



しあわせ信州

長野県地域公共交通計画（素案） について

令和5年11月15日
長野県 企画振興部
交通政策局 交通政策課

計画のポイント

※第5回長野県公共交通活性化協議会（R5.9.13）でお示した内容です

- 本計画は持続可能な社会を支える地域公共交通の実現に向けて、行政・交通事業者・利用者などの地域の関係者が共通の認識を持ち、一体となって取り組む具体的な施策、関係者間の役割分担や推進体制等を示すもの
- 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(※)」として位置づけ、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の確保に向けて、行政の主体的な関与により維持・発展、サービスの品質保証を図ることを基本方針として打ち出し
- 本県は広大な県土を有し生活圏ごとに移動特性等が異なることから、県全体の方針に加え、10地域ごとにローカライズした「地域編」を策定
- 技術革新、法制度の改正やその他社会情勢の変化など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・改定を実施

※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」

計画期間

令和6（2024）年度～令和10（2028）年度までの5年間

計画区域

長野県全域

目指す将来像

※見直し中

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など、自家用車に頼らなくても大きな不安を感じずに誰もが安心して暮らせる持続可能な社会の実現



基本的な方針

持続可能な社会を支えるため、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、サービスの品質保証を図る

計画の目標

目標①

持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

県土を形成する地域公共交通ネットワークの維持・発展及び生活を支える地域内交通の維持の支援を行います

目標②

利用しやすい地域公共交通の実現

公共交通機関のキャッシュレス化、公共交通情報の提供充実や待合環境の整備などの利便性向上を図り、わかりやすく・使いやすい利用環境を整備します

目標③

地域公共交通分野における脱炭素化の推進

自家用車の利用から公共交通への利用転換を促すとともに、環境性能に優れた事業用車両の導入を推進する等、二酸化炭素排出量の削減に取り組みます

長野県地域公共交通計画（素案）について（品質保証）

地域公共交通の品質保証について

※見直し中

- 目指す姿の実現に向けて、最適な交通ネットワークを構築するとともに、地域公共交通において保証すべきサービスに関する品質を以下に示します。

<保証する品質>

①地域公共交通ネットワークに関する品質

特に市町村間を跨ぐ広域的なバス路線について、高校・病院へのアクセスと通院・通学の移動に必要な便数・ダイヤの確保に努めます。⇒**具体の水準は検討中**

②地域公共交通の決済環境に関する品質

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の整備に努めます。

③公共交通情報の提供に関する品質

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を整備するとともに、掲載する情報について、常に最新の情報の維持に努めます。

④拠点に関する品質

主要な交通結節点については、シェアサイクルの整備を推進するとともに、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設備の導入などの環境整備を支援します。

長野県地域公共交通計画（素案）について（主な施策）

※見直し中

目標を達成するために実施する主な施策・事業

目標① 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

- 圏域内地域公共交通の維持・確保
 - ・ 広域的なバス路線（地域間幹線系統）の維持・確保
 - ・ 県有民営バス車両の貸付
 - ・ ダイヤ・便数の品質保証のための支援策の検討 等
 - 圏域間地域公共交通の維持・改善
 - ・ リニア中央新幹線の開業を見据えた県内広域移動軸の強化（県内高速バス路線の充実等）
 - ・ 鉄道在来線の利用促進や活性化の取組を通じた利便性向上の推進 等
 - 地域公共交通の担い手確保・育成支援
 - ・ 二種免許取得費用や採用活動費用への支援 等
 - 持続可能な地域公共交通のあり方検討
 - ・ 行政の主体的な関与により公共交通の維持・確保を図る仕組みの検討
- 【検討項目例】※現時点の想定
- ✓ 公的性質を有する運賃割引への公費負担の仕組み
 - ✓ 僻地や過疎地における移動手段確保の仕組み（地域の支え合い交通等の研究） 等

目標② 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
 - ・ 交通系ICカードの導入支援
 - ・ 乗降データ等の利活用方法の研究
- 情報提供環境の整備・充実
 - ・ GTFSデータの整備・維持による適切な情報提供
- 交通結節点における待合環境の整備
 - ・ 待合環境整備（デジタルサイネージの導入等）に対する支援の検討
- バリアフリー化の推進
 - ・ ノンステップバスやUDタクシーの導入推進
 - ・ 鉄道駅におけるエレベーター等の整備推進

目標③ 地域公共交通分野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
 - ・ 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）
 - ・ 利用促進のための広報啓発
- 環境性能に優れた車両の導入推進
 - ・ しなの鉄道の車両更新に対する支援
 - ・ EVバス・タクシー車両等の導入に対する支援の検討

長野県地域公共交通計画（素案）について（目標値）

計画の主な目標値

※見直し中

目標① 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
公共交通機関利用者数 (鉄道・乗合バス・タクシーの輸送人員の合計)	69,077 千人 (2020年度)	100,000 千人 (2028年度)	コロナ前水準（2019年度：98,307千人）を上回り、それを維持することを目指す ※「しあわせ信州創造プラン3.0」と連動
地域公共交通計画を策定している市町村数（累計）	42市町村 (2023年6月)	53市町村以上 (2028年度)	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

目標② 利用しやすい地域公共交通の実現

指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
路線バスで地域連携ICカードが導入されている圏域数	0 (2022年度)	10 (2028年度)	県内各圏域の路線バスで地域連携ICカードが利用できる状態を目指す
県内路線バス情報におけるGTFS-JP整備率	60.2% (298/495路線) (2023年8月)	100% (2028年度)	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

目標③ 地域公共交通分野における脱炭素化の推進

指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
運輸部門における温室効果ガス総排出量	383万t-CO ₂ (2019年度)	296万t-CO ₂ (2024年度)	「長野県ゼロカーボン戦略」の2030年度達成目標（2030年度：191万t-CO ₂ ）に基づき設定