

## 1 パブリックコメントの実施方法

【募集期間】	令和4年7月8日（金）から8月15日（月）まで
【閲覧及び意見用紙配布窓口】	市ホームページ掲載、交通政策課、行政資料コーナー、各支所
【意見提出方法】	Eメール、ながの電子申請サービス、郵送、FAX（交通政策課）、持参（閲覧窓口）

## 2 今後のスケジュール（案）

実施日	内 容
令和4年7月4日	○長野市公共交通活性化・再生協議会
7月6日	○政策説明会
7月7日	○記者会見（パブリックコメント実施）
7月8日～8月15日	○パブリックコメント
9月 下旬	○長野市公共交通活性化・再生協議会、部長会議
10月 上旬	○政策説明会、計画公表（プレスリリース、ホームページ公開）

## 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、地域公共交通を維持するための行政負担が増加する一方、利用者数は減少してきており、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。

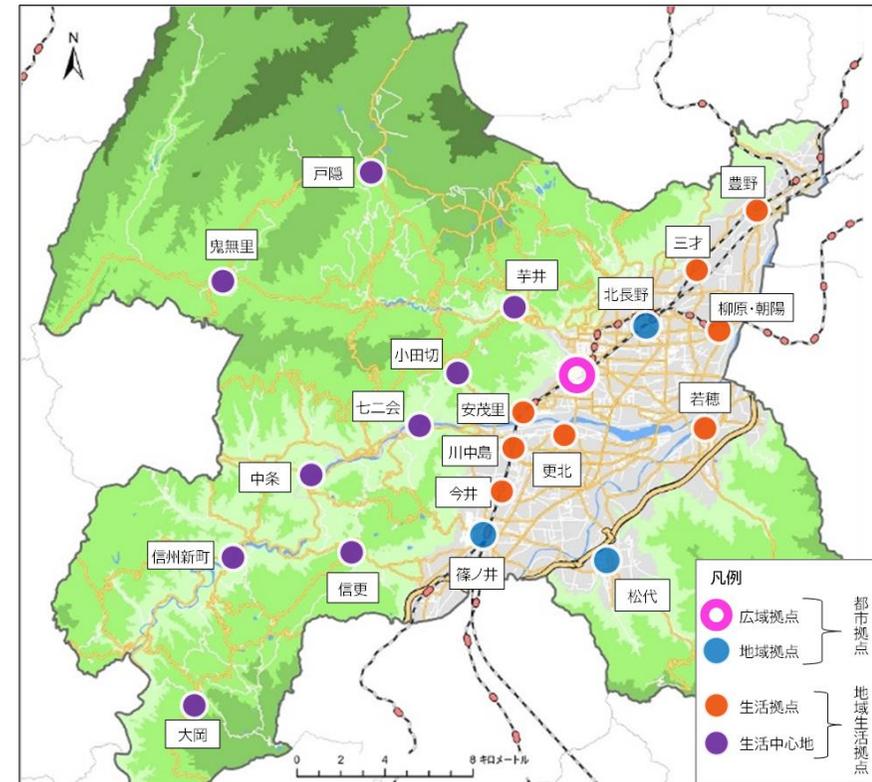
## 2 本市及び公共交通の概況

### (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

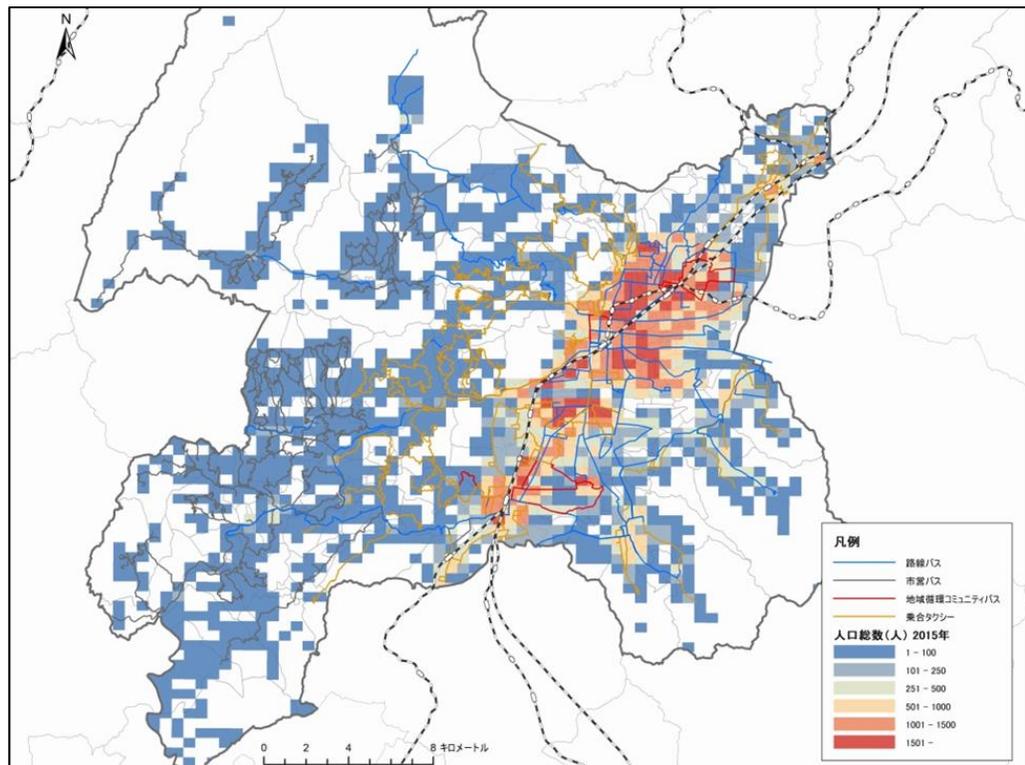
【本市の地勢】



## ■人口分布

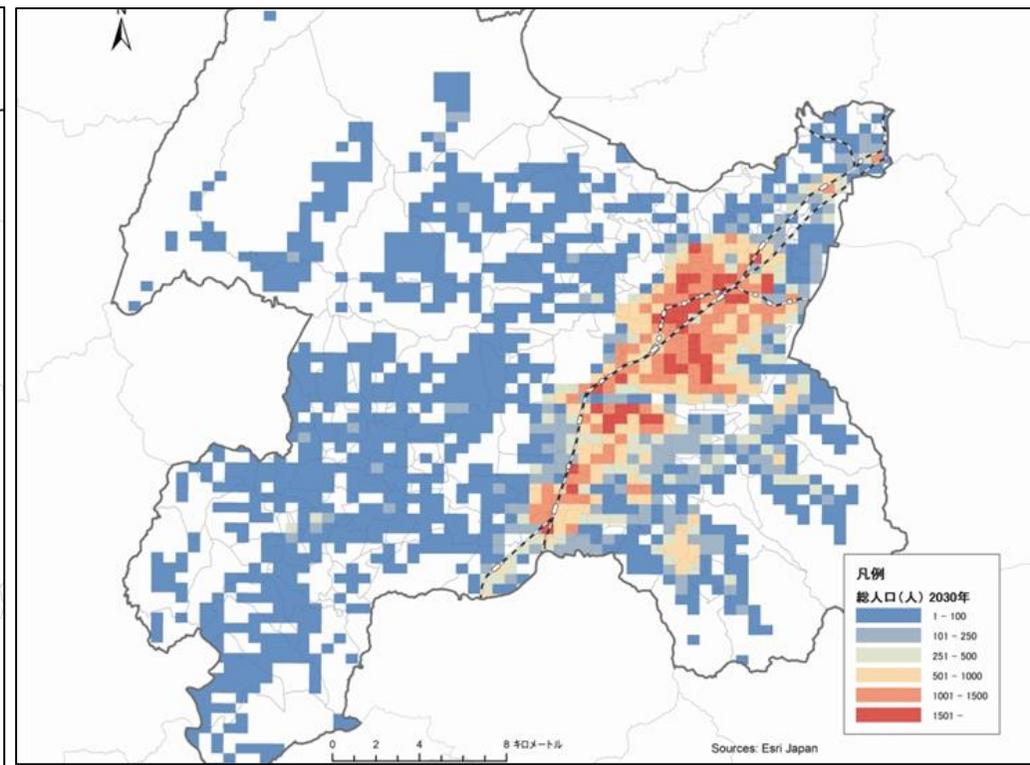
- ・平坦部の鉄道沿線に集中的に分布
- ・松代や若穂などにおいてもやや人口の集積がみられる
- ・中山間地域においては少ない人口が広範囲に分布
- ・令和12（2030）年においても分布はあまり変化しない  
⇒将来的にも少ない移動需要への対応が求められる

平成27（2015）年の人口分布



出典：平成27年国勢調査

令和12（2030）年の人口分布



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、地域内移動を担っています。

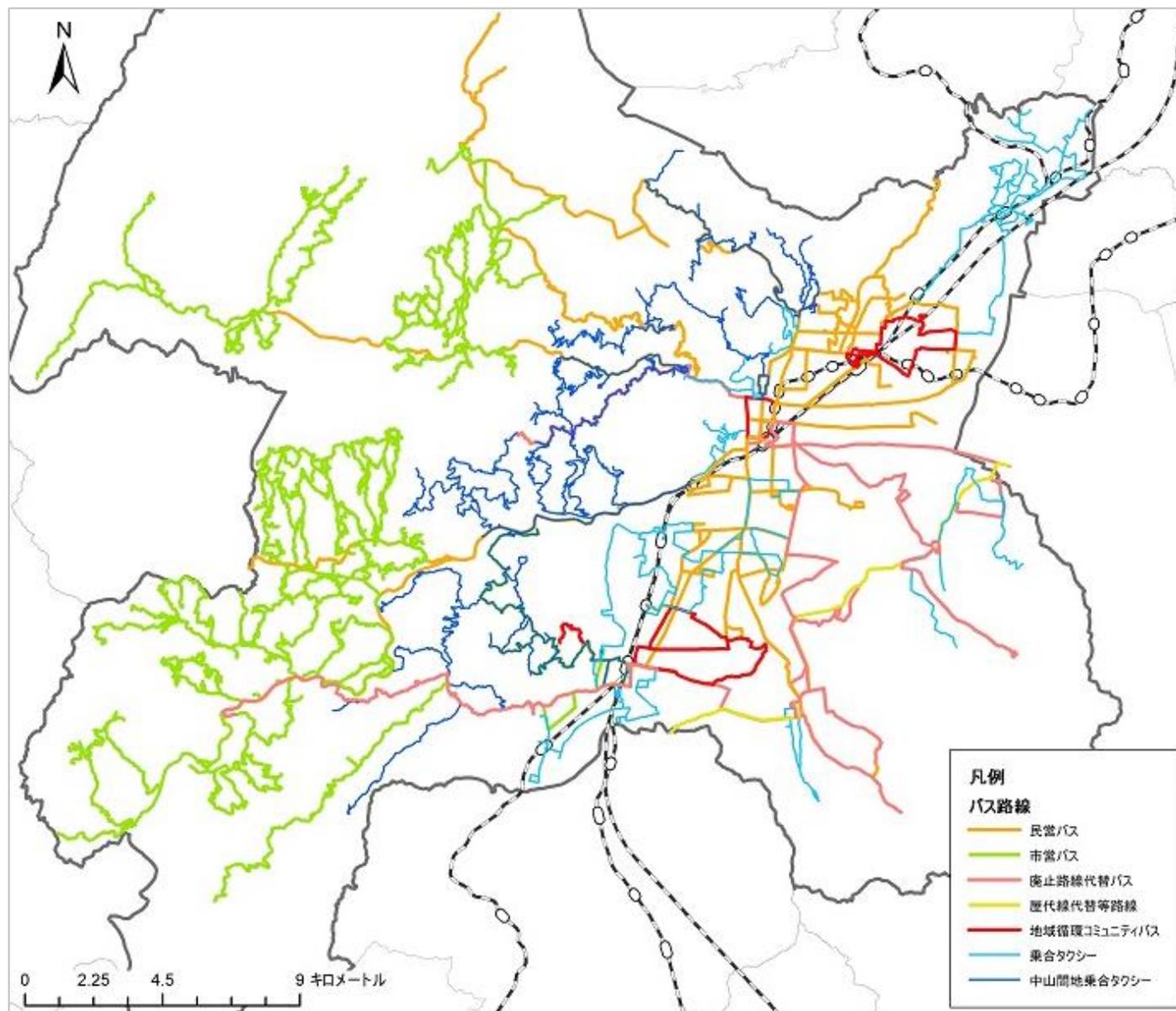
### ■バス交通

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。

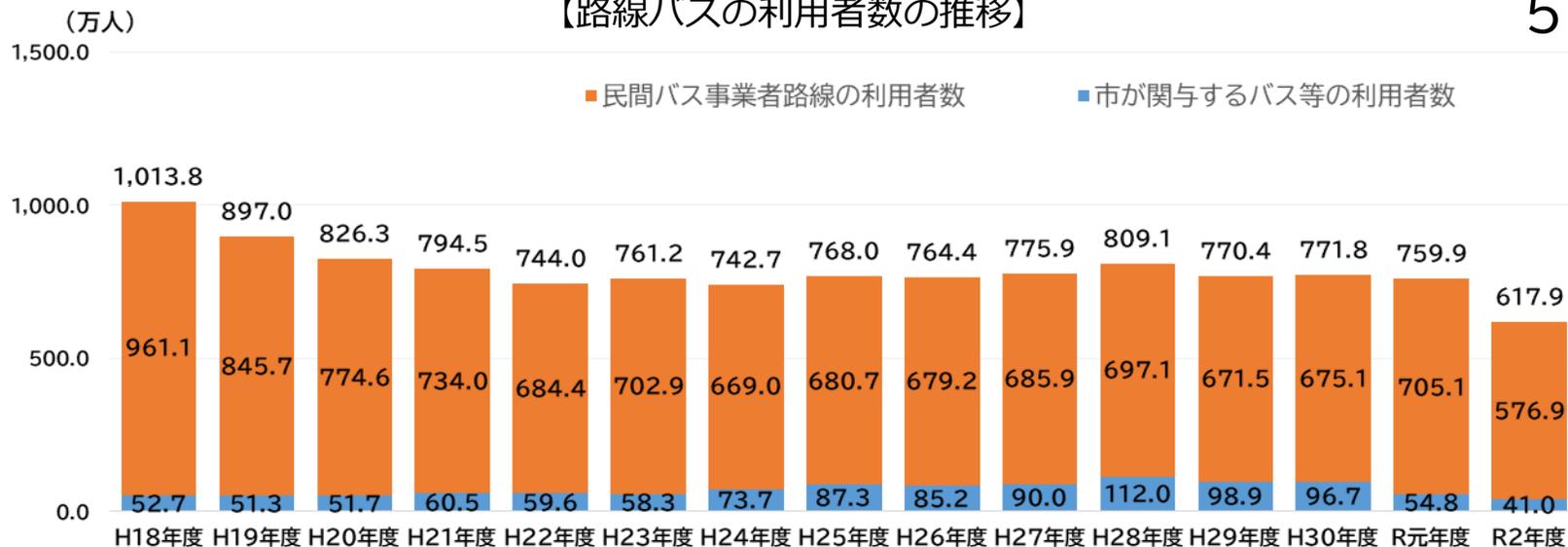
### ■交通空白の状況

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%）

【長野市内の公共交通網】



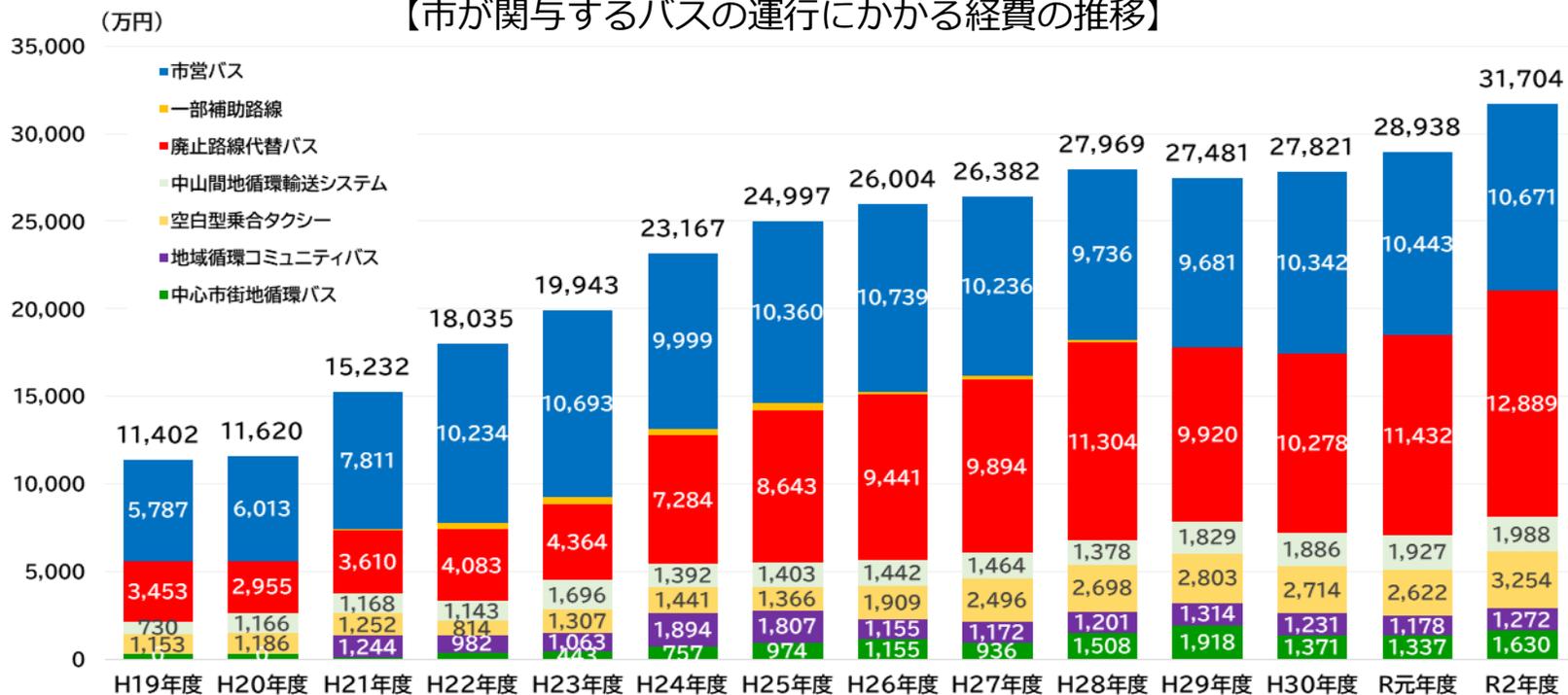
## 【路線バスの利用者数の推移】



⇒

路線バス利用者は横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で令和2年度に大幅に減少しています。

## 【市が関与するバスの運行にかかる経費の推移】



⇒

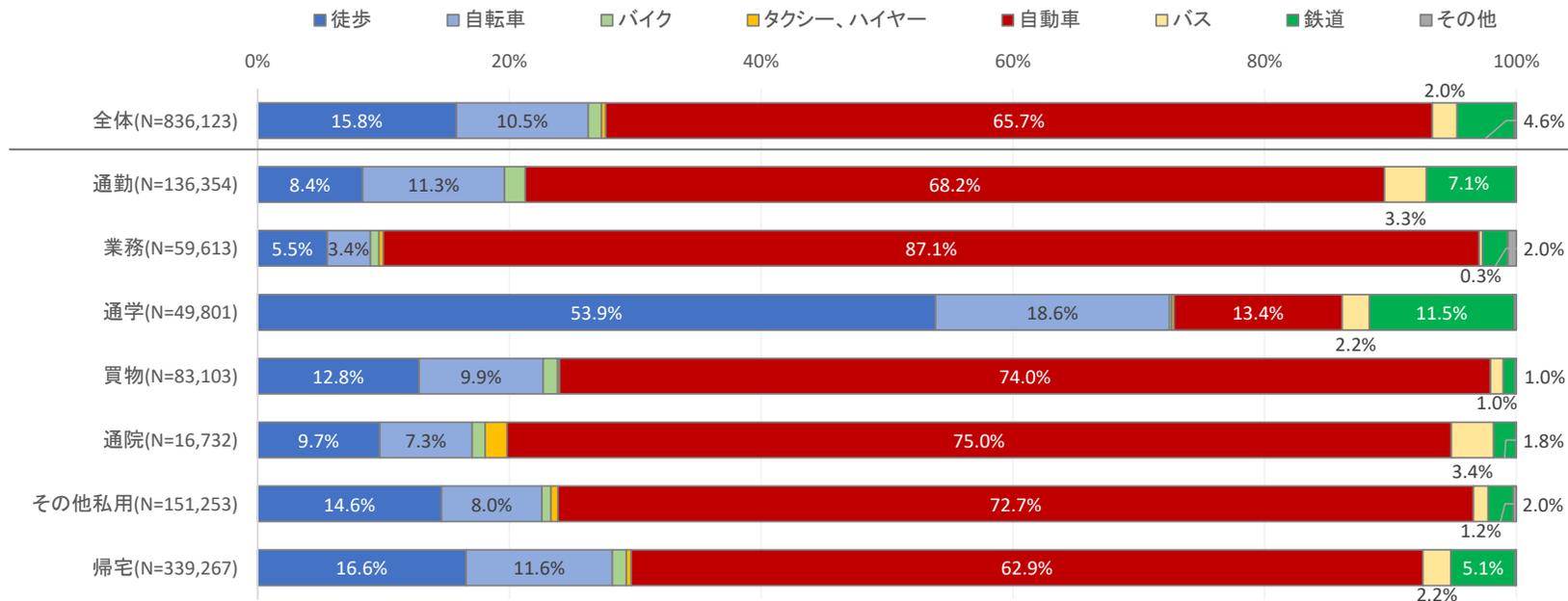
公共交通の維持にかかる経費は増加の一途をたどっています。令和2（2020）年には年間約3.2億円となっています。

#### (1)市民の移動手段

移動の際に使用する交通手段は、自動車が一番高くバスは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。

【市民の代表的な移動手段】

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。



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

#### 課題

- 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、バス路線の収支も悪化傾向にある
- 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になると、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

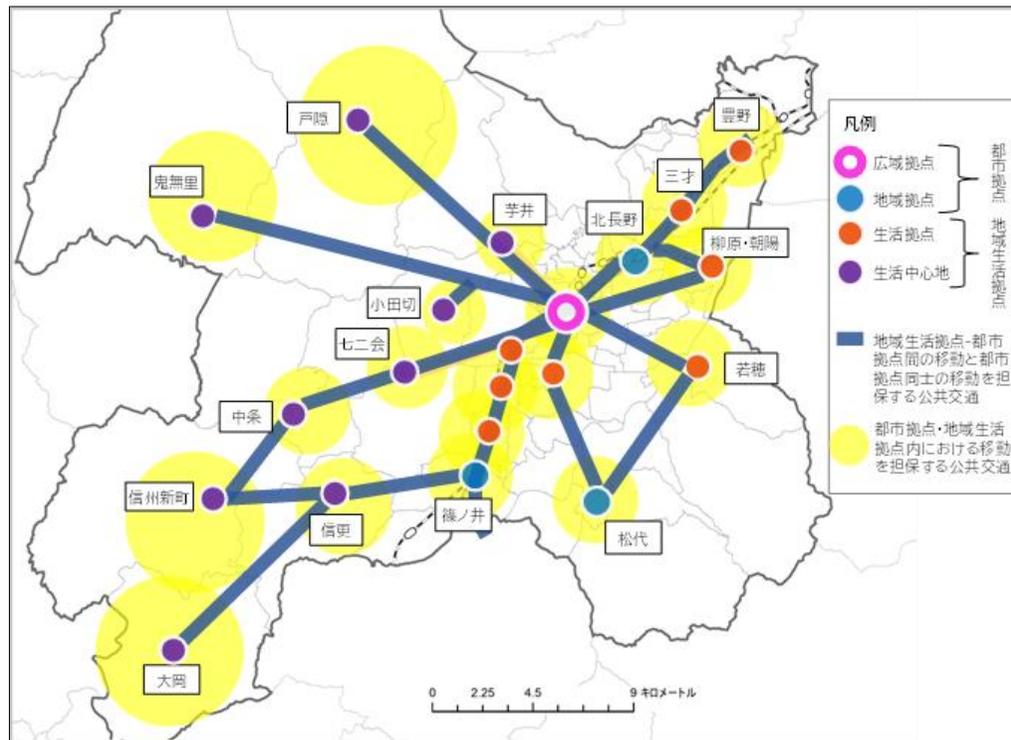
(1)公共交通のあり方

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	市民生活や来街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

- ・ 少子・高齢化に対応した公共交通に再整備
- ・ 市民の積極的な利用を促進することで維持

公共交通の役割	再編方針	施策	事業	主な内容	中期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		○				
公共交通を支え、経済活動を育てる	維持方針	(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推進	○		
			5)運行の安定性・定時性確保事業	(ア)定時性の確保	○		
	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)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		○	○
			2)利用促進事業	(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 (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)	○	○	○
②啓発・利用促進の強化	(4)公共交通の改善活動の実施	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			○	

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