

長野県地域公共交通計画地域編の更新について

長野県地域公共交通計画の構成

計画の位置づけ・目的等

- ◆ 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」に基づく地域公共交通計画として策定
- ◆ 行政や交通事業者などの関係者が共通の認識を持ち、一体となって取り組む具体的な施策、役割分担や推進体制等を示す
- ◆ 計画区域：長野県全域、計画期間：令和6年度～令和10年度

地域公共交通を取り巻く状況

本県を取り巻く状況

- ・地域特性
- ・公共交通の整備状況
- ・県民の移動実態
- ・公共交通に係る情勢等

現状と課題

①維持・運行に関する課題

- ・担い手不足
- ・利用者の減少
- ・事業者の経営悪化
- ・免許返納者の増加等

②利便性向上に関する課題

- ・キャッシュレス決済導入の遅れ
- ・情報提供環境の整備・充実等

③脱炭素化に向けた課題

- ・自家用車への過度な依存
- ・公共交通機関の脱炭素化等

公共交通等リ・デザイン（再構築）方針（計画の基本方針等）

目指す将来像	自家用車に頼らなくても大きな不便を感じずに誰もが安心して暮らせる持続可能な社会を実現する。特に通院・通学等の日常生活における移動や観光地への円滑な移動が確保されている状態を目指す。
基本的な方針	モータリゼーションの進展や少子高齢化・人口減少の急速な進行を背景として、地域公共交通を民間事業者の自助努力のみで維持していくことは困難な状況となっている。このため、官民連携のもと、行政の主体的な関与により、「社会的共通資本」である地域公共交通の維持・発展、利便性の向上を図る。
計画の目標	①日常生活における自家用車から公共交通への利用転換 ②通院・通学・観光に必要な移動の保証 ③公共交通におけるサービスの品質保証

保証すべき移動

- 公共交通等を利用して…
- ・**通院**…圏域の中核的な医療機関に通院できる
 - ・**通学**…圏域内の高校に通学できる
 - ・**観光**…鉄道駅や宿泊施設から圏域内の主要な観光地へアクセスできる

保証すべきサービスの品質（品質保証）

- ①**ダイヤ・便数**
 - ・**通院**…午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる
 - ・**通学**…始業前に通学できる、授業終了後・課外活動終了後に帰宅できる
 - ・**観光**…円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる
- ②**決済環境**…全県の交通機関で交通系ICカードが整備されている
- ③**情報提供**…バス路線情報等を検索できる環境の整備＋最新情報の維持
- ④**拠点整備**…主要な交通結節点において、快適な待合が整備されている
- ⑤**定時性確保**…朝夕や降雪時等における渋滞対策等が講じられている

品質保証を実現させるための具体的な目標や方策を10広域圏ごとに作成し、行政や交通事業者等の関係者が一体となって品質保証の実現に向けて取り組む

施策の方向性

- 1 地域公共交通の担い手確保
- 2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築
- 3 利用しやすい地域公共交通の実現
- 4 移動における脱炭素化の推進

関係者間の役割分担の原則

県	広域圏間や広域圏内（広域圏内の中心市町と周辺市町村）をつなぐ広域的な移動手段（主要幹線、幹線）の維持・確保（バス路線の運行費支援、地域鉄道路線に係る関係者の話し合いの場の設置、市町村のサポート等）
市町村	隣接する市町村間や市町村内における移動手段（準幹線、支線）の維持・確保、観光地へのアクセス確保
事業者	自主運行路線や行政から受託した路線における安全・安心な運行、利用者ニーズを踏まえたサービスの向上
県民	公共交通の社会的意義を認識し、「乗って残す、乗って活かす」という意識を持って、日常生活の中で積極的に公共交通を利用する

地域公共交通ネットワークの構築

- 【広域高速交通軸（三大都市間連携）】
【例：北陸新幹線、県外高速バス等】
交通事業者が主体となって維持・確保を図る。
- 【主要幹線（隣接県連携、広域圏間連携）】
【例：鉄道、県内高速バス】
県が主体的に関与し、交通事業者や沿線市町村とも連携しながら維持・確保を図る。
- 【幹線（圏域中心市町・周辺市町村間連携）】
【例：鉄道（別所線、上高地線）、バス（地域間幹線系統）】
県が主体的に関与しつつ、広域圏の中心市町村・沿線市町村・交通事業者等と連携し、維持・確保を図る。
- 【準幹線（市町村間連携軸）】【例：路線バス】
沿線市町村が主体的に維持・確保を図る。
- 【支線（市町村内連携）】【例：路線バス、デマンド】
市町村が主体的に維持・確保を図る。
※観光地へのアクセスは観光事業者とも連携して確保を図る

施策・事業

- 1 **地域公共交通の担い手の確保**
 - ・バス・タクシー運転手等の人材確保・育成の取組に対する支援等
- 2 **持続可能な地域公共交通ネットワークの構築**
 - ・地域鉄道路線の維持、安全性向上等
 - ・県内高速バス路線の確保・充実
 - ・広域的・幹線的なバス路線の維持・確保等
- 3 **利用しやすい地域公共交通の実現**
 - ・キャッシュレス決済環境の整備推進
 - ・公共交通情報のオープンデータ化の推進等
- 4 **移動における脱炭素化の推進**
 - ・モビリティマネジメントの推進等

指標・目標値

- （例）
- 県内公共交通機関利用者数
R4：82,180千人 ⇒ R10：100,000千人
 - 県民一人当たりの公共交通利用回数
R4：40.6回 ⇒ R10：50回
 - 乗合バス事業者の運転手数 等
R5：1,313人 ⇒ R10：1,500人
 - ◆目標設定の考え方：コロナ前水準までの回復を目指す

地域編（10広域圏ごとに作成）

- 地域特性、公共交通の現状・課題
 - 地域の交通ネットワーク（拠点と幹線等の設定）
 - 今後、さらに通院・通学・観光のアクセス確保、品質保証の具体化に向けて検討
- 佐久 上田 諏訪 上伊那 南信州
木曽 松本 北ア 長野 北信

計画では、**通院・通学・観光**の移動を保証するとともに、保証すべきサービス（①ダイヤ・便数、②決済環境、③情報提供、④拠点整備、⑤定時性確保）を掲げている

保証すべき移動

公共交通等を利用して…

- ・**通院**…圏域の中核的な医療機関に通院できる
- ・**通学**…圏域内の高校に通学できる
- ・**観光**…鉄道駅や宿泊施設から圏域内の主要な観光地へアクセスできる

保証すべきサービスの品質（品質保証）

①ダイヤ・便数

- ・**通院**…午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる
- ・**通学**…始業前に通学できる、授業終了後・課題活動終了後に帰宅できる
- ・**観光**…円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる

②決済環境…全県の交通機関で交通系ICカードが整備されている

③情報提供…バス路線情報等を検索できる環境の整備＋最新情報の維持

④拠点整備…主要な交通結節点において、快適な待合が整備されている

⑤定時性確保…朝夕や降雪時等における渋滞対策等が講じられている

掲げた保証すべきサービスは、**最低限の品質**

→ 地域ごとに必要なサービスの水準を議論し、品質保証を実現させるための具体的な取組等を10広域圏ごとに地域編に取りまとめる必要

現状の地域編

- ・ 地域特性
- ・ 地域公共交通の概況
- ・ 地域公共交通の課題



今後の地域編

（現状の地域編に以下を追加）

- ・ 拠点と軸の再設定
- ・ 保証すべき品質
- ・ 品質を保証するための具体的な取組

- 品質保証を具体化するためには、既存路線や既存交通モードにとらわれず、以下の観点に基づき、バス路線等の見直しを行う必要（**新たな支援制度の要件とする予定**）

【バス路線の再編にあたっての観点】

◆通院・通学・観光における品質が保証されているか

※ダイヤ・便数の保証すべきサービスの品質

（県計画記載、今後地域別部会において地域における品質を議論）

通院：午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる

通学：始業前に通学できる、授業終了後・課外活動終了後に帰宅できる

観光：円滑な乗継ができるダイヤ設定+十分な滞在時間が確保できる

◆利用状況・実態を鑑みて適切な路線となっているか

- ・現行路線の起点、経由地、終点が妥当か
- ・運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズが適切か

◆路線同士が競合していないか

- ・複数の事業者が類似の路線を走行していないか
- ・幹線同士又は幹線と準幹線や支線の一部が重複していないか

今後の地域別部会の進め方①-1（拠点の再設定）

○ **まずは、** 駅や市町村役場周辺など **抽象的な記載** に留まる拠点を **具体的な施設等へ再設定**

【各種拠点の位置づけ】

種別	位置づけ
① 広域拠点	三大都市圏と直接アクセス可能な 交通結節点 （新幹線駅や在来線特急停車駅など）
② 圏域拠点	圏域の中心市町の 交通結節点 （駅・複数路線が乗り入れるバス停など） ※地域別部会での協議により圏域内に複数設定することも可 ※一般的な行政手続きや日用品の買物等を行うことができる生活の拠点機能を有することが望ましい
③ 地域拠点	・各市町村中心部の 交通結節点 （駅や市町村役場など）※②圏域拠点以外 ・中核的な 医療機関 、 高校 、地域の主要な 観光地

【地域拠点の考え方】

交通結節点	○ <u>鉄道やバス等複数の公共交通機関の乗り換え・乗り継ぎが可能な場所</u>
中核的な医療機関	○ <u>高度・専門医療を担う医療機関、総合的な外来診療機能を有する地域に密着した医療機関等</u> → ・医療政策課作成の病院リストを共有 ・保健所等と相談のうえ、最終的には地域別部会で決定
高校	○ <u>県内すべての高校（通信制を除く）</u>
地域の主要な観光地	○ <u>地域の主要な観光地として地域別部会で議論・決定した観光地</u> → ・令和5年度に地域別部会で議論した観光地を中心に選定 ・商工観光課や地域の観光協会/DMO等と相談の上、最終的には地域別部会で決定

今後の地域別部会の進め方②（品質保証及び拠点間の接続）

- **拠点の再設定後**、拠点間をどのように接続を行うか議論
- 接続の検討を行う際には、地域で必要な**通院・通学・観光**に係る**確保すべきサービスの品質**を議論
 - （例）○○地域では、○時までの中核的な医療機関へ通院できるようにする
- 地域で決定した品質が確保できるよう、以下の役割分担を基本に**拠点間の接続**を議論

	路線の位置づけ	関与の主体	検討の場
圏域拠点 ↓ 地域拠点 (市町村を跨ぐ)	C : 幹線	県	地域別部会
地域拠点 ↓ 地域拠点・集落等 (市町村を跨ぐ)	D : 準幹線	市町村	地域別部会 ・ 市町村公共交通会議
地域拠点 ↓ 地域拠点・集落等 (市町村内)	E : 支線	市町村	市町村公共交通会議

- **拠点間の接続に係る議論終了後、具体的な路線の見直しに伴う取組（見直し）内容を議論。その際、役割分担やスケジュールも併せて議論**

【品質を保証するための取組例】

施策	1 幹線の検討と運行				
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ○ 町村を跨いで運行しており（平成の大合併前の区分も含む）、地域間幹線系統の補助要件に適合できる可能性をもつ以下の4路線を広域圏全体としての幹線に位置づける。 <ul style="list-style-type: none"> ① 南部幹線（倉本線、くわちゃんバス木曽病院線、くわちゃんバス、坂下診療所線、南木曽・木曽病院連絡タクシー、田立線） ② 北部幹線（木曽駒高原線、日義巡回線、日義木曽病院線、木曽病院連絡タクシー） ③ 西部幹線（三岳・王滝線、木曽温泉線） ④ 開田幹線（開田高原線） ○ 効果的な運行内容を検討したうえで、実証運行を経て本格運行に移行する。 				
役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運行計画立案 = 木曽地域公共交通活性化協議会、木曽郡内6町村、交通事業者 ○ 事業主体 = 今後調整 ○ 運行実施 = 交通事業者 				
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	・ 運行内容検討	・ 運行内容確定 ・ 許認可申請 ・ 実証運行開始	・ 効果検証 ・ 運行内容調整 ・ 本格運行移行	・ 運行継続 ・ PDCAサイクルによる見直し	⇒⇒⇒

