------|
| 民間バス       | 運転免許センター篠ノ井線 | アルピコ交通 |
|            | 北原篠ノ井線       | アルピコ交通 |
| 廃止路線代替バス   | 松代篠ノ井線       | 長野市    |
|            | 篠ノ井循環線       | 長野市    |
|            | 川中島線         | 長野市    |
|            | 横田塩崎線        | 長野市    |
| 乗合タクシー     | 篠ノ井共和線       | 長野市    |

| 南部②（信里地区） |        |     |
|-----------|--------|-----|
| 市営バス      | 信里・信更線 | 長野市 |

| 北西部①（鬼無里地区） |         |     |
|-------------|---------|-----|
| 廃止路線代替バス    | 西裾花台団地線 | 長野市 |
| 市バス         | 戸隠・鬼無里線 | 長野市 |
|             | 鬼無里線    | 長野市 |

| 北西部②（戸隠地区） |           |         |
|------------|-----------|---------|
| 民間バス       | ループ橋経由戸隠線 | アルピコ交通  |
| 市バス        | 戸隠・鬼無里線   | 長野市     |
| 乗合タクシー     | 芋井鏡子口線    | 長野市     |
| 中山間地域輸送    | すざくら号     | 芋井地区住自協 |

| 南西部①（信州新町地区） |          |     |
|--------------|----------|-----|
| 乗合タクシー       | 篠ノ井新町線   | 長野市 |
| 市バス          | 信州新町・中条線 | 長野市 |
|              | 新町大原橋線   | 長野市 |

| 南西部②（信更地区） |        |     |
|------------|--------|-----|
| 市バス        | 信里・信更線 | 長野市 |

| 南西部③（大岡地区） |     |     |
|------------|-----|-----|
| 市バス        | 大岡線 | 長野市 |

| 西部①（小田切地区） |          |     |
|------------|----------|-----|
| 市バス        | 小田切・七二会線 | 長野市 |

| 西部②（七二会地区） |          |     |
|------------|----------|-----|
| 市バス        | 小田切・七二会線 | 長野市 |

| 西部③（中条地区） |          |     |
|-----------|----------|-----|
| 市バス       | 信州新町・中条線 | 長野市 |
|           | 高府線      | 長野市 |

表2-3 長野市内の公共交通一覧

## (1)公共交通のカバー圏域

公共交通の人口カバー圏域率は約86.1%となっています。交通空白地は、芋井、若穂、松代周辺部などの中山間地域に広く分布しているほか、浅川、安茂里、篠ノ井周辺など、平坦地域となる市街地近郊の一定の人口集積がみられる地域にも存在しています。

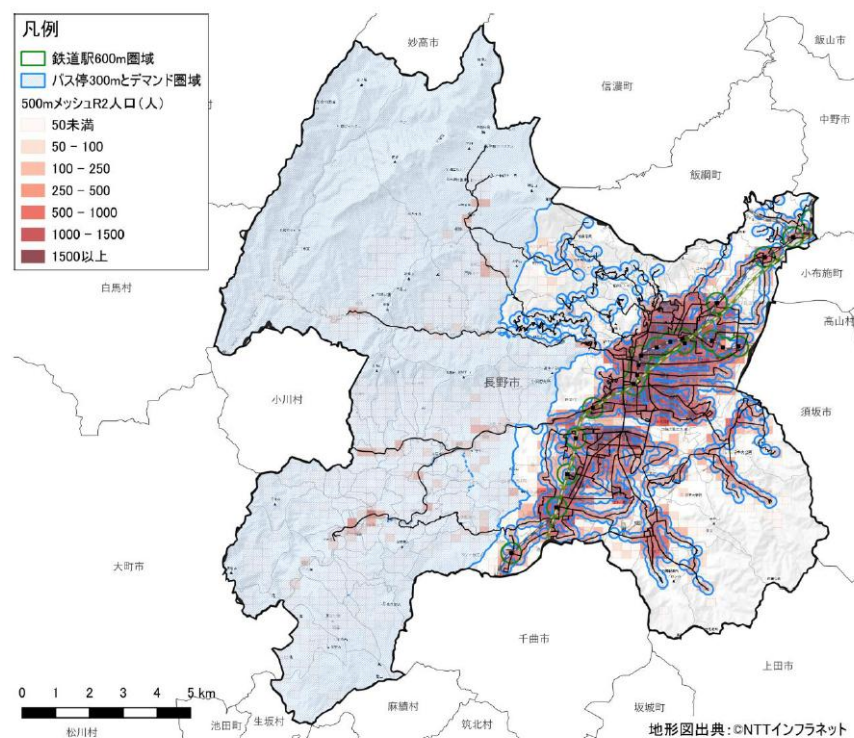


図 2-8 公共交通カバー圏域と人口分布

※戸隠・鬼無理地区、七二会・小田切地区、信州新町・中条地区、信里・信更地区はデマンド運行となっており、全域カバーされている。

出典: GTFSデータ(アルピコ交通、長電バス、長野市)より作成

図2-8 公共交通カバー圏域と人口分布

## (2)公共交通のサービスレベル

公共交通を利用して、市中心部(長野駅)への移動が可能か(サービスレベル)を評価しました。現行の公共交通では、市内ほぼ全域において市中心部への移動が可能です。ただし、平坦地域でも市中心部への移動に曜日が限られる地域が存在しています。

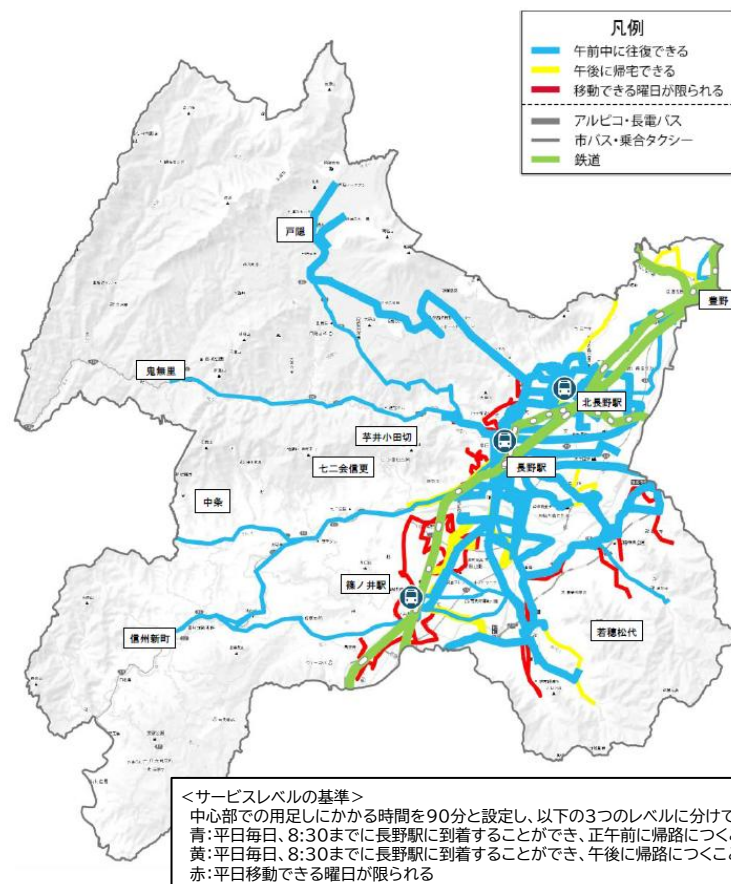
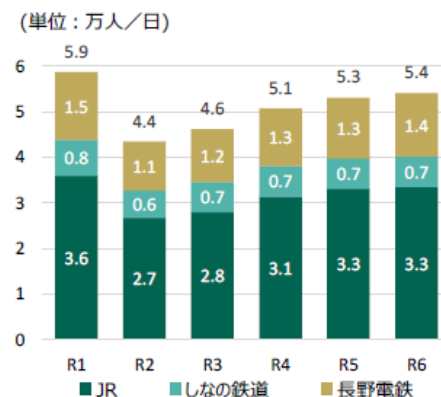


図2-9 市中心部(長野駅)への移動のサービスレベル

### (1) 公共交通利用者数の推移

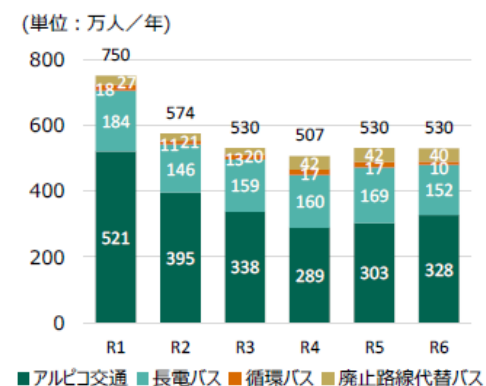
鉄道や路線バスの利用者数は回復傾向にあるものの、依然として厳しい状況にあります。

公共交通サービスの維持・確保に向けて、さらなる利用促進が求められます。



出典：長野市統計書

図2-14 鉄道の利用者数の推移



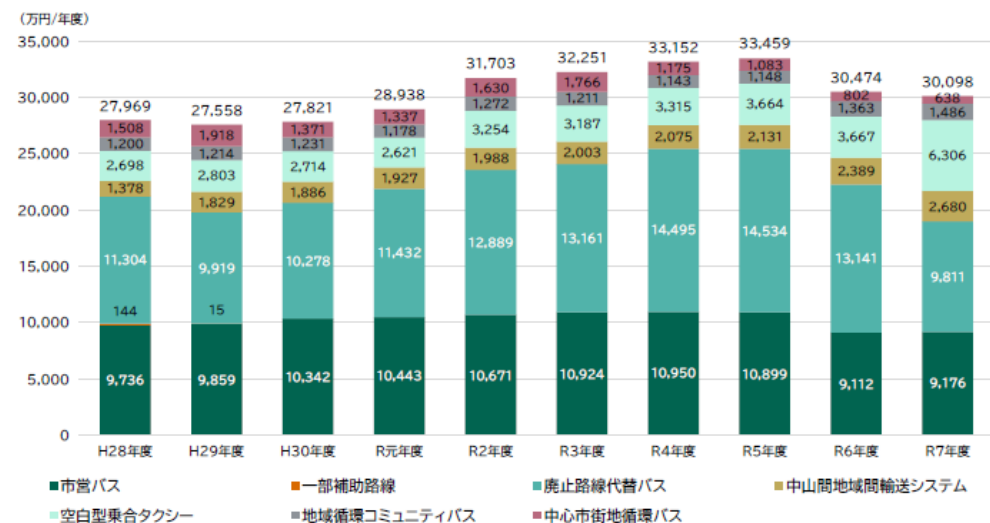
出典：長野市統計書

図2-15 路線バスの利用者数の推移

### (2) 市が関与するバス等の運行にかかる経費の推移

本市が関与するバス等の運行経費は、コロナ禍における利用者減少への対応や、民間路線の縮小に伴う廃止路線代替バスの運行等により、令和5年度には約3.3億円まで増加しました。その後は事業の見直し等により減少し、令和7年度は約3.0億円となっています。

コロナ禍による一時的な増加がみられるものの、平成28年度と比較すると運行経費は約1.08倍となっており、長期的には増加傾向にあります。



出典：長野市

図2-18 本市が関与するバス等の運行にかかる経費の推移

### (1) 平坦地域における課題

平坦地域では、路線の重複や需要の偏在により、限られた運転士や車両が分散しています。

持続可能な公共交通サービスを確保するためには、需要に応じた運行への見直しや交通資源の効率的な活用が求められます。

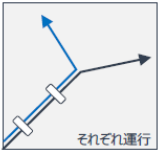
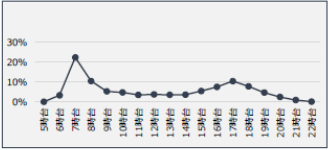
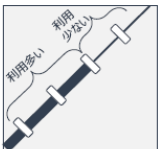
|         | 項目                                                                                  | 現状                                                                                                 |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 重複路線    |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>一部区間では複数路線が並行して運行されており、限られた運転士・車両が分散している</li> </ul>         |
| 時間帯別偏在  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>朝夕の通勤通学時間帯に利用が集中する一方、日中は利用が少ない時間帯がみられる</li> </ul>           |
| 区間需要の偏在 |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>利用が集中する区間と利用が少ない区間が混在しており、一律のサービス提供では運行効率の確保が難しい</li> </ul> |

表2-6 平坦地域での交通課題

### (2) 中山間地域における課題

中山間地域と広域拠点である長野駅を結ぶ路線では、利用者の減少や運転士不足により路線の廃止が進んでいます。

市営バス(路線型)や乗合タクシーの運行によって、交通ネットワークは維持されていますが、土休日での移動手段の確保が課題となっています。今後も持続的な移動手段を確保するため、地域の実情に応じた効率的な運行への見直しとともに、地域主体での運行体制の構築に向けた検討が必要になっています。

### (1)バス・タクシー事業者へのヒアリング結果

バス・タクシー事業者へのヒアリングでは、運転士不足や高齢化が共通する主要課題として挙げられています。また、運行管理者や整備士等の担い手も不足しています。

一方では、将来的な人材不足の深刻化を見据え、バスとタクシーの役割分担や共同運行について前向きな意見も示されています。

### (2)バス運転士の年齢構成

市内民間路線バス事業者におけるバス運転士では、55歳～59歳までの運転士が一番多く、40代後半から60代前半が市内バス路線を支えている状況にあります。

また、バス運転士は50歳以上の割合が高く、高齢化が進行しています。今後10年程度で退職者の増加が見込まれる一方、若年層は少なく、担い手不足の深刻化が懸念されています。

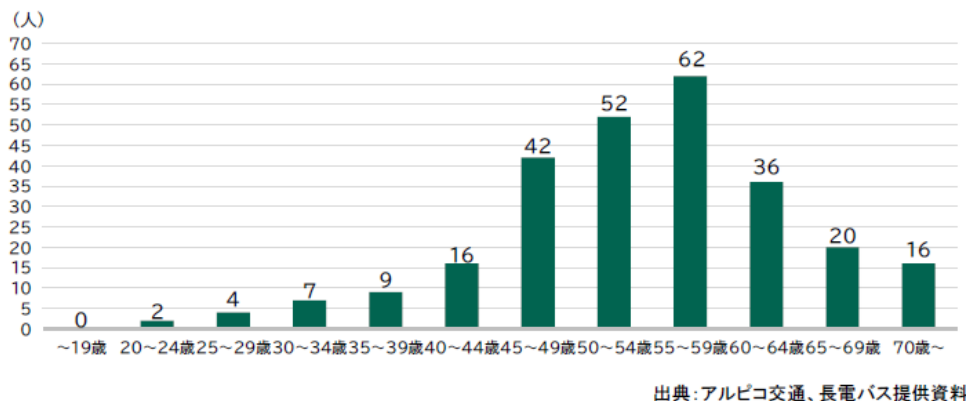


図2-19 長野市内バス運転士年齢構成(市内2社営業所合計)

|        |  バス                                                                                                                         |  タクシー                    |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 車両     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両価格の上昇と補助金据え置きにより事業者負担が増加し、中古車の活用で対応している</li> <li>・車両は融雪剤の影響で腐食しやすく耐用年数が短い</li> <li>・車両の老朽化により路上での故障等が頻発</li> </ul>                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・準特定地域指定により新規参入・増車が制限され、運転士がいても車両を増やせない</li> </ul>                   |
| 運転士    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転士不足と高齢化</li> <li>・需要が見込まれる路線でも運行拡大できない</li> <li>・利用の多い時間帯に増便できず乗りこぼしが発生</li> </ul>                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・大手求人サイトの活用により運転士が増加し、若返りと女性採用が進展</li> <li>・運転士不足の深刻化と高齢化</li> </ul> |
| 運行管理者等 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行管理者の不足</li> <li>・整備士の不足と高齢化</li> <li>・営業所や運行管理の事業者間共用は、運用方法の違いからこれまで実現していない</li> </ul>                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・国家資格が必要で責任が重い業務である一方、待遇面とのバランスから担い手が不足</li> </ul>                   |
| 共同運行   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝タピーク時はバス、日中はタクシーといった共同運行や枝線におけるタクシー活用による路線バスへの接続は有効</li> <li>・バス路線の重複路線の共同運行は運行形態・終着地が異なるため成立していない</li> <li>・利用が少ない路線については、ダウンサイジングやデマンド化による運行効率化することが望ましい</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝タピーク時はバス、日中はタクシーといった共同運行は時代の流れに合っている</li> </ul>                    |
| その他    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・廃止・減便地区から撤回・増便等の要望は多い</li> </ul>                                                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・個別移動が中心で効率性・収益が不安定なため、法人契約の拡大による経営安定化を求めている</li> </ul>              |

表2-7 交通事業者の運営課題

### (1)公共交通の必要性

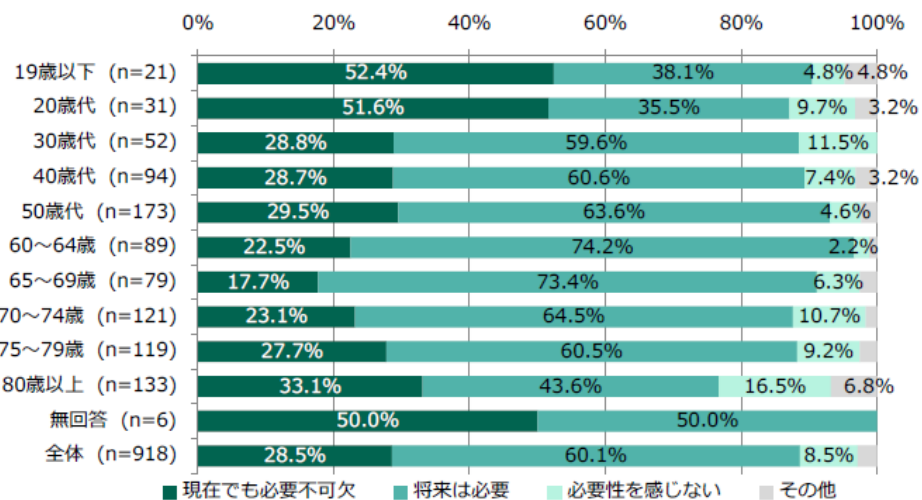
公共交通を「現在でも必要不可欠」または「将来は必要」と考える人は全体の約9割を占めています。年齢階層別では、10～20代において「現在でも必要不可欠」と回答した割合が約半数を占めています。

### (2)利便性向上施策の認知状況

利便性向上施策については、「ICカード(KURURU)の導入」の認知度が約54.0%と最も高くなっています。また、「長野駅デジタルサイネージの設置」や「長野市内バスマップの配布」についても1割程度の人に認知されています。一方で、「どれも知らなかった」と回答した人も3割程度みられます。

### (3)利便性向上施策が利用に与える影響

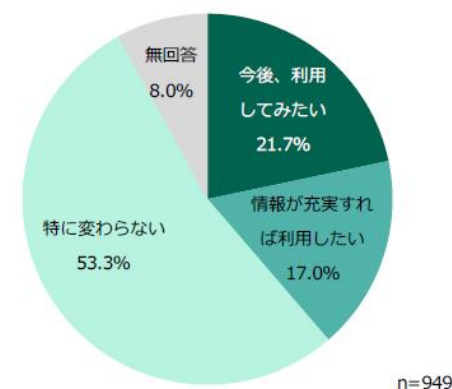
利便性向上施策が公共交通の利用に与える影響については、「特に変わらない」と回答した人が半数以上を占めています。一方で、「今後、利用してみたい」と回答した人が約2割、「情報が充実すれば利用したい」と回答した人も2割弱みられます。



※3%未満は非表示

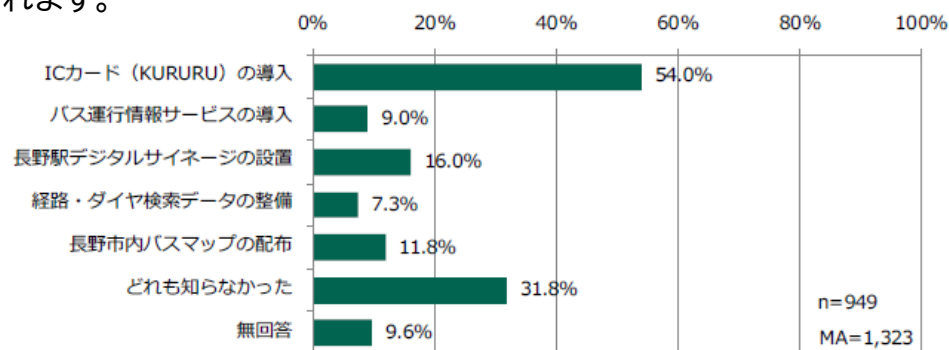
出典:長野市の公共交通利用に関する市民アンケート調査(令和8(2026)年度)

図2-23 公共交通の必要性について(年齢階層別)



出典:長野市の公共交通利用に関する市民アンケート調査(令和8(2026)年度)

図2-26 利便性向上施策が利用に与える影響



出典:長野市の公共交通利用に関する市民アンケート調査(令和8(2026)年度)

図2-25 利便性向上施策の認知状況

#### (4)路線バスの満足度

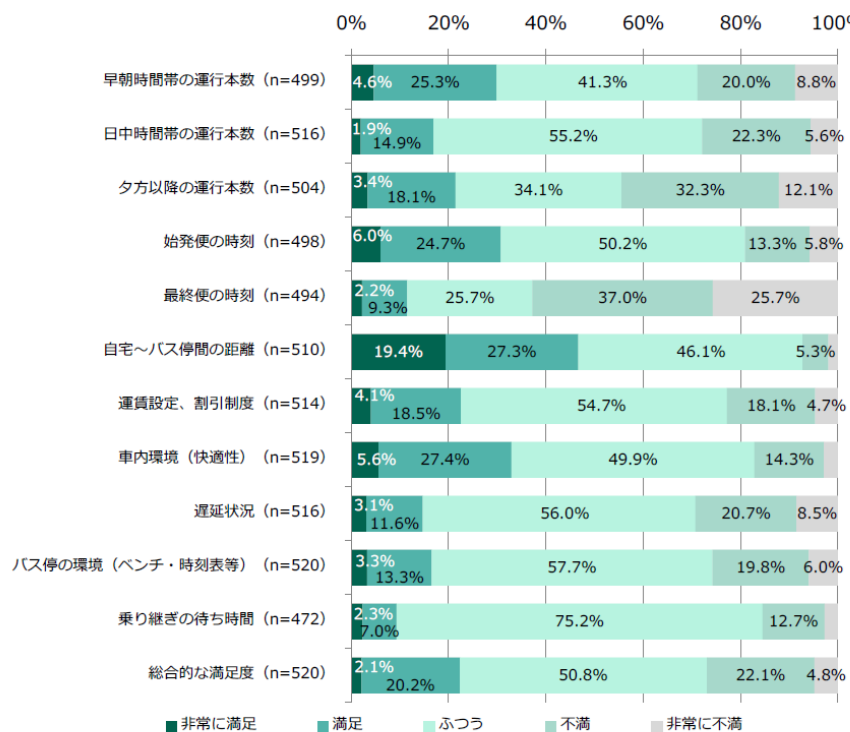
路線バスの満足度については、「最終便の時刻」および「夕方以降の運行本数」で不満の割合が高くなっています。一方、「自宅からバス停までの距離」、「車内環境(快適性)」、「始発時刻」および「早朝時間帯の運行本数」では満足の高くなっています。

#### (5)路線再編についての考え方

路線の集約化・最適化・効率化については、「賛成」または「やむを得ない」と回答した割合が約6割を占めており、一定の理解が得られています。一方、「反対」と回答した割合も2～3割程度みられます。

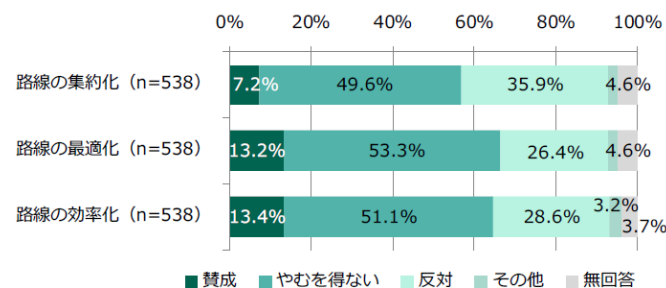
#### (6)長野市が今後重点的に取り組むべき取組

長野市が今後重点的に取り組むべき取組については、「バス路線の維持・確保」が87.4%と最も多く、次いで「運行本数の維持」が71.4%、「高齢者の移動支援(おでかけパスポート)」が35.1%となっています。



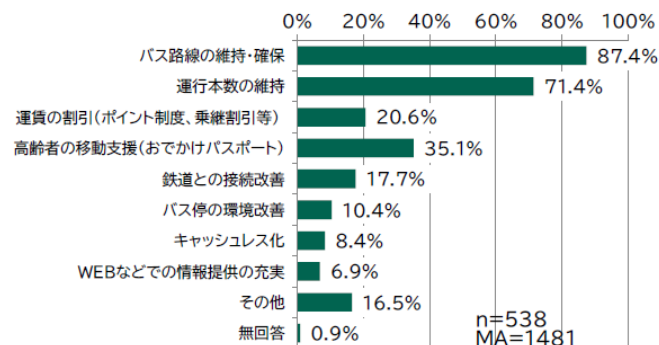
出典:長野市の公共交通利用に関する利用者アンケート調査(令和8(2026)年度)

図2-29 路線バスの満足度



出典:長野市の公共交通利用に関する利用者アンケート調査(令和8(2026)年度)

図2-30 路線再編についての考え方



出典:長野市の公共交通利用に関する利用者アンケート調査(令和8(2026)年度)

図2-31 長野市が今後重点的に取り組むべき取組

## 【長野市における地域課題】

本市の公共交通を取り巻く現状を踏まえ、次のように5つの課題に整理いたします。

### 課題 1 地域特性に応じた公共交通ネットワークの維持・確保

- ✓ 本市では、平坦地域に都市機能が集積する一方、中山間地域には集落が広く分布しており、高齢者人口の増加もみられます。
- ✓ また、都市計画マスタープランでは、多拠点連携の集約型都市構造の実現に向けて、公共交通を拠点間や地域間を結ぶ重要な移動軸として位置付けています。
- ✓ 一方で、公共交通のカバー圏域やサービスレベルには地域差がみられるほか、人口減少や高齢化の進行にともない、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。
- ◆ 多拠点連携の集約型都市構造の実現に向けて、地域特性や移動需要に応じた公共交通ネットワークを維持・確保していくことが必要です。

### 課題 2 持続可能な公共交通サービスの確保

- ✓ 運転士不足や高齢化の進行に加え、平坦地域では交通資源の分散、中山間地域では路線の撤退が進むなど、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。
- ✓ 交通事業者へのヒアリングでは、バスとタクシーの役割分担や共同運行など、限られた交通資源を有効活用するための事業者連携に前向きな意見が示されています。
- ✓ 中山間地域では、市バス等により平日の移動は一定程度確保されているものの、休日の移動サービスは十分とは言えず、運転士不足などから市の対応にも限界があります。
- ◆ 利用者の減少、運転士不足や高齢化等による路線撤退の進行により、従来どおりの運行体制では公共交通サービスの維持・確保が難しくなっています。このため、限られた交通資源を有効活用するとともに、市民主体による移動手段の確保も含め、持続可能な公共交通サービスの確保が必要です。

### 課題 3 公共交通サービスの利便性向上と情報発信

- ✓ 本市では、公共交通の利便性向上に向けて、地域連携 IC カードの導入やデジタルサービスの充実など、様々な取組を進めています。
- ✓ 一方で、これらの取組の認知度は十分とはいえず、市民アンケートでは認知している人ほど利用意向が高い傾向がみられることから、効果的な情報発信の重要性が高まっています。
- ◆ 利便性向上に向けた取組を進めていますが、その認知度は未だ十分に浸透していないことから公共交通の利用拡大に効果的につなげていくため、利用者目線に立った情報提供の充実や利用環境の向上が必要です。

### 課題 4 多様な移動ニーズに対応した利用環境の充実

- ✓ 本市には善光寺をはじめとする主要な観光地があり、多くの観光客や来訪者が訪れています。また、市内では主要観光地を結ぶ公共交通サービスの運行や情報発信の充実、支払方法の多様化など、利用環境の向上に取り組んでいます。
- ✓ 一方で、市外から新幹線で来訪する観光客は一定数いるものの、市内移動における公共交通利用は限定的であり、観光地間を結ぶ二次交通として十分に活用されていない状況がみられます。
- ✓ また、市民アンケートからは、経路や乗換方法が分かりにくいことなど、公共交通利用に当たっての情報面での課題がうかがえます。
- ◆ 観光客や高齢者など多様な利用者が円滑に移動できるよう、分かりやすい情報提供やシームレスな移動環境の構築など、利用者目線に立った利用環境の充実が必要です。

### 課題 5 公共交通を支える利用促進と意識醸成

- ✓ 本市では、自家用車の利用が移動の中心となっており、特に中山間地域ではその傾向が顕著です。一方で、高齢化の進行に伴い、現在は公共交通を必要としていない市民においても、将来的には必要になると考える割合が高くなっています。
- ✓ また、市民アンケートでは、公共交通は将来にわたり維持すべきとの意識がみられるものの、利用頻度は低い状況にあります。公共交通を維持するためには、市民一人ひとりの利用が重要であることから、利用促進や意識醸成に向けた取組が求められています。
- ◆ 将来的な移動手段を維持・確保するため、市民一人ひとりの公共交通利用を促進するとともに、公共交通を支える意識の醸成が必要です。

図2-35 長野市における地域公共交通の課題のまとめ

# 第3章 第二次地域公共交通計画の考え方

## 1 本計画における公共交通の在り方

### <目指す公共交通の将来像>

本市は、長野駅周辺を中心とした都市機能が集積する市街地及び千曲川や犀川が形成する扇状地で構成される平坦地域と、市域西部と南東部の中山間地域で構成されています。また、善光寺、戸隠、松代をはじめとする多くの観光資源を有し、市内外から多くの来訪者が訪れることから、公共交通には市民の日常移動に加え、来訪者の移動を支える役割も求められています。

現在、市民の移動の多くは自家用車が担っていますが、高齢化の進行や免許返納者の増加などにより、公共交通の役割がますます重要になっています。

また、公共交通は単なる移動手段ではなく、医療、福祉、教育、商業などの都市機能へのアクセスを支える社会基盤(社会インフラ)です。持続可能なまちづくりを進める上でも欠かせない役割を担っています。

一方で、人口減少やライフスタイルの変化により公共交通利用者は減少傾向にあり、運転士不足や燃料費等の高騰により公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

公共交通を行政や交通事業者だけが提供するサービスとして捉えるのではなく、市民・事業者・行政がその役割を十分認識し、将来を見据えた上で維持・確保していくことが重要です。

本計画では、誰もが安心して移動できる環境を将来にわたり維持するとともに、市民の生活と地域の活力を支える公共交通を、市民・事業者・行政がともに支え育てる『地域の共有財産』として位置付け、持続可能な形で次世代へ引き継いでいくことを目指します。



図3-1 目指す公共交通の将来像

| 種別    | 役割                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 行政    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域公共交通を市民生活を支える社会基盤として位置付け、地域全体の視点から公共交通ネットワークの維持・確保に取り組む。</li> <li>・ 交通事業者や市民、関係機関との連携・調整を図りながら、施策の推進や評価・改善を行います。</li> <li>・ 拠点間を結ぶ交通ネットワークの維持を図るとともに、交通事業者と連携しながら市民生活を守る最低限の移動手段の確保に努めます。</li> </ul> |
| 交通事業者 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域公共交通の担い手として、安全で快適な運送サービスを提供するとともに、利用実態やニーズを踏まえた効率的かつ持続可能な運行に努めます。</li> <li>・ 新たな利用者の獲得や利便性向上に取り組む。</li> </ul>                                                                                        |
| 市民    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域公共交通を利用し支える主体として、日常生活の中で積極的に公共交通を利用する役割を担います。</li> <li>・ 地域の実情に応じて、住民主体の移動支援活動や地域交通の運営への参画などを通じ、地域公共交通を支える役割が期待されます。</li> </ul>                                                                      |

表3-1 公共交通確保に向けた各主体の役割分担

## 2 公共交通軸における路線種別

拠点間移動及び地域間移動の公共交通軸に求められる役割を果たすため、それを実現する路線種別及び担う移動を整理します。

拠点間移動を賄う公共交通として「主要幹線」、「幹線」、「準幹線」、鉄道で賄えない移動を「広域路線」として維持・確保します。

また、地域内移動(都市内移動)を賄う公共交通として「都市内輸送」、「都市拠点内輸送」、「地域生活拠点内輸送」を維持・確保します。

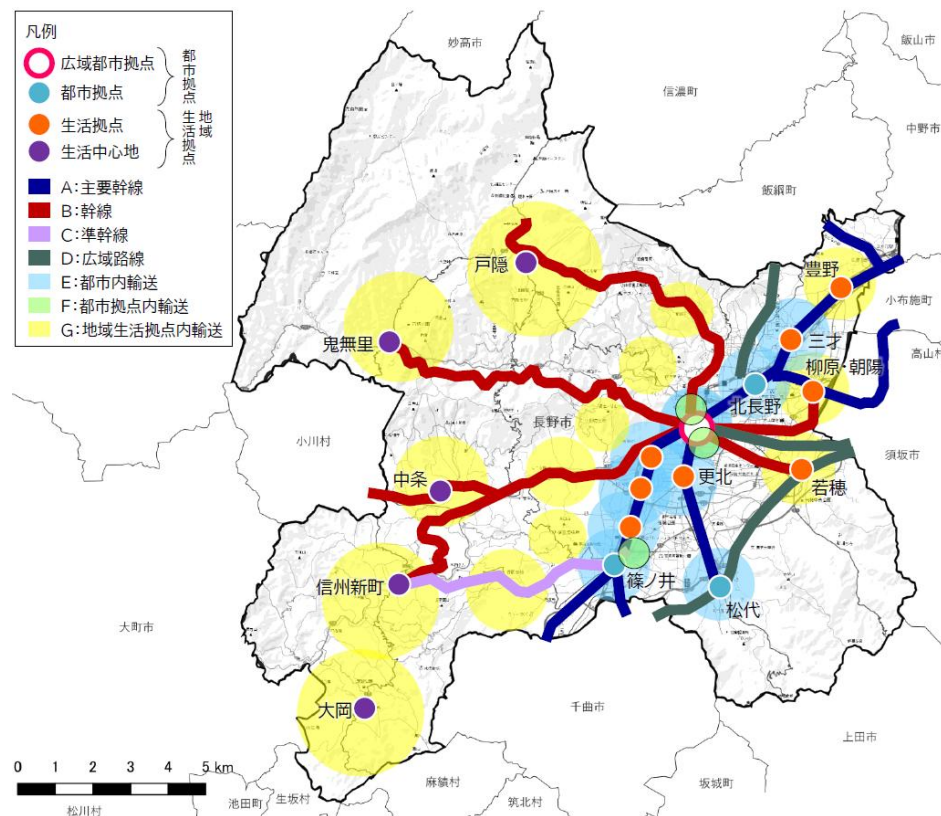


図3-3 公共交通軸における路線種別イメージ図

| 路線種別  | 担う移動                                                                                                                                                                     |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 拠点間移動 | <b>A:主要幹線</b><br>広域都市拠点と都市拠点を結ぶ<br>✓ 通勤・通学・通院・買物など様々な移動ニーズに対応する<br>✓ 市民以外の住民の移動にも対応する<br>※観光移動に対応する路線は、観光客の移動にも対応                                                        |
|       | <b>B:幹線</b><br>広域都市拠点と地域生活拠点を結ぶ<br>✓ 通勤、通学、通院、買物など様々な移動ニーズに対応する<br>✓ 主に市民の移動を賄う                                                                                          |
|       | <b>C:準幹線</b><br>都市拠点と生活中心地とを結ぶ<br>✓ 朝夕の通学移動に対応<br>✓ 日中の通院・買物に対応する                                                                                                        |
|       | <b>D:広域路線</b><br>鉄道で賄えない市外への移動を賄う<br>✓ 主に市外への通勤・通学移動に対応する<br>✓ 市民以外の住民の移動にも対応する                                                                                          |
| 地域内移動 | <b>E:都市内輸送</b><br>主に都市計画区域内における細かい移動ニーズに対応<br>✓ 主に都市計画内の各地域から広域都市拠点に接続し、通勤・通学・通院などの移動ニーズに対応する<br>✓ 輸送量が少ない路線については通学対応を中心とし、移動需要に応じた運行も可能とする                              |
|       | <b>F:都市拠点内輸送</b><br>主に都市拠点など(中心)市街地内における来訪者も含めた移動を賄う<br>✓ 拠点内の日中の通院・買物移動に対応する<br>✓ 朝・夕に通学対応が必要な場合は、交通結節点まで運行し、拠点間移動をまかなう公共交通に接続する<br>✓ 広域都市拠点においては、観光客を含む訪れた者の様々な移動に対応する |
|       | <b>G:地域生活拠点内輸送</b><br>交通不便者の拠点内での日常生活の移動を賄う<br>✓ 拠点内の通院・買物移動に対応する                                                                                                        |

表3-2 公共交通軸における路線種別とそれぞれが担う移動

### 3 持続的な公共交通の維持・確保に向けた目標

本市では、人口減少や高齢化の進行、運転士不足の深刻化などにより、地域公共交通を取り巻く環境が大きく変化しています。一方で、持続可能なまちづくりや市民の移動手段の確保において、地域公共交通の重要性はますます高まっています。

こうした状況を踏まえ、本市の上位計画が示す「多拠点連携の集約型都市構造」の構築をまちづくりとの連携により図り、将来にわたり持続可能な地域公共交通の確保に向けて、事業者、市民、行政が一体となって地域公共交通ネットワークの維持・確保に取り組むことで、本市が抱える課題を解決し、公共交通の将来像を実現するため、以下の3つの目標を設定し、その推進に向けた施策・事業を展開します。

| 課題                                   | 目 標                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 課題                           | 目 標                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 地域特性に応じた持続可能な公共交通サービスの維持・確保<br>課題1・2 | <b>目標1 地域特性に合わせた公共交通のサービスレベルの維持・確保</b><br>本市では、平坦地域と中山間地域においてで人口集積や移動需要が大きく異なっており、それぞれの地域特性に応じた公共交通サービスの確保が求められています。<br>また、運転士不足の深刻化や運行経費の増加により、従来どおりの運行体制を維持することが難しくなっていることから、限られた交通資源を有効活用しながら公共交通ネットワークを維持していく必要があります。<br>このため、拠点間及び地域内の移動を支える公共交通ネットワークを維持・確保するとともに、需要に応じた運行形態(効率化、最適化、集約化)への見直しや交通事業者間の連携(共同化、協業化、協働化)等を進め、地域特性や利用者特性に応じた持続可能な公共交通サービスの維持を目指します。 | 公共交通を支える<br>利用促進と意識醸成<br>課題5 | <b>目標3 利用機会の創出と意識醸成</b><br>本市では自動車分担率が高く、公共交通を利用する機会が少ない市民も多く見られます。一方で、人口減少や高齢化の進行により、将来的には公共交通が重要な移動手段になることが見込まれており、持続的に維持・確保していくことが求められています。<br>公共交通を将来にわたり維持していくためには、市民一人ひとりが公共交通を身近な移動手段として利用するとともに、その必要性や役割について理解を深めることが重要です。<br>このため、公共交通を利用するきっかけづくりや利用体験の機会を創出するとともに、公共交通の重要性や利便性を伝える取組を通じて、利用促進と公共交通を支える意識の醸成を図ります。 |
| 多様な移動ニーズに対応した利便性の高い利用環境の充実<br>課題3・4  | <b>目標2 公共交通サービスを利用しやすい環境の推進</b><br>本市では、公共交通ネットワークの再整備や交通結節点の整備、リアルタイム運行情報の提供、キャッシュレス決済への対応など、公共交通の利便性向上に取り組んできました。<br>一方で、これらのサービスや取組の認知度は十分とはいえず、利用拡大につながっていない状況があります。また、観光客を含めた利用者にとって、移動に必要な情報の入手や乗り継ぎに不便を感じる場面もあります。<br>このため、市民や観光客など多様な利用者の視点に立ち、わかりやすい情報提供の充実や交通結節点の利便性向上、デジタル技術の活用などを進めることで、誰もが利用しやすい公共交通環境の形成を目指します。                                         |                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

図3-4 本計画の持続可能な公共交通の維持・確保に向けた目標

# 第4章 目標を達成するための施策・事業

## 1 施策・事業一覧

上位・関連計画、地域及び公共交通の現状から整理した課題・目標を実現するための本計画での施策・事業を示しています。

継続事業として22事業、新規事業として5事業を本計画に位置付けて実施していきます。



出典：長野市資料

図 2-10 路線バスの運行情報を掲示するデジタルサイネージ



出典：長野市資料

図 2-11 バスマちあい処  
(ばていお大門に設置)



出典：KURURU HP(長野県公共交通活性化協議会)

<https://shinshu-kururu.jp/>

図 2-12 バス共通ICカード「KURURU」



出典：長野県

<https://www.pref.nagano.lg.jp/kotsu/buslocation-notice.html>

図 2-13 長野県バスロケーションシステム  
「バス予報」

図2-10～13 利便性向上に向けた取り組み

| 目標                            | 施策                       | 事業                                  | 事業内容                                   | 第一次計画との関係性 |    |
|-------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------|------------|----|
|                               |                          |                                     |                                        | 継続         | 新規 |
| ① 地域特性に合わせた公共交通のサービスレベルの維持・確保 | 1) 公共交通のネットワークの維持・確保     | 事業-1 拠点間移動を支える公共交通ネットワークの維持・確保      | 事業 1-1 拠点間交通ネットワークの維持・確保               | ●          |    |
|                               |                          | 事業-2 地域内(間)移動を支える公共交通ネットワークの維持・確保   | 事業 2-1 地域内交通ネットワークの維持・確保               | ●          |    |
|                               | 2) サービスレベルの維持・確保に向けた取り組み | 事業-3 平坦地域のサービスレベルの維持・確保             | 事業 3-1 運行効率最大化に向けた事業者連携の促進             |            | ●  |
|                               |                          |                                     | 事業 3-2 地域内交通ネットワークの維持・確保(2-1 再掲)       | ●          |    |
|                               |                          | 事業-4 中山間地域のサービスレベルの維持               | 事業 4-1 地域内交通ネットワークの維持・確保(2-1 再掲)       | ●          |    |
| ② 公共交通サービスを利用しやすい環境の推進        |                          |                                     | 事業 4-2 地域主体による交通ネットワークの運行支援            |            | ●  |
|                               |                          | 事業-5 公共交通サービスレベルの維持に向けた担い手確保・省人化の推進 | 事業 5-1 担い手確保の推進                        |            | ●  |
|                               |                          |                                     | 事業 5-2 自動運転等の省人化技術導入の検討                |            | ●  |
|                               | 1) 運行環境の整備・利便性向上         | 事業-6 デジタル技術を活用した利便性の高い移動サービスの高度化    | 事業 6-1 IC カードシステムの維持・活用                | ●          |    |
|                               |                          |                                     | 事業 6-2 キャッシュレス決済への対応                   |            | ●  |
|                               |                          |                                     | 事業 6-3 デジタルサービスの活用                     | ●          |    |
|                               |                          | 事業-7 交通結節、乗り継ぎ環境の向上                 | 事業 7-1 交通結節、乗り継ぎ環境の向上                  | ●          |    |
|                               |                          |                                     | 事業 7-2 バリアフリー化の促進                      | ●          |    |
|                               |                          | 事業-8 自転車と公共交通との連携促進事業               | 事業 8-1 交通結節点における駐輪場の整備推進               | ●          |    |
|                               |                          | 事業-9 運行の安定性・定時性確保事業                 | 事業 9-1 バス優先レーン等の維持による定時性の確保            | ●          |    |
| ③ 利用機会の創出と意識醸成                |                          | 事業-10 情報発信事業                        | 事業 10-1 経路検索サービス等を活用した情報提供の充実          | ●          |    |
|                               |                          |                                     | 事業 10-2 バス予報・バスロケーションシステムによる情報発信と普及促進  | ●          |    |
|                               |                          |                                     | 事業 10-3 バスマップ等による情報発信                  | ●          |    |
|                               | 1) 利用促進・啓発の実施            | 事業-11 啓発事業                          | 事業 11-1 広報等を活用した市民との公共交通の状況共有の継続的実施    | ●          |    |
|                               |                          |                                     | 事業 11-2 バスの利用機会の創出                     | ●          |    |
|                               |                          |                                     | 事業 11-3 地域と協働した公共交通の利用促進・意識醸成          | ●          |    |
|                               |                          |                                     | 事業 11-4 小中学生向け啓発用冊子の配布                 | ●          |    |
|                               |                          | 事業-12 利用促進事業                        | 事業 12-1 IC カード KURURU の利用・普及促進・利用特典の検討 | ●          |    |
|                               |                          |                                     | 事業 12-2 エコ通勤、エコ通学の促進                   | ●          |    |
|                               |                          |                                     | 事業 12-3 IC カード利用特典の検討                  | ●          |    |
|                               |                          |                                     | 事業 12-4 商業施設、市内企業とのタイアップ               | ●          |    |
|                               |                          |                                     | 事業 12-5 観光客や住民が利用しやすい MaaS の導入の検討      | ●          |    |

図4-1 施策・事業一覧

# 第5章 計画の実現に向けて

## 1 実施体制

本計画は、令和9年度から令和13年度までの5年間を計画期間とし、計画に位置付けた施策・事業を着実に推進することで、目標の達成を目指します。

地域公共交通を取り巻く環境は、人口減少や高齢化の進行に加え、運転士不足や新たな技術の普及などにより大きく変化しています。このため、計画期間中においても施策・事業の進捗状況や目標の達成状況を継続的に把握し、社会情勢の変化等に柔軟に対応しながら計画を推進していくことが重要です。

そのため、本計画では各年度において施策・事業の進捗管理を行うとともに、「PDCAサイクル」に基づき評価・検証と改善を継続的に実施します。

| 項目   | 短期的なマネジメント                                                            | 中長期的なマネジメント                                                     |
|------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| 目的   | ・ 施策・事業の着実な実施と改善                                                      | ・ 計画全体の成果を評価し、次期計画に反映<br>・ 地域公共交通のあり方や公共交通体系の見直し                |
| 視点   | ・ 個別施策・個別路線のモニタリング                                                    | ・ 全市的な視点からのマネジメント                                               |
| 主な内容 | ・ 路線やサービスの利用状況の把握<br>・ 運行改善策の検討<br>・ 利用環境整備、利用促進事業の進捗管理<br>・ 評価・検証・改善 | ・ 地域公共交通全体のあり方の検討<br>・ 公共交通体系の再編・見直し<br>・ 社会情勢や技術動向を踏まえた方向性を見直し |
| 実施時期 | ・ 毎年度                                                                 | ・ 計画見直し時                                                        |
| 実施主体 | ・ 各事業主体                                                               | ・ 長野市公共交通活性化・再生協議会                                              |
| 成果   | ・ 翌年度以降の事業改善への反映                                                      | ・ 次期公共交通体系や計画への反映                                               |

表5-1 長野市地域公共交通計画でのマネジメント概要

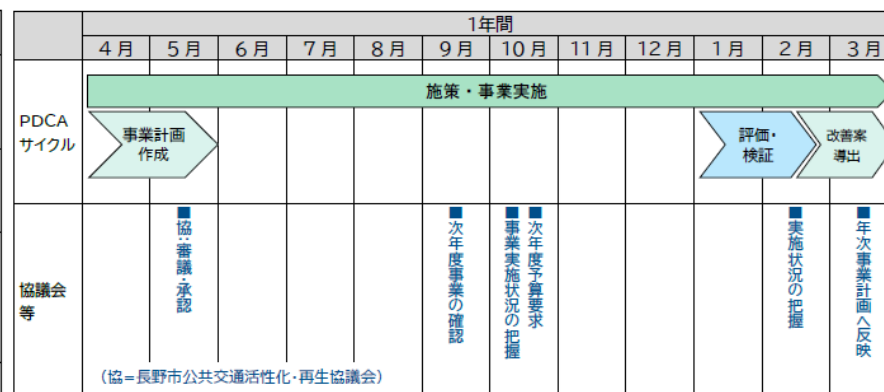


表5-2 年次事業のマネジメントサイクル

2 評価指標、財源・支援制度

(1)公共交通の利用に関する評価指標

本計画の推進に向けた進捗管理を行い、目標の達成状況を評価するために評価指標を設定します。

評価指標は、主に目標の達成状況を定量的に評価するための指標であり、評価指標毎に目標値を設定します。本計画の中間見直しや改定の際に、目標値の達成状況を確認して評価を行います。

(2)公共交通の収支及び公的支援に関する目標値

地域公共交通を将来にわたり維持・確保するためには、適切な公的支援と効率的な運営の両立が必要です。このため、本計画では、公共交通に対する公的負担額と収支率を指標として設定し、持続可能な地域公共交通の実現を目指します。

(3)財源・支援制度

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(補助系統)の地域の公共交通における位置付け・役割を示します。

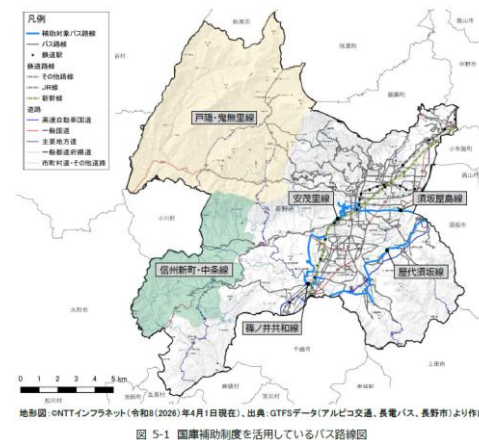


図5-1 国庫補助制度を活用しているバス路線

| 位置付け | 路線カテゴリ    | 系統                                                    | 役割                                             | 確保・維持策                                 |
|------|-----------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------------|
| 広域幹線 | 広域路線      | ◆長野市<br>・ 屋代須坂線<br>・ 須坂屋島線                            | 鉄道では賄えない、他都市中心部への移動を担う公共交通<br>(事業者・行政が主体)      | ・ 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を目指す    |
| 支線   | 地域生活拠点内輸送 | ◆長野市<br>・ 安茂里線<br>・ 篠ノ井共和線<br>・ 戸隠・鬼無里線<br>・ 信州新町・中条線 | 地域生活拠点の診療所や商業施設及び幹線等の交通結節点に接続する公共交通<br>(行政が主体) | ・ 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す |

表5-6 補助系統の地域公共交通における位置づけ・役割

| 目標※ |   |   | 評価指標  | 現状値                                       | 目標値<br>(令和13年)           | 取得方法          |                                                                                  |
|-----|---|---|-------|-------------------------------------------|--------------------------|---------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| 1   | 2 | 3 |       |                                           |                          |               |                                                                                  |
| ■   |   |   | JR 線  | 市内の駅 1 日あたり乗車人員                           | 33,466<br>人/日<br>(令和6年度) | 34,000<br>人/日 | JR 東日本 WEB サイトによる、長野駅（新幹線利用を除く）、篠ノ井駅、川中島駅、今井駅、豊野駅、信濃浅野駅の 1 日あたりの乗車人員の合計とする       |
| ■   |   |   | しなの鉄道 | 市内の駅 1 日あたり乗車人員                           | 6,741<br>人/日<br>(令和6年度)  | 7,000<br>人/日  | しなの鉄道利用実績による、長野駅、篠ノ井駅、北長野駅、三才駅、豊野駅、信濃浅野駅の乗車人員の合計とする                              |
| ■   |   |   | 長野電鉄  | 市内の駅 1 日あたり乗車人員                           | 13,933<br>人/日<br>(令和6年度) | 14,000<br>人/日 | 長野電鉄利用実績による、長野駅、市役所前駅、梅屋敷駅、善光寺下駅、本郷駅、横原駅、信濃吉田駅、朝陽駅、附属中学校駅、横原駅の 1 日あたりの乗車人員の合計とする |
| ■   |   |   | 路線バス  | 民間事業者路線バス、市が関与するバス等の利用者数                  | 5,384<br>千人<br>(令和6年度)   | 5,400<br>千人   | アルピコ交通利用状況調査、長電バス利用状況調査、運行事業者の利用状況調査による                                          |
| ■   |   |   | 鉄道バス  | 公共交通のカバー圏域人口の割合（鉄道 600m バス 300m 圏内）       | 86.1%<br>(令和 8 年度)       | 87.0%         |                                                                                  |
| ■   |   |   |       | バスや鉄道などの公共交通で、移動できる環境が整っている               | 25.5%<br>(令和 7 年度)       | 26.0%         | 第六次長野市総合計画でのアンケート指標                                                              |
| ■   |   |   |       | バス利用者のバスサービスの総合的な満足度                      | 21.6%<br>(令和8年度)         | 25.0%         | 利用者アンケート調査による                                                                    |
| ■   |   |   |       | 普段の移動で主に利用している移動手段                        | 9.0%<br>(令和 8 年度)        | 10.0%         | 市民アンケート調査による                                                                     |
| ■   |   |   |       | ICカードの利用率                                 | 76.2%<br>(令和 7 年度)       | 80.0%         | 交通政策局による調査                                                                       |
| ■   |   |   |       | 公共交通利用回数<br>市民一人当たりのバス・鉄道などの公共交通機関を利用した回数 | 125.6<br>回/人<br>(令和6年度)  | 130<br>回/人    | 長野市統計指標による                                                                       |

※1 目標①地域特性に合わせた公共交通のサービスレベルの維持  
目標②利用しやすい環境の推進  
目標③利用機会の創出と意識醸成

表5-3 評価指標と現状値・目標値

| 目標※ |   |   | 評価指標           | 現状値                  | 目標値<br>(令和13年) | 取得方法       |
|-----|---|---|----------------|----------------------|----------------|------------|
| 1   | 2 | 3 |                |                      |                |            |
| ■   |   |   | 公共交通に対する公的負担額  | 5.4 億円※<br>(令和8年度見込) | 5.4 億円         | 交通政策局による集計 |
| ■   |   |   | 市が運行する公共交通の収支率 | 30.4%<br>(令和7年度)     | 30%            | 交通政策局による集計 |

※公的負担額の現状値については、令和8年4月から市営バス(路線型3路線)が運行することに伴い、令和8年度見込みをベースとして目標値を設定する。

表5-4 公共交通の収支、公的負担に関する目標値