

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

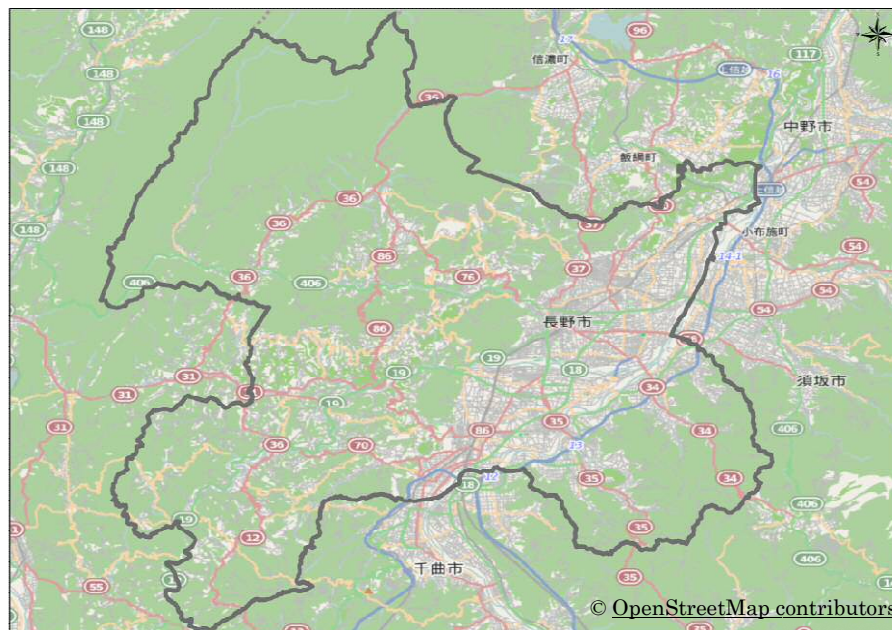
長野県においては、平成 25（2013）年 3 月に新たな視点から交通課題に取り組むため「長野県新総合交通ビジョン」が策定されています。国は、平成 25（2013）年 12 月、交通に関する施策を総合的に推進するため「交通政策基本法」を施行し、関係者相互の連携と協働のもと、まちづくりや観光振興等の観点から交通に関する施策を推進することなどが示されました。平成 26（2014）年 11 月には、公共交通計画とまちづくりとの連携を後押しする「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され（改正地活法）、市町村が中心となって、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築することが求め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

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¹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。

¹ 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

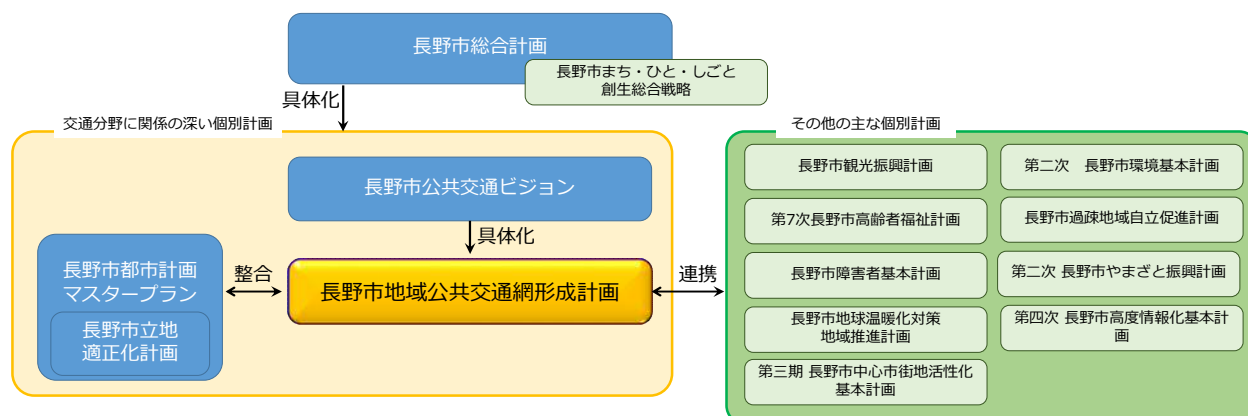
本章では、関連する計画を整理します。

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

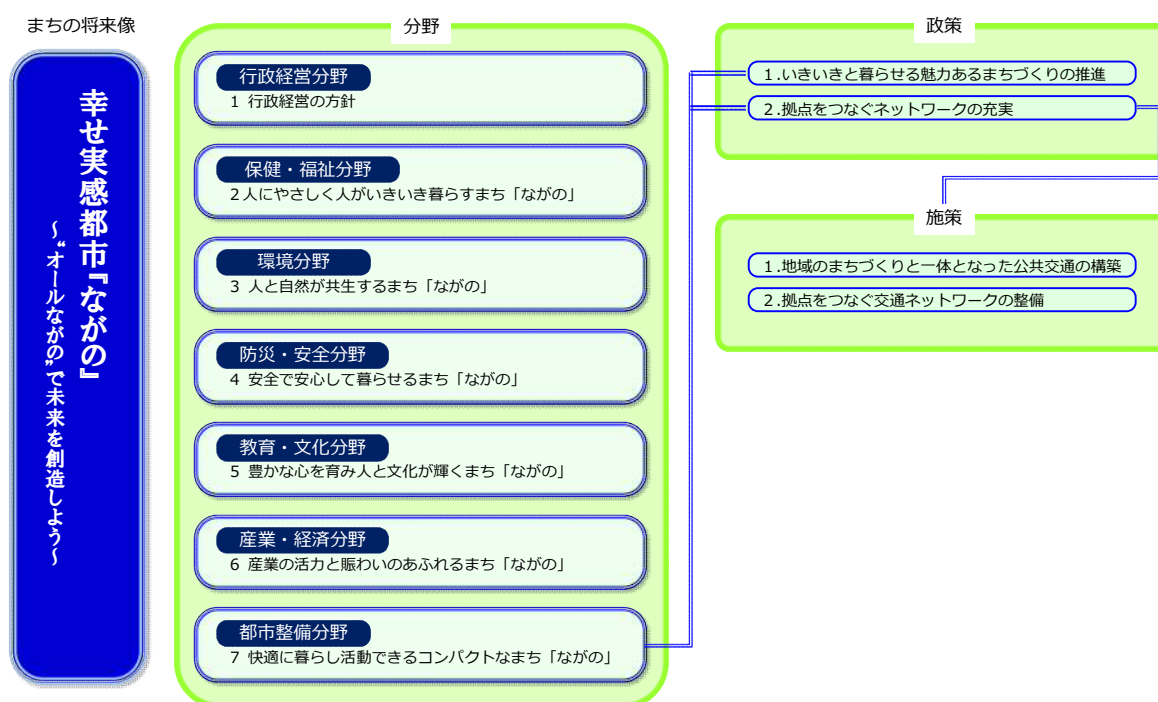


1 第五次長野市総合計画 前期基本計画

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（P T P S）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

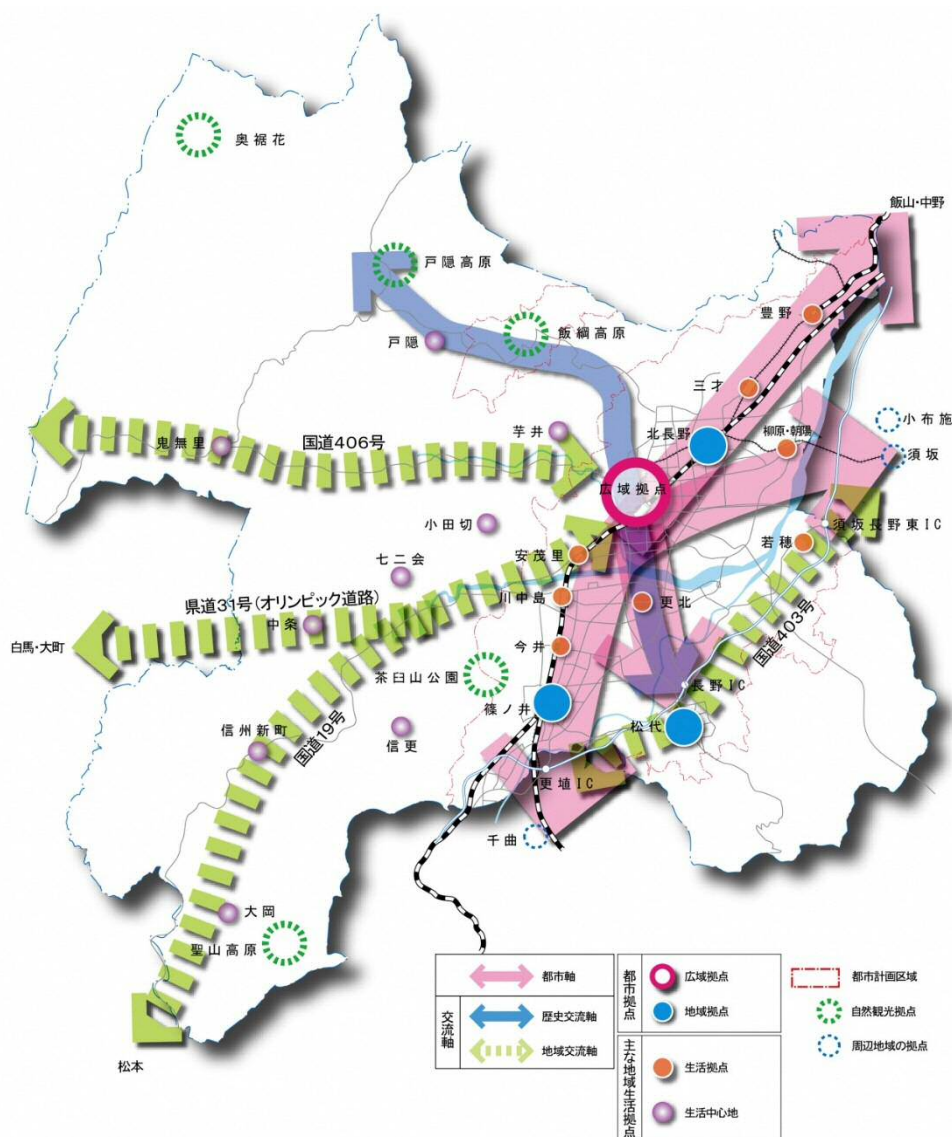
2 長野市都市計画マスタープラン

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」とそれらを結ぶ「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、拠点の背後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	・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。 ・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	・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。 ・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）	・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）	・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
自然観光拠点		・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。 ・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。

※「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。

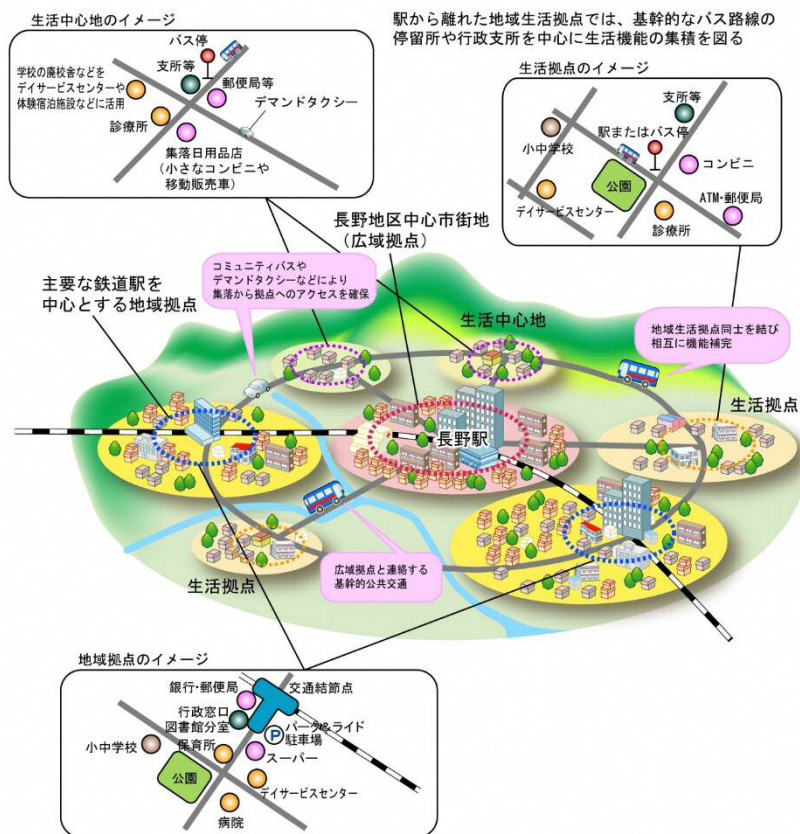
「交流軸」は、周辺地域の拠点や市内に点在する歴史的な街を結び、歴史と文化の交流、観光の周遊性を高める「歴史交流軸」と、道路を基本として、市内の地域拠点や自然観光拠点を結び、都市機能の連携や広域的な観光ネットワークの形成を高める「地域交流軸」に区分しています。

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		・「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。 ・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。
交流軸	歴史交流軸	・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。
	地域交流軸	・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。 ・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。

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



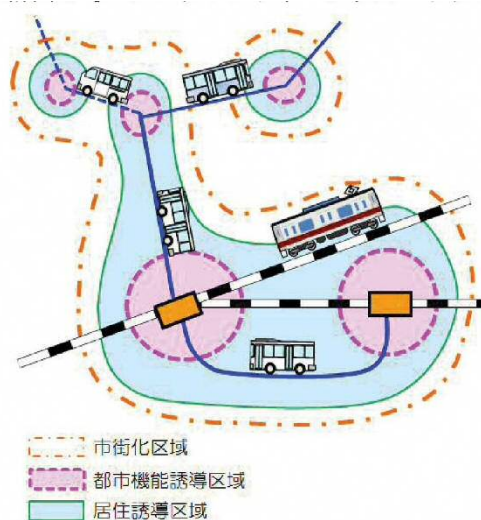
出典：長野市都市計画マスタープラン

■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。

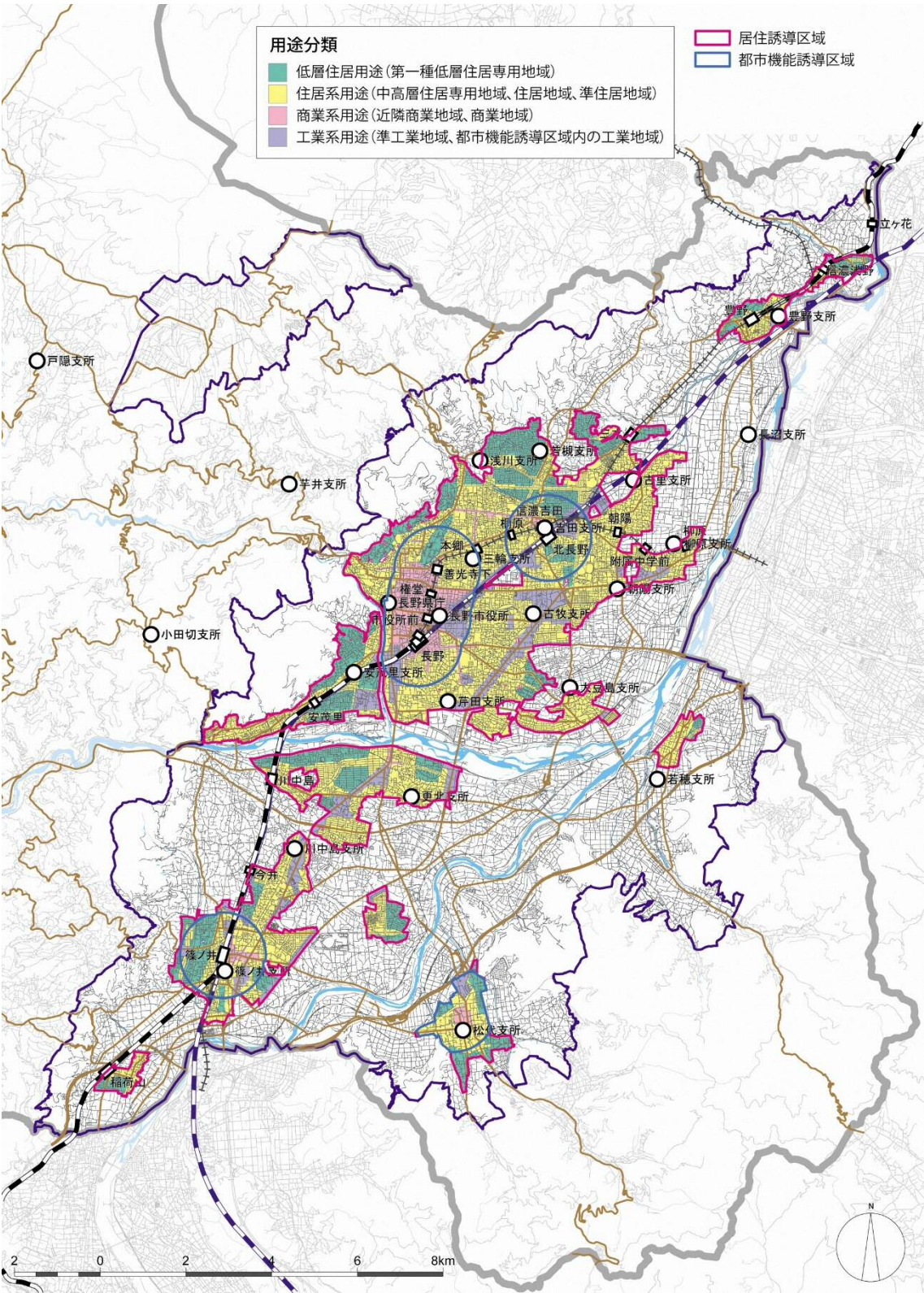
計画では、市内に居住誘導区域と都市機能誘導区域を設定し、都市機能及び人口を誘導し集積させることを目指します。

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

図表 9 居住誘導区域と都市機能誘導区域



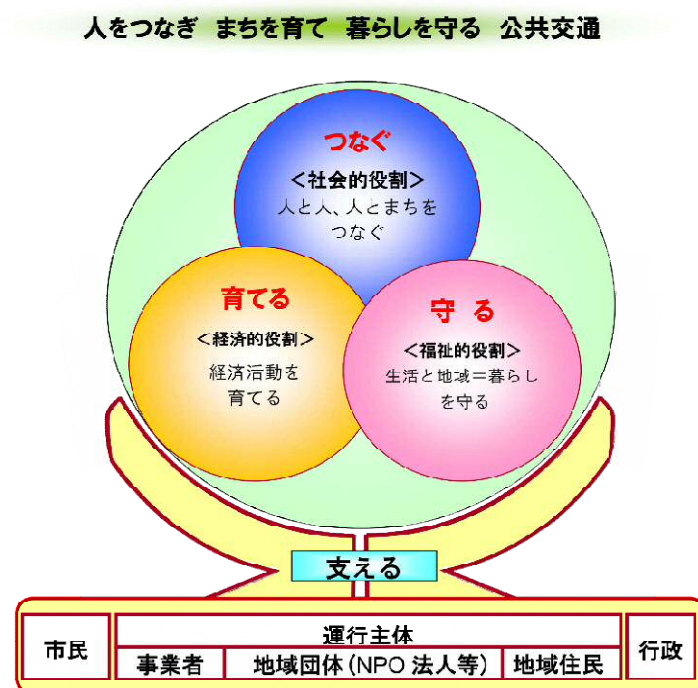
出典：長野市立地適正化計画

3 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



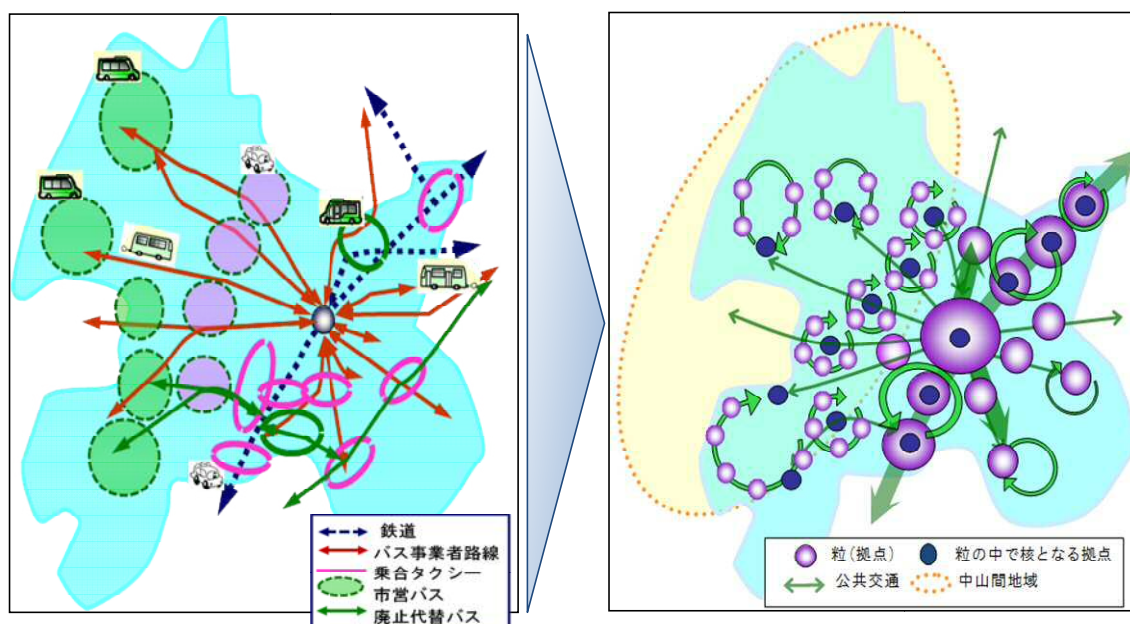
出典：長野市公共交通ビジョン

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	中期	長期
			5 年以内	10 年以内	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		
	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		
利用環境の整備	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、知らなきゃ損する」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 関連するその他の個別計画

その他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)

第3章 地域及び公共交通の現状と課題

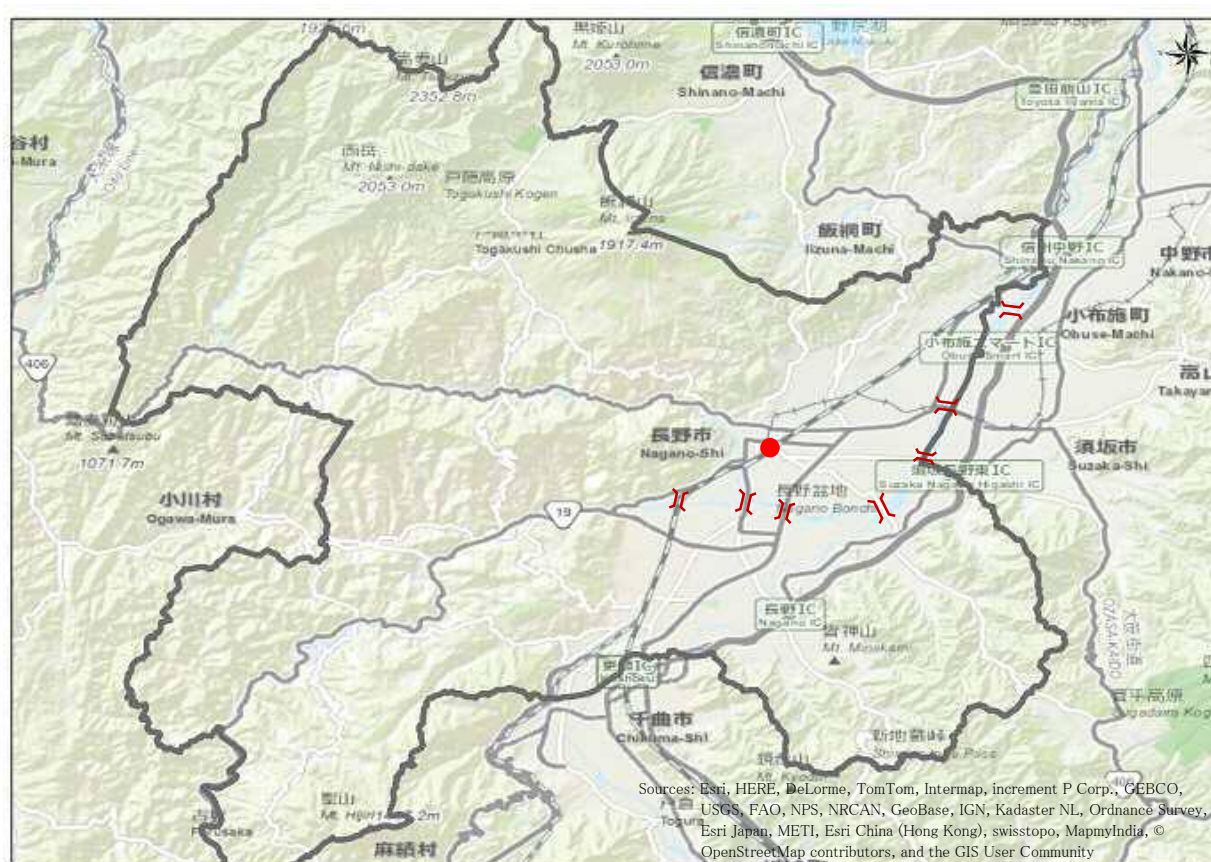
1 地域概況と人口

(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。

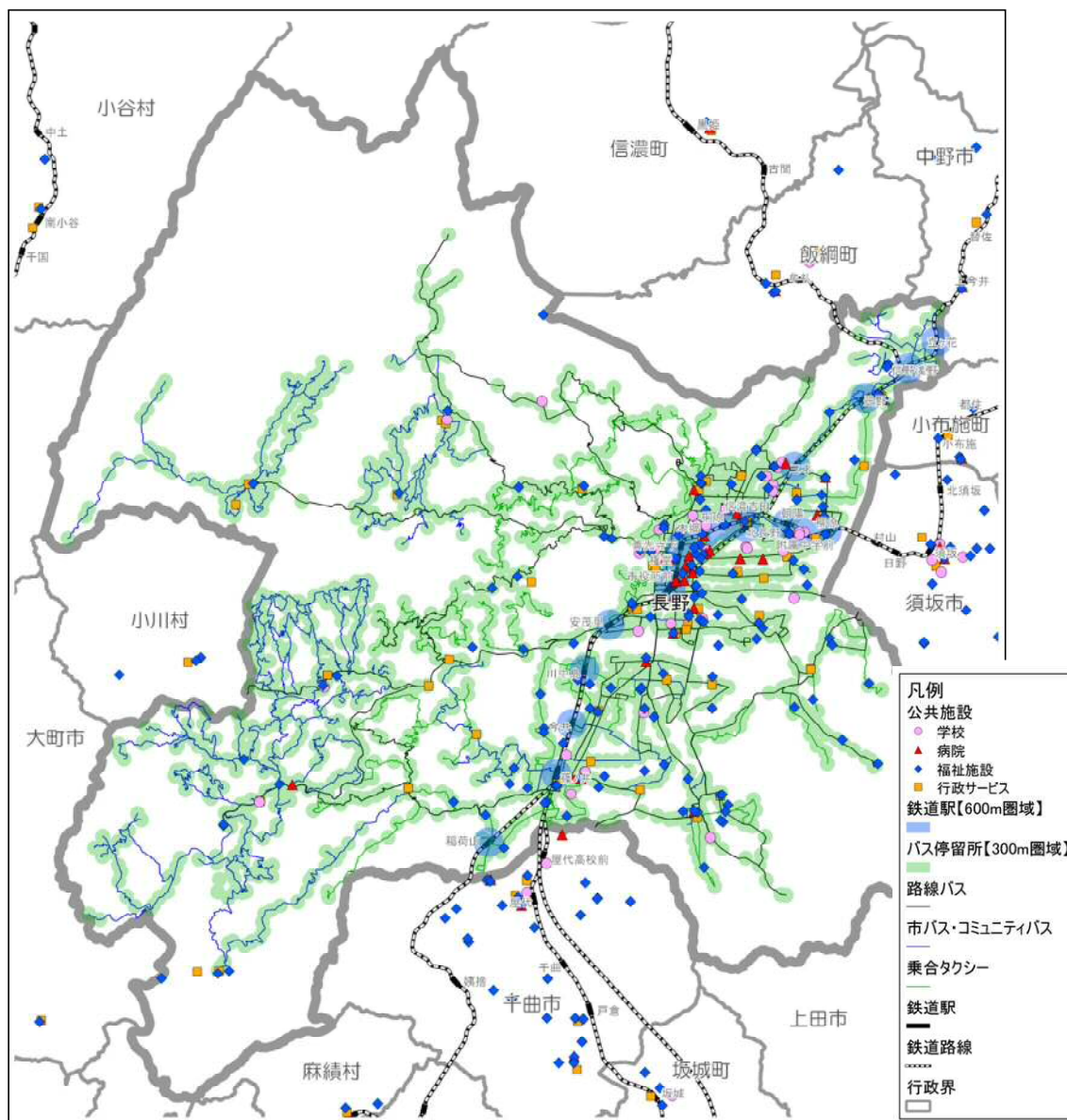
図表 13 長野市の地勢



(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

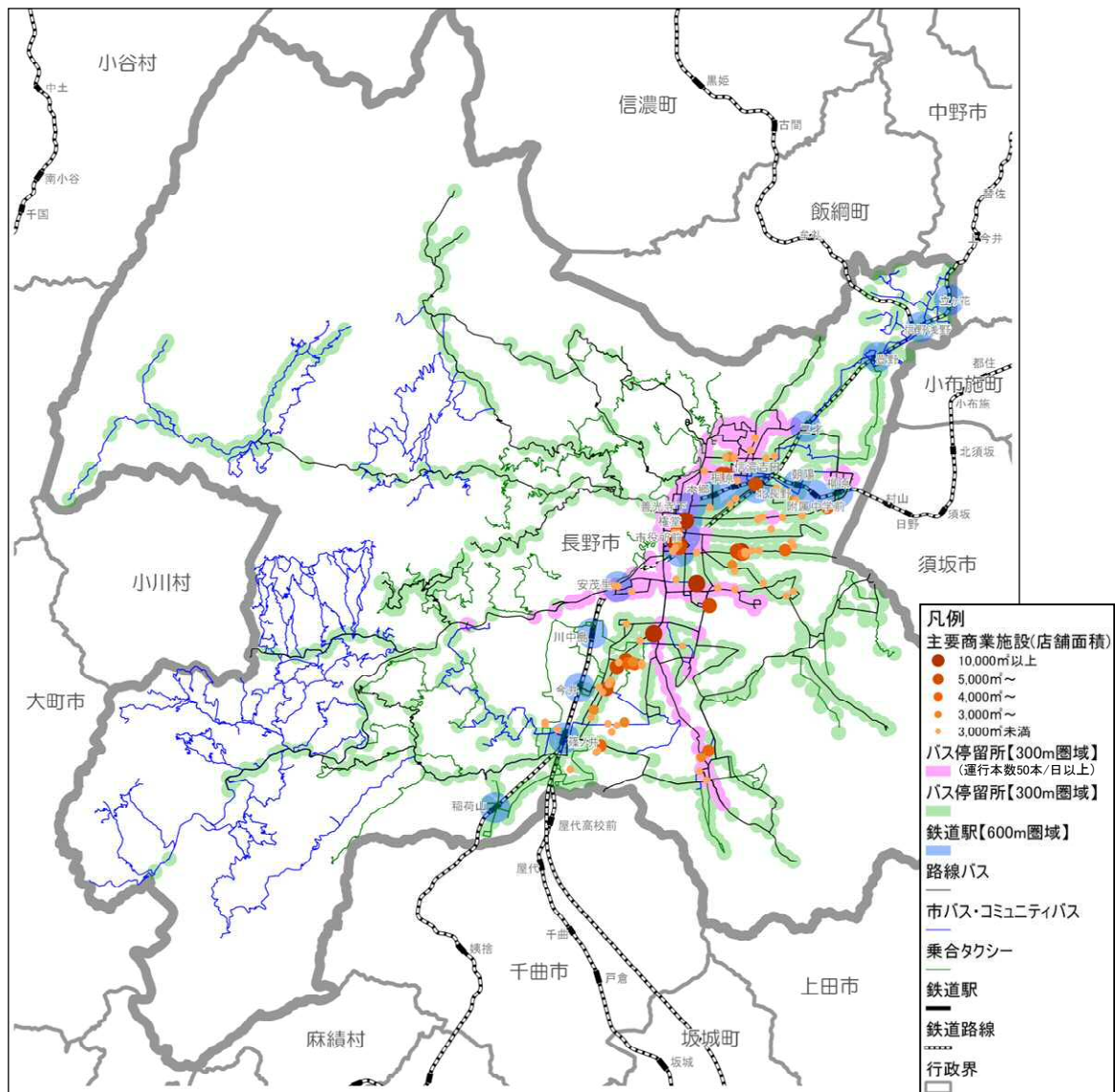
病院：一般病院・国立療養所・医療センター・精神病院・主要な診療所

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・その他の社会福祉施設・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

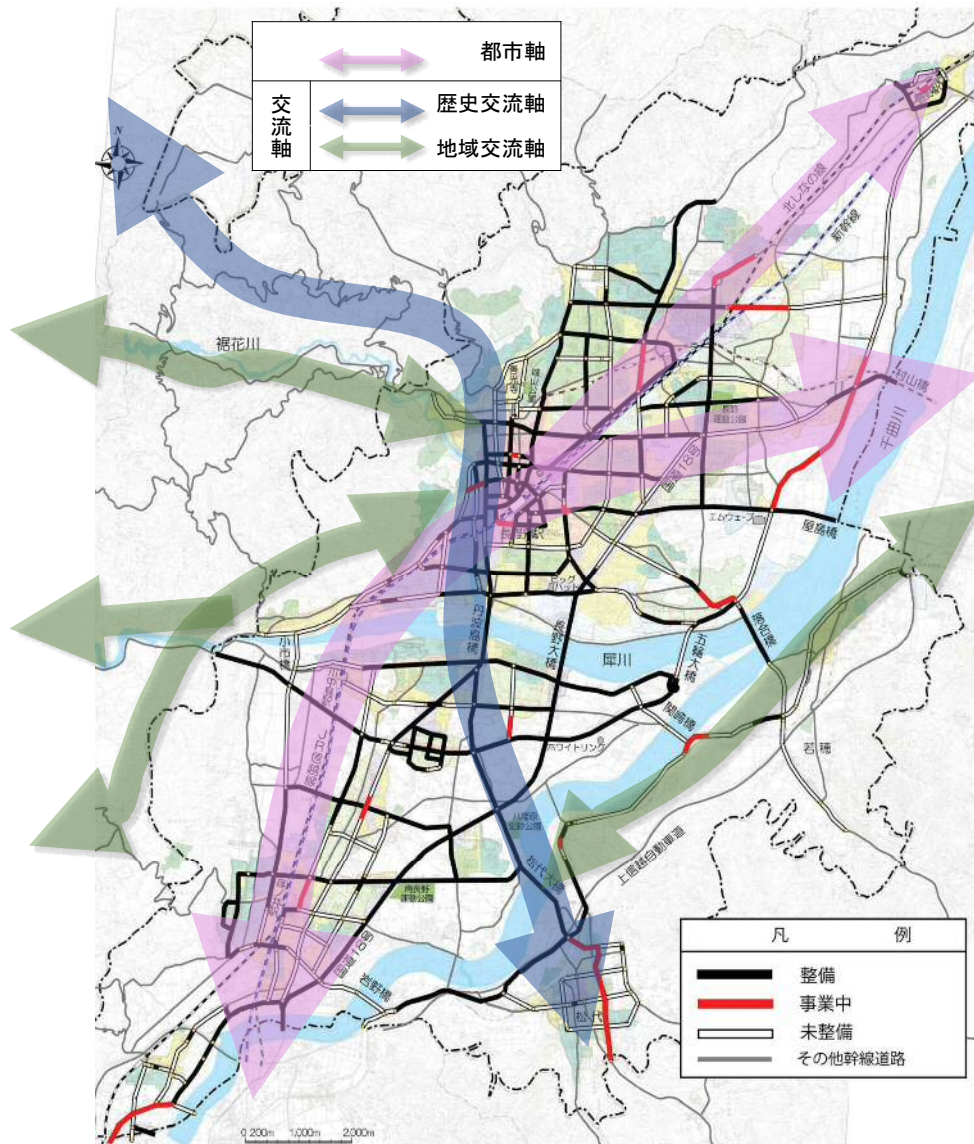


出典：全国大型小売店舗要覧 2009

(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

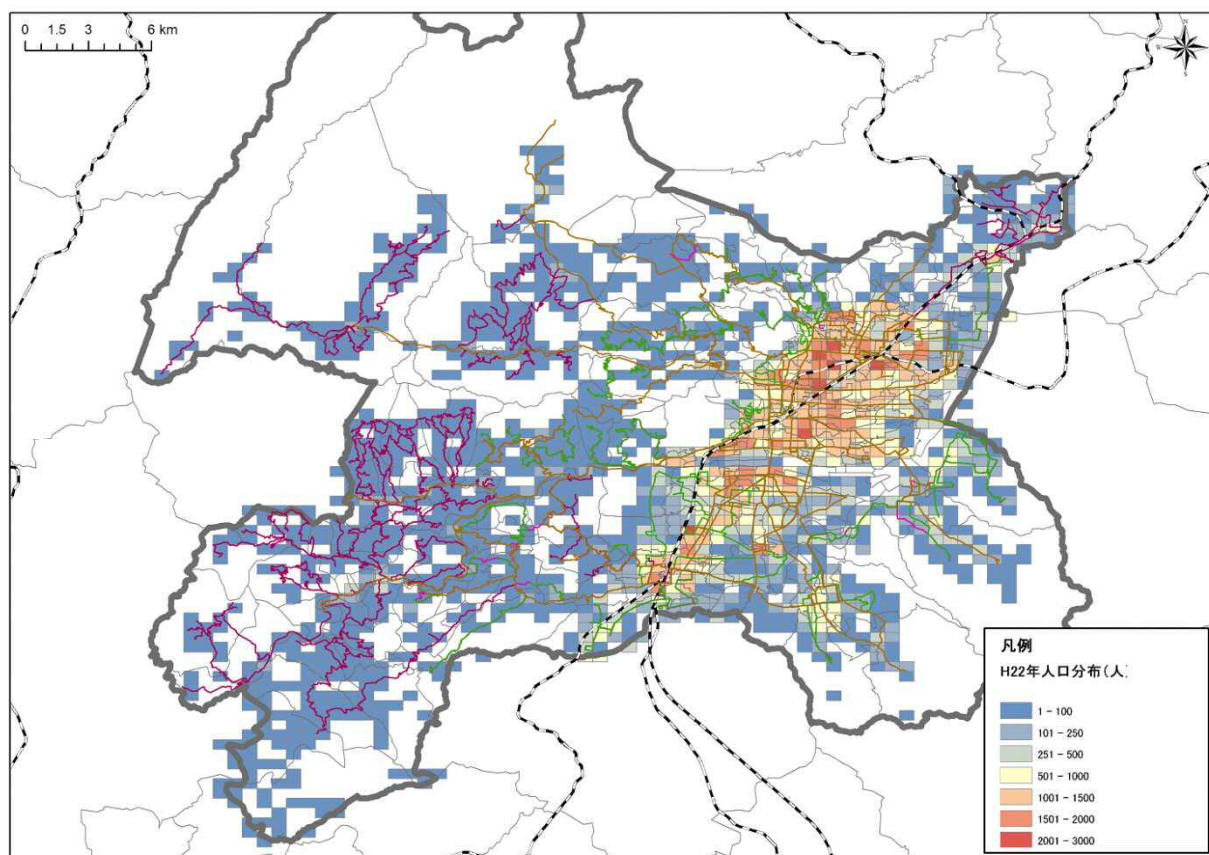


出典:長野市都市計画マスタープラン道路整備計画図をもとに作成

(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

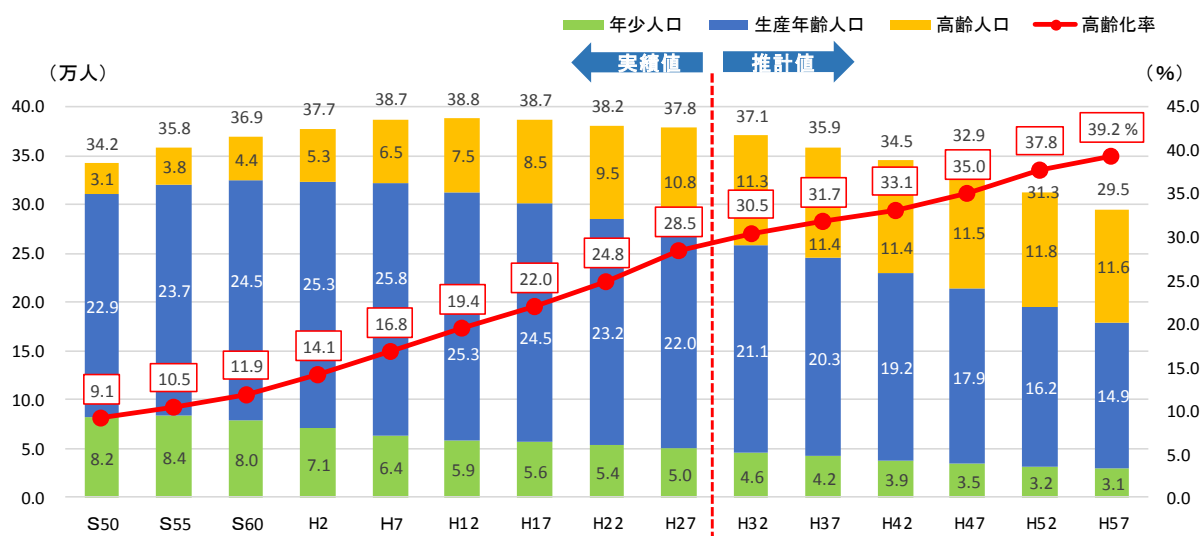


出典:平成 22 年国勢調査

(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

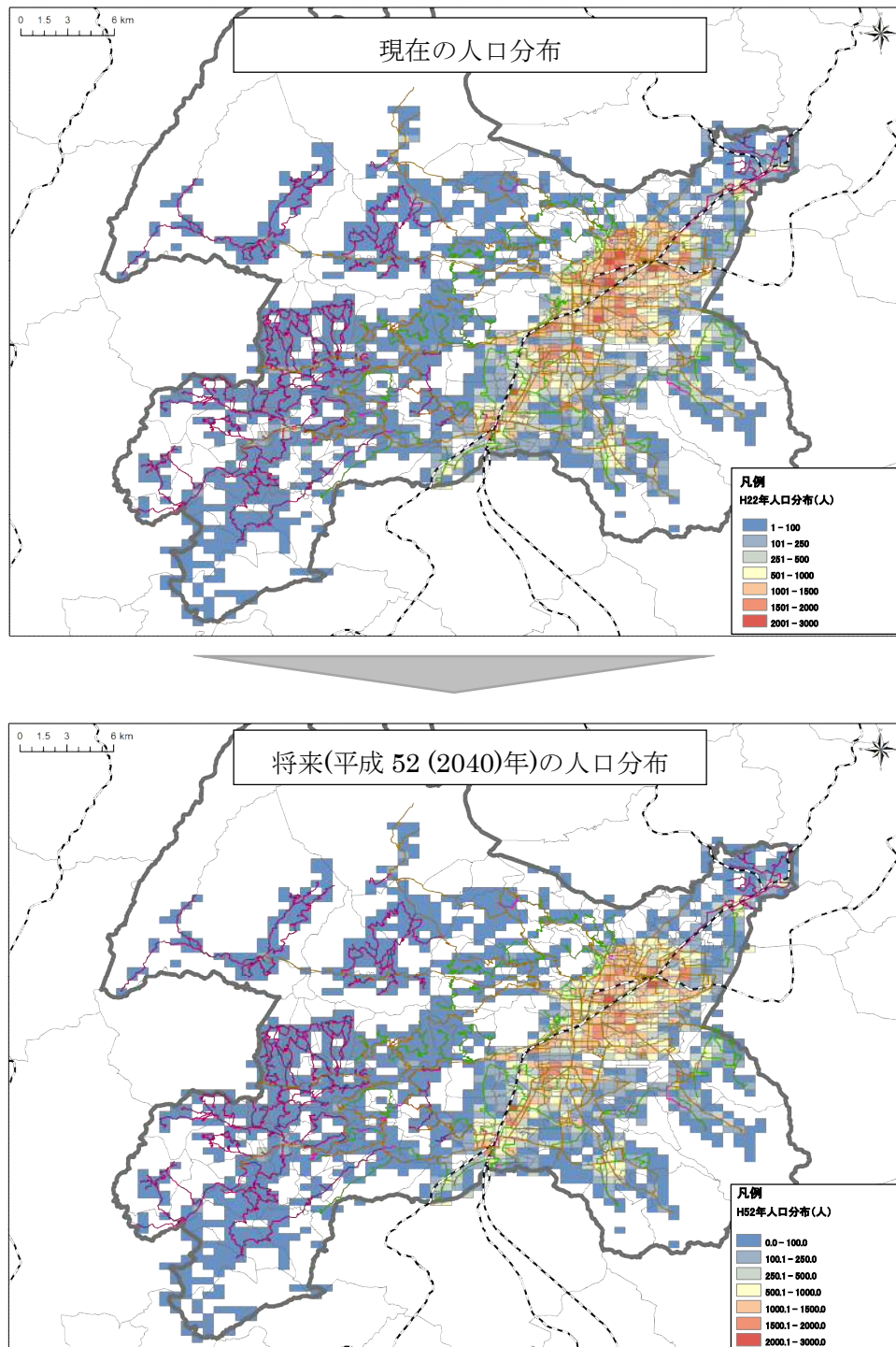


出典：実績値（昭和 50～平成 27 年度）：国勢調査
推計値：（平成 32 年度以降）：第五次長野市総合計画

(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

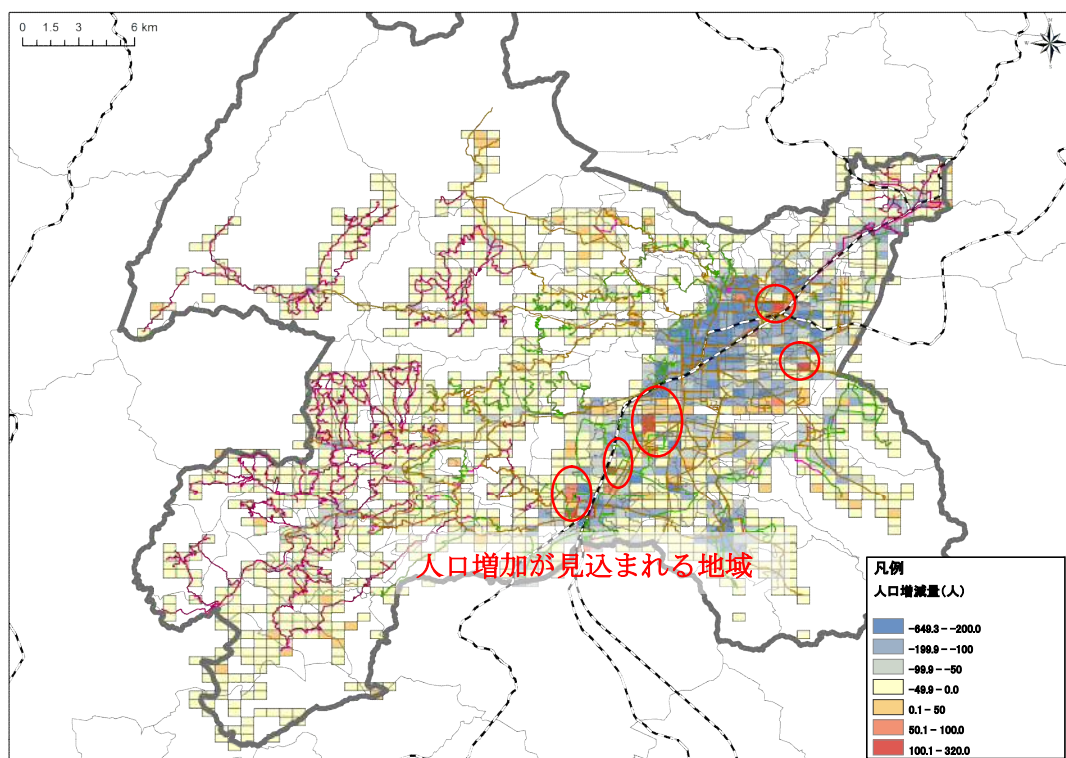


出典:平成 22 年は国勢調査
平成 52 年は長野市独自推計

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。

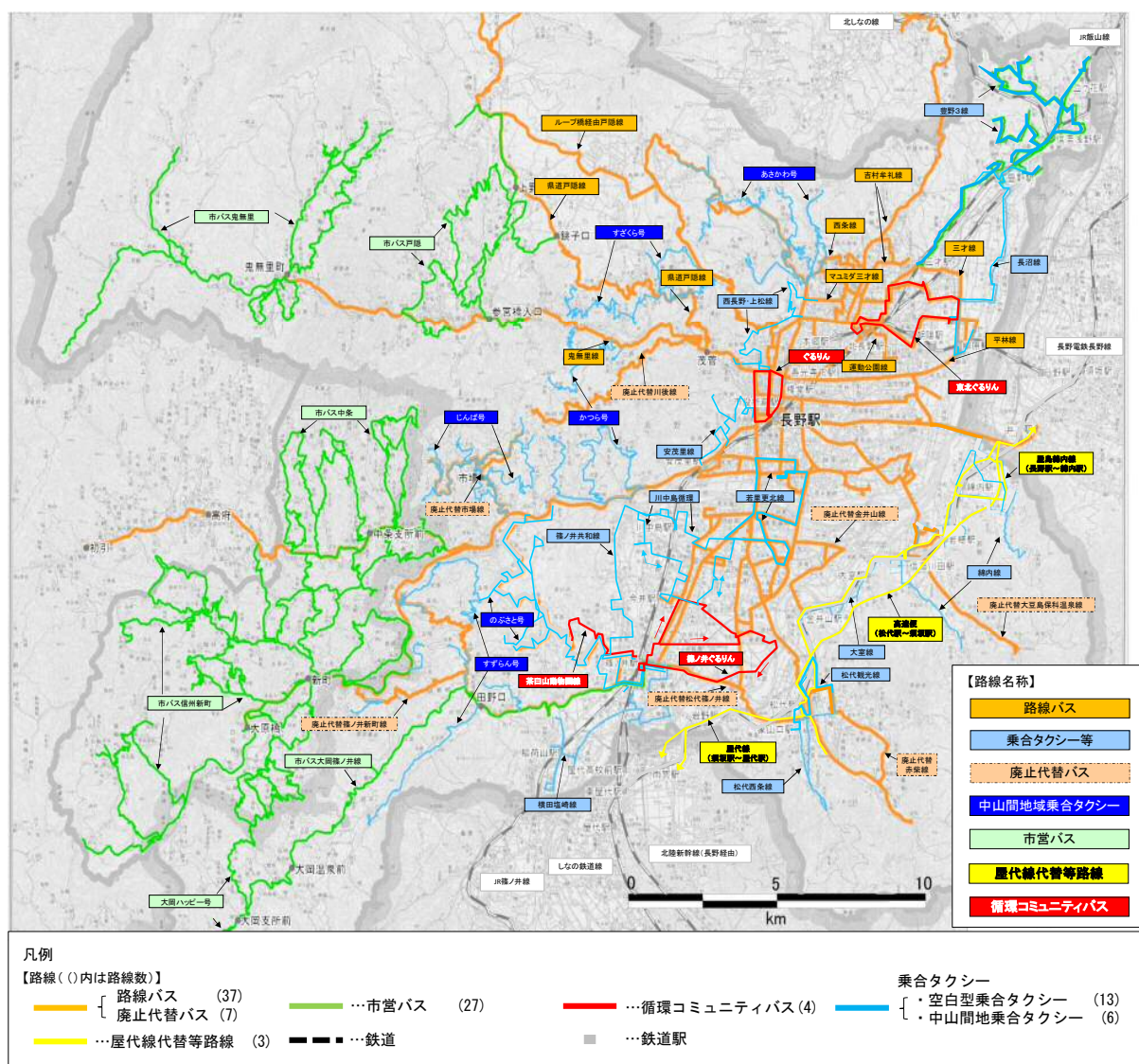
JR 北陸新幹線・信越本線・篠ノ井線、しなの鉄道しなの鉄道線・北しなの線、長野電鉄による鉄道網が整備され、広域の移動を担っています。

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。

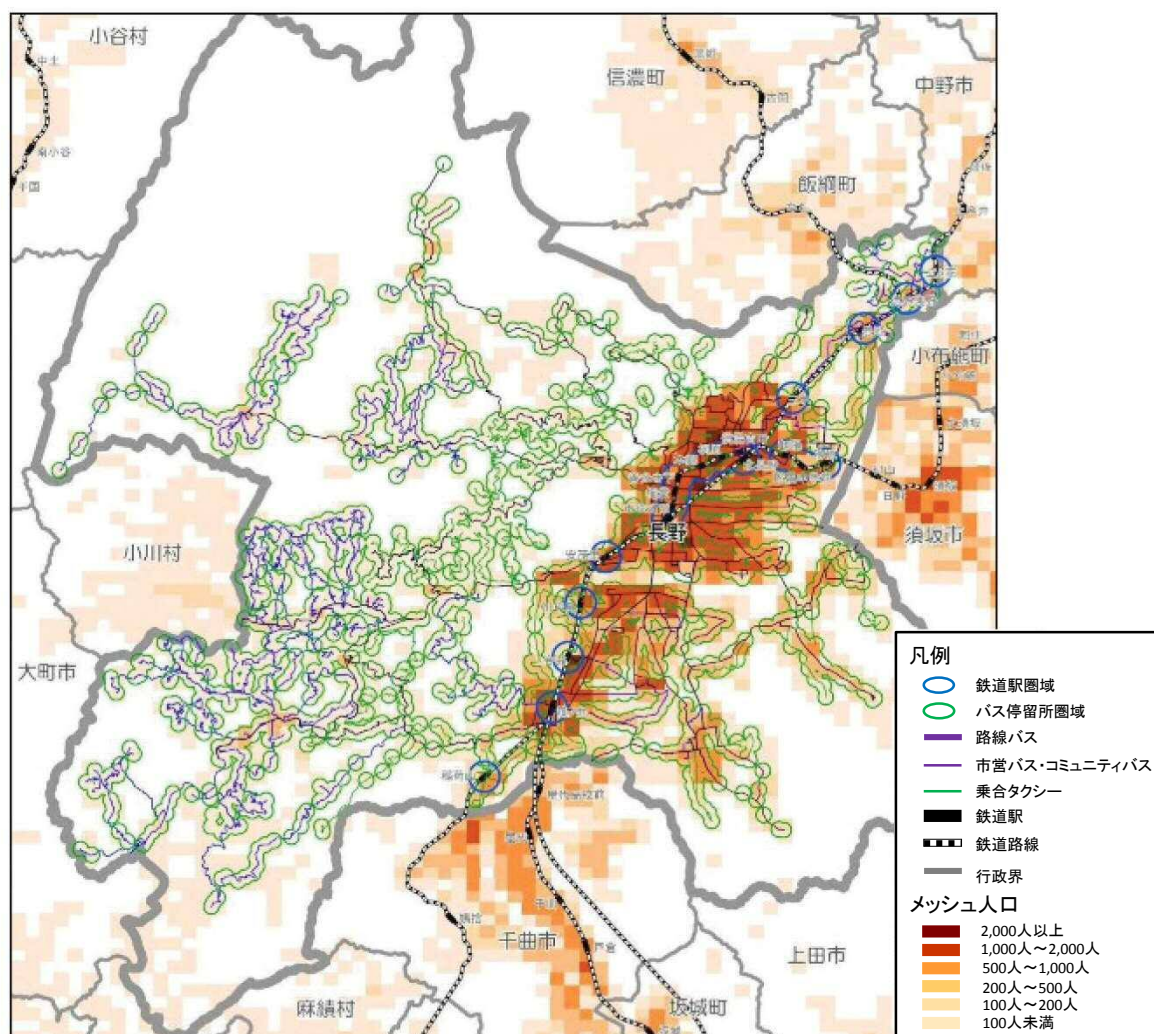
これらの鉄道、路線バス等により市内及び広域の移動の多くが担保されています。現在の路線整備状況は目指す公共交通軸と一致しており、これらの路線を最大限活用し、維持していくことが重要です。

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。

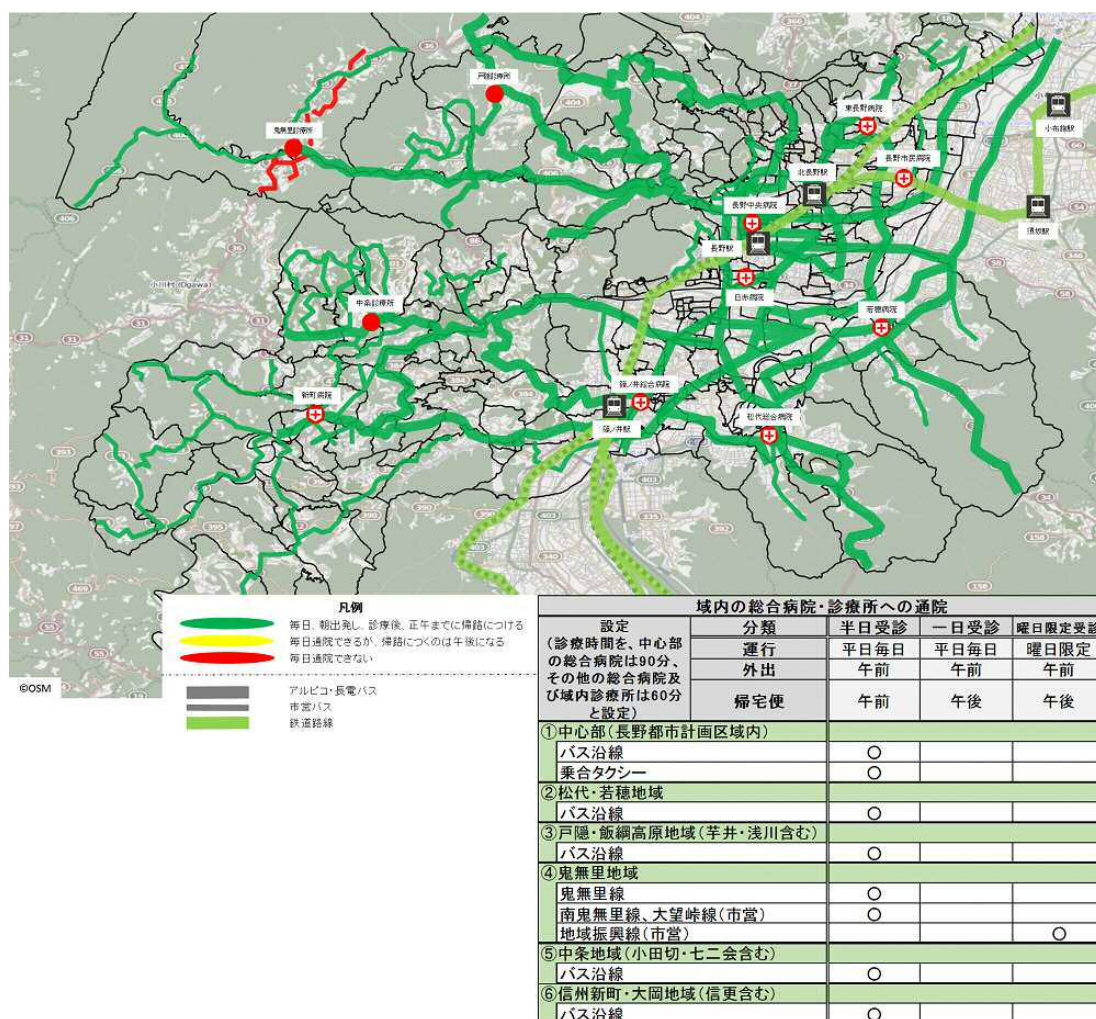
緑：毎日、朝、自宅を出発し、診察を終え、正午までに帰路につくことが可能

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



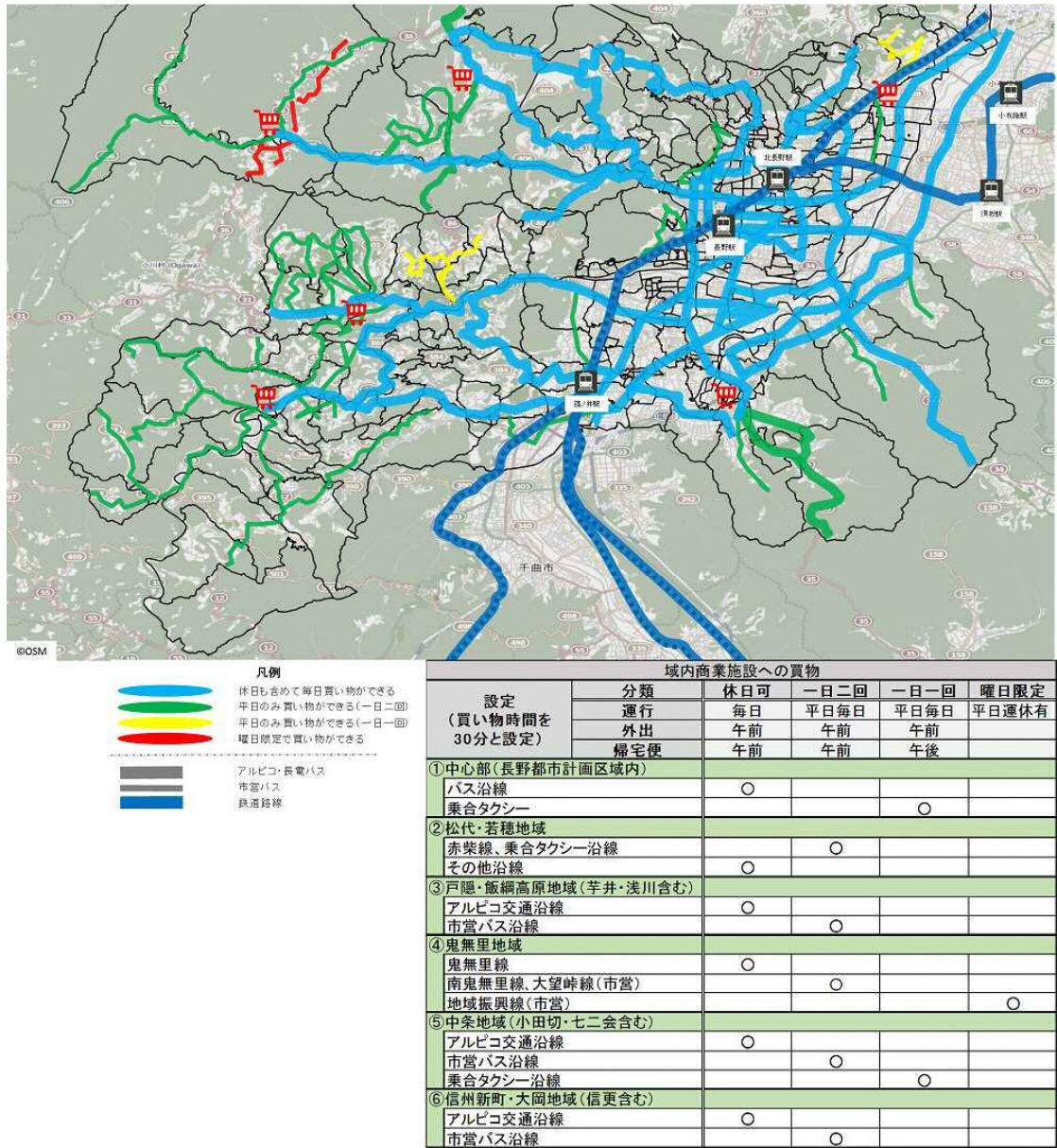
2) 各地域の商店への買い物のサービスレベル

下図は、各地域の商店街等へ買い物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



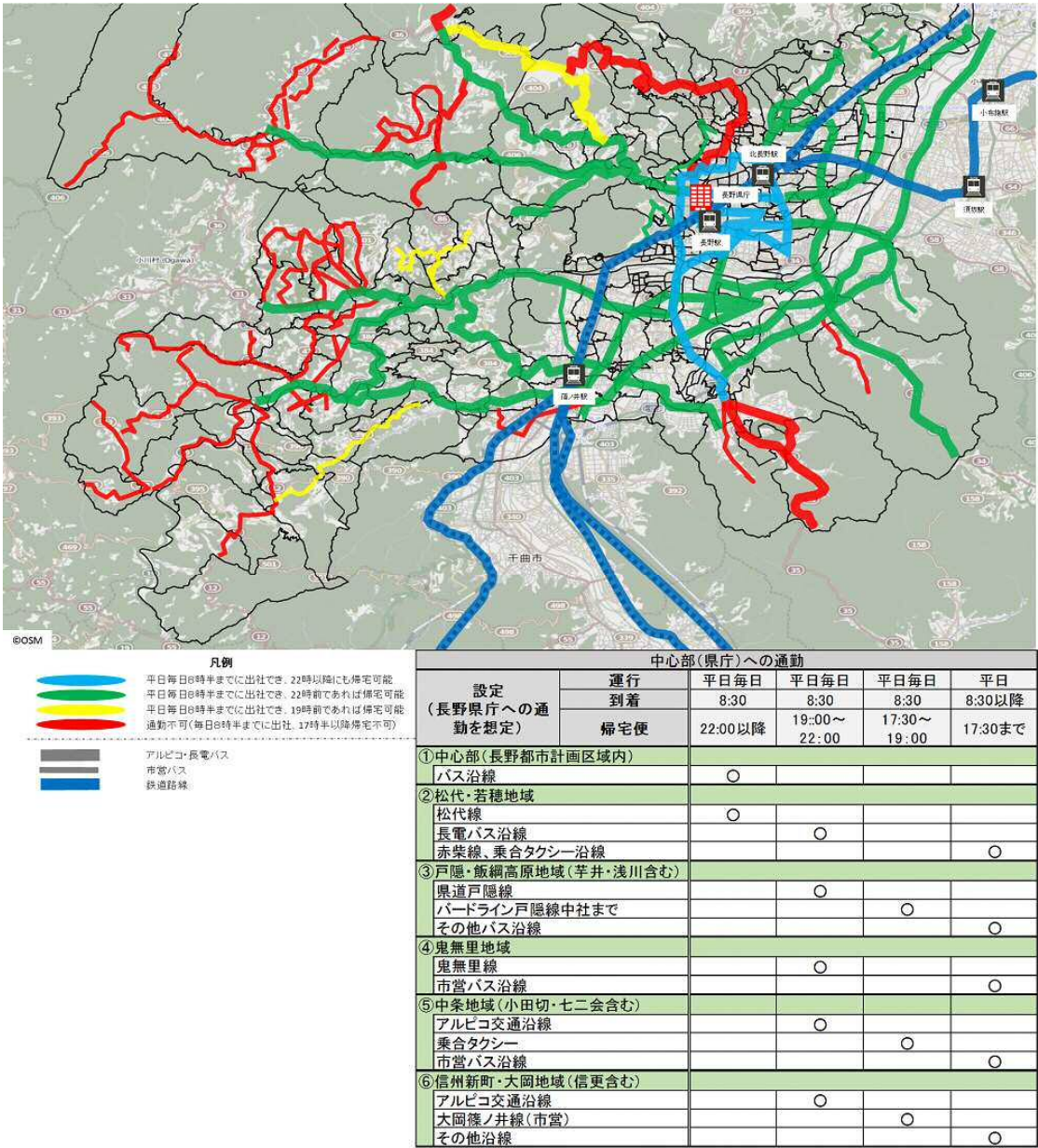
3) 通勤のサービスレベル

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）

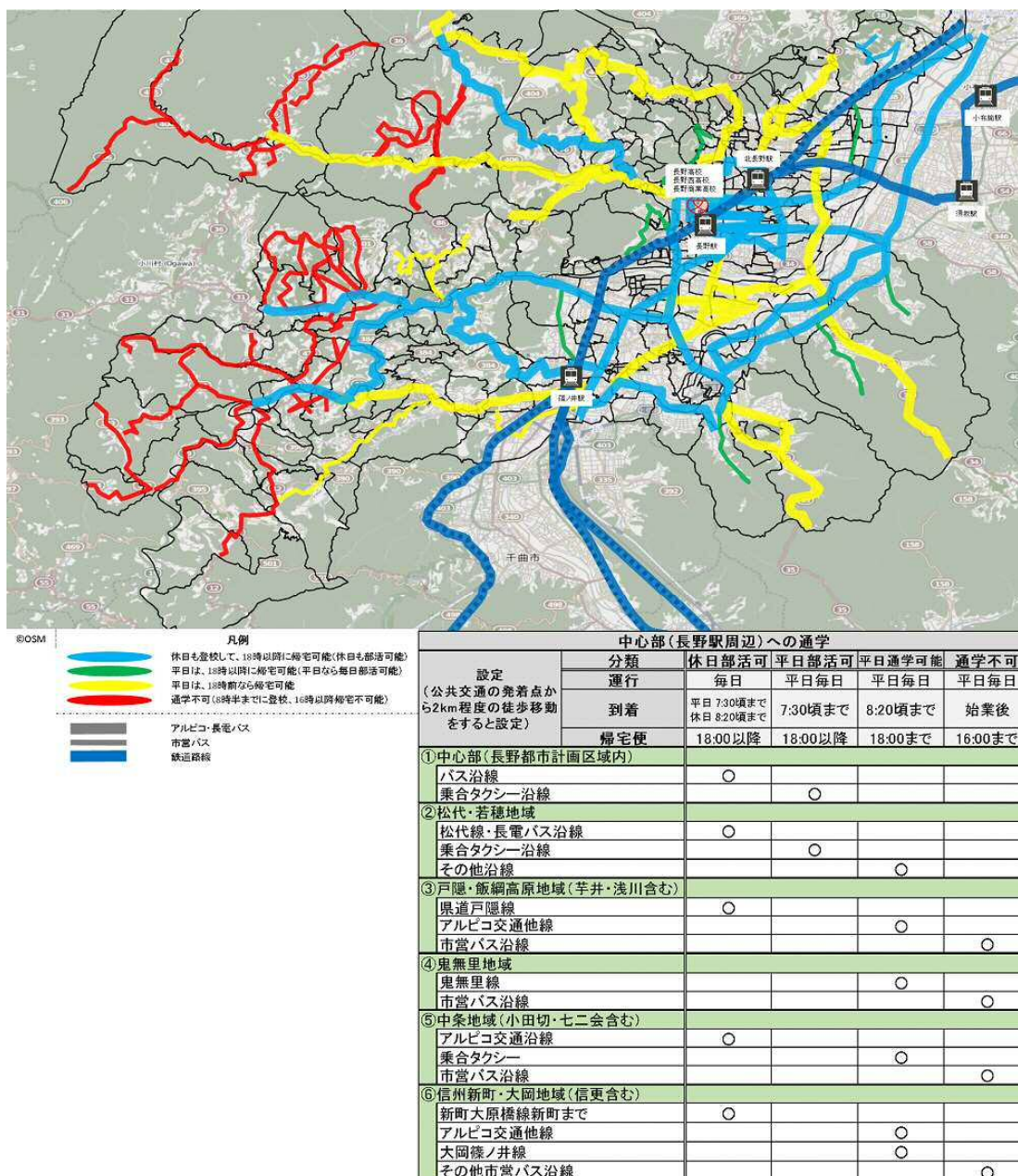
緑：平日であれば、18時以降に帰宅できる（平日であれば、毎日、部活ができる）

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

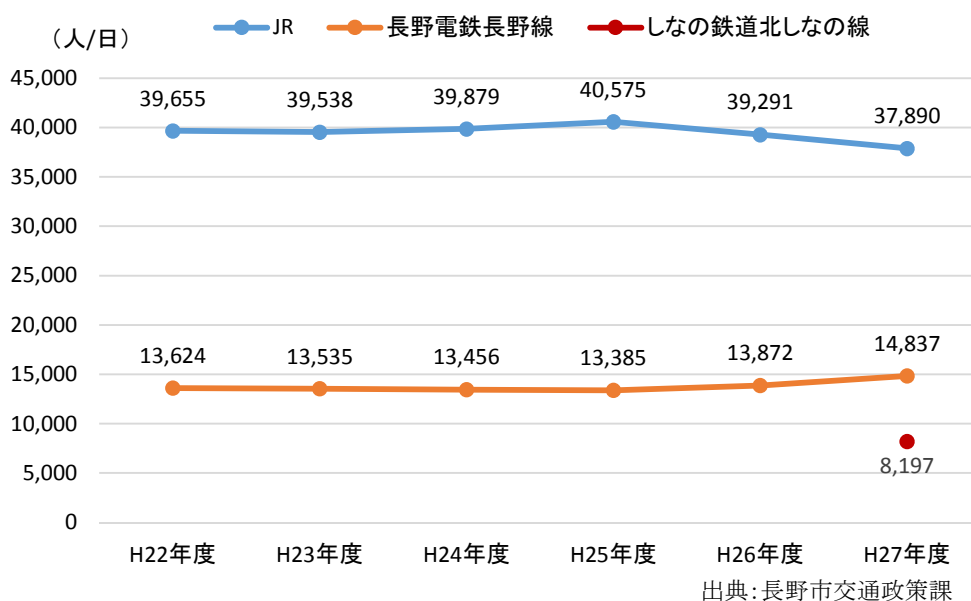


3 公共交通の利用者数と収支

(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。

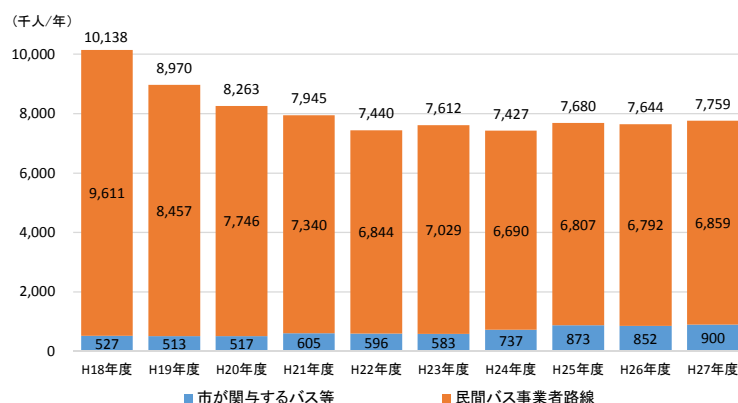
図表 27 鉄道駅の乗車人員の推移



(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。

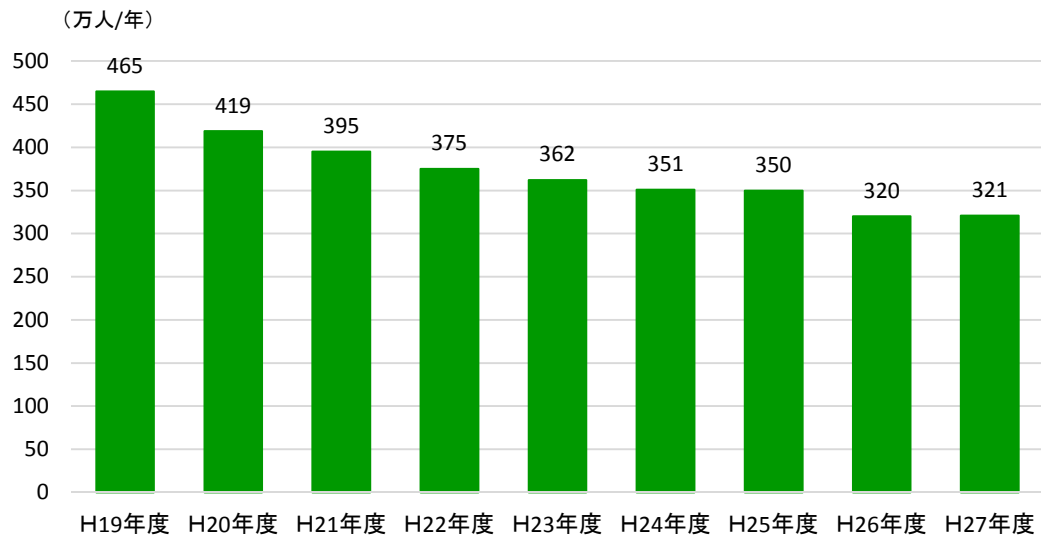
図表 28 路線バスの利用者数の推移



(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

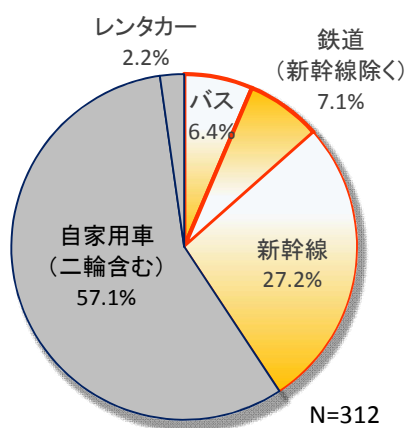


出典:長野県タクシー協会

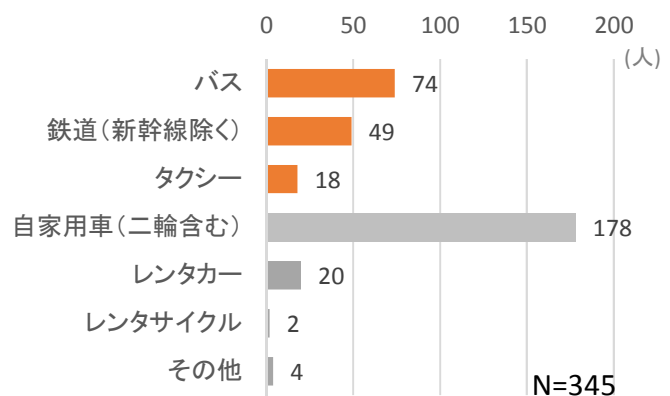
(4) 観光客の移動手段

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）

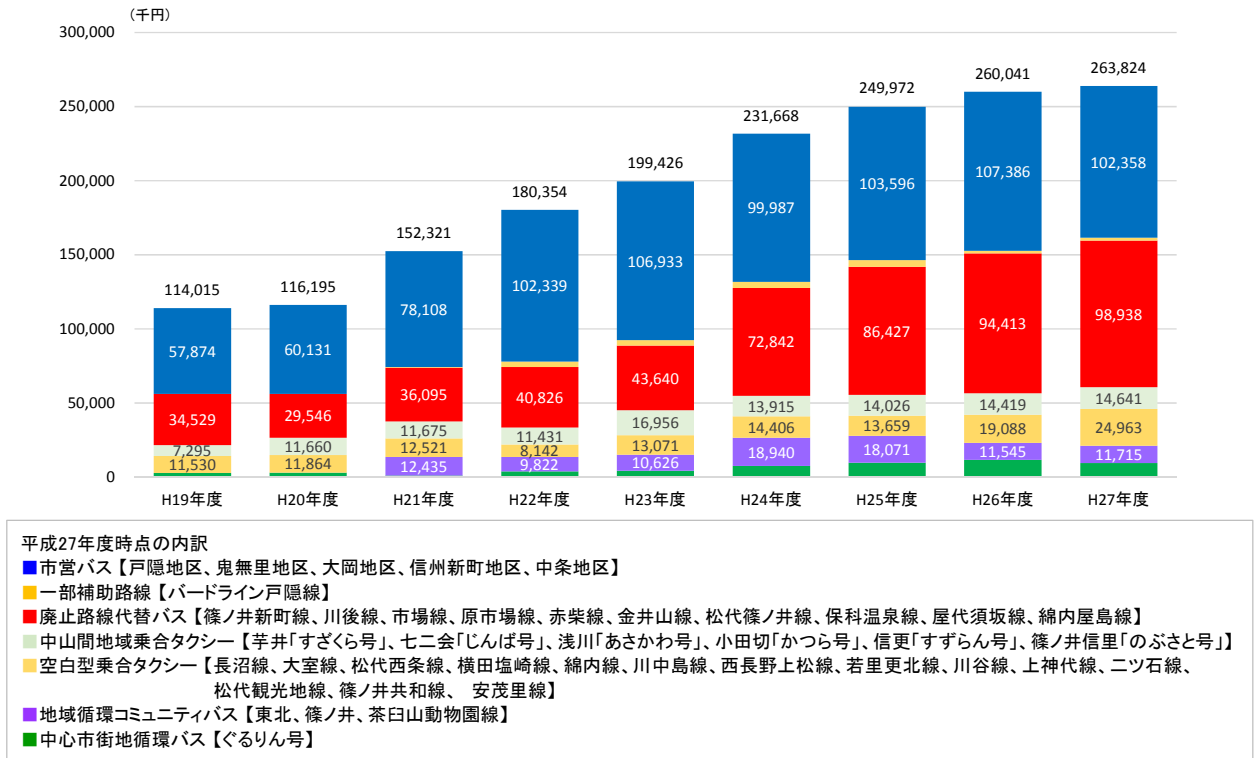


出典：長野市観光振興課

（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



出典：長野市交通政策課

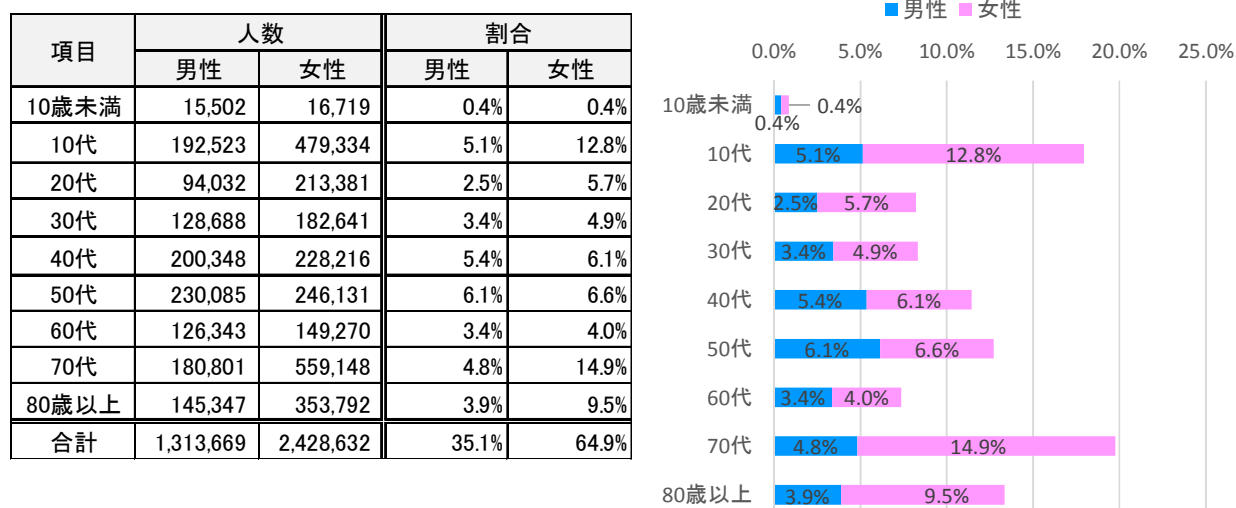
4 バス利用者の利用状況（IC カードデータ分析）

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。

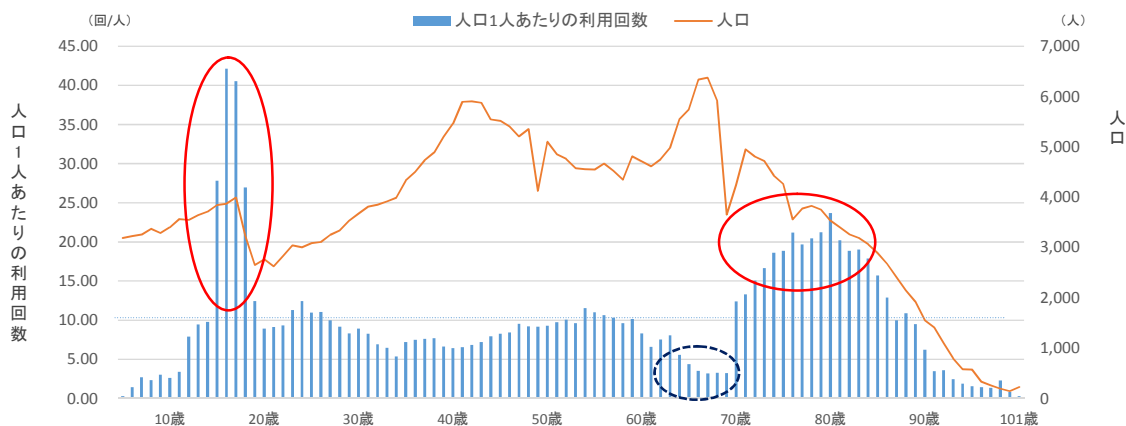
図表 33 性別・年代別の延べ利用者数



（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

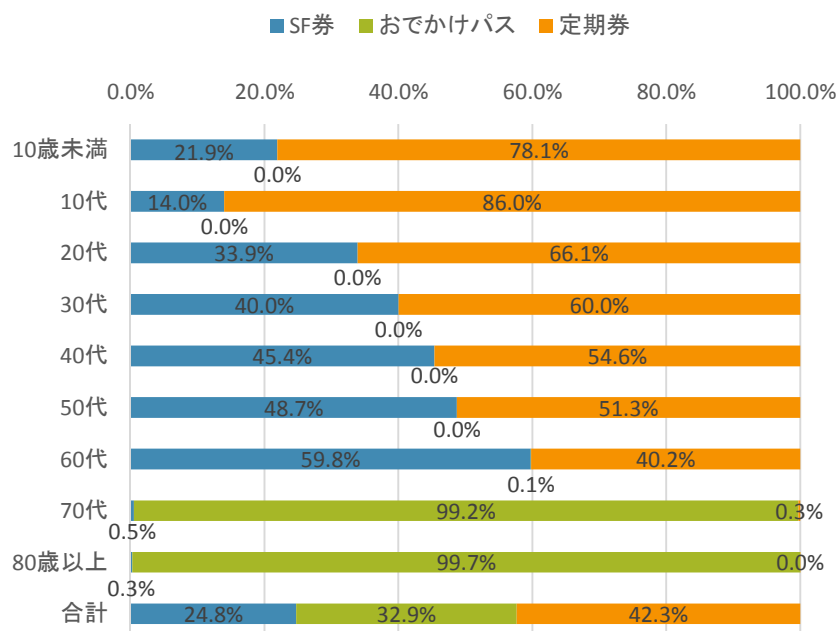


(3) 年代別・利用種別延べ利用者数（無記名式一般カード利用分、記録不備データを除く）

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 I C 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

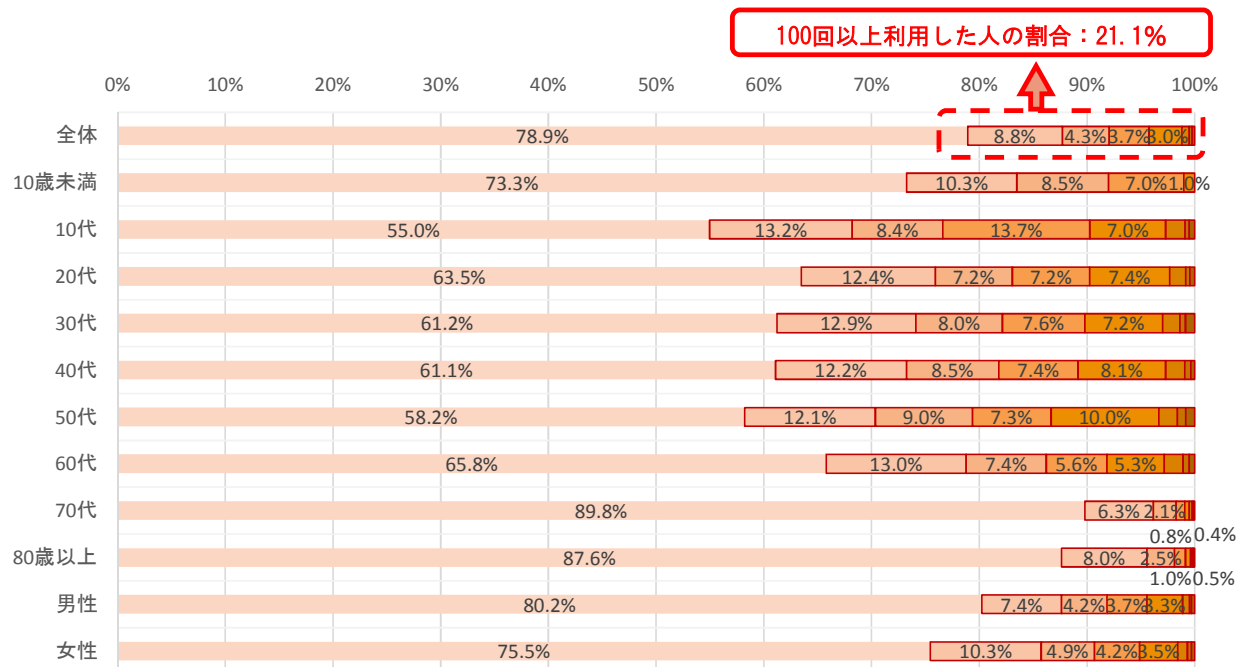
用語	説明
利用者数	IC カードを使ってバスを利用した人の数。本集計では全体で 60,970 人
利用件数	IC カードによるバス利用があった件数。データ件数と同義。
総利用件数	利用件数の合計。本集計では 4,532,387 件

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）

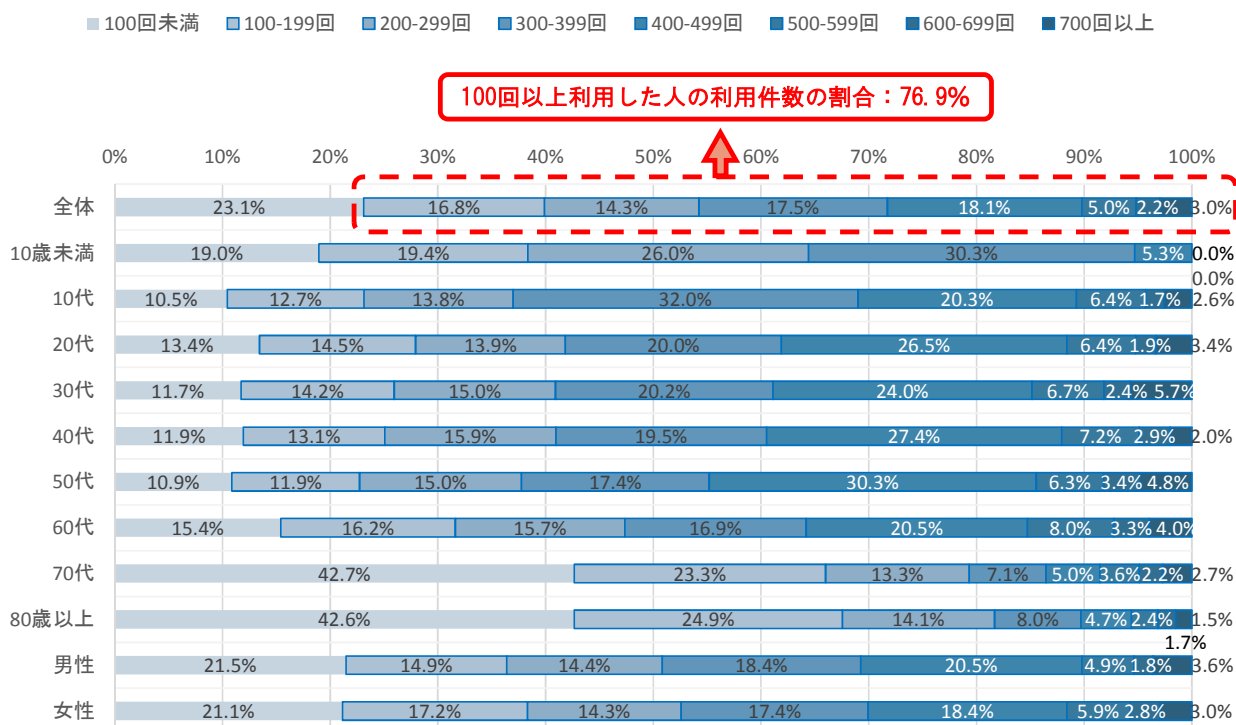
人数	利用回数	100回未満	100-199回	200-299回	300-399回	400-499回	500-599回	600-699回	700回以上	合計	100回以上の計
	全体	48,116	5,369	2,644	2,256	1,851	423	156	155	60,970	12,854
	10歳未満	293	41	34	28	4	0	0	0	400	107
	10代	2,443	588	373	608	312	80	18	22	4,444	2,001
	20代	1,561	306	176	176	183	37	9	11	2,459	898
	30代	1,433	302	188	179	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
割合	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
	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%

■ 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



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
	全体	1,047,230	761,371	649,292	792,812	818,963	228,400	100,253	134,066	4,532,387	3,485,157
件数	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
	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%
割合	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%



(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				

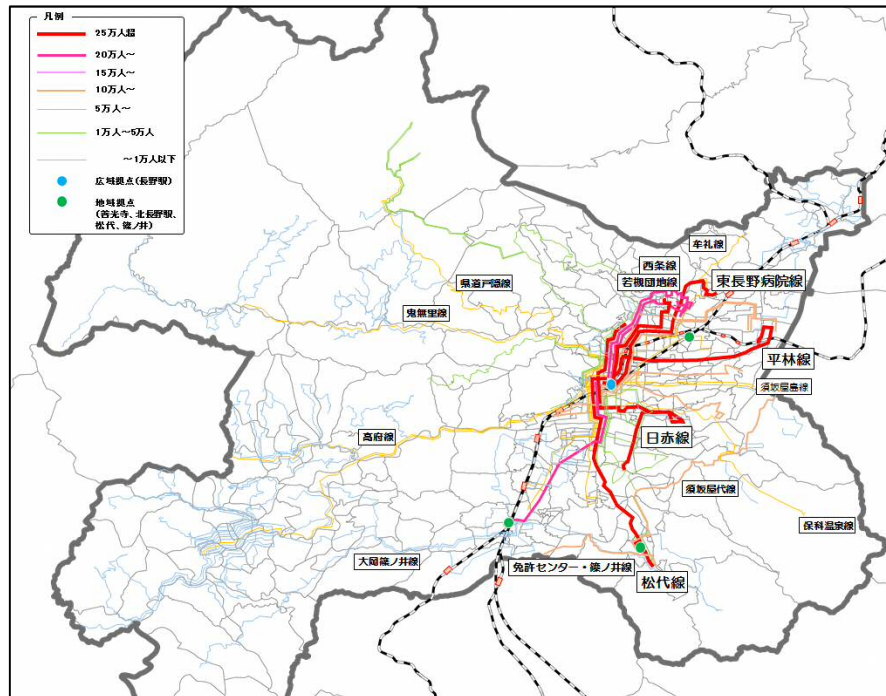
乗合タクシー

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				

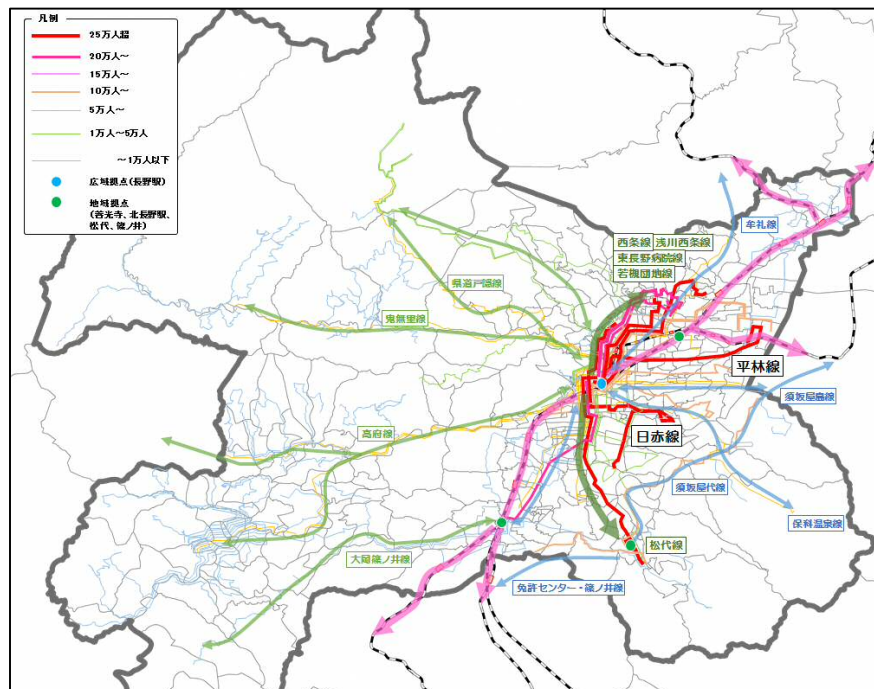
(6) 公共交通軸に対応するバス路線の利用状況

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。これを見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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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) 年にすざ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 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

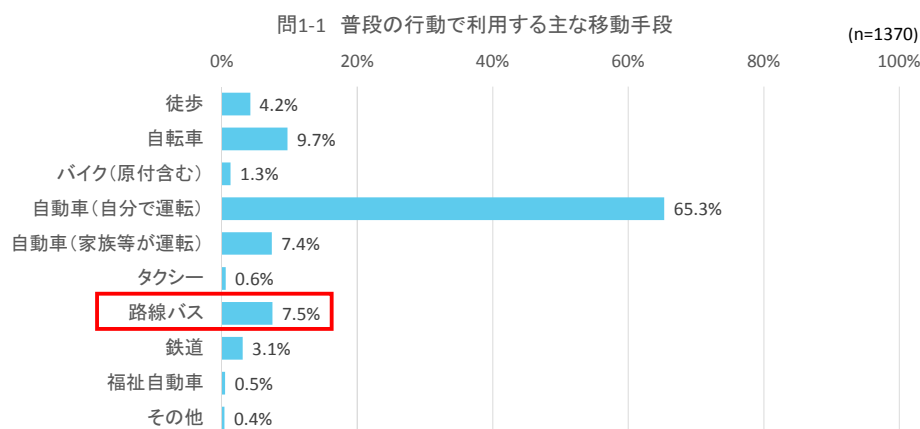
6 バスサービスに対する市民の意識

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。

図表 43 普段の行動で利用する主な交通手段

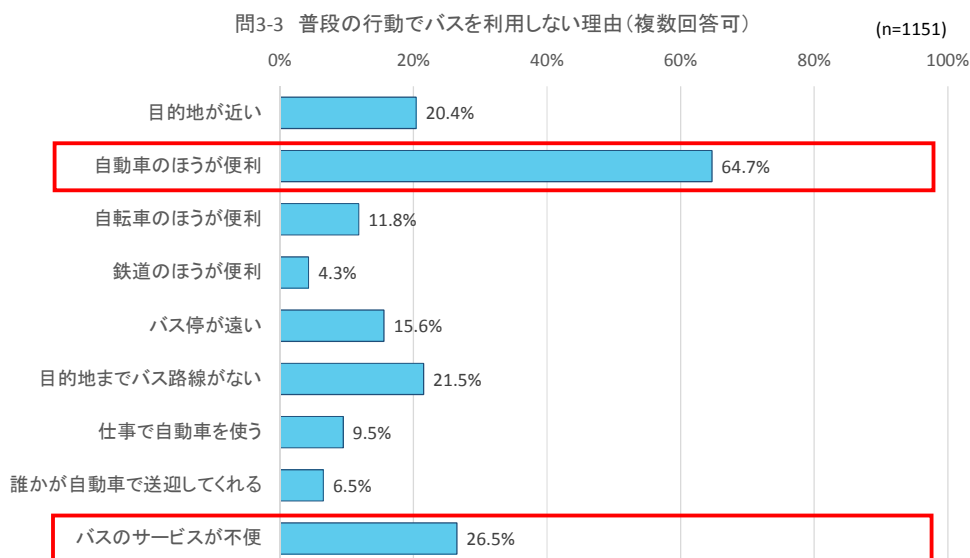


出典:平成 25 年 長野市生活路線バス等に関する市民・利用者アンケート調査

(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

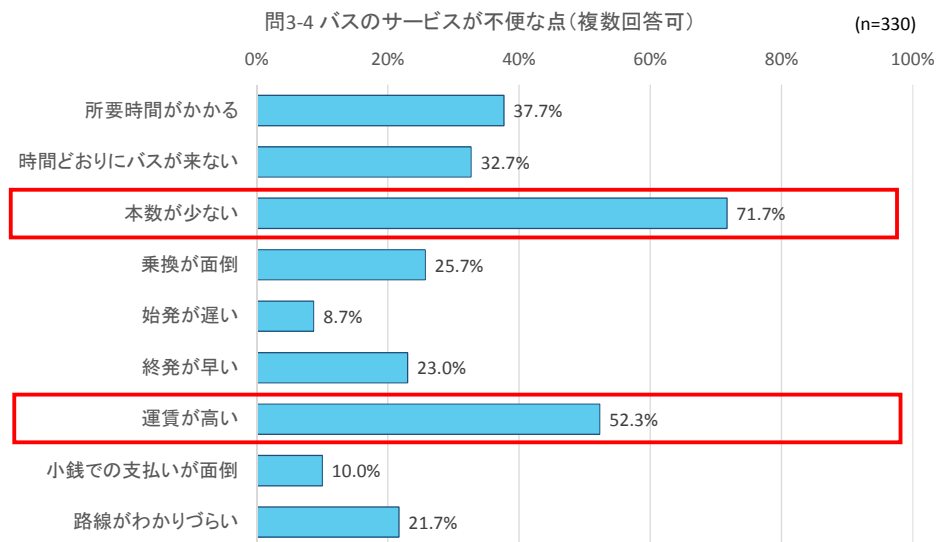


出典:平成 25 年 長野市生活路線バス等に関する市民・利用者アンケート調査

(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

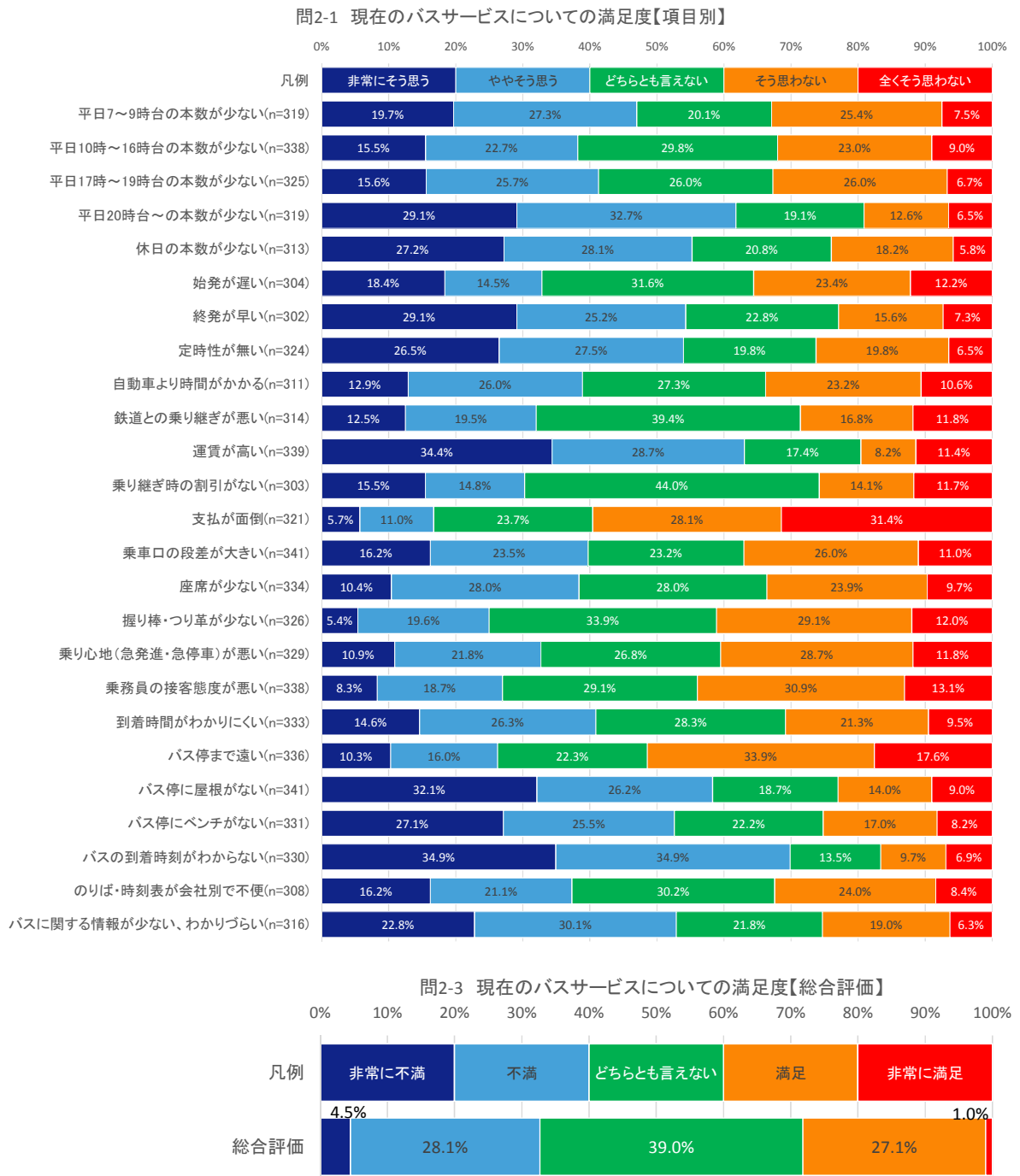


出典:平成 25 年 長野市生活路線バス等に関する市民・利用者アンケート調査

(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

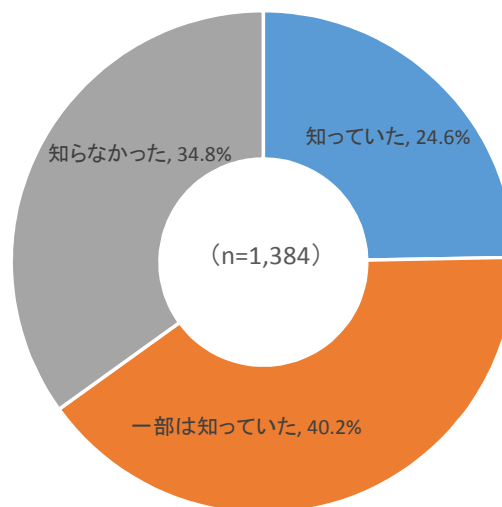
(5) バスサービスに対する認知度

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。

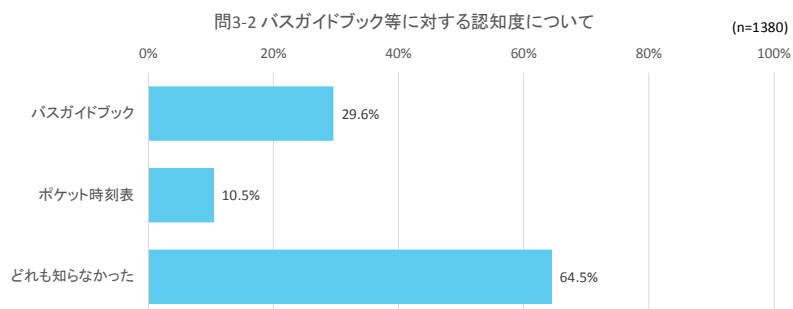
図表 47 3-1 路線バスの路線網・サービスレベルに対する認知度

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ねばなりません。

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
(1) 地域の状況	
● 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	● 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
(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	● 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
(3) 公共交通の利用状況	
● 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	● 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	
● 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	● 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	
● 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	● 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

第4章 地域公共交通の基本方針

1 地域公共交通網形成に当たっての基本方針

（１） ネットワーク化を図り、拠点間の移動を確保します

集約型都市構造の実現に寄与するために、拠点間の移動を確保します。

長野市の公共交通の骨格は、概ね整備されているといえます。今後は、それぞれの公共交通機関の連携を強め、公共交通のネットワークとしての機能を高めます。

（２） 利用環境を整備し、公共交通の利便性を高めます

単に移動の機会を確保するだけでなく、公共交通が利用しやすいものになるよう環境を整備します。

通勤・通学利用者には、積極的に利用できるような利用環境を整備します。また、高齢者や障がい者にも安心して利用でき、安全に移動できるようバリアフリー化を推進します。

さらに、来訪者にもわかりやすい運行サービスを提供します。

（３） 公共交通が持続可能なものとなるよう、利用を促進します

整備した公共交通が持続的に運行されるよう、市民が積極的に公共交通を利用した生活に転換することを促します。

市民が公共交通へ転換することで、公共交通の維持確保だけでなく、温室効果ガスの抑制や利用者の健康増進にも寄与するまちを実現します。

また、地域においては、地域が主体的に公共交通の確保・維持・改善に向けた取組みに参加することを促します。

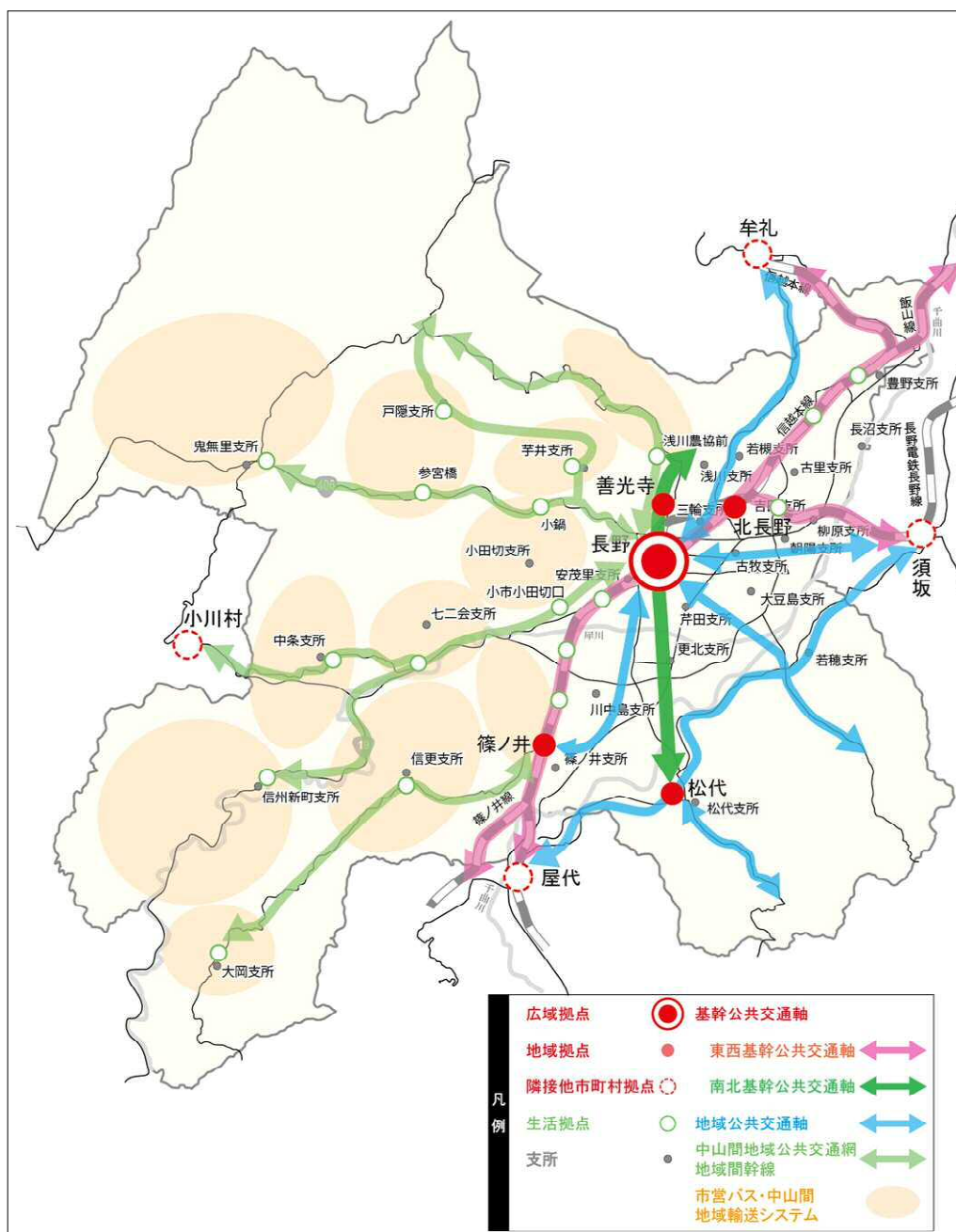
2 地域公共交通網の整備・維持の方針

(1) 公共交通軸をつくり地域をつなげます

長野市は、犀川沿いの平坦部に人口が集積しており、西部には人口密度の薄い広大な中山間地域が広がっています。平坦部と中山間地域では、公共交通をとりまく状況が大きく異なることから、これらの地域特性に合わせた公共交通を確保・維持します。

公共交通網の骨格については、公共交通ビジョンに示されている、基幹公共交通軸、地域公共交通軸、中山間地域公共交通網の考え方に従います。

図表 49 公共交通ビジョンにおける拠点と交通軸の設定



出典:長野市公共交通ビジョン

① 平坦部

平坦部では基幹公共交通軸、地域公共交通軸を中心に、地域から広域拠点への移動の利便性の高い公共交通網を形成します。また、各地域において、生活拠点から地域拠点、広域拠点への移動を確保します。

さらに、広域拠点から北陸新幹線等を利用した来訪者が市内の観光施設を訪れることができるよう二次交通を充実させます。

ア. 東西基幹公共交通軸

東西基幹公共交通軸は JR 信越本線・篠ノ井線及びびしなの鉄道北しなの線、長野電鉄長野線が担います。本市の骨格を形成する基幹軸として、広域拠点と地域拠点、また隣接自治体等拠点を結びます。

イ. 南北基幹公共交通軸

地域拠点である松代から長野駅を經由し、北部地域までを南北基幹公共交通軸とします。南北基幹公共交通軸は幹線となるバス路線を高密度で運行し、定時性、速達性、明示性等、利便性の高いサービスを実現します。

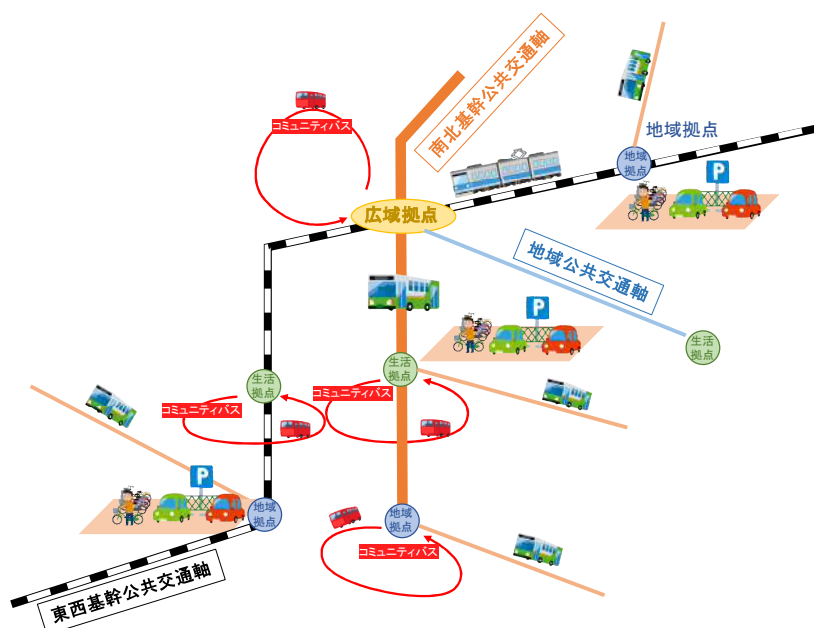
ウ. 地域公共交通軸

地域公共交通軸は平坦部において、広域拠点、地域拠点、生活拠点もしくは観光拠点を結びます。

エ. 支線

地域拠点には支線となる循環路線等を整備し、地域における移動を確保します。

図表 50 平坦部の地域公共交通網のイメージ



② 中山間地域

中山間地域における公共交通も、連携計画からの取組みによって一定の整備がされてきました。中山間地域における公共交通網は、地域のライフラインともいえる路線であるため、今後人口減少が進んでも、現状をできる限り維持し、住民の生活に必要な移動を確保するものとします。地域拠点から集落への路線については、需要量に応じて市営バス、乗合タクシーなどの運行を見直し、一定の利便性が担保されつつも効率的な公共交通を検討します。見直しにあたっては、地域の特徴や移動の実情を十分に踏まえ、検討を進めます。ただし、住民としても自らの移動を担う公共交通が維持されるよう積極的に利用していかなければなりません。地域が公共交通を考え、維持していく意識を醸成するため、中山間地域においては、地域が主体となって地域の足を確保し、維持してくための検討を進めます。

なお、路線の維持については、採算性のみで判断するのではなく、地域における必要性をもって判断するものとします。

住民の生活に必要な移動とは・・・

住民の生活に必要な移動とは、以下のようなことが考えられます。

- ・生活拠点にある診療所、商業施設（スーパーマーケットなど）への通院・買い物
- ・地域拠点、または広域拠点にアクセスでき、総合病院への通院等
- ・生活拠点で高齢者が社会活動（集会・サロン）に参加するための移動
- ・市内の高校等への通学

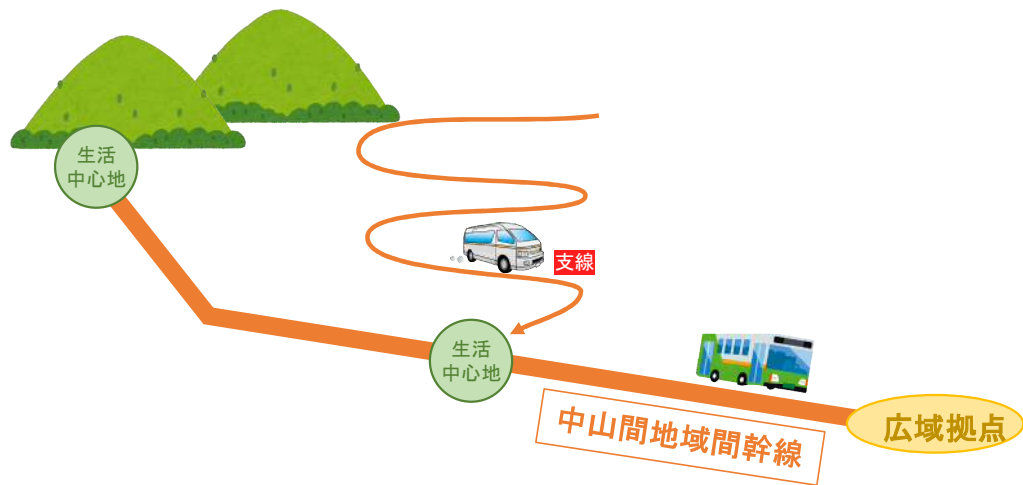
ア. 中山間地域間幹線

中山間地域から地域拠点、広域拠点にアクセスする路線を中山間地域間幹線とします。今後、人口減少により利用者の減少が懸念されますが、中山間地域から広域拠点への重要な交通手段であるため、現状の機能を維持するよう努めます。

イ. 支線

日常生活に必要な移動手段は、市営バス、中山間地域輸送システム（乗合タクシー等）等により確保します。これらの路線は小規模な需要に対してきめ細かく対応する必要があるため、需要量に応じた公共交通を構築し、住民の移動を維持します。

図表 51 中山間地域公共交通網のイメージ



（２）既存の公共交通を活かしながらネットワーク化を図ります

長野市の公共交通は、現状において、大部分が整備されており、軸に沿った移動を担っている状況です。今後は、現在運行されている公共交通同士のネットワーク化を図ります。拠点において、結節点を設け、公共交通を乗継いで利用できるよう、乗継ぎ環境の整備やダイヤの調整を行います。

なお、運行上の課題や社会情勢の変化等に合わせ運行の見直しも随時行います。

（３）様々な移動手段を活かして「日常生活に必要な移動」を確保します

市民の生活に必要な移動には通勤、通学、買い物、通院及び教養・娯楽活動などがあります。これらの移動は徒歩、自転車、鉄道、民間路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー等様々な移動手段を組み合わせることで実現していくことが効率的なまちづくりといえます。

本計画は、公共交通網に関する計画ですが、徒歩や自転車と連携した移動を促進します。特に、自転車については、交通結節点までの移動手段として、乗継ぎや駐輪環境を整備します。

（４）まちづくりと連携した公共交通の確保を行います

今後、都市全体の人口が縮小していく中で、地域公共交通の整備にはさらに慎重な設計が求められます。都市計画マスタープランでは、立地適正化計画において、コンパクトシティを目指す方針が示されており、市の公共交通も市街地のコンパクト化に寄与するため、居住誘導区域及び都市機能誘導区域を考慮した公共交通網の形成に取り組めます。

また、本市では、バス専用レーンの整備等が進んでいますが、依然、道路幅が狭く、公共交通の定時性が確保されない区間も見られます。このような区間においても、定時性の改善を目指します。長野市では都市計画道路を設定し、順次整備を進めており、道幅の拡張など道路環境や周辺施設の整備等が行われた道路については、それに合わせて公共交通の見直しを検討します。

図表 52 道路の混雑が課題となっており、整備が必要と考えられる道路の例



3 利用環境の整備方針

(1) 公共交通の利便性を高めるための環境整備を行います

公共交通の利便性を高めるための環境整備を積極的に実施します。公共交通の利便性は移動機会（便数）、所要時間、経費（運賃）、わかりやすい情報発信で利便性を高め、より利用しやすい公共交通網を実現します。

(2) 誰にでも公共交通が利用できる環境を整備します

誰でも安全に、安心して利用できるよう、公共交通におけるバリアフリー化を進めます。駅等の交通結節点では、誰でもホームまで移動できるよう、エレベーターやスロープの整備を進めます。また、バス車両においてもノンステップバスの導入などを進めます。

さらに、外国人を含む観光客にも利用しやすい公共交通とするため、必要な情報発信を充実させます。

4 利用促進における方針

(1) ターゲットに合わせた利用促進を行います

公共交通網を維持していくためには、利用者を確保していかななくてはなりません。公共交通には多様な利用者が存在しますが、その中でも、公共交通を特に必要としている人、日頃から公共交通を利用しており公共交通の維持にとって重要な人々などターゲットが存在します。それぞれの属性に応じて、公共交通に対するニーズや利用機会は異なるため、利用の促進に関しては、ターゲットを絞り、それぞれの層に対して実施するものとします。

具体的なターゲットについて以下に示します。

①通勤・通学者に向けた利用促進の方針

通勤・通学利用者は、利用頻度が高く、公共交通を維持していく上で重要な顧客であるといえます。企業や学校に対しても協力を求め、通勤・通学における積極的な公共交通利用を促進します。

②高齢者に対する利用促進の方針

公共交通による移動を必要としている交通弱者に対しては、生活の中で公共交通を利用できるように目的地への移動に関する情報提供を分かりやすく行います。

また、高齢者の数は今後も増えていきますが、これから高齢者になる世代の多くは、現在、運転免許証を有し、自動車を運転しています。このような層については、自動車から適切に公共交通に転換できるよう情報提供や意識の醸成を図ります。

③地域に対する利用促進の方針

運行事業者や行政は、路線を確保・維持するよう努力しますが、一方で、地域は運行する路線を積極的に利用し、路線を維持できるよう努力しなければなりません。

運行事業者及び行政は、地域に対し定期的に利用状況を伝え、地域として路線を守っていく意識を醸成します。さらに、地域において実施する利用促進や利用環境の整備を積極的に支援します。

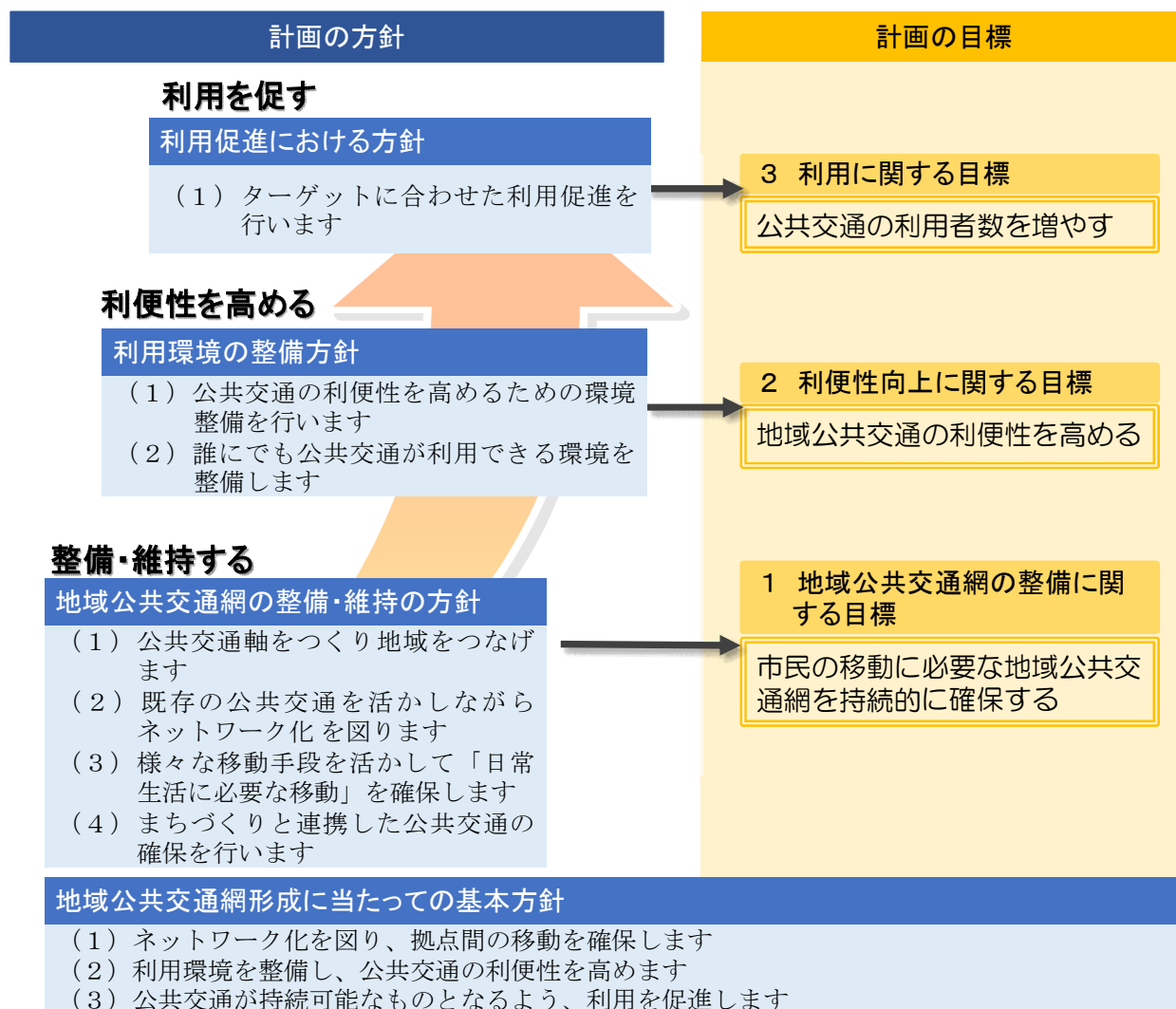
④来訪者に対する利用促進の方針

来訪者に対しては、利用環境の整備において、公共交通に対する情報発信を十分に行うことを方針とします。

第5章 計画の目標

基本の方針をもとに公共交通網の整備・維持、利便性の向上、利用促進における目標を以下に設定します。

図表 53 計画における方針と目標の対応



1 地域公共交通網の整備に関する目標

市民の移動に必要な地域公共交通網を持続的に確保する

長野市の地域公共交通網を将来にわたり可能な限り維持可能なものとします。民間事業者が自主事業として公共交通を運行している地域では、民間事業者の運行が継続されることを目指します。中山間地域等民間事業者による公共交通が成り立たない地域では、公共交通は行政が一定の負担をすることで継続できるものとします。

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 ⁵	84.4%	85.5% ⁶

⁵ 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

⁶ 長野市公共交通ビジョンの目標値（平成 36（2024）年 86%）となるよう按分

2 利便性向上に関する目標

地域公共交通の利便性を高める

地域に公共交通が運行されているだけでなく、公共交通の利便性を高め、より利用しやすい公共交通とすることを目指します。

公共交通の利便性を総合的に向上させることで、公共交通利用の満足度を高め、より利用される公共交通とします。

指標	現状値	目標値（H33）
バスサービスについての満足度 ⁷	28.1%（H25）	37% ⁸
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 ⁹
駅バリアフリー化 ¹⁰	9 駅（H28）	12 駅
ノンステップバスの導入率 ¹¹	36.6%（H28）	60%

3 利用に関する目標

公共交通の利用者数を増やす

公共交通を維持していくためにも、利用者数の増加につなげなければなりません。公共交通がより多くの人々から利用されるようになることを目指します。

公共交通の利用に関する指標として、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を設定します。

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 ¹² （年度）	128.5 回/人（H26）	132.1 回/人

⁷ p 45 生活バス路線についての総合満足度

⁸ 長野市公共交通ビジョンの目標値（平成 36（2024）年：40%）となるよう按分

⁹ 直近の伸び率(1.7%)を参考に、毎年度 2.0%の増加を見込む

¹⁰ 市内駅におけるエレベーターまたはスロープの整備等

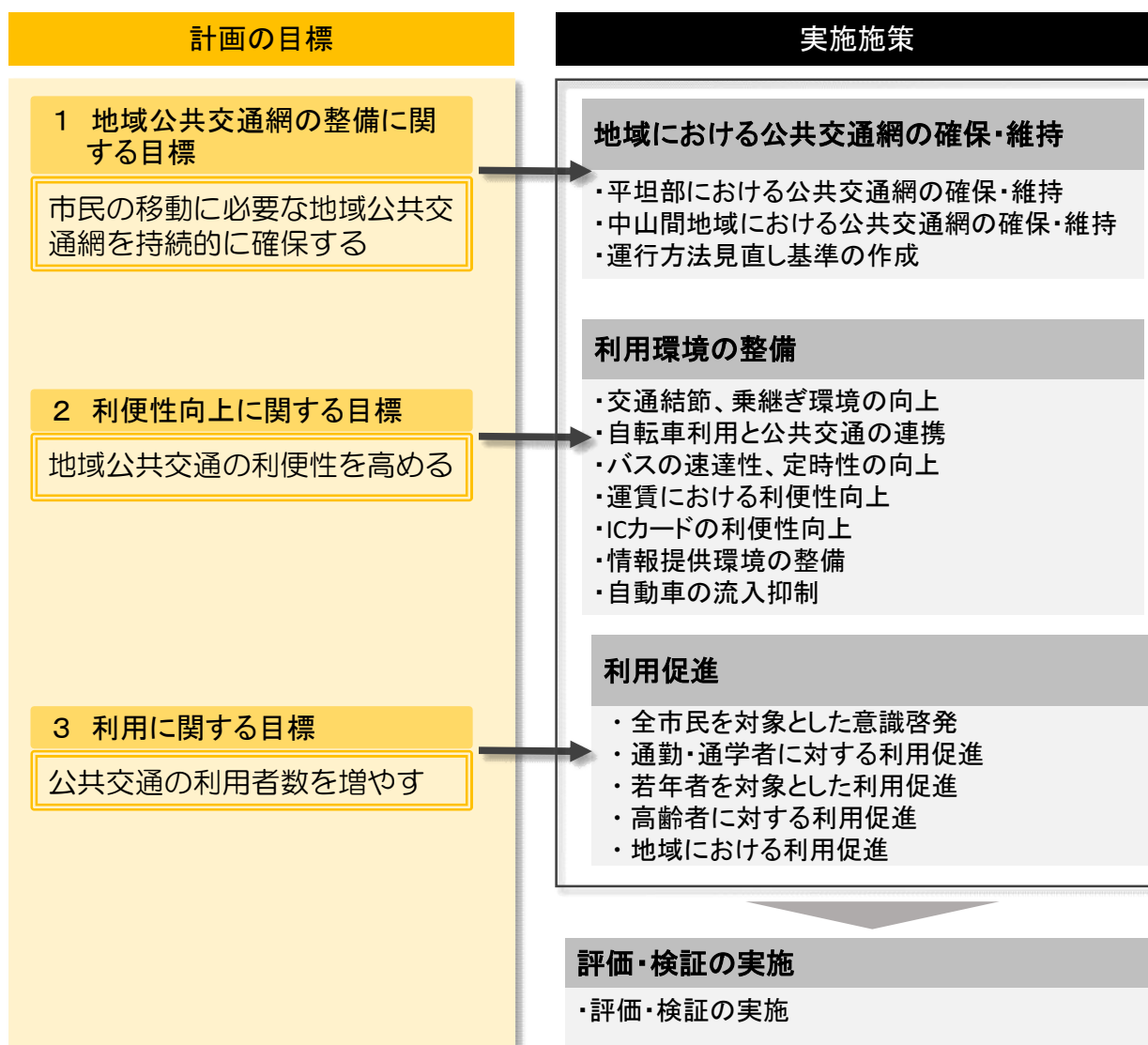
¹¹ アルピコ交通、長電バスの保有する車両における導入率（2 社合計で年間 7 台程度導入することを想定）

¹² 第五次長野市総合計画前期基本計画における指標

第6章 目標を達成するために行う事業及び実施主体

前章で示した目標を達成するために、本計画において実施する事業を示します。事業は目標に従って、地域公共交通網の確保・維持、利便性の向上、利用促進からなります。また、これらの事業が着実に実施され成果が現れているかを評価・検証するものとします。

図表 54 計画における目標と事業の対応



本計画における事業及び実施主体を以下に示します。

図表 55 計画における事業及び実施主体

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
		新たな交通システムの導入検討	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、乗継ぎ拠点の整備	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	おでかけパスポートの維持	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
		新たな運賃施策の調査・研究	行政・運行事業者
	IC カードの利便性の向上	利用範囲の拡大	行政・運行事業者
		電子マネー機能の検討	行政・運行事業者
	情報提供環境の整備	わかりやすい乗継・路線検索の作成	運行事業者・行政
		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
	自動車の流入抑制	中心市街地における自動車流入抑制検討	行政

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	行政・運行事業者
		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
評価・検証の実施	評価・検証の実施		行政・運行事業者・協議会

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

市の交通軸を担う幹線路線は、民間事業者が運行する鉄道及びバス路線が該当します。これらの路線の運行は、交通事業者が持続的に運行するものとし、各社においてサービス向上に努めるものとします。さらに、評価・検証によって明らかになった新たな課題に対応し、都度見直しを行うものとします。交通事業者と行政が連携し、幹線を継続的に運行し、利便性を向上させることで、都市の軸をつくり地域をつなげます。

②コミュニティバスの運行維持・見直し

民間交通事業者が運行する鉄道・バス路線を補完するため、行政によって市営バス、ぐるりん号、乗合タクシー等のコミュニティバスを地域の支線として運行します。

支線は、幹線までの交通手段として、また、地域内移動の手段として地域内の病院や商業施設までの移動を確保します。さらに、幹線への接続強化、地域内移動の利便性の向上、効率化を図るため、利用状況を分析し、必要に応じ見直しを行います。

中心市街地や観光地においては、生活路線としての機能に加えて、まちなかや観光地の周遊にも利用できるよう路線の最適化を図ります。

③交通結節の強化によるネットワーク化

拠点内に、交通結節点を設定し、乗継ぎの利便性を高めます。交通結節点では、鉄道、民間バス路線、コミュニティバスが接続するよう、必要に応じてバス路線を見直します。さらに、スムーズな乗継ぎができるようダイヤを調整します。

④観光客等の来訪者の回遊性向上

JR 長野駅から松代や戸隠等市内周辺観光への公共交通での移動を確保します。また、地域拠点や観光地においては、住民だけでなく、来訪者の周遊観光にも利用できるようコミュニティバス等の最適化を図ります。

⑤タクシーとの連携

タクシー事業者による乗合タクシー事業の導入を促進します。また、来訪者に利用されるタクシーとして、観光ガイドタクシー等の付加価値を付けたタクシー事業の導入を支援し、利用者を確保します。また、近隣市町村のタクシー事業者の広域化の動きに連動し、重層的なサービスと利便性の向上を推進します。

(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

中山間地域の生活中心地から広域拠点、地域拠点、生活拠点のいずれかに接続している民間バス路線を中山間地域間幹線とします。中山間地域間幹線は、地域をつなぐ重要な生活路

線として、民間事業者の運行を行政が支援します。

②地域が主体となった公共交通の検討

生活中心地から集落までの移動手段は、市営バス、中山間地域輸送システム（乗合タクシー等）により確保します。これらの路線は小規模な需要に対してきめ細かく対応する必要があるため、需要量に応じた地域公共交通を構築・維持します。運行方法は地域において、住民が主体となって検討し、見直すものとし、行政はそれを支援します。

ただし、見直しにおいては、以下の事項を原則とします。

《地域が主体となった公共交通の見直しのガイドライン》

- ・ 民間バス路線と競合しないこと。
- ・ 幹線との接続によって広域拠点（長野）まで移動ができるようにすること。
- ・ 地域と行政は利用のニーズと収支改善を考慮したうえで、利用状況を都度検証し、継続して見直しを行うこと。

◆七二会地区中山間地域交通再編モデル事業

長野市では、平成 28（2016）年度に中山間地域交通再編モデル事業として、七二会地区において、住民が主体となった地域公共交通の見直し検討を行いました。

七二会地区における見直し検討の流れを図表 56 に示します。地域公共交通の検討の流れは、各地域の特性によって変わりますが、本事業における検討プロセスがひとつのモデルとなります。

図表 56 七二会地区モデル事業の流れ

事業説明

- ・ 地域への公共交通再編事業の説明

事前調査

- ・ アンケート調査の実施
- ・ アンケート結果の取りまとめ

地区交通再編計画（案）
の作成

地域における検討

- ・ アンケート結果の報告
- ・ 素案の提示
- ・ 素案を検討 ⇒ 運行経路、運賃等
運行経費算出



地区交通再編計画（案）
の決定

合意形成・体制構築

- ・ 地区役員等へ報告
- ・ 運行事業者選定

長野市地域公共交通会議

運行準備

- ・ 地域への周知
- ・ 運輸局への申請



実証運行開始

（３）運行方法見直し基準の作成

収支や利用状況等を客観的に検証し、地域にとって必要な運行サービスの質や量を考える指標として、運行方法見直し基準を作成します。

2 利用環境の整備

(1) 交通結節、乗継ぎ環境の向上

①交通結節点・乗継ぎ拠点の整備

平成 25（2013）年度のアンケート調査では、バスの利用環境における改善ポイントとして、バス停に屋根、ベンチがないことがあげられています。

交通結節点となる駅やバス停において屋根やベンチ等の整備を行い、待合環境を高めます。鉄道駅等複数の交通機関の乗り入れと乗換えに配慮した拠点整備においては、案内環境の整備を交通事業者とともに推進し、交通結節点の利便性を高めます。

図表 57 バス停整備の例



②バリアフリー化の推進

「移動等円滑化の促進に関する基本方針」等に定められた整備目標の実現を目指し、旅客施設等のバリアフリー化を鉄道事業者とともに推進します。鉄道駅においては、エレベーター、スロープ等を設置します。バスの利用環境においては、ノンステップバスの導入を推進します。

図表 58 ノンステップバス（東北ぐるりん号）



③パーク&ライド、サイクル&ライドの施設整備

結節点となる駅、バス停においてパーク&ライド用駐車場、自転車との乗継ぎを想定したサイクル&ライド用駐輪場の整備を進めます。駐車場、駐輪場は公有地を利用するほか、民間施設と連携した整備も併せて検討します。

図表 59 駅前の駐輪施設



（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

自転車を公共交通の結節点へアクセスする重要な手段として捉え、自転車を上手に使えるよう、駅周辺の駐輪場利用実態調査等も参考にして、駐輪場や自転車専用レーンなどの整備を進めます。市全体として、自転車を利用しやすい環境をつくります。

②自転車利用者への情報発信

自転車利用者に役立つ情報地図「長野市自転車利用促進マップ」を作成し、市内における自転車利用を促進します。作成にあたっては、自転車愛好家など自転車を利用する人の目線を取り入れます。

③サイクルラックの導入検討

バスと自転車の併用を促進するためにサイクルラックの導入を検討します。サイクルラックは、まず、観光路線と位置づけられる路線への装備を検討しますが、将来的に生活路線への導入についても検討します。

図表 60 サイクルラック搭載車両



出典：江若交通ホームページ
<http://www.kojak.co.jp/pickup/cycle-rackbus/>

（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

都市交通軸を担う幹線においてバス専用レーン、優先レーンの拡充を検討します。道路の拡幅など都市基盤の整備が計画されている道路において、公共交通の運行環境にも考慮した道路整備を行います。

②PTPS の導入の研究

幹線が運行する都市交通軸を中心に、バス専用・優先レーンと合わせて、信号制御における公共車両優先システムの導入に向けた研究を進めます。

(4) 運賃における利便性の向上

①おでかけパスポートの維持

高齢者の移動手段として、利用しやすいバス交通を実現するため、70 歳以上の市民を対象に「おでかけパスポート」を継続します。

②観光客向けの企画乗車券の検討

運行事業者と協力し、1 日乗り放題チケットなど、観光客等の来訪者向けの企画乗車券を販売し、来訪者の利便性や回遊性の向上を図ります。

③新たな運賃施策の調査・研究

平成 25 (2013) 年度のアンケート調査では、バス利用環境における改善ポイントとして、運賃が上位となっており、利用環境改善において運賃は大きな要素といえます。バスにおける遠距離移動の運賃負担を軽減するために、運賃上限制等について調査・研究を進めます。

現在、民間事業者が運行する路線バスは輸送距離に応じて運賃が上昇していく「距離別運賃制」ですが、運賃上限制を設けることで、運賃が一定額で頭打ちとなります。この際の費用負担等については、運行事業者と十分に協議を行うものとします。

図表 61 運賃上限制の導入例

上田市における運賃改定（隣接エリア）



「運賃低減バス」—上田市—

上田市では、利用者の運賃負担を軽減するため、運賃の低減化と上限運賃制の導入を試験的に実施している。

市内を 3 エリアに分け、エリア内 300 円、エリアをまたぐ移動では 500 円を上限としている。

出典：上田市ホームページ より作成

（５）ＩＣカードの利便性の向上

①利用範囲の拡大

バス共通 IC カード「KURURU（くるる）」の近隣都市への導入等を推進し、利用範囲の拡大を図ります。また、ほかのカードとの相互利用の可能性についても検討を進めます。

②電子マネー機能の検討

既存カードへの電子マネー機能等の付加について、手法等を検討し、多機能化を図ります。

図表 62 IC カードと商業施設との連携例



「ナイスパス」—遠州鉄道（浜松市）—
遠州鉄道のナイスパスは商業施設と連携した取り組みを行っている。商業施設に設置された抽選器に IC カードをかざすと、当たりつき抽選が行われ、商業施設で特典を受けることができる。

（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

長野市は、多くの路線が運行していることから、わかりやすく情報を提供することが必要です。そこで、公共交通に関する情報をインターネットで一元的に検索することができる情報検索サイトを構築します。

交通事業者と連携し、色やマークなどによって系統を識別するなど、わかりやすい情報の提供を検討します。また、地域における時刻表を作成し、わかりやすい公共交通とします。これらの情報発信は、民間事業者の広告事業なども活用しながら進めるものとします。

さらに、観光客が安心して利用できるよう、広域拠点に降りたてすぐに公共交通にアクセスできる環境を整えます。外国人に対しては、主要な結節点における表記の多言語化を検討します。

②バスロケーションシステム等の調査・研究

バスロケーションシステムの導入により、バスの運行状況のタイムリーな情報提供を行い、利用の円滑化やバス待ちの心理的負担を軽減します。

バスロケーションシステムは、交通結節点となる地点にディスプレイで表示するもの、携帯電話やスマートフォン端末を利用して情報を確認できるもの等がありますが、費用面、利用者への効果等を勘案し、地域、路線を限定して導入に向けた調査・研究を進めます。

図表 63 バスロケーションシステムの例



「埼玉県バス運行状況システム」—埼玉県—

GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停留所の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。バスの運行状況が把握でき、バス待ちのストレスが軽減される。

出典:埼玉県ホームページ

(7) 自動車の流入抑制

公共交通への転換を図るためには、自動車の過度な利用を抑制することも必要です。中心市街地において、公共交通や徒歩、自転車で移動しやすいまちを目指し、交通セルシステム、歩行者優先道路（トランジットモール）及びゾーン 30 等の施策を推進します。

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

公共交通に対する意識啓発のために、(仮称)「長野市公共交通の日」を設定し、利用促進キャンペーンの実施を検討します。

②（仮称）「もう2回バス乗車運動」の実施

(仮称)「もう2回バス乗車運動」を実施し、市民があと2回乗ることでバス運行の収支改善につながることを意識し、行動に移すことで、持続可能な公共交通の維持確保を図ります。

(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

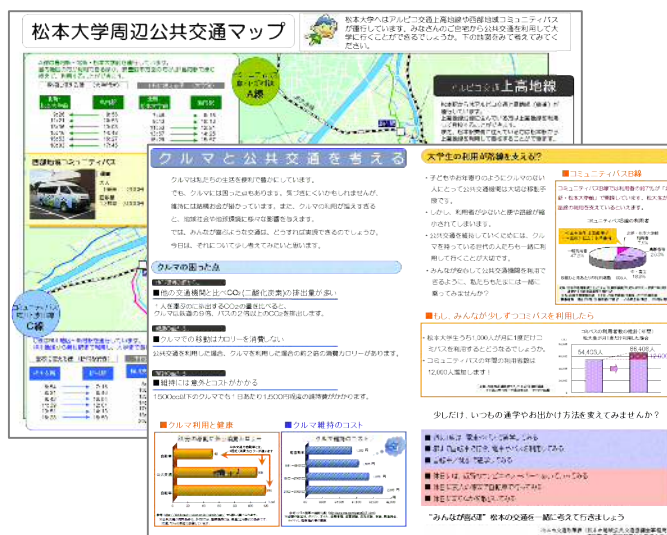
市内の企業、学校と連携し、公共交通による通勤・通学を推奨します。長野市役所においても率先した取り組みを実施します。

さらに、通勤・通学における公共交通利用に関する情報提供、移動手段の転換を考えるきっかけをつくるコミュニケーション型アンケート等を実施します(モビリティ・マネジメント)。

図表 64 ノーマイカー通勤を呼びかけるリーフレット



図表 65 コミュニケーション型アンケート



松本市

(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

市内の学校等と連携し、運行事業者の協力のもと、子ども向けバスの乗り方教室を開催し、バスに親しむ機会を創出します。

これらの乗り方教室に必要なパンフレット等について、教室の効果を高めるため、必要に応じて企画・制作します。

②バス見学会等の企画

夏休みなどを利用して子どもやその保護者が公共交通に乗りきかけとなるイベントを実施します。地域におけるイベントに公共交通を知ってもらうためのブースの出店や、夏休みに公共交通を利用したスタンプラリー等を企画します。

③小中学生向け啓発用冊子の作成、配布

高校通学者は公共交通利用の大きなターゲットです。そこで、将来の通学者である小中学生に対する利用促進を実施します。学校や交通事業者と連携し、小中学生向けの啓発用冊子を作成し、配布します。

(4) 高齢者に対する利用促進

①高齢者に対する情報発信

高齢者が積極的に公共交通を利用できるよう、自宅から主要な目的地までの路線・時刻の検索方法や、おでかけパスポート取得に関する情報をリーフレット、ポスター等で発信します。

免許の自主返納についても、警察と連携して呼びかけを行っていきます。

②高齢者を対象としたイベントの企画

実際に公共交通を利用するためには、「一度、使ってみる」ことが重要です。高齢者に対しては、老人クラブ等と連携し、高齢者の「バスの乗り方教室」などを開催することで、新たな利用者の獲得を目指します。

また、デマンド方式の乗合タクシー等を導入する地域では、利用の仕方などについて出前講座等を開催します。

（５） 地域における利用促進

地域の公共交通を維持するために、積極的に利用するように努めることが市民には求められています。地域では、地元の公共交通を維持しようとする意識（MY バス・MY レール意識）を醸成し、公共交通の積極的な利用に努めます。

行政は、地域が行う公共交通の利用促進のための取組みを支援します。

【地域による活動の例】

図表 66 鉄道駅における利用促進



三才駅キャラクター「サイまる」－しなの鉄道－

しなの鉄道「三才駅」は、3才児の記念撮影スポットとして親しまれている。地元の学生と住民との協働により、駅をPRするためのキャラクター「サイまる」が誕生した。

図表 67 地元住民組織によるベンチ、ポケット時刻表の設置



地元住民によって地域ごとのバス時刻表の製作や、ベンチ製作、設置が行われている。

図表 68 コミュニティバスに掲示された利用実績



「みどりっこバス」－岐阜市芥見東地区－
岐阜市のコミュニティバス「みどりっこバス」では、利用状況を利用者に都度発信し、維持するための積極的な利用を促している。

4 評価・検証の実施

(1) 評価・検証の実施

計画の進捗と事業の効果を長野市公共交通活性化・再生協議会において評価・検証します。計画においては、事業の実施状況における評価、目標（指標）の達成状況における評価を行います。

評価・検証においては、ＩＣカードデータ等を用いて利用状況を検証し、そのデータを運行事業者と共有し、運行改善を検討します。このほかにも、国の動向、他事業者の事例を調査し、利用者ニーズを把握するための先進的なデータの収集方法を積極的に取り入れます。

図表 69 評価・検証のために収集するデータ等

実施主体	収集するデータ	収集方法	時期
アルピコ交通 長電バス 長野市	路線別利用者数	IC カードデータ	必要に応じて随時
		事業者の集計による利用実績	年 1 回
JR 東日本 しなの鉄道 長野電鉄	駅別利用者数	各社の規定による	年 1 回
長野市	市バス等の収支		年 1 回
	公共交通のカバー圏 域人口の割合		計画最終年
	バスサービスについての満足度	アンケート調査	計画最終年
長野県	市民の移動実態	パーソントリップ調査結果	平成 29（2017）年
長野県タクシー 協議会	タクシー利用者数		年 1 回

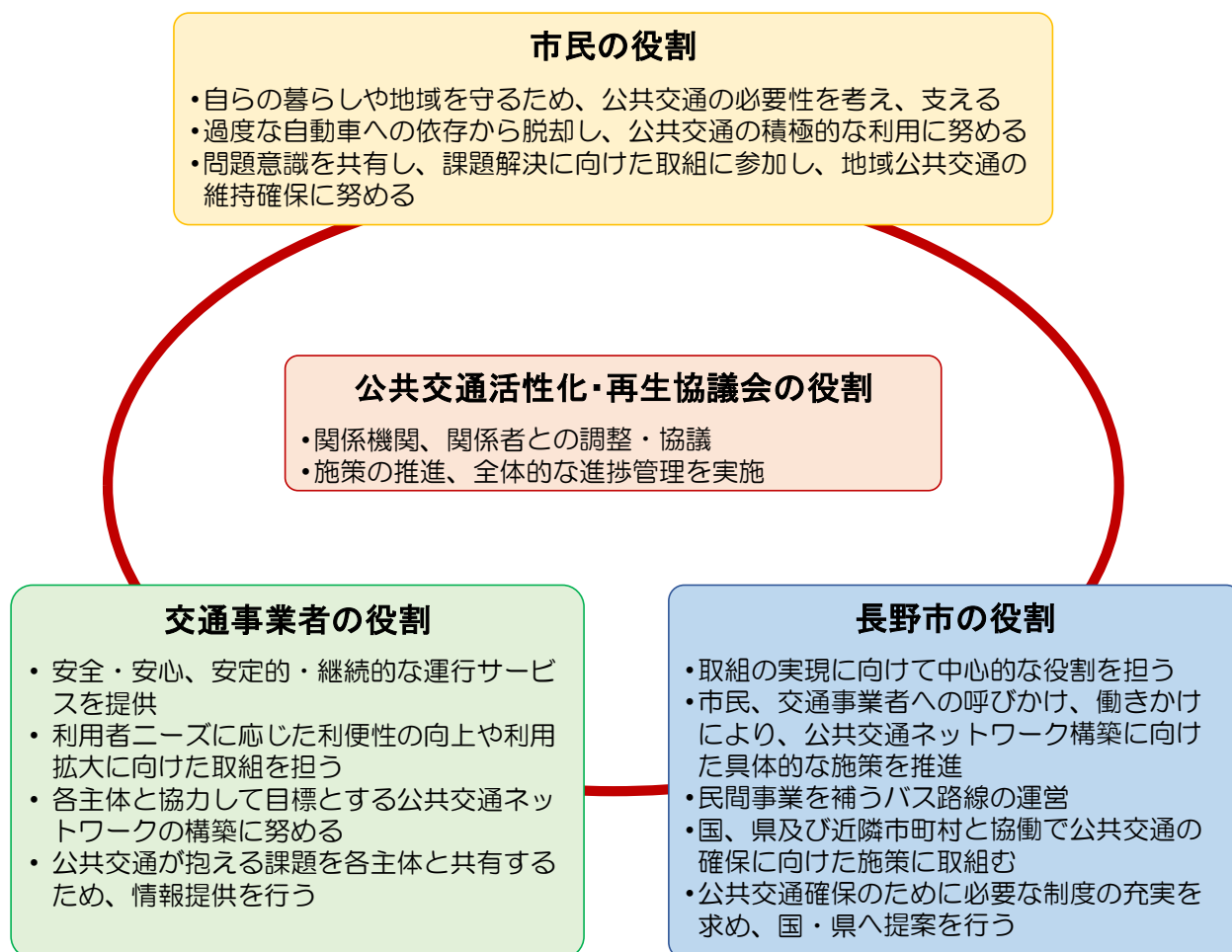
第7章 計画の推進について

1 各主体の役割

公共交通の維持及び改善は、交通事業者や行政だけでなく、市民（地域、企業、学校等）の積極的な利用や協力が必要です。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。

長野市公共交通活性化・再生協議会は、地域の公共交通に関わる関係者が集まり、地域の公共交通の維持や改善に向けて協議する場であり、本計画の進捗を管理します。

図表 70 各主体の役割



2 計画のスケジュール

計画における事業スケジュールを示します。本計画は、毎年の評価・検証事業によって事業の進捗を確認し、必要に応じてスケジュールを変更し、目標達成を目指します。

図表 71 計画のスケジュール

実施項目	施策	事業	H29	H30	H31	H32	H33	中・長期
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	→	→	→	→	→	
		コミュニティバスの運行維持・見直し	→	→	→	→	→	
		交通結節の強化によるネットワーク化	→	→	→	→	→	
		観光客等の来訪者の回遊性向上	→	→	→	→	→	
		タクシーとの連携	→	→	→	→	→	
		北しなの線への新駅設置の検討	→	→	→	→	→	→
		新たな交通システムの導入検討	→	→	→	→	→	→
	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	→	→	→	→	→	
		地域が主体となった公共交通の検討	→	→	→	→	→	
	運行方法見直し基準の作成		→	→	→	→	→	
利用環境の整備	交通結節、乗継ぎ環境の向上	交通結節点、乗継ぎ拠点の整備	→	→	→	→	→	
		バリアフリー化の推進	→	→	→	→	→	
		パーク&ライド、サイクル&ライドの施設整備	→	→	→	→	→	→
	自転車利用と公共交通の連携	自転車利用環境の整備	→	→	→	→	→	→
		自転車利用者への情報発信	→	→	→	→	→	
		サイクルラックの導入検討	→	→	→	→	→	
	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	→	→	→	→	→	
		PTPSの導入の研究	→	→	→	→	→	→
	運賃における利便性の向上	おでかけバスポートの維持	→	→	→	→	→	
		観光客向けの企画乗車券の検討	→	→	→	→	→	
		新たな運賃施策の調査・研究	→	→	→	→	→	
	ICカードの利便性の向上	利用範囲の拡大	→	→	→	→	→	
		電子マネー機能の検討	→	→	→	→	→	
	情報提供環境の整備	わかりやすい乗継・路線検索の作成	→	→	→	→	→	
		バスロケーションシステム等の調査・研究	→	→	→	→	→	
	自動車の流入抑制	中心市街地における自動車流入抑制検討	→	→	→	→	→	→
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	→	→	→	→	→	
		(仮称)「もう2回バス乗車運動」の実施	→	→	→	→	→	
	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	→	→	→	→	→	
	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	→	→	→	→	→	
		小中学生向け啓発用冊子の作成、配布	→	→	→	→	→	
	高齢者に対する利用促進	高齢者に対する情報発信	→	→	→	→	→	
		高齢者を対象としたイベントの企画	→	→	→	→	→	
	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	→	→	→	→	→	
評価・検証の実施			→	→	→	→	→	

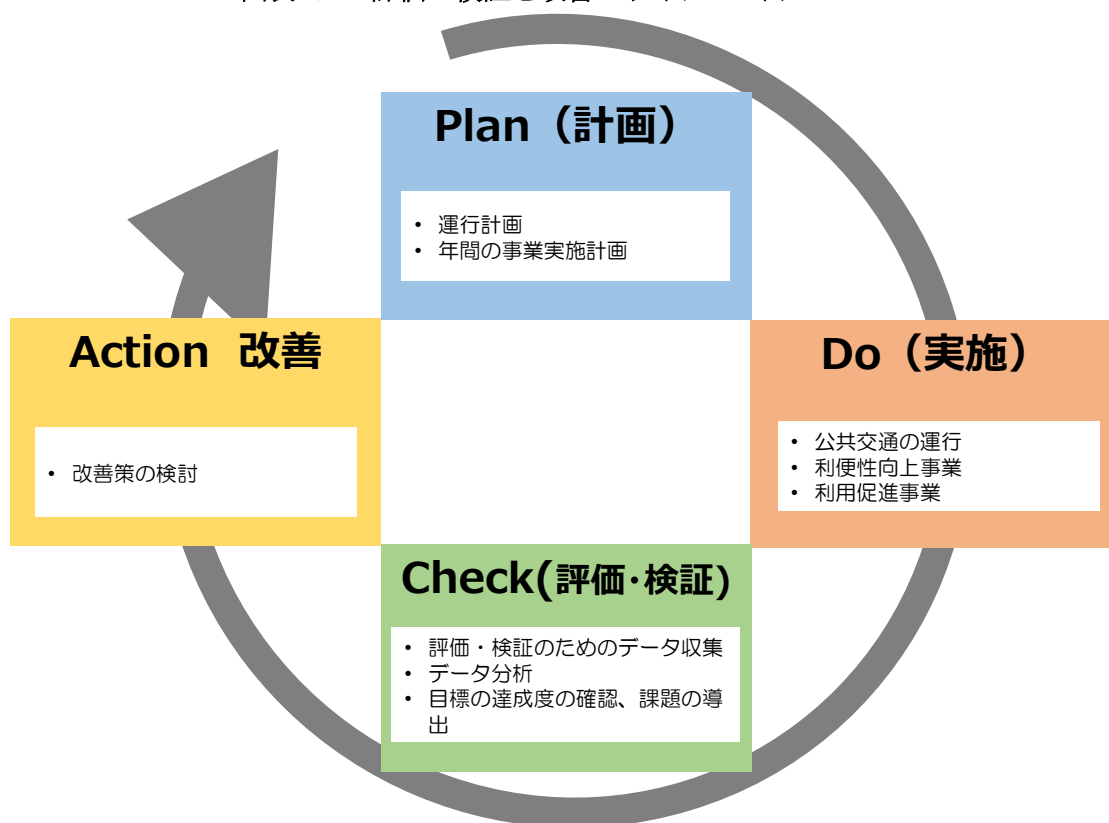
検討・研究 → 実施・導入

3 評価・検証と改善のサイクル

(1) PDCA サイクルによる計画推進

本計画を効果的に推進するため、PDCA サイクルによる評価・検証と改善に向けた見直しを実施します。

図表 72 評価・検証と改善のサイクル イメージ



（２） 評価・検証と改善に向けた見直しを実施する時期

協議会では、毎年の事業実施における進捗、事業の結果及び目標（指標）の達成状況を確認し、目標の達成を目指します。

また、計画終了時には全体を総括し、次期の網形成計画など、公共交通を推進する計画に反映させることとします。

図表 73 評価・検証と改善のスケジュール

PDCA	内容	時期
Plan (計画)	網形成計画及び、前年度評価・検証結果にもとづいて運行計画を作成します。 また、利便性向上や利用促進のための事業等年間の事業を計画します。	5 月
Do(実施)	事業計画にもとづいて年間の事業を実施します。	通年
Check (評価・検証)	IC カードデータ等収集したデータから、目標の達成状況进行评估します。 また、収集した数値データや市民(利用者)意向等から課題を把握します。	3 月
Action (改善)	評価・検証で明らかになった課題をもとに次年度以降の改善策を検討します。	3～5 月

巻末資料

■長野市公共交通活性化・再生協議会名簿

平成29年 5 月 30日 現在

No.	区 分	団体名	職 名	氏 名	備 考
1	公共交通事業者等	東日本旅客鉄道(株) 長野支社	総務部企画室長	青山 正博	
2		しなの鉄道(株)	経営企画課長	長澤 伯穂	
3		長野電鉄(株)	取締役鉄道事業部長	井原 本雄	
4		アルピコ交通(株)	執行役員 長野支社長	今村 正平	
5		長電バス(株)	常務取締役 乗合バス部長	佐々木 弘明	
6		桜観光タクシー(株)	専務取締役	中村 行隆	
7		(公社)長野県バス協会	専務理事	倉島 義和	
8		(一社)長野県タクシー協会	会長	柳澤 正登	
9	道路管理者	国土交通省関東地方整備局 長野国道事務所	副所長	森 浩樹	
10		長野県長野建設事務所	維持管理課長	塩野入 宗義	
11		長野市	監理課長	飯島 康明	
12	警 察	長野県長野中央警察署	交通第二課長	市川 正樹	
13		長野県長野南警察署	交通課長	佐々木 文男	
14	住民又は公共交通機関の利用者	篠ノ井地区住民自治 協議会	副会長	宮本 照子	(監 事)
15		長野市民生児童 委員協議会	理 事	稲田 徹子	
16		長野市地域女性 ネットワーク	会 長	柳原 静子	
17		長野市交通安全 家族連絡会	代 表	丸山 幸恵	(監 事)
18		長野商工会議所	副会頭	岩野 彰	(副会長)
19		長野商店会連合会	副会長	塚田 篤雄	
20	学識経験者	信州大学教育学部	教 授	石澤 孝	
21		信州大学工学部	教 授	高木 直樹	
22		長野工業高等専門学校	教 授	柳澤 吉保	
23	その他	長野県私鉄労働組合 連合会	自動車対策部 副部長	高橋 洋	
24		国土交通省北陸信越運輸局 長野運輸支局	首席運輸企画 専門官	坂本 賢一郎	
25		長野県	企画振興部 交通政策課長	玉井 直	
26		須坂市	市民共創部長	吉川 一夫	
27	市	長野市	副市長	樋口 博	(会 長)
28		長野市	都市整備部長	上平 敏久	

事務局；長野市都市整備部交通政策課

ながのご縁を



信都・長野市

長野市地域公共交通網形成計画

平成 29 年 6 月

長野市

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

電話 026-224-5012
