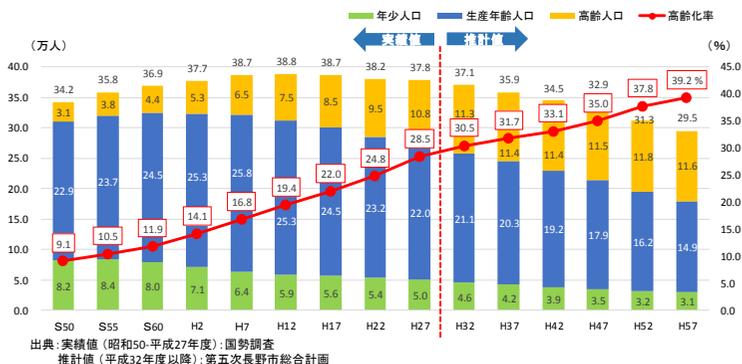


長野市地域公共交通網形成計画（概要版）

1 地域公共交通網形成計画策定の背景と目的

- 平成22年に「長野市地域公共交通総合連携計画」を策定し、交通空白の解消や、公共交通の利便性向上および利用促進を推進してきました
- 平成27年に、将来にわたって安定した地域の発展および活性化並びに住民福祉の向上を図る公共交通の構築に向けて「長野市公共交通ビジョン」を策定しました
- 長野市の人口は平成12年をピークに減少に転じ、今後も人口減少と高齢化がさらに進むことが予想され、公共交通の維持はより困難になると考えられます

【年齢3区分別人口の推移と推計】



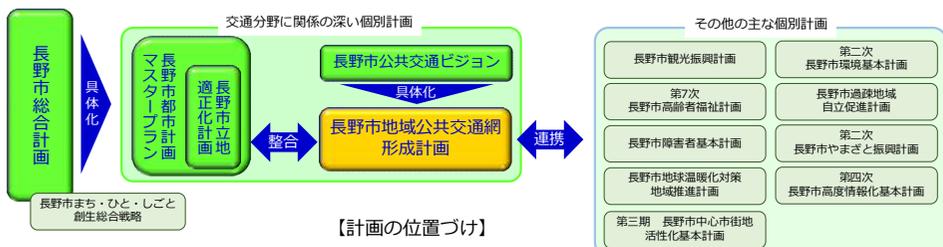
上記の現状を受け、本市の目指す都市及び公共交通の将来像を踏まえ、今後、形成すべき公共交通網を明らかにし、その実現のための計画を示すものです。

2 地域公共交通網形成計画の位置づけ

地域公共交通網形成計画は、「長野市総合計画」に掲げる22の政策の1つ、「拠点をつなぐネットワークの充実」を実現するためのビジョンである「長野市公共交通ビジョン」を受けて、施策・事業を具体化する計画です。

さらに、公共交通分野に関連の深い「長野市都市計画マスタープラン・長野市立地適正化計画」との整合を図るものとします。

また、本計画に関連する内容が含まれるその他の個別計画とも連携しながら、公共交通に関する施策・事業を推進していきます。

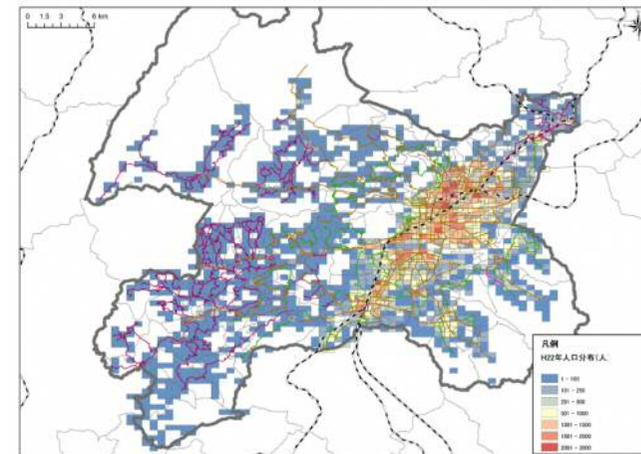


3 長野市および公共交通の現況

(1) 人口、地域の現状

- 市域が広く、中央の平坦部と中山間地域で地勢が異なる
- 病院、学校や商業施設などの主要な施設は、北長野駅・長野駅・篠ノ井駅周辺および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

【長野市の人口分布】

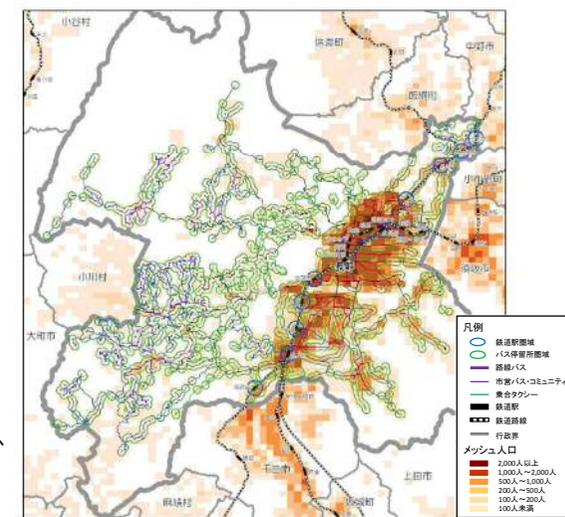


出典：平成22年国勢調査

(2) 公共交通の現状

- 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

【公共交通のカバー状況】

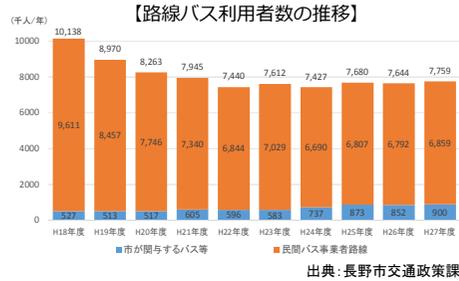


	長野市全体	鉄道600m圏域		バス300m圏域		鉄道600m+バス300m圏域	
		人口(人)	割合	人口(人)	割合	人口(人)	割合
人口(人)	381,511	71,463	18.7%	310,620	81.4%	322,008	84.4%
面積(km ²)	834.85	19.11	2.3%	256.09	30.7%	260.49	31.2%

出典：長野市公共交通ビジョン

4 公共交通の利用状況

■利用者数
 鉄道：JRは並行在来線がしなの鉄道に切り替わった影響で大きく減少
 長野電鉄長野線は直近2年は増加
 路線バス：市が関与するバスは増加傾向
 民間バス事業者路線は横ばい
 タクシー：平成19年度以降減少傾向が続く



■観光客の利用状況
 4割は公共交通を利用して訪れている

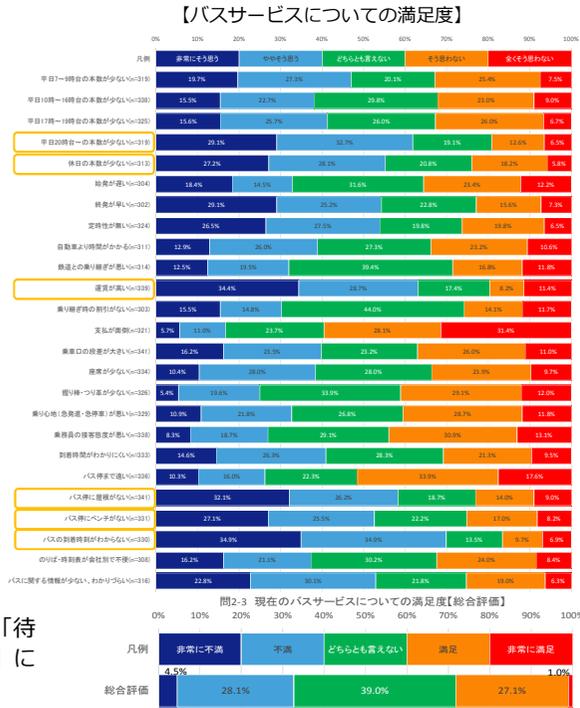
■ICカードの利用状況
 性別：男性35.1%、女性64.9%
 年代：15～18歳、70～85歳が多い



■交通全般にかかる支出額
 平成19年度以降増加の一途
 (H19) 114,015千円
 → (H27) 263,824千円

■バスサービスにおける市民の意識
 (平成25年「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」より)

- 運行本数に関するもの
- 運賃に関するもの
- 待合環境に関するもの
- 情報発信に関するもの



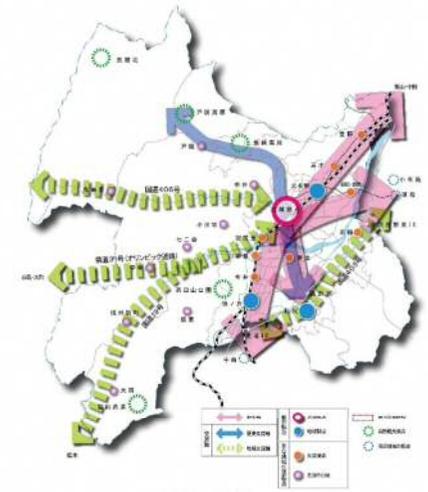
「バスの運行本数」「運賃の高さ」「待合環境」「到着時刻などの情報発信」について不便だと感じている

- 課題**
- 高齢化が進むことで移動できない人（交通弱者）が増加すると考えられる
 - 人口減少により、厳しい収支状況が見込まれ、将来も維持できる公共交通体系が必要
 - 公共交通を維持するため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
 - 運行本数・運賃、待合環境や情報発信における利便性の向上が必要
 - まちづくりと連携した公共交通体系の整備が必要

5 長野市が目指すまちと公共交通の姿

長野市都市計画マスタープランでは、市が目指す都市像と地域の拠点が示されています。本計画では、これら都市構造を実現するための地域公共交通網を形成するものです。

【都市計画マスタープランにおける都市構造】



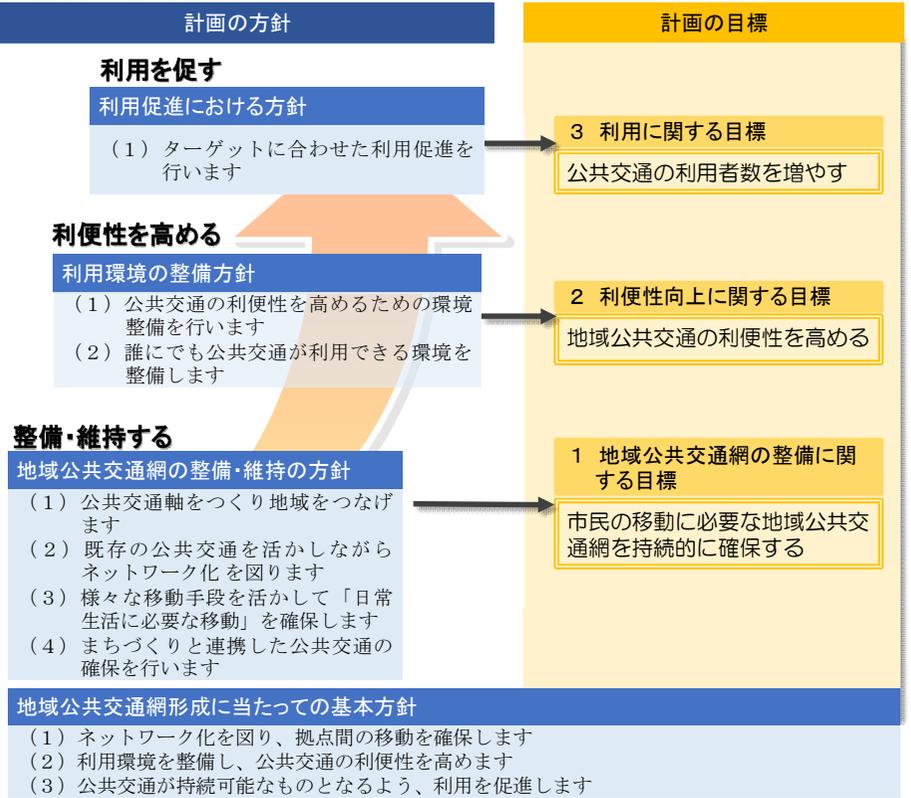
出典：長野市都市計画マスタープラン

6 計画の区域および計画期間

計画区域	長野市全域とします。ただし、市民の移動実態等を視野に入れ、区域外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
計画期間	5年間（平成29～33年度）

7 計画の基本方針と目標

(1) 計画の基本方針



(2) 計画の目標

■ 地域公共交通網の整備に関する目標

指標	現状値 (H25)	目標値 (H33)
公共交通のカバー圏域人口の割合 ¹	84.4%	85.5% ²

¹カバー圏域：バス停から300m、鉄道駅から600mの距離に含まれる範囲の人口を公共交通カバー圏域人口とした

²目標値：長野市公共交通ビジョンの目標値（平成36年 86%）となるよう按分

■ 利便性向上に関する目標

指標	現状値	目標値 (H33)
バスサービスについての満足度 ³	28.1% (H25)	37% ⁴
バス共通ICカード「KURURU」(くるる) 利用件数(年度)	4,532,387件 (H27)	5,183,000件 ⁵
駅バリアフリー化 ⁶	9駅 (H28)	12駅
ノンステップバスの導入率 ⁷	36.6% (H28)	60%

³満足度：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よりバス路線についての総合満足度

⁴目標値：長野市公共交通ビジョンの目標値（平成36年：40%）となるよう按分

⁵直近の伸び率(1.7%)を参考に、毎年度2.0%の増加を見込む

⁶駅バリアフリー化：市内駅におけるエレベーターまたはスロープの整備等

⁷ノンステップバスの導入率：アルビコ交通、長電バスの保有する車両における導入率（2社合計で年間7台程度導入することを想定）

■ 利用に関する目標

指標	現状値	目標値 (H33)
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 ⁸ (年度)	128.5回/人 (H26)	132.1回/人

⁸第五次長野市総合計画前期基本計画における指標

8 目標を達成するために行う事業

(1) 地域における公共交通網の確保・維持

実施項目	施策	事業	実施主体	
地域における公共交通網の確保・維持	平坦部における公共交通網の確保・維持	鉄道・民間バス路線の運行維持	運行事業者	
		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	
		交通結節の強化によるネットワーク化	行政・運行事業者	
		観光客等の来訪者の回遊性向上	行政・運行事業者	
		タクシーとの連携	行政・運行事業者	
		北しなの線への新駅設置の検討	行政・運行事業者	
	中山間地域における公共交通網の確保・維持	中山間地域間幹線の運行	行政・運行事業者	
			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
		運行方法見直し基準の作成	運行方法見直し基準の作成	行政

■ 利便性向上事業

バス停整備の例



■ 利用促進事業

バリアフリー化の推進の例



鉄道駅における利用促進の例



(2) 利用環境の整備

実施項目	施策	事業	実施主体
利用環境の整備	交通結節、乗継ぎ環境の向上	交通結節、乗継ぎ環境の向上	行政・運行事業者
		バリアフリー化の推進	行政・運行事業者
		パーク&ライド、サイクル&ライドの施設整備	行政・運行事業者
	自転車利用と公共交通の連携	自転車利用環境の整備	行政・運行事業者
		自転車利用者への情報発信	行政
		サイクルラックの導入検討	行政・運行事業者
	バスの速達性、定時性の向上	バス専用レーン、優先レーンの整備	行政・運行事業者
		PTPSの導入の研究	行政・運行事業者
	運賃における利便性の向上	おでかけバスポートの維持	行政・運行事業者
		観光客向けの企画乗車券の検討	行政・運行事業者
	ICカードの利便性の向上	新たな運賃施策の調査・研究	行政・運行事業者
		利用範囲の拡大	行政・運行事業者
	情報提供環境の整備	電子マネー機能の検討	行政・運行事業者
		わかりやすい乗継・路線検索の作成	運行事業者・行政
自動車の流入抑制	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	
	中心市街地における自動車流入抑制検討	行政	

(3) 利用促進

実施項目	施策	事業	実施主体
利用促進	全市民を対象とした意識啓発	(仮称)「長野市公共交通の日」の設定	行政
		(仮称)「もう2回バス乗車運動」の実施	市民・運行事業者
	通勤・通学者に対する利用促進	企業・学校と連携したノーマイカー通勤の促進	企業・行政・運行事業者
		若年者を対象とした利用促進	バスの乗り方教室の開催
	バス見学会等の企画		行政・運行事業者
	小中学生向け啓発用冊子の作成、配布		行政・運行事業者
	高齢者に対する利用促進	高齢者に対する情報発信	行政・運行事業者
		高齢者を対象としたイベントの企画	行政・運行事業者
地域における利用促進	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	

(4) 評価・検証の実施

実施項目	施策	事業	実施主体
評価・検証の実施	評価・検証の実施		行政・運行事業者・協議会

9 各主体の役割

本計画は、市民・交通事業者・市がそれぞれの役割を果たすとともに、相互に連携し、推進していくものとします。

市民の役割

- ・自らの暮らしや地域を守るため、公共交通の必要性を考え、支える
- ・過度な自動車への依存から脱却し、公共交通の積極的な利用に努める
- ・問題意識を共有し、課題解決に向けた取組に参加し、地域公共交通の維持確保に努める

公共交通活性化・再生協議会の役割

- ・関係機関、関係者との調整・協議
- ・施策の推進、全体的な進捗管理を実施

交通事業者の役割

- ・安全・安心、安定的・継続的な運行サービスを提供
- ・利用者ニーズに応じた利便性の向上や利用拡大に向けた取組を担う
- ・各主体と協力して目標とする公共交通ネットワークの構築に努める
- ・公共交通が抱える課題を各主体と共有するため、情報提供を行う

長野市の役割

- ・取組の実現に向けて中心的な役割を担う
- ・市民、交通事業者への呼びかけ、働きかけにより、公共交通ネットワーク構築に向けた具体的な施策を推進
- ・民間事業者を補うバス路線の運営
- ・国、県及び近隣市町村と協働で公共交通の確保に向けた施策に取組む
- ・公共交通確保のために必要な制度の充実を求め、国・県へ提案を行う