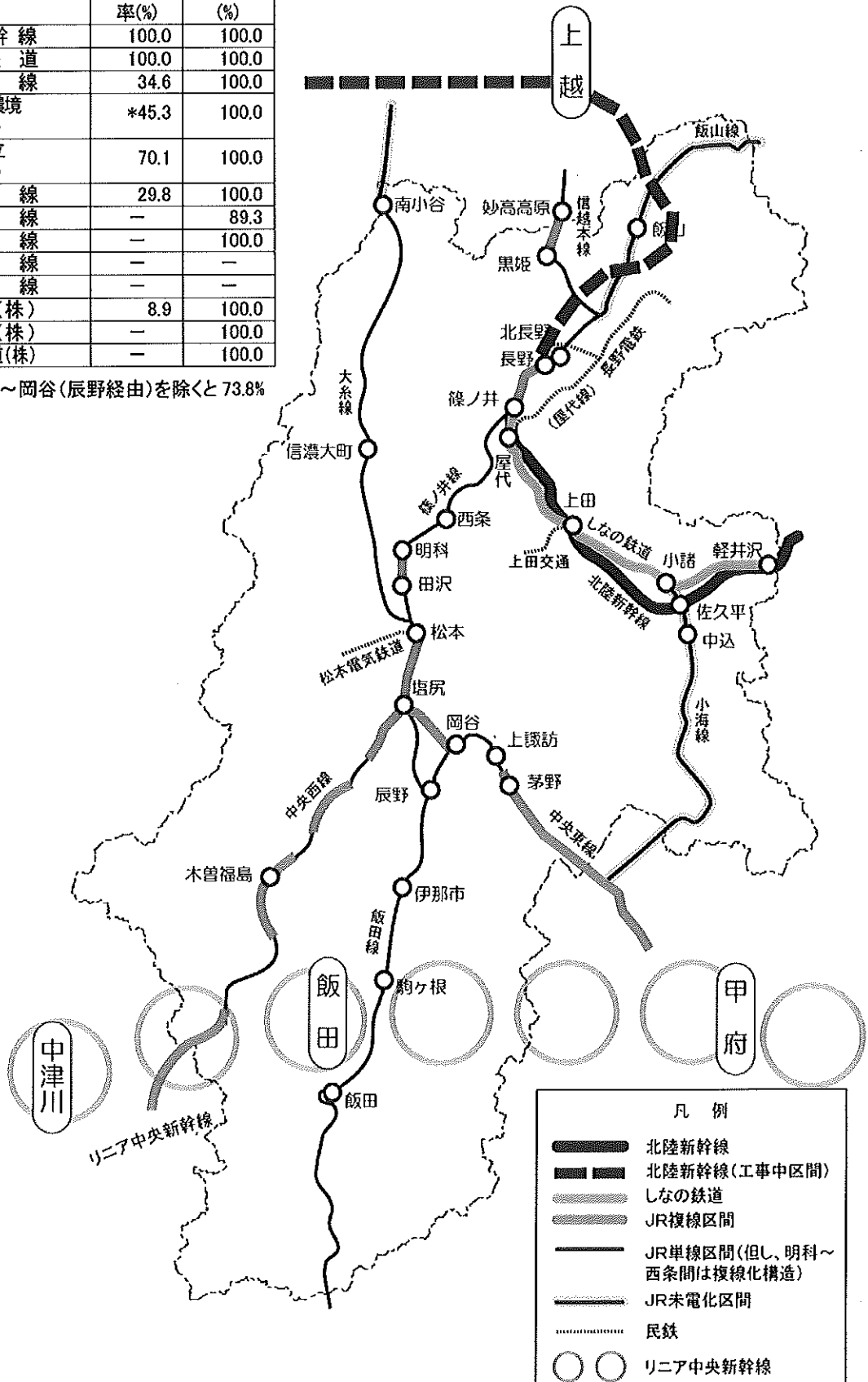


地域生活を支える公共交通について

県内鉄道網の現状

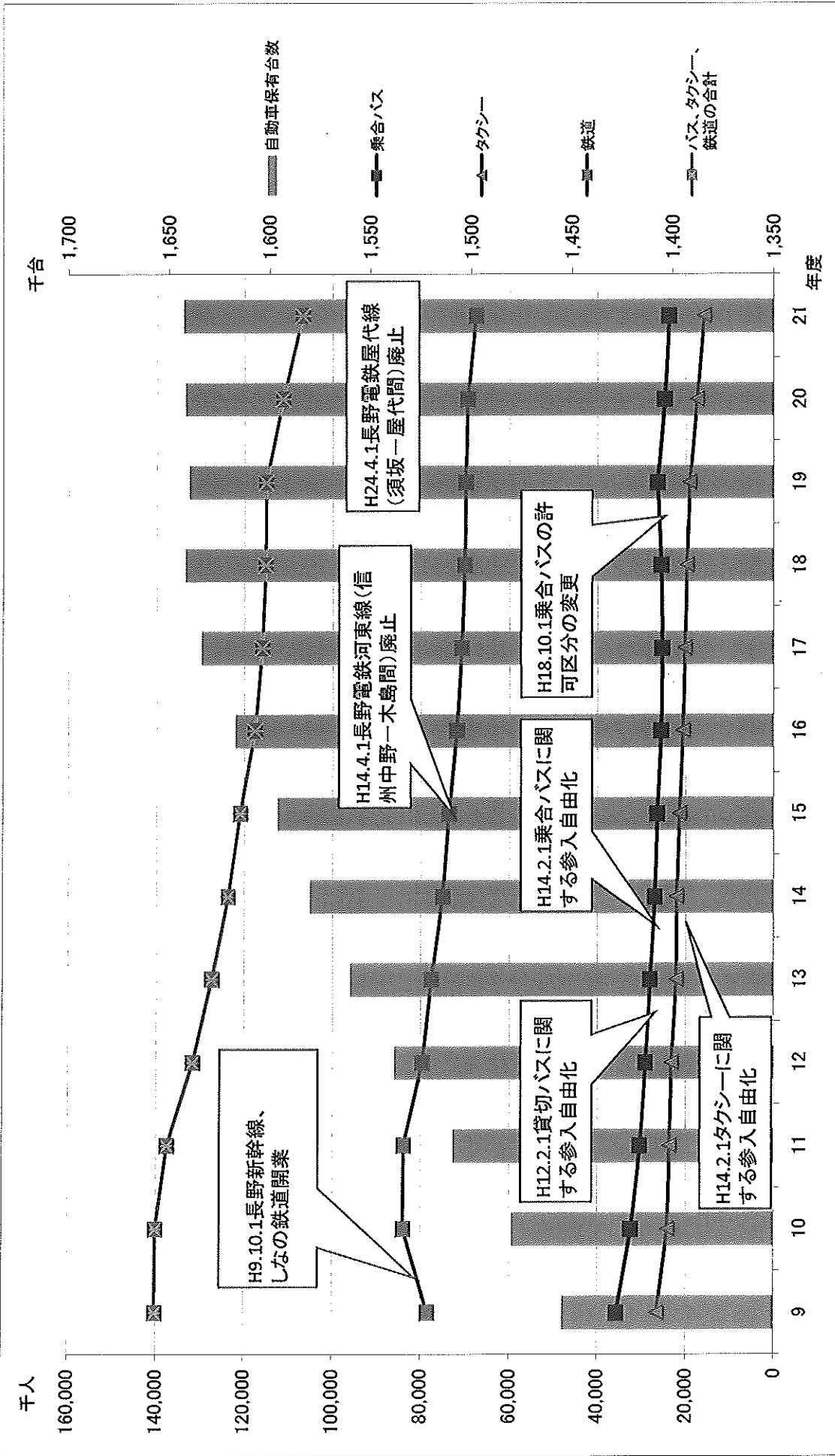
線名等	複線化率(%)	電化率(%)
北陸新幹線	100.0	100.0
しなの鉄道	100.0	100.0
信越本線	34.6	100.0
中央本線		
塩尻～信濃境(中央東線)	*45.3	100.0
塩尻～田立(中央西線)	70.1	100.0
篠ノ井線	29.8	100.0
大系線	—	89.3
飯田線	—	100.0
小海線	—	—
飯山線	—	—
長野電鉄(株)	8.9	100.0
上田交通(株)	—	100.0
松本電気鉄道(株)	—	100.0

*塩尻～岡谷(辰野経由)を除くと73.8%



※長野電鉄屋代線は平成24年4月1日廃止

県内の公共交通機関の利用者数の推移



注1: 鉄道はJR(新幹線、在来線)及び県内私鉄4社の合計

注2: 平成19年以降の乗合バスの合計は、許可区分変更により新たに乗合バス事業の許可を取得した事業者の実績を含む

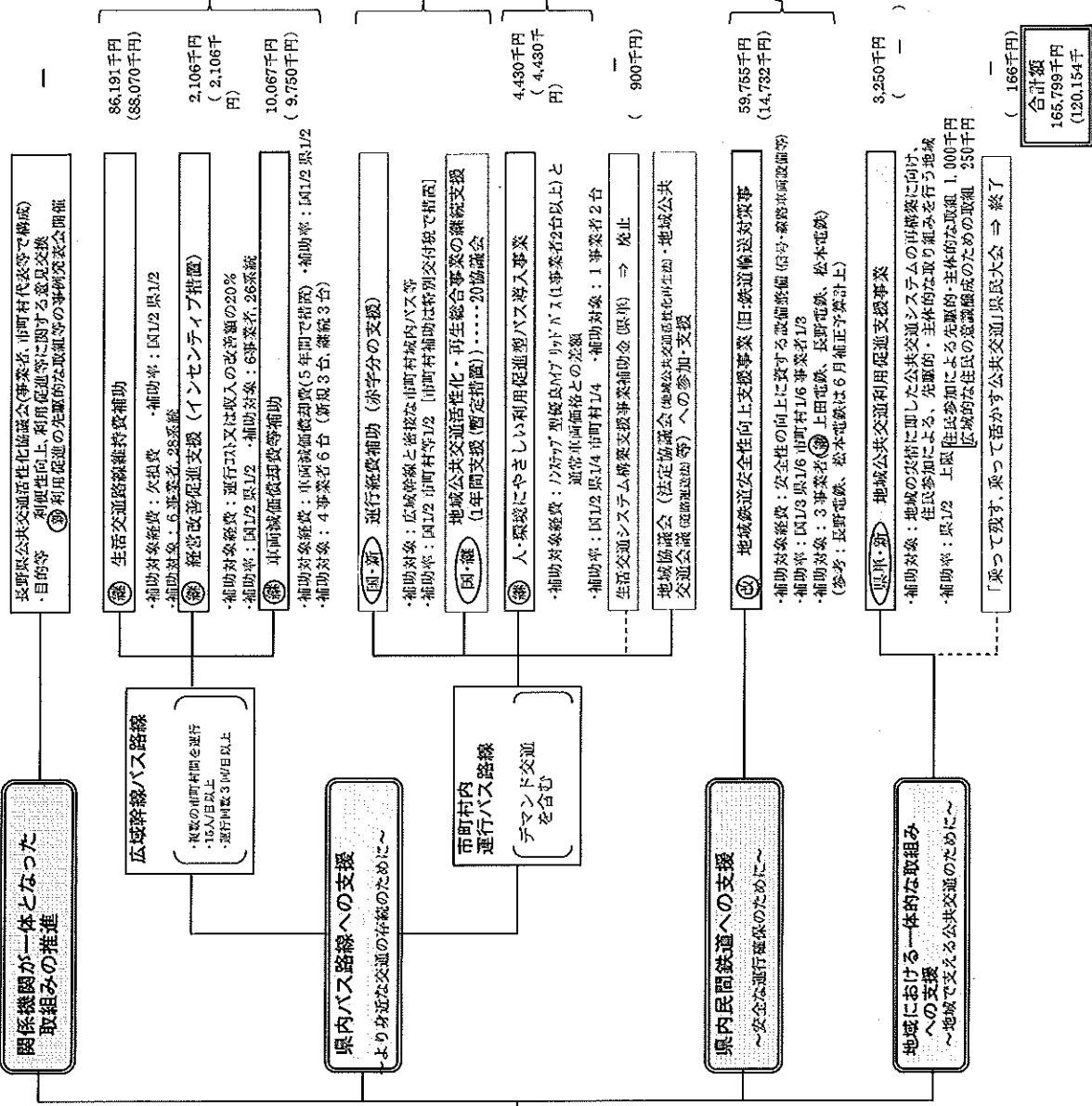
資料: 情報統計課「ながの県勢要覧」(各鉄道会社からの提供データによる。)
 : 北陸信越運輸局長野支局「運輸要覧」

地域公共交通維持・存続支援事業

長野県における取り組み

事業内容等

予算額
(H22当初予算)



国の状況等

『地域公共交通確保維持改善事業』の創設
 <予算額> 305億円(前年度193億円)

<目的>
 生活交通の存続が危機に瀕している地域において、地域最速な移動手段の提供と、駅のバリアフリー化等移動に当たった様々な障害を解消する。

Ⅰ 地域公共交通確保維持事業
 ○地域内の生活交通(デマンド交通含み鉄道は除く)の運行を支援
 ・赤字分を支援(1/2補助)
 ・実額補助 → 事前算定方式等への変更

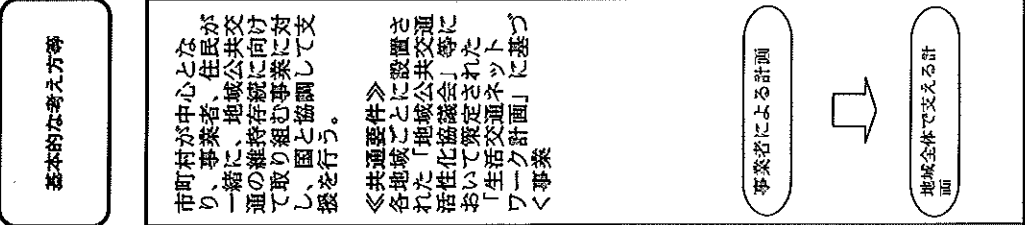
Ⅱ 地域公共交通バリア解消促進事業
 ○バリアフリー化
 ・バスアップ、ICカード化、駅のバリアフリー化
 ・バス1/2補助、駅1/3補助

Ⅲ 地域公共交通調査事業
 ○計画策定のための調査を支援
 <要件>
 地域協議会等で策定された「生活交通ネットワーク計画」に位置付けられていること

(参考)
 ○平成22年度
 地方バス運行対策補助金
 ・環境にやさしい利用促進型バス補助金
 ・鉄道輸送対策事業費補助金
 ○地域公共交通活性化・再生総合事業実施計画
 市町村は1年間支援(暫定措置)

県内 3年目：13協議会
 2年目：7協議会

地域で支える地域公共交通を目指して



鉄道ネットワークの現状と課題

現 状

【JR在来線】

- 在来線の平成 21 年度における乗車人員は 4,469 万 8 千人で、平成 10 年度と比較して 18.0%減少している。(別紙 1 参照)
- 長野新幹線の開業効果が及ばない中央西線、大糸線、飯田線の年間乗車人員の減少が著しい。
- 企業や商業施設など公共的施設の郊外化とモータリゼーションが進み、特に鉄道を利用するのは車を運転することのできない高校生や高齢者が主となっている。
- 利用者の減少により、駅の無人化が進み、まちの中心としてのシンボリック機能が失われている。

【並行在来線の経営分離】

- 平成 9 年の北陸新幹線長野開業に伴い、信越本線（軽井沢～篠ノ井間）が JR 東日本から経営分離された。なお、横川～軽井沢間は廃止となった。
- しなの鉄道㈱が軽井沢～篠ノ井間の経営の移譲を受け、運行を継続している。
- しなの鉄道線の平成 21 年度における年間乗車人員は 1,021 万 6 千人で、平成 10 年度と比較して 17.3%減少している。(別紙 1 参照)

【県内中小民鉄】

- しなの鉄道線を除く県内の中小民鉄（上田電鉄・松本電鉄・長野電鉄）の平成 21 年度における年間乗車人員の合計は 1,060 万 8 千人で、平成 10 年度と比較して 30.4%減少している。
(別紙 1 参照)
- 利用者の少ない地方鉄道路線においては、大量輸送が可能で環境にやさしいという鉄道の持つ優位性を活かすことができず、逆に設備の維持が経営を圧迫している。
- 平成 14 年 4 月 1 日をもって長野電鉄河東線の信州中野～木島間（通称木島線）が廃止された。県及び沿線市町村から構成される『長野電鉄木島線問題連絡調整会議』で代替となるバス路線について検討され、平成 14 年 4 月 1 日から長電バス・信州バス（平成 18 年に長電バスが吸収合併）が運行を開始した。
- 平成 24 年 4 月 1 日をもって長野電鉄屋代線（須坂～屋代間）が廃止される予定である。現在、関係市、事業者、住民代表等から構成される『長野電鉄活性化協議会』において、代替となるバス路線について、検討が進められている。

【鉄道貨物輸送】

- 県外から県内への鉄道貨物輸送は、中央本線が担っている。
- 平成 21 年度の長野地区における石油類の到着量は 162 万 7 千トンで、県内の石油製品消費量の 80%強を占めている。
- 旧信越本線・碓氷峠区間は著しい急勾配区間であったため、貨物列車の長大編成ができなかったことや物流の主役がトラック輸送になったことから、昭和 59 年 2 月に安中～小諸間の貨物輸送は廃止された。さらに新幹線開業に伴い横川～軽井沢間が廃線となったことで、群馬経由

の鉄道貨物輸送の可能性は絶たれた。

- 現在、信越本線による直江津方面から県内への鉄道貨物輸送は行われていない。
- 東日本大震災直後に中央東線が不通となったことや、東京電力管内で計画停電が実施されたことの影響で、県内へ石油類を輸送する定期貨物列車の半数強を占める中央東線の鉄道貨物輸送がストップし、県内の石油製品の供給量が逼迫した。

【バリアフリー】

- 「高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律」に基づき、平成 18 年 12 月に施行定された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、平成 22 年度までに 1 日平均乗降客数 5,000 人以上の駅について、バリアフリー設備の整備を行うこととされた。
- 県内において対象となる駅は 14 駅で、そのうちバリアフリー化設備が未整備であった 6 駅全てに、目標どおりバリアフリー化設備が整備された。

課 題

【JR 在来線】

- 利用者が減少傾向にある路線において、利便性を確保し将来の存続を確かなものとしていくためにも、利用促進の取組が必要である。
- 各線区の同盟会・協議会で主に観光誘客による路線の活性化の取組が行われている。今後も JR 各社と協力し、その情報発信力も活かしながら、鉄道路線を活用した地域の活性化の取組の強化が必要である。
- 通勤・通学時間帯の運行ダイヤや特急列車等との乗継ぎの改善、地方交通線への特急列車の乗入れ、昼間の運行本数の増加など利便性向上が求められているが、乗車人員が減少しており困難な状況にある。
- 新幹線開業に伴い北陸本線が JR 西日本から経営分離される予定であるが、その支線である大糸線（南小谷～糸魚川間）が引続き JR 西日本の経営のもとで維持・存続されるよう関係機関への働きかけが必要である。
- 地域における基幹的公共交通機関としての役割を維持するためには、鉄道路線を中心としたまちづくり、公共交通網の再構築が必要である。

【並行在来線の経営分離】

- 平成 26 年度末までに予定されている北陸新幹線延伸開業に伴い JR 東日本から経営分離される長野以北並行在来線について、確実な運行を確保していく必要がある。
- 長野以北並行在来線については、しなの鉄道が経営を引継ぐことを前提として、現在、経営基本計画の策定が進められている。
- 長野以北並行在来線は厳しい経営が見込まれており、地域間を結ぶ交通ネットワークが今後も引続き維持されるよう、地域が主体となって利用促進の取組と新潟県や同県の並行在来線会社との連携の強化を図る必要がある。

【県内中小民鉄】

- 鉄道設備の老朽化が進み、安全性の向上や更新が必要となっている。一方、平成 22 年度決算における鉄道事業の経常収支はいずれも厳しい状況であり、その維持や安全性向上のために財政的支援が必要となっている。
- 県内 4 路線については、全路線において地域住民・鉄道事業者・行政から構成される地域協議会が設立されているが、地域と鉄道事業者とが一体となってマイルール意識の醸成を図り、利用促進の取組を強化していく必要がある。また、鉄道を活用した地域活性化の取組を進めることも重要である。

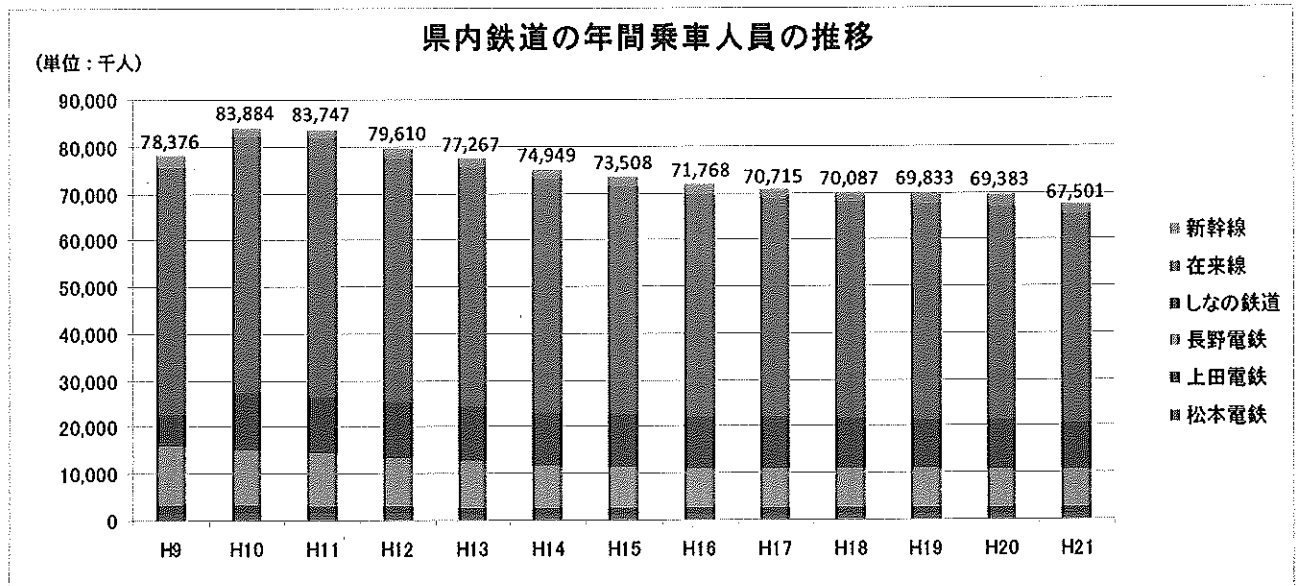
【鉄道貨物輸送】

- 東日本大震災の教訓から、長野県においても信越本線を使った直江津方面からの鉄道貨物輸送ルート確保の必要性が指摘されている。北陸新幹線金沢延伸に伴い J R 東日本から経営分離された後も、同路線が、貨物列車が走行可能な状態で維持されることが必要である。

【バリアフリー】

- 高齢化の進展等により、バリアフリー化の必要性が高まっている。
- 平成 23 年 3 月には、国の基本方針が見直され、平成 32 年度までに 1 日平均乗降客数 3,000 人以上の駅について、バリアフリー設備の整備を行うよう、対象が拡大された。
- 県内では、新たに 5 駅に対してバリアフリー設備の整備が必要となると見込まれている（平成 21 年度長野県統計書データ）。

県内の鉄道の状況



(単位：千人)

年度	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
JR	新幹線	2,676	1,768	1,866	1,921	1,911	1,866	1,873	1,885	1,940	2,003	2,079	2,069	1,979
	在来線	52,958	54,517	55,353	52,253	51,086	49,755	48,959	47,705	46,671	46,249	46,190	45,972	44,698
	信越本線	15,440	16,944	16,765	16,435	16,192	15,947	15,975	15,555	15,426	15,233	15,161	15,131	14,997
	飯山線	1,108	1,029	956	958	926	927	951	898	864	853	838	858	844
	中央東線	8,986	8,760	8,443	8,453	8,253	8,041	7,814	7,696	7,424	7,200	7,248	7,236	7,052
	中央西線	1,601	1,555	1,499	1,414	1,384	1,294	1,227	1,136	1,080	1,054	1,025	991	950
	篠ノ井線	10,532	10,210	10,006	9,776	9,513	9,287	9,074	8,891	8,737	8,927	9,017	9,016	8,696
	小海線	2,568	3,908	4,003	4,027	4,136	3,926	3,870	3,704	3,577	3,504	3,555	3,524	3,374
	大糸線	5,058	4,731	4,573	4,297	4,194	4,081	3,978	3,895	3,873	3,855	3,830	3,764	3,623
	飯田線	7,665	7,381	9,108	6,893	6,488	6,252	6,070	5,930	5,690	5,623	5,516	5,452	5,163
計	55,634	56,285	57,219	54,174	52,997	51,621	50,832	49,590	48,611	48,252	48,269	48,041	46,677	
(指数)	-	100.0	101.7	96.2	94.2	91.7	90.3	88.1	86.4	85.7	85.8	85.4	82.9	
JR以外	しなの鉄道	6,471	12,351	12,142	11,855	11,637	11,529	11,252	10,963	10,863	10,784	10,552	10,443	10,216
	長野電鉄	12,850	11,950	11,288	10,659	10,027	9,086	8,764	8,619	8,669	8,499	8,405	8,253	8,017
	上田電鉄	1,762	1,681	1,519	1,390	1,340	1,289	1,271	1,240	1,228	1,238	1,249	1,254	1,213
	松本電鉄	1,659	1,617	1,579	1,532	1,466	1,424	1,389	1,356	1,344	1,314	1,358	1,392	1,378
	計	22,742	27,599	26,528	25,436	24,470	23,328	22,676	22,178	22,104	21,835	21,564	21,342	20,824
(指数)	-	100.0	96.1	92.2	88.7	84.5	82.2	80.4	80.1	79.1	78.1	77.3	75.5	
乗車人員計	78,376	83,884	83,747	79,610	77,467	74,949	73,508	71,768	70,715	70,087	69,833	69,383	67,501	
(指数)	-	100.0	99.8	94.9	92.4	89.3	87.6	85.6	84.3	83.6	83.2	82.7	80.5	

※新幹線長野駅、佐久平駅に係る乗車人員は、10年度以降は在来線との一括集計のため在来線欄に計上している。

資料：情報統計課「ながの県勢要覧」（各鉄道会社からの提供データによる。）

バスネットワークの現状と課題

現 状

【乗合バス】

- 利用者の減少傾向が続いている。平成 21 年度の利用者数は 23,645 千人であり、平成 10 年度の 32,191 千人に比べて、8,546 千人(26.5%)減少している。(別紙 1 参照)
- 複数市町村をまたがる広域幹線路線バスについては、一定の要件を満たすものに対して国・県による運行欠損費の補助が行われている。平成 22 年度の補助対象系統は 29 系統で、現行制度となった平成 14 年度に比べ 13 系統減少している。
- 市町村内を運行するバスについては、県内 77 市町村のうち 75 市町村が委託、補助等により運行に関与している。(別紙 2 及び 3 参照)
- 平成 22 年度には、32 の地域協議会 (43 市町村) が国の「地域公共交通活性化・再生総合事業」を活用して実証運行等を行っており、平成 23 年度においても 20 の地域協議会 (36 市町村) が経過措置を活用している。また、平成 23 年度には、6 市町において、路線バスの運行にあたり、国の「地域公共交通維持確保改善事業」を活用している。(別紙 2 及び 5 参照)
- 市町村が関与して運行されている路線で、共同で運行することが可能と思われる事例 (同一の地域の拠点病院や駅等に向かい、それぞれ別に運行しているもの) や、広域幹線路線バスと経路が重複している事例がある。(別紙 2 及び 6 参照)

【環境、バリアフリー対策】

- 低公害バスのうちハイブリッドバスの導入率は 10.4%で全国 1 位 (日本バス協会調べ) となっている。
- 長野市では、平成 23 年 11 月から電動バスを市内循環バスで運行している。
- 「高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律 (平成 18 年 12 月施行) に基づき策定された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、平成 22 年度末までのノンステップバスの導入目標を約 30%とされていたが、本県における 22 年度末の導入率は、山間地であるといった要因もあり、18.1%で全国 40 位 (国土交通省調べ) にとどまっている。なお、同基本方針は 23 年 3 月に見直され、低床バスの導入目標は約 70%となった。

課 題

- 交通弱者等の身近な移動手段であるバスネットワークを存続させるためには、国、県、市町村、住民、事業者が、それぞれの役割を果たしながら、広域幹線路線バス、市町村内を運行するバスを連携させ、持続するバスネットワークを構築することが必要である。
- それぞれの地域に適した公共交通を、バスに加え、デマンド型乗合タクシー、福祉有償運送等も含めて地域で検討し、構築していく必要がある。

- 市町村、住民、事業者で地域交通について検討する地域公共交通会議等が未設置の12市町村において設置が必要である。(別紙2及び4参照)
- 同一目的地に向かうバスを複数市町村がそれぞれ運行したり、広域幹線路線バスと市町村内バスの路線が重複しているといった事例もあることから、連携して効率的なバス運行を行うことが必要である。
- 長野県公共交通活性化会議等を活用して、他の市町村と連携や運行に関する情報を共有することが必要である。
- 国等の支援制度については、地域が将来に向けて長期的に取り組むことができるよう、安定的な制度とすることが必要である。
- 低床バスの導入は、山間地が多いこと、事業者の経営環境が厳しいこと等から進んでいないが、高齢化の進展等に伴い、バリアフリー化を進める必要がある。

県内のバスの状況

1 バス事業者の状況

(1) 乗合事業の輸送実績等

年度	13	14	15	16	17	18	19	20	21
事業者数	16	16	16	16	15	21	21	52	66
輸送人員(千人)	27,813	26,789	26,169	25,288	25,150	25,389	26,246	24,583	23,645
うち高速(千人)	1,698	1,799	1,908	1,900	2,060	2,044	2,112	2,117	1,930
営業収入(千円)	1,156,038	1,181,542	1,123,313	1,102,418	1,129,282	1,084,547	1,225,422	1,240,836	1,105,604

注:管外に本社を所有する事業者も当該実績を有する県に計上。平成18年度以降は一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けたものとみなされた事業者の実績を含む

資料:北陸信越運輸局長野支局、北陸信越運輸局(高速バス分)

(2) 貸切事業の輸送実績等

年度	13	14	15	16	17	18	19	20	21
事業者数	101	124	130	137	158	173	134	137	131
輸送人員(千人)	5,260	5,958	6,707	6,749	7,430	6,290	4,755	4,400	4,838
営業収入(千円)	1,170,478	1,315,571	1,269,336	1,329,128	1,400,368	1,301,221	1,193,331	1,085,702	1,104,666

注:管外に本社を所有する事業者も当該実績を有する県に計上。なお、集計の都合により、平成15年度より集計方法を変更

平成14年度まで: 乗合バス路線廃止代替運送に係る実績及び乗合タクシー事業の実績は除いた

平成15年度から: 道路運送法第21条第2号の許可に基づく乗合運送の実績も含む

平成18年度: 平成18年4月1日～9月30日までは、平成18年10月1日施行の改正道路運送法により、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けたとみなされた事業者の実績を含む。また、平成18年度から乗合タクシー限定事業者の実績は除いた。

資料:北陸信越運輸局長野支局

2 広域幹線路線バスに対する県補助(国との協調補助)の状況

(1) 運行欠損費補助

年度	13	14	15	16	17	18	19	20	21
系統数	111	42	43	42	41	41	40	32	34
補助額(千円)	81,463	136,447	113,908	95,732	80,310	69,854	77,462	91,003	89,904
系統数の増減		-69	1	-1	-1	0	-1	-8	2

注:平成13年度までは赤字事業者に対する補助、平成14年度以降は赤字系統に対する補助

(2) 車両購入費補助

年度	13	14	15	16	17	18	19	20	21
車両数	8	6	5	5	5	4	3	3	5
補助額(千円)	58,450	21,973	17,963	30,301	25,019	23,351	18,744	19,500	32,500
車両数の増減		-2	-1	0	0	-1	-1	0	2

注:平成22年度以降は車両減価償却費に対する補助

3 路線バスに運行に対する県単独補助の状況

(1) 運行欠損費補助

年度	13	14	15	16	17	18
系統数	345	356	417	439	461	429
補助額(千円)	178,972	164,436	163,230	155,698	165,538	88,823
系統数の増減		11	61	22	22	-32

注:平成18年度で事業廃止

4 人・環境にやさしい利用促進型バス導入に対する県補助(国・市町村との協調補助)の状況

(1) 車両購入費補助

年度	21	22	23
車両数	6	2	0
補助額(千円)	13,290	4,430	0
車両数の増減		-4	-2

注:平成21年度事業創設

県内市町村の地域公共交通の運行状況等について

標記説明

- (しな):しなの鉄道活性化協議会
 ■(長電):長野電鉄活性化協議会
 ●(広域):南信州地域交通問題協議会
 ○(南部):下伊那南部地域公共交通対策協議会

(H23.1月現在)

市町村	市町村が関与している地域公共交通の状況 【運行形態】(系統数) (記載例) ・コミュニティバス(6) ・デマンド方式のバス・タクシー(1) ・デマンドバスと定時バスとの混合(1) ・上記以外(・・・)(1) 等	公共交通に係る協議会の設置状況			地域公共交通活性化・再生総合事業の状況	H23年度地域公共交通確保維持改善事業の状況	広域幹線路線バスが運行している市町村(丸数字は経路にある他の市町村を示し、【】内は市町村名)
		法定協議会 (地域公共交通活性化・再生法に基づく)	地域公共交通会議 (道路運送法に基づく)	左記以外の組織			
長野市	・コミュニティバス(38) ・デマンドバス・タクシー(31) ・廃止代替バス(18)	○ □(しな) ■(長電)	○	長野市交通対策審議会 (学識経験者、民間諸団体、交通事業者、行政機関、公募委員)	H22から実証運行	経過措置	④【須坂市】 ⑤【飯綱町】 ⑧ ⑨【小川村】
松本市	・コミュニティバス(6) ・デマンドバス(1)	○(西部地域) ○(四賀地域)	○		H21.22から実証運行	経過措置	⑯【山形村】 ⑰【安曇野市】
上田市	・コミュニティバス(9) ・デマンドバス(1) ・廃止代替バス(8)	○ □(しな)	○		H20から実証運行	地域内フィーダー補助対象	⑪【佐久市、小諸市、東御市】 ⑬ ⑭【青木村】
岡谷市	・コミュニティバス(7)	○		○公共交通研究委員会: 庁内関係部課長で構成 公共交通研究プロジェクト チーム:庁内関係課長・担当者で構成	H22連携計画策定		⑰【下諏訪町、諏訪市、茅野市】
飯田市	・コミュニティバス(7) ・デマンドタクシー(12)	○ ●(広域)	○	方面ごとに協議会を設置 (行政関係者、事業者、自治会関係者、利用者等で構成)	H20.21から実証運行	経過措置 地域内フィーダー補助対象	
諏訪市	・コミュニティバス(4) ・コミュニティバス(岡谷、下諏訪共同運行)(1)						⑰【岡谷市、下諏訪町、茅野市】
須坂市	・コミュニティバス(15) ・デマンドタクシー(1)	○ ■(長電)	○		H21から実証運行	経過措置	①【高山村】 ④【長野市】
小諸市	・コミュニティバス(11)	○ □(しな)	○		H20から実証運行	地域内フィーダー補助対象	⑩【佐久市】 ⑪【佐久市、東御市、上田市】
伊那市	・コミュニティバス(9) ・デマンドタクシー(4)	○	○		H20から実証運行	地域内フィーダー補助対象	
駒ヶ根市	・コミュニティバス(10) ・デマンドタクシー(1)	○			H22から実証運行	経過措置	
中野市	・コミュニティバス(3) ・デマンドタクシー(3)	○			H21から実証運行	経過措置	②【山ノ内町】 ③ ⑦【飯山市】
大町市	・コミュニティバス(11) ・デマンドバス・タクシー(1)		○				
飯山市	・コミュニティバス(4) ・デマンドタクシー(3) ・廃止代替バス(4)			飯山市公共交通機関利用促進対策協議会			⑥【木島平村、野沢温泉村】 ⑦【中野市】
茅野市	・コミュニティバス(3) ・コミュニティバス(4)(協議会運行) ・定時タクシー(4)(協議会運行)	○(原村)			H22から実証運行	経過措置	⑰【岡谷市、下諏訪町、諏訪市】
塩尻市	・コミュニティバス(11)		○				
佐久市	・コミュニティバス(8) ・デマンドタクシー(5)	□(しな)	○			計画事業	⑩【小諸市】 ⑪【小諸市、東御市、上田市】 ⑫【立科町】
千曲市	・コミュニティバス(9) ・デマンドタクシー(1)	○ □(しな) ■(長電)	○	千曲市地域公共交通会議 (住民代表等15名)	H20から実証運行		
東御市	・コミュニティバス(5) ・デマンドタクシー(5)	□(しな)	○				⑪【佐久市、小諸市、上田市】
安曇野市	・コミュニティバス(1) ・デマンドタクシー(5)	○	○	—	H20から実証運行	地域内フィーダー補助対象	⑯【松本市】
小海町	・コミュニティバス(5)		○	町営バス審議会(議員、学校関係者、老人クラブ代表、PTA代表)			

県内市町村の地域公共交通の運行状況等について

標記説明

- (しな):しなの鉄道活性化協議会
- (長電):長野電鉄活性化協議会
- (広域):南信州地域交通問題協議会
- (南部):下伊那南部地域公共交通対策協議会

(H23.1月現在)

市町村	市町村が関与している地域公共交通の状況	公共交通に係る協議会の設置状況			地域公共交通活性化・再生総合事業の状況	H23年度地域公共交通確保維持改善事業の状況	広域幹線路線バスが運行している市町村(丸数字は経路にある他の市町村を示し、【】内は市町村名)
	【運行形態】(系統数) (記載例) ・コミュニティバス(6) ・デマンド方式のバス・タクシー(1) ・デマンドバスと定時バスとの混合(1) ・上記以外(・・・)(1)等	法定協議会 (地域公共交通活性化・再生法に基づく)	地域公共交通会議 (道路運送法に基づく)	左記以外の組織			
佐久穂町	・デマンドタクシー(4)		○				
川上村	・コミュニティバス(1)	○	○	川上村地域活性化協議会	H22から実証運行	経過措置	
南牧村	(該当なし)						
南相木村	・コミュニティバス(3)		○				
北相木村	・コミュニティバス(1)		○				
軽井沢町	・コミュニティバス(2)	□(しな)	○	町内循環バス等検討委員会(庁内)			
御代田町	・コミュニティバス(3)	□(しな)		新交通システム検討委員会、(町議員、区長会長、老人クラブ会長、商工会長 事業者等)			
立科町	・コミュニティバス(3) ・デマンドタクシー(2)	○			H21から実証運行	経過措置	⑫【佐久市】
長和町	・コミュニティバス(4)		○	公共交通審議会(議会・自治会・学校・PTA・病院・老人クラブ等代表、27名)			
青木村	・セミデマンドバスと定時バスとの混合(3)	○	○		H21から実証運行	経過措置	⑭【上田市】
下諏訪町	・コミュニティバス(6)						⑮【岡谷市、諏訪市、茅野市】
富士見町	・デマンドバス・タクシー(3) ・デマンドバスと定時バスとの混合(1)		○				
原村	・コミュニティバス(5) ・コミュニティバス(1)(協議会運行)	○(茅野)			H22から実証運行	経過措置	
辰野町	・廃止代替バス(2)		○				
箕輪町	・コミュニティバス(4)		○				
飯島町	・コミュニティバス(1) ・デマンドワゴン(2)		○	生活交通確保対策協議会(17人)			
南箕輪村	・コミュニティバス(5)		○	総合交通対策検討委員会(H23.6まで:構成員9名 住民代表(公募含む))			
中川村	・デマンドタクシー(1)		○				
宮田村	(該当なし)						
松川町	・コミュニティバス(17)	○ ●(広域)		松川町地域公共交通対策協議会(17名)	H21から実証運行	経過措置 地域内 フェイダー 補助対象	
高森町	・デマンドタクシー(1)	●(広域)			H21から実証運行	経過措置	
阿南町	・コミュニティバス(29)	●(広域) ▲(南部)	○		H21から実証運行	経過措置	
阿智村	・コミュニティバス(4)	○ ●(広域)	○		H21から実証運行	経過措置	
平谷村	・コミュニティバス(1)	●(広域)			H21から実証運行	経過措置	
根羽村	・コミュニティバス(2)	●(広域)	○		H21から実証運行	経過措置	
下条村	・コミュニティバス(1)	●(広域) ▲(南部)			H21から実証運行	経過措置	
売木村	・コミュニティバス(1)	●(広域) ▲(南部)			H21から実証運行	経過措置	
天龍村	・コミュニティバス(1)	●(広域) ▲(南部)	○		H21から実証運行	経過措置	
泰阜村	・コミュニティバス(2)	●(広域) ▲(南部)			H21から実証運行	経過措置	

県内市町村の地域公共交通の運行状況等について

標記説明

- (しな):しなの鉄道活性化協議会
 ■(長電):長野電鉄活性化協議会
 ●(広域):南信州地域交通問題協議会
 ○(南部):下伊那南部地域公共交通対策協議会

(H23.1月現在)

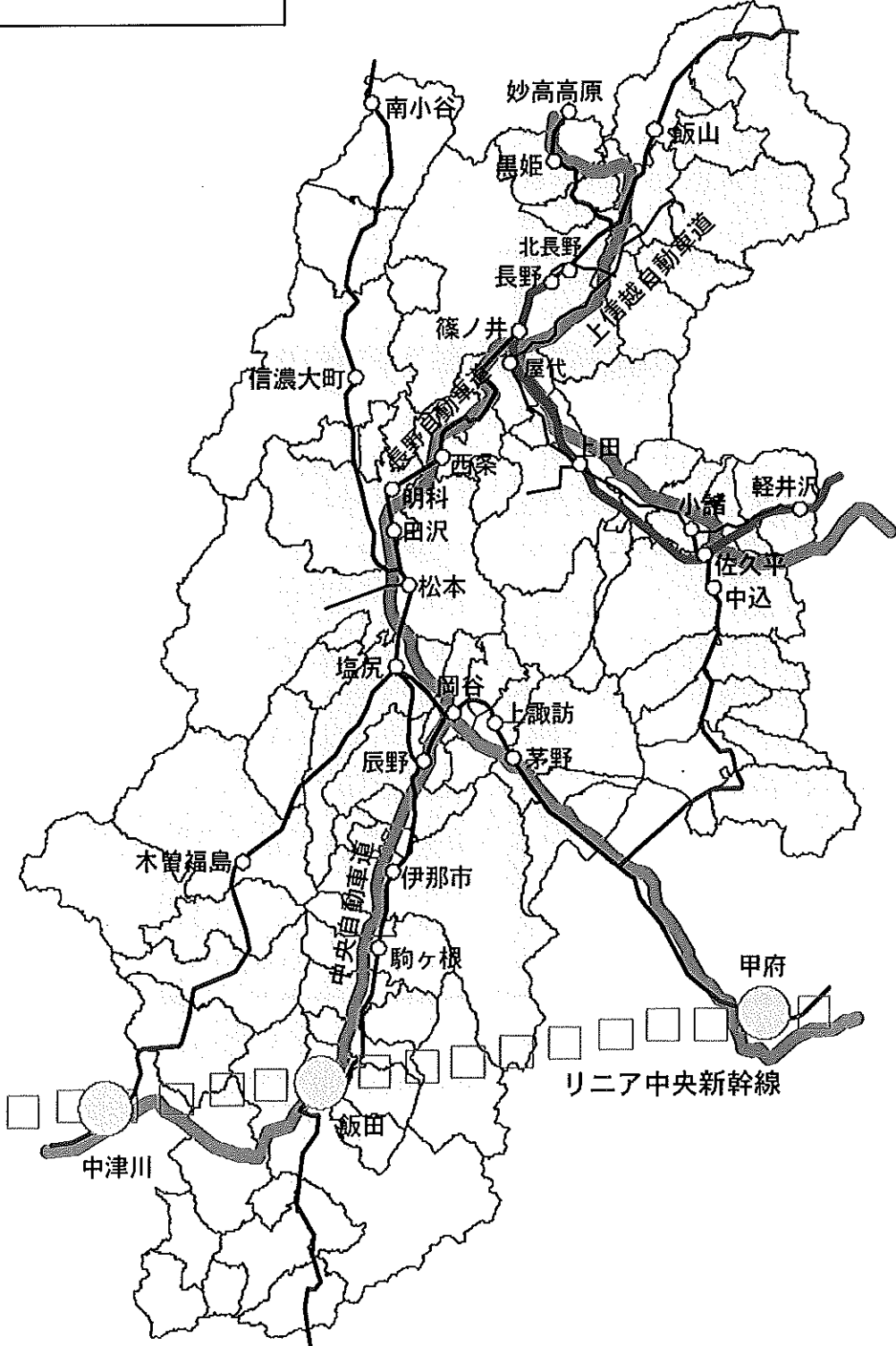
市町村	市町村が関与している地域公共交通の状況	公共交通に係る協議会の設置状況			地域公共交通活性化・再生総合事業の状況	H23年度地域公共交通確保維持改善事業の状況	広域幹線路線バスが運行している市町村(丸数字は経路にある他の市町村を示し、【】内は市町村名)
	【運行形態】(系統数) (記載例) ・コミュニティバス(6) ・デマンド方式のバス・タクシー(1) ・デマンドバスと定時バスとの混合(1) ・上記以外(・・・)(1) 等	法定協議会 (地域公共交通活性化・再生法に基づく)	地域公共交通会議 (道路運送法に基づく)	左記以外の組織			
喬木村	・コミュニティバス(2)	●(広域)			H21から実証運行	経過措置	
豊丘村	・コミュニティバス(1)	○ ●(広域)	○		H21から実証運行	経過措置	
大鹿村	・廃止代替バス(1)	●(広域)	○		H21から実証運行	経過措置	
木曾町	・コミュニティバス(9) ・デマンドタクシー(3)	○	○		H20から実証運行		
上松町	・コミュニティバス(3)	○	○		H20から実証運行		
南木曾町	・コミュニティバス(5) ・デマンドタクシー(5)	○	○	地域バス対策連絡調整会議(庁内会議 長:副町長 交通・教育・福祉・観光担当者)	H20から実証運行		
木祖村	・コミュニティバス(4) ・デマンドタクシー(1)		○				
王滝村	・コミュニティバス(2)		○				
大桑村	・コミュニティバス(4) ・デマンドタクシー(4)	○	○		H22から実証運行	経過措置	
麻績村	・コミュニティバス(3)		○				
生坂村	・コミュニティバス(1) ・デマンドバス(1)	○	○		H21から実証運行	経過措置	
山形村	(松本市営コミュニティバス(1))						⑤【松本市】
朝日村	・コミュニティバス(1) ・デマンドタクシー(1)	○			H21から実証運行	経過措置	
筑北村	・コミュニティバス(6)		○				
池田町	・コミュニティバス(6)		○				
松川村	・コミュニティバス(1)						
白馬村	・デマンドタクシー(2) ・シャトルバス(3)	○	○	白馬村地域公共交通検討委員会(村・民生委員・観光局・運行事業者・観光事業者等)	H21から実証運行	経過措置	
小谷村	・コミュニティバス(5)		○				
坂城町	・コミュニティバス(2)	□(しな)		地域交通利用促進協議会(事業者、商工会、企業代表、社協、区長、安協等)			
小布施町	・シャトルバス(1)						
高山村	・コミュニティバス(4)		○				①【須坂市】
山ノ内町	・廃止代替バス(1)						②【中野市】
木島平村	・デマンドタクシー(3)						⑥【飯山市、野沢温泉村】 ⑥【飯山市、木島平村】
野沢温泉村	・廃止代替バス(2)						
信濃町	・コミュニティバス(4) ・廃止代替バス(6)	○			H22連携計画策定		
飯綱町	・コミュニティバス(18) ・デマンドワゴン(昼4区域 夜2区域)		○				⑤【長野市】
小川村	・デマンドバスと定時バスとの混合(2)		○				
栄村	・デマンドバス(2) ・コミュニティバス(2)		○				

注1:「地域公共交通活性化・再生総合事業の状況」及び「H23年度地域公共交通確保維持改善事業の状況」はバス運行にかかるもののみを掲載してある。
 注2:「地域公共交通活性化・再生総合事業の状況」のうち「H20から実証運行」とある市町村はH22年度で実証運行は終了

市町村が関与している地域公共交通の状況

2011年1月現在
(平成23年1月現在)

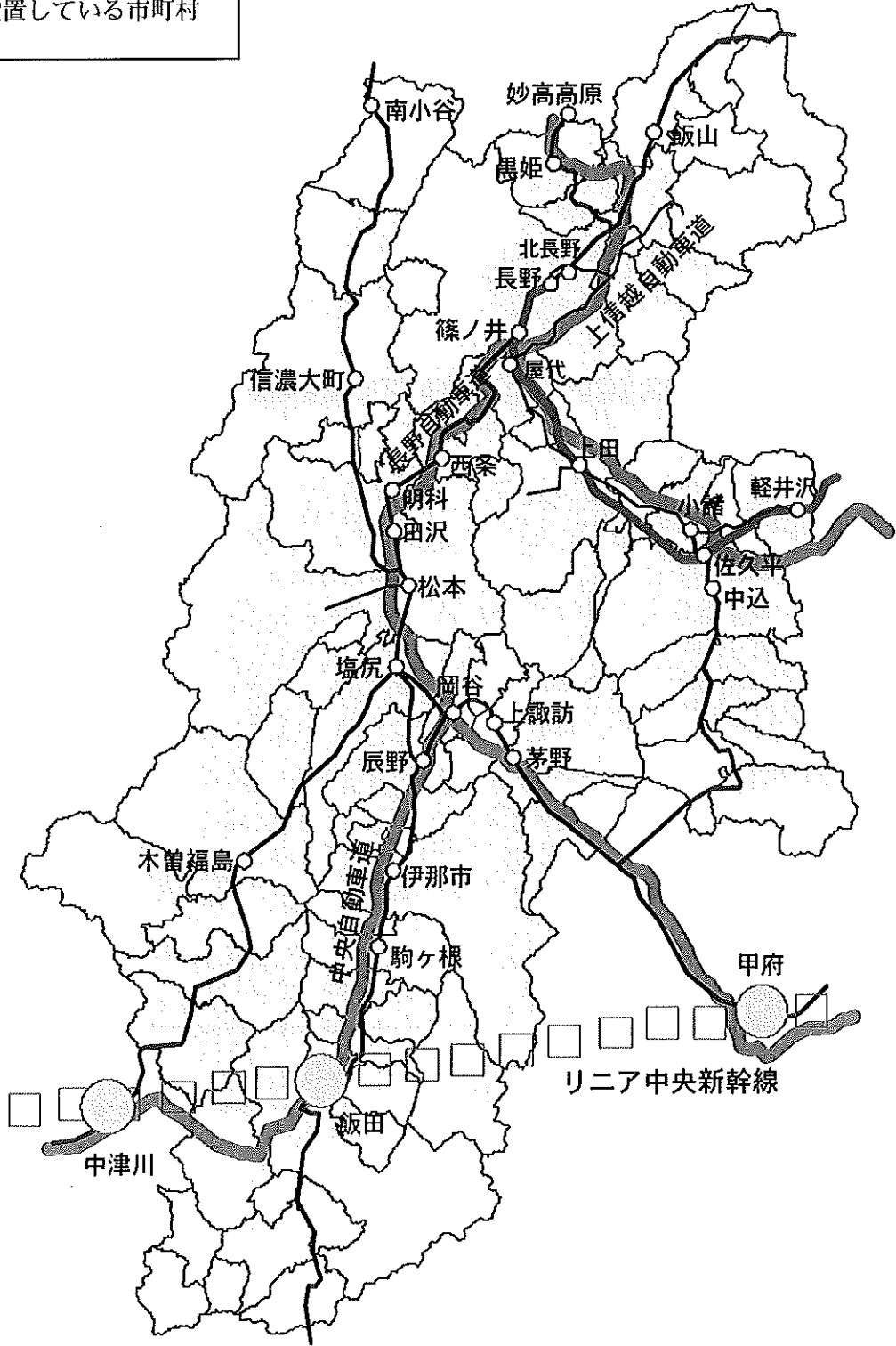
関与している市町村



公共交通に係わる協議会（鉄道を除く）の設置状況

2011年1月現在
(平成23年1月現在)

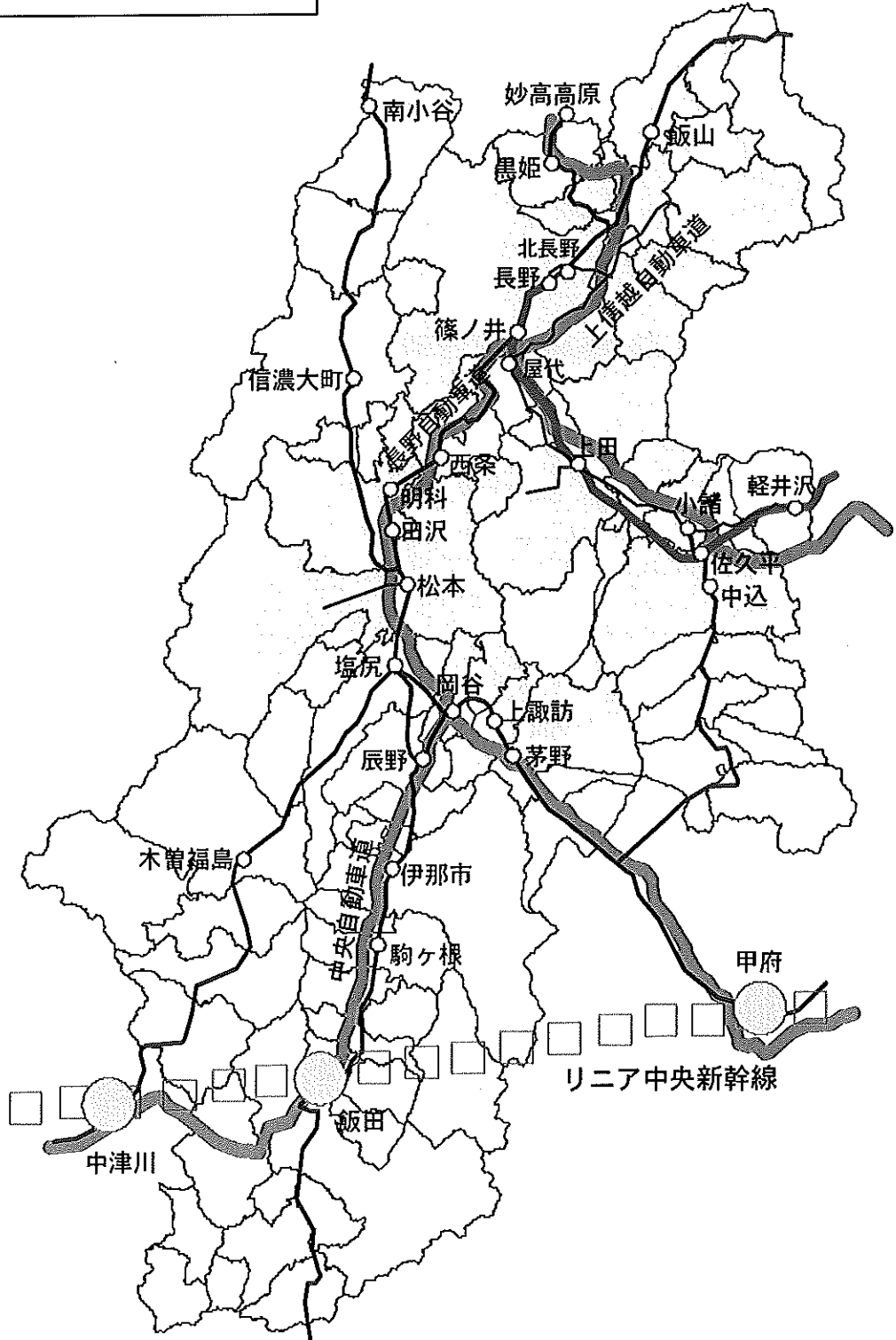
設置している市町村



広域幹線路線バスが運行している市町村

2011年1月現在
(平成23年1月現在)

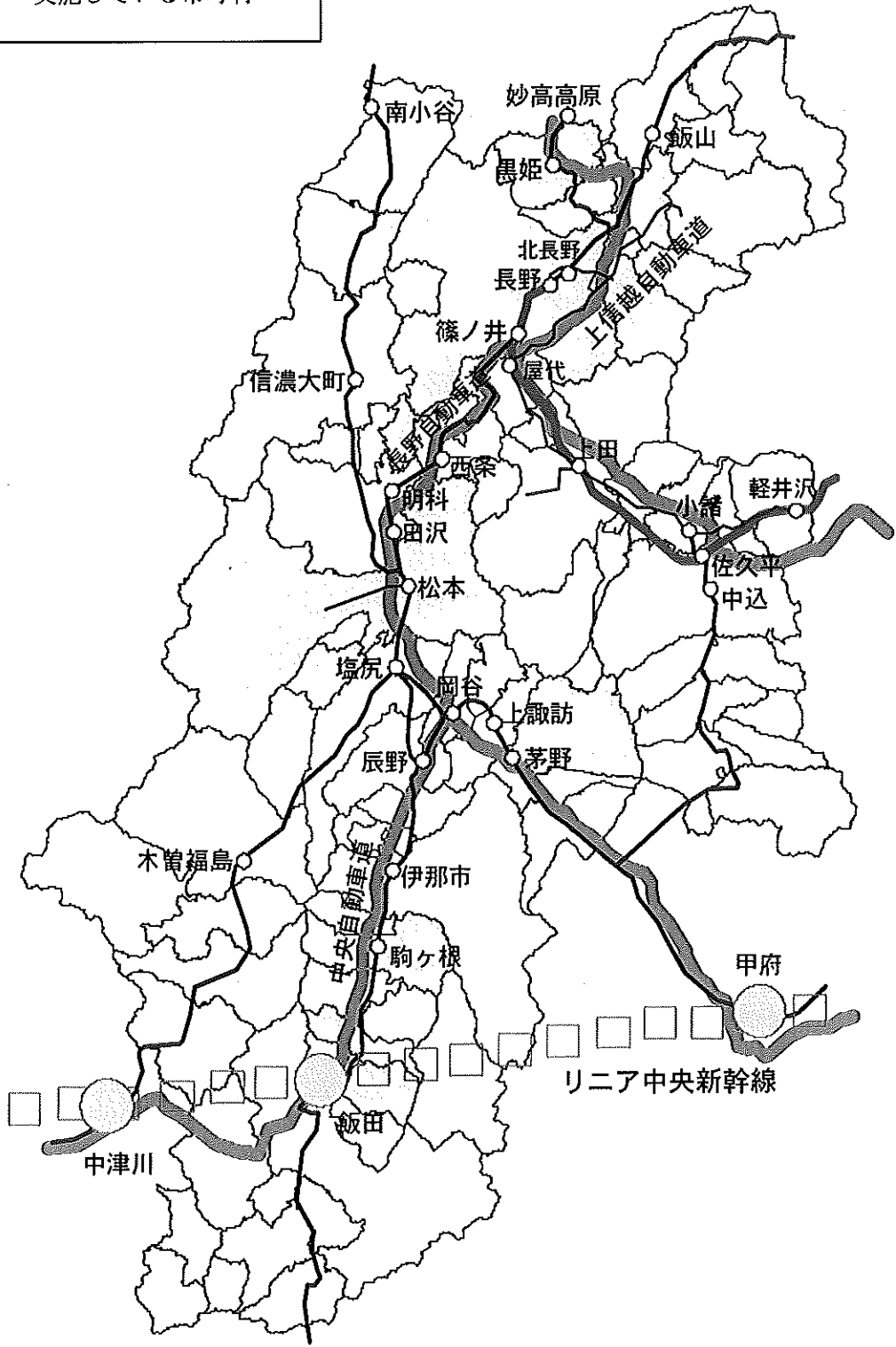
道路網がある市町村



地域公共交通活性化・再生総合事業の実施状況

2011年度
(平成23年度)

実施している市町村



タクシーの現状と課題

【現状】

- バス路線が存在しない地域においては、タクシーに求められる公共交通としての役割は高く、特に近年は地域公共交通協議会が運行するデマンド型乗合タクシーの運行主体として、タクシーの重要性は高まっている。
- 平成14年2月の規制緩和時(注1)と比べると、平成21年度の事業者数は64事業者(25.7%)増となったが、車両数は184台(5.3%)減となっている。(別紙表1及び図1参照)
- また、利用者数は、6,414千人(29.2%)、営業収入は567,468千円(24.9%)とそれぞれ減となっている。(別紙表1及び図2参照)
- さらに、1台あたりの営業収入は、136千円(21.0%)減となっている。(別紙表1及び図2参照)
- 平成21年10月以降、供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域として、長野交通圏、松本交通圏、上田A、飯田Aの4地域が「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」に基づく特定地域に指定された。
- 指定4地域にはそれぞれ特定地域協議会(注2)が設置され、タクシー事業の適正化・活性化に向けた地域の総合的な取組を定める「地域計画」を作成し、タクシーサービスの活性化、供給過剰の解消等の取組が行われている。

【課題】

- 人口減少や高齢化の進展に伴い、既存バス路線の維持・存続が困難な地域が増加するとともに、ドア・ツー・ドアの対応の必要性が増加していくことから、バスに代わる地域交通としてのタクシーやデマンド型乗合タクシーの需要が増すことが予想される。
- 観光や福祉など地域の利用者ニーズに応じ、乗り合いタクシーなど従来型のサービスとは異なるサービスの提供が求められる。

注1 平成14年2月1日に道路運送法が改正され、タクシー事業への参入は需給調整規制を前提とする免許制から、資格要件をチェックする許可制に移行された。

注2 国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局、長野県タクシー協会、関係市町村、地域住民等で構成。

県内のタクシーの状況

表1 タクシー事業者数・車両台数及び輸送実績

区分	年度	平成13	14	15	16	17	18	19	20	21
事業者数	一般	149	149	144	158	184	200	204	207	208
	個人タクシー	100	101	104	107	107	106	107	107	105
車両台数	一般	3,370	3,335	3,424	3,479	3,460	3,414	3,531	3,295	3,181
	個人タクシー	100	101	104	107	107	106	107	107	105
車両数(両)		3,470	3,436	3,528	3,586	3,567	3,520	3,638	3,402	3,286
輸送人員(千人)		22,003	21,897	21,237	20,475	20,016	19,637	18,926	17,221	15,589
営業収入(万円)		2,278,920	2,242,870	2,203,637	2,149,099	2,094,023	2,056,610	2,107,291	1,922,556	1,711,452
1両あたりの営業収入(万円/台)		657	653	625	599	587	584	579	565	521

出典:運輸要覧(国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局)

図1 タクシー事業者数・車両台数の推移

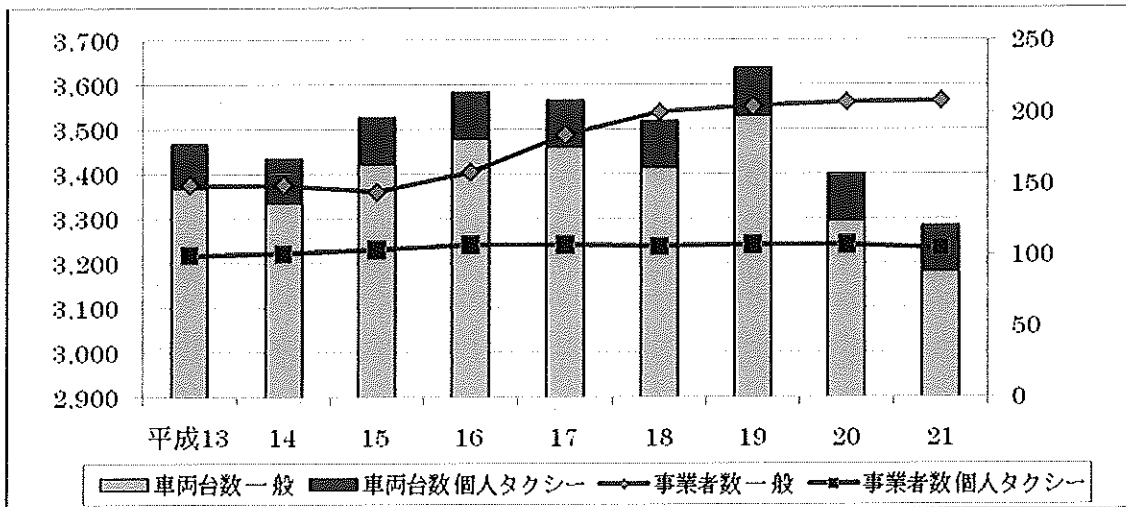


図2 タクシー事業者の営業収入の推移

