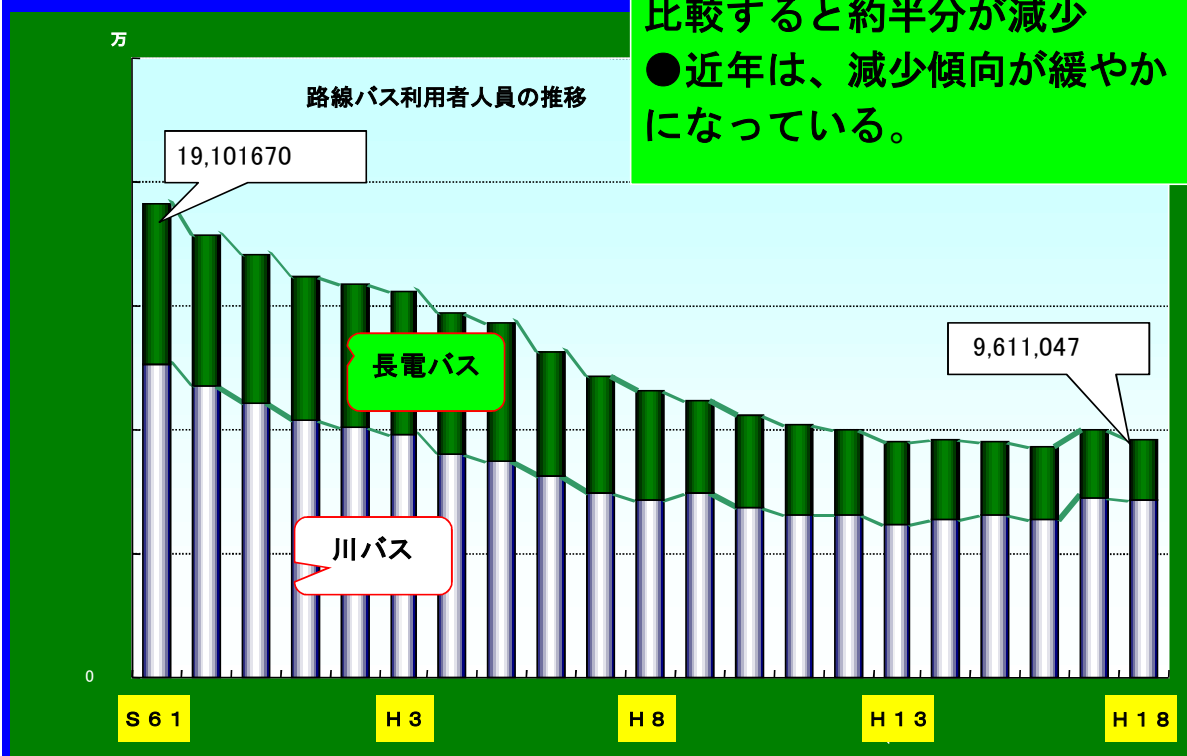


持続可能な 公共交通システムの再構築

長野市長 鷲澤正一

市内公共交通機関の現状 バス



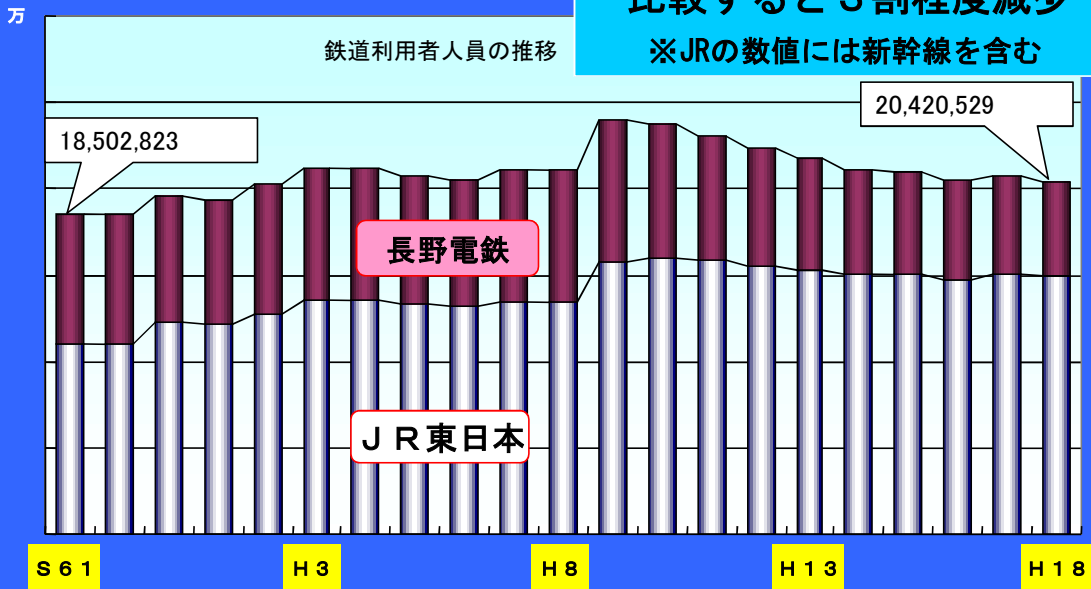
一般乗合バスの利用者状況

- 市内においても約20年前と比較すると約半分が減少
- 近年は、減少傾向が緩やかになっている。

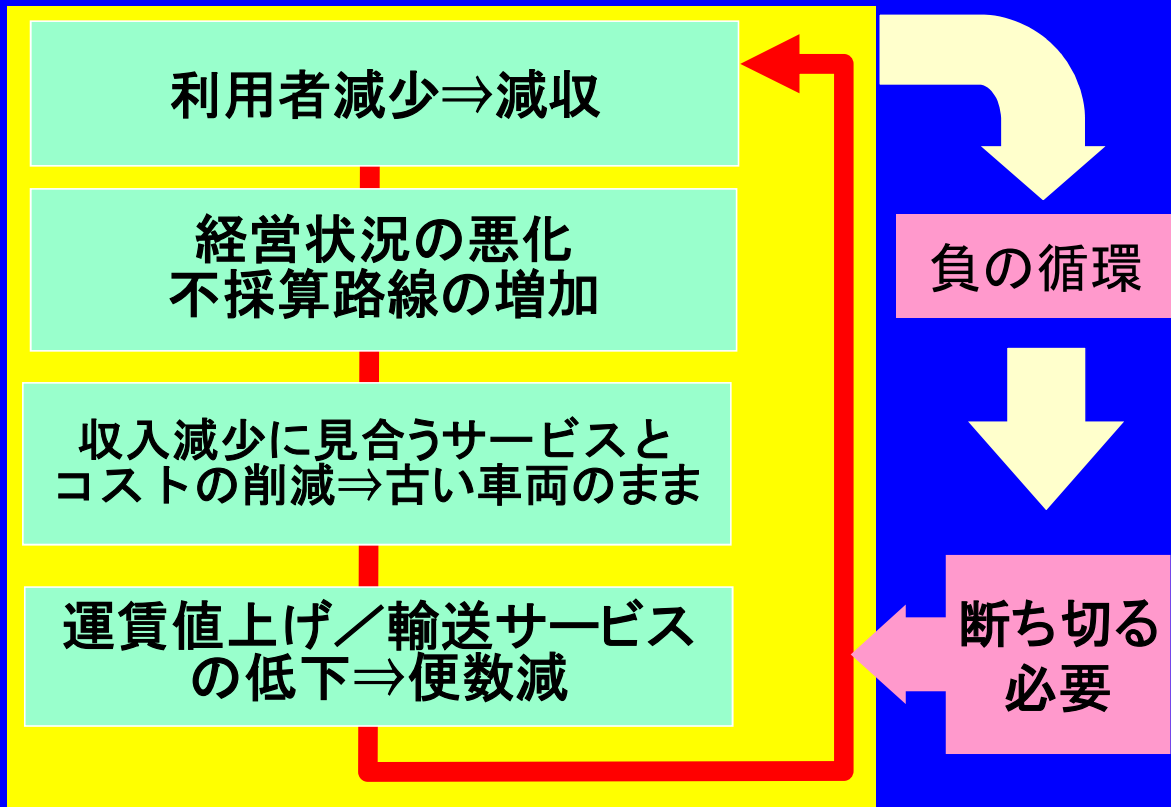
市内公共交通機関の現状 鉄道

鉄道の利用者状況

- JRは近年1,500万人前後で横ばい
- 長野電鉄は約20年前と比較すると3割程度減少
- ※ JRの数値には新幹線を含む



公共交通機関の現状



公共交通機関

- 車を運転できない高齢者等の大切な移動手段
- 環境保全、交通安全の側面からも果たす役割は大

しかし

マイカー利用の進展に押され、利用者が著しく減少し、採算が悪化。⇒ 路線バスの減便や統廃合が進行

そして

バス路線空白地域や交通不便地域が発生

バス路線の再編

長野市バス路線網再編基本計画を策定（H17年3月）

移動手段の現状と課題、地域の実情を踏まえ、市民生活に密着した生活移動手段であるバス交通を「都市のインフラ」と位置付け、バス交通の確保充実を図る。

再編計画路線 54路線

うち	新規路線	7路線
	循環バス	9路線
	乗合タクシー等	10路線

などを設定

市としての具体的な取組



市営バス
(13路線)



中心市街地循環
ぐるりん号



地域循環
コミュニティバス
(2路線)



乗合タクシー
中山間地予約制
(5地区)



廃止代替バス
(5路線)



乗合タクシー等
バス路線空白地域
(4路線)

公共交通再構築の課題

今後、公共交通機関の再生に
どこまで市費を投入していけばよいか

市費の投入には限界がある

平成19年度 約4億3千万円 を投入

安全・安心の
まちづくりには

しかし

活力ある都市
づくりには

公共交通の再生は必要

長野市の地域公共交通の再構築への考え方

乗合バス

交通の大きな柱

公共交通のネットワーク化を図る

- ・需要に応じた現行バス路線の見直し
- ・利便性の向上のための対策
- ・利用促進対策

鉄道

交通の要衝・結節点である鉄道駅で

乗合バスとのネットワーク化と利便性

新交通

新たな交通システムの導入可能性を調査

長野市の公共交通の再構築に向けたポイント

公共交通のネットワーク化

- バス、鉄道との乗り継ぎ
- 新交通システムの研究
- 市内を網羅した公共交通のネットワーク化

わかりやすさ

- バス停留所の名称の統一
- バスの色分け等による行先のわかりやすさ
- 路線番号の整理

需要に見合う運行形態

- 需要の量等を考慮した車両
- デマンド(予約)運行など運行方法
- ダイレクトバス(学校・公共施設への直行便)

運賃体系の見直し

- 運賃割高感の解消
- 乗継割引の導入
- 「おでかけパスポート」事業

利用需要に見合う運行形態

現状

バスにもいろいろ～
～有効利用ができないか

路線バス、スクールバス、園バス、
送迎バス、福祉自動車……

これからは（一例として）

・スクールバスに、高校生や大人も一緒に乗車する**混乗**など、一つのバスで皆が利用できる効率的な運行システムの導入の検討が必要

中山間地域では効果的！

利便性向上策

【公共交通のIT化】

- ・バス情報案内システム（インターネットや携帯電話の活用）
- ・ICカードによる支払い

【バリアフリー化】

- ・低床バス・車椅子スロープ

【走行環境の整備】

- ・バスレーン（専用・優先）を拡大・機能強化

【環境への配慮】

- ・低公害車の導入・技術革新

CNG（圧縮天然ガス）バス
ハイブリッドバス、電気自動車

利用促進策の検討

長野市版モビリティマネージメント(MM)施策の実施

●ガソリンの高騰は、マイカーから公共交通への切替を進めるチャンス

[マイカーから公共交通機関への意識改革(啓発活動)]

・「さわやかふれあい通勤市民運動実行委員会」を再構築

[実践的な取組]

・パーク・アンド・ライドの実施

・ノーマイカーデーの実施

・バス停留所や駅案内の整備(バスターミナル機能の整備)

・中心市街地トランジットモール化の推進

パーク・アンド・ライド=郊外などに
自動車を駐車してバスや電車に乗り換える
トランジットモール化=歩行者優先
道路化・自動車の流入規制

現状を打破するために

市民

- 要望を出すだけで自ら利用促進を図ってきたか。
- 市民の**意識改革**と、自らの積極的な利用が必要

事業者

- 市民ニーズの把握などのマーケティング調査、
コマーシャル収入の検討など、新たな展開を
模索してきたか。

行政

- 交通事業者任せにする部分はなかったか。
- どこまで地域公共交通のあり方について
連携をとってきたか。

市民・事業者・行政の3者が役割を認識

3者による協働の取組みが必要

新たな取組

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく国からの支援を視野に

(1) 法定協議会の設置の検討

- ・市、交通事業者、道路管理者、利用者等で構成
- ・地域交通の活性化・再生に向け一体的・総合的に推進する計画を策定

(2) 地域公共交通総合連携計画策定の検討

① 計画の策定に向けた基礎調査の実施

② 計画の策定

(3) 地域公共交通活性化・再生総合事業計画(3ヶ年)の策定・申請(国からの財政的支援)

きびしい路線バス事業

●松本電鉄(松本市)などのアルピコグループが債務超過により金融機関に対して再生支援を要請

●信南交通(飯田市)が2010年3月を目途に一般路線バスの直営から撤退

●6月5日、川中島バス株式会社から不採算バス路線見直しに関する協議申し入れ

赤字幅の大きな不採算路線15路線を、「現状では維持困難」「減便等による対応」「路線の整理・統合による対応」の3つに分けて見直す案

持続可能な公共交通システムの再構築に向けて

長野市バス路線網再編基本計画をベースに



川中島バス

長電バス

商工会議所

長野市

協議・連携

合意形成

長野市の理想的なバス路線網の作成
利便性向上策も含めた抜本的な見直し