
長野市公共交通ビジョン

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

目 次

第1章 策定の趣旨	1
1.1 背景	1
1.2 目的	1
1.3 目標年次	1
第2章 公共交通活性化に向けた取組み	2
2.1 本市のこれまでの取組み	2
2.2 本市のこれまでの取組みの検証	2
(1) 移動手段の確保	2
(2) バスサービスに対する市民ニーズ	5
(3) 生活路線バス等の利用者数の推移	7
(4) 移動手段確保に係る市の支出額	8
(5) 課題	8
2.3 これからの方向性	8
第3章 本市を取り巻く情勢と課題	9
3.1 本市を取り巻く社会環境	9
(1) 人口動向	9
(2) 都市構造	10
(3) 経済状況、市財政及び交通に関する公的支援の状況	13
3.2 公共交通の現状と課題	15
(1) 交通サービスの状況	15
(2) 交通利用実態の状況	20
(3) 公共交通の課題	27
3.3 上位計画の整理	28
(1) 国の動向	28
(2) まちづくり関連	33
(3) 交通政策関連	37
第4章 公共交通の役割と将来像	40
4.1 課題と対応の方向性	40
4.2 公共交通の担うべき役割	41
4.3 公共交通将来像	42
第5章 公共交通の将来像の実現に向けて	43
5.1 基本方針	43
基本方針 1 将来も安定して運行を続ける公共交通	43
基本方針 2 公共交通ネットワークの再構築	44
基本方針 3 分かりやすく利用しやすい公共交通	45

5.2 施策の推進.....	46
基本方針1 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）.....	46
基本方針1 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）..	48
基本方針1 推進施策3 利用推進.....	50
基本方針2 推進施策1 公共交通ネットワークの形成.....	53
基本方針2 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.....	61
基本方針3 推進施策1 利用環境の整備.....	63
5.3 公共交通ネットワークの将来像.....	65
第6章 施策推進に向けた取組み.....	66
6.1 各主体の担うべき役割.....	66
6.2 実現に向けたスケジュール.....	67
6.3 推進体制.....	68
用語の解説.....	69

第1章 策定の趣旨

1.1 背景

平成20年12月17日、長野市交通対策審議会から、将来に向かって快適で安全な市民生活を確保し、魅力ある長野市を実現するために公共交通の再生が必要であるとして、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、長野市長に提案されました。

時を同じくして、平成20年12月22日に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の制定を受け、本市では、同法に基づく「長野市公共交通活性化・再生協議会」を組織し、交通空白地域等における市民の移動手段の確保並びに公共交通機関の利用促進及び利便性向上を図ることにより、「市民の暮らしを支える」バス交通の構築することを目的に、平成22年2月に「長野市地域公共交通総合連携計画」（以下「連携計画」という。）を策定しました。

平成22年度からは、「連携計画」に盛り込まれたバス共通ICカード「KURURU（くるる）」の導入、地域循環バス*・乗合タクシー*8路線の本格運行への移行、バスガイドブック・ポケット時刻表の作成・配布等を着実に実施し、これにより公共交通の基盤を整えてきたところであります。

しかしながら、モータリゼーション*の進展はもとより、今後見込まれる人口減少により、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困難な状況が予想される一方で、高齢化の進展に伴う自家用自動車を運転できない高齢者の増加、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、中山間地域などで事業者が不採算路線から撤退することによる交通空白地域の出現、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、本市における公共交通の果たす重要性は増しています。

また、長野県においては、平成25年3月に、新たな視点から交通課題に取り組むための「長野県新総合交通ビジョン」の策定、国においては平成25年12月に、交通に関する施策についての基本理念や関係者等の責務を明確に定めた「交通政策基本法」を施行し、平成26年11月には同法を具現化するための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正され施行されました。

本市においても、自治体、事業者及び市民が相互に協力し、地域が一体となった、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、「長野市公共交通ビジョン」を策定するものです。

1.2 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とします。

1.3 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）

なお、今後必要に応じて見直しを行うものとします。

第2章 公共交通活性化に向けた取組み

2.1 本市のこれまでの取組み

平成17年（2005年）3月に長野市バス路線網再編基本計画を策定し、バス交通を「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・充実に取組みました。

平成22年（2010年）3月に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）を策定し、バス交通を地域の生活に使える「都市の装置」として、機能の向上を図ってきました。

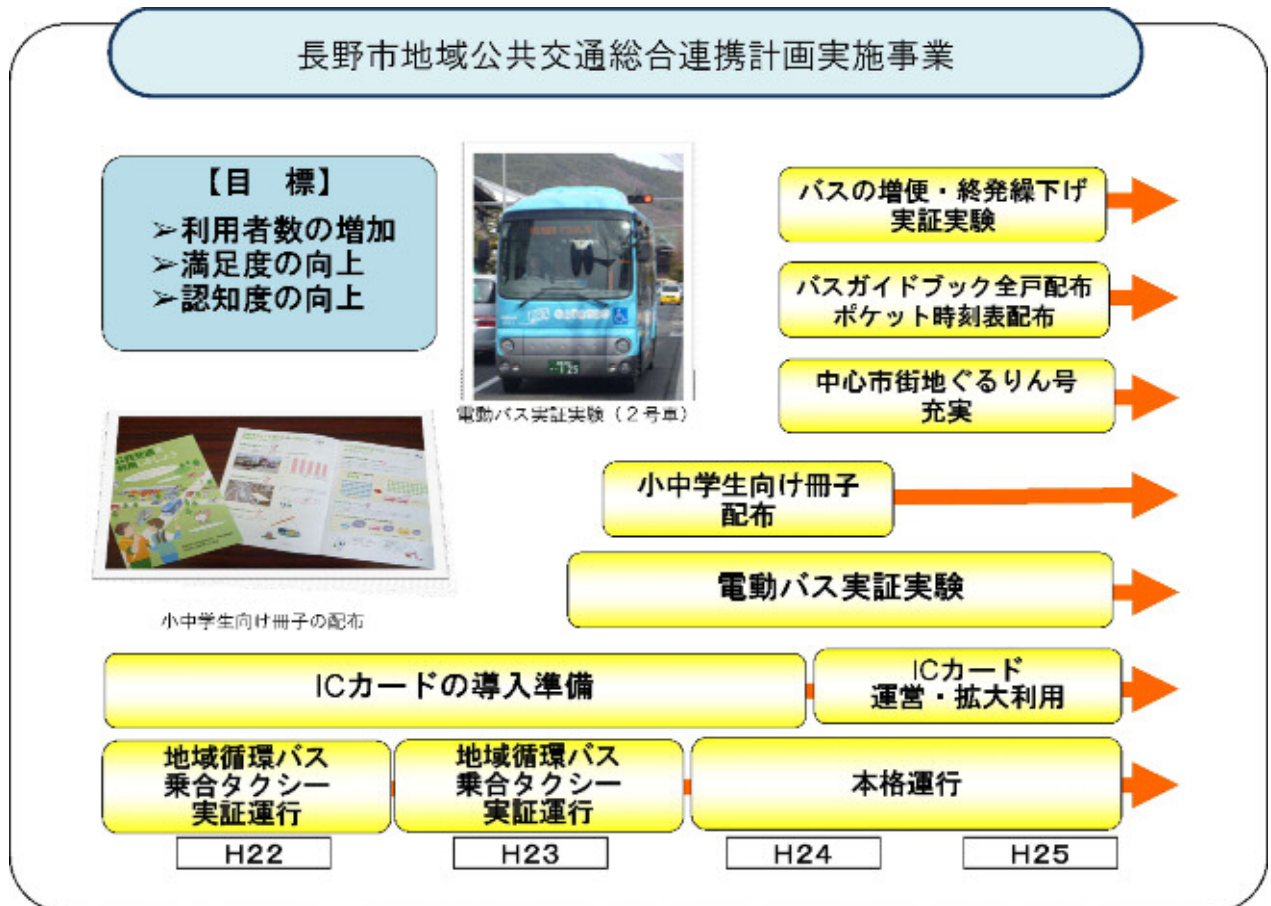


図 1 長野市地域公共交通総合連携計画実施事業

2.2 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

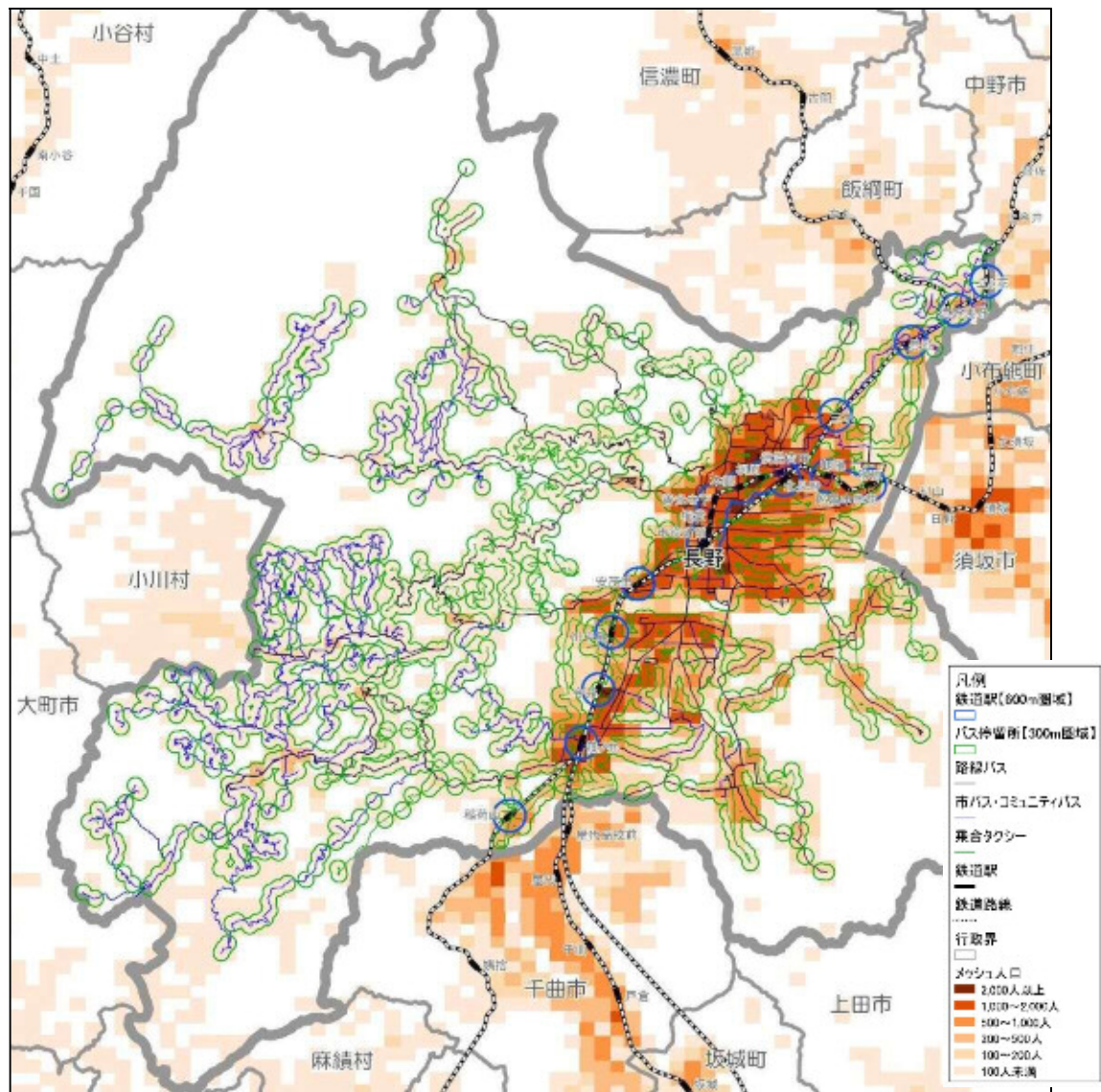


図 2 公共交通カバー圏域の状況

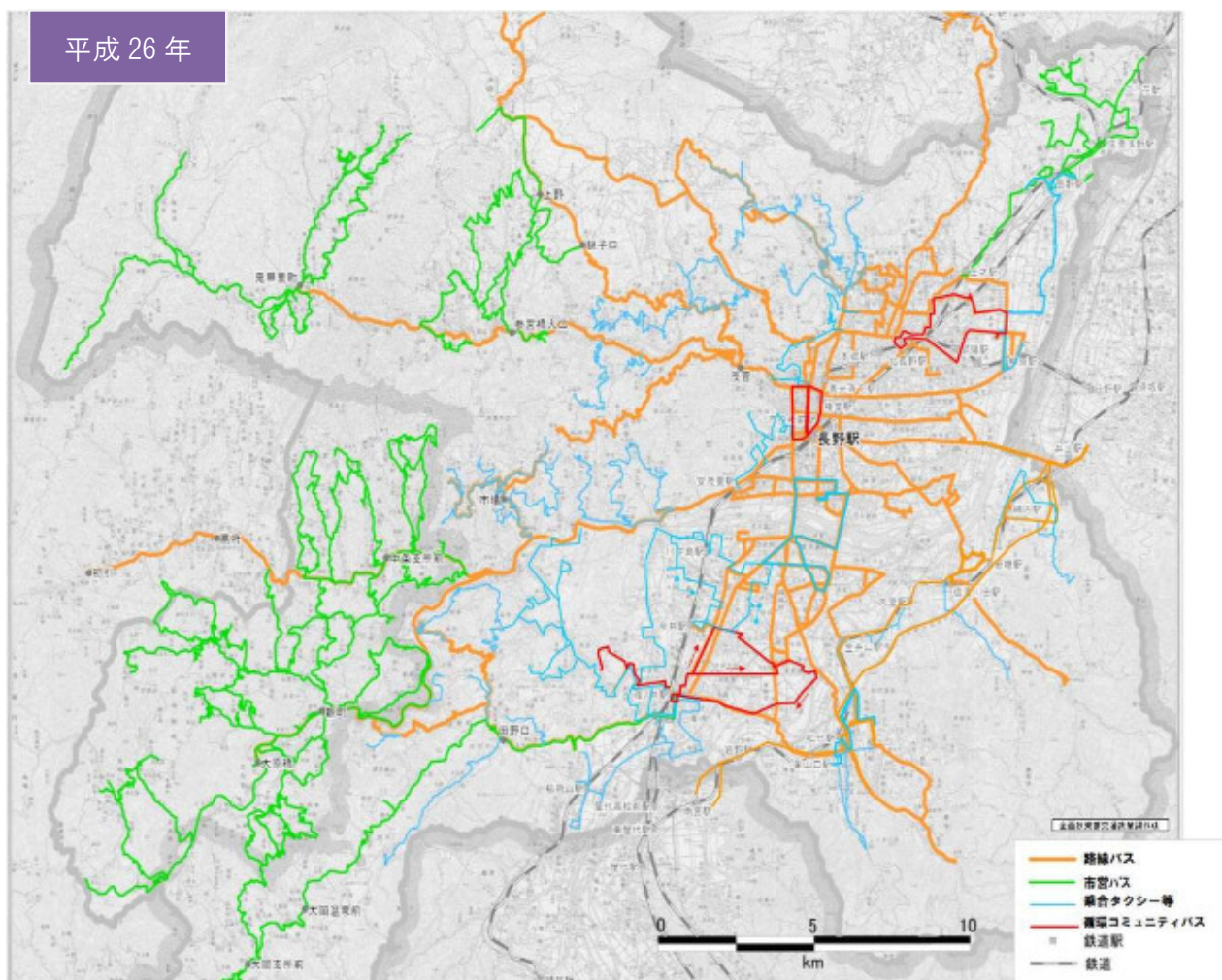
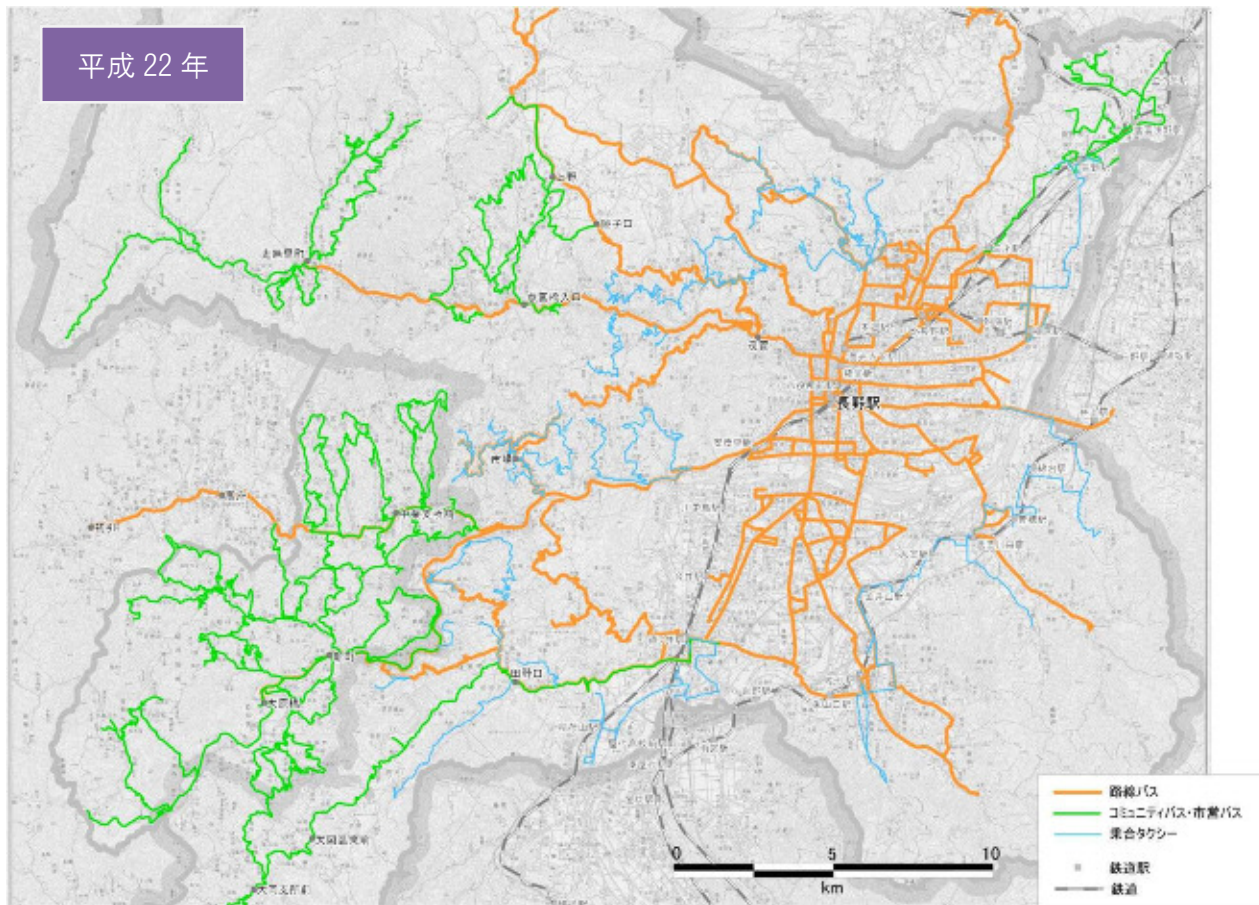
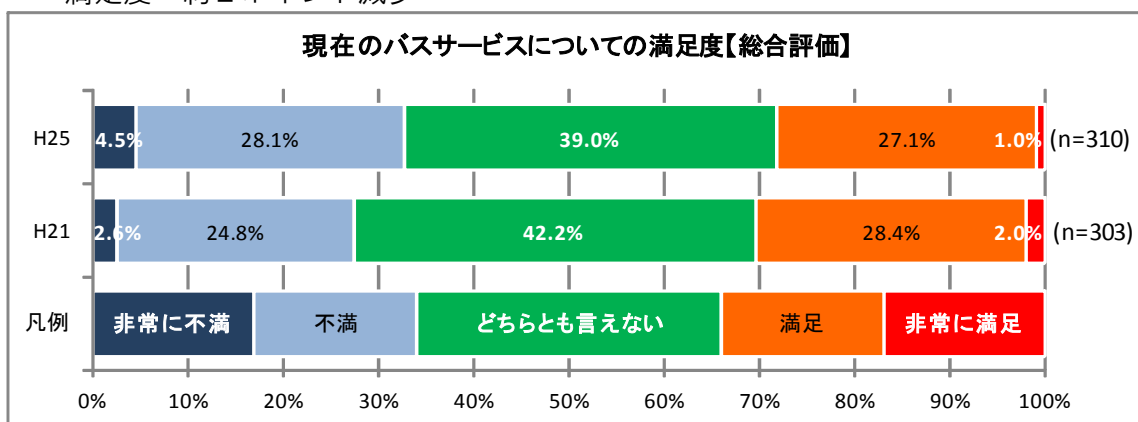


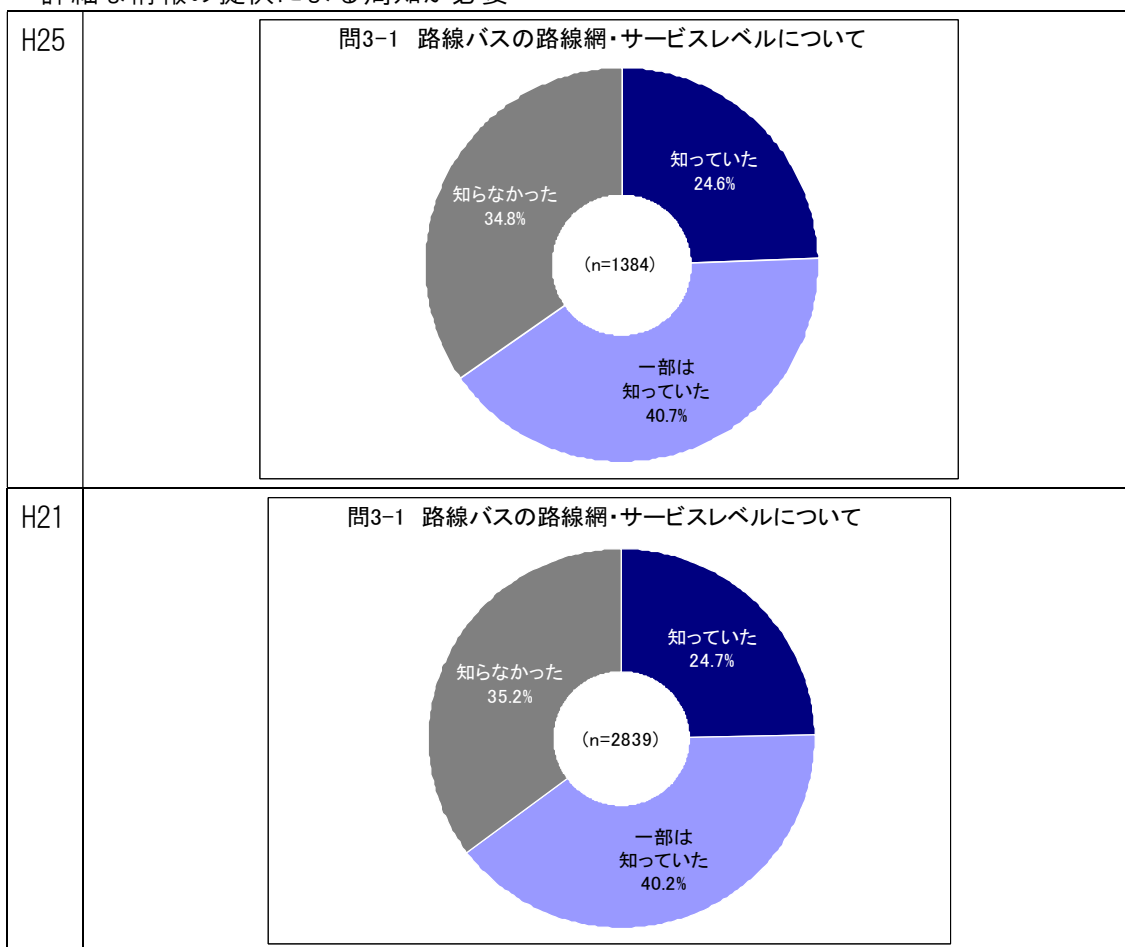
図 3 路線バスと市が関与するバス

(2)バスサービスに対する市民ニーズ

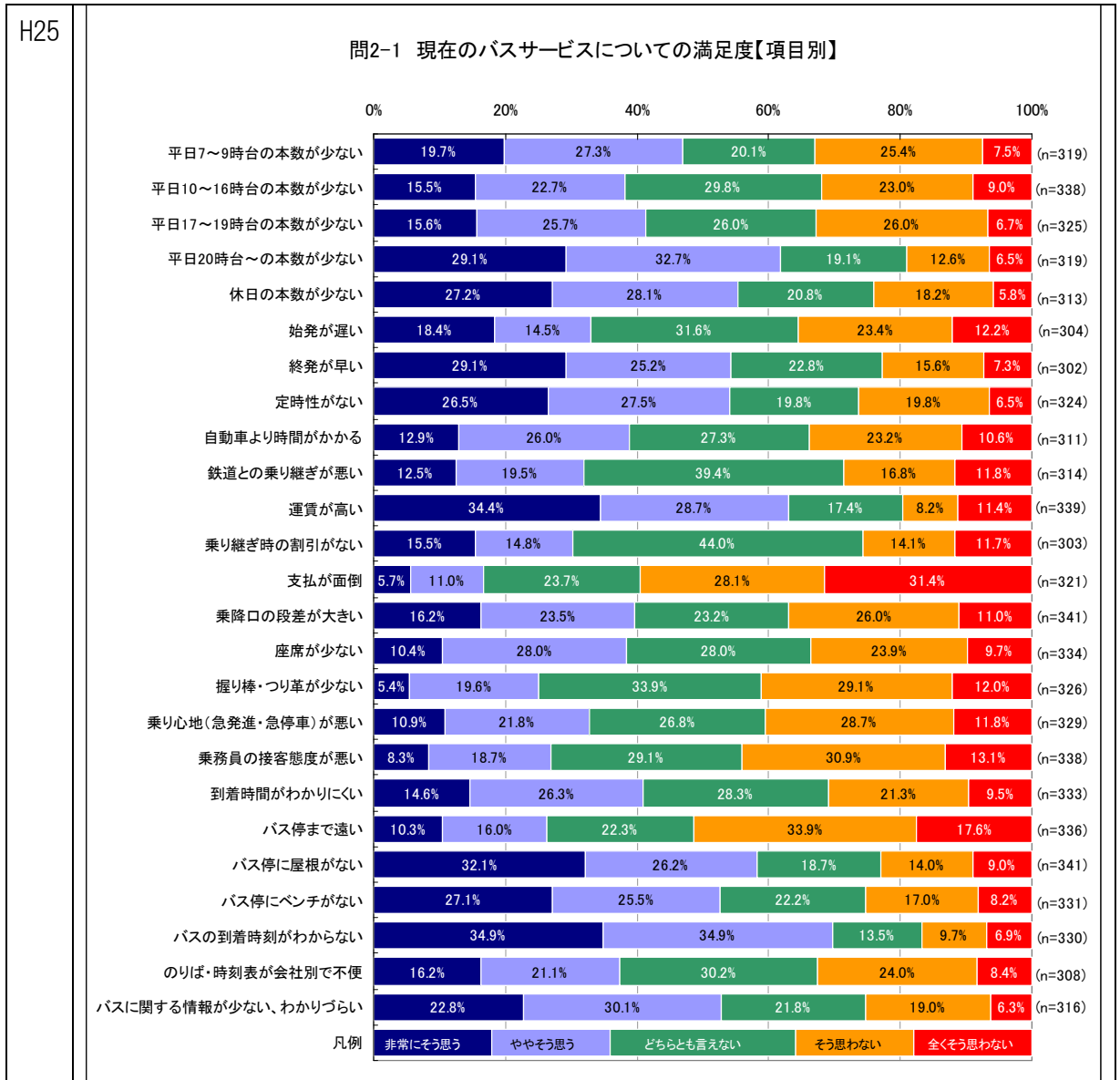
- 全体的な満足度
 - 不満度 約5ポイント増加
 - 満足度 約2ポイント減少



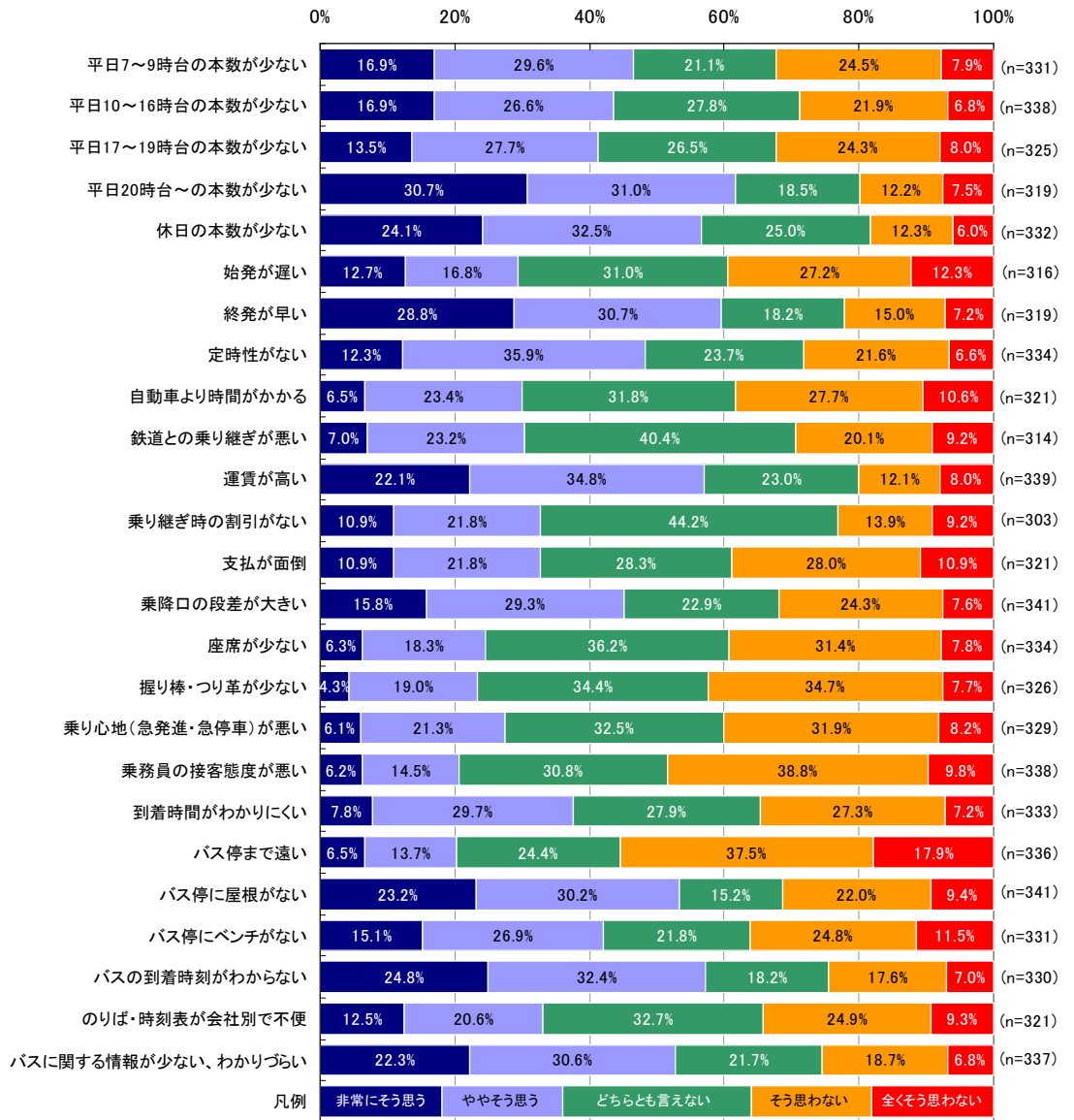
- バスサービスの認知度
 - バス路線網について、約3分の1が知らない状況
 - 詳細な情報の提供による周知が必要



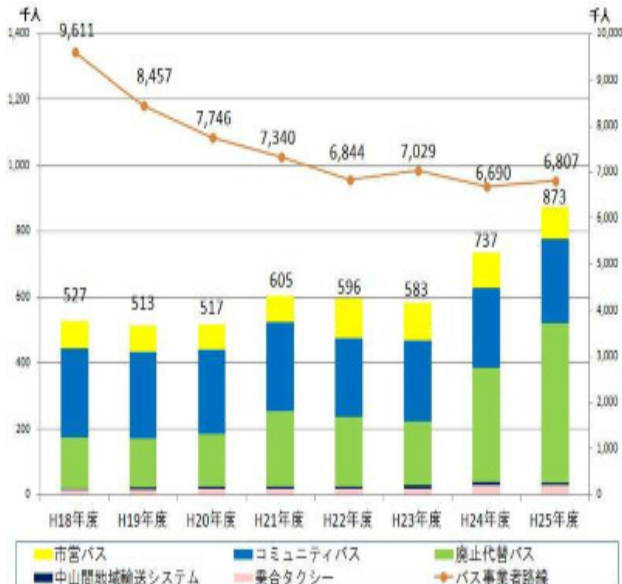
- 不満度が上がった主な項目
 - 座席が少ない（約 14 ポイント増）
 - 到着時間が分からない（約 13 ポイント増）
 - バス停にベンチがない（約 11 ポイント増） など
- 満足度が高い主な項目
 - 支払が面倒（満足度は約 60%） ← バス共通 ICカード「くるる」の導入の影響
 - バス停まで遠い（満足度が約 52%）



問2-1 現在のバスサービスについての満足度【項目別】



(3)生活路線バス等の利用者数の推移



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にあります。しかし、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)の路線数が増え、その利用者数が増加しています。

図 4 生活路線バス等の利用者数の推移

(4) 移動手手段確保に係る市の支出額

交通政策関連の補助金額の増加が顕著であり、コミュニティバスや乗合タクシーの路線数増加、屋代線代替交通の支援などの要因により、平成25年度(2013年度)は平成19年度(2007年度)の約2倍となっています。

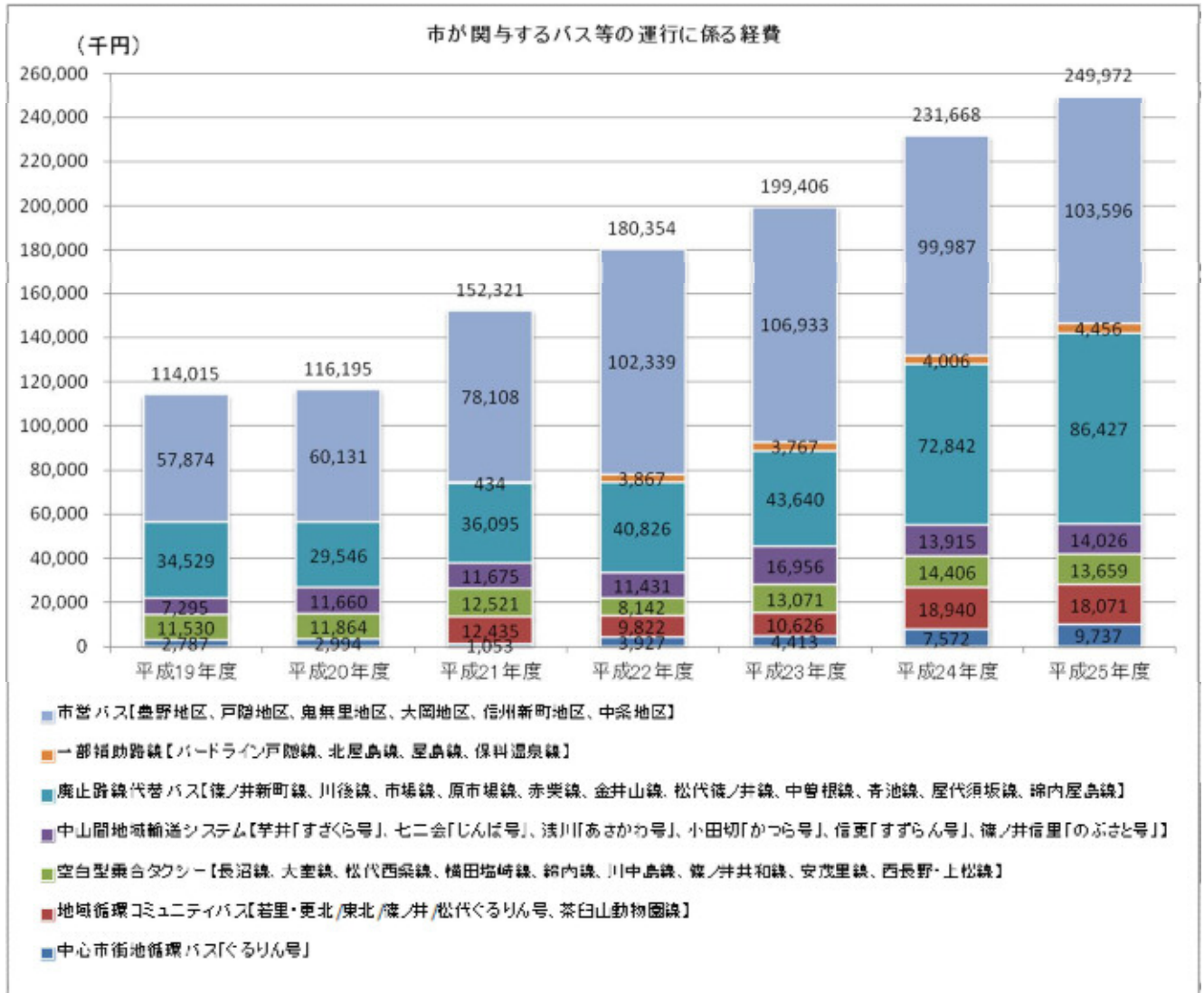


図 5 市が関与するバス等の運行に係る経費

(5) 課題

- 利用者の減少に歯止めがかからない。
- 市民の移動手手段の確保に係る行政負担の増加
- モビリティマネジメント*を中心とした公共交通利用促進の取り組みの不足

2.3 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

3.1 本市を取り巻く社会環境

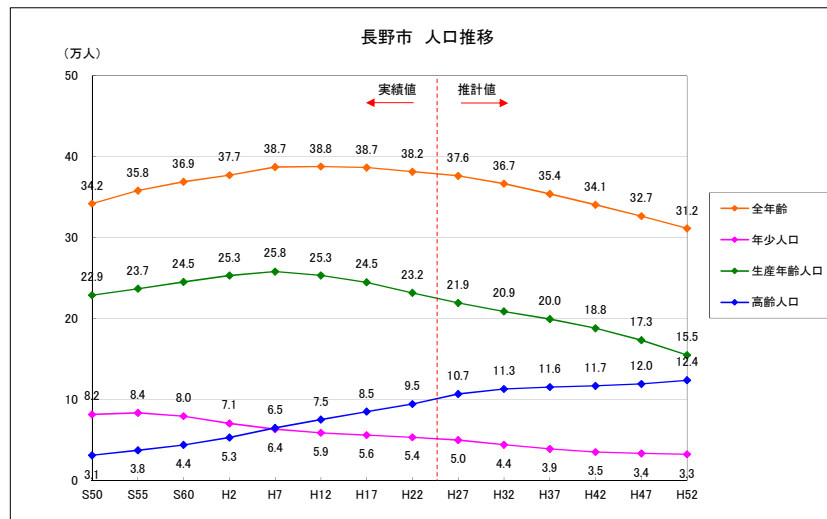
(1)人口動向

本市の人口は平成12年(2000年)に約38万8千人となりピークを迎えましたが、以後は徐々に減少を続け、30年後の平成42年(2030年)においては約34万1千人と、約4万7千人、率にするとおよそ12パーセントの人口減少が見込まれています。

また、年少人口(14歳以下)及び生産年齢人口(15歳~64歳)は、全年齢人口よりも早い時期に減少に転じているのに対し、65歳以上の高齢人口は昭和50年(1975年)以降一貫して増加しており、平成27年(2015年)には10万人を超え、平成32年(2020年)には全体の30パーセント以上を占めると見込まれており、今後はさらに人口の減少と、少子高齢化が同時に進行すると予測されます。

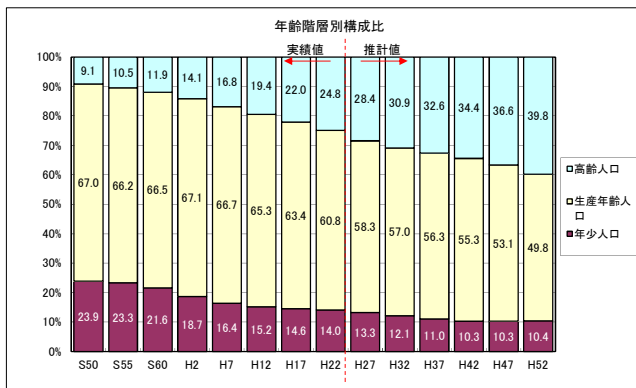
世帯数は昭和50年(1975年)以降、増加していますが、世帯構成人員は減少しており、核家族化が進行しています。

これらのことから、今後、自ら移動手段を確保できない、いわゆる交通弱者といわれる方々が増加していくことが予想されます。



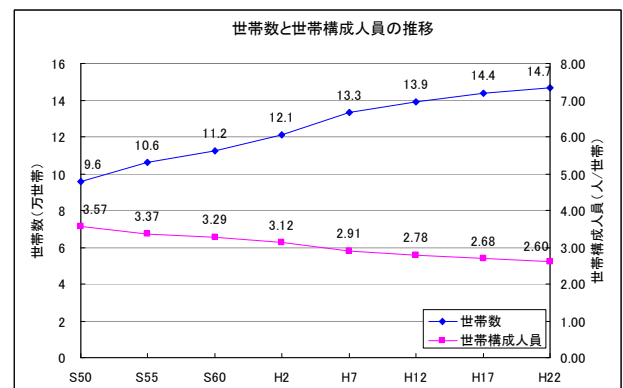
出典：実績値は国勢調査、推計値は平成25年度 長野市将来人口推計結果

図6 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7 長野市の年齢階層別構成比の推移



出典：国勢調査

図8 長野市の世帯数と世帯構成人員の推移

(2)都市構造

本市の都市構造は、JR信越本線、長野電鉄長野線といった鉄道沿線に人口が集中していますが、長野駅東側の平坦部においては、鉄道沿線ではないものの、人口の集積がみられます。また、山間部では人口の集積が低い地域が広がっており、その一部はバス路線の沿線外にも存在しています。

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を続けており、低密な市街地が拡大している傾向にあります。

このような人口の拡散にあわせて公共交通機関の整備を行うと、路線の長大化が進み、経費が増大する一方で利用が伸びないという非効率な路線となる恐れがあります。

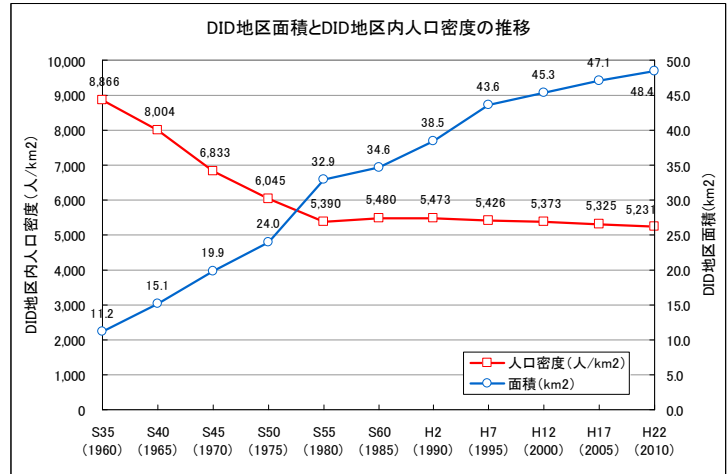
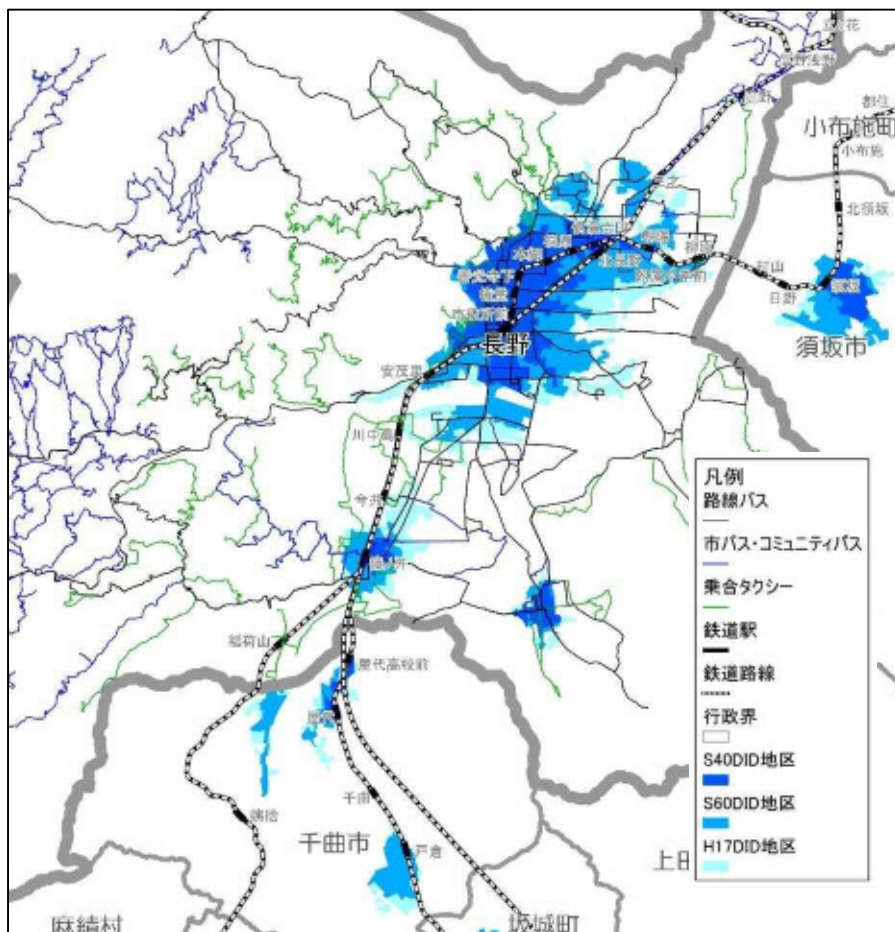


図 9 DID 地区面積と DID 地区内人口密度の推移

DID 地区：人口密度が 4,000 人/k m²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



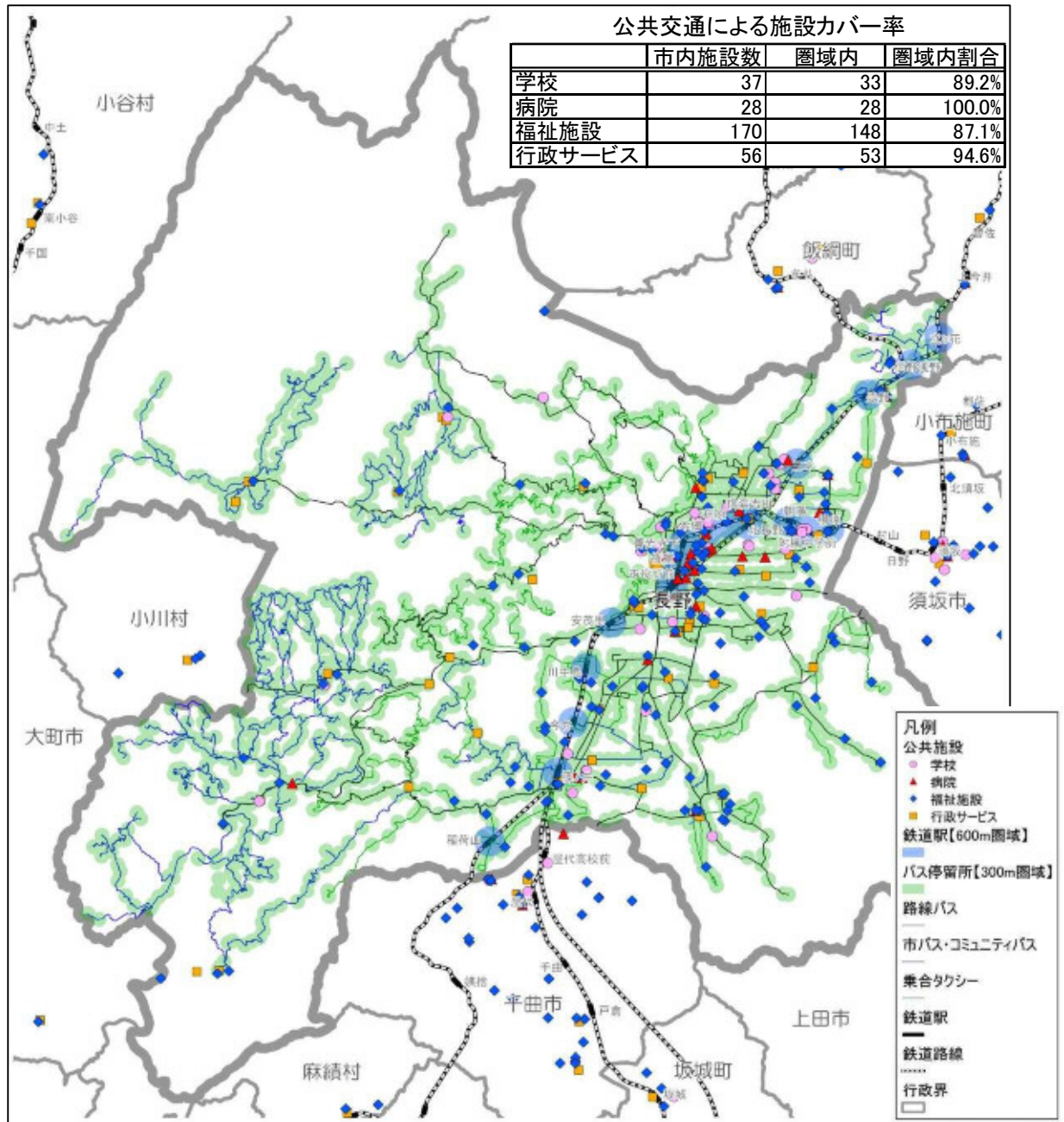
出典：長野市統計書（国勢調査）

図 10 DID 地区の変遷

公共交通による公的施設のカバー状況については、学校、病院、福祉施設等の公益施設は概ね鉄道やバスルートの沿線に位置し、公共交通での来訪が可能となっています。

大型商業施設は、鉄道東側の市内平坦部に多く位置しており、多くがバス交通網の沿線に存在していますが、往復 50 本/日以上圏域に含まれる施設は少ない状態です。

公的施設へはバスルートが整っているものの、大型商業施設では運行本数が少ないなど不十分であり、実態として自家用車での来訪が多く、公共交通の利用が減少しています。



○公共施設分類一覧

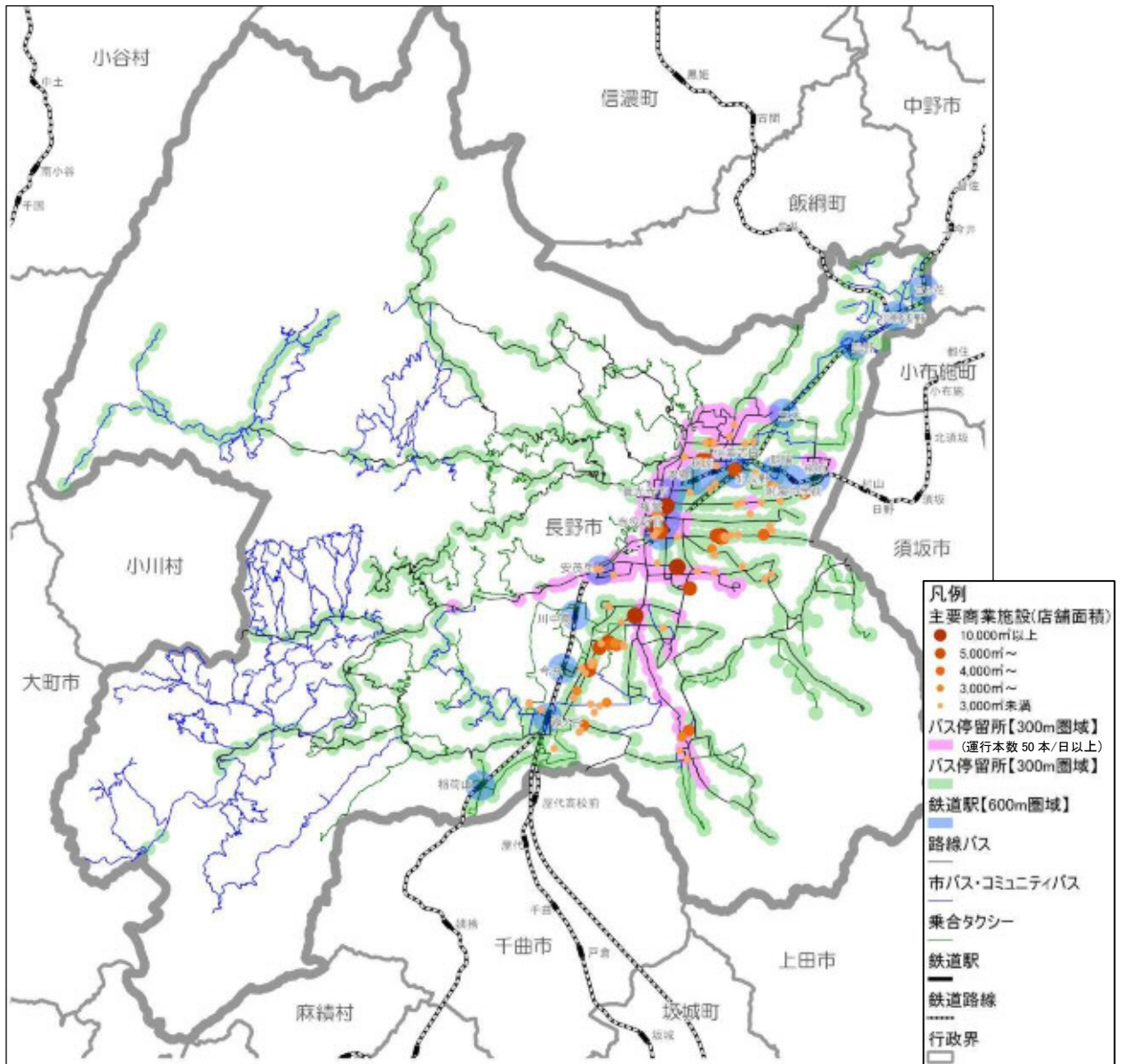
学校：私立・国立小中学校・高等学校・高等専門学校・短期大学・大学・盲学校・ろう学校・養護学校

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 11 主要施設分布



出典：全国大型小売店舗要覧 2009

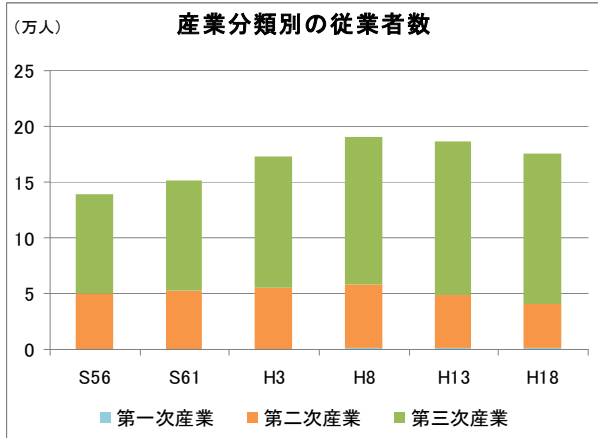
図 12 大型商業施設

(3) 経済状況、市財政及び交通に関する公的支援の状況

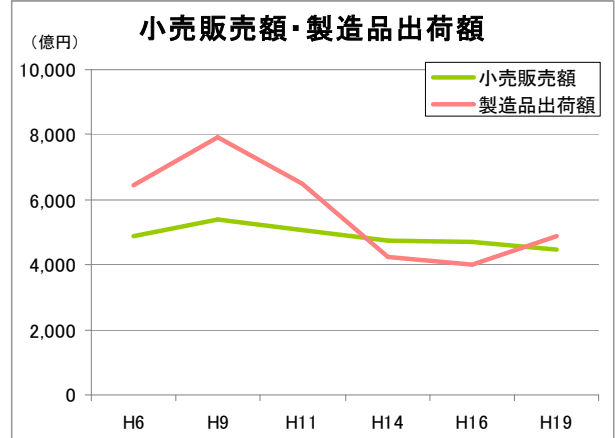
本市の全産業の従業者数は全国的な景気低迷の影響を受け、平成8年（1996年）以降、減少傾向にあり、今後の人口減少を勘案すると増加は期待できない状況です。

本市の全従業者数の3分の2以上が第三次産業に、次いで第二次産業に従事していますが、小売販売額・製造品出荷額ともに平成9年（1997年）をピークとして減少傾向にあります。

このような経済状況により市税を基幹収入とする市の財政も厳しい状況が続く一方で、少子高齢化の進展に伴う社会保障関係費の増加など、財政需要が拡大しています。

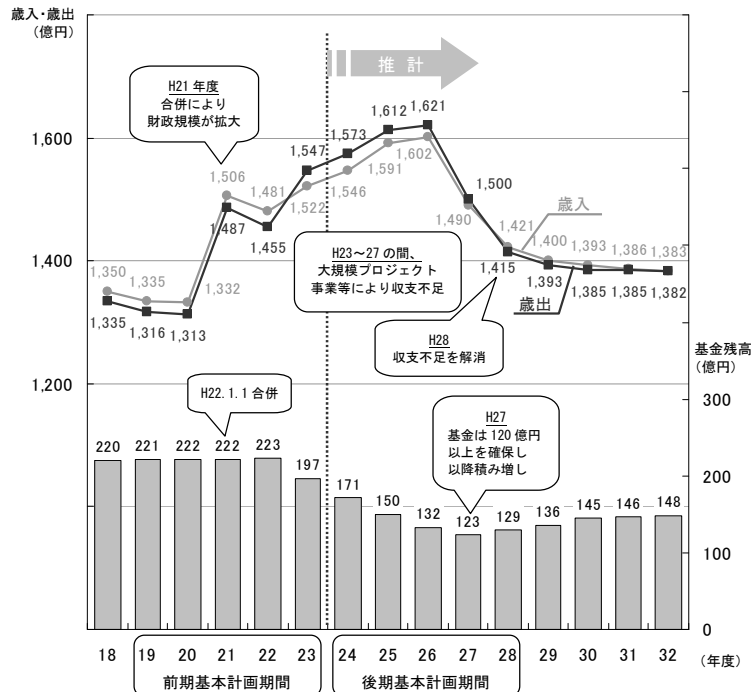


出典：平成21年度経済センサス



出典：商業統計（経済産業省）、工業統計（経済産業省）

図13 長野市・産業分類別の従業者数推移 (S56~H18) 図14 長野市・小売販売額・製造品出荷額推移 (H6~H19)



注1：平成18年度から22年度までは決算額、23年度は当初予算額、24年度以降は推計値である。

注2：歳入は、歳入総額から翌年度へ繰越すべき財源を差し引いた金額

注3：財政調整のための基金残高は、財政調整基金・減債基金・土地開発基金の残高の合計（減債基金には住宅新築資金等貸付事業償還基準資金を含む）

出典：第四次長野市総合計画（後期計画）

図15 歳入・歳出（普通会計）と財政調整のための基金残高 (H18~H32)

このような中、交通政策のみならず福祉・教育の分野を含めて交通全般に対する公的支援が一般会計に占める割合は年々増加し、支出額においては平成25年度（2013年度）には、平成19年度（2007年度）の2倍以上となっています。

交通政策関連の補助金額が増加するなか、今後、公共交通を持続可能なものとするためには、効率的な運行体系の構築が必要です。

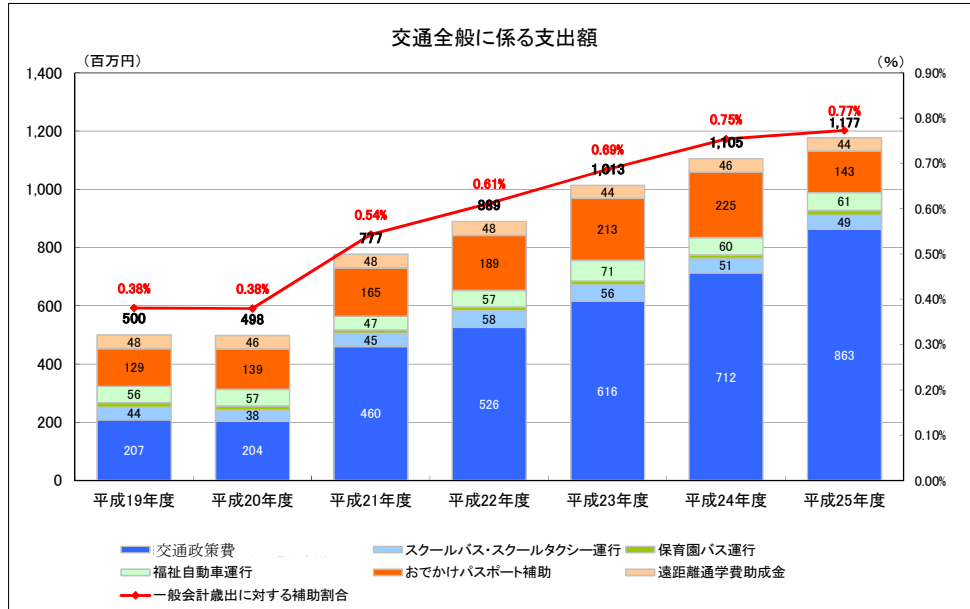


図 16 交通全般に係る支出額

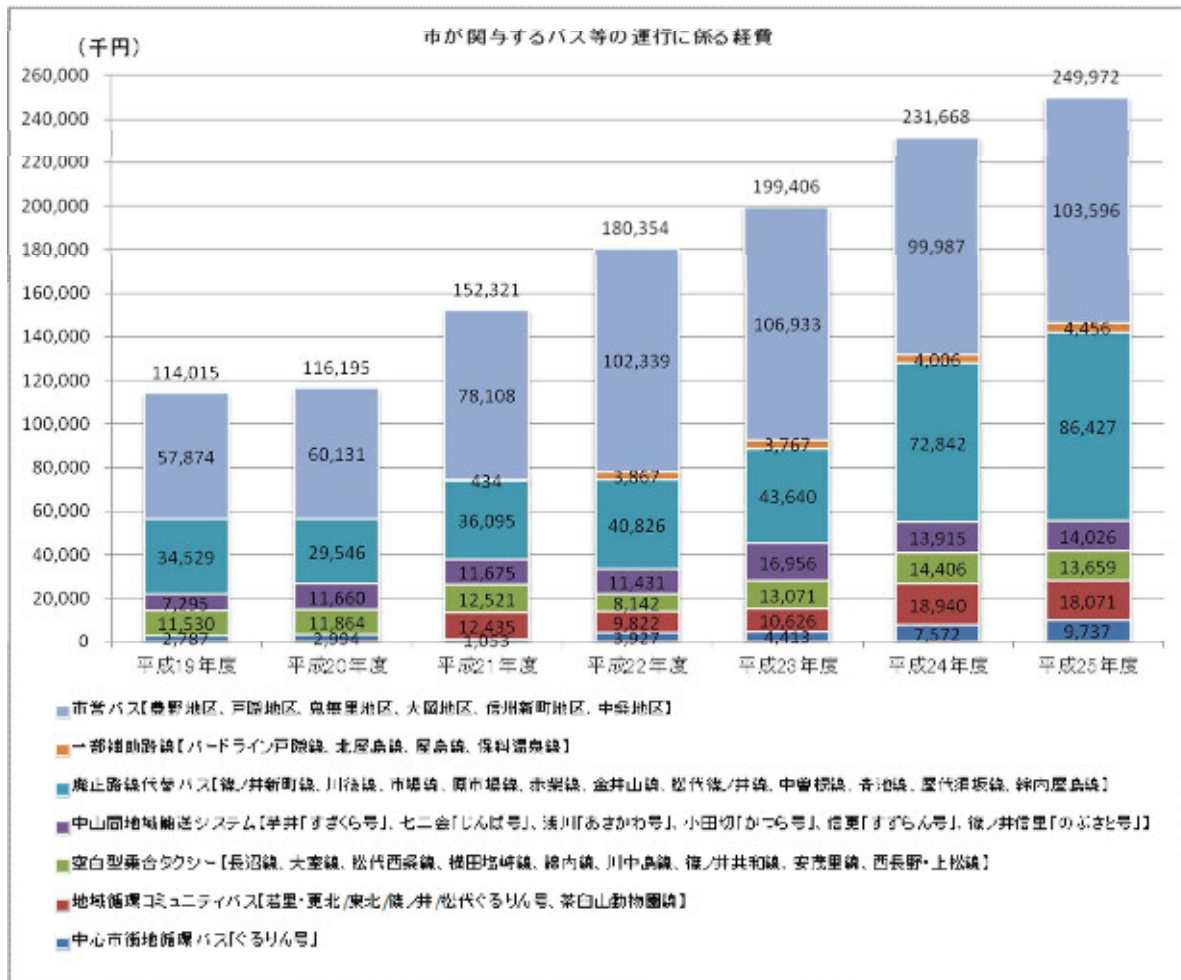


図 17 市が関与するバス等の運行に係る経費

3.2 公共交通の現状と課題

(1)交通サービスの状況

ア 道路及び公共交通の状況

本市の道路の状況は、長野駅の東側に上信越道が南北方向に、また、並行して国道 18 号、403 号が通っています。横断方向には国道 406 号、19 号があり、その合間を補完するように県道が整備されています。

公共交通では、鉄道は北陸新幹線(長野経由)が東京～金沢間を運行しています。在来線は、JR が松本方面への「篠ノ井線」及び豊野駅から北東に向かう「飯山線」を運行し、長野電鉄が須坂・湯田中方面へ「長野電鉄長野線」、しなの鉄道は、千曲・上田方面へ「しなの鉄道線」及び妙高高原方面へ「北しなの線」を運行しています。

バス交通は、長野駅を中心に放射状に民間による路線バスが運行し、鉄道駅周辺ではコミュニティバスが運行しています。

また、山間部や交通不便地域では、市バスや乗合タクシーが運行することで路線バスをカバーしています。

タクシーは、市内一円で少人数個別輸送の役割を担い、特に夜間など鉄道やバスが運行を終えた時間帯も運行しています。

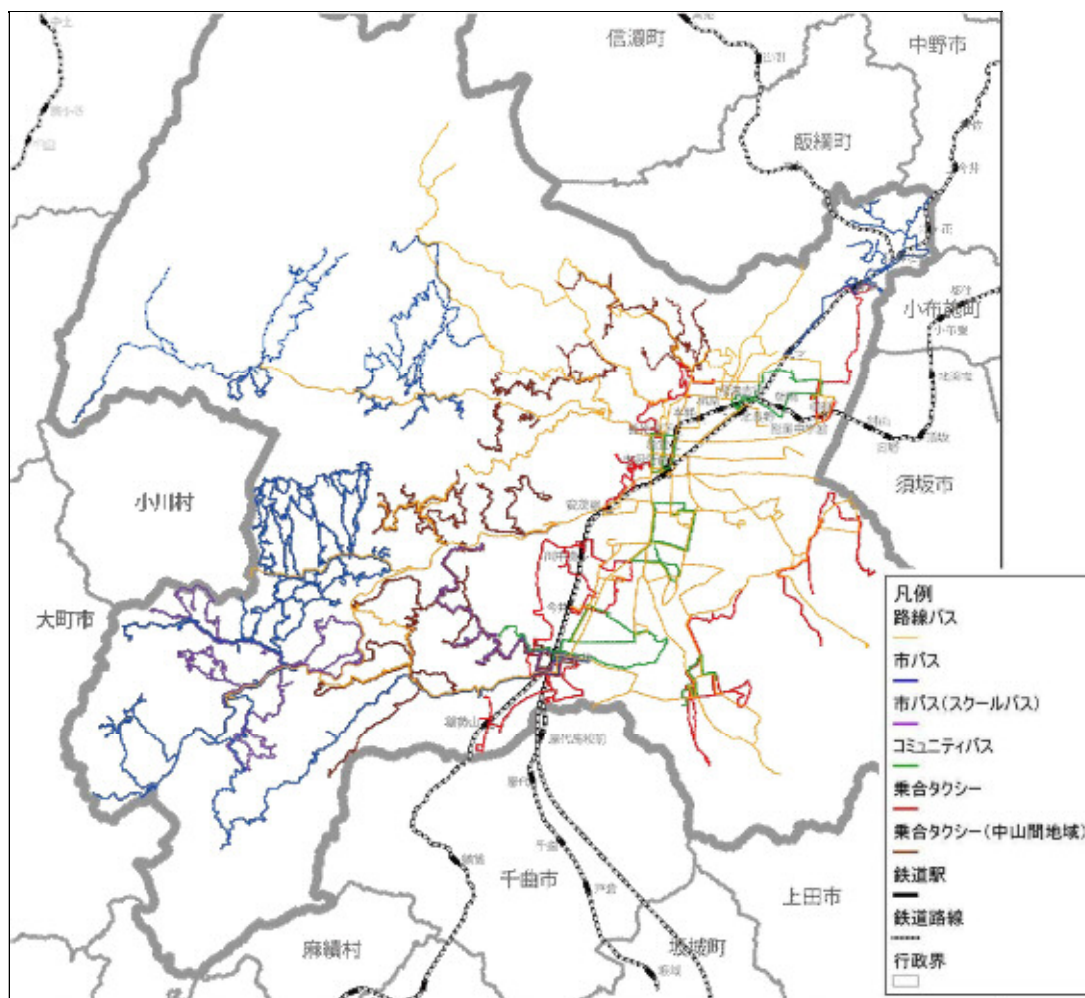


図 18 公共交通網

イ 公共交通のカバー圏域及びバスサービスの状況

鉄道、バス等による公共交通カバー圏域は、面積では本市の約 30 パーセントですが、人口では 85 パーセント弱に上ります。また、鉄道とバスのカバー圏域人口を比較すると、鉄道駅から 600 メートル圏域が 20 パーセント弱をカバーしているのに対して、バス停留所から 300 メートル圏域では 80 パーセント以上をカバーしており、バスの役割は大きいと言えます。

表 2 公共交通サービスの状況

	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	割合	人口	割合	人口	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%

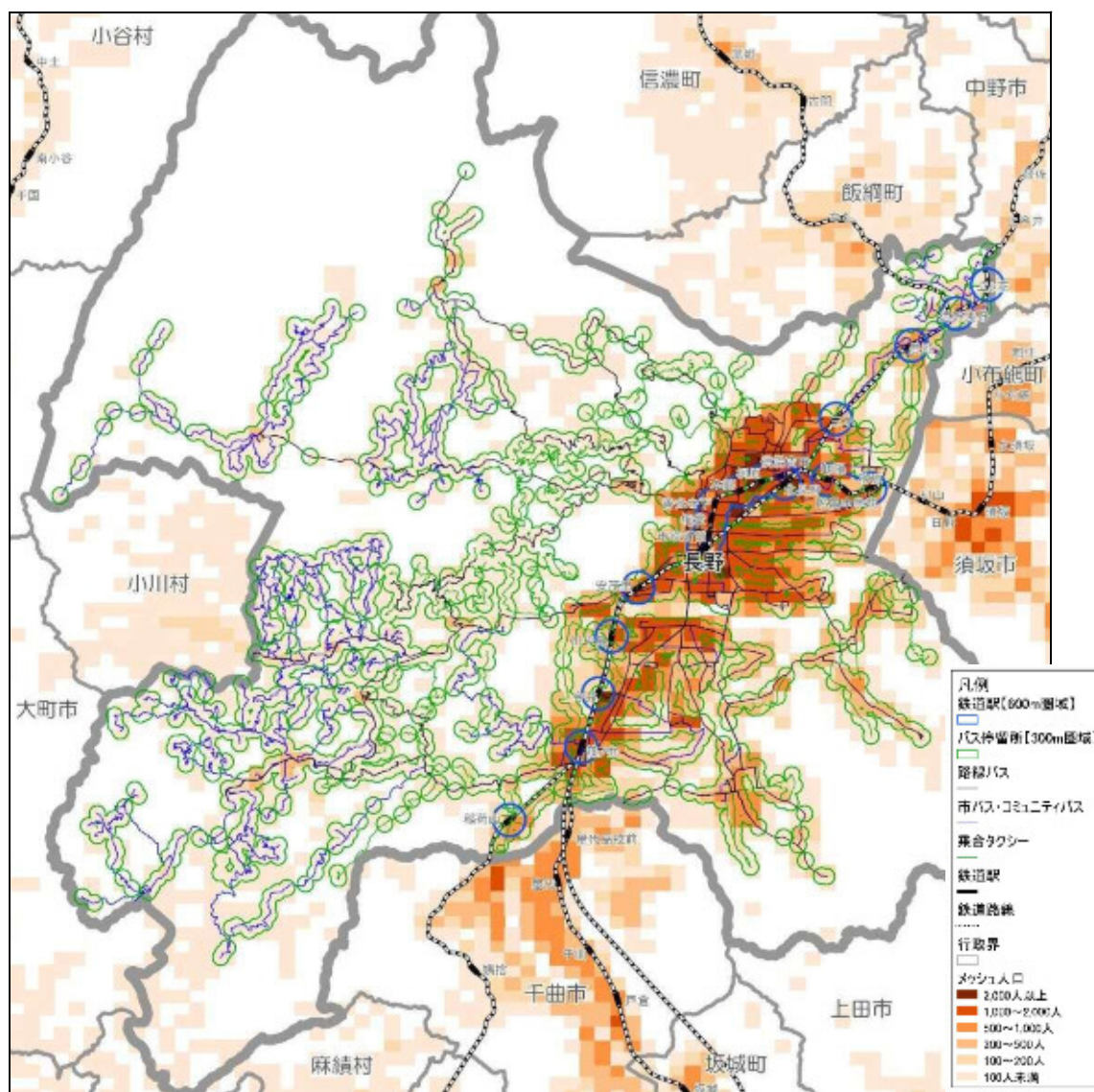


図 19 公共交通カバー圏域の状況

このように本市において大きな役割を担うバス交通のサービス状況ですが、運行本数においては、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 本以上運行しているバス停留所が存在し、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くなっています。

一方、長野駅から遠くなるにつれて運行本数が減少する傾向にあり、1日当たり10本程度の路線も多く存在しています。

また、既存のバス路線を補完する目的で運行している、乗合タクシー、コミュニティバスは、鉄道駅や路線バスとの結節を行い、ネットワークを形成しています。

今後も、様々な交通手段の提供によるカバー圏域の拡大と合わせて、サービスレベルの向上を図ることが必要です。

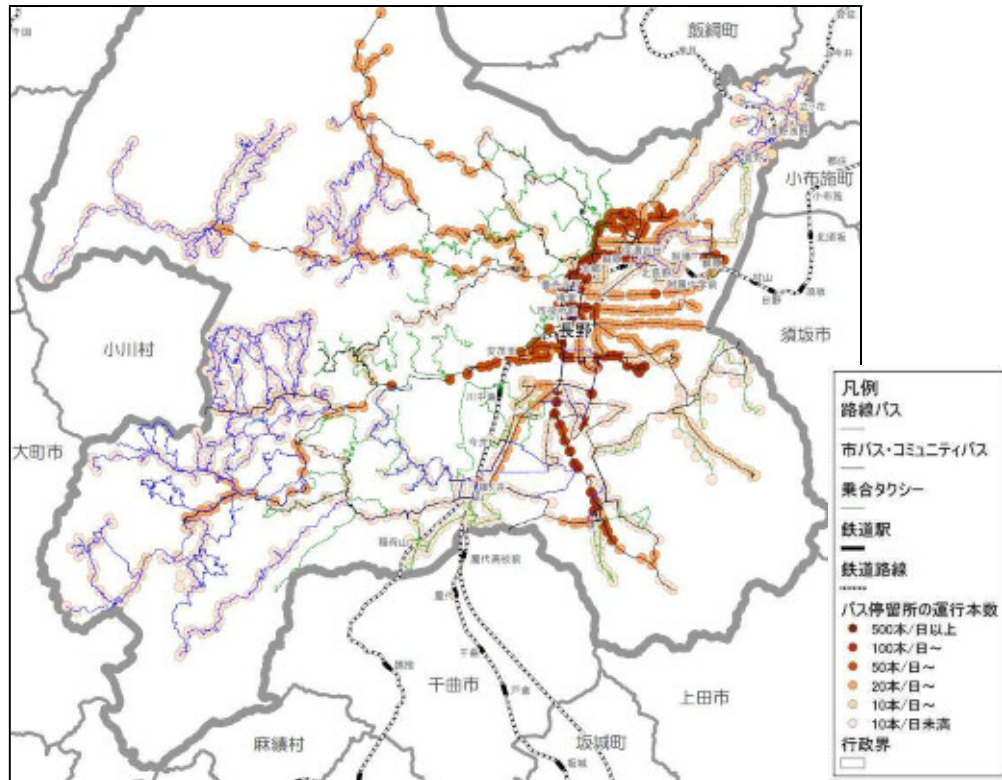
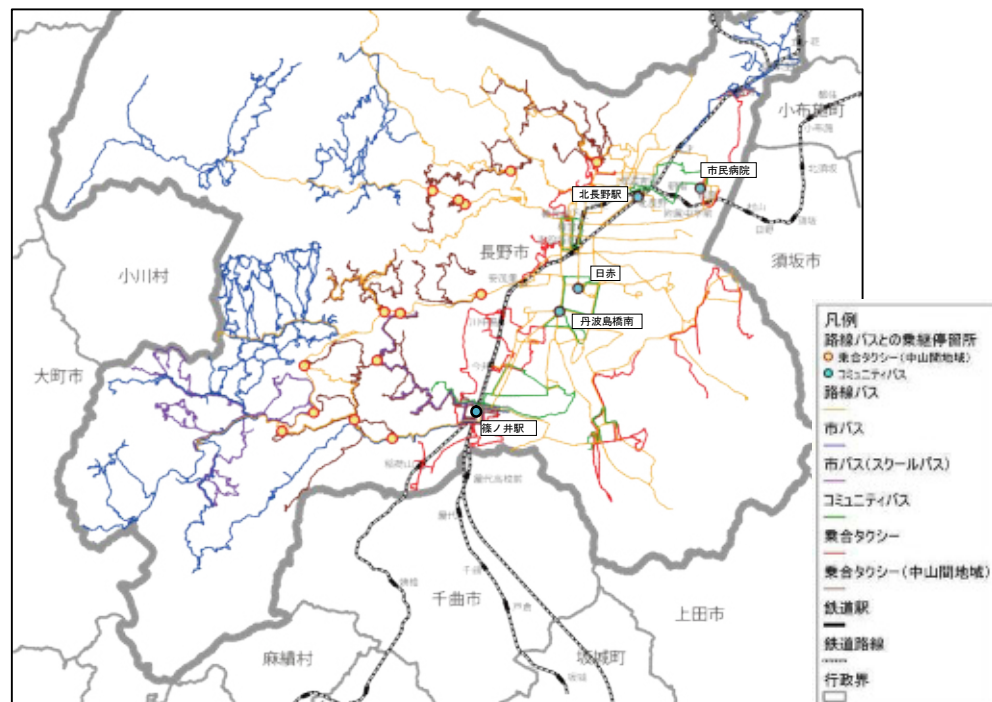


図 20 バス運行本数の状況



乗継停留所は長野市HPより

図 21 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

ウ 自転車交通の状況

市民の手軽な移動手段である自転車については、長野駅周辺を中心に自転車走行環境の整備を進めており、自転車道や自転車レーンの設置、自転車通行位置の明示などを行っています。併せて、市内には市営の駐輪場が34箇所、交通事業者の駐輪場が4箇所整備されており、収容可能台数は約9,900台となっています。

これらにより、全ての鉄道駅には駐輪場が設置されていますが、依然として放置自転車が発生しており、長野駅周辺の自転車等整理区域では年間700台弱の放置自転車が撤去されている状況です。

安全・安心に自転車を利用できるよう、走行環境や駐輪環境の整備が、今後も必要となります。

また、郊外部の交通結節点等において駐輪場を整備することで、自転車と公共交通の連携とともに放置自転車の発生抑制が期待できます。



自転車道運動公園通り線



自転車レーン上松吉田線

表3 駐輪場の状況

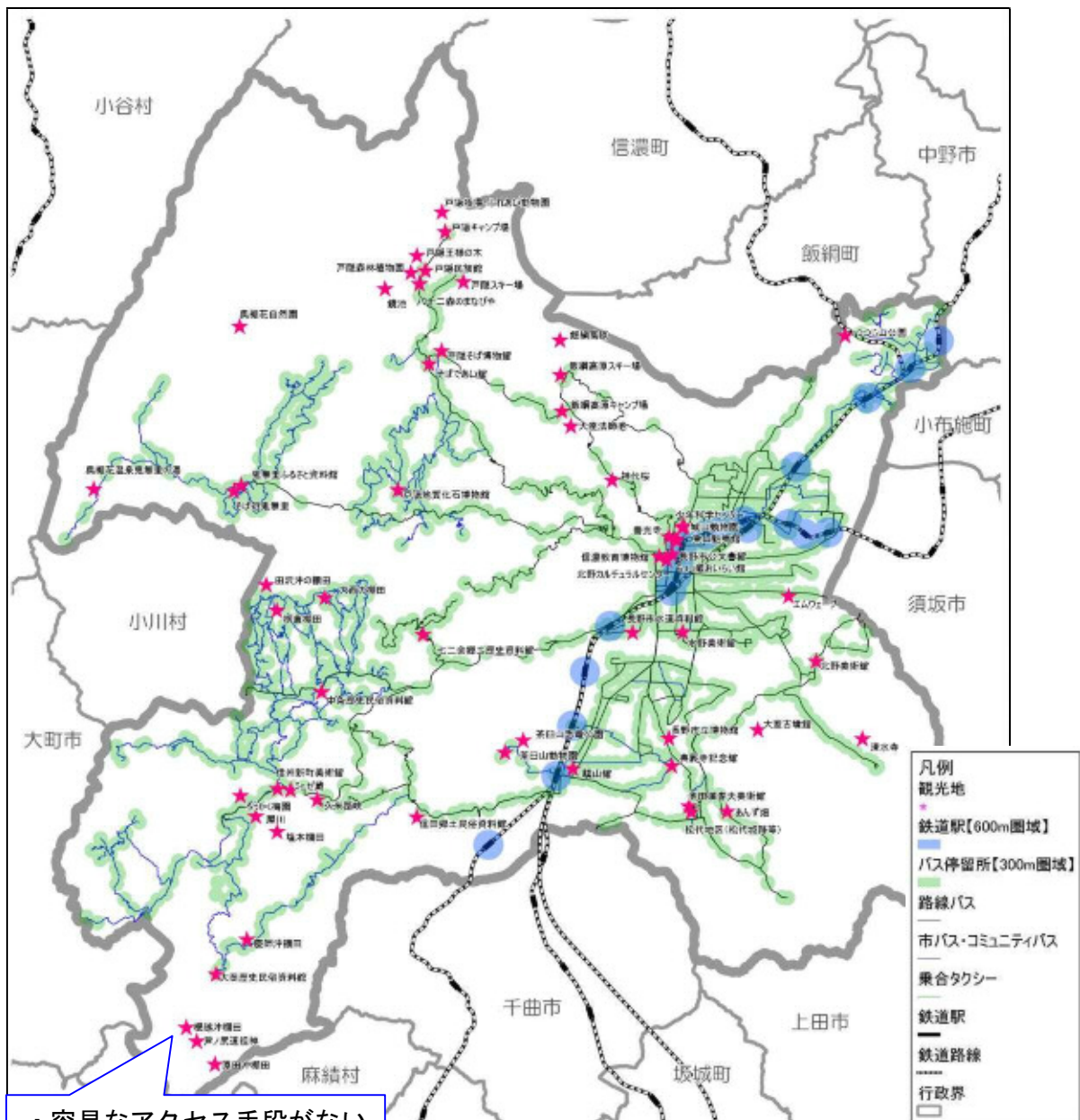
	駅名	名称	利用時間	自転車収容台数 (台)	
市営	豊野駅	豊野駅北口自転車駐車場	24時間	50	165
		豊野駅北口第二自転車駐車場	24時間	65	
		豊野駅南口自転車駐車場	24時間	50	
	信濃浅野駅	信濃浅野駅自転車駐車場	24時間	41	41
	北長野駅	北長野駅前広場自転車駐車場	24時間	192	476
		北長野駅北口用水上自転車駐車場	24時間	116	
		北長野駅南公園自転車駐車場	24時間	168	
	信濃吉田駅	信濃吉田駅北口自転車駐車場	24時間	173	209
		信濃吉田駅北口自由通路下自転車駐車場	24時間	36	
	三才駅	三才駅前広場自転車駐車場	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		
	篠ノ井駅南側二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	

エ 観光地へのアクセスの状況

本市は平成 10 年（1998 年）のオリンピック・パラリンピック開催を契機として国際的知名度が向上するとともに、観光・コンベンション都市に成長しました。

特に観光面においては、国宝善光寺や真田十萬石の城下町松代の歴史的建造物のほか、飯綱・戸隠・鬼無里などの中山間地域には、自然豊かな山々に抱かれた観光資源が残されています。

これらの観光資源のうち、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です。地域活性化に向けてこれらの観光資源を結ぶ交通手段が求められています。



- ・ 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、バス等の他の交通手段を整備する必要

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
・ながの暮らしの便利帳

図 22 長野市内の観光地

(2) 交通利用実態の状況

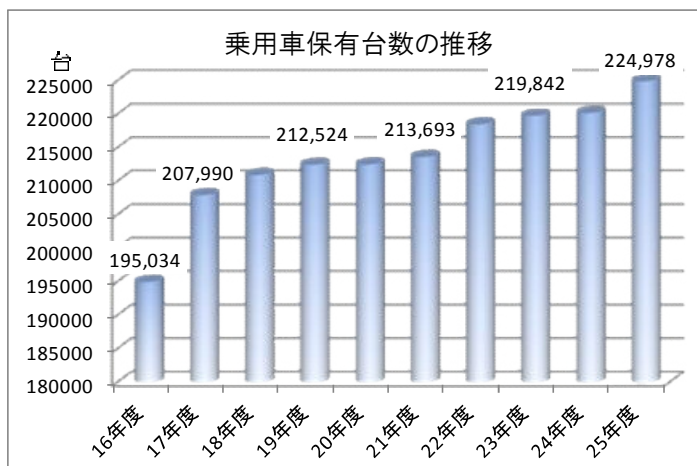
ア 交通手段及び公共交通の利用状況

自家用車の保有台数は年々増加傾向にあり、代表交通手段別では、平成13年（2001年）の65パーセントに比べて平成32年（2020年）では自家用車の割合が70パーセントへと増加することが予想されます。

公共交通では、鉄道が4パーセント程度ありますが、一方で、乗合バスが減少しており、合計で約6パーセントに留まっています。

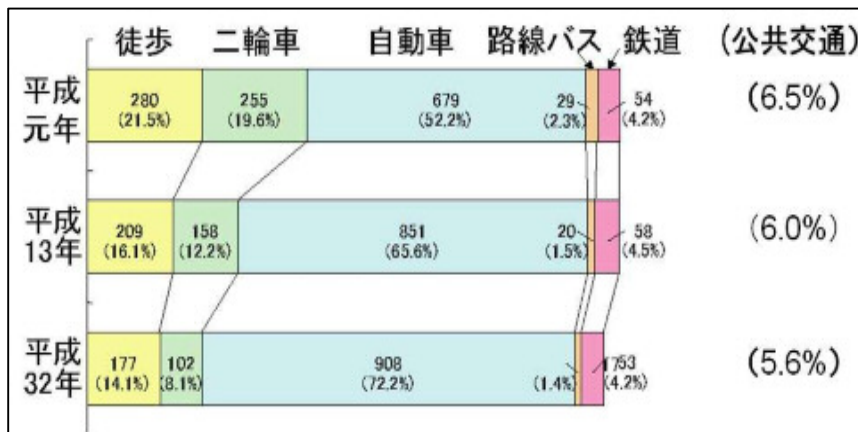
乗降客数は、鉄道は緩やかな減少傾向にあり、バスは平成10年（2008年）までに大きく減少した後、1,000万人程度で推移していました。しかし、その後も減少が続き、平成20年（2008年）以降は700万人台に減少しています。タクシーは平成25年度（2013年度）350万人で、平成19年度（2007年度）の465万人と比較して115万人（25パーセント）減少しています。

このような状況が継続し、更に利用者が減少すると、特に民間事業者が運行する路線については維持が困難な状況になります。



出典：長野市交通事故統計

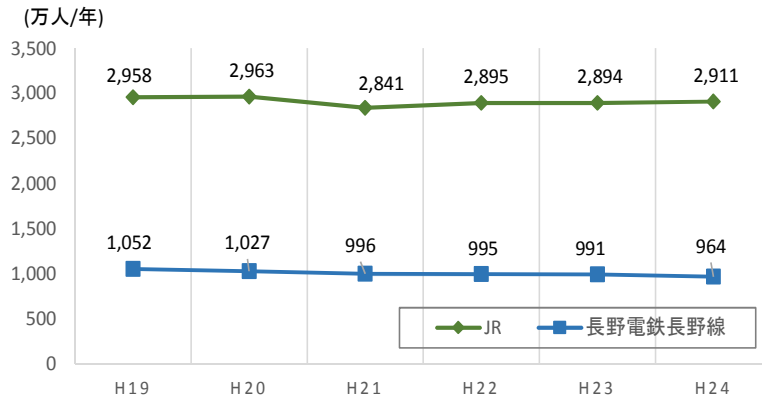
図 23 乗用車保有台数の推移



出典：長野都市圏パーソントリップ調査*

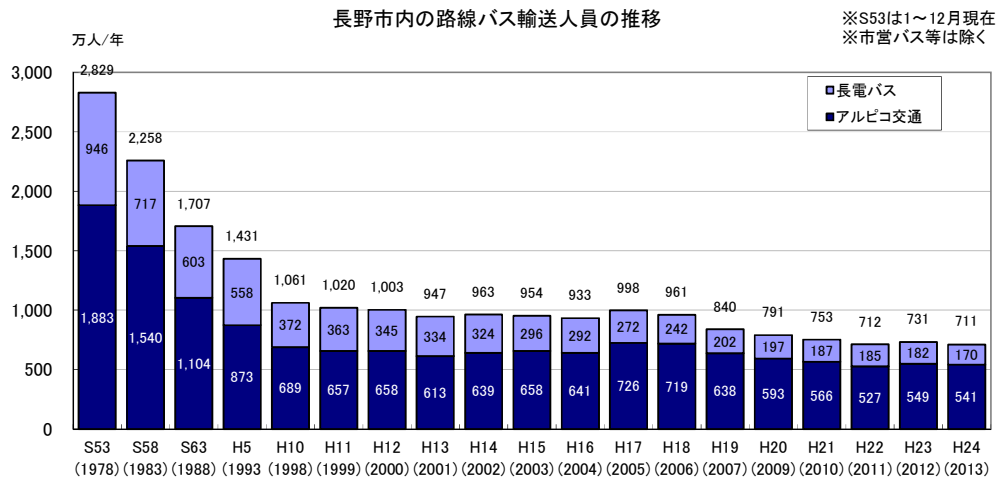
図 24 代表交通手段分担率の変化

路線別乗降客数の推移(長野市内)



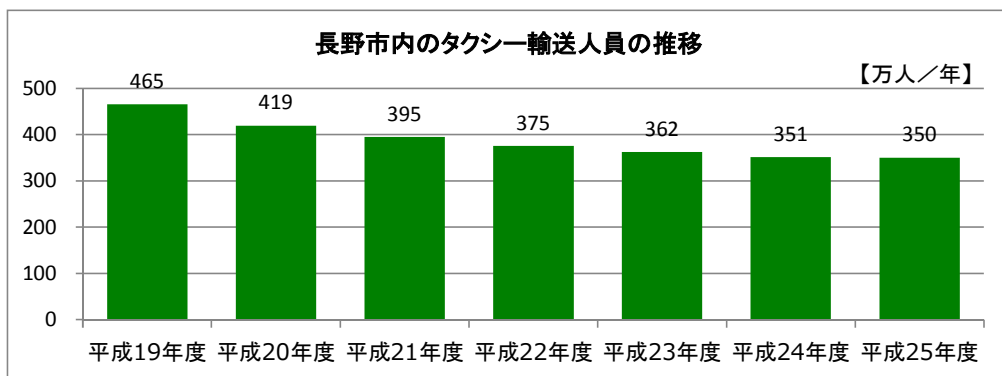
出典：長野市統計書

図 25 鉄道の乗降客数の推移



出典：長野市統計書

図 26 路線バス輸送人員の推移



出典：一般社団法人 長野県タクシー協会資料

図 27 タクシー輸送人員の推移

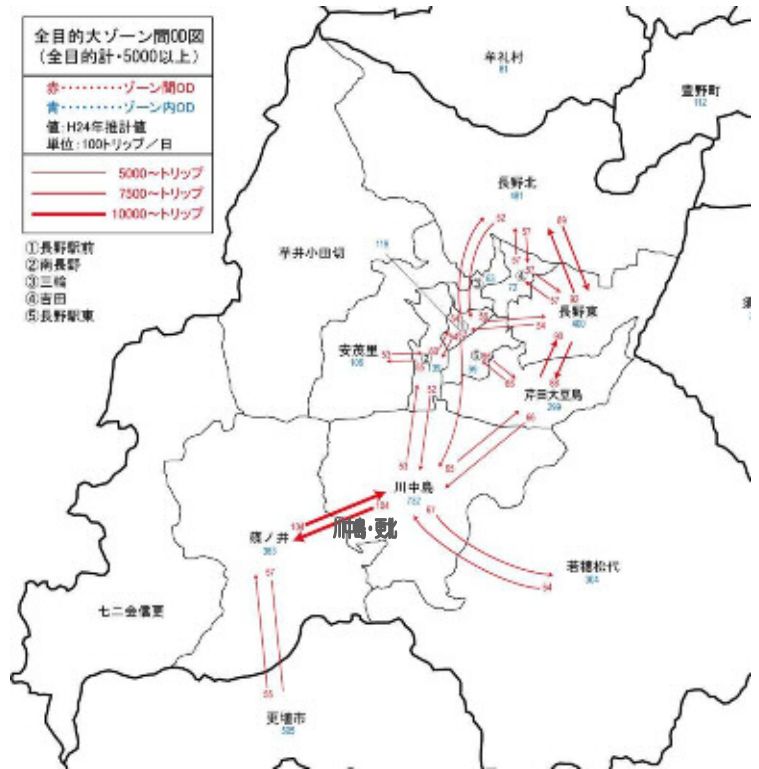
イ 流動、道路交通量及び道路混雑度の状況

中心部とそれに隣接する地域との流動は、平均的に多い状況ですが、長野北～長野東～芹田・大豆島～川中島～篠ノ井へと続く一連の流動が見られます。これは、市内を南北に走る大動脈である国道18号によるものと考えられます。

道路交通量は、市内を南北に縦断する国道18号や国道117号、上信越自動車道（長野IC～更埴IC）、県道58号での道路が、他の道路に比べて多くなっています。

道路混雑度は、長野駅周辺から犀川に囲まれた範囲で特に混雑度が高くなっている状況です。国道403号や国道19号では、交通量は他の道路に比べて少ないものの、一部区間で混雑度が高くなっています。

市内中心部などの混雑度緩和に向け、公共交通の利用促進とあわせた自動車対策の実施が必要です。



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 28 長野市内交通流動



図 29 時間交通量



図 30 道路混雑度

出典：H22 道路交通センサス

ウ 交通事故の状況

交通事故の発生件数、傷者数は減少傾向にあります。死者数は平成 23 年（2011 年）から増加しています。

事故件数のうち、65 歳以上の高齢者の割合をみると、死者数については毎年半数以上が高齢者となっており高い割合です。

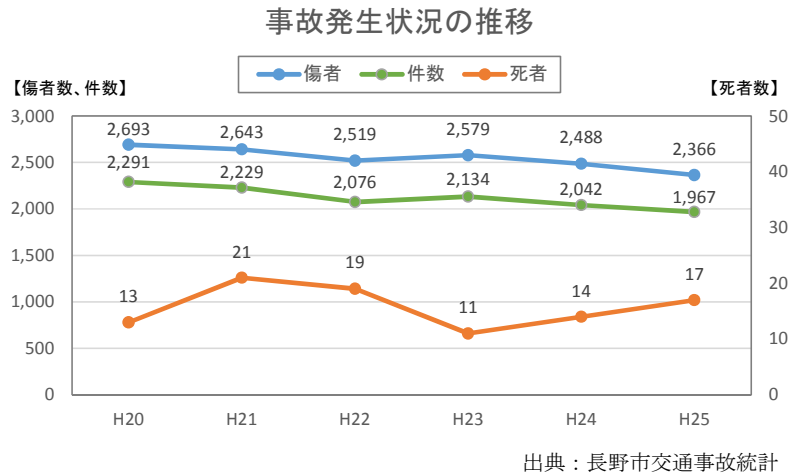


図 31 事故発生状況の推移

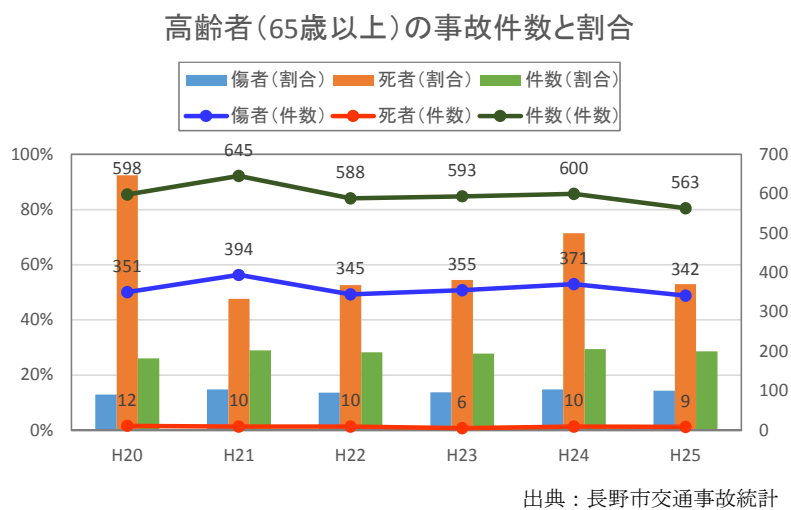
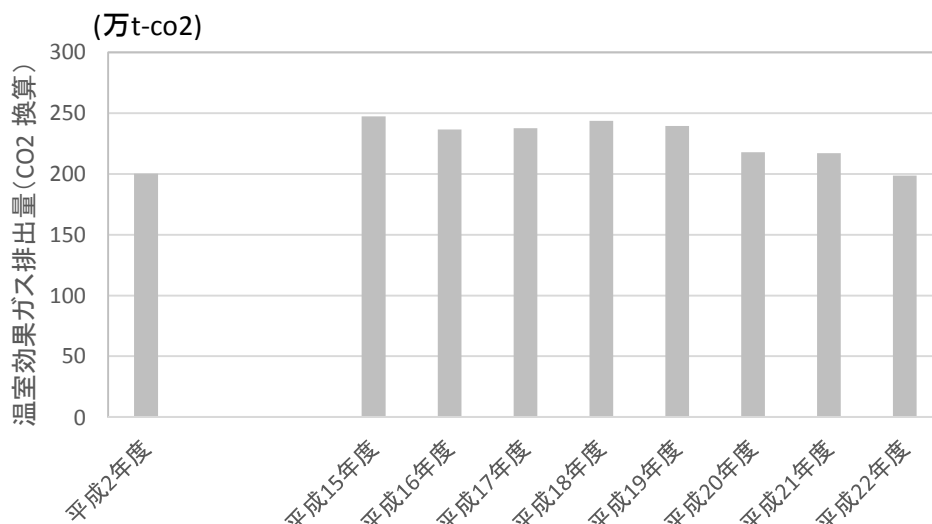


図 32 高齢者（65 歳以上）の事故件数と割合

エ 環境に関する状況

長野市域における温室効果ガス排出量（CO₂換算）は、平成18年（2006年）から減少しています。京都議定書の基準年である平成2年度（1990年度）と平成22年度（2010年度）を比較すると、ほぼ同程度となっています。

また、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パーセントとなっており、各分野が減少または横ばいの中、自動車は増加しています。



出典：長野市資料

図 33 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 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3210	約0.8	17.6%	約3080	約0.77	18.2%
	ガス	約239m ³	約0.51	11.4%	約243m ³	約0.52	12.3%
運輸	自動車	約5460	約1.27	28.0%	約5670	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

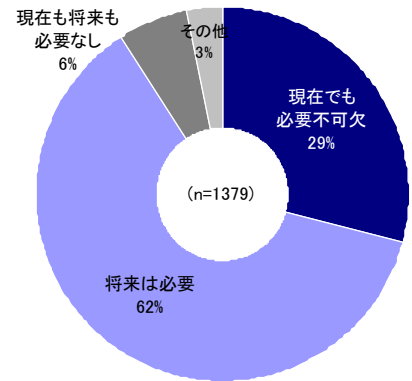
図 34 長野市の一世帯当たり平均 CO₂ 排出量の内訳

オ 市民の公共交通に対するニーズ

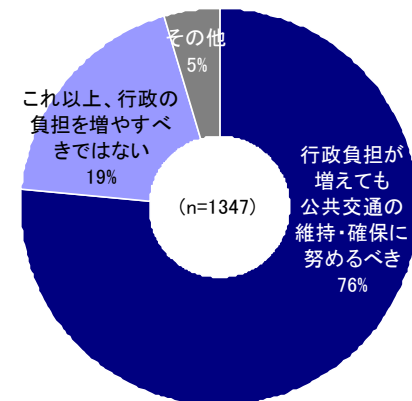
生活路線バス等に関する市民・利用者アンケートでは、公共交通の必要性について「現時点でも必要不可欠」「将来は必要」との回答が9割以上であり、「行政の負担は増えても公共交通の維持・確保に努めるべき」との回答が7割を超えていることから、公共交通の必要性を非常に強く認識されています。

また、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6割となり、自家用車の利用を控える意識が高くなっています。その一方、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4割に対して、「個人の自主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」が半数以上であることから、自家用車の規制的手法は市民の理解を得ながら慎重に進める必要があります。

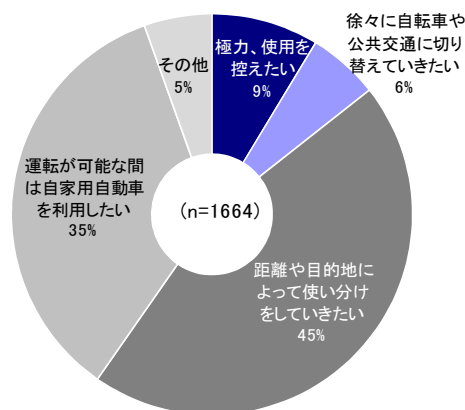
<公共交通の位置づけについて>



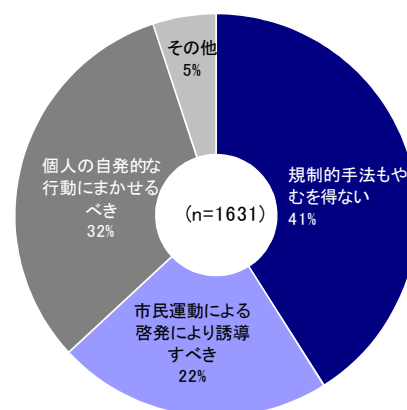
<公共交通の維持・確保について>



<自家用車の利用の考え方>

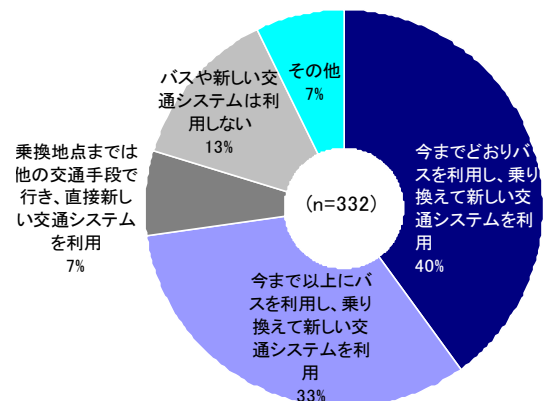


<自動車流入規制の考え方>



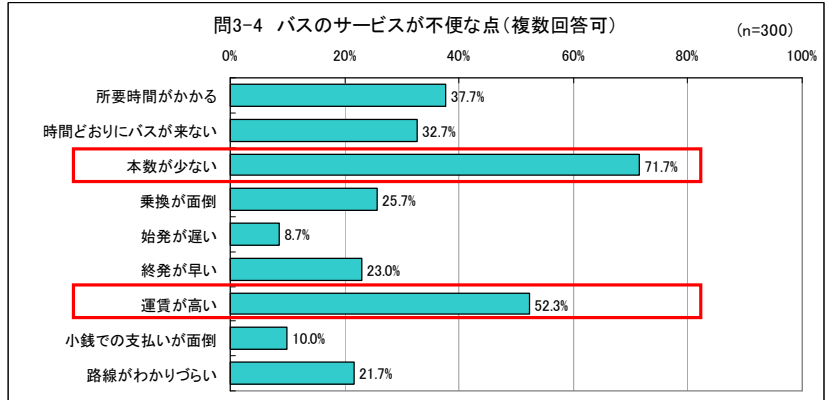
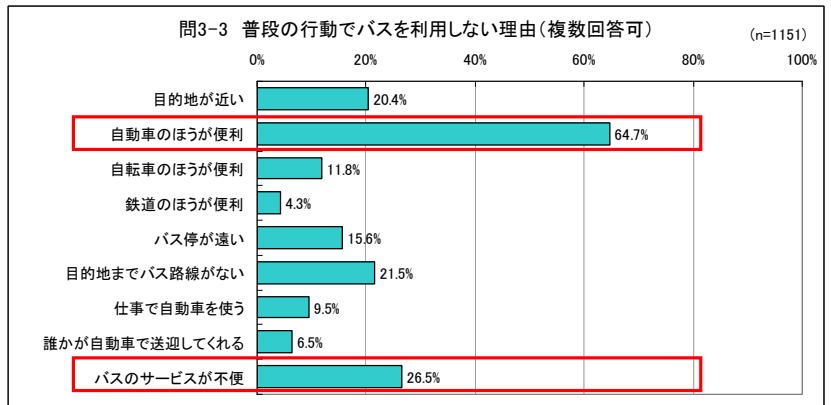
次に、「新たな交通システム」が導入された場合の行動変化（乗り換えの場合でも合算の料金は同じと仮定）については、「今までどおりバスを利用し、乗り換えて新しい交通システムを利用」が4割、「利便性が高まれば今まで以上にバスを利用し、乗り換えて新しい交通システムを利用」が3割と、新たな交通システムは比較的好意的に受け止められていることがうかがえます。

<新たな交通システムの導入後の行動>



現行のサービスについては、バス交通を利用しない理由に、「自動車の方が便利」と回答された方が6割以上であり、次いで「バスのサービスが不便」と回答された方が多くなっています。

また、バスサービスの不便な点として、「本数が少ない」「運賃が高い」と回答された方が半数以上を占めています。



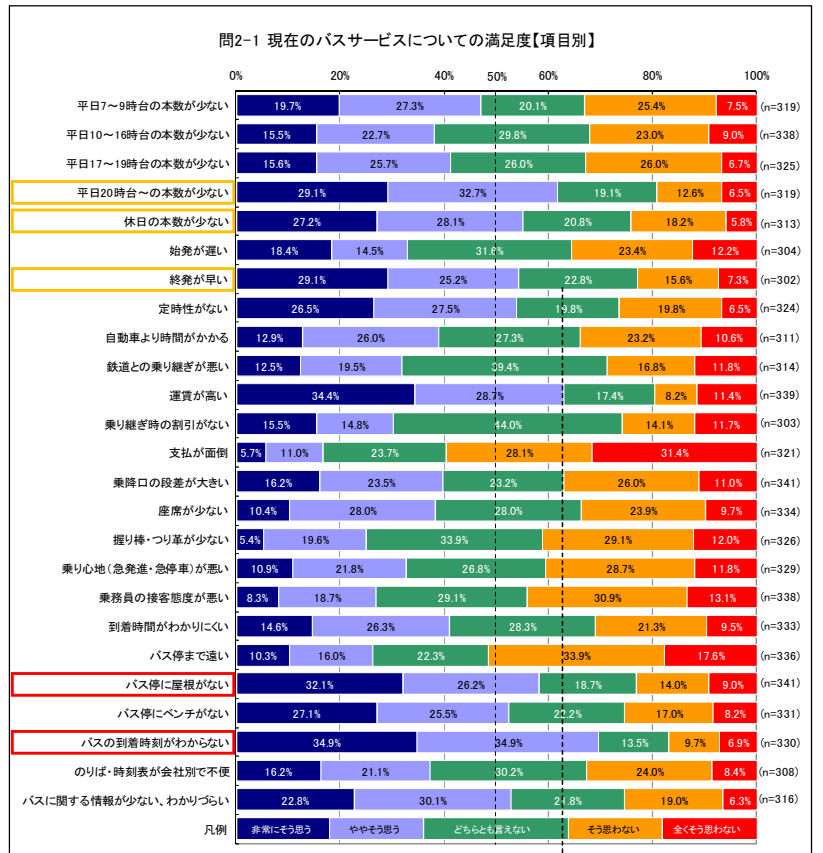
出典：H25 長野市生活路線バス等に関する市民・利用者アンケート調査

図 35 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時以降の本数」「休日の本数」が少ないと思う回答とともに、「終発が早い」との回答が多く寄せられています。

また、「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状況です。

今後、バスの利用向上を図るには、運行や料金体系などニーズにあった公共交通への見直しとともに、利用しやすい環境の構築が必要です。



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 現在のバスサービスについての満足度

(3)公共交通の課題

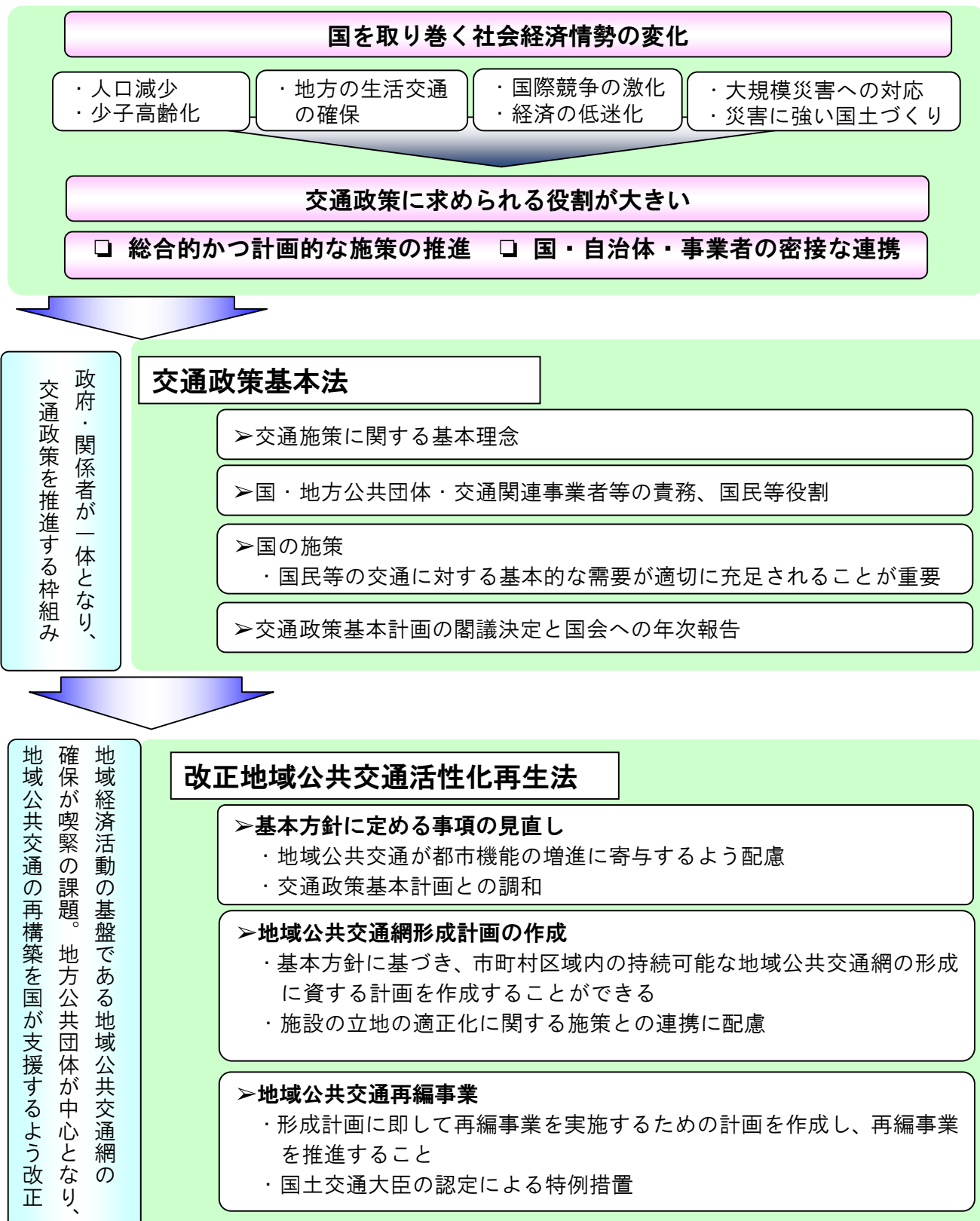
これら本市の社会状況、公共交通を取り巻く状況から、現在の本市の課題を整理します。

	現 状	課 題
都市の状況	◆少子高齢化・核家族化の進行 <ul style="list-style-type: none"> 平成 12 年をピークに人口が減少している。また、年少人口、生産年齢人口が減少する一方で、高齢人口は増加し、人口減少と少子高齢化が同時に進行している。 世帯数は増加しているが、核家族化が進行している。 	●交通弱者増加の可能性 <ul style="list-style-type: none"> 高齡化が進むにつれて、自らの足で移動できない方々が増加する可能性があり、交通弱者が増加する恐れがある。
	◆都市の拡散 <ul style="list-style-type: none"> 長野駅・篠ノ井駅を中心に広がっている DID 地区は、年々拡大の傾向にあり、低密な市街地が拡大している。 DID 区域周辺では鉄道やバス路線沿線で人口集積が見られるが、山間部では沿線以外にも居住がみられる。 	●公共交通の非効率となる可能性 <ul style="list-style-type: none"> 居住地の拡散にあわせて公共交通の整備を行うと、長大路線化が進み、非効率な路線となる可能性があり対応が必要。
	◆観光資源を結ぶアクセス手段の不足 <ul style="list-style-type: none"> 自然の豊かな中山間地域に存在する観光資源には、容易にアクセス可能な交通手段がないものが多い。 	●地域間を結ぶ交通の必要性 <ul style="list-style-type: none"> 地域の活性化のため、観光資源を結ぶ交通手段が必要。
運行・利用実態 公共交通の状況	◆公共交通利用の減少 <ul style="list-style-type: none"> 南北方向に運行本数が多い路線が集中している。 代表交通手段分担率（H 元、H13 の比較）をみると、自動車利用の割合は大きく増加（H 元：52.2%⇒H13：65.6%）し、二輪車の割合は減少している。 バス利用者数は、平成 10 年までに大幅に減少し、その後も徐々に減少傾向にある。平成 20 年以降は、年間利用者数が 700 万人台で推移している。 鉄道利用者は緩やかに減少している 	●公共交通の維持が困難となる可能性 <ul style="list-style-type: none"> 公共交通、特にバス利用者が年々減少している反面、自家用車利用が増加している。 民間事業者が運行する路線は、更に利用者が減少すると、路線の維持が困難になる可能性がある。
	◆自動車利用の増加 <ul style="list-style-type: none"> 市内を縦断する国道 18 号や国道 117 号において、交通量、混雑度ともに多くなっている。 通勤通学時の自動車利用の割合は増加しており、自動車依存が進んでいる。 	●自転車利用環境の整備の必要性 <ul style="list-style-type: none"> 安全、安心に自転車を利用することができるよう、走行環境や駐輪環境の整備が必要。 郊外部での駅や交通結節点等において駐輪場を整備することで、自転車と公共交通の連携を図ることも必要。
	◆自転車の適正利用 <ul style="list-style-type: none"> 自転車走行環境整備や駐輪場整備は進んでいるものの、依然として放置自転車等がみられる。 	
	◆バス交通の利便性 <ul style="list-style-type: none"> バス交通を利用しない理由として、自動車の方が便利、バスのサービスが不便といった意見が多く挙がっている。バスサービスの不便な点としては、運行本数が少ない、運賃が高いといった意見が多い。 平日 20 時以降や休日に対する本数増、またバスの待合環境の改善に関する意見が多い。 	●ニーズにあった公共交通体系の見直しの必要性 <ul style="list-style-type: none"> バス利用向上を図るには、終発の線下げや料金体系の見直し等が必要と考えられる。 また、誰にとっても利用しやすい環境の構築も必要である。
財政の状況	◆補助額等の増加 <ul style="list-style-type: none"> バス交通に対する補助額は年々増加しており、交通全般に係る本市全体での補助は、平成 25 年度と平成 19 年度では 2 倍以上に、交通政策（路線バス、コミュニティバス、中山間地域輸送システム等への補助）に対しては平成 25 年度と平成 19 年度では 4.6 倍以上となっている。 また、補助対象とする路線も増加している。 	●効率的な運行体系構築の必要性 <ul style="list-style-type: none"> 財政状況が厳しくなるなか、持続可能な交通体系の構築のため、効率的な運行体系の構築が必要。

3.3 上位計画の整理

現在の上位計画・関連計画での公共交通のあり方について整理します。

(1) 国の動向



ア 交通政策基本法の概要

(公布・施行年：平成 25 年 12 月)

- 人口減少、少子高齢化が加速度的な進展、特に地方のバスなどの運輸事業の経営悪化が深刻化している中で、過疎化が進む地域における生活交通の確保、国際競争の激化、巨大災害の発生への備えなど、交通を取り巻く社会経済情勢が変化している。
- 国民生活及び経済活動にとって必要不可欠な基盤である交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進することが求められている。
- 交通に関する施策について、基本理念を定め、国、地方公共団体及び事業者の責務並びに国民の役割を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定めた法律

交通政策基本法の主な内容

● 目的（第 1 条）

交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。

● 基本理念

- 交通に関する施策の推進に当たっての基本的認識（第 2 条）
 - ・ 国民の自立した日常生活及び社会生活の確保
 - ・ 活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通
 - ・ 国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要
- 交通の機能の確保及び向上（第 3 条）
 - ・ 国の近年の急速な少子高齢化の進展その他の社会経済情勢の変化に対応
 - ・ 豊かな国民生活の実現
 - ・ 産業、観光等の国際競争力の強化
 - ・ 地域経済の活性化その他地域の活力の向上 } 寄与するため機能の維持向上
 - ・ 大規模災害の機能維持、避難のための移動等に対する的確な対応
- 交通による環境への負荷の低減（第 4 条）
- 交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携（第 5 条）
 - ・ 徒歩、自転車、自動車、鉄道、航空機等の手段が、特性に応じて適切に役割分担
- 連携等による施策の推進（第 6 条）
 - ・ まちづくり、観光立国等の観点を踏まえ、国、地方公共団体、運輸事業、住民等が連携
- 交通の安全の確保（第 7 条）

● 責務・役割

- 国の責務（第 8 条）
 - ・ 交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務
- 地方公共団体の責務（第 9 条）
 - ・ 国との適切な役割分担を踏まえ、区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務
- 交通関連事業者及び交通施設管理者の責務（第 10 条）
 - ・ 業務を適切な実施
 - ・ 国又は地方公共団体が実施する施策に協力するよう努める。
- 国民等の役割（第 11 条）
 - ・ 自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努める。
 - ・ 国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める。

- **法制上の措置等**

➢政府は、交通に関する施策を実施するため必要な法制上又は財政上の措置を講ずる。

＜国の施策＞

交通政策基本計画の閣議決定・公表

- **日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保**

- **高齢者・障害者・妊産婦等の円滑な移動のための構造・設備改善**

- **利便性向上、円滑化及び効率化**

・ 定時性の確保 ・ 速達性の向上 ・ 快適性の確保 ・ 円滑な乗継

- **運輸事業の健全な発展**

・ 事業基盤の強化 ・ 人材の育成

- **環境負荷の低減**

- **総合的な交通体系の整備等**

・ 道路交通、鉄道交通等における連携強化促進

- **まちづくり、観光立国実現の観点からの施策推進**

- **その他**

・ 調査研究 ・ 技術開発 ・ 国民意見の反映

- **国会への年次報告**

イ 交通政策基本計画

(策定：平成 27 年 2 月閣議決定)

- 交通政策基本法が示す交通政策の長期的な方向性を踏まえ、政府が今後講ずべき交通に関する施策について定めた計画
- 交通に関する施策の「基本の方針」、計画期間内に目指すべき「目標」、目標の各々について取り組むべき「施策」の三層構造
- 人口急減、少子化、超高齢化という我が国が直面する大きな課題に対し、個性あふれる地方の創生により次世代へと豊かな暮らしをつないでいくことが極めて重要とし、従来の発想にとらわれず、国として全力で取り組んでいくこととされている
- 計画期間：平成26年度から平成32年度まで

交通政策基本計画の主な内容

- **交通政策が対応すべき社会・経済の動き**
 - 人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生
 - グローバル化の進展
 - 地球環境問題
 - 東日本大震災からの復興
 - 巨大災害の切迫、インフラの老朽化
 - ICTの劇的な進歩など技術革新の進展
 - 東京オリンピック・パラリンピックの開催

今後の基本認識

方針A

豊かな国民生活に資する
使いやすい交通の実現

方針B

成長と繁栄の基盤となる国
際・地域間の旅客交通・物流
ネットワークの構築

方針C

持続可能で安心・安全な交通
に向けた基盤づくり

目標と講ずべき施策

目標①

自治体中心に、コンパクト
シティ化等まちづくり施策
と連携し、地域交通ネット
ワークを再構築する

目標②

地域の実情を踏まえた多様
な交通サービスの展開を後
押しする

目標③

バリアフリー*をより一層
身近なものにする

目標④

旅客交通・物流のサービス
レベルをさらなる高みへ引
き上げる

目標①

我が国の国際交通ネットワ
ークの競争力を強化する

目標②

地域間のヒト・モノの流動
を拡大する

目標③

訪日外客 2000 万人に
向け、観光施策と連携した
取組を強める

目標④

我が国の技術とノウハウを
活かした交通インフラ・サ
ービスをグローバルに展開
する

目標①

大規模災害や老朽化への
備えを万全なものとする

目標②

交通関連事業の基盤を
強化し、安定的な運行と
安全確保に万全を期する

目標③

交通を担う人材を確保
し、育てる

目標④

さらなる低炭素化、省エネ
化等の環境対策を進める

施策の推進に当たって特に留意すべき事項

- 適切なフォローアップ
- 国・自治体・事業者・住民等の連携・協働
- 技術革新

関連する目標と目標数値

指標名	数 値 指 標			
	現状		⇒	目標

◎基本方針A

豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

<目標①>

自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する

改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数	2013年度	—	⇒	2020年度	100件
デマンド交通の導入数	2013年度	311市町村	⇒	2020年度	700市町村

<目標②>

地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

LRTの導入割合（低床式路面電車の導入割合）	2013年度	24.6%	⇒	2020年度	35%
デマンド交通の導入数（再掲）	2013年度	311市町村	⇒	2020年度	700市町村

<目標③>

バリアフリーをより一層身近なものにする

車両のバリアフリー化					
鉄軌道車両	2013年度	60%	⇒	2020年度	約70%
ノンステップバス	2013年度	44%	⇒	2020年度	約70%
リフト付バス等	2013年度	4%	⇒	2020年度	約25%
旅客施設等のバリアフリー化 （「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）					
段差解消率 鉄軌道駅	2013年度	83%	⇒	2020年度	100%
バスターミナル	2013年度	82%	⇒	2020年度	100%
視覚障害者誘導用ブロック整備率					
鉄軌道駅	2013年度	93%	⇒	2020年度	100%
バスターミナル	2013年度	80%	⇒	2020年度	100%

<目標④>

旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

相互利用可能な交通系ICカードが導入されていない都道府県の数	2013年度	12県	⇒	2020年度	0県
バスロケーションシステム*導入系統数（うちインターネットから閲覧可能）	2012年度	11,684系統 (10,152系統)	⇒	2020年度	17,000系統

◎基本方針B

成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

<目標②>

地域間のヒト・モノの流動を拡大する

北陸新幹線開業を通じた交流人口拡大	2014年度	—	⇒	2017年度	20%増
-------------------	--------	---	---	--------	------

◎基本方針C

持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

<目標④>

さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

公共交通の利用促進

(2)まちづくり関連

ア 第四次長野市総合計画後期基本計画

(策定年：平成 24 年、計画期間：平成 24 年度～平成 28 年度)

- 行政だけでなく市民や事業者等も一体となった交通体系の整備を推進することで環境負荷の軽減を図り、また市民だけでなく観光客なども快適に移動できる公共交通の充実を目標としています。
- 公共交通の整備にあたっては、路線バスの充実のほか、コミュニティバス、デマンドタクシー*など、様々なシステムを用いて充実を図ることで、地域特性やニーズにあった公共交通システムを構築し、日常生活を支える移動手段を確保することとします。

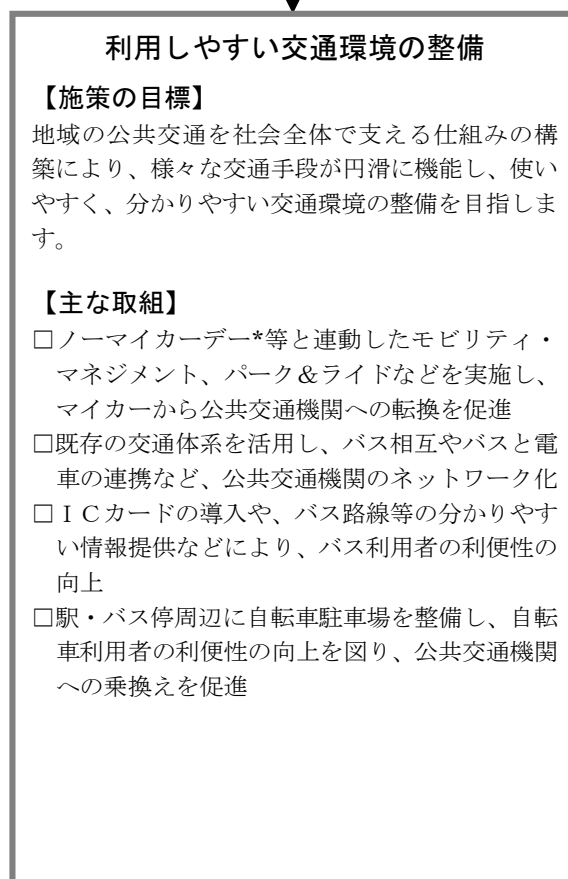
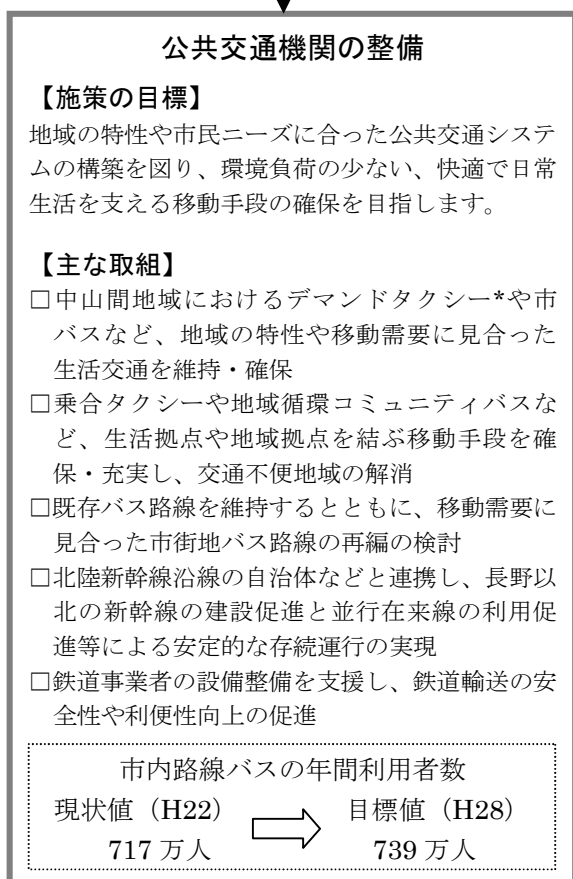
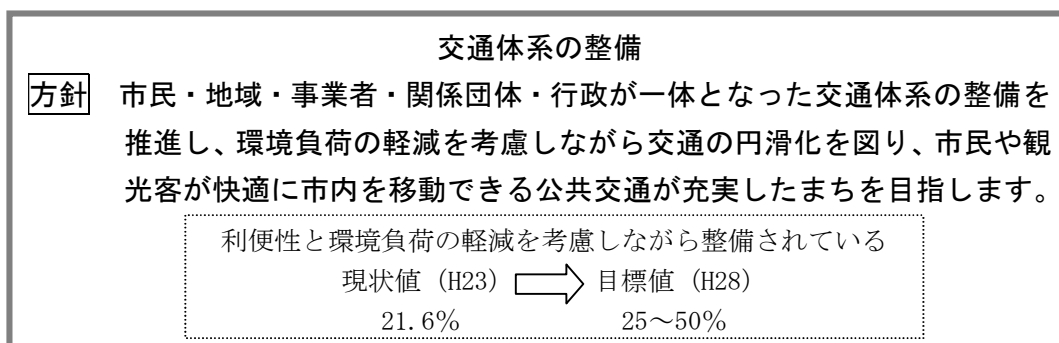
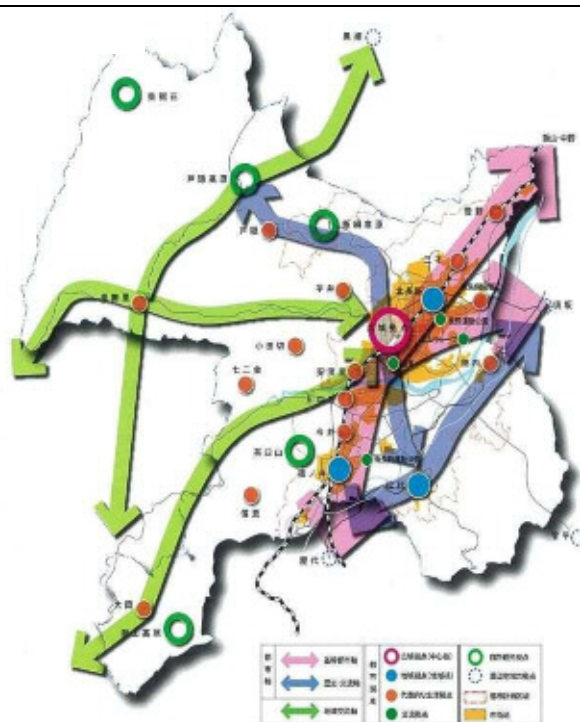


図 37 長野市総合計画における交通政策の方向性

イ 長野市都市計画マスタープラン

(策定年度：平成 19 年度改定、計画期間：平成 38 年まで)

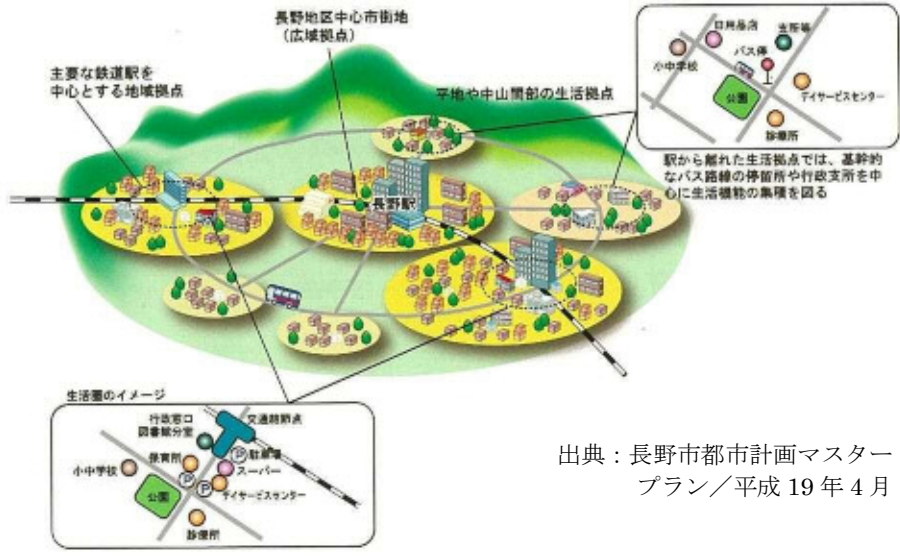
- 集約型都市構造の形成と、地域資源を活かし各地域が連携した一体的な都市の形成を目指し、4つの都市拠点、2つの都市軸、自然観光拠点、地域交流軸から構成される都市構造が示されています。
- 都市づくりの目標である「歩いて暮らせる街」の形成の核となる都市拠点(広域拠点、地域拠点、生活拠点)では、それぞれの目的にあった機能の集約をすることとし、公共交通の充実を図ります。また、それら拠点間を交通軸で結ぶ計画を示しています。



都市拠点・都市軸		内容	該当箇所
①都市拠点	広域拠点	高次の広域的都市機能を集積	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、生活と交流のための都市機能を集積	篠ノ井、松代、北長野
	生活拠点	生活と密着したサービスを提供する都市機能を集積	戸隠、芋井、川中島、信更、市民病院周辺等
	交流拠点	交流・観光・レクリエーションの広域的な拠点	エムウェーブ、若里、南長野運動公園など
②都市軸	基幹都市軸	公共交通を基本とした軸	豊野～北長野～長野～篠ノ井～屋代、長野～須坂
	歴史・交流軸	周辺地域の拠点や歴史的な街を結ぶ軸	須坂～松代～屋代 戸隠～長野～松代
③自然観光拠点		自然環境と共生した居住・観光の拠点	戸隠高原、飯綱高原、茶臼山、聖山高原
④地域交流軸		自然観光拠点や地域の拠点を結び、都市機能の連携や広域的観光ネットワークの形成を高める軸	国道 406 号、県道 36 号、国道 19 号

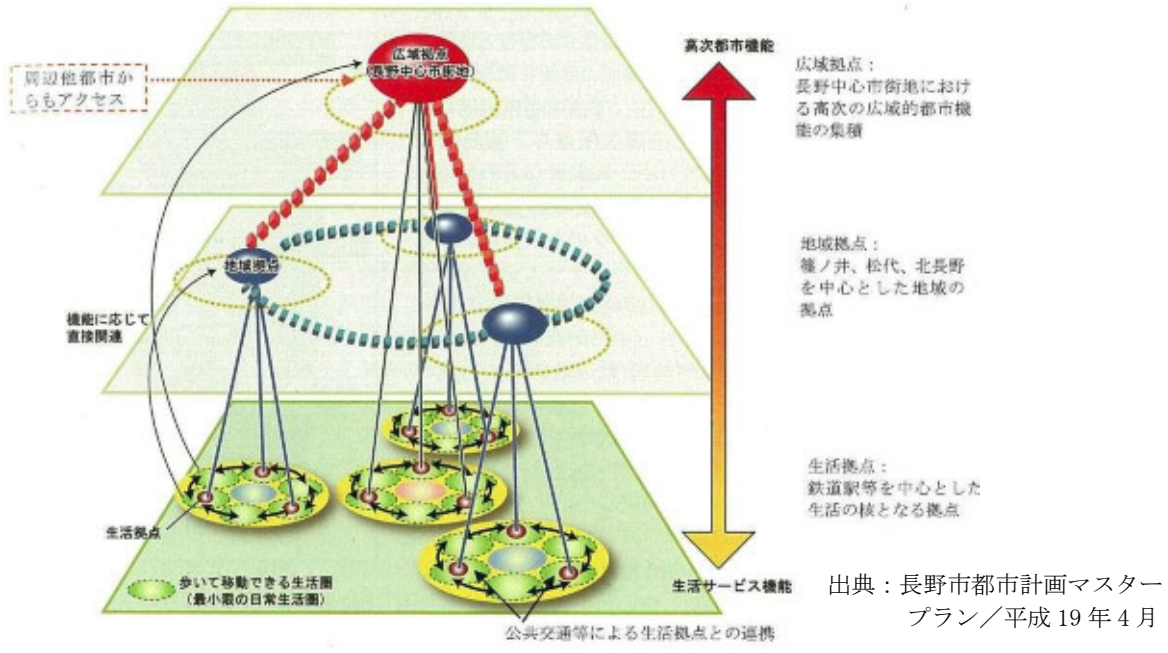
出典：長野市都市計画マスタープラン／平成 19 年 4 月

図 38 都市構造の整備方針図



出典：長野市都市計画マスタープラン／平成19年4月

図 39 都市拠点の形成による集約型都市構造のイメージ図



- 広域拠点 周辺地域との公共交通の結節性を向上
- 地域拠点 周辺住宅地から駅前へのバスや車でのアクセスを強化
パーク・アンド・ライド*による公共交通への乗換拠点
- 生活拠点 最寄り駅までの循環バス等の公共交通アクセス強化
鉄道駅から離れた地域では、支所等を核としてバスなどの生活交通を確保

図 40 集積する機能による階層的に構成される都市拠点の概念図

ウ その他の計画

計画	主な内容
長野市中心市街地活性化基本計画【第二期計画】	<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、将来に向かって継続的に発展していくことを目指す。 ➤ 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、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する。
長野市やまざと振興計画	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 中山間地域において、「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提示。
長野市過疎地域自立促進計画	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 車の運転ができない高齢者等が増加しており、移動手段の確保のためにバス路線の維持が課題。 ➤ 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。
第二次長野市環境基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 温室効果ガス排出削減目標を掲げ、交通関連の取組みとして、マイカーの使用抑制と公共交通機関の利用促進を挙げている。
長野市地球温暖化対策地域推進計画	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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としている。 ➤ 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。
長野市観光振興計画	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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。
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とともに、安心かつ便利に利用できる環境整備を促進。 ➤ バス路線の運行に対する支援の継続や、モビリティ・マネジメント等による利用の促進のほか、バリアフリー化を進める。
長野市障害者基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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、長短時間の利用負担の見直しを行うなど、移動支援を充実。 ➤ 長期目標としては、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、日常の移動手段を充実。
国土のグランドデザイン2050 (国土交通省)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ コンパクト+ネットワーク 地域におけるサービス機能のコンパクト化と、コンパクト化をネットワークで支える。 ➤ 多様性と連携 個性ある地域の創生と、それぞれの地域が連携して対流を活性化 ➤ 12の基本戦略のうち、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*」 ・複数の都市が機能分担し連携を図る「高次地方都市連合」

(3)交通政策関連

ア 長野市新交通システム導入検討調査

- 「市の新たな基幹となる公共交通システム」となる新交通システムの役割・あり方を整理し、ケーススタディとしてルート設定し、検討しました。
- 結果、比較的距離が短く、一定の利用者が見込める区間であれば、便益に見合う事業費、運行経費に係る採算性が確保される可能性が見込めたものの、走行車線減少に伴う道路環境への影響、既存路線バスへの影響、費用対効果等の全市的な大きな課題が山積している状況であります。
- 市の交通体系の将来像において必要性等を検討した上で、「中心市街地長野地区を中心とした南北方向軸」の形成に向けて、将来の需要の喚起、事業主体や技術革新、都市構造の変化等を勘案しながら、中期的にはBRT、長期的にはLRTの導入を検討することとしています。

<新交通システムの役割・あり方>

● 公共交通ネットワークの軸

➢ 基幹となる公共交通の軸として、他の公共交通とのネットワークを構築して利便性を向上させる効果

● 高い明示性

➢ 長野市民のみならず市外からの来訪者も含めた誰もが、安心して目的地に行けるわかりやすさを持つ交通サービス

● 既存公共交通よりも高い利便性

➢ 自動車と競合できる高い交通サービス(高い定時性・速達性)を持つ基幹となる公共交通

● まちづくりへの寄与

➢ 中心市街地の活性化や観光地への広域的回遊性を促す効果

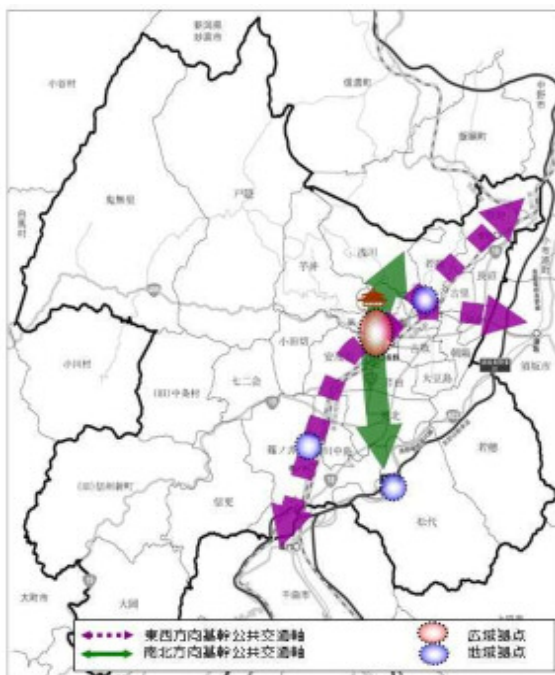
➢ 技術革新に併せて、CO²排出量の少ないシステムを導入するなど、低炭素社会の実現に向けた先導的な役割

● ユニバーサルデザインへの対応

➢ 今後、更に増加すると見込まれる高齢者層をはじめ、全ての人が安全に、安心して使えるユニバーサルデザインへの対応が可能

● 一定の需要の見込み

➢ 持続可能な公共交通体系とするための一定の需要の見込める公共交通



● 南北方向軸

➢ 路線バスが公共交通軸としての機能を担っているが、自動車と走行空間が同じであり、定時性・速達性の点や明示性の面で課題がある。

➢ 専用走行空間の確保や高度道路情報システム(ITS)の活用による定時性・速達性の確保や明示性に富む存在感が必要。

● 東西方向軸

➢ 鉄道路線が高いサービスと明示性を備え、公共交通軸としての機能を果たしています。

出典：新交通システム導入可能性について／平成25年4月

図 41 公共交通の方向性と基幹となる公共交通軸の設定

イ 長野県新総合交通ビジョン

(策定年：平成 25 年、計画期間：平成 25 年～平成 39 年)

- 県土の将来像に「長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保」「交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成」を目指すとしています。
- 「長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保」に向けては、BRT*やLRT*なども含めた移動需要に即した市街地の賑わいを支える快適で便利な交通サービスの提供、デマンド交通など地域の実情に応じた中山間地域等の生活を支える継続可能な交通サービスの提供を掲げています。
- また、「交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成」に向けては、北陸新幹線や中央リニア新幹線などの広域交通の整備を見据え、主要鉄道駅を拠点として観光地を快適に周遊できる観光バスや路線バスの運行など観光地へのアクセス性の確保が掲げられています。



出典：長野県新交通ビジョン／平成 25 年 3 月

図 42 長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保のイメージ

ウ その他計画

計画	主な内容
北しなの線新駅設置調査	・ 北しなの線について新駅設置の可能性を検討。
千曲川新道活性化プラン	・ 長野電鉄屋代線の鉄道跡地に、サイクリングやウォーキングを楽しむ道路として整備。 ・ 各駅跡地は、トレインメモリアルパークなど地域の拠点となる施設を整備するほか、路線バスのパーク&ライド駐車場として活用。

第4章 公共交通の役割と将来像

4.1 課題と対応の方向性

現在の本市における公共交通の課題、及び上位・関連計画を整理した中から、今後の対応の方向性を示します。

課題	対応の方向性
<p>●交通弱者増加の可能性</p> <p>➢ 高齢化が進むにつれて、自らの足で移動できない方々が増加する可能性があり、交通弱者が増加する恐れがある。</p>	<p>①集約型都市構造の実現に資する公共交通の形成</p> <p>○コンパクトなまちづくり施策と連携し、市内の各拠点間を結ぶネットワークの強化と拠点内、拠点間、郊外部など、運行箇所や地区に応じた交通システムの検討が必要</p> <p>＜上位・関連計画での記載＞ 長野市都市計画マスタープラン 長野県総合交通ビジョン 長野市地域公共交通連携計画 等</p>
<p>●公共交通の非効率となる可能性</p> <p>➢ 居住地の拡散にあわせて公共交通の整備を行うと、長大路線化が進み、非効率な路線となる可能性があり対応が必要。</p>	<p>②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</p> <p>○今後、さらなる増加が予測されている高齢者の移動手段の確保や、誰でも安全・安心して利用しやすい交通体系の構築が必要</p> <p>＜上位・関連計画での記載＞ 長野市高齢者福祉計画 長野市障害者基本計画 等</p>
<p>●地域間を結ぶ交通の必要性</p> <p>➢ 地域の活性化のため、観光資源を結ぶ交通手段が必要。</p>	<p>③観光を軸とした地域の振興に寄与する公共交通の形成</p> <p>○市民の足としてだけでなく、地域活性化を図るため、観光客等の来外者の利便性を向上させる公共交通とする必要</p> <p>＜上位・関連計画での記載＞ 長野市観光振興計画 千曲川新道活性化プラン 等</p>
<p>●公共交通の維持が困難となる可能性</p> <p>➢ 公共交通、特にバス利用者が年々減少している反面、自家用車利用が増加している。</p> <p>➢ 民間事業者が運行する路線は、更に利用者が減少すると、路線の維持が困難になる可能性がある。</p>	<p>④環境的にも都市経営的にも持続可能な公共交通の形成</p> <p>○環境的にも都市経営的にも持続可能なサービスを提供できる交通システム、運行主体などの運行体系の見直しを検討する必要</p> <p>＜上位・関連計画での記載＞ 第四次長野市総合計画 第二次長野市環境基本計画 等</p>
<p>●自転車利用環境の整備の必要性</p> <p>➢ 安全、安心に自転車を利用することができるよう、走行環境や駐輪環境の整備が必要。</p> <p>➢ 郊外部での駅や交通結節点等において駐輪場を整備することで、自転車と公共交通の連携を図ることも必要。</p>	<p>⑤公共交通の利用促進</p> <p>○モビリティマネジメントを中心として自動車の利用規制を視野にいたした施策を検討する必要</p>
<p>●ニーズにあった公共交通体系の見直しの必要性</p> <p>➢ バス利用向上を図るには、終発の繰下げや料金体系の見直し等が必要と考えられる。</p> <p>➢ また、誰にとっても利用しやすい環境の構築も必要である。</p>	
<p>●効率的な運行体系構築の必要性</p> <p>➢ 財政状況が厳しくなるなか、持続可能な交通体系の構築のため、効率的な運行体系の構築が必要。</p>	

4.2 公共交通の担うべき役割

課題等に対応するための今後の方向性を踏まえ、将来の本市における公共交通の担う役割をまとめます。

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。**

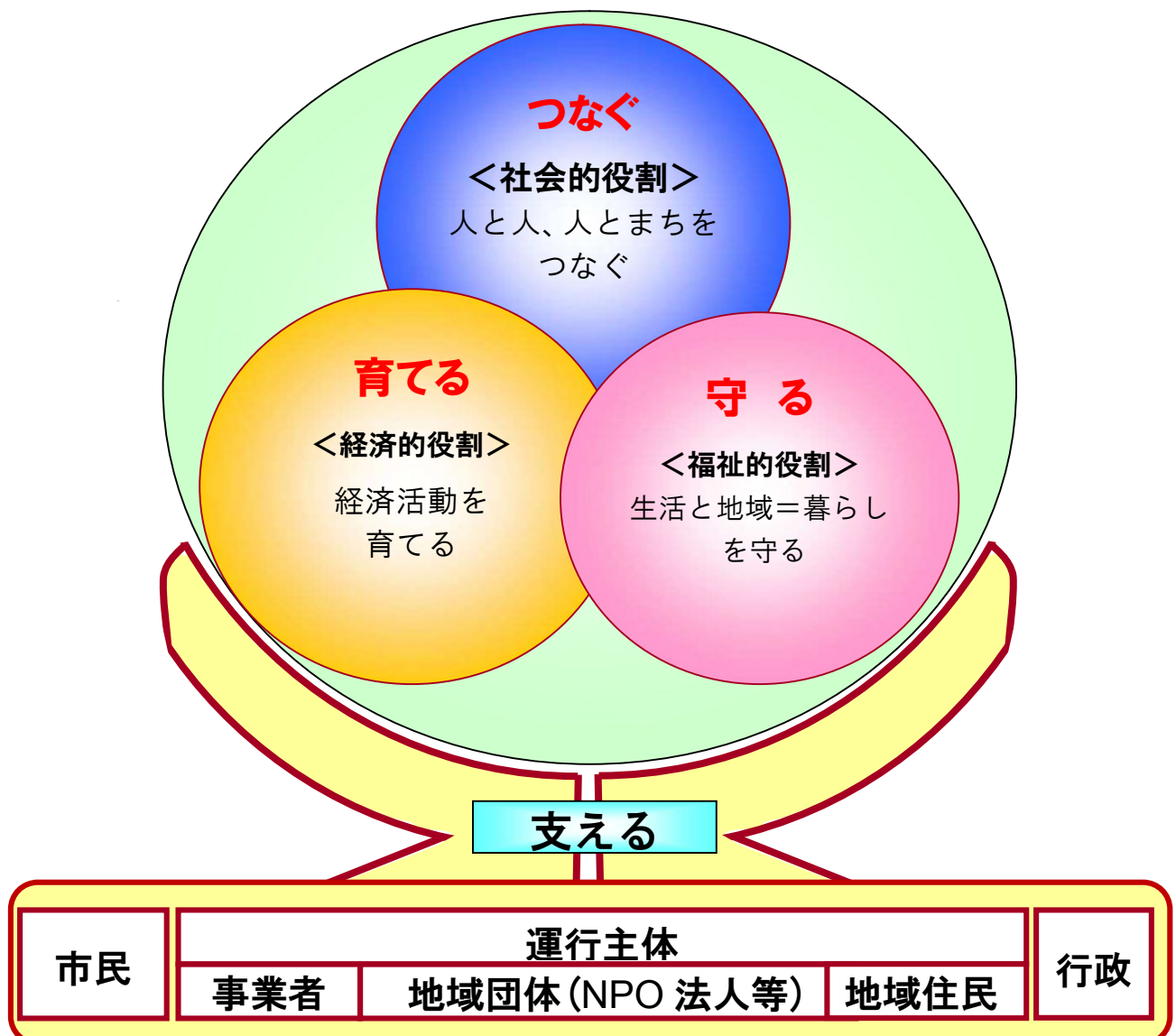
4.3 公共交通将来像

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。

5.1 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。

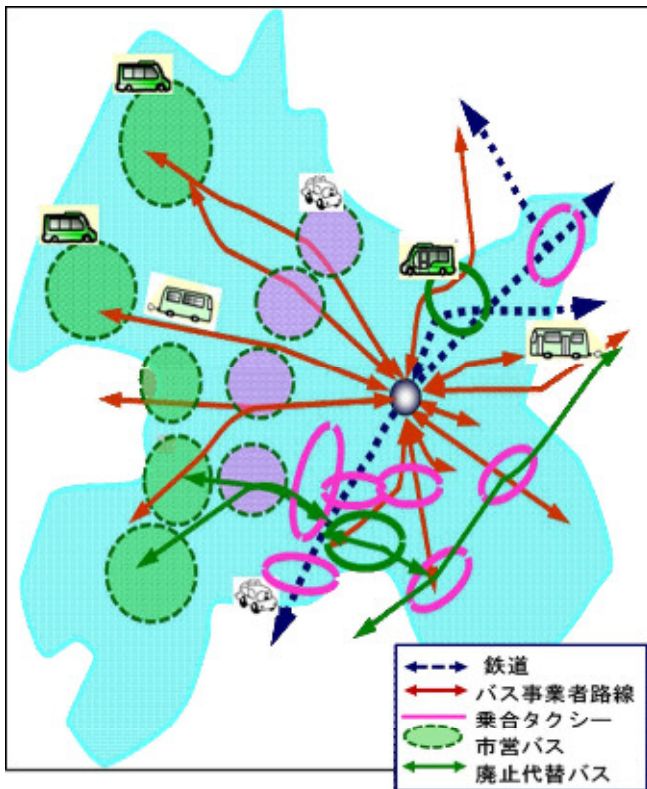


図 43 これまでの公共交通確保図

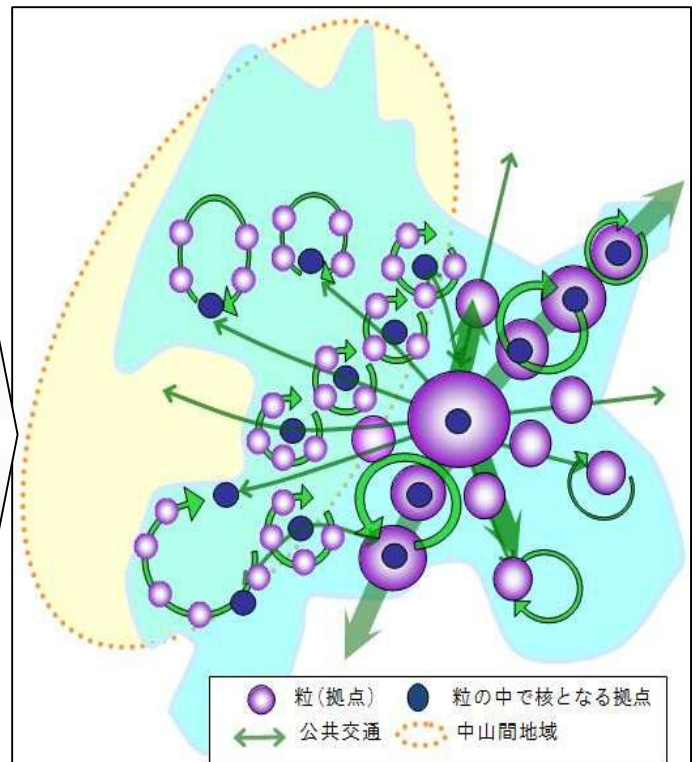


図 44 都市構造と公共交通のイメージ

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

5.2 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。

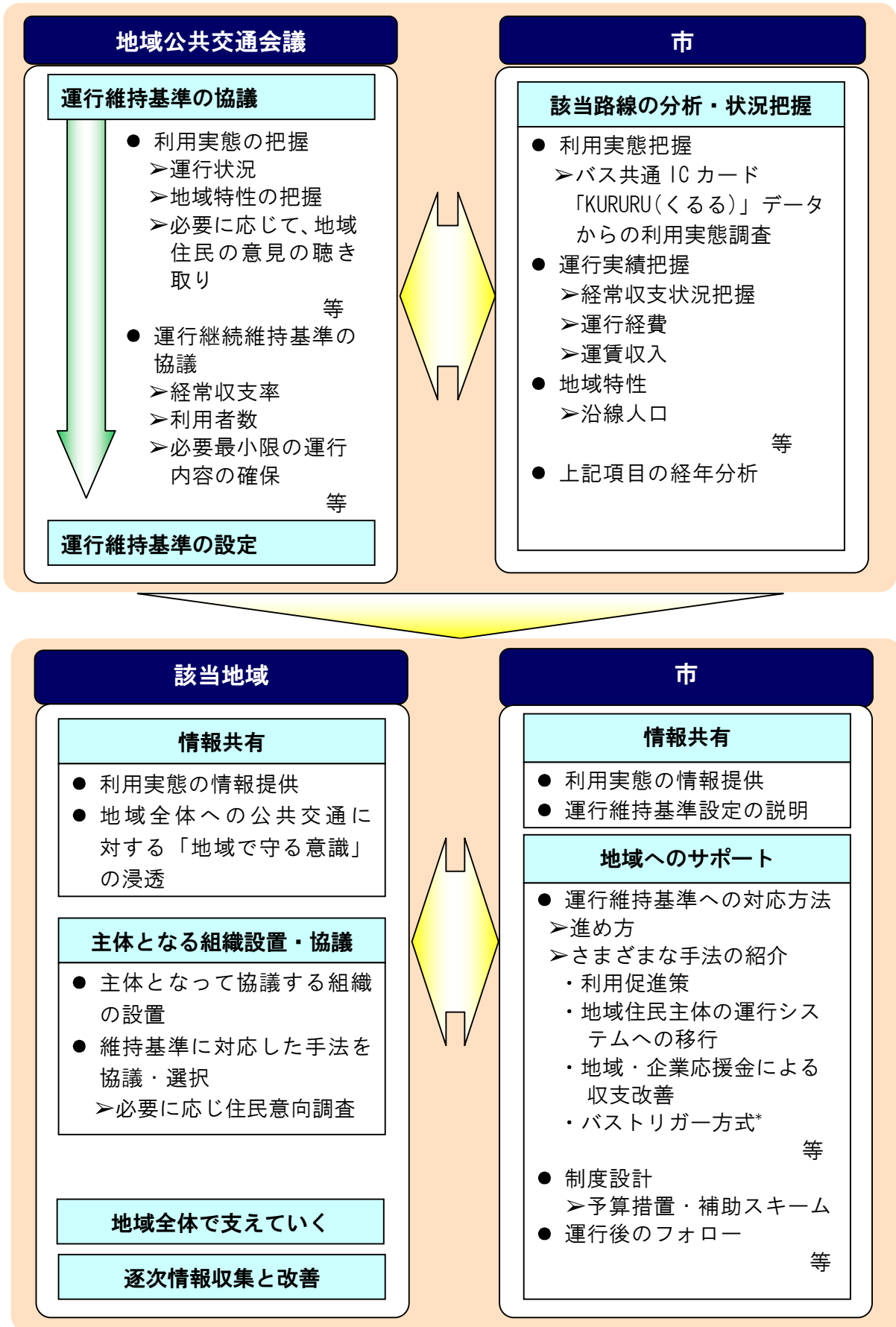
◇ 運行維持基準の内容は、地域公共交通会議（構成：住民代表、交通事業者、関係行政機関、学識経験者）において、協議し設定していきます。

地域の住民・企業主体の NPO 法人によるコミュニティバス運営 「生活バスよっかいち」

- 運行地区 三重県四日市市
 - 路線廃止により空白地域となり代替交通手段が求められていた。
 - 地域住民が中心となって設立された「NPO 法人生活バス四日市」が事業主体
 - 地域住民が主体となり、地域企業等の協力を得ながら、地域自身が求める公共交通を自分たちの手で企画・運営するバス事業
 - 商業施設や病院を中心に200～300mおきに停留所設置
- 運行事業者 三重交通
事業費 市補助、企業の協賛金、運賃、
応援券販売による支援



「地域住民主役による交通手段」確保の主な流れ



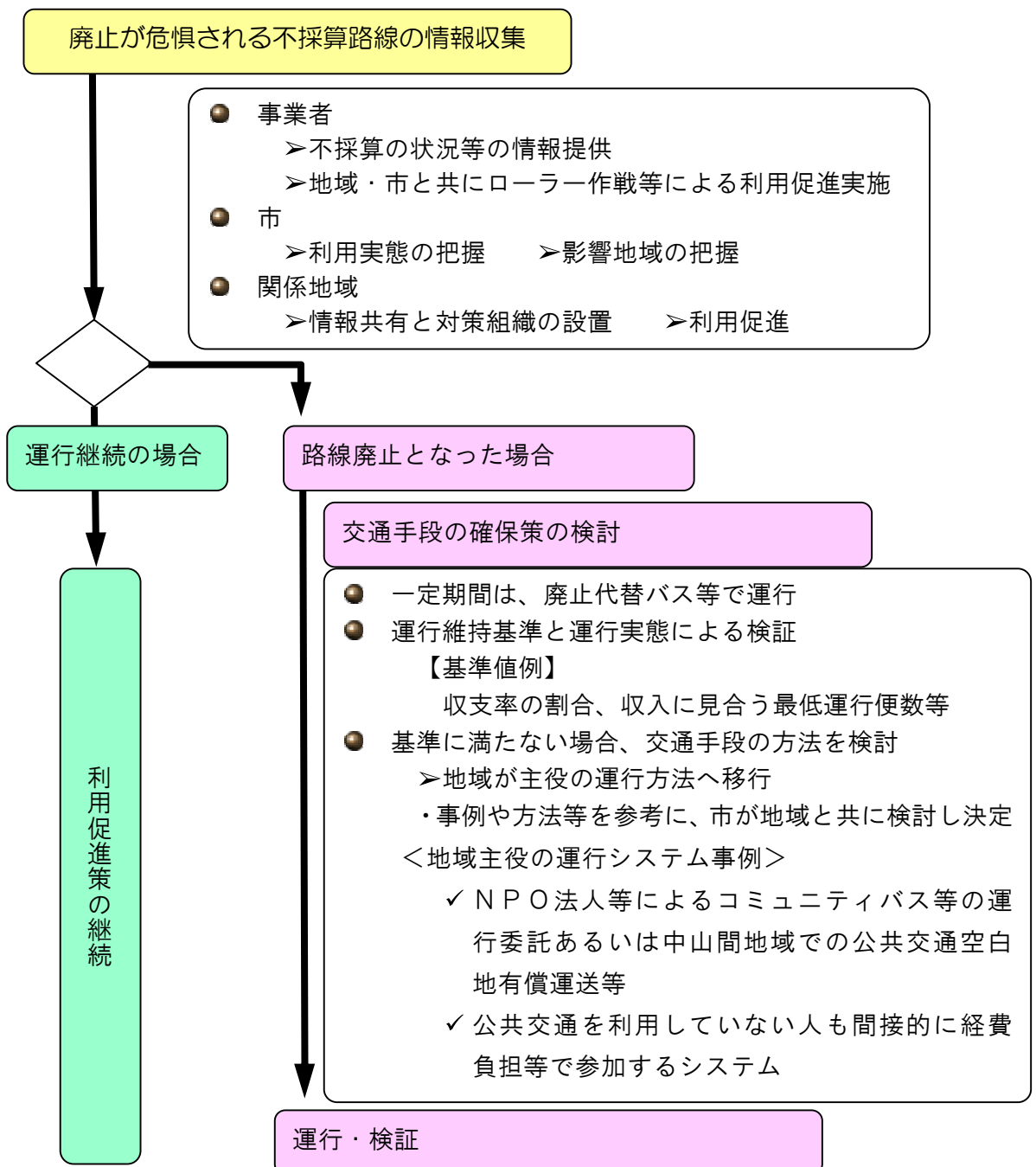
推進施策2 地域住民主役による交通手段の運営（今後生じる交通空白地域）

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。



地域住民主体のNPO法人による公共交通空白地有償運送 「NPO法人 こやだいら」

- 運行地区 徳島県美馬市
- 路線廃止により空白地域となり代替交通手段が求められていた。
- 地域住民が中心となって設立された「NPO法人」が事業主体
- 会員の年会費と運賃収入で事業経費を賄っており、行政の補助金に頼らない運営。
- 自宅からの通院や買い物等への地区内の移動や地区外（市中心部）への送迎をデマンド方式で行う。
- 運送車両はボランティア運転会員の自家用車
- 1km=130円(待ち時間30分=100円、迎車料金=300円)、年会費1,000円
- 365日運行
- 原則利用日の3日前の正午までに電話等による予約
- 有償運送以外に農作業支援や高齢者の生活相談、安否確認、地区内の清掃活動などに取り組んでいる。

維持基準値の事例

- 静岡県浜松市の場合
 - 公共交通空白地域において生活に必要な移動手段を確保するため、地域協働による地域バスを運行
 - 維持基準・ルールの設定
 - ・ 2年間の実証実験の中で、改善及び維持基準（収支率20パーセント）による評価
 - ・ 維持基準に満たない場合に判断
 - 縮小運行 ○最低保障運行 ○路線廃止
- 茨城県日立市
 - 市民の移動機会の最低水準を 平日日中4便分は、行政が赤字補助して維持する。
 - 5年間限定 ⇒ 身の丈にあった交通モードの選択

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がしていきます。

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。

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%

「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

- ①1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 $586.31円 \div 平均運賃300円 = 1.95回 \approx 2回$

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。

【長野市バスガイドブック】



バスの乗り方教室



提供：アルピコ交通株式会社

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

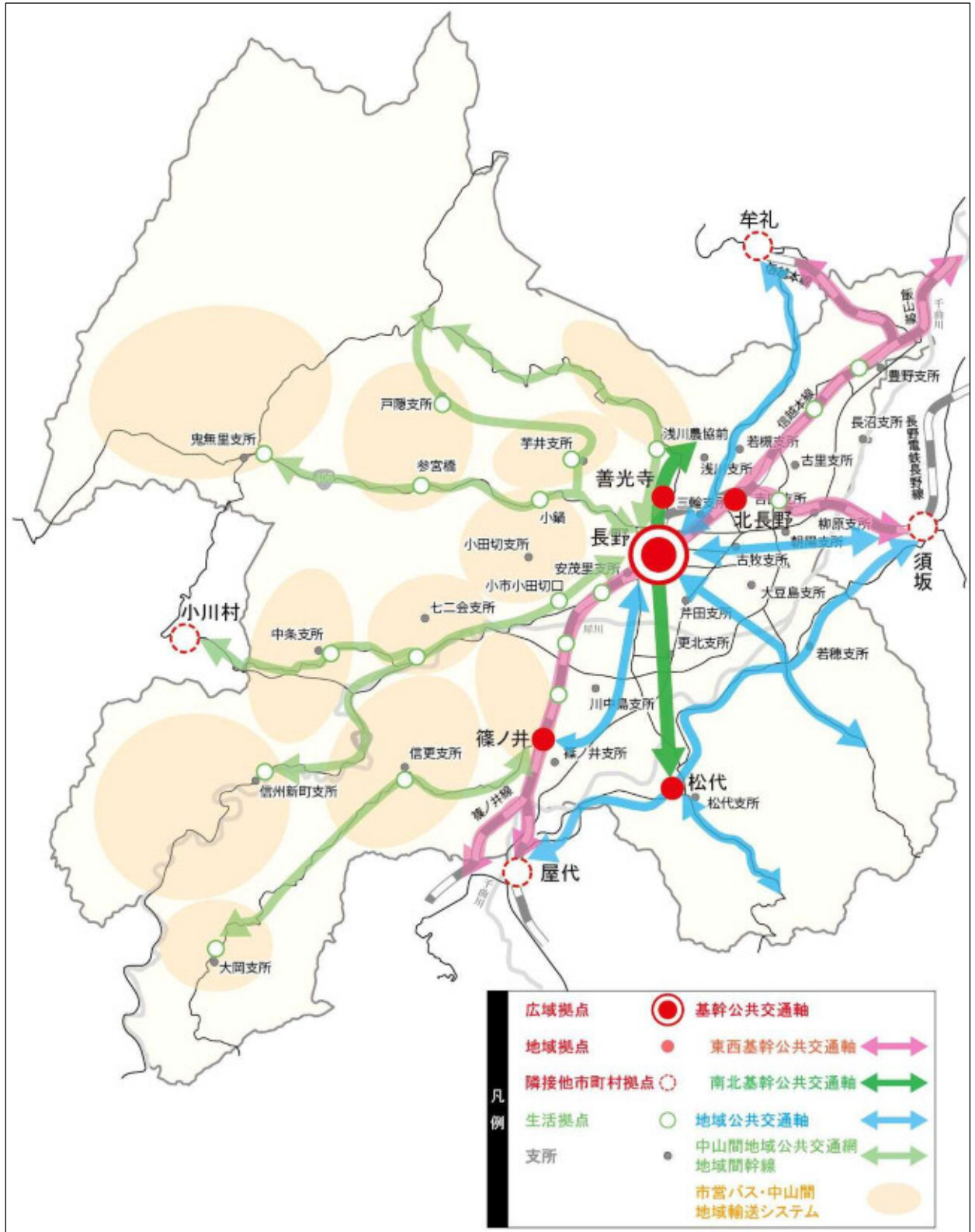


図 45 拠点と交通軸の設定

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

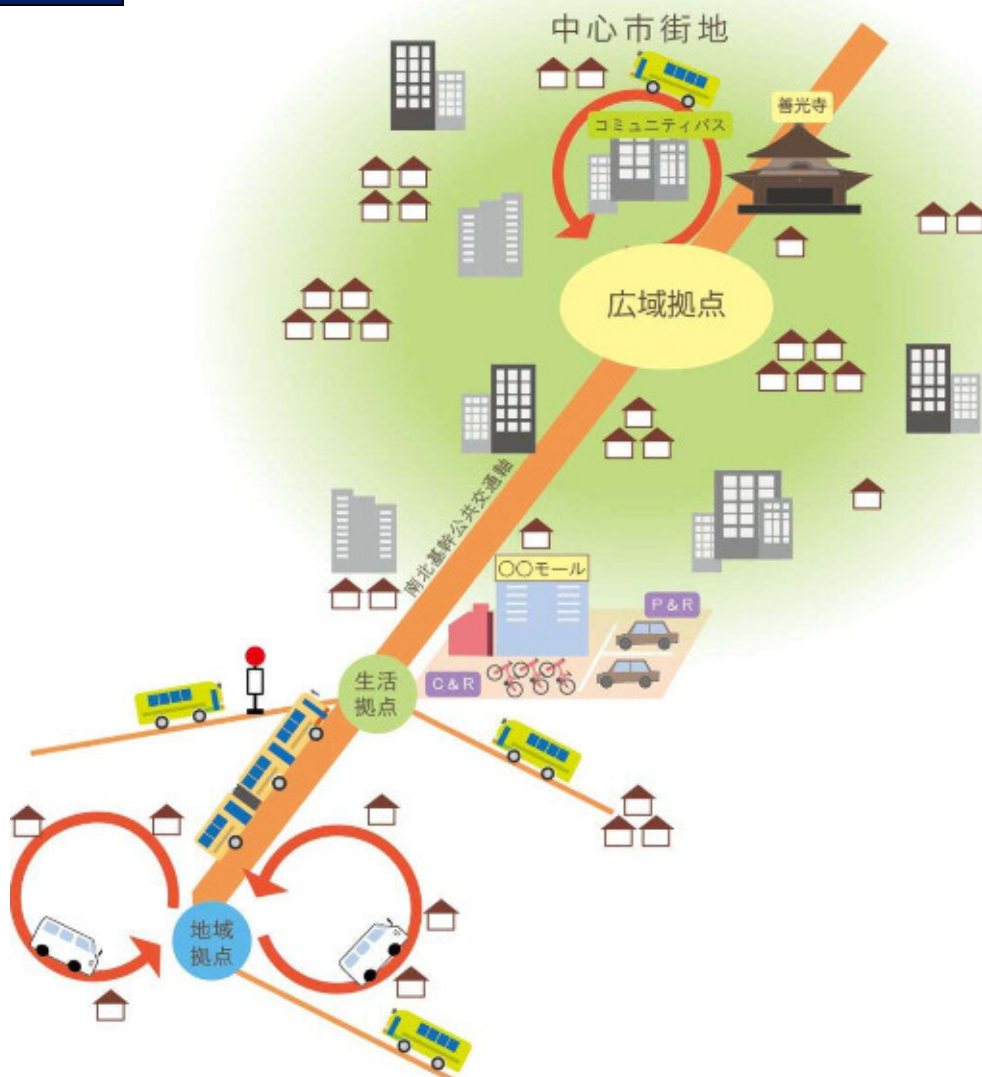
- ◇ 鉄道路線の維持・確保と、駅を中心とした地域拠点または生活拠点においては、需要の大きさ、必要性に応じ地域循環路線（コミュニティバス等）を運行するなど、地域内の回遊性を高めるネットワークを形成します。
- ◇ 北しなの線の利便性向上のため、新駅の設置を検討します。

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

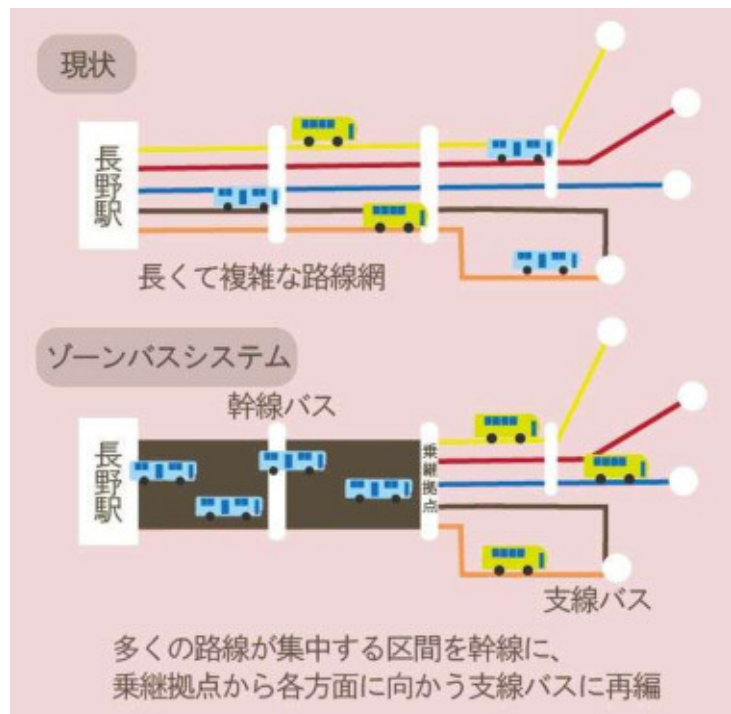


推進施策

- ◇ 「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。



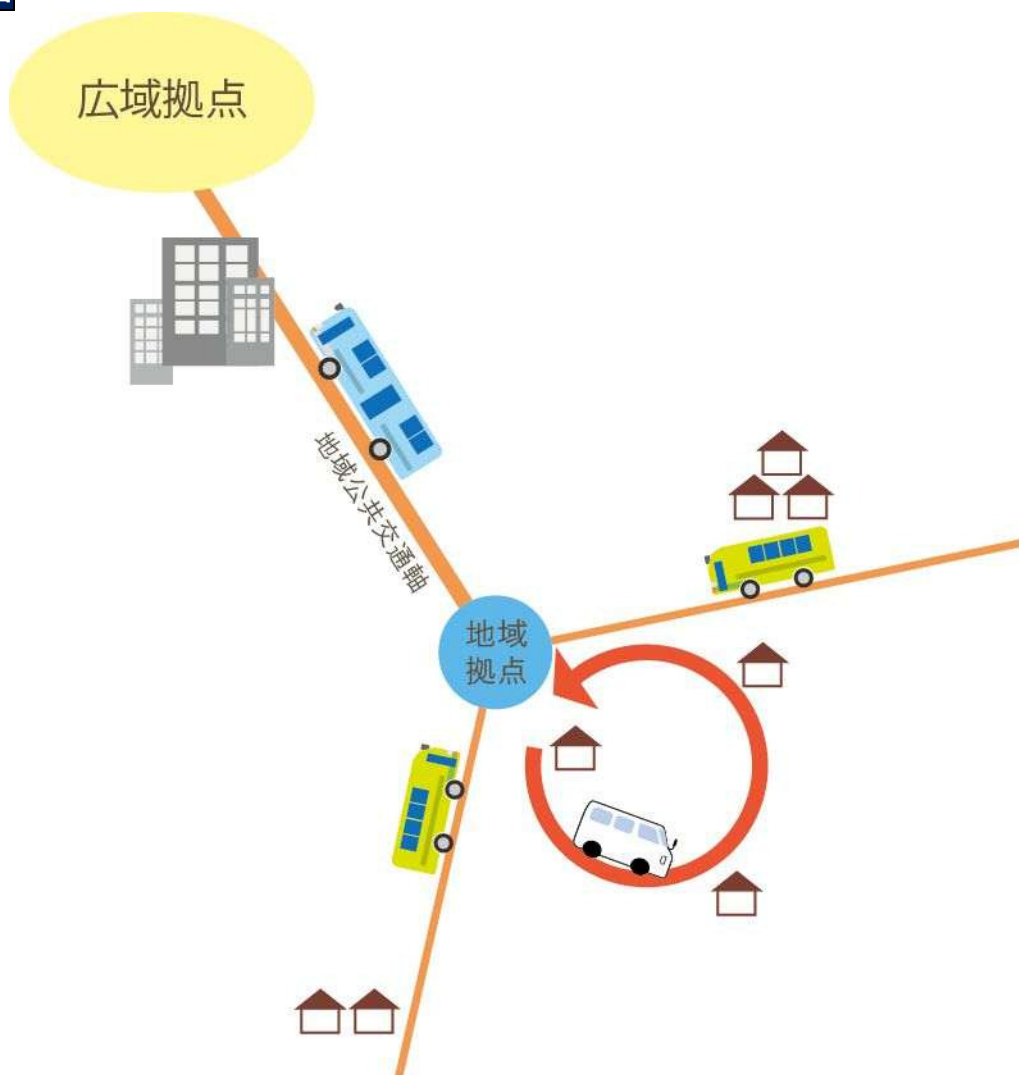
中心市街地循環バス「ぐるりん号」電動バス

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。

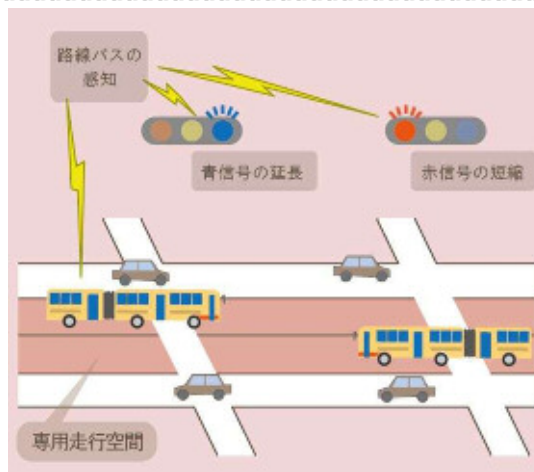
推進施策

- 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%

■バスロケーションシステム

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。渋滞や雨などの理由によりバスが遅れているときのバス待ちのイライラを解消できます。



埼玉県バス運行状況システム「バス coi (こい)」(出典:埼玉県HP)



乗降口の補助ステップ



5.3 公共交通ネットワークの将来像

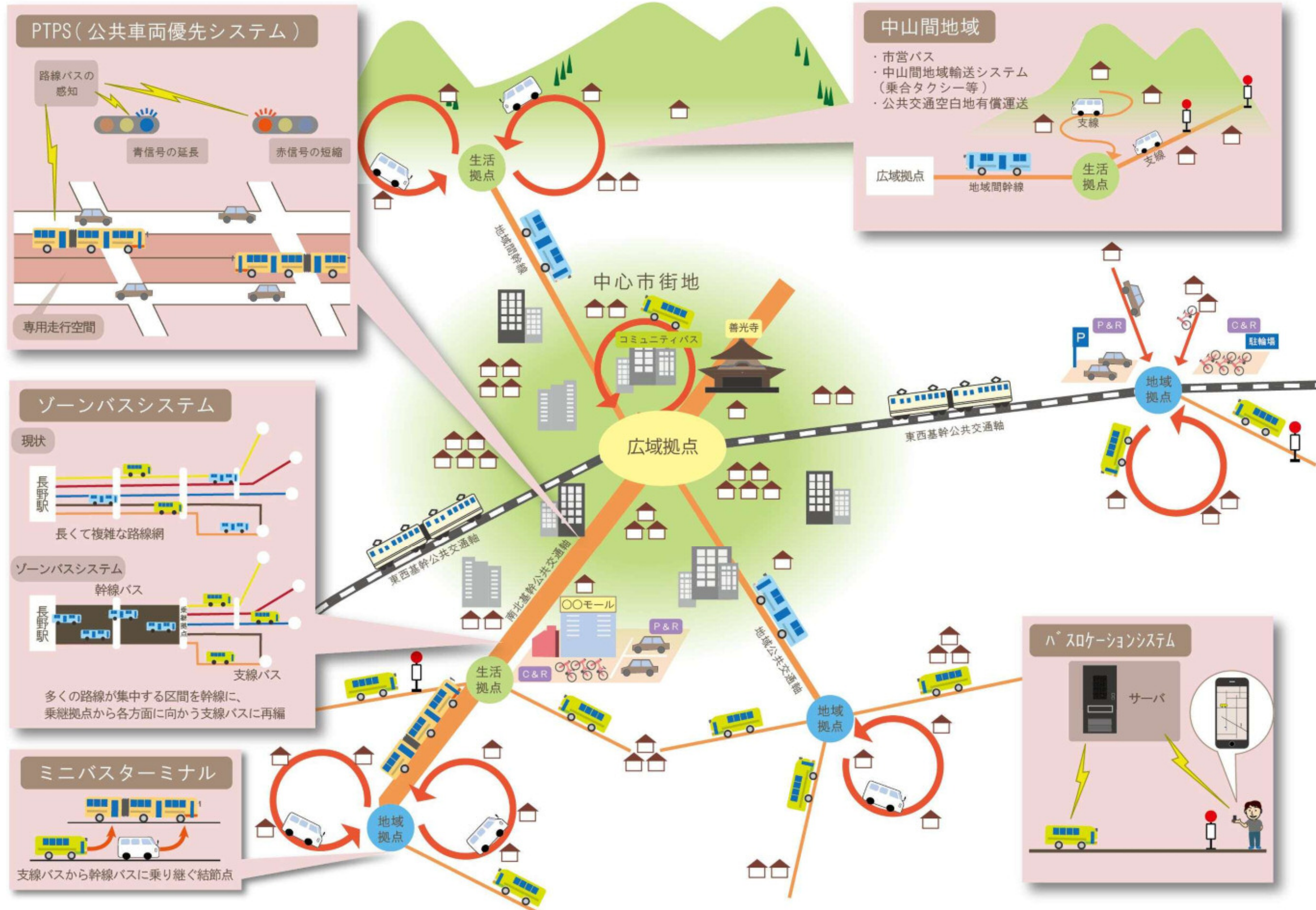


図 46 公共交通ネットワークの将来像

第6章 施策推進に向けた取組み

6.1 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。

6.2 実現に向けたスケジュール

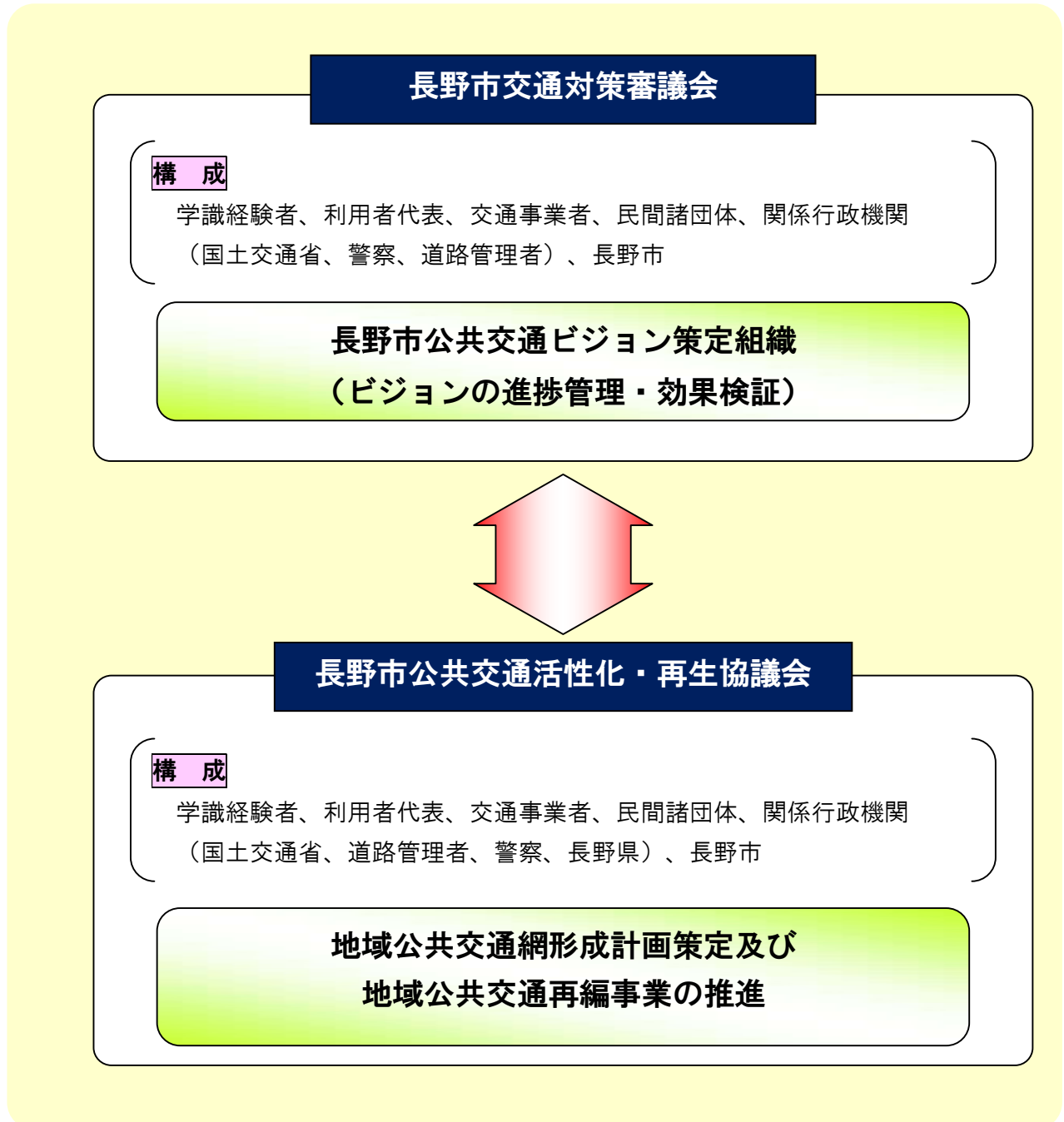
新たに取り組む施策の推進について、以下のようなスケジュールで取組みます。

(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			

6.3 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。



用語の解説

【あ行】

インセンティブ

個人が行動を起こすときの内的欲求（動因）に対して、その欲求を刺激し、引きだす誘因。具体的には、買い物時のポイント還元などが相当。

【か行】

公共交通空白地有償運送

過疎地などにおいて、タクシーなど公共交通機関によっては地域住民の輸送が確保されない地域において行われる輸送（旧過疎地有償運送）。

公共車両優先システム（PTPS）

公共交通の定時性確保と利用者の利便性向上、自家用車等から利用転換の促進を目的として、バス専用・優先レーンを設置、優先信号制御（赤信号の短縮、青信号の延長等）等により、バスなどの公共交通の車両が優先的に通行できるようにするシステムのこと。略称はPTPS(Public Transport Priority System)。

交通セルシステム

中心市街地を歩行者中心の空間とするため、幹線道路に囲まれた区域において自動車の流入をできるだけ排除するシステム。

高度道路情報システム(ITS)

ITS（Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム）とは、人と道路と自動車の間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステム。

コミュニティバス

地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、使用車両、運賃、ダイヤ、停留所の位置等を工夫したバスサービスのこと。

コンパクトシティ

都市中心部にさまざまな機能を集めることによって、相乗的な経済交流活動を活発化させ、持続可能な暮らしやすい街をつくっていかうとする考え方。

【さ行】

サイクル&ライド（C&R）

自転車から鉄道または路線バスに乗り換える仕組み。

ゾーン30

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る。

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幹線バスに、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。

【た行】

地域間幹線

複数市町村間を運行するバス路線。

地域循環バス

地域住民の利便性の向上や移動手段を確保することを目的として、一定区間を運行するバスで、地域の実情に合わせ、使用車両、運賃、ダイヤなどを工夫したバスサービス。

デマンドタクシー

交通需要が少ない地域や地形的条件から基幹的なバス路線の確保が困難な地域において、集落と基幹的なバス路線とをネットワークする乗合タクシー。

トランジットモール

中心市街地やメインストリートなどの商店街を、歩行空間（モール）として整備するとともに、バスや路面電車など公共交通（トランジット）だけを通行させ、モール内や外部空間とモールを結ぶ安全で快適な移動手段として活用すること。

【な行】

ノーマイカーデー

特定の日にちや曜日を決めて自動車の利用を自粛する取り組み。

乗合タクシー

過疎地や交通空白地域等での輸送需要や住民ニーズに対応するため、乗合バスではなく、乗車定員 10 人以下の自動車いわゆるタクシー車両を使用した運行形態のもの。

【は行】

パーク&ライド (P&R)

自家用車で目的地に直接向かう代わりに、自家用車で近隣の駅等まで行き、そこから鉄道等の大量公共交通機関に乗り換えて目的地まで到達すること。

パーソントリップ調査

パーソントリップ調査は、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもの。

廃止路線代替バス

路線バス事業者が運行していた一般乗合路線が廃止されたあとに、地方自治体や貸切バス事業者が運行する乗合バスのこと。地方自治体自らによる市町村運営有償運送、貸切バス事業者による貸切代替バス（旧 21 条バス）の他、第 4 条許可（一般乗合バス）を維持しつつ欠損額を公的に補助する場合や無償運行とする場合がある。

バストリガー方式

バス事業者と利用者が新たなサービス改善の取組による採算ラインを予め設定し、それを下回った場合には事業者はその取組を止めるという契約に基づき、バス料金の値下げや路線新設などを行うこと。

バス・ラピッド・トランジット (BRT)

通常の路線バスよりも高速に運行し、都市の幹線的交通を担うバスシステム。接続バス、専用走行路、専用レーン、優先レーン、PTPS（公共車両優先システム等を組み合わせて定時性、速達性を確保。BRT とは Bus Rapid Transit（バス高速輸送システム）の略。

バスロケーションシステム

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。

バリアフリー

高齢者・障害者等が生活していく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去する考え方。

【ま行】

モータリゼーション

自家用車が大衆に普及すること。

モビリティマネジメント

一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す交通政策。

【ら行】

ライトレールトランジット（LRT）

Light Rail Transit の略。従来の路面電車から走行空間、車両等を向上させたもので、高い速達性、定時性、輸送力等を持った、人や環境に優しい都市公共交通システム。

【英字】

BRT

バス・ラピッド・トランジット参照

C&R

サイクル&ライド参照

D I D地区

人口集中地区（Densely Inhabited District）を意味し、国勢調査において設定される統計上の地区。基本単位区等を基礎単位として、原則として人口密度が 1 平方キロメートル当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地域。

LRT

ライトレールトランジット参照

P&R

パーク&ライド参照

PTPS

公共車両優先システム参照