

長野市の公共交通活性化に向けた取り組み

長野市企画政策部交通政策課長 倉島 明

人を

つなぎ

まちを

育て

暮らしを

守る

公 共 交 通

ながのご縁を



信都・長野市

平成27年2月23日（月）
第6回地域バス交通活性化セミナー
パネルディスカッション資料

1 概要

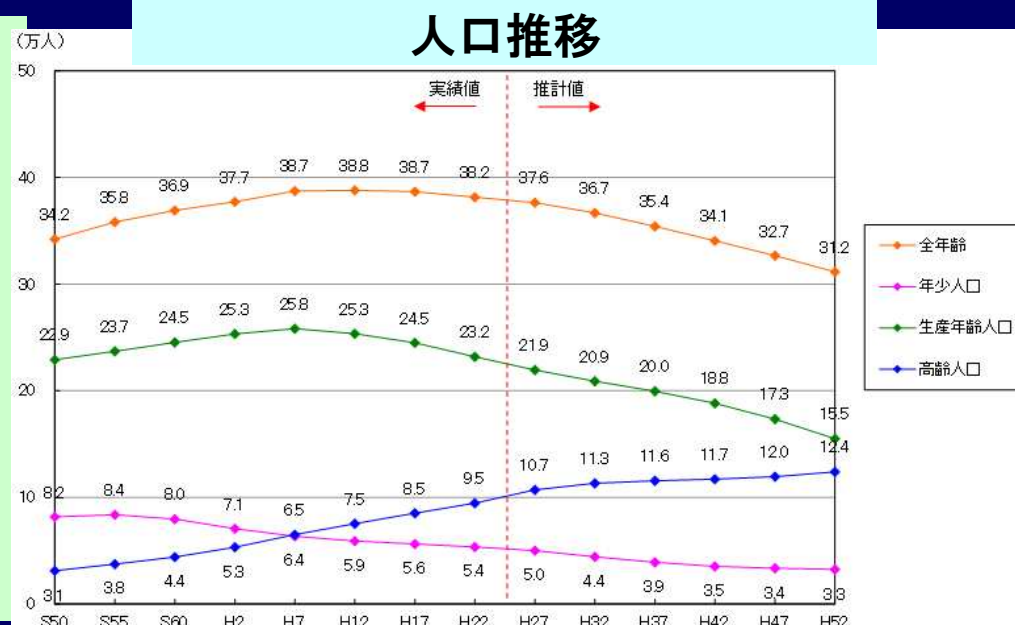


- 長野県北部に位置する県庁所在地・中核市
冬季五輪開催都市
- 人口／約38万4千人 面積／約835km²
中山間地域が約7割
- 平成26年度一般会計当初予算 約1,710億円
- 善光寺、戸隠、松代、スキー場、奥裾花自然園など豊かな観光資源
- 平成27年はエポックイヤー
 - 南長野運動公園総合球技場、北陸新幹線金沢延伸と関連事業、善光寺御開帳、市芸術館

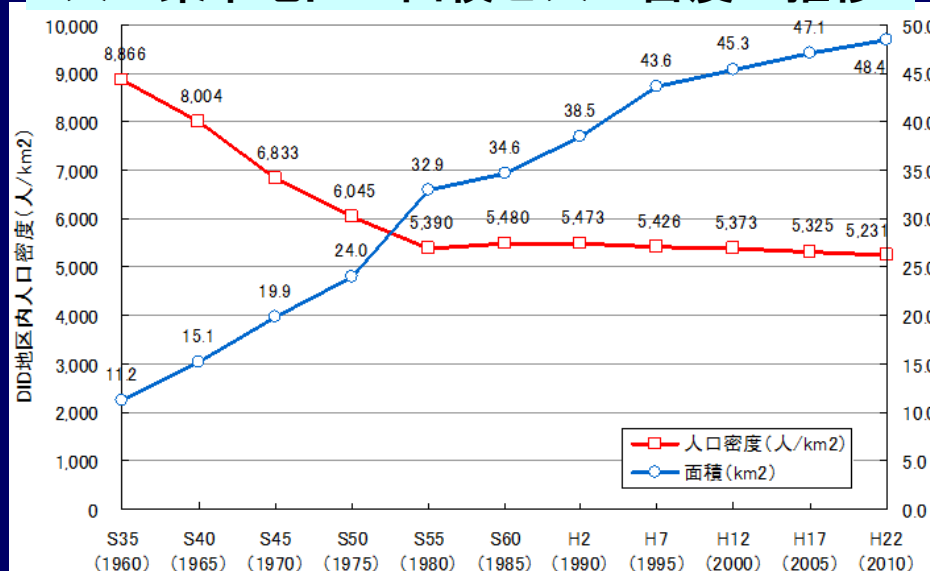
2 人口の減少と拡散

- 人口減少と高齢化が同時進行
- 30年後には、ピーク時の12%減少
- 年少人口と生産年齢人口は、全人口より早い割合で減少
- 65歳以上の高齢人口は、増加
 - 平成32年には全体の30%以上

- 自身で交通手段を持たない人の増加
- 将来に亘る公共交通の維持・確保が課題



人口集中地区の面積と人口密度の推移



- 長野駅周辺や鉄道沿線地域に人口が集中
- DID地区内の面積は拡大している一方、人口密度は減少

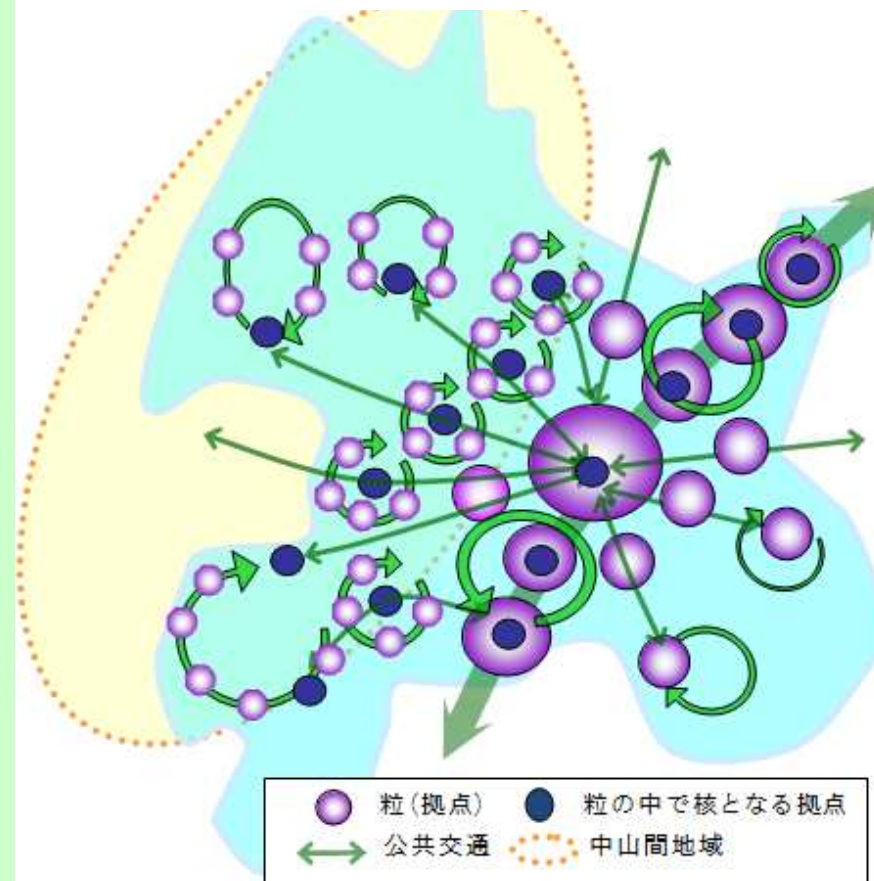
- 人口拡散に伴い、路線が長大化
- 経費増加等による非効率になる傾向

3 都市構造と公共交通

- 広い市域の中で、鉄道駅や主要公共施設などのある拠点と中山間地域の拠点など、利用者（需要）の大きさが相違
- 市内を「**一房のぶどう**」でイメージ
 - 大きさ（需要）の違う粒（拠点）を、どのような「枝」で栄養を送るのか、考えていく必要性

- 長野駅を中心とした中心市街地
 - 最も需要の大きな目的地（拠点）
 - 民間事業者の大半の路線は、長野駅との放射状の路線
- バス・鉄道路線間の相互接続の確保
- 粒が小さな拠点を結ぶ路線が不採算事業者路線の廃止
 - 交通空白地域の発生
- 空白地域の移動手段の確保
 - 需要の大きさに合わせた運行方法

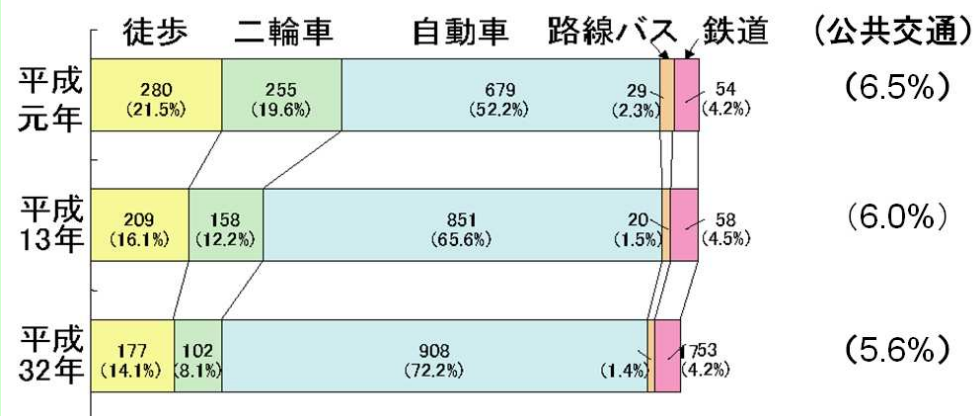
長野市のイメージ



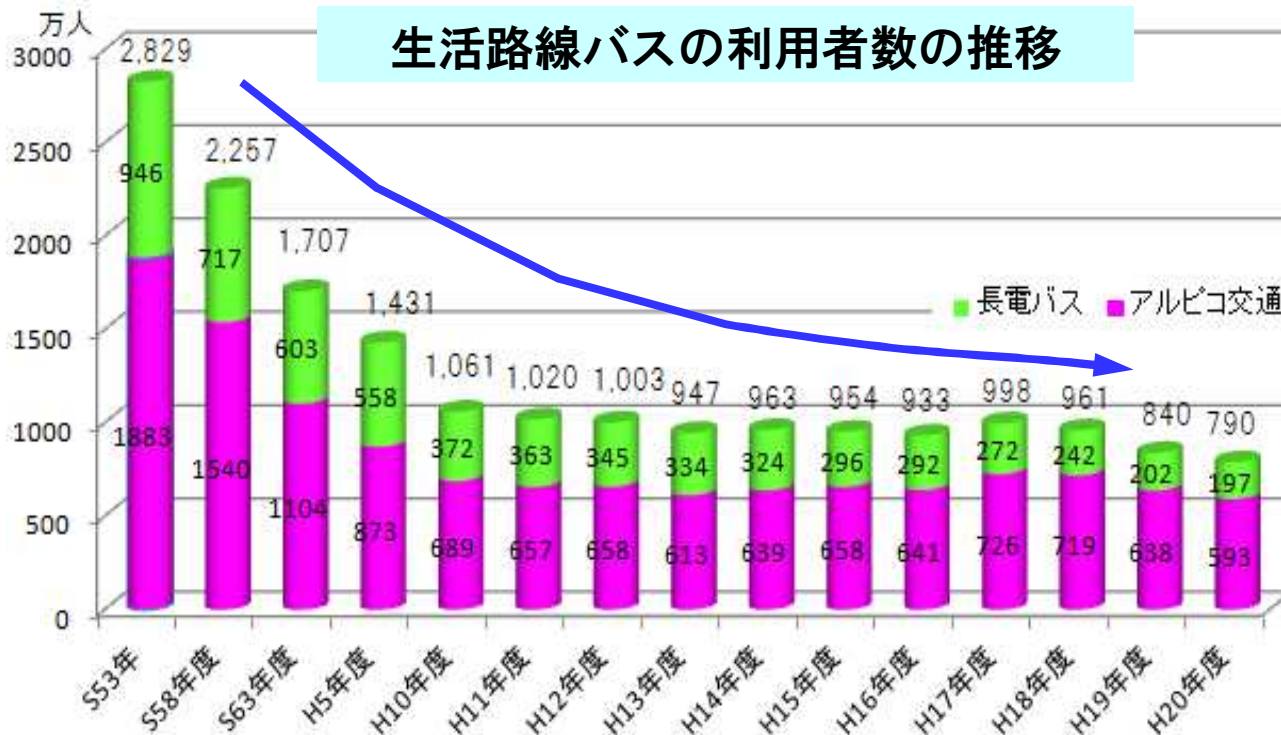
4 公共交通の利用状況

- 自動車の利用割合は6割以上
- 公共交通機関の利用割合は約6%
- 将来も自動車利用割合が増加する予測
- 将来に亘る公共交通の維持・確保が課題
- 利用促進を図る施策実施の必要性

代表交通手段分担率の変化



生活路線バスの利用者数の推移



- バス利用者は減少傾向
 - 20年前の約半分
 - 10年前の2割減少
- 将来に亘る公共交通の維持・確保が課題
- 利用促進を図る施策実施の必要性

5 公共交通活性化に向けた取組み

長野市バス路線網再編基本計画（平成17年～）

- バス交通は、「都市のインフラ」
- 地域の実情を踏まえ、移動手段を確保
 - ・交通空白地域へのコミュニティバス、乗合タクシーの導入

長野市地域公共交通総合連携計画（平成22年～25年）

バス交通を、地域の生活に使える「都市の装置」として機能向上を図る。

I 「生活を支える」バスに

- ・中心市街地、地域循環バスの導入・充実
- ・乗合タクシー等の再編・導入

ほか

II 「使いやすい」バスに

- ・ICカードの導入
- ・バス路線の増便・終発の繰下げ

ほか

III 「分かりやすい」バスに

- ・バスガイドブックの全戸配布
- ・ポケット時刻表作成・配布

ほか

IV 「利用してみようかな」と思える

- バスに
- ・モビリティ・マネジメントの実施

ほか

6 総合連携計画の施策の実施

【目標】

- 利用者数の増加
- 満足度の向上
- 認知度の向上



電動バス実証実験（2号車）



小中学生向け冊子の配布

バスの増便・終発繰下げ
実証実験

ガイドブック全戸配布
ポケット時刻表配布

中心市街地ぐるりん号
充実

小中学生向け冊子
配布

電動バス実証実験

ICカードの導入準備

ICカード
運営・拡大利用

地域循環バス
乗合タクシー
実証運行

地域循環バス
乗合タクシー
実証運行

本格運行

H22

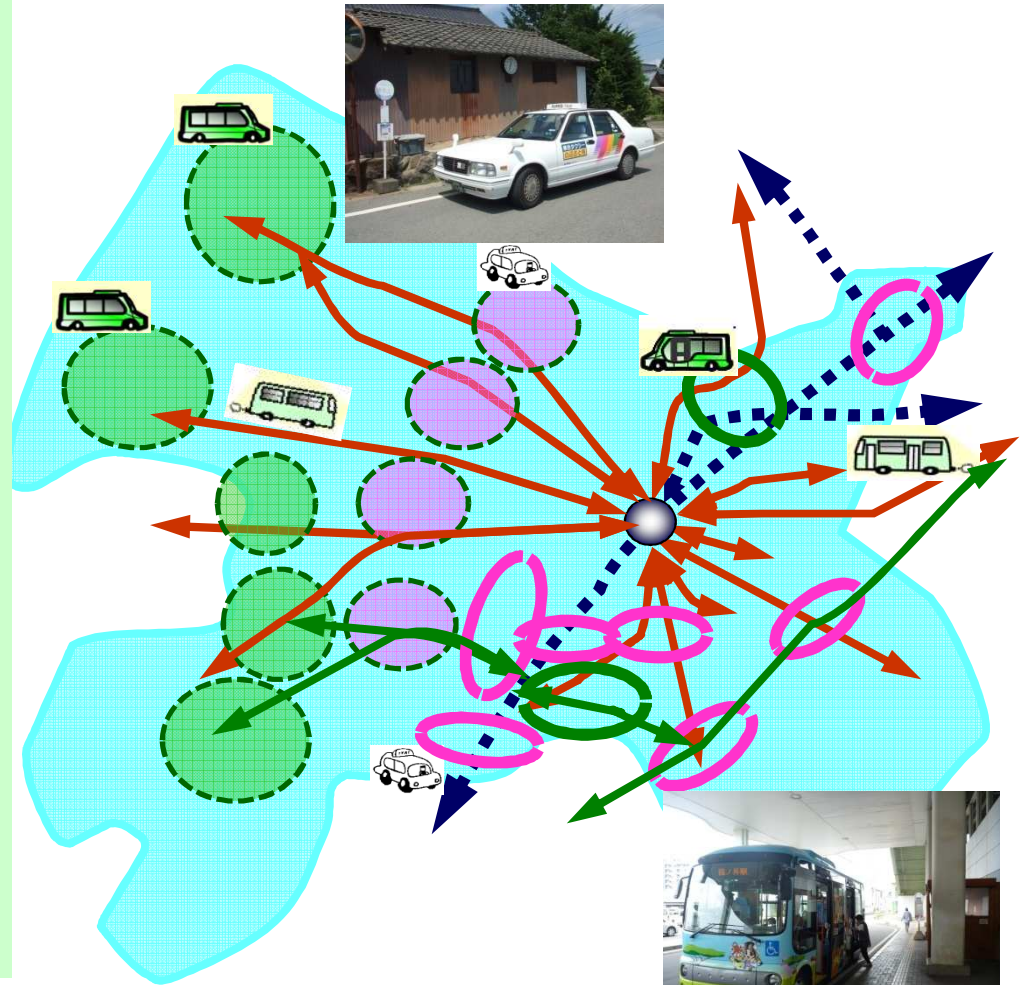
H23






H24

H25

7 計画後の移動手段の確保状況

- 長野駅との放射状の路線
 - 民間事業者運行
- 鉄道駅周辺
 - コミュニティバス（行政主体）
- 中山間地域・交通空白地域
 - 市バス・乗合タクシー（行政主体）
 - ・ 定時定路線
 - ・ デマンド運行
- 公共交通カバー圏域
 - 面積の約30%
 - 人口の約85%
 - 鉄道駅から600メートル圏域
 - ・ 20パーセント弱
 - バス停から300メートル圏域
 - ・ 80パーセント以上



-  鉄道
-  バス事業者路線
-  乗合タクシー
-  市営バス
-  廃止代替バス

	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	
		人数	割合	人数	割合	人数	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%

8 計画実施後の検証

①

■ 満足度が高い主な項目

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

■ 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

公共交通は「自分や地域の問題」
との意識に変わっていかないと...

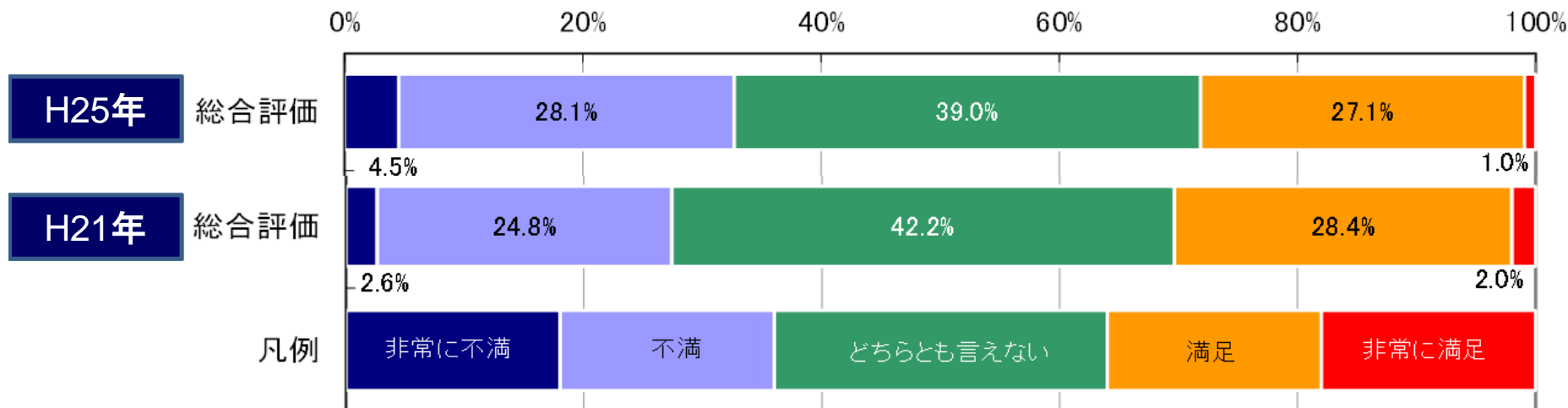
■ バスサービスの認知度

- バス路線網について、約3分の1が知らない状況

■ 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

現在のバスサービスについての満足度【総合評価】

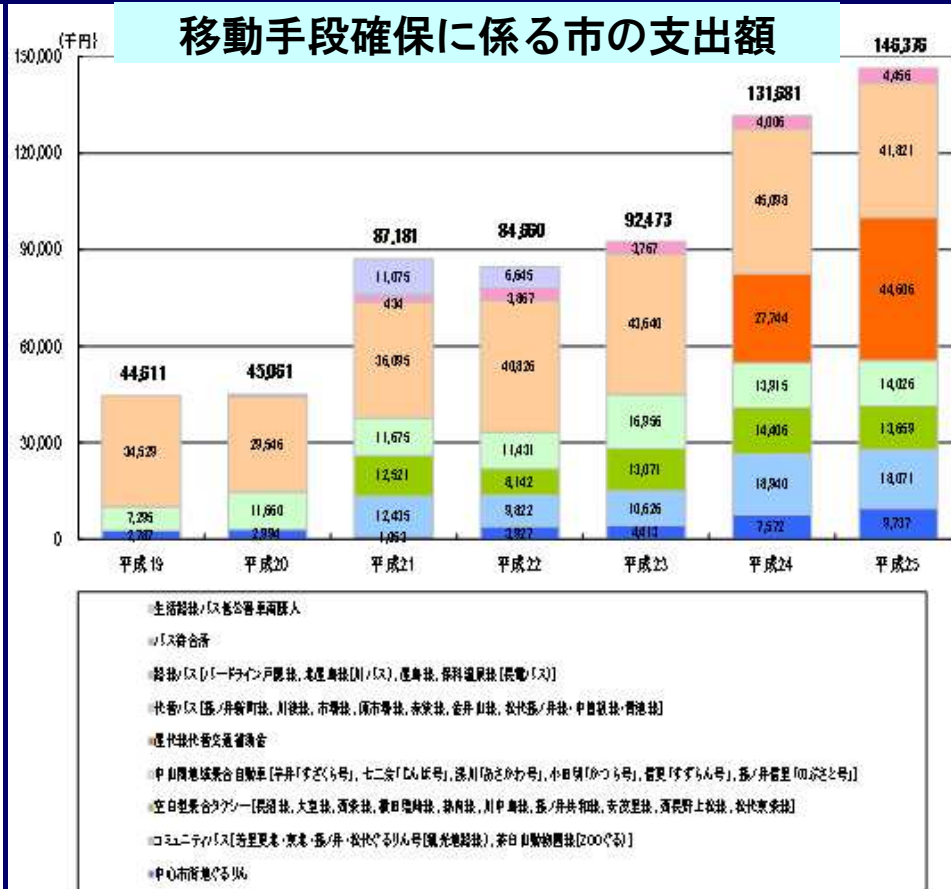
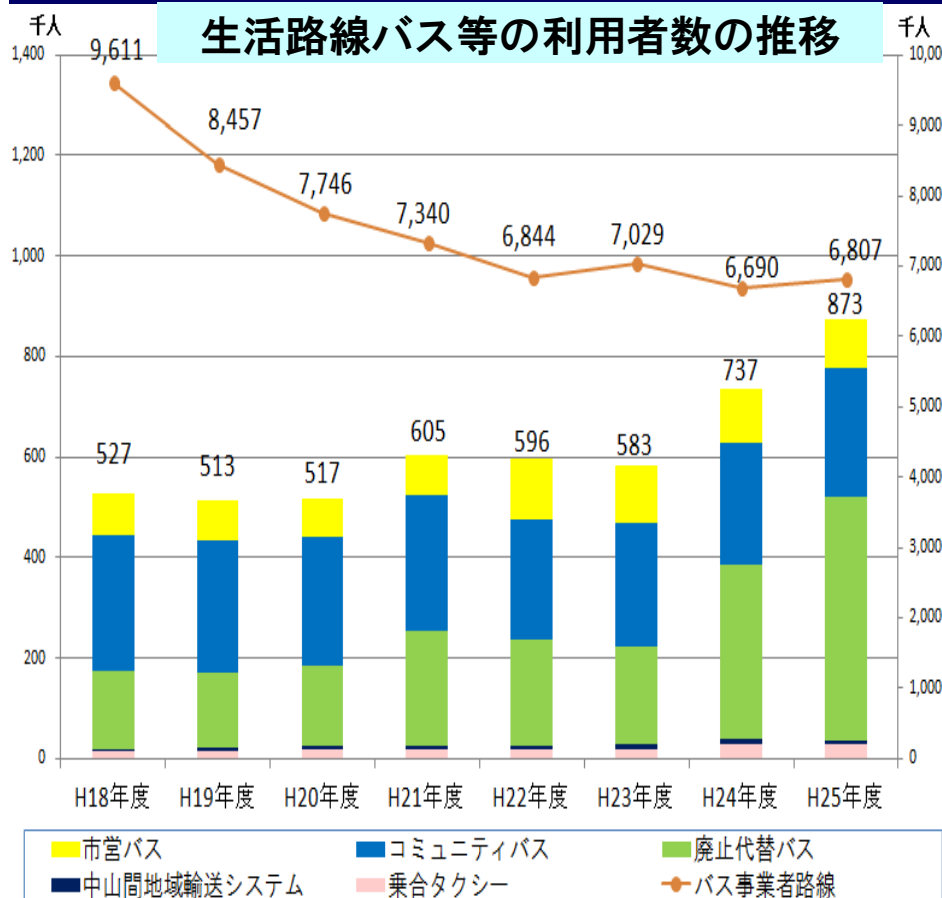


9 計画実施後の検証

②

- バス事業者の利用者減少に伴う路線廃止等による交通空白地域に対する交通手段確保
 - 行政が関わるバス等の路線数と利用者数が増加（路線数：73路線）
 - 行政負担が増加（H25年度 約1億5千万円）

少子高齢化・人口減少の潮流の中で「公共交通のあり方」を見直す必要



10 公共交通ビジョンの策定

将来の人口減少を見据えると・・・

高齢化の急速な
進展への対応

利用者減少
行政経費負担増

日常生活に不可欠な
交通手段の確保

これまでの意識では、確保・維持が困難になることが予想

地域住民：行政が何とかしてくれるだろう

市：利用者は減少傾向にあるが、赤字補填して移動手段は確保

事業者：不採算路線に対して自治体への申入れ

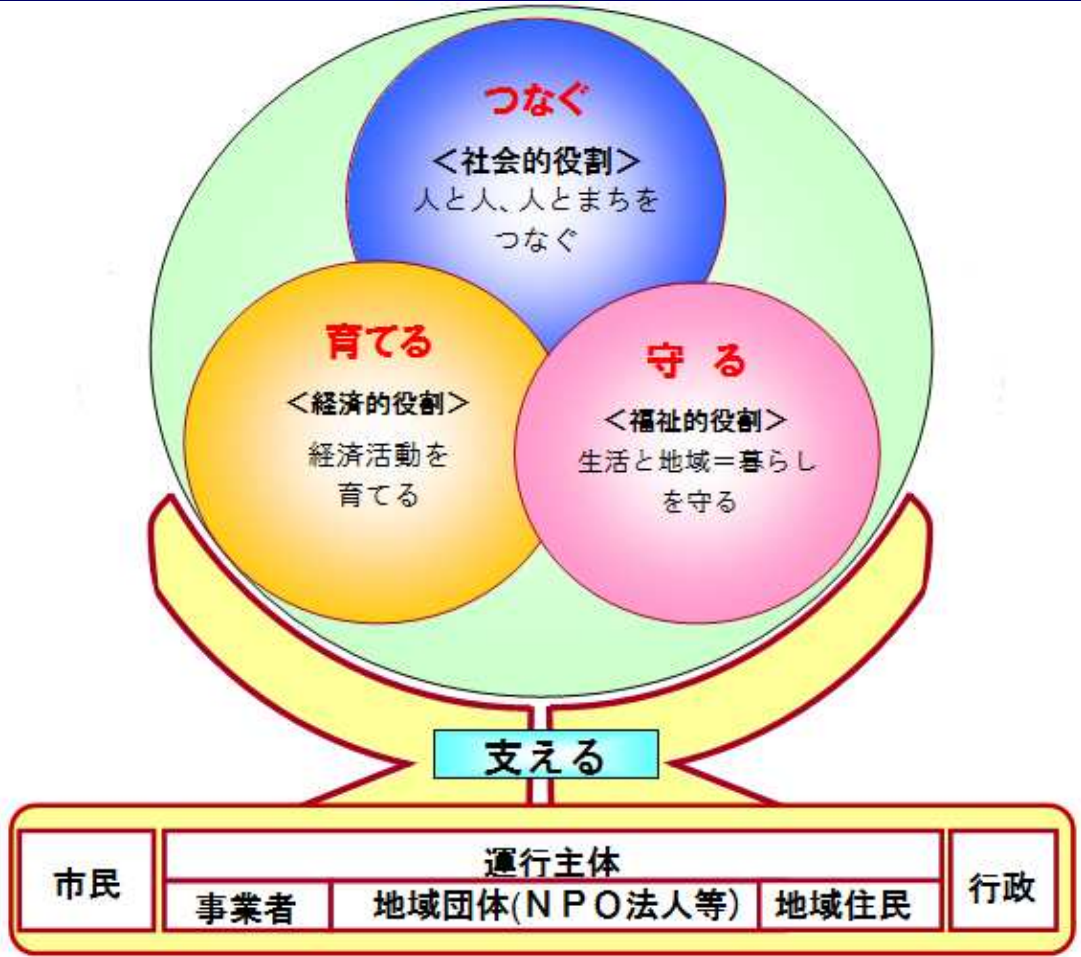
将来の本市の公共交通の将来像と計画的な推進

「長野市公共交通ビジョン」の策定

11 公共交通の役割と将来像

地域間(拠点)や人をつなぐ
➤ 集約型都市構造の実現に向けた公共交通

経済活動を育てる
観光客にも分かりやすい
観光資源への路線
賑わいを生み、交流の促進



暮らしを守る
自らが交通手段を
持たない人の生活を守る

「地域住民・利用者が主役」で行政等と共に支える
➤ 「公共交通は地域で支える」意識改革
➤ 将来に亘って安心な交通サービスを提供できる運行主体

12 今後進める主な施策 ①

基本方針 1

将来も安定した運行を維持していくために

推進施策 1

地域住民が主役の交通手段の確保

- ▶ 交通空白地域での移動手段確保策を見直し
 - 必要性の把握（利用実態、空白地域の範囲）
 - ・ 地域住民への情報提供と、問題意識の共有
 - 運行継続基準を設定
 - ・ 基準は地域公共交通会議で設定
 - ・ 基準に満たない場合
 - ・ 地域住民(団体)主体の運行方法
 - ・ 地域や企業が応援の経費負担
- ＜事例＞ NPO法人企画・運営のコミバス
交通空白地有償運送
 - ・ さまざまな手法を、行政等がサポートして選択
- モデル事業として実施して、他地域への波及といった手順も

13 今後進める主な施策 ②

推進施策 2

利用促進

- (仮称)「長野市公共交通の日」での集中キャンペーン
(仮称)「もう2回乗車運動」
 - 「乗って残そう」と言うが、「具体的にどのくらい乗ればいいのか?」
 - 事業者路線の赤字額を生産人口と平均運賃で除すと、さらに2回程度乗車してもらうと収支改善につながる。
- この2点を、各地域で「地域公共交通の日」や関係する特定路線で「もう〇回乗車運動」を展開
- 公共交通の周知(情報提供・啓発)
 - バスガイドブックの配布
 - 「知って得する、知らなきゃ損する」情報の一元的発信



14 今後進める主な施策 ③

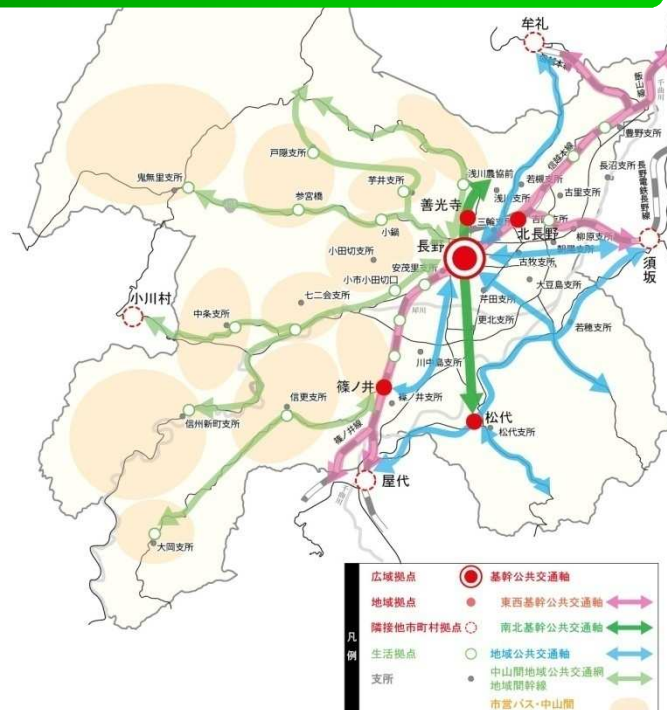
基本方針 2

公共交通ネットワークの再構築

推進施策 1

ネットワークの形成

- ➡ 公共交通軸を設定し、ネットワークを形成
 - 移動需要の大きい骨格を為す軸
 - 地域拠点を結ぶ軸
 - 中山間地域は地区内拠点を中心とした一帯を網として設定
- ➡ 軸間、拠点間の接続など回遊性を高める
 - 必要性を考慮し需要に応じた運行手法
 - 骨格軸への新たな交通システムも検討
 - 幹線・支線の棲み分け



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

- ➡ 結節機能の向上
 - 案内環境の整備
 - ミニバスターミナル
 - P & R、C & R整備
- ➡ 速達性・定時性の向上
 - 専用レーン
 - P T P S

15 今後進める主な施策 ④

基本方針 3

分かりやすさ・利用しやすさの向上

推進施策 1

利用環境の整備

- ➔ 鉄道駅及びバス車両のバリアフリー化の推進
- ➔ バスICカードの利用範囲の拡大
 - 鉄道への導入など、相互利用
- ➔ バスロケーションシステムの導入
 - スマートフォン等への運行情報発信
- ➔ バス待合環境の整備
- ➔ 中心市街地の一定区域における交通セルシステムや歩行者優先道路（トランジットモール）の導入
 - 中心市街地への自動車の流入抑制、公共交通利用への転換



まちづくり計画と連携を図りながら、

「地域公共交通網形成計画」

を策定して事業を推進

ご静聴ありがとうございました