

【資料 1】

長野県地域公共交通計画 2025年度 進捗状況評価分析（案）

交通政策局交通政策課

進捗状況評価分析の趣旨

法律上の位置づけ

- 地域公共交通活性化及び再生に関する法律第7条の2

「地方公共団体は、地域公共交通計画を作成した場合には、毎年度、当該地域公共交通計画の区域における地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努める～(以下略)」

に基づき実施するもの。

目的

- 取組の結果や成果を明らかにすることで、地域が抱える交通課題が解決できたかどうかを判断し、必要な改善策を検討するため

評価分析の単位：全11評価項目

計画全体の目標：県内公共交通機関利用者数など3項目

施策1「地域公共交通の担い手確保」：県内乗合バス事業者の運転手数など2項目

施策2「持続可能な地域公共交通ネットワークの構築」：地域間幹線系統の平均収支率など3項目

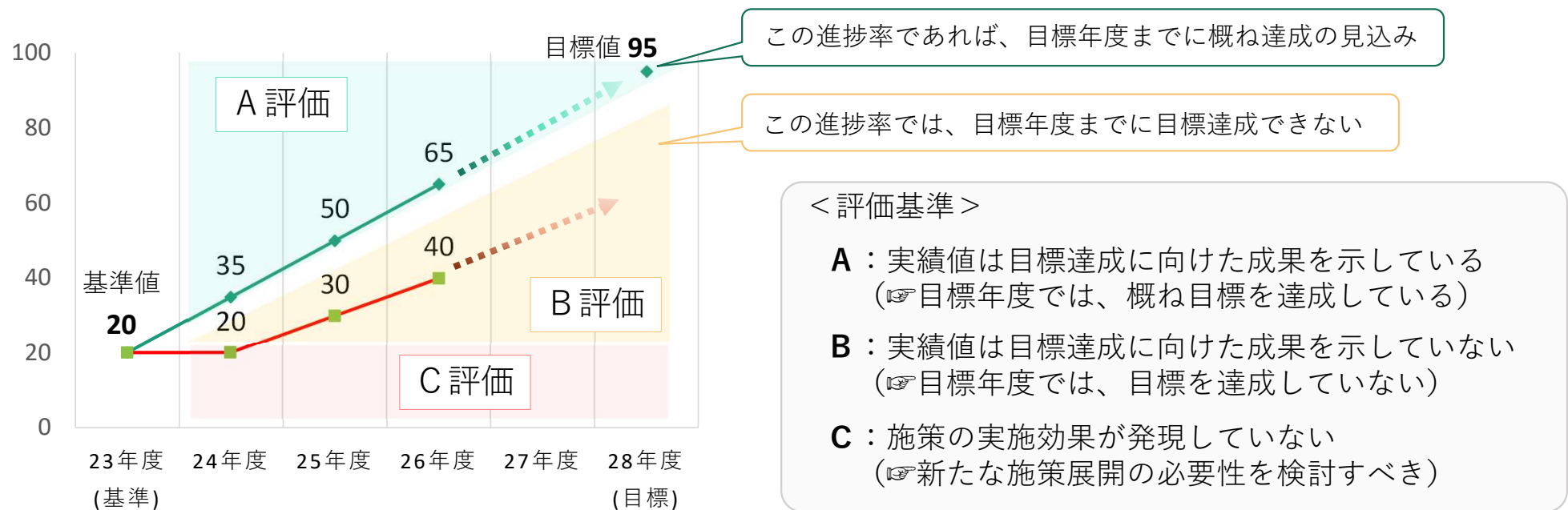
施策3「利用しやすい地域公共交通を実現する」：地域連携ICカード導入率など2項目

施策4「地域公共交通分野における脱炭素化の推進」：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 1項目

評価の考え方と対応の方向性

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

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



2025年度の評価について

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

目標達成している	… 3 項目		A 評価
目標に向けて順調に進捗	… 4 項目 (昨年度から 1 増)		
進捗は鈍いが基準値上回る	… 1 項目 (昨年度から 1 減)		B 評価
基準値を下回る	… 3 項目		C 評価

- ・インバウンド観光客の増加等に支えられ、公共交通機関利用者数、県民一人当たり公共交通機関利用回数等は、2028年度の目標達成可能な水準で推移している。
- ・また、バス路線における地域連携ICカードの導入や路線バス情報におけるGTFS - JPの整備、信州スマートムーブ通勤ウィークにおけるノーマイカー通勤者数も順調に増加している。

一方、課題感としては、

- ・担い手確保は急務。特に、将来を見据えると若者に選ばれる職業となることが求められる。
- ・利用者数回復に伴い事業者経常収益は改善の傾向だが、中東情勢等もあり物価高騰の影響を強く受けている。

計画の目標と実績

指標名		基準値	実績値 (①②は集計の都合上1年遅れの数値を記載)					目標値 (2028年度)
			24年度	2025年度	26年度	27年度	28年度	
①	県内公共交通機関利用者数	82,180千人 (2022年度)	Ⓐ 87,086千人	Ⓐ 91,092千人				100,000千人
	・ 鉄道（JR・民鉄）の輸送人員数	58,218千人	61,546千人	64,260千人				68,000千人
	・ 乗合バスの輸送人員数	15,984千人	17,161千人	18,312千人				20,000千人
	・ タクシー（法人・個人）の輸送人員数	7,978千人	8,379千人	8,520千人				12,000千人
②	県民一人当たり公共交通機関利用回数	40.6 回 (2022年度)	Ⓐ 44 回	Ⓐ 47.6回				50 回
③	県内の通院・通勤・通学時の交通手段 分担率（公共交通機関）	通院：2.7% 通勤：4.3% 通学：57.5% (2023年度)	Ⓐ 通院：5.1% 通勤：9.0%	Ⓐ 通院：4.3% 通勤：7.4% ※通学については中間年 である26年に調査予定				通院：2.7%以上 通勤：4.3%以上 通学：57.5%以上
実績値に関する考察				今後の方針				
●国内移動需要の回復及びインバウンド観光客の増加等の影響により、各公共交通機関で前年の利用者数を上回り、コロナ禍前（2019年度98,307千人）の約93%の水準まで回復。 ●鉄道においては、インバウンド観光客増に加え、北陸新幹線の敦賀延伸（2024年3月）が輸送人員数の増加に一定程度寄与したものと考えられる。 ●乗合バスにおいては、主に観光需要が寄与したと考えられる一方、生活路線は廃止・減便の影響を受け、多くの路線でやや減となっている。 ●タクシーにおいては、観光による移動需要増の影響がありつつも、運転手の増加が伸び悩む中需要増に応えられず、輸送人員数の増加率もやや緩やかとなっている。当年度から導入された日本版ライドシェアも初年度につき影響は限定的となっている。				●通院・通学の移動保証に向けて、2つの地域別部会においてバス路線の見直しを進めるとともに、すでに見直しを実施したバス路線についてはPDCAを実施し、引き続き最適な路線となるようモニタリングしていく。 また、観光の移動保証に向けた議論を各地域別部会で行うとともに、新規の観光バス路線等に対する支援により、観光二次交通の充実を図る。 ●公共交通の利便性向上を図るため、交通系ICカードの導入エリア拡大によるキャッシュレス決済環境の整備を推進するとともに、主要な交通結節点において、円滑な乗継や快適な待合環境の整備を支援する。 ●自家用車から公共交通への利用転換を促すため、公共交通利用のメリットを伝える広報や通勤・出張時における利用の呼びかけ、鉄道の活性化協議会による利用促進活動への参画等を実施する。				

施策 1 : 「地域公共交通の担い手確保」に係る目標と実績

指標名		基準値	実績値					目標値 (2028年度)
			24年度	2025年度	26年度	27年度	28年度	
①	県内乗合バス事業者の運転手数	1,313人 (2023年)	C 1,289人	C 1,275人				1,500人
②	県内タクシー事業者の運転手数	2,571人 (2023年度)	B 2,658人	B 2,646人				3,200人
実績値に関する考察				今後の方針				
①	新規採用をはじめ採用が伸び悩む中、定年退職者を中心とした離職者の増加等により運転手数が減少した。 事業者において、運転体験会や二種免許取得費用支援等による新規人材確保対策、ベースアップや福利厚生の見直しを含む待遇改善による離職防止対策を講じるとともに、県でも、バストライバー移住支援事業などの多面的な施策を講じているが、運転手の減少に歯止めをかけられていない。			●人材の確保・定着に向けては、運転手の待遇改善を進めることが重要であり、信州型広域バス路線支援制度や県有民営バス車両の購入等により、事業者の経営基盤の強化を支援する。 ●新規採用者の確保に向けては、マッチングイベントの開催や二種免許取得の支援、移住支援金の支給、事業者が行う採用活動への支援を行うとともに、消防や自衛隊など大型免許保持者が多い機関をターゲットへの働きかけや、外国人材の活用等について研究を行う。 ●離職防止に向けては、女性・若者が働きやすい職場環境の改善やバス運転手という職業の重要性・魅力発信などの取組を検討する。				
②	新規入職者数と退職者数（主に団塊世代）が拮抗し微減となった。 数字的には伸び悩むものの、別の課題である運転手の平均年齢はやや改善となった。（R6.3末：63.6歳⇒R8.3末：62.5歳 1.1ポイント改善） 女性比率は7.63%と低いものの短時間勤務制などを取り入れる事業者もあり改善傾向となっている。（2016.3末当時は4.75%） 働き方改革により拘束時間が制約されるなか、需要の少ない時間帯（深夜・早朝など）に運転手配置ができない状況となっている。			●幅広く運転手を確保するため、長野県タクシー協会とも連携し、引き続き、二種免許取得支援などを行うとともに、特に女性・若者の確保に向け、短時間勤務や柔軟なシフト制の導入、女性用トイレ・休憩室の整備など働きやすい環境整備を促進する。 ●タクシー需要の時間帯ごとの濃淡に対応するため、複数エリア共同での配車アプリ導入等の取組等を促進する。				

施策 2：「持続可能な地域公共交通ネットワークの構築」に係る目標と実績

交通政策局
交通政策課

指標名		基準値	実績値					目標値 (2028年度)
			24年度	2025年度	26年度	27年度	28年度	
①	地域公共交通計画を策定している市町村数	45市町村 (2024年3月)	Ⓐ 53市町村	Ⓐ 56市町村				53市町村以上
②	地域間幹線系統の平均収支率 (経常収益÷経常費用)	36.2% (2023年度)	Ⓒ 35.2%	Ⓒ 35.7%				36.2%以上
③	地域間幹線系統の維持に係る 県補助金額（運行欠損費補助）	161,340千円 (2023年度)	Ⓒ 177,663千円	Ⓒ 163,636千円				161,340千円以下 (※)
実績値に関する考察				今後の方針				
①	計画策定市町村は増加。自家用車の普及や人口減少等による公共交通利用者の減少に加え、交通事業者の経営悪化や運転手不足の深刻化等、公共交通を取り巻く環境の変化を受けて、持続可能な公共交通を構築するために計画策定の必要性が高まっていることが背景にあると考えられる。			策定市町村数は目標を達成したが（県内市町村の約72％）、地域公共交通計画等策定支援事業を一層推進し、利便増進実施計画を含む市町村のさらなる計画策定の取組を支援していく。				
②	輸送人員、経常収益及び経常費用のいずれも昨年度を下回ったものの、経常費用の減少幅が経常収益の減少幅を上回ったことから、結果として収支率は前年度より改善した。 その背景として、乗務員不足を契機とした路線の廃止・減便等により運行規模が縮小し、燃料費、人件費、車両整備費等の運行関連費用が抑制された可能性が考えられる。このため、収支率の改善は必ずしも事業の収益力向上を直接反映していないことが考えられる。			利用実態に即した運行形態、運行経路等となるよう見直しを図るなど、最適な交通ネットワークの再構築を図ることで、利用者にとって使いやすい路線とし、利用者増を図ること等により収支率の改善につなげる。 併せて、信州型広域バス路線支援制度により、必要な路線の維持を図る。				
③	乗務員不足を契機とした路線の廃止・減便等による運行規模の縮小などにより、補助対象経費が減少、前年度より県補助金額が減少している。			移動保証に必要な路線の維持を図りつつ、路線の最適化や利用者増による収支改善に努めることを通じて運行欠損費補助の適正化を図る。 また、必要な公的負担の在り方についても、引き続き検討する。				

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

施策3：「利用しやすい地域公共交通を実現する」に関する目標と実績

指標名		基準値	実績値					目標値 (2028年度)
			24年度	2025年度	26年度	27年度	28年度	
①	県内バス路線における地域連携ICカード導入率	0 % (2023年度)	A 20.4% [96/470路線]	A 21.7% [97/446路線]				40% [200/493路線]
②	県内路線バス情報におけるGTFS-JP整備率	74.1% [352/475路線] (2024年4月)	B 77.6% [365/470路線]	A 85.4% [381/446路線]				100%
実績値に関する考察				今後の方針				
①	令和7年度に新たに地域連携ICカードが導入されたのは既存事業者の1路線にとどまり、導入率は微増となった。 令和8年4月の県下統一地域連携ICカード事業の開始に向け、事務局体制の整備や事業者への導入支援を実施したところであり、松本市など長野地域以外への導入が進んだことによる導入率の増加は翌年度に反映される予定。			地域連携ICカード導入エリアのさらなる拡大を図るため、機会を捉えて導入事例や導入によるメリットを他地域に共有し、導入を促す。 また、令和8年4月に向けた集中的な導入促進期間は終了したが、観光スポーツ部と連携して観光振興も見据えた導入促進について研究する。				
②	上田市・青木村地域公共交通利便増進実施計画に基づく取組として、上田市内の路線を中心にデータ整備が進んだことなどにより整備率が向上した。 なお、分母となる定時定路線数の減少は、木曽地域等の路線最適化の再編やデマンドへの移行等による。			GTFS導入により経路検索サービスだけでなく、マーケティングデータの取得も可能なバスロケーションシステム「バス予報」を令和7年度に構築。今後、法定協や地域別部会等の場でGTFS導入のメリットを市町村や事業者に示すことで、GTFS整備に向けた意識醸成を図っていく。 また、バス事業者や市町村担当者の知識やノウハウを深めるため、GTFS整備に係る講習会を開催する。				

施策４：「地域公共交通分野における脱炭素化の推進」に関する目標と実績

指標名		基準値	実績値					目標値 (2028年度)
			24年度	2025年度	26年度	27年度	28年度	
①	信州スマートムーブ通勤ウィーク参加者のうちノーマイカー通勤者数	9,430人 (2023年度)	Ⓐ 9,476人	Ⓐ 10,649人				毎年8,500人以上
実績値に関する考察				今後の方針				
①	信州スマートムーブ通勤ウィークに合わせて、「公共交通のりかた百景」を作成し、新聞折込の県広報誌に掲載したほか、ＴＶ番組及びラジオ番組での紹介、インターネット広告や会見でのＰＲを進めた効果もあり、前年度比で大幅に増加した。 参加事業所（Ｒ６：176所→Ｒ７：190所）			●中東情勢等の影響も踏まえ、自家用車から公共交通利用への転換をさらに促進するため、公共交通利用のメリットを発信するとともに、信州スマート通勤ウィークの参加事業所の拡大に向け呼びかけを強化する。 ●より効果的な利用促進の手法について引き続き検討を行う。				