

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

これまでも、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。

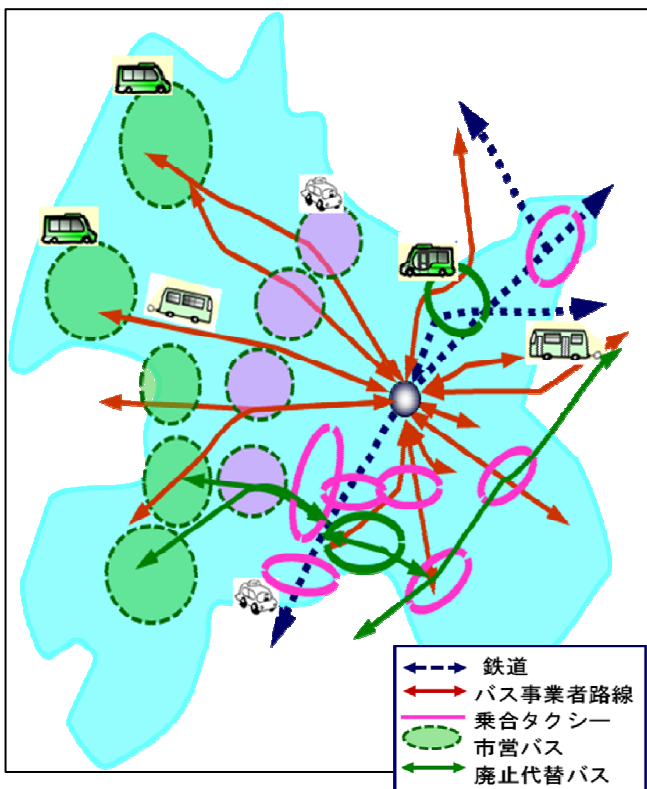


図 43 これまでの公共交通確保図

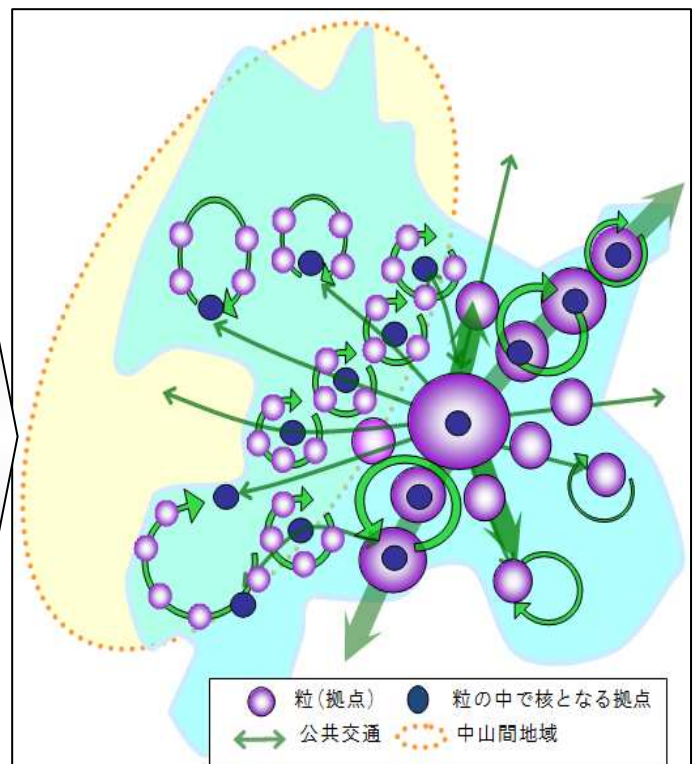


図 44 都市構造と公共交通のイメージ

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。

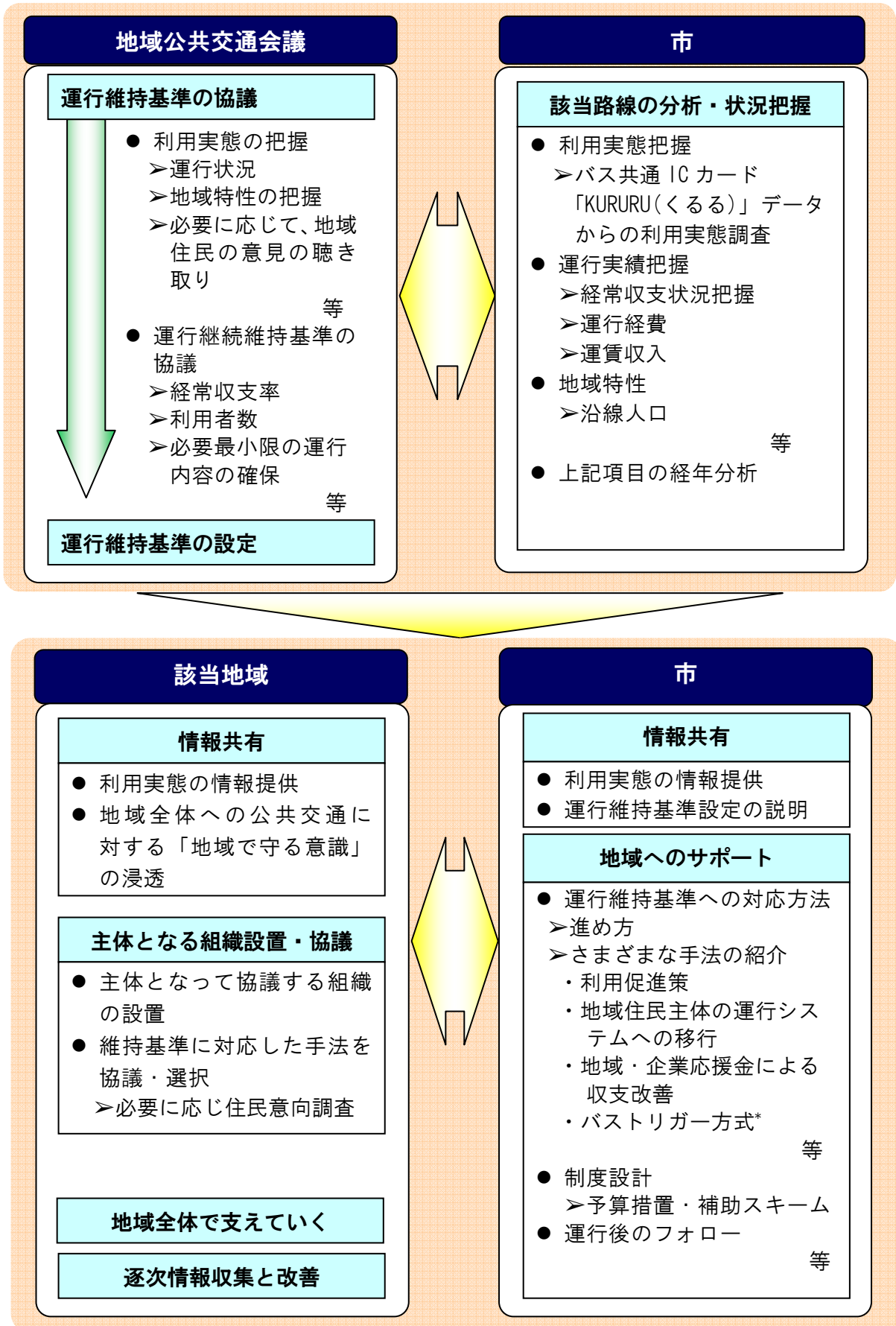
◇ 運行維持基準の内容は、地域公共交通会議（構成：住民代表、交通事業者、関係行政機関、学識経験者）において、協議し設定していきます。

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



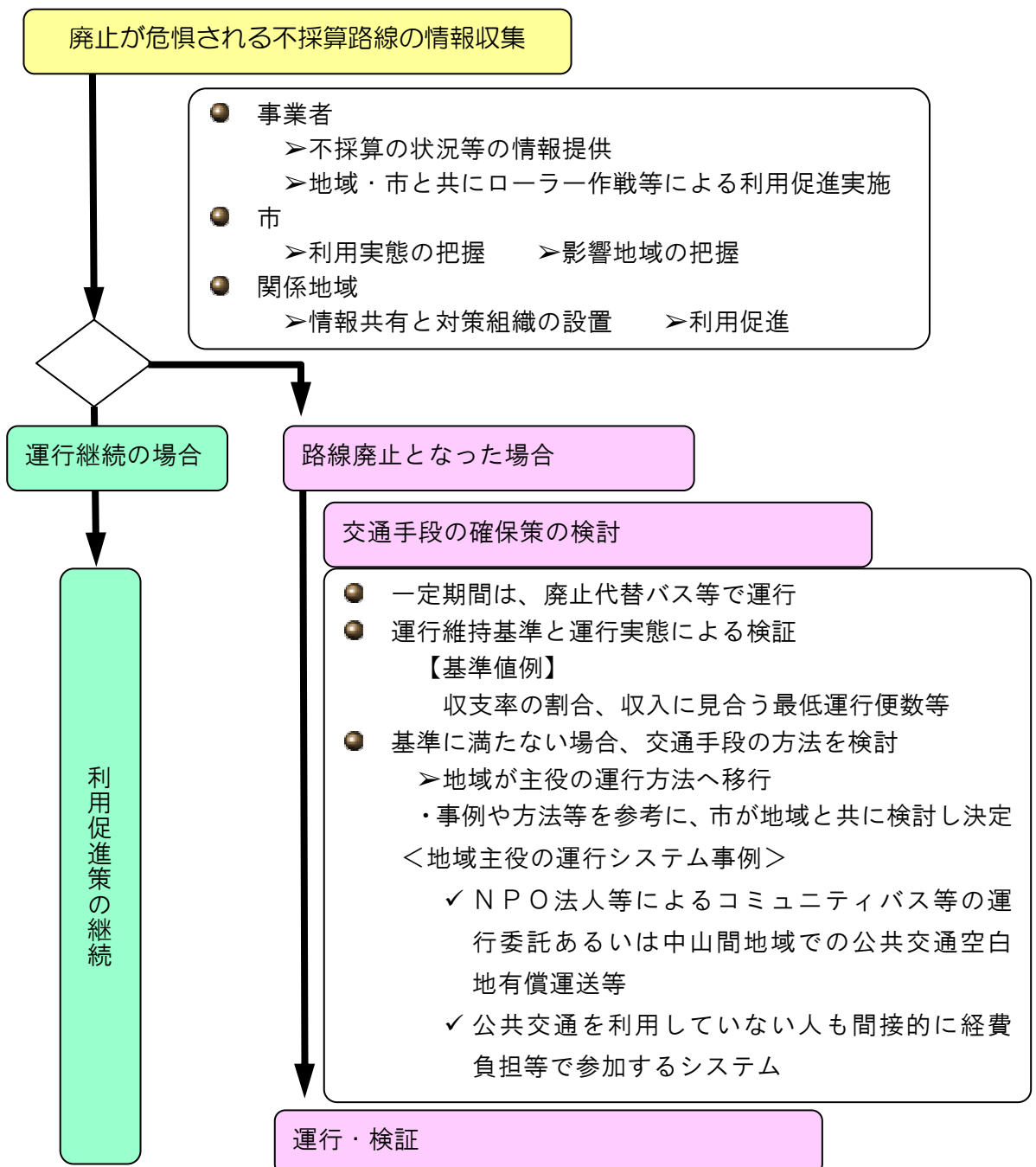
推進施策2 地域住民主役による交通手段の運営（今後生じる交通空白地域）

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としていきます。



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

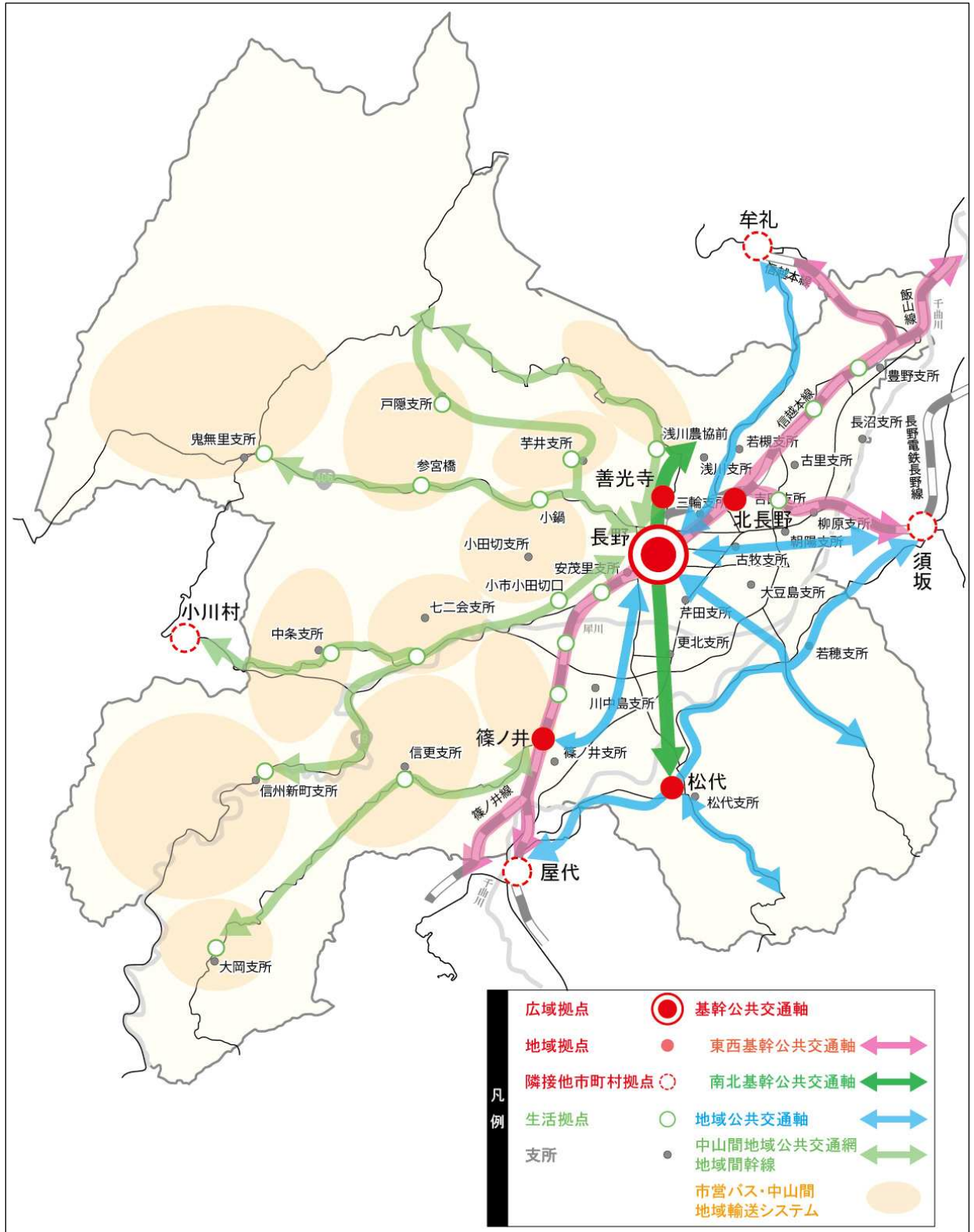


図 45 拠点と交通軸の設定

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

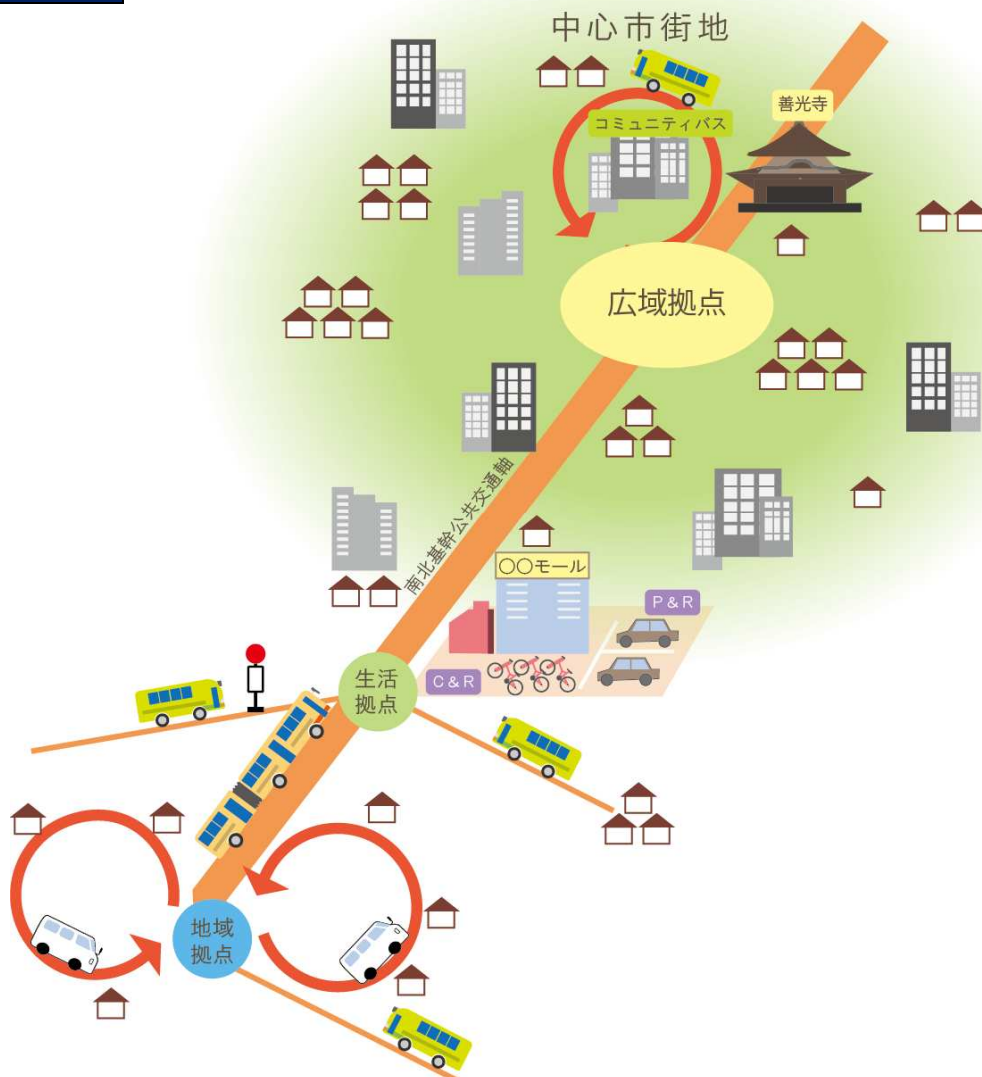
- ◇ 鉄道路線の維持・確保と、駅を中心とした地域拠点または生活拠点においては、需要の大きさ、必要性に応じ地域循環路線（コミュニティバス等）を運行するなど、地域内の回遊性を高めるネットワークを形成します。
- ◇ 北しなの線の利便性向上のため、新駅の設置を検討します。

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、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

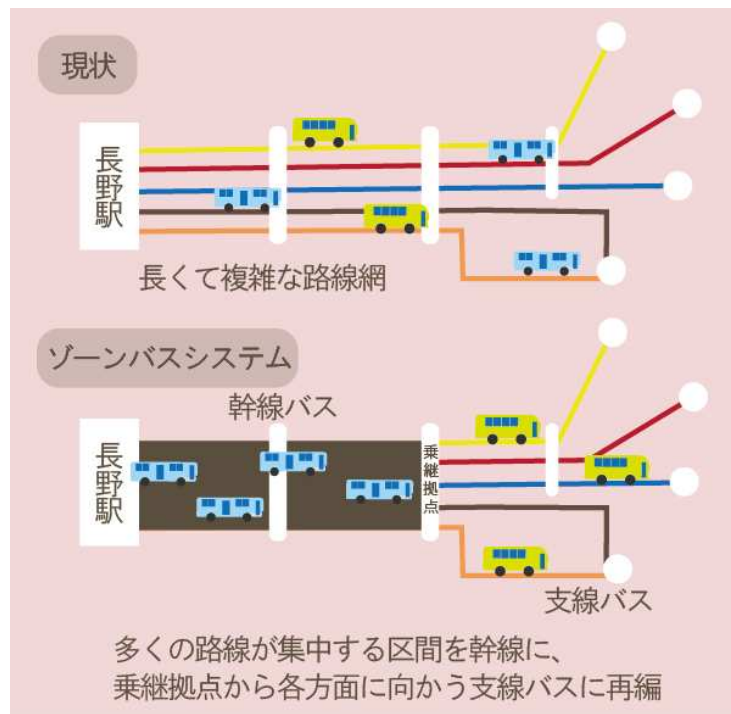


推進施策

- ◇ 「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。



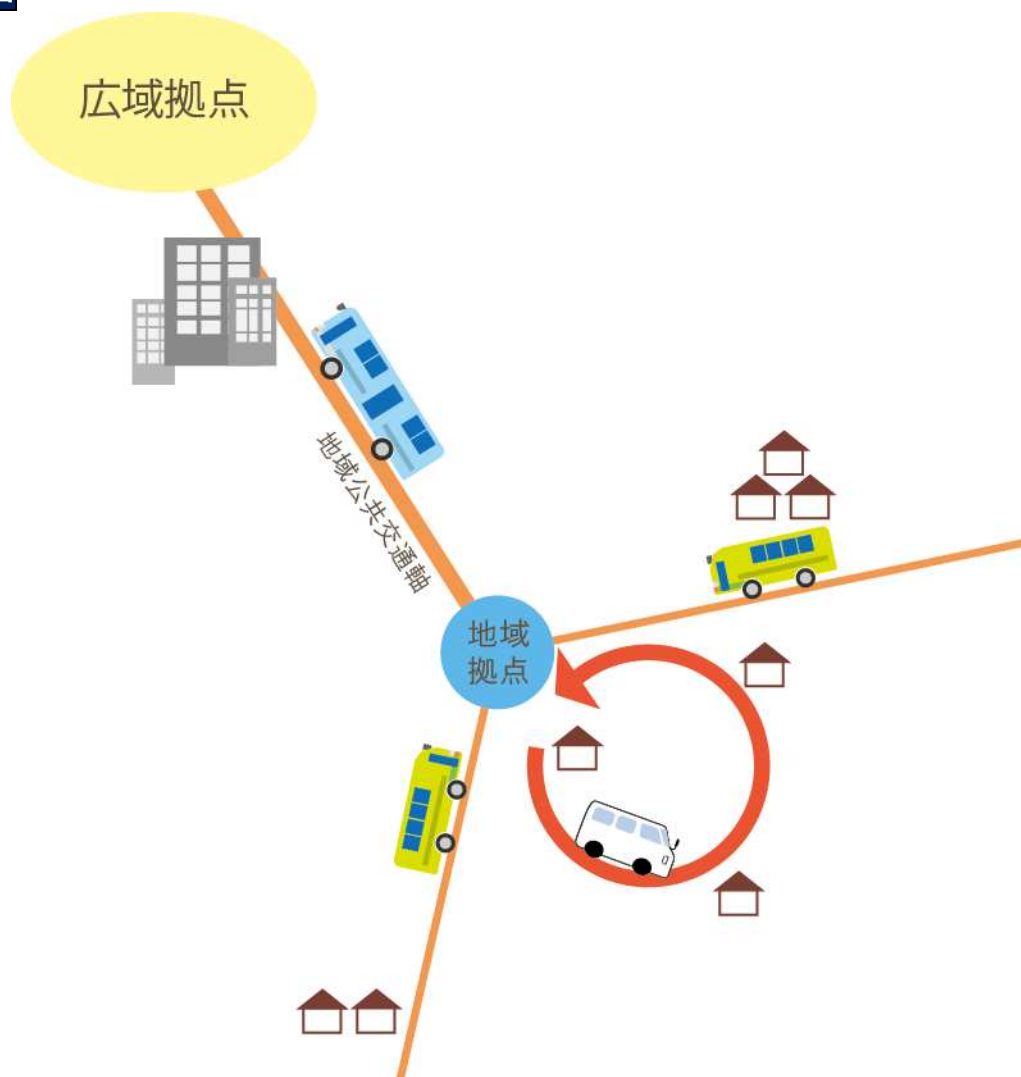
中心市街地循環バス「ぐるりん号」電動バス

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。
- ◇ 地域間幹線へとつなぐ、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。

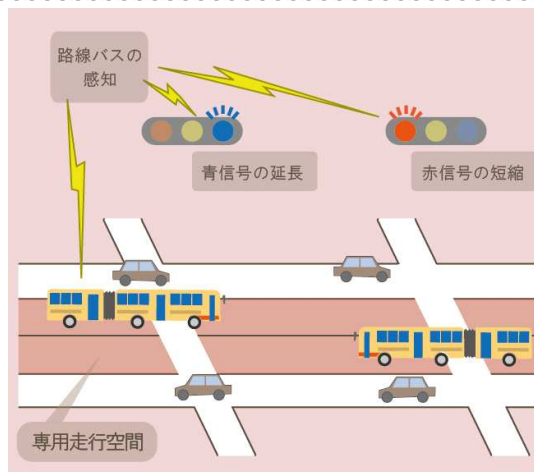
推進施策

- 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

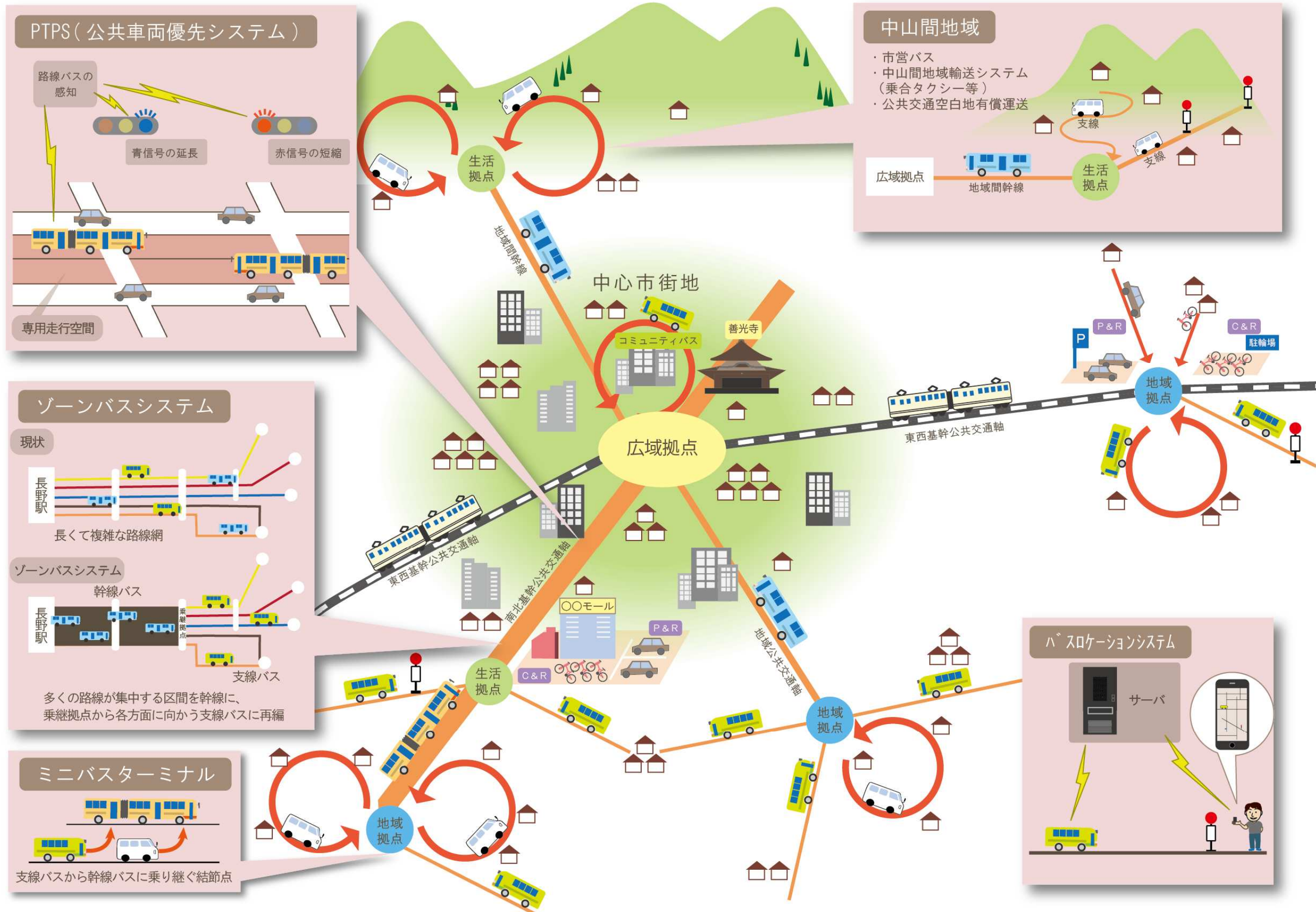


図 46 公共交通ネットワークの将来像

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

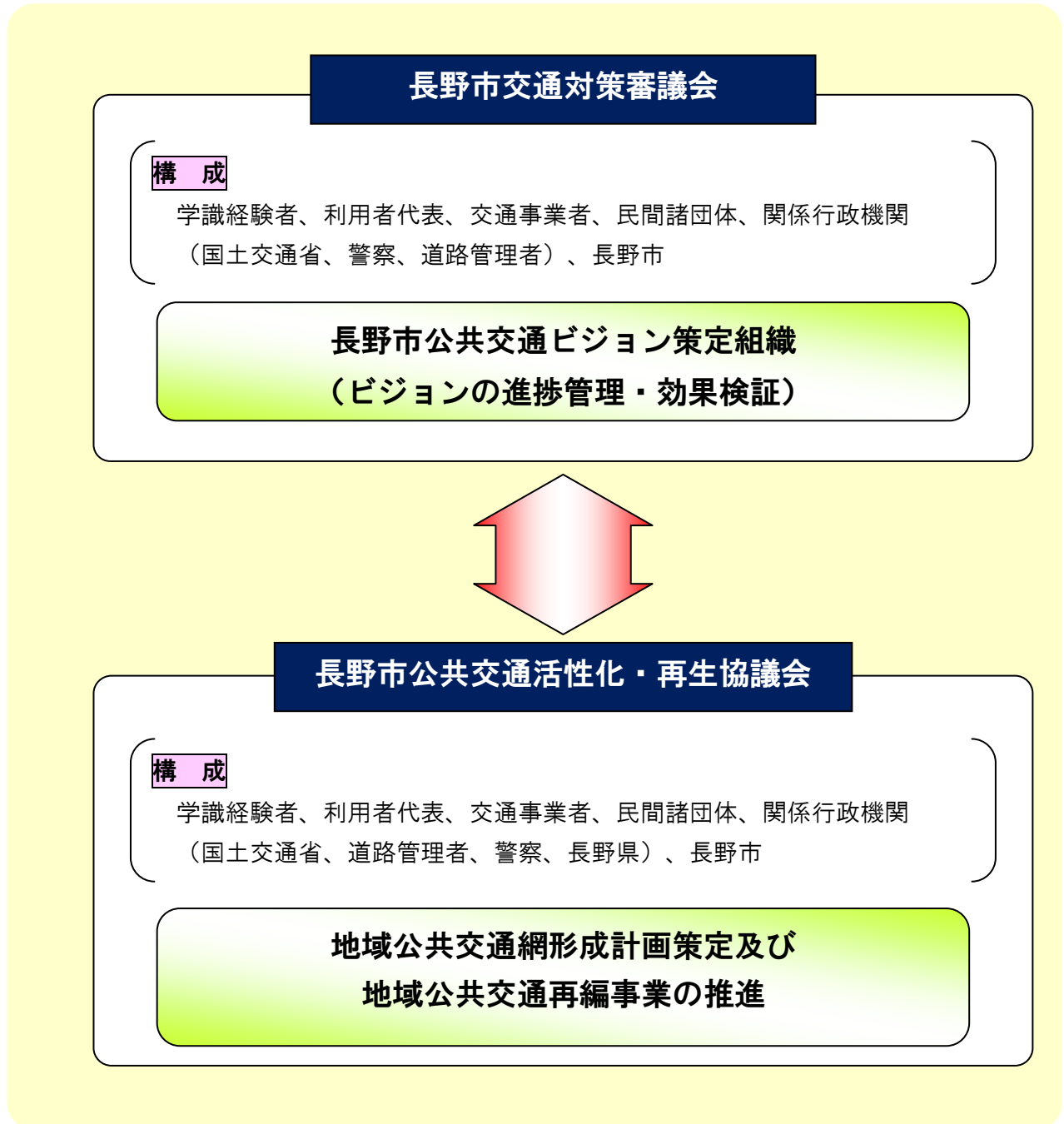
新たに取り組む施策の推進について、以下のようなスケジュールで取り組みます。

(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			

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域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