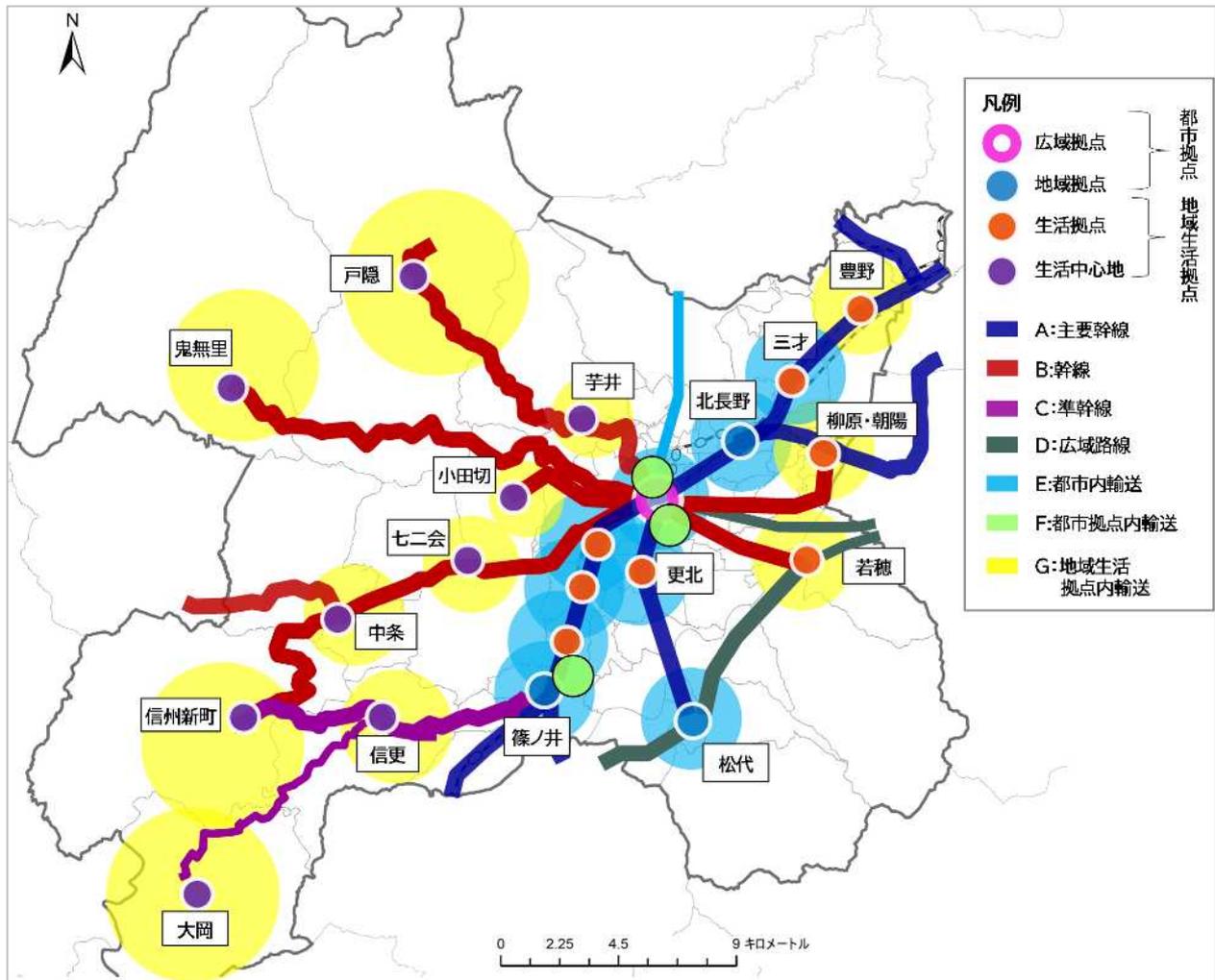


図表 66 再整備する公共交通体系図



※D：広域路線、E：都市内輸送、G：地域生活拠点内輸送については、地域公共交通確保維持事業\*（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）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す。

\*地域公共交通確保維持事業とは、地域の特性・実状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（地域内フィーダー系統は地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載された運行系統で、補助対象地域間幹線系統を補完するなどの要件を満たすもの）。

## 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。

※地域内フィーダー系統補助路線（安茂里線、篠ノ井共和線、中条線）

以下の路線は、長野市が目指す都市構造の実現及び住民の生活に必要な移動手段として継続的に確保・維持するため、地域公共交通確保維持事業を活用します。

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	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で検討する内容について、整備方針や公共交通のあり方等を検討した結果を踏まえ、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】 ・若穂地区内の利用が少ない	・若穂地区内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で検討する内容について、整備方針や公共交通のあり方等を検討した結果を踏まえ、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

	路線	現行の運行と課題	再整備で検討する内容
	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】 ・松代地区から長野駅へ向かう移動が、松代線と重複している	・主要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 ・松代線との役割分担を明確にして、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（若穂地区内）	【現行の運行】 ・毎日、7時台～21時台に34便運行 【課題】 ・若穂地区内の利用が少ない	・若穂地区内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

## (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。移動利便性の向上と移動需要に見合った適正な運行が実現できるの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

IC カードシステムの運用主体である長野市公共交通活性化・再生協議会において、令和 7 年春を目途に Suica® をベースに開発された地域連携 IC カードの導入を進めていきます。

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

## 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。

### (2) マネジメントの概要

マネジメントの概要と主な内容を以下に示します。

図表 77 地域公共交通のマネジメントの概要

	中長期の地域公共交通マネジメント	短期的な地域公共交通マネジメント
目的	本計画全体の成果を評価し 次期計画に反映する	各事業の利用状況等を共有し、 事業の見直し等につなげる
評価主体	協議会	各事業主体
評価時期	本計画の最終年度	毎年
目標	本計画全体の目標	各事業主体が事業計画で定める目標
評価の対象	計画全体	各事業

#### ●中長期の地域公共交通マネジメントの主な内容：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の主な内容：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、協議会が中心となり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、**P61～75**に示された各事業主体が、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。

各事業主体は、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となります。

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や今後の見通し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。