

長野県地域公共交通計画 (案)

令和 6 年 6 月

長野県・県内市町村

目次

第1章 はじめに	1
1. 計画の背景と目的	1
2. 計画の位置づけ	2
2-1 計画の位置づけ	2
2-2 本計画に関連するSDGs	2
3. 計画期間	3
4. 計画区域	3
第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況	4
1. 地域の特性等	4
1-1 地理・地勢	4
1-2 人口の推移・分布	5
2. 公共交通の整備状況	8
2-1 本県の地域公共交通ネットワークの現状等	8
2-2 各交通モードの概況	10
2-3 市町村の公共交通政策の状況	16
2-4 公共交通利用環境の概況	32
3. 移動実態とその手段	34
3-1 各圏域における移動実態	34
3-2 県民の移動手段	38
3-3 観光客の移動実態	40
3-4 自動車交通の状況	44
4. 公共交通に係る情勢等	47
4-1 担い手不足	47
4-2 新たな技術の導入・実用化	47
4-3 ゼロカーボン	48
5. 地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理	49
5-1 地域公共交通の維持・運行に関する現状と課題	49
5-2 地域公共交通の利便性向上に関する課題	49
5-3 公共交通分野における脱炭素化に向けた課題	50
第3章 公共交通等リ・デザイン（再構築）方針	51
1. 計画の基本的な方針・計画の目標	51
1-1 本計画において目指す将来像と基本的な方針	51
1-2 計画の目標	51
2. 保証すべき移動とサービスの品質保証	52
3. 目標を達成するため実施する施策の方向性	53
3-1 施策の方向性	53
3-2 地域公共交通の維持・確保に関する関係者間の役割分担の原則	53

4. 地域公共交通ネットワークの構築について.....	54
4-1 拠点と軸・主要幹線等の設定.....	54
4-2 地域における公共交通ネットワークの構築・品質保証の具体化イメージ.....	57
5. 目標の達成に向けて実施する施策・事業.....	60
5-1 実施する施策・事業一覧.....	60
5-2 事業内容.....	62
6. 地域公共交通計画のマネジメント.....	78
6-1 計画マネジメントの考え方.....	78
6-2 計画の指標及び目標値.....	79
6-3 評価検証と改善のサイクル（PDCA）.....	83
第4章 地域編	84
1. 佐久地域.....	84
1-1 地域特性など.....	84
1-2 地域公共交通の概況.....	84
1-3 地域公共交通の課題.....	84
1-4 地域公共交通の将来ネットワーク.....	84
2. 上田地域.....	84
2-1 地域特性など.....	84
2-2 地域公共交通の概況.....	84
2-3 地域公共交通の課題.....	84
2-4 地域公共交通の将来ネットワーク.....	84
3. 諏訪地域.....	84
3-1 地域特性など.....	84
3-2 地域公共交通の概況.....	84
3-3 地域公共交通の課題.....	84
3-4 地域公共交通の将来ネットワーク.....	84
4. 上伊那地域.....	84
4-1 地域特性など.....	84
4-2 地域公共交通の概況.....	84
4-3 地域公共交通の課題.....	84
4-4 地域公共交通の将来ネットワーク.....	84
5. 南信州地域.....	84
5-1 地域特性など.....	84
5-2 地域公共交通の概況.....	84
5-3 地域公共交通の課題.....	84
5-4 地域公共交通の将来ネットワーク.....	84
6. 木曽地域.....	84
6-1 地域特性など.....	84
6-2 地域公共交通の概況.....	84
6-3 地域公共交通の課題.....	84
6-4 地域公共交通の将来ネットワーク.....	84

7. 松本地域	84
7-1 地域特性など	84
7-2 地域公共交通の概況	84
7-3 地域公共交通の課題	84
7-4 地域公共交通の将来ネットワーク	84
8. 北アルプス地域	84
8-1 地域特性など	84
8-2 地域公共交通の概況	84
8-3 地域公共交通の課題	84
8-4 地域公共交通の将来ネットワーク	84
9. 長野地域	84
9-1 地域特性など	84
9-2 地域公共交通の概況	84
9-3 地域公共交通の課題	84
9-4 地域公共交通の将来ネットワーク	84
10. 北信地域	84
10-1 地域特性など	84
10-2 地域公共交通の概況	84
10-3 地域公共交通の課題	84
10-4 地域公共交通の将来ネットワーク	84

第1章 はじめに

1. 計画の背景と目的

地域公共交通は、県民の確かな暮らしを守り、ゆたかな社会を創る上で欠かせない社会インフラであり、その維持・発展を図ることは、地域の活性化に加え、医療、福祉、教育、観光、環境、まちづくりなど多岐に渡る社会的課題解決の観点からも重要です。

県土が広く、また、中山間地域が多くを占める本県においては、県民の日常的な移動は自家用車の利用が中心となっています。一方、高齢者や高校生などの特に自家用車に頼ることのできない県民にとって、公共交通は日常生活を送る上で欠かせない移動手段です。

これまで、本県はもとより、我が国の公共交通は交通事業者の独立採算により支えられてきましたが、モータリゼーションの進展や少子化・人口減少の急速な進行などにより、公共交通の利用者は長期的に減少し続けています。加えて、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による利用者の減少や交通事業者の経営悪化、運転手をはじめとする担い手不足が深刻化するなど、公共交通を交通事業者の自助努力のみで維持していくことは、もはや困難な状況になっています。

このような状況においても、公共交通は通勤、通学、通院や買い物などの県民の日常生活を支え、自由な移動を担保するために必要不可欠な社会インフラであることに変わりありません。特に高齢者による運転免許の返納が年々増加するなど、受け皿としての移動手段の確保がますます求められています。

また、本県は多くの観光客が訪れる観光立県でもあります。

令和5年5月に新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置づけが2類相当から5類感染症に移行され、行動制限が適用されなくなったこともあり、観光需要が今後ますます回復していくことが期待されます。しかしながら、本県を訪れる観光客の移動手段でもある公共交通については、キャッシュレス対応への遅れや、公共交通情報の提供環境が充実していないなど、利用者にとってわかりやすく使いやすい利用環境の整備に取り組むことが必要です。

このため、本県においては、公共交通を県民の日常生活や観光客の移動を支える上で欠かすことのできない社会的共通資本（※）と位置づけ、地域のまちづくりや観光振興とも連携させながら、官民連携のもと、その維持・発展に取り組めます。

以上の背景を踏まえ、県民の確かな暮らしを支えるため、行政、事業者、利用者などの地域の関係者が共通の認識を持ち、一体となって持続可能な地域公共交通の実現に向けて取り組む具体的な施策、関係者間の役割分担や推進体制を示すものとして、長野県地域公共交通計画（以下「本計画」という。）を策定します。

※社会的共通資本

- 経済学者・故宇沢弘文氏が提唱した概念で「一つの国ないしは、特定の地域に住むすべての人々がゆたかな経済生活を営み、すぐれた文化を展開し、魅力ある社会を持続的、安定的に維持することを可能にするような社会的装置」を意味する。
- 自然資本（森林、水大気、土壌等）、社会的インフラストラクチャー（道路、上下水道、公共交通等）、制度資本（教育、医療等）から成り、社会全体にとって共通の財産として、専門家集団の高い倫理観と知識のもと、社会的な基準にしたがって管理・運営される。

（出典）「しあわせ信州創造プラン3.0」

2. 計画の位置づけ

2-1 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（以下「地域交通法」という。）」に基づく「地域公共交通計画」として長野県と県内の全市町村が共同で策定するものです。

当該法律は、近年では令和2年及び令和5年に改正されており、持続可能な社会を支える地域公共交通の実現に向け、地域公共交通の再構築（リ・デザイン）が求められるようになりました。特に令和2年の法改正では、都道府県を含む地方公共団体による地域公共交通計画作成が努力義務化されるとともに、これに伴い地域公共交通計画と国庫補助制度の連動化が図られることとなりました。また、令和5年の法改正では、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設や、従来は路線バスに限られていた協議運賃制が鉄道及びタクシーの運賃にも適用されるようになるなど、行政や交通事業者など地域の関係者の連携・協働を通じて地域公共交通ネットワークを再構築することが求められています。

また、本計画は本県の総合計画である『しあわせ信州創造プラン 3.0～大変革への挑戦 「ゆたかな社会」を実現するために～』及び「長野県新総合交通ビジョン」を上位計画とし、本県における地域公共交通政策の方向性や具体的な施策を定めたマスタープランとして策定するものです。

本計画では県内の交通ネットワークを階層化し、県全域において交通事業者、市町村、県それぞれが主体となって維持・改善・発展を図るべき交通軸を検討していますが、広大な県土を有する本県は、生活圏ごとに移動特性等が異なることから、本計画では県全体での方針等に加え、県下10圏域ごとにローカライズした地域編を策定しています。

なお、本計画の策定並びに実行にあたっては関連する本県の諸計画と整合を図ることとし、県内市町村が策定した、あるいは策定しようとする地域公共交通計画とも連携を図ることとします。

また、技術革新、法制度の改正やその他社会情勢の変化など、地域公共交通を取り巻く環境は日々目まぐるしく変化しています。これらの状況変化に対応するため、本計画は、試行錯誤をしながら成長する計画として、計画期間内であっても随時見直し・改定を行うこととします。

2-2 本計画に関連する SDGs

SDGs（エス・ディー・ジーズ）とは、2015年9月に国連で採択された17ゴール・169のターゲットからなる「持続可能な開発目標」であり、世界共通のモノサシとして、「誰一人取り残さない持続可能な社会づくり」の達成を目指すものです。この中の一つに持続可能な地域公共交通の提供についてターゲットが設定されています。

SDGs（ターゲット 11.2）



2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

3. 計画期間

計画期間は令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）までの5年間とします。

4. 計画区域

本計画は、長野県全域を計画区域とします。

圏域名	市町村
佐久	小諸市、佐久市、小海町、佐久穂町、川上村、南牧村、南相木村、北相木村、軽井沢町、御代田町、立科町
上田	上田市、東御市、長和町、青木村
諏訪	岡谷市、諏訪市、茅野市、下諏訪町、富士見町、原村
上伊那	伊那市、駒ヶ根市、辰野町、箕輪町、飯島町、南箕輪村、中川村、宮田村
南信州	飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村
木曽	上松町、南木曽町、木曽町、木祖村、王滝村、大桑村
松本	松本市、塩尻市、安曇野市、麻績村、生坂村、山形村、朝日村、筑北村
北アルプス	大町市、池田町、松川村、白馬村、小谷村
長野	長野市、須坂市、千曲市、坂城町、小布施町、高山村、信濃町、飯綱町、小川村
北信	中野市、飯山市、山ノ内町、木島平村、野沢温泉村、栄村

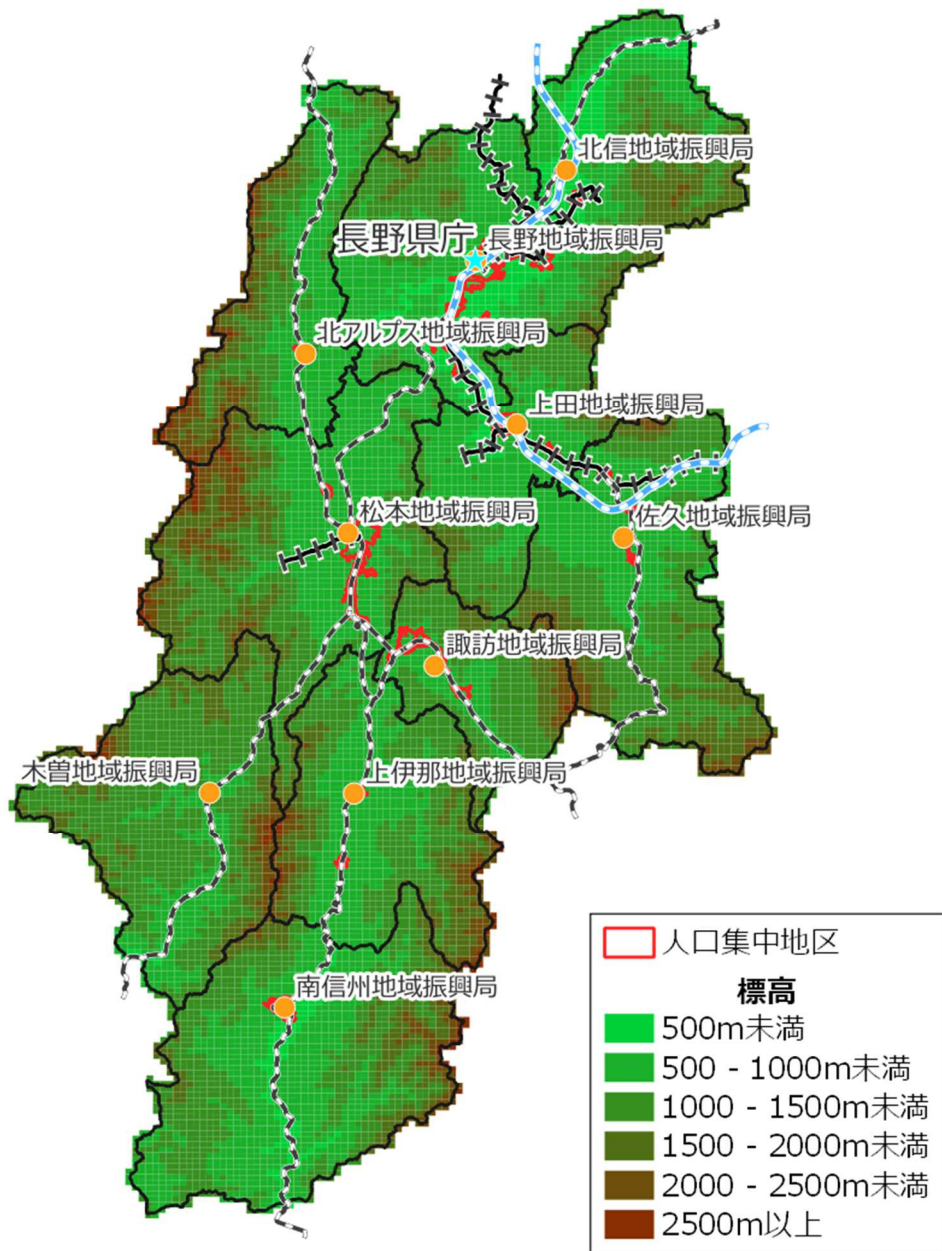


第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況

1. 地域の特性等

1-1 地理・地勢

本県は本州中央部に位置し、総面積は全国第4位の約13,562 km²（令和4年全国都道府県市区町村別面積調）で、その約8割を森林が占めるとともに、南北に長く、日本アルプスに代表される急峻な地形で県内の標高差が大きくなっており、気候や生態系が多様性に富んだ県土を形成しています。また、県を構成する市町村は、平成の大合併を経て77市町村あり、北海道に次ぐ全国で2番目の数となっています。



出典：国土数値情報より長野県交通政策課作成

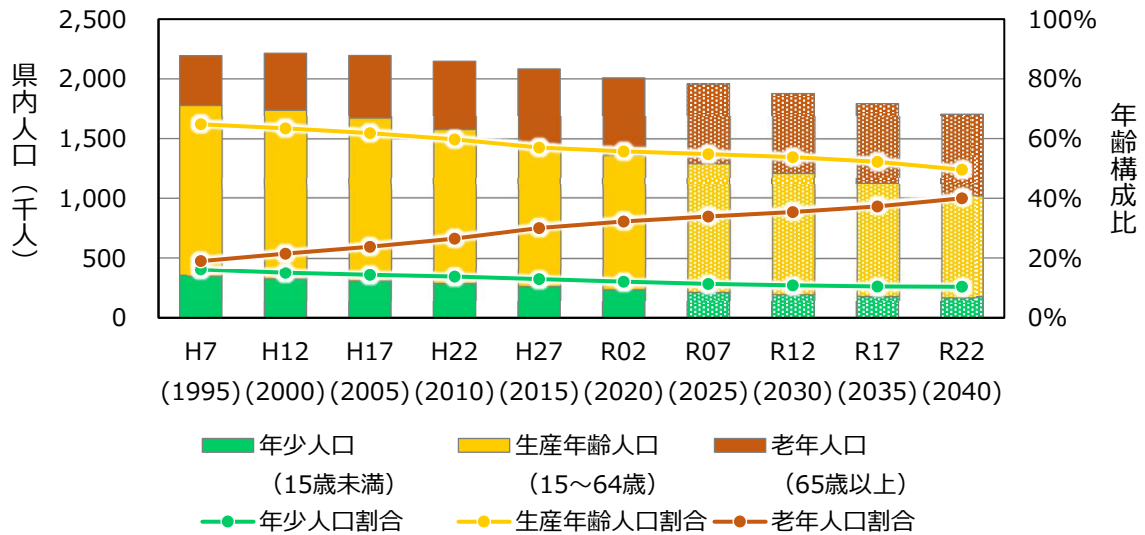
図 2.1 本県の地勢ならびに10の生活圏（圏域※）

※本計画において「圏域」とは長野県の10広域（佐久・上田・諏訪・上伊那等）を指し、「地域」とは県内77の各市町村を指す

1-2 人口の推移・分布

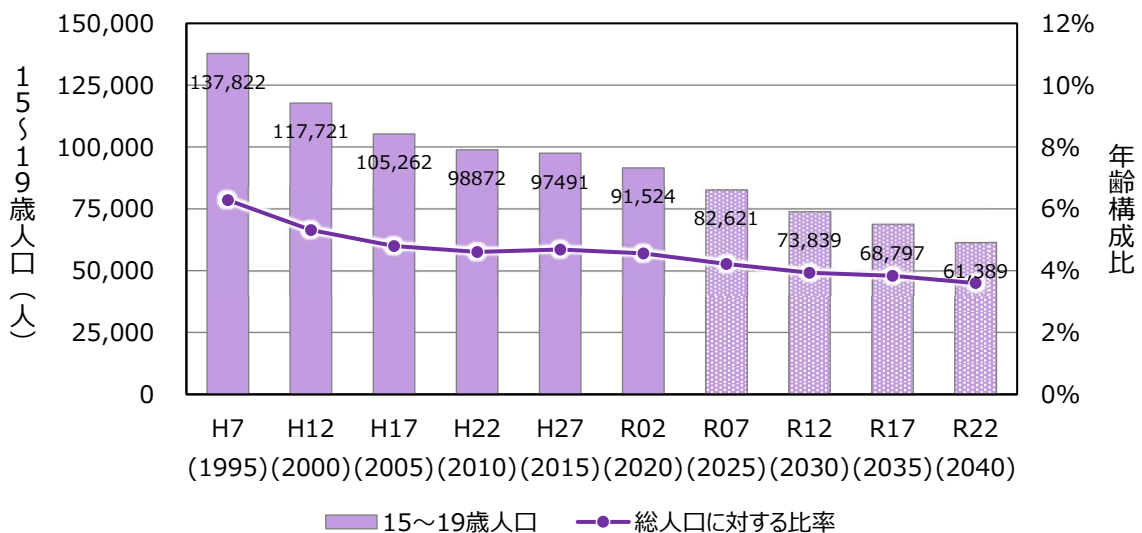
本県の人口は平成12年の約221万人をピークに減少傾向にあり、令和6年2月1日時点で200万人を切り、ピーク時から約20万人減少しました。将来推計人口では令和22年には約170万人まで減少すると予測されており、20年間での人口減少幅は拡大しています。

年齢3区分別では年少人口及び生産年齢人口は一貫して減少、一方、老年人口は増加を続けており、今後も同様の傾向が継続すると予測されています。また、公共交通の主な利用者層である高校生世代も平成7年から令和2年にかけて4万人以上の減少となっており、潜在・顕在の両面から公共交通の利用者が減少しています。



出典：各年国勢調査ならびに将来推計人口・世帯数（国立社会保障・人口問題研究所）より長野県交通政策課作成

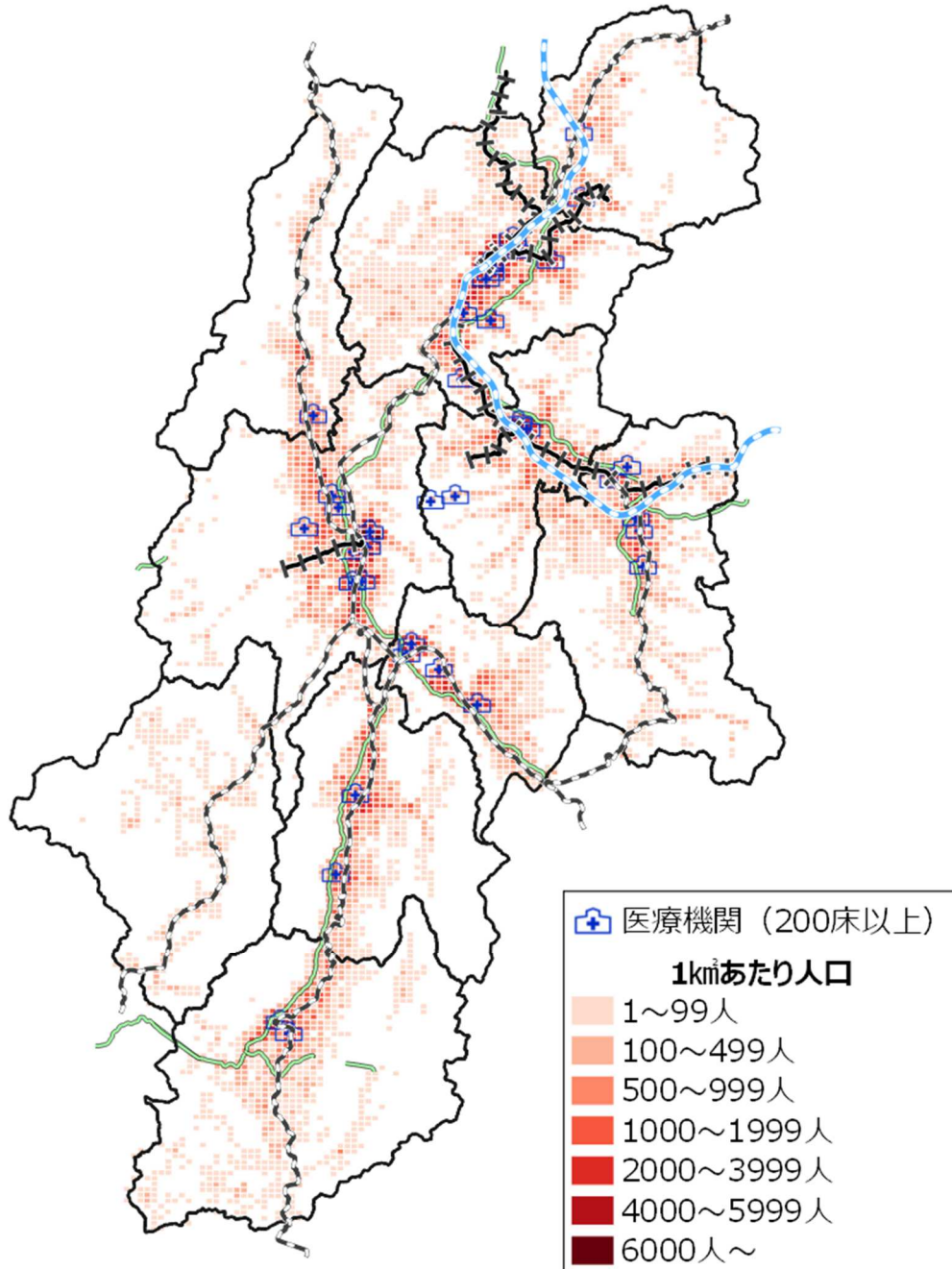
図 2.2 長野県全域における年齢3区分人口の推移



出典：各年国勢調査ならびに将来推計人口・世帯数（国立社会保障・人口問題研究所）より長野県交通政策課作成

図 2.3 長野県内の高校生世代人口（15～19歳人口）の推移

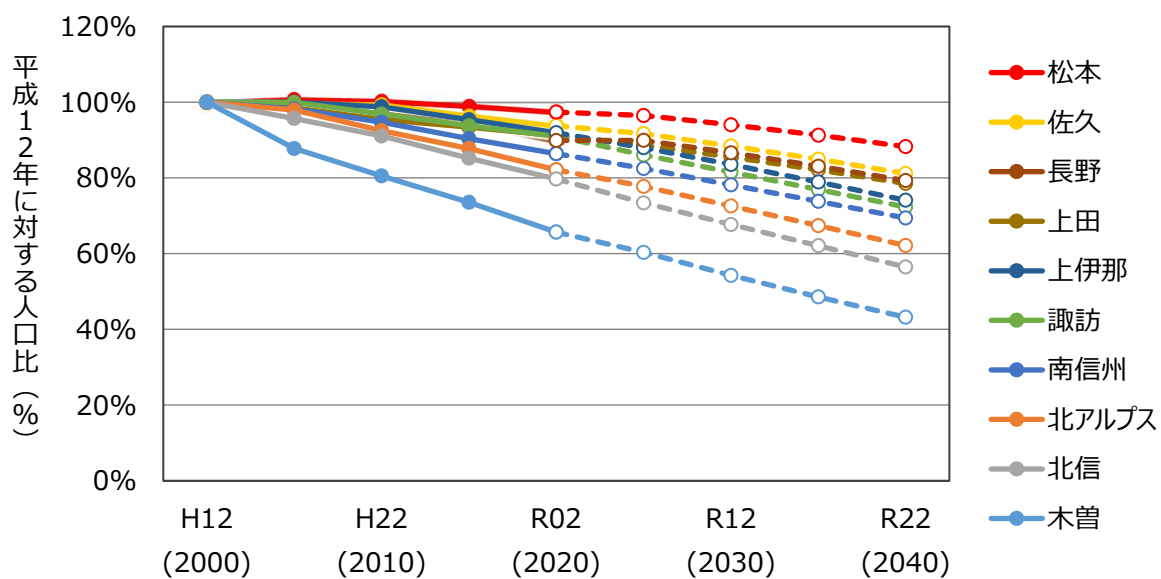
人口の分布では、県民の多くは長野等の平坦部及び鉄道沿線に集中しているものの、中山間地域においても低密度に居住者が存在しており人口密度の差が顕著となっています。人口密度の低い圏域では都市機能の集積状況も低く、病床数 200 床以上の病院立地数でみると木曾地域では 0 件、北アルプスで 1 件となっています。



出典：令和 2 年国勢調査、国土数値情報より長野県交通政策課作成

図 2.4 本県における人口分布および主要な医療機関の立地

また、人口減少の進展速度は地域間でも格差があり、中山間に位置する地域ほど平成12年時点の総人口に対する令和2年時点の総人口及び令和22年の総人口予測値の比率が低くなっています。



出典：各年国勢調査ならびに将来推計人口・世帯数（国立社会保障・人口問題研究所）より長野県交通政策課作成

図 2.5 地域別の平成12年人口に対する人口比の推移

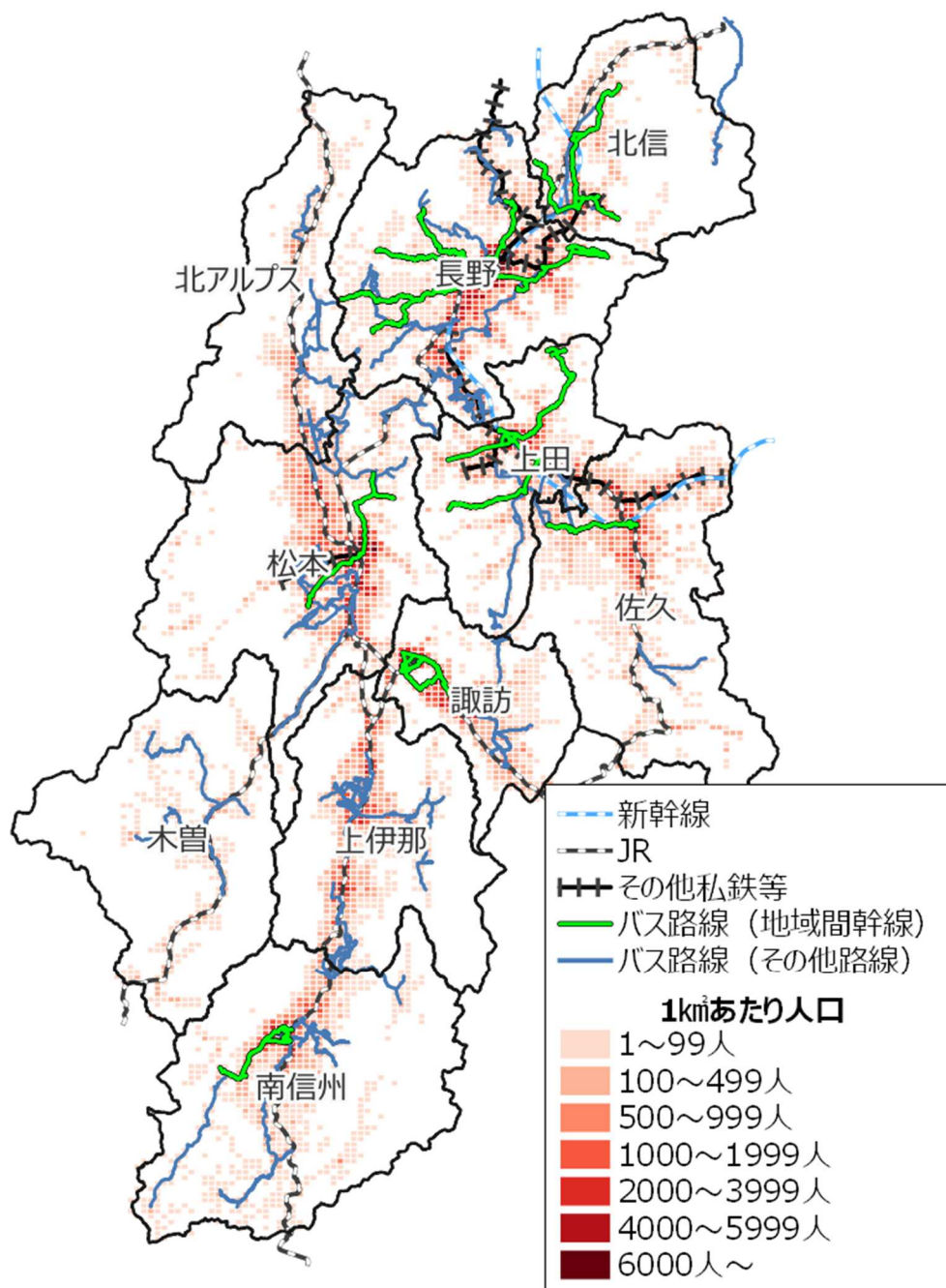
2. 公共交通の整備状況

2-1 本県の地域公共交通ネットワークの現状等

(1) 本県の地域公共交通ネットワークについて

本県における公共交通は、広域交通として新幹線、在来線特急、空路が整備され、主に県外との移動を担うとともに、鉄道、高速バスが県内外の広域移動を担っています。さらに、一般路線バスがそれを補完する形で県内のネットワークを構成しています。

鉄道から離れた地区に暮らす県民がいるものの、路線バスで一定程度の範囲はカバーしており、多くの県民は地域公共交通を日常利用可能な場所に居住していると言えます。



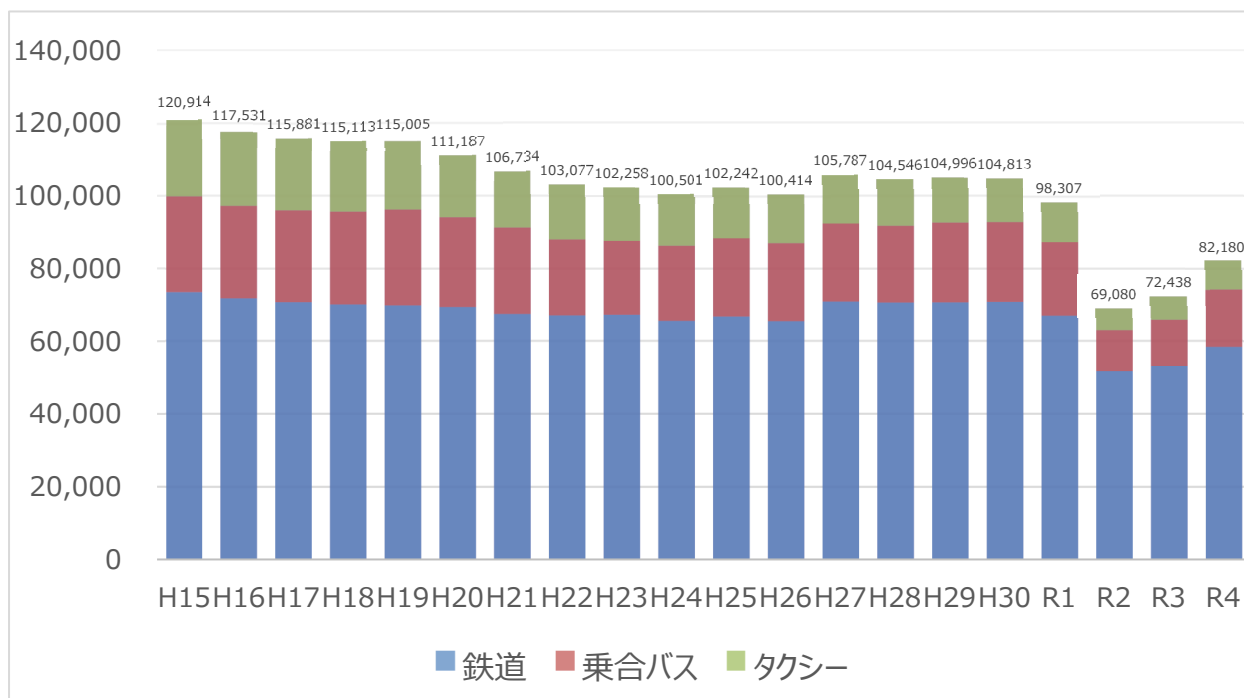
出典：令和2年国勢調査、国土数値情報、令和3年度地域間幹線系統確保維持費補助金対象系統より長野県交通政策課作成

図 2.6 本県の公共交通ネットワークと人口分布

※図中のバス路線は旧市町村境界を跨ぐ一般路線のみを表示

(2) 公共交通の利用者数について

近年、公共交通の利用者数は全国的に減少傾向にあり、本県においても長らく同様の傾向が続いています。長期的な利用者減少の継続に加え、コロナ禍でさらに利用者が減少し、事業者の経営状況はひっ迫した状況にあります。



出典：ながの県勢要覧、運輸要覧（国土交通省北陸信越運輸局）より長野県交通政策課作成

図 2.7 県内公共交通機関利用者数の推移

2-2 各交通モードの概況

(1) 鉄道

1) 本県の鉄道交通ネットワーク

本県における鉄道交通ネットワークは、新幹線、在来線、民鉄と多様です。JR 在来線でも、JR 東日本、JR 西日本、JR 東海の3社の路線が存在し、民鉄においても、しなの鉄道、長野電鉄、アルピコ交通、上田電鉄の4社が存在しています。

また、今後、東京一名古屋間を結ぶリニア中央新幹線の開業が予定されており、本県では飯田市に長野県駅（仮称）が設置されます。リニア中央新幹線の開業は、移動時間の大幅な短縮による通勤・通学圏の拡大、交流人口の増加、地域経済の活性化などの様々な効果が期待されます。

種別	事業者	路線名
民鉄	長野電鉄(株)	・長野線（長野～湯田中） /33.2km
	しなの鉄道(株)	・しなの鉄道線（篠ノ井～軽井沢） /65.1km
		・北しなの線（長野～妙高高原方面）/37.3km
	上田電鉄(株)	・別所線（上田～別所温泉） /11.6km
アルピコ交通(株)	・上高地線（松本～新島々） /14.4km	
JR	JR 東日本	・中央東線（塩尻～甲府方面） /43.9km
		・小海線（小諸～小淵沢方面） /55.5km
		・篠ノ井線（塩尻～篠ノ井） /67.7km
		・大糸線（南小谷～松本） /70.1km
		・信越本線（篠ノ井～長野） /9.3km
		・飯山線（豊野～越後川口方面） /47.5km
	JR 西日本	・大糸線（南小谷～糸魚川方面） /8.4km
JR 東海	・飯田線（辰野～豊橋方面） /106.8km	
	・中央西線（塩尻～中津川方面） /78.0km	

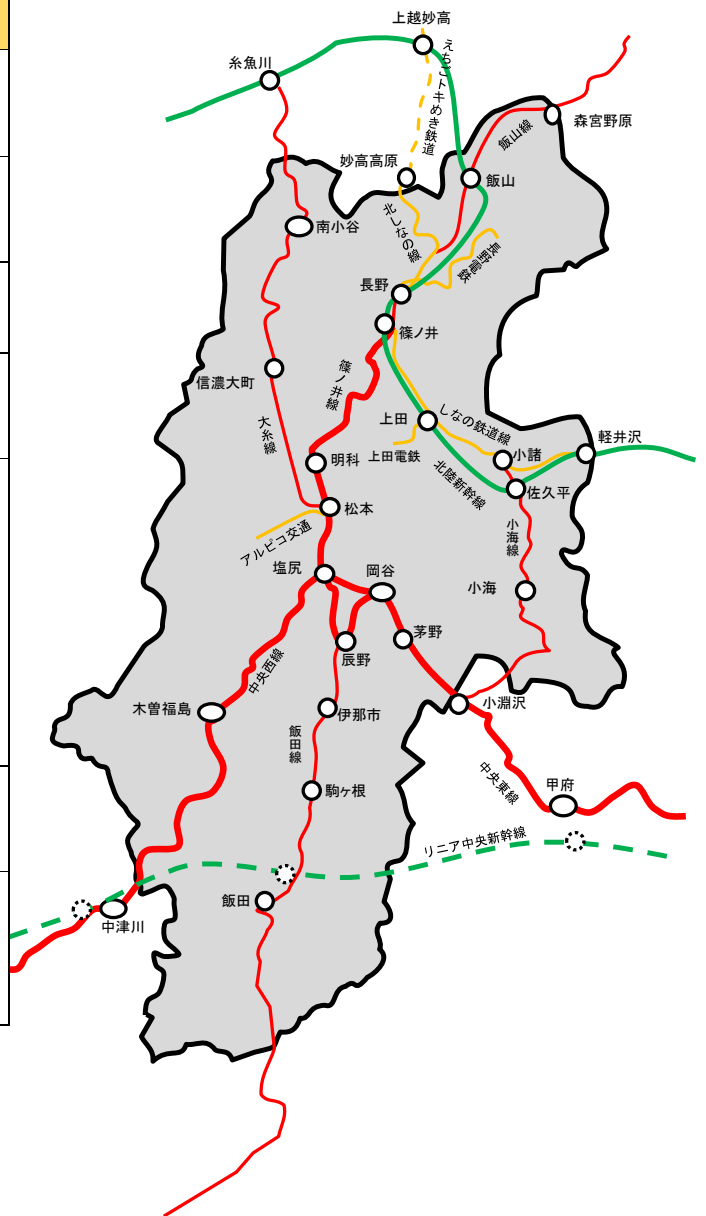


図 2.8 県内の鉄道ネットワーク（令和6年時点）

2) 県内鉄道の輸送人員

県内の鉄道利用者は近年微増傾向にあったものの、令和2年にコロナ禍で大きく減少しており、県内では、JR 東日本及び JR 西日本が中央東線・小海線・大糸線の一部区間及び飯山線の全区間について、輸送密度が2,000人/日未満の線区として公表しています。また、国も令和5年10月に改正された「地域交通法」により「再構築協議会」制度や、鉄道・タクシーにおける協議運賃制度が創設されるなど制度の見直しが行われました。

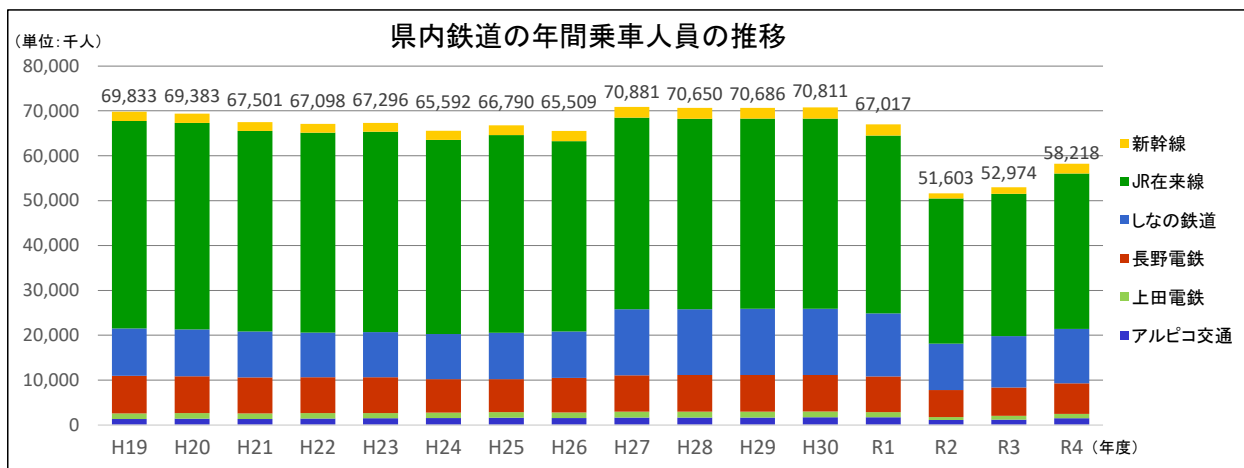


図 2.9 県内鉄道の年間乗車人員の推移

表 2.1 年度別県内の路線別または事業者別鉄道利用者数

		(単位:千人)														
年度		20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	R元	R2	R3	R4
JR	新幹線	2,069	1,979	1,923	1,946	2,034	2,150	2,241	2,350	2,394	2,414	2,508	2,498	1,095	1,475	2,136
	在来線	45,972	44,698	44,553	44,621	43,246	44,060	42,449	42,716	42,450	42,336	42,406	39,624	32,392	31,697	34,657
	信越本線	15,131	14,997	14,753	14,744	14,820	15,061	14,475	13,674	13,346	13,174	13,227	12,563	9,260	9,711	10,958
	飯山線	858	844	817	784	566	569	523	577	550	544	540	403	377	750	811
	中央東線	7,236	7,052	7,121	6,990	6,793	6,861	6,671	6,956	7,081	7,044	7,076	6,873	5,924	5,292	5,834
	中央西線	991	950	957	949	885	875	807	797	753	743	712	700	572	544	567
	篠ノ井線	9,016	8,696	8,779	9,033	9,255	9,496	9,248	9,658	9,699	9,820	9,896	9,227	7,261	7,499	8,292
	小海線	3,524	3,374	3,355	3,384	2,779	2,952	2,786	2,880	2,881	2,926	2,950	2,733	2,115	1,406	1,514
	大糸線	3,764	3,623	3,699	3,752	3,190	3,243	3,109	3,235	3,215	3,193	3,187	2,415	2,638	2,564	2,660
	飯田線	5,452	5,163	5,072	4,985	4,958	5,003	4,830	4,939	4,925	4,892	4,818	4,710	4,245	3,931	4,021
	計	48,041	46,677	46,476	46,567	45,280	46,210	44,690	45,066	44,844	44,750	44,914	42,122	33,487	33,172	36,793
JR以外	しなの鉄道	10,443	10,216	9,979	10,042	10,074	10,374	10,329	14,708	14,673	14,781	14,760	14,046	10,311	11,418	12,103
	長野電鉄	8,253	8,017	8,006	8,011	7,502	7,349	7,667	8,141	8,132	8,186	8,123	7,983	6,044	6,311	6,816
	上田電鉄	1,254	1,213	1,191	1,176	1,179	1,217	1,226	1,299	1,313	1,280	1,299	1,116	637	878	971
	アルピコ交通	1,392	1,378	1,447	1,500	1,557	1,640	1,597	1,667	1,688	1,689	1,715	1,750	1,124	1,195	1,535
	計	21,342	20,824	20,623	20,729	20,312	20,580	20,819	25,815	25,806	25,936	25,897	24,895	18,116	19,802	21,425
乗車人員計		69,383	67,501	67,098	67,296	65,592	66,790	65,509	70,881	70,650	70,686	70,811	67,017	51,603	52,974	58,218

(注) ・新幹線長野駅、飯山駅、佐久平駅に係る乗車人員は、在来線との一括集計のため、在来線欄に計上している。

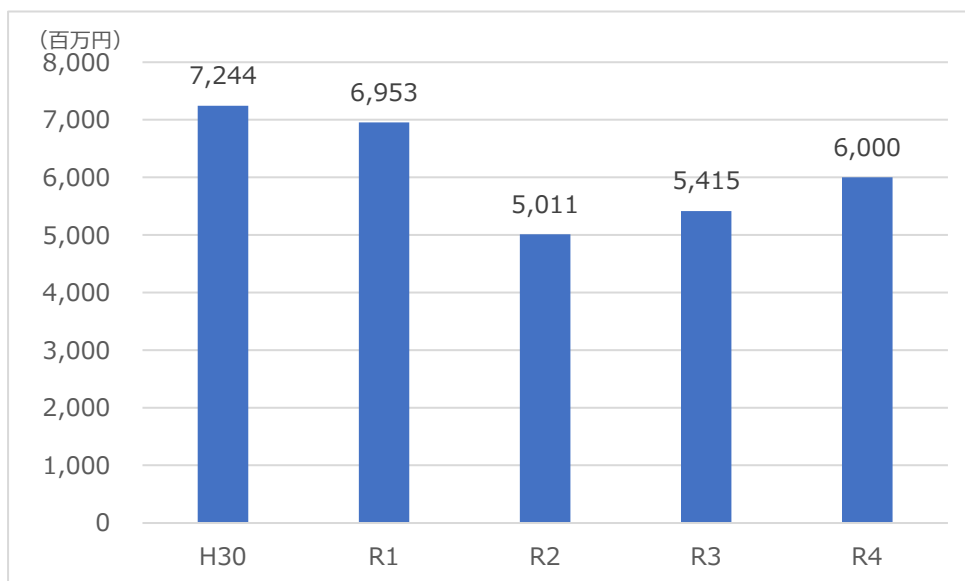
・平成24年度以降、JR 東日本は無人駅分を除いた人数となっている。

・大糸線は JR 東日本区間と JR 西日本区間の合計

出典：長野県総合政策課統計室「ながの県勢要覧」(各鉄道会社からの提供データによる。)より長野県交通政策課作成

3) 県内民鉄事業者の営業収益

コロナ禍の影響で令和2年度の営業収益は大きく減少しました。令和3年度から回復傾向にありますが、コロナ前（令和元年度）の水準には戻っていません。



出典：長野県交通政策課調べ

図 2.10 県内地域鉄道事業者（4社）の営業収益の推移（百万円）

(2) バス

本県におけるバス交通ネットワークは、高速・特急バスが広域圏域間を連絡、さらに広域圏域内では地域間幹線系統が、地域内ではコミュニティバス等がそれぞれ運行されています。

コロナ禍でバス事業も鉄道と同様に輸送人員・営業収入が減少し、高速バスや路線バスが減便や運休するなど、県民の生活にも影響が出ました。

1) 乗合バスの輸送実績等

表 2.2 県内年度別の乗合バス事業者数ほか

年度	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5* (参考値)
事業者数	70	77	91	93	94	98	98	96	96	97	96	92	90	-
車両数 (台)	1,248	1,370	1,491	1,440	1,352	1,612	1,575	1,614	1,773	1,817	1,805	1,837	1,994	-
輸送人員 (千人)	20,801	20,203	20,541	21,408	21,375	21,373	20,952	21,812	21,837	20,122	11,484	12,953	15,984	13,013
営業収入 (百万円)	1,119	1,208	1,208	1,236	1,276	1,482	1,413	1,521	1,544	1,425	623	750	1,109	-

注：令和4年度の数値は速報値

出典：H22～R4 は長野県総合政策課統計室「ながの県勢要覧」（資料：国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局）より長野県交通政策課作成

R5 は北陸信越運輸の動き（資料出所等：「自動車輸送統計」国土交通省）より令和5年4月～12月の数値

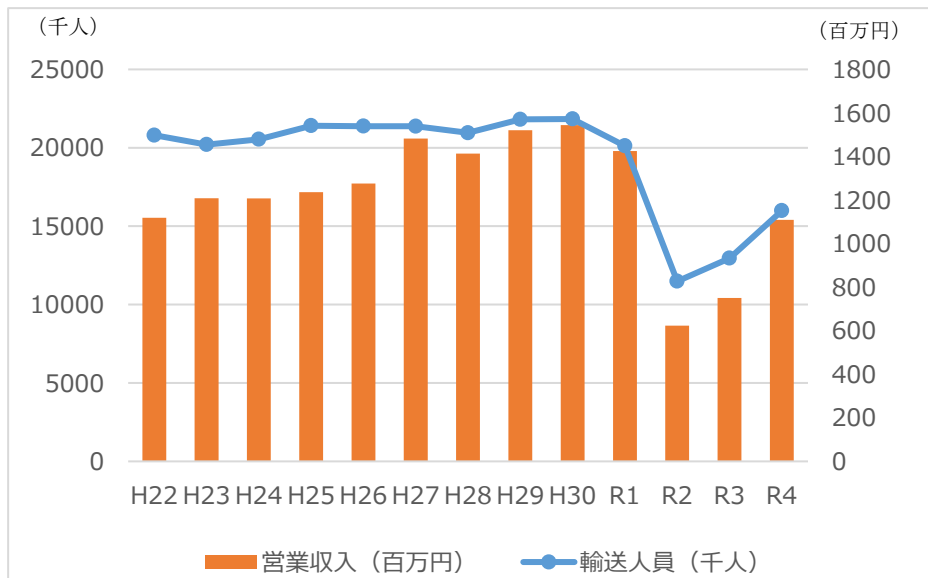


図 2.11 県内乗合バス事業の営業収入・輸送人員の推移

2) 【参考】貸切バス事業の輸送実績等

表 2.3 県内年度別の貸切バス事業者数ほか

年度	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5 [※] (参考値)
事業者数	155	159	162	154	152	151	144	129	118	111	104	101	97	-
車両数 (台)	1,274	1,315	1,288	1,144	1,074	1,201	1,109	1,123	1,328	1,304	1,230	1,120	1,129	-
輸送人員 (千人)	5,188	4,783	4,987	4,563	4,336	4,497	4,073	4,002	4,091	3,781	1,212	1,580	2,360	2,097
営業収入 (百万円)	1,095	1,191	1,216	1,075	1,041	1,291	1,176	1,183	1,187	1,154	300	413	694	-

注：令和4年度の数値は速報値

出典：H22～R4 は長野県企画振興部総合政策課統計室「ながの県勢要覧」（資料：国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局）より長野県交通政策課作成

R5 は北陸信越運輸の動き（資料出所等：「自動車輸送統計」国土交通省）より令和5年4月～12月の数値

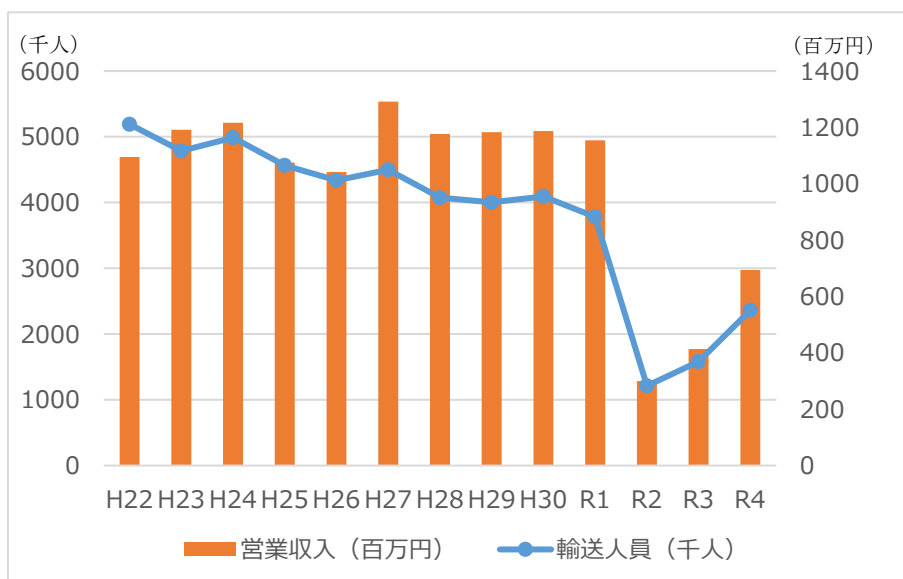
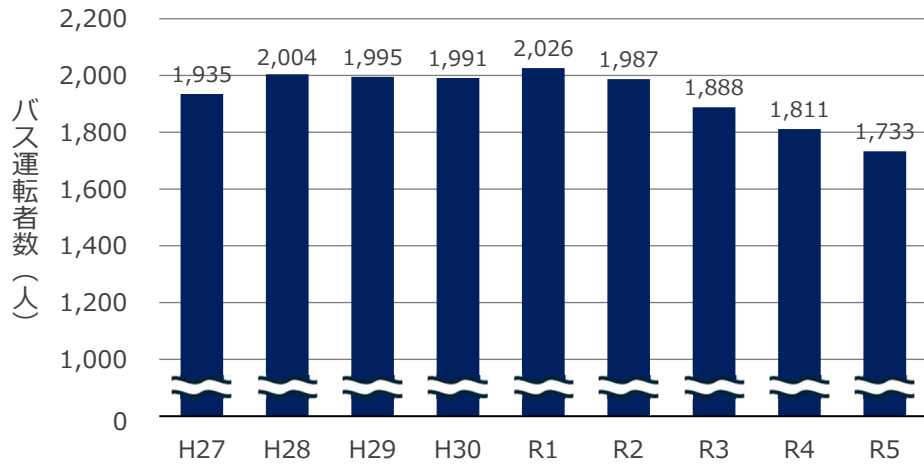


図 2.12 県内貸切バス事業の営業収入・輸送人員の推移

3) 県内バス事業者における運転者数の推移



出典：長野県バス協会提供資料より長野県交通政策課作成

図 2.13 県内バス事業者における運転者数の推移

(3) タクシー

タクシーの輸送人員及び営業収入は、鉄道やバスと同様に年々減少しています。また、運転手数も平成 27 年度から令和 5 年度までの 8 年間で約 3 割も減少しており、運転手不足が深刻な課題となっています。

1) 県内タクシー事業の輸送実績等（法人・個人）

表 2.4 県内年度別のタクシー事業者数ほか

年度	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
事業者数	314	310	311	317	320	322	319	313	312	290	307	300	296
車両数 (台)	3,176	3,140	3,083	3,066	2,898	3,023	2,990	2,905	2,834	2,780	2,557	2,475	2,407
輸送人員 (千人)	15,177	14,759	14,358	14,044	13,530	13,533	12,944	12,492	12,161	11,168	5,993	6,510	7,978
営業収入 (百万円)	16,934	16,337	15,705	15,716	15,214	14,844	14,507	14,177	13,771	13,136	7,696	8,234	10,165

注：令和 4 年度の数値は速報値

出典：長野県総合政策課統計室「ながの県勢要覧」（資料：国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局）より長野県交通政策課作成

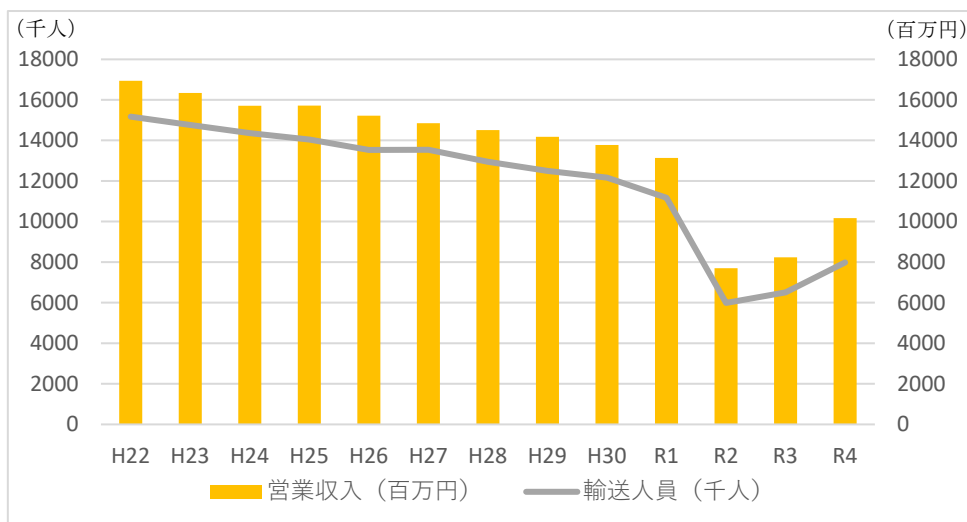
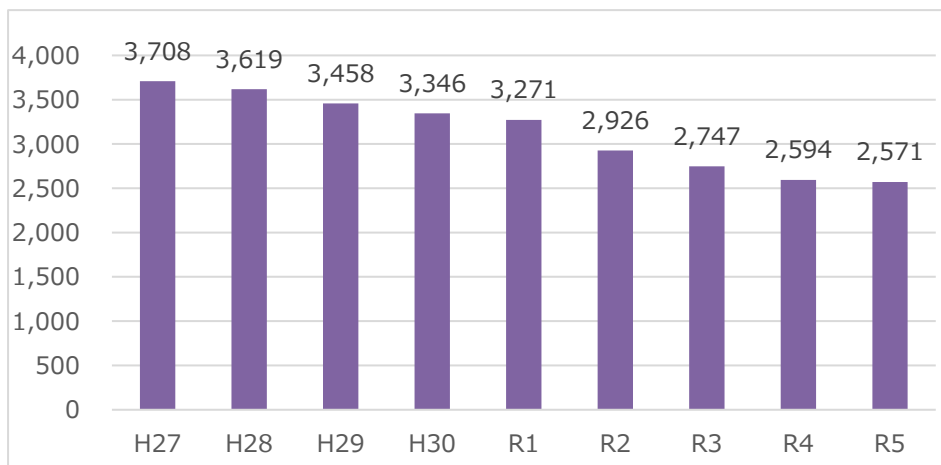


図 2.14 県内タクシー事業者の年度別営業収入および輸送人員

2) 県内タクシー事業者における運転手数の推移



出典：長野県タクシー協会提供資料より長野県交通政策課作成

図 2.15 県内タクシー事業者における運転手数の推移

2-3 市町村の公共交通政策の状況

(1) 県内コミュニティバスの運行状況（令和6年4月1日時点）※長野県交通政策課調べ

表 2.5 市町村等が運行するコミュニティバス（佐久圏域）

圏域	自治体名	名称・愛称	運営主体	運行事業者 (委託先)	運行開始	運行形態		自家用有償 旅客運送 (交通空白)
						定時 定路線	デ マ ン ド	
佐久	小諸市	こもろ愛のりくん (予約制相乗りタクシー)	(株)まちづくり小諸	ニュー交通(有) 佐久小諸観光(株)	H28.10.1		○	
		小諸高校スクールバス	小諸市	千曲バス(株)	H28.4.1	○		
		市内巡回線	JRバス関東小諸支店	JRバス関東	R4.4.1	○		
	佐久市	中仙道線	佐久市	千曲バス(株)	R3.10.1	○		
		山手線		千曲バス(株)	H24.10.1	○		
		佐久御代田線		千曲バス(株)	H2.10.1	○		
		布施線		東信観光バス(株)	H18.4.1	○		
		春日線		東信観光バス(株)	H18.4.1	○		
		久保通線		東御市商工会	しげのまつバタクシー(有)	H18.10.1	○	
		デマンドワゴンさくっと	佐久市	長野トヨタ自動車(株)	R5.4.1		○	
	佐久穂町	げんでる号	佐久穂町商工会	(有)羽黒下タクシー 八千穂タクシー(有)	H19.2.1		○	
				立科町	東信観光バス(株) 東信観光バス(株)・町内タクシー事業者	H2.9.1 H21.10.1	○ ○	
	立科町	丸子線・中仙道線 たてしなスマイル交通	立科町	東信観光バス(株)	H2.9.1	○		
	小海町	町営路線バス	小海町	-	H17.6.9	○		○
	北相木村	村営バス	北相木村	-	H11.3.24	○		○
	南相木村	村営バス	南相木村	-	H11.3.24	○		○
	川上村	川上村営バス	川上村	-	S57.7.15	○		○
	軽井沢町	町内循環バス (東・南廻り線) 町内循環バス (西コース) 町内循環バス (北廻り線)	軽井沢町	西武観光バス(株)	H15.10.1	○		
				千曲バス(株)	H17.10.1	○		
				草軽交通(株)	H24.4.1	○		

表 2.6 市町村等が運行するコミュニティバス（上田圏域）

圏域	自治体名	名称・愛称	運営主体	運行事業者 (委託先)	運行開始	運行形態		自家用有償 旅客運送 (交通空白)
						定時定路線	デマンド	
上田	上田市	上田市街地循環バス（青バス）	上田市	上田バス(株)	H9.1.6	○		
		上田市街地循環バス（赤バス）		上田バス(株)	H9.1.6	○		
		オレンジバス		上田バス(株) 千曲バス(株)	H13.10.1	○		
		丸子デマンド交通		上田観光自動車(株) 和田バス(有)	R5.10.2		○	
		武石地域デマンド交通（武石スマイル号）		上田観光自動車(株) 和田バス(有)	H18.2.6		○	
	東御市	定時定路線バス 八重原線、御牧原線	東御市商工会	東信観光バス(株)	H18.10.2	○		
		定時定路線バス 和線、久保通線		しげのまつバタクシー(有)	H18.10.2	○		
		定時定路線バス 祢津・滋野線		ニュー交通タクシー(有)	H18.10.2	○		
		デマンド交通 とうみレッツ号		ニュー交通タクシー(有)	H18.10.2		○	
				しげのまつバタクシー(有)	H18.10.2		○	
	長和町	長和町デマンドバス ながわごん	長和町	ジェイアールバス関東(株)	R6.4.1		○	○
	青木村	村営バス	青木村	-	H11.3.24	○	○	○

表 2.7 市町村等が運行するコミュニティバス（諏訪圏域）

圏域	自治体名	名称・愛称	運営主体	運行事業者 (委託先)	運行開始	運行形態		自家用有償 旅客運送 (交通空白)
						定時定路線	デマンド	
諏訪	岡谷市	シルキーバス	岡谷市	ジェイアールバス 関東(株)	H13.7.3	○		
				アルピコタクシー (株)	H23.11.22	○		
	諏訪市	かりんちゃんバス	諏訪市	アルピコ交通(株)	H11.9.1	○		
		かりんちゃん子 バス		諏訪交通(株) アルピコタクシー (株) 第一交通(株)	H24.10.1	○		
		諏訪湖周スワ ンバス	岡谷市 諏訪市 下諏訪町	諏訪交通(株) ジェイアールバス 関東(株)	H15.4.1	○		
		有賀峠デマンド 交通	諏訪市	諏訪交通(株) アルピコタクシー (株)	H28.10.1	○		
		霧ヶ峰デマンド 交通		第一交通(株)	R3.4.1	○		
	茅野市	A I オンデマン ドバスのらざあ	茅野市	諏訪交通(株) アルピコタクシー (株) 第一交通(株) 茅野バス観光 (株)	R4.10.1		○	
		通学・通勤バス (ピアみどり 線、米沢線、 泉野・玉川線、 御狩野線、丸 山線、白樺湖・ 車山高原線)		アルピコ交通(株) 茅野バス観光 (株)	R4.10.1	○		
	原村	A I オンデマン ドバスのらざあ	原村	諏訪交通(株)	R6.2.1		○	
		通学通勤支援 便				○		
	下諏訪町	あざみ号	下諏訪町	ジェイアールバス 関東(株)	H15.4.1	○		
	富士見町	すずらん号	富士見町商工 会	(有)中央グリーン 観光バス	H16.4.1		○	

表 2.8 市町村等が運行するコミュニティバス（上伊那圏域）

圏域	自治体名	名称・愛称	運営主体	運行事業者 (委託先)	運行開始	運行形態		自家用有償 旅客運送 (交通空白)
						定時 定路線	デ マ ン ド	
上伊那	辰野町	町営バス川島線・飯沼線	辰野町	辰野タクシー(株)	H11.8.11	○		○
		デマンド型乗合タクシー	辰野タクシー(株)	辰野タクシー(株)	H25.4.1		○	
	箕輪町	みのちゃんバス	箕輪町	伊那バス(株)	H16.4.1	○		○
		まちなかタクシー	箕輪町	伊那タクシー(株)	R5.10.1		○	○
	南箕輪村	まっくんバス	南箕輪村	伊那バス(株)	H15.4.1	○		
	伊那市	イーナちゃんバス	伊那市	伊那バス(株) ジェーアールバス 関東(株)	H9.11.1	○		
		地区循環バス	伊那市	伊那バス(株)	H20.4.1	○		
			伊那市 南箕輪村	伊那バス(株)	H31.4	○		
			伊那市	ジェイアールバス 関東(株)	H16.10	○		
		ぐるっとタクシー	伊那市 南箕輪村	(有)白川タクシー 高遠観光タクシ ー(有) 伊那タクシー(株) ジェイアールバス 関東(株)	R3.10.1		○	
	駒ヶ根市	こまがねデマンド 型乗合タクシー (こまタク)	駒ヶ根市地域 公共交通協議 会	赤穂タクシー(有)	H25.4.1		○	
				伊南乗用自動 車(有)	H25.4.1		○	
	飯島町	地域振興循環 バス	飯島町	セブン自動車(有)	H19.7.16	○	○	
	中川村	村営巡回バス (のっチャオ)	中川村	-	H16.4.1	○		○
		チョイソコながわ		-	R5.4.1		○	○

表 2.9 市町村等が運行するコミュニティバス（南信州圏域1）

圏域	自治体名	名称・愛称	運営主体	運行事業者 (委託先)	運行開始	運行形態		自家用有償 旅客運送 (交通空白)	
						定時 定路線	デ マ ン ド		
南信州	松川町	まつかわフルーツバス	松川町	伊那バス(株) 丸茂自動車(有)	H21.4	○			
		チョイソコまつかわ		伊那バス(株) 丸茂自動車(有)	R5.4.3		○		
	高森町	柿丸あったかバス おはようバス ただいまバス (デマンド)	高森町	北部タクシー(有)	R2.4.1	○			
	飯田市	飯田市	広域バス(阿島線、駒場線、遠山郷線)	飯田市	信南交通(株) 遠山タクシー(有)	H11.4.1	○		
			広域バス(平岡線)		遠山タクシー(有)	H22.4.1	○		
			市民バス(循環線)		信南交通(株)	H11.4.1	○		
			市民バス(久堅線、千代線、三穂線)		南信州広域タクシー(有)	H29.4.1	○		
			市民バス(大休線)		飯田風越タクシー(株)	H31.4.1	○		
			乗合タクシー竜東線(ふれあいアップル号)		南信州広域タクシー(有) (有)飯田タクシー	H20.4.1		○	
			乗合タクシー上市田線(フルーツ号)		北部タクシー(有) 第一観光タクシー(株)	H21.4.1		○	
			乗合タクシー平岡線(おちゃ丸2号)		遠山タクシー(有)	H20.10.1	○		
			乗合タクシー八重河内線(おちゃ丸2号)		遠山タクシー(有)	H20.10.1		○	
			乗合タクシー遠山地域6路線(おちゃ丸1号)		(有)天竜観光タクシー	H20.10.1		○	
			乗合タクシーかざこし線(かざこし号)		飯田風越タクシー(株)	H22.3.1		○	
			乗合タクシー三穂線(ふれあい号)		朝日交通(株)	H23.4.1		○	
			乗合タクシー川路線(龍太郎号)		朝日交通(株)	H23.4.1		○	
			乗合タクシー遠山地域高校通学支援線		南信州広域タクシー(有)	H23.4.1		○	
	乗合タクシー山本西部山麓線	南信州広域タクシー(有)	H31.4.1		○				

表 2.10 市町村等が運行するコミュニティバス（南信州圏域 2）

圏域	自治体名	名称・愛称	運営主体	運行事業者 (委託先)	運行開始	運行形態		自家用有償 旅客運送 (交通空白)
						定時 定路線	デ マ ン ド	
南 信 州	喬木村	村民バス（氏 乗線・大島 線）	喬木村	北部タクシー(株)	H31.4.1	○		
		村民バス（阿 島線・伊久間 線・厚生病院 線）	喬木村	北部タクシー(株)	H28.4.1	○		○
	豊丘村	村営バス	豊丘村	大新東(株)	H17.4.1	○		○
	阿南町	町民バス	阿南町	大新東(株)	H21.9.10	○		○
		南部公共バス (阿南線・温 田線)	下伊那南部総 合事務組合	大新東(株)	H21.9.10	○		○
	阿智村	阿智村巡回バ ス（伍和線、春 日・智里西線、 浪合線、清内 路線、智里東 線）	阿智村	(株)阿智総業-	H18.4.1	○		○
		伍和デマンドタ クシー	阿智村	南信州広域タ クシー(有)	R2.9.1		○	
		阿智村乗合タ クシー	阿智村	南信州広域タ クシー(有)	H30.4.1		○	
	天龍村	村営バスおきよ め号（神原 線）	天龍村		S50.6	○		○
		デマンドバス「や まびこデリ号」	天龍村	-	R4.7.1		○	○
	根羽村	西部コミュニティ バス	西部コミュニティ バスを守り育て る会	(有)根羽観光バ ス	H17.4.1	○		○

表 2.11 市町村等が運行するコミュニティバス（木曾圏域）

圏域	自治体名	名称・愛称	運営主体	運行事業者 (委託先)	運行開始	運行形態		自家用有償 旅客運送 (交通空白)
						定時 定路線	デ マ ン ド	
木 曾	木曾町	木曾っ子号	木曾町	おんたけ交通(株) おんたけタクシー (株) 木曾交通(株)	H18.6.1	○		
		木曾町生活交 通バス	木曾町 王滝村	おんたけ交通(株)	H18.6.1	○		
		木曾っ子号 (日義線)	木曾町	おんたけタクシー (株)	H16.7.6	○		○
	木祖村	デマンド交通た んぼぼ号	木祖村	やぶはらタクシー (株)	H22.11.25		○	
		福祉タクシー		やぶはらタクシー (株)	H17.4.1		○	
		ひまわり号 (小 木曾方面、休 日便)		おんたけ交通(株)	H18.4.1	○		
		ひまわり号 (菅 線)		やぶはらタクシー (株)	R6.4.1	○		○
	南木曾町	地域バス (ツツ ジ号)	南木曾町	おんたけ交通(株) (株)南木曾観光 タクシー	H19.4.1	○		
		デマンドタクシー 北部、与川、三 留野 (一 部)、蘭、田 立、広瀬		(株)南木曾観光 タクシー	R4.10.1		○	
	上松町	ひのき号	上松町	おんたけ交通(株) おんたけタクシー (株)	H19.7.1	○		
		デマンド乗合タク シー		おんたけタクシー (株)	R5.7.1		○	
	大桑村	くわちゃんバス	大桑村	おんたけ交通(株)	H14.4.1	○		
		乗合タクシー		(株)南木曾観光 タクシー	H22.7.1		○	
王滝村	王滝巡回バス	王滝村	王滝村	H22.4.1	○		○	

表 2.12 市町村等が運行するコミュニティバス（松本圏域1）

圏域	自治体名	名称・愛称	運営主体	運行事業者 (委託先)	運行開始	運行形態		自家用有償 旅客運送 (交通空白)	
						定時定路線	デマンド		
松本	朝日村	朝日広丘線バス	朝日村	アルピコタクシー(株)	H21.7.1	○			
		村営買い物バス		アルピコタクシー(株)	R3.8.1	○		○	
		くるりん号		アルピコタクシー(株)	H21.7.1		○		
	安曇野市	あづみん・のーと安曇野	安曇野市	南安タクシー(有) 安曇観光タクシー(株) あづみの第一交通(株)	H19.9.10			○	
		市定時定路線バス(穂高駅・明科駅線)		安曇観光タクシー(株) あづみの第一交通(株)	H19.9.10	○			
		市定時定路線バス(豊科駅・田沢駅線)		南安タクシー(有)	H19.9.10	○			
		あづみ野周遊エンジョイバス		南安タクシー(有) 安曇観光タクシー(株)	H21.4.25	○			
		中房線		南安タクシー(有) 安曇観光タクシー(株)	H15.4.10	○			
	麻績村	村営バス	麻績村	(有) 聖高原バスアルピコタクシー(株)	H19.4.1	○		○	
	筑北村	村営バス	筑北村	(有) 聖高原バス	H11.3.19	○	○	○	
	生坂村	生坂村営バス いくりん 犀川線	生坂村	安曇観光タクシー(株)	H16.3.22	○		○	
		生坂村営バス いくりん 周回デマンドバス		安曇観光タクシー(株)	H16.3.22		○	○	
		生坂村営バス いくりん 池坂線		安曇観光タクシー(株)	R5.4.1	○		○	
	松本市	松本駅・バスターミナル発着バス	松本市	アルピコ交通(株)	R5.4.1	○			
		地域連携バス		アルピコ交通(株) (アルピコタクシー(株))	H24.10.1	○			
		市営バス四賀循環線		アルピコタクシー(株)	H17.4.1	○	○	○	
市営バス奈川・安曇線		アルピコタクシー(株)		H17.4.1	○		○		

表 2.13 市町村等が運行するコミュニティバス（松本圏域 2）

圏域	自治体名	名称・愛称	運営主体	運行事業者 (委託先)	運行開始	運行形態		自家用有償 旅客運送 (交通空白)
						定時 定路線	デ マ ン ド	
松本	塩尻市	塩尻市地域振興バス（すてっぷくん）4路線	塩尻市	アルピコタクシー (株)	H13.4.1	○		
		塩尻市地域振興バス（すてっぷくん） 檜川線		-	H17.10.1	○	○	○
		A I 活用型オンデマンドバス「のるーと塩尻」		アルピコタクシー (株)	R4.4.1		○	

表 2.14 市町村等が運行するコミュニティバス（北アルプス圏域）

圏域	自治体名	名称・愛称	運営主体	運行事業者 (委託先)	運行開始	運行形態		自家用有償 旅客運送 (交通空白)
						定時 定路線	デ マ ン ド	
北 アル プ ス	大町市	大町市民バスふれあい号	大町市	(株)関電アメニックス北アルプス交通事業部 (有)やまびこアルピコタクシー(株)	H12.4.1	○	○	
		周遊バス信濃大町ぐるりん号		(有)やまびこ	H22.7.3	○		
	池田町	町営バス 明科線、安曇野線、松川線、広津線、町内巡回線	池田町	安曇観光タクシー(株)	H31.4.1	○		○
	白馬村	白馬村スクールバス	白馬村	アルピコタクシー(株) アルプス第一交通(株) (有)白馬交通	R2.11.2	○		
		白馬ふれA I号		アルプス第一交通(株) 白馬観光タクシー(株)	R6.4.1		○	
		白馬ナイトデマンドタクシー		アルピコ交通(株) アルピコタクシー(株) アルプス第一交通(株) 白馬観光タクシー(株) (有)白馬交通	R4.12.19		○	
	小谷村	小谷村営バス	小谷村	アルピコ交通(株) アルピコタクシー(株)	H15.6.1	○		
		小谷村デマンドタクシー		小谷観光タクシー(有)	H25.4.1		○	
				アルピコタクシー(株)	R4.4.1		○	
		ナイトシャトルバスこなゆき号		(有)白馬交通	H30.12.22	○		

表 2.15 市町村等が運行するコミュニティバス（長野圏域1）

圏域	自治体名	名称・愛称	運営主体	運行事業者 (委託先)	運行開始	運行形態		自家用有償 旅客運送 (交通空白)
						定時 定路線	デマ ンド	
長野	信濃町	町内路線バス	信濃町	長電バス(株)	H13.8.1	○		
		まちなか循環号		野尻湖タクシー (株)	R6.4.1	○		
		ふれあいコスモス号		長電バス(株) 野尻湖タクシー (株)	H24.4.2			
		タングラム～黒 姫駅～古間		東急リゾート& ステイ(株)	H29.12.16	○		
	高山村	高井中山乗合 タクシー	高山村	つばめ長電タク シー(株) 北信タクシー(株)	H30.10.1		○	
		ふれあい号奥山 田牧線(朝・ 夕)		長電バス(株)	H30.10.1	○		○
		ふれあい号奥山 田牧線(昼 間)		つばめ長電タク シー(株)	H30.10.1	○		○
		ふれあい号牧場 線		(福)高山村社 会福祉協議会	H15.3.14		○	○
	小布施町	おぶせロマン号	小布施町	長電バス(株)	H8.4.27	○		
	飯綱町	i (アイ) バス	飯綱町	(有)飯綱ハイヤー 長電バス(株)	H19.10.1	○	○	
	小川村	小川村循環バ ス	小川村	アルプス観光タク シー(株)	H13.3.26	○		○
		小川村デマ ンドバス		アルプス観光タク シー(株)	H21.4.1		○	○
		小川村新町線		アルプス観光タク シー(株)	H21.4.1	○		○
	須坂市	すざか市民バス	須坂市地域公 共交通会議	長電バス(株)	H21.10.1	○		
		すざか乗合タク シー		北信タクシー(株) つばめ長電タク シー(株)	H21.10.1		○	
	長野市	ぐるりん号	長野市	長電バス(株)	H12.4.1	○		
		篠ノ井ぐるりん 号		アルピコ交通(株)	H22.6.1	○		
		東北ぐるりん号		長電バス(株)	H16.9.1	○		
		空白型乗合タク シー(長沼 線)		長野タクシー(株)	H16.9.1	○		
		空白型乗合タク シー(綿内 線)		豊野タクシー(有)	H18.4.1	○		
中山間地域乗 合タクシー(浅 川地区)「あさ かわ号」		中央タクシー(株)		H20.4.1	○			
空白型乗合タク シー(大室線、 松代西条線)		アルピコタクシー (株)		H18.4.1	○			

表 2.16 市町村等が運行するコミュニティバス（長野圏域2）

圏域	自治体名	名称・愛称	運営主体	運行事業者 (委託先)	運行開始	運行形態		自家用有償 旅客運送 (交通空白)
						定時 定路線	デマンド	
長野	長野市	空白型乗合タクシー（横田塩崎線）	長野市	アルピコタクシー（株）	H18.4.1	○		
		中山間地域乗合タクシー（芋井地区）（すざくら号）		アルピコタクシー（株）	H18.10.1	○		
		中山間地域乗合タクシー（七二会地区）（じんば号）		アルピコタクシー（株）	H18.10.1	○		
		中山間地域乗合タクシー（小田切地区）（かつら号）		アルピコタクシー（株）	H20.4.1		○	
		中山間地域乗合タクシー（信更地区）（すざらん号）		アルピコタクシー（株）	H20.4.1	○		
		中山間地域乗合タクシー（篠ノ井信里地区）（のぶさと号）		アルピコタクシー（株）	H23.4.1	○		
		空白型乗合タクシー（川中島線）		アルピコタクシー（株）	H24.4.1	○		
		空白型乗合タクシー（篠ノ井共和線）		アルピコタクシー（株）	H24.4.1	○		
		空白型乗合タクシー（安茂里線）		アルピコタクシー（株）	H24.4.1	○		
		空白型乗合タクシー（若里・更北線）		アルピコタクシー（株）	H27.4.1	○		
		空白型乗合タクシー（西長野・上松線）		つばめ長電タクシー（株）	H24.4.1	○		
		空白型乗合タクシー（豊野3線）		豊野タクシー（有）	H27.4.1	○		
		市営バス（参宮線、西部線、戸隠線、南鬼無里線、大望峠線、鬼無里地域振興線、信州新町・中条線、大岡線）		長野市社会福祉協議会 長野タクシー（株） ひじり観光タクシー（株）	H17.1.1	○	○	○

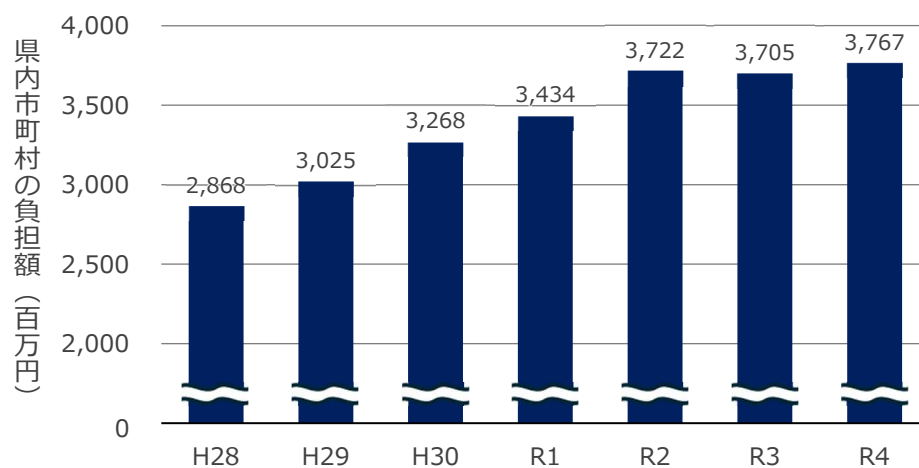
表 2.17 市町村等が運行するコミュニティバス（長野圏域3）

圏域	自治体名	名称・愛称	運営主体	運行事業者 (委託先)	運行開始	運行形態		自家用有償 旅客運送 (交通空白)
						定時 定路線	デマンド	
長野	千曲市	大循環線東回り (ちくま号)	千曲市	(有)シンリク観光	H16.4	○		
		大循環線西回り (ちくま号)		(有)シンリク観光	H16.4	○		
		東部線 (めぐりきりり号)		更埴観光タクシ ー(株)	R1.10.1	○		
		姨捨線 (めいげつ号)		更埴観光タクシ ー	H11.10	○		
		大田原線 (やまぶき号)		(有)ワイズ・ホーク	H11.10	○		
		更級戸倉線 (やまびこ号)		(有)信州観光バス	H16.4	○		
		五加戸倉線 (さざなみ号)		(有)信州観光バス	H16.4	○		
		上山田線 (ほっとバス)		(有)信州観光バス	H10.4	○		
		めぐりきりり号		更埴観光タクシ ー(株)	H25.3		○	
	坂城町	坂城町循環バス	坂城町	(有)信州観光バス	H13.4.1	○		

表 2.18 市町村等が運行するコミュニティバス（北信圏域）

圏域	自治体名	名称・愛称	運営主体	運行事業者 (委託先)	運行開始	運行形態		自家用有償 旅客運送 (交通空白)
						定時 定路線	デ マ ン ド	
北 信	栄村	かたくり号	栄村	森宮交通(株)	H19.4.1		○	○
	野沢温泉村	湯の花号バス	野沢温泉村	のぞわ温泉交通 (株)	H14.4.1	○		
		野沢温泉ライナ ー		のぞわ温泉交通 (株)	H27.3.14	○		
	中野市	ふれあいバス	中野市	中野ハイヤー、 シルバー人材セ ンター	H21.10.1	○		○
		お出かけタクシ ー		中野ハイヤー(株)	H21.10.1		○	
				(株)山田タクシー	H21.10.1		○	
				長電バス(株)	R4.10.1		○	
	飯山市	菜の花バス	飯山市	長野交通(株)	H12.4.10	○		
		斑尾線		(株)妙高ハブネッ ト	H14.4.1	○		○
		乗り合いタクシー 岡山下段線		長野交通 (株)	H18.10.1		○	
		乗り合いタクシー 瑞穂木島線、 上野線		戸狩ハイヤー(有)	H18.10.1		○	
		乗り合いタクシー 小境線、温井 線、富倉大川 線、深沢永田 線		長電バス(株)	H24.10.1		○	
	山ノ内町	楽ちんバス	山ノ内町	長電バス(株)	H29.10.1	○		○
		チョイソコやまの うち		長電バス(株)	R5.12.1 (R6.6.30ま で実証運 行中)		○	○
	木島平村	ふう太号	木島平村	長電バス(株)	H24.8.22		○	
木島平村シャ トル便		長電バス(株)		H27.3.7	○			

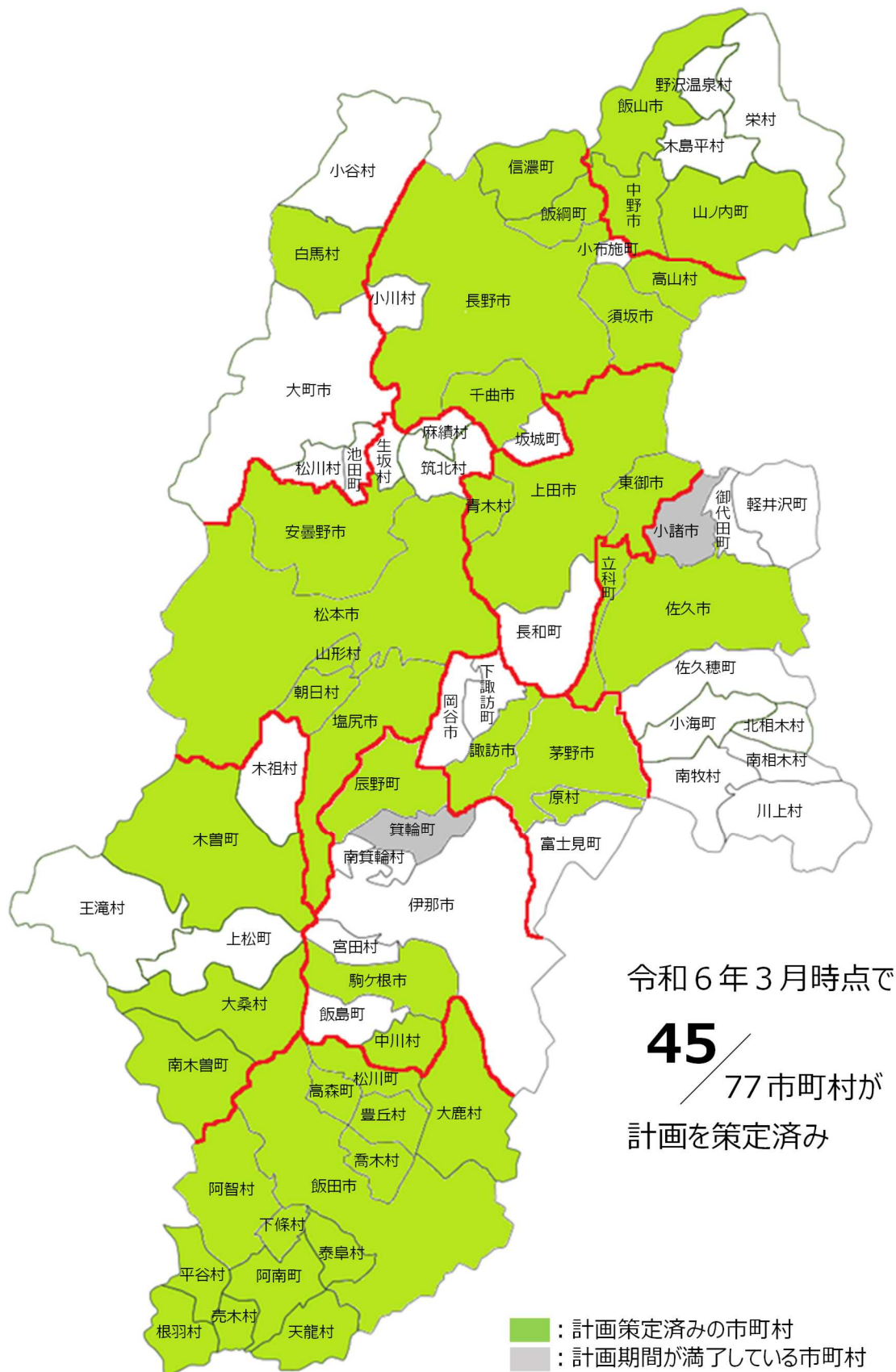
(2) 市町村の財政負担の状況



出典：長野県交通政策課調べ

図 2.16 地方バスの確保に関する県内市町村負担額の推移

(3) 地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）の策定状況



出典：国土交通省資料より長野県交通政策課作成

図 2.17 地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）の策定状況（令和6年3月時点）

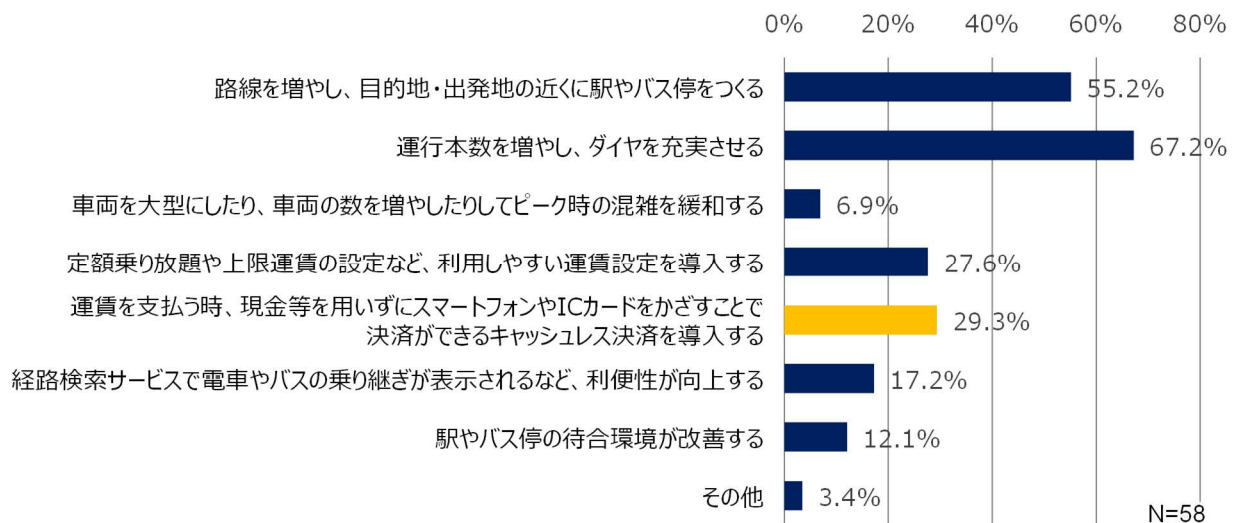
※令和6年5月末時点で〔岡谷市、伊那市、上松町、木祖村、王滝村、川上村〕で計画策定済み（長野県調べ）

2-4 公共交通利用環境の概況

(1) 交通系 IC カード・キャッシュレス決済

本県は、県庁所在地において交通系 IC カード相互利用サービス（10 カード）を路線バスで利用できない 10 県の一つに該当（令和 4 年度末時点）しています。

令和 5 年 10 月に実施した県政モニターアンケートでは、利用しやすくなるためのサービスとして、日常的に鉄道を利用している県民の約 29%が「運賃を支払う時、現金等を用いずにスマートフォンや IC カードをかざすことで決済ができるキャッシュレス決済を導入する」と回答しました。また、令和 3 年に実施したアンケート調査においても交通系 IC カードでの公共交通利用を可能とする要望が寄せられています。



出典：長野県県政モニターアンケート（令和 5 年 8 月実施）より長野県交通政策課作成

図 2.18 日常的に鉄道を利用している県民が望むサービス

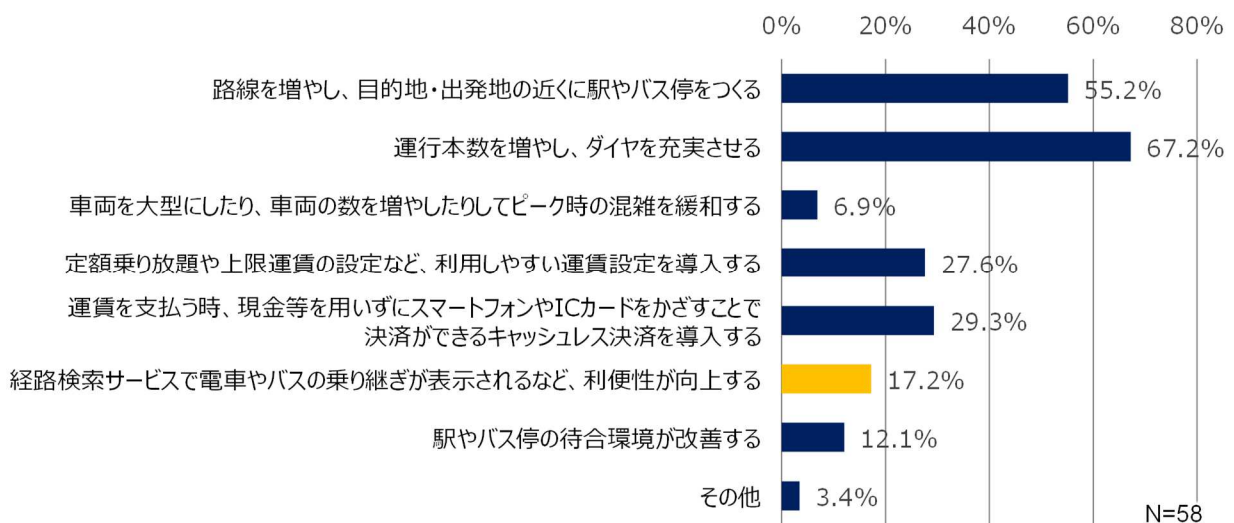
- 交通系 IC カードを使えるようにしてほしい。
(上田圏域在住／40-49 歳／男性／自営業)
- Suica が利用できるようにしてほしい。
(松本圏域在住／60-69 歳／女性／勤め人)

出典：長野県交通政策課調べ（バス利用者アンケート／令和 3 年実施）

(2) 情報提供・オープンデータ化

本県では、バスの時刻表や経路などの公共交通に関する情報を「観光・交通アプリ信州ナビ」を通じて発信しているものの、路線バスの経路検索では民間の経路検索サービスのシェアが大きいという実態があります。県が令和5年に実施した県政モニターアンケートでは、日常的に鉄道を利用している県民が望むサービスとして、約17%が「経路検索サービスで電車やバスの乗り継ぎが表示されるなど、利便性が向上する」と回答しました。また、令和3年に実施したアンケート調査でも乗換案内アプリに対する要望が寄せられるなど信州ナビの認知度は低く、公共交通の認知度を向上させるためには既存サービスとの連携も求められています。

一方で既存サービスと連携するためのオープンデータ化は、バス事業者において令和5年9月時点で23事業者となっています。



出典：長野県県政モニターアンケート（令和5年8月実施）より長野県交通政策課作成

図 2.19 日常的に鉄道を利用している県民が望むサービス（再掲）

- バス停名を聞いただけでは路線が特定できない・しにくいので、アプリのようなものでマップとバス停名、時刻表が検索できると、もっと他の路線も利用しやすくなると思います。

（松本圏域在住／25-39歳／女性／パート・アルバイト）

- 同一路線を複数事業者が運営しており、バス停やネットでの情報がそれぞれ異なり、特にコロナ禍における減便などでの最新情報入手に手間取ることがあります。

（佐久圏域在住／40-49歳／男性／勤め人）

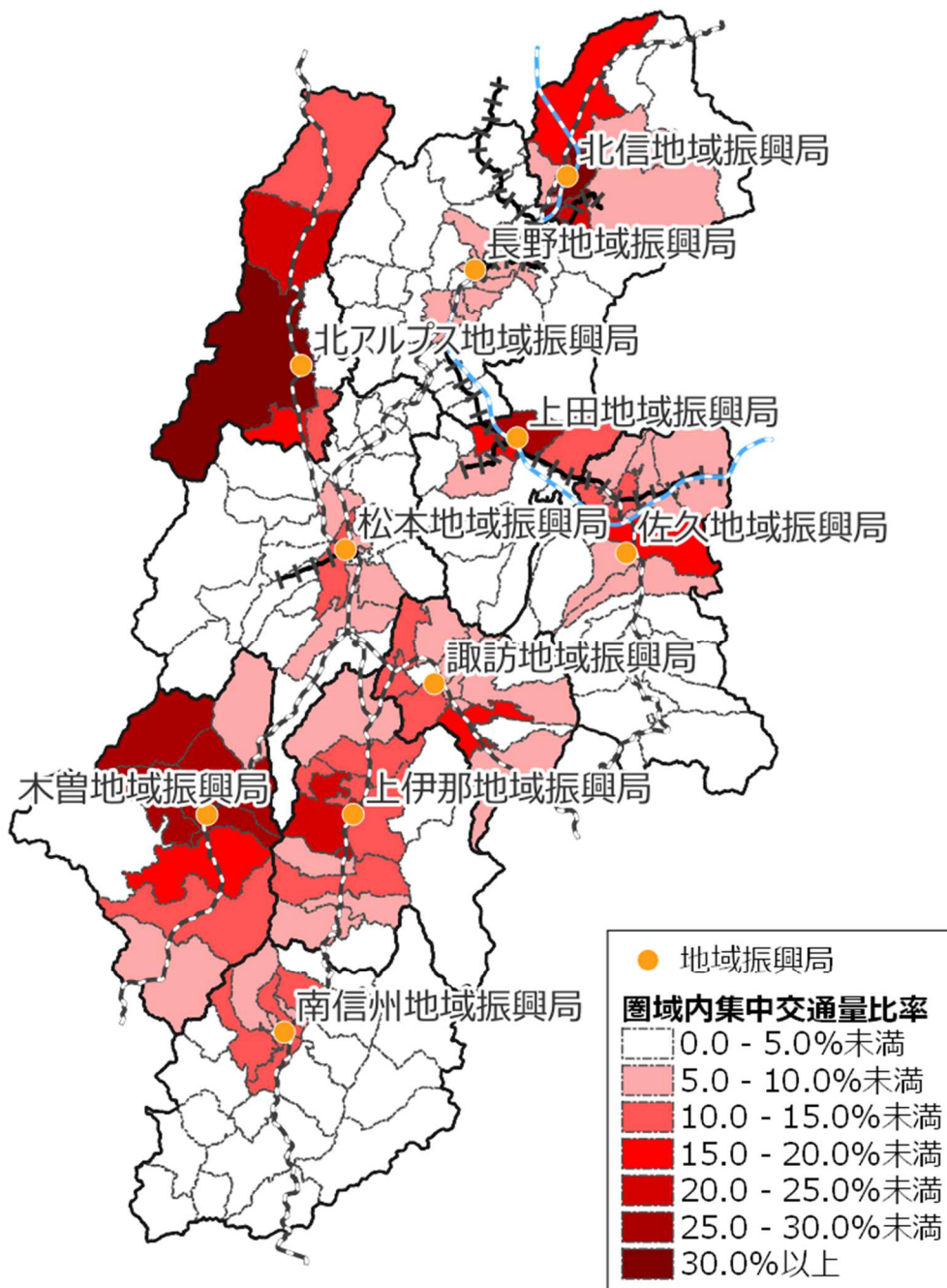
出典：長野県交通政策課調べ（バス利用者アンケート／令和3年実施）

3. 移動実態とその手段

3-1 各圏域における移動実態

(1) 各圏域内の移動状況

各圏域内での移動傾向を見ると、近隣地域間での移動が多く、日常的な長距離移動は多くはありません。中心市、特に中心市市役所や地域振興局が所在するゾーンに対する移動量から、圏域の中心部に対する移動が多い傾向にあります。



※集中交通量比率は各圏域内での移動総量に対するゾーン別の到着量の比率であり、高い（色が濃い）ほど圏域内で人の到着が多いことを示す

※各圏域におけるゾーンはBゾーンを基準に市町村合併した地域は旧市町村の境界に分割

出典：携帯電話位置情報データ(2021.10)より交通政策課作成

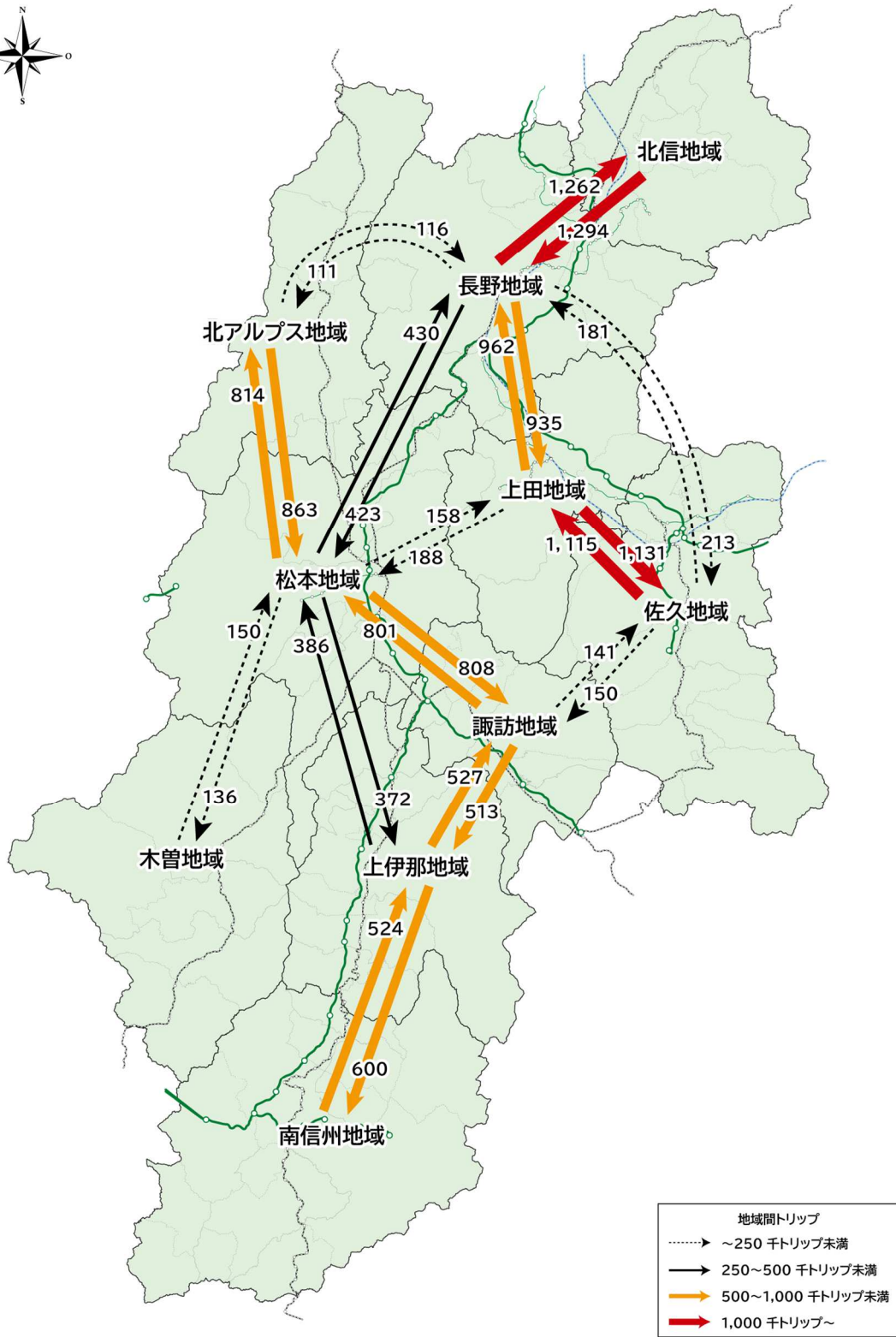
図 2.20 各圏域における集中交通量の比率

(2) 圏域間での移動状況

圏域間での流動は【長野圏域～北信圏域】並びに【上田圏域～佐久圏域】が比較的多い状況となっており、その他の圏域間を見ても隣接する圏域間同士、特に鉄道で連絡された地域間での流動が多い状況にあります。人口の多い長野圏域、松本圏域と周辺圏域の間の流動が多いですが、両者の間の流動は人口規模に対しては比較的小さいと言えます。

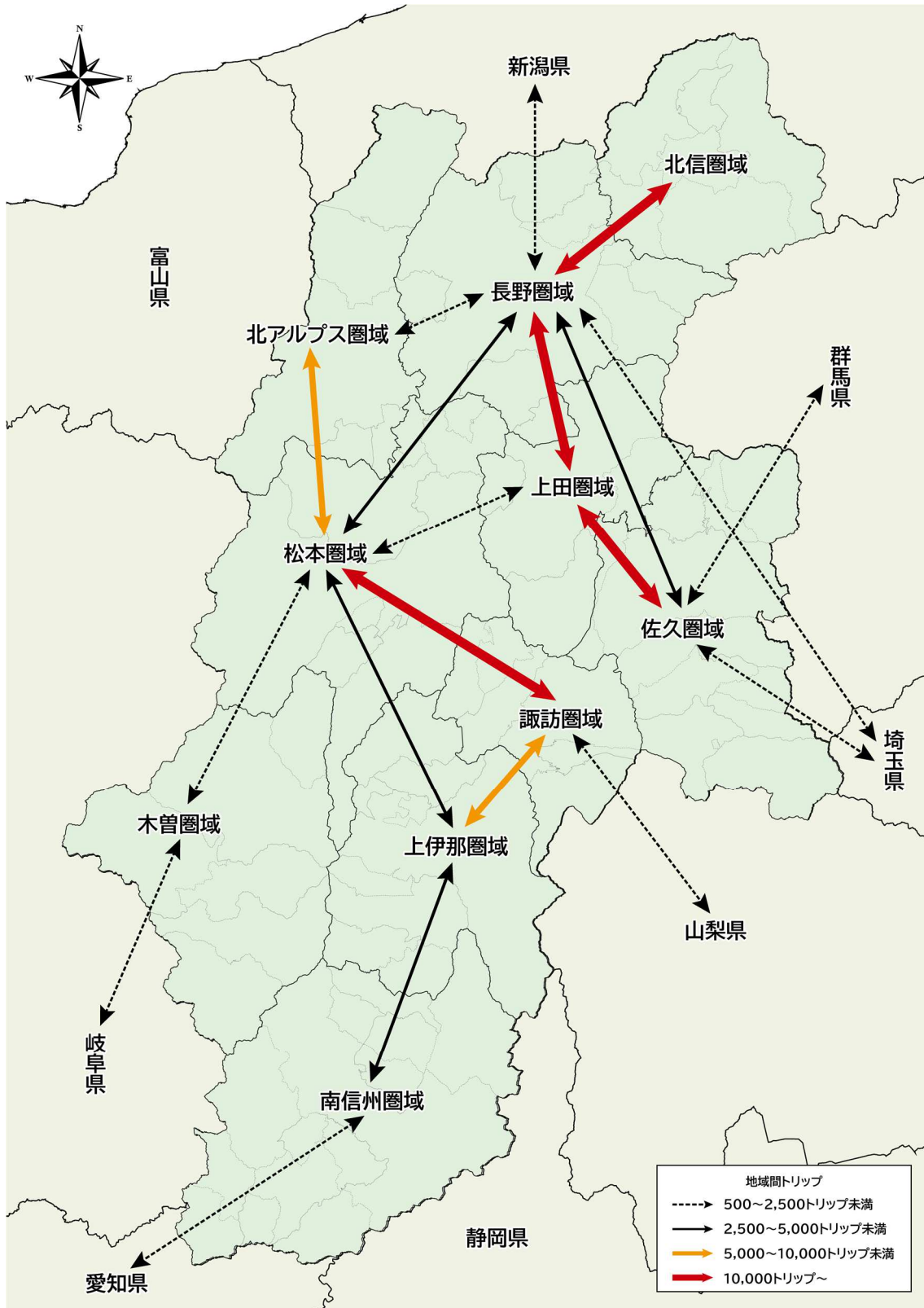
鉄道で連絡されていない【松本圏域～上田圏域】などにおいても、上田-松本線のような圏域を跨ぐ路線バスが運行されており、一定程度の移動が見られます。また、【佐久圏域～諏訪圏域】間においても流動が見られますが鉄道はなく、広域な道路交通ネットワークの必要性がうかがえます。

また、県外との流動では、県内圏域間に比べると少数ではありますが隣接する圏域と他県の間で通勤通学による日常的な移動が見られます。特に佐久地域では群馬県、埼玉県の2県と比較的多数の流動が見られており、北陸新幹線や上信越自動車道により往来しやすいためと考えられます。



※移動数が地域間 100 千トリップ未満については非表示
 出典：携帯電話位置情報データ(2021.10)より長野県交通政策課作成

図 2.21 圏域間の人の移動



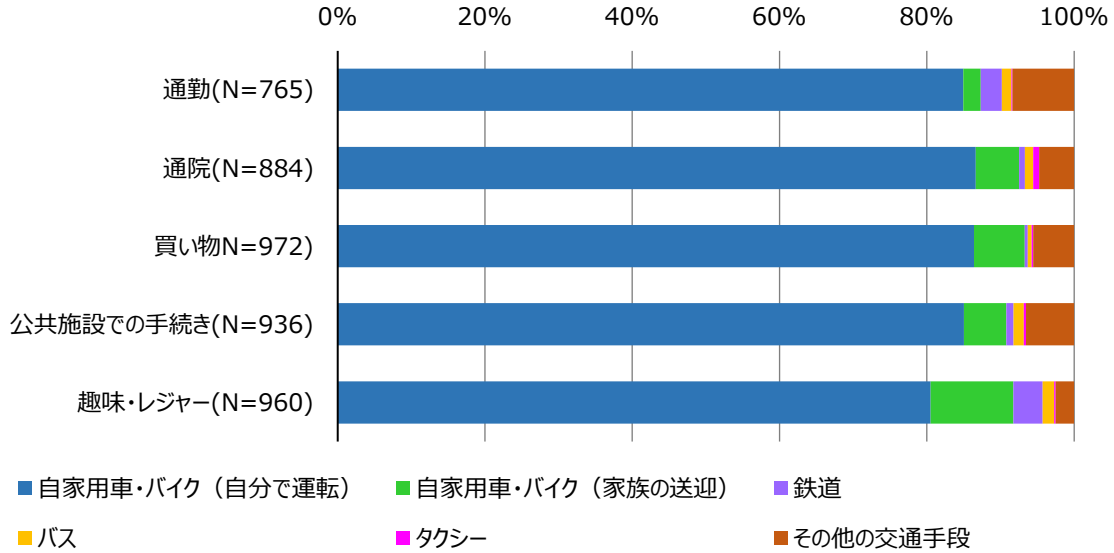
出典：令和2年国勢調査より長野県交通政策課作成

図 2.22 圏域間および圏域他県間の通勤通学流動

3-2 県民の移動手段

(1) 日常的な移動手段

長野県が行ったアンケート調査の結果では、全県における主な移動手段は目的を問わず8割以上が自分で運転する自家用車となっており、全県として自家用車への依存が高くなっています。鉄道およびバスの利用は少なく、2つの手段を合わせても最も高い「趣味・レジャー」目的で5%程度となっています。

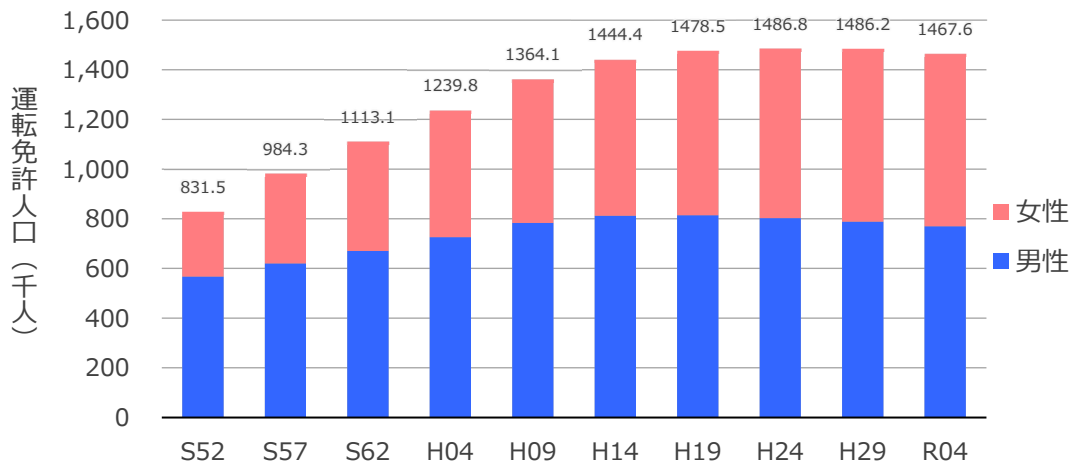


出典：県政モニターアンケート（令和5年10月）より長野県交通政策課作成

図 2.23 県民の外出目的別の主な移動手段割合

(2) 運転免許の状況

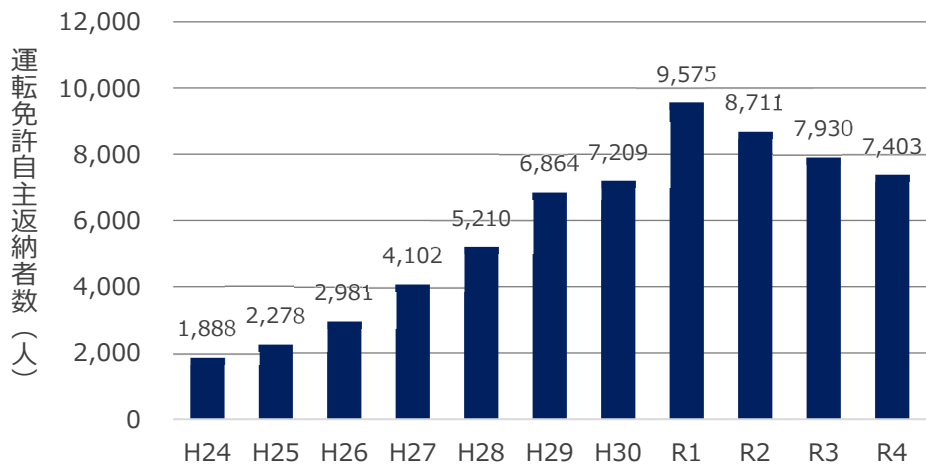
県民の移動の多くが自家用車に頼っている中、自動車運転免許の保有者数については、近年横ばいで推移しています。平成中期までは増加傾向、特に女性の運転免許保有者数が大きく伸びています。



出典：令和4年交通統計（長野県警）より長野県交通政策課作成

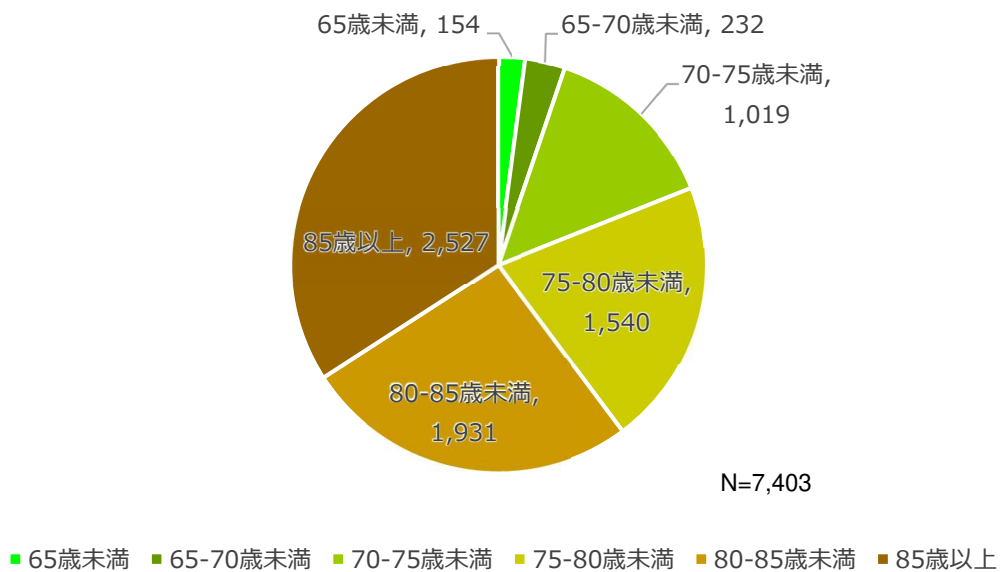
図 2.24 県内の運転免許人口の推移

一方で、高齢ドライバーの交通事故の増加をきっかけとして全国的に運転免許の自主返納が進んでいます。本県においても自主返納者数は増加傾向にあります。実際に返納しているドライバーの年齢層を見ると、半数以上が80歳以上となっており、長く運転免許を保持している状況にあります。



出典：令和4年交通統計（長野県警）より長野県交通政策課作成

図 2.25 県内の運転免許自主返納者数の推移

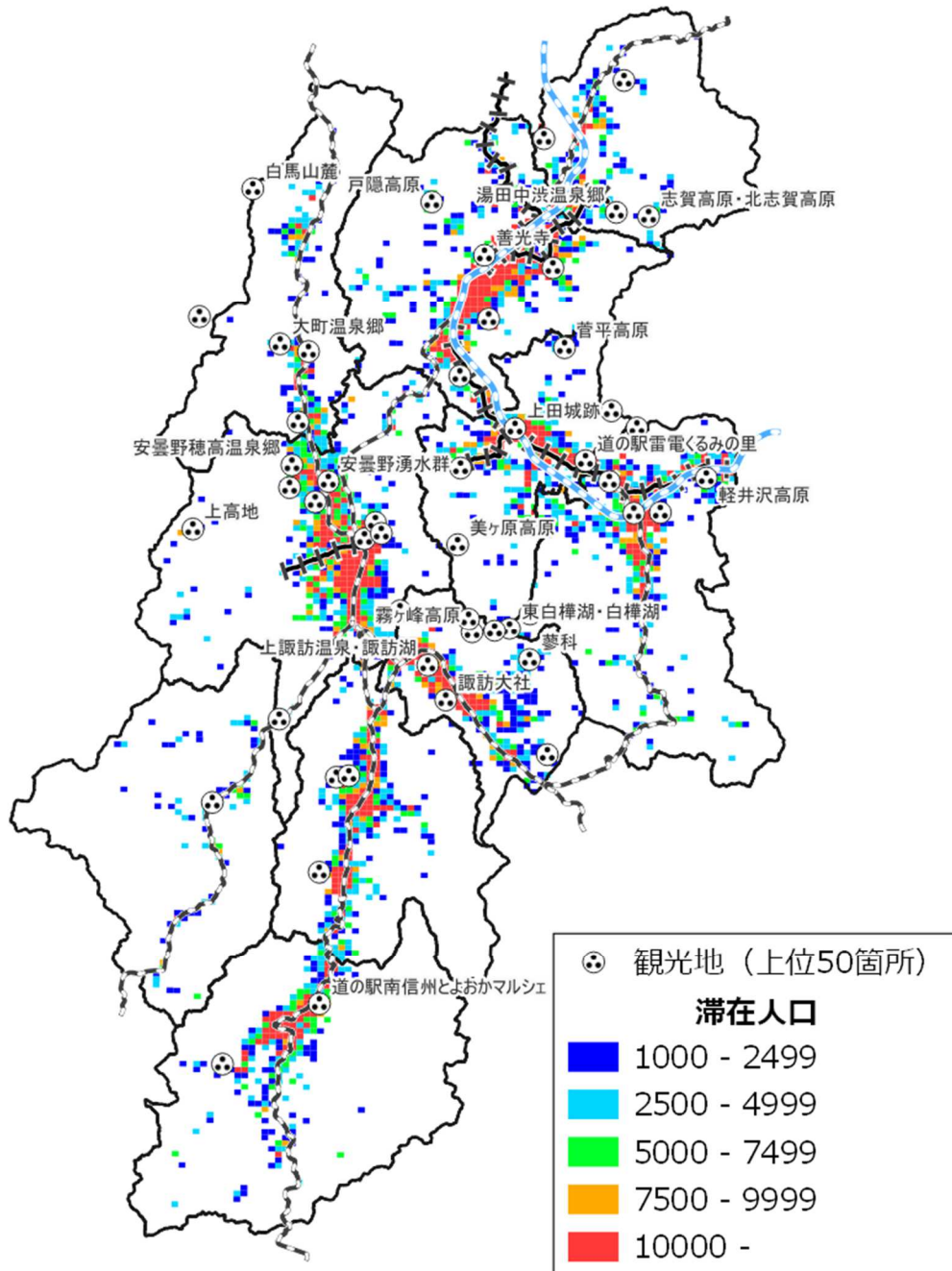


出典：運転免許統計令和4年版より長野県交通政策課作成

図 2.26 県内の運転免許自主返納者の年代内訳（令和4年）

3-3 観光客の移動実態

本県は、日本アルプスに代表される山岳、信濃川、天竜川など一級河川、諏訪湖など湖沼といった豊かな自然環境を有しており、これらは県内の貴重な観光資源となっています。これまで、これらの観光資源を活用した観光振興を進めてきましたが、市街地から離れて県内に広く点在しているものも多く、中には自家用車やレンタカー以外に手段がないものもあります。



出典：「全国の人流オープンデータ」（国土交通省）のうち2021年データおよび令和4年観光地利用者統計調査結果より長野県交通政策課作成

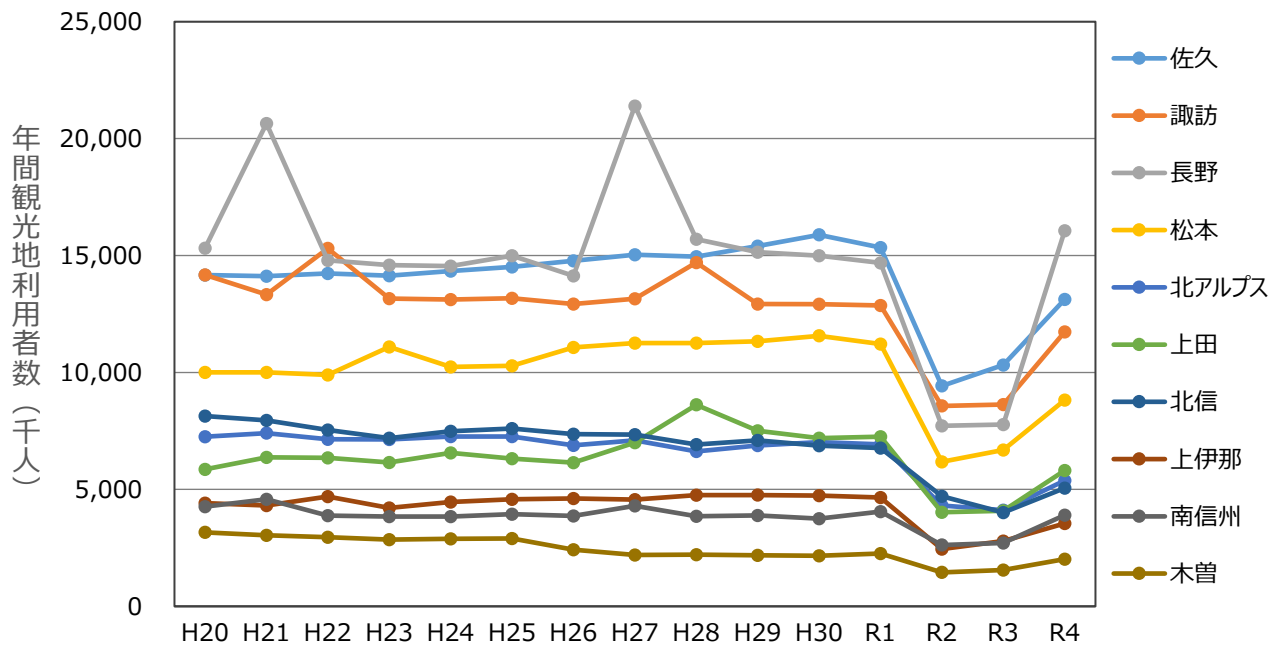
図 2.27 人気観光拠点と休日・日中における人の滞在の分布

一方、県内の観光地利用者数は令和元年まで年間約9千万人で推移しており、県内外から多くの観光客が訪れていましたが、令和2年のコロナ禍により約5千万人にまで落ち込みました。今後、観光需要の回復や観光スタイルが短期滞在から長期滞在へシフトが見込まれることから、二次交通の充実が求められています。

表 2.19 県内の観光地利用者延べ数上位 50 地点

順位	観光地名	令和4年 延利用者数 (千人)	順位	観光地名	令和4年 延利用者数 (千人)
1	善光寺	9,765	26	蓼科牧場	655
2	軽井沢高原	7,129	27	車山高原	628
3	上諏訪温泉・諏訪湖	3,258	28	八島高原	625
4	志賀高原・北志賀高原	2,281	29	野沢温泉	597
5	白馬山麓	1,944	30	富士見高原	572
6	霧ヶ峰高原	1,880	31	懐古園	548
7	東白樺湖・白樺湖	1,790	32	浅間温泉	545
8	蓼科	1,510	33	臥竜公園	527
9	戸隠高原	1,460	34	平尾山公園	516
10	上田城跡	1,261	35	黒部ダム	513
11	安曇野湧水群	1,160	36	別所温泉	498
12	諏訪大社	1,089	37	伊那西部高原	480
13	美ヶ原高原	1,005	38	駒ヶ根高原	472
14	道の駅南信州とよおかマルシェ	985	39	大町東山・市街地	467
15	安曇野穂高温泉郷	955	40	松代	467
16	湯田中渋温泉郷	906	41	安曇野すずむしの里	461
17	道の駅雷電くるみの里	874	42	湯の丸高原	421
18	上高地	873	43	木曾福島	420
19	菅平高原	724	44	高峰高原	417
20	大町温泉郷	722	45	大芝高原	408
21	佐久平	721	46	斑尾高原	406
22	戸倉上山田温泉	692	47	奈良井宿	405
23	ほりがね道の駅・楡の里	688	48	美ヶ原温泉郷	404
24	烏川溪谷	665	49	昼神温泉	404
25	松本城	664	50	高ボッチ高原	376

出典：令和4年観光地利用者統計調査（長野県）より長野県交通政策課作成



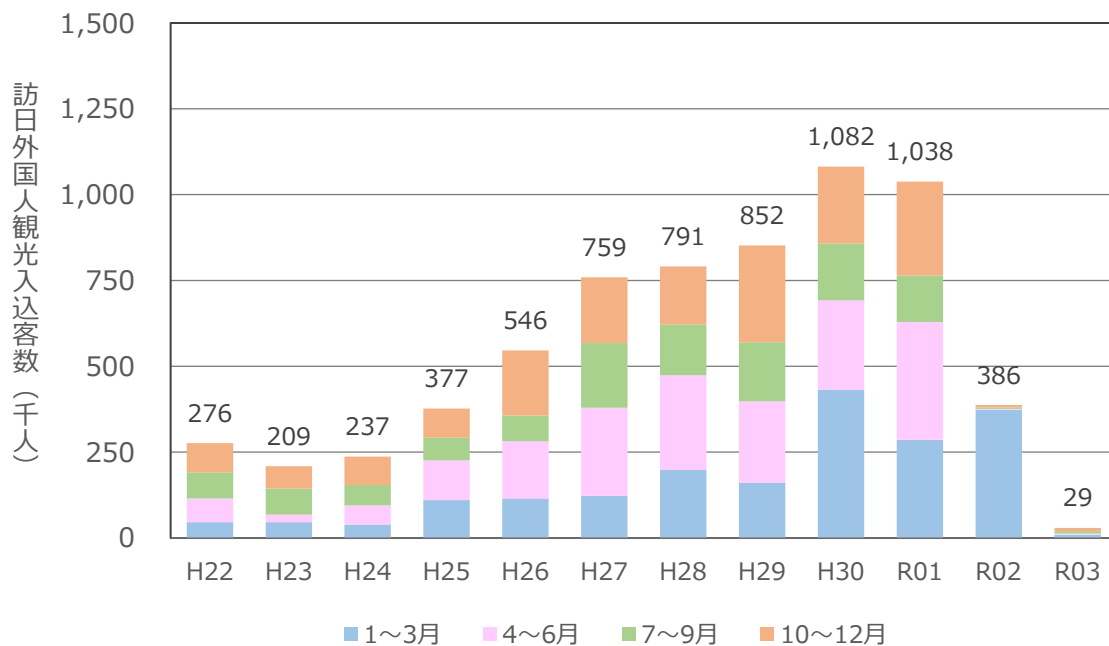
出典：観光地利用者統計調査（長野県）より長野県交通政策課作成

図 2.28 圏域別観光地利用者数の推移

インバウンドの需要も令和2年1～3月までは、時期による変動はあるものの一定程度の需要が継続していましたが、緊急事態宣言が発表されたことにもない、令和2年4月以降は激減しました。

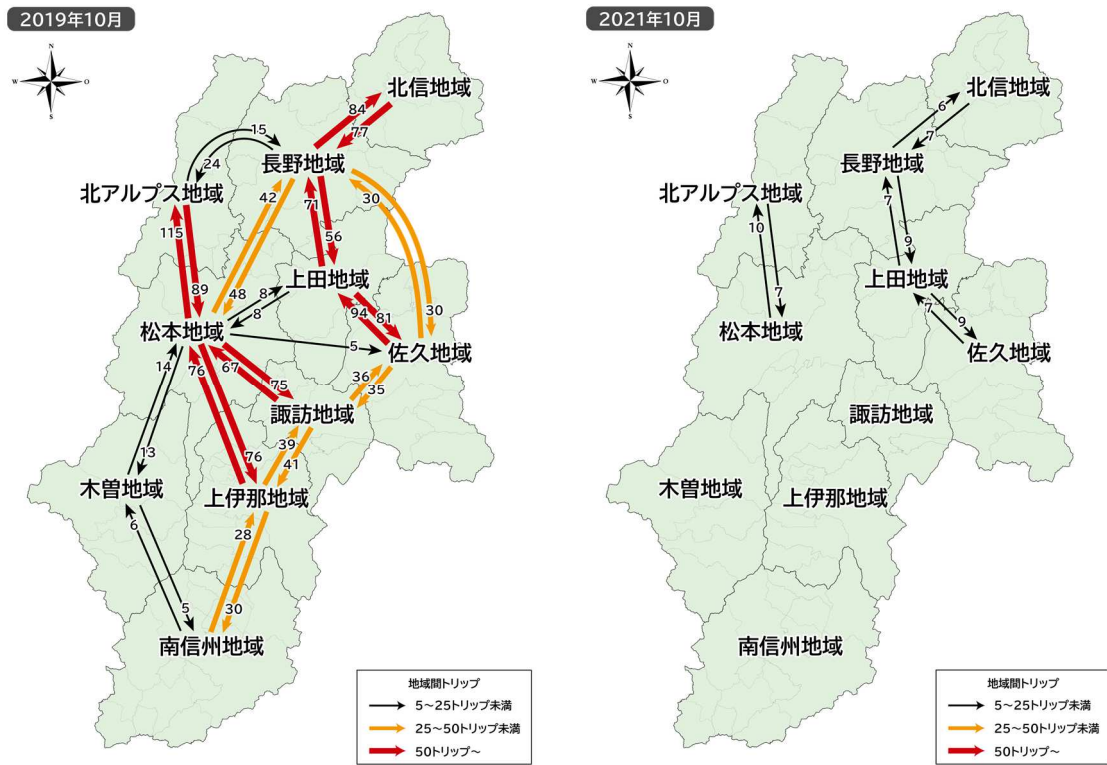
インバウンド需要はコロナ禍により激減しましたが、外国人来訪者の流動を見ると、コロナ禍以前は松本地域を中心とした周辺との往来や北信・長野・上田・佐久地域との往来が活発で、コロナ禍後も総数は減ったものの同様の傾向が見られます。

今後のインバウンド需要をとらえ、県内の観光振興を図るためには、これらの地域間の移動性に配慮する必要があると言えます。



出典：長野県観光入込客統計調査（長野県）より長野県交通政策課作成

図 2.29 近年のインバウンド需要の推移



出典：携帯電話位置情報データより長野県交通政策課作成

※5未満のデータは非表示

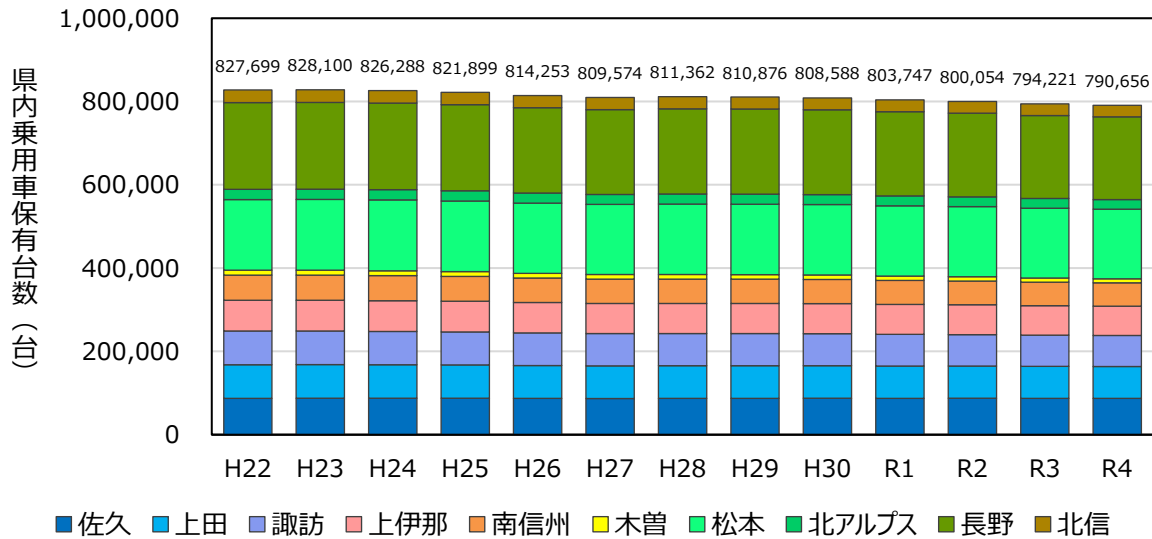
図 2.30 令和元年から令和3年にかけての外国人の移動需要の変化

3-4 自動車交通の状況

(1) 自動車利用状況

1) 圏域別自動車保有台数の推移

県内の乗用車保有台数は近年減少の傾向にあり、平成 22 年度末の約 82.8 万台に対して令和 4 年度末は約 79.1 万台で約 4 万台が減少しました。一方、県民一人当たりでは平成 22 年度末では約 0.386 台/人に対し、令和 3 年度末では約 0.394 台/人と微増となっていますが、世帯当たりでは約 1.04 台/世帯から約 0.94 台と減少傾向です。

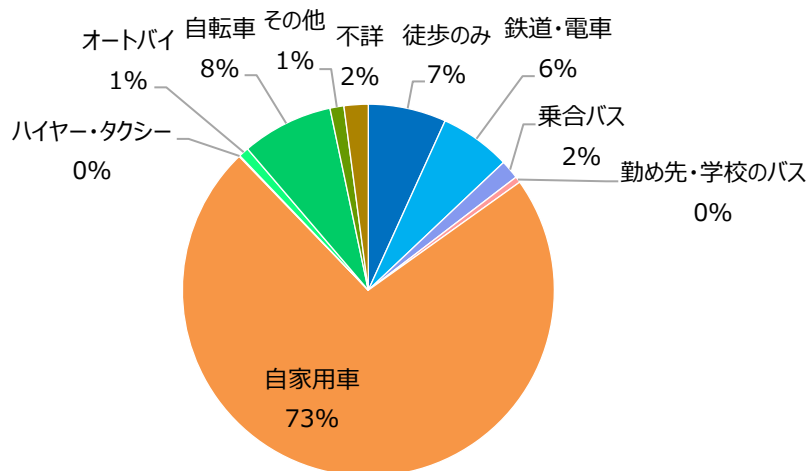


出典：長野県市町村別自動車保有台数（長野運輸支局）より長野県交通政策課作成

図 2.31 長野県内の乗用車保有台数の推移（各年度末時点）

2) 通勤・通学時の手段

県内の通勤・通学時の利用交通手段は、70%以上が自家用車を利用しており、全国値の約 44%と比べて日常的な移動での自家用車依存が強いです。

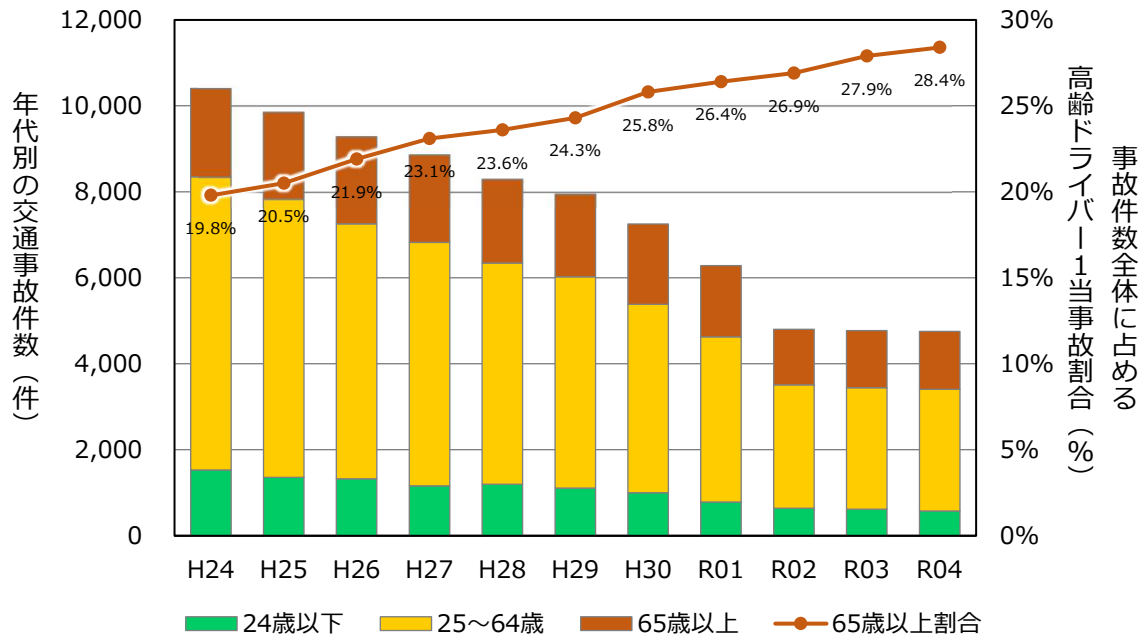


出典：令和 2 年国勢調査 利用交通手段、常住地又は従業地・通学地別通勤者・通学者数（15 歳以上）（総務省）より長野県交通政策課作成

図 2.32 長野県内の利用交通手段別通勤・通学者数

(2) 高齢者の交通事故発生状況

県内における交通事故は減少傾向にあり、平成24年に対して令和4年の総数は半分以下となりました。年代別に見ても各年代で事故件数は減少傾向にあります。割合では65歳以上のドライバーが第1当事者となった事故の割合は、平成24年の19.8%から令和4年の28.4%と8.6ポイント伸びています。



出典：令和4年交通統計（長野県警察）より長野県交通政策課作成

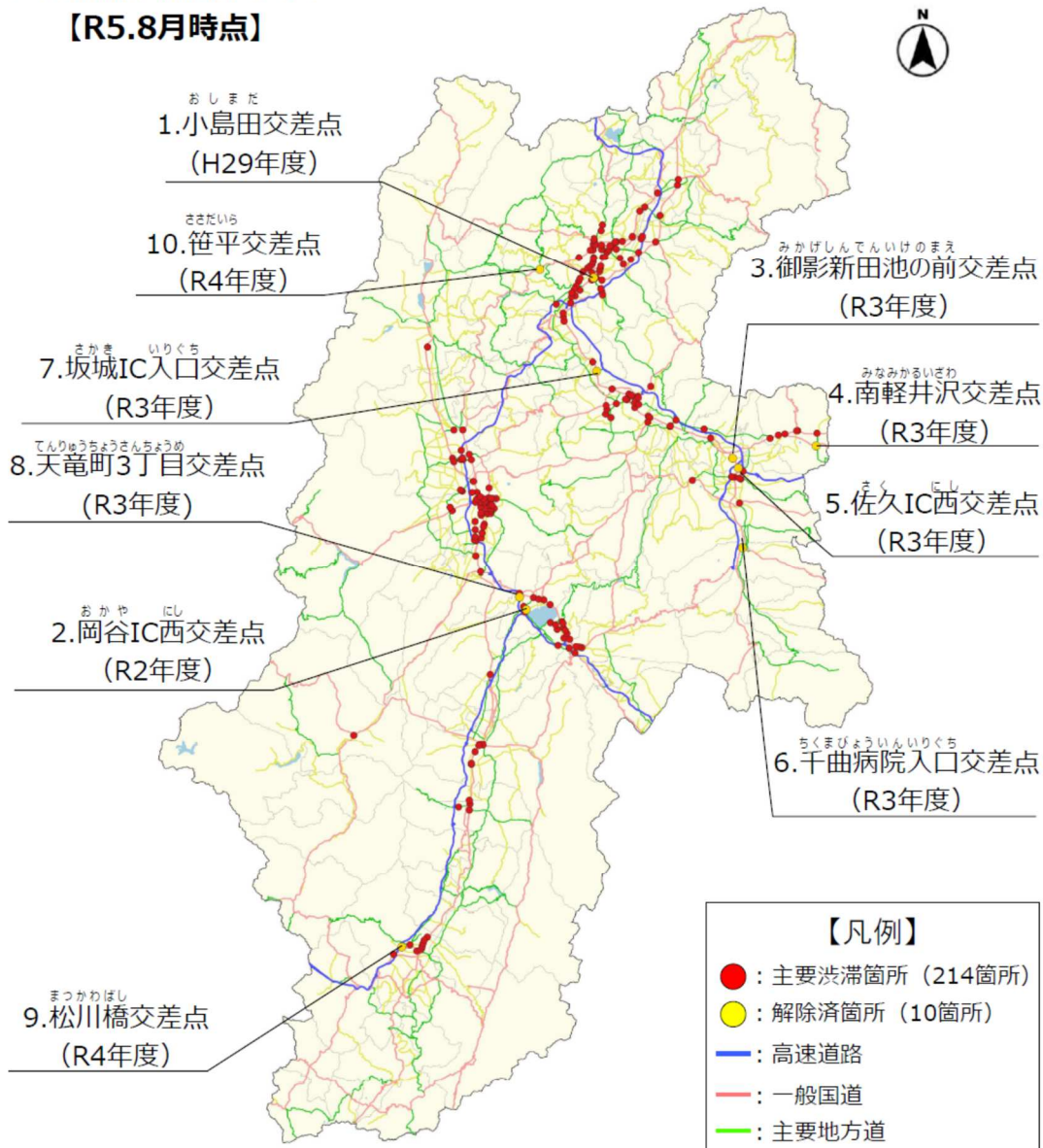
図 2.33 第1当事者の年代別事故件数および高齢ドライバーが占める割合の推移

(3) 渋滞の発生状況

本県には総数 200 以上の主要渋滞箇所が存在しており、そのほとんどが長野市や松本市などの都市部に集中しています。渋滞は路線バス遅延の原因の一つとなっており、利用者の満足度低下を引き起こすとともに、時間が読めないという理由から利用を控える要因になっています。

主要渋滞箇所の位置図

【R5.8月時点】



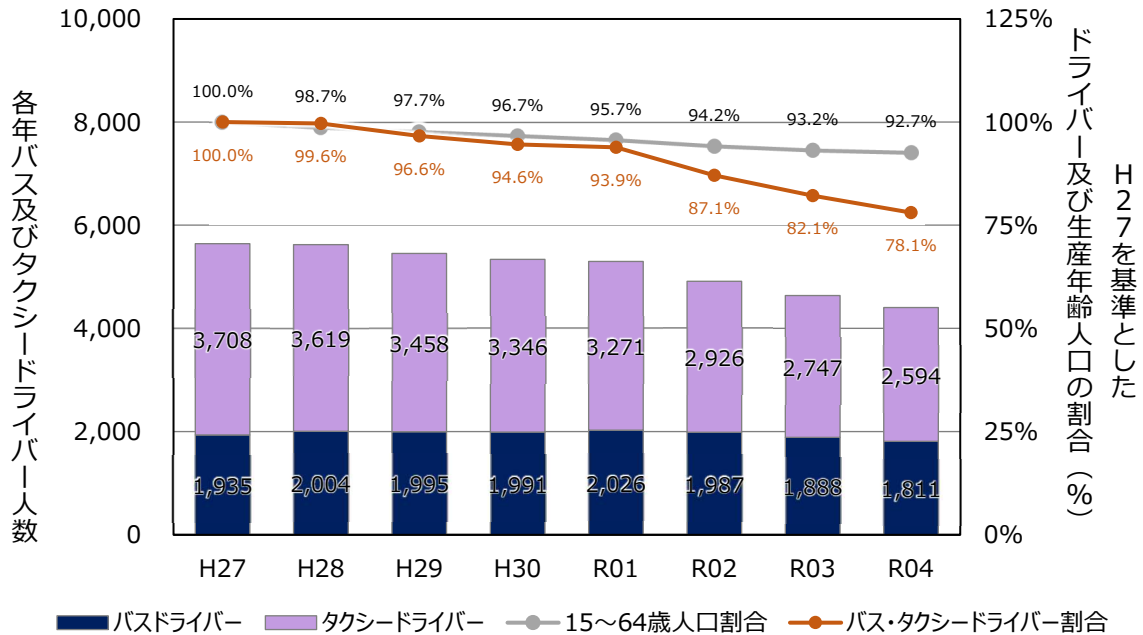
出典：長野県移動性・安全性向上検討委員会（第24回 令和5年9月4日）

図 2.34 主要渋滞箇所 位置図

4. 公共交通に係る情勢等

4-1 担い手不足

全国的に公共交通事業の担い手不足が問題になっていますが、本県も例外ではなく担い手不足が年々深刻化しています。バスドライバーは、平成27年の約2,000人に対して令和4年には約1,800人と1割の減少、タクシードライバーは、平成27年の約3,700人に対して令和4年には約2,600人と約3割の減少となっています。担い手の主な層となる生産年齢人口（15～64歳）の減少に比べて急速に減少が進んでおり、平成27年を基準とした割合では令和4年時点で生産年齢人口の92.7%に対して、バス及びタクシードライバーでは78.1%と約14.6ポイントもの差が生じています。



出典：長野県バス協会及び長野県タクシ協会提供データより長野県交通政策課作成

図 2.35 県内のバス及びタクシードライバー人数の推移

※各協会加盟事業者が雇用するドライバーの人数であり、年毎に加盟事業者数は変動している

4-2 新たな技術の導入・実用化

近年の労働力不足などを背景に各産業において生産性の向上に向けた新技術の導入・活用が進められています。地域公共交通においても自動運転バスの定常運行を開始する自治体が現れるなど、新たなモビリティが活用され始めています。本県においても自動運転車両やグリーンスローモビリティの実証実験が行われており、新たな技術の活用が図られています。

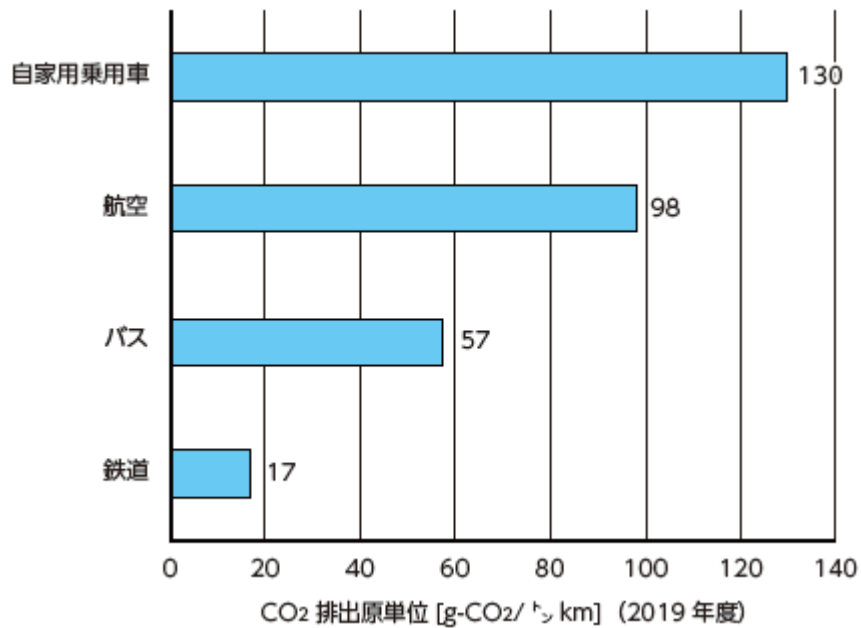
また、新たなモビリティ以外でも、ICT技術を活用した既存モビリティの効率的利用や利便性向上も進んでおり、AIを活用した配車やマッチングによる相乗りの実施などが実用化されているほか、独自のMaaSを展開している自治体も現れています。

4-3 ゼロカーボン

近年、世界各国、各地域が脱炭素化に取り組んでおり、日本政府も2020年10月に2050年までにカーボンニュートラルを目指すことを宣言、国を挙げて脱炭素化を進めています。本県も「長野県ゼロカーボン戦略（令和4年5月改定）」を策定しており、政策の一つとして「運輸部門のエネルギー効率を高める」を掲げ、鉄道や自転車など、より環境負荷の低い交通手段への転換を促進しています。

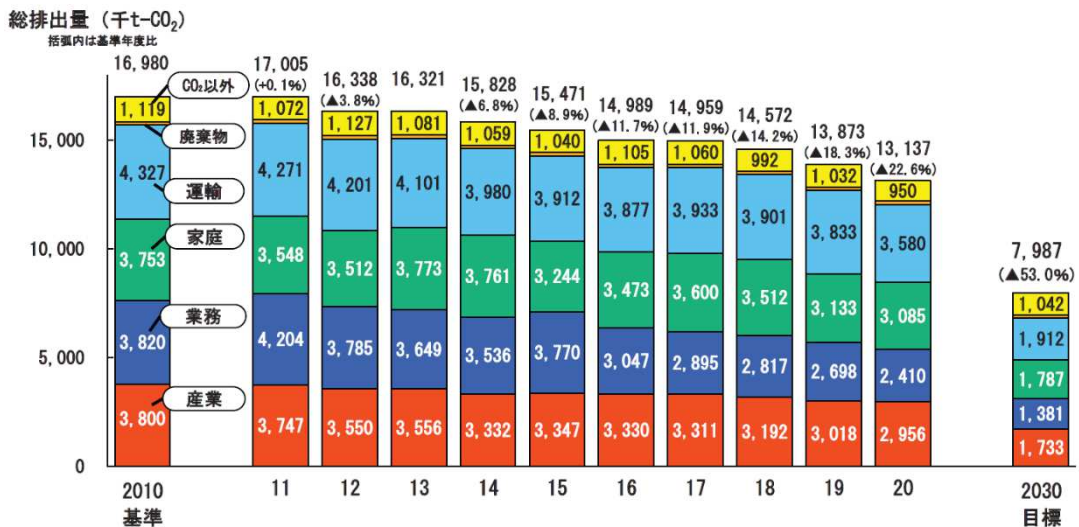
背景として温室効果ガスの継続的な排出にともなう気候変動により自然災害が激甚化しており、本県においても令和元年東日本台風の際、千曲川での堤防の決壊等により大きな被害を受けました。災害激甚化の原因として近年の気候変動、さらにその背景には温室効果ガス、主に二酸化炭素の排出があるとされています。

そのため、交通・物流分野においても二酸化炭素排出量の削減が求められており、自家用乗用車に替えて鉄道・バスを利用することで二酸化炭素排出量を削減することが期待されています。



出典：令和4年版国土交通白書 2022～気候変動とわたしたちの暮らし～/P55/国土交通省

図 2.36 輸送量当たりの二酸化炭素排出量（旅客）



出典：長野県ゼロカーボン戦略 2022（令和4）年度 進捗と成果報告書/P26/長野県環境部環境政策課

図 2.37 県内の二酸化炭素総排出量の推移

5. 地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理

5-1 地域公共交通の維持・運行に関する現状と課題

(1) 運転手をはじめとした担い手の不足

2024 年問題への対応等を背景とした運転手不足によるバス路線の減便・運休が本県においても顕著となっています。また、運転手に加え、車両整備士や鉄道保線員などの技術職の人材についても不足しており、担い手の確保・定着は公共交通を維持・確保していく上で喫緊かつ最重要の課題となっています。

(2) 公共交通利用者の減少

モータリゼーションの進展や少子化・人口減少の急速な進行より、公共交通の利用者は長期的に減少傾向にあります。また、近年はコロナ禍での移動自粛等により急激に利用者が減少し、コロナ禍が落ち着いてからもリモートワークをはじめとする新しい生活様式の定着等により、利用者はコロナ禍前の水準まで回復していない状況が続いています。

(3) 交通事業者の経営悪化

コロナ禍における利用者の減少等の影響により、特にこれまで乗合バスの赤字を高速バスや貸切バスの利益で補填する構造は成り立たなくなりました。加えて、人手不足により収益部門に人員を充てられないなど交通事業者の経営状況は急激に悪化しています。このほか、本県は燃料価格が全国トップレベルに高く、燃料価格の高止まりが交通事業者の経営状況を悪化させる要因のひとつとなっています。

(4) 運転免許返納者の増加

公共交通の利用者が減少し続けている一方で、高齢者による運転免許の返納が増加傾向にあり、受け皿としての移動手段の確保がますます求められています。

5-2 地域公共交通の利便性向上に関する課題

(1) キャッシュレス決済導入の遅れ

本県は路線バスで IC カード（交通系 IC カード全国相互利用サービス）が利用できないなど、公共交通におけるキャッシュレス決済の導入が遅れており、利用者がシームレスに公共交通機関を利用できる決済環境を県下全域で整備していく必要があります。

(2) 情報提供環境の整備・充実

今後の観光需要の回復を見据え、県内路線バスの時刻や経路等に関する情報を経路検索サービスで検索できる環境を整備し、また、最新の情報を維持し続ける体制を構築するなど、利用者にとってわかりやすく使いやすい公共交通の利用環境を整備する必要があります。

5-3 公共交通分野における脱炭素化に向けた課題

(1) 自家用車への過度な依存

本県民は自家用車を主な移動手段としており、自家用車への依存が高いと言えます。自家用車への過度な依存は、二酸化炭素の排出に加え、都市のスプロール化などの要因にもなっています。そのため、公共交通の利用促進や利便性向上を図るなど、自家用車の利用から環境負荷の低い公共交通への転換を促進する必要があります。

(2) 公共交通機関の脱炭素化

カーボンニュートラルの実現に向けて、公共交通においても、EV車両等の環境性能に優れた車両の導入を推進し、脱炭素に寄与していくことが求められます。

第3章 公共交通等リ・デザイン（再構築）方針

公共交通を取り巻く状況が年々厳しくなる中で、持続可能な社会を支えるためには、交通 DX・GX の推進や、地域の関係者の連携・協働を通じ、官民の役割分担を含めて公共交通を再構築（リ・デザイン）することが必要であり、その実現に向けた方針（本計画における基本的な方針）等を以下に示します。

1. 計画の基本的な方針・計画の目標

1-1 本計画において目指す将来像と基本的な方針

長野県総合5か年計画「しあわせ信州創造プラン3.0」を踏まえ、本計画において目指す将来像と、その実現に向けた基本的な方針を以下にまとめます。

(1) 目指す将来像

自家用車に頼らなくても大きな不便を感じずに誰もが安心して暮らせる持続可能な社会を実現する。特に通院・通学等の日常生活における移動や観光地への円滑な移動が確保されている状態を目指す。



(2) 基本的な方針

モータリゼーションの進展や少子高齢化・人口減少の急速な進行を背景として、地域公共交通を民間事業者の自助努力のみで維持していくことは困難な状況となっている。このため、官民連携のもと、行政の主体的な関与により、「社会的共通資本」である地域公共交通の維持・発展、利便性の向上を図る。

1-2 計画の目標

目指す将来像の実現に向けて、本計画における目標を以下に示します。

目標 1：日常生活における自家用車から公共交通への利用転換

持続可能な地域公共交通ネットワークの構築や公共交通の利便性向上などにより、日常生活における自家用車から公共交通への利用転換を図ります。

目標 2：通院・通学・観光に必要な移動の保証

自家用車に頼ることのできない高齢者・高校生と観光客を対象として、全県統一で最低限保証が必要な移動を示し、その確保を図ります。

目標 3：公共交通におけるサービスの品質保証

通院・通学・観光における移動に必要なダイヤ・便数の水準、決済環境や情報提供の充実、拠点整備など公共交通において保証すべきサービスの品質を示し、その確保を図ります。

2. 保証すべき移動とサービスの品質保証

特に自家用車に頼ることのできない高齢者・高校生と観光客を対象として、全県統一で最低限確保が必要な移動及び地域公共交通において保証すべきサービスの品質を示します。

■保証すべき移動

移動種別	保証する移動
通院	公共交通を利用して、圏域の中核的な医療機関（※）に通院できる。
通学	公共交通を利用して、圏域内の高校に通学できる。
観光	公共交通を利用して、鉄道駅や宿泊施設から圏域内の主要な観光地へアクセスできる。

※高度・専門医療を担う医療機関、総合的な外来診療機能を有する地域に密着した医療機関等

■保証すべきサービスの品質（品質保証）

(1) ダイヤ・便数

移動種別	保証するサービス品質
通院	圏域の中核的な医療機関に午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる。
通学	登校 始業前に通学できる。 下校 授業終了後、課外活動終了後に帰宅できる。
観光	円滑な乗継ができるダイヤが設定されている（例：鉄道駅とバスの接続時間が10分以内等）。また、観光地で十分な滞在時間が確保できる。

(2) 決済環境

鉄道・バス・タクシーなどの交通手段に関わらず、公共交通機関を利用して円滑に目的地まで移動できるよう、全県の公共交通機関で交通系 IC カードが使える環境が整備されている。

(3) 情報提供

公共交通情報を国が定めるデータ形式（GTFS-JP）で整備し、オープンデータ化することで、バス路線の情報を経路検索サービス等で検索できる環境整備が整備されているとともに、常に最新の情報が掲載されている。

(4) 拠点整備

広域拠点・圏域拠点などの主要な交通結節点については、待合施設において快適な滞在ができるよう、デジタルサイネージや Wi-Fi 設備などが整備されている。

(5) 定時性確保

路線の定時性を確保するため、朝夕や降雪時における渋滞対策等（**バスレーンの設置等**）が講じられている。



上記の品質を基本として地域ごとに必要なサービスの水準を議論し、品質保証を実現させるための具体的な目標や方策を10広域圏ごとに地域編に取りまとめの上、行政や交通事業者等の関係者が一体となってその確保に向けて取り組むものとします。

3. 目標を達成するため実施する施策の方向性

本県が抱える地域公共交通の課題等も踏まえ、計画の目標の達成に向けて実施する施策の方向性を以下に示します。

3-1 施策の方向性

(1) 地域公共交通の担い手確保

地域公共交通の維持・確保に不可欠な担い手の確保に向けて、あらゆる手法を検討し、官民連携で取り組みます。

(2) 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

地域のまちづくりと連携し、県民の日常生活に必要な交通ネットワークの構築・維持を図ります。

(3) 利用しやすい地域公共交通の実現

キャッシュレス決済の導入、情報提供環境の整備や円滑に乗り継ぎできるダイヤ設定を推進するなど公共交通の利便性の向上を図り、わかりやすく・使いやすい利用環境を整備します。

キャッシュレス決済の導入について、特に路線バスに対しては、地域連携 IC カードの導入を推進していきます。

【参考】キャッシュレス化の推進についての取組方針

「本協議会として路線バスに導入を進める決済方式について、地域連携 IC カードを基本とする」【令和4年10月20日協議会決定】

(4) 移動における脱炭素化の推進

過度な自家用車依存からの脱却を図るため、自家用車から公共交通への利用転換を促進するとともに、環境性能に優れた車両の導入を促進します。

3-2 地域公共交通の維持・確保に関する関係者間の役割分担の原則

地域公共交通の維持・確保を図っていく上での各関係者の役割分担について、基本的な考え方を下表に示します。

各主体	役割
長野県	広域圏間や広域圏内（広域圏内の中心市町と周辺市町村）をつなぐ広域的な移動手段の維持・確保（例：鉄道施設の整備支援、広域的なバス路線の運行費支援やバス車両の貸付け等）、地域鉄道路線に係る関係者の話合いの場の設置、 市町村のサポート
市町村	隣接する市町村間や市町村内における移動手段の維持・確保、交通結節点等から観光地までのアクセス確保（例：コミュニティバスの運行等）
交通事業者	自主運行路線や行政から受託した路線における安全・安心な運行、利用者ニーズを踏まえたサービスの向上
利用者	公共交通の社会的意義を認識し、「乗って残す、乗って活かす（※）」という意識を持って、日常生活の中で積極的に公共交通を利用する

※参考：「乗って残す、乗って活かす公共交通」県民大会（H20～22）

4. 地域公共交通ネットワークの構築について

計画の目標を達成するため、拠点と軸・主要幹線等に基づく地域公共交通ネットワークを官民の適切な役割分担のもと構築し、サービスの品質保証に取り組みます。

4-1 拠点と軸・主要幹線等の設定

本県における地域公共交通ネットワークは、以下の拠点と軸・主要幹線等を設定の上構築します。各拠点は地域内の交通結節点等であり、この拠点間をバスや鉄道等の移動軸で接続し、ネットワークの構築を図ります。なお、各拠点の設定や軸・主要幹線等の位置づけは、各地域別部会において協議の上決めるものとします。

拠点の設定

種別	位置づけ	設定の基準
① 広域拠点	<ul style="list-style-type: none"> 県の玄関口としての位置づけ 三大都市圏などと直接アクセス可能な駅(空港)とその周辺部 	<ul style="list-style-type: none"> 空港、新幹線駅(リニア含む) 在来線特急停車駅のうち10圏域の中心地もしくはターミナル機能の高い交通結節点
② 圏域拠点	<ul style="list-style-type: none"> 都市圏・生活圏として捉えたときの中心地としての位置づけ 圏域の中心都市(町)の主要駅とその周辺部 	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設、病院、高等学校、官公庁(県合庁、警察署、法務局など)がある市町中心部の交通結節点 地域間幹線系統確保維持費交付要綱別表5に示される市町中心部の交通結節点 広域拠点は圏域拠点を兼ねる その他地域別部会において圏域拠点と定められたエリアの交通結節点
③ 地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> 一般的な行政手続きや一次医療(かかりつけ医)、日用品の買い物、用足しなどに対応した地域の中心部 県内外の観光客が訪れる観光地 	<ul style="list-style-type: none"> 圏域拠点以外の各市町村中心部の交通結節点(市町村役場や駅周辺、もしくはその他生活関連施設の集積地) ターミナル機能を有する交通結節点 その他地域別部会において地域拠点と定められたエリアの交通結節点 鉄道駅の場合、何らかの形態で切符が購入できる

軸・主要幹線等の設定

種別	位置づけ	現状における主なモード
A 広域高速交通軸 (三大都市間連携)	<ul style="list-style-type: none"> 三大都市圏と県内の広域拠点①を高速で結ぶ軸 	鉄道 : 北陸新幹線、リニア中央新幹線、特急しなの・あずさ バス : 高速バス
B 主要幹線 (隣接県連携、広域圏間連携)	<ul style="list-style-type: none"> 隣接県と県内や県内の広域圏間(圏域拠点②)を結ぶ路線 	鉄道 : しなの鉄道線、北しなの線、篠ノ井線・信越本線、中央本線、飯山線、飯田線、大糸線、小海線、長野電鉄長野線 バス : みずずハイウェイバス
C 幹線 (圏域中心市町・周辺市町村間連携)	<ul style="list-style-type: none"> 圏域の中心市町(圏域拠点②)と市町村(地域拠点③)を結ぶ路線 	鉄道 : 上高地線、別所線 バス : 地域間幹線系統やその他幹線の役割が見込まれる路線(阿南線、開田高原線、伊那本線など)
D 準幹線 (市町村間連携)	<ul style="list-style-type: none"> 圏域の中心市町以外の市町村間(地域拠点③)を結ぶ路線 	バス : 市町村間をまたぐ路線(犀川線、大鹿線、温田線など)
E 支線(市町村内連携)	<ul style="list-style-type: none"> 市町村内の拠点(地域拠点③)と地域内の居住区などを結ぶ軸 	バス : その他のコミュニティバス(デマンド含む)

地域公共交通

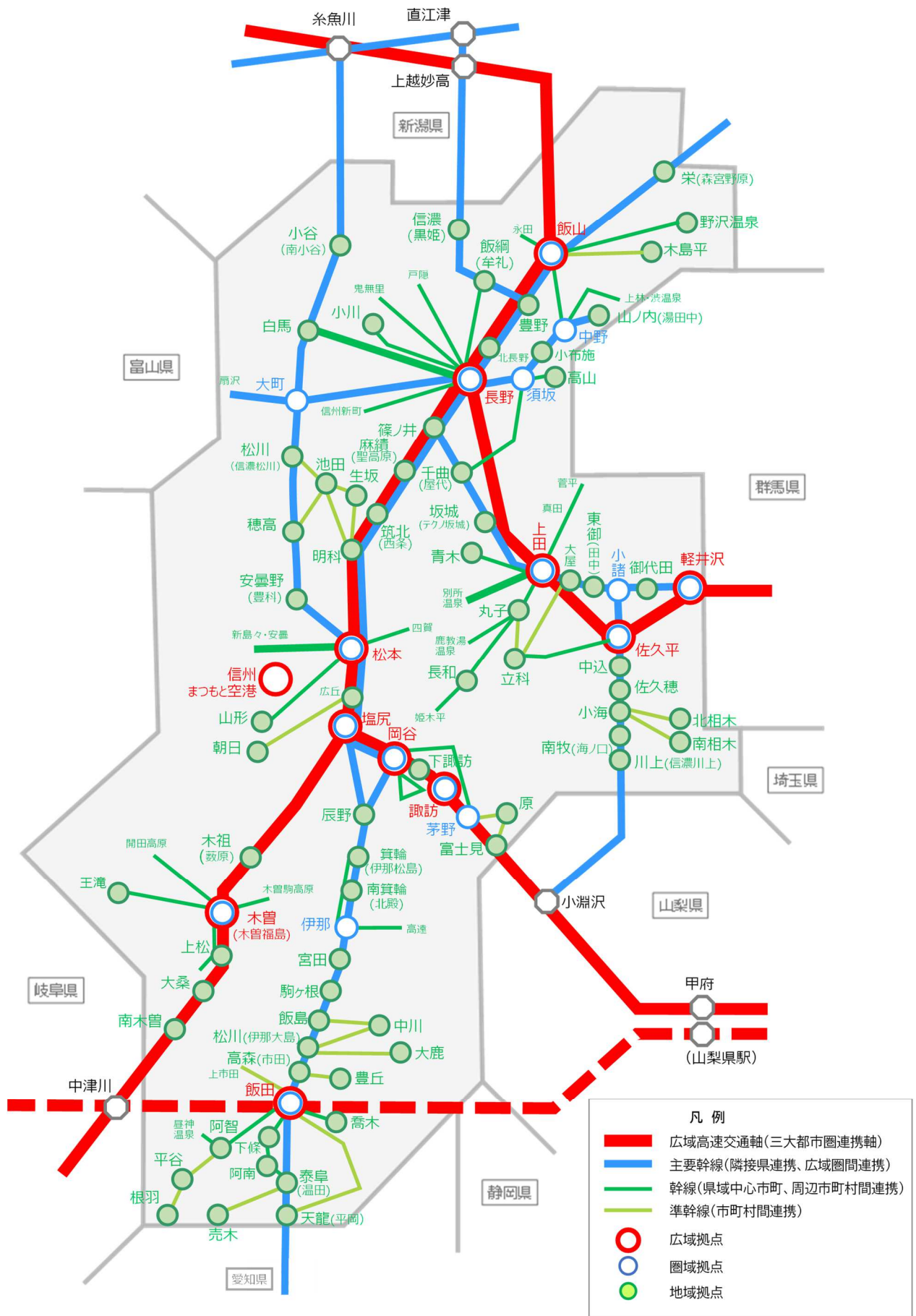


図 3.1 拠点と軸・主要幹線等を接続した地域公共交通ネットワークのイメージ

(1) 軸・主要幹線等の確保・維持における各主体の役割

ネットワークの構築に当たり、交通事業者、県、市町村等の各主体の役割と維持・確保に係る基本的な方針を示します。なお、以下の役割分担を基本としますが、個別の路線に対する各主体の具体的な役割は、地域別部会や各市町村の地域公共交通会議等において協議します。

軸等の種別	主な交通モード	各主体の基本的な役割
B 主要幹線（隣接県連携、広域圏間連携）	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道（しなの鉄道線、長野電鉄長野線等） ・高速バス（みすずハイウェイバス） 	<p>県が主体的に関与し、交通事業者や沿線市町村とも連携しながら維持・確保を図る。</p> <p>[鉄道] 県による関係者の話合いの場の設置 県と沿線市町村による設備投資への支援や利用促進等</p> <p>[高速バス] 県による運行費への支援（みすずハイウェイバス）、沿線市町村と一体となった利用促進等</p>
C 幹線（圏域中心市町・周辺市町村間連携）	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道（別所線、上高地線） ・バス（地域間幹線系統等） 	<p>県が主体的に関与しつつ、広域圏の中心市町村・沿線市町村・交通事業者等と連携し、維持・確保を図る。</p> <p>[鉄道] 県と沿線市町村による設備投資への支援や利用促進等</p> <p>[バス] 県と市町村による運行費への支援、県によるバス車両の貸付け等</p>
D 準幹線（市町村間連携）	<ul style="list-style-type: none"> ・バス 	<p>沿線市町村が主体的に維持・確保を図る。（コミュニティバスの運行、運行費への支援等）</p>
E 支線（市町村内連携）	<ul style="list-style-type: none"> ・バス（デマンド含む） 	<p>市町村が主体的に維持・確保を図る。（コミュニティバスの運行等） また、観光地へのアクセスについては、観光事業者とも連携し確保を図る</p>

(2) 計画期間中における地域公共交通ネットワークの変更に対する考え方

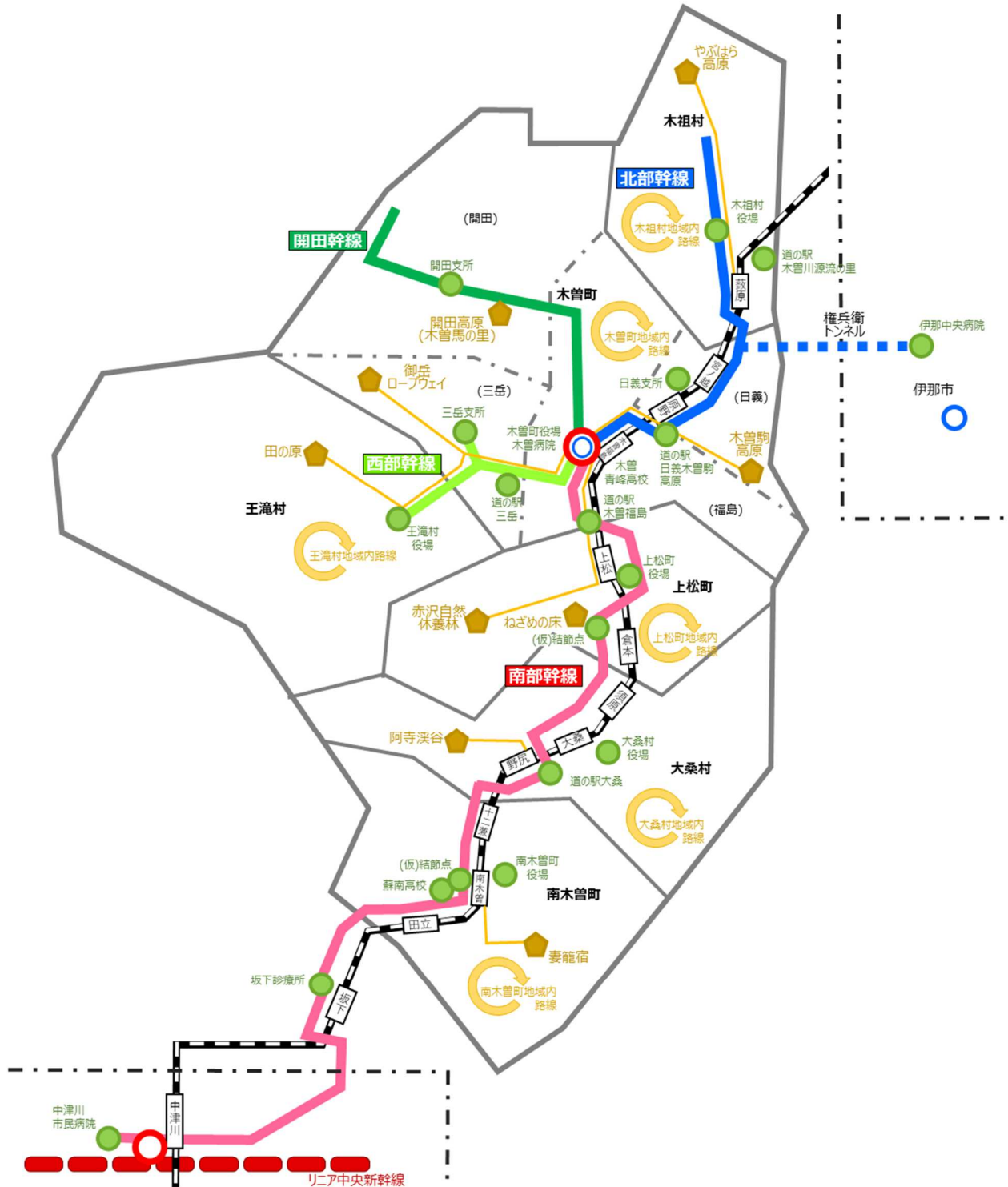
各主体は、原則として上記の役割に基づき、計画期間中はネットワークの維持・確保に努めるものとします。ただし、計画期間中に交通事業者の経営環境の変化や県民の生活に必要な移動の確保のためにネットワークを変更する必要性が生じた場合は、地域別部会等において協議の上、柔軟に見直すものとします。

また、将来的に県民の生活確保等において新たなネットワークの構築が必要となった場合、その新設等においても県は必要な関与を行います。

4-2 地域における公共交通ネットワークの構築・品質保証の具体化イメージ

(1) 木曾地域において目指す交通体系（イメージ）

木曾地域では、郡内を走る路線バスの再編に取り組んでおり、これまで各町村が運行しているコミュニティバスを木曾病院がある木曾福島を中心として、4本の幹線へ集約をすることを検討しています。



拠点と軸の設定

区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点		・三大都市圏などと接続する地域としての玄関口	木曽町	<ul style="list-style-type: none"> ・木曽(木曽町中心部) ・木曽福島駅 ・木曽町役場 ・長野県木曽合同庁舎 ・木曽病院 ・木曽青峰高校 ・イオン、Aコープ
	圏域拠点		・広域圏の中心地		
	地域拠点		<ul style="list-style-type: none"> ・地域内における主要目的施設 交通結節点など 	木曽町	<ul style="list-style-type: none"> ・日義支所 ・開田支所 ・三岳支所 ・道の駅木曽福島 ・道の駅日義木曽駒高原 ・道の駅三岳
				上松町	<ul style="list-style-type: none"> ・上松(駅・町役場周辺) ・(仮)結節点(ねぞめ付近)
				南木曽町	<ul style="list-style-type: none"> ・南木曽(駅・町役場周辺) ・蘇南高校 ・(仮)結節点(吾妻付近)
				木祖村	<ul style="list-style-type: none"> ・木祖(村役場周辺) ・道の駅木曽川源流の里
				王滝村	<ul style="list-style-type: none"> ・王滝(村役場周辺)
				大桑村	<ul style="list-style-type: none"> ・大桑(駅・村役場周辺) ・マルトシ ・道の駅大桑
				域外(要接続)	<ul style="list-style-type: none"> ・伊那中央病院 ・坂下診療所 ・中津川市民病院
	観光拠点		<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通でのアクセスを確保すべき観光地 	上松町	<ul style="list-style-type: none"> ・赤沢自然休養林 ・ねぞめの床
			南木曽町	<ul style="list-style-type: none"> ・妻籠宿 	
			木曽町	<ul style="list-style-type: none"> ・木曽駒高原 ・開田高原 ・御岳ロープウェイ 	
			木祖村	<ul style="list-style-type: none"> ・やぶはら高原 	
			王滝村	<ul style="list-style-type: none"> ・田の原 	
			大桑村	<ul style="list-style-type: none"> ・阿寺溪谷 	
軸	【A】広域高速交通軸(三大都市間連携)		・三大都市圏と県内の広域拠点を高速で結ぶ軸	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・中央西線(特急列車)[JR東海] ・リニア中央新幹線[JR東海]
	【B】主要幹線(隣接県連携、広域圏間連携)		・隣接県と県内や県内の広域圏間(圏域拠点)を結ぶ路線	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・中央西線(普通列車)[JR東海]
	【C】幹線(圏域中心市町・周辺市町村間連携)		・圏域の中心市町(圏域拠点)と市町村(地域拠点)を結ぶ路線	バス	<ul style="list-style-type: none"> ・南部幹線 ・北部幹線 ・西部幹線 ・開田幹線
	【D】準幹線(市町村間連携)		・圏域の中心市町以外の市町村間(地域拠点)を結ぶ路線		※木曽地域は該当なし
	【E】支線(市町村内連携)		・市町村内の拠点(地域拠点)と地域内の居住区などを結ぶ軸	バス 乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・各町村のコミュニティ交通

(2) 木曾地域の公共交通において保証すべき品質（イメージ）

種別	品質保証の基本的な考え方				設定する水準		
	通院	通学	買物	観光	運行日	運行時間帯	運行本数
【B】主要幹線 (隣接県連携、広域圏間連携)	木曾地域を出発して隣接圏域の病院に午前中に到着。診療を終え、お昼前後に帰宅できる便がある。	木曾福島駅を出発して隣接圏域の高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅にあわせた便がある。	日常の買物移動については、原則として圏域を跨ぐものは想定しないが、通院と同様のパターンで移動できることで、ニーズに対応できるものとする。	一次交通の位置づけであり、個別の観光地にあわせた路線や駅の設定などは行わないが、観光ニーズに対応した便が確保されている。	平日・土休日とも（同水準で運行）	概ね6~22時	15往復/日程度
【C】幹線 (圏域中心市町・周辺市町村間連携)	当該軸の沿線の居住区を出発して地域医療を担う木曾病院、坂下診療所及び中津川市民病院に午前中に到着。診療を終え、お昼前後に帰宅できる便がある。（伊那中央病院へのアクセスはニーズ等の調査を行い、適切な運行形態等を検討）	当該軸の沿線の居住区から木曾青峰高校及び蘇南高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅にあわせた便がある	当該軸の沿線の居住区から各地域拠点に位置づけられたスーパーにアクセスでき、買物を終えたあとに帰宅できる便がある。買物移動の機会が1日に複数回あり、午前については通院との併用にも対応できる。	当該軸に近接した観光地へのアクセスを視野に入れ、路線・バス停を設定する。観光客の移動にあわせ、午前中は到着列車、午後には出発列車と接続できるようダイヤを調整する。	平日・土休日とも（休日については減便を許容）	概ね6~21時	10往復/日程度（平日）
【D】準幹線 (市町村間連携)	木曾地域においては【D】地域間連携軸の設定は見込んでいないが設定する場合には概ね【C】圏域内連携軸と同等の水準とする						
【E】支線 (市町村内連携)	【E】地域内連携軸の運行内容は各町村において設定するものとしているが、目安を以下に掲げる						
【E】支線 (市町村内連携)	圏域内の各居住区を出発して直接もしくは【B】圏域間連携軸、【C】圏域内連携軸への乗継ぎにより地域医療を担う木曾病院、坂下診療所及び中津川市民病院に午前中に到着。診療を終え、お昼前後に帰宅できる便がある。	圏域内の各居住区を出発して直接もしくは【B】圏域間連携軸、【C】圏域内連携軸への乗継ぎにより木曾青峰高校及び蘇南高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅にあわせた便がある。	圏域内の各居住区を出発して直接もしくは【B】圏域間連携軸、【C】圏域内連携軸への乗継ぎにより各地域拠点に位置づけられたスーパーにアクセスでき、買物を終えたあとに帰宅できる便がある。買物移動の機会が1日に複数回あり、午前については通院との併用にも対応できる。	各町村において振興に注力する観光地へのアクセスについては、【A】広域都市間連携軸、【B】圏域間連携軸、【C】圏域内連携軸からの乗継ぎ等の調整を行い、原則として【E】地域内連携軸に担うものとする。	平日・土休日とも（休日については減便・運休を許容）	概ね7~18時	6往復/日程度（平日）

5. 目標の達成に向けて実施する施策・事業

計画の目標の達成に向けて、官民連携のもと以下に示す各種施策を実施します。

5-1 実施する施策・事業一覧
施策1 地域公共交通の担い手確保
(1) パス・タクシー運転手等の人材確保の取組に対する支援 ①運転手の採用活動に対する支援 ②専門の就職相談窓口の設置やマッチングイベントの開催 ③移住施策と連携した運転手確保の取組に対する支援 ④退職自衛官・消防吏員へのアプローチ ⑤運転手の待遇改善や働きやすい環境の整備に向けた取組の促進
(2) 運転手等の人材育成の取組に対する支援 ①二種免許取得費用の支援 ②自動車教習所や交通事業者等と連携した運転手養成の仕組みの検討
施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築
(1) 地域鉄道路線の維持、安全性向上、利便性向上、利用促進等 ①レール、マクラギの更新等に対する支援 ②鉄道車両の更新に対する支援 ③鉄道沿線の活性化協議会・期成同盟会による利用促進等 ④大糸線利用促進事業の実施 ⑤地域鉄道路線に係る関係者の話合いの場の設置
(2) リニア中央新幹線の開業を見据えた県内高速バス路線の確保・維持 ・県内高速バス路線「みすずハイウェイバス」の運行継続に対する支援（利用促進含む）
(3) 広域的・幹線的なバス路線の維持・確保 ①広域的・幹線的なバス路線（地域間幹線系統）の運行費に対する支援 ②県有民営バス車両の貸付け ③地域旅客運送サービス継続事業の活用による移動手段の維持・確保
(4) 交通空白地域や観光地における輸送の確保 ①交通空白地有償運送を行おうとするNPO法人等に対する支援 ②タクシーの供給不足解消に向けた事業者の取組促進
(5) 市町村の取組に対する支援 ①複数市町村における地域公共交通計画等の策定に対する支援 ②交通専門家（モビリティ・アドバイザー）の派遣 ③まちづくりと連携した取組の推進
(6) モビリティマネジメントの推進 ・公共交通の利用促進運動の展開（信州スマートムーブ通勤ウィーク等）
(7) 公共交通に対する公的関与のあり方検討・研究
施策3 利用しやすい地域公共交通の実現
(1) キャッシュレス決済環境の整備推進 ①路線バスへの地域連携 IC カードの導入に対する支援 ②地域鉄道への交通系 IC カードの導入に向けた検討
(2) 公共交通情報のオープンデータ化の推進 ・標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）の整備促進と維持・更新支援
(3) 交通結節点における待合環境の整備推進 ・快適な待合環境の整備推進
(4) バリアフリー化の推進 ①ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入に対する支援 ②鉄道駅におけるエレベーター等の整備に対する支援
(5) 観光 MaaS の取組の推進

施策4 移動における脱炭素化の推進
(1) モビリティマネジメントの推進 (再掲) ・公共交通の利用促進運動の展開 (信州スマートムーブ通勤ウィーク等) (再掲)
(2) 鉄道在来線の利用促進や活性化の取組推進 ① 鉄道沿線の活性化協議会・期成同盟会による利用促進 (再掲) ② 大糸線利用促進事業の実施 (再掲)
(3) 環境性能に優れた車両の導入推進 ① 鉄道車両の更新に対する支援 (再掲) ② EVバス・タクシー車両の導入推進や充電インフラの整備に対する支援

5-2 事業内容

施策1：地域公共交通の担い手確保

(1) バス・タクシー運転手等の人材確保の取組に対する支援					
① 運転手の採用活動に対する支援					
内 容	県バス協会及びタクシー協会が行う運転手確保に向けたセミナー、説明会等のイベントの開催や広告宣伝費用など、業界の情報発信に係る取組に対し、県が費用を支援します。				
実施主体	県…財政支援（運輸事業振興助成補助金、タクシー事業支援総合補助金） 県バス協会、県タクシー協会…セミナー等の開催				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				
② 専門の就職相談窓口の設置やマッチングイベントの開催					
内 容	地域就労支援センター（Job サポ）への「運輸業界」専門の就職相談窓口設置や、求職者向けのマッチングイベント等を開催します。				
実施主体	県				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				
③ 移住施策と連携した運転手確保に対する支援					
内 容	バス運転手として就業してもらうため、他都道府県からの移住者に対し、移住支援金をはじめ各種支援策を実施します。				
実施主体	県…支援金の支給（ドライバー等人材確保支援事業補助金）等 交通事業者…運転手の採用				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				
④ 退職自衛官・消防吏員へのアプローチ					
内 容	大型自動車免許取得者の多い自衛官・消防吏員の退職後の再就職先として、バス事業者とのマッチングを支援します。				
実施主体	県…自衛隊や各消防本部への協力依頼 県バス協会…事業者への周知 交通事業者…求人票の提供				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				

⑤ 運転手の待遇改善や働きやすい環境の整備に向けた取組の促進					
内 容	運転手の確保・定着を図るため、賃金の引上げなどの運転手の待遇改善や、職務に対する意識醸成、カスハラ防止対策等を含む、働きやすい・働きたくなる環境の整備に向けた取組を促進します。				
実施主体	交通事業者…運転手の待遇改善や働きやすい環境の整備の検討・実施 県・市町村…運転手の待遇改善や働きやすい環境の整備促進				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	検討・事業実施				

(2) 運転手等の人材育成の取組に対する支援					
① 二種免許取得費用の支援					
内 容	県バス協会及びタクシー協会を通じ、交通事業者に対し新たに採用する運転手の二種免許取得費用を支援します。				
実施主体	県…財政支援（運輸事業振興助成補助金、タクシー事業支援総合補助金） 県バス協会、県タクシー協会…事業者に対する補助 交通事業者…運転手の育成				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				
② 自動車教習所や交通事業者等と連携した運転手養成の仕組みの検討					
内 容	自動車教習所やバス・タクシー事業者等と連携し、運転技術のほか接客研修なども含めた運転手養成の仕組みを検討します。				
実施主体	県、交通事業者、県バス協会、県タクシー協会				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	検討・事業実施				

施策2：持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

(1) 地域鉄道路線の維持、安全性向上、利便性向上、利用促進等					
① レール、マクラギの更新等に対する支援					
内 容	地域鉄道事業者が行う安全輸送の確保のために必要なレール、マクラギの更新等の設備整備に対し国の補助制度も活用しながら県・沿線市町村が支援します。				
実施主体	国…財政支援（地域公共交通確保維持改善事業費補助金、鉄道施設総合安全対策事業費補助、ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業補助金 等） 県…財政支援（地域鉄道安全性向上事業費補助金） 市町村…財政支援 交通事業者…設備整備				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				

② 鉄道車両の更新に対する支援					
内 容	地域鉄道事業者が現有車両の老朽化による車両更新を実施するに当たり、省エネ性能に優れた新型車両等の導入に対し、国の補助制度も活用しながら県・沿線市町村が支援します。				
実施主体	国…財政支援（ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業補助金、二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金） 県…財政支援（地域鉄道安全性向上事業費補助金） 市町村…財政支援 交通事業者…新型車両等の導入				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				
③ 鉄道沿線の活性化協議会・期成同盟会による利用促進等					
内 容	各鉄道路線の沿線自治体や経済団体等で組織されている活性化協議会・期成同盟会に参画し、利用促進事業や利便性向上に係る要望活動を実施します。				
実施主体	県、市町村、経済団体、交通事業者等				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				
④ 大系線利用促進事業の実施					
内 容	関西方面からの観光客を JR 大系線沿線に呼び込むため、臨時バスによる増便の実証事業を行うとともに、旅行商品の造成等の事業を一体的に実施し、大系線の本格的な利用促進・利便性向上に取り組みます。				
実施主体	県、市町村、交通事業者				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				
⑤ 地域鉄道路線に係る関係者の話合いの場の設置					
内 容	特に利用者の減少が激しい地域鉄道路線について、県は、必要に応じて鉄道事業者と沿線市町村等の地域の関係者との話合いの場を設置し、鉄道事業者からの提供データに基づく利用実態の把握や課題の検証を行うとともに、更なる利用促進や利便性向上の取組を推進します。				
実施主体	国…話合いの場への参加、助言 県…話合いの場の設置、利用促進 市町村…話合いの場への参加、利用促進 交通事業者…路線の利用状況等のデータ収集・提供				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				

(2) リニア中央新幹線の開業を見据えた県内高速バス路線の確保・維持

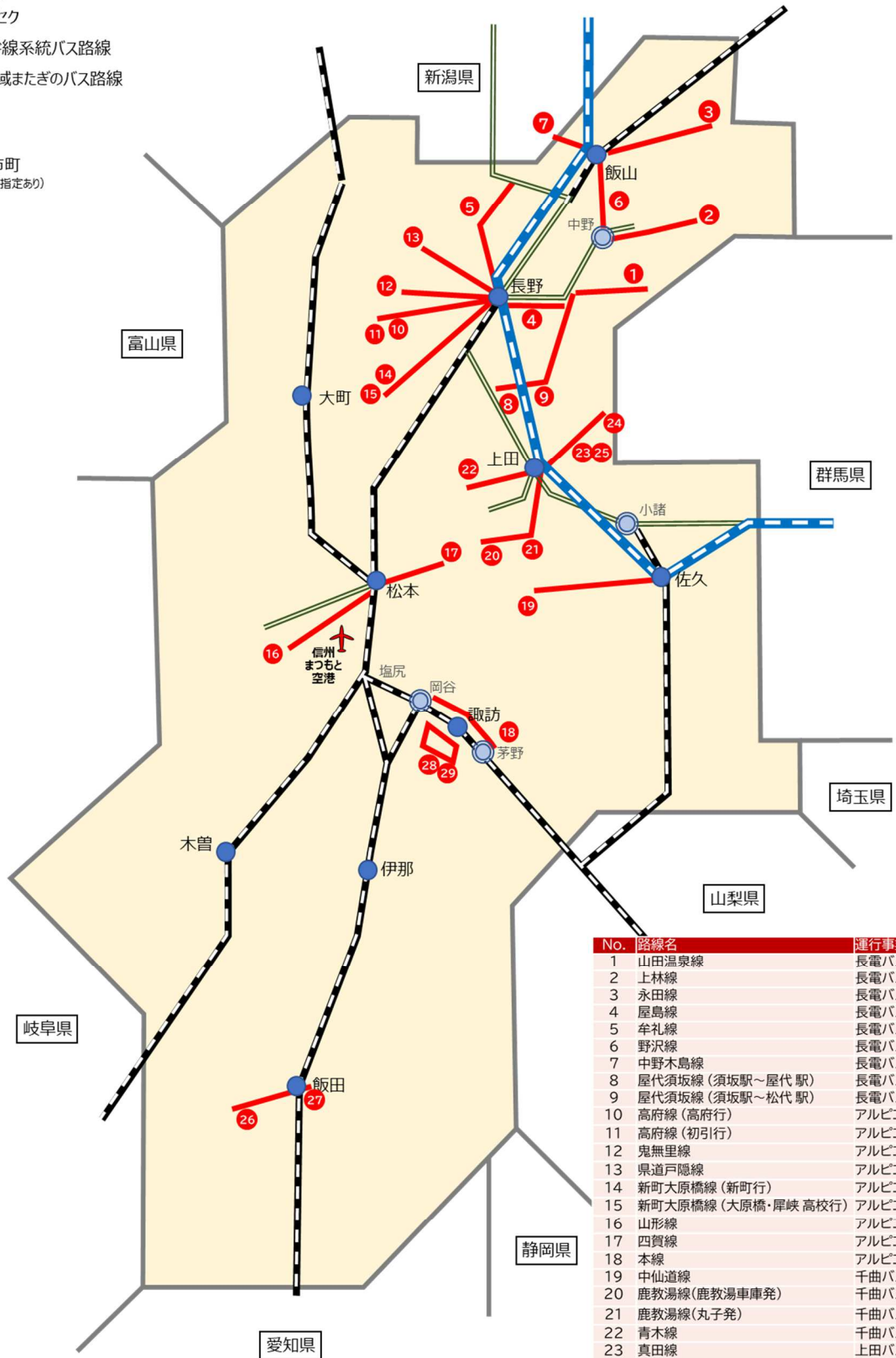
● 県内高速バス路線「みすずハイウェイバス」の運行継続に対する支援（利用促進含む）

<p>内 容</p>	<p>主要幹線である高速バス路線「みすずハイウェイバス」は、県内の主要都市間（長野―飯田間）を結ぶ基幹的な移動軸であることや、今後のリニア中央新幹線開業後の広域2次交通としての役割も期待されることから、運行事業者に対し、県が運行継続に必要な費用を支援します。また、利便性の向上に向けて、運行事業者とともに更なる増便に向けた検討を行います。</p> <p>加えて、「みすずハイウェイバス」の運行を支えるため、県・市町村・運行事業者が一丸となって利用促進に取り組みます。</p> <p>（県の取組例）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県内経済団体に対し、積極的な利用を依頼 ・ 職員の出張時における利用の呼び掛け ・ 公共交通機関を利用しやすい会議時間の設定 ・ 移動先（県庁、合庁等）の県機関が有する公用車の活用 <p>（市町村の取組例）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市町村の広報誌等を活用した住民や企業への利用呼び掛け ・ 職員の出張時の「みすずハイウェイバス」利用の呼び掛け ・ 市町村内の拠点と高速バス停間を結ぶ移動手段の整備の検討（コミュニティバス等との接続） ・ 高速バス停周辺の駐車場整備の検討 <p>（交通事業者の取組例）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者へのダイヤの周知のほか、観光拠点との商品のセット販売など利用者の増加につながる取組の実施 				
<p>実施主体</p>	<p>県…運行費の支援（高速乗合バス路線確保事業補助金）、増便に向けた検討、利用促進 市町村…利用促進 交通事業者…増便に向けた検討、乗務員の確保</p>				
<p>実施年度 （予定）</p>	<p>R6</p>	<p>R7</p>	<p>R8</p>	<p>R9</p>	<p>R10</p>
<p style="text-align: center;">事業実施 </p>					

(3) 広域的・幹線的なバス路線の維持・確保					
① 広域的・幹線的なバス路線（地域間幹線系統）の運行費等に対する支援					
内 容	<p>複数市町村を跨いで運行する広域的・幹線的なバス路線（地域間幹線系統）の確保・維持を図るため、路線を運行するバス事業者等に対し、国と県が運行費等を支援します。また、沿線市町村においても財政支援を行うなど主体的に関与し、維持・確保を図ります。</p> <p>なお、地域間幹線系統として位置づける系統は下表（P68, 69）に示します。</p>				
実施主体	<p>国…財政支援（地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）等）</p> <p>県…国庫補助と協調した財政支援（地域間幹線系統確保維持費補助金）</p> <p>※県補助金は、行政の関与のあり方と合わせて見直しを検討していきます。</p> <p>市町村…財政支援</p>				
実施年度 （予定）	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				
② 県有民営バス車両の貸付け					
内 容	<p>県が国の補助制度を活用しながらバス車両を購入・所有し、地域間幹線系統を運行するバス事業者に対して貸与することで、広域的・幹線的な幹線バス路線の確保・維持を支援します。</p>				
実施主体	<p>県…バス車両の購入・貸付け（県有民営による幹線バス路線確保対策事業）</p> <p>国…財政支援（地域公共交通確保維持改善事業費補助金（公有民営方式車両購入費国庫補助金））</p> <p>交通事業者…地域間幹線系統の運行</p>				
実施年度 （予定）	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				
③ 地域旅客運送サービス継続事業の活用による移手段の維持・確保					
内 容	<p>運行の継続が困難となった交通事業者の自主運行路線に対して、「地域旅客運送サービス継続事業」の活用を市町村等に促し、クロスセクター効果も考慮しながら地域住民の移手段の維持・確保に向けた協議を行います。</p>				
実施主体	<p>国…財政支援（地域公共交通調査等事業（地域旅客運送サービス継続推進事業））</p> <p>県…路線廃止検討に関する情報の収集及び地域旅客運送サービス継続事業の周知</p> <p>市町村…地域旅客運送サービス継続事業の活用</p> <p>交通事業者…検討に必要な期間を確保した上での路線廃止検討の申し出</p>				
実施年度 （予定）	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				

- 新幹線
- - - - JR在来線
- 私鉄・三セク
- 地域間幹線系統バス路線
- その他圏域またぎのバス路線

- 10広域の中心都市
- ◎ 要綱別表5の中心市町
(上記10広域中心はすべて指定あり)



No.	路線名	運行事業者
1	山田温泉線	長電バス
2	上林線	長電バス
3	永田線	長電バス
4	屋島線	長電バス
5	牟礼線	長電バス
6	野沢線	長電バス
7	中野木島線	長電バス
8	屋代須坂線(須坂駅~屋代駅)	長電バス
9	屋代須坂線(須坂駅~松代駅)	長電バス
10	高府線(高府行)	アルピコ交通
11	高府線(初引行)	アルピコ交通
12	鬼無里線	アルピコ交通
13	県道戸隠線	アルピコ交通
14	新町大原橋線(新町行)	アルピコ交通
15	新町大原橋線(大原橋・犀峽 高校行)	アルピコ交通
16	山形線	アルピコ交通
17	四賀線	アルピコ交通
18	本線	アルピコ交通
19	中仙道線	千曲バス
20	鹿教湯線(鹿教湯車庫発)	千曲バス
21	鹿教湯線(丸子発)	千曲バス
22	青木線	千曲バス
23	真田線	上田バス
24	菅平高原線	上田バス
25	真田自治センター入り口線	上田バス
26	駒場線(中村経由)	信南交通
27	駒場線(市立病院経由)	信南交通
28	スワンバス循環線(外回り)	諏訪交通
29	スワンバス循環線(内回り)	JRバス関東

図 3.2 地域間幹線系統

地域間幹線系統に位置づける系統は以下のとおりです。

No.	運行事業者	系統名	広域行政圏中心市町村名	起点	終点	路線の位置づけ・必要性
1	長電バス(株)	山田温泉線	須坂市	須坂駅	YOU遊ランド	高山村及び須坂市住民の通勤・通学・通院等のため
2	長電バス(株)	上林線	中野市	中野駅	上林温泉	山ノ内町及び中野市住民の通学・通院等のため
3	長電バス(株)	永田線	中野市	中野駅	親川	中野市(旧・中野市及び旧・豊田村)住民の通学・通院等のため
4	長電バス(株)	屋島線	長野市	千石入口	須坂駅	長野市及び須坂市住民の通勤等のため
5	長電バス(株)	牟礼線	長野市	長野駅	牟礼	飯綱町及び長野市住民の通勤・通学等のため
6	長電バス(株)	野沢線	飯山市	飯山駅前	野沢温泉	野沢温泉村・木島平村及び飯山市住民の通勤・通学・通院等のため
7	長電バス(株)	中野木島線	中野市	中野駅	飯山駅	飯山市及び中野市住民の通勤・通学・通院等のため
8	長電バス(株)	屋代須坂線 (須坂駅～屋代駅)	長野市	須坂市	屋代駅	長野市・須坂市及び千曲市住民の通勤・通学・通院等のため
9	長電バス(株)	屋代須坂線 (須坂駅～松代駅)	長野市	須坂市	松代駅	長野市及び須坂市住民の通勤・通学・通院等のため
10	アルピコ交通(株)	高府線 (高府行)	長野市	善光寺大門	高府	小川村及び長野市住民の通学・通院等のため
11	アルピコ交通(株)	高府線 (初引行)	長野市	善光寺大門	初引	小川村及び長野市住民の通学・通院等のため
12	アルピコ交通(株)	鬼無里線	長野市	長野バスターミナル	鬼無里	長野市(旧・長野市、旧・戸隠村及び旧・鬼無里村)住民の通学・通院等のため
13	アルピコ交通(株)	県道戸隠線	長野市	長野バスターミナル	中社宮前	長野市(旧・長野市及び旧・戸隠村)住民の通学・通院等のため
14	アルピコ交通(株)	新町大原橋線 (新町行)	長野市	善光寺大門	新町	長野市(旧・長野市及び旧・信州新町)住民の通学・通院等のため
15	アルピコ交通(株)	新町大原橋線 (大原橋・犀峡高校行)	長野市	善光寺大門	大原橋犀峡高校	長野市(旧・長野市及び旧・信州新町)住民の通学・通院等のため
16	アルピコ交通(株)※	山形線	松本市	松本バスターミナル	車庫前	山形村及び松本市住民の通学・通院等のため
17	アルピコ交通(株)※	四賀線	松本市	松本バスターミナル	保福寺下町	松本市及び安曇野市住民の通学・通院等のため
18	アルピコ交通(株)	本線	岡谷市・諏訪市・茅野市	岡谷	茅野	岡谷市・下諏訪町・諏訪市及び茅野市住民の通勤・通学等のため
19	千曲バス(株)	中仙道線	佐久市	岩村田	芦田	立科町及び佐久市住民の通院・通学等のため
20	千曲バス(株)	鹿教湯線 (鹿教湯車庫発)	上田市	鹿教湯車庫	下秋和	上田市(旧・上田市及び旧・丸子町)住民の通院・通学等のため
21	千曲バス(株)	鹿教湯線 (丸子発)	上田市	丸子	下秋和	上田市(旧・上田市及び旧・丸子町)住民の通院・通学等のため

No.	運行事業者	系統名	広域行政圏中心市町村名	起点	終点	路線の位置づけ・必要性
22	千曲バス(株)	青木線	上田市	下秋和	青木	青木村及び上田市住民の通院・通学等のため
23	上田バス(株)	真田線	上田市	上田駅	真田	上田市(旧・上田市及び旧・真田町)住民の通院・通学等のため
24	上田バス(株)	菅平高原線	上田市	上田駅	西菅平 大松	上田市(旧・上田市及び旧・真田町)住民の通院・通学等のため
25	上田バス(株)	真田自治センター入り口線	上田市	上田駅	真田自治センター入口	上田市(旧・上田市及び旧・真田町)住民の通院・通学等のため
26	信南交通(株)	駒場線(中村経由)	飯田市	飯田駅前	曾山入口	飯田市及び阿智村住民の通勤・通学・通院等のため
27	信南交通(株)	駒場線(市立病院経由)	飯田市	飯田駅前	曾山入口	飯田市及び阿智村住民の通勤・通学・通院等のため
28	諏訪交通(株)	スワンバス循環線(外回り)	岡谷市・諏訪市	SUWAガラスの里	SUWAガラスの里	岡谷市・下諏訪町及び諏訪市住民の通勤・通学等のため
29	ジェイアールバス関東(株)	スワンバス循環線(内回り)	岡谷市・諏訪市	下諏訪駅	下諏訪駅	岡谷市・下諏訪町及び諏訪市住民の通勤・通学等のため

※No.16(山形線)、No.17(四賀線)の実施主体は「松本地域公共交通協議会」

上記の地域間幹線系統は、交通事業者の自助努力だけでは維持が困難なため、国の地域公共交通確保維持事業を活用することにより、運行を確保・維持する必要があります。

(参考) 県有民営バス導入状況

※ () 内はR6年度予定

	大型		中型		小型車両	計
	ノンステップ	ワンステップ	ノンステップ	ワンステップ		
長電バス	2		9 (2)	2		13 (2)
アルピコ交通	3 (1)	1 (1)	4 (3)			8 (5)
千曲バス	1 (1)		6			7 (1)
上田バス	1		4		1 (1)	6 (1)
信南交通		5 (1)				5 (1)
計	7 (2)	6 (2)	23 (5)	2	1 (1)	39 (10)




R5 導入車両 (長電バスに貸与)




R4 導入車両 (上田バスに貸与)




(4) 交通空白地域や観光地における輸送の確保					
① 交通空白地有償運送を行おうとする NPO 法人等に対する支援					
内 容	<p>交通空白地における輸送の確保を図るため、県内の交通空白地を調査し、市町村が行う輸送確保に向けた取組を支援します。また、自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）を始めようとする NPO 法人等に対し、事業開始に係る経費を支援します。</p> <p>この他、交通空白地における高齢者等の移動手段の確保に向けて、タクシーや地域の輸送資源を活用した取組等を検討していきます。</p>				
実施主体	<p>国…財政支援（地域公共交通確保維持改善事業（車両減価償却費等国庫補助金）等）</p> <p>県…財政支援（交通空白地輸送確保支援事業補助金）、交通空白地の調査</p> <p>市町村…課題解決に向けた意見交換の実施、NPO 法人等の新規参入の促進、自家用有償旅客運送の実施</p> <p>NPO 法人等…自家用有償旅客運送の実施</p>				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	財政支援の実施				
	自家用有償旅客運送の立上げ・実施				
② タクシーの供給不足解消に向けた取組の促進					
内 容	<p>タクシーの補完としての自家用車活用事業（「日本版ライドシェア」）の活用を含むタクシーの供給不足対策について、県タクシー協会及び軽井沢等で行われている議論や、取組の状況・課題等を関係者間で共有するための連絡調整会議を開催し、最新のデータ等によりタクシーの供給不足の状況を確認するとともに、県内におけるタクシーの供給不足解消に向けた事業者の取組を促進します。</p> <p>また、自家用車活用事業により経験を積んだ1種免許の運転手が2種免許を取得し、タクシー運転手となるキャリアパス構築の仕組みを検討します。</p>				
実施主体	<p>国…日本版ライドシェア等に係る制度の周知・運用</p> <p>県…連絡調整会議の開催</p> <p>市町村…タクシー事業者と連携した取組の検討・実施</p> <p>事業者、県タクシー協会…供給不足対策の検討・実施</p>				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				

(5) 市町村の取組に対する支援					
① 複数市町村における地域公共交通計画等の策定に対する支援					
内 容	地域の交通課題の解決に向けた取組が生活圏全体で進むよう、複数市町村等の共同による地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画の策定に対し、計画の策定・調査に係る費用を支援します。				
実施主体	国…財政支援（地域公共交通確保維持改善事業費補助金） 県…財政支援（地域公共交通計画策定支援事業補助金） 市町村等…地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画の策定				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				
② 交通専門家（モビリティ・アドバイザー）の派遣					
内 容	地域交通に関して観光やまちづくりやAI・ICTなど様々な関連分野における専門的・複合的知見からサポートするため、助言等を行うサポート人材を県が委嘱又は招聘し、課題を抱える市町村等へ派遣します。				
実施主体	県…交通専門家の派遣に要する費用を負担 市町村等…地域公共交通の最適化に向けた利便性向上策及び利用促進策の推進				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				
③ まちづくりと連携した取組の推進					
内 容	中心市街地への自家用車の乗入れ規制、トランジットモールやパークアンドライド用の駐車場の整備、自転車の利活用など、市町村によるまちづくりと連携した取組を推進します。				
実施主体	県…市町村に対する専門家の派遣や信州地域デザインセンター（UDC 信州）によるサポート等 市町村…まちづくりと連携した取組の検討・実施 交通事業者…市町村への協力				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	取組の検討・実施				

(6) モビリティマネジメントの推進					
● 公共交通の利用促進運動の展開等					
内 容	<p>県民や企業に対して、信州スマートムーブ通勤ウィークへの参加やパークアンドライド用駐車場等の活用を呼び掛けるとともに、県職員が率先して出張時に公共交通機関を利用します。</p> <p>また、公共交通の利用が健康づくりや二酸化炭素排出量の削減等に繋がることを周知し、買い物や通院、通学、通勤等における公共交通利用を促進します。</p> <p>特に、従業員に対して公共交通を利用した通勤を促す企業への支援や高校進学・転入等の機会をとらえた効果的な働きかけの検討、公共交通におけるサブスクリプション型のサービスについての研究等に取り組みます。</p>				
実施主体	<p>県…信州スマートムーブ通勤ウィークの実施、パークアンドライド用駐車場等の情報提供、職員に対する公共交通機関の利用呼び掛け、公共交通利用によるメリットの周知、従業員に対し公共交通を利用した通勤を促す企業への支援の検討、公共交通におけるサブスクリプション型のサービスに係る研究等</p> <p>市町村…バスの乗り方教室の実施、交通マップ・総合時刻表の作成・周知、企画切符の発行等の利用促進の取組の実施、高校進学・転入等の機会をとらえた効果的な働きかけの検討</p> <p>交通事業者…利便性の向上（標準的なバス情報フォーマットの整備、ダイヤの見直し、車両・施設のバリアフリー化等）、集客に係る取組（ダイヤ周知、観光商品のセット販売等）</p> <p>企業…従業員に対する通勤時の公共交通利用の働きかけ</p> <p>利用者…公共交通機関の積極的な利用</p>				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	 事業実施				

(7) 公共交通に対する公的関与のあり方検討・研究					
内 容	<p>公共交通の専門家との意見交換や国内外の先進事例の研究等を行い、公共交通に対してこれまで以上に行政が関与する仕組みを検討・研究します。</p> <p>(検討テーマ例：公的性質を有する運賃割引（通学定期割引等）に対する行政の関与のあり方等)</p>				
実施主体	県協議会（県、市町村、交通事業者等）				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	 研究の実施				

施策 3 : 利用しやすい地域公共交通の実現


(1) キャッシュレス決済環境の整備推進					
① 路線バスへの地域連携 IC カードの導入に対する支援					
内 容	<p>県内公共交通の利便性向上のため、国及び県は県内の乗合バス事業者等が行う地域連携 IC カードの導入に対する経費を支援します。必要に応じて、市町村も導入経費の支援を行います。また、県は乗合バス事業者等が円滑に地域連携 IC カードを導入できるよう必要な調整等を実施します。</p>				
実施主体	<p>国…財政支援（地域交通キャッシュレス決済導入支援事業 等） 県…財政支援（地域連携 IC カード導入支援事業）、必要な調整の実施 市町村…運営路線への地域連携 IC カードの導入、財政支援 交通事業者…運営路線への地域連携 IC カードの導入</p>				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
					
					
② 地域鉄道への交通系 IC カードの導入に向けた検討					
内 容	<p>県内地域鉄道事業者に対する交通系 IC カード等の導入について、県・沿線市町村・鉄道事業者等の関係者間で費用負担も含め導入に向けた検討・調整を行います。</p>				
実施主体	<p>国…財政支援（ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業補助金等） 県…財政支援の検討、事業者との調整 市町村…財政支援の検討 交通事業者…自社路線への交通系 IC カード等の導入</p>				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
					


(2) 公共交通情報のオープンデータ化の推進					
● 標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP) の整備促進と維持・更新支援					
内 容	インターネットの経路検索サービスで路線バスの情報を検索するために必要となる「標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)」の整備を促進するため、交通事業者及び市町村担当者が GTFS-JP を適切に作成・更新するための研修会を開催するなど、常に最新の情報を提供し続けるための体制を構築します。				
実施主体	県…データ整備研修会の開催等、必要な支援を実施 市町村…データの作成・更新 交通事業者…データの作成・更新				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				

(3) 交通結節点における待合環境の整備推進					
● 快適な待合環境の整備推進					
内 容	県内公共交通の利便性向上のため、国及び県は、市町村や交通事業者等が行うバスロケーションシステムやデジタルサイネージの導入や、机・イス、電源、Wi-Fi 設備などの快適な待合環境の整備に対する経費を支援します。必要に応じて、市町村も導入経費の支援を行います。				
実施主体	国…財政支援 (地域交通データ化推進事業 等) 県…財政支援、事業者・市町村間の調整 市町村…運営路線への待合環境整備、交通事業者に対する財政支援 交通事業者…運営路線への待合環境整備				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	支援制度の検討・構築 → 事業実施				

(4) バリアフリー化の推進					
① ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入に対する支援					
内 容	<p>高齢者や障がい者をはじめ、誰もが利用しやすい環境を整備するため、県有民営バスを導入する際は、原則としてノンステップバスを選定するなど、低床バス車両の導入を推進するとともに、県タクシー協会を通じ、タクシー事業者に対してユニバーサルデザインタクシーの導入費用に対する支援を行うなど、バス・タクシーにおけるバリアフリー化を推進します。</p>				
実施主体	<p>国…財政支援（地域公共交通確保維持改善事業費補助金（公有民営方式車両購入費国庫補助金）（バリアフリー化設備等整備事業費に対する補助金）） 県…【バス】低床バスを購入し、交通事業者に貸与（県有民営による幹線バス路線確保対策事業） 【タクシー】財政支援（タクシー事業支援総合補助金） 市町村…【バス・タクシー】必要に応じて財政支援 交通事業者…【バス】低床バスの導入及び運行、【タクシー】ユニバーサルデザインタクシーの導入及び運行</p>				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				
② 鉄道駅におけるエレベーター等の整備に対する支援					
内 容	<p>鉄道駅のバリアフリー化を促進するため、鉄道事業者の実施するバリアフリー設備を設置する事業に対し、国の補助制度も活用しながら、県・沿線市町村が協調して支援します。</p>				
実施主体	<p>国…財政支援（地域公共交通確保維持改善事業費補助金、鉄道駅総合改善事業費補助、ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業補助金 等） 県…財政支援（利用者にやさしい駅舎の整備事業補助金） 市町村…財政支援 交通事業者…バリアフリー設備の整備</p>				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				
(5) 観光 MaaS の取組の推進					
内 容	<p>長野県における観光 MaaS について、関係者による意見交換会等を実施し、今後の展望や課題を共有するとともに、どのような取組を行うか検討を実施します。</p>				
実施主体	<p>県、交通事業者 等</p>				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	検討実施(検討後必要な事業を実施)				

施策 4：移動における脱炭素化の推進

(1) モビリティマネジメントの推進 (再掲)					
● 公共交通の利用促進運動の展開等 (再掲)					
内 容	<p style="color: red;">県民や企業に対して、信州スマートムーブ通勤ウィークへの参加やパークアンドライド用駐車場等の活用を呼び掛けるとともに、県職員が率先して出張時に公共交通機関を利用します。</p> <p style="color: red;">また、公共交通の利用が健康づくりや二酸化炭素排出量の削減等に繋がることを周知し、買い物や通院、通学、通勤等における公共交通利用を促進します。</p> <p style="color: red;">特に、従業員に対して公共交通を利用した通勤を促す企業への支援や高校進学・転入等の機会をとらえた効果的な働きかけの検討、公共交通におけるサブスクリプション型のサービスについての研究等に取り組みます。</p>				
実施主体	<p>県…信州スマートムーブ通勤ウィークの実施、パークアンドライド用駐車場等の情報提供、職員に対する公共交通機関の利用呼び掛け、公共交通利用によるメリットの周知、従業員に対し公共交通を利用した通勤を促す企業への支援の検討、公共交通におけるサブスクリプション型のサービスに係る研究等</p> <p>市町村…バスの乗り方教室の実施、交通マップ・総合時刻表の作成・周知、企画切符の発行等、高校進学・転入等の機会をとらえた効果的な働きかけの検討</p> <p>交通事業者…利便性の向上（標準的なバス情報フォーマットの整備、ダイヤの見直し、車両・施設のバリアフリー化等）、集客に係る取組（ダイヤ周知、観光商品のセット販売等）</p> <p style="color: red;">企業…従業員に対する通勤時の公共交通利用の働きかけ</p> <p>利用者…公共交通機関の積極的な利用</p>				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
					

(2) 鉄道在来線の利用促進や活性化の取組推進等					
① 鉄道沿線の活性化協議会・期成同盟会による利用促進等 (再掲)					
内 容	<p>各鉄道路線の沿線自治体や経済団体等で組織されている活性化協議会・期成同盟会に参画し、利用促進事業や利便性向上に係る要望活動を実施します。</p>				
実施主体	<p>県、市町村、経済団体、交通事業者等</p>				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
					

② 大糸線利用促進事業の実施（再掲）					
内 容	関西方面からの観光客を JR 大糸線沿線に呼び込むため、臨時バスによる増便の実証事業を行うとともに、旅行商品の造成等の事業を一体的に実施し、大糸線の本格的な利用促進・利便性向上に取り組みます。				
実施主体	県、市町村、交通事業者				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				

(3) 環境性能に優れた車両の導入推進					
① 鉄道車両の更新に対する支援（再掲）					
内 容	地域鉄道事業者が現有車両の老朽化による車両更新を実施するに当たり、省エネ性能に優れた新型車両等の導入に対し、国の補助制度も活用しながら県・沿線市町村が支援します。				
実施主体	国…財政支援（ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業補助金、二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金） 県…財政支援（地域鉄道安全性向上事業費補助金） 市町村…財政支援 交通事業者…新型車両等の導入				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				
② EVバス・タクシー車両の導入推進や充電インフラの整備に対する支援					
内 容	環境に配慮した観光地域づくりの推進や県内二次交通の充実を図るため、EVバスやEV タクシー等の環境負荷の低い車両の導入を進めるとともに、EV 利用者の利便性を向上させるため、充電インフラの整備を促進します。				
実施主体	国…財政支援（地域公共交通確保維持改善事業費補助金（交通 DX・GX による経営改善支援事業）、脱炭素成長型経済構造移行推進対策費補助金、クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てんインフラ等導入促進補助金 等） 県…充電インフラ整備（電気自動車用充電インフラ整備促進事業）、EVバスやEV タクシーの導入促進 市町村…必要に応じて財政支援 交通事業者…EVバスやEV タクシーの導入				
実施年度 (予定)	R6	R7	R8	R9	R10
	事業実施				

6. 地域公共交通計画のマネジメント

6-1 計画マネジメントの考え方

(1) マネジメント体制

本計画の実施主体である長野県公共交通活性化協議会（以下、「協議会」という。）は、全体会議と地域別部会から構成されます。

計画全体のマネジメント（モニタリングによる事業実施の効果測定・評価・事業改善案立案等）は全体会議において実施し、地域編のマネジメントは各地域別部会においてを実施するものとします。

■長野県公共交通活性化協議会の組織体制

○長野県地域公共交通活性化協議会 全体会議

●役割（ミッション）・機能

- ・役割（ミッション）：全県の公共交通ネットワークのあり方・原則の提示・最適化
- ・機能：全県の公共交通ネットワークの最適化に向けた検討及び全県の地域公共交通をマネジメントし、最適化に向けた施策、事業の立案、モニタリング

●構成

- ・行政／国、県、市町村等（10 広域の代表）
- ・交通事業者／鉄道、バス、タクシー、事業者協会等
- ・他の関係主体／道路管理者、公安委員会、利用者代表、学識経験者等

○長野県地域公共交通活性化協議会 地域別部会※

●役割（ミッション）・機能

- ・役割（ミッション）：全県の原則を踏まえ、必要に応じてアレンジを加え、圏域内の地域公共交通のネットワークの最適化
- ・機能：圏域内の地域公共交通最適化に向けた調整、施策、事業の立案、モニタリング

●構成

- ・行政／国、県、市町村（当該地域内の市町村）
- ・交通事業者／鉄道、バス、タクシー、事業者協会等（当該地域の事業者）
- ・他の関係主体／利用者代表等

※県内 10 地域（佐久地域、上田地域、諏訪地域、上伊那地域、南信州地域、木曾地域、松本地域、北アルプス地域、長野地域、北信地域）で概ね上記構成で開催

6-2 計画の指標及び目標値

本計画の目標値及び設定の考え方は次のとおりとします。

1 計画の目標に対する指標・目標値

指標	現状値 ※現状で取得可能な最新値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
① 県内公共交通機関利用者数	82,180 千人 (2022年度)	100,000 千人 (2028年度)	目標値設定の考え方	コロナ前水準(2019年度:98,307千人)を上回ることを目指す ※「しあわせ信州創造プラン3.0」と連動
	鉄道(JR・民鉄)の輸送人員数	58,218 千人 (2022年度)	68,000 千人 (2028年度)	取得方法 長野県「ながの県勢要覧」(各事業者からの提供データによる)
	乗合バスの輸送人員数	15,984 千人 (2022年度)	20,000 千人 (2028年度)	取得方法 //
	タクシー(法人・個人)の輸送人員数	7,978 千人 (2022年度)	12,000 千人 (2028年度)	取得方法 //
② 県民一人当たり公共交通機関利用回数	40.6 回 (2022年度)	50 回 (2028年度)	算出方法	①県内公共交通機関利用者数 ÷ 長野県の人口(毎年10月1日現在)
			取得方法	輸送人員:長野県「ながの県勢要覧」(各事業者からの提供データによる) 県民人口:長野県「毎月人口移動調査」
			目標値設定の考え方	コロナ前水準(2019年度)水準を上回ることを目指す
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)	通院:2.7%以上 通勤:4.3%以上 通学:57.5%以上 (2028年度)	取得方法	長野県等調査による(県政アンケート調査、高校生アンケート調査)
			目標値設定の考え方	公共交通の利便性向上や利用促進の取組により、通院・通勤・通学時における公共交通機関(鉄道・バス・タクシー)利用者の増加を目指す

2 計画の施策に対する指標・目標値

(1) 施策1：「地域公共交通の担い手確保」に係る指標・目標値

指標		現状値 ※現状で取得可能な最新値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	県内乗合バス事業者の運転手数	1,313人 (2023年)	1,500人 (2028年)	取得方法	長野県バス協会からの提供データによる
				目標値設定の考え方	コロナ前水準(2019年)までの回復を目指す
②	県内タクシー事業者の運転手数	2,571人 (2023年度)	3,200人 (2028年度)	取得方法	長野県タクシー協会からの提供データによる
				目標値設定の考え方	コロナ前水準(2019年度)までの回復を目指す

(2) 施策2：「持続可能な地域公共交通ネットワークの構築」に係る指標・目標値

指標		現状値 ※現状で取得可能な最新値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	地域公共交通計画(※)を策定している市町村数(累計) ※2020年の法改正以前は「地域公共交通網形成計画」	45市町村 (2024年3月)	53市町村以上 (2028年度)	取得方法	国土交通省公表資料による
				目標値設定の考え方	県内市町村の7割以上で計画が策定されることを目指す ※「しあわせ信州創造プラン3.0」と連動
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)	36.2%以上 (2028年度)	取得方法	地域間幹線系統運行事業者からの報告による(2023年度:7者29系統)
				目標値設定の考え方	利用者数の回復による収益改善で現状値を上回ることを目指す
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)	161,340千円以下 (2028年度)	取得方法	長野県実績(2023年度:7者29系統)
				目標値設定の考え方	利用者数の回復による収支改善の結果、補助対象経費(赤字)が現状値以下となっている状態を目指す ※本指標は単に補助金額を減らす(増やさない)ことが目的ではなく、利用者数の増加や収支率の改善が図られていることとの関係で評価するものとする

(3) 施策3：「利用しやすい地域公共交通を実現する」に関する指標・目標値

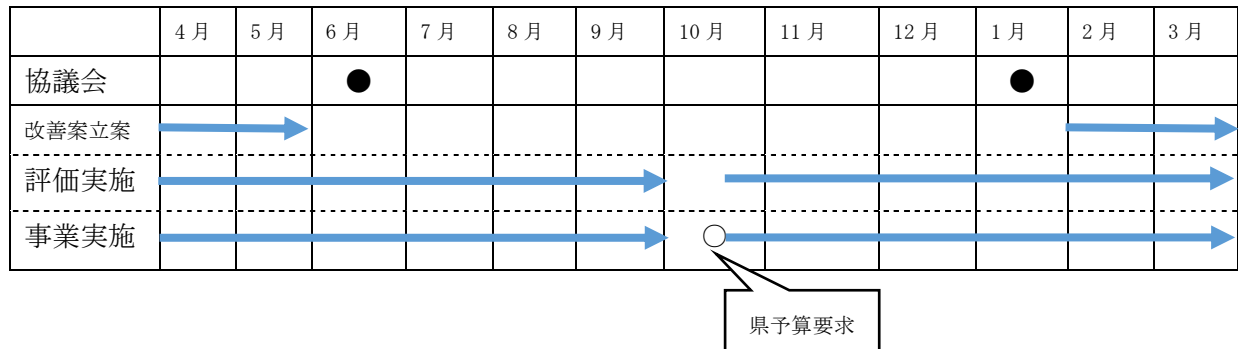
指標		現状値 ※現状で取得可能な最新値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	県内バス路線における地域連携 IC カード導入率	0% (2023年度)	40% [200/493 路線] (2028 年度)	取得方法	長野県調査による
				目標値設定の考え方	県内バス路線の40%で地域連携 IC カードが利用できる状態を目指す
②	県内路線バス情報における GTFS-JP 整備率	74.1% [352/475 路線] (2024 年 4 月)	100% (2028年度)	取得方法	長野県調査による
				目標値設定の考え方	県内全バス路線のデータ整備を図った上で常に最新のデータに更新されている状態を目指す

(4) 施策4：「地域公共交通分野における脱炭素化の推進」に関する指標・目標値

指標		現状値 ※現状で取得可能な最新値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
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)	毎年8,500 人以上	取得方法	長野県地球温暖化防止活動推進センターからの提供データによる
				目標値設定の考え方	コロナ前水準(2019年度:8,286 人)を毎年上回ることを目指す

6-3 評価検証と改善のサイクル (PDCA)

本計画における評価、検証及び改善の年次サイクルを以下に示します。



当年6月の協議会において、当年度の事業内容を確定させます。事業開始後、各種指標データのモニタリングを行いつつ、翌年1月頃の協議会において、事業の実施状況を分析し、それを踏まえて、翌年度の事業内容を立案するサイクルとします。

○6月協議会の内容

- ・前年度における目標達成状況の共有及び事業実施結果の確認と課題分析
- ・当年度における事業内容の協議・確定
- ・計画の見直し・変更

○1月協議会の内容

- ・当年度における事業の実施状況の確認
- ・翌年度における事業案の立案
- ・上記を踏まえた計画の見直し案

第4章 地域編

1. 佐久地域

1-1 地域特性など

- 佐久地域は県の最東部にあり、北東側を群馬県、南側を山梨県と接し、首都圏からの県の玄関口と位置づけられています。埼玉県とも県境を接していますが、山岳部のため人の流動はありません。
- 北西側に接する上田地域との人の移動が多く、上田地域の北に位置する長野地域、南西側に接する諏訪地域との流動も、ある程度みられます。
- 小諸市中心部、佐久平駅周辺・岩村田、野沢・中込、臼田地区などに、商業施設、病院、高等学校が集中しています。
- 千曲川の上流に位置し、浅間山、八ヶ岳などの豊かな自然に恵まれた、わが国有数の高原リゾートエリアであり、多くの観光客が訪れています。

1-2 地域公共交通の概況

- 首都圏と北陸圏を結ぶ北陸新幹線が地域を横断しています。佐久地域には 軽井沢駅と佐久平駅があり、軽井沢駅から東京駅まで最短 60 分強で、首都圏とのアクセスが良好です。
- 新幹線の並行在来線として第三セクターのしなの鉄道が運行しており、軽井沢駅と篠ノ井駅を結んでいます。篠ノ井駅で J R 信越本線、J R 篠ノ井線に接続し、長野駅まで直通運行されています。
- 小諸駅と小淵沢駅を結ぶ J R 小海線が運行されており、小諸駅でしなの鉄道に、小淵沢駅で J R 中央本線にそれぞれ接続されています。
- 路線バスは、千曲バスの中仙道線（佐久方面）が地域で唯一の地域間幹線系統として運行されています。
- 市町村を跨ぐ路線は、事業者運営の路線バスが 4 路線、市町村運営のコミュニティバス路線が 3 路線運行されています。

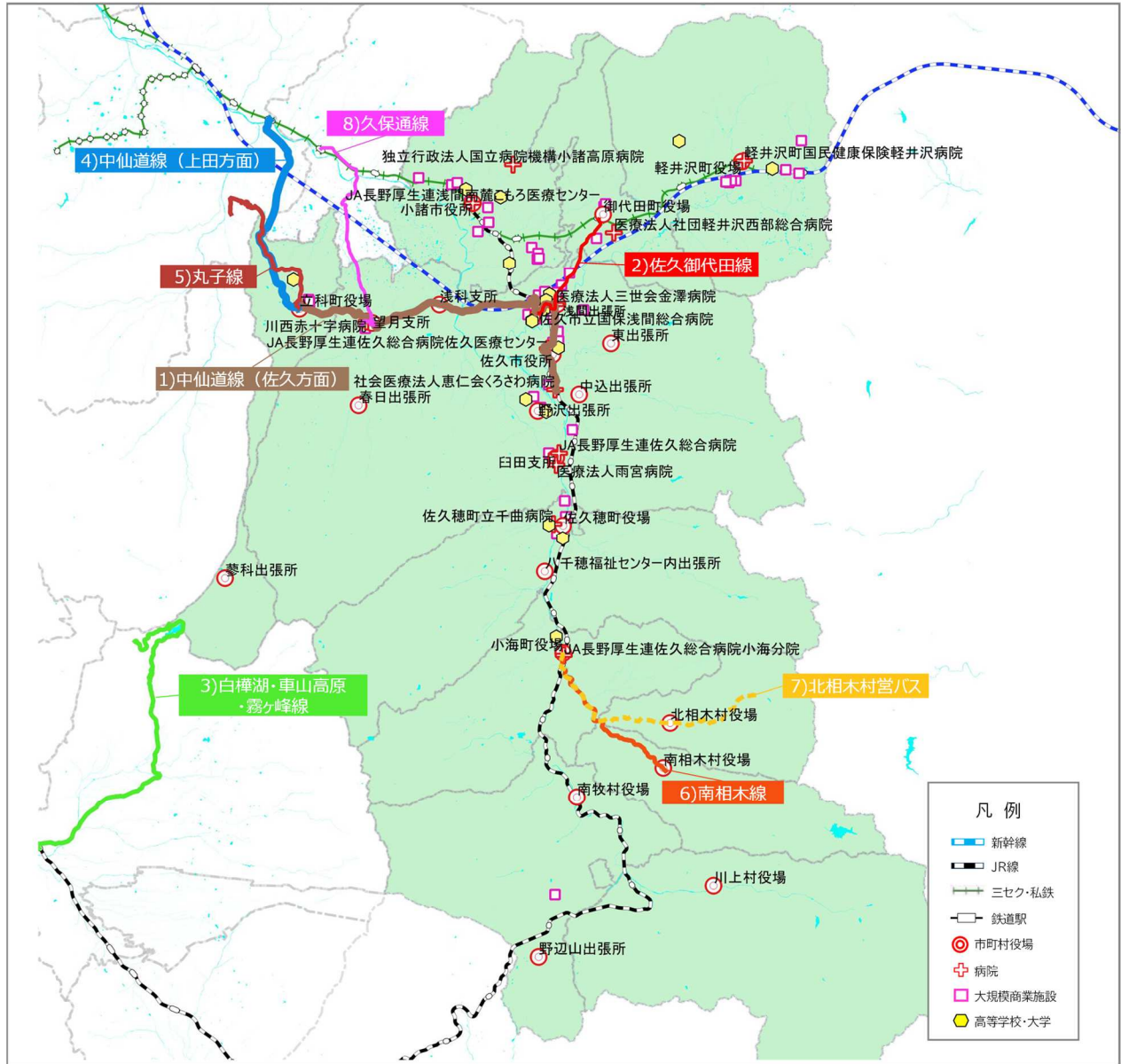
1-3 地域公共交通の課題

- しなの鉄道は、1 時間に 1、2 本程度の運行本数が確保されているものの、J R 小海線は、日中の運行便数が少なく、特に小海駅以南については、2 時間に 1 本となる時間帯もあります。また、小海線は輸送密度 2,000 人未満の路線として公表されており、小海線沿線地域活性化協議会で利用促進に取り組んでいます。
- 地域間幹線系統のバス路線は、佐久上田線が令和 3 年に廃止になっています。中仙道線は、かつては上田地域まで 1 本の路線でしたが、利用者の減少を受けて路線が分割され、立科町以東の区間だけが継続しており、これにより、路線の利便性が低下しています。
- 観光地への交通の便については、八ヶ岳山麓には公共交通でアクセスしにくい観光地が数多くあります。白樺高原は、茅野駅からは直通のバス路線（白樺湖・車山高原線）があるものの、佐久方面からは立科町でコミュニティバスへ乗換える必要があります。

市町村界を跨ぐ主なバス路線の状況

令和5年10月1日現在
 (データの年次は令和4年度のもの。ただし地域間幹線系統の国庫補助額は令和6年度申請のもの)

No.	路線種別	運行事業者 (委託先)	路線名	路線 距離 (km)	運行便数 (往復数)	利用者数 (輸送人員)	収支率	国庫申請額 (千円)
1	事業者路線 (地域間幹線系統)	千曲バス	中仙道線 (佐久方面)	21.5	4.5	25,173	8.5%	9,071
2	事業者路線 (その他一般路線)	千曲バス	佐久御代田線	7.8	1.0	5,393	13.2%	
3		アルピコ交通	白樺湖・車山高原線 (定期観光便)	26.4	2.7	22,150	51.2%	
4			白樺湖・車山高原線 (通勤通学便)	26.2	1.3			
5		東信観光バス	中仙道線 (上田方面)	13.4	8.8			
6	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	南相木村(直営)	南相木線	10.8	10.0	33,195	0.5%	
7		北相木村(直営)	北相木村営バス	16.6	10.8	4,041	19.2%	
8		東信観光バス	久保通線	14.8	4.0			



1-1 地域公共交通の将来ネットワーク

A 広域高速交通軸(三大都市間連携)

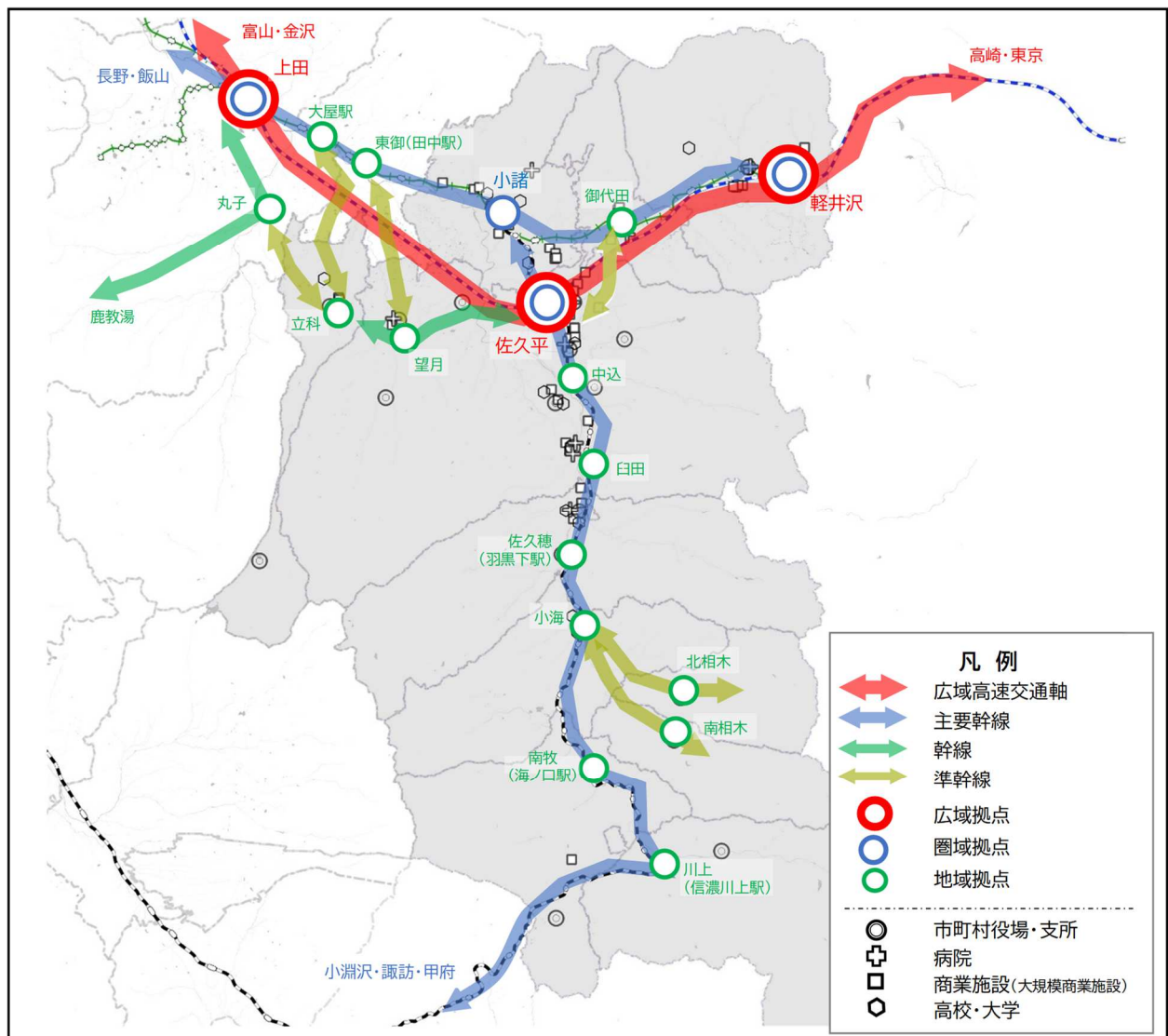
首都圏と北陸圏を結ぶ北陸新幹線を広域高速交通軸として位置づけます。北陸新幹線は2024年に福井県敦賀市まで延伸し、将来的には近畿圏まで延伸する予定です。

軽井沢駅と佐久平駅の新幹線駅周辺を広域拠点と位置づけ、首都圏との良好なアクセスを活かした拠点づくりについて、具体的な方策を検討していきます。

B 主要幹線(隣接県連携・広域圏間連携)

地域住民の日常生活の移動を支える路線として、東西に走るしなの鉄道と南北に走るJR小海線を主要幹線に位置づけます。

しなの鉄道とJR小海線の維持を図るため、沿線市町村とも連携し、各路線の活性化、利用促進に取り組んでいくものとします。



C 幹線(圏域中心市町・周辺市町村間連携)

中仙道線(佐久方面)を幹線に位置づけます。今後も、国・県の地域間幹線系統補助を活用し、維持を図ります。

D 準幹線(市町村間連携)

佐久・上田地域を結ぶ中仙道線(上田方面)、佐久御代田線、丸子線、久保通線の4路線を準幹線に位置づけます。立科町役場は、中仙道線(上田方面)、丸子線と圏域内連携軸である中仙道線(佐久方面)との結節点です。

佐久地域南部では、南相木村、北相木村から小海駅までを結ぶ村営バスを準幹線に位置づけます。小海駅が結節点です。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する県の玄関口	佐久市	・佐久平(佐久平駅・岩村田駅周辺)
			軽井沢町	・軽井沢(駅周辺)
	圏域拠点	・圏域の中心地	小諸市	・小諸(駅・市役所周辺)
			佐久市	・佐久平(佐久平駅・岩村田駅周辺)
	地域拠点	・各市町村内における交通結節点、目的先施設	軽井沢町	・軽井沢(駅周辺)
			佐久市	・中込(駅周辺) ・臼田(駅周辺) ・望月(望月支所周辺)
			小海町	・小海(駅・町役場周辺)
			川上村	・川上(信濃川上駅周辺)
			南牧村	・南牧(佐久海ノ口駅・村役場周辺)
			南相木村	・南相木(村役場周辺)
北相木村			・北相木(村役場周辺)	
佐久穂町			・佐久穂 (羽黒下駅・町役場周辺)	
御代田町			・御代田(駅・町役場周辺)	
立科町	・立科(町役場周辺)			
軸・主要幹線等	広域高速交通軸	・三大都市圏と県内の広域拠点を高速で結ぶ軸	鉄道	・北陸新幹線[JR東日本]
	主要幹線	・隣接県と県内や県内の広域圏間(圏域拠点)を結ぶ路線	鉄道	・しなの鉄道[しなの鉄道] ・小海線[JR東日本]
	幹線	・圏域の中心市町(圏域拠点)と市町村(地域拠点)を結ぶ路線	バス	・中仙道線(佐久方面)★[千曲バス]
	準幹線	・圏域の中心市町以外の市町村間(地域拠点)を結ぶ路線	バス	・佐久御代田線[千曲バス] ・丸子線[東信観光バス] ・中仙道線(上田方面)[東信観光バス] ・久保通線[東信観光バス] ・南相木村営バス[村直営] ・北相木村営バス[村直営]

★ = 国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆ = 国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

2. 上田地域

2-1 地域特性など

- 上田地域は長野県の東部に位置し、上田盆地内に主に市街地が形成されています。盆地以外にも北部の真田地域や千曲川支流の依田川、武石川、内村川などに沿って居住区が続いています。菅平高原など上田市の一部は豪雪地帯にも指定されています。
- 東側に隣接する佐久地域との流動が最も多くなっていますが、長野地域との流動も目立ちます。南西側では松本地域・諏訪地域と、北東側では群馬県と接していますが、これらとの流動も一定のものがあります。
- 圏域の中心地である上田市中心市街地に公共施設、商業施設、病院、高等学校などが多く立地しているほか、上田市域南部に位置する丸子地域中心部にもまとまった市街地があり、公共施設等が立地しています。
- 主な観光地としては、別所温泉、鹿教湯温泉、田沢温泉など温泉資源が豊富なほか、菅平高原、湯の丸高原、美ヶ原高原などの高原エリアもあり、首都圏などから多くの観光客が訪れています。

2-2 地域公共交通の概況

- 北陸新幹線が地域の南東から北西に向けて走っており、首都圏と北陸地域を結んでいます。上田駅から東京駅までは最短で80分程度とアクセスが良好です。
- 新幹線の並行在来線として第三セクターのしなの鉄道が運行しており、軽井沢駅から篠ノ井駅間を結んでいます。篠ノ井駅でJR信越本線、JR篠ノ井線に接続しています。また、上田駅からは上田電鉄別所線が別所温泉駅まで運行しています。
- 路線バスについては、地域間幹線系統として千曲バスの青木線、鹿教湯線の2路線、上田バスの真田線、真田自治センター入り口線、菅平高原線の3路線、計5路線が運行されており、これは長野地域に次ぐ規模となっています。
- その他に、市町村界を跨ぐ路線として、事業者運営の路線バスが4本、市町村が運営に関与するコミュニティ路線が2路線あります。
- 地域独自の施策として運賃低減制度が導入されており、多くの事業者路線で運用されています。利用者負担額に上限を設け、制度を導入している上田市・青木村と事業者が、従来運賃との差額分を応分負担する仕組みで、バス路線の維持、利用促進等に効果をあげています。
- 定時定路線バスと並んで、各市町村ではデマンド交通により地域住民の移動を確保する取組も進んでいます。

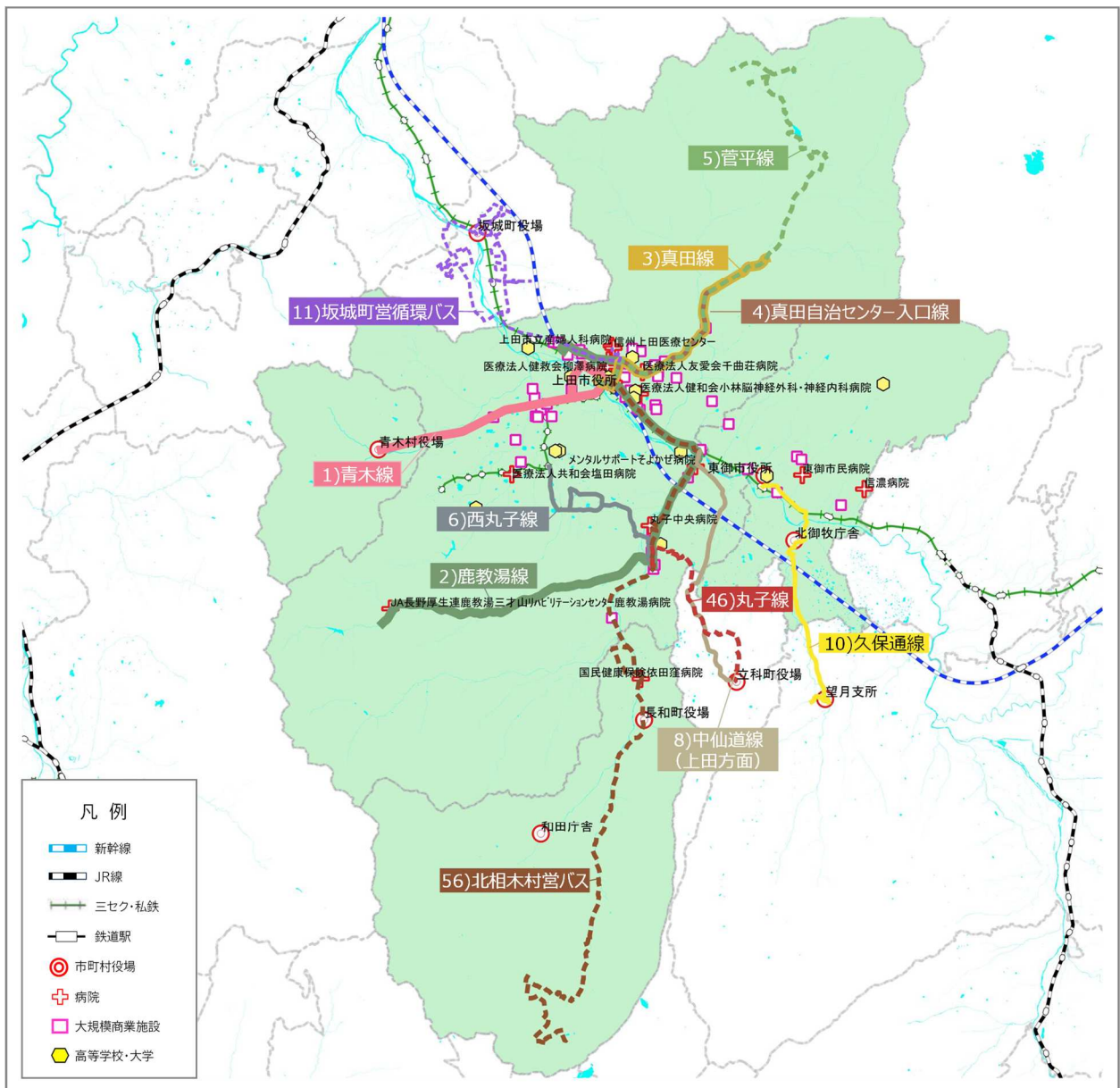
2-3 地域公共交通の課題

- 地域の日常生活においては、上田市中心市街地へのアクセス、あるいはしなの鉄道の各駅への接続が担保されていることが非常に重要となります。これにより、佐久・小諸方面や長野方面など地域外への移動にも対応できます。
- 上田地域内の各地域から上田市中心市街地あるいはしなの鉄道各駅へのアクセスは、上田電鉄及びバス事業者による路線バスにより概ね確保されていますが、地域間幹線系統のバス路線と比較すると、長和町から上田市中心市街地を結ぶ和田峠北線（長久保線）は運行本数が少ない状況です。
- 上田市中心市街地から圏域の南部方面に運行するバス路線の多くが、上田市の丸子地域を経由していることから、丸子地域にターミナル的な機能を持たせることで、ネットワークとしての効率性が高まることも考えられます。
- 主要観光地へのアクセスについては、別所温泉、鹿教湯温泉、菅平高原などは鉄道や路線バスで確保されていますが、地域内には二次交通によるアクセスに課題のある観光地もみられます。
- バス路線を今後も安定的に維持するため、地域間幹線系統補助を活用したいものの、現状では補助要件を満たすのに課題のある路線もみられます。
- 運賃低減制度については、導入後一定の期間が経過し、利用促進に対する有効性や、利用者負担のあり方などの課題が生じているため、運賃低減の方法や対象を含めた制度の見直しについて検討することが必要になっています。

市町村界を跨ぐ主なバス路線の状況

令和5年10月1日現在
 (データの年次は令和4年度のもの。ただし地域間幹線系統の国庫補助額は令和6年度申請のもの)

No.	路線種別	運行事業者 (委託先)	路線名	路線 距離 (km)	運行便数 (往復数)	利用者数 (輸送人員)	収支率	国庫申請額 (千円)
1	事業者路線 (地域間幹線系統)	千曲バス	青木線	16.4	11.2	144,376	36.4%	14,256.5
2			鹿教湯線	17.8	8.2	143,681	43.7%	11,188.0
3		上田バス	真田線	12.2	6.5	27,866	21.1%	1,953.0
4			真田自治センター入口線	10.5	8.3	35,058	25.9%	10,216.5
5			菅平高原線	29.8	7.4	81,703	29.3%	17,974.0
6	事業者路線 (その他一般路線)	上田バス	西丸子線	12.4	6.5	34,718	44.3%	
7		JRバス関東	和田峠北線(長久保線)	12.0	5.0	30,555	18.3%	
8		東信観光バス	中仙道線(上田方面)	13.4	9.5	10,152	21.2%	
9			丸子線	11.9	5.5	5,323	20.2%	
10	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	しげのまつり タクシー	久保通線	14.8	4.0	2,279	7.3%	
11		信州観光バス	坂城町営循環バス	20.6	12.0	245	0.6%	



2-1 地域公共交通の将来ネットワーク

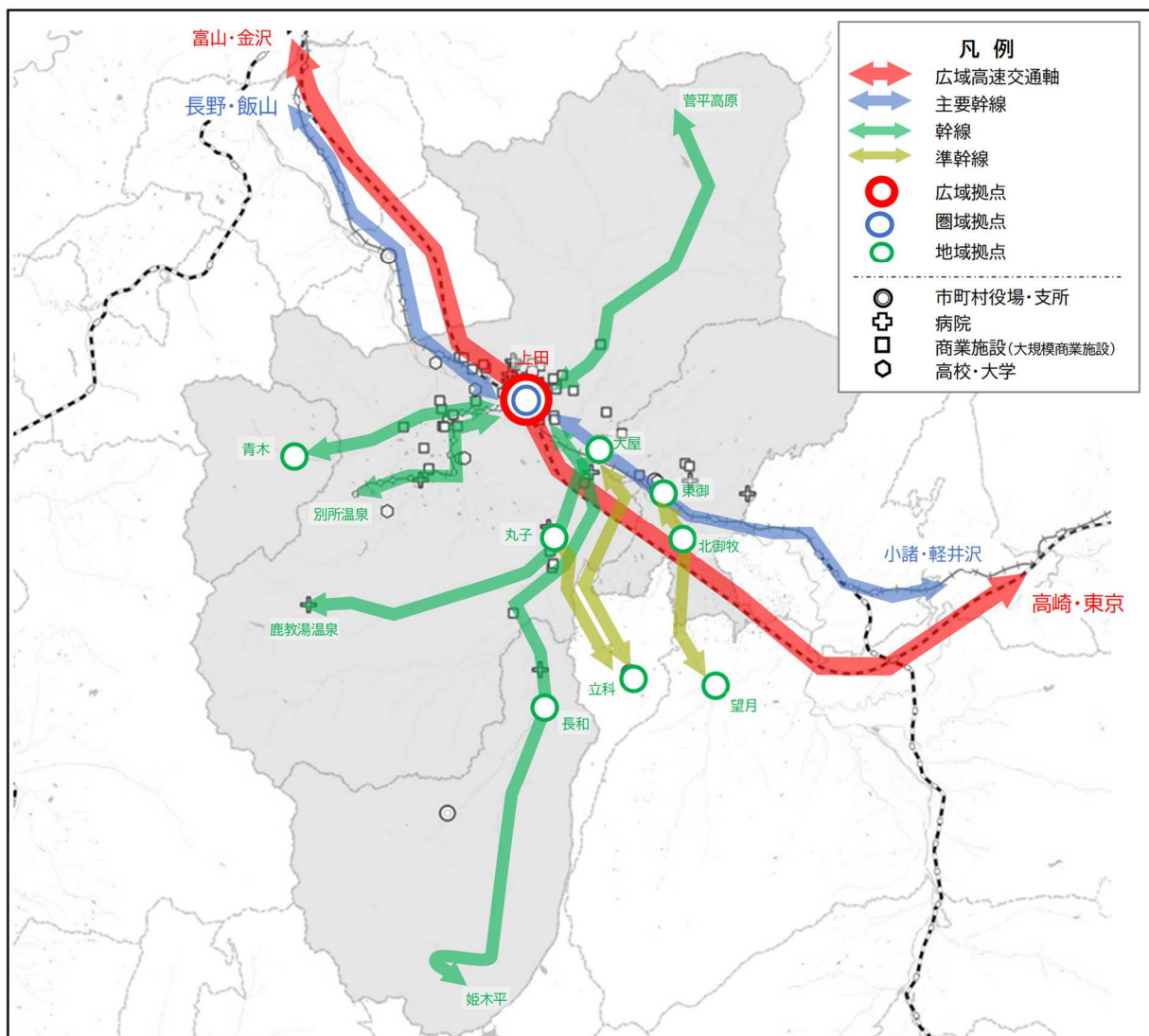
A 広域高速交通軸(三大都市間連携)

首都圏と北陸圏を結ぶ大きな動線である北陸新幹線を広域高速交通軸として位置づけます。北陸新幹線は2024年に福井県敦賀市まで延伸し、将来的には近畿圏まで延伸する予定です。

上田駅周辺を広域拠点と位置づけ、首都圏、北陸圏どちらからも良好なアクセスを活かした拠点づくりについて、具体的な方策を検討していくものとします。

B 主要幹線(隣接県連携・広域圏間連携)

北陸新幹線の並行在来線として走るしなの鉄道は地域住民の日常移動を支える重要な路線であり、主要幹線として位置づけます。路線の維持を図るため、運行事業者が沿線市町とも連携し、路線の活性化、利用促進に取り組んでいくものとします。



C 幹線(圏域中心市町・周辺市町村間連携)

幹線として、鉄道については上田電鉄別所線を位置づけます。同路線は地域内の主要な観光地でもある別所温泉を結ぶ軸となるだけでなく、沿線住民の日常移動を支える重要な路線となっています。その維持を図るため、運行事業者や別所線活性化協議会とも連携し、路線の活性化、利用促進に取り組んでいくものとします。バス路線については既存の地域間幹線系統に合わせるかたちで、千曲バスの青木線と鹿教湯線、上田バスの真田線、真田自治センター入り口線及び菅平高原線を位置づけ、国・県の地域間幹線系統補助を活用し、路線維持を図ります。これに加えて、上田駅から長和町を経て和田峠方面を結ぶバス路線である和田峠北線（長久保線）を幹線と位置づけ、(必要に応じて)国・県の地域間幹線系統補助の活用についても検討を進めます。

D 準幹線(市町村間連携)

準幹線としては、上田地域と佐久地域を結ぶ中仙道線（上田方面）、丸子線、久保通線の3路線を位置づけます。準幹線の整備にあたっては、地域拠点として丸子市街地のターミナル機能を高めていくことなども効果的と考えられます。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する県の玄関口	上田市	・上田(駅・市役所周辺)
	圏域拠点	・圏域の中心地	上田市	・上田(駅・市役所周辺)
	地域拠点	・各市町村内における交通結節点、目的先施設	上田市	・丸子(地域自治センター周辺) ・大屋(大屋駅周辺)
			東御市	・東御(田中駅・市役所周辺) ・北御牧(北御牧庁舎周辺)
			長和町	・長和(町役場周辺)
青木村	・青木(村役場周辺)			
軸	広域高速交通軸	・三大都市圏と県内の広域拠点を高速で結ぶ軸	鉄道	・北陸新幹線[JR東日本]
	主要幹線	・隣接県と県内や県内の広域圏間(圏域拠点)を結ぶ路線	鉄道	・しなの鉄道[しなの鉄道]
	幹線	・圏域の中心市町(圏域拠点)と市町村(地域拠点)を結ぶ路線	鉄道	・別所線[上田電鉄]
			バス	・青木線★[千曲バス] ・鹿教湯線★[千曲バス] ・真田線★[上田バス] ・真田自治センター入り口線★[上田バス] ・菅平高原線★[上田バス] ・和田峠北線☆[JRバス関東]
準幹線	・圏域の中心市町以外の市町村間(地域拠点)を結ぶ路線	バス	・丸子線[東信観光バス] ・中仙道線(上田方面)[東信観光バス] ・久保通線[東信観光バス]	

★ = 国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆ = 国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

3. 諏訪地域

3-1 地域特性など

- 諏訪地域は県の中南部に位置し、西部の諏訪湖周と東部の八ヶ岳山麓に市街地及び居住区が形成されています。諏訪湖周については、諏訪湖の占める面積が大きいため、市街地は限られた平地のなかに比較的まとまっています。
- 北西側で接する松本地域との流動が最も多く、これに次いで南側で接する上伊那地域との流動も多くなっています。佐久地域、上田地域とも接していますが、県境を接する山梨県側との流動のほうが多くなっています。
- 諏訪市中心部、岡谷市中心部に、商業施設、病院、高等学校などのまとまった立地がみられます。このほかに、茅野市、下諏訪町の中心部にも、施設立地が目立ちます。
- 主な観光地としては、白樺湖、霧ヶ峰、八ヶ岳山麓、富士見高原などの高原エリアが多くあることが地域の特色となっています。諏訪湖周辺にも上諏訪温泉、下諏訪温泉、高島城、岡谷の製糸関連の産業遺構などがあります。

3-2 地域公共交通の概況

- J R中央本線が南東から北西に向けて走り、特急あずさが新宿と松本を結んでいます。特急は概ね1時間に1本程度、普通列車についても1日を通じて十分な運行本数が確保されており、松本・長野方面などへの日常の足が確保されています。
- 岡谷駅からはJ R中央本線辰野支線が辰野駅までを結び、J R飯田線に接続しています。J R飯田線の運行は岡谷始発のものが大半で、伊那、飯田方面に直接アクセスすることができます。
- 路線バスについては、地域間幹線系統としてアルピコ交通の茅野・上諏訪・下諏訪・岡谷線（諏訪本線）が地域間幹線系統として運行しています。
- その他の一般路線として、白樺湖・車山高原線が運行し、高原エリアを結んでいます。この他に市町村界を越えるコミュニティ路線が4路線あります。これらのうち、スワンバスについては、諏訪湖周の3市町で運営する一般的なコミュニティ路線としてスタートしましたが、令和2年に地域間幹線系統補助を新たに取得しています。

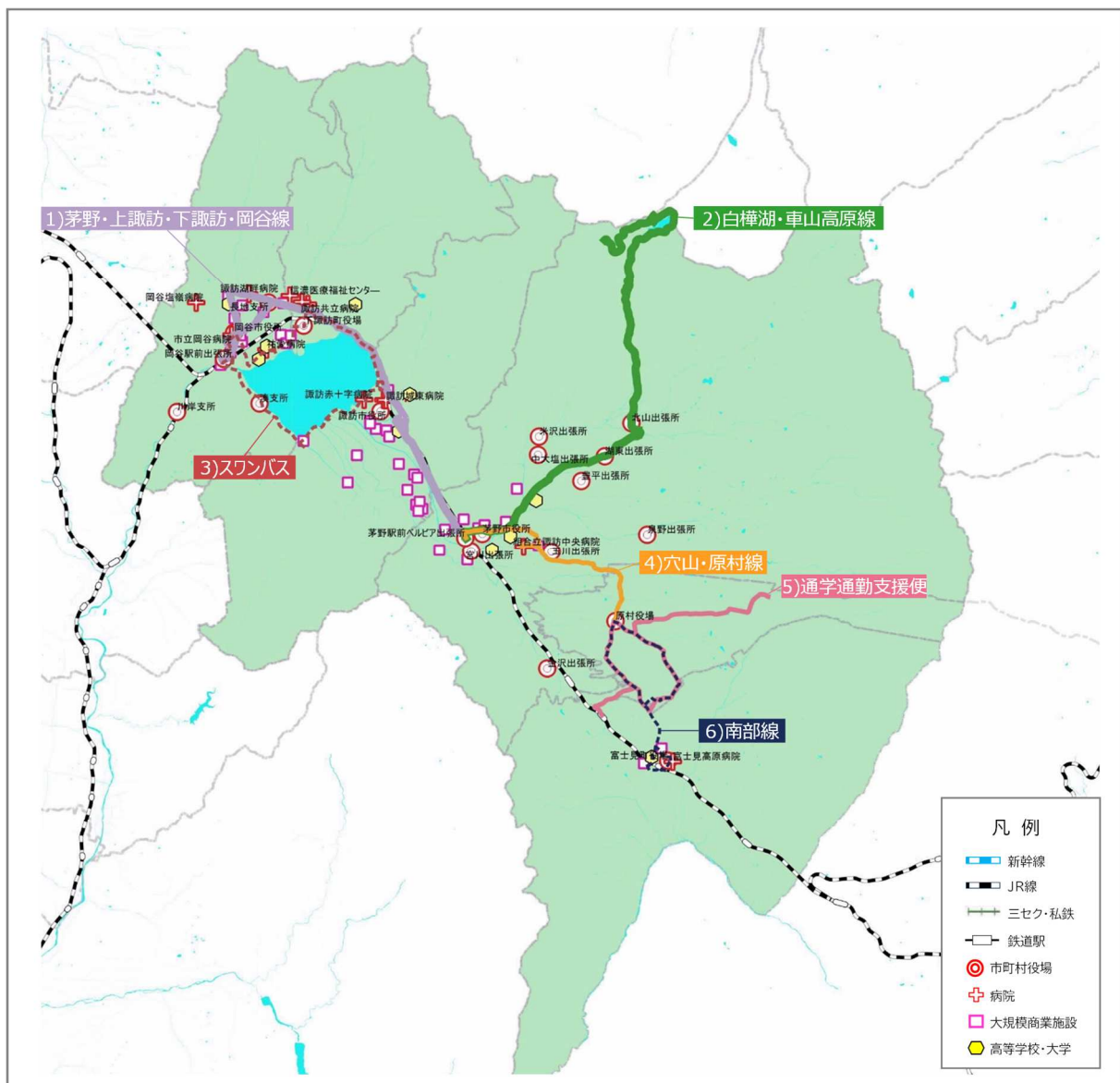
3-3 地域公共交通の課題

- 地域の日常生活においては、諏訪、岡谷市街地等へのアクセスが重要で、そのためのバス路線やJ R中央本線各駅への接続の確保が重要になります。J R中央本線への接続が図られることで松本方面や山梨方面など地域外への移動にも対応できます。
- J R中央本線及び辰野支線の沿線地域は、辰野支線の運行本数がやや少ないとはいえ、概ね日常生活に支障のない水準で確保されているといえます。駅から離れた地区についても路線バス、コミュニティバス等でカバーされており、全県的にみても比較的サービス水準の高い地域といえます。
- 路線バスのうち、茅野・上諏訪・下諏訪・岡谷線については、鉄道との並行路線であるものの、上述の通り、駅から離れた地区等をカバーし、施設正面までアクセスできる利用価値の高い路線といえます。同路線は地域間幹線系統の補助対象路線ですが、利用者数が減少するなかで、補助金だけの運営が厳しい状況であり、沿線市町村等からの支援の必要性が高いといえます。
- 観光地へのアクセスについては、諏訪盆地内については概ね良好で、白樺湖エリアもある程度確保されています。霧ヶ峰、八ヶ岳山麓、富士見高原などは季節運行便に限られる状況です。
- リニア中央新幹線の効果を諏訪圏域に波及させるため、県境を接するリニア中央新幹線山梨県駅（仮称）から諏訪地域を結ぶ広域二次交通の整備が必要です。

市町村界を跨ぐ主なバス路線の状況

令和5年10月1日現在
 (データの年次は令和4年度のもの。ただし地域間幹線系統の国庫補助額は令和6年度申請のもの)

No.	路線種別	運行事業者 (委託先)	路線名	路線 距離	運行便数 (往復数)	利用者数 (輸送人員)	収支率	国庫申請額 (千円)
1	事業者路線 (地域間幹線系統)	アルピコ交通	茅野・上諏訪・下諏訪 ・岡谷線 (諏訪本線)	18.5	9.2	89,326	33.2%	15,511.0
2	事業者路線 (その他一般路線)	アルピコ交通	白樺湖・車山高原線 (定期観光便)	26.4	2.6	22,150	51.2%	
			白樺湖・車山高原線 (通学通勤便)	26.2	1.3			
3	コミュニティ路線 (地域間幹線系統)	諏訪交通	スワンバス (外回り)	26.2	7.0	24,421	24.8%	3,199.0
		JRバス関東	スワンバス (内回り)	26.2	7.0	37,543	19.9%	8,923.5
4	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	茅野バス観光	穴山・原村線	24.4	5.5			
5		アルピコタクシー	通学通勤支援便	14.3	6.0	5,640		
6		アルピコタクシー	南部線	21.1	3.5			



3-1 地域公共交通の将来ネットワーク

A 広域高速交通軸(三大都市間連携)

新宿と塩尻を結ぶJR中央本線を広域高速交通軸と主要幹線の両方に位置づけ、このうち広域高速交通軸は特急列車に対して役割を持たせるものとします。

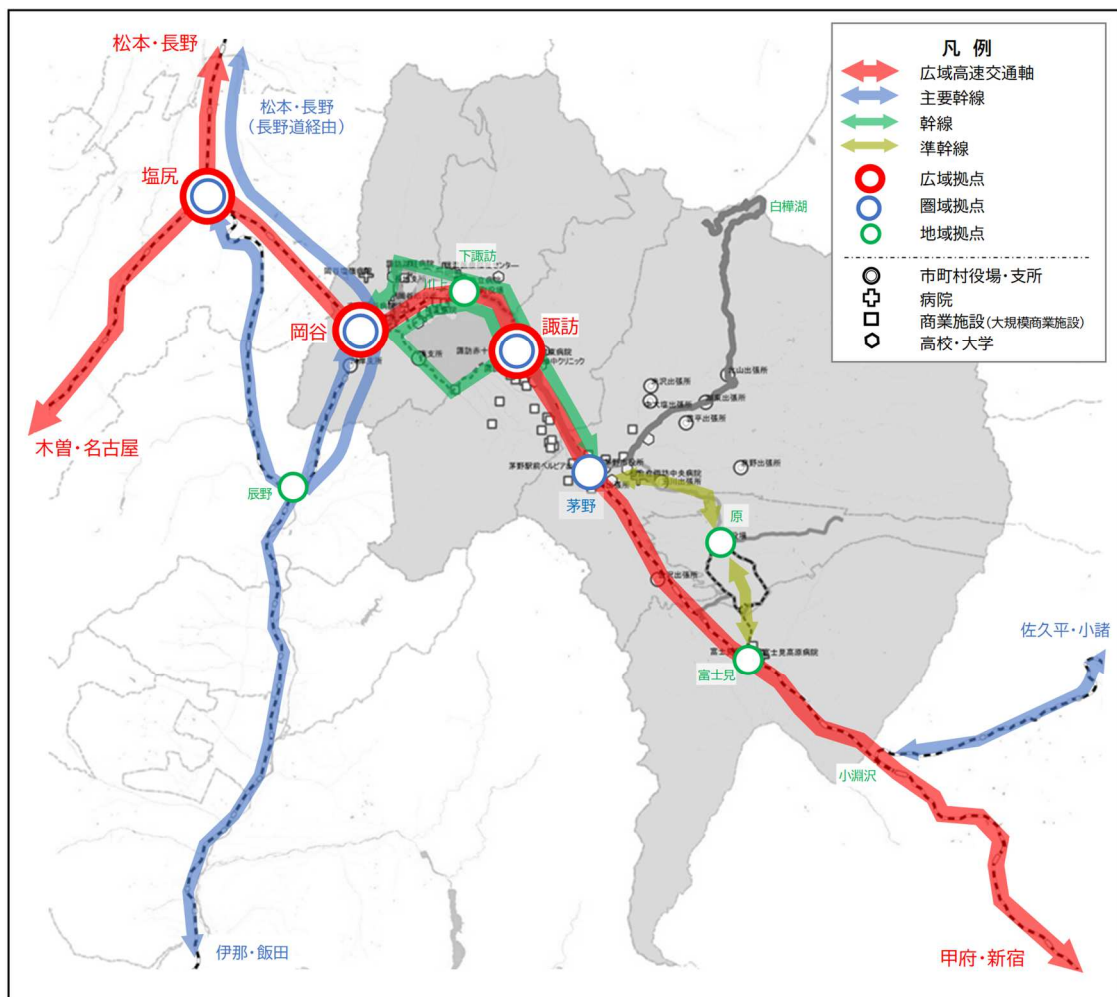
また、甲府市に設置が予定されているリニア中央新幹線山梨県駅(仮称)との効果的な接続方法などを検討していきます。

特急停車駅のうち、特に結節性の高い駅を広域拠点と位置づけるものとし、具体的に岡谷駅周辺と上諏訪駅周辺を位置づけるものとします。岡谷駅については、JR飯田線との乗換駅でもあり、運行事業者とも連携しながら、利便性の向上策などについて検討していきます。

B 主要幹線(隣接県連携・広域圏間連携)

JR中央本線のうち、普通列車については、地域住民の日常移動を支える重要な路線であり、主要幹線として位置づけます。また、JR中央本線辰野支線(JR飯田線)についても主要幹線として位置づけます。運行事業者に対して引き続きのサービスの維持を求めるとともに、沿線市町村とも連携しながら支援策を検討していきます。

バス路線については、中央自動車道、長野自動車道を走るみすずハイウェイバスも主要幹線に位置づけ、今後のサービス拡充などについて支援策を検討していきます。



C 幹線(圏域中心市町・周辺市町村間連携)

幹線としては、茅野・上諏訪・下諏訪・岡谷線とスワンバスの2路線のバスを位置づけます。両路線については、国・県の地域間幹線系統補助の対象路線であり、今後も同制度を活用しながら維持に努めます。

D 準幹線(市町村間連携)

諏訪地域については、JR中央本線が各市町の中心部(地域拠点)付近を通っていますが、原村は村内に鉄道駅が無いため接続が必要となります。これを受けて、原村から茅野駅に向けて運行している穴山・原村線及び富士見駅に向けて運行予定の通学通勤支援便を準幹線と位置づけます。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する県の玄関口	岡谷市	・岡谷(駅・市役所周辺)
			諏訪市	・諏訪(上諏訪駅・市役所周辺)
	圏域拠点	・圏域の中心地	岡谷市	・岡谷(駅・市役所周辺)
			諏訪市	・諏訪(上諏訪駅・市役所周辺)
			茅野市	・茅野(駅・市役所周辺)
	地域拠点	・各市町村内における交通結節点、目的先施設	下諏訪町	・下諏訪(駅・町役場周辺)
			富士見町	・富士見(駅・町役場周辺)
原村			・原(村役場周辺)	
軸	広域高速交通軸	・三大都市圏と県内の広域拠点を高速で結ぶ軸	鉄道	・中央本線(特急列車)[JR東日本]
	主要幹線	・隣接県と県内や県内の広域圏間(圏域拠点)を結ぶ路線	鉄道	・中央本線(普通列車)[JR東日本] ・中央本線辰野支線[JR東日本]
			バス	・みすずハイウェイバス [アルピコ交通、伊那バス、信南交通]
	幹線	・圏域の中心市町(圏域拠点)と市町村(地域拠点)を結ぶ路線	バス	・茅野・上諏訪・下諏訪・岡谷線★ [アルピコ交通] ・スワンバス★ [JRバス関東・諏訪交通]
準幹線	・圏域の中心市町以外の市町村間(地域拠点)を結ぶ路線	バス	・穴山・原村線[茅野市] ・通勤通学支援便[原村]	

★ = 国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆ = 国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

4. 上伊那地域

4-1 地域特性など

- 上伊那地域は県の南部に位置し、中央アルプスと南アルプスに挟まれた伊那谷に市街地が形成されています。伊那谷の中央を南北に天竜川が流れています。
- 南側に接する南信州地域と北側に接する諏訪地域との流動が非常に多く、この他に松本地域との流動も比較的多くあります。権兵衛トンネルの開通により西側に接する木曾地域とのアクセスも良くなり、新たな人の流動が生まれています。東側では山梨県、静岡県とも接していますが、南アルプスを隔てており、人の流動は少ないです。
- 商業施設、病院、高等学校などがまとまって立地している地区として、圏域の中心地である伊那市中心部のほか、地域の北側から辰野町中心部、箕輪町中心部、駒ヶ根市中心部などがあります。
- 主な観光地としては、高遠城址公園、駒ヶ根高原、中央アルプス千畳敷、大芝高原、もみじ湖（箕輪ダム）などがあります。また、伊那市長谷地区などは南アルプス登山の起点にもなっています。

4-2 地域公共交通の概況

- J R 飯田線が南北を縦貫し、北は辰野町でJ R 中央本線辰野支線に接続、南は南信州地域、静岡県内を経て、愛知県豊橋市でJ R 東海道本線に接続しています。
- 中央自動車道を走る高速バス路線が充実しており、新宿行、名古屋行は1日を通じて多くの便の運行があります。県内路線としては飯田市から長野市を結ぶみすずハイウェイバスが運行しています。
- 路線バスとしてはJ R バス関東が運行する高速線があり、日12往復の運行が確保されています。また、定住自立圏（伊那市・箕輪町・南箕輪村）構想に基づく広域系の路線として伊那本線の運行が平成29年より開始されています。
- この他に、市町村界を跨ぐコミュニティ路線が10路線あります。各居住区からJ R 飯田線の主要駅などを結んでいます。

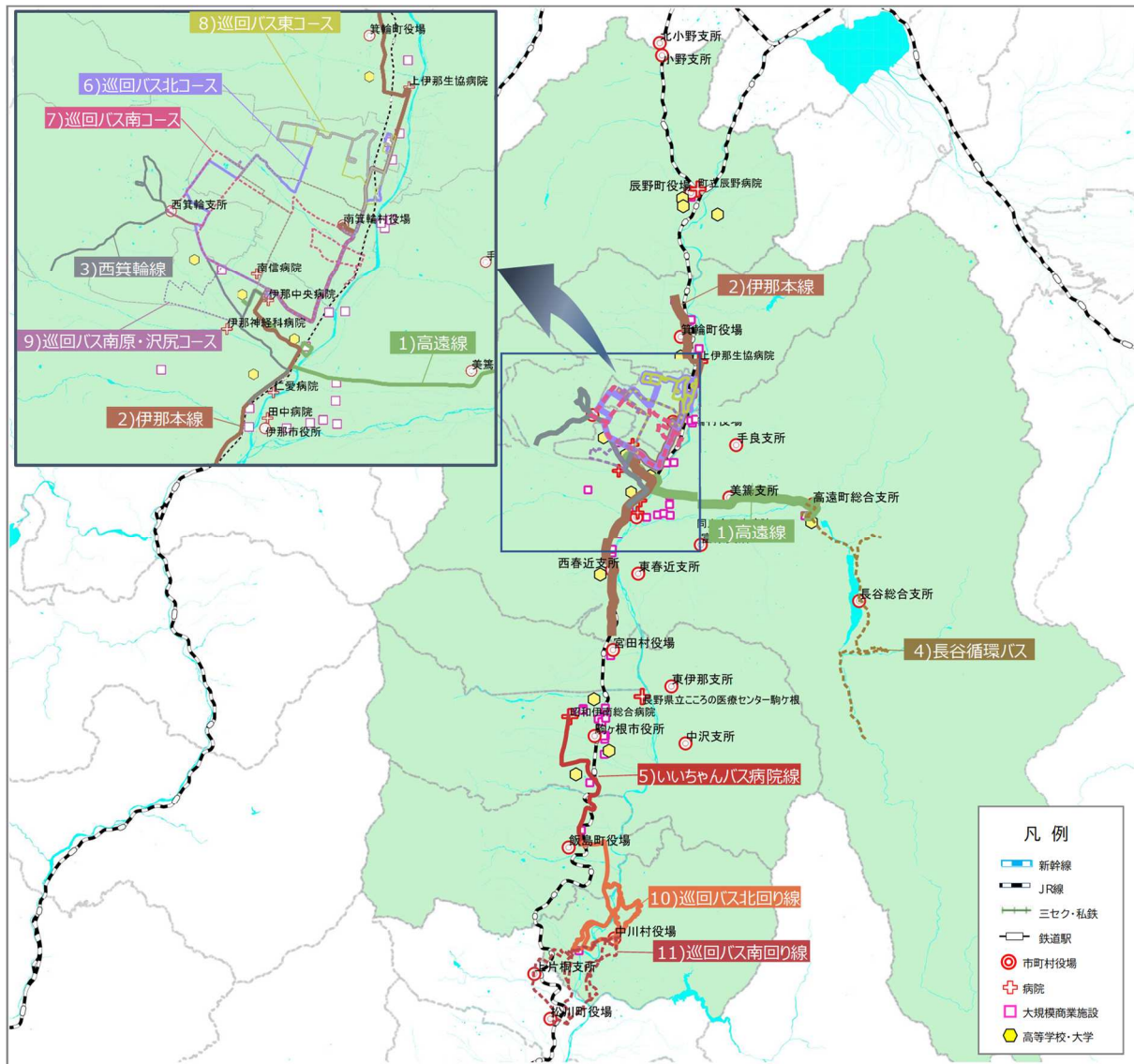
4-3 地域公共交通の課題

- 地域の日常生活においては、伊那市街地、駒ヶ根市街地等へのアクセスが必要で、そのために、J R 飯田線の各駅へのアクセスが担保されていることが非常に重要となります。J R 飯田線にアクセスすることで、飯田市、岡谷市、塩尻市など地域外への移動にも対応できます。
- 重要な役割を担うJ R 飯田線ですが、地域の軸を担う路線としては運行本数は多くなく、所要時間が長いことも支障事項となっています。利用者数が減少していることから、J R 飯田線活性化期成同盟会で利用促進など沿線地域の活性化に努めています。また、鉄道以外の移動手段として、高速バスを活用したネットワーク構築の検討も重要になると考えられます。
- 松本方面や長野方面など、県内での広域的な移動に際しては、みすずハイウェイバスも活用されていますが、コロナ禍による利用者減を受けて令和2年より減便されており、利便性が低下しています。
- 広域的に運行する路線バスについては、地域間幹線系統補助の補助要件に合致するものもあるとみられ、活用することで路線を維持しやすくなる可能性も考えられます。
- 主な観光地へのアクセスについては、バス路線が確保されている所が多いものの、地域内には他にも観光資源が多数あり、二次交通が不足している観光地もみられます。
- 産業の活性化や交流人口の拡大など、リニア中央新幹線開業の効果を最大限に活かすため、リニア中央新幹線長野県駅（仮称）からの広域二次交通の整備が必要です。

市町村界を跨ぐ主なバス路線の状況

令和5年10月1日現在
 (データの年次は令和4年度のもの。ただし地域間幹線系統の国庫補助額は令和6年度申請のもの)

No.	路線種別	運行事業者 (委託先)	路線名	路線 距離 (km)	運行便数 (往復数)	利用者数 (輸送人員)	収支率	国庫申請額 (千円)	
1	事業者路線 (その他一般路線)	J Rバス関東	高遠線	14.0	10.2	68,636	40.5%		
2	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	伊那バス・J Rバス関東	伊那本線	26.1	5.5	18,895	10.5%		
3		伊那バス	西箕輪線	24.4	4.0	29,135	25.6%		
4		J Rバス関東	長谷循環バス	25.0	2.0	3,793	8.3%		
5		セブン自動車	いいちゃんバス病院線	12.8	2.6	2,186	5.0%		
6		伊那バス		巡回バス北コース	26.6	1.3	10,461	2.7%	
7				巡回バス南コース	20.1	1.9			
8				巡回バス東コース	25.5	1.9			
9				巡回バス南原・沢尻コース	20.6	2.6			
10		中川村(村直営)		巡回バス北回り線	22.5	4.0	9,702	10%	
11				巡回バス南回り線	15.5	6.7	11,596	10%	



4-1 地域公共交通の将来ネットワーク

A 広域高速交通軸(三大都市間連携)

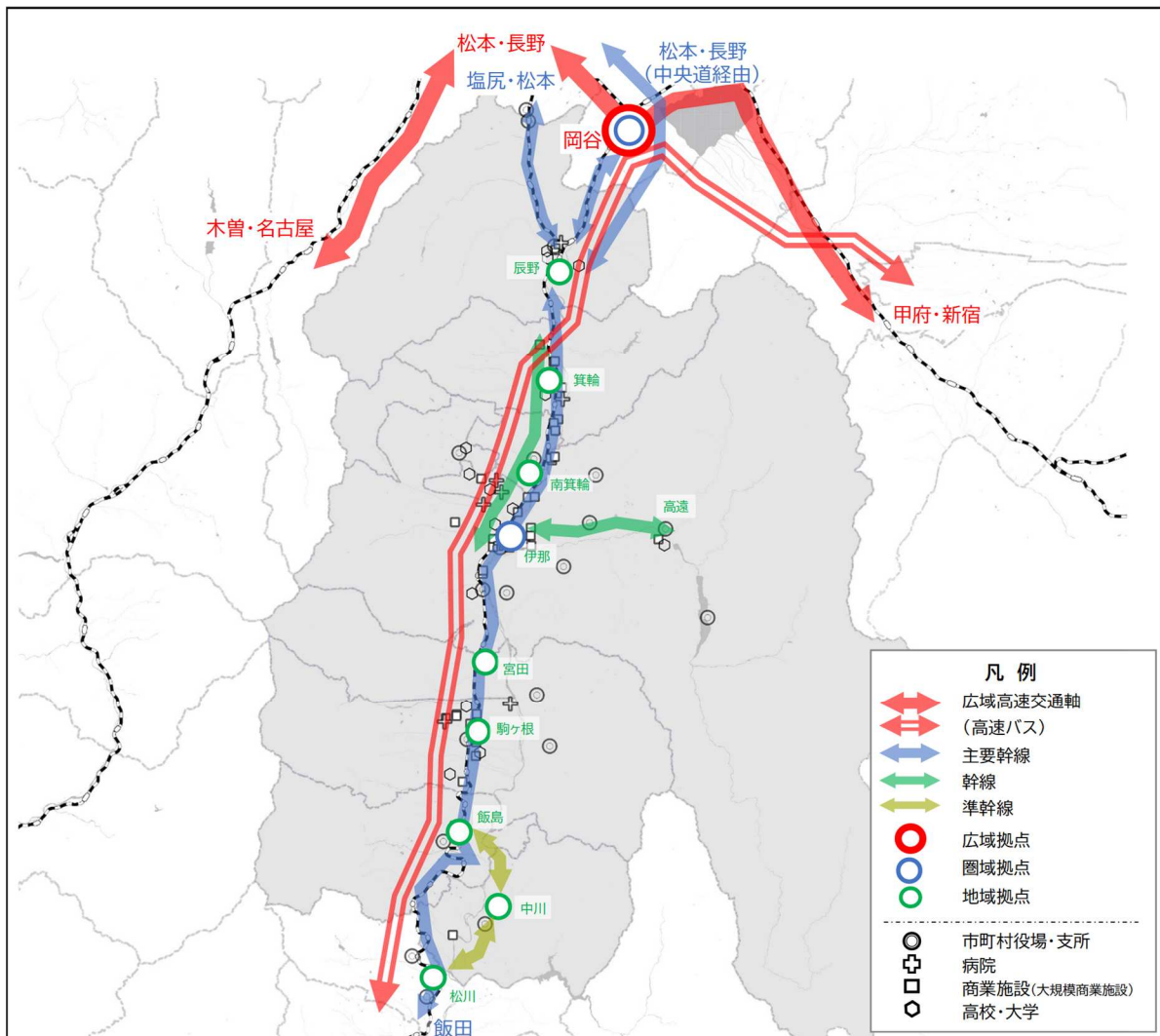
上伊那地域は高速バスのネットワークが充実していることから、広域高速交通軸と位置づけ、その活用を重視していきます。

鉄道では、岡谷駅でJ R中央東線、塩尻駅でJ R中央西線へ接続させることで、広域的なアクセスが可能です。

なお、上伊那地域は飯田市に設置が予定されているリニア中央新幹線長野県駅（仮称）にも近いことから、効果的な接続方法を検討していきます。

B 主要幹線(隣接県連携・広域圏間連携)

地域の南北軸として走るJ R J R飯田線とJ R J R中央東線辰野支線は地域住民の圏域外への日常移動を支える重要な路線であり、主要幹線として位置づけます。路線の維持を図るため、運行事業者や沿線市町村とも連携し、各路線の活性化、利用促進に取り組んでいくものとします。J R J R飯田線は優等列車が少なく、長距離移動に際しては所要時間が掛かることから、中央自動車道を走るみずずハイウェイバスも主要幹線として位置づけ、サービス拡充などについて支援策を検討していきます。



C 幹線(圏域中心市町・周辺市町村間連携)

幹線としては、地域の学生の通学など地域住民の圏域内の日常移動を支える重要な路線である高遠線と伊那本線の2路線のバスを位置づけます。両路線については、必要に応じて国・県の地域間幹線系統補助の活用についても検討を進めます。なお、上伊那地域については、JR飯田線が各市町村の中心部(地域拠点)付近を概ね通っているため、同線が前述の主要幹線のほか、主要幹線及び幹線の役割も併せ持つものと位置づけます。

D 準幹線(市町村間連携)

上伊那地域は、JR飯田線が各市町村の中心部(地域拠点)付近を概ね通っていますが、中川村については、村の中心部(地域拠点)が鉄道駅から離れているため接続が必要となります。飯島駅に向けて中川村営巡回バス北回り線が、伊那大島駅に向けて同南回り線が運行されているため、両路線を準幹線と位置づけます。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する県の玄関口	—	—
	圏域拠点	・圏域の中心地	伊那市	・伊那(伊那市駅周辺)
	地域拠点	・各市町村内における交通結節点、目的先施設	駒ヶ根市	・駒ヶ根(駅周辺)
			辰野町	・辰野(駅・町役場周辺)
			箕輪町	・箕輪(伊那松島駅・町役場周辺)
			飯島町	・飯島(駅・町役場周辺)
			南箕輪村	・南箕輪(北殿駅・村役場周辺)
			中川村	・中川(片桐周辺)
宮田村	・宮田(駅・村役場周辺)			
軸	広域高速交通軸	・三大都市圏と県内の広域拠点を高速で結ぶ軸	バス	・新宿方面、名古屋方面 大阪・京都方面行高速バス 【複数バス事業者】
	主要幹線	・隣接県と県内や県内の広域圏間(圏域拠点)を結ぶ路線	鉄道	・飯田線【JR東海】 ・中央東線辰野支線【JR東日本】
			バス	・みすずハイウェイバス [アルピコ交通、伊那バス、信南交通]
	幹線	・圏域の中心市町(圏域拠点)と市町村(地域拠点)を結ぶ路線	バス	・高遠線☆【JRバス関東】 ・伊那本線☆【伊那バス・JRバス関東】
準幹線	・圏域の中心市町以外の市町村間(地域拠点)を結ぶ路線	バス	・巡回バス北回り線【中川村】 ・巡回バス南回り線【中川村】	

★ = 国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆ = 国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

5. 南信州地域

5-1 地域特性など

- 南信州地域は、長野県の最南部に位置し、隣接する上伊那南部地域との流動が多いほか、県境を接する岐阜県、愛知県とのつながりも比較的強いといえます。
- 西側では木曾地域とも接していますが、この流動はさほど多くありません。
- 圏域の中心地である飯田市街地に商業施設、病院、高校などが多く立地しているほか、圏域南部の阿南町、温田駅付近にも病院、高等学校があります。
- 主な観光地としては、天龍峡、昼神温泉、遠山郷などがあり、とくに中京圏からの観光客が多いことが南信州地域の特性といえます。

5-2 地域公共交通の概況

- J R 飯田線が南北を縦貫し、北は上伊那地域を経て辰野町で中央本線に接続、南は静岡県浜松市等を経て、愛知県豊橋市で東海道本線に接続しています。
- 中央自動車道が早くに整備されたことから高速バス路線が充実しており、新宿行、名古屋行は一日を通じて多く運行されています。
- 県内路線としては長野市までを結ぶみずすハイウェイバスが運行されていますが、令和6年現在はコロナ禍等により、4往復に減便されています。
- 域内の路線バス等については、圏域の中心地である飯田市街地・飯田駅に向けた運行が多いほか、J R 飯田線の主要駅に接続するものが増えています。
- 事業者路線としては、信南交通の駒場線が地域で唯一の地域間幹線系統として運行しており、その他に市町村界を越えるコミュニティ路線が9路線あります。
- 現在、南信州地域では、リニア中央新幹線の工事が進められており、飯田市の上郷飯沼地区に、長野県駅が設置される予定となっています。

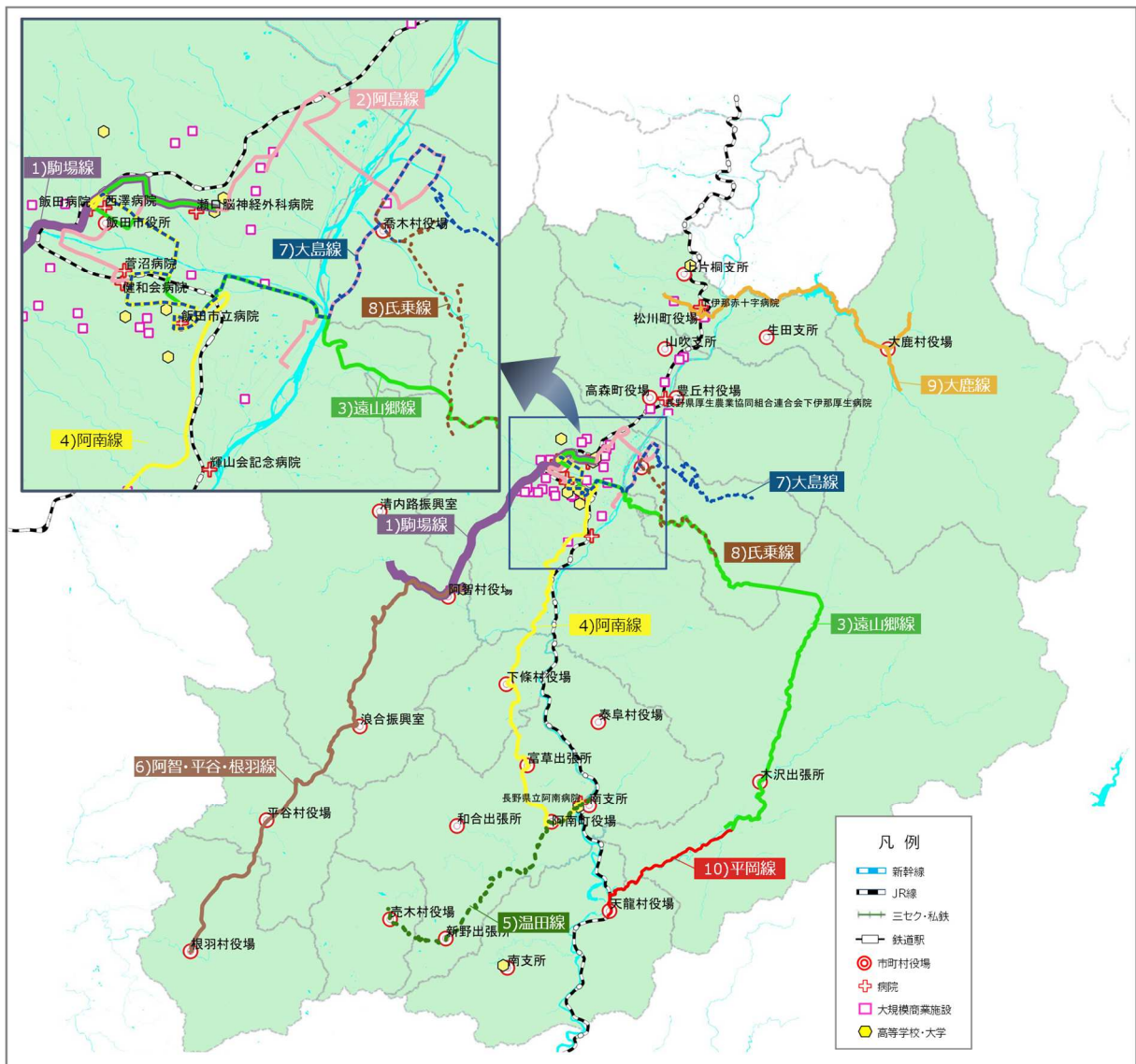
5-3 地域公共交通の課題

- 地域の日常生活においては、公共交通基盤が脆弱であったことなどから自家用車による移動が主流となっています。一方、高校や総合病院などが市街地に集中、通学・通院に公共交通を利用する住民が一定数存在することから、飯田市街地やJ R 飯田線の主要駅へのアクセスが担保されている必要がありますが、少子化・人口減少の進展等の影響により地域公共交通の利用者数は減少傾向にあります。
- 2007年に地域のバス事業者が路線の縮小を打ち出したことで地域全体としての路線再編の必要性が高まった経緯があり、圏域市町村が設立した法定協議会において2009年に広域交通計画が策定されました。この計画では、地域の路線を基幹路線、准基幹路線、支線の3区分に分け、それぞれの運行内容などを定めています。これまで計画は3回更新され、計画にはバス路線以外にも乗合タクシーやデマンド交通等の内容とともに、毎年のPDCAも運用されています。
- 観光地へのアクセスとしては、天龍峡、昼神温泉、遠山郷などへのアクセスは鉄道、路線バスで確保されていますが、移動の主軸は自家用車やレンタカーとなっています。地域内には他にも観光資源が多数ありますが、同様の状況です。
- リニア中央新幹線の長野県駅が県内の広域交通の拠点となることから、同駅を中心とした公共交通体系の検討を進めていくことが必要です。
- なお、J R 飯田線は駅間が短いうえ、運行本数も少ないことから、速達性など広域交通に利用するには課題があります。従って、高速バスを活用したネットワーク構築の検討が重要になると考えられます。

市町村界を跨ぐ主なバス路線の状況

令和5年10月1日現在
 (データの年次は令和4年度のものを。ただし地域間幹線系統の国庫補助額は令和6年度申請のもの)

No.	路線種別	運行事業者 (委託先)	路線名	路線 距離 (km)	運行便数 (往復数)	利用者数 (輸送人員)	収支率	国庫申請額 (千円)
1	事業者路線 (地域間幹線系統)	信南交通	駒場線(中村経由)	11.8	5.8	56,260	61.1%	11,300
			駒場線 (市立病院経由)	18.1	3.9	35,793	38.2%	3,799
2	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	信南交通	阿島線	25.5	4.0	22,037	14.4%	—
3		信南交通	遠山郷線	48.6	3.5	11,796	9.9%	—
4		大新東	阿南線	51.9	7.0	22,380	20.7%	—
5		大新東	温田線	23.7	7.0	6,048	5.8%	—
6		根羽観光バス	阿智・平谷・根羽線	34.2	5.0	9,344	8.6%	—
7		北部タクシー	喬木大島線	34.7	4.0	1,852	1.3%	—
8		北部タクシー	氏乗線	24.3	5.0	1,990		—
9		伊那バス	大鹿線	25.5	4.0	7,587	3.9%	—
10		遠山タクシー	平岡線	11.0	2.0	1,917	3.4%	—



5-1 地域公共交通の将来ネットワーク

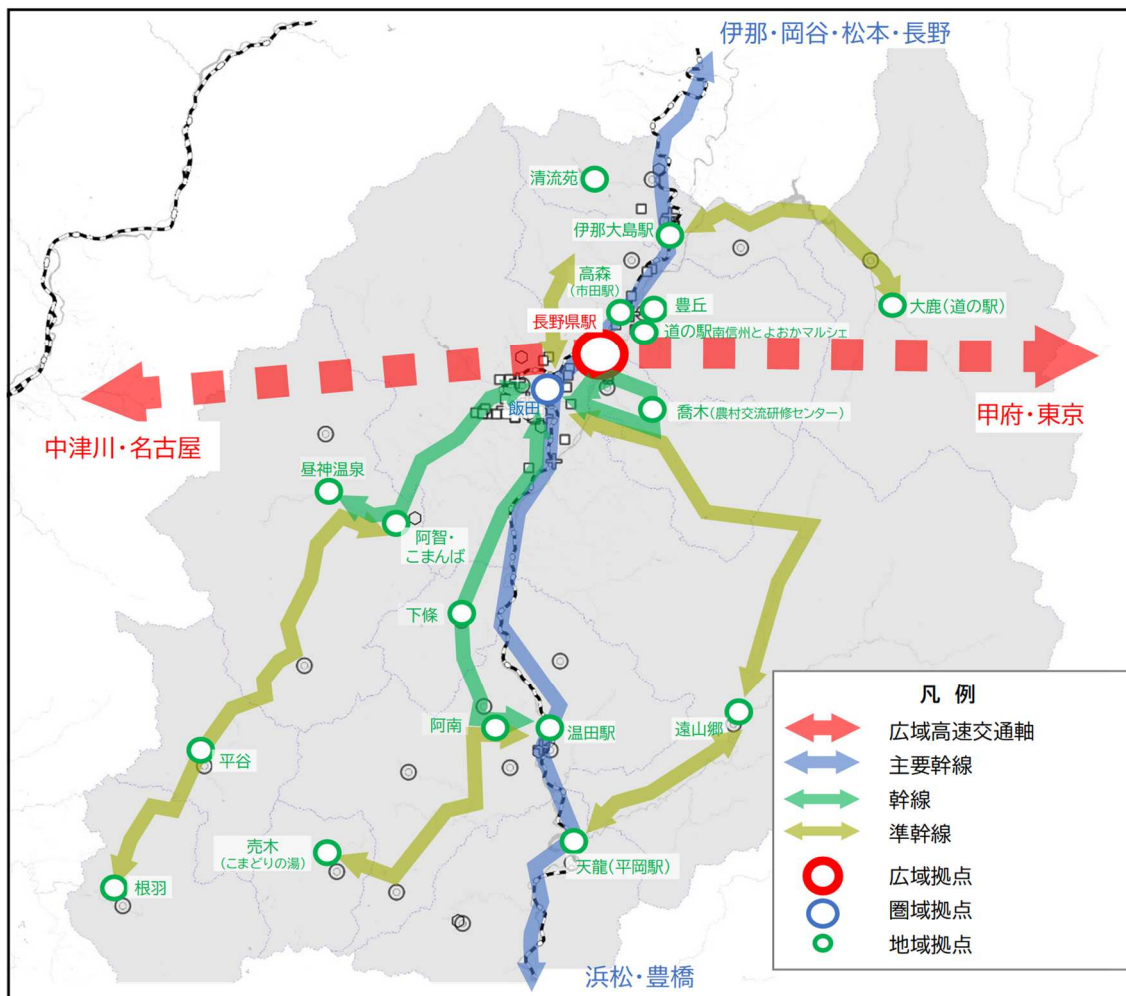
A 広域高速交通軸(三大都市間連携)

南信州地域にはリニア中央新幹線の長野県駅の設置が予定されており、首都圏と中京圏（近畿圏）を結ぶ大動脈の中間付近に位置する同駅は、県南部の新たな広域交通拠点となります。同駅を今後の交通ネットワークの拠点と位置づけ、圏域内だけでなく、県内各方面からのアクセスなど、二次交通網の整備検討を図る必要があります。

B 主要幹線(隣接県連携・広域圏間連携)

上伊那・南信州地域の南北軸として走る J R 飯田線は、地域住民の日常移動を支える路線となっています。運行事業者に対しては引き続きのサービスの維持を求めるとともに、沿線市町村とも連携しながら利用促進策を検討していきます。

一方で、J R 飯田線は優等列車の本数が少なく、長距離移動には所要時間が掛かることから、長野県内の圏域間移動では、中央自動車道を走るみすずハイウェイバスがその機能を補完することとなります。また、リニア中央新幹線長野県駅を起点とした二次交通の展開も見据え、高速バスによる圏域間移動の充実などについて検討する必要があります。



C 幹線(圏域中心市町・周辺市町村間連携)

幹線は、「南信州地域公共交通計画」に示された「基幹路線」を踏襲するかたちで、駒場線、阿島線、阿南線の3路線を軸として位置づけます。このうち駒場線については、国・県の地域間幹線系統補助を活用し、維持を図ります。

D 準幹線(市町村間連携)

準幹線についても、「南信州地域公共交通計画」に示された「准基幹路線」を踏襲するかたちで、下表の6路線を位置づけます。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する県の玄関口	リニア中央新幹線長野県駅(仮称)	
	圏域拠点	・圏域の中心地	飯田市立病院、飯田駅	
	地域拠点	・各市町村内における交通結節点、目的先施設	飯田市	・遠山郷(和田) ・市内各高校(飯田、風越、飯田女子飯田長姫OIDE、下伊那農業)
			松川町	・伊那大島駅 ・松川高校 ・清流苑
			高森町	・市田駅
			阿南町	・阿南病院 ・阿南高校
			阿智村	・阿智高校 ・昼神温泉 ・バス停「こまんぼ」
			平谷村	・平谷村役場
			根羽村	・根羽村役場
			下條村	・下條村役場
			売木村	・こまどりの湯
			天龍村	・平岡駅
			泰阜村	・温田駅
			喬木村	・たかぎ農村交流研修センター
豊丘村	・道の駅 南信州とよおかマルシェ ・豊丘村役場			
大鹿村	・道の駅歌舞伎の里大鹿			
軸	広域高速交通軸	・三大都市圏と県内の広域拠点を高速で結ぶ軸	鉄道 ・リニア中央新幹線[JR東海] バス ・新宿方面、名古屋方面、大阪京都方面行高速バス[複数バス事業者]	
	主要幹線	・隣接県と県内や県内の広域圏間(圏域拠点)を結ぶ路線	鉄道 ・飯田線[JR東海] バス ・みすずハイウェイバス[アルピコ交通、伊那バス、信南交通]	
	幹線	・圏域の中心市町(圏域拠点)と市町村(地域拠点)を結ぶ路線	バス ・駒場線★[信南交通] ・阿島線☆[飯田市・喬木村] ・阿南線☆[阿南町、下條村]	
	準幹線	・圏域の中心市町以外の市町村間(地域拠点)を結ぶ路線	バス ・遠山郷線[飯田市、喬木村] ・平岡線[飯田市、天龍村] ・乗合タクシー上市田線[飯田市、高森町] ・温田線[阿南町、売木村] ・西部コミュニティバス[阿智村、平谷村、根羽村] ・大鹿線[大鹿村]	

★ = 国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆ = 国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

6. 木曾地域

6-1 地域特性など

- 木曾地域は県の南西部に位置し、御嶽山と中央アルプスの間の木曾谷に市街地や居住区などが形成されています。急峻な地形であり、限られた平坦地に比較的施設がまとまって立地していることに加え、山間部の谷あいなどにも小規模な集落が点在していることが特徴といえます。
- 地域間の流動としては、北側で接する松本地域と南西側で接する岐阜県への流動が多く、同程度あります。平成 18 年に権兵衛トンネルが開通し、伊那地域とも結ばれましたが、松本、岐阜と比べると半数以下にとどまります。
- 商業施設、病院、高等学校などがまとまって立地しているのは、木曾町中心部の木曾福島市街地にほぼ限られていますが、この他に南木曾駅周辺、上松駅周辺にも商店や診療所などの立地がみられます。
- 木曾谷は中山道のルートにもあたり、地域内には 8 つの宿場があります。福島宿は関所としても知られているほか、妻籠宿は国の重要伝統的建造物群保存地区にも指定されています。この他に、御嶽山、開田高原、木曾駒高原、赤沢自然休養林、阿寺溪谷など、自然豊かな観光地が多数あります。

6-2 地域公共交通の概況

- JR 中央本線が地域の北東から南西に向けて走っています。特急しなのが名古屋と長野を結んでおり、概ね 1 時間に 1 本の運行があります。普通列車については、朝夕は 1 時間に 1 本程度の運行がありますが、日中は 2 時間に 1 本程度の運行となっています。
- 木曾地域のバスは、一部の路線を除きほとんどが町村が運営に関与するコミュニティ路線となっています。町村界を跨ぐ路線としては木曾町が運営する 3 路線と上松町が運営する 1 路線があります。
- この他にも、南木曾町、木祖村、大桑村からは木曾病院行きの通院バス、乗合タクシーなどの運行が行われています。

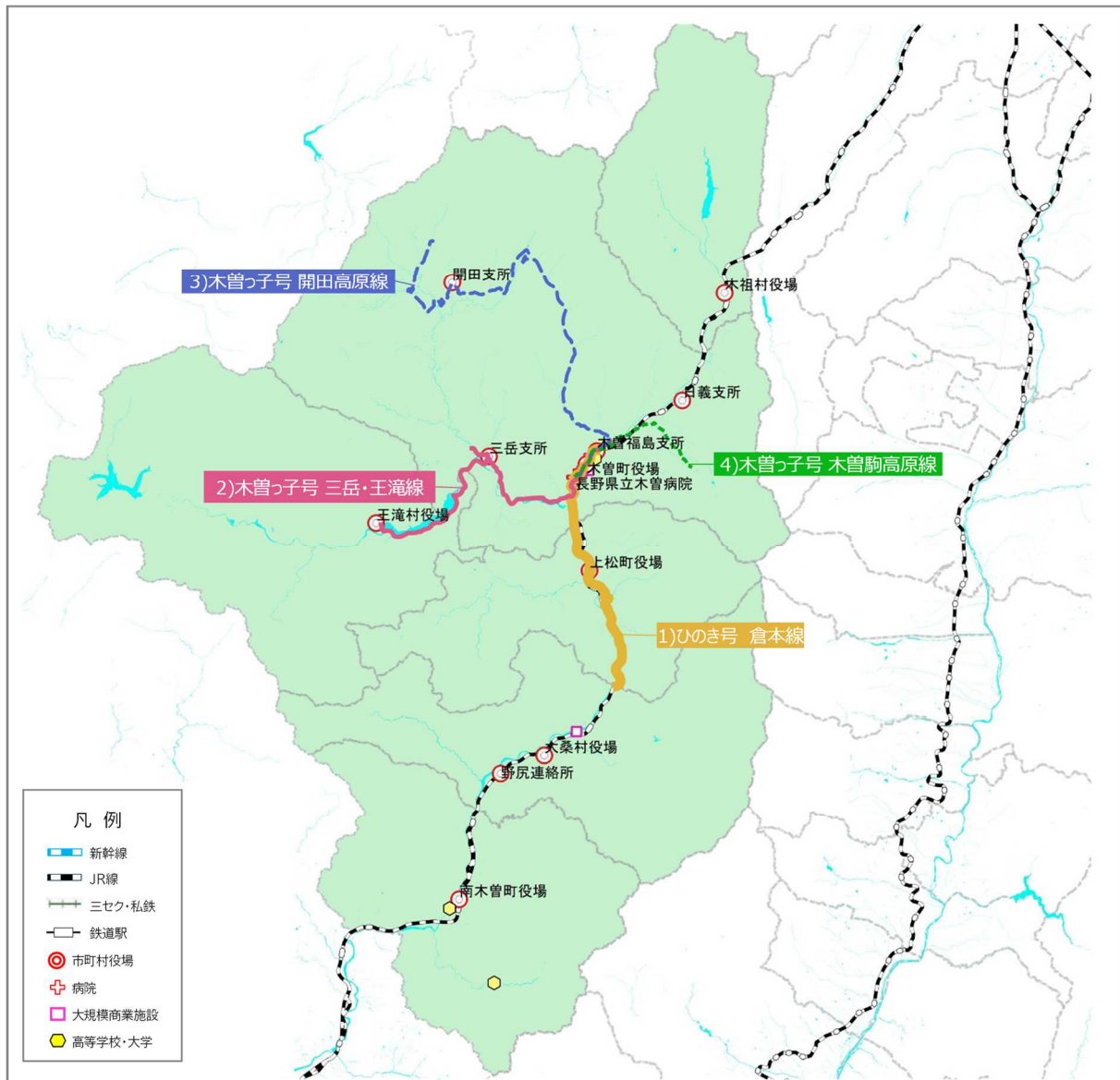
6-3 地域公共交通の課題

- JR 中央本線の特急列車は概ね 1 時間に 1 本の運行が確保されていますが、地域内の特急停車駅は木曾福島駅に限られます。上松駅、南木曾駅も一部の特急列車が停車しますが、2~4 本/日程度にとどまります。
- 普通列車については、日中は 2 時間空く時間帯もあり、特急との乗継利用にも支障があるほか、地域内々の利用についても、通院や買い物など生活利用には対応しづらい状況となっています。また、駅から病院やスーパーまでは距離があるところも多く、アクセスに課題があります。
- 町村間を跨ぐ 4 路線については、コミュニティバスへの移行前は国庫補助の対象路線となっており、新たな補助取得により、路線の維持がしやすくなる可能性も考えられます。
- 鉄道駅から観光地へのアクセスとしては、やぶはら高原、木曾福島スキー場、木曾駒高原、妻籠宿・馬籠宿などは町村のコミュニティバスにより、通年にわたり運行が確保されているほか、御岳ロープウェイ、赤沢自然休養林も季節路線が運行されています。しかし、地域内にはこの他にも観光施設等が多く、二次交通が不足している箇所もみられます。
- 木曾地域は、リニア中央新幹線の岐阜県駅の利便性も高いものと考えられます。

市町村界を跨ぐ主なバス路線の状況

令和5年10月1日現在
 (データの年次は令和4年度のもの。ただし地域間幹線系統の国庫補助額は令和6年度申請のもの)

No.	路線種別	運行事業者 (委託先)	路線名	路線 距離	運行便数 (往復数)	利用者数 (輸送人員)	収支率	国庫申請額 (千円)
1	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	おんたけ交通	ひのき号 倉本線	17.9	9.0			
2		おんたけ交通	木曾っ子号 三岳・王滝線	25.0	10.5			
3		おんたけ交通	木曾っ子号 開田高原線	35.6	10.5			
4		おんたけ交通	木曾っ子号 木曾駒高原線	10.4	10.0			



6-1 地域公共交通の将来ネットワーク

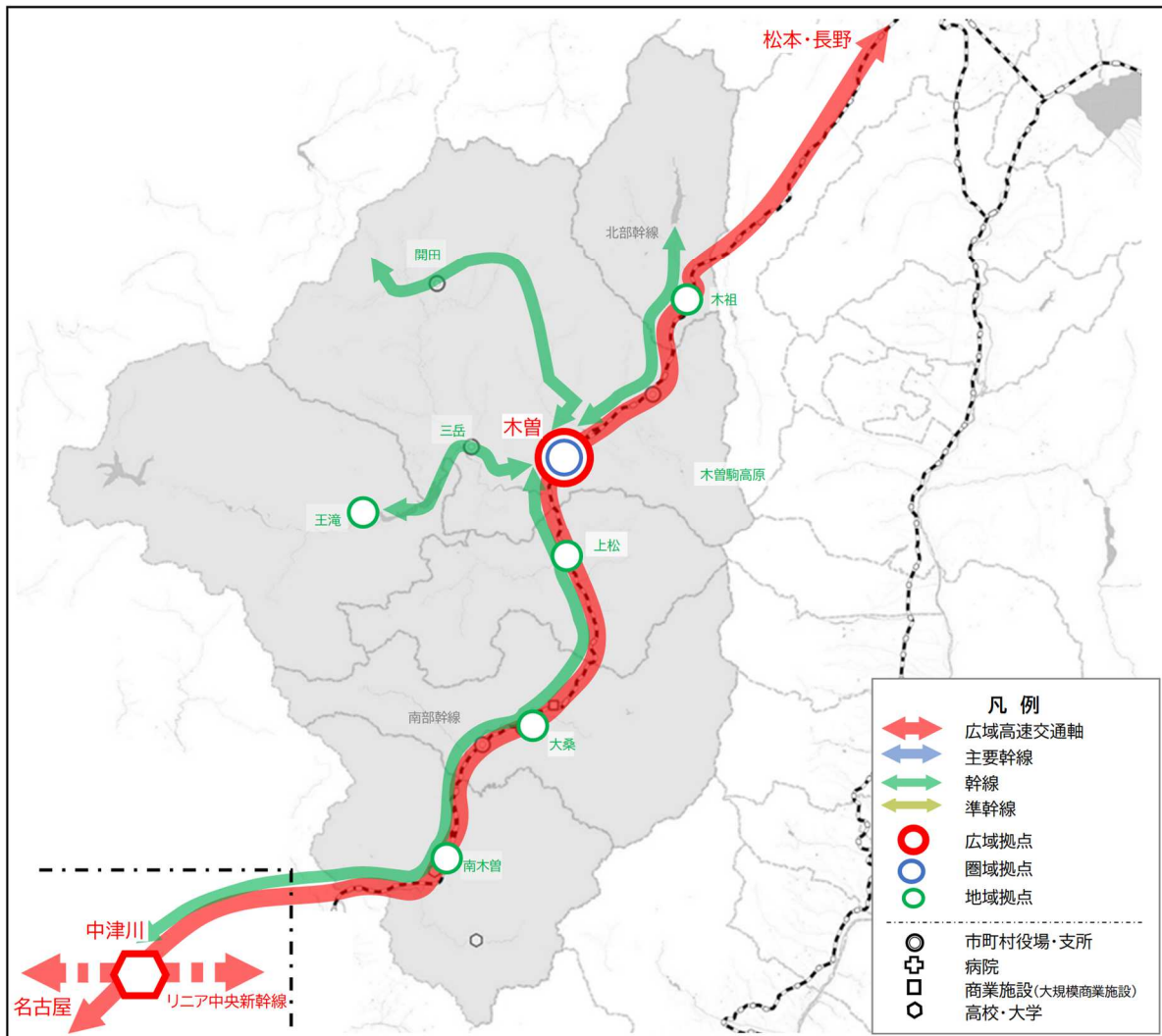
A 広域高速交通軸(三大都市間連携)

塩尻と名古屋を結ぶJR中央本線(中央西線)を広域高速交通軸と主要幹線の両方に位置づけ、このうち三大都市圏との連携は特急列車に対して役割を持たせるものとします。特急停車駅として木曾福島駅を広域拠点及び圏域拠点に位置づけるものし、運行事業者とも連携しながら、利便性の向上策などについて検討していきます。

また、隣接する岐阜県中津川市は、リニア中央新幹線の岐阜県駅の設置が予定されていることから、アクセスの向上策についても検討していくものとします。

B 主要幹線(隣接県連携・広域圏間連携)

JR中央本線(中央西線)のうち、普通列車については、地域住民の日常移動を支える重要な路線であり、主要幹線として位置づけます。運行事業者に対してサービスの維持などを求めています。



C 幹線(圏域中心市町・周辺市町村間連携)

幹線としては、現行の各町村のコミュニティバスを方面別に統合するかたちで南部幹線（仮称）、北部幹線（仮称）、西部幹線（仮称）、開田幹線（仮称）の4路線へ再編することを目指します。これらの路線については、国・県の地域間幹線系統補助の活用についても検討を進めます。なお、木曽地域については、JR中央本線（中央西線）が各町村の中心部（地域拠点）付近を概ね通っているため、同線が幹線及び準幹線の役割も併せ持つものと位置づけます。

D 準幹線(市町村間連携)

木曽地域は、準幹線として個別路線の設定はしませんが、各町村によるコミュニティ交通などを活用して、市町村間連携も図っていくものとします。

拠点と軸の設定.

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する県の玄関口	木曽町	・木曽(木曽福島駅・町役場周辺)
	圏域拠点	・圏域の中心地	木曽町	・木曽(木曽福島駅・町役場周辺)
	地域拠点	・各町村内における交通結節点、目的先施設	上松町	・上松(駅・町役場周辺)
			南木曽町	・南木曽(駅・町役場周辺)
			木祖村	・木祖(藪原駅・村役場周辺)
			王滝村	・王滝(村役場周辺)
大桑村	・大桑(駅・村役場周辺)			
軸	広域高速交通軸	・三大都市圏と県内の広域拠点を高速で結ぶ軸	鉄道	・中央西線(特急列車)[JR東海]
	主要幹線	・隣接県と県内や県内の広域圏間(圏域拠点)を結ぶ路線	鉄道	・中央西線(普通列車)[JR東海]
	幹線	・圏域の中心市町(圏域拠点)と市町村(地域拠点)を結ぶ路線	バス	・南部幹線(仮称)☆ ・北部幹線(仮称)☆ ・西部幹線(仮称)☆ ・開田幹線(仮称)☆
	準幹線	・圏域の中心市町以外の市町村間(地域拠点)を結ぶ路線	—	—

★ = 国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆ = 国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

7. 松本地域

7-1 地域特性など

- 松本地域は県の中部に位置し、南北に広がる松本盆地に市街地が形成され、県内では長野地域に次ぐ都市規模を有しています。北部の3村は松本盆地以外からは離れた犀川流域、筑北盆地に居住区などが形成されています。この他に松本市四賀地区、安曇地区、奈川地区など、山間部にも居住区が点在しています。松本市と安曇野市の西部は豪雪地帯にも指定されています。
- 北側で接する北アルプス地域との流動が最も多く、これに次いで南側で接する諏訪地域との流動も多くなっています。県中部に位置することから、長野地域、上田地域、上伊那地域、木曾地域など多方面との流動が一定数あることが特徴といえます。
- 公共公益施設などは、圏域の中心都市である松本市街地への集積が目立ちますが、塩尻市中心部、安曇野市中心部にもまとまった立地がみられます。この他にも松本市村井、塩尻市広丘、安曇野市穂高・明科などに施設立地がみられます。
- 主な観光地としては、松本城などがある松本市街地のほか、上高地、乗鞍高原、美ヶ原などの山岳系の観光地が多いことも地域の特色となっています。この他に奈良井宿、穂高・安曇野湧水群、聖高原などがあります。

7-2 地域公共交通の概況

- 松本地域の鉄道網は、中央本線（中央東線、中央西線）篠ノ井線、大糸線のJR線とアルピコ交通上高地線が運行しており、このうち松本駅と塩尻駅は、複数の路線が接続し、交通の要衝となっています。
- 特急列車については、新宿から中央東線と篠ノ井線を経由して松本に至る特急あずさが、名古屋から中央西線と篠ノ井線を経由して長野に至る特急しなのが運行しています。両特急ともに概ね1時間に1本の運行があります。
- 普通列車についても、中央東線、篠ノ井線、大糸線、上高地線については1日を通じて十分な運行本数が確保されており、長野方面、諏訪方面、大町方面などへの日常の足が確保されています。一方、中央西線、中央東線辰野支線については、2時間以上運行間隔が空く時間帯などもあり、運行本数は多いとはいえない状況です。
- 路線バスについては、地域間幹線系統としてアルピコ交通の山形線、四賀線の2路線があります。
- この他に市町村界を越えるコミュニティ路線が16路線あります。鉄道駅がない生坂村、朝日村では、村営バス及び事業者路線により最寄りの鉄道駅を結んでいます。
- 松本市、山形村、朝日村の3市村では一体的な地域公共交通計画が策定されており、令和5年4月から公設民営方式による実証運行が始まっています。令和5年10月には国の「エリア一括協定運行事業」が全国で初めて適用されました。

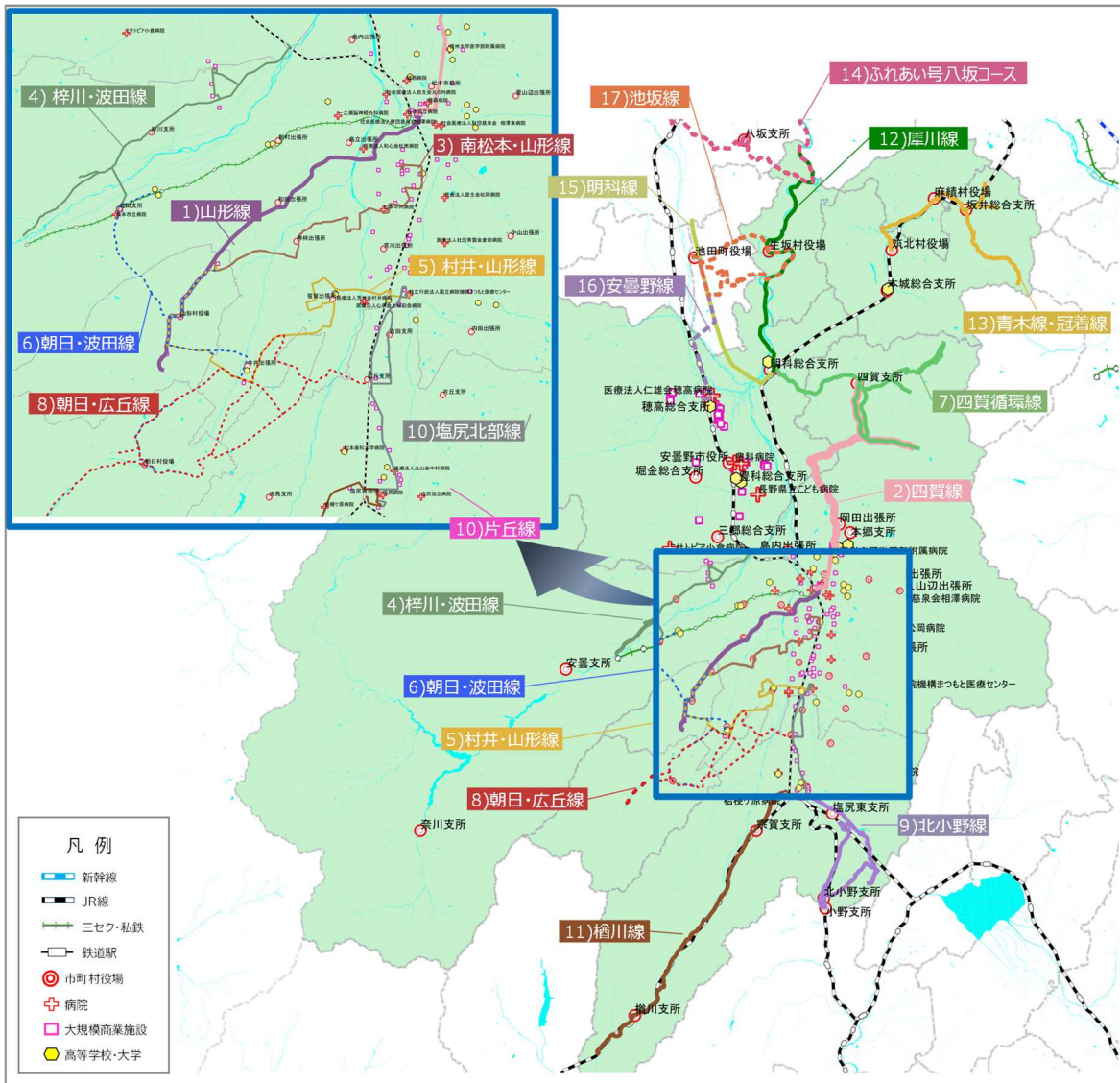
7-3 地域公共交通の課題

- 地域の日常生活においては、松本、塩尻、安曇野などの各市街地へのアクセスが重要で、そのために各鉄道路線への接続が担保されていることが非常に重要となります。鉄道路線に接続することで、地域外の各方面への移動にも対応できます。
- ただし、鉄道路線のうち、JR中央西線、中央東線辰野支線については、普通列車の運行本数が少なく、利便性の観点で課題があるといえます。
- 観光地へのアクセスは、上高地・乗鞍方面については、上高地線とこれに接続する路線バスで概ね確保されているほか、奈良井宿も鉄道駅に接しており、概ね良好といえます。一方、美ヶ原方面へのバスは夏期限定運行であるなど、アクセスに課題のある観光地もあります。

市町村界を跨ぐ主なバス路線の状況

令和5年10月1日現在
 (データの年次は令和4年度のもの。ただし地域間幹線系統の
 国庫補助額は令和6年度申請のもの)

No.	路線種別	運行事業者 (委託先)	路線名	路線 距離 (km)	運行便数 (往復数)	利用者数 (輸送人員)	収支率	国庫申請額 (千円)
1	事業者路線 (国:エリア一括協定 運行路線 県:地域間幹線系統 補助対象路線)	アルビコ交通	山形線	15.1	7.2	68,558	62.7%	21,108.5
2		アルビコ交通	四賀線	20.5	7.0	47,124	46.5%	14,461
3	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	アルビコ交通 (アルビコタクシー)	南松本・山形線	12.2	8.5	R5.4に大幅な再編又は 新設が行われたため、データなし		
4		"	梓川・波田線	18.7	5.0			
5		"	村井・山形線	19.0	11.5			
6		"	朝日・波田線	25.8	4.0			
7		アルビコタクシー	四賀循環線	7.9	9.0			
8		アルビコタクシー	朝日・広丘線	16.5	7.5	18,795	19.7%	
9		アルビコタクシー	北小野線	31.8	8.0	9,261	8.0%	
10		アルビコタクシー	塩尻北部線	20.6	4.0	11,938	10.3%	
11		大新東	榑川線	20.5	11.5	21,294	9.8%	
12		安曇観光タクシー	犀川線	16.4	5.5			
13		聖高原バス	青木線・冠着線	20.6	9.0			
14		やまびこ	ふれあい号八坂コース	28.8	6.5	8,822	7.3%	
15		安曇観光タクシー	明科線	13.2	6.0	12,565	41.2%	
16		安曇観光タクシー	安曇野線	11.1	6.0	7,973	26.1%	
17		安曇観光タクシー	池坂線	24.7	3.0	1,897	22.3%	



7-1 地域公共交通の将来ネットワーク

A 広域高速交通軸(三大都市間連携)

新宿と名古屋を結ぶJ R中央本線(中央東線・中央西線)とJ R篠ノ井線を広域高速交通軸と主要幹線の両方に位置づけ、このうち広域高速交通軸は特急列車に対して役割を持たせるものとします。

特急停車駅のうち、とくに結節性の高い駅を広域拠点とし、具体的に松本駅周辺と塩尻駅周辺を位置づけるものとします。松本駅と塩尻駅については、県内路線の主要な乗換駅であり、運行事業者とも連携しながら、利便性の向上策などについて検討していきます。

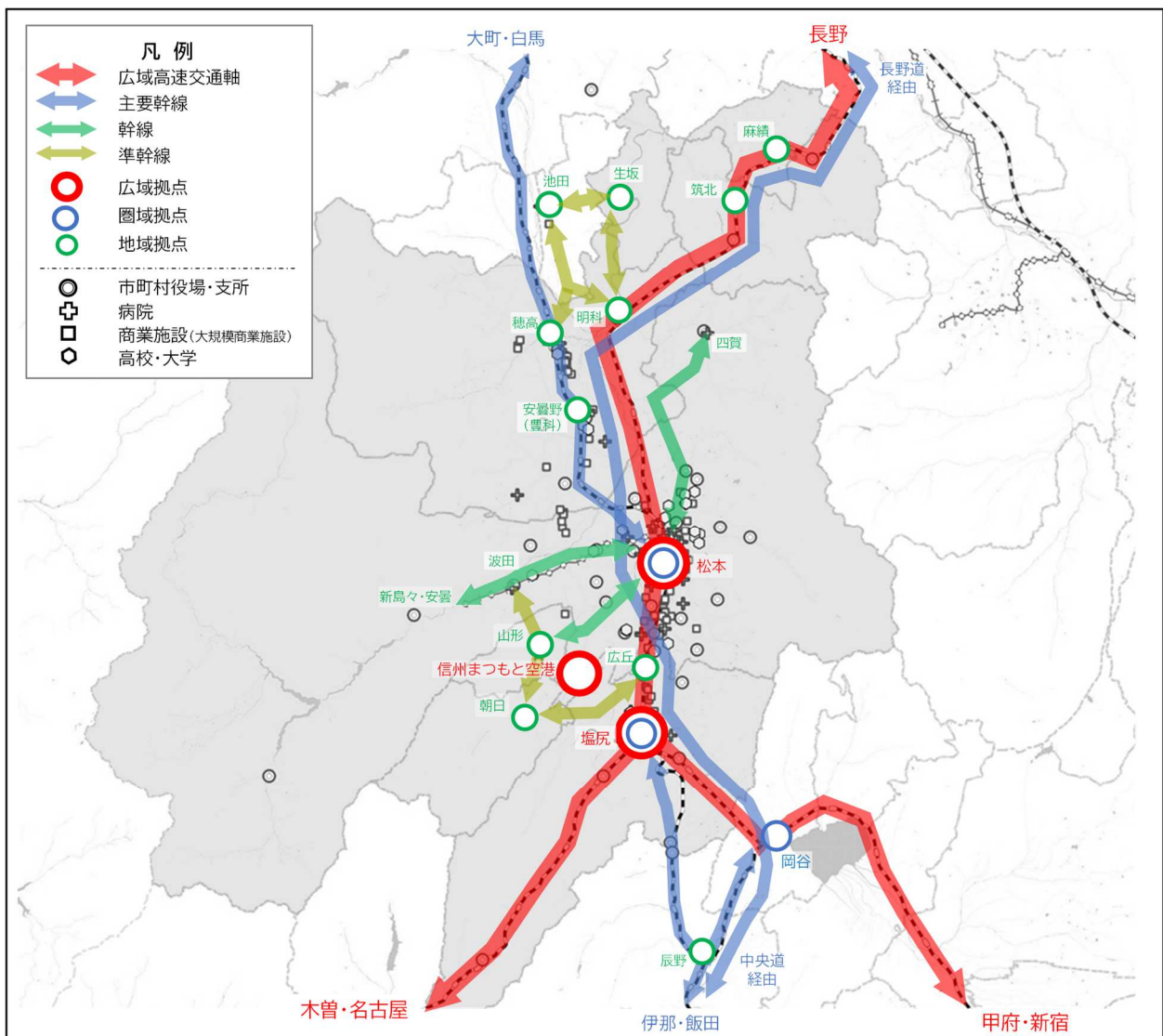
信州まつもと空港についても広域拠点とし、全国からの空の玄関口と位置づけます。

B 主要幹線(隣接県連携・広域圏間連携)

J R中央本線(中央東線・中央西線・辰野支線)とJ R篠ノ井線を運行する普通列車は、地域住民の日常移動を支える重要な路線であり、主要幹線に位置づけます。

運行事業者に対して引き続きのサービスの維持を求めるとともに、沿線市町村とも連携しながら支援策を検討していきます。

バス路線については、長野自動車道を走るみずずハイウェイバスを主要幹線に位置づけ、今後のサービス拡充などについて支援策を検討していきます。



C 幹線(圏域中心市町・周辺市町村間連携)

幹線は鉄道として上高地線を、バス路線として山形線と四賀線の2路線を位置づけます。鉄道については、運行事業者に対して、引き続きサービスの維持を求めるとともに、沿線市町村とも連携しながら支援策を検討していきます。

バス路線については、この2路線は国・県の地域間幹線系統として位置付けている路線であり、今後も維持に努めますが、松本市・山形村・朝日村の「エリア一括協定運行事業」の適用にあわせた支援策の調整を図ります。

D 準幹線(市町村間連携)

鉄道路線が各市町村の中心部(地域拠点)付近を通っている路線については、当該路線が準幹線も兼ねるものとしますが、地域拠点が鉄道駅から離れている町村については、バス路線等での接続を図ります。具体的には下表の6路線のコミュニティバスが該当します。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する県の玄関口	松本市	・松本(駅・市役所周辺) ・松本空港
	圏域拠点	・圏域の中心地	松本市	・松本(駅・市役所周辺)
			塩尻市	・塩尻(駅・市役所周辺)
	地域拠点	・各市町村内における交通結節点、目的先施設	塩尻市	・広丘(駅周辺)
			安曇野市	・豊科(駅・市役所周辺) ・穂高(駅周辺) ・明科(駅周辺)
			麻績村	・麻績(聖高原駅・村役場周辺)
			生坂村	・生坂(村役場周辺)
			山形村	・山形(村役場周辺)
			朝日村	・朝日(村役場周辺)
	筑北村	・筑北(西条駅・村役場周辺)		
軸	広域高速交通軸	・三大都市圏と県内の広域拠点を高速で結ぶ軸	鉄道	・中央東線(特急列車)[JR東日本] ・中央西線(特急列車)[JR東海] ・篠ノ井線(特急列車)[JR東日本] ・航空路線[FDA]
	主要幹線	・隣接県と県内や県内の広域圏間(圏域拠点)を結ぶ路線	鉄道	・中央東線(普通列車)[JR東日本] ・中央西線(普通列車)[JR東海] ・篠ノ井線(普通列車)[JR東日本] ・大糸線[JR東日本] ・中央東線辰野支線[JR東日本]
			バス	・みすずハイウェイバス [アルピコ交通、伊那バス、信南交通] ・長野・松本線[アルピコ交通]
	幹線	・圏域の中心市町(圏域拠点)と市町村(地域拠点)を結ぶ路線	鉄道	・上高地線[アルピコ交通]
			バス	・山形線★[アルピコ交通] ・四賀線★[アルピコ交通]
準幹線	・圏域の中心市町以外の市町村間(地域拠点)を結ぶ路線	バス	・犀川線[生坂村営] ・池坂線[生坂村営] ・朝日・波田線[アルピコタクシー] ・朝日・広丘線[アルピコタクシー] ・明科線[池田町営] ・安曇野線[池田町営]	

★ = 国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆ = 国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

8. 北アルプス地域

8-1 地域特性など

- 北アルプス地域は県の北西部に位置し、大町市、池田町、松川村の3市町村は松本盆地の北部に市街地が形成されています。また、北部の白馬村は白馬盆地に、小谷村は姫川の流域に居住区などが形成されています。域内の大半が豪雪地帯に指定されており、とくに白馬・小谷の両村は特別豪雪地帯にも指定されています。
- 南側で接する松本地域との流動が最も多く、これに次いで長野地域との流動がみられます。新潟県とも県境を接しており、一定数の流動があります。
- 商業施設、病院、高等学校などが最も多く立地しているのは、圏域中心である大町市街地で、この他に池田町中心部にも、まとまった施設立地がみられます。
- 主な観光地としては、北アルプスの山岳・自然資源を活かしたものが多く、冬のスキーに加え、近年ではグリーンシーズンの観光客も増えてきています。とくに外国人観光客が多いことが特徴です。
- また、西に隣接する富山県の黒部ダムは大町市扇沢がダム行きの電気バスの起点となっており、20分程度でアクセスできます。大町温泉郷は立山黒部アルペンルート観光の拠点にもなっています。さらに、バスターミナルのある白馬村八方エリアも観光の拠点になっています。

8-2 地域公共交通の概況

- JR大糸線が南北に縦貫し、南は松本駅で篠ノ井線に接続、北は新潟県の糸魚川駅で北陸新幹線及びえちごトキめき鉄道に接続しています。南小谷駅以南はJR東日本、南小谷駅以北はJR西日本と運営が分かれており、運行本数なども異なります。
- 路線バスについては、圏域を跨ぐ路線として、長野駅を起点とするアルピコ交通の長野・大町（扇沢）線、長野・白馬線の2路線があります。このうち、長野・大町（扇沢）線の冬期運行はアルピコタクシーが担っています。
- この他に事業者路線として、白馬駅から八方を經由し、梅池に向かうアルピコ交通の白馬・八方・梅池線や、信濃大町駅から扇沢駅までを結ぶアルピコ交通と関電アメニックス北アルプス交通による共同運行の扇沢線などがあります。
- 市町村界を越えるコミュニティ路線として、大町市民バスが3路線あり、支所地域等から大町市街地を結んでいます。また、池田町も町営バスを運行しており、JR大糸線の信濃松川駅、穂高駅、JR篠ノ井線の明科駅までを結んでいます。
- 各市町村においては、市町村民バス、福祉バス、デマンドタクシーなど、地域の実情にあったバスやタクシーが運行され、通院や通学、買い物など地域住民の生活の足としての役割を担っています。

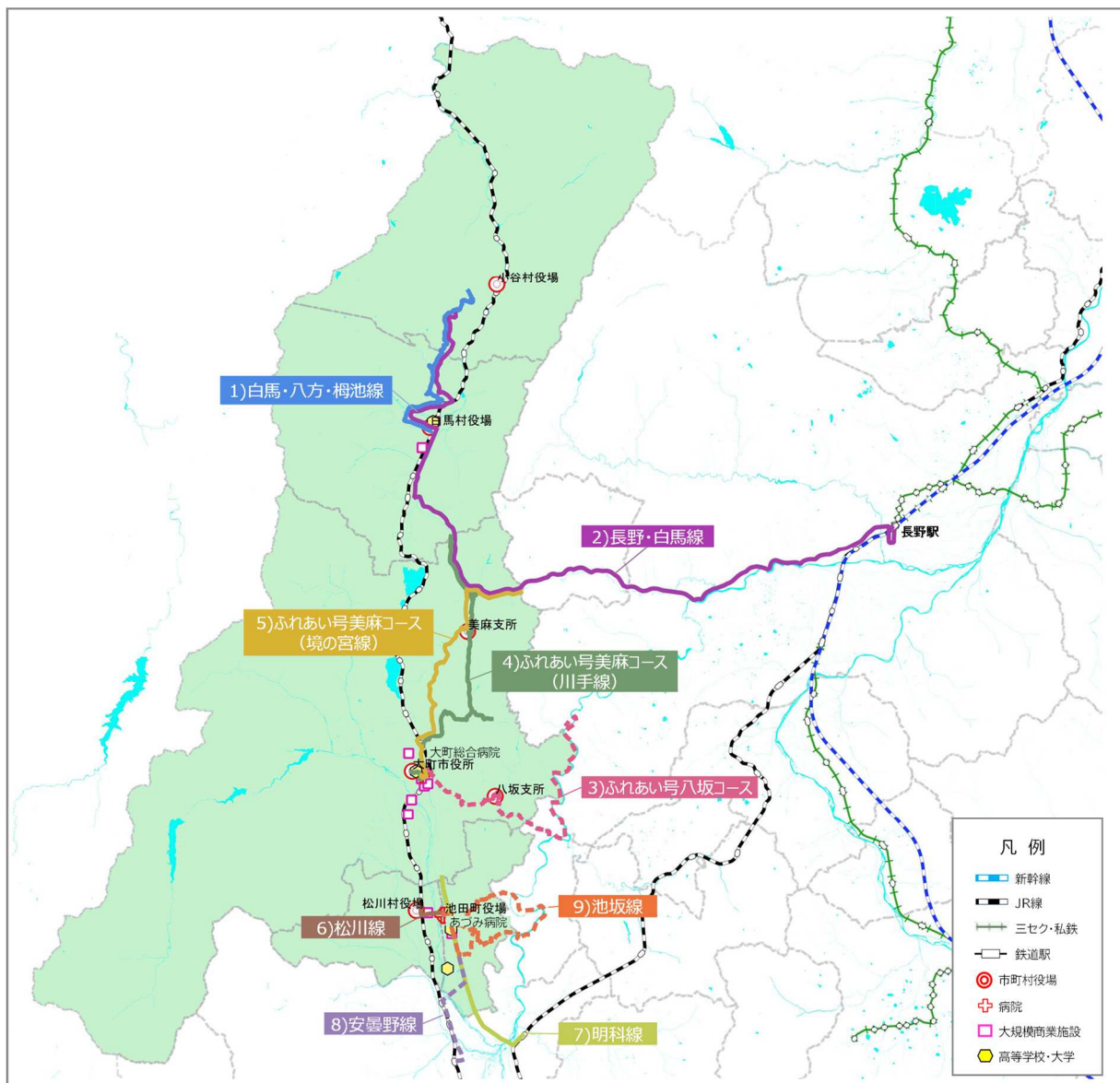
8-3 地域公共交通の課題

- 地域の日常生活においては、各市町村中心部へのアクセスが必要で、そのためにバス路線や鉄道路線が確保されていることが非常に重要となります。JR大糸線に接続することで、松本方面など地域外への移動にも対応できます。また、バス路線として長野・大町（扇沢）線、長野・白馬線へのアクセスも重要で、これにより長野方面への移動に対応できます。
- JR大糸線については、松本～有明間はある程度の運行本数があるものの、信濃大町、南小谷と北に行くにつれて運行間隔が長くなり、2時間以上空く時間帯もあります。また、南小谷駅で乗り換えのための待ち時間も長くなるケースが多いなど、利便性に課題がある状況にあります。南小谷～糸魚川間は利用者数が少なくなっていることから、沿線自治体などで構成される大糸線利用促進輸送強化期成同盟会、大糸線活性化協議会や小谷村大糸線振興会議などの団体は、沿線の情報発信やイベント開催などにより利用促進に努めています。
- 地域公共交通の利用者、とくに通院や通学のために市町村域を超えた移動が必要な高齢者や高校生などが多くいます。利便性の向上を図るため、鉄道を補完するかたちで圏域内の市町村を跨ぐ広域的な路線の構築・充実が必要と考えられます。
- 利用者の利便性向上のため、圏域間（内）連携軸であるJR大糸線の主要駅から周辺的生活関連施設や観光拠点にアクセスする二次交通を充実させる必要があります。

市町村界を跨ぐ主なバス路線の状況

令和5年10月1日現在
 (データの年次は令和4年度のもの。ただし地域間幹線系統の
 国庫補助額は令和6年度申請のもの)

No.	路線種別	運行事業者 (委託先)	路線名	路線 距離	運行便数 (往復数)	利用者数 (輸送人員)	収支率	国庫申請額 (千円)
1	事業者路線 (その他一般路線)	アルピコ交通	白馬・八方・柵池線	12.2	4.0	10,876		
2			長野・白馬線	57.9	15.0			
3	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	やまびこ	ふれあい号八坂コース	28.8	6.5	8,822	7.3%	
4		北アルプス交通	ふれあい号美麻コース (川手線)	28.3	5.0	15,585	8.7%	
5		北アルプス交通	ふれあい号美麻コース (境の宮線)	24.1	6.0			
6		安曇観光タクシー	松川線	8.4	7.5	7,332	27.4%	
7		安曇観光タクシー	明科線	13.2	6.0	12,565	41.2%	
8	安曇観光タクシー	安曇野線	11.1	6.0	7,973	26.1%		
9	安曇観光タクシー	池坂線	24.7	3.0	1,897	22.3%		



8-1 地域公共交通の将来ネットワーク

A 広域高速交通軸(三大都市間連携)

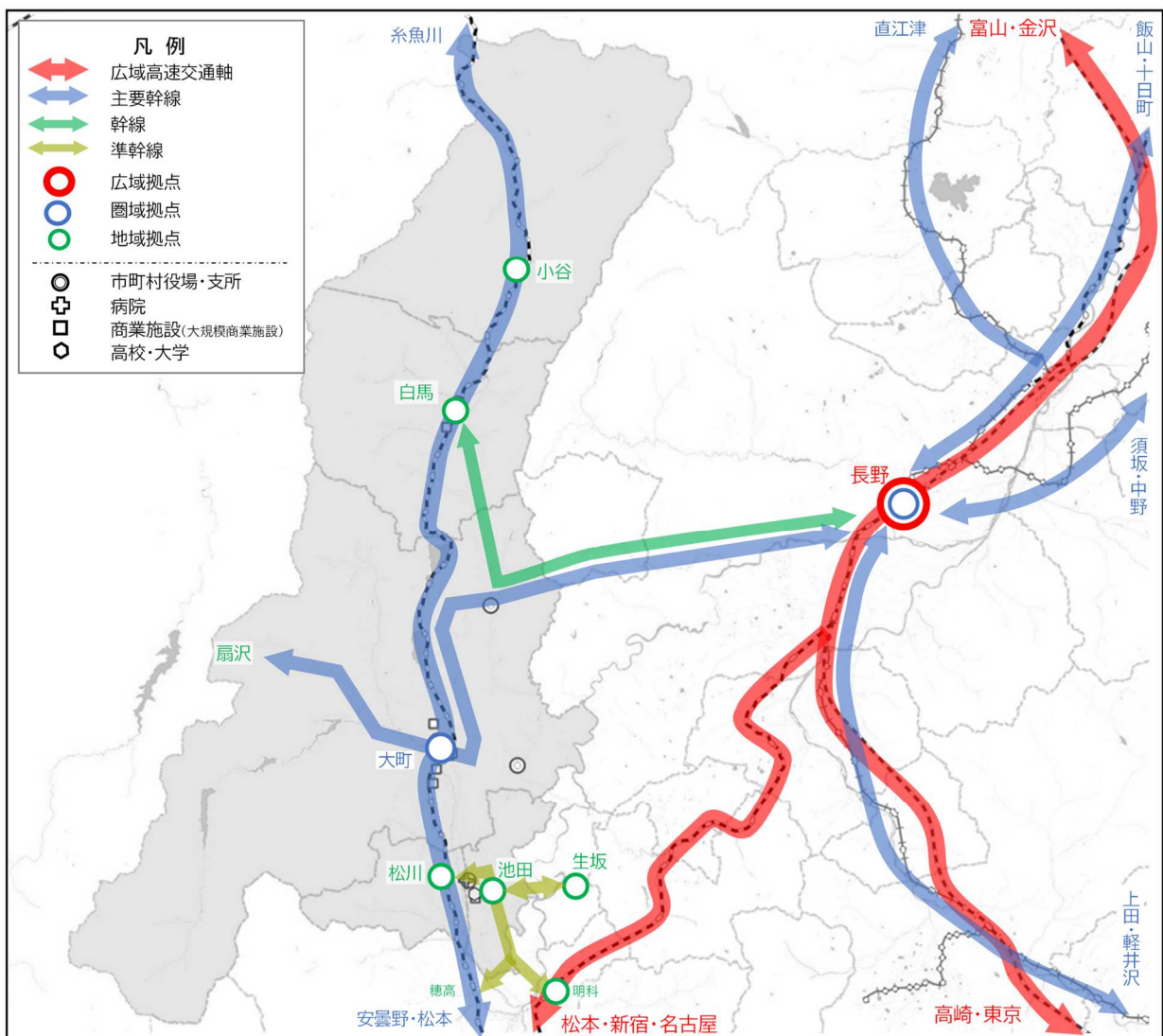
北アルプス地域内には広域高速交通軸が設定されていませんが、長野駅で北陸新幹線と信越本線、松本駅で篠ノ井線へ接続させることで、広域的なアクセスを担保します。

B 主要幹線(隣接県連携・広域圏間連携)

地域の南北軸として走る J R 大糸線は地域住民の日常移動や観光を支える重要な路線であり、主要幹線に位置づけます。

運行事業者や沿線市町村とも連携し、路線の活性化、利用促進に取り組んでいくものとします。

バス路線については、長野・大町(扇沢)線を主要幹線と位置づけ、(必要に応じて)国・県の地域間幹線系統補助の活用についても検討を進めます。



C 幹線(圏域中心市町・周辺市町村間連携)

北アルプス地域においては、幹線として長野・白馬線を位置づけます。なお、J R 大糸線は主要幹線のみならず幹線の役割も併せ持つものと位置づけます。また、今後は幹線に該当するバス路線の検討も必要と考えられます。

D 準幹線(市町村間連携)

鉄道路線が各市町村の中心部(地域拠点)付近を通っているものについては、当該路線が準幹線も兼ねるものとしますが、地域拠点が鉄道駅から離れている町については、バス路線等での接続を図ります。具体的には池田町営の3路線のコミュニティバスが該当し、J R 大糸線の信濃松川駅、穂高駅、J R 篠ノ井線の明科駅に接続します。その他、池田町と生坂村を結ぶ池坂線も準幹線に位置づけます。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する県の玄関口	—	—
	圏域拠点	・圏域の中心地	大町市	・大町(信濃大町駅周辺)
	地域拠点	・各市町村内における交通結節点、目的先施設	池田町	・池田(あづみ病院・町役場周辺)
			松川村	・松川(信濃松川駅・村役場周辺)
白馬村			・白馬(駅周辺)	
	小谷村	・小谷(南小谷駅・村役場周辺)		
軸	広域高速交通軸	・三大都市圏と県内の広域拠点を高速で結ぶ軸	—	—
	主要幹線	・隣接県と県内や県内の広域圏間(圏域拠点)を結ぶ路線	鉄道	・大糸線 [JR東日本(南小谷以南)] ・大糸線 [JR西日本(南小谷以北)]
			バス	・☆長野・大町(扇沢)線 [アルピコ交通・アルピコタクシー]
	幹線	・圏域の中心市町(圏域拠点)と市町村(地域拠点)を結ぶ路線	バス	・長野・白馬線 [アルピコ交通]
	準幹線	・圏域の中心市町以外の市町村間(地域拠点)を結ぶ路線	バス	・松川線[池田町営] ・明科線[池田町営] ・安曇野線[池田町営] ・池坂線[生坂村営]

★ = 国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆ = 国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

9. 長野地域

9-1 地域特性など

- 長野地域は県の北部に位置し、長野盆地の北西部に長野市街地が形成されており、県内では最も大きい都市規模を有しています。盆地北部の小布施町から盆地南部の千曲市までほぼ一体的に市街地が連担しています。一方で山間部にも居住区が点在していることも特徴で、長野市の合併地域などには急傾斜に集落が点在する箇所なども多くみられます。また、長野市の鬼無里、戸隠地区と信濃町と高山村は特別豪雪地帯に指定されており、冬期は公共交通の運行に支障を来すこともあります。
- 北東側で接する北信地域との流動が最も多く、これに次いで南東側で接する上田地域との流動も多くなっています。その他に松本地域、佐久地域、北アルプス地域との流動もあります。
- 長野盆地の中南部には広い範囲にわたって都市施設が立地していますが、とくに高い集積がみられるのは、長野市中心部で、須坂市、千曲市の中心部にもまとまった立地がみられます。この他にも長野市北長野、長野市篠ノ井、長野市松代などに施設立地が目立ちます。
- 主な観光地としては、善光寺などがある長野市街地のほか、歴史・文化的資源としては松代城跡のある松代地区、戸隠神社のある戸隠地区などの入込みが多くなっています。このほかに小布施、飯綱高原、黒姫高原、山田温泉などのエリアも入込みの多い観光地となっています。

9-2 地域公共交通の概況

- 長野地域の鉄道網は、北陸新幹線、信越本線、篠ノ井線、飯山線の4路線のJR線と、信越本線から移管した並行在来線のしなの鉄道線及び北しなの線、長野電鉄長野線の計7路線の鉄道があり、長野駅は交通の要衝と位置づけられます。
- 北陸新幹線により首都圏、北陸圏までの速達性が確保されており、JR信越本線・篠ノ井線から中央西線を走る特急しなのにより、中京圏までも乗り換えなしでアクセスできる優位性をもっています。その他各路線の普通列車についても、飯山線を除いては、1日を通じて十分な運行が確保されているといえます。（なお、飯山線については次項「北信地域」のなかに記載）
- 路線バスについては、地域間幹線系統としてアルピコ交通の4路線、長電バスの4路線の運行があります。
- この他に市町村界を越えるバス路線として事業者による一般路線が2路線、コミュニティ路線が8路線あります。朝夕の通学時間帯のみの運行という路線も複数あります。

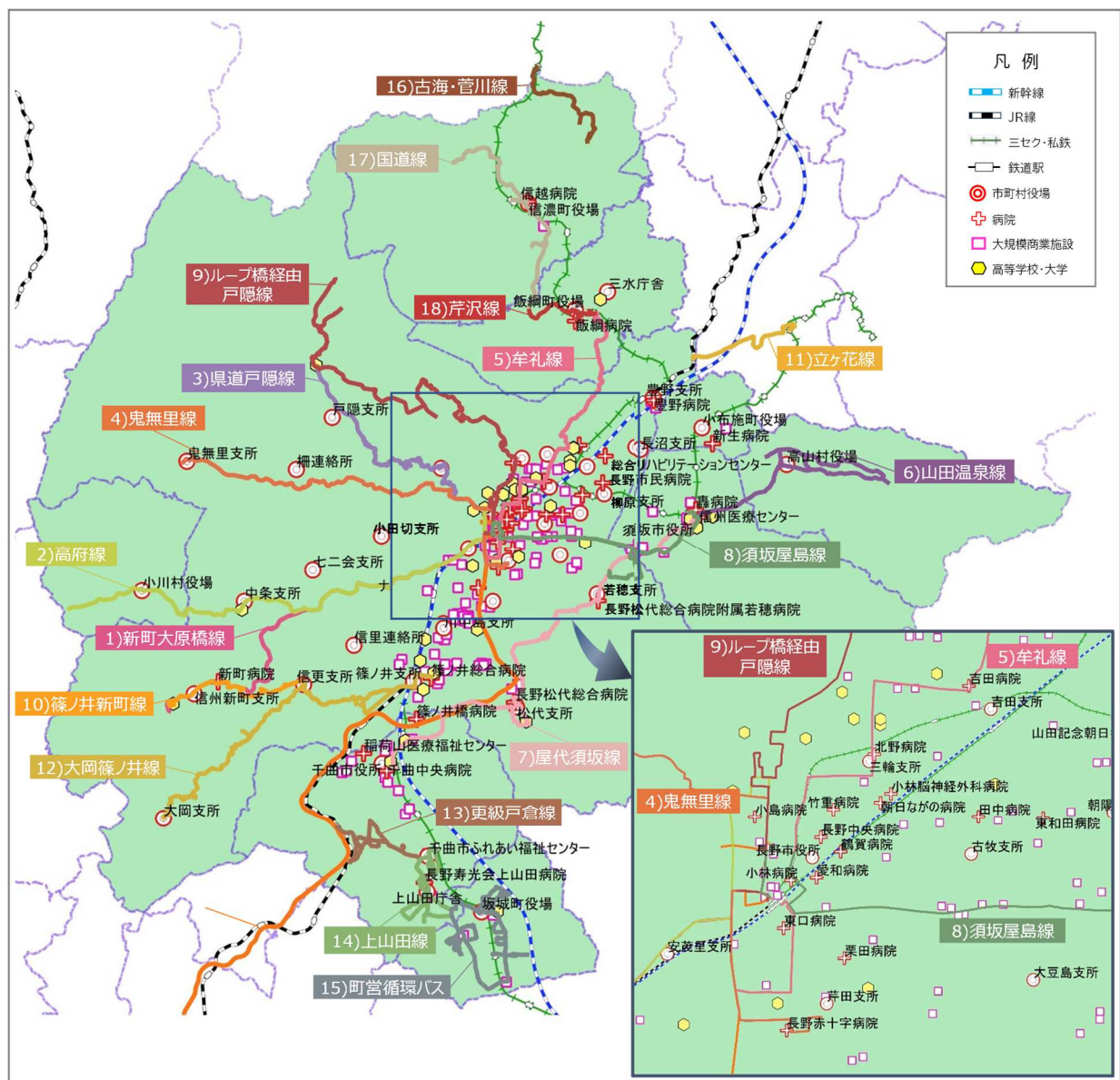
9-3 地域公共交通の課題

- 地域の日常生活においては、長野市中心部、須坂市中心部、千曲市中心部のほか、北長野、篠ノ井、松代などのへのアクセスが必要で、そのためのバス路線や鉄道路線が確保されていることが非常に重要となります。鉄道路線への接続が図られることで、上田方面、松本方面など地域外への移動もしやすい状況となります。
- 地域間幹線系統の各路線については、利用者の減少が目立つ路線も多く、維持のしやすさは路線ごとに差異があるといえます。また、同じ地域内のバス事業者でも沿線の市町村からの支援の仕組みが異なっていることなども課題といえます。運転手不足も目立ってきています。
- 主要観光地については、鉄道のほか、一般の路線バスやコミュニティバスなどで概ねアクセスが確保されているといえますが、旅行ニーズが多様化するなかで、観光客の訪問先や動き方も複雑になっており、二次交通もこれに対応していくことが求められています。

市町村界を跨ぐ主なバス路線の状況

令和5年10月1日現在
 (データの年次は令和4年度のもの。ただし地域間幹線系統の国庫補助額は令和6年度申請のもの)

No.	路線種別	運行事業者 (委託先)	路線名	路線 距離	運行便数 (往復数)	利用者数 (輸送人員)	収支率	国庫申請額 (千円)
1	事業者路線 (地域間幹線系統)	アルピコ交通	新町大原橋線	25.6	5.8	89,311	39.0%	15,051
2			高府線	26.5	7.0	87,784	33.0%	12,996
3			県道戸隠線	27.1	7.6	50,798	27.4%	10,416
4			鬼無里線	24.2	8.5	43,381	25.3%	7,132
5		長電バス	牟礼線	21.1	12.0	151,363	47.1%	5,345.5
6			山田温泉線	13.5	13.3	46,831	36.1%	10,440.5
7			屋代須坂線	27.8	23.5	167,358	37.2%	16,842
8			須坂屋島線	15.4	19.3	81,062	72.5%	2,596.5
9	事業者路線 (その他一般路線)	アルピコ交通	ループ橋経由戸隠線	34.4	11.5			
10	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	アルピコ交通	篠ノ井新町線	20.7	6.0			
11		長電バス	立ヶ花線	8.0	2.6			
12		大新東	大岡篠ノ井線	30.5	4.0			
13		信州観光バス	更級戸倉線	28.4	5.0			
14			上山田線	22.0	7.0			
15			町営循環バス	20.6	12.0			
16		長電バス	古海・菅川線	9.0	1.9			
17			国道線	14.0	4.3			
18	飯綱ハイヤー		芹沢線	7.4	3.0			



9-1 地域公共交通の将来ネットワーク

A 広域高速交通軸(三大都市間連携)

首都圏と北陸圏を結ぶ大きな動線である北陸新幹線を広域高速交通軸として位置づけます。北陸新幹線は2024年に福井県敦賀市まで延伸し、将来的には近畿圏まで延伸する予定です。また、JR信越本線・篠ノ井線についても、中央本線（中央西線）を經由し名古屋を結ぶ特急列車に対して広域高速交通軸の役割を持たせます。

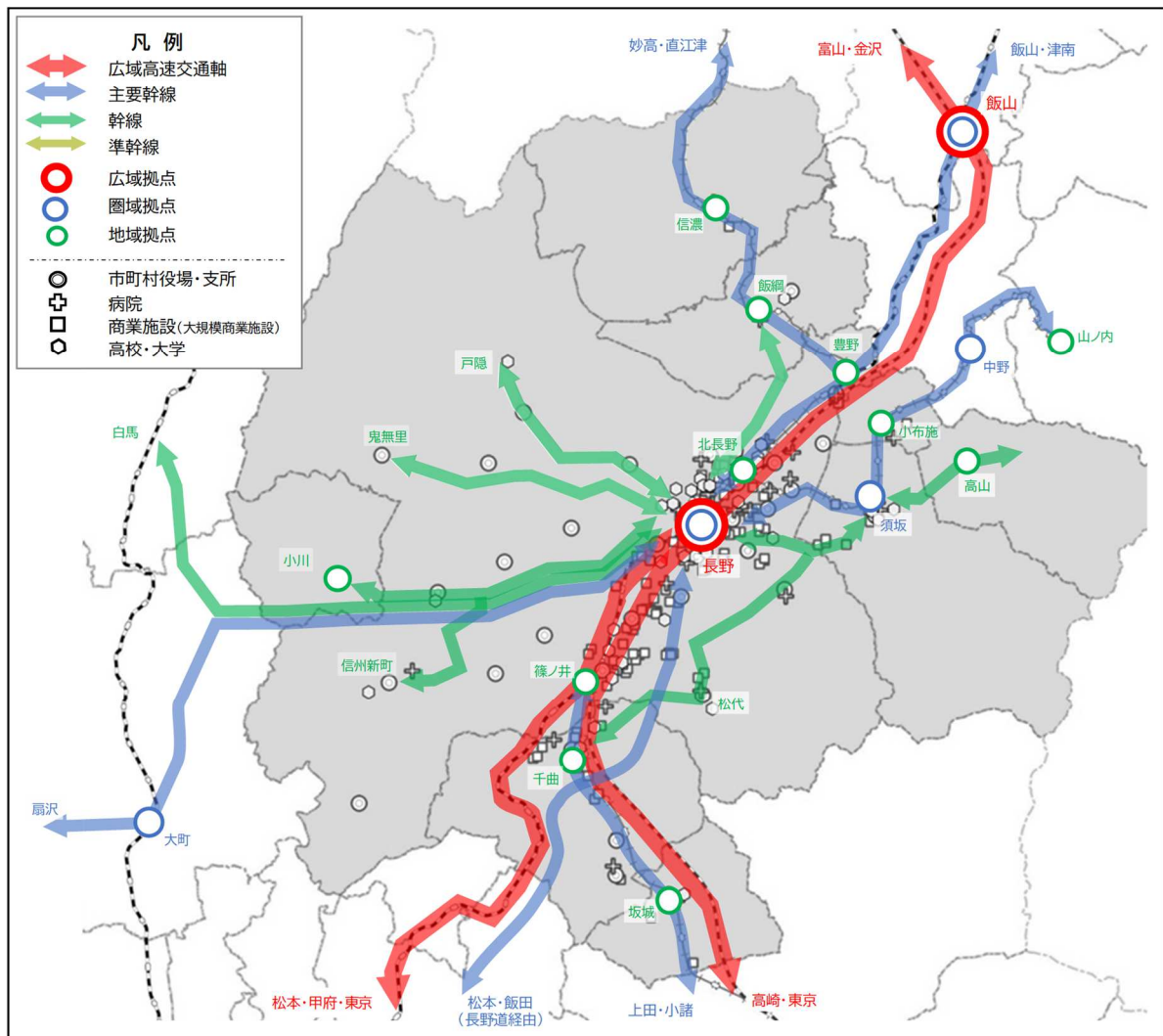
これら両路線の接続駅となる長野駅周辺を広域拠点と位置づけ、首都圏、中京圏とのアクセスの良さ、さらには県庁所在地としての都市機能の集積なども活かした利便性の高い拠点づくりについて、具体的な方策を検討していくものとします。

B 主要幹線(隣接県連携・広域圏間連携)

JR信越本線・篠ノ井線を運行する普通列車については、地域住民の日常移動を支える重要な路線であり、主要幹線にも位置づけます。この他に、JR飯山線、しなの鉄道線及び北しなの線、長野電鉄長野線の各鉄道路線についても主要幹線として位置づけます。

運行事業者に対して引き続きのサービスの維持を求めるとともに、沿線市町村とも連携しながら支援策を検討していきます。

また、バス路線について、みすずハイウェイバス、長野・大町・扇沢線の2路線も主要幹線に位置づけ、今後のサービス拡充などについて支援策を検討していきます。



C 幹線(圏域中心市町・周辺市町村間連携)

幹線としては、既存の地域間幹線系統のバス路線に長野・白馬線を加えアルピコ交通の5路線、長電バスの4路線を位置づけます。これらの路線の多くは引き続き国・県の地域間幹線系統補助を活用し、維持を図ります。

D 準幹線(市町村間連携)

長野地域は、準幹線として個別路線の設定はしませんが、各市町村によるコミュニティ交通などを活用して、市町村間連携も図っていくものとします。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点		
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する県の玄関口	長野市	・長野(駅・市役所周辺)	
	圏域拠点	・圏域の中心地	長野市 須坂市	・長野(駅・市役所周辺) ・須坂(駅・市役所周辺)	
	地域拠点	・各市町村内における交通結節点、目的先施設	長野市 千曲市 坂城町 小布施町 高山村 信濃町 飯綱町 小川村	・篠ノ井(駅・支所周辺) ・豊野(駅・支所周辺) ・北長野(駅・支所周辺) ・千曲(屋代駅・市役所周辺) ・坂城(駅・町役場周辺) ・小布施(駅・町役場周辺) ・高山(村役場周辺) ・信濃(黒姫駅・町役場周辺) ・飯綱(牟礼駅・町役場周辺) ・小川(バスティ高府・村役場周辺)	
	軸	広域高速交通軸	・三大都市圏と県内の広域拠点を高速で結ぶ軸	鉄道	・北陸新幹線[JR東日本] ・信越本線(特急列車)[JR東日本] ・篠ノ井線(特急列車)[JR東日本]
		主要幹線	・隣接県と県内や県内の広域圏間(圏域拠点)を結ぶ路線	鉄道	・篠ノ井線(普通列車)[JR東日本] ・信越本線[JR東日本] ・飯山線[JR東日本] ・しなの鉄道線[しなの鉄道] ・北しなの線[しなの鉄道] ・長野線[長野電鉄]
				バス	・みすずハイウェイバス [アルピコ交通、伊那バス、信南交通] ・長野・大町・扇沢線[アルピコ交通]
		幹線	・圏域の中心市町(圏域拠点)と市町村(地域拠点)を結ぶ路線	バス	・新町大原橋線★[アルピコ交通] ・高府線★[アルピコ交通] ・県道戸隠線★[アルピコ交通] ・鬼無里線★[アルピコ交通] ・長野・白馬線[アルピコ交通] ・牟礼線★[長電バス] ・山田温泉線★[長電バス] ・屋代須坂線★[長電バス] ・須坂屋島線★[長電バス]
		準幹線	・圏域の中心市町以外の市町村間(地域拠点)を結ぶ路線	—	—

★ = 国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆ = 国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

10. 北信地域

10-1 地域特性など

- 北信地域は県の北東部に位置し、千曲川が地域の南西から北東に向けて流れています。長野盆地からこの千曲川に沿って続く平坦地、扇状地に市街地が形成されています。域内のほぼ全域が特別豪雪地帯にも指定され、冬期は公共交通の運行に支障を来すこともあります。
- 南西で接する長野地域との流動が多く、県内 10 圏域間の流動でも最も多いものとなっていますが、それ以外の流動は少なくなっています。また、北東側で県境を接する新潟県津南町、十日町市との流動が多少みられます。
- 商業施設、病院、高等学校などがまとまって立地している地区として、中野市中心部、飯山市中心部などがあります。
- 観光については、域内にスキー場が多数あり、冬期はスキー客で賑わいます。とくに志賀高原、野沢温泉などは規模も大きく、外国人旅行者が多いことも特徴です。スキー場以外に山ノ内町の地獄谷野猿公苑もスノーモンキーの愛称で人気の観光地となっています。また、近年ではグリーンシーズンの観光誘客にも力を入れています。
- その他に飯山市内の寺社や菜の花公園、山ノ内町の湯田中・渋温泉郷、栄村の秋山郷などが主要な観光地といえます。

10-2 地域公共交通の概況

- J R 飯山線が千曲川に沿って走り、南は長野市の豊野駅でしなの鉄道北しなの線に、東は新潟県長岡市の越後川口駅で J R 上越線に接続しています。また、長野電鉄長野線が長野市から運行しており、中野市を経て山ノ内町の湯田中駅までを結んでいます。
- 地域間幹線系統のバスとして長電バスの上林線、永田線、野沢線、中野木島線の 4 路線があります。
- この他に長電バスの事業者路線として菅線があります。さらに、コミュニティ路線として市町村界を跨ぐものが 4 路線あり、このうち木島平村シャトル便と野沢温泉ライナーは、北陸新幹線からの二次交通としての位置づけを持つ路線となっています。

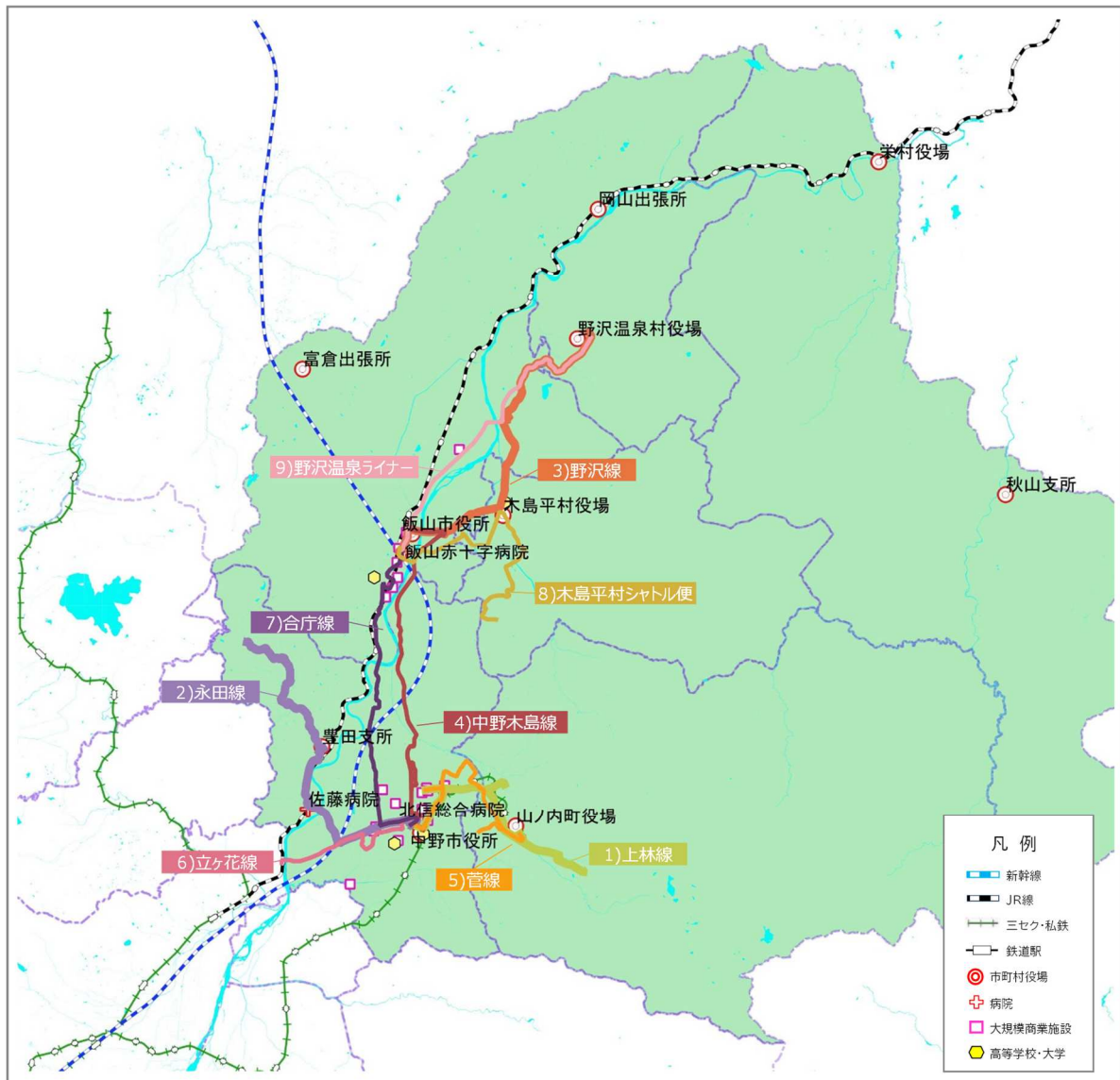
10-3 地域公共交通の課題

- 地域の日常生活においては、中野市中心部、飯山市中心部等へのアクセスが必要で、そのためのバス路線や鉄道路線が確保されていることが非常に重要となります。鉄道路線への接続が図られることで、長野市など地域外への移動にも対応できます。
- 鉄道路線のうち J R 飯山線については、輸送密度 2,000 人未満の路線として公表されており、区間別にみると戸狩野沢温泉駅以北の区間で非常に少ない状況です。ダイヤ的にも日中に 2 時間以上運行が空く時間帯があるなど、利便性に課題があるといえるため、事業者や沿線自治体から構成される飯山線沿線地域活性化協議会などにより、利用促進に努めています。
- 地域間幹線系統の各バス路線については、路線ごとに維持のしやすさにばらつきがある状況で、とくに野沢線は市町村が運営する観光の二次交通を担う路線と競合もあり、近年利用者数が大きく減少、国からの補助金も減少し、維持が難しくなっています。
- 観光地へのアクセスは、飯山、湯田中などは鉄道の便が良く、志賀高原、野沢温泉、地獄谷野猿公苑なども一年を通じてバスの運行が確保されています。一方、地域内の観光路線については季節運行の路線や予約制の路線などもあり、旅行者にとって利用しづらい面もあります。
- 信州中野と湯田中の間は、鉄道路線とバス路線が並行しており、競合もみられるため、両者の役割・機能を整理した上で、運用方法を検討する必要があります。

市町村界を主な跨ぐバス路線の状況

令和5年10月1日現在
 (データの年次は令和4年度のもの。ただし地域間幹線系統の国庫補助額は令和6年度申請のもの)

No.	路線種別	運行事業者 (委託先)	路線名	路線 距離 (km)	運行便数 (往復数)	利用者数 (輸送人員)	収支率	国庫申請額 (千円)
1	事業者路線 (地域間幹線系統)	長電バス	上林線	14.0	6.5	29,058	30.3%	3,421.5
2			永田線	16.6	7.4	19,218	30.7%	1,040.5
3			野沢線	16.3	10.6	54,678	42.3%	4,591.0
4			中野木島線	17.9	6.0	54,287	59.0%	6,440.0
5	事業者路線 (その他一般路線)	長電バス	菅線	14.0	4.6			
6	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	長電バス	立ヶ花線	8.0	2.6			
7			合庁線	17.7	4.6			
8		岳北ハイヤー	木島平村シャトル便	13.1	3.5			
9		のぞむ温泉交通	野沢温泉ライナー	14.6	20.0			



10-1 地域公共交通の将来ネットワーク

A 広域高速交通軸(三大都市間連携)

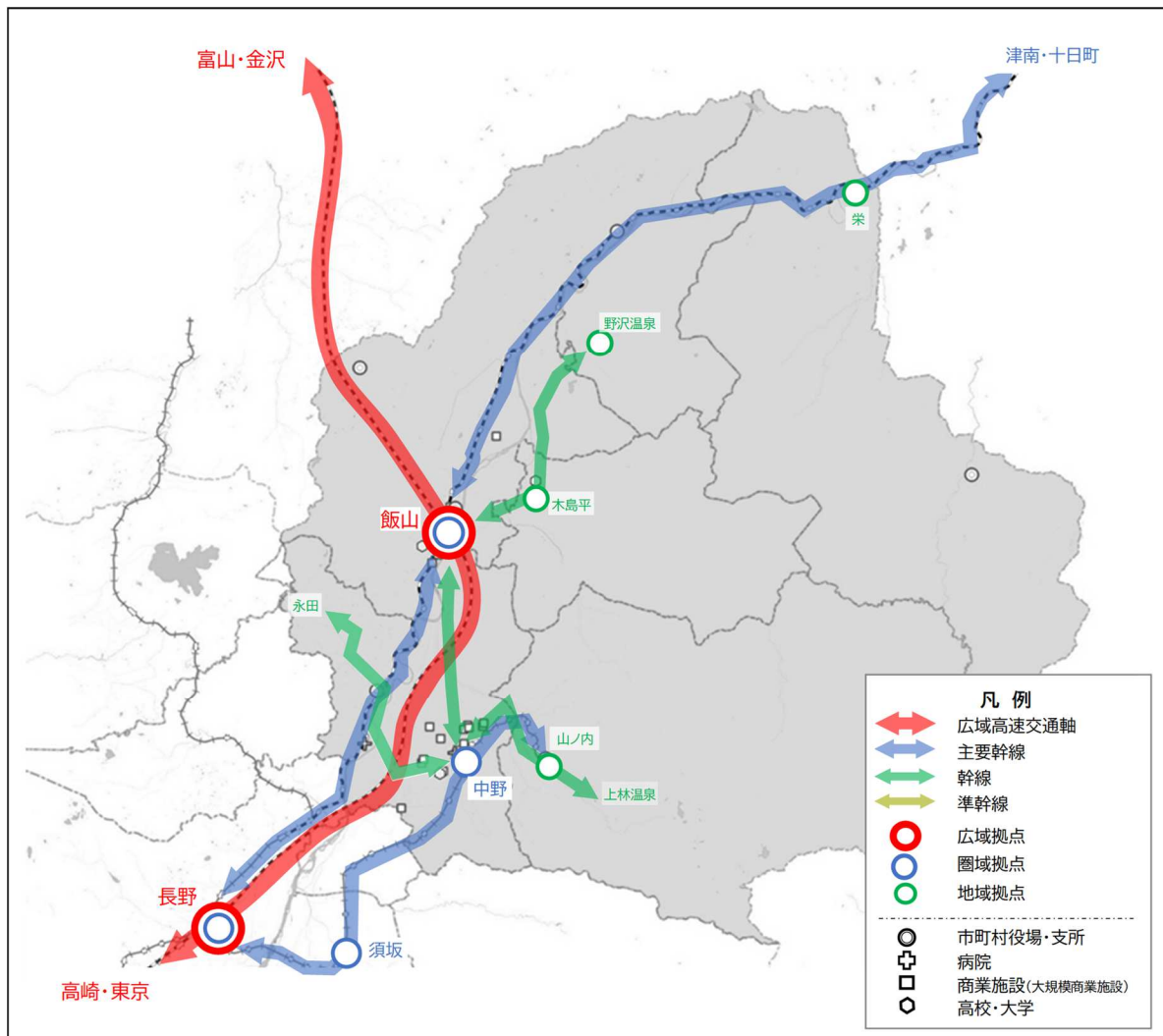
首都圏と北陸圏を結ぶ大きな動線である北陸新幹線を広域高速交通軸として位置づけます。北陸新幹線は2024年に福井県敦賀市まで延伸し、将来的には近畿圏まで延伸する予定です。

飯山駅付近を広域拠点と位置づけ、首都圏、北陸圏との良好なアクセスを活かした拠点づくりについて、具体的な方策を検討していくものとします。

B 主要幹線(隣接県連携・広域圏間連携)

地域の南西から北東に走るJR飯山線は地域住民の日常移動を支える重要な路線となっています。また、長野電鉄長野線についても、地域住民の日常移動や観光を支える重要な路線であり、主要幹線として位置づけます。

運行事業者に対して引き続きのサービスの維持を求めるとともに、沿線市町村とも連携しながら支援策を検討していきます。利用者が落ち込んでいるJR飯山線については、とくに重点的に取り組んでいくものとします。



C 幹線(圏域中心市町・周辺市町村間連携)

幹線としては、長電バスが運行する地域間幹線系統の上林線、永田線、野沢線、中野木島線の4路線を位置づけます。これらの路線は、国・県の地域間幹線系統補助を活用し、維持を図ります。

D 準幹線(市町村間連携)

北信地域は、準幹線として個別路線の設定はしませんが、各市町村によるコミュニティ交通などを活用して、市町村間連携も図っていくものとします。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する県の玄関口	飯山市	・飯山(駅・市役所周辺)
	圏域拠点	・圏域の中心地	中野市	・中野(駅・市役所周辺)
			飯山市	・飯山(駅・市役所周辺)
	地域拠点	・各市町村内における交通結節点、目的先施設	山ノ内町	・湯田中(駅・町役場周辺)
			木島平村	・木島平(村役場周辺)
			野沢温泉村	・野沢温泉(温泉街・村役場周辺)
栄村			・栄(森宮野原駅・村役場周辺)	
軸	広域高速交通軸	・三大都市圏と県内の広域拠点を高速で結ぶ軸	鉄道	・北陸新幹線[JR東日本]
	主要幹線	・隣接県と県内や県内の広域圏間(圏域拠点)を結ぶ路線	鉄道	・飯山線[JR東日本] ・長野線[長野電鉄]
	幹線	・圏域の中心市町(圏域拠点)と市町村(地域拠点)を結ぶ路線	バス	・上林線★[長電バス] ・永田線★[長電バス] ・野沢線★[長電バス] ・中野木島線★[長電バス]
	準幹線	・圏域の中心市町以外の市町村間(地域拠点)を結ぶ路線	—	—

★ = 国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆ = 国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線