

(資料 1)

令和 8 年 2 月 10 日

第 2 回 長野県公共交通活性化協議会 松本地域別部会 資料

長野県松本地域振興局企画振興課

計画の位置づけ・目的等

- ◆ 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」に基づく地域公共交通計画として策定
- ◆ 行政や交通事業者などの関係者が共通の認識を持ち、一体となって取り組む具体的な施策、役割分担や推進体制等を示す
- ◆ 計画区域：長野県全域、計画期間：令和6年度～令和10年度

地域公共交通を取り巻く状況

本県を取り巻く状況

- ・地域特性
- ・公共交通の整備状況
- ・県民の移動実態
- ・公共交通に係る情勢等

現状と課題

①維持・運行に関する課題

- ・担い手不足
- ・利用者の減少
- ・事業者の経営悪化
- ・免許返納者の増加等

②利便性向上に関する課題

- ・キャッシュレス決済導入の遅れ
- ・情報提供環境の整備・充実等

③脱炭素化に向けた課題

- ・自家用車への過度な依存
- ・公共交通機関の脱炭素化等

公共交通等リ・デザイン（再構築）方針（計画の基本方針等）

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。

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。

計画の目標

- 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
- ②通院・通学・観光に必要な移動の保証
- ③公共交通におけるサービスの品質保証

保証すべき移動

公共交通等を利用して…

- ・**通院**…圏域の中核的な医療機関に通院できる
- ・**通学**…圏域内の高校に通学できる
- ・**観光**…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

保証すべきサービスの品質（品質保証）

①ダイヤ・便数

- ・**通院**…午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる
- ・**通学**…始業前に通学できる、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設定＋十分な滞在時間が確保できる
- ②**決済環境**…全県の交通機関で交通系ICカードが整備されている
- ③**情報提供**…バス路線情報等を検索できる環境の整備＋最新情報の維持
- ④**拠点整備**…主要な交通結節点において、快適な待合が整備されている
- ⑤**定時性確保**…朝夕や降雪時等における渋滞対策等が講じられている

品質保証を実現させるための具体的な目標や方策を10広域圏ごとに作成し、行政や交通事業者等の関係者が一体となって品質保証の実現に向けて取り組む

施策の方向性

- 1 地域公共交通の担い手確保
- 2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築
- 3 利用しやすい地域公共交通の実現
- 4 移動における脱炭素化の推進

関係者間の役割分担の原則

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（主要幹線、幹線）の維持・確保（バス路線の運行費支援、地域鉄道路線に係る関係者の話し合いの場の設置、市町村のサポート等）
市町村	隣接する市町村間や市町村内における移動手段（準幹線、支線）の維持・確保、観光地へのアクセス確保
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
県民	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

地域公共交通ネットワークの構築

●【広域高速交通軸（三大都市間連携）】

【例：北陸新幹線、県外高速バス等】
交通事業者が主体となって維持・確保を図る。

●【主要幹線（隣接県連携、広域圏間連携）】

【例：鉄道、県内高速バス】
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。

●【幹線（圏域中心市町・周辺市町村間連携）】

【例：鉄道（別所線、上高地線）、バス（地域間幹線系統）】
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。

●【準幹線（市町村間連携）】【例：路線バス】

沿線市町村が主体的に維持・確保を図る。

●【支線（市町村内連携）】【例：路線バス、デマンド】

市町村が主体的に維持・確保を図る。
※観光地へのアクセスは観光事業者とも連携して確保を図る

施策・事業

1 地域公共交通の担い手の確保

- ・バス・タクシー運転手等の人材確保・育成の取組に対する支援等

2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

- ・地域鉄道路線の維持、安全性向上等
- ・県内高速バス路線の確保・充実
- ・広域的・幹線的なバス路線の維持・確保等

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環境の整備推進
- ・公共交通情報のオープンデータ化の推進等

4 移動における脱炭素化の推進

- ・モビリティマネジメントの推進等

指標・目標値

（例）

- 県内公共交通機関利用者数
R4：82,180千人 ⇒ R10：100,000千人
- 県民一人当たりの公共交通利用回数
R4：40.6回 ⇒ R10：50回
- 乗合バス事業者の運転手数 等
R5：1,313人 ⇒ R10：1,500人
- ◆目標設定の考え方：コロナ水準までの回復を目指す

地域編（10広域圏ごとに作成）

- 地域特性、公共交通の現状・課題
 - 地域の交通ネットワーク（拠点と幹線等の設定）
 - 今後、さらに通院・通学・観光のアクセス確保、品質保証の具体化に向けて検討
- | | | | |
|----|----|----|-----|
| 佐久 | 上田 | 諏訪 | 上伊那 |
| 木曾 | 松本 | 北ア | 長野 |

計画では、**通院・通学・観光**の移動を保証するとともに、保証すべきサービス（①ダイヤ・便数、②決済環境、③情報提供、④拠点整備、⑤定時性確保）を掲げている

保証すべき移動

公共交通等を利用して…

- ・**通院**…圏域の中核的な医療機関に通院できる
- ・**通学**…圏域内の高校に通学できる
- ・**観光**…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

保証すべきサービスの品質（品質保証）

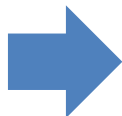
- ①**ダイヤ・便数**
 - ・**通院**…午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる
 - ・**通学**…始業前に通学できる、授業終了後・課外活動終了後に帰宅できる
 - ・**観光**…円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる
- ②**決済環境**…全県の交通機関で交通系ICカードが整備されている
- ③**情報提供**…バス路線情報等を検索できる環境の整備＋最新情報の維持
- ④**拠点整備**…主要な交通結節点において、快適な待合が整備されている
- ⑤**定時性確保**…朝夕や降雪時等における渋滞対策等が講じられている

上記に掲げた保証すべきサービスは、**全県で保証する最低限の品質**

→ 地域で必要なサービスの水準を、**上記品質以上となるよう地域別部会で議論・決定**し、その品質の保証を実現させるための具体的な取組等を10広域圏ごとに**地域編に取りまとめる必要**

現状の地域編

- ・地域特性
- ・地域公共交通の概況
- ・地域公共交通の課題



今後の地域編

（現状の地域編に以下を追加）

- ・再設定後の拠点
- ・拠点間の接続及び確保すべき品質
- ・品質を保証するための具体的な取組

品質保証における考え方(交通政策課)

県計画で定める品質保証とは、**山間部等含む圏域内の住民が、圏域内の中核的な医療機関へ通院できること、圏域内の全ての高校への通学ができること、**としている。

その上で、地域別部会では圏域拠点と地域拠点間の移動の品質保証について検討するものとしている。

ただし、広大な県土を有する当県の特性上、圏域ごとの地域特性や生活圏の実態等を考慮の上、上記「品質保証」の考え方を、地域の実情に応じ、圏域ごとに個別具体的な「品質保証」の水準へ反映することも考えられる。

想定される（または実際に検討されている）例は以下のとおり。

- 複数の生活圏を有する圏域においては、「一定の時刻までに圏域拠点へアクセスできること」や「生活圏内の病院・高校へ通院・通学できること」をもって、通院・通学の品質を満たしていると考えられる。
(佐久地域[北佐久・南佐久]、長野地域[長野-須高・長野-千曲坂城]、松本地域[松本・安曇野・塩尻]、北信地域[飯山・中野] 等)
- 他圏域や近隣他県の病院や高校への通院通学が生活圏としての実態である場合は、それらへアクセスすることで品質を満たしていると考えられる。
(大北地域[小谷村→糸魚川/池田町→松本圏域]、北信地域[栄村→津南] 等)
- 圏域内にスーパー等の買い物ができる店舗が無い自治体があることから、買い物拠点がある中心市街地までのアクセスを追加で保証する。(木曽地域)
- 細かく移動の保証を確認するため、圏域内の各小学校区から病院や高校へのアクセスを保証する。(上田地域)

これらの様に、地域の実態等を鑑み、必要と思われる水準については、その考えを明確にした上で、地域別部会等で承認を受けていただきたい。

長野県公共交通活性化協議会の委員の見直しの実施

- 県・市町村・交通事業者の役割分担を含めた今後の公共交通のあり方や具体的な取組について、意思決定ができる者により議論及び決定を行う必要
- そのため、これまで実務者レベルが中心であった協議会委員について、市町村長等の意思決定ができる者に見直しを行う
- 併せて、地域別部会においても同様に委員の見直しを行うとともに、実務者による個別具体的な検討を行う場として、新たに協議会に作業部会を、地域別部会に分科会を設置する

これまで

協議会

【協議会長】

長野県企画振興部交通政策局長

【主な構成員】

市町村…広域代表市町村担当課長

交通事業者…事業者ごとレベル感はまちまち

(代表取締役社長、担当部長、担当課長)



見直し後

令和6年6月5日 設置要綱の改正

協議会

※実務担当者レベルの作業部会を新設

【協議会長】

長野県知事

【主な構成員】

市町村・交通事業者

…市町村首長や事業者代表者等意思決定ができる者

地域別部会

【部会長】

地域振興局企画振興課長

【主な構成員】

市町村…管内市町村担当課長、担当者

交通事業者…事業者ごとレベル感はまちまち

(代表取締役社長、担当部長、担当課長)



地域別部会

※実務担当者レベルの分科会を新設

【部会長】

地域振興局長

【主な構成員】

市町村・交通事業者

…市町村首長や事業者代表者等意思決定ができる者

通院・通学・観光関係者（追加）

…保証すべき移動に係る関係者

※南信州及び木曾地域においては既存会議体で議論しているため除く

長野県公共交通活性化協議会 松本地域別部会 地域公共交通分科会の取組み状況等について

日付	会議名	主な内容
令和7年2月14日	第1回長野県公共交通活性化協議会松本地域別部会 (書面会議)	地域公共交通分科会の設置
令和7年3月4日	第1回長野県公共交通活性化協議会松本地域別部会 地域公共交通分科会	拠点（広域・圏域・地域）の再設定の検討 保証すべき品質の検討
令和7年6月24日	市村等担当課長会議	地域拠点（病院・高校・観光地）の検討 保証すべき品質の検討
令和7年10月8日	第2回長野県公共交通活性化協議会松本地域別部会 地域公共交通分科会	拠点・保証すべき品質の検討 信州型広域バス路線支援制度の対象となる路線の見直し
令和7年12月22日	第3回長野県公共交通活性化協議会松本地域別部会 地域公共交通分科会	信州型広域バス路線支援制度の対象となる路線の見直し 長野県地域公共交通計画松本地域編（案）の検討

1 松本地域における広域拠点・圏域拠点・地域拠点の設定について

種類	設定基準	拠点数
広域拠点	三大都市圏などと直接アクセス可能な交通結節点 →特急あずさ停車鉄道駅(松本駅・塩尻駅)及び松本空港	3ヶ所
圏域拠点	圏域の中心市村の交通結節点 →広域拠点である特急あずさ停車鉄道駅(松本駅・塩尻駅)	2ヶ所
地域拠点	・各市村中心部の交通結節点等 →鉄道駅がある市村は役場最寄りの鉄道駅、鉄道駅がない村は役場	10ヶ所
	・通院 →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	14ヶ所
	・通学 →圏域内の高等学校(通信制を除く)	20ヶ所
	・観光 →圏域内の主要な観光地(地域公共交通を利用して誘客を推進している観光地)	10ヶ所

※ 詳細は一覧表(資料2)

2 松本地域における保証すべきサービス品質について

【品質保証を満たす路線の有無の判断目安】 ※松本地域別部会の内規とする
鉄道またはバス路線が平日に行き帰りで1便でもあれば○

(1) 通院

- ア 最寄り駅、バス停 概ね300m圏内にある場合、徒歩可能とみなし設定
- イ 通院設定時刻 行き＝概ね8:30～10:30に到着(1便)、帰り＝概ね11:00～13:30に出発(1便)

(2) 高校

- ア 最寄り駅 2,000m圏内にある場合、徒歩可能とみなし設定
(駅に駐輪場が設置されている場合は2,000m超でも可能とした)
【松本駅】松本駅北自転車駐車場2,414台、松本駅アルプス口自転車駐車場303台
- イ 最寄りバス停 最寄り駅がない場合、500m圏内のバス停を設定
- ウ 登下校設定時刻 登校＝始業開始前に到着(7:00～8:30に1便)
終業後の下校＝終業後～17:00頃に学校を出発、
部活後の下校＝17:00～20:00頃に学校を出発(16:30～20:00に2便)

(3) 観光地

- ア 最寄り駅 一次交通と二次交通の結節点の駅を設定
- イ 最寄りバス停 徒歩距離で最短のバス停を設定
- ウ アクセス設定時刻 来訪＝概ね10:30～13:00に到着
帰路＝概ね14:00～17:00に出発

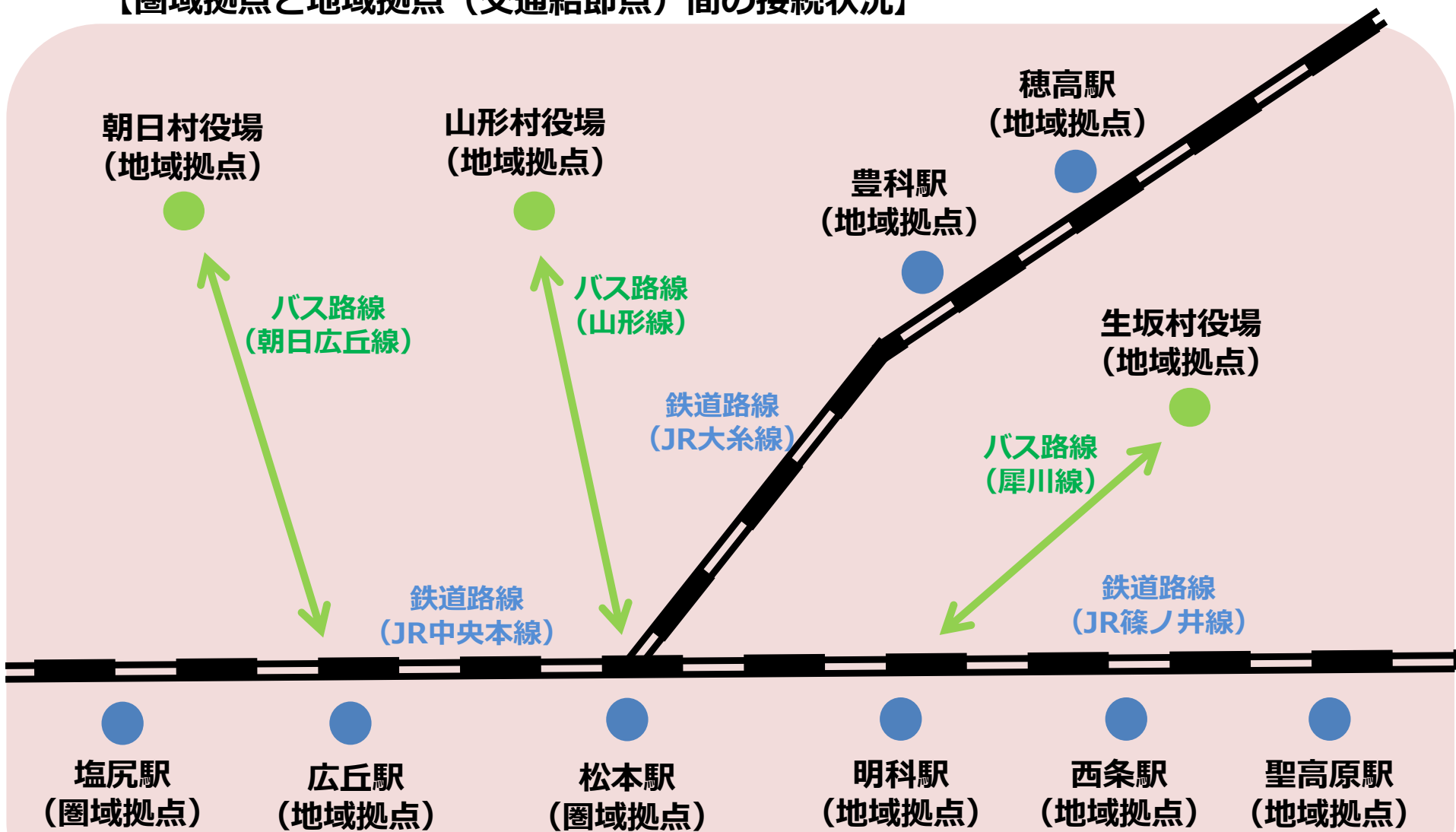
(4) その他

広大な面積を有する松本地域は、複数の生活圏を有するとともに、隣接する他圏域にも生活圏を有する市村が存在する。また、市町村合併により市村内においても異なる生活圏を有する地区が存在するため、「一定の時刻までに圏域拠点へアクセスできること」や「生活圏内の病院・高校へ通院・通学できること」をもって、通院・通学の品質を満たしていることとする。

※ 一覧表の下段に記載(資料2)

3 拠点間の接続及びサービス品質の確認について

- (1) 松本圏域における交通ネットワーク
【圏域拠点と地域拠点（交通結節点）間の接続状況】



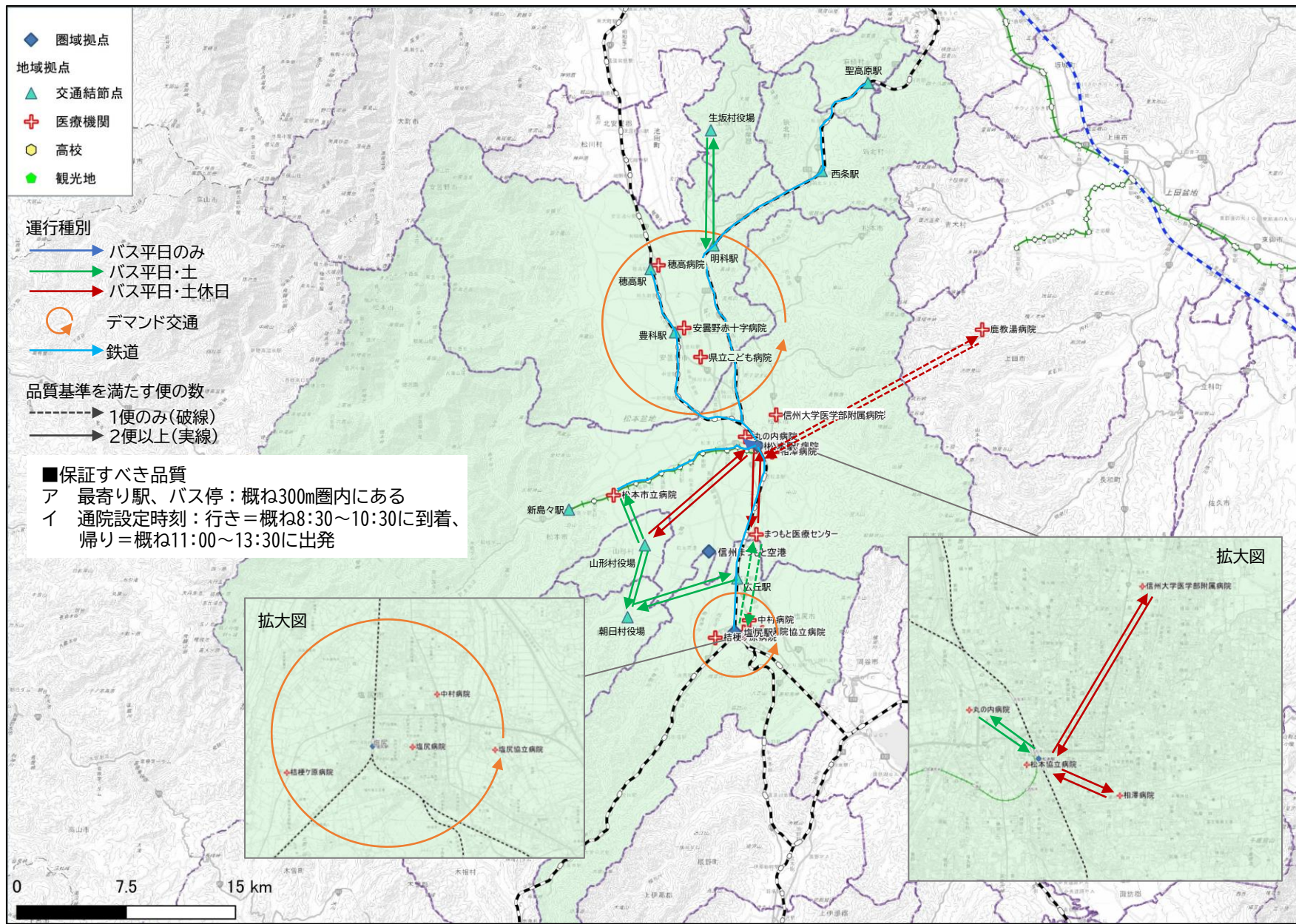
3 拠点間の接続及びサービス品質の確認について

(2) 通院・通学・観光に関するサービス品質の確認

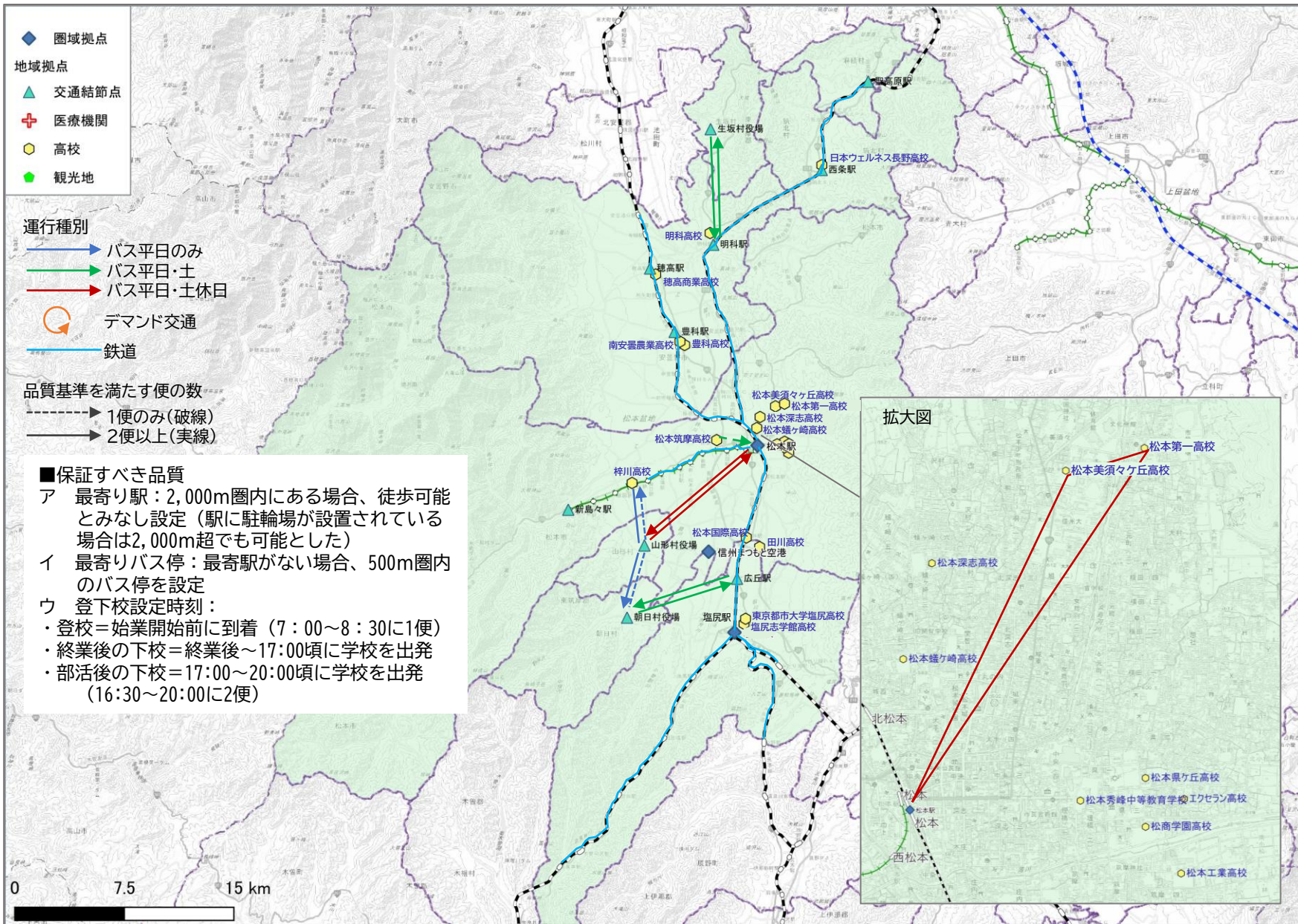
市村名	地域拠点名	通院	通学	観光
松本市	松本駅（広域拠点・圏域拠点）	○	○	○
塩尻市	塩尻駅（広域拠点・圏域拠点）	○	○	○
	広丘駅（地域拠点）	○	○	○
安曇野市	豊科駅（地域拠点）	○	○	○
	穂高駅（地域拠点）	○	○	○
	明科駅（地域拠点）	○	○	○
麻績村	聖高原駅（地域拠点）	○	○	設定なし
筑北村	西条駅（地域拠点）	○	○	設定なし
生坂村	生坂村役場（地域拠点）	信州型広域バス路線支援制度で確認		
山形村	山形村役場（地域拠点）	〃		
朝日村	朝日村役場（地域拠点）	〃		

※ 個別の接続状況については、松本地域内の圏域拠点及び地域拠点間の接続状況一覧(資料1別冊)

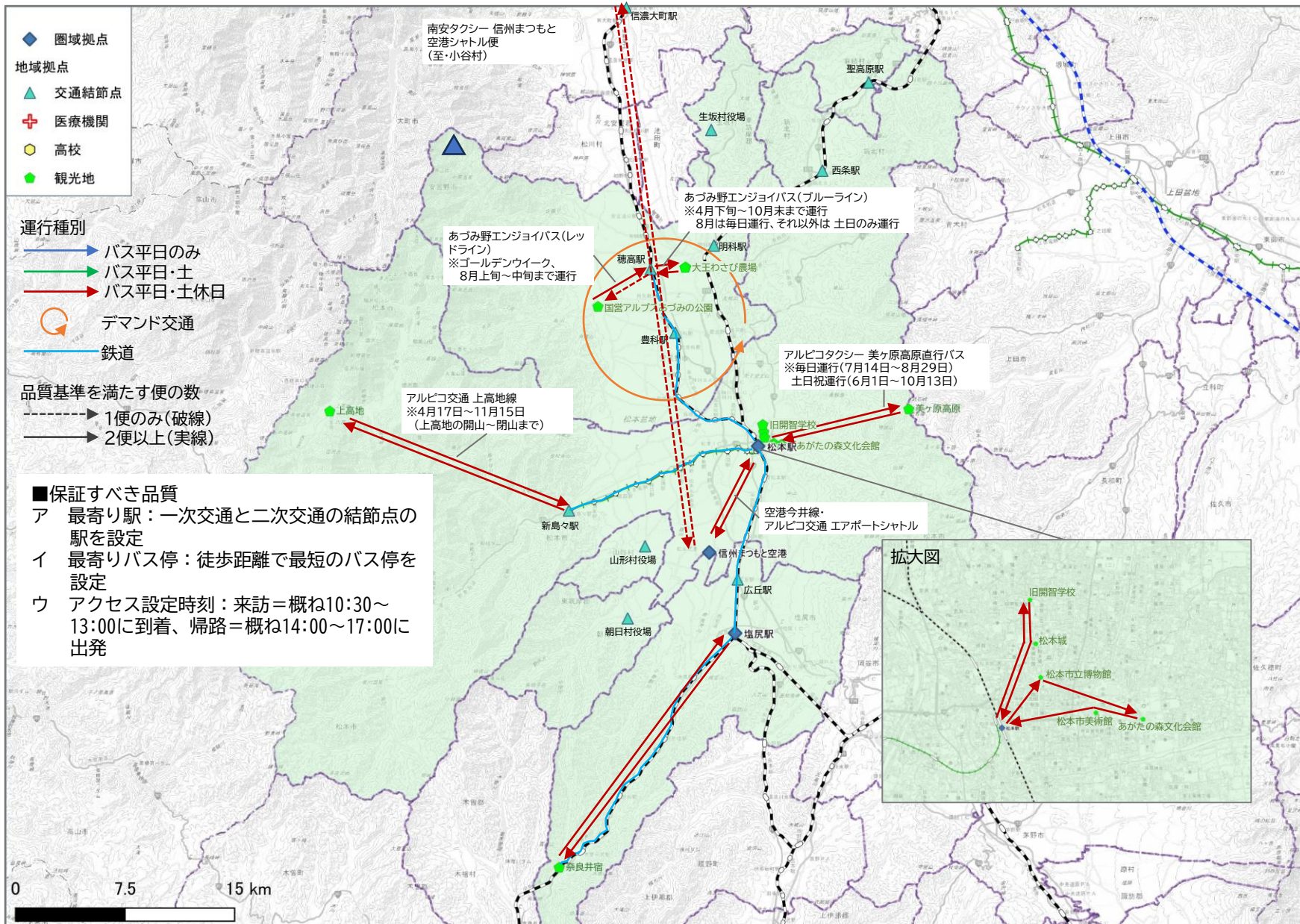
地域拠点【市村交通結節点】から地域拠点【通院】への接続状況



地域拠点【市村交通結节点】から地域拠点【高校】への接続状況



地域拠点【市村交通結節点】から地域拠点【観光地】への接続状況



4 信州型広域バス路線支援制度の適用について

- (1) 信州型広域バス路線支援制度に関する基本方針
- (2) 生活路線への支援について
- (3) 松本圏域における
信州型広域バス路線支援制度の対象となる路線について

(1) 信州型広域バス路線支援制度に関する基本方針

現状・課題

- 人口減少の影響等による、**輸送需要の縮小・事業者収益悪化**
- 乗務員の**人手不足・高齢化**が年々深刻化
 - ⇒ 路線バスの赤字を貸切バス等の利益で補填する構造は限界にきており、交通事業が事業者の**自助努力を前提として存続することは困難**（国や県の支援が不十分）
 - ⇒ 県内でも**バス路線の減便・廃止**が発生しており、県民や来訪者の移動に影響を与えている

基本方針

1 生活路線への支援 【対象路線】地域別部会で**バス路線等の見直し**を行った「**幹線**」

- 単なる赤字補填にとどまらない**県独自の新たな支援制度**を構築し、**公的関与を強化**
 - ・ **運行経費の1/2を支援単価**とし、走行距離に応じた定額補助方式へ運行経費支援制度を転換
※ 1 km当たり支援単価×実車走行キロ＝支援額、処遇改善に要する経費を支援単価に加算
 - ・ 実勢価格の上昇に伴い、**県有民営バス制度の県負担額を引上げ**
- 新たな支援制度でも、運行の維持が困難な場合は、**沿線市町村の協力（財政負担）により路線の維持・確保を図る【県交通計画に明記】**
※ 県交通計画の改定時、沿線市町村の財政負担等の状況を確認し、必要に応じて支援制度の見直しを検討

2 観光路線への支援（詳細は今後検討）

- 観光に特化した路線に対する運行支援制度を創設し、**観光周遊バスの新設等**を促進
 - ・ 「**長野県宿泊税**」の活用を念頭に**生活路線とは異なる支援スキーム**を設定



☆ 将来にわたって、**通院・通学・観光の移動を確保し、豊かで安心な暮らし、快適な旅行ができる長野県を実現！**

(2) 生活路線への支援について

制度改正のポイント

- ① **最適な交通ネットワークの構築**：路線を見直し、**利用実態に即した運行形態、走行経路へ再構築**
- ② **事業者の経営基盤強化**：単なる赤字補填にとどまらない**新たな運行費支援の制度を構築**
実勢価格の上昇に伴い、**県有民営バス制度の県負担額を引上げ**
- ③ **人材の確保・定着**：**処遇改善に必要な経費を加算**
- ④ **役割分担の明確化**：平成13年3月31日時点の市町村界から**現在の市町村界に変更**

※路線見直しが行われない場合や、旧合併市町村路線（国庫補助対象に限る）への支援は、既存制度を継続

主な変更点

	既存制度	新制度「信州型広域バス路線支援制度」
運行事業者	一般旅客自動車運送事業 (道路運送法第4条)	自家用有償旅客運送事業 （道路運送法第78条2号）を加える (道路運送法第4条による運送がされない場合の移動手段の確保)
支援路線	地域間幹線系統 ・運行回数3往復/日以上かつ 輸送量15人/日以上	圏域の中心市町と周辺市町村をつなぐ広域的な路線（C幹線） 市町村間をつなぐ路線（D準幹線）の一部（「みなし幹線」として支援） ・地域別部会で議論し見直された路線（バス路線見直しの観点参照） ・運行回数、輸送量要件を撤廃
市町村界の考え方	平成13年3月31日時点の市町村界	現在の市町村界 ・圏域拠点の小規模市町村に対し特例（既存制度の市町村界の考え方を適用）
沿線市町村の協力	—	新制度でも、 運行の維持が困難な場合は、沿線市町村の協力（財政負担）により路線の維持・確保を図る ことを県交通計画に明記

(2) 生活路線への支援について（バス路線等の見直し）

- 品質保証を具体化するためには、既存路線や既存交通モードにとらわれず、以下の観点に基づき、バス路線等の見直しを行う必要（**新たな支援制度の要件**）

【バス路線等の見直しにあたっての観点】

◆通院・通学・観光における品質が保証されているか

※ダイヤ・便数の保証すべきサービスの品質

（県計画記載、今後地域別部会において地域における品質を議論）

通院：午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる

通学：始業前に通学できる、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設定+十分な滞在時間が確保できる

◆利用状況・実態を鑑みて適切な路線となっているか

- ・現行路線の起点、経由地、終点が妥当か
- ・運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズが適切か

◆路線同士が競合していないか

- ・複数の事業者が類似の路線を走行していないか
- ・幹線同士又は幹線と準幹線や支線の一部が重複していないか

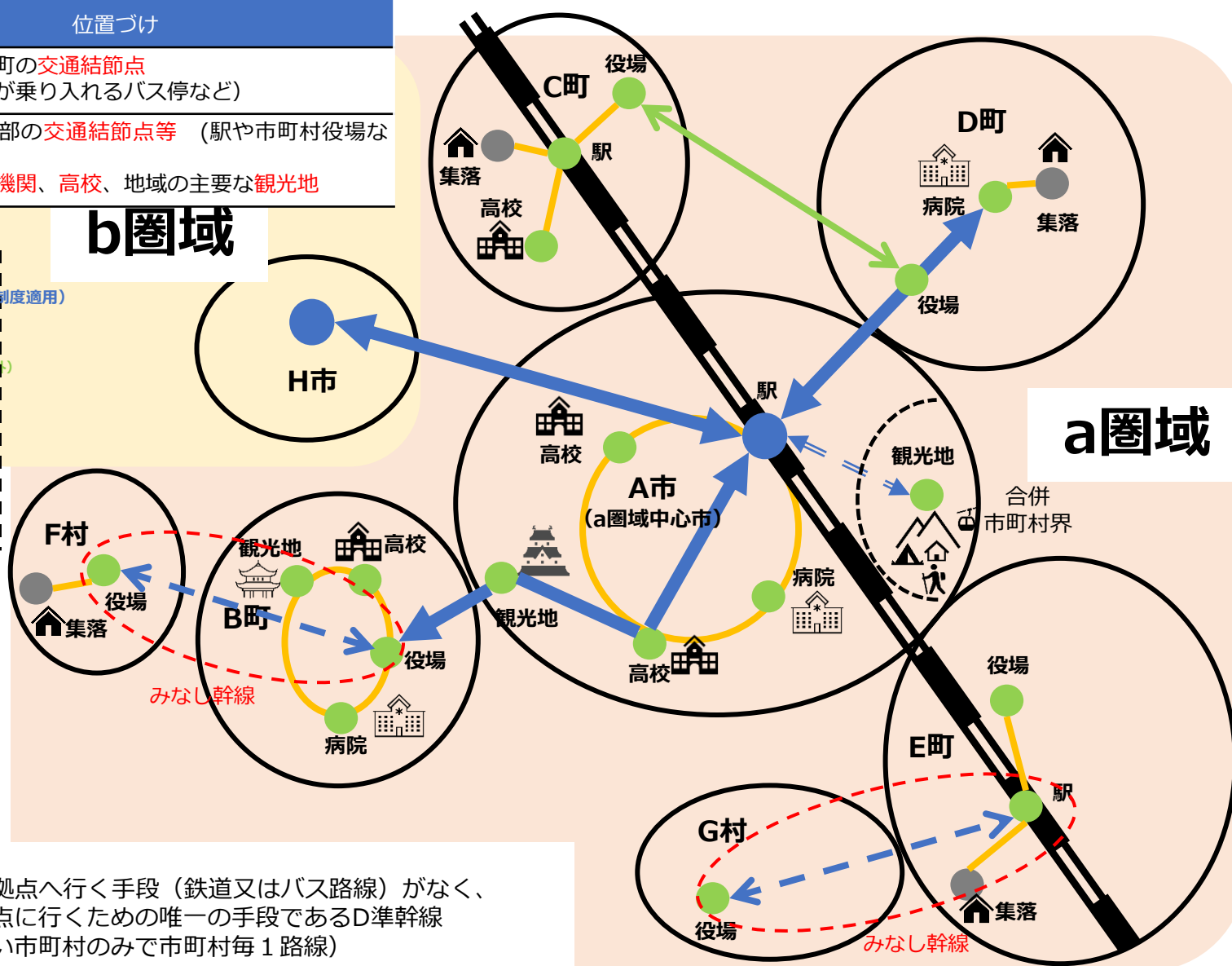
(2) 生活路線への支援について (対象路線)

種別	位置づけ
圏域 拠点	・圏域の中心市町の 交通結節点 (駅・複数路線が乗り入れるバス停など)
地域 拠点	・各市町村中心部の 交通結節点等 (駅や市町村役場など) ・中核的な 医療機関 、 高校 、地域の主要な 観光地

凡例

b圏域

a圏域



【みなし幹線について】

- ・市町村内に直接圏域拠点へ行く手段（鉄道又はバス路線）がなく、乗り継いで、圏域拠点に行くための唯一の手段であるD準幹線（原則、鉄道駅のない市町村のみで市町村毎1路線）

(3) 松本圏域における 信州型広域バス路線支援制度の対象となる路線について

① 市町村界を跨ぐ 主なバス路線

	路線名
1	山形線
2	鹿教湯温泉線
3	南松本・山形線
4	村井・山形線
5	朝日・波田線
6	四賀循環線
7	北小野線
8	塩尻北部線
9	朝日広丘線
10	青木線・冠着線
11	ふれあい号八坂コース
12	明科線
13	安曇野線
14	池坂線
15	犀川線

② 新制度の補助要件に適合できる可能性をもつ路線

	路線名	種別	該当市村
1	山形線	幹線	山形村(松本地域公共交通協議会)
2	鹿教湯温泉線	幹線	松本市(松本地域公共交通協議会)
3	塩尻北部線	幹線	塩尻市
4	犀川線	みなし幹線	生坂村
5	朝日広丘線	みなし幹線	朝日村

※ 各路線の定義

幹線	圏域の中心市町(圏域拠点)と周辺の他の市町村(地域拠点)を結ぶ路線
みなし幹線	市町村内に直接圏域拠点へ行く手段(鉄道又はバス路線)がなく、乗り継いで、圏域拠点に行くための唯一の手段である準幹線 ※1町村あたり原則1路線
準幹線	市町村間(地域拠点間)を結ぶ路線

ア 山形線（幹線）

1 通院・通学・観光における品質が保証されているか

◇通院：行き＝概ね8:30～10:30に到着 帰り＝概ね11:00～13:30に出発（1便）

◇通学：登校＝始業開始前に到着（7:00～8:30に1便）

終業後の下校＝終業後17:00頃に学校を出発、部活後の下校＝17:00～20:00頃に学校を出発
（16:30～20:00に2便）

○ 各医療機関及び各高校への接続状況は以下のとおりであり、品質が保証されている

（個別の接続状況については、松本地域内の圏域拠点及び地域拠点間の接続状況一覧（資料1別冊）

地域拠点		幹線		圏域拠点	乗継	地域拠点	種別	判定
山形村役場	↔	山形線	↔	松本駅	↔	病院	行き	○
							帰り	○
						高校	帰り	○
							帰り	○

私立日本ウェルネス長野高等学校

広大な面積を有する松本地域において、松本地域の北部に立地する同校は、南部に位置する山形村から通常通学している生活圏内ではないこと。また、始業時間等を含め寮生活を前提としたカリキュラムとなっていることから、他校と同一基準での品質保証を求めないものとする。

◇観光：来訪＝概ね10:30～13:00に到着、帰路＝概ね14:00～17:00に出発

山形村内に地域拠点である観光地なし

ア 山形線（幹線）

2 利用状況・実態を鑑みて適切な路線となっているか

◇現行路線の起点、経由地、終点が妥当か

起点は「車庫前」は車両基地となっており、地域拠点の山形村役場を經由して圏域拠点である終点の「松本バスターミナル（松本駅）」を走行する経路となっており妥当
また、ぐるっとまつもとバスの運行開始（R5.4～）にあたって、運行ルートを確認を行っており、利用実態に即したルートとなっている。

◇運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズが適切か

【運行ダイヤ・便数】

- ・通院・・・品質が保証されており妥当
- ・通学・・・品質が保証されており妥当

【運行形態・車両のサイズ】

1日の最大車両人数が28人（平日）となっており、また各便平均で7.7人（平日）乗車※していることから、中型バス（45人乗り、公有・県有民営車両購入補助バス）による定時定路線運行が適切

※R5年度アルピコ交通乗降調査より

3 路線同士が競合していないか

◇複数の事業者が類似の路線を走行していないか

◇幹線同士又は幹線と準幹線や支線の一部が重複していないか

山形村から圏域拠点である松本駅へ向かう唯一の路線

※山形村から鉄道駅を結ぶ路線は他に2路線あるが、村井・山形線は村井駅（まつもと医療センター）、南松本・山形線は南松本駅とを結ぶ路線であり、競合していない。

イ 鹿教湯温泉線（幹線）

1 通院・通学・観光における品質が保証されているか

◇通院：行き＝概ね8:30～10:30に到着 帰り＝概ね11:00～13:30に出発（1便）

○ 各医療機関への接続状況は以下のとおりであり、品質が保証されている

【行き】

拠点名	出発時刻	到着時刻	判定
	出発地点		
	到着地点		
路線名			
鹿教湯病院 (直通)	9:30	10:17	○
	松本 B T		
	鹿教湯病院前		
犀川線			

【帰り】

現行

拠点名	出発時刻	到着時刻	判定
	出発地点		
	到着地点		
路線名			
鹿教湯病院 (直通)	11:03	11:53	○
	鹿教湯病院前		
	松本 B T		
鹿教湯温泉線			
ダイヤ改正(案) 令和8年3月14日予定	11:34	12:23	○
	鹿教湯病院前		
	松本 B T		
鹿教湯温泉線			

※ 帰りの便を30分程度遅らせることで、病院での滞在時間（受付・診察・会計）を確保し、利便性の向上を図る。

◇通学：登校＝始業開始前に到着（7:00～8:30に1便）

終業後の下校＝終業後17:00頃に学校を出発、部活後の下校＝17:00～20:00頃に学校を出発
（16:30～20:00に2便）

上田市内に地域拠点である高校の設定なし

◇観光：来訪＝概ね10:30～13:00に到着、帰路＝概ね14:00～17:00に出発

上田市内に地域拠点である観光地の設定なし

イ 鹿教湯温泉線（幹線）

2 利用状況・実態を鑑みて適切な路線となっているか

◇現行路線の起点、経由地、終点が妥当か

起点は「松本バスターミナル（広域拠点・圏域拠点である松本駅前）」となっており、圏域を跨いだ地域拠点である終点の「鹿教湯病院前」を走行する経路であり妥当

◇運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズが適切か

【運行ダイヤ・便数】

通院・・・見直しの実施

※病院への聞き取り調査の結果を踏まえ、利用者の利便性向上を図るため、令和8年3月14日にダイヤ改正を実施する予定

【運行形態・車両のサイズ】

1日の最大車両人数が23人（平日）、各便平均で8.0人（平日）乗車※している。中型バス（45人乗り）が使用されているが、車両繰りにより、他の路線に同じ車両を使用する必要があるため、車両サイズの変更は難しい。

※R5年度アルピコ交通乗降調査より

3 路線同士が競合していないか

◇複数の事業者が類似の路線を走行していないか

◇幹線同士又は幹線と準幹線や支線の一部が重複していないか

松本駅から地域拠点である鹿教湯病院（上田市）へ向かう唯一の路線

ウ 塩尻北部線（幹線）

1 通院・通学・観光ににおける品質が保証されているか

◇通院：行き＝概ね8:30～10:30に到着 帰り＝概ね11:00～13:30に出発（1便）

○ 各医療機関への接続状況は以下のとおりであり、品質が保証されている

【行き】	拠点名	出発時刻	到着時刻	判定
		出発地点	到着地点	
	路線名			
現行	塩尻北部線 （直通）	8:00	8:28	○
		塩尻駅前	まつもと医療センター	
塩尻北部線				
ダイヤ改正（案） 令和8年4月1日予定	塩尻北部線 （直通）	8:00	8:29	○
		塩尻駅前	まつもと医療センター	
塩尻北部線				

【帰り】	拠点名	出発時刻	到着時刻	判定
		出発地点	到着地点	
	路線名			
現行	塩尻北部線 （直通）	13:08	13:42	○
		まつもと医療センター	塩尻駅前	
塩尻北部線				
ダイヤ改正（案） 令和8年4月1日予定	塩尻北部線 （直通）	13:09	13:40	○
		まつもと医療センター	塩尻駅前	
塩尻北部線				

◇通学：登校＝始業開始前に到着（7:00～8:30に1便）

終業後の下校＝終業後17:00頃に学校を出発、部活後の下校＝17:00～20:00頃に学校を出発
（16:30～20:00に2便）

広域拠点・圏域拠点である塩尻駅から地域拠点であるまつもと医療センターまで直接繋ぐ路線のため、高校の設定なし

◇観光：来訪＝概ね10:30～13:00に到着、帰路＝概ね14:00～17:00に出発

広域拠点・圏域拠点である塩尻駅から地域拠点であるまつもと医療センターまで直接繋ぐ路線のため、観光地の設定なし

ウ 塩尻北部線（幹線）

2 利用状況・実態を鑑みて適切な路線となっているか

◇現行路線の起点、経由地、終点が妥当か

起点は「塩尻駅前（広域拠点・圏域拠点）」となっており、地域拠点である終点の「まつもと医療センター」を走行する経路であり妥当

◇運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズが適切か

【運行ダイヤ・便数】

通院・・・品質が保証されており妥当

【運行形態・車両のサイズ】

平日の1日の最大車両人数は10人（運行事業者へのヒアリングにより概算把握）、また各便平均で2.8人（平日）の乗車※となっている。主に小型バス（27人乗り）が使用されているが、車両繰りにより、他の路線に同じ車両を使用するため、車両サイズの変更は難しい。

※塩尻市地域振興バス乗車人数集計より

3 路線同士が競合していないか

◇複数の事業者が類似の路線を走行していないか

◇幹線同士又は幹線と準幹線や支線の一部が重複していないか

広域拠点・圏域拠点である塩尻駅から地域拠点であるまつもと医療センター（松本市）へ向かう唯一の路線

塩尻駅から村井駅まで中央本線と並行して走行している塩尻北部線は、令和6年4月1日の「のるーと塩尻」への転換に伴い休止路線とされましたが、「のるーと塩尻」は予約制のオンデマンドバスであることから、通院時間帯の朝8時台を中心に通勤利用と重なり「予約が取れない」等、利用者から多くの声が寄せられ、課題の緩和を図るため令和7年4月より運行が再開されたこと。また、村井駅からまつもと医療センターまで300m以上距離があることから、中央本線と重複していないものと整理する。

工 犀川線（みなし幹線）

1 通院・通学・観光における品質が保証されているか

- ◇通院：行き＝概ね8:30～10:30に到着 帰り＝概ね11:00～13:30に出発（1便）
- ◇通学：登校＝始業開始前に到着（7:00～8:30に1便）
 終業後の下校＝終業後17:00頃に学校を出発、部活後の下校＝17:00～20:00頃に学校を出発（16:30～20:00に2便）

○ 各医療機関及び各高校への接続状況は以下のとおりであり、品質が保証されている

（個別の接続状況については、松本地域内の圏域拠点及び地域拠点間の接続状況一覧（資料1別冊））

地域拠点		幹線		地域拠点	乗継	地域拠点	種別	判定
生坂村役場	↔	犀川線	↔	明科駅	↔	病院	行き	○
							帰り	○
						高校	帰り	○
							帰り	○

- ◇観光：来訪＝概ね10:30～13:00に到着、帰路＝概ね14:00～17:00に出発

生坂村内に地域拠点である観光地なし

工 犀川線（みなし幹線）

2 利用状況・実態を鑑みて適切な路線となっているか

◇現行路線の起点、経由地、終点が妥当か

起点は利用者の利用状況（ニーズ）に合わせ、朝夕は「古坂」、日中は「やまなみ荘」となっており、地域拠点の生坂村役場周辺を經由して地域拠点である終点の「明科駅前（明科駅）」を走行する経路となっており妥当

◇運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズが適切か

【運行ダイヤ・便数】

- ・通院・・・品質が保証されており妥当
- ・通学・・・品質が保証されており妥当

【運行形態・車両のサイズ】

1日の最大車両人数が28人（平日）となっており、また各便平均で4.1人（平日）乗車※していることから、マイクロバス（29人乗り）による定時定路線運行が適切

※生坂村提供乗降データ（R7.6月分）より

3 路線同士が競合していないか

◇複数の事業者が類似の路線を走行していないか

◇幹線同士又は幹線と準幹線や支線の一部が重複していないか

生坂村から地域拠点（鉄道交通結節点）である明科駅を結び、鉄道を乗り継いで圏域拠点である松本駅へ向かうための唯一の路線

オ 朝日広丘線（みなし幹線）

1 通院・通学・観光における品質が保証されているか

- ◇通院：行き＝概ね8:30～10:30に到着 帰り＝概ね11:00～13:30に出発（1便）
- ◇通学：登校＝始業開始前に到着（7:00～8:30に1便）
 終業後の下校＝終業後17:00頃に学校を出発、部活後の下校＝17:00～20:00頃に学校を出発（16:30～20:00に2便）

○ 各医療機関及び各高校への接続状況は以下のとおりであり、品質が保証されている

（個別の接続状況については、松本地域内の圏域拠点及び地域拠点間の接続状況一覧（資料1別冊））

地域拠点		みなし幹線		地域拠点	乗継	地域拠点	種別	判定
朝日村役場	↔	朝日広丘線	↔	広丘駅	↔	病院	行き	○
							帰り	○
						高校	帰り	○
						高校	帰り	○

私立日本ウェルネス長野高等学校

広大な面積を有する松本地域において、松本地域の北部に立地する同校は、南部に位置する朝日村から通常通学している生活圏内ではないこと。また、始業時間等を含め寮生活を前提としたカリキュラムとなっていることから、他校と同一基準での品質保証を求めないものとする。

◇観光：来訪＝概ね10:30～13:00に到着、帰路＝概ね14:00～17:00に出発

朝日村内に地域拠点である観光地なし

オ 朝日広丘線（みなし幹線）

2 利用状況・実態を鑑みて適切な路線となっているか

◇現行路線の起点、経由地、終点が妥当か

起点は利用実態に合わせ3箇所。Aルート「鉢盛中学校」、Bルート「旭ヶ丘」、Cルート「御馬越」を出発し、各ルートが村内全域をカバーして地域拠点である終点の「広丘駅（広丘駅）」を走行する経路となっており妥当
また、ぐるっとまつもとバス運行開始（R5.4～）にあたって、必要なルート変更を実施

◇運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズが適切か

【運行ダイヤ・便数】

- ・通院・・・品質が保証されており妥当
- ・通学・・・品質が保証されており妥当

【運行形態・車両のサイズ】

1日の最大車両人数が28人（平日）となっており、また各便平均で5.2人（平日）乗車※していることから、小型バス（32人乗り）による定時定路線運行が適切

※朝日村提供乗降データより（R6年度）

3 路線同士が競合していないか

◇複数の事業者が類似の路線を走行していないか

◇幹線同士又は幹線と準幹線や支線の一部が重複していないか

朝日村から地域拠点（鉄道交通結節点）である広丘駅を結び、鉄道を乗り継いで圏域拠点である松本駅・塩尻駅へ向かうための唯一の路線

※朝日村から鉄道駅を結ぶ路線は他に朝日・波田線があるが、波田駅（松本市立病院、梓川高校）と結ぶ路線であり、競合していない。