

# 長野市地域公共交通計画 (案)

令和4年7月

長野市



# 目 次

第 1 章 はじめに.....	1
1. 計画策定の背景と目的.....	1
2. 公共交通ビジョンの継承.....	2
3. 計画の区域.....	3
4. 計画の期間.....	3
5. SDGs との関係.....	3
第 2 章 関連計画の整理.....	4
1. 関連計画と公共交通計画の関係性の全体像.....	4
2. 長野市が目指す集約型都市構造の概要及び公共交通整備の方向性.....	5
(1) 「拠点」と軸による都市の形成.....	5
(2) 都市計画区域における「拠点」整備の考え方.....	7
(3) 関連計画が求める地域公共交通の考え方.....	8
(4) 上位計画等における地域公共交通整備・維持の方向性のまとめ.....	8
(5) 上位計画における公共交通整備の考え方と現状の整備状況の比較.....	9
第 3 章 地域及び公共交通の現状と課題.....	11
1. 地域概況と人口.....	11
(1) 地勢.....	11
(2) 施設立地.....	12
(3) 人口分布.....	13
(4) 人口の推移と将来推計.....	14
(5) 将来推計による人口分布の変化.....	15
(6) まとめ.....	16
2. 市民の移動実態（パーソントリップ調査再分析結果）.....	17
(1) 市民のトリップ数.....	17
(2) 移動の目的.....	18
(3) 移動方向と移動量.....	18
(4) 代表的交通手段.....	21
(5) 時間帯別の移動量の発生状況.....	22
(6) 公共交通で賅われている移動の推計.....	23
(7) 免許、自動車の保有.....	24
(8) まとめ.....	25
3. 公共交通の運行状況.....	26
(1) 本市の公共交通網.....	26
(2) 公共交通のカバー圏域.....	28
(3) 公共交通のサービスレベル.....	29

(4) 公共交通の利用者数と収支.....	30
(5) まとめ.....	34
<b>4. バス利用者の利用状況（ICカードデータ分析）.....</b>	<b>35</b>
(1) 実利用者数と延べ利用者数との推移.....	35
(2) 年代別延べ利用者数（無記名式一般カード利用分、記録不備データを除く）..	36
(3) 年代別・利用種別利用者数（無記名式一般カード利用分、記録不備データを除く）	37
(4) 利用頻度.....	38
(5) 路線別 IC カード利用者数.....	39
(6) まとめ.....	41
<b>5. 観光客の移動実態.....</b>	<b>42</b>
(1) 本市までの交通手段.....	42
(2) 市内の交通手段.....	42
(3) 公共交通で訪れた観光客の行き先.....	43
(4) まとめ.....	43
<b>6. 現状の整理による公共交通政策の方向性.....</b>	<b>44</b>
(1) 現状と課題のまとめ.....	44
(2) 公共交通政策の方向性.....	47
<b>第4章 地域公共交通計画.....</b>	<b>50</b>
1. 本計画における公共交通のあり方.....	50
2. 公共交通再整備・維持に関する原則的な考え方.....	51
3. 公共交通再整備・維持に関する各主体の役割.....	51
(1) 行政の役割.....	51
(2) 交通事業者の役割.....	51
(3) 市民の役割.....	51
4. 公共交通の再整備・維持の方針.....	52
5. 再整備する地域公共交通の体系.....	54
(1) 公共交通体系と担う移動.....	54
(2) 路線種別毎の再整備・維持方針.....	56
<b>第5章 地域公共交通再整備・維持に関する事業.....</b>	<b>58</b>
1. 計画全体の目標値.....	58
(1) 公共交通の利用に関する目標.....	58
(2) 公共交通の収支及び公的負担に関する目標値.....	59
2. 事業一覧.....	60
3. 事業の詳細.....	61
(1) 公共交通のネットワーク再構築及び運行.....	61
(2) 運行環境の整備・利便性向上.....	70
(3) 利用促進・啓発の実施.....	73

4. 事業の実施スケジュール .....	76
5. 地域公共交通のマネジメントに対する考え方 .....	77
(1) 地域公共交通のマネジメント体制 .....	77
(2) マネジメントの内容 .....	77
(3) マネジメントサイクル .....	77
(4) バス路線評価の詳細（施策1に対する評価手法） .....	78
(5) その他の事業の評価手法（施策2～4に対する評価手法） .....	79

# 第1章 はじめに

## 1. 計画策定の背景と目的

本市は平成 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。平成 29 (2017) 年には交通ビジョンの将来像を踏まえ、形成すべき公共交通網を明らかにして、その実現を図る「長野市地域公共交通網形成計画」(以下、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。しかし、地域公共交通を維持するための市の負担は増加し、利用は減少してきていることから、さらなる見直しの必要性が増しています。

このような中、国は、公共交通が地域の暮らしを支えていけるようにするため、令和 2 (2020) 年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正(以下、改正地活法という)し、市町村がより主体的に地域公共交通を見直し、それを「地域公共交通計画」としてとりまとめていることを求めています。

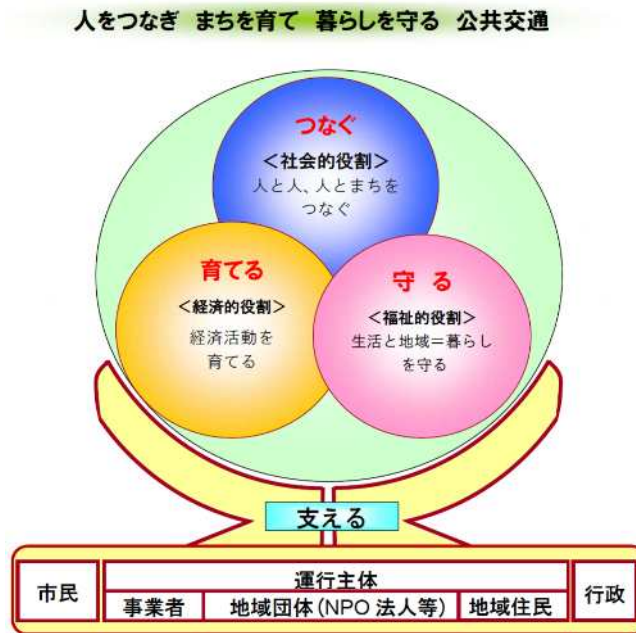
本市では、市が関与するバス及び事業者の自主路線のあり方を再考するとともに、目指すまちの形成に寄与し、バランスのとれた地域公共交通網を実現するため、長野市地域公共交通計画(以下、本計画という)を策定します。

## 2. 公共交通ビジョンの継承

本計画の上位計画に当たる公共交通ビジョンは、令和6（2024）年度に終了します。

そこで、本計画は、公共交通ビジョンの終了後、本計画を本市の公共交通分野の最上位計画と位置づけ、公共交通ビジョンに示される公共交通の将来像、方向性を引き継ぐものとします。なお、次期公共交通計画においては将来像などの見直しを行うものとします。

図表 1 公共交通ビジョンに示される公共交通の将来像、方向性・役割



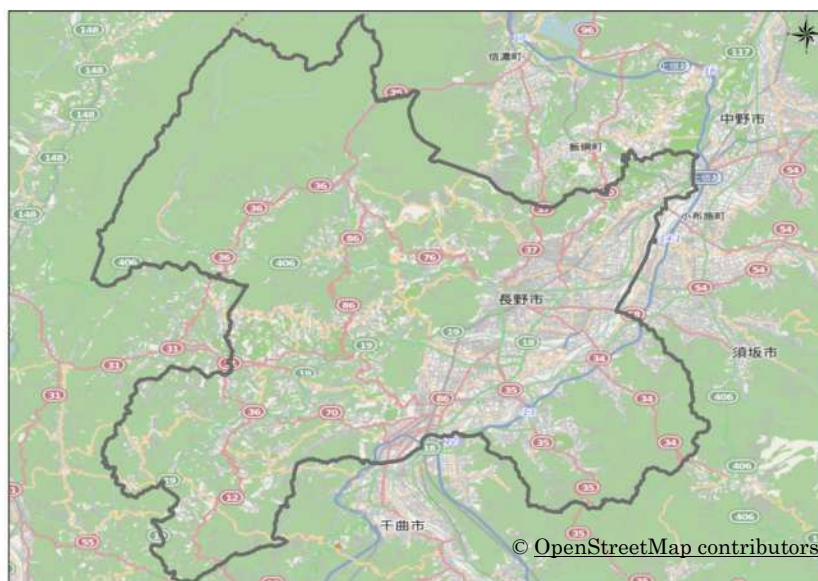
●将来像	人をつなぎ まちを育て 暮らしを守る 公共交通
●方向性	公共交通を市民主体で支える意識に変えていく必要性 少子高齢化・人口減少に対応した公共交通の再構築
●守る:機能	交通不便者でも日常生活が送れるよう市民の生活・地域を守る
●育てる:機能	交流促進を図ることで本市の経済活動を育てる
●支える:維持方針	市民・運行主体・行政の協働により公共交通を支える

### 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（須坂市、千曲市、飯綱町、小川村）と連携しながら事業を実施します。

図表 2 計画の区域



### 4. 計画の期間




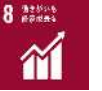



本計画の期間は令和 4（2022）年度から令和 8（2026）年度までの 5 年間とします。なお、本計画を見直す必要が生じた場合には、適宜見直しを行います。

### 5. SDGs との関係

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。

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。

図表 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



## 第2章 関連計画の整理

地域公共交通は都市基盤であるため、本市の様々な計画と関連しています。本章では、本市の他の関連計画において定められている公共交通の役割を整理します。

### 1. 関連計画と公共交通計画の関係性の全体像

本市における地域公共交通政策は、「第五次長野市総合計画 後期計画」において、「集約型都市構造の形成（コンパクトなまちづくり）」及び「都市構造と一体化した公共交通の構築（まちづくりと一体となった公共交通）」という大きな方針が定められています。

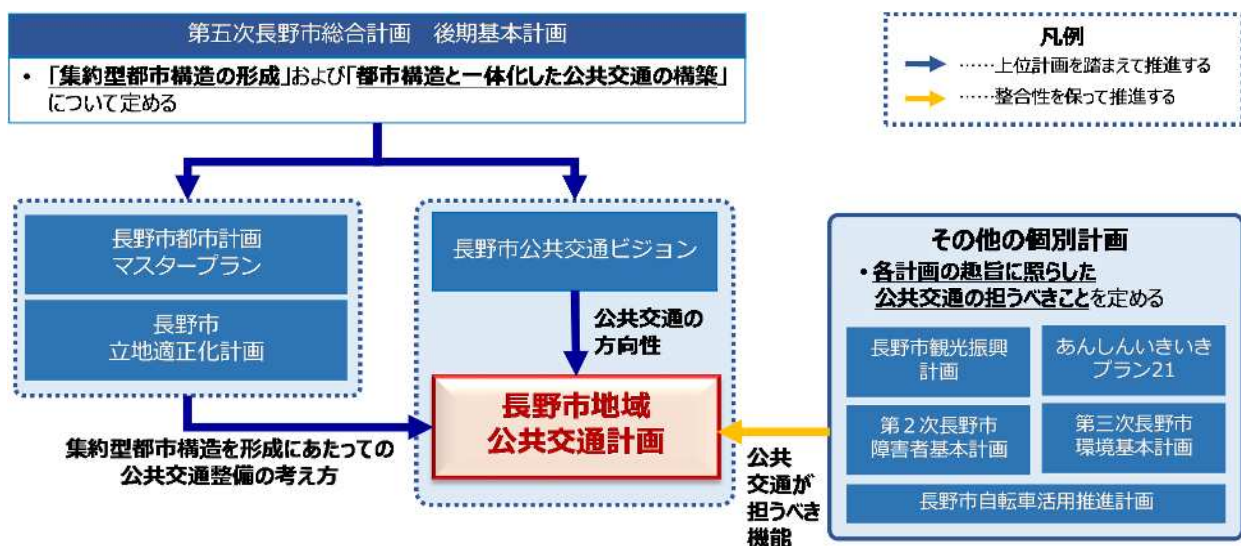
「長野市都市計画マスタープラン（以下、都市計画マスタープランという）」及び「長野市立地適正化計画（以下、立地適正化計画という）」では、本市の目指す都市構造が示されており、地域公共交通はこの都市構造と連携した公共交通ネットワークを確保（担保）することが求められます。

また、「長野市公共交通ビジョン」では、「第五次長野市総合計画 後期計画」と同様に「集約型都市構造の実現に資する公共交通の形成」が方針として定められている他、「地域公共交通の維持」に対する考え方を定めています。

この他、個別計画においてもそれぞれの計画の趣旨に照らした「公共交通に求められている機能」が示されています。関連計画と本計画との関係性を図表 4 に示します。

これら上位計画に示されている方針を踏まえた、地域公共交通の整備方針を定める他、個別計画において公共交通に求められている機能の実現を図ります。

図表 4 本計画と関連計画の全体像



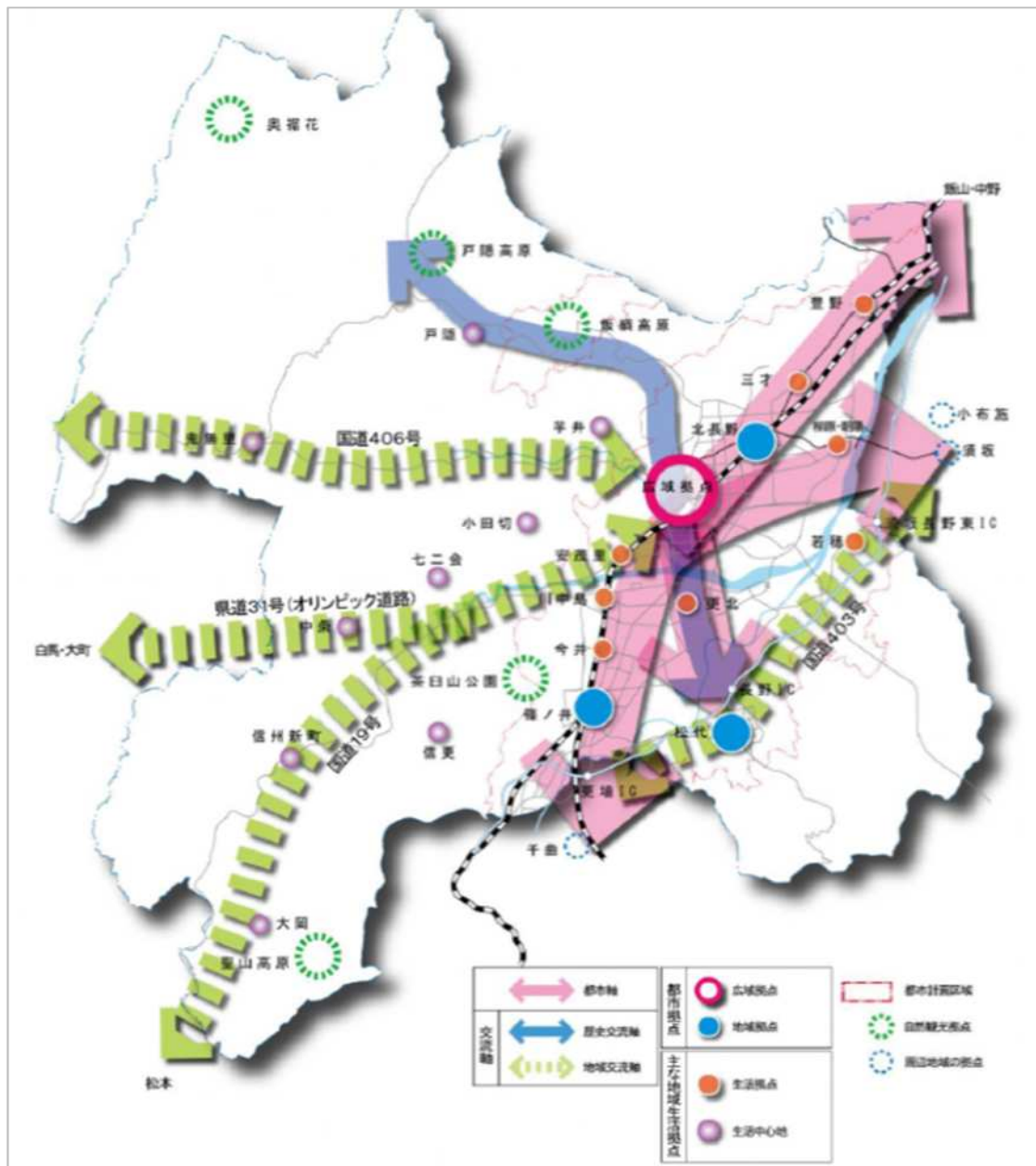
## 2. 長野市が目指す集約型都市構造の概要及び公共交通整備の方向性

都市計画マスタープラン及び立地適正化計画に示されている、集約型都市構造を形成するために必要な公共交通の整備の考え方を整理します。

### (1) 「拠点」と軸による都市の形成

本市は、人口や都市機能が集約した「拠点」とそれら拠点をつなぐ「軸」となって形成する集約型都市構造を目指しています。

図表 5 本市が目指す集約型都市構造



出典：長野市都市計画マスタープラン

「拠点」は、都市機能が集積し市街地の核となる「都市拠点」と地域の生活と密着した「地域生活拠点」の2つに区分しています。

「都市拠点」は、広域都市機能を持つ「広域拠点」と、これに次ぐ都市機能を持つ「地域拠点」に区分しています。

「地域生活拠点」は、都市拠点ほどの機能集積はないものの生活と密着したサービスが集積した「生活拠点」と、中山間地域の集落の中心となる「生活中心地」に分かれます。

図表 6 「拠点」の分類と機能

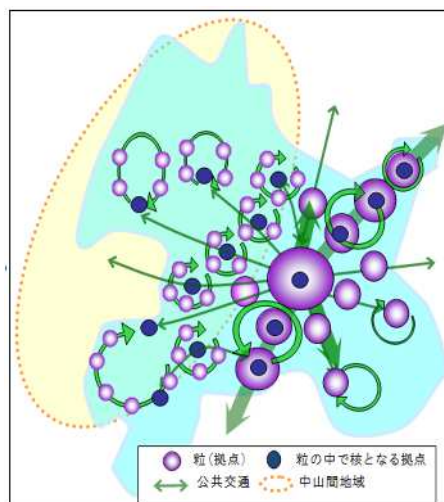
都市拠点・都市軸		集積する機能や拠点の利用イメージ
都市拠点	広域拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長野地区中心市街地を中心とした高次の広域的都市機能(市や長野県に唯一もしくは、北信エリアなど広域生活圏に一つあるような機能)が集積する拠点</li> <li>・鉄道やバスを利用し、市内全域及び近隣市町村からアクセスされる</li> </ul>
	地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内いくつかの地区の中心となり、広域拠点に次ぐ都市機能が集積する拠点</li> <li>・地域の自然・歴史・文化を活かした生活と交流のための都市機能が集積する</li> <li>・日常生活に必要な買い物やサービスを受けるためには、中心市街地(広域拠点)まで行かなくても事足りる</li> </ul>
地域生活拠点	生活拠点 (市街化区域内)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市拠点のような集積はないが、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都市機能の集積・維持する地域の中心地</li> </ul>
	生活中心地 (市街化調整区域 又は都市計画区域)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歴史的に形成されてきた平地部や中山間地域の集落の中心地区(中山間地域等の小さな拠点など)</li> <li>・生活と密着した地域コミュニティの核</li> </ul>

(以上に加え、特色ある自然環境などで広域的に来訪者を集めるエリアを「自然環境拠点」と定めています)

出典：長野市都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランでは、「都市拠点」同士は「都市機能の集積と連携を確保する」ために、「都市拠点」と「地域生活拠点」は「都市機能の連携や広域的な観光ネットワークの形成を高める」ために道路や公共交通等で接続するとしています。さらに長野市公共交通ビジョンでは、「地域生活拠点」とその周辺をつなぎ、地域生活の足を確保することが方針として示されています(図表 7参照)。

図表 7 「拠点」をつなぐ公共交通のイメージ



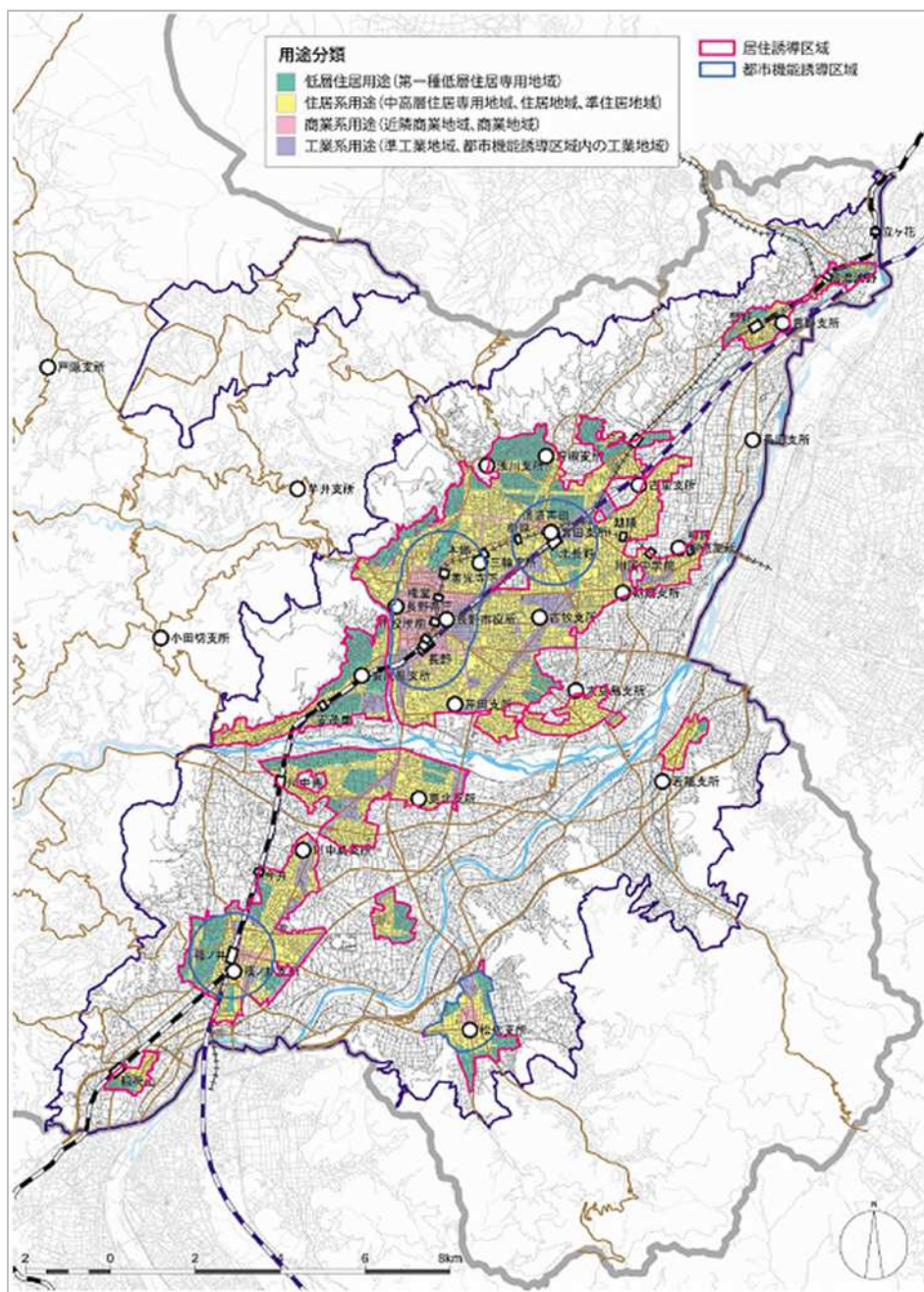
出典：長野市公共交通ビジョン

## (2) 都市計画区域における「拠点」整備の考え方

立地適正化計画では都市計画区域内における「都市拠点」に医療・福祉・教育等の都市機能を集約する「都市機能誘導区域」を定めています。また、同区域を包含し、市民の生活サービスやコミュニティの持続性を確保するエリアを「居住誘導区域」と定めています。

居住誘導区域内では、「都市機能誘導区域」への良好な移動環境を構築するとともに、利便性向上に向けたバリアフリー化やICT活用等により、まちの魅力を高めていくことが示されています。

図表 8 居住誘導区域と都市機能誘導区域



出典：長野市立地適正化計画

### (3) 関連計画が求める地域公共交通の考え方

他の個別計画においても公共交通に対して以下の整備・維持の考え方や機能が示されています（図表 9）。

図表 9 個別計画が地域公共交通に求めている整備・維持の考え方及び機能

計画	主な内容
長野市観光振興計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>●機能</li> <li>・環境への負荷が低い旅行スタイルへの転換を促進する</li> <li>・キャッシュレス決済への対応やMaaSを導入し、観光客が快適に移動できる</li> </ul>
あんしんいきいきプラン21	<ul style="list-style-type: none"> <li>●機能</li> <li>・高齢者を含む交通弱者の移動手段の提供</li> <li>・バリアフリー環境の整備等、安心かつ便利に利用できる</li> <li>・公共交通機関との調整等を通じた住民主体の移動支援サービス活動の提供</li> </ul>
第2次長野市障害者基本計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>●機能</li> <li>・車両や停留所のバリアフリー化などにより、障害者等が日常生活に欠かせない移動ができる</li> </ul>
第三次長野市環境基本計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>●整備・維持方針</li> <li>・公共交通の整備と確保</li> <li>・モビリティ・マネジメントの実施</li> </ul>
長野市自転車活用推進計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>●機能</li> <li>・自転車と公共交通と組み合わせた通勤・通学移動ができる</li> </ul>

### (4) 上位計画等における地域公共交通整備・維持の方向性のまとめ

以上を踏まえ、集約型都市構造の実現に資する地域公共交通を整備するための方針を図表 10 にまとめます。

図表 10 上位計画における地域公共交通の整備方針等

方針	内容	
整備にかかる方針	都市軸の形成に関わる地域公共交通の整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市拠点と都市拠点を接続する</li> <li>・都市拠点と生活拠点、生活中心地を接続する</li> </ul>
	都市機能誘導区域における整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能誘導区域内の公共交通の充実を図る</li> <li>・都市機能誘導区域と居住誘導区域とを利便性高く接続する</li> <li>・居住誘導区域内の公共交通の利用環境を充実させる</li> </ul>
	地域生活拠点における整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域生活の足を確保する</li> </ul>
維持にかかる方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民、運行主体、行政の3者の協力体制によって地域公共交通を維持する</li> </ul>	

また、関連計画に示される公共交通に求められる機能は以下の3点に集約されます。

機能1：交通不便者においても安心して生活していける足の確保

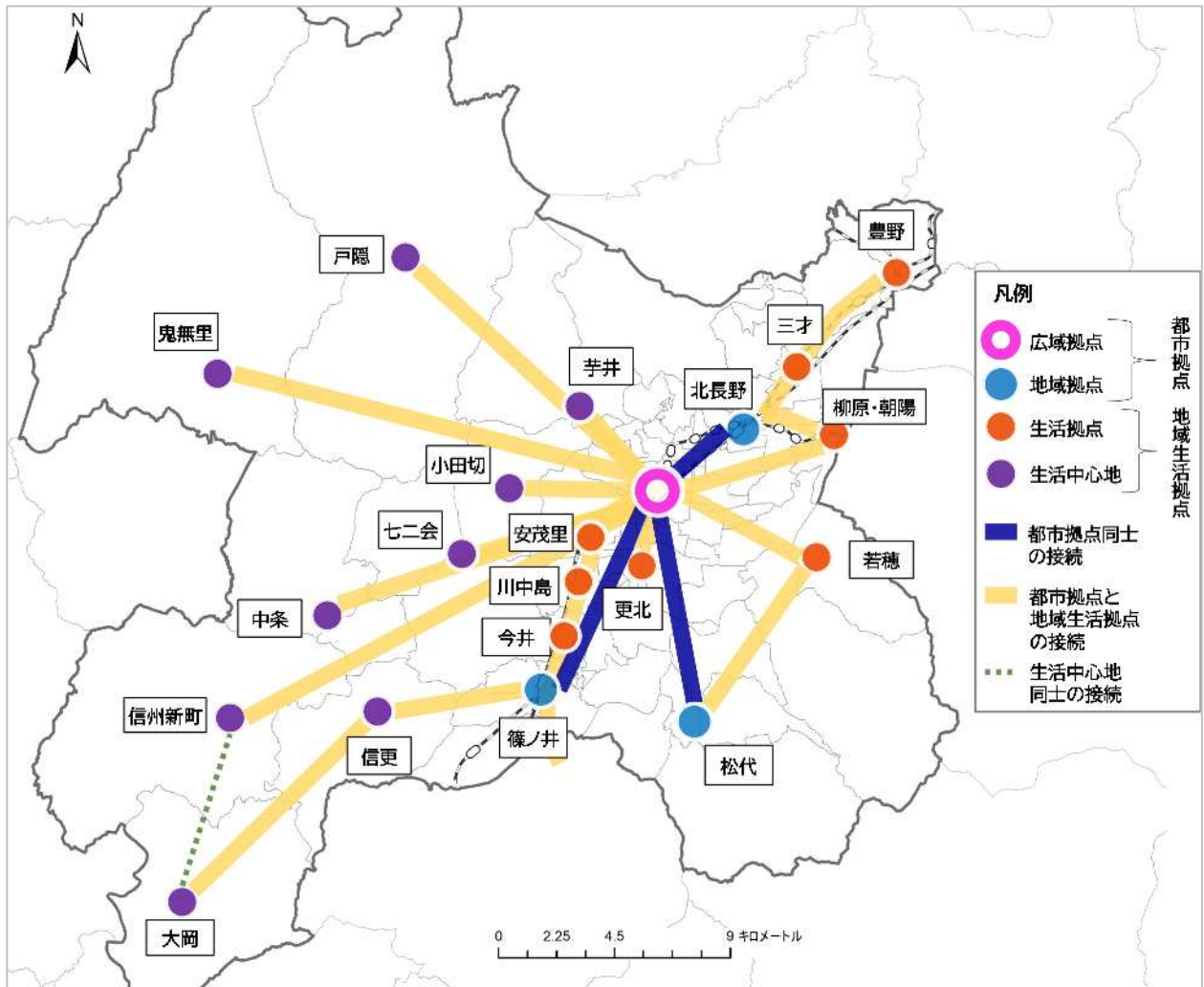
機能2：住民主体の移送サービスとの連携

機能3：観光客など来訪者に対する交流促進のための移動手段の提供

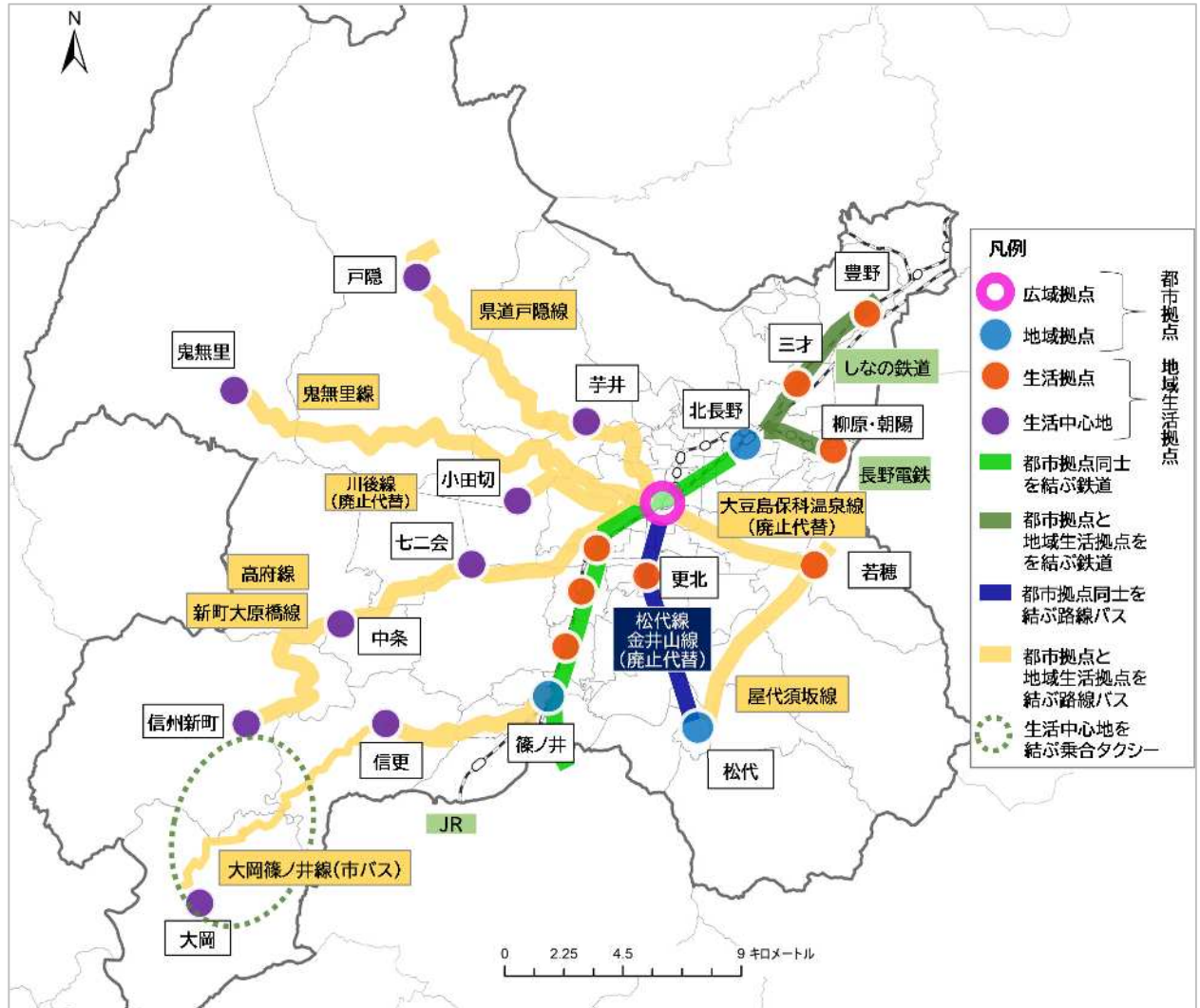
(5) 上位計画における公共交通整備の考え方と現状の整備状況の比較

上位計画で求められている「都市拠点」「地域生活拠点」の接続を図表 11 にまとめます。  
 図表 12 に示した現状の公共交通網をみると上位計画に基づいた公共交通の整備が概ね行  
 われています。

図表 11 求められる「拠点」の接続



図表 12 「拠点」の接続と現行の公共交通網の対応



## 第3章 地域及び公共交通の現状と課題

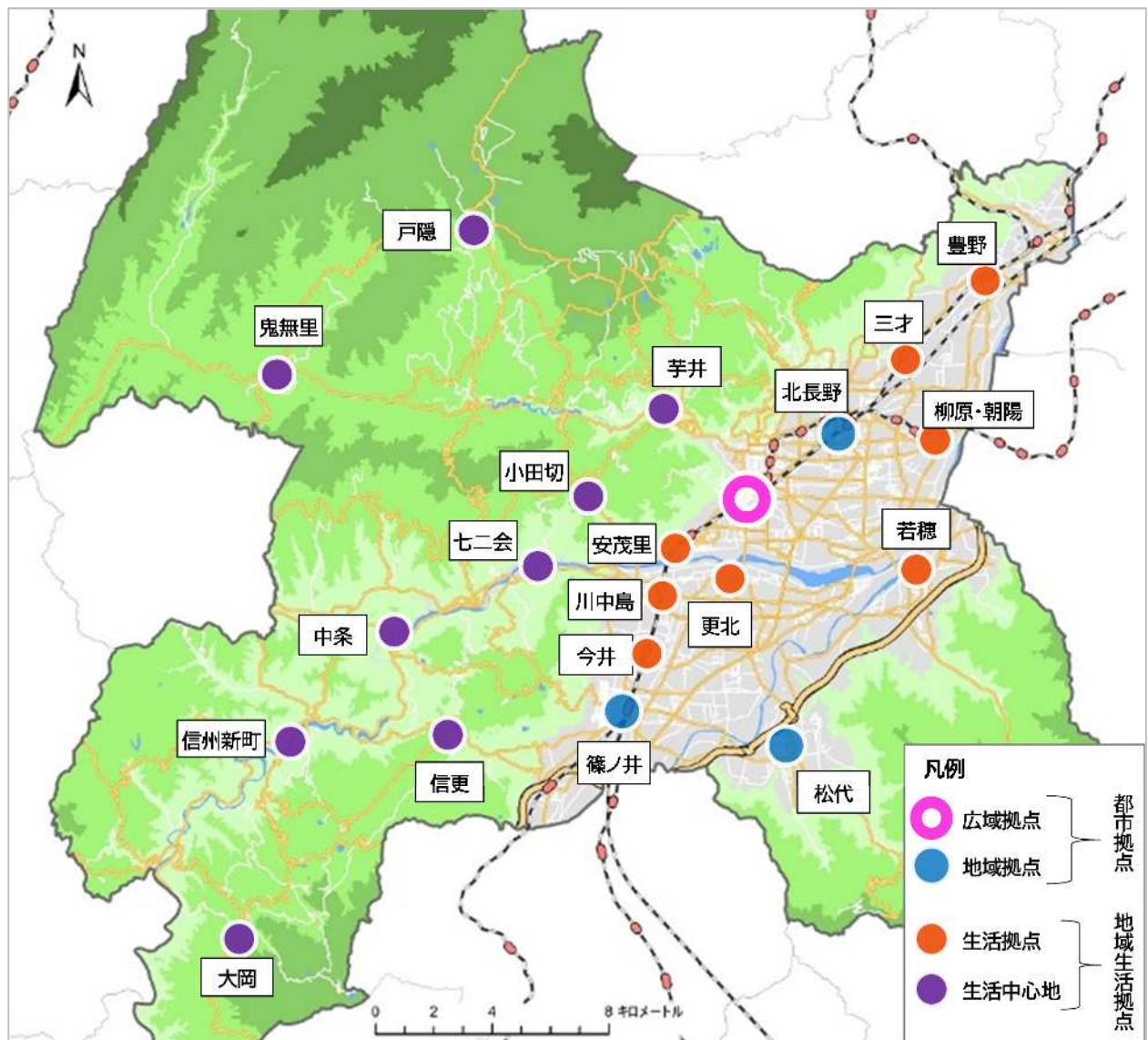
本章では、各種統計や調査、ICカードの利用データを集計した結果などから公共交通やそれを取り巻く環境、市民の移動を整理します。

### 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。

図表 13 本市の地勢

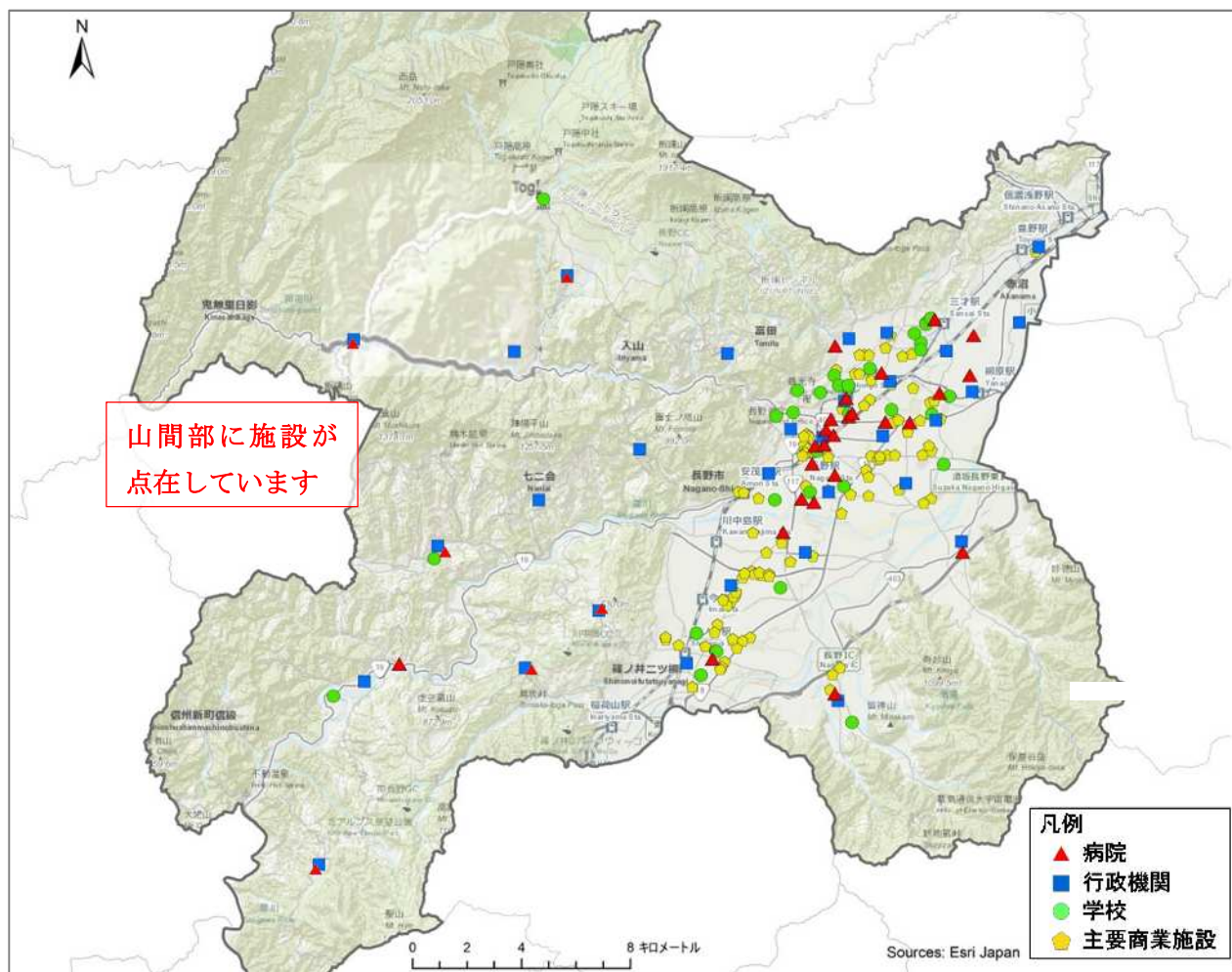




## (2) 施設立地

総合病院、学校や商業施設などの主要な施設の多くは、長野駅周辺に集中的に立地しています。加えて北長野駅、篠ノ井駅周辺、鉄道沿線に一定の集積がみられます。一部西部の山間地にも学校や病院などの施設が点在していますが、主に、地域の住民が利用する施設になっています。

図表 14 市内の施設立地



出典：国土交通省 国土数値情報

### 公共施設分類一覧

病 院：病院・国保診療所

行政機関：県庁・地方事務所・市役所・支所

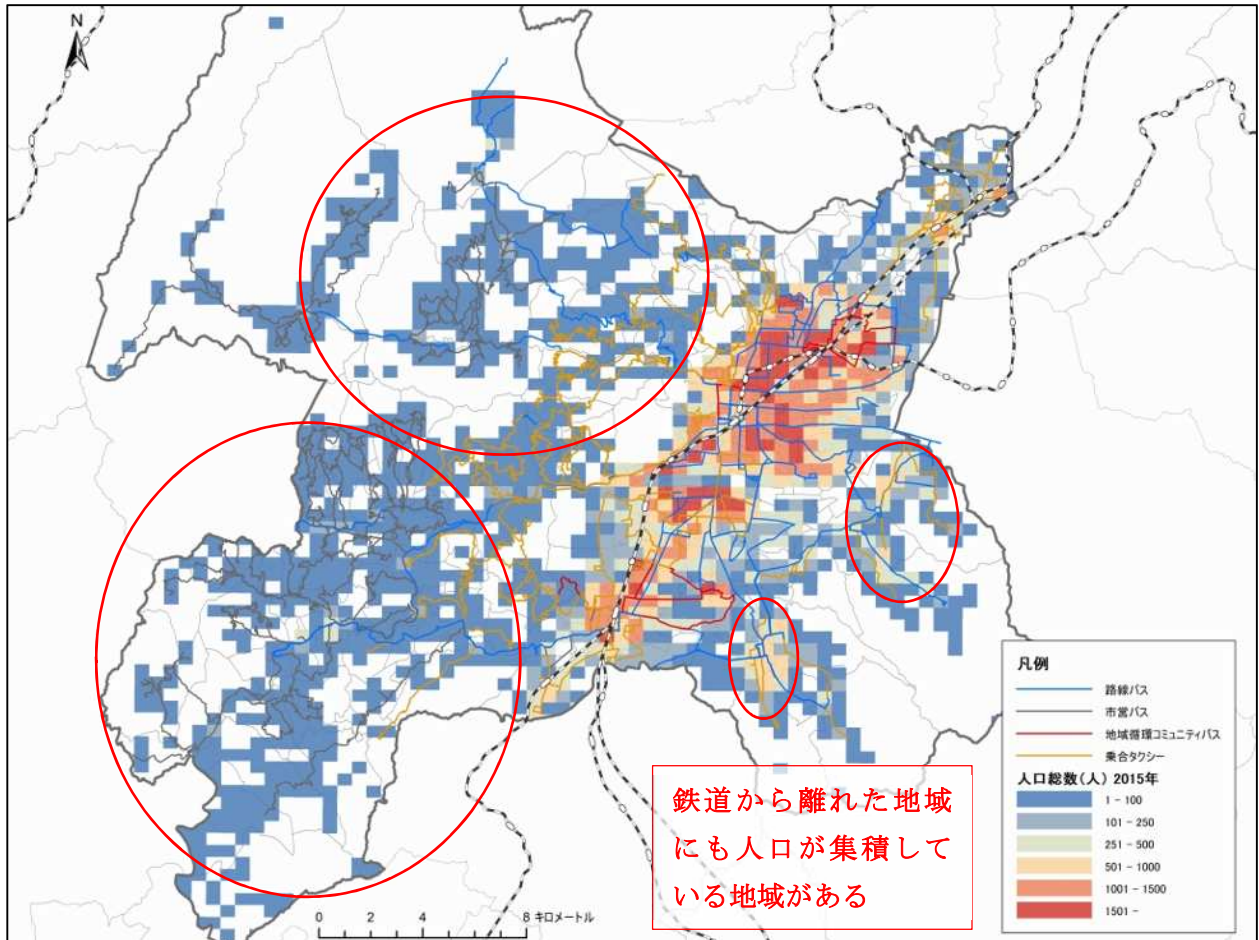
学 校：高等学校・高等専門学校・短期大学・大学・特別支援学校（盲学校・ろう学校・養護学校）

主要商業施設：店舗面積が1,000㎡を超える商業施設

### (3) 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、鉄道沿線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、広範囲に人口が分布している状況になっています。

図表 15 人口分布



出典:平成 27 年国勢調査

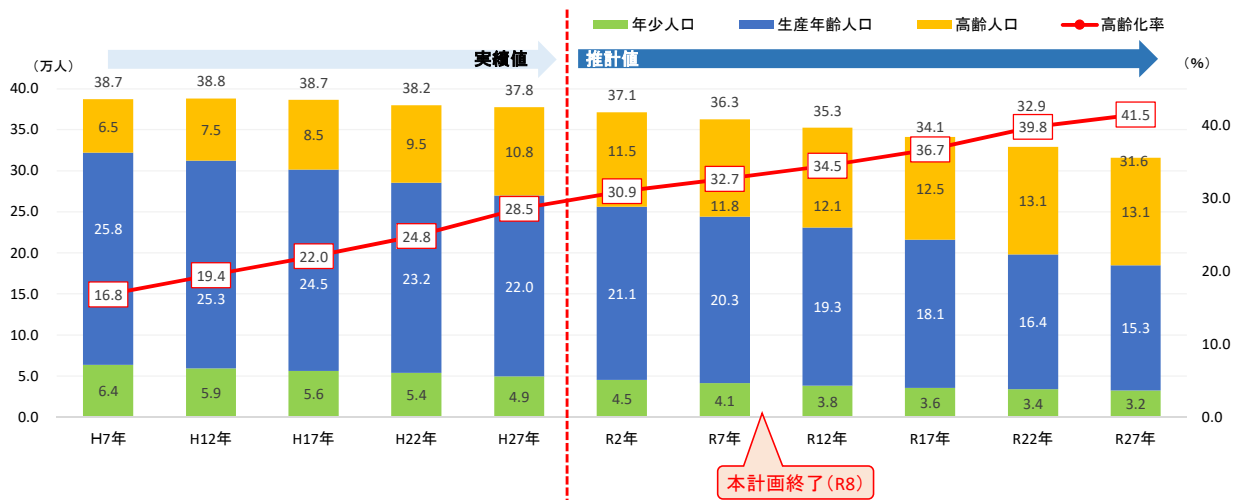
#### (4) 人口の推移と将来推計

本市の人口は、平成 12 (2000) 年の 387,911 人をピークに減少に転じており、今後も減少すると推計されています。本計画終了年次である令和 8 (2026) 年度ごろには、36 万人程度まで減少することが見込まれています。

年齢 3 区分でみると、年少人口、生産年齢人口は減少しますが、高齢人口は増加します。高齢化率は、令和 27 (2045) 年に 41.5% まで上昇すると推計されています。

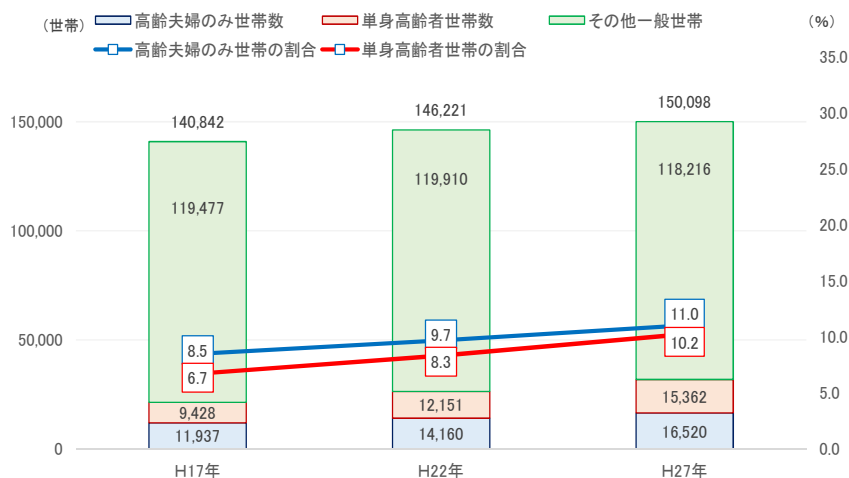
世帯数の推移を見ると (図表 17) 高齢夫婦のみ世帯<sup>1</sup>、単身高齢者世帯数、割合ともに増加が続いており、今後の人口推計を踏まえると高齢夫婦のみ世帯、単身高齢者世帯数も増加が予測されます。世帯員の高齢化、単身化により家族送迎に頼れなくなるなど、公共交通を必要とする市民が一定数発生する可能性があります。

図表 16 本市の人口の推移と将来人口推計



出典：実績値 (平成 27 年度まで)：国勢調査、推計値：(令和 2 年度以降)：国立社会保障人口問題研究所

図表 17 本市の世帯数の推移



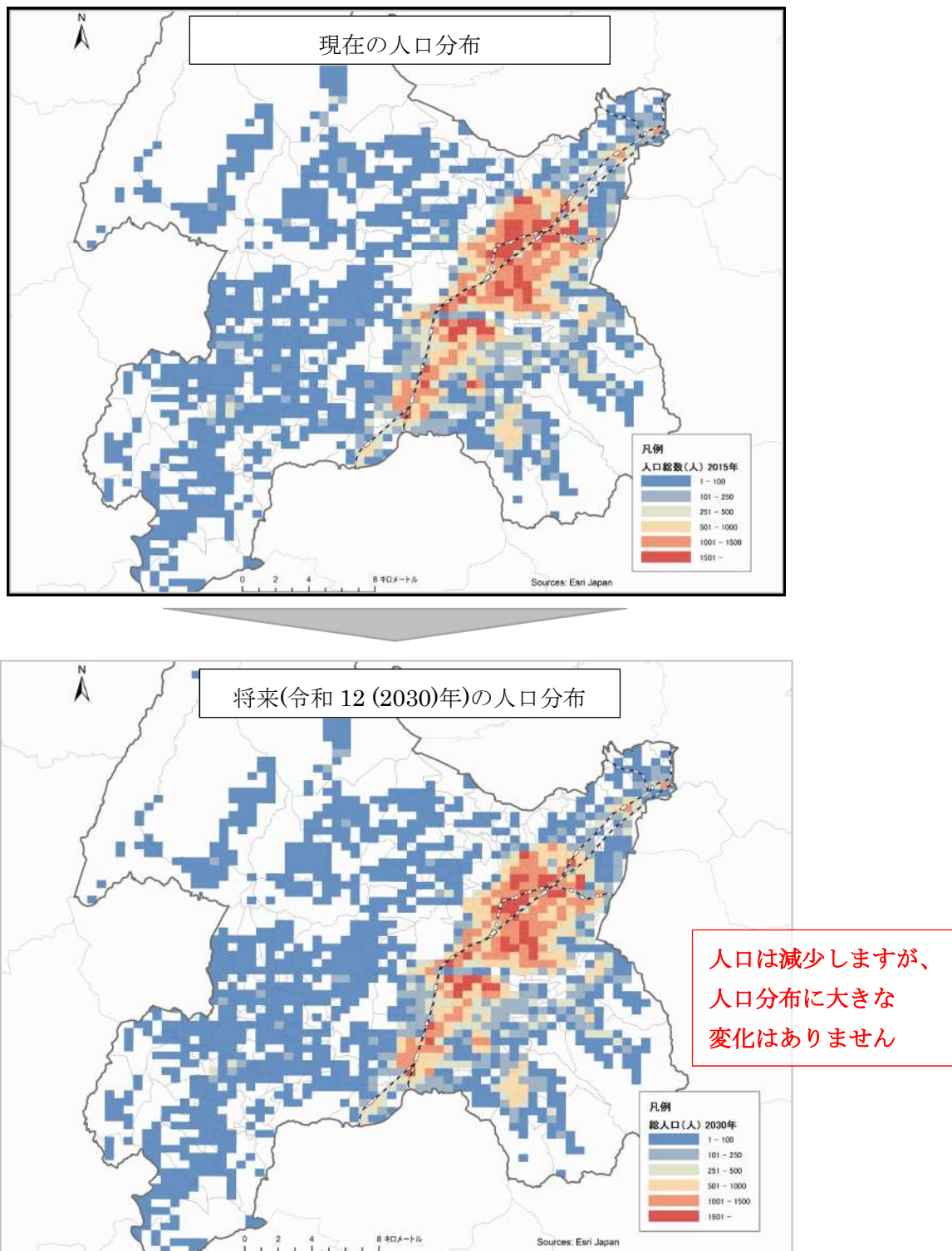
出典：国勢調査

<sup>1</sup> 高齢夫婦のみ世帯：ここでは夫、妻共に 65 歳以上の夫婦のみで構成されている世帯とした

### (5) 将来推計による人口分布の変化

図表 18 は平成 27 (2015) 年国勢調査の 500m メッシュにおける人口分布と、それをもとに国土交通省が推計した将来の人口分布です。令和 12 (2030) 年の人口分布は、平成 27 (2015) 年と概ね変わらず、平坦部だけでなく中山間地域にも人口が分布し続けることから、少ない移動需要に効率的に対応していくことが求められます。

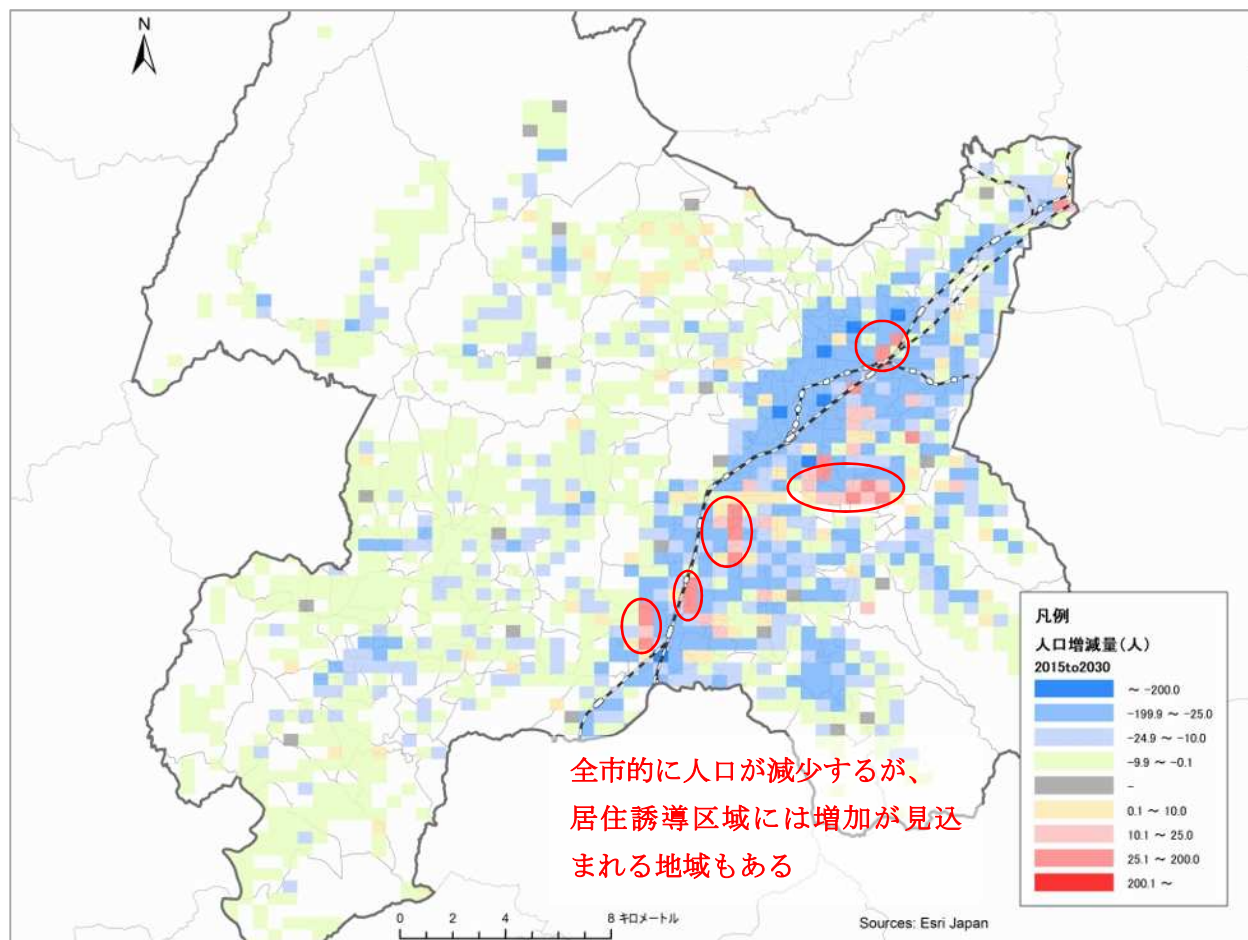
図表 18 平成 27 (2015) 年→令和 12 (2030) 年人口分布の比較



出典:平成 27 年は国勢調査、令和 12 年は国土交通省推計

メッシュごとの人口の増減量をみると、人口の多い平坦部を中心に全市的に減少する中、川中島、篠ノ井などの居住誘導区域の一部では人口増加が見込まれます。

図表 19 平成 27 (2015) 年→令和 12 (2030) 年の人口増減量



出典：国土交通省推計

## (6) まとめ

- ・ 総合病院、商業施設等の生活関連施設は、平坦部（概ね都市計画区域内）の鉄道沿線に、特に長野駅周辺にそのほとんどが集積しています。市内の全域からこれらの施設への移動が発生します。
- ・ 西部の中山間地域にも一部、学校や病院などがありますが、主に、地域の住民のための施設であり、平坦部の住民が中山間地域の施設へ移動する需要は少ないと推測されます。
- ・ これらの都市構造から中山間地域から平坦部、特に長野駅周辺への移動、平坦部内での移動、各地域の生活拠点の生活を支える公共交通が必要です。
- ・ 人口減少は今後も進むことが見込まれますが、中山間地域における人口分布は現状とあまり変化がないと予測されています。このことから今後も引き続き、中山間地域から平坦部への公共交通を維持していくことが必要です。

## 2. 市民の移動実態（パーソントリップ調査再分析結果）

平成 28（2016）年度に実施された第 3 回長野都市圏パーソントリップ調査<sup>2</sup>（以下、「PT 調査」という）の結果の再分析を行い市民の移動を整理します。

### （1）市民のトリップ数<sup>3</sup>

調査の回答者数は 25,399 人、把握できたトリップ数は 114,639 トリップとなりました。それぞれに拡大係数<sup>4</sup>を乗じ、5 歳以上の長野市民 367,324 人の 836,123 トリップを推計し、分析します。

図表 20 PT 調査結果の総トリップ数（拡大係数摘要結果）

	回答数	⇒		推計総量 (拡大係数摘要結果)
回答者数	25,399 人		PT 調査対象者数 (5 歳以上の長野市民)	367,324 人
トリップ数	114,639 トリップ		総トリップ数	836,123 トリップ

1 人あたりのトリップ数は全体で 2.3 トリップ/人です。年代別にみると、概ね 2.3 トリップ/人前後ですが、80 歳以上は 1.1 トリップ/人と少なくなっています。

図表 21 1 人あたりのトリップ数（推計）

	人数	総トリップ	1人あたり トリップ数
合計	367,324	836,123	2.3
5 - 9 歳	16,287	40,858	2.5
10 - 14 歳	18,586	42,488	2.3
15 - 19 歳	18,638	39,486	2.1
20 - 24 歳	12,985	25,257	1.9
25 - 29 歳	18,493	40,455	2.2
30 - 34 歳	23,254	57,676	2.5
35 - 39 歳	23,049	59,431	2.6
40 - 44 歳	29,822	78,408	2.6
45 - 49 歳	27,845	73,371	2.6
50 - 54 歳	23,876	59,495	2.5
55 - 59 歳	22,901	58,713	2.6
60 - 64 歳	24,126	61,535	2.6
65 - 69 歳	29,745	71,908	2.4
70 - 74 歳	22,218	48,128	2.2
75 - 79 歳	19,405	38,829	2.0
80 歳以上	36,094	40,085	1.1

<sup>2</sup> パーソントリップ調査：どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で移動しているかを把握するための調査です。本計画では、平成 28 年 10 月～11 月に長野都市圏域（長野市、須坂市、中野市、飯山市、千曲市、小布施町、信濃町、飯綱町）の住民を対象に実施された第 3 回長野都市圏パーソントリップ調査結果を再分析しています。

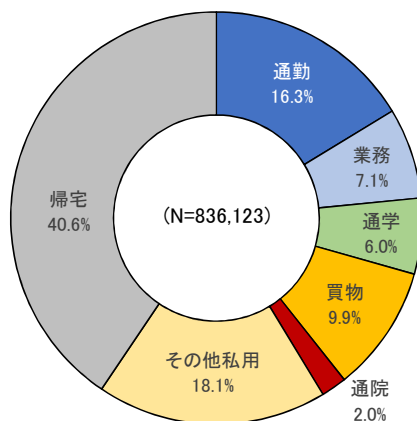
<sup>3</sup> トリップ数：通勤や買物などの目的をもって移動する回数のことです。

<sup>4</sup> 拡大係数：PT 調査の回答が母集団の何人分に相当するのかわを示した数値で、これに乗じることで母集団を推計することができます。

## (2) 移動の目的

すべてのトリップの目的をみると、帰宅、その他私用を除けば、通勤がもっとも高くなっています。次いで買物が続きます。

図表 22 移動目的の割合



## (3) 移動方向と移動量

### 1) 現状の移動実態

全トリップ 836,123 のうち、市内で完結する移動は 730,244 トリップ（以下、「市内トリップ」という）となります（87.3%）。市外への移動は 105,879 トリップ（12.7%）になります。

図表 23 市内/市外のトリップ数

	トリップ数	割合
市内トリップ	730,244	87.3%
市外トリップ	105,879	12.7%
合計	836,123	100.0%

市内トリップについてみると平坦部<sup>5</sup>で発生、完結する移動は 691,648 で、市内トリップ全体の 94.7%になります。平坦部から中山間地域への移動は 9,556 で、1.3%、中山間地域から平坦部への移動は 19,405 で 2.7%、中山間地域内で完結する移動は 9,635 で 1.3% となっています。

図表 24 市内トリップ数の内訳

	トリップ数	割合
平坦部で発生・完結	691,648	94.7%
平坦部→中山間地域	9,556	1.3%
中山間地域→平坦部	19,405	2.7%
中山間地域で発生・完結	9,635	1.3%
市内のトリップ合計	730,244	100.0%

<sup>5</sup> PT 調査では、市内を複数のゾーンに区切って集計している。平坦部にあたるゾーンは「長野駅前」、「南長野」、「三輪」、「吉田」、「長野駅東」、「安茂里」、「長野北」、「長野東」、「芹田大豆島」、「篠ノ井」、「川中島」、「若穂松代」、「豊野」とし、これらのゾーンのトリップ数の合計を示した。

## 2) 市内トリップの詳細

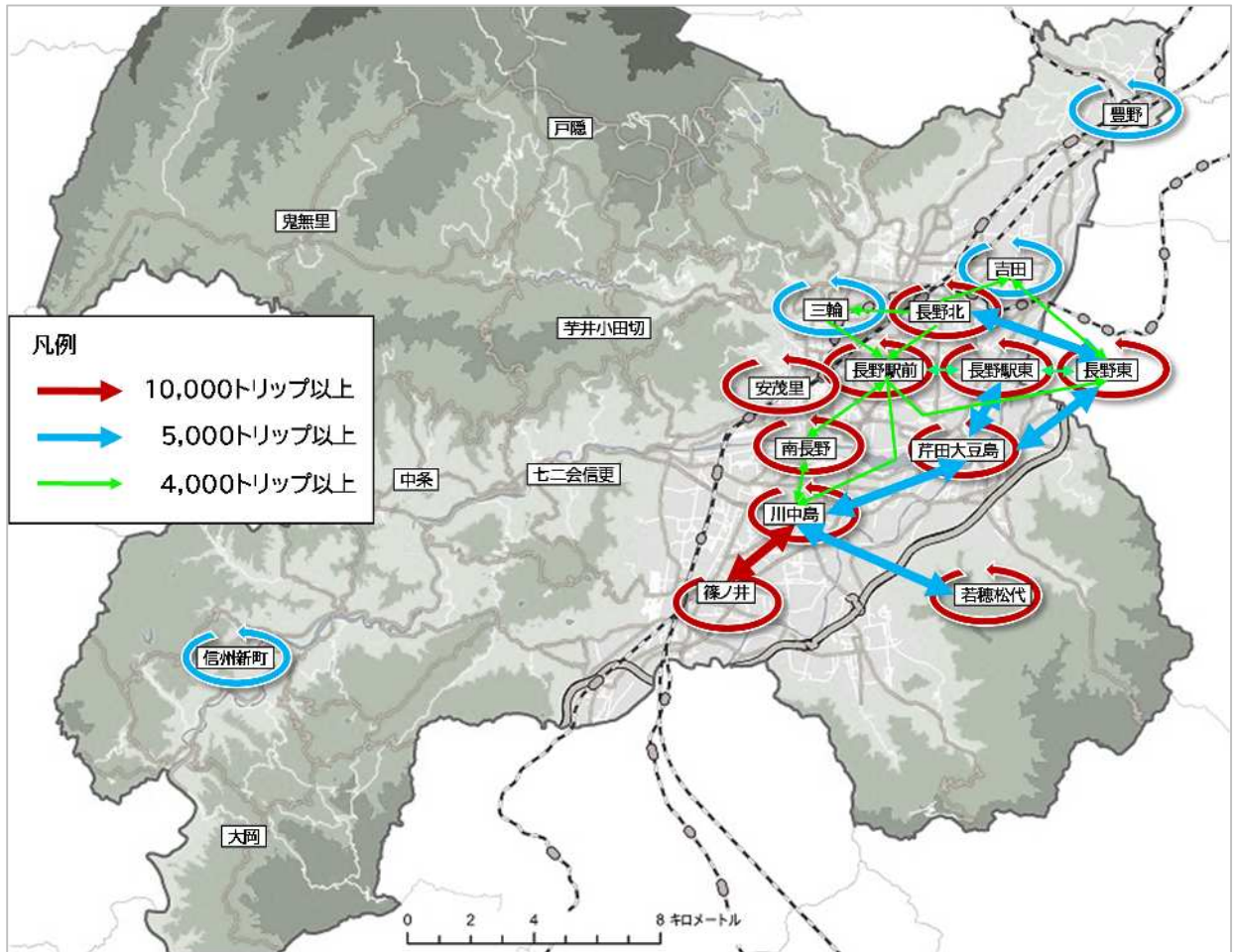
市内における移動のほとんどは、平坦部で発生、完結しています。平坦部で移動が多くみられるのは「川中島」「長野北」「長野東」「長野駅前」「南長野」など鉄道沿線です。

出発地域別では地域内の移動（出発地域と到着地域が同じ移動）が多くなっています。

中山間地域から平坦部への移動については「川中島」が比較的多くなっていますが、他の地域への移動もみられます。詳細は図表 25 に示します。

図表 25 市内トリップの方向とトリップ数

出発地域	到着地域																			合計	
	長野駅前	南長野	三輪	吉田	長野駅東	安茂里	長野北	長野東	芹田大豆島	芋井小田切	篠ノ井	川中島	七二会信更	若穂松代	豊野	大岡	信州新町	中条	戸隠		鬼無里
長野駅前	10,111	4,180	2,893	1,859	4,323	2,924	4,245	4,069	3,298	244	1,581	4,180	82	928	298	21	61	85	139	123	45,644
南長野	4,422	12,321	1,831	1,173	2,559	3,998	2,884	2,455	3,759	190	1,431	3,820	125	918	299	51	53	113	148	88	42,638
三輪	3,001	1,799	8,967	2,883	869	871	4,422	2,386	948	176	221	884	23	424	46	0	13	0	77	11	28,021
吉田	1,780	1,214	2,975	7,497	892	414	4,773	4,292	986	32	267	965	11	317	208	0	0	24	116	13	26,776
長野駅東	4,392	2,555	1,139	887	12,966	991	2,211	4,431	6,916	164	735	3,162	41	678	166	0	62	29	88	12	41,625
安茂里	2,797	3,911	798	424	1,134	12,785	1,474	1,314	2,230	237	645	2,393	159	396	89	14	204	203	114	39	31,360
長野北	4,020	3,106	4,141	4,742	2,307	1,473	51,902	9,370	3,424	212	856	1,664	81	1,437	2,035	18	148	66	363	76	91,441
長野東	3,951	2,446	2,234	4,229	4,478	1,256	9,312	36,826	7,845	247	868	3,368	93	1,541	794	19	119	134	296	79	80,135
芹田大豆島	3,379	3,756	1,049	1,094	6,910	2,185	3,512	7,491	30,429	219	1,387	6,198	180	2,516	296	66	123	135	153	70	71,148
芋井小田切	277	221	200	18	187	212	150	221	253	1,932	79	132	0	81	32	9	0	0	135	0	4,139
篠ノ井	1,553	1,397	274	357	631	745	870	869	1,511	79	32,403	10,869	366	1,901	55	116	347	43	9	11	54,406
川中島	3,769	4,004	890	805	3,219	2,271	1,850	3,341	6,310	143	10,978	80,054	614	6,385	195	44	637	340	136	48	126,033
七二会信更	137	101	23	23	82	180	60	77	204	0	338	497	2,539	56	0	8	158	74	0	28	4,585
若穂松代	1,131	939	462	315	771	365	1,281	1,644	2,422	72	1,884	6,364	56	30,188	163	24	68	83	34	15	48,281
豊野	293	330	46	254	131	116	2,008	745	251	32	29	196	0	147	9,161	13	0	23	0	0	13,775
大岡	53	43	0	0	0	14	0	19	83	9	201	22	28	34	13	918	106	0	34	0	1,577
信州新町	52	39	30	0	74	267	75	73	112	0	239	707	146	68	0	114	5,470	94	0	0	7,560
中条	73	122	24	38	42	116	103	66	162	0	86	335	47	95	23	42	32	1,891	10	0	3,307
戸隠	153	169	64	115	66	71	348	257	191	137	61	148	0	34	0	16	0	10	0	56	5,074
鬼無里	123	68	12	13	18	0	76	23	57	0	29	81	14	15	0	0	0	0	0	88	2,082
合計	45,467	42,741	28,052	26,726	41,659	31,254	91,556	79,969	71,391	4,125	54,318	126,039	4,605	48,159	13,873	1,493	7,601	3,347	5,118	2,751	730,244





### 3) 上位計画で求められる交通軸と比較した移動実態

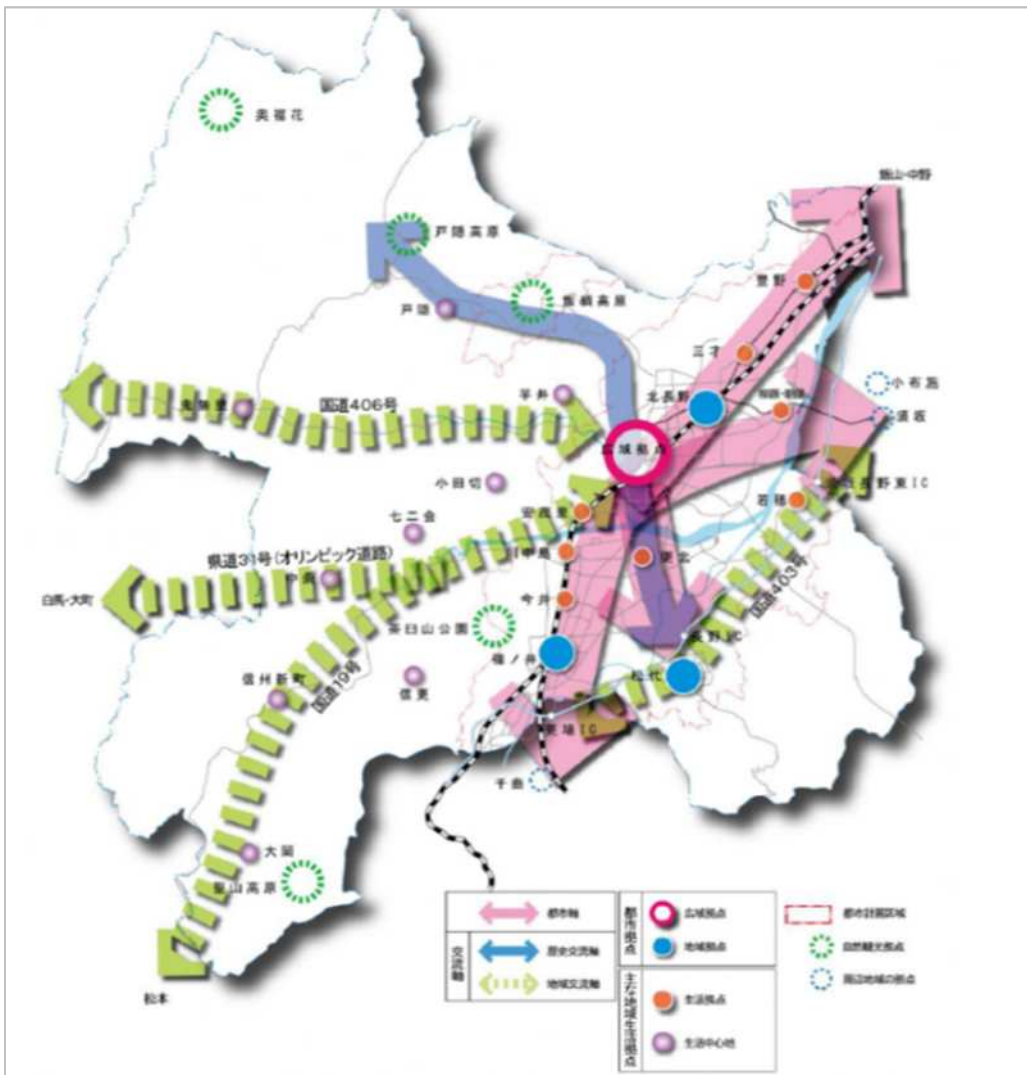
都市計画区域内では求められている都市軸（図表 26 参照）と市民の移動は概ね一致しています。都市軸に沿ったトリップ（「長野北」～「篠ノ井」で発生している移動）は、2,923,987 で、市内トリップの 40.3% を占めます。

地域交流軸については、市内トリップ（中山間地域～平坦部の移動）は 19,191 で、市内の移動の 2.6% です。

また、市外にかかる地域交流軸のトリップ数（「須坂市」～「若穂松代」～「千曲市」）は、5,311 トリップです。

なお、交通軸に対応する路線バスが運行していない「大岡」～「広域拠点（下表では長野駅前）」と「中条」～「広域拠点」のトリップ数は双方向ともに 100 以下と少なくなっています。

図表 26 本市が目指す集約型都市構造（再掲）

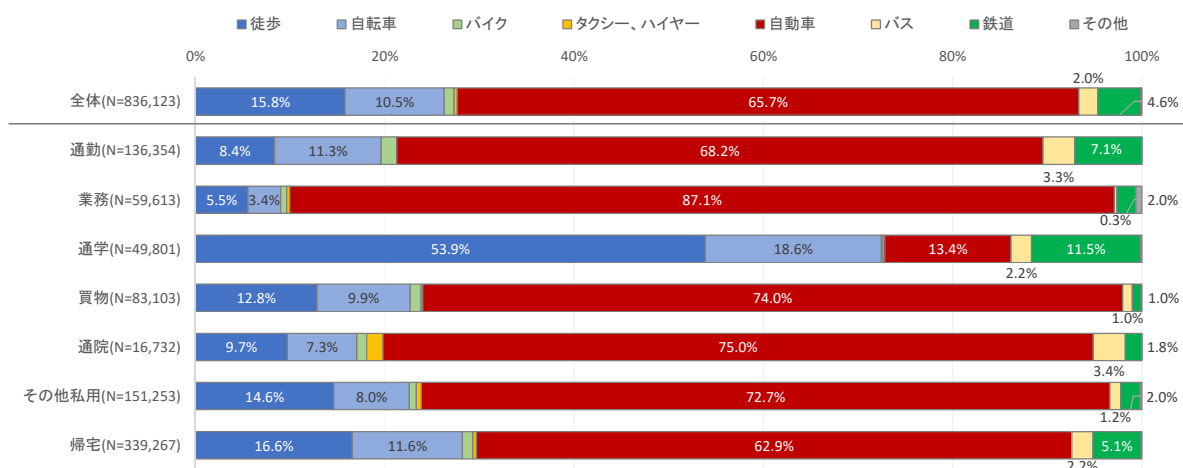


#### (4) 代表的交通手段

すべての移動の代表的交通手段<sup>6</sup>をみると、自動車が 65.7%と最も高くなっています。バスは 2.0%、鉄道は 4.6%と公共交通を利用する移動は非常に少ないことがわかります。

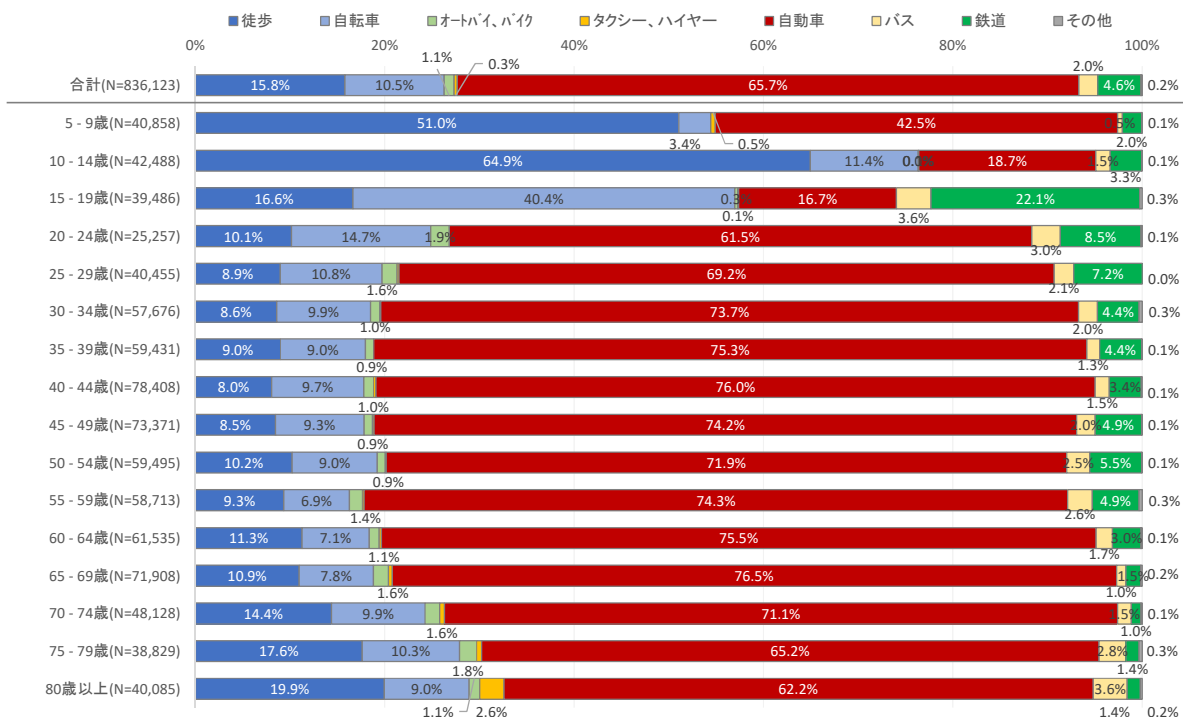
移動目的別に代表的交通手段をみると、通学以外の移動で自動車が最も高くなっています。バス、鉄道が全体より高いのは通勤と通学の移動、バスのみ高いのが通院の移動です。

図表 27 移動目的別代表的移動手段の割合



年代別にみてもバス、鉄道の割合は全体的に低くなっています。通学目的の移動が多く含まれる 15 歳～19 歳においては、鉄道利用が 22.1%と割合が高くなっています。

図表 28 年代別代表的移動手段の割合



<sup>6</sup>代表的交通手段：1 回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中で主な交通手段のことを指します。代表的交通手段の優先順位は鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩→その他です。

### (5) 時間帯別の移動量の発生状況

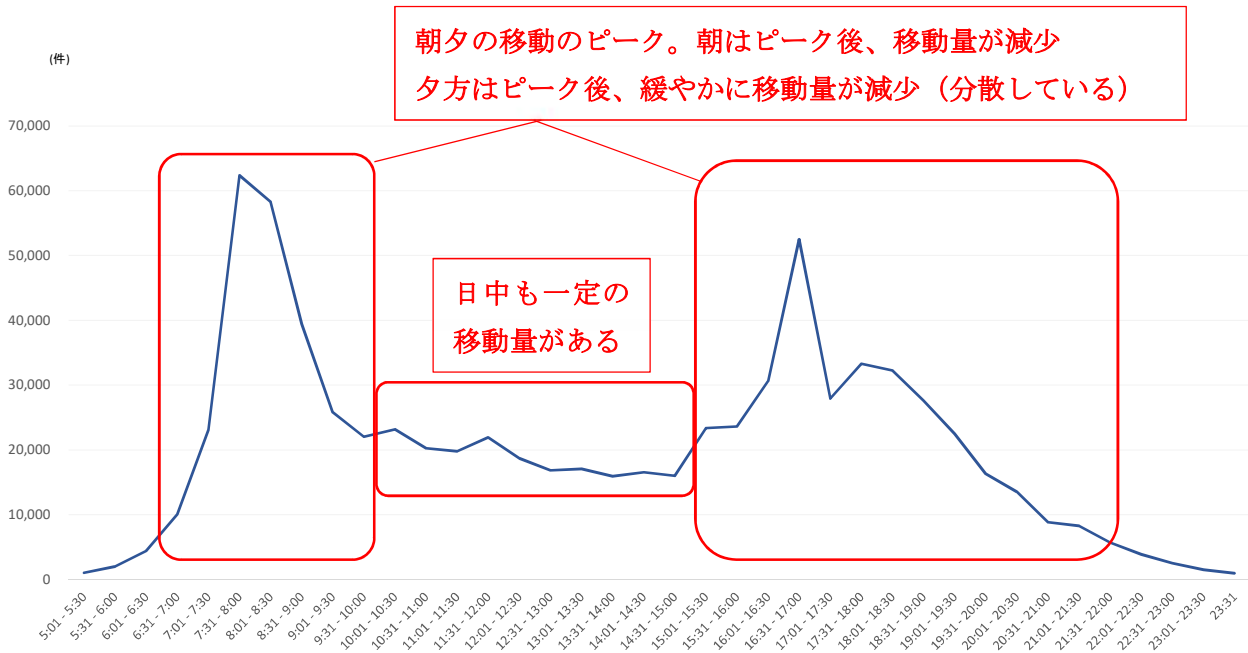
パーソントリップ調査から、時間帯別の移動量は5時台から徐々に増え、7時台にピークを迎え、その後、急速に減少しますが、日中の時間帯（9時～15時台）においても一定（20,000～25,000程度）の移動量が発生しています。

また、15時台から移動量が増え始め、16時台にピークを迎え、その後は緩やかに減少し、21時台まで一定の移動量がみられます。このように、市民は6時台から21時頃まで移動している状態です。

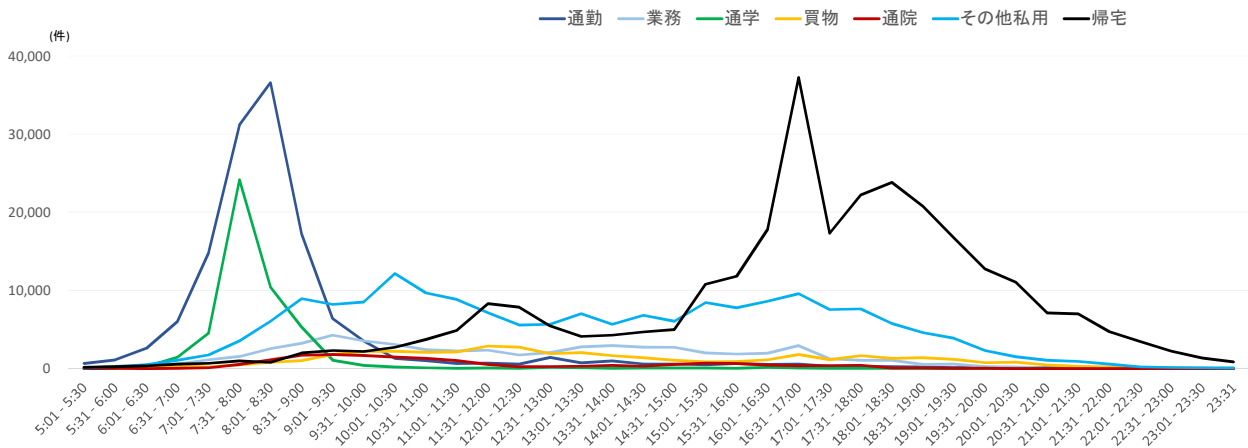
移動目的別に移動量をみると、通勤・通学の移動が7時～9時にかけて、通院の移動は8時から11時にかけて発生し、帰宅移動は12時前後、16時台、18時台の3つにピークができています。

本計画に基づき運行する公共交通のサービスレベルは、こうした移動量及びその発生時間帯を踏まえて設計していく必要があります。

図表 29 移動時間帯別移動量



図表 30 移動目的別移動時間帯と移動量



## (6) 公共交通で賄われている移動の推計

図表 31 は、全トリップに占める代表的交通手段の割合から算出した 1 日あたりのバス、鉄道を利用する移動の量と人数の推計結果です。

本市においては 1 日あたり、バスは 7,244 人が 16,490 トリップ利用し、鉄道は 16,720 人が 38,059 トリップ利用していると推計されます。これが公共交通で担保すべき移動量といえます。

参考となりますが、市内では概ね 1 日あたり 50 人乗車できる大型車両で 900 便の路線バス等が運行しており、1 日あたりの輸送できる人数は 45,000 人/日となります。1 トリップの長短はありますが、1 トリップを 1 人とすると 16,490 トリップは、1 日あたりの輸送できる人数の 36.6% であり、路線バス等の輸送可能量に対して利用は少ない状況であるといえます。

年代別にみると、バス利用のトリップ数は 15～19 歳、80 歳以上の他、45～59 歳でやや多くなっています。

鉄道は、15～19 歳でもっとも多い他、20～59 歳においても 2,000 以上のトリップがあります。一方、70 歳以上では、鉄道で賄うトリップ数が少なくなっています。

70 歳以上の公共交通利用者は主にバスを利用し、比較的近隣の移動をしていると考えられます。

図表 31 1 日あたりの公共交通で賄われているトリップ

	人数 (人)	全トリップ数 (トリップ)	平均トリップ数 (トリップ/人)	バス利用			鉄道利用		
				全トリップに 占める割合	トリップ数	1日にバスを 利用する人数	全トリップに 占める割合	トリップ数	1日にバスを 利用する人数
全体	367,324	836,123	2.3	2.0%	16,490	7,244	4.6%	38,059	16,720
5 - 9歳	16,287	40,858	2.5	0.5%	210	84	2.0%	818	326
10 - 14歳	18,586	42,488	2.3	1.5%	642	281	3.3%	1,406	615
15 - 19歳	18,638	39,486	2.1	3.6%	1,436	678	22.1%	8,712	4,112
20 - 24歳	12,985	25,257	1.9	3.0%	762	392	8.5%	2,149	1,105
25 - 29歳	18,493	40,455	2.2	2.1%	838	383	7.2%	2,921	1,335
30 - 34歳	23,254	57,676	2.5	2.0%	1,156	466	4.4%	2,521	1,016
35 - 39歳	23,049	59,431	2.6	1.3%	801	311	4.4%	2,638	1,023
40 - 44歳	29,822	78,408	2.6	1.5%	1,177	448	3.4%	2,635	1,002
45 - 49歳	27,845	73,371	2.6	2.0%	1,448	550	4.9%	3,577	1,358
50 - 54歳	23,876	59,495	2.5	2.5%	1,458	585	5.5%	3,259	1,308
55 - 59歳	22,901	58,713	2.6	2.6%	1,508	588	4.9%	2,902	1,132
60 - 64歳	24,126	61,535	2.6	1.7%	1,066	418	3.0%	1,838	721
65 - 69歳	29,745	71,908	2.4	1.0%	727	301	1.5%	1,098	454
70 - 74歳	22,218	48,128	2.2	1.5%	701	324	1.0%	492	227
75 - 79歳	19,405	38,829	2.0	2.8%	1,104	552	1.4%	544	272
80歳以上	36,094	40,085	1.1	3.6%	1,456	1,311	1.4%	549	494

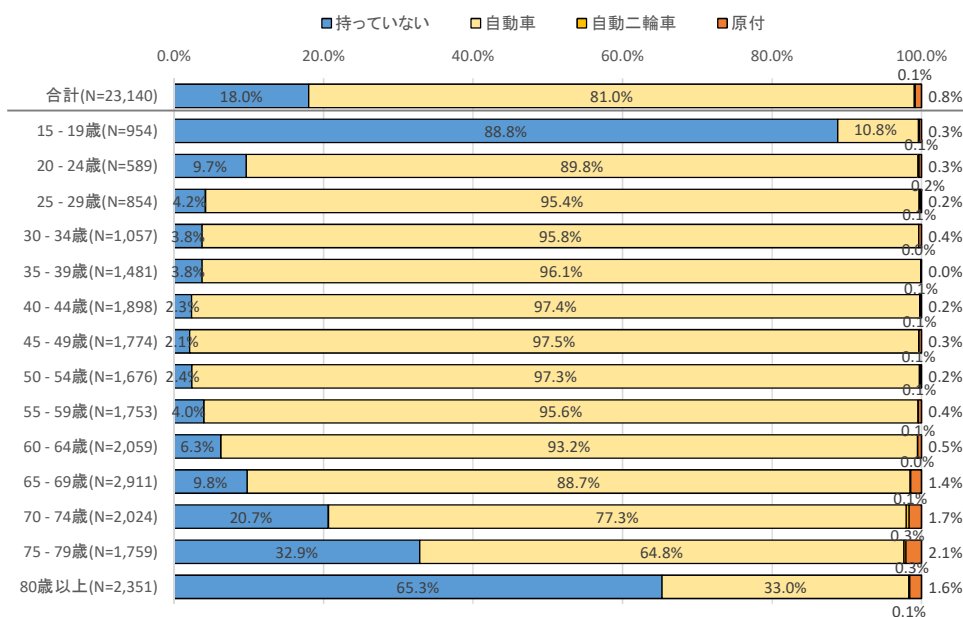
※年代ごとに推計しているため、年代の値の合計と全体の数字は一致しません。

## (7) 免許、自動車の保有

15歳以上の免許の保有割合は、82.0%です。年代別にみると、15～19歳で自動車運転免許を持っていない割合が88.8%となっていますが、20～64歳では保有割合が9割程度となっています。70歳以上でも半数以上が保有しています。

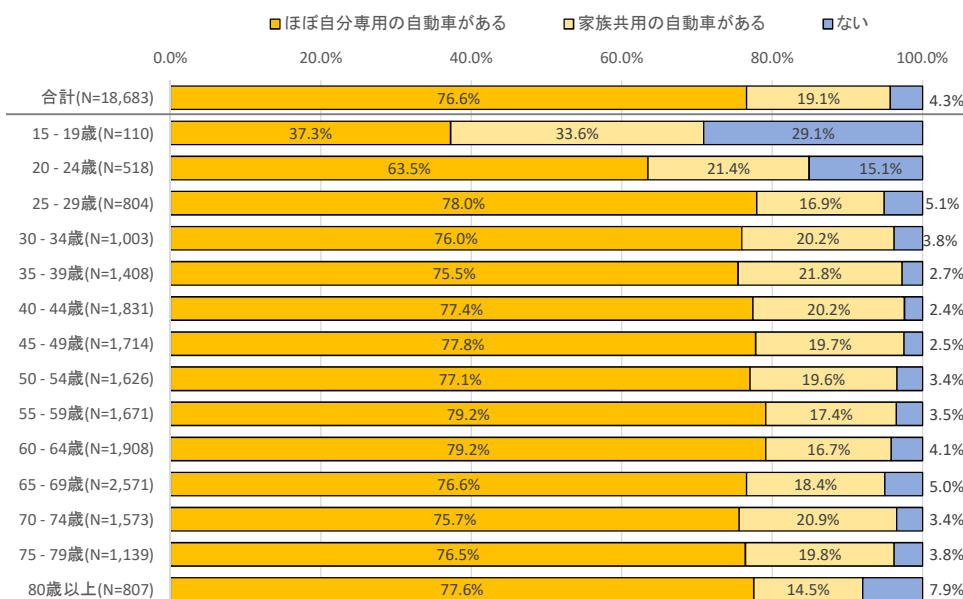
一方、55歳から年代が上がるにつれて、自動車運転免許を持っていない割合が上昇し、80歳以上では自動車運転免許を持っていない割合が65.3%となっています。

図表 32 年代別免許の保有割合



自動車運転免許を保有する人の自動車保有割合（「ほぼ自分専用の自動車がある」、「家族共有の自動車がある」を合わせた割合）は95.7%となっています。自動車運転免許を保有する人のほとんどが自動車を保有していることがうかがえます。

図表 33 自動車運転免許保有者の自動車保有割合



## (8) まとめ

- ・ 全トリップ 836,123 のうち、市内で完結する移動（市内トリップ）は 730,244 トリップ（87.3%）で、市外への移動は 105,879 トリップ（12.7%）となっています。
- ・ 市内トリップをみると、平坦部で発生し完結する移動は 691,648 トリップで全体の 94.7% です。
- ・ 平坦部から中山間地域への移動、中山間地域から平坦部への移動をあわせて 2.9% です。
- ・ 中山間地域内での移動は 2.4% となっています。
- ・ 多くの移動は自動車で行われています。代表的交通手段における公共交通の利用は 6.6% と非常に低くなっています。
- ・ 路線バス等の概算の輸送可能量に対する推計需要量は 36.6% となっています。輸送可能量に対して利用量は 3 分の 1 程度となっています。

### 3. 公共交通の運行状況

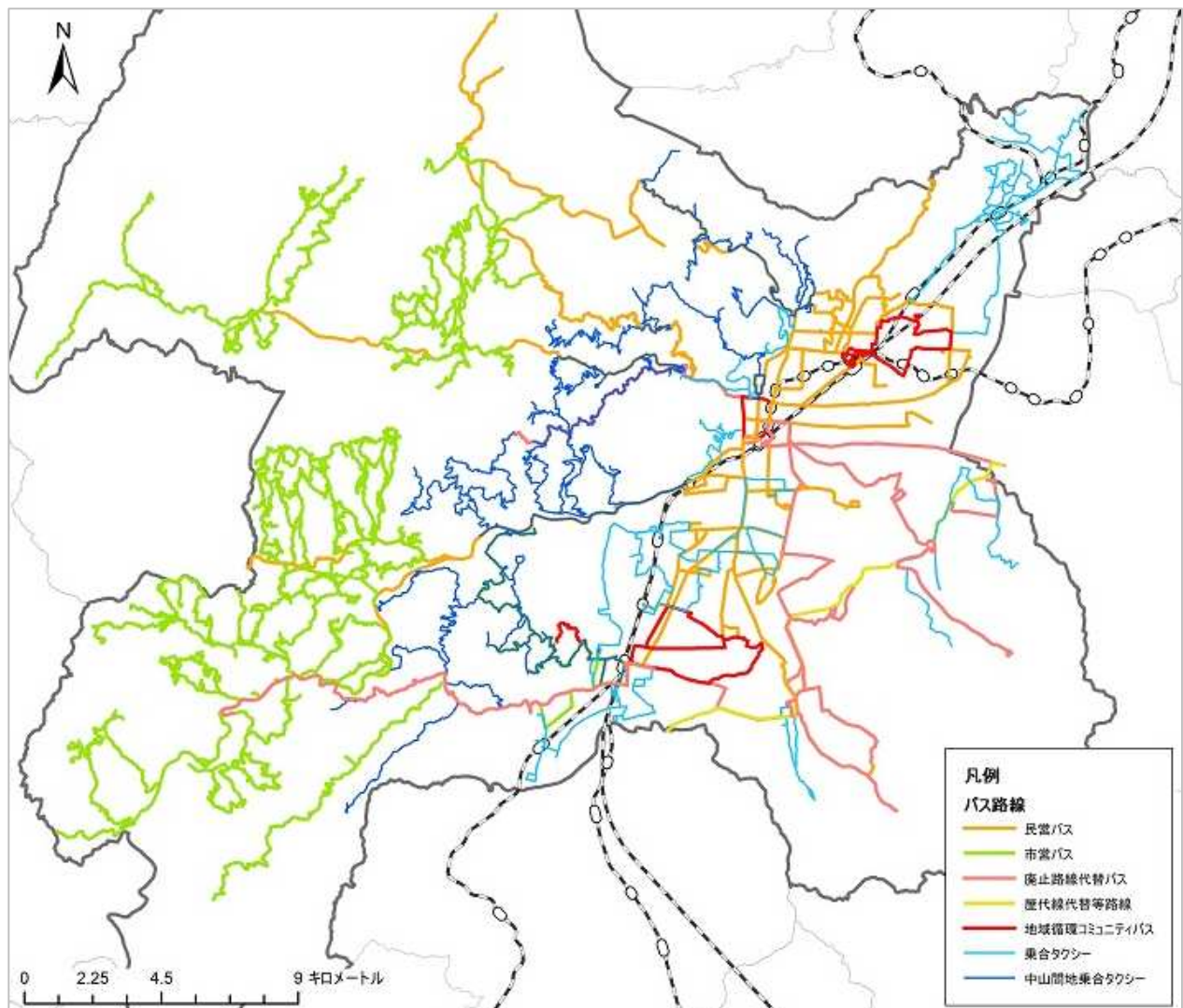
#### (1) 本市の公共交通網

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廃止路線代替バス、地域循環コミュニティバス、乗合タクシー、市営バス、中山間地域乗合タクシーが運行され、主に市内の移動を担っています。

現在の公共交通の整備状況は PT 調査結果からみた市民の移動と一致しており、これらの路線を維持改善していくことが、本市の公共交通政策の基本となります。

図表 34 長野市内の公共交通



図表 35 長野市内の公共交通一覧

中心部		
民間バス	びんずる号	アルビコ交通
	日赤線	アルビコ交通
	若槻団地線	アルビコ交通
	西条線	アルビコ交通
	犀北団地線	アルビコ交通
	小市線	アルビコ交通
	綱島線	アルビコ交通
	三本柳線	アルビコ交通
	合同庁舎線	アルビコ交通
	東口線	アルビコ交通
	稲里循環線(循環)	アルビコ交通
	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
日赤線	長電バス	
地域循環コミュニティバス	東北ぐるりん号(循環)	長電バス
	ぐるりん号(循環)	アルビコ交通、長電バス
乗合タクシー	安茂里線	アルビコタクシー
	西長野・上松線	長電タクシー
	若里東北線(循環)	アルビコタクシー

北東部(牟礼方面)		
民間バス	牟礼線	長電バス
乗合タクシー	川谷線	豊野タクシー
	ニツ石線	豊野タクシー
	上神代線	豊野タクシー

東部(柳原・須坂方面)		
民間バス	北屋島線	アルビコ交通
	三才線	長電バス
	浅川西条市民病院線	長電バス
	檀田三才線	長電バス
	平林線	長電バス
廃止路線代替バス	綿内屋島線	長電バス
	屋代須坂線	長電バス
乗合タクシー	長沼線	長野タクシー

南東部(松代・保科温泉方面)		
民間バス	松代線	アルビコ交通
	丹波島線	アルビコ交通
	田牧線	アルビコ交通
	紙屋線	アルビコ交通
廃止路線代替バス	金井山線	アルビコ交通
	赤柴線	アルビコタクシー
	大豆島保科温泉線	アルビコ交通・長電バス
乗合タクシー	綿内線	豊野タクシー
	松代西条線(循環)	アルビコタクシー
	大室線	アルビコタクシー
観光タクシー	松代観光巡回タクシー	アルビコタクシー

南西部(篠ノ井方面)		
民間バス	運転免許センター篠ノ井線	アルビコ交通
	北原篠ノ井線	アルビコ交通
地域循環コミュニティバス	篠ノ井ぐるりん号(循環)	アルビコ交通
	ZOOぐる	アルビコ交通
廃止路線代替バス	松代篠ノ井線	アルビコ交通
乗合タクシー	川中島線(循環)	アルビコタクシー
	横田塩崎線	アルビコタクシー
	篠ノ井共和線	アルビコタクシー

北西部(鬼無里地区)		
民間バス	鬼無里線	アルビコ交通
	奥裾花線	アルビコ交通
廃止路線代替バス	川後線	アルビコ交通
市営バス	南鬼無里線	
	大望峠線	
	地域振興線(デマンド)	

北西部(戸隠地区)		
民間バス	ループ橋経由戸隠線	アルビコ交通
	県道戸隠線	アルビコ交通
市営バス	参宮線	
	西部線	
	戸隠線(デマンド)	

南西部(信州新町地区)		
民間バス	新町大原橋線	アルビコ交通
廃止路線代替バス	篠ノ井新町線	アルビコ交通
市営バス	粉ノ木線(循環)	
	越道線(循環)	
	信敏線(循環)	
	宇内坂線(循環)	
	一倉田和線	
	左右線(循環)	
	南部線	
	細尾線(スクール混乗・循環)	
	水内線(スクール混乗・循環)	
	牧内塩本線(スクール混乗・循環)	
	信里線(スクール混乗)	
乗合タクシー	のぶさと号(デマンド)	アルビコタクシー

南西部(大岡地区)		
市バス	大岡篠ノ井線	
	ハッピー号(デマンド)	

西部(中条地区)		
民間バス	高府線	アルビコ交通
市バス	ひだかの線(循環)	
	くさかの線(循環)	
	みやまさ線(循環)	
	すめらぎ線(循環)	
	中条線ふれあい号(デマンド)	

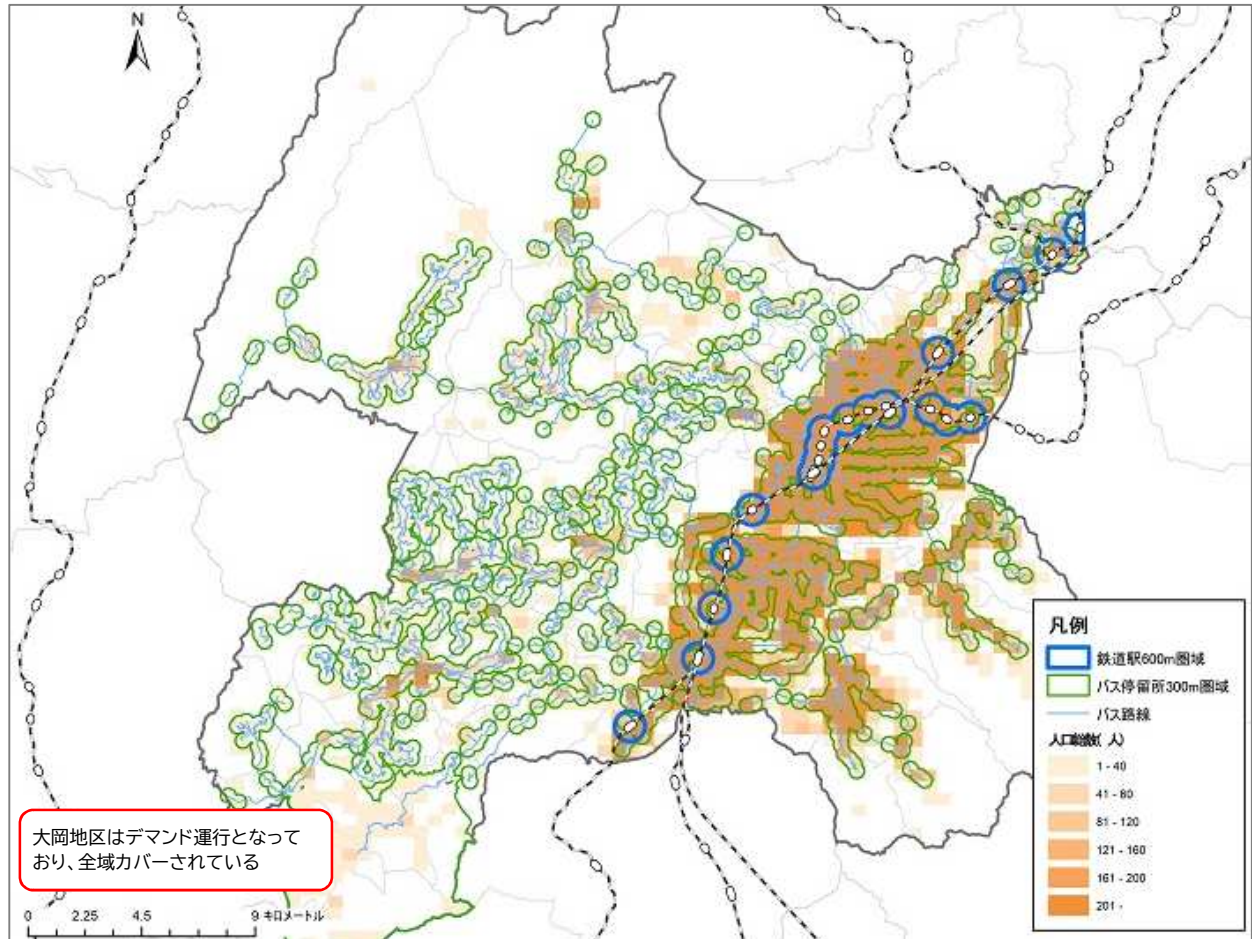
西部(七二会地区)		
乗合タクシー	新じんば号	アルビコタクシー



## (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84.0%となっています。中山間地域において交通空白がみられます。

図表 36 公共交通のカバー圏域の状況



	長野市 全体	鉄道600m圏域		バス300m圏域		鉄道600m +バス300m圏域	
			割合		割合		割合
人口(人)(※)	378,314	69,696	18.4%	306,151	80.9%	317,768	84.0%
面積(km <sup>2</sup> )	834.9	18.8	2.3%	248.4	29.8%	252.7	30.3%

出典:人口:平成27年国勢調査、鉄道・バス路線・停留所:国土数値情報

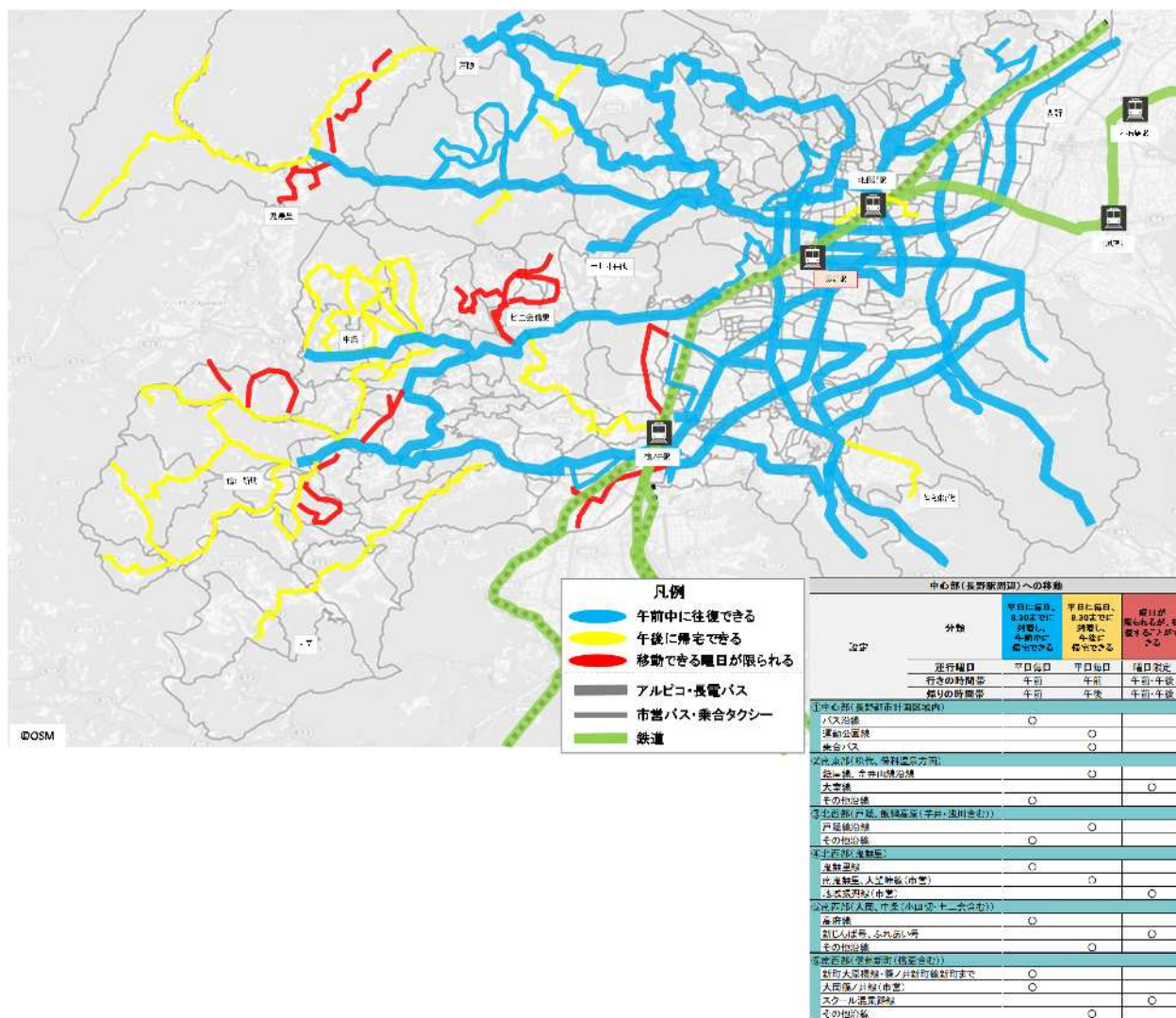
※人口はメッシュにより算出しているため、国勢調査等の統計と一致しない

### (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、鬼無里、七二会、中条等の一部地域において、運行曜日が限定されている路線バスがあるため、毎日、市中心部に行くことができなくなっています。

図表 37 市中心部（長野駅）への移動のサービスレベル



#### 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、8:00 までに長野駅に到着することができ、正午前に帰路につくことができる

黄：平日毎日、8:00 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

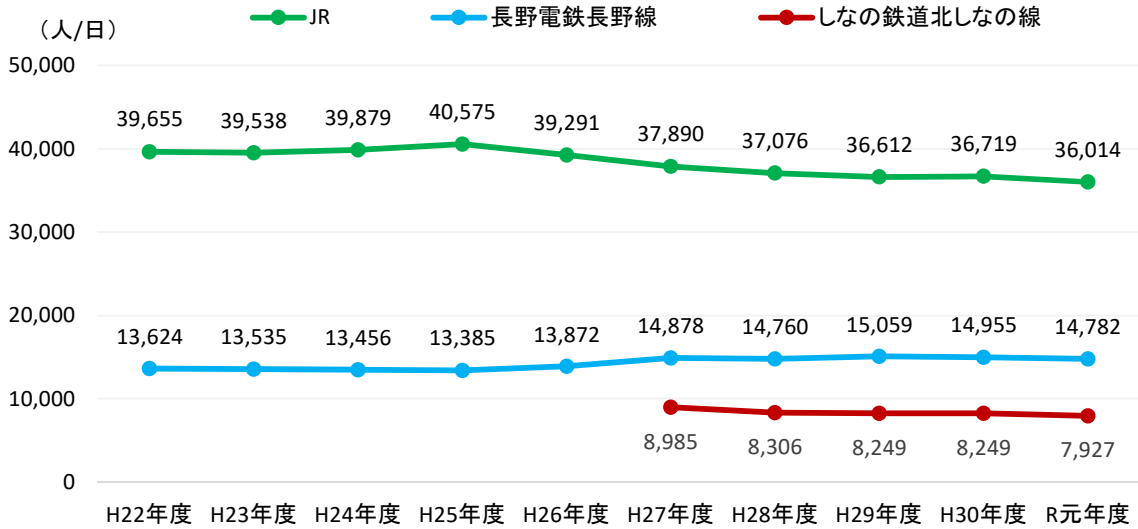
赤：移動できる曜日が限られる

#### (4) 公共交通の利用者数と収支

##### 1) 市内の鉄道駅の乗車人員の推移

市内の JR 鉄道駅の利用者数、しなの鉄道北しなの線の乗車人員は、減少傾向が続いています。北しなの線は、平成 27 (2015) 年 3 月の北陸新幹線長野・金沢間の開業に伴い、JR 東日本から経営分離された信越本線長野以北 (長野駅-妙高高原駅間) がしなの鉄道に引き継がれたものです。一方、長野電鉄長野線は、平成 24 (2012) 年度を底に増加しており、年度により増減はありますが、近年は 15,000 人程度で推移しています。

図表 38 市内の鉄道駅の 1 日あたりの乗車人員の推移

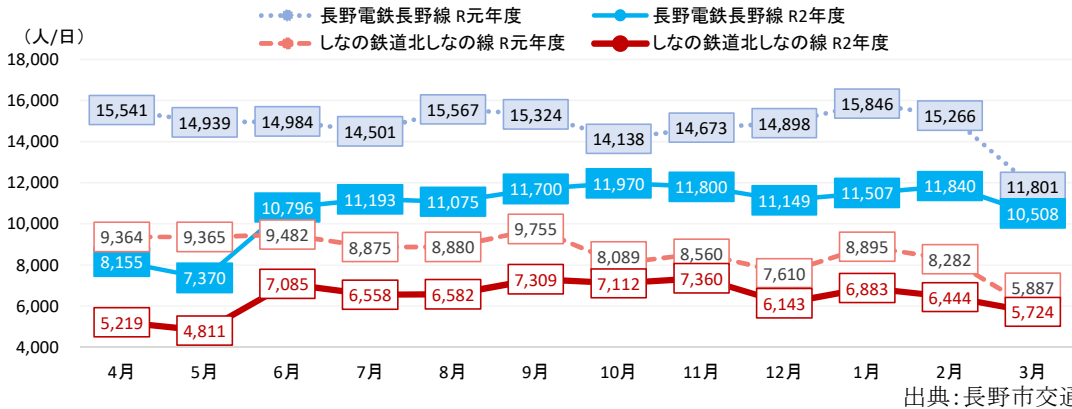


出典: 長野市交通政策課

※JR としなの鉄道のカウント手法が異なるため、JR としなの鉄道北しなの線の乗車人員を合計すると、平成 25 (2013) 年の JR 乗車人員よりも多くなっている

月別の利用者数を把握できる長野電鉄長野線としなの鉄道北しなの線の乗車人員を令和元 (2019) 年と令和 2 (2020) 年度で比較します。どちらも、すべての月で令和元 (2019) 年度を下回っており、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少したのち、回復の兆しがまだない状況がうかがえます。

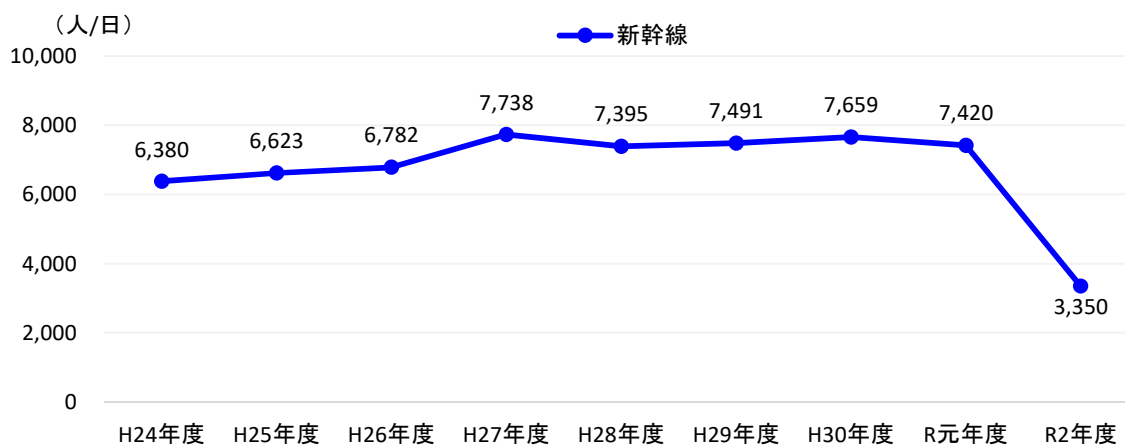
図表 39 月別長野電鉄長野線としなの鉄道北しなの線の市内の鉄道駅の 1 日あたりの乗車人員 (令和元年度と令和 2 年度の比較)



出典: 長野市交通政策課

長野駅の新幹線乗車人員は、平成 27（2015）年 3 月の金沢延伸後以降 7,500 人/日程度で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和 2（2020）年度は大きく減少しています。

図表 40 長野駅の 1 日あたりの新幹線乗車人員の推移



出典：東日本旅客鉄道

## 2) バス交通の利用者数の推移

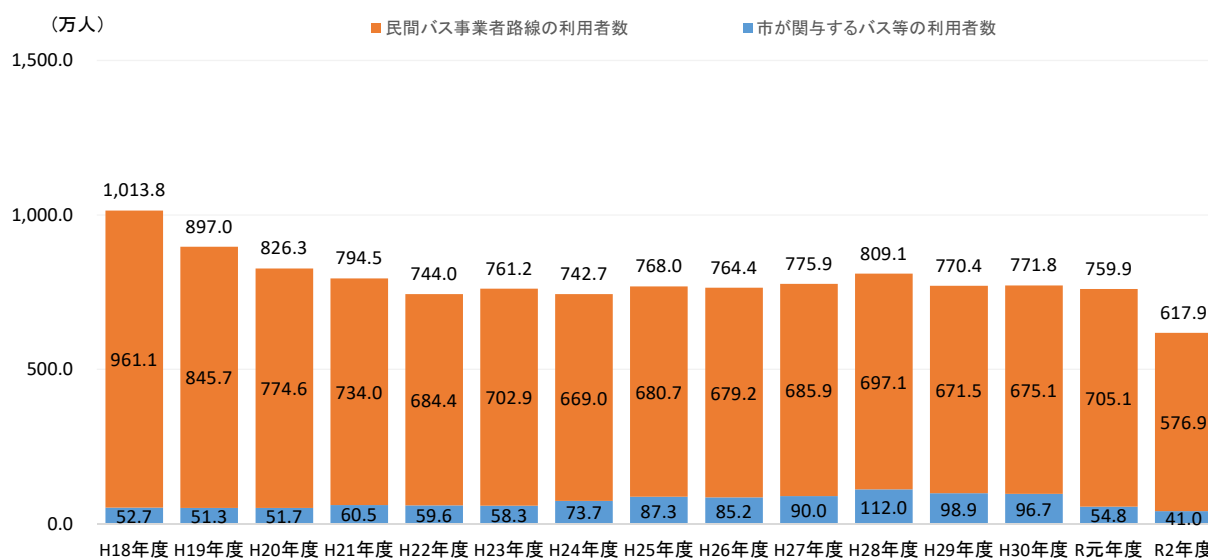
図表 41 にバス交通<sup>7</sup>の利用者数の推移を示します。

なお、令和元（2019）年度に集計方法を大きく変更しているため、平成 30（2018）年度以前と令和元（2019）年度以降は、比較ができません。

利用者数は、平成 18（2006）年度から減少傾向でしたが、バス共通 IC カード「KURURU（くるる）」の導入をはじめとした「長野市地域公共交通総合連携計画」で実施した事業の効果から平成 22（2010）年度で下げ止まり、その後平成 30（2018）年度までは横ばい傾向にありました。

しかし、令和元（2019）年度の 759.9 万人から令和 2（2020）年度の 617.9 万人（18.7%減）と、新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少しました。民間バス事業者路線は、令和元（2019）年度の 705.1 万人から令和 2（2020）年度の 576.9 万人（18.1%減）となっています。対して、市が関与するバス等の減少率は大きく、令和元（2019）年度の 54.8 万人から令和 2（2020）年度の 41.0 万人（25.2%減）となっています。市が関与するバス等は中山間地域の小中学校への登下校利用が多く、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により登校日が減少したことで、利用者がさらに減少したことが要因です。

図表 41 路線バスの利用者数の推移



出典：長野市交通政策課

※令和元年度より集計方法が変更されている

市が関与するバス等：市営バス、廃止路線代替バス、中山間地域乗合タクシー、空白型乗合タクシー、地域循環コミュニティバス、中心市街地循環バス

民間バス事業者路線：市が関与するバス等を除く、アルピコ交通、長電バスが運行する路線バス

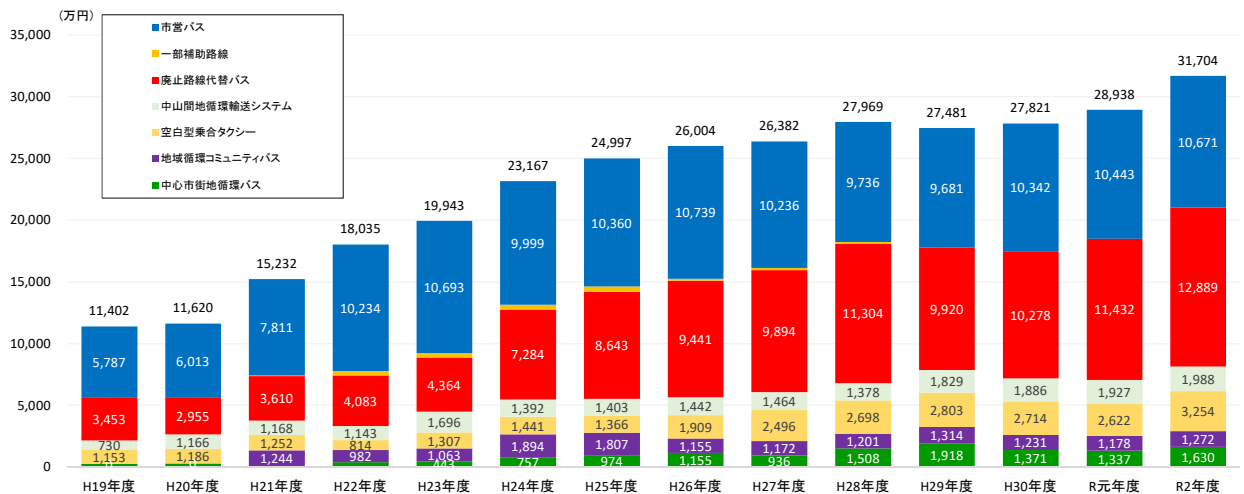
<sup>7</sup> 「市が関与するバス等」及び「民間バス事業者路線」をまとめたもの

### 3) 市が関与するバス等の運行にかかる経費の推移

バス交通全般にかかる市の支出額は増加の一途をたどっています。要因としては、民間路線の撤退に伴う廃止路線代替バスの増加などがあげられ、令和2(2020)年度の支出額は約3.2億円となっています。

その内訳は、廃止路線代替バスに係る費用が最も多く1億1千万円程度、市営バスが9,700万円程度となっています。これらのバスは費用の伸び率は平成28(2016)年度に比べ、それぞれ1.14倍、1.10倍となっています。

図表 42 市が関与するバス等の運行にかかる経費の推移



出典:長野市交通政策課

図表 43 市が関与するバス等の運行にかかる経費 (平成28年度と令和2年度の比較)

(単位:万円)

	H28年度	R2年度	対H28年度比
市営バス	9,736	10,671	1.10
一部補助路線	144		
廃止路線代替バス	11,304	12,889	1.14
中山間地循環輸送システム	1,378	1,988	1.44
空白型乗合タクシー	2,698	3,254	1.21
地域循環コミュニティバス	1,201	1,272	1.06
中心市街地循環バス	1,508	1,630	1.08
合計	27,969	31,704	1.13

- 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
- 一部補助路線: バードライン戸隠線(平成28年に廃止)
- 廃止路線代替バス: 篠ノ井新町線、川後線、市場線、原市場線、赤柴線、金井山線、松代篠ノ井線、大豆島保科温泉線、屋代須坂線、綿内屋島線
- 中山間地域乗合タクシー: 茅井「すざくら号」、七二会「新じんば号」、浅川「あさかわ号」、小田切「かつら号」、信更「すずらん号」、篠ノ井信里「のびさと号」
- 空白型乗合タクシー: 長沼線、大室線、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、川谷線、上神代線、二ツ石線、松代観光地線、篠ノ井共和線、安茂里線
- 地域循環コミュニティバス: 東北、篠ノ井、茶臼山動物園線
- 中心市街地循環バス: ぐるりん号

市が関与するバスの利用者1人あたりに係る経費をみると全体では528.4円/人です。市営バスの経費がもっとも高くなっており、1,873.6円/人です。

図表 44 市が関与するバス等の利用者1人あたりにかかる経費（令和元年度）

	経費 (万円)	利用者数 (人)	1人あたり経費 (円/人)
総数	28,938	547,706	528.4
市営バス	10,443	55,737	1,873.6
廃止路線代替バス	11,432	268,681	425.5
空白型乗合タクシー・中山間地循環輸送システム	4,548	42,057	1,081.4
中心市街地循環バス・地域循環コミュニティバス	2,516	181,231	138.8

出典：長野市交通政策課

※利用者数の集計において、空白型乗合タクシーと中山間地循環輸送システム、中心市街地循環バスと地域循環コミュニティバスの利用者数を合算している。そのため、利用者1人あたりにかかる経費についても合算した値としている。

## （5）まとめ

- ・市内では鉄道、路線バス、乗合タクシー等が運行しています。これらの公共交通網は、前述のとおり、求められる拠点間の接続及びパーソントリップ調査の結果からみた市民の移動と概ね一致しています。
- ・公共交通の人口カバー圏域率は84.0%で、中山間地域において交通空白がみられます。
- ・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なサービスレベルが提供されています。ただし、鬼無里、七二会、中条等の一部地域においては、運行曜日が限定されていて、毎日、市中心部に行くことができなくなっています。
- ・公共交通が整備されている一方、バス交通の利用者数は平成18（2006）年度から平成22（2010）年度にかけて減少し、その後、750万人～810万人程度で横ばい傾向が続いていましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を大きく受けて、令和元（2019）年度と令和2（2020）年度を比較すると759.9万人から617.9万人と18.6%減少しています。民間バス事業者路線は、令和元（2019）年度の705.1万人から令和2（2020）年度の576.9万人（18.1%減）となっています。対して、市の関与するバス等の減少率が大きく、令和元（2019）年度の54.8万人から令和2（2020）年度の41.0万人（25.2%減）となっています。
- ・新型コロナウイルス感染症拡大が収束するまでは利用者数は低迷すること、収束後も元の水準までは回復しないことが予測されます。
- ・公共交通全般にかかる支出額は増加しており、令和2（2020）年度の支出額は約3.2億円と平成28（2016）年の1.13倍となっています。
- ・廃止路線代替バスに係る費用が最も多く1億1千万円程度、次いで、市営バスが9,700万円程度となっています。これらのバスは費用の伸び率も大きく平成28（2016）年度に比べ、それぞれ1.14倍、1.10倍となっています。
- ・今後、市が関与する路線が増加すれば、運行に係る経費もさらに増加することが見込まれます。

## 4. バス利用者の利用状況（IC カードデータ分析）

本市を運行する路線バスの利用者の実態を把握するため、IC カード「KURURU（くるる）」の利用データの分析を行いました。分析したデータは平成 29（2017）年度から令和 2（2020）年度までのものです。

IC カード分析で使用する用語の定義を下表に示します。

図表 45 IC カードデータ分析における用語の定義

用語	説明
実利用者数	IC カードを使ってバス等を利用した人の実人数。
延べ利用者数	IC カードを使ってバス等を利用した人の延べ人数。

また、令和元（2019）年度、令和 2（2020）年度の延べ利用者数と実利用者数データのうち利用券種、生年月日が確認できるデータ数を図表 46 に示します。

図表 46 延べ利用者、実利用者等のデータ数

	延べ利用者		実利用者	
	全データ	利用券種、生年月日が確認できるデータ	全データ	利用券種、生年月日が確認できるデータ
令和元年度	4,398,832 人	3,721,897 人	63,554 人	50,029 人
令和 2 年度	3,420,567 人	2,919,371 人	48,975 人	38,516 人

### （1）実利用者数と延べ利用者数との推移

IC カードの実利用者数は平成 29（2017）年度から令和元（2019）年度まで微増していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて、令和 2 年（2020）度は減少し 48,975 人となっています。

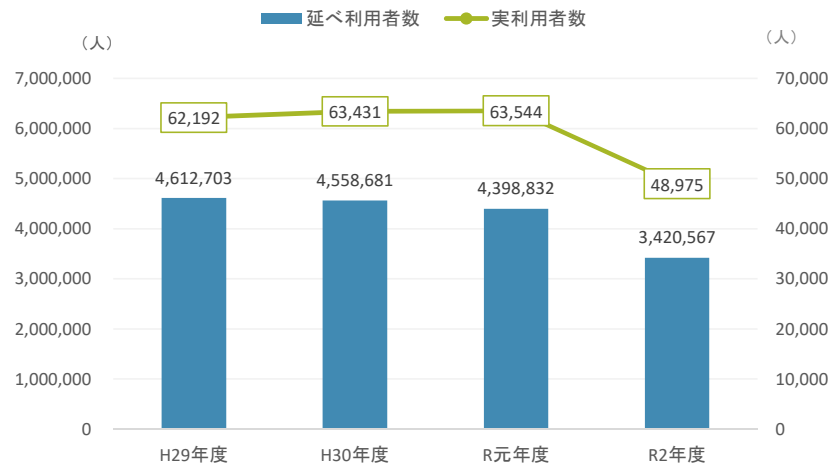
一方、延べ利用者数は平成 29（2017）年度以降減少が続いており、令和 2（2020）年度は 3,420,567 人となっています。

データの収集方法が異なるため、参考となりますが図表 41 に示した市内の路線バス等の総利用者数から、令和 2（2020）年度の IC カードの利用割合は約 55%<sup>8</sup>と考えられます。

<sup>8</sup> 令和 2 年度の市内の路線バス等の総利用者数 6,179,000 人に対する IC カード延べ利用者数が 3,420,567 人の割合



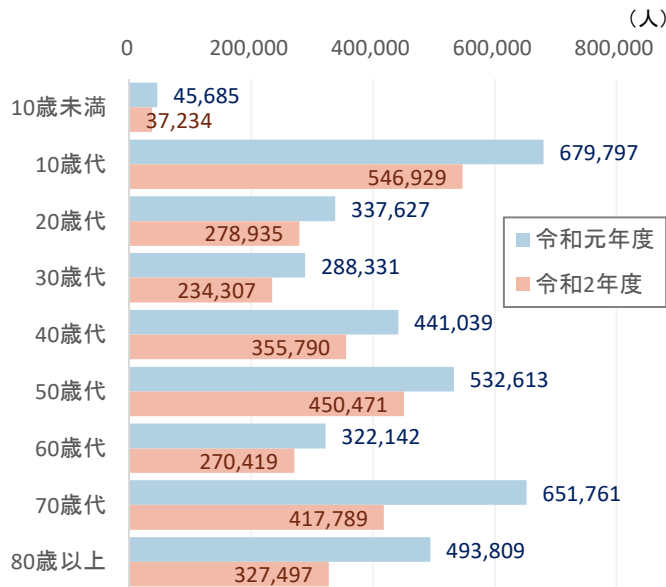
図表 47 ICカードの実利用者数と延べ利用者数の推移



(2) 年代別延べ利用者数（無記名式一般カード利用分、記録不備データを除く）

令和元（2019）年度、2（2020）年度の延べ利用者数を年代別でみると、全体の傾向はほぼ同じです。令和2（2020）年度は延べ利用者数がどの年代も15%以上減少しています。特に、70歳代は651,761人から417,789人と35.9%減、80歳以上は493,809人から327,497人と33.7%減少しており、他の世代よりも利用者が大きく減少しています。

図表 48 年代別の延べ利用者数（令和元年度、令和2年度）



### (3) 年代別・利用種別利用者数(無記名式一般カード利用分、記録不備データを除く)

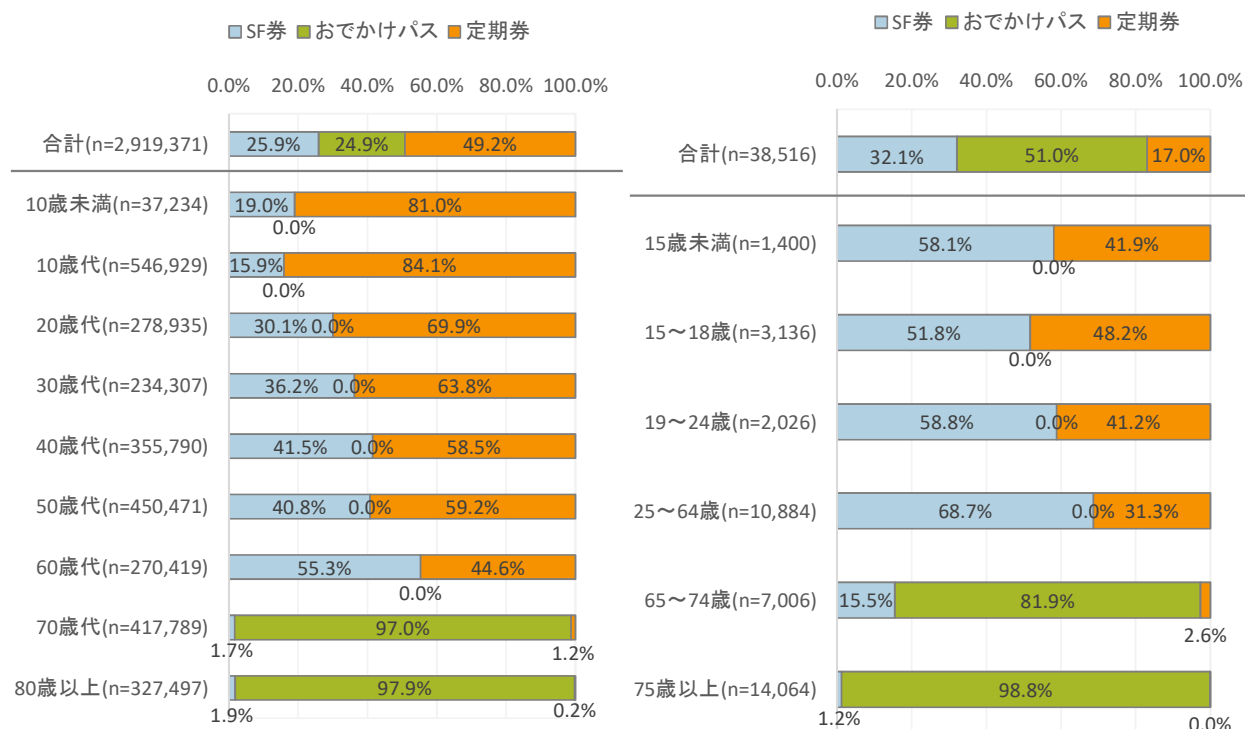
令和2(2020)年度の利用券種を確認できるデータ(2,919,371人)をみると、SF券<sup>9</sup>が25.9%、おでかけパスポートが24.9%、定期券が49.2%です。

年代別では、15歳未満と15～18歳は定期券利用の割合が高く80%を超えています。19～64歳にかけても定期券利用の割合が高くなっていますが、年代が上がるにつれてSF券利用の割合が上昇します。70歳以上では、おでかけパスポート利用の割合が100%に近くなっています。

実利用者数でみると、定期券の利用割合は17.0%ともっとも低くなります。年代別にみても定期券利用割合はもっとも低くなっています。

延べ利用者数では定期券が多いことから、利用の多くは、定期券利用者が繰り返し使ったものであることが分かります。

図表 49 年代別・利用券種の割合(令和2年度 右:延べ利用者数、左:実利用者数)



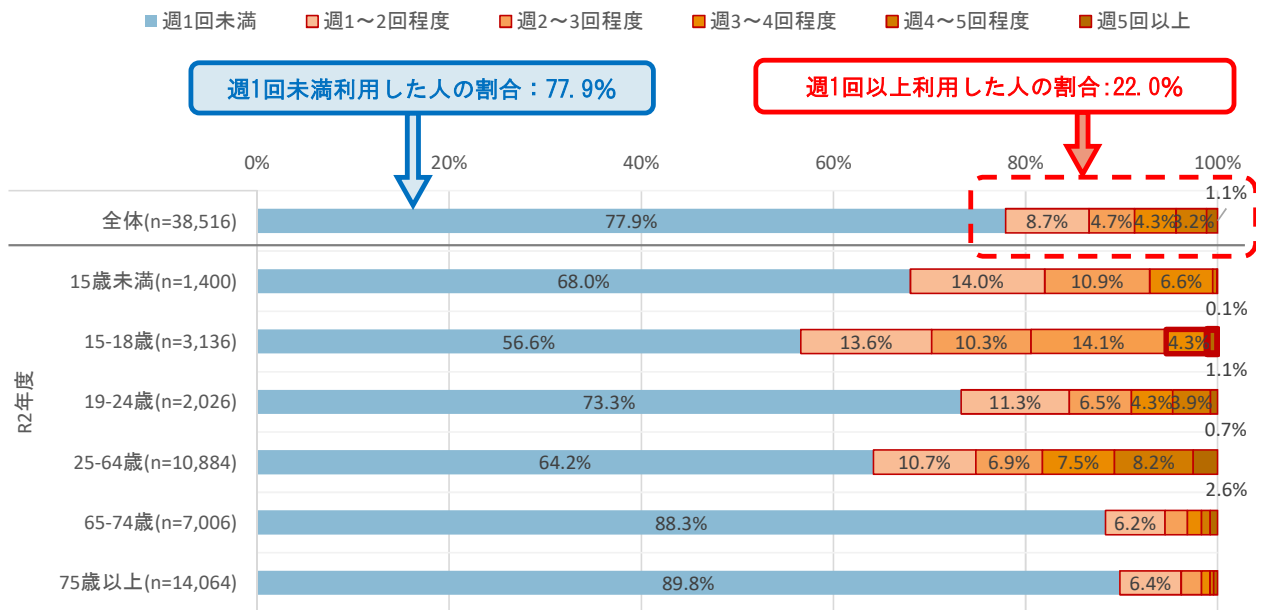
<sup>9</sup> SF=ストアードフェア (Stored Fare) の略。SF券はバス共通ICカード「KURURU(くるる)」のプリペイドカード機能での利用分を示す。

#### (4) 利用頻度

図表 50 は、令和 2 (2020) 年度の利用回数ごと<sup>10</sup>に実利用者数をまとめたものです。これを見ると、77.9%の人が「週 1 回未満」の利用にとどまっています。週 4 回以上（「週 4～5 回程度」(3.2%)と「週 5 回以上」(1.1%)）利用する人は 4.3%です。

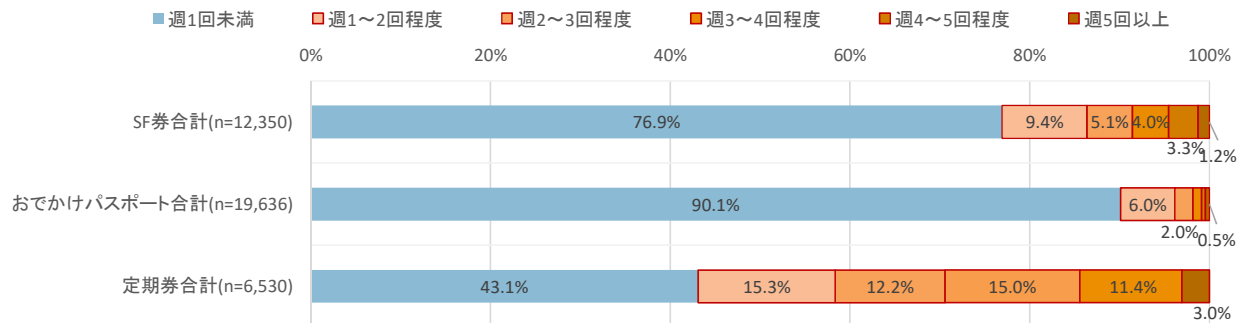
通学、通勤で利用していると考えられる 15 歳未満から 64 歳は全体よりも利用回数が多くなっていますが、高校生（15～18 歳）でも週 4 回以上利用する人は、限られていることがわかります。一方、65 歳代以上の利用回数は少なくなっています。これは、この層の移動目的が通院や買物など通学、通勤に比べて、移動頻度が低いためと考えられます。

図表 50 利用回数別 IC カード利用者数（一部無記名式一般カード利用分、記録不備データを除く）



図表 52 は券種別の利用回数ごとの実利用者数をまとめたものです。定期券で週 1 回以上利用した割合が高くなっている一方、定期券利用でも「週 1 回未満」利用の割合が 43.1%となっています。

図表 51 券種・利用回数別 IC カード利用者数  
（一部無記名式一般カード利用分、記録不備データを除く）



<sup>10</sup> バス等を 1 週間に 1 往復利用した場合、年間利用回数は約 100 回となる、本集計では、年間利用回数が 100 回未満を週 1 回未満、100～199 回を週 1 回程度、100～199 回を週 1～2 回程度、200～399 回を週 2～3 回程度、300～499 回を週 3～4 回程度、400～499 回を週 4～5 回程度、500 回以上を週 5 回以上とした。

## (5) 路線別 IC カード利用者数

路線別の IC カード利用者数は下表のとおりです。ほとんどの路線が令和元（2019）年度に比べて利用者が減少しています。

上位計画で求められていない移動に対応する松代篠ノ井線の利用者数は 5,857 人、篠ノ井新町線の利用者数は 11,576 人です。

また、廃止路線代替バスのうち赤芝線の利用者数は 1,476 人と少なくなっています。

図表 52 路線別 IC カード利用者数(民間事業者路線)

種別	路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	傾向	種別	路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	傾向
	松代線	369,625	373,935	372,525	290,828			三才線	127,985	121,707	110,076	79,726	
	松代通勤ライナー	11,745	10,908	9,983	8,689			三才・東長野病院線	2	13	75	164	
廃	大豆島保科温泉線	139,104	140,025	133,174	99,484			マユミダ三才線	103,651	103,417	106,264	81,153	
	平林線	307,972	307,644	296,715	214,667			丹波島線	46,483	48,933	45,121	31,974	
地	鬼無里線	52,114	51,258	49,330	38,995			田牧線	60,153	60,149	60,703	50,317	
	ループ橋戸隠線	52,575	56,632	49,626	38,580			紙屋線	12,458	12,086	11,871	11,209	
地	県道戸隠線	73,795	68,576	64,974	52,903			北原篠ノ井線	73,505	67,724	66,839	62,371	
地	新町大原橋線	98,101	98,092	93,074	70,536		廃	犀北団地線	104,340	98,001	92,401	67,280	
地	高府線	104,600	102,877	99,490	79,426		廃	小市線	18,410	13,987	13,785	11,839	
廃	篠ノ井新町線	17,585	14,548	13,891	11,576		廃	松代篠ノ井線	7,358	7,100	6,673	5,857	
廃	川後線	18,523	16,987	16,621	13,830		地	牟礼線	83,991	84,349	87,381	72,917	
	若槻団地線	277,626	274,063	268,007	231,428			日赤線(アルピコ交通)	388,803	384,099	385,431	286,462	
	西条線(アルピコ交通)	214,647	211,516	207,238	148,412			日赤線(長電バス)	54,595	55,647	50,615	42,480	
	綱島線	21,110	22,909	24,918	20,870			免許センター篠ノ井線	239,370	238,140	231,656	183,202	
	三本柳線	100,524	103,125	102,279	77,336		廃	金井山線	31,765	31,831	31,014	27,070	
	合同庁舎線	27,143	29,140	27,262	26,280		廃	赤柴線	2,396	2,082	1,951	1,476	
	東口線	10,758	8,543	8,865	7,383			善光寺線	29,464	28,623	28,137	6,412	
	東長野病院線	267,005	259,114	249,167	184,831		地	須坂屋島線	51,587	50,341	48,000	40,531	
	稲里循環線	1,093	1,216	1,158	780			綿内屋島線	70,534	65,406	67,136	57,376	
	浅川西条線(長電バス)	274,990	270,800	250,123	186,856		地	屋代須坂線(※)	144,107	133,979	129,122	98,175	
	運動公園線	64,049	67,219	53,999	40,710			奥裾花線	111	134	104	—	
廃	北屋島線	146,813	151,137	148,441	104,761								

種別：地・・・地域間幹線、廃・・・廃止路線代替

※ 屋代須坂線は長野電鉄屋代線廃止に伴い運行されている

※ 現金、定期券を除いた IC カード利用者のみを集計している

図表 53 路線別 IC カード利用者数(市が関与するバス等)

北西部（鬼無里地区）

路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	傾向	路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	傾向
南鬼無里線	2,667	2,285	1,765	1,299		地域振興線	681	640	686	491	
大望峠線	2,444	1,731	1,562	1,387							

北西部（戸隠地区）

路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	傾向	路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	傾向
参宮線	3,876	1,905	1,618	1,213		戸隠線	1,415	2,474	1,890	1,620	
西部線	2,478	1,153	1,328	1,322							

南西部（信州新町地区）

路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	傾向	路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	傾向
粉ノ木線	1,248	898	876	638		市バス南部線	519	424	408	390	
越道線	529	456	486	576		市バス細尾線	366	391	433	291	
信級線	857	983	1,040	529		市バス水内線	300	214	236	145	
宇内坂線	580	190	241	142		スクール牧内塩本線	58	29	5	—	
市バス牧内塩本線	387	283	201	244		スクール細尾線	669	531	813	752	
一倉田和線	366	246	560	599		スクール南部線	49		12	1	
左右線	1,330	1,234	988	926		スクール水内線	42	44	23	4	

南西部（大岡地区）

路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	傾向	路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	傾向
大岡篠ノ井線	3,769	3,467	2,914	2,262		ハッピー号	6,838	6,344	6,924	6,553	

西部（中条地区）

路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	傾向	路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	傾向
中条線	2,445	1,889	1,975	1,338		みやまさ線	533	714	749	670	
ひだか線	90	92	217	406		すめらぎ線	610	530	736	511	
くさかの線	555	498	262	211		新じんば号	3,203	2,626	2,571	2,459	

循環バス

路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	傾向	路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	傾向
ぐるりん号	48,190	47,308	31,779	24,279		篠ノ井ぐるりん	5,457	5,995	6,243	4,948	
東北ぐるりん号	14,963	14,302	13,718	11,627		茶臼山動物園線	63	87	78	71	

乗合タクシー

路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	傾向	路線名	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	傾向
豊野3線	6,689	6,979	4,820	4,692		松代3線	2,129	2,306	2,010	1,305	
横田塩崎線	4,765	4,240	3,911	2,311		西長野・上松線	2,688	2,054	2,219	3,042	
若里更北線	4,326	4,456	4,265	3,023		綿内線	1,566	1,429	1,110	845	
安茂里線	3,005	3,377	3,790	3,435		長沼線	2,036	2,044	1,474	1,540	
川中島線	4,005	4,043	4,422	3,527		篠ノ井共和線	1,303	1,509	1,742	1,500	

※ 現金、定期券を除いた IC カード利用者のみを集計している

※ 茶臼山動物園線は、主に IC カードを持たない来訪者の利用が多いため、実際の利用者数との乖離が大きい

## (6) まとめ

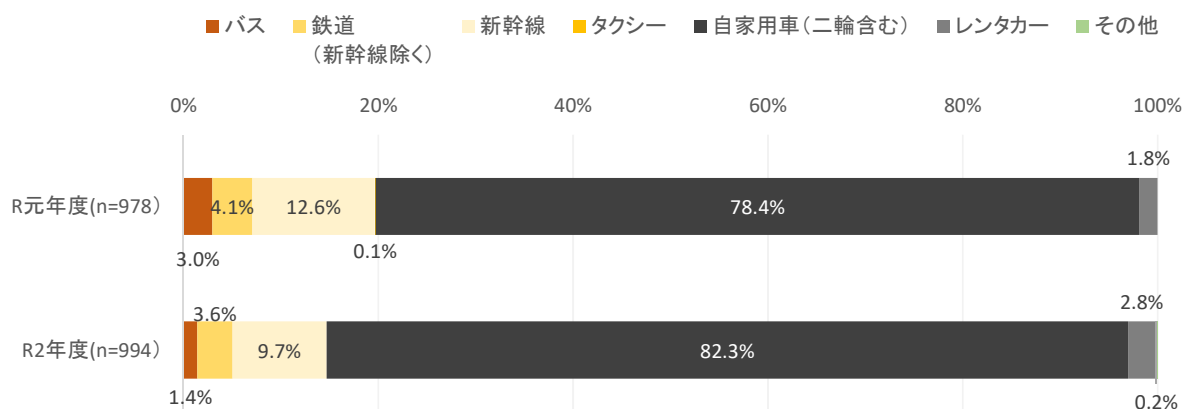
- ・ IC カードを使ってバス等を利用した人の令和 2 年度の延べ利用者数は 3,420,567 人、実利用者数は 48,975 人です。
- ・ 令和 2 (2020) 年度の利用券種を確認できる延べ利用者データ (2,919,371 人分) をみると、SF 券が 25.9%、おでかけパスポートが 24.9%、定期券が 49.2%です。
- ・ 利用者の年代別では、10 歳未満と 10 歳代は定期券利用の割合が 80%を超えています。年代が上がるにつれて SF 券利用の割合が上昇しています。70 歳以上はおでかけパスポート利用の割合が 100%に近くなっています。
- ・ 一方、毎日 (週 4~5 回程度、週 5 回以上、年間 400 回以上) 利用している人は 4.3%と少なくなっています。週 1 回未満の割合は 77.9%となっており、多くの人が頻繁に利用していない状況です。

## 5. 観光客の移動実態

### (1) 本市までの交通手段

令和2(2020)年度の観光客の本市までの交通手段をみると、14.7%が公共交通(バス、鉄道)、82.3%が自家用車となっています。令和元(2019)年度よりも公共交通が4.9ポイント低下し、自家用車が3.9ポイント上昇しています。新型コロナウイルス感染症の感染リスクを避けるため、不特定多数の人と接する機会が多くなる公共交通ではなく自家用車を選択する観光客が増えたと推測されます。

図表 54 本市までの主な交通手段



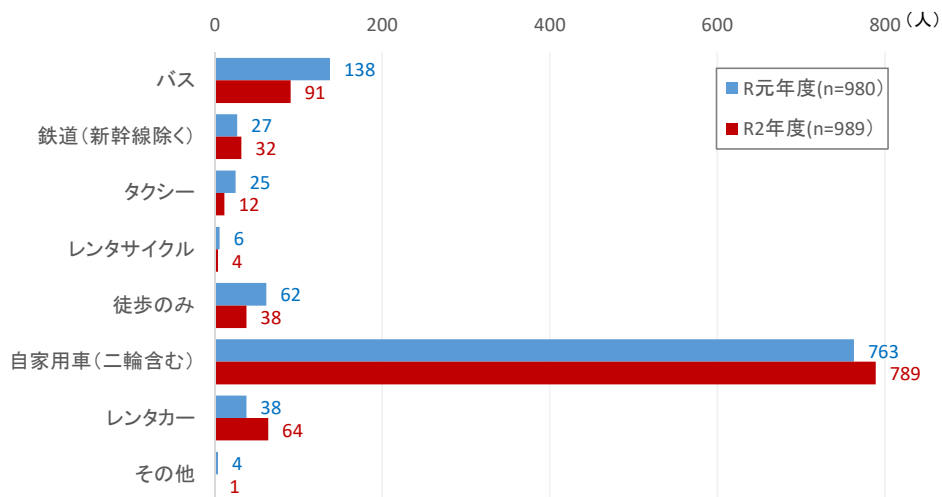
出典：長野市観光振興課（観光客動向把握調査結果）

※令和2(2020)年度調査にはタクシーの選択肢がない

### (2) 市内の交通手段

市内の交通手段でも同様の傾向が見られ、自家用車を利用する人が多く、公共交通利用者は限られています。令和元(2019)年度との比較も同様の傾向で公共交通利用者が減少し、自家用車が増加しています。新型コロナウイルス感染症の流行が収まるまでは、公共交通に対する観光客のニーズは少ないと考えられます。

図表 55 市内での交通手段（複数回答）



出典：長野市観光振興課（観光客動向把握調査結果）

### (3) 公共交通で訪れた観光客の行き先

公共交通で訪れた観光客の行き先の上に善光寺、戸隠、松代が挙げられています。これらの観光地は公共交通で接続されており、二次交通は確保されている状況にあります。

図表 56 訪れた（訪れる予定）の観光地（複数回答、公共交通で本市を訪れている人のみ）

観光地	度数(人)
善光寺	99
善光寺門前散策	53
長野駅周辺散策	38
戸隠神社	62
戸隠忍者関連施設	2
戸隠鏡池	11
松代城趾	59
松代城下町散策	39
真田関連施設	48
象山地下壕	13
川中島古戦場	23
飯綱高原	1
その他	5

出典：長野市観光振興課（観光客動向把握調査結果）

### (4) まとめ

- ・本市までの交通手段としては、自家用車が80%を超え、公共交通を選択する観光客は少ない状況です。
- ・このため、市内を公共交通で移動する観光客は少なくなっています。
- ・本市に公共交通で訪れた観光客は善光寺、戸隠、松代などへ行っており、長野駅からこれらの観光地までの移動を担保する公共交通は整備されています。



## 6. 現状の整理による公共交通政策の方向性

### (1) 現状と課題のまとめ

本市の公共交通、それを取り巻く環境の現状と課題を図表 57 にまとめます。

図表 57 現状と課題のまとめ

	現状	課題
(1) 人口分布と今後の見込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢者人口が増加し、それに伴い高齢者夫婦のみ世帯、単身高齢者世帯の増加が見込まれる</li> <li>● 人口は平坦部の鉄道沿線に集中している</li> <li>● そのほかの都市計画区域内や中山間地域にも広く分布している。</li> <li>● 今後、人口減少が進んでも、この人口分布は 2030 年までは変わらない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口は減少するが、高齢者夫婦のみ世帯、単身高齢者世帯は増加し、家族送迎などに頼れない公共交通を必要とする交通不便者<sup>11</sup>が発生する可能性がある</li> <li>● 人口分布は変わらないため、引き続き広い市域において公共交通を維持していくことが必要になる</li> </ul>
(2) 本市の都市構造の特長	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本市の地形は、犀川、千曲川により形成された平坦部と東南部及び西部の中山間地域の3つに大きく分かれている</li> <li>● 平坦部には長野駅周辺(広域拠点)、北長野、篠ノ井、松代(それぞれ地域拠点)の4地域に都市機能の集積がみられ、複雑な都市構造になっている</li> <li>● 中山間地域においては、旧町村役場(支所=生活中心地)を中心に市民生活が行われている</li> <li>● 平坦部の中でも生活拠点から広域拠点・地域拠点への移動、生活拠点内での移動が発生する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市構造は人々の移動に大きな影響を与える。市が目指すコンパクトなまちを実現するとともに、複雑な都市構造に合わせた公共交通網を形成することが求められる</li> <li>● 中山間地域では、通勤・通学及びより高度な生活関連サービスを受けるために、長野駅周辺(広域拠点)や北長野、篠ノ井などの地域拠点へ移動することが必要になる</li> </ul>

<sup>11</sup>交通不便者：自家用車等の自由に使える移動手段を持たない人のこと

	現状	課題
(3) 市民の移動実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市民の移動は、平坦部内、中山間地域のから平坦部、中山間地域内での移動の3つのパターンに分かれる</li> <li>● 移動量平坦部内で完結する移動が全トリップの94.7%を占めている</li> <li>● これらの移動の多くは自動車で賄われている(65.7%)</li> <li>● 市民の移動時間帯別の移動量は 6 時～21 時の間に一定数みられる</li> <li>● 移動目的別に移動量をみると通勤・通学の移動が 7 時～9 時にかけて、通院の移動は 8 時から 11 時にかけて発生、帰宅移動は 12 時前後、16 時台、18 時台の 3 つに山ができています</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市民の移動の移動方向、移動時間帯に合致した公共交通網が整備されているが、公共交通を利用した移動は 6.6% (バス: 2.0%、鉄道 4.6%) と非常に少なく、提供されている公共交通と利用量に大きな差がある。</li> <li>● 利便性を向上し利用しやすい公共交通にするとともに、提供されている公共交通を維持するためには、市民にも相応の利用が求められる</li> </ul>
(4) 観光客の移動実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光客が向かう善光寺、戸隠、松代へ移動する公共交通は整備されている</li> <li>● 観光客の多くが長野市には自家用車で訪れている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 多くの観光客が長野市を訪れているが公共交通を利用して市内を観光する動きは少なく、公共交通が観光客に利用されていない</li> </ul>
(5) 公共交通の現状と課題	<p>公共交通の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 市内のほとんどの地域において公共交通が利用できる環境が整備されている(人口カバー率 84.0%)</li> <li>● 現状の公共交通網は上位計画に基づく整備方針(図表 58(再掲))どおりに整備されている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 民間バス路線の撤退が断続的に発生しており、公共交通網の維持が難しくなっている</li> <li>● 移動需要の少ない拠点間を接続する路線があり、地域内移動などにおいて需要量と供給量のミスマッチが生じている</li> <li>● 技術開発の進展を踏まえ、新たな交通サービスについて検討していく必要がある</li> </ul>

	現状	課題
利用者の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● JR 駅の利用数は H22 年度から H25 年度までは横ばい、以降やや減少傾向</li> <li>● 長野電鉄長野線に関しては H22 年度から微増傾向で推移</li> <li>● バス交通に関しては H22 年度から横ばいで推移している</li> <li>● IC カード利用者のうち、毎日(週 4~5 回程度、週 5 回以上)利用する者の割合は全体の 4.3%となっている</li> <li>● 年間 100 回未満(週 1 回未満)の利用者は全体の 77.9%となっている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新型コロナウイルス感染症拡大の影響で令和元年から2年度にかけて利用者が激減した。また、断続的に感染拡大が発生しているため、急速に回復することは見込めない状況であり、民間事業者路線の収支も低調な状況が続いている</li> <li>● 実利用者数に占める定期券所有者の割合は 17.0%となっているが、週 1 回未満利用割合は 43.1%となっており、繰り返し利用していない人も多い</li> </ul>
運行経費の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通(バス交通)にかかる市の支出額は増加している。令和 2(2020)年度の支出額は約 3.2 億円と平成 28(2016)年の 1.13 倍</li> <li>● 特に、廃止路線代替バスに係る費用が最も多く 1 億 1 千万円程度、次いで、市営バスが 9,700 万円程度となっています。これらのバスは費用の伸び率は平成 28(2016)年度に比べ、それぞれ 1.14 倍、1.10 倍となっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● このまま利用者が減少し、民間事業者でのバス路線の維持が困難となると、路線維持のための市の支出がさらに増加する恐れがある</li> </ul>

図表 58 上位計画における地域公共交通の整備方針等（再掲）

方針	内容
整備にかか る方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市拠点と都市拠点を接続する</li> <li>・都市拠点と生活拠点、生活中心地を接続する</li> </ul>
居住誘導区域及び内包される都市拠点 = 都市機能誘導区域における整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市拠点 = 都市機能誘導区域内の公共交通の充実を図る</li> <li>・都市機能誘導区域と居住誘導区域とを利便性高く接続する</li> <li>・居住誘導区域内の公共交通の利用環境を充実させる</li> </ul>
地域生活拠点における整備方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域生活の足を確保する</li> </ul>
維持にかか る方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民、運行主体、行政の 3 者の協力体制によって地域公共交通を維持する</li> </ul>

## (2) 公共交通政策の方向性

上位計画及び市民の移動ベクトルや移動量、移動時間帯、現状の公共交通の課題などから、本市に求められる公共交通体系及びそのサービスレベルを整理します。

### 1) 公共交通の必要性

都市機能が集積する都市拠点を複数ある中で多数の市町村が合併し、中山間地域も広く有する本市においては、都市構造上、市民が日常生活をする上で「移動すること」は欠かせない状況です。現状では、これらの移動の多くは自家用車が担っていますが、自家用車等の自由に使用できる移動手段を有しないいわゆる交通不便者も一定数存在している状況です。

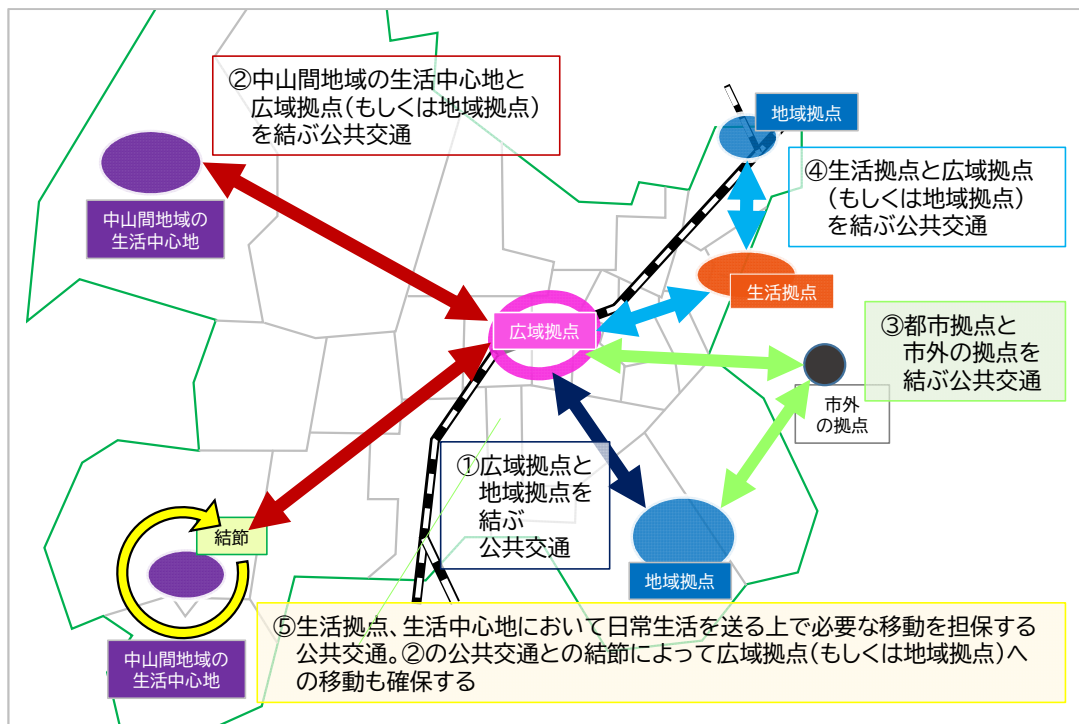
また、公共交通は、交通不便者の移動手段の確保という側面だけでなく、都市計画区域内に人口が集積している本市において、効率的な都市運営を行う上でも必要な社会インフラといえます。

### 2) 求められる公共交通体系

都市構造や上位計画、市民の移動実態などを踏まえると本市においては骨格路線として①広域拠点と地域拠点を結ぶ公共交通、②生活中心地と都市拠点（広域拠点もしくは地域拠点）、③都市拠点と市外の拠点を結ぶ公共交通が必要といえます。

加えて、地域内での移動を担う路線（拠点内移動）として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、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の5つが必要といえます。

図表 59 本市に必要な5つの公共交通軸



### 3) 必要とされるサービスレベル

#### (ア) 運行頻度

図表 59 に示す①～③の公共交通は拠点間の移動を担う幹線系統の公共交通になります。PT 調査からもわかるように発生する移動量に大きな差があります。このため、需要に応じた運行方法、運行頻度として、効率的な運行にする必要があります。

また、同じく図表 59 に示す④、⑤の公共交通は地域内の移動を担う公共交通になり、平坦部と中山間地域で移動量、利用のされ方に大きな差があります。よって、幹線系統と同様に運行に当たっては需要に応じた運行手段、運行頻度とする必要があります。

#### (イ) 運行時間帯

移動時間帯別の移動量から、通勤や通学などに使われる拠点間移動を担う幹線系統においては、6 時台～21 時程度までの運行が求められています。

また、地域内の通院や買物を担う地域内移動を担う公共交通については、概ね 8 時台～16 時台程度までの運行が求められています。

図表 60 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	運行方法、頻度	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	拠点間移動の種類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 <sup>12</sup> 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		

<sup>12</sup> 本計画での通学は通常日課に限るものとします

#### 4) 市民の積極的な利用の必要性

本市の公共交通体系及びサービスレベルは市民の移動実態に合わせて整備されており、市民が日常生活を送る上で十分に利用できる状態になっています。しかし、利用者数は減少傾向にあり、一方で運行にかかる経費は増加傾向にあります。

加えて人口減少や新型コロナウイルス感染症拡大により、今後も公共交通の利用者数が伸び悩むことが予測される中、公共交通に対する市の支出は増加することが見込まれます。

このような中、今後も公共交通が提供しているサービスを維持していくには、やはり利用者数を維持していくことが必須となります。

#### 5) 観光利用における利便性向上の必要性

本市の公共交通は、長野駅と、多くの観光客を魅了する観光地である善光寺、戸隠、松代などを接続しています。観光客は公共交通を利用して市内の観光地を巡ることができるようになっていますが、その利用は限られていることから、観光利用における公共交通の利便性を向上させることが求められます。



## 2. 公共交通再整備・維持に関する原則的な考え方

### 市民の積極的な利用と維持への協力による公共交通の確保・維持

本市の公共交通網は上位計画に示される方針に従い形成されており、サービスレベルも一定水準に達しています。しかし、日常の移動における公共交通利用者は7%弱にとどまっております、その利用者数も年々減少しています。

加えて、少子化や免許を有する高齢者が増加しており、公共交通の利用者は今後も継続的に減少していくことが想定されている中において、公共交通の確保・維持には、市民が今まで以上に「乗って残す」意識を持つこと、公共交通の確保・維持に積極的に関与することが求められます。

以上を踏まえ、本計画においては現状の公共交通を「少子・高齢化に対応した公共交通」に再整備したうえで、「市民の積極的な利用を促進する」ことで維持していきます。

## 3. 公共交通再整備・維持に関する各主体の役割

### (1) 行政の役割

地域公共交通は本市になくてはならない社会基盤です。

この社会基盤としての地域公共交通を全市的な視点で全体最適になるよう設計・再整備し、運行が維持されるよう事業化する役割を行政は担います。

また、公共交通の運行に関しては、事業者と適切な役割分担をしつつ、採算性だけでなく公共性の観点から必要路線の維持に努めるものとします。

なお、公共交通の設計・再整備、運行の維持に関しては、市民、交通事業者、関係機関のパイプ役となり、課題の共有と速やかな合意形成に努めるとともに事業の推進・評価検証を推し進める役割を担います。

### (2) 交通事業者の役割

地域公共交通の担い手として、安全で快適な移送サービスの提供と新規利用者を増加させる役割を担います。また、公共交通の運行を適切にマネジメントしていくために公共交通の利用状況の収集・分析、関係機関への提供を行い、常に最適な公共交通の運行、ひいては公共交通網を維持していく役割を担います。

### (3) 市民の役割

本市においては、サービスレベルが十分とはいえない地域があるものの、日常生活を送る上で必要な移動を担保する公共交通が整備されています。特に平坦部においては、交通空白はほぼなく、複数回の外出機会を持てる便数の公共交通を運行しています。

コロナ禍により、公共交通の利用者が減少し、交通事業者が疲弊する中、今の公共交通



網を維持することも難しい状況になっています。

こうした中、生活の中で1回でも2回でも公共交通を積極的に利用する利用者としての役割を市民は担います。

また、地域内の小規模移動需要においては、地域の住民は利用者であるとともに運行の改善に携わる者として、地域公共交通の運営に関わる役割を担います。

## 4. 公共交通の再整備・維持の方針

### 再整備方針①：地域特性に合わせた再整備

地勢の異なる様々な地域で構成される本市においては、公共交通に求められる役割が地域毎に大きく異なります。このため、再整備に当たっては以下に示すような地域特性を踏まえ、公共交通を体系化するとともに、重複路線の見直しや利用状況に合わせた運行、中山間地域においては交通結節点などを設けるなど、効率的な運行を目指します。

図表 63 地域特性格公共交通再整備の考え方（平坦部）

地域	公共交通の種類	再整備の考え方
都市機能が集中している平坦部	生活拠点から広域拠点や地域拠点、交通結節点などの鉄道駅から郊外の生活関連施設への移動を担保する公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・効率的な都市運営を行うため「必要不可欠な社会基盤」と位置づける</li> <li>・市民や来訪者の様々な移動を担保する</li> <li>・交通事業者及び行政がその再整備に主体的に取り組む</li> <li>・主に鉄道や路線バスがその移動を担う</li> </ul>
	生活拠点内の移動を担保する公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車など多くの代替移動手段がある中においては「社会基盤」ではあるものの「必要不可欠」な状況になっていない公共交通であることを前提とする</li> <li>・この公共交通を維持していくためには、市民の積極的な利用が不可欠</li> <li>・再整備において地元住民(自治協議会)や地域の NPO 法人等の協力のもと行っていく</li> <li>・路線バスやコミュニティバス、タクシー、自転車など様々な手段を用い、その移動を担う</li> </ul>

図表 64 地域特性格公共交通再整備の考え方（中山間地域）

地域	公共交通	公共交通の再整備の考え方
中山間地域	広域拠点や地域拠点への移動を担保する公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民が自立的に生活する上で「必要不可欠な社会基盤」と位置づける</li> <li>・一部来訪者の観光移動も担う</li> <li>・交通事業者及び行政がその再整備に主体的に取り組む</li> <li>・主に路線バスがその移動を担う</li> </ul>
	地域内移動(生活中心地内移動)を担保する公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域生活に必要な「必要不可欠な社会基盤」と位置づける</li> <li>・需要量が極端に少なく、再整備においても地元住民(自治協議会)や地域の NPO 法人等の協力が欠かせない</li> <li>・地域と行政が協働し再整備を行う</li> <li>・コミュニティバスやタクシー、移送サービスなどがその移動を担う</li> </ul>

**再整備方針②：公共交通網（ネットワーク）とサービスレベルの維持**

利用者の減少は今後も継続すると推測され、公共交通の維持は楽観視できない状況が続きます。そのような状況にあっても公共交通の必要性はなくなるものではなく、維持し続けていくことは市民・行政・交通事業者の責務といえます。再整備した公共交通網及びそのサービスレベルは、行政や交通事業者のみならず住民自治協議会などの地域団体との連携のもとに、NPO 法人、福祉施設などが有する地域の輸送資源との連携も視野に入れ、その維持にあたっていきます。なお、地域の輸送資源との連携に際しては、事業の継続性を高めるため、実施主体に対する支援などを検討します。

**維持方針①：利用しやすい環境の整備**

公共交通の利用環境は、網形成計画において一定の整備が済んでいます。しかし、公共交通の再整備と併せて、交通結節点の整備（待合環境、駐輪場の改善・整備）、バリアフリー化などを必要箇所において進めます。

また、信州ナビ・バスロケーションシステムなどの普及を促進し、バスを利用しやすい環境の整備に努めます。

**維持方針②：啓発・利用促進の強化**

本計画に基づき再整備する公共交通を維持していくためには、市民の積極的な利用が必要不可欠です。IC カードの普及、定期利用の促進、運転免許証の自主返納の推進などを積極的に推し進め、公共交通利用者の裾野を広げていきます。加えて、網形成計画に引き続き、通勤・通学や観光客に対する利用促進を進めていくものとします。

**維持方針③：観光利用の強化**

既存の路線バスには観光客の移動に対応するものもあります。これらについては情報発信、支払方法の多様化等による利便性向上を図り、観光客が利用しやすい環境を整えます。また、観光業関係者と連携して観光客に対する利用促進を行い、公共交通による周遊を促し、本市の経済活動に寄与するものとしていきます。

## 5. 再整備する地域公共交通の体系

### (1) 公共交通体系と担う移動

第3章図表60の整理に基づき、本市の公共交通体系及びそれを実現する路線種別とそれぞれが担う移動を図表65に示します。

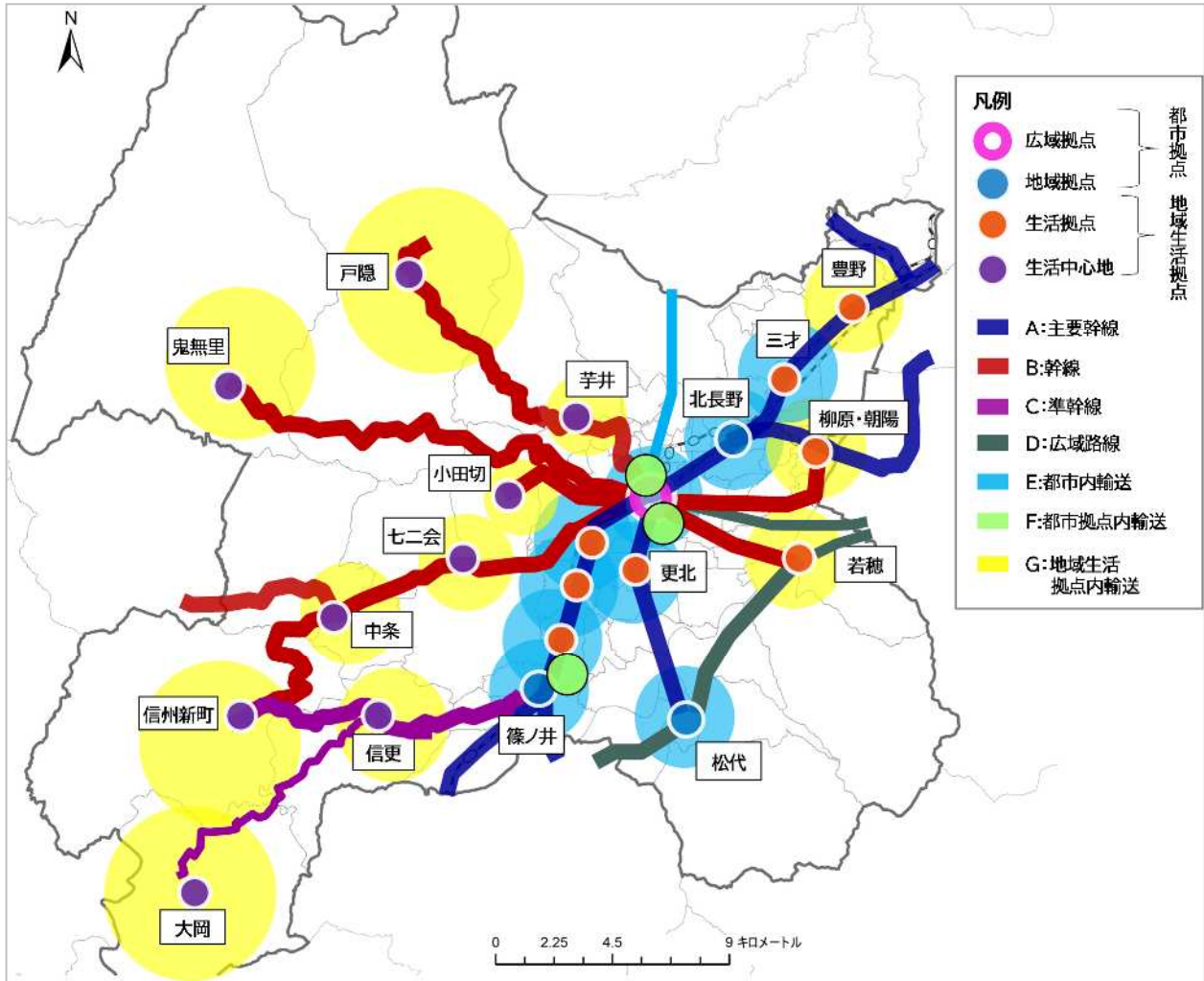
拠点間の移動を賄う公共交通として「主要幹線」、「幹線」、「準幹線」を再整備します。これらの路線は本市の公共交通の骨格となります。また、鉄道で賄えない移動を担う「広域路線」を維持します。

加えて、地域内移動（拠点内移動）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」を再整備します。

図表 65 再整備す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	広域拠点と地域拠点を結ぶ ・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	地域生活拠点と広域拠点を結ぶ ・通勤、通学、通院、買物など様々な移動ニーズに対応する ・主に市民の移動を賄う
	C:準幹線	生活中心地と都市拠点を結ぶ ・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。ただし、輸送量が少ない路線については通学対応を中心とし、平日のみの運行も可能とする
	F:都市拠点内輸送	主に都市拠点など(中心)市街地内内における来訪者も含めた移動をまかなう ・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:地域生活拠点内輸送	交通不便者の拠点内での日常生活の移動を賄う ・拠点内の通院・買物移動に対応

図表 66 再整備する公共交通体系図



## (2) 路線種別毎の再整備・維持方針

### ○拠点間移動を担う公共交通

#### 1) 主要幹線

主要幹線は、広域拠点（長野駅周辺）と地域拠点（北長野、篠ノ井、松代）及び他都市の中心部を結ぶ本市の背骨となる公共交通です。主に鉄道で形成され、一部路線バスが担います。

主要幹線は、民間交通事業者が主体的に再整備・維持を行い、行政はその支援を行うことを方針とします。なお、主要幹線におけるバス交通においては定時性を極力確保するものとします。

#### 2) 幹線

幹線は、広域拠点（長野駅周辺）と地域生活拠点を結ぶ本市の骨格となる公共交通です。主に路線バス形成され、一部鉄道が担います。

幹線は民間交通事業者が主体的に再整備・維持を行い、行政はその支援を行うことを方針とします。なお、幹線においては定時性をなるべく確保するものとします。

#### 3) 準幹線

準幹線は、主に地域拠点（一部広域拠点）と生活中心地を結ぶ公共交通です。利用は通学通院など特定の目的、特定の利用者に限られるため、移動量が少量になりますが、中山間地域において生活していく上で欠かせない公共交通です。

準幹線は行政が主体的に再整備・維持を行うものとします。なお、準幹線においては定時性をなるべく確保するものとします。

#### 4) 広域路線

広域路線は、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です。利用は通学通院など特定の目的、特定の利用者に限られるため、移動量が限られますが、連携中枢都市である本市においては広域的な観点から必要な公共交通といえます。

広域路線は他自治体と連携し、行政が主体的に再整備・維持を行うものとします。なお、広域路線においては定時性をなるべく確保するものとします。

### ○拠点内移動を担う公共交通

#### 1) 都市内輸送

主に都市計画区域内を運行する公共交通です。都市拠点を含め、都市計画区域内における来訪者の様々な移動ニーズに対応します。

都市内輸送は民間交通事業者が主体的に再整備・維持を行います。また、その再整備においては主要幹線、幹線との競合を避けるとともにタクシーや自転車などの活用も視野に入れるものとします。

## 2) 都市拠点内輸送

広域拠点や地域拠点、一部、生活拠点内の交通結節点と病院や高校などの主要施設を接続する公共交通で、来訪者を含めた移動ニーズに対応します。

特に広域拠点においては交通結節点である長野駅と医療施設、商業施設、教育機関等を接続し、広域拠点を来訪する来訪者の様々な移動ニーズに対応します。

都市拠点内輸送は民間交通事業者が主に再整備・維持を行います。公益性が高い路線については行政が行うものとします。

なお、その再整備においては主要幹線（特に鉄道）、幹線、都市内輸送との競合を避けるとともにタクシーや自転車などの活用も視野に入れるものとします。

## 3) 地域生活拠点内輸送

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で、地域住民（主に高齢者等交通不便者）の少量の移動ニーズに対応します。

地域生活拠点内輸送は行政と地域住民が協働して再整備・維持を行うものとします。また、その再整備においては、やむを得ない場合を除き他の公共交通（特に鉄道）と競合を避けるとともにタクシーなどの活用も視野に入れるものとします。

なお、生活中心地においてはAIを活用したデマンド交通など、自由度の高い移動手段の導入を目指し、交通空白の解消に努めます。

## 第5章 地域公共交通再整備・維持に関する事業

### 1. 計画全体の目標値

本計画全体の目標を以下に示します。

#### (1) 公共交通の利用に関する目標

図表 67 のとおり、公共交通の利用目標を設定します。

図表 67 公共交通の利用目標

分類	指標	現状値		目標値(令和8年度)
JR線	① 市内の駅1日あたり乗車人員	36,014人/日 (令和元年度)	⇒	36,014人/日
しなの鉄道	② 市内の駅1日あたり乗車人員	7,927人/日 (令和元年度)		7,927人/日
長野電鉄	③ 市内の駅1日あたり乗車人員	14,782人/日 (令和元年度)		14,782人/日
路線バス	④ 民間事業者路線バス、市が関与するバス等の利用者数	7,599千人 (令和元年度)		7,599千人
取得方法	① 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、安茂里駅、稲荷山駅、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			
	② 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			
	③ 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			
	④ 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			
指標設定の考え方	公共交通は利用されることでその役割を果たせることから、利用者数を指標に設定する			
目標値設定考え方	人口減少を加味するが、本計画により利用者数を増やしていくことから、令和元年度を維持することを目標とする。			

注) 新型コロナウイルス感染症の影響が少ない令和元年度の実績を現状値とした。

## (2) 公共交通の収支及び公的負担に関する目標値

図表 68 のとおり、公共交通の収支、公的負担に関する目標を設定します。

図表 68 公共交通の収支、公的負担に関する目標値

指標		現状値		目標値(令和 8 年度)
①	公共交通に対する公的負担額	3 億 6,800 万円 (令和4年度予算)	⇒	3 億 6,800 万円未満
②	市が運行する公共交通の収支率	31.0% (令和 2 年度)		31.0%
取得方法	交通政策課による集計			
指標設定 の考え方	公共交通に対する公的負担額(市の補助)は年々増加している。公共交通を確保・維持するための公的負担額を指標に設定する やむを得ず公的負担額が増えた場合においても、それに見合う利用者数が確保できているかを測定するため、収支率を指標に設定する			
目標値設定 の考え方	現時点における財政規模で上位計画が公共交通に求める機能が担保されていることから、公的負担額については現状を維持する 同様の理由から、収支率は現状を維持する なお、公的負担額が増えた場合もそれに伴う妥当な利用者数を確保する責務があることから収支率を下げないものとする			



## 2. 事業一覧

上位計画の将来像、方針と実施する事業の一覧を図表 69 に示します。これらの事業は本計画にかかる各種調査及び網計画で実施した事業の評価検証を行い導出しました。

図表 69 事業一覧

公共交通の役割	再編方針	施策	事業	主な内容	網形成計画の事業との関係性		
					継続	改善	新規
人と人、人とまちをつなぎ、暮らしを守る	① 地域特性に合わせた再整備	(1) 公共交通のネットワーク再構築及び運行	1) 路線再整備・運行事業	(ア) 拠点間路線再整備・運行事業 幹線の再整備 準幹線の再整備 広域路線の再整備検討			○
				(イ) 拠点内路線再整備・運行事業 都市内輸送の再整備 地域生活拠点内輸送の再整備			○
			2) 路線維持・運行事業	○ 拠点間路線路線維持・運行事業 主要幹線の運行 幹線の運行 広域路線の運行	○		
				○ 拠点内路線維持・運行事業 都市内輸送の運行 都市拠点内輸送の運行・運行支援 地域生活拠点内輸送の運行・運行支援		○	
	② 公共交通網(ネットワーク)とサービスのレベルの維持	(2) 運行環境の整備・利便性向上	1) 地域拠点内輸送の利便性改善調査	(ア) オンデマンド交通システム実証実験			○
			2) 利便性の高い運賃、支払方法の検討	(ア) 運賃設定の再検討 (イ) ICカードシステムの更新		○	○
			3) 交通結節、乗り継ぎ環境の向上	(ア) 交通結節・乗り継ぎ環境の向上 (イ) バリアフリー化の促進	○	○	
			4) 自転車と公共交通との連携促進事業	(ア) 交通結節点における駐輪場の整備推進	○		
			5) 運行の安定性・定時性確保事業	(ア) 定時性の確保	○		
			6) 情報発信事業	(ア) 経路検索サービスでの情報提供 (イ) 信州ナビ・バスロケーションシステムによる情報発信と普及促進 (ウ) バスマップ等による情報発信	○	○	○
公共交通を支え、経済活動を育てる	① 利用しやすい環境の整備	(3) 利用促進・啓発の実施	1) 啓発事業	(ア) 広報等を活用した市民との公共交通の状況共有の継続の実施 (イ) バスの乗り方教室の開催 (ウ) 公共交通での移動を考える場の開催 (エ) 小中学生向け啓発用冊子の作成、配布		○	○
				(ア) 「ICカードKURURUの日」の設定 (イ) エコ通勤、エコ通学の促進 (ウ) ICカード利用特典の検討 (エ) 商業施設とのタイアップ	○	○	○
	② 啓発・利用促進の強化	2) 利用促進事業	(オ) 住民自治協議会等による公共交通改善・利用促進活動への支援 (カ) 観光客が周遊しやすいMaaSの導入の検討 (キ) コロナ対策の推進(安心の醸成)	○	○	○	
						○	
	③ 観光利用の強化	(4) 公共交通の改善の実施	評価・検証の実施	市が関与する公共交通の運行状況の把握		○	
				交通事業者が運行する公共交通の状況把握		○	
				市が関与する公共交通の運行見直しと運行見直し基準の更新		○	

### 3. 事業の詳細

#### (1) 公共交通のネットワーク再構築及び運行

地域公共交通再整備の方針に基づき、図表 70 に示す公共交通ネットワークを民間事業者と連携して再構築するとともに、その運行を行います。また、運行にあたっては、図表 60 に示したサービスレベル、図表 65 に示した路線種別ごとの担う移動に対応するものとなります。

路線は、ルートやダイヤ、運行方法を見直し再整備するものと現行の運行を維持するものがあります。路線の再整備を行うものは「路線再整備・運行事業」に位置づけ、運行を継続する路線については「路線維持・運行事業」に位置づけます。

なお、図表 70 において、「地域間幹線系統」「フィーダー系統<sup>13</sup>」と記載のある路線は、地域間幹線補助及びフィーダー補助を受けながら運行する路線です。

図表 70 本市における公共交通再整備後の各路線の位置づけ

	路線名	再編前の位置づけ	事業主体	再編対象	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		
	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	大豆島保科温泉線(長野駅-若穂間)	幹線	長野市	○	廃止路線代替バス
	平林線		長電バス		
	県道戸隠線		アルピコ交通		地域間幹線系統
	鬼無里線		アルピコ交通		地域間幹線系統
	ループ橋経由戸隠線		アルピコ交通		
	新町大原橋線		アルピコ交通		地域間幹線系統
	高府線		アルピコ交通		地域間幹線系統
C 準幹線	篠ノ井新町線		長野市	○	廃止路線代替バス
	川後線	幹線	長野市	○	廃止路線代替バス
D 広域路線	屋代須坂線		長野市	※	地域間幹線系統
	綿内屋島線		長野市	○	

※須坂市内に大型商業施設の開業が予定されており、それに伴い、屋代須坂線の利用状況が大幅に変わることが想定される。よって、開業後の利用状況を見極めてから再整備案を検討する。

<sup>13</sup> フィーダー系統：バス停留所、鉄道駅において複数の自治体を跨る基幹的な公共交通と接続する支線となる系統のことです。

	路線名	再編前の位置づけ	事業主体	再編対象	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		
	北屋島線		長野市	○	廃止路線代替バス
	三才線		長電バス		
	浅川西条市民病院線		長電バス		
	三才東長野病院線		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		
	犀北団地線		長野市	○	廃止路線代替バス
	小市線		長野市	○	廃止路線代替バス
	松代篠ノ井線		長野市	○	廃止路線代替バス
牟礼線		飯綱町・長野市		地域間幹線系統	
F 内都市拠点輸送	日赤線		アルピコ交通		
	日赤線		長電バス		
	運転免許センター篠ノ井線		アルピコ交通		
	北原篠ノ井線、三本柳線、 稲里循環線		アルピコ交通	○	
	ぐるりん号(循環)		長野市		
	びんずる号		アルピコ交通		
G 地域生活拠点内輸送	安茂里線		長野市		フィーダー系統
	西長野・上松線		長野市		
	若里更北線(循環)		長野市		
	あさかわ号(一部デマンド)		浅川住自協		
	川谷線		長野市		
	二ツ石線		長野市		
	上神代線		長野市		
	長沼線		長野市		
	綿内線		長野市		
	松代西条線(循環)		長野市		
	大室線		長野市		
	川中島線(循環)		長野市		
	横田塩崎線		長野市		
	篠ノ井共和線		長野市		フィーダー系統
	赤柴線		長野市	○	
	金井山線(東口線)	主要幹線	長野市	○	廃止路線代替バス
	篠ノ井ぐるりん号(循環)	都市拠点内輸送	長野市	○	
東北ぐるりん号(循環)		長野市	※		
大豆島保科温泉線(若穂-保科温泉間)	幹線	長野市	○	廃止路線代替バス	

※東北ぐるりん号は、利用数が増加傾向にあるため、利用状況が落ち着いてから再整備案を検討する。

	路線名	再編前の位置づけ	事業主体	再編対象	備考
G 地域生活拠点内輸送	南鬼無里線		長野市	○	オンデマンド検討
	大望峠線		長野市	○	オンデマンド検討
	地域振興線		長野市	○	オンデマンド検討
	参宮線		長野市	○	オンデマンド検討
	西部線		長野市	○	オンデマンド検討
	戸隠線		長野市	○	オンデマンド検討
	すざくら号		芋井住自協	○	オンデマンド検討
	粉ノ木線(循環)		長野市	○	オンデマンド検討
	越道線(循環)		長野市	○	オンデマンド検討
	信級線(循環)		長野市	○	オンデマンド検討
	宇内坂線(循環)		長野市	○	オンデマンド検討
	一倉田和線		長野市	○	オンデマンド検討
	左右線(循環)		長野市	○	オンデマンド検討
	南部線		長野市	○	オンデマンド検討
	細尾線(スクール混乗・循環)		長野市	○	オンデマンド検討
	水内線(スクール混乗・循環)		長野市	○	オンデマンド検討
	牧内塩本線(スクール混乗・循環)		長野市	○	オンデマンド検討
	信里線(スクール混乗)		長野市	○	オンデマンド検討
	のぶさと号		信里地域バス運行委	○	オンデマンド検討
	すずらん号		信更住自協	○	オンデマンド検討
	大岡篠ノ井線	準幹線	長野市	○	オンデマンド検討
	ハッピー号		長野市	○	オンデマンド検討
	ひだか線(循環)		長野市	○	オンデマンド検討
	くさかの線(循環)		長野市	○	オンデマンド検討
	みやまさ線(循環)		長野市	○	オンデマンド検討
	すめらぎ線(循環)		長野市	○	オンデマンド検討
新じんば号		七二会住自協	○	オンデマンド検討	
かつら号		小田切住自協	○	オンデマンド検討	
中条線		長野市	○	フィーダー系統	
I その他	松代観光巡りタクシー		長野市	○	
	茶臼山動物園線		長野市	○	
	奥裾花線		アルピコ交通		

以下の路線については、地域間幹線系統、フィーダー系統として国庫補助を受けながら運行するものとします。

図表 71 地域間幹線・フィーダー補助を受ける路線及び経費の負担割合

	路線名	経費の負担割合
地域間 幹線路線	鬼無里線 県道戸隠線 新町大原橋線 高府線	国1/2、県1/2 ※国、県の補助で補填されない額は交通事業者が負担
	屋代須坂線	国1/2、県1/2 ※国、県の補助で補填されない額は、本市と須坂市、千曲市が負担(負担割合:長野市66.8%、須坂市16.0%、千曲市17.2%)
	牟礼線	国1/2、県1/2 ※国、県の補助で補填されない額は飯綱町、本市が負担(本市は市内運行分の一部を負担)
フィーダー 系統	安茂里線 篠ノ井共和線 中条線	国1/2 ※国補助で補填されない額は、市が負担

## 1) 路線再整備・運行事業

路線再整備・運行事業の内容について記載します。

再整備の基本的な視点は鉄道との接続強化、競合状態の整理、利用者層に合わせた運行内容の変更になります。

### (ア) 拠点間路線再整備・運行事業

拠点間を結ぶ図表 72 に示す各路線の再整備を行います。

図表 72 拠点間を結ぶ路線の再整備で検討する内容

	路線	現行の運行と課題	再整備で検討する内容
幹線	大豆島 保科温泉線 (長野駅 -若穂間)	【現行の運行】 ・毎日、7 時台～21 時台に 34 便運行 【課題】 ・若穂-保科温泉間の利用は少なく、主に地域内 移動となっている	・若穂-保科温泉間について 地域生活拠点内輸送に位置 づけることを検討する
	篠ノ井 新町線	【現行の運行】 ・月～土曜、7 時台～19 時台に 14 便運行 【課題】 ・原市場-篠ノ井駅間において、大岡篠ノ井線と 重複している	・朝夕の通学対応は継続す る一方、利用が少ない日 中の時間帯は便数などに ついて検討する ・大岡篠ノ井線との連携を 検討する
準幹線	川後線	【現行の運行】 ・月～土曜、主に朝夕に 8 便運行 【課題】 ・鬼無里線と路線が重複している ・鬼無里線との重複区間での利用が半数程度と なっている	・現状の幹線から準幹線へ 位置づけを変更する。 ・路線長の短縮を検討する
	屋代須坂線	【現行の運行】 ・毎日、5 時台～20 時台に 36 便運行 【課題】 ・運行に係る市の補助が大きい ・平日に比べると土日祝日の利用が少ない	・令和 6 年度に沿線に大型 商業施設が開業する予定 であるため、施設開業後 の影響を確認した上で見 直しを検討する
広域路線	綿内屋島線	【現行の運行】 ・毎日、6 時台～21 時台に 43 便運行 【課題】 ・運行に係る市の補助が大きい ・平日に比べると土日祝日の利用が少ない	・令和 6 年度に沿線に大型 商業施設が開業する予定 であるため、施設開業後 の影響を確認した上で、見 直しを検討する

実施予定	令和7年度までに路線再整備を行う
事業主体	長野市、交通事業者

(イ) 拠点内路線再整備・運行事業

図表 73 に示す路線の再整備を行います。

図表 73 拠点内路線の再整備で検討する内容

	路線	現行の運行と課題	再整備で検討する内容
都市内輸送	北屋島線	【現行の運行】 ・毎日、6時台～20時台に37便運行 【課題】 ・令和3年度より廃止路線代替バスとなった ・北尾島線の南北を平林線、綿内屋島線が運行している	・朝夕の通勤・通学対応は継続する一方、利用が少ない日中の時間帯は運行密度を高めるため便数等を検討する ・利用の少ない土日で便数等を検討する
	綱島線 紙屋線	【現行の運行】 ・月～金曜、7時台～18時台に12便運行 【課題】 ・利用が少ない ・松代線等と重複する運行区間が多い	・利用状況に応じた運行便数の設定や松代線等との統合・接続などを検討する
	田牧線	【現行の運行】 ・月～金曜、7時台～20時台に14便運行 【課題】 ・利用が少ない ・松代線等と重複する運行区間が多い	・利用状況に応じた運行便数の設定や松代線等との統合・接続などを検討する
	犀北 団地線	【現行の運行】 ・毎日、6時台～20時台に21便運行 【課題】 ・令和3年度より廃止路線代替バスとなった ・平日の朝夕は通勤・通学利用があるものの、日中の利用が少ない ・土日祝日は平日よりも利用が少ない	・朝夕の通勤・通学対応は継続する一方、利用が少ない日中の時間帯は運行密度を高めるため便数等を検討する ・利用の少ない土日で便数等を検討する
	小市線	【現行の運行】 ・月～金曜、7時台～15時台に運行。10便運行 【課題】 ・令和3年度より廃止路線代替バスとなった ・ほぼ、新町大原橋線、高府線と路線が重複している	・新町大原橋線、高府線との統合を検討する
	松代 篠ノ井線	【現行の運行】 ・月～金曜、7時台～18時台に7便運行 【課題】 ・利用が少ない	・利用が改善しない場合は、見直しを検討する
	地域生活拠点内輸送	赤柴線	【現行の運行】 ・月～金曜、8時台～19時台に8便運行 【課題】 ・利用が少ない
金井山線		【現行の運行】 ・月～金曜、8時台～19時台に15便運行 【課題】 ・利用者の移動の多くが、松代線と重複して	・主要幹線から地域生活拠点内輸送へ位置づけを変更する ・松代線との役割分担を明確

	路線	現行の運行と課題	再整備で検討する内容
		いる ・松代線と路線が重複していない区間での利用は少ない	にして、路線の短縮も視野に入れた検討を行う
	篠ノ井 ぐるりん号	【現行の運行】 ・月～金曜、7時台～17時台に12便運行 【課題】 ・利用者が少ない区間がある	・都市拠点内輸送から地域生活拠点内輸送へ位置づけ変更を検討する
	東北 ぐるりん号	【現行の運行】 ・月～金曜、7時台～17時台に12便運行 【課題】 ・主な利用は信濃吉田駅、北長野駅-市民病院間で、その他の区間は利用が少ない ・近隣に民間路線が運行している	・令和3年度は利用者数が増加していることから、今後の利用状況を注視し、見直しを検討する
	大豆島 保科温泉線 (若穂- 保科温泉 間)	【現行の運行】 ・毎日、7時台～21時台に34便運行 【課題】 ・若穂-保科温泉間の利用が極端に少ない え、主に地域内移動となっている	・若穂-保科温泉間について地域生活拠点内輸送に位置づけることを検討する
	大岡 篠ノ井線	【現行の運行】 ・月～土曜、6時台～17時台に8便運行 【課題】 ・利用が少ないうえ、通学等定期的な利用がみられない	・準幹線から地域生活拠点内輸送へ位置づけ変更を検討する ・篠ノ井新町線との連携を検討する
	ハッピー号	【現行の運行】 ・月～金曜、7時台～19時台に運行 【課題】 ・午前に利用が集中し、午後の利用が少ない	・大岡篠ノ井線と統合することも視野に見直しを検討する
都市拠点内輸送	北原篠ノ井線 三本柳線 稲里循環線	【現行の運行】 ・月～金曜、6時台～20時台に計19便運行 【課題】 ・利用が少ない ・他の路線と重複している	・利用状況に応じた運行便数の設定や運転免許センター篠ノ井線などとの統合・接続等を検討する
その他	松代観光 巡り タクシー	【現行の運行】 ・季節限定の土日祝日運行 【課題】 ・利用者が極端に少ない	・廃止も含めて、見直しを検討する
	茶臼山動物 園線	【現行の運行】 ・季節限定の土日祝日運行 【課題】 ・利用者が極端に少ない	・廃止も含めて、見直しを検討する

実施予定	令和7年度までに路線再整備を行う
事業主体	長野市、交通事業者



図表 74 に示す地域生活拠点内輸送路線については、後述する「地域生活拠点内輸送の利便性改善調査」事業の結果を踏まえて、運行方法等の見直しを行います。

図表 74 地域生活拠点内輸送路線の再整備で検討する内容

路線(地域生活拠点内輸送)			再整備で 検討する内容
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 南鬼無里線</li> <li>・ 大望峠線</li> <li>・ 地域振興線</li> <li>・ 参宮線</li> <li>・ 西部線</li> <li>・ 戸隠線</li> <li>・ すざくら号</li> <li>・ 粉ノ木線(循環)</li> <li>・ 越道線(循環)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 信級線(循環)</li> <li>・ 宇内坂線(循環)</li> <li>・ 一倉田和線</li> <li>・ 左右線(循環)</li> <li>・ 南部線</li> <li>・ 細尾線(スクール混乗・循環)</li> <li>・ 水内線(スクール混乗・循環)</li> <li>・ 牧内塩本線(スクール混乗・循環)</li> <li>・ 信里線(スクール混乗)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ のぶさと号</li> <li>・ すずらん号</li> <li>・ ひだか線(循環)</li> <li>・ くさかの線(循環)</li> <li>・ みやまさ線(循環)</li> <li>・ すめらぎ線(循環)</li> <li>・ 新じんば号</li> <li>・ かつら号</li> <li>・ 中条線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「地域生活拠点内輸送の利便性改善調査」事業の結果を踏まえて、運行方法等の見直しを行う</li> </ul>
実施予定	令和 4、5 年度に先行地域での実証運行等の調査を実施する 調査結果を踏まえて、令和 6 年度以降に先行地域以外での再整備を検討する		
事業主体	長野市		

## 2) 路線維持・運行事業

図表 75 に示す市等が運行する各路線は、再整備を行わず現状の運行を継続します。市が運行する公共交通については、毎年度、見直し基準に基づき評価・検証を行い、運行内容を見直すものとします。

なお、将来、公共交通網を交通事業者や行政で維持していくことが難しくなる可能性も考えられることから、必要に応じて、社会福祉協議会、NPO 法人が実施している福祉有償運送や移送サービス、その他施設が運行する施設送迎等を「小規模な移動に対応する手段」として公共交通と連携していくことを検討します。

図表 75 運行を維持する路線

路線カテゴリ	路線名		
主要幹線	・ 松代線		
幹線	・ 平林線 ・ 鬼無里線	・ ループ橋経由戸隠線 ・ 県道戸隠線	・ 新町大原橋線 ・ 高府線
広域路線	・ 屋代須坂線		
都市内輸送	・ 若槻団地線 ・ 西条線 ・ 東長野病院線 ・ 浅川西条線	・ 運動公園線 ・ 三才線 ・ 浅川西条市民病院線 ・ 三才東長野病院線	・ マユミダ三才線 ・ 牟礼線 ・ 丹波島線
都市拠点 内輸送	・ 日赤線(アルピコ交通) ・ ぐるりん号	・ 日赤線(長電バス) ・ びんずる号	・ 運転免許センター篠ノ井線
地域生活 拠点内輸送	・ 安茂里線 ・ 西長野・上松線 ・ 若里更北線(循環) ・ あさかわ号 ・ 川谷線	・ ニツ石線 ・ 上神代線 ・ 長沼線 ・ 綿内線 ・ 松代西条線(循環)	・ 大室線 ・ 川中島線(循環) ・ 横田塩崎線 ・ 篠ノ井共和線
その他	・ 奥裾花線		

実施予定	計画期間中は現状の運行を継続 ただし、利用状況などを毎年モニタリングし、評価・検証のうえ、必要に応じて 運行内容を見直す
事業主体	長野市、交通事業者

## (2) 運行環境の整備・利便性向上

### 1) 地域生活拠点内輸送の利便性改善調査

#### (ア) オンデマンド交通システム実証実験

少量輸送とならざるを得ない中山間地域において、より効率的な運行を目指して、利用者のニーズに細かく対応できる AI を活用した予約配車システムの実証実験を行います。まず、令和 4 年度に信州新町地区で実証実験を行います。利用者 1 人あたりの公的負担、収支率、1 便あたり利用者数、利用者の感想・意見などが改善するかの検証を行います。実証実験の結果、オンデマンド交通が不効率な場合は、タクシーの活用など別の少量移送の導入を検討します。

なお、実証実験の結果を受け、地域生活拠点内輸送の利便性が向上することが見込まれる場合、他の地域への展開を進めます。

実施予定	令和 4 年度より信州新町地区で実証実験を行う 信州新町地区での実証実験結果を踏まえて、他地域への展開、もしくは、タクシーの活用など別の方法を検討する
事業主体	長野市

### 2) 利便性の高い運賃、支払方法の検討

#### (ア) 運賃設定の再検討

一人でも多くの人に使ってもらえるように、運賃設定の再検討を行います。

地域生活拠点内輸送については、運行区域が限定され、競合も少ないことから均一運賃とすることを検討します。幹線、準幹線については遠距離移動の運賃負担を軽減するために、運賃上限制限等について調査・研究を進めます。

また、乗継による利用者の負担を軽減するため、IC カードで利用した場合 90 分以内にバス等を乗り継ぐと運賃から最大 50 円割り引かれる乗り継ぎ割引運賃を継続します。加えて、地域生活中心地における地域生活拠点内輸送から幹線、準幹線への乗り継ぎについては割引額の拡大を検討します。

実施予定	令和 4～6 年度に検討。実施可能の目途が立てば、令和 7 年度から実施
事業主体	長野市、交通事業者

#### (イ) IC カードシステムの更新

令和 7 年度に IC カードシステムの更新が見込まれています。

更新にあたっては、利便性の向上を図ります。

実施予定	令和 6 年度から実施
事業主体	長野市、アルピコ交通、長電バス等交通事業者

### 3) 交通結節、乗り継ぎ環境の向上

#### (ア) 交通結節点・乗り継ぎ環境の整備

今後、交通結節点となることが検討されている場所において、バスの待合スペースの確保、ベンチや屋根の設置、時刻表・乗換案内の掲示など、乗り継ぎ環境の改善を行います。

実施予定	令和6年度までに交通結節点を検討 令和7年度以降に順次、整備を実施
事業主体	長野市、交通事業者、地域

#### (イ) バリアフリー化の促進

高齢者、障害者等が公共交通を円滑に利用できるように、バリアフリー整備を促進します。

実施予定	協議の継続、実施
事業主体	長野市、交通事業者

### 4) 自転車と公共交通との連携促進事業

#### (ア) 交通結節点における駐輪場の整備推進

長野市自転車活用推進計画に基づき、鉄道駅周辺や利用者が多い主要なバス停留所周辺において駐輪場整備を推進し、交通事業者と連携してサイクル&ライドを促進します。

実施予定	令和4年度より実施予定
事業主体	長野市、交通事業者

### 5) 運行の安定性・定時性確保事業

#### (ア) 定時性の確保

交通渋滞によるバスの遅延を防止し、所要時間を短縮し、利便性を向上させるため、バス車両優先レーンを維持します。

実施予定	バス車両優先レーン:継続実施
事業主体	長野市、交通事業者、長野県警察

## 6) 情報発信事業

### (ア) 経路検索サービスでの情報提供

「標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)」を整備します。

実施予定	令和4年度以降、順次実施
事業主体	長野市、交通事業者

### (イ) 信州ナビ・バスロケーションシステムによる情報発信と普及促進

長野県が運営する長野県観光・交通案内アプリ「信州ナビ」において、市内の公共交通の運行情報・バスの現在位置情報等の提供を継続します。

また、「信州ナビ」がより多くの人に利用されるようになることで公共交通の情報が届きやすくなり、利用につながります。市関連施設での説明リーフレットの配布、バス停への掲示など長野県と協力して普及促進を行います。

また「信州ナビ」は観光情報も合わせて情報提供しており、観光客に対しても普及を行い消費額の拡大にもつなげます。

実施予定	継続実施
事業主体	長野県、長野市

### (ウ) バスマップ等による情報発信

市民の8割以上が地域公共交通を利用できる環境が整えられています。これを市民が利用できるように「長野市内バスマップ」を作成し、本市のホームページに掲載し、広く閲覧できるようにします。ホームページには「長野市内バスマップ」に掲載できない乗合タクシーの利用方法などの詳細な情報も掲載します。

加えて、まだ移動手段が固定していない転入者に対して、転入者が初めて窓口を訪れた際に印刷物を配布し、公共交通の利用を促します。

実施予定	随時実施
事業主体	長野市

### (3) 利用促進・啓発の実施

#### 1) 啓発事業

##### (ア) 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实施

本市の公共交通は市民の移動ニーズに応えられるよう整備されていますが、その利用は限定的です。公共交通をこれからも維持していくためには、市民の理解と協力、そして積極的な利用が欠かせません。

そこで、市民に公共交通の現状を正確に理解してもらうため、利用者数や運行費用などの情報を、広報等を通じて提供します。このような情報提供を通じて、公共交通の現状に対する意識を醸成し、運行内容を行政とともに議論する土壌を整えます。

また、信州ナビ・バスロケーションシステムなど便利なツールの周知を行い、公共交通により様々な移動ができることを知らせ、その利用を促進します。

実施予定	随時実施
事業主体	長野市、住民自治協議会

##### (イ) バスの乗り方教室の開催

「利用経験の有無」が、移動手段に公共交通が選ばれる重要な分岐ポイントです。公共交通の乗り方などの情報を提供することで、新たな利用者の獲得を目指します。小学校や地域において、バスの乗り方教室を開催します。

実施予定	随時実施
事業主体	長野市、交通事業者

##### (ウ) 公共交通での移動を考える場の開催

主に都市計画区域内の地域拠点において、行政と地域が公共交通機関の使い方・快適に利用するためのアイデアを出し合ったり、公共交通のメリット・デメリットを一緒に整理したりする場を設けます。参加者が、自分の移動目的に合わせて公共交通と自動車を使い分ける意識を持ってもらい、公共交通の利用への転換を図ります。

実施予定	各年度2地区程度で実施
事業主体	長野市、地域、交通事業者

### (エ) 小中学生向け啓発用冊子の作成、配布

将来、高校に進学した際に公共交通を利用してもらうことを狙い、小中学生向けの啓発用冊子を作成し、配布します。

実施予定	令和4年度から毎年度実施
事業主体	長野市、教育委員会、アルピコ交通、長電バス

## 2) 利用促進事業

### (ア) 「ICカード KURURU の日」の設定

ICカード KURURU を利用すると長野地域の路線バスを無料で乗車できる「ICカード KURURU の日」を設定します。ICカード KURURU の普及とともに、公共交通に対する意識啓発を行います。

実施予定	令和4年度から毎年度実施
事業主体	長野市、アルピコ交通、長電バス

### (イ) 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・通学を推奨します。

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て公共交通等への転換を啓発します。高校生に対しては、公共交通の利用方法や「年間通学定期券」について周知を行います。

実施予定	企業向け:継続実施 高校生向け:継続実施
事業主体	長野市

### (ウ) ICカード利用特典の検討

現行のICカードにおいても、乗り継ぎ割引やエコ定期<sup>14</sup>、おでかけパスポートなどの特典を行っています。新しいICカードシステム等においても、利用促進につながる割引制度を検討します。

実施予定	新しいICカードシステム導入と同時期から実施
事業主体	長野市、アルピコ交通、長電バス等交通事業者

<sup>14</sup>エコ定期：適用日に限り、通勤定期券を所持者が定期券の区間外を利用する場合、1乗車100円でバスを利用できる制度

### (エ) 商業施設等とのタイアップ

都市拠点の商業施設や医療施設、公共施設と協力し、路線バス等で来所した利用者に対して復路の運賃負担や商品代金等の割引などサービスを検討します。

実施予定	令和 4～5 年度に制度設計、協賛施設の募集。令和 6 年度以降に実施
事業主体	長野市、都市拠点内の民間事業者

### (オ) 住民自治協議会等による公共交通改善・利用促進活動への支援

利用が特に少ない地域生活拠点内輸送に関しては、その維持については地域において主体的に考え、議論していくことが求められます。そこで、議論するきっかけや適切で健全な議論ができるように、地域内を運行する公共交通の利用者数や 1 人あたり運行費用、参考になる他地域の利用促進策など「公共交通の診断・改善」「利用促進」に欠かせない情報を共有します。

実施予定	随時実施
事業主体	住民自治協議会、長野市

### (カ) 観光客が周遊しやすい MaaS の導入の検討

観光客が快適に市内を周遊できるように、鉄道、路線バス、タクシーなどすべての交通手段を 1 つのサービスと捉え、経路検索、予約、支払いまでをシームレスにつなぐサービス（Mobility as a Service : MaaS）導入を検討します。

実施予定	令和 4 年度から検討
事業主体	長野市、交通事業者

### (キ) コロナ対策の推進（安心の醸成）

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、公共交通利用者数は大幅に減少しています。運行事業者による感染症予防対策の徹底及び周知や、利用者への感染症予防対策への協力を呼びかけます。

新しい生活様式を取り入れ、感染リスクの低減を図り、安心して公共交通を利用できることを周知し、利用者の維持・回復に努めます。

実施予定	随時実施 新型コロナウイルス感染症の収束後に継続を協議する
事業主体	交通事業者、長野市



## 4. 事業の実施スケジュール

図表 76 に事業実施スケジュールを示します。

図表 76 事業実施スケジュール

施策	事業	主な内容	スケジュール				
			令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
(1) 公共交通のネットワーク及び運行	1) 路線再整備・運行事業	(ア) 拠点間路線再整備・運行事業 幹線の再整備 準幹線の再整備 広域路線の再整備検討	現状の運行を継続しながら検討・調整		路線再編、運行		
		(イ) 拠点内路線再整備・運行事業 都市内輸送の再整備 地域生活拠点内輸送の再整備	現状の運行を継続		路線再編、運行		
	2) 路線維持・運行事業	○ 拠点間路線路線維持・運行事業 主要幹線の運行 幹線の運行 広域路線の運行	現状の運行を継続 必要に応じて見直しを実施				
		○ 拠点内路線維持・運行事業 都市内輸送の運行 都市拠点内輸送の運行・運行支援 地域生活拠点内輸送の運行・運行支援	現状の運行を継続 必要に応じて見直しを実施				
(2) 運行環境の整備・利便性向上	1) 地域拠点内輸送の利便性改善調査	(ア) オンデマンド交通システム実証実験	先行地域実証運行	他地域への展開検討、実施			
	2) 利便性の高い運賃、支払方法の検討	(ア) 運賃設定の再検討	検討				実施(予定)
		(イ) ICカードシステムの更新	準備	切り替え、運用			
	3) 交通結節、乗り継ぎ環境の向上	(ア) 交通結節・乗り継ぎ環境の向上	検討	順次実施			
		(イ) パリアフリー化の促進	協議				
	4) 自転車と公共交通との連携促進事業	(ア) 交通結節点における駐輪場の整備推進	実施				
5) 運行の安定性・定時性確保事業	(ア) 定時性の確保	継続実施					
6) 情報発信事業	(ア) 経路検索サービスでの情報提供	順次実施					
	(イ) 信州ナビ・バスロケーションシステムによる情報発信と普及促進	継続実施					
	(ウ) バスマップ等による情報発信	継続実施					
(3) 利用促進・啓発の実施	1) 啓発事業	(ア) 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实施	随時実施				
		(イ) バスの乗り方教室の開催	随時実施				
		(ウ) 公共交通での移動を考える場の開催	随時実施(各年度2地区程度実施)				
	2) 利用促進事業	(エ) 小中学生向け啓発用冊子の作成、配布	実施				
		(ア) 「ICカードKURURUの日」の設定	実施				
		(イ) エコ通勤、エコ通学の促進	実施				
		(ウ) ICカード利用特典の検討	検討	実施			
		(エ) 商業施設とのタイアップ	検討	実施			
		(オ) 住民自治協議会等による公共交通改善・利用促進活動への支援	随時実施				
通(4)の改善活動の実施	評価・検証の実施	(カ) 観光客が周遊しやすいMaaSの導入の検討	検討し、目途が立てば実証実験				
		(キ) コロナ対策の推進(安心の醸成)	随時実施				
		市が関与する公共交通の運行状況の把握	実施				
		交通事業者が運行する公共交通の状況把握	実施				
		市が関与する公共交通の運行見直しと運行見直し基準の更新	実施				

## 5. 地域公共交通のマネジメントに対する考え方

### (1) 地域公共交通のマネジメント体制

本計画に基づく公共交通の運行・維持、その他関連する事業は、「市民代表」「交通事業者」「長野市」及び関係機関、有識者などで構成される「長野市公共交通活性化・再生協議会」（以下、協議会）においてマネジメントしていきます。

図表 77 地域公共交通のマネジメント体制



### (2) マネジメントの内容

協議会におけるマネジメントの内容を以下に示します。

- 中長期の地域公共交通マネジメント：全市的な視点からのマネジメント
  - ・全市的な視点から地域公共交通全体のあり方の検討と導出
  - ・地域公共交通のあり方を実現する公共交通体系の再整備案の導出の実施
- 短期的な地域公共交通マネジメント：モニタリング
  - ・バス路線の運行改善に向けたモニタリング（利用状況の把握／改善案導出）
  - ・利用環境整備・利用促進事業等の進捗管理／評価・検証・改善案の導出

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。

### (3) マネジメントサイクル

#### 1) 中長期的な地域公共交通のマネジメントサイクル

本計画で定めた地域公共交通のあり方や整備・維持の方針は短期的に変化するものではありません。しかし、「移動」に関する技術革新が急速に進んでいる状況や交通事業者での路線維持が難しくなっている現状においては、柔軟に計画を見直していくことが求められます。特に公共交通体系については、状況に併せて路線種別の変更などを行っていく

必要があります。

また、計画最終年度においては、本計画の総括を行い、改善点等を次期計画に反映させるものとします。

## 2) 短期的な地域公共交通のマネジメントサイクル

本計画が確実に実施されていくために毎年度年次事業計画を策定し、当該年度で実施する事業内容及び目標（目標値）などを設定し、協議会において審議・承認を行います。

承認された年次事業計画に基づき、事業を実施し、その結果について評価・検証及び改善点を導出し、翌年度の年次事業計画に反映させるものとします。

図表 78 年次事業のマネジメントサイクル

PDCA	内容	時期
計画作成	本計画及び前年度評価・検証結果にもとづいて年次事業計画を策定 年次事業計画は、協議会において審議・承認する	4～5月
実施・共有	年次事業計画に基づき事業を実施 運行状況／事業実施状況の共有	通年 10月
評価・検証	バス路線評価：利用状況（OD、利用者数／乗車密度）等から各路線の課題を導出 その他の事業評価：事業の進捗／目標値等から当該事業の課題を導出	3～4月
改善案導出	評価・検証で明らかになった課題をもとに次年度以降の改善策を導出 次年度の年次事業計画へ反映	4～5月

### (4) バス路線評価の詳細（施策1に対する評価手法）

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評価手法

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。

- ・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
- ・見直し内容：運行方法、運行経路、運行便数（時間帯）
- ・見直し方法：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
- ・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

※1：「長野市コミュニティバス等の運行方法見直し基準」等を参考に抽出。

ただし、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。

※2：自治協議会、利用者、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。

## 2) 民間バス路線の評価手法

民間バス路線は交通事業者の責任において運行している性質上、その評価・改善は当該交通事業者が主体的に行うことになります。

しかし、民間バス路線も本市の公共交通網を形成する重要な路線です。よって、協議会において一体的に公共交通網をマネジメントしていくために、民間バス路線の利用状況等を協議会において定期的に共有します。これにより、公共交通網の全体最適及び維持に向けた討論を行う土台を形成します。

## (5) その他の事業の評価手法（施策2～4に対する評価手法）

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を行い、市以外の主体（交通事業者や自治協議会等）の実施事業については、極力評価を行うものとします。