



↑ YUDANAKA

KITASUZAKA
STATION

TAKAYAMA ↗

← NAGANO

MURAYAMA
STATION

HINO
STATION

SUZAKA
STATION

SUZAKA
onsen

蔵の町並み入口

← NAGANO

GARYU
kouen

SUZAKA
ZOO

Yukkuland
onsen

2023年3月

須坂市

地域公共交通計画

～ 目 次 ～

1. 計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的	1
1-2 計画の位置づけ	2
1-3 計画の期間	3
1-4 計画の区域	3
2. 須坂市の交通まちづくりの方向性	4
3. 須坂市の地域公共交通を取り巻く現状と課題	5
3-1 地域公共交通の概況	5
3-2 現状と課題	6
4. 地域公共交通の基本方針と目標	24
4-1 計画の基本方針	24
4-2 計画の目標	24
4-3 公共交通ネットワークの将来イメージ	25
5. 目標達成のために取り組む施策・事業	26
5-1 居住を定着・誘導する区域への「公共交通の軸」を維持	28
5-2 市内中心部や集客拠点へのアクセスを向上	30
5-3 公共交通の安全運行の継続と利用環境の改善	33
5-4 市民や観光客がより身近に感じる公共交通へ	39
5-5 定期的なモニタリングにより、小さな改善を積み重ねる	41
6. 目標の評価と進捗管理	42
6-1 進捗管理（PDCA）の意義と必要性	42
6-2 評価指標と目標値	42
6-3 進捗管理のサイクルとスケジュール	44

1. 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

地域公共交通は、通勤者、通学する学生、買物客、高齢者、障がい者、市外からの来訪者など、様々な人の為の移動手段として、重要な役割を果たしています。また、使いやすい地域公共交通があることで「生活しやすいまち」、「人が集まりやすいまち」、「高齢者や障がい者、親子連れが外出しやすいまち」の形成につながります。他にも外出が促されることによる健康増進や医療費削減、さらに自動車利用機会の減少により、交通事故の削減や渋滞緩和、環境負荷の低減が期待できるなど、地域公共交通が貢献する内容は様々な形で表れます。

このような地域公共交通を、交通事業者だけでなく、行政や市民を含む地域全体で支えていくことが非常に重要です。

須坂市でも、地域公共交通として鉄道・バス・タクシーが運行していますが、市民の生活スタイルにおける自動車利用の依存が進んでいます。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ることや、運転手の不足により地域公共交通網の維持が困難になりつつあることが原因に挙げられます。そこへ追い打ちをかけるように新型コロナウイルスが感染症拡大したことで、外出自粛やテレワーク等による生活様式の変化が起こり、さらに自動車の利用依存に拍車がかかっています。地域公共交通を取り巻く環境は一層厳しい状況になっています。

須坂市では、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)に基づき、「須坂市地域公共交通総合連携計画(平成 21 年 3 月策定、平成 25 年 3 月改定)」を策定し、既存のバス路線網を再編し、「すざか市民バス」や「すざか乗合タクシー」を運行してきましたが、近年の社会経済情勢や、市民の交通行動が変化する中で、今日の市民生活、まちづくり、地域公共交通が抱える課題に対応することが求められています。

さらに、2024年度には、須坂長野東 IC 周辺で建設が進む大型商業施設の開業が予定され、須坂市のまちづくりや人・クルマの流れが変化すると見込まれます。

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として「須坂市地域公共交通計画」を作成します。

1-2 計画の位置づけ

本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づいて策定される法定計画です。

この法律は「交通政策基本法」の基本理念に則り、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生のための取組を推進することを目的として、2007 年に施行されたものですが、近年の法律改正の内容を踏まえ、以下の点を盛り込んでいます。

- まちづくりの方針に沿った公共交通施策(コンパクト+ネットワークの実現)
- 鉄道・バス・タクシーのほか送迎を含むあらゆる輸送手段の活用した施策を考える
- 目標達成を測るため、定量的な目標設定と評価(PDCA)を掲示する

また、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計画として位置づけています。



図 須坂市地域公共交通計画の位置づけ

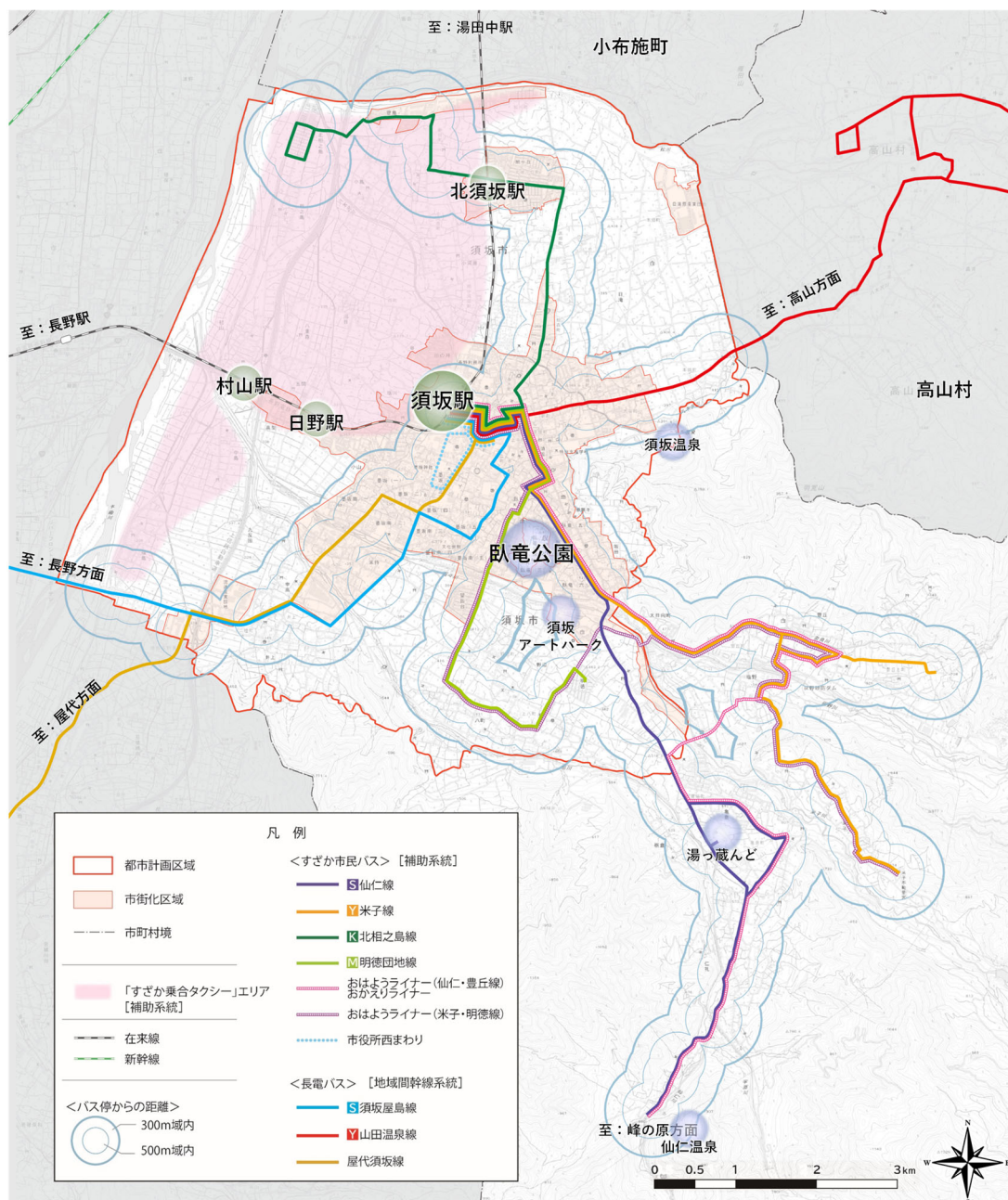
1-3 計画の期間

須坂市地域公共交通計画は以下に掲げる 5 ヶ年の計画とします。

2023 年 4 月 ～ 2028 年 3 月

1-4 計画の区域

須坂市全域とします。ただし、鉄道や地域間幹線系統等のバスについては、隣接する市町村や沿線の市町村と連携して取り組むほか、県の計画に基づき広域圏一体での事業などにも取り組みます。



2. 須坂市の交通まちづくりの方向性

下表は、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です。これらの考え方に則ると、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です。

表 上位計画・関連計画に示された地域公共交通の考え方

上位・関連計画	策定年月	地域公共交通に関する考え方(該当箇所を抜粋)
第六次須坂市総合計画 「須坂みらいチャレンジ 2030」	2021年3月 策定	基本目標5:安全・安心で快適な生活と美しい自然環境がともにあるまち 基本施策9:快適で便利な都市基盤のあるまちづくり 施策24:公共交通の確保 ○電車やバスなど公共交通の必要性を理解し、みんなで利用して支え、持続可能な公共交通の環境が整っているまちを目指す。
須坂市都市計画マスタープラン	2019年8月 策定	基本方針より抜粋 ○長野電鉄須坂駅は玄関口、交通結節点として利便性の向上と機能強化 ○須坂長野東 I.C.周辺開発に伴い、バス路線の一部変更や停留所の設置など、既存公共交通を活用・充実 ○少子高齢化等の一層の進展に備え、コミュニティバスやデマンド型交通など、高齢者や子育て世代等への公共交通サービスを維持・向上
須坂市地域公共交通 総合連携計画	2009年3月 策定 2013年3月 改定	■基本理念 路線バスを中心とした公共交通で「市民の足」を守ることとはもとより、市民や来訪者の方々に「使っていただく」ことで、須坂のまちを元気にしていくことが目標である 基本理念1:品質保証 「公共交通も案外使えるね」と思ってもらえるサービスを提供 基本理念2:情報提供 公共交通を初めて利用する方でも「迷わせない」情報の提供

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

現在の須坂市における地域公共交通の概況を以下に示します。

(1) 鉄道

- 須坂市内を運行する長野電鉄長野線は、長野駅方面と、信州中野・湯田中方面を結ぶ鉄道路線であり、北須坂駅、須坂駅、日野駅、村山駅の4駅があります。
- 各駅の1日平均乗降人員(2021 年度)は、北須坂駅 752 人、須坂駅 4,950 人、日野駅 336 人、村山駅 552 人と、須坂駅が市の玄関口になっています。



(2) 長電バス(地域間幹線系統)

- バス路線のうち、周辺の市町村を結ぶバスが3路線(須坂屋島線、山田温泉線、屋代須坂線)あり、長電バス株式会社が運行しています。
- 3路線は、いずれも国と沿線市町村から支援を受ける、地域間幹線系統に位置づけられています。また屋代須坂線は、廃線となった長野電鉄屋代線の廃止代替バスです。



(3) すざか市民バス

- 須坂市地域公共交通会議が運行する「すざか市民バス」は、須坂駅を起点に市内を 4 つの路線(仙仁線、米子線、明徳団地線、北相之島線)が運行し、ネットワークを形成しています。
- 市の中心部(須坂駅～南原町東)では、日中でも 30 分に 1 本運行し、年間 73,456 人(2021 年度)が利用しています。
- 長電バスと同じく、長野地域バス共通 IC カード KURURU(くるる)(以下、バス IC カードという。)の利用が可能です。



(4) すざか乗合タクシー

- すざか乗合タクシーは、デマンド型のタクシーで、予約した方々が1台のタクシーに乗り合い、目的の停留所でそれぞれ降車します。
- おおむね長野電鉄の西側が運行エリアであり、年間 1,913 人(2021 年度)が利用します。

(5) タクシー

- 須坂市内では、長電タクシー株式会社と北信タクシー株式会社の2社が運行しています。



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、地域公共交通を取り巻く現状を整理しました。

これらの整理から、移動や交通に係る課題を、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

(2) 生活・暮らしにおける過度な自動車依存の軽減

(3) 高齢者・子育て世代などが外出しやすい環境づくり

(4) まちづくりや主要な拠点と連携した移動手段の確保

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

(6) 人の流れの変化に応じた公共交通サービスの提供

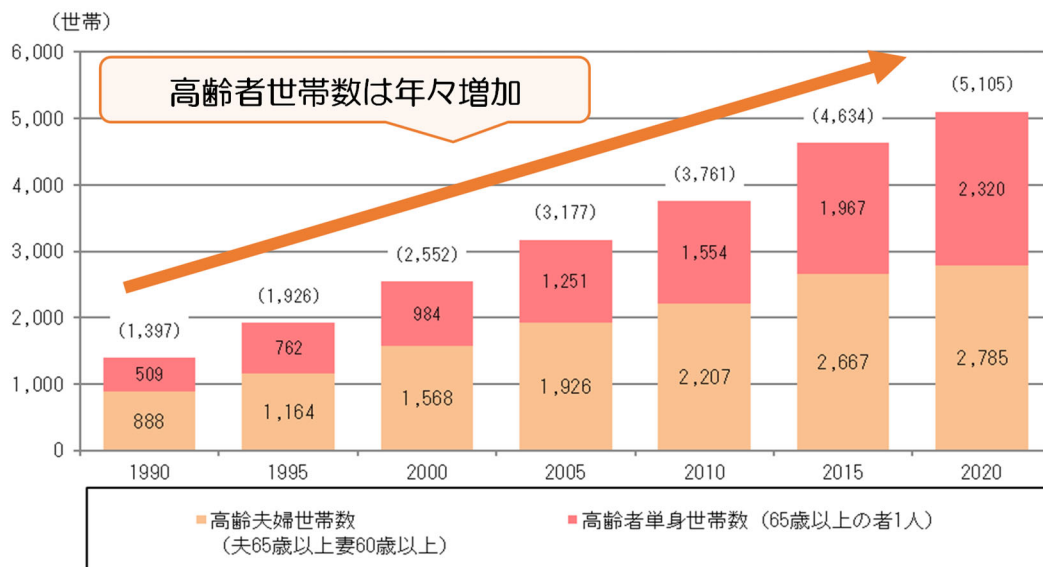
(7) 利用者目線での使いやすさの向上

(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

(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

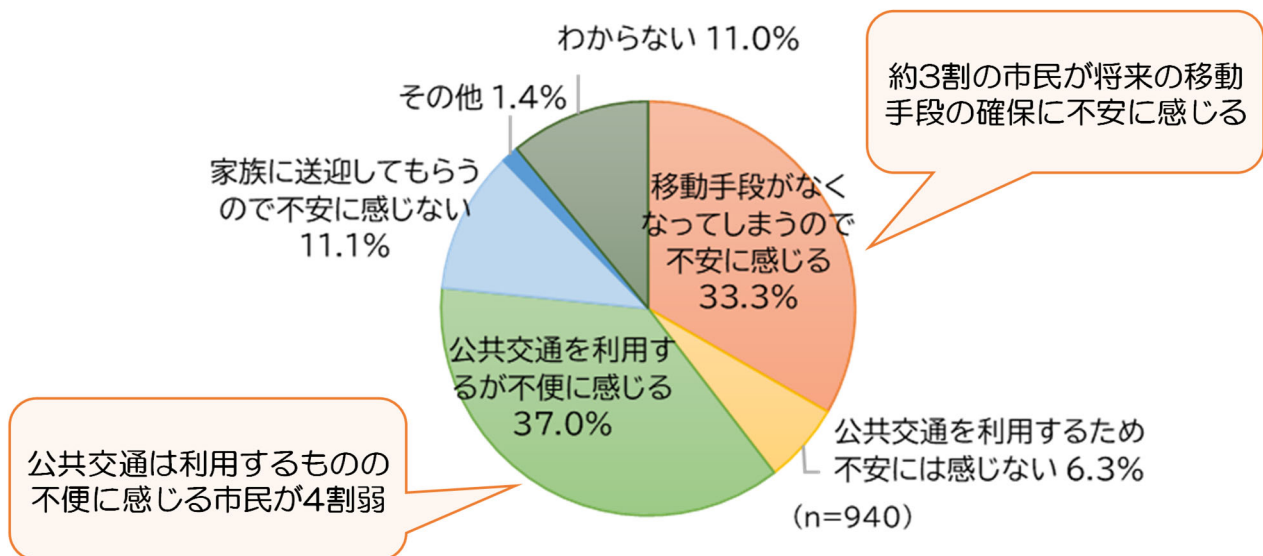
現 状	- 高齢者のみの世帯は 5,000 世帯を超えており、この 30 年間で 3.6 倍に増加しています。このうちの 45%は高齢者の単身世帯となっています。 →クルマを持たず、家族送迎などの支援も受けられない単身の高齢者が増えているものと考えられます。 - 将来的に運転ができなくなった場合、「公共交通を利用するが不便に感じる」、「移動手段がなくなってしまうことを不安に感じる」という回答をあわせると、7 割を超えています。 →現在は運転をしている人も、クルマを運転できなくなった後の生活に不安を抱え、運転免許の返納が進みづらくなっていることも考えられます。
課 題	将来にわたり安心して暮らし続ける街にするには、クルマを手放しても安心して外出できる環境づくりが必要です。

■須坂市の高齢者世帯の推移



※()内の数値は総人口で年齢不詳を含む。
出典:総務省「国勢調査」を基に作成

■将来的に運転ができなくなった場合の不安



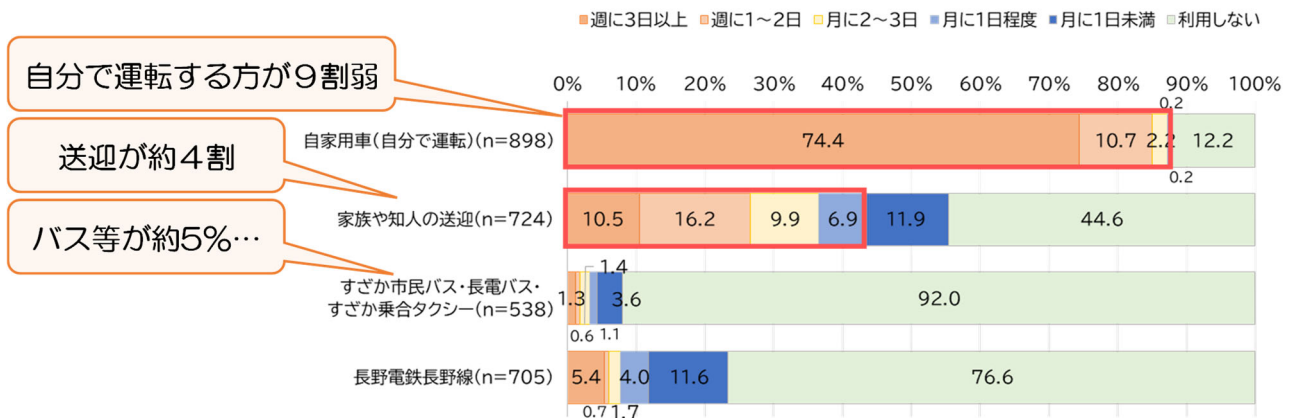
※端数処理のため合計値は100%となりません。

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

(2) 生活・暮らしにおける過度な自動車依存の軽減

現 状	- 日常的に利用する移動手段として月に1日以上利用する割合は、自動車を自分で運転する方は9割弱、家族や知人の送迎に頼る方は4割と、自動車に頼った生活・暮らしが定着しています。 - また「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」人は市民全体の5%に過ぎず、公共交通の利用機会が少ないのが現状です。 - 送迎する側の負担感をみると、「時間的な負担を感じる」割合が約42%と高いことが伺えます。送迎の負担が日常の生活や暮らしに制約を与えているほか、子育て世代の意見として、「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」という意見が挙がっています。
課 題	生活・暮らしにおける過度な自動車依存の軽減につながる公共交通施策の実施が課題です。

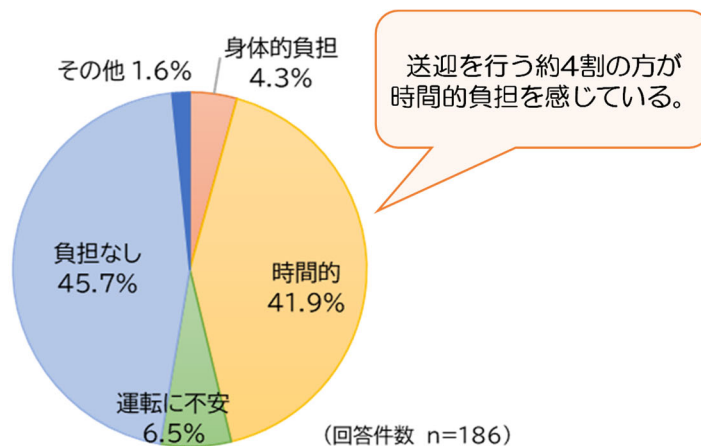
■移動手段ごとの利用頻度(月1回以上)



※端数処理のため合計値は100%となりません。

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

■送迎する側の負担感

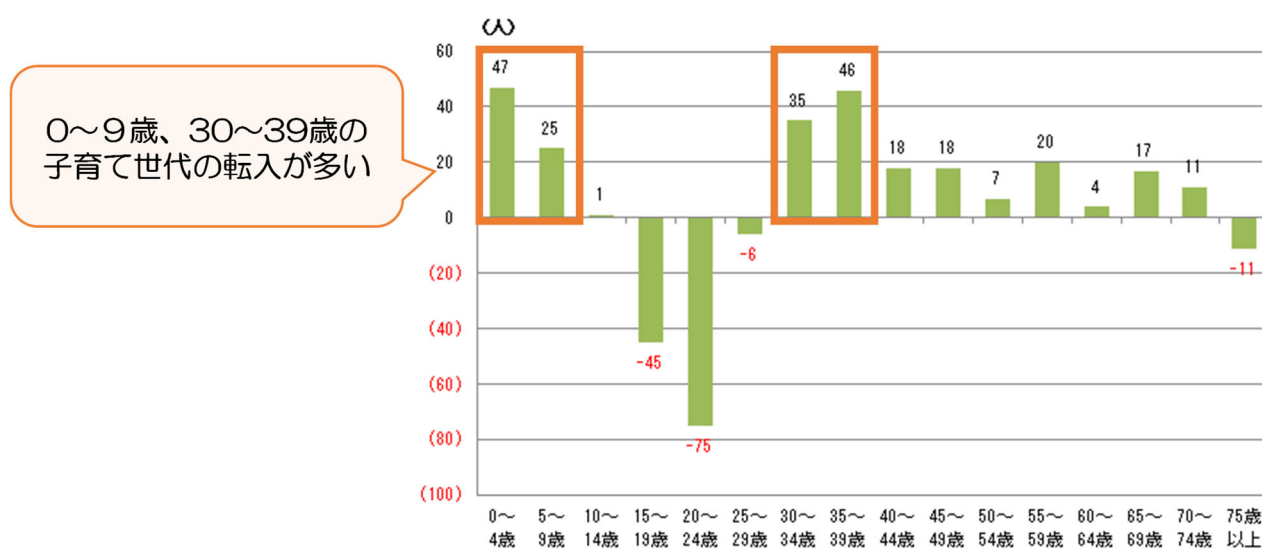


出典:2022年9月実施「地域公共交通とまちづくりに関するアンケート」調査結果より

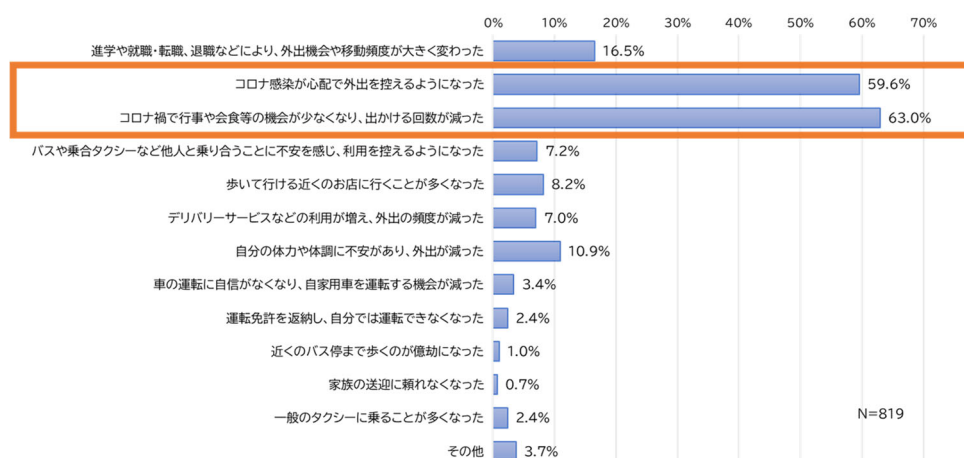
(3) 高齢者・子育て世代などが外出しやすい環境づくり

現 状	2020年の年代別人口の社会増減をみると、30 歳代及び 10 歳未満人口が転入超過になっていることから、子育て世代が回帰している傾向がうかがえます。 - 新型コロナウイルス感染症が拡大する前の 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ます。移動手段としてもマイカーがより選ばれるようになり、公共交通の利用離れが進んでいると考えられます。
課 題	高齢者や子育て世代などの市民が、公共交通を利用し、安心して気軽に外出できるような環境づくりが重要です。

■年齢別人口の社会増減(転入—転出[2020 年])

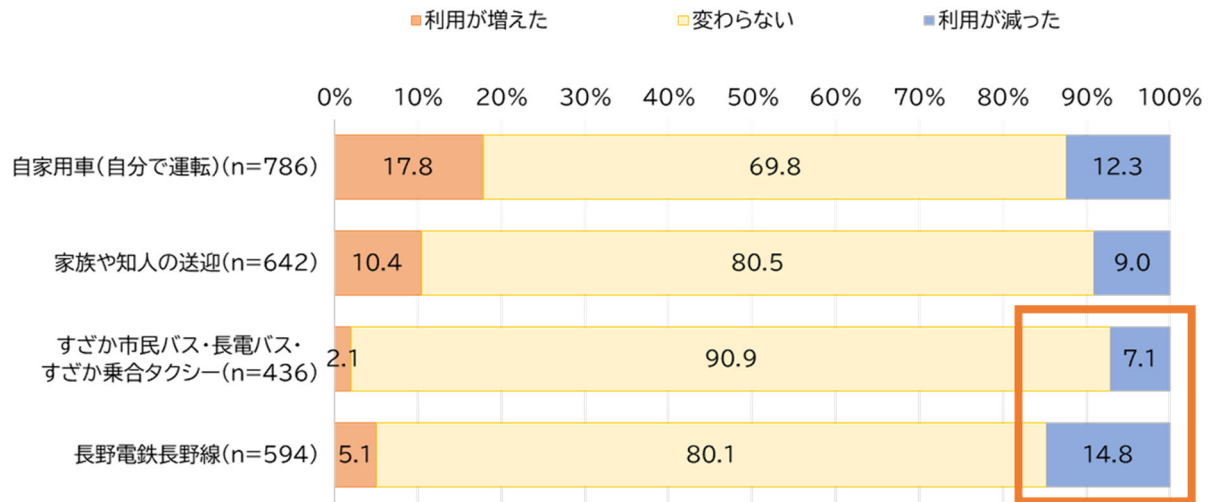


■外出や移動に関する環境・意識変化(複数回答)



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

■3年前(新型コロナウイルス感染症拡大前)と比べた時の利用頻度の増減



※端数処理のため合計値は100%となりません。

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

Column

『スザカのサスガをさがすバス』の実証運行により、

公共交通の潜在的な需要を確認！

2022年度の「まちの元気創出事業」の交通施策として、須坂駅、臥竜公園、須坂市動物園などをむすぶ回遊交通として『スザカのサスガをさがすバス』を、春と秋に運行しました。

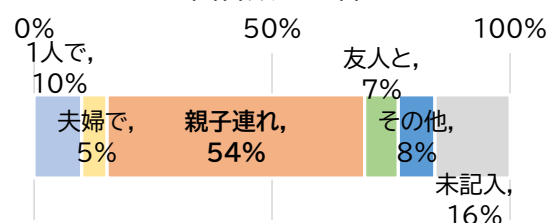
実証運行の結果、市内居住者の親子連れの利用が多い結果となりました。

平日とは異なるルートで運行し、動物園や博物館など目的施設とタイアップすることで、休日の市民の利用や、普段は見かけることの少ない親子連れの利用など、潜在的な需要を確認することができました。



▲実証運行で導入したラッピングバス
写真:長電バス

利用者のグループ構成
回答数711名



出典:スザカのサスガをさがすバス秋運行時のアンケート調査結果より

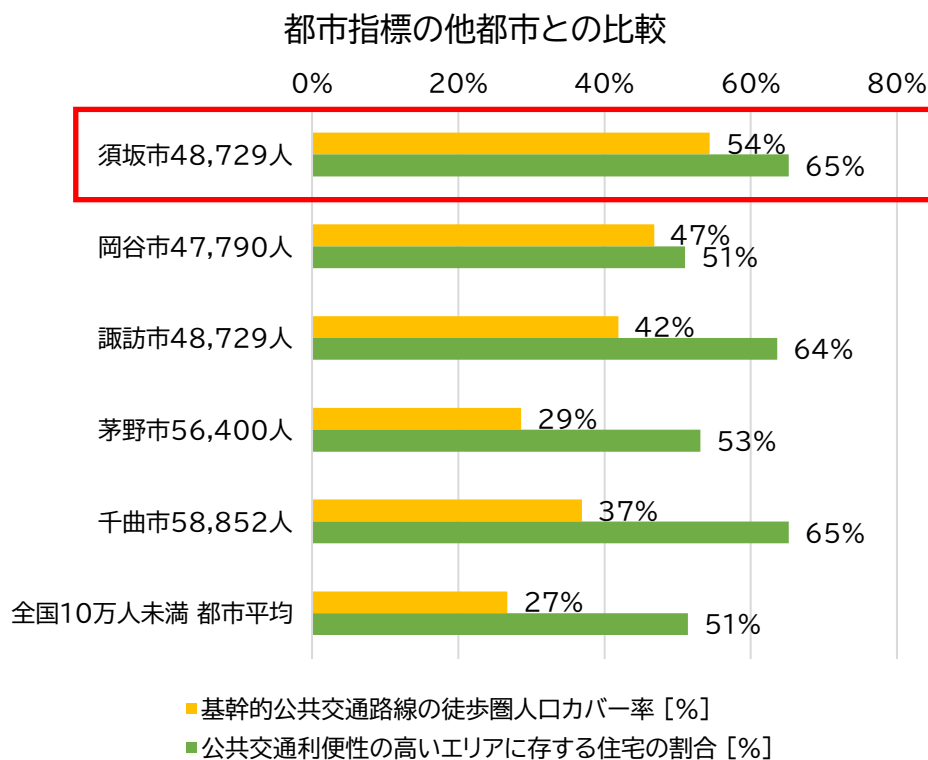


(4) まちづくりや主要な拠点と連携した移動手段の確保

現 状	● 須坂市は、人口が同規模の他の都市と比べると、鉄道やバスの沿線に人口が集積しています。 ● 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ります。 ● 市内の主要な観光地では、臥竜公園をはじめ中心市街地の蔵の町並みでも入込客数が減少傾向にあり、落ち込みが目立っています。 ● 須坂長野東IC 周辺で建設が進む大型商業施設の開業が2024年度に控えています。
課 題	● 市民や来訪者が集まる拠点や観光施設に加え、須坂長野東IC付近の開発にあわせ、まちづくりや人の流れと連動した移動手段の利便性向上施策が必要です。

■公共交通沿線における人口等の集積状況(須坂市と同規模の県内都市との比較)

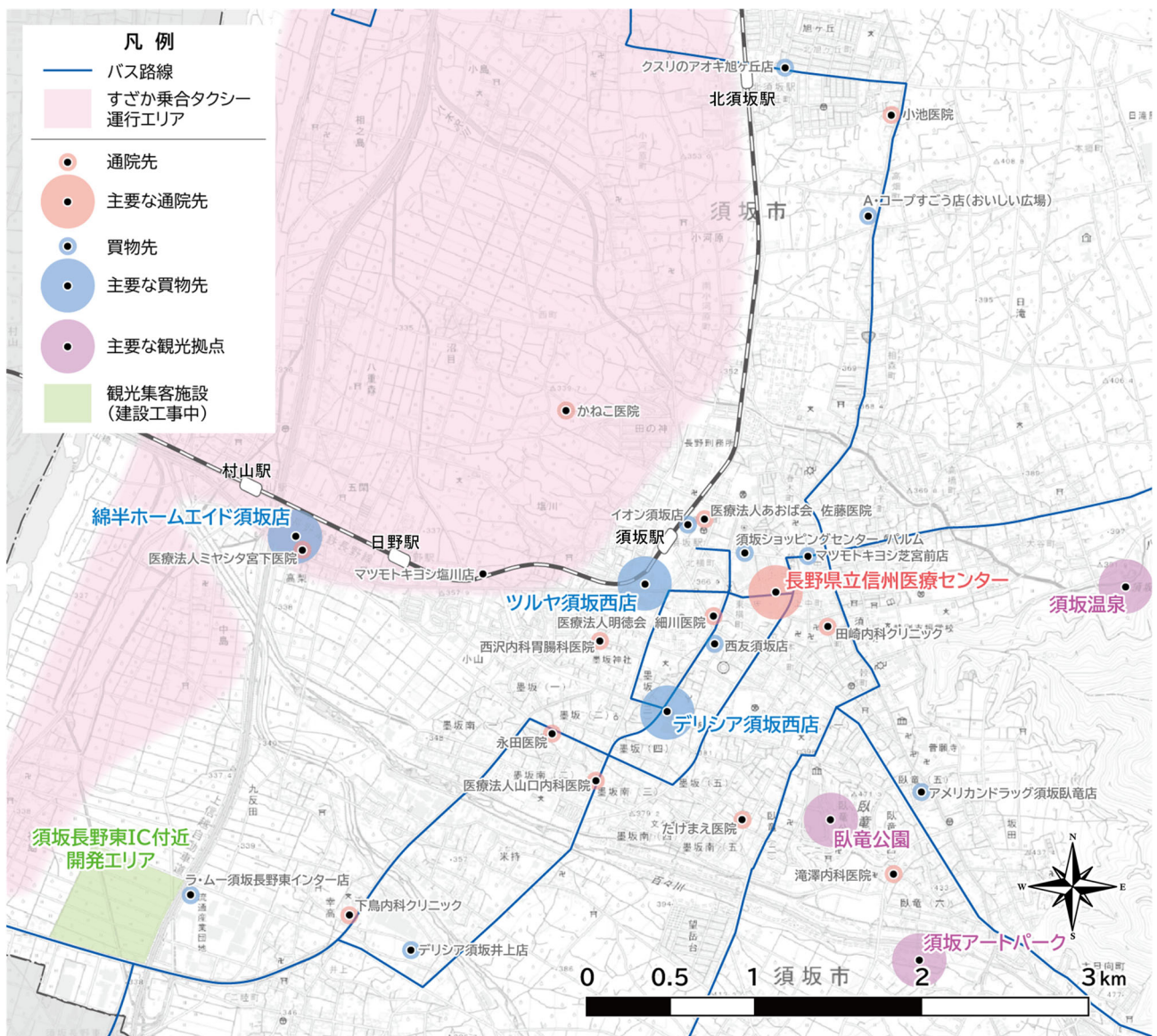
令和2年国勢調査結果より



出典:国土交通省「都市モニタリングシート(令和2年版)」を基に作成

3. 須坂市の地域公共交通を取り巻く現状と課題

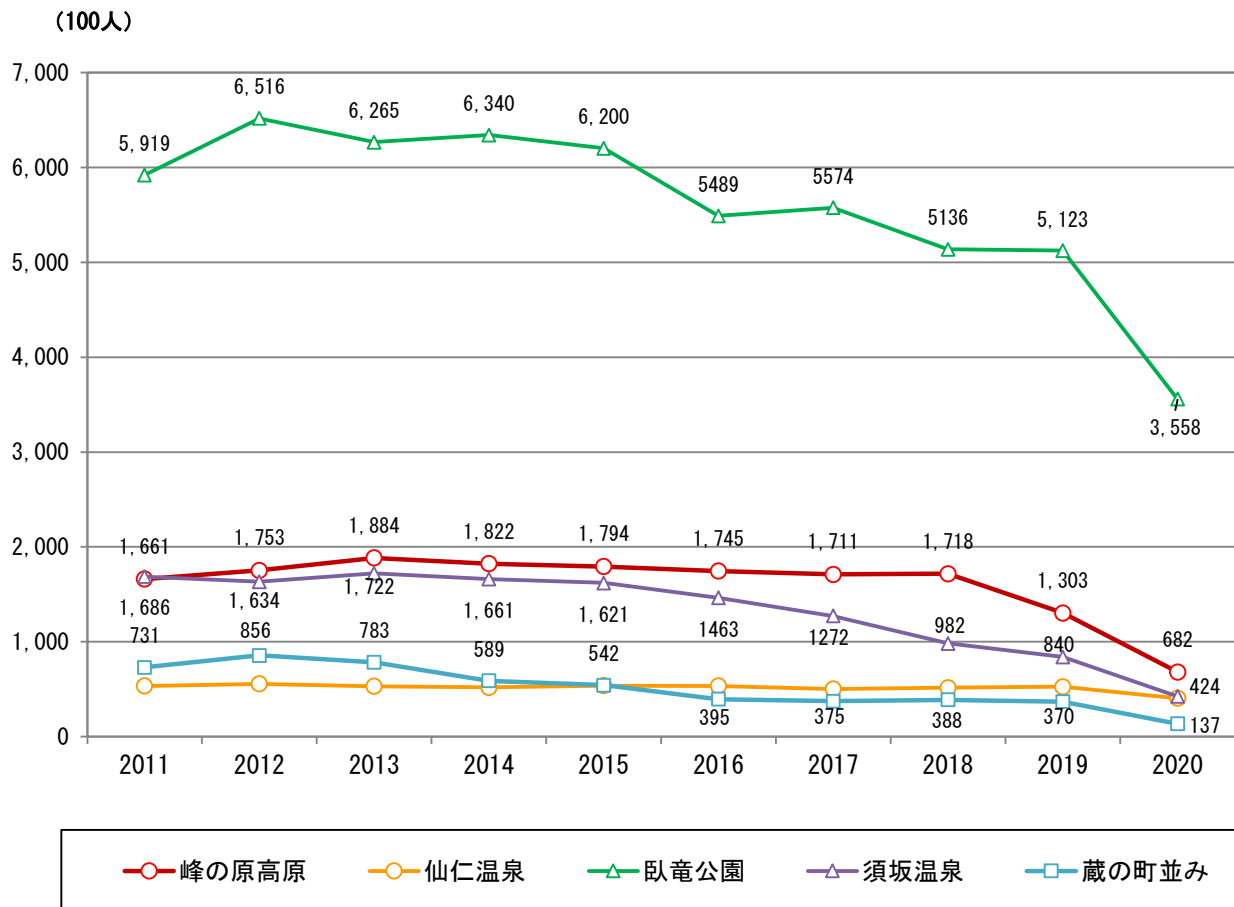
■公共交通と主要な施設分布



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

3. 須坂市の地域公共交通を取り巻く現状と課題

■市内の主要観光施設別の観光入込客数の推移

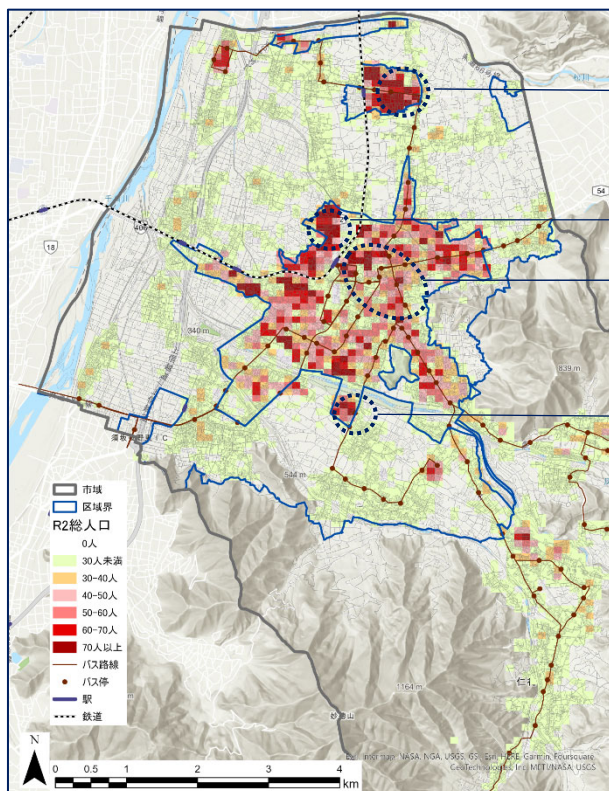


出典:商業観光課資料を基に作成

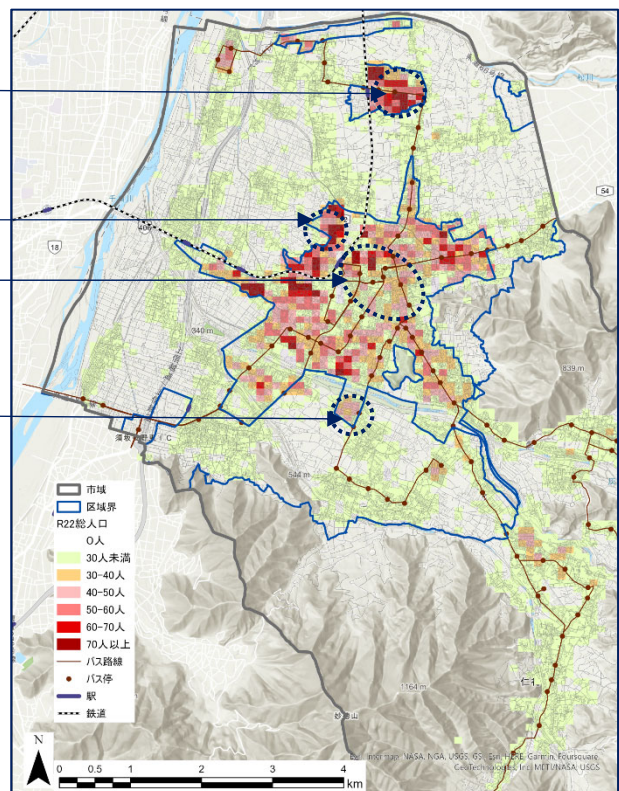
(5) 公共交通ネットワークとサービスの維持

現 状	- 市内の公共交通網の骨格を支える公共交通の路線は、隣接する市町村を結ぶ、長野電鉄線、路線バス(地域間幹線系統)のほか、利用が集中するすざか市民バスの須坂駅から南原町東バス停の区間といえます。 - 公共交通の沿線人口は将来的にも減少が見込まれますが、公共交通に対する市の負担額をみると、この8年間で2.5倍に増加しています。近年のバスの利用者数の減少や、燃料費高騰など運行経費の負担が大きくなった影響から、利用者1人あたりの負担額でみると8年間で4.4倍に増加しています。
課 題	- 人口が集中する市街化区域における現在の公共交通サービスを将来にわたっても維持することが重要です。 - 将来、須坂市立地適正化計画(策定予定)を踏まえたまちづくりを推進していくためには、効果的で適正な規模の財政支援継続のもとで、現在の公共交通ネットワークとサービスの維持が重要といえます。

■100mメッシュ人口(現況2020年)



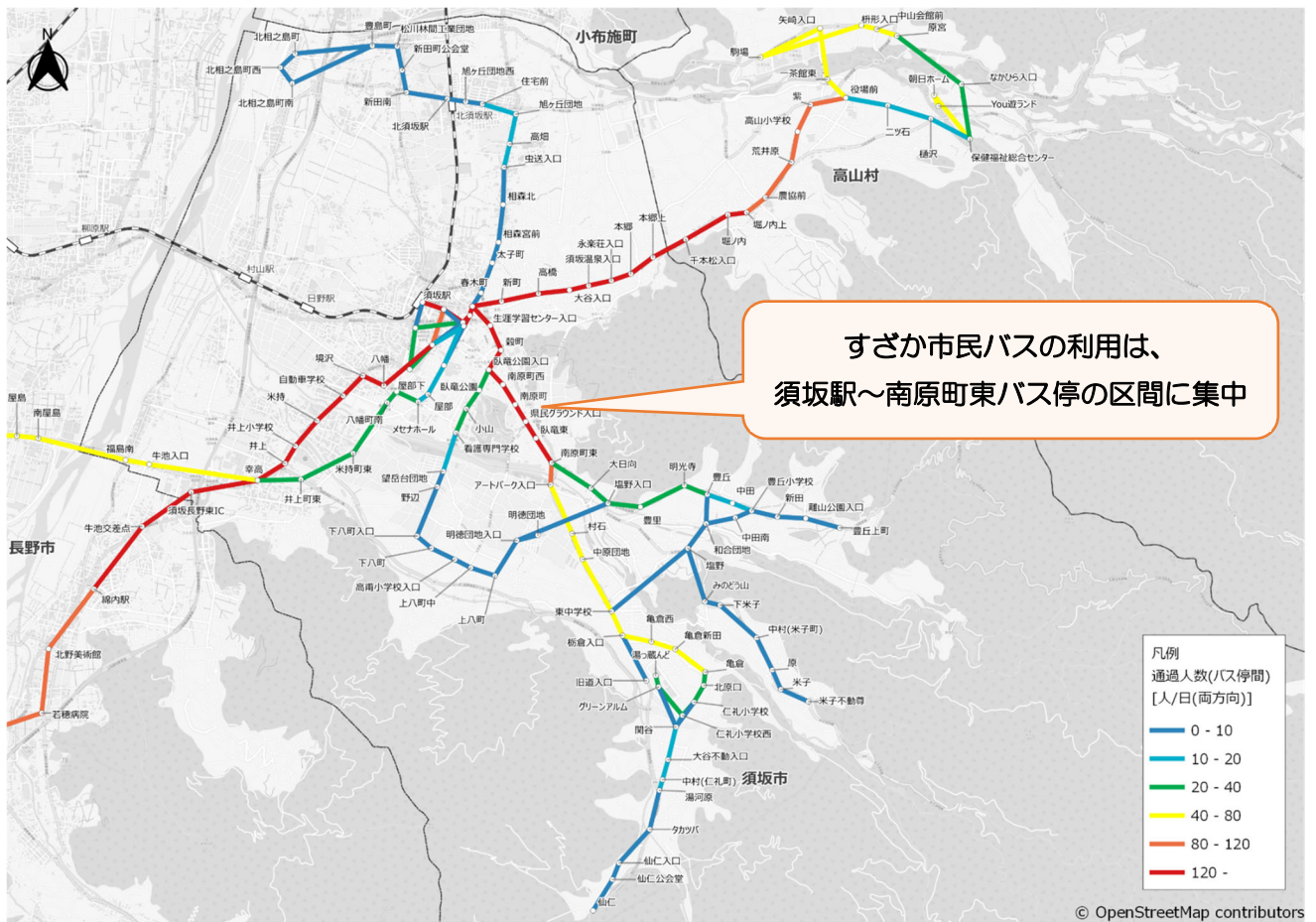
■100mメッシュ人口(将来推計2040年)



出典: 立地適正化計画の将来人口分布推計より

3. 須坂市の地域公共交通を取り巻く現状と課題

■路線バスの利用者数(区間別の通過人数)

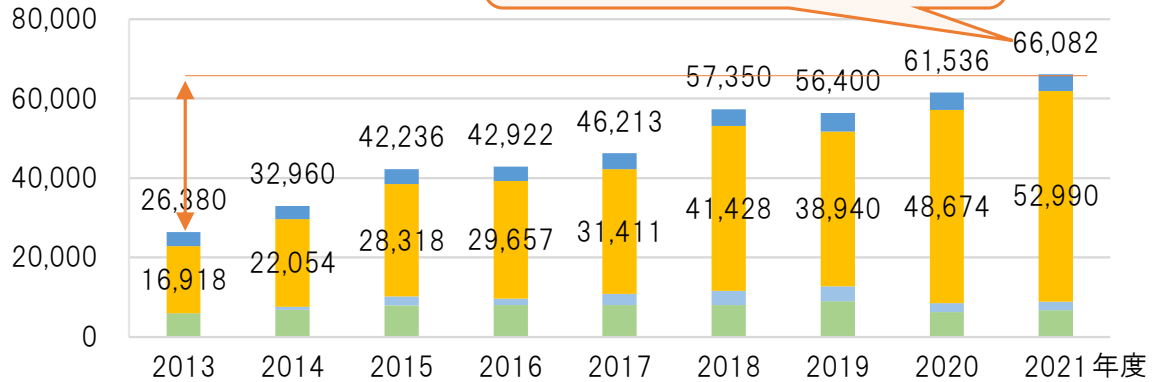


出典:2019 年バス乗降調査の結果を基に作成

■長電バス・すざか市民バス・すざか乗合タクシーに対する行政負担額

千円/年

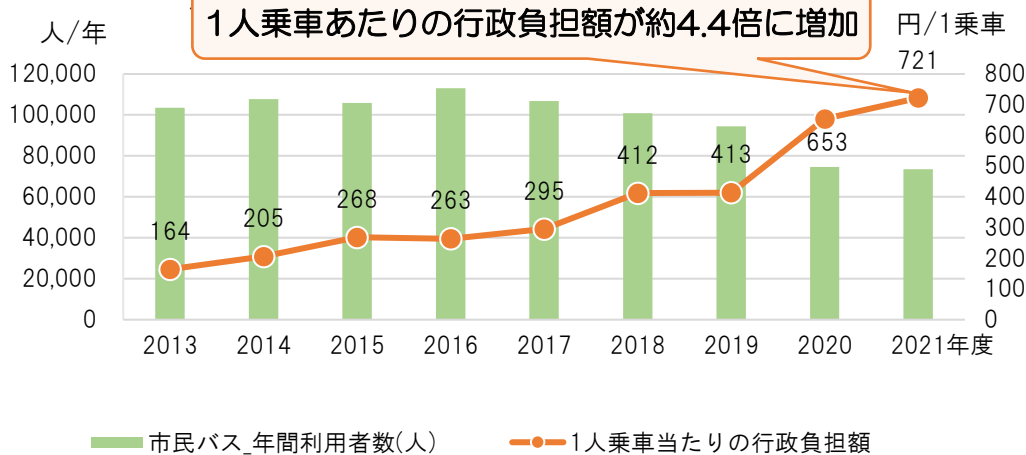
行政負担額が約2.5倍に増加



■長電バス_屋代須坂線
■すざか市民バス 運行委託料

■長電バス_屋島須坂線
■すざか乗合タクシー 運行委託料

■すざか市民バスの利用者数と1人乗車あたりの行政負担額の推移



■市民バス_年間利用者数(人)

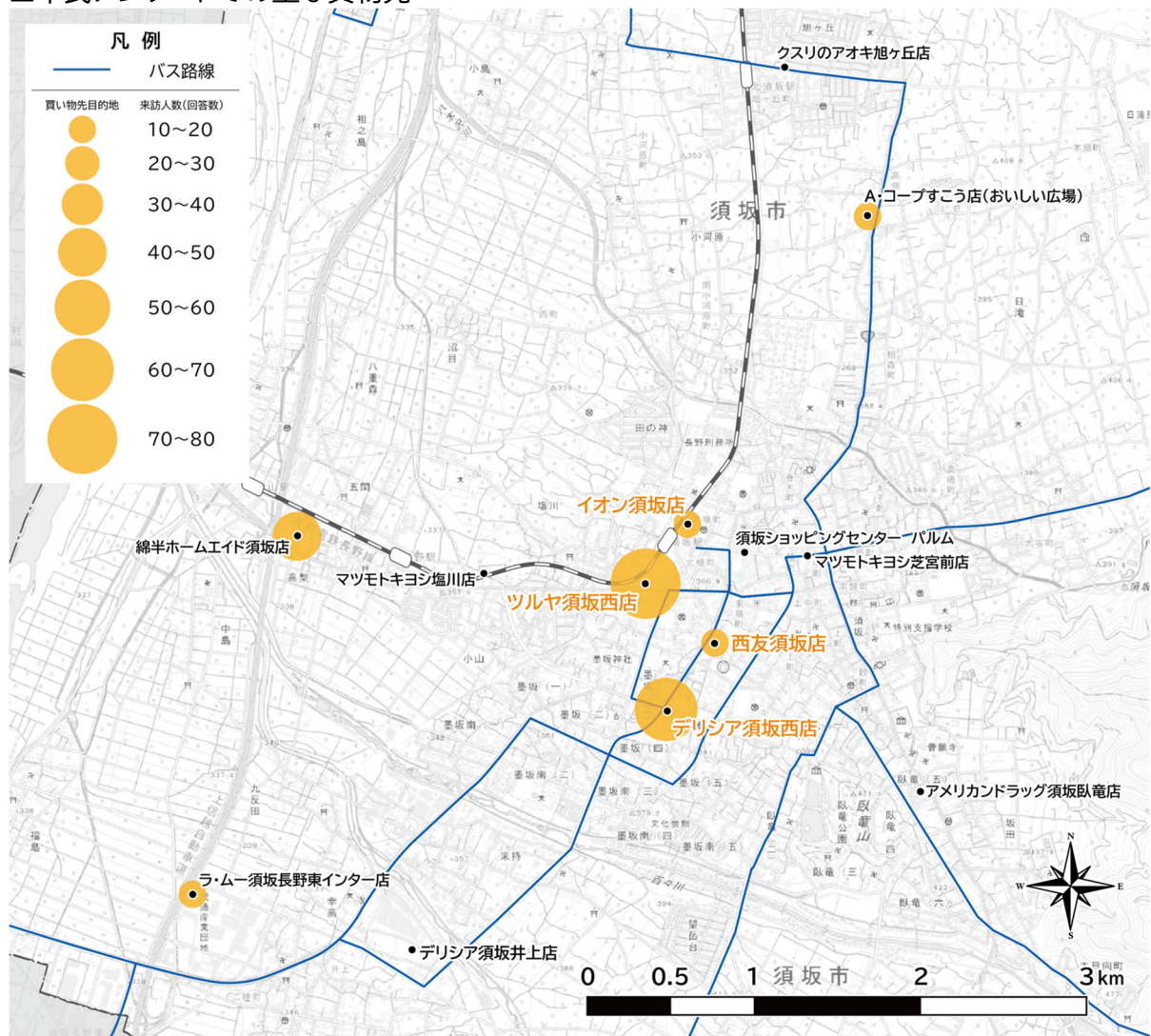
●1人乗車あたりの行政負担額

出典:須坂市提供資料より作成

(6) 人の流れの変化に応じた公共交通サービスの提供

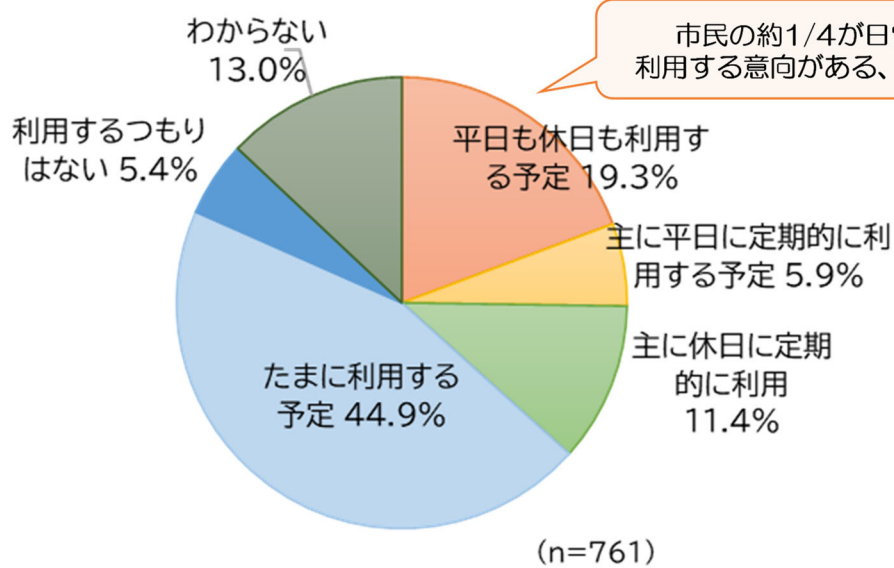
現 状	- 中心市街地には大型商業施設(スーパー)が複数立地していますが、10 年前と比べると、市民が訪れる場所の重心が、須坂駅前から市街地の南側に移ってきている傾向がみられます。 - 須坂長野東IC付近には大型商業施設の開発が進められ、新たな地域拠点になることが見込まれます。市民の約 25%の方が、大型商業施設の日常的な利用の意向を示すほか、県外や市外に居住する方の休日の来訪も見込まれます。
課 題	この 10 年間で、中心市街地において目的とする場所の重心が変化していることや、IC付近の開発により、商業施設来訪者等の新たな人の流れが見込まれることから、市民や観光客の街中での回遊・滞在ニーズに対応した移動手段の提供が求められています。

■市民アンケートでの主な買物先



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

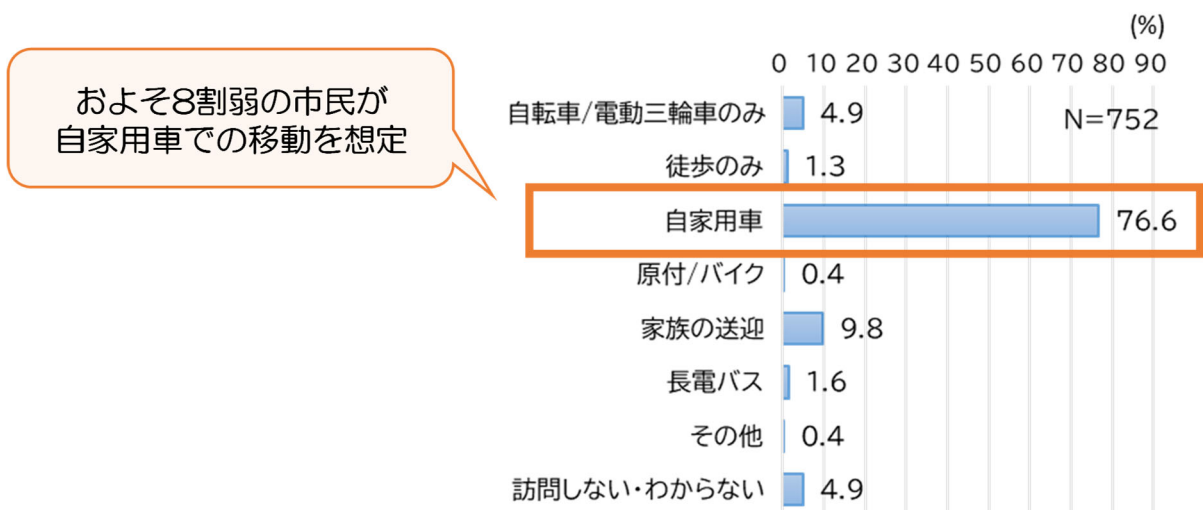
■(仮称)イオンモール須坂の利用意向



※端数処理のため合計値は、100%となりません。

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

■(仮称)イオンモール須坂へ行くときの移動手段

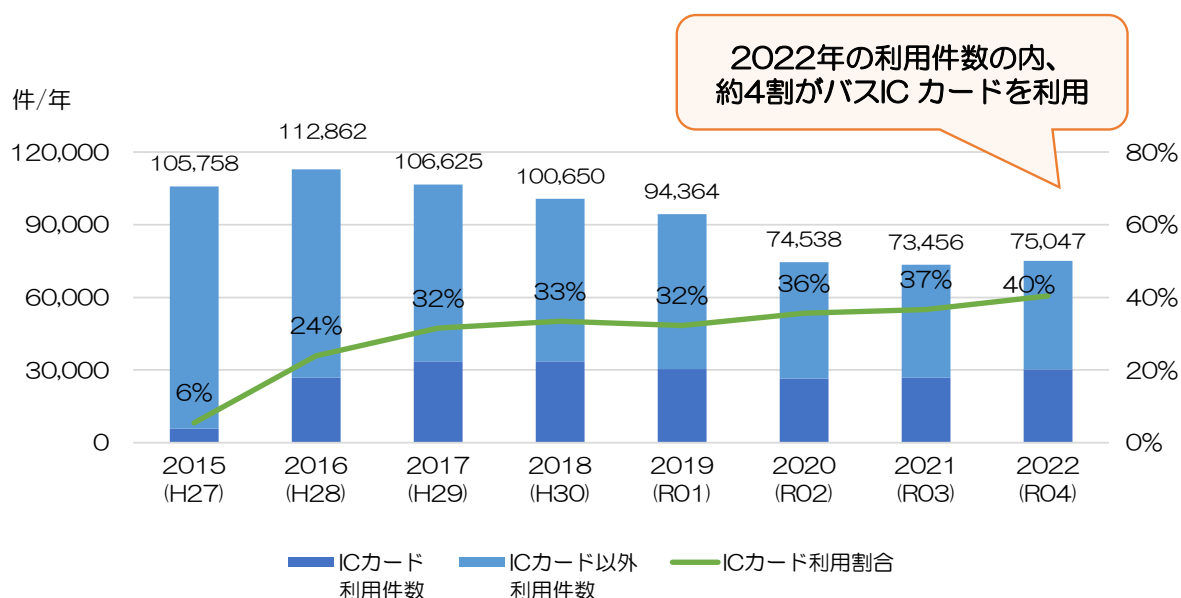


出典:2022年9月実施「地域公共交通とまちづくりに関するアンケート」調査結果より

(7) 利用者目線での使いやすさの向上

現 状	- バス IC カードの普及状況を見ると、2022 年では利用件数の内、バス IC カード利用者は約 4 割を占めています。 - 運賃は、すざか市民バス、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、2通りまたは3通り存在する区間があり、分かりにくさが指摘されています。 - また須坂駅でのバスと鉄道の乗継時間をみても、乗継時間が短く乗継ができない便などがあります。
課 題	現状の運行サービスの内容に満足することなく、公共交通の利用を促進するためにも、利用者目線での使いやすさの向上が重要です。

■すざか市民バスでのバス IC カードの利用割合(2023 年 1 月まで)



出典:長電バス報告資料より推計

Column

『バス IC カード KURURU (くるる)』とは! ?

長野地域を走る路線バスで利用できる IC カードです。須坂市内では、長電バス、すざか市民バス、すざか乗合タクシーで利用することができます。定期券として利用できるカードがあるほか、運賃の支払いでポイントを貯めることができます。

須坂市では、須坂駅窓口で購入することができます。



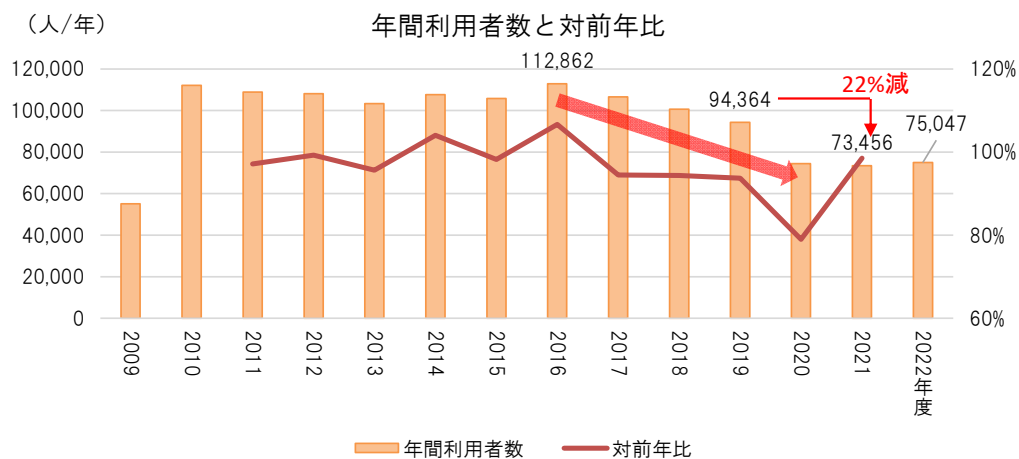
出典:長野市公共交通活性化・再生協議会ホームページ



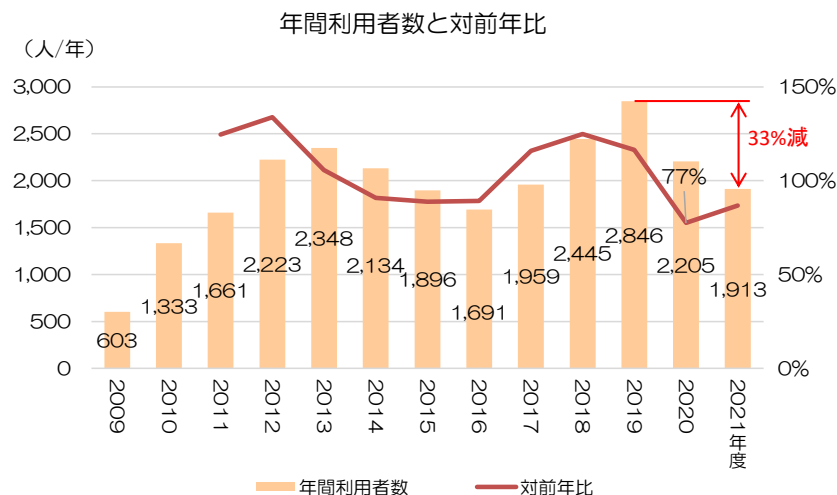
(8) 公共交通の見直し・改善におけるデータの活用と仕組みの構築

現 状	- すざか市民バスとすざか乗合タクシーは、運行開始から 10 年以上経過していますが、すざか市民バスは 2016 年から年間利用者数が減少傾向にあります。 - バス IC カードが利用可能な地域は長野県内でも数少なく、利用可能な須坂市では、区間別の利用実績などがデータで把握しやすい状況にありますが、その活用は十分とはいえません。
課 題	- 公共交通の利用者ニーズや移動パターンなどは年を追って変化するため、定期的・継続的に見直しを行い、改善を行うことが必要といえます。 - バス IC カードの利用実績データがあることで、効率的な見直しができることが強みであるため、これを有効に活用することが重要です。

■すざか市民バスの年間利用者の推移(2023 年 1 月まで)



■すざか乗合タクシーの年間利用者の推移



出典: 交通事業者提供資料より作成

3. 須坂市の地域公共交通を取り巻く現状と課題

■バスICカードデータの分析による、利用状況の見える化

バスICカードのデータは、日々の利用者が乗ったバス停と降りたバス停が分かるため、どの区間の利用が増加したか、減少したかが分かるようになり、運行サービスを強化、または見直しをするポイントが分かりやすく把握することができるため、データを有効に活用していくことが重要です。

見える化の例：2021年の仙仁線乗降区間ごとの乗車人数



4. 地域公共交通の基本方針と目標

この章では、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関わりから、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）、すざか市民バスの内、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、以下に示します。

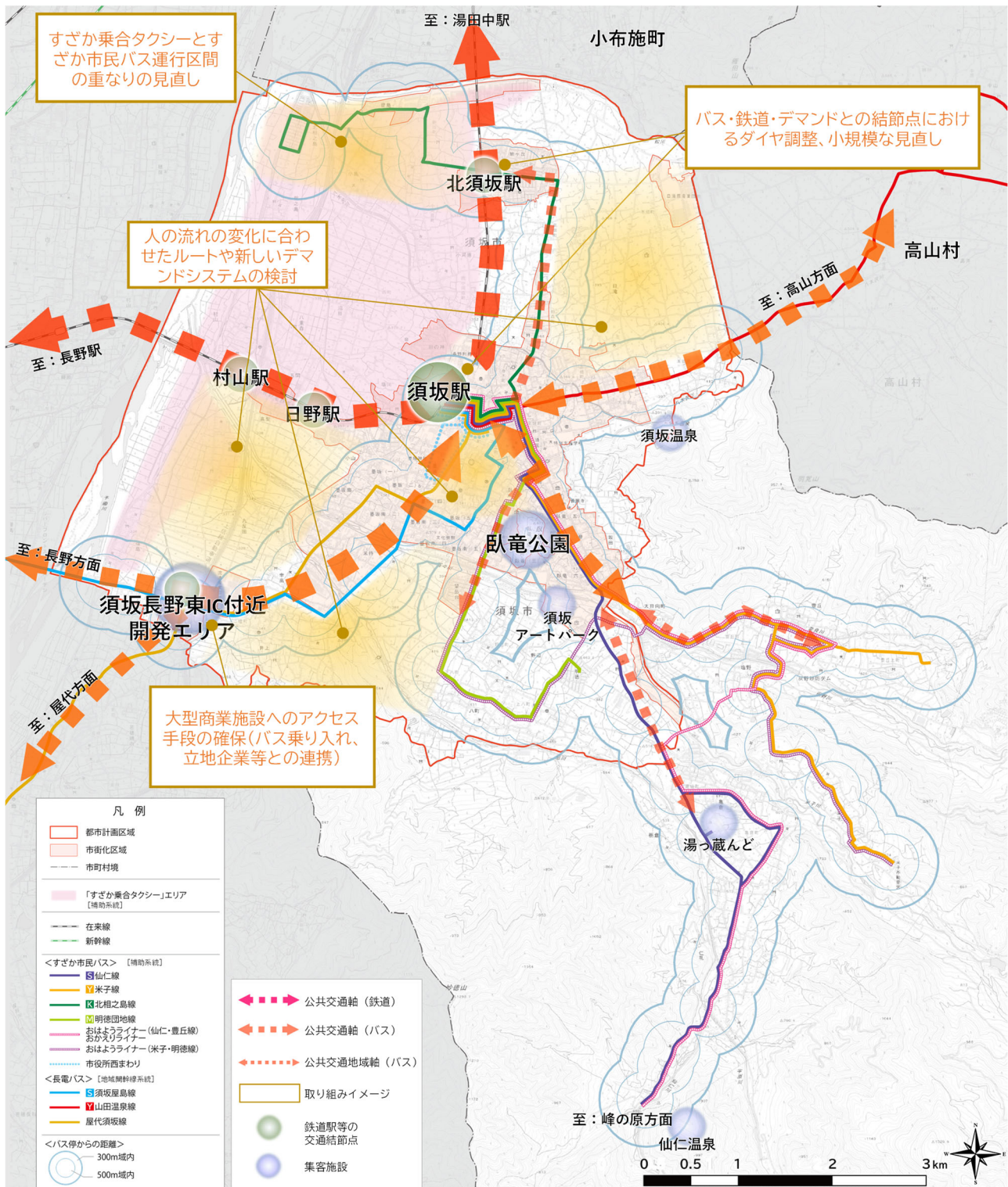


図 公共交通ネットワークの将来イメージ

5. 目標達成のために取り組む施策・事業

この章では、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、それぞれのスケジュール、実施主体を示しています。P.28 以降に、各施策の詳細を示します。

計画目標

実施施策

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
- ② IC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

実施年度					実施主体	掲載 ページ
2023	2024	2025	2026	2027		
新規実施					交通事業者、須坂市、 須坂市地域公共交通会議	P.28
継続実施						P.28
継続実施					交通事業者、須坂市、 須坂市地域公共交通会議	P.28
継続実施					交通事業者[長電バス]、須坂市・沿 線市町村、須坂市地域公共交通会議	P.29
継続実施					交通事業者[長野電鉄]、須坂市・沿 線市町村、須坂市地域公共交通会議	P.29
調査検討、新規実施					須坂市、交通事業者、 須坂市地域公共交通会議	P.30
事例研究、調査検討、新規実施					(同上)	P.31
新規実施						P.33
調査検討、協議調整					交通事業者、須坂市、 須坂市地域公共交通会議	P.33
調査検討、協議調整					(同上)	P.33
調査検討、協議調整					(同上)	P.33
事例研究、調査検討					(同上)	P.34
事例研究、調査検討					(同上)	P.34
協議調整	システム切替		新規実施		須坂市、交通事業者[長電バス]、ICカー ド協議会、須坂市地域公共交通会議	P.35
継続・新規実施						P.36
継続実施					須坂市、交通事業者、須坂市地域公共交 通会議	P.36
協議調整	商業施設開業		新規実施		商業施設、交通事業者[長電バス]、須坂 市、須坂市地域公共交通会議	P.37
調査検討、協議調整					須坂市、交通事業者、須坂市地域公共交 通会議	P.37
継続、調査検討、協議調整					須坂市、交通事業者[長電バス]、 沿道施設等、須坂市地域公共交通会議	P.38
継続実施					須坂市、須坂市地域公共交通会議	P.39
新規実施					須坂市、交通事業者、ICカード協議会、 須坂市地域公共交通会議	P.40
新規実施					須坂市、交通事業者、ICカード協議会、 須坂市地域公共交通会議	P.41
新規実施					須坂市、交通事業者、須坂市地域公 共交通会議	P.41

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

(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

施策のねらい	・須坂市の立地適正化計画では、4-3 の将来イメージに示した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。
取り組み内容	・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の推進 ・5-1(2)に示す行政支援を通じた、公共交通軸に該当する公共交通の運行サービスを維持・改善および公共交通地域軸に該当するすざか市民バスの区間のバスとしての運行の継続
スケジュール	・毎年度実施
実施主体	交通事業者、須坂市、須坂市地域公共交通会議

(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

施策のねらい	・すざか市民バスとすざか乗合タクシーは、これまでと同様、長野電鉄や長電バス(地域間幹線系統)3路線のフィーダー交通として位置づけます。
取り組み内容	・国の補助(フィーダー系統補助等)を活用した、すざか市民バスとすざか乗合タクシーの運行維持・サービス改善の検討
スケジュール	・毎年度実施
実施主体	交通事業者、須坂市、須坂市地域公共交通会議

■すざか市民バス、すざか乗合タクシーのフィーダー交通としての位置づけ

すざか市民バス (フィーダー補助系統)	・すざか市民バスは、交通結節点である須坂駅前から周辺の居住地や信州医療センター等の生活必需施設を連絡する路線であり、臥竜公園などの観光拠点への移動も担っています。また、長野電鉄や地域間幹線系統の長電バス 3 路線と乗継ぐことにより、広域への移動の補助的な役割も担います。一方で自治体や事業者の運営努力では路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
すざか乗合タクシー (フィーダー補助系統)	・すざか乗合タクシーは、須坂駅周辺の中心市街地とすざか市民バスのネットワークから離れた長野電鉄の西側の移動を面的に補完する役割を担っています。特に中心市街地へのアクセスが難しい高齢者を主な利用者として、デマンド型の乗合タクシーを運行し、駅や医療センター、スーパーなどの施設へのアクセスが可能です。一方で自治体や事業者の運営努力では路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

② 地域間幹線系統の維持

施策のねらい	・地域間幹線系統の 3 路線(須坂屋島線、山田温泉線、屋代須坂線)は、市内の公共交通の軸として重要な役割を果たすため、各路線の沿線市町村とも連携しながら、運行を維持することが重要です。 ・長野県でも幹線系統の維持方策が検討されており、その方針との整合も図っていきます。
取り組み内容	・市内を運行する地域間幹線系統3路線の運行維持を目的とした、沿線市町村と連携・協議を踏まえた、市補助が必要となる路線への支援
スケジュール	・毎年度実施
実施主体	交通事業者[長電バス]、須坂市・沿線市町村、須坂市地域公共交通会議

③ 長野電鉄への継続支援

施策のねらい	・長野電鉄長野線は、須坂駅を含めて市内に 4 駅あり、沿線地域の生活移動のほか、市外からの観光ニーズも支えています。 ・須坂市では、この鉄道を地域の公共交通軸と設定し、沿線への人口定着や都市機能の立地を誘導していくこととしています。 ・この鉄道が安全に運行を続けていけるよう市として支援していきます。
取り組み内容	・鉄道サービスの維持・改善についての要請 ・鉄道軌道安全輸送設備等整備事業の取得支援
スケジュール	・毎年度実施
実施主体	交通事業者[長野電鉄]、須坂市・沿線市町村、須坂市地域公共交通会議



村山駅を出発する長野電鉄、北須坂駅

計画目標2 市内中心部や集客拠点へのアクセスを向上

(1) 人の流れの変化に合わせたルート見直し

施策のねらい	・市中心部の商業施設の立地や買い物客が訪れる場所の変化に応じ、買い物客のニーズに合わせ、バスの利便性を高めることが重要です。 ・また、令和4年度に実証運行をした「スザカのササガをさがすバス」では、休日や親子連れの潜在的な利用が顕在化しました。 ・このように、人の流れの変化や新しく人を誘導するために、すざか市民バスの利便性を高めます。
取り組み内容	・すざか市民バスの利便性向上を目的とした、運行内容の改善(主にルート見直し)の検討 ⇒ 中心市街地のルート[市役所西まわりのメインルート化など] ⇒ 休日ダイヤ・ルート[臥竜公園・動物園など]
スケジュール	・毎年度実施
実施主体	須坂市、交通事業者、須坂市地域公共交通会議

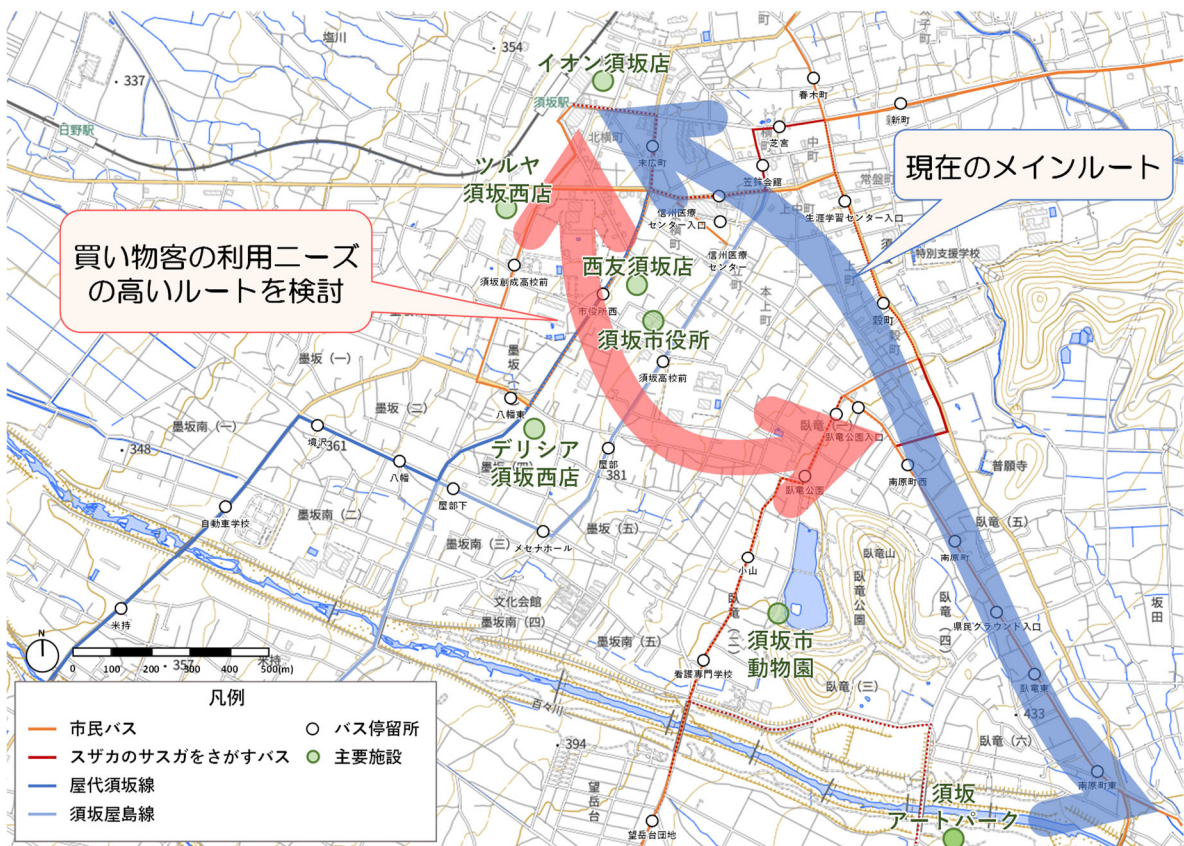


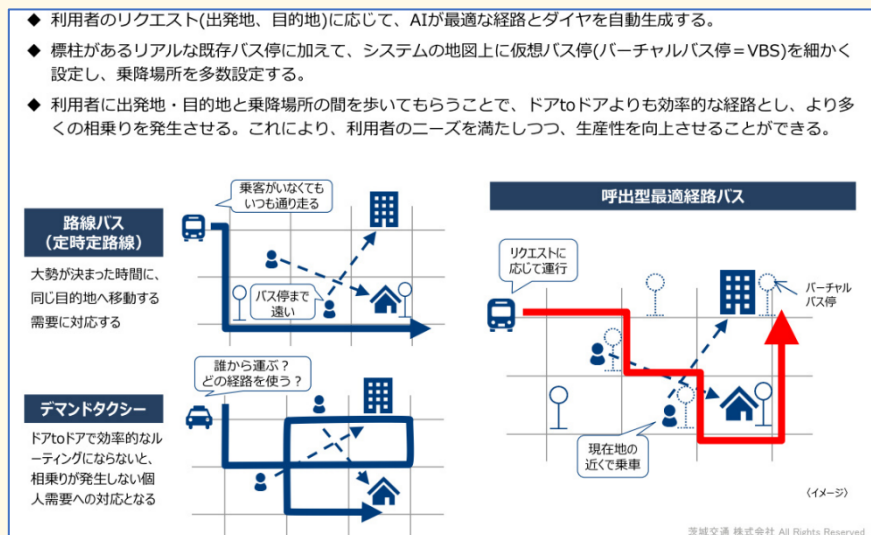
図 須坂市中心部の路線図と主要施設の位置

(2) 需要が少ない地域におけるサービスの柔軟化

施策のねらい	・すざか市民バスの4路線のうち、明徳団地線および北相之島線は利用数が少なく、北相之島線では北須坂駅より西側の区間は、その傾向が大きくなっています。 ・また、北相之島線では、北須坂駅より西側の地域はすざか乗合タクシーの運行区域と重なっています。 ・利用が少ないすざか市民バスの区間は、バスという運行方式に捉われず、需要規模に見合った様々なサービス形態を検討し、運行の効率化を図ります。
取り組み内容	・すざか市民バスの一部区間のデマンド化の検討 ・北相之島線とすざか乗合タクシーの運行エリアの重なり調整
スケジュール	・毎年度実施
実施主体	須坂市、交通事業者、須坂市地域公共交通会議

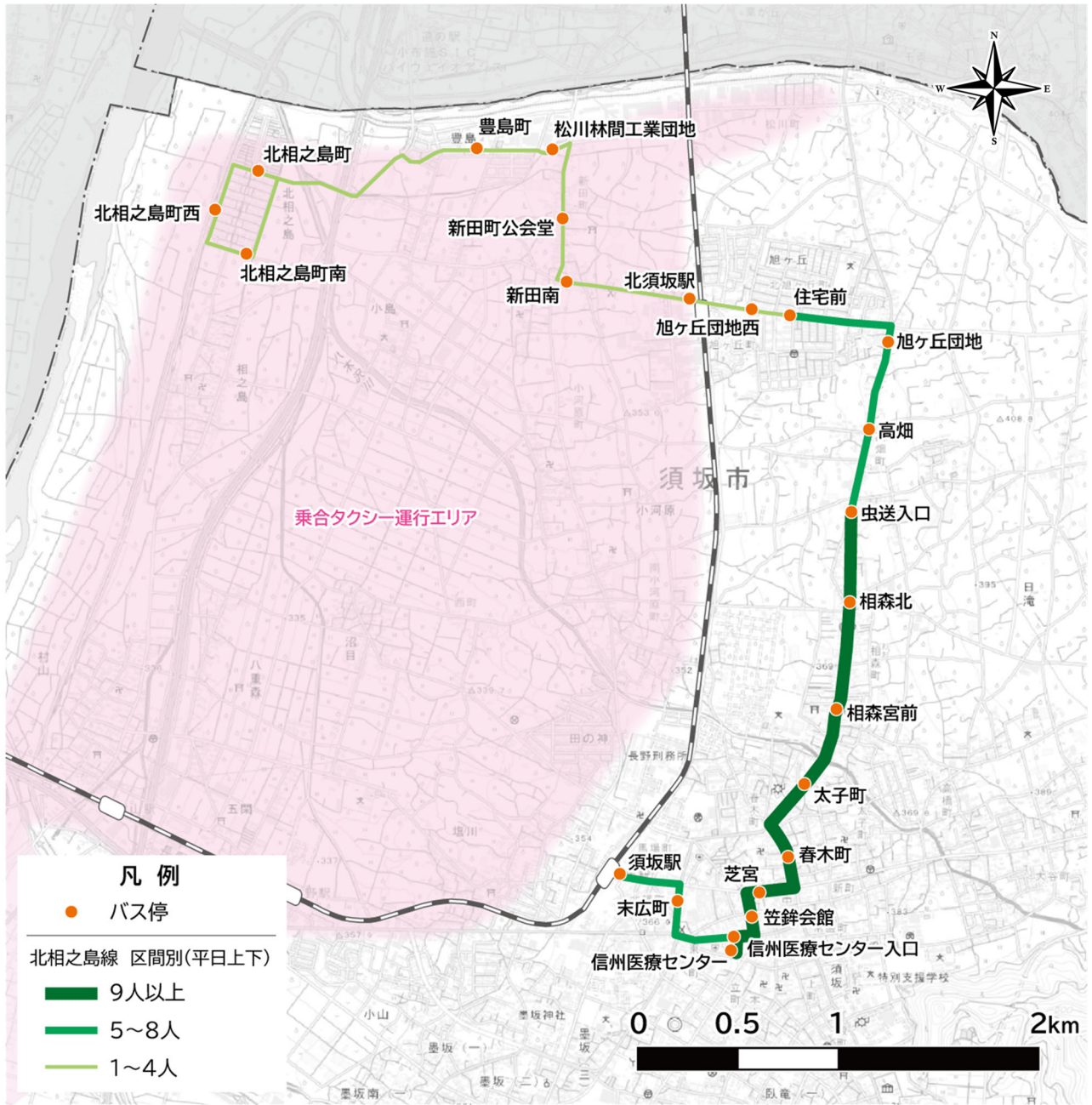
【茨城県高萩市・茨城交通『MyRide のるる』】

茨城県北部に位置する高萩市（人口約 2 万 6600 人（2022 年 1 月 1 日時点））では、茨城交通が路線バスを運行していますが、朝夕は定時定路線バスとして運行するものの、乗車人数の少ない昼間の時間帯に限り、定時定路線バスを呼出型最適経路バスの『MyRide のるる』というシステムを導入しました。

他のまちの
参考事例

画像出典: 茨城交通株式会社

■北相之島線のバス停間ごとの乗車人数(平日1日)とすざか乗合タクシー運行エリア



出典:路線バス乗降調査結果

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

(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

施策のねらい	・須坂駅では、すざか市民バス、すざか乗合タクシー、長野電鉄、長電バスへの乗換が想定されますが、適切な乗継時間が確保されていない便があります。
取り組み内容	・利便性向上を目的とした乗継ダイヤの見直し
スケジュール	・交通事業者とダイヤ調整の検討を行い、協議調整が整った段階で、ダイヤ改正を行います。
実施主体	須坂市、交通事業者、須坂市地域公共交通会議

② 運賃体系の調整

施策のねらい	・現在、すざか市民バスと長電バスとで運賃体系が異なっている状況です。同じ区間を乗車しても運賃が異なるため、これらの調整を図り、分かりにくさや不公平感を改善します。
取り組み内容	・運賃体系の調整
スケジュール	・交通事業者と運賃に関する検討を行い、協議調整が整った段階で、運賃改正を行います。
実施主体	須坂市、交通事業者、須坂市地域公共交通会議

③ 運行サービスの再チェック・強化

施策のねらい	・地域公共交通の運行サービス(ダイヤ、運賃のほか、運行日・時間帯、情報提供)を、利用者からみたときの使いやすさ、分かりやすさを定期的に点検し、改善を図ります。
取り組み内容	・サービスのチェック項目をリストにしたマニュアルの作成とチェック体制の構築
スケジュール	・毎年度実施
実施主体	須坂市、交通事業者、須坂市地域公共交通会議

④ 運行体制の強化

施策のねらい	・すざか市民バスの車両更新を滞りなく進め、安全な利用環境の維持を図ります。 ・国の補助を活用しすざか市民バスの車両更新を計画的に実施します。
取り組み内容	・すざか市民バスの車両更新
スケジュール	・車両更新は、2 年目(2024)、3 年目(2025)に 1 台ずつ実施します。
実施主体	須坂市、交通事業者、須坂市地域公共交通会議

⑤ 人員体制の支援

施策のねらい	・交通事業者では、運転手や技術者の高齢化と要員不足が深刻となっています。適正な人員体制の確保は、安全運行の土台となる事項であるため、非常に重要です。 ・運行の担い手である交通事業者を、産業の側面からも支えることが重要です。
取り組み内容	・ドライバー雇用確保の支援方法の検討
スケジュール	・運転手や技術者の雇用支援は、今後の検討課題とします。
実施主体	須坂市、交通事業者、須坂市地域公共交通会議

他のまちの
参考事例

【産業政策として地域公共交通への就業を支援（秋田県）】

秋田県では、地域公共交通に従事する運転士や整備士などの人材が不足している状況を踏まえ、地域住民の移動を支える地域公共交通への就業に少しでも関心を持ってもらうため、「バス運転体験会」や「バス・三セク鉄道の職場見学・説明会」を開催しました。

そのうち「職場見学・説明会」では、経験豊富な職員による「業務のやりがい」や「会社の魅力」などに関する説明のほか、普段は目にする機会がない車両点検や車内の運転席設備の見学、点呼体験など、様々な業務を見学・体験していただくことで、就業の関心を高める取り組みを行いました。



画像出典:

<https://www.pref.akita.lg.jp/pages/archive/67312>

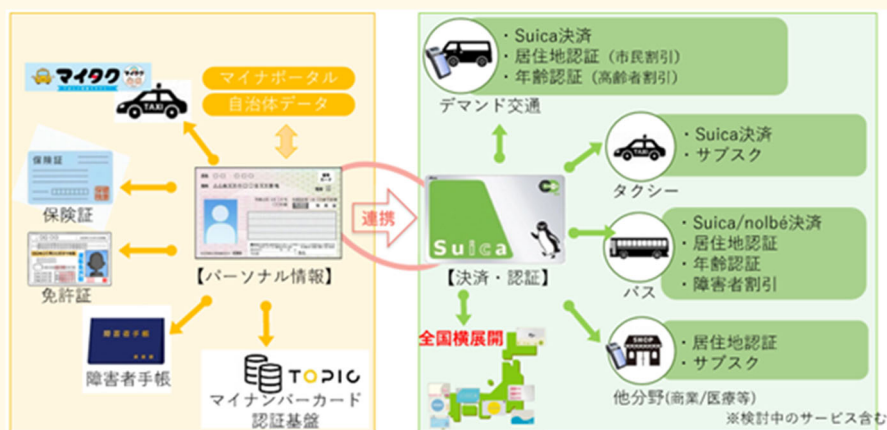
(2) バスICカードのシステム変更を契機とした割引等の継続・拡大

施策のねらい	・バスICカードくるるは、次回のシステム更新時に、地域連携ICカード※にリニューアルすることが予定されています。 ・地域連携ICカードは、定期券機能の組み込みや、割引サービス、ポイント付与といったサービス機能を付加することができます。 ・これらの機能を活用し、利用促進を目的とした施策を実施していきます。
取り組み内容	・高校生向けの特典割引の設定 ・運転免許返納者に対する、バスICカード取得支援の継続 ・商業・観光施設などに、公共交通利用者への割引等の特典付与の実施を働きかけ
スケジュール	・2025 年春のサービス開始に向けて、関係機関と協議を進めます。
実施主体	須坂市、交通事業者[長電バス]、IC カード協議会、 須坂市地域公共交通会議

【マイナンバーカードと連携した割引サービスの実施(群馬県前橋市)】

群馬県前橋市では、前橋市内の交通再編の有効化を目的として、市内の多様な交通モードを分かりやすく案内し前橋市民向けのサービスの提供を行っています。その取り組みの1つとして『MaeMaaS（前橋版 MaaS）』（マエマース）と呼ばれるサービスを提供しており、マイナンバーカードと交通系 IC カードを紐づけることにより、前橋市民限定の割引サービスの実証実験を実施しています。

他のまちの
参考事例



画像出典:前橋市資料(情報通信審議会郵政政策部会(第26回)資料)

※地域連携 IC カード：東日本旅客鉄道株式会社が提供する、地域のバス事業者が運行するバスの定期券や各種割引などの地域独自サービスの機能に加えて、Suica エリアおよび Suica と相互利用を行っているエリアで利用可能な乗車券や電子マネーなどの Suica サービスが 1 枚で利用可能な 2in1 カードです。（出典：東日本旅客鉄道株式会社）

(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

施策のねらい	・須坂駅は鉄道とバスの乗継ターミナルとして、高齢者や障がい者の利用にも対応したバリアフリー化を進めるだけでなく、市の玄関口・ランドマークとしての拠点機能の向上が重要です。 ・特に、観光客など来訪者の利用も多いものの、市内の観光地点(須坂市動物園等)や各種施設へのアクセス手段の情報提供が十分ではなく、初めて利用する市民や来訪者にとって分かりにくい現状があり、分かりやすさの向上が必要です。
取り組み内容	・須坂駅の拠点機能の向上に係る取組みの継続
スケジュール	・毎年度実施
実施主体	須坂市、交通事業者、須坂市地域公共交通会議



現在の再整備された駅前広場、デジタルサイネージの設置

② 須坂長野東IC周辺の大型商業施設へのアクセス強化

施策のねらい	・須坂長野東 IC 付近に開業する大型商業施設は、市の新しい拠点となることが見込まれています。駐車場の容量や周辺道路の交通集中などを考えると、バスでのアクセスが有用な施設であるとも考えられます。 ・前面道路は現在、須坂屋島線のルートとなっており、敷地内にはバスが乗り入れる計画となっています。 ・バスでのアクセスの利便性が高まるよう、市でもバスの増便等を働きかけるほか、待合い機能の強化を図っていきます。
取り組み内容	・既存路線の増便・ダイヤ変更 ・大型商業施設の敷地内への乗り入れ ・大型商業施設でのバス停の待合い機能強化
スケジュール	・2024 年度の開業に向け、施設整備や実証運行内容を検討
実施主体	商業施設、交通事業者、須坂市、須坂市地域公共交通会議

③ 学生通学のアクセス性向上(高校、看護学校)

施策のねらい	・高校生の通学手段の確保は、地域公共交通政策において重要な施策の一つです。 ・市内及び近隣市町村の高校にスムーズに通えるよう、バス路線のダイヤ調整等の可能性を探ります。 ・また、高校生は家族送迎に依存する傾向もあるため、高校進学にあわせて公共交通を利用し始める習慣をつけることが重要です。
取り組み内容	・バス路線沿線に立地する高校や看護学校等へのヒアリングを通じて、アンケート等による利用ニーズを抽出 ・路線バスのダイヤ調整の協議調整 ・高校進学前の中学校説明会の開催
スケジュール	・毎年度実施
実施主体	須坂市、交通事業者、須坂市地域公共交通会議

④ バス停の改善

施策のねらい	・市内のバス停の一部は、標柱を片方向のみにしか設置できない箇所があり、来訪者が利用する際に戸惑うことが多くあります。 ・また、上屋やベンチなどがあるバス停も少なく、快適にバスを待てる空間になっていないのが現状です。 ・道路空間だけでなく隣接する沿道空間も活用しながら、標柱、上屋・ベンチの設置方法の検討や、バス停自体の施設を整えることができなくても、沿道施設を利用してバスを見ながら待てるという仕組みなど、待合い環境を改善します。
取り組み内容	・道路の両側へのバス停設置 ・付帯施設の設置(上屋・ベンチ)、沿道公共施設等の活用 ・バスロケーションシステムを活用したバス接近表示システム(あしあとランプ)の継続設置
スケジュール	・毎年度実施
実施主体	須坂市、交通事業者、沿道施設等、須坂市地域公共交通会議

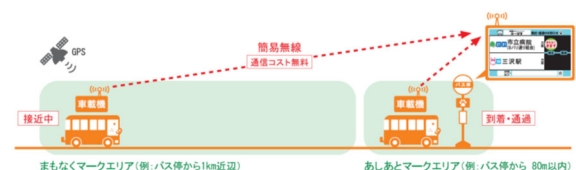


Column

バス停に設置された『あしあとランプ』ですでに市民バスの 接近・通過情報がわかるようになりました！

あしあとランプは、バスの位置情報を簡易的に表示するシステムです。中心市街地の一部のバス停に設置されており、バスがもうすぐ来るか(接近)、出発したか(通過)を2つのマークでお知らせしてくれます。

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しており、環境にもやさしいシステムになっています。



出典:ITS アライアンス株式会社



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

(1) 公共交通の利用機会の増加

施策のねらい	・マイカーに依存する高齢者が多く、免許返納が進みづらい傾向があるため、会合などの場を通じて、公共交通に関する情報提供を行い、公共交通への転換を促進します。 ・子どもについても、親のマイカー送迎が多く、日常的に公共交通を利用する機会が少ないため、乗り方教室などを開催することで、公共交通に対する親近感を醸成します。
取り組み内容	・高齢者向け公共交通に関する説明の実施（健康教室の活用、出前講座の開催） ・バス・乗合タクシー乗り方教室の継続 ・バス子ども無料デーの継続
スケジュール	・毎年度実施
実施主体	須坂市、須坂市地域公共交通会議



健康教室でのバス IC カード利用方法の説明、子どもへのバス IC カードの利用方法の説明

(2) 公共交通の周知活動の実施

施策のねらい	・公共交通のことを知らず、日常生活において公共交通を利用する市民は少ないと想定されるため、幅広い年代の方々から身近な移動手段として認知されることが必要です。
取り組み内容	・公共交通の取り組み紹介や、公共交通利用の啓発のため、子育て世代・高齢者・子どもなど、対象ごとにチラシ・ポスター等を作成 ・これらのチラシ・ポスターを、SNS により発信、市民が集うイベントや活動場所、学校、高齢者施設等に配架 ・公共交通を利用したモデルルートの検討(バスで湯っ蔵んどなど) ・バス停における周辺施設の案内図などの掲示 ・市内商業施設と連携した広報の展開
スケジュール	・毎年度実施
実施主体	須坂市、須坂市地域公共交通会議

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

(1) データを活用したモニタリングの実施

施策のねらい	・区間別の利用実績や、乗車時間帯、利用者の属性などのデータを収集・分析することで、運行の改善を要する課題の把握に努めます。 ・すざか市民バスだけでなく、長電バスの幹線路線についても同様に分析し、交通事業者と連携を図ります。
取り組み内容	・乗降 OD(どこで乗車しどこで降車したか)や時間帯、利用属性などの年間の日々のデータを用いた利用状況の分析と課題の把握
スケジュール	・毎年度実施
実施主体	須坂市、交通事業者、IC カード協議会、須坂市地域公共交通会議

(2) 小規模な運用の見直し

施策のねらい	・鉄道のダイヤ改正に伴うバスの接続時刻の調整、一部区間の路線変更、バス停位置の調整など、大規模に路線を再編せずとも、小規模な運用の見直しにより、利便性や安全性が高まることもあります。 ・(1)に掲げたデータも活用しながら、小規模な運用の見直しを継続して実施します。 ・5-2(2)に掲げた、北相之島線とすざか乗合タクシーの運行サービスが重なる区間の調整など、小規模見直しを先行事例として実施します。
取り組み内容	・運行事業者とのミーティングの定期的な開催と調整協議の実施
スケジュール	・須坂市地域公共交通会議の開催に合わせて、定期的に実施
実施主体	須坂市、交通事業者、須坂市地域公共交通会議

6. 目標の評価と進捗管理

この章では、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・管理方法などについて記します。

6-1 PDCAサイクルによる進捗管理

利用者の目線やニーズにあわせて地域公共交通の運行を続けるためには、PDCA サイクルに基づき、改善を重ねていきます。



6-2 評価指標と目標値

(1) 評価指標の設定

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、指標と目標値を下表のとおり設定します。

目標値は、新型コロナウイルス感染症拡大による影響を受けた数値は、感染症拡大前の 2019 年度の数値とし、意識や啓発活動に依る数値は、現況値、あるいは現状を上回る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)
1. 公共交通の利用者数	長野電鉄	須坂駅利用者数： 4,950 人/日平均	5,947 人/日 コロナ前の 2019 年度値
	すざか市民バス 4 路線	年間利用者数： 73,456 人/年	94,364 人/年 コロナ前の 2019 年度値
	すざか乗合タクシー	年間利用者数： 1,913 人/年	2,846 人/年 コロナ前の 2019 年度値
	長電バス 3 路線	バスICカード利用者数： 426 人/日平均	577 人/日 コロナ前の 2019 年度値
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)	システム更新後も現在の利用率 40%を維持
3. 通学定期券利用件数(販売実績)	すざか市民バス	2,266 人/年	2,558 人/年 コロナ前の 2019 年度値
4. 運転免許返納支援数	須坂市内での IC カード引換件数	2020 年度:101 件 2021 年度:84 件	150 件
5. 日常的に公共交通を利用する比率	すざか市民バス すざか乗合タクシー 長電バス	約 2.0%	約 5% (月 2～3 回利用する市民の頻度を高める)
6. 公的費用の投入額(財政負担)	すざか市民バス すざか乗合タクシー 長電バス	66,082 千円	57,516 千円 過去 5 カ年の平均の水準
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	▲59,168 千円	▲49,356 千円 過去 5 か年平均の水準

(2) 評価指標の算出方法と評価年度

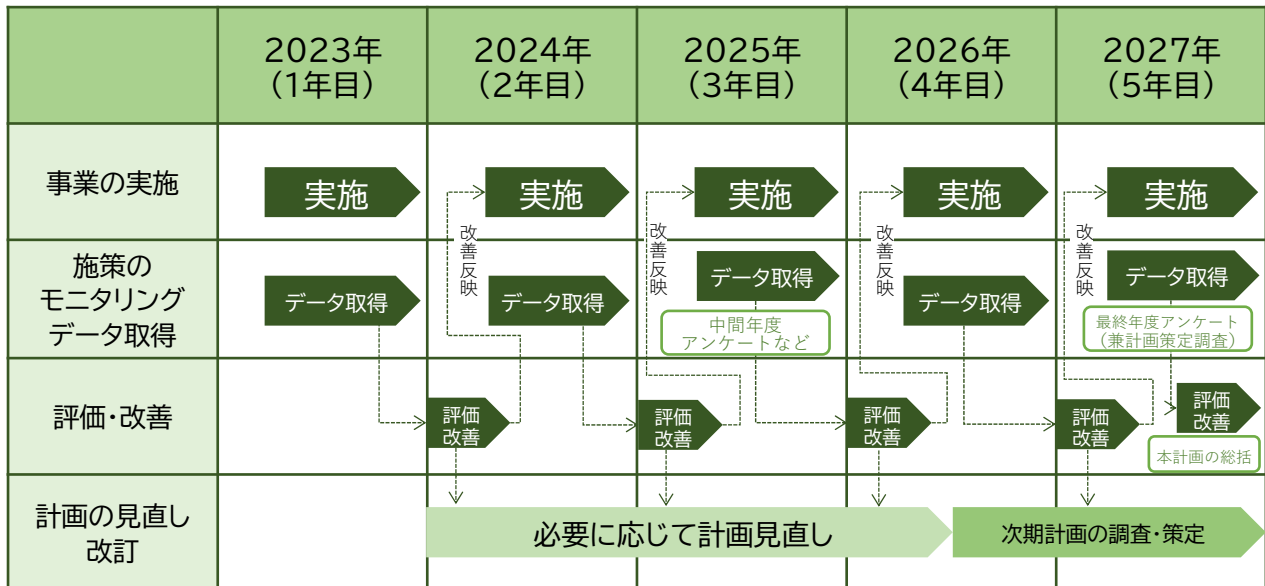
6-2 に掲げた評価指標は、下表の方法で算出します。評価年度については、原則として毎年としますが、調査が必要なものについては、調査が実施される年度とします。

評価指標	算出方法	評価年度
1. 公共交通の利用者数	長野電鉄、長電バス、すざか市民バス、すざか乗合タクシーを運行する各事業者から報告される数値をもとに、利用者数を集計し、年間実績を算出	毎年度
2. バス IC カード利用割合	IC カード協議会から提供される実績データより、すざか市民バスと長電バスのバス IC カード利用者数を集計、それらを利用者数で除して、割合を算出	毎年度
3. 通学定期券利用件数 (販売実績)	通学定期券の年間販売枚数、またはバス IC カード利用データから IC 通学定期券の利用数を集計	毎年度
4. 運転免許返納支援数	須坂市内でのバス IC カード引換件数を集計	毎年度
5. 日常的に公共交通を利用する比率	日常的に公共交通を利用する比率として、週に1回以上利用する比率をアンケートによって調査 市民の総合意識調査に利用頻度の調査項目を盛り込み、経年的に数値を把握	総合意識調査の実施年度
6. 公的費用の投入額 (財政負担)	地域公共交通に関連する市の負担額の総費用を算出	毎年度
7. 公共交通の収支状況	事業報告書等の資料から数値を集計し、すざか市民バス、すざか乗合タクシーに関連する合算値の収支差を算出	毎年度

6-3 進捗管理のサイクルとスケジュール

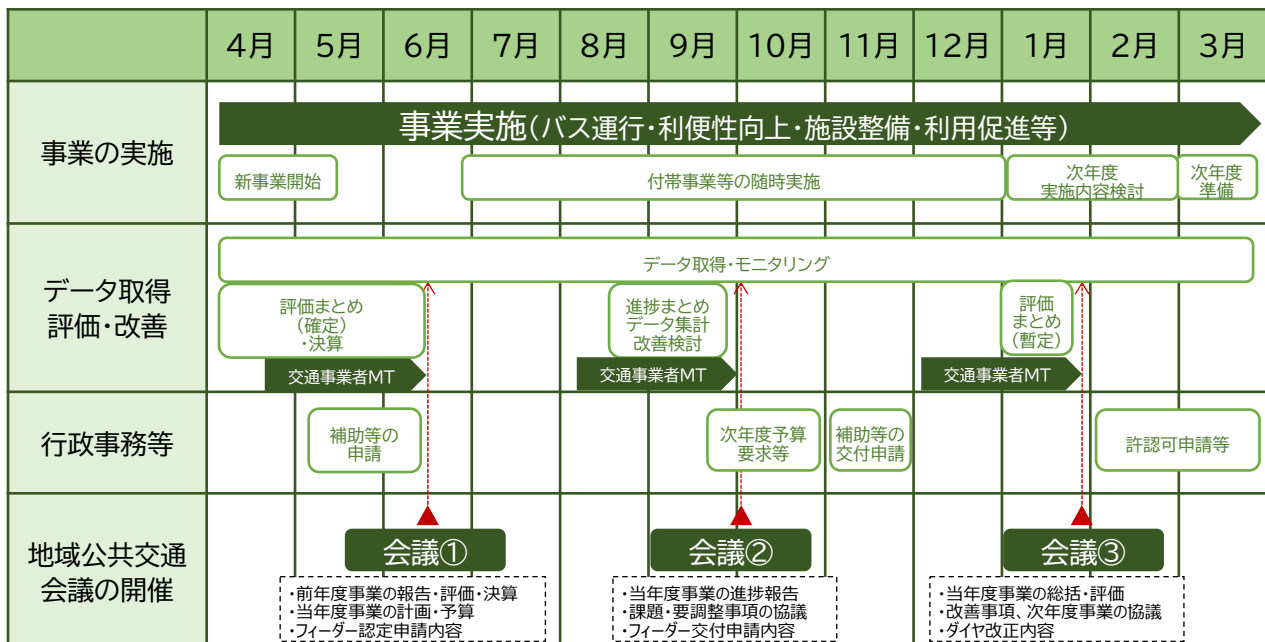
(1) 計画期間全体のスケジュール

5 ヶ年の計画期間全体のスケジュールを示します。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。



(2) 年度内のスケジュール

下表に事業運営の年間スケジュールを示します。



須坂市地域公共交通計画

2023 年 3 月 策定

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