

**長野市公共交通ビジョン  
資料編**

**平成 27 年 6 月**

**長野市**



# 目 次

本資料の趣旨.....	1
1. 本市を取り巻く情勢と課題.....	2
1.1 本市を取り巻く社会環境.....	2
(1) 人口動向.....	2
(2) 都市構造.....	4
(3) 経済状況.....	8
1.2 本市の公共交通の現状と課題.....	11
(1) 交通サービスの状況.....	11
(2) 交通利用実態の状況.....	19
2. 上位計画の整理.....	31
2.1 まちづくり関連.....	31
(1) 長野市中心市街地活性化基本計画【第二期計画】.....	31
(2) 長野市やまざと振興計画.....	32
(3) 長野市過疎地域自立促進計画.....	33
(4) 第二次長野市環境基本計画.....	35
(5) 長野市地球温暖化対策地域推進計画.....	36
(6) 長野市観光振興計画.....	37
(7) 第7次長野市高齢者福祉計画.....	38
(8) 長野市障害者基本計画.....	39
2.2 交通政策関連.....	40
(1) 北しなの線新駅設置調査.....	40
(2) 千曲川新道活性化プラン.....	41
3. 策定の経過.....	42
3.1 長野市交通対策審議会.....	42
(1) 公共交通ネットワーク最適化部会.....	43
(2) 公共交通利用促進部会.....	43
3.2 庁内会議.....	44
(1) 総合調整会議.....	44
(2) 総合調整会議幹事会.....	44
4. 策定体制.....	46
5. 策定委員名簿.....	47
5.1 長野市交通対策審議会.....	47
5.2 公共交通ネットワーク最適化部会.....	48
5.3 公共交通利用促進部会.....	49

## **本資料の趣旨**

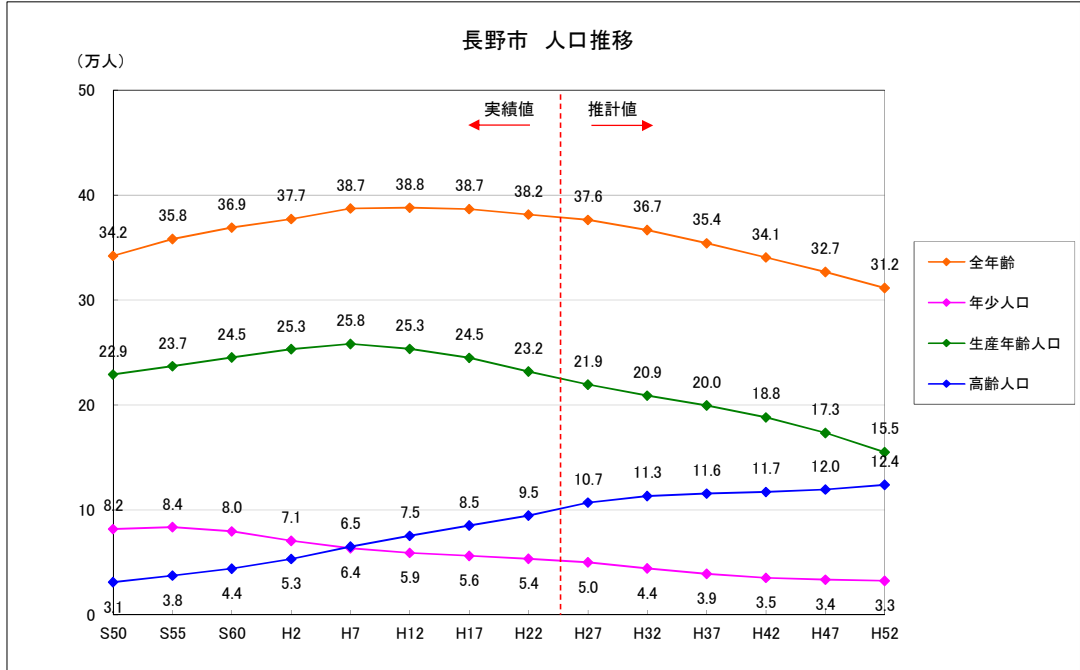
---

この資料は、「長野市公共交通ビジョン」の策定にあたり、現在の本市を取り巻く社会情勢の変化や経済の状況、公共交通やその他交通手段に関するデータを整理したものである。

# 1. 本市を取り巻く情勢と課題

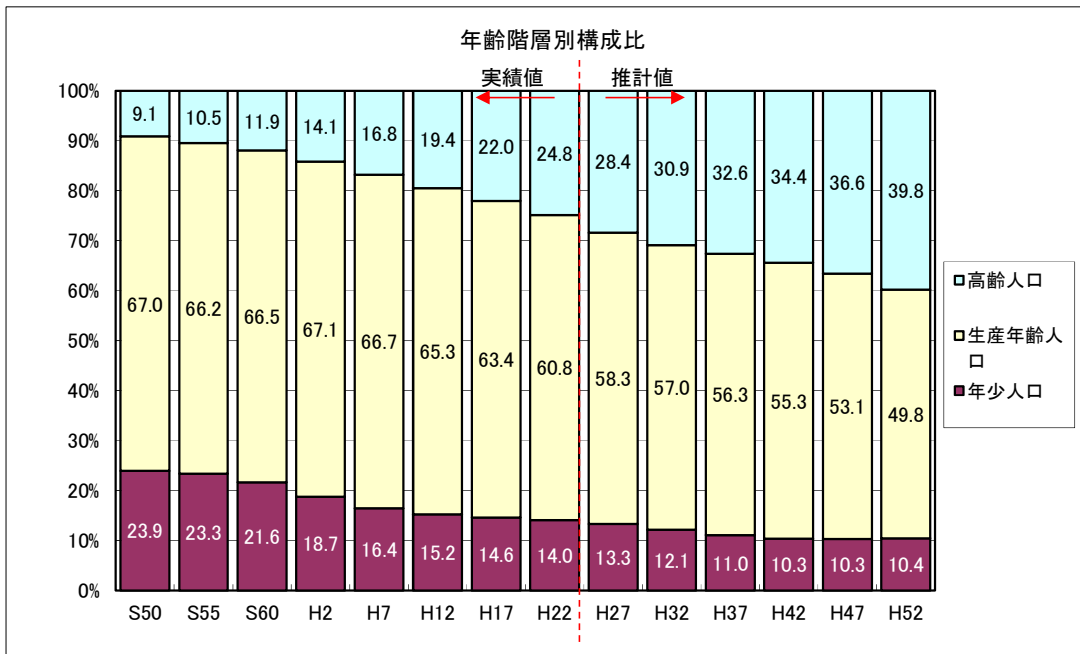
## 1.1 本市を取り巻く社会環境

### (1) 人口動向



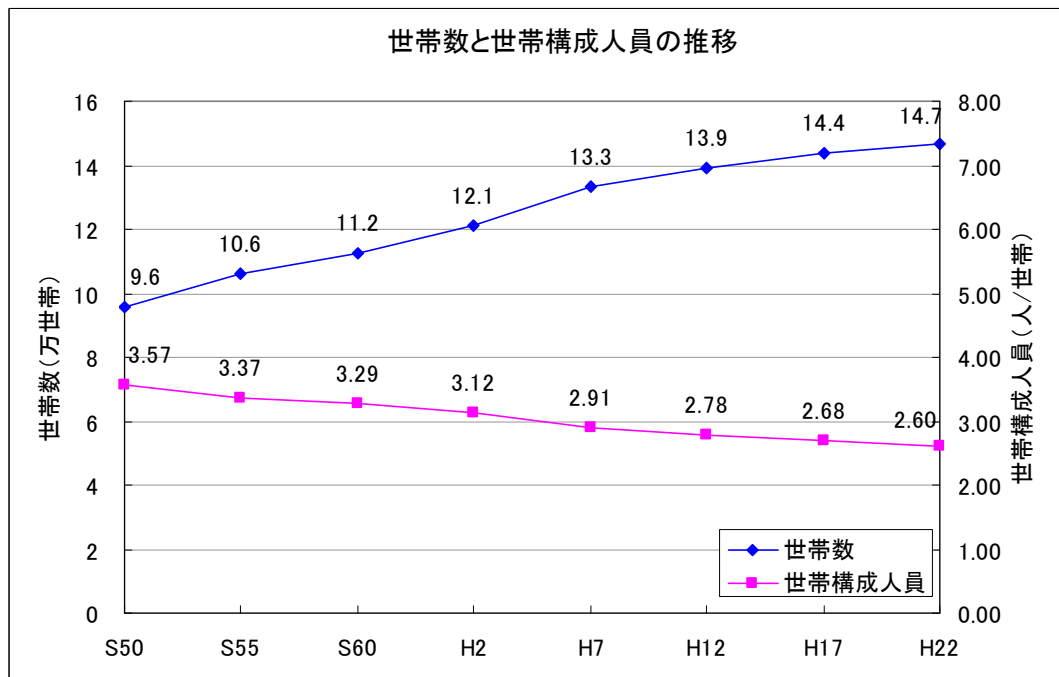
出典：実績値は国勢調査、推計値は平成 25 年度 長野市将来人口推計結果

図 1 長野市の人口推移



出典：実績値は国勢調査、推計値は平成 25 年度 長野市将来人口推計結果

図 2 長野市の年齢階層別構成比の推移



出典：国勢調査

**図 3 長野市の世帯数と世帯構成人員の推移**

(2) 都市構造

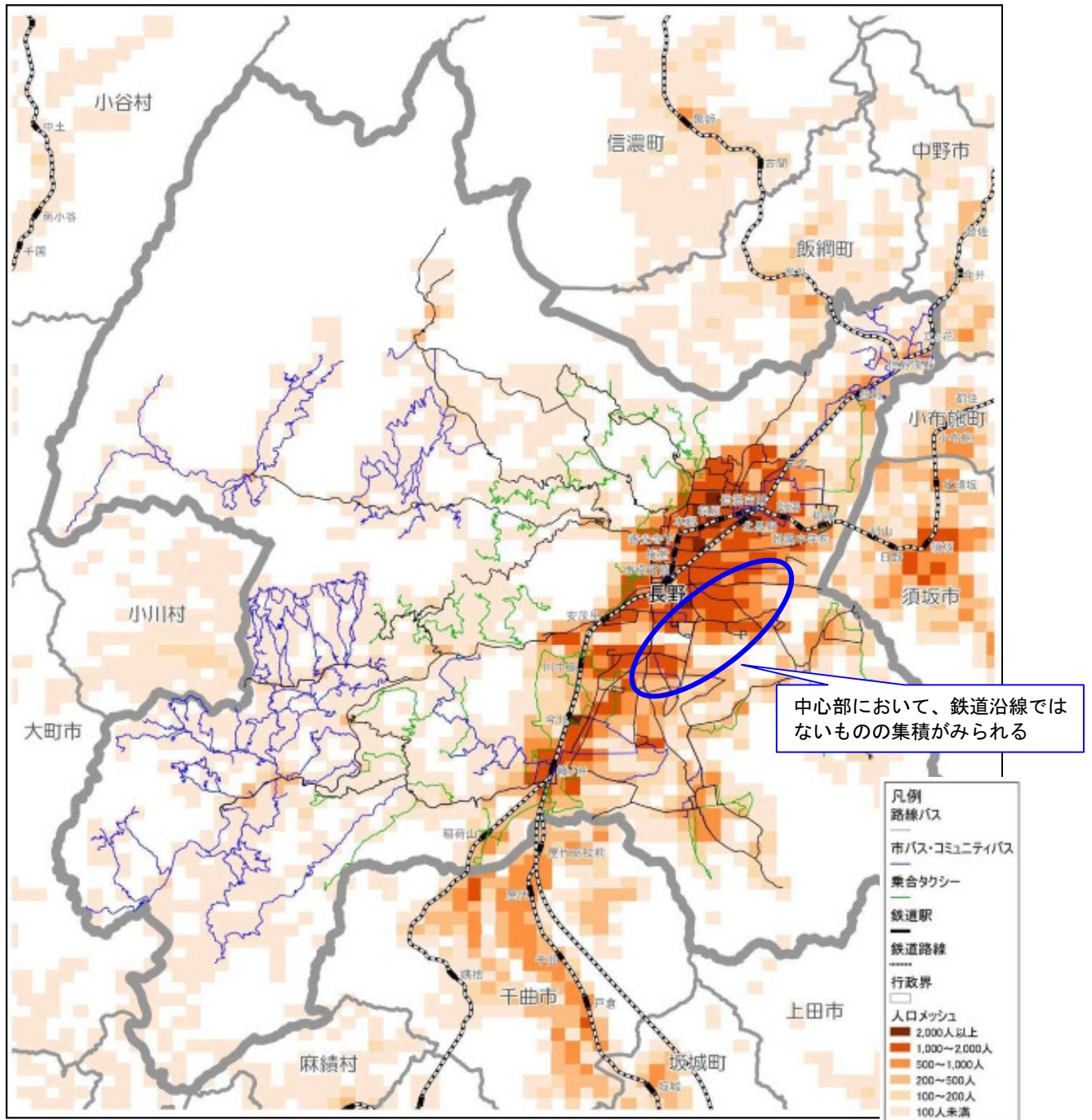


図 4 人口分布

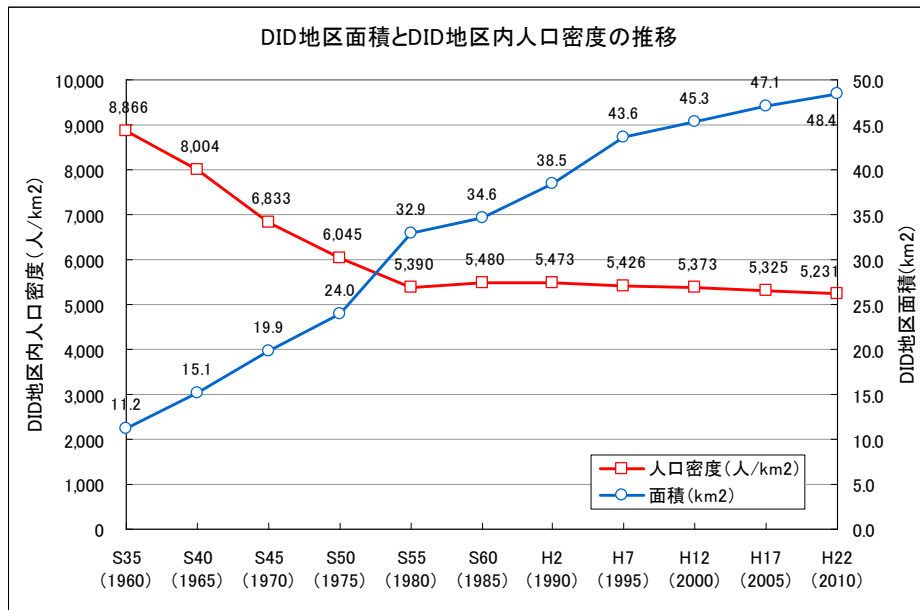
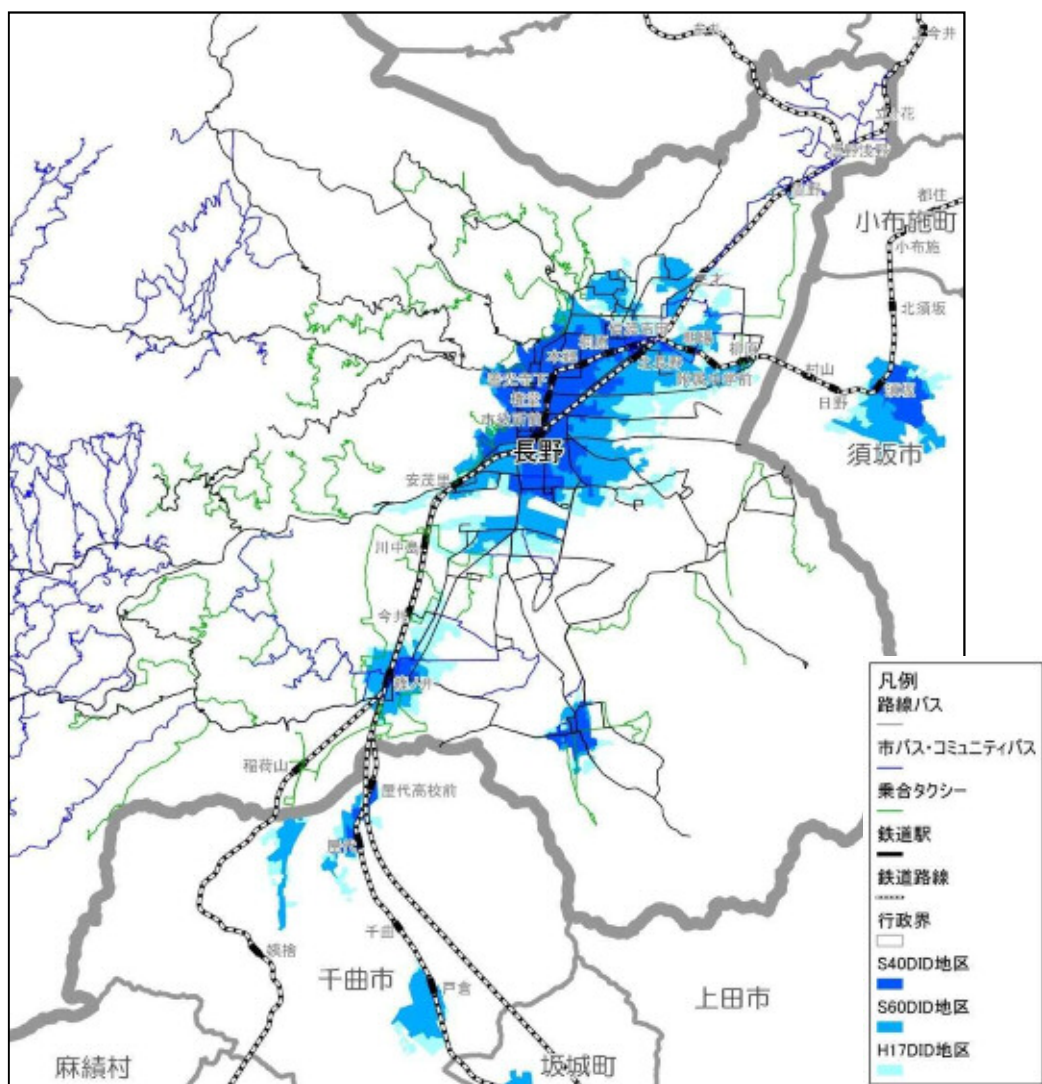


図 5 DID 地区面積と DID 地区内人口密度の推移

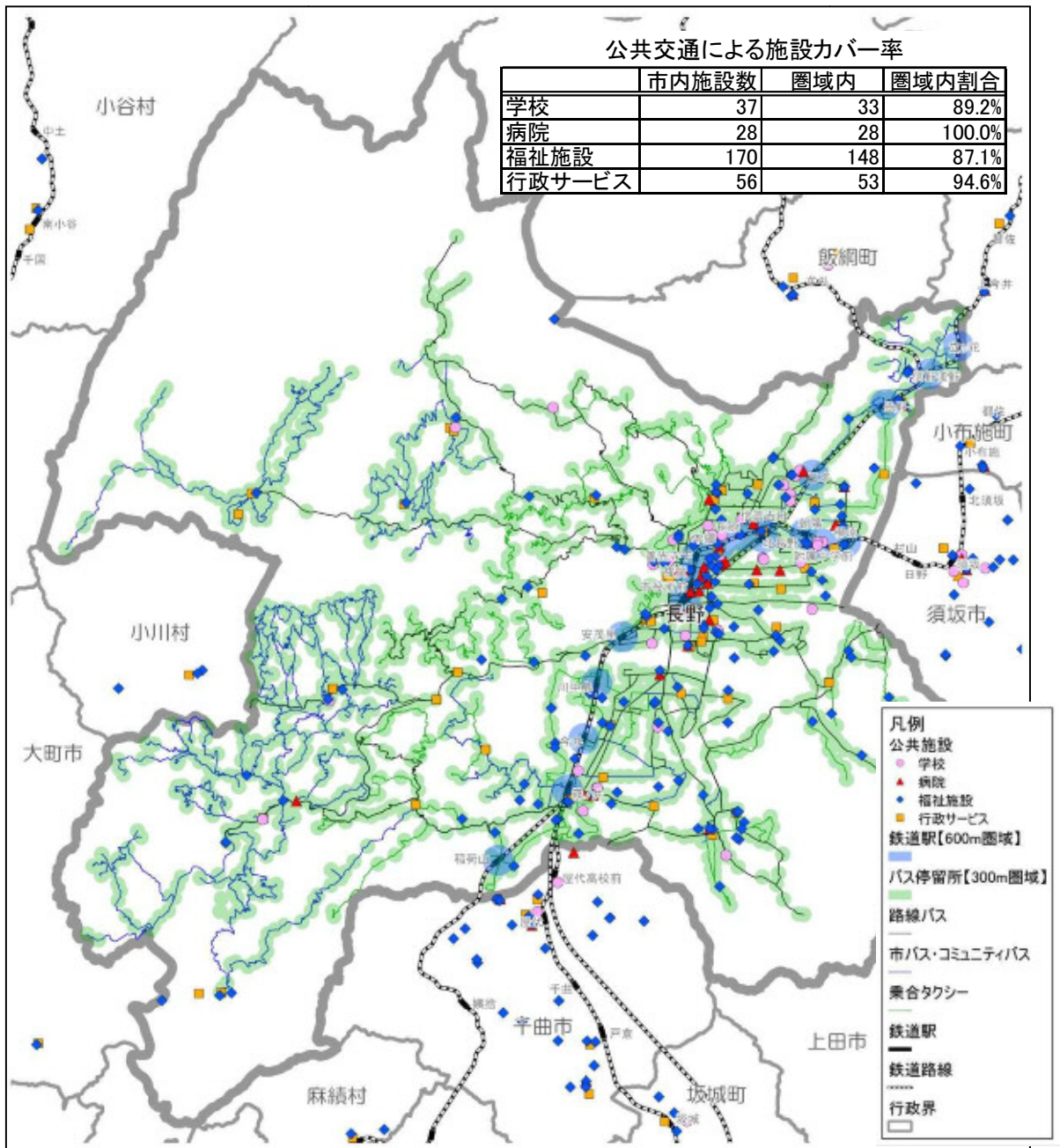
DID 地区：人口密度が 4,000 人/k m<sup>2</sup>以上で、それらの隣接した地域の人口が 5,000 人以上を有する地区



出典：長野市統計書（国勢調査）

図 6 DID 地区の変遷





○公共施設分類一覧

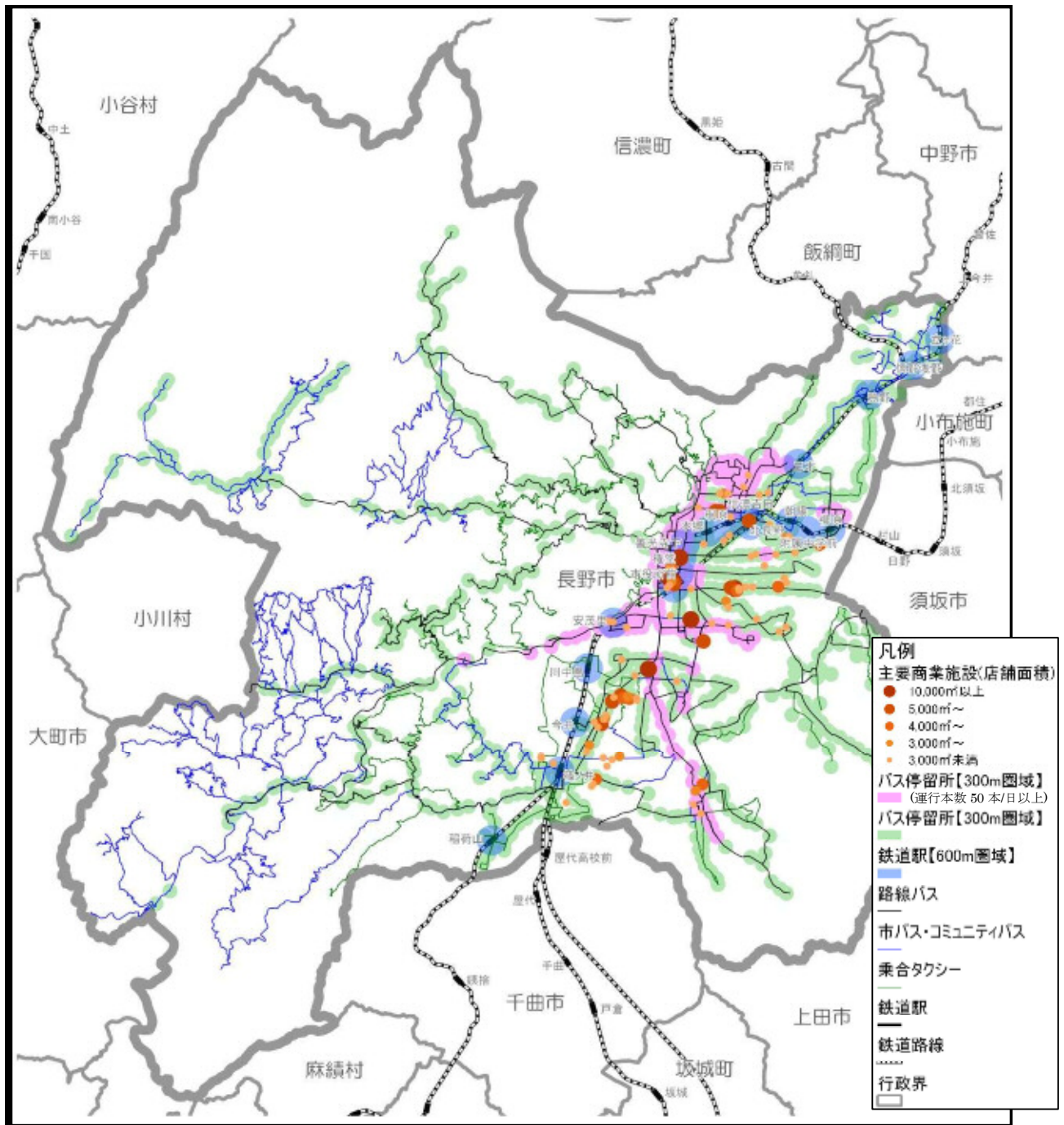
学校：私立・国立小中学校・高等学校・高等専門学校・短期大学・大学・盲学校・ろう学校・養護学校

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）

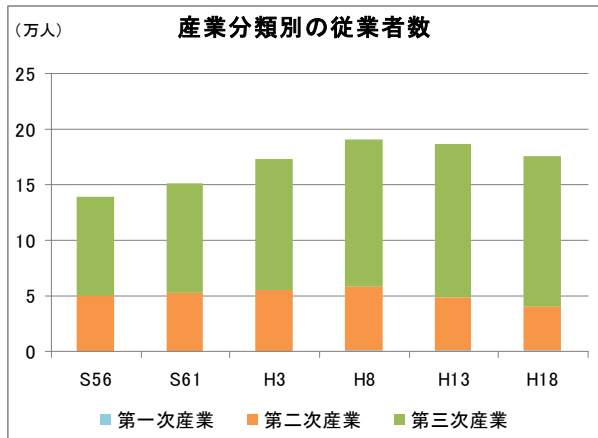
**図 7 主要施設分布**



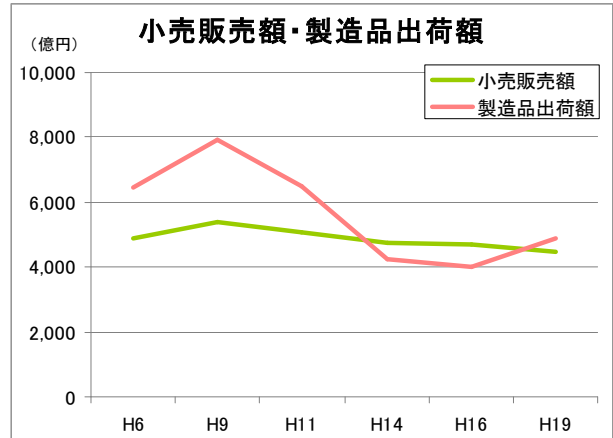
出典：全国大型小売店舗要覧 2009

図 8 大型商業施設

### (3) 経済状況



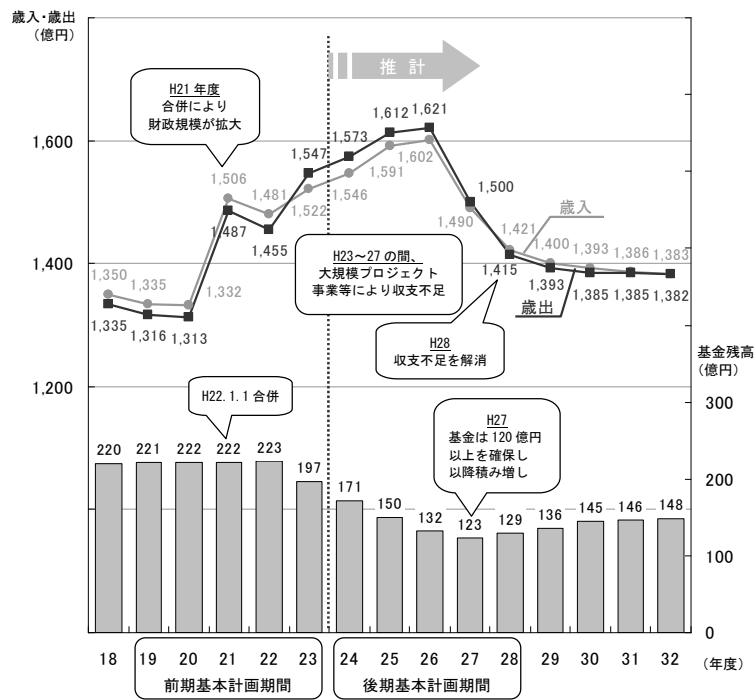
出典：平成 21 年度経済センサス



出典：商業統計（経済産業省）、工業統計（経済産業省）

図 9 長野市・産業分類別の従業者数推移 (S56~H18)

図 10 長野市・小売販売額・製造品出荷額推移 (H6~H19)



出典：第四次長野市総合計画（後期計画）

図 11 歳入・歳出（普通会計）と財政調整のための基金残高 (H18~H32)

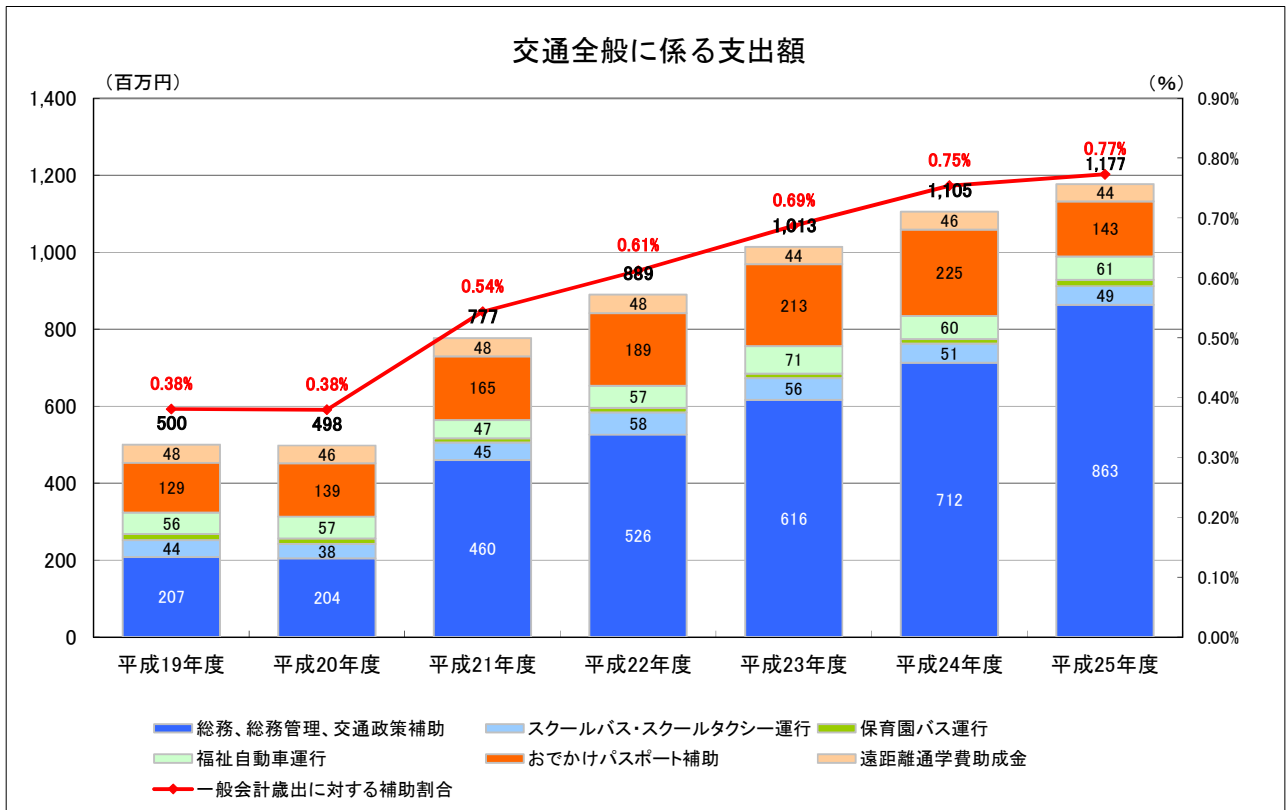


図 12 交通全般に係る支出額

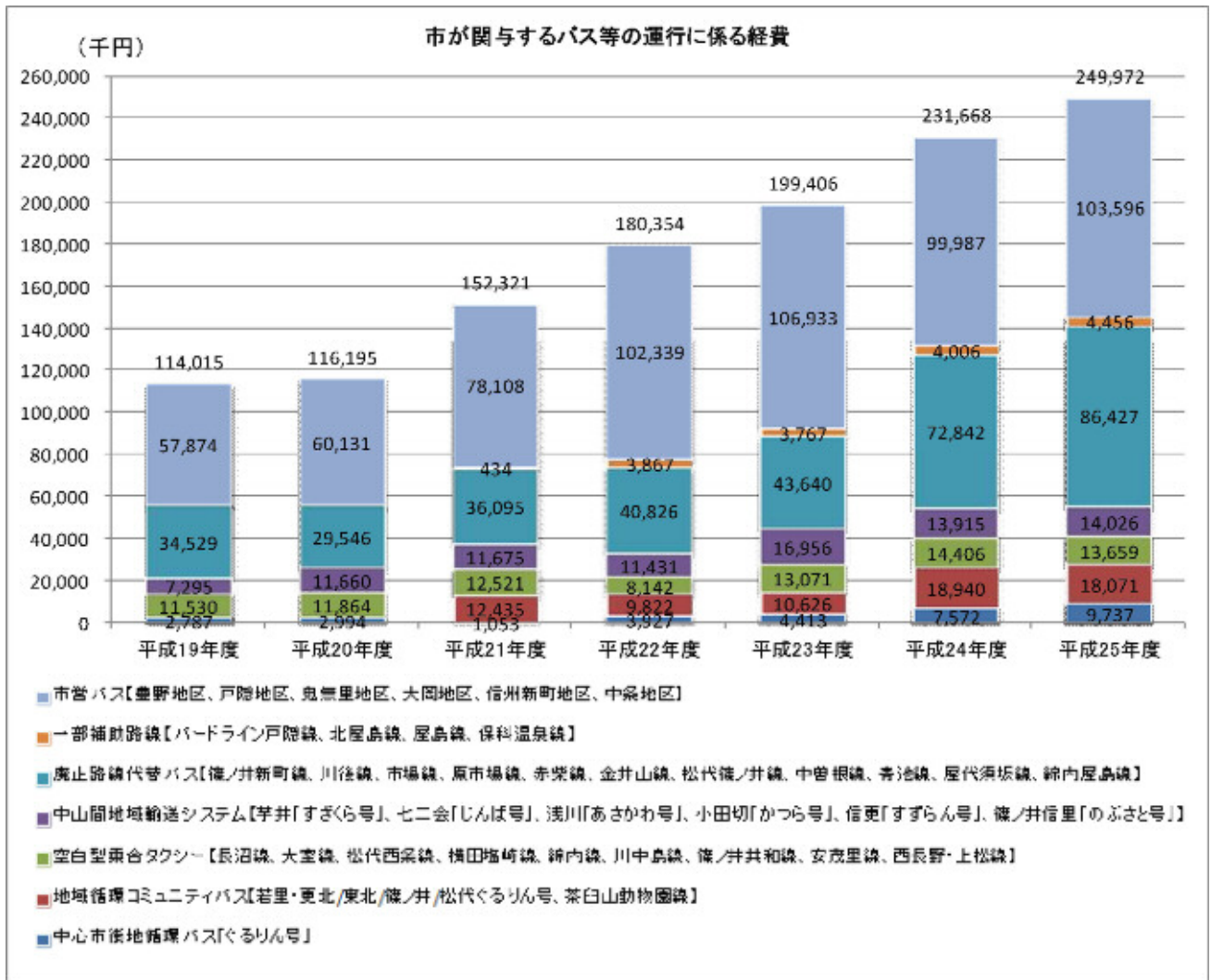
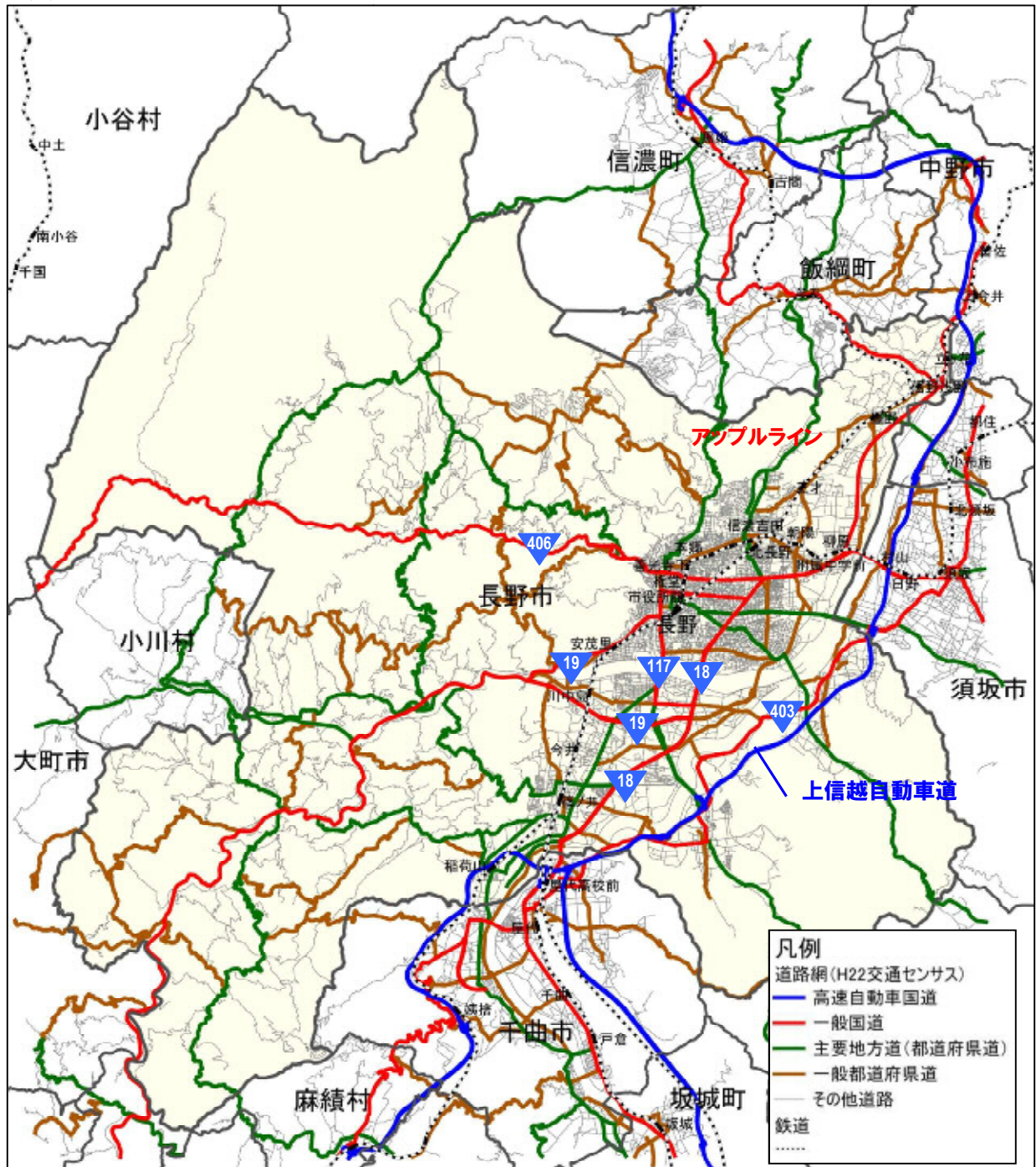


図 13 市が関与するバス等の運行に係る経費

## 1.2 本市の公共交通の現状と課題

### (1) 交通サービスの状況



出典：デジタル道路地図

図 14 道路網

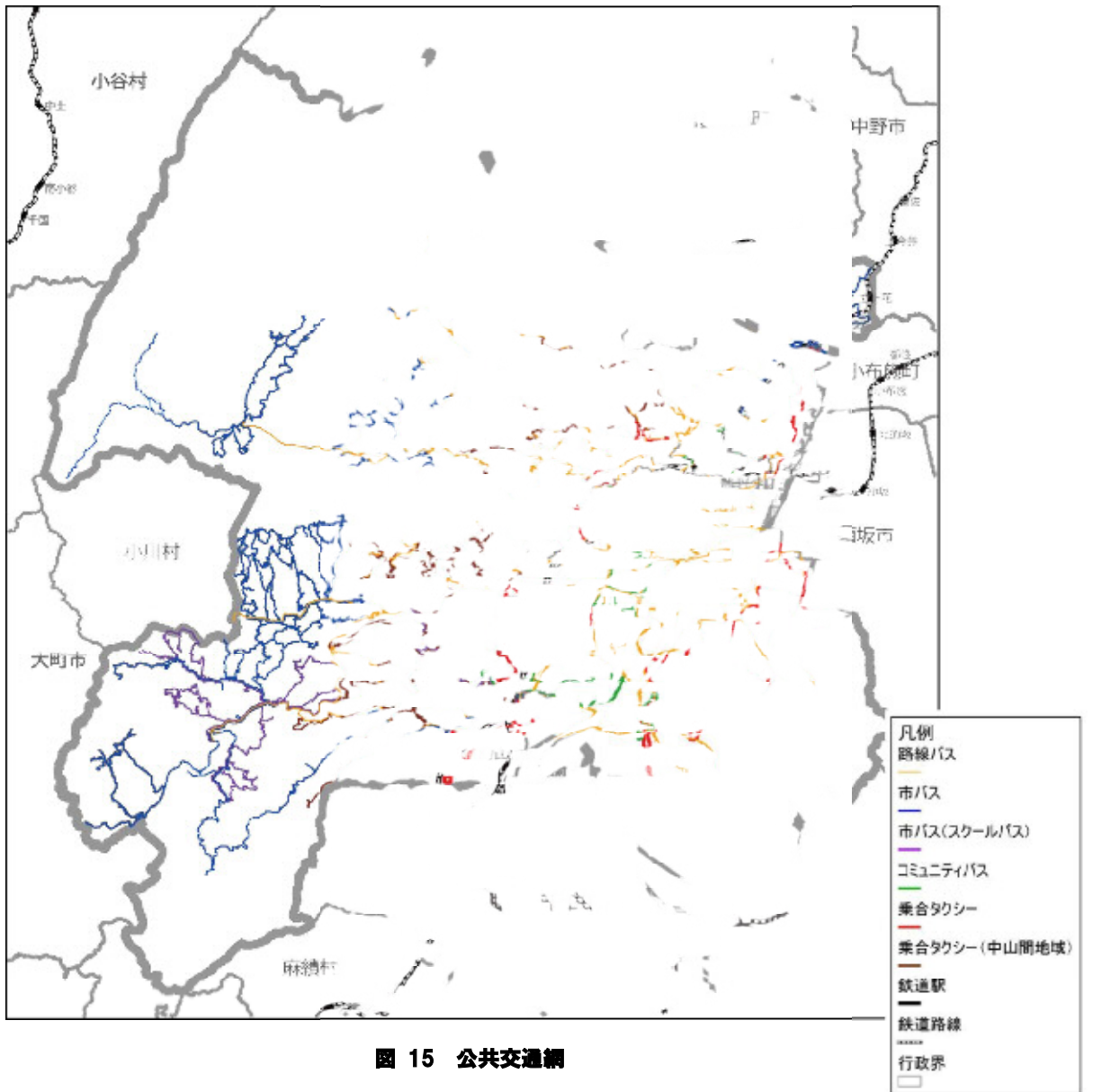


図 15 公共交通網

	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	
			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 <sup>2</sup> )	834.85	19.11	2.3%	256.09	30.7%	260.49	31.2%

表 1 公共交通サービスの状況

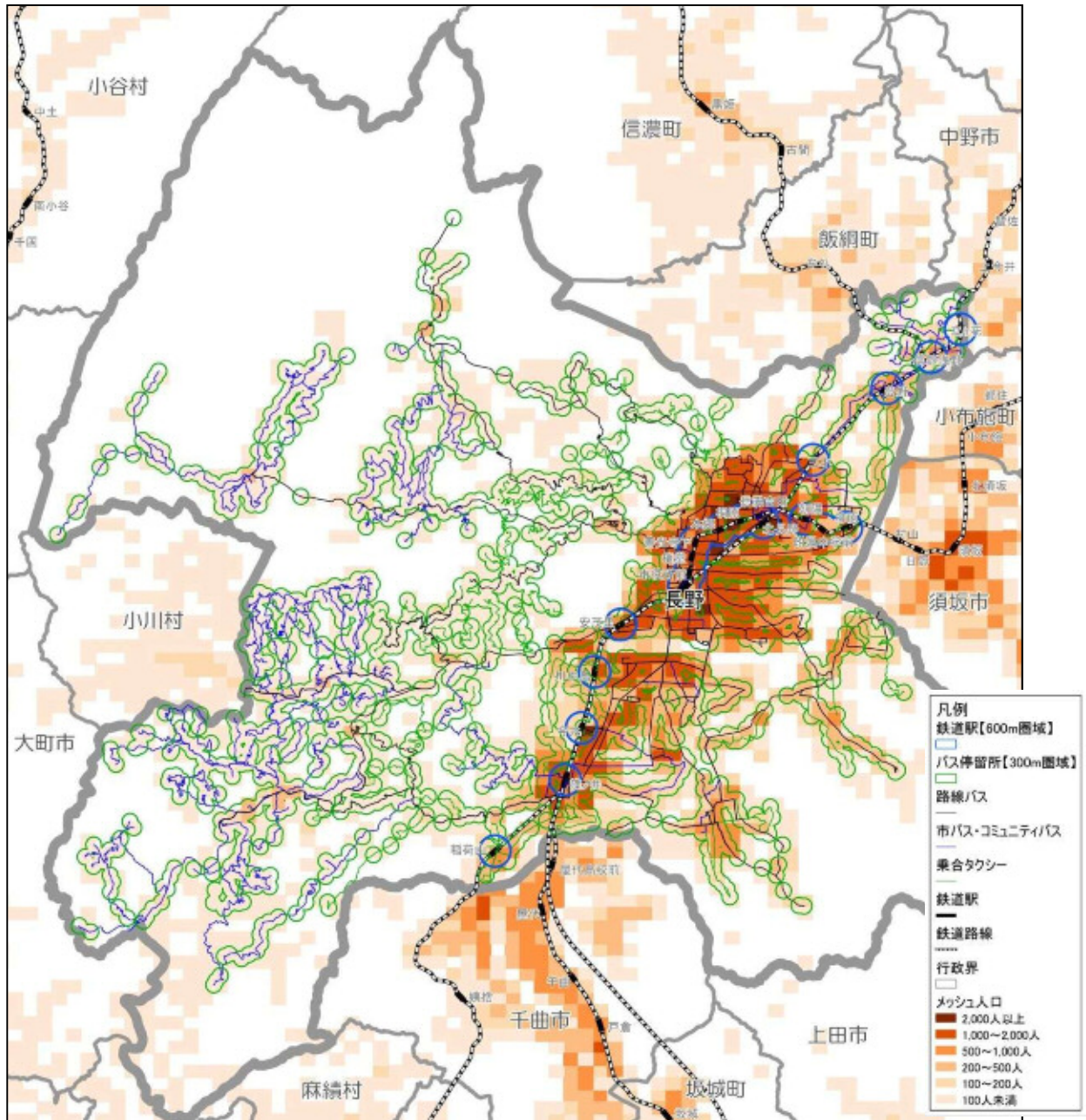


図 16 公共交通カバー圏域の状況



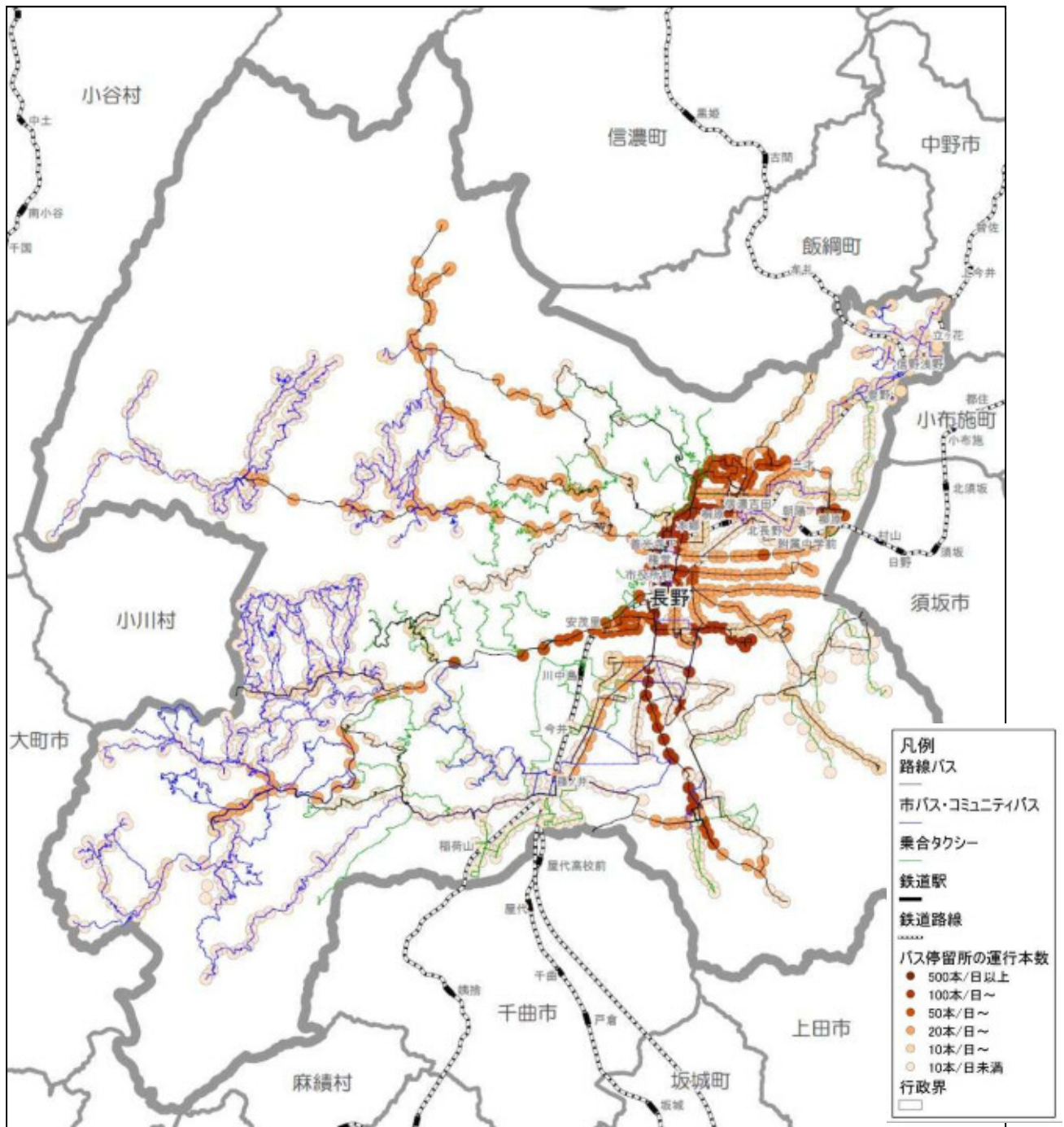
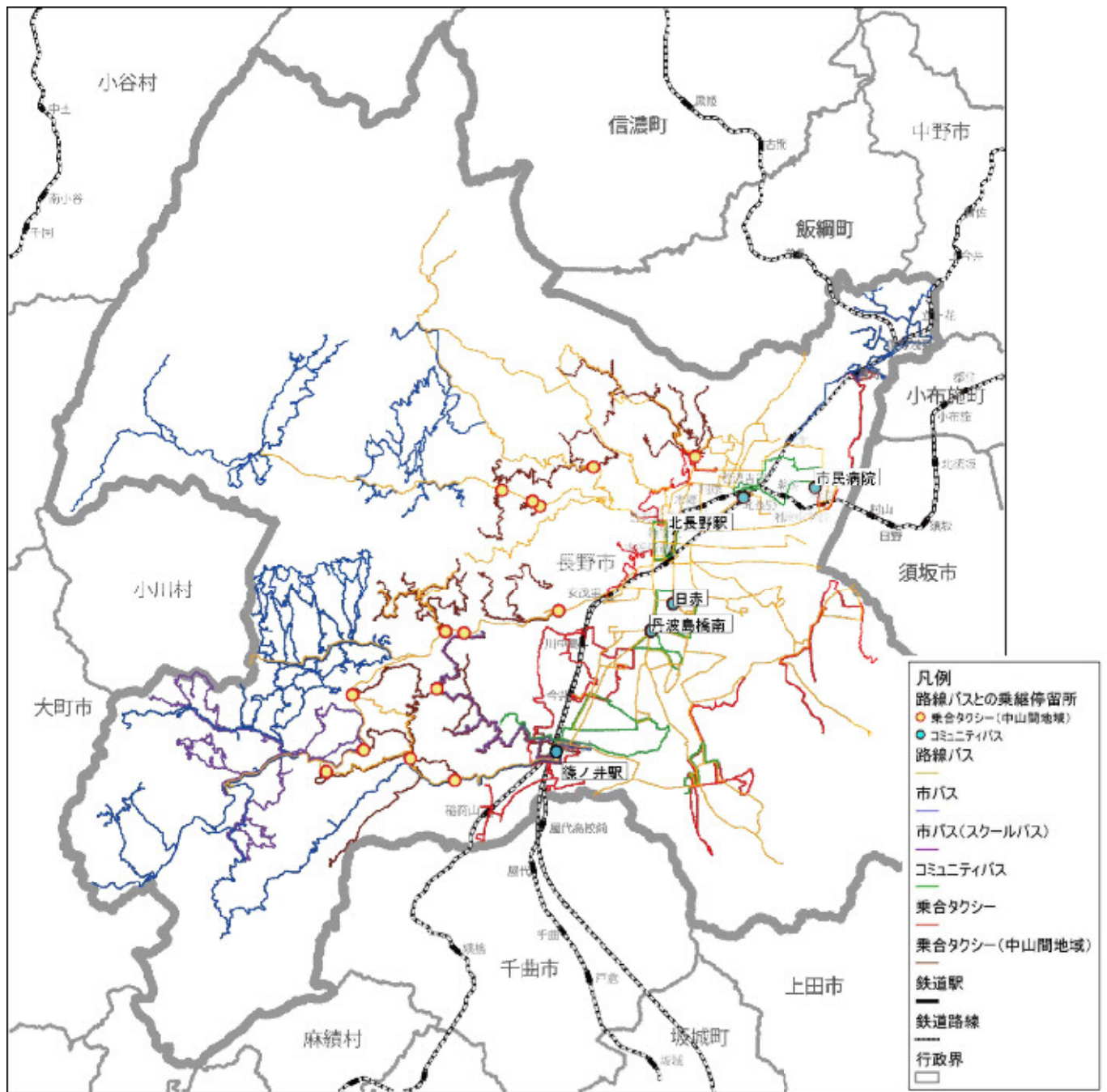
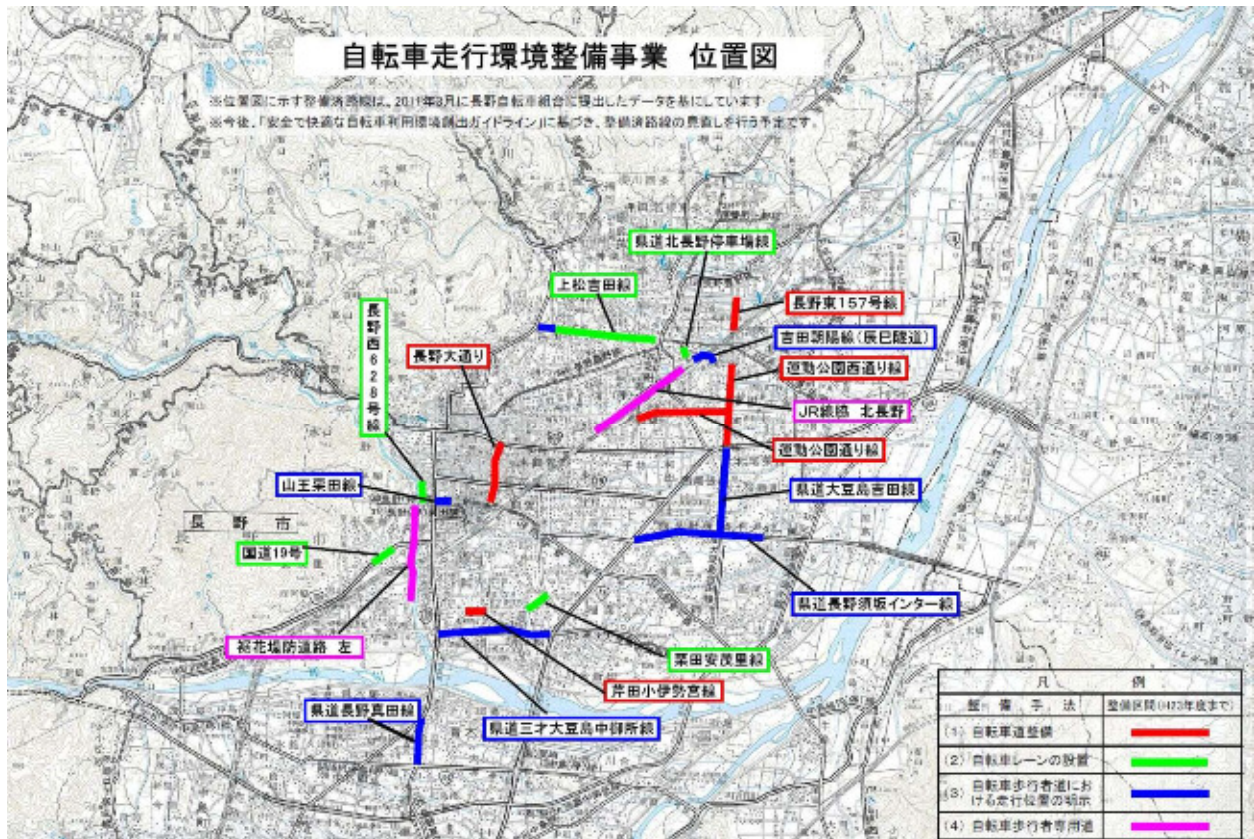


図 17 バス運行本数の状況



乗継停留所は長野市HPより

図 18 乗合タクシー・コミュニティバスと路線バスの交通結節点



**図 19 自転車走行環境整備の状況**

自転車道



運動公園通り線

自転車レーン



上松吉田線

自転車通行位置の明示



県道三才大豆島中御所線

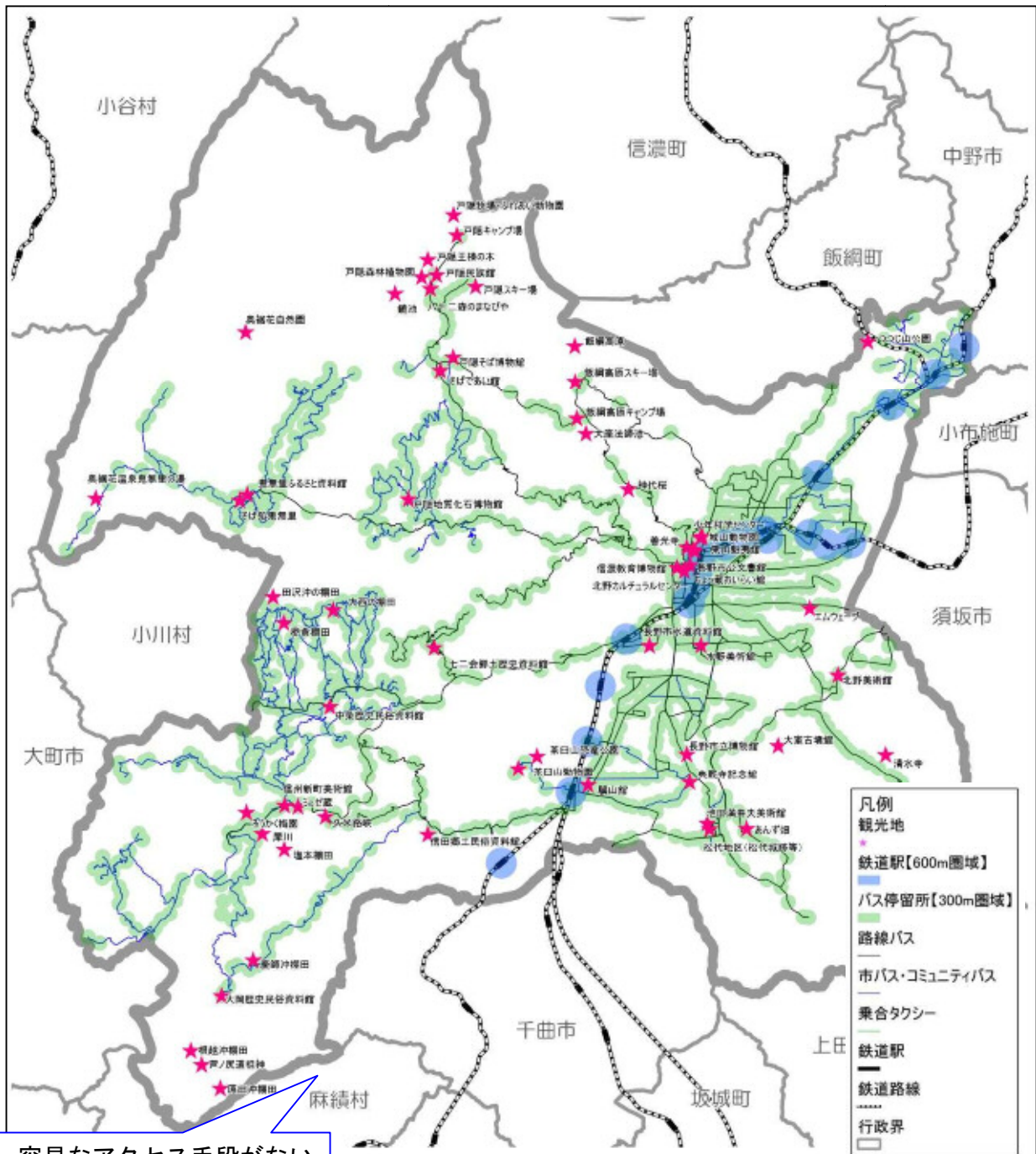
	駅名	名称	利用時間	自転車収容台数 (台)	
市営	豊野駅	豊野駅北口自転車駐車場	24時間	50	165
		豊野駅北口第二自転車駐車場	24時間	65	
		豊野駅南口自転車駐車場	24時間	50	
	信濃浅野駅	信濃浅野駅自転車駐車場	24時間	41	41
	北長野駅	北長野駅駅前広場自転車駐車場	24時間	192	476
		北長野駅北口用水上自転車駐車場	24時間	116	
		北長野駅南口公園自転車駐車場	24時間	168	
	信濃吉田駅	信濃吉田駅北口自転車駐車場	24時間	173	209
		信濃吉田駅北口自由通路下自転車駐車場	24時間	36	
	三才駅	三才駅駅前広場自転車駐車場	24時間	198	384
		三才駅北側自転車駐車場	24時間	186	
	長野駅	長野駅自転車駐車場	3月～11月 6:30～20:30 12月～2月 7:00～20:00	900	2,827
		長野駅東口自転車駐車場	24時間	1,320	
		長野駅東口第二自転車駐車場	24時間	532	
		中御所自転車駐車場	24時間	75	
	安茂里駅	安茂里駅北側自転車駐車場	24時間	199	668
		安茂里駅高架下自転車駐車場	24時間	387	
		安茂里駅南側自転車駐車場	24時間	82	
	川中島駅	川中島駅自転車駐車場	24時間	541	1,169
		川中島駅高架下自転車駐車場	24時間	518	
		川中島駅第二高架下自転車駐車場	24時間	110	
	今井駅	今井駅東口自転車駐車場	24時間	491	847
		今井駅西口自転車駐車場	24時間	156	
今井駅高架下自転車駐車場		24時間	200		
篠ノ井駅	篠ノ井駅北側水路上自転車駐車場	24時間	250	1,738	
	篠ノ井駅西口自転車駐車場	24時間	682		
	篠ノ井駅東口自転車駐車場	24時間	769		
	篠ノ井駅南側こ線橋下自転車駐車場	24時間	37		
稲荷山駅	稲荷山駅自転車駐車場	24時間	158	158	
朝陽駅	朝陽駅自転車駐車場	24時間	306	306	
旧松代駅	松代駅自転車駐車場	24時間	110	110	
善光寺下駅	善光寺下駅自転車駐車場	24時間	73	73	
権堂駅	権堂駅自転車駐車場	24時間	70	70	
丹波島橋南バス停	丹波島橋南自転車駐車場	24時間	160	160	
市営施設合計				9,401	
事業者設置	本郷駅	本郷駅自転車駐車場	—	55	55
	桐原駅	桐原駅自転車駐車場	—	80	80
	附属中学前駅	附属中学校前駅自転車駐車場	—	163	163
	柳原駅	柳原駅自転車駐車場	—	229	229
	事業者設置合計				527
合計			—	9,928	

表 2 駐輪場の状況

指標・目標値 主な取組の組み	コード	指標の種類 関連事務委員会名	担当課等	指標名(単位)	H23 目標値	実績		達成・未 達成の別
						達成率/進 捗率	実績値	
指標・目標値	221	環境指標	交通政策課	放置自転車撤去台数(長野駅善光寺口付近、台)	700	82.4%	665	達成
	222		環境政策課	ゴミ捨て取扱本数(本)	90	152.5%	84	達成
	223		環境政策課	公害苦情処理件数①(大気)(件)	100	48.0%	76	達成
			環境政策課	公害苦情処理件数②騒音/振動(件)	30	40.0%	47	未達成
	224		環境政策課	公害苦情処理件数③悪臭(件)	10	160.0%	20	未達成
	224	施策の取組指標	環境政策課	星空観察会参加者数(人)	140	94.3%	65	未達成

出典：H23 年度 指標・目標値の達成状況報告書

表 3 H23 年度 指標・目標値の達成状況報告書での放置自転車撤去台数目標

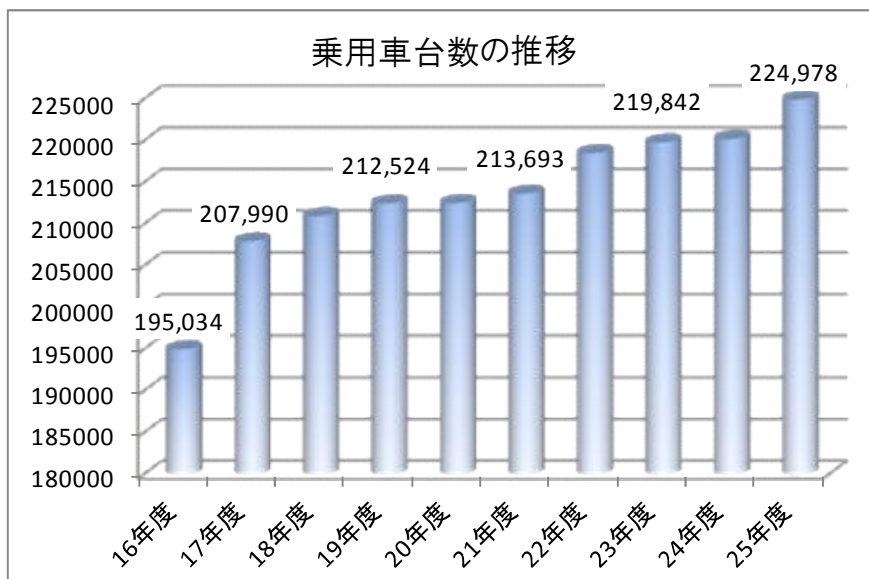


- ・ 容易なアクセス手段がない観光資源も多い
- ・ 観光資源を生かすには、バス等の他の公共交通手段等を整備する必要

出典：(財)ながの観光コンベンションビューローパンフレット  
・ながのし暮らしの便利帳

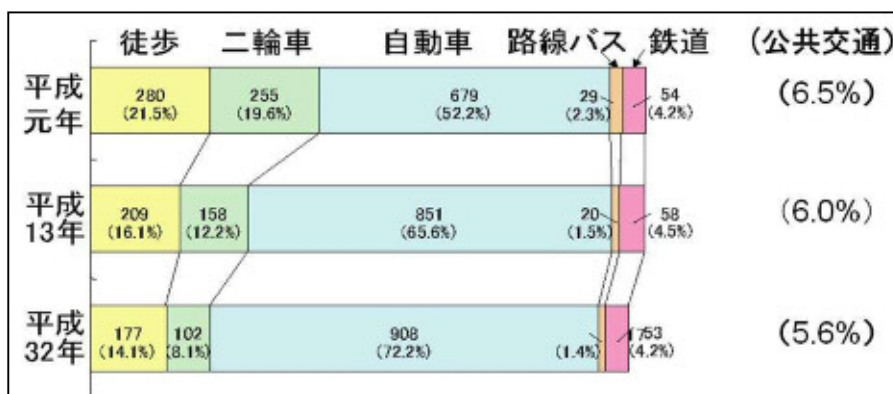
図 20 長野市内の観光地

## (2) 交通利用実態の状況



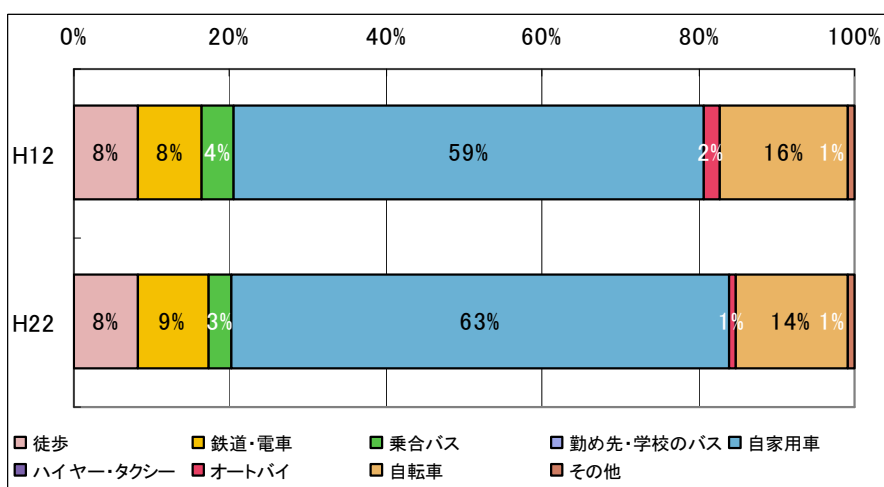
出典：長野市交通事故統計

図 21 乗用車の保有台数の推移



出典：長野都市圏パーソントリップ調査

図 22 代表交通手段分担率の変化



出典：国勢調査

図 23 通勤通学時交通手段分担率

路線別乗降客数の推移(長野市内)

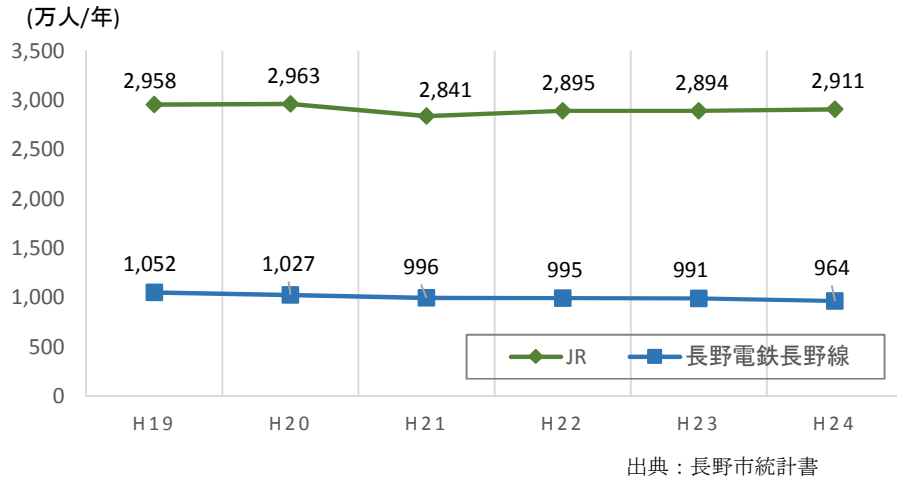


図 24 鉄道の乗降客数

長野市内の路線バス輸送人員の推移

※S53は1～12月現在  
※市営バス等は除く

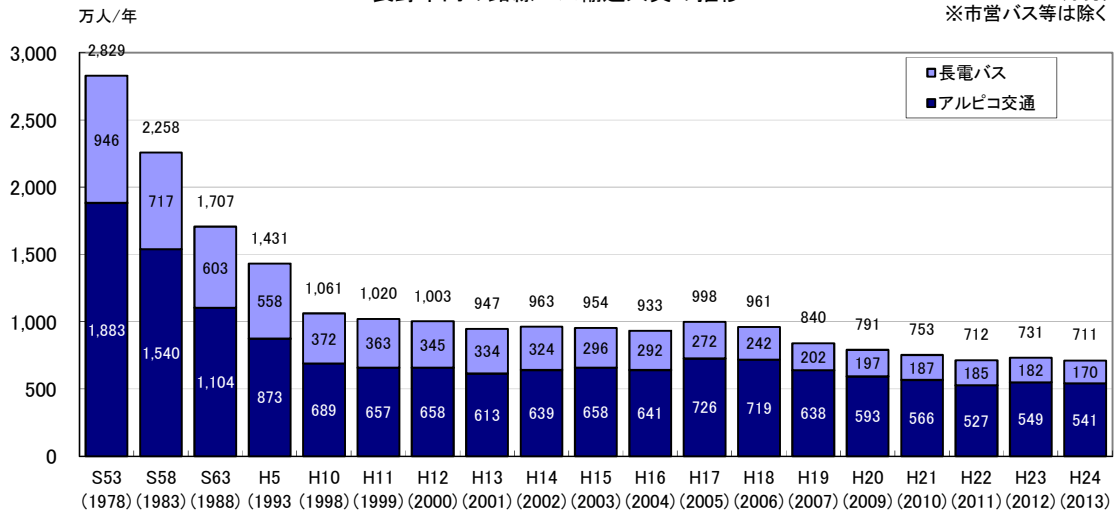


図 25 路線バス輸送人員

長野市内のタクシー輸送人員の推移

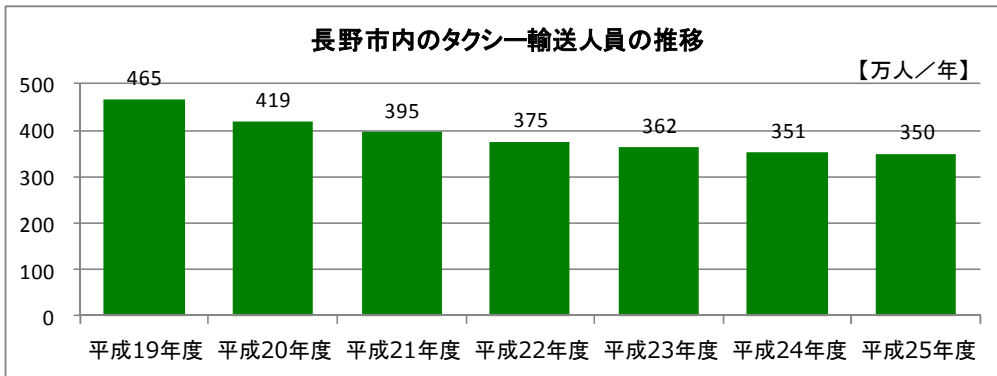
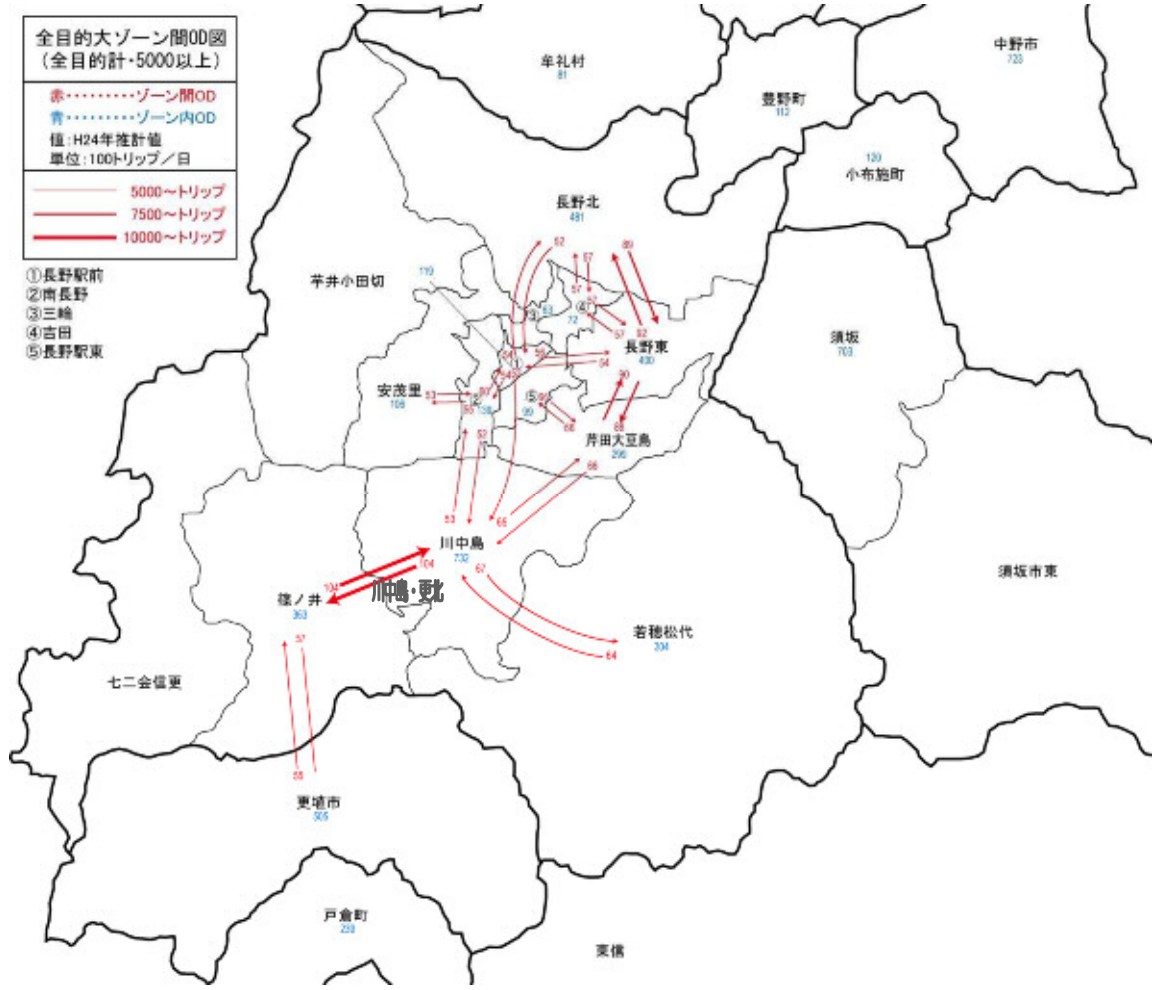


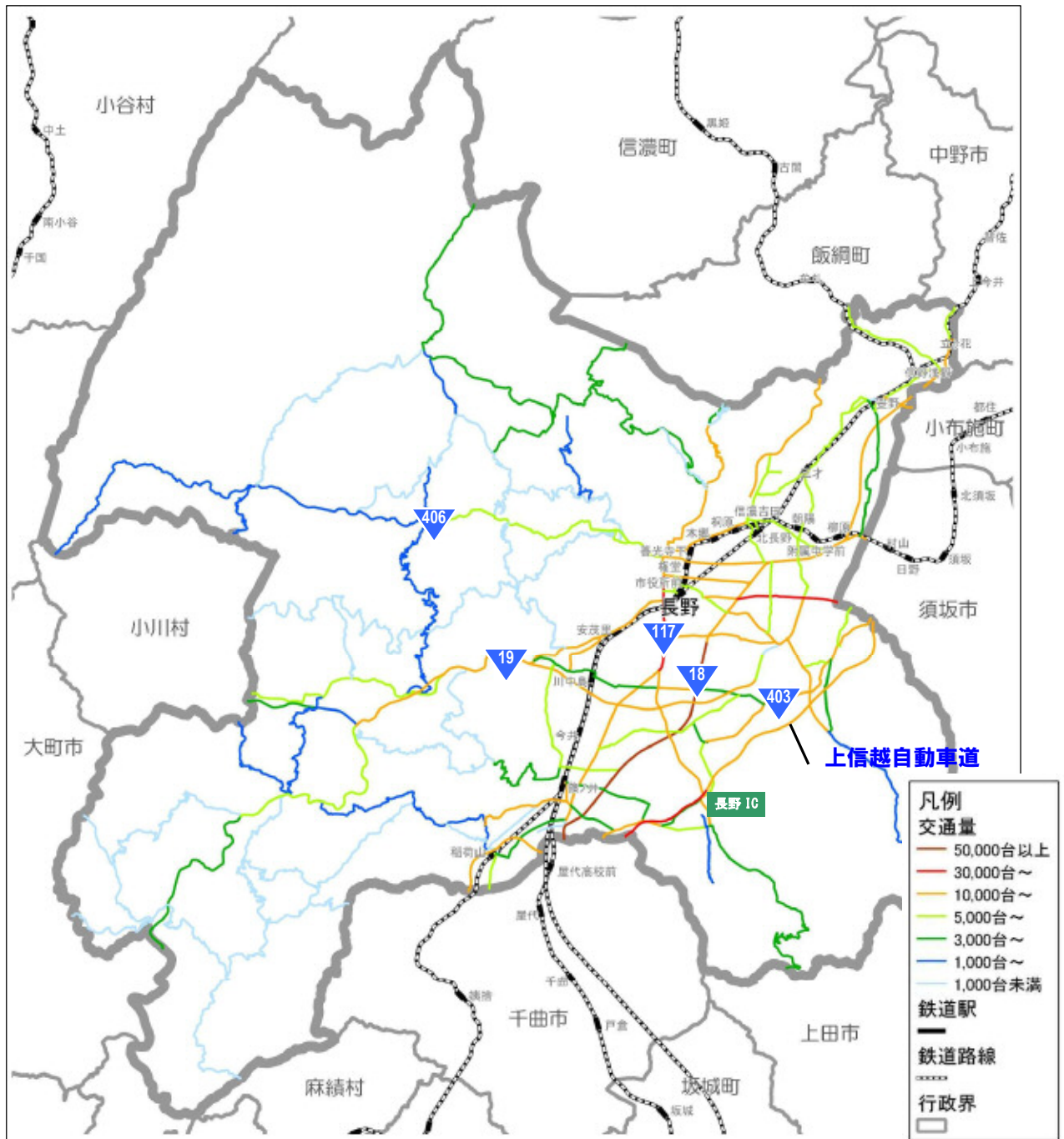
図 26 タクシー輸送人員の推移



出典：第2回長野都市圏パーソントリップ調査（H13）をベースに人口変化を反映したH24年推計値を作成

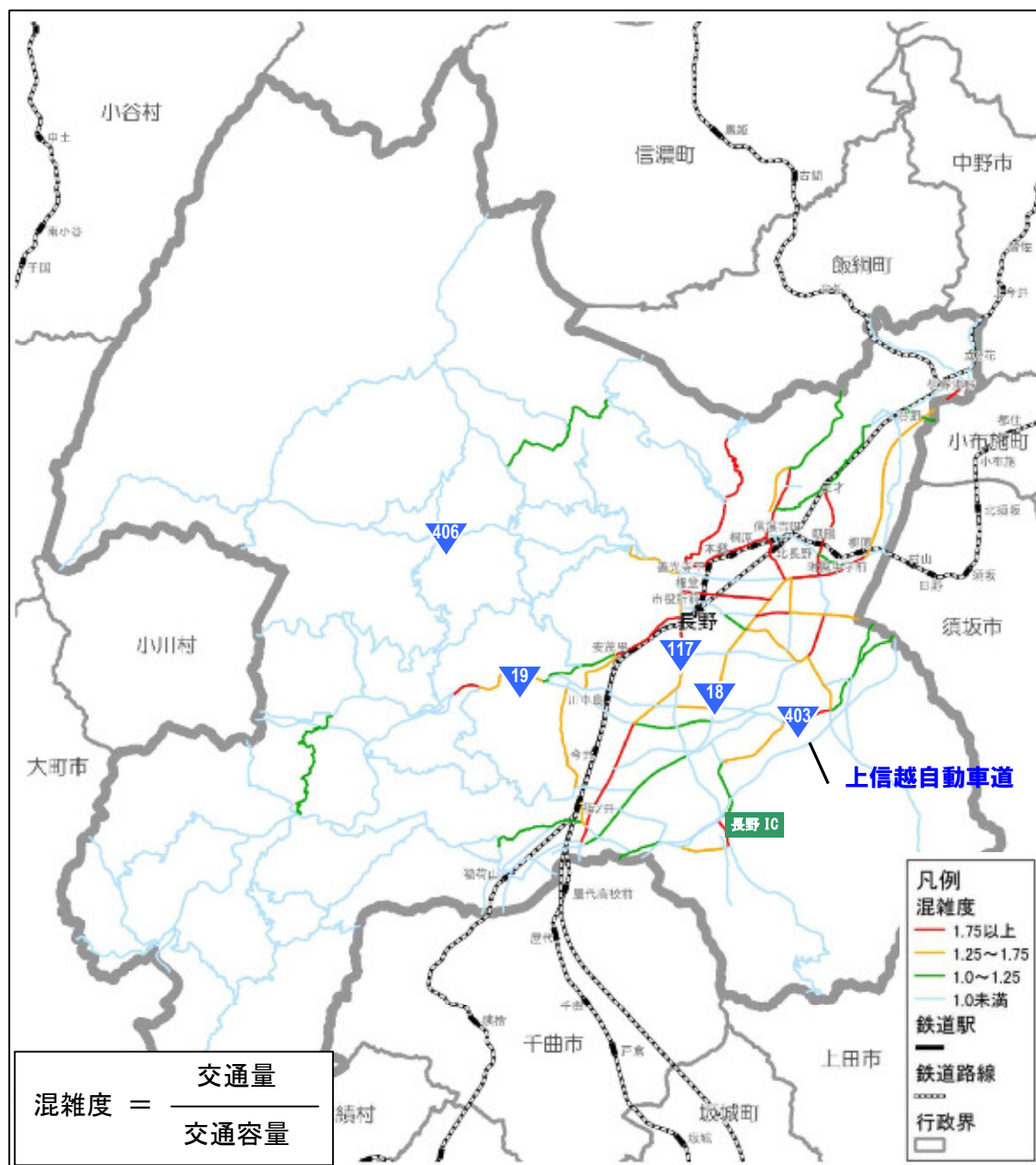
図 27 市内交通流動





出典：H22 道路交通センサス

図 28 時間交通量

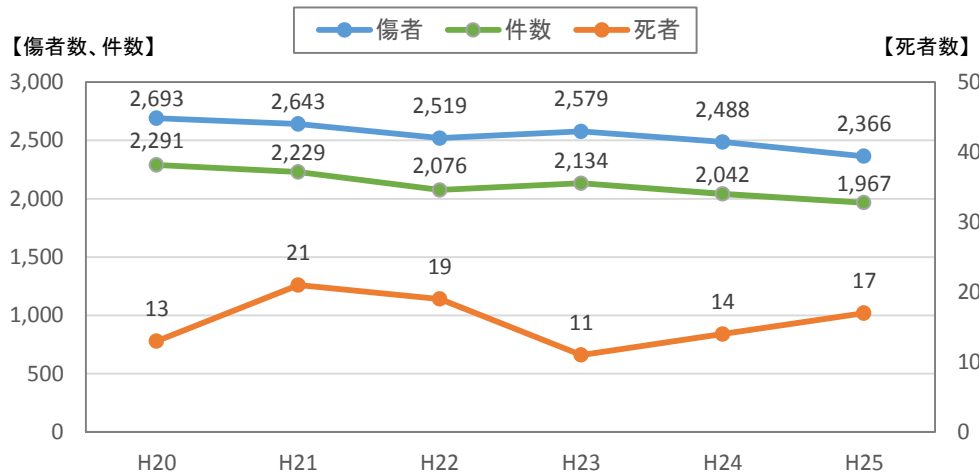


出典：H22 道路交通センサス

図 29 道路混雑度

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0~1.25	昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1~2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25~1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75 以上	慢性的混雑状態を呈する。

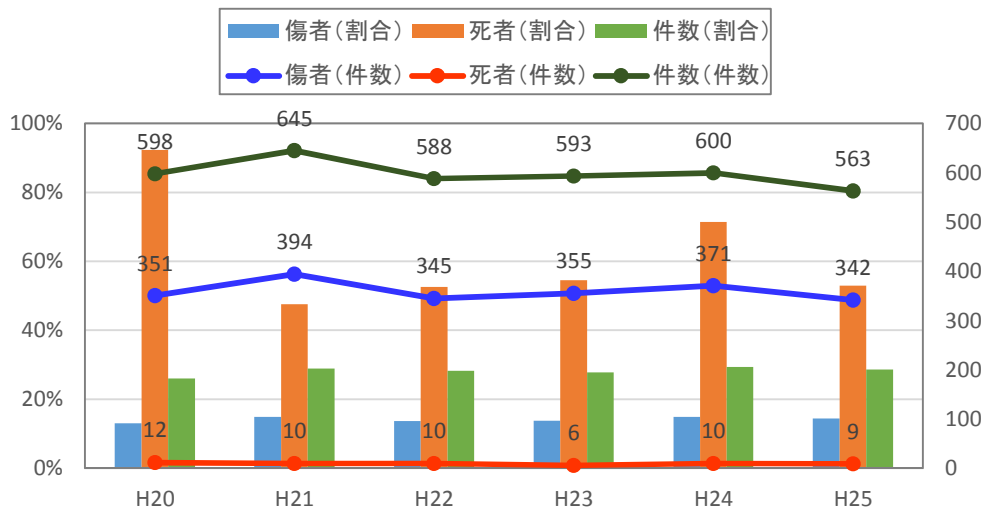
## 事故発生状況の推移



出典：長野市交通事故統計

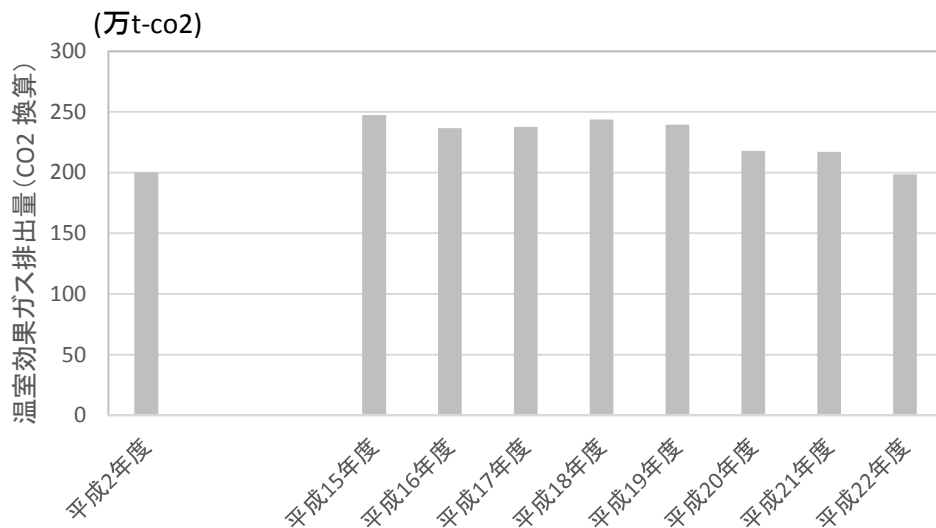
図 30 事故発生状況の推移

## 高齢者(65歳以上)の事故件数と割合



出典：長野市交通事故統計

図 31 高齢者(65歳以上)の事故件数と割合



出典：長野市資料

図 32 長野市の温室効果ガス排出量の推移

部門 分類	分野別	2009年度(平成21年度)			2010年度(平成22年度)		
		年間消費量換算	t-CO <sub>2</sub>	割合	年間消費量換算	t-CO <sub>2</sub>	割合
家庭	電力	約4,120kwh	約1.72	37.9%	約4,234kwh	約1.44	34.0%
	灯油	約321ℓ	約0.8	17.6%	約308ℓ	約0.77	18.2%
	ガス	約239m <sup>3</sup>	約0.51	11.4%	約243m <sup>3</sup>	約0.52	12.3%
運輸	自動車	約546ℓ	約1.27	28.0%	約567ℓ	約1.32	31.1%
廃棄物	廃棄物		約0.23	5.0%		約0.19	4.5%
計			4.53			4.24	
		※自動車の年間消費量はガソリン換算					
		※世帯数152,343世帯 (H22.4.1住民基本台帳から)					
		※参考：世帯当たり平均人員2.6人 (H22国勢調査から)					
		※四捨五入の関係で合計が100%になりません					

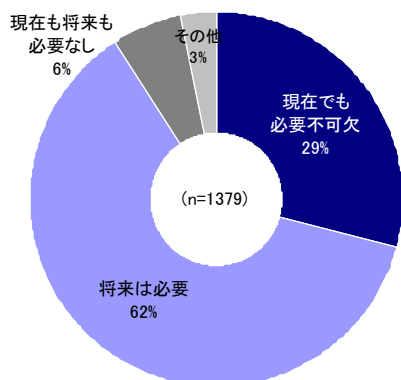
出典：長野市資料

図 33 長野市の一世帯当たり平均排出量の内訳

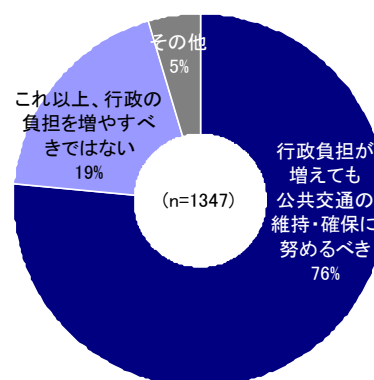
## 市民の公共交通に対するニーズ（アンケート調査を活用）

- 公共交通の必要性について「現時点でも必要不可欠」「将来は必要」との回答が90パーセント以上である。
- 「行政の負担は増えても公共交通の維持・確保に努めるべき」との回答が70パーセントを超えている。

### <公共交通の位置づけについて>

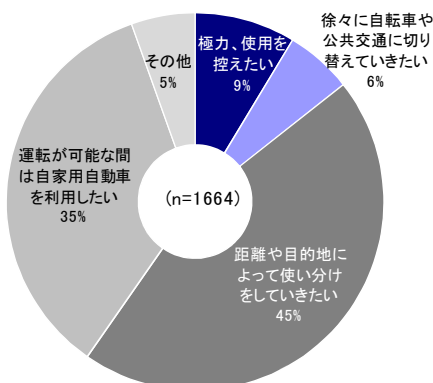


### <公共交通の維持・確保について>

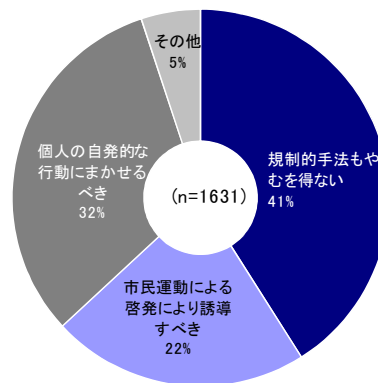


- 自家用自動車の利用については、「極力、使用を控えたい」「徐々に自転車や公共交通に切り替えていきたい」「距離や目的地によって使い分けしていきたい」が50パーセント以上となり、自家用車の利用を控える意識が根付きつつある。
- 市街地への自動車流入抑制については「規制的手法もやむを得ない」が40パーセントに対して、「個人の自発的な行動にまかせるべき」「市民運動による啓発により誘導すべき」が50パーセント以上である。

### <自家用車の利用の考え方>

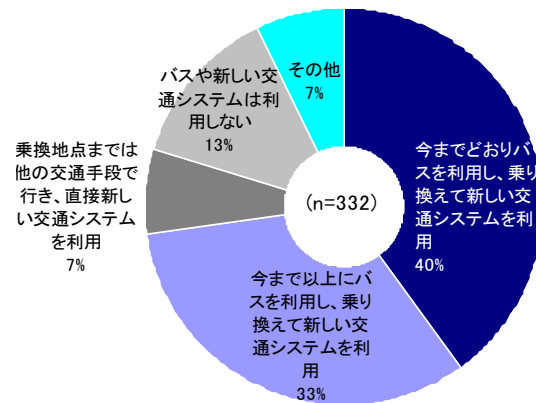


### <自動車流入規制の考え方>

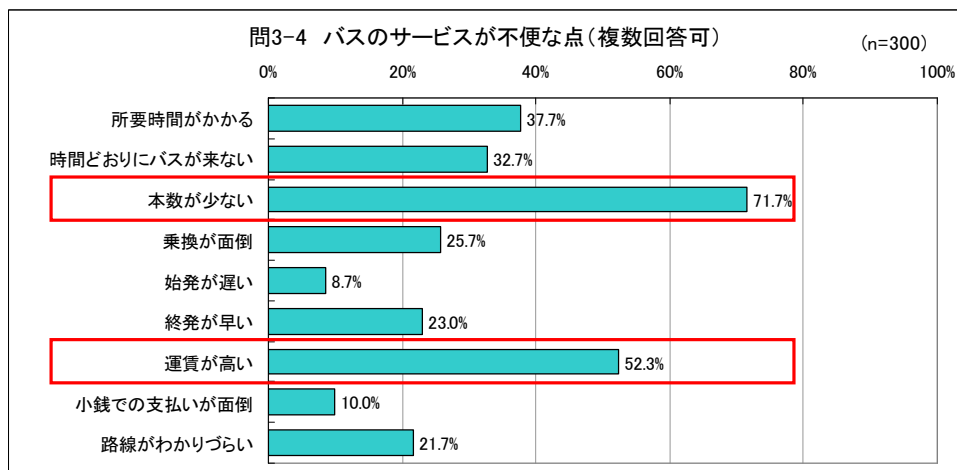
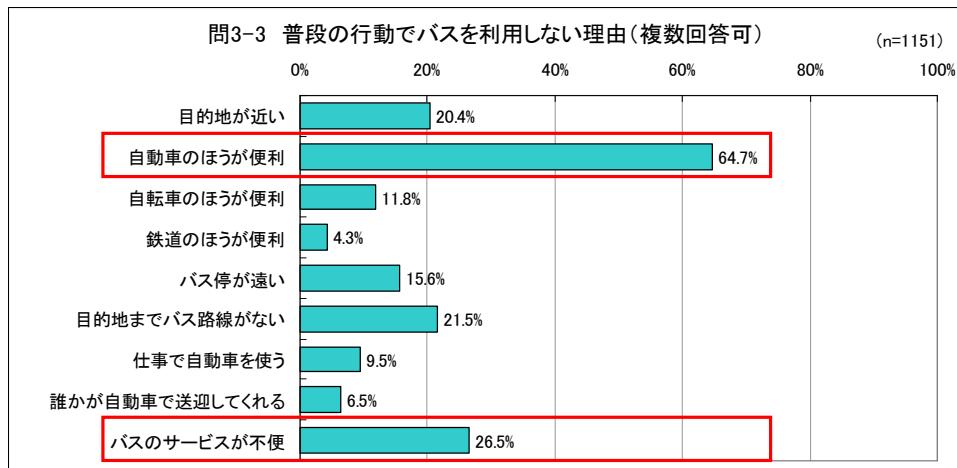


- 「今までどおりバスを利用し、乗り換えて新しい交通システムを利用する」が 40 パーセントで最も多く、次いで「乗換地点までの利便性が高まれば、今まで以上にバスを利用し、乗り換えて新しい交通システムを利用する」が 33 パーセントとなっている。
- 一方で「乗り換える手間が増えるため、バスや新しい交通システムは利用しない」も約 1 割を占めている。

＜新たな交通システムの導入後の行動＞



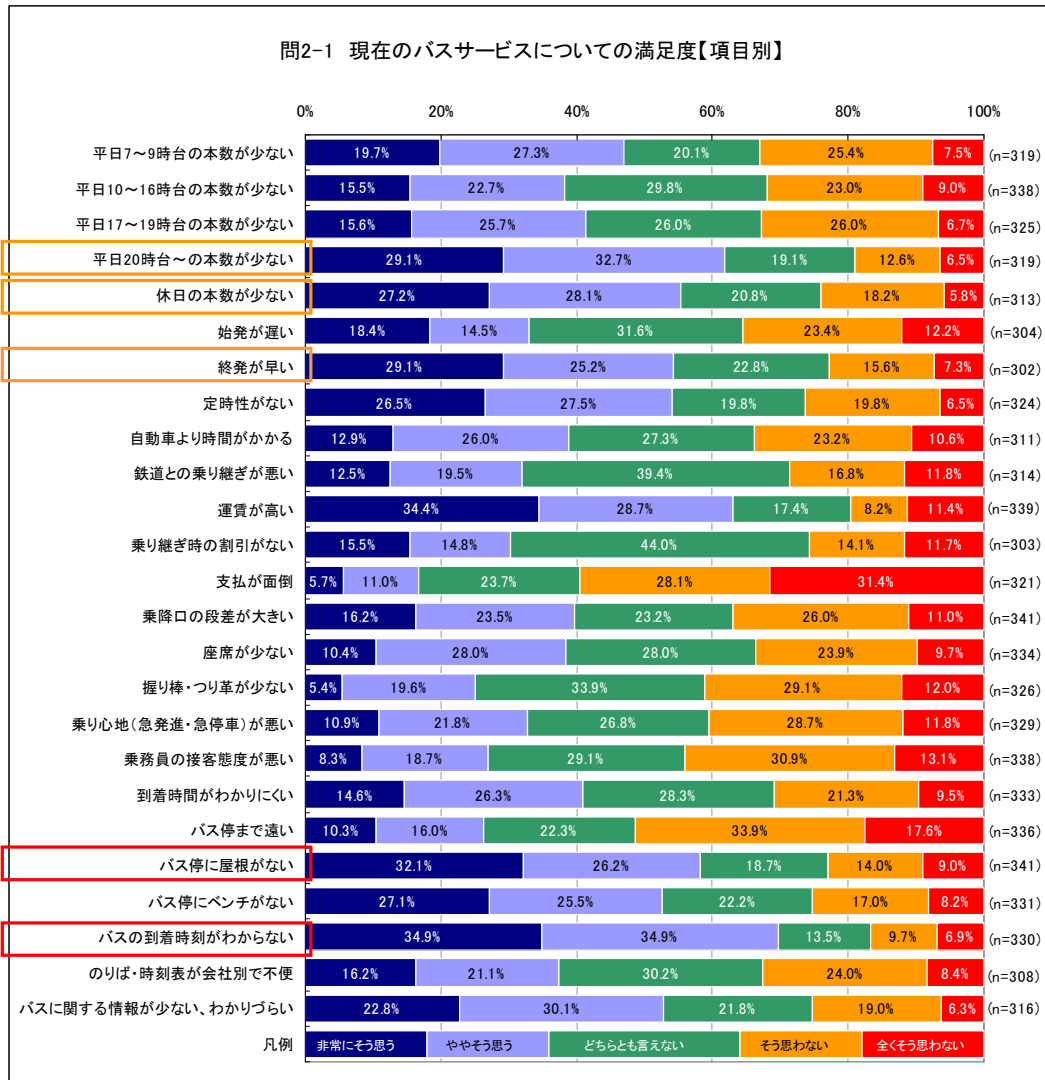
- バス交通を利用しない理由に、「自動車のほうが便利」との回答が6割以上で、次いで「バスのサービスが不便」が多い。
- バスサービスが不便な点としては、「本数が少ない」「運賃が高い」と回答した人が半数以上を占めている。



出典：H25 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 34 バスを利用しない理由とバスのサービスが不便な点

- 運行本数については、「平日 20 時以降」「休日の本数」が少ないと思う回答とともに、「終発が早い」との回答が多い。
- 「バス停に屋根がない」「バスの到着時刻がわからない」などの、バス待合環境についても不満が多い。

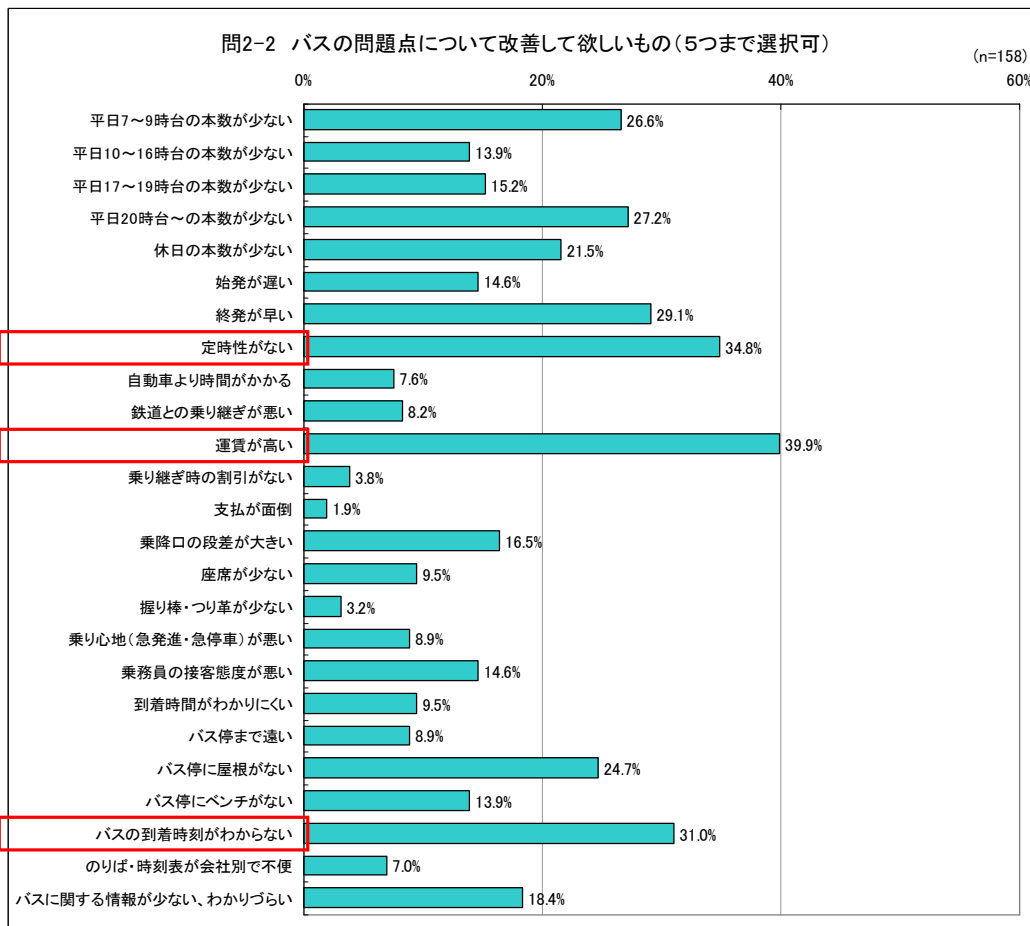


出典：H25 長野市生活路線バス等に関する市民・利用者アンケート調査

図 35 現在のバスサービスについての満足度



- 改善してほしいものについては、満足度の低い「運賃が高い」「バスの到着時刻がわからない」に加えて、「定時性がない」という要望が多くなっている。



出典：H25 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 36 バスの問題点について改善して欲しいもの

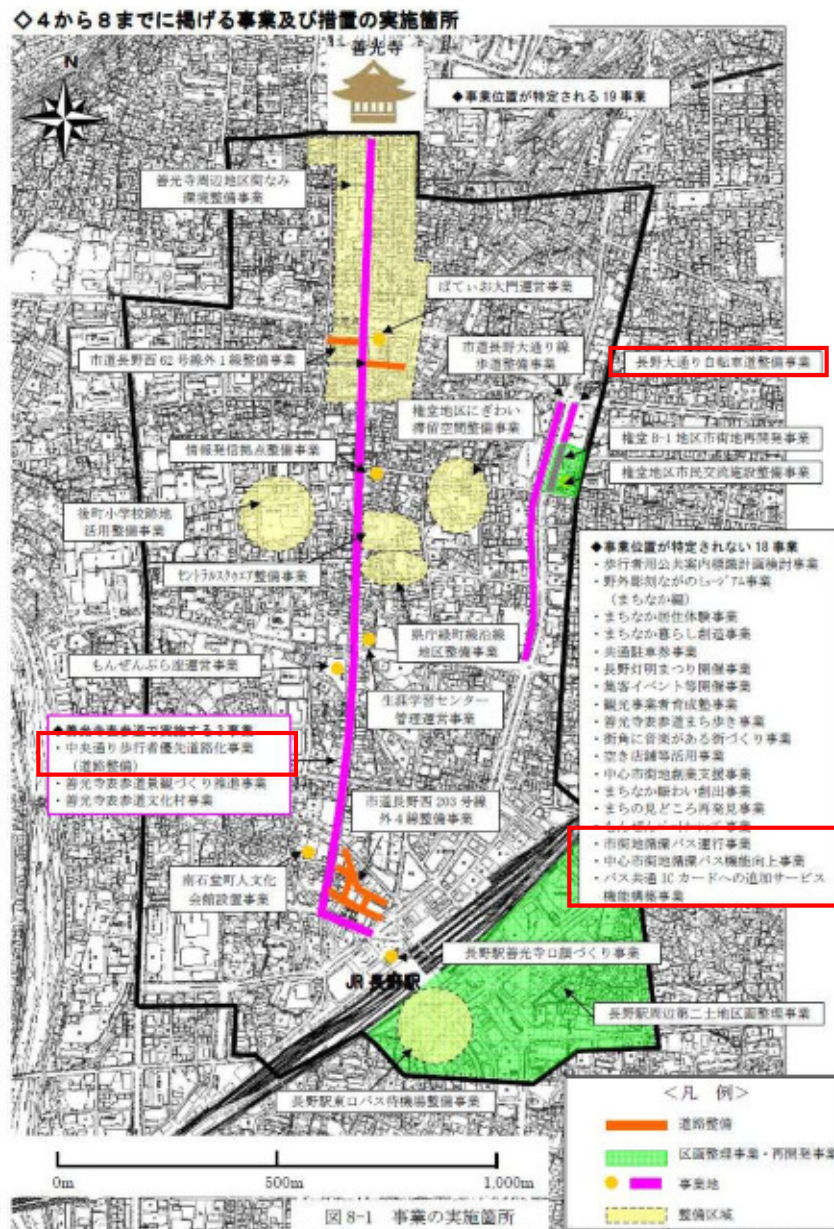
## 2. 上位計画の整理

### 2.1 まちづくり関連

#### (1) 長野市中心市街地活性化基本計画【第二期計画】

(策定年：平成 24 年、計画期間：平成 25 年度～平成 28 年度)

- 二期基本計画では、一期基本計画のテーマを継承し、今後のさらなる中心市街地活性化の取り組みにより、中心市街地が、善光寺参道を軸とした「門前都市・ながの」として、将来に向かって継続的に発展していくことを目指すとしている。
- 交通に関する事項としては、中心市街地において歩行者空間の利便性向上を図りまちなか観光を促進することや、公共交通の充実により歩いて暮らせるまちづくりを行うことなどを基本方針としてあげており、その実現に向けた整備内容を示している。



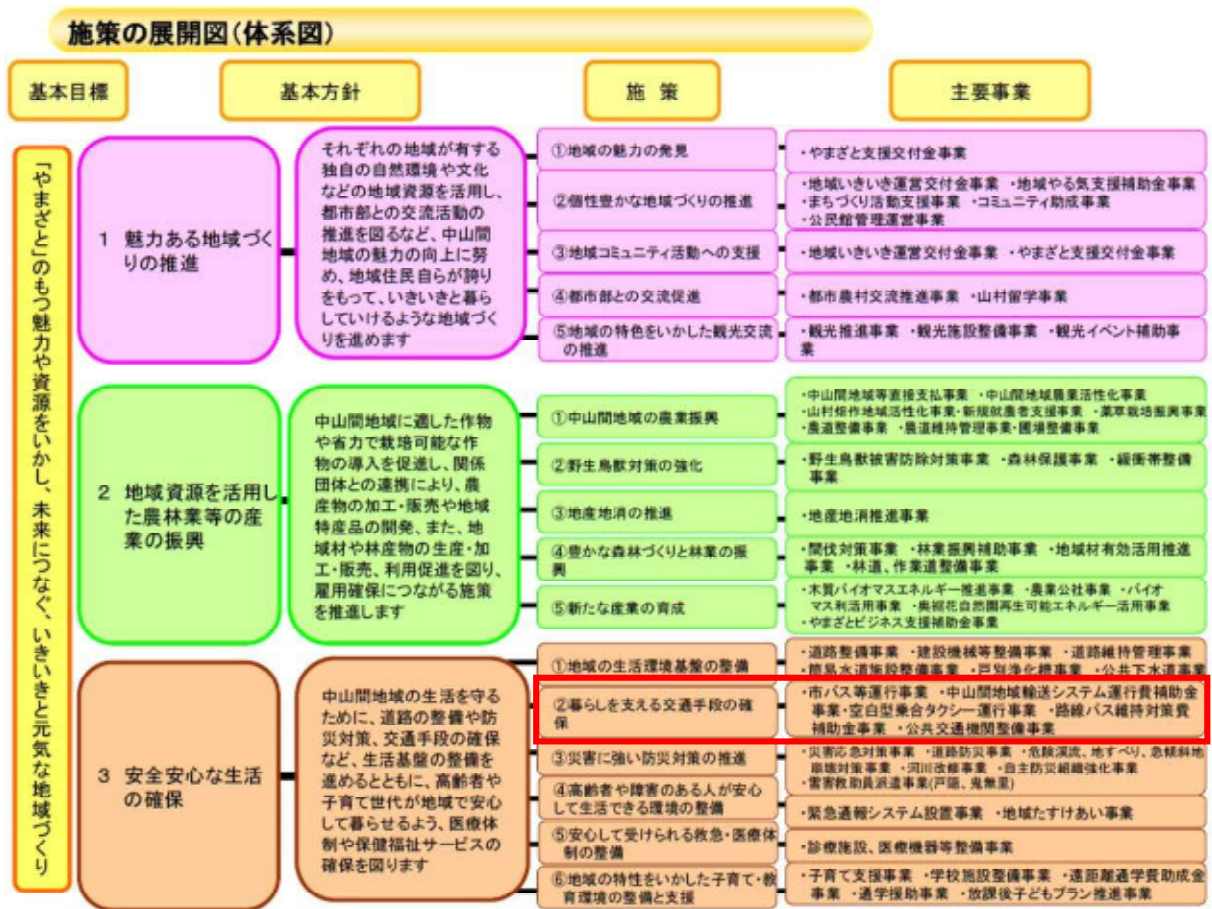
出典：長野市中心市街地活性化基本計画／平成 24 年 4 月

図 37 中心市街地活性化基本計画の戦略

(2) 長野市やまざと振興計画

(計画期間：平成 22 年度～平成 28 年度)

- 長野市内の約 75 パーセントを占めている「中山間地域」の振興計画において、基本方針の 1 つとして、「安全安心な生活の確保」を掲げ、児童・生徒や高齢者などの通学や通院、買い物などの日常生活を支える移動手段の確保・維持するために、市バス等運行事業、空白型乗合タクシー運行事業等を主要事業として挙げている。



出典：長野市やまざと振興計画／平成 25 年 4 月

図 38 長野市やまざと振興計画の施策展開

(3) 長野市過疎地域自立促進計画

(計画期間：平成 22 年度～平成 27 年度)

- 過疎地域の公共交通の現況は、大岡地区以外は地区内を巡回する市バスと民間会社による市中心部とを結ぶ路線バスが運行されている。各地区の問題点として、車の運転ができない高齢者等が増加しているため、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。
- 各地区の交通確保の対策は、**必要なサービスの効率的な提供により利用促進を図り、公共交通機関の維持に努める**としている。

表 4 各地区の交通確保対策

地区名	交通確保対策	
	現況と問題点	対策
戸隠	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地区内を巡回する市バスを2路線（別にデマンド運行有り）運行しています。また、民間バス会社により市中心部と結ぶ路線バス3路線が運行されていますが、このうち1路線は市の支援により運行が継続されています。</li> <li>● 車の運転ができない高齢者等が増加する中、住民の移動手段の確保のためにはバス路線の維持が課題となっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市バスの路線、ダイヤなどの見直しと計画的な車両の更新により、必要なサービスを効率的に提供するとともに、民間バス事業者の路線バスを含めて利用促進を図り、公共交通機関の維持に努めます。</li> </ul>
鬼無里	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地区内を巡回する市バスを2路線（別にデマンド運行有り）運行しています。また、民間バス会社により市中心部と結ぶ路線バス1路線が運行されています。</li> <li>● 車の運転ができない高齢者等が増加する中、住民の移動手段の確保のためにはバス路線の維持が課題となっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市バスの路線、ダイヤなどの見直しと計画的な車両の更新により、必要なサービスを効率的に提供するとともに、民間バス事業者の路線バスを含めて利用促進を図り、公共交通機関の維持に努めます。</li> </ul>
大岡	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 民間バス会社による路線が存在しないため、市バスが篠ノ井地区まで運行しているほか、デマンドにより地区内及び信州新町地区までハッピー号を運行しています。</li> <li>● 車の運転ができない高齢者等が増加する中、住民の移動手段の確保のためにはバス路線の維持が課題となっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市バス等の路線、ダイヤなどの見直しと計画的な車両の更新など、必要なサービスの効率的な提供により利用促進を図り、公共交通機関の維持に努めます。</li> </ul>
信州新町	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地区内を巡回する市バスを13路線（曜日によりデマンド）運行しています。また、民間バス会社により市中心部と結ぶ路線バス1路線と、篠ノ井地区と結ぶ路線バス1路線が運行されていますが、篠ノ井地区と結ぶ路線は市の支援により運行が継続されています。</li> <li>● 車の運転ができない高齢者等が増加する中、住民の移動手段の確保のためにはバス路線の維持が課題となっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市バスの路線、ダイヤなどの見直しと計画的な車両の更新により、必要なサービスを効率的に提供するとともに、民間バス事業者の路線バスを含めて利用促進を図り、公共交通機関の維持に努めます。</li> </ul>
中条	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地区内を巡回する市バスを9路線運行しています。また、民間バス会社により市中心部と結ぶ路線バス1路線が運行されています。</li> <li>● 車の運転ができない高齢者等が増加する中、住民の移動手段の確保のためにはバス路線の維持が課題となっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市バスの路線、ダイヤなどの見直しと計画的な車両の更新により、必要なサービスを効率的に提供するとともに、民間バス事業者の路線バスを含めて利用促進を図り、公共交通機関の維持に努めます。</li> </ul>

出典：長野市過疎地域自立促進計画／平成 22 年度－平成 27 年度

事業計画（平成 22 年度～平成 27 年度）過疎地域自立促進特別事業分

区分	事業名(施設名)	事業内容	事業主体
交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進	(10) 過疎地域自立促進特別事業	道路維持管理事業 生活道路及び付帯施設の補装・補修等により道路の適正な維持・管理に努め、地域内で安全に安心して暮らすことのできる環境を整備する。	市
		農道維持管理事業 老朽化した農道の補装・補修等により農道の適正な維持・管理に努め、農業用機械の利用促進による農作業の効率化や耕作放棄地の拡大防止等を図り、地域の活性化につなげる。	市
		ケーブルテレビ整備活用事業 ケーブルテレビ施設を活用した行政情報等の発信や必要な情報通信機器等の更新により、地域内で情報通信技術の利便性を享受することができる環境を整備する。	市
		都市農村交流事業 観光交流や農村環境などを活用した都市部の住民との交流を推進し、交流人口の拡大や定住化により、地域の活性化につなげる。	地区協議会等
		市バス等運行事業 地域住民の日常的な移動のための交通手段の確保を図り、地域内で安心して暮らすことのできる環境を整備する。	市

※地域住民が将来にわたり安全に安心して暮らすことのできる地域社会の実現を図るため、過疎地域自立促進特別事業における過疎債を財源として基金を造成し、計画期間終了後に取り崩して過疎地域の自立促進に向けた事業を実施していく。

出典：長野市過疎地域自立促進計画／平成 22 年度～平成 27 年度

図 39 交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進に関する事業計画

(4) 第二次長野市環境基本計画

(策定年：平成 24 年、計画期間：平成 24 年度～平成 28 年度)

- 環境基本計画では、温室効果ガス排出削減目標を掲げており、交通関連の取り組みとして、**マイカーの使用抑制と公共交通機関の利用促進**が挙げられている。

**主な取組③ 計画的な交通基盤の整備、マイカーの使用抑制と公共交通機関の利用促進**

<市民・事業者の取組の指針>

取組主体	取組の指針
市民	・マイカーを利用する機会を抑制し、徒歩・自転車や公共交通機関を利用します。
事業者	・マイカー通勤を自粛又は抑制し、徒歩・自転車や公共交通機関を利用します。 ・事業用自動車の購入や利用の際には低公害車を積極的に選びます。 ・自動車の運転をエコドライブに改善します。 ・より多くの人達が利用する交通手段とするため、公共交通機関の利便性の向上を図ります。

<市の取組（施策）>

施策	コード
○ <u>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</u> ・県下一斉ノーマイカー通勤ウィークの参加事業者数の増加に向けたPRを行うとともに、マイカー通勤自粛や相乗り通勤を呼びかけます。また、公共交通を「乗って残す」ために利用促進の啓発を行います。	5131
○ <u>公共交通機関の整備と確保・維持</u> ・市民の移動手段を確保するため、必要なバス路線の維持に努めるとともに、乗合タクシー等の運行を支援します。また、交通空白地域・交通不便地域の解消を図るため、循環バスや乗合タクシー等の導入を検討します。	5132
○ <u>サイクル&amp;ライドの促進</u> ・サイクル&ライド（自転車等から公共交通機関への乗継）を促進するため、駐輪場の整備などを進めます。	5133
○ <u>事業者に対する情報提供の促進</u> ・事業者に対して、低公害車の導入促進やモーダルシフト <sup>※10</sup> に対する情報提供などを行います。	5134
○ <u>交通渋滞の解消や沿道騒音防止の推進</u> ・交通渋滞の解消や沿道騒音防止のため、計画的な道路・バイパスの整備、駐車場の整備などを推進します。	5135
○ <u>市街地交通の円滑化の推進</u> ・まちづくりと一体となった中央通り歩行者優先道路などの整備を推進します。	5136

出典：第二次長野市環境基本計画／平成 24 年 4 月

図 40 温室効果ガス排出削減に向けた交通関連の取り組み

(5) 長野市地球温暖化対策地域推進計画

(策定年：平成 21 年、計画期間：短期～平成 21 年・中期～平成 32 年・長期～平成 62 年)

- 望ましい姿として、「歩いて暮らせるまち」を掲げ、車利用の抑制、自転車の積極的利用、公共交通機関の効率良い運行が挙げられている。
- また、方針に対応した施策の1つとして、新交通システムの導入を挙げている。

カテゴリー2 環境にやさしいまち

低炭素社会づくりに向けて、様々な主体が共有する空間である「まち」のあり方をどのように変えていくことが望ましいかを示します。

**望ましい姿5** 歩いて暮らせるまち

- ・計画的な都市の整備によるコンパクトな都市の形成により、車利用を最低限に抑えられているまち
- ・自転車が積極的に利用され、多くの人が歩くまち
- ・公共交通機関が効率良く運行され、多くの人が利用しているまち

**望ましい姿6** 緑を活かしたまち

- ・身近な環境が緑にあふれ、土が活かされた、ヒートアイランド現象\*のない、やすらぎのあるまち

**望ましい姿7** 低炭素で効率の良い省エネのまち

- ・エネルギーが高度利用により、無駄なく、効率的に利用されているまち
- ・自然エネルギー\*が様々な場所・場面で有効活用されているまち

**望ましい姿8** 森づくりが進むまち

- ・二酸化炭素吸収源である森林の整備を計画的に行うとともに、市民による森づくりの進むまち

出典：長野市地球温暖化対策地域推進計画／平成 21 年 12 月

図 41 長野市が目指す温室効果ガス濃度の安定化に向けた望ましい姿

望ましい姿 5 (カテゴリー2：環境にやさしいまち) **歩いて暮らせるまち**

**方針 16** 公共交通の改善

「徒歩」や「自転車」だけでは利便性を損なう、比較的長い距離の移動などで、個別の乗用車利用よりも化石燃料利用を抑制させることができる、公共交通機関の利用を促進します。より多くの人達が利用するような交通手段とするため、公共交通の利便性の向上を図ります。

**【現状の課題】**

- ・公共交通単独利用では不便
- ・運賃が高い。
- ・利用しづらい。
- ・バス乗客向けの情報集約などのシステムが整っていない。

**該当施策**

- 施策16-1** 効率的で二酸化炭素排出量が低減された運行の促進
- 施策16-2** 駅を拠点とした集約型のまちづくり推進
- 施策16-3** 利用しやすい料金やシステムの創出
- 施策16-4** 路線バス運行に関する集約された情報提供の推進
- 施策16-5** 新交通システムの導入

出典：長野市地球温暖化対策地域推進計画／平成 21 年 12 月

図 42 望ましい姿を実現するための方針

## (6) 長野市観光振興計画

(策定年：平成 23 年、計画期間：平成 24 年度～平成 28 年度)

- 市内中心部にある善光寺のほか、戸隠・松代といった主要な観光地の魅力を開発するとともに、これら魅力の向上とあわせて、各地を結ぶ交通機関の整備が必要と考えられる。

### 政策 1 選ばれる魅力ある観光地づくり

観光市場が縮小する中、観光に関する地域間競争が激しくなっています。観光地として魅力的であり、そして、訪れた観光客のニーズにしっかり応えられる観光地づくりを行うことが観光振興の基本になります。

本市には、善光寺・戸隠・松代といった主要な観光地があります。これら観光地を中心に新たな魅力を開発するとともに、訪れた観光客のニーズに応えられる整備を進めます。

#### 施策 1-1 既存観光資源の磨き上げ

本市には善光寺や戸隠といった全国的にも競争力を持つ観光地や、松代のような高いポテンシャルを持ち、今後の成長が期待できる観光地があります。さらに、これらの周辺に多くの観光資源が存在しています。

善光寺・戸隠・松代の強みを磨き上げ、さらに力を持つようにしていくこと、また、周辺観光資源の魅力を向上させ、本市の観光力の底上げを図ります。

##### 事業 1-1-1：善光寺界隈と表参道の魅力づくり

宗派宗門、老若男女問わず、古来より多くの人々を受け入れてきた善光寺は、本市の「顔」です。善光寺界隈の魅力を磨き上げ、訪れた観光客にやすらぎとまち歩きの楽しさを提供します。また、本市観光の拠点として戸隠・松代などの主要観光地をつなぐハブ機能を発揮できるよう振興します。

事業細目	実施主体			
	観光事業者	市民	観光協会等	行政
① 長野市観光の「顔」としてのハブ機能の強化 (善光寺と戸隠・松代をつなぐ観光コンテンツの開発)			●	●
② 善光寺表参道の再整備に合わせた周遊対策			●	●
③ スマートフォンなど新しいツールを活用した善光寺表参道散策の情報提供	●		●	●
④ 善光寺表参道界隈の古地図づくり		●	●	●
⑤ まち歩きを楽しむための新たなコンテンツの開発 (七名所めぐりなど)		●	●	●
⑥ 善光寺表参道界隈の資源を活用した体験型オプションツアーの開発	●		●	●
⑦ 善光寺の朝・夕をテーマにした観光コンテンツの開発	●		●	●
⑧ ボランティアガイドの育成・支援		●	●	●
⑨ 善光寺表参道界隈の商店・宿泊施設等との連携	●	●	●	●
⑩ 善光寺表参道界隈と自然・農村エリアを連携させる観光コンテンツの開発			●	●
⑪ 「善光寺と門前町」の世界遺産登録に向けた関係機関との連携	●	●	●	●

出典：長野市観光振興計画／平成 23 年 10 月

図 43 魅力ある観光地づくりの方針



## (7) 第7次長野市高齢者福祉計画

(策定年：平成27年、計画期間：平成27年度～平成29年度)

- 高齢者を含む交通弱者の移動手段の確保を図るとともに、誰でも公共交通を安心かつ便利に利用できる環境整備を促進することを示している。
- 地域、事業者、行政が一体となって交通体系の整備や、モビリティ・マネジメント等による利用の促進のほか、バリアフリー化も進めていくこととしている。

### 公共交通機関の整備【交通政策課】

#### ■施策の目的・内容

○地域や市民ニーズに応じ高齢者を含む交通弱者の移動手段の確保を図ります。また、誰でも公共交通を安心かつ便利に利用できる環境の整備を促進します。

#### ■これまでの実施状況

- 市バス、廃止代替バスを運行するほか、将来廃止の恐れのある民間不採算路線の経費の一部に補助を行い、運行の継続を支援しています。
- 地域循環バスや乗合タクシーを導入し、交通空白地域・不便地域の解消を図っています。
- 交通事業者が行う施設・設備の改修等に要する経費に補助を行い、バリアフリー化を促進しています。
- 地域の関係者による協議会を組織し、公共交通の再生・活性化を目指す取組を進めています。

#### ■現状と課題

- モータリゼーションの進展により公共交通の利用者減少に歯止めが掛からず、公共交通の維持・確保が困難な状況となっています。
- バリアフリー化を行うに当たっては交通事業者にも多額の資金が必要となることから、施設・設備の改修等がなかなか進みにくい状況です。

#### ■今後の方針・目標

- 地域、事業者、行政が一体となって交通体系（ネットワーク）の整備を進めます。
- 公共交通の利便性を向上させるため、長野市バス共通ICカードの近隣市町村バスや鉄道への導入等による利用エリアの拡大を図るとともに、モビリティ・マネジメントの推進により公共交通の利用促進に努めます。
- 安心して公共交通を利用できる環境を整備するため、バリアフリー化に対する支援を継続します。

出典：第7次長野市高齢者福祉計画／平成27年度～平成29年度

図44 高齢者が利用しやすい道路等の整備

## (8) 長野市障害者基本計画

(策定年：平成 23 年、計画期間：平成 23 年度～平成 32 年度)

- 今後の施策の方向性について、短期目標としては、事業所が積極的に事業の利活用を図ることや、長短時間の利用負担の見直しを行うなど、移動支援の充実を示している。
- また、長期目標としては、「生活を支えるバス」とするための**地域公共交通ネットワークの構築や公共交通機関の利用促進を図るための自転車駐車場整備**など、日常の移動手段の充実を示している。

### 今後の施策の方向性（10年後の目標）

#### 1 日常の移動手段の充実（長期目標）

- ・「生活を支えるバス」とするため、交通不便地域・交通空白地域の解消に努めるなど、地域公共交通ネットワークの構築、また、バスサービスを向上させ「選ばれるバス」への変貌を目指します。
- ・「長野市地域公共交通総合連携計画」の各種事業の実施によりバス交通の活性化・再生を図り、市内路線バスの年間利用者数の増加、及びバス利用者の満足度を向上させます。  
また、交通空白地域・交通不便地域の解消を進めるとともに、現在運行中の市バス・循環バス・乗合タクシーについては、路線・ダイヤを地域のニーズに合わせていくための見直しを行い、効率的な運行に努めます。
- ・自転車駐車場の必要な場所については、整備を進めるとともに、快適な利用環境とするため、屋根等の設置にも努めます。また、市民の環境意識が高揚しているため、CO<sub>2</sub>の排出抑制による温暖化防止対策の観点からも公共交通機関の利用促進の啓発を進めていきます。

#### 2 移動支援の充実（短期目標）

- ・事業所は通所サービス利用促進の助成事業を利用するなどして送迎サービスの充実を図ります。また、事業所は積極的に福祉有償運送事業を活用し、ニーズに対応するようにします。
- ・冠婚葬祭など短時間の利用の外出は、利用者の負担なく利用できるようにし、長時間の場合（宿泊をともなう外出時利用など）は、利用者負担を求めるなどの見直しを行います。

### 主な事業

区分	主な事業	事業の内容及び課題	担当課
総統	市バス等運行事業 循環バス 空白型乗合タクシー 中山間地域輸送システム 廃止路線代替バス 「長野市地域公共交通総合連携計画」事業の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民の移動手段を確保するため、合併町村においては市バス等を運行するとともに、中山間地域においては住民組織が主体で運行するデマンド型の乗合タクシーを支援しています。市街地等における交通空白地域・交通不便地域の解消や日常生活の利便性向上のためには、空白型乗合タクシーや循環バスを運行しています。更に、民間事業者が維持困難な生活路線バスについては、廃止代替バスを運行するとともに、一部補助により路線を維持しています。</li> <li>・バス交通の活性化・再生を目指し、「長野市地域公共交通総合連携計画」に基づく各種事業を実施しています。</li> </ul>	交通政策課
総統	自転車駐車場管理運営 ノーマイカーデー さわやかエコパーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅へ自転車駐車場を設置し、自転車からの乗り換えによる公共交通機関利用を促しています。(現在、34ヶ所9,576台分)</li> <li>・「さわやかふれあい通勤市民運動」を経済団体とともに進めています。</li> <li>・収容台数以上の自転車が駐車されている駐輪場もありますが、増設する適地がありません。また、放置自転車が後を絶たず、整理とのいちごっことなっているのが課題となっています。</li> <li>・公共交通利用に対するインセンティブが明確でない、なかなかマイカー通勤の便利さから脱却できないのが課題となっています。</li> </ul>	交通政策課
総統	移動支援事業拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動に介助が必要な身体障害者や見守りが必要な知的障害者・精神障害者など単独では外出できない障害のある人に対してヘルパー事業所による移動支援を実施し、外出機会や余暇活動等のための外出の際の移動を支援しています。</li> </ul>	障害福祉課

出典：長野市障害者基本計画／平成 23 年度～平成 32 年度

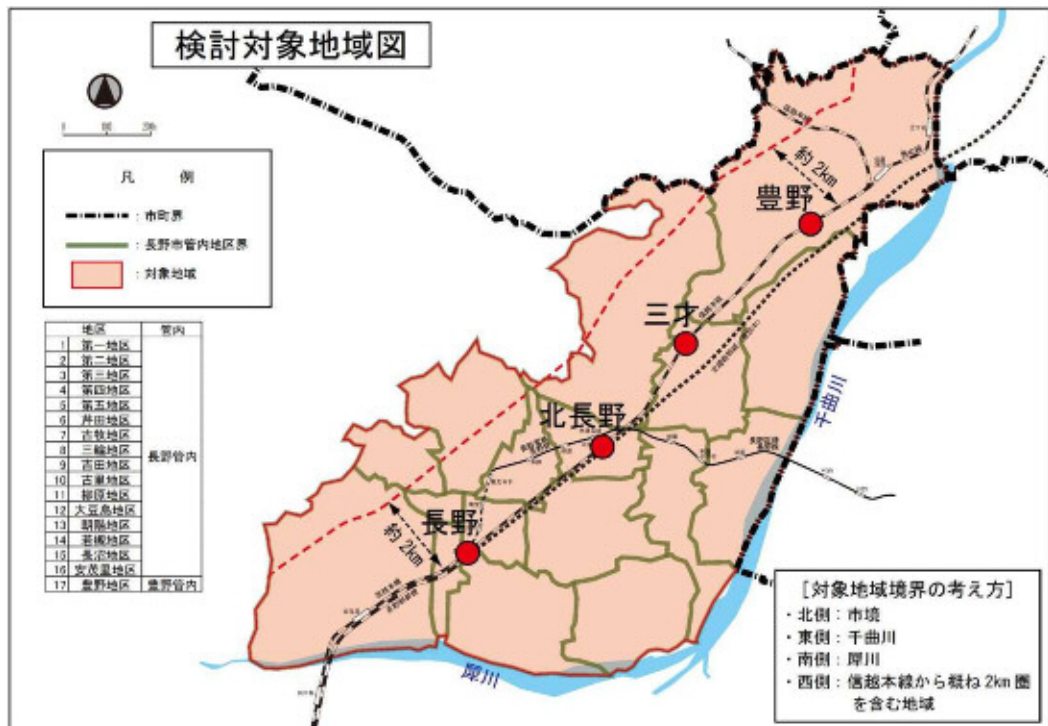
図 45 生活の移動手段の確保に関する目標と主な事業

## 2.2 交通政策関連

### (1) 北しなの線新駅設置調査

- 平成27年の北陸新幹線長野・金沢間開業に伴い、第三セクター「しなの鉄道(株)」に移管されることが決まっている信越本線について新駅設置の可能性を検討している。
- 検討対象としては、「長野駅～北長野駅間」、「北長野駅～三才駅間」及び「三才駅～豊野駅間」の3区間を対象とし、各区間において1箇所ずつ計3箇所の適地を選定し、比較検討を行っている。
- 検討内容をもとに、既存の公共交通機関からの転換による影響に配慮したうえで、事業者との十分な協議を行い設置に向けた合意形成を図っていくとしている。

目的	本調査は、平成27年の北陸新幹線長野・金沢間開業に伴い、第三セクター「しなの鉄道(株)」に移管されることが決まっている信越本線について、公共交通幹線として市民の移動利便性向上と公共交通利用促進のため、新駅の設置に向けた諸条件を整理し、可能性の究明及び設置計画の検討を行ったものである。
概要	信越本線長野駅～豊野駅間において、「長野駅～北長野駅間」、「北長野駅～三才駅間」及び「三才駅～豊野駅間」の3区間を対象とし、各区間において1箇所ずつ計3箇所の適地を選定し、比較検討を行った。
結論	需要、駅周辺状況及び駅施設の設置の難易度を考慮すると、「北長野～三才間」への設置に優位性が認められる。
今後の対応	既存の公共交通機関からの転換により、事業者の経営に影響を及ぼすことに配慮し、事業者との十分な協議・調整をして合意形成を図っていく。



出典：長野以北並行在来線（信越本線）新駅設置調査／平成25年1月

図46 検討対象地域図

## (2) 千曲川新道活性化プラン

- 長野電鉄屋代線の鉄道跡地については、サイクリングやウォーキングを楽しむ道路として整備することとしている。
- また、各駅については、サイクルアンドライド駐輪場の代替バスでの活用、パークアンドライド駐車場の整備等を掲げている。

項目	活用方針等
位置図	
活用方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車道・遊歩道として整備します。 <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 並行する国道 403 号は、自転車道あるいは歩道が不十分な部分があることから、通行者の安全・安心を確保する必要があります。</li> <li>➢ 自転車専用道路やバス専用道路としては、現状、踏切が非常に多く、トンネルはバスの通行が難しいこと、並行して国道 403 号が走っているといった状況の中、費用対効果を考慮すると自転車専用道路やバス専用道路は、難しいと判断し、自転車道・遊歩道として整備します。</li> </ul> </li> <li>● 主要ポイントの駅は休憩所として整備します。 <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 箱内駅・信濃川田駅・金井山駅・松代駅を休憩所と位置づけ、築後 90 年経過している駅舎もあるため、耐震診断して必要に応じて改修して活用します。</li> </ul> </li> <li>● 踏切道 <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 道路として使用するため、道路管理者が道路として整備します。</li> </ul> </li> </ul>

駅ゾーン	駅舎	ホーム	トイレ	駐輪場	その他
箱内	活用 (耐震診断)	片側活用	新設	活用	・ 多目的広場整備 ・ バスロータリー整備 ・ パークアンドバスライド用 駐車場整備
若穂	撤去	撤去	撤去	活用	・ パークアンドバスライド用 駐車場整備
信濃川田	活用 (耐震診断)	片側活用	新設	活用	・ トレインメモリアルパーク ・ 多目的広場整備 ・ パークアンドバスライド用 駐車場整備
大室	撤去	撤去	撤去	新設	
金井山	撤去	撤去	新設	活用	・ 自転車道・遊歩道の休憩所 ・ パークアンドバスライド用 駐車場整備
松代	活用 (耐震診断)	片側活用	既設有	既設有	・ 駐車場整備
象山口	撤去	撤去	撤去	新設	
岩野	撤去	撤去	撤去	新設	

出典：千曲川新道活性化プラン／平成 24 年 12 月

図 47 長野電鉄屋代線鉄道跡地の活用方針

### 3. 策定の経過

#### 3.1 長野市交通対策審議会

開催年月日	議 題
第1回 平成25年4月23日	●長野市公共交通ビジョンについて ➢市長より「長野市公共交通ビジョン」策定について、審議会へ 諮問
第2回 平成25年7月30日	●長野市公共交通ビジョンについて ➢部会の構成、庁内体制について ➢ビジョンの全体構成について ➢骨子案（総論部分）について ➢公共交通の将来像について ➢市民アンケート・バス利用者アンケートについて
第3回 平成26年2月12日	●長野市公共交通ビジョンについて ➢各部会の検討状況について ➢ビジョン案（総論部分について） ・計画期間 ・公共交通の役割 ・公共交通の将来像
第4回 平成27年2月9日	●長野市公共交通ビジョンについて ➢各部会の検討結果について ➢市民意見の募集について
第5回 平成27年5月29日	●長野市公共交通ビジョンについて ➢市民意見募集結果について ➢答申（案）について

### (1) 公共交通ネットワーク最適化部会

開催年月日	議 題
第1回 平成25年9月4日	●部会の検討内容等について ●長野市の施策の状況について ●他市の事例について
第2回 平成25年12月20日	●公共交通軸の考え方について ●既存施策の見直しについて
第3回 平成26年2月25日	●公共交通軸の考え方について ●既存施策の見直しについて ●ネットワーク最適化に資する新規施策について
第4回 平成26年5月26日	●新交通システムの必要性について ●ネットワーク最適化に資する施策について
第5回 平成27年1月26日	●公共交通ネットワーク最適化に資する施策について ●スケジュールについて

### (2) 公共交通利用促進部会

開催年月日	議 題
第1回 平成25年9月26日	●部会の検討内容等について ●長野市の施策の状況について ●他市の事例について
第2回 平成25年12月20日	●公共交通利用促進施策について ●モビリティ・マネジメントについて ●自転車利用促進施策について ●公共交通利用環境の改善について
第3回 平成26年2月26日	●公共交通利用促進施策について ●公共交通基幹の利用に対するインセンティブについて ●自動車の規制的手法について
第4回 平成26年5月27日	●公共交通利用促進施策について
第5回 平成27年1月27日	●公共交通利用促進施策について ●スケジュールについて

### 3.2 庁内会議

#### (1) 総合調整会議

開催年月日	議 題
平成 25 年 7 月 17 日  副市長プロジェクト「公共交通利便性向上」会議・公共交通のあり方検討（長野市公共交通ビジョン策定）PJ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ビジョン策定の目的・経緯について</li> <li>●部会の構成、庁内体制について</li> <li>●ビジョンの全体構成について</li> <li>●骨子案（総論部分）について</li> <li>●公共交通の将来像について</li> <li>●市民アンケート・バス利用者アンケートについて</li> </ul>
平成 26 年 2 月 7 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>●生活バス路線等に関する市民アンケート・利用者アンケートについて</li> <li>●長野市公共交通ビジョンについて               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢各部会の検討状況について</li> <li>➢ビジョン案（総論部分について）                   <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画期間</li> <li>・公共交通の役割</li> <li>・公共交通の将来像</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

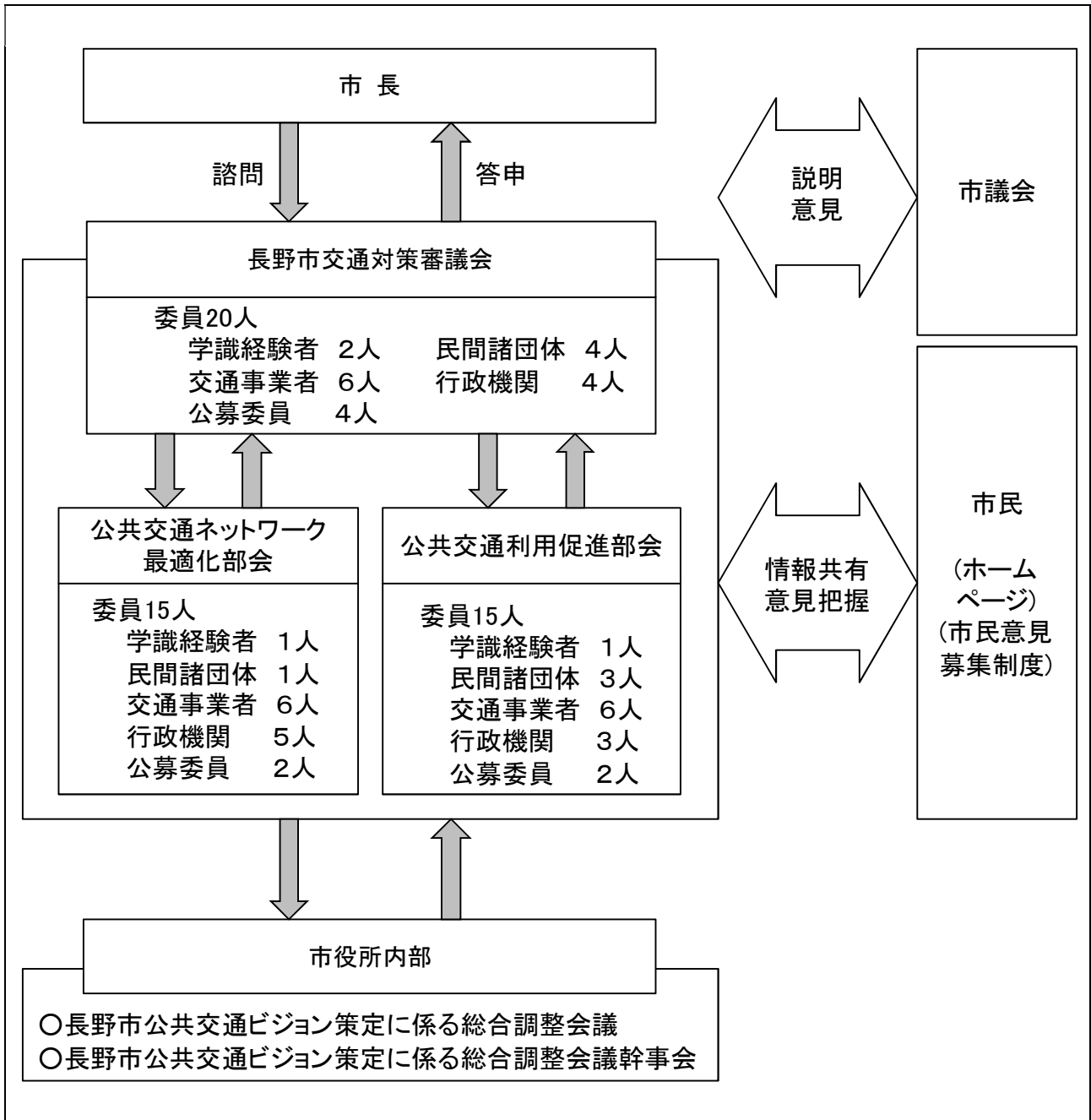
#### (2) 総合調整会議幹事会

開催年月日	議 題
第 1 回 平成 25 年 7 月 11 日  副市長プロジェクト「公共交通利便性向上」会議・公共交通のあり方検討（長野市公共交通ビジョン策定）WG	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ビジョン策定の目的・経緯について</li> <li>●部会の構成、庁内体制について</li> <li>●ビジョンの全体構成について</li> <li>●骨子案（総論部分）について</li> <li>●公共交通の将来像について</li> <li>●市民アンケート・バス利用者アンケートについて</li> </ul>
第 2 回 平成 25 年 12 月 18 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第 1 回の各部会の検討状況について （公共交通ネットワーク最適化部会、公共交通利用促進部会）</li> <li>●長野市交通対策審議会、部会の今後の流れについて</li> <li>●第 2 回の各部会の検討内容について</li> </ul>

開催年月日	議 題
第 3 回 平成 26 年 1 月 31 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>●生活バス路線等に関する市民アンケート・利用者アンケートについて</li> <li>●長野市公共交通ビジョンについて               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢各部会の検討状況について</li> <li>➢ビジョン案（総論部分について）                   <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画期間</li> <li>・公共交通の役割</li> <li>・公共交通の将来像</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
第 4 回 平成 26 年 2 月 21 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第 3 回の各部会の検討内容について （公共交通ネットワーク最適化部会、公共交通利用促進部会）</li> </ul>
第 5 回 平成 26 年 5 月 23 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>●第 4 回の各部会の検討内容について （公共交通ネットワーク最適化部会、公共交通利用促進部会）</li> </ul>
第 6 回 平成 27 年 2 月 4 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>●長野市公共交通ビジョンについて               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢各部会の検討結果について</li> <li>➢市民意見の募集について</li> </ul> </li> </ul>
第 7 回 平成 27 年 5 月 13 日	<ul style="list-style-type: none"> <li>●長野市公共交通ビジョンについて               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢市民意見募集結果について</li> </ul> </li> </ul>



#### 4. 策定体制



## 5. 策定委員名簿

### 5.1 長野市交通対策審議会

(五十音順：敬称略)

所属機関	役職	氏名	備考
長野電鉄株式会社	企画部長	伊藤 啓悟	平成 27 年 2 月から
	企画部長	鳥川 健二	平成 27 年 2 月まで
アルピコ交通株式会社	執行役員 長野支社長	今村 正平	平成 27 年 2 月から
	取締役 長野支社長	鈴木 立彦	平成 27 年 2 月まで
長野南警察署	交通課長	三石 研也	平成 27 年 5 月から
	交通課長	三澤 謙司	平成 27 年 2 月から平成 27 年 5 月まで
	交通課長	岩崎 善宣	平成 27 年 2 月まで
長野商工会議所	副会頭	岩野 彰	平成 27 年 2 月から
	総務委員長	◎宮崎 一治	平成 27 年 2 月まで
長野中央警察署	管理官（交通担当）	土屋 伸幸	平成 27 年 5 月から
	管理官（交通担当）	松島 敏史	平成 27 年 2 月から平成 27 年 5 月まで
	管理官（交通担当）	小山 健二	平成 27 年 2 月まで
公募委員		坂口 康美	
信州大学工学部	教授	高木 直樹	
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	竹村 康仁	平成 27 年 5 月から
	首席運輸企画専門官	高山 和良	平成 27 年 5 月まで
公募委員		竹内 勇夫	
(一社) 長野県タクシー協会	長野支部長	中村 行隆	
公募委員		新名 俊郎	
長野市民生児童委員協議会	川中島地区会長	平栗 美保子	平成 26 年 2 月から
	第二地区会長	森 かをる	平成 26 年 2 月まで
しなの鉄道株式会社	代表取締役社長	藤井 武晴	
公募委員		水野 富雄	
長野県長野建設事務所	維持管理課長	村山 幸男	平成 27 年 2 月から
	維持管理課長	市岡 進	平成 27 年 2 月まで

所属機関	役職	氏名	備考
長野工業高等専門学校	教授	柳澤 吉保	
長野市地域女性ネットワーク	会長	柳原 静子	
東日本旅客鉄道株式会社 長野支社	企画室長	油井 博志	
長電バス株式会社	代表取締役社長	湯本 卓邦	
長野市交通安全家族連絡会	代表	○吉澤 久子	

◎：会長 ○：副会長

## 5.2 公共交通ネットワーク最適化部会

(五十音順：敬称略)

所属機関	最終委員		当初委員	
	役職	氏名	役職	氏名
長野電鉄株式会社	企画部長	伊藤 啓悟	企画部長	鳥川 健二
(公財)ながの観光コンベンションビューロー	事務局長	駒津 善忠	常務理事	丸山 文昭
公募委員		坂口 康美		同左
長電バス株式会社	取締役総務部長 乗合バス部長	佐々木 弘明	同左	同左
国土交通省関東地方整備局 長野国道事務所	計画課長	高橋 哲	計画課長	水澤 良幸
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	高山 和良	同左	同左
しなの鉄道株式会社	経営企画課長	田中 哲也	経営企画課長	岩下 秀樹
長野中央警察署	交通第二課長	長橋 雅治	交通第二課長	赤尾 満
(一社)長野県タクシー協会	長野支部長	中村 行隆	同左	同左
長野市民生児童委員協議会	川中島地区会長	○平栗 美保子	第二地区会長	森 かをる

所属機関	最終委員		当初委員	
	役職	氏名	役職	氏名
アルピコ交通株式会社	長野営業所長	洞 信夫	長野営業所長	矢島 徳彦
公募委員		水野 富雄		同左
長野県長野建設事務所	維持管理課長	村山 幸男	維持管理課長	市岡 進
長野工業高等専門学校	教授	◎柳澤 吉保	同左	同左
東日本旅客鉄道株式会社 長野支社	企画室長	油井 博志	同左	同左

◎：会長 ○：副会長

### 5.3 公共交通利用促進部会

(五十音順：敬称略)

所属機関	最終委員		当初委員	
	役職	氏名	役職	氏名
長野電鉄株式会社	鉄道事業部長	井原 本雄	鉄道事業部次長	入江 清隆
アルピコ交通株式会社	課長	岡田 恵一	同左	同左
長電バス株式会社	取締役総務部長 乗合バス部長	佐々木 弘明	同左	同左
信州大学工学部	教授	◎高木 直樹	同左	同左
公募委員		竹内 勇夫		同左
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	中牧 俊明	同左	同左
(一社)長野県タクシー協会	長野支部長	中村 行隆	同左	同左
公募委員		新名 俊郎		同左
しなの鉄道株式会社	経営企画課 地域推進室長	三浦 靖弘	同左	同左
長野商工会議所	総務委員長	宮崎 一治	総務委員長	同左

所属機関	最終委員		当初委員	
	役職	氏名	役職	氏名
長野県長野建設事務所	維持管理課長	村山 幸男	維持管理課長	市岡 進
長野市地域女性ネットワーク	会長	◎柳原 静子	同左	同左
東日本旅客鉄道株式会社 長野支社	企画室長	油井 博志	同左	同左
長野市交通安全家族連絡会	代表	吉澤 久子	同左	同左
長野南警察署	交通課	蓬田 基邦	交通課	嶋田 昌宏

◎ : 会長    ○ : 副会長