資料1－2

第二次長野市地域公共交通計画

素案（案）

２０２７年4月

長　野　市

目　次

第1章　地域公共交通計画の概要 6

1. 計画策定の背景と目的 6
2. 計画の位置付け 7
   (1) 関連計画と地域公共交通計画との関係性 7
   (2) SDGsとの関係性 10
3. 計画の区域 11
4. 計画の期間 12
5. 対象となる公共交通と連携した移動手段 12

第2章　地域及び公共交通の現状と課題 14

1. 地域概況と人口 14
   (1) 地勢 14
   (2) 人口分布 15
   (3) 人口の推移と将来推計 16
2. 目指す都市構造と公共交通ネットワークの現状 17
   (1) 目指す都市構造 17
   (2) 現在の公共交通ネットワーク 19
   (3) 公共交通の利用者数と運行経費 24
   (4) 地域特性による公共交通ネットワークの課題 26
3. 地域公共交通を取り巻く現状 27
   (1) 公共交通事業者の現状 27
   (2) 公共交通に対する市民・利用者意識 29
   (3) 観光客の移動実態・利用環境 35
4. 長野市における地域公共交通の課題整理 37

第3章　第二次地域公共交通計画の考え方 39

1. 本計画における公共交通の在り方 39
   (1) 目指す公共交通の将来像 39
   (2) 公共交通確保に向けた各主体の役割分担 40
   (3) 公共交通ネットワーク維持・確保に向けた考え方 41
2. 持続的な公共交通の維持・確保に向けた目標 45

第4章　目標を達成するために行う施策・事業 47

1. 施策・事業一覧 47
2. 施策・事業の詳細 48
   (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・確保 48
   (2) 目標2　公共交通サービスを利用しやすい環境の推進 55
   (3) 目標3　利用機会の創出と意識醸成 58

第5章　計画の実現に向けて 63

1. 実施体制 63
2. 評価指標 65
   (1) 公共交通の利用に関する評価指標 65
   (2) 公共交通の収支及び公的支援に関する目標値 66
3. モニタリング 67
   (1) バス路線のモニタリング 67
   (2) その他の事業のモニタリング 67
4. 財源・支援制度 68
   (1) 地域公共交通における位置付け・役割 68
   (2) 補助系統に係る事業及び実施主体の概要 69

第１章

地域公共交通計画の概要

1. 計画策定の背景と目的
2. 計画の位置付け
3. 計画の区域
4. 計画の期間
5. 対象となる公共交通と連携した移動手段

第1章　　地域公共交通計画の概要

1.　計画策定の背景と目的

本市では平成 27(2015)年6月に、本市の地域公共交通の将来像を明らかにするとともに将来像の実現に向けた指針を示す「長野市公共交通ビジョン」(以下、交通ビジョンという)を策定しました。

また、平成 29(2017)年には、交通ビジョンの将来像を踏まえ、形成するべき公共交通網を明らかにし、その実現を図る「長野市地域公共交通網形成計画」(以下、交通網形成計画という)を策定し、地域の住民の生活に必要な移動のための交通手段の確保に努めてきました。

令和2(2020)年に、国において公共交通が地域の暮らしを支えていけるよう、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下、地域交通法という)が改正され、市町村がより主体的に地域公共交通を見直すための法整備が行われました。

そのため、本市では、令和4(2022)年9月に目指すまちの形成に寄与し、バランスのとれた地域公共交通網を実現するため、「長野市地域公共交通計画」(以下、第一次交通計画という)を策定しました。

また、鉄道、路線バスやタクシーだけではなく、市営バス、コミュニティバスや乗合タクシーといった地域に合わせた交通手段により、市内全域において交通ネットワークを維持するとともに、Suica 機能を搭載した地域連携ICカードの導入や長野駅バスロータリーへのデジタルサイネージの設置など、公共交通の利便性向上を進めてきました。

ただ一方で、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、令和5(2023)年 10 月及び令和8(2026)年5月に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)」という考え方や、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、鉄道やバスなどの地域旅客運送サービスを維持・確保し、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(以下「第二次交通計画」という。)』を策定するものです。

2. 計画の位置付け

(1) 関連計画と地域公共交通計画との関係性

本市における地域公共交通政策は、「第六次長野市総合計画」において、「コンパクトなまちづくり」及び「まちづくりと連携した公共交通」という大きな方針が定められています。

「長野市都市計画マスタープラン（以下、都市計画マスタープランという）」及び「長野市立地適正化計画（以下、立地適正化計画という）」では、本市の目指す都市構造が示されており、地域公共交通はこの計画と連携した公共交通ネットワークを確保することが求められます。

また、第一次交通計画では、公共交通ビジョンを継承し、公共交通の将来像や方向性、公共交通の再整備・維持に関する原則的な考え方が定められています。

この他、その他の個別計画においても、それぞれの計画の趣旨に即した「公共交通に求める機能」と公共交通だけでは担えない市民の移動手段を確保するための取組が示されています。

上位計画及び個別計画と本計画との関係性を以下に示します。

これらの上位計画が示す方針を踏まえ地域公共交通の整備方針を定めます。また、個別計画に定める公共交通に求める機能の実現を図るとともに、個別計画との連携により、市民の移動手段を確保します。

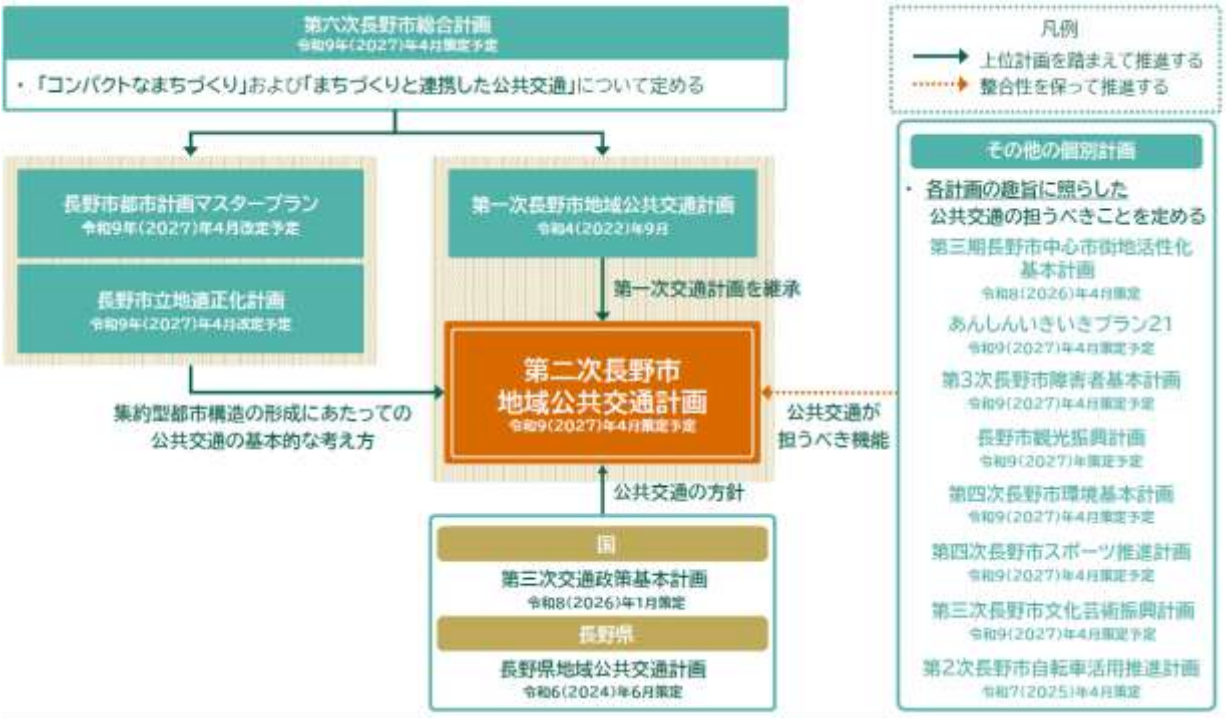


図 1-1 本計画と関連計画の位置付け

表 1-1 各計画の概要と公共交通に関する記載事項(1／2)

分類	視点	計画等	計画概要	公共交通に関連する記載内容・施策
国	上位	第三次交通政策基本計画 (R8.1 策定)	政府が交通に関する施策を総合的・計画的に推進するために定めた計画	◆基本認識 人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさと安心を実現できる持続可能な活力ある経済・社会を実現 ◆目標 ・地域交通のリ・デザインによる交通空白解消 ・コンパクト・プラス・ネットワークの実現 ・新たなモビリティサービスの開発 ・多様な交通機能の拡充・強化 ・バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進 ・デジタル・新技術を活かした交通サービスの進化
県	上位	長野県地域公共交通計画 (R6.6 策定)	長野県と県内の全市町村が共同で策定した計画。行政・交通事業者・利用者などの地域の関係者が共通の認識を持ち、一体となって取り組む具体的な施策、役割分担や推進体制等を示す計画	◆目指す将来像 自家用車に頼らなくても大きな不便を感じずに誰もが安心して暮らせる持続可能な社会の実現 ◆計画の目標 ・日常生活における自家用車から公共交通への利用転換 ・通院・通学・観光に必要な移動の保証 ・公共交通におけるサービスの品質保証
長野市	上位	第六次長野市総合計画前期基本計画 (R9.4 策定予定)	長野市のまちづくりの最上位計画として、目指す将来像やまちづくりの基本的な方針を示す計画	◆まち部門の将来の姿 人と地域と自然がつながり、誰もが安心して暮らせる「まち」 ◆交通・都市整備の方針 ・コンパクトで魅力あるまちづくりの推進 ・誰もが移動しやすい交通ネットワークの構築 ・暮らしを支える生活基盤の維持・最適化 ◆公共交通に関する目標 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ことを目指す
	都市整備	長野市都市計画マスタープラン (R9.4 改定予定)	長期的な視点から、長野市の都市計画に関する基本的な方針を示す計画	◆公共交通の方針 ・都市構造を踏まえた公共交通の再構築 ・先進技術を効果的に導入した持続可能な公共交通体系の構築 ・利用環境の向上による公共交通利用の促進 ◆実現化方策 ・都市構造を踏まえた持続可能な公共交通網の再構築 ・中山間地域における AI デマンド交通の推進 ・地域内循環コミュニティバスの最適化 ・公共交通の利用環境の向上
		長野市立地適正化計画 (R9.4 改定予定)	都市計画マスタープランに掲げる都市の姿を実現するため、居住や都市機能を緩やかに誘導し、人口減少が進む中でも移動しやすい環境づくりを進める計画	◆位置づけ 都市計画と公共交通の一体化の実現のために講ずるべき施策を盛り込んだ包括的な計画 ◆公共交通の充実のための施策 ・公共交通の利用促進 ・公共交通ネットワークの再構築 ・分かりやすく利用しやすい公共交通利用環境の整備 ◆公共交通に関する目標 市民1人あたりの公共交通の利用回数、鉄道や基幹的なバス路線等の徒歩圏の人口割合、基幹的なバス路線の平均運行本数の維持を目指す。
		第三期長野市中心市街地活性化基本計画 (R8.4 策定)	中心市街地の更なる活性化を目指して定めた計画	◆テーマ 歴史を紡ぎ 未来を創造するまち『門前都市 ながの』 ◆交通施策 ・自動運転バス導入事業 ・市街地循環バス運行事業

表 1-2 各計画の概要と公共交通に関する記載事項（2／2）

分類	視点	計画等	計画概要	公共交通に関連する記載内容・施策
長野市	福祉健康	あんしんいきいきプラン 21 （R9.4 策定予定）	誰もが住み慣れた地域で自分らしい暮らしを続けていくため、「共生社会」の実現に向けた取組をまとめた計画	◆基本理念 住み慣れた地域で支え合い 自分らしく 健やかで 生きがいを持って 安心して 生活できるまち“ながの” ◆交通施策 ・高齢者を含む交通弱者が安心して利用できる公共交通ネットワークの維持・確保 ・外出や社会参加を促すための移動手段の支援 ・歩車道の段差解消や建築物のバリアフリー化の推進
		第3次長野市障害者基本計画 （R9.4 策定予定）	「一人ひとりの個性を認め合い、すべての人の人権が尊重され、誰もが安心し笑顔で輝きながら、元気に暮らしていけるまちづくりを目指す」を基本理念とし、その実現に向けた取組を推進する計画	◆交通施策 ・障害のある人に配慮した公共交通の利用環境の整備 ・障害特性や地域の実情に応じた多様な移動手段の確保 ・鉄道駅や道路、公共施設等のバリアフリー化の推進 ・移動支援や同行援護等による外出支援の充実
	観光	長野市観光振興計画 （R9.4 策定予定）	第五次長野市総合計画の個別計画であり、それに示される観光振興施策をより具体化・実現化するための計画	◆交通施策 ・市内周遊や滞在時間の延長につながる多様な移動手段の検討 ・路線・時刻・乗継ぎ等の情報提供や案内サインの充実 ・外国人旅行者に向けた二次交通情報の多言語化 ・戸隠エリア等における交通・渋滞対策の推進
	環境	第四次長野市環境基本計画 （R9.4 策定予定）	『2050 カーボンニュートラルの実現』『ネイチャーポジティブの実現』『サーキュラーエコノミーの実現』の「3つの環境未来コンセプト」に基づく施策に取り組むことで、環境・生活・経済が好循環する社会及び市民一人一人のウェルビーイングの実現を目指す計画	◆交通施策 ・公共交通の利用促進・啓発 ・公共交通の運行環境の改善・利便性の向上
	スポーツ	第四次長野市スポーツ推進計画 （R9.4 策定予定）	第六次長野市総合計画の個別計画であり、「スポーツを軸としたまちづくり」を具体化・実現するための計画	◆交通施策 【部活動の地域展開】 ・家庭の経済的・地理的事情等によって参加を断念する子どもを生まないよう取り組む
	文化	第三次長野市文化芸術振興計画	第六次長野市総合計画に掲げる「目指す姿」の実現に向けて、市民と行政の協働により、文化芸術及び地域固有の伝統文化等の新たな発展と振興を図る指針を定めた計画	◆課題 ・地域クラブの活動場所までの移動手段の確保 ◆施策内容 ・中学校の文化部活動の地域展開を推進するため、活動の受け皿となる文化芸術団体の掘り起こしと活動拠点の環境整備
	自転車	第2次長野市自転車活用推進計画 （R7.4 策定）	「安全で安心な自転車通行空間の整備を推進し、自転車を活用した魅力あるまちづくり」を目指した取組を行うことを目的とした計画	◆交通施策 ・交通事業者と連携を図りながら、企業等の協力を得て、マイカー通勤から電車やバス、自転車、徒歩などのエコ通勤への転換を促す

(2) SDGsとの関係性

SDGs(Sustainable Development Goals)は、平成 27(2015)年 9 月に国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された令和 12(2030)年までの 17 のゴール(達成目標)のことです。

本市では「長野市 SDGs 未来都市計画」を策定し、環境共生都市「ながの」の実現に向けて取り組んでいます。本計画においても、SDGs 達成に貢献できるように事業を推進します。

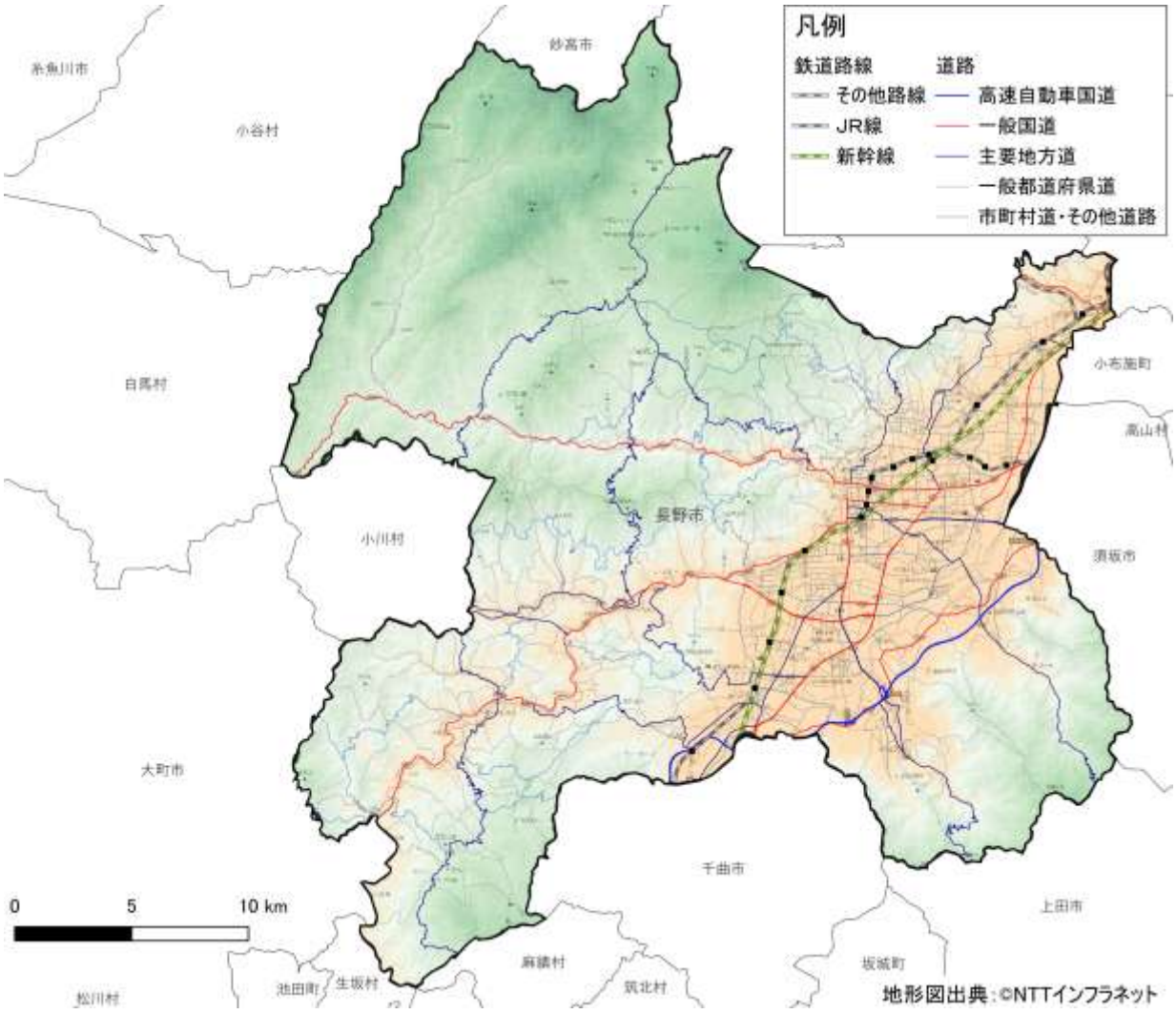
表 1-3 公共交通がSDGsに貢献できる主な視点

SDGs のゴール	視点	SDGs への貢献の例
	誰も取り残さない 移動手段として	高齢者が病院にいける 高校生が学校に通える 安心･安全に移動できる
	社会活動の 基盤として	地域経済を支える移動を確保 利用者の外出によるにぎわい創出
	環境効率の高い 移動手段として	CO2 排出の削減 渋滞緩和

3. 計画の区域

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。



地形図出典：©NTTインフラネット（令和8（2026）年4月1日現在）

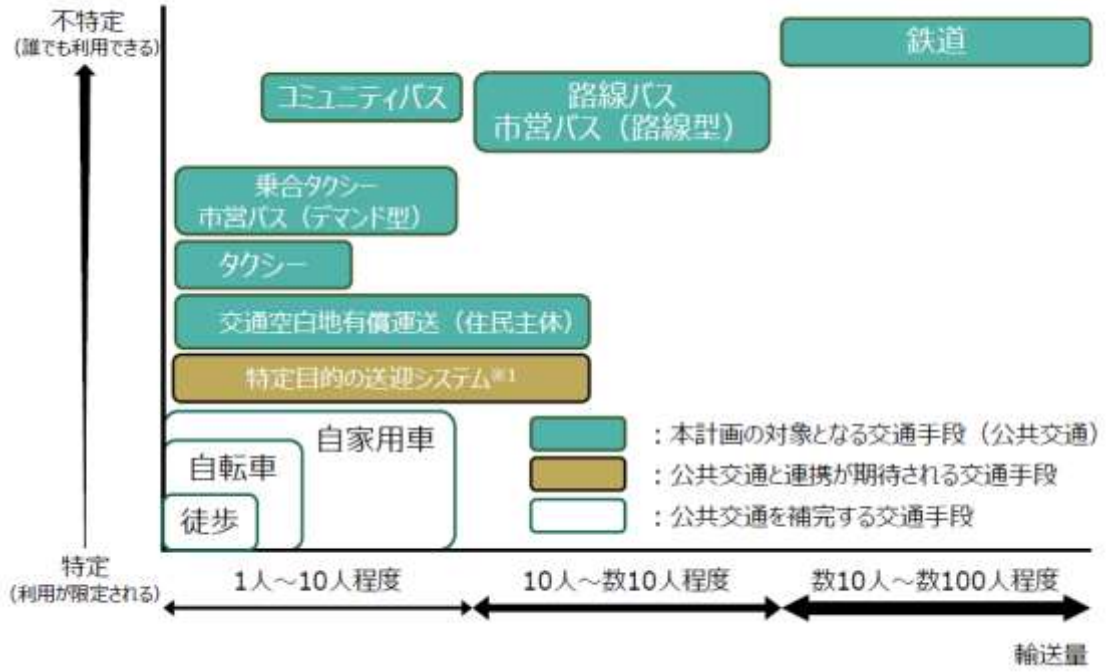
図 1-2 本計画の対象区域

4. 計画の期間

本計画の期間は令和 9(2027)年度から令和 13(2031)年度までの5年間とします。
なお、本計画を見直す必要が生じた場合には、適宜見直しを行います。

5. 対象となる公共交通と連携した移動手段

本計画では、地域公共交通の主を担う鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーを中心とし、市営バスや乗合タクシー、交通空白地有償運送等による交通手段も含めて計画の対象範囲としています。



※1 特定目的の送迎システムは、福祉有償運送、学校・企業・福祉施設・病院送迎バス等

図 1-3 本計画の対象となる公共交通

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
2. 目指す都市構造と
   公共交通ネットワークの現状
3. 地域公共交通を取り巻く現状
4. 長野市における
   地域公共交通の課題整理

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）と西部及び南東部の中山間地域の2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、篠ノ井や更北・川中島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。

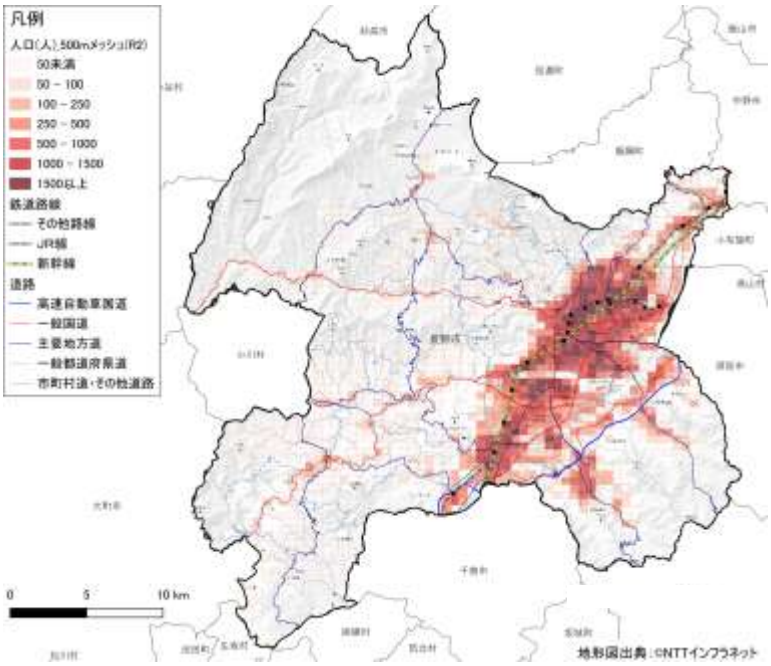


地形図：©NTTインフラネット（令和8（2026）年4月1日現在）

図 2-1 長野市の地勢

(2) 人口分布

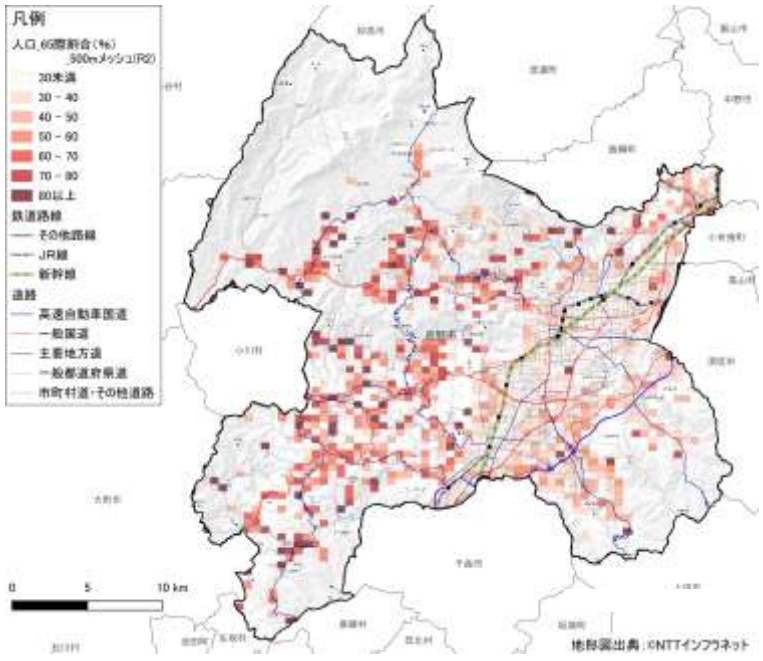
人口は平坦部の鉄道沿線を中心に分布していますが、松代や若穂など、鉄道駅から離れた地域の一部においても集中がみられます。中山間地域においては、小規模な集落が点在している状況になっています。高齢者人口割合は全域で高いが、市街地に比べて、山間部は人口規模が小さく高齢化がより進んでいます。



出典：国勢調査（令和2（2020）年）500mメッシュ、地形図：©NTTインフラネット（令和8（2026）年4月1日現在）

https://www.e-stat.go.jp/gis/statmap-search?page=1&type=1&toukeiCode=00200521

図 2-2 長野市の人口分布



出典：国勢調査（令和2（2020）年）500mメッシュ、地形図：©NTTインフラネット（令和8（2026）年4月1日現在）

https://www.e-stat.go.jp/gis/statmap-search?page=1&type=1&toukeiCode=00200521

図 2-3 長野市の高齢者（65歳以上）人口割合の分布

(3) 人口の推移と将来推計

長野市の総人口は、平成 12(2000)年の約 38.8 万人をピークとして減少局面に入り、令和 7(2025)年には約 35.7 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(2050)年にはおおむね 30 万人規模(約 23%減)にまで縮小することが見込まれます。

また、人口減少と同時に少子高齢化が進展しており、年少人口(0～14 歳)および生産年齢人口の構成比は低下する一方で、老年人口(65 歳以上)の割合は上昇し、人口構造は大きな転換期を迎えています。令和 7(2025)年には高齢者が全人口の約 3 分の 1 を占めていますが、令和 27(2045)年には 2.5 人に 1 人が高齢者となるなど高齢化が進展する見通しです。

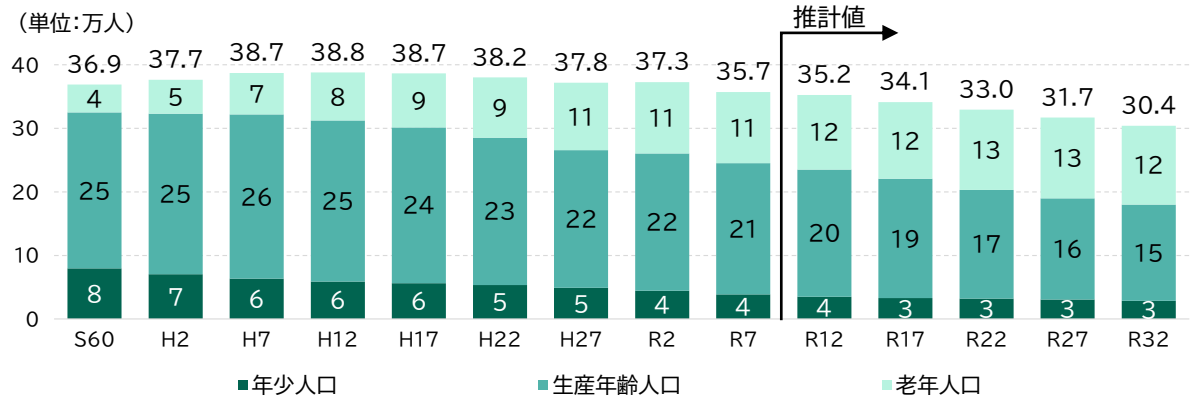


図 2-4 長野市の人口推移

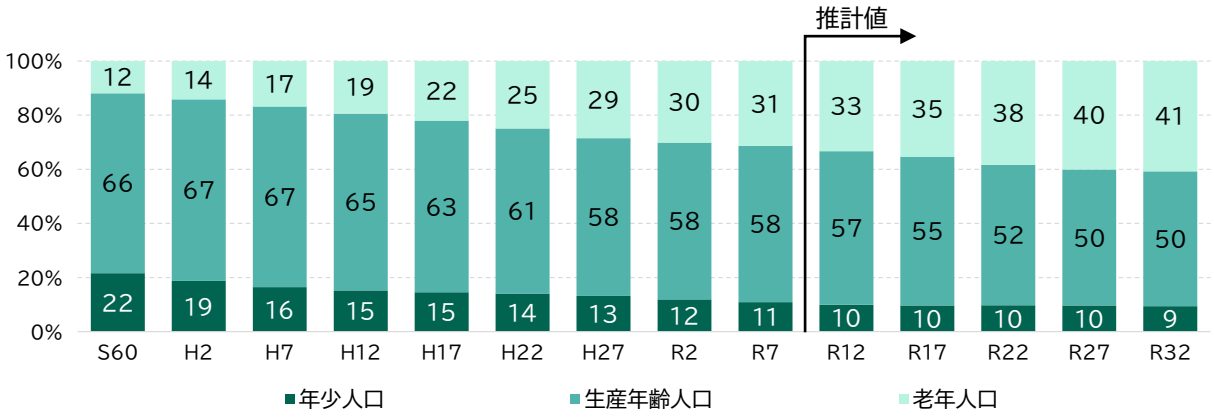


図 2-5 長野市の高齢者(65歳以上)人口割合の推移

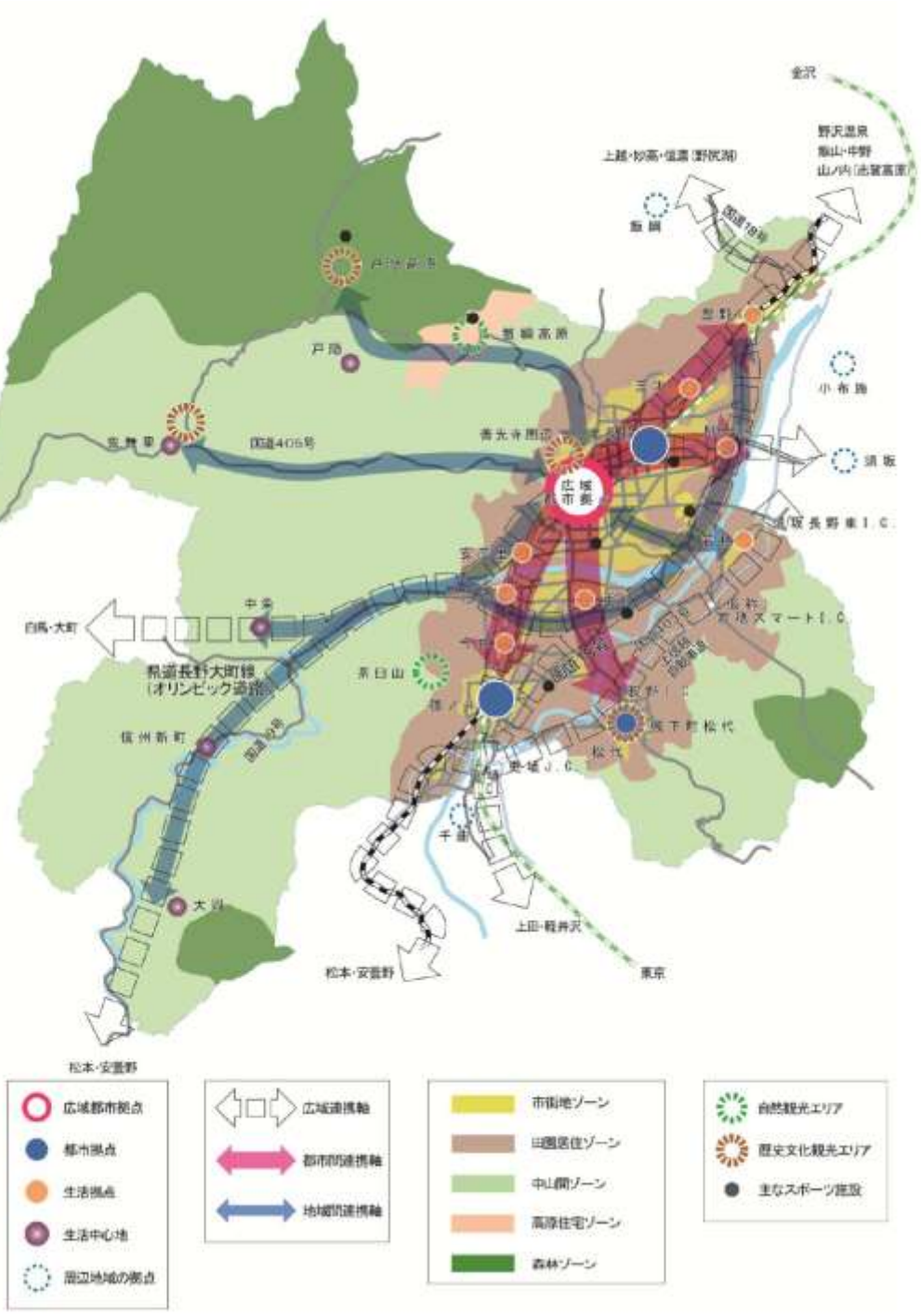
出典：国勢調査（現市域の人口）
https://www.e-stat.go.jp/
推計値：国立社会保障・人口問題研究所（令和 5（2023）年推計）
都道府県・市区町村別の総人口、年齢 3 区分（0-14 歳、15-64 歳、65 歳以上、（再掲）75 歳以上）別人口および割合
https://www.ipss.go.jp/pp-shicyoson/j/shicyoson23/t-page.asp

2. 目指す都市構造と公共交通ネットワークの現状

(1) 目指す都市構造

長野市都市計画マスタープランでは、長野市らしい暮らしぶりを将来へとつなぐため、いくつもの拠点が連携した集約型都市構造の形成を推進しています。

目指す都市の構造について、多様な都市機能や居住が集積した、都市活動・生活の核となるエリアである「拠点」、拠点や地域間の移動や連携を担う、公共交通や幹線道路を主としたネットワークである「軸」、土地利用の状況や地域特性に応じて、今後の土地利用の方針を定めたゾーニングである「ゾーン」の3つの要素により、概念的に示されています。



出典:長野市都市計画マスタープラン

図 2-6 多拠点連携の集約型都市構造

表 2-1 拠点の種別と配置方針・誘導方針

種 別	配置方針	誘導方針
広域都市拠点	・長野駅から善光寺周辺の中心市街地を基本として位置づけます。 ・立地適正化計画における都市機能誘導区域に相当します。	・高次の広域的都市機能（市や県に唯一もしくは、北信エリアなどに一つあるような機能）の集積を誘導します。 ・都市機能と合わせて居住機能の集積も誘導します。 ・鉄道やバスを利用した市内全域、近隣市町村及び首都圏からのアクセス性を向上させます。
都市拠点	・周辺のいくつかの地区の中心となり、広域都市拠点に次ぐ都市機能が集積するエリアを位置づけます。（篠ノ井、北長野、松代） ・立地適正化計画における都市機能誘導区域に相当します。	・都市機能と居住の集積を図るとともに、これまで育んできた歴史・文化を活かした交流のための都市機能の集積を図ります。 ・広域都市拠点に行かなくても、日常生活に必要な買い物やサービスを受けることが可能です。
生活拠点	・居住と商業、工業が複合するエリアを位置づけます。	・都市拠点のような集積はありませんが、市街地における地域の「生活の質」を高め、生活と密着したサービスを提供する機能を集積・維持します。
生活中心地	・都市計画区域外の中山間地域で、これまで形成されてきた中山間地域の集落の中心地を位置づけます。	・生活と密着した地域コミュニティの核となります。（中山間地域等の小さな拠点など）
自然観光エリア	・交流人口の拡大を視野に入れ、自然環境を活かした観光地としての整備を図るエリアを位置づけます。	・広域的に来訪者を集めるために、都市との連携（アクセス性向上）や土地利用（保全と利用の調和）を図ります。
歴史文化観光エリア	・交流人口の拡大を視野に入れ、歴史的・文化的な資源を活かした観光地としての整備を図るエリアを位置づけます。	・広域的に来訪者を集めるために、都市との連携（アクセス性向上）や景観形成（地域資源を活かした景観づくり）を図ります。

出典：長野市都市計画マスタープラン（令和9（2027）年４月）

表 2-2 軸の種別と位置づけ・整備方針

種 別	位置づけの方針	整備方針
広域連携軸	・新幹線、高速道路、国道・県道の幹線道路の沿道を位置づけます。	・周辺都市や首都圏とのアクセス性を強化します。 ・周辺都市と一体的になった、交流ルートを形成します。
都市間連携軸	・在来線・私鉄の沿線、基幹的なバス路線の沿道を位置づけます。	・広域都市拠点と都市拠点や生活拠点をつなぎ、都市機能の集積と拠点間の連携を強化します。
地域間連携軸	・国道・県道の幹線道路の沿道を位置づけます。	・広域都市拠点と生活拠点や生活中心地をつなぎ、都市機能へのアクセス性を向上させます。

出典：長野市都市計画マスタープラン（令和9（2027）年４月）

(2) 現在の公共交通ネットワーク

1) 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

表 2-3 長野市内の公共交通一覧(令和8年4月現在)

中心部		
鉄道	信越本線	JR東日本
	北しなの線	しなの鉄道
	長野電鉄線	長野電鉄線
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
	綱島線	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
	稲里循環線	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
	運動公園線	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)		
鉄道	飯山線	JR東日本
乗合タクシー	牟礼線	長野市・飯綱町
	川谷線	長野市
	二ツ石線	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
廃止路線代替ﾊﾞｽ	北屋島線	長野市
乗合タクシー	長沼線	長野市
	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
廃止路線代替バス	金井山線	長野市
	赤柴線	長野市
	大豆島川田線	長野市
	松代篠ノ井線	長野市
民間バス(補助路線)	屋代須坂線	長電ﾊﾞｽ・ｼﾝﾘｸ観光
乗合タクシー	綿内線	長野市
	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)		
鉄道	篠ノ井線	JR東日本
	しなの鉄道線	しなの鉄道
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
廃止路線代替ﾊﾞｽ	松代篠ノ井線	長野市
乗合タクシー	篠ノ井循環線	長野市
	川中島線	長野市
	横田塩崎線	長野市
	篠ノ井共和線	長野市

南部②(信里地区)		
市バス	信里・信更線	長野市

北西部①(鬼無里地区)		
廃止路線代替ﾊﾞｽ	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	芋井銚子口線	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

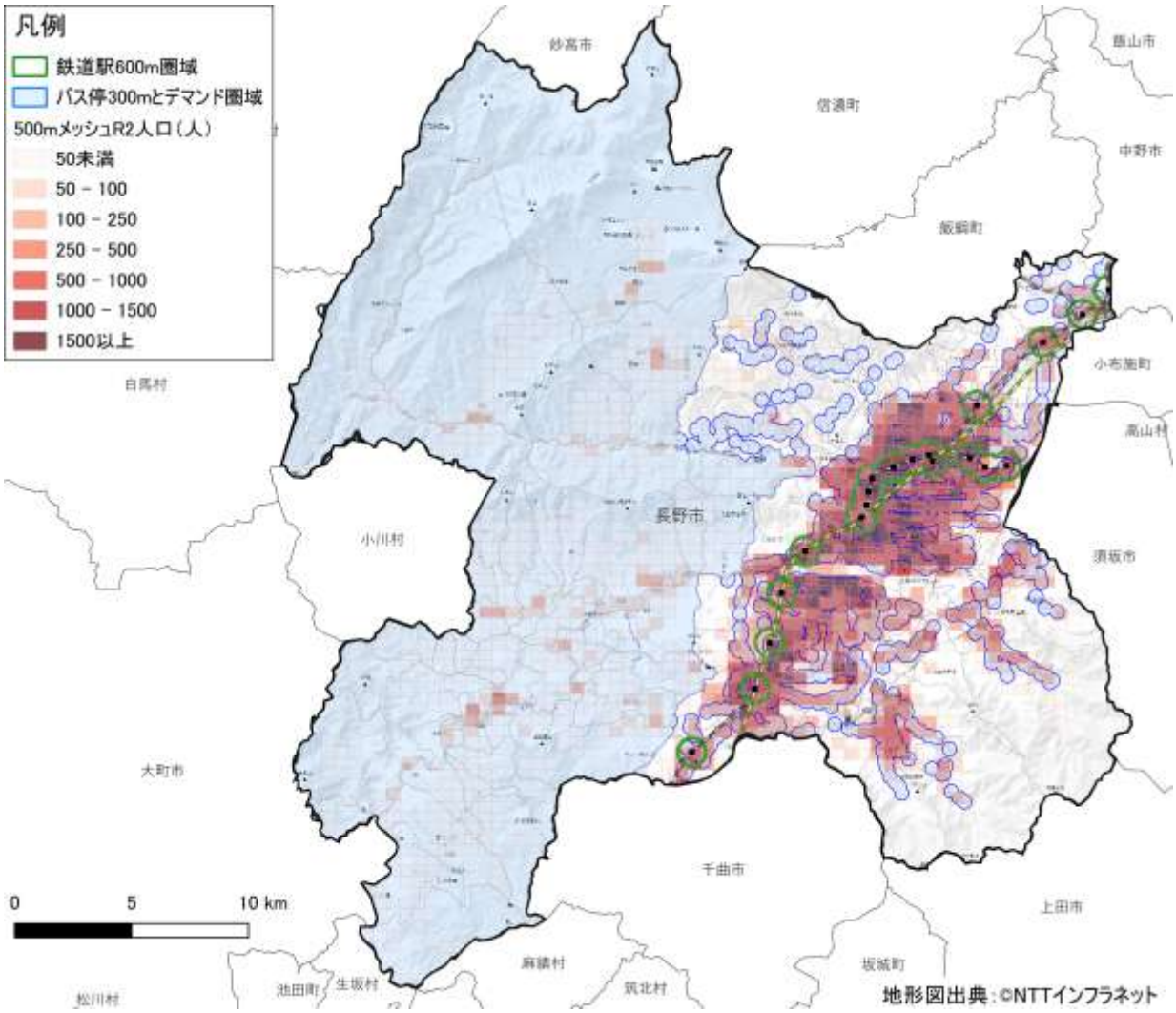
西部①(小田切地区)		
市バス	小田切・七二会線	長野市

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

2) 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。



※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

表 2-4 公共交通カバー圏域の人口と面積

		長野市全体	鉄道圏域		バス＋デマンド圏域		鉄道+バス＋デマンド圏域	
				割合		割合		割合
鉄道600m バス300m	人口(人)(※)	373,192	69,971	18.7%	306,606	82.2%	321,185	86.1%
	面積(k㎡)	834.2	19.2	2.3%	624.4	74.8%	629.4	75.4%
鉄道800m バス300m (参考)	人口(人)(※)	373,192	105,065	28.2%	306,606	82.2%	327,353	87.7%
	面積(k㎡)	834.2	30.9	3.7%	624.4	74.8%	633.0	75.9%

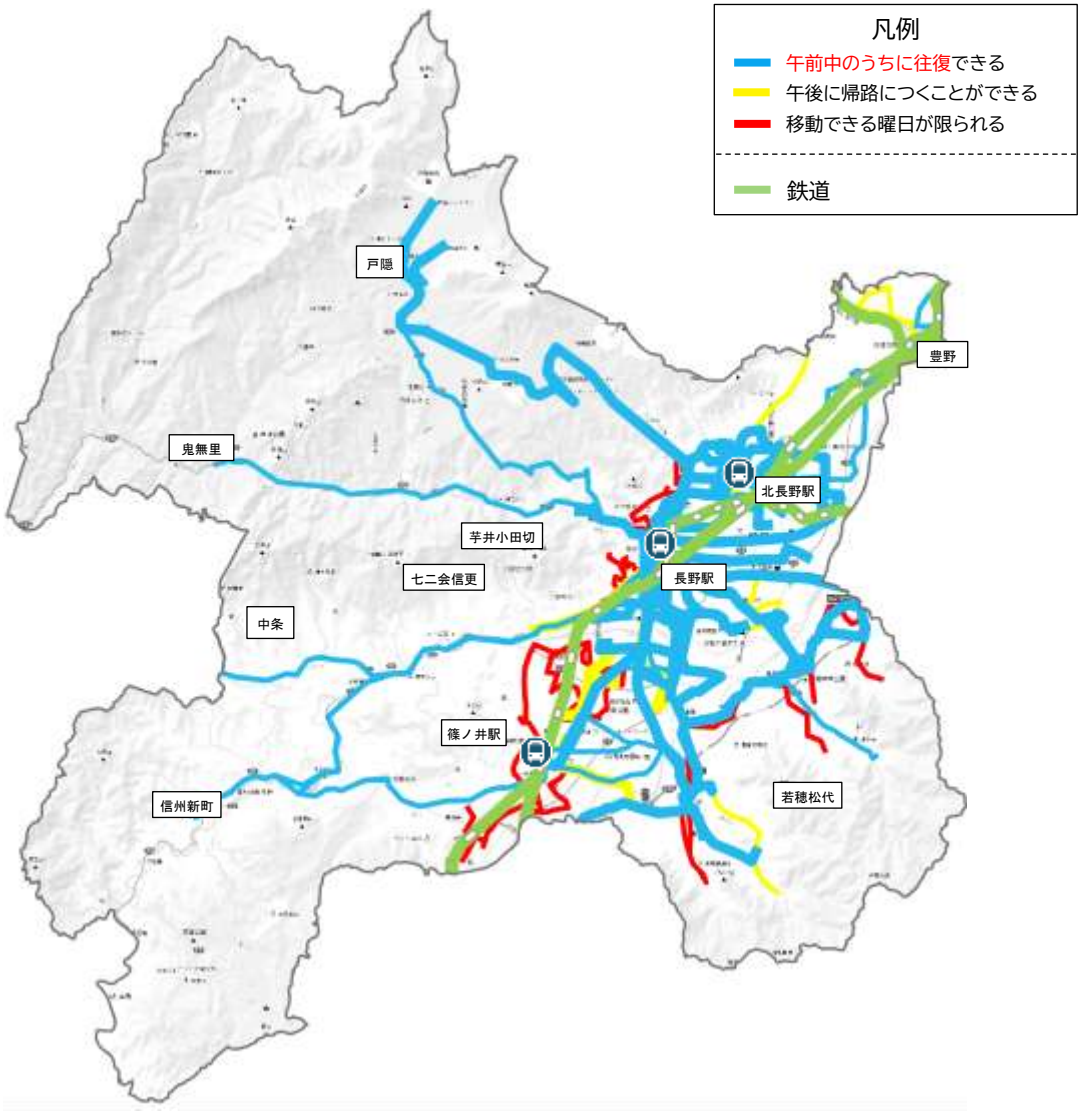
※人口はメッシュにより算出しているため、国勢調査等の統計と一致しない

出典）人口；国勢調査（令和 2（2020）年）500m メッシュ、鉄道；国土数値情報、バス（デマンド含む）；GTFS

参考）鉄道 800m：基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率（国土交通省）

3) 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。



＜サービスレベルの基準＞

中心部での用足しにかかる時間を 90 分と設定し、以下の 3 つのレベルに分けています。

青:平日毎日、8:30 までに長野駅に到着することができ、午前中のうちに往復できる

黄:平日毎日、8:30 までに長野駅に到着することができ、午後に帰路につくことができる

赤:平日移動できる曜日が限られる

図 2-9 市中心部(長野駅)への移動のサービスレベル

4) 公共交通サービスの利用環境

本市では、公共交通利用者の利便性向上に向けて、Suica対応した地域連携ICカード（KURURU）やGTFSデータ、デジタルサイネージ、バスロケーションシステム「バス予報」、待合環境の整備など、利用しやすい環境づくりを進めています。また、公共交通の利用促進に向けて、利便性向上施策の認知度向上を図るため、公共交通に関する情報発信の充実にも取り組んでいます。



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 バスまちあい処（ぱていお大門に設置）



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」



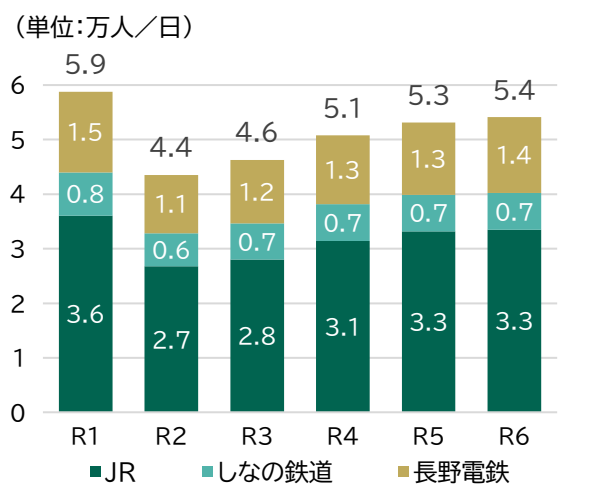
出典：長野県
https://www.pref.nagano.lg.jp/kotsu/buslocation-notice.html

図 2-13 長野県バスロケーションシステム「バス予報」

(3) 公共交通の利用者数と運行経費

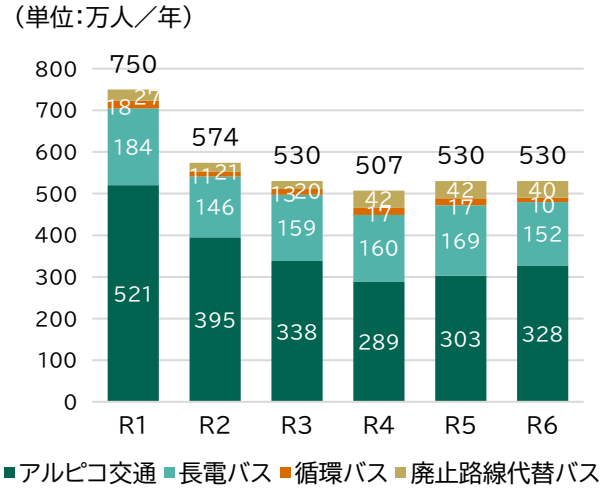
1) 公共交通利用者数の推移

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。



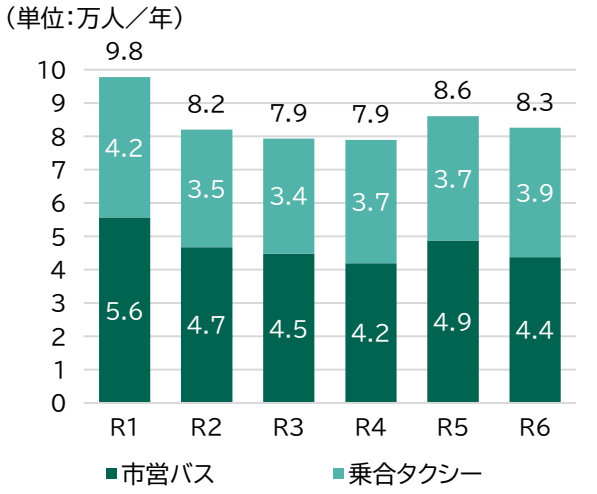
出典:長野市統計書

図 2-14 鉄道の利用者数の推移



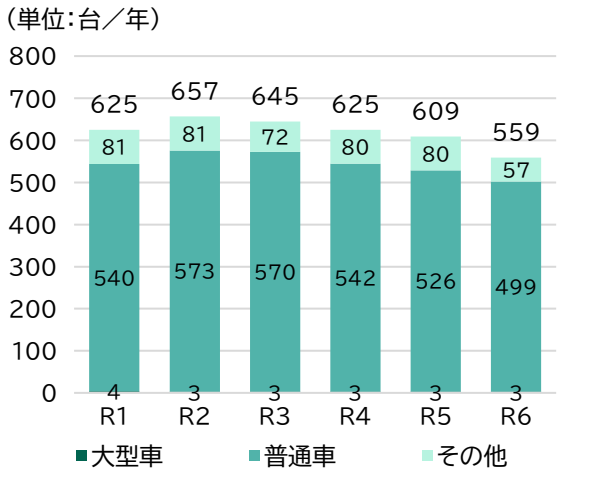
出典:長野市統計書

図 2-15 路線バスの利用者数の推移



出典:長野市統計書

図 2-16 市営バス等の利用者数の推移



出典:長野市統計書

図 2-17 ハイヤー・タクシー在籍車数の推移

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(2023)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(2025)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(2016)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

表 2-5 本市が関与するバス等の運行にかかる経費
(平成28(2016)年度と令和7(2025)年度の比較)

	H28年度	R7年度	対H28年度比
市営バス	9,736	9,176	0.94
一部補助路線	144	-	-
廃止路線代替バス	11,304	9,811	0.87
中山間地域間輸送システム	1,378	2,680	1.95
空白型乗合タクシー	2,698	6,306	2.34
地域循環コミュニティバス	1,200	1,486	1.24
中心市街地循環バス	1,508	638	0.42
合計	27,969	30,098	1.08

■市営バス :戸隠地区、鬼無里地区、大岡地区、信州新町地区、中条地区
■廃止路線代替バス(屋代線代替含む) :篠ノ井新町線、西裾花台団地線、赤柴線、金井山線、松代篠ノ井線、大豆島川田線、犀北団地線、小市線、北屋島、屋代須坂線、綿内屋島線
■中山間地域間輸送システム :芋井地区「すざくら号」、七二会地区「新じんば号」、浅川地区「あさかわ号」、小田切地区「かつら号」、信更地区「すずらん号」、篠ノ井・信里地区「のぶさと号」
■空白型乗合タクシー :長沼線、大室・松代西条線、横田・塩崎線、綿内線、川中島線、西長野・上松線、若里・更北線、豊野3線、松代観光地線、篠ノ井共和線、安茂里線、芋井銚子口線、篠ノ井新町線、牟礼線、大豆島線、川田保科線
■地域循環コミュニティバス :東北ぐるりん号、篠ノ井ぐるりん号
■中心市街地循環バス :中心市街地ぐるりん号

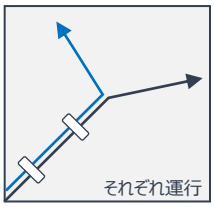
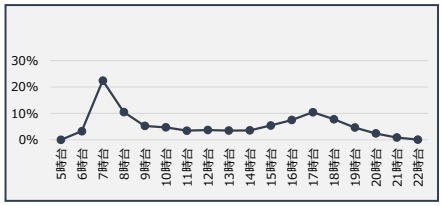
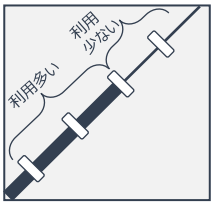
(4) 地域特性による公共交通ネットワークの課題

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。

表 2-6 平坦地域での交通課題

項目		現状
重複路線		・ 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
時間帯別偏在		・ 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
区間需要の偏在		・ 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

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。

3. 地域公共交通を取り巻く現状

(1) 公共交通事業者の現状

1) 鉄道・バス・タクシー事業者へのヒアリング結果

鉄道・バス・タクシー事業者へのヒアリングでは、車両更新や運転士不足、高齢化が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技術者においても担い手が不足しています。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。

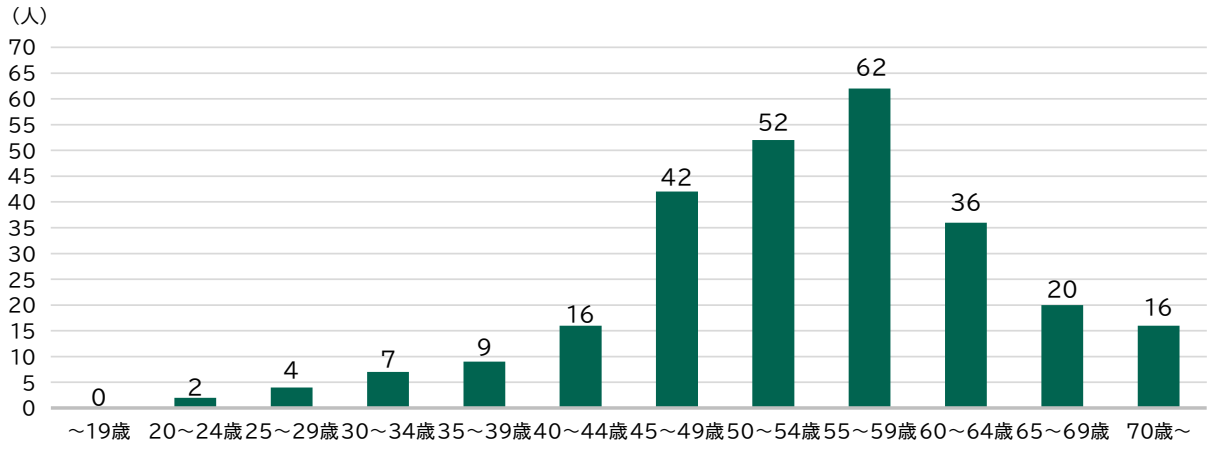
表 2-7 交通事業者の運営課題

	 鉄道	 バス	 タクシー
車両	・地域の需要に応じて、柔軟に両数が変更できない ・**老朽化車両の更新**が必要	・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 ・車両は融雪剤の影響で腐食しやすく耐用年数が短い ・**車両の老朽化**により路上での故障等が頻発	・長野交通圏内のタクシー事業者が所有する車両の平均車齢は 10 年以上の事業者がほとんどとなっており、**車両の代替えが進んでいない**
運転士	・少子化等を背景に乗務員の採用環境が厳しさを増している ・**運転士の高齢化等による要員不足**への対応	・**運転士不足と高齢化** ・需要が見込まれる路線でも運行拡大できない ・利用の多い時間帯に増便できず乗りこぼしが発生	・**運転士不足と高齢化**
運行管理	・線路内に侵入する野生動物への対応 ・施設や車両の**メンテナンスを担う技術者が確保できない**	・**運行管理者の不足** ・**整備士の不足と高齢化** ・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	・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**
運行形態	・DXの推進による効率化、観光需要の取り込みによる収益力強化、**沿線自治体との連携による利用促進**が必要	・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** ・**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** ・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	・**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**
その他	・駅や車両のほか、レールや踏切、橋梁などの設備更新など、物価上昇や人口減少などの環境変化が課題となっている	・廃止・減便地区から撤回・増便等の要望は多い	・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

2) バス運転士の年齢構成

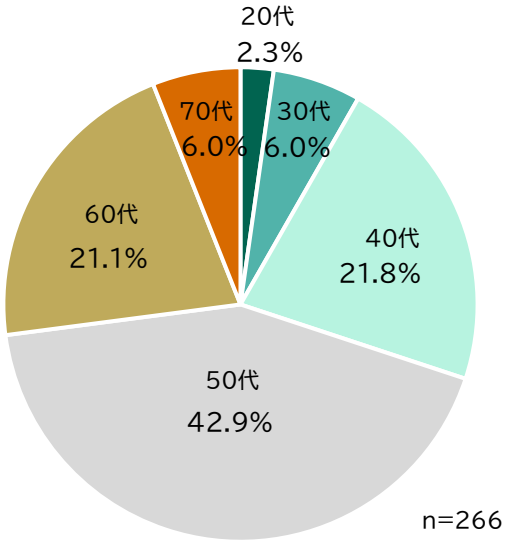
市内民間路線バス事業者におけるバス運転士では、55 歳～59 歳までの運転士が一番多く、40 代後半から 60 代前半が市内バス路線を支えている状況にあります。

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。



出典：アルピコ交通、長電バス提供資料

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）（令和8（2026）年4月時点）



出典：アルピコ交通、長電バス提供資料

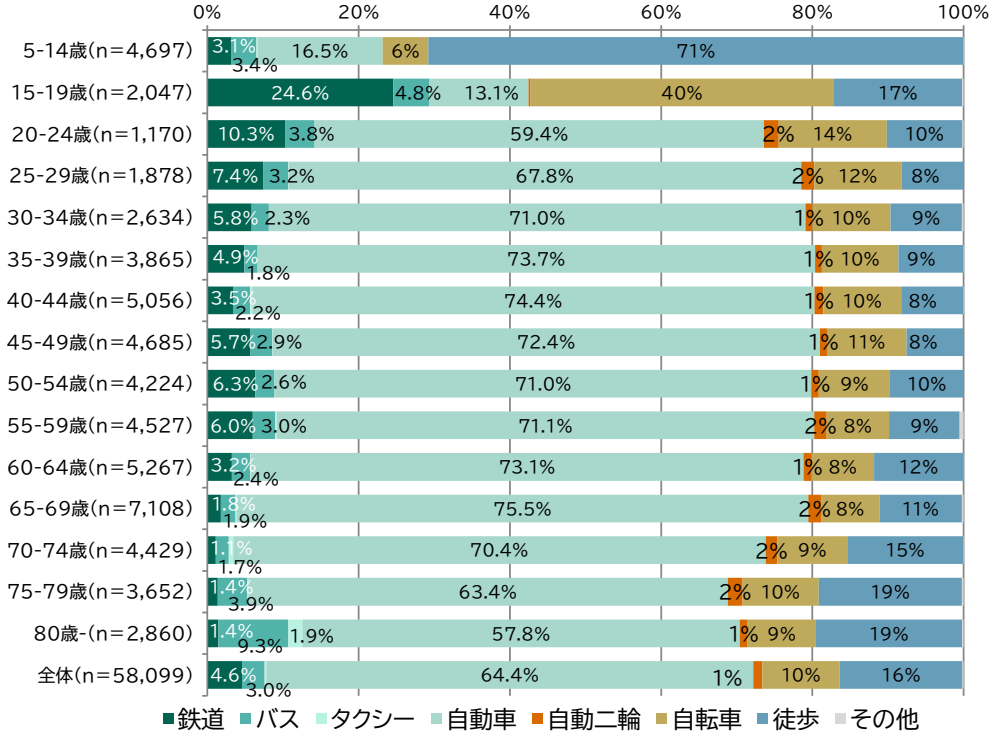
図 2-20 長野市内バス運転士年齢構成割合（市内2社営業所合計）（令和8（2026）年4月時点）

(2) 公共交通に対する市民・利用者意識

1) 年齢階層別の交通手段分担率

年齢階層別・目的別の交通手段分担率を見ると、いずれの年齢階層及び移動目的においても自動車の利用割合が最も高く、本市の移動は自家用車を中心としていることがうかがえます。

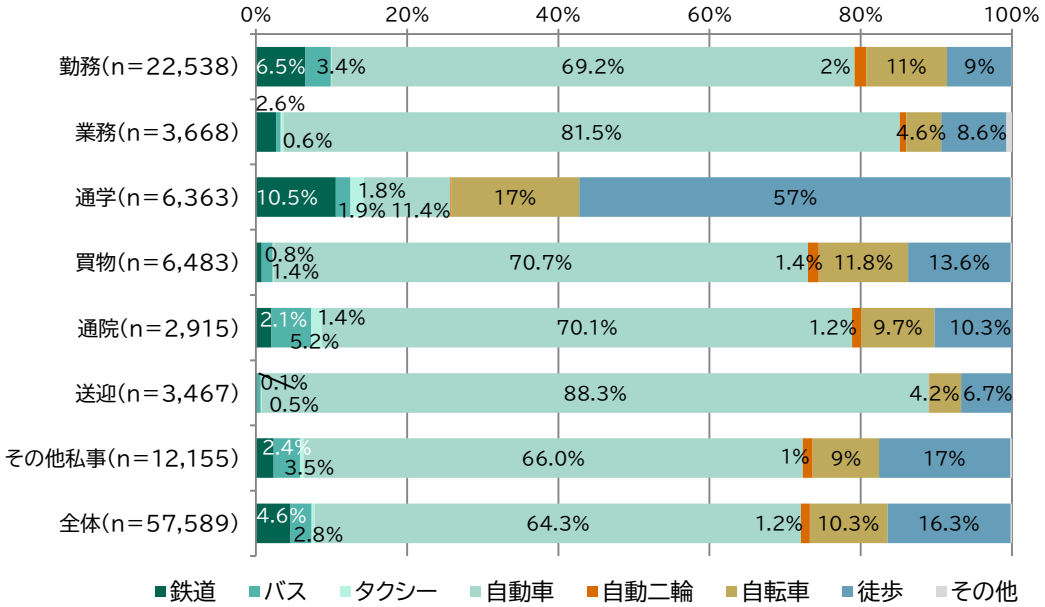
一方で、割合は大きくないものの、鉄道やバスなどの公共交通も一定程度利用されています。また、バスは他の移動目的と比較して通院や私事(買い物・用事等)における利用割合が高くなっています。



※公共交通(鉄道・バス・タクシー)は 1%未満、その他は 3%未満非表示

出典:第3回長野PT調査マスターデータ(平成28(2016)年度)

図 2-21 年齢階層別の交通手段分担率



※公共交通(鉄道・バス・タクシー)は 1%未満、その他は 3%未満非表示

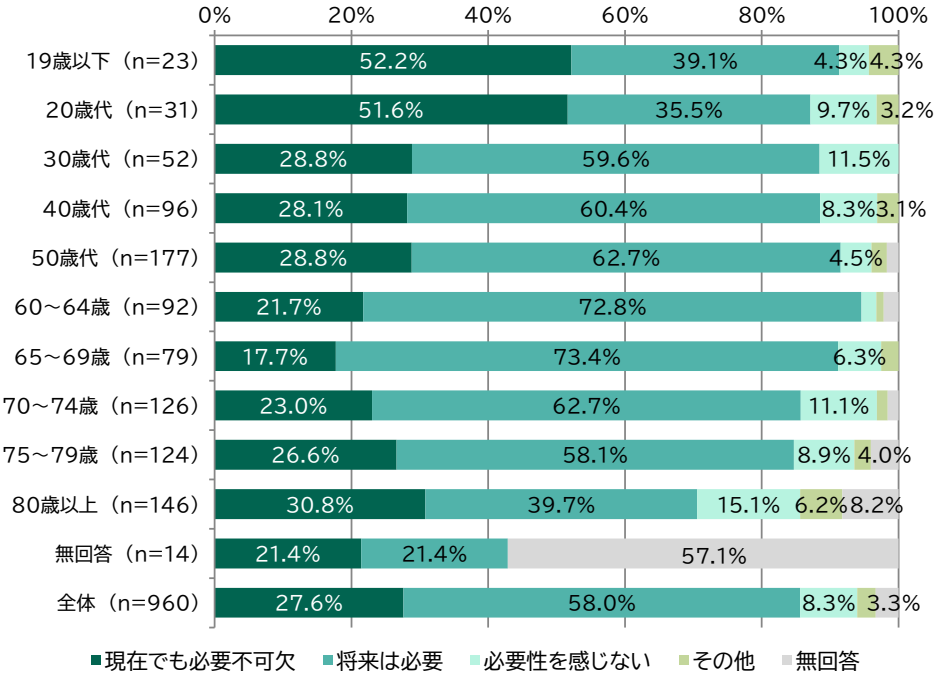
出典:第3回長野PT調査マスターデータ(平成28(2016)年度)

図 2-22 目的別の交通手段分担率

2) 公共交通に対する市民意識

① 公共交通の必要性

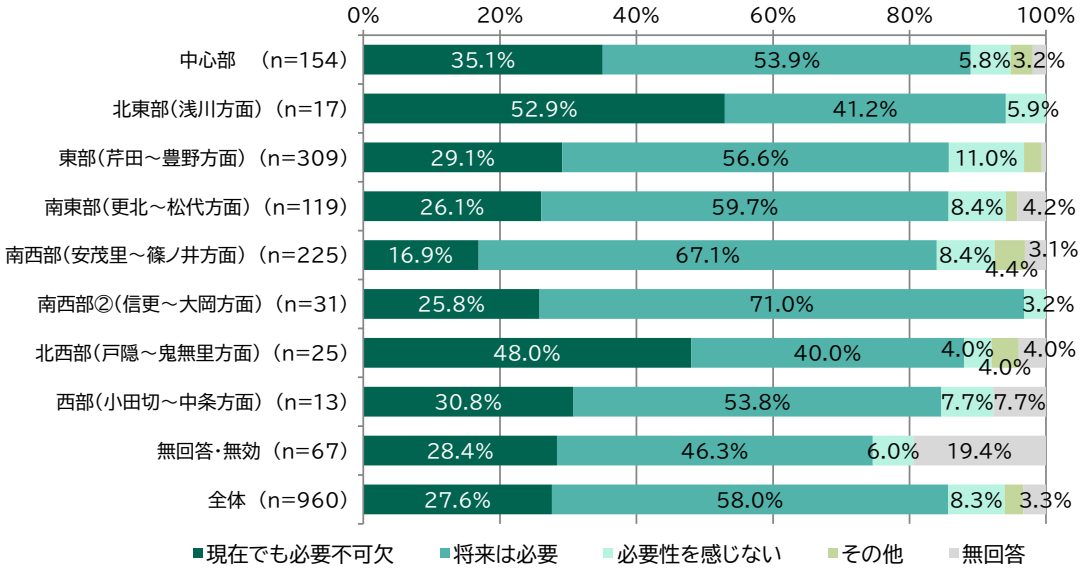
公共交通を「現在でも必要不可欠」または「将来は必要」と考える人は全体の約 9 割を占めています。年齢階層別では、10～20 代において「現在でも必要不可欠」と回答した割合が約半数を占めています。地域別では、中心部や東部等で 2～3 割程度である一方、北東部や北西部では 5 割程度の地域もみられます。



※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）



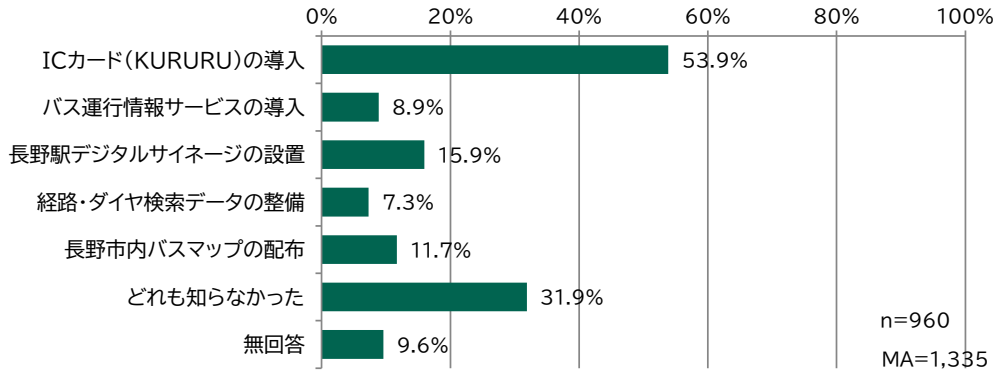
※3%未満は非表示

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 2-24 公共交通の必要性について（地域別）

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 53.9%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。

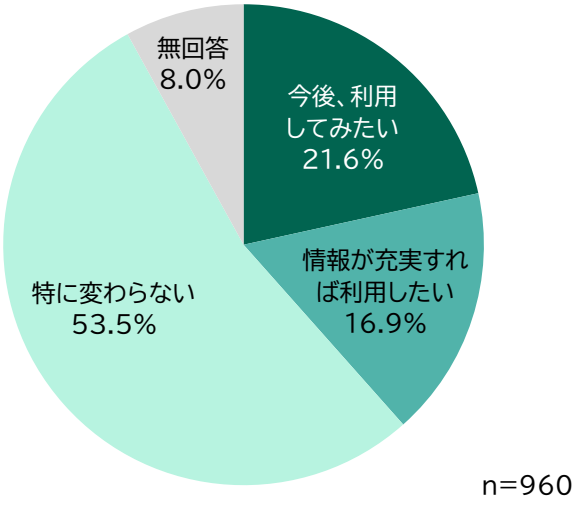


出典：長野市の公共交通利用に関する市民アンケート調査（令和8（2026）年度）

図 2-25 利便性向上施策の認知状況

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。

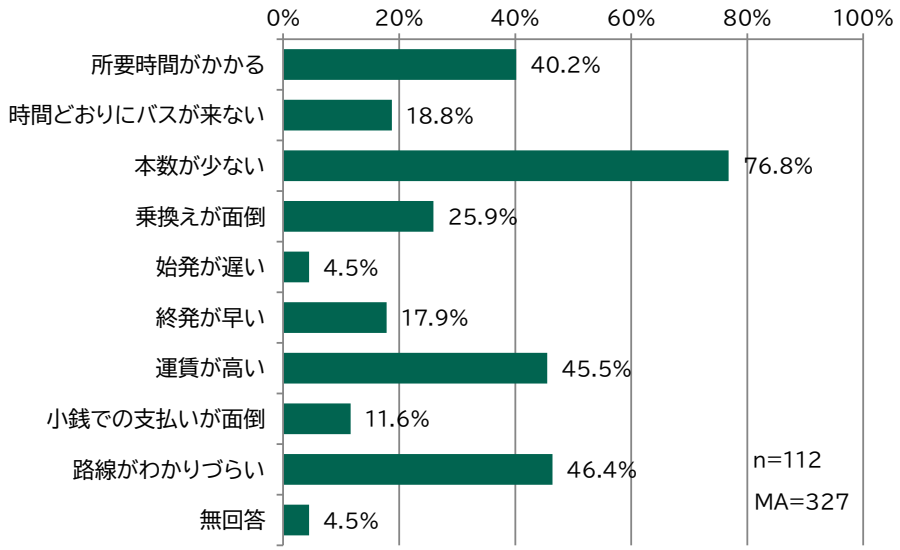


出典：長野市の公共交通利用に関する市民アンケート調査（令和8（2026）年度）

図 2-26 利便性向上施策が利用に与える影響

④ 公共交通利用時の不便

公共交通利用時の不便については、「本数が少ない」と回答した人が 76.8%と最も多く、次いで「路線がわかりづらい」が 46.4%、「運賃が高い」が 45.5%、「所要時間がかかる」が 40.2%となっています。

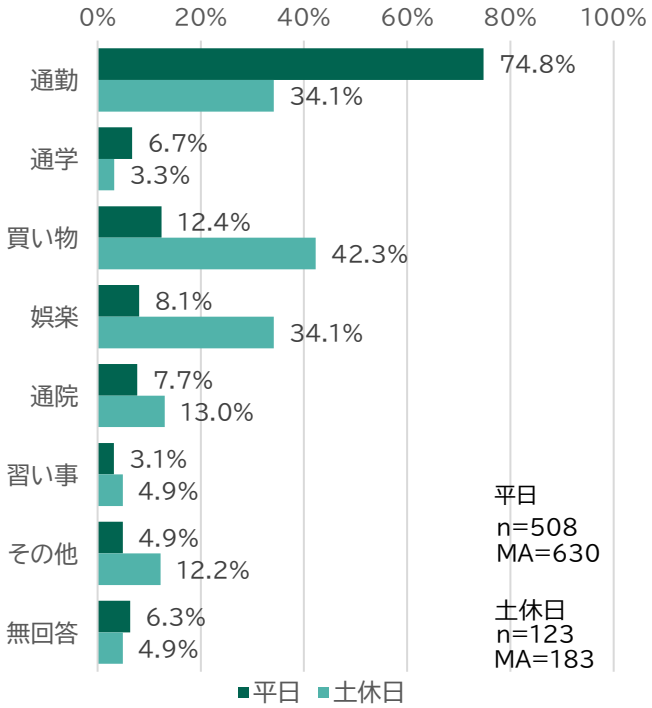


出典：長野市の公共交通利用に関する市民アンケート調査（令和8（2026）年度）

図 2-27 公共交通利用時の不便

⑤ 利用目的

路線バスの利用目的については、平日は「通勤」が 74.8%と最も多くなっています。休日は「買い物」が 42.3%と最も多く、次いで「通勤」および「娯楽」がそれぞれ約 35%となっています。

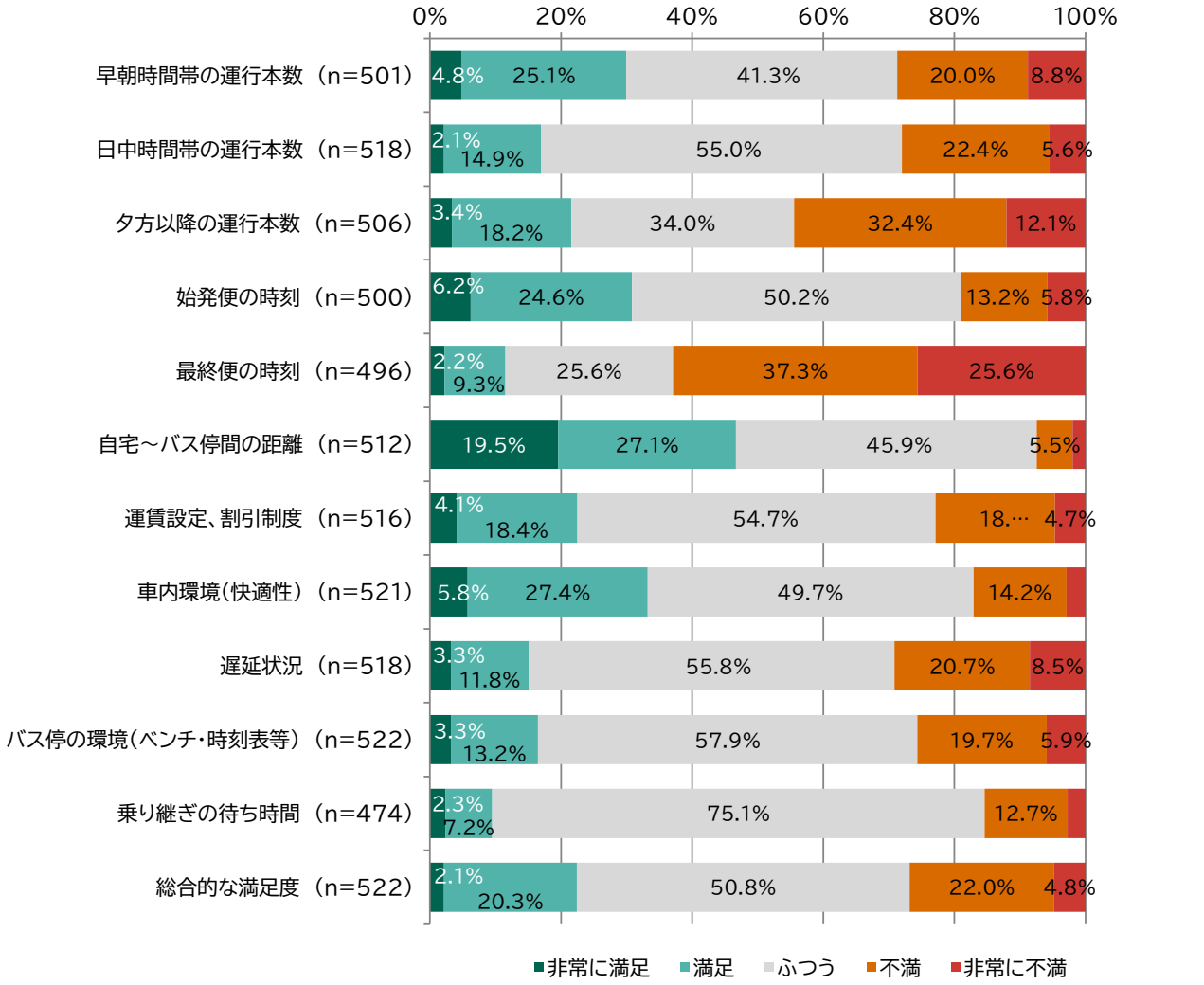


出典：長野市の公共交通利用に関する利用者アンケート調査（令和8（2026）年度）

図 2-28 路線バスの利用目的

⑥ 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」では満足の割合が高くなっています。

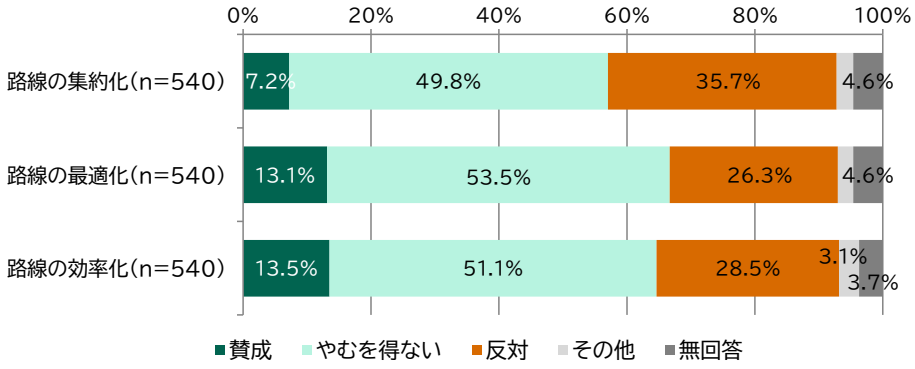


出典：長野市の公共交通利用に関する利用者アンケート調査（令和8（2026）年度）

図 2-29 路線バスの満足度

⑦ 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。

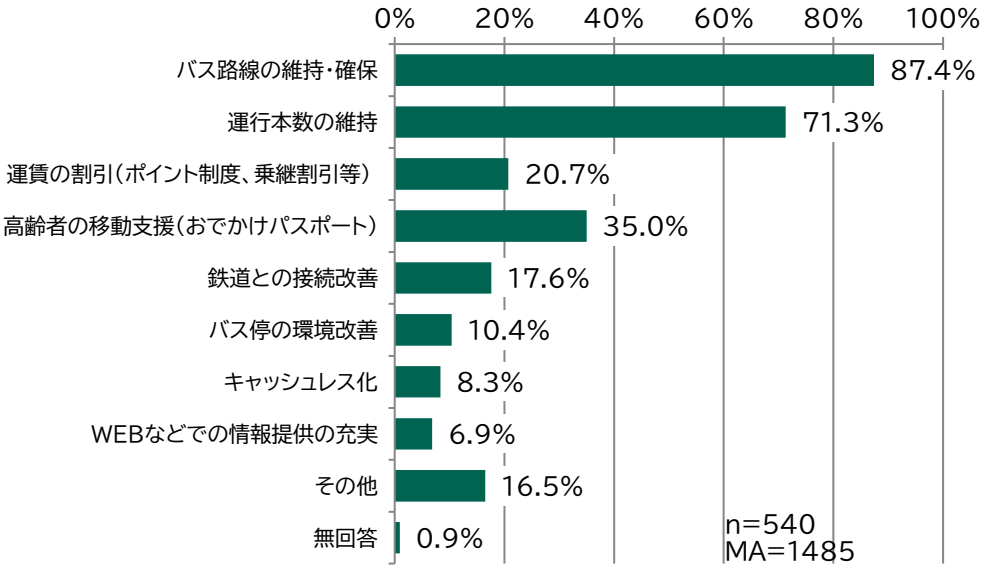


出典：長野市の公共交通利用に関する利用者アンケート調査（令和8（2026）年度）

図 2-30 路線再編についての考え方

⑧ 長野市が今後重点的に取り組むべき施策

長野市が今後重点的に取り組むべき施策については、「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 71.3%、「高齢者の移動支援（おでかけパスポート）」が 35.0%となっています。



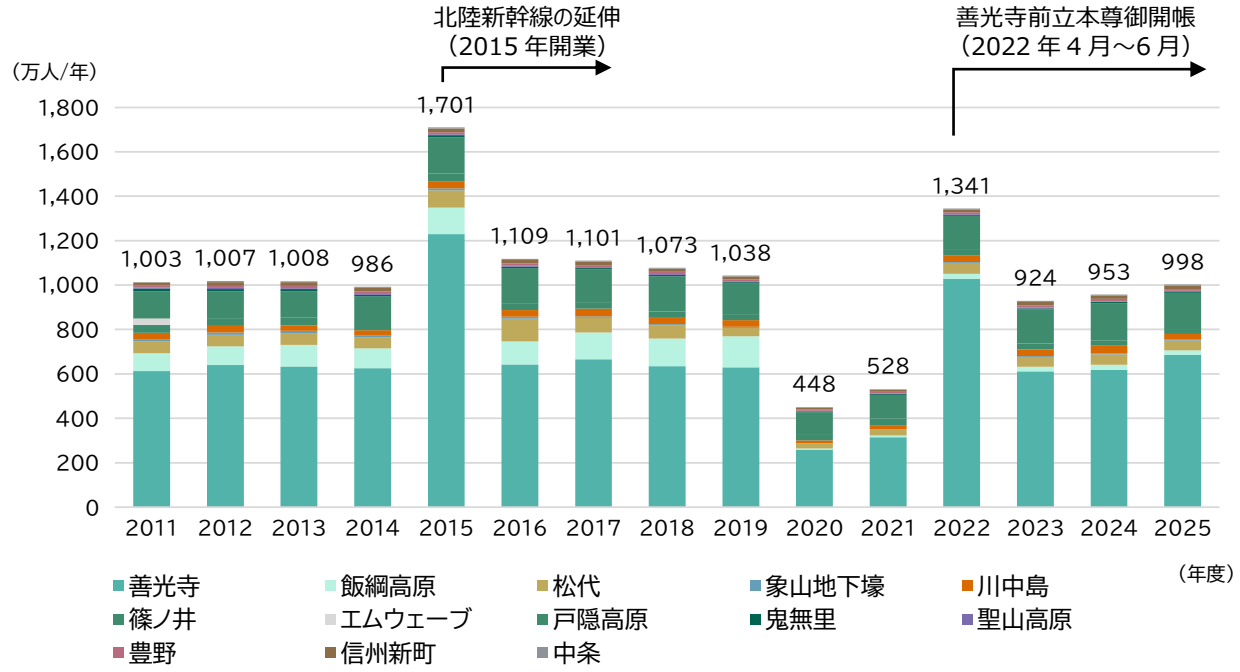
出典：長野市の公共交通利用に関する利用者アンケート調査（令和8（2026）年度）

図 2-31 長野市が今後重点的に取り組むべき施策

(3) 観光客の移動実態・利用環境

1) 観光客数の推移

新型コロナウイルス感染症の影響により観光客数は一時的に減少したものの、その後は回復傾向にあり、主要観光地への来訪者数はコロナ禍前の水準に近づいています。



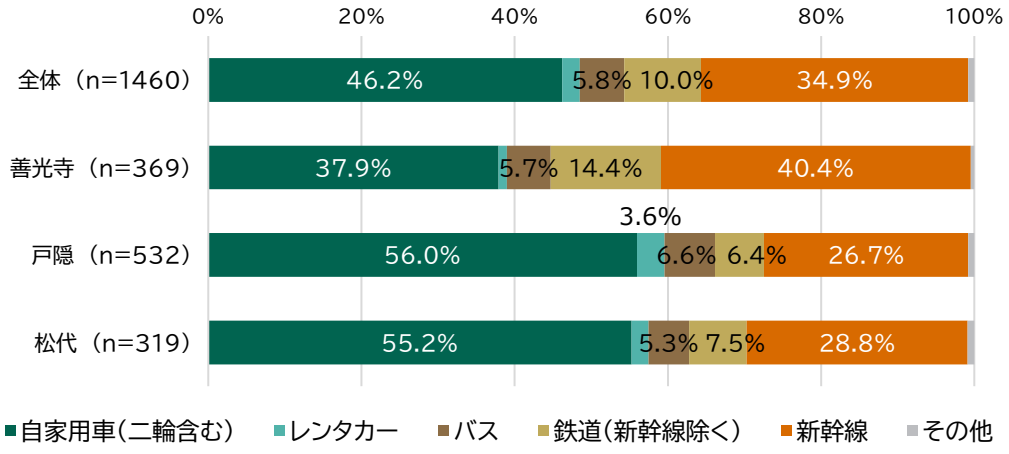
出典：長野市の観光概要（令和8（2026）年度）

図 2-32 主要観光地利用者数の推移

2) 長野市内までの交通手段

長野市までの交通手段は、全体では「自家用車」の割合が 46.2%で最も高く、次いで「新幹線」が 34.9%となっています。また、バス利用については、全体の約6%が利用しています。

調査地点別に見ると、善光寺では「鉄道」や「新幹線」の割合が全体より高く、戸隠と松代では「自家用車」の割合が高くなっています。



※3%未満は非表示

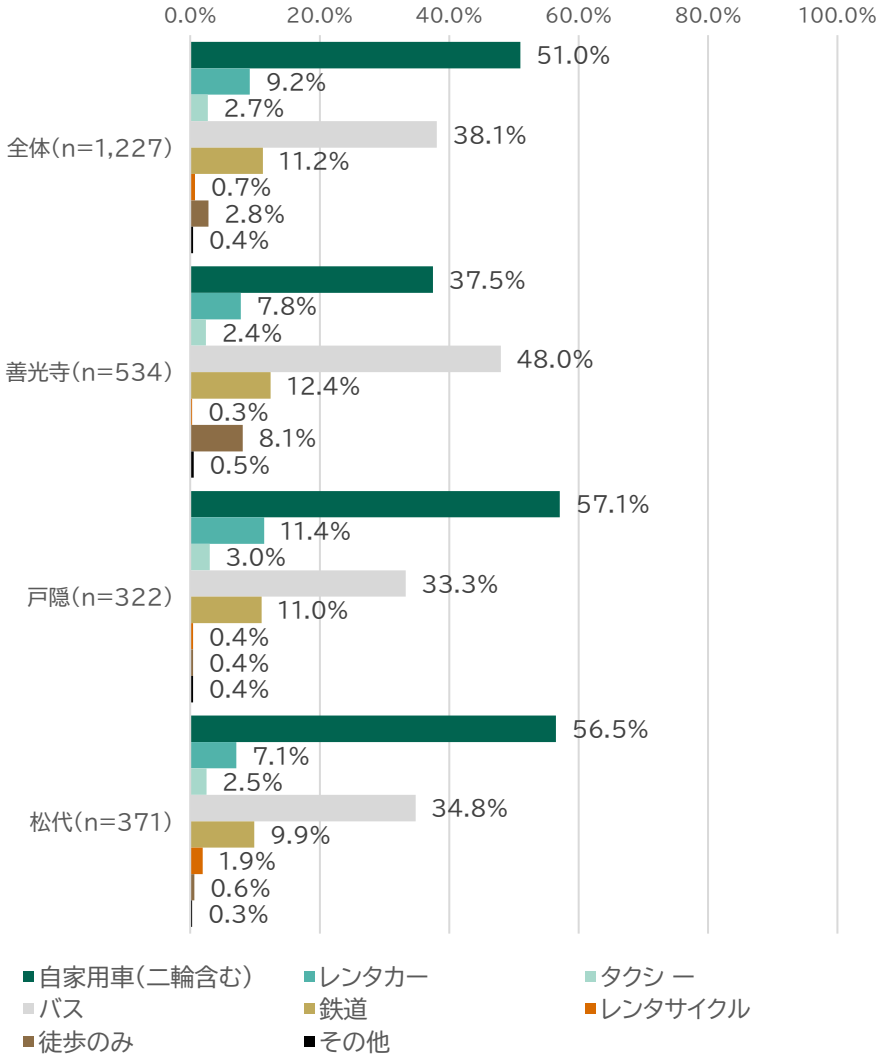
出典：観光客動向把握アンケート調査報告書（令和6（2024）年度）

図 2-33 主要観光地までの主な交通手段

3) 市内での移動手段

長野市内での交通手段は、全体では「自家用車」の割合が 51.0%で最も高く、次いで「バス」が38.1%となっています。

調査地点別に見ると、善光寺では「バス」や「徒歩のみ」の割合がそれぞれ 48.0%、8.1%と、他の2地点に比べて高くなっています。また、戸隠や松代への約3割がバスを利用しており、交通系ICカードに加え、クレジットカード等によるタッチ決済やQRコード決済など、多様なキャッシュレス決済手段や観光 MaaS などのシームレスな移動環境の構築が必要となります。



出典：観光客動向把握アンケート調査報告書（令和6（2024）年度）

図 2-34 長野市来訪者の市内での移動手段

4. 長野市における地域公共交通の課題整理

本市の公共交通を取り巻く現状を踏まえ、整理した課題は以下のとおりです。

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、高齢者割合が高くなっています。
- ✓ 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
2. 持続的な公共交通の維持・確保に向けた目標

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

(1) 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おり、市民の生活や経済活動を支える上で、「移動」は欠かせないものです。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、自家用車を自由に利用できない人の増加が見込まれます。誰もが安心して移動できる環境を確保するためには、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。自家用車を利用できない人の移動を支えるだけでなく、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。このまま利用者の減少が進めば、サービス水準の低下や路線の維持が困難となり、市民生活や地域活力にも大きな影響を及ぼすことが懸念されます。

このため、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。また、市民の日常利用を支える交通体系の維持・確保に加え、観光客や来訪者にとっても利用しやすい公共交通の利用環境を整え、地域内の円滑な移動や周遊を促進していくことも求められています。

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。

目指す将来像

市民、事業者、行政の協働により、市民の暮らしを支え、次世代へつなぐ、『地域の共有財産』としての公共交通



図 3-1 目指す公共交通の将来像

(2) 公共交通確保に向けた各主体の役割分担

本市は平坦地域と中山間地域を有し、長野駅周辺をはじめとする都市拠点に都市機能が集積しています。市民は通勤・通学、通院、買物など様々な目的で拠点間を移動しながら生活しており、公共交通はその移動を支える重要な社会基盤です。また、来訪者の移動を支えるとともに、持続可能なまちづくりを支える役割も担っています。

このため、本市の地域公共交通は、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画に基づく集約連携型都市構造を支える交通ネットワークとして、市民や来訪者の拠点間移動と拠点内移動を支えるものとします。

また、人口減少や運転士不足などにより公共交通を取り巻く環境が厳しさを増す中、地域公共交通を将来にわたり維持していくためには、行政や交通事業者だけでなく、市民一人ひとりが利用者として積極的に公共交通を支えるとともに、小規模移動需要においては、地域主体での移動支援活動や運営にも関わっていくことが期待されます。

本計画では、地域公共交通を市民・事業者・行政がともに支える『地域の共有財産』と位置づけ、将来に渡って持続可能な公共交通の実現を目指します。

表 3-1 公共交通確保に向けた各主体の役割分担

種別	役割
行 政	・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・確保に取り組みます。 ・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。 ・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。
交通事業者	・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。 ・新たな利用者の獲得や利便性向上に取り組みます。
市 民	・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。 ・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。

(3) 公共交通ネットワーク維持･確保に向けた考え方

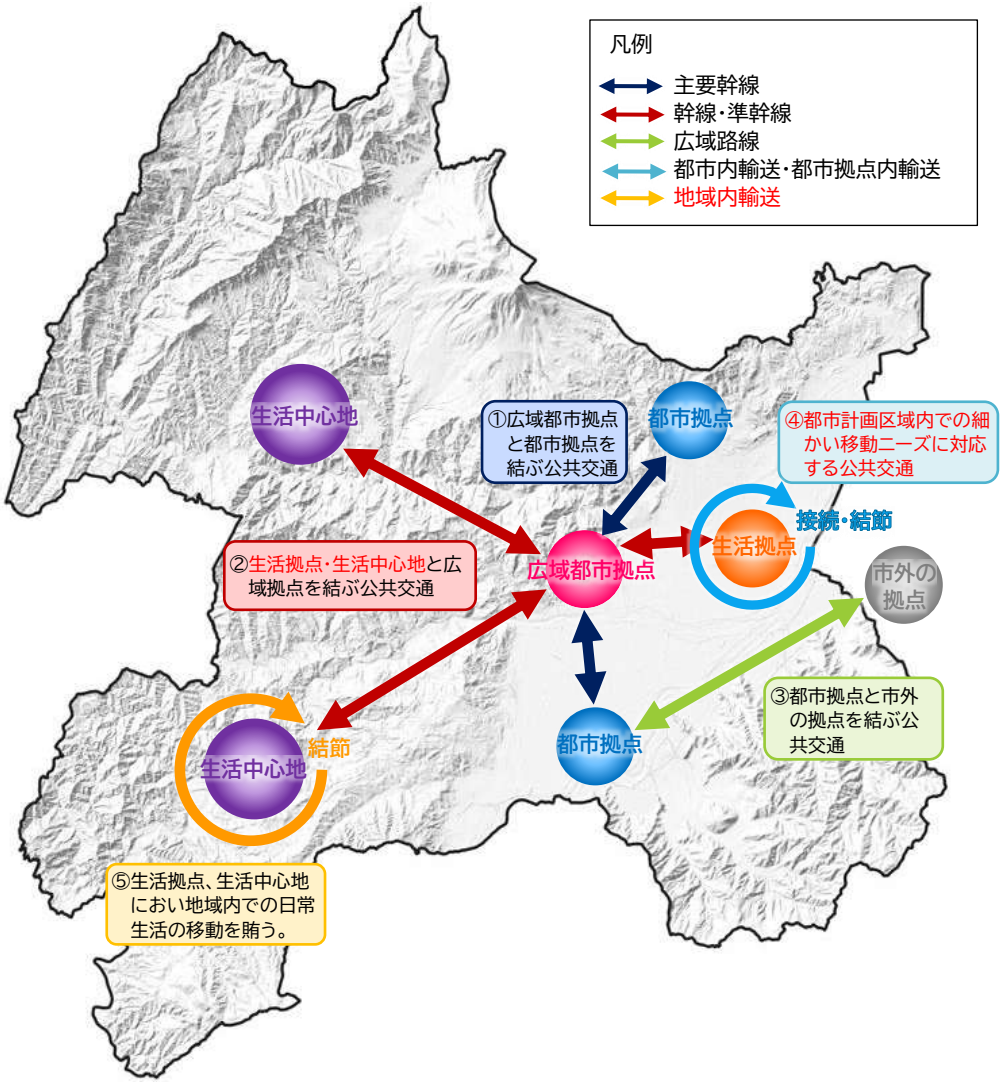
1) 求められる公共交通体系

本市では、市民の日常生活や通勤･通学、観光などの様々な移動を支えるため、役割に応じた公共交通ネットワークの形成を目指します。

まず、長野駅周辺などの広域都市拠点と都市拠点を結ぶ公共交通①（主要幹線）、広域都市拠点と生活拠点や生活中心地を結ぶ公共交通②（幹線･準幹線）、都市拠点と市外の拠点を結ぶ公共交通③（広域路線）を市内外の移動を支える骨格として確保します。（拠点間移動）

また、地域内の日常的な移動を支える公共交通については、地域特性に応じて運行形態を工夫しながら、通院や買い物など生活に必要な移動を支える交通手段として、主に都市計画区域内での細かい移動ニーズに対応する公共交通④（都市内輸送･都市拠点内輸送）、地域内での日常生活の移動を賄う公共交通⑤（地域内輸送）を確保します。（地域内移動）

拠点間移動及び地域内移動の役割を担う公共交通軸により、市全体の移動を支える交通体系を形成します。



地形図：©NTTインフラネット（令和8（2026）年4月1日現在）

図 3-2 求められる公共交通体系イメージ

2) 公共交通軸における路線種別とそれぞれが担う移動

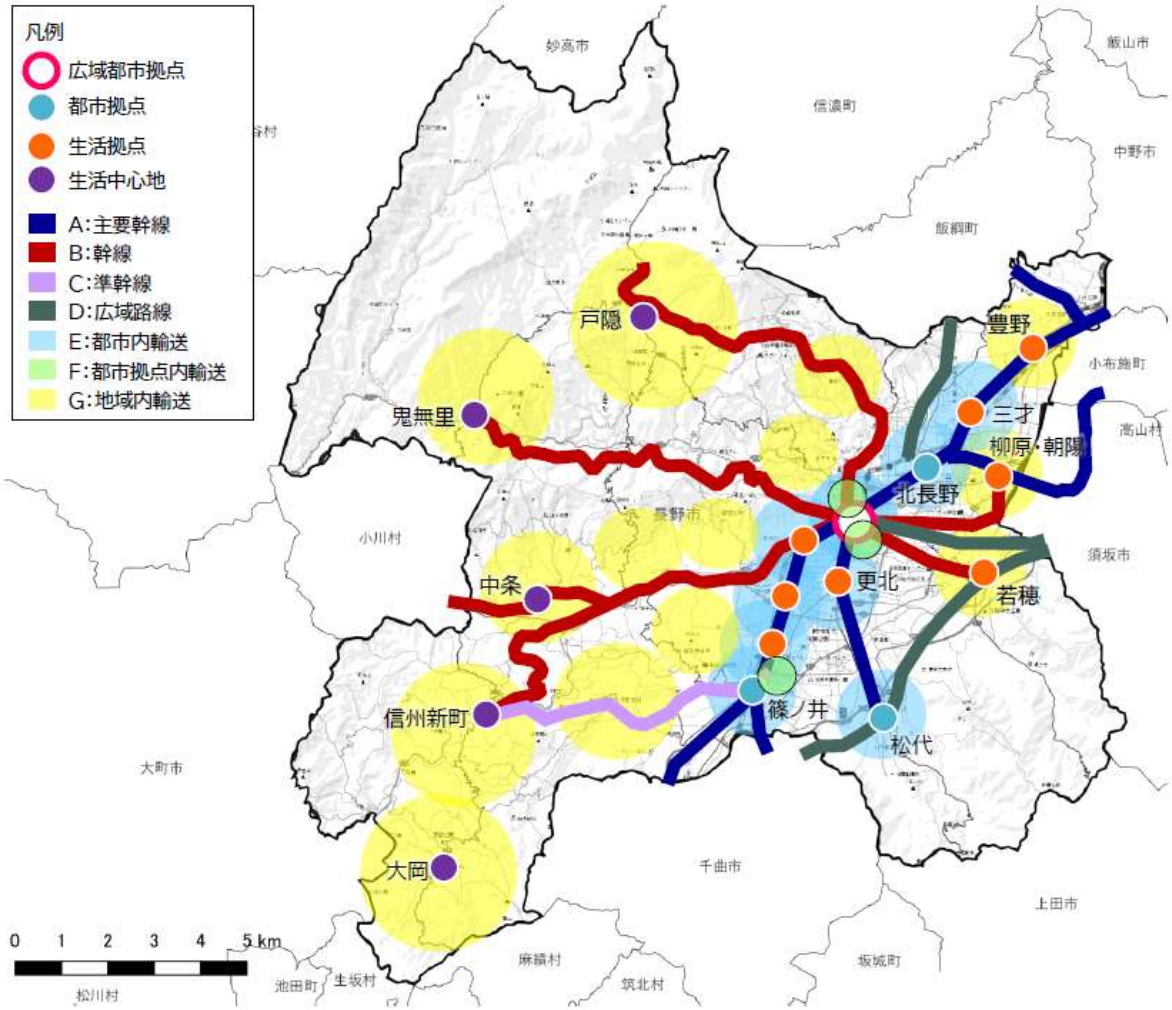
拠点間移動及び地域間移動の公共交通軸に求められる役割を果たすため、表3－3の整理に基づき、それを実現する路線種別及び担う移動を整理します。

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」、「地域内輸送」を維持・確保します。

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

路線種別		担う移動
拠点間移動	A:主要幹線	広域都市拠点と都市拠点を結ぶ ✓ 通勤・通学・通院・買物など様々な移動ニーズに対応する ✓ 市民以外の住民の移動にも対応する ※観光移動に対応する路線は、観光客の移動にも対応
	B:幹線	広域都市拠点と生活拠点・生活中心地を結ぶ ✓ 通勤、通学、通院、買物など様々な移動ニーズに対応する ✓ 主に市民の移動を賄う
	C:準幹線	都市拠点と生活中心地とを結ぶ ✓ 朝夕の通学移動に対応 ✓ 日中の通院・買物に対応する
	D:広域路線	鉄道で賄えない市外への移動を賄う ✓ 主に市外への通勤・通学移動に対応する ✓ 市民以外の住民の移動にも対応する
地域内移動	E:都市内輸送	主に都市計画区域内における細かい移動ニーズに対応 ✓ 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 ✓ 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
	F:都市拠点内輸送	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 ✓ 拠点内の日中の通院・買物移動に対応する ✓ 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 ✓ 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
	G:地域内輸送	交通不便者の生活拠点・中心地での日常生活の移動を賄う ✓ 地域内の通院・買物移動に対応する



※D:広域路線、G:地域内輸送については、地域公共交通確保維持事業を活用し、住民の移動ニーズに対応した持続可能な運行を目指します。

※地域公共交通確保維持事業とは、地域の特性に応じた生活交通の確保維持に国から支援を受けられる事業のことです。

図 3-3 公共交通軸における路線種別イメージ図

3) 利用実態に応じた運行頻度

公共交通を持続的に維持していくためには、市民の利用実態に応じたサービス水準を確保することが重要です。

拠点間を結ぶ幹線的な公共交通については、多くの移動需要に対応できるよう適切な運行頻度を確保します。

一方、地域内の移動を支える公共交通については、地域によって利用状況や移動需要が異なることから、定時定路線型のバスだけでなく、予約制乗合交通なども活用しながら、需要に応じた効率的な運行を行います。

4) 移動目的に応じた運行時間帯

公共交通には、通勤・通学から通院・買い物まで様々な移動を支える役割があります。

そのため、幹線的な公共交通については、通勤・通学に対応できるよう朝から夜まで利用可能な運行時間帯を確保します。

また、地域内交通については、通院や買い物などの日中の移動需要に対応できるよう、利用実態に応じた運行時間帯を確保します。

表 3-3 地域公共交通に必要とされるサービスレベル

種別	必要な 5 つの公共交通	運行頻度	運行時間帯
拠点間の移動を担う幹線系統の公共交通	①広域拠点と地域拠点を結ぶ公共交通	拠点間移動の種別によって発生する移動量に応じた運行方法、運行頻度とする	通勤や通学などに使われる ⇒6 時台～21 時程度までの運行が求められる
	②生活中心地と都市拠点（広域拠点もしくは地域拠点）を結ぶ公共交通		
	③都市拠点と市外の拠点を結ぶ公共交通		
地域内の移動を担う公共交通	④平坦部（主に都市計画区域内）において生活拠点と広域拠点、地域拠点を結ぶ公共交通	平坦部と中山間地域で移動量が異なるため、需要に応じた運行方法、運行頻度とする	地域内の通院や買物を担う地域内移動を担う ⇒概ね 8 時台～16 時台程度までの運行が求められる
	⑤生活拠点、生活中心地において日常生活を送る上で必要な移動を担保する公共交通		

※本計画での通学は通常日課に限るものとします

2. 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、本市の都市計画マスタープランが示す「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1・2 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	**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** 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。 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。 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。
課題3・4 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	**目標２ 公共交通サービスを利用しやすい環境の推進** 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。 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。 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。
課題5 公共交通を支える利用促進と意識醸成	**目標３ 利用機会の創出と意識醸成** 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。 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。 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。

図 3-4 本計画の持続的な公共交通の維持・確保に向けた目標

第４章

目標を達成するために行う施策・事業

1. 施策・事業一覧
2. 施策・事業の詳細

第4章　目標を達成するために行う施策･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･事業を以下に示しています。

表 4-1 施策･事業一覧

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･確保に向けた取組	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）	●	
			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		●
②公共交通サービスを利用しやすい環境の推進	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	●	
		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	●	
③利用機会の創出と意識醸成	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 鉄道･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	●	

2. 施策･事業の詳細

(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･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				
●拠点間移動については、公共交通を拠点間･地域間を結ぶ「軸」となる、主要幹線･幹線･準幹線･広域路線の運行の維持･確保を図ります。 ●主要幹線･幹線･準幹線･広域路線については、民間バス路線の廃止･縮小が進む中、必要に応じて廃止代替路線バスの導入や運行費補助、市営バスによる運行等により、運行の維持･確保を図ります。 （廃止代替路線バス（２路線）、運行費補助（２路線）、市バス（３路線））					
実施主体	長野市、交通事業者		関連･連携機関		
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施･継続				

表 4-2 本計画における拠点間交通ネットワークの位置付け･役割

区分	路線名	分 類	実施主体	備 考
A 主要幹線	JR 信越本線		JR東日本	
	JR篠ノ井線		JR東日本	
	JR飯山線		JR東日本	
	しなの鉄道 北しなの線		しなの鉄道	
	しなの鉄道 しなの鉄道線		しなの鉄道	
	長野電鉄 長野線		長野電鉄	
	松代線		アルピコ交通	
B 幹線	ループ橋経由戸隠線		アルピコ交通	
	平林線		長電バス	
	大豆島川田線	廃止路線代替バス	長野市	
	鬼無里線	市バス(路線型)	長野市	地域間交通ネットワーク
	新町大原橋線	市バス(路線型)	長野市	
	高府線	市バス(路線型)	長野市･小川村	
C 準幹線	篠ノ井新町線	乗合タクシー	長野市	
D 広域路線	屋代須坂線	補助運行路線	長野県･須坂市･千曲市･長野市	地域間幹線 屋代線代替
	綿内屋島線	補助運行路線	長野市	屋代線代替
	須坂屋島線		長電バス	地域間幹線
	牟礼線	乗合タクシー	飯綱町･長野市	

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

- すべての地域で同じように公共交通を維持していくことは難しいことから、都市拠点間を結ぶ基幹的な公共交通と、地域の実情や需要に応じた生活交通を組み合わせ、持続可能な公共交通サービスの充実を図ります。
- 地域内、地域間の移動を支える都市内輸送の運行、都市拠点内輸送の運行・運行支援、地域内輸送の運行・運行支援を実施します。
  （廃止代替バス（６路線）、コミュニティバス（２路線）、乗合タクシー（16 路線）、市営バス（デマンド型６路線））
- また、上記の公共交通については、利用状況などを毎年モニタリングし、継続的な評価・検証を行うとともに、運行内容の見直しを図ります。
- なお、見直しに当たっては、収支率や利用率（１便当たりの利用者数）を合わせて分析し、地域特性や利用状況に合わせた持続可能な運行形態及び運行内容を検討します。
- 公共交通だけでは対応が難しい個別移動に関しては、社会福祉協議会、NPO 法人等が実施する福祉有償運送や移送サービス、施設送迎等との連携を検討します。

実施主体	長野市、交通事業者		関連・連携機関	社会福祉協議会、NPO 法人等	
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施・継続				

表 4-3 本計画における地域内交通ネットワークの位置付け・役割(1／2)

区分	路線名	分 類	実施主体	備 考
E 都市内輸送	若槻団地線		アルピコ交通	
	西条線		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	
	運動公園線		長電バス	
	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	
	丹波島線		アルピコ交通	
	綱島線、田牧線、紙屋線		アルピコ交通	
	合同庁舎線		アルピコ交通	
	北屋島線	廃止路線代替バス	長野市	
	犀北団地線	廃止路線代替バス	長野市	
	小市線	廃止路線代替バス	長野市	
	西裾花台団地線	廃止路線代替バス	長野市	
	金井山線	廃止路線代替バス	長野市	
	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	
	三本柳線		アルピコ交通	
	稲里循環線		アルピコ交通	

表 4-4 本計画における地域内交通ネットワークの位置付け・役割（2／2）

区分	路線名	分 類	実施主体	備 考
F 都市拠点内輸送	日赤線		アルピコ交通	
	日赤線		長電バス	
	びんずる号		アルピコ交通	
	中心市街地ぐるりん号（循環）	地域循環コミュニティバス	長野市	
	松代篠ノ井線	廃止路線代替バス	長野市	
G 地域内輸送	赤柴線	廃止路線代替バス	長野市	
	東北ぐるりん号	地域循環コミュニティバス	長野市	
	安茂里線	乗合タクシー	長野市	フィーダー系統
	西長野・上松線	乗合タクシー	長野市	
	若里更北線（循環）	乗合タクシー	長野市	
	長沼線	乗合タクシー	長野市	
	大豆島線	乗合タクシー	長野市	
	綿内線	乗合タクシー	長野市	
	川田保科線	乗合タクシー	長野市	
	松代西条線（循環）	乗合タクシー	長野市	
	大室線	乗合タクシー	長野市	
	川中島線（循環）	乗合タクシー	長野市	
	篠ノ井循環線	乗合タクシー	長野市	
	篠ノ井共和線	乗合タクシー	長野市	フィーダー系統
	芋井銚子口線	乗合タクシー	長野市	
	信州新町・中条線	市営バス（デマンド型）	長野市	フィーダー系統
	戸隠・鬼無里線	市営バス（デマンド型）	長野市	フィーダー系統
	ハッピー号	市営バス（デマンド型）	長野市	
	小田切・七二会線	市営バス（デマンド型）	長野市	
	信里・信更線	市営バス（デマンド型）	長野市	
	浅川・芋井線	市営バス（デマンド型）	長野市	R9.4～運行開始予定
I その他	松代観光地線	乗合タクシー	長野市	

2) サービスレベルの維持･確保に向けた取組

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

- 民間バス路線における重複路線の集約化、時間帯別最適化、区間別効率化を推進し、交通資源の有効活用を図ります。
- 事業者の連携（共同化、協業化、協働化）を推進し、限られた人員や車両を有効活用することで、持続可能な輸送体制の構築を図ります。

実施主体	長野市、交通事業者		関連･連携機関		
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	準備･検討			実施･継続	

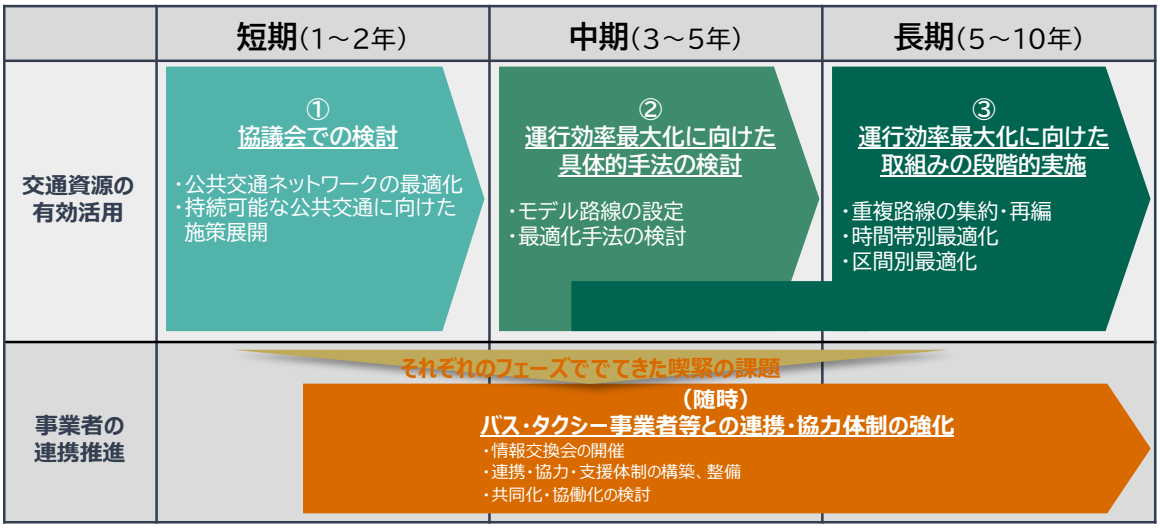


図 4-1 平坦地域の将来に向けた事業者連携のロードマップ

コラム 民間事業者による共同経営の取組（熊本県熊本市）

＜共同経営の概要＞

熊本市では、深刻化する運転者不足や利用者の減少に対応するため、民間バス事業者 5 社が共同経営を実施しています。事業者間で路線やダイヤの見直し、共通定期券の導入などを進めることで、限られた交通資源を有効活用しながら公共交通サービスの維持・確保に取り組んでいます。

計画期間	共同経営の内容
第 1 版 R3.4.1～ R6.3.31	＜**目的**＞重複区間の路線最適化 ＜**取組内容**＞重複路線の見直し、待ち時間の平準化、系統の移譲（2 社間での運行系統の受け渡し）に伴う定期券の継続措置、共通定期券･乗り継ぎ割引の設定、運行時刻の変更
第 2 版 R4.11.1～ R7.10.31	＜**目的**＞重複区間の路線最適化 ＜**取組内容**＞重複路線の見直し、待ち時間の平準化、運転者不足や改善基準告示に併せた運行回数･時刻の変更
第 3 版 R5.10.1～ R8.9.30	＜**目的**＞バス均一運賃エリアの導入 ＜**取組内容**＞対象区域内完結する利用は運賃 180 円で統一、運転者不足や改善基準告示に併せた運行回数･時刻の変更、運賃値上げ（180 円→200 円）

＜取組のポイント＞

- 重複する路線や運行ダイヤを見直すことで、運行の効率化を図っています。
- 共通定期券や乗継割引の導入により、利用者の利便性にも配慮しています。
- 複数事業者が連携して交通資源を有効活用することで、公共交通サービスの維持・確保につなげています。

出典:熊本地域乗合バス事業共同経営計画〈令和7年12月変更版〉より整理
（九州産交バス㈱、産交バス㈱、熊本電気鉄道㈱、 熊本バス㈱、熊本都市バス㈱ ）
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001881667.pdf

事業 3-2	地域内交通ネットワークの維持・確保（2-1 再掲）

● 平坦地域の市街地と広域都市拠点、都市拠点及び生活拠点を結び、通勤・通学、買い物、通院などの日常的な移動を担う交通軸である都市内輸送及び都市拠点内輸送について、需要特性に応じた交通ネットワークの最適化を推進します。

（廃止代替バス、コミュニティバス、乗合タクシー等の交通ネットワーク最適化）

実施主体	長野市		関連・連携機関	交通事業者	
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施・継続				

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）

● 中山間地域の日常生活を支えるライフラインとして、平日の市バス等の運行維持・確保を図るとともに、地域の実情や需要特性に応じて、AI デマンド交通等を活用した柔軟で持続可能な地域内交通ネットワークの最適化を推進します。

（地域内輸送（市バス等、乗合タクシー）の運行・運行支援）

実施主体	長野市		関連・連携機関	交通事業者	
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施・継続				

事業 4-2	地域主体による交通ネットワークの運行支援

● 休日における日常生活に必要な最低限の移動（買い物・通院等）の確保に向け、地域主体による運行を促進するとともに、拠点間移動及び地域内移動の確保を支援します。

● 地域主体による移動支援の立上げを伴走支援するとともに、先行地区の取組のガイドライン化及び他地域への横展開を推進します。

● なお、公共ライドシェアの実施に当たっては、既存公共交通に影響が生じないよう、現行路線との役割分担に十分配慮した上で運行内容を決定します。

（住民自治協議会、地域運営組織、NPO 等）

実施主体	長野市、地域		関連・連携機関	交通事業者	
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	準備・検討		実施・継続		

■：地域主体　■：長野市

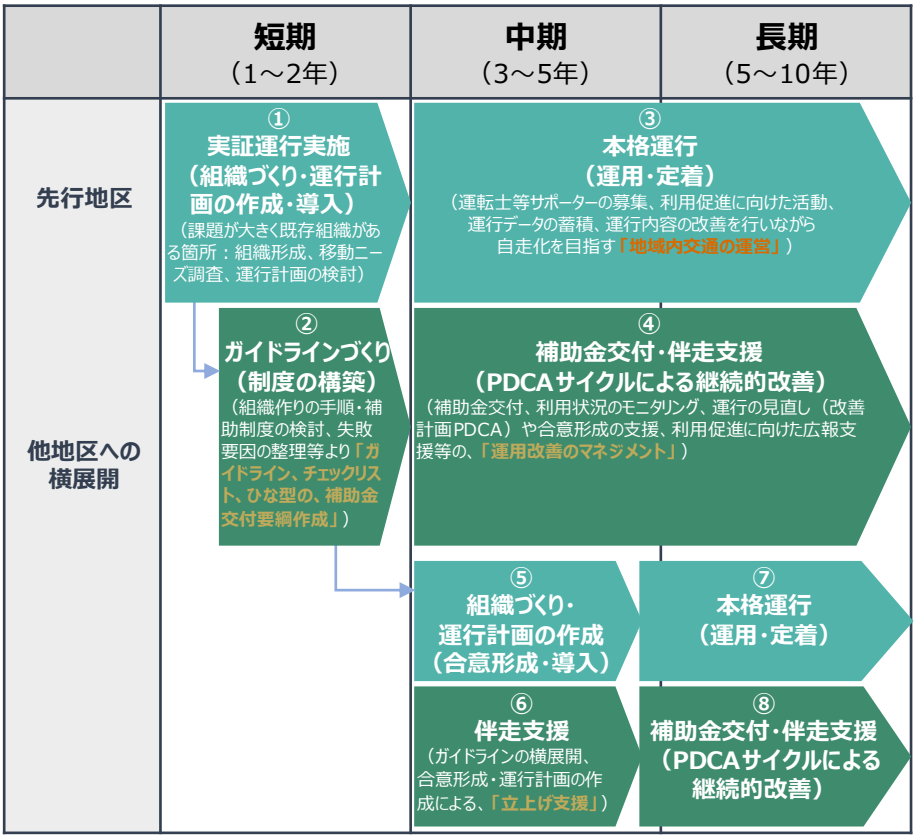


図 4-2 中山間地域の移動手段確保に向けた地域主体による運行形態構築のロードマップ

コラム　住民主体で支える移動サービス

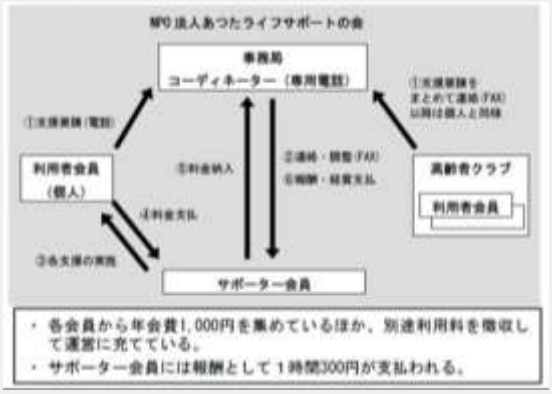
NPO 法人 あつたライフサポートの会（北海道石狩市）

＜運送サービスの特徴＞

- ✓ 地域住民の日常生活を支え、健康や福祉の向上につなげることを目的とした移動サービスです。
- ✓ 地域住民を対象に、会員制の有償運送サービスを運営しています。また、冬季には除雪支援も行っています。
- ✓ 地域の人々が主体となって活動し、地域の課題であった移動手段の確保を実現しています。

＜導入背景＞

- ✓ 地域では移動手段の確保が課題となっており、地域自治区に設置された地域協議会を中心に検討が進められました。
- ✓ 平成21年に試行運行を実施し、その結果を踏まえて平成22年4月にNPO法人を設立し、本格的な運行を開始しました。
- ✓ 協議会の下部組織である地域交通分科会が、先進地視察や住民への聞き取り調査を重ねながら、地域の実情に合った移動サービスの仕組みづくりに取り組みました。
- ✓ このような話し合いと検証を積み重ねることで、現在も地域に根差した移動サービスが継続されています。



運行形態	区域型（運行区域を指定）
使用車両	持込15台
運送対価	1kmまで250円、10kmまで900円、17kmまで1，200円（距離による傾斜配分）
ドライバー数	17名（二種1名、一種16名）

出典：自家用有償旅客運送事例集（国土交通省 令和2年3月）
https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001338161.pdf

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				
● 自治体と交通事業者が連携し、就職説明会や就職イベントへの参加支援を行うことで、運転士の確保を図ります。 ● 自動車二種運転免許の取得支援や住居支援等を行い、運転士の確保・定着を支援します。					
実施主体	長野市、交通事業者		関連・連携機関	長野県、関係団体	
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	準備・検討	実施・継続			

事業 5-2	自動運転等の省人化技術導入の検討				
● 将来的な運転士不足への対応や持続可能な公共交通サービスを維持に向け、本市の特性に即した自動運転等の新たなモビリティ技術の導入を検討します。 ● 自動運転技術の導入に当たっては、技術開発の動向や国の支援制度、導入費用及び運営費用の低減傾向等を見極めた上で、安全性、運行効率性、利用者受容性等を評価しながら、持続可能な公共交通サービスとしての導入可能性を検討します。					
実施主体	長野市、交通事業者		関連・連携機関		
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施・継続				

(2) 目標2　公共交通サービスを利用しやすい環境の推進

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				
● 令和 7 年 3 月に導入した Suica ベースの地域連携 IC カードについて、安定的な運用を図るとともに、利用促進に向けた取組を推進します。 ● IC カードデータを活用して利用実態を把握するとともに、交通ネットワークの効率化・最適化・集約化に向けた分析を行い、公共交通サービスの改善につなげます。					
実施主体	長野市、交通事業者		関連・連携機関	長野県	
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施・継続				

事業 6-2	キャッシュレス決済への対応				
● 利用者の利便性向上やインバウンド需要への対応に向け、交通系 IC カードに加え、クレジットカード等によるタッチ決済や QR コード決済等、多様なキャッシュレス決済手段の導入を検討します。					
実施主体	長野市、交通事業者		関連・連携機関		
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	準備・検討			実施・継続	

事業 6-3	デジタルサービスの活用				
● バスロケによる路線の見える化を推進し、利用者の利便性向上を図ります。 ● デジタル乗車券（1 日乗車券、周遊パス、イベント乗車券）の活用を検討し、公共交通の利用促進及び周遊性の向上を図ります。 ● 公共交通利用や市内周遊に応じたポイントや特典等の活用を検討し、公共交通の利用促進を図ります。					
実施主体	長野市、交通事業者		関連・連携機関		
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施・継続				

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

- 交通結節における乗り継ぎ環境の向上に向け、バス待合所設置への補助及びバス待合処指定事業を活用し、待合環境の整備・維持を推進します。
- 長野駅等の交通結節点において、デジタルサイネージ等を活用した運行情報や乗り継ぎ情報の提供を行うとともに、利用者の円滑な乗り継ぎを支援する情報提供環境の充実を図ります。
- パークアンドライド用駐車場の利用促進を図るとともに、バス路線との接続強化により、公共交通利用の拡大及び自家用車への過度な依存の低減を推進します。

実施主体	長野市、交通事業者、地域		関連・連携機関		
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施・継続				

事業 7-2	バリアフリー化の促進

- 高齢者、障がい者をはじめ、誰もが利用しやすい公共交通環境の実現に向け、鉄道事業者が実施する駅施設のバリアフリー化設備（エレベーター、多機能トイレ、案内誘導等）の整備を支援し、移動の利便性及び安全性の向上を図ります。

（鉄道施設バリアフリー化設備整備費補助）

実施主体	長野市、交通事業者		関連・連携機関		
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施・継続				

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

- 長野駅自転車駐車場の適切な維持管理を行うとともに、自転車と鉄道・バスとの連携による利用環境の向上を図り、公共交通の利用を促進します。
- 交通結節点における自転車利用環境の向上に向け、自転車駐車場の照明 LED 化改修を推進するとともに、交通事業者と連携しサイクル＆ライドに対応した駐輪場の整備を実施し、自転車と公共交通の連携強化を図ります。

実施主体	長野市		関連・連携機関	交通事業者	
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施・継続				

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				
●交通渋滞によるバスの遅延を抑制し、定時性･速達性を確保するため、バス専用レーン及びバス優先レーンの維持を図ります。					
実施主体	長野市、交通事業者、長野県		関連･連携機関		
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施･継続				

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				
●令和 8 年度から市内路線バス･コミュニティバスに導入した GTFS データを活用し、リアルタイム運行情報の提供を行うとともに、公共交通の利用促進を図ります。 ●経路検索サービスや交通結節点における情報提供の充実を図り、公共交通利用者の利便性向上を推進します。					
実施主体	長野市、交通事業者		関連･連携機関		
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施･継続				

コラム　スマホで公共交通がもっと便利に！

公共交通データ（GTFS）の活用により、スマートフォン等で経路検索や運行情報の取得ができるようになります。



経路の検索ができる
・出発地から目的地までの行き方を検索できます。

次のバス・電車の時刻がわかる
・「次に乗れるバス・電車は何時発か」を簡単に確認できます。

運賃や所要時間がわかる
・運賃や所要時間、乗換回数などを事前に把握でき移動計画を立てやすくなります。

初めての場所でも安心して移動できる
・通勤・通学はもちろん、観光や来訪時でも公共交通を利用しやすくなります。

バスの運行状況が分かる
・対応している路線ではバスの位置情報や遅延状況を確認できます。

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

- 長野県が運営する、バスの現在地や到着予定時刻をリアルタイムで確認できる「長野県バスロケーションシステム『バス予報』」の利用促進に向け、ライフイベントや乗車機会等を捉えた周知を図ります。
- リアルタイム運行情報の提供を通じて公共交通利用の利便性向上を図るとともに、「バス予報」の活用を促進します。

実施主体	長野市		関連・連携機関	長野県	
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施・継続				

コラム　長野県バスロケーションシステム「バス予報」

「バス予報」は、バスの現在地や到着予定時刻の目安をリアルタイムで確認できるサービスです。スマートフォンやパソコンから無料で利用でき、外出先でも最新の運行情報を確認できます。

「ちかくのバス停」で
いつバスが来るかを確認できます！

「地図からさがす」で
地図上から運行中のバスやバス停を確認できます！

「バス停からさがす」で
利用したいバス停をすぐに検索できます！



バス予報

「路線からさがす」で
路線からバスを探すことができます！

「検索りれき」で
利用したバスの履歴が確認できます！



事業 10-3	バスマップ等による情報発信

- 既存の「長野市内バスマップ」を活用しながら、市内全域の公共交通ネットワークを分かりやすく把握できる WEB 版総合公共交通マップを整備し、利用者の利便性向上を図ります。
- インバウンド需要を調査し、必要に応じてバスマップの多言語化を検討します。
- 総合公共交通マップから地域別マップや時刻表、経路検索サービス等へ円滑にアクセスできる仕組みを検討し、来街者や転入者にも分かりやすい情報提供を推進します。
- 路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、鉄道、自転車駐車場等に関する情報の一元化を検討し、利用しやすい情報提供環境の構築を図ります。

実施主体	長野市		関連・連携機関	交通事業者	
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施・継続				

(3) 目標3　利用機会の創出と意識醸成

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				
● 市民に公共交通の現状を正しく理解していただくため、利用者数や運行費用、将来シナリオ（高齢になり免許返納した場合、家族の送迎に頼れなくなった場合、学生の通学手段がなくなった場合等）に関する情報を継続的に発信し、市民の公共交通に対する理解と意識の醸成を図ります。 ● 「経路検索サービス」や「バス予報」などのデジタルツールの周知を図るとともに、公共交通による多様な移動手段や移動ルートを分かりやすく発信し、公共交通の利用促進を図ります。					
実施主体	長野市		関連・連携機関	交通事業者	
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施・継続				

事業 11-2	鉄道・バスの利用機会の創出				
● 令和 7 年度に作成したバスの乗り方動画を活用し、小学校や地域において乗り方教室を開催することで、公共交通の利用方法に対する理解促進を図ります。 ● 市内小学校 2 年生全員への無料バス乗車券配布や、公共交通を活用した市内周遊イベント等を実施し、公共交通の利用機会及び利用経験の創出を図るとともに、将来的な公共交通利用者の育成につなげます。 ● 県や沿線市町村等で構成する各鉄道路線の活性化協議会と連携して公共交通の利用促進を図ります。					
実施主体	長野市		関連・連携機関	交通事業者、活性化協議会	
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施・継続				

事業 11-3	地域と協働した公共交通の利用促進・意識醸成				
● 地域住民と行政が公共交通の利用方法や課題、利用促進策等について考える場を設けるとともに、利用実態や運行状況、他地域の取組事例等に関する情報共有を行います。また、公共交通を「乗って残そう」という意識の醸成を図り、地域主体による公共交通の利用促進活動の展開に繋げます。					
実施主体	長野市、地域		関連・連携機関		
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施・継続				

事業 11-4	小中学生向け啓発用冊子の配布				
● 将来的な公共交通利用者の育成に向け、小中学生向けの啓発用冊子（チラシ）を配布し、公共交通の役割や利用方法に関する理解促進を図ります。					
実施主体	長野市、交通事業者		関連・連携機関	教育委員会	
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施・継続				

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

- KURURU 周年利用促進キャンペーン等を実施し、IC カード KURURU の普及促進を図ります。
- KURURU による乗り継ぎ割引やエコ定期 、おでかけパスポート等のサービス提供し、公共交通利用者の利便性向上及び利用促進を図ります。

実施主体	長野市、交通事業者		関連・連携機関	長野県	
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施・継続				

事業 12-2 エコ通勤、エコ通学の促進

- 市内の企業、学校と連携し、公共交通、徒歩、自転車による通勤・通学を推進します。
- 長野商工会議所を通じて、主に広域拠点内の事業所に対し、公共交通等への利用転換を啓発することで、現役世代の公共交通利用を促進します。
- 高校生に対し、公共交通の利用方法や「年間通学定期券」について周知を図り、公共交通の利用促進につなげます。
- 公共交通利用優良企業の表彰やノーマイカーデーの実施等、事業所と連携したエコ通勤を促進します。
- 学校と連携した公共交通体験月間を実施し、公共交通の利用機会の創出を図るとともに、エコ通学を推進します。
- 公共交通利用による環境負荷低減効果の発信やインセンティブ施策を検討し、公共交通の利用機会の創出を図ります。
- 高校生、大学生、専門学生等の若い世代を対象に、学校等と連携し、通学定期券や経路検索サービス、IC カード等の周知を図ることで、公共交通を利用するきっかけづくりと継続利用を促進します。

実施主体	長野市、交通事業者		関連・連携機関		
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施・継続				

事業 12-3 IC カード利用特典の検討

- おでかけパスポートや KURURU ポイント、乗り継ぎ割引、エコ定期などの乗車特典を引き続き実施するとともに、公共交通の利用促進につながる新たな割引制度の導入を検討します。

実施主体	長野市、交通事業者		関連・連携機関	長野県	
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	実施・継続				

事業 12-4	商業施設、市内企業とのタイアップ

● 都市拠点の商業施設、医療施設、公共施設と協力し、路線バス等で来所した利用者に対する復路運賃の補助や商品代金の割引、ポイント付与等のインセンティブの導入を検討し、公共交通の利用促進を図ります。
● 路線バス車両等へ企業名や会社ロゴ等の掲載に賛同する支援企業を募集し、車両ラッピングや運行費用に充当する制度の導入を検討します。

実施主体	長野市、交通事業者		関連・連携機関		
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	準備・検討		実施・継続		

事業 12-5	観光客や住民が利用しやすい MaaS の導入の検討

● 長野県で導入予定の信州観光 MaaS との連携も含め、複数の交通モードの検索、運賃案内、予約、決済等を一体的に提供するシームレスな移動サービスの導入を検討します。

実施主体	長野市、交通事業者		関連・連携機関	長野県	
スケジュール	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13
	準備・検討			実施・継続	

第５章

計画の実現に向けて

1. 実施体制
2. 評価指標
3. モニタリング
4. 財源・支援制度

第5章　　計画の実現に向けて

1. 実施体制

本計画は、令和 9(2027)年度から令和 13(2031)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。

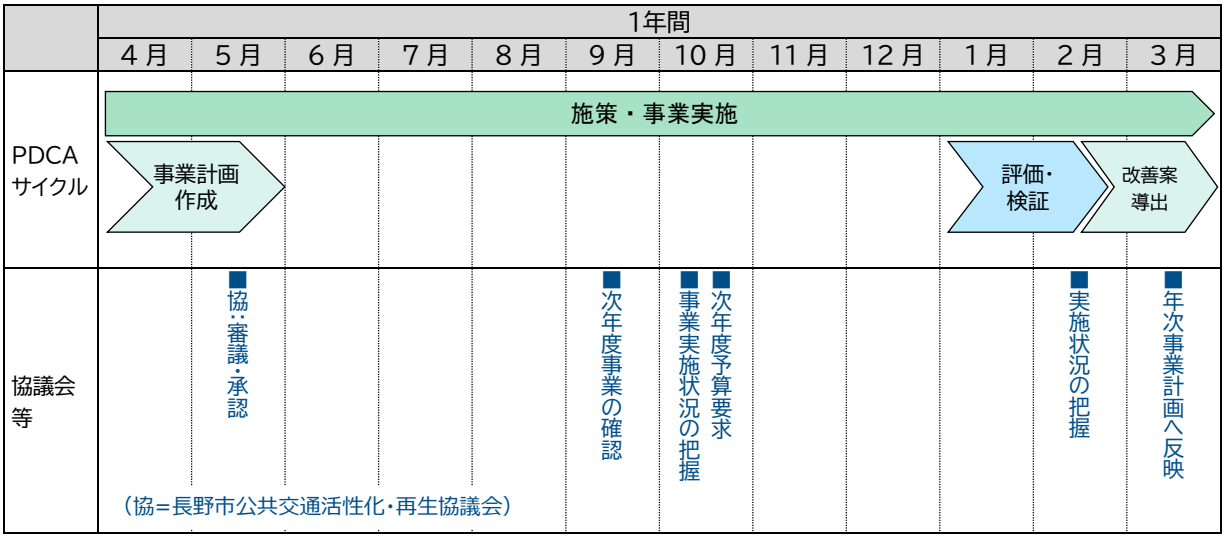
なお、本計画に基づく地域公共交通の運行・維持及び関連施策については、市民、交通事業者、長野市、関係機関及び有識者等で構成する「長野市公共交通活性化・再生協議会」を中心に推進します。協議会において施策・事業の進捗状況や課題を共有しながら、市民の生活を支える公共交通ネットワークの維持・確保に向け、行政・交通事業者・市民が一体となって、より適切な路線及びサービスの提供に取り組み、本計画の着実な推進を図ります。

本市においては、地域公共交通のマネジメントは、行政がリーダーシップをとりつつ、市民、交通事業者、長野県や国などの関係機関と連携・調整を行いながら、進めるものとします。

表 5-1　長野市地域公共交通計画でのマネジメント概要

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を図る。	・計画全体の成果を評価し、次期計画に反映する。 ・地域公共交通を取り巻く環境を踏まえ、地域公共交通のあり方や公共交通体系の見直しにより持続可能な公共交通を実現する。
内容及び主な実施項目	○個別施策・個別路線のモニタリング ・路線やサービスの利用状況の把握 ・運行改善策の検討 ・利用環境整備、利用促進事業の進捗管理 ・評価・検証・改善	○全市的な視点からのマネジメント ・地域公共交通全体のあり方の検討 ・人口動態や担い手確保の推計を見据えた持続可能性視点からのマネジメント ・人口減少・担い手不足の状況把握・将来推計 ・利用状況・地域特性、路線種を考慮した収支率・利用率に応じた路線再編・運行形態の見直しによる省人化・効率化の進捗管理 ・公共交通サービス維持困難地域での代替交通検討（地域主体公共ライドシェア等）
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 5-2 短期的なマネジメントサイクル



※なお、中長期的なマネジメントに関しては、次期交通計画の策定を想定して中期を 3-5 年、長期を5-10 年と見据えた上で取り組んでいきます。

2. 評価指標

(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。

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（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 人/日（令和6年度）	34,000 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 人/日（令和6年度）	7,000 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、豊野駅の 1 日あたり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 人/日（令和6年度）	14,000 人/日	長野電鉄利用実績による 長野駅、市役所前駅、権堂駅、善光寺下駅、本郷駅、桐原駅、信濃吉田駅、朝陽駅、附属中学前駅、柳原駅の 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 千人（令和6年度）	5,400 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%（令和8年度）	87.0%	交通政策局による集計
	■		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%（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		21.7%（令和8年度）	25.0%	利用者アンケート調査による
		■	普段の移動で主に公共交通を利用する者の割合		7.6%（令和8年度）	8.0%	市民アンケート調査による
		■	ICカードの利用率		76.2%（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 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 回/人（令和6年度）	130 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

(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。

表 5-4 公共交通の収支、公的負担に関する目標値

目標※			評価指標	現状値	目標値（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※（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	31.5%（令和7年度）	32.0%	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。

3. モニタリング

(1) バス路線のモニタリング

短期的な地域公共交通マネジメントの中心になるのは、「施策1：公共交通のネットワーク再構築・運行」における各路線の評価、見直しです。

市が関与するバス路線、交通事業者が運行する民間バス路線では、評価手法が異なるため、それぞれの手法について以下に記載します。

1) 市が関与するバス路線のモニタリング手法

市が関与するバス路線に対する路線評価は以下のように実施します。

表 5-5 市が関与するバス路線のモニタリング手法

項目	短期的なマネジメント
対象路線の抽出	・前年の利用実績等※1から毎年度改善が必要な路線を抽出 ※1：地域の状況（地域におけるバス交通の必須性／公共性・公益性）など質的な基準も勘案の上、見直し対象路線を抽出する。
見直し内容	・見直し基準となるデータを整理した後、路線関係者※2と共有データに基づき、関係者内で改善案を検討 ※2：住民自治協議会、交通事業者、行政などを想定。路線によって関係者が異なるため、路線毎に設定
見直し方法	・見直し期間：地域の実情に応じて、検討期間、見直し案実施時期を決定

2) 民間バス路線のモニタリング手法

民間バス路線は交通事業者が主体となって運行・改善を行うものですが、本市の公共交通ネットワークを構成する重要な路線です。

このため、協議会において利用状況や今後の見通し等を定期的に共有し、公共交通ネットワーク全体の最適化及び持続的な維持・確保に向けた協議を行います。

(2) その他の事業のモニタリング

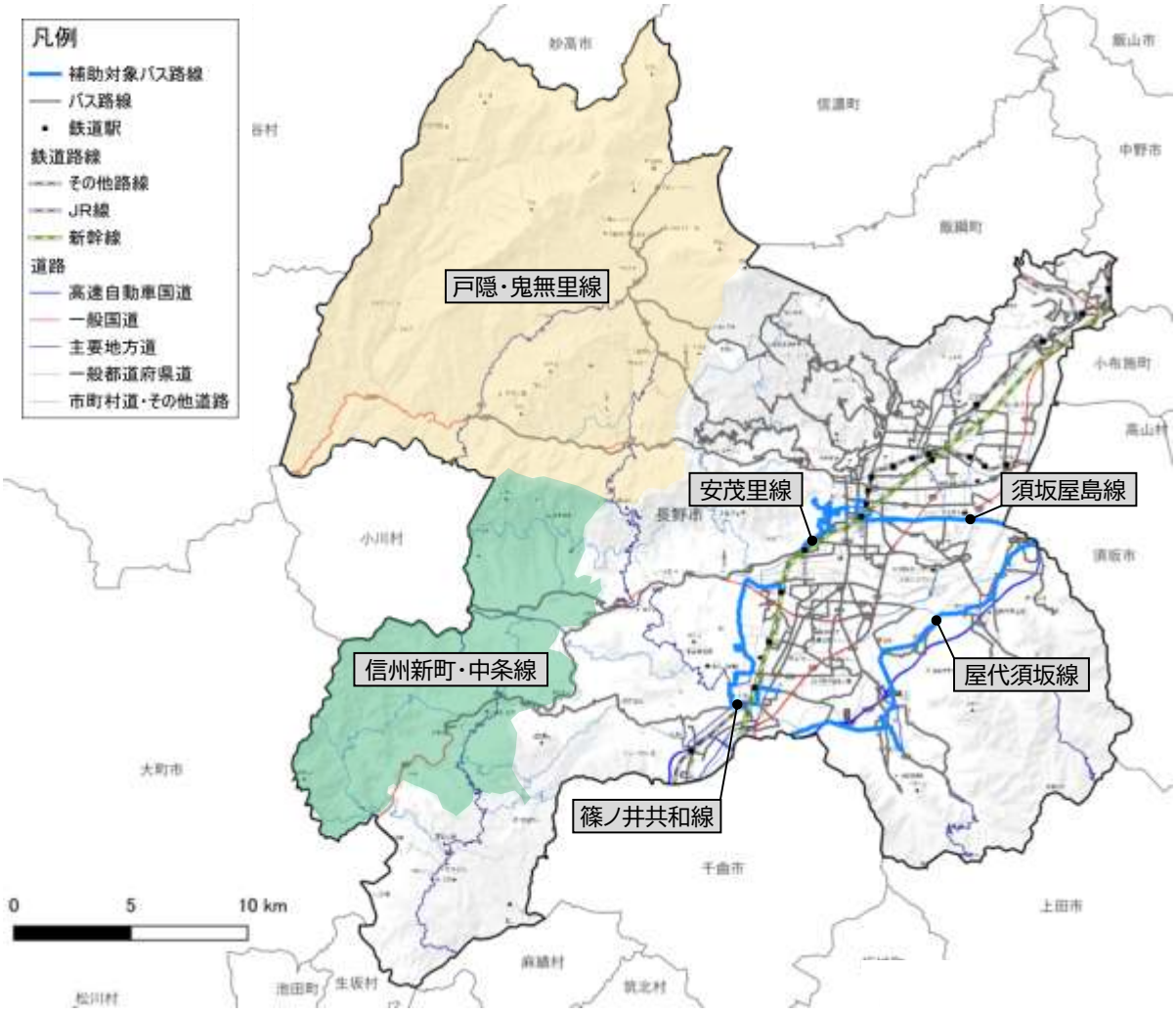
施策2～4における事業については、事業毎に目的、実施方法、成果、目標（目標値）を設定し、年次事業計画に盛り込みます。この年次事業計画に記載される目標の達成状況の評価を行い、その結果を踏まえ改善案を導出するものとします。

評価は市が実施する事業については確実に行い、市以外の主体の実施事業については、必要に応じて評価を行うものとします。

4.財源・支援制度

(1) 地域公共交通における位置付け・役割

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・役割は以下のとおりです。



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 5-1 国庫補助制度を活用しているバス路線図

表 5-6 補助系統の地域公共交通における位置付け・役割

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** ・屋代須坂線 ・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 (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** ・安茂里線 ・篠ノ井共和線 ・戸隠・鬼無里線 ・信州新町・中条線	地域内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 (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

(2) 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

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・役割は以下のとおりです。

1) 幹線

事業許可区分 ： 一般乗合旅客自動車運送事業(道路運送法第 4 条)
運行形態　　： 路線定期運行

表 5-7 幹線補助系統の地域公共交通における位置付け・役割

系統		運行経路			実施主体	備考
		起点	経由地	終点		
D広域幹線	屋代須坂線	屋代駅 (千曲市)	松代・若穂 (長野市)	須坂駅 (須坂市)	長野県・須坂市・千曲市・長野市	地域間幹線
	須坂屋島線	長野駅 (長野市)	市役所前周辺 (長野市)	須坂駅 (須坂市)	長電バス	地域間幹線

2) 支線

事業許可区分 ：
・ 安茂里線、篠ノ井共和線 ： 一般乗合旅客自動車運送事業(道路運送法第 4 条)
・ 戸隠・鬼無里線、信州新町・中条線 ： 自家用有償旅客運送(道路運送法第 78 条第 2 号)
運行形態 ： 路線定期運行、区域運行

表 5-8 フィーダー補助系統の地域公共交通における位置付け・役割

系統		運行地域	実施主体	補助事業の活用
G地域内輸送	安茂里線	中心市街地と安茂里地区を結ぶ支線	長野市	ﾌｨｰﾀﾞｰ補助
	篠ノ井共和線	篠ノ井拠点と共和地区を結ぶ支線	長野市	ﾌｨｰﾀﾞｰ補助
	戸隠・鬼無里線	交通結節点と中山間地域(戸隠・鬼無里地区)を結ぶ支線	長野市	ﾌｨｰﾀﾞｰ補助
	信州新町・中条線	交通結節点と中山間地域(信州新町・中条地区)を結ぶ支線	長野市	ﾌｨｰﾀﾞｰ補助

第二次長野市地域公共交通計画
令和9(2027)年4月
長野市

長野市　企画政策部　交通政策局
〒380-8512
長野市大字鶴賀緑町 1613 番地
電話　026-224-5012