

1. 諏訪地域

1-1 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。

1-2 地域公共交通の概況

令和5年10月1日現在

- JR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JR中央本線辰野支線が辰野駅までを結び、JR飯田線に接続しています。JR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。

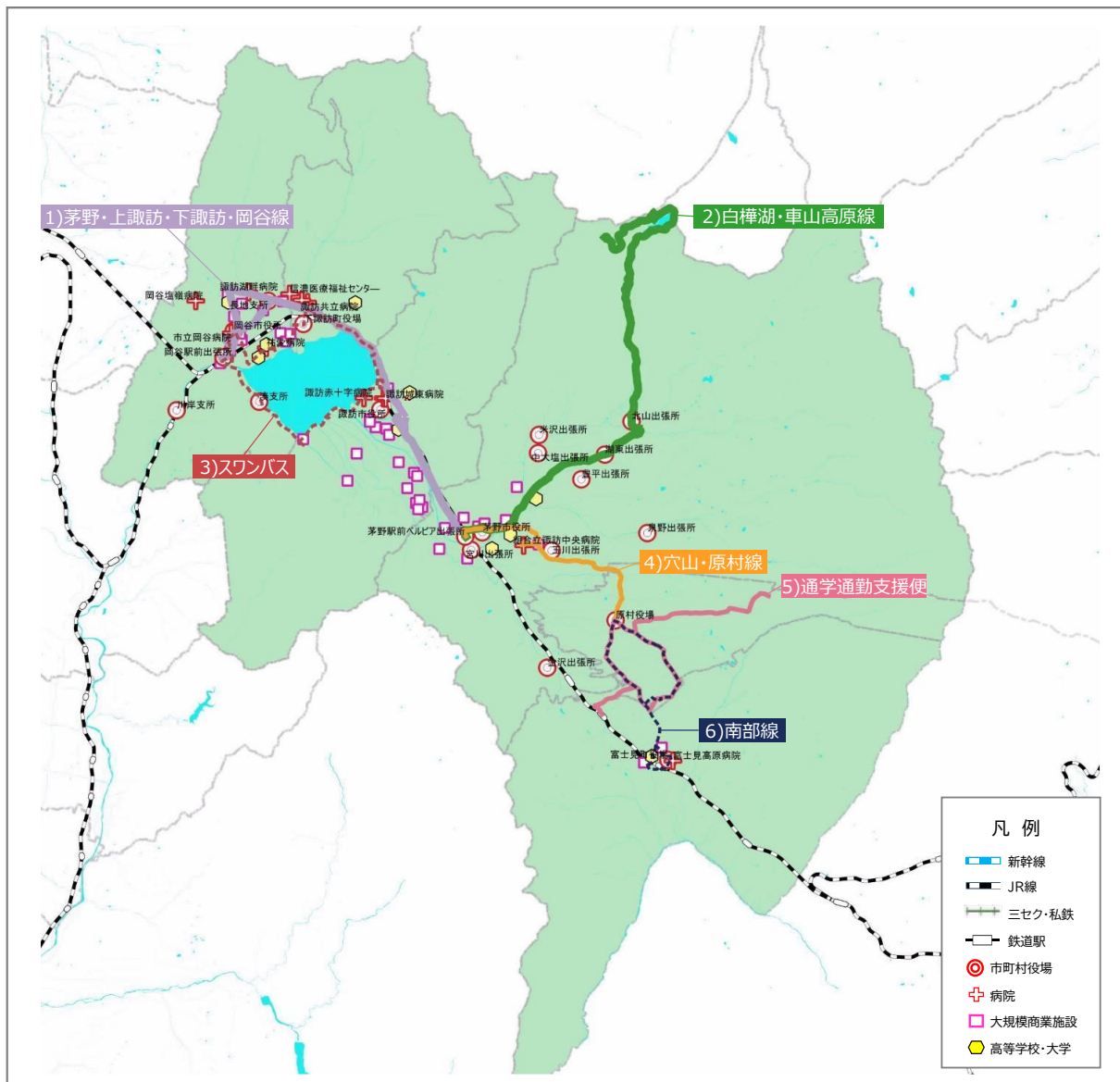
1-3 地域公共交通の課題

- 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JR中央本線各駅への接続の確保が重要になります。JR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。
- JR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			

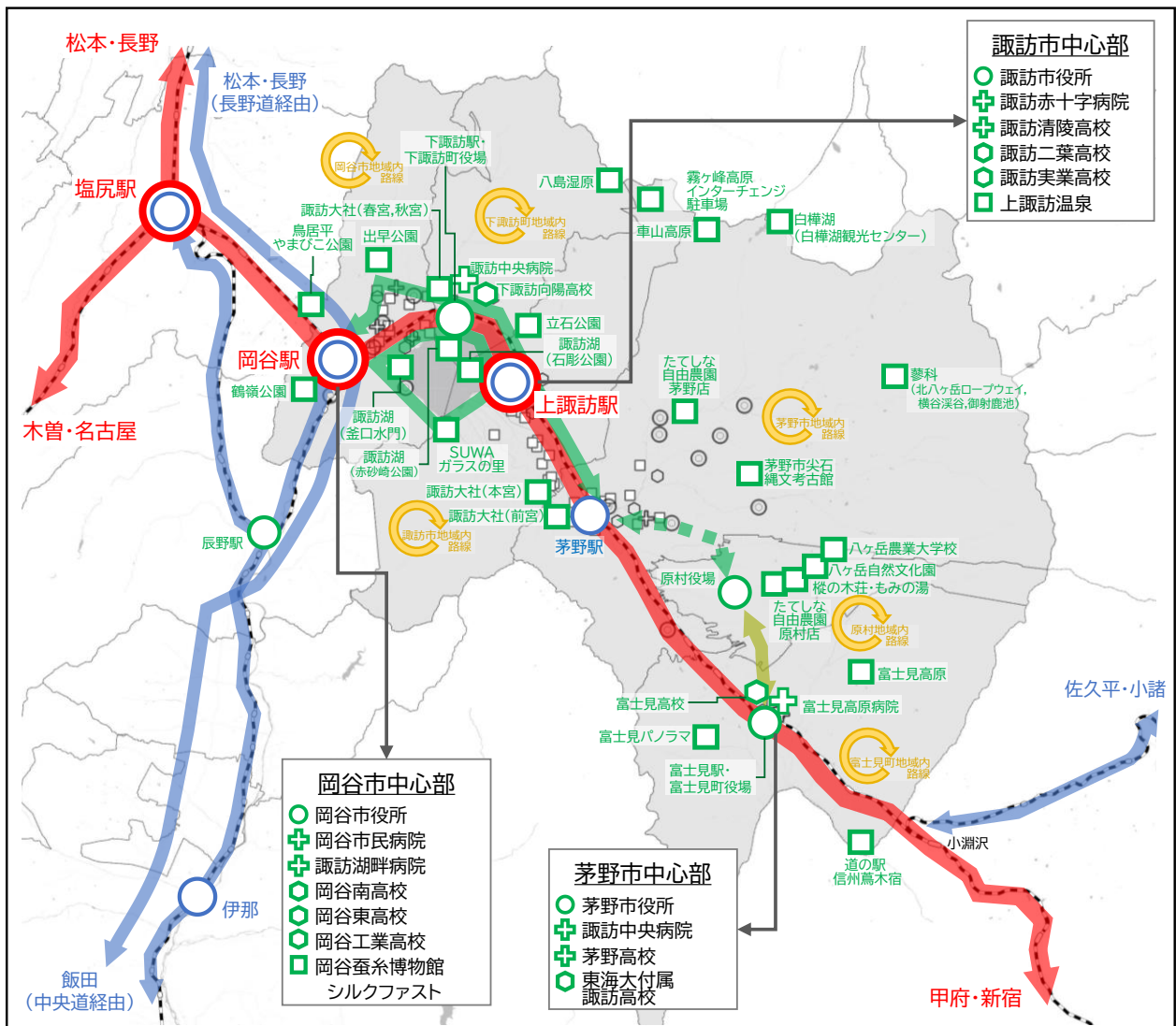


1-4 地域公共交通の将来ネットワーク

区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な拠点	
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	岡谷市	・岡谷駅
				諏訪市	・上諏訪駅
	②圏域拠点	○	○圏域の中心市町の交通結節点	岡谷市	・岡谷駅
				諏訪市	・上諏訪駅
				茅野市	・茅野駅
	③地域拠点	○	<ul style="list-style-type: none"> ⊕ ③地域拠点(病院) ○ ③地域拠点(高校) □ ③地域拠点(観光地) <p>○各市町村中心部の交通結節点 ○中核的な医療機関、高校、主要な観光地、買い物先施設</p>	岡谷市	<ul style="list-style-type: none"> ・岡谷市役所 ⊕ 岡谷市民病院 ⊕ 諏訪湖畔病院 ○ 岡谷南高校 ○ 岡谷東高校 ○ 岡谷工業高校 □ 諏訪湖(釜口水門) □ 岡谷蚕糸博物館 □ シルクファスト □ 鶴嶺公園 □ 鳥居平やまびこ公園 □ 出早公園
				諏訪市	<ul style="list-style-type: none"> ・諏訪市役所 ⊕ 諏訪赤十字病院 ○ 諏訪清陵高校 ○ 諏訪二葉高校 ○ 諏訪実業高校 □ 上諏訪温泉 □ 諏訪湖(石彫公園) □ 霧ヶ峰高原 □ インターチェンジ駐車場 □ 諏訪大社(本宮) □ 立石公園 □ SUWA ガラスの里
				茅野市	<ul style="list-style-type: none"> ・茅野市役所 ⊕ 諏訪中央病院 ○ 茅野高校 ○ 東海大付属諏訪高校 □ たてしな自由農園茅野店 □ 白樺湖(白樺湖観光センター) □ 蓼科(北ハヶ岳ロープウェイ, 横谷溪谷, 御射鹿池) □ 車山高原 □ 茅野市尖石縄文考古館 □ 諏訪大社(前宮)
				下諏訪町	<ul style="list-style-type: none"> ・下諏訪駅 ・下諏訪町役場 ⊕ 諏訪中央病院 ○ 下諏訪向陽高校 □ 諏訪湖(赤砂崎公園) □ 諏訪大社(春宮, 秋宮) □ 八島湿原
				富士見町	<ul style="list-style-type: none"> ・富士見駅 ・富士見町役場 ⊕ 富士見高原病院 ○ 富士見高校 □ 富士見高原 □ 富士見パノラマ □ 道の駅 信州蔦木宿
				原村	<ul style="list-style-type: none"> ・原村役場 □ たてしな自由農園原村店 □ ハヶ岳自然文化園 □ ハヶ岳農業大学校 □ 樅の木荘・もみの湯

区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な路線
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接続	鉄道 ・中央本線(特急列車) [JR東日本]
	【B】主要幹線		隣接県と県内や県内の広域拠点を接続	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 ・みずすハイウェイバス [アルピコ交通、伊那バス、信南交通]
	【C】幹線		圏域拠点と地域拠点を接続	バス ・スワンバス [JRバス関東・諏訪交通] ① ・茅野・上諏訪・下諏訪・岡谷線 [アルピコ交通] ②※ ※暫定扱い ①に向けて継続協議
	【C'】みなし幹線		主要幹線もしくは幹線への乗継により圏域拠点へ接続	バス ・穴山・原村線[茅野市] ⑤
	【D】準幹線		地域拠点と地域拠点を接続	バス ・通勤通学支援便[原村]
	【E】支線		地域拠点と目的施設を接続	バス ・各市町村のコミュニティ交通

幹線の補助種別【国・県施策】
① 地域間幹線系統補助(国+県信州型補助)
② 地域間幹線系統補助(国+県協調補助)
③ 地域間幹線系統補助(国補助のみ:同一市町村内で完結)
④ エリア一括補助(国補助)
⑤ 信州型補助路線(国補助はなし)
⑥ 補助適用なし ⇒ 県土形成上の幹線



1-5 保証すべき品質

1-4 で掲げた各連携軸は、次の水準での整備を目指します。

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	運行本数
【B】主要幹線 【JR線】	諏訪地域の各駅を出発し圏域内の中核的な医療機関に午前中(概ね7～10時)に到着。診療を終え、午後の早い時間(概ね12～14時)に帰宅できる便がある。	諏訪地域の各駅を出発し圏域内の高校へ始業開始時刻までに到着。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。	※令和8年度以降に設定予定	平日・土休日とも(同水準で運行)	概ね6～23時	20往復/日以上
【B】主要幹線 【みすずハイウェイバス】	広域的な交通機関の位置づけであり、日常の通院利用は見込まない。	広域的な交通機関の位置づけであり、日常の通学利用は見込まない。		平日・土休日とも(同水準で運行)	概ね5～18時	4往復/日程度
【C】幹線 【C'】みなし幹線	当該軸の沿線居住区を出発して直接もしくは【B】主要幹線、【E】支線への乗継ぎにより圏域内の中核的な医療機関に午前中(概ね7～10時)に到着。診療を終え、午後の早い時間(概ね12～14時)に帰宅できる便がある。	当該軸の沿線居住区を出発して直接もしくは【B】主要幹線、【E】支線への乗継ぎにより圏域内の高校に始業開始時刻までに到着。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。		【C】幹線		
				平日・土休日とも(休日については減便を許容)	概ね7～19時	10往復/日程度(平日)
				【C'】みなし幹線		
				平日・土休日とも(休日については運休を許容)	概ね7～19時	6往復/日程度(平日)
【D】準幹線	当該軸の沿線居住区を出発して直接もしくは【B】主要幹線、【C】幹線、【C'】みなし幹線、【E】支線への乗継ぎにより圏域内の中核的な医療機関に午前中(概ね7～10時)に到着。診療を終え、午後の早い時間(概ね12～14時)に帰宅できる便がある。	当該軸の沿線居住区を出発して直接もしくは【B】主要幹線、【C】幹線、【C'】みなし幹線、【E】支線への乗継ぎにより圏域内の高校に始業開始時刻までに到着。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。		平日・土休日とも(休日については運休を許容)	概ね6～21時	6往復/日程度(平日)
【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					
	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、【C'】みなし幹線、【D】準幹線への乗継ぎにより圏域内の中核的な医療機関に午前中(概ね7～10時)に到着。診療を終え、午後の早い時間(概ね12～14時)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、【C'】みなし幹線、【D】準幹線への乗継ぎにより圏域内の高校に始業開始時刻までに到着。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。		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)

1-6 品質を保证するための具体的な取組

施策		1 幹線の維持・確保				
施策内容	現在の市町村界をまたいで運行しており、通院・通学の品質保証に必要な以下の3路線をC幹線もしくはC'みなし幹線と位置付け、路線の維持・確保を図る。 【C 幹線】 ①スワンバス ②茅野・上諏訪・下諏訪・岡谷線 【C' みなし幹線】 ③穴山原村線 これらのうち、②については引き続き見直し協議を続け、信州型補助の取得を目指す。					
役割分担	○運行計画立案：交通事業者 ○運行実施：交通事業者 ○運行経費補助：国・県・市町村					
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	
	・検討組織設立	・運行内容確認 見直し	・新制度適用 (路線①③) ・引き続き協議 (路線②)	・全路線 新制度適用	⇒⇒⇒	

施策		2 支線の調整				
施策内容	E支線についても一定の品質保証がなされていることが求められる。目安として掲げた品質・水準を参照しながら、各市町村で個別に設定し、当該品質に合致できるよう見直しを行う。					
役割分担	○運行内容確認：各市町村 ○会議運営・進捗管理：県・地域別部会(分科会)					
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	
	・検討組織設立	・幹線の保証 品質設定	・支線の保証 品質設定 ・対象路線抽出 ・運行内容確認 見直し	・見直し継続 ・順次運行開始	⇒⇒⇒	