

中野市・山ノ内町地域公共交通計画

案

2022年(令和4年)7月

中野市・山ノ内町地域公共交通対策協議会

目 次

1. はじめに.....	1
1-1. 計画策定の目的.....	1
1-2. 計画の位置づけ.....	1
1-3. 計画の区域.....	1
1-4. 計画の期間.....	1
2. 地域の現状など.....	2
2-1. 位置・地勢.....	2
2-2. 人口.....	3
2-3. 通勤・通学流動.....	7
2-4. 産業動向.....	9
2-5. 買い物動向.....	11
2-6. 施設分布.....	12
2-7. 観光.....	13
2-8. 自動車保有.....	14
3. 上位・関連計画の整理.....	15
3-1. 総合計画.....	16
3-2. 都市計画マスタープラン.....	17
3-3. まち・ひと・しごと創生総合戦略.....	18
3-4. 第2次中野市地域公共交通総合連携計画.....	19
4. 地域公共交通の現状.....	24
4-1. 公共交通の運行状況.....	24
4-2. 公共交通の利用状況.....	37
4-3. 財政負担.....	51
5. 住民・関係者意識の把握.....	52
5-1. 公共交通に関する住民アンケート調査.....	52
5-2. バス利用者アンケート調査.....	59
5-3. 住民から寄せられている意見.....	63
5-4. 公共交通に関わる関係者意識の把握.....	64
6. 地域公共交通の課題整理.....	69
7. 基本的な方針.....	74
7-1. 基本方針.....	74
7-2. 公共交通の機能分類.....	76
7-3. 基本サービスレベル.....	78
8. 計画目標.....	79
9. 目標達成のための事業.....	82
9-1. 実施事業の内容.....	83
9-2. 事業スケジュール.....	91
10. 計画の推進体制及び計画の進捗状況の評価.....	92
10-1. 計画の推進体制.....	92
10-2. 計画の進捗状況の評価.....	93

1. はじめに

1-1. 計画策定の目的

地域の公共交通は近年の急速な少子高齢化や人口減少、自家用車の普及等により、利用者は伸び悩み、2020年からは新型コロナウイルスによる影響により利用者の減少が続いています。

しかし、地域の足を支える電車・路線バス・タクシーの安定運行の継続は自らの交通手段を持たない方にとって必要不可欠であることから、利用者の利便性の向上や総合的かつ効率的な公共交通体系の構築が課題となっています。

本計画は、中野市、山ノ内町お互いの交通施策の経緯を踏まえた中で、全国的に直面している公共交通の利用者減による路線の維持確保を最大の課題として捉え、持続可能な交通手段の確保を目指します。

1-2. 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づいて策定され、上位・関連計画との整合を図り、それぞれの計画に定める目標の実現に向けた地域公共交通のマスタープランとして位置付けます。

1-3. 計画の区域

計画の対象区域は、中野市と山ノ内町全域とします。

1-4. 計画の期間

計画の期間は、令和4年度（2022年度）～令和8年度（2026年度）の5年間とします。

※次頁以降では、年（年度）の表記は、原則として西暦を使用し、公的文書の引用等の場合は和暦を使用します。必要に応じて、西暦と和暦を併記します。

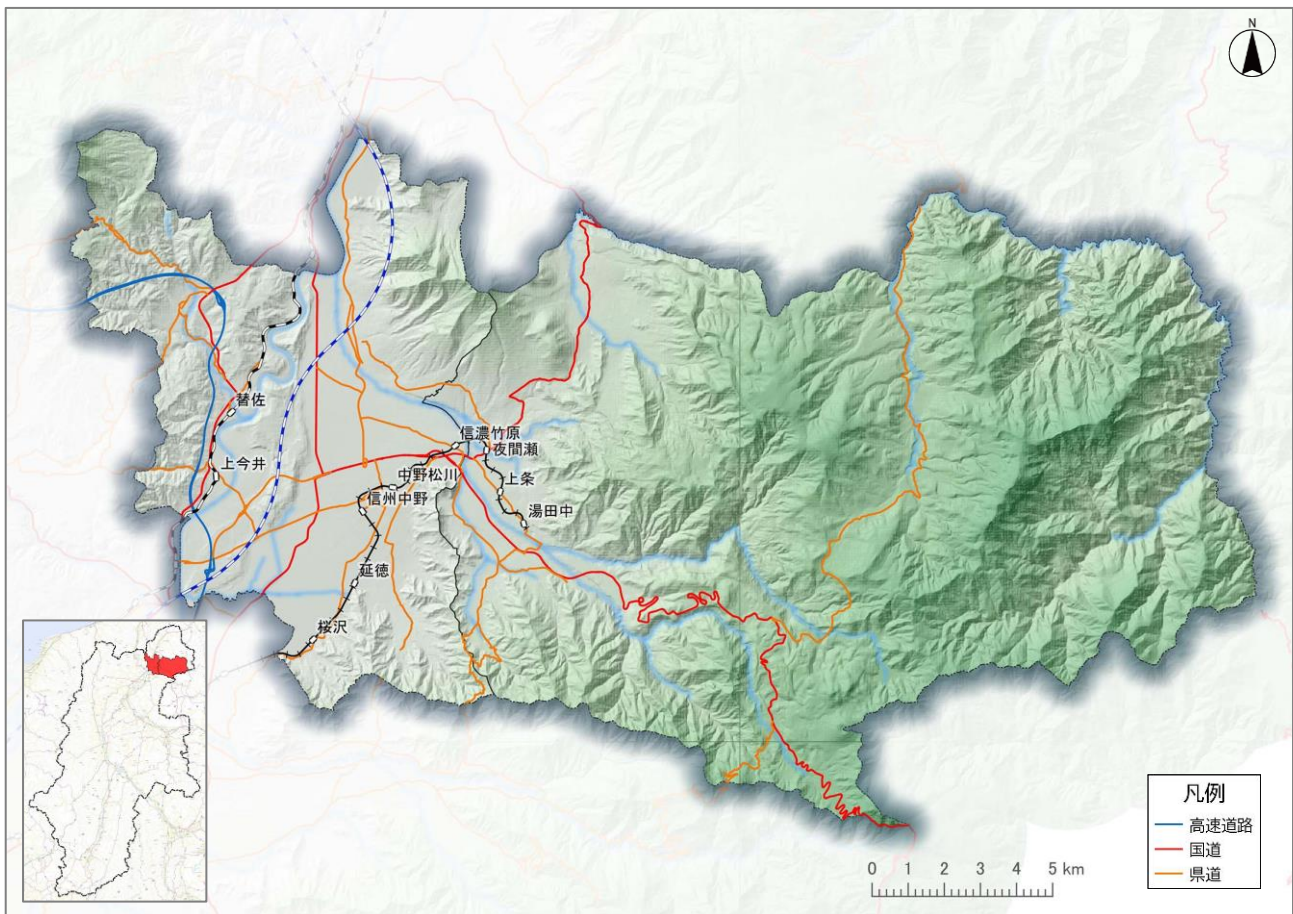
2. 地域の現状など

2-1. 位置・地勢

中野市及び山ノ内町は、長野県の北東部に位置し、北は飯山市、木島平村、南は小布施町、高山村、東は群馬県、西は長野市、飯綱町に接しています。

中野市のほぼ中央を流れる千曲川を挟んで、北東に高社山、北西に斑尾山を配しています。この2つの山裾や東部の山地を背景とする地域、千曲川がつくる河岸段丘や夜間瀬川が形成した扇状地に集落がつくられ、中野扇状地には市街地が広がっています。

山ノ内町は、標高 2,000m級の山々を有し起伏に富んだ山地と夜間瀬川をはじめとした河川の流域に形成され、可住地のほぼ全てが傾斜地や河岸段丘です。



出典：

- ・道路データ：「地理院地図 Vector (仮称) 提供実験」(国土地理院) (<https://github.com/gsi-cyberjapan/gsimaps-vector-experiment>) をもとに「コンサベーション GIS コンソーシアムジャパン」が作成したものを再編加工
- ・標高データ：「コンサベーション GIS コンソーシアムジャパン」が国土地理院長の承認を得て、同院発行の基盤地図情報数値標高モデルデータを使用し作成したものを再編加工 (承認番号 平 24 情使、第 109 号)
- ・河川データ：国土数値情報 (国土交通省) の河川 (線) データを使用し「コンサベーション GIS コンソーシアムジャパン」が作成したものを再編加工
- ・鉄道、駅：国土数値情報 (国土交通省) のデータを再編加工

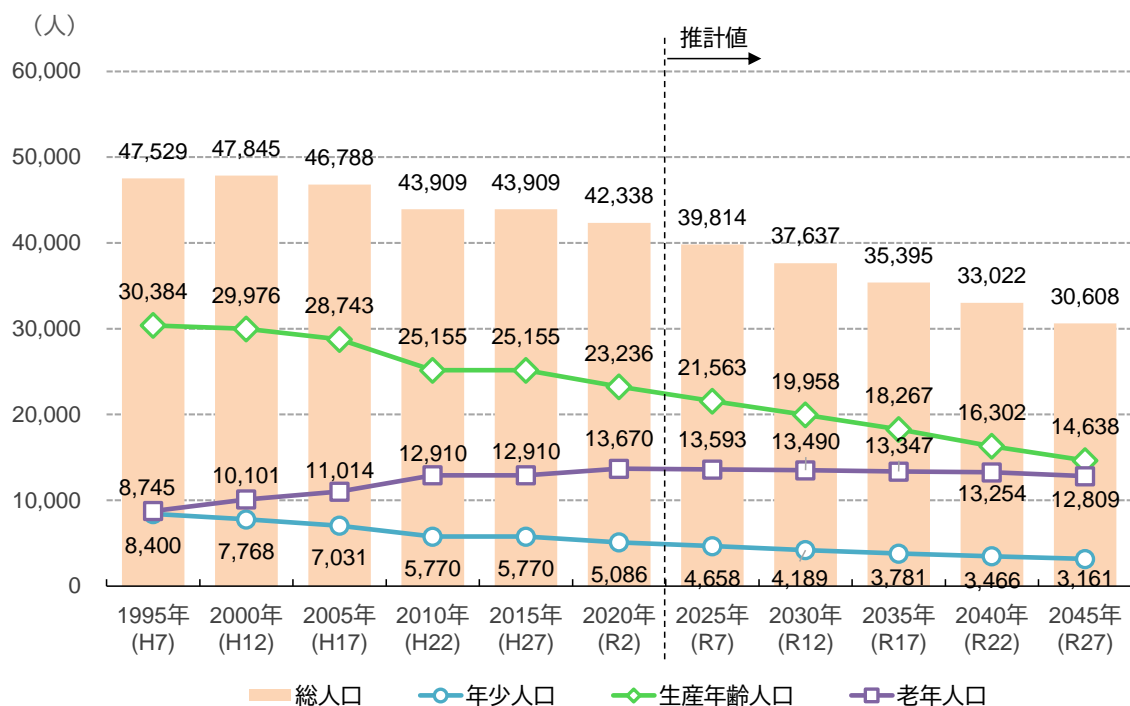
図 2-1 位置・地勢

2-2. 人口

(1) 人口動態

中野市の2020年の総人口は42,338人で、2000年の47,845人をピークに減少傾向にあります。一方、老年人口は増加傾向で、2020年の老年人口は13,670人、高齢化率は32%となっています。

国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という）による将来推計人口では、2045年には総人口が30,608人となり、高齢化率は42%に上昇すると予測されています。

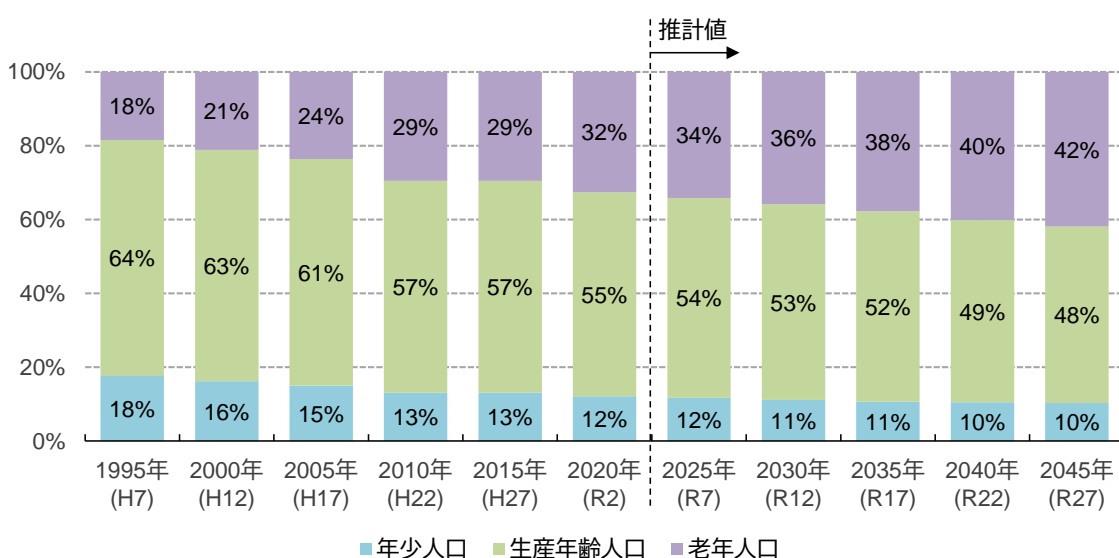


※総人口は年齢不詳を含むため、年齢3区分別人口の合計と一致しない場合がある。

出典：【1995年～2020年】総務省「国勢調査」再編加工

【2025年以降】国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」再編加工

図 2-2 人口推移（中野市）



※年齢不詳は除く

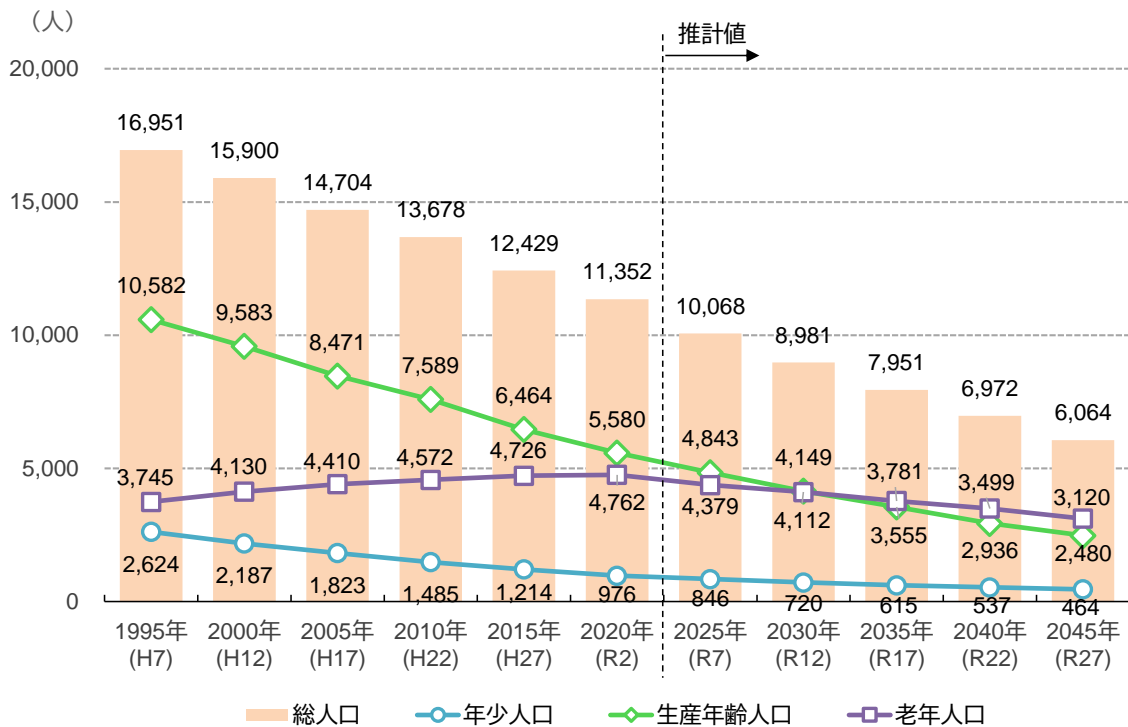
出典：【1995年～2020年】総務省「国勢調査」再編加工

【2025年以降】国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」再編加工

図 2-3 3区分別人口割合の推移（中野市）

山ノ内町の人口は1町2村が合併した1955年以降減少を続けています。1995年の総人口は16,951人でしたが、2020年は11,352人と減少しています。また、老年人口は増加傾向にありましたが、2020年の4,762人をピークに今後は減少すると予測されています。

一方、老年人口の減少を上回るスピードで生産年齢人口の減少が進むと予測されており、2035年には老年人口比と生産年齢人口比が逆転し、2045年には総人口が6,064人、高齢化率は51%になると予測されています。

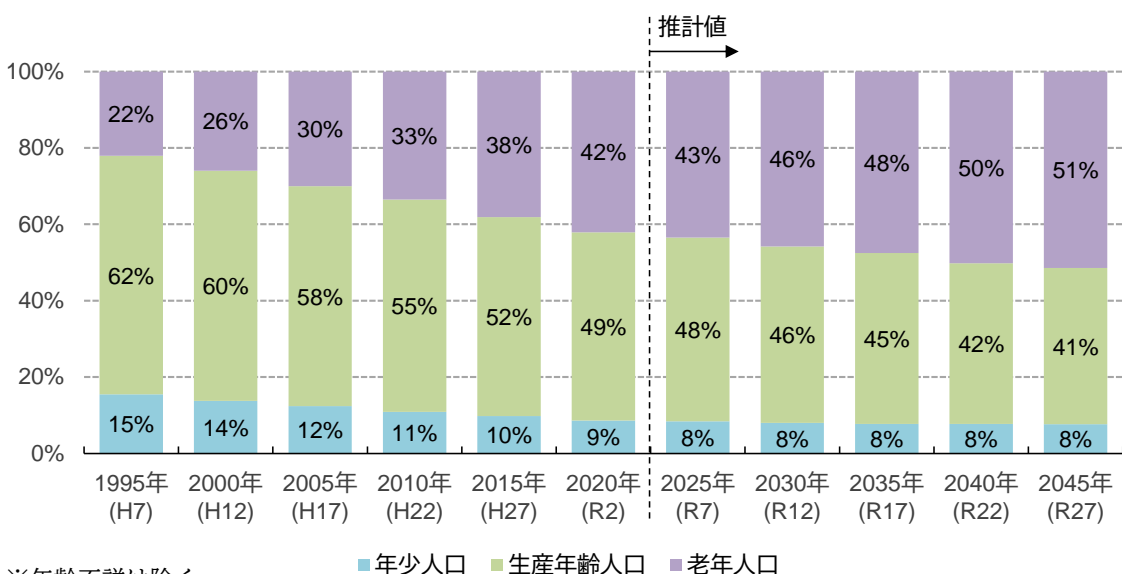


※総人口は年齢不詳を含むため、年齢3区分別人口の合計と一致しない場合がある。

出典：【1995年～2020年】総務省「国勢調査」再編加工

【2025年以降】国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」再編加工

図 2-4 人口推移（山ノ内町）



※年齢不詳は除く

出典：【1995年～2020年】総務省「国勢調査」再編加工

【2025年以降】国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」再編加工

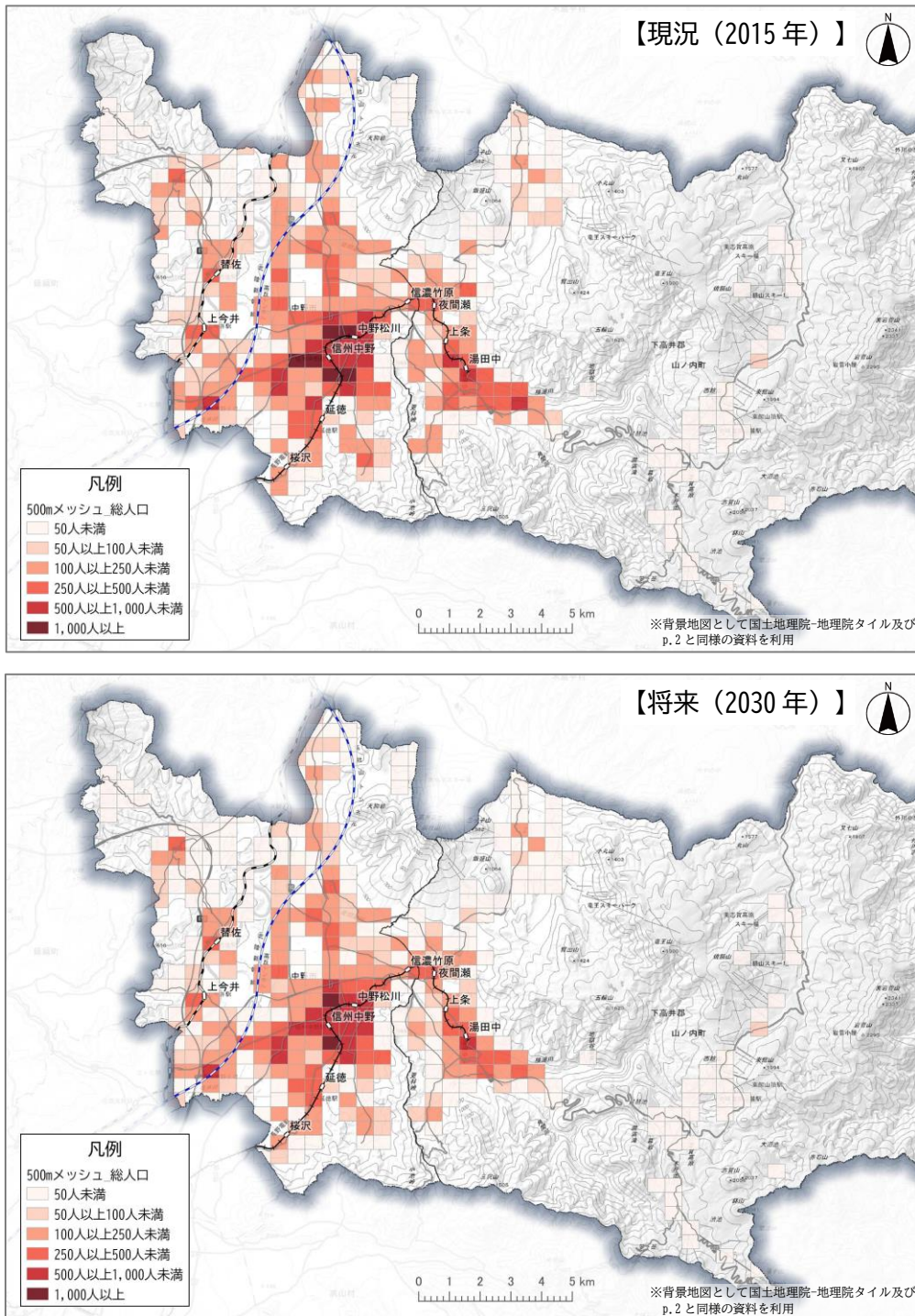
図 2-5 3区分別人口割合の推移（山ノ内町）

(2) 人口分布

① 人口

現況（2015年）の人口分布は、中野市では信州中野駅周辺に、山ノ内町では湯田中駅周辺に人口が集積しています。その他周辺では、中野市では人口が面的に広がり、山ノ内町では幹線道路に沿って山あいの地域まで人口が薄く分布しています。

将来（2030年）の人口分布は、地域全体で人口が減少し人口の低密度化が進行すると予測されます。



出典：現況は政府統計の総合窓口(e-Stat)「地図で見る統計(国勢調査)」再編加工

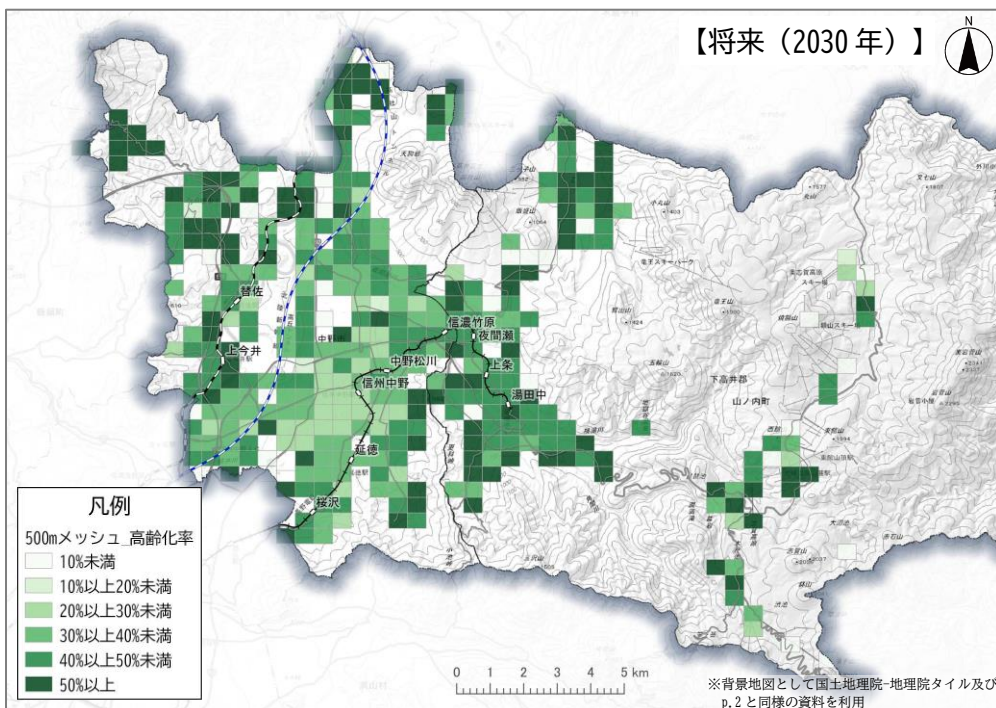
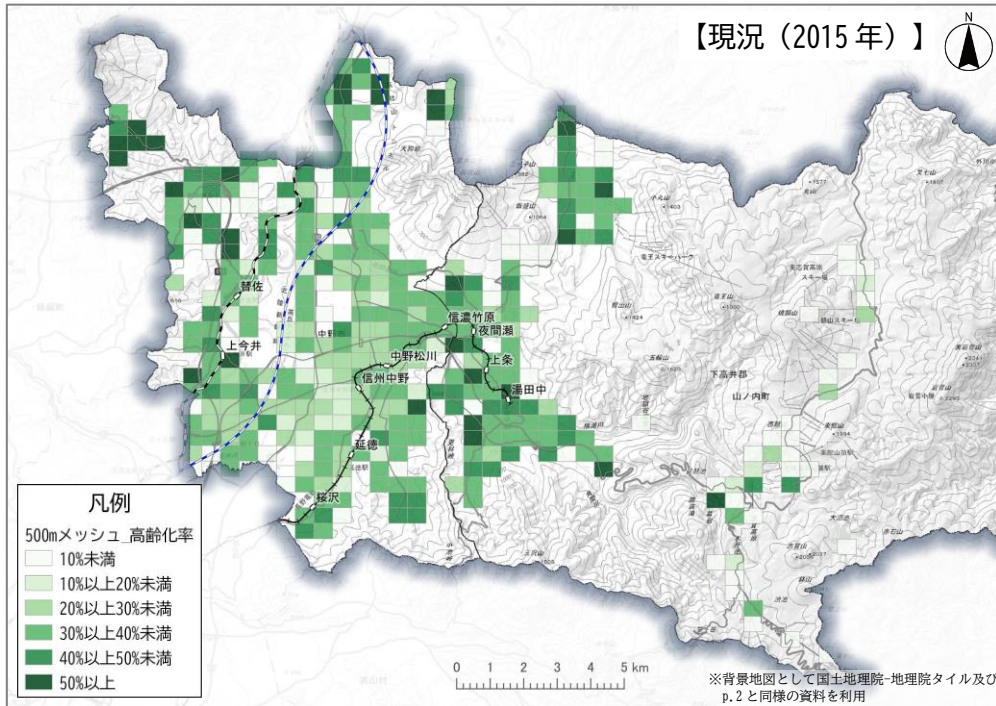
将来は国土交通省国土政策局「国土数値情報(500mメッシュ別将来推計人口(H30国政局推計))」再編加工

図 2-6 500mメッシュ別人口

② 高齢化率

現況（2015年）の高齢化率は、信州中野駅周辺を除き、地域全体で高い傾向にあります。

将来（2030年）の高齢化率は、地域全体で高齢化が進展し、特に山あいの地域では顕著に高齢化が進むと予測されます。



出典：現況は政府統計の総合窓口(e-Stat)「地図で見る統計（国勢調査）」再編加工

将来は国土交通省国土政策局「国土数値情報（500mメッシュ別将来推計人口(H30 国政局推計)）」再編加工

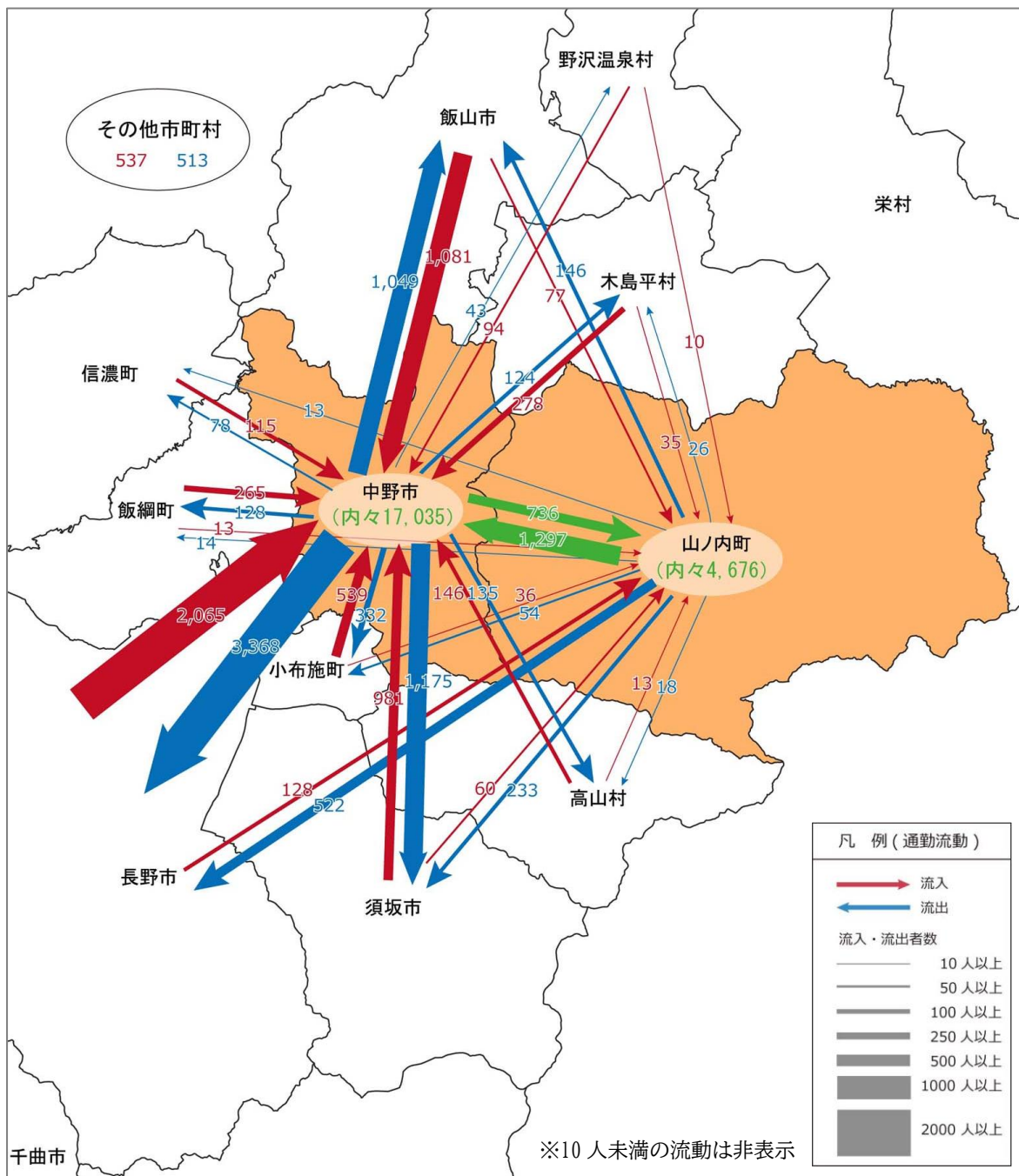
図 2-7 500mメッシュ別高齢化率

2-3. 通勤・通学流動

(1) 通勤流動

中野市常住の就業者数は24,618人で、そのうち17,035人は市内で従業し、残り7,583人は市外で従業（流出）しています。市外に常住し中野市で従業（流入）しているのは7,256人です。市外との流動では長野市が圧倒的に多くなっています。また、山ノ内町との流動も多く、流入元では2番目、流出先では4番目に多くなっています。

山ノ内町常住の就業者数は7,097人で、そのうち4,676人は町内で従業し、残り2,421人は町外で従業しています。市外に常住し山ノ内町で従業しているのは1,250人です。町外との流動では中野市が圧倒的に多くなっています。



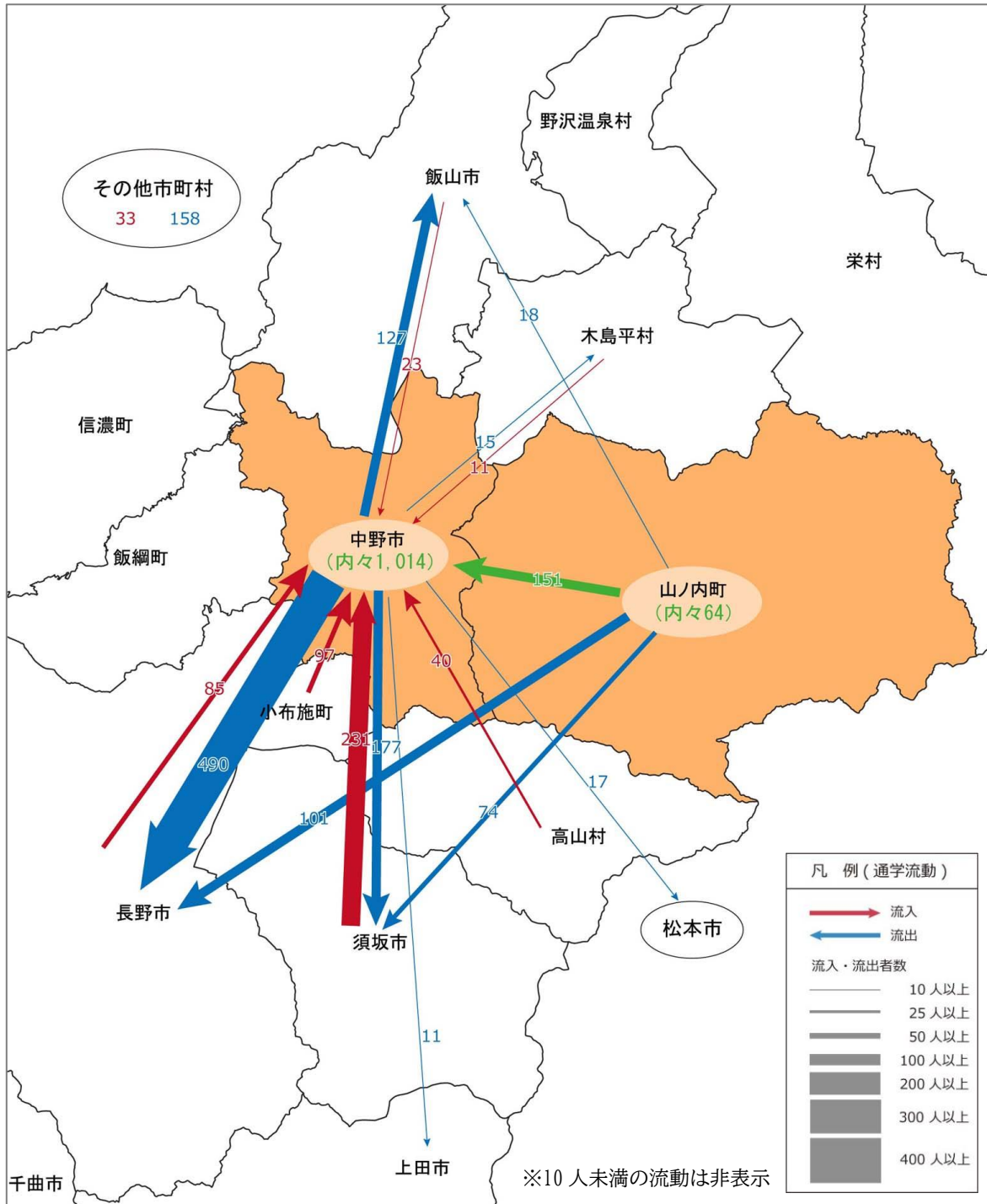
出典：総務省「平成27年国勢調査」再編加工

図 2-8 通勤流動

(2) 通学流動

中野市常住の通学者数（15歳以上）は1,965人で、そのうち1,014人は市内で通学し、残り951人は市外へ通学（流出）しています。市外に常住し中野市へ通学（流入）しているのは664人です。長野市との流動が多く、流出者の約半数が長野市への流出です。流入元で最も多いのは須坂市で、次いで山ノ内町となっています。

山ノ内町常住の通学者数（15歳以上）は452人で、そのうち64人は町内で通学し、残り388人は町外へ通学しています。流出先は中野市が最も多く、次いで長野市、須坂市となっています。



出典：総務省「平成27年国勢調査」再編加工

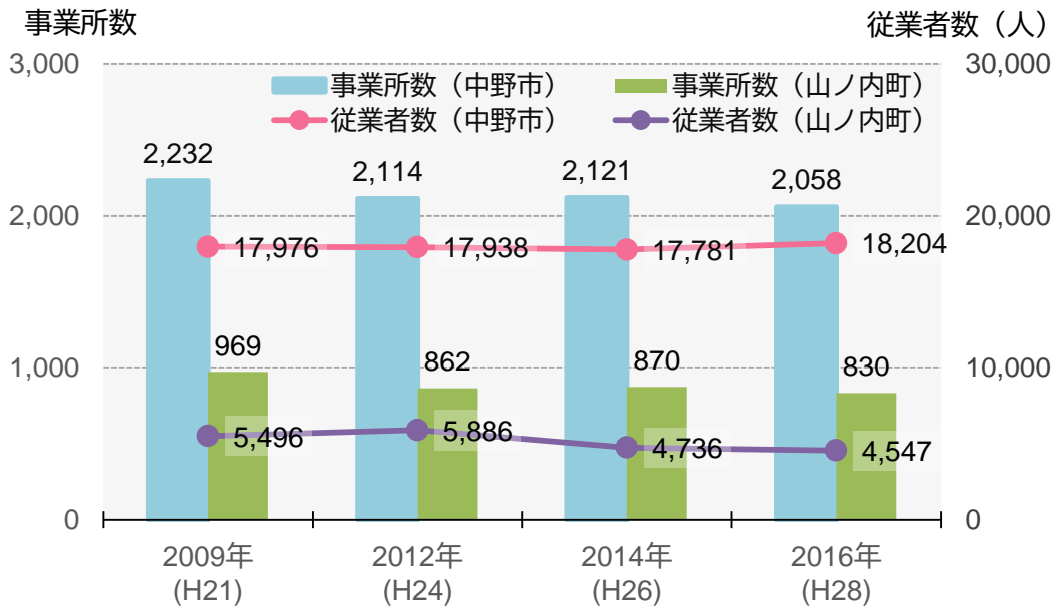
図 2-9 通学流動

2-4. 産業動向

(1) 事業所数及び従業員数の推移

事業所数は、中野市と山ノ内町ともに微減傾向にあります。

従業者数は、中野市では微増傾向にある一方で、山ノ内町は微減傾向にあります。



※企業数については、会社数と個人事業所を合算した数値。従業者数は事業所単位の数値。

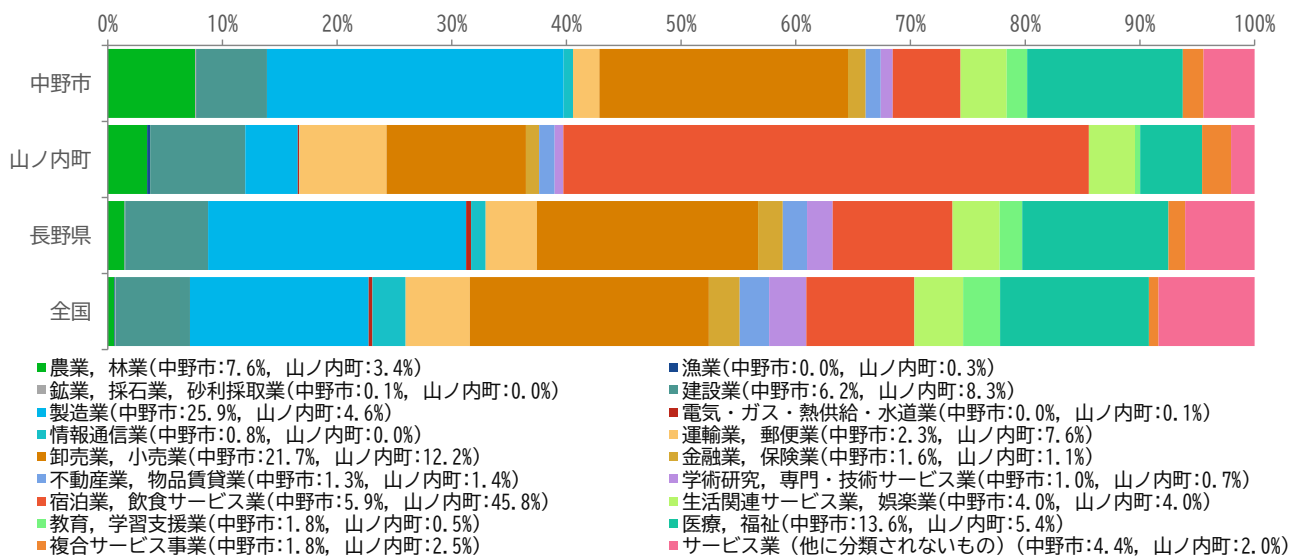
出典：総務省「経済センサス基礎調査」、総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」再編加工

図 2-10 事業所数及び従業員数の推移

(2) 産業分類別にみた従業者数の構成比

中野市の産業分類別にみた従業者数（事業所単位）の構成比は、「製造業」と「卸売業、小売業」の構成比が高く、全国・長野県と比較すると「農業、林業」の割合が高くなっています。

山ノ内町では、「宿泊業、飲食サービス業」が約半数を占めており、全国・長野県と比較した場合においても構成比が非常に高くなっています。



※凡例の数値は中野市と山ノ内町の構成比を指す。

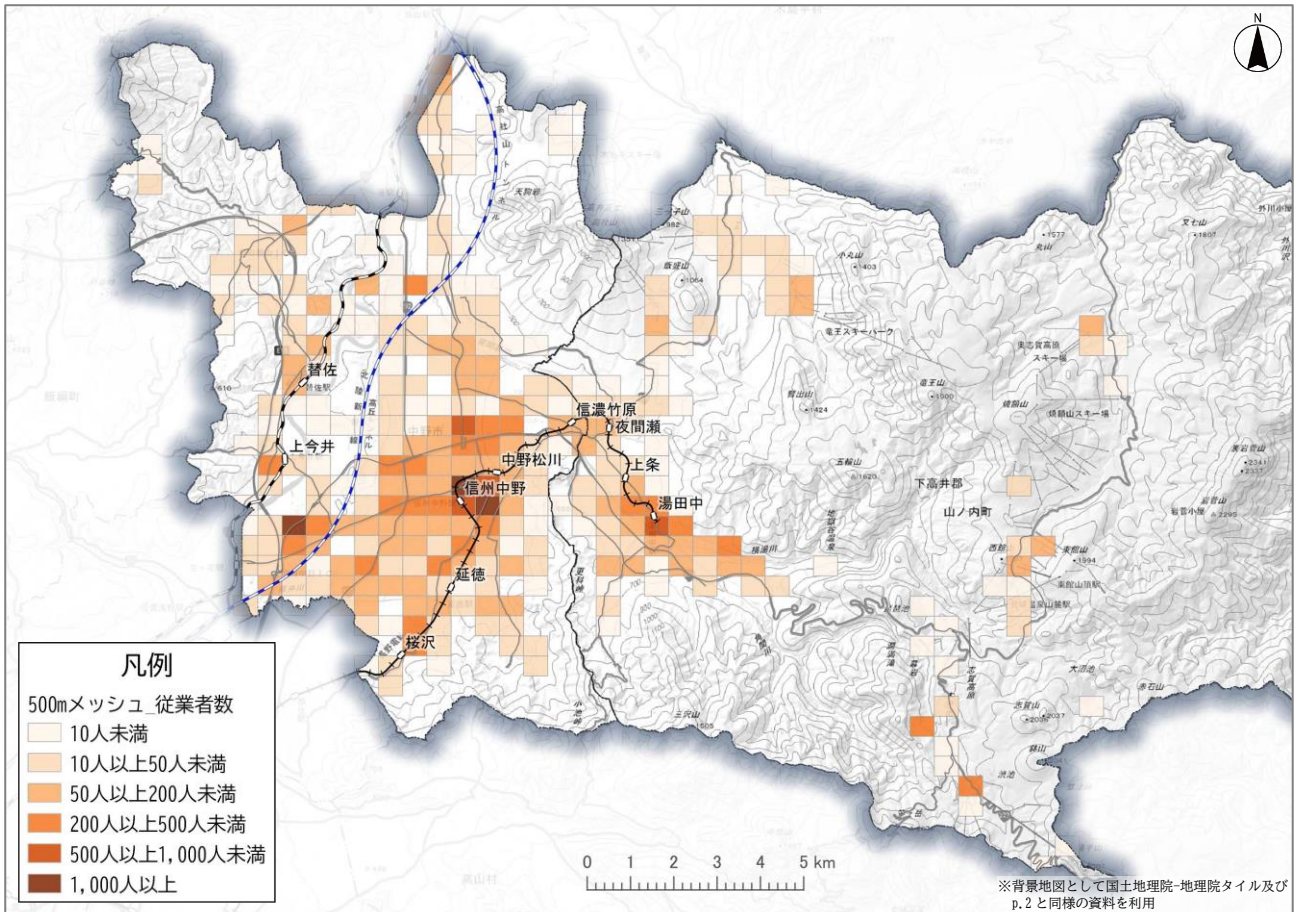
出典：総務省「経済センサス基礎調査」、総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」再編加工

図 2-11 産業大分類別にみた従業者数（事業所単位）の構成比（2016年）

(3) 従業者の分布

従業者の分布は、中野市では信州中野駅及び信州中野インターチェンジ周辺に集中しており、その他は市域全体に広く薄く分布しています。

山ノ内町では湯田中駅周辺に集中しており、その他は幹線道路沿いに薄く分布しています。



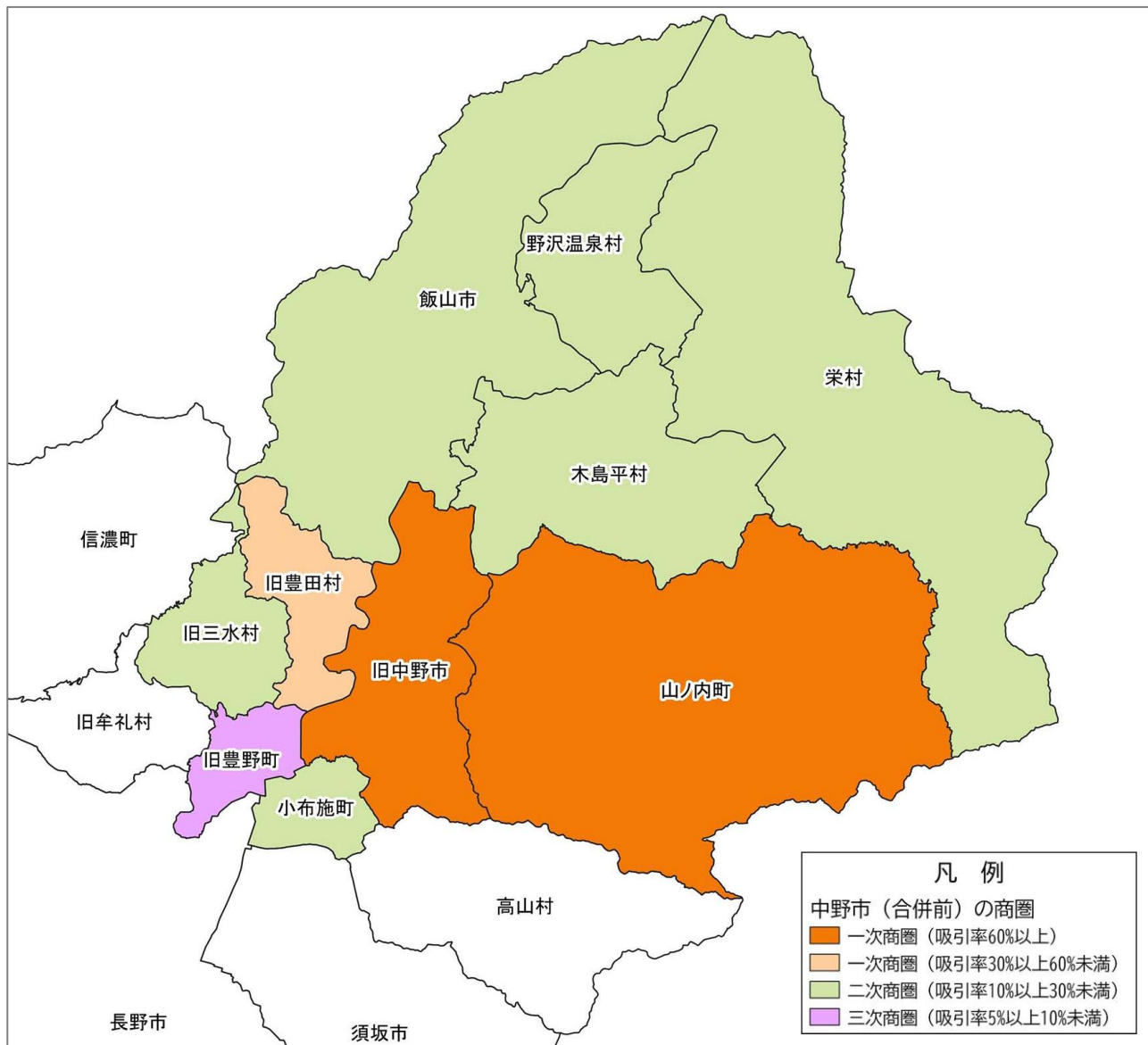
出典：政府統計の総合窓口(e-Stat)「地図で見る統計（経済センサス-基礎調査 2014年）」再編加工

図 2-12 500mメッシュ別従業者数

2-5. 買い物動向

中野市（合併前）の地元滞留率は68.2%、主な流出先は長野市（合併前）で流出率は23.0%です。商圈を見ると、隣接する市町村からの吸引があり、特に山ノ内町が一次商圈となっています。

山ノ内町の地元滞留率は6.3%、主な流出先は中野市（合併前）と長野市（合併前）で、流出率はそれぞれ61.4%と22.6%です。



出典：長野県産業労働部「平成30年度長野県商圈調査報告書」再編加工

図 2-13 中野市（合併前）の商圈

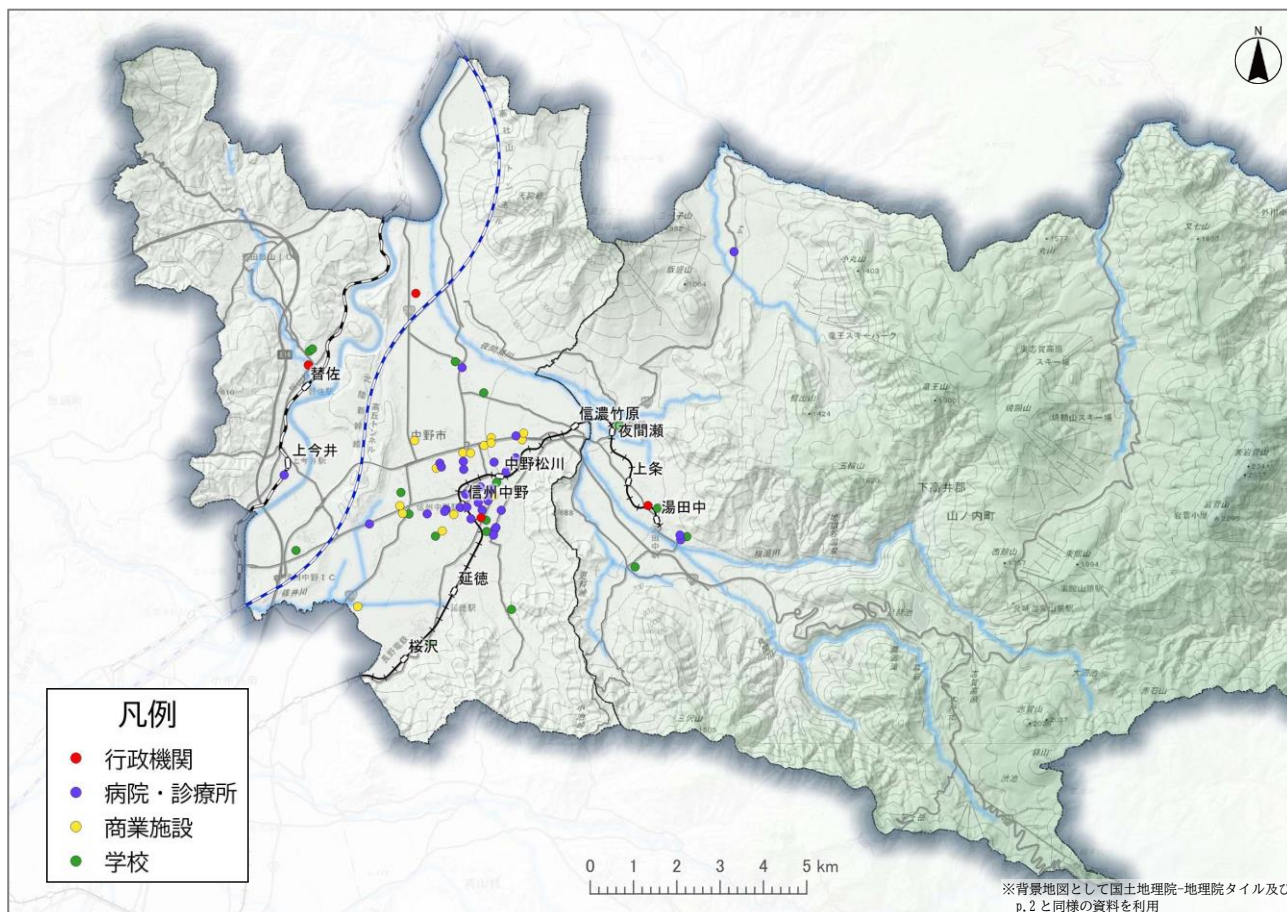
【用語の定義】

- 地元滞留率
居住する地元市町村（平成15年8月31日現在の旧市町村単位）内で主に買物をする世帯の割合（%）
- 流出率
地元市町村以外で主に買物をする世帯の割合（%）
- 吸引率
流出率を流出先の市町村側からとらえた割合（%）

2-6. 施設分布

中野市の施設分布状況を見ると、その多くは中心市街地とその周辺に分布しており、ほとんどが幹線道路の沿線に立地しています。

山ノ内町の施設は、湯田中駅周辺に町役場、学校、診療所が集積し、北部地区にも診療所が分布していますが、大型商業施設は町内にありません。



出典：行政機関、病院・診療所、学校：国土交通省国土政策局「国土数値情報」
商業施設：長野県「大規模小売店舗一覧（令和3年3月31日現在）」

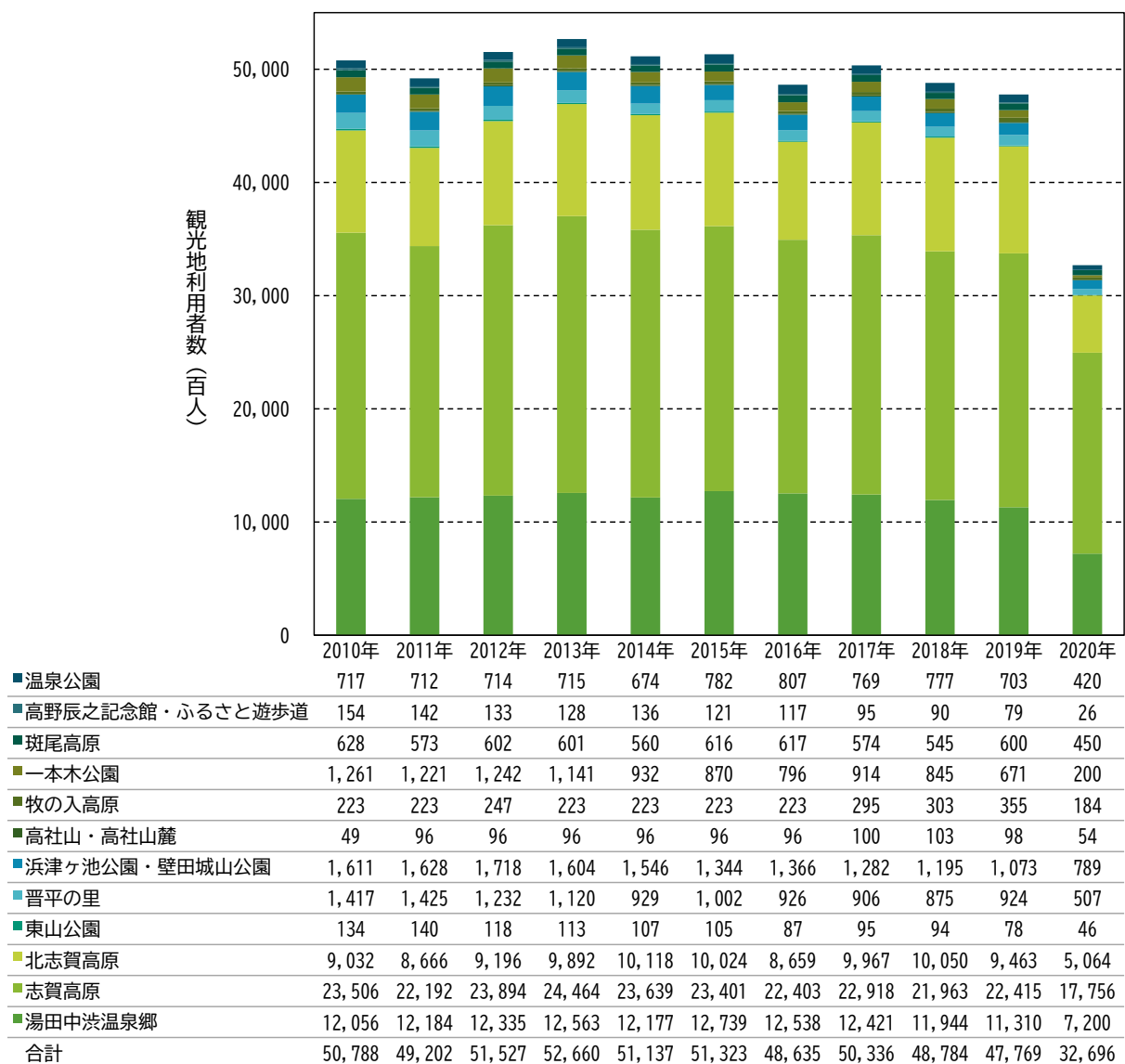
図 2-14 施設分布

【施設の定義】

- 行政機関：市役所、町役場、支所、地方事務所
- 病院・診療所：医療法に基づく「病院」「（一般）診療所」（高齢者施設内の施設や季節限定で開所しているものを除く）
- 商業施設：店舗面積が1,000㎡を超える商業施設
- 学校：小学校、中学校、高校

2-7. 観光

中野市及び山ノ内町の観光地利用者数では、山ノ内町の湯田中渋温泉郷・志賀高原・北志賀高原の3箇所の利用が非常に多く、地域全体の観光地利用者数のおよそ9割を占めています。



出典：長野県観光部山岳高原観光課「令和2年 観光地利用者統計調査結果」

図 2-1 5 観光地利用者数（中野市・山ノ内町）

2-8. 自動車保有

中野市全体での自動車保有台数は微増傾向で推移しています。1世帯あたりの保有台数は2017年までは増加していたものの、その後減少傾向となり、2020年では1世帯あたり1.78台となっています。県内19市と比較すると、中野市の1世帯あたりの自家用車保有台数は東御市と千曲市に続いて上位3番目に位置しています。

山ノ内町全体での自動車保有台数は減少傾向にあります。1世帯あたりの保有台数はほぼ横ばいで推移しており、2020年では1世帯あたり1.68台となっています。県内19市と比較すると、山ノ内町の1世帯あたりの自家用車保有台数は全体の概ね中間に位置しています。

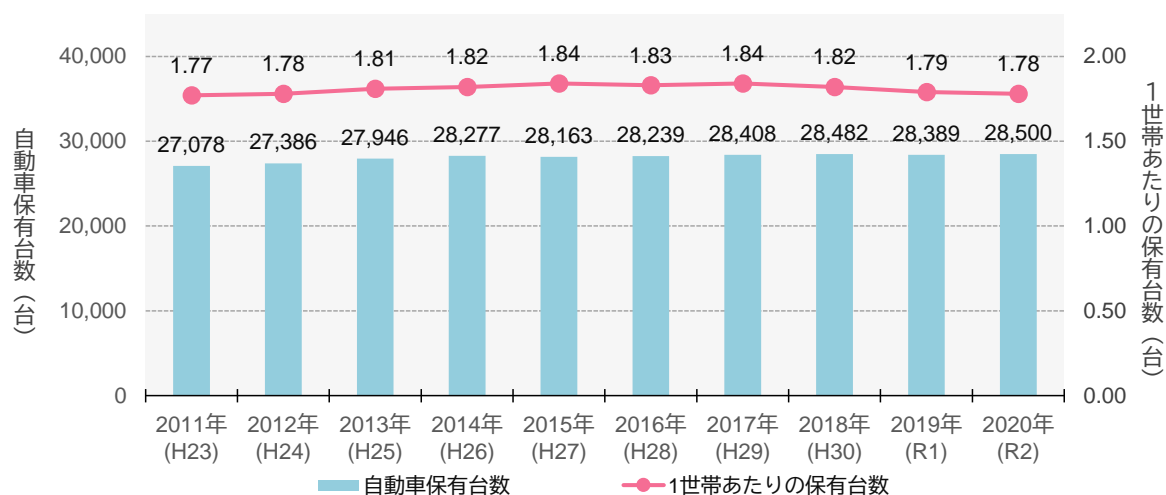


図 2-16 中野市の自動車保有台数と1世帯あたりの保有台数の推移

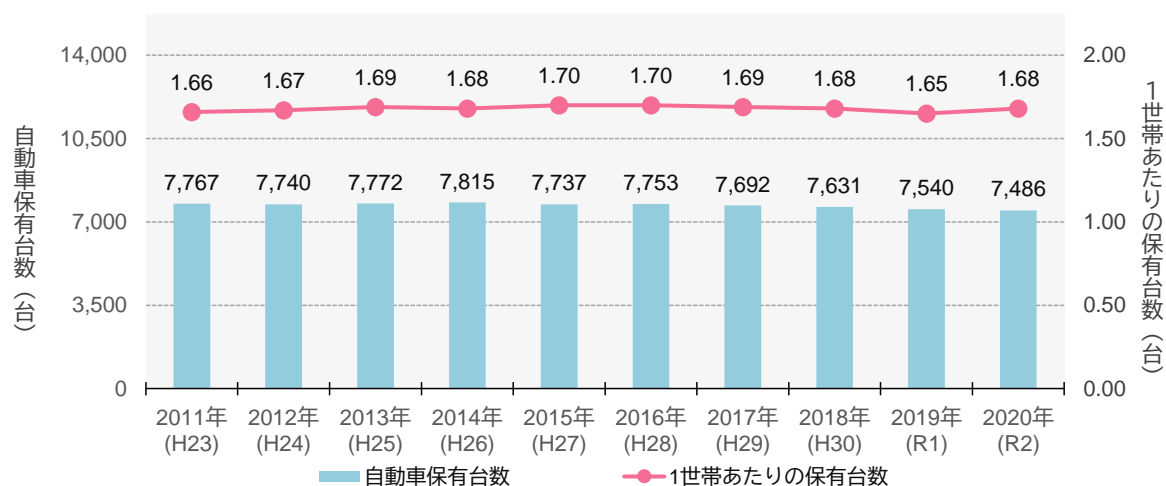


図 2-17 山ノ内町の自動車保有台数と1世帯あたりの保有台数の推移

※自動車保有台数は「乗用」及び「軽三輪・軽四輪（乗用）」の合計値（年度末3月31日時点）。

1世帯あたり保有台数は「毎月人口異動調査（年度末3月1日）」による世帯数より算出。

図 2-16, 図 2-17 の出典：北陸信越運輸局長野運輸支局「長野県内の市町村別自動車保有車両数」、長野県企画振興部「毎月人口異動調査」再編加工

3. 上位・関連計画の整理

上位・関連計画として総合計画、都市計画マスタープラン、総合戦略から、公共交通施策に関連する方針を整理します。

また、中野市の第2次中野市地域公共交通総合連携計画における施策・事業の実施状況を整理します。

表 3-1 上位・関連計画の整理対象

策定主体	計画名称	策定・改訂年次
中野市	第2次中野市総合計画 基本構想・後期基本計画	2022年（令和4年）3月
	中野市都市計画マスタープラン	2009年（平成21年）3月
	第2期中野市まち・ひと・しごと創生総合戦略	2020年（令和2年）3月
	第2次中野市地域公共交通総合連携計画	2016年（平成28年）7月
山ノ内町	第6次山ノ内町総合計画 基本構想・前期基本計画	2020年（令和2年）12月
	山ノ内町都市計画マスタープラン	2009年（平成21年）12月
	第2期山ノ内町まち・ひと・しごと創生総合戦略	2021年（令和3年）3月

3-1. 総合計画

総合計画は、市・町におけるまちづくりの方向性を示す計画として最上位に位置し、行政の各計画及び施策の展開方針など、まちづくりの方向性と目標を示すものです。

(1) 第2次中野市総合計画

第2次中野市総合計画では将来都市像として「緑豊かなふるさと 文化が香る元気なまち」が掲げられ、6つの基本政策が示されています。公共交通に関わる取り組みとして、「持続可能な地域公共交通の推進」「地域公共交通を守り育てるという意識の醸成」「ニーズに合わせた効率的な運行等による利用促進」「パークアンドライドの促進」が示されています。

【公共交通に関わる施策：「地域公共交通と道路網の充実」】

■主な取り組み：

○持続可能な公共交通の運行・改善

- ・まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通を推進します。
- ・市民一人ひとりが地域公共交通を守り育てるという意識の醸成や、地域ニーズに合わせた効率的な運行等による利用促進を推進します。
- ・通勤者のための駐駐輪場を運営し、パークアンドライドを促進します。

(2) 第6次山ノ内町総合計画

第6次山ノ内町総合計画では将来像として「未来に羽ばたく 夢と希望のある 健康な郷土」が掲げられ、5つの基本目標が示されています。公共交通に関わる取り組みとして、「長野電鉄線の維持」「路線バスの安定確保」「楽ちんバスの安定運行と利便性の確保」「楽ちんバスの適正な運行管理の研究」が示されています。

【公共交通に関わる施策：「地域公共交通の充実」】

■施策目標：子どもや高齢者、自動車運転免許返納者などの移動手段として地域公共交通の確保を図るとともに、市町村運営有償運送の充実を図るため、関係機関や近隣市町村との研究を進め利便性の向上に努めるほか、楽ちんバスの適正な運行管理の研究を進めます。

■施策方針及び取り組み内容：

○公共交通の維持確保

- ・鉄道については、長野電鉄線沿線活性化協議会や関係機関と連携し、利用促進に向けた取り組みを強化し、長野電鉄線の維持に努めます。
- ・路線バスについては、乗車人員の向上に向けた広報を強化するほか、補助金による支援を行い安定確保に努めます。

○市町村運営有償運送の充実

- ・市町村運営有償運送として導入した地域コミュニティバス「楽ちんバス」の安定運行を図るとともに、関係機関との地域公共交通計画の策定などの協議を進め、より利便性の高い運行に努めます。
- ・最小限の支出で最大限の利便を得られるよう楽ちんバスの適正な運行管理の研究を進めます。

3-2. 都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランは、総合計画に掲げた将来目標を土地利用や都市施設の整備等から実現するため、適正な土地利用及び保全の誘導、都市施設についての方向性を示し、まちづくりの指針として活用するものです。

(1) 中野市都市計画マスタープラン

中野市都市計画マスタープランでは、総合計画に掲げる都市像をまちづくりの観点から支援する3つの基本目標とそれぞれの目標に対する基本方針が掲げられており、公共交通に関わる基本方針としては「歩いて暮らせるまちづくり」が設定されています。

公共交通に関する整備方針としては、「高齢社会に対応する交通施設の活用」が設定されており、利便性や運行効率、新たな運行システム等を研究し、住民や事業者、関係機関などと連携して、利用拡大や運行維持をめざすとしています。

【公共交通に関わる方針：「高齢社会に対応する交通施設の活用」】

■整備方針：

公共交通は、高齢者や障がい者、子どもの移動手段として必要不可欠ですが、利用低迷や路線廃止など危機的状況にあり、利便性や運行効率、新たな運行システム等を研究し、住民や事業者、関係機関などと連携して、利用拡大や運行維持をめざします。

(2) 山ノ内町都市計画マスタープラン

山ノ内町都市計画マスタープランでは、「人と自然が元気に生きるまち」を基本理念として掲げ、3つの基本目標とそれぞれの目標に対する基本方針が掲げられており、公共交通に関わる基本方針としては「中心地と郊外集落・隣接市を結ぶ公共交通の維持・活用」が設定されています。

公共交通に関する整備方針としては、「公共交通の維持と活用」が設定されており、利用不便地域の解消、公共交通への利用転換の促進など公共交通の運行維持に取り組むとしています。

さらに、来訪者のための公共交通の運行と利用促進を図るとしています。

【公共交通に関わる方針：「公共交通の維持と活用」】

■整備方針：

公共交通は、高齢者や障がい者、子どもの移動手段として必要不可欠ですが、利用者が年々減少し、存続が危機的状況にあります。

特に北部や南部等の集落地では、バス・タクシーが唯一の公共交通手段です。また、通院や通学など近隣市町村へ赴く機会が多いため、利用不便地域の解消や、新交通システムを研究しつつ、公共交通への利用転換の促進、運行を支える道路等の改善や適正な管理など公共交通の運行維持に取り組めます。

さらに、町内の観光スポットを周遊する来訪者のための公共交通の運行と利用促進を図ります。

3-3. まち・ひと・しごと創生総合戦略

まち・ひと・しごと創生総合戦略は、人口の現状分析と将来人口推計を示す「人口ビジョン」を基礎資料とし、目標人口の達成に向けて取り組む施策の方向性や目標値を体系的に示す計画です。

(1) 第2期中野市まち・ひと・しごと創生総合戦略

第2期中野市まち・ひと・しごと創生総合戦略では、4つの基本目標を掲げ、「住みよさで選ばれるまち」を目指すとされています。

同戦略に公共交通に関する直接的な取り組みについての記載はありませんが、SDGs（持続可能な開発目標）への取り組みが示されており、SDGsの基本理念である「誰一人取り残さない」という観点から、自動車をもたない高齢者や学生のための移動手段として地域公共交通は重要であると言えます。また、環境負荷の低減という観点からもSDGsの実現において重要な役割があります。

(2) 第2期山ノ内町まち・ひと・しごと創生総合戦略

第2期山ノ内町まち・ひと・しごと創生総合戦略では、4つの基本目標を掲げ、公共交通に関する施策として、「地域公共交通の充実」が設定されています。取組内容として、「鉄道や路線バスの利用促進と維持」「楽ちんバスの適正な運行管理と安定運行」「地域公共交通計画の策定」が挙げられています。

【公共交通に関わる施策：「地域公共交通の充実」】

■取組内容：

- ・関係機関と連携し、鉄道や路線バスの利用促進と維持に努めます。
- ・地域コミュニティバス「楽ちんバス」の適正な運行管理と安定運行に努めます。
- ・地域公共交通計画の策定を進め、利便性の高い地域公共交通網の検討を進めます。

■主な実施事業：

- ・廃止路線代替バス運行費補助事業
- ・地域間幹線バス路線運行補助事業
- ・コミュニティバス運行事業
- ・コミュニティバス購入事業
- ・地域鉄道安全性向上事業
- ・地域公共交通計画策定事業

3-4. 第2次中野市地域公共交通総合連携計画

(1) 施策・事業の実施状況

中野市の地域公共交通に関する前回計画の第2次中野市地域公共交通総合連携計画（以降、「中野市前回計画」とする。）における施策・事業の実施状況を以下に整理しました。整理の結果、ほとんどの施策・事業において実施・達成または実施段階となっています。

■バス路線再編事業

路線 ※計画策定時の名称	施策・事業の内容	実施状況	
		評価	内容
立ヶ花線	現在の運行形態を維持することを基本とするが、他の路線と一体となった、効率的な運行について検討する。	○	計画策定時の運行形態を維持している。永田線との連携等の可能性を検討したが実施には至っていない。
間山線	現在の基本的なサービスレベルを維持しつつ、専用車両による「ふれあいバス（倭・科野地区）」との連結運行を実施し、運行の効率化及び利便性の向上を図る。	◎	2016年より専用車両によってふれあいバス間山線としての運行を開始し、合わせてふれあいバス倭・科野地区との直通運行を開始した。
菅・角間線 須賀川線 上林線	中野市内重複部区間の見直しについて、山ノ内町及び関係者と協議を行う。	◎	2017年に須賀川線が廃止となり、中野市内の重複が一部解消した。 ※菅・角間線は山ノ内町内での経路変更により2017年より菅線として運行。
合庁線	現在の運行形態の維持	◎	計画策定時の運行形態を維持している。
永田線	現在の運行形態を維持することを基本とするが、他の路線と一体となった、効率的な運行について検討する。	○	計画策定時の運行形態を維持している。立ヶ花線やふれあいバス豊田地域との連携等の可能性を検討したが実施には至っていない。 ※現在は永田・親川線に名称変更
中野木島線	現在の運行形態の維持を基本とするが、路線が分かれる区間については、今後の利用実態を見ながら、補助対象路線となるように、必要な見直しを検討する。	○	計画策定時の運行形態を維持しているが、運行ルートの変更は行っていない。
倭・科野地区	利便性を高めるために、専用車両による運行を開始する。また、「間山線」との連結運行により、運行の効率化及び利便性の向上を図る。	◎	2016年より専用車両による運行を開始し、合わせて間山線との直通運行を開始した。
豊田地域	現在の運行形態を維持することを基本とするが、永田線が運行していない地域の実情を踏まえ、他の路線と一体になった、効率的な運行について検討する。	○	計画策定時の運行形態を維持している。永田線との連携等の可能性を検討したが実施には至っていない。
お出かけタクシー	現在の運行エリアの維持	◎	計画策定時の運行エリアを維持している。
共通	利用状況調査を行い、評価・検証、改善・見直し	○	2016年、2017年、2019年に利用状況調査・評価・検証を実施。

※実施状況 「◎」：(概ね) 実施・達成 「○」：実施段階 「△」：未実施または検討段階

■お出かけタクシーの維持に伴う事業

施策・事業の内容	実施状況	
	評価	内容
料金及び運行便数の適正化	◎	2016年10月1日より1便500円に改正した。

※実施状況 「◎」：(概ね) 実施・達成 「○」：実施段階 「△」：未実施または検討段階

■鉄道の維持・活性化に伴う事業

施策・事業の内容	実施状況	
	評価	内容
信越自然郷、各沿線協議会及び観光施設等と連携した鉄道の利用促進	◎	バラまつり等のイベント企画切符の発売 観光列車を活用した観光PR
駅舎などの駅関連施設の適正な維持	◎	駅隣接の公衆トイレについて、清掃委託 松川駅の駅舎及び外構改修(予定)
パークアンドライド駐車場の維持・整備	◎	上今井駅に約100台が駐車可能な駐車場を整備
JR替佐駅の駅業務委託	◎	乗車券発売及び観光案内等について業務委託

※実施状況 「◎」：(概ね) 実施・達成 「○」：実施段階 「△」：未実施または検討段階

■バス運行環境の整備及び利便性の向上に伴う事業

施策・事業の内容	実施状況	
	評価	内容
主要なバス停におけるバス停整備やベンチの設置	◎	イオン中野店やセブンイレブン中野市豊津店等にベンチを設置
市民がデザインしたバス停標識の設置や、ふれあいバスのラッピングの実施	◎	ふれあいバス車両の2台を中野西高校及び中野立志館高校の生徒のデザインヘラッピング
鉄道とバスの乗り継ぎ割の実施	◎	長野電鉄と長電バスの乗継定期券の販売
公共交通を利用してまちなかへ出かける仕組みづくり	◎	シルバー乗車券の配布 菅線の年末特別運行 ふれあいバス無料デーの実施
公共交通に関する交通マップ、時刻表を作成し、全戸及び主要施設へ配布	◎	中野市公共交通マップ/時刻表を作成し、全戸及び病院等の主要施設へ配布し、HPへ掲載
バス停の位置情報等をスマートフォンアプリ等で活用できるオープンデータとして公開	○	ナビゲーションサービス提供事業者へバス停の位置情報を提供することで、県が公開している観光・交通アプリである「信州ナビ」等のナビゲーションサービスにおいて、バス停の位置情報を確認可能

※実施状況 「◎」：(概ね) 実施・達成 「○」：実施段階 「△」：未実施または検討段階

■公共交通の利用促進・啓発に伴う事業

施策・事業の内容	実施状況	
	評価	内容
市職員の公共交通等への切り替え推進	○	スマートエコ通勤デーを設定し、職員へ公共交通機関の利用啓発
市内の高校へ公共交通利用の働きかけ	△	—
ワークショップ等の開催	△	—
事業者と連携したノーマイカーデーの実践	◎	県下一斉「信州スマートムーブ通勤ウィーク」の実施
公共交通に関する情報の広報への掲載	◎	市広報誌等に掲載
市内の小・中学生を対象にした、乗り方教室等の公共交通に関するイベントの実施	◎	小学生を対象にバスの乗り方教室を開催
高齢者を対象として、運転免許証返納メリット制度の導入	◎	運転免許自主返納者へ中野市で契約する公共交通機関及びタクシー乗車券・温泉利用券（共通券）を交付
将来の地域の公共交通の目指すべき姿について、住民が主体的に考える機会の創出	△	—
信越自然郷、各沿線協議会と連携した、観光施設と公共交通相互の利用促進に繋がる取組の推進	◎	バラまつり等のイベント企画切符の発売 観光列車を活用した観光PR
北陸新幹線飯山駅、JR飯山線、長野電鉄を活用し、観光に特化した公共交通の情報提供	◎	信州中野駅へデジタルサイネージを設置 替佐駅へ人員を配置し利用者へ観光情報の提供

※実施状況 「◎」：(概ね) 実施・達成 「○」：実施段階 「△」：未実施または検討段階

(2) 目標達成状況の評価

中野市前回計画で設定された目標の達成状況は以下のとおりです。

6つの目標に対して、「鉄道利用者数」を除く5つの目標が達成されています。

〈公共交通網の形成に関する目標〉

評価指標	前回計画時	目標値	現状値
公共交通カバー圏率	90%	90%	93% (=40,854/43,909人) ※1
ふれあいバス利用者数	14人/日 (H26)	31人/日	39.9人/日 ※2

※1：p.33 参照（中野市のカバー圏率） ※2：p.39 参照（倭・科野地区、間山線、豊田地域の合算値）

〈公共交通に対する市民満足度に関する目標〉

評価指標	前回計画時	目標値	現状値
公共交通に対する市民満足度※1	15% (H27)	20%	28.2% ※2

※1：「満足」と「やや満足」の合計値

※2：p.52 掲載の住民アンケート調査結果より（本調査では公共交通を日常的に利用する方だけに満足度を伺った）

〈バスサービスレベルに関する目標〉

評価指標	前回計画時	目標値	現状値
中心市街地への午前・午後の各往復	6/6 路線 (100%) (H27)	100%	5/5 路線 (100%)
中心市街地への通学	5/6 路線 (80%) (H27)	80%	5/5 路線 (100%)

※分子/分母=サービスを満たす幹線バス路線数/全幹線バス路線数

※基本サービスレベルは次頁参照

〈鉄道の利用に関する目標〉

評価指標	前回計画時	目標値	現状値
鉄道利用者数 (乗降客数)	1,269 千人/年※ (2010～2014 年平均)	1,269 千人/年※	1,089 千人/年 (2020 年)

※前回計画時は JR 飯山線も含んだ鉄道利用者数を用いて目標値を設定していたが、立ヶ花駅の平成 2013 年、上今井駅は 2014 年以降は乗降客数が非公表となったため、本計画では長野電鉄を対象に評価を実施した。そのため、前回計画時及び目標値は中野市内の長野電鉄駅を対象にした乗降客数である。

■基本サービスレベルの設定（第2次中野市地域公共交通総合連携計画より）

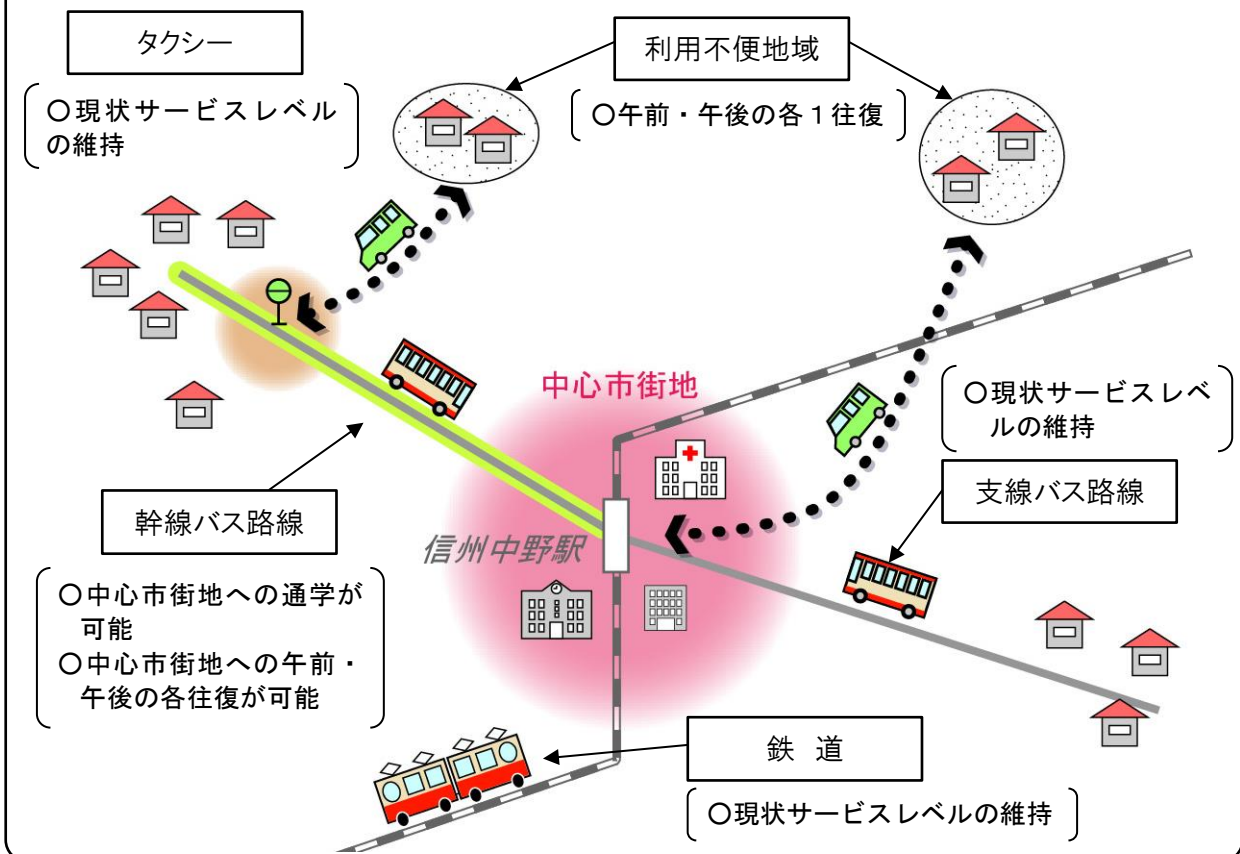
中野市前回計画に示される、公共交通の機能分類に応じた基本サービスレベルは以下のとおりです。

表 3-2 基本サービスレベル

分類	基本サービスレベル	該当要素
鉄道	駅数・運行回数等、市民のライフスタイルを維持・支援できるサービスの提供。	北陸新幹線、JR飯山線、長野電鉄
幹線バス路線	次の2つのサービスを満たすことを基本とする。 ○中心市街地への午前・午後の各往復が可能（平日） ・午前／午前に出て市街地で2時間程度の滞在後、午前中の便で帰宅可能 ・午後／午後に出て市街地で2時間程度の滞在後、18時前の便で帰宅可能 ○中心市街地への通学が可能（平日） ・行き／信州中野駅に概ね8時までには到着可能 ・帰り／信州中野駅発16時30分～18時台の便で帰宅可能	菅・角間線、合庁線、永田線、須賀川線、上林線、中野木島線
支線公共交通	運行効率の低い幹線バス路線以外の路線では、現状サービスレベルの維持を基本とする。 ○現状（H27）のサービスレベルの維持	立ヶ花線、間山線
タクシー	市民のライフスタイルを維持・支援できるサービスの提供。	ふれあいバス（倭・科野地区）（豊田地域）、お出かけタクシー 市内タクシー事業者

《形態別基本サービスレベルのイメージ》

交通弱者（高齢者、高校生）の日常生活に係わりの深い「中心市街地への移動」に対し、形態別に基本サービスレベルを設定



4. 地域公共交通の現状

4-1. 公共交通の運行状況

(1) 地域を運行する公共交通など

① 地域内の公共交通

地域を運行している公共交通は、鉄道は中野市と長野市及び飯山市方面を結ぶ JR 東日本飯山線（2 駅）、長野市方面と中野市・山ノ内町方面を結ぶ長野電鉄長野線（8 駅）があります。

バスは、主に信州中野駅と湯田中駅を起点に放射状に運行し、廃止路線代替バスが 3 路線、地域間幹線系統が 3 路線、長電バス直営路線が 2 路線、コミュニティバス（ふれあいバス、楽ちんバス）、デマンドタクシー（お出かけタクシー）が運行しており、信州中野駅と北陸新幹線飯山駅を 2 つのバス路線が結んでいます。

なお、山ノ内町で運行する楽ちんバスは、2017 年 9 月 30 日の須賀川線の廃止と菅線の角間方面の一部廃止による交通空白地域をカバーする目的で運行されています。

表 4-1 地域内の公共交通

分類	路線名等
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ■ JR 飯山線（上今井駅、替佐駅） ■ 長野電鉄長野線（桜沢駅、延徳駅、信州中野駅、中野松川駅、信濃竹原駅、夜間瀬駅、上条駅、湯田中駅）
バス デマンドタクシー	<ul style="list-style-type: none"> ■ 廃止路線代替バス：3 路線 <ul style="list-style-type: none"> ・ 立ヶ花線、菅線、合庁線 ■ 地域間幹線系統：3 路線 <ul style="list-style-type: none"> ・ 上林線、永田・親川線、中野木島線 ■ 長電バス直営路線：2 路線 <ul style="list-style-type: none"> ・ 奥志賀高原線、白根火山線 ■ コミュニティバス：5 路線 <ul style="list-style-type: none"> ・ ふれあいバス（倭・科野地区、間山線、豊田地域） ・ 楽ちんバス（西・北部ルート、南部ルート） ※山ノ内町民のみ利用可 ■ デマンドタクシー：1 エリア <ul style="list-style-type: none"> ・ お出かけタクシー ※中野市民のみ利用可
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ■ 一般タクシー：3 社

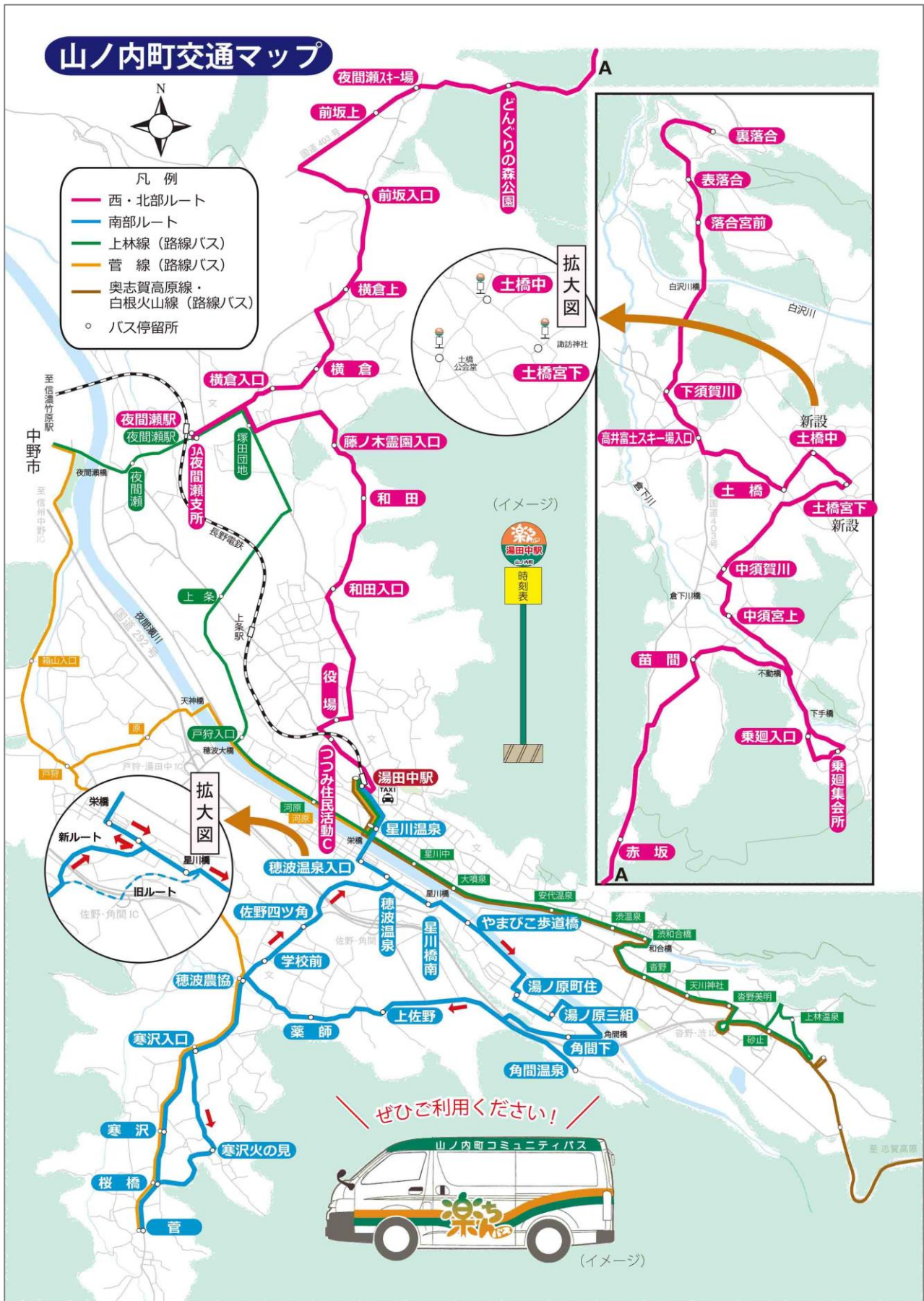
表 4-2 バス・デマンドタクシーの運行便数等

路線名	運行区間	平日 便数	休日 便数	備考
上林線	信州中野駅～スノーモンキーパーク	13 便	13 便	
永田・親川線	信州中野駅～親川	12 便	6 便	
中野木島線	信州中野駅～飯山駅	26 便	21 便	
奥志賀高原線・白根火山線	湯田中駅～奥志賀高原・白根火山	30 便	26 便	左記は 5 月～ 12 月の便数
菅線	信州中野駅～菅	14 便	運休	
合庁線	信州中野駅～飯山駅	14 便	運休	
立ヶ花線	信州中野駅～立ヶ花駅	8 便	運休	
ふれあいバス 倭・科野地区、間山線	温泉公園～市役所～岩井東	7 便	運休	両路線は直通 運行
ふれあいバス 豊田地域	三俣～上今井	7 便	運休	月曜運休
楽ちんバス 西・北部ルート	湯田中駅～裏落合	11 便	10 便	
楽ちんバス 南部ルート	湯田中駅～菅・角間温泉	4 便	運休	
お出かけタクシー	延徳・平野・高丘などの停留所 ～中野市中心部	3 便	運休	



出典：中野市「中野市公共交通マップ/時刻表 2020年度版（2020年10月改訂版）」

図 4-1 中野市の公共交通ネットワーク



出典：山ノ内町「山ノ内町交通マップ (2021年4月)」

図 4-2 山ノ内町の公共交通ネットワーク

② 鉄道とバスの接続状況

替佐駅、立ヶ花駅、信州中野駅、夜間瀬駅、湯田中駅における鉄道とバスの接続状況は下表のとおりです。

表 4-3 JR 飯山線 替佐駅 接続状況 (平日)

(左：鉄道からバスへ 右：バスから鉄道へ)

鉄道 発時刻 (替佐駅)			バス 着時刻				鉄道 着時刻 (替佐駅)			バス 発時刻			
時刻	長野へ	飯山へ	永田		豊田		時刻	飯山から	長野から	永田		豊田	
			中野から	親川から	三俣から	上今井から				親川へ	中野へ	三俣から	上今井から
6:30							6:30						
6:40							6:40						
6:50	6:55						6:50	6:55					
7:00							7:00						
7:10			7:13				7:10			7:13			
7:20				7:20			7:20				7:20		
7:30	7:31	7:32					7:30	7:31	7:32				
7:40							7:40						
7:50							7:50						
8:00				8:00			8:00				8:00		
8:10	8:12		8:18				8:10	8:12		8:18			
8:20							8:20						
8:30							8:30						
8:40				8:44			8:40					8:44	
8:50	8:58	8:57					8:50	8:58	8:57				
9:00				9:05			9:00			9:05			
9:10							9:10						
9:20							9:20						
9:30							9:30						
9:40							9:40						
9:50					9:54		9:50					9:54	
10:00							10:00						
10:10	10:17						10:10	10:17					
10:20							10:20						
10:30							10:30						
10:40							10:40						
10:50							10:50						
11:00		11:00	11:03				11:00		11:00	11:03			
11:10						11:16	11:10						11:16
11:20							11:20						
11:30							11:30						
11:40							11:40						
11:50				11:50			11:50				11:50		
12:00							12:00						
12:10							12:10						
12:20	12:21	12:21					12:20	12:21	12:21				
12:30							12:30						
12:40							12:40						
12:50							12:50						
13:00	13:05	13:04	13:08		13:04		13:00	13:05	13:04	13:08		13:04	
13:10							13:10						
13:20							13:20						
13:30						13:31	13:30						13:31
13:40							13:40						
13:50				13:50			13:50				13:50		
14:00	14:01						14:00	14:01					
14:10							14:10						
14:20							14:20						
14:30							14:30						
14:40		14:44					14:40		14:44				
14:50							14:50						
15:00							15:00						
15:10							15:10						
15:20							15:20						
15:30		15:33					15:30		15:33				
15:40							15:40						
15:50							15:50						
16:00							16:00						
16:10	16:14						16:10	16:14					
16:20							16:20						
16:30							16:30						
16:40							16:40						
16:50							16:50						
17:00	17:02	17:02	17:08				17:00	17:02	17:02	17:08			
17:10							17:10						
17:20							17:20						
17:30							17:30						
17:40							17:40						
17:50							17:50						
18:00				18:00			18:00				18:00		
18:10							18:10						
18:20							18:20						
18:30	18:35	18:35	18:36				18:30	18:35	18:35	18:36			
18:40							18:40						
18:50							18:50						

※接続時間は5分以上15分以内(以降同様)

【セル色凡例】
長野方面 乗り継ぎ可
飯山方面 乗り継ぎ可
両方向 乗り継ぎ可

表 4-4 JR 飯山線 立ヶ花駅 接続状況 (平日)

(左：バスから鉄道へ 右：鉄道からバスへ)

鉄道 発時刻 (立ヶ花駅)			バス 着時刻		鉄道 着時刻 (立ヶ花駅)			バス 発時刻	
時刻	長野へ	飯山へ	立ヶ花 中野から		時刻	飯山から	長野から	立ヶ花 中野へ	
6:30					6:30				
6:40					6:40				
6:50					6:50				
7:00	7:05				7:00	7:05			
7:10				7:13	7:10				
7:20		7:20			7:20		7:20		7:20
7:30					7:30				
7:40	7:41				7:40	7:41			
7:50					7:50				
8:00					8:00				
8:10				8:13	8:10				
8:20	8:22				8:20	8:22			
8:30					8:30				
8:40		8:48			8:40		8:48		
8:50					8:50				
9:00	9:07				9:00	9:07			9:05
9:10					9:10				
9:20	10:26				9:20	10:26			
9:30					9:30				
9:40					9:40				
9:50					9:50				
10:00					10:00				
10:10					10:10				
10:20					10:20				
10:30					10:30				
10:40					10:40				
10:50		10:51			10:50		10:51		
11:00					11:00				
11:10					11:10				
11:20					11:20				
11:30					11:30				
11:40					11:40				
11:50					11:50				
12:00		12:08			12:00		12:08		
12:10					12:10				
12:20					12:20				
12:30	12:30				12:30	12:30			
12:40					12:40				
12:50		12:55			12:50		12:55		
13:00					13:00				
13:10	13:14				13:10	13:14			
13:20					13:20				
13:30					13:30				
13:40					13:40				
13:50					13:50				
14:00					14:00				
14:10	14:10				14:10	14:10			
14:20					14:20				
14:30		14:35			14:30		14:35		
14:40					14:40				
14:50					14:50				
15:00					15:00				
15:10					15:10				
15:20		15:24			15:20		15:24		
15:30					15:30				
15:40					15:40				
15:50					15:50				
16:00					16:00				
16:10					16:10				
16:20	16:24				16:20	16:24			
16:30					16:30				
16:40				16:48	16:40				
16:50		16:52			16:50		16:52		
17:00					17:00				17:00
17:10	17:12				17:10	17:12			
17:20					17:20				
17:30					17:30				
17:40					17:40				
17:50					17:50				
18:00					18:00				
18:10					18:10				
18:20		18:25			18:20		18:25		
18:30				18:33	18:30				
18:40	18:44				18:40	18:44			18:45
18:50					18:50				
19:00					19:00				
19:10					19:10				
19:20					19:20				
19:30		19:30			19:30		19:30		
19:40	19:48				19:40	19:48			
19:50					19:50				
20:00					20:00				
20:10					20:10				
20:20					20:20				
20:30					20:30				

【セル色凡例】
 長野方面 乗り継ぎ可
 飯山方面 乗り継ぎ可
 両方向 乗り継ぎ可

表 4-5 長野電鉄 信州中野駅 接続状況 (平日)

(左：バスから鉄道へ 右：鉄道からバスへ)

鉄道 発時刻 (信州中野駅)			バス 着時刻							
時刻	長野へ	湯田中へ	上林	永田	中野木島	菅	合庁	立ヶ花	間山・倭	
			湯田中から	親川から	飯山から	湯田中から	飯山から	立ヶ花から	間山から	岩井東から
6:30										
6:40	6:47	6:46								
6:50										
7:00	7:05									
7:10	7:17	7:14								
7:20										
7:30	7:35		7:37							
7:40	7:43	7:42		7:43	7:43			7:43		
7:50										
8:00	8:09								8:02	
8:10		8:10								
8:20				8:23	8:18	8:15	8:11			
8:30	8:36									
8:40										
8:50		8:54								
9:00	9:01		9:02							
9:10										
9:20	9:24	9:25		9:28			9:28	9:28		
9:30				9:35						
9:40	9:49	9:49							9:43	
9:50										
10:00	10:06						10:06			
10:10										
10:20		10:25				10:25				
10:30			10:35	10:31						
10:40	10:47							10:47		
10:50										
11:00	11:02									
11:10										
11:20	11:27	11:21								
11:30				11:36						
11:40			11:40							
11:50										
12:00		12:06								
12:10			12:13	12:10						
12:20	12:24									
12:30									12:33	
12:40	12:43	12:42								
12:50			12:55				12:56			
13:00										
13:10		13:17								
13:20				13:21						
13:30										
13:40	13:43	13:45								
13:50										
14:00	14:02									
14:10		14:15	14:15	14:13	14:16	14:17				
14:20										
14:30									14:32	
14:40	14:46						14:46			
14:50										
15:00		15:00								15:03
15:10										
15:20	15:28	15:29				15:25				
15:30										
15:40	15:46									
15:50				15:51						
16:00		16:05							16:07	
16:10										
16:20	16:20									
16:30				16:32						16:25
16:40	16:45	16:40								
16:50	16:59					16:55				
17:00			17:00							
17:10										
17:20	17:22	17:21						17:23		
17:30										
17:40	17:48	17:46								
17:50				17:57						
18:00	18:06					18:00				
18:10	18:16									
18:20				18:23						
18:30										
18:40	18:41	18:41				18:42				
18:50										
19:00						19:00		19:08		
19:10	19:12									
19:20										
19:30										
19:40	19:40	19:41					19:45			
19:50										
20:00				20:02						
20:10		20:17								
20:20										
20:30	20:32									

鉄道 着時刻 (信州中野駅)			バス 発時刻							
時刻	長野から	湯田中から	上林	永田	中野木島	菅	合庁	立ヶ花	間山・倭	
			湯田中へ	親川へ	飯山へ	湯田中へ	飯山へ	立ヶ花へ	間山へ	岩井東へ
6:30	6:34	6:36								
6:40								6:40		
6:50				6:50					6:50	
7:00	7:00	7:02								
7:10										
7:20										
7:30	7:30	7:31								
7:40										
7:50	7:57	7:59		7:55	7:40			7:50		
8:00								8:00		8:02
8:10										
8:20	8:22	8:26		8:20	8:25					
8:30								8:30		
8:40	8:48									
8:50		8:54								
9:00			9:00							
9:10	9:15									
9:20				9:20						
9:30		9:38								
9:40										9:43
9:50										
10:00	10:03	10:06	10:05							
10:10										
10:20	10:25									
10:30		10:38								
10:40			10:40		10:45					10:47
10:50										
11:00		11:02								
11:10	11:14									
11:20			11:20		11:25		11:20			
11:30		11:34								
11:40										
11:50										
12:00	12:05									
12:10		12:19					12:10			
12:20										
12:30	12:36									12:33
12:40		12:43	12:40	12:45						
12:50							12:50			
13:00	13:05									
13:10	13:16							13:10		
13:20										
13:30		13:30								
13:40	13:42			13:40						
13:50										
14:00		14:02					14:00			
14:10										
14:20										
14:30		14:31								14:32
14:40	14:44						14:45			
14:50	14:59									
15:00										15:03
15:10										
15:20	15:27		15:25							
15:30							15:30			
15:40		15:46								
15:50										
16:00	16:05									16:07
16:10		16:18					16:10			
16:20										16:25
16:30	16:32							16:30		
16:40							16:45			
16:50	16:58	16:57								
17:00							17:00	17:00		
17:10										
17:20	17:20									
17:30	17:36	17:35								
17:40										
17:50										
18:00	18:02	18:03	18:05	18:13	18:10		18:15	18:10		
18:10										
18:20	18:29									
18:30	18:38	18:30								
18:40										
18:50	18:55									
19:00										
19:10	19:10						19:15	19:15		
19:20										
19:30	19:37	19:30								
19:40										
19:50										
20:00										
20:10	20:16									
20:20							20:20			
20:30		20:30								

【セル色凡例】
 長野方面 乗り継ぎ可
 湯田中方面 乗り継ぎ可
 両方向 乗り継ぎ可

表 4-6 長野電鉄 夜間瀬駅 乗り継ぎ状況 (平日)

(左:バスから鉄道へ 右:鉄道からバスへ)

鉄道 発時刻 (夜間瀬駅)			バス 着時刻			
時刻	中野へ 湯田中へ		上林		楽ちん北	
	中野へ	湯田中へ	湯田中から	中野から	裏落合から	湯田中から
6:30		6:31				
6:40						
6:50	6:52	6:56				
7:00					7:01	
7:10			7:15			
7:20	7:21	7:25				
7:30						
7:40	7:49					
7:50		7:53				
8:00						
8:10	8:16					
8:20		8:20				
8:30					8:33	
8:40	8:44		8:40			
8:50						
9:00		9:03				
9:10			9:18			
9:20	9:24					
9:30						
9:40						
9:50						
10:00		10:02			10:04	
10:10			10:13			
10:20	10:24			10:23		
10:30						10:38
10:40						
10:50						
11:00						
11:10			11:18			
11:20						
11:30		11:30		11:38	11:34	
11:40						11:43
11:50						
12:00	12:05					
12:10						
12:20						
12:30			12:33			
12:40						
12:50		12:51		12:58		
13:00						13:08
13:10	13:16					
13:20						
13:30						
13:40						
13:50		13:58	13:53			
14:00				14:04		
14:10						
14:20	14:21					
14:30						
14:40						
14:50						
15:00						
15:10						
15:20						
15:30						
15:40		15:42		15:43		
15:50						15:54
16:00	16:04					
16:10						
16:20						
16:30			16:38			
16:40						
16:50		16:53				
17:00						17:01
17:10						
17:20	17:20					
17:30						
17:40						
17:50		17:59				
18:00						
18:10						
18:20	18:20			18:23		
18:30						18:38
18:40						
18:50		18:50				

鉄道 発時刻 (夜間瀬駅)			バス 着時刻			
時刻	中野へ 湯田中へ		上林		楽ちん北	
	中野から	湯田中から	中野へ	湯田中へ	湯田中へ	裏落合へ
6:30	6:31					
6:40						
6:50	6:56	6:52				
7:00						
7:10			7:15			
7:20	7:25	7:21				
7:30						
7:40		7:49				
7:50	7:53					
8:00						
8:10		8:16				
8:20	8:20					
8:30						8:33
8:40		8:44	8:40			
8:50						
9:00	9:03					
9:10				9:18		
9:20		9:24				
9:30						
9:40						
9:50						
10:00	10:02					10:04
10:10			10:13			
10:20		10:24		10:23		
10:30						10:38
10:40						
10:50						
11:00						
11:10			11:18			
11:20						
11:30	11:30			11:38	11:34	
11:40						11:43
11:50						
12:00		12:05				
12:10						
12:20						
12:30			12:33			
12:40						
12:50	12:51			12:58		
13:00						13:08
13:10		13:16				
13:20						
13:30						
13:40						
13:50	13:58		13:53			
14:00				14:04		
14:10						
14:20		14:21				
14:30						
14:40						
14:50						
15:00						
15:10						
15:20						
15:30						
15:40	15:42			15:43		
15:50						15:54
16:00		16:04				
16:10						
16:20						
16:30			16:38			
16:40						
16:50	16:53					
17:00						17:01
17:10						
17:20		17:20				
17:30						
17:40						
17:50	17:59					
18:00						
18:10						
18:20		18:20		18:23		
18:30						18:38
18:40						
18:50	18:50					

【セル色凡例】

中野方面 乗り継ぎ可

湯田中方面 乗り継ぎ可

両方向 乗り継ぎ可

表 4-7 長野電鉄 湯田中駅 乗り継ぎ状況 (平日)

(左:バスから鉄道へ 右:鉄道からバスへ)

鉄道 発時刻 (湯田中駅)		バス 着時刻					
時刻	中野へ	上林		奥志賀	菅	楽ちん北	楽ちん南
		中野から	SMPから	志賀から	中野から	裏落合から	菅から
6:30							
6:40	6:46						
6:50							
7:00			7:05	7:06			
7:10	7:15						
7:20							
7:30							7:38
7:40	7:43						
7:50							
8:00				8:01			
8:10	8:10						
8:20							
8:30	8:39		8:30				
8:40						8:42	
8:50					8:59		
9:00							9:09
9:10	9:19						
9:20							
9:30		9:40					
9:40				9:40			
9:50	9:54						
10:00			10:03				
10:10	10:19					10:13	
10:20							
10:30							
10:40		10:43					
10:50	10:50						
11:00			11:08				
11:10							
11:20	11:20						
11:30							
11:40							
11:50		11:53					
12:00	12:00						
12:10							
12:20			12:23	12:21			
12:30	12:31						
12:40					12:44		
12:50							
13:00							
13:10	13:11	13:13					
13:20							
13:30							
13:40		13:43					
13:50	13:50						
14:00							
14:10	14:16					14:13	
14:20							
14:30							
14:40							
14:50							14:58
15:00				15:11			
15:10							
15:20							15:25
15:30	15:34						
15:40							15:45
15:50	15:59	15:58					
16:00							
16:10							
16:20			16:28				
16:30							
16:40	16:45						
16:50							
17:00							
17:10	17:15						
17:20							
17:30				17:34			
17:40							
17:50	17:51						
18:00							17:56
18:10	18:15						
18:20							
18:30		18:38					18:23
18:40							
18:50							
19:00			19:07	19:01			
19:10	19:15						
19:20							
19:30							

鉄道 着時刻 (湯田中駅)		バス 発時刻					
時刻	中野から	上林		奥志賀	菅	楽ちん北	楽ちん南
		中野へ	SMPへ	志賀へ	中野へ	裏落合へ	菅へ
6:30	6:37						
6:40							
6:50							
7:00	7:03	7:05					
7:10							7:11
7:20							
7:30	7:32						
7:40				7:40			
7:50							
8:00	8:00						
8:10							
8:20	8:27						
8:30		8:30		8:30			
8:40							8:42
8:50							
9:00	9:09						
9:10							
9:20							
9:30	9:37		9:40				
9:40						9:48	
9:50							
10:00	10:08	10:03					
10:10							
10:20							10:29
10:30	10:37						
10:40			10:43				
10:50							
11:00		11:08					
11:10							
11:20							
11:30	11:36						
11:40							
11:50			11:53				
12:00							
12:10	12:18						
12:20		12:23					
12:30				12:30			
12:40							
12:50	12:57						
13:00							
13:10			13:13				
13:20	13:29						
13:30							
13:40		13:43		13:40			
13:50							
14:00	14:04						
14:10							
14:20							
14:30	14:32						
14:40							
14:50							14:58
15:00							
15:10	15:12						
15:20			15:20				
15:30							
15:40	15:48						15:45
15:50			15:58				
16:00							
16:10	16:17						
16:20		16:28					
16:30							
16:40				16:40			
16:50	16:59						
17:00							
17:10							
17:20							
17:30	17:33						
17:40							
17:50							17:56
18:00	18:05						
18:10				18:15			
18:20							18:23
18:30		18:38					
18:40							
18:50	18:56						
19:00							
19:10							
19:20							
19:30							

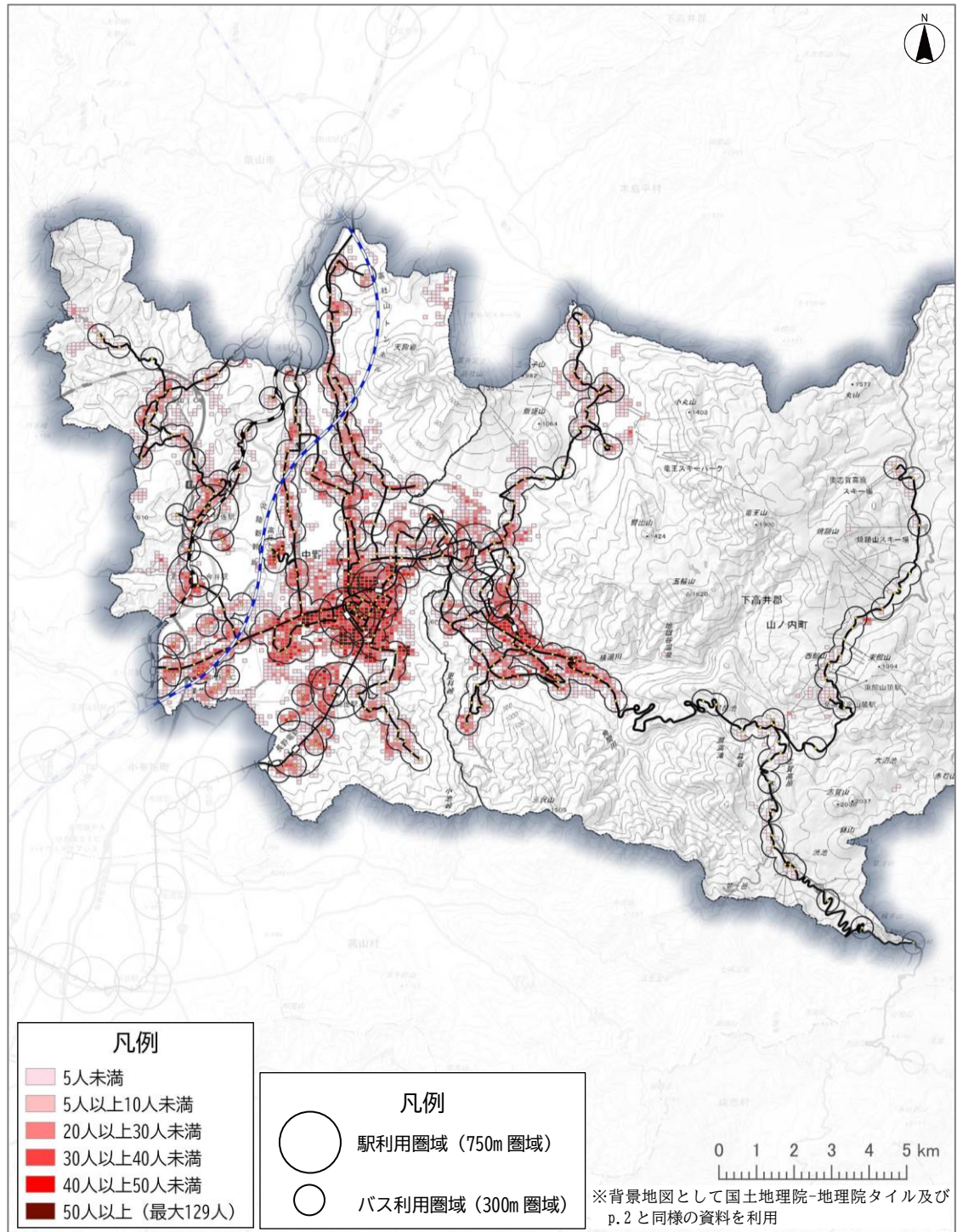
【セル色凡例】
乗り継ぎ可

(2) 公共交通のカバー状況

① 人口カバー状況

公共交通による人口カバー状況は、全人口のうち鉄道駅、バス停から一定の範囲内にどれだけの人が住んでいるかを示したものです。ここでは中野市前回計画に準じて、駅利用圏域は750m、バス停利用圏域は300mを利用圏域¹⁾としました。

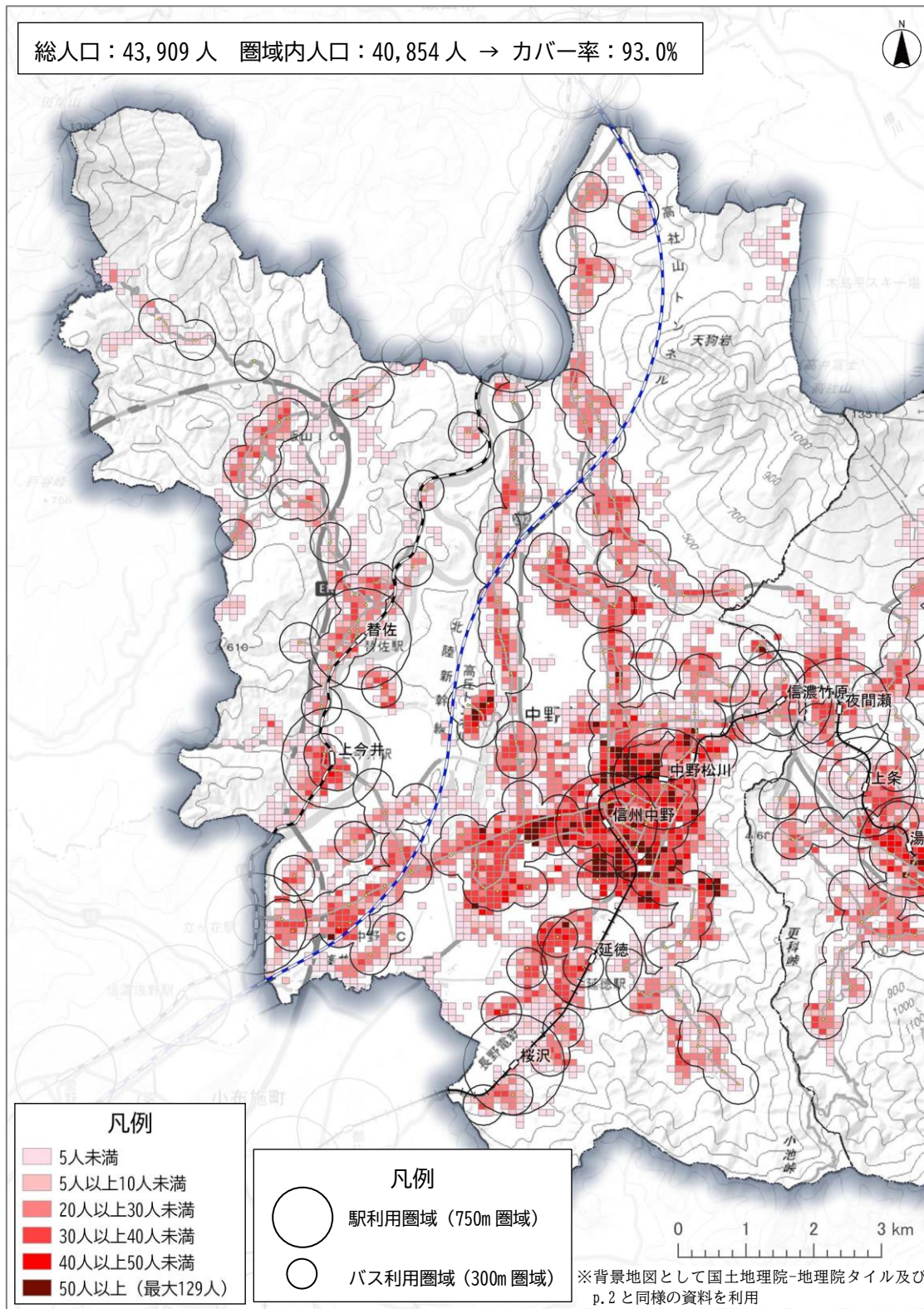
1) 駅利用圏域はパーソントリップ調査における徒歩の所要時間をもとに、歩行速度を4km/hと想定し算出したもの。バス停利用圏域は高齢者の歩行距離等を考慮し設定したものです。



出典：東京大学空間情報科学研究センター 西沢明「平成 27 年簡易 100m メッシュ人口データ」
※お出かけタクシーのバス停は除く

図 4-3 公共交通カバー状況

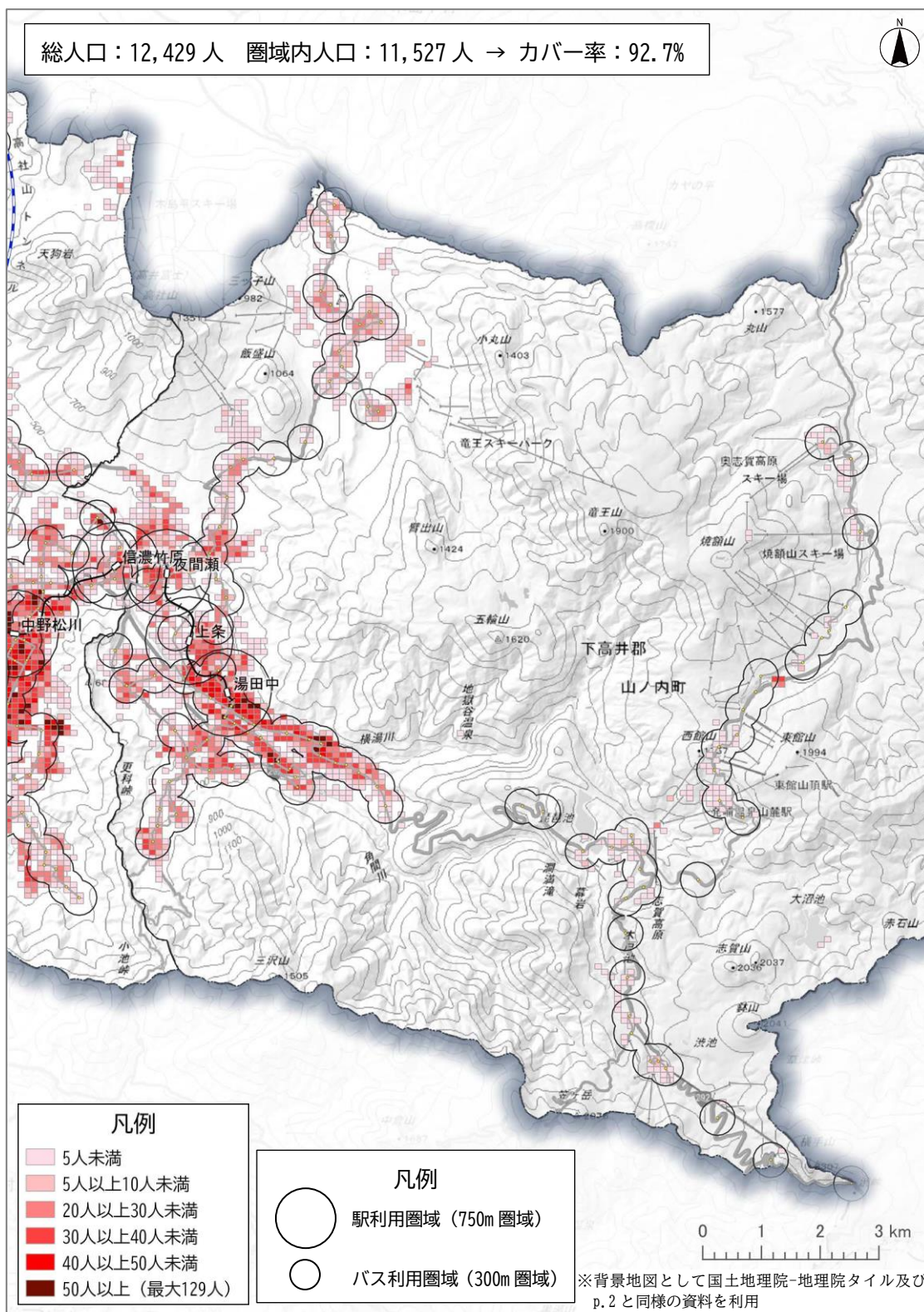
中野市の公共交通人口カバー率は 93.0% となっています。



出典：東京大学空間情報科学研究センター 西沢明「平成 27 年簡易 100m メッシュ人口データ」
 ※平成 27 年国勢調査の 500m メッシュ集計の人口を 100m メッシュに按分したものであり、当該 100m メッシュの実際の人口を示しているものではない。

図 4-4 公共交通カバー状況 (中野市)

山ノ内町の公共交通人口カバー率は 92.7%となっています。

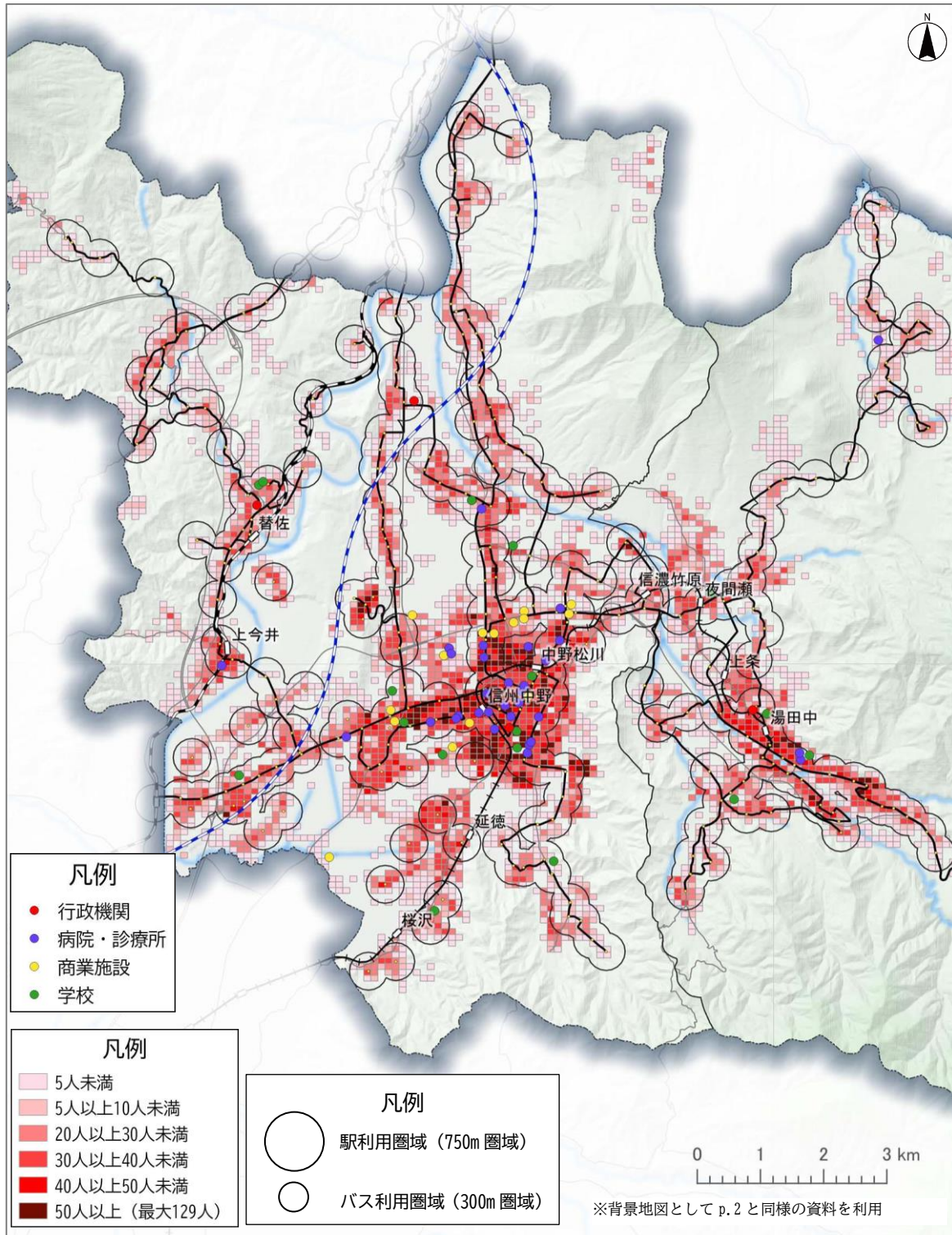


出典：東京大学空間情報科学研究センター 西沢明「平成 27 年簡易 100m メッシュ人口データ」
 ※平成 27 年国勢調査の 500m メッシュ集計の人口を 100m メッシュに按分したものであり、当該 100m メッシュの実際の人口を示しているものではない。

図 4-5 公共交通カバー状況 (山ノ内町)

② 主要施設のカバー状況

公共交通による主要施設のカバー状況では、ほとんどの主要施設が公共交通の利用圏域に含まれていますが、一部圏域外となっている施設が存在します。



出典：

人口メッシュ：東京大学空間情報科学研究センター 西沢明「平成 27 年簡易 100m メッシュ人口データ」
 ※平成 27 年国勢調査の 500m メッシュ集計の人口を 100m メッシュに按分したものであり、当該 100m メッシュの実際の人口を示しているものではない。

行政機関、病院・診療所、学校：国土交通省国土政策局「国土数値情報」

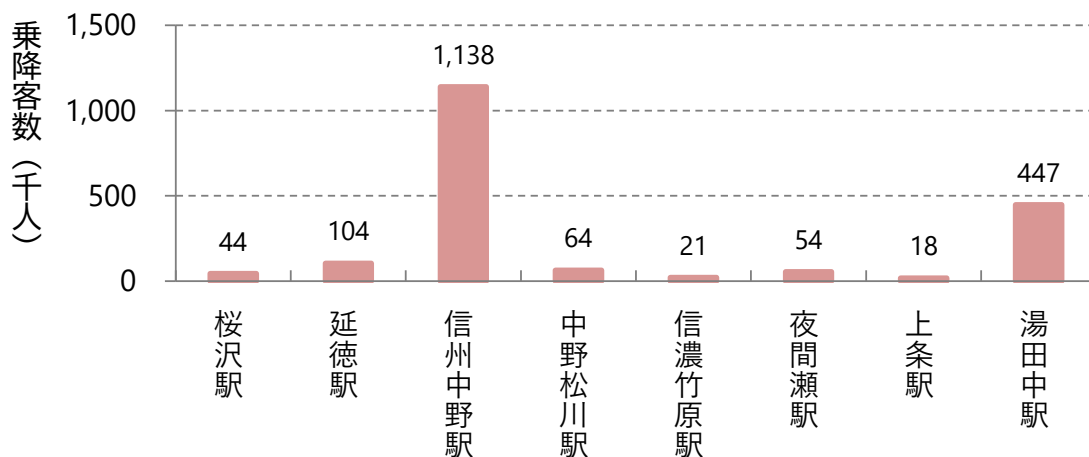
商業施設：長野県「大規模小売店舗一覧（令和 3 年 3 月 31 日現在）」

図 4-6 公共交通カバー状況（人口及び主要施設）

4-2. 公共交通の利用状況

(1) 鉄道

鉄道の利用状況として長野電鉄の地域内での乗降客数をみると、地域内で最も乗降客数が多い駅は信州中野駅で、年間1,136千人（1日あたり3,112人）と地域内の乗降客数のほとんどを占めており、次いで、湯田中駅が年間447千人（1日あたり1,225人）となっています。信州中野駅と湯田中駅が、それぞれ中野市と山ノ内町の中心的な駅となっています。



出典：長野県「長野県統計書（平成30年（2018年）」

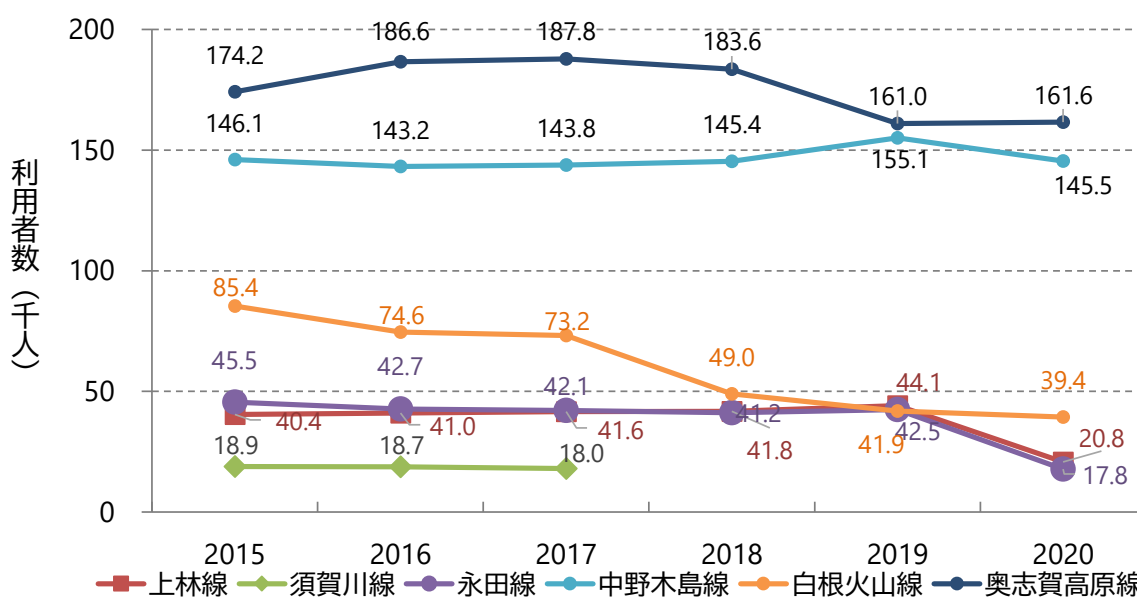
図 4-7 長野電鉄 市内 乗降客数（2018年）

(2) バス・デマンドタクシー

① 路線バスの年間利用者数

バスの年間利用者数の推移をみると、地域間幹線系統では横ばいまたは微減で推移していましたが、2020年度は新型コロナウイルスの影響により上林線などで利用者数が大きく減少しました。

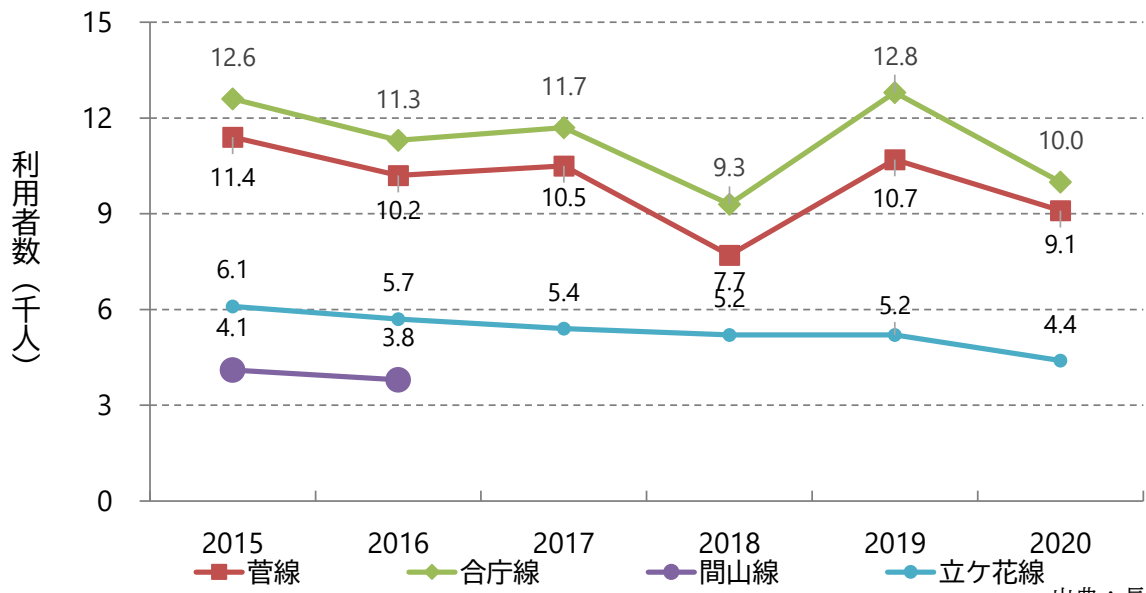
廃止路線代替バス・ふれあいバス・楽ちんバスも同様の傾向で、横ばいまたは微減で推移しています。



出典：長電バス（株）

1)年度は前年10月から当年9月までの期間 2)須賀川線は2017年9月30日に廃止

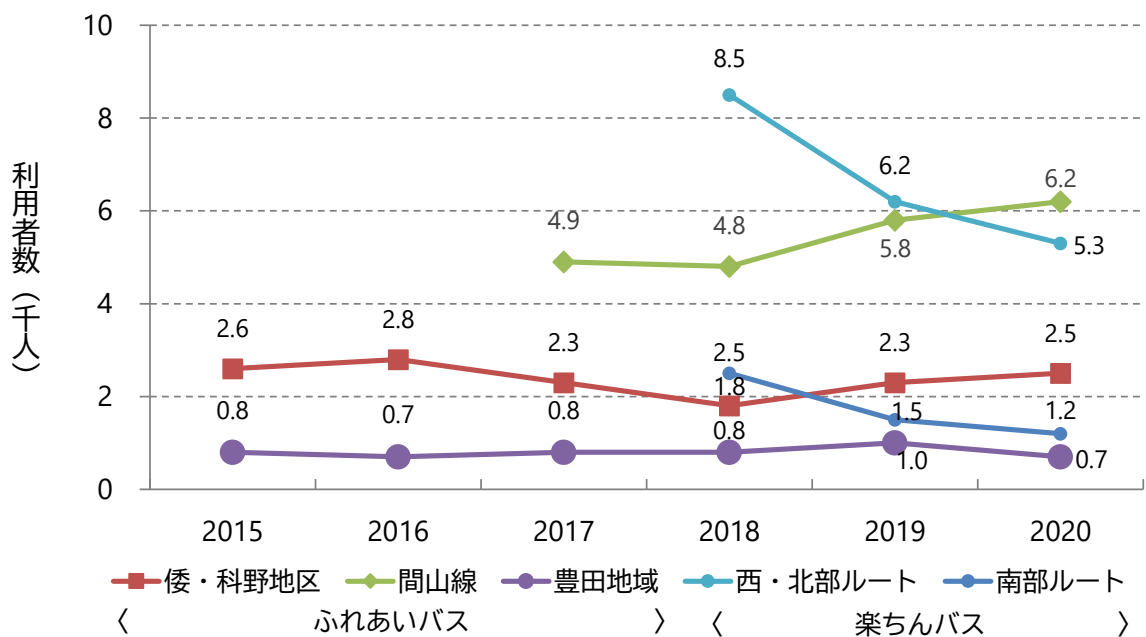
図 4-8 地域間幹線系統など 年間利用者数（バス事業年度）



出典：長電バス

1) 年度は前年10月から当年9月までの期間 2) 間山線は2016年10月1日よりふれあいバスとして運行

図 4-9 廃止路線代替 年間利用者数



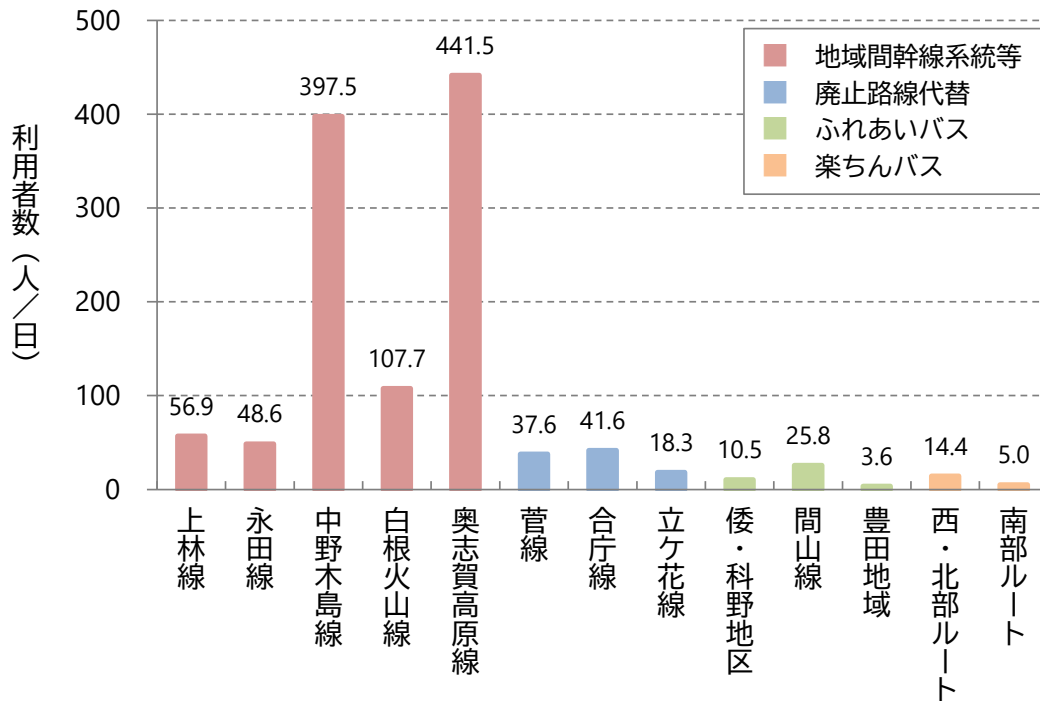
出典：中野市・山ノ内町

1) 年度は前年10月から当年9月までの期間 2) 間山線は2016年10月1日よりふれあいバスとして運行
3) 楽ちんバスは2017年10月1日から運行 (うち、2017年10月～2018年9月までは無償運行期間)

図 4-10 ふれあいバス・楽ちんバス 年間利用者数

② 路線バスの日利用者数

バスの日利用者数をみると、中野木島線と奥志賀高原線は400人前後の利用があるものの、その他の地域間幹線系統及び廃止路線代替バスでは50人前後の利用、ふれあいバスと楽ちんバスでは10人前後の利用となっています。

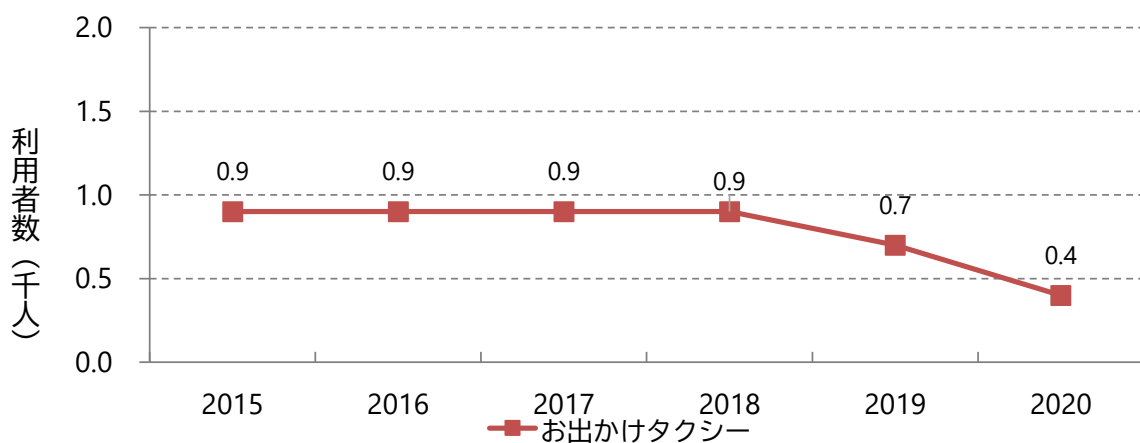


出典：長電バス（株）、中野市・山ノ内町

図 4-1 1 バスの日利用者数（2020 年度）

③ お出かけタクシー（デマンドタクシー）

お出かけタクシーの年間利用者数は1千人弱で推移してきましたが、2020年度は新型コロナウイルスによる影響で利用者数が半減しました。



出典：中野市

図 4-1 2 お出かけタクシーの年間利用者数の推移

④ 便別利用者数

2021年10月19日(火)、21日(木)、26日(火)に実施した(1路線につき1日調査)バス停別乗降客数調査より、路線ごとに便別利用者数を整理しました。

1) 上林線

上林線の便別利用者数は、午前中では5~10人の利用がありますが、午後は5人未満の便が多くなっています。

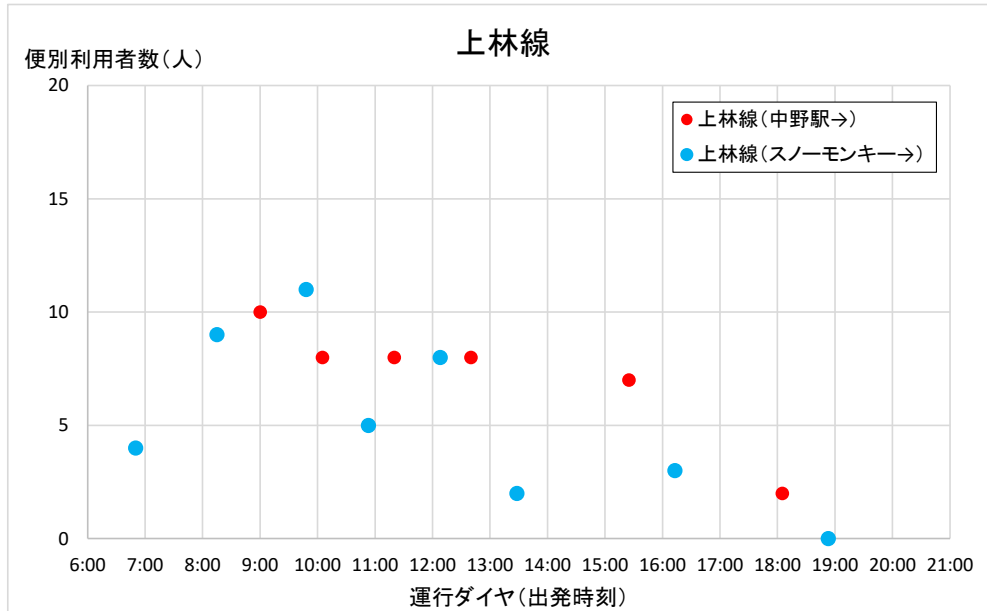


図 4-1 3 上林線 便別利用者数

2) 永田・親川線

永田・親川線の便別利用者数は、全体として5人未満の便が殆どで、最も利用が多いのは16時台の便となっています。

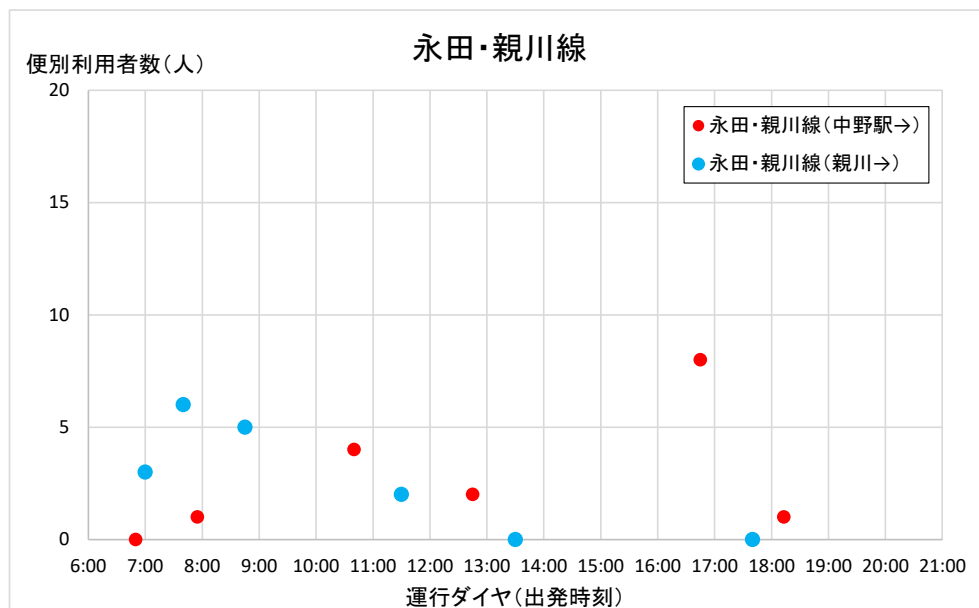


図 4-1 4 永田・親川線 便別利用者数

3) 中野木島線

中野木島線の便別利用者数は、朝の通勤通学時間帯の利用が最も多く 20 人程度の利用があります。また、夕方の帰宅時間帯の利用も比較的多くなっています。一方で、それ以外の日中の便では 5 人未満の便が多く利用が低調です。

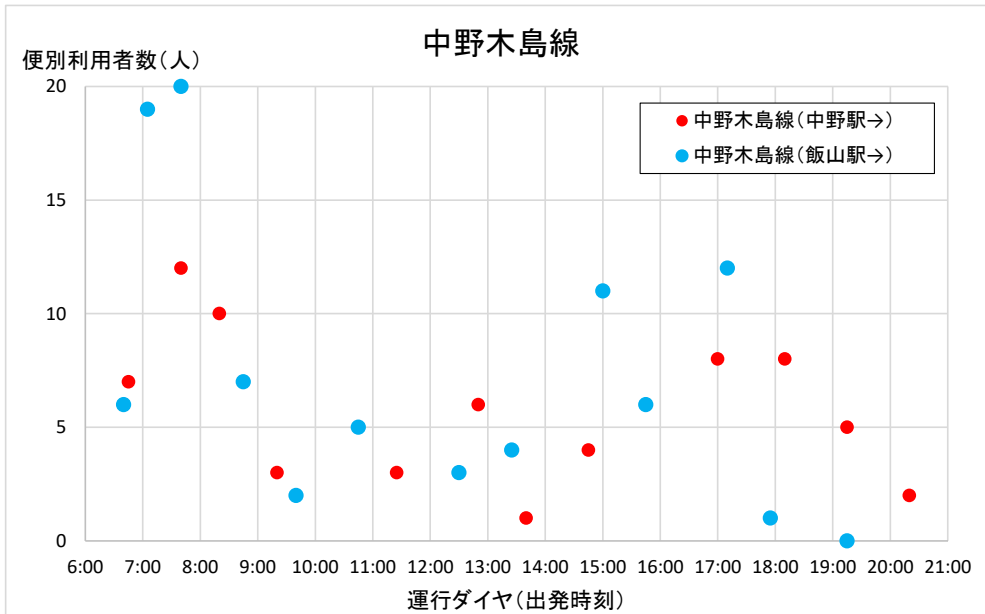


図 4-15 中野木島線 便別利用者数

4) 奥志賀高原線・白根火山線

奥志賀高原線・白根火山線の便別利用者数は、朝と夕方の利用が少なく、日中の利用が多くなっています。

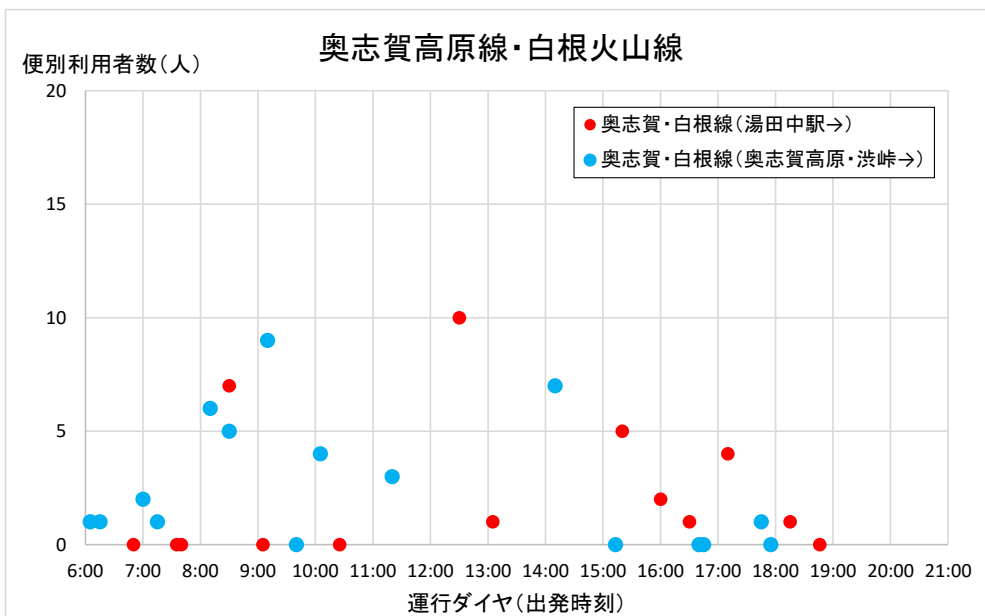


図 4-16 奥志賀高原線・白根火山線 便別利用者数

5) 菅線

菅線の便別利用者数は、10時・11時台の便を除き利用者が5人未満となっており、1日をとおして利用が少ない状況です。

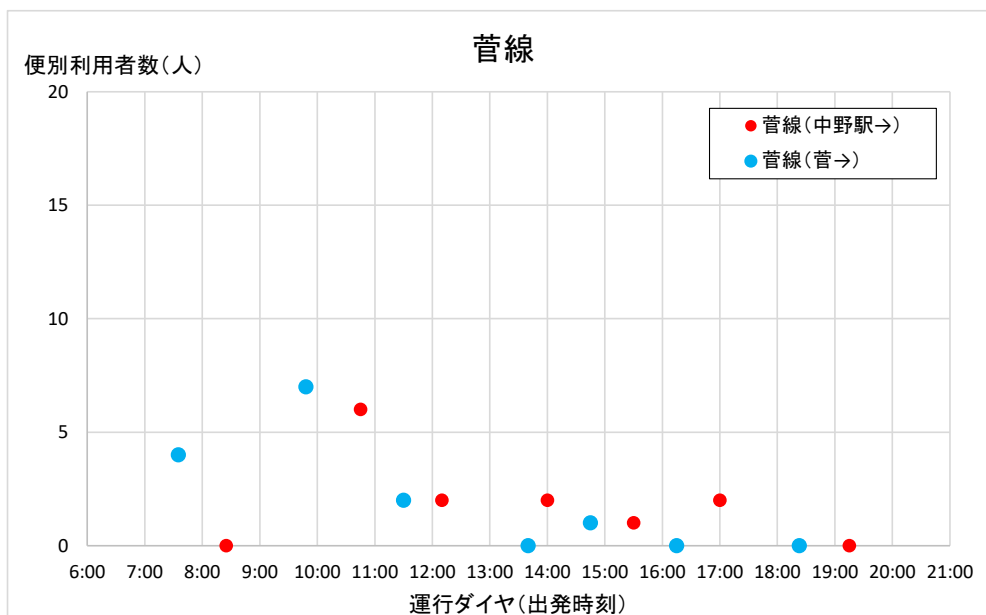


図 4-17 菅線 便別利用者数

6) 合庁線

合庁線の便別利用者数は、16時・17時台の便を除き利用者が5人未満となっており、1日をとおして利用が少ない状況です。

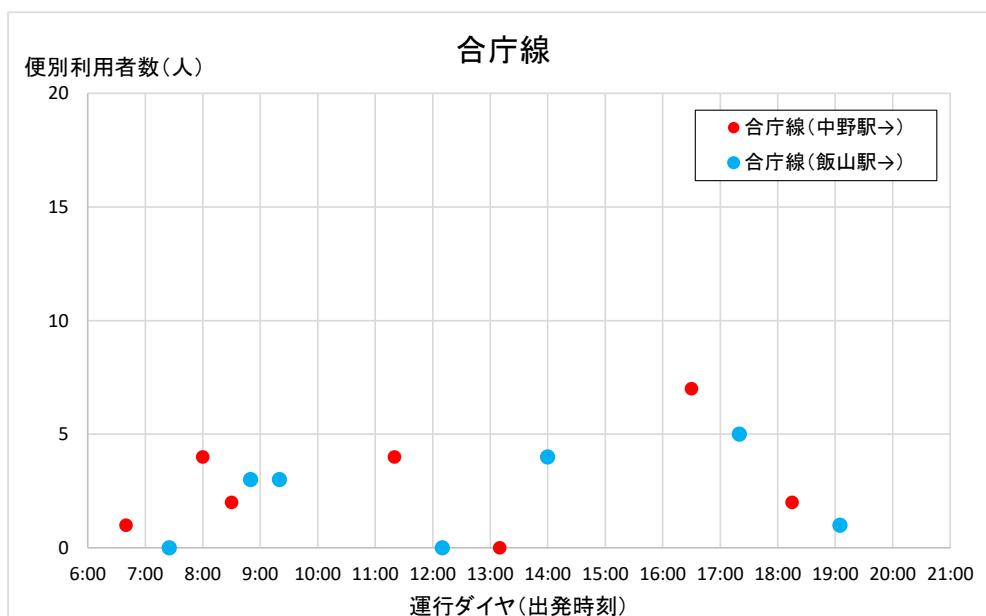


図 4-18 合庁線 便別利用者数

7) 立ヶ花線

立ヶ花線の便別利用者数は、朝は7時台時台の便が5人程度の利用があるものの、夕方では2人前後の利用となっています。

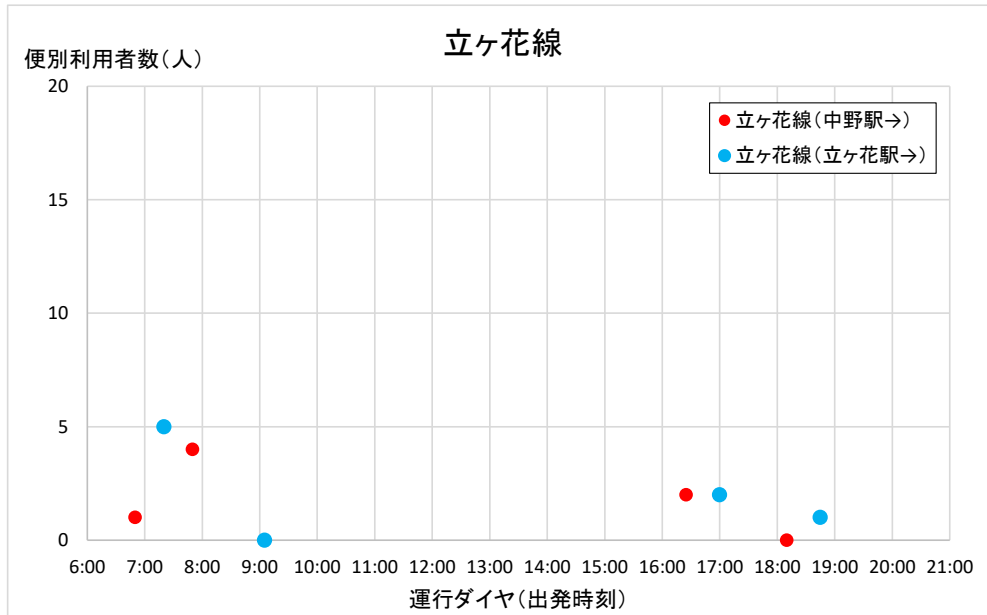


図 4-19 立ヶ花線 便別利用者数

8) ふれあいバス(間山線、倭・科野地区)

ふれあいバス(間山線、倭・科野地区)の便別利用者数は、午前中の利用は比較的多くなっていますが、午後では5人未満となっています。

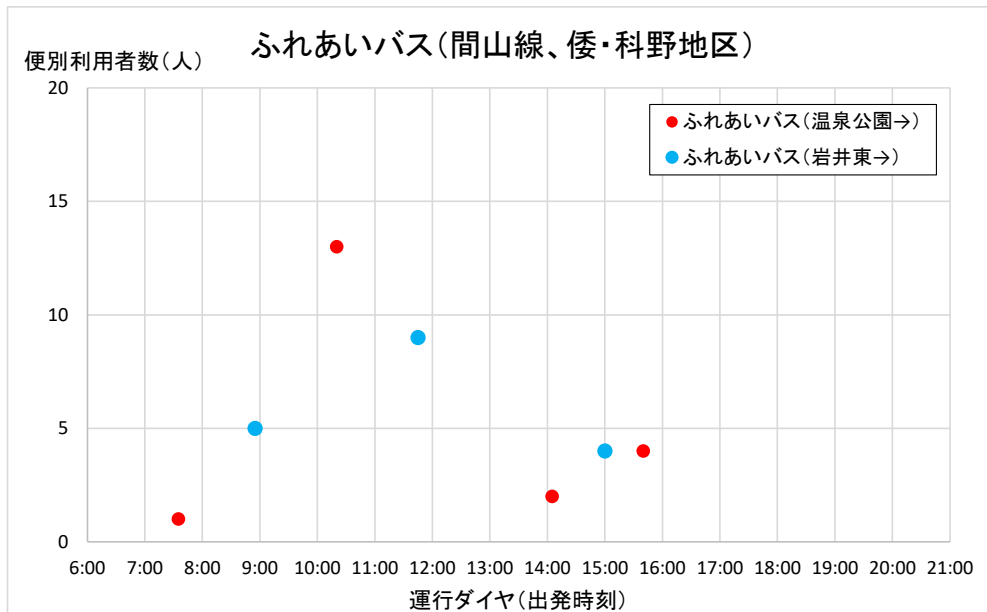


図 4-20 ふれあいバス(間山線、倭・科野地区)

9) 楽ちんバス (西・北部ルート、南部ルート)

楽ちんバスの便別利用者数は、8時頃の便を除き1日をとおして5人未満の利用となっています。

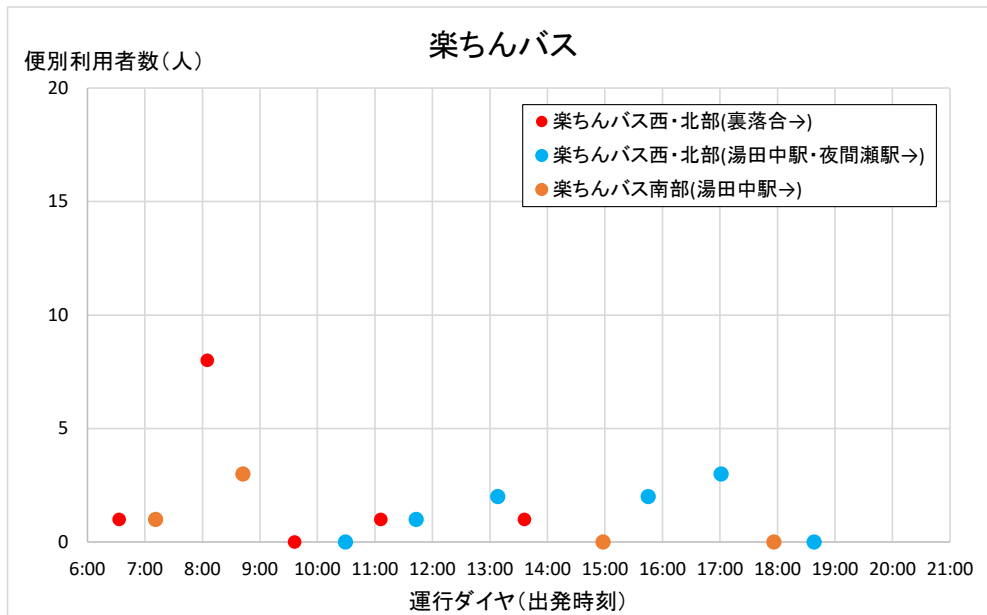
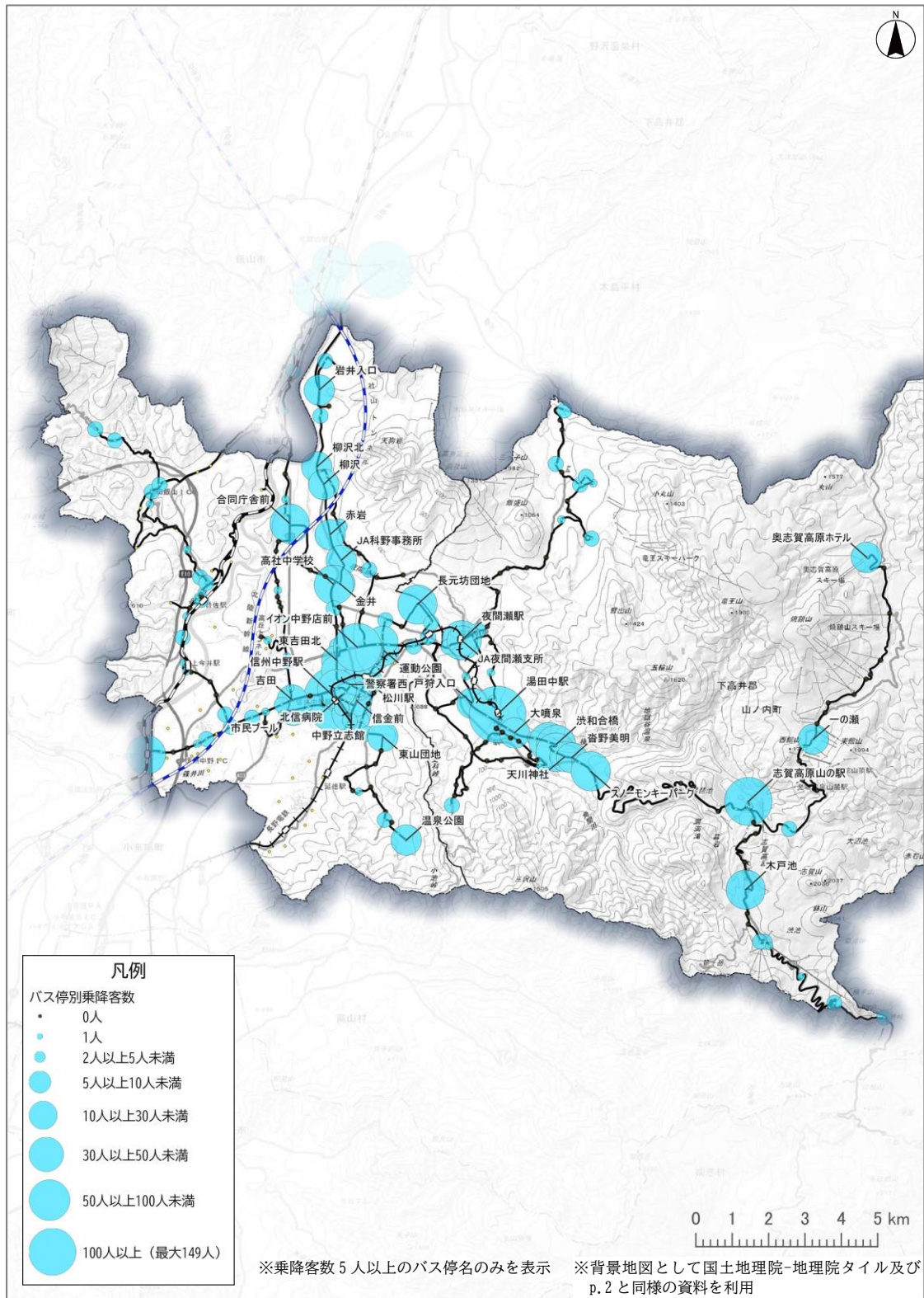


図 4-2 1 楽ちんバス (西・北部ルート、南部ルート)

⑤ バス停別乗降客数

2021年10月に実施したバス停別乗降客数調査の結果を下図に示しました。



※乗降客数調査は2021年10月19日(火)、21日(木)、26日(火)に実施(1路線につき1日調査)

図 4-22 バス停別乗降客数

中野市内では信州中野駅での乗降が最も多く、その周辺での乗降も比較的多くなっています。また、イオン中野店前での利用も多く見られます。一方で、豊田地域などでは利用が少ないバス停が多く存在しています。

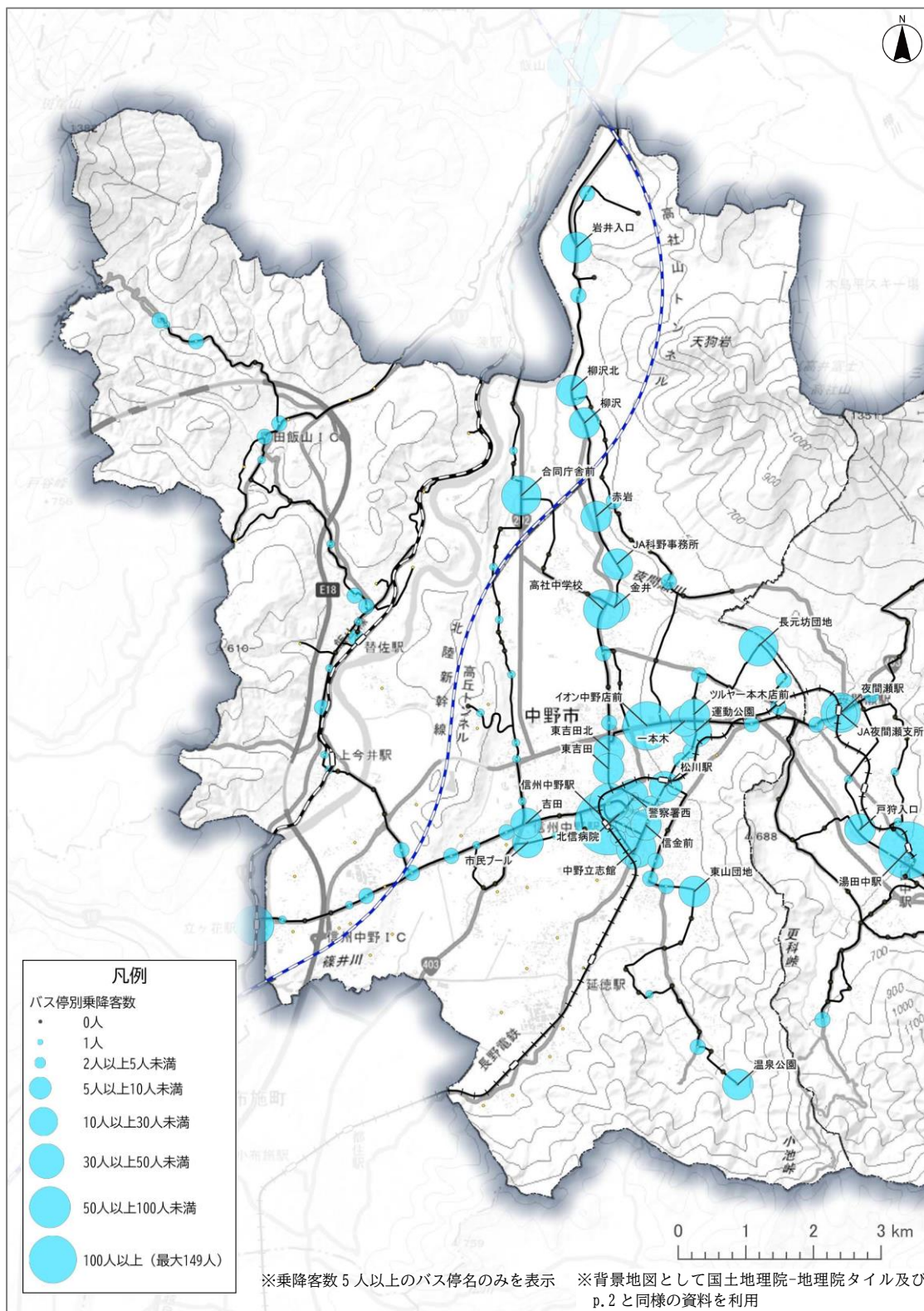


図 4-23 バス停別乗降客数（中野市）

山ノ内町内では他のバス路線や鉄道への乗り継ぎ地点となっている湯田中駅及び夜間瀬駅での乗降が多く、また、観光客による利用がある渋温泉やスノーモンキーパーク、志賀高原方面のバス停での利用も比較的多くなっています。楽ちんバスが運行する北部地域や南部地域では利用が少ないバス停が多く存在しています。

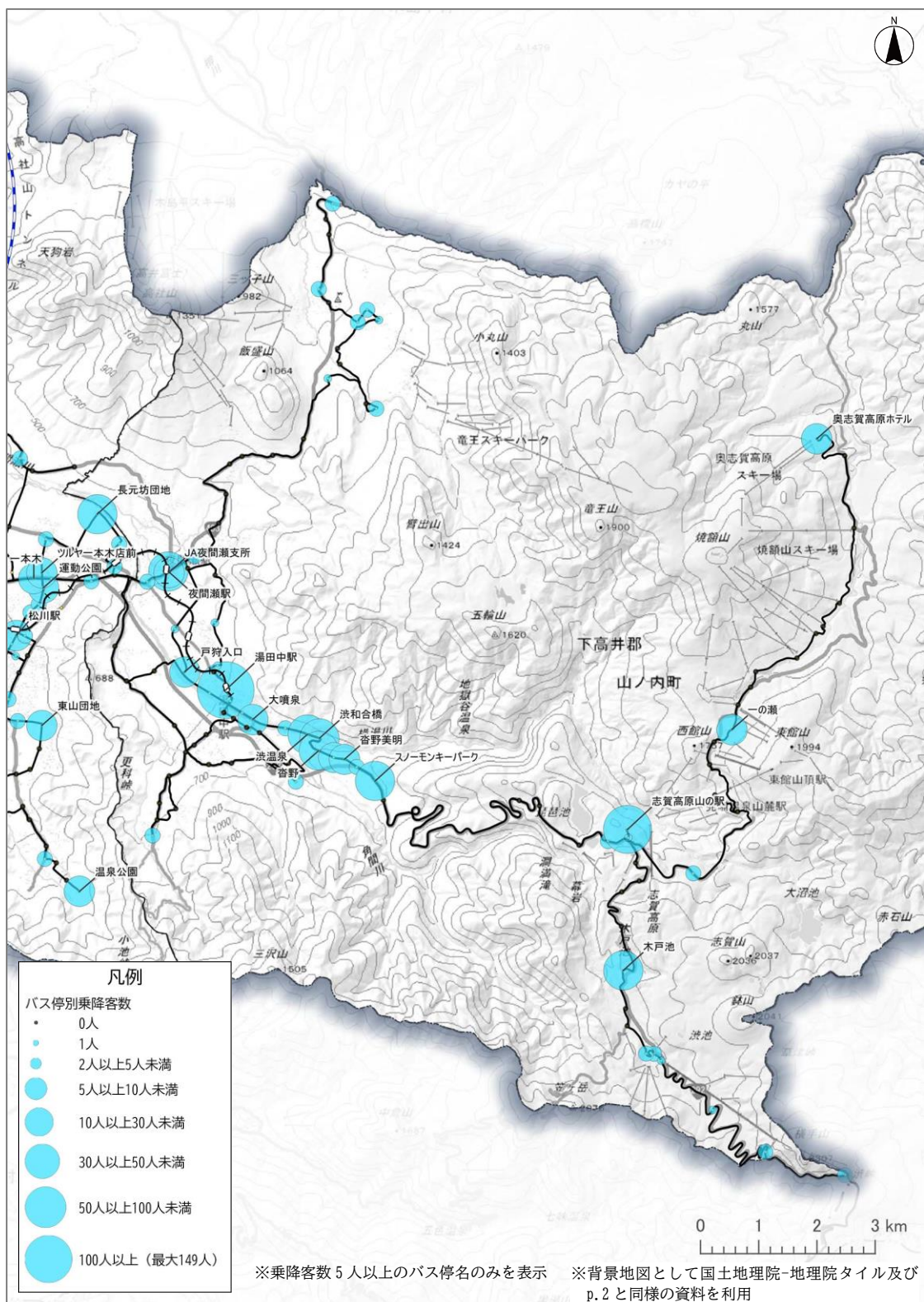
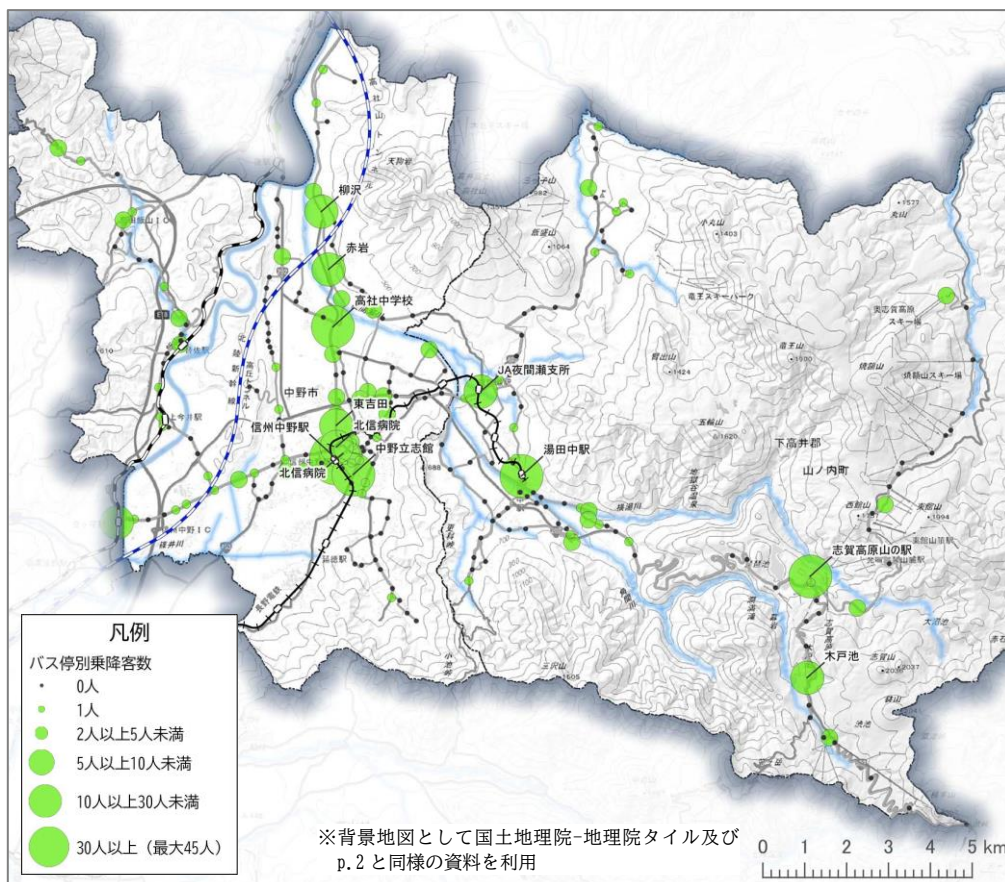


図 4-24 バス停別乗降客数(山ノ内町)

⑥ 時間帯別バス停別乗降客数

6 時台から 3 時間ごとに、時間帯別のバス停別乗降客数を下図及び次頁以降に掲載しました。これによると、それぞれの時間帯では下表のような傾向となっています。

時間帯	傾向
6 時から 9 時	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤通学での利用が多い時間帯であるため、駅や学校での利用が多い。 ・郊外部からの利用もその他時間帯と比べて利用がみられる。
9 時から 12 時	<ul style="list-style-type: none"> ・中野市市街地の商業施設、病院での利用が多い。 ・山ノ内町側では観光地周辺のバス停での利用が多い
12 時から 15 時	<ul style="list-style-type: none"> ・9 時から 12 時の利用傾向と概ね同様だが利用者数が減少する。
15 時から 18 時	<ul style="list-style-type: none"> ・6 時から 9 時と概ね同様の傾向にある。
18 時から 21 時	<ul style="list-style-type: none"> ・中野駅での利用がみられるものの、運行便数が他時間帯よりも少ないこともあり全体として利用が少ない。



※乗降客数 5 人以上のバス停名のみを表示（以降同様）

図 4-25 バス停別乗降客数 6 時から 9 時

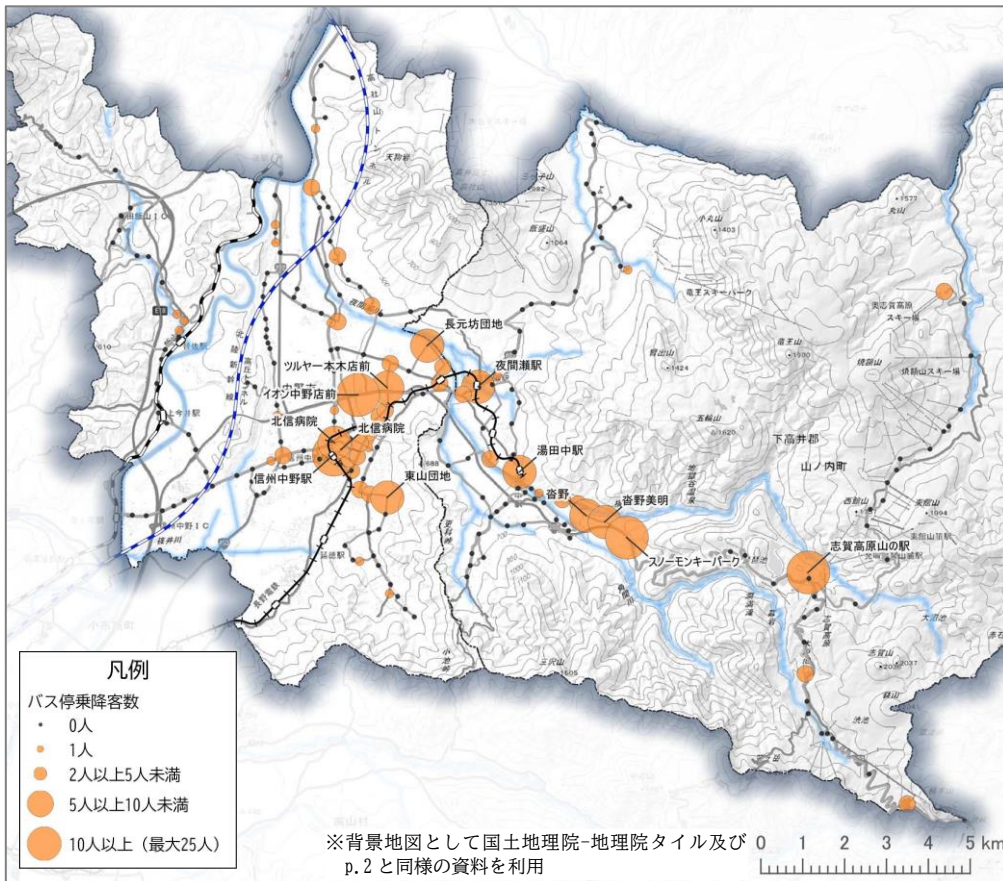


図 4-26 バス停別乗降客数 9時から12時

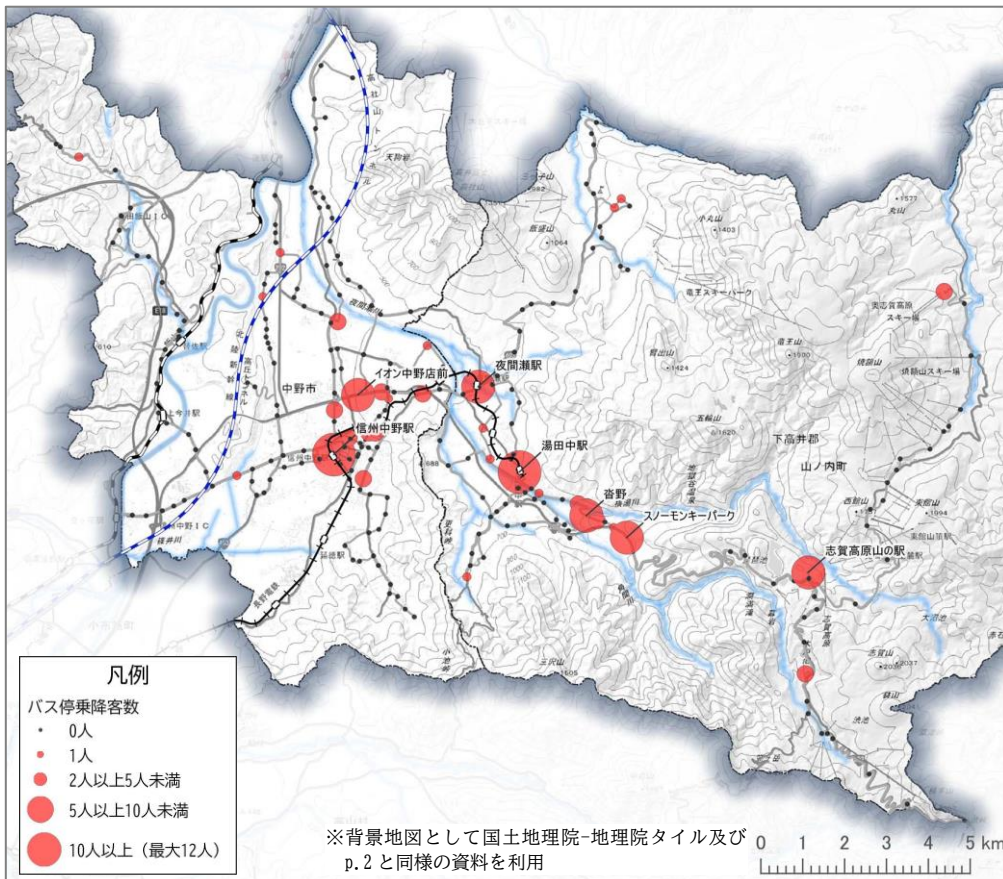


図 4-27 バス停別乗降客数 12時から15時

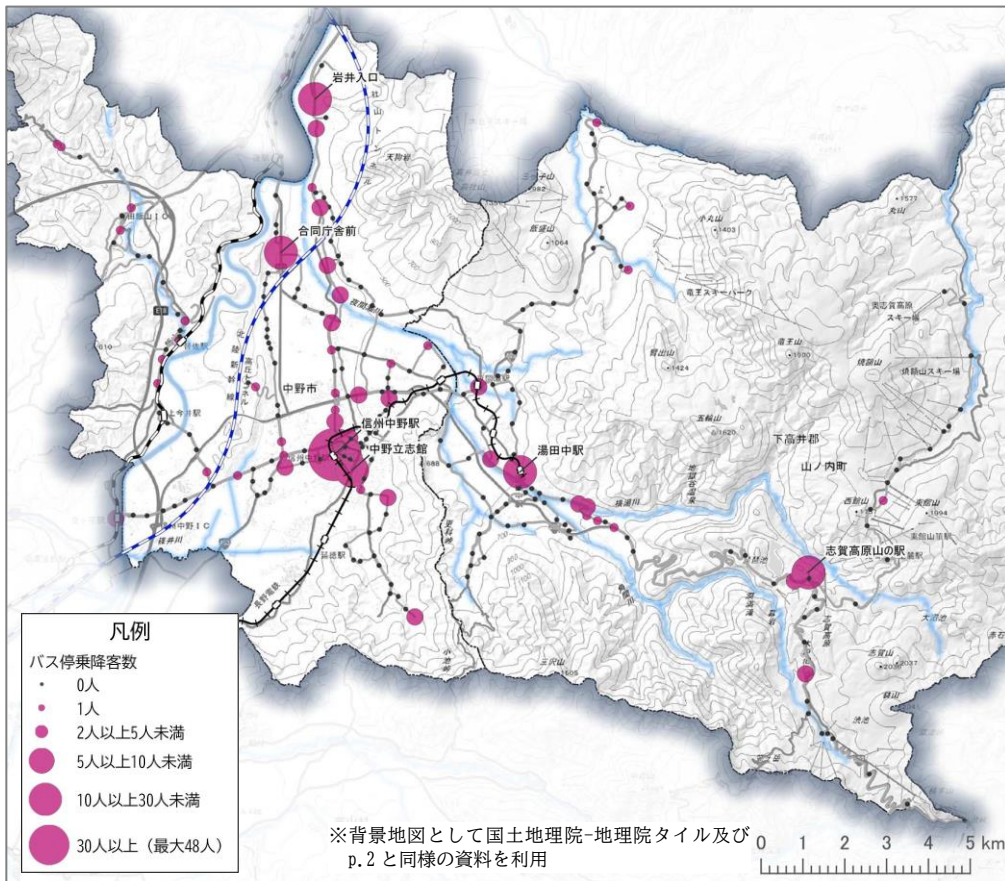


図 4-28 バス停別乗降客数 15時から18時

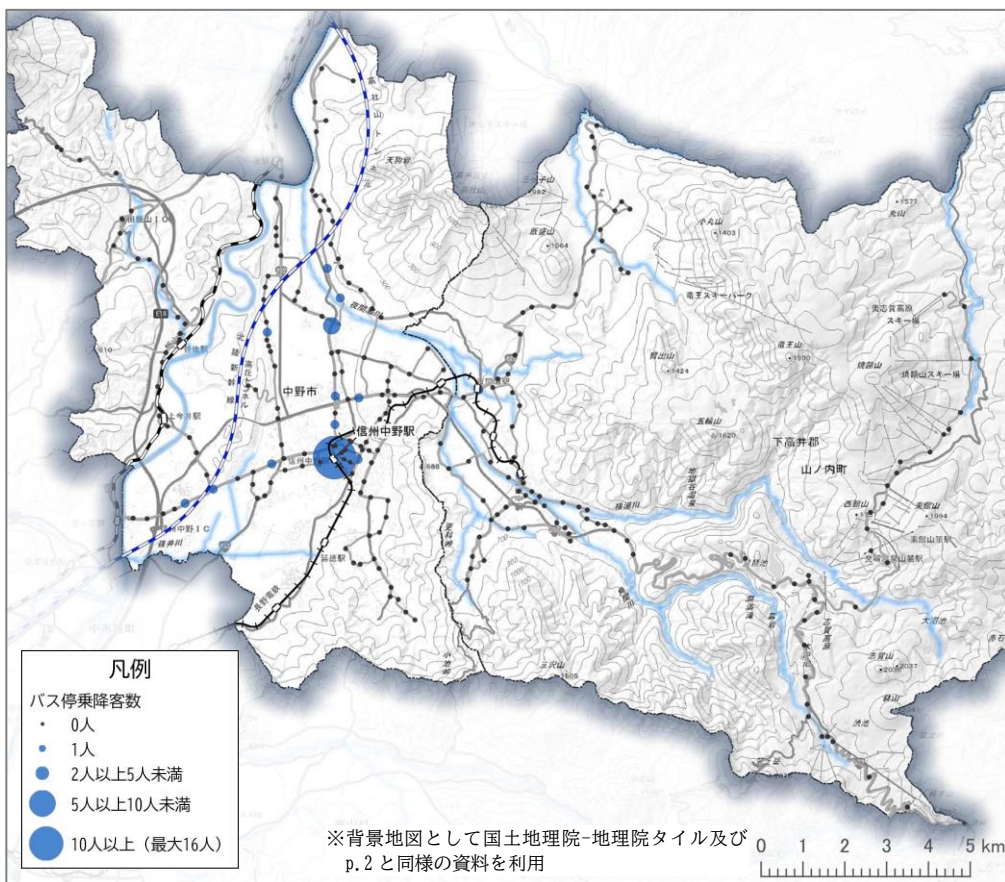
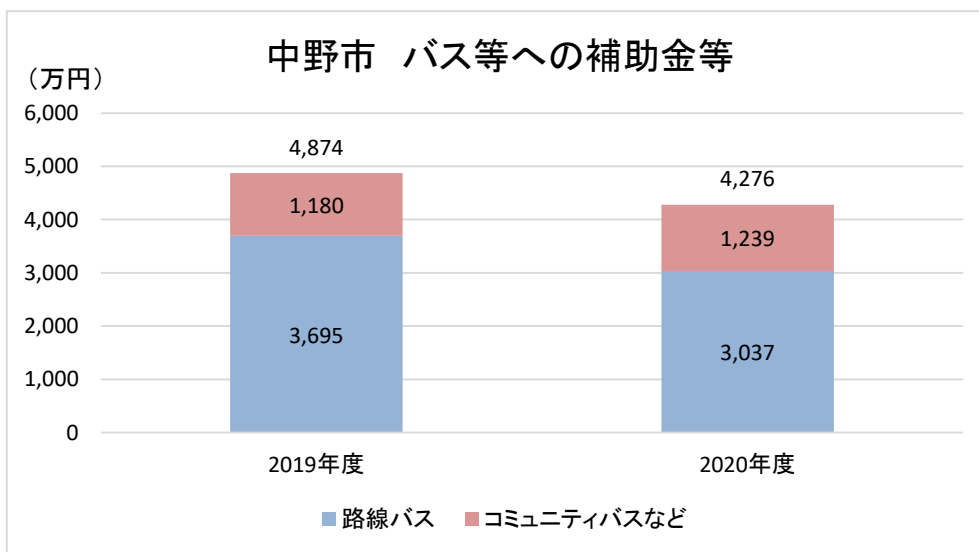


図 4-29 バス停別乗降客数 18時から21時

4-3. 財政負担

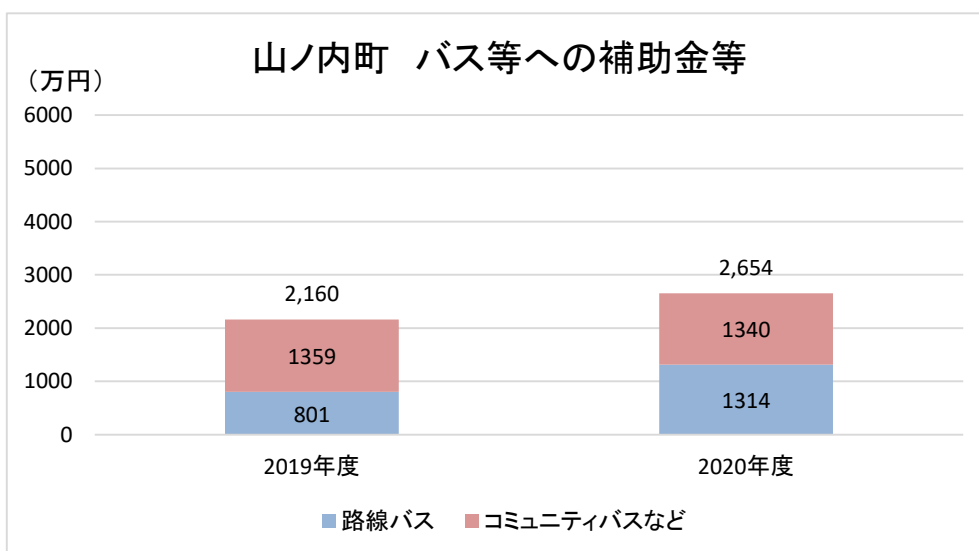
バスなどへの財政負担について、中野市では年間約 4,000～5,000 万円の負担をしており、そのうち約 3,000 万円が上林線などの路線バス、約 1,000 万円がふれあいバスなどとなっています。



- 1) 路線バス：上林線、永田・親川線、中野木島線、菅線、合庁線、立ヶ花線
- 2) コミュニティバスなど：ふれあいバス、お出かけタクシー、乗合タクシー

図 4-30 中野市 バスなどへの補助金等

山ノ内町では年間約 2,000～3,000 万円の負担をしており、そのうち路線バスと楽ちんバスへの負担金額は概ね半々程度となっています。



- 1) 路線バス：上林線、菅線
- 2) コミュニティバスなど：楽ちんバス

図 4-31 山ノ内町 バスなどへの補助金等

5. 住民・関係者意識の把握

5-1. 公共交通に関する住民アンケート調査

(1) 住民アンケート調査概要

① 調査期間、配布・回収方法

- ・調査期間：2021年10月19日（火）～11月5日（金）
- ・配布回収方法：郵送による配布・回収

② 配布・回収状況

配布・回収数及び回収率は以下のとおりです。

配布数：3,000世帯（中野市2,000世帯 山ノ内町1,000世帯）

回収数：1,221世帯（中野市803世帯 世帯 山ノ内町418世帯）

回収率：40.7%

③ 調査内容

調査は、世帯にアンケート票を送付し同居する高校生以上の方を対象とした日頃の移動に関する状況、今後の公共交通のあり方や要望などについて調査を行いました。

【設問項目】

- 回答者属性
- 平日・休日の外出行動と移動手段
- 公共交通を利用する理由、公共交通の満足度、不満な理由
- 公共交通を利用しない理由
- 公共交通に対する行政負担額についての考え
- 地域を走るバスへの今後の対応
- 家族にとって地域を走るバスはどのようなものか
- 地域を走るバスへの要望やアイデア
- 中野市と山ノ内町の相互乗り入れについて

【アンケート集計及び結果における留意事項】

- ※1：アンケート集計は、居住地、年齢などの基本属性にかかわる設問及び複数回答可能な設問については無回答も集計対象とするが、意識や行動に係る問2以降における無回答は集計対象外とした。
- ※2：構成比は、四捨五入、端数処理により100%とならないことがある。
- ※3：グラフにおける「n=」は有効回答者数を示す。
- ※4：グラフにおける「MA」は複数回答可能な設問であることを示す。
- ※5：クロス集計で5%未満はグラフ中の数値表示を省略した。

(2) 住民アンケート調査結果

① 主な外出目的と外出頻度

- 外出目的は、20～50 歳代では「通勤」が約 8 割を占め、60 歳以上は「買い物」の比率が上昇し、80 歳以上は「通院」の比率が上昇します。
- 外出頻度は、50 歳代以下では「ほぼ毎日」が全体の約 7 割を占めますが、年齢が高くなるにつれ外出頻度は低くなります。

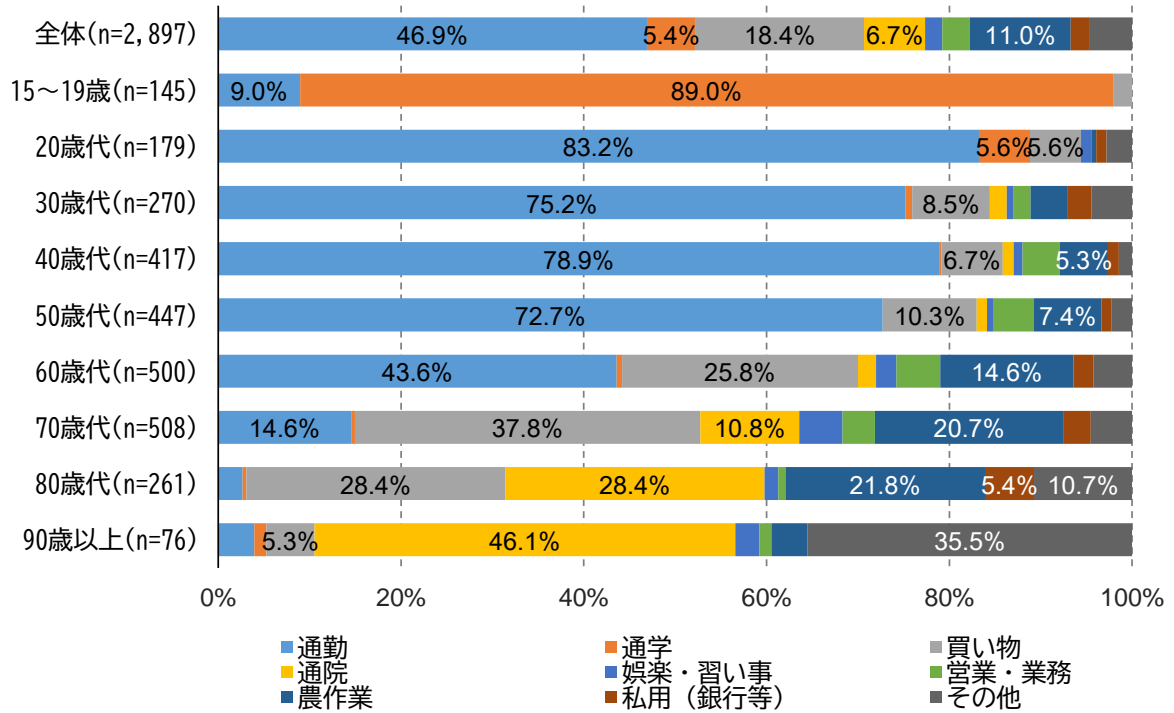


図 5-1 外出目的 (平日) 年齢別構成

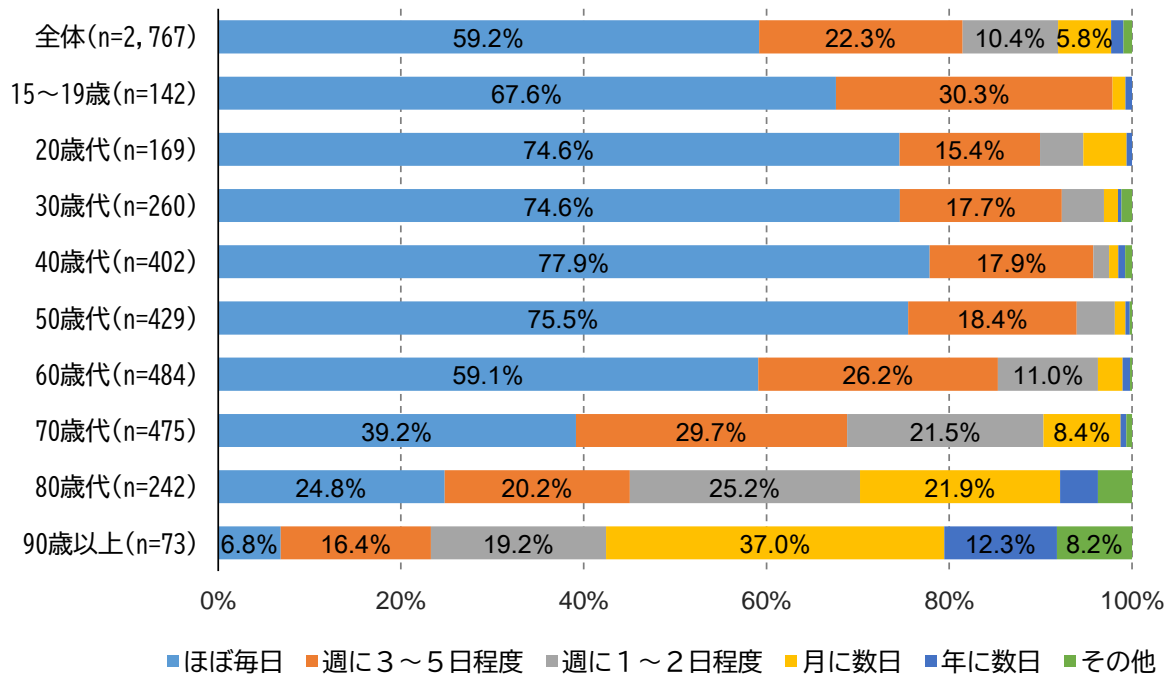


図 5-2 外出頻度 (平日) 年齢別構成

② 代表交通手段

- 自動車（自ら運転）が20～70歳代で8～9割程度、80歳代でも約4割となっています。
- 90歳以上では、自動車（自ら運転）が減少し、家族による送迎が約半数を占めます。
- 回答者全体の公共交通利用の割合は、鉄道が4.0%、長電バスが0.6%、ふれあいバスが0.2%、楽ちんバスが0.4%、おでかけタクシーが0.04%、タクシーが0.4%となっています。
- 15～19歳では鉄道が多く約半数を占めており、次いで家族による送迎が17%前後となっています。

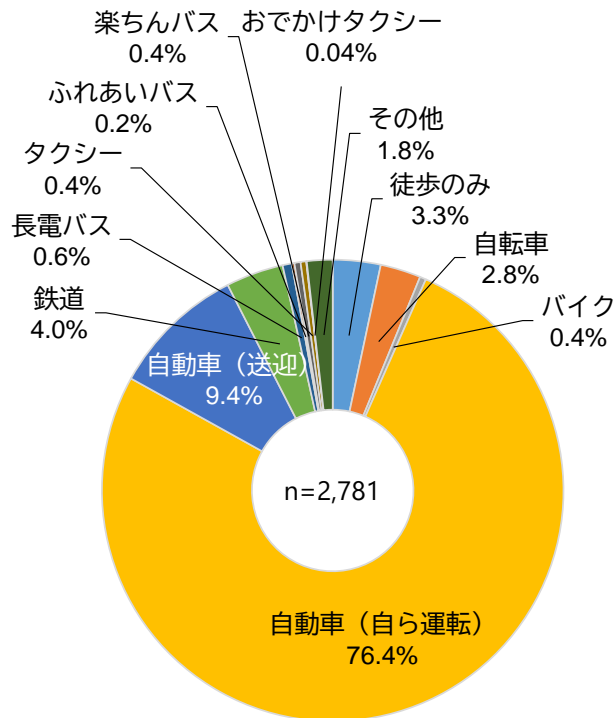


図 5-3 外出先への代表交通手段（平日）

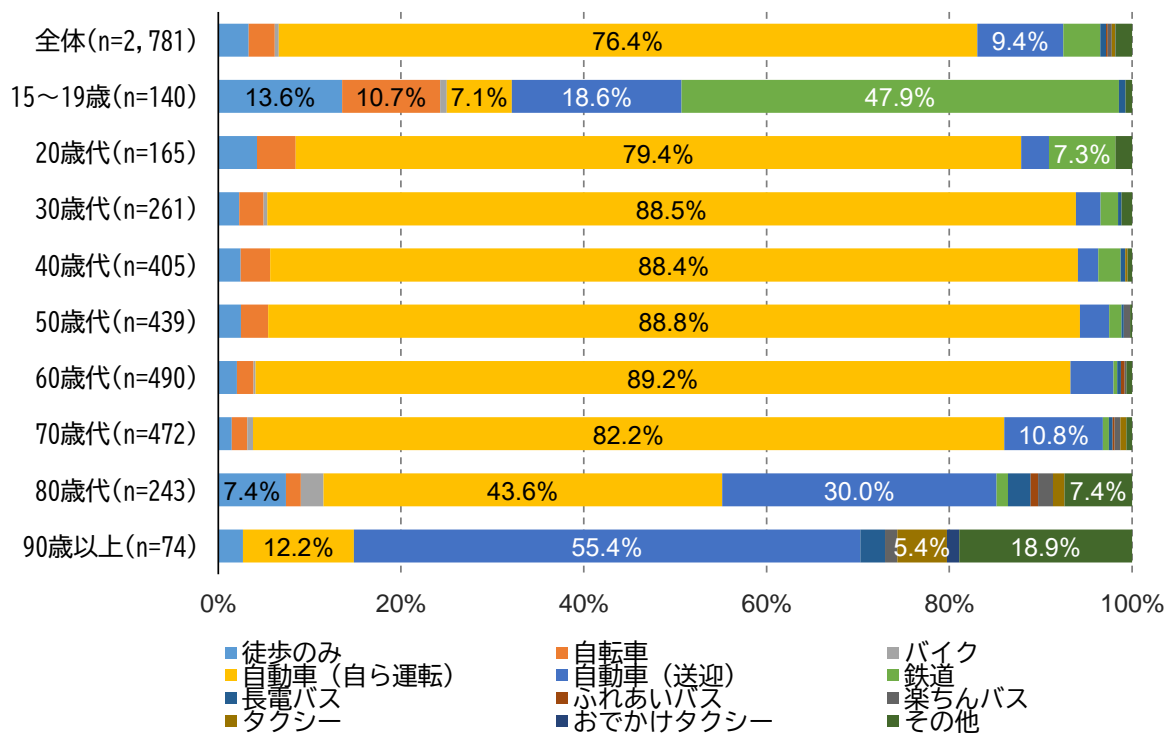


図 5-4 外出先への代表交通手段（平日） 年齢別構成

③ 鉄道・バスへのアクセス・イグレス手段

- アクセス・イグレス手段では、鉄道・長電バス・ふれあいバス・楽ちんバスの全てにおいて「徒歩」が最も多くなっています。
- 「徒歩」以外の手段について、それぞれの交通機関では次のとおりとなっています。
 - 鉄道のアクセス手段では、「自動車（送迎）」が最も多く、次いで「自動車（自ら運転）」、「自転車」となっています。また、イグレス手段では、前述の手段の割合が減少し、「徒歩」が増加しています。
 - 長電バスのアクセス手段では、「鉄道」と「楽ちんバス」が最も多く、次いで「自転車」と「自動車（送迎）」となっています。また、イグレス手段では、「楽ちんバス」が最も多く、その他に「ふれあいバス」と「タクシー」の割合が増加しています。
 - ふれあいバスのアクセス手段では、「長電バス」が最も多く、次いで「タクシー」となっています。また、イグレス手段は、「徒歩」と「タクシー」のみとなっています。
 - 楽ちんバスのアクセス手段では、「長電バス」が最も多く、次いで「鉄道」、「バイク」となっています。また、イグレス手段では、「バイク」がなくなり、「長電バス」と「鉄道」、「徒歩」の3つとなっています。

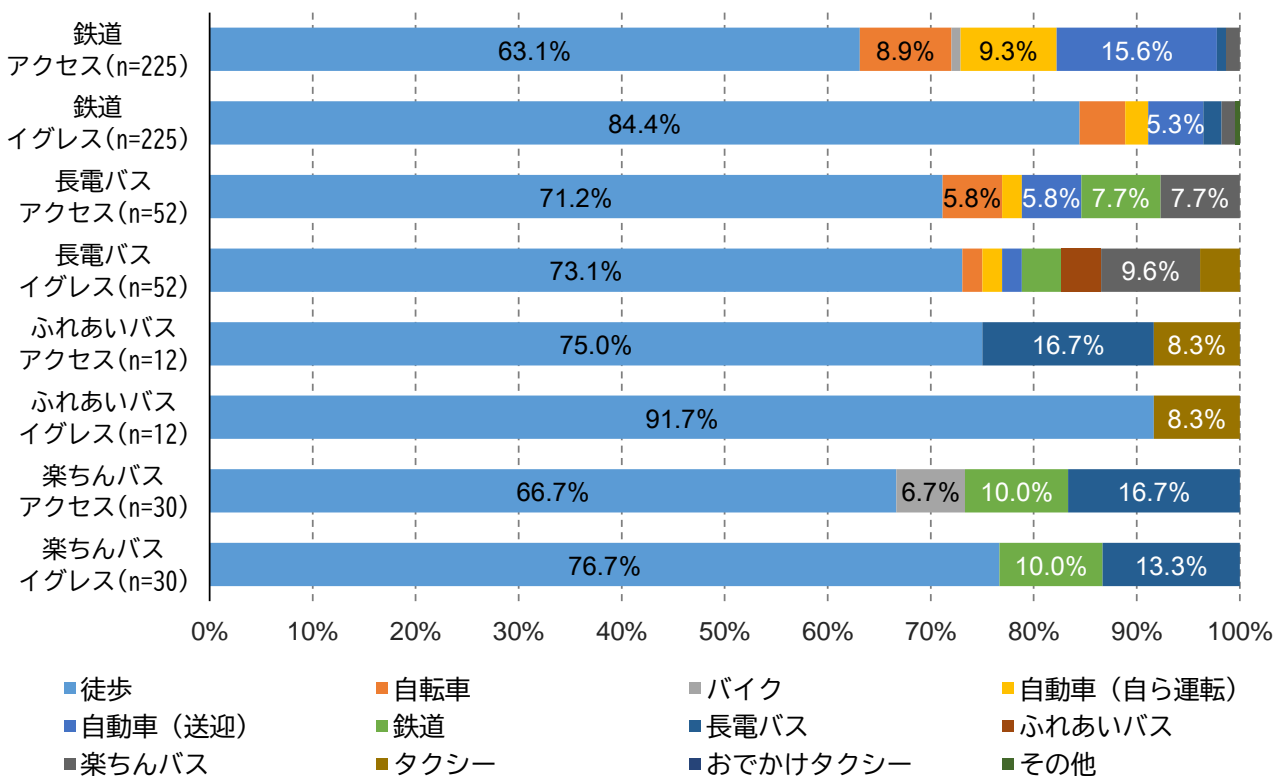
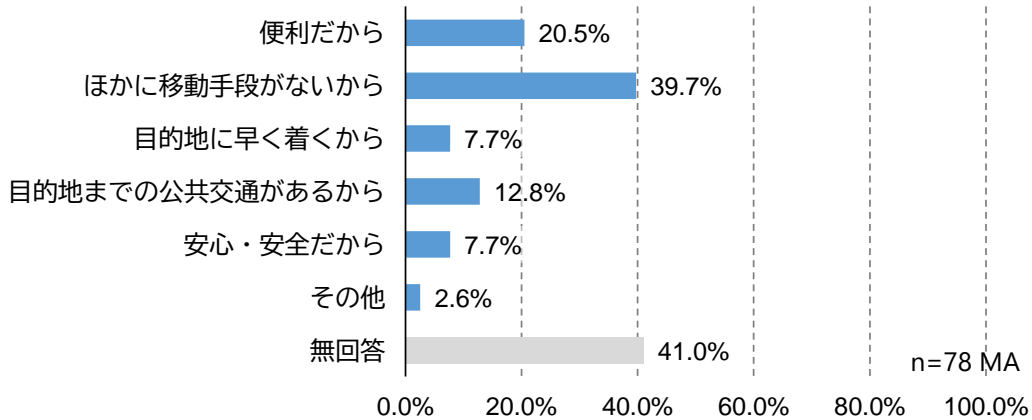


図 5-5 鉄道・バスへのアクセス・イグレス手段

④ 公共交通を利用する理由・利用しない理由

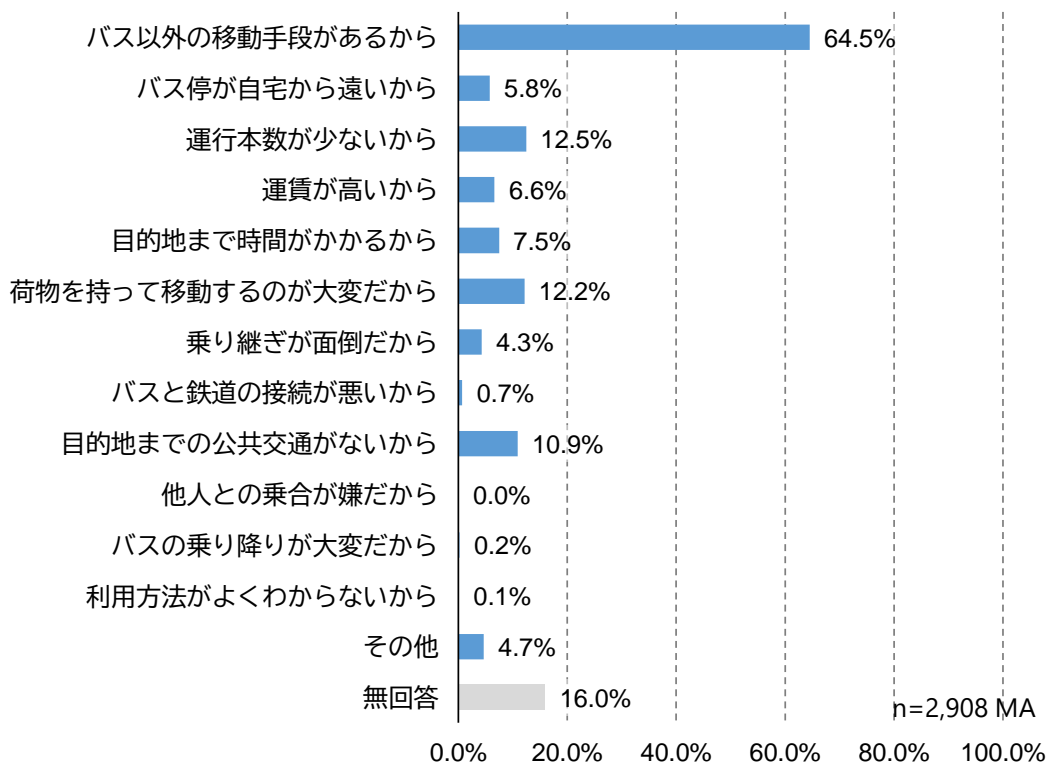
■公共交通を利用する理由は、「ほかに移動手段がないから」が40%で最も多くなっています。

■公共交通を利用しない理由は、「バス以外の移動手段があるから」が65%を占めています。



※公共交通を日常的に利用する方への設問

図 5-6 公共交通を利用する理由



※公共交通を普段は利用しない方への設問

図 5-7 公共交通を利用しない理由

⑤ バスに対する要望など

- 日頃、移動に公共交通を利用される方で、公共交通の満足度で「不満+やや不満」という回答の理由としては、「運行本数が少ない」が90%を超えています。
- 地域を走るバスへの要望やアイデアは、「わかりやすい路線図・時刻表の配布」が21%と最も多く、次いで「PCやスマホで運行情報が確認できる」が16%、「その他」が17%となっています。
- 「その他」の具体的な内容としては、楽ちんバスの中野市への直通運行についての意見が挙げられています。

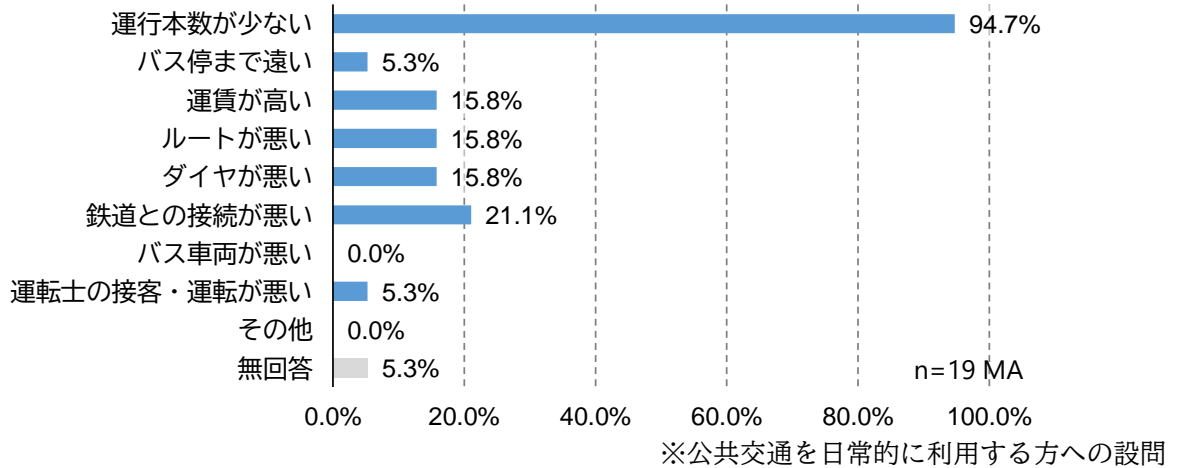


図 5-8 公共交通に対して不満と思う理由

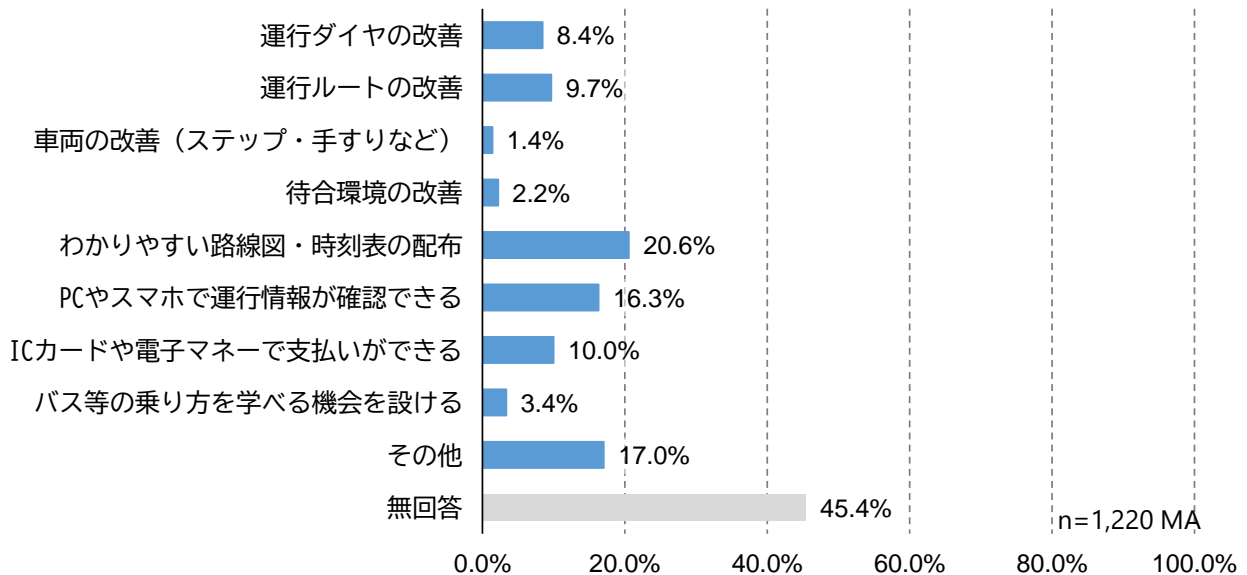


図 5-9 地域を走るバスへの要望やアイデア

⑥ 公共交通に対する行政負担金額及び今後の対応について

- 公共交通に対する行政負担額について、「妥当な金額だと思う」が27%、「もっと少なくすべき」が16%、「もっと多くても構わない」は11%、「わからない」が41%となっています。
- 今後のバスへの対応としては、「現状の運行本数と路線の維持」が35%で最も多く、次いで「路線再編や運行本数の見直しによる運行の効率化」が32%、「運行本数や路線を増やす方向で見直し」が9%となっています。

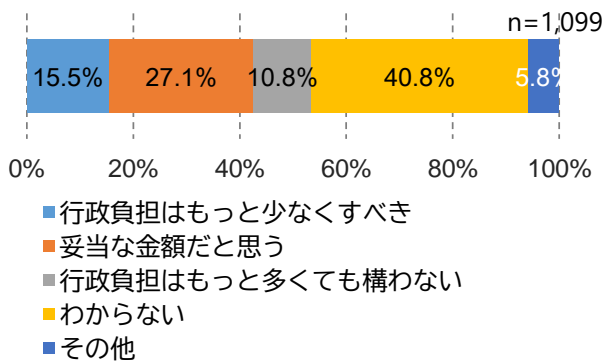


図 5-10 行政負担金額について

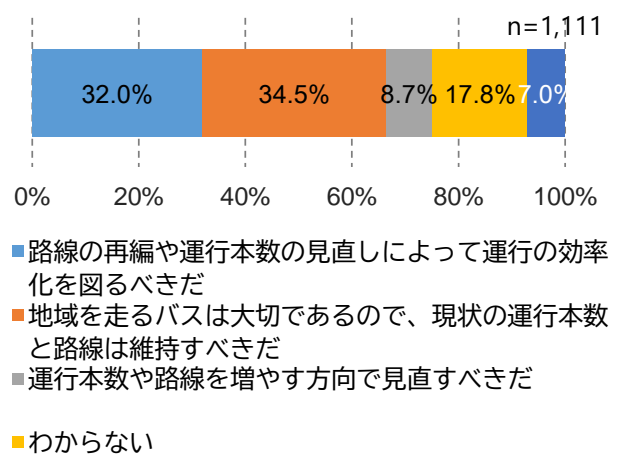


図 5-11 地域を走るバスへの今後の対応

⑦ 両市町の相互乗り入れについて、新たに乗り入れを行なってほしい区間

- 中野市では「現在、相互乗り入れしている電車とバス路線で十分である」が97%を占めています。
- 山ノ内町では「今あるバス路線のルート以外で相互乗り入れを行なって欲しい区間がある」が30%となっています。そのうち、山ノ内町北部地区では「今あるバス路線のルート以外で相互乗り入れを行なって欲しい区間がある」が56%と、他地区と比べて割合が高くなっています。

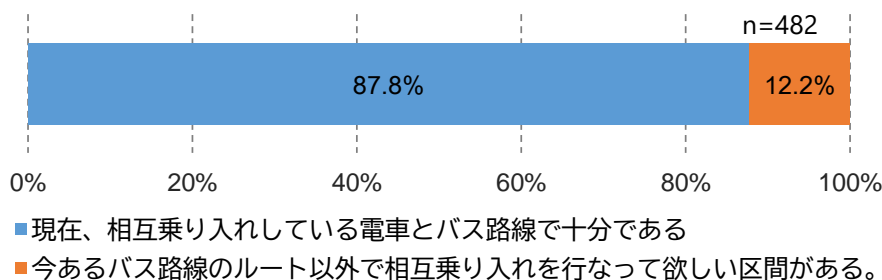


図 5-12 相互乗り入れについて

【相互乗り入れを行なってほしい区間・ルート（具体的回答）】 ※意見集約

- ・山ノ内町須賀川地区と中野市を乗り換え無しで結ぶルート
- ・山ノ内町西部地区と中野市を結ぶルート
- ・山ノ内町と間山温泉公園を結ぶルート
- ・山ノ内町と飯山駅を結ぶルート
- ・中野市～山ノ内町～木島平を結ぶルート

5-2. バス利用者アンケート調査

(1) バス利用者アンケート調査概要

① 調査日、配布・回収方法

・調査日：

2021年10月19日(火)：立ヶ花線、菅線、上林線、永田・親川線

2021年10月21日(木)：奥志賀高原、白根火山線

2021年10月26日(火)：合庁線、中野木島線

・配布回収方法：バスへの乗り込みによる調査

② 回収状況

配布・回収数及び回収率は以下のとおりである。

回収数：299件

・間山線	：14件
・倭・科野地区	：7件
・中野木島線	：93件
・合庁線	：29件
・立ヶ花線	：10件
・菅線	：19件
・上林線	：50件
・永田・親川線	：24件
・奥志賀高原線	：8件
・白根火山線	：29件
・楽ちんバス西・北部ルート	：13件
・楽ちんバス南部ルート	：3件

③ 調査内容

調査は、各路線の始発から最終便までの全運行便に調査員が乗り込み、利用者の方へアンケートを配布・回収またはヒアリングを行なった。バスの利用目的や頻度、改善要望など、次頁以降に掲載したアンケート調査票により調査を行った。

【設問項目】

■回答者属性	■目的地	■バスの利用目的
■バスの利用頻度	■バスの満足度	■バスへの改善要望

【アンケート集計及び結果における留意事項】

アンケート集計は、居住地、年齢の基本属性に関する設問は無回答も集計対象とするが、これ以外の設問における無回答は集計対象外とした。

その他、集計上の注意事項は住民アンケートと同様(p.52参照)である。

(2) バス利用者アンケート調査結果

① バス利用者の特徴（居住地, 年齢, 利用目的, 利用頻度）

- バス利用者全体の居住地構成は、中野市が45%、山ノ内町が19%、飯山市が12%、その他（木島平村、長野市、須坂市、県外等）が23%となっています。
上林線、奥志賀高原線、白根火山線では県外からの観光客による利用が多くなっています。
- 年齢構成では、15～19歳による利用が21%と、他年代と比較して多くなっています。
その他の年代は、20歳代～50歳代が約3割、60歳代以上が約5割となっています。
- バスの利用目的は、全体では通勤・通学が合わせて47%、買い物と通院が16%となっています。
中野木島線と立ヶ花線では通学目的での利用が多く、奥志賀高原線と白根火山線では観光での利用が多くなっています。
- 主な目的地では、イオン中野店が最も多く20件で、次いで北信病院が17件、信州中野駅が16件となっています。
- 上記から考えられる主なバス利用者は次のとおりです。
 - 高校生（15～19歳）による通学目的での毎日利用
 - 現役世代（20～59歳）による通勤目的での毎日利用
 - 高齢者（60歳代以上）による買い物・通院目的での週数日利用
 - 観光客による観光地までの移動目的での利用

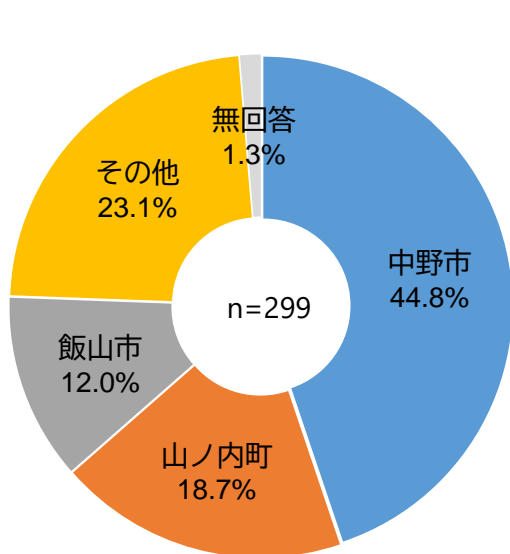


図 5-13 居住地

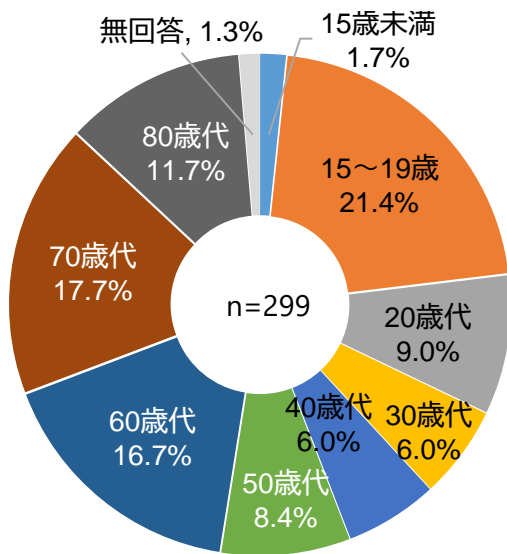


図 5-14 年齢

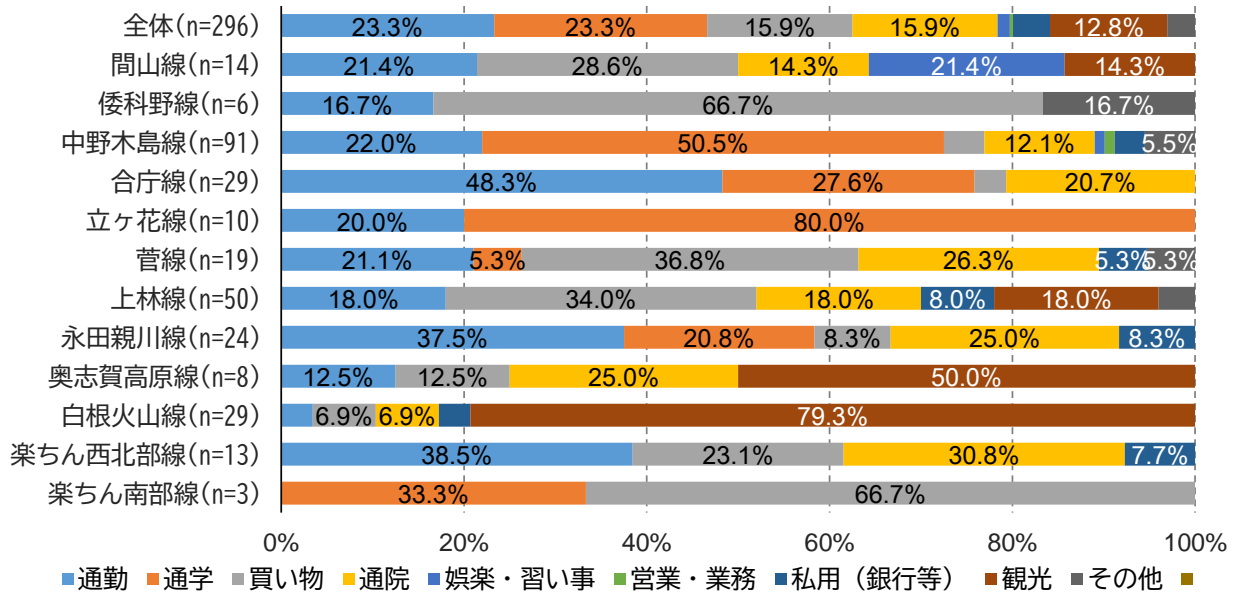


図 5-15 利用目的

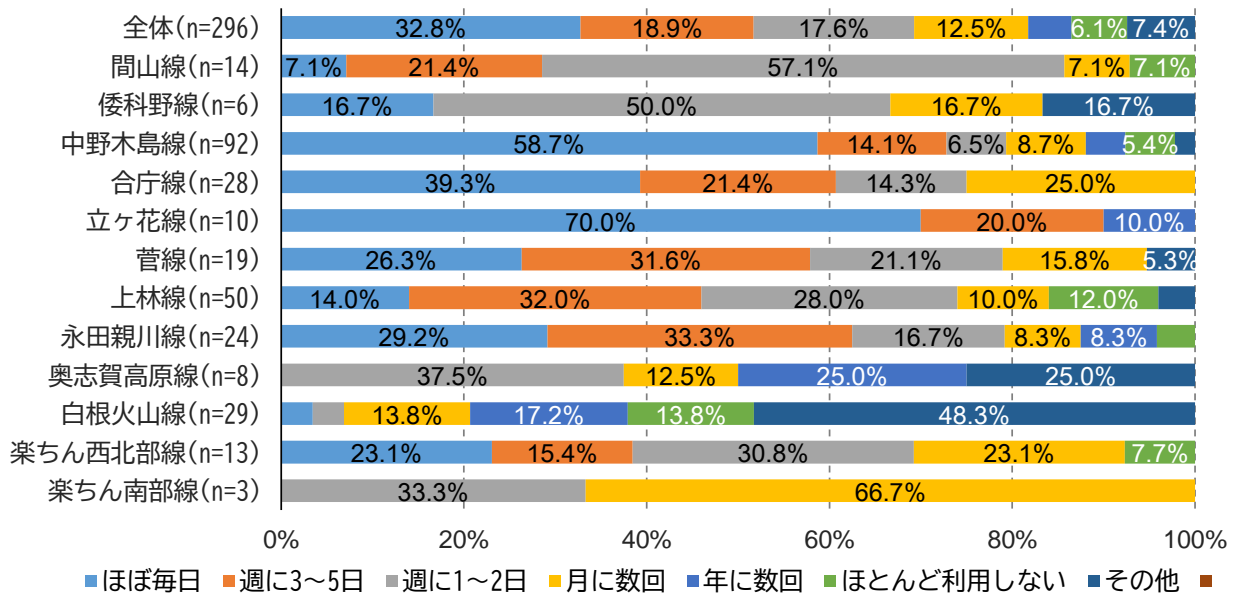


図 5-16 利用頻度

② 乗車しているバス路線の満足度

- バス路線の満足度は、全体では満足（満足とやや満足の合計）が66%と過半数を占めており、やや不満が5%未満、不満との回答はありませんでした。
- 楽ちんバスでは他路線に比べてやや不満の割合が高くなっています。

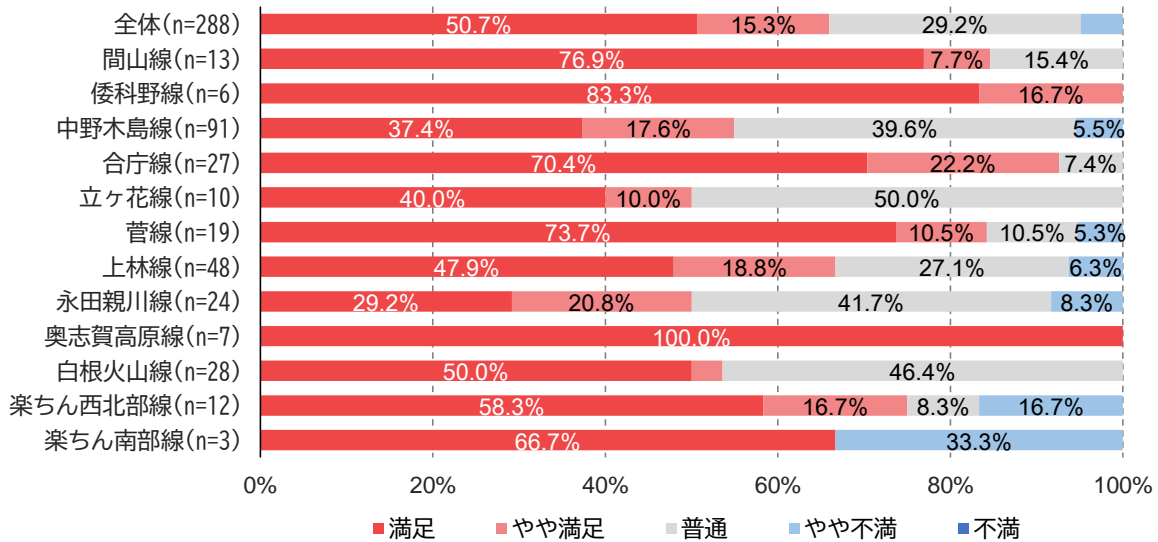


図 5-17 満足度

③ 乗車しているバス路線への改善要望など

- バスへの改善要望は、「増便」「定時運行」についての意見が比較的多く寄せられました。
- その他、「鉄道との接続」や「車両のステップ」などについて意見が寄せられました。

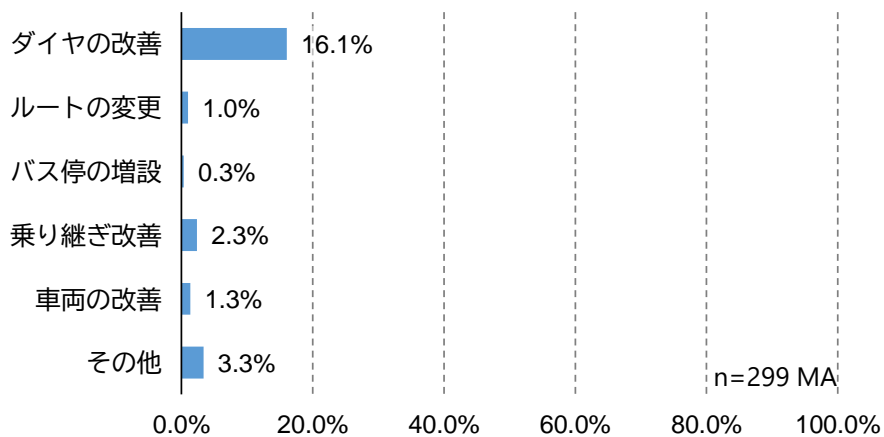


図 5-18 改善要望

5-3. 住民から寄せられている意見

住民アンケート調査における自由記述や、公共交通に関する意見交換会、その他アンケート調査などで住民から寄せられている公共交通に関する主な意見を以下に整理しました。

■公共交通の維持に関連する意見

- ・公共交通を必要としている人達のためにバスの廃止だけは避けてほしい。
- ・公共交通を必要とする人にとって使いやすいものであれば良いと思う。
- ・通学手段として公共交通を維持しなければ、地域の過疎化がますます進むと思う。

■高齢化に関連した意見

- ・足腰が悪くバス停までの移動が困難であるため玄関まで迎えに来てもらいたい。
- ・車が運転できなくなる頃には足腰も弱っていると思うので、ドアトゥドアで運行してほしい。
- ・老後は出かけるよりも来てもらうほうが便利なので、移動スーパーや家事サポートなど、家に出向くサービスを充実させるのも良いのではないか。
- ・高齢者が運転を継続することを前提に、高齢者の安全運転を支える仕組みなどを考えていくべきではないか。

■利用促進に関する意見

- ・各施設の送迎車などの活用を検討してはどうか。
- ・商業施設や病院などと連携を検討してはどうか。
- ・上林線と菅線も北信病院へ乗り入れると便利である。
- ・楽ちんバスへ町民以外も乗車できるようにしてはどうか。
- ・バスを使用したイベントなどを行うのはどうか。
- ・運賃を上げて良いので便数を増やすなどしてはどうか。

■新たなシステムや効率化に関する意見

- ・AIを活用した公共交通システムについて研究をしていただきたい。
- ・地域住民が主体となって運行する交通手段を研究してはどうか。
- ・利用が少ない時間帯は減便するなどして効率化を図ってはどうか。

■公共交通についての情報発信等に関する意見

- ・公共交通に関する情報を分かりやすく発信してはどうか。(問い合わせ窓口の設置、バス停の時刻表の掲示の改善など)
- ・バスの種類が色々ありよく分からない。

※意見を要約・再編

5-4. 公共交通に関わる関係者意識の把握

(1) 関係者意識の把握に関する調査概要

① 調査対象

以下の団体・施設を対象に、各施設や団体へ利用者等から寄せられる公共交通に関する意見や、公共交通と連携できる取り組みについて調査を行いました。

表 5-1 調査対象

分類	団体・施設	
	中野市	山ノ内町
教育	・中野立志館高校 ・中野西高校	—
医療	・中高医師会 ・中高歯科医師会	
福祉	・中野市社会福祉協議会	・山ノ内町社会福祉協議会
商業	・信州中野商工会議所	・山ノ内町商工会
観光	・信州中野産業観光公社	・山ノ内町観光連盟

② 調査期間、配布・回収方法

- ・配布時期：2021年11月より順次配布
- ・配布回収方法：直接受け渡し ※商業・観光のみ Web による回答を受け付けた

③ 調査内容

主な設問項目は以下のとおりです。

【主な設問項目】

- 施設利用者のバス利用状況
- 利用者から寄せられる公共交通に関する意見
- 公共交通に対する意見
- 公共交通の利便性に関する意見
- 公共交通と連携できる取り組みについての意見

【アンケート集計及び結果における留意事項】

集計上の注意事項は住民アンケート（p.52）を参照

(2) 調査結果

① 教育関係

<p>■バスで通学する生徒との割合は、中野立志館高校では約 30%、中野西高校では約 5%となっています。中野立志館高校へはバスが運行していますが、中野西高校へは運行していないため、このような差が生じているものと考えられます。</p> <p>■通学時のバス利用に関する意見・要望では、中野立志館高校からは「JR との乗り継ぎ改善」「車両混雑の改善」について、中野西高校からは「中野西高校へのバスルート延伸」について意見・要望をいただきました。</p> <p>■その他にバスに関する意見・要望では、中野立志館高校からは「片道定期券の販売」「お昼～夕方の増便」等について、中野西高校からは「下校時刻が生徒や時期に応じて変わるため、運行本数が少ない路線では通学に利用するのは難しい」との意見・要望をいただきました。</p>
--

表 5-2 教育関係からの回答結果

設問	回答	
	中野立志館高校	中野西高校
生徒数	580 人	536 人
バスを利用して通学する生徒の割合	30%	5%
始業時刻	8 時 45 分	8 時 35 分
終業時刻	15 時 50 分	15 時 35 分
部活開始時刻（朝）	8 時 30 分～9 時頃	自主練習
部活終了時刻（夕）	夏季：19 時 冬季：18 時 30 分	夏季：19 時 冬季：18 時 30 分
通学時のバス利用に関する意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・JR との乗り継ぎが悪い ・小学生が利用する路線では、車両が混雑しており、お年寄りの方などにとって危険な状態になることがあるため、冬季だけでも大型の車両で運行することができないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・飯山方面からのバスを立志館高校から本校まで延伸してもらいたい。
バス等に関する意見・要望	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃が高い ・片道定期券が欲しい ・登校時と下校時の本数を増やしてほしい。特にお昼で下校の際、バスが無くて帰れないことがある ・半日授業の帰宅にりようできる 12:15 くらいのバスがあるとよい ・12:45～16:45 の便があれば助かる 	<ul style="list-style-type: none"> ・高等学校は、部活や補習などがあり下校時刻に一齐に帰宅する訳ではなく、また学校行事やテストなどで下校時刻が頻繁に変わるため、バスの運行本数が少ない区間では常時利用することは難しい。

② 医療関係

<p>■施設までバス等の公共交通機関を利用して来院する方の割合は平均約 6%となっています。</p> <p>■改善要望では、「駅南側のバスルートの新設を検討してほしい」「タクシー利用助成券の枚数を増やしてほしい」との意見が寄せられています。 ※ n=6</p>
--

③ 福祉関係

- 施設までの交通手段は徒歩が39%で最も多くなっています。
- 公共交通の利用頻度は約3割の方は、月に数回利用すると回答しています。
- 改善要望では、運行ダイヤの改善（増便, 乗り継ぎ改善）に関する意見や車両改善に関する要望等が寄せられています。

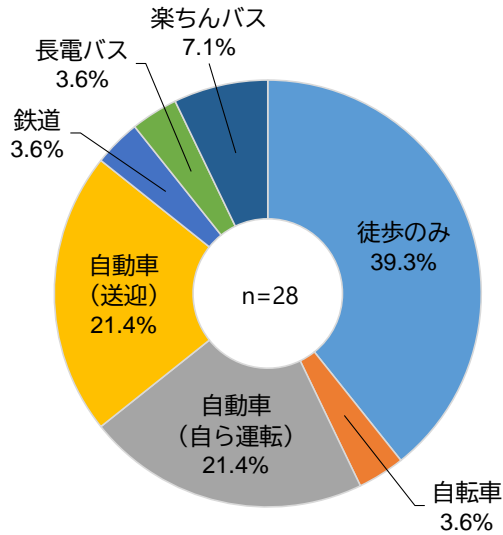


図 5-19 施設までの交通手段

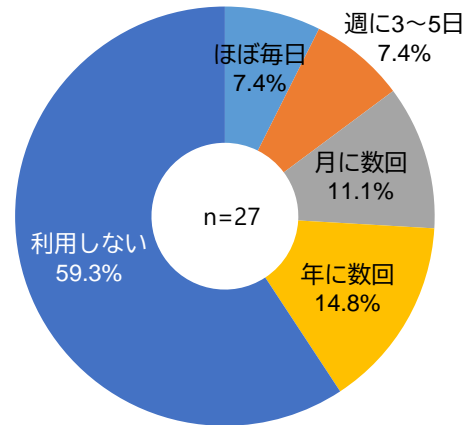


図 5-20 地域の公共交通の利用頻度

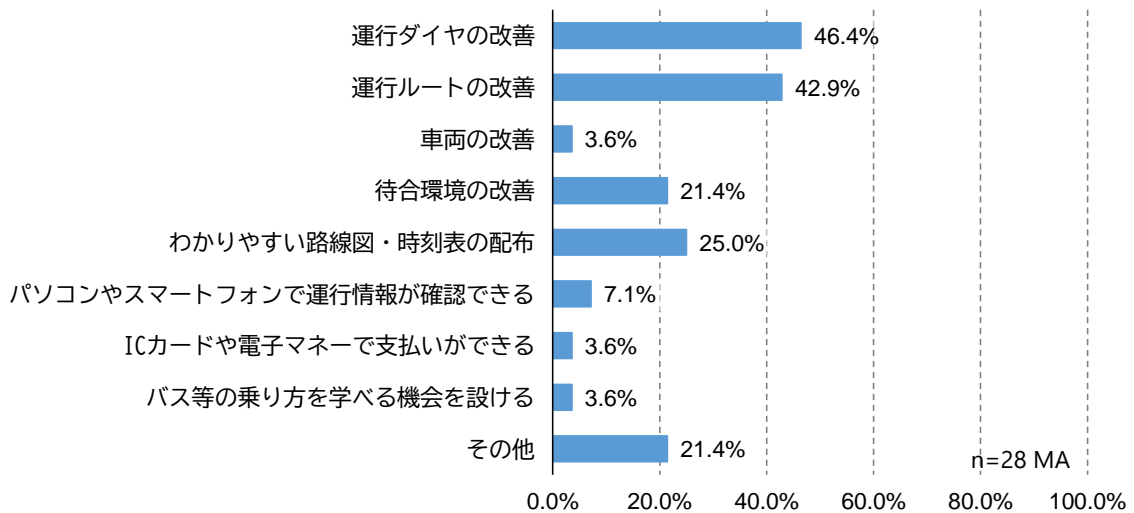


図 5-21 地域公共交通への改善要望

【地域公共交通への改善要望（具体的回答）】 ※意見要約・再編

- ・増便してほしい。
- ・鉄道との乗り継ぎをスムーズにできるようダイヤを改善してほしい。
- ・フリー乗降を導入してほしい。
- ・バスの乗降口にスロープを設定してほしい。
- ・バス停にベンチや椅子を設定してほしい。
- ・運賃を下げしてほしい。
- ・中野駅まで運行してほしい。

④ 商業関係

- 来訪者の交通手段は自家用車が76%で最も多く、地域のバスは2%となっています。
- 地域のバスへの問い合わせは、年間0件が約8割を占めており、問い合わせはあまりありません。
- 地域のバスの利便性向上などに取り組む必要性は、「現状の利便性で十分である」が約6割、「現状の費用内で可能な限り利便性を向上させるべき」が約2割、「費用を増やしてでも利便性を向上させるべき」が約2割となっています。
- 地域のバスと連携し実施できるような取り組みとしては、約半数から「バス利用者に対する割引や特典の提供」「公共交通利用促進への協力」について連携できるとの回答を得られました。
- その他意見として、「遅い時間帯のダイヤを希望する」「停留所以外での乗降を可能とする」との要望が挙げられた。

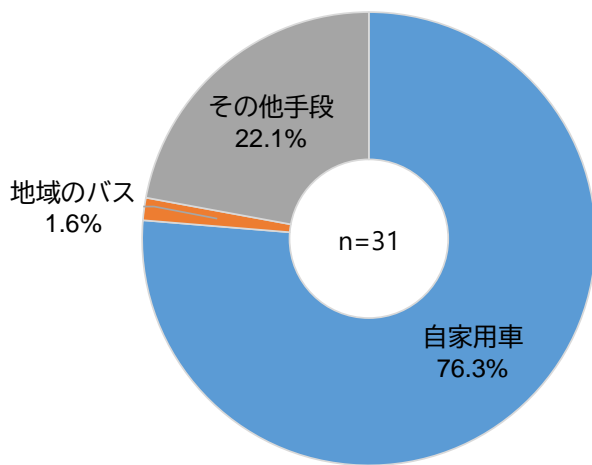


図 5-22 来訪者の交通手段

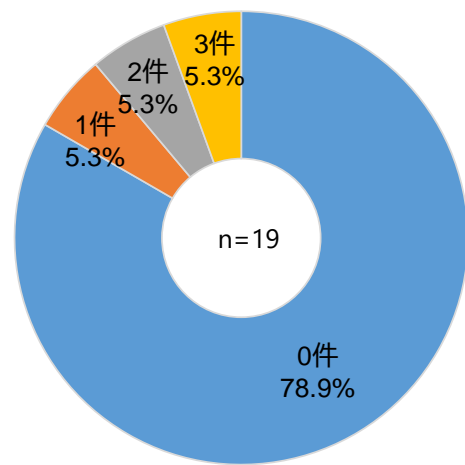


図 5-23 地域のバスへの問い合わせ件数（年間）

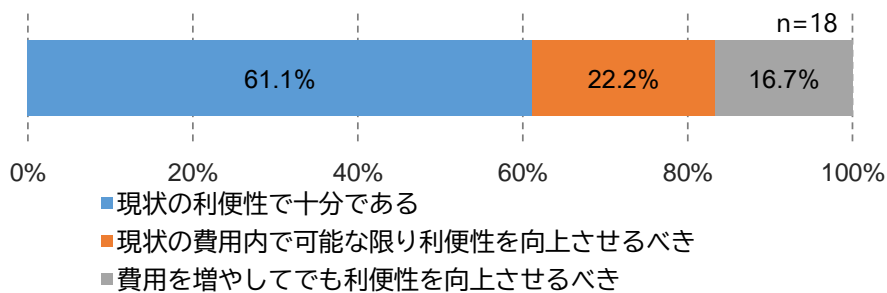


図 5-24 地域のバスの利便性向上などに取り組む必要性

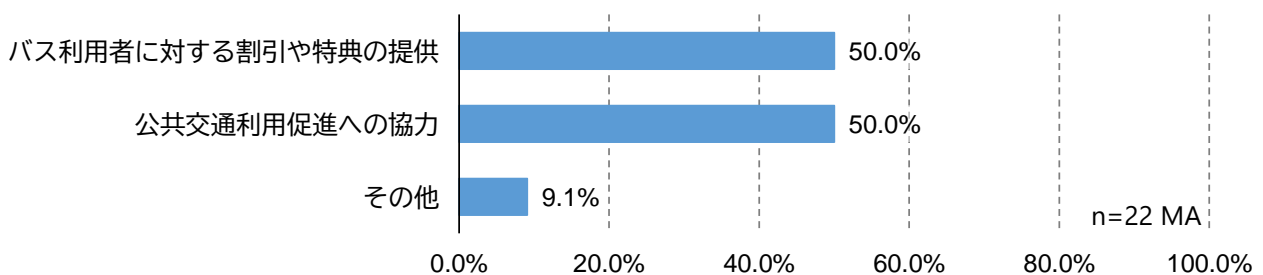


図 5-25 地域のバスと連携し実施できるような取り組み

⑤ 観光関係

- 来訪者の交通手段は自家用車が75%で最も多く、地域のバスは2%となっています。
- 地域のバスへの問い合わせは、年間5件未満が半数を占めていますが、20件以上の問い合わせがあるとの回答もあります。これら問い合わせに対して地域のバスでの対応状況は、半数ができているとの回答でした。
- 地域のバスの利便性向上などに取り組む必要性は、「現状の利便性で十分である」が約4割、「現状の費用内で可能な限り利便性を向上させるべき」が約5割、「費用を増やしてでも利便性を向上させるべき」が約1割となっています。
- 地域のバスと連携し実施できるような取り組みとしては、「観光施設や温泉施設などとの共通割引券」「観光施設等の待合施設をバス待ち施設として開放」について、約4割から連携できるとの回答を得られました。
- その他意見として、「電車とバスの乗り継ぎ改善」「楽ちんバスへ来訪者も乗車可能とすると良いと思う」との意見が寄せられた。

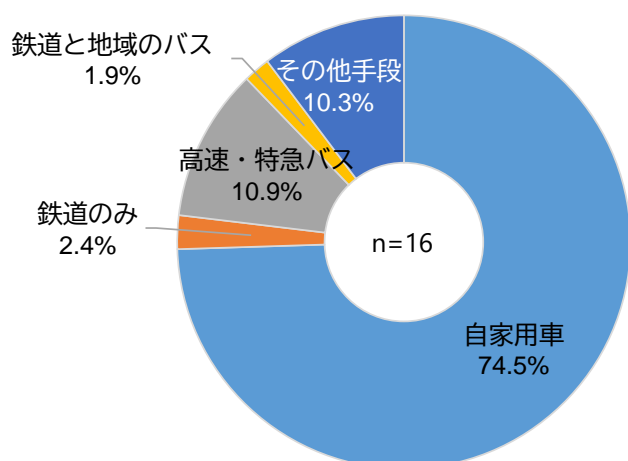


図 5-26 来訪者の交通手段

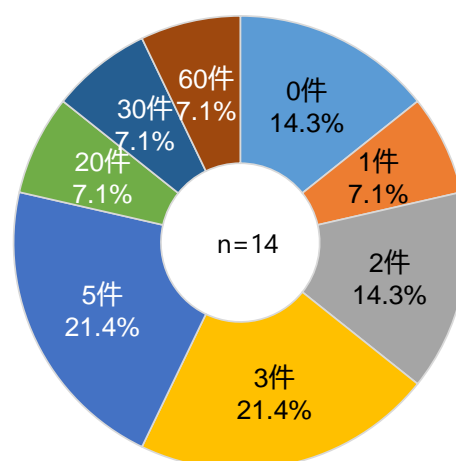


図 5-27 地域のバスへの問い合わせ件数（年間）

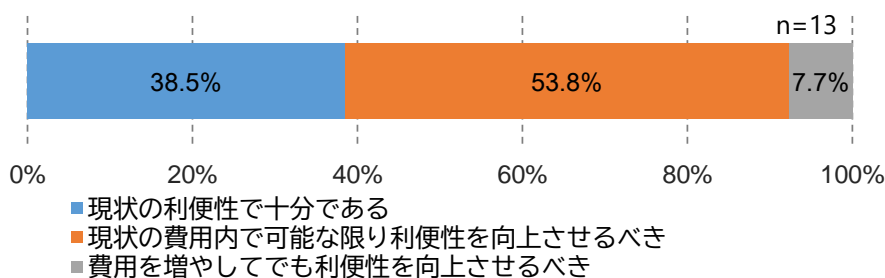


図 5-28 地域のバスの利便性向上などに取り組む必要性

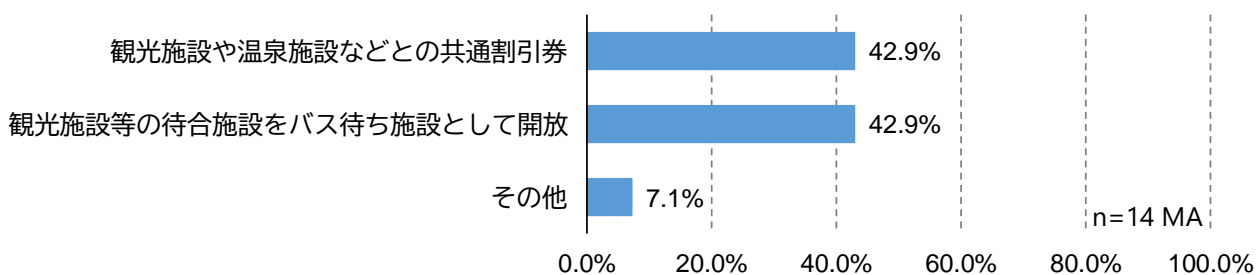


図 5-29 地域のバスと連携し実施できるような取り組み

6. 地域公共交通の課題整理

ここまでの現状整理やアンケート調査結果から、公共交通に関わる問題点・課題を以下のとおり整理しました。

◇ 現況	◆ 問題点・課題
地域の現状など（位置・地勢, 人口, 通勤・通学流動, 産業動向, 買い物動向, 施設分布, 自動車保有）	
<p>◇中野市では扇状地には市街地が広がっており、山ノ内町では可住地のほぼ全てが傾斜地や河岸段丘となっています。</p> <p>◇両市町ともに人口減少、少子高齢化が進んでいます。特に山ノ内町では、2045年には高齢化率が51%になると予測されています。</p> <p>◇信州中野駅と湯田中駅周辺に人口が集積しています。今後は人口減少にともない地域全体で都市の低密度化が進むとみられます。また、山あいの地域では顕著に高齢化が進むと予測されます。</p> <p>◇通勤・通学流動では中野市と山ノ内町の結びつきが強くなっています。また、中野市は長野市・飯山市・須坂市との流動も多くなっています。</p> <p>◇中野市では製造業と卸売業・小売業への従業者比率が高く、山ノ内町では宿泊業・飲食サービス業が約半数を占めています。</p> <p>◇買い物動向では中野市は周辺地域からの流入があり、特に山ノ内町から中野市への流出率は61%となっています。</p> <p>◇施設分布状況をみると、その多くは信州中野駅を中心とする市街地周辺に分布しています。山ノ内町には大型商業施設はありません。</p> <p>◇観光地利用者数では、山ノ内町への観光が地域全体の観光地利用者数のおよそ9割を占めています。</p> <p>◇自動車保有状況は、両市町ともに1世帯あたりの保有台数は多く、特に中野市では県内19市のうち上位3番目に位置しています。</p>	<p>◆高齢化の進行により今まで以上に高齢者が公共交通のターゲットになると考えられたため、<u>高齢者の行動に対応した運行サービスの提供</u>を検討する必要があります。</p> <p>◆山あいの地域など狭あいな道路が多い集落などでは大型車両が集落へ乗り入れることが難しいため幹線道路沿いのバス停まで移動する必要がありますが、高齢者の増加にともないバス停までの移動に不便を感じる方が増加すると考えられるため、<u>できる限り居住地に近接したバス停を設けるなど、ルート変更を検討</u>する必要があります。</p> <p>◆総人口の減少にともない公共交通の総需要は減少していくと考えられます。加えて、都市の低密度化がさらに進んだ場合、需要が少ない地域を路線バスでカバーすることが難しくなるため、<u>新たな運行方法を検討</u>する必要があります。</p> <p>◆山ノ内町から中野市への通勤・通学及び買い物での移動需要は多いため、<u>両市町を結ぶネットワークの維持・確保</u>が必要です。また、<u>中野市と長野市・飯山市・須坂市を結ぶネットワークの維持・確保</u>も必要です。</p> <p>◆両市町の自動車普及率は高く、現時点ではバスなど公共交通の需要は大きくないと考えられるため、<u>公共交通を維持していくために利用促進</u>が必要です。</p>

◇ 現況	◆ 問題点・課題
上位・関連計画	
<p>◇上位・関連計画では以下の方向性が示されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の利用が困難な方の交通手段の確保 ・公共交通の維持・確保 ・利便性や運行効率の向上 ・歩いて暮らせるまちづくりへの寄与 <p>◇中野市の前回計画においては、ほとんどの施策・事業について実施・達成または実施段階となっています。また、6つの目標に対して5つの目標が達成されています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆自動車の利用が困難な方の交通手段の確保を第一に、利便性や運行効率の向上を図り、公共交通への転換を促進し、<u>歩いて暮らせるまちづくり（集約型都市構造）へ寄与する、持続的な公共交通体系を構築していく必要があります。</u> ◆中野市の前回計画に位置付けられた施策はほとんどが実施済みとなっており、目標も概ね達成できていることから、前回計画から引き続き取り組むべき施策を検討する必要があります。
地域公共交通の現状（運行状況、利用状況、財政負担）	
<p>◇鉄道は、中野市と長野市・飯山市を JR が結び、中野市と山ノ内町を長野電鉄が結んでいます。信州中野駅と湯田中駅がそれぞれの中野市と山ノ内町の中心的な駅となっています。</p> <p>◇バスは、信州中野駅と湯田中駅を起点に放射状に運行しています。中野市と山ノ内町、中野市と飯山市を結ぶバスが運行しています。</p> <p>◇2017年9月30日に中野市と山ノ内町を結ぶ地域間幹線系統の須賀川線が廃止となり、現在は廃止による交通空白地域をカバーする目的で楽ちんバスを山ノ内町が運行しています。</p> <p>◇鉄道とバスの接続では、時間帯によっては接続しているバスが少なくなっています。</p> <p>◇公共交通による人口カバー率は両市町ともに約93%となっています。</p> <p>◇主要施設のカバー状況では、一部圏域外となっている施設があります。</p> <p>◇バス・デマンドタクシーの利用者数は概ね横ばいまたは微減で推移しています。</p> <p>◇コミュニティバスの利用者数は1日あたり10人前後となっています。</p> <p>◇便別の利用状況では時間帯によっては利用者が非常に少ない便が存在します。</p> <p>◇バス停別の利用状況では、信州中野駅やその周辺、湯田中駅、夜間瀬駅での利用が比較的多く、また観光客による利用がある渋温泉等の観光地においても多くなっています。一方で中野市</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆通勤・通学流動や買い物動向でも結びつきが強い、<u>中野市と山ノ内町、周辺自治体とを結ぶ現在のネットワークを維持・確保する必要があります。</u> ◆一方で、近年では利用者の減少などを理由に須賀川線が廃止となるなど、<u>地域間幹線系統の維持が課題</u>となっています。 ◆人口減少に伴う利用者数の減少や、生産年齢人口の減少による財政への影響が懸念されるため、<u>持続可能な公共交通とするために、利用者の安定的な確保や効率的な運行を行う必要があります。</u> ◆できるかぎり、<u>鉄道とバスの接続を図っていく</u>必要があります。 ◆<u>公共交通でカバーされていない施設への移動手段を検討する必要があります。</u> ◆<u>効率的な運行という点では、利用が非常に少ない便やバス停（ルート）のあり方を検討する必要があります。</u>

◇ 現況	◆ 問題点・課題
<p>豊田地域や山ノ内町北部地域・南部地域では利用が少ないバス停が多く存在しています。</p> <p>◇財政負担について、中野市では年間約 4,000～5,000 万円、山ノ内町では約 2,000～3,000 万円の負担をしています。</p>	
住民・関係者意識の把握	
<p>【住民アンケート調査】</p> <p>◇50 歳代以下では「通勤目的でほぼ毎日」外出していますが、年齢が上がるにつれ外出頻度が減少しています。</p> <p>◇60 歳代以上の外出目的は買い物と通院が多くなっています。</p> <p>◇大半の方は自動車による移動であり、公共交通の利用割合は非常に小さくなっています。</p> <p>◇鉄道・バスへの「徒歩」以外のアクセス・イグレス手段では、鉄道は「自動車（送迎）」が多く、長電バス・ふれあいバス・楽ちんバスでは鉄道やバスからバスへの接続が多くなっています。</p> <p>◇公共交通の利用者の多くは、「ほかに移動手段がないから」という理由で公共交通を利用しています。</p> <p>◇反対に、公共交通を利用しない理由は「ほかに移動手段があるから≡車があるから」です。</p> <p>◇公共交通に対する行政負担額及び今後の対応は、現状維持または現状以下に抑える方向での意向が多くなっています。</p> <p>◇両市町間の新規の相互乗り入れについて、山ノ内町では乗り入れ要望が 30%あり、そのうち山ノ内町北部地区では約半数が乗り入れを要望しています。一方で中野市では乗り入れ要望はほとんどありません。</p>	<p>◆公共交通の主なターゲットとなる高齢者では、外出頻度は少なく、外出目的も買い物や通院といった特定の時間帯に集中する外出行動ではないため、移動ニーズがまとまりにくいと考えられるため、<u>各ニーズに合せた柔軟な運行を検討する必要があります。</u></p> <p>◆自動車利用の方は公共交通に不満がある・不便であるため利用しないわけではないため、<u>バスに関連したイベントの実施など、バスを利用していただく方策を検討する必要があります。</u></p> <p>◆公共交通の利用者の多くは他に移動手段が無いいため公共交通を利用していることから、<u>「公共交通が無くなると移動に困る人達」の移動を支える必要があります。</u></p> <p>◆<u>利用者ターゲットを明らかにし、適切な運行サービスの提供と利用促進により、現状のサービスレベルを維持しつつ、行政負担額を抑制する必要があります。</u></p> <p>◆<u>両市町間を結ぶ運行経路などについて検討する必要があります。</u></p>
<p>【バス利用者アンケート調査】</p> <p>◇バス利用者の約半数は中野市在住者で、山ノ内町が約 20%、残りは周辺市町村からの利用です。</p> <p>◇バスの主な利用者は次のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 高校生（15～19 歳）による通学目的での毎日利用 - 現役世代（20～59 歳）による通勤目的での毎日利用 	<p>◆地域の在住者だけでなく、周辺市町村からの利用者にとってもバス運行は重要となっていることから、<u>バス運行の維持が必要</u>です。</p> <p>◆<u>現在の利用形態に合わせて運行の最適化を図っていく必要があります。</u></p> <p>◆サービスレベルの維持を基本としつつ、行政負担の状況も勘案した中で、現在の利用者の要望</p>

◇ 現況	◆ 問題点・課題
<p>- 高齢者（60歳代以上）による買い物・通院目的での週数日利用</p> <p>◇主要な目的地は「イオン中野店」「北信病院」「信州中野駅」「中野立志館高校」「渋温泉」等となっています。</p> <p>◇バスへの改善要望では「増便」「定時運行」についての意見が比較的多くなっています。</p>	<p>に対して利便性向上を図っていくことが必要です。</p>
<p>【住民から寄せられている意見】</p> <p>◇住民から以下の意見が寄せられています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を必要としている人達のために公共交通を維持する必要がある。 ・高齢になった時の移動手段が心配である。 ・公共交通以外の方法でも高齢者の移動や生活をサポートできるのではないか。 ・各施設との連携や、公共交通以外の移動手段の活用など、利用促進策を実施してはどうか。 ・公共交通について分かりやすく情報発信してはどうか。 ・AIを活用した公共交通システムや住民が主体となって運行する交通手段など、新たな交通システムを研究してはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>車以外の移動手段が必要となる方のために公共交通を維持していく必要があります。</u> ◆<u>持続可能な公共交通としていくため、利用促進策の実施や分かりやすい情報発信の検討、新たな交通システムの研究などが求められています。</u>
<p>【公共交通に関わる関係者意識の把握】</p> <p>◇中野市内高校2校から、「JRとの乗り継ぎ改善」「車両混雑の改善」、「中野西高校へのバスルート延伸」、「片道定期券の導入」、「お昼～夕方の増便」について意見・要望が寄せられています。</p> <p>◇医療関係者からは、「駅南側のバスルートの新設を検討してほしい」「タクシー利用助成券の枚数を増やしてほしい」との意見が寄せられています。</p> <p>◇社会福祉協議会来訪者の地域のバスの利用率は住民アンケートと比較して高くなっています。</p> <p>運行ダイヤの改善（増便, 乗り継ぎ改善）に関する意見と中野市への直通ルートに関する要望等が寄せられています。</p> <p>◇商業関係者からは、地域のバスの利便性は現状で十分との回答が約半数を占めています。</p> <p>地域のバスと連携し実施できるような取組</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆関係者や公共交通利用者からの要望を踏まえた改善策の検討が求められています。 ◆<u>商業施設や観光施設と地域公共交通の連携の可能性を踏まえた利用促進策等の検討が必要です。</u>

◇ 現況	◆ 問題点・課題
<p>みとして、約半数から「バス利用者に対する割引や特典の提供」「公共交通利用促進への協力」について連携できるとの回答が得られました。</p> <p>◇観光関係者からは、地域のバスの利便性を向上させるべきとの回答が半数以上を占めています。</p> <p>地域のバスと連携し実施できるような取り組みとしては、「観光施設や温泉施設などとの共通割引券」「観光施設等の待合施設をバス待ち施設として開放」について、3割前後が連携できるとの回答が得られました。</p>	

7. 基本的な方針

7-1. 基本方針

住民の日常生活における移動を守るとともに来訪者の利便性の確保に資するため、まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通を住民との協働により構築し、中野市・山ノ内町において必要な交通手段を確保することを目的に、中野市・山ノ内町公共交通計画の基本方針を以下のとおり定めます。

基本方針1 現在の公共交通網の維持

現在の公共交通網は、公共交通しか選択できない住民（交通弱者）の移動を支え、また、来訪者の交通手段としての役割を担っていることから、持続可能な交通手段として維持確保していくため、外出目的に合わせたダイヤ設定やライフスタイル・年齢構成の変化に対応した見直しを継続し、公共交通網の維持を図ります。

基本方針2 中野市と山ノ内町の2市町連携の強化

中野市と山ノ内町は、通勤・通学や買い物など日常生活において密接な関係にあり、2市町間を結ぶ公共交通はこれらの移動を支える重要な交通手段となっていることから、2市町間の連携を強化し効果的な施策に取り組みます。

基本方針3 公共交通に対する適切な財政負担の維持

少子高齢化・人口減少社会の進展を背景に、社会保障費等の財政需要の増大など、より一層財政的制約が厳しくなる状況が予想されるなか、利用促進や運行の効率化などにより公共交通の維持に対する公的支出の上昇を抑えるとともに、適切な財政負担を維持します。

基本方針4 支援目的に応じたサービスの提供

全ての地域で一律に質の高いサービスを提供することは物理的、財政的にも極めて困難であることを踏まえ、バス路線の機能及び利用環境に応じて形態別に基本サービスレベルを設定します。

基本方針5 近隣と連携した公共交通体系

JR飯山線及び長野電鉄を広域的な公共交通の骨格として、また、北陸新幹線「飯山駅」・JR飯山線「替佐駅」・長野電鉄「信州中野駅」「湯田中駅」「夜間瀬駅」を鉄道とバスの結節拠点として位置づけ、広域交通ネットワークの構築により周辺市町村も含めた都市機能の確保を図ります。

方針設定における前提

- 住民の日常生活における移動を守るとともに来訪者の利便性の確保
- まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通を住民との協働により構築
- 必要な公共交通手段の維持・確保

地域の現状からの課題

- 高齢化の進行に配慮した高齢者の行動に対応した運行サービスの提供の検討 **方針 1・3**
- 公共交通を維持していくための利用促進 **方針 1**
- 既存バス路線の再検討や新たな運行方法等の検討 **方針 4**
- 中野市と山ノ内町の2市町を結ぶネットワークの維持・確保 **方針 2**
- 中野市と長野市・飯山市・須坂市を結ぶネットワークの維持・確保 **方針 4**

上位・関連計画からの課題

- 歩いて暮らせるまちづくり（集約型都市構造） **方針 1**
- 持続的な公共交通体系の構築 **方針 4**

地域公共交通の現状からの課題

- 中野市と山ノ内町、周辺周辺自治体とを結ぶ現在のネットワークを維持・確保 **方針 2・5**
- 地域間幹線システムの維持 **方針 1・3・5**
- 利用者の安定的な確保や効率的な運行 **方針 1・4**
- 鉄道とバスの接続性確保 **方針 5**
- 公共交通でカバーされていない施設への移動手段の検討 **方針 3・4**
- 利用が非常に少ない便やバス停（ルート）のあり方の検討 **方針 3・4**

住民・関係者意識からの課題

- 各ニーズに合わせた柔軟な運行を検討 **方針 2・4**
- 公共交通を必要とするからの移動手段の確保 **方針 1・3・4**
- 利用者ターゲットを明らかにし、適切な運行サービスの提供と利用促進 **方針 1・4**
- 利用形態に合わせた運行の最適化 **方針 4**
- 利用促進や新たな交通システムの研究 **方針 4**

基本方針 1

現在の公共交通網の維持

基本方針 2

中野市と山ノ内町の2市町連携の強化

基本方針 3

公共交通に対する適切な財政負担の維持

基本方針 4

支援目的に応じたサービスの提供

基本方針 5

近隣と連携した公共交通体系

図 7-1 基本方針の背景となる地域公共交通の課題

7-2. 公共交通の機能分類

公共交通の役割を明確にするため、次のとおり機能分類を行いました。

表 7-1 公共交通の機能分類

分類	考え方	該当要素
都市間鉄道	県外地域との移動を担う広域鉄道です。	北陸新幹線 J R 飯山線
地域間鉄道	北信地域の市町村間の移動を担う地域鉄道です。	長野電鉄
幹線バス路線	幹線バス路線は、一定程度の運行密度を確保し、各地域から中心市街地（信州中野駅、湯田中駅）までの移動を担います。	-
	幹線バス路線のうち、地域間幹線系統補助対象となっている路線は市町村間の大きな需要を担います。 〈次の条件に該当するバス路線〉 ・地域間幹線系統補助対象となっている路線	中野木島線、上林線、 <u>永田・親川線</u>
	幹線バス路線のうち、上述の路線以外で、下記の条件に該当する路線は、地域内の幹線的な需要を担います。 〈次のいずれかの条件に該当するバス路線〉 ①2つ以上の市町村を運行する路線 ②バス事業者自主運行路線	合庁線、菅線、奥志賀高原線、白根火山線
支線バス路線	支線バス路線は、幹線バスが運行されていない地域や、地形や道路幅員の制約や小さな需要のため幹線バスでは対応できない地域の移動を確保し、最低限の移動を担います。 〈次の条件に該当するバス路線〉 ・幹線バス路線以外のバス・デマンドタクシー	<u>立ヶ花線</u> 、 <u>ふれあいバス</u> 、 <u>楽ちんバス</u> 、 <u>お出かけタクシー</u>
乗り継ぎ拠点駅	バスの発着起点となり、バスと鉄道の乗り継ぎ拠点となります。 〈次のいずれかの条件に該当する鉄道駅〉 ①バスの発着起点となる駅 ②鉄道と幹線バスの交差駅	信州中野駅、替佐駅、夜間瀬駅、湯田中駅、飯山駅
タクシー	地理的、時間的な制約を受けずに、きめ細やかなニーズに応じた運行が可能であり、ドア to ドアのサービスを提供します。	一般タクシー

※赤下線：地域間幹線系統路線 青下線：地域内フィーダー系統路線

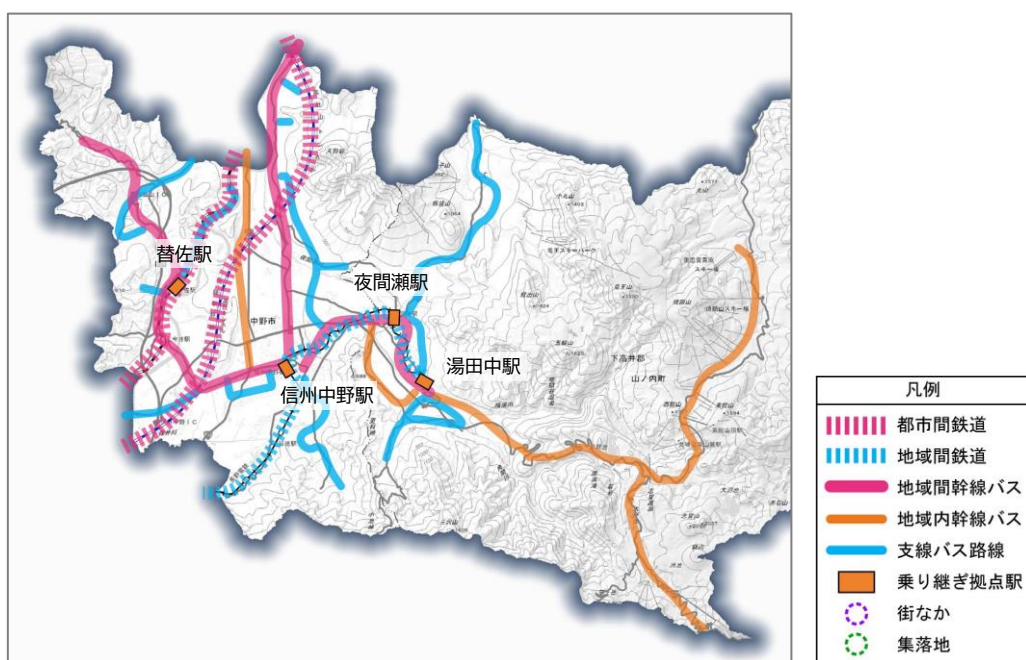
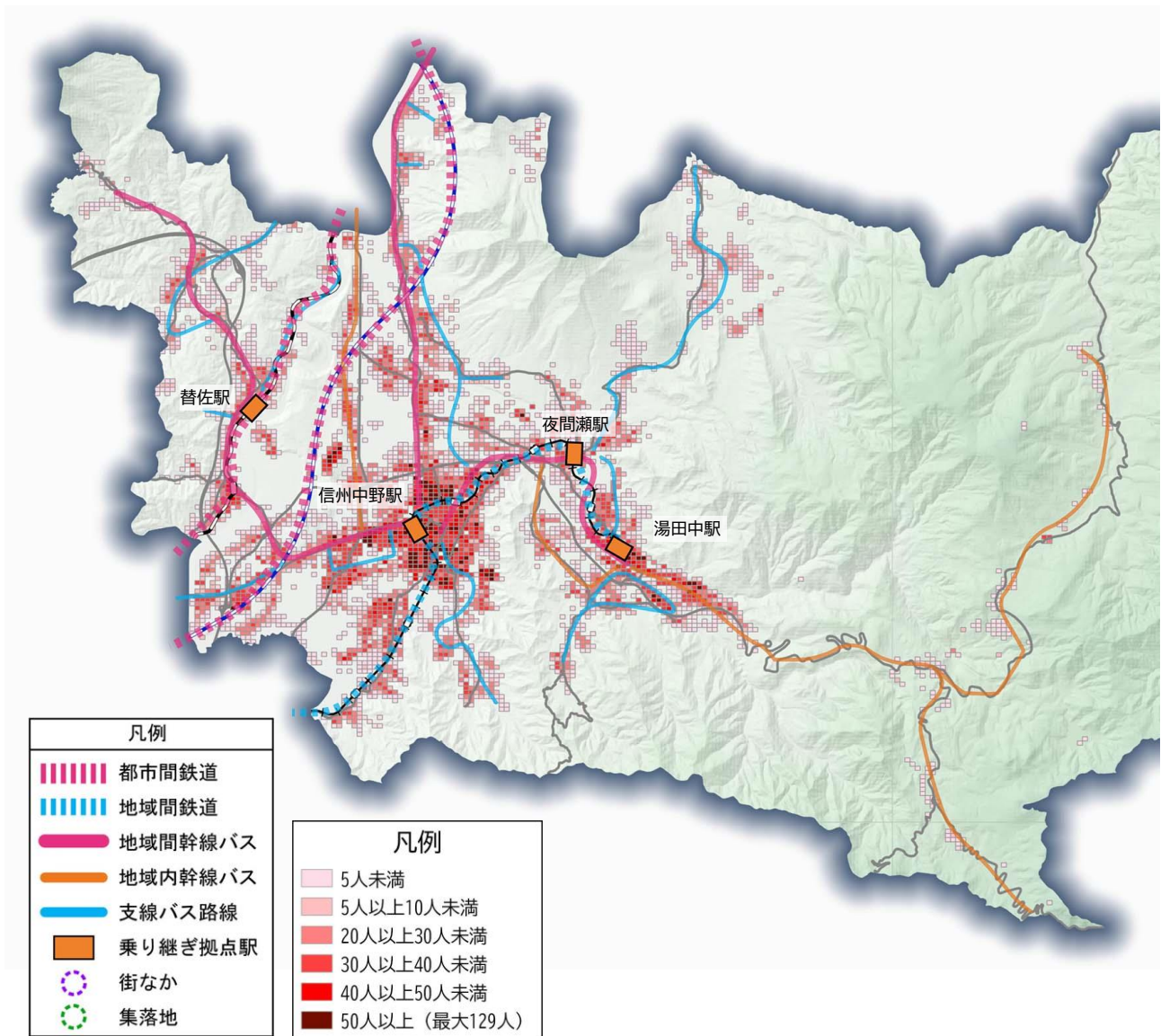


図 7-2 公共交通機能分類の概念図

【参 考：公共交通機能分類概念図の背景となる拠点、人口分布の状況】



7-3. 基本サービスレベル

公共交通の機能分類に応じて、次のとおりに基本サービスレベルを設定します。

表 7-2 基本サービスレベル

分類		基本サービスレベル	該当要素
鉄道		市町村間の移動を担い、住民のライフスタイルを維持・支援するとともに、観光客のアクセスとして機能するサービスを提供する。	<ul style="list-style-type: none"> ・北陸新幹線 ・JR飯山線 ・長野電鉄
幹線バス路線	地域間幹線	<p>地域の中心市街地及び近隣市町村との移動を支援するため、次の3つのサービスを満たすことを基本とします。</p> <p>① 中心市街地への午前・午後の各往復が可能（平日）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・午前／午前に出て市街地で2時間程度の滞在後に帰宅可能 ・午後／午後に出て市街地で2時間程度の滞在後に帰宅可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・中野木島線 ・上林線 ・永田・親川線
	地域内幹線	<p>② 中心市街地への通学が可能（平日）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行き／信州中野駅に概ね8時頃までに到着可能 ・帰り／信州中野駅発16時台～18時台の便で帰宅可能 <p>③ 主要観光地への往復が可能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・湯田中駅と山ノ内町内の主要観光地との往復が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・合庁線 ・菅線 ・奥志賀高原線 ・白根火山線
支線バス路線		<p>地域の中心市街地への移動を支援するため、次のサービスを満たすことを基本とします。</p> <p>○幹線バス路線へ接続し、中心市街地への移動が可能</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・立ヶ花線 ・ふれあいバス ・楽ちんバス ・お出かけタクシー
タクシー		住民のライフスタイルを維持・支援できるサービスの提供。	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー事業者

※上表における中心市街地は前頁と同様に信州中野駅及び湯田中駅周辺を指します

8. 計画目標

基本方針を踏まえ、公共交通計画の目標を次のとおり設定します。

目標1 公共交通利用者数の維持

指標	現況値		目標値
鉄道駅の乗降客数	167.1万人 (2019.4～2020.3)		172.7万人 ^{※1} (2026.4～2027.3)
	利用データ	・国土交通省「国土数値情報(駅別乗降客数データ)」(替佐駅、信州中野駅、夜間瀬駅、湯田中駅)	
	算出方法	日乗降客数×365日(詳細は次頁以降参照)	
バス等の利用者数	21.2万人 (2021.1～2021.12)		28.8万人 ^{※2} (2026.1～2026.12)
	利用データ	・各交通事業者データ(上林線、永田・親川線、中野木島線、菅線、合庁線、立ヶ花線、倭・科野地区、間山線、豊田地域、楽ちんバス、お出かけタクシー)	
	算出方法	年間利用者数(詳細は次頁以降参照)	

※1：新型コロナウイルス拡大前の2018.4～2019.3の数値

※2：新型コロナウイルス拡大前の2019.1～2019.12の数値

目標2 公共交通事業の収支率の維持・改善

指標	現況値		目標値
バス事業の収支率	42.8% (2020.10～2021.9)		58.5% ^{※3} (2025.10～2026.9)
	利用データ	各交通事業者データ(上林線、永田・親川線、中野木島線、菅線、合庁線)	
	算出方法	経常収益÷経常費用(詳細は次頁以降参照)	

※3：新型コロナウイルス拡大前の2018.10～2019.9の数値

目標3 効率化と適切な行政負担の維持

指標	現況値		目標値
バス事業に関わる行政負担額 (利用者1人あたり負担額)	465円/人(令和3年度)		465円/人(令和8年度)
	利用データ	中野市、山ノ内町、各交通事業者データ(地域内で運行するバス・デマンドタクシー)	
	算出方法	行政負担額÷利用者数(詳細は次頁以降参照)	

目標4 鉄道及び幹線バス路線と支線バス路線の接続確保

指標	現況値		目標値
拠点駅で鉄道及び幹線バス路線に5～15分で接続している支線バス路線の割合	51.4% (2022.3時点)		65.7% (2027.3時点)
	利用データ	時刻表	
	算出方法	次頁以降参照	

目標5 乗り継ぎ拠点駅における鉄道と幹線バス路線の接続確保

指標	現況値		目標値
拠点駅で鉄道に5～15分で接続している幹線バス路線の割合	43.0% (2022.3時点)		48.1% (2027.3時点)
	利用データ	時刻表	
	算出方法	次頁以降参照	

■（目標1）鉄道駅の乗降客数

路線名	日乗降客数	
	現況値（2019.4～2020.3の平均値）	参考値※1（2018.4～2019.3の平均値）
替佐駅	242人/日	242人/日
信州中野駅	3,008人/日	3,118人/日
夜間瀬駅	135人/日	149人/日
湯田中駅	1,194人/日	1,225人/日
合計	4,579人/日	4,734人/日

※1：新型コロナウイルス拡大前の2018.4～2019.3の数値

指標	年間乗降客数	
	現況値（2019.4～2020.3）	目標値（2026.4～2027.3）
上表4駅合計の年間乗降客数	167.1万人/年 = 4,579人/日 × 365日	172.7万人/年 = 4,734人/日 × 365日

■（目標1）バス等の利用者数

路線名	年間利用者数	
	現況値（2021.1～2021.12）	参考値※2（2019.1～2019.12）
上林線	23,800人/年	44,100人/年
永田・親川線	19,600人/年	42,500人/年
中野木島線	147,100人/年	155,100人/年
菅線	8,400人/年	10,700人/年
合庁線	9,000人/年	12,800人/年
立ヶ花線	3,900人/年	5,200人/年
倭・科野地区	2,681人/年	2,410人/年
間山線	5,734人/年	6,027人/年
豊田地域	771人/年	933人/年
楽ちんバス	6,749人/年	7,601人/年
お出かけタクシー	305人/年	672人/年
合計	211,800人/年	288,043人/年

※2：新型コロナウイルス拡大前の2018.4～2019.3の数値

指標	年間利用者数	
	現況値（2021.1～2021.12）	目標値（2026.1～2026.12）
上表11路線合計の年間利用者数	21.2万人/年	28.8万人/年

■（目標2）バス事業の収支率

路線名	現況値(2020.10～2021.9)			参考値※3（2018.10～2019.9）		
	経常収益	経常費用	収支率	経常収益	経常費用	収支率
上林線	638万円	2,570万円	24.8%	1,569万円	2,428万円	64.6%
永田・親川線	518万円	2,384万円	21.7%	1,964万円	3,246万円	60.5%
中野木島線	4,469万円	5,987万円	74.6%	4,581万円	6,156万円	74.4%
菅線	191万円	1,491万円	12.8%	235万円	1,400万円	16.8%
合庁線	182万円	1,239万円	14.7%	229万円	1,123万円	20.4%
立ヶ花線	68万円	516万円	13.2%	89万円	467万円	19.1%
合計	6,066万円	14,187万円	42.8%	8,667万円	14,820万円	58.5%

※3：新型コロナウイルス拡大前の2018.10～2019.9の数値

指標	収支率	
	現況値(2020.10～2021.9)	目標値（2025.10～2026.9）
上表6路線合計の収支率	42.8% = 6,066万円 ÷ 14,187万円	58.5% = 8,667万円 ÷ 14,820万円

■（目標3）バス事業に関わる行政負担額（利用者1人あたり負担額）

路線名	行政負担額※1	利用者数	1人あたり負担額	対象期間	(参考)	
					中野市・山ノ内町負担額	
上林線	19,795,000円	23,801人	832円/人	令和3年度 (2020.10~2021.9)	11,957,000円	
中野木島線	13,161,000円	147,144人	89円/人		2,557,000円	
永田・親川線	19,099,000円	19,554人	977円/人		9,732,000円	
合庁線	10,797,000円	9,040人	1,194円/人		10,797,000円	
菅線	13,788,000円	8,368人	1,648円/人		13,788,000円	
立ヶ花線	4,580,703円	3,943人	1,162円/人	令和3年度 (2021.4~2022.3)	2,274,703円	
ふれあいバス	9,235,000円	9,335人	989円/人		4,636,000円	
楽ちんバス	13,807,546円	6,749人	2,046円/人		7,365,546円	
おでかけタクシー	1,963,000円	310人	6,332円/人		1,459,000円	
合計（現況値）	106,226,249円	228,244人	465円/人	令和3年度	64,566,249円	
目標値（現状維持）			465円/人	令和8年度		

※行政負担額は、国・県・中野市・山ノ内町の負担額の合計

■（目標4）拠点駅で鉄道及び幹線バス路線に5~15分で接続している支線バス路線の便数

支線バス		接続方法		鉄道・幹線バス		接続状況	
路線名	行き先	接続場所	乗継方向	路線名	行き先		
立ヶ花線	信州中野駅	立ヶ花駅	支線←鉄道	飯山線	飯山駅	1/4便	
	立ヶ花駅	立ヶ花駅	支線→鉄道	飯山線	長野駅	2/4便	
ふれあいバス 倭・科野地区/間山線	温泉公園	信州中野駅	支線←鉄道	長野電鉄	信州中野・湯田駅	0便	1/3便※
			支線→鉄道	長野電鉄	長野駅	1便	便※
	岩井東	信州中野駅	支線←鉄道	長野電鉄	信州中野・湯田駅	1便	3/4便
			支線→鉄道	長野電鉄	長野駅	3便	便※
ふれあいバス 豊田地域	上今井	替佐駅	支線→幹線	永田・親川線	信州中野駅	0/3便	
	三俣	替佐駅	支線←幹線	永田・親川線	親川	0/2便	
楽ちんバス 西・北部ルート	夜間瀬・湯田中駅	夜間瀬駅	支線→鉄道	長野電鉄	信州中野駅	2便	3/5便※
			支線→幹線	上林線	信州中野駅	3便	便※
	裏落合	夜間瀬駅	支線←鉄道	長野電鉄	湯田中駅	6便	6/6便
			支線←幹線	上林線	スノモキパーク	5便	便※
楽ちんバス 南部ルート	循環バス	湯田中駅	支線→鉄道	長野電鉄	信州中野駅	2便	2/4便
			支線←鉄道	長野電鉄	湯田中駅	2便	便※
合計（現況値）（2022.3時点）						18/35便	接続率 51.4%
目標値（2027.3時点）（接続率が50%未満のものを全て50%以上にすることに努める）						23/35便	接続率 65.7%

※同一の便で複数の接続を図っている場合は、接続便数が多いものを目標値に採用した

■（目標5）拠点駅で鉄道に5~15分で接続している幹線バス路線の便数

幹線バス		接続方法		鉄道		接続状況	
路線名	行き先	接続場所	乗継方向	路線名	行き先		
上林線	信州中野駅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	長野駅	2/7便	
	スノモキパーク	信州中野駅	バス←鉄道	長野電鉄	湯田中駅	3/6便	
菅線	信州中野駅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	長野駅	2/7便	
	湯田駅・菅	信州中野駅	バス←鉄道	長野電鉄	湯田中駅	2/7便	
永田・親川線	信州中野駅	替佐駅	バス→鉄道	飯山線	長野駅	3便	3/6便
		信州中野駅		長野電鉄	長野駅	2便	便※
	親川	替佐駅	バス←鉄道	飯山線	飯山駅	1便	4/6便
		信州中野駅		長野電鉄	湯田中駅	4便	便※
合庁線	飯山駅	信州中野駅	バス←鉄道	長野電鉄	湯田中駅	5/7便	
	信州中野駅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	長野駅	1/7便	
中野木島線	飯山駅	信州中野駅	バス←鉄道	長野電鉄	湯田中駅	8/13便	
	信州中野駅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	長野駅	4/13便	
合計（現況値）（2022.3時点）						34/79便	接続率 43.0%
目標値（2027.3時点）（4便分接続状況を向上）						38/79便	接続率 48.1%

※同一の便で複数の接続を図っている場合は、接続便数が多いものを目標値に採用した

9. 目標達成のための事業

本計画で掲げる公共交通に関する事業について以下に整理しました。

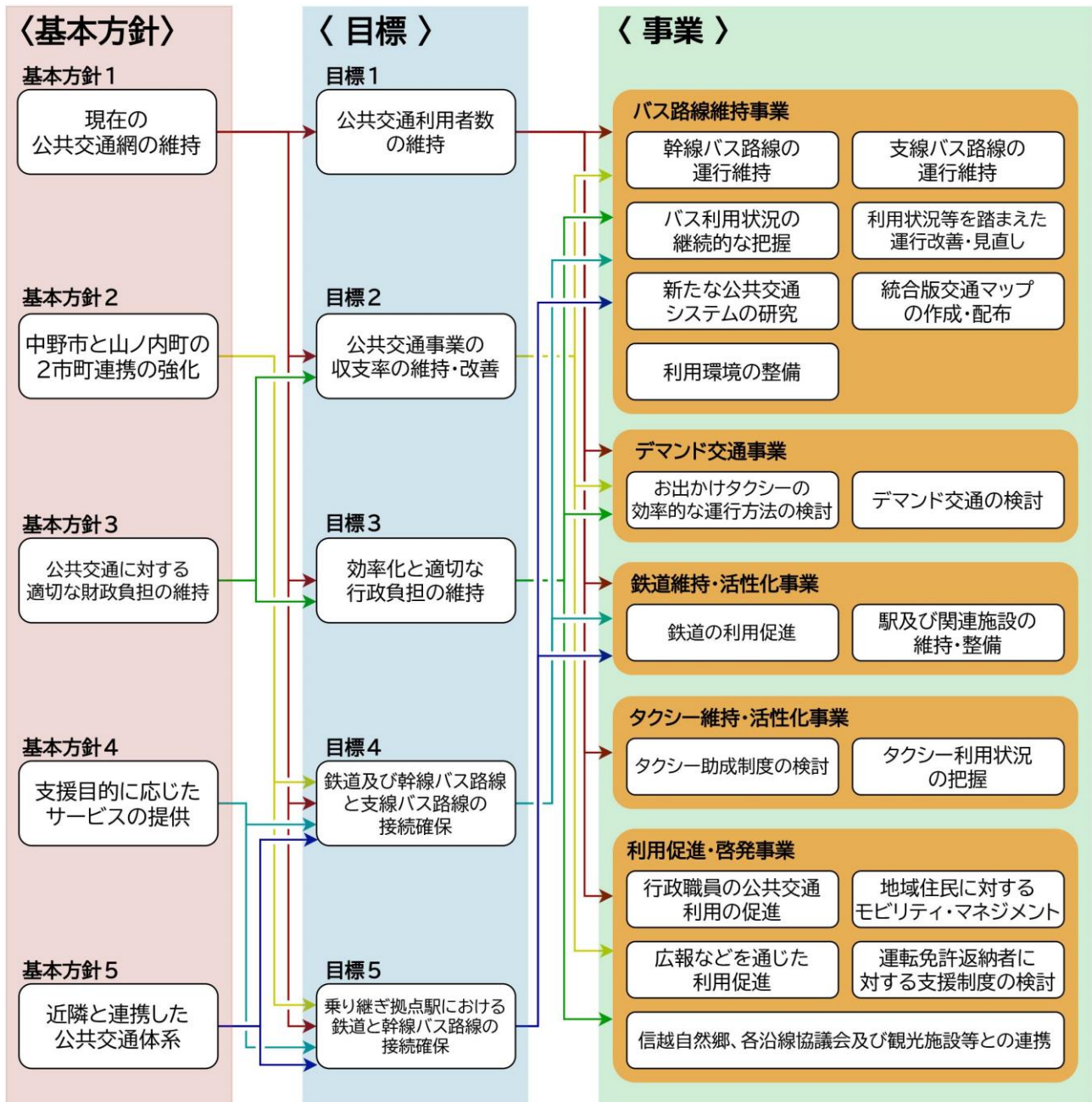


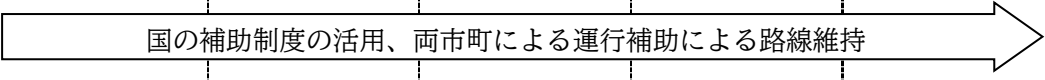
図 9-1 目標達成のための事業体系

9-1. 実施事業の内容

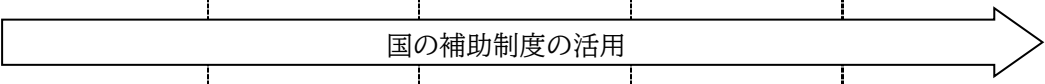
各施策及び事業について、事業の内容や実施主体、実施時期を以下に整理しました。

(1) バス路線維持事業

① 幹線バス路線の運行維持

事業概要	<p>○幹線バス路線は地域間の移動において重要な路線となっており、地域住民にとってなくてはならない路線であるため、利用者の減少に歯止めをかけ、路線の維持を図るため、利用促進に向けたサービス充実に取り組む。</p> <p>【地域間幹線系統】</p> <p>○幹線バス路線の中でも、中野木島線、上林線、永田・親川線は地域間幹線系統として、国の地域公共交通確保維持事業補助制度を活用して運行しているが、利用者の減少により地域間幹線系統としての補助要件を満たさなくなる恐れがある。</p> <p>○上記 3 路線は幹線バス路線として地域住民にとってなくてはならない路線であるため、地域間幹線系統としての補助要件を満たさなくなった場合においても、交通事業者及び両市町による連携を密にし、路線維持に向けた検討を適切に行い路線の維持を図る。</p> <p>【廃止路線代替バス】</p> <p>○幹線バス路線である菅線、合庁線は廃止代替路線バスとして、中野市、山ノ内町の補助により運行している。</p> <p>○当該路線については、地域間の移動において重要な幹線となっているため、今後も、廃止代替バス路線補助を継続し路線の維持を図る。</p>				
	実施主体	交通事業者、地域公共交通対策協議会、中野市、山ノ内町			
実施時期	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度
					

② 支線バス路線の運行維持

事業概要	<p>【地域内フィーダー系統】</p> <p>○支線バス路線である立ヶ花線、ふれあいバス、楽ちんバス、おでかけタクシーは地域内フィーダー系統として、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助制度を活用し運行している。</p> <p>○当該路線については、交通空白地と地域内幹線系統を接続することにより、中心市街地への移動を確保している重要な支線となっており、今後も国の補助制度を活用し路線の維持を図る。</p>				
	実施主体	交通事業者、地域公共交通対策協議会、中野市、山ノ内町			
実施時期	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度
					

③ バス利用状況の継続的な把握

事業概要	<p>○持続可能な地域公共交通を確保していくには、バス停別の乗降客数など日々の利用状況を継続的に把握し、利用状況に応じた運行改善を行うことが必要である。</p> <p>○地域内フィーダー系統の一部を除き日々の利用状況の把握ができていない為、利用状況を継続的に把握する仕組みの構築を図る。</p>				
実施主体	交通事業者、地域公共交通対策協議会、中野市、山ノ内町				
実施時期	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度


④ 利用状況等を踏まえた運行改善・見直し

事業概要	<p>○利用状況に関する統計データや調査結果の分析を通じた評価・検証を行い、既存バス路線の運行改善・見直しを検討する。</p>				
実施主体	交通事業者、地域公共交通対策協議会、中野市、山ノ内町				
実施時期	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度

⑤ 新たな公共交通システムの研究

事業概要	<p>○既存バス路線の維持を前提としつつ、利用状況や地域特性に応じた持続可能な移動手段の研究を行い、スクールバス、シェアサイクル、観光送迎バスなど、地域の輸送資源を総動員しての移動の確保、また、地域住民のニーズに応じた新たなバス路線の研究を行い、中野市・山ノ内町の両市町の移動の効率化を目指す。</p>				
実施主体	交通事業者、地域公共交通対策協議会、中野市、山ノ内町				
実施時期	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度

⑥ 統合版交通マップの作成・配布

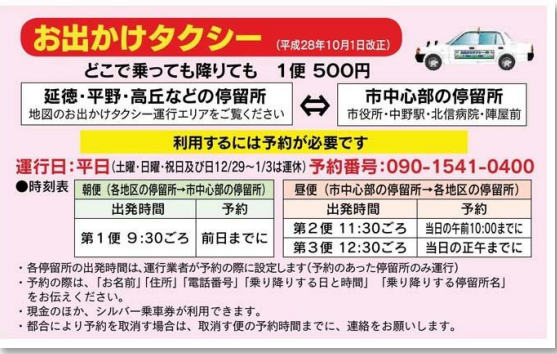
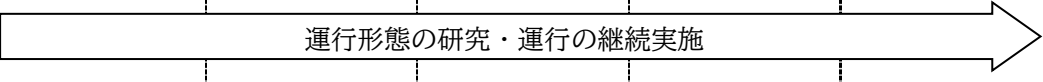
事業概要	<p>○現在は、中野市と山ノ内町それぞれの時刻表となっており、地域間をまたぐ利用の際には不便があるため、両市町の情報が統合された時刻表・路線図を作成することで、地域間の利用における利便性向上・利用促進を図る。</p> <p>〈2市町交通マップの統合〉</p> 				
	<p>中野市・山ノ内町 公共交通 マップ/時刻表</p>				
実施主体	地域公共交通対策協議会、中野市、山ノ内町				
実施時期	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
	マップの作成			配布・随時更新	

⑦ 利用環境の整備




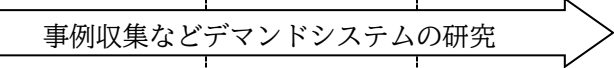

事業概要	<p>○高齢者の利用や利用者数の多い主要なバス停のうちスペースが確保できる箇所については、上屋やベンチ等の設置を行い、利用環境、待合環境を高める。</p> <p>○路線図や時刻表等を掲示し、利用者へ運行情報を提供する。</p> <p>〈ベンチがあるバス停（信金前）〉</p>  <p>〈上屋があるバス停（北信病院前）〉</p> 				
	<p>実施主体 地域公共交通対策協議会、交通事業者、中野市</p>				
実施時期	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
	継続実施				

(2) デマンド交通事業

① お出かけタクシーの効率的な運行方法の検討

事業概要	<p>○お出かけタクシーはデマンド方式の交通手段として運行しているが、利用者が減少傾向である。</p> <p>○運行エリアや運行形態の見直しを含め、適正料金の設定や利用者ニーズに適した運行便数の検討を行う。</p>				
					
実施主体	地域公共交通対策協議会、交通事業者、中野市				
実施時期	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
					

② デマンド交通の検討

事業概要	<p>○ふれあいバスや楽ちんバスは定時定路線バスとして運行しているが、利用者減少による更なる財政負担の増加が懸念される。また、高齢化に伴い、バス停までの移動に不便を感じる方の増加も懸念される。</p> <p>○このような課題を踏まえ、AI（人工知能）による自動配車システムなどを駆使したデマンド交通の有効性の検証、検討を行う。</p> <p>〈デマンド交通の導入事例〉</p>				
					
実施主体	地域公共交通対策協議会、交通事業者、中野市、山ノ内町				
実施時期	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
					

(3) 鉄道維持・活性化事業

① 鉄道の利用促進

事業概要	○JR 飯山線は中野市と長野市及び飯山市方面、長野電鉄長野線は中野市・山ノ内町と長野市方面をそれぞれ結んでおり、住民や観光客を含む来訪者の移動の基幹を成す重要な路線となっており、今後も路線維持が必要不可欠である。				
	○今後も県・沿線自治体・鉄道事業者が連携し、利便性の向上と沿線地域の活性化に向けた取り組みを行っていく。				
実施主体	地域公共交通対策協議会、交通事業者、各協議会、中野市、山ノ内町				
実施時期	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
	関係者協議・連携				

② 駅及び関連施設の維持・整備

事業概要	○駅舎などの駅関連施設の経年劣化に伴い、施設での事故や不具合が生じることが懸念される。				
	○今後も各施設を適正に維持・整備することで、駅利用者の安全性と利便性を確保する。				
〈上今井駅：老朽化した駐輪場の撤去〉					
撤去前			撤去後		
					
実施主体	地域公共交通対策協議会、交通事業者、中野市				
実施時期	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
	関係者協議・連携				

(4) タクシー維持活性化事業

① タクシー利用助成制度の検討

事業概要	<p>○定時定路線ではなく、24 時間 365 日区域を定めずに運行するタクシーは地域の移動を支える重要な交通手段である。</p> <p>○幹線バス路線ではカバーできない交通空白地を支線バス路線でカバーし、地域の公共交通を形成しているが、高齢化に伴い、バス停までの移動に不便を感じる方の増加が懸念される。</p> <p>○このことを踏まえ、タクシーを気軽に利用できる環境づくりにむけ、タクシー利用助成制度の導入を検討する。</p> <p>〈タクシー助成制度の導入事例〉</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>地域公共交通としての「タクシー助成制度」の活用に向けて</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>元気なこらみ 町民応援 タクシー乗ってネ! 補助券</p> </div> </div> <p>出典 左側：中国運輸局「地域公共交通としての「タクシー助成制度」の活用に向けて」 右側：小海町産業建設課「タクシー補助券概要」</p>					
	実施主体	地域公共交通対策協議会、交通事業者、中野市、山ノ内町				
実施時期	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	

② タクシー利用状況の把握

事業概要	○タクシーの日々の利用状況を把握するため、利用者数、発着地、利用者属性等を継続的に把握する仕組みの構築を図る。					
実施主体	交通事業者、地域公共交通対策協議会、中野市、山ノ内町					
実施時期	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	

(5) 利用促進・啓発事業

① 行政職員の公共交通利用の促進

事業概要	○行政職員が公共交通を利用することで、利用者数の維持・向上に結びつけることに加え、実際に利用することで分かる課題等の把握にも期待し、行政職員に対し公共交通利用の呼びかけの実施や利用促進に繋げる制度の導入を検討する。				
実施主体	中野市、山ノ内町				
実施時期	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
	公共交通利用の呼びかけ				
	利用促進施策の検討			導入・継続実施	

② 地域住民に対するモビリティ・マネジメントの実施


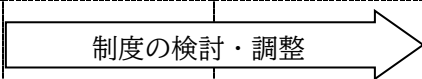
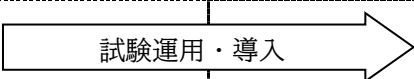
事業概要	<p>○公共交通は路線維持のための利用促進はもちろん、環境負荷の低減、外出機会の増加による健康維持・地域活性化、交通渋滞の緩和などの観点からも利用促進が重要となっている。</p> <p>○今後の利用者減少を抑えるため、若者世代から高齢者世代まで、幅広い世代に対して公共交通を使つての移動を促進することができる働きかけを行う。</p> <p>【小学生】次世代の公共交通の利用者となる小学生に対して鉄道・バスの乗り方教室などを実施し、公共交通に親しみをもってもらえるような取り組みを進める。</p> <p>【高校生】高校生による通学利用は公共交通を支える重要な利用となっていることを踏まえ、高校生、また、その保護者に対し、公共交通の大切さ・重要さを感じてもらえるような働きかけを行う。</p> <p>【高齢者】バスやタクシーに関する情報提供や運転免許返納者に対する支援制度に関する周知を行い、利用促進を行う。</p>				
実施主体	地域公共交通対策協議会、交通事業者、地域住民				
実施時期	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
	継続実施				

③ 広報などを通じた利用促進


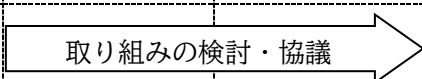
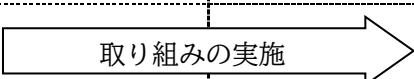
事業概要	○広報紙・ホームページ等の各種メディアを通じて、公共交通の利用者数の推移や公共交通に関する取り組みなどの情報を積極的に発信する。				
実施主体	地域公共交通対策協議会、中野市、山ノ内町、交通事業者				
実施時期	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
	継続実施				



④ 運転免許証返納者に対する支援制度の検討

事業概要	<p>○全国的に高齢者の運転免許証の自主返納は増加傾向にある。</p> <p>○加齢に伴う身体機能の低下等のため運転に不安を感じるようになった高齢ドライバーの方が運転免許を返納しやすい環境をつくるため、運転免許返納者に対する支援制度の検討を行う。</p>				
					
実施主体	地域公共交通対策協議会、交通事業者、中野市、山ノ内町、警察				
実施時期	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
					

⑤ 信越自然郷、各沿線協議会及び観光施設等との連携

事業概要	<p>○信越自然郷、観光関係者と連携した、観光施設と公共交通相互の利用促進に繋がる取り組みの推進を行う。</p> <p>○信越自然郷、観光関係者、各協議会と連携し、北信地域全体の観光交通のあり方、また、生活交通と観光交通の2つの機能を兼ね備えた新たな公共交通の研究・検討を行う。</p>				
	 <p style="text-align: center;">ロゴの出典：信越自然郷 HP (https://shinetsu-shizenkyo.com/)</p>				
実施主体	地域公共交通対策協議会、中野市、山ノ内町、交通事業者、各協議会、観光関係者、長野県				
実施時期	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
					

9-2. 事業スケジュール

各事業のスケジュールは下表に示すとおりです。

表 9-1 事業スケジュール

事業項目		2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
(1)	① 幹線バス路線の運行維持	国の補助制度の活用、両市町による運行補助による路線維持				
	② 支線バス路線の運行維持	国の補助制度の活用				
	③ バス利用状況の継続的な把握	仕組みの検討・構築		利用状況の反映	導入・利用状況収集	
	④ 利用状況等を踏まえた運行改善・見直し				検討・運行改善・試験運行等	
	⑤ 新たな公共交通システムの研究				検討・(試験運行等)	
	⑥ 統合版交通マップの作成・配布	マップの作成		配布・随時更新		
	⑦ 利用環境の整備	継続実施				
(2)	① お出かけタクシーの効率的な運行方法の検討	運行形態の検討・運行の継続実施				
	② デマンド交通の検討	事例収集など		有効性の検証・検討		
(3)	① 鉄道の利用促進	関係者協議・連携				
	② 駅及び関連施設の維持・整備	継続実施				
(4)	① タクシー利用助成制度の検討	制度の検討・調整		導入・継続実施		
	② タクシー利用状況の把握	仕組みの検討・構築		導入・利用状況収集		
(5)	① 行政職員の公共交通利用の促進	公共交通利用の呼びかけ				
		利用促進施策の検討		導入・継続実施		
	② 地域住民に対するモビリティ・マネジメントの実施	継続実施				
	③ 広報などを通じた利用促進	継続実施				
	④ 運転免許証返納者に対する支援制度の検討	制度の検討・調整		試験運用・導入		
	取り組みの検討・協議		取り組みの実施			

10. 計画の推進体制及び計画の進捗状況の評価

10-1. 計画の推進体制

計画の推進にあたっては、中野市・山ノ内町地域公共交通対策協議会が施策の評価・検証・改善策の検討を継続的に行います。なお、施策によっては必要に応じて計画の実現に向けた実施計画を別途作成し計画を推進します。

また、計画の実現に向けては、交通政策・まちづくり・福祉・教育・観光など様々な分野の施策と密接に関係することから、住民・交通事業者・その他関係機関等と行政が連携して取り組んでいきます。

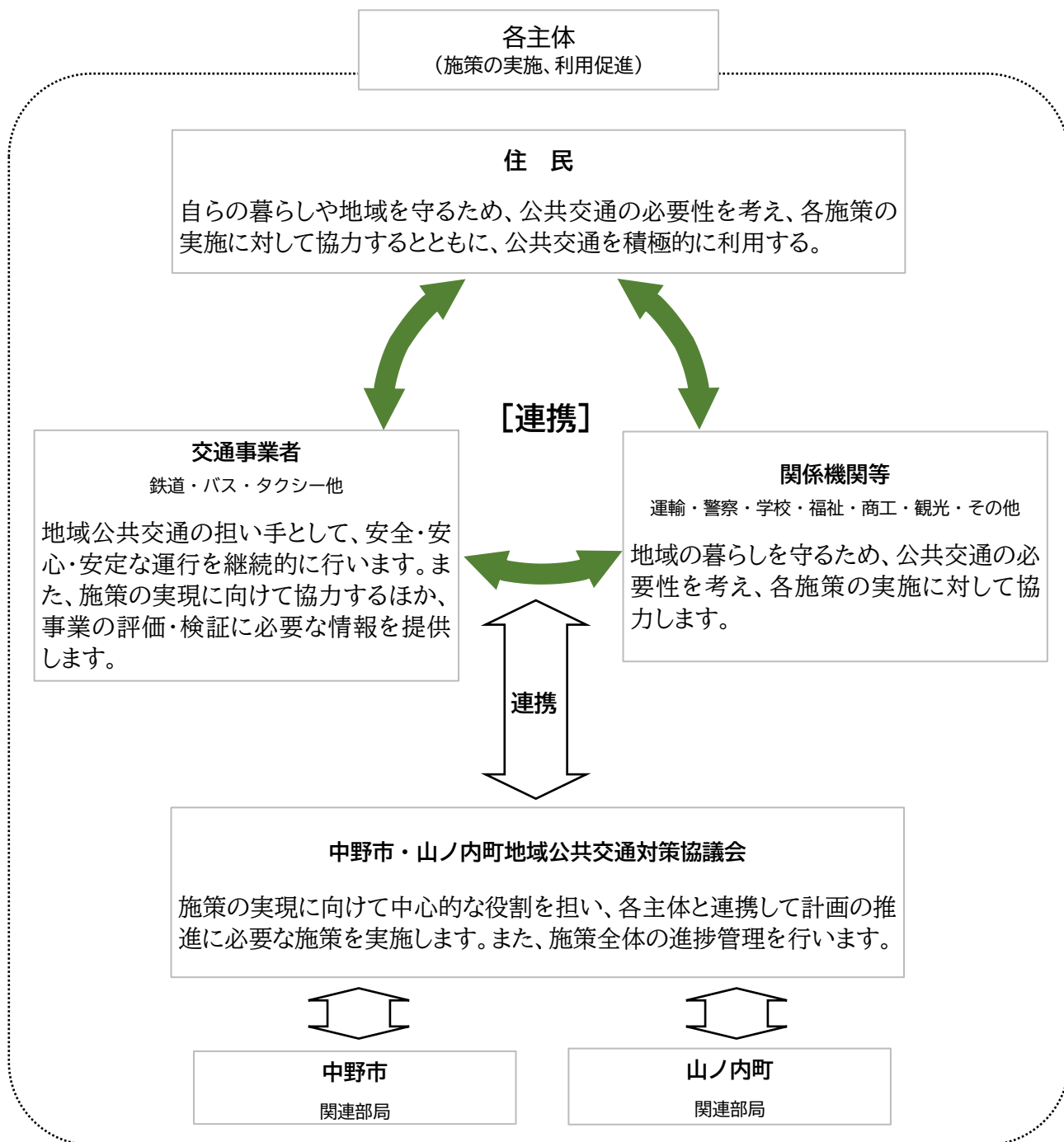


図 10-1 計画の推進体制

10-2. 計画の進捗状況の評価

本計画で掲げた施策・事業を計画的に実行し、必要に応じた見直しを行うため、PDCAサイクルによって評価・検証を継続的に行いながら見直しを図っていきます。

(1) 目標達成状況の評価

中野市・山ノ内町地域公共交通対策協議会において、計画の目標に示した指標と算出方法を用いて、目標の達成状況の評価検証を行います。(p.79 参照)

目標達成状況の評価に関するデータの取りまとめは、バス及びタクシーの利用状況の把握の仕組みが構築された 2023 年度以降の毎年度当初に行い、例年 6 月に開催する中野市・山ノ内町地域公共交通対策協議会に目標達成状況を報告します。

評価に必要な各種データ、収集方法、実施主体は下表のとおりです。目標に掲げた指標に関連するデータだけでなく、利用状況や要望なども把握し公共交通の改善に活用します。

表 10-1 収集するデータ及び収集方法・実施主体

データ	収集方法	実施主体	収集の頻度
鉄道駅の乗降客数	・各事業者による記録	・交通事業者	毎日記録
バス等の利用者数	・各事業者による記録	・交通事業者 ・協議会	毎日記録
公共交通事業への支出額	・各市町による整理	・中野市 ・山ノ内町	年 1 回
公共交通事業の収入額	・各事業者による整理 ・各市町による整理	・交通事業者 ・協議会	年 1 回
公共交通利用者の属性等	・アンケート調査	・協議会	次期計画策定時 (必要に応じて随時実施)
住民意識・移動実態	・アンケート調査	・協議会	次期計画策定時 (必要に応じて随時実施)

(2) 計画及び事業の見直し

① 目標達成状況や事業の実施状況に応じた見直しの方針

目標の達成状況や事業の実施状況に応じて、計画及び事業の見直し検討を毎年度当初に行います。

また、利用状況の分析、利用者や住民からの意見を踏まえ、利用促進に向けた見直しを行います。

なかでも特に利用者数に着目しますが、ウイズコロナ、アフターコロナなどの状況も踏まえつつ、次のような状況の場合などには、その状況を沿線住民に周知し、路線の維持に向けた取組を住民と協働で検討します。

- ◆公共交通維持・改善に対する国、県の財政補助が打ち切られるなどした場合。
- ◆利用が現状に比べ半減するなど著しく減少している路線や便等が確認された場合。(現状の日利用者数は p.39 参照)

② 上位・関連計画の策定状況・進捗状況に応じた見直し

上位・関連計画の策定状況や計画の進捗状況に応じて、適宜、計画及び事業の見直し検討を行います。上位計画等に示されているまちづくりの方向性との整合を図り、まちづくりと連携した公共交通網の構築を推進します。