
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。

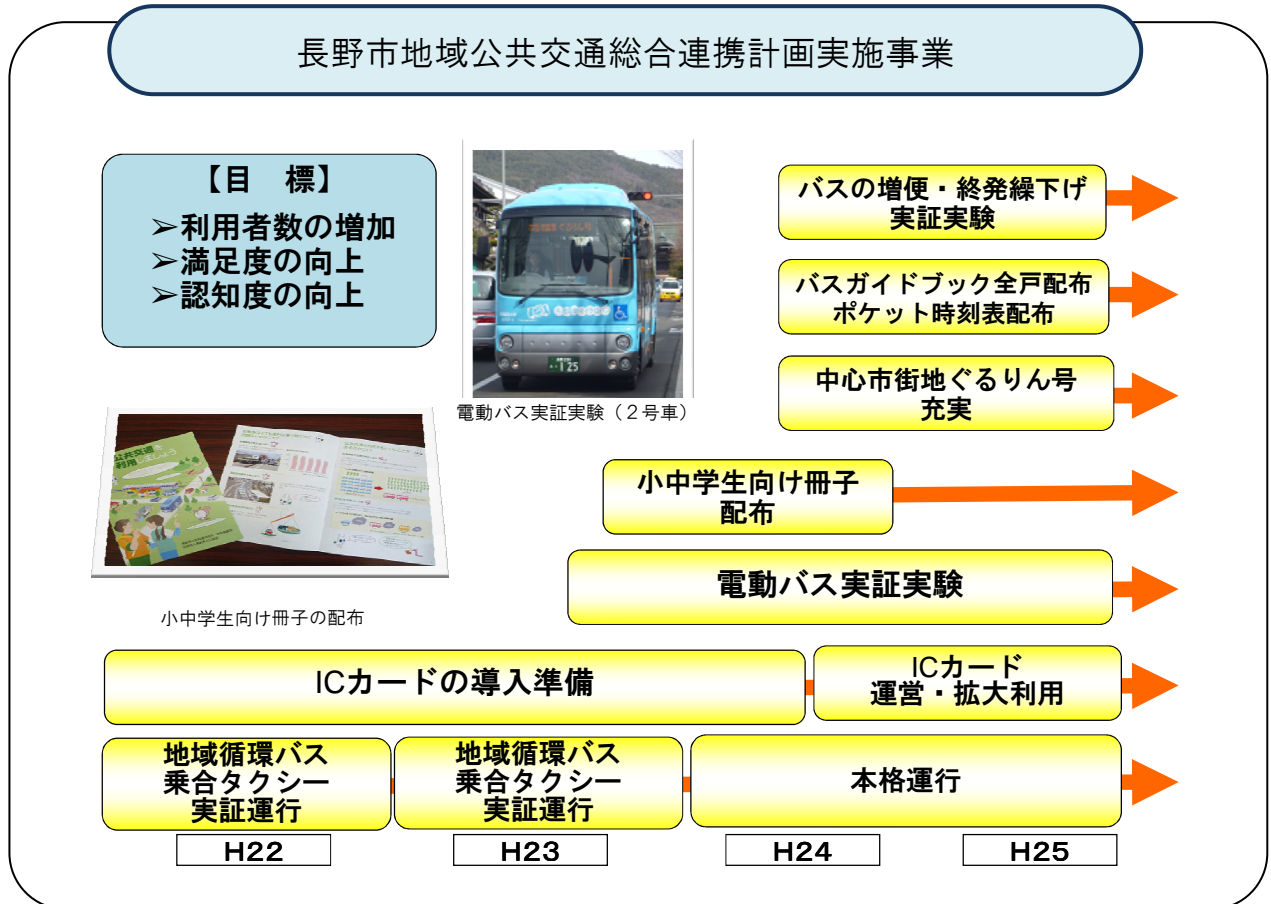


図 1 長野市地域公共交通総合連携計画実施事業

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

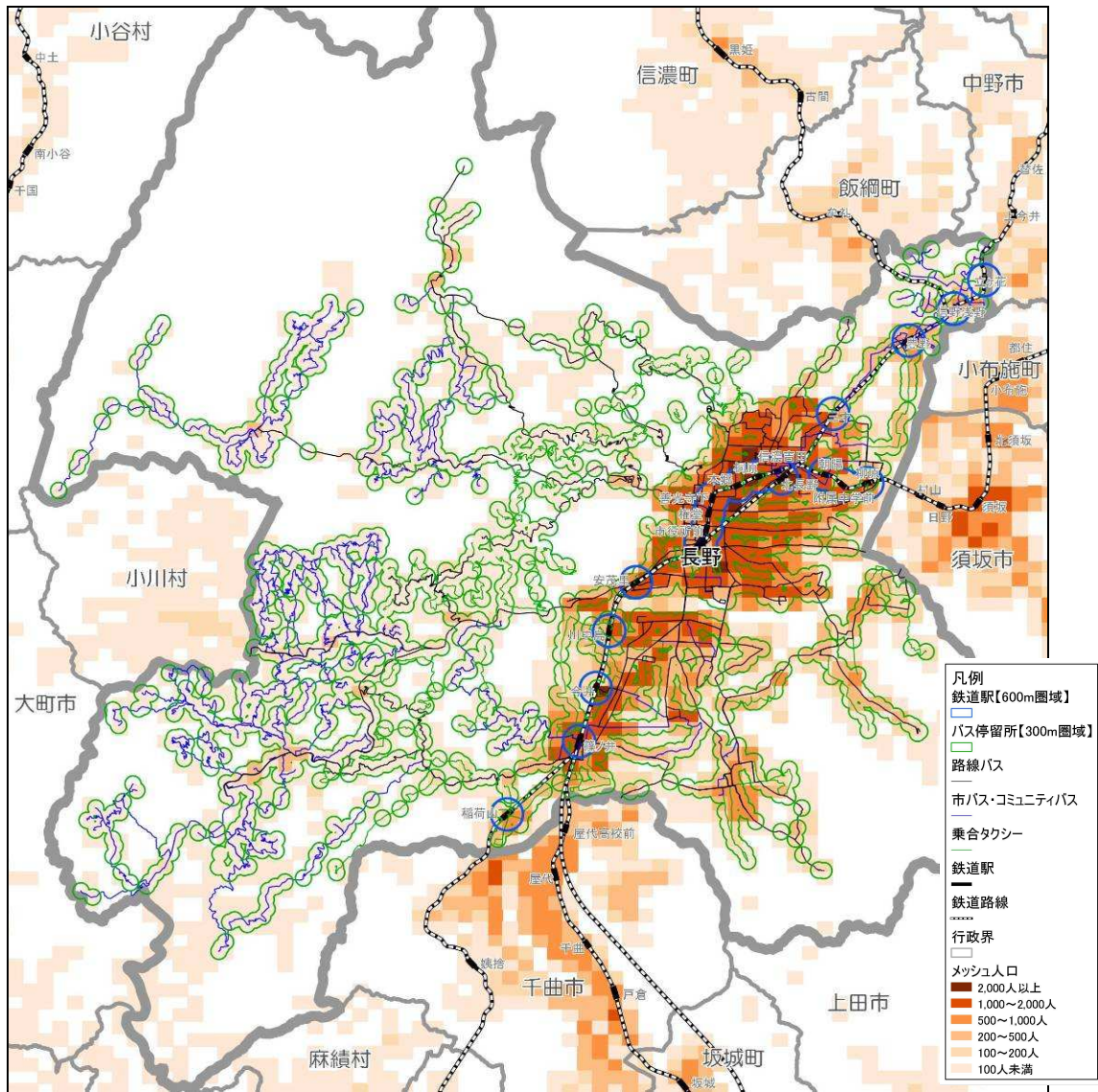


図 2 公共交通カバー圏域の状況

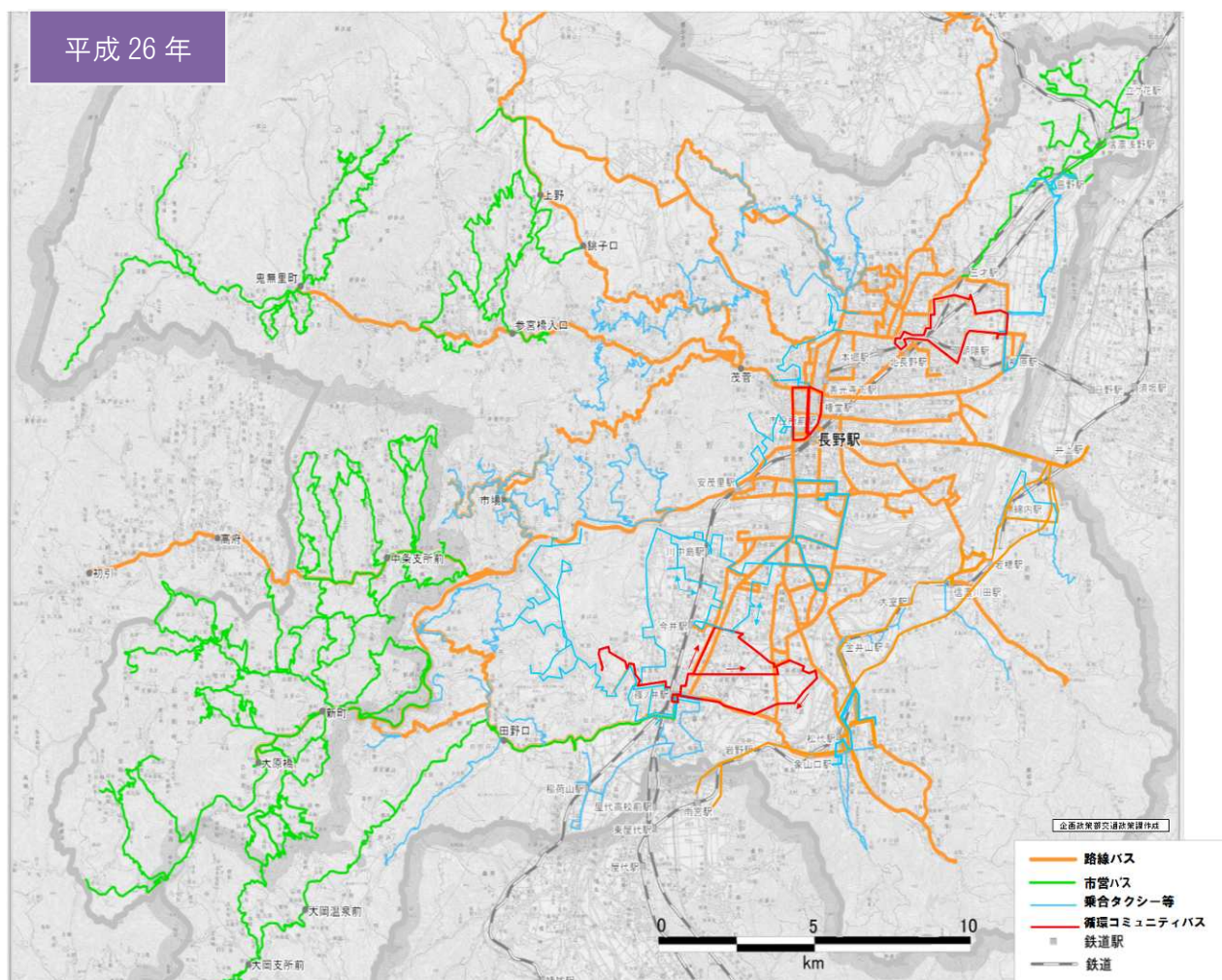
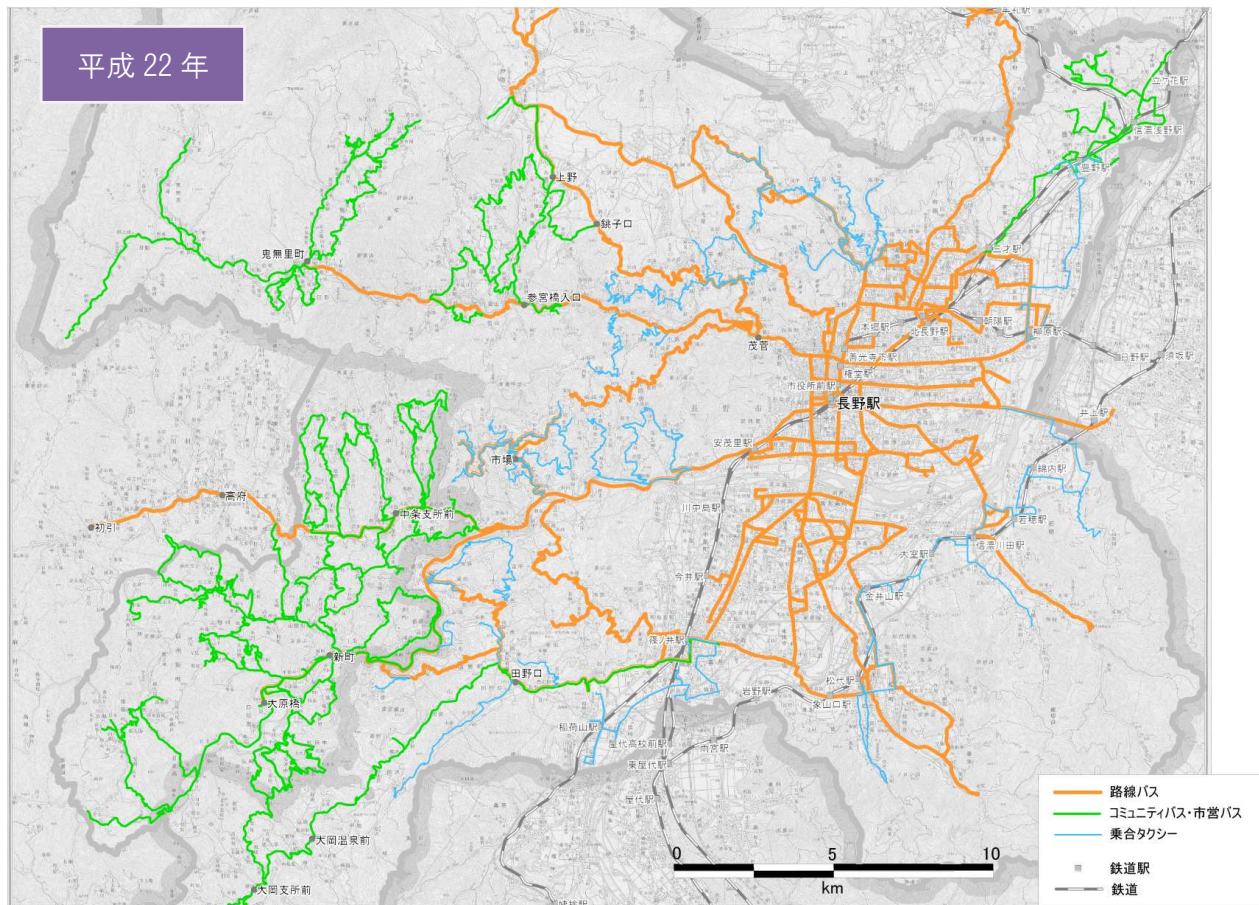
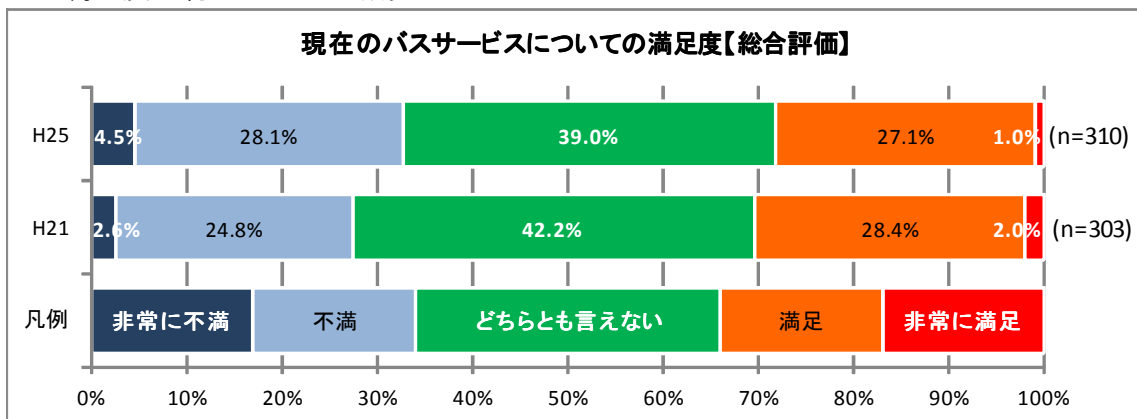


図 3 路線バスと市が関与するバス

(2)バスサービスに対する市民ニーズ

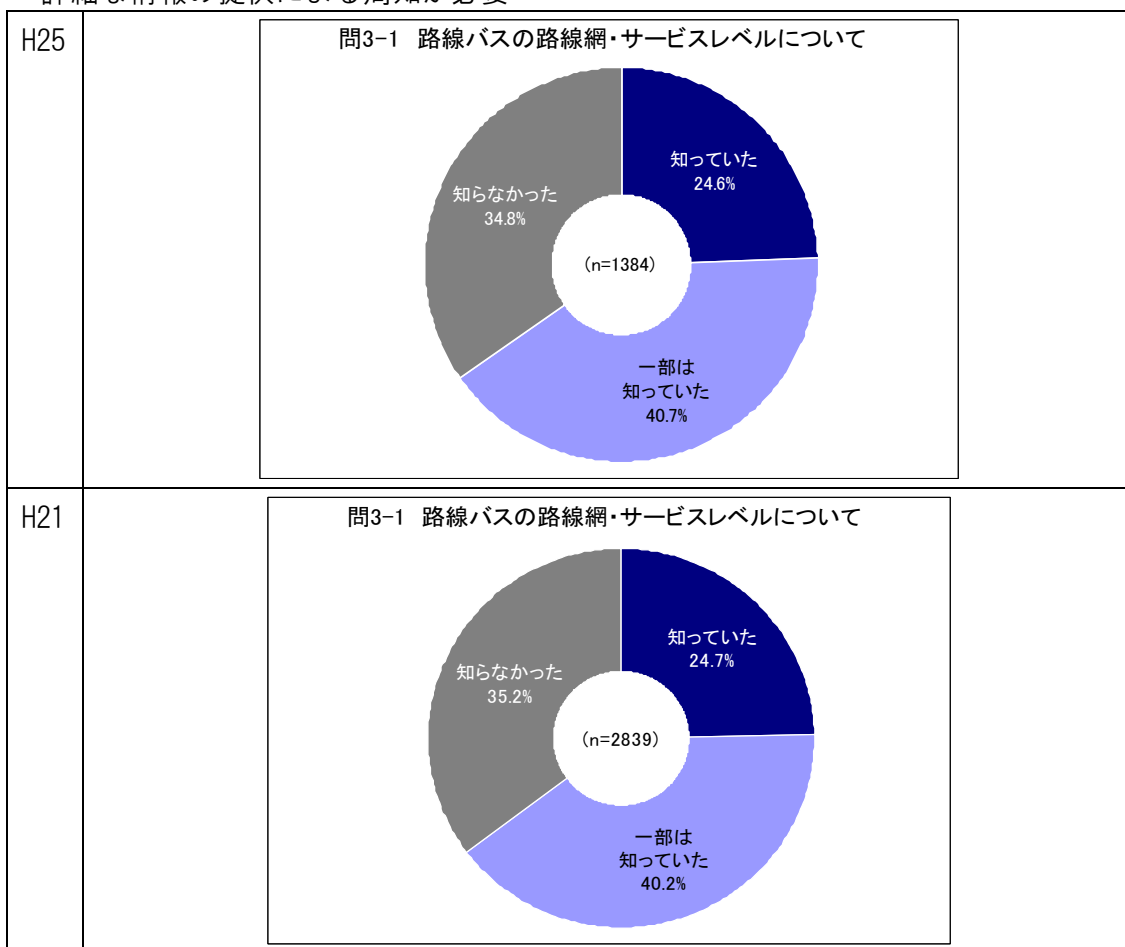
● 全体的な満足度

- 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

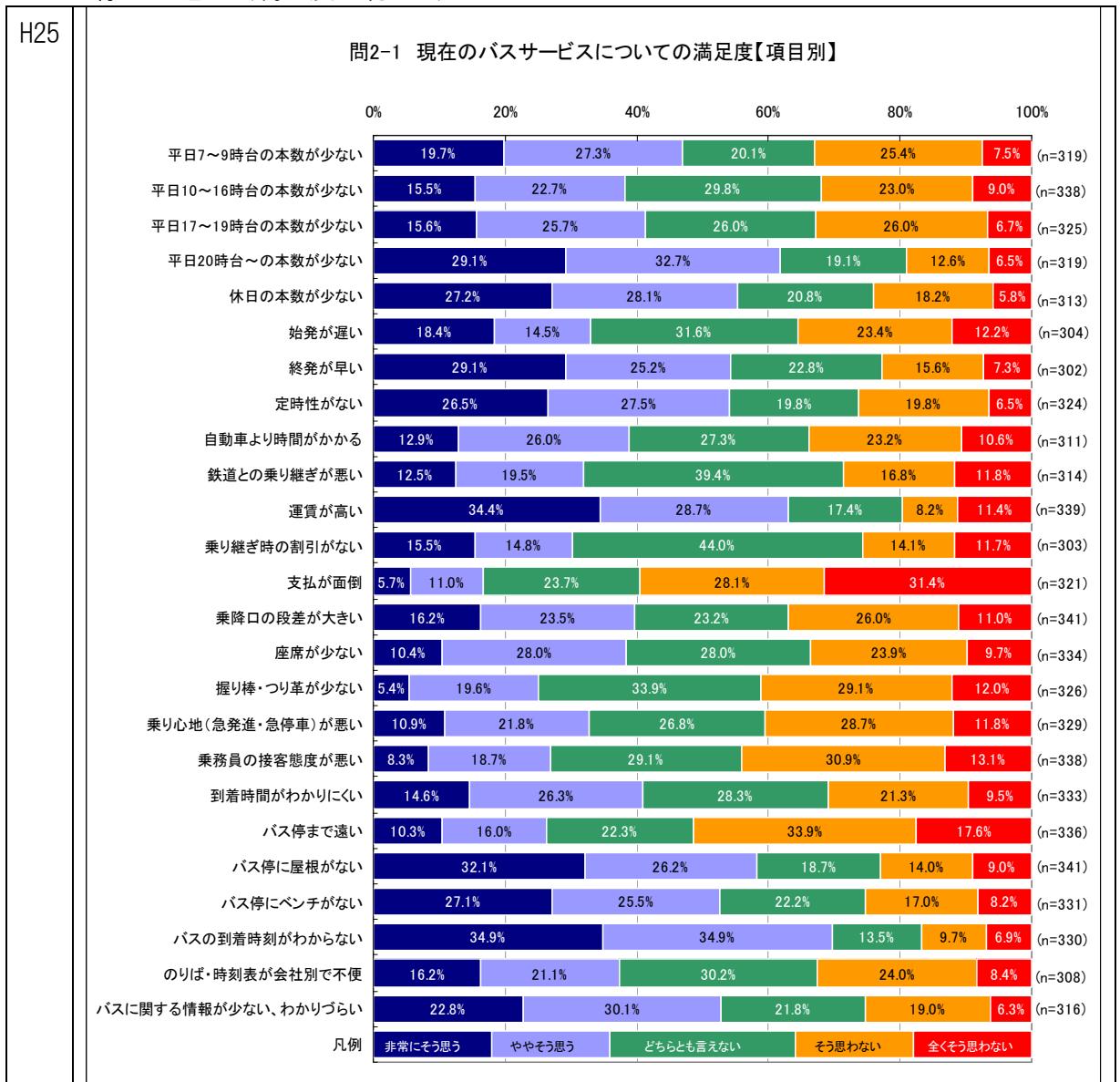


● 不満度が上がった主な項目

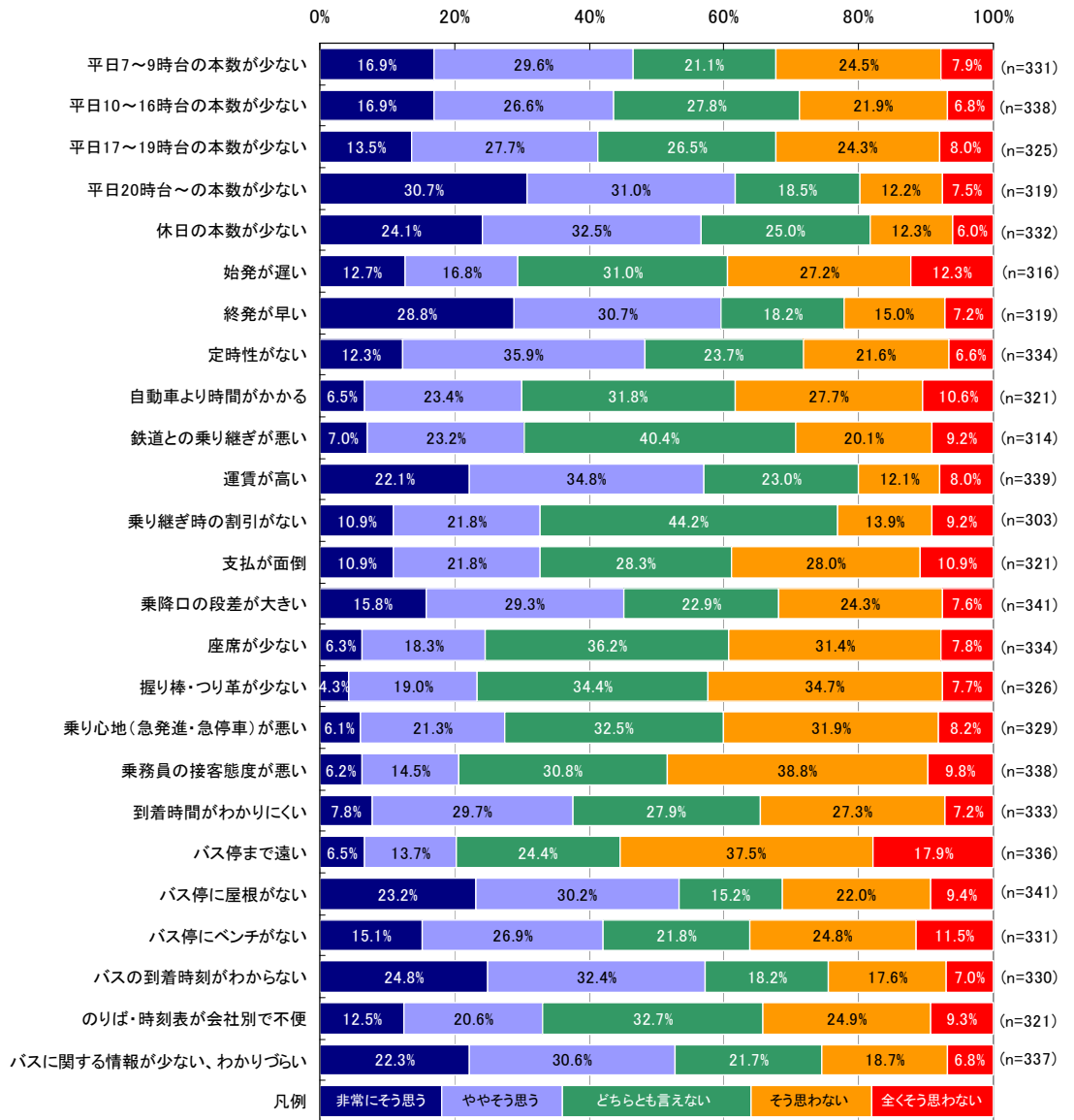
- 座席が少ない（約 14 ポイント増）
- 到着時間が分からない（約 13 ポイント増）
- バス停にベンチがない（約 11 ポイント増） など

● 満足度が高い主な項目

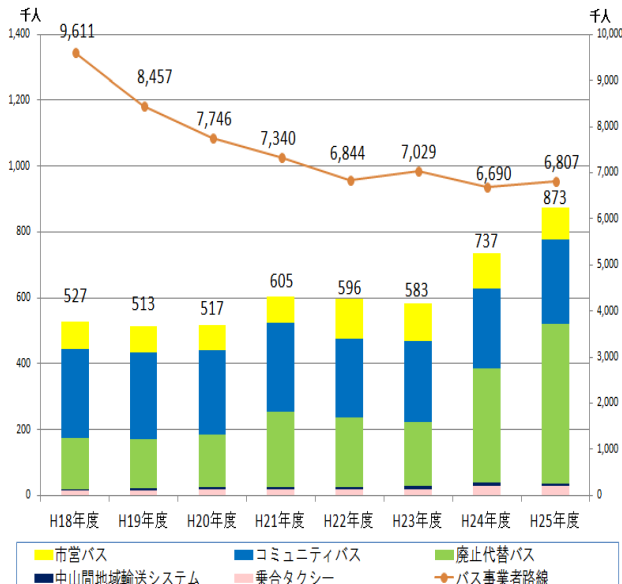
- 支払が面倒（満足度は約 60%） ← バス共通 ICカード「くるる」の導入の影響
- バス停まで遠い（満足度が約 52%）



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。

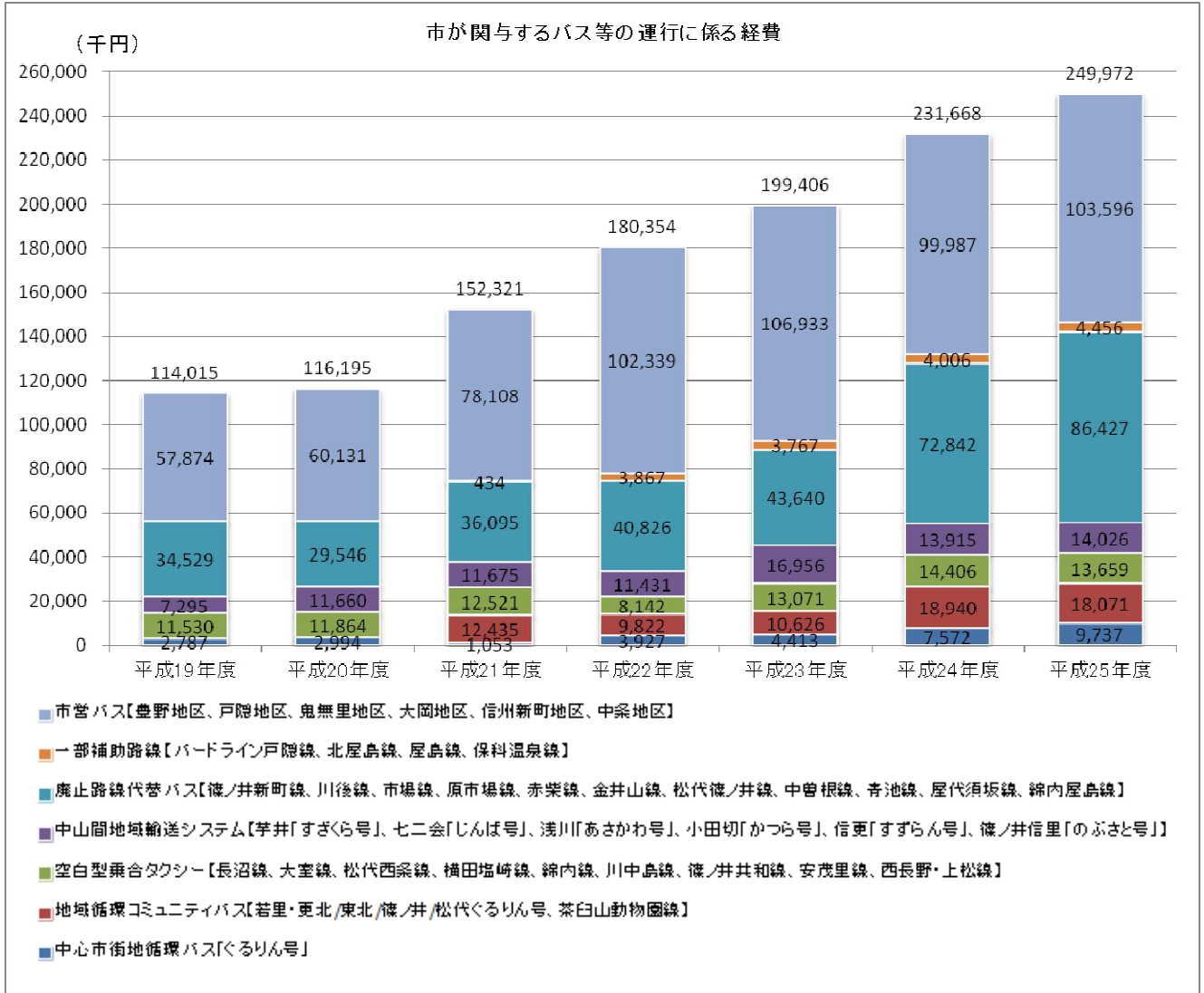


図 5 市が関与するバス等の運行に係る経費

(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