



しあわせ信州

# 第3回 長野県公共交通活性化協議会 北信地域部会 説明資料

---

令和4年9月21日  
長野県企画振興部  
交通政策課

## 1. 地域公共交通計画について

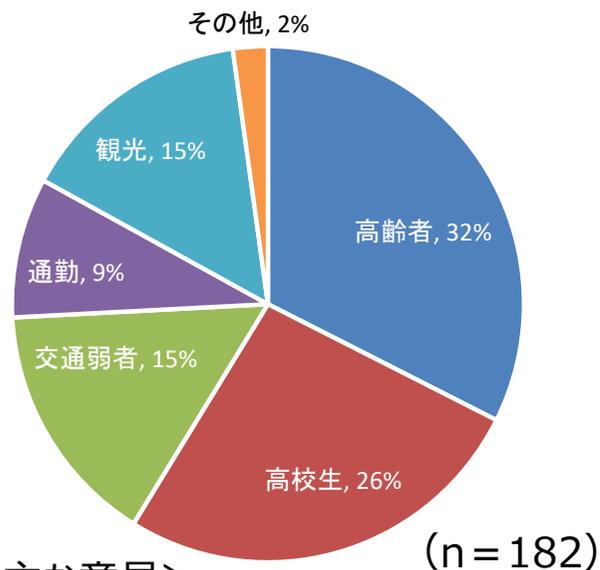
## 2. 幹線公共交通ネットワークの構築について

# 1. 地域公共交通計画について

---

## 公共交通で支える暮らしとは

自家用車を自力で運転できない**高齢者、高校生、(障がい者等を含めた)交通弱者**を支えるべきという意見が**約7割**を占める

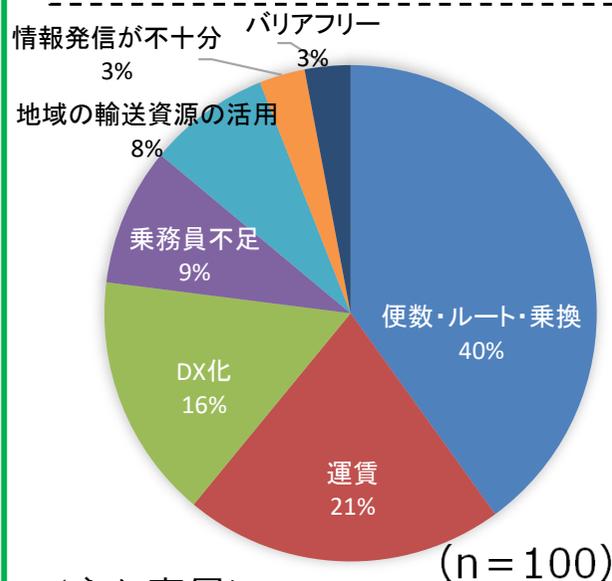


### <主な意見>

- 車を手放したときに、買い物や通院に利用できる移動手段を確保できるかどうかは差し迫った課題（長野県シニアクラブ連合会）
- 上田市のアンケートでは、高校生の5割強が保護者の運転する車で通学しているという結果が出た。公共交通がしっかりしていれば、このような結果にはならない（名古屋大学 福本客員准教授）

## 現状とのギャップ

**便数・ルート、運賃等の水準が十分でない**という意見が**約6割**を占める



### <主な意見>

- 利用者が減少して減便、運賃値上げが繰り返されるという悪循環が続き、十分なサービスが提供できていない。ICカードやバスロケーションシステムなどで利便性を向上させていきたい。（アルピコ諏訪）
- 民間事業では利用状況や採算を重視して便数などを調整するため、すべての利用客が満足いくものは難しい。（長野電鉄）

## 関係者の役割分担

### 【県と市町村】

県 … 市町村を越える広域的な移動「軸」を支えるべき  
市町村…全体をカバーする「面」を支えるべき

### 【行政と事業者】

行政…路線のルートやサービス水準の設定  
事業者…安全安心な運行を提供

### <主な意見>

- 市町村で広域的な政策、方向性を打ち出すのは限界がある。県である程度の統一した方向性を示し、調整機能を担って欲しい。（須坂市）
- 自治体は公共交通のネットワークおよび提供するサービスの設計を行うとともに、その維持が役割になるとされる場合が多い。事業者は安全安心、快適な運行を行うとともに、利用状況の課題を自治体等と情報共有することになる。（長野高専柳澤教授）

## 【取組の方向性】

自家用車に頼ることのできない者の移動手段を確保する。特に、県内どこに住んでいても、大きな不便なく公共交通を利用して、医療機関や高等学校に通院・通学できる環境を目指す。

また、公共交通機関で来県した観光客が目的地まで行く際に円滑に移動できる環境を整備する。

## <ご発言いただきたいポイント>

- ◎ **各市町村の交通政策**（地域公共交通計画や地域公共交通網形成計画など）の現状を共有
- ◎ 自家用車に頼ることのできない者（高齢者、高校生、観光客）の移動について、地域における課題（**＝需要サイドの課題の洗い出し**）

### ① 高齢者

例えば…

- ・実際にどのような移動をする際に困りごとがあるか。
- ・なぜ既存の公共交通が利用しづらいのか。
- ・どのような目的でどこからどこまで移動したいのか。また、その頻度は。

### ② 高校生

例えば…

- ・通学困難を理由に入学を断念せざるを得ない状況があるか。
- ・自家用車送迎による家庭への過度の負担があるか。
- ・ダイヤ、便数、待合環境等に関する不満はないか。

### ③ 観光客

- ・公共交通機関で来訪した観光客の県内公共交通に対する具体的な意見

## **2. 幹線公共交通ネットワークの構築について**

---

# 北信地域の基本方針の検討（※構成イメージ）

## ①公共交通の位置づけと将来ネットワーク

### 【広域都市間連携軸[東京～長野～飯山～金沢]】

北信地域は首都圏と北陸圏を結ぶ大きな軸として北陸新幹線が走っており、飯山駅は地域の広域的な拠点と位置づけられます。北陸新幹線は2024年春に金沢から敦賀間の延伸が予定されており、広域性がさらに強くなることを見込まれます・・・・・・・・

### 【都市間・圏域間連携軸 [長野～飯山～津南]】

千曲川に沿って、飯山線が走っており、飯山駅で広域連携軸もある北陸新幹線に接続しています。長野地域に入った豊野駅から南は並行在来線である北しなの線となり、長野駅まで連絡しています。県民の日常の通勤・通学を支える重要な路線となっています。・・・・・・・・

### 【都市間・圏域間連携軸 [長野～須坂～中野～山ノ内]】

山ノ内町の湯田中からは、長野電鉄長野線が長野市に向けて運行しています。途中経路となる信州中野は都市間・圏域間連携拠点に位置づけられる重要なターミナルとなっており、県民の通勤・通学を支えるもう一つの重要な路線と位置づけられます。また、湯田中はスノーモンキーや志賀高原など県内有数の観光地の入口でもあり、国内外から多くの観光客がこの路線を利用して訪れています。・・・・・・・・

### 【地域間連携軸＜幹線＞】

信州中野駅からは地域間幹線系統路線に位置づけられる3本の路線が運行されています。このうち上林線は、地域住民の通学や通院、買物だけでなく、上林温泉に至る観光ニーズにも対応しています。また、中野木島線は、飯山駅に向けて運行しており、北信地域の2つの拠点を南北に結ぶ必要な路線となっています。

飯山駅からは、地域間幹線系統として野沢線が運行しており、地域住民の生活交通のほか、観光路線としても重要な役割を果たしています。・・・・・・・・

## ②具体的な路線と拠点の設定

左記の将来ネットワークについて、具体的な路線や拠点を以下の通り設定します。

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点		
軸	広域都市間連携軸	・首都圏や中京圏など広域圏と連絡する軸	鉄道	・北陸新幹線[JR東日本]	
	都市間・圏域間連携軸	・隣接する県や県内の他圏域と連絡する軸	鉄道	・飯山線[JR東日本] ・北しなの線[しなの鉄道] ・長野線[長野電鉄]	
	地域間連携軸	幹線	・市町村間の移動を支える軸 ・地域内の交通拠点へのアクセスを担う軸	バス	・上林線★[長電バス] ・永田線★[長電バス] ・野沢線★[長電バス] ・中野木島線★[長電バス]
		準幹線	・上記のうち、需要量の小さい軸		
拠点	広域拠点	・県の玄関口として全国の主要都市と接続	飯山市	・飯山(駅・市役所周辺)	
	都市間・圏域間連携拠点	・圏域間や市町村連携の拠点	中野市	・中野(駅・市役所周辺)	
			飯山市	・飯山(駅・市役所周辺)	
	地域交通拠点	・各市町村内における交通結節点	中野市	・永田(永田窓口SS)	
			山ノ内町	・湯田中(駅・町役場周辺) ・上林温泉	
			木島平村	・木島平(村役場周辺)	
野沢温泉村			・野沢温泉(温泉街・村役場周辺)		
栄村	・栄(森宮野原駅・村役場周辺)				

★＝既存の地域間幹線系統

前回会議資料のデータを一部更新し再掲したもの

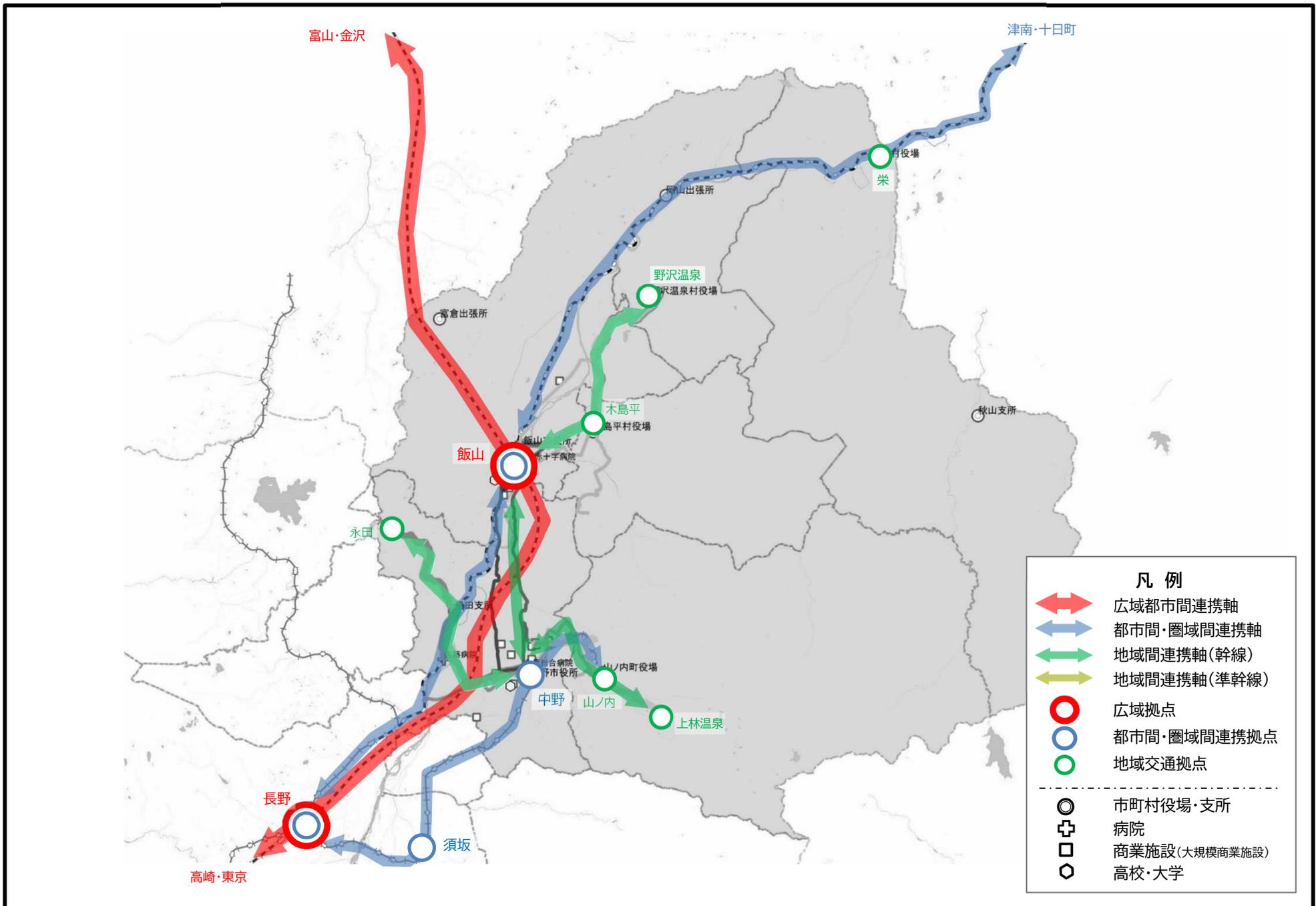
対象路線		広域性			接続性		定期性		
No.	運行事業者 (委託先)	路線名	複数市町村を經由	広域 中心	運行 距離	フィーダー 系統との接続	鉄道駅との接続	定期運行 の有無	
1	長電バス	上林線	中野市、山ノ内町	2(2)	○	14.0	山ノ内町コミなど	4 信州中野駅、湯田中駅ほか	○
2	長電バス	永田線	中野市、旧豊田村	1(2)	○	16.6	中野市コミ	1 信州中野駅、替佐駅ほか	○
3	長電バス	野沢線	飯山市、木島平村、野沢温泉村	3(3)	○	16.3	飯山市コミ	2 飯山駅	○
4	長電バス	中野木島線	中野市、飯山市	2(2)	○	17.9	飯山市コミ	2 信州中野駅、飯山駅	○
5	長電バス	菅線	中野市、山ノ内町	2(2)	○	14.0		信州中野駅	○
6	長電バス	立ヶ花線	長野市、中野市	2(2)	○	8.0		信州中野駅、立ヶ花駅	○
7	長電バス	合庁線	中野市、飯山市	2(2)	○	17.7		信州中野駅、飯山駅	○
8	岳北ハイヤー	木島平村シャトル便	飯山市、木島平村	2(2)	○	13.1		飯山駅	○
9	のざわ温泉交通	野沢温泉ライナー	飯山市、木島平村、野沢温泉村	3(3)	○	14.5		飯山駅	○

対象路線		機会性	目的多様性	移動需要	長距離利用		輸送量		沿線人口	収益性
No.	路線名	運行 便数	複数目的	OD間 トリップエンド	平均 乗車キロ	平均 乗車密度	輸送量	年間 利用者数	300m 勢圏域人口	収支率
1	上林線	6.5	◎	13,609	5.3	3.9	25.3	69,030	10,674	63.2%
2	永田線	7.4	◎	29,142	7.8	3.1	22.9	92,876	8,080	58.4%
3	野沢線	10.6	◎	15,434	8.2	3.5	37.1	116,514	7,495	63.1%
4	中野木島線	6.0	◎	39,848	9.4	3.1	18.6	91,024	10,664	54.8%
5	菅線	4.6	◎	38,818	4.3	1.0	4.6	10,735	7,298	16.3%
6	立ヶ花線	2.6	○	27,063	5.4	5.3	13.7	5,160	8,130	15.5%
7	合庁線	4.6	◎	39,848	9.3	0.9	4.1	12,781	13,137	19.5%
8	木島平村シャトル便	3.5	◎	8,325	7.0	0.6	2.2	2,864	2,003	10.5%
9	野沢温泉ライナー	10.0	◎	6,264	14.1	16.2	161.6	113,811	3,209	91.4%

※事業者系路線は各運行事業者から提供を受けた5ヶ年データのうち、コロナ禍前のR1のものを採用

※コミュニティ系路線：平均乗車キロ、乗車密度、輸送量はR3乗降調査のデータを入力、その他の項目はカルテ業務の実施年度の値を入力

# 北信地域の基本方針の検討（ネットワークと拠点イメージ）



## ◎ 各地域における拠点設定と拠点間の移動手段の検討

- ① 広域都市間連携軸、都市間・圏域間連絡軸、地域間連絡軸（幹線・準幹線）の位置付け、具体的な路線について確認
- ② 都市間・圏域間連携拠点（圏域間や市町村連携の拠点）の位置付け、具体的な拠点について確認
- ③ 地域交通拠点（各市町村における交通結節点）の位置付け、具体的な拠点について確認

# 今後のスケジュール（案）

	R3年度					R4年度											
	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
全体会議	第1回 (11月16日)				第2回(3月23日) (計画のイメージ、 幹線系統評価の考 え方等)							第3回 (10月20日)		第4回 (計画案)	パブリックコメント		第5回 (計画案承認)
地域別部会			第1回 (部会立ち上げ)				第2回 (計画のイメージ、 幹線系統評価の考 え方等)				第3回 (圏域別の基本方針 等)		第4回				



必要に応じて関係者打合せ