
長野市公共交通ビジョン

概要版

人を

つなぎ

まちを

育て

暮らしを

守る

公

共

交

通

平成 27 年 6 月
長野市

第1章 策定の趣旨

1 策定の背景

- 平成 20 年 12 月 長野市交通対策審議会から、将来の長野市を見据えた指針となる「長野市交通体系ビジョン」策定の必要性について提案
- 平成 20 年 12 月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が制定
- 「長野市公共交通活性化・再生協議会」を設置
- 平成 22 年 2 月「長野市地域公共交通総合連携計画」を策定し、施策の推進
 - 交通空白地域等における市民の移動手手段の確保
 - 公共交通機関の利用促進及び利便性向上

- しかし、今後の公共交通に対する社会情勢等の変化が予測
 - 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
 - 高齢化の進展への対応
 - 広い市域を抱えた本市における各地域間・生活拠点間を結ぶことの役割
 - 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
 - 北陸新幹線長野・金沢間開業に伴う観光振興に資する二次交通の確保など、
- 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に向けて「長野市公共交通ビジョン」を策定するもの

2 策定の目的

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施策を体系的に整理し、計画的に展開するための指針

3 目標年次

平成 36 年度を目標年度とする 10 か年計画（計画初年度は平成 27 年度）
今後必要に応じて見直しを行う。

第2章 公共交通活性化に向けた取組み

1 本市のこれまでの取組み

- 長野市バス路線網再編基本計画
 - 「公共交通は、都市のインフラ」と位置付け、地域の特性に応じた移動手段（コミュニティバス、乗合タクシー）の確保・充実を図る。
- 長野市地域公共交通総合連携計画（計画期間：平成22年度から平成25年度）
 - バス交通を地域の生活に使える「都市の装置」として機能の向上を図る

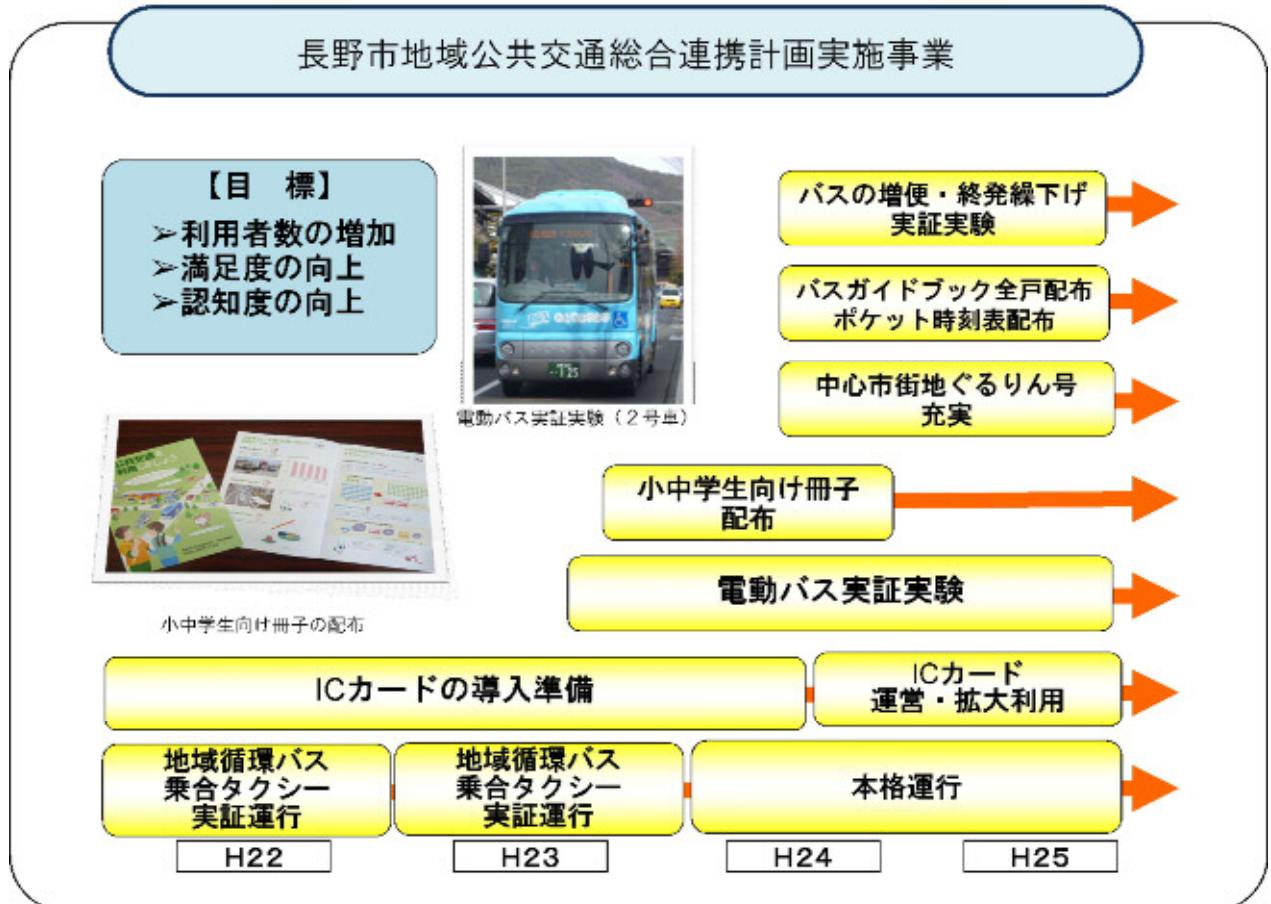


図 1 長野市地域公共交通総合連携計画実施事業

2 本市のこれまでの取組みの検証

(1) 移動手段の確保

交通空白地域の移動手段確保のため、地域循環バス、乗合タクシーの実証運行を経て、本格運行を実施し、交通空白地域の解消を図ってきました。

公共交通のカバー圏域は、本市面積の約 30 パーセント、人口の約 85 パーセントに達しました。

| | 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 | |
|----------------------|---------|----------|-------|----------|-------|-------------------|-------|
| | | 面積 | 割合 | 面積 | 割合 | 面積 | 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% |

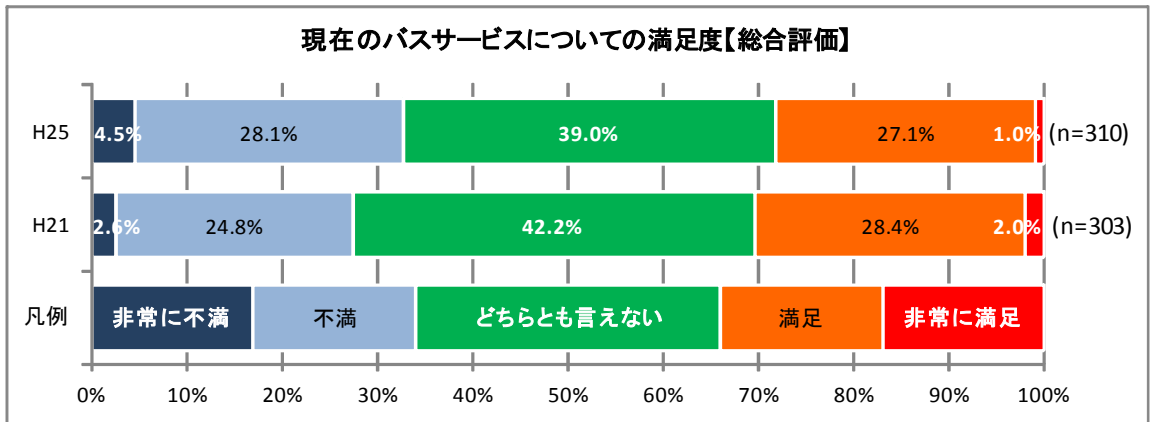
表 1 公共交通サービスの状況

(2) バスサービスに対する市民ニーズ

- 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



- 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

- 満足度が高い主な項目

➢ 支払が面倒 (満足度は約60%)

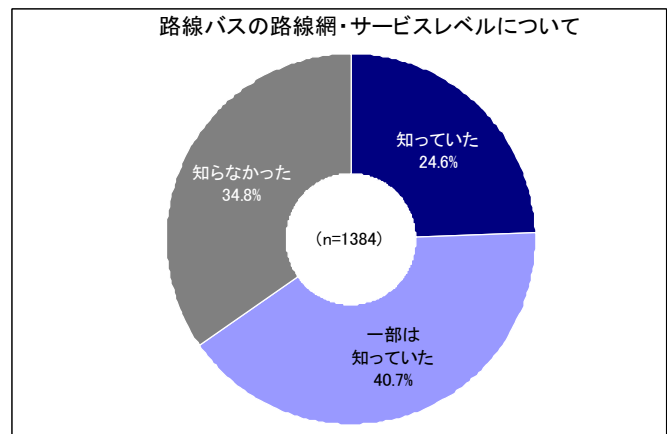
← バス共通ICカード「くるる」の導入の影響

➢ バス停まで遠い (満足度が約52%)

- 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

➢ 詳細な情報の提供による周知が必要



(3) 生活路線バス等の利用者数の推移と市の支出額

- バス事業者が運行する生活路線バスの利用者は年々減少傾向

- 市が関与するバス等 (市営バス、コミュニティバス、廃止路線代替バス、中山間地域輸送システム、乗合タクシー) は、路線数・支出額が共に増加



図2 生活路線バス等の利用者数の推移

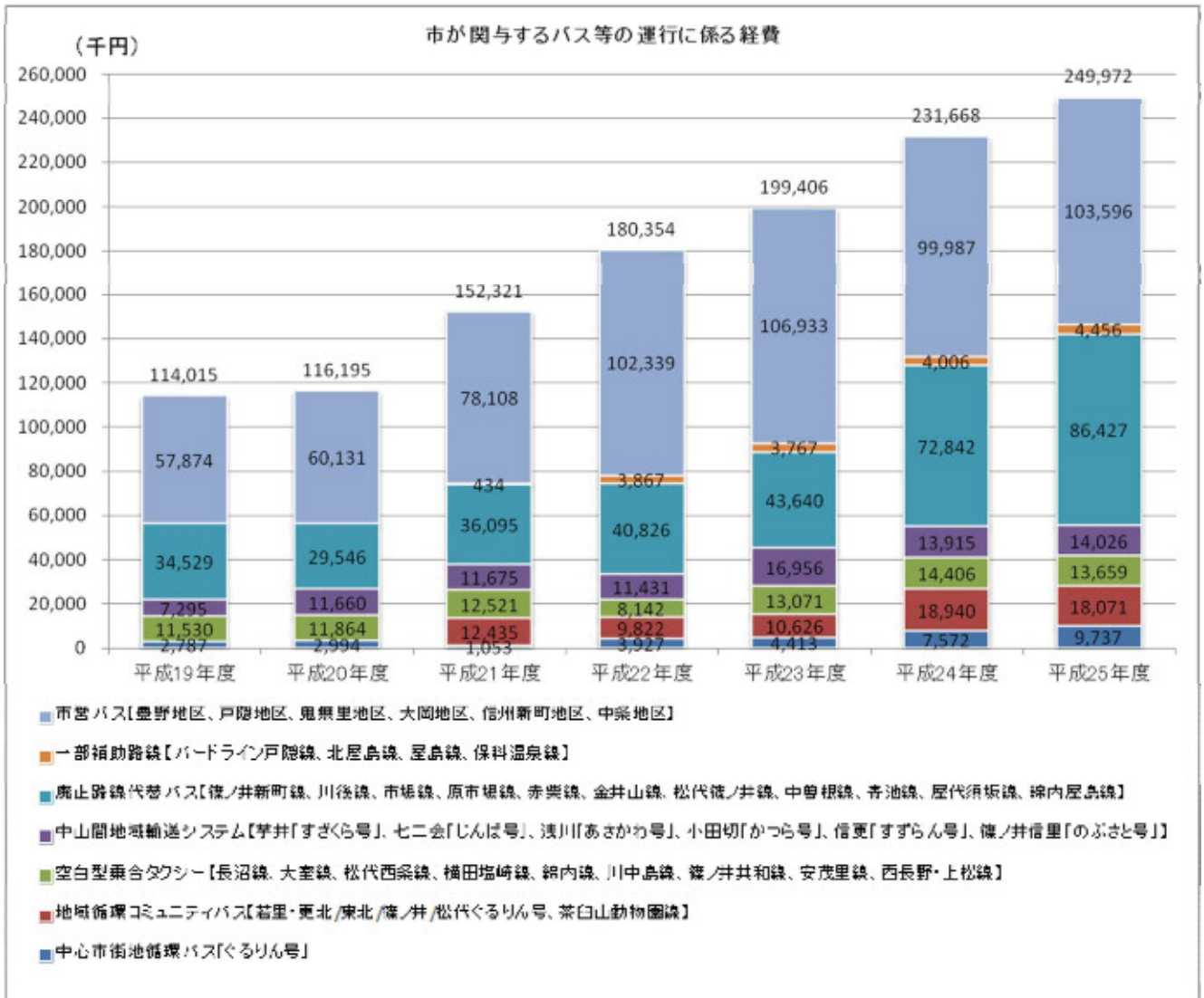


図 3 市が関与するバス等の運行に係る経費

3 これからの方向性

公共交通を市民主体で支える意識に変えていく必要性

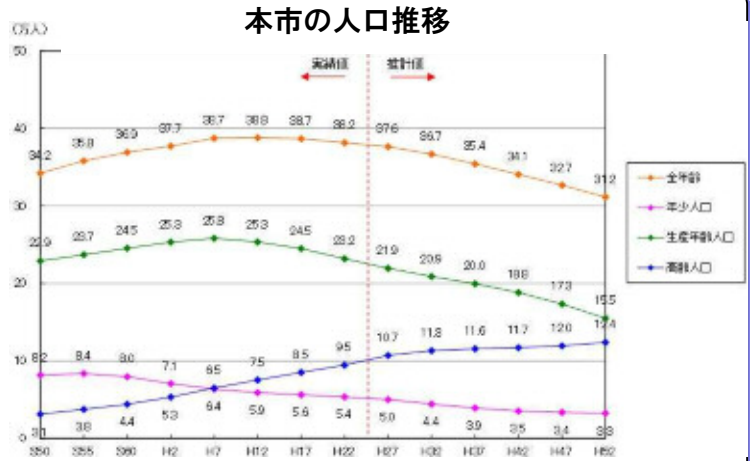
少子高齢化・人口減少に対応した公共交通に再構築

第3章 本市を取り巻く情勢と課題

1 本市を取り巻く社会環境

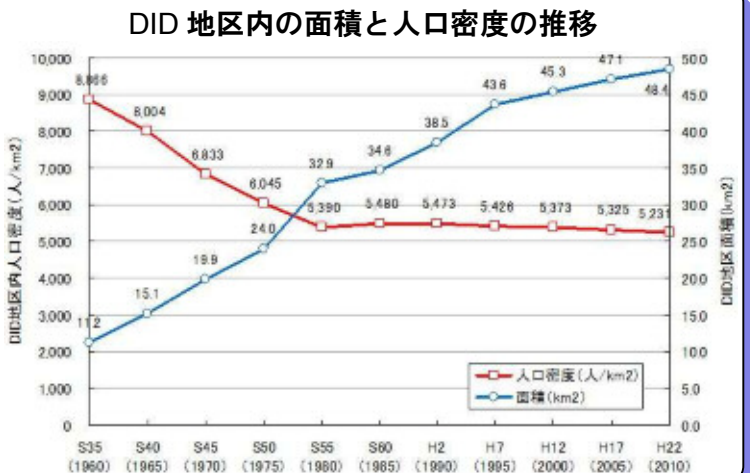
(1)人口動向

- 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
- 自ら移動手段を持たない高齢者等の増加
- 将来に亘る公共交通の維持・確保が課題



(2)都市構造

- DID地区の面積は拡大している一方で、DID地区内の人口密度は減少
- 低密な市街地が拡大している傾向
- 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



2 公共交通の現状と課題

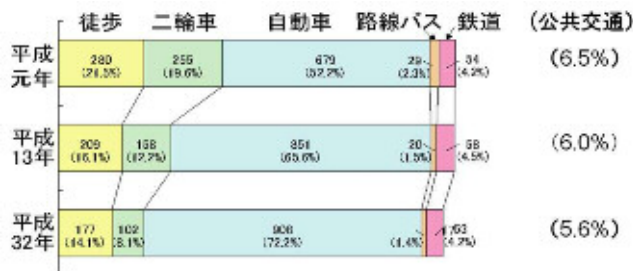
(1)交通サービスの状況

- 公共交通によるカバー圏域は、本市面積の約30パーセント、人口の約85パーセント
- 運行本数
 - 長野駅の直近では1日当たり500本以上、周辺でも1日当たり100本以上運行バス停が存在
 - 方面別では、長野駅から浅川・若槻方面と、松代方面へ向かう便の本数が多い。
 - 長野駅から遠くなるにつれて運行本数が減少する傾向
- 善光寺や松代は公共交通によりアクセス可能ですが、中山間地域に存する観光資源には利便性が高い公共交通が確保されていないものも多い状況

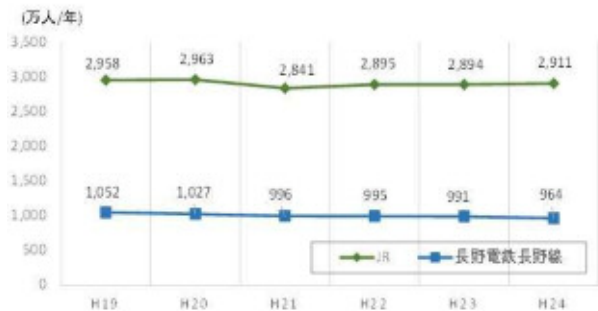
(2) 交通利用実態の状況

- 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
- 鉄道は緩やかな減少傾向であるが、路線バスとタクシー利用者数は大きく減少
- 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

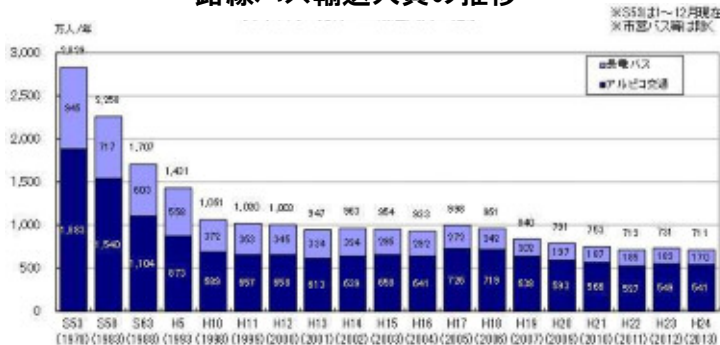
代表交通手段分担率の変化



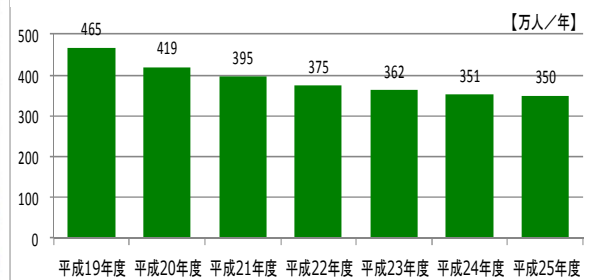
鉄道の乗降客数の推移



路線バス輸送人員の推移



タクシー輸送人員の推移



(3) 環境に関する状況

- 世帯当たりの温室効果ガス排出量 (CO₂ 換算) では、自動車が占める割合は 31.1% となっており、各分野が減少または横ばいの中、自動車は増加

| 部門 | 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 ₂ | 割合 | 年間消費量換算 | t-CO ₂ | 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239㎡ | 約0.51 | 11.4% | 約243㎡ | 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

3 上位計画の整理（主なもの）

| | |
|----------------------------------|--|
| 第四次総合計画 後期基本計画 | <ul style="list-style-type: none">➢基本施策：交通体系の整備➢市民・地域・事業者・関係団体・行政が一体となった交通体系の整備の推進➢市民や観光客が快適に市内を移動できる公共交通が充実したまちを目指す。 |
| 都市計画マスター プラン | <ul style="list-style-type: none">➢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の形成➢「歩いて暮らせる街」の形成の核となる都市拠点では、機能を集約し、公共交通の充実を図る。また、それら拠点間を交通軸で結ぶ計画 |
| 長野市中心市街地活性化 基本計画(第二期) | <ul style="list-style-type: none">➢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、継続的に発展していくことを目指す。➢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、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 |
| 長野市やまざと振興 計画 | <ul style="list-style-type: none">➢中山間地域における「安全安心な生活の確保」➢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・空白型乗合タクシー運行事業等を主要事業として提示 |
| 長野市観光振興計画 | <ul style="list-style-type: none">➢善光寺、戸隠、松代などの主要な観光地の魅力の向上と、各地を結ぶ交通機関の整備が必要 |
| 第6次長野市高齢者 福祉計画 | <ul style="list-style-type: none">➢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➢安心かつ便利に利用できるバリアフリー化等環境整備を促進 |
| 国の動向 | <ul style="list-style-type: none">➢交通政策基本法と交通政策基本計画➢国土のグランド デザイン2050<ul style="list-style-type: none">・コンパクト＋ネットワーク・公共交通ネットワークを活用した主な戦略<ul style="list-style-type: none">・中山間地域等における「小さな拠点」づくり・都市部での「コンパクトシティ」➢改正地域公共交通活性化再生法<ul style="list-style-type: none">・地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編事業 |

第4章 公共交通の役割と将来像

1 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。**

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。**

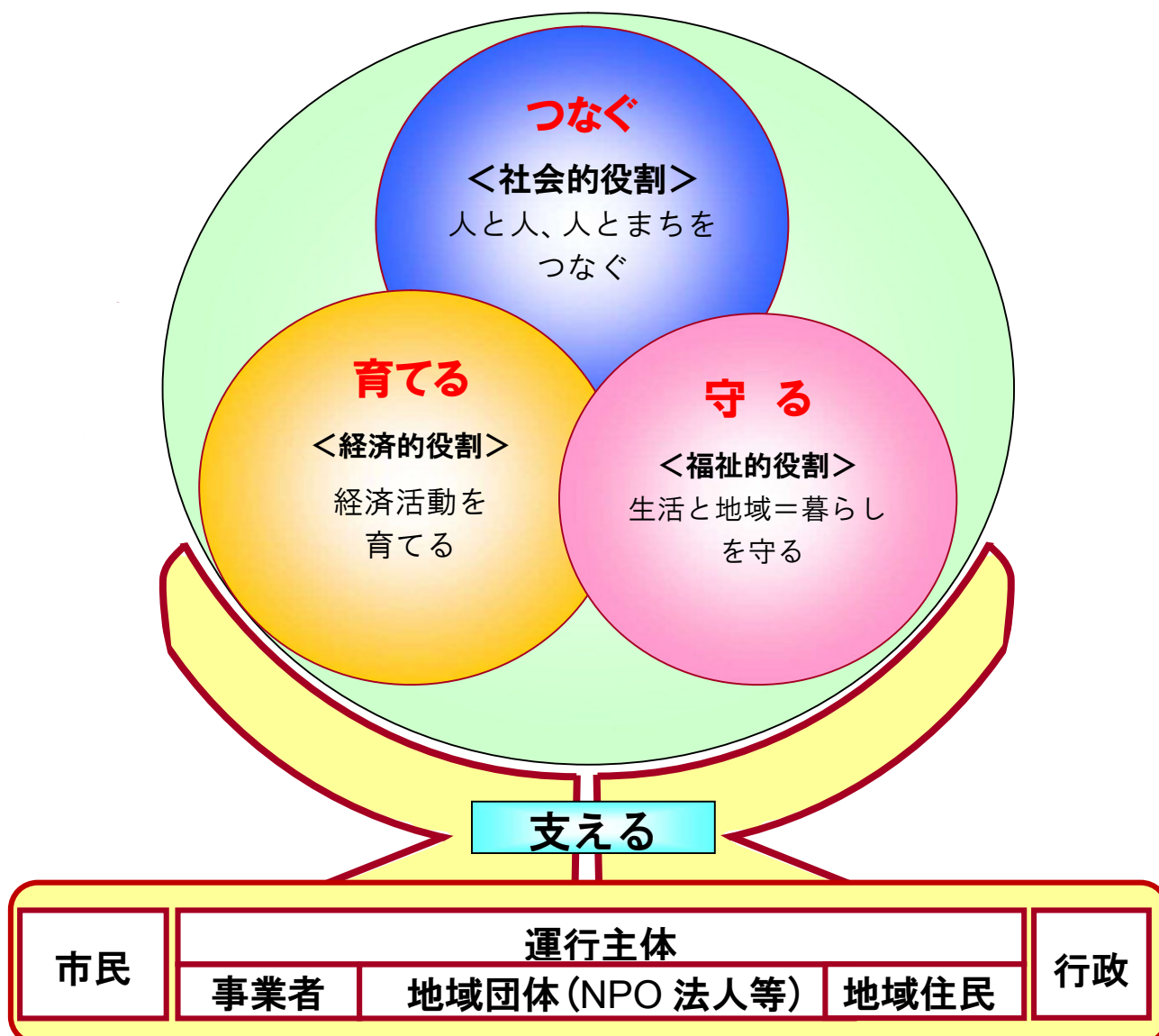
2 公共交通の将来像

都市の活力の源である人口が減少していくと同時に少子高齢化が進行していく時代にあつて、広い市域の中で、需要（利用者）の大きさの異なるさまざまな地域を抱えた本市の公共交通を取り巻く情勢は、厳しさを増していくことが予想されます。

そうした中にあつて、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も、「必要不可欠な都市機能」の一つであり、今後、果たす役割は大きくなっていくと考えています。

「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ための「拠点間のネットワークづくり」、そして観光等による交流の活発化を「育てる」役割を踏まえて、本市の公共交通を、「人をつなぎ まちを育て暮らしを守る公共交通」を将来像に据え、その実現に向けた基本方針を定め、具体的な施策の展開を図ります。

人をつなぎ まちを育て暮らしを守る 公共交通



第5章 公共交通の将来像の実現に向けて

将来の本市における公共交通の担う役割・将来像を踏まえて、次の基本方針のもとに施策を進めていきます。

1 基本方針

基本方針 1

将来も安定して運行を続ける公共交通

これまで、利用者減少に伴い、中山間地域の不採算路線の廃止・縮小等が行われ、交通空白地域が生まれてきています。

そのため、これまで市では、交通手段を確保するため、廃止代替バスや市営バス、乗合タクシーなど需要の大きさに合わせ、市が赤字補填をして、交通手段を確保しています。

しかしながら、これからの人口減少に伴い、これまでの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となる状況が懸念されるほか、行政による赤字補填による運行方法も、行政負担の増加により、将来まで継続していくことが困難となる状況も予想されます。

将来も安定して運行を続けていくためには、利用促進が不可欠です。そのためには、過度な自動車利用からの脱却を図り、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意識を変えること、また、地域において地域公共交通の問題意識を共有し、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いただくことが大切です。

また、交通空白地域においては、「地域の交通手段は地域で守る」意識を持ち、地域住民が主役となった運行方法を、行政ほか関係者が支えていく仕組みを構築していく必要があります。



中山間地域輸送システム「のぶさと号」

地域循環バス「篠ノ井線」



基本方針 2

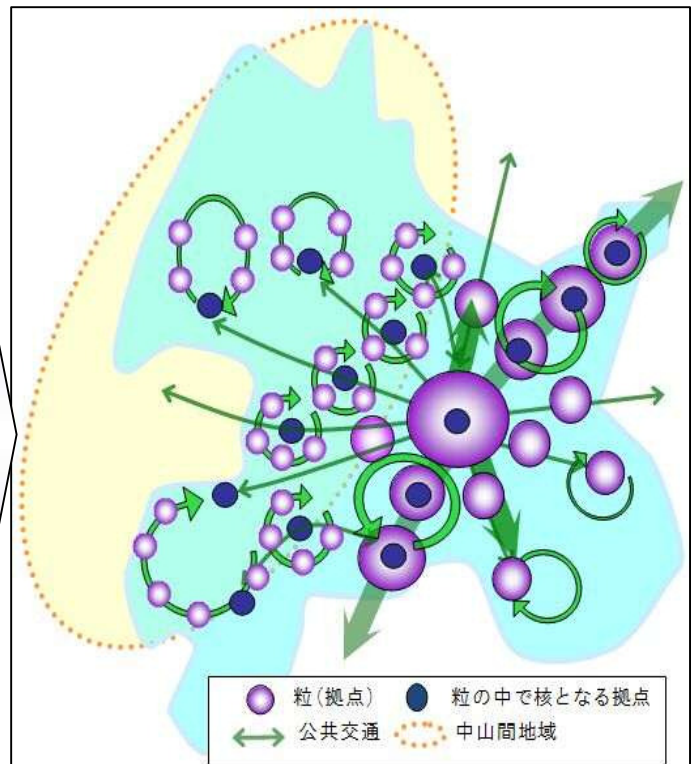
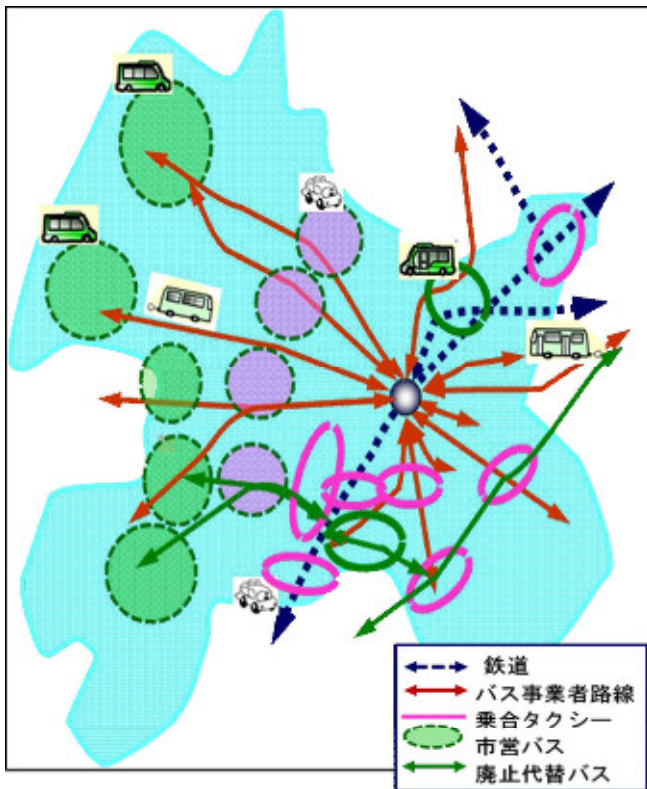
公共交通ネットワークの再構築

本市の都市構造における公共交通は、「一房のぶどう」で表すと分かりやすいと考えます。

市域内には、大きさ（需要の大きさ）の違う「ぶどうの粒」が在り、その粒に水分や栄養を送る小さな枝の役割を持つのが公共交通です。

粒の最も大きな拠点（長野駅を中心とする中心市街地）と流動の大きな粒（地域拠点）をつなぐ房全体の骨格をなす太い枝、広域拠点とそれぞれの粒（地域拠点・生活拠点）を直接つなぐ幹線となる枝、近接する粒の間をつなぐ枝、そして、中山間地域では、支所等の核となる部分と周辺の小さな粒（集落）をつなぐ枝など、粒の大きさに合わせた運行システムを構築し、全体のネットワークを形成するよう努めてきたところです。

今後も、「公共交通は、必要不可欠な都市機能」の一つと考え、利用する目的に応じて、誰もが自由に移動でき、交流を促がし経済活動に寄与する交通環境の整備を目指していきます。



基本方針 3

分かりやすく利用しやすい公共交通

本市の交通網は、人口の約 85 パーセントをカバーする状況となっておりますが、バス路線網について、約 3 分の 1 の人が知らない状況や、運行時間の不透明さやバス待合環境などへの要望が高い状況にあります。一方、バス共通 IC カード「KURURU（くるる）」の導入により、運賃支払の不便さが解消されているところであります。

また、高齢者及び障害者の円滑な移動を確保するほか、乳幼児を抱える親の子育て支援のために、鉄道やバス等の公共交通に係るバリアフリー化を進めていく必要があります。

分かりやすく、利用しやすい公共交通を目指し、利用環境の整備と利便性の向上に取り組んでいきます。



バス共通 IC カード「KURURU（くるる）」一般カード



バス共通 IC カード「KURURU（くるる）」 おでかけパスポート

2 施策の推進

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 地域住民主役による交通手段の運営（現在の交通空白地域）

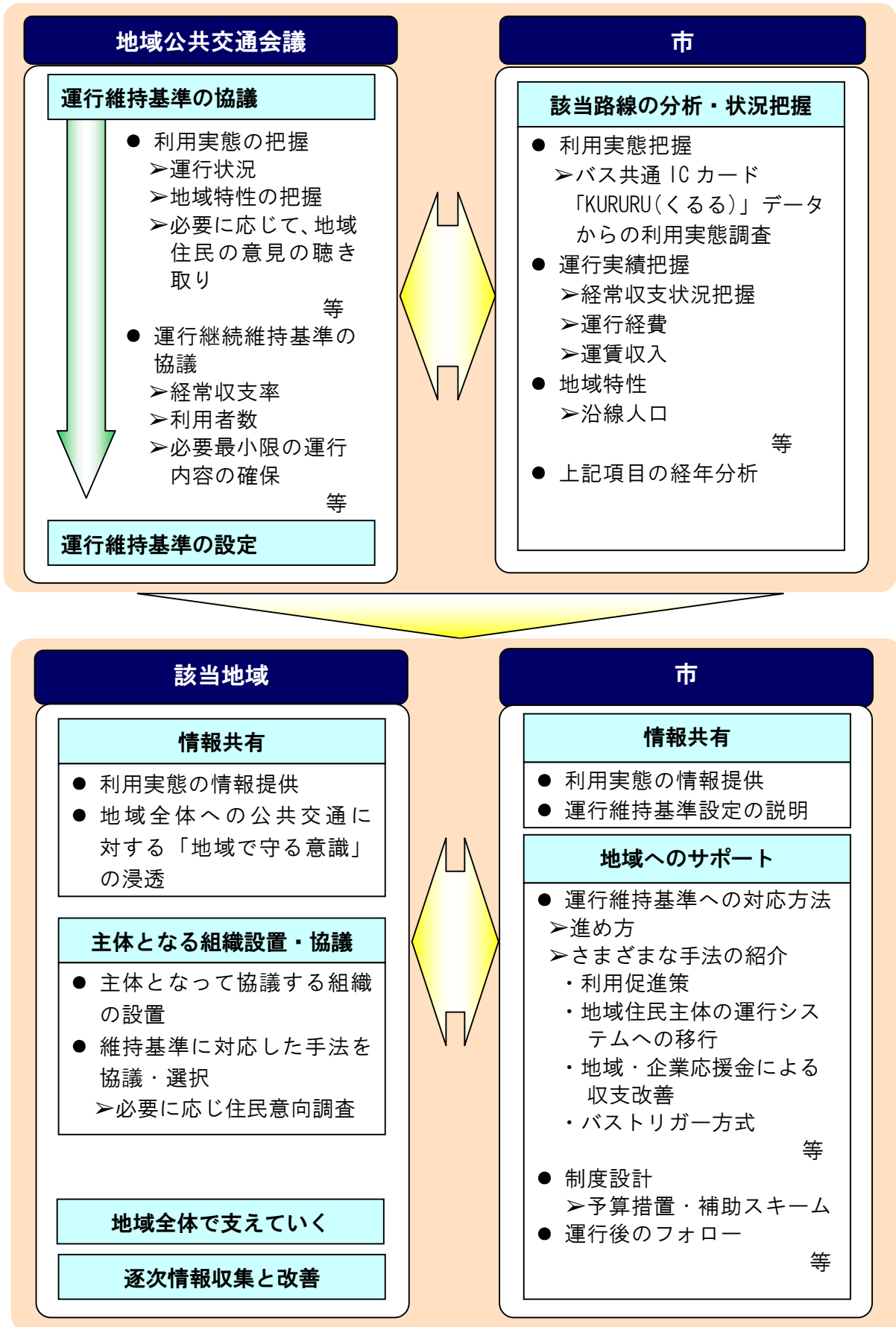
施策の方向

- ◇ 現在、市が赤字補填して運行している中山間地域内の地域間幹線へとつなぐ地区内の支線は、市営バス、廃止路線代替バス、中山間地域輸送システム（乗合タクシー）、等で交通手段を確保しています。
また、利用者が少なく不採算で廃止となった地域間を運行する交通手段として廃止路線代替バスにより交通手段を確保していますが、地域住民が主役となって運行する手法に見直しを進めます。

推進施策

- ◇ 運行維持基準と運行実態による検証を行い、基準に満たない路線については、行政や関係機関が支援して、地域の住民や団体が主役となって交通手段を確保する運行の仕組みを構築し、転換していきます。
＜地域住民が主体となって支える運行システム事例＞
 - ✓ NPO 法人等によるコミュニティバス等の運行委託あるいは中山間地域での公共交通空白地有償運送等
 - ✓ 公共交通を利用していない人も間接的に経費負担等で参加するシステム
- ◇ モデル地区による実証実験と検証を行い、他地区への運行を進めていきます。
- ◇ 運行維持基準の内容は、地域公共交通会議（構成：住民代表、交通事業者、関係行政機関、学識経験者）において、協議し設定していきます。

「地域住民主役による交通手段」確保の主な流れ



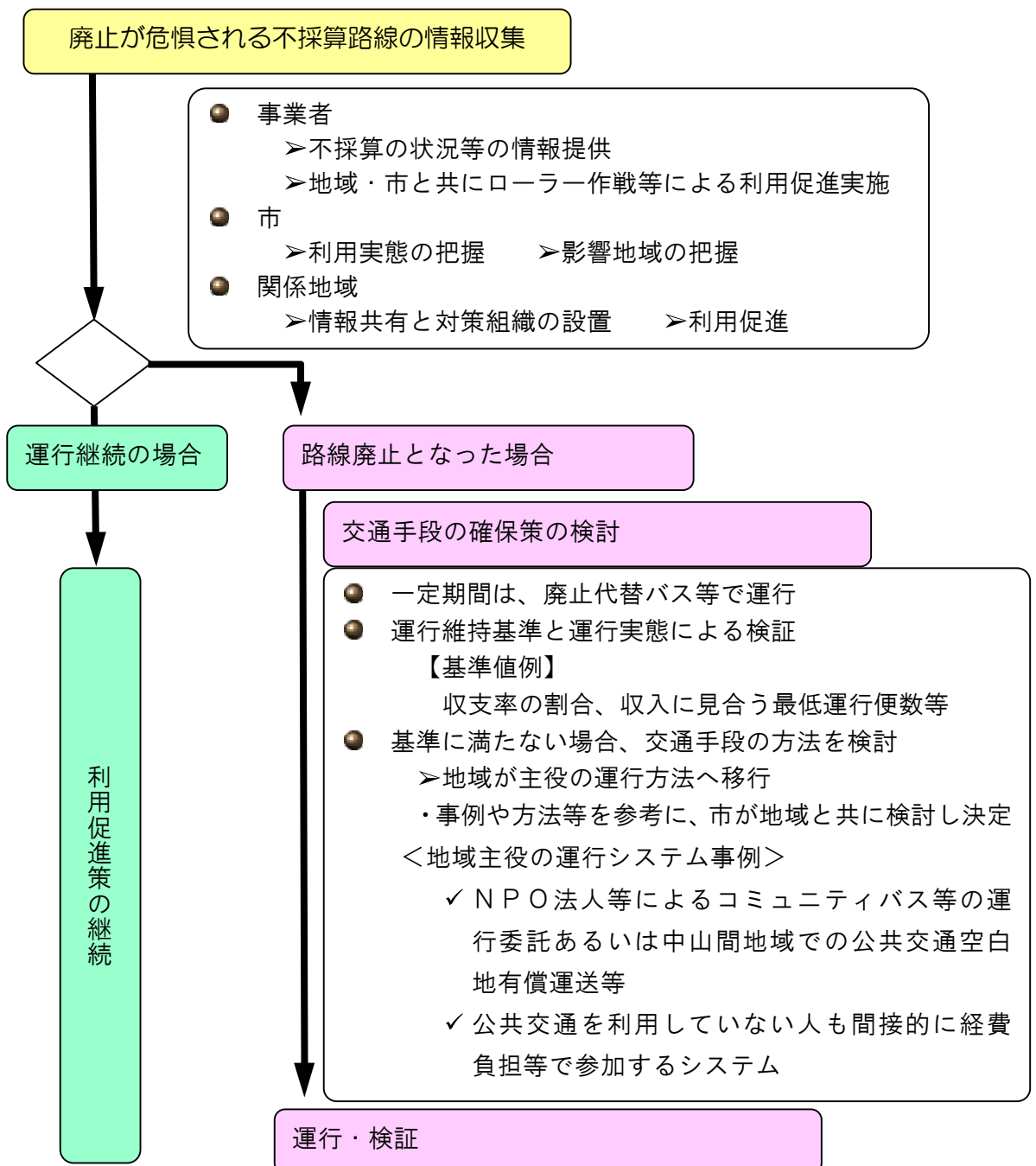
推進施策2 地域住民主役による交通手段の運営（今後生じる交通空白地域）

施策の方向

- ◇ 今後、不採算によって民間バス事業者が廃止・撤退する路線のため交通空白となる地域に対する交通手段を確保するため、地域住民が主役となって運行する仕組みを構築します。

推進施策

- ◇ 利用実態の調査や地域の意見を聴き、交通手段の確保の必要性を判断した上で、維持基準等を設ける中で、交通手段の確保を図っていきます。
- ◇ 確保の概ねの手順は次のとおりしていきます。



推進施策3 利用促進

モビリティマネジメント

施策の方向

- 過度な自動車利用を控え、公共交通を選択してもらうため、居住地域、学校、職場、特定路線の対象に応じた啓発活動による意識の変革を促していきます。

推進施策

- 公共交通の維持確保のため、そして、温室効果ガスの排出抑制のため、自家用車からバス、電車に乗り換えてもらう運動を展開します。
 - ◇ 公共交通に関心を持ってもらうよう（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導入を検討します。
 - ◇ （仮称）「もう2回バス乗車運動」を実施し、自らがあと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。
 - 【事例】片道無料乗車券の配布を検討し、公共交通機関を普段利用していない市民にも利用する機会をつくり出します。また、公共交通を守る市民運動の一環として、復路運賃の負担により、交通事業者の収支改善を図ります。
 - ◇ 上記2項目については、地域においても「〇〇地域公共交通の日」を設定し、関係するバス路線の採算状況に合わせて、「もう〇回乗車運動」を展開していきます。
 - ◇ これらを県下一斉ノーマイカー通勤ウィークに合わせ、環境関連団体や商工団体とも連携して取り組んでいきます。
 - ◇ 中心市街地への自動車の流入を抑制し、自動車利用から公共交通利用への転換を図り、健康増進にも寄与する「まち歩き」を楽しんでいただくため、中心市街地の一定区域において交通セルシステム、歩行者優先道路（トランジットモール）、及びゾーン30を推進します。
- 公共交通の利用に関する情報提供を実施します。
 - ◇ バスガイドブックや小中学生啓発用の冊子を作成、配布を実施します。
 - ◇ 交通事業者が取り組んでいる利用促進のための情報を、インターネットで一元的に発信する公共交通PR事業（「知って得する、知らなきゃ損する」）を構築します。
 - ◇ 目的地検索、乗継ぎ案内、時刻表、運賃などの情報検索サイトをインターネット上に構築し提供します。
- 小学生等を対象にした、バスの乗り方教室を開催し、バスに興味を持ってもらうとともに、将来の公共交通利用者の拡大につなげていきます。

- 交通事業者が取り組んできた意識啓発（ファンクラブ会員制度、オリジナルグッズ販売など）について、引き続き取組み、公共交通の利用促進を図ります。
- 市民自らが積極的な公共交通の利用を図っていくために、公共交通は自分たちのものであるとの意識を向上してもらうため、沿線の住民自治協議会等による駅・バス停の清掃活動の実施に取り組めます。
- 公共交通の利用に対し、インセンティブ付与を行い、利用促進に取り組めます。
 - ◇ 公共交通機関の利用促進に積極的な企業等に対して表彰を行います。
 - ◇ 公共交通の利用者に、公共交通以外での優遇措置を検討します。

「市民ひとり1年間に、もう2回バスに乗ろう！」

【試算】

バス交通事業者の赤字額 1億5,000万円（想定）

本市の人口 384,544人のうち15歳から69歳までの人口 255,833人

① 1人当たりの赤字額 $1億5,000万円 \div 255,833人 = 586.31円$

② 乗車回数 $586.31円 \div 平均運賃 300円 = 1.95回 \div 2回$

市民が1年間に、さらにもう2回乗車することで、交通事業者の収支が改善します。

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）の認知度を引き上げます。

| 指標 | 現状(平成25年) | 目標(平成36年) |
|----------------------------|-----------|-----------|
| バス路線網やサービスレベル(運行本数や運賃)の認知度 | 24.6% | 35% |

推進施策1 公共交通ネットワークの形成

ア 拠点の考え方

都市計画マスタープラン等の計画において広域拠点、地域拠点として示されていた地域に加え、生活拠点については、鉄道駅や中山間地域において点在している支所等を中心とした行政・日常生活の拠点を生活拠点として位置付けます。

| | 役割・性格 | 箇所 |
|------|---|-------------------------|
| 広域拠点 | ● 本市の中心部で、業務・商業の中心地であり、本市及び周辺都市の各拠点から人々が集積する地域。 | ● 長野地区中心市街地 |
| 地域拠点 | ● 広域拠点に次ぐ機能を分担し、生活拠点と広域拠点とをつなぐための都市機能を集積。 | ● 善光寺、北長野、松代、篠ノ井 |
| 生活拠点 | ● 日常の生活と密着したサービスを提供する都市機能を集積。 | ● 鉄道駅や主に山間部における支所等の周辺地域 |

イ 公共交通軸の考え方

上位関連計画との整合を図りながら、公共交通軸を設定します。

人口流動の大きな鉄道等の公共交通で移動サービスを提供する「基幹公共交通軸」を骨格とし、基幹公共交通軸や広域拠点まで、生活拠点からアクセスする「地域公共交通軸」、中山間地域内の小さな拠点と集落間、そして小さな拠点と地域拠点や生活拠点を結ぶ「中山間地域公共交通網」など、それぞれの地域特性や需要の大きさに応じた交通サービス水準を提供するよう面的に再構築を進めていきます。

| 軸等 | 軸等の性格 | 今後の方向性 |
|------------|--|---|
| 東西基幹公共交通軸 | <ul style="list-style-type: none"> ● 本市の骨格を形成する基幹軸として、広域拠点と、地域拠点や観光拠点、また、隣接自治体等の拠点間を結ぶ。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 今後も鉄道が役割を担う。 ● 新幹線延伸に伴う在来線の経営移管後は、新駅設置を含め、沿線地区と協働して利用促進を図る。 ● 鉄道の利便性向上に向け、ICカードの利用を可能にするための研究・協議を進める。 |
| 南北基幹公共交通軸 | <ul style="list-style-type: none"> ● 活発な都市活動や観光交流を支える。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 定時性・速達性・明示性を高めるため、誰もが安全に安心して利用できる利便性の高い交通サービスの提供を目指す |
| 地域公共交通軸 | <ul style="list-style-type: none"> ● 平坦部の市街地と、広域拠点、地域拠点、生活拠点若しくは観光拠点を結ぶ ● 通勤・通学など日常的な移動や、高齢者・障害者の通院・社会参加などの市民生活を支える。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 運賃収入が経費と拮抗、又は不足する路線も多いと思われる一方、沿線に住宅地も多いことから利用者増による収入確保を図るべき路線であり、一層の利用促進を図る。 ● 現行路線の維持を基本とするが、路線が重複する場合については整理・統合など再編を検討する。 ● また、軸に接続する地域循環バス・乗合タクシーの利便性を高める。 |
| 中山間地域公共交通網 | <ul style="list-style-type: none"> ● 中山間地域と広域拠点若しくは地域拠点を結ぶ。 ● また、自然観光拠点へのアクセスを担う ● 市民生活のみならず、地域及び集落を守るために不可欠なネットワークである。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 地域間幹線は、中山間地域から広域拠点に至る唯一の公共交通機関であるため、現状の路線を確保する。 ● 幹線にアクセスする市営バス・中山間地域輸送システム(乗合タクシー)は、ニーズを踏まえつつ、デマンド化やボランティア有償輸送等により利便性向上と運行の効率化を図る。 |

ウ 拠点及び、交通軸の設定図

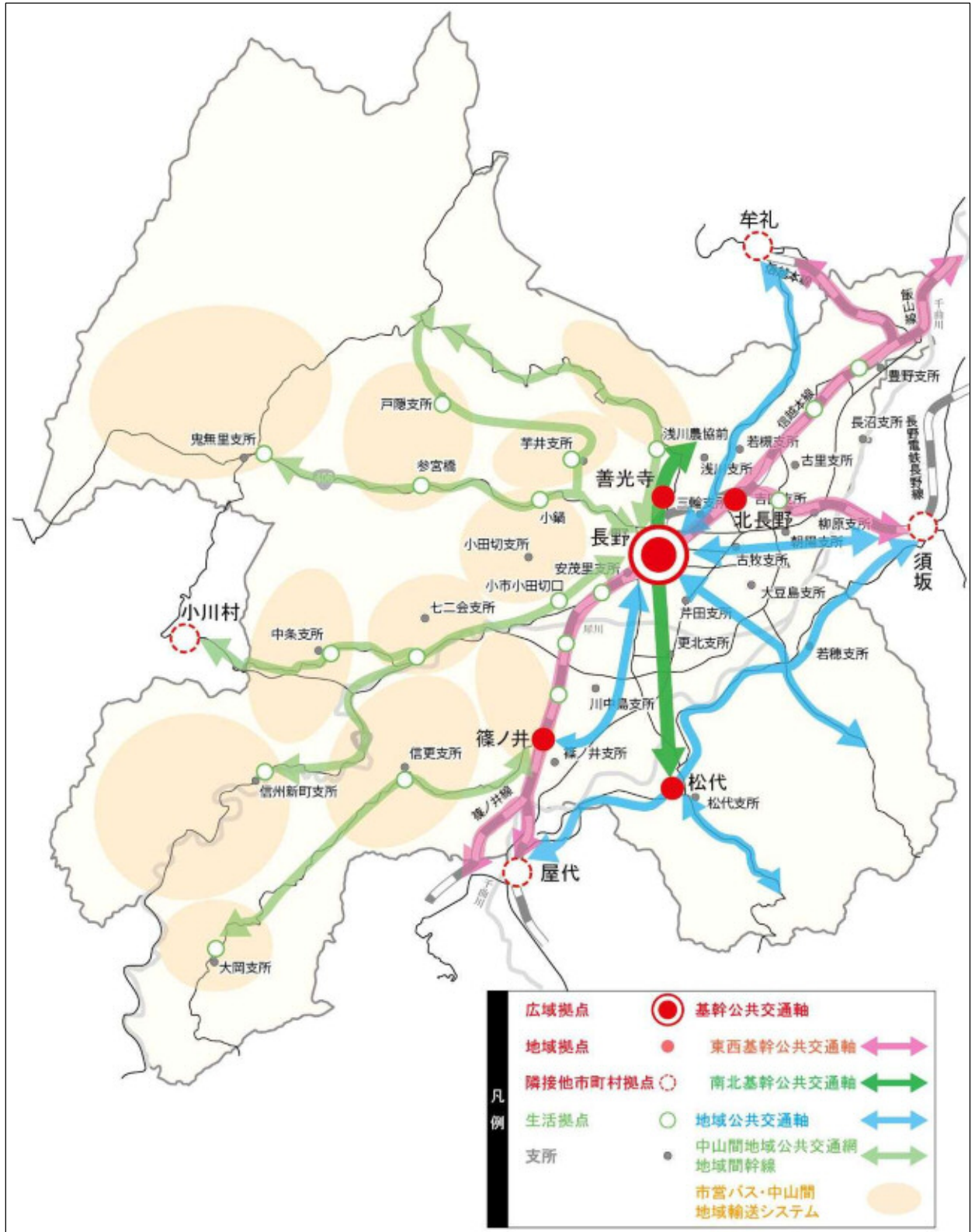


図 6 拠点と交通軸の設定

基幹公共交通軸

東西基幹公共交通軸

施策の方向

- ◇ 鉄道駅とバスのネットワークを形成していきます。

イメージ図



推進施策

- ◇ 鉄道路線の維持・確保と、駅を中心とした地域拠点または生活拠点においては、需要の大きさ、必要性に応じ地域循環路線（コミュニティバス等）を運行するなど、地域内の回遊性を高めるネットワークを形成します。
- ◇ 北しなの線の利便性向上のため、新駅の設置を検討します。

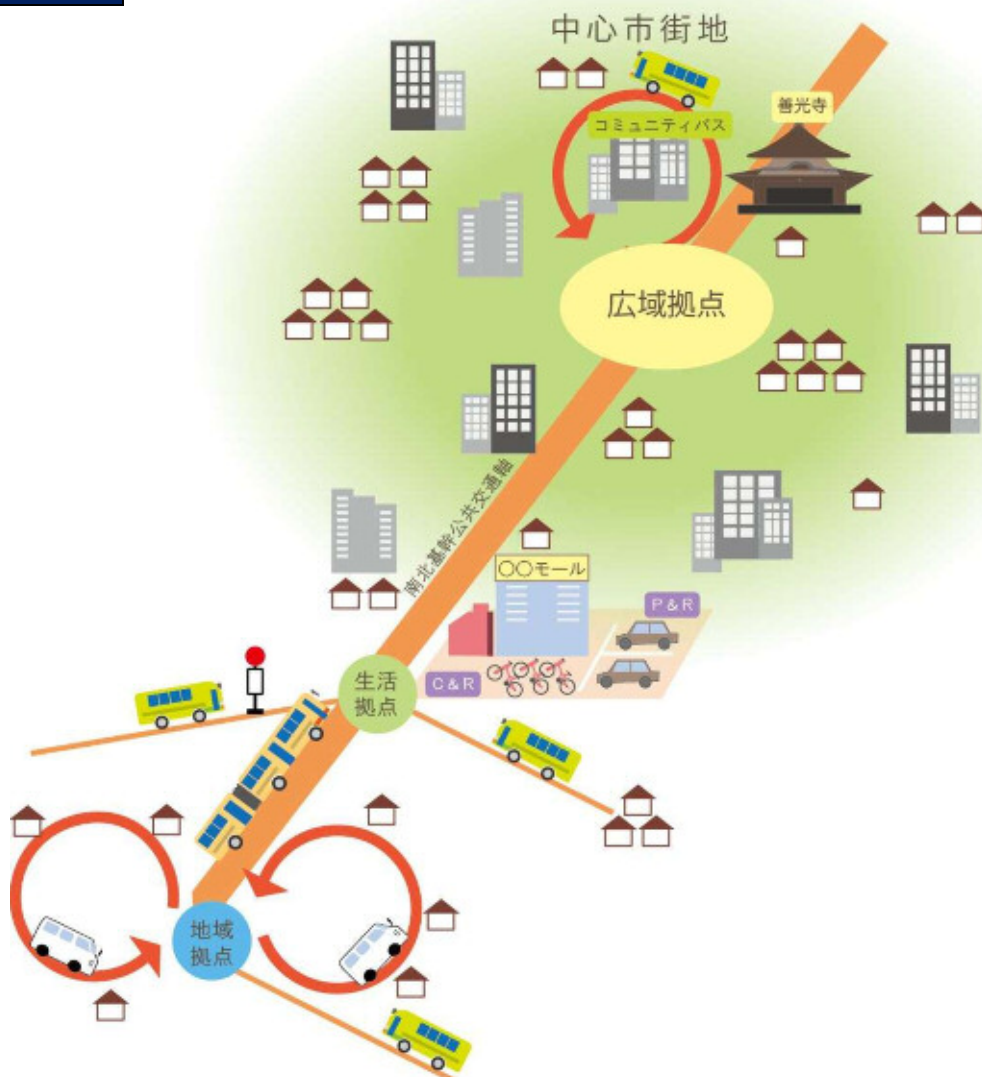


南北基幹公共交通軸

施策の方向

- ◇ 定時性、速達性及び明示性を高め、本市の骨格を成す公共交通軸の一つとしての機能を有するよう検討していきます。
- ◇ その際、多くの沿線地区から基幹公共交通軸の効果が享受できるように、基幹公共交通軸とのネットワークを形成していきます。
- ◇ 中心市街地周辺で輻輳するバス路線網は再編し、ゾーンバスシステムなどの考え方を導入していきます。
- ◇ 長野駅のほか、沿線の主なる地域拠点、生活拠点や観光拠点では、バス等により拠点間の回遊性を高めるようネットワークを形成していきます。
- ◇ 観光客等の来訪者の利便性や回遊性の向上を図ります。

イメージ図

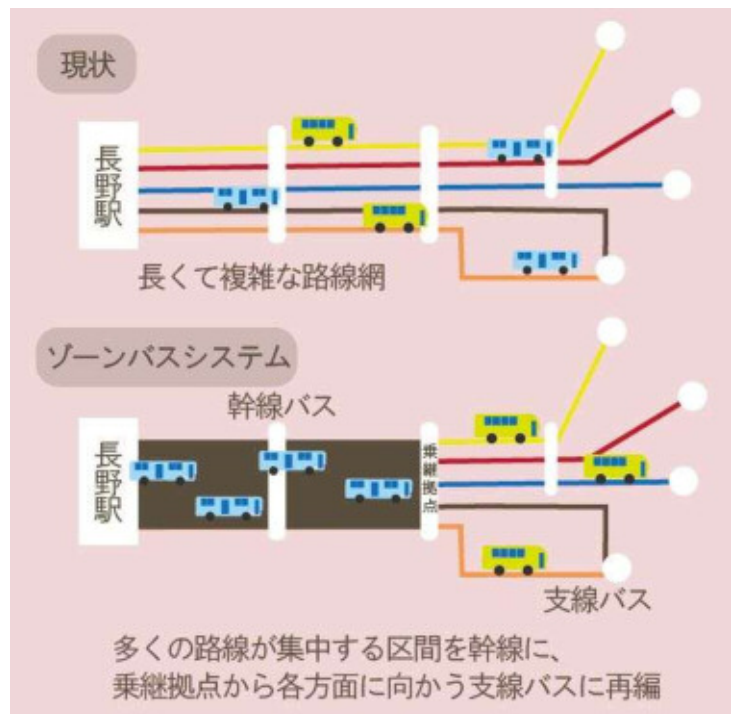


推進施策

- ◇ 「新交通システム導入可能性調査」の結果を受け、中期的には、バス高速輸送システム（BRT）、長期的には次世代型路面電車システム（LRT）など、新たな交通サービスについて、導入を検討していきます。
- ◇ 基幹公共交通軸と地域の生活拠点とを結ぶコミュニティバス等のアクセス手段を検討していきます。
- ◇ 幹線となる路線と、そこにアクセスする支線とのネットワーク形成を図ります。
- ◇ 中心市街地循環バス「ぐるりん号」は、既存路線バスと共存しつつ、路線・便数等について、移動需要に合わせた見直しにより利便性の向上を図ります。

■ ゾーンバスシステム

ゾーンバスシステムは、多くの路線が集中する区間を基幹バスに、乗換拠点から各方面に向かう末端部の支線バスとに分けることにより、定時制の確保と車両の効率的運用を図る方式です。



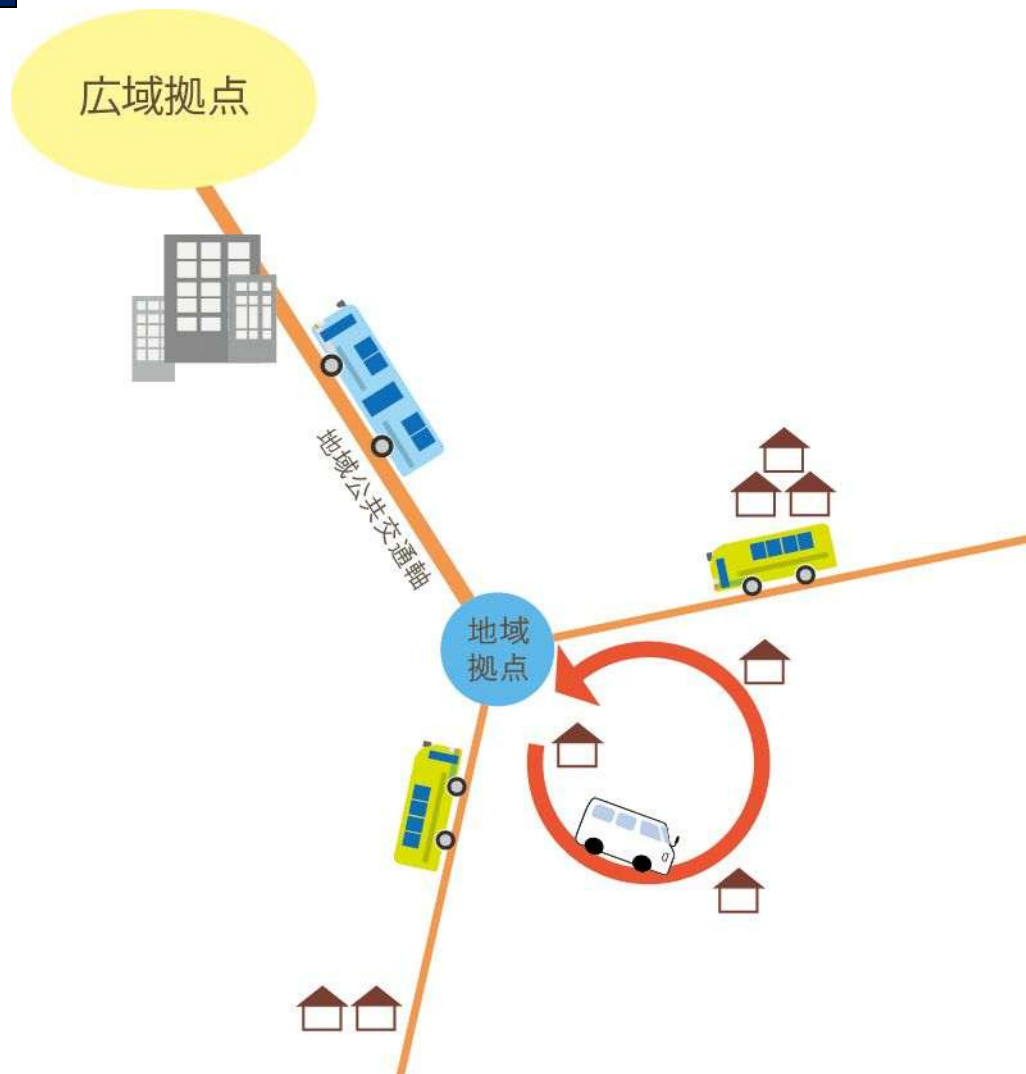
中心市街地循環バス「ぐるりん号」電動バス

地域公共交通軸

施策の方向

- ◇ 広域拠点と地域拠点を結ぶ幹線路線と、支線路線によるネットワークを形成し、地域内の利便性及び観光客等の来訪者の回遊性の向上を図ります。
- ◇ 既存バス路線が不採算により廃止され、交通空白地域となる地域については、必要性を考慮した上で、継続した運行形態となるよう対応していきます。

イメージ図



推進施策

- ◇ 幹線となる路線の確保と、その路線にアクセスするための地域拠点、生活拠点または観光拠点間をつなぐ循環系路線等の支線路線を、既存路線バスとの共存を図りつつ、需要の大きさ、必要性を考慮した上で、地域内の回遊性を高めるネットワークを構築していきます。
- ✓ 路線・ダイヤ等について、事業者及び関係地区間の調整及び合意形成を図ります。
- ✓ 運行形態は、地域特性を考慮したバスあるいは乗合タクシー等、需要の大きさに合わせた多様なサービスの組み合わせで対応していきます。

中山間地域公共交通網

施策の方向

- ◇ 中山間地域の生活拠点と広域拠点とを結ぶ地域間幹線を確保します。
- ◇ 地域間幹線へつなぐ、地域内の生活拠点と集落、観光資源を結ぶ支線によるネットワークを形成します。

イメージ図



推進施策

- ◇ 支線は、需要の大きさに見合う運行システムとし、地域間幹線との接続時間に配慮して乗り継ぎの円滑化を図ります。
- ◇ 地域間幹線との乗継停留所の環境改善を図ります。
- ◇ きめ細かな停留所の設置により、地域の移動需要に柔軟に対応します。
- ◇ 交流促進のため、地域間幹線と支線により、観光資源等とを結ぶ路線を構築します。
- ◇ 支所や道の駅などの機能が集約された地区内の拠点（小さな拠点）と各地区とを支線で結びます。

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引き上げます。

| 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 600m、バス 300m圏域) | 84.4% | 86% |

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

(1) 結節機能、速達性・定時性の向上、利用者ニーズへの対応

施策の方向

- 公共交通路線相互の乗換え等の結節機能の向上させ、利用促進を図ります。
- 利用者ニーズを把握し、運行時刻等を改正し、利用促進を図ります。

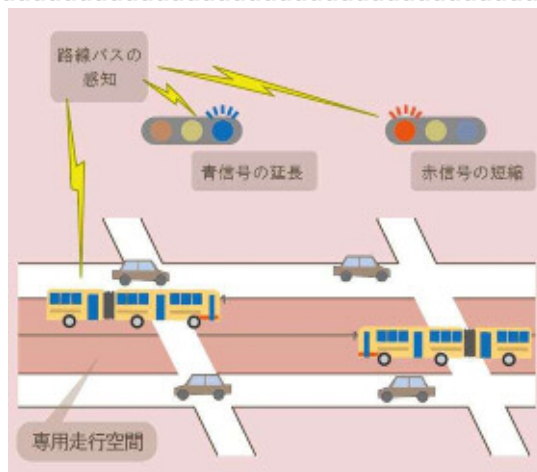
推進施策

- 結節機能の向上
 - 複数の交通モードの乗り入れと乗り換えに配慮した拠点整備を行うとともに、移動目的に応じて利用者が迷わず乗車できる案内環境を交通事業者とともに進めていきます。
 - 幹線バスと支線バスを乗り継ぐ結節機能の強化を図るため「ミニバスターミナル」等の乗継停留所を整備します。
 - バス停留所周辺に、公有地あるいは民間施設の活用を含めたパーク＆ライド用駐車場、サイクル＆ライド用自転車駐車場の整備を進めていきます。
- 速達性・定時性の向上
 - 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に際し、並行して、バス専用レーン、優先レーンの整備、公共車両優先システム（PTPS）導入による定時性・速達性の確保について検討していきます。
- 利用者ニーズの把握による運行時刻の改正等の利便性の向上
 - バス共通 IC カード「KURURU(くるる)」データの解析
 - 国の動向、他事業者事例を調査し、利用者ニーズを把握するためのデータ収集方法を検討していきます。
- 観光客等の来訪者の回遊性の向上
 - 観光地を結ぶバス路線の利便性向上を図ります。
 - タクシー事業者による乗合タクシーや観光ガイドタクシーの導入を促進します。

■公共車両優先システム（PTPS）

交差点に路線バス等の公共車両が接近すると、公共車両を優先した信号制御になる仕組みです。

また、道路上にバス専用または優先レーンを終日または通勤時間帯に限定して設定することによって、バス運行の定時性が確保され、公共交通の利便性が高まります。



(2) 自転車利用と公共交通との連携

施策の方向

- 移動手段として環境にも優しい自転車の魅力を高めることにより、通勤・通学・買い物への自転車利用を促進します。併せて自動車の利用を抑制し、自転車の走りやすい環境づくりを目指します。

推進施策

- 公共交通へのアクセス手段として自転車を上手に使えるよう、また、違法駐輪や自転車に関する事故の減少に向け、駐輪場の整備や自転車専用レーンの設置などのハード面の取り組みを進めます。
- 自転車を利用する人にとって役立つ様々な情報を集め、自転車の利用者目線に立って、情報地図「長野市自転車利用促進マップ」を作成します。なお、利用者目線を重視するため行政が作るのではなく、自転車愛好家に制作を依頼することも検討します。
- 鉄道駅及びバス停留所周辺に、公有地あるいは民間施設の活用を含めた、サイクル&ライド用自転車駐車場の整備を進めていきます。

■ 民間施設を活用したサイクル&バスライド用自転車駐車場の事例

写真は、郊外商業施設に併設されたサイクル&バスライド用自転車駐車場（出典 山口市 HP）



推進施策 1 利用環境の整備

施策の方向

- 公共交通機関を利用しやすい環境整備を行い、利用促進を図ります。

推進施策

- 高齢者、身体障害者等がバスの乗降がしやすいよう、車両や停留所のバリアフリー化を事業者及び道路管理者とともに進めていきます。
- 「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軌道事業者とともに進めていきます。
- バス共通ICカード「KURURU（くるる）」については、鉄道への導入によるバスと鉄道の相互利用、近隣都市への導入等の利用範囲の拡大を図り、利便性の向上を進めていきます。また、公共サービスや商業施設等への利用（電子マネー機能）は、導入に向けて手法等について検討していきます。
- 情報通信技術を活用し、携帯電話、スマートフォン向けにバスの運行情報を提供するバスロケーションシステムを導入し、バスの利用環境の向上を図ります。
- バス待合所の屋根、腰掛の設置により、快適な待合環境を整備し、利用者の利便性を図るため、設置に対する経費の一部を補助する取組みを引き続き実施します。
- 1日乗り放題の特別割引チケットの販売など、観光客等の来訪者の利便性や回遊性の向上を図ります。
- おでかけパスポート事業を引き続き実施し、高齢者の外出を支援していきます。

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り、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% |

3 公共交通ネットワークの将来像

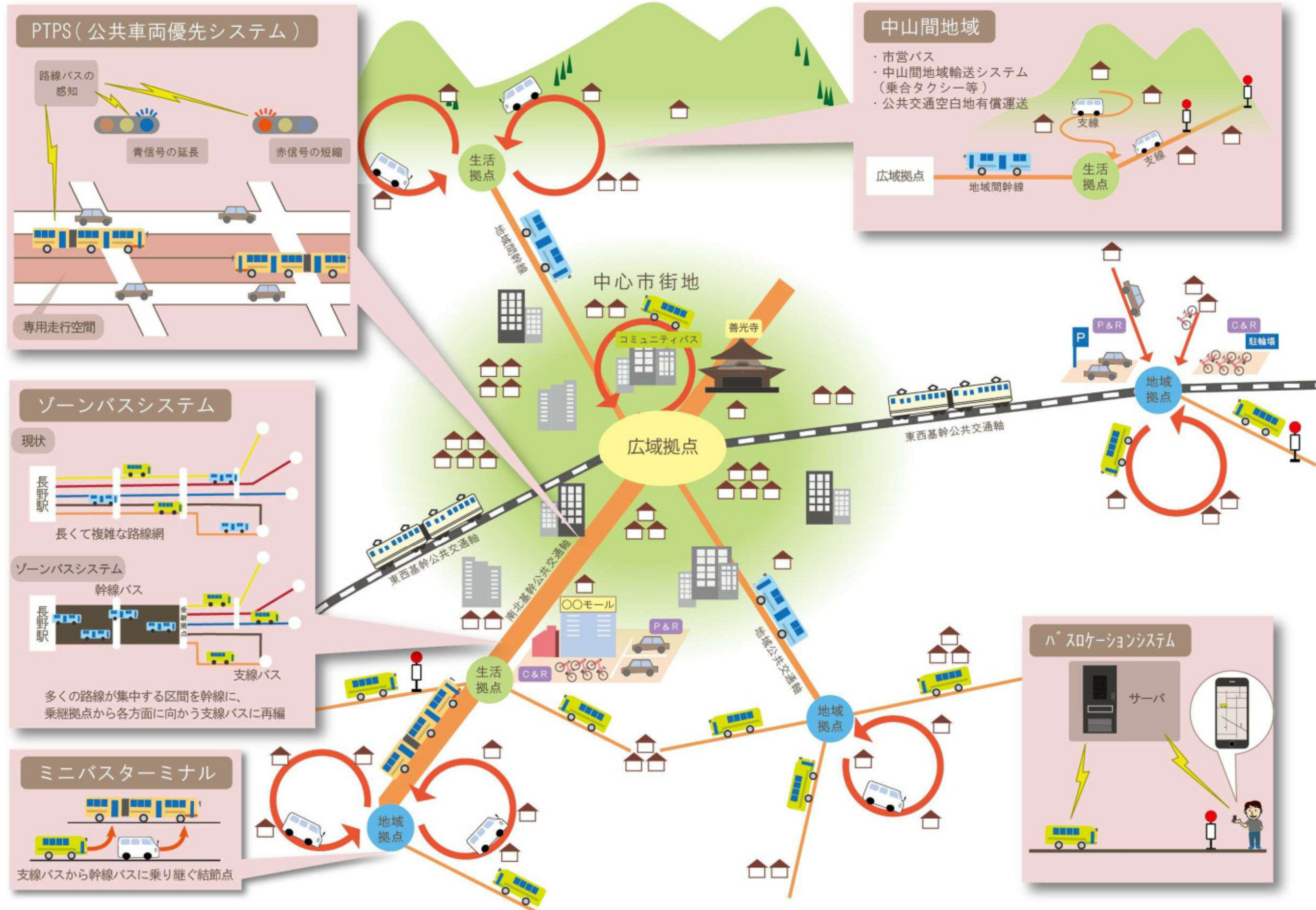


図 7 公共交通ネットワークの将来像

第6章 施策推進に向けた取組み

1 各主体の担うべき役割

施策の実現にあたっては、市民、運行主体及び行政が、少子高齢化の急速な進展等、これから迎える社会構造に対応した公共交通の維持・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り組んでいくことが求められています。

市民の役割

- 自らの暮らしや地域を守るため、公共交通の必要性を考え、自らが支えていくという自覚を持ちます。
- 地球温暖化への影響にも配慮し、過度な自動車への依存から脱却し、公共交通の積極的な利用に努めていきます。
- 地域公共交通の問題意識を共有し、自らが課題解決に向けた取組みに参加し、地域公共交通の維持確保に努めます。

運行主体の役割

- 安全・安心な運行サービスの提供はもとより、安定的・継続的に運行サービスを提供していくため、利用者ニーズに応じた利便性の向上や利用拡大に向けた取組みを担います。
- 効率的な公共交通の運行に向けて、必要に応じて共同運行や協同事業体を設立するなど、運行主体について検討を行います。
- 目標とする公共交通ネットワークの構築にあたり重要な役割を担い、各主体と協力して取組みを進めます。
- 公共交通が抱える課題を各主体と情報を共有するため、積極的に情報提供を行います。

行政の役割

- 取組みの実現に向け、中心的役割を担います。
- 交通事業者及び市民への呼びかけ、働きかけにより調整、支援を行い、地域特性等を考慮した上で、交通システムを組み合わせ、各主体とともにネットワーク構築に向けた計画策定と具体的な施策を推進していきます。
- 市域を越えた地域公共交通の確保に向けては、国、県及び周辺市町村と協働して、公共交通の確保に向けた施策に取り組めます。
- 施策の推進、全体的な進捗状況の管理を実施します。
- 公共交通確保のために必要な制度の充実を求め、国・県へ提案していきます。

2 実現に向けたスケジュール

新たに取り組む施策の推進について、以下のようなスケジュールで取り組みます。

(既存施策については継続していきます。)

| 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 | | | |

3 推進体制

学識経験者、利用者代表、交通事業者、民間諸団体、関係行政機関で構成している「長野市公共交通活性化・再生協議会」及び「長野市交通対策審議会」との連携を図り、公共交通ビジョンに基づく各種施策の進捗管理や効果検証を実施しながら進めていきます。

