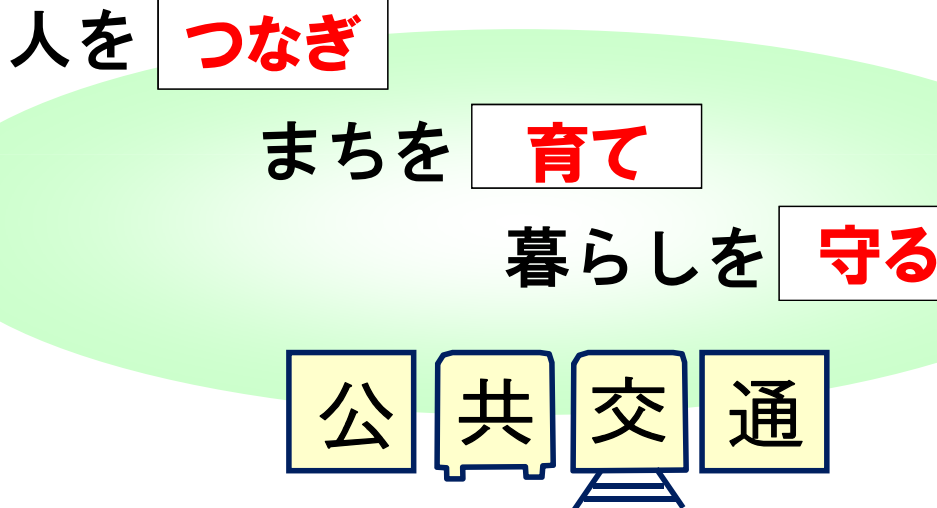


平成27年9月10日
長野市都市計画審議会資料

長野市公共交通ビジョンの概要



企画政策部交通政策課

1 計画策定の趣旨

(本編1ページ)

2

1 背景

- これまで本市では、公共交通は「都市のインフラ」として移動手段の確保と利便性向上に努めてきました。
- しかし、今後、迎える公共交通に係る社会情勢等の変化
 - 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困難
 - 事業者が不採算路線から撤退することによる中山間地域などへの対応
 - 高齢化の急速な進展への対応
 - 広い市域を抱えた各地域間・生活拠点間を結ぶ役割
- 将来にわたって安定した地域の発展及び活性化並びに住民福祉の向上を図る公共交通の構築が必要

2 目的

- 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施策を体系的に整理し、計画的に展開するための指針

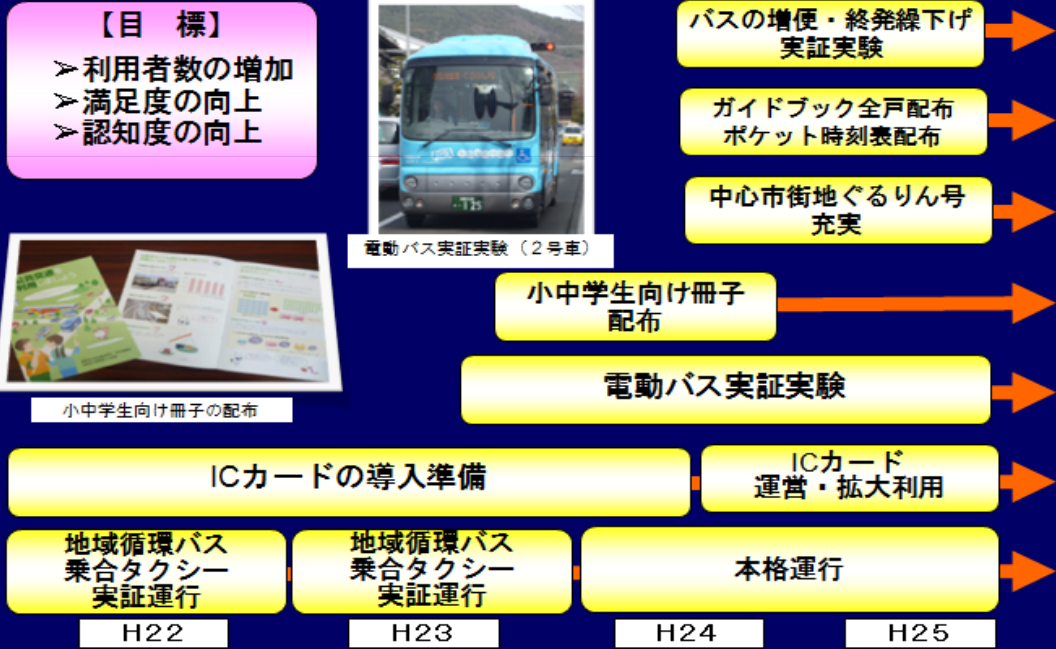
3 計画期間

- 平成36年度を目標年度とする平成27年度からの10か年計画
- 必要に応じて見直しを行いません。

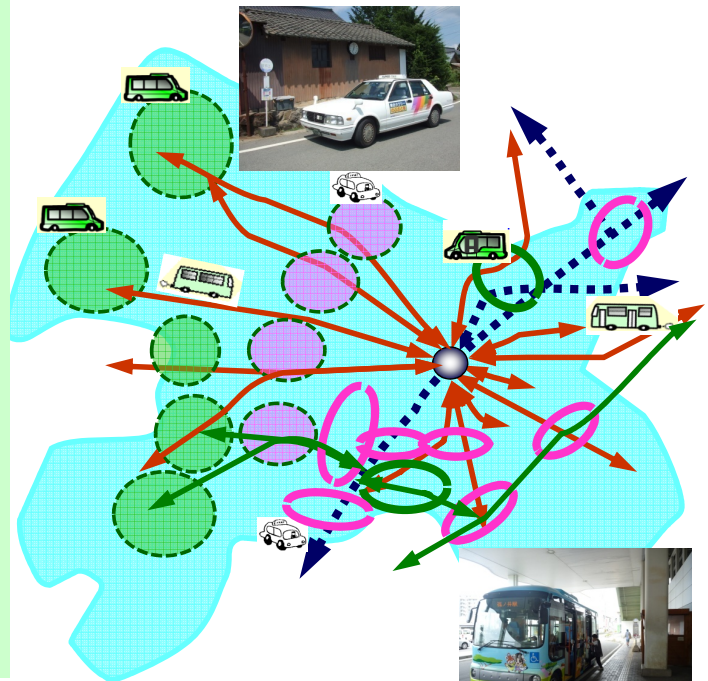
長野市バス路線網再編基本計画（平成17年～）

➢バス交通は「都市のインフラ」。交通空白地域へのコミュニティバス、乗合タクシーを導入

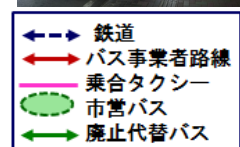
長野市地域公共交通総合連携計画（平成22年～25年）



- 長野駅との放射状の路線
 - 民間事業者運行
- 鉄道駅周辺
 - コミュニティバス（行政主体）
- 中山間地域・交通空白地域
 - 市バス・乗合タクシー（行政主体）
 - ・ 定時定路線
 - ・ デマンド運行
- 公共交通カバー圏域
 - 面積の約30%
 - 人口の約85%
 - 鉄道駅から600メートル圏域
 - ・ 20パーセント弱
 - バス停留所から300メートル圏域
 - ・ 80パーセント以上



	長野市全体	鉄道600m圏域		バス300m圏域		鉄道600m圏域+バス300m圏域	
		人口(人)	面積(km ²)	割合	人口(人)	面積(km ²)	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%

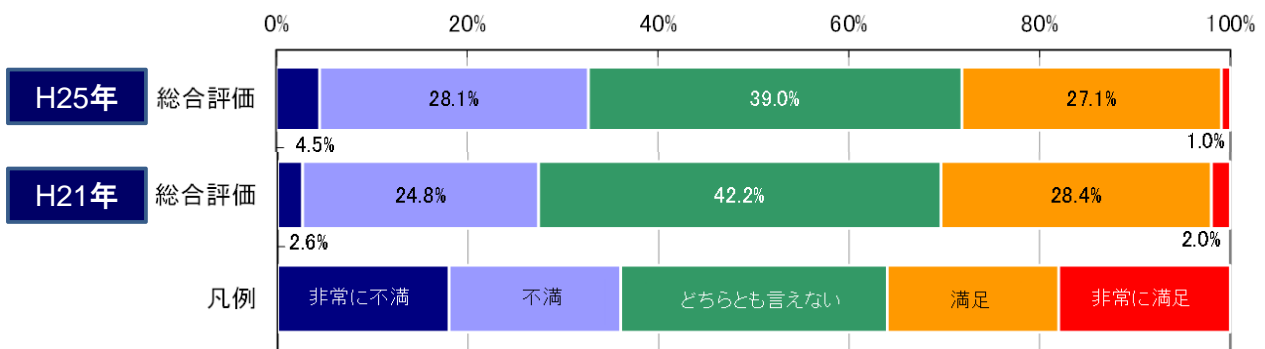


4 計画実施後の検証 ～市民ニーズ～

(本編5～7ページ)

- 満足度が高い主な項目
 - 支払が面倒 (満足度は約60%) ← バス共通ICカード「くるる」の導入の影響
 - バス停まで遠い (満足度が52%以上)
- 全体的な満足度
 - 不満度 約5ポイント増加
 - 満足度 約2ポイント減少
- バスサービスの認知度
 - バス路線網について、約3分の1が知らない状況
- 不満度が上がった主な項目
 - 座席が少ない (約14ポイント増)
 - 到着時間が分からない (約13ポイント増)
 - バス停にベンチがない (約11ポイント増) など

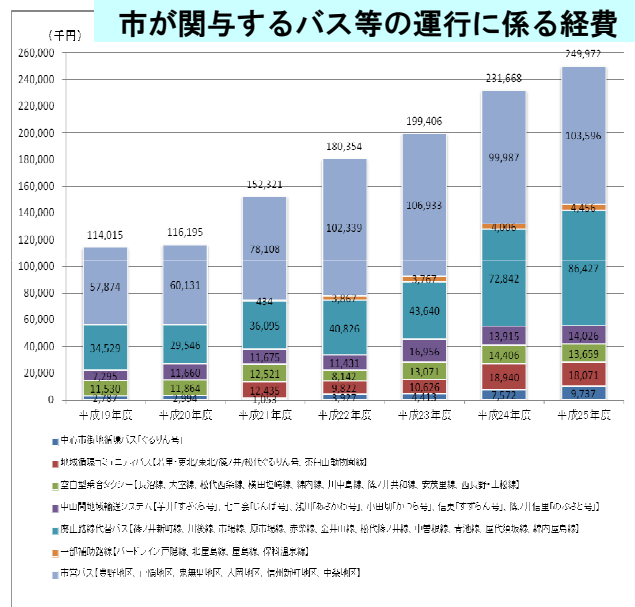
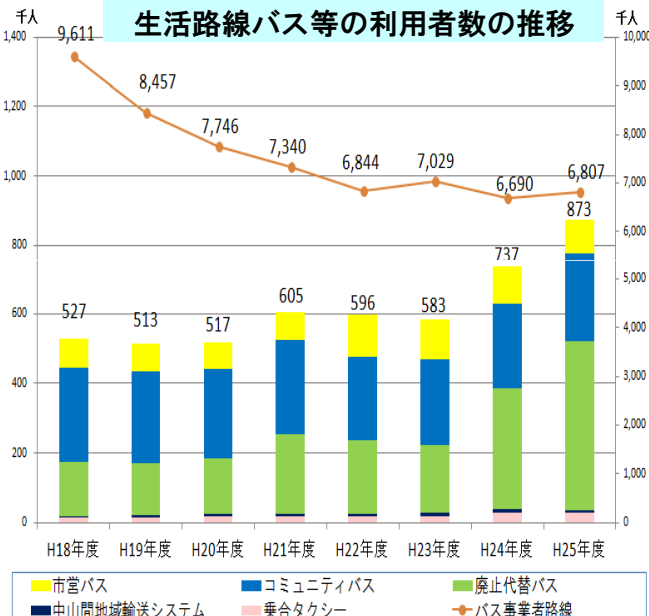
現在のバスサービスについての満足度【総合評価】



5 計画実施後の検証 ～利用者数と経費～

(本編7・8ページ)

- バス事業者の利用者減少に伴う路線廃止等による交通空白地域に対する交通手段確保
 - 行政が関わるバス等の路線数と利用者数が増加 (路線数: 73路線)
 - 行政負担が増加 (H25年度 約2億5千万円)

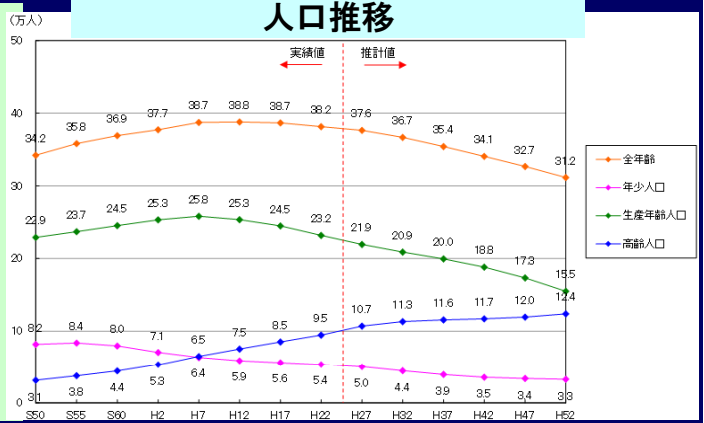


公共交通は「自分や地域の問題」
地域住民が主役で支える意識に変えていかなくては維持が困難

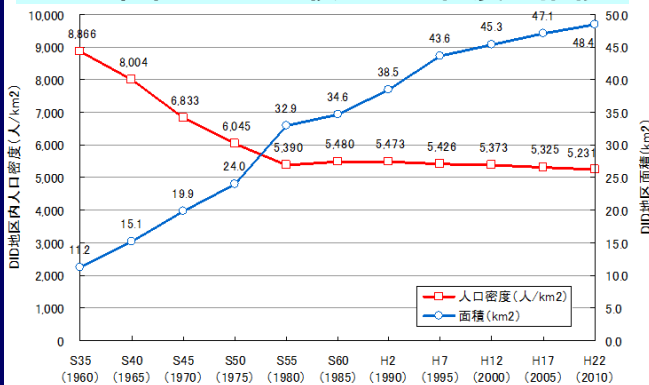
6 取り巻く情勢変化～人口減少と都市構造～

(本編9～14ページ)

- 人口減少と高齢化が同時進行
- 30年後には、ピーク時の12%減少
- 年少人口と生産年齢人口は、全人口より早い割合で減少
- 65歳以上の高齢人口は、増加
 - 平成32年には全体の30%以上
- 自身で交通手段を持たない人の増加
- 将来に亘る公共交通の維持・確保が課題



人口集中地区の面積と人口密度の推移

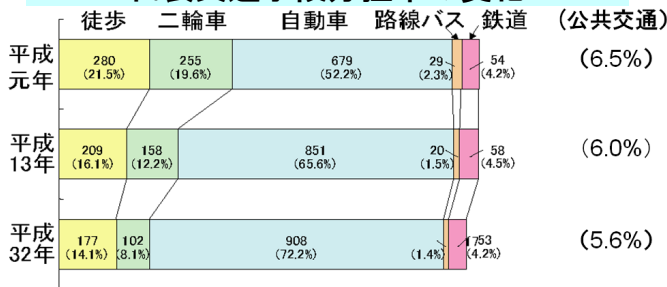


- 長野駅周辺や鉄道沿線地域に人口が集中
- DID地区内の面積は拡大している一方、人口密度は減少
- 人口拡散に伴い、路線が長大化
- 経費増加等による非効率になる傾向

7 取り巻く情勢変化 ～公共交通の利用状況～

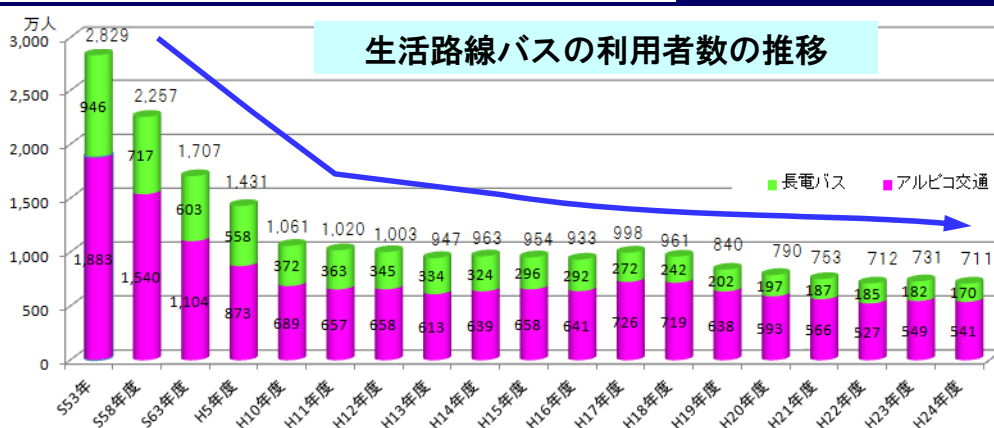
(本編20・21ページ)

代表交通手段分担率の変化



- 自動車の利用割合は6割以上
- 公共交通機関の利用割合は約6%
- 将来も自動車利用割合が増加する予測

生活路線バスの利用者数の推移



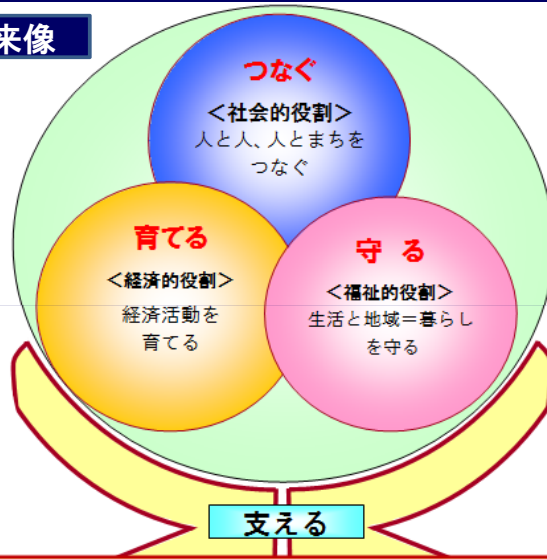
- バス利用者は減少傾向
 - 20年前の約半分
 - 10年前の2割減少

- 将来に亘る公共交通の維持・確保が課題
- 利用促進を図る施策実施の必要性

地域間(拠点)や人をつなぐ

➢集約型都市構造の実現に向けた公共交通

将来像



経済活動を育てる
 観光客にも分かりやすい
 観光資源への路線
 賑わいを生み、交流の促進

暮らしを守る
 自らが交通手段を
 持たない人の生活を守る

「地域住民・利用者が主役」で行政等と共に支える

➢「公共交通は地域で支える」意識改革

➢将来に亘って安心な交通サービスを提供できる運行主体

基本方針 1 将来も安定して運行を続ける公共交通

- 人口減少等により、民間事業者による独立採算ベースの輸送サービスの提供や行政の赤字補填による運行方法は、継続が難しくなります。
- 利用促進と意識変革が不可欠
 - 地域住民が、問題意識を持ち、主体的に課題解決に向けて取組
 - 「地域の交通手段は地域で守る」意識を持ち、地域住民が主役の運行方法を、行政ほか関係者が支えていく仕組みを構築

基本方針 2 公共交通ネットワークの再構築

- 「公共交通は、必要不可欠な都市機能」の一つ
- 利用する目的に応じて、自由に移動でき、交流を促がし経済活動に寄与する交通環境を整備

基本方針 3 分かりやすく利用しやすい公共交通

- 乳幼児を抱える親の子育て支援、高齢者及び障害者の円滑な移動手段確保のためバリアフリー化の推進
- 積極的な情報提供や利用環境の向上の推進

将来像の実現に向けて

基本方針 1

将来も安定して運行を続ける公共交通

推進施策 1-2

地域住民主役による交通手段の運営

- ➔交通空白地域での移動手段の運行手法を見直し
 - 移動手段確保の枠組みを提示
 - 必要性の把握（利用実態、空白地域の範囲）
 - ・地域住民への情報提供と問題意識の共有
 - 運行継続基準を設定
 - ・継続基準は、地域公共交通会議で設定
 - ・基準に満たない場合
 - ・地域住民(団体)主体の運行方法
 - ・地域や企業が応援の経費負担
- <事例> NPO法人による企画・運営のコミュニティバス
交通空白地有償運送
- ・さまざまな手法を、行政等がサポートして選択
 - モデル事業として実施し、他地域への波及といった手順も検討

推進施策 3

利用促進

- ➔(仮称)「長野市公共交通の日」での集中キャンペーン
- ➔(仮称)「もう2回乗車運動」
 - 事業者路線の赤字額を生産人口と平均運賃で除すと、さらに2回程度乗車してもらうと収支改善につながります。
- ➔この2つの施策を、各地域で「地域公共交通の日」や関係する特定路線で「もう〇回乗車運動」を展開
- ➔中心市街地の一定区域における交通セルシステムや歩行者優先道路(トランジットモール)等の推進
 - 中心市街地への自動車の流入抑制、公共交通利用への転換
- ➔公共交通の周知(情報提供・啓発)
 - バスガイドブックの配布
 - 情報検索サイトの構築・提供
 - 「知って得する、知らなきゃ損する」情報の一元的発信

指標 1 公共交通利用に関する情報提供により、バス路線網やサービスレベル(運行本数や運賃など)の認知度を上げます。

指標	現状(平成25年)	目標(平成36年)
公共交通利用に関する情報提供により、バス路線網やサービスレベル(運行本数や運賃など)の認知度	24.6%	35%

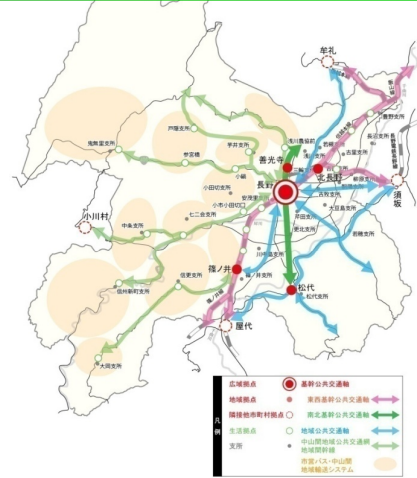
基本方針 2

公共交通ネットワークの再構築

推進施策 1

ネットワークの形成

- ➡ 公共交通軸を設定し、ネットワークを形成
 - 移動需要の大きい骨格を成す軸
 - 地域拠点を結ぶ軸
 - 中山間地域は地区内拠点を中心とした一帯を網として設定
- ➡ 軸間、拠点間の接続など回遊性を高める
 - 必要性を考慮し需要に応じた運行手法
 - 骨格軸への新たな交通システムも検討
 - 幹線・支線の棲み分け



指標 2 公共交通ネットワークの再構築により、公共交通のカバー圏域人口の割合を上げます。

指標	現状(平成25年)	目標(平成36年)
公共交通のカバー圏域人口の割合 (鉄道600メートル、バス300メートル圏域)	84.4%	86%

基本方針 2

公共交通ネットワークの再構築

推進施策 2

ネットワークを利用しやすくするための利便性向上

- ➡ 結節機能の向上
 - 案内環境の整備
 - ミニバスターミナル
 - パーク・アンド・ライド (P&R)、サイクル・アンド・ライド C&R) の整備
- ➡ 速達性・定時性の向上
 - 専用レーン
 - 公共車両優先システム (PTPS)

基本方針 3

分かりやすく利用しやすい公共交通

推進施策 1

利用環境の整備

- ➔ 鉄道駅やバス車両、停留所のバリアフリー化の推進
- ➔ バス共通ICカード「KURURU(くるる)」の利用範囲の拡大
 - 鉄道への導入など、相互利用
- ➔ バスロケーションシステムの導入
 - スマートフォン等への運行情報発信
- ➔ バス待合環境の整備

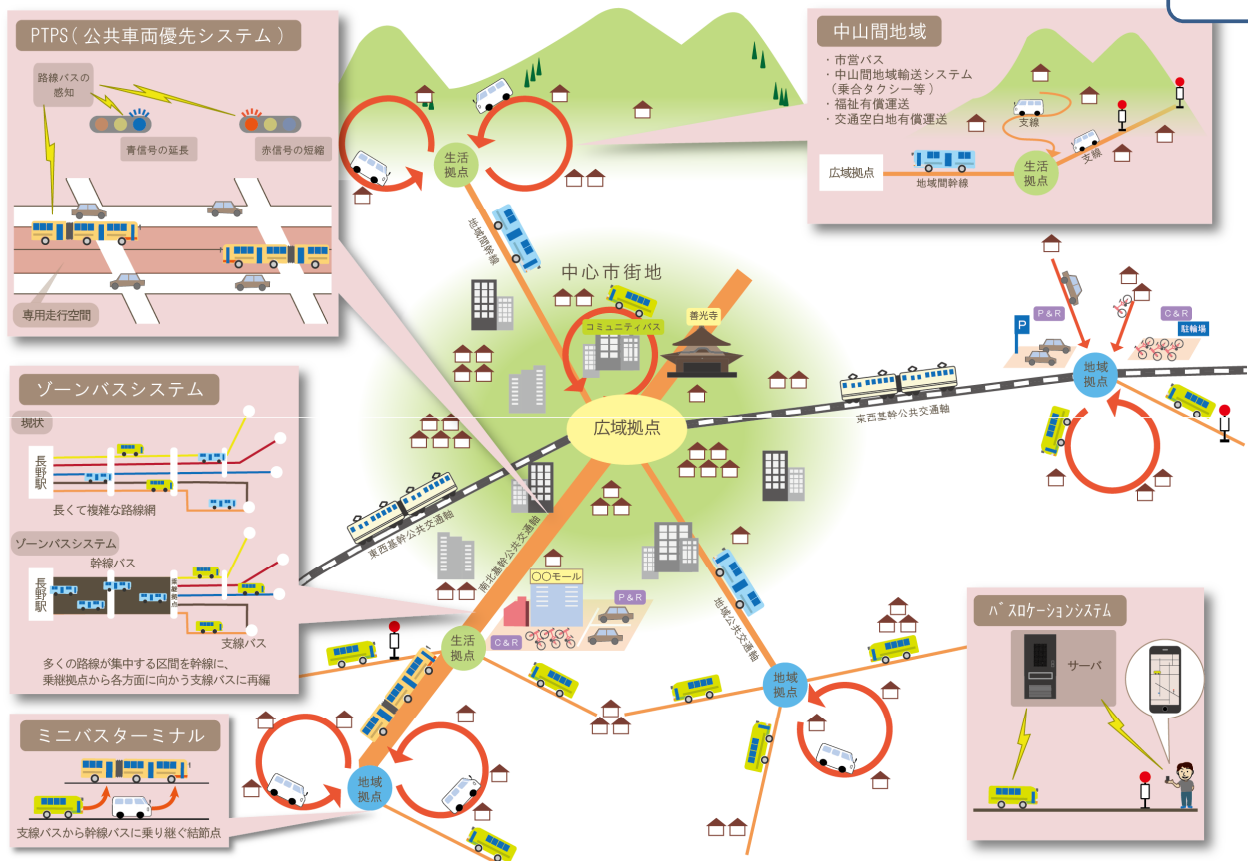


指標 3

バスロケーションシステムの導入や待合環境の整備等による、路線バス利用者の満足度を引き上げます・

指標	現状(平成25年)	目標(平成36年)
バスサービスについての満足度	28.1%	40%

15 公共交通ネットワークの将来像



施策の実現に当たって、市民、運行主体及び行政が、これからの公共交通の維持・確保を図るため、それぞれの役割を認識し、その責任のもとで取組んでいきます。

➤ 市民

- ・公共交通を自らが支えるという自覚を持つ
- ・過度な自動車依存からの脱却
- ・課題解決に向けた取組への参加

➤ 運行主体

- ・利用者のニーズに応じた利便性の向上や利用拡大
- ・公共交通ネットワーク構築のため各主体と協力して取組む
- ・各主体と情報を共有化するための積極的な情報提供

➤ 行政

- ・実現に向け、中心的な役割を担う
- ・計画策定と具体的な施策の推進及び進捗状況の管理
- ・必要な制度の拡充を求め、国・県に提案

まちづくり計画と連携し
地域公共交通網形成計画
 を策定して事業を推進

市交通対策審議会

ビジョンの進捗管理と効果検証

連携

市公共交通活性化・再生協議会

形成計画策定と事業の推進

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	
利用環境整備	地域住民主役の新しい運行システムの運営	運行主体 行政	検討・実施	
	交通結節点・乗継拠点（ミニバスターミナル含む）の整備	行政 運行主体	検討・調査・実施	
	パーク＆ライド、サイクル＆ライドの施設整備	行政 運行主体	調査・実施	
	バス専用レーン、優先レーンの整備、PTPSの導入の検討	行政 運行主体	検討・調査・実施	
	バス共通ICカード「KURURU(くるる)」 鉄道とバスの相互利用 電子マネー機能付与の検討	行政 運行主体 行政	調査・実施 検討・調査・実施	
利用促進	バスロケーションシステムの導入	行政 運行主体	検討・調査・実施	
	(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待措置	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	