

【令和2年度版】
長野市地域公共交通網形成計画に係る
実施計画（案）
暫定版（その2）



令和2年5月
長野市

目次

§ 1 実施計画 ～令和元年度の成果と令和2年度の優先事業～

- | | | |
|---|--------------------------------|--------|
| 1 | 令和2年度版の策定に当たって | ・・・ 3 |
| 2 | 令和元年度の主な取組 | ・・・ 4 |
| | (1) 体系 | |
| | (2) 令和元年度に優先的に取り組んだ事業 | |
| 3 | 指標一覧 | ・・・ 14 |
| | (1) 第五次長野市総合計画 | |
| | (2) 長野市公共交通ビジョン・長野市地域公共交通網形成計画 | |
| | (3) 進捗管理の年間スケジュール | |
| 4 | 運行方法見直し基準 | ・・・ 15 |
| 5 | 令和2年度の主な取組 | ・・・ 16 |
| | (1) 体系 | |
| | (2) 令和2年度に優先的に取り組む事業 | |
| 6 | 路線・地域ごとの交通網の課題と今後想定される方向性の概要 | ・・・ 22 |

§ 2 実施計画の基本事項（初年度版策定時の記載ほか）

- | | | |
|---|--------------------------------------|--------|
| 1 | 策定の趣旨等 | ・・・ 29 |
| | (1) 背景 | |
| | (2) 法定の地域公共交通再編実施計画や地域公共交通再編実施事業との関係 | |
| | (3) 計画の目的 | |
| | (4) 計画期間 | |
| | (5) 計画の進め方 | |
| 2 | 路線等の個別の見直しの方針 | ・・・ 30 |

§ 1 実施計画 ～令和元年度（平成 31 年度）の成果と令和 2 年度の優先事業～

1 令和 2 年度版の策定に当たって

平成 29 年 6 月に策定した「長野市地域公共交通網形成計画」に基づき、同年 8 月に、同計画の実施計画を策定しました。

計画期間は、平成 29 年度から令和 3 年度までの 5 年間で、実施計画は毎年見直すこととしています。

令和 2 年度版実施計画は、令和元年度（平成 31 年度）の取り組みを振り返るとともに、その成果や足りないところを確認し、これらを踏まえ、令和 2 年度にどのように取り組むかを記載したものです。



2 令和元年度の主な取組

(1) 体系

実施項目	施策	事業	実施主体
実施項目 1 地域における公共交通網の確保・維持	1 平坦部における公共交通網の確保・維持	1 鉄道・民間バス路線の運行維持	運行事業者
		2 コミュニティバスの運行維持・見直し	行政・市民・運行事業者
		3 交通結節の強化によるネットワーク化	行政・運行事業者
		4 観光客等の来訪者の回遊性向上 R元	行政・運行事業者
		5 タクシーとの連携	行政・運行事業者
		6 北しなの線への新駅設置の検討	行政・運行事業者
		7 新たな交通システムの導入検討 R元	行政・運行事業者
	2 中山間地域における公共交通網の確保・維持	1 中山間地域間幹線の運行	行政・運行事業者
		2 地域が主体となった公共交通の検討	地域・運行事業者・行政
	3 運行方法見直し基準の作成	1 運行方法見直し基準の作成	行政
実施項目 2 利用環境の整備	1 交通結節、乗継ぎ環境の向上	1 交通結節、乗継ぎ拠点の整備	行政・運行事業者
		2 バリアフリー化の推進 R元	行政・運行事業者
		3 パーク&ライド、サイクル&ライドの施設整備 R元	行政・運行事業者
	2 自転車利用と公共交通の連携	1 自転車利用環境の整備 R元	行政・運行事業者
		2 自転車利用者への情報発信	行政
		3 サイクルラックの導入検討	行政・運行事業者
	3 バスの速達性、定時性の向上	1 バス専用レーン、優先レーンの整備	行政・運行事業者
		2 PTPS の導入の研究	行政・運行事業者
	4 運賃における利便性向上	1 おでかけパスポートの維持	行政・運行事業者
		2 観光客向け企画乗車券の検討	行政・運行事業者
		3 新たな運賃施策の調査・研究	行政・運行事業者

実施項目2 利用環境の整備	5	ICカードの利便性向上	1	利用範囲の拡大 R元	行政・運行事業者	
			2	電子マネー機能の検討	行政・運行事業者	
	6	情報提供環境の整備	1	わかりやすい乗継・路線検索の作成	運行事業者・行政	
			2	バスロケーションシステム等の調査・研究	行政・運行事業者	
	7	自動車の流入抑制	1	中心市街地における自動車流入抑制検討	行政	
	実施項目3 利用促進	1	全市民を対象とした意識啓発	1	(仮称)「長野市公共交通の日」の設定 R元	行政
				2	(仮称)「もう2回バス乗車運動」の実施 R元	市民・運行事業者
2		通勤・通学者に対する利用促進	1	企業・学校と連携したノーマイカー通勤の促進 R元	企業・行政・運行事業者	
3		若年者を対象とした利用促進	1	バスの乗り方教室の開催 R元	行政・運行事業者	
			2	バス見学会等の企画	行政・運行事業者	
			3	小中学生啓発向け冊子の作成、配布	行政・運行事業者	
4		高齢者に対する利用促進	1	高齢者に対する情報発信	行政・運行事業者	
			2	高齢者を対象としたイベントの企画 R元	行政・運行事業者	
5		地域における利用促進	1	沿線住民の住民自治協議会等による利用促進とその支援	地域・行政・運行事業者	
評価・検証の実施		評価・検証の実施				行政・運行事業者・協議会

R元 令和元年度に優先的に取り組んだ事業

これまでで一定の成果を得た取組

(2) 令和元年度に優先的に取り組んだ事業

実施項目	1 地域における公共交通網の確保・維持
施策	1 平坦部における公共交通網の確保・維持
事業	4 観光客等の来訪者の回遊性向上
実施項目	2 利用環境の整備
施策	6 情報提供環境の整備
事業	1 わかりやすい乗継・路線検索の作成
令和元年度事業内容【計画】 観光客等向けのわかりやすい公共交通利用の研究	
<p>平成 30 年度からの継続優先事業 今回の善光寺御開帳、城山公園の再整備と信濃美術館の建て替えを控え、善光寺や信濃美術館等を一体の観光資源ととらえて PR していく必要が生じている。</p> <p>外国人観光客が年々増加しているが、電車からバスへの乗り継ぎが分かりにくいなどの課題がある。 また、長野駅周辺の環境の変化や、現状に即さない案内サインが見受けられることから、市では、市民、観光客、外国人など、長野駅（善光寺口・東口）の利用者にとって分かりやすい案内サインの再整備を行うこととしている。</p>	
スケジュール	<p>平成 33 年度の御開帳を視野に入れ、観光客等が公共交通を利用しやすい案内サイン整備を計画的に進める。</p> <p>長野駅周辺案内サイン再整備に向けて、関係機関との検討を行う。</p>
令和元年度の実行内容【結果】	
<p>✓ 長野駅東口周辺の案内サインについて、都市政策課が中心となり関係各所と連携しながら整備を実施した。</p>	

実施項目	1 地域における公共交通網の確保・維持
施策	1 平坦部における公共交通網の確保・維持
事業	7 新たな交通システムの導入検討

令和元年度事業内容【計画】	バス高速輸送システム（BRT）の導入検討
---------------	----------------------

平成 30 年度からの継続優先事業

本市は、平成 25 年 7 月に「新交通システム導入可能性について」～市内全域を対象とした可能性調査～と題する報告書をまとめ、主に以下の方針で検討することとした。

- (1) 本市の目指すべき公共交通体系の中で、新交通システムに求められる機能と導入する目的を明確にする。
- (2) 導入検討対象とする区間は、「中心市街地長野地区を中心とした南北方向軸」とする。
- (3) 導入検討対象とする新交通システムは、中期的には BRT、長期的には LRT を検討する。

報告を踏まえ、LRT に比べ、事業費、運行経費も安価であり、採算性が確保される可能性が高いと考えられる BRT の導入について検討を進める。当面は、他先進地の状況を研究するほか、交通事業者・識者との意見交換等、事務レベルで検討を進めることとする。

BRT 導入の可能性について、より具体的かつ現実的な検討を進めるための検討調査事業を実施する。

BRT（Bus Rapid Transit）バス高速輸送システム	
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・専用走行空間や優先信号等により走行環境を道路空間上に確保したバスシステム ・連節バス等の低床車両導入により乗降しやすさを確保
明示性	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道系システムに比べ、明示性は低いですが、走行空間をカラー舗装することで、明示性を高めることが可能



岐阜市型 BRT により
導入された連節バス

スケジュール	令和元年度中 平成 25 年度の調査結果を踏まえ、より具体的かつ現実的な導入に向けた手法等について検討を行う。
--------	--

令和元年度 of 取組内容【結果】

- ✓ パーソントリップ調査やバスの乗降データ等を活用して、BRT の導入の可能性について、基礎調査業務を実施した。
- ✓ R 元年度に実施した調査結果を基に、今後の進め方や方向性を見出す

実施項目	2 利用環境の整備
施策	1 交通結節、乗継ぎ環境の向上
事業	2 バリアフリー化の推進
令和元年度事業内容【計画】 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進	
<p>平成30年度からの継続優先事業 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」等に沿って鉄道事業者が進める鉄道駅のバリアフリー化に、国、県と協調しながら適切な支援を行う。</p> <p>しなの鉄道北長野駅については、令和元年度のエレベーター等整備に対し、補助金を交付する。 しなの鉄道 北長野駅と三才駅のトイレの洋式化に対し、補助金を交付する。</p>	
スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ◆ しなの鉄道 北長野駅 エレベーター等整備 令和元年度に工事实施 ◆ しなの鉄道 北長野駅、三才駅 トイレ洋式化
令和元年度の取組内容【結果】	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ しなの鉄道北長野駅のエレベーター本体工事を実施した。(令和2年6月工事完了予定、補助金交付) ✓ しなの鉄道北長野駅、三才駅のトイレ洋式化を実施した。(補助金交付) ✓ 長野電鉄本郷駅のホームスロープ化工事を実施した。(補助金交付) 	

実施項目	2 利用環境の整備
施策	1 交通結節、乗継ぎ環境の向上
事業	3 パーク&ライド、サイクル&ライドの施設整備
令和元年度事業内容【計画】 バス路線沿線の店舗駐車場等を活用した、パーク・サイクル&ライド事業の検討	
<p>平成30年度からの継続優先事業 バス利用促進のためには、パーク&バスライド(P&BR)用の駐車場整備が有効な手段の一つである。 しかし、敷地確保に多額の経費が見込まれるなど、適地への整備が進まないのが現状である。 一方、幹線バス路線周辺の大型店舗は十分な広さの専用駐車場を備えている場合があり、平日には多少の余裕があるケースがあると思われる。</p> <p>そこで、当該店舗の商品券等を一定額以上購入した場合に、平日に限って店舗専用駐車場への駐車を認め、そこを拠点にバスに乗り換えることで、店舗は売り上げに、利用者は市街地駐車場代を節約できるとともに、帰りには店舗で買い物をするなど、両者がWin・Winの関係を構築することができないか検討する。</p>	

スケジュール	令和元年度は、「ながのスマート通勤応援事業」として取り組みを行う。
令和元年度の実施内容【結果】	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 「ながのスマート通勤応援月間」の取組として、丹波島橋以南のバス路線沿線の大型店舗の4か所の管理事業主を訪問し、事業の説明を行った。 ✓ 1か所の大型店舗で駐車場設置に同意をいただき、「ながのスマート通勤応援月間」の取組としたが、商品券等の提供については合意が得られなかった。 ✓ 4か所大型店舗では、駐車場設置としての利用に合意が得られなかった。 ✓ 令和元年東日本台風災害により、「ながのスマート通勤応援月間」を中止したが、丹波島橋以南で大型店舗を利用したパーク&バスライド用駐車場設置は現時点で困難なため、公共施設を利用し駐車場設置を検討する。 	

実施項目	2 利用環境の整備
施策	2 自転車利用と公共交通の連携
事業	1 自転車利用環境の整備
令和元年度事業内容【計画】	自転車活用推進計画の策定
<p>自転車は、短距離の移動に最適な交通手段であり、健康、環境、観光面などでもメリットが大きいことから、自転車の利活用を推進するため、自転車活用推進計画を策定する。</p>	
スケジュール	<p>長野市公共交通活性化・再生協議会に自転車活用推進部会（仮称）を設置し、令和元年度中に、関係者の意見等を聴取しながら計画を策定する。 （計画策定業務委託を予定）</p>
令和元年度の実施内容【結果】	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 長野市公共交通活性化・再生協議会に、自転車活用推進部会を設置した。（6月） ✓ 長野市自転車活用推進計画策定業務委託の締結（8月） ✓ 部会を4回開催し、アンケート調査の分析、計画を推進するための施策等を協議した。 ✓ 庁内検討会議を開催し、計画策定に向けた各課施策の洗い出しを行った。（8月） ✓ 市民向け、高校生向けのアンケート調査を実施した。（11月） ✓ 事務局（道路課、地域活動支援課、交通政策課）による調整会議を随時開催し、部会等の意見を集約、計画（案）の調整を行い、3月25日の活性化・再生協議会へ提出し、計画（案）の承認を得た。 	

実施項目	2 利用環境の整備
施策	5 ICカードの利便性向上
事業	1 利用範囲の拡大
令和元年度事業内容【計画】 バス共通ICカード「KURURU」近隣都市への導入支援とシステム更新	
<p>平成30年度からの継続優先事業 バス共通ICカード「KURURU（くるる）」について、令和元年9月までにシステム更新（OSやサーバー等機器の更新）を行う。</p> <p>近隣市町村への導入支援 現在、長野市、須坂市、飯綱町及び高山村の4町村がKURURUの利用エリアとなり、利用可能な路線は、97路線、KURURU取扱い窓口は14カ所となっている。</p> <p>長野地域連携中枢都市圏の事業として、飯綱町（アイバス）や小川村（高齢者用ICカード）から導入希望があるため、令和元年度下期に導入ができるよう事務局として支援を継続する。</p>	
スケジュール	<p>◆システムの更新 令和元年度 システム改修とテスト（10月稼働予定）</p> <p>◆近隣町村への導入支援 随時</p>
令和元年度の取組内容【結果】	
<p>✓ システム更新に向け結合テスト～運用テストを行い、10月から新システムが稼働した。</p> <p>✓ バス共通ICカード「KURURU」の利用拡大に向けた取組を行い、10月から小川村へ高齢者用カードを導入し、12月から飯綱町のアイバスでバス共通ICカード「KURURU」が利用できるようになった。</p> <p>① 高齢者用カードの運用開始（小川村：まめってえバスカード） ・小川村の70歳以上の人を対象に、割引運賃でバス利用が可能な高齢者用ICカードの運用を開始した。</p> <p>② 飯綱町のアイバスでKURURUの利用を開始</p> <p>✓ これにより、長野市、須坂市、高山村、飯綱町及び小川村の5市町村が、KURURU利用エリアとなった。</p>	

実施項目	3 利用促進
施策	1 全市民を対象とした意識啓発
事業	1 (仮称)「長野市公共交通の日」の設定
実施項目	3 利用促進
施策	1 全市民を対象とした意識啓発
事業	2 (仮称)「もう2回バス乗車運動」の実施
実施項目	3 利用促進
施策	2 通勤・通学者に対する利用促進
事業	1 企業・学校と連携したノーマイカー運動の促進
令和元年度事業内容【計画】 公共交通の利用促進に向けた「ながのスマート通勤応援事業」の実施	
<p>平成30年度からの継続優先事業</p> <p>公共交通の利用促進に向けた新たな取り組みとして、平成31年4月から運用を開始する、バスの位置情報が確認できる「バスロケーションシステム」の導入をきっかけとし、通勤者をターゲットに「ながのスマート通勤応援事業」を実施する。</p> <p>本事業は、自家用車から環境負荷が少ない電車やバス、自転車などに、自発的に転換を促す「エコ通勤」の普及・促進を図るとともに、時差出勤やフレックスタイムの導入によるピークシフト対策を併せて実施することで、市民がストレスなく通勤ができるよう支援するもの。</p> <p>また、公共交通へ転換することにより、地域公共交通の確保・維持と利用促進が図られるとともに、渋滞が発生する通勤時間帯の自動車の通行量を抑制することで、渋滞緩和につながることも期待できる。</p> <p>本事業を推進する機会として、令和元年11月に「ながのスマート通勤応援月間」を設けることとした。実施時期を11月とした理由は、将来的にバスの増便を考えているが、アルピコ交通では、上高地線の運行があり運転士が確保できないため、11月としたものである。</p> <p>なお、実施時期については、次年度以降、必要に応じて検討を行う。</p> <p>実施主体は、長野市公共交通活性化・再生協議会で、同協議会に「エコ通勤推進部会」を設置した。</p> <p>(参考)</p> <p>名称：エコ通勤推進部会 (H31.2.20 設置)</p> <p>委員：市内経済団体、学識経験者等</p> <p>任務：公共交通の利用促進に向けた施策の企画・立案及び実施ほか</p> <p>✓ 「ながのスマート通勤応援月間」(11月予定)を設けて取り組む内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ パーク(サイクル)・アンド・ライド駐車場の設置 <ul style="list-style-type: none"> ・バスライド・・・バス路線沿線の大型店舗駐車場等 ・レールライド・・・篠ノ井駅西口の市有地 	

	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクル・アンド・ライド . . . バス停隣接の店舗等の自転車駐車場 ◆ IC カード KURURU (くるる) 1ヶ月間お試し定期券の発行と特別ポイント付与の検討 ◆ 企業・住民自治組織等との協働 <ul style="list-style-type: none"> ・市内企業 . . . 通勤時の公共交通への転換、時差出勤等 ・渋滞対策協議会等の住民自治組織 . . . 地域としての取組の検討 ◆ マスコミを通じた市民等への周知 ◆ 渋滞長調査 <ul style="list-style-type: none"> ・丹波島橋周辺のバス専用レーン 3路線 ✓ 企業への働きかけ <ul style="list-style-type: none"> ◆ エコ通勤推進部会が中心となり、働きかけを行う企業を選定する。 <ul style="list-style-type: none"> ・(案) 従業員数 100 人以上、通勤手当の支給あり、公共交通への転換が可能 ◆ 長野商工会議所等を通じて、「エコ通勤」への参画、エコ通勤優良事業所の認証取得、時差出勤等の提案、ながのスマート通勤応援月間への協力依頼などを行う。 ◆ 従業員へのアンケート調査の依頼 ✓ 市民等への啓発 <ul style="list-style-type: none"> ◆ 通勤時の渋滞地域において、自家用車通勤者へ直接 PR を行う。 <ul style="list-style-type: none"> (仮称)「長野スマート通勤応援」キックオフ PR <ul style="list-style-type: none"> ・実施日 令和元年 5 月頃 交通安全週間中 午前 7 時～午前 9 時 ・場 所 青木島交差点付近 ・配布物 エコ通勤の啓発用チラシ バスロケーションシステム運用開始のお知らせ
スケジュール	令和元年 11 月の「長野スマート通勤応援月間」に向け、パーク＆ライド駐車場の設置や企業訪問による働きかけや市民等への周知を行う。
令和元年度の取組内容【結果】	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 4 月 17 日 長野商工会議所「地域交通対策会議」へ出席した。 ✓ 5 月 13 日 エコ通勤 PR を丹波島橋以南の青木島交差点で実施した。 ✓ 5 月 31 日 長野市役所がエコ通勤優良事業所認証を取得した。 ✓ 7 月 22 日 第 2 回「エコ通勤推進部会」を開催した。 ✓ 11 月を「ながのスマート通勤応援月間」とし、企業・市民への取組等の協力依頼等を実施した。 (取組) パーク・アンド・ライド社会実験、IC カード KURURU 1ヶ月間お試し定期券販売と特別ポイント付与、パークシフト導入推進(長野市役所での時差出勤の試行)、エコ通勤優良事業所取得推進(長野市役所で取得)、従業員アンケート ✓ 令和元年東日本台風により、11 月の「ながのスマート通勤応援月間」を中止した。 	

実施項目	3 利用促進
施策	3 若年層を対象とした利用促進
事業	1 バスの乗り方教室の開催
令和元年度事業内容【計画】 小学2年生を対象としたバスの乗り方教室の継続的な開催	
<p>平成30年度からの継続優先事業</p> <p>市内の小学校に呼びかけ、2年生を対象に、バス事業者と協力して「バスの乗り方教室」を開催し、小さい頃から、バスに親しむきっかけを育むもの。</p>	
スケジュール	令和元年度 校長会を通じて依頼済み。 14校で開催予定
令和元年度の取組内容【結果】	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 小学2年生を対象としたバスの乗り方教室の継続的な開催 市内の小学校に呼びかけ、2年生を対象にバス事業者と協力し、柳原小学校など14校、31学級、約900人を対象にバスの乗り方教室を開催した。 ✓ 開催した各校から大変好評をいただいた。 	

実施項目	3 利用促進
施策	4 高齢者に対する利用促進
事業	2 高齢者を対象としたイベントの企画
令和元年度事業内容【計画】 高齢者を対象とするバスの乗り方教室の開催	
<p>平成30年度からの継続優先事業</p> <p>市内老人クラブ等に呼びかけて実施する。教室の開催に合わせて、おでかけパスポートの新規発行やチャージを行い、路線バス等の利用の促進を図る。</p>	
スケジュール	令和元年度 第二地区など10地区で開催予定
令和元年度の取組内容【結果】	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 実施地区は、三輪、吉田、古牧、朝陽地区の4地区で、合計44人の参加があった（令和元年東日本台風の影響により開催回数減となった）。 ✓ 教室の開催に合わせて、おでかけパスポートの新規発行やチャージを行い、利用促進を図った。 ✓ 乗り方教室実施後のアンケートでは、「増えた・少し増えた」理由として、「おでかけパスポートを所持するようになったため」や、「バスの乗り方を理解したため」、「運賃が安いため」、「バス路線が分かるようになったため」となっていることから、乗り方教室を開催した効果が表れている。 ✓ バスを利用していない理由として、「外出は、徒歩または自転車、バイク・自家用車を利用している」が最も多く、その他の理由では、「目的地に直接行く路線バスがない」、「利用したい地域・時間にバスが運行 	




していない」となっている。

- ✓ 今後、どのようにすれば、おでかけパスポートを使って乗車するのは、「高齢者に分かりやすい路線図・運賃表の作成と配布」が多く、その他には「各バス路線の乗車区間の運賃表の作成・配布」や、「観光施設等と共同した割引プレゼント等の実施」との要望があった。

3 指標一覧

(1) 第五次長野市総合計画

【アンケート指標】

指標名	指標値				
公共交通の利用により、市内を移動できる環境が整っている 【環境に対する回答】	現状値	35.7%		目標値 (R3)	
	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
	33.9%	31.9%	30.4%		
通勤、通学、通院などの移動手段として、公共交通機関を日常的に利用している 【回答者の実践状況】	現状値	26.4%		目標値 (R3)	
	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
	27.2%	24.2%	22.1%		
公共交通を、自らの暮らしや地域を維持するために必要なものであると理解し、支えていこうと心がけている 【回答者の実践状況】	現状値	50.4%		目標値 (R3)	
	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
	55.9%	48.4%	47.8%		

【統計指標】

公共交通利用回数 市民一人当たりのバス・鉄道などの公共交通機関を利用した回数	現状値	128.5回/人 (H26)		目標値 (R3)	132.1回/人
	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
	139.0回/人	139.4回/人	—		

参考：H28年度 139.8回/人

(2) 長野市公共交通ビジョン・長野市地域公共交通網形成計画

公共交通のカバー圏域人口の割合 (鉄道 600m バス 300m 圏内)	現状値	84.4% (H25)		目標値 (R3)	85.5%
	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
	令和3年度に調査				
バスサービスについての満足度	現状値	28.1% (H25)		目標値 (R3)	37%
	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度
	令和3年度に調査				

KURURU (IC カード) 利用件数 (参考: H28 年度 推定値 4,700 千件)	現状値	4,532,387 件 (H27)		目標値 (R3)	5,183,000 件
	H29 年度	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度
	4,610,098	4,556,197			
駅バリアフリー化	現状値	9 駅 (H28)		目標値 (R3)	12 駅
	H29 年度	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度
	10 駅	10 駅	12 駅		
ノンステップバスの導入率	現状値	36.6% (H28)		目標値 (R3)	60%
	H29 年度	H30 年度	R 元年度	R2 年度	R3 年度
	43.5%	44.3%	46.5%		
公共交通利用回数	第五次長野市総合計画基本計画の指標と共通				

(3) 進捗管理の年間スケジュール

本計画（網形成計画）の進捗管理については、毎年度末（3月）に開催される長野市公共交通活性化・再生協議会において、次年度分の実施計画の暫定版をお示しします。その際、指標や参考資料等の実績は、その時点での最新のものを掲載することとします。

その後、夏までには確定した数値の確定版をお示しします。

4 運行方法見直し基準

急速な人口減少・高齢化の進展、またモータリゼーションの発展に伴い、公共交通の利用者の減少や運行経費の増加に歯止めが掛からない状況となっており、不採算路線の廃止等による交通空白地域の拡大等が懸念されています。

一方では、高齢者を中心に運転免許証の返納等により、公共交通の充実を求める意見も数多く寄せられています。

しかし、路線の新設、廃止や見直しに関しての適否を判断する統一的な基準がないため、現在の運行路線や公費負担（補助金額）等が、適正であるか否かが判断できない状況となっています。それを判断するツールの一つとして、運行方法見直し基準を作成しました。

作成にあたっては、市街地と中山間地域の地域特性、使用車両の大きさ、また人口減少等の社会的要因等も考慮しながら作成しました。

- ・ 基準年度の各路線のデータ作成を実施した。

令和元年度の実施内容

- ✓ 運行方法見直し基準を、一部の路線の運行内容等の見直しに活用した。

令和2年度の実施内容

- ✓ 見直し基準を活用し、また、利用実態や事業者の現状を鑑み、見直しや廃止対象とする路線を選定する。
- ✓ 事業者や関係機関と協議しながら運行内容を精査して、地元との協議を開始する

5 令和2年度の主な取組

(1) 体系

実施項目	施策		事業	実施主体
実施項目1 地域における公共交通網の確保・維持	1	平坦部における公共交通網の確保・維持	1 鉄道・民間バス路線の運行維持	運行事業者
			2 コミュニティバスの運行維持・見直し	行政・市民・運行事業者
			3 交通結節の強化によるネットワーク化	行政・運行事業者
			4 観光客等の来訪者の回遊性向上 R2	行政・運行事業者
			5 タクシーとの連携	行政・運行事業者
			6 北しなの線への新駅設置の検討	行政・運行事業者
			7 新たな交通システムの導入検討 R2	行政・運行事業者
	2	中山間地域における公共交通網の確保・維持	1 中山間地域間幹線の運行	行政・運行事業者
			2 地域が主体となった公共交通の検討	地域・運行事業者・行政
	3	運行方法見直し基準の作成	1 運行方法見直し基準の作成	行政
実施項目2 利用環境の整備	1	交通結節、乗継ぎ環境の向上	1 交通結節、乗継ぎ拠点の整備	行政・運行事業者
			2 バリアフリー化の推進	行政・運行事業者
			3 パーク&ライド、サイクル&ライドの施設整備 R2	行政・運行事業者
	2	自転車利用と公共交通の連携	1 自転車利用環境の整備 R2	行政・運行事業者
			2 自転車利用者への情報発信	行政
			3 サイクルラックの導入検討	行政・運行事業者
	3	バスの速達性、定時性の向上	1 バス専用レーン、優先レーンの整備	行政・運行事業者
			2 PTPSの導入の研究	行政・運行事業者
	4	運賃における利便性向上	1 おでかけパスポートの維持	行政・運行事業者
			2 観光客向け企画乗車券の検討	行政・運行事業者
3 新たな運賃施策の調査・研究			行政・運行事業者	

実施項目 2 利用環境の整備	5	ICカードの利便性向上	1	利用範囲の拡大	行政・運行事業者	
			2	電子マネー機能の検討	行政・運行事業者	
	6	情報提供環境の整備	1	わかりやすい乗継・路線検索の作成	運行事業者・行政	
			2	バスロケーションシステム等の調査・研究	行政・運行事業者	
	7	自動車の流入抑制	1	中心市街地における自動車流入抑制検討	行政	
	実施項目 3 利用促進	1	全市民を対象とした意識啓発	1	(仮称)「長野市公共交通の日」の設定 R2	行政
				2	(仮称)「もう2回バス乗車運動」の実施 R2	市民・運行事業者
2		通勤・通学者に対する利用促進	1	企業・学校と連携したノーマイカー通勤の促進 R2	企業・行政・運行事業者	
3		若年者を対象とした利用促進	1	バスの乗り方教室の開催 R2	行政・運行事業者	
			2	バス見学会等の企画	行政・運行事業者	
			3	小中学生啓発向け冊子の作成、配布	行政・運行事業者	
4		高齢者に対する利用促進	1	高齢者に対する情報発信	行政・運行事業者	
			2	高齢者を対象としたイベントの企画 R2	行政・運行事業者	
5	地域における利用促進	1	沿線住民の住民自治協議会等による利用促進とその支援	地域・行政・運行事業者		
評価・検証の実施	評価・検証の実施				行政・運行事業者・協議会	

R2 令和2年度に優先的に取り組む事業

黄色 これまでに一定の成果を得た取組

(2) 令和2年度に優先的に取り組む事業

実施項目	1 地域における公共交通網の確保・維持
施策	1 平坦部における公共交通網の確保・維持
事業	4 観光客等の来訪者の回遊性向上
令和2年度事業内容【計画】	観光客等向けのわかりやすい案内板等の研究
<p>令和元年度からの継続優先事業</p> <p>次回の善光寺御開帳、城山公園の再整備と信濃美術館の建て替えを控え、善光寺や信濃美術館等を一体の観光資源ととらえてPRしていく必要が生じている。</p> <p>外国人観光客が年々増加しているが、電車からバスへの乗り継ぎが分かりにくいなどの課題がある。</p> <p>また、長野駅周辺の環境の変化や、現状に即さない案内サインが見受けられることから、市では、市民、観光客、外国人など、長野駅（善光寺口・東口）の利用者にとって分かりやすい案内サインの再整備を行うこととしている。</p>	
スケジュール	<p>令和3年度の御開帳を視野に入れ、観光客等が公共交通を利用しやすい案内サイン整備を計画的に進める。</p> <p>長野駅周辺案内サイン再整備に向けて、関係機関との検討を行う。</p>

実施項目	1 地域における公共交通網の確保・維持
施策	1 平坦部における公共交通網の確保・維持
事業	7 新たな交通システムの導入検討
令和2年度事業内容【計画】	バス高速輸送システム（BRT）の導入検討
<p>令和元年度からの継続優先事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・BRT導入の可能性について、現状や課題を把握し、より具体的かつ現実的な検討を進める。 	
スケジュール	令和元年度の導入検討基礎調査の成果に基づき、交通事業者・識者との意見交換等による検討を実施し、今後の進め方や方向性を見出す。

実施項目	2 利用環境の整備
施策	1 交通結節、乗継ぎ環境の向上
事業	3 パーク&ライド、サイクル&ライドの施設整備
令和2年度事業内容【計画】	バス路線沿線沿いの公共施設駐車場等を活用した、パーク・サイクル&ライド事業の検討

<p>バス利用促進のためには、パーク&バスライド（P&BR）用の駐車場整備が有効な手段の一つである。しかし、敷地確保に多額の経費が見込まれるなど、適地への整備が進まないのが現状である。一方、幹線バス路線周辺の公共施設は十分な広さの専用駐車場を備えている場合があり、多少の余裕があると思われることから、適当な施設へ試験的に設置することを検討する。</p>	
スケジュール	令和2年度は、「ながのスマート通勤応援事業」として取り組みを行う。

実施項目	2 利用環境の整備
施策	2 自転車利用と公共交通の連携
事業	1 自転車利用環境の整備
令和2年度事業内容【計画】	自転車の利活用に向けた施策の推進
<p>令和元年度に、「安全で安心な自転車通行空間の整備を推進し、自転車を活用した魅力あるまちづくり」を目指した取り組みを行うことを目的として、自転車活用推進計画（案）を策定した。令和2年度は、5月末に本計画（案）のパブリックコメントを実施し、8月の公表を予定している。</p> <p>計画策定後は、庁内関係部署と連携を図りながら、本計画の目標像を達成するため、4つの基本方針に基づき施策を展開する。</p> <p>【目標像】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 通勤・通学や買い物などで、自転車が日常的に利用されている。 ➤ 移動距離が5km以内の場合は、自転車が最有力候補となっている。 ➤ 自転車が安全に安心して利用できる“まち”となっている。 <p>【基本方針】</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 自転車を活用したライフスタイルの定着 ② 自転車通行空間等の整備 ③ 安全に向けた啓発と賠償責任保険加入の促進 ④ 自転車を活用した観光振興 	
スケジュール	<p>(交通政策課)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車の利用促進につながる広報と啓発 ○市営自転車駐車場の管理・運営 <p>(道路課)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備 <p>(地域活動支援課)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○世代に応じた交通安全教育の場の提供 ○季別の交通安全運動等における該当啓発活動の実施 ○自転車保険加入の促進 <p>(観光振興課)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○新たなサイクリングモデルコースを設定し、インターネット等の各種メディアによる情報発信

実施項目	3 利用促進
施策	1 全市民を対象とした意識啓発
事業	1 (仮称)「長野市公共交通の日」の設定
実施項目	3 利用促進
施策	1 全市民を対象とした意識啓発
事業	2 (仮称)「もう2回バス乗車運動」の実施
実施項目	3 利用促進
施策	2 通勤・通学者に対する利用促進
事業	1 企業・学校と連携したノーマイカー通勤の促進
令和2年度事業内容【計画】	公共交通の利用促進に向けた「ながのスマート通勤応援事業」の実施
<p>令和元年度からの継続優先事業</p> <p>本事業は、自家用車から環境負荷が少ない電車やバス、自転車などに、自発的に転換を促す「エコ通勤」の普及・促進を図るとともに、時差出勤やフレックスタイムの導入によるピークシフト対策を併せて実施することで、市民がストレスなく通勤ができるよう支援するもの。</p> <p>また、公共交通へ転換することにより、地域公共交通の確保・維持と利用促進が図られるとともに、渋滞が発生する通勤時間帯の自動車の通行量を抑制することで、渋滞緩和につながることも期待できる。</p> <p>本事業を推進する機会として、令和元年に引き続き「ながのスマート通勤応援月間」を設ける。 実施時期や取組は、令和元年東日本台風により中止となったが令和元年度の準備状況を考慮し検討を行う。</p> <p>実施主体は、長野市公共交通活性化・再生協議会、取組等の検討・決定は「エコ通勤推進部会」とする。</p> <p>✓ 「ながのスマート通勤応援月間」を設けて取り組む内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ パーク (サイクル)・アンド・ライド駐車場の設置 <ul style="list-style-type: none"> ・バスライド バス路線沿線の公共施設等 ・レールライド 今井駅東口の市有地等 ・サイクル・アンド・ライド バス路線沿線の公共施設等の自転車駐車場 ◆ ICカードKURURU (くるる) 1ヶ月間お試し定期券の発行と特別ポイント付与の検討 ◆ 企業等との協働 <ul style="list-style-type: none"> ・市内企業 通勤時の公共交通への転換、時差出勤等 ◆ 南部地域住民へのアンケートの実施 ◆ マスコミを通じた市民等への周知 ◆ 渋滞長調査 <ul style="list-style-type: none"> ・丹波島橋周辺のバス専用レーン 3路線 <p>令和元年の応援月間取組準備で企業の取組への協力は困難であり、市民のエコ通勤への転換も容易でなかったことから、取組への参加や協力いただく方法を工夫する。</p>	
スケジュール	「長野スマート通勤応援月間」実施を立案し、企業や市民等への周知を行う。

実施項目	3 利用促進
施策	3 若年者を対象とした利用促進
事業	1 バスの乗り方教室の開催
令和2年度事業内容【計画】	小学2年生を対象とした「バスの乗り方教室」の継続的な開催
<p>令和元年度からの継続優先事業</p> <p>市内の小学校に呼びかけ、2年生を対象に、バス事業者と協力して「バスの乗り方教室」を開催し、小さい頃から、バスに親しむきっかけを育むもの。</p>	
スケジュール	令和元年度 校長会を通じて依頼済み。 14校で開催予定

実施項目	3 利用促進
施策	4 高齢者に対する利用促進
事業	2 高齢者を対象としたイベントの企画
令和2年度事業内容【計画】	高齢者を対象とする「バスの乗り方教室」の開催
<p>令和元年度からの継続優先事業</p> <p>市内老人クラブ等に呼びかけて実施する。教室の開催に合わせて、おでかけパスポートの新規発行やチャージを行い、路線バス等の利用の促進を図る。</p>	
スケジュール	令和2年度 4カ所で開催予定

6 路線・地域ごとの交通網の課題と今後想定される方向性の概要

路線・地域ごとの交通網の課題等について、平成 29 年度に実施した再編の概要を記載するとともに、今後想定される方向性についても記載します。

市補助額、市委託料は単位（円）、利用者数は単位（人）、収支率は単位（％）

※市補助金等の数値は、未確定のため、平成 30 年度実績を計上しています。

(ア) 地域間幹線

路線名	市補助額	利用者数	課題・今後の方向性等
高府線(2系統)	なし		国・県からの補助額 25,646,000 円(H30) ◆利用促進を図る。
鬼無里線			国・県からの補助額 18,784,000 円(H30) ◆鬼無里地区における乗継拠点について、アルピコ交通株の営業所以外の場所が可能かどうか、地域とともに検討を進めた結果、地域の観光拠点である「旅の駅鬼無里」を乗継拠点とすることとした。ただし、従来の乗継拠点利用者の利便を図るため、日赤行きの便をアルピコ交通株の営業所とした。
県道戸隠線			国・県からの補助額 21,573,000 円(H30) ◆利用促進を図る。
新町大原橋線(2系統)			国・県からの補助額 21,035,000 円(H30) ◆中条地区市バスの見直しにおいて、地区外の安庭停留所まで運行することとしたため、新町大原橋線の利用促進につながることを期待できる。
屋島線			国・県からの補助額 3,534,000 円(H30) ◆利用促進を図る。
牟礼線	0		国・県からの補助額 10,895,000 円(H30) ◆当該路線は、飯綱町と長野市を結ぶ地域間幹線であり、平成 26 年5月に運行事業者から不採算のため路線の見直しについて申し入れがあったもの。 ◆飯綱町との協議により、適切な負担割合を決め、赤字補填を行うこととしたもの。現在、長野市が補填の対象としているのは市内を運行する2便である。今後、新たな負担割合についての協議が必要となる。 * 飯綱町負担分 11,362,000 円(H30)
屋代須坂線 屋代須坂線高速便 綿内屋島線	50,741,800	299,662	国・県から事業者への補助額 20,397,000 円(H30) ◆屋代須坂線は、廃線となった長野電鉄屋代線の代替となる地域間幹線系統であり、国・県の補助がある。経常損失額については、本市、千曲市及び須坂市の沿線3市で負担している。利用者が横ばいから減少傾向であり、更なる利用促進と需要に応じた見直しが必要となっている。 * 千曲市負担分 8,616,200 円(H30) * 須坂市負担分 8,015,000 円(H30) ◆綿内屋島線は利用者が増加している。

			<p>◆利用者が伸び悩み、沿線3市の負担は年々増加している。</p> <p>運転士不足が深刻化し、現在の運行便数の確保が困難な状況となっていることから、効率的な運行となるよう、令和2年4月からダイヤ改正を実施する。</p> <p>また、ダイヤ改正に併せて、(有)シンリク観光が屋代駅から松代駅の一部の便の運行することとした。</p>
--	--	--	--

(イ) 廃止路線代替バス

路線名	収支率	市補助額	利用者数	課題・今後の方向性等
新町線	62.0	7,316,000	43,773	◆信州新町と篠ノ井を結ぶ重要路線で、利用者数は安定しているため、引き続き利用状況等を注視する。
川後線	25.2	14,766,000	27,168	<p>◆小田切地区内の需要の大半は小学生の通学利用であり、平日と土曜日の利用者数に大きな格差があることから、土曜日の運行をバスからタクシーに変更する等の見直しを検討したが、現時点においては利用者が増加傾向であることから現状どおりとした。</p> <p>◆中山間地域乗合タクシー「かつら号」の再編に伴い、安茂里駅まで運行区域を広げたことを受け、地区内からは、「善光寺大門」まで延伸してほしい要望が出てきている。この場合、「かつら号」利用者の増加は見込めるものの、川後線や鬼無里線の利用者が減少し、減便や廃止につながる懸念される。川後線等の路線の確保は重要であるため、現状の路線の利用を促すとともに、今後の利用状況等を見ながら対応を検討する。</p>
市場線	—	—	—	◆中山間地域交通再編モデル事業による再編で、平成28年度末で廃止し、中山間地域輸送システム「新じんば号」に統合。
原市場線	—	—	—	◆平成28年3月末で廃止し、スクールバスと中山間地域輸送システム「すずらん号」によりカバーしている。
赤柴線	27.8	5,659,755	4,247	◆55人乗り車両から29人乗り車両へ、また運行事業者をバス事業者からタクシー事業者に変更して運行。利用状況等を注視する。
金井山線	81.6	3,201,000	44,651	◆利用者は減少傾向であるものの、一定の需要はあるため、引き続き利用状況等を注視する。
松代篠ノ井線	39.4	4,540,000	8,400	<p>◆地域拠点の松代と篠ノ井を結ぶ路線であるが、現状朝夕の通学通勤需要が大半を占める。</p> <p>◆平成29年9月21日に、松代・篠ノ井両地区住民自治協議会から、「篠ノ井・松代ぐるりん号」の新設等に係る要望があった。これを受けて、両地区住民自治協議会代表者及び市(交通政策課・両支所)を構成員とする検討会を平成29年12月に設け、今後の両地区を結ぶ公共交通について検討を進めている。</p>

				◆平成 30 年度は、沿線の両地区住民自治協議会と、運行内容等について協議を行った。
保科温泉線	—	—	—	◆平成 28 年3月末に廃止し、「大豆島保科温泉線」に統合。
大豆島保科温泉線	76.7	16,551,000	185,175	◆平成 28 年4月から「保科温泉線」と「大豆島線」を統合し、2つのバス事業者による共同運行を開始した。 ◆利用者数は統合前に比べて減少傾向であるが、一定の需要はあるため利用状況等を注視していく。

(ウ) コミュニティバス

路線名	収支率	市補助額	利用者数	課題・今後の方向性等
中心市街地ぐるりん号	65.9	13,713,282	214,918	◆民間バス路線の運行頻度が高い中央通りをぐるりん号が重複して運行することで、民間バス路線と乗客を分け合っていた。 ◆平成 29 年度から平成 30 年度にかけて、より分かりやすいルートでの運行や、東西方向への移動のし易さの向上、民間路線バスとの役割分担などを目的に、運行ルート等の見直しを行った。 ◆平成 31 年4月から、見直し後の運行ルート等での運行が実施された。
東北ぐるりん号	34.5	4,940,732	19,703	◆地域に定着し、利用者数は 20,000 人前後で推移しているため、当面は現状のとおりとする。
篠ノ井ぐるりん号	17.5	6,105,953	9,836	◆利用者数が減少傾向にあるため、必要に応じて利用状況等を地域へ周知し、利用促進を図る。
茶臼山動物園線 (ZOO ぐる)	22.1	1,258,714	2,564	◆利用者数が増加傾向にあるため、引き続き、広報活動を積極的にを行い、更なる利用促進を図る。

(エ) 空白型乗合タクシー

路線名	収支率	市補助額	利用者数	課題・今後の方向性等
長沼線	10.9	3,616,773	3,540	◆1便当りの利用者数が1人を下回っており、運行便数等の見直しを検討する。 ◆地区住民自治協議会において、利用者の増加に向けて地区内 PR を実施した。 ◆地域からの要望を受け、平成 31 年4月から豊野支所前に停留所を移設した。 ◆令和元年東日本台風で2カ月程度運休していたが、運行を再開した。
大室・松代西条線	13.2	2,177,103	2,727	◆大室線と松代西条線は別路線であるが、効率的な車両運用をするため、運行ダイヤを考慮し、1台で運行している。 ◆松代西条線の利用が少ないため、運行内容を検討する。

横田・塩崎線	19.7	2,353,042	5,279	◆1便当りの利用者数が高い路線であり、後追い車両も頻繁に出ているため、車両サイズの大型化を検討する。
綿内線	6.4	2,329,151	1,458	◆運行収支率が悪く、運行日数や経路等の見直しが必要である。
川中島線	20.3	2,092,940	4,515	◆住民自治協議会の積極的な利用促進策により、近年利用者が増加している。 ◆令和2年4月から停留所を新設することに併せて、これまで慢性的に遅延が生じていたため、運行便数を削減することとした。
西長野・上松線	13.0	2,280,421	2,719	◆以前から要望があった「茂菅老人憩の家まで路線延長」について、令和2年4月から実施することとした。
若里・更北線	14.8	3,603,770	4,917	◆平成16年4月から「若里更北ぐるりん号」として運行開始し、平成26年4月から乗合タクシーに運行形態を変更した。 ◆路線の大部分が民間事業者の自主路線と重複しているため、検討が必要である。
豊野3線	11.8	6,697,626	7,787	◆平成16年1月の豊野町合併時に旧町営バスを市バスとして運行を引継ぎ、平成27年4月に乗合タクシーに運行形態を変更。 ◆利用者が極端に少ない予約制の上神代線の運行内容を中心に、運行内容を検討する。 ◆地域からの要望を受け、平成31年4月から豊野支所前に停留所を移設した。
松代観光地線	4.8	817,416	297	◆平成24年4月から「松代ぐるりん号」として運行開始し、平成26年4月に乗合タクシーに運行形態を変更。他の路線とは異なり、生活路線ではなく土休日運行の観光路線の位置付けである。 ◆収支率が極めて悪く、利用者1人当りの補助額が全路線の中で最も高いため、関係機関を含めて協議を行い見直し等の検討を行う。
※篠ノ井共和線	10.5	352,936	1,679	◆国庫補助のフィーダー系統補助路線に該当。
※安茂里線	16.1	815,259	3,501	◆国庫補助のフィーダー系統補助路線に該当。

(オ) 中山間地輸送システム

路線名	収支率	市補助額	利用者数	課題・今後の方向性等
芋井地区 「すざくら号」	3.5	1,240,579	205	◆平成28年12月、路線バス「バードライン戸隠線」(七曲り経由)が廃止、経路を変更して善光寺大門まで運行を開始。利用状況等注視する。 ◆県道長野戸隠線より南側の地区を運行するコースについては、これまで同様に支所前で路線バス「県道戸隠線」に接続しているが、国道406号で路線バス「鬼無里線」に接続するよう求める声もある。

				◆今後、地域のニーズや支所の建て替えを見据えて、ルート変更等の検討を行う。
七二会地区 「じんば号」 ↓ 「新じんば号」	9.2	690,320	2,793	◆平成28年度に実施した中山間地域公共交通再編モデル事業により、廃止路線代替バス「市場線」と統合して、買い物等の拠点となっている安茂里までの運行を開始し、名称を「じんば号」から「新じんば号」に変更。今後、利用状況等を注視する。 ◆地域が主体となった地域公共交通の再編モデル事例であり、その手法等は他地区での検討の際の参考になるものである。 ◆再編後の検証として長野高専の協力を得て、ワークショップを開催し、課題や改善点等について意見交換を図るとともに、利用促進策について検討を行った。その結果を受けて、停留所の移設、新設、廃止を行い、併せて住民自治協議会を主体として、お茶のみサロン等での啓発活動に繋がった。 ◆令和2年4月から地区内の金融機関の一部が統廃合されるため、時刻表や運行ルートの一部見直しを実施することとした。
浅川地区 「あさかわ号」	15.4	5,250,285	4,265	◆かつて運行されていた路線バス「中曽根線」を引き継ぐ「1コース」は、主要なコースを予約不要の定時定路線方式で運行しており、小・中学生の通学利用を中心に、比較的用户が多い。 ◆その他のコースは、予約制の定時定路線方式で運行しており、利用者は少ない。 ◆1コースは、路線バス「ループ橋経由戸隠線」と経路が重複している部分が多く、長期的には住み分けについて検討する余地がある。 ◆高齢者の買い物の足の確保が課題となっているため、今後、地区からの要望に応じて運行ルートや時刻表の見直しの検討を行う。
小田切地区 「かつら号」	6.2	1,868,963	664	◆予約制の定時定路線方式で運行していたが、地区内人口の減少や、市街地への主要経路が複数ある地域特性から、定められた経路での利用者集約が難しくなってきた。 ◆平成30年度からは、予約制の定時定路線を廃止しフルデマンド化するとともに、地区住民から「買い物等の生活拠点である」として要望の強い安茂里駅まで運行できるよう再編した。 ◆予約の受付調整を初めて住民自治協議会が実施することで、予約者に、同乗や時間調整の依頼ができるようになり、円滑な運用が図られた。 ◆フルデマンド化後の運行状況では、2月末現在で利用者数が増加した。

信更地区 「すずらん号」	1.5	315,917	45	<p>◆中山間地輸送システムの中でも特に利用者が少ない路線であり、利用促進に向けてあり方を見直す必要がある。</p> <p>◆現在は予約制の定時定路線方式で運行しているが、小田切地区同様に市街地への主要経路が複数あり、利用者の集約が難しい状況であるため、より移動需要に柔軟に対応できるよう再編を検討する。</p>
篠ノ井・信里地区 「のぶさと号」	10.6	3,392,376	1,344	<p>◆朝夕の登下校時間帯はスクール混乗バス「信里地域バス」が、また、昼間は乗合タクシー「のぶさと号」が予約制の定時定路線方式で運行している。(学校休校日等でスクール混乗バスが運休となる日は、その代わりに予約制で同時刻に「のぶさと号」を臨時運行。)</p> <p>◆運行主体の「信里地域バス運行委員会」は、沿線世帯から負担金(1世帯 500 円/年)を徴収して運行経費の一部に充当している。</p> <p>◆この負担金により、週5日(月～金)運行や篠ノ井地区市街地までの運行を実施しているほか、地区住民の認知度向上につながっている面もあるが、他地区の再編が進行するなかで、バランスを再検討する必要がある。</p> <p>◆平成 30 年度に地域住民による負担金(1世帯 500 円)を廃止することを信里区長会で協議・決定し、令和元年度から負担金を無くすと同時に会員制の廃止を行う。「のぶさと号」は、茶臼山動物園も運行経路になっているため、一般の利用者が増え、既存の利用者が乗車できない事態が生じないよう検討・対応していく必要がある。</p>

(カ) 市バス

路線名	収支率	市委託料	利用者数	課題・今後の方向性等
戸隠地区	6.3	20,288,880	12,399	<p>◆市バスの運行ルート等を見直すことで、小学校スクールバスを廃止し、これらの利用者を市バスが吸収することとした。</p> <p>◆利用者の少ない参宮線・西部線の 15 時以降の便を廃止し、フルデマンドの戸隠線の車両を、1から3台に増加させ、地区内移動需要に柔軟に対応するとともに、児童の下校に利用するなどの効率化を図り運行している。</p> <p>◆現行の運行状況を見極めながら、次期の再編に向けて、利用状況等を注視する。</p>
鬼無里地区	4.5	16,647,840	6,015	<p>◆アルピコ交通(株)路線との乗継拠点について、現状の鬼無里町から「旅の駅鬼無里」に変更し、観光客等の利便性を向上させた。</p> <p>◆地域振興線の運行曜日を、月・水・金から火・水・木に変更した。</p>

				<ul style="list-style-type: none"> ◆平成 31 年4月から、南鬼無里線の運行エリアの一部廃止と時刻表の見直しを行った。 ◆南鬼無里線の見直しに伴い、地域振興線の運行エリアを拡大した。
大岡地区	13.2	10,602,000	4,357	<ul style="list-style-type: none"> ◆定時定路線で大岡と篠ノ井を結ぶ「大岡篠ノ井線」と、フルデマンド方式「ハッピー号」による運行を行っている。 ◆令和元年 10 月1日から消費税率が改定させるため、市バス「大岡篠ノ井線」と区間が重複する、アルピコ交通の「篠ノ井新町線」において、運賃の改定を予定しているため、税率の改定分に相当する額について、引き上げを行う。(条例及び施行規則改正を予定)
大岡地区「大岡線」	7.2	14,770,080	8,034	
信州新町地区	8.3	26,745,768	18,670	<ul style="list-style-type: none"> ◆南部線の「朝便①」と「午後便②」は、今後も児童の利用見込みがないため、区分をスクールバスから市バスに変更した。これにより、年間の運行日が 20 日ほど増加し、利便性の向上が見込める。 ◆地区全体としては、市バス路線は7路線、スクール混乗が3路線に再編された。 ◆左右線を除く9路線で「午後便①」をデマンド化し、移動需要へ効果的に対応するよう見直した。 ◆地域要望を受け、運行内容を変更し、停留所の新設及び移転を行った。
中条地区	5.3	22,660,560	9,401	<ul style="list-style-type: none"> ◆定時定路線方式4路線、フルデマンド方式1路線による運行を行っている。 ◆信州新町方面への移動需要が多いと見込まれることから、地区外の安庭停留所で新町大原橋線との接続を行えるよう再編して運行を行っている。 ◆定時定路線については、みやまさ線の朝便に集約して安庭まで運行し、デマンドの中条線で帰路を予約確保する。これに伴い、安庭停留所を新設し、地区外料金を 400 円とした。 ◆フルデマンド方式の中条線については、利用状況等から、週 5 日の運行から週3日(火・木・金)に再編し運行を行っている。 ◆見直し後の内容により引き続き運行し、次期再編に向けて利用状況等を注視する。



§ 2 実施計画の基本事項（初年度版策定時の記載ほか）

1 策定の趣旨等

(1) 背景

長野市では、本市の目指す都市及び公共交通の将来像を踏まえ、今後、形成すべき公共交通網を明らかにし、その実現を目指す計画として、平成 29 年 6 月に「長野市地域公共交通網形成計画」（計画期間 平成 29 年度～平成 33 年度までの 5 年間）（以下、「公共交通網形成計画」という。）を策定しました。

公共交通網形成計画は、平成 26 年 11 月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「活性化再生法」という。）に基づく法定計画であり、長野運輸支局、交通事業者、道路管理者、警察及び学識経験者等で構成される法定組織「長野市公共交通活性化・再生協議会」を中心に策定作業が進められてきたものです。

また、平成 27 年 6 月には、平成 27 年度～平成 36 年度までの 10 年間の計画期間とする「長野市公共交通ビジョン」（以下、「ビジョン」という。）を策定し、本市の公共交通の将来像を「人をつなぎ、まちを育て、暮らしを守る公共交通」と掲げています。公共交通網形成計画は、ビジョンのうち、主に 5 年以内の短期的な期間のうちに取り組むべき施策についての計画と位置づけられ、その指標の多くをビジョンと共有するなど、一体的な計画として取り組んでいくこととします。

(2) 法定の地域公共交通再編実施計画や地域公共交通再編実施事業との関係

活性化再生法では、公共交通網形成計画に基づき、地域によっては既存の路線バスを廃止し市バスなどの自家用有償旅客運送によって代替するなど、地域全体の公共交通ネットワークを全面的に再編する必要があることから、「地域公共交通再編事業」を定め、これに取り組む場合には、法定の地域公共交通再編計画を策定することが求められています。

しかし、後述するように本市では、鉄道網、一般路線バスを基軸に、地域循環バス、廃止路線代替バス、空白型乗合タクシー、市営バス、福祉自動車、スクールバスといった輸送手段を、地域の需要や実情に応じて組み合わせた公共交通ネットワーク基盤がすでに形成されています。また、高齢者向けの優遇施策である「おでかけパスポート」を組み入れた「IC カード KURURU（くるる）」を運用するなど、バス乗車に係る利便性の仕組みはある程度整っており、短期的なスパンにおいては、地域全体の公共交通ネットワークを全面的に見直すのではなく、現在のネットワークサービスを前提とした利用促進や路線等の個別적인見直しを通じて、ビジョンの将来像を実現していくことが現実的な戦略と言えます。

従って、本計画は、法定の地域公共交通再編実施計画としては位置付けず、将来的に「地域公共交通再編事業」を行う必要が生じた場合には、網形成計画の見直しを含め、法定の地域公共交通再編実施計画として見直していくことを視野に入れて取り組みを進めます。

(3) 計画の目的

本計画は、施策を実現するための手段【具体的な事業や取組】と、これらに取り組む工程【スケジュール】を明らかにするとともに、路線等の個別の見直しの基本方針を定め、地域ごとの交通網の課題や具体的な方向性を示すことで、公共交通網形成計画のアクションプランに位置付けるとともに、ビジョンのうち、主に 5 年以内の短期的な期間のうちに取り組む施策の実施計画としても合わせて位置付け、両計画に掲げる施策の実現に向けて計画的に取り組むことを目的とします。

(4) 計画期間

本計画の期間を、平成 29 年度から平成 33 年度までの 5 年間とします。

(5) 計画の進め方

限られたリソースを最大限に活用するとともに、状況等に応じたスピーディーな対応・取組が必要である実施計画の性格上、毎年度の指標の状況や社会情勢の変化、国や県の動向などを踏まえ、毎年度計画を見直すこととします。

見直しに当たっては、当該年度に特に力を入れたい施策、事業等を明らかにするとともに、成果の上がらない手段の変更、当面実現が困難なものについては、その理由を明らかにするなど、合理的に成果を求めるよう取り組みます。

2 路線等の個別の見直しの方針

「地域における公共交通網の確保・維持」として公共交通網形成計画に掲げた取組のうち、路線等個別の見直しに当たっての方針となる重要な考え方を再掲します。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">① 市の交通軸を担う幹線路線である民間事業者が運行する鉄道及びバス路線を持続的に運行する。② 行政は①を補完し、地域内の移動と幹線への接続を確保する。③ ②は、地域の需要量にきめ細かく対応する必要があるため、運行方法等は地域において住民が主体となって検討・見直しを行い、市はこれを支援する。 |
|---|

この方針を踏まえ、地域の移動需要に応じ時間帯等によって「定時定路線方式」と「デマンド方式」を適切に組み合わせ、効率性と利便性を両立するよう不断の見直しを行うこととします。



令和2年度版 長野市地域公共交通網形成計画に係る実施計画

令和2年5月 暫定版

長野市都市整備部交通政策課

〒380-8512 長野市大字鶴賀緑町1613 番地