

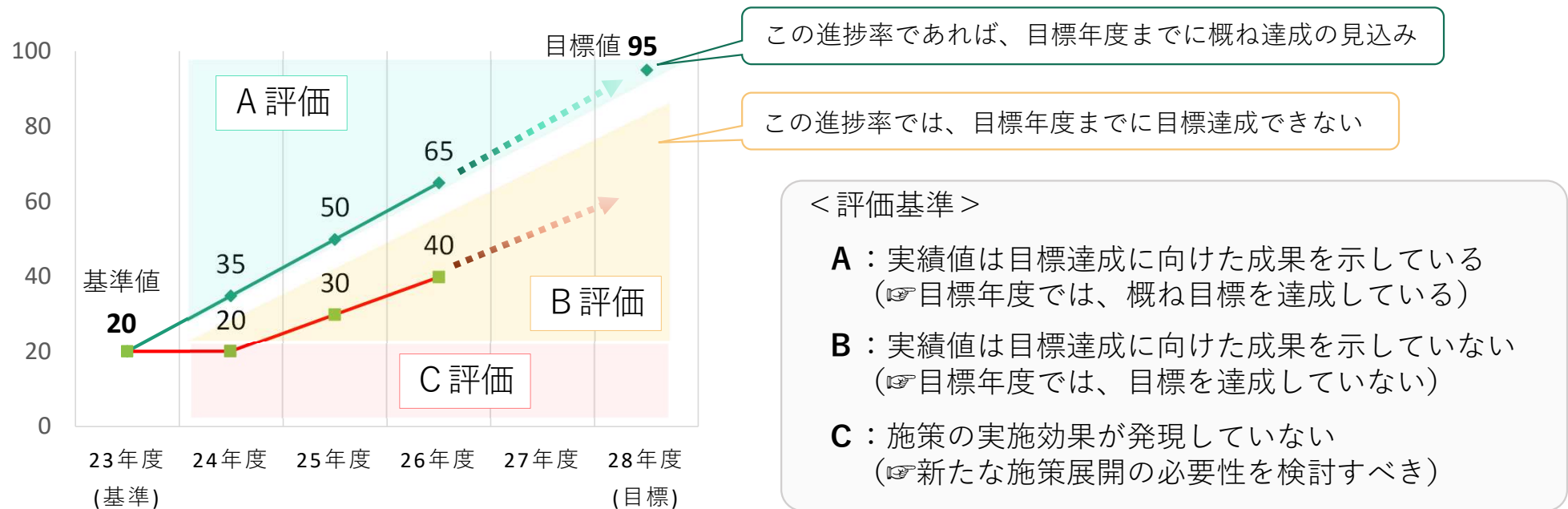
長野県地域公共交通計画 2024年度 進捗状況評価分析

交通政策局交通政策課

評価の考え方と対応の方向性

当初基準値と目標値及び目標年度までの期間を勘案し、下図イメージにおける評価基準毎に対応する。

- A評価においては、**現状維持を原則**とするが、潜在的な課題の把握に努め、更なる向上を目指す。
- B評価においては、周辺状況を調査し、**追加的な対応について検討**する。
- C評価においては、**要因の精査による事業の強化・拡充**や、**方向性の変更も含めた対応**を検討する。



2024年度の評価について

全 11 評価項目のうち 8 項目で基準値を上回る（A 評価及び B 評価）

目標達成している	… 3 項目		A 評価
目標に向けて順調に進捗	… 3 項目		
進捗は鈍いが基準値上回る	… 2 項目		B 評価
基準値を下回る	… 3 項目		C 評価

課題感としては、

- ・ 担い手確保は急務。多面的かつ戦略的な対応が求められる。
- ・ 利用者数回復に伴い事業者経常収益は改善の傾向だが、物価高騰の影響が大。

⇒ 積極的な公的補助等による経営基盤強化と併せて、

利便性向上と運行形態等の見直しによる利用者増加に向けた取組の推進が重要。

計画の目標と実績

指標名		基準値	実績値 (①②は集計の都合上1年遅れの数値を記載)					目標値 (2028年度)
			2024年度	25年度	26年度	27年度	28年度	
①	県内公共交通機関利用者数	82,180千人 (2022年度)	A 87,086千人					100,000千人
	・ 鉄道（JR・民鉄）の輸送人員数	58,218千人	61,546千人					68,000千人
	・ 乗合バスの輸送人員数	15,984千人	17,161千人					20,000千人
	・ タクシー（法人・個人）の輸送人員数	7,978千人	8,379千人					12,000千人
②	県民一人当たり公共交通機関利用回数	40.6 回 (2022年度)	A 44 回					50 回
③	県内の通院・通勤・通学時の交通手段分担率（公共交通機関）	通院：2.7% 通勤：4.3% 通学：57.5% (2023年度)	A 通院：5.1% 通勤：9.0% ※通学は調査未実施					通院：2.7%以上 通勤：4.3%以上 通学：57.5%以上
実績値に関する考察				今後の方針				
●国内移動需要の回復及びインバウンド観光客の増加（宿泊者数：R4⇒R5で6倍、前年比80万人以上）等の影響により、各公共交通機関で前年の利用者数を上回る。一方で、通勤・通学定期券の収入は毎年回復傾向にあるものの、人口減少やコロナ禍後の生活スタイル変化（テレワークやオンライン会議の普及、自家用車による送迎の定着等）、バスの廃線減便等の影響もありコロナ前までの水準には至っていない。 ●バス路線においては、持続的な利用促進を図る観点から、鉄道との乗り継ぎを含めた経路や運賃等の情報アクセスに係る利便性をさらに高める必要があるほか、運賃決済手段の利便性を向上していく必要がある。 ●タクシーについては、コロナ禍を経ての利用者の行動変容の影響や、乗務員不足等の影響があったと考察。その後の運転手の増加や、日本版ライドシェア開始により、供給量の改善が見込まれる来年度以降、数値の向上が期待される。				●通院・通学・観光に必要な交通ネットワークの維持・確保を図るため、地域別部会においてバス路線やダイヤ、便数等の見直しを進めるとともに、広域的な生活バス路線と新規の観光バス路線等に対する支援制度を構築する。 ●公共交通の利便性向上を図るため、インターネット検索サービスにおけるバス路線情報の掲載や、交通系ICカードの導入エリア拡大によるキャッシュレス決済環境の整備を推進する。 ●自家用車から公共交通への自発的な利用転換を促すため、公共交通利用のメリットを伝える広報や通勤・出張時における公共交通利用の呼びかけ、鉄道の活性化協議会による利用促進活動への参画等を実施する。				

施策 1 : 「地域公共交通の担い手確保」に係る目標と実績

指標名		基準値	実績値					目標値 (2028年度)
			2024年度	25年度	26年度	27年度	28年度	
①	県内乗合バス事業者の運転手数	1,313人 (2023年)	C 1,289人					1,500人
②	県内タクシー事業者の運転手数	2,571人 (2023年度)	B 2,658人					3,200人
実績値に関する考察				今後の方針				
①	事業者では、運転体験会や二種免許取得費用支援等による新規人材確保対策、ベースアップや福利厚生の見直しを含む待遇改善による離職防止対策を講じている。とともに、県でも、バスドライバー移住支援事業などの多面的な施策を講じている。 一方で、採用が伸び悩む中、離職者の増加等により運転手数が減少している。			●人材の確保・定着に向けては、運転手の待遇改善を進めることが重要であり、広域的なバス路線への新たな支援や県有民営バス車両の購入等により、事業者の経営基盤の強化を支援する。 ●新規採用者の確保に向けては、マッチングイベントの開催や二種免許取得の支援、移住支援金の支給を行うとともに、外国人材の活用や事業者が行う採用活動の支援等を検討する。 ●離職防止に向けては、女性・若者が働きやすい職場環境の改善やバス運転手という職業の重要性・魅力発信などの取組を検討する。				
②	インバウンドを中心とした利用者の回復や、県タクシー協会による求人広告の強化、運賃改定による賃金の増加により、60歳代以降のセカンドキャリア層を中心に運転手が増加した一方で、運転手の平均年齢（R7.3末：63歳）は高く、女性の割合が低い状況となっている。 また、急増する観光需要に対応するために効率的な配車ができる環境整備が求められる。			●長野県タクシー協会とも連携し、引き続き、二種免許取得支援などを行うとともに、幅広く運転手を確保するため、女性・若者向けの就職説明会の実施や、働きやすい環境整備を促進する。 ●急速に回復するタクシー需要に対応するため、D Xによる生産性向上の取組等を促進する。				

施策2：「持続可能な地域公共交通ネットワークの構築」に係る目標と実績

交通政策局
交通政策課

指標名		基準値	実績値					目標値 (2028年度)
			2024年度	25年度	26年度	27年度	28年度	
①	地域公共交通計画を策定している市町村数	45市町村 (2024年3月)	A 53市町村					53市町村以上
②	地域間幹線系統の平均収支率 (経常収益÷経常費用)	36.2% (2023年度)	C 35.2%					36.2%以上
③	地域間幹線系統の維持に係る 県補助金額（運行欠損費補助）	161,340千円 (2023年度)	C 177,663千円					161,340千円以下（※）
実績値に関する考察				今後の方針				
①	地域公共交通計画の策定経費等に対する財政支援や、国が実施した地方公共団体職員に対する研修会の開催などのノウハウ面の支援により、計画を策定した市町村数は着実に増加し、目標値を達成した。			県全体の策定率は目標を達成した（全市町村の70%となる53市町村）が、地域公共交通計画等策定支援事業を一層推進し、近隣他県と同水準まで実績値を引き上げたい。（参考：新潟県93%、富山県80%、石川県89%）				
②	社会経済活動の回復により、利用者数が前年度より増加したことで経常収益も増加した一方、物価高騰（燃料価格、人件費、車両整備費等）の影響により、収益以上に経常費用が増加した。 一部事業者では運賃改定の動きもあり、次年度以降に収支改善につながるが見込まれる。			既存路線を利用実態に即した運行形態、運行経路等となるよう見直すなど、最適な交通ネットワークの再構築を図ることで、利用者にとって使いやすい路線とし、利用者増を図ること等により収支率の改善につなげる（県の新たな支援制度と連動。）				
③	利用者が増加したことにより経常収益も増加した一方、物価高騰の影響により経常費用が増加し、運行欠損費補助額が増加している。			引き続き、利用者増や収支改善に努めると共に、必要な公的負担の在り方についても、状況に応じ必要な見直しを行うものとする。				

※本指標は単に補助金額を抑えることが目的ではなく、利用者数増や収支率の改善が図られていることの関係で評価するもの。

施策3：「利用しやすい地域公共交通を実現する」に関する目標と実績

交通政策局
交通政策課

指標名		基準値	実績値					目標値 (2028年度)
			2024年度	25年度	26年度	27年度	28年度	
①	県内バス路線における地域連携ICカード導入率	0 % (2023年度)	A 20.4% [96/470路線]					40% [200/493路線]
②	県内路線バス情報におけるGTFS-JP整備率	74.1% [352/475路線] (2024年4月)	B 77.6% [365/470路線]					100%
実績値に関する考察				今後の方針				
①	長野地域等で地域連携ICカードの導入が進んだことにより、全体の導入率が大きく向上した。(R5:0%→R6:20.4%)			地域連携ICカードの導入エリア拡大を図るため、導入事例やメリットを他地域に共有・周知するとともに、様々な機会を通じて導入を促していく。 また、地域連携ICカードの導入支援は、令和7年度までの事業としているため、今後は観光に特化したバス路線への導入支援等を検討する。				
②	一部の市町村や事業者では、人手不足や担当者の異動などによりノウハウの蓄積が図られていないことや、GTFSデータの整備を進めるメリットを見出せていない等の理由により、GTFSデータの整備の進捗が鈍くなっている。			GTFSデータの整備は、交通ネットワーク全体が網羅されていないと利用者に対してメリットとならないことから、整備率が100%となるよう以下の取組を実施するとともに、整備ができない原因を精査し、必要な取組を検討する。 ・市町村・バス事業者の担当者へGTFSデータを整備するメリット等の共有 ・市町村・バス事業者が自らデータ整備ができるよう県主催の研修会を継続 ・自ら整備が難しい市町村・バス事業者に対しては県が代行して整備を実施				

施策 4 : 「地域公共交通分野における脱炭素化の推進」に関する目標と実績

指標名		基準値	実績値					目標値 (2028年度)
			2024年度	25年度	26年度	27年度	28年度	
①	信州スマートムーブ通勤ウィーク 参加者のうちノーマイカー通勤者数	9,430人 (2023年度)	A 9,476人					毎年8,500人以上
実績値に関する考察				今後の方針				
①	ラジオ番組等で積極的な呼びかけを実施したことにより参加事業所が増加した。 (R 5 :160所→R 6 :176所)			●自家用車からの自発的な利用転換をさらに促進するため、公共交通利用のメリットを発信するとともに、信州スマート通勤ウィークの参加事業所の拡大に向け呼びかけを強化する。 ●より効果的な利用促進の手法について検討を行う。				