

# 長野市地域公共交通網形成計画

平成 29 年6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 計画の区域 .....	2
3 計画の期間 .....	2
第2章 関連計画の整理 .....	3
1 第五次長野市総合計画 前期基本計画 .....	4
2 長野市都市計画マスタープラン .....	6
3 長野市公共交通ビジョン .....	11
4 関連するその他の個別計画 .....	15
第3章 地域及び公共交通の現状と課題 .....	16
1 地域概況と人口 .....	16
2 公共交通の運行状況 .....	24
3 公共交通の利用者数と収支 .....	30
4 バス利用者の利用状況（ICカードデータ分析） .....	33
5 長野市地域公共交通総合連携計画の評価 .....	41
6 バスサービスに対する市民の意識 .....	45
7 現状と課題のまとめ .....	49
第4章 地域公共交通の基本方針 .....	52
1 地域公共交通網形成に当たっての基本方針 .....	52
2 地域公共交通網の整備・維持の方針 .....	53
3 利用環境の整備方針 .....	58
4 利用促進における方針 .....	58
第5章 計画の目標 .....	60
1 地域公共交通網の整備に関する目標 .....	61
2 利便性向上に関する目標 .....	62
3 利用に関する目標 .....	62
第6章 目標を達成するために行う事業及び実施主体 .....	63
1 地域における公共交通網の確保・維持 .....	66
2 利用環境の整備 .....	68
3 利用促進 .....	74
4 評価・検証の実施 .....	77

第7章 計画の推進について.....	78
1 各主体の役割.....	78
2 計画のスケジュール.....	79
3 評価・検証と改善のサイクル.....	80
巻末資料.....	82
■長野市公共交通活性化・再生協議会名簿.....	82

# 第1章 はじめに

## 1 計画策定の背景と目的

長野市では、平成 27 (2015) 年 6 月に「長野市公共交通ビジョン」を策定しました。長野市公共交通ビジョンは、本市の公共交通の役割を踏まえ、そ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 10 年間の指針を示しています。

### ■長野市のこれまでの取り組み

長野市では、平成 20 (2008) 年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地活法）」の制定を受け、長野市公共交通活性化・再生協議会（協議会）を組織し、「長野市地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成 22 (2010) 年からは同計画にもとづき交通空白の解消や、公共交通の利便性向上及び利用促進を推進してきました。

〔連携計画にもとづき実施した事業の例〕

- ・バス共通 IC カード「KURURU（くるる）」の導入
- ・交通空白地域等の移動手段として地域循環バス、乗合タクシーの本格運行を開始
- ・バスのガイドブック・ポケット時刻表等の情報発信 等

その後、路線バスの利用者数は下げ止まりの傾向にあるものの、バスサービスの認知度や満足度は、大きく改善されず、公共交通の利用に関しては課題が残っています。

### ■長野市における社会環境の変化

長野市においては、平成 12 (2000) 年をピークに、人口減少の局面に突入し、今後さらなる人口減少が予測され、沿線人口の減少により民間事業者による独立採算ベースでの輸送サービスの提供がより困難になります。一方で、高齢化により、自動車を運転できない高齢者が増加し、広い面積を有する長野市において、公共交通の果たすべき役割はさらに重要なものになります。また、北陸新幹線長野ー金沢間開業により、来訪者に対する二次交通の充実などが求められています。

### ■国・県の政策

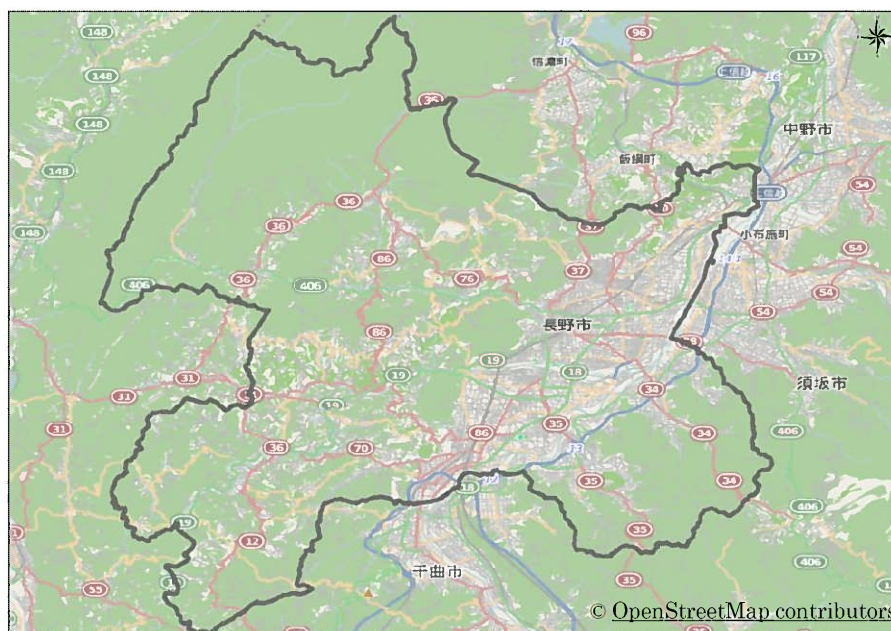
長野県においては、平成 25 (2013) 年 3 月に新たな視点から交通課題に取り組むため「長野県新総合交通ビジョン」が策定されています。国は、平成 25 (2013) 年 12 月、交通に関する施策を総合的に推進するため「交通政策基本法」を施行し、関係者相互の連携と協働のもと、まちづくりや観光振興等の観点から交通に関する施策を推進することなどが示されました。平成 26 (2014) 年 11 月には、公共交通計画とまちづくりとの連携を後押しする「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され（改正地活法）、市町村が中心となって、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築することが求められています。

長野市地域公共交通網形成計画は、上記の現状を受け、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、その実現のための計画を示すものです。

## 2 計画の区域

計画区域は長野市全域とします。ただし、鉄道や路線バスの一部は市外の近隣自治体へも運行しています。さらに、人々の移動についても近隣市町村からの移動が考えられることから、区域外<sup>1</sup>についても当該自治体等と連携して事業を行うものとします。

図表 1 計画の区域



## 3 計画の期間

本計画の期間は平成 29（2017）年度から平成 33（2021）年度までの 5 年間とします。

<sup>1</sup> 区域外の隣接他市町村拠点としては、須坂（須坂市）、屋代（千曲市）、牟礼（飯綱町）、小川村

## 第2章 関連計画の整理

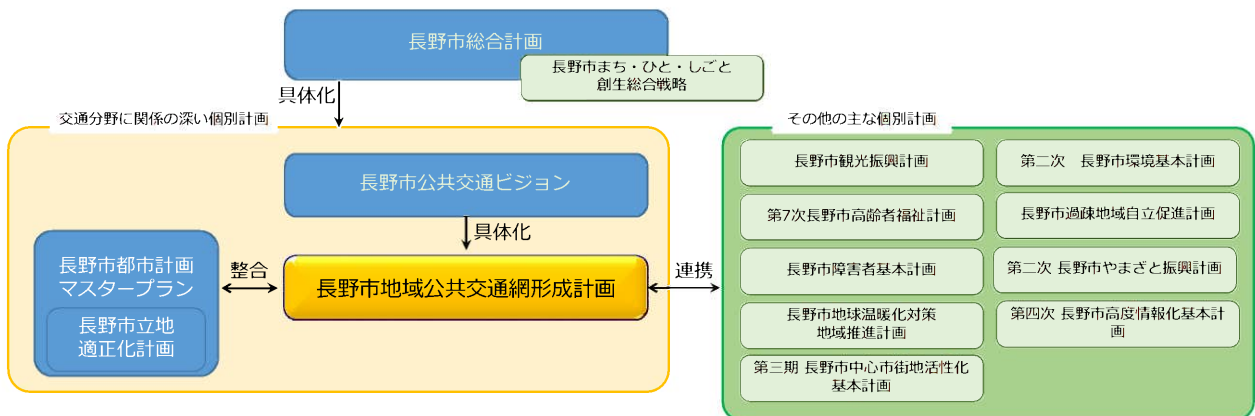
本章では、関連する計画を整理します。

本計画は、平成 27（2015）年度に策定した「長野市公共交通ビジョン」を受けて、施策・事業を具体化する個別計画です。「長野市公共交通ビジョン」は、長野市総合計画に掲げる 22 の政策の 1 つである「拠点をつなぐネットワークの充実」を実現するための公共交通分野の長期的なビジョンです。本計画は、ビジョンのうち、5 年間のうちに実施する施策を実現するための計画と位置づけられます。

公共交通分野に関連の深い都市計画分野の個別計画には、「長野市都市計画マスタープラン」「長野市立地適正化計画」があります。

また、そのほかの個別計画にも、本計画に関連する内容が含まれています。本計画は、これらの計画と連携しながら、公共交通に関する施策・事業を推進していきます。

図表 2 計画の位置づけ

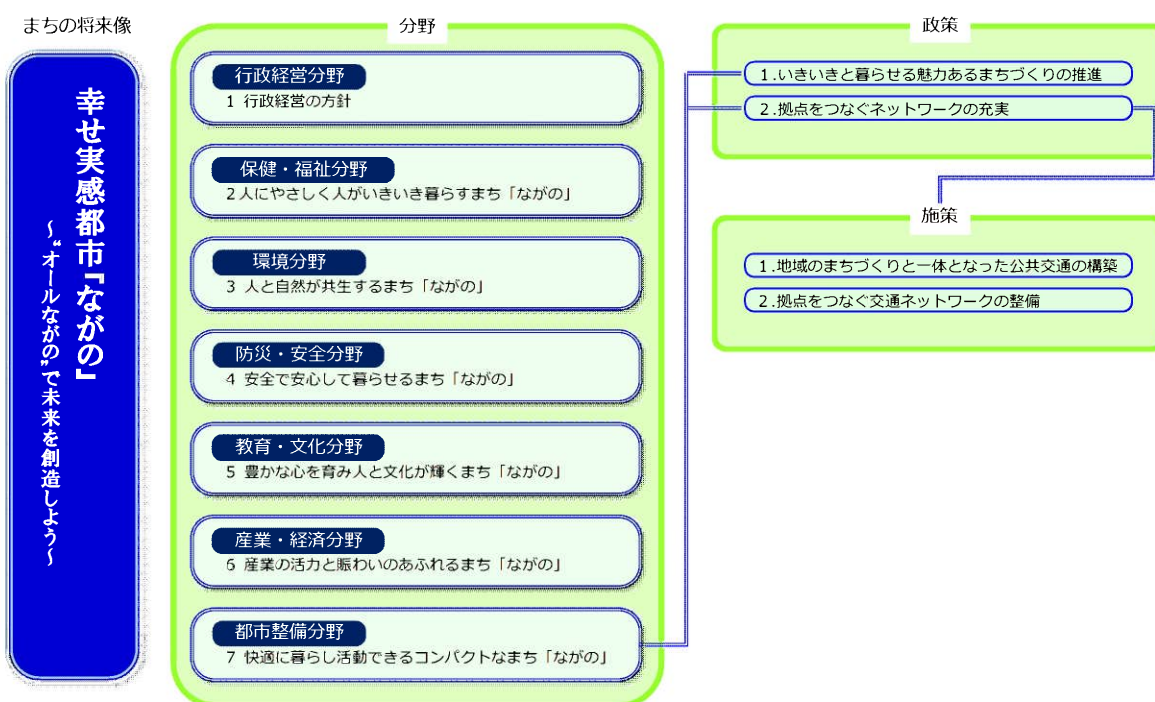


# 1 第五次長野市総合計画 前期基本計画

第五次長野市総合計画（計画期間：平成 29（2017）年度～平成 33（2021）年度 以下、総合計画という）は、本市の「まちの将来像」の実現のために必要な政策・施策を体系化して示したものです。総合計画は、本市の最上位計画に位置づけられており、本計画をはじめとする分野別の個別計画は、総合計画と整合を図るとともに、各分野において総合計画の具体化を図るものとなります。

総合計画では、下図の施策において、1. 地域のまちづくりと一体となった公共交通の構築、2. 拠点をつなぐ交通ネットワークの整備を進めるべき施策として掲げています。

図表 3 第五次長野市総合計画 前期基本計画の体系



## (1) 目指す状態

だれもが利用しやすい公共交通が構築され、多くの人々が利用している状態を目指します。そのためには、自動車に過度に頼らず、中心市街地、観光地などの拠点や生活機能の拠点を移動できる交通ネットワークを形成することが必要です。

## (2) 主な取組み

### ●施策1 地域のまちづくりと一体となった公共交通の構築

取組み	担当課
集約型のまちづくりに適応するよう公共交通網を再編	交通政策課 都市政策課
中山間地域を中心に、住民や行政等が協働して公共交通を支える仕組みを構築	交通政策課
公共交通の利用環境の充実 「地域の公共交通を共に支える」意識を高める取組の推進	交通政策課

### ●施策2 拠点をつなぐ交通ネットワークの整備

取組み	担当課
交通ネットワークの構築に必要な幹線道路整備の推進 公共交通の利便性を高める公共車両優先システム（PTPS）の導入やバス専用レーンなどの整備についての検討	交通政策課 道路課 維持課 都市政策課
ミニバスターミナルの検討を含めた公共交通路線相互の乗換えなどの交通結節機能の向上	交通政策課 道路課 都市政策課
都市部における自転車ネットワークの形成	道路課 交通政策課

## (3) 指標

指標名	現状値	目標
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	35.7%	現状値以上
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	26.4%	現状値以上
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	50.4%	現状値以上
公共交通利用回数（市民一人あたりのバス・鉄道などの公共交通機関を利用した回数）（年度）	128.5回/人	132.1回/人
自転車通行空間の総延長（自転車道などの総延長）	7.96km	15.00km



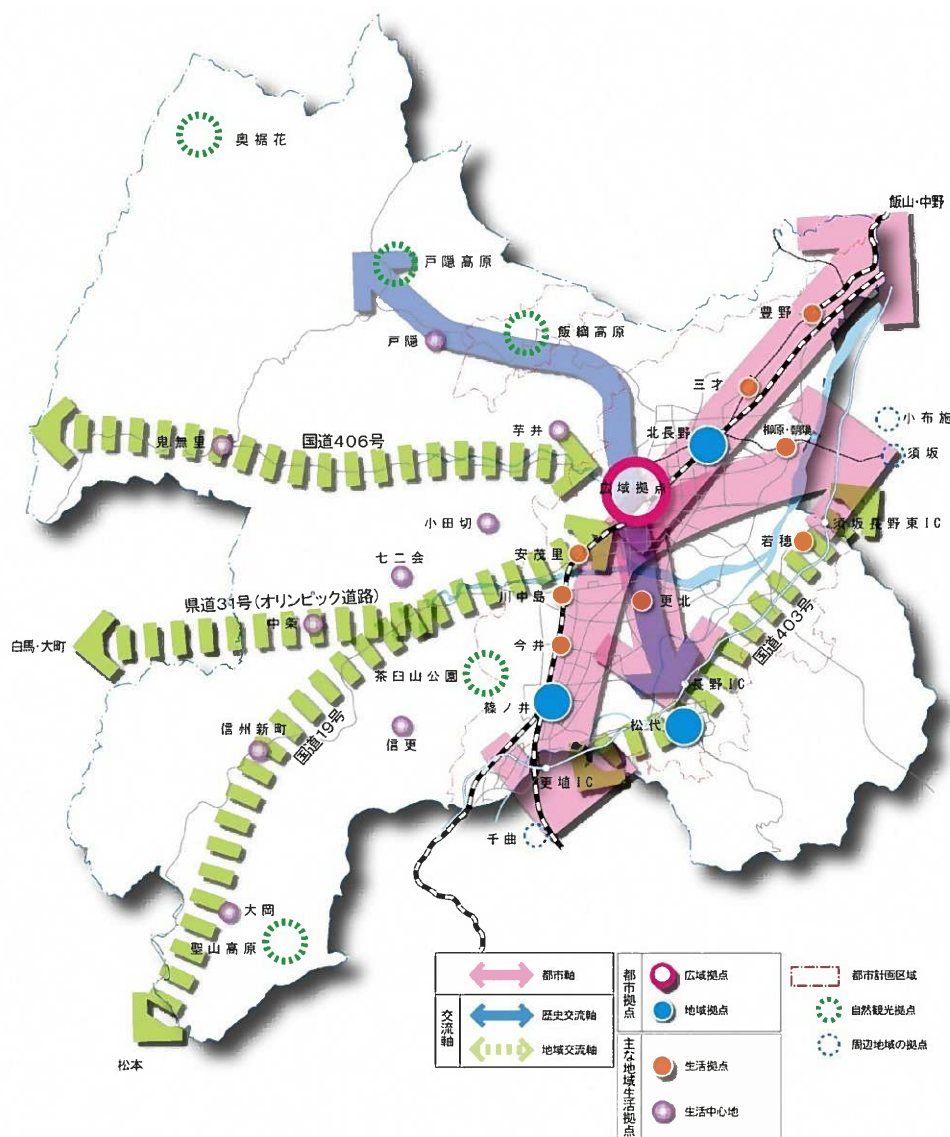
## 2 長野市都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランは、市の土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に係る方向性を具体的に定め、都市の健全な発展と秩序ある整備を図っていくための計画です。

長野市都市計画マスタープラン（計画期間：平成29（2017）年度～平成48（2036）年度 以下、都市計画マスタープランという）では、集約型都市構造の形成と、地域資源を活かし各地域が連携した一体的な都市を形成するため、市内の「拠点」とそれらをつなぐ「軸」からなる都市構造を目指しています。さらに、今回の都市計画マスタープラン改定と同時に、立地適正化計画が策定されています。

公共交通分野に特に関わる内容としては、暮らしを守る役割を根底に、集約型のまちづくりを支えるための拠点間のネットワークづくりや観光等による交流の活性化の役割を踏まえ維持・整備を図るものとしています。

図表 4 都市構造（拠点と軸）



出典：長野市都市計画マスタープラン

## ●拠点の形成に関する方針

市内における拠点は「都市拠点」と「地域生活拠点」及び「自然観光拠点」に区分しています。

「都市拠点」は広域的な都市機能や日常生活に必要な機能が徒歩圏内に集積し、拠点の後背の居住地から徒歩や公共交通によりアクセスする市街地の「核」となるものであり、「広域拠点」と「地域拠点」に区分しています。

「都市拠点」のような機能集積や広域的なアクセスはみられない「地域生活拠点」は、拠点周辺の住民の集積を図り、市街地における地域の拠点となる「生活拠点」と、中山間地域などで歴史的に形成されてきた地域の中心となる「生活中心地」に区分しています。

図表 5 拠点の分類と機能（機能集積、利用のイメージ）

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"> <li>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）の集積する拠点。</li> <li>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。</li> </ul>
	地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内の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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
地域生活拠点	生活拠点 （市街化区域内）	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
	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"> <li>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）</li> <li>生活と密着した地域コミュニティの核</li> </ul>
自然観光拠点		<ul style="list-style-type: none"> <li>居住人口と交流人口の拡大を視野に入れ、自然環境と共生した居住・観光地としての整備を図る拠点。</li> <li>長野を代表する自然や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で、都市との連携（アクセス交通）や土地利用（保全と利用の調和）を図る。</li> </ul>

※「都市拠点」は立地適正化計画における「都市機能誘導区域」に相当するものとする。

※「生活の質」は生活者の満足感、幸福感、安定感、安心感といった価値観を規定している要因の質のこと。

出典：長野市都市計画マスタープラン

●軸の形成に関する方針

拠点を結ぶ軸は、「都市軸」と「交流軸」に区分しています。

「都市軸」は、鉄道沿線や拠点間の相互連携を促進する位置に設定し、公共交通を基本とし、活発な都市活動や交流を支える軸です。

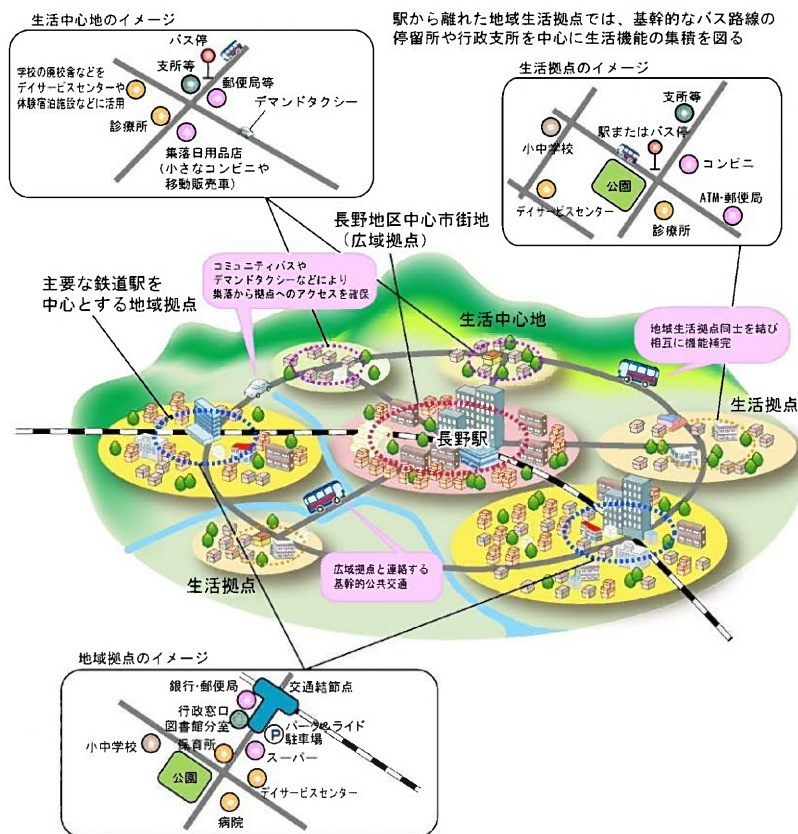
「交流軸」は、周辺地域の拠点や市内に点在する歴史的な街を結び、歴史と文化の交流、観光の周遊性を高める「歴史交流軸」と、道路を基本として、市内の地域拠点や自然観光拠点を結び、都市機能の連携や広域的な観光ネットワークの形成を高める「地域交流軸」に区分しています。

図表 6 軸の分類と機能（機能集積、利用のイメージ）

		軸の形成や土地利用・ネットワーク・イメージ
都市軸		<ul style="list-style-type: none"> <li>「都市拠点」をつなぎ、拠点間の都市機能の集積と連携を確保する。</li> <li>鉄道沿線や基幹的なバスが運行される基幹道路の沿道を位置づけ、ネットワークの利便性の確保、沿線・沿道の都市機能の集積を図る。</li> </ul>
交流軸	歴史交流軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内に点在する歴史的な街を結び、歴史と文化の交流、観光の周遊性を高める。</li> </ul>
	地域交流軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路を基本として、長野市内の地域拠点や自然観光拠点を結び、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。</li> <li>周辺地域との連携・交流を密接にし、広域的な人の呼び込みにより、都市拠点等の拠点性を高める。</li> </ul>

出典：長野市都市計画マスタープラン

図表 7 都市拠点の形成による集約型都市構造のイメージ



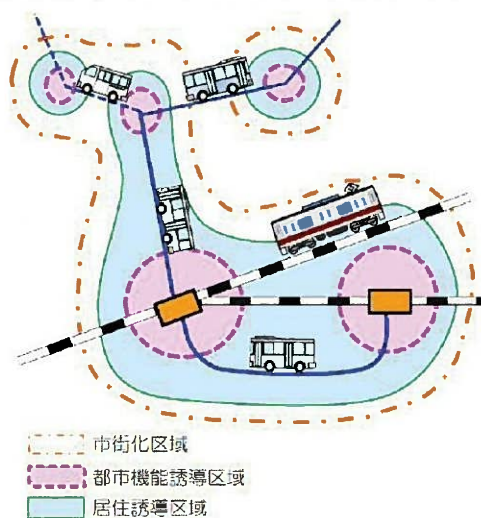
出典：長野市都市計画マスタープラン

## ■長野市立地適正化計画

長野市立地適正化計画は、医療・福祉施設、商業施設などの生活利便施設や居住等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通などにより生活利便施設等にアクセスできる集約型都市構造の形成が重要であるという視点から、その実現を目指し、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の街づくりを実現する計画です。

計画では、市内に居住誘導区域と都市機能誘導区域を設定し、都市機能及び人口を誘導し集積させることを目指します。

図表 8 『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のイメージ



出典：長野市立地適正化計画



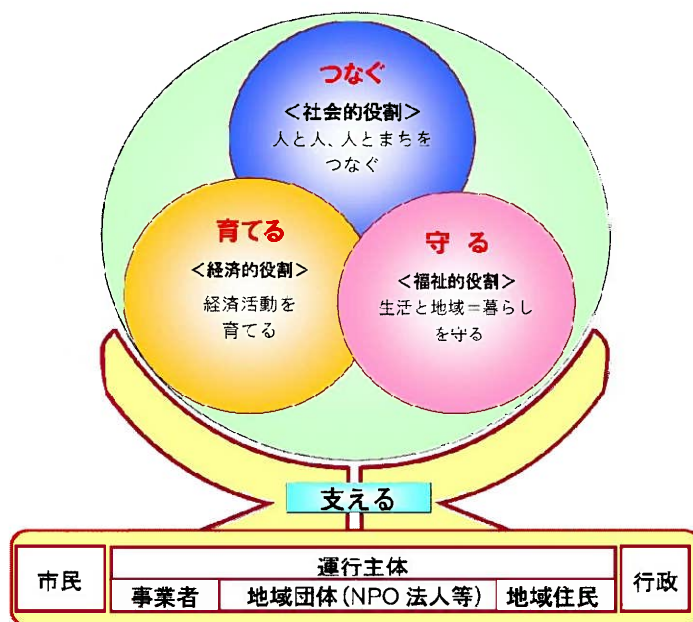
### 3 長野市公共交通ビジョン

長野市公共交通ビジョン（計画期間：平成 27（2015）年度～平成 36（2024）年度 以下、公共交通ビジョンという）は、長野市の中長期的な公共交通の目指す姿及び、取組みを示した計画で、長野市における公共交通のマスタープランです。

公共交通ビジョンでは、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」と設定しています。また、自治体、事業者及び市民が相互に協力し、地域が一体となって公共交通を構築していくための計画となっています。

図表 10 公共交通の将来像

人をつなぎ まちを育て 暮らしを守る 公共交通



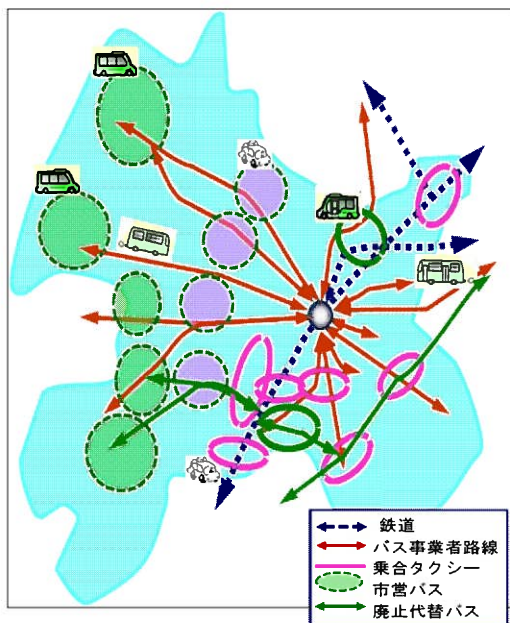
出典：長野市公共交通ビジョン

公共交通ビジョンの中で、公共交通は、生活を守り、地域の活力を維持していくために「必要不可欠な都市機能」の一つであると考え、「暮らしを守る」福祉的な役割を根底に、集約型のまちづくりを支える「拠点間のネットワークづくり」、観光等による交流の活発化を「育てる」役割を担うものとされています。

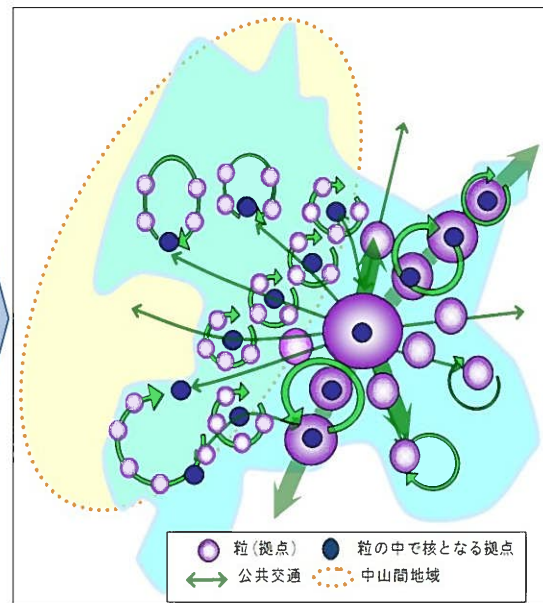
図表 11 公共交通の担うべき役割

**集約型都市構造の実現に資する公共交通の形成**

◇ 公共交通の利便性を高め、地域間の連携が図られることで、本市が次世代においても誰もが住みやすく活動しやすい集約型都市構造を形成するよう、**地域間（拠点）や、人と人をつなぐ。**



これまでの公共交通確保図



集約型都市構造実現に資する公共交通網のイメージ

**高齢化等を踏まえ誰もが安全・安心に移動できる公共交通の形成**

◇ 誰もが安心して利用でき、安全に移動できる手段を提供することで、市内各地域において、自動車を運転できない高齢者や高校生でも日常生活が安心して送れるよう、**人々の生活・地域を守る。**

**観光を軸とした地域の振興に寄与する公共交通の形成**

◇ 本市の重要な資源である観光地等への回遊性を高めるため、来訪者にも分かりやすい運行サービスを提供し、交流促進を図ることで観光面からも本市の**経済活動を育てる。**

## 環境的にも都市経営的にも持続可能な公共交通の形成

### 公共交通機関の利用促進

- ◇ 地域公共交通の問題意識を地域において共有し、**地域住民(利用者)が主体的に課題解決に向けた取組みに参加することで持続可能な公共交通を形成する。**
- ◇ 地域特性や利用者のニーズに応じて、多様な交通サービスにより必要な箇所に必要な運行サービスを提供するとともに、継続的な運行サービスを提供するため、**運行主体のあり方を含めた公共交通を形成する。**
- ◇ 過度な自動車利用からの脱却を図り、次世代も安心して暮らせるよう、環境負荷の少ない社会の実現に向け、**公共交通への転換に向けた意識改革を図る。**

出典：長野市公共交通ビジョン



公共交通ビジョンでは、本市の公共交通の将来像を実現するために、以下のような施策が示されています。網形成計画では、計画期間中に、これらの施策のうち、短期で取組むものを具体化し、中長期で取組むものを検討していきます。

図表 12 長野市公共交通ビジョンにおける施策一覧

取組み		実施主体	短期 5年以内	中期 10年以内	長期 中期以上
ネットワーク構築	北しなの線への新駅設置	行政 運行主体	検討・調査・実施		
	南北基幹公共交通軸における新たな交通システム導入の検討	行政 運行主体	検討・調査・実施		
	バス路線網の再編	行政 運行主体	調査・実施		
	コミュニティバスの中心市街地路線や観光地路線の最適化	行政	調査・実施		
	バス交通関連事業の最適化	行政	調査・実施		
利用環境の整備	地域住民主役の新しい運行システムの運営	運行主体 行政	検討・実施		
	交通結節点・乗継拠点（ミニバスターミナル含む）の整備	行政 運行主体	検討・調査・実施		
	パーク＆ライド、サイクル＆ライドの施設整備	行政 運行主体	調査・実施		
	バス専用レーン、優先レーンの整備、PTPSの導入の検討	行政 運行主体	検討・調査・実施		
	バス共通ICカード「KURURU(くるる)」	鉄道とバスの相互利用	行政 運行主体	調査・実施	
電子マネー機能付与の検討		行政	検討・調査・実施		
バスロケーションシステム等の導入		行政 運行主体	検討・調査・実施		
利用促進	(仮称)「公共交通の日」事業	行政	検討・実施		
	(仮称)もう2回バス乗車運動	市民 運行主体	検討・実施		
	市街地への自動車の流入抑制	行政	検討・調査・実施		
	「知って得する、知らなまや損する」公共交通PR事業	行政 運行主体	検討・実施		
	バスの乗り方教室の開催	行政 運行主体	検討・実施		
	市民による意識啓発活動事業	市民	検討・実施		
	利用促進企業等への表彰、公共交通利用者への優遇措置	行政 事業者	検討・実施		
	自転車利用促進マップの作成	行政	検討・実施		
地域公共交通網形成計画の策定		行政 運行主体	策定		

赤枠は網形成計画の計画期間と重複する

出典：長野市公共交通ビジョン

## 4 関連するそのほかの個別計画

そのほかの個別計画において記述されている、公共交通に関連する内容を以下にまとめます。

計画	主な内容	計画期間
長野市まち・ひと・しごと創生総合戦略	人口が減少しても、それぞれの地域での暮らしを支えるため、中山間地域などの生活交通の確保をはじめとする公共交通ネットワークの再構築に取り組むとともに、公共交通の利用環境整備を推進する。また、民間事業者2社によるバス路線の共同運行を実施し、効率的な路線網を構築する。	平成27～31年度 (2015～2019年度)
長野市観光振興計画	観光客に快適に観光してもらうため、長野駅から市内観光地への案内マップ・案内板等を整備し、公共交通の利用促進を進める。	平成29～33年度 (2017～2021年度)
第7次長野市高齢者福祉計画	交通弱者の移動手段の確保のため、交通空白地域・不便地域の解消を図るとともに、安心かつ便利に利用できる環境整備を促進。地域、事業者、行政が一体となって交通体系の整備を進めるとともに、モビリティ・マネジメント等による利用の促進のほか、バリアフリー化を進める。 また、高齢者の積極的な社会参加を促すため、市内路線バスの運賃割引を実施。	平成27～29年度 (2015～2017年度)
長野市障害者基本計画	短期目標としては、事業所が通所サービス利用促進の助成事業、福祉有償運送事業に積極的に取り組み、移動のニーズに対応するように促すとともに、利用負担の見直しを行う。 長期目標としては、地域のニーズに合った公共交通ネットワークの再構築と、障害者等の円滑な移動手段の確保のためのバリアフリー化に取り組む。	平成23～32年度 (2011～2020年度)
長野市地球温暖化対策地域推進計画	「歩きやすい・暮らしやすい環境の整備」を方針として掲げている。環境負荷の少ない公共交通の構築、パーク&ライドの推進、通勤手段の改善、利用しやすい公共交通システムの導入等に取り組む。	平成29～62年度 (2017～2050年度)
第二次長野市環境基本計画後期計画	放置自転車のリサイクル、放置自転車の発生抑制、モビリティ・マネジメントの実施と公共交通機関の利用促進、公共交通機関の整備と確保・維持、サイクル&ライドの促進。	平成29～33年度 (2017～2021年度)
長野市過疎地域自立促進計画	車の運転ができない高齢者等が増加している中、移動手段の確保のためにバス路線の維持が課題となっている。 交通確保対策については、バスの利用促進により、民間バス路線を維持していくとともに、市バス等の効率的な運行を図り、利用者の拡大と公共交通機関の維持に努める。	平成28～32年度 (2016～2020年度)
長野市やまざと振興計画	現在運行しているバスや乗合タクシーなどの課題を地域住民が共有し、まちづくりと一体となった公共交通の在り方や運行方法を行政と一緒に考え、地域全体で利用促進に取り組むことで、交通手段の維持・確保や利便性の向上を図る。 車の運転ができない児童・生徒の通学や高齢者の通院、買い物などの日常生活を支える移動手段を確保するため、生活拠点と広域拠点を結ぶ公共交通を維持する。	平成29～33年度 (2017～2021年度)
第四次 長野市高度情報化基本計画	バス共通ICカード「KURURU(くるる)」の機能拡充や、バスロケーションシステムの導入など、市民や来訪者向けの交通に関わる情報サービスの提供を検討・推進する。	平成29～33年度 (2017～2021年度)
第三期 長野市中心市街地活性化基本計画	市街地循環バス運行事業、長野駅東口バス待機場等整備事業を実施。	平成29年6月～平成34年度 (2017年6月～2022年度) (内閣府認定審査中)