



須坂市地域公共交通計画【概要版】

1. 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

須坂市では、市民の生活スタイルにおける自動車利用の依存や2000年以降の人口減少と少子高齢化により、公共交通利用が徐々に減少傾向にあり、交通事業者の経営環境も厳しく、運転手不足の影響により地域公共交通網の維持が困難になりつつあります。

このように公共交通を取り巻く環境が大きく変化しつつあるなか、これらの課題を解決し、将来的に持続可能な公共交通体系を形成していくための市の公共交通に関するマスタープランが「須坂市地域公共交通計画」です。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、須坂市地域公共交通総合連携計画の基本方針を踏襲しながら、2023年度策定予定の立地適正化計画との連携を図り、コンパクトなまちづくりを実現するための5か年の計画になります。

2. 須坂市の交通まちづくりの方向性

須坂市の上位・関連計画に示された地域公共交通の考え方に則ると、市民の暮らしを支える街の要素として公共交通があり、「市民の足」を守りながら、市民や来訪者の目線でサービスを提供することが、交通まちづくりの方向性となります。

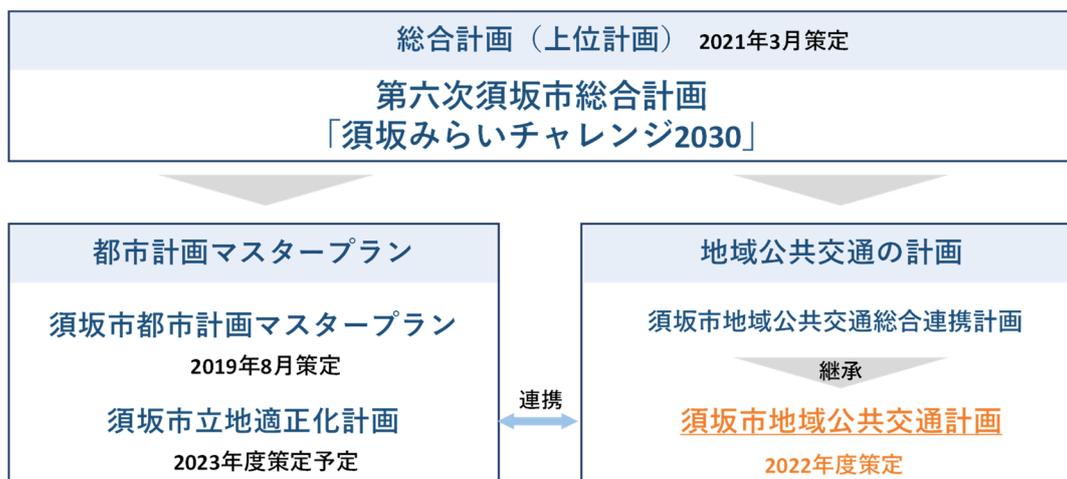


図 須坂市地域公共交通計画の位置づけ

3. 須坂市の地域公共交通を取り巻く現状と課題

3-1 地域公共交通の概況

現在の須坂市内では、長野駅方面と信州中野・湯田中方面を結ぶ**長野電鉄長野線**、周辺の市町村を結び**長電バスが運行する3路線の地域間幹線系統**、須坂駅を起点にネットワークを構成する**すざか市民バス**、**デマンド型のすざか乗合タクシー**、**一般乗用タクシー**の5つの地域公共交通が運行しています。

3-2 現状と課題

須坂市の地勢や人口などの各種の統計調査のほか、市民アンケート調査、公共交通の実態調査などの結果から地域の現況を整理し、市民生活・まちづくり等に係る地域課題と、地域公共交通の運行や利便性等に係る課題に分類し、8つの課題を挙げます。

市民生活・まちづくり等に係る地域課題

- (1) クルマを手放しても、安心して移動（外出）できる環境づくり
- (3) 高齢者・子育て世代などが外出しやすい環境づくり

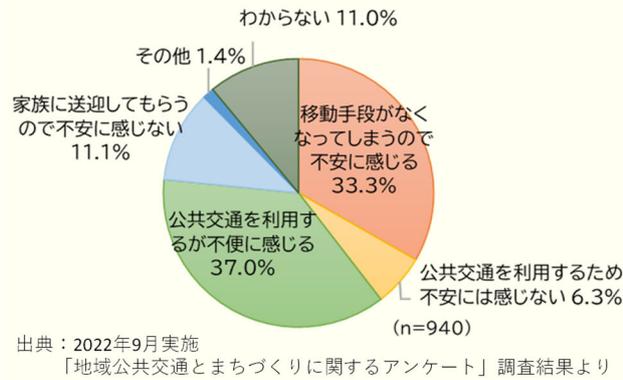
現況

- ・高齢者世帯の増加により**送迎などの支援が受けられない高齢者が増加**すると想定される。
- ・将来的に運転ができなくなった場合、「公共交通を利用するが不便に感じる」「移動手段がなくなることを不安に感じる」回答が7割を超える。

現況

- ・2020年の年代別人口の社会増減は30代及び10歳未満人口が転入超過になっており、**子育て世代が増加している**傾向が伺える。
- ・新型コロナウイルス感染症拡大以前の2019年からこれまでの間で、**外出控えや外出する用事が減少**している。

将来的に運転が出来なくなった場合の不安について



- (4) まちづくりや主要な拠点と連携した移動手段の確保

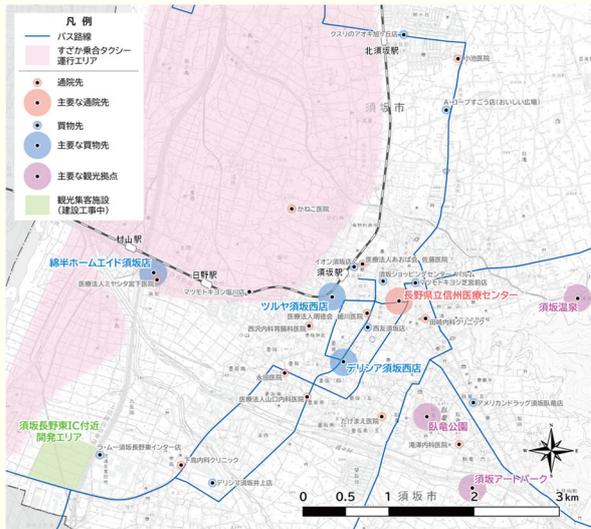
現況

- ・現在の公共交通では**アクセスしにくい買物施設や医療施設**がある。また、須坂長野東IC周辺で**大型商業施設の開業が控えている**。

- (2) 生活・暮らしにおける過度な自動車依存の軽減

現況

- ・すざか市民バス・すざか乗合タクシーを月に1回以上利用する方は市民全体の5%に過ぎず、**公共交通の利用機会が少ない**現状がある。
- ・送迎する側の負担感は、「時間的な負担を感じる」割合が約42%と高く、「子どもを塾や習い事などに通わせたいけど、送迎ができないので諦めている」という意見もある。



出典：2022年9月実施
「地域公共交通とまちづくりに関するアンケート」調査結果より

地域公共交通の運行や利便性等に係る課題

(5)

公共交通ネットワークとサービスの維持

現況

- ・市内公共交通網の骨格を支える路線は、**長野電鉄長野線、長電バス、すぎか市民バスの須坂駅から南原町東バス停の区間**といえる。
- ・利用者の減少や経費の高騰により、公共交通に対する**市の負担額や利用者一人当たりの負担額は増加**している。

(7)

利用者目線での使いやすさの向上

現況

- ・須坂駅でのバスと鉄道の乗継時間を見ると、**乗継時間が短く乗継が出来ない便**などが存在する。
- ・すぎか市民バス、長野屋島線、屋代須坂線はそれぞれ運賃体系が異なることから、**同じ停留所までの運賃が異なる区間**があり、分かりにくさが指摘されている。

(6)

人の流れの変化に応じた公共交通サービスの提供

現況

- ・中心市街地への大型商業施設（スーパー）の立地により、10年前と比べ**市民が訪れる場所の重心が須坂駅から市街地の南側に**変化していると想定される。
- ・須坂長野東IC付近の大型商業施設に対して、市民の約**25%が日常的に利用する意向**を示した。

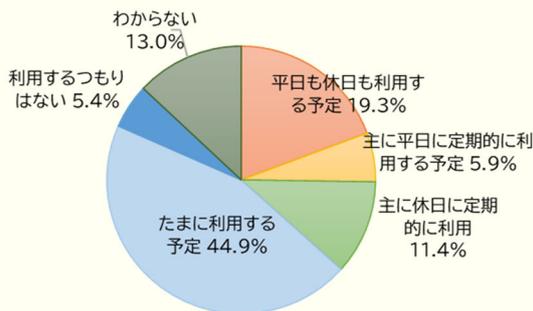
(8)

公共交通の見直し・改善におけるデータの活用と仕組みの構築

現況

- ・すぎか市民バスとすぎか乗合タクシーは**運行開始から10年以上が経過**している。
- ・利用実績を分析するにあたって、これまで**バスICカードのデータを十分に活用できていない**。

(仮称)イオンモール須坂の利用意向



出典：2022年9月実施「地域公共交通とまちづくりに関するアンケート」調査結果より (n=761)

すぎか市民バスの年間利用者数と対前年比



(※2022年度は2023年1月までのデータを使用)

出典：交通事業者提供資料より

地域公共交通を良くしていくための須坂市の取り組み

スザカのササガをさがすバス実証運行

- ・2022年度の「まちの元気創出事業」の交通施策として春と秋に『スザカのササガをさがすバス』を運行。
- ・平日とは異なり、臥竜公園や須坂市動物園などを結ぶルートで、**休日の市民の利用や親子連れの利用**などが見られ潜在的な需要を確認できた。



▲実証実験で導入したラッピングバス
写真：長電バス

『あしあとランプ』でバス接近情報提供

- ・バスがもうすぐ来るか（接近）、出発したか（通過）を2つのマークで簡易的にお知らせする**あしあとランプ**を一部のバス停に設置。
- ・バス停に設置されたソーラーバッテリーで動力の一部を確保する**環境にもやさしいシステム**を使用。



▲あしあとランプの仕組み
出典：ITSアライアンス株式会社

4. 地域公共交通の基本方針と目標

3章で抽出したさまざまな課題を解決するための、地域公共交通の基本方針と目標を掲げます。

4-1 計画の基本方針

地域公共交通の役割とまちづくりとの係わりから、本計画の基本方針は以下のとおりとします。

安心して住み続けられるまちへ
まちの元気を支える公共交通

4-2 計画の目標

計画目標 1 居住を定着・誘導する区域への「公共交通の軸」を維持

公共交通軸である長野電鉄、地域間の幹線となる広域的なバス路線(地域間幹線系統)、すぎか市民バスの内、市街地の主要な移動を支える路線は、沿線への人口定着や都市機能の立地計画と連携しながら、運行サービスの維持・改善を行います。

計画目標 2 市内中心部や集客拠点へのアクセスを向上

都市機能の立地や人口分布の変化を背景とした移動実態とニーズの変化に的確に対応し、バスのダイヤや運行ルートを見直すとともに、需要が少ない地域においては、バス以外の選択肢も含めて、多様な手段により地域の移動手段を確保します。

計画目標 3 公共交通の安全運行の継続と利用環境の改善

安全運行と基本的な運行サービスを維持し、利用者の視点に立って駅やバス停などの利用環境やサービスを再点検し改善を行うとともに、集客施設へのアクセスや結節点の機能向上を図ります。

計画目標 4 市民や観光客がより身近に感じる公共交通へ

公共交通に対する市民の関心・理解を高めるモビリティマネジメントを進めるとともに、市民の外出や観光客の回遊意向や回遊傾向に沿ったサービスを展開し潜在的な需要を掘り起こします。

計画目標 5 定期的なモニタリングにより、小さな改善を積み重ねる

公共交通施策の進捗とその効果をバス IC カード等のデータを活用してモニタリングし、運行サービス等の改善を行います。改善にあたっては、スモールスタートから徐々に拡大していくなど、小さな改善を積み重ねていきます。

4-3 公共交通ネットワークの将来イメージ

5つの計画目標を達成した際の、将来の公共交通ネットワークのイメージを示します。

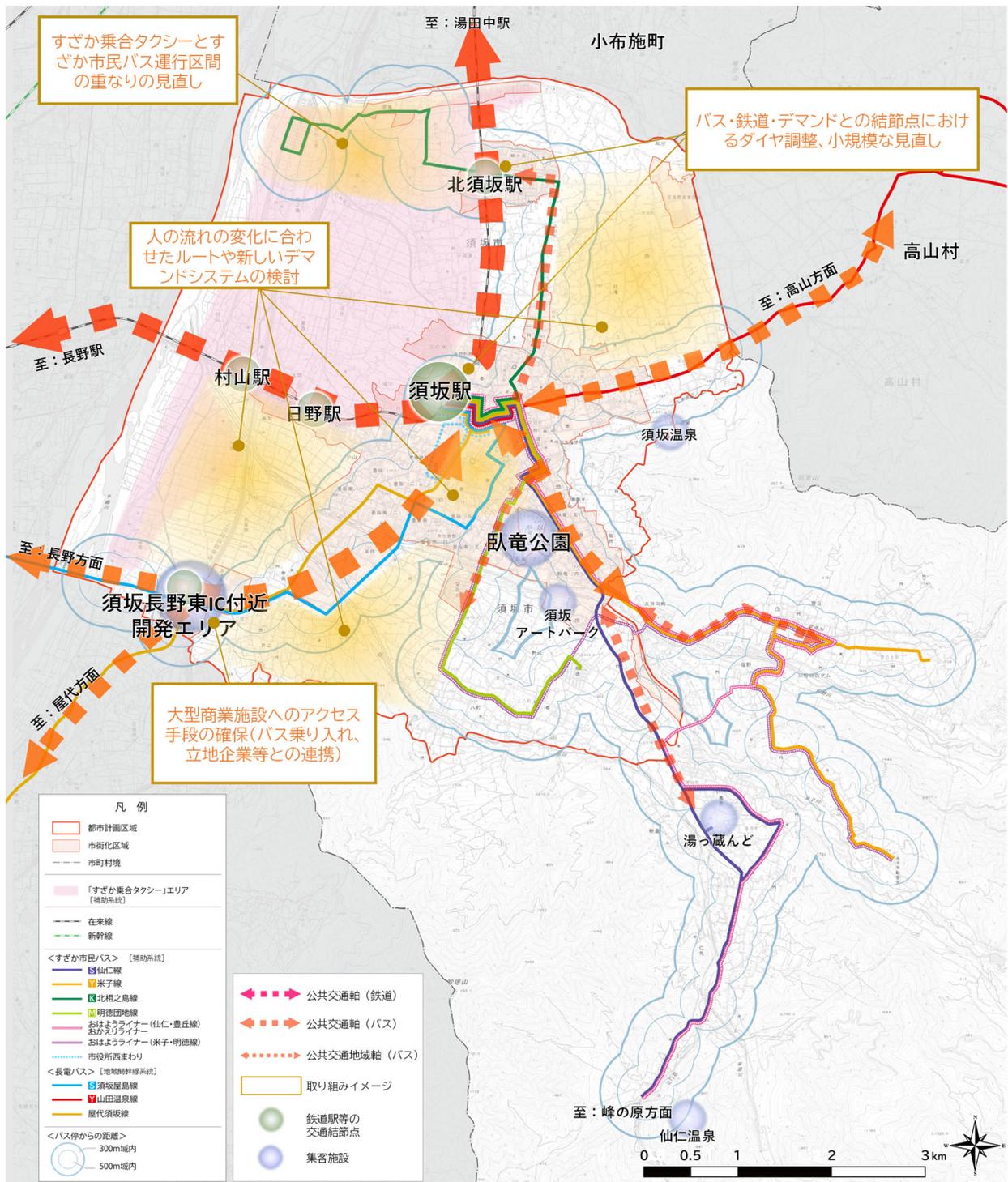


図 公共交通ネットワークの将来イメージ

5. 目標達成のために取り組む施策・事業

4章で掲げた目標を達成するために、取り組んでいく具体的な施策・事業と、それぞれの実施主体を示します。また、次ページには各計画目標に該当する主な取り組み内容を示します。

凡例	計画目標	実施主体			
	1 (1) 計画目標を達成するための施策 ①具体的な施策のイメージ	須坂市	交通事業者	地域公共交通会議	その他
1. 居住を定着・誘導する区域への「公共交通の軸」を維持					
1 (1)	居住を定着・誘導する区域への公共交通サービスの維持	●	●	●	●
1 (2)	地域公共交通に対する行政支援の継続				
	①すざか市民バス・すざか乗合タクシーへの行政支援	●	●	●	
	②地域間幹線系統の維持	●	●	●	●
	③長野電鉄への継続支援	●	●	●	●
2. 市内中心部や集客拠点へのアクセスを向上					
2 (1)	人の流れの変化に合わせたルート見直し	●	●	●	
2 (2)	需要が少ない地域におけるサービスの柔軟化	●	●	●	
3. 公共交通の安全運行の継続と利用環境の改善					
3 (1)	基本的な公共交通サービスの再チェック				
	①乗継ダイヤの見直し	●	●	●	
	②運賃体系の調整	●	●	●	
	③運行サービスの再チェック・強化	●	●	●	
	④運行体制の支援	●	●	●	
	⑤人員体制の支援	●	●	●	
3 (2)	バスICカードシステム変更を 契機とした割引等の継続・拡大	●	●	●	●
3 (3)	アクセス・乗継を円滑化する結節点の整備				
	①須坂駅の拠点機能向上	●	●	●	
	②IC周辺大型商業施設へのアクセス強化	●	●	●	
	③高校通学のアクセス性向上	●	●	●	
	④バス停の改善	●	●	●	
4. 市民や観光客がより身近に感じる公共交通へ					
4 (1)	公共交通の利用機会の増加	●		●	
4 (2)	公共交通の周知活動の実施	●	●	●	●
5. 定期的なモニタリングにより、小さな改善を積み重ねる					
5 (1)	バスICカードデータを活用したモニタリングの実施	●	●	●	●
5 (2)	小規模な運用の見直し	●	●	●	

計画目標 1 居住を定着・誘導する区域への公共交通サービスをどう維持していくの？

施策のねらい	主たる取り組み内容
<ul style="list-style-type: none"> ・須坂市の立地適正化計画では、公共交通軸の駅やバス停が位置する市街化区域に、人口定着や都市機能の立地を誘導することとしています。 ・市街化区域での公共交通の利便性が低下することがないよう、公共交通軸に位置づける公共交通サービスの維持・改善を図ります。 	<p>居住を誘導する区域の公共交通サービスの維持 1(1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立地適正化計画の指針に基づき、まちづくりと連携した施策を推進 ・行政支援を通じて公共交通軸に該当する公共交通の運行サービスを維持・改善

計画目標 2 市内中心部や集客施設へのアクセス向上ってどういうこと？

施策のねらい	主たる取り組み内容
<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設の立地や利用者のニーズに合わせ、バスの利便性を高めることが重要です。 ・利用が少ないすざか市民バスの区間では、運行方式に捉われず様々なサービス形態を検討し、運行の効率化を図ります。 	<p>人の流れの変化に合わせたルート見直し 2(1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・すざか市民バスの運行内容の改善(主にルート見直し)を検討します。 <p>需要が少ない地域のサービス柔軟化 2(2)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・すざか市民バスの一部区間のデマンド化を検討

計画目標 3 公共交通の安全運行の継続と利用環境の改善って何をやるの？

施策のねらい	主たる取り組み内容
<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の利用しにくさやわかりにくさを解消するため、利用者の視点に立った利用環境とサービスの再点検、改善を図ります。 ・市の新しい拠点となる大型商業施設の開業に向けて、須坂市でもバスの利便性が高まるよう増便等を働きかけやバス停の待合い機能の強化を図ります。 	<p>基本的な公共交通サービスの再チェック 3(1)①~③</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗継ダイヤの見直し、運賃体系の調整、情報提供内容の改善など利用者の視点に立った点検と改善の実施 <p>大型商業施設へのアクセス強化 3(3)②</p>

計画目標 4 どうやって市民や観光客がより身近に感じる公共交通にしていくの？

施策のねらい	主たる取り組み内容
<ul style="list-style-type: none"> ・乗り方教室など情報提供の場の開催により、高齢者や子どもの公共交通への親近感を醸成します。 ・身近な移動手段として地域公共交通が幅広い年代の方々から認知されることが必要です。 	<p>公共交通の利用機会の増加 4(1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者向け公共交通に関する説明の実施 ・バス・乗合タクシー乗り方教室や子ども無料デーの継続 <p>公共交通の周知活動の実施 4(2)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ポスター作成やSNSで発信など広報の展開 ・公共交通を利用したモデルルートの検討

計画目標 5 定期的なモニタリングと小さな改善って何？

施策のねらい	主たる取り組み内容
<ul style="list-style-type: none"> ・区間利用実績や利用属性などのデータを活用し、運行の改善を要する課題の把握に努めます。 ・鉄道のダイヤ改正に伴うバス接続時刻の調整や一部区間の路線変更など小さな運用の見直しにより利便性の向上を図ります。 	<p>データを活用したモニタリングの実施 5(1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗降OD(どこで乗車し、どこで降車したか)、時間帯、利用属性など年間の日々のデータから利用状況を分析 <p>小規模な運用の見直し 5(2)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者とのミーティングを定期的な開催

6. 目標の評価と進捗管理

4章で設定した目標を達成するための、目標値の設定や計画の運用・管理方法などを記します。

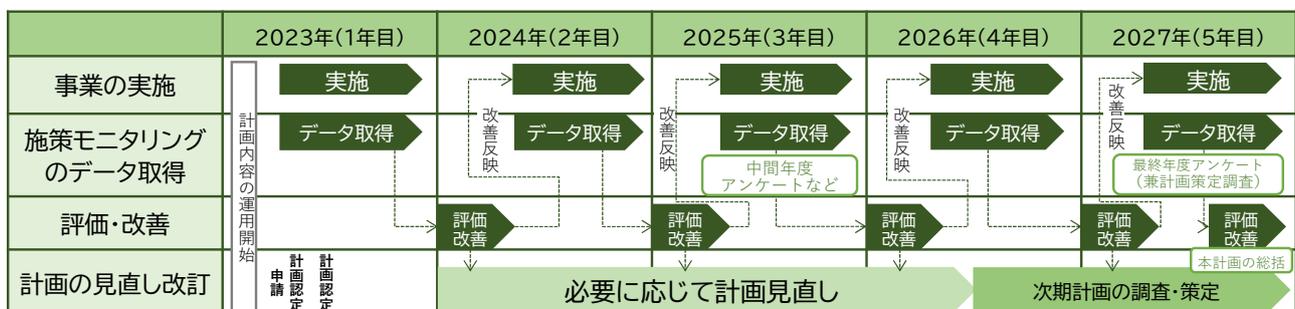
6-1 評価指標と目標値

本計画の目標の達成度合いを評価するため、市民への分かりやすさやデータ取得の容易性等を踏まえ、以下の指標と目標値を設定します。

評価指標	現況値(基準年=2021年度)	目標値(目標年=2027年度)	評価年度
1. 公共交通の利用者数 (長電バス、すざか市民バス、すざか乗合タクシー、長野電鉄)	長野電鉄(須坂駅):4,950人/日平均 須坂市民バス4路線:73,456人/年 すざか乗合タクシー:1,913人/年 長電バス3路線:426人/日平均※ (※バスICカード利用者だけの値)	新型コロナウイルス感染症 拡大前の値まで回復	毎年度
2. バスICカード利用割合 (すざか市民バス)	40%(2023年1月時点)	システム更新後も40%を維持	毎年度
3. 通学定期券利用件数 (すざか市民バス)	2,266人/年	新型コロナウイルス感染症 拡大前の値まで回復	毎年度
4. 運転免許返納支援数 (バスICカード引換件数)	2020年度:101件 2021年度:84件	150件	毎年度
5. 日常的(週に1回以上)に公共交通を利用する比率	約2.0% ※2022年度	市民の公共交通の利用頻度向上を図る	総合意識調査の実施年度
6. 公的費用の投入額(長電バス、すざか市民バス、すざか乗合タクシーの合算)	66,082千円	過去5か年平均の水準まで削減	毎年度
7. 公共交通の収支状況(すざか市民バス、すざか乗合タクシーの合算値の収支差)	▲59,168千円	過去5か年平均の水準まで改善	毎年度

6-2 進捗管理のサイクルとスケジュール

基本的に毎年PDCAを繰り返し、中間年度では評価のための調査の実施や、後半は計画の更新に向けた取り組みを行うことがポイントです。



発行元: 須坂市地域公共交通会議 (事務局: 須坂市役所 市民環境部 市民課)

TEL. 026-248-9002

E-mail: s-shimin@city.suzaka.nagano.jp