

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

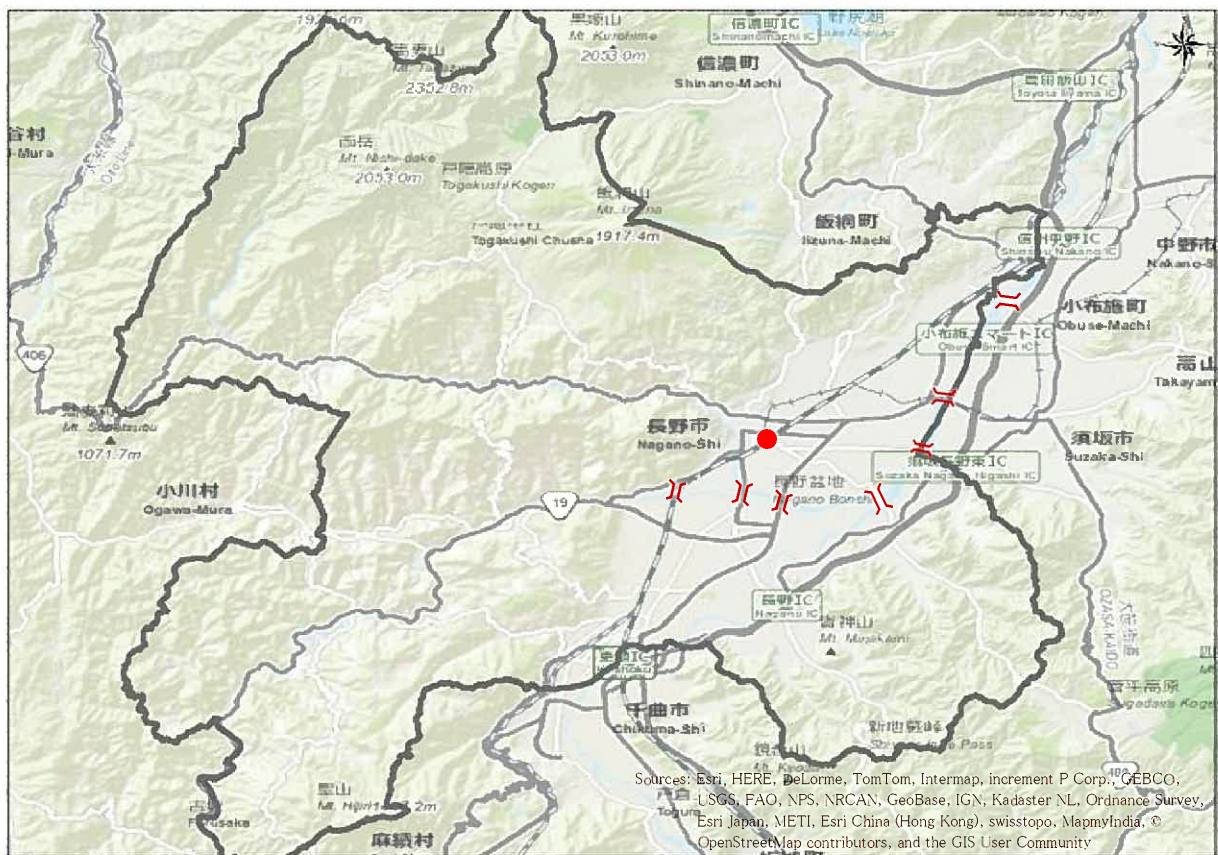
1 地域概況と人口

(1) 地勢

長野市の地形は、千曲川、犀川沿いに広がる平坦部と西部、南東部の中山間地域に分けられます。

篠ノ井、松代などの南部地域は千曲川、犀川を渡って移動しなければならず、中心市街地へ移動するためのルートが限られています。

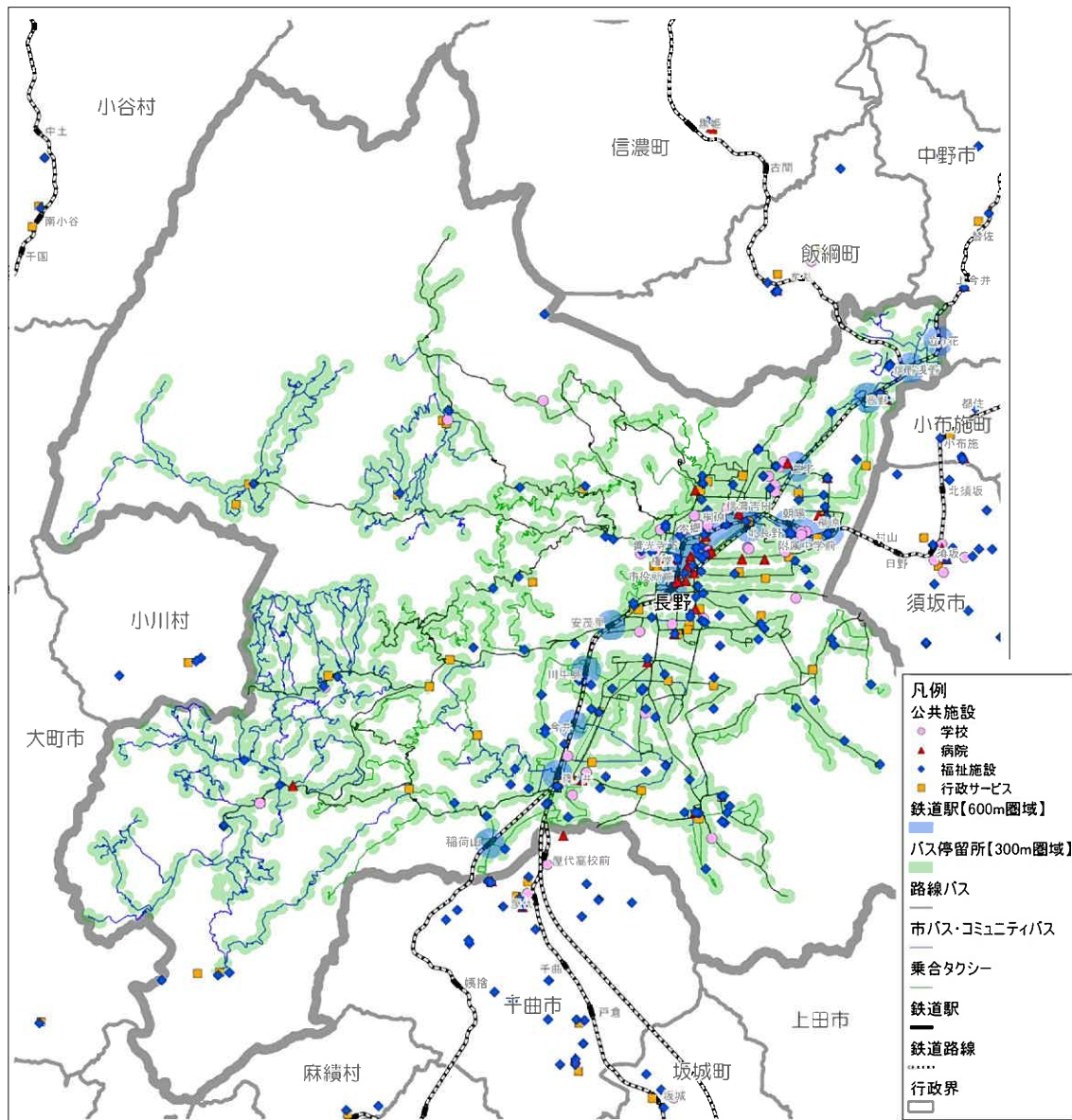
図表 13 長野市の地勢



(2) 施設立地

病院、学校や商業施設などの主要な施設の多くは、鉄道沿いに分布しており、特に、長野駅周辺に多くの施設が集積しています。そのほかには、北長野駅、篠ノ井駅、松代地域に一定の集積がみられます。

図表 14 市内の施設立地



公共施設分類一覧

学校：私立・国立小中学校・高等学校・高等専門学校・短期大学・大学・盲学校・ろう学校・養護学校

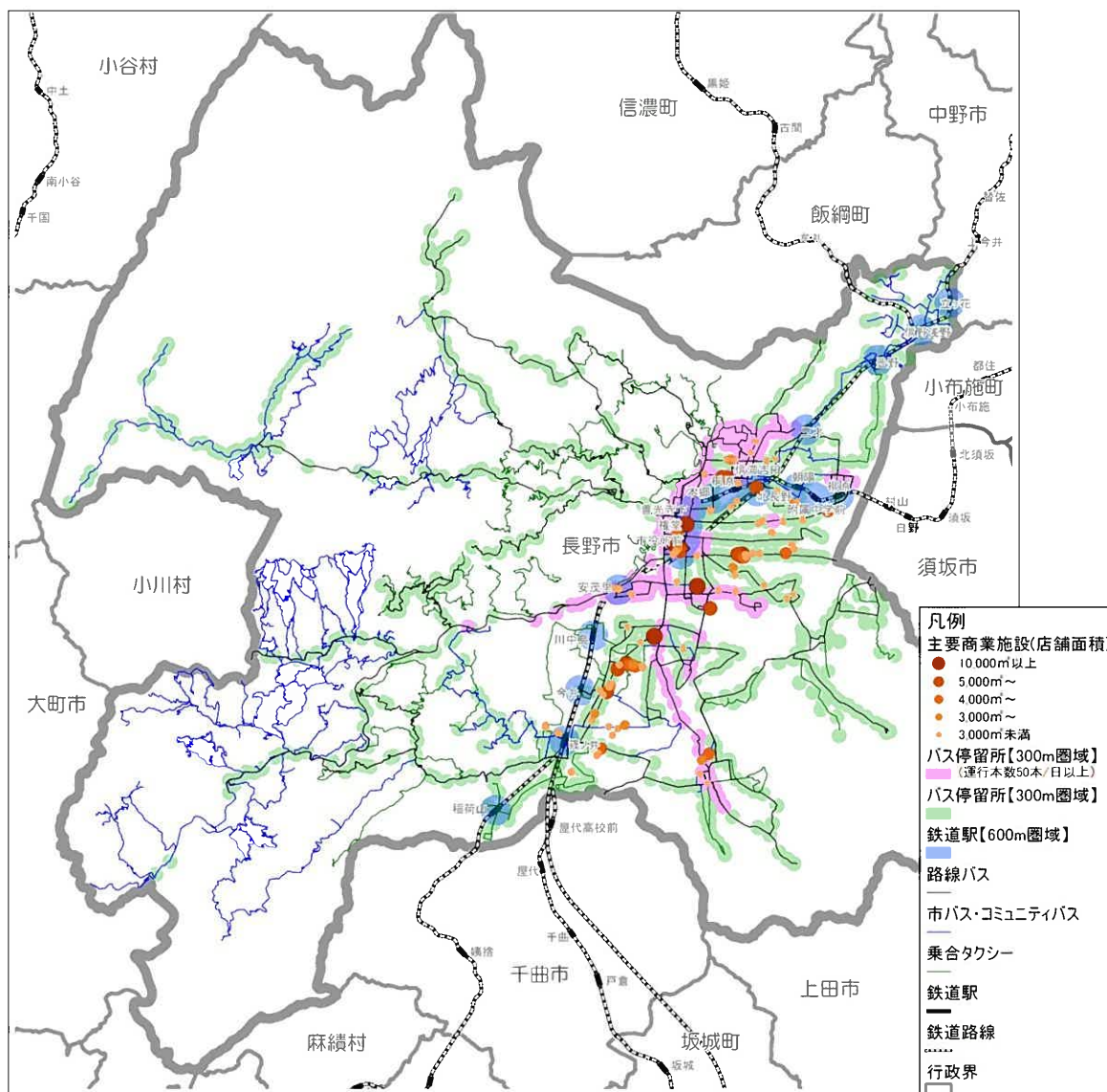
病院：一般病院・国立療養所・医療センター・精神病院・主要な診療所

福祉施設：老人福祉施設・老人憩の家・有料老人ホーム・保護施設・婦人保護施設・身体障害者更生援護施設・児童福祉施設・知的障害者援護施設・精神障害者社会復帰施設・母子福祉施設・そのほかの社会福祉施設・保育所・へき地保育所

行政サービス：県庁・地方事務所・市役所・支所・保健所（保健センター）

出典：長野市公共交通ビジョン

図表 15 市内の大型商業施設

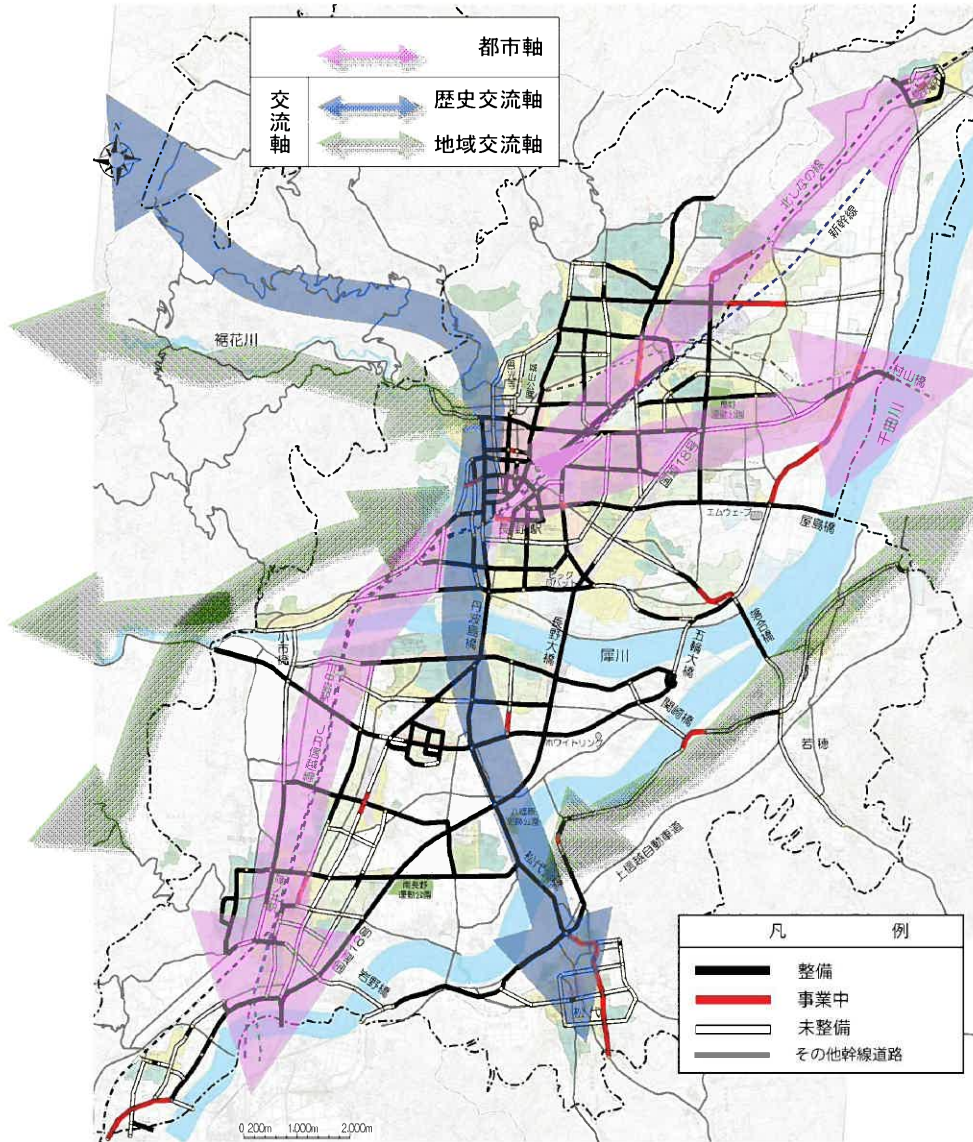


出典：全国大型小売店舗要覧 2009

(3) 道路整備

都市計画における道路整備計画は下図のようになっています。都市計画マスタープランにおける都市軸、交流軸の整備が優先して進められています。

図表 16 長野市の都市計画道路整備計画図

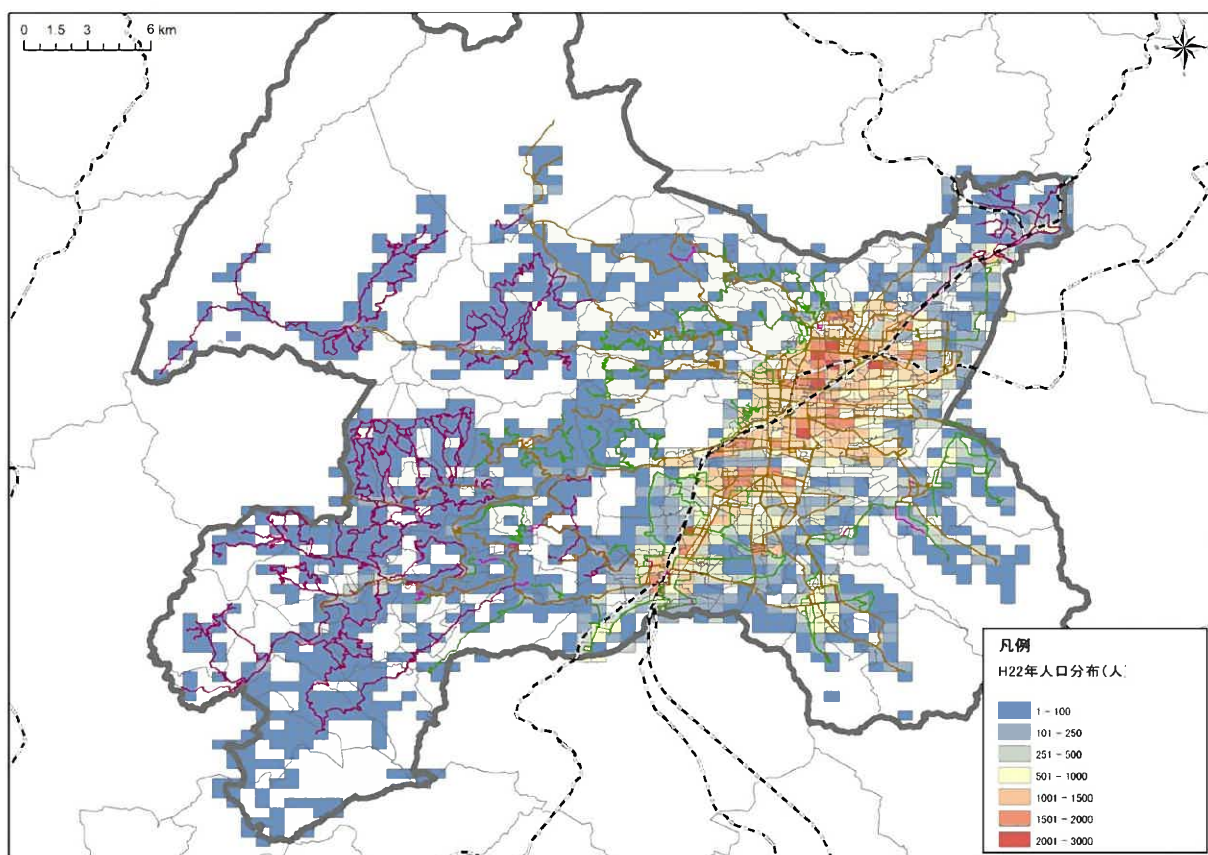


出典：長野市都市計画マスタープラン道路整備計画図をもとに作成

(4) 人口分布

人口は、中山間地域を含め、市域に広く分布しています。特に人口が集積している地域として鉄道沿線があげられますが、長野駅南東部の鉄道から離れた地域にも一部人口の集積がみられます。

図表 17 人口分布

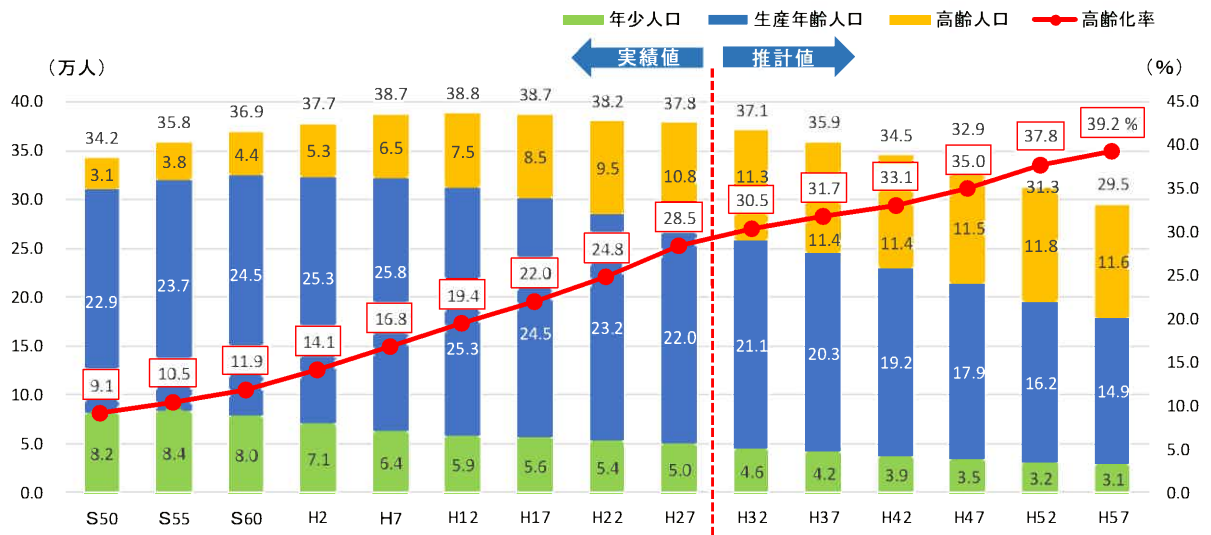


出典:平成 22 年国勢調査

(5) 人口の推移と将来推計

長野市の人口は、平成 12 (2000) 年の 387,911 人をピークに減少に転じており、人口は今後も減少すると推計されています。年齢 3 区分でみると、年少人口割合、生産年齢人口割合は減少しますが、高齢人口割合は増加します。高齢化率は、平成 57 (2045) 年に 39.2%まで上昇すると考えられます。

図表 18 長野市の将来人口推計

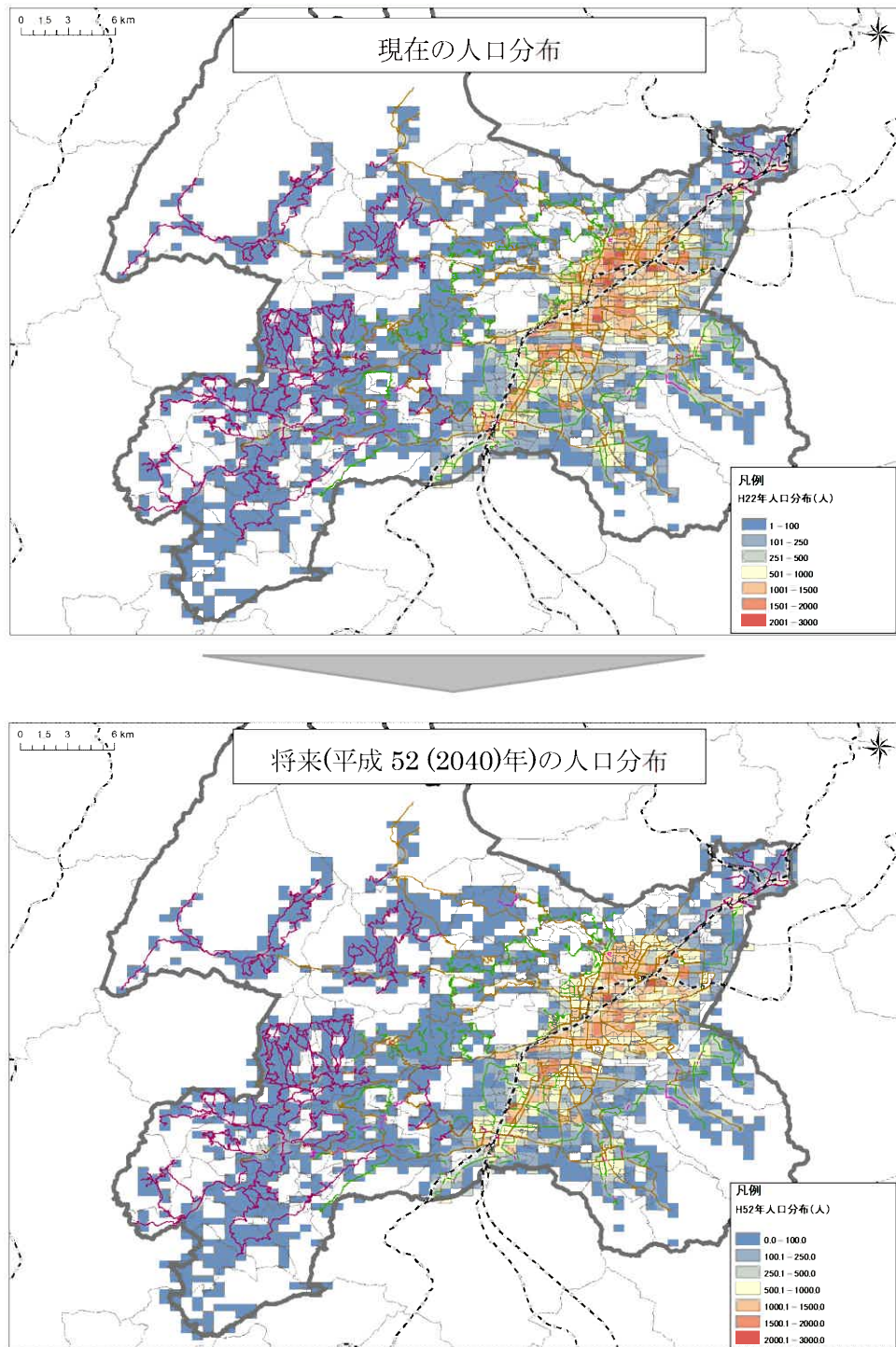


出典：実績値 (昭和 50-平成 27 年度)：国勢調査
推計値：(平成 32 年度以降)：第五次長野市総合計画

(6) 将来推計による人口分布の変化

下図は、国立社会保障・人口問題研究所の推計を参考に、市が独自に推計した 500m メッシュにおける将来の人口分布です。平成 22 (2010) 年と比較して、平成 52 (2040) 年では人口集中している濃く赤いメッシュが少なくなっていることがわかります。

図表 19 平成 22 (2010) 年→平成 52 (2040) 年人口分布の比較

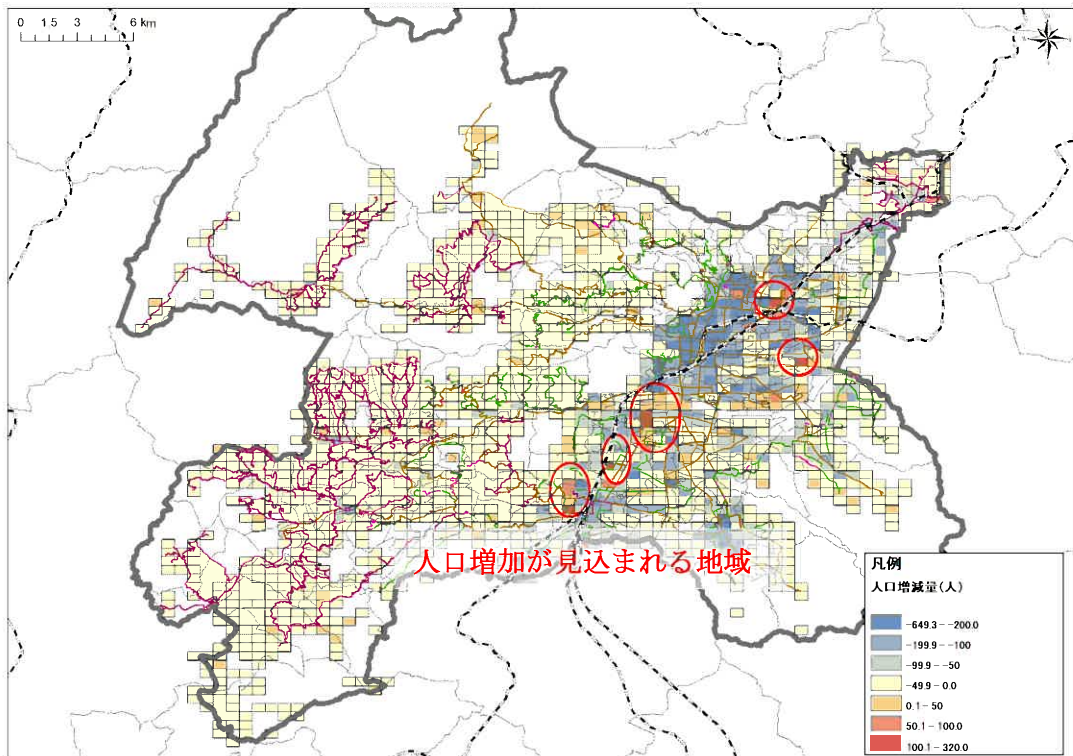


出典:平成 22 年は国勢調査
平成 52 年は長野市独自推計

メッシュごとの人口の増減量をみると、もともと人口の多い市中心部において大きく減少することがわかります。

人口は全市的に減少傾向が予測されますが、一部の地域では人口増加が見込まれます。

図表 20 将来の人口増減量



出典：長野市都市政策課

2 公共交通の運行状況

(1) 長野市の公共交通網

市内には、鉄道、路線バス、乗合タクシー等が運行しています。

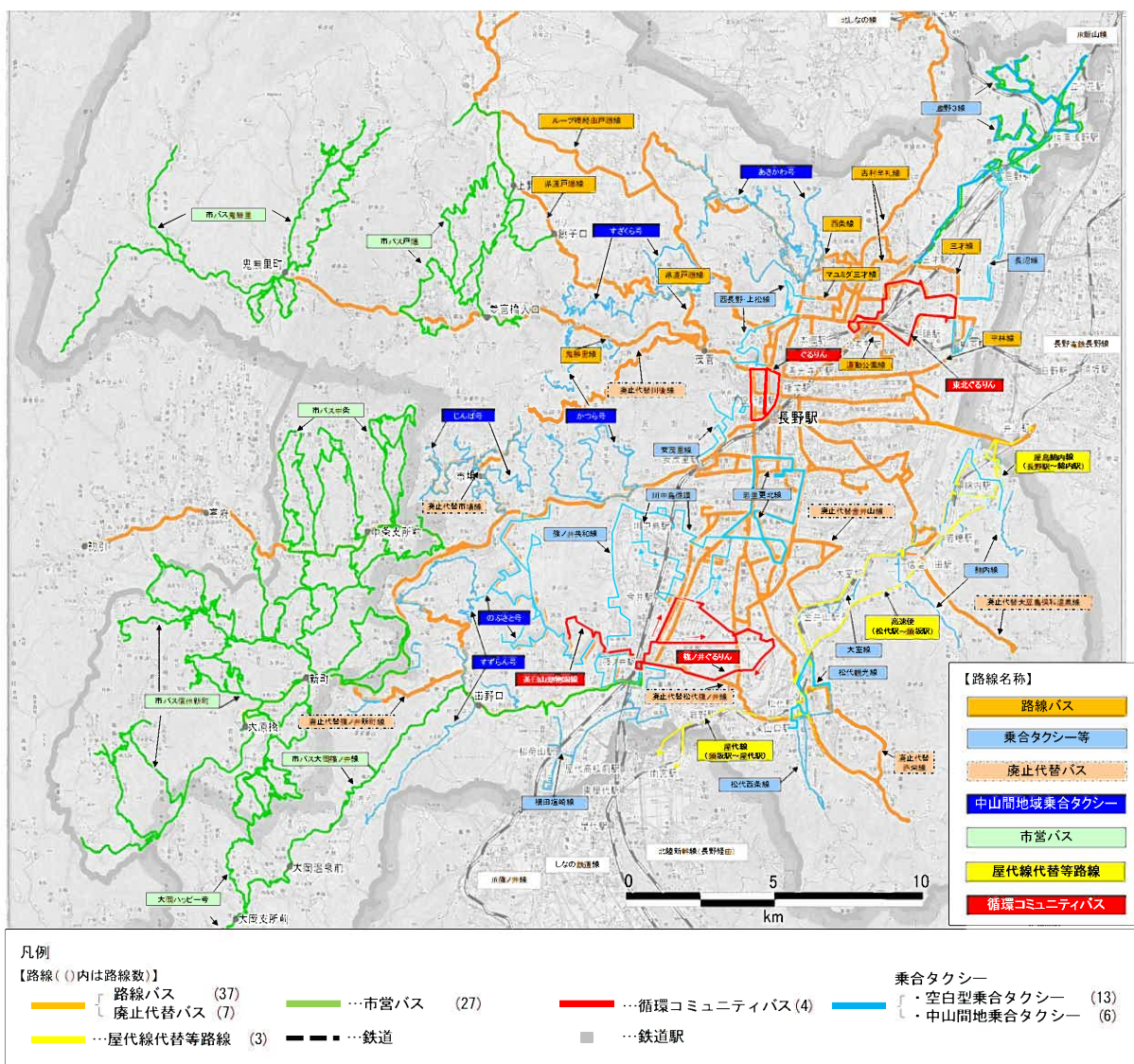
JR 北陸新幹線・信越本線・篠ノ井線、しなの鉄道しなの鉄道線・北しなの線、長野電鉄による鉄道網が整備され、広域の移動を担っています。

市内の移動では、中心部において、アルピコ交通・長電バスによる民間路線バスやコミュニティバスが運行されています。中山間地では、市営バスや廃止代替バス、中山間地域乗合タクシーが運行されています。

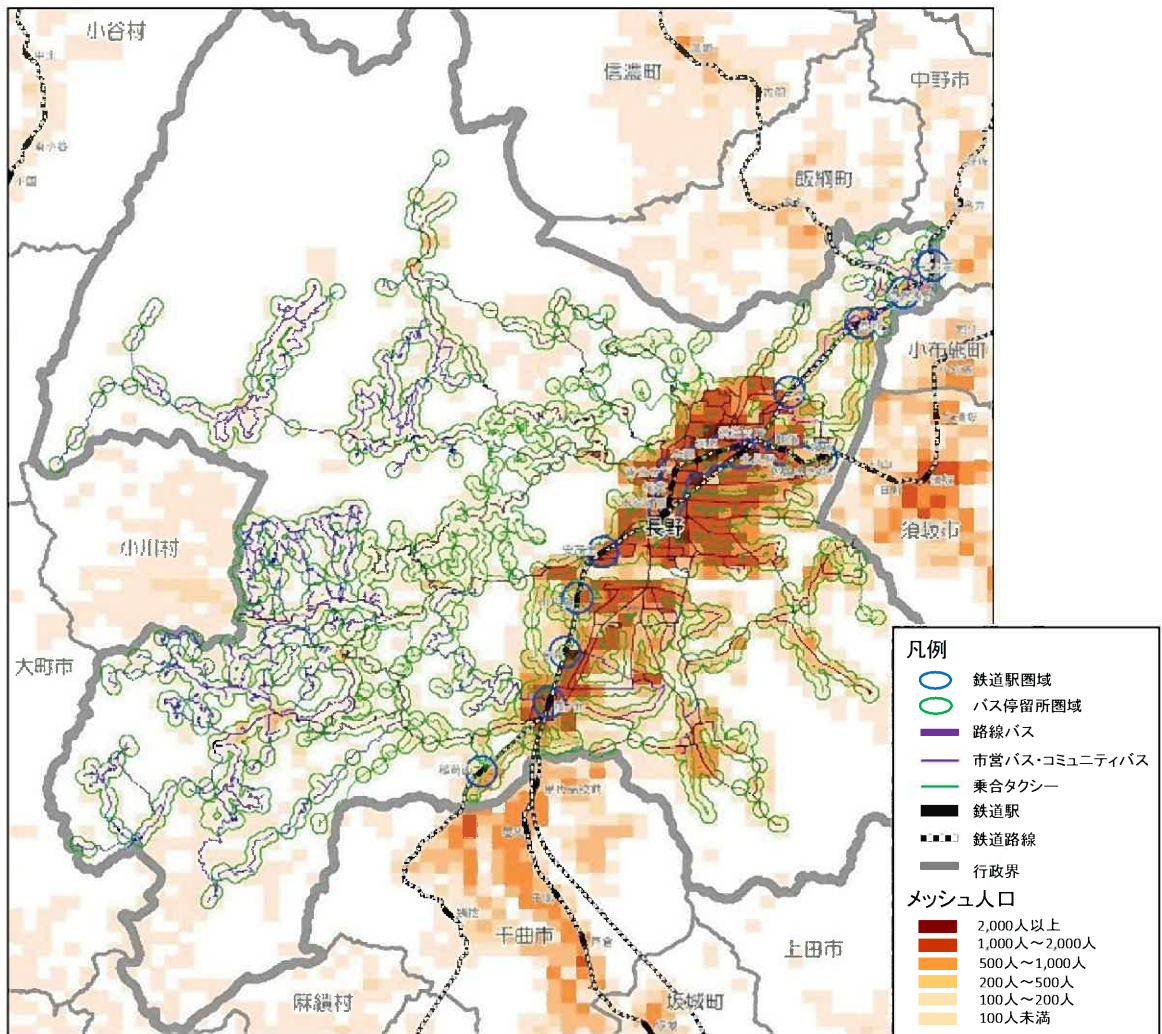
これらの鉄道、路線バス等により市内及び広域の移動の多くが担保されています。現在の路線整備状況は目指す公共交通軸と一致しており、これらの路線を最大限活用し、維持していくことが重要です。

公共交通の人口カバー圏域率は 84.4%と高い水準となっています。

図表 21 長野市内の公共交通



図表 22 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	
			割合		割合		割合
人口(人)	381,511	71,463	18.7%	310,620	81.4%	322,008	84.4%
面積(km ²)	834.85	19.11	2.3%	256.09	30.7%	260.49	31.2%

出典:長野市公共交通ビジョン

(2) 公共交通のサービスレベル

公共交通を利用してどのような移動が可能か（サービスレベル）を通院、買い物、通勤、通学の4つの視点で評価しました。

現行の公共交通のサービスレベルを評価した結果、市内ほぼ全域において通院、買い物、通勤、通学が可能であることがわかりました。ただし、一部の中山間地では運行曜日が限定されていたり、運行本数が限られていたりするため移動が制限されています。

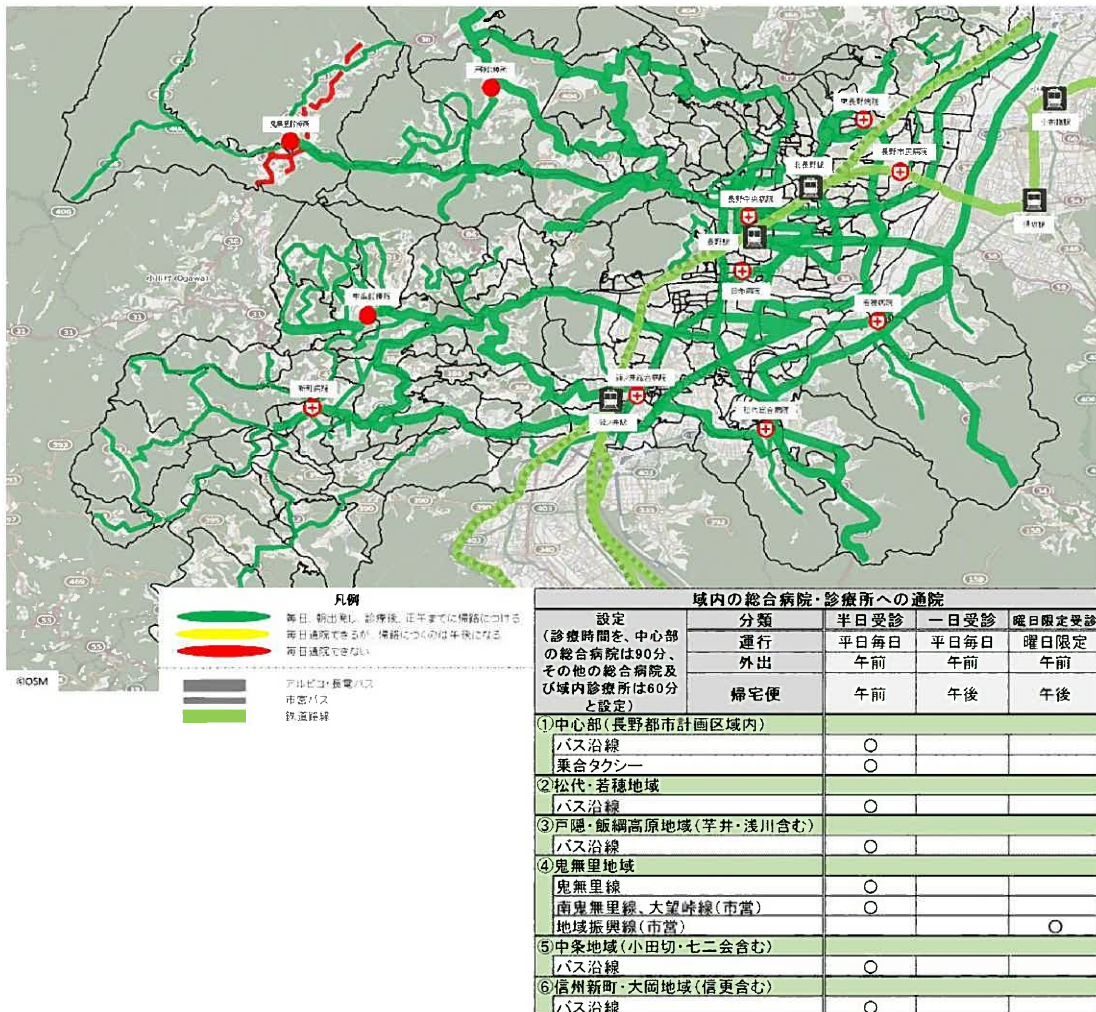
1) 総合病院、域内診療所への通院のサービスレベル

下図は、中心部の総合病院と各地域にある診療所等へ通院する場合のサービスレベルを示したものです。中心部の総合病院の診療時間は90分、その他の総合病院・診療所は60分と設定し、以下の3つのレベルに分けています。

- 緑：毎日、朝、自宅を出発し、診察を終え、正午までに帰路につくことが可能
- 黄：毎日通院できるが、帰路につくのは午後になってしまう
- 赤：毎日通院できない

鬼無里地区において、曜日限定となる路線がありますが、ほとんどの路線で毎日、通院でき、正午までに帰路につくことができます。

図表 23 総合病院、域内診療所への通院のサービスレベル



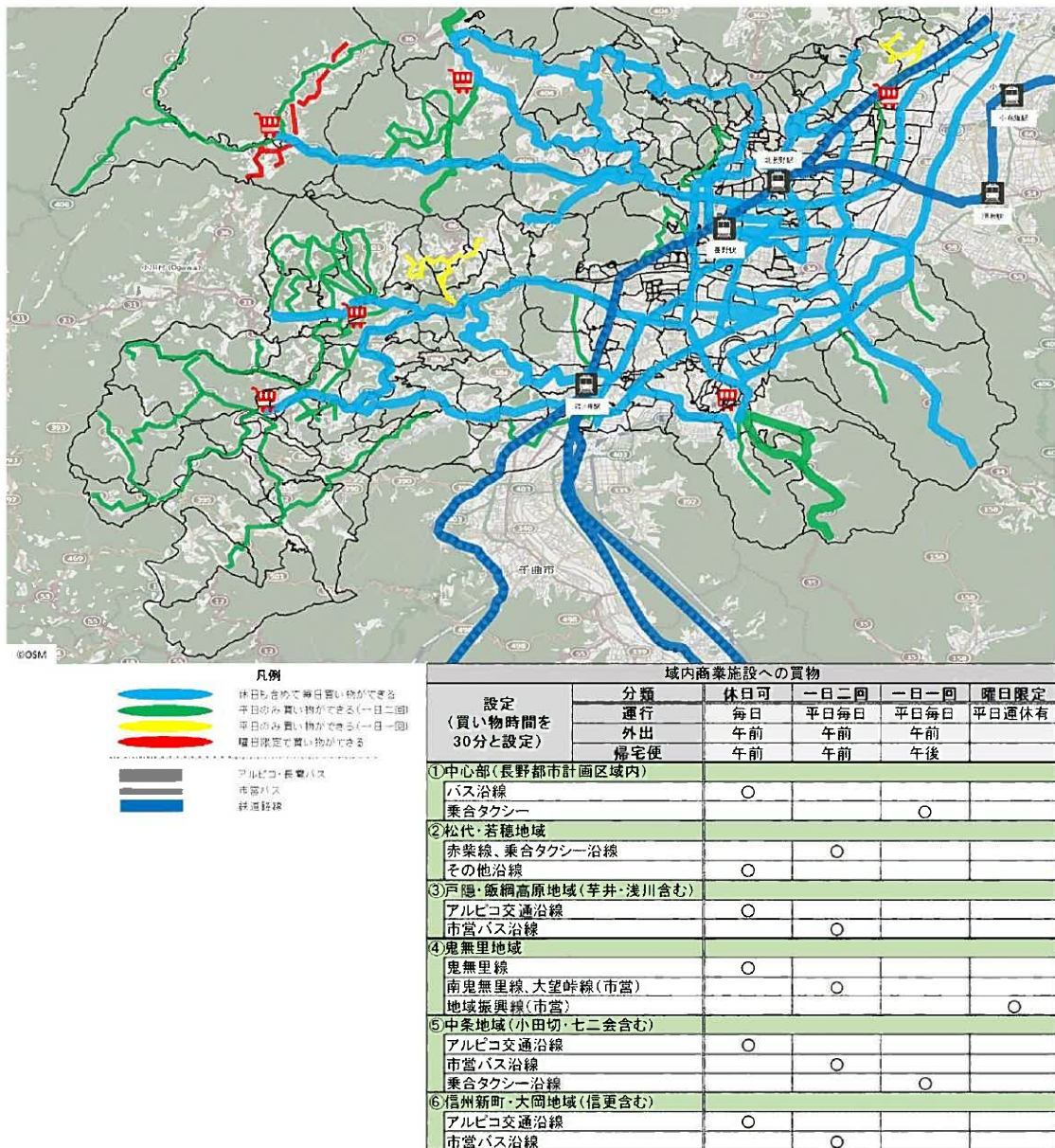
2) 各地域の商店への買い物のサービスレベル

下図は、各地域の商店街等に行く場合のサービスレベルです。買い物時間を30分とし、以下の4つのレベルに分けています。

- 青：休日も含めて毎日買い物ができる
- 緑：平日のみ買い物ができ、1日に2回以上の機会がある
- 黄：平日のみ買い物ができ、1日に1回の機会がある
- 赤：曜日限定で買い物ができる

通院と同様に、鬼無里地区において曜日限定となる路線がありますが、ほとんどの路線において、1日1回以上、買い物の機会が確保されていることがわかります。

図表 24 各地域の商店への買い物のサービスレベル



3) 通勤のサービスレベル

下図は、長野県庁周辺への通勤におけるサービスレベルです。平日毎日8時半までに出社できるか、定時以降に帰宅できるか判断し、以下の4つのレベルに分けています。

青：平日毎日8時半までに出社でき、22時以降にも帰宅できる

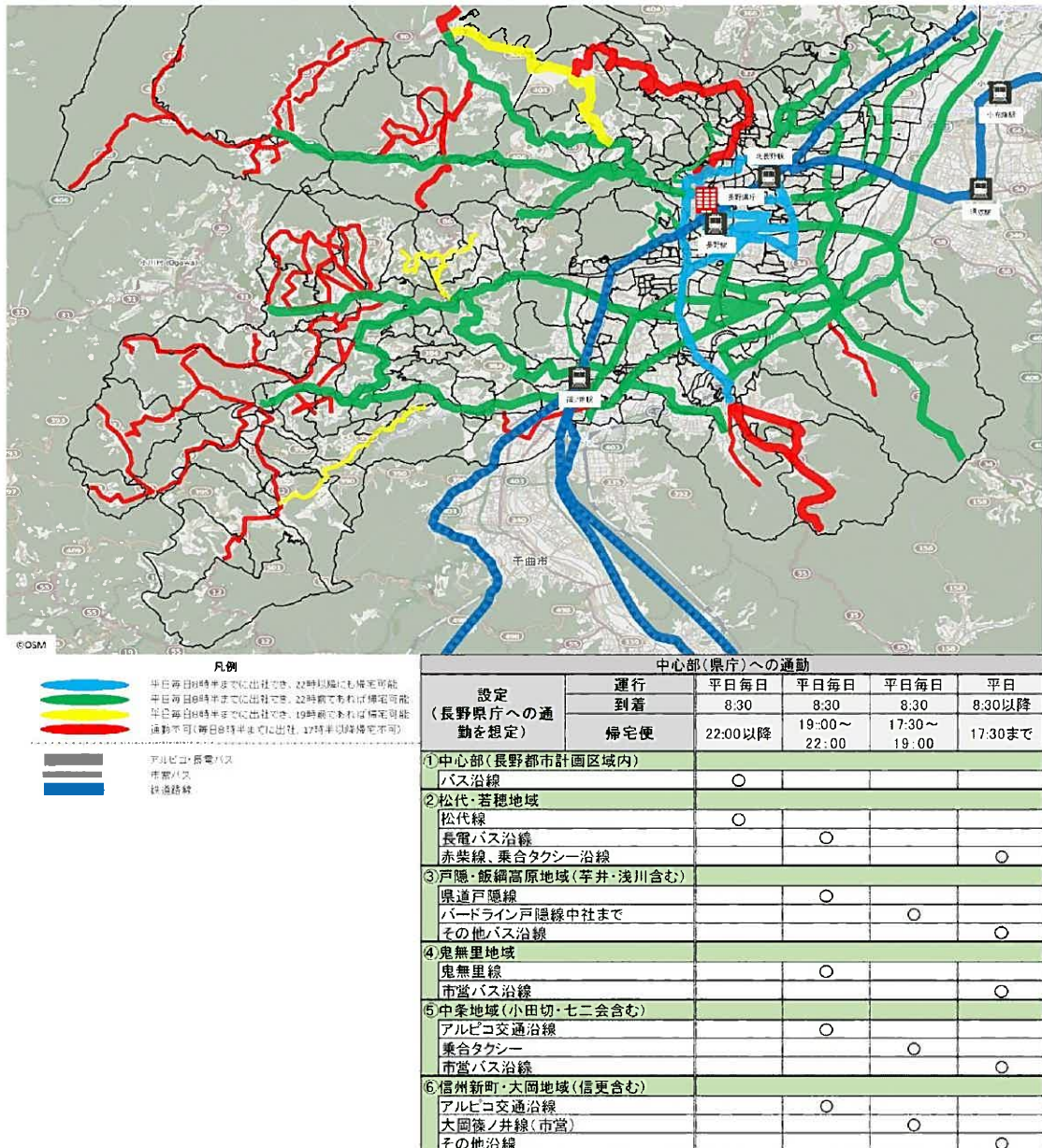
緑：平日毎日8時半までに出社でき、22時前であれば帰宅できる

黄：平日毎日8時半までに出社でき、19時前であれば帰宅できる

赤：通勤ができない（平日毎日8時半までに出社ができない、17時半以降帰宅ができない）

22時以降に帰宅できる路線は限られていますが、中心部のほとんどの路線が22時前であれば帰宅できるようになっています。一方、中山間地においては、中心部への通勤が難しい地域もみられます。

図表 25 長野県庁周辺への通勤のサービスレベル



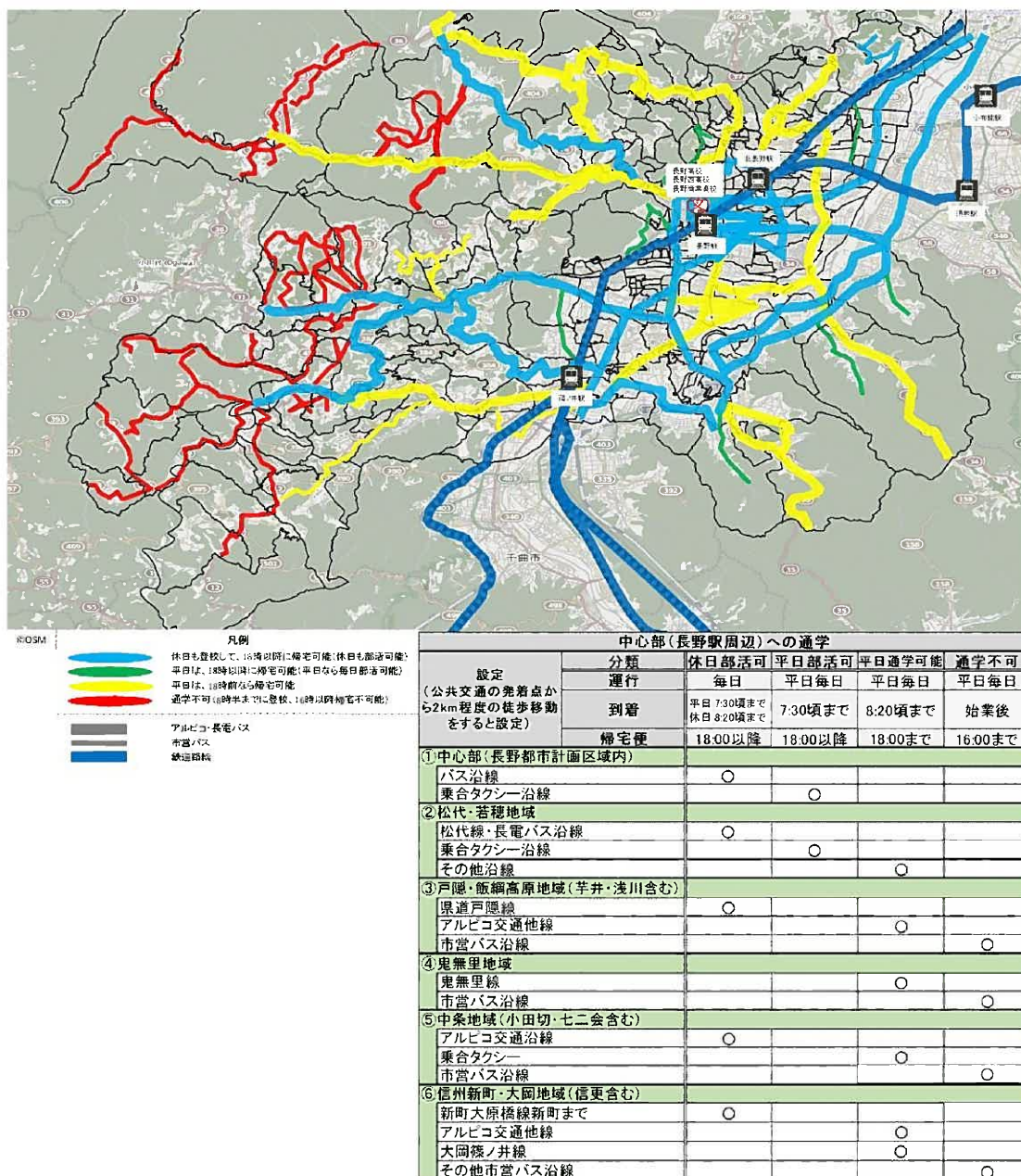
4) 通学のサービスレベル

下図は、長野駅周辺の高校に通学する場合のサービスレベルです。8時半の始業時間までに登校できるか、終業時間以降に帰宅できるかで判断しています。通学者は公共交通の発着地点から2km程度徒歩で移動するものとして、以下の4つに分けています。

- 青：休日も登校して、18時以降に帰宅ができる（休日も部活ができる）
- 緑：平日であれば、18時以降に帰宅できる（平日であれば、毎日、部活ができる）
- 黄：平日であれば、18時前であれば帰宅できる
- 赤：通学できない（8時半までに登校ができない、16時以降帰宅ができない）

休日も部活ができる路線は限られていますが、中心部のほとんどの路線において平日の通学が可能となっています。一方、西部中山間地域については、中心部への通学が難しくなっています。

図表 26 中心部（長野駅周辺）の高校への通学のサービスレベル

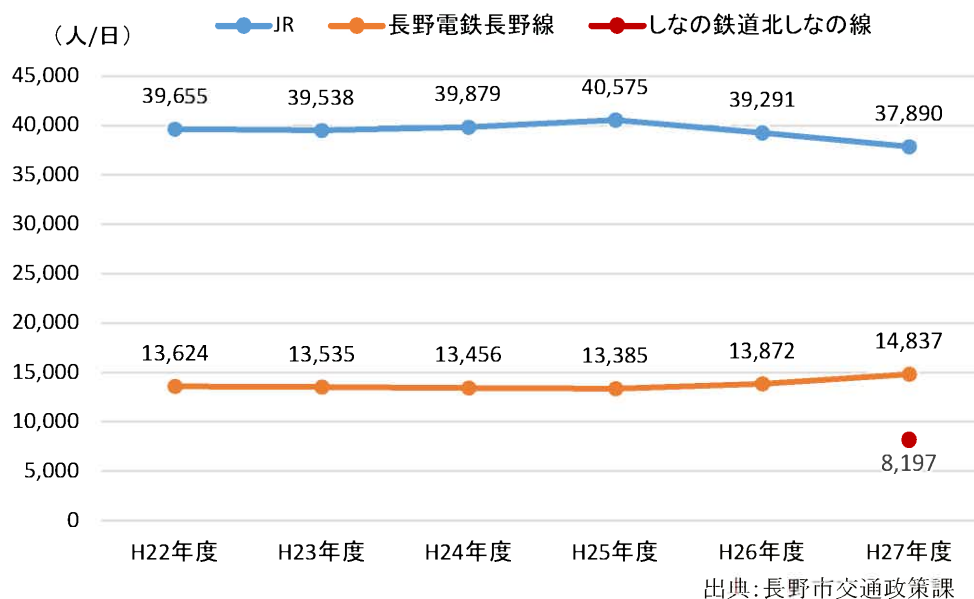


3 公共交通の利用者数と収支

(1) 鉄道の乗車人員の推移

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、新たに北しなの線として開業しました。これに伴い、JR 各線の乗車人員は大きく減少しています。一方、長野電鉄長野線は、平成 26 (2014) 年度より増加に転じています。

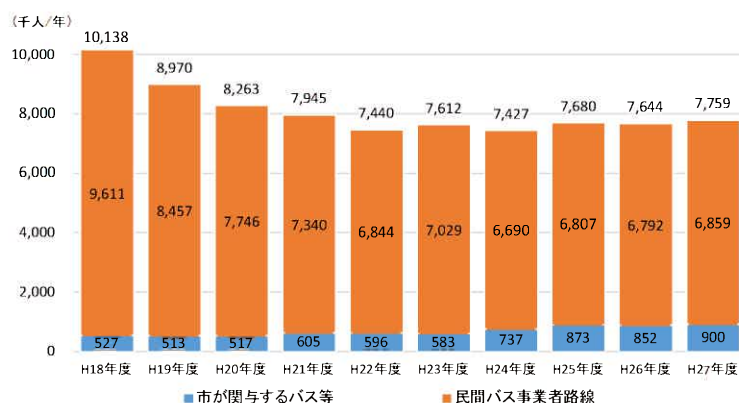
図表 27 鉄道駅の乗車人員の推移



(2) 路線バス輸送人員の推移

路線バスの利用者数は、減少傾向にありましたが、バス共通 IC カード「KURURU (くるる)」の導入をはじめとした連携計画の効果から平成 22 (2010) 年度以降は下げ止まり傾向にあり、平成 24 (2012) 年以降では、徐々に回復傾向にあります。事業主体別にみると、民間バス事業者路線の利用者は横ばい、市が関与するバス路線等は、路線が増えたこともあり利用者数が増加しています。

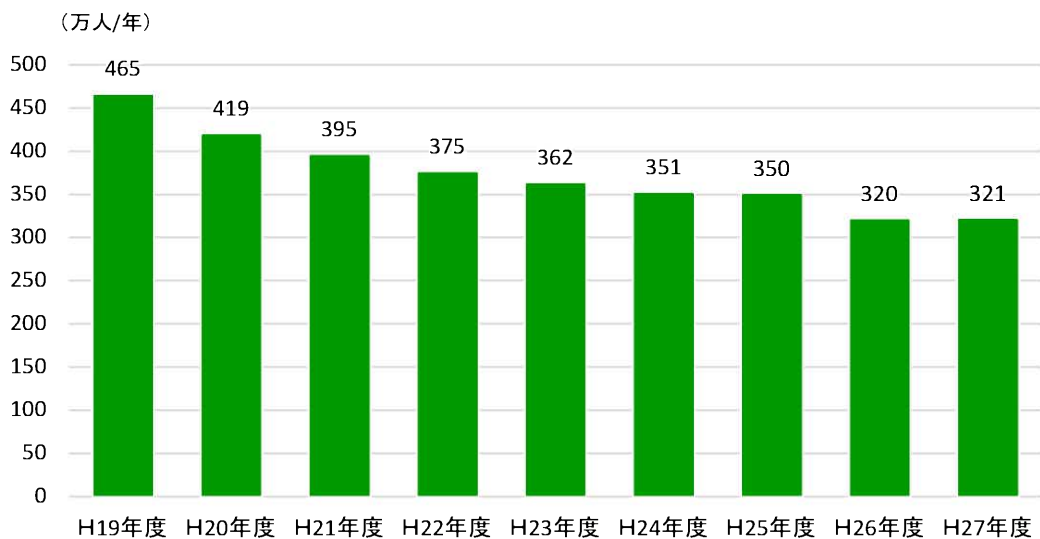
図表 28 路線バスの利用者数の推移



(3) タクシー輸送人員の推移

タクシーの輸送人員は平成 19（2007）年度以降減少傾向が続いています。

図表 29 タクシー輸送人員の推移

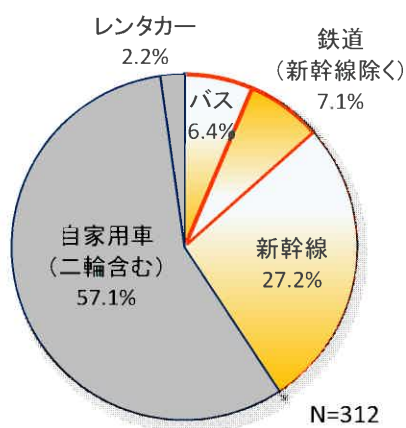


出典:長野県タクシー協会

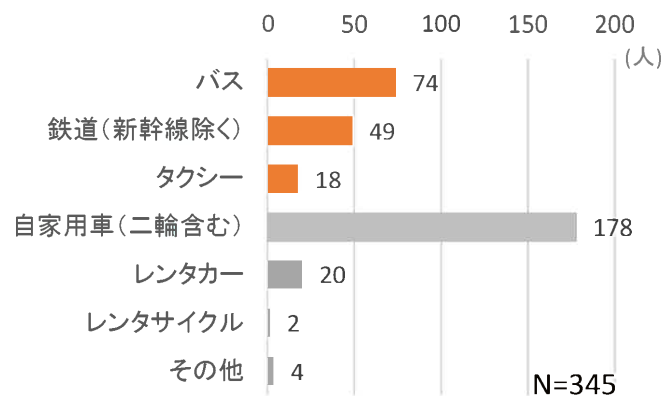
(4) 観光客の移動手段

観光客の長野市までの交通手段をみると、約 4 割が公共交通、約 6 割が自家用車となっています。なお、観光客の市内の観光移動に対する評価としては、「長野駅周辺から善光寺にかけて渋滞している」「バスで観光地を回ればよい」「戸隠への移動方法がわからない」といった声あげられています。

図表 30 長野市までの主な交通手段



図表 31 市内での交通手段 (複数回答)

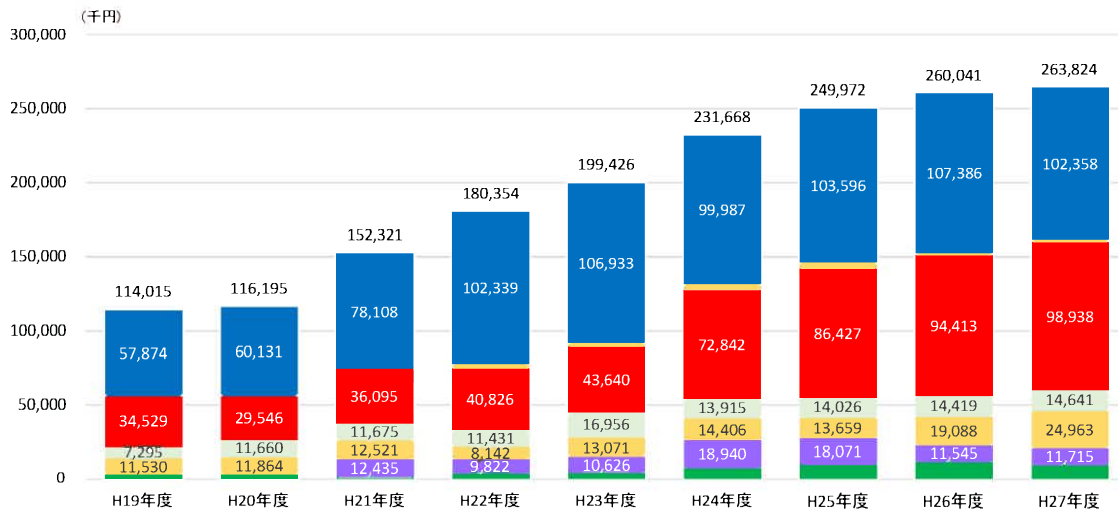


出典:長野市観光振興課

(5) 市が関与するバス等の運行にかかる経費の推移

交通全般にかかる支出額は増加の一途をたどっています。平成 27 (2015) 年度の支出額は 2.6 億円となっており、平成 19 (2007) 年度の 2.3 倍となっています。増加の要因となっているのは市営バス、廃止路線代替バスに対する支出です。特に廃止路線代替バスに対する支出は平成 19 (2007) 年度に比べ 2.9 倍となっています。

図表 32 市が関与するバス等の運行にかかる経費の推移



平成27年度時点の内訳

- 市営バス【戸隠地区、鬼無里地区、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】
- 廃止路線代替バス【篠ノ井新町線、川後線、市場線、原市場線、赤柴線、金山線、松代篠ノ井線、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「じんば号」、浅川「あさかわ号」、小田切「かつら号」、信更「すずらん号」、篠ノ井信里「のぶさと号」】
- 空白型乗合タクシー【長沼線、大室線、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】

出典：長野市交通政策課

4 バス利用者の利用状況（IC カードデータ分析）

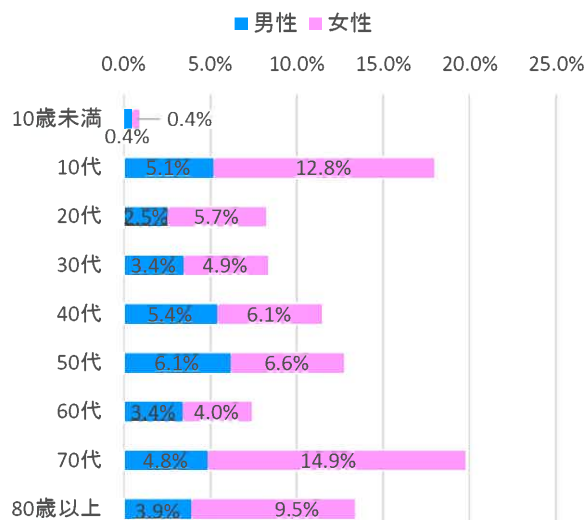
長野市を運行する路線バスの利用者の実態を把握するため、IC カード「KURURU（くるる）」の利用データの分析を行いました。分析したデータは平成 27（2015）年 4 月 1 日から平成 28（2016）年 3 月 31 日までの間に利用された 4,532,387 件です。性別等を登録せずに購入できる無記名式一般カードや記録に不備があるデータについては、一部の集計から除いてあります。

（1）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）

性別・年代別でみると 10 代以上の全ての年代で女性の利用が多くなっています。特に、10 代、70 代、80 歳以上では女性の利用者数が男性の 2 倍以上となっています。

図表 33 性別・年代別の延べ利用者数

項目	人数		割合	
	男性	女性	男性	女性
10歳未満	15,502	16,719	0.4%	0.4%
10代	192,523	479,334	5.1%	12.8%
20代	94,032	213,381	2.5%	5.7%
30代	128,688	182,641	3.4%	4.9%
40代	200,348	228,216	5.4%	6.1%
50代	230,085	246,131	6.1%	6.6%
60代	126,343	149,270	3.4%	4.0%
70代	180,801	559,148	4.8%	14.9%
80歳以上	145,347	353,792	3.9%	9.5%
合計	1,313,669	2,428,632	35.1%	64.9%



（2）年齢別人口 1 人あたりの利用回数（無記名式一般カード利用分、記録不備データを除く）

人口 1 人あたりの利用回数は 10.48 回／人です。これを年齢別に分けてみると 15～18 歳、70～85 歳の人口 1 人あたりの利用回数が多くなっています。逆に、65～69 歳の利用回数は、その前後と比べると大きく落ち込んでいます。

図表 34 年齢別人口 1 人あたりの利用回数

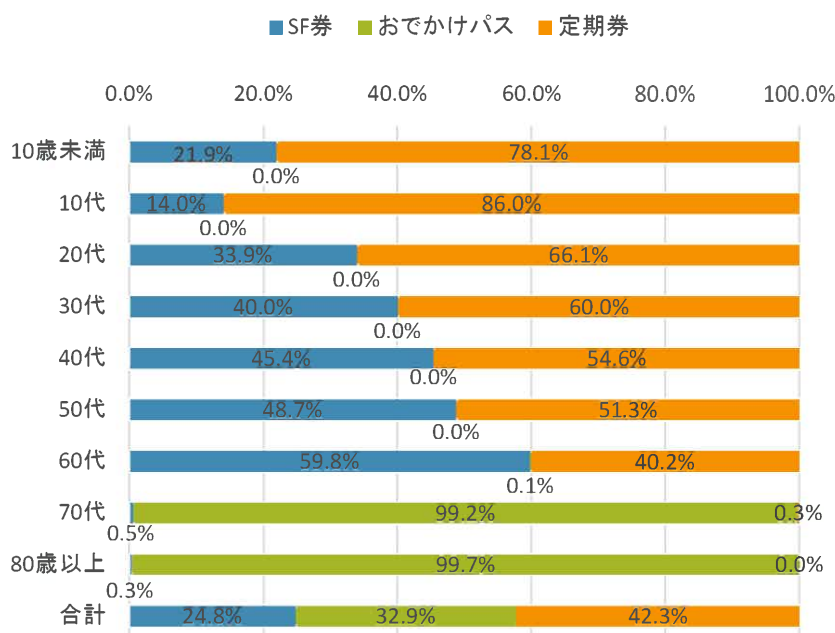


(3) 年代別・利用種別延べ利用者数（無記名式一般カード利用分、記録不備データを除く）

年代別に利用している種別の割合をみると10歳未満と10代は定期券利用の割合が高く80%前後となっています。20代から60代にかけてSF券²利用の割合が高く、70代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。

図表 35 年代別・利用種別延べ利用者数

項目	人数				割合		
	SF券	おでかけパス	定期券	合計	SF券	おでかけパス	定期券
10歳未満	7,069	0	25,152	32,221	21.9%	0.0%	78.1%
10代	94,040	0	577,817	671,857	14.0%	0.0%	86.0%
20代	104,232	0	203,181	307,413	33.9%	0.0%	66.1%
30代	124,591	0	186,738	311,329	40.0%	0.0%	60.0%
40代	194,428	0	234,136	428,564	45.4%	0.0%	54.6%
50代	232,107	0	244,109	476,216	48.7%	0.0%	51.3%
60代	164,690	148	110,775	275,613	59.8%	0.1%	40.2%
70代	3,928	733,839	2,182	739,949	0.5%	99.2%	0.3%
80歳以上	1,313	497,744	82	499,139	0.3%	99.7%	0.0%
合計	926,398	1,231,731	1,584,172	3,742,301	24.8%	32.9%	42.3%



² 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 36 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）は、集計期間の利用回数ごと³に利用者数をまとめたものです。これをみると、78.9%の人が利用回数 100 回未満にとどまっていることがわかります。

通学、通勤で利用していると考えられる 10 代から 60 代は全体と比べると利用回数が多くなっています。

一方、IC カード利用者数が多い 70 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い物など通学、通勤に比べて、移動頻度が低いものであるためと考えられます。

図表 37 利用頻度別総利用件数（延べ利用者数）の割合は、利用回数ごとに利用件数を分けたものです。

例えば、利用回数が 100 回未満の人の利用件数は合計で 1,047,230 件です。100～199 回の人の利用件数は合計で 761,371 件です。

これをみると、100 回未満の人が利用した件数は、全体の 23.1%にとどまります。

年代別にみると、60 代までは全体と同様の傾向ですが、70 代以上では利用件数の 40% 超が 100 回未満の人の利用となっています。

図表 36 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 37 利用頻度別総利用件数（延べ利用者数）の割合から 100 回以上利用した 21.1%の人の利用が、総利用件数（4,532,387 件）のうち 76.9%（3,485,157 件）を占めることがわかります。

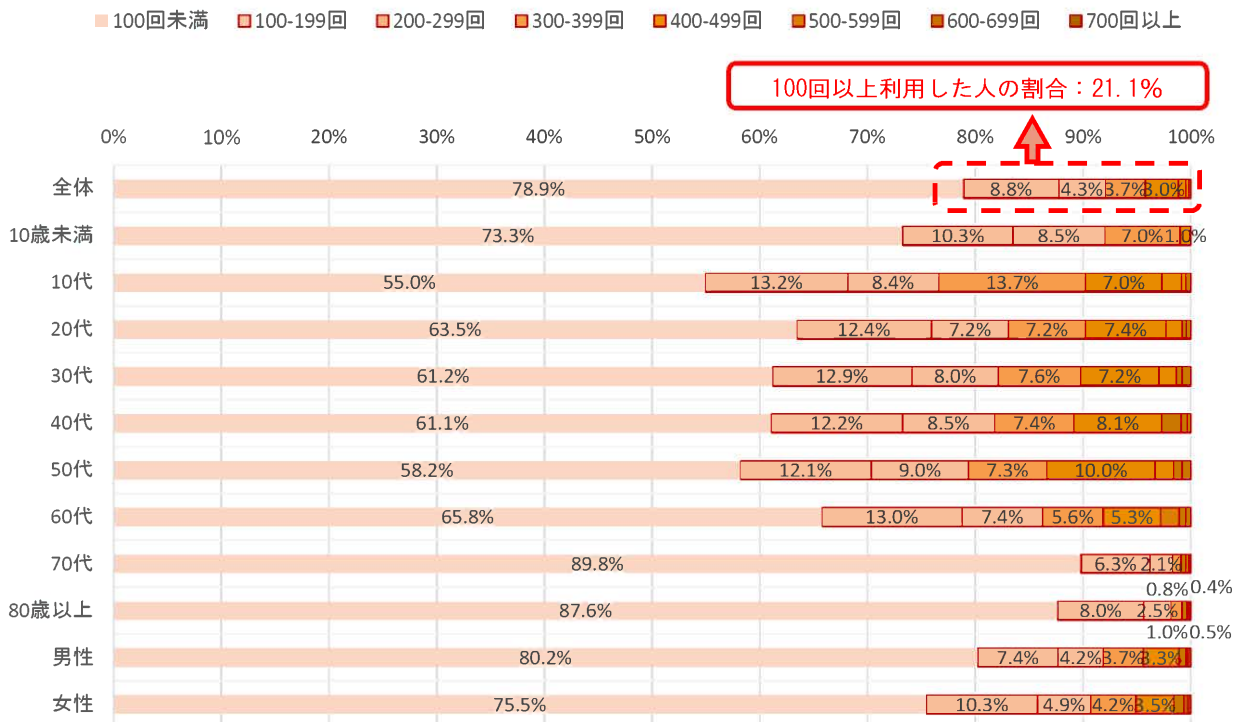
■用語解説

用語	説明
利用者数	IC カードを使ってバスを利用した人の数。本集計では全体で 60,970 人
利用件数	IC カードによるバス利用があった件数。データ件数と同義。
総利用件数	利用件数の合計。本集計では 4,532,387 件

³ バスを 1 週間のうち 1 往復利用した場合、年間の利用回数は約 100 回となる。そのため、本集計では 100 回区切りでまとめた

図表 36 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）

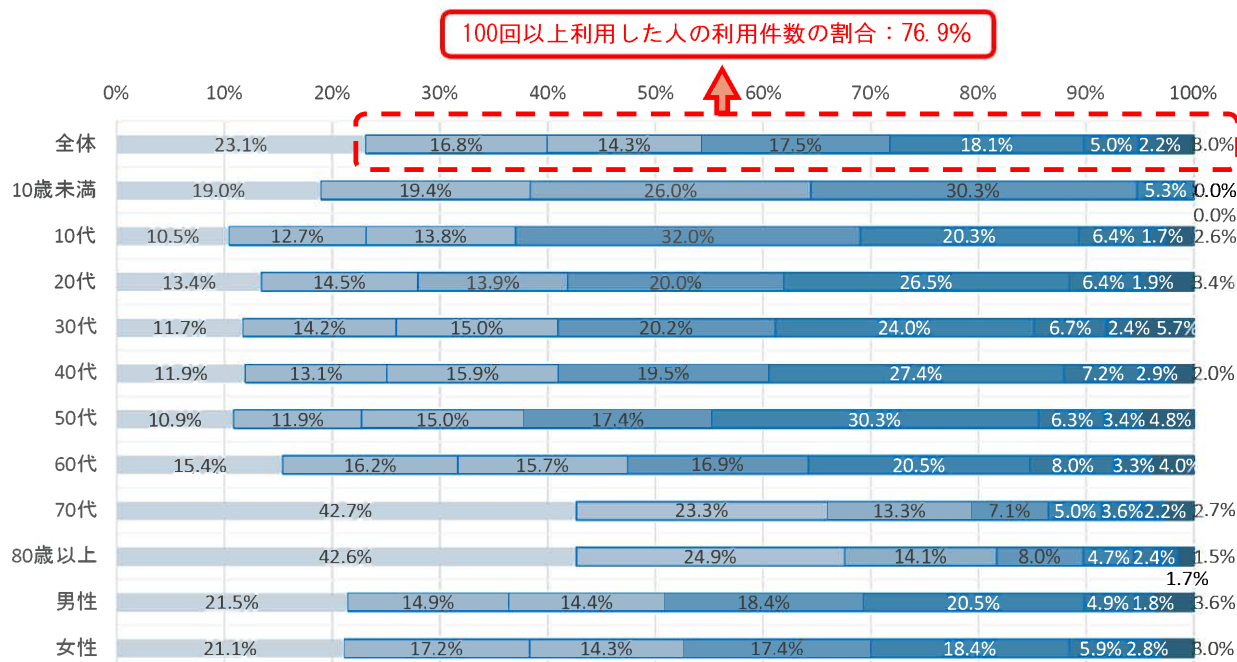
人数	利用回数	100回未満	100-199回	200-299回	300-399回	400-499回	500-599回	600-699回	700回以上	合計	100回以上の計
	全体	48,116	5,369	2,644	2,256	1,851	423	156	155	60,970	12,854
10歳未満	293	41	34	28	4	0	0	0	400	107	
10代	2,443	588	373	608	312	80	18	22	4,444	2,001	
20代	1,561	306	176	176	183	37	9	11	2,459	898	
30代	1,433	302	188	179	169	38	12	20	2,341	908	
40代	1,980	395	277	239	264	57	19	11	3,242	1,262	
50代	1,882	392	291	236	324	55	25	27	3,232	1,350	
60代	1,566	309	177	134	127	41	14	12	2,380	814	
70代	17,388	1,228	412	153	84	50	25	22	19,362	1,974	
80歳以上	9,968	905	289	116	53	22	13	9	11,375	1,407	
男性	14,831	1,372	774	690	611	118	36	54	18,486	3,655	
女性	21,610	2,947	1,413	1,203	1,010	265	105	84	28,637	7,027	
割合	利用回数	100回未満	100-199回	200-299回	300-399回	400-499回	500-599回	600-699回	700回以上	合計	100回以上の計
	全体	78.9%	8.8%	4.3%	3.7%	3.0%	0.7%	0.3%	0.3%	100.0%	21.1%
10歳未満	73.3%	10.3%	8.5%	7.0%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	26.8%	
10代	55.0%	13.2%	8.4%	13.7%	7.0%	1.8%	0.4%	0.5%	100.0%	45.0%	
20代	63.5%	12.4%	7.2%	7.2%	7.4%	1.5%	0.4%	0.4%	100.0%	36.5%	
30代	61.2%	12.9%	8.0%	7.6%	7.2%	1.6%	0.5%	0.9%	100.0%	38.8%	
40代	61.1%	12.2%	8.5%	7.4%	8.1%	1.8%	0.6%	0.3%	100.0%	38.9%	
50代	58.2%	12.1%	9.0%	7.3%	10.0%	1.7%	0.8%	0.8%	100.0%	41.8%	
60代	65.8%	13.0%	7.4%	5.6%	5.3%	1.7%	0.6%	0.5%	100.0%	34.2%	
70代	89.8%	6.3%	2.1%	0.8%	0.4%	0.3%	0.1%	0.1%	100.0%	10.2%	
80歳以上	87.6%	8.0%	2.5%	1.0%	0.5%	0.2%	0.1%	0.1%	100.0%	12.4%	
男性	80.2%	7.4%	4.2%	3.7%	3.3%	0.6%	0.2%	0.3%	100.0%	19.8%	
女性	75.5%	10.3%	4.9%	4.2%	3.5%	0.9%	0.4%	0.3%	100.0%	24.5%	



図表 37 利用頻度別総利用件数（延べ利用者数）の割合
（一部無記名式一般カード利用分、記録不備データを除く）

	利用回数	100回未満	100-199回	200-299回	300-399回	400-499回	500-599回	600-699回	700回以上	合計	100回以上の計
	件数	全体	1,047,230	761,371	649,292	792,812	818,963	228,400	100,253	134,066	4,532,387
	10歳未満	6,111	6,248	8,390	9,764	1,708	0	0	0	32,221	26,110
	10代	70,234	85,267	92,881	215,139	136,411	43,117	11,534	17,274	671,857	601,623
	20代	41,278	44,585	42,768	61,619	81,454	19,639	5,736	10,334	307,413	266,135
	30代	36,513	44,253	46,625	62,927	74,795	20,799	7,547	17,870	311,329	274,816
	40代	51,189	56,284	68,090	83,779	117,446	30,810	12,279	8,687	428,564	377,375
	50代	51,756	56,520	71,629	82,941	144,522	29,823	15,996	23,029	476,216	424,460
	60代	42,503	44,668	43,320	46,461	56,600	22,058	9,074	10,929	275,613	233,110
	70代	315,637	172,764	98,616	52,834	37,014	26,962	16,042	20,080	739,949	424,312
	80歳以上	212,859	124,410	70,510	39,910	23,568	12,103	8,258	7,521	499,139	286,280
	男性	282,636	196,672	189,791	242,862	269,961	64,085	23,227	47,314	1,316,548	1,033,912
女性	513,616	417,668	347,159	422,264	448,058	142,884	67,252	72,222	2,431,123	1,917,507	
割合	利用回数	100回未満	100-199回	200-299回	300-399回	400-499回	500-599回	600-699回	700回以上	合計	100回以上の計
	全体	23.1%	16.8%	14.3%	17.5%	18.1%	5.0%	2.2%	3.0%	100.0%	76.9%
	10歳未満	19.0%	19.4%	26.0%	30.3%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	81.0%
	10代	10.5%	12.7%	13.8%	32.0%	20.3%	6.4%	1.7%	2.6%	100.0%	89.5%
	20代	13.4%	14.5%	13.9%	20.0%	26.5%	6.4%	1.9%	3.4%	100.0%	86.6%
	30代	11.7%	14.2%	15.0%	20.2%	24.0%	6.7%	2.4%	5.7%	100.0%	88.3%
	40代	11.9%	13.1%	15.9%	19.5%	27.4%	7.2%	2.9%	2.0%	100.0%	88.1%
	50代	10.9%	11.9%	15.0%	17.4%	30.3%	6.3%	3.4%	4.8%	100.0%	89.1%
	60代	15.4%	16.2%	15.7%	16.9%	20.5%	8.0%	3.3%	4.0%	100.0%	84.6%
	70代	42.7%	23.3%	13.3%	7.1%	5.0%	3.6%	2.2%	2.7%	100.0%	57.3%
80歳以上	42.6%	24.9%	14.1%	8.0%	4.7%	2.4%	1.7%	1.5%	100.0%	57.4%	
男性	21.5%	14.9%	14.4%	18.4%	20.5%	4.9%	1.8%	3.6%	100.0%	78.5%	
女性	21.1%	17.2%	14.3%	17.4%	18.4%	5.9%	2.8%	3.0%	100.0%	78.9%	

■ 100回未満 ■ 100-199回 ■ 200-299回 ■ 300-399回 ■ 400-499回 ■ 500-599回 ■ 600-699回 ■ 700回以上



(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。利用のほとんどが民間事業者路線となっています。

図表 38 路線別利用者数(民間事業者路線)

種別	路線名	人数	種別	路線名	人数	種別	路線名	人数
	日赤線(アルピコ交通)	362,250		三本柳線	91,995		合同庁舎線	27,779
	松代線	351,317	地	吉村牟礼線	85,022		綱島線	18,319
	平林線	304,043	地	県道戸隠線	79,658		小市線	18,256
	浅川西条線(長電バス)	287,855		北原篠ノ井線	70,978	廃	川後線	16,775
	東長野病院線	277,969		綿内屋島線(※4)	67,422	廃	篠ノ井新町線	14,881
	免許センター篠ノ井線	231,570		運動公園線	65,919		紙屋線	10,246
	若槻団地線	218,669		田牧線	56,542		東口線	10,228
	西条線(アルピコ交通)	213,700	地	鬼無里線	55,191	廃	松代篠ノ井線	6,958
	北屋島線	139,695	廃	保科温泉線(※1)	54,219	廃	赤柴線	6,513
	三才線	137,789	地	須坂屋島線	52,391	廃	市場線	3,378
	大豆島線(※1)	132,807		日赤線(長電バス)	46,307	廃	原市場線(※3)	2,231
地	屋代須坂線(※4)	131,032		丹波島線	38,014		稲里循環線	1,142
	犀北団地線	114,597		善光寺線	36,397		奥裾花線	320
	マユミダ三才線	107,564		ループ橋戸隠線	34,373		三才・東長野病院線	145
地	新町大原橋線	99,356	廃	金井山線	32,738			
地	高府線	98,397		バードライン戸隠線(※2)	27,965			

種別：地・・・地域間幹線

廃・・・廃止路線代替

※1 大豆島線、保科温泉線は平成 28 (2016) 年 4 月に大豆島保科温泉線に統合されている

※2 バードライン戸隠線は、平成 28 (2016) 年 12 月からループ橋戸隠線へ統合されている

※3 原市場線は、平成 28 (2016) 年 3 月で廃止されている

※4 長野電鉄屋代線廃止にともない運行されている

図表 39 路線別利用者数(市が関与するバス路線等)

市営バス

戸隠地区

路線名	人数	路線名	人数	路線名	人数
参宮線	4,054	西部線	3,419	戸隠線	1,459

鬼無里地区

路線名	人数	路線名	人数	路線名	人数
南鬼無里線	2,985	大望峠線	2,886	地域振興線	1,300

大岡地区

路線名	人数	路線名	人数
大岡線	8,659	大岡篠ノ井線	4,260

信州新町地区

路線名	人数	路線名	人数	路線名	人数
左右線	1,869	粉ノ木線	1,412	信級線	880
越道線	600	一倉田和線	485	宇内坂線	277
市バス細尾線	659	市バス南部線	524	市バス牧内塩本線	447
市バス水内線	336	スクール細尾線	1,148	スクール水内線	88
スクール牧内塩本線	78	スクール南部線	22		

中条地区

路線名	人数	路線名	人数	路線名	人数
中条線	2,680	くさかの線	697	すめらぎ線	614
みやまさ線	580	ひだか線	256		

循環バス

路線名	人数	路線名	人数	路線名	人数
ぐるりん号	95,736	篠ノ井ぐるりん号	5,687	茶臼山動物園線	80
東北ぐるりん号	15,062				

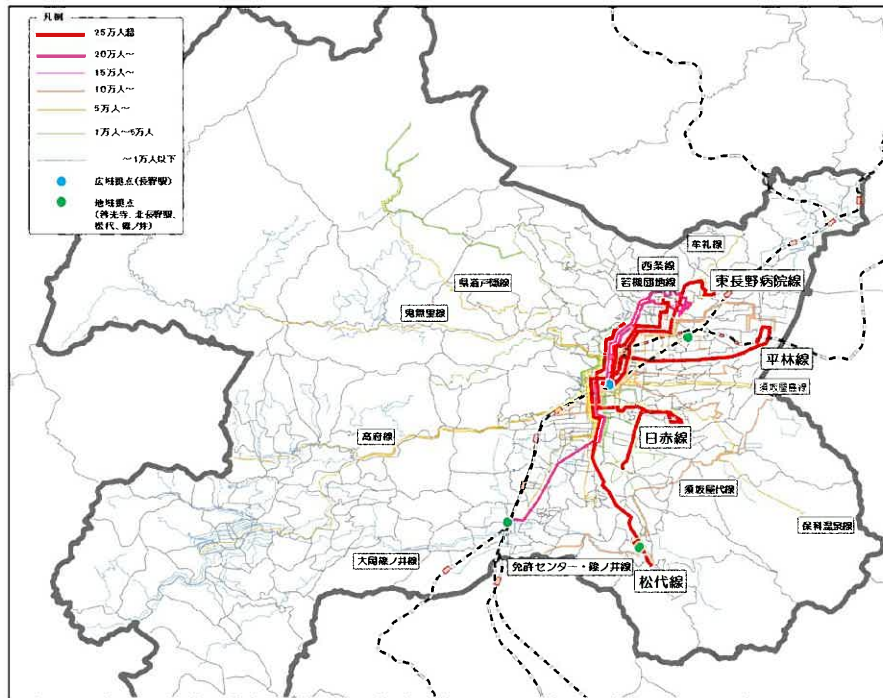
乗合タクシー

路線名	人数	路線名	人数	路線名	人数
豊野3線	7,515	川中島線	2,961	綿内線	1,594
横田塩崎線	5,086	松代2線	2,782	長沼線	1,498
若里更北線	4,663	西長野・上松線	2,759	篠ノ井共和線	1,349
安茂里線	3,325				

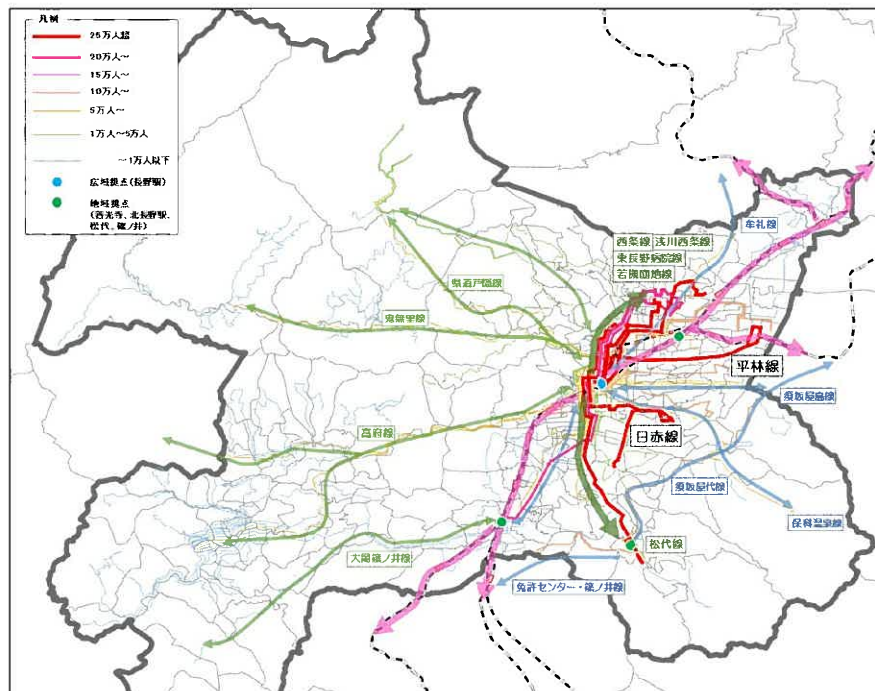
(6) 公共交通軸に対応するバス路線の利用状況

下図は、路線別の利用者数を地図に落としたものとそれを公共交通軸との関係を示したものです。これをみると利用が多い路線は、公共交通ビジョンに示されている公共交通軸に対応していることがわかります。

図表 40 路線ごとの利用者数



図表 41 路線ごとの利用者数と公共交通軸との対応



5 長野市地域公共交通総合連携計画の評価

長野市公共交通総合連携計画（計画期間：平成 22（2010）年度～平成 24（2012）年度）は、改正前の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づいて策定された、本計画の前身となる公共交通計画です。同計画は生活バス交通の活性化・再生に資する具体的な施策を関係者が連携して 展開していくことを目的として策定されています。

ここでは、連携計画の進捗状況と目標の達成状況をまとめます。

（1）事業の実施状況

図表 42 長野市地域公共交通総合連携計画の実施状況

I. 「生活を支える」バスに	
計画事業	実施事項
① 中心市街地循環バスの充実	<ul style="list-style-type: none"> 平成 23（2011）年度に「ぐるりん号」再編計画を策定。運行時間の拡大、運行便数の増便を決定 平成 24（2012）年 10 月より増便
② 地域拠点や生活拠点を循環するバスの導入	<ul style="list-style-type: none"> 地域循環 3 路線（川中島、篠ノ井、朝陽・大豆島） 朝夕運行 1 路線（古里） 土休日運行 2 路線（松代線、茶臼山動物園線（ZOO ぐる）） 平成 24（2012）年度より篠ノ井ぐるりん号・ZOO ぐるが本格運行に移行
③ 交通結節点・乗継拠点の整備に向けた検討	<ul style="list-style-type: none"> 長野駅善光寺口 駅前広場整備工事にともない、駅前バス乗り場を一新
④ 中山間地域輸送システムの再編・導入	<ul style="list-style-type: none"> 実証運行を経て、平成 24（2012）年 4 月から地域のニーズにあった運行に変更した
⑤ 廃止代替バス、市営バス等の再編	<ul style="list-style-type: none"> 実証運行を経て、平成 24（2012）年 4 月から地域のニーズにあった運行に変更した

Ⅱ. 「使いやすい」バスに	
計画事業	実施事項
① I Cカードの導入	・平成 24 (2012) 年よりバス共通 I Cカード「KURURU (くるる)」を導入し、アルピコ交通・長電バス・ぐるりん号で利用開始。平成 25 (2013) 年に長野市営バス・長野市乗合タクシーで、平成 27 (2015) 年にすぎか市民バスで利用できるようになっている
②100 円ゾーンの見直し や乗継割引制度など の整理・充実	・平成 24 (2012) 年 10 月より 150 円に値上げ ・バスからバスへの乗継の場合、2 乗車目を 50 円引 (障がい者カード、小児用カードの場合 30 円引。小児障がい者カードの場合 20 円引) の割引を実施
③ 2WAY 定期の導入	・ I Cカード「KURURU (くるる)」導入とともに実施済み
④バス路線の増便・終発 の繰り下げ	・平成 24 (2012) 年 10 月から平成 25 (2013) 年 9 月まで、平日夕方から夜間にかけて、バスの増便及び終発時刻の繰り下げの実証実験を実施 ・平成 24 (2012) 年度より篠ノ井ぐるりん号・Z00 ぐるが本格運行に移行
⑤サイクル・アンド ・バスライドの実施	・市営駐輪場 34 箇所が整備済み ・9,442 台が収容可能となっている
⑥ノンステップバス 車両の充実	・ぐるりん号については全車両ノンステップバス (車椅子用スロープ付) で運行

Ⅲ. 「分かりやすい」バスに	
計画事業	実施事項
①路線図・時刻表等を 掲載したバスガイド ブックの全戸配布	・平成 24 (2012) 年 11 月に市内の路線図を掲載した「長野市バスガイドブック」を全戸配布した ・WEB サイトにおいても DL できる環境を整えている
②WEB/携帯による案内 システムの導入	・アルピコ、長電、市営バスがそれぞれ、WEB 上にて時刻表を公開しているものの、案内システムの導入には至っていない

Ⅳ. 「利用してみようかな」と思えるバスに	
計画事業	実施事項
①ノーマイカーデーの 実施	・県下一斉ノーマイカー通勤ウィークとの連携 ・善光寺御開帳期間中「ノーマイカーキャンペーン」を実施 ・イベントへのバス来場者に対して KURURU ポイントを付与するキャンペーンを実施
②モビリティ・マネジメ ントの実施	・小中学生向けの冊子を作成、配布
③低公害バス車両の 導入	・低公害バス車両購入費補助事業を活用して、長電バスが平成 22 (2010) 年度に 3 台導入

(2) 計画目標の達成状況と要因

連携計画では、バス路線の利用者数、バスサービスについての満足度、バスのサービスレベルに関する認知度の3つの目標を設定しています。

目標1 市内路線バスの年間利用者数

市内路線バスの年間利用者数については、目標を達成することができませんでした。

バスの利用者数については、平成25年度は、平成20年度の820万人よりも減少しており、目標を達成できませんでした。バス利用者数の大きな割合を占める民間バスの利用者数が平成20年から平成22年までに大きく減少したことが影響しています。民間バス路線の利用者数はその後バス共通ICカード「KURURU（くるる）」の導入等により横ばいからやや増加に転じていますが、平成20年の水準にまでは回復していません。

市内路線バスの年間利用者数	
基準値（平成20（2008）年度）	820万人
目標値（平成25（2013）年度）	1,000万人

▼

実績値（平成25（2013）年度）	768万人（基準値より52万人減少）
-------------------	--------------------

目標2 バスサービスについての満足度

バスサービスの満足度については、目標を達成することができませんでした。

バスサービスについては、「バスの運行本数」、「バスの運賃」、「待合環境」、「情報発信」に係る事項について不便であるという回答が多くなっており、バスサービスの向上における課題であるといえます。

バス利用者アンケートにおける「非常に満足」もしくは「満足」と回答した割合	
基準値（平成21（2009）年度）	30.4%
目標値（平成25（2013）年度）	50.0%

▼

実績値（平成25（2013）年度）	28.1%（基準値より2.3ポイント減少）
-------------------	-----------------------

出典：バス利用者アンケート調査結果

目標3 バスのサービスレベルの認知度

バスのサービスレベルの認知度については、平成 21（2009）年度よりも「知らなかった」と回答した割合が減少したものの、目標には至りませんでした。

公共交通の利用を促進するための第一歩として公共交通を認知してもらうことが重要であり、地域において情報発信を行っていく必要があります。バスガイドブック等の全戸配布などを実施しましたが、バスのサービスレベルの認知度の大幅な向上にはつながりませんでした。今後は、全市的な周知活動を継続していくとともに、公共交通を必要としている人や公共交通の確保・維持のために利用を促進したい層などターゲットを絞った情報発信を行うことも必要であると考えられます。

市民アンケートにおける路線網・サービスレベル ⁴ に関して、「知らなかった」と答えた割合	
基準値（平成 21（2009）年度）	35.2%
目標値（平成 24（2012）年度）	20.0%
▼	
実績値（平成 25（2013）年度）	34.8%（基準値より 0.4 ポイント減少）

出典：市民アンケート調査結果

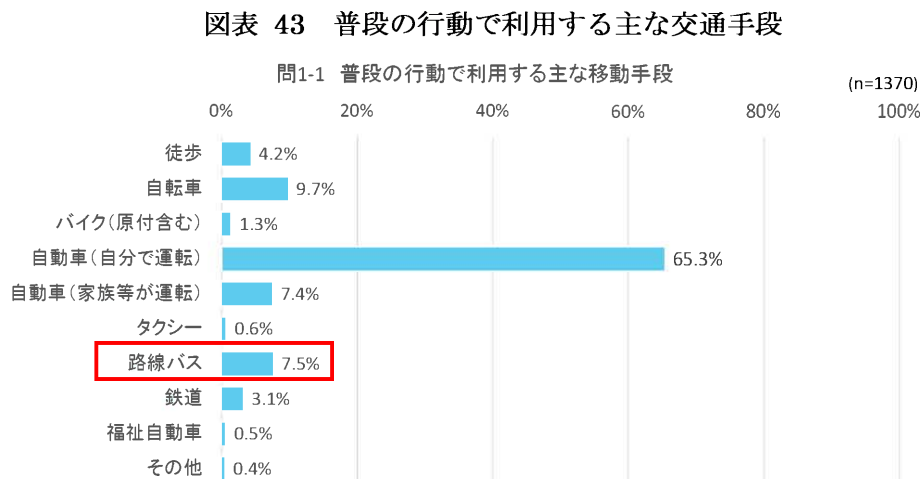
⁴ 地域を運行するバス路線の運行本数や長野駅までの所要時間、運賃、長野駅からの終バス時刻等について知っているかを質問した

6 バスサービスに対する市民の意識

市民が主に利用している交通手段、現在のバスサービスを利用しない理由や不満に感じていることを明らかにするために、平成 25 (2013) 年に実施した「長野市生活路線バスに関する市民・利用者アンケート調査」の結果をまとめます。

(1) 普段の行動で利用する主な移動手段

普段の行動においてバスを利用する市民は 7.5%にとどまっています。

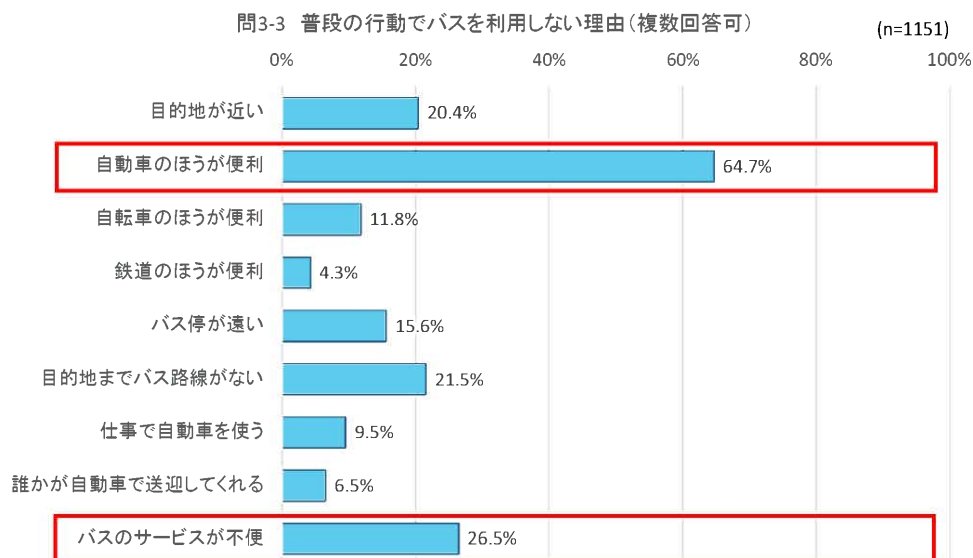


出典:平成 25 年 長野市生活路線バス等に関する市民・利用者アンケート調査

(2) バスを利用しない理由

バス交通を利用しない理由としては「自動車の方が便利」が 64.7%、「バスサービスが不便」が 26.5%と多くなっています。バスの利便性が低いことが利用を遠ざけている要因といえます。

図表 44 普段の行動でバスを利用しない理由

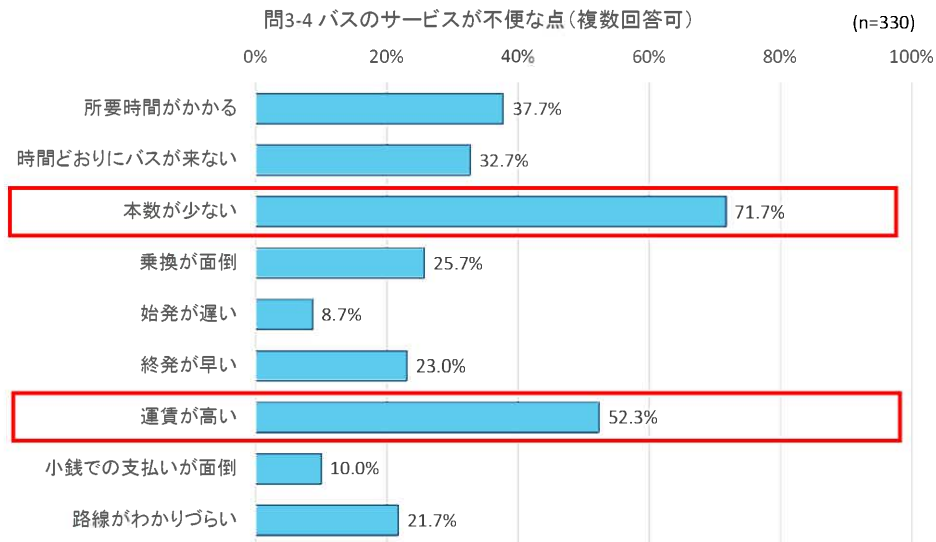


出典:平成 25 年 長野市生活路線バス等に関する市民・利用者アンケート調査

(3) バスのサービスの不便な点

「バスのサービスが不便」と回答した者に、具体的な内容を確認したところ、「本数が少ない」「運賃が高い」の割合が高くなっています。そのほかには、「所要時間がかかる」「時間どおりにバスが来ない」があげられています。

図表 45 バスのサービスが不便な点

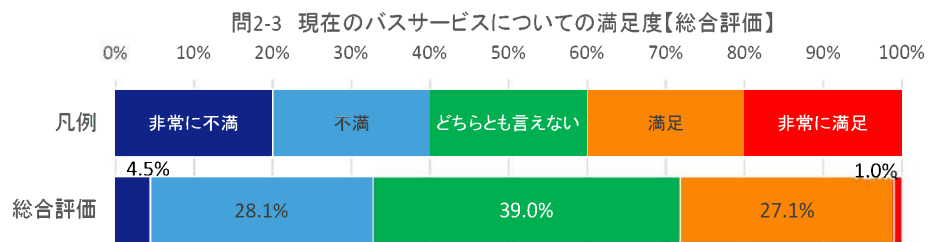
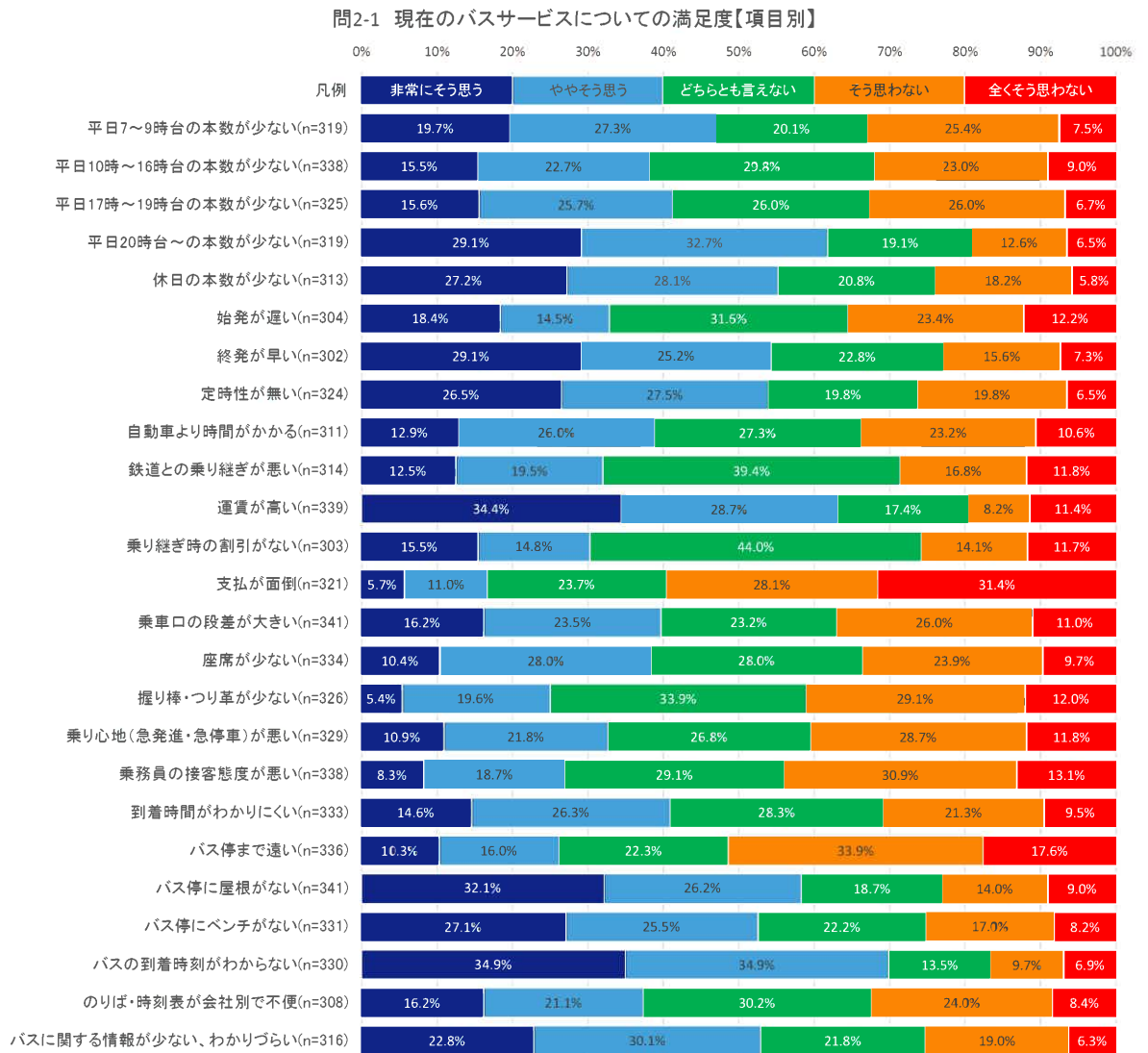


出典:平成 25 年 長野市生活路線バス等に関する市民・利用者アンケート調査

(4) バスサービスについての満足度

バスサービスについての項目別満足度をみると、「平日 20 時台～の本数が少ない」、「休日の本数が少ない」といった「バスの運行本数」に係る事項、「バスの運賃」に係る事項、バス停屋根などの「待合環境」に関する事項、さらに「バスの到着時刻がわからない」と情報発信に係る事項について不満と回答している人が多くみられます。バスサービスの満足度（総合評価）は「非常に満足」「満足」を合わせて 28.1%となっています。

図表 46 現在のバスサービスについての満足度



出典：平成 25 年 長野市生活路線バス等に関する市民・利用者アンケート調査

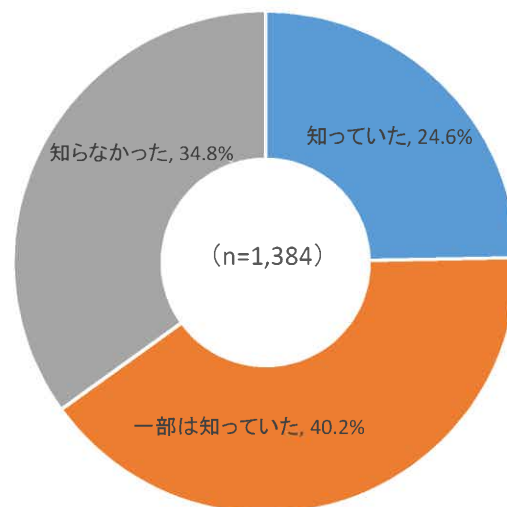
(5) バスサービスに対する認知度

バスの路線網・サービスレベルの認知度は「知っていた」が 24.6%、「一部は知っていた」40.2%、「知らなかった」34.8%となっています。

また、バスガイドブックの全戸配布、ポケット時刻表の配布を行い、路線網・サービスレベルに対する認知度向上に努めたものの、認知度はそれぞれ 29.6%、10.5%にとどまっています。

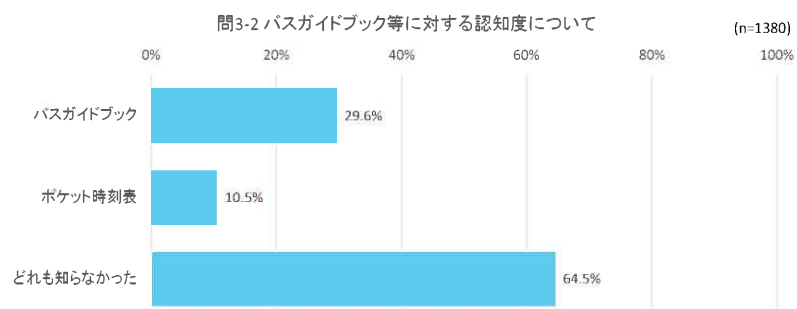
図表 47 3-1 路線バスの路線網・サービスレベルに対する認知度

問3-1 路線バスの路線網・サービスレベルについて



出典:平成 25 年 長野市生活路線バス等に関する市民・利用者アンケート調査

図表 48 バスガイドブック等に対する認知度



出典:平成 25 年 長野市生活路線バス等に関する市民・利用者アンケート調査

7 現状と課題のまとめ

長野市の地域公共交通網は面的には概ね整備されており、通勤、通学、通院、買い物が可能となっています。さらに市の公共交通ビジョンに示される公共交通軸に沿った移動を担っていることが確認されました。公共交通網は現状、市の目指す方向性と一致しているといえます。今後は、公共交通同士のネットワーク化を図りながら網としての機能をより高めていく必要があります。その上で、公共交通の利便性を高め、利用促進を行い、公共交通網を持続可能なものにしていかなければなりません。

また、人口減少が進む中、都市計画と連携しながら公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを目指す必要があります。

現 状	課 題
<p>(1) 地域の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市域が広く、平坦部と中山間地域において、地勢が異なる。中央は平坦地であるが、周辺部は中山間地となっている ● 病院、学校や商業施設などの主要な施設は長野駅周辺、北長野駅周辺、篠ノ井駅周辺、松代地域に集積しており、人が集まる地点が複数ある都市構造となっている ● 人口は JR 信越本線・篠ノ井線、しなの鉄道線、北しなの線沿い、松代地域に集中しているが中山間地の谷筋沿いにも集落が形成されている ● 人口推移は平成 12（2000）年をピークに減少に転じている。今後は、さらに人口が減少し少子高齢化が進行すると考えられる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 主要な施設は長野駅、北長野駅、篠ノ井駅、松代地域にある程度集積している。一方で、人口は市内の広範囲に分布している。このため、公共交通においては土地利用や移動需要に応じたネットワークを形成することで、各地から集積地への移動を確保することが必要 ● 高齢化が進むことで、移動できない人（交通弱者）が増加する可能性がある

現 状	課 題
<p>(2) 公共交通の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道は JR 北陸新幹線、信越本線・篠ノ井線、飯山線、しなの鉄道しなの鉄道線、北しなの線、長野電鉄長野線が運行している ● 平坦部では、主にアルピコ交通・長電バスによる民間路線バスが運行している ● 中山間地域では、市営バス、廃止路線代替バス、中山間地域乗合タクシーが運行している ● 面的には居住地域を概ね公共交通がカバーしている ● 市内ほぼ全域においては通勤、通学、通院、買い物が可能となっている。なお、一部の中山間地では、バス等の運行日等が限定されている ● 中心市街地においては路線が集中している 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市の公共交通にかかる支出額が増加し続けている ● 将来、地域の人口減少から、利用者が減少し、収支がさらに悪化することも見込まれる。将来も維持できる効率的な公共交通体系を構築することが必要となる ● 移動需要や効率性を考慮した上で、地域の実情に応じた公共交通体系を構築する必要がある
<p>(3) 公共交通の利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 並行在来線がしなの鉄道に切り替わった影響で JR 駅の乗車人数が減少している。長野電鉄は近年 2 年では増加している ● 市が関与するバス等の利用者数は増加している。一方、民間バス事業者路線の利用者数は横ばいが続いている ● 年間 100 回（週 1 往復程度）以上利用しているのは全利用者の 2 割にとどまる。残り 8 割の利用者の利用頻度は低い ● 公共交通軸と利用の多い路線がほぼ対応している ● タクシーの利用者は減少傾向が続いている ● 観光客のうち 4 割は公共交通を利用して長野市を訪れている 	<ul style="list-style-type: none"> ● 民間バスの多くは、移動需要が大きな基幹軸及び地域公共交通軸等の幹線系路線を担っていることから利用者数は市営バス等の約 8 倍で、バス利用者数全体の 9 割近くを占めている。このことから、地域公共交通を確保・維持していくには民間バス路線の維持・改善及び利用者数の増加が必要 ● 市内移動については住民だけでなく観光客にも公共交通を利用してもらえる環境を整える必要がある ● 市の観光政策としても公共交通による回遊性の向上が課題 ● 観光客にとってわかりやすい運行体系や情報提供が必要

現 状	課 題
(4) バスサービスに対する市民意識	
<ul style="list-style-type: none"> ● バスの運行本数、運賃について不便と感じている ● バス待ち環境やバスの到着時刻などの情報発信についても需要がある ● バスの路線網について3分の1以上が知らなかったと回答している 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行本数、運賃、バス待ち環境や情報発信の面において利便性を高め、利用者を増加させる必要がある ● 市民の公共交通に対する関心が薄いため、市民自ら公共交通を守るような関わりが必要
(5) 関連計画の方針	
<ul style="list-style-type: none"> ● 車社会の進展 ● 中心市街地の活力低下と市街地の郊外拡散 ● 公共事業にかけられる財源の縮小 ● 環境・エネルギー問題等の発生 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化の進展により、車を運転できない高齢者が増え、交通弱者が増加する可能性がある。車依存社会からの脱却と公共交通を軸とした都市づくりが必要 ● コンパクトなまちづくりを目指す関連施策と連動しながら、市内の各拠点を結ぶネットワークを強化するとともに、生活交通を確保していくことが必要 ● 観光等による交流の活性化が必要 ● 効率的な運行体系の構築が必要 ● 環境負荷の少ない都市づくりが必要