

千曲市地域公共交通計画 (変更案)

令和8年 第1回変更

令和6年3月

千曲市

(以下変更部分抜粋)

千曲市地域公共交通計画の変更について

目 的		① 大循環線の地域公共交通(地域間幹線系統)確保維持事業国庫補助対象路線化のための計画変更。 ② 令和8(2026)年4月20日以降のデマンド型乗合タクシー3エリアの地域公共交通(地域内フィーダー系統)確保維持事業国庫補助対象路線化のための計画変更。
修正等概要	修正	○大循環線の運行状況について、令和4(2023)年度と比べ、平日に大幅な増便を行っている。 ⇒大循環線の利用人数及び市内路線の行政支出額に反映。
	追加	○大循環線の国庫補助対象路線化に伴い、国庫補助の要件を満たすための新たな目標設定。大循環線においては、令和4(2023)年度と比べ、平日に大幅な増便を行っているため、現状値から大幅な経費の増額を見込む。 ⇒国庫補助対象路線の目標に反映 ○実証運行期間中3エリアのデマンド型乗合タクシーの運行について、実証運行期間終了後の国庫補助対象路線化に伴い、国庫補助の要件を満たすための新たな目標設定。 ⇒国庫補助対象路線の目標に反映
積算の考え方	① 大循環線の利用者数	・基準年度の実績値に人口減少率及び基準年度と令和7(2025)年度の増便割合を加味し算出
	② 市内路線(市内のバス全体)の行政支出額	・当初目標値に、大循環線の増便に係る支出を加味し算出
	③ デマンド型乗合タクシー(利用者)	令和6(2024)年度と令和7(2025)年度の増便割合から各エリアの総便数を換算し、1便当たりの利用者を1.3人の仮定のもと算出
	④ デマンド型乗合タクシー(行政負担額・収支率)	令和6(2024)年度の実績から1人当たりの平均運賃を算出し、上記の増便割合に応じた経費と想定利用人数を元に算出

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		※250,506		
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」、「おぼすて棚田・温泉観光便利用実績」による					
	④	③市内幹線は大循環線2路線の合計とする ④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
市内路線	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。						

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		43,389 ※2
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」、「おぼすて棚田・温泉観光便利用実績」による ③市内幹線は大循環線2路線の合計とする					
	④	④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

ページ

45

新

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 ② 総合政策課による集計							
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	長電バス㈱				
	大循環線(東回り/西回り)	(有)シンリク観光、(有)信州観光バス(共同運行)				
	デマンド型乗合タクシー 東部地区、稲荷山・八幡地区	更埴観光タクシー㈱				
	デマンド型乗合タクシー 更級地区	(資)畑山自動車商会				
	デマンド型乗合タクシー 上山田地区	(有)シンリク観光				

※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。

45

旧

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		
市内路線	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		8,653		
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。							

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 ② 総合政策課による集計							
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	屋代須坂線(人)	253,091	⇒	208,107	⇒	236,593
	東部地区デマンド型乗合タクシー(人)	3,831		4,599		4,599 ※
行政支出額 (千曲市 負担額)	屋代須坂線(万円)	862		742		742
	東部地区デマンド型乗合タクシー(万円)	712		1,287		1,287
収支率	屋代須坂線(%)	39.6		35.0		37.0
	東部地区デマンド型乗合タクシー(%)	12.7		7.9		8.2 ※
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					

※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た
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

45

ページ

48

新

(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「稲荷山地区」「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、沿線上の市民の、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

48

旧

(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「稲荷山地区」「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、沿線上の市民の、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、東部地区デマンド型乗合タクシーは、広域幹線である屋代須坂線及びしなの鉄道線に接続する重要な公共交通です。また、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%）
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 ※国補助で補填されない額は、本市が負担

48

ページ	新	旧																	
49	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、<u>東部地区</u>、<u>稲荷山・八幡地区</u>、<u>更級地区</u>、<u>上山田地区</u>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 <table><tr><th>種別</th><th>路線名</th><th>経費の負担割合</th></tr><tr><td rowspan="2">地域間 幹線系統</td><td>屋代須坂線</td><td>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%）</td></tr><tr><td><u>大循環線</u></td><td></td></tr><tr><td rowspan="4">地域内 フィーダー系統</td><td>東部地区 デマンド型乗合タクシー</td><td></td></tr><tr><td><u>稲荷山・八幡地区</u> デマンド型乗合タクシー</td><td>国1/2 ※国補助で補填されない額は、本市が負担</td></tr><tr><td><u>更級地区</u> デマンド型乗合タクシー</td><td></td></tr><tr><td><u>上山田東部地区</u> デマンド型乗合タクシー</td><td></td></tr></table>	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%）	<u>大循環線</u>		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		<u>稲荷山・八幡地区</u> デマンド型乗合タクシー	国1/2 ※国補助で補填されない額は、本市が負担	<u>更級地区</u> デマンド型乗合タクシー		<u>上山田東部地区</u> デマンド型乗合タクシー		
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%）																	
	<u>大循環線</u>																		
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																		
	<u>稲荷山・八幡地区</u> デマンド型乗合タクシー	国1/2 ※国補助で補填されない額は、本市が負担																	
	<u>更級地区</u> デマンド型乗合タクシー																		
	<u>上山田東部地区</u> デマンド型乗合タクシー																		
	49																		