

# **中野市地域公共交通総合連携計画**

**平成 21 年 3 月**

**長野県 中野市**

## 目 次

1. はじめに.....	1
1-1. 計画策定の背景と目的.....	1
1-2. 計画年次.....	1
1-3. 対象範囲.....	2
1-4. 本計画の作業手順.....	2
2. 前回計画(平成14年度「中野市総合交通計画」)の検証.....	4
2-1. 公共交通に係わる提案施策.....	4
2-2. 現状における提案施策の達成状況.....	6
2-3. 前回計画の検証のまとめ.....	8
3. 中野市の公共交通の現状と課題.....	9
3-1. 中野市の概況.....	9
3-2. 公共交通の状況.....	13
3-3. 住民アンケートにみる公共交通の利用実態.....	23
3-4. 路線バスのサービスレベル.....	27
4. 公共交通整備に関する課題.....	34
5. 中野市の目指す公共交通の考え方.....	35
5-1. それぞれの立場に求められる役割.....	35
5-2. 公共交通機能分類.....	36
5-3. 基本サービスレベル.....	37
5-4. 計画区域.....	38
5-5. 公共交通不便地域改善施策.....	40
6. 公共交通整備の基本方針及び目標.....	41
6-1. 公共交通整備の基本方針.....	41
6-2. 公共交通体系構築にあたっての目標.....	42
7. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項.....	43
7-1. 公共交通整備事業の概要.....	43
7-2. 『中野北部中央エリア』における具体方策.....	45
7-3. 『中野東部エリア』における具体方策.....	47
7-4. 『中野西部エリア』及び『中野南部エリア』における具体方策.....	49
7-5. 『豊田エリア』における具体方策.....	55
7-6. 特定の路線に対する具体方策.....	57
7-7. 公共交通利用促進に係わる具体方策.....	59
7-8. 公共交通整備総括図.....	61
8. 収支計画.....	62
8-1. 需要推計の基本的な考え方.....	62
8-2. 経費の算出.....	63
8-3. 収入の算出.....	64
8-4. 運行収支総括表(需要推計).....	65
9. 事業化戦略.....	66
9-1. 公共交通体系整備プログラム.....	66
9-2. 事業評価の方法.....	67
9-3. 今後のスケジュール.....	68

## 1. はじめに

### 1-1. 計画策定の背景と目的

現在、我が国はこれまで経験したことのない人口減少・超高齢化社会の到来を迎えている。特に、人口減少率の高い地方都市では、社会保障費の増大、生産力の低下などから一層の財政的制約の高まりが予想され、都市構造上の観点からは、拡散した居住地を繋ぐ公共交通ネットワークの確立、最低限のサービスレベルの確保等が課題として挙げられる。

また、近年多発している大規模自然災害の状況を踏まえ、国、地方自治体を問わず地球温暖化等の環境問題への対応が求められており、とりわけCO<sub>2</sub>排出量の抑制は都市交通分野の抱える大きな課題となっている。

こうした背景から、地球に優しい交通手段とされる公共交通機関（CO<sub>2</sub>排出量が自家用自動車の約3割以下）の利用促進とともに、公共交通体系を見直す機運が全国的に広がりを見せている。しかし、車社会が定着した多くの地方都市では、鉄道・バスなどの公共交通機関の利用者は減少傾向にあり、地域の足である公共交通の経営存続が危ぶまれている。

そこで、旧中野市では、公共交通機関と自動車などが総合的に機能した交通体系の確立を目指し、平成14年度に「中野市総合交通計画」（以降、前回計画）を策定している。その後、長野電鉄木島線及び循環バスの廃止、旧豊田村との合併など、本市の公共交通を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、前回計画での公共交通に係わる提案施策に対し現状の達成度を検証するとともに、新中野市に適する地域公共交通の形を、多様な地域のニーズを踏まえ、総合的観点から検討する必要がある。

本計画は、地域公共交通の検討に当たり、中野市が市民・交通事業者と連携・協働を趣旨に設立した「中野市地域公共交通対策協議会」の下、本市における地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画策定を目的としている。

### 1-2. 計画年次

本計画は、中野市の総合交通体系の指針となる前回計画の策定以降の、社会経済情勢、交通環境などの変化を踏まえ、将来に向けて中野市の目指す公共交通のあり方を明らかにするものであり、計画期間は、平成21年度から平成26年度までの6年間を位置付ける。また、本計画を実行する中で、変更の必要性が生じた場合には、適宜見直しを図るものとする。

《前回計画》

期間：平成15年度～平成20年度

《中野市地域公共交通総合連携計画》

期間：平成21年度～平成26年度

### 1-3. 対象範囲

本計画の対象範囲は、本市全域とする。(前回計画は合併前の計画であるため、本計画からは豊田地域(旧豊田村)が新たに対象範囲に含まれることとなる。)

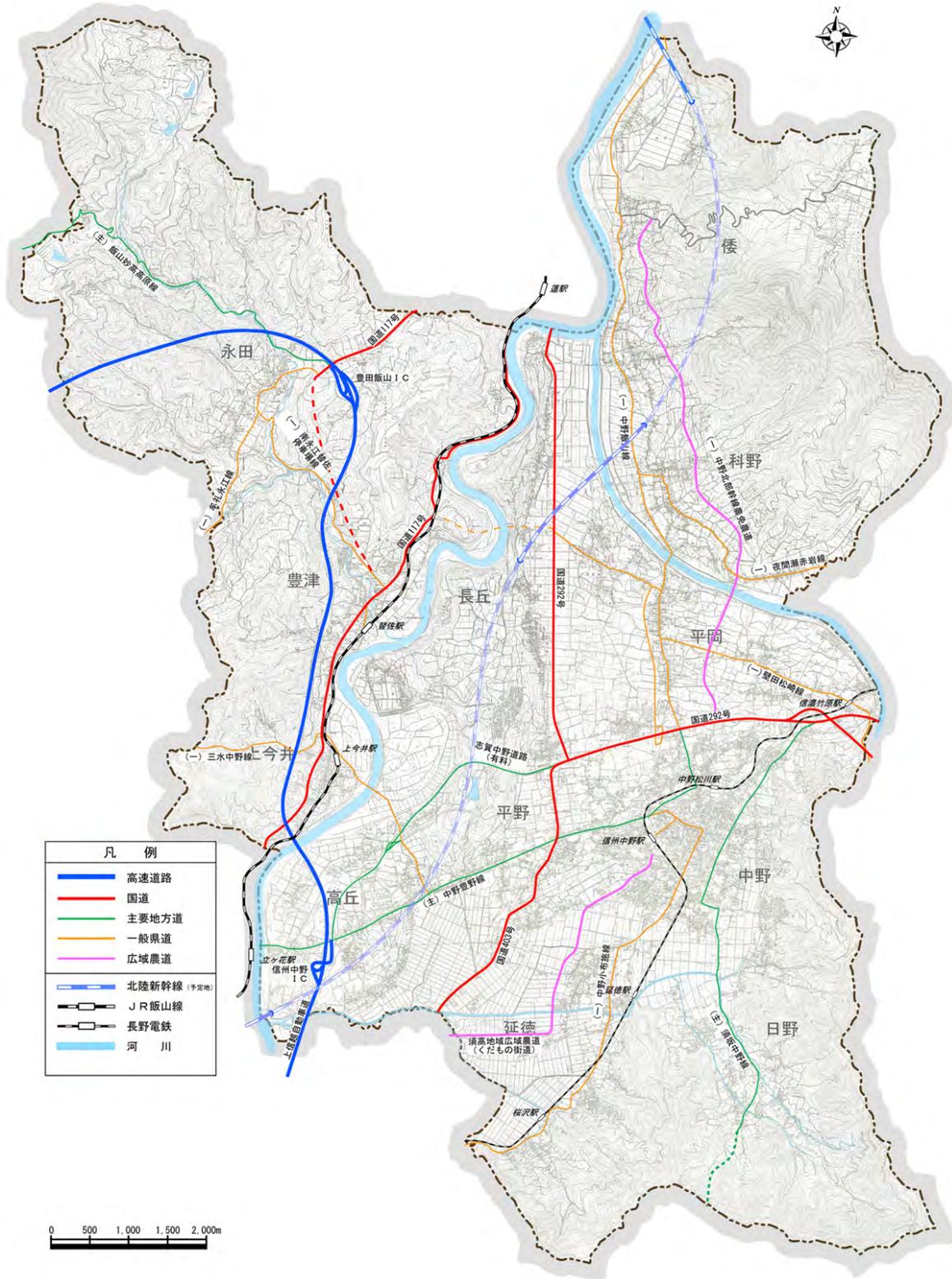


図 1-1 対象範囲

### 1-4. 本計画の作業手順

本計画の作業手順を次頁に示した。

# 中野市における「地域公共交通総合連携計画」の策定手順

## 「中野市地域公共交通対策協議会」の設立

中野市

公共交通事業者

道路管理者

交通管理者

住民

国の担当者

県の担当者

学識経験者

主要組織代表者

### 《地域公共交通総合連携計画》

#### 公共交通に関する各種調査

##### 公共交通を取り巻く諸環境調査

公共交通利用の背景にある社会条件、土地利用条件、交通条件および公共交通に関する環境を既存資料より整理する。

##### ■社会状況

人口分布、年齢別人口構成、人口推移、世帯状況、通勤通学の都市間流動

##### ■建物立地状況

新築状況、公共施設分布、商業店舗立地状況、医療・福祉施設立地状況

##### ■公共交通の状況

鉄道駅位置図、鉄道駅乗降客数の推移、バス系統図、バス停位置、バス系統別運行状況及び利用者数、鉄道・バスの接続状況、病院へのアクセス状況

##### ■道路交通の状況

2車線確保状況、歩道設置状況、都計道整備状況、道路交通量、道路混雑状況

##### ■公共交通対策経費の状況

公共交通への財政支出額の推移

#### 公共交通利用実態調査

バスの利用実態に関する既往調査の結果を系統別に整理するとともに、利用者の目的、利用頻度、不満、要望等に関するヒヤリング調査を行う。

##### ■バス利用実態調査の整理

平成19年7月、翌年2月に実施されたバス利用実態調査結果から、各バス停での乗車人員・降車人員をバス系統図と重ね合わせて路線別に整理する。

##### ■バス、利用者ヒヤリング調査

バスに同乗し、利用者に対し、居住地・年齢・利用目的・利用頻度・改善方策等のヒヤリング調査を実施する。

#### 公共交通に関する住民意向調査

公共交通に関する住民意向の把握を目的に、市民に対しアンケート調査を実施する。なお、市では平成14年度の中野市総合交通計画で、市民2,000人を対象に同様の調査（既往調査）を行っていることから、その結果との比較も視野に入れ、内容については既往調査を基本に、現状を踏まえて作成するものとした。

■内容 市民に対し、主たる行動パターン（目的・行き先・利用交通手段・交通手段の選択理由・利用交通手段の問題点・要望）、公共交通手段の運行に関する認識（アクセシビリティ・利便性・料金）、新たな輸送システムに対する要請、公共交通・新たな輸送システムに対する支払い意思額等

#### 事例調査

全国で実施されているバス、鉄道の活性化事例、デマンド交通等の新たな輸送システムの運行事例を収集、整理する。

■内容 事例の種類、運行主体、運行形態、負担の状況、利用者の評価、利用実績

### （計画策定に係る各種調査及び課題の抽出）

#### 公共交通に関する課題の抽出

（各種の調査結果を整理・分析して抽出された課題を系統的に整理する。）

##### 前回計画の検証から抽出された課題

##### 諸環境調査の現状・問題点から抽出された課題

##### 利用実態調査の現状・問題点から抽出された課題

##### 住民意向調査の現状・問題点から抽出された課題

#### 《計画課題の整理》

#### 公共交通整備に係わる課題

### 中野市総合交通計画の検証

#### 公共交通に係わる提案施策の実施状況

中野市総合交通計画の中で提案された、公共交通に係る施策について、施策の実施状況及び、現状を踏まえた実証的観点から提案施策の問題点を整理する。

##### ■提案施策の実施状況

前回計画の中で検討された、公共交通に係る各提案施策の実施状況を整理する。

##### ＜整理の視点＞

- ・提案施策の分類（公共交通に係る施策）
- ・提案施策の達成状況（着手、未着手）

##### ■施策の問題点

現時点で未着手である、公共交通に係る各提案施策のうち、現状における問題点を整理する。

##### ＜整理の視点＞

- ・施策実施時期の妥当性
- ・関連機関との調整の困難性

### （地域公共交通総合連携計画および整備プログラムの策定）

#### 地域公共交通総合連携計画の策定

##### 公共交通整備基本方針の設定

- 〔 連携計画の核となる公共交通整備の方向性及び基本的な考え方となる基本方針を設定する。 〕
- 基本方針の設定： 公共交通整備の基本方針を設定する。
  - 計画区域の設定： 事業計画の区域（範囲）を設定する。
  - 計画目標の設定： 目指す計画の目標をできる限り数値目標として設定する。

##### 公共交通整備の事業計画の策定

〔 連携計画の骨格である公共交通整備に関する具体的な事業計画を策定する。 〕

#### 主たる事業の内容

##### 公共交通不便地域支援事業

- 試行運行した高丘デマンドタクシーの評価、改善策の検討
- 市内居住通学者に対する通学支援策の検討
- 高齢者の行動パターン、地区の要望を踏まえた路線バス運行システムの効率化の検討
- 中山間地域におけるデマンド等、新たな輸送システムの導入可能性の検討

##### ソフト事業

- 公共交通利用への転換方策（モビリティマネジメント等）の検討
- 利用する側の視点に基づく情報提供の検討（時刻表、バス路線図等）

##### 既存バス路線の運行方式改善事業

- 現行運行ダイヤの検討（特に昼間のダイヤ）
- 地域の要望を踏まえた運行ルートの変更の検討
- 利用状況を踏まえ小型バス導入の検討
- 鉄道との接続性の検討（特にピーク時）
- 北信総合病院との接続性の検討
- 利用促進ソフト施策の検討

##### その他の検討事業

- 鉄道サービスレベルの改善事業
- 駅・バス停周辺での安全性強化施策の検討
- 導入効果の高い拠点・施設をつなぐコミュニティバス導入の検討
- 市所有バスの活用の検討

#### 公共交通マネジメント計画の策定

需要推計	各事業ごとに、利用者（＝需要）の推計を行う。
事業収支検討	各事業ごとに、収入・費用及び行政支出額を算定する。
公共交通整備プログラムの策定	自治体の可能投資額、事業の実現性等を加味し、事業実施の年次別プログラムを策定。

### P D C Aによる段階的運行システムの構築

〔 整備プログラムに従い、PLAN-DO-CHECK-ACTION の手順で望ましい公共交通体系を確立する。 〕

#### 地域公共交通総合連携計画における整備プログラム

#### 実施事業の選定

- 整備プログラムにおける実施事業を選定し、運行に向けた具体的検討を行う。
- 実施事業の種類と具体的実施内容の検討
- 評価に必要な試行中の調査内容と評価の方法

#### 事業実施

- 選定された事業の実施及び評価のための必要調査の実施。
- 事業実施
- 評価に必要な調査の実施

#### 事業評価

- 実施事業の事前、事後調査の比較により、実施事業の評価を行う。
- 実施事業の効果計測
- 実施事業の総合的評価
- 事業中止・変更・継続の意思決定

図 1-2 業務実施フロー

## 2. 前回計画(平成 14 年度「中野市総合交通計画」)の検証

### 2-1. 公共交通に係わる提案施策

前回計画では、旧中野市域を対象として、公共交通を含む道路・交通の幅広い分野にわたり検討がなされている。そのうち、公共交通分野に関連する提案施策をテーマ別に抽出し、以下に示した。

表 2-1 前回計画における提案施策(公共交通分野)

提案施策		事業主体	施策実施時期		
施策	期待される効果		短期	中期	長期
<b>テーマ1/利用目的に対応した公共交通のあり方</b>					
(1) 施行運行中の「循環バス」の廃止	市の循環バスへの補助金 12,000 千円 / 年が削減できる。	市	●		
(2) 信州中野駅ー福祉ふれあいセンター間の足の確保	「福祉ふれあいセンター」利用者の足の確保と利便性強化。	市	●		
(3) 路線バスの効率的運行と行政コスト削減	路線バスの効率的運行により、市負担額の経費削減が図れる。	市 バス事業者	●		
(4) 中野木島線の運行支援	バスの走行性、定時性を確保するとともに、バス利用者の快適性確保に期待できる。	県、市	●		
(5) 運転可能者への乗車券の発給停止	移動手段をもたない高齢者のみ対象とすることにより、手厚い給付とともに、余分な経費を削減する。	市	●		
(6) 運行に関する競争原理の導入	運行コストの削減が期待できる。	市	検	●	
(7) 観光施設への対応	公共交通利用者の拡大が期待できる。	市	検	●	
<b>テーマ2/交通手段の連携による公共交通の利便性強化</b>					
(1) パーク&レール(自動車と鉄道)	自動車交通の削減とともに、公共交通利用者の拡大が期待できる。	鉄道事業者 市、地域	検	●	
(2) バス&レール(バスと鉄道)	バス・鉄道両方の公共交通利用者の拡大が期待できる。	バス事業者 鉄道事業者	検	●	
(3) サイクル&レール (自転車と鉄道)	公共交通利用者の拡大が期待できる。	鉄道事業者 市、地域	●		
<b>テーマ3/移動手段確保に係わる新たなシステム導入の検討</b>					
<b>(1) 新たなシステムの導入</b>					
①カーシェアリングの試行	自由度と機動性の高い自動車を利用することにより、地域の利便性の高いアクセス手段が確保できる。	地域 市		※	
②乗合タクシーの活用	自由度の高いタクシーを利用することにより、地域の利便性の高いアクセス手段が確保できる。	タクシー事業者 市		※	
③タクシーバスの運行	バスに比べ運行の経済的負担が少なく、利便性の高いアクセス手段が確保できる。	タクシー事業者 市		※	
④路線バスのフリー乗降システムの導入	バス停までの移動距離が少なく、肉体的負担が軽くなり、バス利用者の拡大が期待できる。	バス事業者	検	●	
⑤市所有バスの空き時間の有効活用	空き時間を利用することにより、市所有バスの効率的活用が図られ、市民の利便性向上も期待できる。	市	●		
(2) 北信総合病院へのバスの乗り入れ	北信総合病院への通院者の負担が軽減される上、バス利用者の増加も期待できる。	市	検	●	
(3) 低床バスの導入	乗り降りに対する負担が少ないため、高齢者・身障者の利用増が期待できる。	バス事業者	●		

注) 施策実施時期 「短期」: 概ね5年以内の実施、「中期」: 概ね10年以内の実施、「長期」: 概ね10年以降の実施  
 「●」: 施策の実施時期、「検」: 施策導入の検討時期、「※」: 市町村合併後、再度検討するもの

提案施策		事業主体	施策実施時期		
施策	期待される効果		短期	中期	長期
<b>テーマ4/既存ストックの活用と我慢の共有</b>					
(1) 交通利便性の高い中心市街地の活用	公共施設等を利便性の高い中心市街地に誘致することにより、利便性の向上、バスの効率的運行および、中心市街地の活性化等に寄与することが期待できる。	県、市	検	●	
<b>テーマ5/ハード面からみた交通体系整備</b>					
(1) 信州中野駅のバリアフリー化	駅構造のバリアフリー化により、移動に制約をもつ人のモビリティが確保され、公共交通利用者の増加も期待できる。	鉄道事業者	検	●	
<b>(2) バリアフリー、ユニバーサルデザインを導入した歩道整備</b>					
① マウントアップ歩道の解消	歩道の歩きやすさと安全性確保が図れる。	市	●		
② 歩道幅員 2.0mの確保	車イスのすれ違いが可能となる上、快適な歩道空間が確保できる。	市	検	●	
③ 目の細かいグレーチングの使用	車イス利用者の安全性と移動性が確保される。	市	●		
<b>(3) 歩行者に配慮したスペースの確保</b>					
① 歩行者やバス停利用者に配慮した小公園・街角広場の整備	歩行者やバス利用者のためのゆとりスペースが確保され、快適性向上を図るとともに、ふれあいの場としても活用できる。	市	●		
(4) 自転車の安全走行への配慮	自転車利用道路の指定を行うことにより、自動車や歩行者との通行摩擦解消を図り、自転車の走行性向上に期待できる。	市	●		
<b>テーマ6/交通弱者を支える住民主体の組織への支援</b>					
(1) ボランティア、NPO等の設立・運営・維持の支援	住民組織やNPOのサービスが確保され、移動制約者であっても社会参加の機会が増進される。	市	●		

(資料：「中野市総合交通計画に係る提言書」)

注) 施策実施時期 「短期」：概ね5年以内の実施、「中期」：概ね10年以内の実施、「長期」：概ね10年以上の実施  
 「●」：施策の実施時期、「検」：施策導入の検討時期、「※」：市町村合併後、再度検討するもの

## 2-2. 現状における提案施策の達成状況

先に示した提案施策について、現状の問題点を含めた達成状況を以下に整理した。

表 2-2 前回計画の施策達成状況

提案施策	事業主体	施策実施時期			施策達成状況	
		短期	中期	長期	「◆実施内容」と「◇現状・問題点」	達成度
<b>テーマ1/利用目的に対応した公共交通のあり方</b>						
(1) 施行運行中の「循環バス」の廃止	市	●			◆提言の内容を踏まえ、平成15年6月30日に廃止	◎
(2) 信州中野駅－福祉ふれあいセンター間の足の確保	市	●			◆施設通所者送迎タクシー運行委託の実施	◎
<b>(3) 路線バスの効率的運行と行政コスト削減</b>						
① 立ヶ花線	市バス事業者	●			◆高丘工業団地へのバス経路の廃止 ◆JR立ヶ花駅への接続確保 ◆豊野町内の運行を廃止 ◆市民プールへの利用者のために、江部経由の平野小学校前にバス停を設置 ◇運行経費削減や乗り継ぎ解消等のため、間山線との統合を図る	◎
② 間山線		●			◇晋平記念館、市営東山住宅団地への乗り入れ ◇バス運賃に、ぽんぼこの湯等施設利用料がセットになったクーポンチケット導入の検討	△
③ 菅・角間線		●			◇最終便の利用者が少ないため、最終の2便を集約する	△
④ 合庁線	前回提案事項なし					
⑤ 永田線		●			◆バスルート変更 ◇前計画の未検討区間も含むため、再度検討が必要	○ △
⑥ 須賀川線	前回提案事項なし					
⑦ 上林線	前回提案事項なし					
(4) 中野木島線の運行支援	県、市	●			◆新井工業団地－北信病院間に臨時バス停を設置 ◆バイパス整備を受けたルート変更	◎
(5) 運転可能者への乗車券の発給停止	市	●			◆乗車券の発給を70歳上の自ら運転できない者に限定(H17より4,000円/人→3,000円/人)	◎
(6) 運行に関する競争原理の導入	市	検	●		◇高齢者の100円定額運賃等は、バス事業者の経営上の問題もあり検討が進んでいない。 ◇受託業者がバス事業者以外にない	△
(7) 観光施設への対応	市	検	●		◇観光施設への運行本数が少ないため、施設独自の対応が有効と考える	△
<b>テーマ2/交通手段の連携による公共交通の利便性強化</b>						
(1) パーク&レール (自動車と鉄道)	鉄道事業者 市、地域	検	●		◇鉄道事業者の経営上の問題もあり検討が進んでいない ◇公共交通利用転換への市民の意識醸成の取り組みが重要	△
(2) バス&レール (バスと鉄道)	バス事業者 鉄道事業者	検	●		◇鉄道事業者の経営上の問題もあり検討が進んでいない	△
(3) サイクル&レール (自転車と鉄道)	鉄道事業者 市、地域	●			◆放置自転車対策、駐輪場整備の検討については、商工観光課の労働対策として対応	○

注) 施策実施時期 「短期」：概ね5年以内の実施、「中期」：概ね10年以内の実施、「長期」：概ね10年以上の実施  
「●」：施策の実施時期、「検」：施策導入の検討時期、「※」：市町村合併後、再度検討するもの

注) 施策達成状況 「◆」：実施された内容、「◇」：現状または問題点  
「◎」：(概ね)達成、「○」：実施段階、「△」：未実施または検討段階

提案施策	事業主体	施策実施時期			施策達成状況	
		短期	中期	長期	「◆実施内容」と「◇現状・問題点」	達成度
<b>テーマ3/移動手段確保に係わる新たなシステム導入の検討</b>						
<b>(1) 新たなシステムの導入</b>						
①カーシェアリングの試行	地域市		※		◇住民意識の高まりに乏しく、施策自体の研究も深まっていないため、豊田地域も含め再度検討が必要	△
②乗合タクシーの活用	タクシー事業者市		※		◆平成20年1月から、一部地域で福祉乗合タクシーの試行運転を開始 〈高丘地区デマンドタクシー〉 ・12ヶ月間(H20.1~H20.12)で18人と利用が少ない ◇利用しやすいシステムの再構築とともに、豊田地域も含め、導入効果の高い地域の検討が必要	○ △
③タクシーバスの運行 ※デマンドタクシーのイメージ	タクシー事業者市		※			○ △
④路線バスのフリー乗降システムの導入	バス事業者	検	●		◇路線バスの定時性、後続車に対する安全性の確保等の問題もあり、検討が進んでいない	△
⑤市所有バスの空き時間の有効活用	市	●			◇庁内の調整や法的確認などの問題もあり、検討が進んでいない	△
(2) 北信総合病院へのバスの乗り入れ	市	検	●		◇新たにロータリー整備など課題があり、検討が進んでいない	△
(3) 低床バスの導入	バス事業者	●			◇バスの更新時期、購入費等の問題から、具体的な計画は進んでいない ◇廃止代替バスについて、市負担増に直結する	○ △
<b>テーマ4/既存ストックの活用と我慢の共有</b>						
(1) 交通利便性の高い中心市街地の活用	県、市	検	●		◇中心市街地の活性化も含め検討が必要となる施策であり、まだ十分な研究がなされていない	△
<b>テーマ5/ハード面からみた交通体系整備</b>						
(1) 信州中野駅のバリアフリー化	鉄道事業者	検	●		◇鉄道事業者が主体となる補助メニューはあるが、経営上の問題もあり十分研究されていない	△
<b>(2) バリアフリー、ユニバーサルデザインを導入した歩道整備</b>						
①マウントアップ歩道の解消	市	●			◆やさしい歩道づくり事業により順次整備を進めている	○
②歩道幅員2.0mの確保	市	検	●			
③目の細かいグレーチングの使用	市	●				
<b>(3) 歩行者に配慮したスペースの確保</b>						
①歩行者やバス停利用者に配慮した小公園・街角広場の整備	市	●			◆街中、東吉田などで可能な限り順次整備を進めている	○
(4) 自転車の安全走行への配慮	市	●			◇通学路等での自転車利用道路の指定の研究を進めている ◇現時点での指定箇所はないが、幹線道路整備での自歩道整備に努めている	△
<b>テーマ6/交通弱者を支える住民主体の組織への支援</b>						
(1) ボランティア、NPO等の設立・運営・維持の支援	市	●			◇福祉輸送など、社会福祉協議会への支援等を通じ、対応を検討する	△

注) 施策実施時期 「短期」：概ね5年以内の実施、「中期」：概ね10年以内の実施、「長期」：概ね10年以上の実施  
「●」：施策の実施時期、「検」：施策導入の検討時期、「※」：市町村合併後、再度検討するもの  
注) 施策達成状況 「◆」：実施された内容、「◇」：現状または問題点  
「◎」：(概ね)達成、「○」：実施段階、「△」：未実施または検討段階

### 2-3. 前回計画の検証のまとめ

各施策の実施状況が、未実施または検討段階（達成度が「△」）に該当する施策について、その現状と問題点から公共交通整備に関する課題を整理した。

項目	現状・問題点	公共交通整備に関する課題
利用目的に対応した公共交通のあり方	<p>&lt;路線バスの効率的運行と行政コスト削減&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 間山線／ ・ 晋平記念館、市営東山住宅団地への乗り入れ</li> <li>・ バス運賃にほんぼこの湯等施設利用料がセットになったクーポンチケット導入の検討</li> <li>● 菅・角間線／ ・ 最終便の利用者が少ないため最終の2便を集約</li> <li>● 永田線／ ・ 前回計画の未検討区間も含むため、再度検討が必要</li> </ul> <p>&lt;運行に関する競争原理の導入&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢者の100円定額運賃等は、バス事業者の経営上の問題もあり検討が進んでいない</li> <li>● 受託業者がバス事業者以外にない</li> </ul> <p>&lt;観光施設への対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光施設への運行本数が少ないため、施設独自の対応が有効と考える</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 路線バスの効率的な運行</li> <li>■ 観光施設との連携</li> <li>■ 豊田地域（旧豊田村）におけるバス路線の検証（永田線）</li> </ul>
交通手段の連携による公共交通の利便性強化	<p>&lt;パーク&amp;レール（自動車と鉄道）&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道事業者の経営上の問題もあり検討が進んでいない</li> <li>● 公共交通利用転換への市民の意識醸成の取り組みが重要</li> </ul> <p>&lt;バス&amp;レール（バスと鉄道）&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道事業者の経営上の問題もあり検討が進んでいない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 鉄道事業者との調整</li> <li>■ 公共交通利用転換への市民意識の醸成</li> </ul>
移動手段確保に係わる新たなシステム導入の検討	<p>&lt;新たなシステムの導入&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● カーシェアリングの試行／住民意識の高まりに乏しく、施策自体の研究も深まっていないため、豊田地域も含め再度検討が必要</li> <li>● 乗合タクシー（デマンド）の活用／利用しやすいシステムの再構築とともに、豊田地域も含め、導入効果の高い地域の検討が必要</li> <li>● 路線バスフリー乗降システムの導入／路線バスの定時性、後続車に対する安全性の確保等の問題もあり、検討が進んでいない</li> <li>● 市所有バスの空き時間の有効活用</li> </ul> <p>&lt;北信総合病院へのバスの乗り入れ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 新たにロータリー整備など課題があり、検討が進んでいない</li> </ul> <p>&lt;低床バスの導入&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● バスの更新時期、購入費等の問題から、具体的な計画は進んでいない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 地域への導入効果を踏まえた輸送システムの検討</li> </ul>
既存ストックの活用と我慢の共有	<p>&lt;交通利便性の高い中心市街地の活用&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心市街地の活性化も含め検討が必要となる施策であり、まだ十分な研究がなされていない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 中心市街地の商店街との連携</li> </ul>
ハード面からみた交通体系整備	<p>&lt;信州中野駅のバリアフリー化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道事業者が主体となる補助メニューはあるが、経営上の問題もあり十分研究されていない</li> </ul> <p>&lt;自転車の安全走行への配慮&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 通学路等での自転車利用道路の指定の研究を進めている</li> <li>● 現時点での指定箇所はないが、幹線道路整備での自歩道整備に努めている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 公共交通施設周辺の自歩道整備による安全性の確保</li> </ul>
交通弱者を支える住民主体の組織への支援	<p>&lt;ボランティア、NPO等の設立・運営・維持の支援&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 福祉輸送など、社会福祉協議会への支援等を通じ、対応を検討する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 公共交通利用転換への市民意識の醸成並びに交通弱者を支える市民組織に対する支援の検討</li> </ul>

### 3. 中野市の公共交通の現状と課題

#### 3-1. 中野市の概況

##### 3-1-1. 人口の状況

〈現状〉／○人口減少社会の到来とともに、少子高齢化はこの10年で急速に進展  
 ○市街地から離れた北部の中山間地域で、高齢化が進展

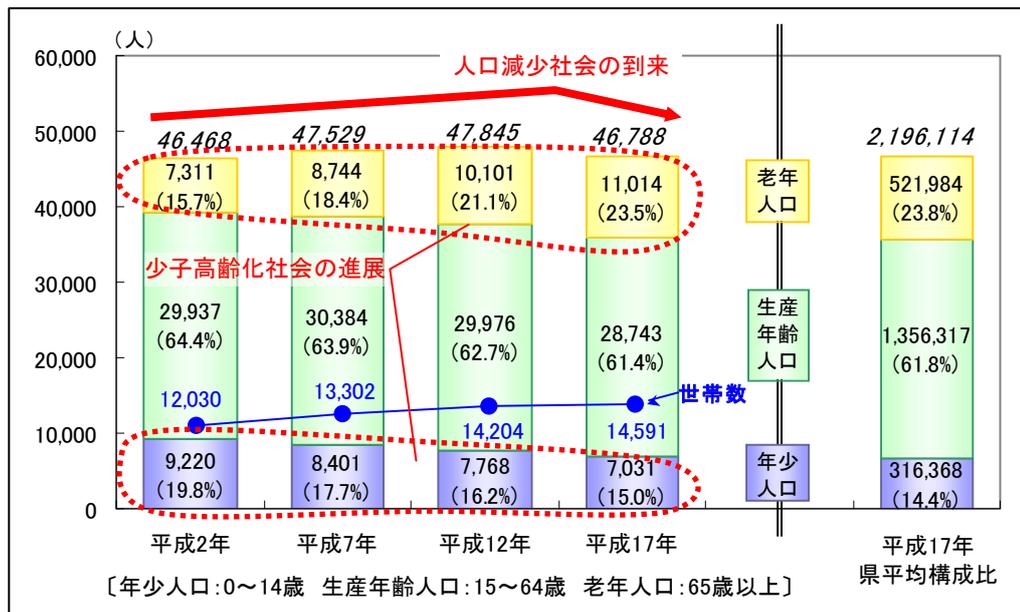
↓

〈課題〉／●運転免許を持たない高校生と高齢者の移動支援  
 ●高齢化が進む中山間地域の高齢者の移動支援

##### ① 人口の推移

国勢調査結果によると、本市の人口は平成17年で46,788人、世帯数14,591世帯という状況であり、その推移をみると、平成2年から平成12年にかけては増加傾向にあった総人口は、平成17年の調査でついに減少に転じている。

また、平成2年から平成17年にかけての人口構成（3区分別）をみると、年少人口の減少（19.8%→15.0%）、老年人口の増加（15.7%→23.5%）という傾向が現れ、少子高齢化社会が進展している状況がわかる。



(資料：国勢調査)

図 3-1 人口と世帯の推移

##### ② 行政区別にみる高齢化の状況

次頁に、行政区別の高齢化の状況を整理した。これをみると、中心市街地から離れた北部の中山間地域で高齢化が進展している状況がわかり、これらの地域における高齢者の移動支援が重要課題となる。

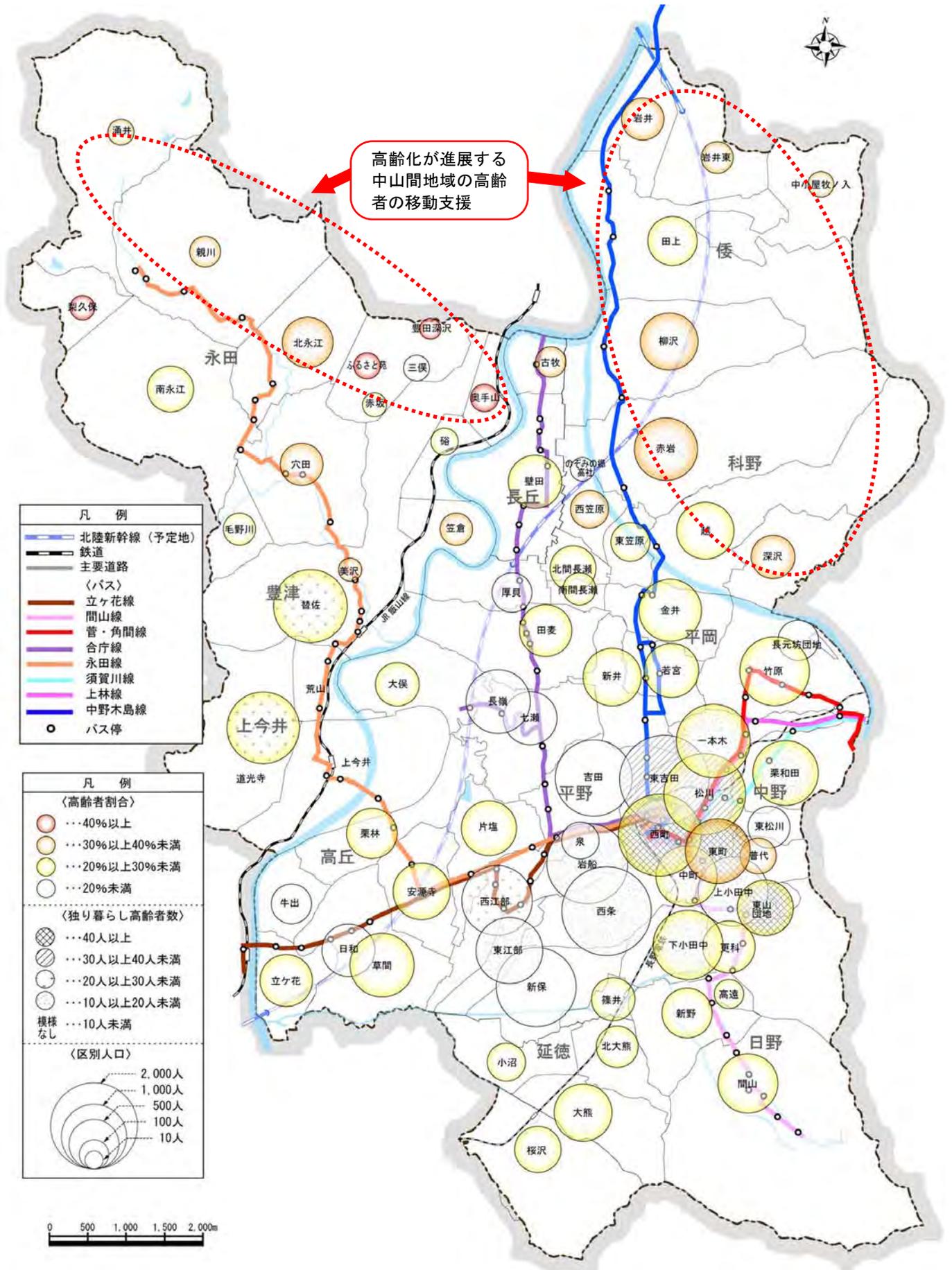


図 3-2 区別に見る高齢化の状況

### 3-1-2. 通勤・通学

〈現状〉／○半数以上が市内居住の通勤・通学者  
 ○通勤・通学ともに結びつきの強い、長野市との流動  
 ↓  
 〈課題〉／●通勤・通学者に対し、公共交通が担うサービスレベルの検討

#### ① 通勤流動

市内通勤者の73.4%が市内居住者であり、残りの26.6%が市外からの通勤者である。通勤流動をみると、市外への流出状況は、長野市(3,311人)が最も多く、須坂市(1,135人)、飯山市(946人)、山ノ内町(812人)と続いている。これに対し市内への流入は、流出と同様に長野市(1,973人)が最も多く、山ノ内町(1,355人)、飯山市(1,085人)、須坂市(968人)と続いている。

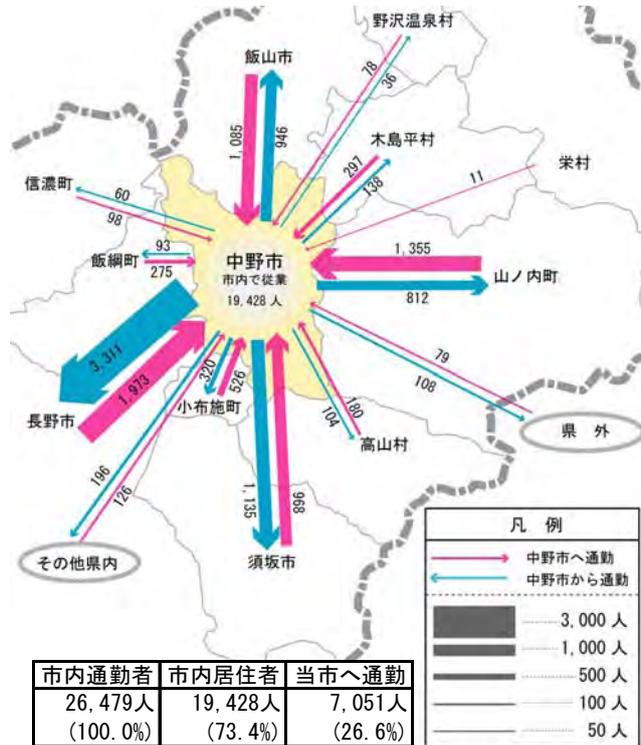


図 3-3 通勤流動(平成17年)

#### ② 通学流動

市内通学者の56.3%が市内居住者であり、残りの43.7%が市外からの通学者である。通学流動をみると、市外への流出状況は、長野市(484人)が最も多く、須坂市(260人)、飯山市(132人)と続いている。これに対し市内への流入は、須坂市(256人)が最も多く、山ノ内町(233人)、長野市(136人)と続いている。

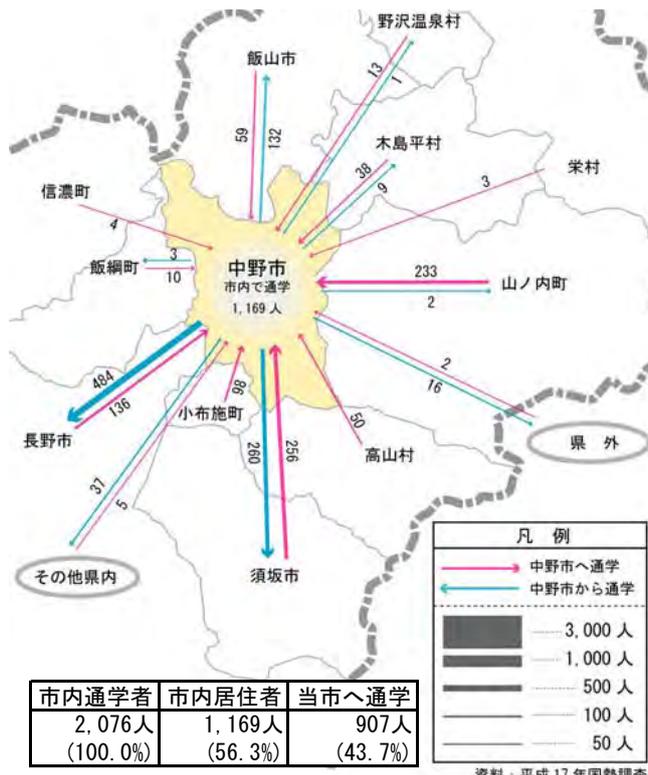
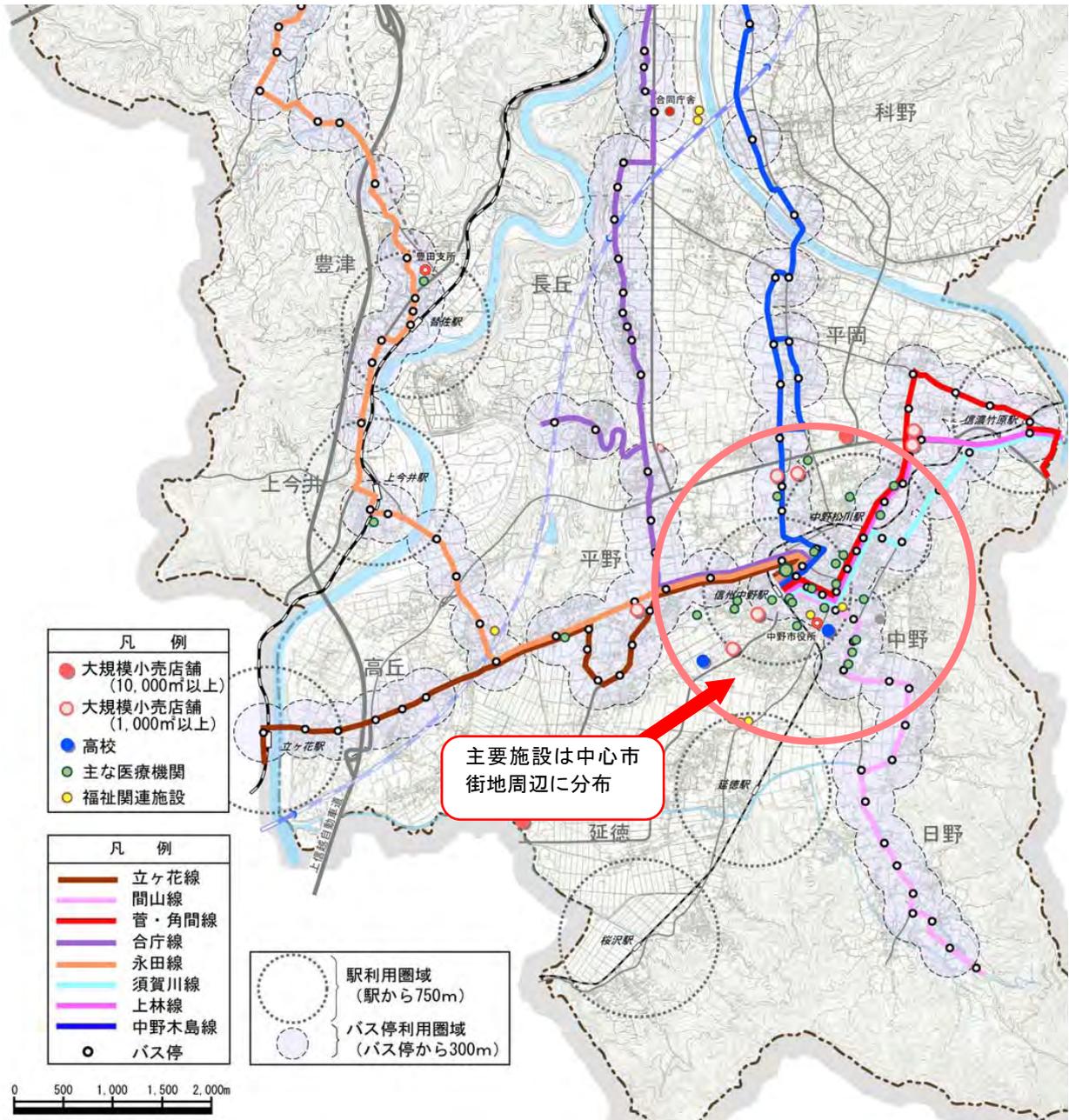


図 3-4 通学流動(平成17年)

### 3-1-3. 施設分布状況

〈現状〉／○高校、病院、福祉施設、大規模商業施設は、中心市街地周辺に分布  
 ○主要施設の多くはバス利用圏内に含まれている  
 ↓  
 〈課題〉／●目的に対する時間帯のバスダイヤの検証

市内の主要施設の分布状況を見ると、その多くは中心市街地とその周辺に分布している状況がわかる。ほとんどの施設がバス利用圏内に含まれているが、利用したい施設に対し、適当なバスダイヤで運行されているか、検証が必要である。



※駅利用圏域／前回計画の考えに基づき、平成14年度パノソトリップ調査結果の「端末交通手段別平均所要時間」の徒歩10.9分と、歩行速度4km/hから利用距離を算出するが、全手段平均所要時間11.4分を考慮し、以下のように想定。  
 $徒歩 10.9分 \times 4km/h = 0.727km$  …… 駅利用圏域：750m

※バス停利用圏域／高齢者の歩行距離等を考慮し、バス停から300mを利用圏域として設定。……………バス停利用圏域：300m

図 3-5 主要施設の分布状況



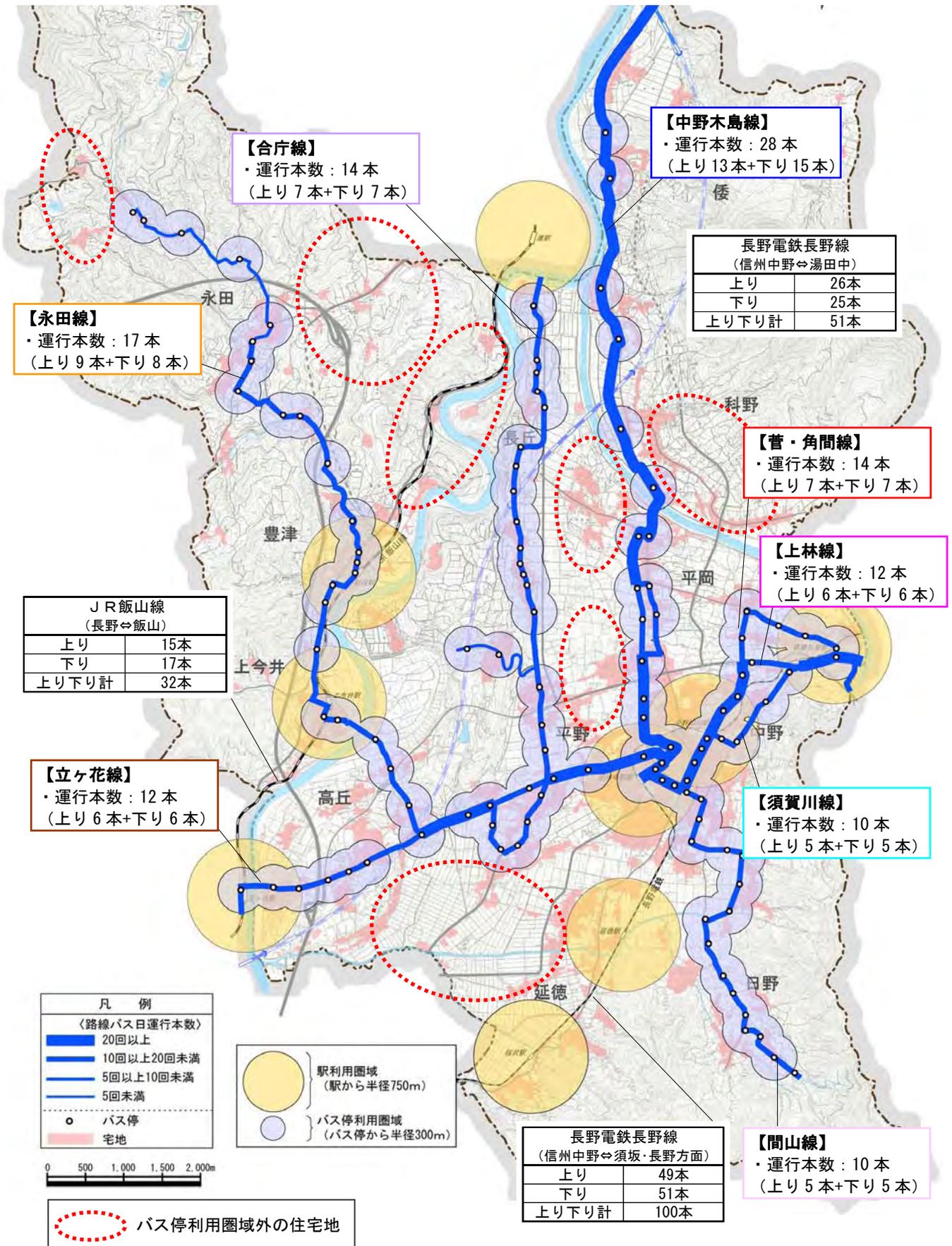


図 3-7 鉄道・バスの運行状況

3-2-2. 路線バスの便別利用状況

〈現状〉／○立ヶ花線及び間山線では、1便あたりの平均利用者3人未満

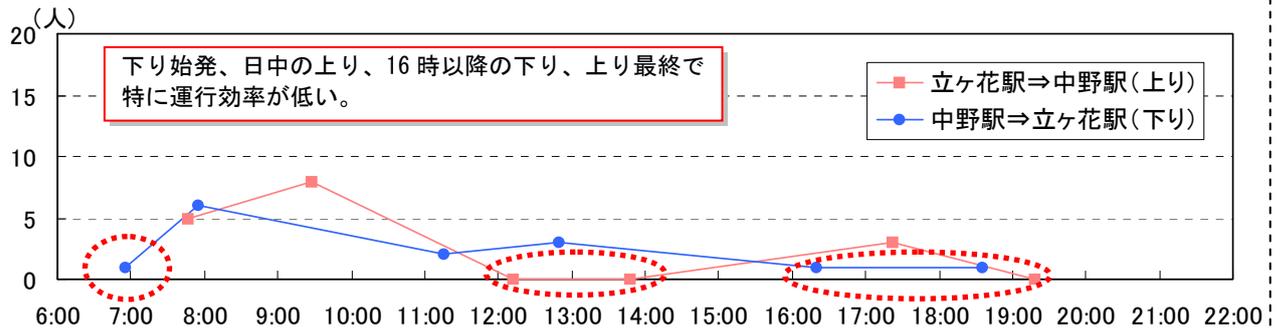


〈課題〉／●運行効率の低い立ヶ花線及び間山線の運行改善

長電バス乗降客調査（H19.7）結果より、路線バスの便別利用状況を以下に整理した。

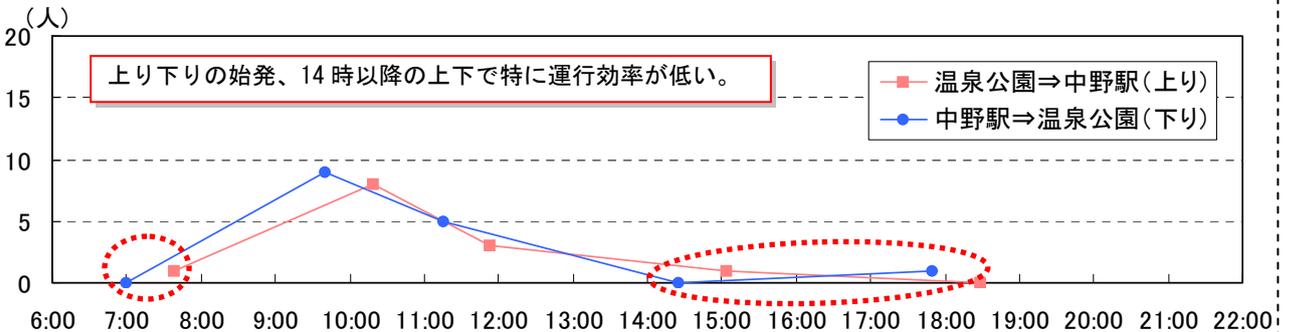
(1) 立ヶ花線

■ 1便あたりの平均利用者：2.5人



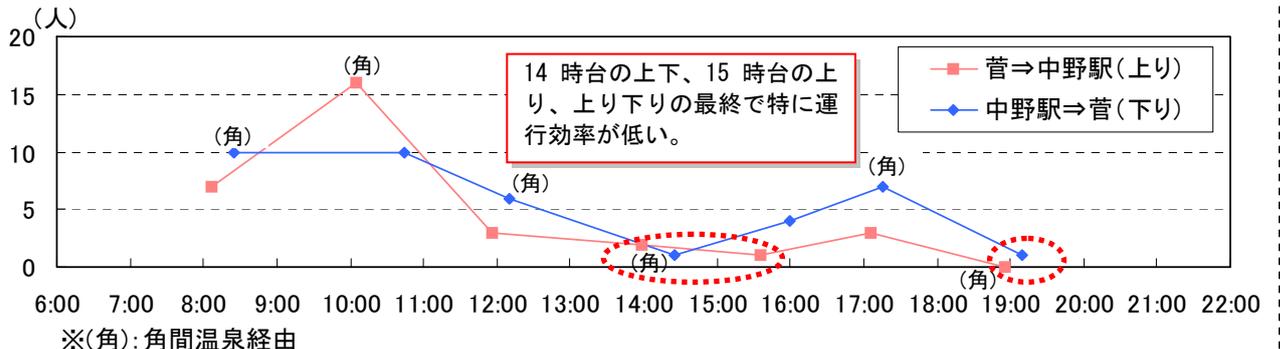
(2) 間山線

■ 1便あたりの平均利用者：2.8人



(3) 菅・角間線

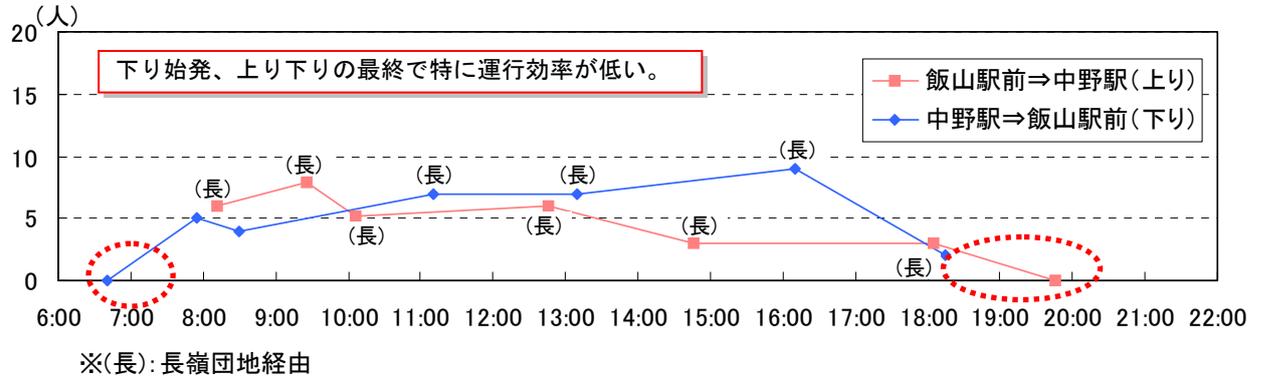
■ 1便あたりの平均利用者：5.1人



※各便の時刻は、「上り」は信州中野駅への到着時刻、「下り」は信州中野駅からの発車時刻を示す。

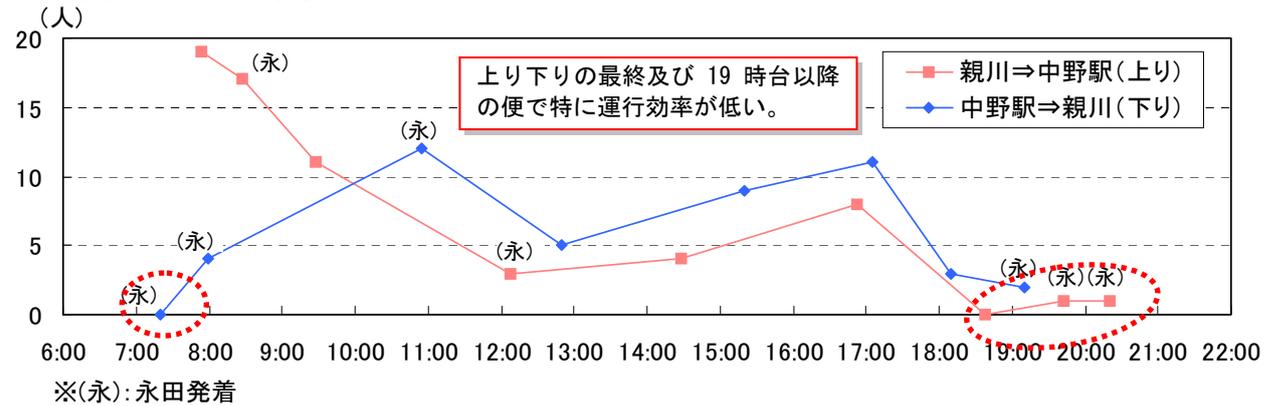
(4) 合庁線

■ 1便あたりの平均利用者：4.6人



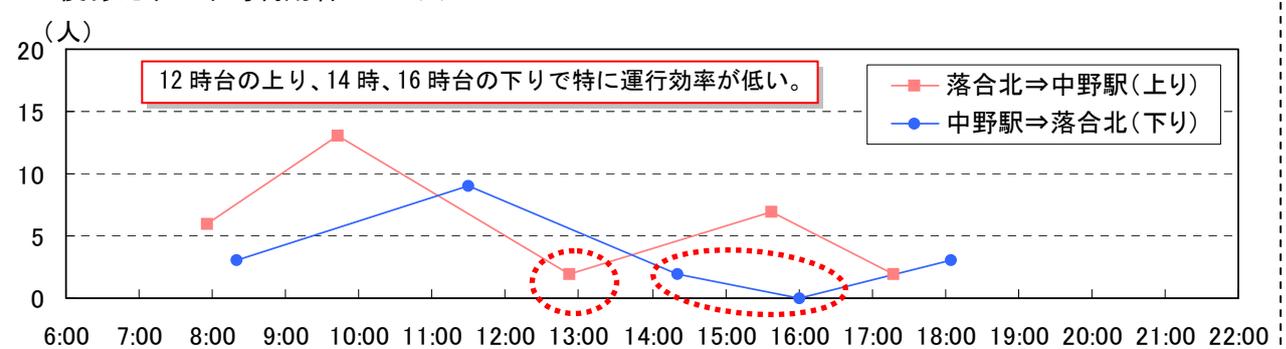
(5) 永田線

■ 1便あたりの平均利用者：6.5人



(6) 須賀川線

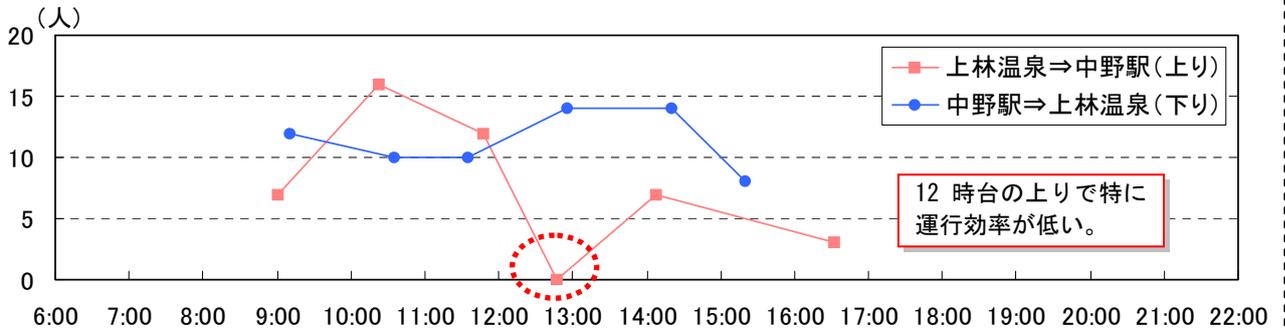
■ 1便あたりの平均利用者：4.7人



※各便の時刻は、「上り」は信州中野駅への到着時刻、「下り」は信州中野駅からの発車時刻を示す。

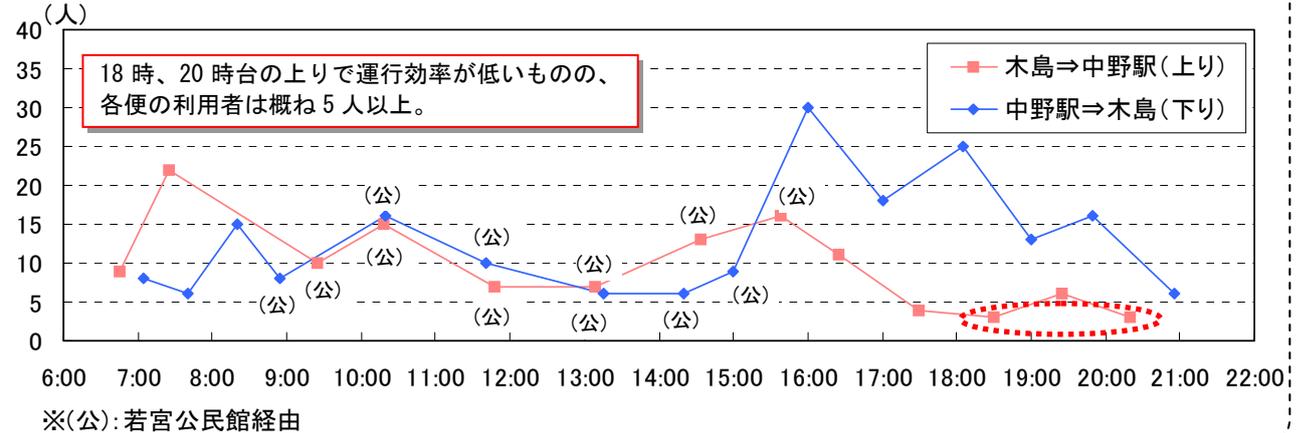
(7) 上林線

■上林線 1便あたりの平均利用者：9.4人



(8) 中野木島線

■中野木島線 1便あたりの平均利用者：11.4人



※各便の時刻は、「上り」は信州中野駅への到着時刻、「下り」は信州中野駅からの発車時刻を示す。



《運行効率の悪い便》

- 立ヶ花線／「6時台の下り始発」「12時、13時台の上り」「16時台以降の下り」「19時台の上り最終」
- 間山線／「7時台の上り下りの始発」「14時台以降の上り下り」
- 菅・角間線／「14時台の上り下り」「15時台の上り」「上り下りの最終」
- 合庁線／「6時台の下り始発」「18時台の下り最終」「19時台の上り最終」
- 永田線／「7時台の下り始発」「18時台以降の上り」「19時台の下り最終」
- 須賀川線／「12時台の上り」「14時、16時台の下り」
- 上林線／「12時台の上り」
- 中野木島線／「18時、20時台到着の上り」



### 3-2-4. 高丘地区デマンドタクシーの状況

〈現状〉／○試行運転期間中の利用者が少なく、試行を中止した。



〈課題〉／●本計画でデマンド方式の導入を図る場合においての、当該事例を踏まえたシステムの検討

市では、平成 20 年 1 月 7 日より、高丘地区で福祉乗り合いタクシー（「お出かけタクシー 乗り合い君」）の試行運転を実施したが、利用者が少ないため試行を中止している。事業の概要を以下に整理した。

#### 〈サービスの概要〉

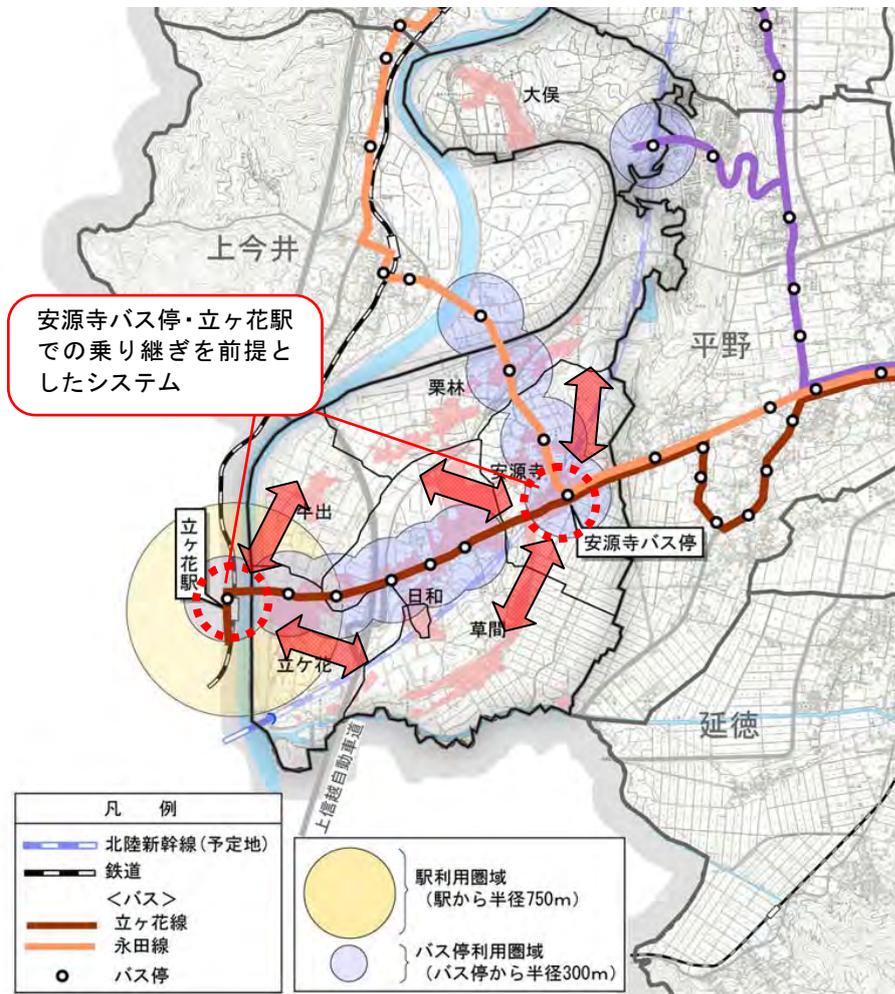
交通弱者の移動手段の確保を目的とし、自宅から安源寺バス停、または立ヶ花駅の間を乗り合いのタクシーで送迎する。利用に際しては事前予約が必要であり、1 回につき 300 円の料金で利用ができる。

#### 〈利用状況〉

平成 20 年 1 月から 12 月までの 12 ヶ月間で僅か 18 人の利用であった。

#### 〈問題点・課題〉

- ・ 乗り継ぎを前提としたシステムであるため、ドア to ドアサービスの利点が十分生かされていない。乗り継ぎのデメリット感を補う工夫が必要であった。
- ・ 利用者は 12 ヶ月で 18 人と非常に少なく、採算性が大きな課題であった。
- ・ 実際の利用者、利用が想定される高齢者等にインタビューを行い、利用者のニーズを十分に把握する必要があった。



〈高丘地区概況図〉

<事業概要>

種別／名称	デマンドタクシー／『お出かけタクシーのりあい君』																																																																																																																																																					
実施場所	中野市高丘地区（安源寺、栗林、牛山、立ヶ花、草間、日和、大俣） （地区人口：3,975人、地区高齢化率：22.5%）※H19.12.31現在																																																																																																																																																					
目的	交通弱者の移動手段の確保																																																																																																																																																					
実施期間	平成20年1月から平成20年12月																																																																																																																																																					
事業主体	中野市タクシー協会																																																																																																																																																					
内 容	●事業概要／自宅とバス停、または自宅と駅間を乗り合いのタクシーで送迎するサービス。																																																																																																																																																					
	●運行日／運行日は次のとおり。（祝日は休み）																																																																																																																																																					
	<table border="1" style="width:100%; text-align:center;"> <tr> <td>曜日</td> <td>日</td> <td>月</td> <td>火</td> <td>水</td> <td>木</td> <td>金</td> <td>土</td> </tr> <tr> <td>運行状況</td> <td>休み</td> <td>○</td> <td>休み</td> <td>○</td> <td>休み</td> <td>○</td> <td>休み</td> </tr> </table>								曜日	日	月	火	水	木	金	土	運行状況	休み	○	休み	○	休み	○	休み																																																																																																																														
	曜日	日	月	火	水	木	金	土																																																																																																																																														
	運行状況	休み	○	休み	○	休み	○	休み																																																																																																																																														
	●利用料金／利用1回につき300円																																																																																																																																																					
	●車両／5人乗りのタクシー（中野ハイヤー、山田タクシー、高水タクシーによる運行（市による委託））																																																																																																																																																					
	●時刻表／時刻表は次のとおり。																																																																																																																																																					
	<table border="1" style="width:100%; text-align:center;"> <thead> <tr> <th>便番</th> <th>行き先</th> <th>出発 予定</th> <th>到着 予定</th> <th>接続状況</th> <th>予約受付</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">行き</td> <td>1 自宅→安源寺バス停</td> <td>7:35</td> <td>8:05</td> <td>路線バス上り:(8:14発)</td> <td rowspan="3">前日 21:00迄</td> </tr> <tr> <td>2 自宅→安源寺バス停</td> <td>8:35</td> <td>9:05</td> <td>路線バス上り:(9:14発)</td> </tr> <tr> <td>3 自宅→立ヶ花駅</td> <td>9:45</td> <td>10:15</td> <td>JR:(上り/10:41発、下り/10:23発)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">帰り</td> <td>4 安源寺バス停→自宅</td> <td>11:06</td> <td>11:35</td> <td>路線バス下り:(11:06着)</td> <td rowspan="3">10:00迄 12:00迄 13:00迄</td> </tr> <tr> <td>5 安源寺バス停→自宅</td> <td>13:01</td> <td>13:30</td> <td>路線バス下り:(13:01着)</td> </tr> <tr> <td>6 立ヶ花駅→自宅</td> <td>14:31</td> <td>15:00</td> <td>JR:(上り/14:31着、下り/14:13着)</td> </tr> </tbody> </table>								便番	行き先	出発 予定	到着 予定	接続状況	予約受付	行き	1 自宅→安源寺バス停	7:35	8:05	路線バス上り:(8:14発)	前日 21:00迄	2 自宅→安源寺バス停	8:35	9:05	路線バス上り:(9:14発)	3 自宅→立ヶ花駅	9:45	10:15	JR:(上り/10:41発、下り/10:23発)	帰り	4 安源寺バス停→自宅	11:06	11:35	路線バス下り:(11:06着)	10:00迄 12:00迄 13:00迄	5 安源寺バス停→自宅	13:01	13:30	路線バス下り:(13:01着)	6 立ヶ花駅→自宅	14:31	15:00	JR:(上り/14:31着、下り/14:13着)																																																																																																												
	便番	行き先	出発 予定	到着 予定	接続状況	予約受付																																																																																																																																																
行き	1 自宅→安源寺バス停	7:35	8:05	路線バス上り:(8:14発)	前日 21:00迄																																																																																																																																																	
	2 自宅→安源寺バス停	8:35	9:05	路線バス上り:(9:14発)																																																																																																																																																		
	3 自宅→立ヶ花駅	9:45	10:15	JR:(上り/10:41発、下り/10:23発)																																																																																																																																																		
帰り	4 安源寺バス停→自宅	11:06	11:35	路線バス下り:(11:06着)	10:00迄 12:00迄 13:00迄																																																																																																																																																	
	5 安源寺バス停→自宅	13:01	13:30	路線バス下り:(13:01着)																																																																																																																																																		
	6 立ヶ花駅→自宅	14:31	15:00	JR:(上り/14:31着、下り/14:13着)																																																																																																																																																		
●利用方法／事前に氏名・住所・電話番号等を登録が必要となる。利用の際は、指定された時間までに電話で予約申込み（①利用希望日時、②行き先）を行う。																																																																																																																																																						
●利用状況／利用状況は次のとおり。（H20.1月～H20.12月）																																																																																																																																																						
<table border="1" style="width:100%; text-align:center;"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2">地区 番号</th> <th>安源寺</th> <th>栗林</th> <th>牛出</th> <th>立ヶ花</th> <th>草間</th> <th>日和</th> <th>大俣</th> <th>計</th> </tr> <tr> <th>1月</th> <th>2月</th> <th>3月</th> <th>4月</th> <th>5月</th> <th>6月</th> <th>7月</th> <th>8月</th> <th>9月</th> <th>10月</th> <th>11月</th> <th>12月</th> <th>計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="12" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">合計</td> <td>1月</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>2月</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>3月</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>6</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>4月</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>5月</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>6月</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>7月</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>8月</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>9月</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>10月</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>11月</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>12月</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td colspan="2">計</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>4</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>11</td> <td>18</td> </tr> </tbody> </table>								地区 番号		安源寺	栗林	牛出	立ヶ花	草間	日和	大俣	計	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計	合計	1月	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2月	0	0	0	0	1	0	4	5	3月	0	0	0	0	0	0	6	6	4月	0	0	0	0	0	0	0	0	5月	0	0	0	0	0	0	0	0	6月	0	0	0	0	1	0	0	1	7月	0	0	2	0	1	0	0	3	8月	0	0	2	0	0	0	1	3	9月	0	0	0	0	0	0	0	0	10月	0	0	0	0	0	0	0	0	11月	0	0	0	0	0	0	0	0	12月	0	0	0	0	0	0	0	0	計		0	0	4	0	3	0	11	18
地区 番号		安源寺	栗林	牛出	立ヶ花	草間	日和			大俣	計																																																																																																																																											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計																																																																																																																																								
合計	1月	0	0	0	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																												
	2月	0	0	0	0	1	0	4	5																																																																																																																																													
	3月	0	0	0	0	0	0	6	6																																																																																																																																													
	4月	0	0	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																													
	5月	0	0	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																													
	6月	0	0	0	0	1	0	0	1																																																																																																																																													
	7月	0	0	2	0	1	0	0	3																																																																																																																																													
	8月	0	0	2	0	0	0	1	3																																																																																																																																													
	9月	0	0	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																													
	10月	0	0	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																													
	11月	0	0	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																													
	12月	0	0	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																													
計		0	0	4	0	3	0	11	18																																																																																																																																													
（単位：人）																																																																																																																																																						

3-2-5. 公共交通不便地域の状況

〈現状〉／○公共交通を利用したくても利用できない利用不便地域が市内に多く存在  
 ↓  
 〈課題〉／●利用不便地域に対し、公共交通が担うサービスレベルの検討

公共交通不便地域については、利用の可能性を踏まえて次の2通りに分類する。  
**■利用不便地域**／公共交通利用圏域外にあり、利用したくても利用できない地域  
**■低サービス水準地域**／公共交通利用圏域に含まれるが、利用に際して不便を生じる地域

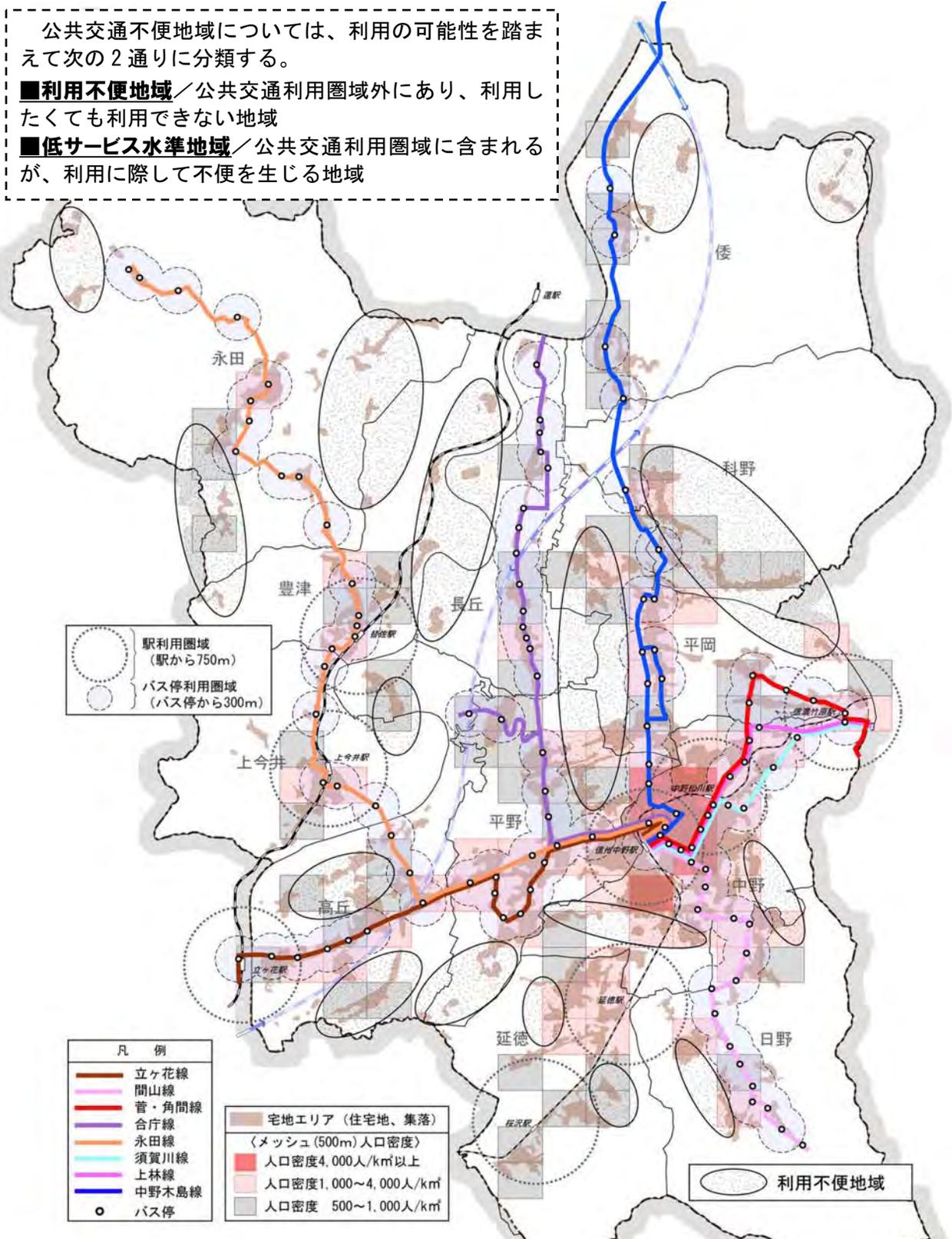


図 3-9 利用不便地域の分布状況

3-2-6. 公共交通に対する行政負担額

〈現状〉／○平成 17 年に約 6,200 万円であった公共交通対策経費は、平成 18 年度から中野木島線の補助がなくなり、平成 20 年には約 5,700 万円と減少  
 ○公共交通対策費に対する、市民 1 人あたりの負担金額：約 1,200 円  
 ↓  
 〈課題〉／●厳しい財政状況の中で、行政が負担すべき公共交通サービス内容の検討

低迷する経済情勢を背景に、平成 17 年に約 6,200 万円であった公共交通対策経費は、平成 18 年度から中野木島線の補助（780 万円）がなくなったことから、平成 20 年には約 5,700 万円と減少し、そのうちのおよそ 3 割（約 1,500 万円）が路線バス運行補助にあてられている。また、平成 17 年以降の市民 1 人あたりの負担金額は、概ね 1,200 円程度で推移している。

	H17	H18	H19	H20
路線バス（千円）	22,071	14,791	15,460	15,460
教育関係（千円）	14,530	13,447	13,229	12,654
福祉関係（千円）	25,307	25,644	28,448	28,651
公共交通対策費計（千円）	61,908	53,882	57,137	56,765
総人口（人）	46,788	46,487	46,348	46,118
市民1人あたりの負担金額（円）	1,323	1,159	1,233	1,231

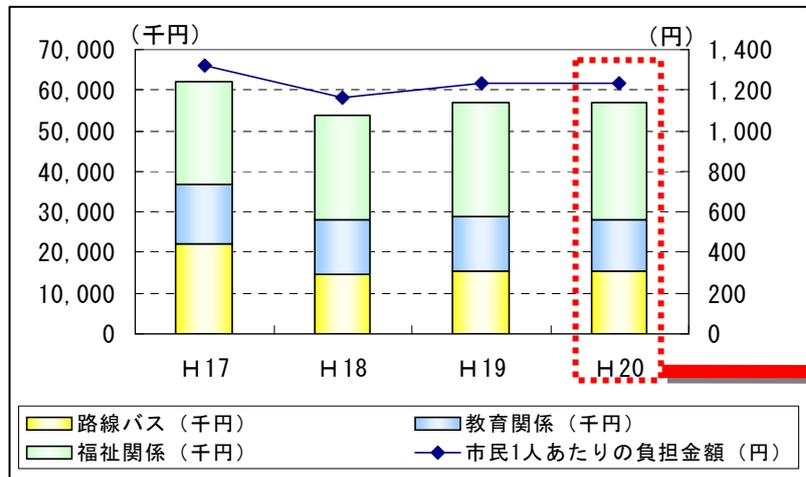


図 3-10 公共交通対策経費の推移(H17~H20)

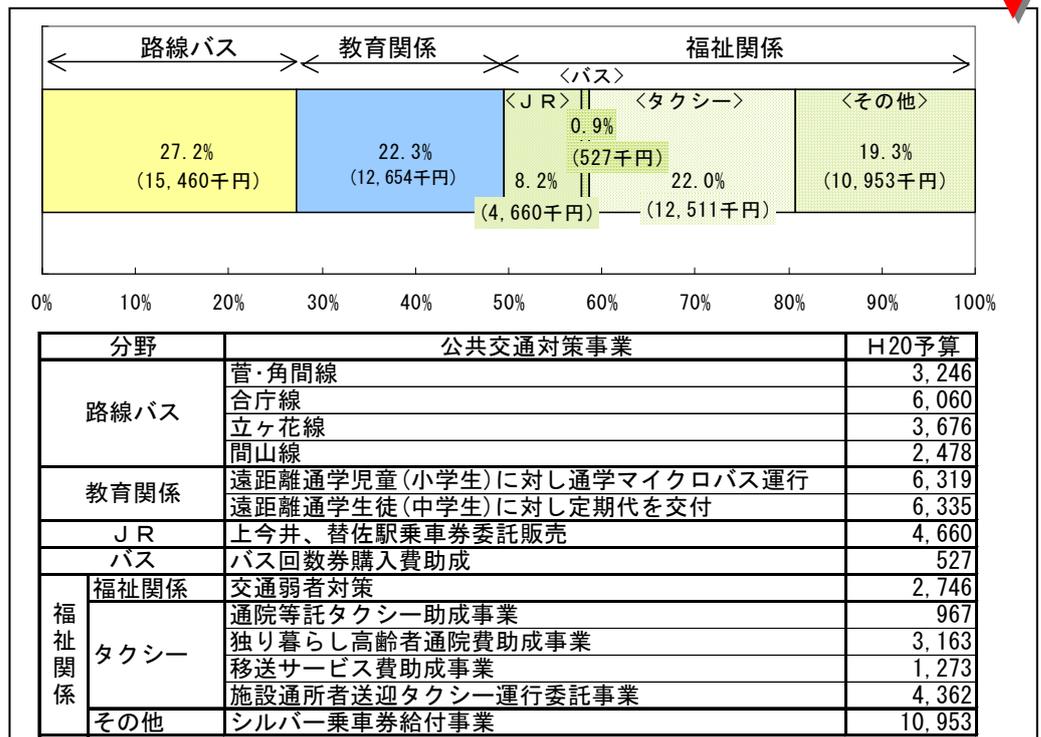


図 3-11 公共交通対策経費の内訳(H20 予算)

### 3-3. 住民アンケートにみる公共交通の利用実態

#### 3-3-1. 調査概要

- 調査期間／平成 20 年 6 月 12 日から 6 月 25 日まで
- 調査対象／本市 16 歳から 80 歳までの男女 2,700 人。調査対象者は無作為抽出
- 配布・回収状況／配布件数：2,700 件、回収件数：959 件、回収率 35.5%
- アンケート結果の精度（信頼度）／本調査の有効回収件数の 959 件は、統計理論に基づく下記の算定式（信頼度係数 95%、許容できる誤差の範囲 5%）より抽出される必要標本数 380 件を上回っており、十分信頼性が確保できる回収件数と判断される。

〈算定式〉

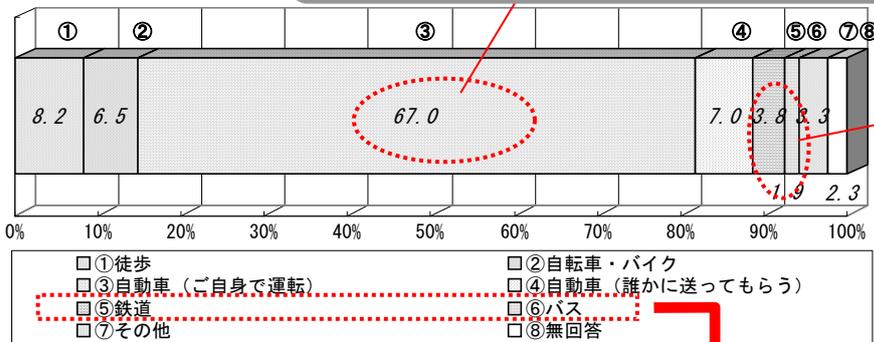
$$n = \frac{N}{\left[ \frac{\varepsilon}{K(\alpha)} \right]^2 \frac{N-1}{\rho(100-\rho)} + 1}$$

- n: 必要標本数(回収件数)
- K(α): 信頼度係数=1.96(通常、信頼度を 95%とするため(固定係数))
- ε: 許容できる誤差の範囲(概ね5%程度)
- ρ: 母比率=50%(必要標本数は 50%で最大となるため)
- N: 母集団=37,383 人(調査対象年齢)

#### 3-3-2. 全体的傾向

##### (1) 主な交通手段

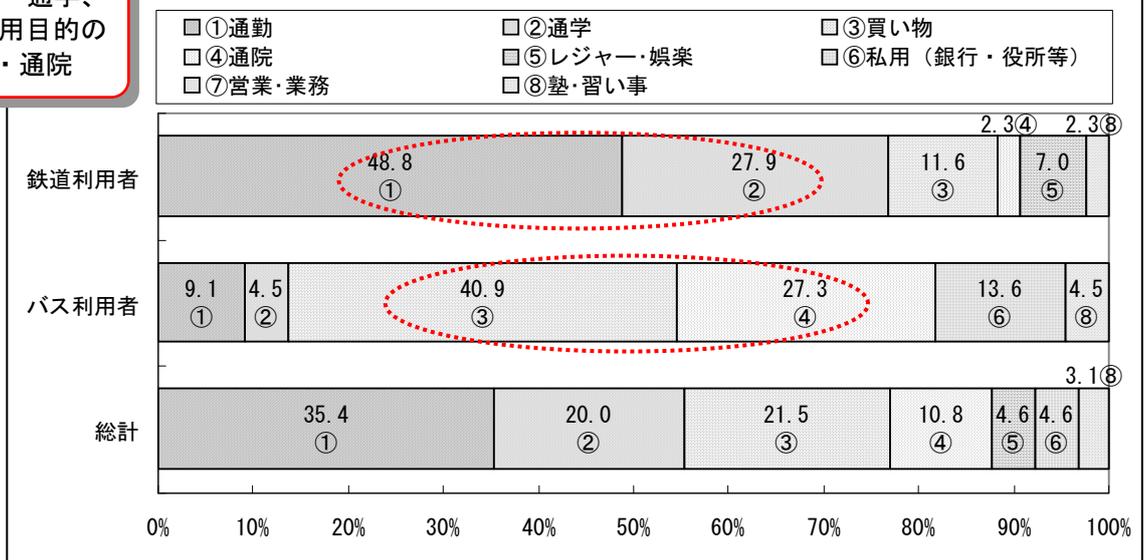
自動車利用が約 7 割と大半を占めており、自動車の依存度が非常に高い



公共交通機関利用（鉄道・バス）は約 6%

鉄道利用者の利用目的の約 8 割が通勤・通学、バス利用者の利用目的の約 7 割が買い物・通院

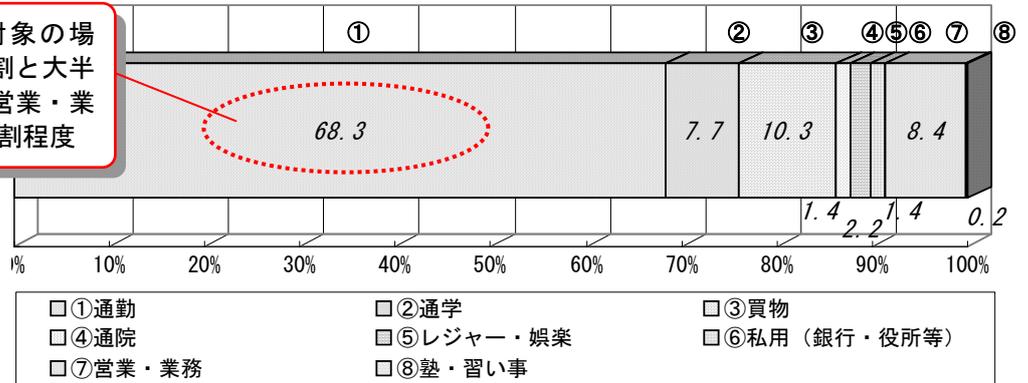
《公共交通利用者の主な外出目的》



(2) 主な外出目的

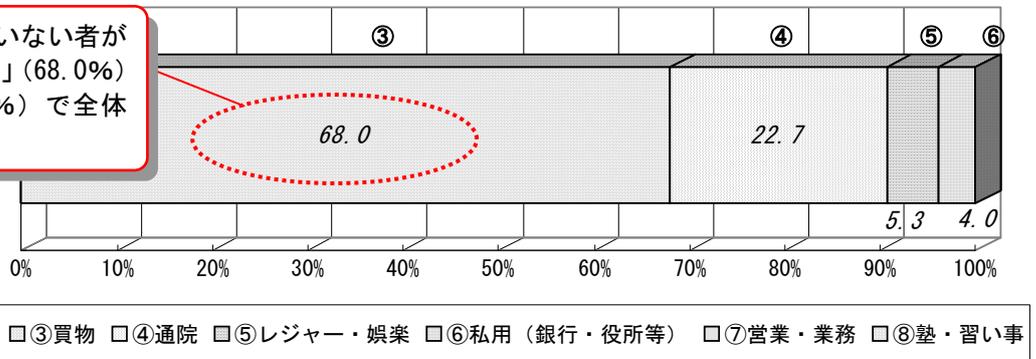
《就業・就学されている方》

就業・就学者が対象の場合、「通勤」が約7割と大半を占め、「買い物」「営業・業務」「通学」が各々1割程度



《就業・就学されていない方》

就業・就学していない者が対象の場合、「買い物」(68.0%)と「通院」(22.7%)で全体の約9割



3-3-3. 地区別住民意向

(1) 自動車利用から公共交通利用への転換の可能性

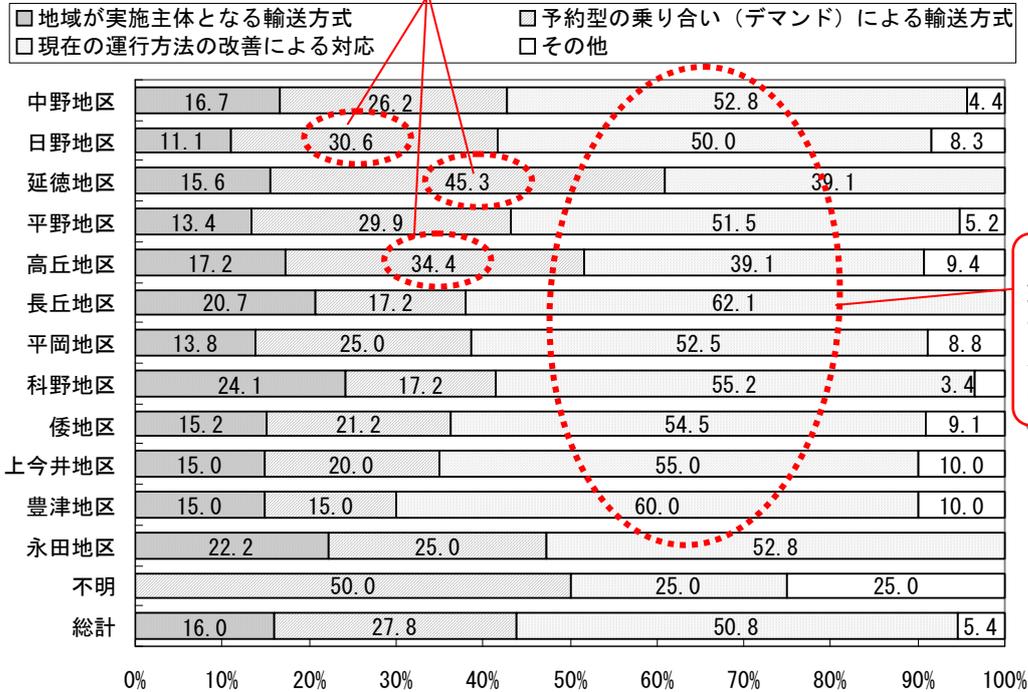
延徳地区を除く他の地区では、自動車から鉄道への潜在的な転換需要は1割程度と低い



長丘地区及び永田地区では、市内でバスへの潜在的な転換需要が比較的高い

(2) バスの運行方式を見直す場合に望ましい輸送方式

延徳地区、高丘地区、日野地区では、市内でデマンド輸送方式に対する要望が比較的高い



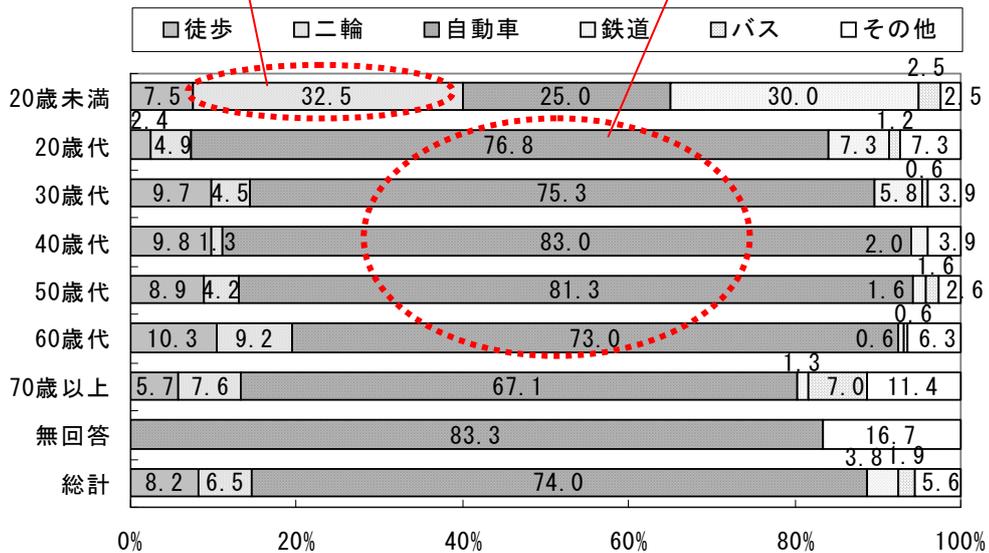
全体的に、現在の運行方式の改善への要望が多い

3-3-4. 年代別住民意向

(1) 主な移動手段

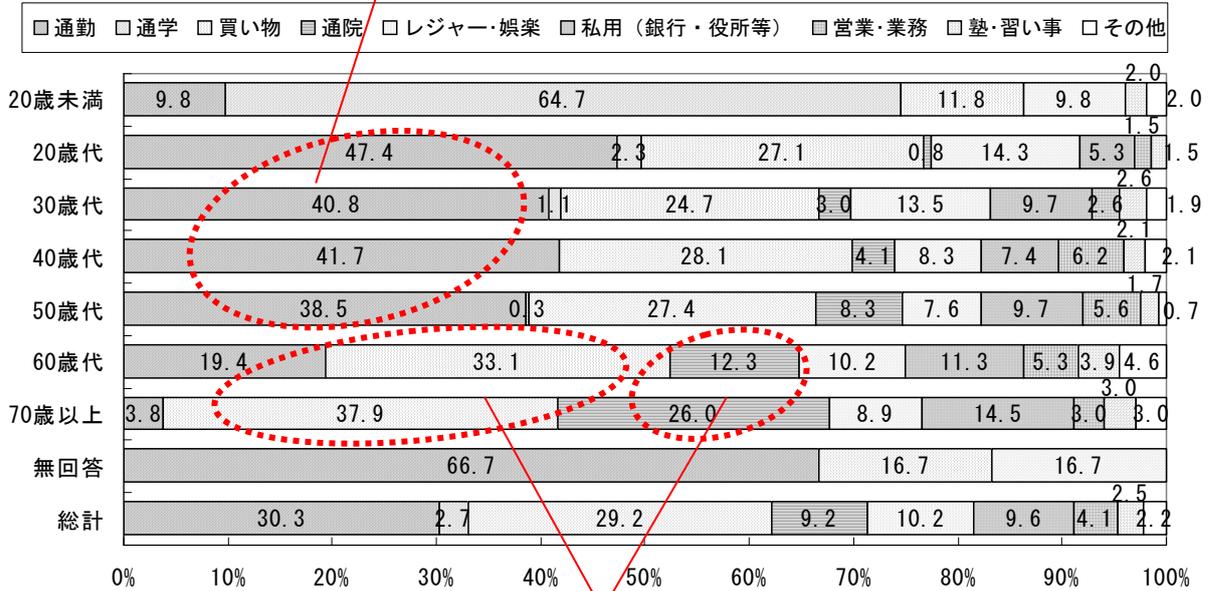
20歳未満では自転車等の二輪が多い

20歳代から60歳代では、自動車を主な移動手段とする人が70%以上と多数を占める



(2) 主な外出目的

20歳代から50歳代では、通勤が40%前後と多い

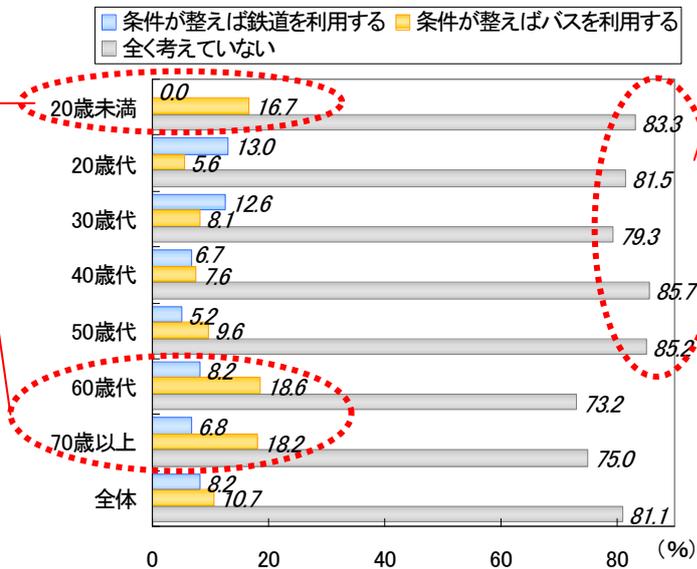


60歳以上では、買物・通院の割合が高く、特に70歳以上では、合わせて64%と半数以上を占める

(3) 自動車利用から公共交通利用への転換の可能性

20歳代から50歳代では、「自動車から公共交通利用への転換を全く考えていない」と回答した人が8割前後を占め、その可能性は圧倒的に低い

全体として公共交通利用への転換の可能性が低い中、60歳以上の高齢者及び20歳未満では、バス利用への潜在的な需要が他の年齢層に比べて高くなっている



《住民意向調査に基づく課題》

- バス利用への転換可能性が高い高齢者層を対象とした公共交通整備の必要性
- 高齢者の利用目的に合った公共交通サービスの提供
- 慣れ親しんだ現行の運行システムを活かしたバス路線の見直し
- 地域特性に配慮した公共交通体系の構築

### 3-4. 路線バスのサービスレベル

#### 3-4-1. 路線別サービスレベルの現状

##### (1) サービスレベルの視点

下に示した視点に基づき、路線バスのサービスレベルの現状を整理した。

- (1) 長野市への通勤・通学
  - ・行き：長野駅に概ね 8 時までには到着可能である
  - ・帰り：長野駅発 18 時台の便との接続が可能である

※バスと鉄道の乗り継ぎは、20 分以内を接続条件として設定している。
- (2) 中野市街地への通勤・通学
  - ・行き：信州中野駅に概ね 8 時までには到着可能である
  - ・帰り：信州中野駅発 16 時半から 18 時までの便で帰宅が可能（通学を想定）  
：信州中野駅発 18 時以降の便で帰宅が可能（通勤を想定）
- (3) 中野中心市街地への往復
  - ・午前：午前に出て、市街地で 2 時間滞在後に午前便で帰宅可能
  - ・午後：午後に出て、市街地で 2 時間滞在後に 5 時台の便で帰宅可能

##### (2) 立ヶ花線（廃止代替路線）

- (1) 長野市への通勤・通学 ⇒ [行き：×、帰り：×]
- (2) 中野市街地への通勤・通学 ⇒ [行き：○、帰り：通勤/○・通学/×]
- (3) 中野中心市街地への往復 ⇒ [午前：○、午後：○]

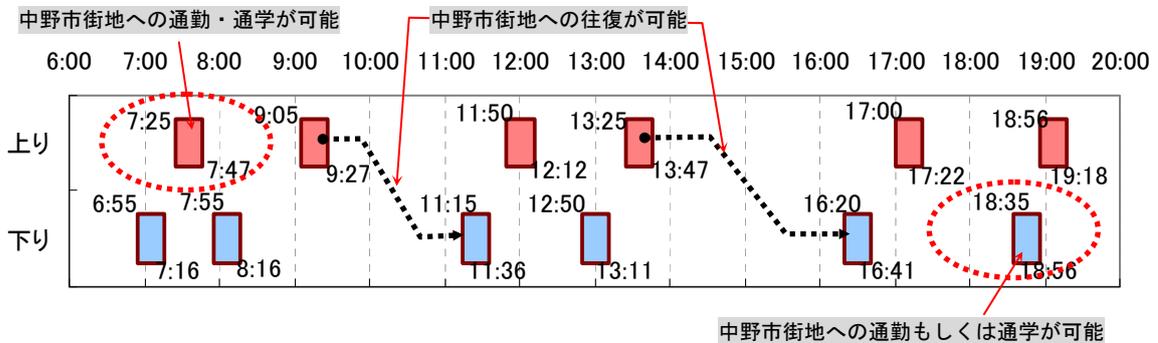


図 3-12 路線バス運行ダイヤ(立ヶ花線)

##### (3) 間山線（廃止代替路線）

- (1) 長野市への通勤・通学 ⇒ [行き：×、帰り：×]
- (2) 中野市街地への通勤・通学 ⇒ [行き：○、帰り：通勤×・通学○]
- (3) 中野中心市街地への往復 ⇒ [午前：△、午後：○]



図 3-13 路線バス運行ダイヤ(間山線)

(4) 菅・角間線(廃止代替路線)

- (1) 長野市への通勤・通学 ⇒ [行き：×、帰り：○]
- (2) 中野市街地への通勤・通学 ⇒ [行き：○、帰り：通勤○・通学○]
- (3) 中野中心市街地への往復 ⇒ [午前：○、午後：○]

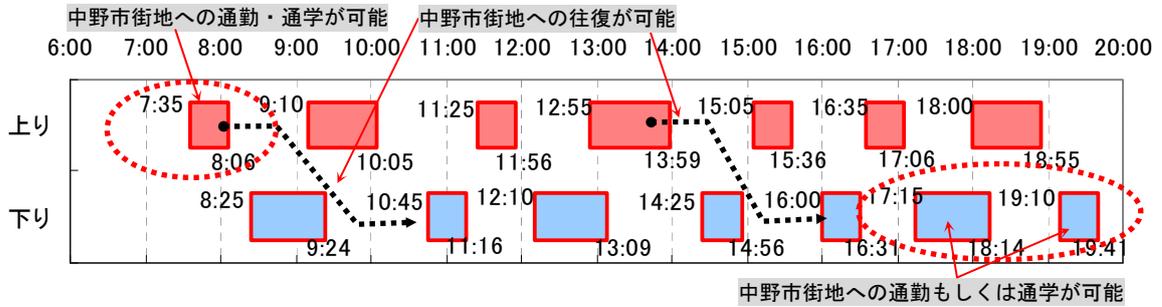


図 3-14 路線バス運行ダイヤ(菅・角間線)

(5) 合庁線 (廃止代替路線)

- (1) 長野市への通勤・通学 ⇒ [行き：×、帰り：×]
- (2) 中野市街地への通勤・通学 ⇒ [行き：○、帰り：通勤○・通学×]
- (3) 中野中心市街地への往復 ⇒ [午前：○、午後：△]

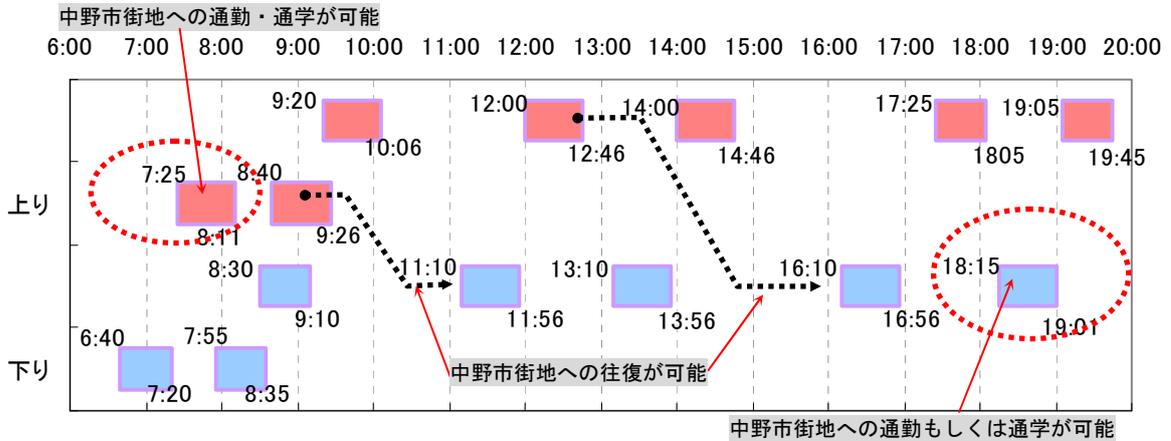


図 3-15 路線バス運行ダイヤ(合庁線)

(6) 永田線 (長電バス(株)直営路線)

- (1) 長野市への通勤・通学 ⇒ [行き：○、帰り：○ (○)]
- (2) 中野市街地への通勤・通学 ⇒ [行き：○、帰り：通勤○・通学○]
- (3) 中野中心市街地への往復 ⇒ [午前：○、午後：○]

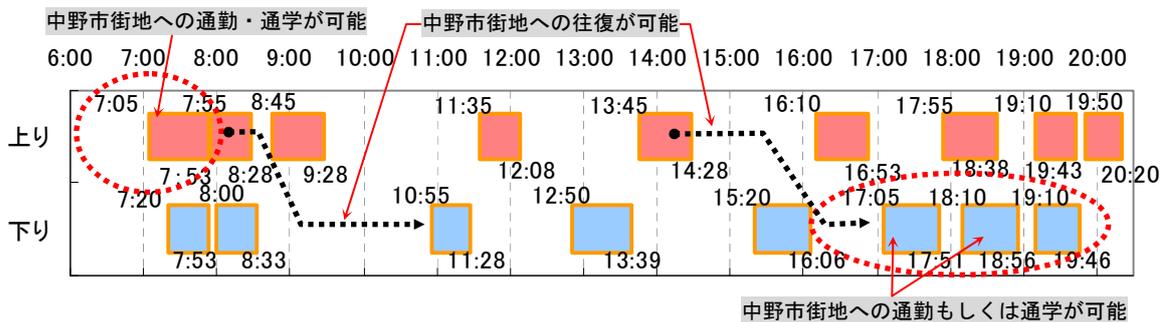


図 3-16 路線バス運行ダイヤ(永田線)

(7) 須賀川線（長電バス(株)直営路線）

- (1) 長野市への通勤・通学 ⇒ [行き：×、帰り：×]
- (2) 中野市街地への通勤・通学 ⇒ [行き：○、帰り：通勤○・通学×]
- (3) 中野中心市街地への往復 ⇒ [午前：○、午後：△]

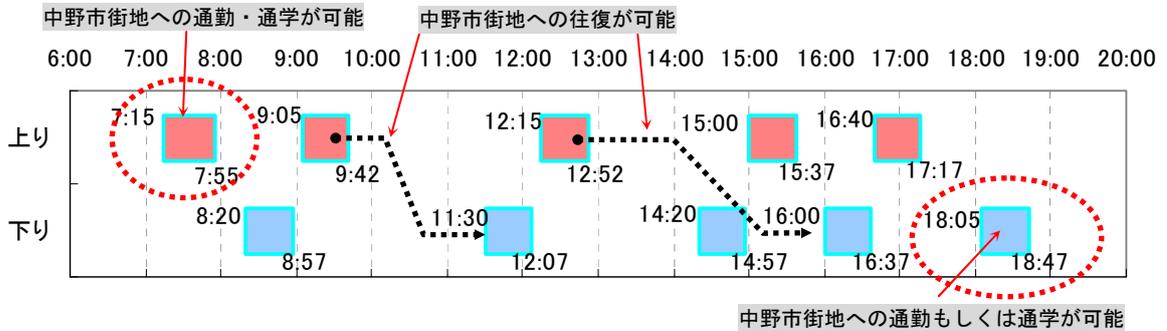


図 3-17 路線バス運行ダイヤ(須賀川線)

(8) 上林線（長電バス(株)直営路線）

- (1) 長野市への通勤・通学 ⇒ [行き：×、帰り：×]
- (2) 中野市街地への通勤・通学 ⇒ [行き：×、帰り：通勤×・通学×]
- (3) 中野中心市街地への往復 ⇒ [午前：○、午後：○]

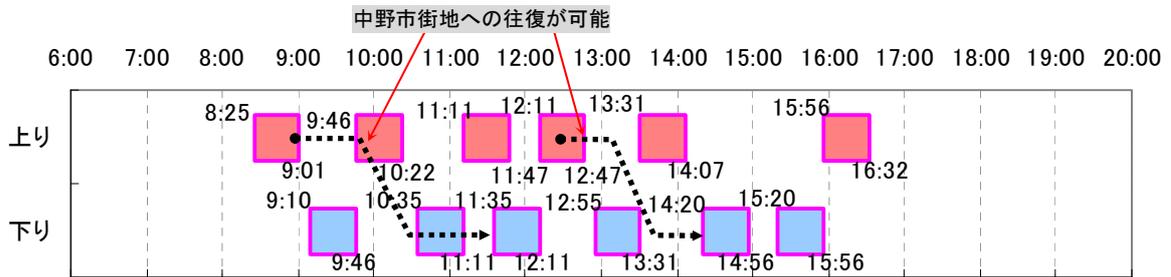


図 3-18 路線バス運行ダイヤ(上林線)

(9) 中野木島線（長電バス(株)直営路線）

- (1) 長野市への通勤・通学 ⇒ [行き：○、帰り：○]
- (2) 中野市街地への通勤・通学 ⇒ [行き：○、帰り：通勤○・通学○]
- (3) 中野中心市街地への往復 ⇒ [午前：○、午後：○]

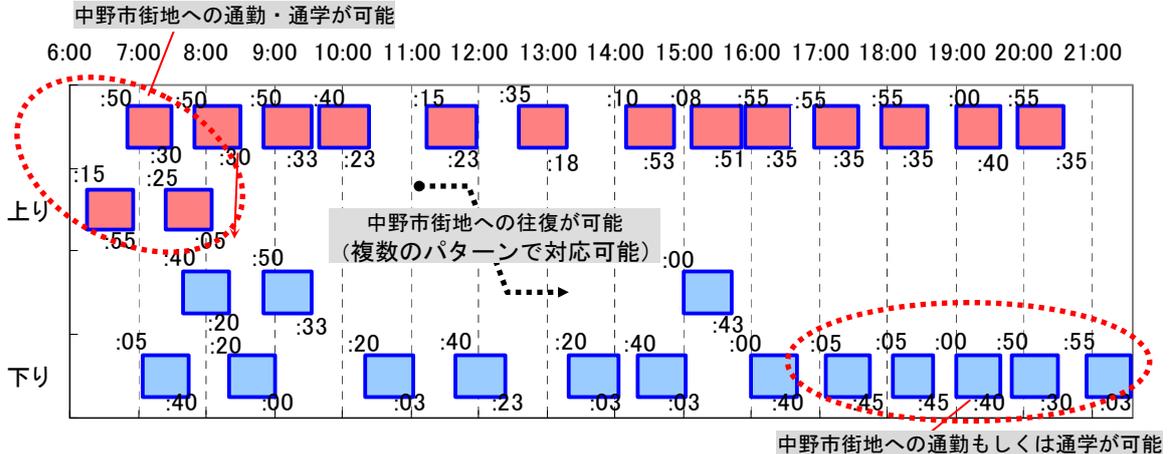


図 3-19 路線バス運行ダイヤ(中野木島線)

### 3-4-2. 路線別サービスレベルの課題

#### (1) 長野市への通勤・通学

〈現状〉／○「行き」「帰り」の条件を満たすのは、永田線、中野木島線のみ  
 ○市内から公共交通のみを利用し、長野駅へ行く場合の所要時間・運賃の最高値  
 =片道約 90 分、1,420 円

↓

〈課題〉／●通勤・通学者に対し、公共交通が担うサービスレベルの検討

永田線、中野木島線を除く 6 路線で、想定した条件が満たされていない状況である。また、路線バスから長野電鉄へ乗り継ぐと、利用運賃は片道だけで 1420 円以上となる地域も存在している。

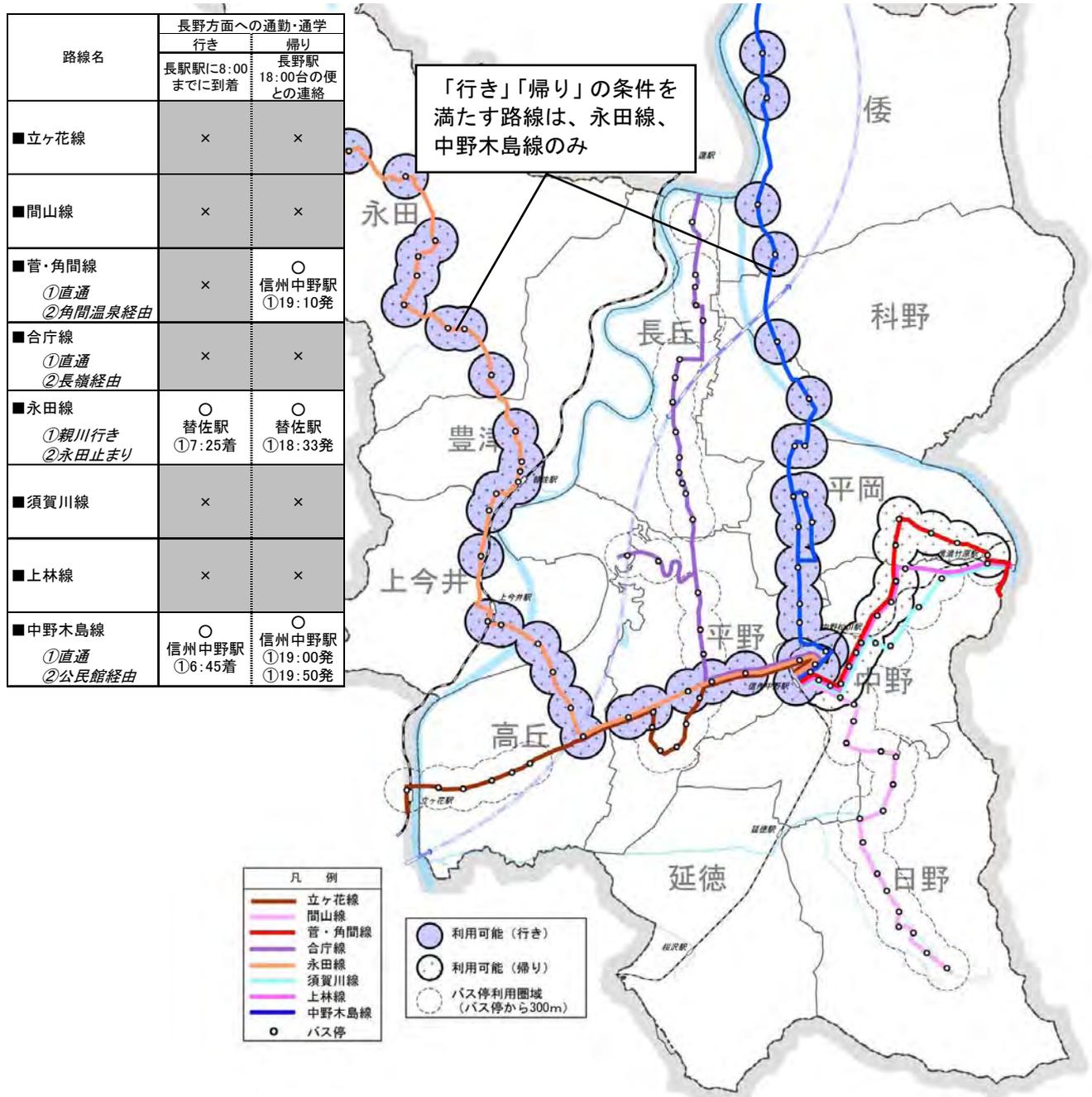


図 3-20 路線バスのサービスレベル(中野中心市街地への通学)

《長野市へ行く場合の公共交通の利用環境》

市内の路線バスは、長野電鉄信州中野駅を中心に放射状に運行し、公共交通を利用して市外へ行く場合には、ＪＲ飯山線を利用する永田線及び立ヶ花線の利用者を除き、長野電鉄が主要な移動手段となる。

公共交通のみを利用して長野市へ移動する場合の所要時間、運賃の最高値をみると、長野電鉄利用でおよそ 70 分～90 分、1140 円～1420 円、ＪＲ飯山線利用でおよそ 60 分、830 円となり、長野電鉄を使う場合には片道だけで 1000 円以上の交通費が必要となることから、経済的負担が大きい。

●市内から公共交通のみを利用して長野駅へ行く場合の所要時間・運賃の最高値

- 【長野電鉄を利用】 所要時間：(バス／15分～35分) + (鉄道／50分) = 70分～90分  
 運賃：(バス／260円～540円) + (鉄道／880円) = 1140円～1420円
- 【ＪＲ飯山線を利用】 所要時間：(バス／20分) + (鉄道／30分) = 60分  
 運賃：(バス／430円) + (鉄道／400円) = 830円

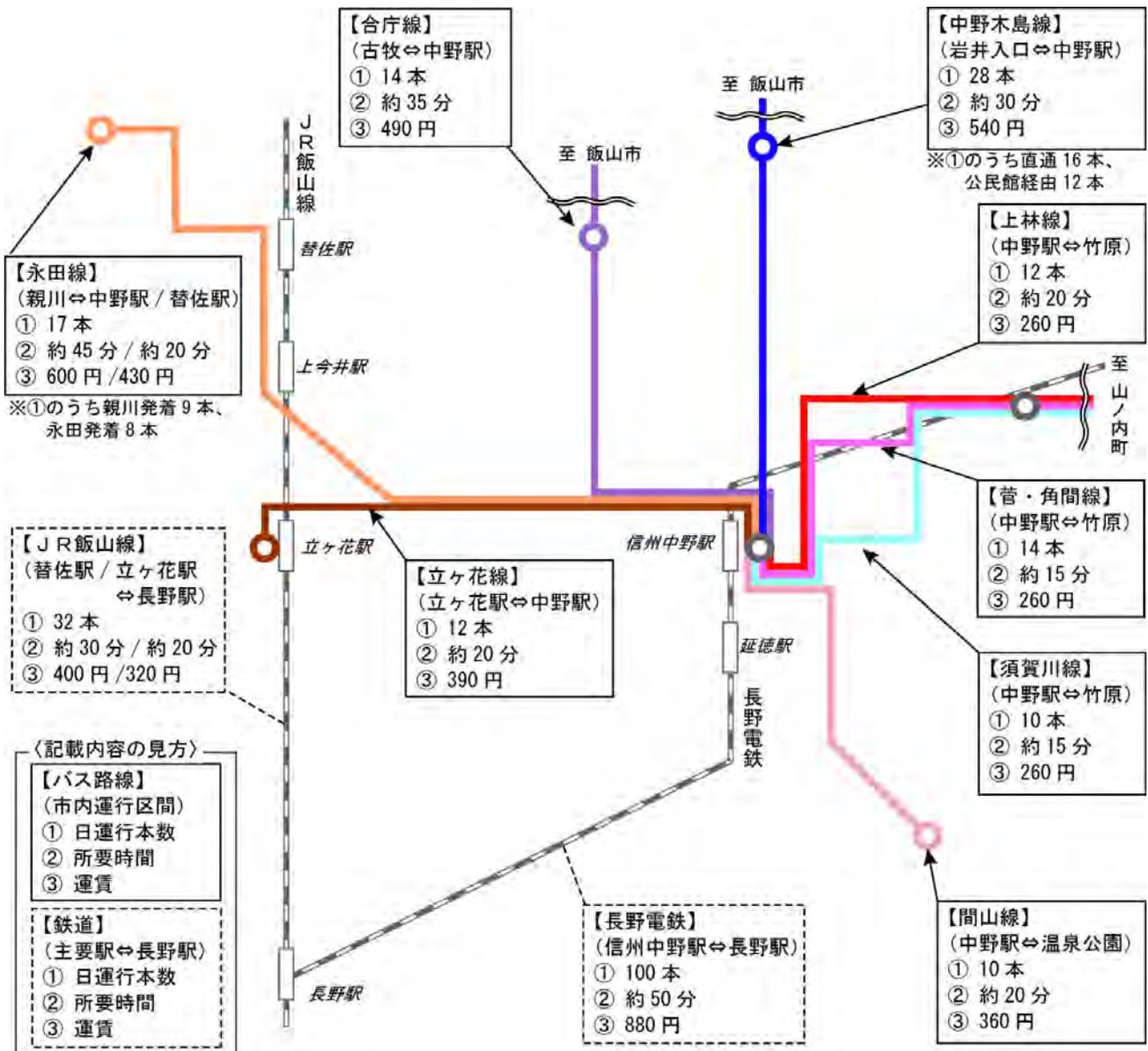


図 3-21 中野市及び長野市間の公共交通の所要時間及び利用運賃

(2) 中野中心市街地への通勤・通学

〈現状〉／○通学で「行き」「帰り」の条件を満たす路線は、間山線、菅・角間線、永田線、中野木島線の4路線



〈課題〉／●高校生の通学に合わせたバスダイヤの改善

「行き」については、上林線を除く7路線で想定した条件を満たし、「帰り」については、通勤と通学を想定した各時間帯で、それぞれ対応状況が異なり、通勤の帰りは6路線、通学の帰りにては4路線が条件を満たしている。

路線名	中野中心市街地への通勤・通学		
	行き	帰り	
	信州中野駅に8:00に到着	信州中野駅発(16:30~18:00)	信州中野駅発(18:00~)
■立ヶ花線	○ 7:47着	×	○ 18:35発
■間山線	○ 7:38着	○ 17:50発	×
■菅・角間線 ①直通 ②角間温泉経由	○ ①8:06着	○ ①17:15発	○ ①19:10発
■合庁線 ①直通 ②長嶺経由	○ ②8:11着	×	○ ②18:15発
■永田線 ①親川行き ②永田止まり	○ ①7:53着	○ ①17:05発	○ ①18:10発 ②19:10発
■須賀川線	○ 7:55着	×	○ 18:05発
■上林線	×	×	×
■中野木島線 ①直通 ②公民館経由	○ ①7:30着 ①8:05着	○ ①17:05発	○(①のみ) 1時間に 約1便あり (最終20:55)

通学の状況  
(16:30~18:00の便で帰宅が可能)



図 3-22 路線バスのサービスレベル(中野中心市街地への通学)

(3) 中野中心市街地への午前・午後での往復

〈現状〉／○全路線で午前・午後での往復は可能であるが、間山線、合庁線、須賀川線の接続状況が悪い(到着時刻が早い、滞在時間が長くなる)  
 ↓  
 〈課題〉／●利用目的に適したバスダイヤの改善

中心市街地への午前・午後での各往復では、全ての路線で概ね想定した条件が満たされている。しかし、現状のバスの利用形態から、通勤・通学以外では、高齢者の通院、買物が主な利用目的であり、便によっては到着時刻が早い、便数が少なく市街地での滞在が長時間となるため、ダイヤの改善が望まれる。

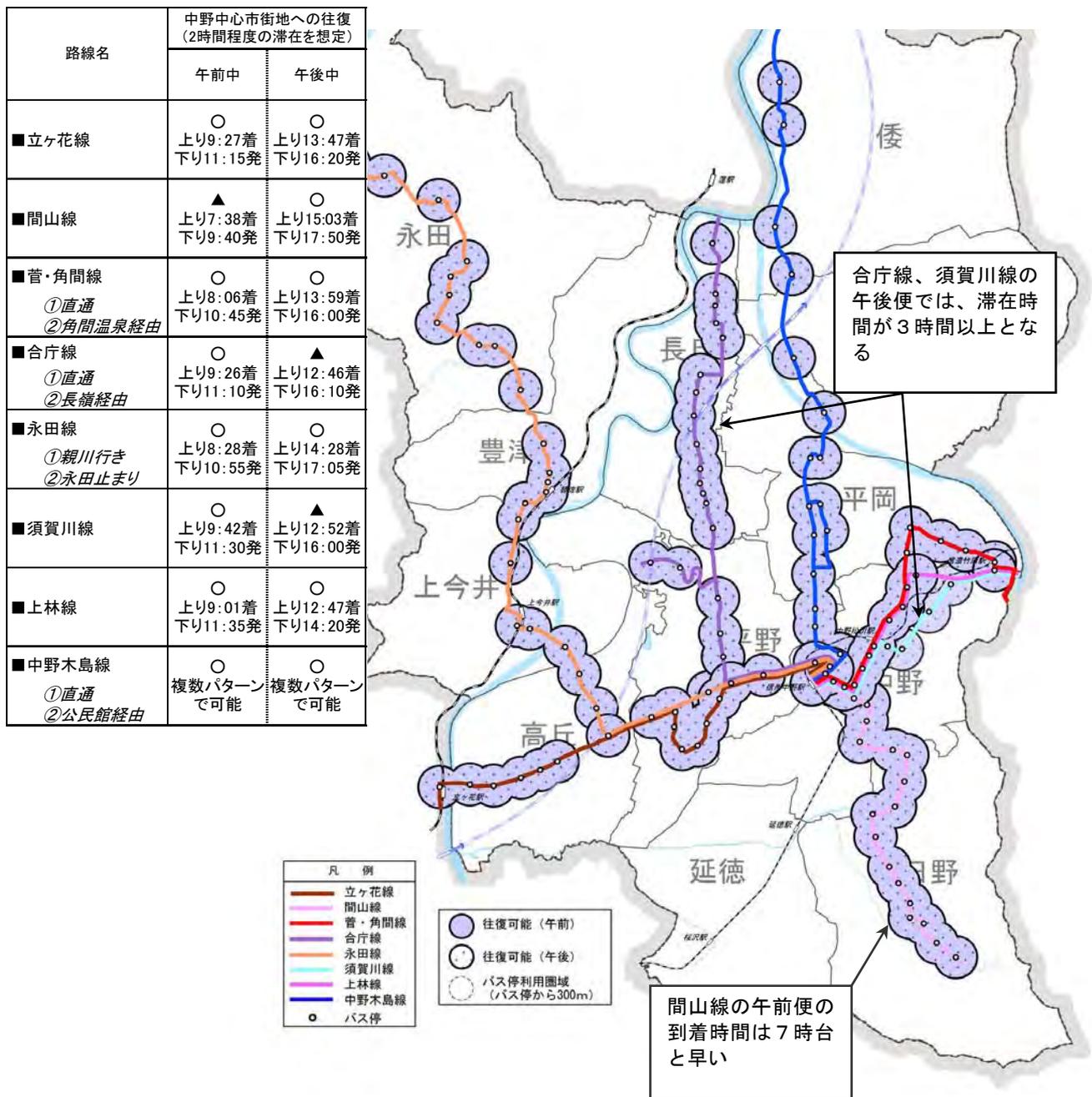


図 3-23 路線バスのサービスレベル(中野中心市街地への午前・午後での往復)

### 4. 公共交通整備に関する課題

#### 《前回計画の検証》

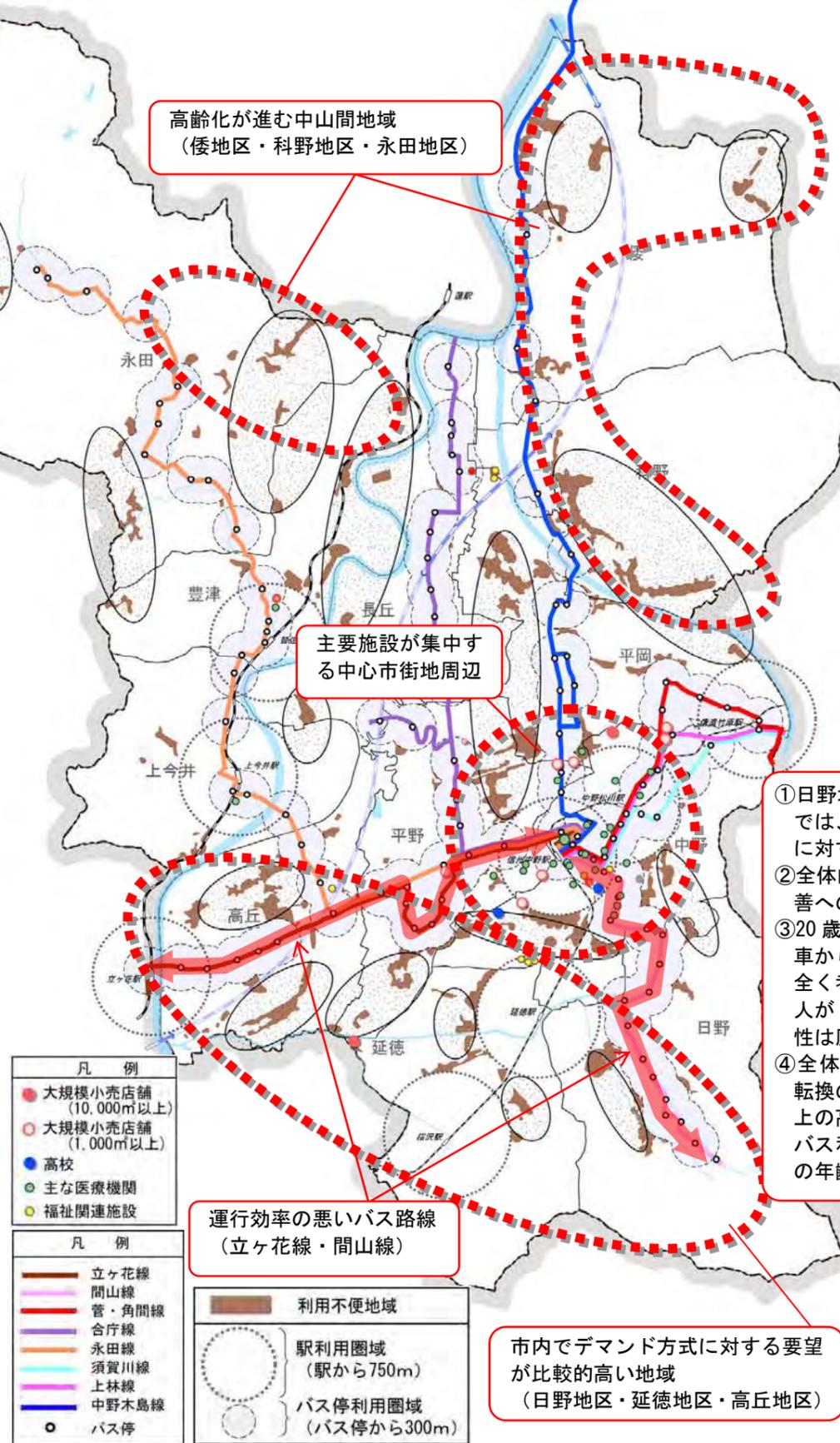
- 〈利用目的に対応した公共交通のあり方〉
  - 路線バスの効率的な運行
  - 観光施設との連携
  - 豊田地域（旧豊田村）におけるバス路線の検証（永田線）
- 〈交通手段の連携による公共交通の利便性強化〉
  - 鉄道事業者との調整
  - 公共交通利用転換への市民意識の醸成
- 〈移動手段確保に係わる新たなシステム導入の検討〉
  - 地域への導入効果を踏まえた輸送システムの検討
- 〈既存ストックの活用と我慢の共有〉
  - 中心市街地の商店街との連携

#### 《中野市の概況》

- 〈人口の状況〉
  - 運転免許証を持たない高校生と高齢者の移動支援
  - 高齢化が進む中山間地域の高齢者の移動支援
- 〈通勤・通学〉
  - 通勤・通学者に対し、公共交通が担うサービスレベルの検討
- 〈施設分布状況〉
  - 目的に対する時間帯のバスダイヤの検証

#### 《公共交通の状況》

- 〈鉄道・バスの運行状況〉
  - 市内各地に分布する、バス停利用圏域に含まれない住宅地域への対応
- 〈路線バスの便別利用状況〉
  - 運行効率の低い「立ヶ花線」及び「間山線」の運行改善
- 〈市所有バスの使用状況〉
  - 公共交通車両として市所有バスを活用する場合の車両管理
- 〈高丘地区デマンドタクシーの状況〉
  - 本計画でデマンド方式の導入を図る場合において、当該事例を踏まえたシステムの検討
- 〈公共交通不便地域の状況〉
  - 利用不便地域に対し、公共交通が担うサービスレベルの検討
- 〈公共交通に対する行政負担額〉
  - 厳しい財政状況の中で、行政が負担すべき公共交通サービス内容の検討



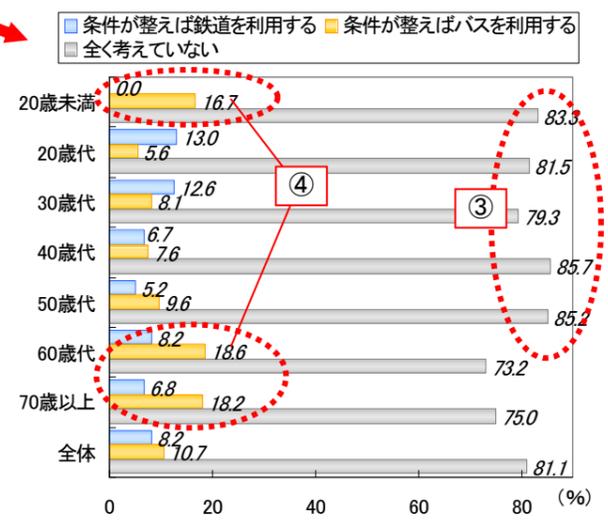
#### 《住民アンケートにみる公共交通の利用実態》

〈住民意向調査に基づく課題〉

- バス利用への転換可能性が高い高齢者層を対象とした公共交通整備の必要性
- 高齢者の利用目的に合った公共交通サービスの提供
- 慣れ親しんだ現行の運行システムを活かしたバス路線の見直し
- 地域特性に配慮した公共交通体系の構築

地域	地域が実施主体となる輸送方式		予約型の乗り合い（デマンド）による輸送方式	
	現在の運行方法の改善による対応	その他	予約型の乗り合い（デマンド）による輸送方式	その他
中野地区	16.7	26.2	52.8	4.4
日野地区	11.1	30.6	50.0	8.3
延徳地区	15.6	45.3	39.1	
平野地区	13.4	29.9	51.5	5.2
高丘地区	17.2	34.4	39.1	9.4
長丘地区	20.7	17.2	62.1	
平岡地区	13.8	25.0	52.5	8.8
科野地区	24.1	17.2	55.2	3.4
倭地区	15.2	21.2	54.5	9.1
上今井地区	15.0	20.0	55.0	10.0
豊津地区	15.0	15.0	60.0	10.0
永田地区	22.2	25.0	52.8	
不明		50.0	25.0	25.0
総計	16.0	27.8	50.8	5.4

- ① 日野地区、延徳地区、高丘地区では、市内でデマンド輸送方式に対する要望が比較的高い
- ② 全体的に、現在の運行方式の改善への要望が多い
- ③ 20歳代から50歳代では、「自動車から公共交通利用への転換を全く考えていない」と回答した人が8割前後を占め、その可能性は圧倒的に低い
- ④ 全体として公共交通利用への転換の可能性が低い中、60歳以上の高齢者及び20歳未満では、バス利用への潜在的な需要が他の年齢層に比べ高くなっている



#### 《路線バスのサービスレベル》

- 〈長野市への通勤・通学〉
  - 通勤・通学者に対し、公共交通が担うサービスレベルの検討
- 〈中野中心市街地への通勤・通学〉
  - 高校生の通学に合わせたバスダイヤの改善
- 〈中野中心市街地への午前・午後での往復〉
  - 利用目的に適したバスダイヤの改善

## 5. 中野市の目指す公共交通の考え方

### 5-1. それぞれの立場に求められる役割

#### (1) 行政に求められる役割

- 限られた財源の中で、持続可能な公共交通体系の構築
- 最低限必要な交通サービスの確立とともに、地域における交通弱者の移動手段の確保

少子高齢化を背景とする社会保障費の増加、地方分権の進展に伴う国からの補助金、地方交付税の削減などから、本市のみならず多くの地方自治体は厳しい財政状況に陥っている。今後、さらに高齢者の割合が増加することが予測されており、安心・安全なまちづくりの観点から、限られた財源の中で持続可能な公共交通体系の構築が求められている。

こうした流れを受け、国は、地域公共交通の活性化及び再生を支援する、多様な制度を創設している。行政は、こうした制度を活用する中で、最低限必要な交通サービスの確立とともに、地域における交通弱者の移動手段の確保を目的として、住民、交通事業者、事業所等と協働して取り組むことが重要である。

#### (2) 交通事業者に求められる役割

- 事業者としての立場からの提案
- 計画推進に向けた協力的な事業運営

車社会が定着した多くの地方都市では公共交通利用者が減少し、公共交通自体の存続が危ぶまれている。市内の路線バスを運営する長電バス(株)も同様であり、全8路線のうち4路線が廃止代替バス※となっている。事業者としても、利用状況、地形状況等から判断し、小型車両による運行が望ましいと考えているものの、経営状態の悪化から購入資金に目処が立たないのが現状である。タクシー事業者についても、経営状態の悪化に加え、若い労働者の参入も少なく、運転手の高齢化などを背景に、持続的な事業運営への不安が生じている。

このような厳しい状況の中、交通事業者には、本計画の実現に向け事業者としての立場からの提案とともに、計画の推進に向けた協力的な事業運営が求められる。

※廃止代替バス：バス事業者が廃止とした採算性の低い路線について、市が運行経費の全部または一部を負担して運行しているバス。(中野市では、立ヶ花線、間山線、菅・角間線、合庁線が該当)

#### (3) 住民に求められる役割

- 「公共交通は市民自らが利用することで残していく」という意識の改革

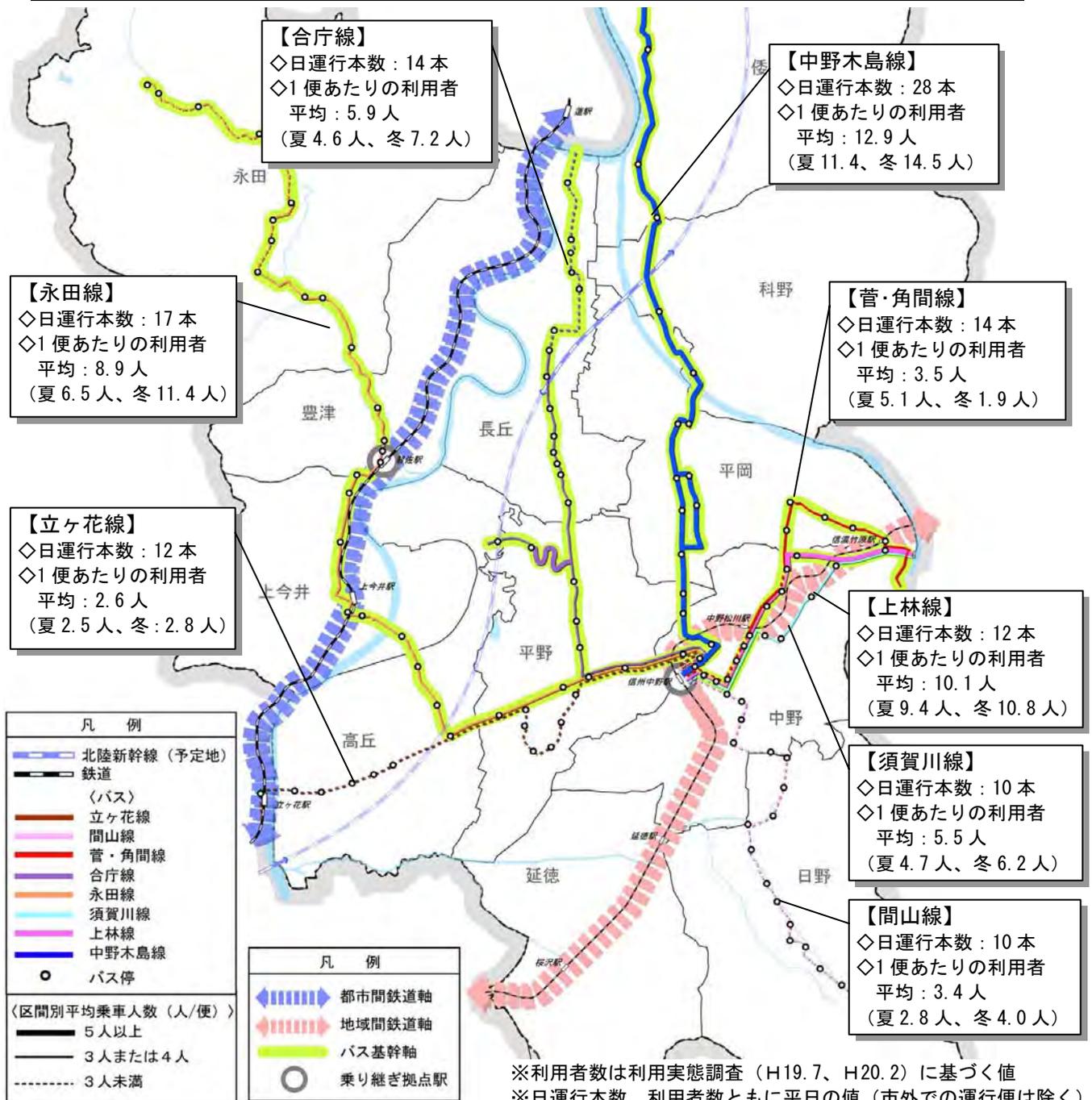
公共交通のサービスレベルの改善が図られたとしても、地域の住民が実際に利用しなければ公共交通の維持は困難であり、極端に利用が少ない路線については廃止となる可能性も否定できない状況である。実際の利用者である住民には、公共交通は「乗らないと残らない」という現実を踏まえ、『市民自らが利用することで残していく』という意識改革が求められる。

また、自然災害、環境汚染問題などを背景に、全世界的に地球環境への関心が高まる一方で、地球環境に優しいとされる公共交通(CO<sub>2</sub>排出量が自家用自動車の約3割以下)の利用促進に直結していない状況からも、公共交通に対する意識の低さが読み取ることができる。

### 5-2. 公共交通機能分類

公共交通の役割を明確にするため、現状の利用状況から次のとおり機能分類を行った。

分類	該当要素	考え方
都市間鉄道軸	「JR飯山線」	県外地域との移動を担う広域鉄道
地域間鉄道軸	「長野電鉄」	北信地域の市町村間の移動を担う地域鉄道
基幹バス路線	「中野木島線」「上林線」 「菅・角間線」「合庁線」 「須賀川線」「永田線」	次のいずれかの条件に該当するバス路線 ① 2つ以上の市町村を運行する路線 ② 1便あたりの平均利用者数が5人以上となる路線
乗り継ぎ拠点駅	「信州中野駅」「替佐駅」	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 都市間鉄道軸と基幹バス軸の交差駅



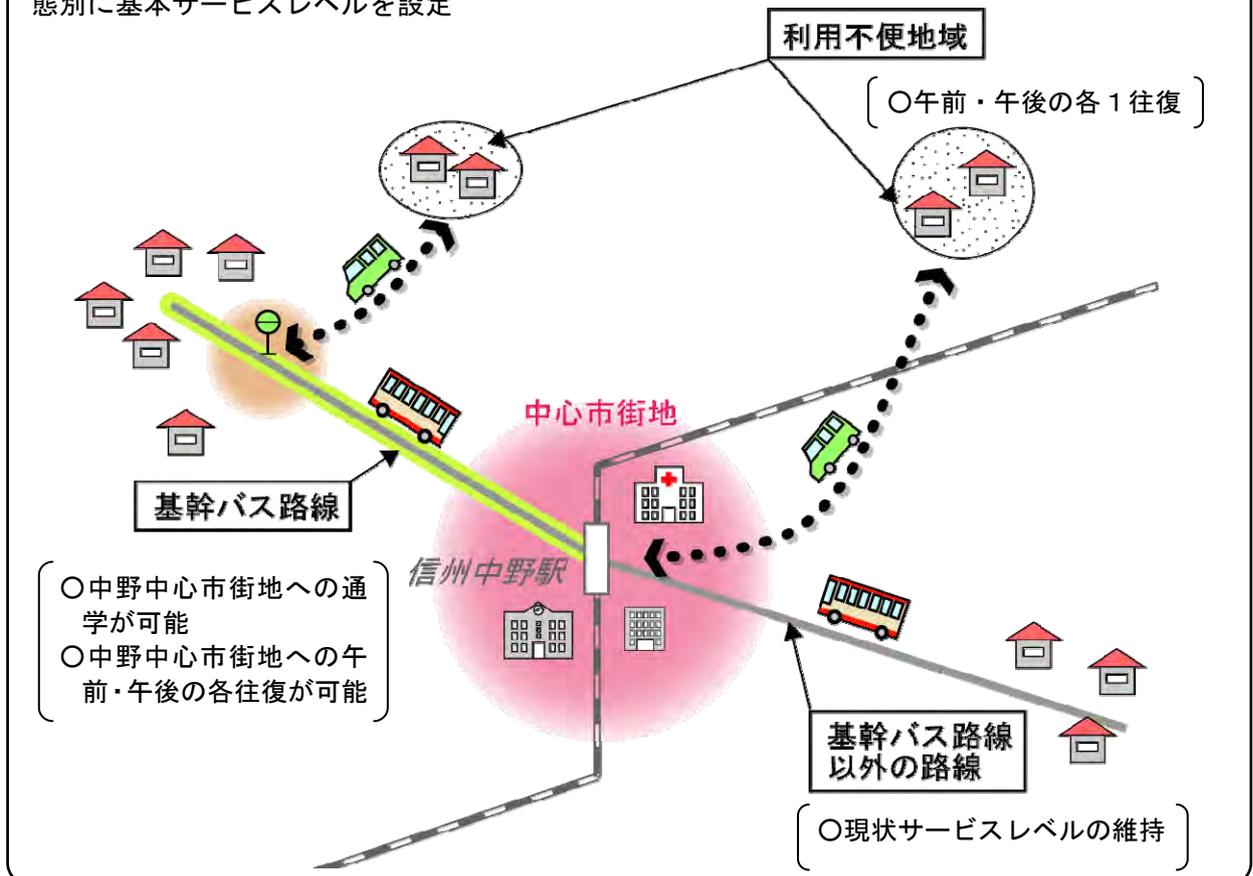
### 5-3. 基本サービスレベル

交通弱者の日常生活に係わりの深い「中心市街地への移動」に対し、バス路線の位置付け及び利用環境に応じ、次のとおりに形態別に基本サービスレベルを設定する。

路線・地域の形態	形態別基本サービスレベル
<b>■基幹バス路線</b> 「中野木島線」 「上林線」 「菅・角間線」 「合庁線」 「須賀川線」 「永田線」	これらの路線では、次の2つのサービスを満たすことを基本とする。 ○中野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 ○中野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
<b>■基幹バス路線以外の路線</b> 「立ヶ花線」 「間山線」	運行効率の低い基幹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に、多様な輸送方式を検討する。 ○現状サービスレベルの維持
<b>■利用不便地域</b>	利用不便地域については、最低限の移動手段の確保を目標とした、次のサービスを基本とする。 ○午前・午後の各1往復（平日）

#### 《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



## 5-4. 計画区域

本計画は中野市全域を対象とする。ただし、公共交通整備の検討は、既存バス路線の配置状況及び地域特性等を踏まえ、次に示す区域ごとに行うものとする。以下に、各区域における基本的な考え方を示した。なお、具体的な方策の検討は、次次頁に示す公共交通不便地域改善の基本的な考え方・検討手順に従って行うものとする。

区 域	区域内既存バス路線
A：中野北部中央エリア	●合庁線（基幹バス路線）、●中野木島線（基幹バス路線）
B：中野東部エリア	●菅・角間線（基幹バス路線）、●上林線（基幹バス路線） ●須賀川線（枝線バス路線）
C：中野西部エリア	●立ヶ花線（枝線バス路線）
D：中野南部エリア	●間山線（枝線バス路線）
E：豊田エリア	●永田線（基幹バス路線）

### 『A：中野北部中央エリア』

本エリアでは、バス基幹軸である「合庁線」「中野木島線」のルート変更を検討することで利用不便地域の解消を図るとともに、既存ダイヤの見直しにより、低サービス水準地域の解消及び運行効率の改善を図る。また、地形的制約等からバス路線の変更が困難な利用不便地域に対しては、既存ストックを活用し、最低限必要な移動手段の確保を図る。

### 『B：中野東部エリア』

本エリアでは、バス基幹軸である「菅・角間線」「上林線」「須賀川線」のルート変更を検討することで利用不便地域の解消を図るとともに、各路線の既存ダイヤの見直しにより、低サービス水準地域の解消及び運行効率の改善を図る。

### 『C：中野西部エリア』

本エリアでは、運行効率の低い「立ヶ花線」の改善を図るとともに、高丘地区でデマンド輸送方式に対する要望が高い現状を踏まえ、多様な輸送方式を導入することにより、利用不便地域及び低サービス水準地域の解消を図る。

### 『D：中野南部エリア』

本エリアでは、運行効率の低い「間山線」の改善を図るとともに、日野地区、延徳地区でデマンド輸送方式に対する要望が高い現状を踏まえ、多様な輸送方式を導入することにより、利用不便地域及び低サービス水準地域の解消を図る。

### 『E：豊田エリア』

本エリアでは、バス基幹軸である「永田線」のルート変更及び既存ダイヤの見直しにより、利用不便地域及び低サービス水準地域の解消を図る。また、地形的制約等からバス路線の変更が困難な利用不便地域に対しては、既存ストックを活用し、最低限必要な移動手段の確保を図る。

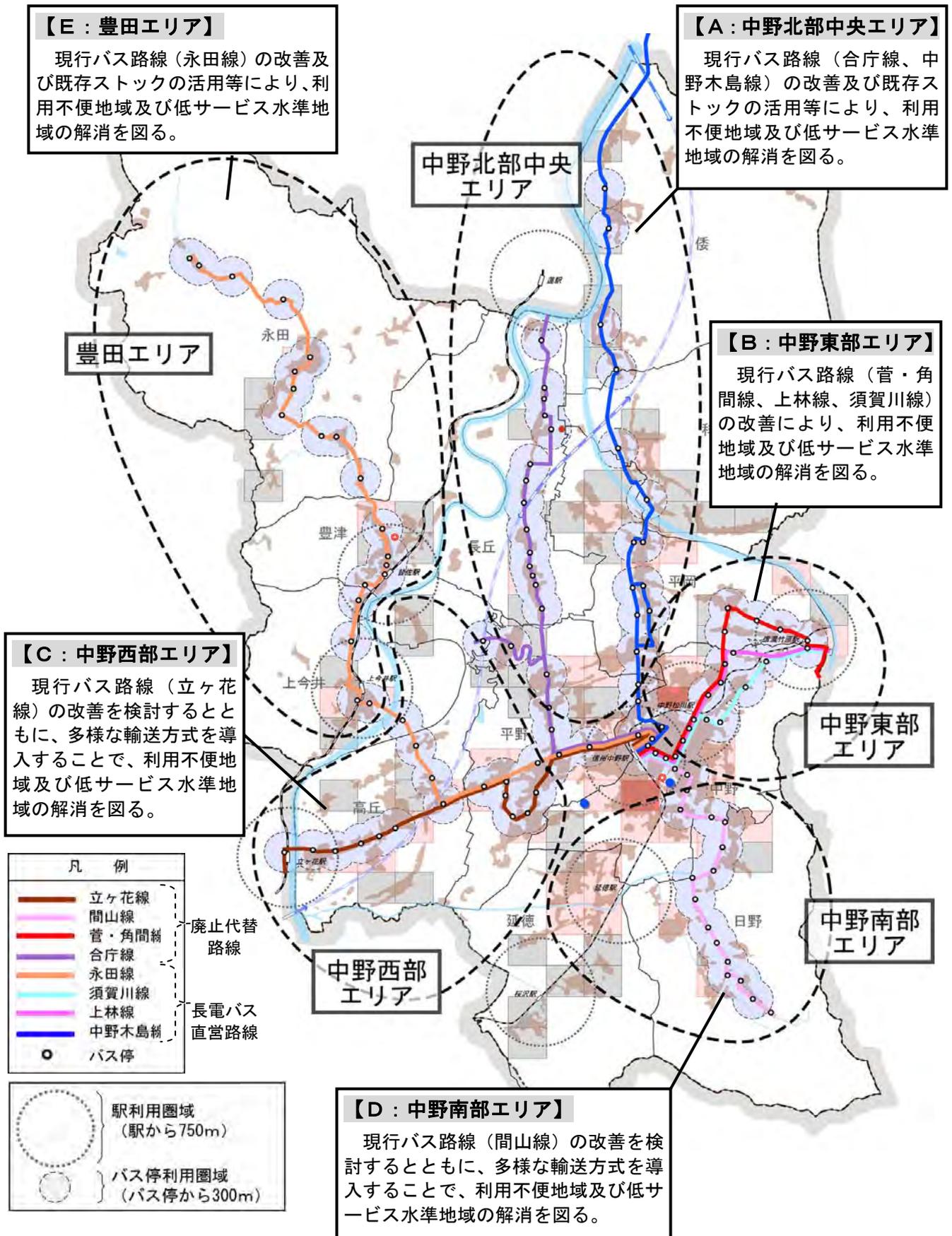


図 5-1 計画区域と各エリアにおける公共交通整備の方向性

### 5-5. 公共交通不便地域改善施策

公共交通不便地域に対しては、計画区域の特性に応じ、以下に示す手順に基づき段階的に改善施策の検討を行うものとする。

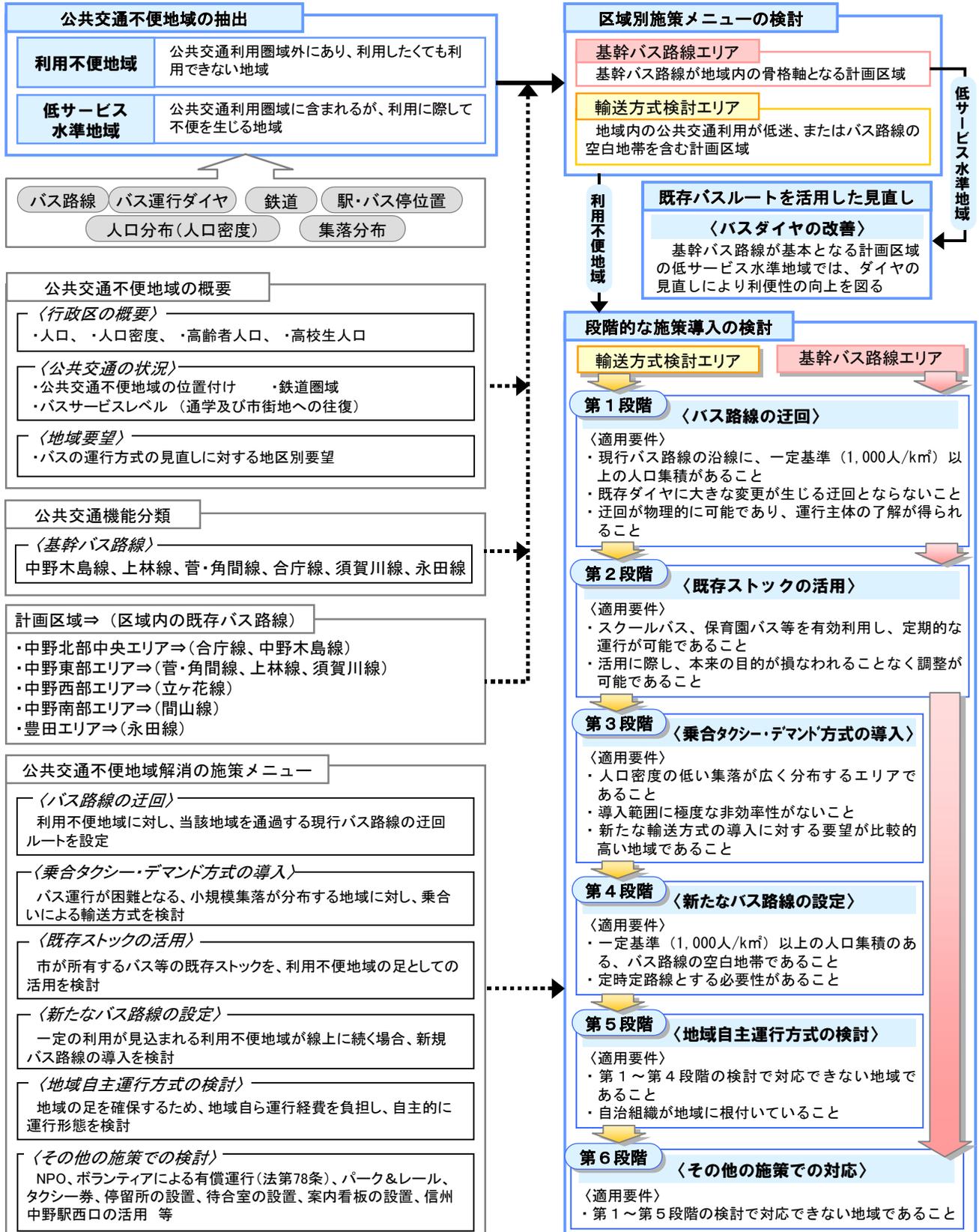


図 5-2 公共交通不便地域における改善施策の導入手順

## 6. 公共交通整備の基本方針及び目標

### 6-1. 公共交通整備の基本方針

#### ■基本方針①／概ね現状程度の財政負担範囲での最低限の利便性の確保

少子高齢化社会の進展を背景とする社会保障費の増大及び生産力の低下などから、今後、多くの地方都市で、より一層財政的制約が厳しくなる状況が予想される。また、低迷する経済情勢の現状を踏まえても、現状程度の財政負担範囲の中で最低限の利便性を確保することが、持続可能な公共交通体系の構築の観点からも重要であると考え。なお、国の補助制度では3年間の試行期間が設けられているが、その期間での利用が少ない路線等については、見直しを行うものとする。

#### ■基本方針②／公共交通不便地域をなくす

中野市の公共交通サービスを見ると、公共交通を利用したくても、近くに駅やバス停が無く利用できない「利用不便地域」の他に、近くに駅やバス停はあるが、外出目的によってはダイヤが無く、結果的に利用できない「低サービス水準地域」があり、公共交通本来のもつ「公平性」に地域格差が発生している。

中野市の公共交通体系を考えるにあたっては、原則として、「利用不便地域」の解消を目指し、「利用しようと思えば利用できる環境」を整備するものとする。

#### ■基本方針③／支援目的を明確にしたサービスレベルの設定

中野市の公共交通のサービスとしては、「長野方面への通勤・通学」「中野中心市街地への通勤・通学」「中野中心市街地への往復」が考えられる。しかし、長野方面への移動及び通勤に対しては、高齢者を除き、自動車から公共交通利用への転換可能性の低い現状などの問題から、その整備効果に対する期待は低いものと考えられる。また、持続可能な公共交通体系を目指すにあたり、全ての地域で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、公共交通のサービスレベルを考えるにあたっては、バス路線の機能及び利用環境に応じ、形態別に基本サービスレベルを設定するものとする。

#### ■基本方針④／鉄道軸を骨格とした公共交通体系の整備

中野市は、走行の安定性の高いJR飯山線及び長野電鉄の2本の鉄道が、本市と県都長野市を結んでおり、公共交通体系を考えるにあたっては、この2本の鉄道を広域的公共交通骨格軸として位置付けるものとする。また、現在のバスの運行形態を踏まえ、鉄道とバスの結節拠点として、JR飯山線では「替佐駅」、長野電鉄では「信州中野駅」を位置付け、バスダイヤ等の見直しにあたっては、それら拠点駅への接続に配慮するなど、効率的な運行となるよう検討を行うものとする。また、骨格となる鉄道への接続方法として、大量輸送が可能なJR飯山線を有効活用するため、「パークアンドレール※」システムの普及に向けた駅利用者の駐車場整備を図る。

※パークアンドレール：自動車と鉄道の連携システムで、駅周辺に乗り換え駐車場を整備し、利用者はここで自動車を駐車し、鉄道で目的地まで向かうシステムをいいます。

## 6-2. 公共交通体系構築にあたっての目標

中野市の地域公共交通体系を考えるにあたっては、「公共交通しか選択できない市民（交通弱者）に対し、必要最小限のサービスの確保を図る」を基本に、公共交通を取り巻く現状・課題及び厳しい財政状況を踏まえ、公共交通体系構築にあたっての目標を次のとおりに設定する。

### 《公共交通体系構築にあたっての全体目標》

**交通弱者の中心市街地への移動支援を基本とする、持続可能な公共交通体系の構築**

### 《公共交通体系構築にあたっての具体目標》

#### 《目標1》／利用不便地域の改善

**目標値 ⇒ 利用不便地域の改善率 90%**

現状の利用不便地域の改善率は55%であり、これを100%（利用不便地域が0）とするには、物理的、費用対効果等の面から極めて困難である。こうした状況を踏まえ、ここでは利用不便地域の改善目標値を90%と設定する。

	現状値	改善目標値
利用不便地域	1-34 / 76 (55%)	1-8 / 76 (90%)

※1-分子/分母=1-利用不便地域を含む行政区の数/全行政区数

#### 《目標2》／バスの運行サービスレベルの改善

**目標値 ⇒ 中野中心市街地へのサービス対応率 90%**

基本的には、全路線に対し基本サービスレベルでの対応を目指す。ダイヤ構成、運行距離等の条件から対応が困難な状況も想定される。ここでは、バスの運行サービスレベルの対応としての目標値を90%と設定する。

	現状値	目標値
中野中心市街地への通学	4 / 8 (50%)	7 / 8 (90%)
中心市街地への午前・午後の各往復	8 / 8 (100%)	現状維持
計	12 / 16 (75%)	15 / 16 (90%)

※分子/分母=サービスを満たす路線数/全バス路線数

#### 《目標3》／バス1便あたりの平均利用者数の引き上げ

**目標値 ⇒ バス1便あたりの平均利用者 9人**

平成20年度のバス乗降客調査によると、全路線の1便あたりの平均利用者は7.6人であり、運行効率の改善に向けた取り組みを進めることを前提に、ここでは、およそ2割増しの平均利用者数の引き上げを目標値として設定する。

	現状値	目標値
バス1便あたりの平均利用者（夏季）	782 / 117 = 6.7人	8人
バス1便あたりの平均利用者（冬季）	991 / 117 = 8.5人	10人
バス1便あたりの平均利用者（平均）	7.6人	9人

※分子/分母=1日の利用者数の全バス路線合計 / 1日の運行本数の全バス路線合計

※現状値は観測値（夏季：H19.7、冬季：H20.2）

## 7. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

### 7-1. 公共交通整備事業の概要

本計画で掲げる公共交通整備事業について、その内容と実施主体を以下に整理した。

#### (1) 廃止代替路線

路線 (エリア区分)	具体方策	施策の内容	実施主体
立ヶ花線 (中野西部)	新たな運行システム	定時定路線（朝・夕）とデマンド方式（昼間）の併用による輸送サービス	法定協議会 交通事業者
	土・日・祝日の運行休止	運行効率の低い土日祝日運行の廃止の検討	
間山線 (中野南部)	新たな運行システム	定時定路線（昼間）とデマンド方式（朝・夕）の併用による輸送サービス	
	土・日・祝日の運行休止	運行効率の低い土日祝日運行の廃止の検討	
菅・角間線 (中野東部)	バス路線の変更	利用不便地域を通るルートの変更	法定協議会 長電バス
	土・日・祝日の運行休止	運行効率の低い土日祝日運行の廃止の検討	
合庁線 (中野北部中央)	バス路線の変更	利用不便地域を通るルートの変更	
	ダイヤの改善	基本サービスレベルに対応したダイヤの改善	
	土・日・祝日の運行休止	運行効率の低い土日祝日運行の廃止の検討	

※表中の法定協議会は、中野市地域公共交通対策協議会を示している。

※着色された具体方策は、実証運行対象事業であることを示している。

#### (2) 長電バス(株)直営路線

路線 (エリア区分)	具体方策	施策の内容	実施主体
永田線 (豊田)	バス路線の変更	回送区間を営業区間に変更	法定協議会 長電バス
須賀川線 (中野東部)	バス路線の変更	利用不便地域を通るルートの変更	
	ダイヤの改善	基本サービスレベルに対応したダイヤの改善	
上林線 (中野東部)	ダイヤの改善	基本サービスレベルに対応したダイヤの改善	
中野木島線 (中野北部中央)	バス路線の変更	利用不便地域を通るルートの変更	

※表中の法定協議会は、中野市地域公共交通対策協議会を示している。

#### (3) ふれあいバス

地区 (エリア区分)	具体方策	施策の内容	実施主体
倭・科野地区 (中野北部中央)	市街地連絡線	市所有バスを活用し、利用不便地域と市街地を結ぶ連絡線	法定協議会
永田・豊津地区 (豊田)	スクールバスへの混乗	スクールバスの巡回ルート周辺の市民に対する混乗サービス	
		支線運行線	市所有バスを活用し、利用不便地域から基幹バス路線まで連絡する支線運行

※表中の法定協議会は、中野市地域公共交通対策協議会を示している。

※着色された具体方策は、実証運行対象事業であることを示している。

(4) デマンド方式

地区	具体方策	施策の内容	実施主体
高丘地区 (中野西部)	新たな運行システム	定時定路線(朝・夕)とデマンド方式(昼間)の併用による輸送サービス	法定協議会 交通事業者
日野・延徳地区 (中野南部)	新たな運行システム	定時定路線(昼間)とデマンド方式(朝・夕)の併用による輸送サービス	

※表中の法定協議会は、中野市地域公共交通対策協議会を示している。  
 ※着色された具体方策は、実証運行対象事業であることを示している。

(5) 公共交通利用促進施策等

具体方策	施策の内容	実施主体
PR活動による情報提供の充実	新しい公共交通体系のパンフレットの作成等	法定協議会
乗り継ぎ割りの実施	信州中野駅を中心とした交通機関同士の乗り継ぎ割りの実施	法定協議会 交通事業者
中野市との連携	市が所有する観光施設と公共交通相互の利用促進につながる取り組み	法定協議会 中野市
モビリティ・マネジメントの実施	市内の小・中学校の社会・環境学習の一貫として、公共交通に関する授業の導入	法定協議会 小・中学校
商店街との連携	公共交通を利用して高齢者がまちなかへ出かけるしくみづくり	法定協議会 中心商店街
長野県・事業者との連携	長野県・事業者と連携したノーマイカーデーの実践	法定協議会 長野県 事業者
バス停整備等	路線再編に伴うシステムの変更(バス停設置、音声案内の変更等)	法定協議会 長電バス

※表中の法定協議会は、中野市地域公共交通対策協議会を示している。  
 ※着色された具体方策は、国庫補助対象事業であることを示している。

上記に整理した各具体方策の詳細事項を、次頁以降(7-2から7-7)に示した。

## 7-2. 『中野北部中央エリア』における具体方策

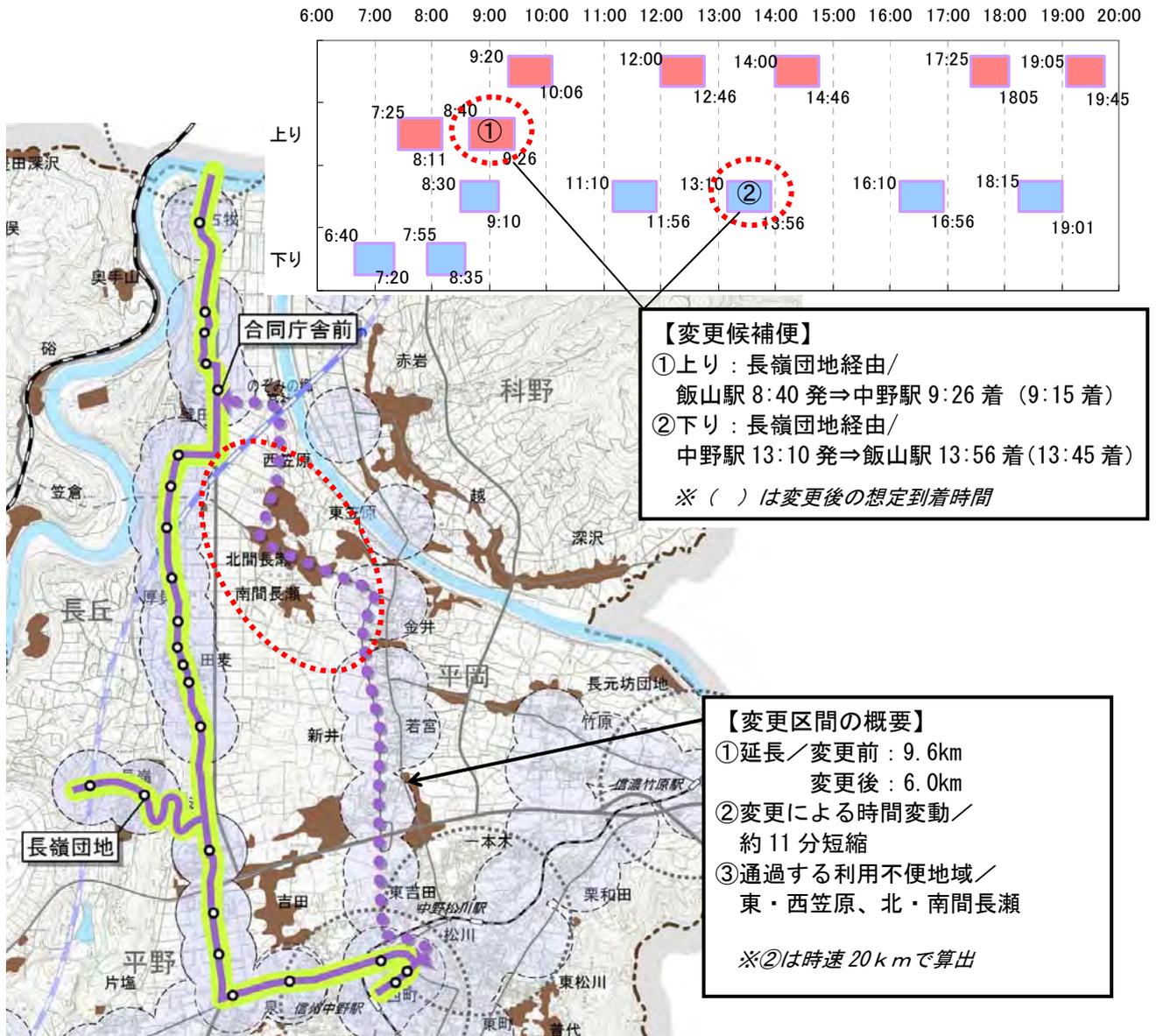
《整備の方向性》／合庁線、中野木島線の改善及び既存ストックの活用等により、利用不便地域及び低サービス水準地域の解消を図る。

■具体方策／①バス路線の変更 ②既存ストックの活用

### (1) 『合庁線』における具体方策（「バス路線の変更」）

＜基本的な考え方＞

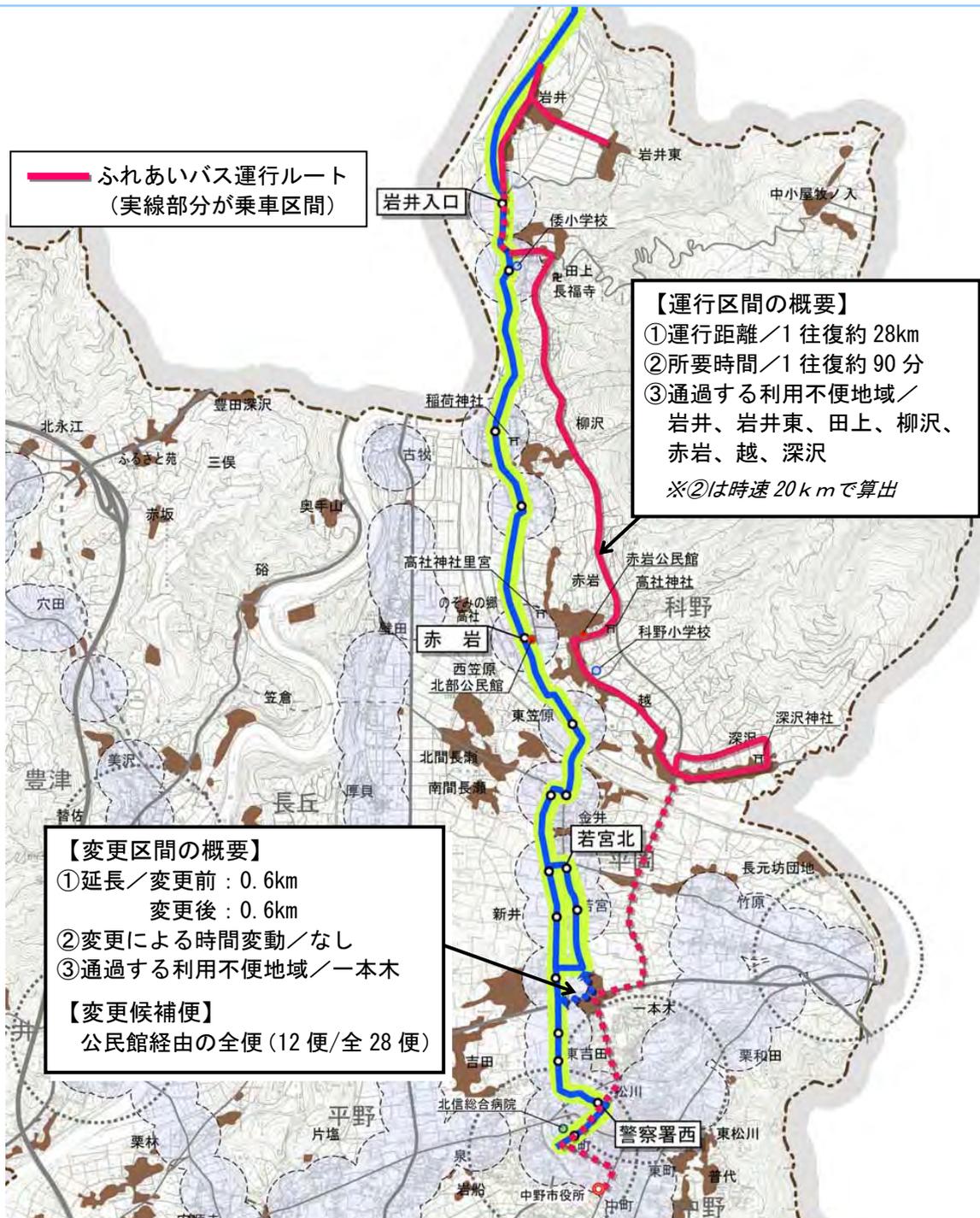
- 基幹バス軸である『合庁線』の一部を変更し、利用不便地域の改善を図る。
- 路線の変更では、平日の午前・午後の各1往復をサービスレベルの基本としつつ、現行路線のサービス状況に配慮して設定する。
- 変更対象となる便は、当該区間での利用者が少ない便とする。
- なお、路線の見直しについては、隣接する市と調整を図る。



(2) 『中野木島線』及び沿線地域における具体方策（「バス路線の見直し」「既存ストックの活用」）

＜基本的な考え方＞

- 基幹バス軸である『中野木島線』のうち、若宮公民館経由便を変更し、利用不便地域の改善を図る。
- 『中野木島線』沿線の利用不便地域では、急峻な地形及び狭い道路幅員のため、大型車両で運行する中野木島線の迂回は困難である。これらの地域では、市が所有するバス等を活用することで最低限の移動手段を確保する。（ふれあいバスの運行）
- ふれあいバスの運行は、倭地区・科野地区と市街地間を連絡する。
- ふれあいバスの基本サービスレベルは、午前・午後の各1往復とする。



※ふれあいバス：バス路線の迂回が困難な利用不便地域に対し、市が所有するバス等を活用し、地域の移動手段の確保を目的として有償で運行するバスのこと。

### 7-3. 『中野東部エリア』における具体方策

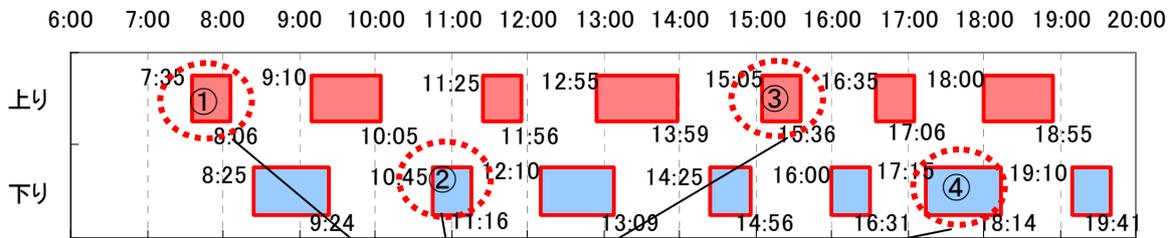
《整備の方向性》／菅・角間線、上林線、須賀川線の改善により、利用不便地域及び低サービス水準地域の解消を図る。

#### ■具体方策／①バス路線の変更

#### (1) 『菅・角間線』における具体方策（「バス路線の変更」）

＜基本的な考え方＞

- 基幹バス軸である『菅・角間線』の一部を変更し、利用不便地域の改善を図る。
- 路線の変更では、平日の午前・午後の各1往復をサービスレベルの基本とする。
- 変更対象となる便は、当該区間での利用者が少ない便とする。
- なお、路線の見直しについては、隣接する町と調整を図る。

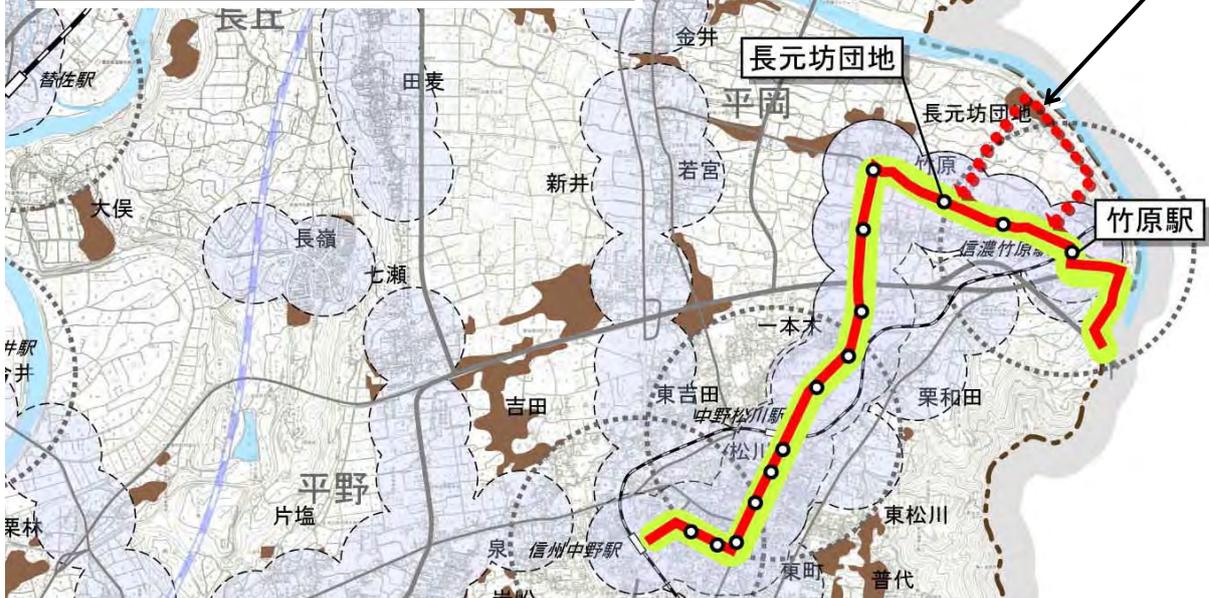


#### 【変更候補便】

- ①上り/菅 7:35 発⇒中野駅 8:06 着 (8:10 着)
  - ②下り/中野駅 10:45 発⇒菅 11:16 着 (11:20 着)
  - ③上り/菅 15:05 発⇒中野駅 15:36 着 (15:40 着)
  - ④下り/中野駅 17:15 発⇒菅 18:14 着 (18:18 着)
- ※ ( ) は変更後の想定到着時間

#### 【変更区間の概要】

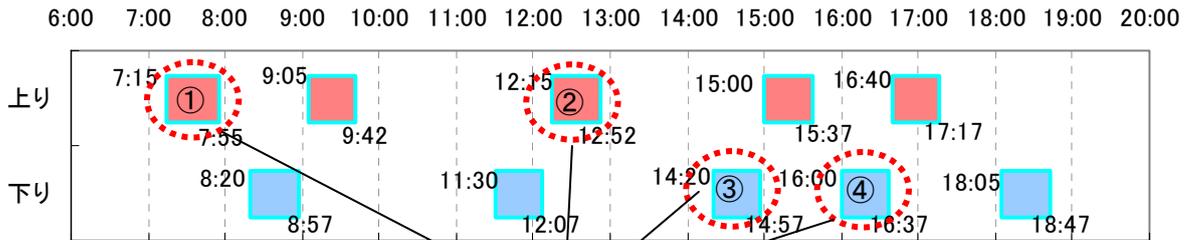
- ①延長/変更前：0.6km、変更後：1.9km
  - ②変更による時間変動/約4分延長
  - ③通過する利用不便地域/長元坊団地
- ※②は時速20kmで算出



(2) 『須賀川線』における具体方策（「バス路線の変更」）

＜基本的な考え方＞

- 基幹バス軸である『須賀川線』の一部を変更し、利用不便地域の改善を図る。
- 路線の変更では、平日の午前・午後の各1往復をサービスレベルの基本としつつ、現行路線のサービス状況に配慮して設定する。
- 変更対象となる便は、当該区間での利用者が少ない便とする。
- なお、路線の見直しについては、隣接する町と調整を図る。



**【変更候補便】**  
 ①上り/落合北 7:15 発⇒中野駅 7:55 着  
 ②上り/落合北 12:15 発⇒中野駅 12:52 着  
 ③下り/中野駅 14:20 発⇒落合北 14:57 着  
 ④下り/中野駅 16:00 発⇒落合北 16:37 着  
 ※変更後も到着時間は概ね同じ



### 7-4. 『中野西部エリア』及び『中野南部エリア』における具体方策

《整備の方向性》／立ヶ花線、間山線の改善を図るとともに、多様な輸送方式を導入することで、利用不便地域及び低サービス水準地域の解消を図る。

#### ■具体方策／①多様な輸送方式の検討

#### (1) 『立ヶ花線』及び『間山線』における方策（「多様な輸送方式の検討」）

＜基本的な考え方＞

- 運行効率の低い『立ヶ花線』『間山線』を含む両エリアについては、減便等による運行効率の改善を図る。
- デマンド方式に対する要望が高い地域特性を踏まえ、それぞれのエリアでデマンド方式の導入を図る。
- 現行バス路線の利用形態を十分に把握し、地域に適した移動手段の形態とする。

(中野西部エリア)



(中野南部エリア)



(2) 現行バス路線の利用形態の把握

① 立ヶ花線

<利用者数>

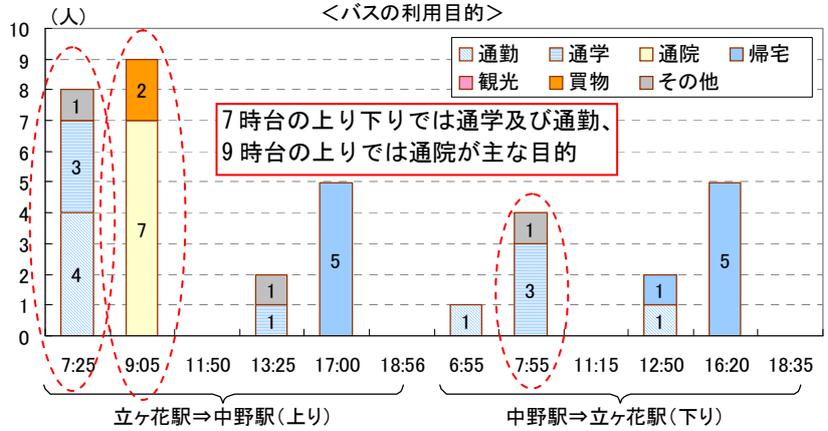
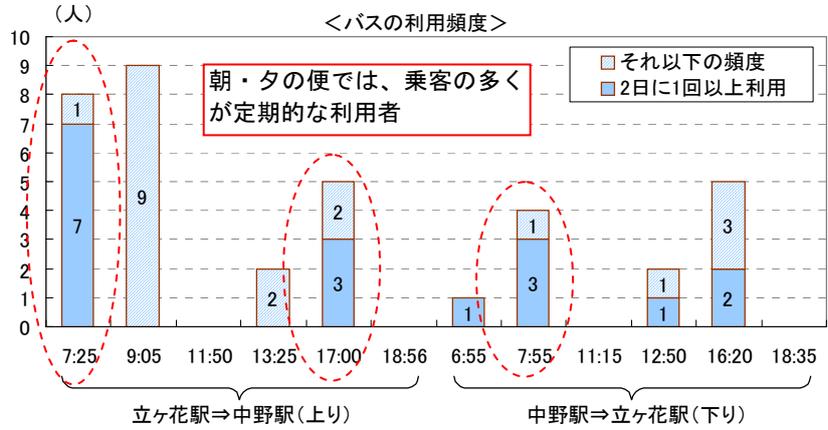
朝（7時台から9時台）、夕（16時台、17時台）を除き利用者が少なく、1便あたりの利用者が2人以下である。

<利用頻度>

7時台の上り下り、17時台の上りでは、乗客の半数以上が定期的な利用者となっている。

<利用目的>

7時台の上り下りでは通学及び通勤での利用が目立ち、9時台の上りでは通院が主な目的となっている。



② 間山線

<利用者数>

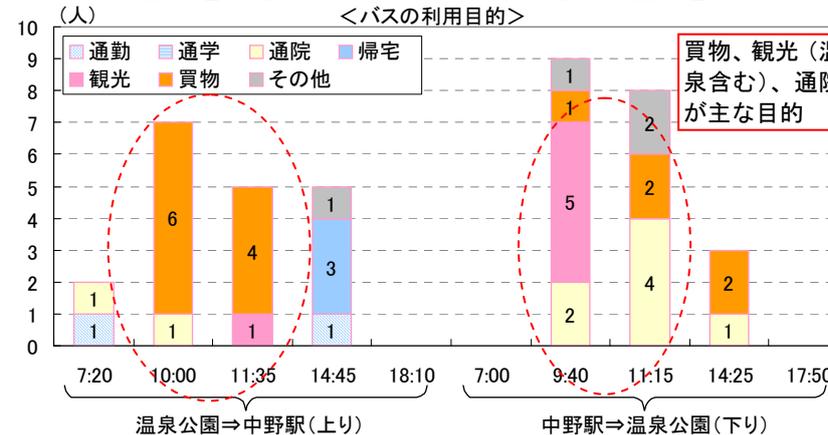
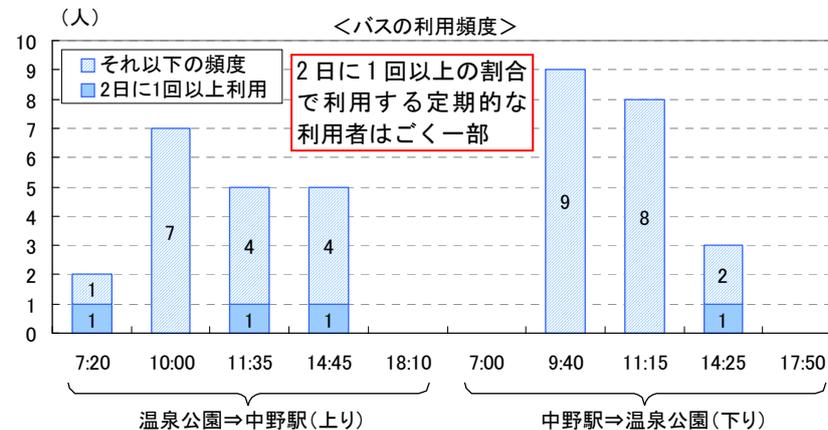
9時台から14時台を除き利用者が少なく、1便あたりの利用者が2人以下である。

<利用頻度>

2日に1回以上の割合で利用する定期的な利用者はごく一部である。

<利用目的>

10時台、11時台の上りでは買物、9時台の下りでは観光（温泉含む）、11時台の下りでは通院が主な目的となっている。



(3) 需要に応じた効率的な運行サービスの提案

《現行バス路線の利用形態の特徴》

【立ヶ花線】

- ・朝・夕の便では乗客の多くが定期的な利用者であり、利用目的としては通学、通院が多い。
- ・日中の便は特に運行効率が低い。

【間山線】

- ・朝・夕の便は特に運行効率が低い。
- ・午前中の便では、買物、観光（温泉含む）、通院を目的とする利用が多い。

↓

《需要に応じた効率的な運行サービスの提案》

●概要／定時定路線とデマンド方式を併用したシステム

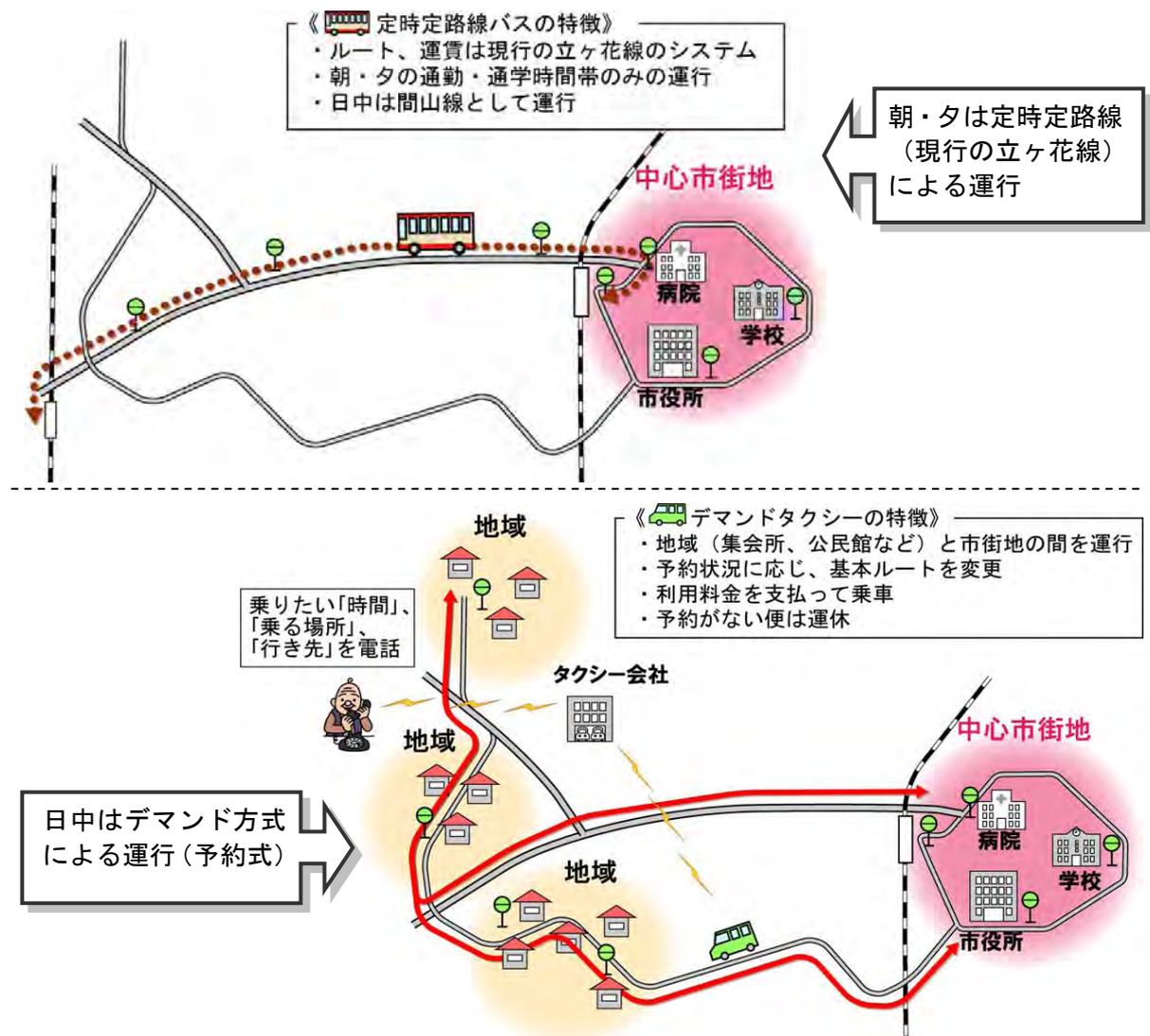
●導入形態／現行バス路線の利用形態を踏まえ、次のとおりとする

- ・中野西部エリア⇒朝・夕は「定時定路線」、日中は「デマンド方式」
- ・中野南部エリア⇒朝・夕は「デマンド方式」、日中は「定時定路線」

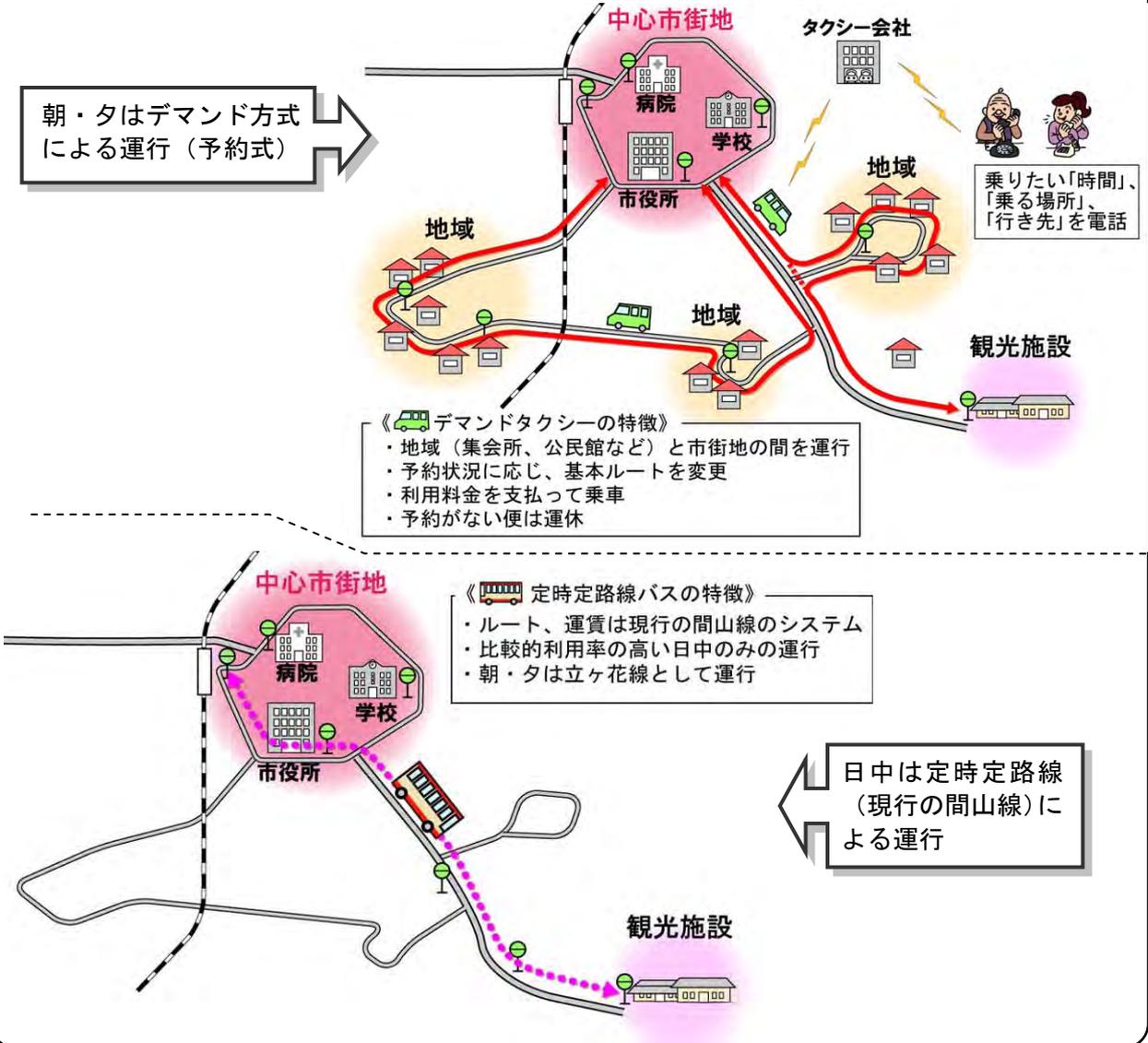
●システムの特徴／

運行効率の低いバス路線の一部にデマンド方式を導入することで、運行効率化とともに利用不便地域の改善が図られる。また、2つのエリアでシステムを共有することで、必要車両数の削減効果及び効率的な事業運営が図られる。

○中野西部エリア（高丘地区）におけるシステムのイメージ



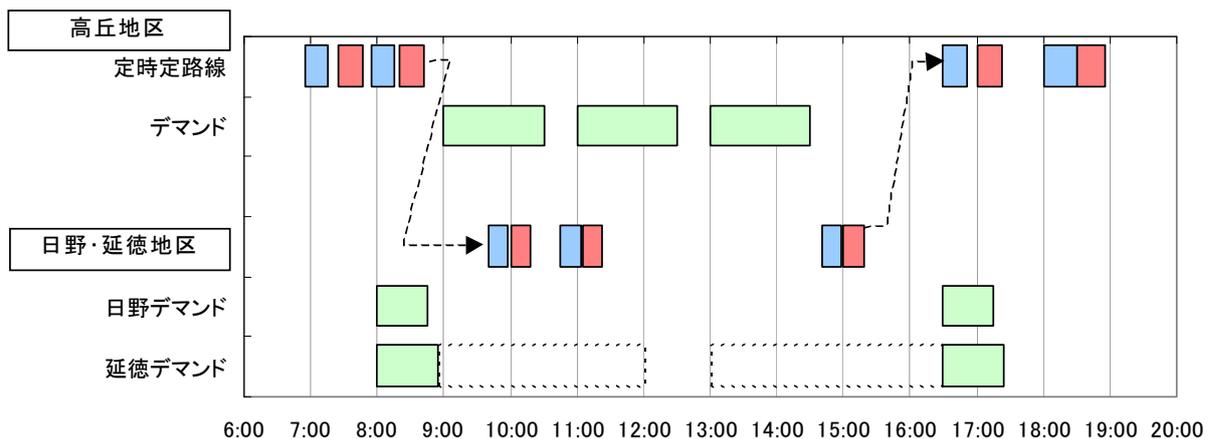
○中野南部エリア（日野・延徳地区）におけるシステムのイメージ



(4) 新たな運行システム（高丘地区及び日野・延徳地区）

① 運行ダイヤ

現状のサービスレベルの維持を目標に、2つのエリアでシステムの共有が可能となる、以下のような運行ダイヤを計画した。



② 中野西部エリアにおけるシステムの概要

利用不便地域の分布状況を踏まえ、デマンドタクシーの運行ルートを決め、次のとおり計画した。

<運行ルート>



<中野西部エリアにおける新たな輸送システムの概要>

対象地区	高丘地区（平野地区の一部含む）
運行形態	①定時定路線（朝・夕） ②デマンドタクシー（日中） ※予約必要
使用車両	①：現行バス ②：ジャンボタクシー（9人乗り）
稼働日数	①②とも平日5日の運行（年間240日）
実働回数	①：1日4往復（朝2往復、夕2往復） /往復約16km ②：1日3往復 /往復約30km
運行経路 （基本ルート）	①：現行バス（立ヶ花線）ルートを運行 ②：大俣⇄栗林⇄牛出⇄立ヶ花⇄日和⇄草間⇄東江部⇄市街地
運営方法	①：長電バス(株)に委託（中野南部エリアも含む） ②：タクシー事業者へ委託
年間経費	①：16,300円/日 × 240日 = 約390万円/年 ②：14,600円/日 × 240日 = 約350万円/年 年間経費：① + ② = 約740万円/年

※年間経費は各事業者による見積り。

※デマンドタクシーは、日野地区、延徳地区を合わせ、地区ごとに市内事業者への委託を想定。

③ 中野南部エリアにおけるシステムの概要

利用不便地域の分布状況を踏まえ、デマンドタクシーの運行ルートを決め、次のとおり計画した。

<運行ルート>



<中野南部エリアにおける新たな輸送システムの概要>

対象地区	日野地区、延徳地区
運行形態	①定時定路線 (日中) ②デマンドタクシー (朝・夕) ※予約必要
使用車両	①現行バス ②ジャンボタクシー (9人乗り)
稼働日数	①②とも平日5日の運行 (年間240日)
実働回数	①: 1日3往復 /往復約12km ②: 方面別に次のとおり 《日野地区》: 1日2往復 (朝1往復、夕1往復) /往復約13km 《延徳地区》: 1日2往復 (午前1往復、午後1往復) /往復約15km
運行経路 (基本ルート)	①: 現行バス (間山線) ルートを運行 ②: 方面別に次のとおり 《日野地区》: 温泉公園⇄東山団地⇄市街地 《延徳地区》: 新野⇄北大熊⇄小沼⇄新保⇄市街地
運営方法	①: 長電バス株に委託 (中野西部エリアも含む) ②: タクシー事業者へ委託
年間経費	①: 9,500円/日 × 240日 = 約230万円/年 ②: 6,100円/日 × 240日 = 約150万円/年 《日野地区》 7,200円/日 × 240日 = 約170万円/年 《延徳地区》 年間経費: ① + ② = 約550万円/年

※年間経費は各事業者による見積り。

※デマンドタクシーは、高丘地区を合わせ、地区ごとに市内事業者への委託を想定。

## 7-5. 『豊田エリア』における具体方策

《整備の方向性》／永田線の改善及び既存ストックの活用等により、利用不便地域及び低サービス水準地域の解消を図る。

### ■具体方策／①バス路線の変更 ②既存ストックの活用

#### (1) 『永田線』及び沿線地域における具体方策（「バス路線の変更」、「既存ストックの活用」）

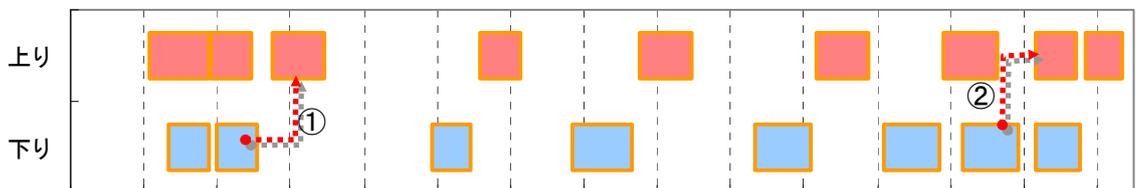
##### ① バス路線の変更

＜基本的な考え方＞

- これまで、永田バス停から親川バス停の間は、ダイヤの状況により回送区間となっていた。
- 地元要望も踏まえ、当該回送区間を営業区間に変更し、全便親川発着のダイヤ編成とする。



6:00 7:00 8:00 9:00 10:00 11:00 12:00 13:00 14:00 15:00 16:00 17:00 18:00 19:00 20:00



##### ② 既存ストックの活用

＜基本的な考え方＞

- 基幹バス軸である『永田線』沿線の利用不便地域では、地形的制約等の状況から永田線の迂回は困難であり、これらの地域では、市が所有するバス等を活用することで最低限の移動手段を確保する。（ふれあいバスの運行）
- 既存バスの営業を妨げないように、ふれあいバスの運行は、基幹バス路線に設けた接続拠点（「永田バス停」、「穴田バス停」及び「豊田支所」）までとする。
- ふれあいバスの基本サービスレベルは、午前・午後の各1往復とする。
- 現在運行中のスクールバスに、一般市民の混乗（無償）を可能とすることで、利用不便地域の改善を図る。

【基幹バスとの接続拠点】



(豊田支所)



(永田バス停)

※ふれあいバスの運行に合わせ、永田線の経路に豊田支所を組み込む。豊田支所から替佐駅までは約500mのため、替佐駅の発着時刻とは2分程度の差が生じる。

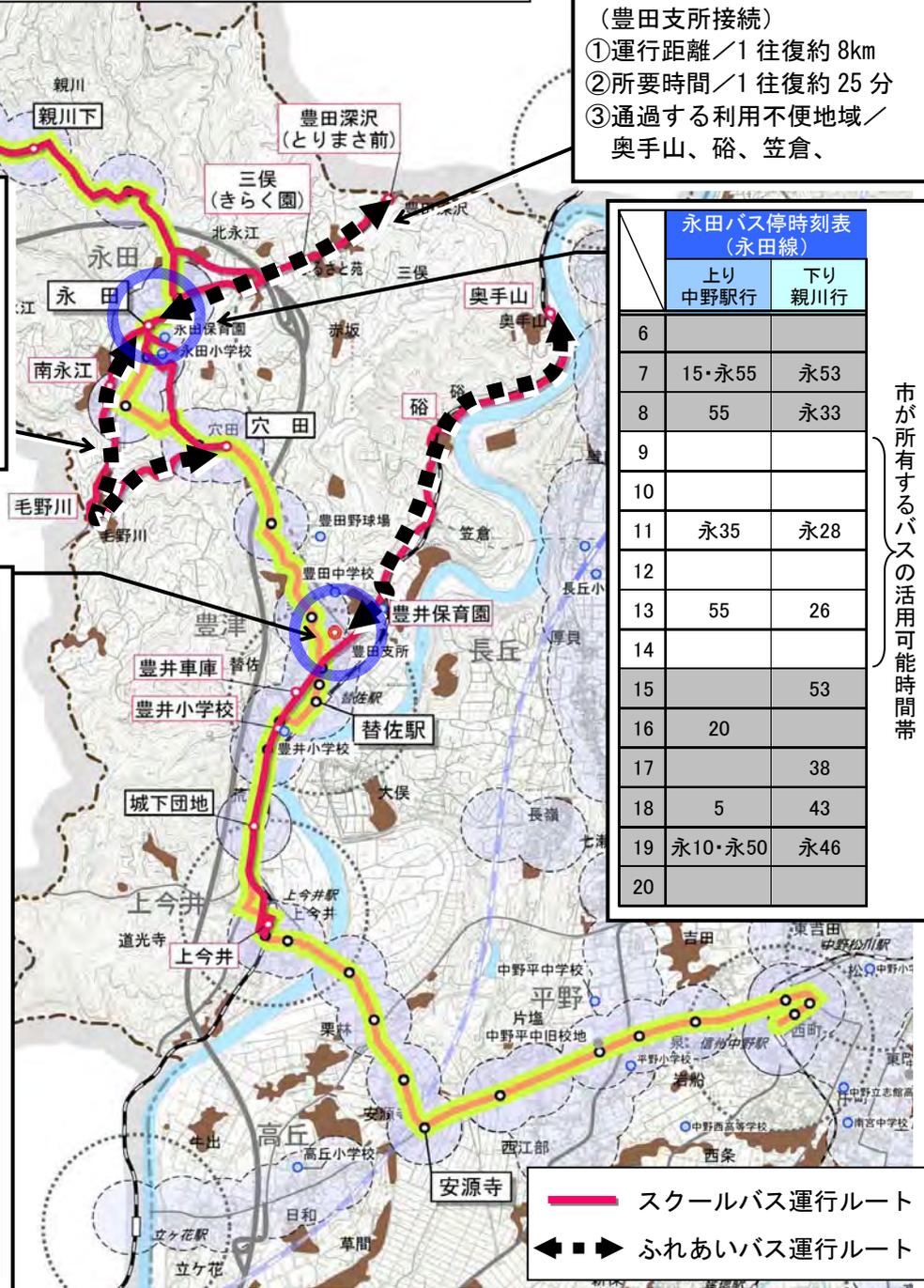


【運行区間の概要】

- (豊田支所接続)
- ①運行距離／1往復約 8km
  - ②所要時間／1往復約 25分
  - ③通過する利用不便地域／奥手山、碓、笠倉、

【運行区間の概要】

- (永田及び穴田バス停接続)
- ①運行距離／1往復約 9km
  - ②所要時間／1往復約 30分
  - ③通過する利用不便地域／豊田深沢、三俣、赤坂、毛野川
- ※②は時速20kmで算出



永田バス停時刻表 (永田線)		
	上り 中野駅行	下り 親川行
6		
7	15・永55	永53
8	55	永33
9		
10		
11	永35	永28
12		
13	55	26
14		
15		53
16	20	
17		38
18	5	43
19	永10・永50	永46
20		

市が所有するバスの活用可能時間帯

替佐駅バス停 (永田線)		
	上り 中野駅行	下り 親川行
6		
7	25	永43
8	永5	永23
9	5	
10		
11	永45	永18
12		
13		16
14	5	
15		43
16	30	
17		28
18	15	33
19	永20	永36
20	永0	

市が所有するバスの活用可能時間帯

※ふれあいバス：バス路線の迂回が困難な利用不便地域に対し、市が所有するバス等を活用し、地域の移動手段の確保を目的として有償で運行するバスのこと。

### 7-6. 特定の路線に対する具体方策

《整備の方向性》／基本サービスレベルを満足しない基幹バス路線に対するダイヤの改善、及び非効率的な運行となっている土・日・祝日の運行休止を図る。

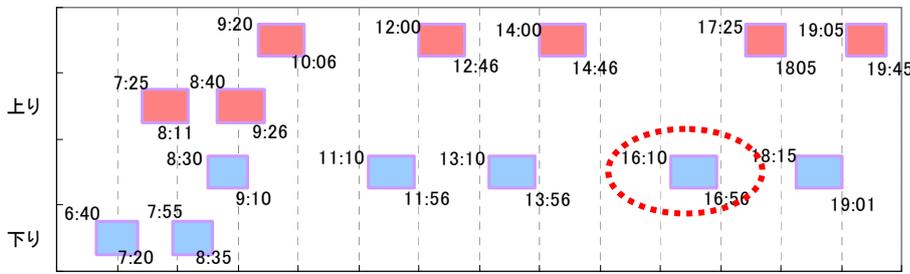
■具体方策／①ダイヤの改善 ②土・日・祝日の運行休止

(1) 『合庁線』『須賀川線』『上林線』における具体方策（「ダイヤの改善」）

＜基本的な考え方＞

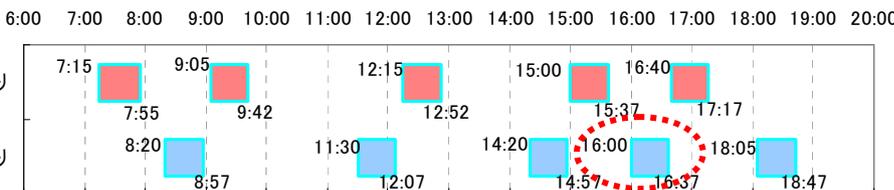
- 基幹バス路線のうち、基本サービスレベルを満足していない「合庁線」「須賀川線」「上林線」のダイヤの改善を図る。
- ダイヤの改善においては、複雑なダイヤ構成及び事業者の労働条件に関する問題など、考慮すべき点が多いため、事業者との調整を十分図り進めるものとする。
- 見直しにおいては、隣接する市、町との調整を図る。

6:00 7:00 8:00 9:00 10:00 11:00 12:00 13:00 14:00 15:00 16:00 17:00 18:00 19:00 20:00



**【合庁線】**  
 「中野中心市街地への通学」において、帰宅便の基本サービスレベルを満足していない。  
 <現状> 中野駅発 16:10  
 ↓  
 <対応> 中野駅発車時刻を 16:30 以降に調整

**【上林線】**  
 「中野中心市街地への通学」において、通学便及び帰宅便の基本サービスレベルを満足していない。  
 <現状>  
 中野駅着 9:46  
 下り最終 15:20  
 ↓  
 <対応>  
 条件的にダイヤの調整が難しい路線であり、かつ当該路線の市内運行区間は菅・角間線及び須賀川線が集中していることから、それらの路線サービスで代替可能と位置付ける。



**【須賀川線】**  
 「中野中心市街地への通学」において、帰宅便の基本サービスレベルを満足していない。  
 <現状> 中野駅発 16:00  
 ↓  
 <対応> 中野駅発車時刻を 16:30 以降に調整

図 7-1 ダイヤ改善対象路線

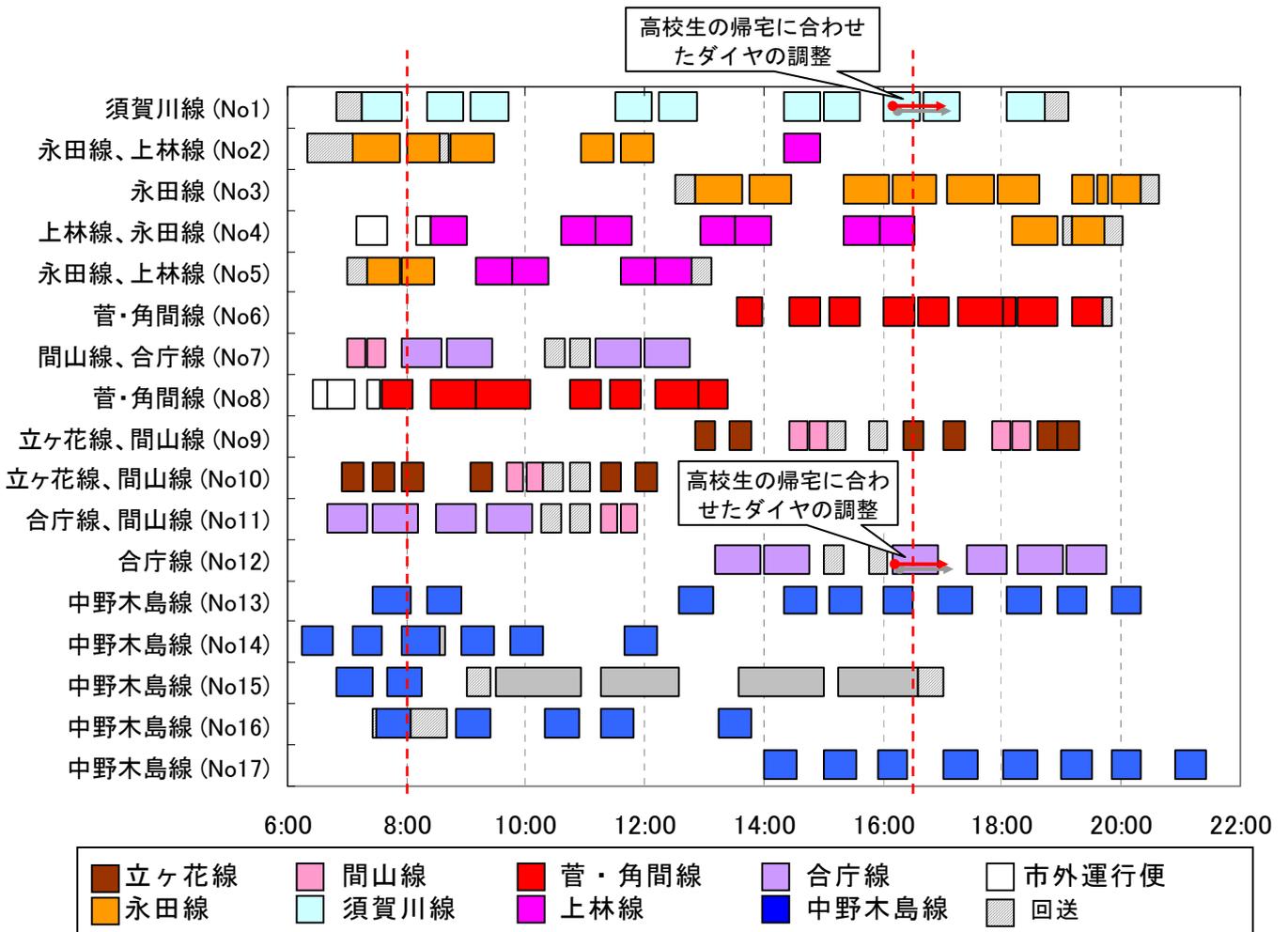


図 7-2 中野市内の全バス路線の現状運行ダイヤ

(2) 廃止代替路線における具体方策（「土・日・祝日の運行休止」）

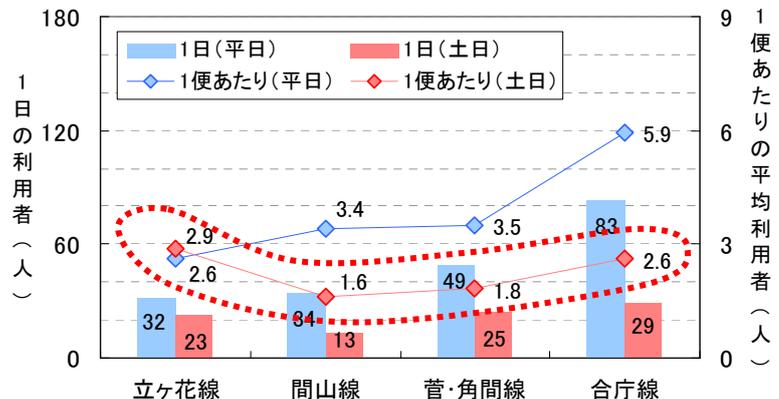
<基本的な考え方>

- 運行効率の低い廃止代替路線について、土・日・祝日の運行休止による運行効率の改善を図る。
- 見直しにおいては、隣接する市、町との調整を図る。

■ 廃止代替路線の土・日・祝日の運行状況

市が直接経営する廃止代替路線の運行状況を、平日と土日とで比較すると、合庁線の土日の利用状況は約 1/3 まで落ち込んでいる。

また、1 便あたりの平均利用者数をみると、全路線で 3 人未満と運行効率の低い状況がわかる。



### 7-7. 公共交通利用促進に係わる具体方策

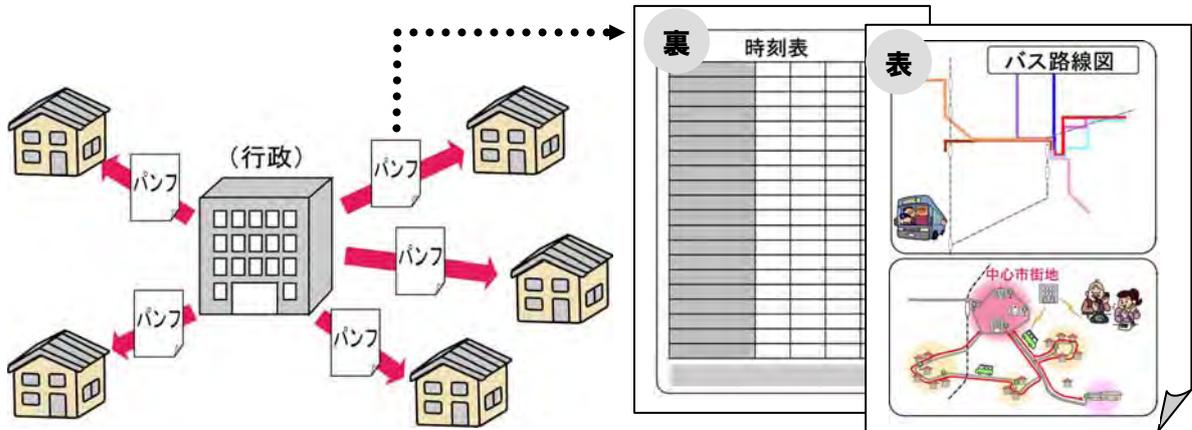
《施策の方向性》／公共交通の利用促進に向け、関係機関との調整を図りつつ、持続可能な公共交通体系の構築に寄与する効果的な利用促進施策の導入を図る。

- 具体方策／
- ①PR活動による情報提供の充実
  - ②乗り継ぎ割りの実施
  - ③中野市との連携
  - ④モビリティ・マネジメントの実施
  - ⑤商店街との連携
  - ⑥長野県・事業者との連携

#### (1) PR活動による情報提供の充実

《基本的な考え方》

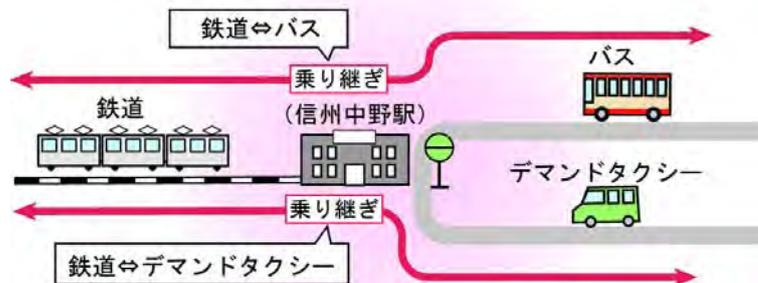
- 路線バス、新たな運行システムの概要をわかりやすく表示したパンフレットの全戸配布、ホームページの掲載、ふれあいバスのエプロン広告など、利用者への情報提供の充実を図る。



#### (2) 乗り継ぎ割りの実施

《基本的な考え方》

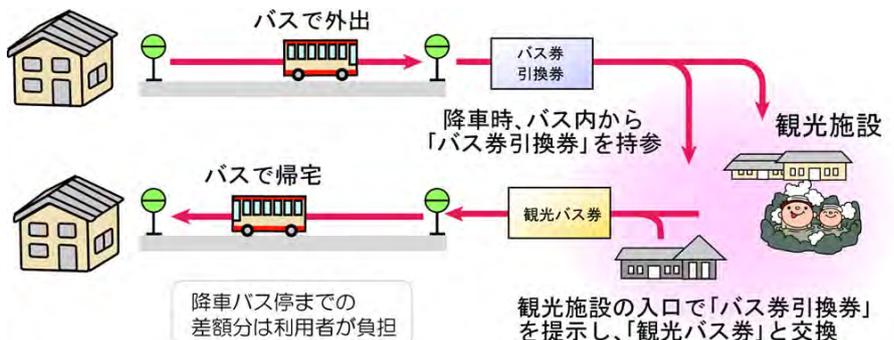
- 鉄道とバス、デマンドタクシーと鉄道といった乗り継ぎにおいて、公共交通全体の利用促進のため、交通事業者と協議の上、チラシの作成、一定の割引制度の導入を図る。



#### (3) 中野市との連携

《基本的な考え方》

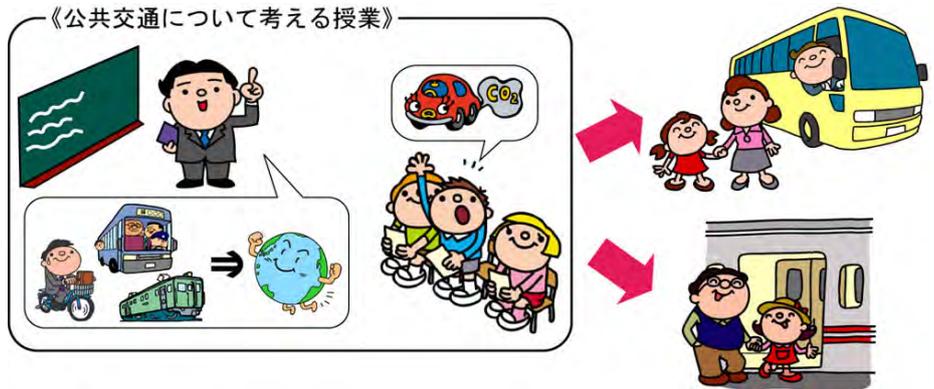
- これまでマイカーで市所有の観光施設を訪れていたお客の移動手段を公共交通へとシフトさせるため、中野市と交通事業者が連携してその仕組みづくりを検討し、相互の利用促進につなげる。



(4) モビリティ・マネジメントの実施

《基本的な考え方》

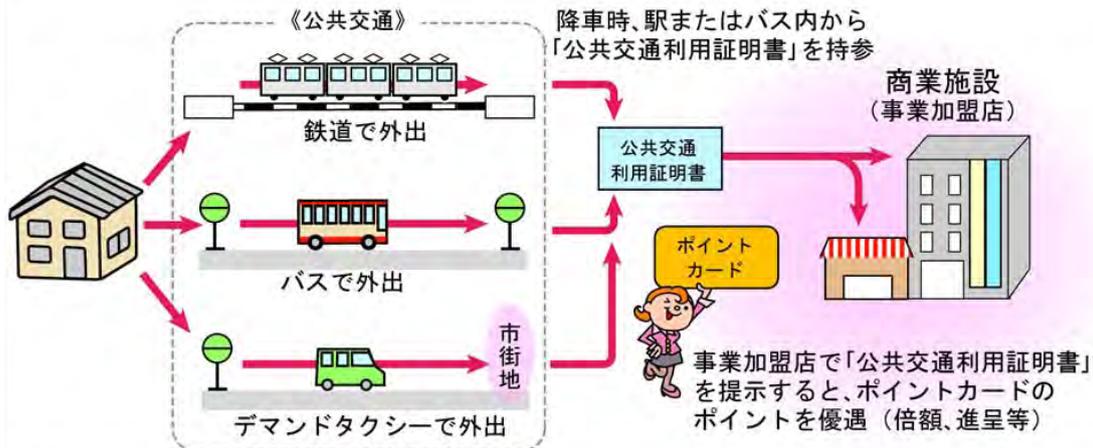
- 未来を担う子どもたちに、社会・環境学習の一貫として公共交通に関する授業の導入を図り、子どもから親、そして周囲の大人へと、間接的に公共交通に対する市民意識の高揚を促す。



(5) 商店街との連携

《基本的な考え方》

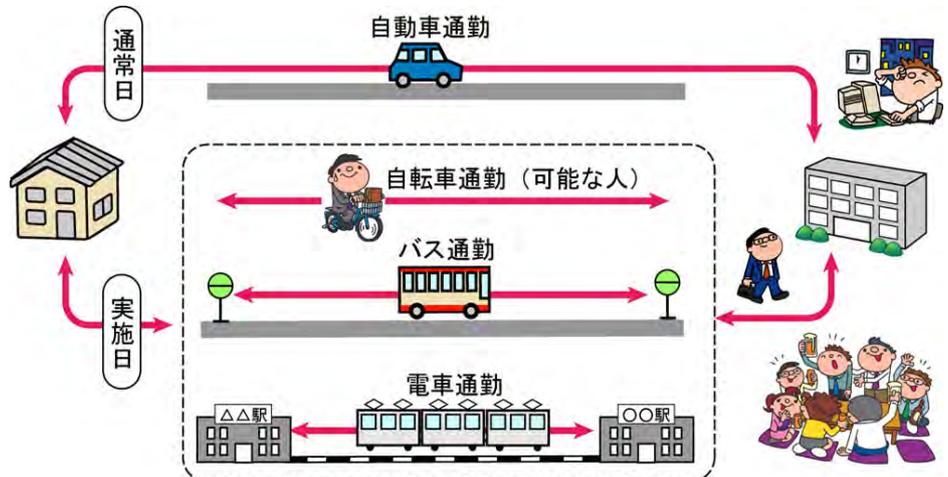
- 商店街と連携し、公共交通利用促進マップを作成する。
- 多くの商店街で共通に使えるポイントカードを作成し、公共交通を利用して商店街を訪れた者にはポイント優遇するなど、公共交通の利用者の拡大とともに商店街への来訪者の拡大を図る。



(6) 長野県・事業者との連携 (長野県・事業者と連携したノーマイカーデーの実践)

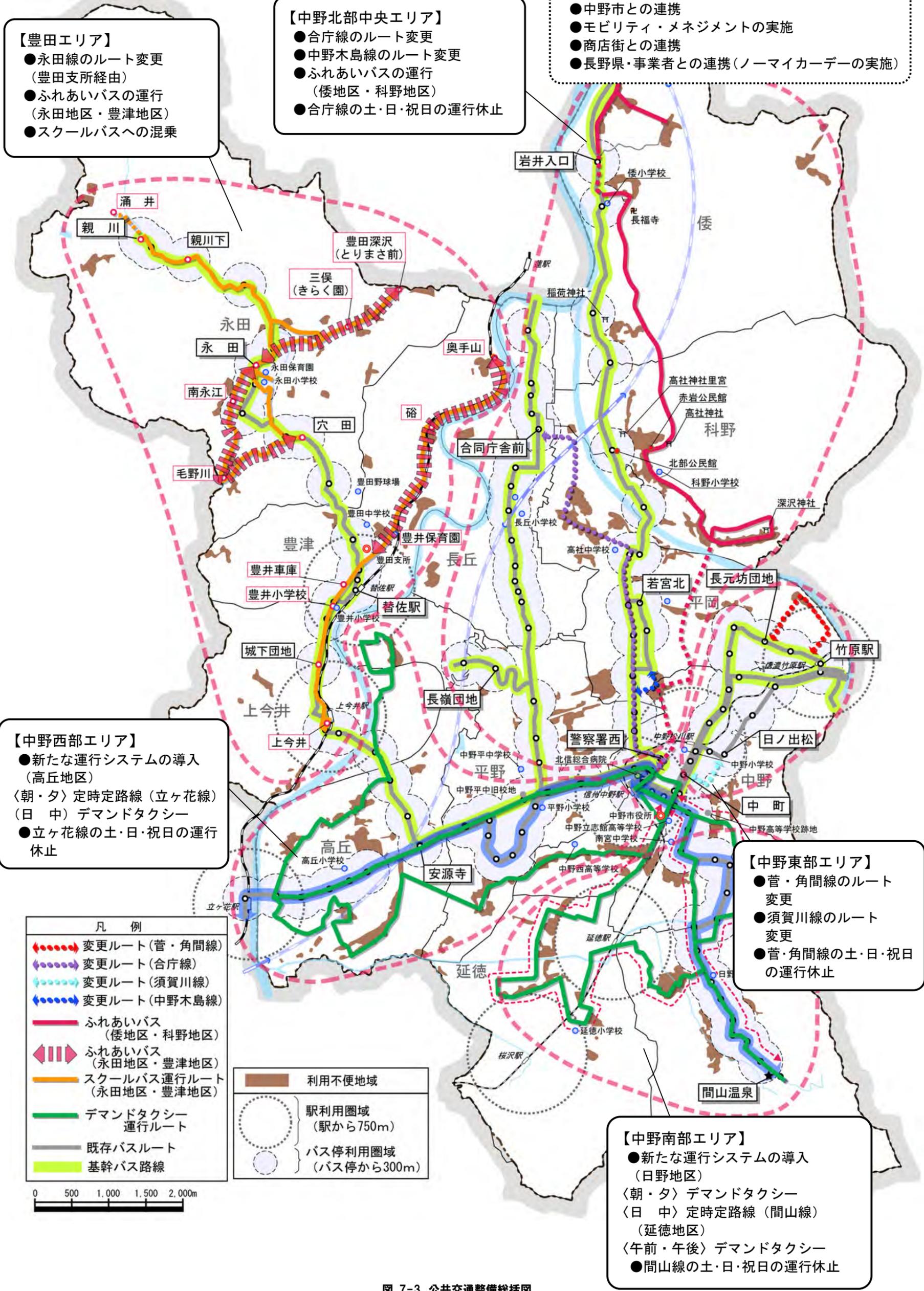
《基本的な考え方》

- 長野県・事業者と連携し、公共交通の利用促進及び温室効果ガスの削減につながるノーマイカーデーを実践する。
- 実施にあたっては、自転車通勤者を除き公共交通に合わせた行動となるため、ノーマイカーデー等の配慮が必要となる。



7-8. 公共交通整備総括図

本計画における公共交通整備の全体概要を以下に示した。



**【豊田エリア】**  
 ●永田線のルート変更  
 (豊田支所経由)  
 ●ふれあいバスの運行  
 (永田地区・豊津地区)  
 ●スクールバスへの混乗

**【中野北部中央エリア】**  
 ●合庁線のルート変更  
 ●中野木島線のルート変更  
 ●ふれあいバスの運行  
 (倭地区・科野地区)  
 ●合庁線の土・日・祝日の運行休止

**【公共交通利用促進に係わる施策】**  
 ●PR活動による情報提供の充実  
 ●乗り継ぎ割りの実施  
 ●中野市との連携  
 ●モビリティ・マネジメントの実施  
 ●商店街との連携  
 ●長野県・事業者との連携(ノーマイカーデーの実施)

**【中野西部エリア】**  
 ●新たな運行システムの導入  
 (高丘地区)  
 <朝・夕> 定時定路線(立ヶ花線)  
 (日 中) デマンドタクシー  
 ●立ヶ花線の土・日・祝日の運行  
 休止

**【中野東部エリア】**  
 ●菅・角間線のルート  
 変更  
 ●須賀川線のルート  
 変更  
 ●菅・角間線の土・日・祝日  
 の運行休止

**【中野南部エリア】**  
 ●新たな運行システムの導入  
 (日野地区)  
 <朝・夕> デマンドタクシー  
 <日 中> 定時定路線(間山線)  
 (延徳地区)  
 <午前・午後> デマンドタクシー  
 ●間山線の土・日・祝日の運行  
 休止

凡 例

変更ルート(菅・角間線)	変更ルート(合庁線)	変更ルート(須賀川線)	変更ルート(中野木島線)
ふれあいバス (倭地区・科野地区)	ふれあいバス (永田地区・豊津地区)	スクールバス運行ルート (永田地区・豊津地区)	デマンドタクシー 運行ルート
既存バスルート	基幹バス路線	利用不便地域	駅利用圏域 (駅から750m)
		バス停利用圏域 (バス停から300m)	

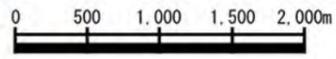


図 7-3 公共交通整備総括図

## 8. 収支計画

### 8-1. 需要推計の基本的な考え方

バス路線の見直しにおいて、それぞれ見込まれる需要（利用者数）、運行経費、運賃収入を路線ごとに算出する。算出にあたっては、長電バス(株)「H19 輸送実績報告書」※注（以降、H19 実績値と呼ぶ）を基本として算出している。基本的な考え方を以下に示した。

※注：各路線全体での数値であり、行政単位では集計されていない。

#### (1) 現状値

項目	考え方
利用者数	市内路線はH19 実績値、隣接市町に跨る路線については、各バス停利用者の市内分担率より按分して算出。 ・年間利用者数＝H19 実績値×バス停利用者市内分担率
運行経費	市内路線はH19 実績値、隣接市町に跨る路線については、市内運行距離より按分して算出。 ・年間運行経費＝H19 実績値×市内運行距離比
運賃収入	市内路線はH19 実績値、隣接市町に跨る路線については、各バス停利用者の市内分担率より按分して算出。 ・年間運賃収入＝H19 実績値×バス停利用者市内分担率

(資料：長電バス(株)「H19 輸送実績報告書」)

※バス停利用者市内分担率：バス乗降客調査結果に基づく値

※市内運行距離比：路線全体の運行距離に対する市内での運行距離

※H19 はうるう年であるため、平日 248 日、土・日・祝日 118 日での運行

#### (2) 想定値

項目	考え方
利用者数	現状の便別年間利用者を基本に、変更便に対しては、迂回ルートと変更前のバス利用圏域内人口の増減比より、変更便の年間利用者数を算定し、各便の合計から、当該路線の年間利用者を算出。 ・便別年間利用者数(A)＝現状の年間利用者数×便別利用者割合 ・変更便の年間利用者数＝(A)×バス利用圏域内人口の増減比
運行経費	現状値を基本に、稼働日数に基づく運行距離の比率により算出。 ・年間運行経費＝現状値×稼働日数に基づく運行距離比率
運賃収入	現状値を基本に、稼働日数に基づく運行距離の比率により算出。 ・年間運賃収入＝現状値×稼働日数に基づく運行距離比率

※便別利用者割合：バス乗降客調査結果に基づく値

※バス利用圏域内人口：変更値のバス利用圏域内人口÷現状のバス利用圏域内人口

※想定稼働日数：平日 240 日、土・日・祝日 125 日での運行

## 8-2. 経費の算出

実証運行に係わるふれあいバス及び新たな運行システムの年間経費は、次のとおりである。

### (1) ふれあいバスの運行経費

《年間運行経費》／①永田・豊津地区：2,810（千円）、②倭・科野地区：2,873（千円）

**ふれあいバス運行経費：① + ② = 5,683（千円）**

運行に係わる諸条件を踏まえ、永田・豊津地区及び倭・科野地区で想定している「ふれあいバス」の運行経費を算出した。

	永田・豊津地区		倭・科野地区
	支線運行		市街地連絡
接続先	永田BS	豊田支所	市街地
運行時間（分）	45	23	83
運行距離（km）	12.7	11.2	27.8
稼働日数（日）	240	240	240
燃費（km/l）	3	3	3
燃料単価（円）	100	100	100
往復回数（回/日）	2	2	2
燃料費（千円/年）	203	179	445
労働単価（円/時）	2,400	2,400	2,400
労働時間（時間/日）	2	1	3.0
人件費（千円/年）	1,152	576	1,728
その他雑費	350	350	700
年間運行費（千円）	1,705	1,105	2,873
	2,810		
	5,683		

※運行距離には回送中の距離も含む

※燃料費：運行距離÷燃費×燃料単価×往復回数×稼働日数

※人件費：労働単価×労働時間×稼働日数

※雑費：代車レンタル代 等

### (2) 新たな運行システムの運行経費

《年間運行経費》／

①高丘地区 ⇒ 「デマンド方式」：3,506（千円）、「定時定路線」：3,894（千円）

②日野・延徳地区 ⇒ 「デマンド方式」：3,192（千円）、「定時定路線」：2,284（千円）

**新たな運行システム運行経費：① + ② = 7,400 + 5,476 = 12,876（千円）**

〈デマンド方式〉

運行に係わる諸条件を踏まえ、高丘地区、日野・延徳地区で想定している、定時定路線バスとデマンド方式の併用による「新たな運行システム」の運行経費を算出した。

	高丘地区	日野地区	延徳地区
運行距離（km）	28	13	15
運行回数	3	2	2
人件費（千円/年）	2,088	835	1,044
燃料費（千円/年）	346	107	123
車両代金計（千円/年）	349	212	212
一般管理費	557	231	276
消費税5%	167	69	83
年間運行費（千円）	3,506	1,454	1,738
	6,698		

〈定時定路線〉

※デマンド方式はタクシー事業者、定時定路線はバス事業者による見積り

	高丘地区 （立ヶ花線ルート）	日野地区 （間山線ルート）
①運行距離（km）	7.8	6.1
②運行回数	8	6
③稼働日数	240	240
キロ計（①×②×③）	14,976	8,784
単価（円/km）	260	260
年間運行費（千円）	3,894	2,284
	6,178	

### 8-3. 収入の算出

実証運行に係わる事業の想定収入は、次のとおりである。

#### (1) ふれあいバスの運行収入

《年間運行収入》／①永田・豊津地区:25 (千円)、②倭・科野地区:1,193 (千円)

**ふれあいバス運行収入: ① + ② = 1,218 (千円)**

地区の高齢者人口及びバスの利用形態から、永田・豊津地区及び倭・科野地区で想定している「ふれあいバス」の需要を推計し、運行収入を算出した。

	永田・豊津地区		倭・科野地区
	混乗方式	支線運行	市街地連絡
想定利用者	高齢者	高齢者	高齢者
高齢者人口(対象地域)	138	171	580
高齢者バス利用率	7.0%	7.0%	7.0%
時間変動率	55.6%	55.6%	61.2%
想定利用者数	5.4	6.7	24.8
想定利用頻度(回/週)	1/5	1/5	1/5
想定利用分担率	60.5%	39.5%	—
延べ利用者数(人/日)	1.3	1.1	9.9
年間運行日数	240	240	240
利用料金(円)	0	100	500
想定収入(千円/年)	0	25	1,193
エリア別収入(千円/年)	25		1,193
ふれあいバスによる収入合計	1,218		

- ※高齢者：ここでは70歳以上を想定
- ※高齢者バス利用率：アンケート結果に基づく、日常主にバスを利用する高齢者の割合
- ※時間変動率：既存バスの時間別利用変動から、1日の中での利用分担率を想定
- ※想定利用者数：高齢者人口×高齢者バス利用率×時間変動率
- ※想定利用頻度：バス乗降調査結果を参考に、概ね週1回の利用を想定
- ※延べ利用者数：想定利用者数×想定利用頻度×2

#### (2) 新たな運行システムの運行収入

《年間運行収入》／

①高丘地区 ⇒ 「デマンド方式」:822 (千円)、「定時定路線」:738 (千円)

②日野・延徳地区 ⇒ 「デマンド方式」:1,094 (千円)、「定時定路線」:885 (千円)

**新たな運行システム運行収入: ① + ② = 1,560 + 1,979 = 3,539 (千円)**

地区の高齢者人口及びバスの利用形態から、高丘地区、日野・延徳地区で想定している、定時定路線バスとデマンド方式の併用による「新たな運行システム」の需要を推計し、運行収入を算出した。

	高丘地区		日野・延徳地区	
	定時定路線	デマンド方式	定時定路線	デマンド方式
想定利用者	現状利用者	高齢者	現状利用者	高齢者
高齢者人口(対象地域)	—	673	—	1,127
高齢者バス利用率	—	7.0%	—	7.0%
時間変動率	—	45.5%	—	36.1%
想定利用者数(人)	—	21.4	—	28.5
想定利用頻度(回/週)	—	1/5	—	1/5
延べ利用者数(人/日)	—	8.6	—	11.4
運行日数(日/年)	240	240	240	240
利用料金(円/1乗車)	現状バス運賃	400	現状バス運賃	400
想定収入(千円/年)	738	822	885	1,094
エリア別収入(千円/年)	1,560		1,979	
新輸送方式による収入合計	3,539			

- ※高齢者：ここでは70歳以上を想定
- ※高齢者バス利用率：アンケート結果に基づく、日常主にバスを利用する高齢者の割合
- ※時間変動率：既存バスの時間別利用変動から、1日の中での利用分担率を想定
- ※想定利用頻度：バス乗降調査結果を参考に、概ね週1回の利用を想定
- ※延べ利用者数：想定利用者数×想定利用頻度×2

8-4. 運行収支総括表(需要推計)

平成19年度の実績値を参考に、年間の運行収支を算出した。

種別	路線名	運行本数(便/日)			利用者数(人)			運行経費(千円)			運賃収入(千円)			行政負担額(千円):経費-収入			備考	
		現状値:A (H19)	想定値:B	B-A	現状値:A (H19)	想定値:B	B-A	現状値:A (H19)	想定値:B	B-A	現状値:A (H19)	想定値:B	B-A	現状値:A (H19)	想定値:B	B-A		
廃止代替路線	立ヶ花線	12	8	-4	7,959	3,182	-4,777	5,500	3,894	-1,606	1,845	738	-1,107	3,654	3,156	-498	平成20年度実績額:4,220千円	
	間山線	10	6	-4	5,583	3,978	-1,605	3,705	2,284	-1,421	1,242	885	-357	2,468	1,399	-1,069	平成20年度実績額:2,849千円	
	菅・角間線	直通	8	5	-3	3,739	1,031	-2,708	2,939	830	-2,110	1,090	222	-868	1,850	608	-1,242	
		角間経由	6	5	-1	5,111	2,922	-2,189	2,205	830	-1,375	817	629	-188	1,387	200	-1,187	
		迂回便	-	4	4	-	2,148	2,148	-	830	830	-	463	463	-	367	367	長元坊団地経由
	合庁線	直通	5	5	0	2,515	2,188	-327	2,967	1,437	-1,531	1,142	712	-430	1,826	725	-1,101	
		長嶺団地経由	9	7	-2	11,109	7,046	-4,063	6,933	2,610	-4,322	2,667	2,253	-414	4,265	357	-3,908	
		迂回便	-	2	2	-	2,781	2,781	-	513	513	-	889	889	-	-376	-376	笠原、間長瀬経由
	<b>計</b>	<b>50</b>	<b>42</b>	<b>-8</b>	<b>36,016</b>	<b>25,276</b>	<b>-10,740</b>	<b>24,249</b>	<b>13,227</b>	<b>-11,022</b>	<b>8,803</b>	<b>6,791</b>	<b>-2,012</b>	<b>15,450</b>	<b>6,436</b>	<b>-9,014</b>	平成20年度実績額:17,836千円	
	長電バス(兼)直営路線	永田線	親川発着	9	9	0	34,765	34,765	0	17,484	16,254	-1,230	13,578	13,849	271			
永田発着			8	0	-8	19,865	0	-19,865	10,059	0	-10,059	8,119	0	-8,119				
延伸便			-	8	8	-	20,031	20,031	-	14,448	14,448	-	7,914	7,914			全便を親川バス停発着に変更	
須賀川線		直通	10	6	-4	11,990	9,564	-2,426	5,036	2,677	-2,359	3,883	3,097	-786				
		迂回便	-	4	4	-	2,585	2,585	-	2,359	2,359	-	837	837			諏訪町経由	
上林線		12	12	0	16,301	16,301	0	6,714	6,690	-24	5,010	5,010	0					
中野木島線		直通	16	16	0	103,648	103,648	0	20,705	21,635	930	24,352	24,352	0				
		公民館経由	12	0	-12	65,378	0	-65,378	17,844	0	-17,844	20,473	0	-20,473				
		迂回便	-	12	12	-	67,406	67,406	-	16,767	16,767	-	21,100	21,100			公民館経由の一部ルート変更	
<b>計</b>		<b>67</b>	<b>67</b>	<b>0</b>	<b>251,948</b>	<b>254,301</b>	<b>2,353</b>	<b>77,842</b>	<b>80,831</b>	<b>2,989</b>	<b>75,415</b>	<b>76,160</b>	<b>745</b>					
ふれあいバス	市街地連絡線 (倭・科野地区)	-	2	2	-	2,385	2,385	-	2,873	2,873	-	1,193	1,193	-	1,680	1,680		
	スクールバス混乗 (永田・豊津地区)	-	2	2	-	312	312	-	0	0	-	0	0	-	0	0		
	支線運行線 (永田・豊津地区)	-	2	2	-	252	252	-	2,810	2,810	-	25	25	-	2,785	2,785		
	<b>計</b>	<b>-</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>2,949</b>	<b>2,949</b>	<b>-</b>	<b>5,683</b>	<b>5,683</b>	<b>-</b>	<b>1,218</b>	<b>1,218</b>	<b>-</b>	<b>4,465</b>	<b>4,465</b>		
デマンド	高丘地区	-	3	3	-	2,056	2,056	-	3,506	3,506	-	822	822	-	2,684	2,684		
	日野・延徳地区	-	4	4	-	2,734	2,734	-	3,192	3,192	-	1,094	1,094	-	2,098	2,098		
	<b>計</b>	<b>-</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>4,790</b>	<b>4,790</b>	<b>-</b>	<b>6,698</b>	<b>6,698</b>	<b>-</b>	<b>1,916</b>	<b>1,916</b>	<b>-</b>	<b>4,782</b>	<b>4,782</b>		
<b>合計</b>	<b>117</b>	<b>122</b>	<b>5</b>	<b>287,965</b>	<b>287,316</b>	<b>-649</b>	<b>102,091</b>	<b>106,439</b>	<b>4,348</b>	<b>84,218</b>	<b>86,085</b>	<b>1,867</b>	<b>15,450</b>	<b>15,684</b>	<b>234</b>			

※現状値は、長電バス「H19 輸送実績報告書」に基づく値。(H19はうるう年であり、平日248日、土・日・祝日118日)

※想定値は現状値を基本に算出。利用者数は、バス利用圏域の人口変動から変更便の利用者を想定。経費は現状運行距離との比率、収入は現状と想定の利用者比率をそれぞれ用いて算出。(想定稼働日数:平日240日、土・日・祝日125日)

※立ヶ花線及び間山線は、一部デマンド併用のため、別途算出。また、廃止代替路線の想定値は、土・日・祝日の運行を休止とした値。

## 9. 事業化戦略

### 9-1. 公共交通体系整備プログラム

本計画で定めた公共交通整備事業について、その内容と年次プログラムを整理した。

項目	公共交通整備事業		実施主体	利用者数(人)			運行経費(千円)			運賃収入(千円)			市負担額(千円):経費-収入			施策実施予定			
	具体方策	施策の内容		現状値:A(H19)	想定値:B	B-A	現状値:A(H19)	想定値:B	B-A	現状値:A(H19)	想定値:B	B-A	現状値:A(H19)	想定値:B	B-A	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度以降
廃止代替路線	〈立ヶ花線〉																		
	■ 新たな運行システム	定時定路線(朝・夕)とデマンド方式(昼間)の併用による輸送サービス	法定協議会交通事業者	7,959	3,182	-4,777	5,500	3,894	-1,606	1,845	738	-1,107	3,654	3,156	-498				(本運行開始)
	□ 土・日・祝日の運行休止	運行効率の低い土日祝日運行の廃止の検討																	
	〈間山線〉																		
	■ 新たな運行システム	定時定路線(昼間)とデマンド方式(朝・夕)の併用による輸送サービス	法定協議会交通事業者	5,583	3,978	-1,605	3,705	2,284	-1,421	1,242	885	-357	2,468	1,399	-1,069				(本運行開始)
	□ 土・日・祝日の運行休止	運行効率の低い土日祝日運行の廃止の検討																	
	〈菅・角間線〉																		
	□ バス路線の変更	利用不便地域を通るルートの変更	法定協議会長電バス	8,850	6,101	-2,749	5,144	2,489	-2,655	1,907	1,314	-593	3,237	1,175	-2,062				
	□ 土・日・祝日の運行休止	運行効率の低い土日祝日運行の廃止の検討																	
〈合庁線〉																			
□ バス路線の変更	利用不便地域を通るルートの変更	法定協議会長電バス	13,624	12,015	-1,609	9,900	4,560	-5,340	3,809	3,854	45	6,091	706	-5,385					
□ ダイヤの改善	基本サービスレベルに対応したダイヤの改善																		
□ 土・日・祝日の運行休止	運行効率の低い土日祝日運行の廃止の検討																		
長電バス(仮)直営路線	〈永田線〉																		
	□ バス路線の変更	回送区間を営業区間に変更	法定協議会長電バス	54,630	54,796	166	27,543	30,702	3,159	21,697	21,763	66							
	〈須賀川線〉																		
	□ バス路線の変更	利用不便地域を通るルートの変更	法定協議会長電バス	11,990	12,149	159	5,036	5,036	0	3,883	3,935	52							
	□ ダイヤの改善	基本サービスレベルに対応したダイヤの改善																	
	〈上林線〉																		
□ ダイヤの改善	基本サービスレベルに対応したダイヤの改善	法定協議会長電バス	16,301	16,301	0	6,714	6,690	-24	5,010	5,010	0								
〈中野木島線〉																			
□ バス路線の変更	利用不便地域を通るルートの変更	法定協議会長電バス	169,027	171,055	2,028	38,549	38,402	-147	44,825	45,452	627								
ふれあいバス	〈倭・科野地区〉																		
	■ 市街地連絡線(倭・科野地区)	市所有バスを活用し、利用不便地域と市街地を結ぶ連絡線	法定協議会	-	2,385	2,385	-	2,873	2,873	-	1,193	1,193	-	1,680	1,680				(本運行開始)
	□ スクールバス混乗	スクールバスの巡回ルート周辺の市民に対する混乗サービス	法定協議会	-	312	312	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
〈永田・豊津地区〉																			
■ 支線運行線	市所有バスを活用し、利用不便地域から基幹バス路線まで連絡する支線運行	法定協議会	-	252	252	-	2,810	2,810	-	25	25	-	2,785	2,785				(本運行開始)	
デマンド方式	〈高丘地区〉																		
	■ 新たな運行システム	定時定路線(朝・夕)とデマンド方式(昼間)の併用による輸送サービス	法定協議会交通事業者	-	2,056	2,056	-	3,506	3,506	-	822	822	-	2,684	2,684				(本運行開始)
〈日野・延徳地区〉																			
■ 新たな運行システム	定時定路線(昼間)とデマンド方式(朝・夕)の併用による輸送サービス	法定協議会交通事業者	-	2,734	2,734	-	3,192	3,192	-	1,094	1,094	-	2,098	2,098				(本運行開始)	
公共交通利用促進施策	■ PR活動による情報提供の充実	新しい公共交通体系のパンフレットの作成等	法定協議会				-	1,600	1,600										
	□ 乗り継ぎ割りの実施	信州中野駅を中心とした交通機関同士の乗り継ぎ割りの実施	法定協議会交通事業者																
	□ 中野市との連携	市が所有する観光施設と公共交通相互の利用促進につながる取り組み	法定協議会中野市																
	□ モビリティ・マネジメントの実施	市内の小・中学校の社会・環境学習の一貫として、公共交通に関する授業の導入	法定協議会小・中学校																
	□ 商店街との連携	公共交通を利用して高齢者がまちなかへ出かけるしくみづくり	法定協議会中心商店街																
	□ 長野県・事業者との連携	長野県・事業者と連携したノーマイカーデーの実践	法定協議会長野県事業者																
■ バス停整備等	路線再編に伴うシステムの変更(バス停設置、音声案内の変更等)	法定協議会長電バス				-	1,500	1,500											
合計				287,965	287,316	-649	102,091	109,539	7,448	84,218	86,085	1,867	15,450	15,684	234				

※実施主体の法定協議会は、中野市地域公共交通対策協議会を示している。  
 ※具体方策の■は、実証運行あるいは国庫補助対象事業であることを示している。

## 9-2. 事業評価の方法

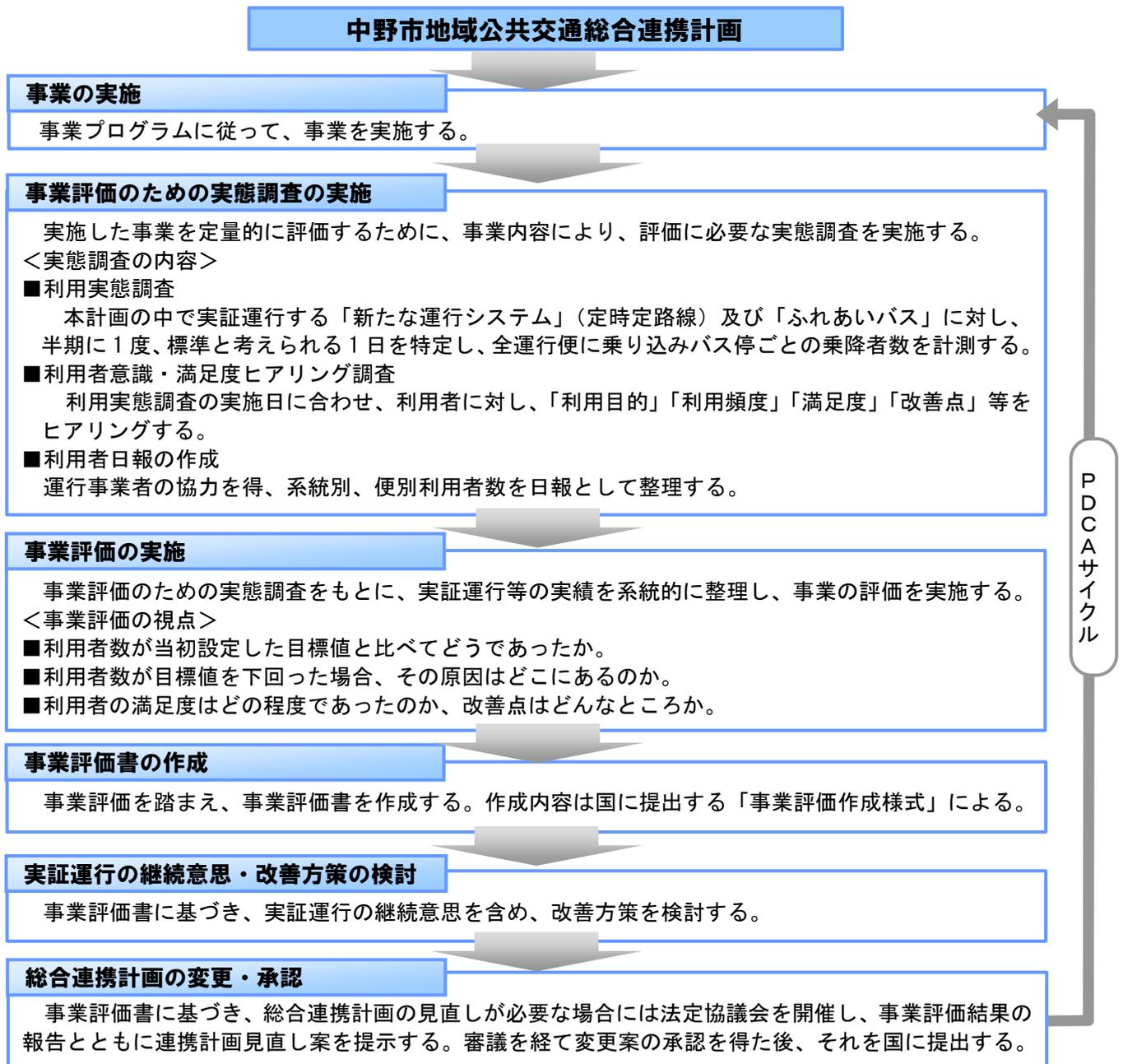
### （1）事業評価の必要性

「地域公共交通活性化・再生総合事業」については、「平成 20 年 2 月 29 日国総計第 101 号」により、実施した事業の事業評価が位置づけられている。一方、同計画によって位置づけられた事業について、P-D-C-Aのサイクルによって、中野市の公共交通をより望ましいものに構築していくのは当然のことであり、ここではその事業評価の方法について記載するものである。

《国に提出する事業評価項目》

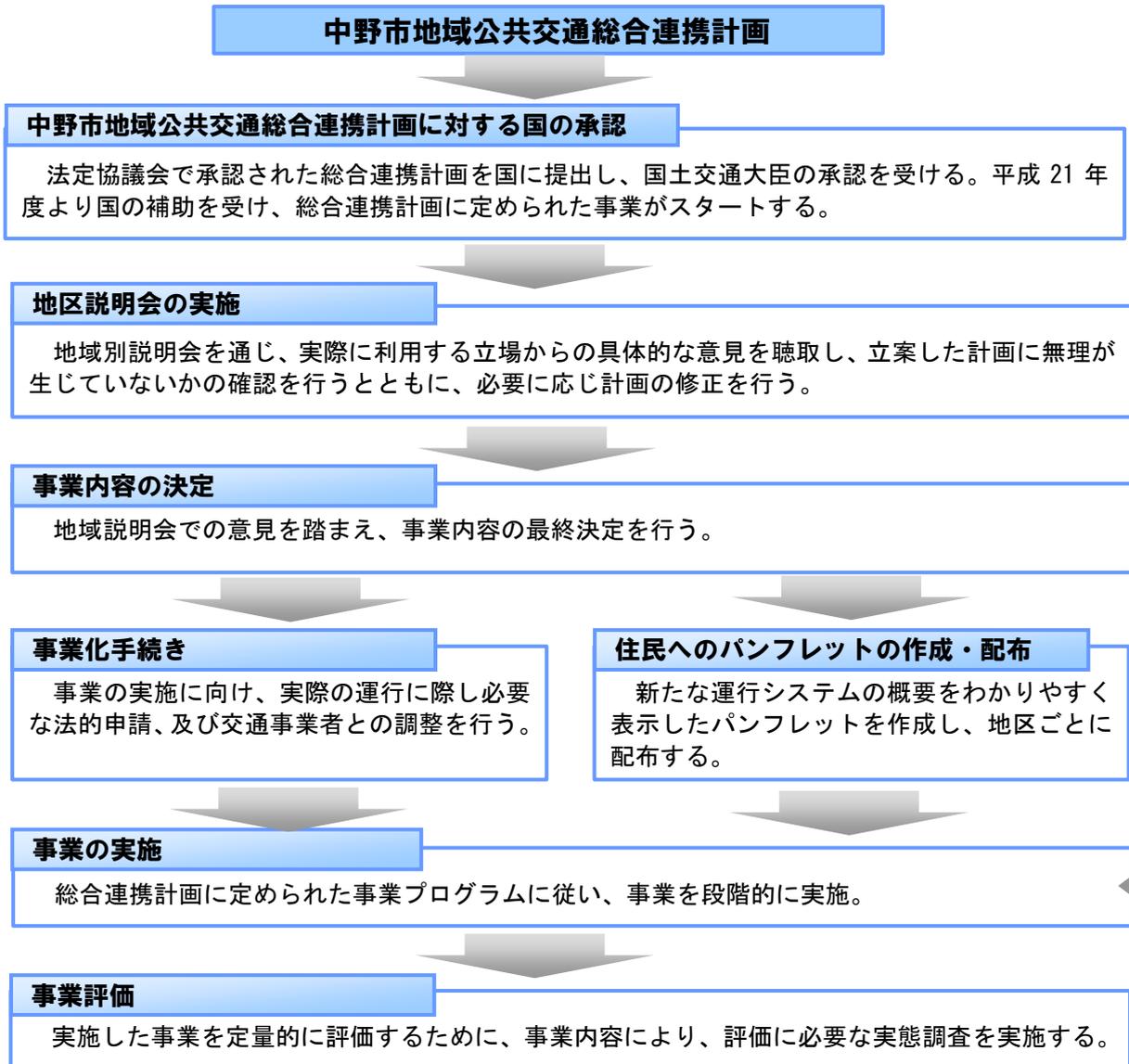
- ①総合評価      ②連携計画策定調査の統合性・整合性      ③事業の自立性・持続性  
④住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成

### （2）事業評価の手順



### 9-3. 今後のスケジュール

地域公共交通総合連携計画の策定から、事業の実施に至るまでのスケジュールを次に示した。



## 参考資料

### 1. 中野市地域公共交通対策協議会（法定協議会）及び幹事会の検討経緯

#### 【法定協議会及び幹事会の開催状況】

	開催日	検討内容
第1回協議会	平成20年4月22日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中野市地域公共交通協議会設置（構成委員、協議会規約等承認）</li> <li>・計画策定スケジュールについて</li> <li>・現状と課題について（概要）</li> </ul>
第1回幹事会	平成20年5月15日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・連携計画策定業務の委託業者の選定について</li> <li>・中野市の公共交通に対する意見等について</li> </ul>
第2回協議会	平成20年5月30日	
第2回幹事会	平成20年7月28日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前回計画の検証について</li> <li>・公共交通を取り巻く諸環境について</li> <li>・公共交通に関する問題点、課題について</li> </ul>
第3回協議会	平成20年7月31日	
第3回幹事会	平成20年12月3日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中野市における公共交通の課題について</li> <li>・公共交通基本方針について</li> </ul>
第4回協議会	平成20年12月5日	
第4回幹事会	平成21年2月12日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業別需要推計について</li> <li>・収支計画について</li> <li>・年次プログラムについて</li> </ul>
第5回協議会	平成21年2月25日	
第5回幹事会	平成21年3月16日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中野市地域公共交通総合連携計画案について</li> </ul>
第6回協議会	平成21年3月30日	

※パブリックコメントの実施（平成21年3月16日～平成21年3月25日）

## 2. 中野市地域公共交通対策協議会規約

### 第1章 総則

#### （名称）

第1条 この協議会は、中野市地域公共交通対策協議会（以下「協議会」という。）という。

#### （事務所）

第2条 協議会は、事務所を中野市三好町一丁目3番19号中野市役所内に置く。

#### （目的）

第3条 協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うため設置する。

#### （事業）

第4条 協議会は、第3条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 連携計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 連携計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 前3号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと。

### 第2章 組織

#### （組織）

第5条 協議会は委員 21 人以内とし、次の各号に掲げる団体等の代表者の推薦する者をもって構成する。

- (1) 中野市
- (2) 北陸信越運輸局長野運輸支局
- (3) 北信地方事務所
- (4) 中野建設事務所
- (5) 中野警察署
- (6) 中野商工会議所
- (7) 中野青年会議所
- (8) 中野市農業協同組合
- (9) 北信州みゆき農業協同組合
- (10) 中野市区長会
- (11) 中野市豊田地域審議会
- (12) 中野市社会福祉協議会
- (13) 中高交通安全協会
- (14) JR東日本旅客鉄道株式会社
- (15) 長野電鉄株式会社
- (16) 長電バス株式会社
- (17) 中野タクシー業者
- (18) 公募委員 4名以内

#### （届出）

第6条 委員は、その氏名等に変更があったときは、遅滞なく協議会にその旨を届け出なければならない。

### 第3章 役員等

（役員の数及び選任）

第7条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
  - (2) 副会長 1名
  - (3) 監事 2名
- 2 前項の役員は、第5条の委員の中から総会において選任する。
- 3 会長、副会長及び監事は、相互に兼ねることはできない。

（役員の仕事）

第8条 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

- 2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときはその職務を代理し、会長が欠けたときはその職務を行う。
- 3 監事は、次の各号に掲げる業務を行う。
- (1) 協議会の業務執行及び会計の状況を監査すること。
  - (2) 前号において不整な事実を発見したときは、これを総会に報告すること。

（役員の仕事）

第9条 役員の仕事は、1年とする。

- 2 補欠又は増員による仕事は、前任者又は現任者の残任期間とする。

（仕事満了又は辞任の場合）

第10条 役員は、その仕事満了し、又は辞任により退任しても、後任の役員が就任するまでの間は、なおその職務を行うものとする。

（役員の仕事）

第11条 協議会は、役員が次の各号のいずれかに該当するときは、総会の議決を経て、その役員を仕事することが出来る。この場合において、協議会は、その総会の開催の日の10日前までに、その役員に対し、その旨を書面をもって通知し、かつ、議決の前に弁明する機会を与えるものとする。

- (1) 心身の故障のため、職務の執行に堪えないと認められるとき。
- (2) 職務上の義務違反その他役員たるにふさわしくない非行があったとき。

（役員の仕事）

第12条 役員は、無給とする。

- 2 役員には、費用を弁償することができる。
- 3 前2項に関し必要な事項は、会長が別に定める。

### 第4章 総会

（総会の種別等）

第13条 協議会の総会は、通常総会及び臨時総会とする。

- 2 通常総会は、毎年1回開催する。
- 3 臨時総会は、次に掲げる場合に開催する。
- (1) 委員現在数の5分の1以上から会議の目的たる事項を示した書面により請求があったとき。
  - (2) その他会長が必要と認めたとき。

（総会の招集）

第14条 総会は会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 前条第3項第1号の規定により請求があったときは、会長は、その請求のあった日から30日以内に総会を招集しなければならない。

3 総会の招集は、少なくともその開催の7日前までに、会議の日時、場所、目的及び審議事項を記載した書面をもって委員に通知しなければならない。

（総会の議決方法等）

第15条 総会は、委員現在数の過半数の出席がなければ開くことができない。

2 委員は、総会において、各1個の議決権を有する。

3 総会においては、前条第3項によりあらかじめ通知された事項についてのみ議決することができる。ただし、緊急を要する事項については、この限りでない。

4 総会の議事は、第17条に規定するものを除き、出席者の議決権の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。この場合において議長は、議決に加わる権利を有しない。

（総会の権能）

第16条 総会は、この規約において別に定めるもののほか、次の各号に掲げる事項を議決する。

- (1) 事業計画及び収支予算の設定又は変更に関すること。
- (2) 事業報告及び収支決算に関すること。
- (3) 諸規程の制定及び改廃に関すること。
- (4) 規約第4条各号に関すること。
- (5) その他協議会の運営に関する重要な事項。

（特別議決事項）

第17条 次の各号に掲げる事項は、総会において、出席者の議決権の3分の2以上の多数による議決を必要とする。

- (1) 協議会規約の変更
- (2) 協議会の解散
- (3) 委員の除名
- (4) 役員の解任

（書面又は代理人による表決）

第18条 やむを得ない理由により総会に出席できない委員は、あらかじめ通知された事項につき、書面又は代理人をもって議決権を行使することができる。

2 前項の書面は、総会の開催の日の前日までに協議会に到着しないときは、無効とする。

3 第1項の代理人は、代理権を証する書面を協議会に提出しなければならない。

4 第15条第1項及び第4項並びに第17条の規定の適用については、第1項の規定により議決権を行使した者は、総会に出席したものとみなす。

（協議結果の尊重義務）

第19条 総会で協議が整った事項については、協議会の構成団体等はその協議結果を尊重しなければならない。

（議事録）

第20条 総会の議事については、議事録を作成しなければならない。

2 議事録は、少なくとも次の各号に掲げる事項を記載する。

- (1) 開催日時及び開催場所
- (2) 委員の現在数、当該総会に出席した委員数、第18条第4項により当該総会に出席したと見なされた者の数及び当該総会に出席した会員の氏名
- (3) 議案
- (4) 議事の経過の概要及びその結果
- (5) 議事録署名人の選任に関する事項

3 議事録は、議長及び当該総会に出席した委員のうちからその総会において選任された議事録署名人2名以上が記名押印しなければならない。

4 議事録は、第2条の事務所に備え付けておかななければならない。

## 第5章 幹事会

### （幹事会の構成等）

第21条 協議会の業務を円滑に行うため、補助機関として幹事会を置く。

- 2 幹事会は、第23条第4項の事務局長及び委員の所属職員等のなかから会長が指名する者をもって構成する。
- 3 幹事の中から幹事長を互選する。
- 4 幹事会は、必要に応じ幹事長が招集する。

### （幹事会の権能）

第22条 次の各号に掲げる事項は、幹事会において協議する。

- (1)総会に付議すべき事項に関する事。
  - (2)総会の議決した事項の執行に関する事。
  - (3)その他幹事会において必要と認めた事項に関する事。
- 2 幹事会において、前項第1号にあっては総会開催の直前に、第2号及び第3号にあっては必要に応じて協議する。

## 第6章 事務局

### （事務局）

第23条 総会の決定に基づき協議会の業務を執行するため、中野市総務部政策情報課に事務局を置く。

- 2 協議会は業務の適正な執行のため事務局長を置く。
- 3 事務局長は、会長が任命する。
- 4 事務局長は、業務を総括して会務を処理する。
- 5 事務局長は、会計処理規程第8条の経理責任者並びに事務処理及び文書取扱規程第5条の文書管理責任者を兼任することができる。

### （業務の執行）

第24条 協議会の業務の執行の方法については、この規約で定めるもののほか、次の各号に掲げる規程による。

- (1) 事務処理処理及び文書取扱規定
- (2) 会計処理規定
- (3) 公印取扱規程

### （書類及び帳簿の備付け）

第25条 協議会は、第2条の事務所に次の各号に掲げる書類及び帳簿を備え付けておかなければならない。

- (1) 協議会規約及び前条各号に掲げる規程
- (2) 役員等の氏名及び住所を記載した書面
- (3) 収入及び支出に関する証拠書類及び帳簿
- (4) その他前条各号に掲げる規程に基づく書類及び帳簿

## 第7章 会計

### （事業年度）

第26条 協議会の事業年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わる。

### （資金）

第27条 協議会の資金は、次の各号に掲げるものとする。

- (1) 中野市からの負担金
- (2) 国からの補助金
- (3) その他の収入

（資金の取扱い）

第28条 協議会の資金の取扱方法は、会計処理規程で定める。

（事務経費支弁の方法等）

第29条 協議会の事務に要する経費は、中野市からの負担金並びに国からの補助金、その他の収入をもって充てる。

（収支予算）

第30条 協議会の事業計画及び収支予算は、会長が作成し、幹事会の承認を得た後、事業開始前に総会の議決を得なければならない。

（監査等）

第31条 会長は、毎事業年度終了後、次の各号に掲げる書類を作成し、通常総会の開催の日の7日前までに監事に提出して、その監査を受けなければならない。

- (1) 事業報告書
- (2) 収支計算書
- (3) 正味財産増減計算書
- (4) 財産目録

2 監事は、前項の書類を受領したときは、これを監査し、監査報告書を作成して会長に報告するとともに、会長はその監査報告書を総会に提出しなければならない。

3 会長は、第1項各号に掲げる書類及び前項の監査報告書について、総会の承認を得た後、これを第2条の事務所に備え付けておかななければならない。

（報告）

第32条 会長は、次の各号に掲げる書類を、中野市長に提出しなければならない。

- (1) 前年度の事業報告書及びその年度の事業計画書
- (2) 前年度末の財産目録
- (3) 前年度の収支計算書及びその年度の収支予算書

第8章 協議会が解散した場合の措置

（協議会が解散した場合の措置）

第33条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

第9章 雑則

（細則）

第34条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は会長が別に定める。

附 則

- 1 この規約は、平成 20 年 4 月 22 日から施行する。
- 2 協議会の設立初年度の役員を選任については、その任期については、第9条第1項の規定にかかわらず、平成 21 年 3 月 31 日までとする。
- 3 協議会の設立初年度の事業年度については、第26条の規定にかかわらず、この規約の施行の日から平成 21 年 3 月 31 日までとする。

## 2. 中野市地域公共交通対策協議会構成員

【中野市地域公共交通対策協議会委員名簿】（3/30 現在）

団体等	役職	氏名	備考
北陸信越運輸局長野運輸支局	首席運輸企画専門官	土井 秀樹	
北信地方事務所	副所長	月岡 徹	
中野建設事務所	次長	一色久雄	
中野警察署	副署長	中村秀史	
中野市	副市長	小林 貫男	会長
中野商工会議所	専務理事	原 信重	
中野青年会議所	理事長	上野 孝典	
中野市農業協同組合	代表理事副組合長	番場 信義	
北信州みゆき農業協同組合	南部支所長	萩原正敏	
中野市区長会	会長	長島 克己	副会長
中野市豊田地域審議会	会長	小橋 要	
中野市社会福祉協議会	会長	小林 貫男	
中高交通安全協会	副会長	江村登三男	
東日本旅客鉄道株式会社	総務部企画室長	溝井 宗一	
長野電鉄株式会社	鉄道事業部運輸課長	相沢 文広	
長電バス株式会社	乗合バス部乗合バス課長	篠田 善文	
中野タクシー業者	中野ハイヤー(株)代表取締役	石渡陸夫	
公募委員		海老原 稔	
公募委員		稲葉 武治	
公募委員		松野 富子	
公募委員		小林 優子	

## 3. 中野市地域公共交通対策協議会幹事会構成員

【中野市地域公共交通対策協議会幹事会委員名簿】（3/16 現在）

団体等	役職 氏名	備考
北陸信越運輸局長野運輸支局	首席運輸企画専門官 平尾和也	幹事長
北信地方事務所	地域政策課長 増田隆志	
中野建設事務所	計画調査係長 高倉明子	
中野警察署	交通課長 和田勝博	
中野市	総務部長 栗原 満	
中野市	健康長寿課長 渡辺重雄	
中野市	福祉課長 荻原由美子	
中野市	保育課長 池田 修	
中野市	商工観光課長 塚田栄一	
中野市	道路河川課長 小林時雄	
中野市	学校教育課長 小林悟志	
中野市	地域振興課長 青木隆雄	
東日本旅客鉄道株式会社	企画室副課長 新井典男	
長野電鉄株式会社	運輸課長 相澤文広	
長電バス株式会社	乗合課長 篠田善文	
中野タクシー業者	中野ハイヤー(株) 石渡陸夫	
中野商工会議所	中小企業相談所長 小林和彦	
中野青年会議所	専務理事 中山雅登	