

1 地域公共交通計画の概要

(1) 計画策定の背景と目的

本市においては、地域公共交通の利用者数は減少している一方、維持するための行政負担が増加してきており、地域公共交通の見直しや再編の必要性が増しています。

そこで、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）を策定します。

(2) 計画期間・区域

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。

2 本市及び公共交通の概況

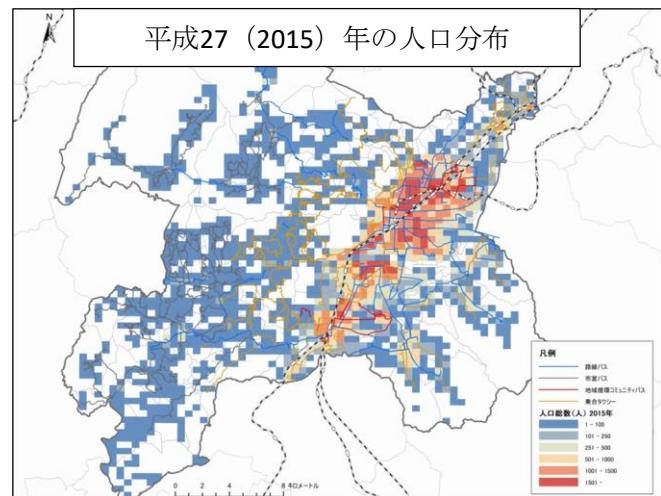
(1) 地勢及び人口分布

■地勢

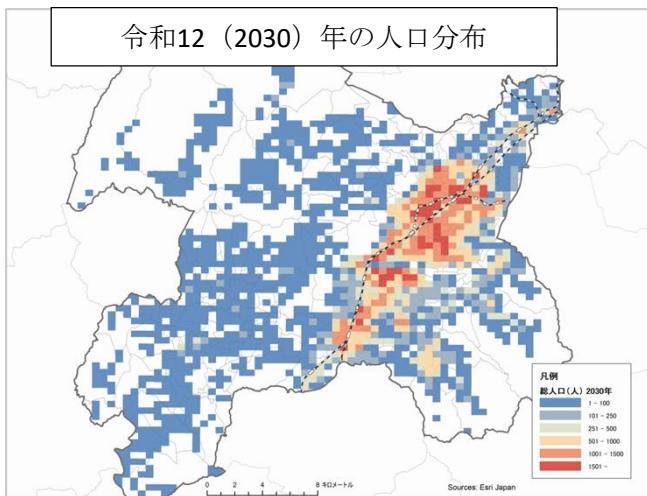
- 千曲川、犀川が形成した平坦部と西部、南東部の中山間地域の3つに大きく分けられる
- 平坦部では犀川のため、篠ノ井、松代などの南部地域と中心市街地への移動ルートが限られる
- 長野駅周辺に都市機能が集中している

■人口分布

- 平坦部の鉄道沿線に集中的に分布
- 松代や若穂などにおいてもやや人口の集積がみられる
- 中山間地においては少ない人口が広範囲に分布
- 令和12（2030）年においても分布はあまり変化しない
⇒将来的にも少ない移動需要への対応が求められる



出典：平成27年国勢調査



出典：国土交通省推計

(2) 公共交通の整備状況

■鉄道交通

JR北陸新幹線・信越本線・篠ノ井線・飯山線、しなの鉄道しなの鉄道線・北しなの線、長野電鉄長野線が運行しており、広域移動、地域内移動をになっています。

■バス交通

アルピコ交通、長電バス、市営バスなど右表に示すバス路線が運行し、主に地域内移動を賄っています。

■交通空白の状況

市内のほぼ全域にわたり、公共交通が整備されています。しかし、中山間地域において一部交通空白が見られます（人口カバー率84.0%）

■公共交通の利用者数

公共交通は一定整備されていますが、その利用者数は減少しています。特にバス交通の利用者数の減少が顕著です。

■公共交通維持にかかる経費

公共交通の維持にかかる経費は増加の一途をたどっています。令和2（2020）年には年間約3.2億円となっています。

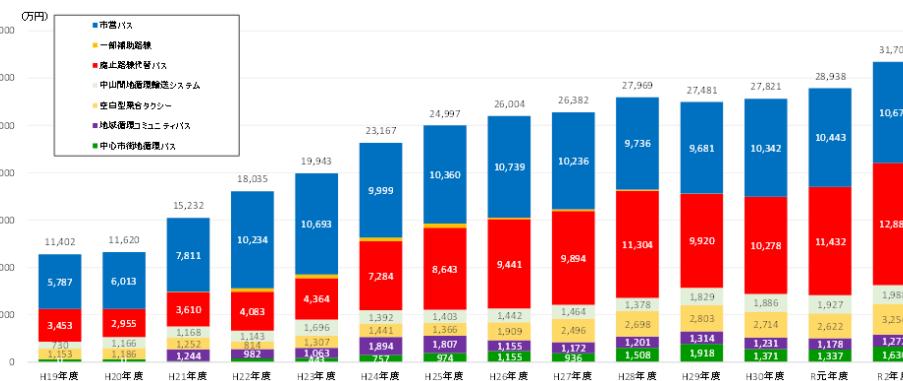
【本市を運行するバス路線】

中心部	民間バス	アルピコ交通	長電バス
民間バス	びんずる号	アルピコ交通	長電バス
	日赤線	アルピコ交通	長電バス
	若穂同地線	アルピコ交通	長電バス
	西条線	アルピコ交通	長電バス
	鹿北同地線	アルピコ交通	長電バス
	小市線	アルピコ交通	長電バス
	通鼻線	アルピコ交通	長電バス
	三本瀬線	アルピコ交通	長電バス
	合同行客線	アルピコ交通	長電バス
	東口線	アルピコ交通	長電バス
	稲里橋線(循環)	アルピコ交通	長電バス
	東長野南線	長電バス	長電バス
	浅川西条線	長電バス	長電バス
	運動公園線	長電バス	長電バス
	日赤線	長電バス	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)	アルピコ交通	長電バス
	ぐるりん号(循環)	アルピコ交通	長電バス
乗合タクシー	安茂里線	アルピコタクシー	長電タクシー
	西長野・上松線	長電タクシー	長電タクシー
	若里東北線(循環)	アルピコタクシー	長電タクシー
北東部(牟礼方面)	牟礼線	長電バス	長電バス
民間バス	川谷線	豊野タクシー	豊野タクシー
乗合タクシー	ニッ石線	豊野タクシー	豊野タクシー
	上神代線	豊野タクシー	豊野タクシー
東部(御原・須坂方面)	民間バス	北屋島線	アルピコ交通
	三才線	長電バス	長電バス
	浅川西条市民病院線	長電バス	長電バス
	檀田三才線	長電バス	長電バス
	平林線	長電バス	長電バス
廃止路線代替バス	綿内屋島線	長電バス	長電バス
	屋代駅敷線	長電バス	長電バス
乗合タクシー	長沼線	長野タクシー	長野タクシー
南東部(松代・保科温泉方面)	民間バス	松代線	アルピコ交通
	丹波島線	アルピコ交通	アルピコ交通
	田牧線	アルピコ交通	アルピコ交通
	紙屋線	アルピコ交通	アルピコ交通
廃止路線代替バス	金井山線	アルピコ交通	アルピコ交通
	赤紫線	アルピコタクシー	アルピコタクシー
	大豆島保科温泉線	アルピコ交通	長電バス
乗合タクシー	綿内線	豊野タクシー	豊野タクシー
	松代西条線(循環)	アルピコタクシー	アルピコタクシー
	大室線	アルピコタクシー	アルピコタクシー
観光タクシー	松代観光巡回タクシー	アルピコタクシー	アルピコタクシー
南西部(篠ノ井方面)	民間バス	運転免許センター篠ノ井線	アルピコ交通
	北原篠ノ井線	アルピコ交通	アルピコ交通
地域循環コミュニティバス	篠ノ井ぐるりん号(循環)	アルピコ交通	アルピコ交通
	ZOOぐる	アルピコ交通	アルピコ交通
廃止路線代替バス	松代篠ノ井線	アルピコタクシー	アルピコタクシー
乗合タクシー	川中島線(循環)	アルピコタクシー	アルピコタクシー
	横田橋線	アルピコタクシー	アルピコタクシー
	篠ノ井共栄線	アルピコタクシー	アルピコタクシー
北西部(鬼無里地区)	民間バス	鬼無里線	アルピコ交通
	奥橋化線	アルピコ交通	アルピコ交通
廃止路線代替バス	川後線	アルピコ交通	アルピコ交通
市営バス	南鬼無里線		
	大島峠線		
	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	アルピコ交通
	横道戸隠線	アルピコ交通	アルピコ交通
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	アルピコ交通
廃止路線代替バス	篠ノ井新町線	アルピコ交通	アルピコ交通
市営バス	粉ノ木線(循環)		
	越道線(循環)		
	信濃線(循環)		
	宇内坂線(循環)		
	一倉田和線		
	左右線(循環)		
	細尾線(スクール混乗・循環)		
	水内線(スクール混乗・循環)		
	牧内線(スクール混乗・循環)		
	信里線(スクール混乗・循環)		
乗合タクシー	のぶさと号(デマンド)	アルピコタクシー	アルピコタクシー
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	アルピコ交通
市バス	ひたか線(循環)		
	くさかの線(循環)		
	みやまさ線(循環)		
	すめらみ線(循環)		
	中条線ふれあい号(デマンド)		
西部(七工地区)	乗合タクシー	新じんぼ号	アルピコタクシー

【路線バスの利用者数の推移】



【市が関与するバスの維持にかかる経費の推移】



出典：長野市交通政策課

3 市民の移動実態とその手段

(1) 市民の移動実態

市民の移動の多くは、地域内（出発地域と到着地域が同じ）で完結しています。平坦部内部での移動は、川中島、長野北、長野東、長野駅前、南長野など鉄道沿線に集中しています。中山間地域から平坦部での移動は、川中島への移動が比較的多くなっています。平坦部から中山間地域への移動はあまりみられません。

【市民の移動実態】

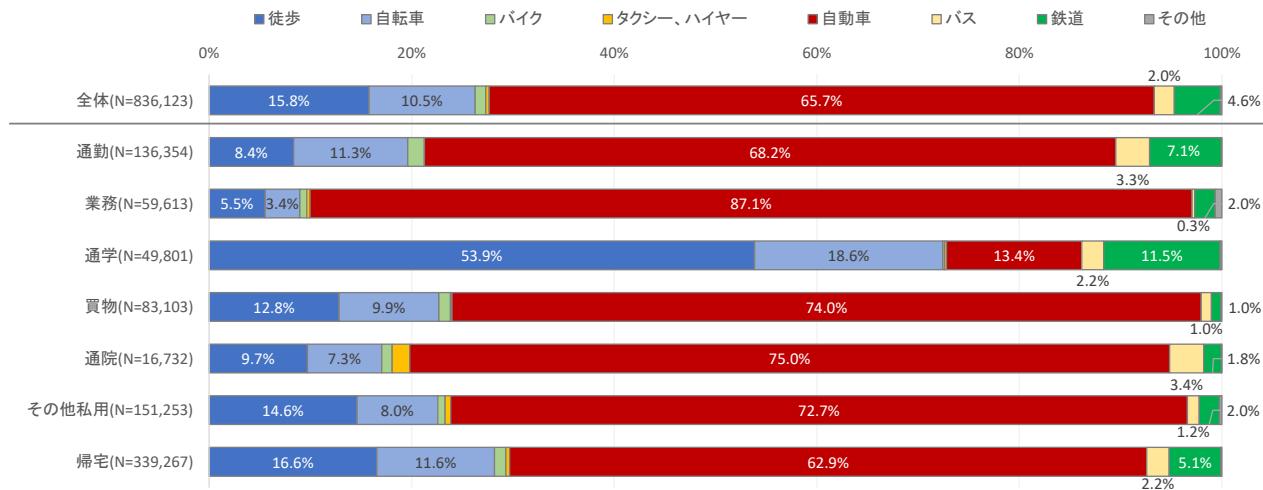
移動先	トリップ数	割合
平坦部内	691,648	94.7%
平坦部→中山間地域	9,556	1.3%
中山間地域→平坦部	19,405	2.7%
中山間地域で発生・完結	9,635	1.3%
市内のトリップ合計	730,244	100.0%

(2) 市民の移動手段

移動の際に使用する交通手段は、自動車が65.7%と最も高くバスは2.0%、鉄道は4.6%と公共交通の利用は非常に少なくなっています。

移動目的別にみると通勤や通学において公共交通の利用率（主に鉄道）がやや高くなりますが、そのほかでは大きな変化はみられません。

【市民の代表的移動手段】



出典：第3回長野都市圏パーソントリップ調査を再分析し、独自に算出

4 課題の整理

- 高齢化などにより公共交通を必要とする交通不便者が増加する可能性がある
- 中山間地域などの人口分布の状況は変わらず、今後も小規模な移動需要を賄う公共交通が必要
- 公共交通はある程度整備されているが利用率は非常に少なく、需給に大きなギャップがある
- 公共交通の利用者数は減少傾向にある。
- コロナウイルス感染症の影響でさらに利用者が減少し、民間バス路線の収支も悪化傾向にある
- 民間バス路線の収支が回復せず民間事業者での路線の維持が困難となると、路線維持のための行政の財政負担がさらに増加する恐れがある

課題

5 長野市地域公共交通計画

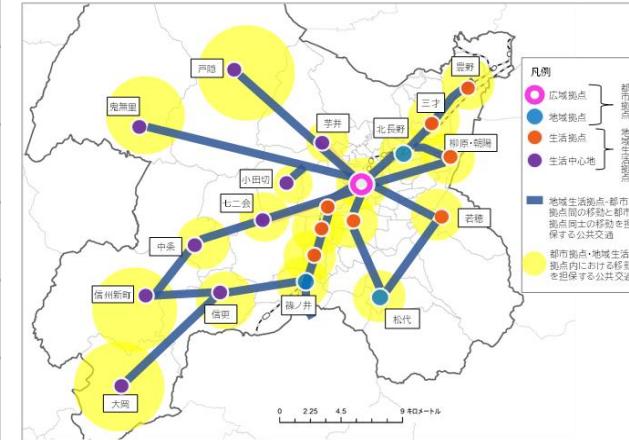
(1) 公共交通のあり方

地域公共交通は市民が自立して生活していく上で必要不可欠な社会基盤であり、これからも確保・維持に努めるものとします。また、公共交通網は都市計画マスタープラン、立地適正化計画に基づき形成するものとし、具体的な機能として、市民や来訪者の拠点間移動及び拠点内での移動を担保するものとします。

【本市における公共交通のあり方】

あり方/機能	内容
公共交通の位置づけ	市民生活や来訪者の移動を支える社会基盤
形成すべき公共交通網	都市計画マスタープラン及び立地適正化計画に従う
求められる具体的な機能	地域生活拠点-都市拠点間の移動の担保 都市拠点・地域生活拠点内における移動の担保
維持のあり方	市民が支える・市民も担う公共交通

【本市が目指す公共交通網のイメージ】



(2) 公共交通の再整備・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

(3) 公共交通の役割/再編・維持方針及び事業一覧/目標値

公共交通の役割	再編方針	事業	主な内容
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 ②公共交通網の維持	(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 ③ 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
		2) 路線維持・運行事業	④ 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
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・利便性向上 ② 啓発・利用促進の強化 ③ 職化利用	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の検討
		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) バリアフリー化の推進
		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促進
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・利便性向上 ② 啓発・利用促進の強化 ③ 職化利用	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 (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) 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 (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) 観光客が満足しやすいMaaSの導入の検討 (キ) コロナ対策の推進(安心の醸成)
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・利便性向上 ② 啓発・利用促進の強化 ③ 職化利用	1) 啓発事業	(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 (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) 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 (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) 観光客が満足しやすいMaaSの導入の検討 (キ) コロナ対策の推進(安心の醸成)
		2) 利用促進事業	(ア) オンデマンド交通システム実証実験 (イ) 運賃設定の再検討 (イ) ICカードシステムの更新の検討 (ア) 交通結節・乗り継ぎ環境の向上 (イ) バリアフリー化の推進 (ア) 定時性の確保 (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 (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) 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 (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) 観光客が満足しやすいMaaSの導入の検討 (キ) コロナ対策の推進(安心の醸成)
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・利便性向上 ② 啓発・利用促進の強化 ③ 職化利用	(4) 公共交通の改善活動の実施	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

① 利用者数に対する目標

- ※ 現状値：令和元年度
- 市内の駅1日当り乗車人員
- ・ JR線
36,014人/日⇒現状維持
- ・ しなの鉄道
7,927人/日⇒現状維持
- ・ 長野電鉄
14,782人/日⇒現状維持
- 路線等バスの利用者数
7,599千人⇒現状維持

② 公共交通に対する公的負担額

- ※ 現状値：令和4年度予算
- 3億6,800万円
- ⇒ 3億6,800万円未満

③ 市が運行する公共交通の収支率

- ※ 現状値：令和2年度
- 31.0%⇒現状維持