

千曲市地域公共交通計画

令和6年3月
(令和8年1月一部変更)

千曲市

目 次

第1章 はじめに	1
1. 計画の背景と目的	2
2. 計画の区域	2
3. 計画の期間	2
第2章 関連計画の整理.....	3
1. 本計画に関する諸計画の整理.....	4
2. 上位計画の整理.....	4
(1) 千曲市総合計画	4
(2) 千曲市都市計画マスターplan	5
(3) 千曲市立地適正化計画	6
3. その他の関連計画の整理	7
第3章 地域概況及び 公共交通の現状と課題	8
1. 地域概況	9
(1) 地勢	9
(2) 施設立地の状況	10
(3) 人口の推移・推計と地区別人口	11
(4) 人口分布	12
(5) 観光動向	13
2. 市民の移動実態	14
(1) 調査概要	14
(2) 属性	14
(3) 市内の移動時間帯と目的地	16
(4) 移動の目的別の状況	18
3. 公共交通の運行・利用状況	21
(1) 本市の公共交通体系	21
(2) 公共交通のカバーの状況	24
(3) 公共交通の利用状況の全体像	25
(4) 市内幹線・支線の利用状況の詳細	28
4. まとめ	35
(1) 本市の公共交通の現状と課題の整理	35
(2) 本市の公共交通の再編に向けた考え方	37

第4章 公共交通整備方針	38
1. 千曲市における公共交通整備の考え方	39
(1) 公共交通確保・維持に向けた基本的な考え方	39
(2) 公共交通再編の考え方	40
(3) 公共交通再編の具体的な内容	41
(4) 本市の令和6（2024）年度の公共交通体系.....	43
2. 目標	44
(1) 全体目標	44
(2) 国庫補助対象路線の目標.....	45
3. 目標達成のための施策・事業	46
(1) 公共交通の整備・運行・維持	48
(2) 公共交通の運行基盤の整備	52
(3) 公共交通を利用しやすくするための利用環境整備.....	53
(4) 利用促進による利用者の維持、新規利用者の掘り起こし	55
第5章 計画のマネジメント	57
1. 地域公共交通を運用していくうえでの各主体の役割	58
2. 評価・検証・改善のサイクル	59
(1) 毎年度における評価・検証・改善	59
(2) 中間年度（令和8（2026）年度）における評価・検証・改善.....	59
資料編	60
千曲市地域公共交通活性化協議会 委員名簿.....	61

第1章 はじめに

1. 計画の背景と目的

本市では、令和元（2019）～令和5（2023）年度を計画期間とした「千曲市地域公共交通網形成計画」を策定し、市民の移動手段の確保・維持に取り組んできました。

具体的には、市外への移動手段としての交通（以下、広域幹線）として、中心部を南北に運行するしなの鉄道しなの鉄道線（以下、しなの鉄道線）、市の西部を運行するJR篠ノ井線の利用促進や、長野市を経由し須坂市まで運行する路線バス屋代須坂線を近隣自治体及び長電バス株式会社、有限会社シシリク観光と協力して、その維持に努めています。

また、市内における移動手段の確保・維持としては、循環バス9路線（市内幹線（大循環線（東回り・西回り）2路線）、支線（6路線及びデマンド型乗合タクシー）、観光客向けのおばすて棚田・温泉観光便（1路線、以下、観光便））の運行に取り組んできました。

こうした中、近年、本市では、ことぶきアリーナ千曲（平成30（2018）年度）、市役所新庁舎（令和元（2019）年度）が完成し、（仮称）屋代スマートインターチェンジの新規事業化が決定する（令和5（2023）年）等、市内の移動に影響を与える変化が連続的に発生しています。また、地域の要望に応える形で、支線の運行区間のうち、稲荷山・八幡エリア、更級エリア、上山田エリアにおいては、令和5（2023）年9月から、高齢化に対応するため、デマンド型乗合タクシーの実証運行を行う等、千曲市地域公共交通網形成計画では想定していなかった取組みが始まっています。

加えて、国は、令和2（2020）年と令和5（2023）年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」を改正し、市町村がより主体的に公共交通を見直し、それを「地域公共交通計画」として取りまとめていくことを求めています。

これらの状況を踏まえ、本市において最適な公共交通体系を再構築（リ・デザイン）するとともに、関係者との役割分担と協力のもと、持続可能な公共交通を維持していくために「千曲市地域公共交通計画」（以下、本計画）を策定します。

2. 計画の区域

計画区域は千曲市内全域とします。ただし、市民の移動は市外にも及んでいるため、近隣の自治体と連携しながら計画を推進します。

3. 計画の期間

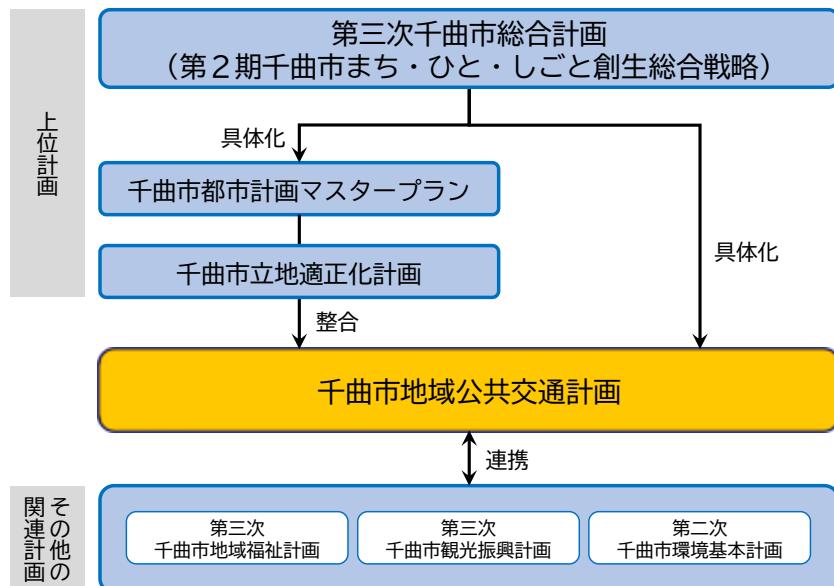
本計画の期間は令和6（2024）年度から令和10（2028）年度までの5年間とします。なお、本計画を見直す必要が生じた場合には、適宜見直しを行います。

第2章 関連計画の整理

1. 本計画に関する諸計画の整理

本計画は、最上位計画である「第三次千曲市総合計画」に示された市の総合的な方向性を踏まえ、様々な関連計画と整合させながら、便利かつ持続可能な公共交通を確保・維持・改善していくためのものです。上位計画・関連計画との関係を以下に示します。

図表 1 本計画の位置づけ



2. 上位計画の整理

(1) 千曲市総合計画

第三次千曲市総合計画（令和4（2022）～令和8（2026）年度）では、将来像「人をてらす 人をはぐくむ 人がつながる 月の都～文化伝承創造都市・千曲～」が掲げられています。さらに、将来像を実現するための7つの基本目標が設定され、公共交通については「基本目標1：災害に強く、安全で安心な暮らしができるまち」の達成方針の1つとして、「交流と生活に便利な交通ネットワークが整備されたまち」を目指すことが示されています。

総合計画のうち、個別分野別に施策の方向性が示される基本計画には、令和8（2026）年度に目指す公共交通の姿として、以下の内容が記載されています。

〈令和8（2026）年度に目指す公共交通の姿〉
**地域にふさわしい公共交通が充実し、
高齢者等交通弱者の日常生活の移動手段が確保されている**

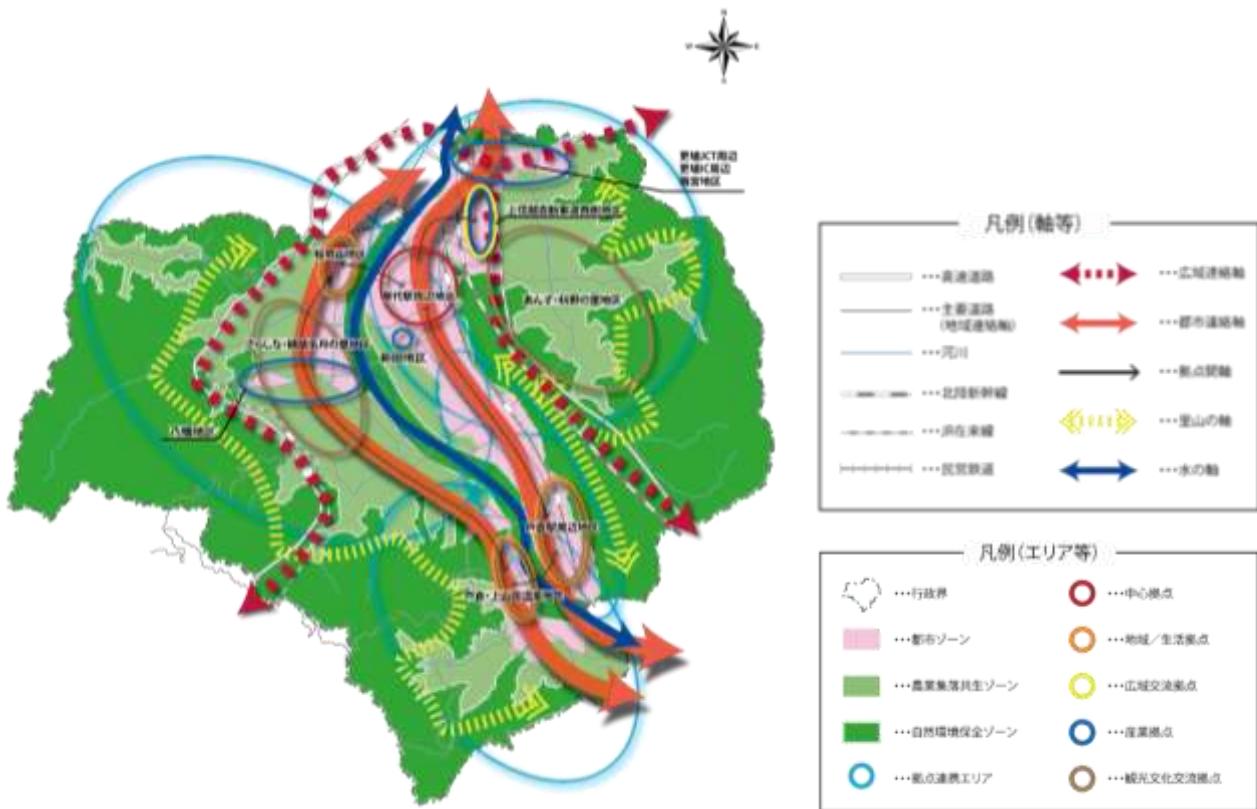
(2) 千曲市都市計画マスタープラン

千曲市都市計画マスタープラン（平成 21（2009）～令和 8（2026）年度）では、第二次千曲市総合計画（平成 29（2017）年度）と整合性を持った将来都市構造が示されています。

将来都市構造には、都市拠点（中心拠点、地域／生活拠点、広域交流拠点）、産業拠点、観光文化交流拠点が設定されています。

公共交通は、首都圏、中京圏及び近畿圏や北陸圏を結ぶ「広域連絡軸」、長野市や上田市等の周辺都市を結ぶ「都市連絡軸」及び市街地と集落地を結ぶ「地域連絡軸」を定め、交通結節点として、しなの鉄道線、JR 篠ノ井線の市内各駅や高速バス停留所を定めています。また、(仮称) 屋代スマートインターチェンジ予定地周辺にバスターミナル等のモダルコネクト拠点の整備を検討するとされています。

図表 2 将来都市構造図



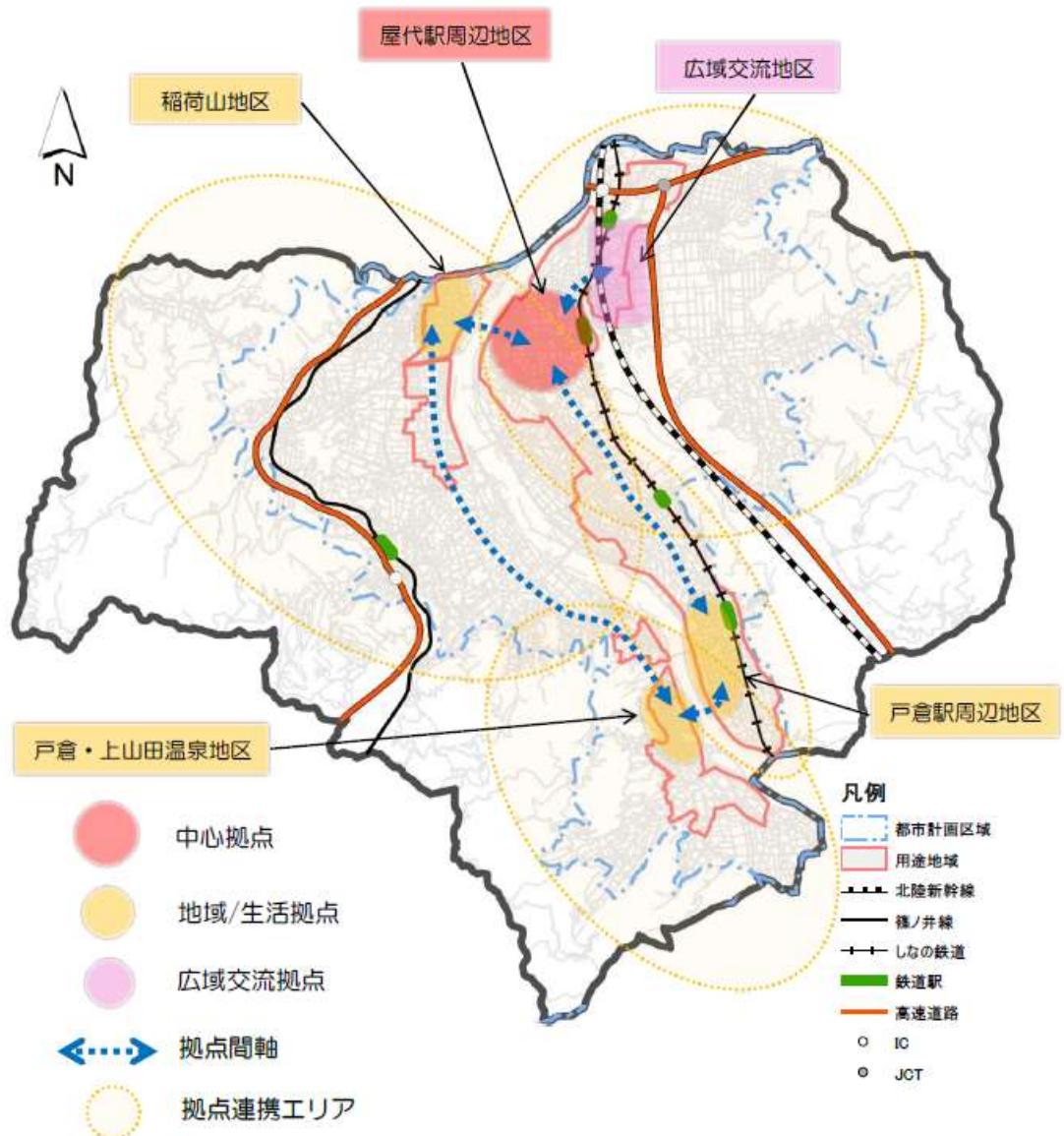
出典:千曲市「千曲市都市計画マスタープラン(平成31年)」

(3) 千曲市立地適正化計画

千曲市立地適正化計画（平成 28（2016）～令和 22（2040）年度）では、千曲市都市計画マスタープランと整合性を持ちながら、「屋代駅周辺地区」を中心拠点、「稲荷山地区」「戸倉駅周辺地区」「戸倉・上山田温泉地区」を地域/生活拠点（観光・交流拠点）、上信越自動車道西側の「広域交流地区」を広域交流拠点と設定しています。

そして、しなの鉄道線、市内幹線（大循環線）で拠点をつなぐことにより、拠点間軸（ネットワーク）の形成を図り、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の実現に対する公共交通としての指針を示しています。

図表 3 将来都市構造図（千曲市立地適正化計画）



拠点間名	拠点間軸（手段）
屋代駅周辺地区↔戸倉駅周辺地区	鉄道（しなの鉄道） バス（コミュニティバス大循環線）
その他の拠点間	バス（コミュニティバス大循環線）

出典:千曲市「千曲市立地適正化計画(平成 29 年)」

3. その他の関連計画の整理

その他の関連計画の、公共交通に関する主な内容を以下に示します。

図表 4 その他の主な個別計画とその内容

計画	主な内容	計画期間
第三次 千曲市 地域福祉計画	<p>「その人らしく安心して暮らせる地域づくり」を基本目標の1つとし、安心・安全に暮らせる環境の整備が示されています</p> <ul style="list-style-type: none">・市民は健康や環境への影響に配慮し、公共交通機関の利用に努めることが求められています・市は公共交通の整備や市民の公共交通の利用促進等に努めています	令和3（2021）～ 令和7（2025）年度
第三次 千曲市 観光振興計画	<p>「観光基盤の充実・強化」を基本方針の1つとし、公共交通の整備が示されています</p> <ul style="list-style-type: none">・誰もが旅行を楽しめる環境づくりのため、ユニバーサルデザインの推進が示されています・観光客の移動における快適性向上のため、二次交通を含む交通ネットワークの整備が掲げられています。利便性強化のための公共交通機関とその他移動手段の連携や、公共交通利活用のための観光バスや語り部タクシーの運行検討・実施に取組むとしています	令和4（2022）～ 令和8（2026）年度
第二次 千曲市 環境基本計画	<p>「地球を大切にする、安全で安心なまち」を基本方針の1つとし、「地球温暖化防止のため、再生可能エネルギーの利用や省エネルギーに積極的に取り組み、低炭素なまちづくりをすすめる」と示されています</p> <ul style="list-style-type: none">・環境負荷の抑制と高齢者対策を併せて、マイカーへの依存を抑えた、歩いて暮らせるまちづくり（コンパクトシティの構築）に向けて各種の検討を総合的に進め、新たな時代にふさわしい「人と環境にやさしいまち」を目指すとしています・自動車由来の大気汚染の防止やCO₂の排出削減及び交通安全のため、公共交通の利便性の向上、利用促進に向けた検討を進めるとしています	平成28（2016）～ 令和7（2025）年度

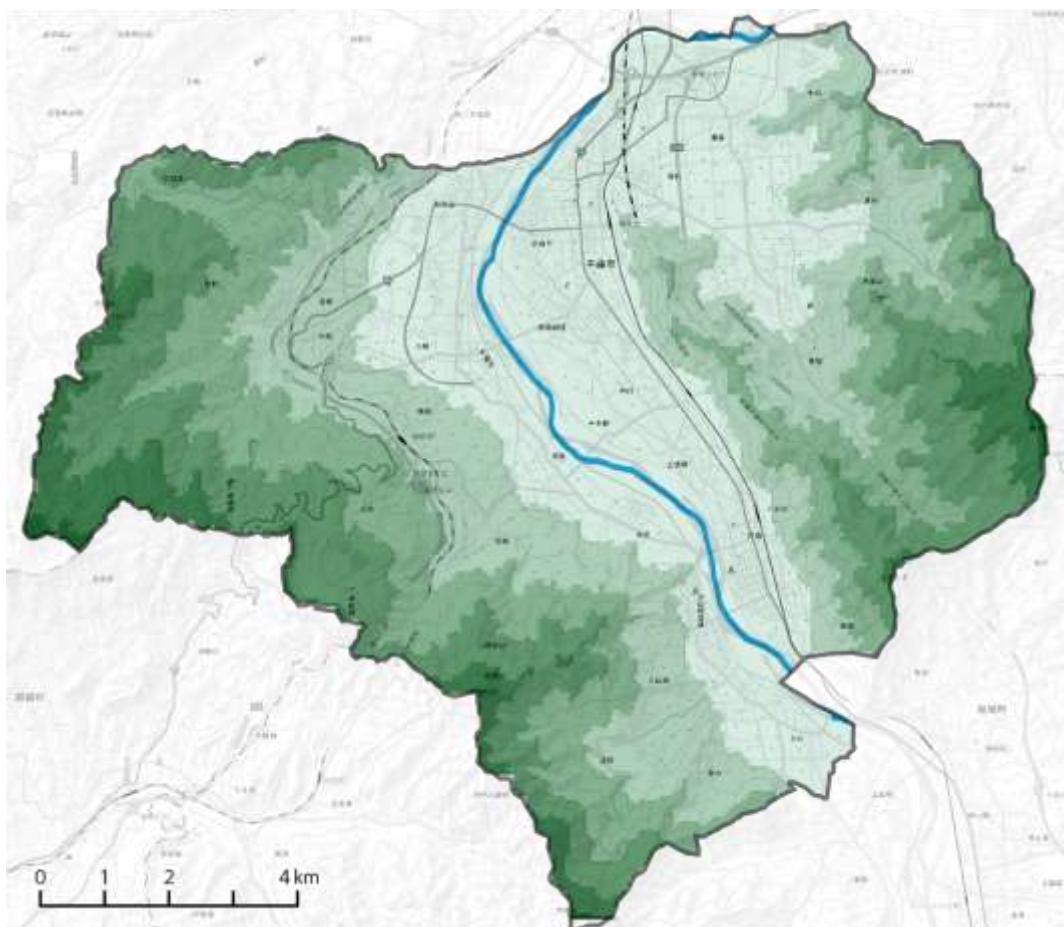
第3章 地域概況及び 公共交通の現状と課題

1. 地域概況

(1) 地勢

本市は、北は善光寺平と接し、南は坂城町から上田市へと繋がっています。市の総面積は 119.79 km²、市の中央を南北方向に千曲川が流れ、両岸の平地に市街地が広がっています。市域の東部は三滝川等が形成した平地、西部は国指定名勝地である姨捨の棚田が広がる傾斜地となっています。

図表 5 本市の地勢

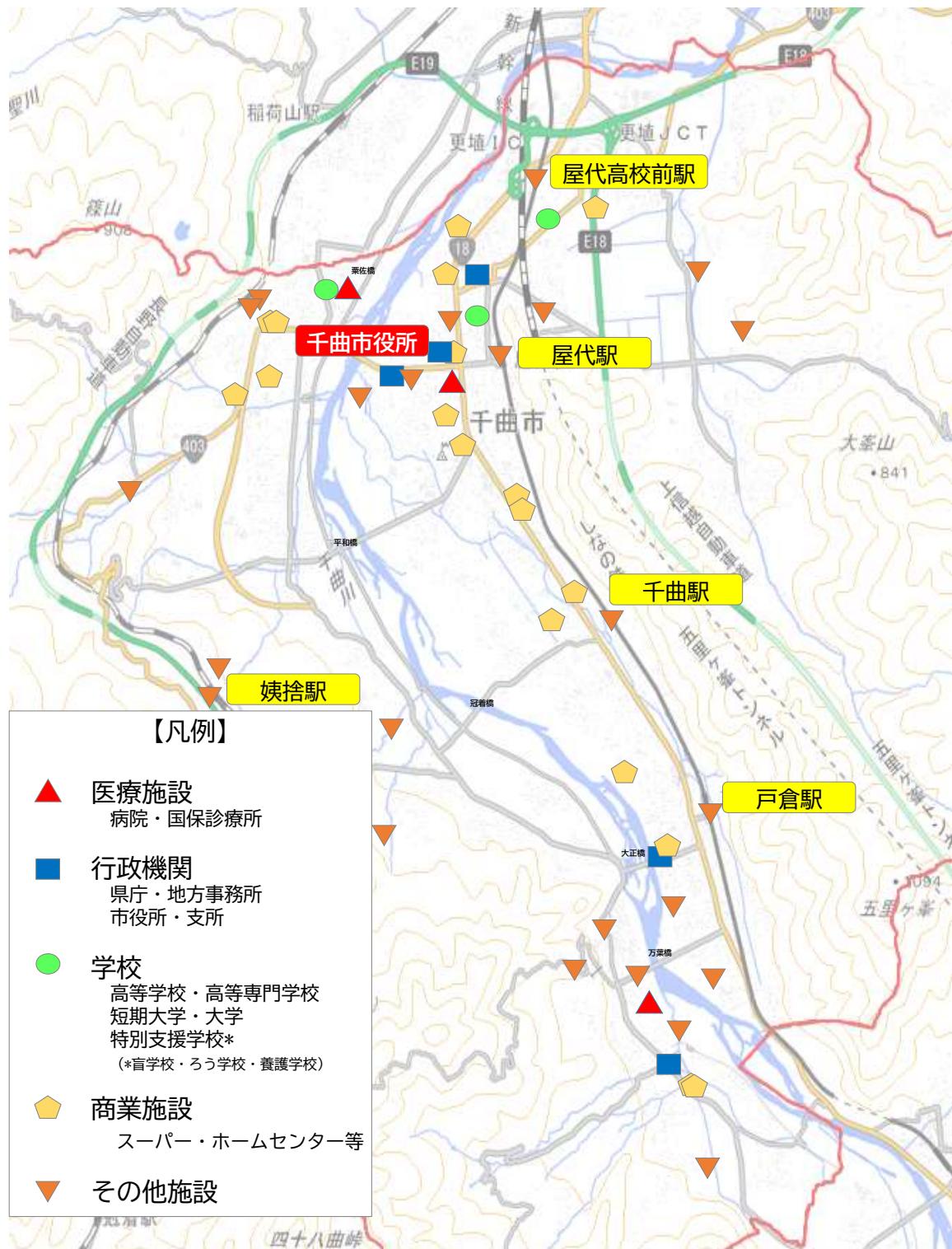


※国土地理院「地理院地図」を下地図として加工

(2) 施設立地の状況

市内の医療施設や商業施設は、千曲川に沿って市域全体に点在しています。旧更埴市や旧戸倉町・上山田町の中心部には、比較的集積があります。また、千曲川右岸側に国道18号、しなの鉄道線が通っており、屋代駅近辺から千曲駅近辺にかけては、国道18号沿いにロードサイド型の商業施設が点在しています。

図表6 市内の主な施設



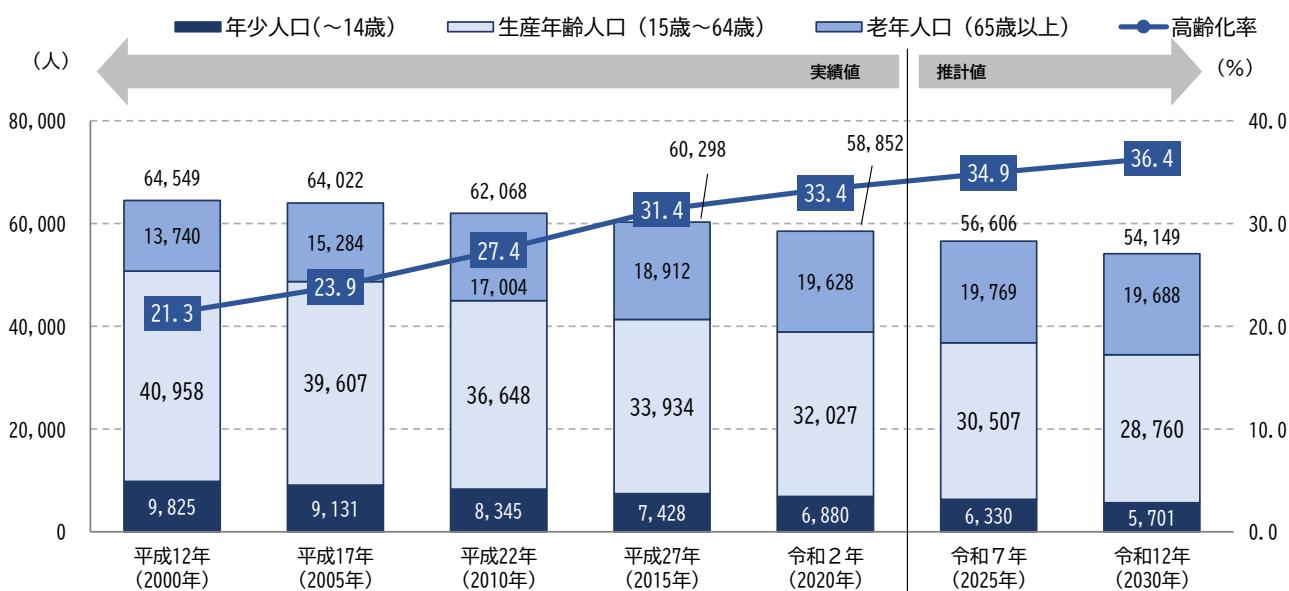
※国土地理院「地理院地図」を下地図として加工

(3) 人口の推移・推計と地区別人口

本市の人口は、平成12（2000）年をピークに年々減少し、令和2（2020）年時点では、5万8,852人で、高齢化率は33.4%です。今後も人口は減少し続け、高齢化がさらに進んでいくと推計されています。

高齢化率を地区別にみると、埴生小学校区、五加小学校区は30%を下回っている一方、上山田小学校区、更級小学校区で40%を超えており、千曲川左岸の地区の高齢化が進んでいる傾向があります。また、交通不便者になりやすい高齢者単独世帯が増加する傾向があり、高齢者の移動手段の確保の重要性はますます高まっていると考えられます。

図表7 本市の人口推移と将来人口推計



出典: 実績値(令和2年まで): 総務省「国勢調査」、
推計値(令和7年以降): 国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」

図表8 地区別人口（令和2（2020）年10月1日時点）

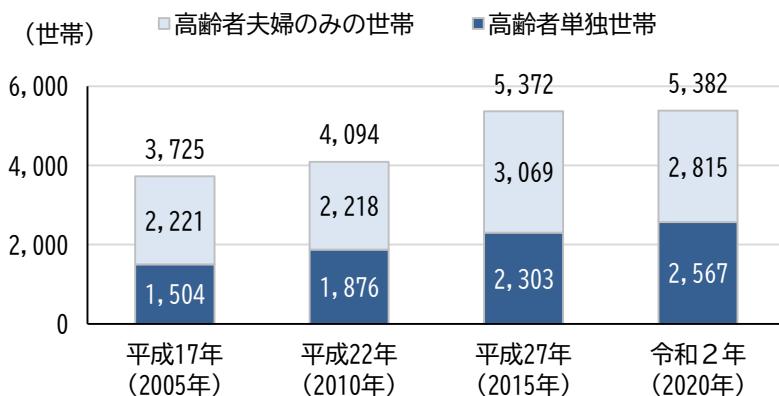
地区名	地区別人口 (人)	15歳未満		15～64歳未満		65歳以上	
		人口(人)	人口比率	人口(人)	人口比率	人口(人)	人口比率
屋代小学校区	6,949	935	13.5%	3,891	56.0%	2,089	30.1%
東小学校区	7,305	753	10.3%	3,944	54.0%	2,600	35.6%
埴生小学校区	10,884	1,560	14.3%	6,308	58.0%	2,943	27.0%
治田小学校区	6,405	755	11.8%	3,364	52.5%	2,281	35.6%
八幡小学校区	4,896	508	10.4%	2,625	53.6%	1,749	35.7%
戸倉小学校区	6,666	666	10.0%	3,607	54.1%	2,321	34.8%
更級小学校区	3,528	335	9.5%	1,744	49.4%	1,446	41.0%
五加小学校区	6,651	953	14.3%	3,867	58.1%	1,776	26.7%
上山田小学校区	5,568	415	7.5%	2,677	48.1%	2,423	43.5%
千曲市合計	58,852	6,880	11.7%	32,027	54.4%	19,628	33.4%

出典: 総務省「国勢調査(令和2(2020)年)」

※地区名は小字単位における該当小学校区の人口を合算

※地区別人口には年齢不詳も含むため、年齢3区分別人口の合計と一致しない

図表 9 高齢者夫婦のみ及び高齢者単独世帯の推移



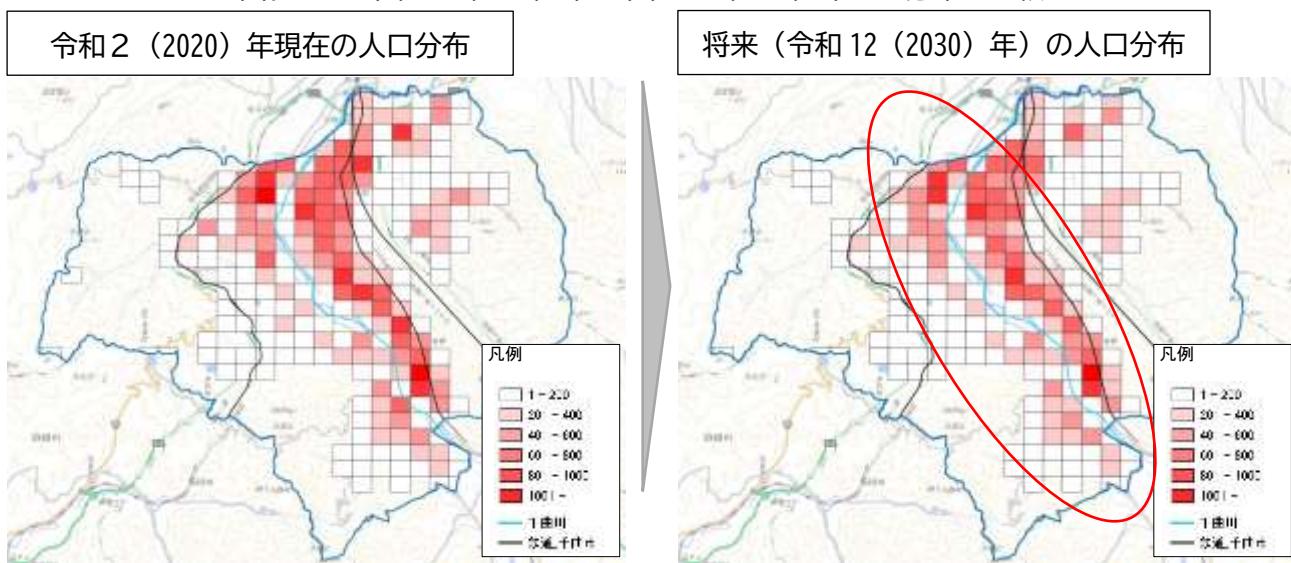
出典:総務省「国勢調査」

(4) 人口分布

人口分布をみると、千曲川の右岸の人口密度が比較的高いことがわかります。千曲川から離れるところでは人口密度は低くなるものの、広い範囲に居住地が分布しています。

令和12（2030）年の将来人口の分布をみると、人口は減るもの、分布は令和2（2020）年とほぼ変わらないことから、今後も引き続き、居住地となっている地域全体の移動手段の確保が求められると考えられます。

図表 10 令和2（2020）年→令和12（2030）年人口分布の比較

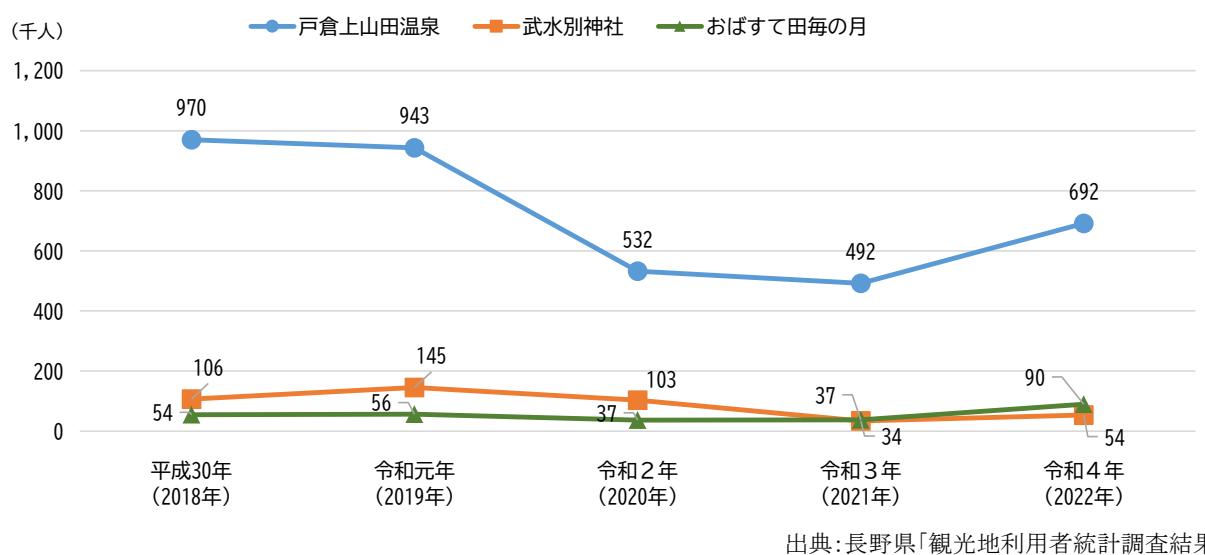


出典:令和2年は総務省「国勢調査(令和2(2020)年)」、令和12年は国土交通省「将来人口推計」

(5) 観光動向

観光入込客数の推移をみると、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、戸倉上山田温泉は令和2（2020）年に約53万2,000人まで落ち込みましたが、令和4（2022）年は約69万2,000人まで回復しています。武水別神社、おばすて田毎の月も回復傾向にあります。

図表 11 観光入込客数



出典：長野県「観光地利用者統計調査結果」

まとめ

- 千曲市は、南北に流れる千曲川を中心に市街地が広がっています。立地適正化計画においては、「屋代駅周辺地区」を中心拠点、「稲荷山地区」「戸倉駅周辺地区」「戸倉・上山田温泉地区」を地域/生活拠点と定めており、しなの鉄道線、市内幹線(大循環線)で各拠点をつなぐことにより、拠点間軸(ネットワーク)を形成することを目指しています。
- 移動の目的地となる市内の施設は、市域全体に点在しています。
- 人口減少が進むものの、当面は人口分布に大きな変化がないと想定されます。引き続き、居住地となっている地域全体の移動手段の確保が求められます。
- 千曲川左岸は、右岸よりも高齢化が進む傾向があります。高齢者単独世帯も増えており、高齢者の移動手段の確保の重要性はますます高まっていると考えられます。
- コロナ禍を経て、観光入込客数は回復傾向にあります。

2. 市民の移動実態

(1) 調査概要

本計画を策定するにあたり、市民の移動実態等を把握するため、アンケート調査を実施しました。アンケート調査の概要を以下に示します。

図表 12 アンケート調査の概要

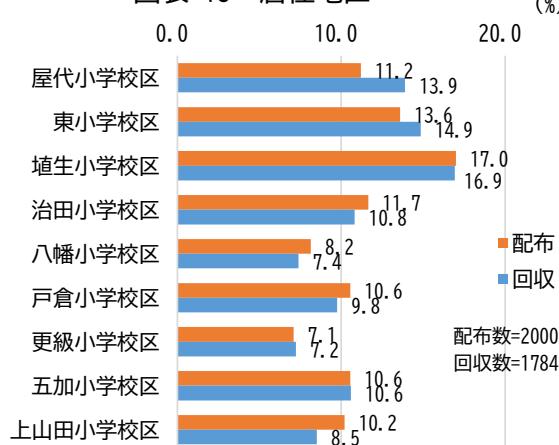
調査期間	令和5（2023）年8月25日～9月10日
調査方法	調査票を世帯に配布。高校生以上の世帯構成員が最大4人回答できるようにし、複数の世帯員から回答を得た。
備考	配布数 2,000票（世帯） 有効回答数 877票（世帯） 有効回答率 43.9% 有効回答者数 1,934人 ※1票（世帯）あたり平均回答者数2.2人

(2) 属性

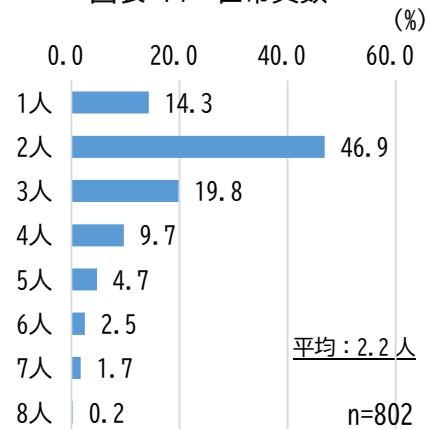
① 回答世帯の状況

回答者の居住地は埴生小学校区（16.9%）、東小学校区（14.9%）、屋代小学校区（13.9%）の順に多くなっています。平均世帯人数は2.2人で、2人世帯は46.9%を占めています。

図表 13 居住地区



図表 14 世帯員数



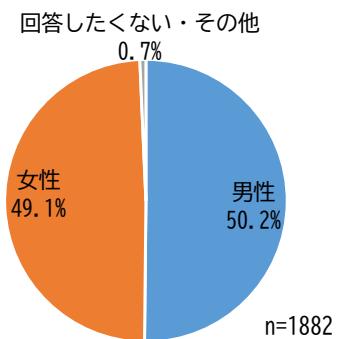
出典:千曲市民の移動実態調査(令和5年度)

②回答者の属性

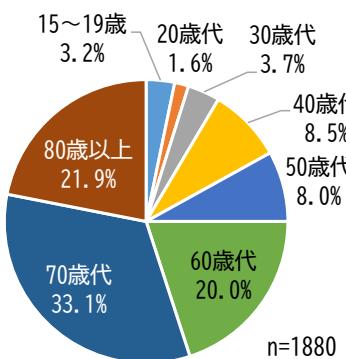
性別は男女がおよそ半々、年齢は60歳以上が4分の3を占め、20歳代は1.6%と少なくなっています。

就業・就学状況は、無職（定年退職者含む）が39.4%、勤め人（会社員・団体職員・役員など）が22.0%と多くなっています。なお、高校生は2.8%です。

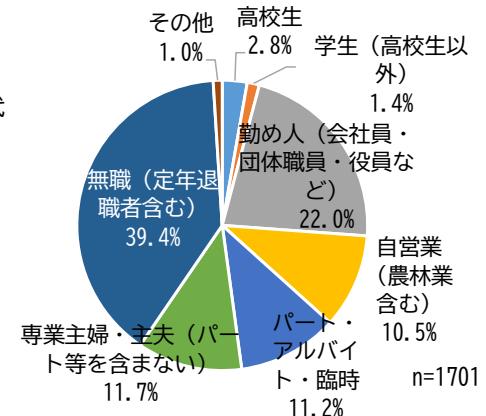
図表 15 性別



図表 16 年代



図表 17 就業・就学状況



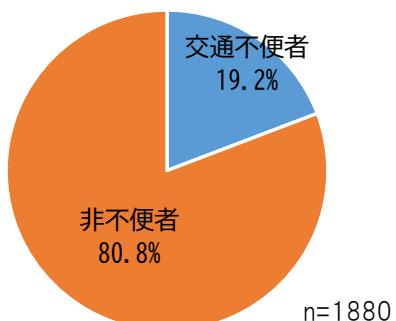
出典：千曲市民の移動実態調査（令和5年度）

③交通不便者の実態

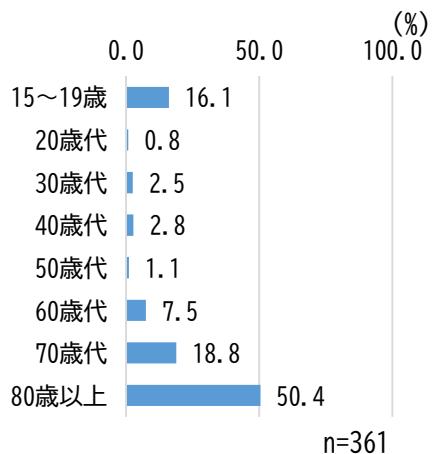
※「自家用車（自分の運転）」及び「原付/バイク」を使用しない人を「交通不便者」、その他の人を「非不便者」とします

交通不便者は19.2%となっており、内訳をみると「10代」「70歳代以上」に集中しています。

図表 18 交通不便者の割合



図表 19 年代別交通不便者の割合



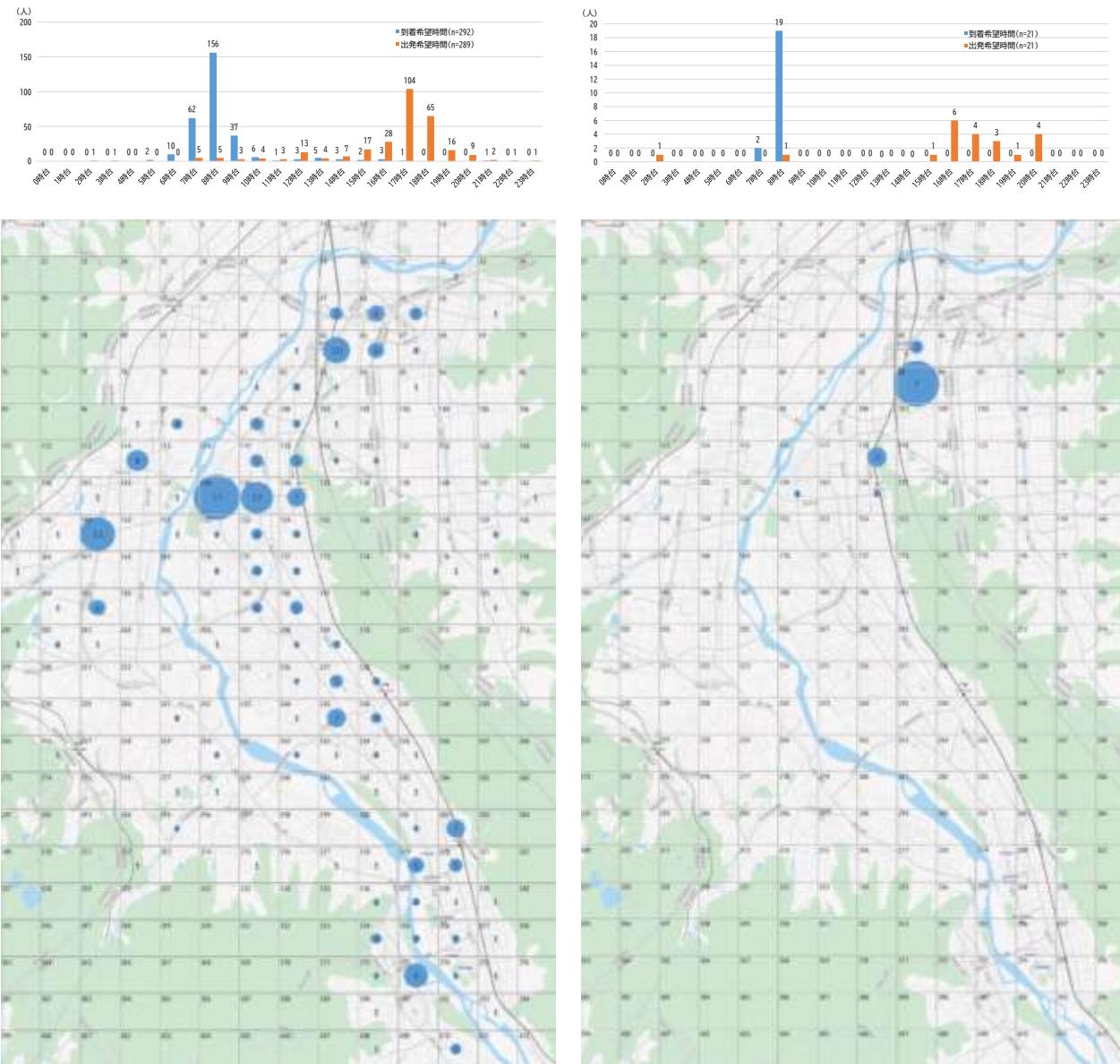
出典：千曲市民の移動実態調査（令和5年度）

(3) 市内の移動時間帯と目的地

通勤の目的地は、市内全域に広がっています（旧更埴市の中心部が比較的多くなっています）。目的地への到着希望時間は8時台、出発希望時間は17～18時台が最も多くなっています。

通学の目的地は、屋代高等学校、屋代南高等学校となっています。目的地への到着希望時間はほとんどが8時台である一方、出発希望時間は15～20時台に分散しています。

図表 20 通勤（左）・通学（右）の移動実態

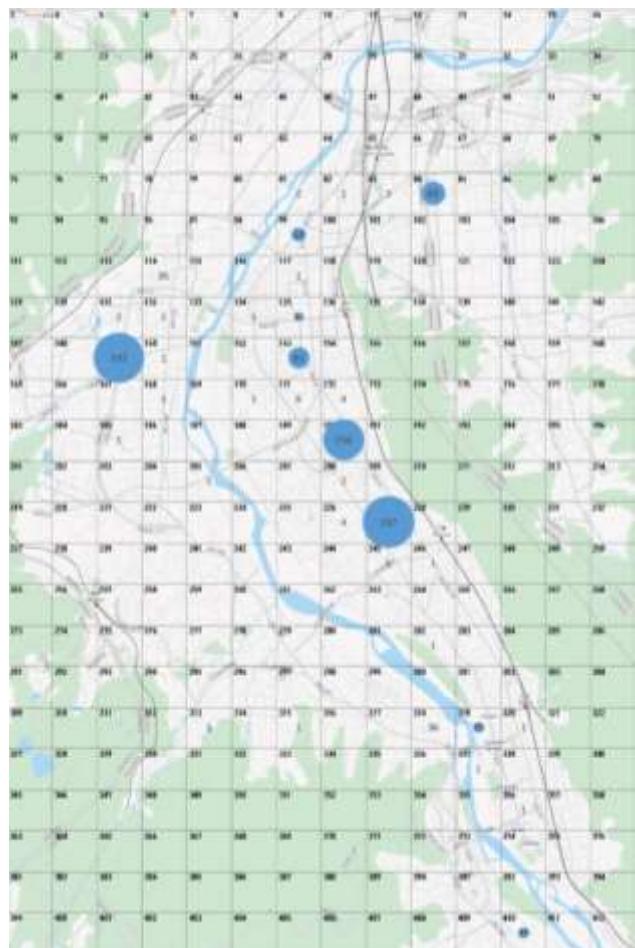
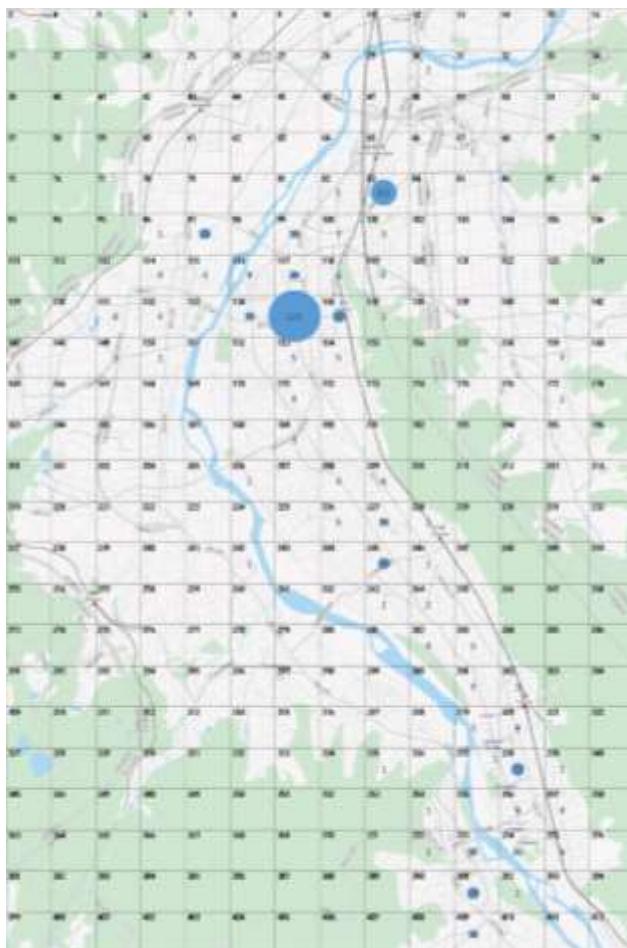
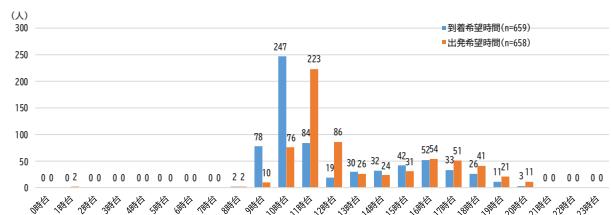
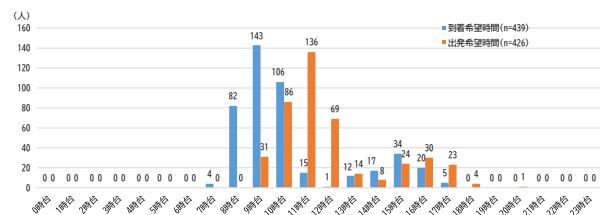


出典：千曲市民の移動実態調査（令和5年度）

通院の目的地は、千曲中央病院が多くなっています。目的地への到着希望時間は9時台、出発希望時間は11時台が最も多く、午後は少なくなっています。

買物の目的地は、市内に点在しており、綿半千曲店、ツルヤ稻荷山店、原信埴生店が比較的多くなっています。目的地への到着希望時間は10時台、出発希望時間は11時台が最も多くなっています。

図表 21 通院（左）・買物（右）の移動実態



出典:千曲市民の移動実態調査(令和5年度)

(4) 移動の目的別の状況

移動目的別の利用の規模と交通手段を整理すると、いずれの移動についても、市内・市外双方への移動が見られます。通院・買物は比較的市内の移動が多くなっています。

移動手段をみると、市外への通学については広域幹線が多く利用されている一方で、市内幹線・支線はあまり使われておらず、鉄道駅までは徒歩・自転車の利用が多いと考えられます。市外への通勤・通院・買物も同様に、広域幹線の利用が一定数ありながら、市内幹線・支線利用の割合が低調となっています。

図表 22 移動目的別の利用の規模と交通手段

移動先	移動目的	主な頻度	交通手段				
			市内幹線/支線	広域幹線	自家用車/原付/バイク	家族送迎	徒歩/自転車等のみ
市内	通勤 (n=404)	毎日	2.5%	3.0%	84.4%	3.5%	6.9%
	通学 (n=28)	毎日	0.0%	32.1%	0.0%	25.0%	67.9%
	通院 (n=801)	月1回程度	2.5%	1.5%	66.2%	19.2%	10.4%
	買物 (n=1,126)	週1~2回程度	0.7%	0.1%	81.2%	10.3%	9.6%
市外	通勤 (n=309)	毎日	0.6%	23.3%	81.2%	5.8%	2.9%
	通学 (n=47)	毎日	6.4%	74.5%	6.4%	46.8%	25.5%
	通院 (n=551)	月1回程度	2.5%	14.7%	59.2%	23.0%	2.2%
	買物 (n=637)	週1~2回程度	1.9%	17.9%	66.4%	14.4%	2.8%

出典:千曲市民の移動実態調査(令和5年度)

高齢者に着目すると、高齢者の交通不便者の移動は、家族送迎が多い傾向があります。また、市内の移動は、徒歩・自転車の割合も大きくなっています。

市外への移動は一定の公共交通利用がある一方で、市内の移動での利用は低調となっています。

図表 23 移動目的別の利用の規模と交通手段（高齢者）

移動先	移動目的	利用者区分	交通手段				
			公共交通	市内幹線/支線	広域幹線	自家用車/原付/バイク	家族送迎
市内	通院	65歳以上 (n=704)	3.3%	2.4%	1.1%	65.3%	20.7%
		うち、交通不便者 (n=166)	8.4%	7.2%	1.8%	-	63.3%
	買物	65歳以上 (n=850)	0.8%	0.7%	0.1%	78.8%	12.5%
		うち、交通不便者 (n=121)	4.1%	4.1%	0.0%	-	62.8%
市外	通院	65歳以上 (n=466)	14.4%	2.4%	13.9%	59.7%	24.0%
		うち、交通不便者 (n=94)	18.1%	6.4%	16.0%	-	62.8%
	買物	65歳以上 (n=417)	15.3%	1.9%	14.6%	66.7%	16.8%
		うち、交通不便者 (n=50)	26.0%	10.0%	20.0%	-	62.0%

出典:千曲市民の移動実態調査(令和5年度)

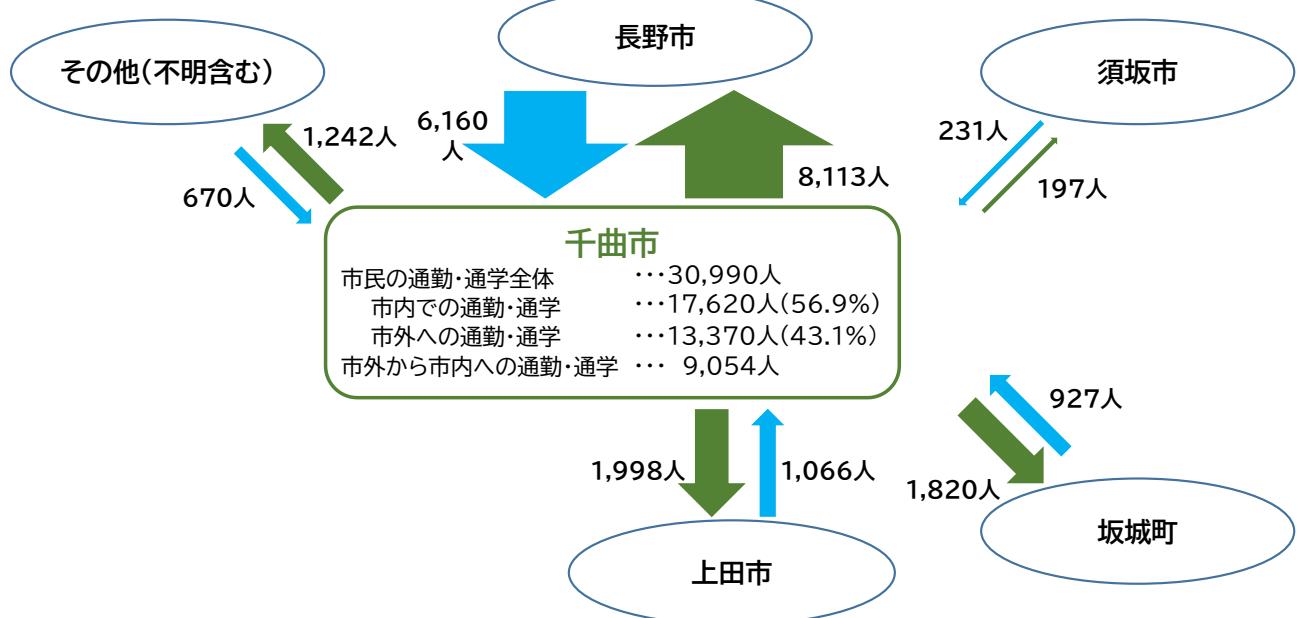
(参考) 国勢調査からみる市民の通勤・通学移動

① 通勤・通学先

通勤・通学をしている市民は3万990人です。そのうち、市内の通勤・通学は1万7,620人(56.9%)、市外への通勤・通学は1万3,370人(43.1%)となっています。市外への通勤・通学先を市町別にみると、長野市(8,113人)が最も多く、次いで上田市(1,998人)となっています。

また、市外から市内への通勤・通学は9,054人となっています。

図表 24 通勤・通学先(15歳以上)



出典:総務省「国勢調査(令和2(2020)年)」

② 通勤・通学の交通手段

市民の通勤・通学の交通手段をみると、「自家用車・オートバイ」(79.7%)が最も多く、「公共交通」は11.6%となっています。公共交通は、市内での通勤・通学で1.8%、市外への通勤・通学で22.1%となっており、市外に出るときに利用される傾向があることがわかります。また、市外から通勤・通学してくる人の公共交通の利用率は11.9%となっています。

図表 25 通勤・通学時の交通手段(15歳以上)

	自家用車・オートバイ	公共交通	徒歩のみ	自転車	勤め先・学校のバス	その他
市民の通勤・通学全体(n=27,803)	79.7%	11.6%	4.8%	9.8%	0.4%	0.8%
市内での通勤・通学(n=14,433)	80.3%	1.8%	8.9%	10.5%	0.4%	0.7%
市外への通勤・通学(n=13,370)	79.0%	22.1%	0.3%	9.2%	0.4%	1.0%
市外から市内への通勤・通学(n=9,047)	86.7%	11.9%	0.1%	5.9%	0.4%	0.8%

出典:総務省「国勢調査(令和2(2020)年)」

※複数回答のため各行の合計は100%にならない

まとめ

- 回答者全体の19.2%が交通不便者であり、高齢者、高校生に多くなっています。
- 移動目的別の利用の規模と交通手段を整理すると、いずれの移動も市内・市外双方への移動があります。
- 通院・買物は市内の移動が比較的多くなっています。市外への通勤・通院・買物移動には、広域幹線の利用が一定数あることが確認できます。しかし、市内幹線・支線の利用は低調となっています。
- 高校通学についてみると、市外への通学には広域幹線が多く使われています。一方で、市内での高校通学においては、市内幹線・支線はほとんど使われていません。
- 高齢者の交通不便者の移動は、家族送迎が多く、市内幹線・支線は利用されない傾向があります。市内の移動においては、徒歩・自転車の割合も大きくなっています。

3. 公共交通の運行・利用状況

(1) 本市の公共交通体系

市外への移動手段として広域幹線を担う交通として、鉄道2路線（しなの鉄道線、JR 篠ノ井線）、高速バス2路線（長野-池袋・新宿線、千曲川ライナー）、廃止代替バスの長電バス屋代須坂線が運行されています。

図表 26 千曲市を運行する広域幹線

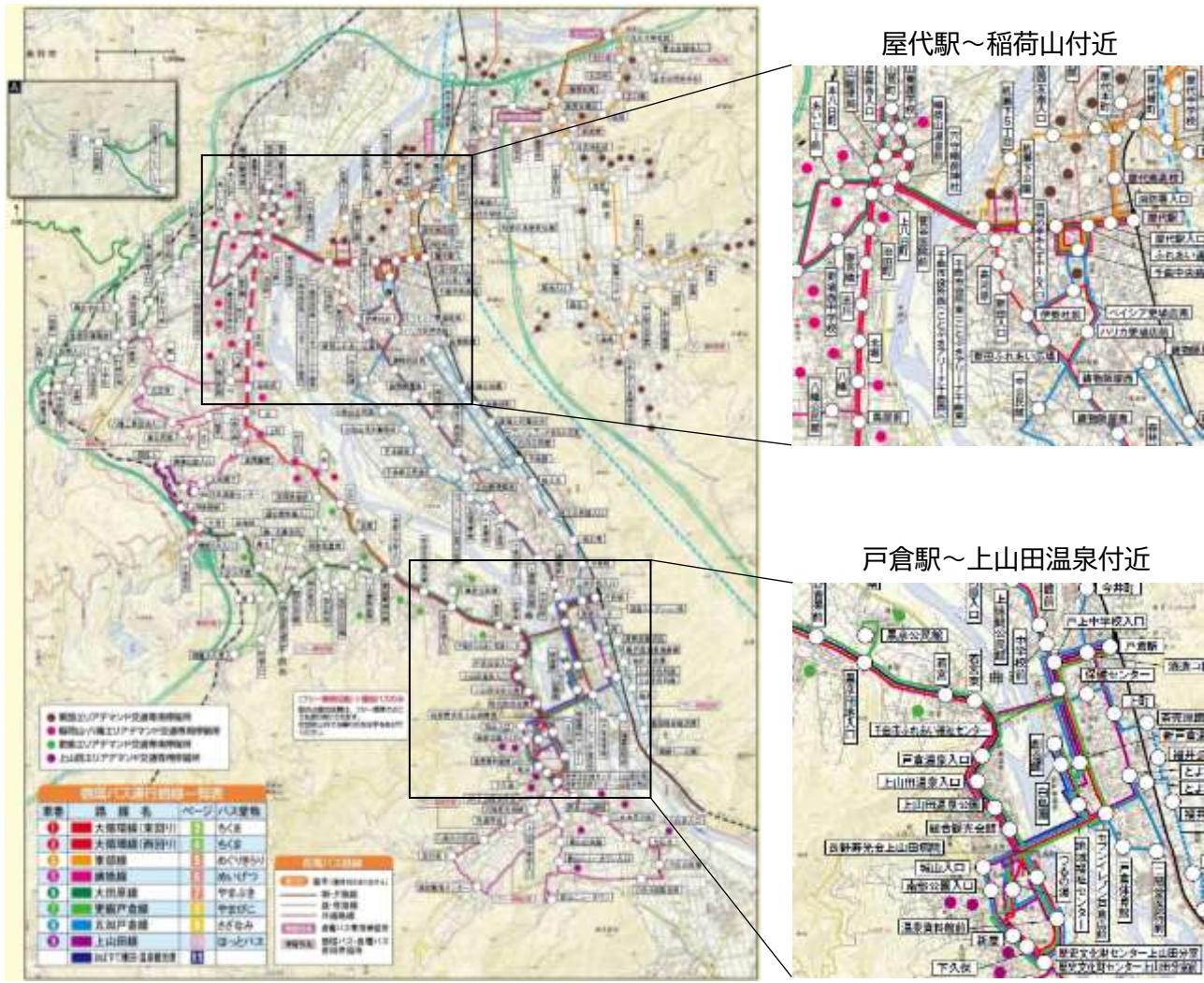


※国土交通省「国土数値情報」をもとに加工(高速バスは省略)

市内では、各拠点間を結ぶ公共交通として、市内幹線（大循環線・2路線）と支線（6路線及びデマンド型乗合タクシー（東部エリアに加え、令和5（2023）年9月から、稻荷山・八幡エリア、更級エリア、上山田エリアでの実証運行が開始）、観光客向けのおばすて棚田・温泉観光便（1路線）が整備されています。個々の支線をみると、すべての路線に医療施設・商業施設・交通結節点となる鉄道駅が含まれているため、市内幹線と支線との運行区間の重なりが多くなっています。

また、市内にはタクシー事業者が3社あり、市域全体をカバーしています。

図表 27 市内を運行するバスの路線図と主な重複区間



出典：千曲市総合交通マップ・時刻表（令和5年9月発行）

図表 28 市内幹線と支線（定時定路線）の重複区間

	屋代駅	千屋 曲代 市駅 役入 所口	上穴 八守 日稻 町荷 神社	辻治 田町	代上 町	若三 島東	シ酒 戸 ヨ造 倉 ンコ 温 泉 前 レク 入 口	戸倉駅	伊シ酒 勢 社 ンコ 前 前 レク	屋新 代駅 入口	屋代 駅
市内幹線	大循環線										
支線 (定時 定路線)	東部線										
	姨捨線										
	大田原線										
	更級戸倉線										
	五加戸倉線										
	上山田線										

図表 29 市内の公共交通一覧（令和5（2023）年10月時点）

区分	路線名	運行するエリア	市内交通結節点	事業主体	運行主体	
広域幹線	しなの鉄道線	千曲市及び周辺自治体	屋代駅・戸倉駅・千曲駅・屋代高校前駅	しなの鉄道	しなの鉄道	
	JR 篠ノ井線		姨捨駅	JR 東日本	JR 東日本	
	高速バス	千曲市及び周辺自治体	上信越道乗換駐車場	高速バス事業者	高速バス事業者	
	屋代須坂線	千曲市・長野市・須坂市	屋代駅	長電バス	長電バス シンリク観光	
市内幹線	大循環線東回り	エリア横断	屋代駅・戸倉駅	千曲市	シンリク観光 信州観光バス	
	大循環線西回り					
支線	東部線	東部エリア	屋代駅		更埴観光タクシー	
	デマンド型乗合タクシー				アルピコ交通	
	姨捨線	稲荷山・八幡エリア	屋代駅・姨捨駅		更埴観光タクシー	
	※デマンド型乗合タクシー				アルピコ交通 シンリク観光	
	大田原線	桑原エリア	屋代駅		信州観光バス	
	更級戸倉線	更級エリア	戸倉駅・姨捨駅		畠山自動車商会	
	※デマンド型乗合タクシー				信州観光バス	
	五加戸倉線	五加工エリア	戸倉駅・千曲駅		信州観光バス	
	上山田線	上山田エリア	戸倉駅		信州観光バス	
	※デマンド型乗合タクシー				シンリク観光	
観光便	おばすて棚田・温泉観光便	エリア横断	戸倉駅・姨捨駅		信州観光バス	
タクシー	-	市内全域	-		更級観光タクシー・シンリク観光・畠山自動車商会	

※令和5(2023)年9月25日よりデマンド型乗合タクシー実証運行を実施

(参考)その他の輸送サービスについて

本市では、図表 29 で示した公共交通以外に、特定の市民向けに以下の輸送サービス等が行われています。

図表 30 公共交通以外の輸送サービス

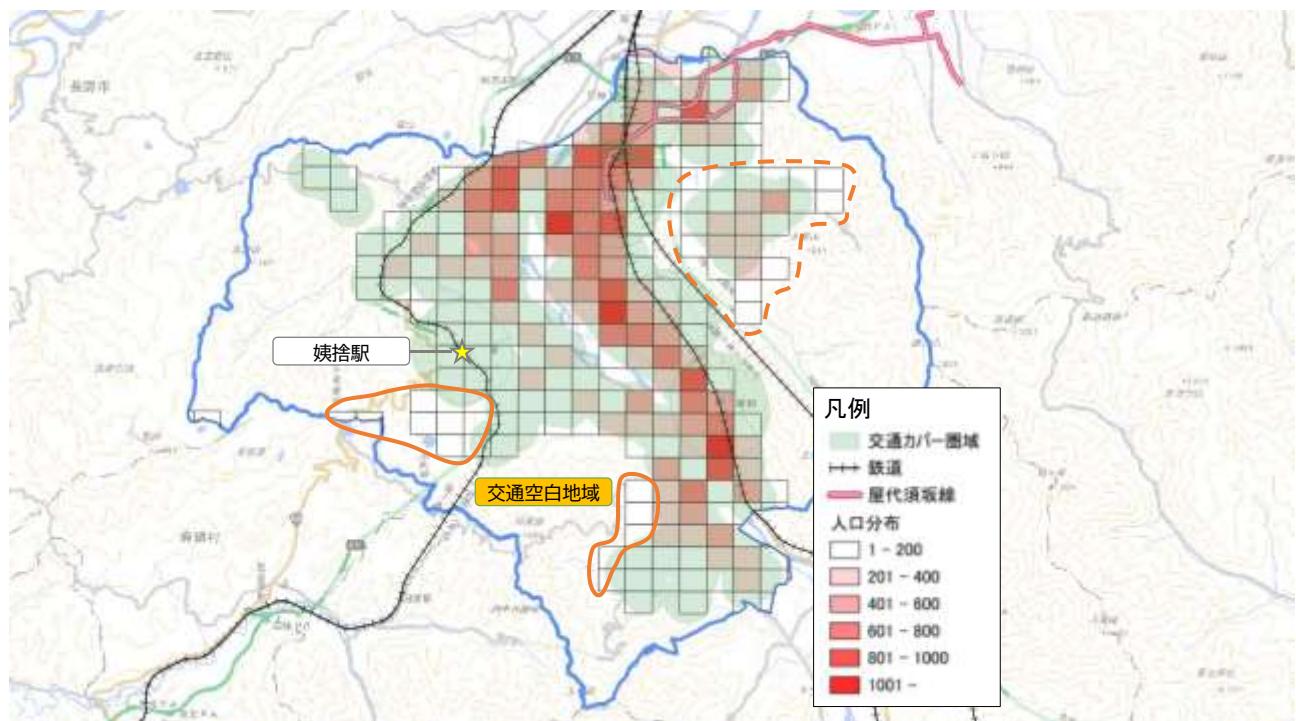
事業名	内容
千曲市障害者等タクシー利用料金助成事業	重度の障がいをお持ちの方などの生活活動の範囲の拡大及びその世帯の経済的負担の軽減と福祉の増進、また、妊娠期の母体への負担及び経済的負担の軽減と妊婦の生活及び出産の支援を目的として、タクシー利用料金の助成回数券を交付しています。
福祉有償運送	障がいをお持ちの方や要介護者などで、他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ単独で公共交通機関を利用する事が困難な方向けの、自家用自動車を使った個別輸送サービスです。本市では千曲市福祉有償運送運営協議会を設置し、現在、市内の1事業者においてサービスが提供されています。
福祉輸送事業	要介護者や身体が不自由な方等が利用できる、一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）の許可を得た法人・個人が行う福祉輸送サービスです。車椅子やストレッチャーのまま乗ることができる車両もあります。本市では現在、一般乗用旅客自動車運送事業（福祉輸送事業限定）の許可を取得した事業者が3事業者あります。

(2) 公共交通のカバーの状況

バス停から半径 500m 及び鉄道駅から半径 1,000m をバス停や鉄道駅を利用できる範囲とし、本市の人口分布と重ね合わせると、ほぼ全域がカバーされ、その範囲に住む人口は全人口の 97.8%となって います。

姨捨駅の南西部や上山田エリアの山際、東部地区の一部には交通空白地帯が発生しています。東部地区については、デマンド型乗合タクシーでカバーされています。

図表 31 公共交通のカバーの状況



※バス停・鉄道駅位置は国土交通省「国土数値情報」、人口分布は総務省「国勢調査(2020(令和2)年度)」をもとに作成

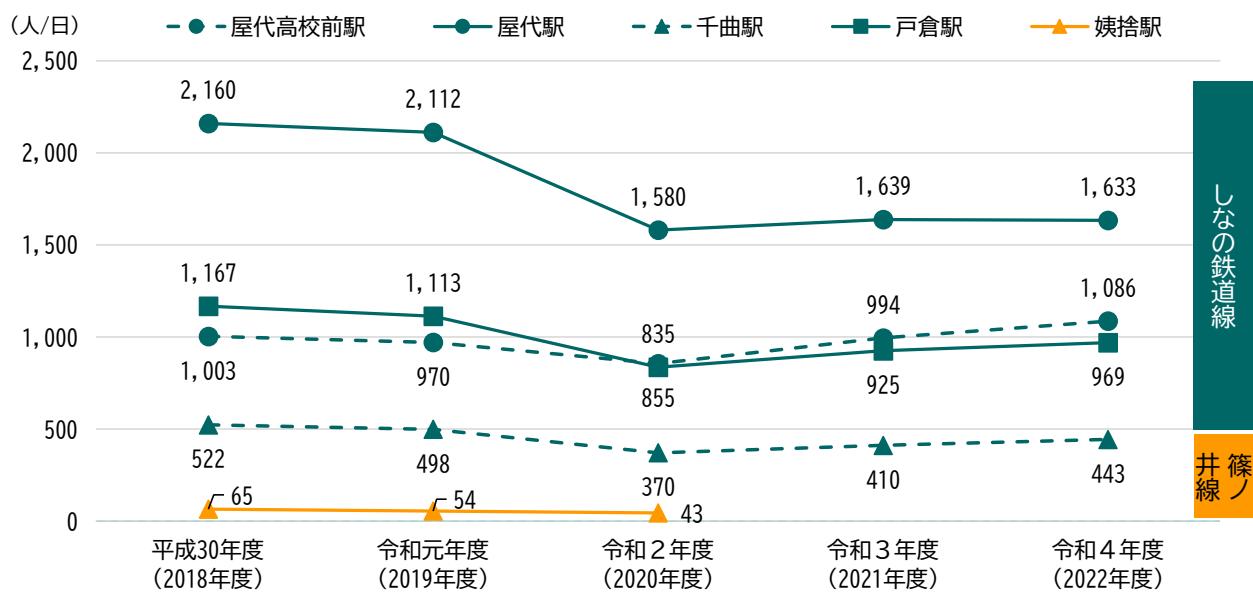
(3) 公共交通の利用状況の全体像

① 広域幹線（鉄道及び屋代須坂線）

1) 鉄道の利用者数

鉄道の利用者数の推移をみると、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和2（2020）年度には令和元（2019）年度と比べて大幅に減少していますが、令和4（2022）年度には全体的に回復傾向にあります。しかし、最も利用者数の多い屋代駅はあまり回復が見られません。

図表 32 鉄道の乗車人員の推移

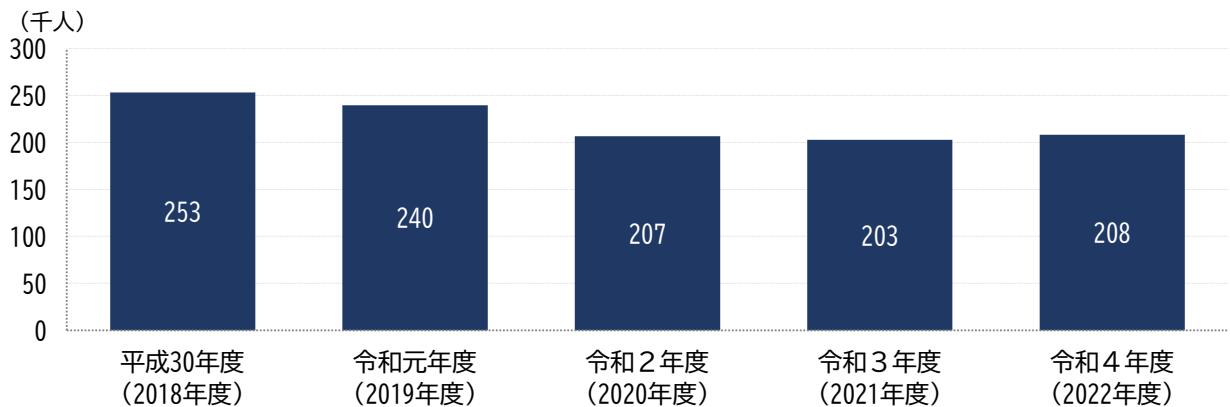


出典：しなの鉄道線はしなの鉄道「駅別乗車人員」、JR 篠ノ井線は東日本旅客鉄道「各駅の乗車人員」
※JR 篠ノ井線の姫捨駅はR3年度以降非公表

2) 屋代須坂線の利用者数

屋代須坂線の利用者数の推移をみると、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和2（2020）年度には令和元（2019）年度と比べて大幅に減少した後、令和4（2022）年度時点では回復していません。

図表 33 屋代須坂線の年間輸送人員の推移



出典：長電バス「運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表」

② 市内幹線・支線の利用者数と行政支出額

市内幹線・支線の年間利用者数の推移をみると、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和2（2020）年度には利用者数は落ち込みましたが、令和4（2022）年度には全体的に回復傾向にあります。市内幹線の令和4（2022）年度の利用者数は、コロナ禍前の平成30（2018）年度の実績を上回りましたが、支線はコロナ禍前の水準までは回復していません。

図表 34 市内幹線・支線の年間利用者数の推移



出典:千曲市「循環バス・デマンド型乗合タクシー利用者数」

市内幹線・支線・観光便の運行に係る行政支出額は横ばいで推移し、令和4（2022）年度で約8,700万円となっています。

図表 35 市内幹線・支線・観光便の運行に係る行政支出額の推移



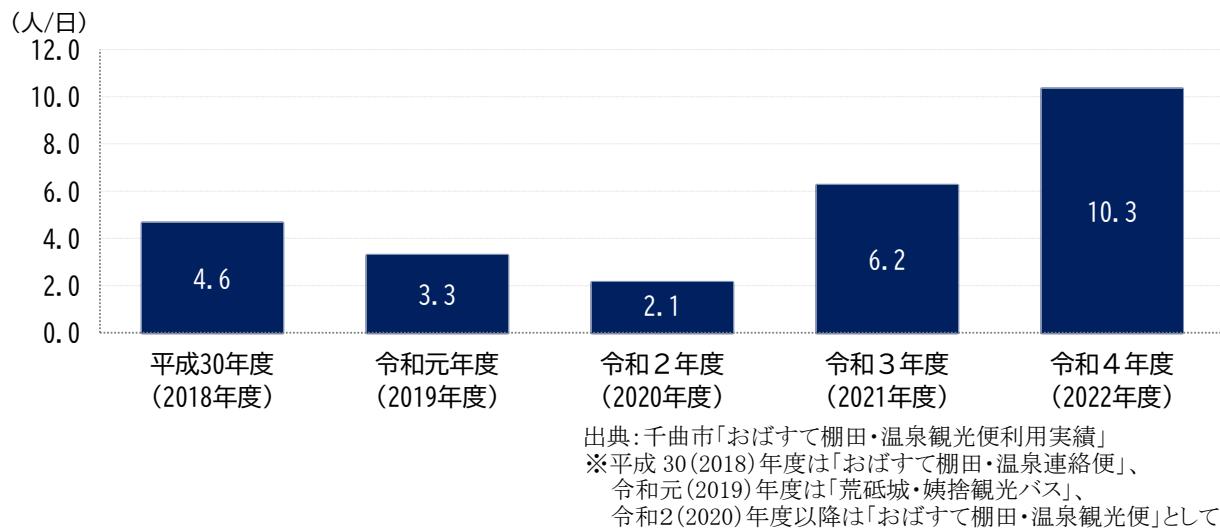
出典:千曲市「事務報告書」

※支線と観光便の運行経費を分けられないため、観光便を含んでいる

③ 観光便の利用者数

観光便の利用者数の推移をみると、平成 30（2018）年度から令和 2（2020）年度にかけて減少傾向にありましたが、運行方法の見直し等により令和 3（2021）年度以降は大幅な増加が見られます。ただし、1 日あたり利用者数は 10 人程度と低調であると言えます。

図表 36 観光便の利用者数の推移



④ タクシー等の利用者数

長野県全体のタクシー等の利用者数の推移をみると、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和 2（2020）年度には令和元（2019）年度と比べて大幅に減少しました。令和 3（2021）年度時点では回復が見られません。

図表 37 長野県のタクシー・ハイヤー（法人）輸送人員の推移



(4) 市内幹線・支線の利用状況の詳細

① 路線別の状況

平成 30 (2018) ~令和 4 (2022) 年度の路線別の利用者数の推移をみると、市内幹線は 1 便あたり約 8~11 人、支線は路線間に差があるものの、定時定路線は 1 便あたり約 3 人以上の利用があることがわかります。

図表 38 路線別の年間利用者数及び 1 便あたり利用者数

区分	路線名	年間利用者数(人)					1便あたり利用者数(人)				
		平成30年度 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	平成30年度 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)
市内幹線	大循環線東回り	20,946	19,588	16,901	20,385	23,293	11.0	9.2	8.0	9.7	11.2
	大循環線西回り	20,671	21,224	17,577	18,038	20,096	10.9	9.9	7.3	7.5	8.4
支線	東部線	4,769	3,701	2,581	3,586	3,264	4.3	3.6	2.6	3.7	3.4
	デマンド型乗合タクシー	3,831	3,602	4,280	3,917	4,599	1.9	1.8	1.5	1.5	1.4
	姨捨線	16,814	17,344	12,883	11,434	12,068	6.9	7.1	5.3	4.7	5.0
	大田原線	15,346	15,622	14,171	15,860	14,374	8.0	8.3	7.4	8.4	7.6
	更級戸倉線	11,542	9,193	7,919	8,366	7,265	4.7	4.0	3.2	3.4	3.0
	五加戸倉線	6,268	7,445	4,815	4,528	4,718	4.2	4.9	3.4	3.2	3.3
	上山田線	13,709	12,729	9,855	10,636	13,054	5.0	4.3	3.8	4.1	5.1

※千曲市「循環バス・デマンド型乗合タクシー利用者数」を加工

平成 30 (2018) ~令和 4 (2022) 年度の路線別の行政支出額の推移をみると、東部線、五加戸倉線等、1 乗車あたりの行政支出額が高く、運行効率が他と比べて低い路線が発生しています。

図表 39 路線別の行政支出額及び 1 乗車あたりの行政の支出

区分	路線名	行政支出額(万円) *1					1乗車あたりの行政支出額(円/人)				
		平成30年度 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	平成30年度 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)
市内幹線	大循環線東回り	1,221	1,364	920	1,003	956	583	696	544	492	410
	大循環線西回り	1,259	1,406	948	1,034	985	609	662	539	573	490
支線	東部線	316	449	681	722	698	省略 *2		2,639	2,014	2,138
	デマンド型乗合タクシー	712	666	1,103	1,006	1,287	1,859	1,849	2,576	2,570	2,798
	姨捨線	910	879	855	923	944	541	507	664	807	782
	大田原線	870	839	817	882	902	567	537	577	556	628
	更級戸倉線	1,218	1,179	992	993	957	1,055	1,283	1,252	1,187	1,318
	五加戸倉線	1,161	1,124	945	946	912	1,852	1,509	1,963	2,089	1,934
	上山田線	1,286	1,245	1,047	1,048	1,011	938	978	1,062	985	774

※千曲市「循環バス・デマンド型乗合タクシー利用者数」「事務報告書」を加工

* 1:路線別の行政支出額については、便別の想定運行時間(回送時間含む)から推計

* 2:令和元年度までの東部線の行政支出については、事業主体である更埴観光タクシーやが令和元年度まで東西線を運行しており、令和 2 年度以降と同じ条件で比較できないため省略

② 便別の状況

令和4（2022）年度の便別の1日あたりの利用者数をみると、すべての路線で7・8時台の利用者が最も多くなっています。その後の便も一定の利用があると捉えられますが、夕方以降は利用の少ない便が増えます。また、夕方以降は、サービスレベルに地域差が生じています。

図表 40 便別の年間利用者数（令和4（2022）年度）

路線名	便別の年間利用者(人)													
	6時台発	7時台発	8時台発	9時台発	10時台発	11時台発	12時台発	13時台発	14時台発	15時台発	16時台発	17時台発	18時台発	19時台発
大循環線東回り	2,511		5,269		3,623	4,247		3,321		4,322				
大循環線西回り		3,564	4,690		3,181	2,826			2,066	2,773		996		
東部線	267	1,818									851	328		
姨捨線	861	1,821	2,680		971	901			1,434		1,696		1,186	518
大田原線	980	2,194	3,734			2,840		2,984			1,377		265	
更級戸倉線	717	998	1,274	1,205		1,033		812		447	321	458		
五加戸倉線	162		1,184	1,056		1,250		606		423	37			
上山田線		1,859	1,698	1,702	1,139		1,410	1,298		1,492	1,762		694	

※千曲市「循環バス・デマンド型乗合タクシー利用者数」を加工
(デマンド型乗合タクシーを除く)
五加戸倉線の6・16時台発の便は冬期限定

図表 41 便別の1日あたりの利用者数（令和4（2022）年度）

路線名	便別の1日あたりの利用者数(人)													
	6時台発	7時台発	8時台発	9時台発	10時台発	11時台発	12時台発	13時台発	14時台発	15時台発	16時台発	17時台発	18時台発	19時台発
大循環線東回り	8.6		14.7		10.1	11.8		9.3		12.0				
大循環線西回り		12.2	13.1		8.9	7.9			5.8	7.7		3.4		
東部線	1.1	7.5									3.5	1.3		
姨捨線	3.5	7.5	9.1		3.3	3.1			4.9		5.8		4.9	2.1
大田原線	4.0	9.0	12.7			9.7		10.2			4.7		1.1	
更級戸倉線	3.0	4.1	4.3	4.1		3.5		2.8		1.5	1.3	1.9		
五加戸倉線	2.7		4.9	4.3		4.3		2.1		1.4	0.6			
上山田線		7.7	7.0	5.8	3.9		4.8	4.4		5.1	6.0		2.4	
【参考】支線合計	14.3	35.8	38.1	14.3	7.2	20.6	4.8	19.5	4.9	8.1	18.4	5.4	9.7	2.1

※千曲市「循環バス・デマンド型乗合タクシー利用者数」を加工
(デマンド型乗合タクシーを除く)
五加戸倉線の6・16時台発の便は冬期限定
赤字は、1便あたりの利用者が2人未満の便

③ バス停別の乗降の状況

令和4（2022）年度の市内幹線と支線（東部地区デマンド型乗合タクシーを除く）のバス停別の乗降者数をみると、戸倉駅・屋代駅での乗降が多く、公共施設や温泉の利用も見られます。医療施設、商業施設への移動については、市内幹線では一定の利用がある一方で、支線での移動は低調となっています。

図表 42 乗降調査の概要

調査対象者	市内幹線及び支線（東部地区デマンド型乗合タクシーを除く）の利用者
調査期間	令和4（2022）年6月13日～7月13日
調査方法	運転手がバス停ごとに乗降人数を記録

図表 43 バス停別の乗車人員比率（市内幹線（左）、支線合計（右））

目的地属性	乗車バス停名	比率	目的地属性	乗車バス停名	比率
市外	屋代駅	12.3%	市外	戸倉駅	14.5%
	戸倉駅	7.8%		屋代駅	9.7%
その他	千曲市役所	7.8%	通学	戸上中学校入口	4.4%
買物	綿半千曲店前	5.0%		旧千曲市役所上山田庁舎	3.7%
その他	つるの湯	4.8%	その他	つるの湯	3.5%
通院	千曲中央病院	4.6%		創造館	3.0%
	稻荷山温泉前	3.5%	通学	稻荷山養護学校前	2.6%
その他	上山田温泉入口	3.3%	買物	西友上山田店	2.5%
	森林組合	3.2%	通院	長野寿光会上山田病院	2.0%
通院	長野寿光会上山田病院	3.0%		上山田温泉公園	1.9%
その他	旧千曲市役所上山田庁舎	2.9%		総合観光会館	1.8%
買物	ベイシア更埴店南	2.6%		上山田温泉入口	1.6%
	セブンイレブン戸倉店前	2.6%	通院	千曲中央病院	1.4%
	総合観光会館	2.5%		治田公園	1.3%
	辻	2.3%		若宮東	1.2%
	志川	2.1%	その他	千曲市役所	1.2%
	黒彦団地入口	2.0%		本八日町	1.1%
	新戸倉温泉信金前	1.5%	通学	屋代南高校	1.1%
その他	千曲市ふれあい福祉センター	1.5%	市外	JR姨捨駅	1.1%
	本八日町	1.4%	その他	旧千曲市役所戸倉庁舎前	1.1%
	下久保	1.3%		竹林の湯	1.1%
	八幡	1.2%		新山ニュータウン	1.0%
	酒造コレクション前	1.1%		漆原集落センター	1.0%
	代	1.1%	買物	あいにー前	1.0%
	消防署入口	1.0%		セブンイレブン戸倉店前	0.9%
	御言橋	0.9%		酒造コレクション前	0.9%
	温泉資料館前	0.8%	その他	五区公民館	0.8%
	更級小学校入口	0.8%		新山ニュータウン入口	0.8%
通学	戸上中学校入口	0.8%		志川	0.7%
	稻荷山郵便局	0.8%		稻荷山温泉前	0.7%

出典：千曲市「循環バス利用者乗降調査」

上位 30 停留所、千曲市役所、上山田庁舎は複数のバス停を1つとしてカウント

(参考) 本市の公共交通のサービスレベル

タクシーを除いた公共交通のサービスレベルを測定するため、市街地への通院、買物、通学が可能であるかを以下の判定基準に沿って評価しました。なお、通勤については、公共交通を利用する割合が非常に低いため、評価対象外としています。

図表 44 サービスレベルの判定基準

行動目的	レベル	判定基準	備考
通院	午前中に往復できる	開院時間前後に来院でき、午前中に帰宅できる	120 分の滞在時間を確保
	午後に帰宅できる	午前中に来院できるが、帰宅は午後になる、または帰り便まで2.5 時間以上待つ	
	利用ができない	帰り便がない	
買物	午前中に往復できる	午前中に帰宅できる	60 分の滞在時間を確保
	午後に帰宅できる	午前中に来店できるが、帰宅は午後になる、または帰り便まで1.5 時間以上待つ	
	利用ができない	帰り便がない	
通学	通学可能	8:20 までに登校でき、16:40 以降に下校できる	—
	通学不可	8:20 までに登校できない、または16:40 以降に帰り便がない	

※通院、買物は各地区の最寄りの総合病院及びスーパーマーケット、通学は「屋代高校」を目的地として評価

多くの路線で、運行時間帯が限定される地域があり、同じ路線のなかでもサービスレベルに地域差が生じています。通院、買物については、概ね利用することはできるものの、ほとんどの地域で午前中に往復することはできない状況です。買物については、一部の地域では利用ができません。市内の高校への通学や鉄道駅までの移動は、自転車等の利用が基本となっています。

図表 45 路線別の千曲市街地へのサービスレベルの評価

	通院	買物	通学
大循環線沿線			
屋代駅～戸倉駅（千曲川右岸）	△	△	×
その他の沿線地域	△	○	○
東部線			
全域	○	○	○
姨捨線			
八幡工業団地、大雲寺周辺	△	×	×
大池周辺	○	△	×
その他の沿線	△	○	○
大田原線			
佐野周辺	△	×	×
その他の沿線	△	○	○
更級戸倉線			
五区公民館より上	△	×	×
その他の沿線	△	△	○
五加戸倉線			
北東側(鎌物師屋～今井町)	△	△	×
北西側(中公民館～内川公民館)	△	△	×
磯部周辺	△	△	×
上山田線			
力石、新山、漆原	○	○	○

※バス路線の沿線を地区として設定したが、市内幹線と支線が重複する地域については、市内幹線沿線として扱った

- 午前中に往復できる/通学可能
- △ 自宅到着が午後になる又は 目的地到着から帰り便出発まで時間がかかる(通院: 2.5時間以上、買物: 1.5時間以上)
- ✗ 帰り便がない/授業開始に間に合わない

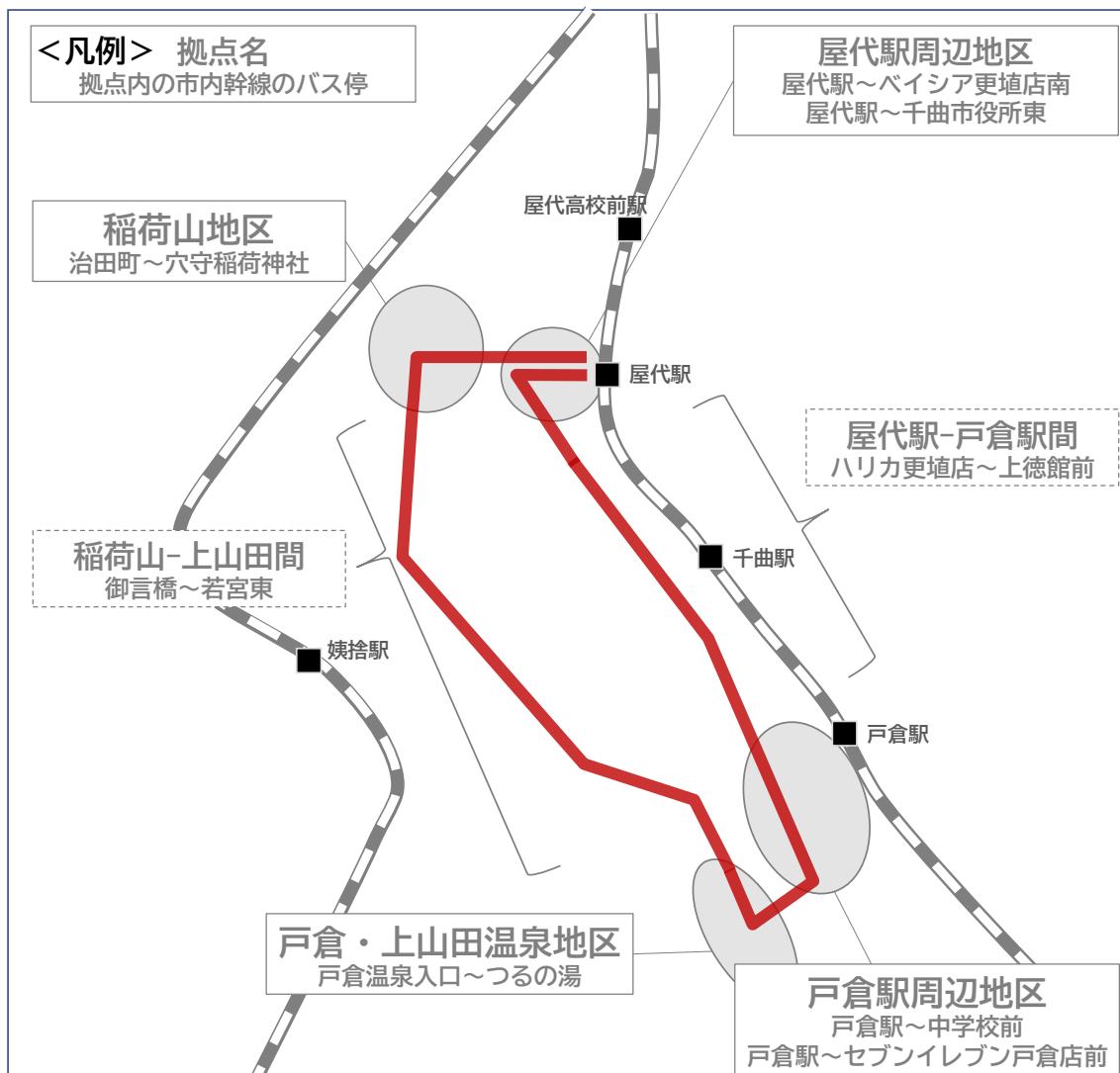
④ 市内幹線の OD（利用の起点・終点）

6 ページで示した通り、立地適正化計画では、市内幹線（大循環線）等で「屋代駅周辺地区」「稻荷山地区」「戸倉駅周辺地区」「戸倉・上山田温泉地区」をつなぎ、拠点間軸（ネットワーク）の形成を図るとされています。各都市拠点間の利用状況を把握するため、大循環線の OD 調査を実施しました。調査の概要及び各都市拠点との位置関係を以下に示します。

図表 46 大循環線 OD 調査の概要

調査対象路線	大循環線東回り、西回り
調査期間	令和5（2023）年10月28日～11月10日
調査方法	車内にドライブレコーダーを設置し、利用者別に乗降バス停を記録
備考	把握したトリップ数 大循環線東回り：483 トリップ 大循環線西回り：439 トリップ

図表 47 大循環線と各都市拠点の位置関係



以下に示すように、東回り、西回りともに、各都市拠点間で満遍なく利用されています。

東回りにおいては、屋代駅周辺地区からは戸倉駅周辺地区、戸倉駅周辺地区からは戸倉・上山田温泉地区への移動がそれぞれ最も多くなっています。利用距離が長くなるほど利用者の割合は減る傾向にあり、4分の1周末満の利用が半数以上になっている一方、2分の1周以上の利用も約1割あります。

西回りにおいては、屋代駅周辺地区からは稲荷山-上山田間、戸倉駅周辺地区からは屋代駅周辺地区への移動がそれぞれ最も多くなっています。利用距離は東回りと同様の傾向にあります。

概ね半周となる屋代駅周辺地区と戸倉・上山田温泉地区間も、一定の利用があります。

図表 48 大循環線の OD と利用距離の割合

東回り	降車バス停	周辺屋地代区駅間*	戸屋代駅駅間 -	周辺戸地倉区駅*	温泉地区*上山田	戸倉・上山田間	上稻荷山間 -	稻荷山地区*	周辺屋地代区駅*	乗車合計	利用距離**の割合		
											4分の1周末満	282	58.4%
屋代駅周辺地区*		12	33	37	20	7	10	0	119	483	4分の1周末満	282	58.4%
屋代駅-戸倉駅間			3	29	30	13	1	2	78		4分の1～2分の1周末満	160	33.1%
戸倉駅周辺地区*				10	45	16	3	15	89		2分の1～4分の3周末満	39	8.1%
戸倉・上山田温泉地区*					5	20	13	34	72		4分の3周以上	2	0.4%
稲荷山-上山田間						7	12	45	64				
稲荷山地区*							0	47	47				
屋代駅周辺地区*								14	14				
降車合計		12	36	76	100	63	39	157	483				

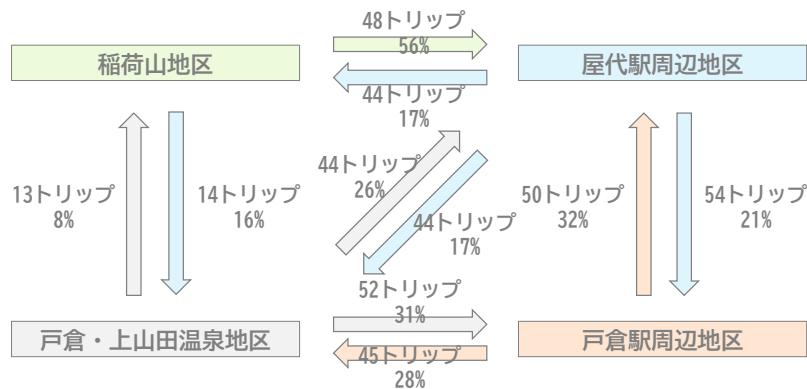
西回り	降車バス停	周辺屋地代区駅*	稲荷山地区*	上稻荷山間 -	温泉地区*上山田	戸倉・上山田間	周辺戸地倉区駅*	戸屋代駅間 -	周辺屋地代区駅*	乗車合計	利用距離**の割合		
											4分の1周末満	244	55.6%
屋代駅周辺地区*		7	34	42	24	17			1	125	4分の1周末満	244	55.6%
稲荷山地区*			2	14	14	5	2	1	38		4分の1～2分の1周末満	161	36.7%
稲荷山-上山田間				9	24	18	14	5	70		2分の1～4分の3周末満	33	7.5%
戸倉・上山田温泉地区*					4	52	31	10	97		4分の3周以上	1	0.2%
戸倉駅周辺地区*						11	23	35	69				
屋代駅-戸倉駅間							8	30	38				
屋代駅周辺地区*								2	2				
降車合計		7	36	65	66	103	78	84	439				

出典:市内幹線 OD 調査(令和5年度)

*立地適正化計画における都市拠点

**利用距離は、70 のバス停を4分の1ずつに区切り、OD を算出

図表 49 都市拠点間の主な移動（東回り・西回り合計）



凡例：利用区間のトリップ数/乗車バス停からの総トリップ数のうち、利用区間のトリップ数の割合

出典:市内幹線 OD 調査(令和5年度)

まとめ

- 本市では、公共交通として広域幹線、市内幹線、支線、観光便、タクシーが運行しています。
- 公共交通の利用者数は、コロナ禍の影響を受けて減少しましたが、回復傾向にあります。しかし、一部の鉄道駅やバス路線の回復が鈍くなっています。
- 公共交通は、概ね市内全域をカバーしています。一方で、実際の利用は、駅までの利用に偏っており、エリア内の医療施設・商業施設までの利用は低調です。
- 市内幹線と支線の運行区間の重なりが多くなっています。
- 市内幹線については、全区間で一定の利用があり、都市拠点間を結ぶ役割を果たしていると言えます。
- 支線は、時間帯によって、運行効率が低くなっている路線が発生しています。

4.まとめ

(1) 本市の公共交通の現状と課題の整理

本章の1～3を踏まえて、本市の公共交通に関する現状と課題を整理します。

図表 50 本市の公共交通の現状と課題

	現状	課題
1. 地域概況	<ul style="list-style-type: none">● 本市は、北は長野市に接し、県内第3位の都市である上田市とも近く、市外への移動が多く見られる地域である。● 市内は南北に流れる千曲川沿いに市街地が広がっている。移動の主要な目的地の一つとなる商業施設は、市域全体に点在している。● 立地適正化計画では、「屋代駅周辺地区」を中心拠点、「稲荷山地区」「戸倉駅周辺地区」「戸倉・上山田温泉地区」を地域/生活拠点と定めている。● 人口分布は将来にわたり、大きく変化しないと推計されている。● アフターコロナにより、観光入込客数が回復傾向にある。	<ul style="list-style-type: none">● 市外への移動、市内の医療施設、商業施設等への移動を担保する公共交通網が求められる。● 中心拠点、地域/生活拠点を公共交通でつなぐことが求められている。● 人口減少が進むものの、当面は人口分布に大きな変化がないと想定されるため、公共交通体系の維持が求められる。● 観光入込客数の回復に伴い、観光客の二次交通の必要性が高まっている。
2. 市民の移動実態	<ul style="list-style-type: none">● 交通不便者は、高齢者、高校生が多い。● 通勤・通学・通院・買物の各移動について、市内・市外ともに目的地となる行き先がある。通院・買物は市内の移動が多くなっている。● 市外への通勤・通学・通院・買物の各移動には、広域幹線の利用が一定数ある一方で、主に市内の移動を担う市内幹線、支線の利用は低調である。● 高齢者の交通不便者の移動は、家族送迎が多い傾向がある。また、市内の移動は、徒歩・自転車の割合も大きくなっている	<ul style="list-style-type: none">● 高齢者、高校生等の交通不便者の移動手段の確保が求められる。● 本市においては、日常生活(通学、通院、買物等)を送るうえで、市内と市外双方に移動できる交通手段の確保が必要となる。● 多くの市民が自家用車や家族送迎により移動しており、高齢化が進む本市においては公共交通への転換が求められる。

	現状	課題
3. 公共交通の運行・利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 本市では、公共交通として広域幹線、市内幹線、支線、観光便、タクシー等が運行している。 公共交通の利用者数は、コロナ禍の影響を受けて減少したが、回復傾向にある。 市外への公共交通は整備されている。また、市内の公共交通も整備され、概ね市内全域をカバーしている。一方で、実際の利用は駅までの往復に偏っており、沿線上の医療施設・商業施設までの利用は低調である。 市内幹線と支線の運行区間の重なりが多くなっている。 市内幹線は、全区間で一定の利用がある。 支線は、時間帯によって、運行効率が低くなっている路線が発生している。 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き広域幹線、市内幹線、支線の維持・確保が必要である。 特に、市内の移動について、医療施設・商業施設への利用に有効な公共交通にしていく必要がある。 市内幹線と支線の適切な役割分担を行い、路線の重複の是正や適切な運行形態への改善が必要である。 さらに公共交通を持続させていくためには、一定の利用者の確保が求められる。

(2) 本市の公共交通の再編に向けた考え方

これまで本市の公共交通は、

- ①支線による、エリア内の移動（通院・買物・鉄道駅への接続）の確保
- ②市内幹線（大循環線）による、エリア間の移動手段の確保
- ③鉄道・民間路線バス（広域幹線）による、市外への移動手段の確保を行ってきました。

地域概況、市民の移動実態、公共交通の運行・利用状況等を踏まえると、①～③の考え方には一定の合理性があると考えられます。

図表 51 合理性があると考えられる主な理由

人口分布は、しばらくは大きく変化しない/市内・市外双方への移動ニーズがある/	等
市内の移動の目的地は千曲川に沿って広がりを持っている/エリアによって最寄りの医療施設・商業施設が異なる/	
エリアをまたぐ移動が一定数ある/広域幹線への交通結節点に多くの	等

そのため、今後もこれまでの公共交通整備の考え方を踏まえながら公共交通を確保・維持していくことが求められます。

一方で、各種調査結果を見ると、自立した生活を送るうえで公共交通が必要になる市民は一部（高齢者、高校生等）であり、これら一部の市民も家族送迎を利用している状況です。この要因として、現在の運行が交通不便者の移動ニーズに対応できていないことが考えられます。また、現行の運行体系には、路線の重複、利用されていない便が多い等効率面においても課題が見られます。

以下の課題を解決し、地域の日常生活に必要な移動と上位計画に示される拠点間移動を担保する公共交通体系へ再編していくことが求められます。

●解決すべき公共交通の課題

① 屋代駅、戸倉駅への接続が優先され、地域内の日常生活を送るうえで必要になる移動ニーズに対応しきれていない

支線については市内の医療施設・商業施設までの利用が低調です。広域幹線への接続が優先されることで、通院・買物等にちょうどいい時間に往復する便がない等、日常生活に必要な移動ができていない可能性があります。移動目的に応じた最低限のサービスレベルを担保する必要があります。

② 不効率な公共交通体系になっている

・市内幹線と支線の運行区間が重なっている

市内幹線と支線の運行経路が重複している部分があり、効率性の面で課題となっています。

・夕方を中心に、運行効率が低い便が発生している

時間帯によって、利用者が少ない便が見られます。時間ごとの需要に応じた路線やダイヤ設定が課題になっています。

第4章 公共交通整備方針

1. 千曲市における公共交通整備の考え方

(1) 公共交通確保・維持に向けた基本的な考え方

本市は、「交流と生活に便利な交通ネットワークが整備されたまち」を目指しています（第三次千曲市総合計画より）。本市の公共交通には、中心拠点である「屋代駅周辺地区」と地域/生活拠点である「稲荷山地区」「戸倉駅周辺地区」「戸倉・上山田温泉地区」や上信越自動車道西側の「広域交流地区」をつなぎ、地域における市民の日常生活に必要な目的地にアクセスするための移動手段となり、まちづくりに寄与することが求められています。

このようなまちを実現するため、「広域幹線」として、しなの鉄道線、JR 篠ノ井線、高速バス、長電バス屋代須坂線、「市内幹線」として大循環線、「支線」として東部線・姨捨線・大田原線・更級戸倉線・五加戸倉線・上山田線、デマンド型乗合タクシー、「観光便」としておばすて棚田・温泉観光便を整備し、運行しています。

しかし、公共交通の利用状況は低調です。公共交通が整備されているものの、市民の移動ニーズに適合していないダイヤがある等の課題も見られます。

今後、公共交通の利用者数の減少が予測されるなかにおいて、その持続性を担保するためには、効率的かつ移動ニーズにあった公共交通を再整備することと、現在の交通資源を活用し、すべての関係者（行政、交通事業者、地域、市民）が協力しながら、公共交通を確保・維持していくことが求められます。以上を踏まえ、公共交通確保・維持に向けた基本的な考え方を以下のように設定します。

〈公共交通確保・維持に向けた基本的な考え方〉
**日常生活に役立つ、持続可能な公共交通を
すべての関係者が協力して確保・維持・改善する**

図表 52 日常生活を送るうえで必要になる公共交通の機能

移動目的	必要な機能
通院・買物	高齢者等の利用を想定し、地域の主要な医療施設・商業施設への移動手段を確保する。 また、市外の目的地への移動のため、交通結節点までの移動手段を確保する。
高校通学	広域幹線を維持することで、市外への通学を可能にする。なお、交通結節点までの移動手段や市内の高校への通学については、徒歩・自転車で移動することを基本とし、現状のサービスレベルを維持する。
通勤	主に市外への通勤移動を対象として、しなの鉄道線及びJR 篠ノ井線を活用するものとし、鉄道の利用を促進する。
観光	観光移動については、市内幹線、おばすて棚田・温泉観光便、タクシー（語り部タクシー含む）によって、市内の周遊ができるようにする。ただし、利用が少ない場合は運行のあり方を見直す。

(2) 公共交通再編の考え方

① ターゲットを絞った移動サービスを提供する

市民の移動の多くには自家用車が使われており、公共交通の利用は一部の利用者に限られています。そのため、本市の公共交通では、高齢者・高校生等の交通不便者の移動手段の確保を最優先に行うものとします。

通院・買物のための移動については、地域の主要な医療施設・商業施設までの移動手段を確保します。また、市外の目的地に行くための、交通結節点（屋代駅・戸倉駅等）までの移動手段を確保します。

市外への通学移動については、自転車、徒歩、自家用車で最寄り駅等まで行き、そこから広域幹線で通学するというのが代表的な移動手段になっています。このことから、最寄り駅までの交通手段への対応として、パーク＆ライド、サイクル＆ライド環境の整備を基本とします。市内高校への通学については、自転車、徒歩を基本とします。ただし、大循環線や支線を利用して通学している生徒も一定数いることから、朝夕の支線の屋代駅、戸倉駅への接続を担保するとともに、特に支線の速達性の向上に努めます。

なお、鉄道やバスが対応できない市民や観光客の小規模の移動需要については、タクシーや移送サービス等の利用を検討し、地域の交通資源を有効に活用するものとします。

② 日常生活に役立つ公共交通に改善する

現在、本市が目指す将来都市構造と整合した公共交通体系が整備されているものの、実用性や運行効率等に課題があることが明らかになっています。そこで、高齢者等の市内での移動については、日常生活を送るうえで必要な目的地に行って帰ってこられるように、主に日中の支線の運行経路・ダイヤ等を改善します。また、市外への移動については、交通事業者と連携しながら可能な限り維持していくこととします。

③ 公共交通の利便性を高めるために利用環境を改善する

公共交通の改善と並行し、公共交通の利便性を高めるため、待合環境の整備やわかりやすい案内表示を推進します。これらの整備は、乗継ぎが発生することが想定される交通結節点等において優先的に行うものとします。また、県や近隣自治体と連携しながら、公共交通のキャッシュレス化等に取り組みます。

④ 公共交通の持続性を高める

公共交通確保・維持の取組みにおいては、住民の理解と参加が欠かせません。実際の利用者が、個々の要望を伝えるだけでなく、公共交通の置かれた状況を適切に把握するとともに、今後の公共交通のあり方や運行方法等について検討し、市と調整していく必要があります。加えて、「公共交通を乗ることで残す」意識をすべての市民が持ち、機会があれば、極力利用することが求められます。

以上を踏まえ、すべての市民に対して公共交通に関する情報提供をするとともに、市民が確保・維持について検討する場を設けます。

また、昨今の運転手不足等の課題を踏まえ、関係者と連携して交通事業者が事業を継続していく環境づくりに取り組みます。

(3) 公共交通再編の具体的な内容

公共交通の再編は、以下の考え方に基づき実施します。広域幹線は可能な限り維持し、市内幹線・支線は改善を進め、観光便に関しては必要に応じて見直しを行います。ただし、令和7（2025）年春までの予定でデマンド型乗合タクシー（稲荷山・八幡エリア、更級エリア、上山田エリア）の実証運行が行われます。そのため、支線の再編は、この実証運行の結果を評価・検証したうえで、具体的な内容を検討していくものとします。

① 広域幹線を維持する

しなの鉄道線・JR 篠ノ井線・屋代須坂線を、市外への移動を担う広域幹線と位置づけ、関係者と連携して運行の水準を可能な限り維持します。

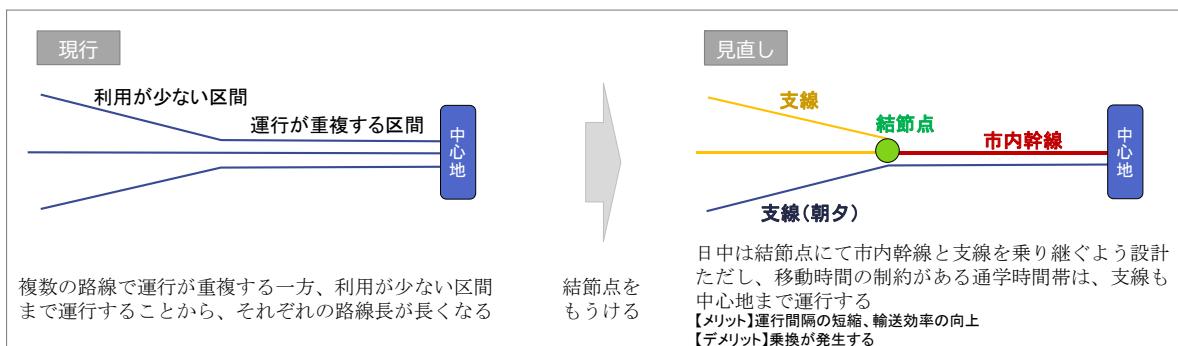
② 市内幹線・支線等の役割分担を進めるとともに実用性を高める

市内の目的地に行くための公共交通は、市内幹線（大循環線）、支線（東部線・姨捨線・大田原線・更級戸倉線・五加戸倉線・上山田線、及び各エリアのデマンド型乗合タクシー）の2つに階層化します。市内幹線、支線の再編においては、ゾーンバスシステムの考え方に基づき、行うものとします。市内幹線、支線のそれぞれの主な役割と改善の方向性を以下のように設定します。

図表 53 市内幹線・支線等の主な役割と改善の方向性

区分	主な役割	改善の方向性
市内幹線	<ul style="list-style-type: none"> 「屋代駅周辺地区」「稲荷山地区」「戸倉駅周辺地区」「戸倉・上山田温泉地区」の都市拠点間の移動を担う 沿線上の日常生活に必要な主要な目的地（医療施設・商業施設・交通結節点等）への移動を担う 	<ul style="list-style-type: none"> 運行の頻度を増やす等、実用性のある帰り便がある状態をつくる（1時間程度の間隔の運行を目指す）
支線	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活に必要な主要な目的地（医療施設・商業施設・交通結節点等）への移動を担う 	<ul style="list-style-type: none"> 市内幹線と重複する運行経路の見直し等により、運行の頻度を増やす等、実用性のある帰り便がある状態をつくる 通学・通勤対応のため朝夕の広域幹線との交通結節点までの速達性を向上させる 令和7（2025）年まで実施する「デマンド型乗合タクシー」実証運行の結果を踏まえ、適切な運行形態へ再編する

図表 54 市内幹線・支線におけるゾーンバスシステムの考え方



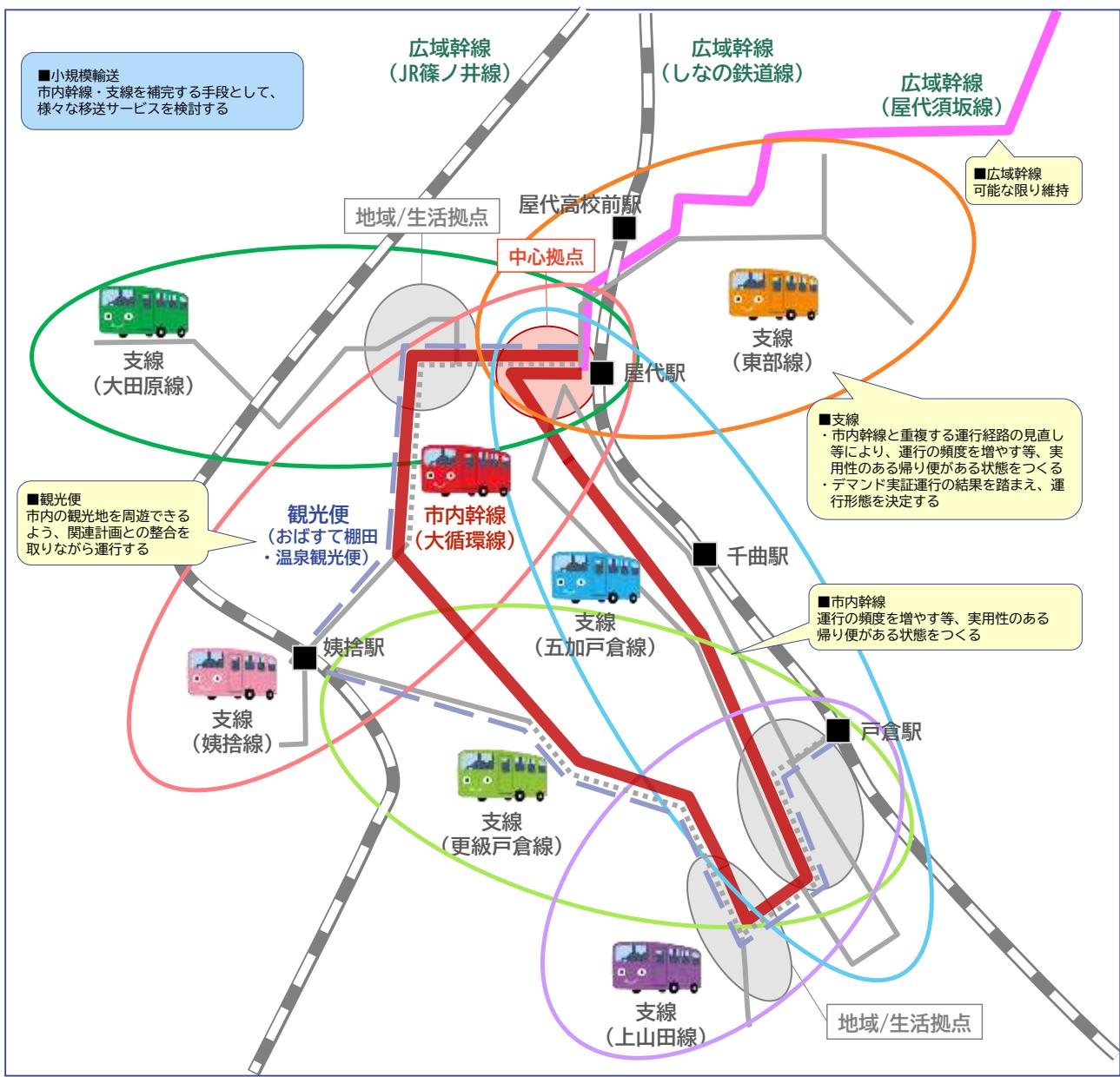
③ 観光便を継続する

おばすて棚田・温泉観光便を観光便として位置づけ、関連計画との整合を取りながら、継続的に運行します。令和6（2024）年4月からは、周遊性を高めるために姨捨駅から屋代駅まで経路を延長します。利用の状況等をモニタリングし、必要に応じて見直しを検討します。

④ 小規模輸送の仕組みの構築

支線が運行していない、利用者数が非常に少ない、または民間の交通事業者によるサービス提供が困難と見込まれる地域において、その地域にあった様々な移送サービスの導入を検討します。なお、「デマンド型乗合タクシー」実証運行の結果、デマンド運行を継続する地域においては、小規模輸送は導入しないものとします。

図表 55 市内幹線・支線等の改善のイメージ



(4) 本市の令和6（2024）年度の公共交通体系

前ページまでの、公共交通の確保・維持・改善の考え方を踏まえ、本計画の計画期間の最初の年度となる、令和6（2024）年度の公共交通体系を以下に示します。

図表 56 令和6（2024）年度の公共交通体系

区分	路線名	運行するエリア	市内交通結節点	事業主体	運行主体	
広域幹線	しなの鉄道線	千曲市及び周辺自治体	屋代駅・戸倉駅・千曲駅・屋代高校前駅	しなの鉄道	しなの鉄道	
	JR 篠ノ井線		姨捨駅	JR 東日本	JR 東日本	
	高速バス	千曲市及び周辺自治体	上信越道乗換駐車場	高速バス事業者	高速バス事業者	
	屋代須坂線	千曲市・長野市・須坂市	屋代駅	長電バス	長電バス シンリク観光	
市内幹線	大循環線東回り	エリア横断	屋代駅・戸倉駅		シンリク観光 信州観光バス	
	大循環線西回り					
支線	東部線	東部エリア	屋代駅		更埴観光タクシー	
	東部地区デマンド型乗合タクシー					
	姨捨線	稲荷山・八幡エリア	屋代駅・姨捨駅		更埴観光タクシー	
	稲荷山・八幡地区デマンド型乗合タクシー（実証運行路線※）					
	大田原線	桑原エリア	屋代駅	千曲市	ワイズ・ホーク シンリク観光	
	更級戸倉線					
	更級地区デマンド型乗合タクシー（実証運行路線※）	更級エリア	戸倉駅・姨捨駅		信州観光バス	
	五加戸倉線					
	上山田線	上山田エリア	戸倉駅		畠山自動車商会	
	上山田地区デマンド型乗合タクシー（実証運行路線※）					
観光便	おばすて棚田・温泉観光便	エリア横断	屋代駅・戸倉駅・姨捨駅		信州観光バス	
タクシー	-	市内全域	-		更級観光タクシー シンリク観光 畠山自動車商会	

※令和7(2025)年春まで実証運行

2. 目標

(1) 全体目標

① 公共交通の利用に関する目標

公共交通の利用目標を、以下の通り設定します。

図表 57 公共交通の利用に関する目標

分類	指標	基準値 平成 30(2018) 年度		現状値 令和 4(2022) 年度		目標値 令和 10(2028) 年度
広域幹線	① 交通結節点の鉄道駅 1日あたりの乗降 人員(人/日) ^{※1}	屋代駅 4,314	⇒	3,263	⇒	4,033
		戸倉駅 2,312		1,919		2,161
	② 屋代須坂線の 年間利用者数(人/年)	253,091		208,107		236,593
市内幹線	③ 大循環線の 年間利用者数(人/年)	41,617		43,389		* ² 50,506
支線 (観光便含 む)	④ 支線の 年間利用者数(人/年)	72,637		59,817		67,902
取得方法	① しなの鉄道「駅別乗降車人員」による 屋代駅、戸倉駅の年間乗車人員と年間降車人員の合計とする ② 長電バス「運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表」による 屋代須坂線の年間輸送人員の合計とする ③ 千曲市「循環バス・デマンド型乗合タクシー利用者数」、「おばすて棚田・温泉観光便利用実績」による ④ 市内幹線は大循環線2路線の合計とする ⑤ 支線(観光便含む)は支線(6路線及びデマンド型乗合タクシー)、観光便1路線の合計とする					
目標値設定 考え方	人口減少で利用者の絶対数が減少していくことが想定されるが、路線の見直しによる利便性の向上 や利用促進策の実施により、コロナ禍前(平成 30 年度)の水準に回復させる(ただし、人口減少を 加味する) ^{※3}					

※1 JR 篠ノ井線の姨捨駅の乗車人数は令和 3 年度以降非公表のため、目標指標から除外した

※2 市内幹線(大循環線)の年間利用者数については、人口減少率及び令和 4(2022) 年度と令和 6(2023) 年度における増便の影響を加味して算出した

※3 将来人口は国勢調査及び「第 2 期千曲市人口ビジョン(令和 3 年度)」より引用し、算出した

② 公共交通の行政支出額及び収支率に関する目標

公共交通の行政支出額及び収支率に関する目標を、以下の通り設定します。

図表 58 公共交通の行政支出額に関する目標

分類	指標	基準値 平成 30(2018) 年度		現状値 令和 4(2022) 年度		目標値 令和 10(2028) 年度
広域幹線	① 屋代須坂線への行政支出額 (千曲市負担額)(万円)	862	⇒	742	⇒	742
	② 市内のバス全体の行政支出額 (千曲市負担額)(万円)	8,952		8,653		9,900
取得方法	① 長電バス・シンリク観光「実績報告書」による ② 千曲市「事務報告書」による					
目標値設定 考え方	・燃料費等が高騰しているなか、効率化を図り、行政支出額の増加を抑制しつつ、公共交通を維持していくため、現状の行政支出額を維持する。 ・市内路線における令和 10(2028) 年度の目標値においては、令和 6(2023) 年度における大循環線の増便及び令和 8(2026) 年度から運行を開始するデマンド型乗合タクシー(3 エリア)の運行に係る行政支出額を考慮する。					

図表 59 公共交通の収支率に関する目標

分類	指標	基準値 平成 30(2018) 年度		現状値 令和 4(2022) 年度		目標値 令和 10(2028) 年度
広域幹線	① 屋代須坂線の収支率 (経常収益÷経常費用)(%)※	39.6	⇒	35.0	⇒	37.0
市内路線	② 市内のバス全体の収支率 (運送収入÷運送経費)(%)	11.6		10.4		11.4
取得方法	① 総合政策課による集計 ②					
目標値設定考え方	運送収入をコロナ禍前(平成 30 年度)の水準に戻し、収支率を改善する(ただし、人口減少を加味する※) ※ 将来人口は国勢調査及び「第 2 期千曲市人口ビジョン(令和 3 年度)」より引用し、算出した					

※屋代須坂線は本市以外の自治体にも行政支出が発生しているため、収支率については市内路線と算出方法が異なる

(2) 国庫補助対象路線の目標

以下の路線については、国庫による補助を受け、維持していきます。このため、個別路線ごとに利用者数、行政支出額、収支率の目標を設定します。

図表 60 国庫補助対象路線の目標

分類	指標	基準値 平成 30(2018) 年度		現状値 令和 4(2022) 年度		目標値 令和 10(2028) 年度
年間 利用者数 (人)	屋代須坂線	253,091	⇒	208,107	⇒	236,593
	大循環線	41,617		43,389		50,506
	東部地区デマンド型乗合タクシー※1	3,831		4,599		*14,599
	稲荷山・八幡地区デマンド型乗合タクシー※2	---		798		1,223
	更級地区デマンド型乗合タクシー※2	---		435		693
	上山田地区デマンド型乗合タクシー※2	---		553		700
行政支出額 (千曲市 負担額) (万)	屋代須坂線	862	⇒	742	⇒	742
	大循環線	1,958		1,554		2,800
	東部地区デマンド型乗合タクシー※1	712		1,287		1,287
	稲荷山・八幡地区デマンド型乗合タクシー※2	---		319		372
	更級地区デマンド型乗合タクシー※2	---		181		216
	上山田地区デマンド型乗合タクシー※2	---		232		207
収支率 (%)	屋代須坂線(%)	39.6	⇒	35.0	⇒	37.0
	大循環線(%)	8.1		10.3		8.8
	東部地区デマンド型乗合タクシー※1	12.7		7.9		8.2
	稲荷山・八幡地区デマンド型乗合タクシー※2	---		6.7		6.9
	更級地区デマンド型乗合タクシー※2	---		4.3		4.7
	上山田地区デマンド型乗合タクシー※2	---		4.9		5.4
目標値設定考え方	・利用者数については、コロナ禍前(平成 30 年度)の水準に増加させる ・行政支出額については、実績値を維持する ・収支率については、コロナ禍前(平成 30 年度)の水準に改善させる ・大循環線については、令和 7(2025)年度から令和 4(2022)年度と比べ、平日 9 便増、日曜全(10)便減を考慮した数値とする。					
国庫補助対象 路線に係る運 行事業者	屋代須坂線		(有)シンリク観光、(有)信州観光バス(共同運行)	長電バス(株)	(資)畠山自動車商会	
	大循環線(東回り/西回り)			更埴観光タクシー(株)		
	デマンド型乗合タクシー 東部地区、稲荷山・八幡地区			(有)シンリク観光		
	デマンド型乗合タクシー 更級地区					
	デマンド型乗合タクシー 上山田地区					

※1 東部地区デマンド型乗合タクシーについては、コロナ禍前に比べ利用者数が増えているため、目標値は現状維持とし、1便あたりの乗合人数を 1.5 人(令和 4 年度は 1.4 人)として算出した

※2 デマンド型乗合タクシーの 3 地区については、運行開始が令和 5(2023)年 9 月からのため、現状値を令和 6(2024)年度の数値とした。

3. 目標達成のための施策・事業

前述した目標の達成及び公共交通の確保・維持のために、以下の事業を計画的に推進します。

図表 61 本計画の事業と実施主体

施策	事業	実施主体
(1)公共交通の整備・運行・維持	① 広域幹線(鉄道及び屋代須坂線)の運行・維持	しなの鉄道・JR 東日本・長電バス・シンリク観光
	② 市内幹線の再編・運行	千曲市 交通事業者
	③ 支線の再編・運行	千曲市 交通事業者
	④ 観光振興に必要な交通サービスの再編・運行	交通事業者 信州千曲観光局 千曲市
(2)公共交通の運行基盤の整備	① 小規模輸送の導入検討	千曲市
	② 公共交通を持続させるための料金体系の整備	千曲市
	③ 公共交通を担う人材確保・育成の支援	千曲市 交通事業者
	④ 住民参画による支線の維持・改善の検討	千曲市 千曲市民
(3)公共交通を利用しやすくするための利用環境整備	① 迷わず乗れる情報環境の整備	千曲市
	② バス停での案内の充実	千曲市 交通事業者
	③ より使いやすい車両への更新	千曲市 交通事業者
	④ 主要なバス停の待合環境の整備	千曲市 交通事業者
	⑤ 鉄道駅等の利用環境の維持・改善	しなの鉄道 千曲市
	⑥ 公共交通におけるDXの導入検討・維持	千曲市 交通事業者
	⑦ 割引制度の維持・継続	千曲市
	⑧ キャッシュレス化の推進	千曲市 しなの鉄道 交通事業者
(4)利用促進による利用者の維持、新規利用者の掘り起こし	① 公共交通利用につながる情報発信	千曲市 交通事業者 長野県
	② 公共交通利用のきっかけづくり	千曲市
	③ 本市の公共交通を取り巻く状況の発信	千曲市
	④ デマンド型乗合タクシーの予約支援	医療施設 商業施設 金融機関 交通事業者 千曲市
	⑤ 運転免許証自主返納者に対する支援	千曲市 タクシー協会
	⑥ 次代を担う世代に対する利用促進	千曲市 市内保育園・幼稚園・小中学校 交通事業者
	⑦ 観光客の誘致による利用促進	信州千曲観光局 しなの鉄道 千曲市

各事業のスケジュールを以下に示します。

図表 62 各事業のスケジュール

施策	事業	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
(1)公共交通の整備・運行・維持	① 広域幹線（鉄道及び屋代須坂線）の運行・維持	P.50 参照				
	② 市内幹線の再編・運行					
	③ 支線の再編・運行					
	④ 観光振興に必要な交通サービスの再編・運行					
(2)公共交通の運行基盤の整備	① 小規模輸送の導入検討			導入検討		→
	② 公共交通を継続させるための料金体系の整備		検討	改運定貲	維持・更新	→
	③ 公共交通を担う人材確保・育成の支援	支援実施				→
	④ 住民参画による支線の維持・改善の検討		エリア毎に協議	検討・協議	検討・協議	検討・協議
(3)公共交通を利用しやすくするための利用環境整備	① 迷わず乗れる情報環境の整備	検討 協議	車両に展開 駅の整備			
	② バス停での案内の充実	ダイヤ改正毎に更新・改善 言語/内容検討	更新	維持・更新		→
	③ より使いやすい車両・設備への更新	車両検討	※各年度で、予算状況を鑑み 優先度の高い車両から順次更新 更新	更新		
	④ 主要なバス停の待合環境の整備	選定 検討	整備	整備	整備	整備
	⑤ 鉄道駅等の利用環境の維持・改善	パーク＆ライド・サイクル＆ライド施設の維持、市民への情報発信				→
	⑥ 公共交通におけるDXの導入検討・維持	目標設定 技術についての調査・研究	協議	の方向性	準備	導入
	⑦ 割引制度の維持・継続		維持・更新			→
	⑧ キャッシュレス化の推進	協議・方向性導出 準備	導入	維持・更新		→
(4)利用促進による利用者の維持新規利用者の掘り起こし	① 公共交通利用につながる情報発信	協議 検討	発信			
	② 公共交通利用のきっかけづくり	体制構築	改善	実施・改善		→
	③ 本市の公共交通を取り巻く状況の発信		紙面における発信 紙面以外の発信方法検討	発信		→
	④ デマンド型乗合タクシーの予約支援	協議 導入	実施	事業評価・改善	実施	→
	⑤ 運転免許証自主返納者に対する支援	事例収集 検討	方向性の導出	実施		→
	⑥ 次代を担う世代に対する利用促進	利用促進策検討	実施			→
	⑦ 観光客の誘致による利用促進		イベント等実施 利用促進策検討(都度)			→

(1) 公共交通の整備・運行・維持

日常生活に適合する公共交通をつくるため、広域幹線（鉄道及び屋代須坂線）、市内幹線、支線、観光振興に必要な交通サービスの整備・運行・維持や見直しを行います。

図表 63 公共交通の整備・運行・維持にかかる事業

事業の内容	実施主体
① 広域幹線(鉄道及び屋代須坂線)の運行・維持 しなの鉄道、JR 篠ノ井線、屋代須坂線において、交通結節点である屋代駅、戸倉駅等から、市外に行って、帰ってくる移動を担います。これまでの運行の水準を可能な限り維持します。	しなの鉄道 JR 東日本 長電バス シンリク観光
② 市内幹線の再編・運行 中心拠点である「屋代駅周辺地区」、地域/生活拠点である「稻荷山地区」「戸倉駅周辺地区」「戸倉・上山田温泉地区」間の移動を担います。また、沿線の市民の、日常生活に必要な主要な目的地（医療施設・商業施設・交通結節点等）への移動を担います。 一部の便について路線の短縮等により、速達性や運行の頻度を増やす等、実用性のある帰り便がある状態をつくります（1時間程度の間隔の運行を目指します）。	千曲市 ※運行主体は、交通事業者
③ 支線の再編・運行 支線は、市内幹線と連携することで、日常生活に必要な目的地（医療施設・商業施設・交通結節点等）への移動を担います。運行形態や、市内幹線と重複する運行経路の見直し等により、運行の頻度を増やす等、実用性のある帰り便がある状態をつくります（1時間程度の間隔の運行を目指します）。なお、朝夕は市外への通学・通勤に利用できるよう速達性を高めるため、運行経路等の見直しを行います。	千曲市 ※運行主体は、交通事業者
④ 観光振興に必要な交通サービスの再編・運行 観光客が市内を周遊できるよう、関連計画との整合を取りながら、観光便やタクシーを継続的に運行します。	交通事業者 信州千曲観光局 千曲市

なお、屋代須坂線は本市と長野市、須坂市を結ぶ高校通学や通院に欠かせない地域間幹線系統であり、大循環線は本市において旧市町村界を結び、都市拠点間の移動を担う重要な市内幹線系統です。

また、東部地区、稻荷山・八幡地区、更級地区、上山田地区において区域型運行を行うデマンド型乗合タクシーは、市内幹線及び広域幹線（屋代須坂線・しなの鉄道線）に接続する重要な公共交通です。

しかし、これらの路線は本市及び周辺自治体、交通事業者の努力のみでは維持が特に難しい状況となっています。よって、地域間幹線系統、地域内フィーダー系統として地域公共交通確保維持事業費補助金を活用しながら運行するものとします。

図表 64 地域公共交通確保維持事業費補助金を活用する路線及び経費の負担割合

種別	路線名	経費の負担割合
地域間幹線系統	屋代須坂線	国1/2、長野県1/2 ※国、県の補助で補填されない額は本市と長野市、須坂市が負担（負担割合：長野市 66.8%、須坂市 16.0%、本市 17.2%）
	大循環線	国1/2、長野県1/2 ※国、県の補助で補填されない額は本市が負担
地域内フィーダー系統	東部地区 デマンド型乗合タクシー	国1/2 ※国の補助で補填されない額は本市が負担
	稲荷山・八幡地区 デマンド型乗合タクシー	
	更級地区 デマンド型乗合タクシー	
	上山田東部地区 デマンド型乗合タクシー	

再編のスケジュールを以下に示します。支線については、令和7（2025）年春までのデマンド型乗合タクシーの実証運行の評価・検証を行ったうえで、令和8（2026）年度から新体系での運行を行います。市内幹線は、支線の新体系への再編と整合性が取れるよう、ダイヤ等の見直しを行います。

図表 65 公共交通（高速バス除く） 令和6（2024）年度の運行と再編スケジュール

区分	路線名	令和6年度の運行	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
広域幹線 (鉄道及び屋代須坂線)	しなの鉄道線	上り：5～23時台に42便 下り：5～23時台に39便	現状の運行の水準を維持				
	JR篠ノ井線	上り：7～23時台に17便 下り：7～23時台に16便	現状の運行の水準を維持				
	屋代須坂線	6～20時台に20便	現状の運行の水準を可能な限り維持				
市内幹線	大循環線東回り	平日：7～16時台に11便* 土曜：7～16時台に6便	運行	→ と の 支 線 整 合		運行	→
	大循環線西回り	平日：7～17時台に10便* 土曜：7～16時台に6便					
支線	東部線	6～7時台に2便** 17～18時台に2便**	運行				
	東部地区 デマンド型乗合タクシー	8～16時台に7便**		→ 新体系での運行			
	姨捨線	6～9時台に3便** 16～19時台に2便**					
	稻荷山・八幡地区 デマンド型乗合タクシー	9～15時台に6便*					
	大田原線	6～18時台に7便*					
	更級戸倉線	6～8時台に3便** 16～17時台に2便**					
	更級地区 デマンド型乗合タクシー	9～15時台に6便*					
	五加戸倉線	8～16時台に6便* ※冬期のみ7時台に1便追加					
	上山田線	平日：7～10時台に3便** 16～18時台に3便** 土曜：8～17時台に7便					
	上山田地区 デマンド型乗合タクシー	9～15時台に6便**					
観光便	おばすて棚田・ 温泉観光便	9～17時台に4便***	関連計画との整合を取りながら、継続的に運行 ※利用の状況等をモニタリングし、必要に応じて見直し				

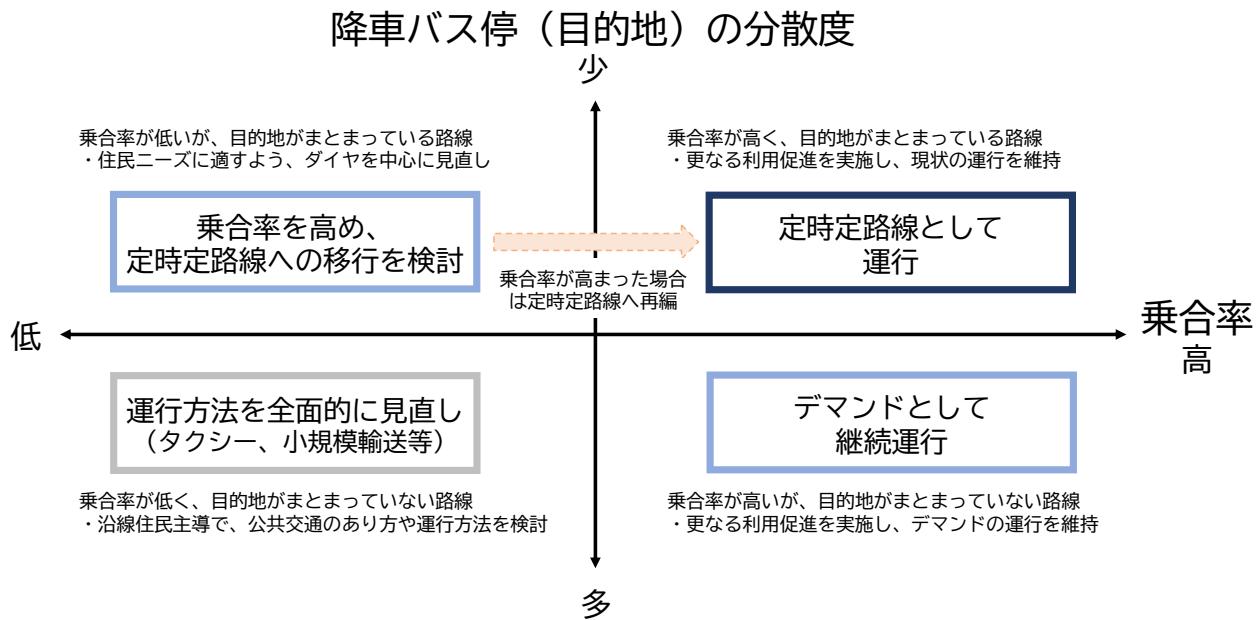
*日祝運休、**土日祝運休、***4～11月のみ日祝のみ運行

■支線の再編について

支線については、デマンド型乗合タクシー実証運行の結果を踏まえ、再編します。なお、市内幹線は、支線の新体系への再編と整合性が取れるよう、ダイヤ等の見直しを行います。

各路線において、乗合率及び目的地（降車バス停）の分散度（目的地のバラツキ具合）をプロットし、各象限の方針（図表 66）を定めます。その後、方針に基づいて関係者により協議を行い、再編案を決定する（図表 67）ものとします。乗合率が低く、目的地がまとまっている路線（図表 66 第3象限）は、全面的な見直しとして、沿線住民主導で公共交通のあり方や運行方法等の検討を行います。なお、再編の指標については、エリア毎に置かれる状況が異なるため、路線毎に基準値を設定するものとします。

図表 66 支線の再編の指標と方針



図表 67 支線の再編のステップ

ステップ	実施時期	実施事項
評価・検証	令和7（2025）年春	令和6（2024）年度の利用状況を分析・評価 ・支線の便毎の乗合率 ・支線の便毎のOD
再編案検討	12月まで	①エリア毎の交通体系の検討（交通結節点、時間毎の輸送形態） ②乗合率及びODの集約度が低いエリアについては、沿線住民へ情報を共有し、住民主導で路線のあり方、ニーズに合った最適な路線、ダイヤ、運行方法等を検討・協議、市と調整
周知	令和8（2026）年2月	利用促進施策等の実施
運行開始	4月	新体系におけるダイヤ改正、運行開始

(2) 公共交通の運行基盤の整備

公共交通を整備・運行していくために、新しい輸送体系の検討、持続可能な料金体系の整備、公共交通を担う人材の確保と、住民と協力した公共交通の維持・改善を行います。

図表 68 公共交通の運行基盤の整備にかかる事業

事業の内容	実施主体
① 小規模輸送の導入検討 支線が運行していない、または利用者数が非常に少ない地域においては、まず、民間の交通事業者が有する資源を最大限活用した移送サービス（タクシー助成等）の導入を検討します。民間の交通事業者によるサービスの提供が困難な地域においては、その地域にあった移送サービス（交通空白地有償運送、ボランティア移送等）の導入を検討します。	千曲市 交通事業者
② 公共交通を持续させるための料金体系の整備 市民に「公共交通を乗ることで残す」意識を醸成し、公共交通を持続的に運行するため、受益者負担の原則に照らし合わせ、料金体系（運賃及び割引率）の再検討を実施します。	千曲市
③ 公共交通を担う人材確保・育成の支援 交通事業者と連携して、人材確保のための二種免許取得費用やPR経費等の支援、人材育成のための研修等に関する支援を推進します。	交通事業者 千曲市
④ 住民参画による支線の維持・改善の検討 デマンド型乗合タクシーの実証運行後、乗合率やODの集約度の低い支線について、利用者である沿線の住民主導で、市の予算や交通事業者が持つ資源で提供可能な路線・ダイヤ、運行方法等について検討・議論し、市と調整します。 また、毎年度末に行う公共交通運行の評価・検証において利用または収支率が低調な路線については、沿線住民も改善策の検討・協議の場に参加します。	千曲市 千曲市民

(3) 公共交通を利用しやすくするための利用環境整備

公共交通の利用環境を整備し、市民や観光客の市内の移動における利便性を高めます。そのために、公共交通利用における認知上の負担の軽減、身体的な負担の軽減、経済的な負担の軽減に取り組みます。

図表 69 利用環境整備にかかる事業<認知上の負担の軽減>

事業の内容	実施主体
<p>① 迷わず乗れる情報環境の整備</p> <p>路線番号やテーマカラーの導入等、利用者に行き先がわかりやすい表示になるよう取り組みます。さらに、鉄道駅の改札口から、バス停、タクシー乗り場、パーク＆ライド、サイクル＆ライド施設等に迷わず行けるよう、ピクトグラム等の誘導表示等を充実します。</p>	 <p>駅構内におけるピクトグラムの例</p> <p>千曲市</p>
<p>② バス停での案内の充実</p> <p>路線図や時刻表等の案内を、交通結節点や主要な目的地等のバス停に掲出するとともに、オンラインでも公開します。また、観光振興のため、案内の多言語化を検討します。さらに、個々のバス停の表示について、「停車するバスがどこに行くのか」までわかる表示を研究・導入します。</p>	<p>千曲市 交通事業者</p>

図表 70 利用環境整備事業<身体的な負担の軽減>

事業の内容	実施主体
<p>③ より使いやすい車両・設備への更新</p> <p>公共交通の運行に必要な車両を必要に応じて更新します。更新にあたっては、高齢者等が負担なく乗降できる等のユニバーサルデザインに対応した車両や、環境にやさしいEV車両の導入を積極的に検討しますが、傾斜地や積雪にも対応する必要があることから、運行するルートやエリアに合わせ、適切な車両を導入します。</p> <p>現時点で乗降等が不便な車両については、乗降等を補助する設備の導入を検討します。</p>	 <p>低床型車両（ちくま号）</p> <p>千曲市</p>

④ 主要なバス停の利用環境の整備

交通結節点や、集客力があり乗降が多い等の主要なバス停を選定し、ベンチの設置や上屋の整備等の待合環境の整備を実施します。

また、上信越自動車道西側のスマートインターチェンジ新設を念頭に、新たな交通結節点の整備に向けて検討を進めます。



バス停におけるベンチ・上屋
(千曲中央病院)

千曲市
交通事業者

⑤ 鉄道駅等の利用環境の整備・維持

交通結節点である鉄道駅や高速バス停留所へのアクセスは、自家用車や自転車が多くなっています。そのため、鉄道駅周辺や高速バス停留所でのパーク＆ライド、サイクル＆ライド施設を整備・維持します。また、市民にこれらの施設について情報を発信し、活用を促します。

しなの鉄道
千曲市

⑥ 公共交通におけるDXの導入検討・維持

運行状況や待ち時間の可視化、渋滞回避による移動時間の短縮等に寄与するため、限られた交通資源を最大限に活用した運行環境の構築と改善に努め、必要なときに必要な人数を運べるデジタル技術の導入を検討します。また、利用者が常に最新の情報にアクセスできるよう、GTFSデータの更新を行います。

千曲市
交通事業者

図表 71 利用環境整備にかかる事業<経済的な負担の軽減>

事業の内容	実施主体
⑦ 割引制度の維持・継続 <p>料金体系の整備状況を踏まえながら、高齢者、若年者、障がい者（及び介助者）等に対して、運賃割引を実施します。また、頻繁に公共交通を利用するヘビーユーザーに対しても回数券、定期券を発行します。さらに、乗継ぎ利用者の運賃負担軽減を行います。</p>	千曲市
⑧ キャッシュレス化の推進 <p>交通系ICカードの導入を検討します。交通系ICカードについては、導入にコストがかかることから、しなの鉄道や交通事業者とも連携しながら、協議を進めます。また、実際に導入することになった際には、広域で利用できるよう、県や周辺自治体と連携しながら利便性を確保します。また、利用データの蓄積により、本計画の評価・検証・運行経路の見直しに活用することも期待できます。</p>	千曲市 しなの鉄道 交通事業者

(4) 利用促進による利用者の維持、新規利用者の掘り起こし

高齢者、高校生、家族送迎者をターゲットにした周知や、市民、観光客に広く知ってもらうための情報発信に努め、公共交通の利用促進と新規利用者の掘り起こしを行います。

図表 72 利用環境整備にかかる事業<利用者の維持、新規利用者の掘り起こし>

事業の内容	実施主体
<p>① 公共交通利用につながる情報発信</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 千曲市公共交通時刻表の作成 市内幹線、支線、観光便の見直しに伴い、わかりやすい時刻表を作成します。時刻表には、市内幹線、支線、観光便だけでなく、鉄道、タクシーや乗継ぎ情報等を盛り込み、様々な移動手段を使い分けられるようにします。 2) 時刻検索システムによる情報発信 スマートフォンでバスや電車の時刻を検索する「時刻検索システム」での情報発信を行います。また、県が運営する長野県観光・交通案内アプリ「信州ナビ」や各種経路検索サイトにおいて市内の公共交通検索ができるよう、情報を逐次更新します。 3) 地域版お出かけレシピの作成 各エリアから公共交通を利用してどのような移動ができるかをわかりやすくまとめた“お出かけレシピ”を作成し、発信します。 	千曲市 交通事業者 長野県
<p>② 公共交通利用のきっかけづくり</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 「バス無料の日」の開催 無料でバスに乗れる日をつくり、広く情報発信することで、新規利用者の掘り起こしを行います。 2) 日中の利用者に対する情報発信 新規利用者を増やすために、「バスやデマンド型乗合タクシーに乗って○○に行けた」という経験をつくる機会を設けます。具体的には、ふれあいサロン・いきいきサロン等において市内幹線、支線を利用するツアーや乗り方教室、出前講座を実施します。 	千曲市
<p>③ 本市の公共交通を取り巻く状況の発信</p> <p>市民に「公共交通を乗ることで残す」意識を醸成するために、現況や今後の見通しについて市報における発信やシンポジウムの開催により、周知を図ります。</p>	千曲市

事業の内容	実施主体
<p>④ デマンド型乗合タクシーの予約支援</p> <p>医療施設や商業施設、金融機関、公共施設等において、デマンド型乗合タクシーの予約を代行し、高齢者等の利用を支援します。また、実証運行中のエリアにおいて、住民や事業所等に対して利用方法や予約支援に関する周知を図ります。</p>	医療施設 商業施設 金融機関 交通事業者 千曲市
<p>⑤ 運転免許証自主返納者に対する支援</p> <p>65歳以上で自動車運転免許証を自主返納した人に、市内幹線・支線で利用できる無料乗車券を配布します。また、運転免許証自主返納者に対する支援のあり方について、より有効な方策について研究し、支援策の見直しを検討します。</p>	千曲市
<p>⑥ 次代を担う世代に対する利用促進</p> <p>1) 保育園・幼稚園・小学校における公共交通の乗り方教室</p> <p>市内の保育園、幼稚園、小学校の園児・児童に対し、公共交通の使い方教室を開催します。公共交通の利用方法やマナーを伝えるほか、バスが周辺にいるときの危険予知等、交通安全教育も合わせて実施します。</p> <p>2) 子どもたちと連携した利用促進</p> <p>市内の幼稚園、保育園、小学校の園児・児童の絵等の作品をバス車両内に展示したり、小学生による車内アナウンスを行ったりする等、広く公共交通に対して関心を持ってもらい、市民がバスに乗るきっかけをつくります。</p> <p>3) 中学生への公共交通利用案内</p> <p>市内の中学3年生に対して、中学校と連携し、高校通学時の公共交通の利用方法や割引制度の周知等を実施し、利用を働きかけます。</p>	千曲市 市内保育園・幼稚園・小中学校 交通業者
<p>⑦ 観光客の誘致による利用促進</p> <p>1) イベント列車の運行</p> <p>しなの鉄道線にて、様々なイベントを実施する臨時列車を運行するなど、戸倉上山田温泉やあんずの里、姨捨の棚田といった市内観光スポットへの観光客の公共交通利用促進を図ります。</p> <p>2) 市内幹線・支線の観光利用促進</p> <p>イベント列車等で本市に訪れた観光客が市内の各観光地への移動に市内幹線・支線や観光便を利用してもらうよう、イベントのポスター等への告知や、駅の案内における案内の充実を図ります。</p> <p>3) 市内周遊のための拠点整備</p> <p>国内外からの観光客誘致のための取組みとして、鉄道や高速バス等の広域幹線を利用して市に訪れた観光客が、市内周遊のために多様な交通手段を選択・活用することができるモーダルコネクト拠点の整備を検討します。</p>	信州千曲観光局 交通事業者 千曲市

第5章 計画のマネジメント

1. 地域公共交通を運用していくうえでの各主体の役割

本計画の推進には、行政や交通事業者だけでなく、市民（地域、企業、学校、関連団体等）の積極的な公共交通の利用や協力が必要です。また、計画の協議やマネジメントは、これらの3者から構成される地域公共交通活性化協議会（以下、協議会）にて実施します。以下に、本計画における各主体の役割を示します。

①行政の役割

行政は、地域公共交通の維持に必要な予算を確保し、利用環境整備や利用促進等の事業を実施します。国、県及び近隣市町村との協働による公共交通の確保に向けた施策の推進や、庁内の観光、福祉、まちづくり、教育等の他分野と連携・調整を行います。また、④に示す協議会の事務局として、円滑なマネジメントを遂行します。

②交通事業者の役割

交通事業者は、地域公共交通を運行する担い手として、安全な運行を実施するとともに、利用者ニーズに応じて利便性の向上に努めます。また、市と連携して利用促進、情報発信に取り組みます。

さらに、評価・検証のための調査に協力するとともに、運行における課題を共有するために、協議会に情報の提供を行います。

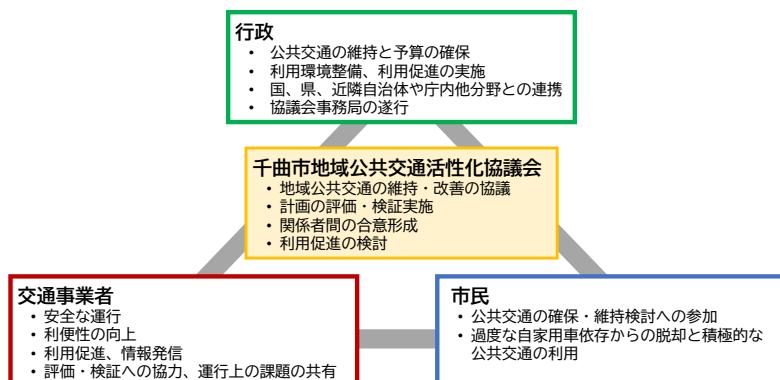
③市民の役割

市民は、公共交通をよりよくするために、公共交通の置かれた現状を把握したうえで、その確保・維持を実現するための検討に、積極的に参加することが求められます。特に、利用者の少ない地区においては、実際の利用者が「現状の認識」「公共交通の役割」「真に必要な移動目的」に合致し、市の予算や交通事業者が持つ資源で提供可能な路線・ダイヤ、運行方法等を住民同士で話し合い、市と調整することも求められます。また、日常生活に必要な移動手段としての公共交通を持続可能なものとするために、過度な自家用車への依存から脱却し、公共交通を活用した移動の心がけ、利用に努めます。

④協議会の役割

協議会は、地域全体の視点から地域公共交通の維持・改善について協議する場とします。また、地域公共交通計画の評価・検証を行い、新たな改善策について関係者間で合意することや、利用促進の検討も担います。

図表 73 各主体の役割



2.評価・検証・改善のサイクル

本計画の、公共交通確保・維持に向けた基本的な考え方である「日常生活に役立つ、持続可能な公共交通をすべての関係者が協力して確保・維持・改善する」を実現するために、毎年度末及び中間年度である令和8（2026）年度末に以下に定める事業について評価・検証を実施し、改善につなげます。また、最終年度には本計画全体を評価・検証し、次期計画に反映させるものとします。

図表 74 各事業の評価・検証・改善の概要（毎年度・中間年度）

実施時期	実施対象施策（各事業）	目的	実施主体
毎年度末	(1)公共交通の整備・運行・維持	ダイヤ等の改善 利用促進路線の抽出	千曲市
令和8（2026） 年度末	(2)公共交通の運行基盤の整備 (3)公共交通を利用しやすくするための 利用環境整備 (4)利用促進による利用者の維持、 新規利用者の掘り起こし	計画の進捗度確認	千曲市

（1）毎年度における評価・検証・改善

利用状況や外部環境の変化に合わせ、ダイヤ等の運行の改善を毎年度行います。各路線の評価・検証を実施し、翌年度以降の運行経路やダイヤ等に反映させます。

図表 75 毎年度における評価・検証・改善のステップ

ステップ	実施時期	実施事項
評価・検証	当該年度1月頃	本計画の目標に対する進捗状況を分析・評価 ・利用者データ（便別OD、バス停別乗降者数） ・収支データ（行政支出額、収支率） ※支線は令和8（2026）年度の再編以降に実施
改善案検討	同年度2月頃	・課題を洗い出し、運行経路・ダイヤ等を改善 ・利用または収支率が低調な路線については、沿線住民が参画する場にて、改善策を検討・協議
周知	同年度2月頃	時刻表の作成、ホームページへの掲示等
運行開始	同年度4月頃	新運行計画に基づき地域公共交通を運行

（2）中間年度（令和8（2026）年度）における評価・検証・改善

本計画を確実に実行するために、各事業の進捗状況の評価を行い、改善につなげます。

図表 76 中間年度における評価・検証・改善のステップ

ステップ	実施時期	実施事項
評価・検証	令和8（2026）年10月頃	各事業の進捗状況の評価
改善案検討	令和9（2027）年2月頃	課題の洗い出し、改善方法の検討
事業実行	同年4月以降	改善策を盛り込み、各事業を実行

資料編

千曲市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

令和6（2024）年3月現在

No.	区分	団体名	職名	氏名	備考	
1	公共交通事業者等	アルピコ交通(株)長野営業所	長野営業所長	植松 誠		
2		(有)信州観光バス	代表取締役社長	久保 幸子		
3		(有)シンリク観光	代表取締役社長	上水 正文		
4		長野県タクシー協会 更埴支部	支部長	新井 誠一		
5		(資)畠山自動車商会	代表社員	畠山 昌也		
6		(有)ワイス・ホーク	代表取締役社長	諏訪 義幸		
7			バス事業部	三浦 裕治		
8		東日本旅客鉄道(株)長野支社	企画総務部 企画部長	大川 敦		
9		しなの鉄道(株)	経営企画課長	守屋 芳典		
10		長電バス(株)	乗合・乗用部長代理	高山 和良		
11		(公社)長野県バス協会	専務理事	松井 道夫		
12		アルピコ労働組合	執行委員	浦澤 高志		
13	住民又は公共交通機関の利用者	千曲市老人クラブ連合会	副会長	松林 新一		
14		千曲市社会福祉協議会	常務理事兼事務局長	滝沢 裕一	副会長	
15		千曲商工会議所	副会頭	西澤 俊	会長	
16		(一社)信州千曲観光局	事務局長代理	永田 泰彦		
17		公募委員		村山 みすゞ		
18		公募委員		東海林 孝幸		
19	学識経験者	長野工業高等専門学校	教授	柳沢 吉保		
20	行政	国土交通省北陸信越運輸局	交通企画課長	新倉 孝礼		
21		国土交通省北陸信越運輸局 長野運輸支局	首席運輸企画専門官	山岸 康範		
22		長野県（交通政策局交通政策課）	課長	丸山 正徳		
23		長野地域振興局（企画振興課）	課長	田中 徹		
24		千曲建設事務所	企画幹兼整備課長	長澤 徹		
25		千曲警察署	交通課長	小林 博		
26		千曲市（企画政策部）	部長	栗原 力		
事務局		千曲市（総合政策課）	課長	湯原 久昌		
			係長	緑川 健		
			主査	吉村 信彦		
			主任	島津 貴行		

千曲市地域公共交通計画

令和6年3月

発行・編集：千曲市
問合せ先：千曲市 企画政策部 総合政策課
住 所：〒387-8511
長野県千曲市杭瀬下二丁目1番地
電 話：026-273-1111（代表）
F A X：026-273-8787h
