

長野市地域公共交通計画

素々案

令和3年2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) 公共交通で賄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 |
| 4. バス利用者の利用状況 (IC カードデータ分析) | 35 |
| (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 |
| 5. 観光客の移動実態..... | 42 |
| (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 |
| 6. 現状の整理による公共交通政策の方向性..... | 44 |
| (1) 現状と課題のまとめ..... | 44 |
| (2) 公共交通政策の方向性..... | 47 |
| 第4章 地域公共交通計画 | 50 |
| 1. 本計画における公共交通のあり方..... | 50 |
| 2. 公共交通再編・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) 市民の役割..... | 51 |
| (2) 行政の役割..... | 51 |
| (3) 交通事業者の役割..... | 52 |
| 4. 公共交通の再編・維持の方針..... | 52 |
| 5. 再整備する地域公共交通の体系..... | 55 |
| (1) 公共交通体系と路線種別毎の再整備・維持方針..... | 55 |
| (2) 路線種別毎の再整備・維持方針..... | 56 |
| (3) 公共交通体系毎に求められるサービスレベル..... | 58 |
| 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..... | |
| 2. 事業一覧..... | |
| 3. 事業の詳細..... | |
| 4. 事業の実施スケジュール..... | |
| 5. 地域公共交通のマネジメントに対する考え方..... | |

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、利用は減少してきており、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くことを求めています。

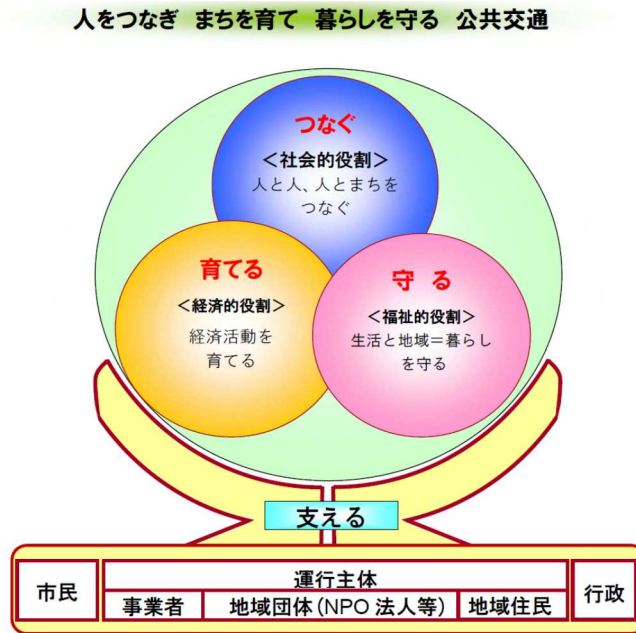
本市では、市が関与するバス及び事業者の自主路線のあり方を再考するとともに、目指すまちの形成に寄与し、各地域を維持し、バランスのとれた地域公共交通網を実現するため、長野市地域公共交通計画（以下、本計画という）を策定します。

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



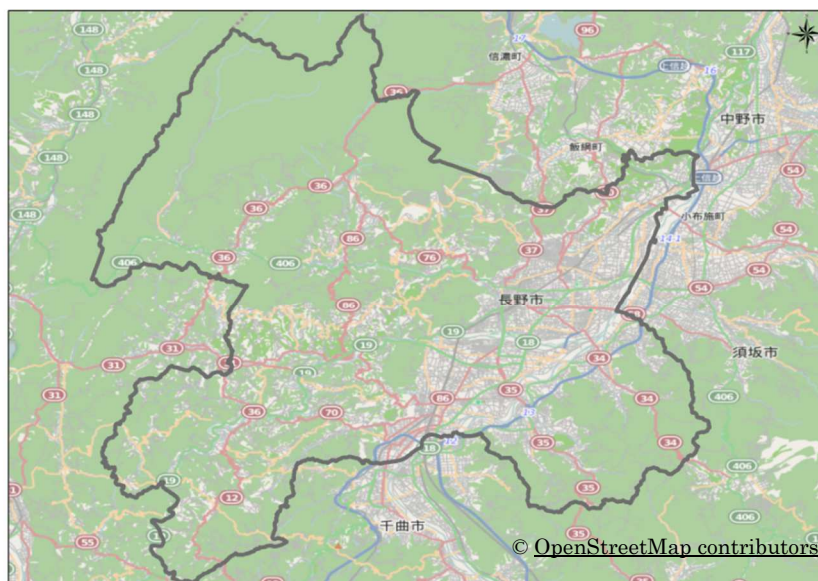
| | |
|-----------|---|
| ●将来像 | 人をつなぎ まちを育て 暮らしを守る 公共交通 |
| ●方向性 | 公共交通を市民主体で支える意識に変えていく必要性 少子高齢化・人口減少に対応した公共交通の再構築 |
| ●守る:機能 | 交通不便者でも日常生活が送れるよう市民の生活・地域を守る |
| ●育てる:機能 | 交流促進を図ることで本市の経済活動を育てる |
| ●支える:維持方針 | 市民・運行主体・行政の協働により公共交通を支える |

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。

図表 3 SDGs 17 の目標



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。

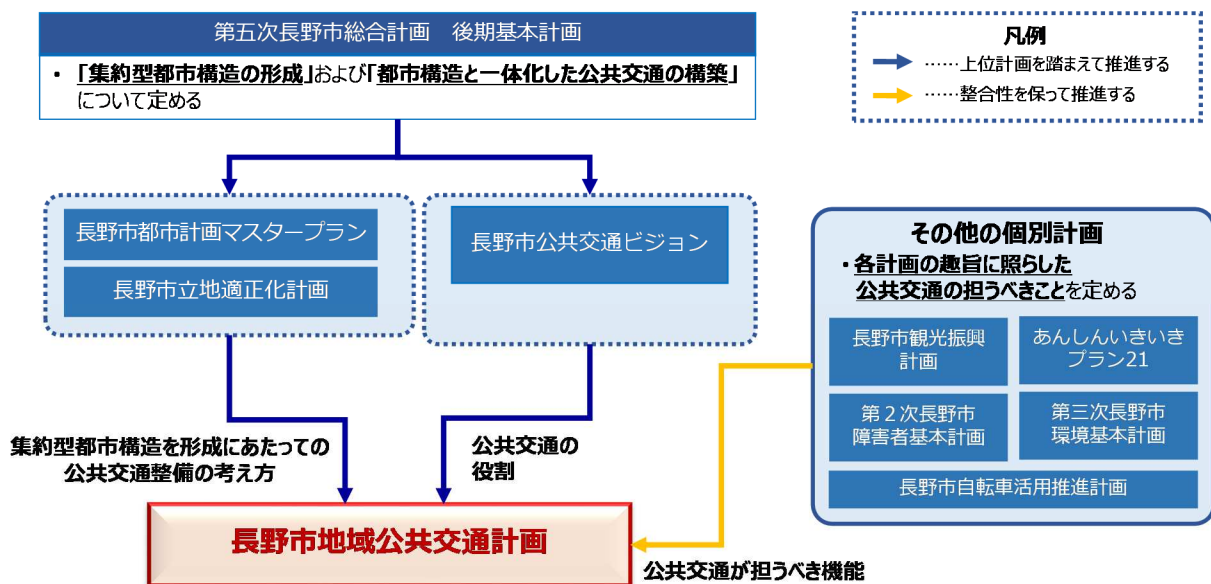
「長野市都市計画マスタープラン」及び「長野市立地適正化計画」では、本市のあるべき「都市構造」が定められており、地域公共交通はこの都市構造内における市民の移動を担保することが求められます。

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 前期計画」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



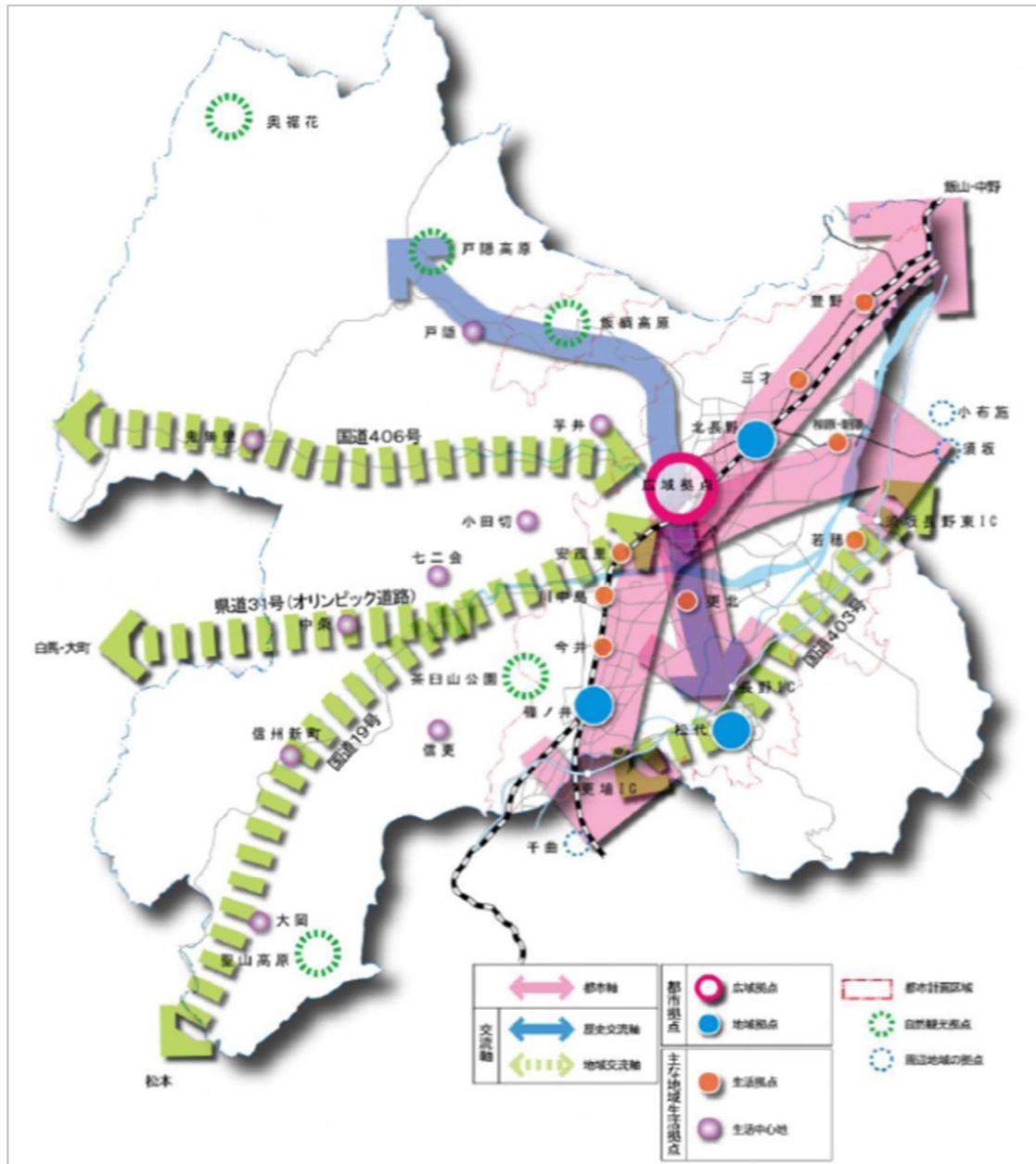
2. 長野市が目指す集約型都市構造の概要及び公共交通整備の方向性

「長野市都市計画マスタープラン」及び「長野市立地適正化計画」で定められている、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つに分かれます。

「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」に分かれます。

「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

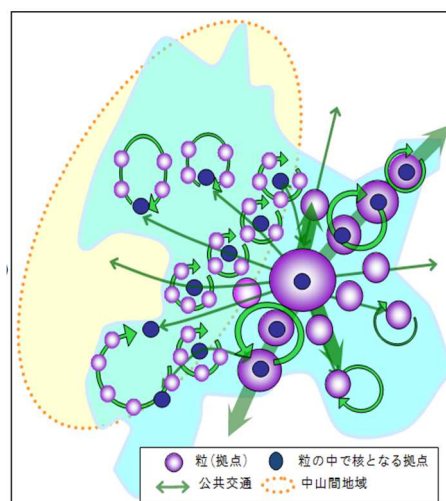
| 都市拠点・都市軸 | | 集積する機能や拠点の利用イメージ |
|----------|--------------------------------|---|
| 都市拠点 | 広域拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ・長野地区中心市街地を中心とした高次の広域的都市機能(市や長野県に唯一もしくは、北信エリアなど広域生活圏に一つあるような機能)が集積する拠点 ・鉄道やバスを利用し、市内全域及び近隣市町村からアクセスされる |
| | 地域拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ・市内いくつかの地区の中心となり、広域拠点に次ぐ都市機能が集積する拠点 ・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 ・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 |
| 地域生活拠点 | 生活拠点 (市街化区域内) | <ul style="list-style-type: none"> ・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 |
| | 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"> ・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) ・生活と密着した地域コミュニティの核 |

(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

長野市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



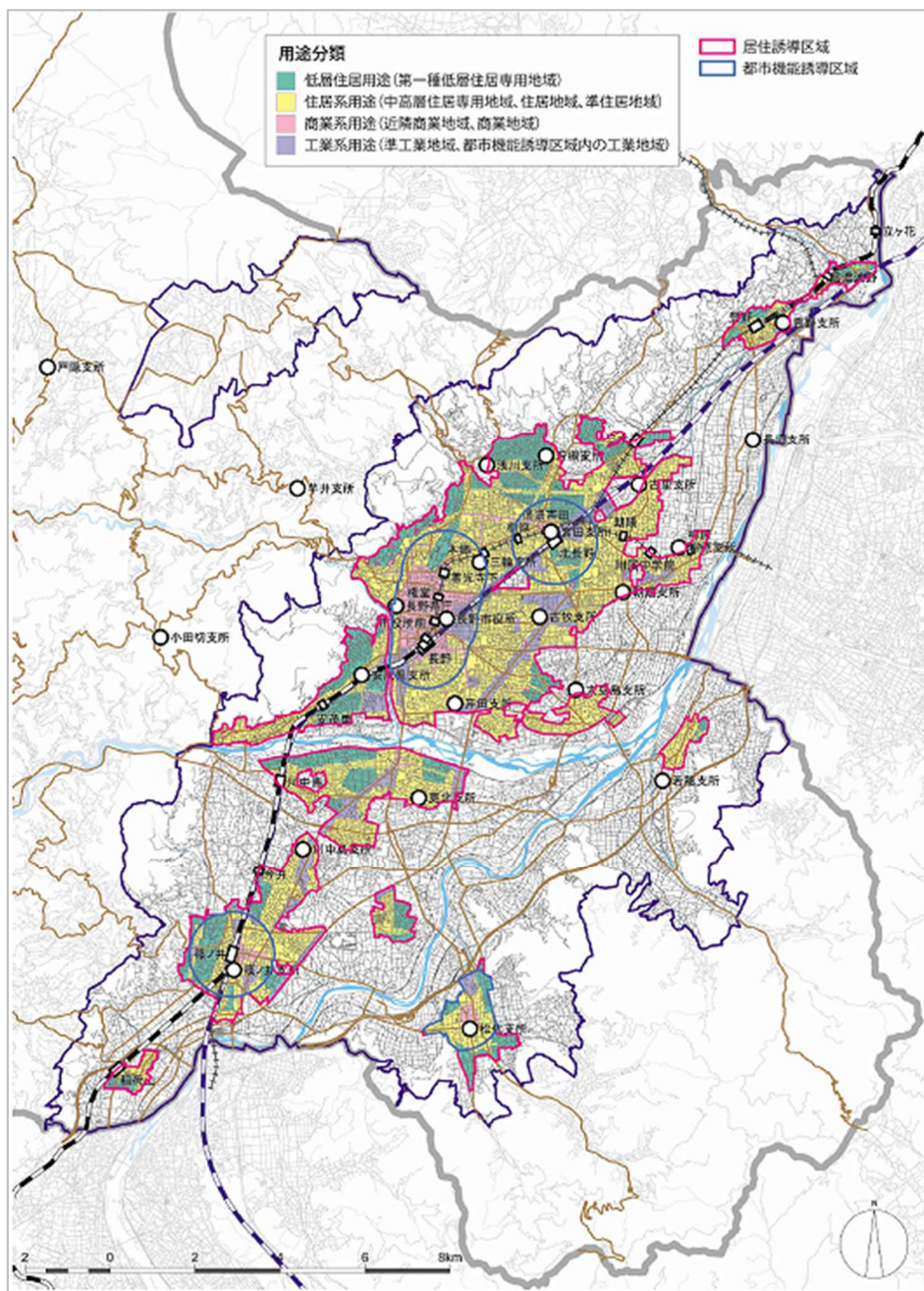
出典：長野市公共交通ビジョン

(2) 都市計画区域における「拠点」整備の考え方

長野市立地適正化計画では都市計画区域内における「都市拠点」を医療・福祉・商業等の都市機能を集約する「都市機能誘導区域」と定めています。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、「都市拠点」＝「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活用等による利用環境の整備に注力することが「長野市立地適正化計画」において示されています。

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"> ●機能 ・環境への負荷が低い旅行スタイルへの転換を促進する ・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 |
| あんしんいきいきプラン21 | <ul style="list-style-type: none"> ●機能 ・高齢者を含む交通弱者の移動手段の提供 ・バリアフリー環境の整備等、安心かつ便利に利用できる ・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 |
| 第2次長野市障害者基本計画 | <ul style="list-style-type: none"> ●機能 ・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 |
| 第三次長野市環境基本計画 | <ul style="list-style-type: none"> ●整備・維持方針 ・公共交通の整備と確保 ・モビリティ・マネジメントの実施 |
| 長野市自転車活用推進計画 | <ul style="list-style-type: none"> ●機能 ・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 |

(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"> ・都市拠点と都市拠点を接続する ・都市拠点と生活拠点、生活中心地を接続する |
| | 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"> ・都市拠点＝都市機能誘導区域内の公共交通を充実させる ・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 ・居住誘導区域内の公共交通の利用環境を充実させる |
| | 地域生活拠点における整備方針 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域生活の足を確保する |
| 維持にかかる方針 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | |

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

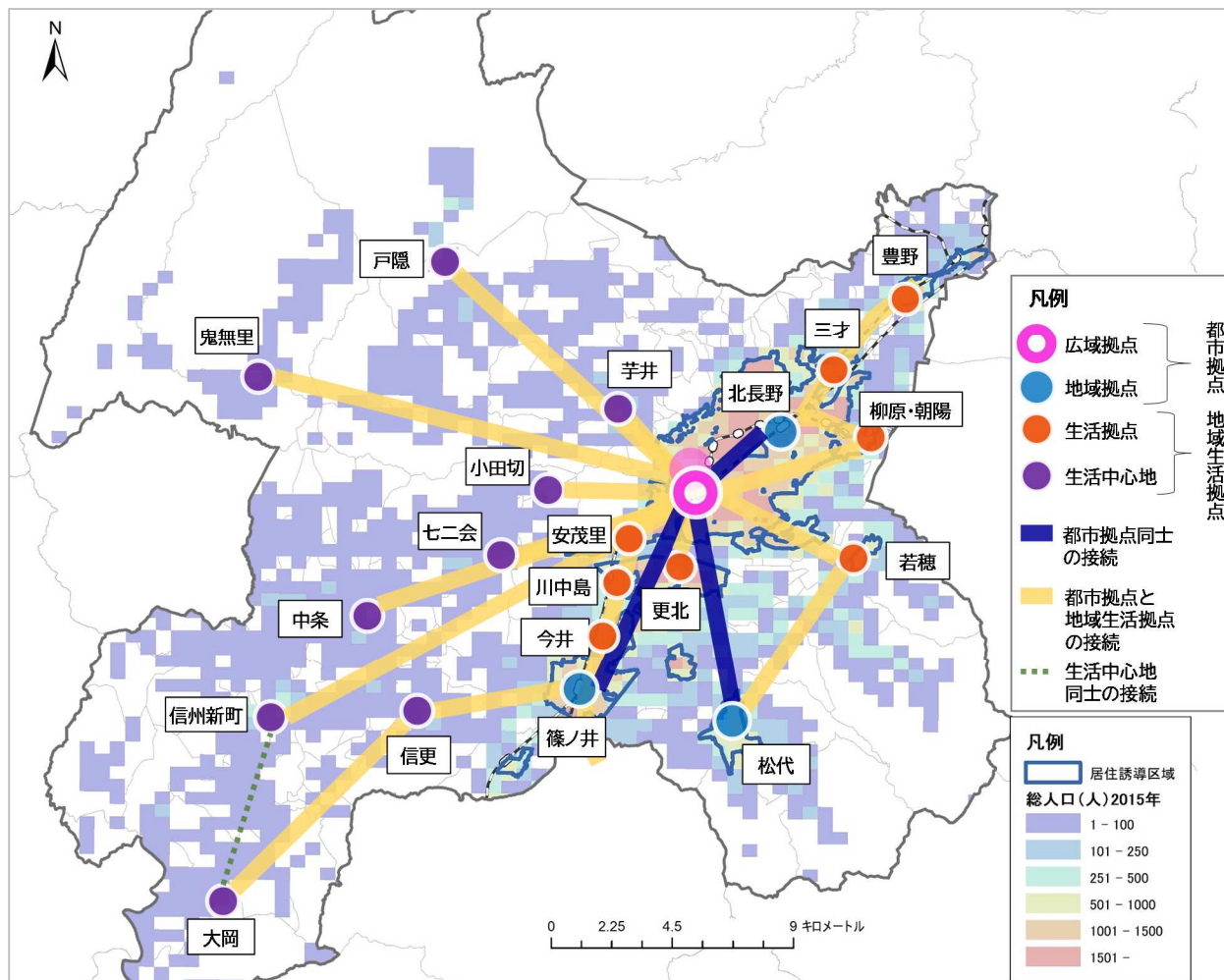
機能2：住民主体の移送サービスとの連携

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

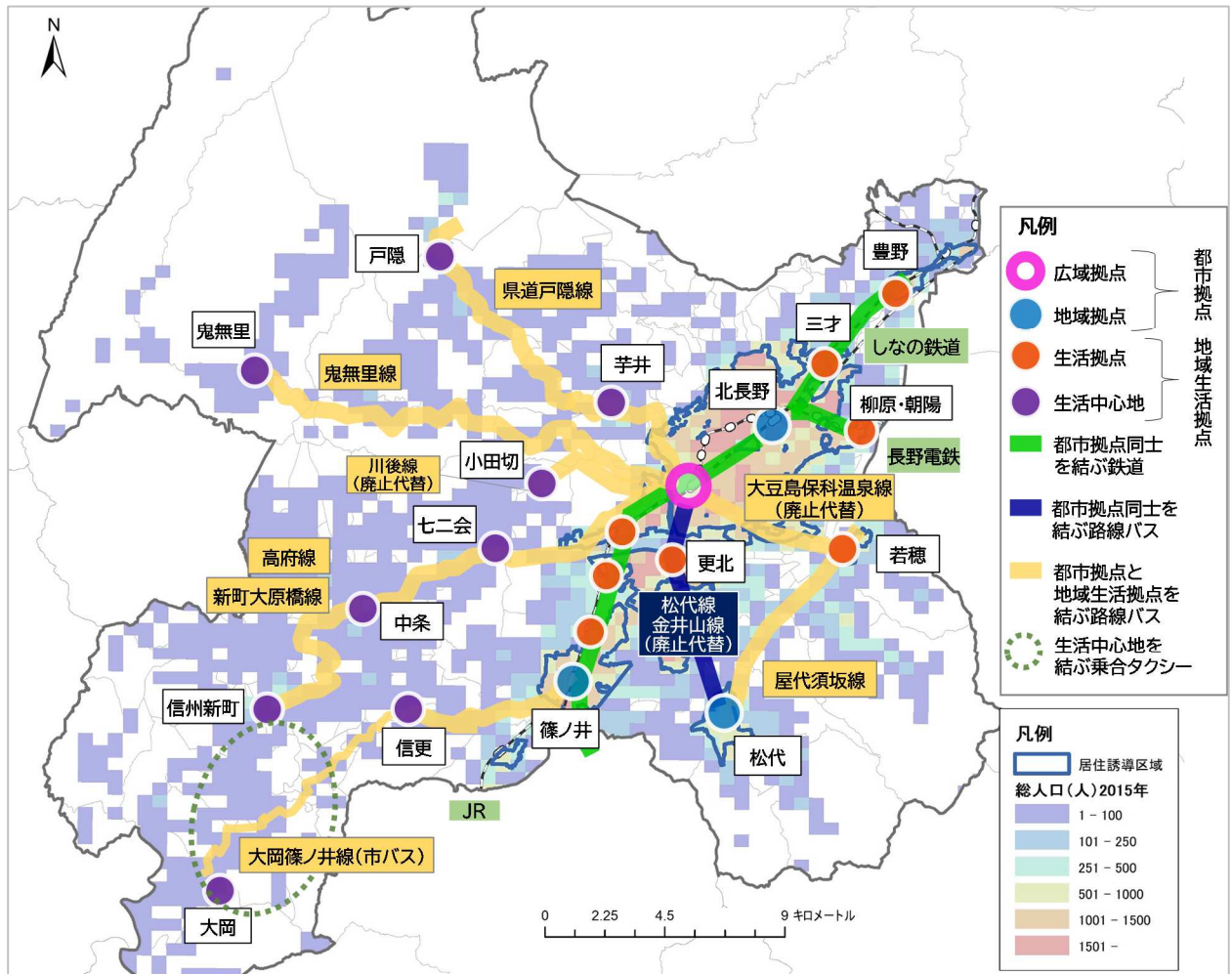
(5) 上位計画における公共交通整備の考え方と現状の整備状況の比較

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

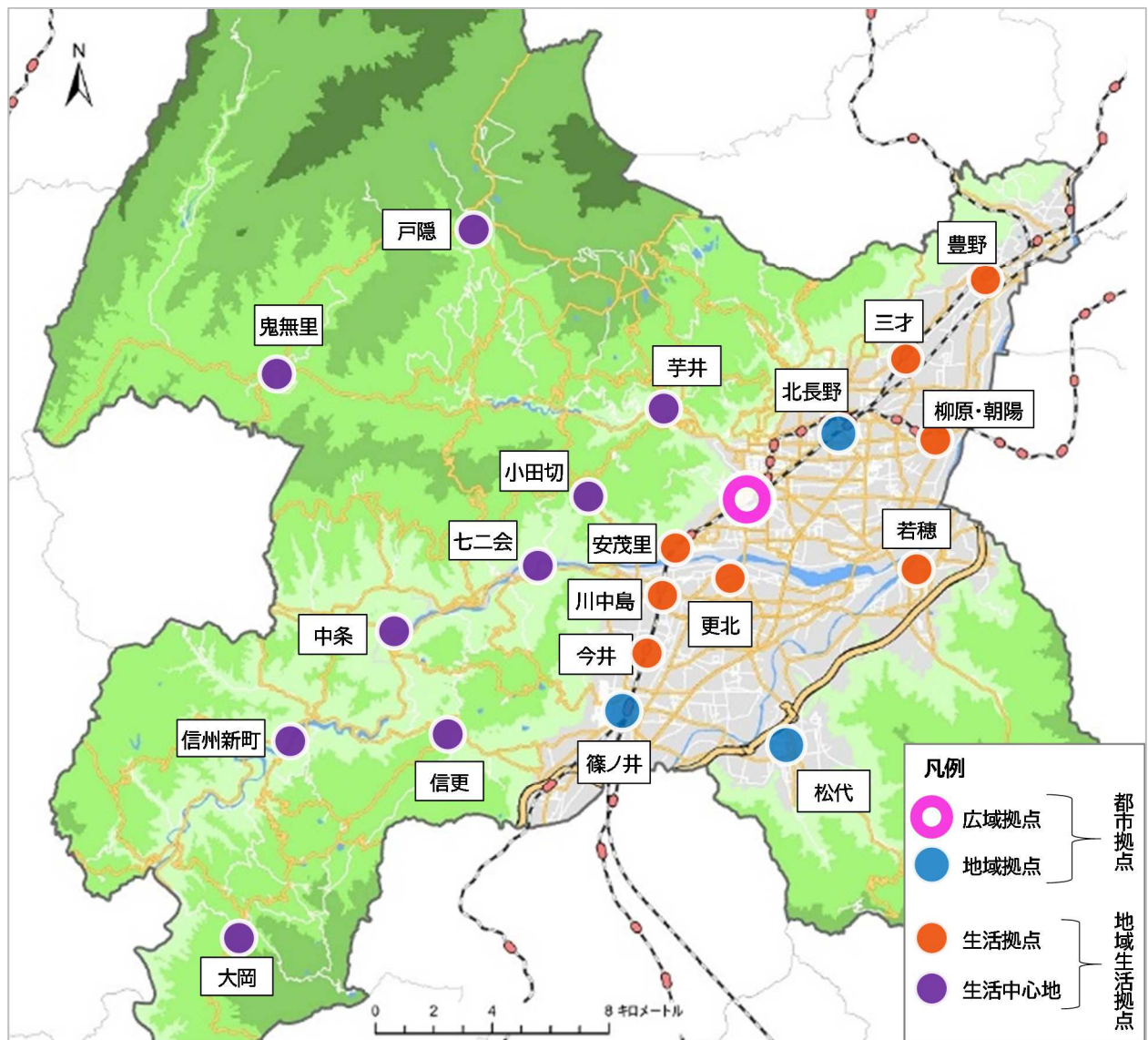
本章では、各種統計や調査、ICカードの利用データを集計した結果などから公共交通やそれを取り巻く環境、市民の移動を整理します。

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。

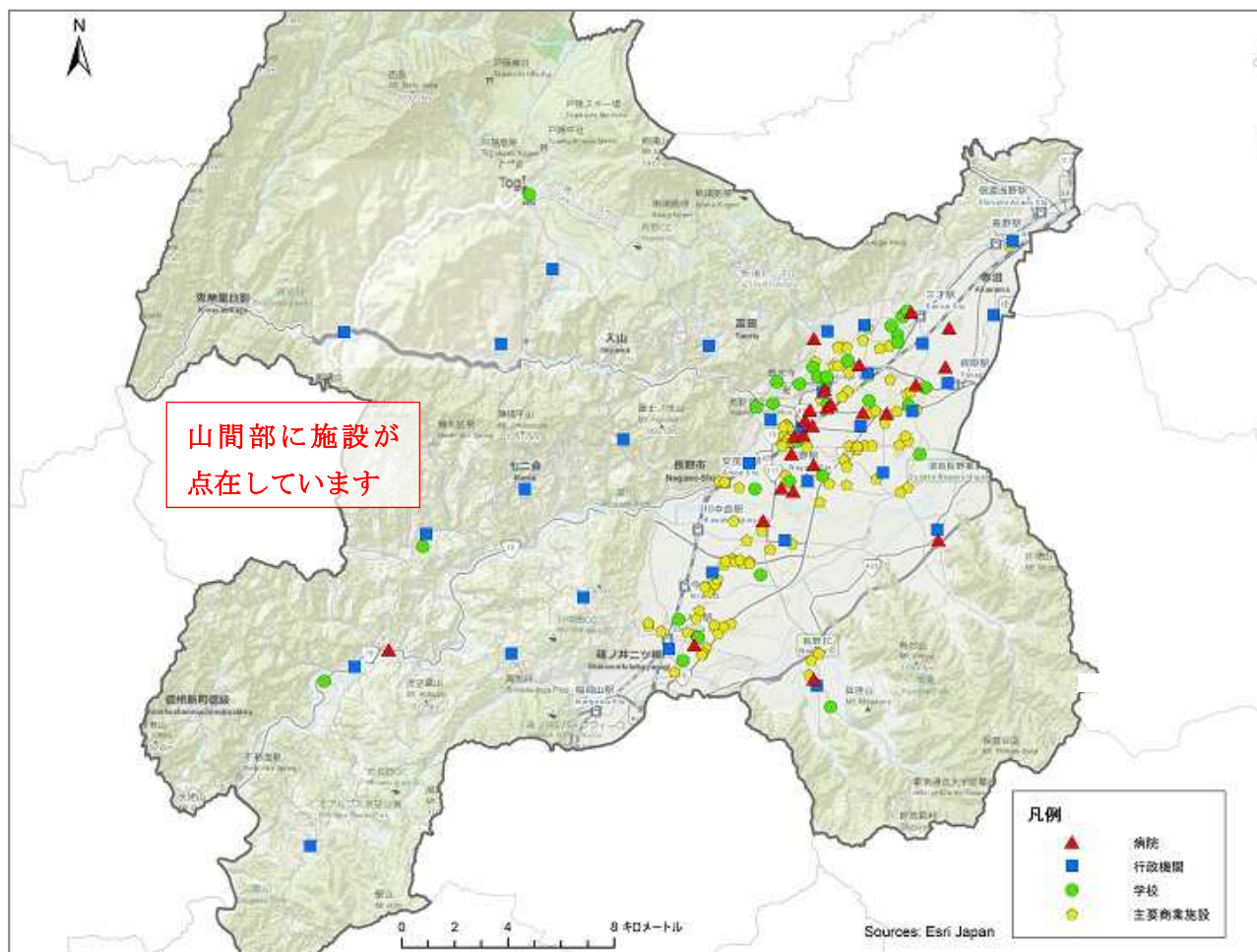
図表 13 本市の地勢



(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

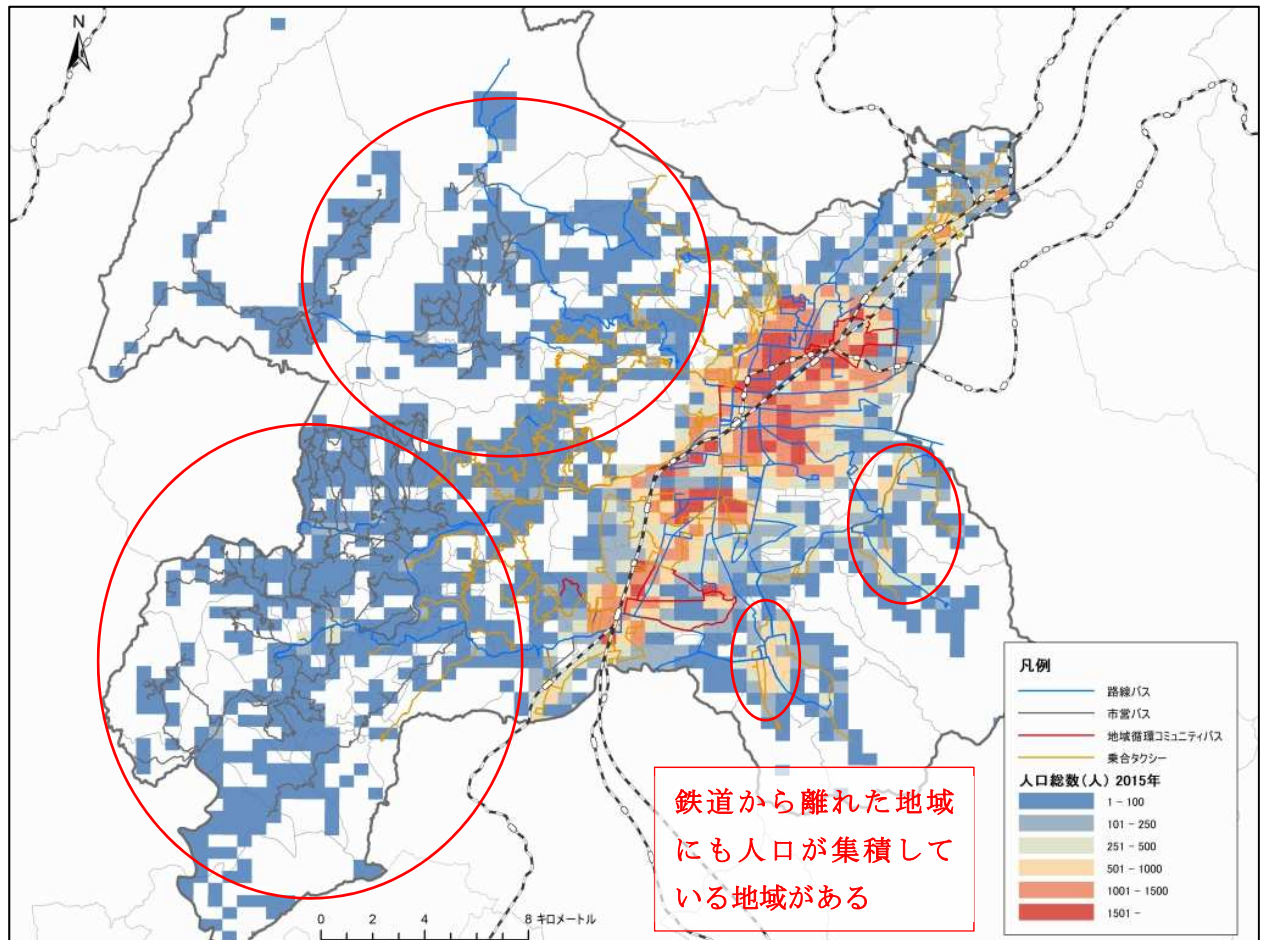
学 校：私立・公立小中学校・高等学校・高等専門学校・短期大学・大学・特別支援学校（盲学校・ろう学校・養護学校）

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においてもやや集中がみられます。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

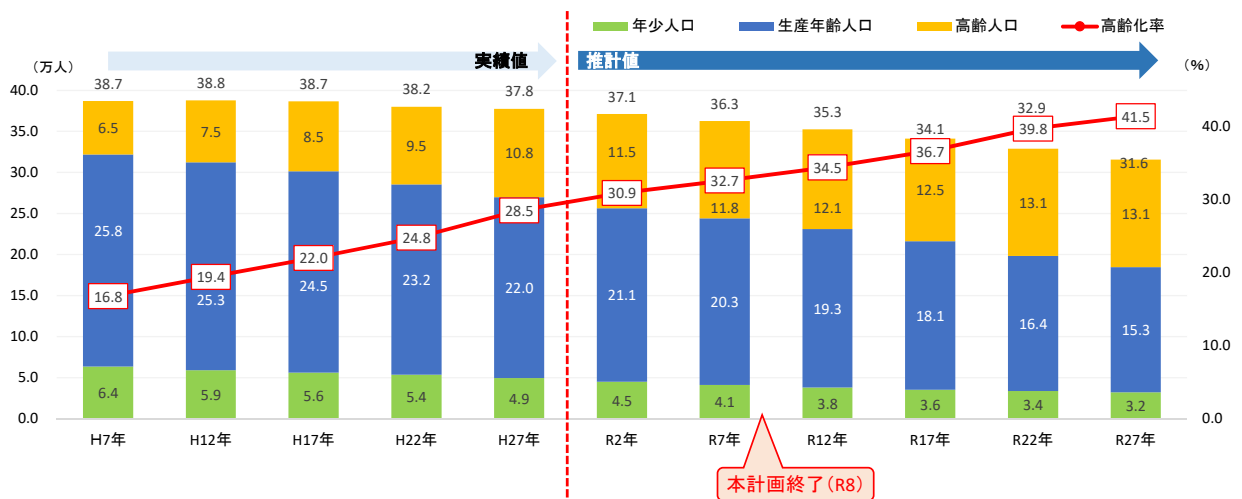
(4) 人口の推移と将来推計

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。

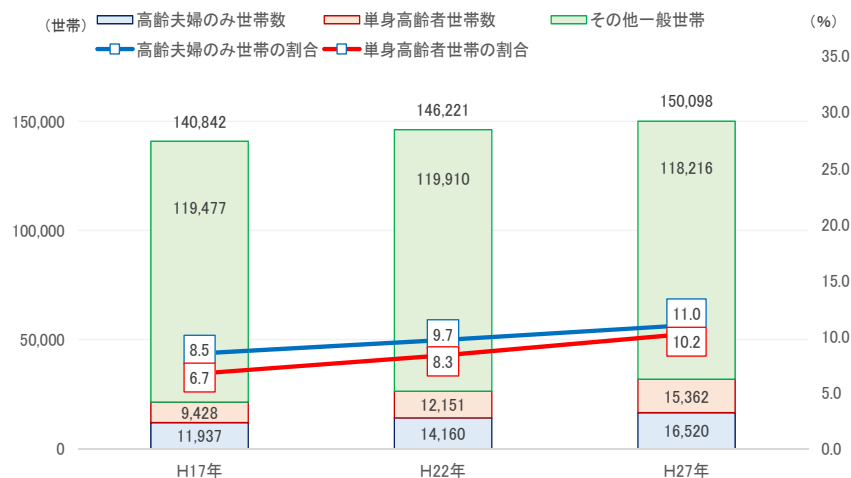
世帯数の推移を見ると (図表 17) 高齢夫婦のみ世帯¹、単身高齢者世帯数、割合ともに増加が続いており、今後の人口推計を踏まえると高齢夫婦のみ世帯、単身高齢者世帯数も増加が予測されます。世帯員の高齢化、単身化により家族送迎に頼れなくなるなど、公共交通を必要とする市民が一定数発生する可能性があります。

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



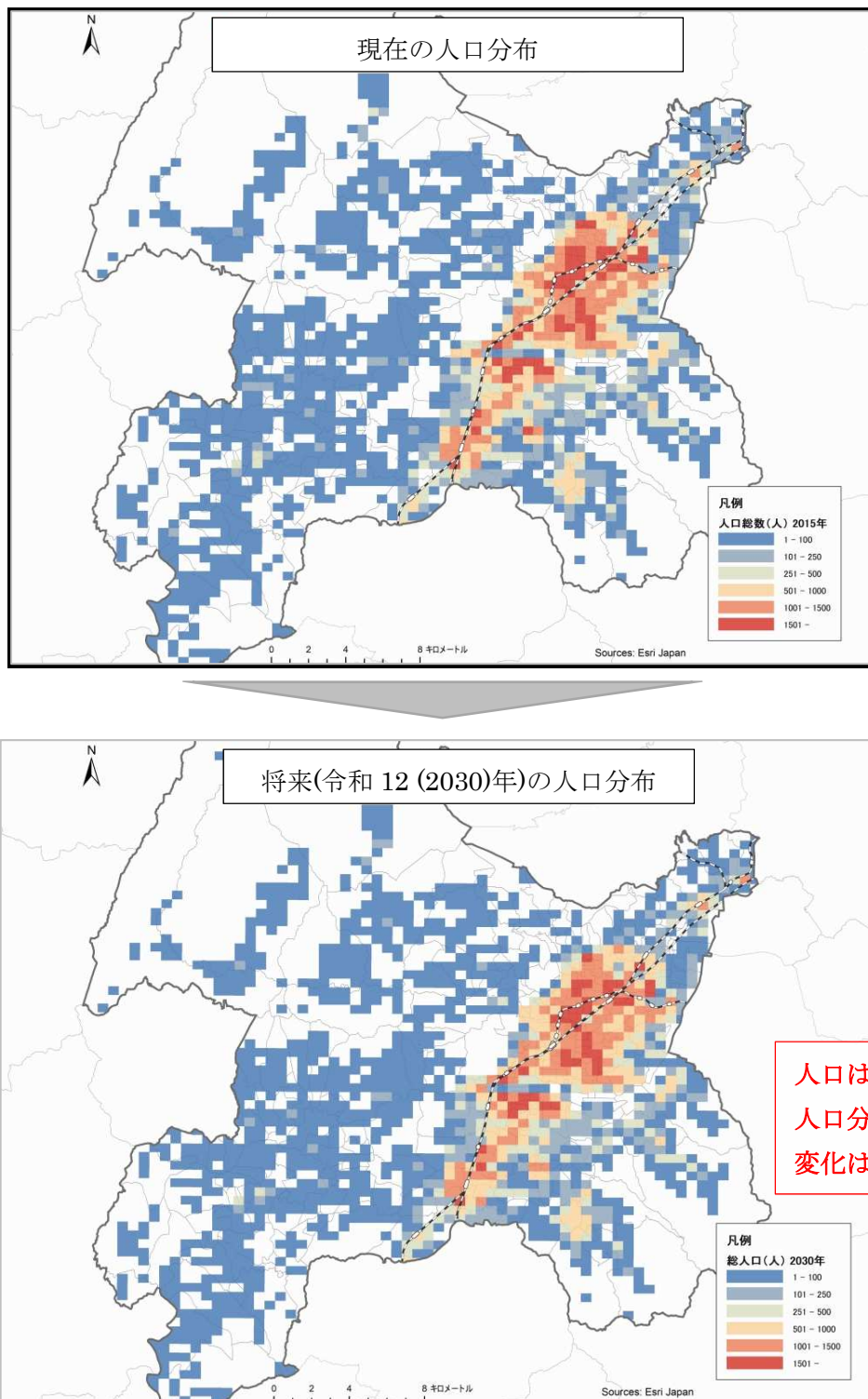
出典：国勢調査

¹ 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、中心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。

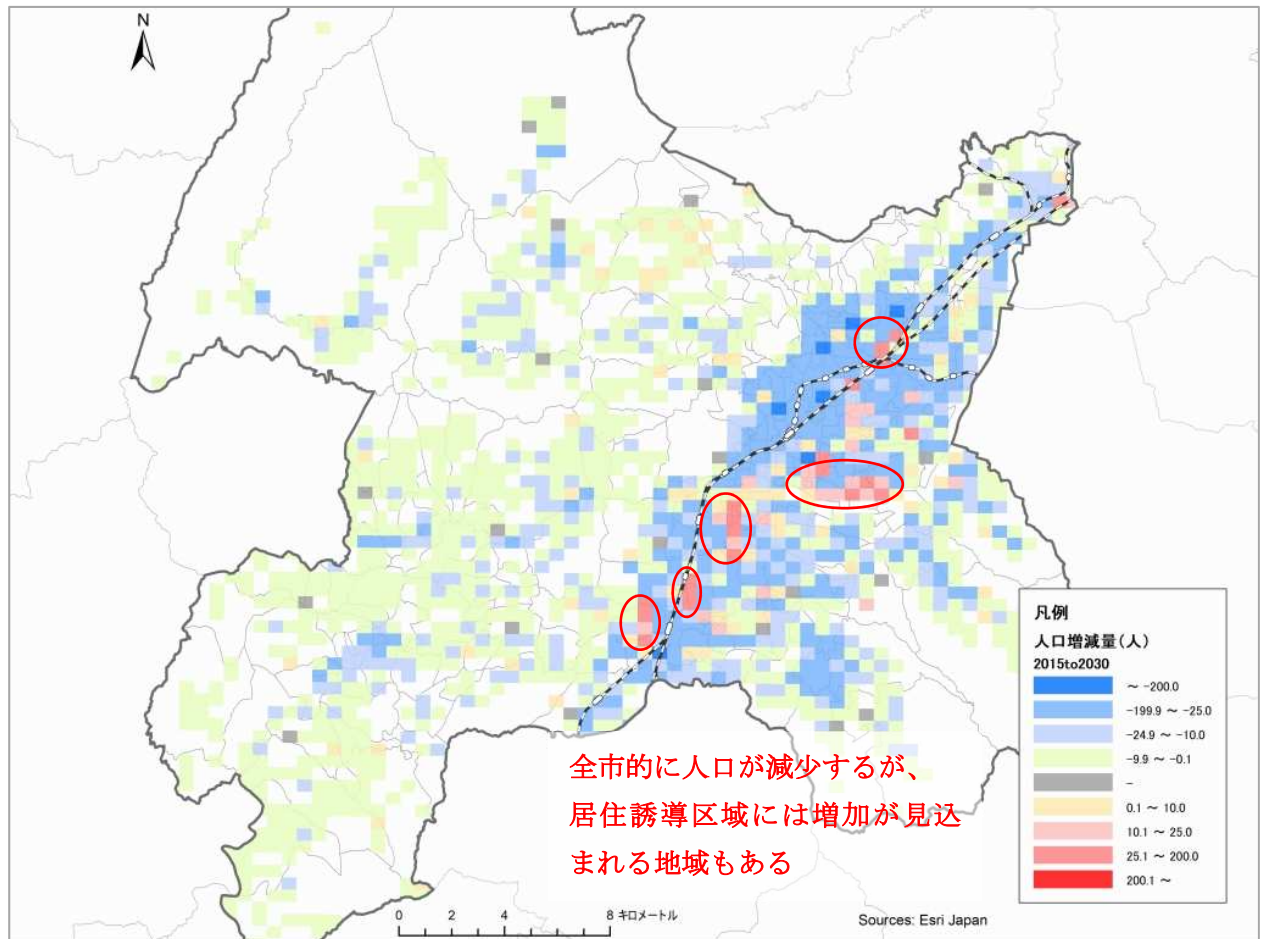
図表 18 平成 27 (2015) 年→令和 12 (2030) 年人口分布の比較



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、中山間地域から都市計画区域内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²（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³

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⁴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 |

² 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。

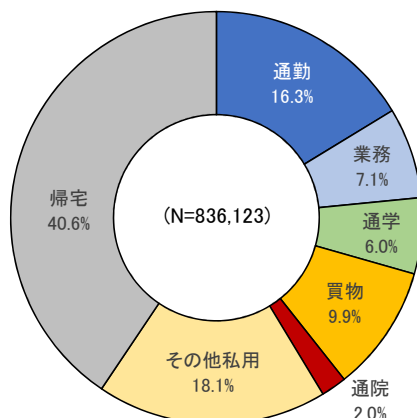
³ トリップ数：通勤や買物などの目的をもって移動する回数のことです。

⁴ 拡大係数：PT 調査の回答が母集団の何人分に相当するのを示した数値で、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⁵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% |

⁵ 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

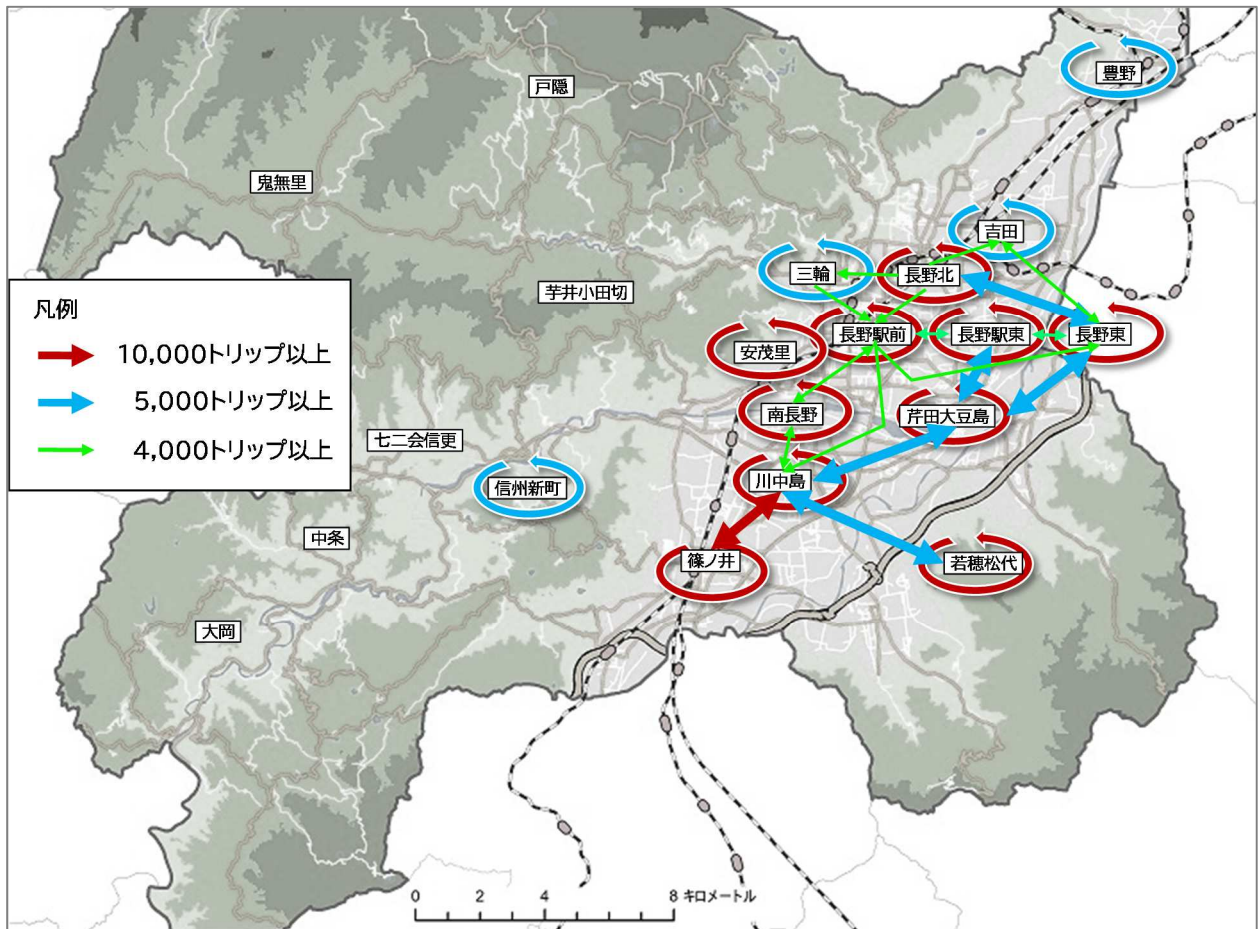
市内において、もっとも多くの人が行く地域は「川中島」です。次いで「南長野」「長野北」と続きます。

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 | 0 | 5,074 |
| 鬼無里 | 123 | 88 | 12 | 13 | 18 | 0 | 76 | 23 | 57 | 0 | 29 | 81 | 14 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 88 | 2,082 | 2,719 |
| 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

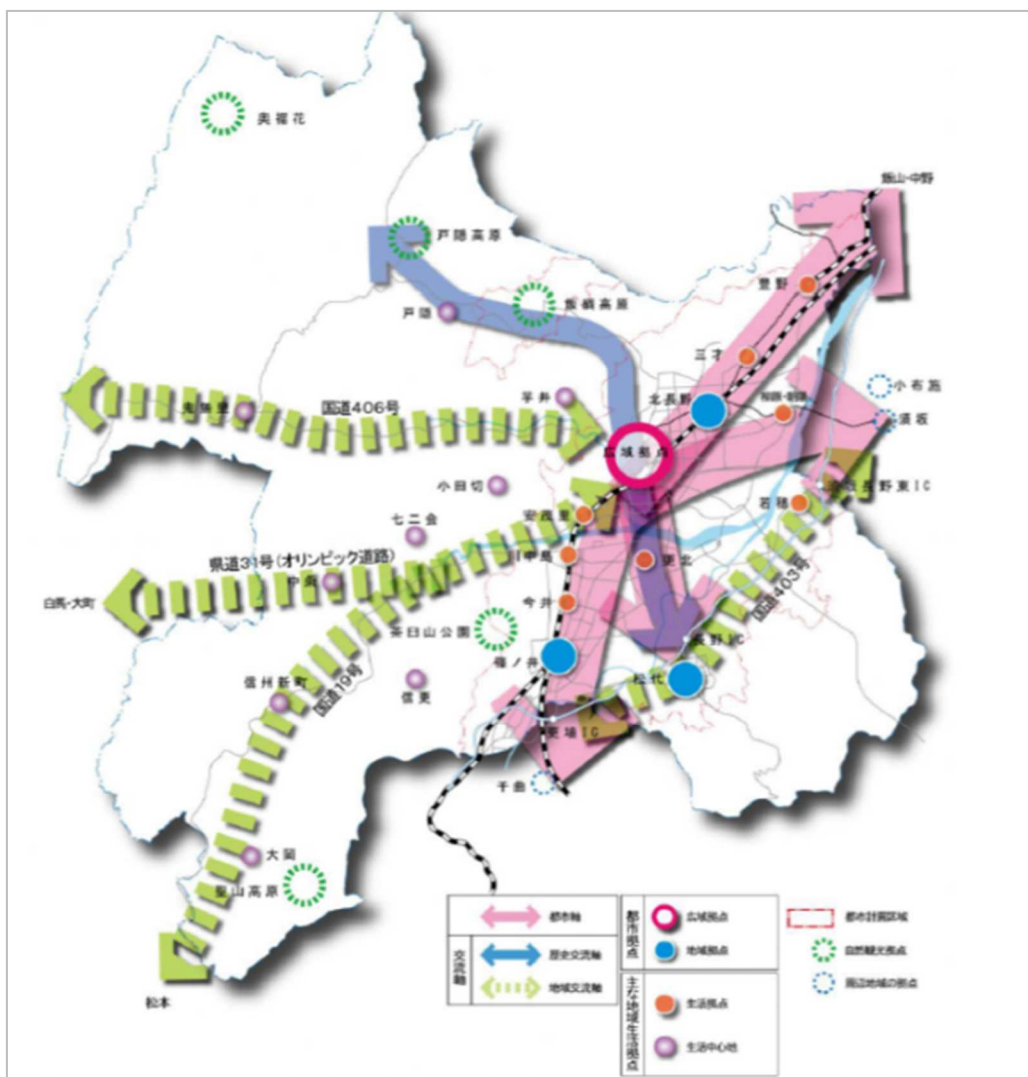
都市計画区域内では求められている都市軸（図表 26 参照）と市民の移動は概ね一致しています。都市軸に沿ったトリップ（「長野北」～「篠ノ井」で発生している移動）は、2,923,987 で、市内トリップの 40.3% を占めます。

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」）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）

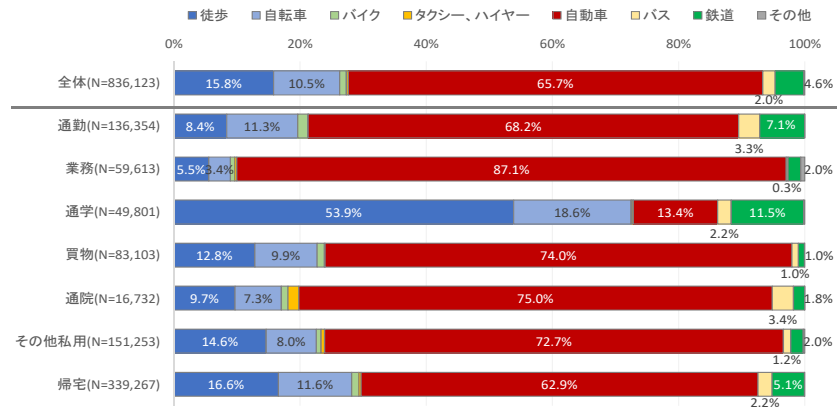


(4) 代表的交通手段

すべての移動の代表的交通手段⁶をみると、自動車が 65.7%ともっと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分かります。

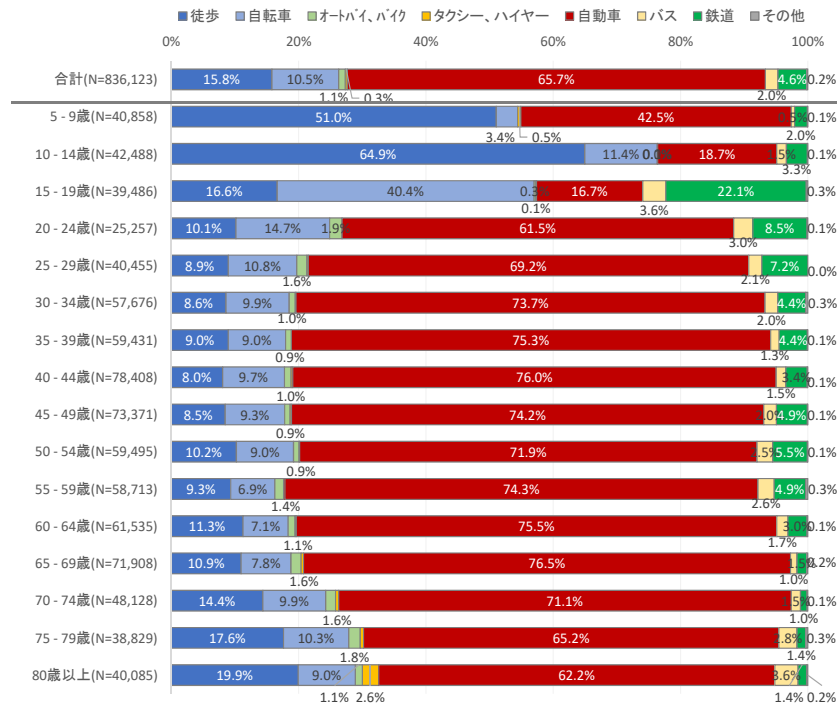
移動目的別に代表的交通手段をみると、通学以外の移動で自動車をもっとも高くなっています。バス、鉄道が全体より高いのは通勤と通学の移動、バスのみ高いのが通院の移動です。

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



⁶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

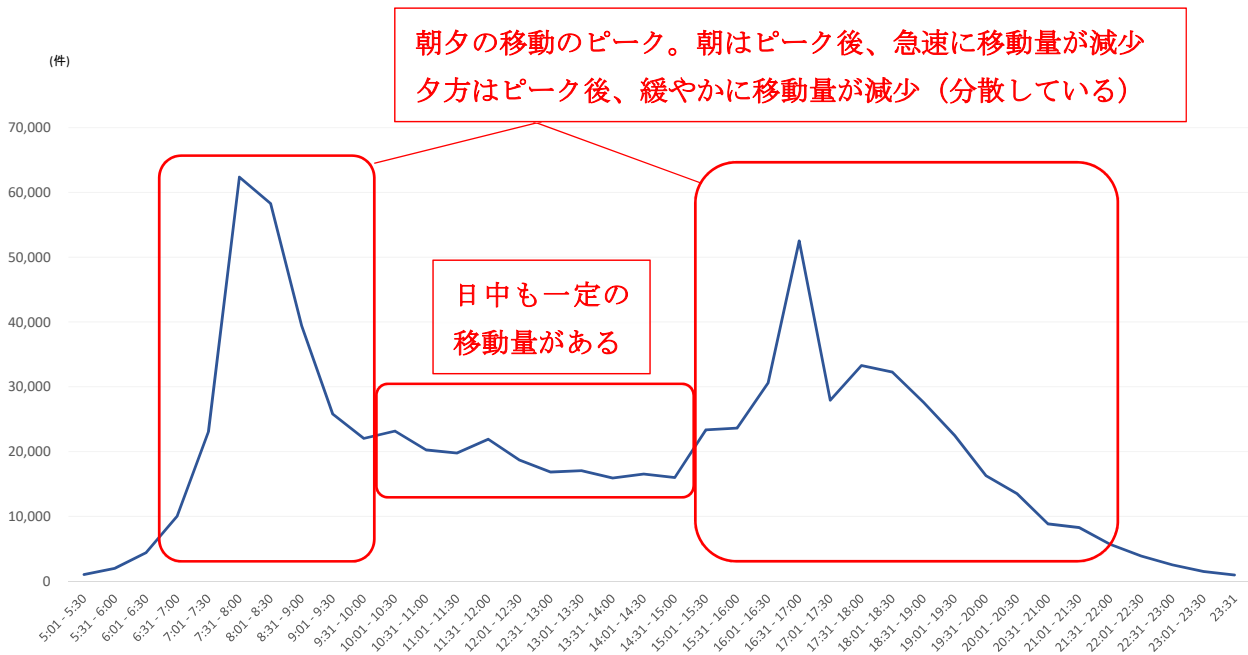
パーソントリップ調査から、時間帯別の移動量は5時台から徐々に増え、7時台にピークを迎え、その後、急速に減少しますが、日中の時間帯（9時～15時台）においても一定（20,000～25,000程度）の移動量が発生しています。

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。

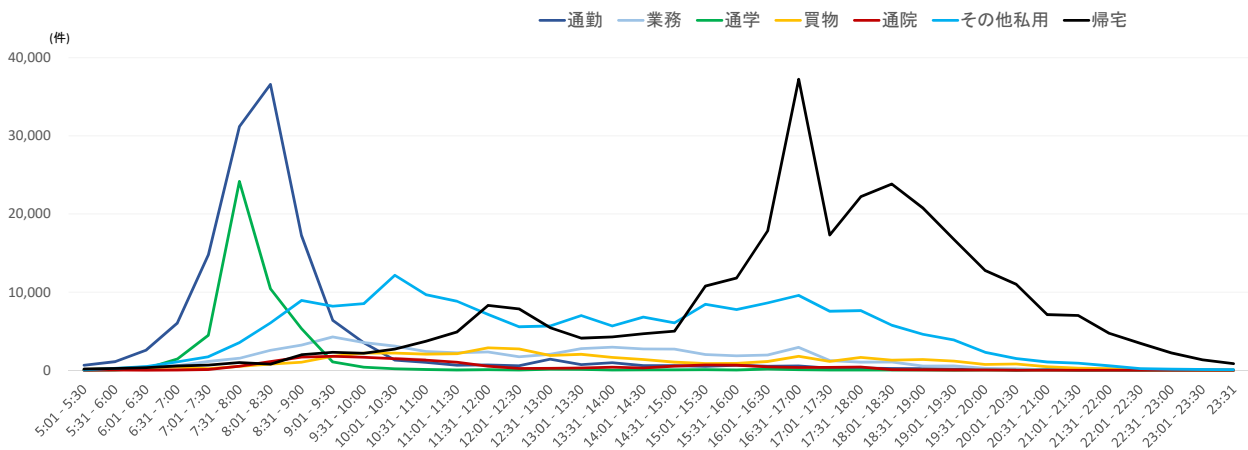
移動目的別に移動量をみると通勤、通学の移動が7時～9時にかけて、通院の移動は8時から11時にかけて発生、帰宅移動は12時前後、16時台、18時台の3つにピークができています。

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がバスの割合、鉄道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 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 |

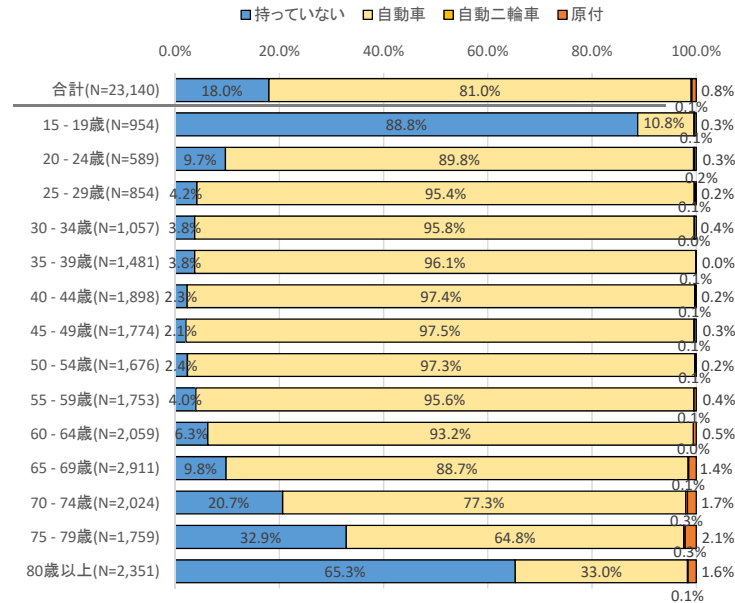
※年代ごとに推計しているため、年代の値の合計と全体の数字は一致しません。

(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。

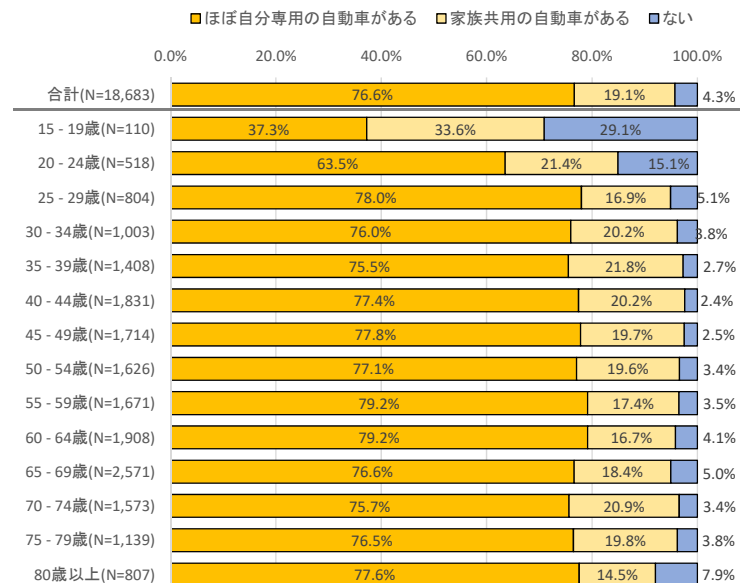
一方、55歳から年代が上がるにつれて、持ってない割合が上昇し、80歳以上で自動車運転免許を持っていない割合が65.3%となっています。

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」、「家族共用の自動車がある」を合わせた割合）は95.7%となっています。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%）、市外への移動は 105,879 トリップ（12.7%）になります。
- ・ 市内トリップをみると平坦部で発生、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需要量推計は 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

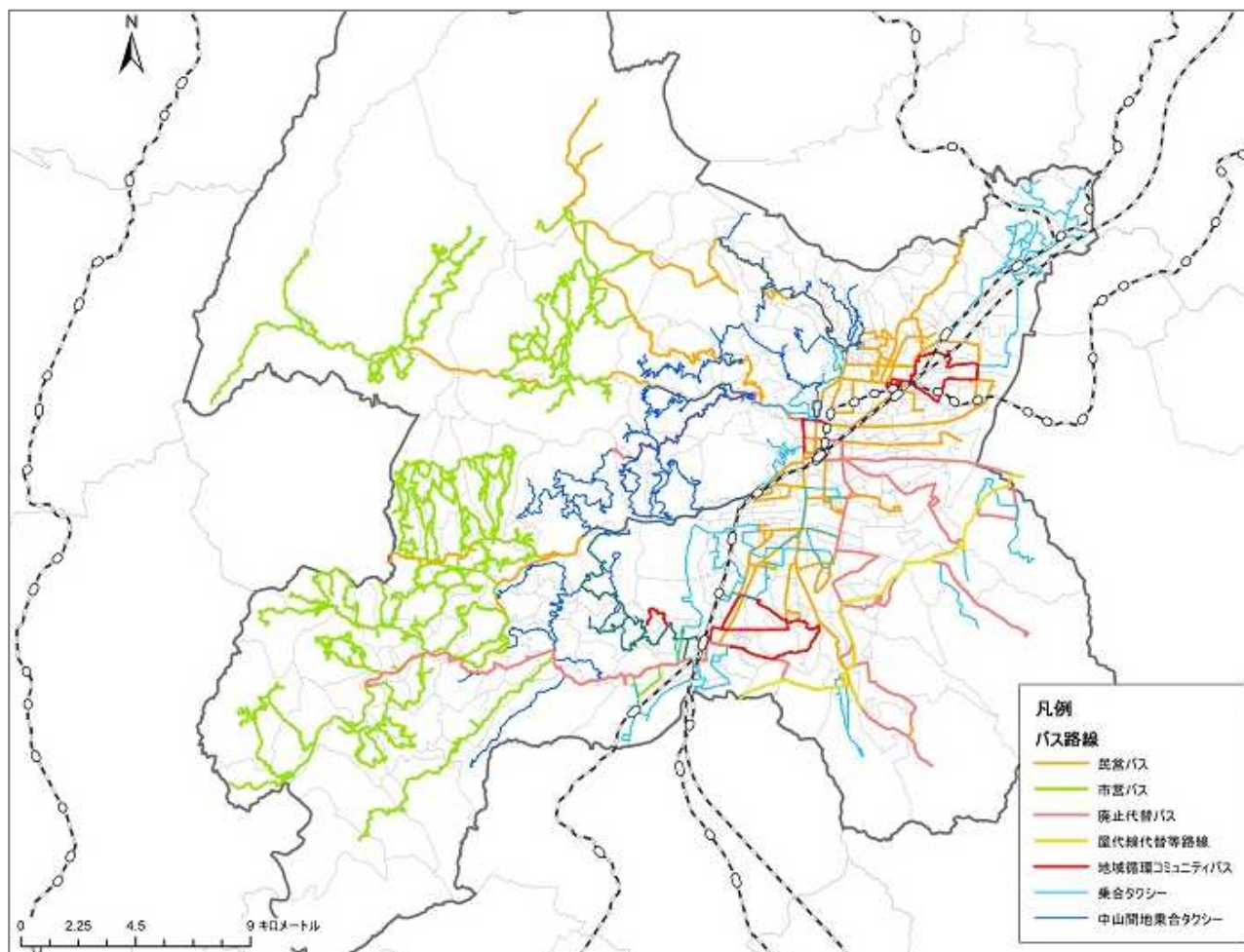
(1) 本市の公共交通網

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 | アルピコ交通 |
| | 日赤線 | アルピコ交通 |
| | 若槻団地線 | アルピコ交通 |
| | 西条線 | アルピコ交通 |
| | 犀北団地線 | アルピコ交通 |
| | 小市線 | 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(循環) | 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 |
| 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 |
| | 西長野・上松線 | 長電タクシー |
| | 若里東北線(循環) | アルピコタクシー |

| 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 | アルピコ交通 |
| | 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 |
| | 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 | アルピコ交通 |
| | 赤柴線 | 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 |
| | 松代西条線(循環) | アルピコタクシー |
| | 大室線 | 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 |

| 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 |
| 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 |
| | ZOOぐる | アルピコ交通 |
| 廃止路線代替バス | 松代篠ノ井線 | アルピコ交通 |
| 乗合タクシー | 川中島線(循環) | アルピコタクシー |
| | 横田塩崎線 | アルピコタクシー |
| | 篠ノ井共和線 | 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 |
| | 奥裾花線 | アルピコ交通 |
| 廃止路線代替バス | 川後線 | アルピコ交通 |
| 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 | ループ橋經由戸隠線 | アルピコ交通 |
| | 県道戸隠線 | 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 |
| 市営バス | 粉ノ木線(循環) | |
| | 越道線(循環) | |
| | 信級線(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) |

| 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) | |

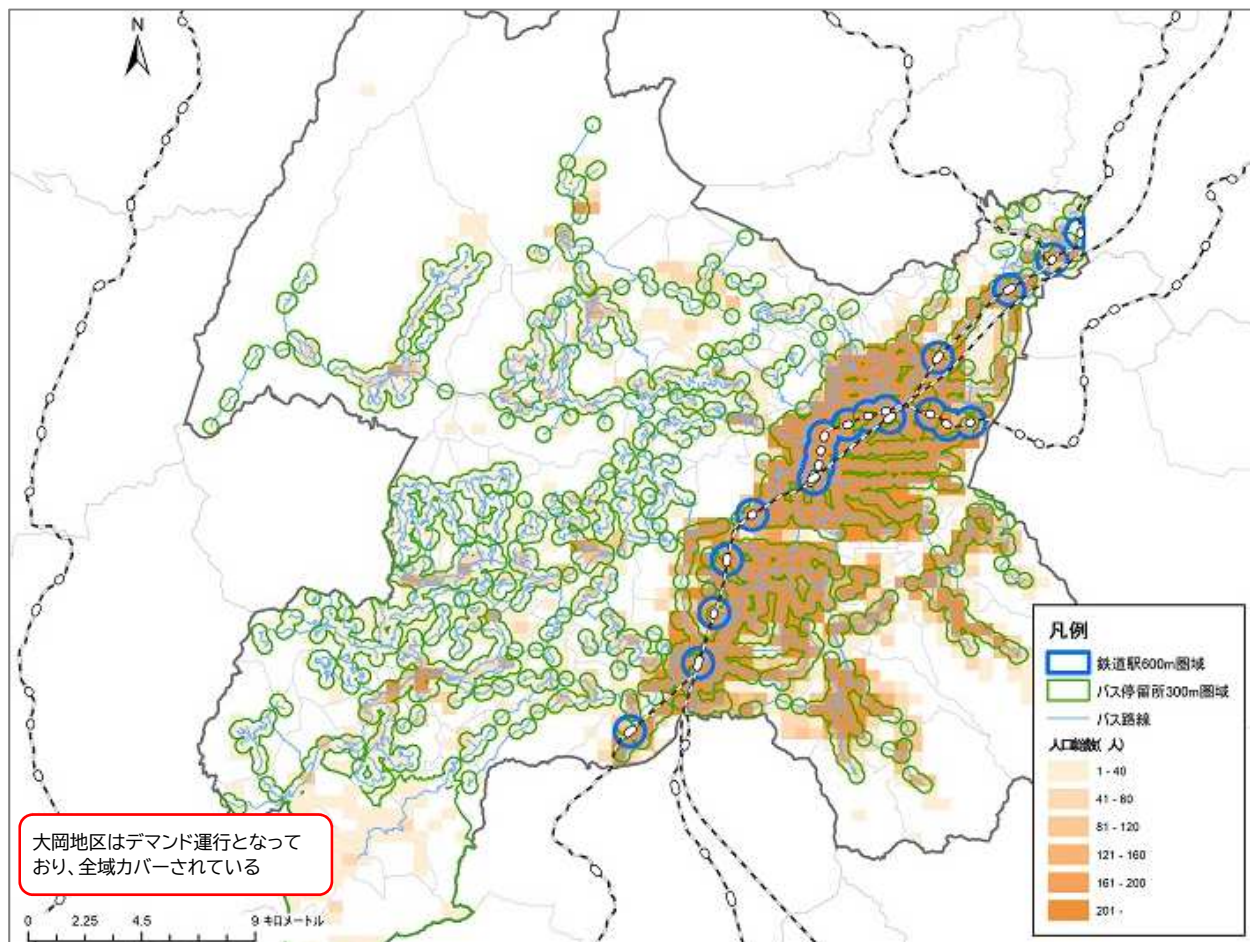
| 西部(中条地区) | | |
|----------|----------------|--------|
| 民間バス | 高府線 | アルピコ交通 |
| 市バス | ひだか線(循環) | |
| | くさかの線(循環) | |
| | みやまさ線(循環) | |
| | すめらぎ線(循環) | |
| | 中条線ふれあい号(デマンド) | |

| 西部(七二会地区) | | |
|-----------|-------|----------|
| | 新じんば号 | アルピコタクシー |

(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 | |
|----------------------|-----------|----------|-------|----------|-------|---------------------|-------|
| | | 人口(人) | 割合 | 人口(人) | 割合 | 人口(人) | 割合 |
| 人口(人)(※) | 378,314 | 69,696 | 18.4% | 306,151 | 80.9% | 317,768 | 84.0% |
| 面積(km ²) | 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

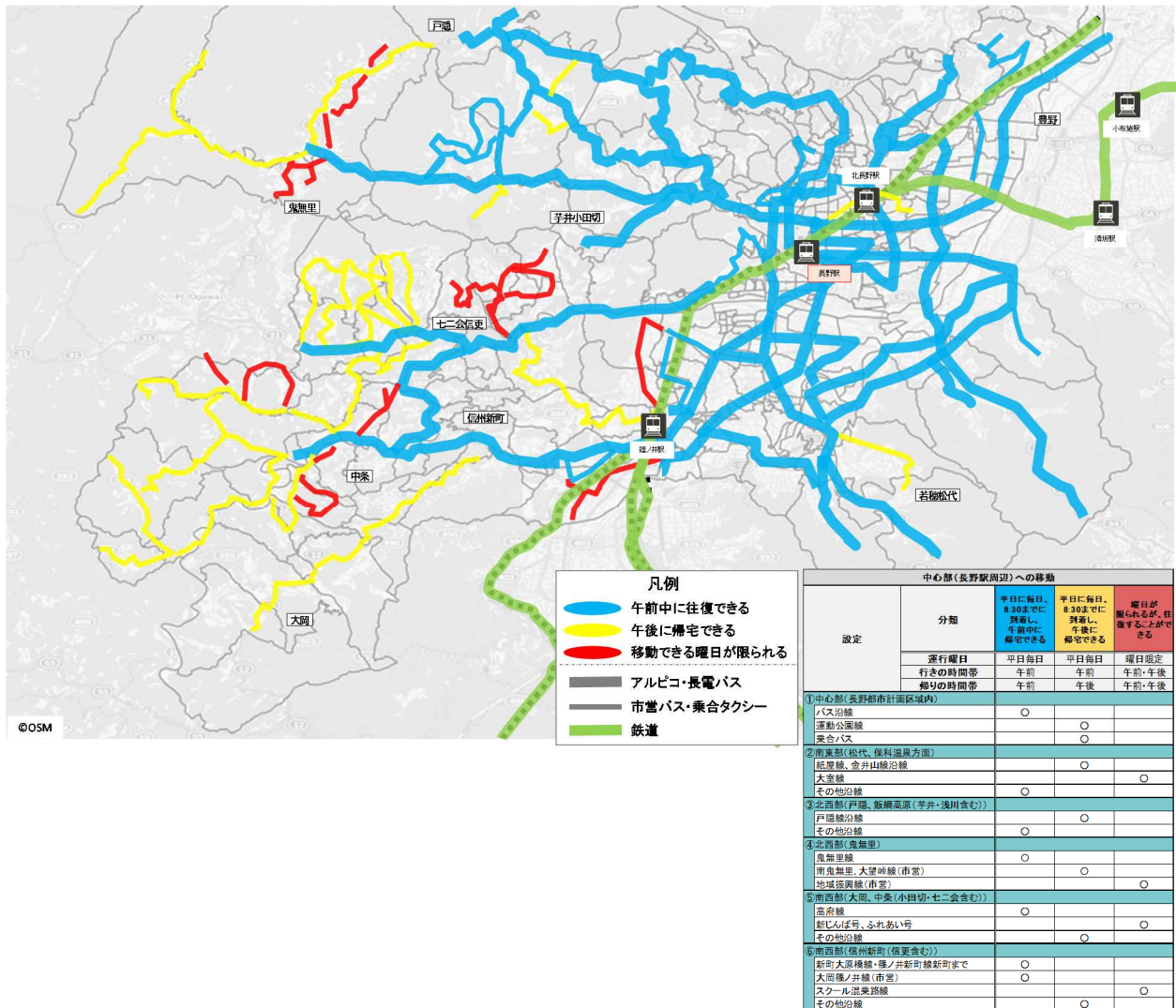
※人口はメッシュにより算出しているため、国勢調査等の統計と一致しない

(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

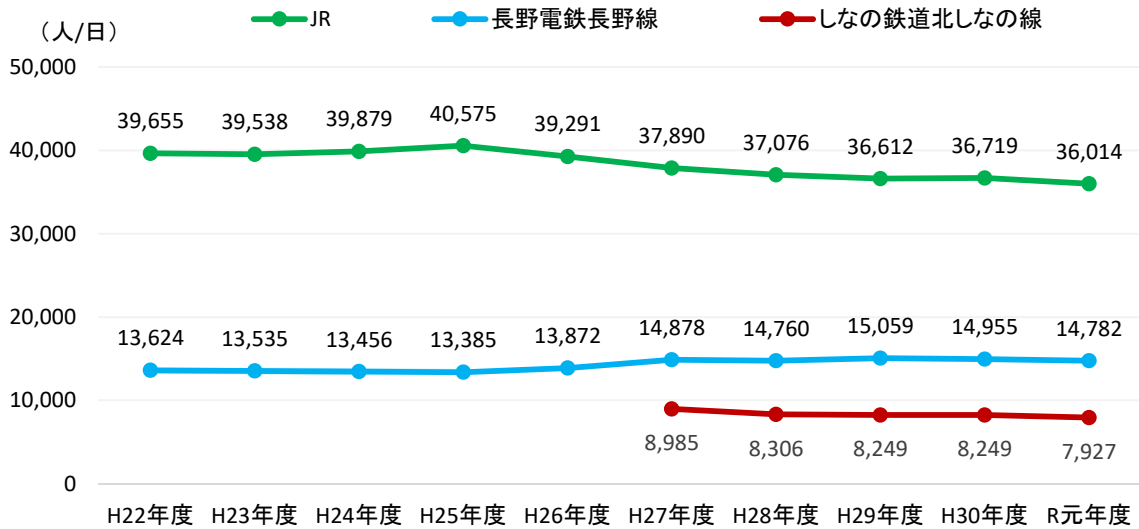
赤：移動できる曜日が限られる

(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

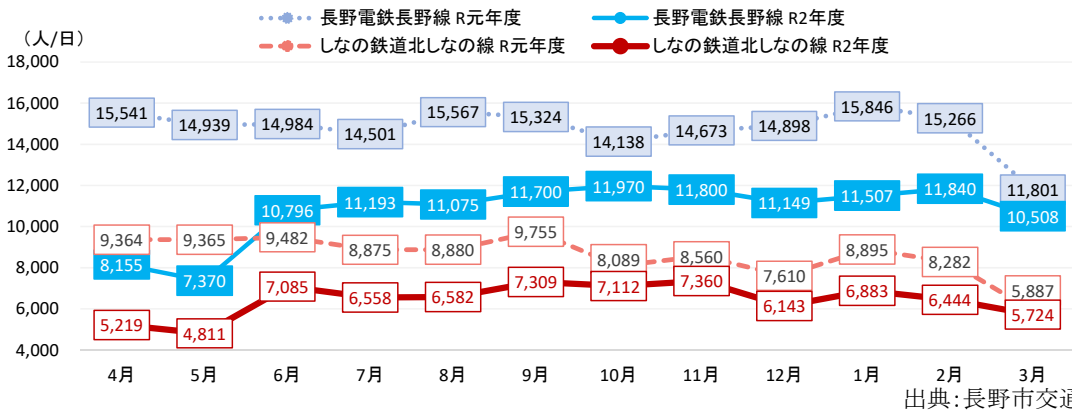


出典:長野市交通政策課

※JR としなの鉄道のカウント手法が異なるため、JR と北しなの線の乗車人員の合計がすると、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。

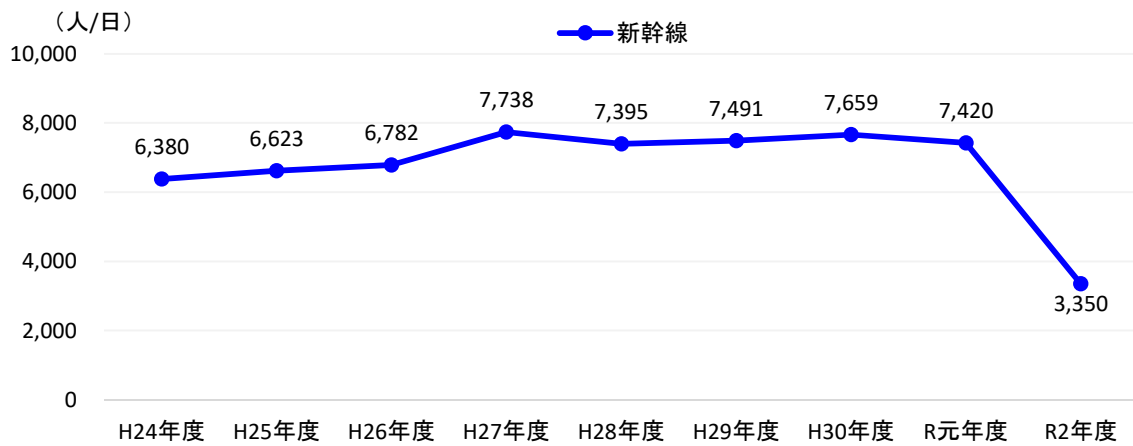
図表 39 月別長野電鉄長野線としなの鉄道北しなの線の市内の鉄道駅の 1 日あたりの乗車人員 (令和元年度と令和 2 年度の比較)



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）年度に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

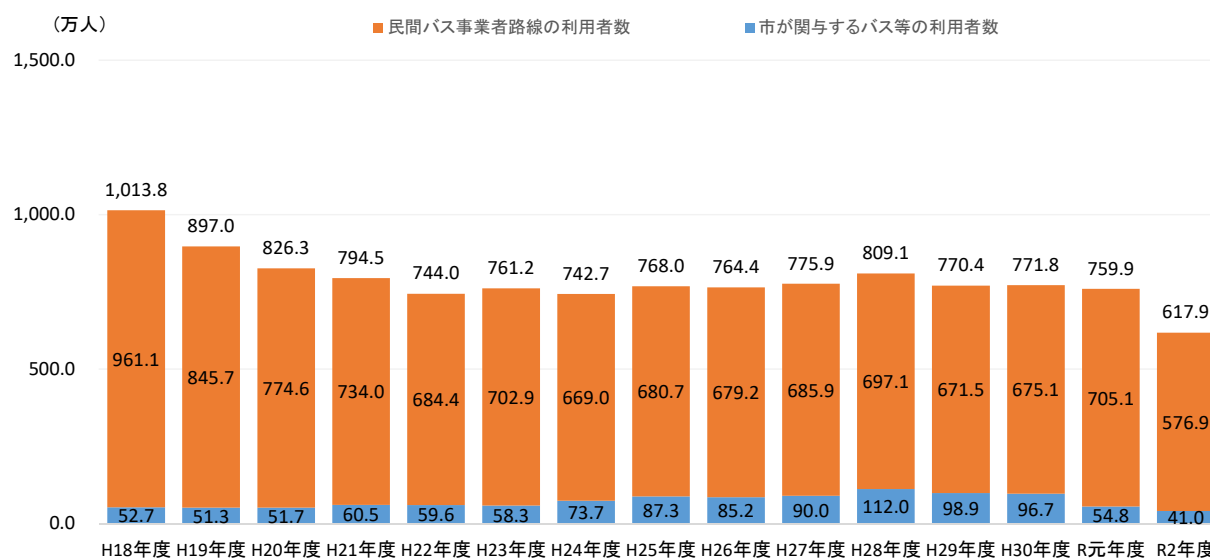
図表 41 にバス交通⁷の利用者数の推移を示します。

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

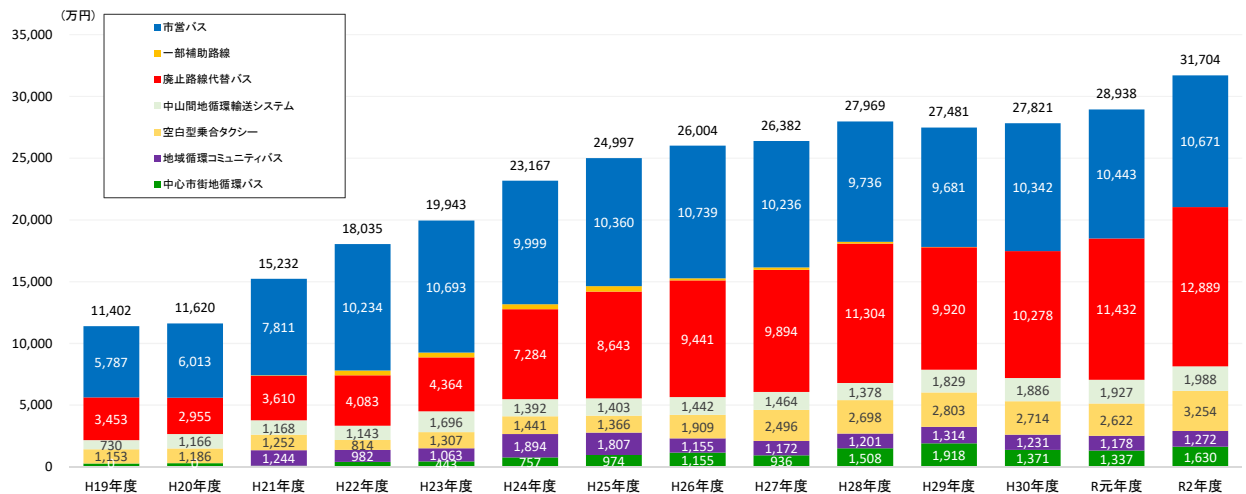
⁷ 「市が関与するバス等」及び「民間バス事業者路線」をまとめたもの

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、兔無里地区、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、赤紫線、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: 芋井「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「すすらん号」、篠ノ井信里「のびさと号」
- 空白型乗合タクシー: 長沼線、大空線、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

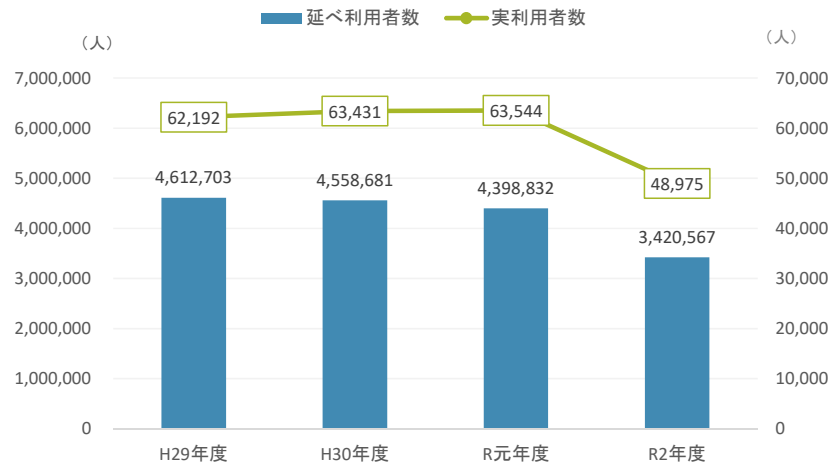
IC カードの実利用者数は平成 29（2017）年度から令和元（2019）年度まで微増していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて、令和 2 年（2020）度は減少し 48,975 人となっています。

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%⁸と考えられます。

⁸ 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

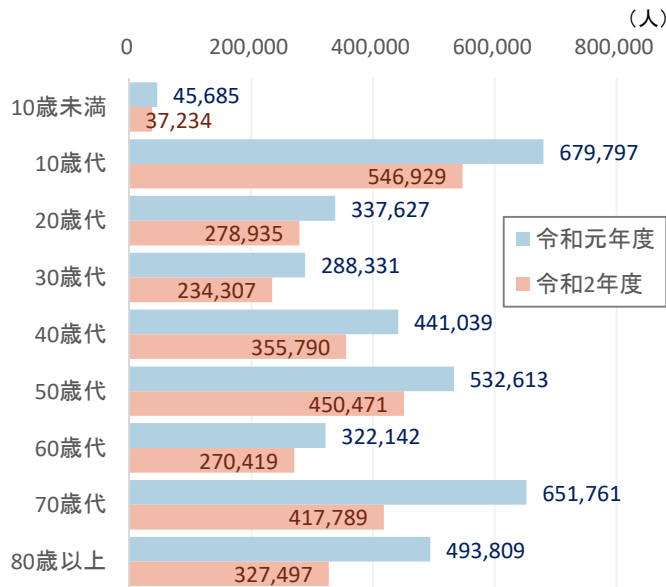
図表 47 IC カードの実利用者数と延べ利用者数の推移



(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)

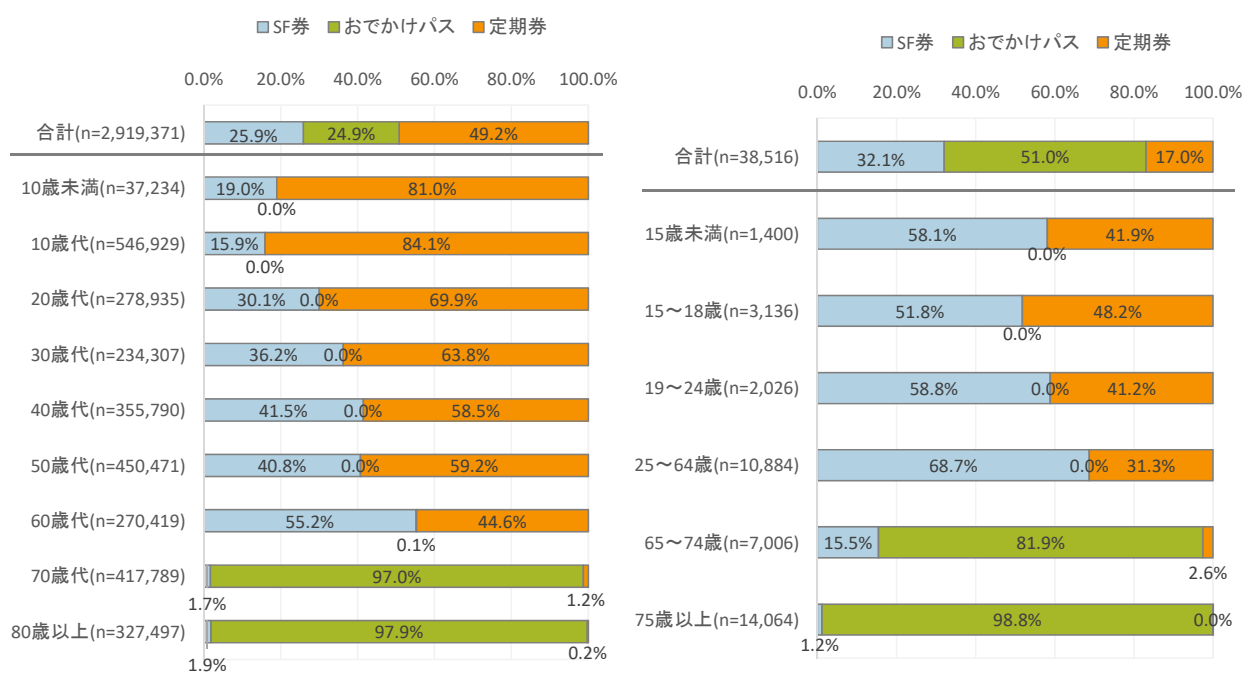
令和2(2020)年度の利用券種を確認できるデータ(2,919,371人)をみると、SF券⁹が25.9%、おでかけパスポートが24.9%、定期券が49.2%です。

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。65歳以上になるとおでかけパスポート利用の割合があがり、75歳以上になると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)



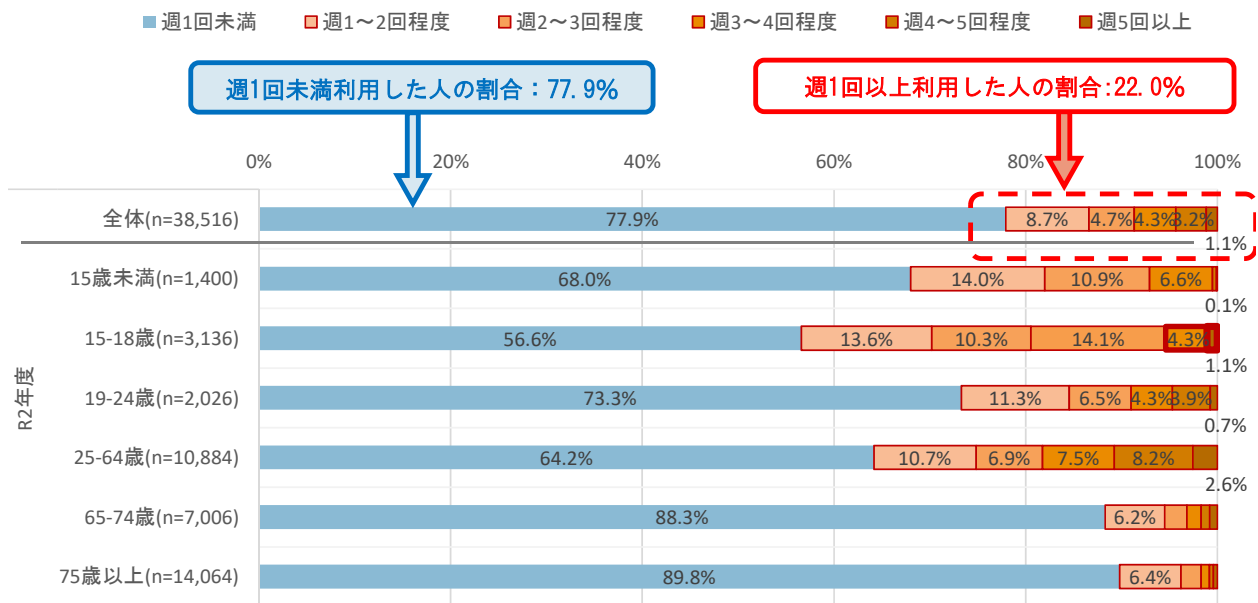
⁹ SF=ストアードフェア (Stored Fare) の略。SF券はバス共通ICカード「KURURU(くるる)」のプリペイドカード機能での利用分を示す。

(4) 利用頻度

図表 50 は、令和 2 (2020) 年度の利用回数ごと¹⁰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。

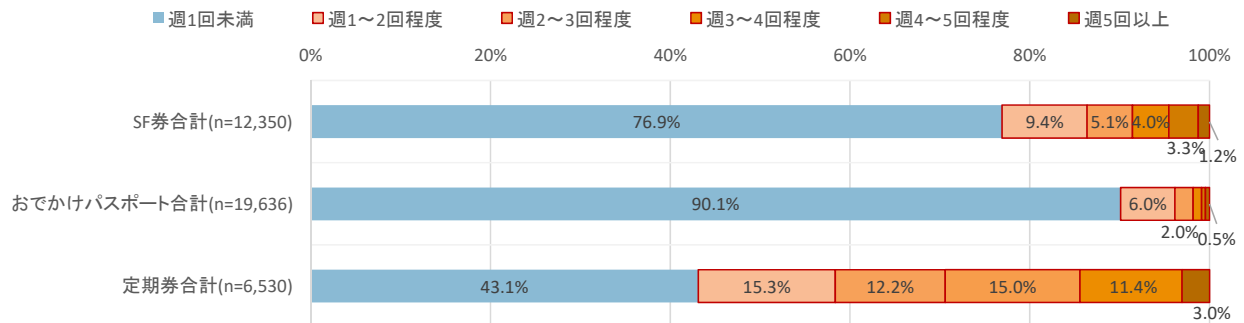
通学、通勤で利用していると考えられる 15 歳未満から 64 歳は全体よりも利用回数が多くなっていますが、高校生（15～18 歳）でも週 4 回以上利用する人は、限られていることがわかります。一方、65 歳代以上の利用回数は少なくなっています。これは、この層の移動目的が通院や買物など通学、通勤に比べて、移動頻度が低いためと考えられます。

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）



¹⁰ 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(アルビコ交通) | 388,803 | 384,099 | 385,431 | 286,462 | |
| | 西条線(アルビコ交通) | 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 | | 川中島線 | 4,005 | 4,043 | 4,422 | 3,527 | |
| 横田塩崎線 | 4,765 | 4,240 | 3,911 | 2,311 | | 松代3線 | 2,129 | 2,306 | 2,010 | 1,305 | |
| 若里更北線 | 4,326 | 4,456 | 4,265 | 3,023 | | 西長野・上松線 | 2,688 | 2,054 | 2,219 | 3,042 | |
| 安茂里線 | 3,005 | 3,377 | 3,790 | 3,435 | | 綿内線 | 1,566 | 1,429 | 1,110 | 845 | |
| 川中島線 | 4,005 | 4,043 | 4,422 | 3,527 | | 長沼線 | 2,036 | 2,044 | 1,474 | 1,540 | |
| 松代3線 | 2,129 | 2,306 | 2,010 | 1,305 | | 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

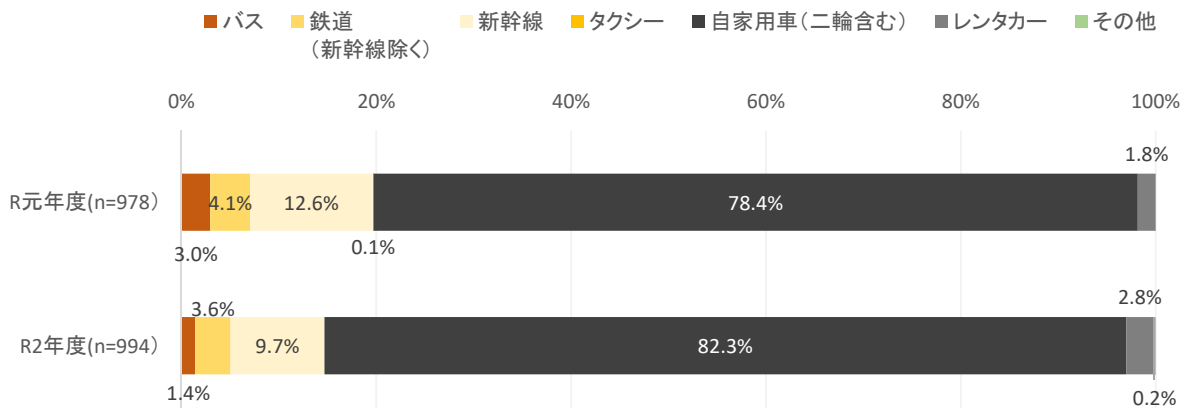
- ・ 令和 2 年度の延べ利用者数は 342,567 人、実利用者数は 48,975 人です。
- ・ 令和 2 (2020) 年度の利用券種を確認できる延べ利用者データ (2,919,371 人分) をみると、SF 券が 25.9%、おでかけパスポートが 24.9%、定期券が 49.2%です。
- ・ 利用者の年代別では、10 歳未満と 10 歳代は定期券利用の割合が 80%を超えています。年代が上がるにつれて SF 券利用の割合が上昇しています。70 歳以上はおでかけパスポート利用の割合が 100%に近くなっています。
- ・ 一方、毎日 (週 4~5 回程度、週 5 回以上、年間 400 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、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



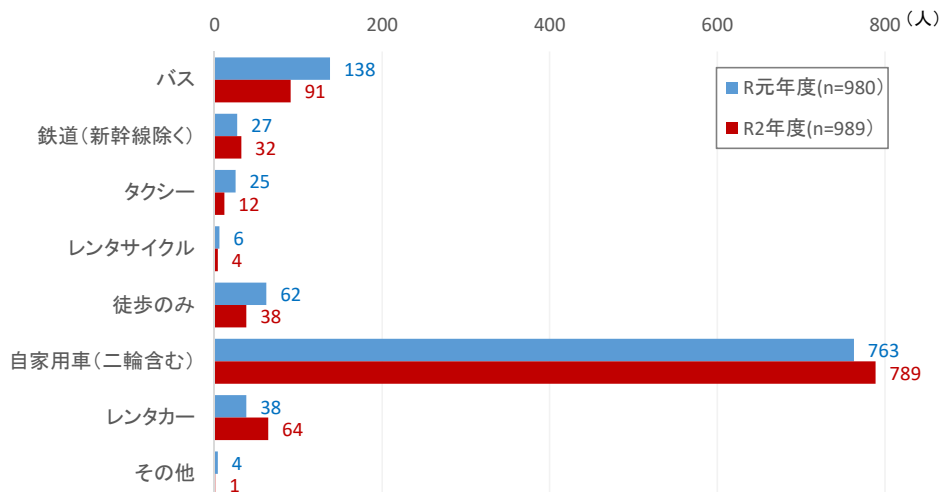
出典：長野市観光振興課（観光客動向把握調査結果）

※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

市内での交通手段でも同様の傾向で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"> ● 高齢者人口の増加し、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 ● 人口は平坦部の鉄道沿線に集中している ● 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。 ● 今後、人口減少が進んでも、この人口分布は変わらない | <ul style="list-style-type: none"> ● 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¹¹が発生する可能性がある ● 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 |
| (2) 本市の都市構造の特長 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 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 ● 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 ● 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 ● 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 | <ul style="list-style-type: none"> ● 都市構造は人々の移動に大きな影響を与えるため、都市構造に合わせた複雑な公共交通網を形成することが求められる |

¹¹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"> ● 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 ● 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 ● これらの移動の多くは自動車で賄われている(65.7%) ● 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 ● 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 | <ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通を利用した移動は6.6% (バス：2.0%、鉄道4.6%)と非常に少ない | |
| (4) 観光客の移動実態 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 観光客の多くが長野市には自家用車で訪れている | <ul style="list-style-type: none"> ● 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 | |
| (5) 公共交通の現状と課題 | 公共交通の整備状況 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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%) ● 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 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 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 |
| | 利用者の状況 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 長野電鉄長野線に関してはH22年度から微増傾向で推移 ● バス交通に関してはH22年度から横ばいで推移している ● 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 ● 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 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 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 ● 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5回以上利用している者は少ない |

| | 現状 | 課題 |
|---------|--|--|
| 運行経費の状況 | <ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 今後、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、さらに支出が増加する恐れあり |

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 | 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"> ・都市拠点と都市拠点を接続する ・都市拠点と生活拠点、生活中心地を接続する |
| | 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"> ・都市拠点 = 都市機能誘導区域内の公共交通を充実させる ・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 ・居住誘導区域内の公共交通の利用環境を充実させる |
| | 地域生活拠点における整備方針 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域生活の足を確保する |
| 維持にかかる方針 | | <ul style="list-style-type: none"> ・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 |

(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、これらの移動は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。

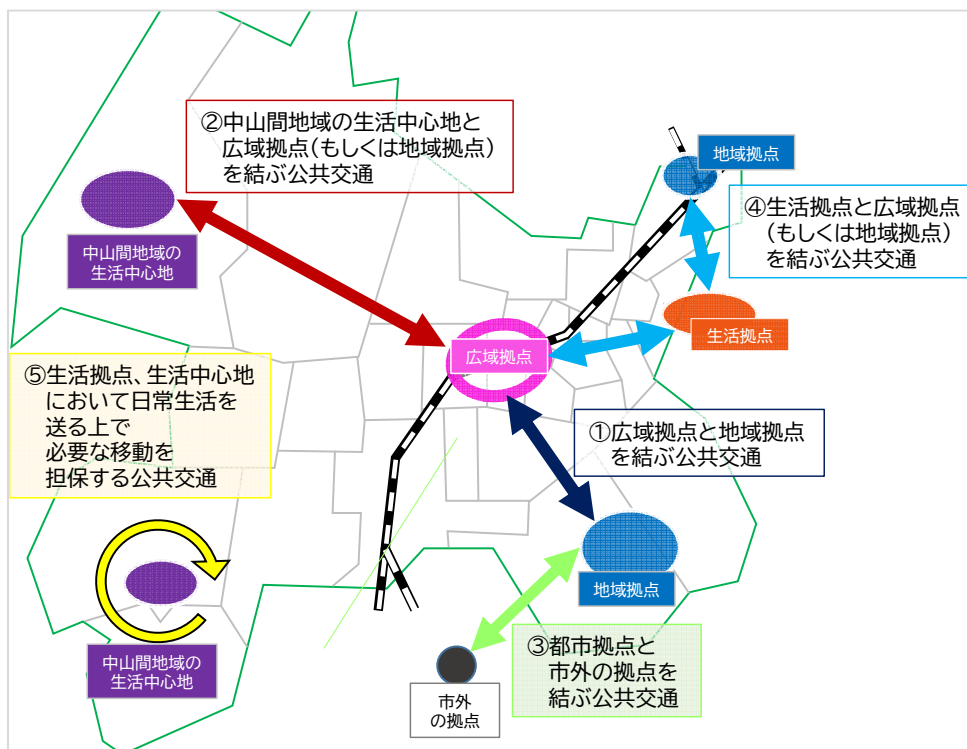
また、公共交通は、交通不便者の移動手段の確保という側面だけでなく、都市計画区域内に人口が集積している本市において、効率的な都市運営を行う上でも必要な社会インフラといえます。

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つの公共交通体軸



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、効率的な運行を行うために運行頻度に差を設ける必要があります。

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運行頻度に差を設ける必要があります。

(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

| 必要な 5 つの公共交通 | 種別 | 運行頻度 | 時間帯 |
|--|--------------------|---|---|
| ①広域拠点と地域拠点を結ぶ公共交通 | 拠点間の移動を担う幹線系統の公共交通 | 拠点間移動の種別によって発生する移動量に応じて運行頻度に差を設ける | 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 | | | |
| 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 | 公共交通は地域内の移動を担う公共交通 | 平坦部と中山間地域で発生する移動量、移動の内容に差があるため、運行頻度に差を設ける | 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 | | | |

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。

なお、利用者の維持に当たっては、定期的に公共交通を利用する者を増やしていくことが欠かせません。

5) 観光利用促進の必要性

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。

年間 1,000 万人が訪れる観光客に対し、公共交通の利用促進を積極的に進め、公共交通の収支率の改善につなげていく必要があります。

第4章 地域公共交通計画

改正地活法や上位計画・関連計画及び各種調査の結果から本市における地域公共交通のあり方、再編・維持に関する方針を示します。

1. 本計画における公共交通のあり方

本市は市域が広く、中山間地域も多く含まれます。都市機能は広域拠点である長野駅周辺及び北長野、篠ノ井、松代などの地域拠点に集積しています。地域生活拠点に居住する市民は、地域内での移動の他、通勤や通学、通院・買物など様々な目的のために都市拠点へ移動し、生活を行っています。

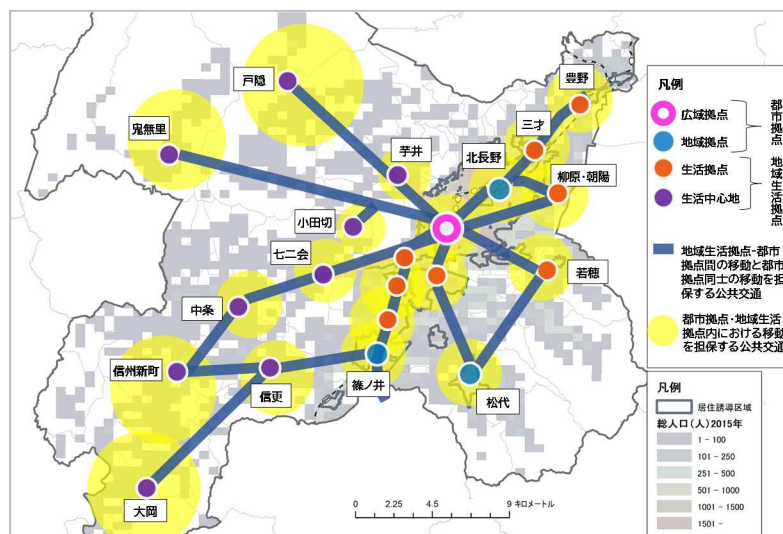
このような都市構造において、地域公共交通は市民が自立して生活していく上で必要不可欠な社会基盤であり、これからも確保・維持に努めるものとします。また、公共交通網は都市計画マスタープラン、立地適正化計画に基づき形成するものとし、具体的な機能として、市民や来訪者の拠点間移動及び拠点内での移動を担保するものとします。

また、その維持には、交通事業者や行政だけでなく、市民も関わっていくこととします。

図表 61 本市における地域公共交通のあり方

| 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 |

図表 62 本市における目指す地域公共交通網のイメージ



2. 公共交通再編・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に対する協力を前提とした公共交通の確保・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。

この状況は、生活をしていく上で公共交通を切実に必要としている市民がいる一方で、公共交通がなくても生活が成り立つ市民が大勢いることを示しています。

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」意識を強く持つこと、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」に再編し、「行政や交通事業が運行」し、「市民が積極的に利用する」ことで維持していくよう再整備を行います。

3. 公共交通再整備・維持に関する各主体の役割

(1) 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。特に都市計画区域内の平坦部においては、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、地域内の小規模な移動を担う市が関与するバスの運行も厳しい状況に置かれています。中には現状のままでは運行を継続していくことが難しいバスもあります。このような地域内の小規模移動を担うバスにおいては、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。

加えて、バス交通では補いきれない極めて小規模な移動を補完する移送サービスの担い手になることなど、公共交通網の形成への参加も求められています。

(2) 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、採算性では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・評価検証を押し進める役割を担います。

(3) 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を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、引いては公共交通網を維持していく役割を担います。

4. 公共交通の再編・維持の方針

再編方針①：地域特性に合わせた再整備

地勢の異なる様々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の示すような地域特性を踏まえた考え方にに基づき、行うものとします。

図表 63 地域特性別公共交通再編の考え方（平坦部）

| 地域 | 公共交通の種類 | 再編の考え方 |
|----------------|---|--|
| 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">・効率的な都市運営を行うため「必要不可欠な社会基盤」・市民や来街者の様々な移動を担保する・交通事業者及び行政がその再整備に主体的に取り組む |
| | 生活拠点内の移動を担保する公共交通 | <ul style="list-style-type: none">・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・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・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 |

図表 64 地域特性格公共交通再編の考え方（中山間地域）

| 地域 | 公共交通 | 公共交通の再編の考え方 |
|-------|--------------------------|---|
| 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"> ・市民が自立的に生活する上で「必要不可欠な社会基盤」 ・一部来街者の観光移動も担う ・交通事業者及び行政がその再整備に主体的に取り組む |
| | 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"> ・地域生活に必要な「必要不可欠な社会基盤」 ・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 ・地域と行政が協働し再整備を行う |

再編方針②：効率的な公共交通への再編

公共交通にかかる費用が年々増加している状況です。また、新型コロナウイルス等の影響で民間交通事業者の経営基盤が揺らいでおり、民間路線の廃止、それに伴う行政支出の増加などが予測されます。このような中においては、効率的な公共交通へ再編していくことが必要不可欠です。

そこで、公共交通を体系化し、路線の重複や生活拠点から複数の都市拠点へ接続しているなど不効率なケースを見直すとともに、中山間地域においては交通結節点などを設け、効率化を図るなどの整理を行っていきます。

再編方針③：公共交通網（ネットワーク）維持

人口減少等に伴う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地域（市民・行政・交通事業者）の責務といえます。

本計画に基づき再整備した公共交通網は、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や NPO 法人、福祉施設などが有する地域の輸送資源を積極的な活用も視野に入れ、その維持にあたっていきます。

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（鉄道駅のスロープ整備検討など）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) 公共交通体系と路線種別毎の再整備・維持方針

本市の公共交通体系及びそれを実現する路線種別を図表 65 に示します。

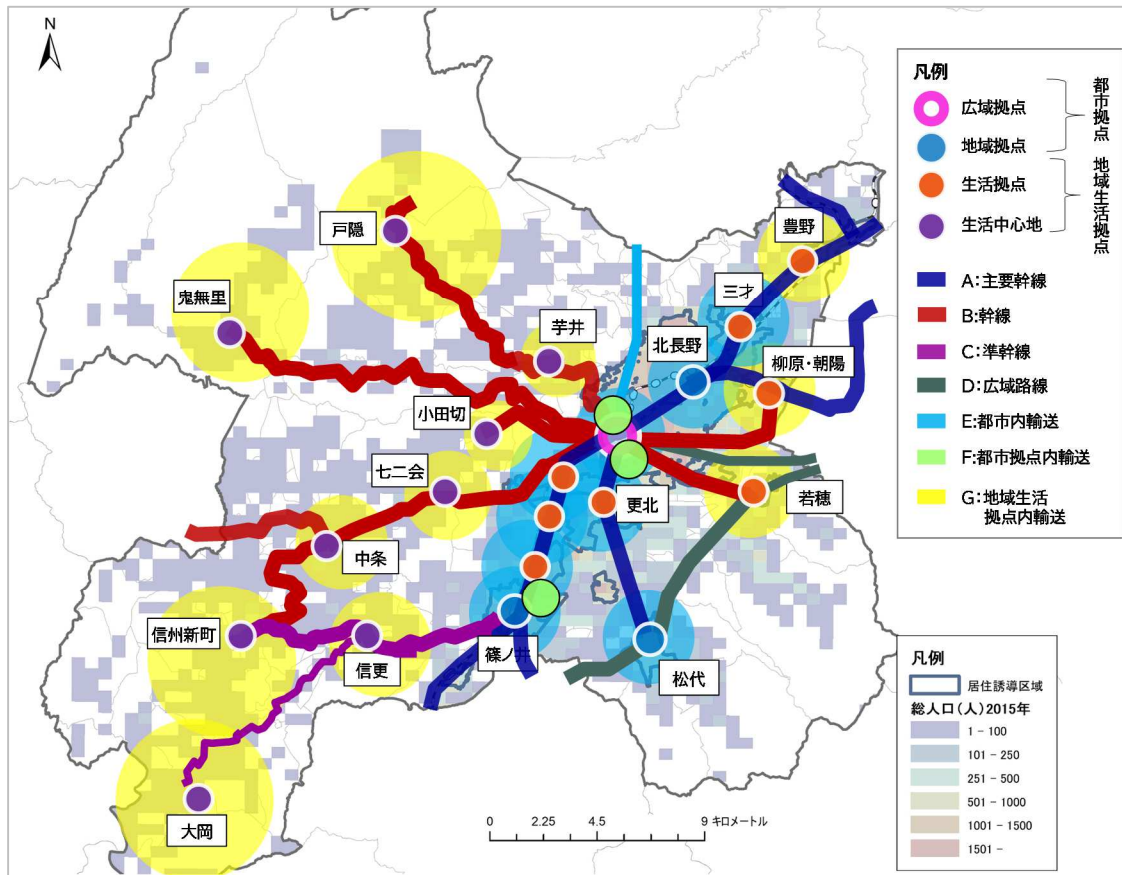
拠点間の移動を賄う公共交通として「主要幹線」、「幹線」、「準幹線」を再整備します。これらの路線は本市の公共交通の骨格となります。また、鉄道で賄えない移動を担う「広域路線」を維持します。

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 再整備する公共交通体系及び路線種別毎の再整備・維持の方針

| 種別 | 機能 | 行政関与 | 整備の方針 | 維持の方針 |
|-------|-------------|------|--|--|
| 拠点間移動 | A:主要幹線 | ○ | 民間が主体的に整備し、行政が支援を行う バス交通においては定時性を極力確保する | 民間が主体的に維持し、行政が支援を行う |
| | B:幹線 | ○ | 民間が主体的に整備し、行政が支援を行う 定時性をなるべく確保する | 民間が主体的に維持し、行政が支援を行う |
| | C:準幹線 | ◎ | 行政が主体的に整備 定時性をなるべく確保する | 行政が主体的に維持 |
| | D:広域路線 | ○ | 行政が主体的に整備 定時性をなるべく確保する | 関係市町村と連携して維持 |
| 地域内移動 | E:都市内輸送 | △ | 民間が主体的に整備 公益性・公共性の高い路線は行政が整備 | 民間が主体的に維持し、住民が積極的に活用 公益性・公共性の高い路線は行政が維持 住民の積極的利用を前提とする |
| | F:都市拠点内輸送 | △ | 民間が主体的に整備 公益性・公共性の高い路線は行政が整備 自転車、タクシーなど代替手段も検討 | 民間が主体的に維持し、住民が積極的に活用 公益性・公共性の高い路線は行政が維持 住民の積極的利用を前提とする |
| | G:地域生活拠点内輸送 | ◎ | 行政が主体的に整備する | 行政と地域団体が連携して維持 |

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制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制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制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制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街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、来街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街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。

(3) 公共交通体系毎に求められるサービスレベル

第3章図表60の整理に基づき、再整備する公共交通毎に求められる最低限のサービスレベルを図表67に示します。

図表 67 公共交通体系毎に求められるサービスレベル

| 名称 | 担う移動サービス | 具体的なサービスレベル |
|-------------|--|---|
| A 主要幹線 | <ul style="list-style-type: none"> 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 ※観光移動に対応する路線は、観光客の移動にも対応 | <ul style="list-style-type: none"> 毎日運行 6時台～21時台まで運行 1日30便以上運行 |
| B 幹線 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 毎日運行 7時台～20時台まで運行 1日18便以上運行 |
| C 準幹線 | <ul style="list-style-type: none"> 朝夕の通学移動に対応 日中の通院・買物に対応する | <ul style="list-style-type: none"> 平日運行 7時台～18時台まで運行 1日8便以上運行 |
| D 広域路線 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 6時台～20時台まで運行 1日22便程度運行 |
| E 都市内輸送 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 毎日運行 7時台～19時台まで運行 1日18便程度運行 |
| F 都市拠点内輸送 | <ul style="list-style-type: none"> 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 | <ul style="list-style-type: none"> 平日運行 ※広域拠点においては毎日運行 8時台～17時台まで運行 1日16便程度 |
| G 地域生活拠点内輸送 | <ul style="list-style-type: none"> 拠点内の通院・買物移動に対応 | <ul style="list-style-type: none"> 8時台～17時台まで運行 1日6便程度運行 ※曜日運行も可 |