

長野県地域公共交通計画

松本地域編（案）

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14路線あります。
- 鉄道駅がない生坂村、山形村、朝日村では、村営バス等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。
- 市村内では、朝夕の時間帯を中心とした定時定路線バスに加え、通院や買い物などの足を確保するため、循環バスやデマンドバスが運行されています。

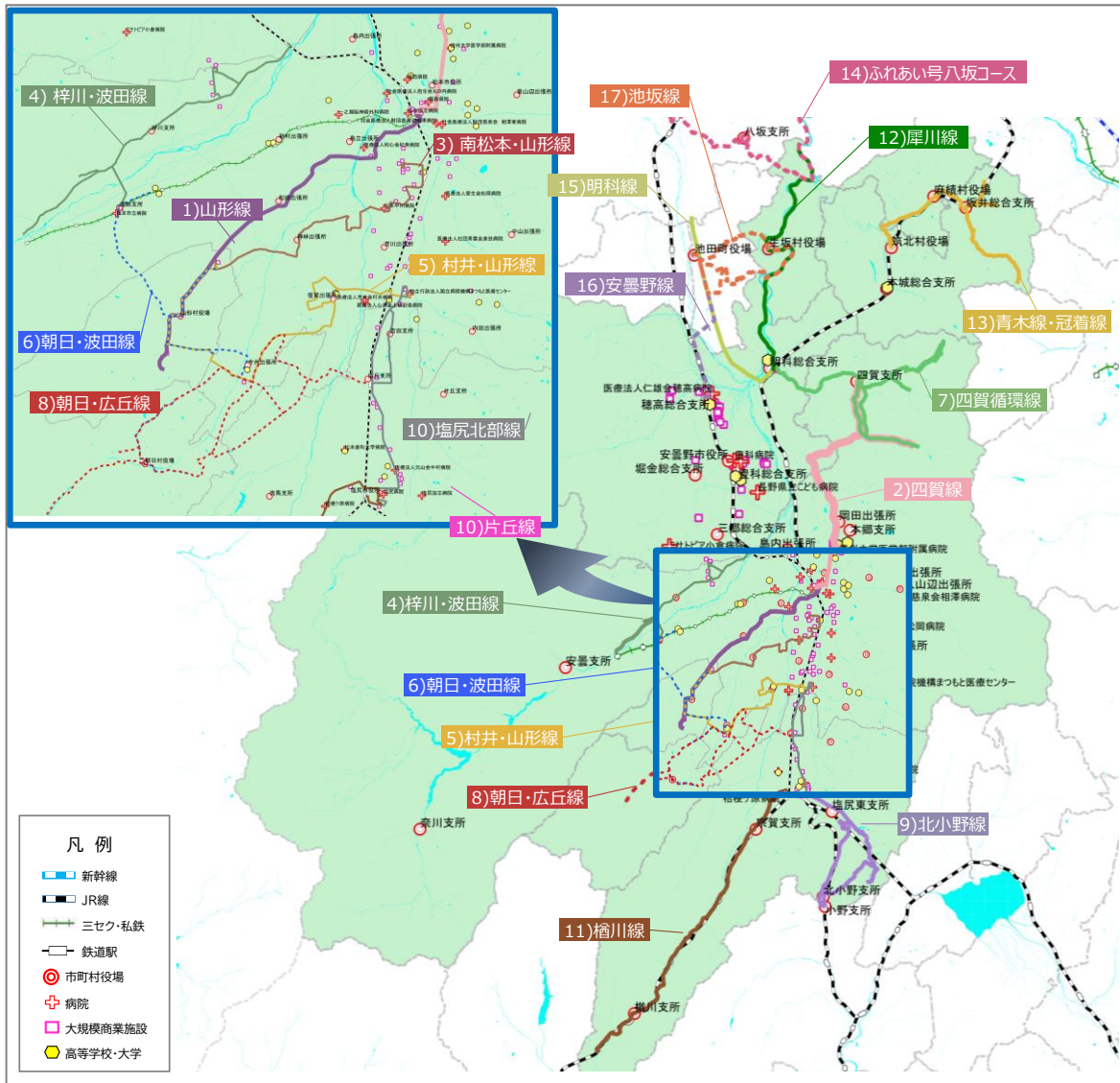
7-3 地域公共交通の課題

- 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。美ヶ原、安曇野方面へのバスは、季節限定で運行されています。

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)

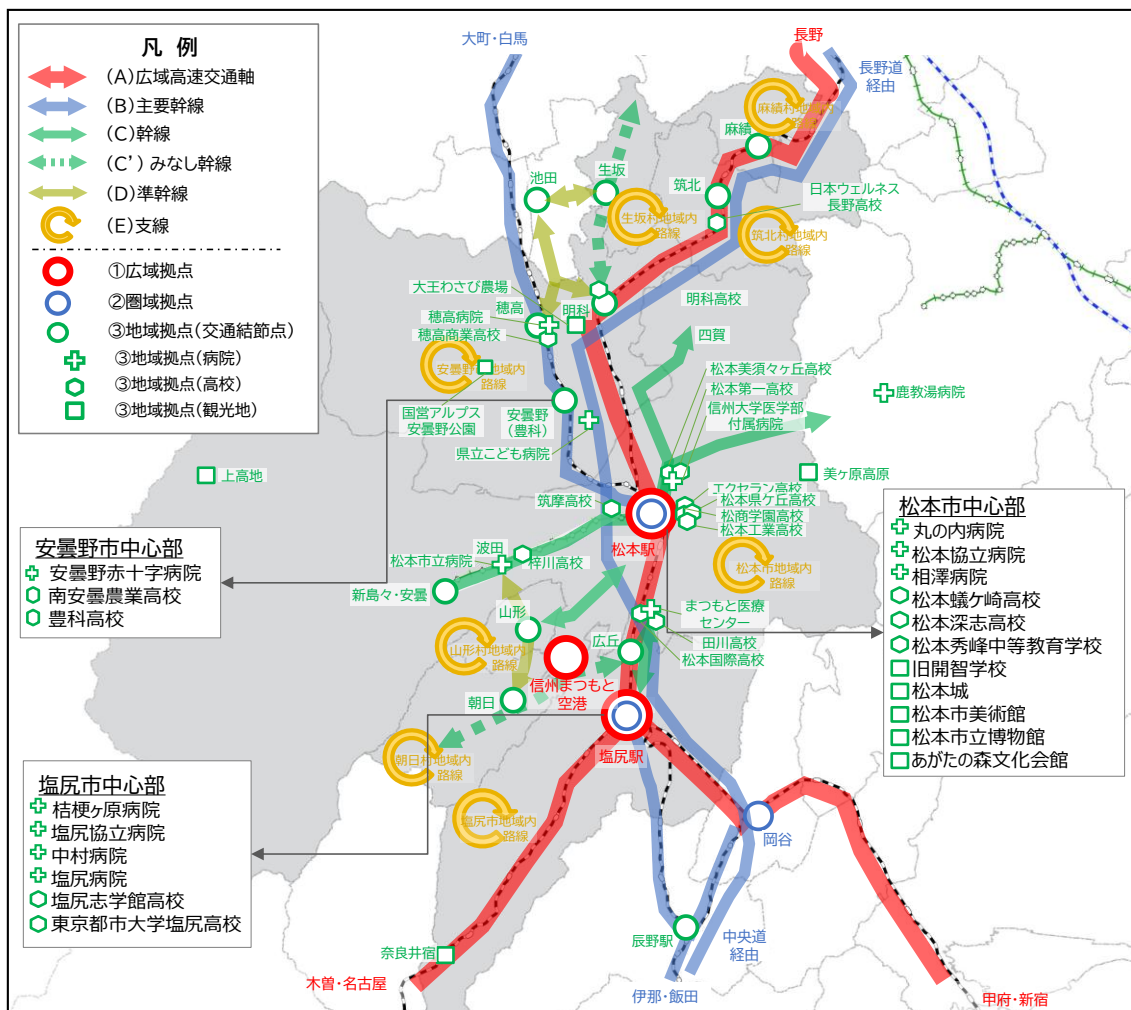
No.	路線種別	運行事業者 (委託先)	路線名	路線 距離 (km)	運行便数 (往復数)	利用者数 (輸送人員)	収支率	国庫申請額 (千円)
1	事業者路線 (国:エリア一括協定 運行路線 県:地域間幹線系統 補助対象路線)	アルピコ交通	山形線	15.1	10.0	68,558	62.7%	21108.5
2		アルピコ交通	四賀線	20.5	6.0	47,124	46.5%	14,461
3	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	アルピコ交通 (アルピコタクシー)	南松本・山形線	12.2	8.5			
4		"	梓川・波田線	18.7	5.0			
5		"	村井・山形線	19.0	11.5			
6		"	朝日・波田線	25.8	4.0			
7		アルピコタクシー	四賀循環線	7.9	10.0	4,164	18.0%	
8		アルピコタクシー	朝日・広丘線	16.5	7.5	18,795	19.7%	
9		アルピコタクシー	北小野線	31.8	4.0	9,261	8.0%	
10		アルピコタクシー	塩尻北部線	20.6	1.5	11,938	10.3%	
11		大新東	榎川線	20.5	5.5	21,294	9.8%	
12		安曇観光タクシー	犀川線	16.4	13.0			
13		聖高原バス	青木線・冠着線	20.6	2.5			
14		大町市	ふれあい号八坂コース	28.8	6.5	8,822	7.3%	
15		池田町	明科線	13.2	6.0	12,565	41.2%	
16		池田町	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%	
18		松本市	池坂線	24.7	3.0	1,897	22.3%	



7-4 拠点と軸の設定

区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な拠点・路線		
拠点	①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	松本市	・松本駅 ・松本空港	
	②圏域拠点		○圏域の中心市村の交通結節点	塩尻市	・塩尻駅	
				松本市	・松本駅	
	③地域拠点		○各市村中心部の交通結節点、目的先施設 ○中核的な医療機関、高校、主要な観光地、買い物先施設	③地域拠点(病院) ③地域拠点(高校) ③地域拠点(観光地)	松本市	・新島々駅 + 信州大学医学部附属病院 + 相澤病院 + まつもと医療センター + 松本協立病院 + 丸の内病院 + 松本市立病院 + 鹿教湯病院(上田市) + 私立松本国際高等学校 + 私立松本秀峰中等教育学校 + 長野県松本県ヶ丘高等学校 + 私立松商学園高等学校 + 私立エクセラシオン高等学校 + 長野県松本工業高等学校 + 長野県松本蟻ヶ崎高等学校 + 長野県松本深志高等学校 + 長野県松本美須ヶヶ丘高等学校 + 私立松本第一高等学校 + 長野県松本筑摩高等学校 + 長野県梓川高等学校 + 松本城 + 旧開智学校 + 松本市立博物館 + 松本市美術館 + あがたの森文化会館(旧制松本高等学校) + 上高地 + 美ヶ原高原
					塩尻市	・広丘駅 + 桔梗ヶ原病院 + 塩尻協立病院 + 中村病院 + 塩尻病院 + 長野県塩尻志学館高等学校 + 私立東京都市大学塩尻高等学校 + 長野県田川高等学校 + 奈良井宿
					安曇野市	・豊科駅 ・穂高駅 ・明科駅 + 県立こども病院 + 安曇野赤十字病院 + 穂高病院 + 長野県明科高等学校 + 長野県豊科高等学校 + 長野県南安曇農業高等学校 + 長野県穂高商業高等学校 + 大王わさび農場 + 国営アルプスあづみの公園 堀金・穂高地区
					麻績村	・聖高原駅
					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					・西条駅 + 私立日本ウェルネス長野高等学校	

区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な拠点・路線
軸・路線	【A】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） ・中央西線（特急列車） ・篠ノ井線（特急列車） ・航空路線
	【B】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） ・中央西線（普通列車） ・篠ノ井線（普通列車） ・大糸線[JR東日本] ・中央東線辰野支線 バス ・みずずハイウェイバス
	【C】幹線		圏域の中心市（圏域拠点）と市村（地域拠点）を結ぶ路線	鉄道 ・上高地線 バス ・山形線 ・鹿教湯温泉線 ・塩尻北部線
			同一市村内地域間幹線	バス ・四賀線
	【C'】みなし幹線		市村内に直接圏域拠点へ行く手段がなく、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	バス ・犀川線 ・朝日・広丘線
	【D】準幹線		圏域の中心市以外の市村間（地域拠点）を結ぶ路線	バス ・池坂線 ・朝日・波田線 ・明科線 ・安曇野線
	【E】支線		地域拠点と目的施設を接続	バス 乗合タクシー ・各市村のコミュニティ交通



7-5 保障すべき品質

種別	品質保証の基本的な考え方 ※			設定する水準	
	通院	通学	観光	運行日	運行時間帯
【B】主要幹線	当該軸の沿線の居住区を出発して、直接もしくは【C】幹線・みなし幹線、【D】準幹線、【E】支線への乗継ぎにより地域医療を担う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。	当該軸の沿線の居住区を出発して、直接もしくは、【C】幹線・みなし幹線、【D】準幹線、【E】支線への乗継ぎにより圏域内の高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと部活動後の帰宅にあわせた便がある。	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。	【鉄道】平日・土休日とも（同水準で運行） 【バス】平日・土休日とも（同水準で運行）	【鉄道】概ね 6～23 時 【バス】概ね 6～21 時
【C】幹線 【C】みなし幹線	当該軸の沿線の居住区を出発して、直接もしくは【B】主要幹線、【D】準幹線、【E】支線への乗継ぎにより地域医療を担う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。	当該軸の沿線の居住区を出発して、直接もしくは【B】主要幹線、【D】準幹線、【E】支線への乗継ぎにより圏域内の高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと部活動後の帰宅にあわせた便がある。	【鉄道】圏域拠点である松本駅から上高地の玄関駅である新島々駅とを結ぶ。	【鉄道】平日・土休日とも（同水準で運行） 【バス】平日・土休日とも（土休日については減便・運休を許容）	【鉄道】概ね 6～23 時半 【バス】概ね 6～21 時
【D】準幹線	当該軸の沿線の居住区を出発して、直接もしくは【B】主要幹線、【C】幹線・みなし幹線、【E】支線への乗継ぎにより地域医療を担う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。	当該軸の沿線の居住区を出発して、直接もしくは【B】主要幹線、【C】幹線・みなし幹線、【E】支線への乗継ぎにより圏域内の高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと部活動後の帰宅にあわせた便がある。		【バス】平日・土曜とも（土曜については減便を許容）	【バス】概ね 7～19 時半
【E】支線	【E】支線の運行内容は各市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			【バス】平日・土休日とも（土休日については減便・運休を許容）	【バス】概ね 6～22 時
【E】支線	圏域内の各居住区を出発して直接もしくは【B】主要幹線、【C】幹線・みなし幹線、【D】準幹線への乗継ぎにより地域医療を担う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】主要幹線、【C】幹線・みなし幹線、【D】準幹線への乗継ぎにより圏域内の高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと部活動後の帰宅にあわせた便がある。			

※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圏域であり、かつ、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。このため、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、上記「品質保証の基本的な考え方」に定める通院・通学の品質を満たしていることとする。

7-6 品質を保証するための具体的な取組

7-6 品質を保証するための具体的な取組				
施策	1 幹線・みなし幹線の検討と運行			
施策内容	信州型広域バス路線支援制度の補助要件に適合できる可能性をもつ以下の5路線を広域圏全体としての幹線・みなし幹線に位置づける。 ①山形線（幹線） ②鹿教湯温泉線（幹線） ③塩尻北部線（幹線） ④犀川線（みなし幹線） ⑤朝日広丘線（みなし幹線） これにより、バス路線等の見直しを行い、利便性の向上を図る。			
役割分担	見直しの実施＝松本地域別部会 運営主体＝各市村 運行実施＝交通事業者			
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	・利用実態調査 ・運行内容の検討 ・運行内容の見直し（ダイヤ・便数等） ・住民調整（説明等）	・効果の検証 ・PDCAサイクルによる見直し	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒
施策	2 利用促進・啓発活動の実施			
施策内容	松本地域8市村のバス路線の現状等の発信を含む利用促進・啓発活動を行うことで、通勤・通学・通院・買い物など生活の足として必要不可欠な地域公共交通を、将来に渡って維持・利用する意識を醸成する。			
役割分担	計画立案＝松本地域別部会 利用促進・啓発活動の実施＝松本地域別部会、各市村			
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	・活動内容の検討 ・利用促進・啓発活動の実施（試行）	・効果の検証 ・先進地の事例研究等 ・活動内容の検討 ・利用促進・啓発活動の実施	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒