

【平成 30 年度版】
長野市地域公共交通網形成計画に係る
実施計画



平成 30 年 8 月

長野市都市整備部交通政策課

目次

§ 1 実施計画 ～平成 29 年度の成果と平成 30 年度の優先事業～

1	平成 30 年度版の策定に当たって	・・・ 3
2	平成 29 年度の主な取組	・・・ 4
	(1) 優先的に取り組んだ事業	
	(2) その他の取組等	
3	指標一覧	・・・ 23
	(1) 第五次長野市総合計画	
	(2) 長野市公共交通ビジョン・長野市地域公共交通網形成計画	
	(3) 進捗管理の年間スケジュール	
4	運行方法見直し基準	・・・ 24
5	平成 30 年度の主な取組	・・・ 25
	(1) 体系	
	(2) 平成 30 年度に優先的に取り組む事業	
6	路線・地域ごとの交通網の課題と今後想定される方向性の概要	・・・ 37

§ 2 実施計画の基本事項（初年度版策定時の記載ほか）

1	策定の趣旨等	・・・ 45
	(1) 背景	
	(2) 法定の地域公共交通再編実施計画や地域公共交通再編実施事業との関係	
	(3) 計画の目的	
	(4) 計画期間	
	(5) 計画の進め方	
2	路線等の個別の見直しの方針	・・・ 46

§ 1 実施計画 ～平成 29 年度の成果と平成 30 年度の優先事業～

1 平成 30 年度版の策定に当たって

平成 29 年 6 月に策定した「長野市地域公共交通網形成計画」に基づき、同年 8 月に同計画の実施計画を策定しました。計画期間は、平成 29 年度から平成 33 年度までの 5 年間で、実施計画は毎年見直すこととしています。

平成 30 年度版実施計画は、平成 29 年度の取り組みを振り返るとともに、その成果や足りないところを確認し、これらを踏まえ、平成 30 年度にどのように取り組むかを記載したものです。



2 平成 29 年度の主な取組

(1) 優先的に取り組んだ事業

実施項目	1 地域における公共交通網の確保・維持												
施 策	1 平坦部における公共交通網の確保・維持												
事 業	2 コミュニティバスの運行維持・見直し												
平成 29 年度事業内容【計画】 中心市街地循環バス「ぐるりん号」の運行コース等の見直し													
<p>中心市街地循環バス「ぐるりん号」は、中心市街地の活性化や市街地交通の円滑化、高齢者などの移動手段の確保を目的に、平成 12 年 4 月から運行している。</p> <p>平成 24 年 10 月からは、運行時間帯の拡大と運行間隔の短縮による増便を行うなど、目的達成のための見直しを進めてきた経過がある。</p> <p>ぐるりん号運行の効果は、定められたエリア内を、高い頻度で低廉な均一料金により運行することで、中心市街地における移動手段としてバスを選択する機運を高め、「バス移動の文化」を定着させたことが挙げられる。また、外周部において、運行頻度の低い民間バス路線を補完することで、高齢者等の移動手段の確保につながっていることも効果の一つとして挙げられる。</p> <p>一方、課題は、民間バス路線の運行頻度が高い中央通りをぐるりん号が重複して運行することで民間バス路線と乗客を分け合っている点が挙げられる。</p> <p>ぐるりん号運行の効果を尊重しながらも、民間バス路線との適切な役割分担を考慮した運行コース等への見直しを行うことで、将来にわたり持続可能な運行を目指す。</p> <p>(ぐるりん号の状況 平成 28 年度 運行事業者合算)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #add8e6;">路線名</th> <th style="background-color: #add8e6;">運行経費</th> <th style="background-color: #add8e6;">運行収入</th> <th style="background-color: #add8e6;">市補助額</th> <th style="background-color: #add8e6;">運賃収入</th> <th style="background-color: #add8e6;">利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>中心市街地ぐるりん号</td> <td>44,644,565</td> <td>29,562,757</td> <td>15,081,808</td> <td>28,362,757</td> <td>220,438</td> </tr> </tbody> </table>		路線名	運行経費	運行収入	市補助額	運賃収入	利用者数	中心市街地ぐるりん号	44,644,565	29,562,757	15,081,808	28,362,757	220,438
路線名	運行経費	運行収入	市補助額	運賃収入	利用者数								
中心市街地ぐるりん号	44,644,565	29,562,757	15,081,808	28,362,757	220,438								
スケジュール	平成 29 年度中 市及び運行事業者等で作成する見直し案を基に、ぐるりん号利用者や関係団体との懇談会で意見交換を行い、再度、検討・協議する。遅くとも平成 31 年度中には、新コース等による運行を目指す。												
平成 29 年度の取組内容【結果】													
<p>✓ 市において、平日・土日のすべての時間帯の便の乗降調査を実施した。その結果、いくつかの特記すべき事項が洗い出された。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中央通りにおいて、民間バスと前後して運行するケースが多く、非効率な運行となっている。 ・ 運行ルートを把握しないまま、目的地が遠回りとなる便に乗車するケース（例 市役所に行こうとして、中央通りを直進する便に乗車）が少なからずあった。 ・ 平日は、長野駅で乗車し信大教育学部前、合同庁舎前、議員会館前で下車、又はその逆の移動が多い。休日は、権堂入口、善光寺入口で下車するケースが増える。 													

- ・ 長野駅～市役所入口～善光寺大門～長野駅の周回は乗降客が大幅に減少する。
 - ・ 山王小学校前～ギャラリー82 前、南千歳町～市役所入口、三輪田町西は乗降客が特に少ない。
 - ・ 時間による乗降客数の変化は、増減で5人程度の範囲であることから、時間帯による増減便を行うのではなく、現状のように1時間当たり決まった便数を（同じ運行間隔で）運行することがわかりやすいと考えられる。
- ✓ これら調査結果を踏まえつつ、運行事業者2社との継続的な協議を行い、中央通りをコースから除外し、長野駅を起点に外周を循環するコースを想定し、これをたたき台として検討を進めることとした。

実施項目	1	地域における公共交通網の確保・維持					
施策	2	中山間地域における公共交通網の確保・維持					
事業	2	地域が主体となった公共交通の検討					
平成 29 年度事業内容【計画】 市バスの運行方法見直し							
<p>市営バスは、3年ごとに運行方法等の見直しを行っており、平成30年度からの見直しに向けた地元との調整等を行う。見直し対象となる路線は、戸隠地区（3路線）、鬼無里地区（3路線）、大岡地区（2路線）、信州新町地区（10路線）、中条地区（5路線）の5地区23路線。</p> <p>見直しに当たっては、地区の需要に応じた運行方法、ルート等を実現することで、利用者の増加を図るとともに、コスト的にも削減可能な方法を検討し、持続可能な運行を目指していく。</p> <p>なお、それぞれの地区には、運行方法等検討組織が設置されている場合とそうでない場合があるが、利用者の声や移動実態を基に、必要に応じてワークショップを開催するなど、地区住民との合意形成を図ることとする。</p>							
【参考】市バスの状況（平成28年度）							
地区名	委託料 (A)	収入額			市負担額 (A)-(B)	備考	利用者数
		運賃収入額	補助金	計(B)			
戸隠地区	16,148,160	1,163,880		1,163,880	14,984,280		8,711
鬼無里地区	13,569,120	1,110,280		1,110,280	12,458,840		8,198
大岡地区	11,360,088	1,795,880		1,795,880	9,564,208		5,369
大岡地区「大岡線」	14,286,240	1,249,560		1,249,560	13,036,680	ハッピー号	9,146
信州新町地区	29,568,240	2,838,100		2,838,100	26,730,140		23,677
中条地区	22,660,560	1,505,370	567,000	2,072,370	20,588,190	国補助路線	12,559
スケジュール	平成29年9月まで		地区合意の形成				
	平成29年12月市議会		市バス運行に係る債務負担行為議案提出				
	平成30年3月市議会		市バス運行に係る関係条例改正議案提出				

	平成 30 年 3 月まで 地区の周知等準備 平成 30 年 4 月から 新方法による運行
平成 29 年度 of 取組内容【結果】	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 平成 28 年度に引き続き、それぞれの地区における協議機関と相談し合意形成を図った。 ✓ また、必要に応じて住民自治協議会、区長会、自治会取組単位等で、説明会を開催するなど地元周知を合わせて行った。 ✓ 再編結果は、本計画後段の「6 路線・地域ごとの交通網の課題と今後想定される方向性の概要」に詳しく記載した。 	

実施項目	1 地域における公共交通網の確保・維持
施 策	2 中山間地域における公共交通網の確保・維持
事 業	2 地域が主体となった公共交通の検討
平成 29 年度事業内容【計画】 市バス運行地域における高校通学に関する意識・実態調査	
<p>現在の市バス運行地域においては、市バスを利用して長野駅周辺の高校に通学することが困難なサービスレベルとなっています。そのため高校通学に関する意識・実態について調査を行い、需要に応じたサービスレベルについて検討する基礎資料とする。</p>	
スケジュール	平成 29 年 7 月～11 月 市バス運行地域の中学生保護者を対象にアンケート及び懇談会を実施
平成 29 年度 of 取組内容【結果】	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 市バス運行地区 5 地区の中学校の協力を得て、学校行事等の際に保護者と懇談会を実施した。出席者は全校の概ね 6 割となる 117 名。 ✓ 路線バス（バス停まで自家用車利用を含む）で通学を考えているのは、アルピコ交通（株）の路線のみで（登校）69 名、帰り（下校）74 名。 ✓ アルピコ交通（株）と市バスの併用が（登校）4 名、（下校）5 名。 ✓ 市バスのみ（登校）5 名、下校 3 名で、これらは全て大岡地区からの意見である。 市バス大岡篠ノ井線については、JR 篠ノ井駅での乗継を考慮した運行時間に見直しを行うため、平日、部活なしであれば通学が可能。 ✓ 懇談会では、アンケートとともに意見交換を実施。多かった意見は次のとおり。 <ul style="list-style-type: none"> ①始発バスが遅い、最終バスが早い。 ②部活をやっている場合は、①の要望が特に強い。 ③運賃が高い。おでかけパスポートのような制度があればよい。 これら意見が、全体のほとんどを占めていた。 ✓ 市バスが接続する地域間幹線、すなわちアルピコ交通鬼無里線、県道戸隠線、高府線、新町大原橋線等の始発及び最終便の時刻は次のとおり。（平日ダイヤ） 	

路線名	始発（発バス停）	始発（着バス停）	最終（発バス停）	最終（着バス停）
鬼無里線	6:50（鬼無里）	7:50（長野駅）	19:40（長野駅）	20:42（鬼無里）
ループ橋經由戸隠線	6:42（中社）	7:48（長野駅）	19:00（長野駅）	20:11（中社）
県道戸隠線	6:27（中社）	7:43（長野駅）	20:03（長野駅）	21:20（中社）
高府線	6:52（中条）	7:26（長野駅）	20:30（長野駅）	21:03（中条）
新町大原橋線	6:30（新町）	7:09（長野駅）	21:00（長野駅）	21:42（新町）

- ✓ これら状況を総合すると、地域間幹線を利用し「平日 18 時までには帰宅便に乗る」のであれば通学は可能である。
- ✓ 課題は、地域間幹線から離れた市バス沿線に住む場合の地域間幹線までの移動手段であるが、現状の市バスダイヤでは対応ができていない。
対応するに当たっては次の課題がある。
 - ①市バスは、小・中学生の通学にも利用されており、高校生の通学を考慮すると、時間帯が重なることから、運転士・バス車両が別途必要になる可能性が高い。
 - ②朝・夕の運行時間を延長する必要がある。
 - ③運行を受託する事業者が限られる中、引き続き受託者が確保できるかどうか。
 - ④利用者ニーズが個別的（入学・卒業等でニーズの発生・消失が各年で変化、最寄りの地域間幹線停留所の違い、部活の有無、長期休暇の違い等）であるため、対応も個別的にならざるを得ない。
 - ⑤必要とする高校生が点在している可能性が高く、運行が非効率（例えば車 1 台に生徒 1 人）になる懸念が大きい。
 - ⑥運行効率を高めるためには、通勤者の利用促進を図る必要がある。
- ✓ 通勤における市バスの利用者が大幅に増加しない限りは、高校生ほぼ 1 人に対して、1 台の市バスを運行することとなる。
他地区とのバランスや、高校が義務教育でないこと等を考慮すると、現実的には、保護者等の協力を得ながら地域間幹線の最寄りのバス停まで送迎をお願いすることが妥当と考える。

実施項目	1	地域における公共交通網の確保・維持
施策	2	中山間地域における公共交通網の確保・維持
事業	2	地域が主体となった公共交通の検討

平成 29 年度事業内容【計画】 平成 28 年度からの継続 中山間地域交通再編モデル事業

平成 28 年度に中山間地域公共交通再編モデル事業を七国会地区、小田切地区、中条地区で実施した。

七国会地区では、平成 28 年度中に再編方針を決定し、平成 29 年 4 月から新たな運行方法での実証実験が進められている。

残る小田切地区及び中条地区の再編について、国立長野高等専門学校との連携により実施したアンケート調査結果等を参考に引き続き検討する。

また、3 地区で得られた知見については、類似した環境にある他の中山間地区の再編時に活用するもの。

【七国会地区】

- ・平成 28 年度までは、廃止路線代替バスである「市場線」（地区内～長野バスターミナル間）と、住民自治協議会が主体となってタクシー会社に運行を委託する、中山間地域輸送システム「じんば号」（地区内～瀬脇）が運行されていた。

再編前の七国会地区の状況（平成 28 年度）

運行方法	路線名	運行経費	運行収入	市補助額	運賃収入	利用者数
廃止路線代替バス	市場線	6,848,429	927,400	5,921,029	927,400	3,346
中山間地域輸送システム	七国会地区 「じんば号」	2,491,860	48,910	2,442,950	48,910	446
計		9,340,289	976,310	8,363,979	976,310	3,792

- ・平成 29 年度からは、「市場線」と「じんば号」を中山間地域輸送システム「新じんば号」に統合し、利用が見込まれる停留所のみを結ぶ経路を設定し、地区内～安茂里駅間を主体に運行。
- ・今後は、収支及び利用実態調査に基づく利用率による見直し案の評価を行うとともに、効率的な利用促進策を実施することで、持続可能な輸送システムの構築を行う。

【小田切地区】

- ・廃止路線代替バスである「川後線」が地区内～長野バスターミナル間を運行。
- ・住民自治協議会が運行主体となってタクシー会社に運行を委託する中山間地輸送システムにより「かつら号」を運行（月・水・金に予約制の定時定路線）

小田切地区の状況（平成 28 年度）

運行方法	路線名	運行経費	運行収入	市補助額	運賃収入	利用者数
廃止路線代替バス	川後線	18,557,000	5,596,000	12,961,000	5,568,000	30,513
中山間地域輸送システム	小田切地区「かつら号」	1,681,822	35,020	1,646,802	35,020	267

【中条地区】

- ・アルピコ交通(株)による自主運行路線「高府線」が小川村～長野駅間を運行
- ・市バスとして、
 - ①月～金に定時定路線（朝・午後・夕方 4 路線運行）
 - ②予約制フルデマンド路線（定時定路線が運行されない 9 時～15 時 30 分の間運行）の 2 種類を運行。

中条地区の状況（平成 28 年度）

運行方法	地区名	総事業費 (A)	運賃収入額 (B)	市実質負担額 (A)-(B)	うち、 国庫補助充当額	利用者数
市バス	中条地区	23,020,285	1,505,370	21,514,915	(567,000)	12,559

スケジュール

中条地区については、市バスの定期的見直し時期である平成 30 年 4 月に再編を実施し、小田切地区についても、同時期を目途として再編の検討を進める。なお、小田切地区の見直しは、市バスである中条地区と異なり、議会議決等を要しない。

平成 29 年度 of 取組内容【結果】

- ✓ 七二会地区の再編後の利用者数の推移は次のとおり。

- ・上段：市場線+じんば号（平成 28 年度）
- ・下段：新じんば号（平成 29 年度）

4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
340	302	351	316	283	361	350	338	341	233	277	300	3,729
323	322	332	304	267	322	324	293	284	259	268	275	3,573

- ✓ 長野高専による検証が行われ、住民自治協議会等の協力を得て地区内でアンケートを行った結果等によると、
 - ・新規登録者は 46 名いるが実際の利用者は 20%であり、さらなる利用促進が必要。
 - ・目的地は、安茂里駅、長野駅周辺が多数を占めている。
 - ・満足度が高い項目としては、バス停位置、定時性、所要時間、見直しの目的達成度など
 - ・不満が比較的多い項目としては、乗継地点が挙げられる。
- ✓ 今回の七二会地区の再編については、概ね地域からも好評を得ている。今後の移動需要を見ながら必要な見直しを行っていく必要がある。

- ✓ 小田切地区については、平成 30 年度からは、予約制の定時定路線を廃止し、フルデマンド化するとともに、地区住民から買い物等の生活拠点であるとして要望の強い安茂里駅までの運行できるよう再編した。
- ✓ また、予約の受付を住民自治協議会が実施し、乗合率を高めるなど、効率的な運行ができるよう協働体制を整えた。

実施項目	1 地域における公共交通網の確保・維持
施 策	3 運行方法見直し基準の作成
事 業	1 運行方法見直し基準の作成
平成 29 年度事業内容【計画】 運行方法見直し基準の作成	
運行方法見直し基準の作成の意義等は、本計画「4 運行方法見直し基準の作成」に記載。	
スケジュール	<p>平成 29 年度中 学識経験者を交えて基準の基本的な考え方を検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 基準を作成するためにどんな指標を採用するか。 例) 運行経費額、収支率、利用者人数、運賃収入、利用率等 ・ どの路線を対象とするか。 ・ 基準作成に当たって配慮すべき事項は何か。 例) 市街地と中山間地域を同じ基準とするか否か。 <p>平成 30 年度中 基準（案）について、長野市公共交通活性化・再生協議会を中心に検討し、基準を作成。今後の路線等の見直しの参考とする。</p>
平成 29 年度の取組内容【結果】	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 指標や基本的な考え方を学識経験者と協議した。 ✓ 協議の結果、平成 28 年度を基準とし、『収支率』及び『利用率』を指標とするよう基本的な考え方をまとめた。 ✓ 人口密度など市街地や中山間地域等の特性、使用車両の大きさ、人口減少率等の社会的要因を考慮し、作成することとした。 ✓ 基準年度の各路線のデータ作成を実施した。 	

実施項目	2	利用環境の整備
施 策	1	交通結節、乗継ぎ拠点の整備
事 業	2	バリアフリー化の推進
平成 29 年度事業内容【計画】 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進		
<p>「移動等円滑化の促進に関する基本方針」等に沿って鉄道事業者が進める鉄道駅のバリアフリー化に、国、県と協調しながら適切な支援を行う。</p> <p>JR 川中島駅は、事業者がエレベータの設置に向け行った利用者アンケート等をもとに、平成 27 年度の概略設計、平成 28 年度の詳細設計、平成 29 年度のエレベータ等整備並びに多機能トイレ等整備工事について補助金を交付する。総事業費は、199,898 千円。</p> <p>しなの鉄道北長野駅は、平成 29 年度に実施する概略設計について補助金を交付する。引き続き平成 30 年度の詳細設計、平成 31 年度の本体工事の計画に対し、補助金を交付する予定である。</p>		
スケジュール	<p>JR 川中島駅</p> <p>平成 27 年度に概略設計、平成 28 年度に詳細設計、平成 29 年度に工事実施</p> <p>しなの鉄道北長野駅</p> <p>平成 29 年度に概略設計、平成 30 年度に詳細設計、平成 31 年度に工事実施</p>	
平成 29 年度事業内容【計画】 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進		
平成 29 年度事業内容【結果】		
<ul style="list-style-type: none"> ✓ JR 川中島駅のエレベータ本体工事が完了した。 ✓ しなの鉄道北長野駅の概略設計が完了した。 		

実施項目	2	利用環境の整備
施 策	2	自転車利用と公共交通の連携
事 業	1	自転車利用環境の整備
平成 29 年度事業内容【計画】 自転車駐車場の利用環境の改善		
<p>既存自転車駐車場および設備（ラック・照明器具等）の老朽化が進んでいるため、年次計画により改修を進め、自転車利用者が安全・安心して利用できる駐輪場環境の整備を行う。</p> <p>また、盗難等の軽犯罪が後を絶たないことから、犯罪件数の多い自転車駐車場から、順次、防犯カメラの設置を行う。</p>		
スケジュール	<p>平成 29 年度 今井駅東口防犯カメラ設置</p> <p>平成 29 年度～ 長野駅 駐輪ラック更新</p> <p>北長野駅北口 駐輪場移設・整備</p> <p>平成 30 年度 朝陽駅 老朽化への対応</p>	
平成 29 年度事業内容【計画】 自転車駐車場の利用環境の改善		
平成 29 年度事業内容【結果】		
<ul style="list-style-type: none"> ✓ JR 今井駅東口駐輪場に防犯カメラを設置した。 ✓ 長野駅善光寺口駐輪場については、清掃用具等の備品を格納する物置を外に設置し、空いたスペースにスライド式ラックを設置することで 18 台の駐輪台数の増を図るとともに、ラックのメンテナンスを実施し長寿命化を図った。 		

実施項目	2	利用環境の整備
施 策	5	ICカードの利便性向上
事 業	1	利用範囲の拡大

平成 29 年度事業内容【計画】 バス共通 IC カード「KURURU」近隣都市への導入支援とシステム更新

バス共通 IC カード「KURURU (くるる)」については、現在、すぎか市民バス (須坂市) でも利用されているが、他の市町村からも導入に関しての相談がある。

どのような方法で導入・利用することが双方のメリットにつながるのか検討を進める。

なお、Suica 等 10 カードの片利用導入については、首都圏等から本市を訪れた人のメリットにつながることから検討を進めてきている。

しかし、現時点においては、Suica が使えない JR 長野駅へ、将来的には導入することを前提とすると、しなの鉄道や長野電鉄にも導入することが望ましいが、早期実現は難しい。

また、多額と想定される導入経費が不明確であるため、当面は見通しがつかない状況である。

平成 31 年 9 月までには、現在のバス共通 IC カード「KURURU (くるる)」運営システムの OS、機器等を更新する必要があることから、片利用導入に係るシステム改修は行わず、システム更新業務を優先着手する。

スケジュール	<p>◆近隣市町村への導入支援</p> <p>平成 29 年度～ 随時</p> <p>◆システム更新</p> <p>平成 29 年度 更新に向けた協議と予算措置</p> <p>平成 30 年度 システム更新における要件定義、設計</p> <p>平成 31 年度 システム更新の開発とテスト</p> <p>同 10 月 新システムによる運用開始</p>
--------	---

平成 29 年度の実績内容【結果】

- ✓ 高山村及び飯綱町から新たな導入希望があり、継続的に調整を行ってきた。いずれもできるだけ早期の導入を目指しているが、ベンダーとの調整事項も多いため、協議会事務局が間を取り持って今後も検討を進めることとしている。
- ✓ バス共通 IC カード「KURURU (くるる)」運営事業を長野地域連携中枢都市圏構想の事業と位置付けた。
- ✓ システム更新については、当初の予定どおり進めている。
- ✓ なお、システム更新に関連して、当初、松本市にくるるの導入を提案したが、くるるを利用した 10 カードの片利用の見通しが立たないため、実現の可能性は低い状態である。
- ✓ 県が主体となり、10 カードを基本とした県内共通で使用できる IC カードの導入も検討されており、次期更新のタイミングを見据えて研究を進めていく必要がある。

実施項目 2 利用環境の整備
 施策 6 情報提供環境の整備
 事業 2 バスロケーションシステム等の調査・研究

平成 29 年度事業内容【計画】 バスロケーションシステムの導入に向けた研究・検討

バス・鉄道の乗換・ルート検索用のアプリとして、県が「信州ナビ」を開発し提供しており、コミュニティバス等を含めた検索が可能となったことから、観光目的の利用を含めて利便性が向上している。

一方、市民から要望があるバスロケーションシステムは、スマートフォンの普及等により、以前に比べて、比較的安価で使い勝手のよいものが散見されていることから、本格導入に向けて研究・検討を進める。

研究等の主体は、バス事業者と行政であるが、バス利用者の声を取り入れながら検討を進めることとしたい。

研究・検討に当たっては、バスロケーションシステムの運営主体、初期費用の財源確保、導入対象路線等についての基本的な考え方をまとめ、長野市公共交通活性化・再生協議会の了承を得た上で進めていくことを想定している。

(バスロケーションシステムの例)



スケジュール	平成 29 年度 バス事業者、行政等による研究・検討 必要に応じて実証実験を検討 平成 30 年度前半 システム導入に向けた案を作成 平成 30 年度後半 協議会における検討 財源確保 平成 31 年度 対象路線においてシステム稼動
--------	--

平成 29 年度の取組内容【結果】

- ✓ アルピコ交通(株)において、松本地域で実証実験を行った。
- ✓ 県が主体となって構築し、平成 29 年度から運用を開始した観光・交通案内アプリ「信州ナビ」にバスロケーションシステムを付加できないか検討を進めた。同じくバスロケの構築に前向きな松本市と調整を図りつつ、平成 30 年度中の運用開始を目指し、県の協力を得る中で事業者とも検討を重ねた。
- ✓ 国の財政支援策を活用することを前提に、導入初期費用の負担割合を定めるとともに、ランニングコストについては、バス事業者が負担していくスキームの下で詳細検討を進めている。

実施項目 3 利用促進

施 策 2 通勤・通学者に対する利用促進

事 業 1 企業・学校等と連携したノーマイカー通勤の促進

平成 29 年度事業内容【計画】 公共交通利用促進に向けた長野市役所における率先した取組

市内の企業、学校と連携し、公共交通による通勤・通学を推奨するに当たり、まずは長野市役所から率先して取り組む。

自家用車以外に通勤手段がない場合や、子どもの送迎に不可欠な場合などを除き、原則として、公共交通を利用するよう全庁を挙げて運動を展開する。

スケジュール 平成 29 年度から全庁で実施

平成 29 年度の取組内容【結果】

- ✓ 9月16日(土)～9月30日(土)までの2週間に実施された「県下一斉ノーマイカー通勤ウィーク」に長野市役所として参加した。COOL CHOICE の実践を掲げ、公共交通の利用のみならず環境負荷の軽減や健康に対する効果をもアピールした。
- ✓ 期間中に自家用車によらない通勤を行った職員は、正規・非常勤職員を合わせて、実人数で643名、片道を1回として2,015回に上った。
- ✓ また、このキャンペーンを契機として、通勤方法を自家用車(バイクを含む)から、別の通勤方法に変更した職員は6名だった。(9～10月分をカウント)
- ✓ 期間中に、自家用車によらない通勤をする点では一定の効果があるものの、自家用車から他の通勤手段に変更することで、継続的な活動＝ライフスタイルの変化にはなかなかつながらないといった側面もはっきりした。一過性ではなく、継続的な変化を促すPR方法を検討する必要がある。

実施項目	3	利用促進
施策	3	若年者を対象とした利用促進
事業	1	バスの乗り方教室の開催
平成 29 年度事業内容【計画】 小学 2 年生を対象としたバスの乗り方教室の開催		
<p>市内の小学校に呼びかけ、小学 2 年生を対象にバス事業者と協力してバスの乗り方教室を開催し、小さいころからバスに親しむきっかけを育むもの。</p> <p>平成 29 年度は、加茂、吉田、湯谷、大豆島、柳原、篠ノ井東、篠ノ井西、清野、綿内、川田、青木島の 11 校において実施する。</p> <p>乗り方教室に必要なパンフレットについては、バス事業者と協力して作成する。</p>		
スケジュール	平成 29 年度から実施	
平成 29 年度の取組内容【結果】		
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 加茂小学校など 12 校、29 学級、741 名の小学校 2 年生児童を対象に実施した。 ✓ 教室開催の数か月後に、児童及び教員を対象に実施したアンケートでは、80%以上の児童が「バスに興味を持ち」、26.3% 195 名が、乗り物遠足以外の機会に「路線バスに乗車した」と回答しており、一定の効果があつたものと受け止めている。 		

実施項目	3	利用促進
施策	3	若年者を対象とした利用促進
事業	3	小中学生向け啓発用冊子の作成、配布
平成 29 年度事業内容【計画】 小中学生向け啓発用冊子の作成		
<p>パンフレット等は単に配布するだけでなく、授業で活用されるものであることが効果的であるという考えの下、小学生向け啓発用パンフレットについては、小学 2 年生を対象としたバスの乗り方教室で利用するパンフレットをもって対応する。</p> <p>中学生に向けては、第五次長野市総合計画の子ども版を作成する中で、社会の授業で使用できる資料を掲載し、公共交通が抱える課題とその解決のためには、自らが利用することの必要性を訴える内容としたい。</p>		
スケジュール	平成 29 年度 小学生向けパンフレット作成 バスの乗り方教室において配布 中学生向け啓発資料作成 「第五次長野市総合計画子ども版」に掲載	
平成 29 年度の取組内容【結果】		
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 小学生高学年が実際に使う教材として本市が作成した「児童版第五次長野市総合計画」（みんなで作ろう みんなの長野市）において、平成 28 年度実施の「まちづくりアンケート」で特に力を入れるべきだと思ふ施策の 2 番目に位置する「バス鉄道などの移手段の確保」について市の取組等を盛り込んだ。 ✓ 長野市公共交通活性化・再生協議会が、バス事業者の協力の下、バスの乗り方教室での配布用パンフレットを作成し、教室の開催時に活用している。 		

幸せを実感するための みんなのまちづくり②



2位 バスや鉄道などの移動手段の確保 しゅだん かくほ

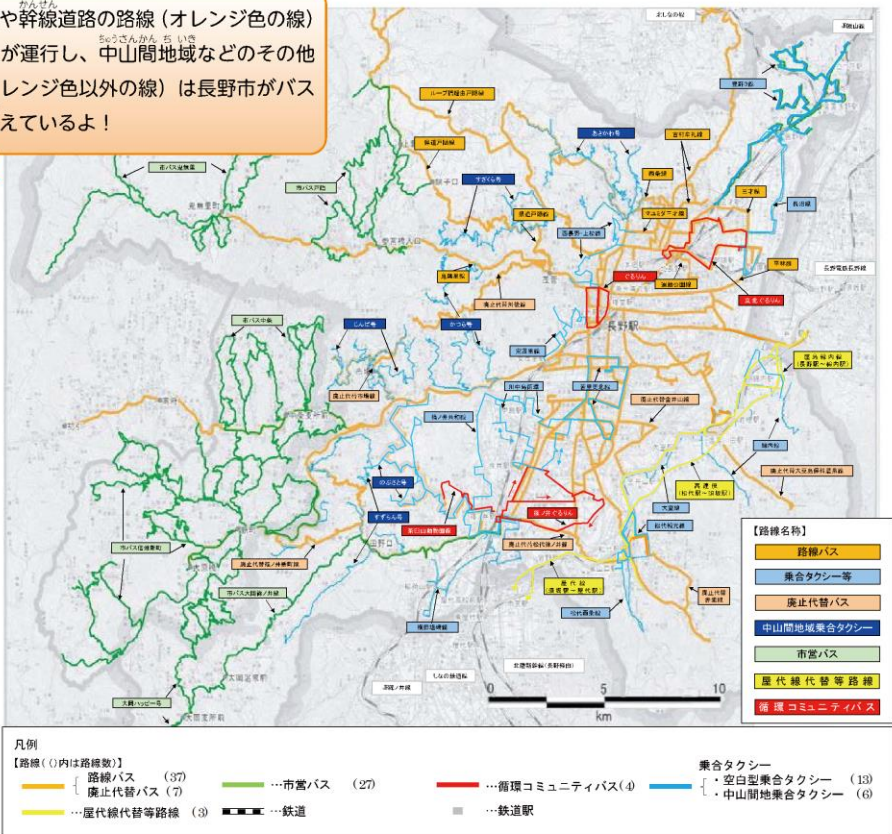
- ☀ 移動したい人が思いどおりに動けるように、公共交通を使いやすくし、自動車に頼りすぎないようにします。
- ☀ 自動車免許を持たない学生や高齢者が移動できなくなるように、公共交通をしっかりと守ります。



▲ 東北ぐるりん号
(市立長野高校の生徒によるデザイン)

長野市内のバスマップ <平成 28 (2016) 年 4 月 1 日時点>

中心市街地や幹線道路の路線（オレンジ色の線）はバス会社が運行し、中山間地域などのその他の路線（オレンジ色以外の線）は長野市がバスの運行を支えているよ！



*もっと細かいバスマップを見たいときは、長野市ホームページへ（インターネットで「長野市内バスマップ」と調べてみよう！）

バス会社の自主運行路線 ▶ 37路線

利用者が多く、バス会社が運行している路線

長野市が関係している路線 ▶ 60路線

利用者が少なく、バス会社に長野市が補助をして運行している路線

長野市の主な取り組み

取り組み	内 容
<p>公共交通に対する 補助・支援</p> 	<p>地域の公共交通を守るため、長野市がバスを走らせたり、赤字分を補助・支援しています。 【補助・支援しているお金】 約2億8,000万円<平成28(2016)年度> 鉄道には、安全に運行するための設備などを支援しています。</p>  <p>▲ ろくもん くしの鉄道提供</p>
<p>利用しやすい公共交通</p> 	<p>公共交通を利用しやすくしています。 【具体的な事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇バス共通ICカード「KURURU(くるる)」を導入して、乗車運賃の支払いの手間を軽くしています。 ◇利用しやすい路線に変更したり、バリアフリー※12化を進めています。 ◇バスや鉄道のルート・時刻表を調べることができるスマートフォンアプリ「信州ナビ」を提供しています(長野県作成)。  <p>▲ KURURU とチャージ機</p>
<p>公共交通の利用のすすめ</p> 	<p>たくさんの人に公共交通を利用してもらえるよう呼びかけています。</p> <p>【具体的な事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇小学2年生の児童向けの「バス乗り方教室」を行っています。 ◇市民一人ひとりが、あと2回バスに乗ると、バス運行の赤字がほとんどなくなることを知ってもらうため、「もう2回バス乗車運動」を行っています。  <p>▲ バス乗り方教室</p>

まちづくりワークシート

公共交通について調べてみたいことを書いてみよう!

☆最寄りのバス停や駅はどこかな？

☆乗車運賃はいくらかな？

※12 バリアフリー…障害者や高齢者の生活に不便な段差などの障害物を取り除いていくこと。

バスにのって おでかけしてみよう!



バスの乗り方教室

長野市公共交通活性化・再生協議会

協力：アルピコ交通株式会社
長電バス株式会社

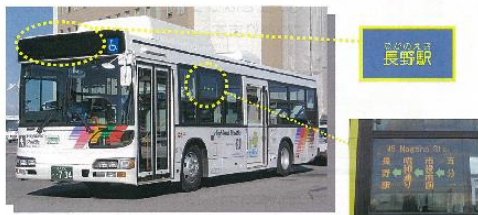
〇はじめに

私たちの生活をささえてくれているバス。
でも、バスに乗るのって、はじめはちょっぴり勇気がいるよね。どうしていいか、わからないこともたくさんある。
そこで、みんなが楽しくバスに乗れるように、バスの乗り方を学びましょう。
また、みんなが楽しく乗るためには、「マナーを守る」ことが、とても大切なんだ。
でも、マナー？ってなんだろう。
バスの乗り方と一緒に、マナーも学びましょう。



2. バスに乗ります

バスがやってきました。きたバスがどこへ行くバスなのか、バスの前や横にある行き先表示をよく見よう。



〇バスの出入口



行き先がわからなければ、はすかしがらずに「このバスは〇〇には行きますか。」と運転士さんに聞いてみよう。



4. バスを降ります

バスを降りる時は、運転席の横の運賃箱に、運賃（お金）と整理券を入れます。

あらかじめ、こまかいお金をもっていればスムーズに降りられますが、もっていなかったら、千円札などを両替機に入れ、こまかいお金にしましょう。



運転士さんに「ありがとう」の声をかけてお降りたら、みんなも運転士さんもとても気持ちがいいことでしょう。



5. かならず守ってほしいこと

バスの運転士さんは、みんなの笑顔が大好きなので、いつも安全運転をしています。しかし、バスは大きいから、見えにくいところもあるし、すぐには止まれません。

みなさんは、いつも交通ルールを守ってくれていると思いますが、次のふたつはとくに気をつけてください。
〇うごいているバスには ぜったいに 近づかないこと
〇バスのすぐ前や後から、ぜったいに どうろを おう だんしないこと

みなさん、バスの乗り方やマナーについてわかりましたか？
 これからも交通ルールとマナーを守って、地球環境にやさしいバスに楽しく乗ろうね。



付録：長野市を走るバス

路線バス

アルビコ交通



長電バス



ぐるりん号





びんする号



ほかにもいろんなバスが走っているよ



実施項目	3 利用促進
施策	4 高齢者に対する利用促進
事業	2 高齢者を対象としたイベントの企画
平成 29 年度事業内容【計画】 高齢者を対象としたイベントの企画	
<p>おでかけパスポートにより 70 歳以上の高齢者のバス利用率は高めで推移している。</p> <p>一方、これまでもっぱら自家用車で移動していたためバスに乗る機会が少なく、バスの乗り方に不安を感じる高齢者が少ない。</p> <p>そこで、高齢者が集まる場所で「高齢者向けのバスの乗り方教室」を開催するなど、高齢者を対象としたイベントを企画し高齢者の利用促進を図る。</p>	
スケジュール	平成 29 年度 保健福祉部と連携して実施
平成 29 年度の取組内容【結果】	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 平成 29 年 11 月に更北及び柳原地区で「高齢者向けのバスの乗り方教室」を実施し、参加者数はのべ 58 名。 ✓ おでかけパスポート未保有者のほとんどが、当日に新規発行を受けるなど一定の利用促進効果が見込まれた。 ✓ 平成 30 年 2 月に実施した参加者の追跡調査によると、新規発行者 12 名のうち、7 名が合計 21 回バスを利用しており、教室開催後にも一定の利用促進効果が認められる。 	

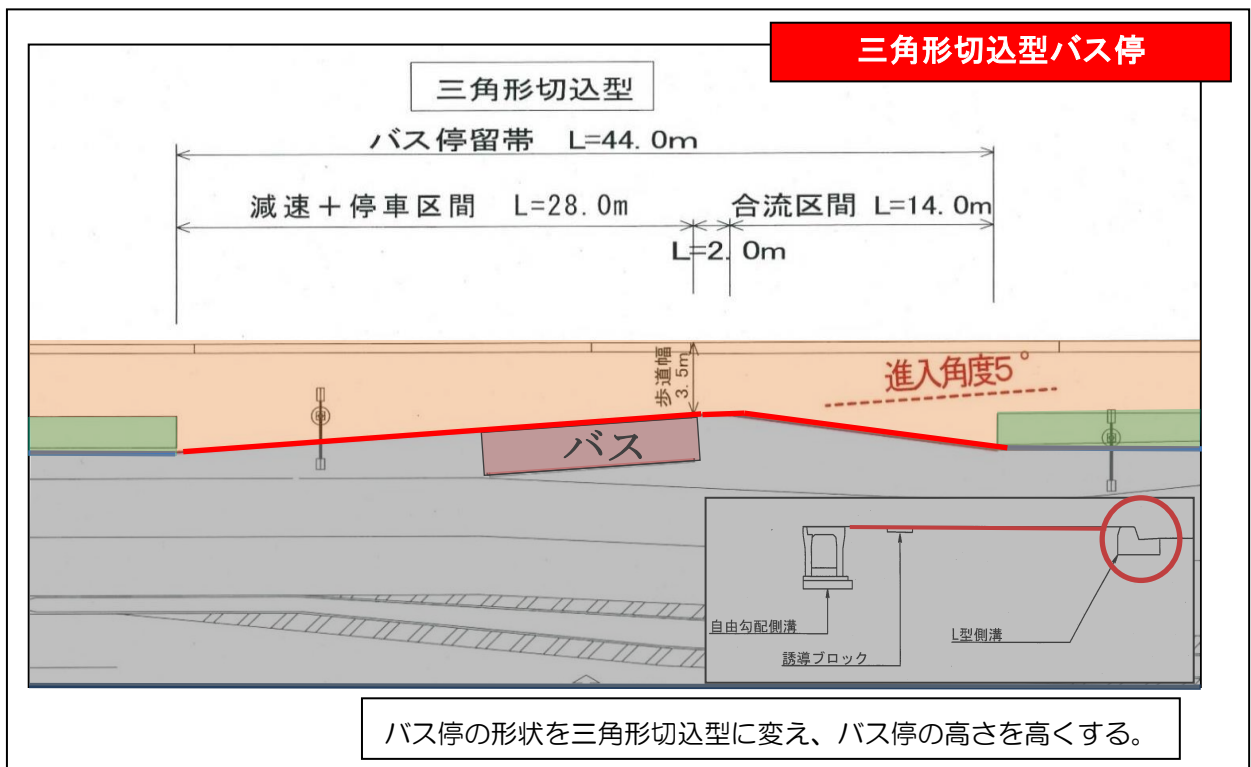
- 19 -

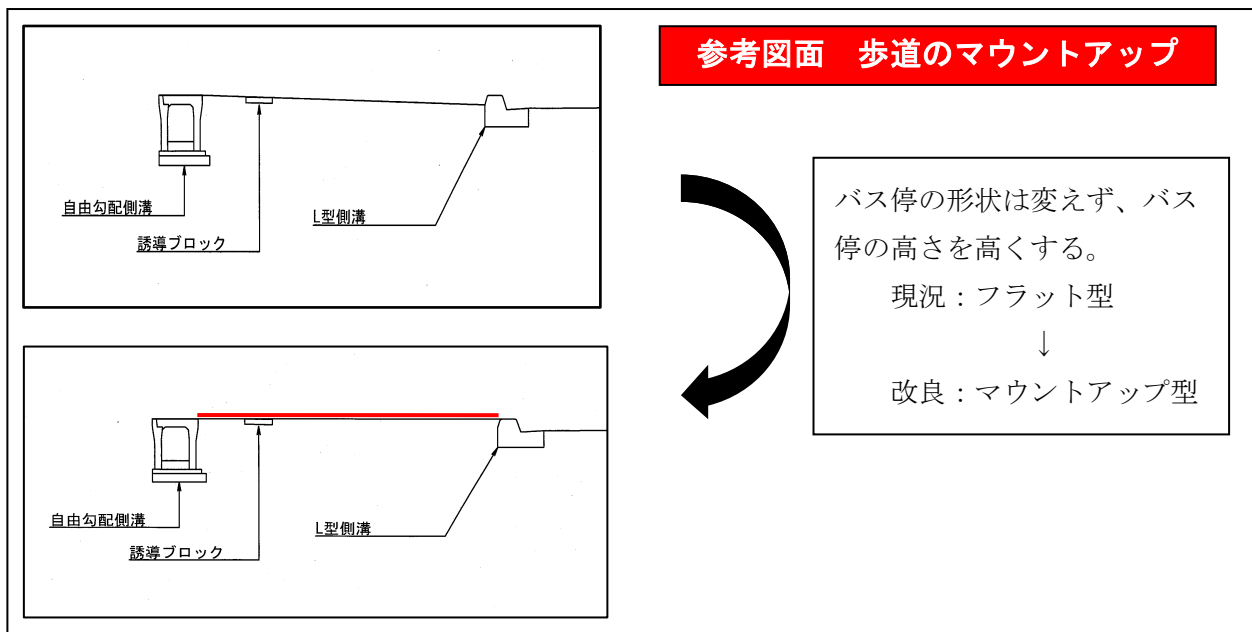
(2) その他の取組等

実施項目 2 利用環境の整備
施 策 1 交通結節、乗継ぎ拠点の整備
事 業 2 バリアフリー化の推進

平成 29 年度 of 取組内容【結果】 バス停の形状に関する協議と整備

✓ 長野駅東口第二区画整理事業によるバス停の整備に当たって、身体障害者福祉協会、バス事業者及び市の関係による協議を行い、三角形切込型バス停における正着性の実証実験を行い、歩道の広さ等の条件が整う「七瀬バス停」に採用するとともに、歩道のマウントアップについては車椅子における乗降のしやすさが認められたことから、同協会・バス事業者とともに実際の使い勝手や安全性の確保等についての意見を聞きながら、今後の整備の参考としていくこととした。





実施項目 2 利用環境の整備
 施策 1 交通結節、乗継ぎ拠点の整備
 事業 2 バリアフリー化の推進

平成 29 年度の実施内容【結果】 福祉タクシー車両の拡大

- ✓ つばめタクシー(株)、桜観光タクシー(株)、長野タクシー(株)において、バリアフリー化設備等整備事業を活用して、福祉タクシー車両（スロープ車・UD 車）を各社 1 台購入した。

実施項目 3 利用促進
 施策 2 通勤・通学者に対する利用促進
 事業 1 企業・学校と連携したノーマイカー通勤の促進

平成 29 年度の実施内容【結果】 長野県立大学共通定期券の発行

- ✓ 長野県立大学の開学に合わせて、アルピコ交通(株)及び長電バス(株)による共通専用定期券を新設した。学生寮（後町小学校跡地）とキャンパスを結ぶ区間のみならず、長野駅までの広域的な範囲の乗り降りができるもので、通学・バイトなど、学生の移動の多くをバスで行えることがメリットとなる。
- ✓ 4 月 1 日～3 月 31 日までの 1 年間定期で 6 万円を予定。
- ✓ 4 月初旬に開催される学生及び保護者向けの説明会において、本定期券のメリット等を PR し利用促進を図る機会を設けるよう県と調整を行っている。
 （次ページにパンフレット掲載）

実施項目	3	利用促進
施 策	2	通勤・通学者に対する利用促進
事 業	1	企業・学校と連携したノーマイカー通勤の促進
平成 29 年度の取組内容【結果】 長野県立大学の学生証へのバス共通 IC カード「KURURU(くるる)」機能の組み込み		
✓ IC カード機能を有した長野県立大学の学生証に、バス共通 IC カード「KURURU(くるる)」の機能を合わせて組み込み、バス利用の利便性向上と利用促進を図った。		

共通定期券パンフ

長野県立大学学生様専用1年定期券 アルピコ交通・長電バスの指定区間にご乗車できます 「バスで学校」長野県立大学



〈ご案内〉

- ・このきっぷは、上記地図の路線バスにご乗車できます。
(市街地循環バス「ぐるりん号」にはご乗車できません)
- ・大学間の移動だけでなく、ちょっと足を延ばして長野市街地中心部の「昭和通り」や「長野駅」にも寄り道できます。
- ・「善光寺」や「城山公園」にも移動ができます。
- ・通常区間の定期券より約60%お得な1年間定期券です。
- ・尚、ご購入後の払い戻しは出来ません。
- ・ご購入の際必ず「通学証明書」をお持ちください。

●お値段

60,000円

●有効期間

1年間(4/1~3/31)

【この定期券に関するお問い合わせ先】

アルピコ交通株式会社 長野支社 (平日9:00~17:30)
長野県長野市小島田町2131-1 〒381-2212
TEL. 026-254-6700 FAX. 026-254-7005

長電バス株式会社 (平日9:00~18:00)
長野県長野市大字村山471番地1〒381-0011
TEL. 026-295-8008 FAX. 026-295-8060




〈お求めは〉

アルピコ交通長野駅前案内所(ウエストプラザビル1F)
長野電鉄長野駅改札横長野売店・くるるカードセンター他くるる販売窓口

3 指標一覧

(1) 第五次長野市総合計画

【アンケート指標】

指標名	指標値				
公共交通の利用により、市内を移動できる環境が整っている 【環境に対する回答】	現状値	35.7%		目標値 (H33)	
	H29 年度	H30 年度	H31 年度	H32 年度	H33 年度
	34.0%				
通勤、通学、通院などの移動手段として、公共交通機関を日常的に利用している 【回答者の実践状況】	現状値	26.4%		目標値 (H33)	
	H29 年度	H30 年度	H31 年度	H32 年度	H33 年度
	27.2%				
公共交通を、自らの暮らしや地域を維持するために必要なものであると理解し、支えていこうと心がけている【回答者の実践状況】	現状値	50.4%		目標値 (H33)	
	H29 年度	H30 年度	H31 年度	H32 年度	H33 年度
	55.8%				

【統計指標】

公共交通利用回数 市民一人当たりのバス・鉄道などの公共交通機関を利用した回数	現状値	128.5 回/人 (H26)		目標値 (H33)	132.1 回/人
	H29 年度	H30 年度	H31 年度	H32 年度	H33 年度
	-				

参考：H28 年度 139.9 回/人

(2) 長野市公共交通ビジョン・長野市地域公共交通網形成計画

公共交通のカバー圏域人口の割合 (鉄道 600m バス 300m 圏内)	現状値	84.4% (H25)		目標値 (H33)	85.5%
	H29 年度	H30 年度	H31 年度	H32 年度	H33 年度
	平成 33 年度に調査				
バスサービスについての満足度	現状値	28.1% (H25)		目標値 (H33)	37%
	H29 年度	H30 年度	H31 年度	H32 年度	H33 年度
	平成 33 年度に調査				
KURURU (IC カード) 利用件数 (参考：H28 年度 4,544,476 件)	現状値	4,532,387 件 (H27)		目標値 (H33)	5,183,000 件
	H29 年度	H30 年度	H31 年度	H32 年度	H33 年度
	4,610,098				

駅バリアフリー化	現状値	9 駅 (H28)		目標値 (H33)	12 駅
	H29 年度	H30 年度	H31 年度	H32 年度	H33 年度
	10 駅				
ノンステップバスの導入率	現状値	36.6% (H28)		目標値 (H33)	60%
	H29 年度	H30 年度	H31 年度	H32 年度	H33 年度
	43.5%				
公共交通利用回数	第五次長野市総合計画基本計画の指標と共通				

(3) 進捗管理の年間スケジュール

本計画の進捗管理については、毎年度末（3月）に開催される長野市公共交通活性化・再生協議会において、次年度分の実施計画の暫定版をお示しします。

その際には、指標や参考資料等の実績は、その時点での最新のものを掲載することとします。その後、夏までには確定した数値の確定版をお示しします。

4 運行方法見直し基準

急速な人口減少・高齢化の進展、またモータリゼーションの発展に伴い、公共交通の利用者の減少や運行経費の増加に歯止めが掛からない状況となっており、不採算路線の廃止等による交通空白地域の拡大等が懸念されています。

一方では、高齢者を中心に運転免許証の返納等により、公共交通の充実を求める意見も多数寄せられています。

しかし、路線の新設、廃止や見直しに関しての適否を判断する統一的な基準がないため、現在の運行路線や公費負担（補助金額）等が適正であるか否か判断できない状況となっています。それを判断するツールの一つとして、運行方法見直し基準を作成します。

作成にあたっては、市街地と中山間地域の地域特性、使用車両の大きさ、また人口減少等の社会的要因等も考慮しながら作成します。

平成 29 年度の実施内容

- ✓ 指標や基本的な考え方を学識経験者と協議した。
- ✓ 協議の結果、平成 28 年度を基準とし、『収支率』ならび『利用率』を指標とする基本的な考え方とすることとした。
- ✓ 人口密度など市街地や中山間地域等の特性、使用車両の大きさ、人口減少率等の社会的要因を考慮し、作成することとした。
- ✓ 基準年度の各路線のデータ作成を実施した。

5 平成 30 年度の主な取組

(1) 体系

実施項目	施策	事業	実施主体
実施項目 1 地域における公共交通網の確保・維持	1 平坦部における公共交通網の確保・維持	1 鉄道・民間バス路線の運行維持	運行事業者
		2 コミュニティバスの運行維持・見直し H30 H29	行政・市民・運行事業者
		3 交通結節の強化によるネットワーク化	行政・運行事業者
		4 観光客等の来訪者の回遊性向上 H30	行政・運行事業者
		5 タクシーとの連携	行政・運行事業者
		6 北しなの線への新駅設置の検討	行政・運行事業者
		7 新たな交通システムの導入検討 H30	行政・運行事業者
	2 中山間地域における公共交通網の確保・維持	1 中山間地域間幹線の運行	行政・運行事業者
		2 地域が主体となった公共交通の検討 H30 H29	地域・運行事業者・行政
	3 運行方法見直し基準の作成	1 運行方法見直し基準の作成 H30 H29	行政
実施項目 2 利用環境の整備	1 交通結節、乗継ぎ環境の向上	1 交通結節、乗継ぎ拠点の整備	行政・運行事業者
		2 バリアフリー化の推進 H30 H29	行政・運行事業者
		3 パーク&ライド、サイクル&ライドの施設整備 H30	行政・運行事業者
	2 自転車利用と公共交通の連携	1 自転車利用環境の整備 H30 H29	行政・運行事業者
		2 自転車利用者への情報発信	行政
		3 サイクルラックの導入検討	行政・運行事業者
	3 バスの速達性、定時性の向上	1 バス専用レーン、優先レーンの整備	行政・運行事業者
		2 PTPS の導入の研究 H30	行政・運行事業者
	4 運賃における利便性向上	1 おでかけバスポートの維持	行政・運行事業者
		2 観光客向け企画乗車券の検討	行政・運行事業者

			3	新たな運賃施策の調査・研究		行政・運行事業者
実施項目 2 利用環境の整備	5	ICカードの利便性向上	1	利用範囲の拡大 H30 H29		行政・運行事業者
			2	電子マネー機能の検討		行政・運行事業者
	6	情報提供環境の整備	1	わかりやすい乗継・路線検索の作成 H30		運行事業者・行政
			2	パスロケーションシステム等の調査・研究 H30 H29		行政・運行事業者
	7	自動車の流入抑制	1	中心市街地における自動車流入抑制検討		行政
実施項目 3 利用促進	1	全市民を対象とした意識啓発	1	(仮称)「長野市公共交通の日」の設定 H30		行政
			2	(仮称)「もう2回バス乗車運動」の実施 H30		市民・運行事業者
	2	通勤・通学者に対する利用促進	1	企業・学校と連携したノーマイカー通勤の促進 H30 H29		企業・行政・運行事業者
	3	若年者を対象とした利用促進	1	バスの乗り方教室の開催 H30 H29		行政・運行事業者
			2	バス見学会等の企画		行政・運行事業者
			3	小中学生啓発向け冊子の作成、配布 H29		行政・運行事業者
	4	高齢者に対する利用促進	1	高齢者に対する情報発信 H29		行政・運行事業者
			2	高齢者を対象としたイベントの企画 H30		行政・運行事業者
	5	地域における利用促進	1	沿線住民の住民自治協議会等による利用促進とその支援		地域・行政・運行事業者
	評価・検証の実施	評価・検証の実施				

H30 平成 30 年度に優先的に取り組む事業

H29 平成 29 年度に優先的に取り組んだ事業

(2) 平成 30 年度に優先的に取り組む事業

実施項目	1	地域における公共交通網の確保・維持			
施 策	1	平坦部における公共交通網の確保・維持			
事 業	2	コミュニティバスの運行維持・見直し			
平成 30 年度事業内容【計画】 中心市街地循環バス「ぐるりん号」の運行コース等の見直し					
平成 29 年度からの継続優先事業					
現状の課題を要約すると					
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 運行ルートがわかりづらい ✓ 主に中央通りで、民間事業者のルートと重複している ✓ 補助金額が徐々に増加している などが挙げられる。 					
<p>平成 29 年度に事業者とともに作成した見直し案をもとに、中心市街地における移動需要にどのように応えていくことが効果的なのか検討を進める必要がある。</p> <p>その際には、交通関係者のほか、実際のぐるりん号の利用者や地元住民等の意見を聴き、これらの声を踏まえ、持続可能な公共交通となるよう再編を目指す。</p>					
(ぐるりん号の状況 平成 29 年度 運行事業者合算)					
路線名	運行経費	運行収入	市補助額	運賃収入	利用者数
中心市街地ぐるりん号	48,397,392	29,214,877	19,182,515	28,014,877	219,258
スケジュール	市及び運行事業者等で作成した見直し案をもとに、ぐるりん号利用者へのアンケートや関係団体との懇談会で意見交換を行い、再度、検討・協議する。遅くとも平成 31 年度中には、新コース等による運行を目指す。				

実施項目	1	地域における公共交通網の確保・維持
施策	1	平坦部における公共交通網の確保・維持
事業	4	観光客等の来訪者の回遊性向上
実施項目	2	利用環境の整備
施策	6	情報提供環境の整備
事業	1	わかりやすい乗継・路線検索の作成
平成 30 年度事業内容【計画】 観光客等向けのわかりやすい公共交通利用の研究		
<p>今回の善光寺御開帳、城山公園の再整備と信濃美術館の建て替えを控え、善光寺や信濃美術館等を一体の観光資源ととらえて PR していく必要が生じている。</p> <p>「ぐるりん号を、信濃美術館まで延長してはどうか。」といった声もあるが、現状でも民間バス路線が相当な頻度で信濃美術館前を運行していることを考慮すると、観光客等が気軽にこれら路線バスに乗れるよう案内・誘導することが先決であると考えられる。</p> <p>長野駅からの二次交通が弱いのではなく、二次交通への案内・誘導に弱点があるとの考えのもと民間事業者を含めた関係者で、この課題について研究することが必要である。</p> <p>研究に当たっては、ソフト的な案内改善に加え、当該地域の道路改良も長期的に視野に入れられていることから、ハード整備の点からも必要に応じて考慮することとする。</p>		
スケジュール		<p>平成 33 年度の御開帳を視野に入れて、観光客等が公共交通を利用しやすい案内方法等について研究する。</p> <p>必要に応じて、駅前広場等のサインの変更・追加、その他周知方法の統一を進める。</p>

実施項目 1 地域における公共交通網の確保・維持
 施策 1 平坦部における公共交通網の確保・維持
 事業 7 新たな交通システムの導入検討

平成 30 年度事業内容【計画】 バス高速輸送システム（BRT）の導入検討

本市は、平成 25 年 7 月に「新交通システム導入可能性について」～市内全域を対象とした可能性調査～と題する報告書をまとめ、主に以下の方針で検討することとした。

- (1) 本市の目指すべき公共交通体系の中で、新交通システムに求められる機能と導入する目的を明確にすること
- (2) 導入検討対象とする区間は、「中心市街地長野地区を中心とした南北方向軸」とする。
- (3) 導入検討対象とする新交通システムは、中期的には BRT、長期的には LRT を検討する。

報告を踏まえ、LRT に比べ、事業費、運行経費も安価であり、採算性が確保される可能性が高いと考えられる BRT の導入について検討を進める。当面は、他先進地の状況を研究するほか、交通事業者・識者との意見交換等、事務レベルで検討を進めることとする。

BRT (Bus Rapid Transit) バス高速輸送システム	
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・専用走行空間や優先信号等により走行環境を道路空間上に確保したバスシステム ・連節バス等の低床車両導入により乗降しやすさを確保
明示性	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道系システムに比べ、明示性は低いですが、走行空間をカラー舗装することで、明示性を高めることが可能



岐阜市企画部作成
 岐阜市型 BRT について
 バスレーンの様子

スケジュール	本市において導入可能性のある高速バス輸送システムの形態の研究を進める。先進導入都市の状況等の研究を進める。
--------	---

実施項目	1	地域における公共交通網の確保・維持
施策	2	中山間地域における公共交通網の確保・維持
事業	2	地域が主体となった公共交通の検討
平成 30 年度事業内容【計画】 中山間地域交通再編モデル事業の検証とフォロー		
平成 29 年度からの継続優先事業		
<p>七二会地区については、「新じんば号」の利用状況等について、必要に応じて長野高専と連携しながら継続的に観察する。</p> <p>小田切地区については、主に地区外までの運行に再編したこと、フルデマンド化したこと及び住民自治協議会が主体となって予約の受付・調整を行うことの効果を見極めたい。</p> <p>中条地区については、主に定時定路線・デマンド路線のいずれをも地区外までの運行に再編したこと、デマンド路線の運行日数を削減したことの影響に着目する。</p>		
スケジュール		<p>七二会地区については、地区内ワークショップを開催して見直しを行ってきた経過があることから、地元の協力を得ながらワークショップやアンケート調査を行い、フォローアップを継続する。</p> <p>小田切、中条地区については、地区外拠点までの運行等の効果について、利用者数の推移を見守る。</p>

実施項目	1	地域における公共交通網の確保・維持
施策	3	運行方法見直し基準の作成
事業	1	運行方法見直し基準の作成
平成 30 年度事業内容【計画】 運行方法見直し基準の作成		
平成 29 年度からの継続優先事業		
<p>平成 29 年度にまとめた基準設定の基本的な考え方に基づき、実際の路線の数値を当てはめてみる中で、指標として機能するよう調整を行う必要がある。</p>		
スケジュール		平成 30 年度中 基準（案）について、長野市公共交通活性化・再生協議会を中心に検討し、基準を作成。今後の路線等の見直しの参考とする。

実施項目	2	利用環境の整備
施 策	1	交通結節、乗継ぎ拠点の整備
事 業	2	バリアフリー化の推進
平成 30 年度事業内容【計画】 鉄道駅におけるバリアフリー化の推進		
<p>「移動等円滑化の促進に関する基本方針」等に沿って鉄道事業者が進める鉄道駅のバリアフリー化に、国、県と協調しながら適切な支援を行う。</p> <p>しなの鉄道北長野駅については、平成 30 年度に実施する詳細設計について補助金を交付する。引き続き平成 31 年度の本体工事の計画に対し、補助金を交付する予定である。</p> <p>JR 東日本篠ノ井駅については、視覚障害者が方向を見失わないように、点状ブロックに内方線の付いたものを全ホームに設置する工事に対して、補助金を交付する。</p> <p>長野電鉄長野駅については、内方線付き点状ブロックの設置工事及び列車が停車しないホーム頭端部に転落防止用の柵を設置する工事に対して、補助金を交付する。</p>		
スケジュール	<p>しなの鉄道北長野駅</p> <p>平成 30 年度に詳細設計、平成 31 年度に工事実施</p> <p>JR 東日本篠ノ井駅</p> <p>平成 30 年度に、内方線付き点状ブロックの整備を実施</p> <p>長野電鉄長野駅</p> <p>平成 30 年度に、内方線付き点状ブロック及びホーム頭端柵の整備を実施</p>	

実施項目	2	利用環境の整備
施 策	1	交通結節、乗継ぎ拠点の整備
事 業	3	パーク&ライド、サイクル&ライドの施設整備
平成 30 年度事業内容【計画】 既存店舗駐車場を活用したパーク&バスライド事業の検討 (仮称)「“お店“経由でバス通勤！」		
<p>バス利用促進のため、パーク&バスライド(P&BR)用の駐車場整備が有効な手段の一つである。しかし、敷地確保に多額の経費が見込まれるなど、適地への整備が進まないのが現状である。</p> <p>一方、幹線バス路線周辺の大型店舗は、十分な広さの専用駐車場を備えている場合があり、平日には、多少の余裕があるケースがあると思われる。</p> <p>そこで、当該店舗の商品券等を一定額以上購入した場合に、平日に限って店舗専用駐車場への駐車を認め、そこを拠点にバスに乗り換えることで、店舗は売り上げに、利用者は市街地駐車場代を節約できるとともに、帰りには店舗で買い物をするなど、両者が Win・Win の関係を構築することができないか検討する。</p>		
スケジュール	平成 30 年度 事業スキームの構築及び候補となる店舗と意見交換を行う。	

実施項目	2	利用環境の整備
施策	2	自転車利用と公共交通の連携
事業	1	自転車利用環境の整備
平成 30 年度事業内容【計画】 自転車駐車場の利用環境の改善		
平成 29 年度からの継続優先事業		
<p>長野電鉄朝陽駅の二階建て駐輪場について、防犯上の観点から、二階部分を使用できない状態で運用してきた。また、一部にアスベストが混入している上に、鉄骨部分の多くが錆びるなど、老朽化が進んでおり危険である。</p> <p>今年度、駐輪場を撤去するとともに、平面の駐輪場として整備する。</p>		
スケジュール	平成 30 年度	朝陽駅駐輪場の撤去及び整備

実施項目	2	利用環境の整備
施策	3	バスの速達性、定時性の向上
事業	2	PTPS の導入の研究
平成 30 年度事業内容【計画】 信号制御による公共車両優先システムの導入に向けた研究		
<p>都市交通軸を担う幹線を中心に、バス専用・優先レーンと合わせて、信号制御による公共車両優先システムについて、交通規制関係機関及びバス事業者と協議し、バスの速達性、定時性の向上に、現時点において実効性があるか研究を進める。</p>		
公共車両優先システム PTPS (Public Transportation Priority System)		
課題	<p>現在、長野オリンピック開催時に導入された PTPS が、「荒木」及び「丹波島橋南」交差点に設置されている。</p> <p>しかし、バス事業者側にシステムに対応する車載器を搭載した車両はない。</p> <p>また、バスの便数が少なく、専用レーンで対応できているため、システムを導入しても効果が見込めない懸念がある。</p> <p>長野県警では、平成 31 年度に中央制御装置の更新にあわせて、システムの取り外しを検討している。</p>	
スケジュール	平成 30 年度	長野県警察本部交通規制課との協議 バス事業者との協議

実施項目	2	利用環境の整備
施 策	5	IC カードの利便性向上
事 業	1	利用範囲の拡大
平成 30 年度事業内容【計画】 バス共通 IC カード「KURURU」近隣都市への導入支援とシステム更新		
平成 29 年度からの継続優先事業		
<p>バス共通 IC カード「KURURU (くるる)」については、平成 31 年 9 月までにシステム更新 (OS やサーバ等機器の更新) を行う必要がある。</p> <p>現在、すざか市民バス (須坂市) でも利用されているが、飯綱町及び高山村から導入希望があるため、システムベンダー等との調整を含め、できるだけ早期に導入できるよう事務局として支援を継続する。</p>		
スケジュール	<p>◆近隣市町村への導入支援 随時</p> <p>◆システム更新</p> <p>平成 30 年度 システム改修における要件定義、概略設計 外</p> <p>平成 31 年度 システム改修の開発とテスト</p> <p>同 10 月 新システムによる稼動</p>	

実施項目 2 利用環境の整備
 施策 6 情報提供環境の整備
 事業 2 バスロケーションシステム等の調査・研究

平成 30 年度事業内容【計画】 バスロケーションシステムの導入

平成 29 年度からの継続優先事業

バス事業者はもとより長野県、松本市とも連携し、県が開発した観光・交通案内アプリ「信州ナビ」の付加機能として、バスロケーションシステムの導入を進める。

また、バスロケーションシステムの導入に合わせて、自家用車からバス通勤への転換を促進すべく、メリット等の周知のため PR を実施する。

(観光・交通案内アプリ「信州ナビ」)



スケジュール

平成 30 年度中に、システム運用開始予定
 導入にあわせて、企業等への周知や広報ながのを通じた
 PR 等を実施

実施項目	3	利用促進
施 策	1	全市民を対象とした意識啓発
事 業	1	(仮称)「長野市公共交通の日」の設定
実施項目	3	利用促進
施 策	1	全市民を対象とした意識啓発
事 業	2	(仮称)「もう2回バス乗車運動」の実施
実施項目	3	利用促進
施 策	2	通勤・通学者に対する利用促進
事 業	1	企業・学校と連携したノーマイカー通勤の促進
平成 30 年度事業内容【計画】 公共交通への乗換促進月間の設定と PR (仮称)「おトクな“ながの”スマート通勤 応援します！」		
<p>モビリティマネジメントの一環である「(仮称) 長野市公共交通の日」、「(仮称) もう2回バス乗車運動」の考え方を盛り込みながら、平成 30 年度中に運用開始予定のバスロケーションシステムの PR を兼ねて、自家用車通勤者をターゲットに、自家用車からバス等公共交通通勤への転換を促進する「公共交通への乗換促進月間」の設定について検討する。</p> <p>想定する活動等の内容は次のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 丹波島橋南など通勤時渋滞地域における自家用車通勤者へ直接 PR ✓ 商工会議所・商工会や企業等へ直接 PR ✓ 「広報ながの」特集記事の掲載 ✓ 平成 30 年度中に当該月までの間に、自家用車通勤からバス通勤への転換した場合で、新たに当該月間に記名式くるるカードを購入した場合、くるるポイントを付与 ✓ 自家用車通勤からスマート通勤へ転換した場合のメリットの周知 (子供を持つ年齢層の自家用車通勤者をターゲットとする) <ul style="list-style-type: none"> ①経費 (駐車場料金+ガソリン代 対 バス等定期代+スマートな生活) ②健康 「国別の肥満度とクルマ以外の利用率のグラフ ③子どもへの影響 「子どもの傲慢性とクルマ利用」 「子どもの友達の数とクルマ利用」 ④環境負荷 「交通手段別 CO2 排出量」 などが考えられる ✓ 交通事業者が独自に行ってきた利用促進策等のお得な情報を一元化し、「知って得する、知らなきゃ損するバス・電車・タクシー」として長野市ホームページ内に特設ページを作成し周知する。 <p>全市民向けの PR は画一的にならざるを得ず、結果としてどこへも届かない懸念もあることから、今後の取組としては、モビリティマネジメントのターゲット (女性、高齢者、学生等) を特定し、ターゲットに応じた効果的なアプローチを検討したい。</p>		

スケジュール	<p>平成 30 年度に検討を進める。ただし、バスロケの導入と合わせて必要な取り組みを実施する。</p> <p>平成 31 年秋（予定）を公共交通への転換促進月間とし、多面的に PR を行えるよう検討する。</p>
--------	---

実施項目 3 利用促進	
施 策 3 若年者を対象とした利用促進	
事 業 1 バスの乗り方教室の開催	
平成 30 年度事業内容【計画】 小学 2 年生を対象としたバスの乗り方教室の継続的な開催	
平成 29 年度からの継続優先事業	
<p>市内の小学校に呼びかけて、2 年生を対象にバス事業者と協力してバスの乗り方教室を開催し、小さいころからバスに親しむきっかけを育むもの。</p>	
スケジュール	平成 30 年度 校長会を通じて依頼済み。 14 校での開催を予定する。

実施項目 3 利用促進	
施 策 4 高齢者を対象とした利用促進	
事 業 1 高齢者に対する情報発信	
実施項目 3 利用促進	
施 策 4 高齢者を対象とした利用促進	
事 業 2 高齢者を対象としたイベントの企画	
平成 30 年度事業内容【計画】 高齢者を対象とするバスの乗り方教室の開催	
平成 29 年度からの継続優先事業	
<p>市内の老人クラブ等呼びかけて実施する。教室に合わせておでかけパスポートの新規発行やチャージを行い、利用促進を図る。</p>	
スケジュール	平成 30 年度 篠ノ井地区外 5 地区で開催する予定。



6 路線・地域ごとの交通網の課題と今後想定される方向性の概要

路線・地域ごとの交通網の課題等について、平成 29 年度に実施した再編の概要を記載するとともに、今後想定される方向性についても記載します。

市補助額、市委託料は単位（円）、利用者数は単位（人）、収支率は単位（％）

(ア) 地域間幹線

路線名	市補助額	利用者数	課題・今後の方向性等
高府線(2系統)	なし		国・県からの補助額 22,272,000 円 (H29) ◆利用促進を図る。
鬼無里線			国・県からの補助額 16,785,000 円 (H29) ◆鬼無里地区における乗継拠点について、アルピコ交通(株)の営業所以外の場所が可能かどうか、地域とともに検討を進めた結果、地域の観光拠点である「旅の駅鬼無里」を乗継拠点とすることとした。ただし、従来の乗継拠点利用者の利便を図るため、日赤行きの便をアルピコ交通(株)の営業所とした。
県道戸隠線			国・県からの補助額 21,020,000 円 (H29) ◆利用促進を図る。
新町大原橋線(2系統)			国・県からの補助額 17,060,000 円 (H29) ◆中条地区市バスの見直しにおいて、地区外の安庭停留所まで運行することとしたため、新町大原橋線の利用促進につながることを期待できる。
屋島線			国・県からの補助額 3,602,000 円 (H29) ◆利用促進を図る。
牟礼線	720,115		国・県からの補助額 10,739,000 円 (H29) ◆当該路線は、飯綱町と長野市を結ぶ地域間幹線であり、平成 26 年5月に運行事業者から不採算のため路線の見直しについて申し入れがあったもの。 ◆飯綱町との協議により、適切な負担割合を決め、赤字補填を行うこととしたもの。現在、長野市が補填の対象としているのは市内を運行する2便である。今後、新たな負担割合についての協議が必要となる。 * 飯綱町負担分 8,805,885 円 (H29)

屋代須坂線 屋代須坂線高速便 綿内屋島線	50,892,800	258,330	<p>国・県から事業者への補助額 17,408,000 円 (H29)</p> <p>◆屋代須坂線は、廃線となった長野電鉄屋代線の代替となる地域間幹線系統であり、国・県の補助がある。経常損失額については、本市、千曲市及び須坂市の沿線3市で負担している。利用者が横ばいから減少傾向であり、更なる利用促進と需要に応じた見直しが必要となっている。</p> <p>*千曲市負担分 8,494,000 円 (H29)</p> <p>*須坂市負担分 7,901,000 円 (H29)</p> <p>◆見直しの方向性としては、短期的には土日ダイヤの導入や、平日のみ運行している高速便の存廃の検討が、また、中・長期的には、運賃改定等が考えられる。</p> <p>◆綿内屋島線は利用者が増加している。</p>
----------------------------	------------	---------	--

(イ) 廃止路線代替バス

路線名	収支率	市補助額	利用者数	課題・今後の方向性等
新町線	62.1	7,918,000	47,041	
川後線	26.8	14,686,000	29,247	◆小田切地区内の需要の大半は小学生の通学利用であり、平日と土曜日の利用者数に大きな格差があることから、土曜日の運行をバスからタクシーに変更する等の見直しを検討したが、現時点においては利用者が増加傾向であることから現状どおりとした。
市場線	12.4	8,979,993	5,051	◆中山間地域交通再編モデル事業による再編で、平成 28 年度末で廃止し、中山間地域輸送システム「新じんば号」に統合。
原市場線	5.2	2,303,000	3,744	◆平成 28 年 3 月末で廃止し、スクールバスと中山間地輸送システム「すずらん号」によりカバーしている。
赤柴線	28.2	5,858,430	4,116	◆55 人乗り車両から 29 人乗り車両へ、また運行事業者をバス事業者からタクシー事業者に変更して運行。利用状況等を注視する。
金井山線	87.0	2,272,000	47,743	◆利用者は減少傾向であるものの、一定の需要はあるため、引き続き利用状況等を注視する。
松代篠ノ井線	38.3	4,788,000	8,535	◆地域拠点の松代と篠ノ井を結ぶ路線であるが、現状朝夕の通学通勤需要が大半を占める。

				◆平成 29 年 9 月 21 日に、松代・篠ノ井両地区住民自治協議会から、「篠ノ井・松代ぐるりん号」の新設等に係る要望があった。これを受けて、両地区住民自治協議会代表者及び市(交通政策課・両支所)を構成員とする検討会を平成 29 年 12 月に設け、今後の両地区を結ぶ公共交通について検討を進めている。
保科温泉線	65.8	5,189,000	33,805	◆平成 28 年 3 月末に廃止し、「大豆島保科温泉線」に統合。
大豆島保科温泉線	81.7	12,059,000	184,408	◆平成 28 年 4 月から「保科温泉線」と「大豆島線」を統合し、2 つのバス事業者による共同運行を開始した。 ◆利用者数は統合前に比べて減少傾向であるが、一定の需要はあるため利用状況等を注視していく。

(ウ) コミュニティバス

路線名	収支率	市補助額	利用者数	課題・今後の方向性等
中心市街地ぐるりん号	60.4	19,182,515	219,258	◆民間バス路線の運行頻度が高い中央通りをぐるりん号が重複して運行することで、民間バス路線と乗客を分け合っている。 ◆運行目的の達成状況を見ながら、民間バス路線との適切な役割分担を考慮した運行コース等への見直しを行う。 ◆平成 29 年度においては、運行事業者と協議を行い、たたき台となる再編案をまとめた。
東北ぐるりん号	36.8	4,581,056	20,359	◆地域に定着し、利用者数は 20,000 人前後で推移しているため、当面は現状のとおりとする。
篠ノ井ぐるりん号	16.9	6,163,413	9,307	◆利用者数が減少傾向にあるため、必要に応じて利用状況等を地域へ周知し、利用促進を図る。
茶臼山動物園線(ZOO ぐる)	17.5	1,397,715	2,157	◆利用者数が増加傾向にあるため、引き続き、広報活動を積極的に行い、更なる利用促進を図る。

(エ) 空白型乗合タクシー

路線名	収支率	市補助額	利用者数	課題・今後の方向性等
長沼線	10.8	3,623,332	3,500	<p>◆1便当りの利用者数が1人を下回っており、運行便数等の見直しを検討する。</p> <p>◆地区住民自治協議会において、利用者の増加に向けて地区内 PR を実施した。</p>
大室・松代西条線	12.2	2,191,833	2,482	<p>◆大室線と松代西条線は別路線であるが、効率的な車両運用をするため、運行ダイヤを考慮し、1台で運行している。</p> <p>◆松代西条線の利用が少ないため、運行内容を検討する。</p>
横田・塩崎線	21.3	2,432,800	6,088	<p>◆全路線の中で、1便当りの利用者数が最も高い路線であり、後追い車両も頻繁に出ているため、車両サイズの大型化を検討する。</p>
綿内線	6.9	2,318,903	1,590	<p>◆運行収支率が全路線の中で最も悪く、運行日数や経路等の見直しが必要である。</p>
川中島線	19.8	2,090,717	4,427	<p>◆住民自治協議会の積極的な利用促進策により、近年利用者が増加している。</p> <p>◆路線延長が長い場合、必要に応じて路線の見直しを検討する。</p>
西長野・上松線	18.9	2,129,635	3,938	<p>◆運行収支率が全路線の中で最も高い路線となっている。更なる利用者の増加が期待される「茂菅老人憩の家」まで路線延長も検討する。</p>
若里・更北線	17.2	3,517,364	5,416	<p>◆平成 16 年 4 月から「若里更北ぐるりん号」として運行開始し、平成 26 年 4 月から乗合タクシーに運行形態を変更した。</p> <p>◆路線の大部分が民間事業者の自主路線と重複しているため、検討が必要である。</p>
豊野3線	11.4	6,737,082	7,564	<p>◆平成 16 年 1 月の豊野町合併時に旧町営バスを市バスとして運行を引継ぎ、平成 27 年 4 月に乗合タクシーに運行形態を変更。</p> <p>◆利用者が極端に少ない予約制の上神代線の運行内容を中心に、運行内容を検討する。</p>
松代観光地線	4.5	971,451	328	<p>◆平成 24 年 4 月から「松代ぐるりん号」として運行開始し、平成 26 年 4 月に乗合タクシーに運行形態を変更。他の路線とは異なり、生活路線ではなく土休日運行の観光路線の位置付けである。</p>

				◆収支率が極めて悪く、利用者1人当りの補助額が全路線の中で最も高いため、運行見直しが必要である。
※篠ノ井共和線	8.5	782,943	1,363	◆国庫補助のフィーダー系統補助路線に該当。
※安茂里線	15.1	1,236,674	3,142	◆国庫補助のフィーダー系統補助路線に該当。

(オ) 中山間地輸送システム

路線名	収支率	市補助額	利用者数	課題・今後の方向性等
芋井地区 「すざくら号」	3.8	1,250,161	252	<p>◆平成28年12月、路線バス「バードライン戸隠線」(七曲り経由)が廃止、経路を変更して善光寺大門まで運行を開始。利用状況等注視する。</p> <p>◆県道長野戸隠線より南側の地区を運行するコースについては、これまで同様に支所前で路線バス「県道戸隠線」に接続しているが、国道406号で路線バス「鬼無里線」に接続するよう求める声もある。</p>
七二会地区 「じんば号」 ↓ 「新じんば号」	12.4	6,574,358	3,573	<p>◆平成28年度に実施した中山間地域公共交通再編モデル事業により、廃止路線代替バス「市場線」と統合して、買い物等の拠点となっている安茂里までの運行を開始し、名称を「じんば号」から「新じんば号」に変更。今後、利用状況等を注視する。</p> <p>◆地域が主体となった地域公共交通の再編モデル事例であり、その手法等は他地区での検討の際の参考になるものである。</p> <p>◆見直し後の利用者数は、下げ止まり傾向がみられるものの増加に転じるほどではない。</p> <p>◆見直し後の検証として、地区区長会の協力の下、利用者等アンケート調査を実施した。</p>
浅川地区 「あさかわ号」	17.2	4,992,857	4,876	<p>◆かつて運行されていた路線バス「中曽根線」を引き継ぐ「1コース」は、主要なコースを予約不要の定時定路線方式で運行しており、小・中学生の通学利用を中心に、比較的利用者が多い。</p> <p>◆その他のコースは、予約制の定時定路線方式で運行しており、利用者は少ない。</p> <p>◆1コースは、路線バス「ループ橋経由戸隠線」と経路が重複している部分が多く、長期的には住み分けについて検討する余地がある。</p>

<p>小田切地区 「かつら号」</p>	<p>1.6</p>	<p>1,618,149</p>	<p>227</p>	<p>◆予約制の定時定路線方式で運行していたが、地区内人口の減少や、市街地への主要経路が複数ある地域特性から、定められた経路での利用者集約が難しくなっていた。</p> <p>◆平成30年度からは、予約制の定時定路線を廃止しフルデマンド化するとともに、地区住民から「買い物等の生活拠点である」として要望の強い安茂里駅まで運行できるよう再編した。</p> <p>◆予約の受付を住民自治協議会が実施し、乗合率を高めるなど、効率的な運行ができるよう協働体制を整えた。</p>
<p>信更地区 「すずらん号」</p>	<p>1.5</p>	<p>430,951</p>	<p>59</p>	<p>◆中山間地輸送システムの中でも特に利用者が少ない路線であり、利用促進に向けてあり方を見直す必要がある。</p> <p>◆現在は予約制の定時定路線方式で運行しているが、小田切地区同様に市街地への主要経路が複数あり、利用者の集約が難しい状況であるため、より移動需要に柔軟に対応できるよう再編を検討する。</p>
<p>篠ノ井・信里地区 「のぶさと号」</p>	<p>11.2</p>	<p>3,425,057</p>	<p>1,567</p>	<p>◆朝夕の登下校時間帯はスクール混乗バス「信里地域バス」が、また、昼間は乗合タクシー「のぶさと号」が予約制の定時定路線方式で運行している。(学校休校日等でスクール混乗バスが運休となる日は、その代わりに予約制で同時刻に「のぶさと号」を臨時運行。)</p> <p>◆運行主体の「信里地域バス運行委員会」は、沿線世帯から負担金(1世帯500円/年)を徴収して運行経費の一部に充当している。</p> <p>◆この負担金により、週5日(月～金)運行や篠ノ井地区市街地までの運行を実施しているほか、地区住民の認知度向上につながっている面もあるが、他地区の再編が進行するなかで、バランスを再検討する必要がある。</p>

(カ) 市バス

路線名	収支率	市委託料	利用者数	課題・今後の方向性等
戸隠地区	6.8	16,148,160	8,298	<p>◆市バスの運行ルート等を見直すことで、小学校スクールバスを廃止し、これらの利用者を市バスが吸収することとした。</p> <p>◆利用者の少ない参宮線・西部線の15時以降の便を廃止し、フルデマンドの戸隠線の車両を1から3台に増加させ、地区内移動需要に柔軟に対応するとともに、児童の下校に利用するなどの効率化を図った。</p> <p>◆「宝光社中」ほか、停留所を6か所新設した。</p> <p>◆戸隠線用通学定期券を新規に設定した。</p>
鬼無里地区	6.6	13,569,120	7,014	<p>◆アルピコ交通(株)路線との乗継拠点について、現状の鬼無里町から「旅の駅鬼無里」に変更し、観光客等の利便性を向上させた。</p> <p>◆地域振興線の運行曜日を、月・水・金から火・水・木に変更した。</p> <p>◆その他、地元で実施したワークショップに基づく要望事項を最大限に尊重して細部を見直した。</p>
大岡地区	12.4	11,360,358	4,747	◆定時定路線で大岡と篠ノ井を結ぶ「大岡篠ノ井線」と、フルデマンド方式「ハッピー号」による運行を行っている。
大岡地区「大岡線」	8.3	14,288,400	8,633	<p>◆市バス「大岡篠ノ井線」については、土曜日の利用者が少ないことから、8便から6便に減便した。</p> <p>◆信更支所の経由、一部便で石川老人いこいの家経由、土曜日のみ篠ノ井Aコープ経由にコース変更した。また、これに伴い「石川いこいの家」ほか、停留所を4か所新設した。</p> <p>◆JR篠ノ井駅との乗り継ぎのため、平日の1便目の運行時間を早めて利便性を向上させた。</p>
信州新町地区	8.5	29,568,240	23,983	◆南部線の「朝便①」と「午後便②」は、今後も児童の利用見込みがないため、区分をスクールバスから市バスに変更した。これにより、年間の運行日が20日ほど増加し、利便性の向上が見込める。

				<ul style="list-style-type: none"> ◆地区全体としては、市バス路線は7路線、スクール混乗が3路線に再編された。 ◆左右線を除く9路線で「午後便①」をデマンド化し、移動需要へ効果的に対応するよう見直した。
中条地区	8.4	22,660,560	14,453	<ul style="list-style-type: none"> ◆定時定路線方式4路線、フルデマンド方式1路線による運行を行っている。 ◆信州新町方面への移動需要が多いと見込まれることから、地区外の安庭停留所で新町大原橋線との接続を行えるよう再編した。 ◆定時定路線については、みやまさ線の朝便に集約して安庭まで運行し、デマンドの中条線で帰路を予約確保する。これに伴い、安庭停留所を新設し、地区外料金を400円とした。 ◆フルデマンド方式の中条線については、利用状況等から、週5日の運行を、週3日(火・木・金)に再編した。



§ 2 実施計画の基本事項（初年度版策定時の記載ほか）

1 策定の趣旨等

(1) 背景

長野市では、本市の目指す都市及び公共交通の将来像を踏まえ、今後、形成すべき公共交通網を明らかにし、その実現を目指す計画として、平成 29 年 6 月に「長野市地域公共交通網形成計画」（計画期間 平成 29 年度～平成 33 年度までの 5 年間）（以下、「公共交通網形成計画」という。）を策定しました。

公共交通網形成計画は、平成 26 年 11 月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「活性化再生法」という。）に基づく法定計画であり、長野運輸支局、交通事業者、道路管理者、警察及び学識経験者等で構成される法定組織「長野市公共交通活性化・再生協議会」を中心に策定作業が進められてきたものです。

また、平成 27 年 6 月には、平成 27 年度～平成 36 年度までの 10 年間を計画期間とする「長野市公共交通ビジョン」（以下、「ビジョン」という。）を策定し、本市の公共交通の将来像を「人をつなぎ、まちを育て、暮らしを守る公共交通」と掲げています。公共交通網形成計画は、ビジョンのうち、主に 5 年以内の短期的な期間のうちに取り組むべき施策についての計画と位置づけられ、その指標の多くをビジョンと共有するなど、一体的な計画として取り組んでいくこととします。

(2) 法定の地域公共交通再編実施計画や地域公共交通再編実施事業との関係

活性化再生法では、公共交通網形成計画に基づき、地域によっては既存の路線バスを廃止し市バスなどの自家用有償旅客運送によって代替するなど、地域全体の公共交通ネットワークを全面的に再編する必要があることから、「地域公共交通再編事業」を定め、これに取り組む場合には、法定の地域公共交通再編計画を策定することが求められています。

しかし、後述するように本市では、鉄道網、一般路線バスを基軸に、地域循環バス、廃止路線代替バス、空白型乗合タクシー、市営バス、福祉自動車、スクールバスといった輸送手段を、地域の需要や実情に応じて組み合わせた公共交通ネットワーク基盤がすでに形成されています。また、高齢者向けの優遇施策である「おでかけパスポート」を組み入れた「IC カード KURURU（くるる）」を運用するなど、バス乗車に係る利便性の仕組みはある程度整っており、短期的なスパンにおいては、地域全体の公共交通ネットワークを全面的に見直すのではなく、現在のネットワークサービスを前提とした利用促進や路線等の個別的な見直しを通じて、ビジョンの将来像を実現していくことが現実的な戦略と言えます。

従って、本計画は、法定の地域公共交通再編実施計画としては位置付けず、将来的に「地域公共交通再編事業」を行う必要が生じた場合には、網形成計画の見直しを含

め、法定の地域公共交通再編実施計画として見直していくことを視野に入れて取り組みを進めます。

(3) 計画の目的

本計画は、施策を実現するための手段【具体的な事業や取組】と、これらに取り組む工程【スケジュール】を明らかにするとともに、路線等の個別の見直しの基本方針を定め、地域ごとの交通網の課題や具体的な方向性を示すことで、公共交通網形成計画のアクションプランに位置付けるとともに、ビジョンのうち、主に5年以内の短期的な期間のうちに取り組む施策の実施計画としても合わせて位置付け、両計画に掲げる施策の実現に向けて計画的に取り組むことを目的とします。

(4) 計画期間

本計画の期間を、平成29年度から平成33年度までの5年間とします。

(5) 計画の進め方

限られたリソースを最大限に活用するとともに、状況等に応じたスピーディーな対応・取組が必要である実施計画の性格上、毎年度の指標の状況や社会情勢の変化、国や県の動向などを踏まえ、毎年度計画を見直すこととします。

見直しに当たっては、当該年度に特に力を入れたい施策、事業等を明らかにするとともに、成果の上がない手段の変更、当面実現が困難なものについては、その理由を明らかにするなど、合理的に成果を求めるよう取り組みます。

2 路線等の個別の見直しの方針

「地域における公共交通網の確保・維持」として公共交通網形成計画に掲げた取組のうち、路線等個別の見直しに当たっての方針となる重要な考え方を再掲します。

- ① 市の交通軸を担う幹線路線である民間事業者が運行する鉄道及びバス路線を持続的に運行する。
- ② 行政は①を補完し、地域内の移動と幹線への接続を確保する。
- ③ ②は、地域の需要量にきめ細かく対応するため、運行方法等は地域において住民が主体となって検討・見直しを行い、市はこれを支援する。

この方針を踏まえ、地域の移動需要に応じ時間帯等によって「定時定路線方式」と「デマンド方式」を適切に組み合わせ、効率性と利便性を両立するよう不断の見直しを行うこととします。



平成 30 年度版 長野市地域公共交通網形成計画に係る実施計画

平成30年 8 月

長野市都市整備部交通政策課

〒380-8512 長野市大字鶴賀緑町1613 番地