

## 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。

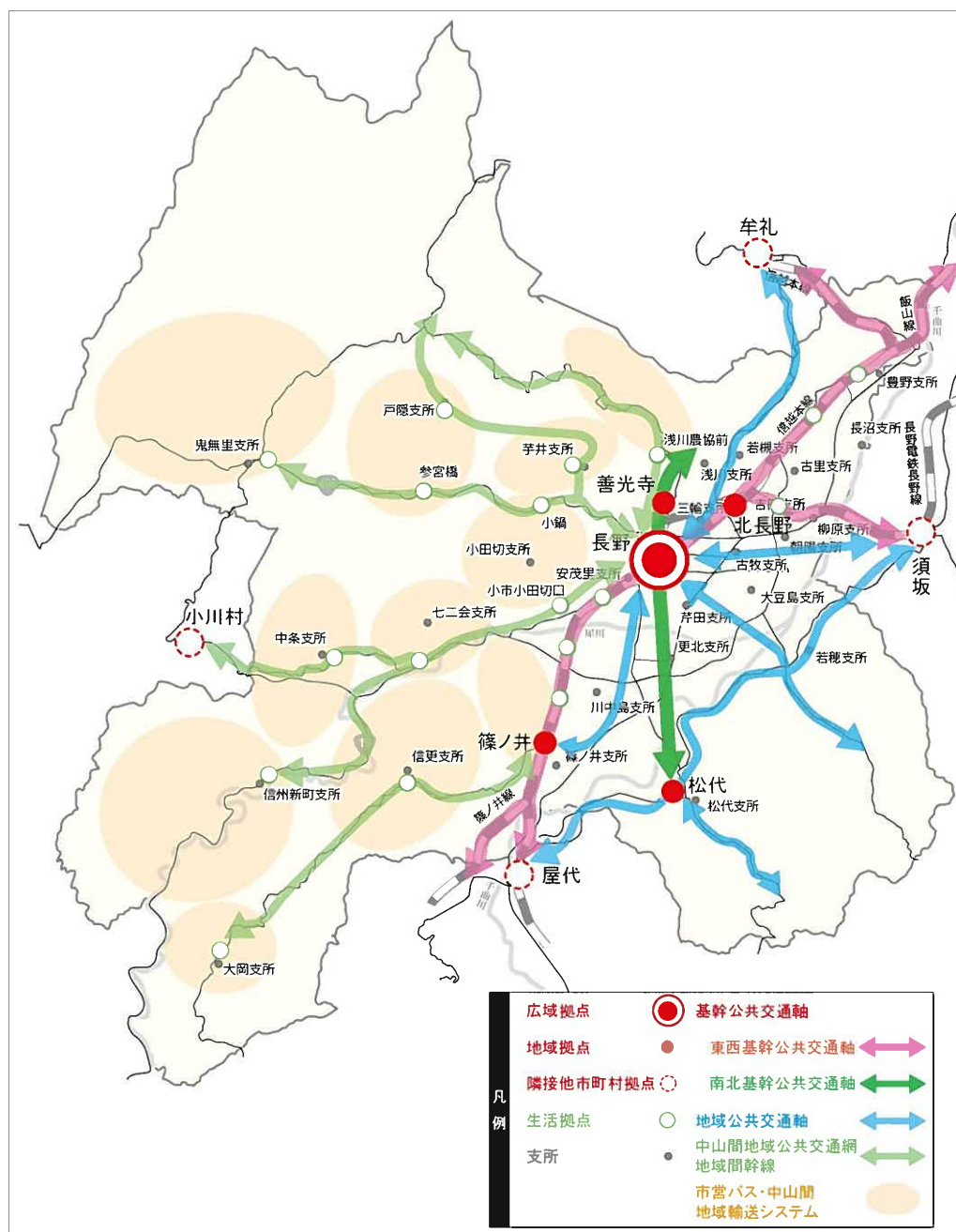
## 2 地域公共交通網の整備・維持の方針

### (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。

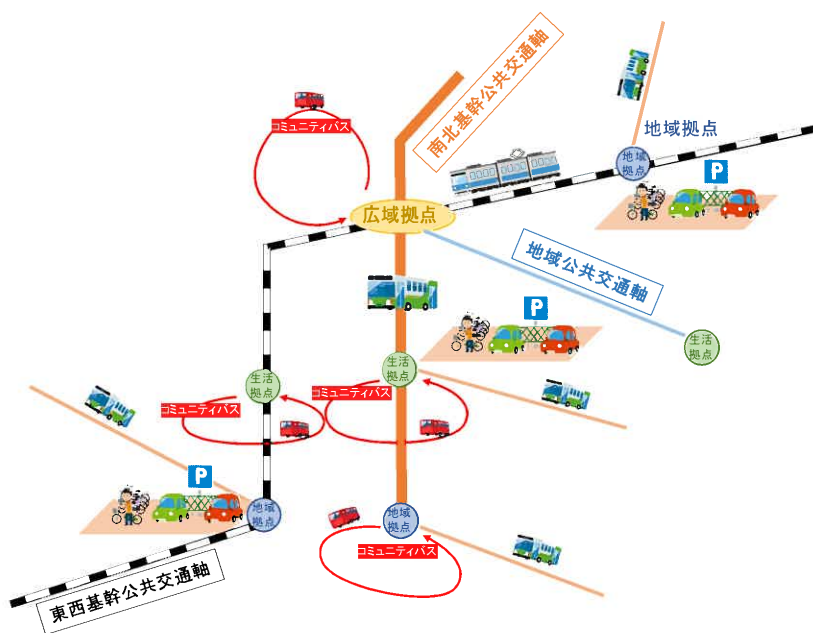
### ウ. 地域公共交通軸

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ねばなりません。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、維持していただ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

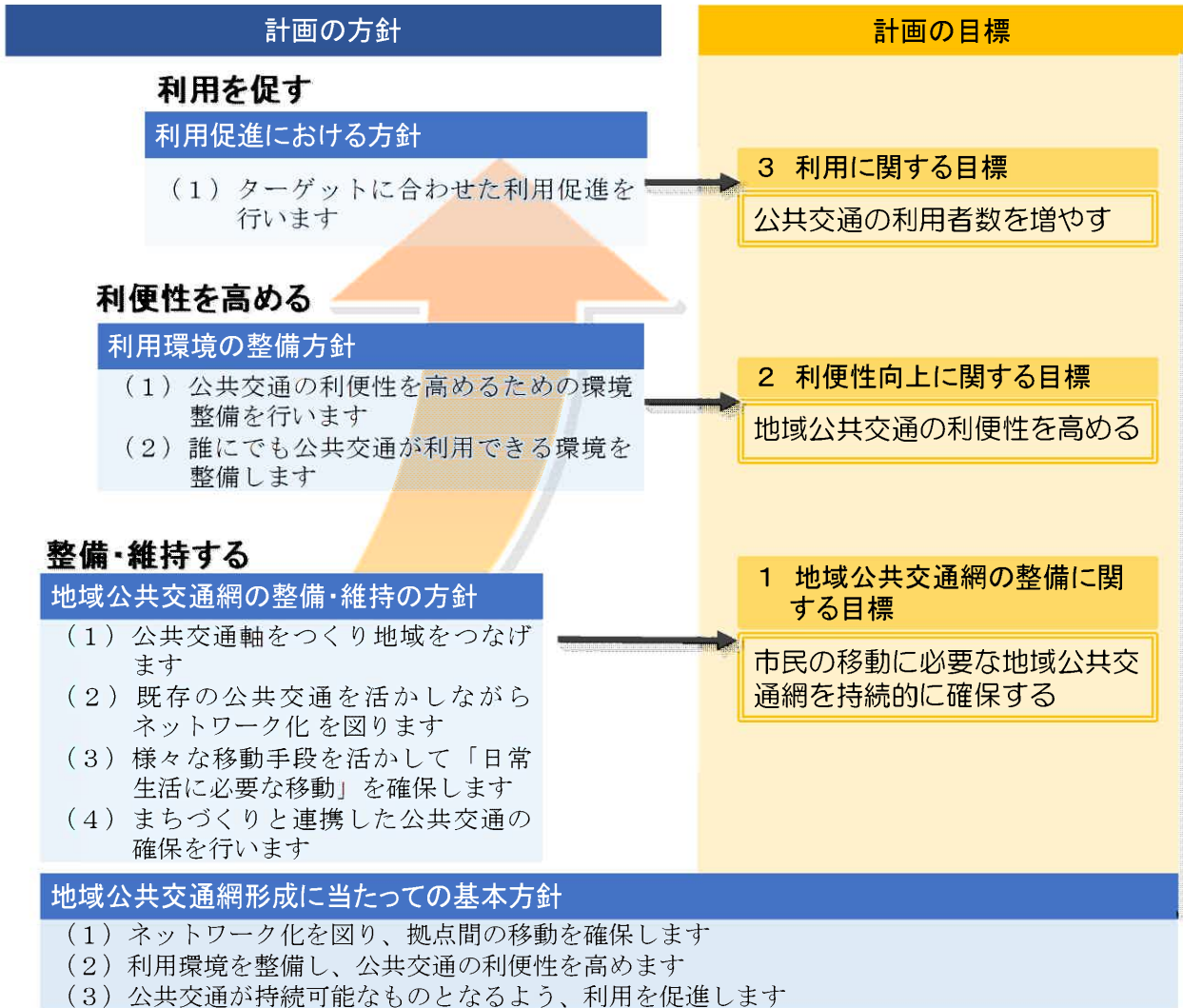
来訪者に対しては、利用環境の整備において、公共交通に対する情報発信を十分に行うことを方針とします。



## 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 <sup>5</sup>	84.4%	85.5% <sup>6</sup>

<sup>5</sup> 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

<sup>6</sup> 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 <sup>7</sup>	28.1% (H25)	37% <sup>8</sup>
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 <sup>9</sup>
駅バリアフリー化 <sup>10</sup>	9 駅 (H28)	12 駅
ノンステップバスの導入率 <sup>11</sup>	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 <sup>12</sup> (年度)	128.5 回/人 (H26)	132.1 回/人

<sup>7</sup> p 45 生活バス路線についての総合満足度

<sup>8</sup> 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

<sup>9</sup> 直近の伸び率(1.7%)を参考に、毎年度 2.0%の増加を見込む

<sup>10</sup> 市内駅におけるエレベーターまたはスロープの整備等

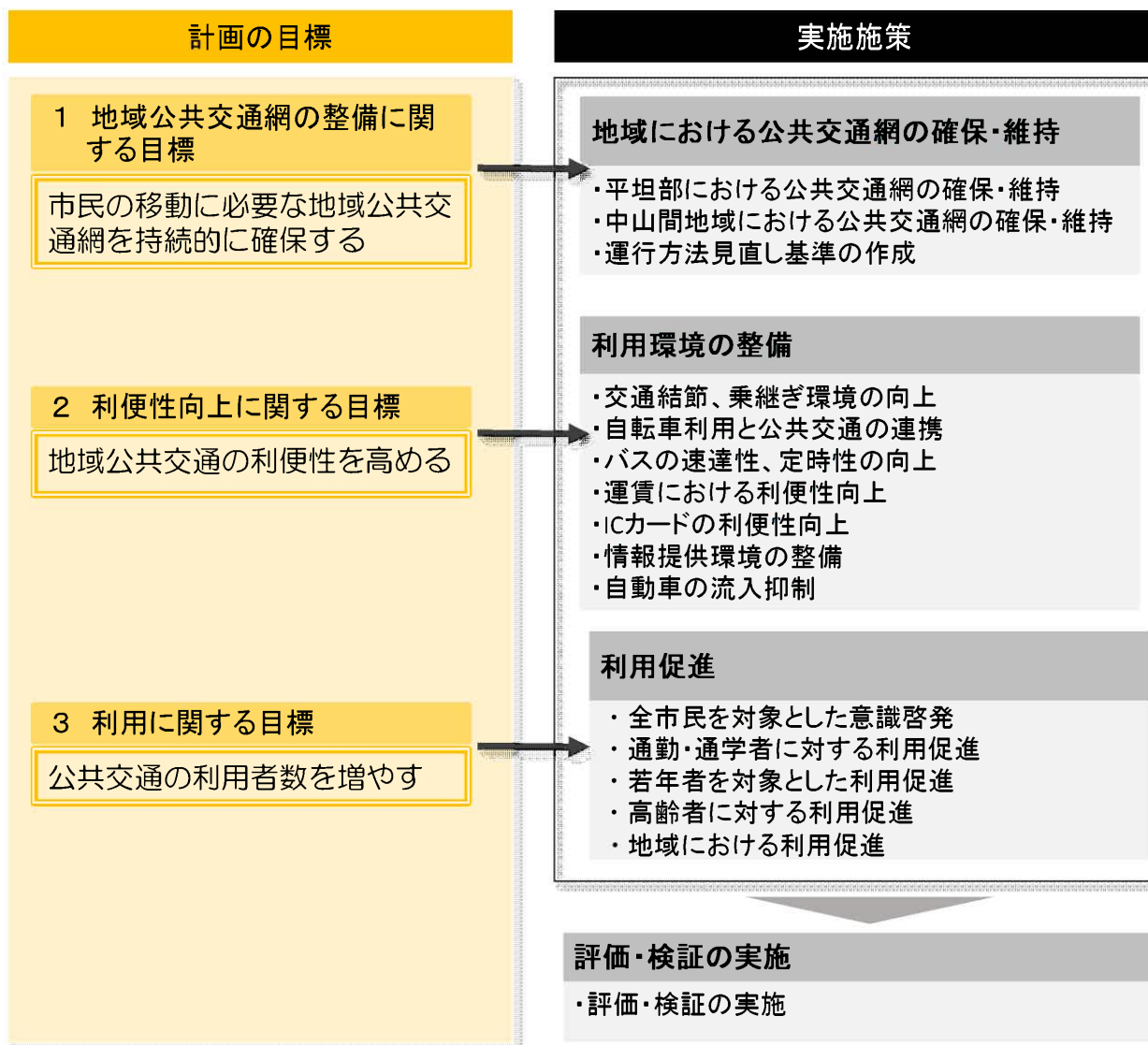
<sup>11</sup> アルピコ交通、長電バスの保有する車両における導入率 (2 社合計で年間 7 台程度導入することを想定)

<sup>12</sup> 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



## (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、運賃上制限等について調査・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、運賃上制限を設けることで、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 運賃上制限の導入例

#### 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



## (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

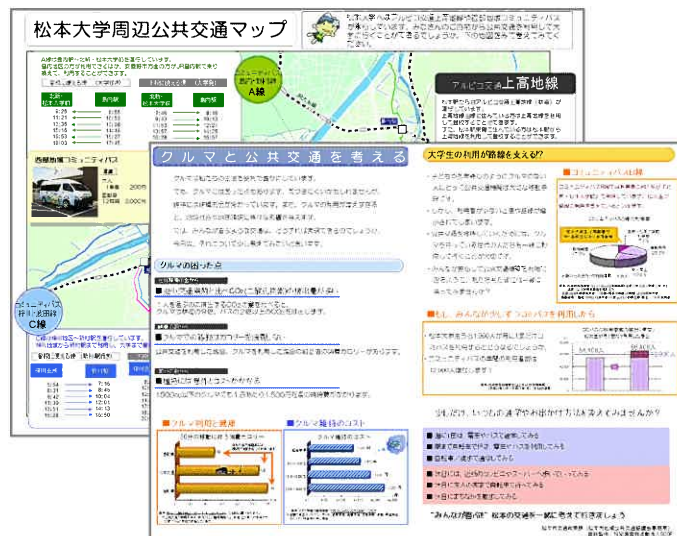
市内の企業、学校と連携し、公共交通による通勤・通学を推奨します。長野市役所においても率先した取組みを実施します。

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るきっ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



愛知県武豊町



愛知県武豊町

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



岐阜市芥見東地区

「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

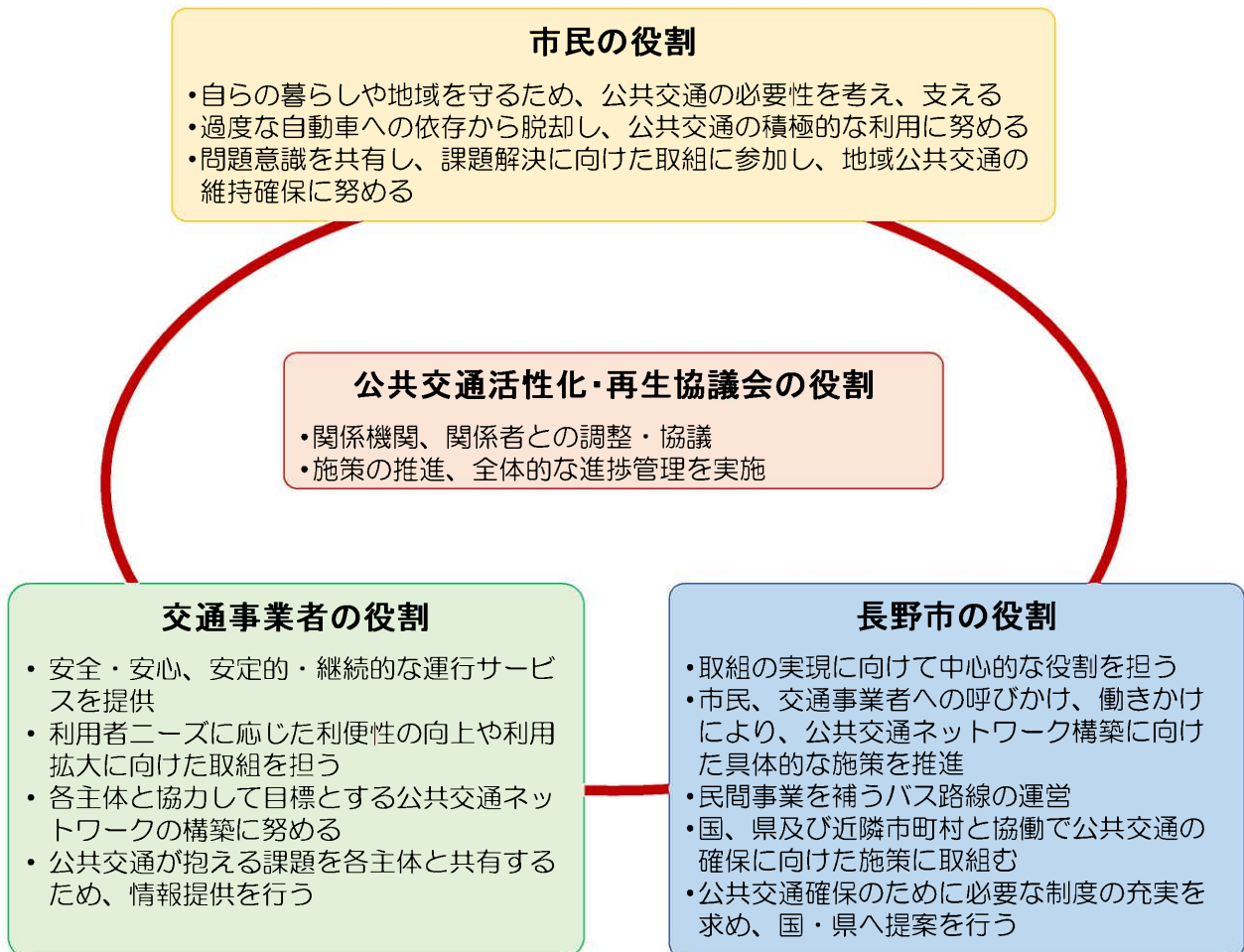
## 第7章 計画の推進について

### 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		→	→	→	→	→	→	

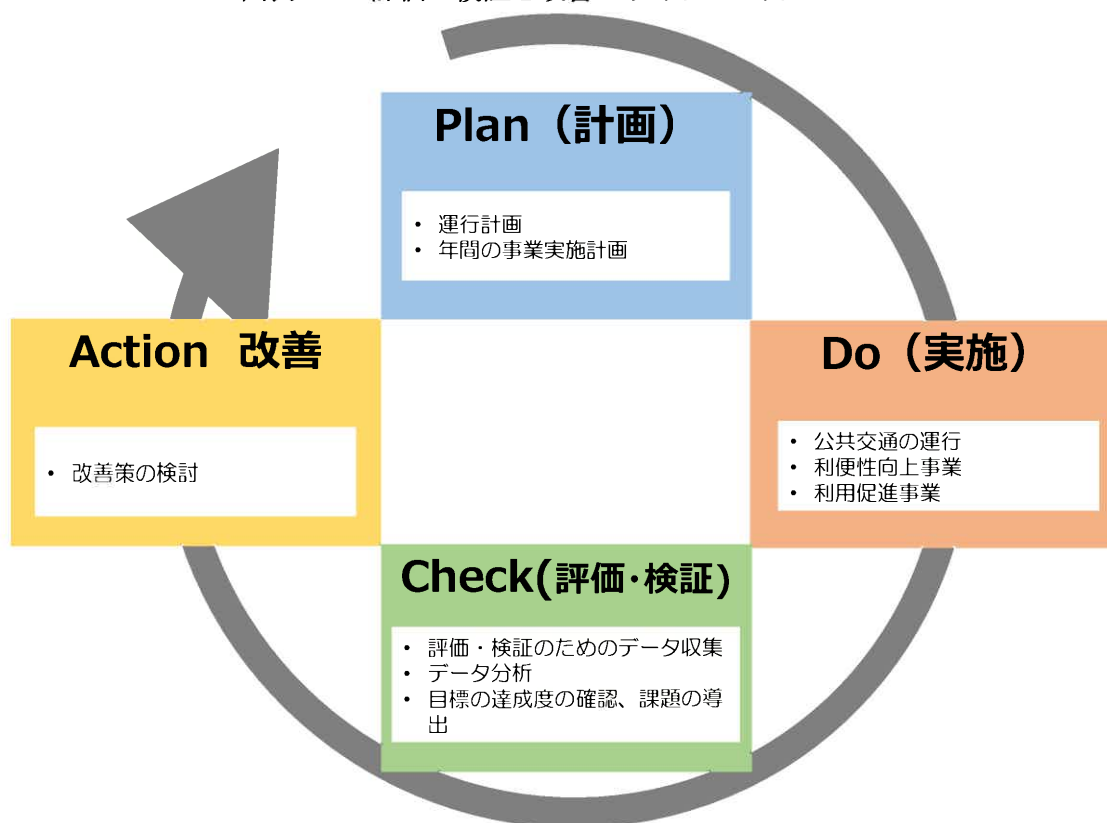
検討・研究 → 実施・導入

### 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、目標の達成状況を評価します。 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

# 卷末資料

## ■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

---