

長野県地域公共交通計画 (素案)

(令和5年9月13日時点)

目次

第1章 はじめに	5
1. 計画の背景と目的	5
2. 計画の位置づけ	6
3. 計画期間	6
4. 計画区域	7
第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況	8
1. 地域の特性等	8
1-1 地理・地勢	8
1-2 人口の推移・分布	9
2. 公共交通の整備状況	12
2-1 本県の地域公共交通ネットワークの現状等	12
2-2 各交通モードの概況	14
2-3 市町村の公共交通政策の状況	19
2-4 公共交通利用環境の概況	21
3. 移動実態とその手段	22
3-1 各圏域における移動実態	22
3-2 県民の移動手段	25
3-3 観光客の移動実態	27
3-4 自動車交通の状況	30
4. 公共交通に係る情勢等	33
4-1 新たな技術の導入・実用化	33
4-2 ゼロカーボン	33
5. 地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理	34
第3章 計画推進の基本的な考え方	35
1. 地域公共交通に関する基本的な方針・計画の目標	35
1-1 地域公共交通に関する基本的な方針	35
1-2 計画の目標	35
1-3 本計画に関連する SDGs	36
2. 地域公共交通ネットワークの構築及び保証する品質について	37
2-1 構築する地域公共交通ネットワーク	37
2-2 地域公共交通において保証する品質	40
3. 目標の達成に向けて実施する施策・事業	41
3-1 実施する施策・事業一覧	41
3-2 事業内容	42
4. 地域公共交通計画のマネジメント	46
4-1 計画マネジメントの考え方	46
4-2 計画の目標値及びそのモニタリング	47

4-3 評価検証と改善のサイクル（PDCA）	49
第4章 地域編	50
1. 佐久地域	50
1-1 地域特性など	50
1-2 地域公共交通の概況	50
1-3 地域公共交通の課題	50
1-4 地域公共交通の将来ネットワーク	52
2. 上田地域	54
2-1 地域特性など	54
2-2 地域公共交通の概況	54
2-3 地域公共交通の課題	54
2-4 地域公共交通の将来ネットワーク	56
3. 諏訪地域	58
3-1 地域特性など	58
3-2 地域公共交通の概況	58
3-3 地域公共交通の課題	58
3-4 地域公共交通の将来ネットワーク	60
4. 上伊那地域.....	62
4-1 地域特性など	62
4-2 地域公共交通の概況	62
4-3 地域公共交通の課題	62
4-4 地域公共交通の将来ネットワーク	64
5. 南信州地域.....	66
5-1 地域特性など	66
5-2 地域公共交通の概況	66
5-3 地域公共交通の課題	66
5-4 地域公共交通の将来ネットワーク	68
6. 木曽地域	70
6-1 地域特性など	70
6-2 地域公共交通の概況	70
6-3 地域公共交通の課題	70
6-4 地域公共交通の将来ネットワーク	72
7. 松本地域	74
7-1 地域特性など	74
7-2 地域公共交通の概況	74
7-3 地域公共交通の課題	74
7-4 地域公共交通の将来ネットワーク	76
8. 北アルプス地域	78
8-1 地域特性など	78
8-2 地域公共交通の概況	78
8-3 地域公共交通の課題	78

8-4 地域公共交通の将来ネットワーク	80
9. 長野地域	82
9-1 地域特性など	82
9-2 地域公共交通の概況	82
9-3 地域公共交通の課題	82
9-4 地域公共交通の将来ネットワーク	84
10. 北信地域	86
10-1 地域特性など	86
10-2 地域公共交通の概況	86
10-3 地域公共交通の課題	86
10-4 地域公共交通の将来ネットワーク	88

第1章 はじめに

1. 計画の背景と目的

県土が広く、また、中山間地域が多くを占める本県においては、県民の日常的な移動は自家用車の利用が中心となっています。一方、高齢者や高校生などの特に自家用車に頼ることのできない県民にとって、公共交通は日常生活を送る上で欠かせない移動手段です。

これまで、本県はもとより、我が国の公共交通は交通事業者の独立採算により支えられてきましたが、モータリゼーションの進展や少子化・人口減少の急速な進行などにより、公共交通の利用者は長期的に減少し続けています。加えて、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による利用者の減少や交通事業者の経営悪化、運転手をはじめとする担い手不足が深刻化するなど、公共交通を交通事業者の自助努力のみで維持していくことは、もはや困難な状況になっています。

このような状況においても、公共交通は通勤、通学、通院や買い物などの県民の日常生活を支え、自由な移動を担保するために必要不可欠な社会インフラであることに変わりありません。特に高齢者による運転免許の返納が年々増加するなど、受け皿としての移動手段の確保がますます求められています。

また、本県は多くの観光客が訪れる観光立県でもあります。

令和5年5月に新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置づけが2類相当から5類感染症に移行され、行動制限が適用されなくなったこともあり、観光需要が今後増々回復していくことが期待されます。しかしながら、本県を訪れる観光客の移動手段でもある公共交通については、キャッシュレス対応への遅れや、公共交通情報の提供環境が充実していないなど、利用者にとってわかりやすく使いやすい利用環境の整備に取り組む必要があります。

このため、本県においては、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（※）と位置づけ、地域のまちづくりや観光振興とも連携させながら、官民連携のもと、その維持・発展に取り組めます。

以上の背景を踏まえ、県民の確かな暮らしを支えるため、行政、事業者、利用者などの地域の関係者が共通の認識を持ち、一体となって持続可能な地域公共交通の実現に向け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を示すものとして、本計画を策定します。

※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」

2. 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通計画」として策定するものです。

当該法律は、近年では令和2年および令和5年に改正されており、持続可能な地域公共交通の実現に向けた地域公共交通ネットワークの再構築（リ・デザイン）が求められるようになりました。特に令和2年の法改正では、都道府県を含む地方公共団体による地域公共交通計画作成の努力義務化されるとともに、これに伴い地域公共交通計画と補助制度の連動化が図られることとなりました。また、令和5年の法改正では、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設や、従来は路線バスに限られていた協議運賃制が鉄道およびタクシーの運賃にも適用されるようになるなど、行政や交通事業者など地域の関係者の連携・協働を通じて地域公共交通ネットワークを再構築することが求められています。

また、本計画は本県の総合計画である『しあわせ信州創造プラン 3.0～大変革への挑戦 「ゆたかな社会」を実現するために～』及び「長野県新総合交通ビジョン」を上位計画とし、本県における地域公共交通政策の方向性や具体的な施策を定めたマスタープランとして策定するものです。

本計画では県内の交通ネットワークを階層化し、県全域において交通事業者、市町村、県それぞれが主体となって維持・改善・発展を図るべき交通軸を検討していますが、広大な県土を有する本県は、生活圈ごとに移動特性等が異なることから、本計画では県全体での方針等に加え、県下10圏域ごとにローカライズした地域編を策定しています。

なお、本計画の策定ならびに実行にあたっては関連する本県の諸計画と整合を図ることとし、県内市町村が策定した、あるいは策定しようとする地域公共交通計画とも連携を図ることとします。

また、技術革新、法制度の改正やその他社会情勢の変化など、地域公共交通を取り巻く環境は日々目まぐるしく変化しています。これら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・改定を行うこととします。

3. 計画期間

計画期間は令和6（2024）年度から令和10（2028）年度までの5年間とします。

4. 計画区域

本計画は、長野県全域を計画区域とします。

圏域名	市町村
佐久	小諸市、佐久市、小海町、佐久穂町、川上村、南牧村、南相木村、北相木村、軽井沢町、御代田町、立科町
上田	上田市、東御市、長和町、青木村
諏訪	岡谷市、諏訪市、茅野市、下諏訪町、富士見町、原村
上伊那	伊那市、駒ヶ根市、辰野町、箕輪町、飯島町、南箕輪村、中川村、宮田村
南信州	飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村
木曽	上松町、南木曽町、木曽町、木祖村、王滝村、大桑村
松本	松本市、塩尻市、安曇野市、麻績村、生坂村、山形村、朝日村、筑北村
北アルプス	大町市、池田町、松川村、白馬村、小谷村
長野	長野市、須坂市、千曲市、坂城町、小布施町、高山村、信濃町、飯綱町、小川村
北信	中野市、飯山市、山ノ内町、木島平村、野沢温泉村、栄村

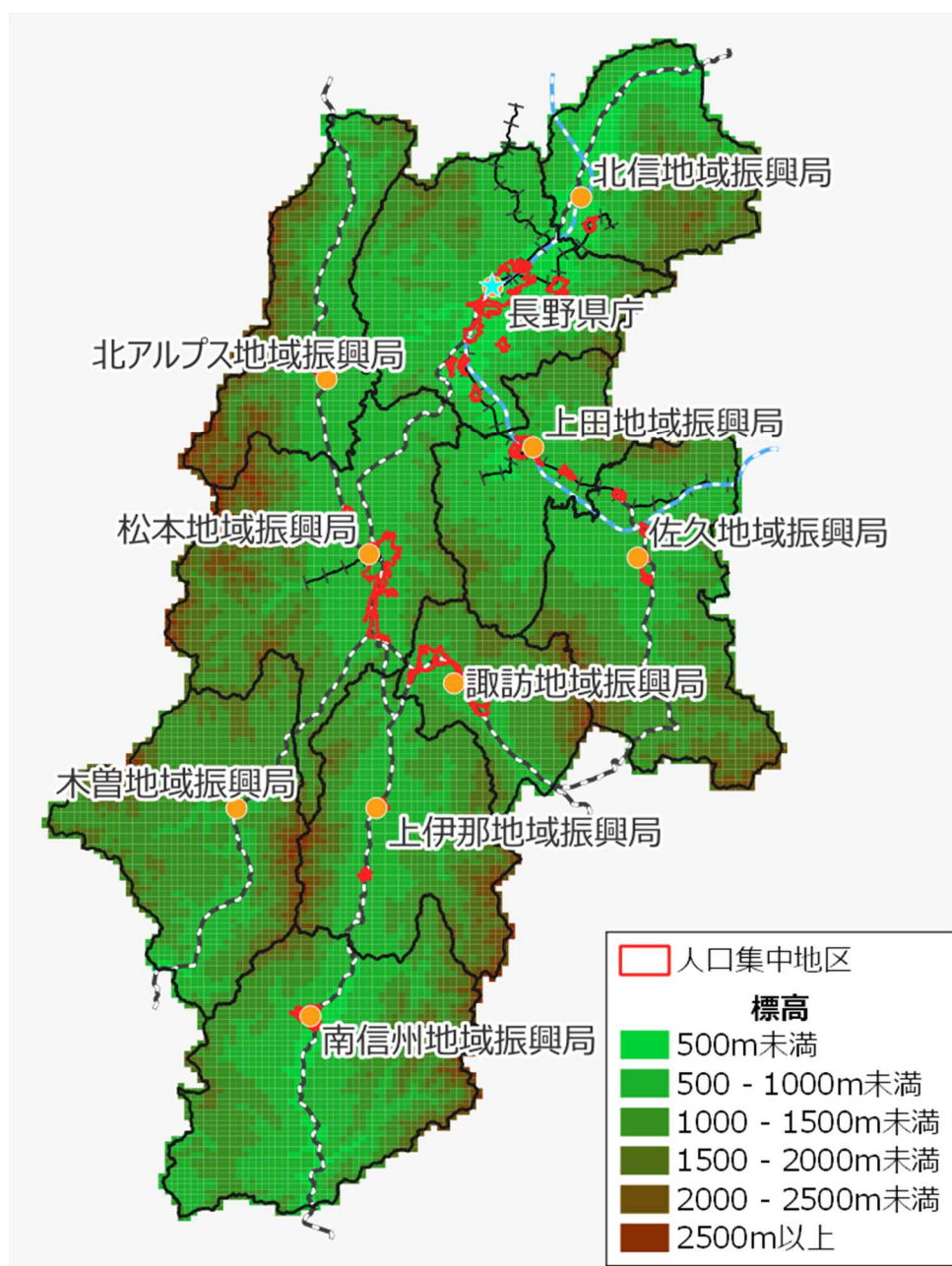


第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況

1. 地域の特徴等

1-1 地理・地勢

本県は本州中央部に位置し、総面積は全国第4位の約13,562 km²（令和4年全国都道府県市区町村別面積調）で、その約8割を森林が占めるとともに、南北に長く、日本アルプスに代表される急峻な地形で県内の標高差が大きくなっており、気候や生態系が多様性に富んだ県土を形成しています。また、県を構成する市町村は、平成の大合併を経て77市町村あり、北海道に次ぐ全国で2番目の数となっています。



出典：国土数値情報より長野県交通政策課作成

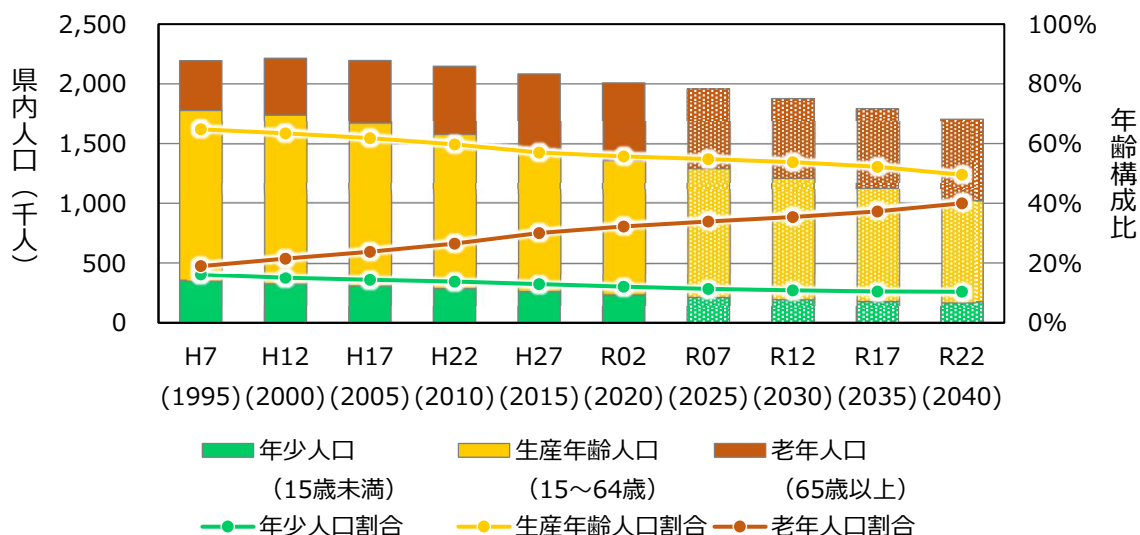
図 2.1 本県の地勢ならびに10の生活圈（圏域※）

※本計画において「圏域」とは長野県の10広域（佐久・上田・諏訪・上伊那等）を指し、「地域」とは県内77の各市町村を指す

1-2 人口の推移・分布

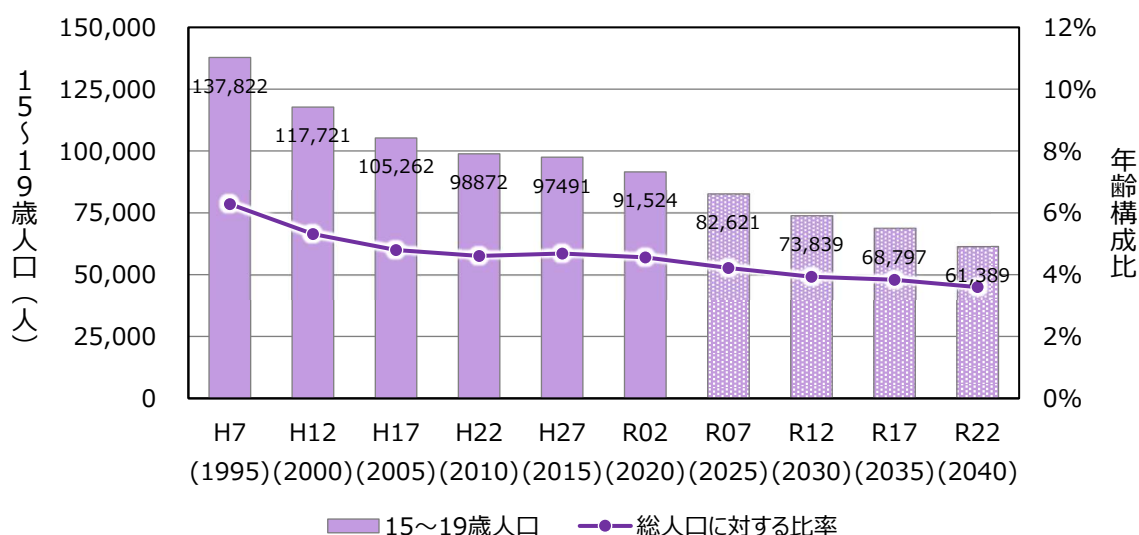
本県の人口は平成12年の約221万人をピークに減少傾向にあり、令和2年時点では約201万人とピーク時から約20万人減少しました。将来推計人口では令和22年には約170万人まで減少すると予測されており、20年間での人口減少幅は拡大しています。

年齢3区分別では年少人口および生産年齢人口は一貫して減少、一方、老年人口は増加を続けており、今後も同様の傾向が継続すると予測されています。また、公共交通の主な利用者層である高校生世代も平成7年から令和2年にかけて4万人以上の減少となっており、潜在・顕在の両面から公共交通の利用者が減少しています。



出典：各年国勢調査ならびに将来推計人口・世帯数（国立社会保障・人口問題研究所）より長野県交通政策課作成

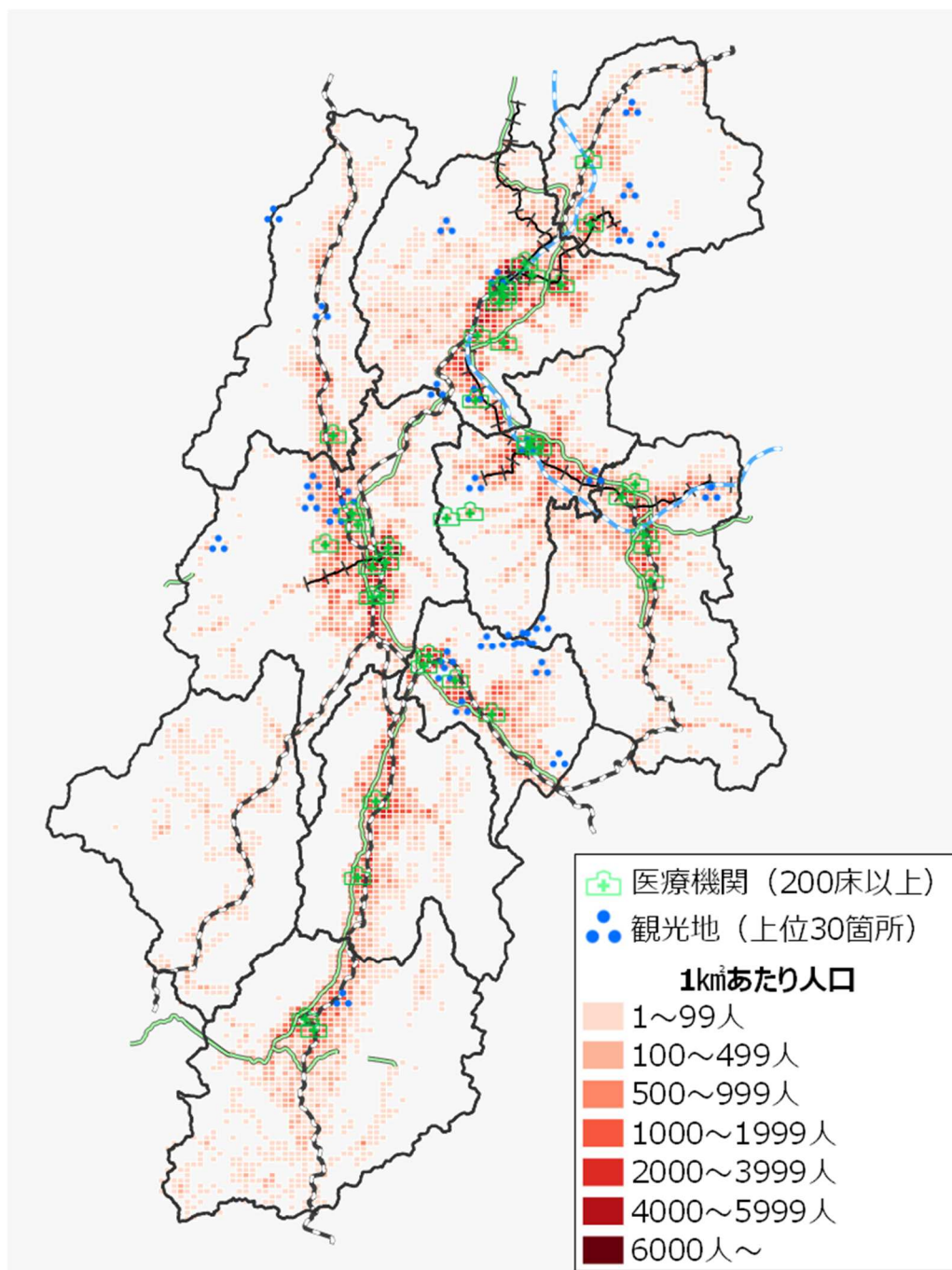
図 2.2 長野県全域における年齢3区分人口の推移



出典：各年国勢調査ならびに将来推計人口・世帯数（国立社会保障・人口問題研究所）より長野県交通政策課作成

図 2.3 長野県内の高校生世代人口（15～19 歳人口）の推移

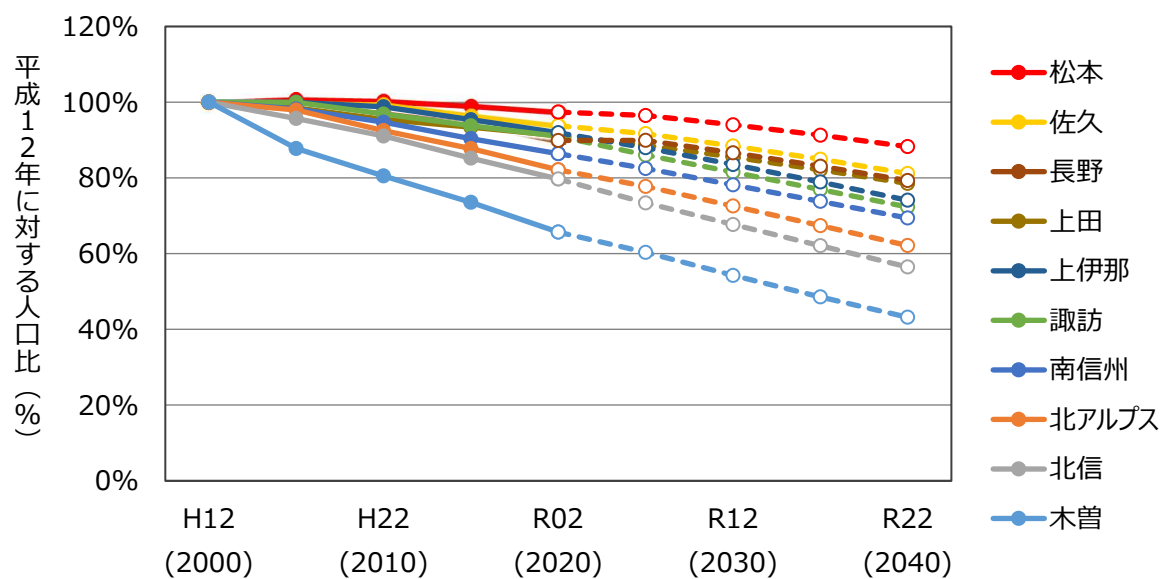
人口の分布では、県民の多くは長野等の平坦部及び鉄道沿線に集中しているものの、中山間地域においても低密度に居住者が存在しており人口密度の差が顕著となっています。人口密度の低い圏域では都市機能の集積状況も低く、病床数 200 床以上の病院立地数でみると木曽地域では 0 件、北アルプスで 1 件となっています。



出典：令和 2 年国勢調査、国土数値情報、令和 2 年観光地利用統計調査（長野県）より長野県交通政策課作成

図 2.4 本県における人口分布および主要な医療・観光の施設立地

また、人口減少の進展速度は地域間でも格差があり、中山間に位置する地域ほど平成 12 年時点の総人口に対する令和 2 年時点の総人口および令和 22 年の総人口予測値の比率が低くなっています。



出典：各年国勢調査ならびに将来推計人口・世帯数（国立社会保障・人口問題研究所）より長野県交通政策課作成

図 2.5 地域別の平成 12 年人口に対する人口比の推移

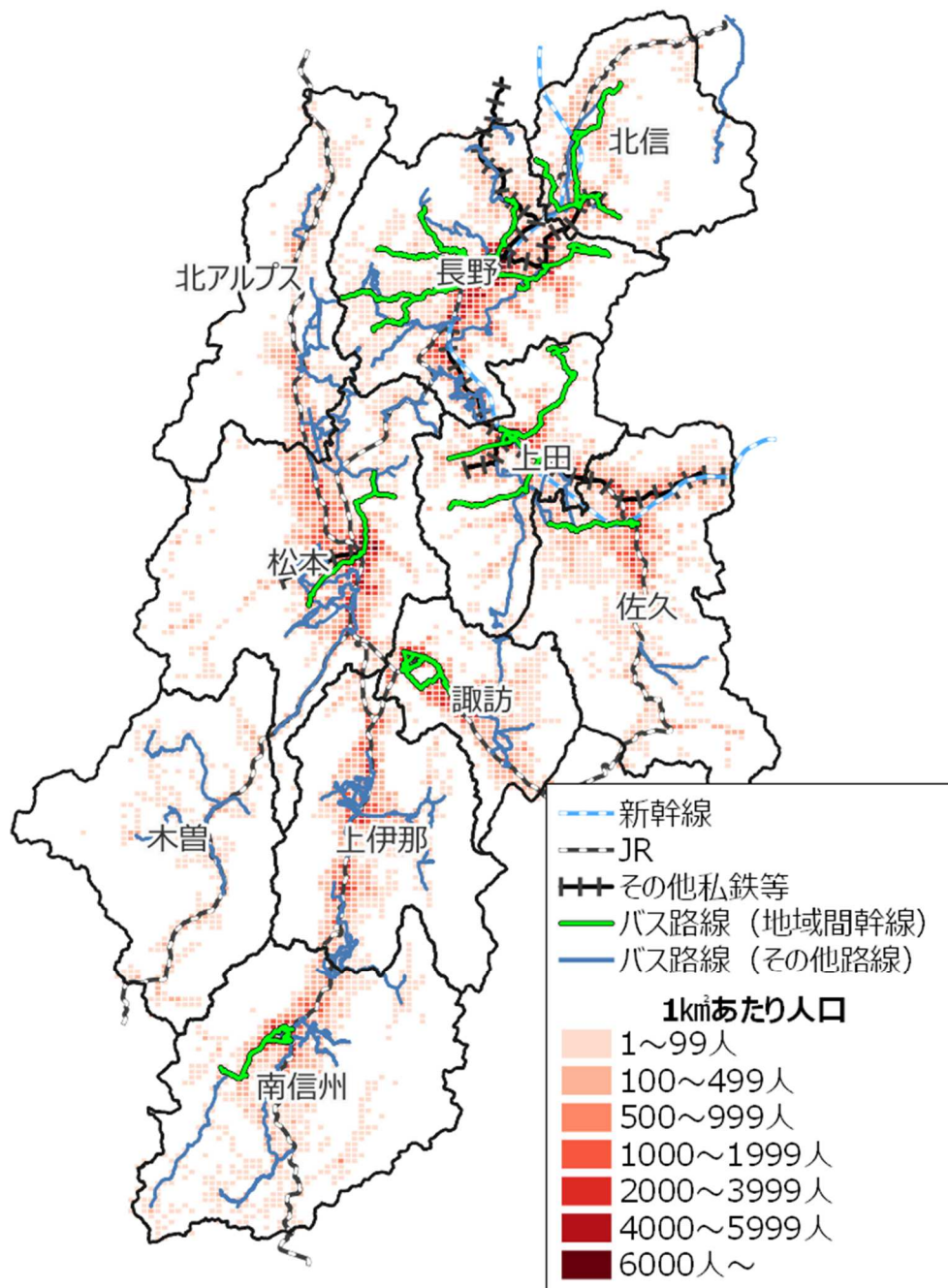
2. 公共交通の整備状況

2-1 本県の地域公共交通ネットワークの現状等

(1) 本県の地域公共交通ネットワークについて

本県における公共交通は、広域交通として新幹線、在来線特急、空路が整備され、主に県外との移動を担うとともに、鉄道、高速バスが県内外の広域移動を担っています。さらに、一般路線バスがそれを補完する形で県内のネットワークを構成しています。

鉄道から離れた地区に暮らす県民がいるものの、路線バスで一定程度の範囲はカバーしており、多くの県民は地域公共交通を日常利用可能な場所に居住していると言えます。



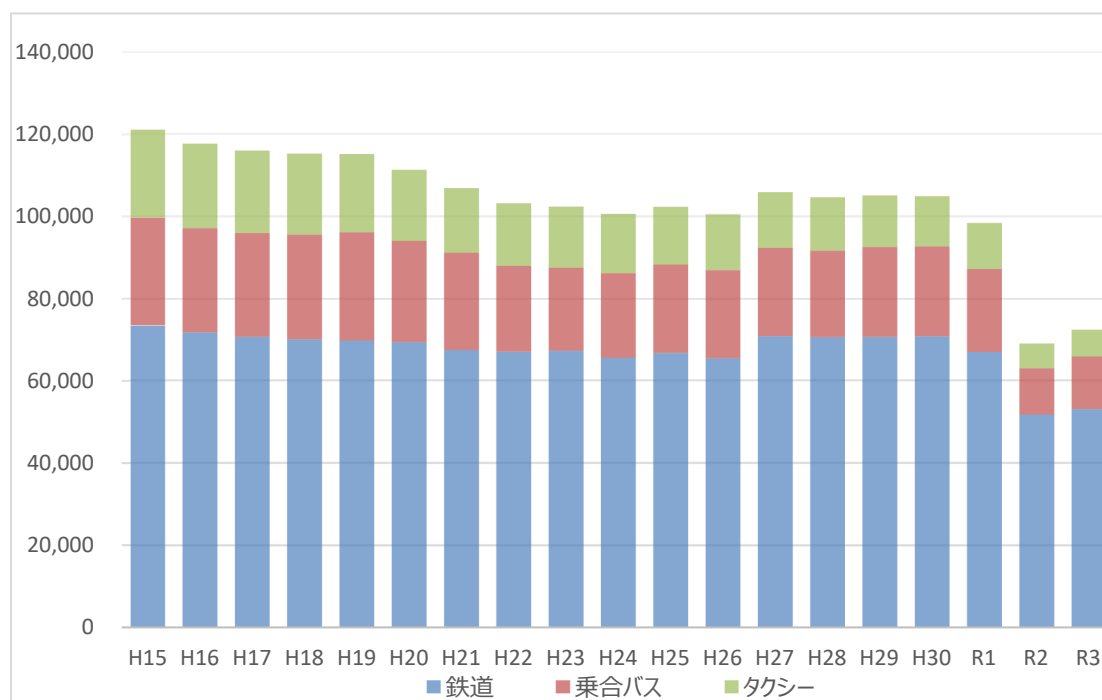
出典：令和2年国勢調査、国土数値情報、令和3年度地域間幹線系統確保維持費補助金対象系統より長野県交通政策課作成

図 2.6 本県の公共交通ネットワークと人口分布

※図中のバス路線は旧市町村境界を跨ぐ一般路線のみを表示

(2) 公共交通の利用者数について

近年、公共交通の利用者数は全国的に減少傾向にあり、本県においても長らく同様の傾向が続いています。長期的な利用者減少の継続に加え、コロナ禍でさらに利用者が減少し、事業者の経営状況はひっ迫した状況にあります。



出典：ながの県勢要覧、運輸要覧（北陸信越運輸局）より長野県交通政策課作成

図 2.7 県内公共交通機関利用者数の推移

2-2 各交通モードの概況

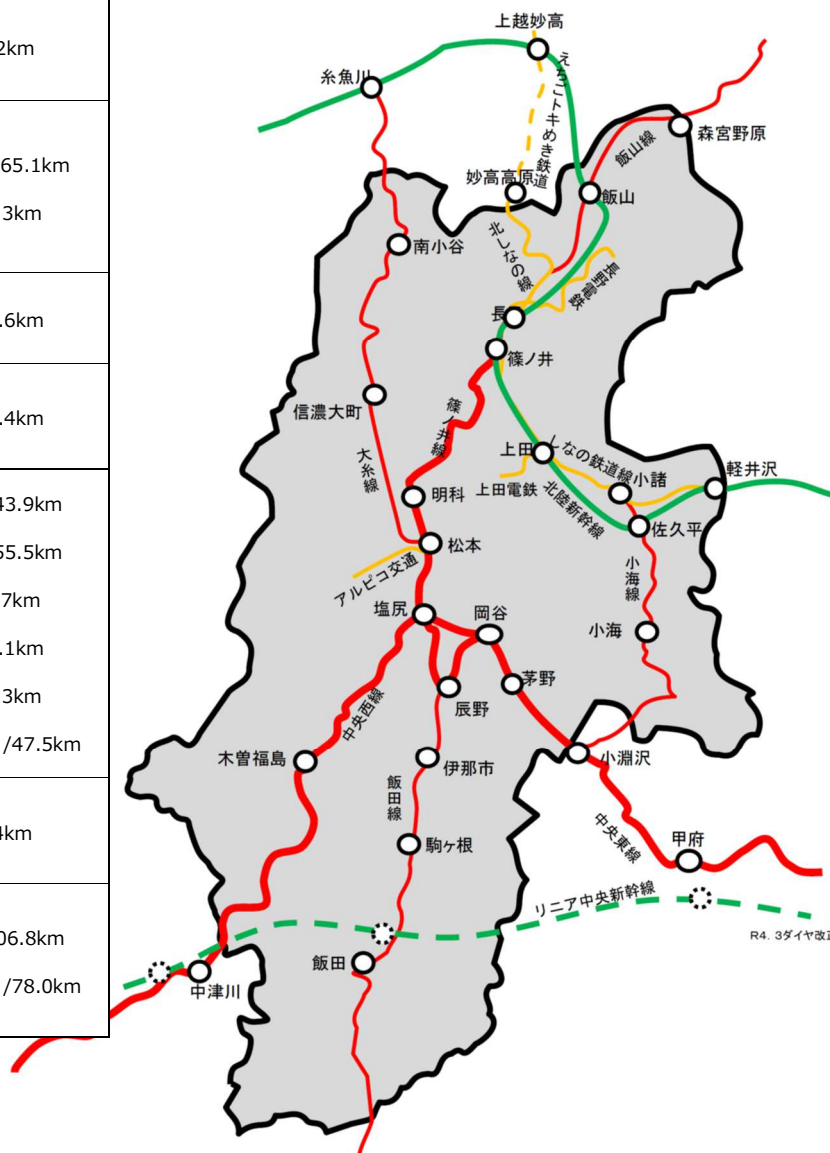
(1) 鉄道

1) 本県の鉄道交通ネットワーク

本県における鉄道交通ネットワークは、新幹線、在来線、民鉄と多様です。JR 在来線でも、東日本旅客鉄道、東海旅客鉄道、西日本旅客鉄道の3社の路線が存在し、民鉄においても、しなの鉄道、長野電鉄、アルピコ交通、上田電鉄の4社が存在しています。

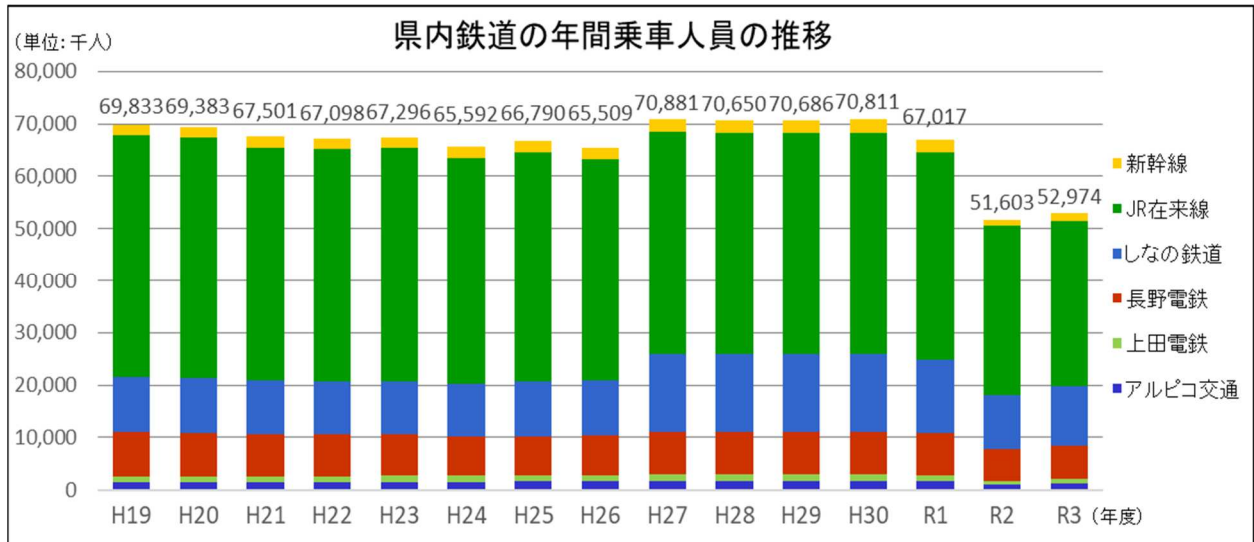
また、今後、東京一名古屋間を結ぶリニア中央新幹線の開業が予定されており、本県では飯田市に長野県駅（仮称）が設置されます。リニア中央新幹線の開業は、移動時間の大幅な短縮による通勤・通学圏の拡大、交流人口の増加、地域経済の活性化などの様々な効果が期待されます。

種別	事業者	路線名
民鉄	長野電鉄(株)	・長野線（長野～湯田中） / 33.2km
	しなの鉄道(株)	・しなの鉄道線（長野～軽井沢） / 65.1km ・北しなの線（長野～黒姫） / 37.3km
	上田電鉄(株)	・別所線（上田～別所温泉） / 11.6km
	アルピコ交通(株)	・上高地線（松本～新島々） / 14.4km
JR	JR東日本	・中央東線（松本～甲府方面） / 43.9km ・小海線（小諸～小淵沢方面） / 55.5km ・篠ノ井線（塩尻～篠ノ井） / 67.7km ・大糸線（南小谷～松本） / 70.1km ・信越本線（篠ノ井～長野） / 9.3km ・飯山線（豊野～越後川口方面） / 47.5km
		J R 西日本 ・大糸線（南小谷～糸魚川） / 8.4km
		J R 東海 ・飯田線（辰野～豊橋方面） / 106.8km ・中央西線（塩尻～中津川方面） / 78.0km



2) 県内鉄道の輸送人員

県内の鉄道利用者は近年微増傾向にあったものの、令和2年にコロナ禍で大きく減少しており、県内では、JR 東日本及び JR 西日本が中央東線・小海線・大糸線の一部区間及び飯山線の全区間について、輸送密度が2,000人/日未満の線区として公表しています。また、国も令和5年10月施行の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」により「再構築協議会」制度や、鉄道・タクシーにおける協議運賃制度が創設され、鉄道事業全体が転換期を迎えています。



(単位:千人)

年 度	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	R元	R2	R3	
J R	新幹線	2,069	1,979	1,923	1,946	2,034	2,150	2,241	2,350	2,394	2,414	2,508	2,498	1,095	1,475
	在来線	45,972	44,698	44,553	44,621	43,246	44,060	42,449	42,716	42,450	42,336	42,406	39,624	32,392	31,697
	信越本線	15,131	14,997	14,753	14,744	14,820	15,061	14,475	13,674	13,346	13,174	13,227	12,563	9,260	9,711
	飯山線	858	844	817	784	566	569	523	577	550	544	540	403	377	750
	中央東線	7,236	7,052	7,121	6,990	6,793	6,861	6,671	6,956	7,081	7,044	7,076	6,873	5,924	5,292
	中央西線	991	950	957	949	885	875	807	797	753	743	712	700	572	544
	篠ノ井線	9,016	8,696	8,779	9,033	9,255	9,496	9,248	9,658	9,699	9,820	9,896	9,227	7,261	7,499
	小海線	3,524	3,374	3,355	3,384	2,779	2,952	2,786	2,880	2,881	2,926	2,950	2,733	2,115	1,406
	大糸線	3,764	3,623	3,699	3,752	3,190	3,243	3,109	3,235	3,215	3,193	3,187	2,415	2,638	2,564
	飯田線	5,452	5,163	5,072	4,985	4,958	5,003	4,830	4,939	4,925	4,892	4,818	4,710	4,245	3,931
	計	48,041	46,677	46,476	46,567	45,280	46,210	44,690	45,066	44,844	44,750	44,914	42,122	33,487	33,172
J R 以 外	しなの鉄道	10,443	10,216	9,979	10,042	10,074	10,374	10,329	14,708	14,673	14,781	14,760	14,046	10,311	11,418
	長野電鉄	8,253	8,017	8,006	8,011	7,502	7,349	7,667	8,141	8,132	8,186	8,123	7,983	6,044	6,311
	上田電鉄	1,254	1,213	1,191	1,176	1,179	1,217	1,226	1,299	1,313	1,280	1,299	1,116	637	878
	アルピコ交通	1,392	1,378	1,447	1,500	1,557	1,640	1,597	1,667	1,688	1,689	1,715	1,750	1,124	1,195
	計	21,342	20,824	20,623	20,729	20,312	20,580	20,819	25,815	25,806	25,936	25,897	24,895	18,116	19,802
乗車人員計		69,383	67,501	67,098	67,296	65,592	66,790	65,509	70,881	70,650	70,686	70,811	67,017	51,603	52,974

(注) ・新幹線長野駅、佐久平駅に係る乗車人員は、在来線との一括集計のため在来線欄に計上している。

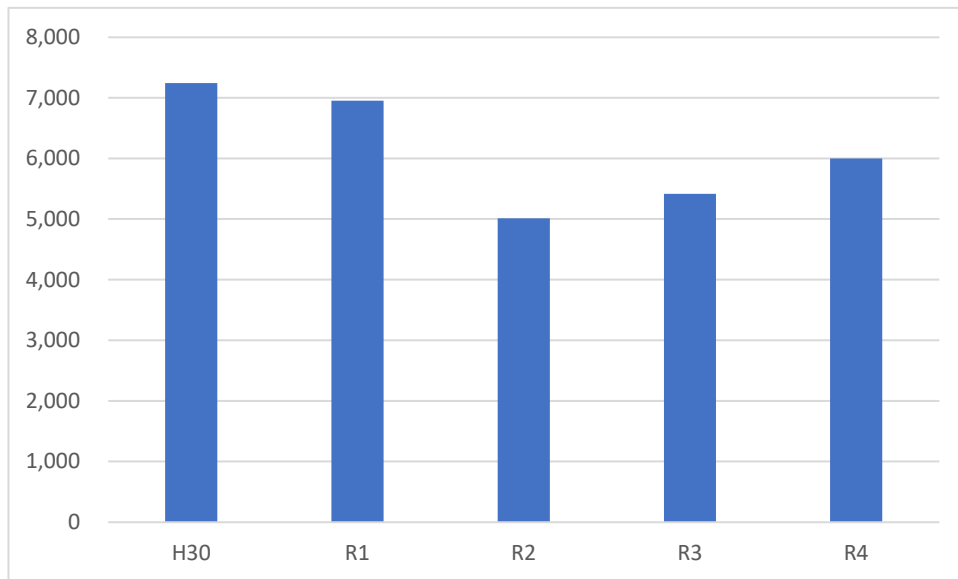
・平成24年度以降、JR 東日本は無人駅分を除いた人数となっている。

・大糸線は JR 東日本区間と JR 西日本区間の合計

出典：長野県企画振興部総合政策課統計室「ながの県勢要覧」(各鉄道会社からの提供データによる。)より長野県交通政策課作成

3) 県内民鉄事業者の営業収益

コロナ禍の影響で令和2年度の営業収益は大きく減少しました。令和3年度から回復傾向にありますが、コロナ前（令和元年度）の水準には戻っていません。



図〇 県内地域鉄道事業者（４社）の営業収益の推移（百万円）

出典：長野県交通政策課調べ

(2) バス

本県におけるバス交通ネットワークは、高速・特急バスが圏域間を連絡、さらに圏域内では地域間幹線系統が、地域内ではコミュニティバス等がそれぞれ運行されています。

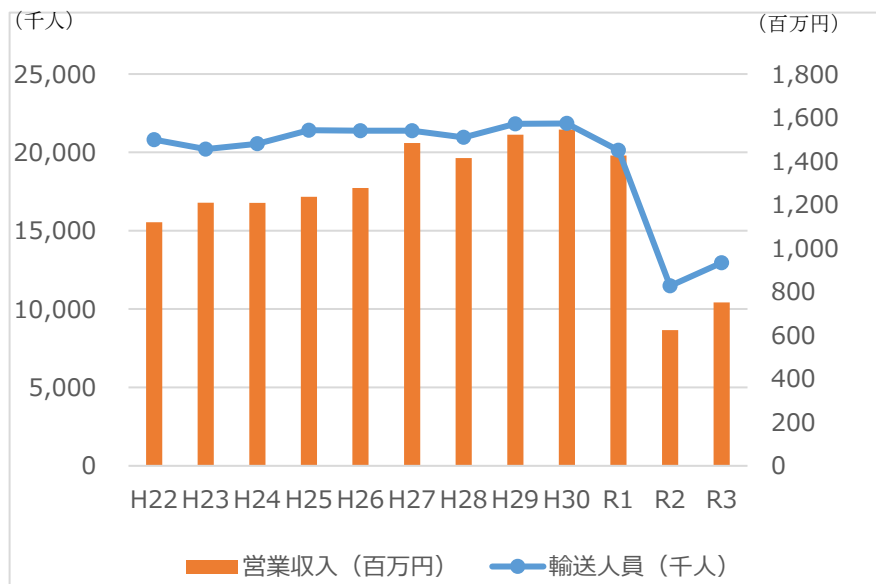
コロナ禍でバス事業も鉄道と同様に輸送人員・営業収入が減少し、高速バスや路線バスが減便や運休するなど、県民の生活にも影響が出ました。

1) 乗合バスの輸送実績等

年 度	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
事業者数	70	77	91	93	94	98	98	96	96	97	96	92
車両数 (台)	1,248	1,370	1,491	1,440	1,352	1,612	1,575	1,614	1,773	1,817	1,805	1,837
輸送人員 (千人)	20,801	20,203	20,541	21,408	21,375	21,373	20,952	21,812	21,837	20,122	11,484	12,953
営業収入 (百万円)	1,119	1,208	1,208	1,236	1,276	1,482	1,413	1,521	1,544	1,425	623	750

注：令和3年度の数値は速報値

出典：長野県企画振興部総合政策課統計室「ながの県勢要覧」（資料：国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局）より長野県交通政策課作成



図〇 県内乗合バス事業の営業収入・輸送人員の推移

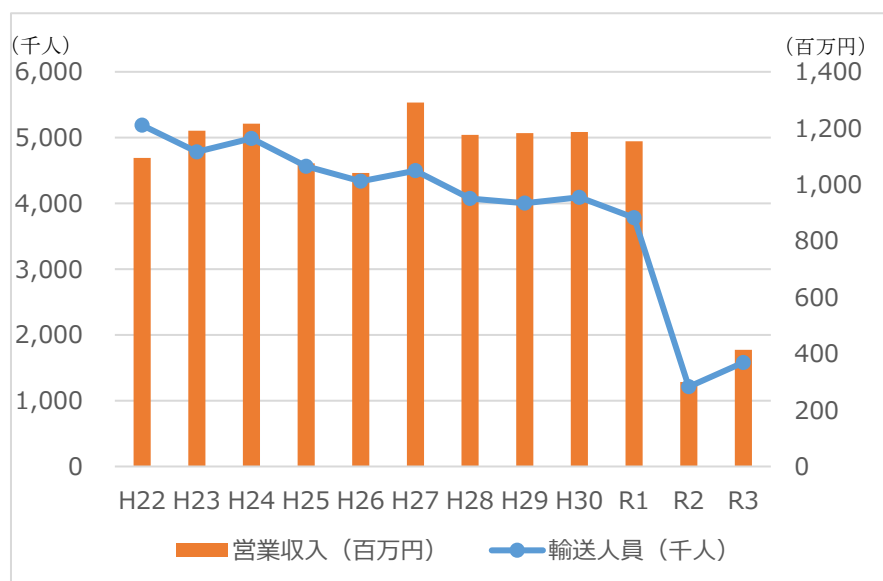
2) 貸切バス事業の輸送実績等

年 度	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
事業者数	155	159	162	154	152	151	144	129	118	111	104	101
車両数 (台)	1,274	1,315	1,288	1,144	1,074	1,201	1,109	1,123	1,328	1,304	1,230	1,120
輸送人員 (千人)	5,188	4,783	4,987	4,563	4,336	4,497	4,073	4,002	4,091	3,781	1,212	1,580
営業収入 (百万円)	1,095	1,191	1,216	1,075	1,041	1,291	1,176	1,183	1,187	1,154	300	413

注：令和3年度の数値は速報値

出典：長野県企画振興部総合政策課統計室「ながの県勢要覧」（資料：国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局）より長野県交

通政策課作成



図〇 県内貸切バス事業の営業収入・輸送人員の推移

(3) タクシー（要内容加筆）

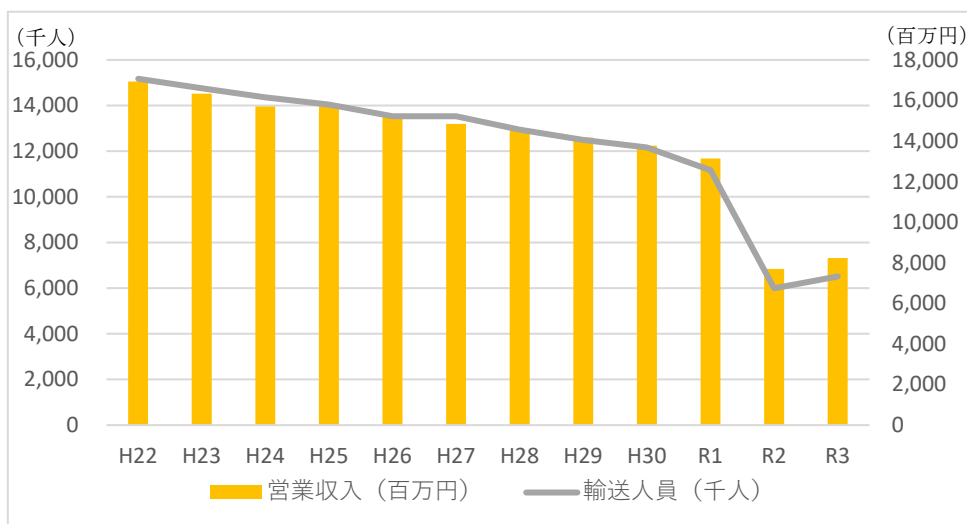
タクシーの輸送人員及び営業収入は年々減少しており、コロナ禍で鉄道やバスと同様に。また、運転手数も平成 27 年度から令和 3 年度までの 8 年間で約 3 割も減少しており、運転手不足が深刻な課題となっています。

1) 県内タクシー事業の輸送実績等（法人・個人）

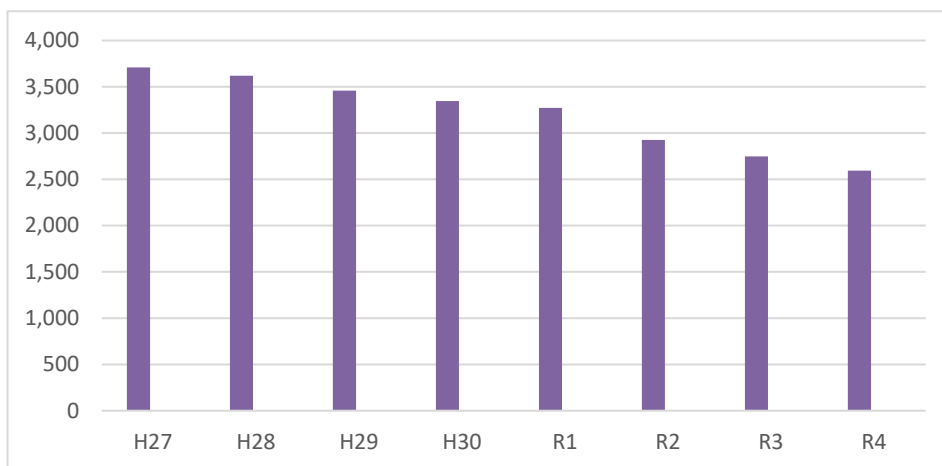
年 度	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
事業者数	314	310	311	317	320	322	319	313	312	290	307	300
車両数 (両)	3,176	3,140	3,083	3,066	2,898	3,023	2,990	2,905	2,834	2,780	2,557	2,475
輸送人員 (千人)	15,177	14,759	14,358	14,044	13,530	13,533	12,944	12,492	12,161	11,168	5,993	6,511
営業収入 (百万円)	16,934	16,337	15,705	15,716	15,214	14,844	14,507	14,177	13,771	13,136	7,696	8,234

注：令和 3 年度の数値は速報値

出典：長野県企画振興部総合政策課統計室「ながの県勢要覧」（資料：国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局）より長野県交通政策課作成



2) 県内タクシー事業者における運転手数の推移



出典：長野県タクシー協会提供資料より長野県交通政策課作成

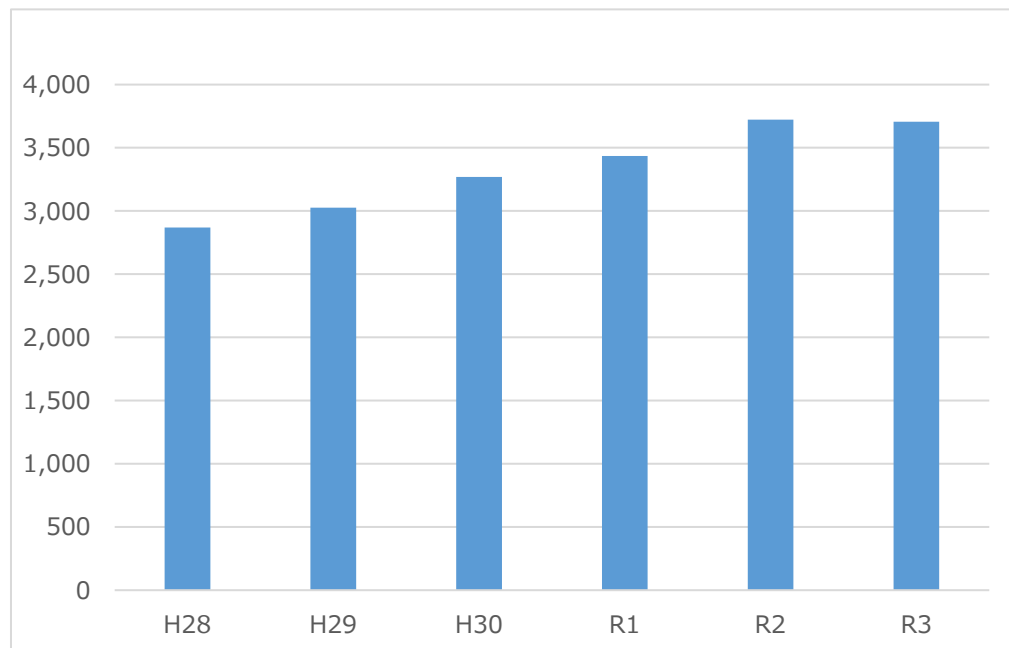
図〇 県内タクシー事業者における運転手数の推移

2-3 市町村の公共交通政策の状況

(1) コミュニティバスの運行状況

※データ収集・追記予定

(2) 市町村の財政負担の状況



(百万円)

出典：長野県交通政策課調べ

図 2.8 地方バスの確保に関する県内市町村負担額の推移

(3) 地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）の策定状況



出典：長野県交通政策課調べ

図 2.9 地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）の策定状況（令和 5 年 3 月末時点）

2-4 公共交通利用環境の概況

(1) 交通系 IC カード・キャッシュレス決済

本県は、県庁所在地において交通系 IC カード相互利用サービス（10 カード）を路線バスで利用できない 10 県の一つに該当（令和 4 年度末時点）しています。県が令和 3 年に実施したアンケート調査においても交通系 IC カードでの公共交通利用を可能とする要望が寄せられました。

- 交通系 IC カードを使えるようにしてほしい。
(上田圏域在住／40-49 歳／男性／自営業)
- Suica が利用できるようにしてほしい。
(松本圏域在住／60-69 歳／女性／勤め人)

出典：長野県交通政策課調べ（バス利用者アンケート／令和 3 年実施）

また、本県では鉄道においても IC カード等のキャッシュレス決済に対応していない事業者が存在しており、利用可能な地域が限定されています。

- QR 決済を導入してほしい、現金（特に小銭）はあまり持っていないし、コロナだから、あまり触りたくない
(上伊那圏域在住／25-39 歳／女性／専業主婦・夫)

出典：長野県交通政策課調べ（バス利用者アンケート／令和 3 年実施）

- 支払方法の利便性を良くして欲しい。
(松本圏域在住／70 歳台／男性／自営業（商工サービス）)

出典：長野県交通政策課調べ（県民 web アンケート／令和 3 年実施）

(2) 情報提供・オープンデータ化

本県では、バスの時刻表や経路などの公共交通に関する情報を「観光・交通アプリ信州ナビ」を通じて発信しているものの、路線バスの経路検索では民間の経路検索サービスのシェアが大きいという実態があります。県が令和 3 年に実施したアンケート調査では乗換案内アプリに対する要望が寄せられるなど信州ナビの認知度は低く、公共交通の認知度を向上させるためには既存サービスとの連携も求められています。

- バス停名を聞いただけでは路線が特定できない・しにくいので、アプリのようなものでマップとバス停名、時刻表が検索できると、もっと他の路線も利用しやすくなると思います。
(松本圏域在住／25-39 歳／女性／パート・アルバイト)
- 同一路線を複数事業者が運営しており、バス停やネットでの情報がそれぞれ異なり、特にコロナ禍における減便などでの最新情報入手に手間取ることがあります。
(佐久圏域在住／40-49 歳／男性／勤め人)

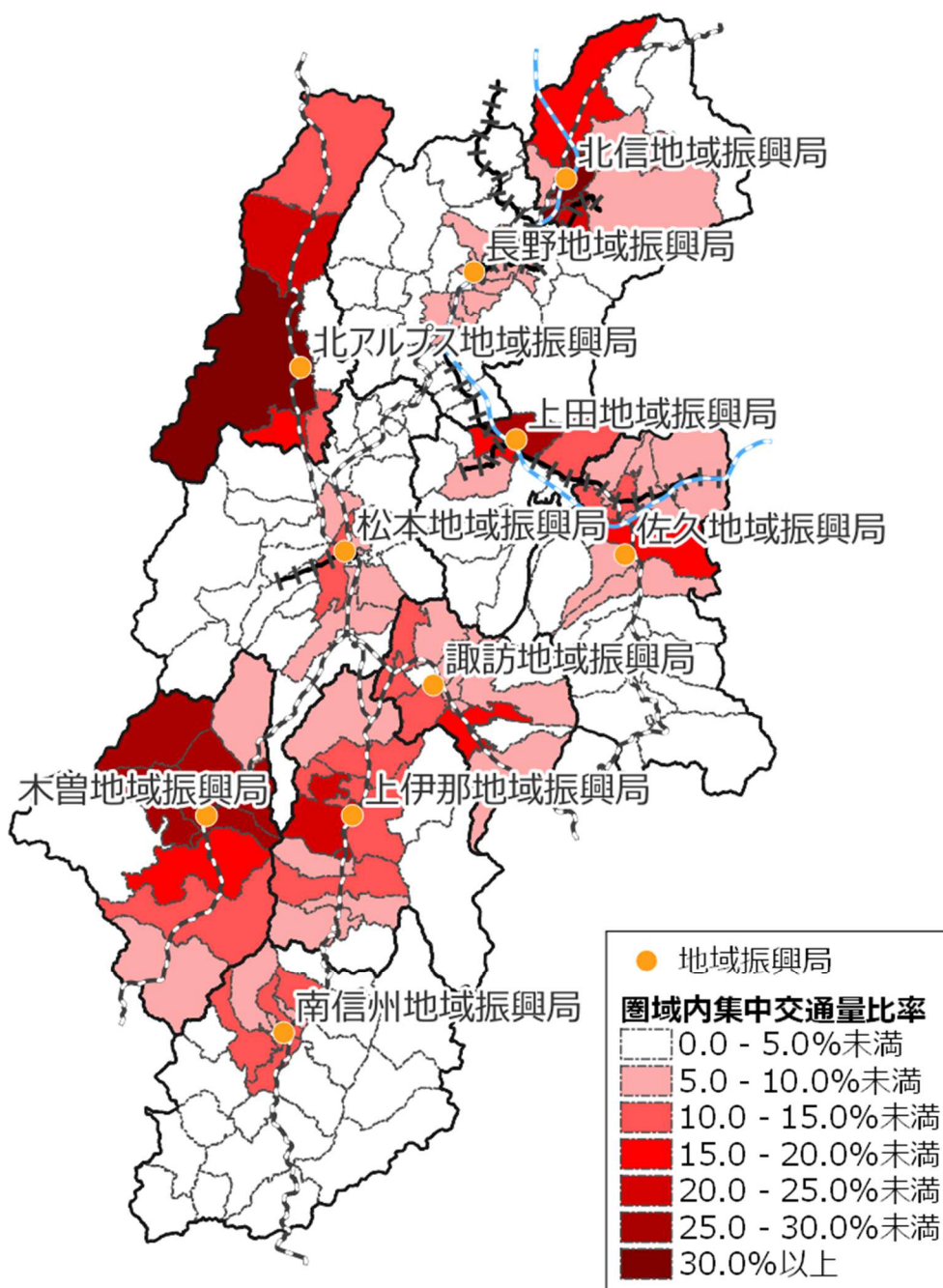
出典：長野県交通政策課調べ（バス利用者アンケート／令和 3 年実施）

3. 移動実態とその手段

3-1 各圏域における移動実態

(1) 各圏域内の移動状況

各圏域内での移動傾向を見ると、近隣地域間での移動が多く、日常的な長距離移動は多くはありません。中心市、特に中心市市役所や地域振興局が所在するゾーンに対する移動量から、圏域の中心部に対する移動が多い傾向にあります。



※各圏域におけるゾーンはBゾーンを基準に市町村合併した地域は旧市町村の境界に分割した

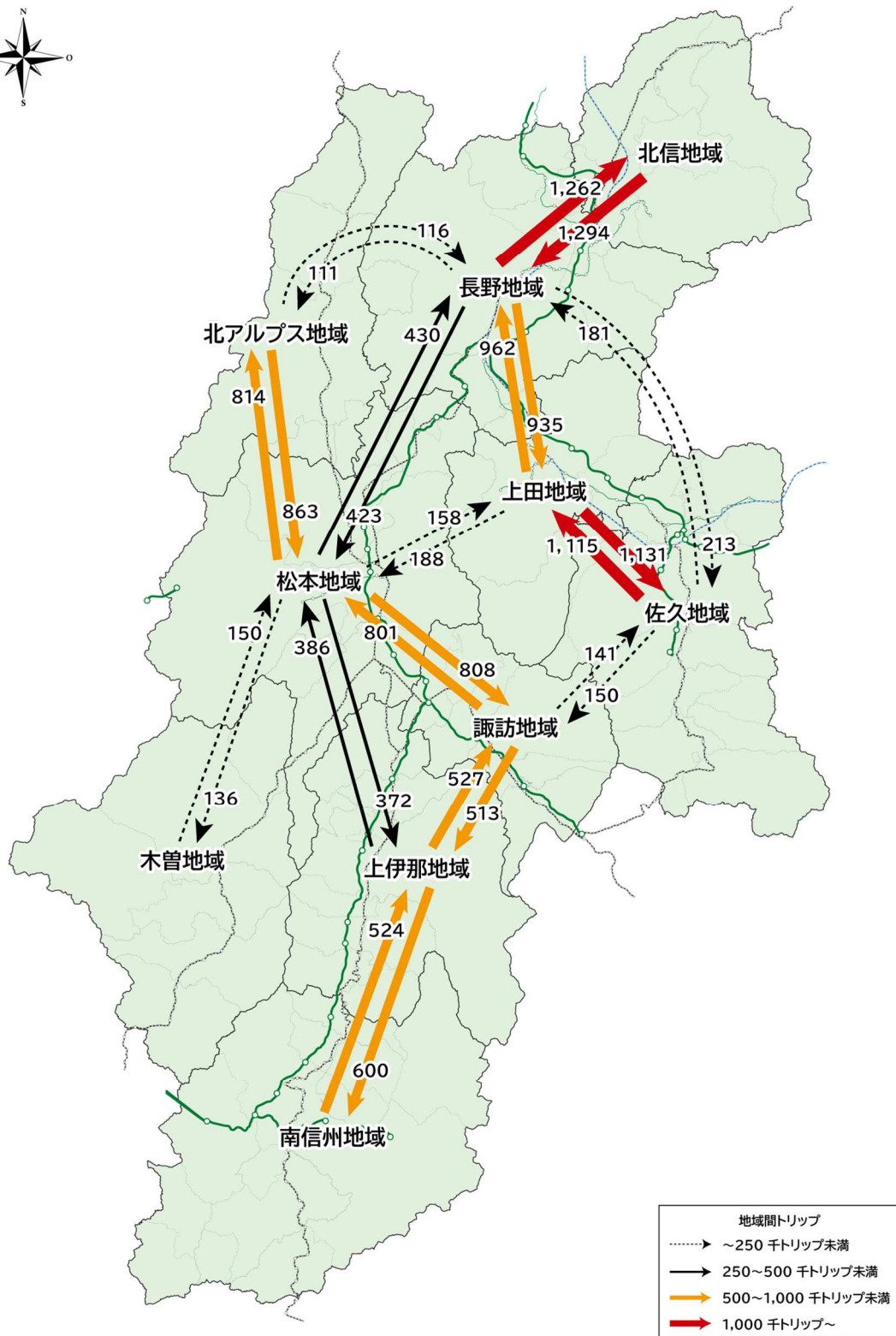
出典：携帯電話位置情報データ(2021.10)より交通政策課作成

図 2.10 各圏域における集中交通量の比率

(2) 圏域間での移動状況

圏域間での流動は【長野圏域～北信圏域】ならびに【上田圏域～佐久圏域】が比較的多い状況となっており、その他の圏域間を見ても隣接する圏域間同士、特に鉄道で連絡された地域間での流動が多い状況にあります。人口の多い長野圏域、松本圏域と周辺圏域の間の流動が多いですが、両者の間の流動は人口規模に対しては比較的小さいと言えます。

鉄道で連絡されていない【松本圏域～上田圏域】などにおいても、長野-白馬線や上田-松本線のような高速バスが運行されており、一定程度の移動が見られます。また、【佐久圏域～諏訪圏域】間においても流動が見られますが鉄道はなく、広域な道路交通ネットワークの必要性がうかがえます。



※移動数が地域間 100 千トリップ未満については非表示

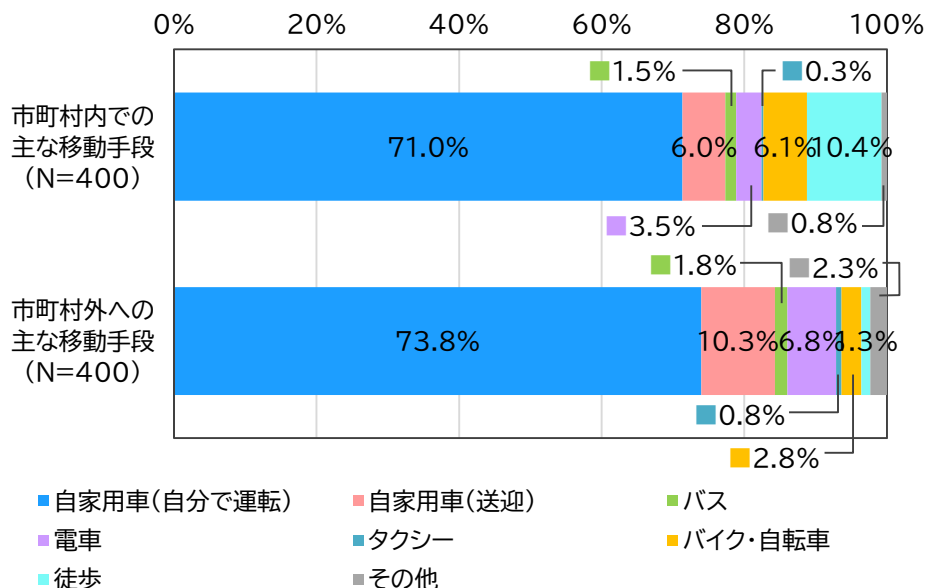
出典：携帯電話位置情報データ(2021.10)より長野県交通政策課作成

図 2.11 圏域間の人の移動

3-2 県民の移動手段

(1) 日常的な移動手段

長野県が行ったアンケート調査の結果では、全県における主な移動手段は居住市町村の内外を問わず約7割が自分で運転する自家用車を主な移動手段としており、全県として自家用車への依存が高いです。電車（鉄道）およびバスの利用は少なく、比較的遠方となる居住市町村への外出であっても両者を合わせた利用は10%未満となっています。

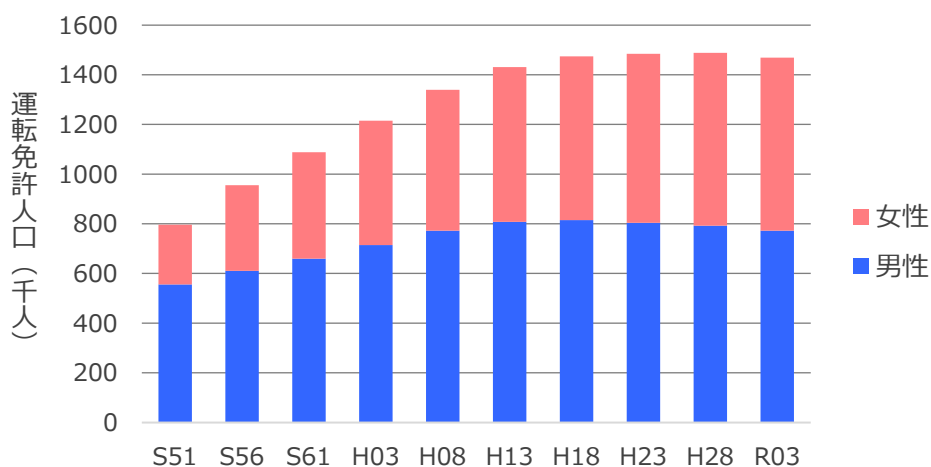


出典：（令和3年）長野県交通政策課調べ

図 2.12 市町村内・外別の主な移動手段割合

(2) 運転免許の状況

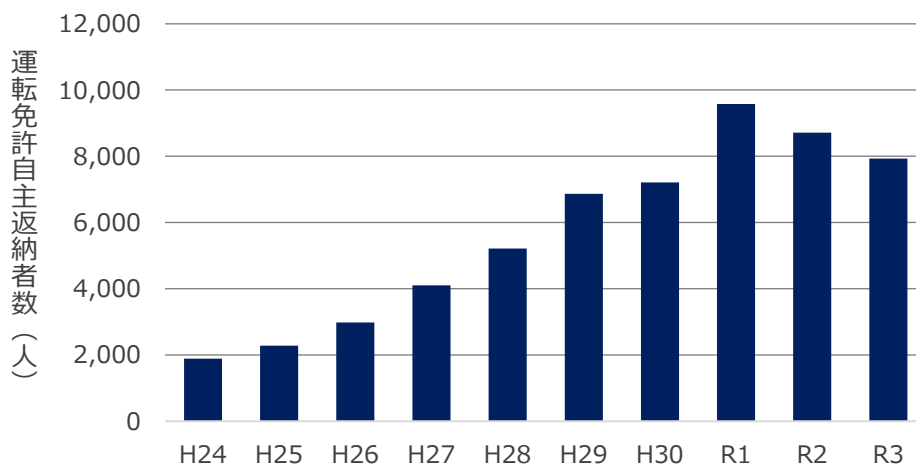
県民の移動の多くが自家用車に頼っている中、自動車運転免許の保有者数については、近年横ばいで推移しています。平成中期までは増加傾向、特に女性の運転免許保有者数が大きく伸びています。



出典：令和3年交通統計（長野県警）より長野県交通政策課作成

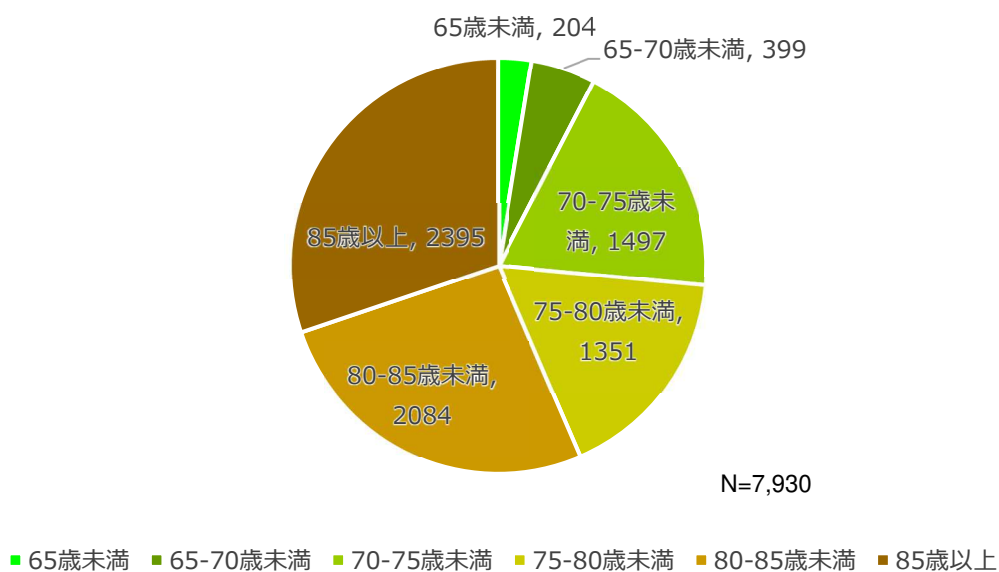
図 2.13 県内の運転免許人口の推移

一方で、高齢ドライバーの交通事故の増加をきっかけとして全国的に運転免許の自主返納が進んでいます。本県においても自主返納者数は増加傾向にありますが、実際に返納しているドライバーの年齢層を見ると、半数以上が80歳以上となっており、長く運転免許を保持している状況にあります。



出典：令和3年交通統計（長野県警）より長野県交通政策課作成

図 2.14 県内の運転免許自主返納者数の推移

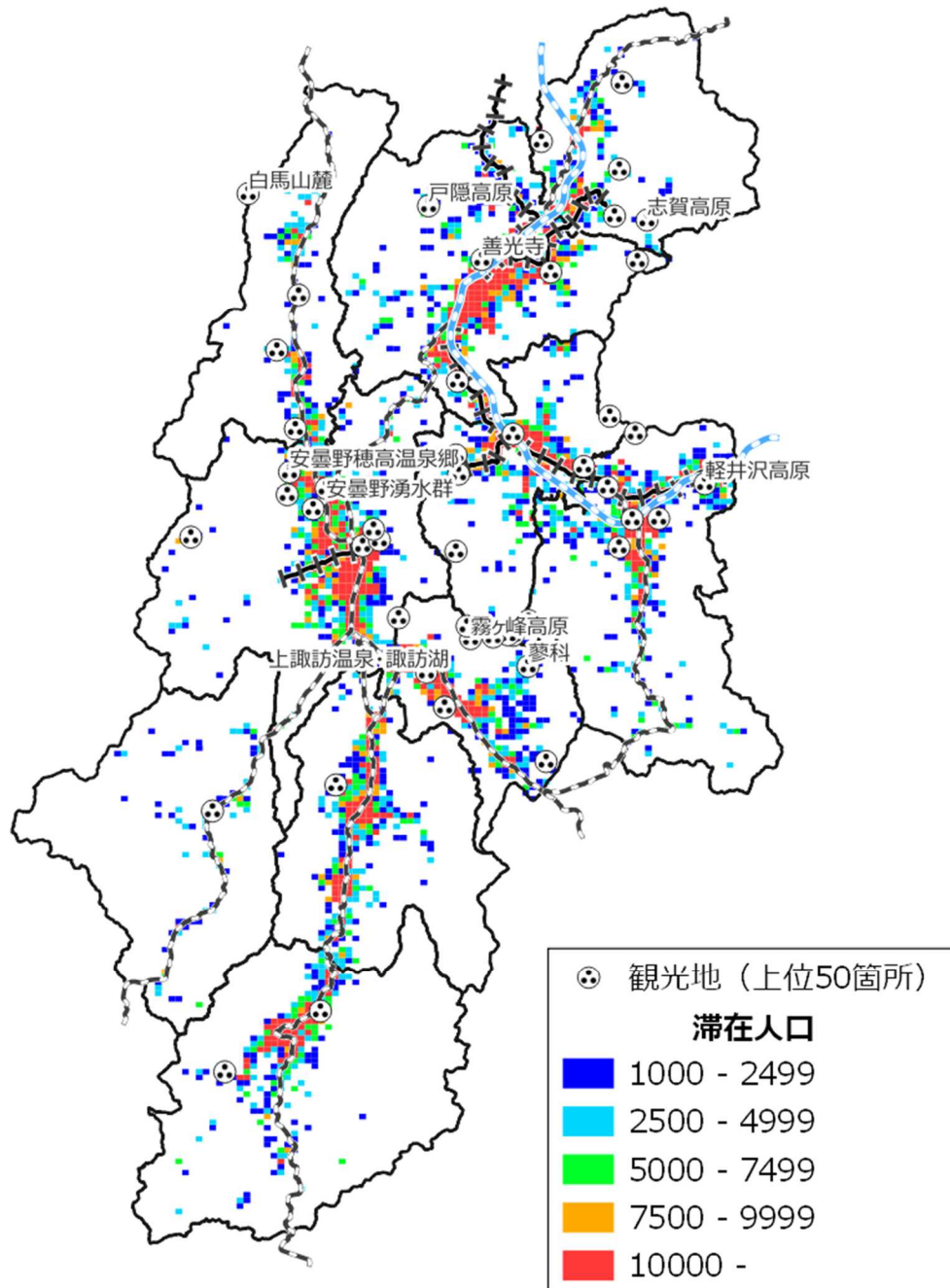


出典：運転免許統計令和3年版より長野県交通政策課作成

図 2.15 県内の運転免許自主返納者の年代内訳（令和3年）

3-3 観光客の移動実態

本県は、日本アルプスに代表される山岳、信濃川、天竜川など一級河川、諏訪湖、八方池など湖沼といった豊かな自然環境を有しており、これらは県内の貴重な観光資源となっています。これまで、これらの観光資源を活用した観光振興を進めてきましたが、市街地から離れて県内に広く点在しているものも多く、中には自家用車やレンタカー以外に手段がないものもあります。



出典：「全国の人流オープンデータ」（国土交通省）のうち 2021 年データ

および令和 2 年観光地利用者統計調査結果より長野県交通政策課作成

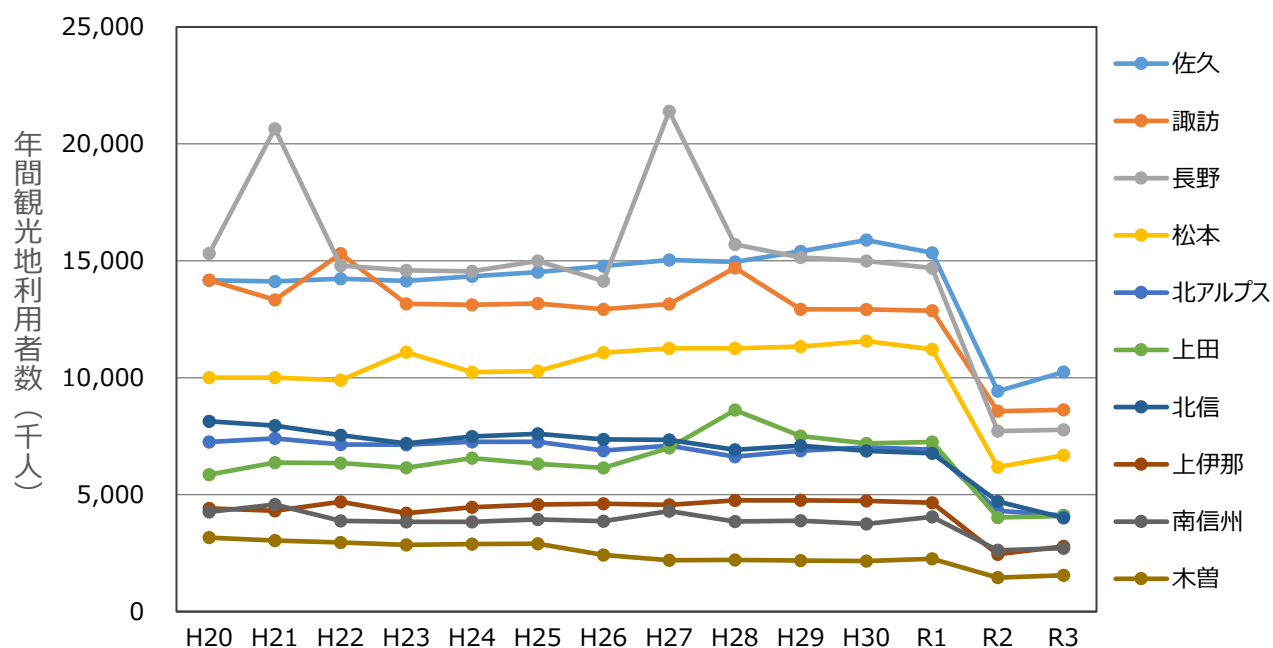
図 2.16 人気観光拠点と休日・日中における人の滞在の分布

一方、県内の観光地利用者数は令和元年まで年間約9千万人で推移しており、県内外から多くの観光客が訪れていましたが、令和2年のコロナ禍により約5千万人にまで落ち込みました。今後、アフターコロナの到来にともない観光需要の回復や観光スタイルが短期滞在から長期滞在へシフトが見込まれることから、二次交通の充実が求められています。

表 2.1 県内の観光地利用者延べ数上位10地点

順位	観光地名	R3 年延利用者数（千人）	観光地類型
1	軽井沢高原	5,484	高原・湖沼
2	善光寺	3,138	名所・旧跡
3	上諏訪温泉・上諏訪湖	2,478	温泉
4	志賀高原・北志賀高原	1,791	高原・湖沼
5	霧ヶ峰高原	1,457	高原・湖沼
6	白馬山麓	1,396	高原・湖沼
7	東白樺湖・白樺湖	1,254	高原・湖沼
8	蓼科	1,143	高原・湖沼
9	戸隠高原	1,085	高原・湖沼
10	安曇野湧水群	869	名所・旧跡

出典：令和3年観光地利用者統計調査（長野県）より長野県交通政策課作成



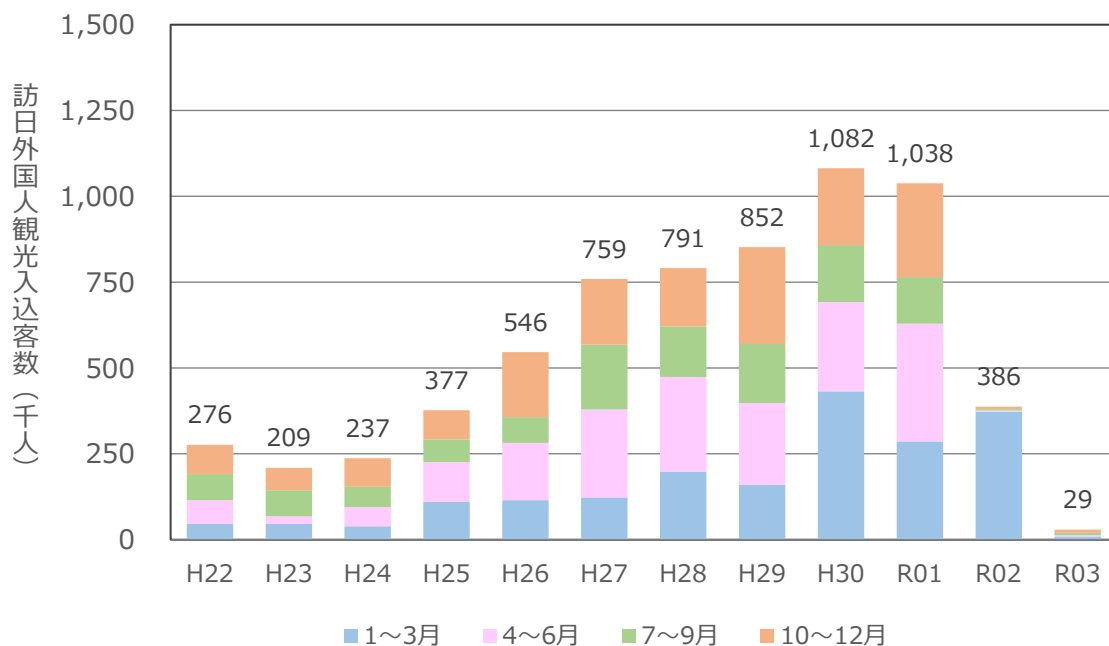
出典：観光地利用者統計調査（長野県）より長野県交通政策課作成

図 2.17 圏域別観光地利用者数の推移

インバウンドの需要も令和2年1～3月までは、時期による変動はあるものの一定程度の需要が継続していましたが、緊急事態宣言が発表されたことにもない、令和2年4月以降は激減しました。

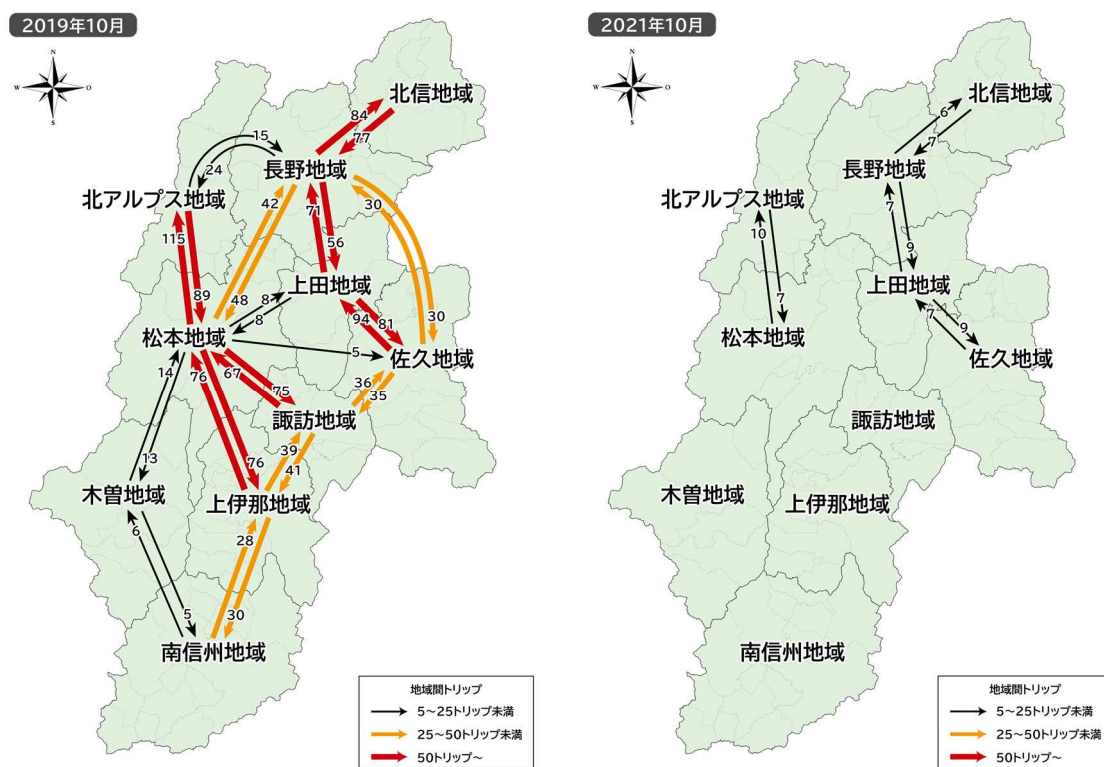
インバウンド需要はコロナ禍により激減しましたが、外国人来訪者の流動を見ると、コロナ禍以前は松本地域を中心とした周辺との往来や北信・長野・上田・佐久地域との往来が活発、コロナ禍後も総数は減ったものの同様の傾向が見られます。

今後のインバウンド需要をとらえ、県内の観光振興を図るためには、これらの地域間の移動性に配慮する必要があると言えます。



出典：長野県観光入込客統計調査（長野県）より長野県交通政策課作成

図 2.18 近年のインバウンド需要の推移



出典：携帯電話位置情報データより長野県交通政策課作成

※5 未満のデータは非表示

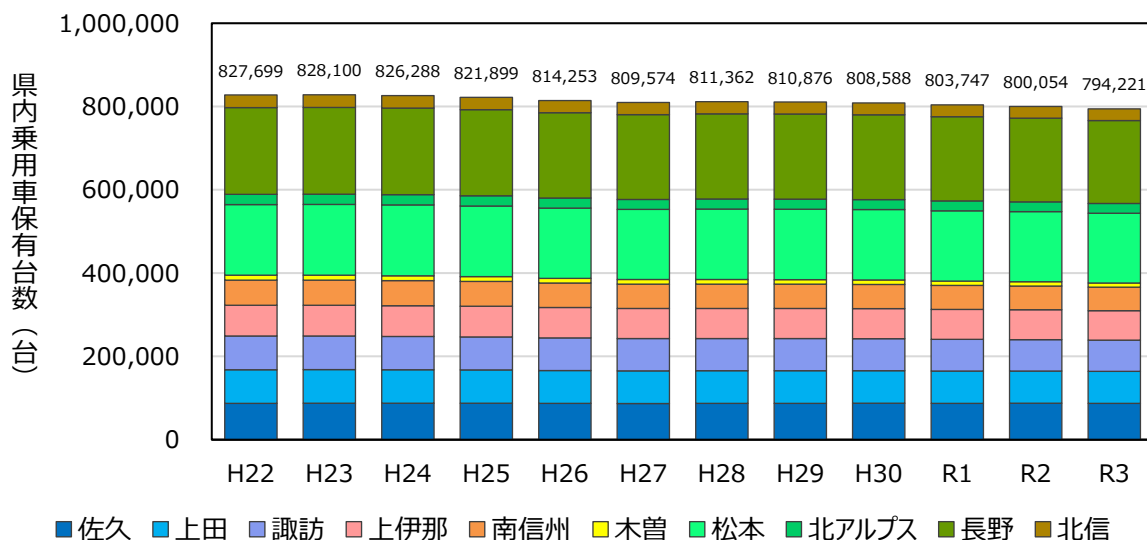
図 2.19 令和元年から令和3年にかけての外国人の移動需要の変化

3-4 自動車交通の状況

(1) 自動車利用状況

1) 圏域別自動車保有台数の推移

県内の乗用車保有台数は近年減少の傾向にあり、平成 22 年度末の約 82.8 万台に対して令和 3 年度末は約 79.4 万台で約 3 万台が減少しました。一方、県民一人当たりでは平成 22 年度末では約 0.386 台/人に対し、令和 3 年度末では約 0.393 台/人と微増となっていますが、世帯当たりでは約 1.04 台/世帯から約 0.95 台と減少傾向です。

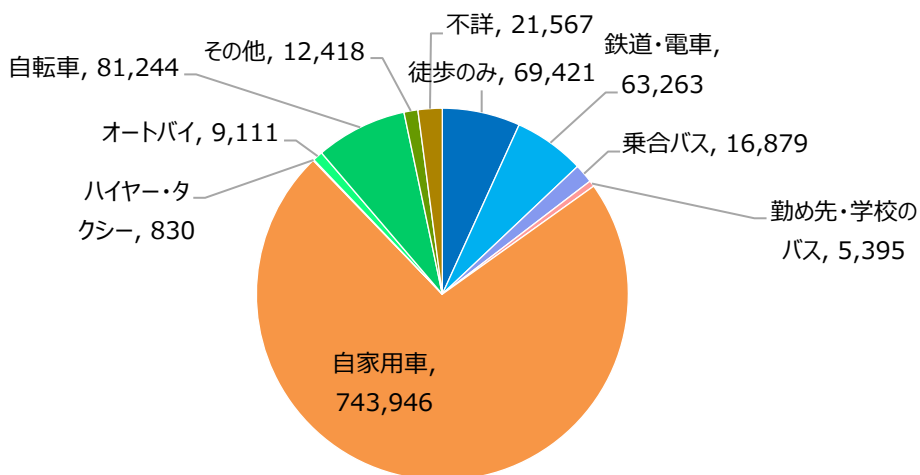


出典：長野県市町村別自動車保有台数（長野運輸支局）より長野県交通政策課作成

図 2.20 長野県内の乗用車保有台数の推移（各年度末時点）

2) 通勤・通学時の手段

県内の通勤・通学時の利用交通手段は、70%以上が自家用車を利用しており、全国値の約 44%と比べて日常的な移動での自家用車依存が強いです。



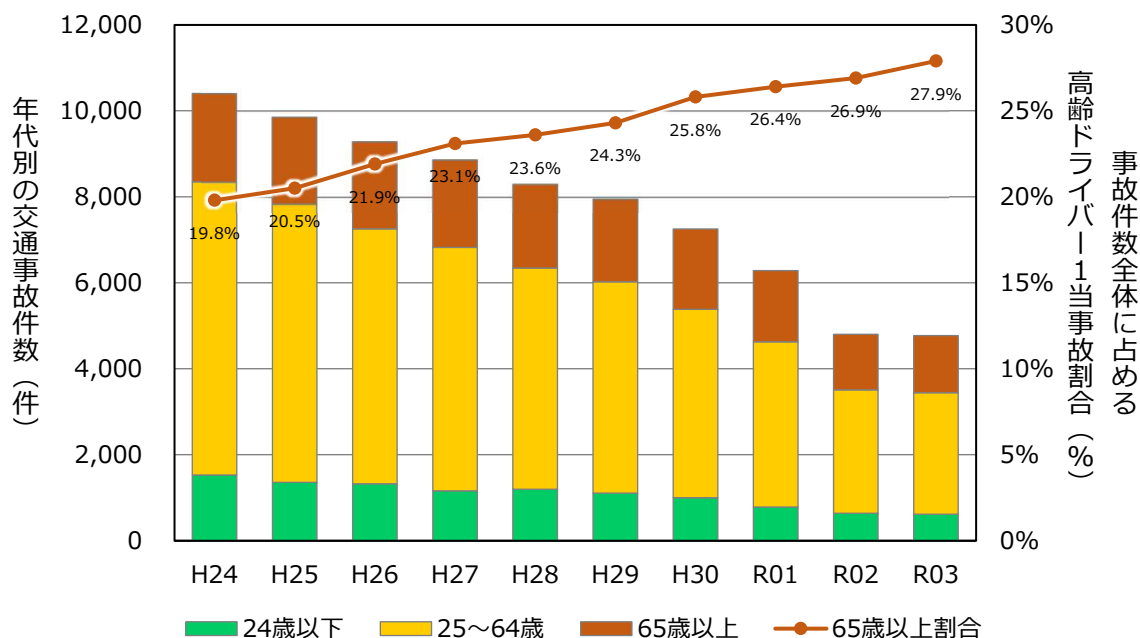
出典：令和 2 年国勢調査 利用交通手段、常驻地又は従業地・通学地別通勤者・通学者数（15 歳以上）（総務省）

より長野県交通政策課作成

図 2.21 長野県内の利用交通手段別通勤・通学者数

(2) 高齢者の交通事故発生状況

県内における交通事故は減少傾向にあり、平成 24 年に対して令和 3 年の総数は半分以下となりました。年代別に見ても各年代で事故件数は減少傾向にあります。割合では 65 歳以上のドライバーが第 1 当事者となった事故の割合は、平成 24 年の 19.8%から令和 3 年の 27.9%と 8.1 ポイント伸びています。



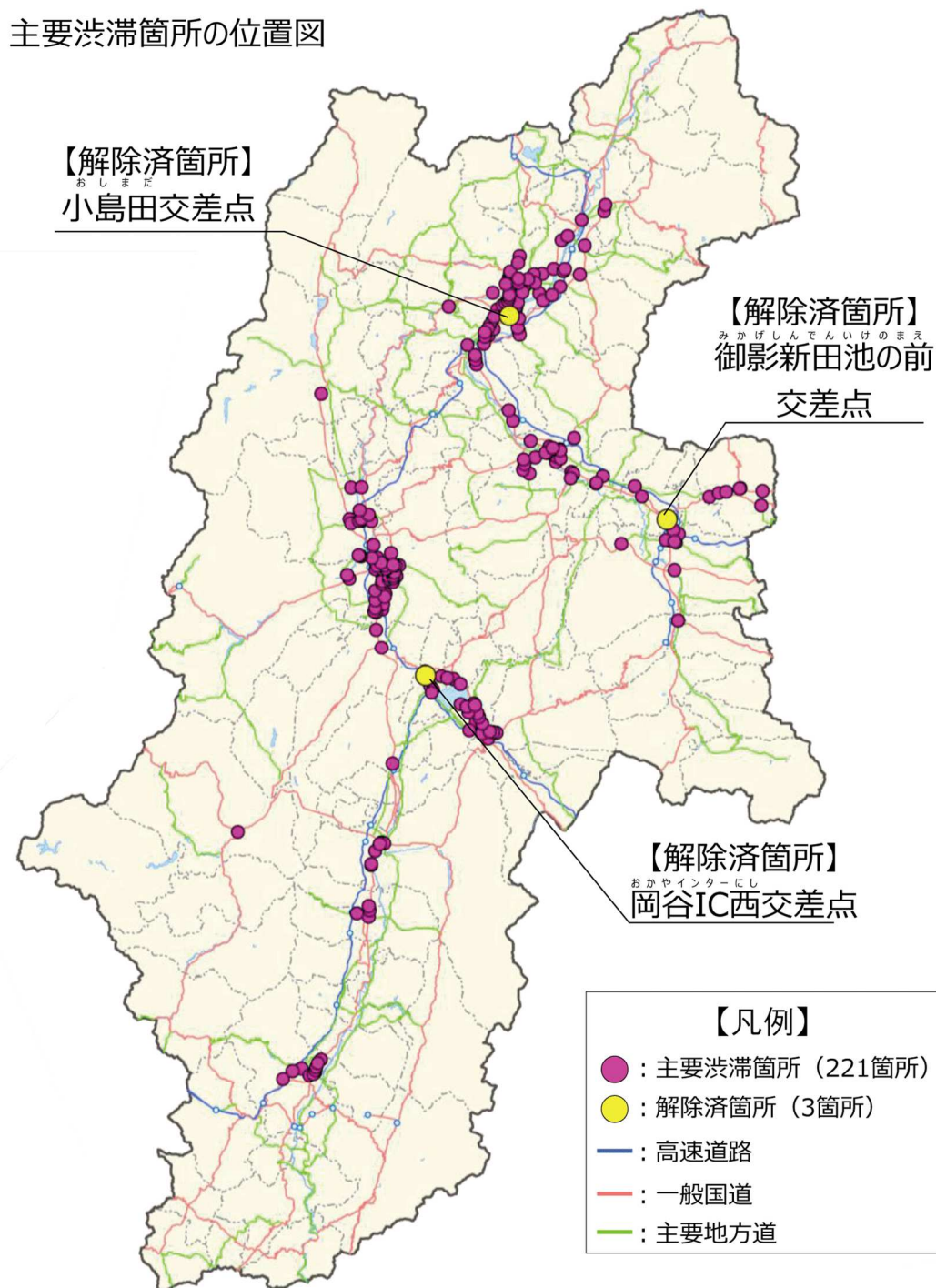
出典：令和 3 年交通統計（長野県警察）より長野県交通政策課作成

図 2.22 第 1 当事者の年代別事故件数および高齢ドライバーが占める割合の推移

(3) 渋滞の発生状況

本県には総数 200 以上の主要渋滞箇所が存在しており、そのほとんどが長野市や松本市などの都市部に集中しています。渋滞は路線バス遅延の原因の一つとなっており、利用者の満足度低下を引き起こすとともに、時間が読めないという理由から利用を控える要因になっています。

主要渋滞箇所の位置図



出典：長野県移動性・安全性向上検討委員会（第 21 回 令和 4 年 3 月 2 日）

図 2.23 主要渋滞箇所 位置図

4. 公共交通に係る情勢等

4-1 新たな技術の導入・実用化

近年の労働力不足などを背景に各産業において生産性の向上に向けた新技術の導入・活用が進められています。地域公共交通においても自動運転バスの定常運行を開始する自治体が現れるなど、新たなモビリティが活用され始めています。本県においても自動運転車両やグリーンスローモビリティの実証実験が行われており、新たな技術の活用が図られています。

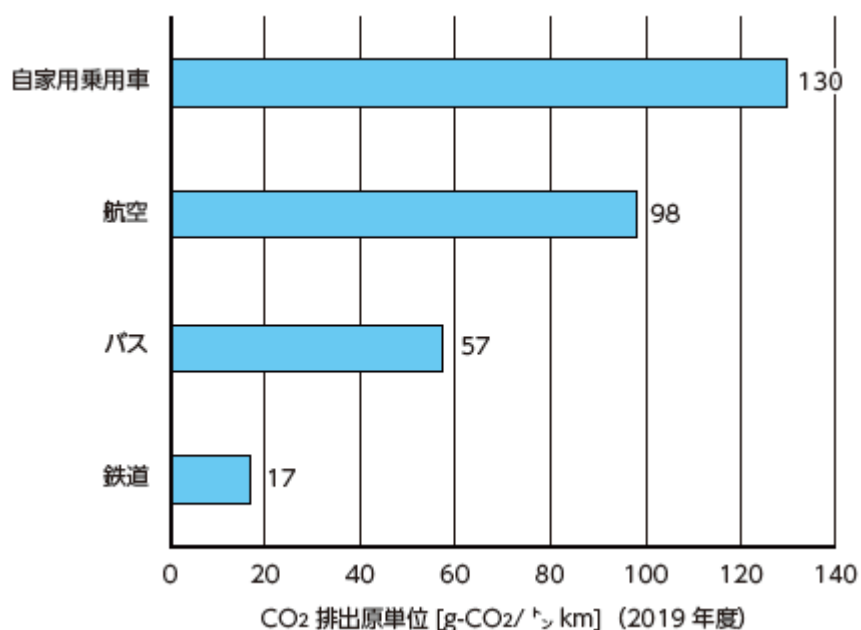
また、新たなモビリティ以外でも、ICT 技術を活用した既存モビリティの効率的利用や利便性向上も進んでおり、AI を活用した配車やマッチングによる相乗りの実施などが実用化されているほか、独自の MaaS を展開している自治体も現れています。

4-2 ゼロカーボン

近年、世界各国、各地域が脱炭素化に取り組んでおり、日本政府も 2020 年 10 月に 2050 年までにカーボンニュートラルを目指すことを宣言、国を挙げて脱炭素化を進めています。本県も「長野県ゼロカーボン戦略（令和 4 年 5 月改定）」を策定しており、政策の一つとして「運輸部門のエネルギー効率を高める」を掲げ、鉄道や自転車など、より環境負荷の低い交通手段への転換を促進しています。

背景として温室効果ガスの継続的な排出にともなう気候変動により自然災害が激甚化しており、本県においても令和元年の台風 19 号の際、千曲川での堤防の決壊等により大きな被害を受けました。災害激甚化の原因として近年の気候変動、さらにその背景には温室効果ガス、主に二酸化炭素の排出があるとされています。

そのため、交通・物流分野においても二酸化炭素排出量の削減が求められており、自家用乗用車に替えて鉄道・バスを利用することで二酸化炭素排出量を削減することが期待されています。



出典：令和 4 年版国土交通白書 2022～気候変動とわたしたちの暮らし～／P55／国土交通省

図 2.24 輸送量当たりの二酸化炭素排出量（旅客）

5. 地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理

(1) 地域公共交通の維持・運行に関する現状と課題

1) 公共交通利用者の減少

モータリゼーションの進展や少子化・人口減少の急速な進行より、公共交通の利用者は長期的に減少傾向にあります。また、近年はコロナ禍での移動自粛等により急激に利用者が減少し、コロナ禍が落ち着いてからもリモートワークを始めとする新しい生活様式の定着等により、利用者はコロナ前の水準まで戻っていません。

2) 人手不足

運転手の不足・高齢化の深刻化に加え、車両整備士や鉄道保線員などの担い手についても不足しており、サービスを維持・確保していく上で喫緊の課題となっています。

3) 交通事業者の経営悪化

コロナの影響等により、特にこれまで乗合バスの赤字を高速バスや貸切バスの利益で補填する構造は成り立たなくなりました。加えて、人手不足により収益部門に人員を充てられないなど交通事業者の経営状況は急激に悪化しています。また、本県は燃料価格が全国トップレベルに高く、燃料価格の高止まりが交通事業者の経営状況を悪化させる要因の一つとなっています。

4) 運転免許返納者の増加

高齢者による運転免許の返納が年々増加しており、受け皿としての移動手段の確保がますます求められています。

(2) 地域公共交通の利便性向上に関する課題

1) キャッシュレス決済導入の遅れ

本県は路線バスで10カード（交通系ICカード全国相互利用サービス）が利用できないなど、公共交通におけるキャッシュレス決済の導入が遅れており、利用者がシームレスに公共交通機関を利用できる決済環境を県下全域で整備していく必要があります。

2) 情報提供環境の整備・充実

県内路線バスの時刻や経路等に関する情報を経路検索サービスで検索できる環境を整備し、また、最新の情報を維持し続ける体制を構築することで、利用者にとってわかりやすく使いやすい利用環境を整備する必要があります。

(3) 公共交通分野における脱炭素化に向けた課題

本県民は自家用車を主な移動手段としており、自家用車への依存が高いと言えます。そのため、公共交通の利用促進や利便性向上を図るなど、自家用車の利用から環境負荷の低い公共交通への転換を促進する必要があります。加えて、公共交通においても、EVバス・タクシー等の車両の導入を推進し、脱炭素に寄与していくことが求められます。

第3章 計画推進の基本的な考え方

1. 地域公共交通に関する基本的な方針・計画の目標

1-1 地域公共交通に関する基本的な方針

本県の上位計画（長野県総合5か年計画「しあわせ信州創造プラン3.0」）を踏まえ、本計画において目指す将来像と、その実現に向けた基本的な方針を以下にまとめます。

【目指す将来像】

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

1-2 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。

1-3 本計画に関連する SDGs

SDGs（エス・ディー・ジーズ）とは、2015年9月に国連で採択された17ゴール・169のターゲットからなる「持続可能な開発目標」であり、世界共通のモノサシとして、「誰一人取り残さない持続可能な社会づくり」の達成を目指すものです。この中の1つに持続可能な地域公共交通の提供についてターゲットが設定されています。

SDGs（ターゲット 11.2）



2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

2. 地域公共交通ネットワークの構築及び保証する品質について

計画の目標を達成するため、拠点と軸に基づく地域公共交通ネットワークを官民の適切な役割分担のもと構築し、サービスの品質保証に取り組みます。

2-1 構築する地域公共交通ネットワーク

(1) 拠点と軸の設定

本県における地域公共交通ネットワークは、以下の拠点と軸を設定の上構築します。各拠点は県民が生活する上で必要な都市機能、生活関連施設等が集積するエリアであり、この拠点間を地域公共交通等で接続し、ネットワークを形成することで、目指す将来像の実現を図ります。

拠点の設定

種別	位置づけ	設定の基準
①広域拠点	- 県の玄関口としての位置づけ - 三大都市圏などと直接アクセス可能な駅(空港)とその周辺部	- 空港、新幹線駅(リニア含む) - 在来線特急停車駅のうち10圏域の中心地もしくはターミナル機能の高い箇所
②圏域拠点	- 都市圏・生活圏として捉えたときの中心地としての位置づけ - 圏域の中心都市(町)の主要駅とその周辺部	- 商業施設、病院、高等学校、官公庁(県合庁、警察署、法務局など)がある市町 - 地域間幹線系統確保維持費交付要綱別表5に示される市町 ①の広域拠点は圏域拠点を兼ねる
③地域拠点	一般的な行政手続きや一次医療(かかりつけ医)、日用品の買い物、用足しなどに対応した地域の中心部	②以外の各市町村(市町村役場や駅周辺、もしくはその他生活関連施設の集積地) - その他にターミナル機能を有する箇所

軸の設定

種別	位置づけ	主なモードと具体例
A 広域都市間連携軸	三大都市圏などと県内の広域拠点①を結ぶ軸	鉄道 : 長野新幹線、リニア中央新幹線、しなの、あずさ
B 圏域間連携軸	複数の圏域をまたぎ圏域拠点②を結ぶ軸	鉄道 : しなの鉄道、飯田線、大糸線、小海線、長野電鉄など バス : みすずハイウェイバスなど
C 圏域内連携軸	圏域拠点②と地域拠点③などを結ぶ軸	鉄道 : 上高地線、別所線 バス : 地域間幹線系統(牟礼線、野沢温泉線、駒場線など)やその他幹線的役割が見込まれる路線(⇒阿南線、開田高原線、伊那本線など)
D 地域間連携軸	地域拠点③間を結ぶ軸	バス : 犀川線、大鹿線、温田線など
E 地域内連携軸	地域拠点③と地域内の居住区などを結ぶ軸	バス : その他のコミュニティバス

地域公共交通

(2) 各主体の役割と維持・確保の方針

ネットワークに関する品質、交通事業者、県、市町村等の各主体の役割と維持・確保の方針を示します。

なお、将来的に県民の生活確保等において新たなネットワークの構築が必要となった場合、その新設等においても県は必要な関与を行います。

交通モード	軸の種別	各主体の役割と維持・確保の方針
鉄道	A 広域都市間連携軸	交通事業者による維持・確保に加え、県・市町村は在来線沿線の同盟会・協議会等に参画し、路線の活性化や利用促進に取り組む。また、地域鉄道について、県・市町村は国の補助制度に協調し、安全性の確保に必要な設備整備に対する財政支援を行う。
	B 圏域間連携軸	
高速バス	B 圏域間連携軸	交通事業者による維持・確保に加え、特にリニア中央新幹線の開業後の広域二次交通としての役割も見据え、県が必要と認める路線においては、県の主体的な関与により利便性向上を図る。
路線バス	C 圏域内連携軸	県は国の補助制度に協調した財政支援や県有民営バスの貸付を行うなど主体的に維持・確保に取り組むとともに、必要に応じて市町村・事業者間の調整を行う。市町村においても財政支援を行うなど維持・確保に関与する。
	D 地域間連携軸	市町村において国の補助制度も活用しながら主体的に維持・確保に取り組むとともに、県においても維持・確保を図るため一定の関与（県有民営バスの貸付等を検討中）を行う。
	E 地域内連携軸	市町村において国の補助制度も活用しながら主体的に維持・確保に取り組む。

2-2 地域公共交通において保証する品質

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。

(1) 地域公共交通ネットワーク関する品質

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。

種別		保証する品質
B	圏域間連携軸	隣接する圏域の中心地にある総合病院への通院、高校への通学を保証する
C	圏域内連携軸	圏域の中心地にある総合病院への通院、高校への通学を保証する
D	地域間連携軸	圏域の中心地にある総合病院への通院、高校への通学を保証する
E	地域内連携軸	地域内における病院・高校への移動を保証する（原則、各市町村の判断に委ねる。）

(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

広域拠点・圏域拠点などの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。

3. 目標の達成に向けて実施する施策・事業

計画の目標の達成に向けて、官民連携のもと以下に示す各種施策を実施します。

3-1 実施する施策・事業一覧

目標	主な施策・事業
1 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築	施策1－①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
	・市町村の取組への支援 （複数市町村における地域公共交通計画策定費用への支援、交通専門家の派遣等）
	・ダイヤ・便数の品質保証のための支援策の検討
	施策1－②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）
	・地域鉄道路線の安全性向上のために必要となる設備整備に対する支援（レール、マクラギの更新等）
	・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 （大系線などローカル線の利用促進や路線維持に向けた取組、中央東線の高速化等に向けた取組等）
	施策1－③地域公共交通の担い手確保・育成支援
2 利用しやすい地域公共交通の実現	・二種免許取得費用支援、採用活動費用に対する支援
	・運転手等の人材確保策の検討
	施策1－④持続可能な社会を支える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）
	・運転手や整備士等の技術職員を含む担い手確保の仕組み
	・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）
	・民間事業者の事業運営の効率化（複数事業者による業務の共同化の研究）
	・エリア一括協定運行事業の活用研究
	施策2－①キャッシュレス決済環境の整備
3 おける脱炭素化の推進	・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
	施策2－②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
	施策2－③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
	施策2－④バリアフリー化の推進
	・ノンステップバスやユニバーサルデザイン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
	施策3－①モビリティマネジメントの推進
3 おける脱炭素化の推進	・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
	施策3－②環境性能に優れた車両の導入推進
3 おける脱炭素化の推進	・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

3-2 事業内容

(1) 目標 1：持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

施策 1-①圏域内地域公共交通の維持・確保

・ 1 広域

地域公共交通
ネットワーク
活する上で
統的に確保

個別事業の内容は今後記載

る地域公共交通
民が自立して生
ることから、継
を活用します。

実施主体	取組み内容
国	地域間幹線補助(補助率1/2)、指導・助言
県	地域間幹線補助(補助率1/2) 品質保証の担保、利用促進 モビリティアドバイザーの派遣 事業者、自治体連携の促進
市町村	地域間幹線系統の利用促進 地域内連携軸等の地域間幹線への接続
交通事業者	地域間幹線系統の継続運行 利用者サービスの向上
県協議会	運行改善に向けたアドバイス 関係者の協力体制の構築

実施年度				
R6	R7	R8	R9	R10

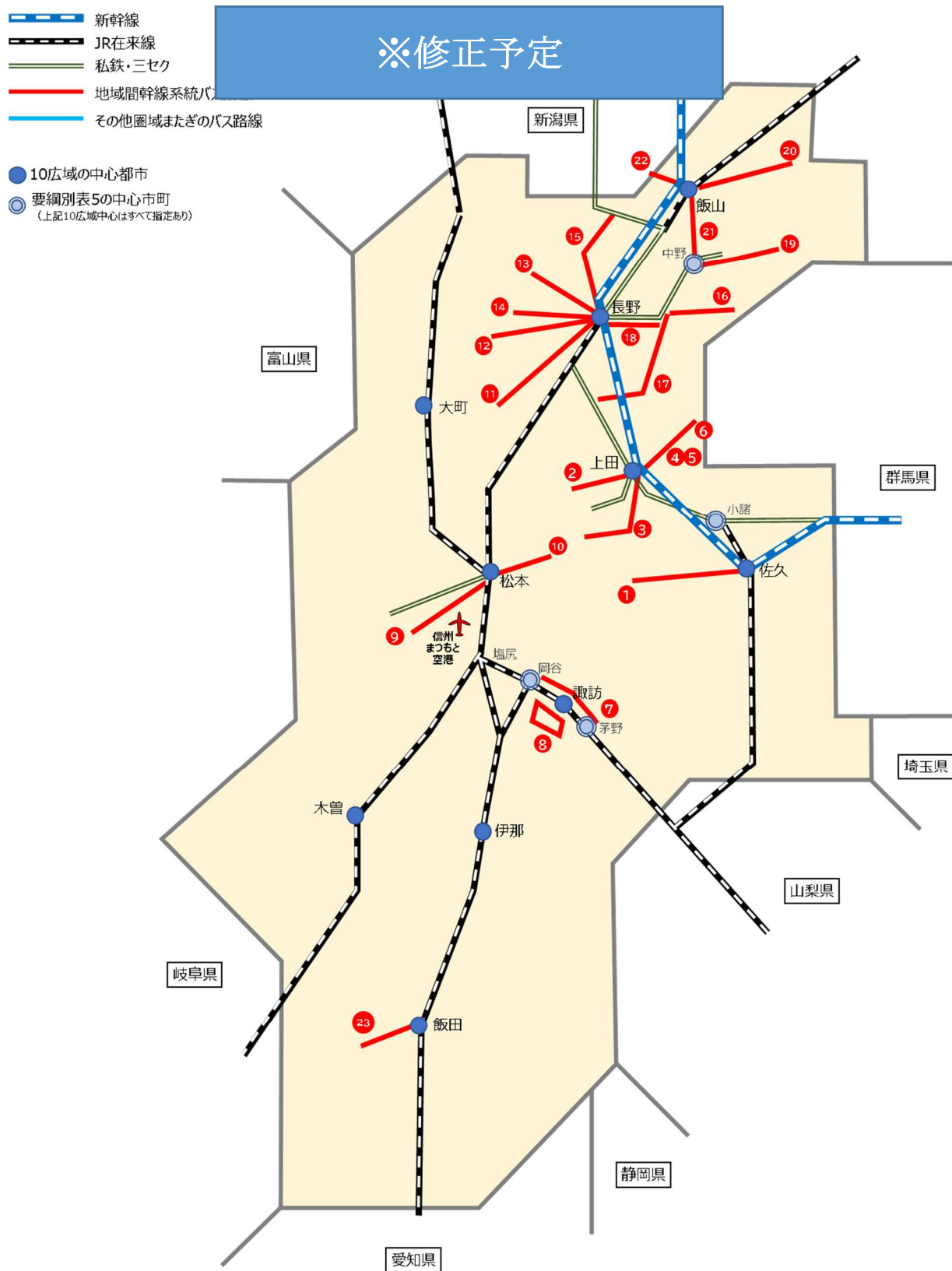


図 3.2 地域間幹線系統

以下の地域間幹線系統は国庫補助を受けながら運行するものとします。

No.	運行事業者	系統名	広域行政圏中心市町村名	起点	終点	路線の位置付け・必要性
1	長電バス(株)	山田温泉線	須坂市	須坂駅	YOU遊ランド	高山村及び須坂市住民の通勤・通学・通院等のため
2	長電バス(株)	上林線	中野市	中野駅	上林温泉	山ノ内町及び中野市住民の通学・通院等のため
3	長電バス(株)	永田線	中野市	中野駅	親川	中野市(旧・中野市及び旧・豊田村)住民の通学・通院等のため
4	長電バス(株)	屋島線	長野市	千石入口	須坂駅	長野市及び須坂市住民の通勤等のため
5	長電バス(株)	牟礼線	長野市	長野駅	牟礼	飯綱町及び長野市住民の通勤・通学等のため
6	長電バス(株)	野沢線	飯山市	飯山駅前	野沢温泉	野沢温泉村・木島平村及び飯山市住民の通勤・通学・通院等のため
7	長電バス(株)	中野木島線	中野市	中野駅	飯山駅	飯山市及び中野市住民の通勤・通学・通院等のため
8	長電バス(株)	屋代須坂線 (須坂駅～屋代駅)	長野市	須坂市	屋代駅	長野市・須坂市及び千曲市住民の通勤・通学・通院等のため
9	長電バス(株)	屋代須坂線 (須坂駅～松代駅)	長野市	須坂市	松代駅	長野市及び須坂市住民の通勤・通学・通院等のため
10	アルピコ交通(株)	高府線 (高府行)	長野市	善光寺大門	高府	小川村及び長野市住民の通学・通院等のため
11	アルピコ交通(株)	高府線 (初引行)	長野市	善光寺大門	初引	小川村及び長野市住民の通学・通院等のため
12	アルピコ交通(株)	鬼無里線	長野市	長野バスターミナル	鬼無里	長野市(旧・長野市、旧・戸隠村及び旧・鬼無里村)住民の通学・通院等のため
13	アルピコ交通(株)	県道戸隠線	長野市	長野バスターミナル	中社宮前	長野市(旧・長野市及び旧・戸隠村)住民の通学・通院等のため
14	アルピコ交通(株)	新町大原橋線 (新町行)	長野市	善光寺大門	新町	長野市(旧・長野市及び旧・信州新町)住民の通学・通院等のため
15	アルピコ交通(株)	新町大原橋線 (大原橋・犀峡高校行)	長野市	善光寺大門	大原橋犀峡高校	長野市(旧・長野市及び旧・信州新町)住民の通学・通院等のため
16	アルピコ交通(株)	山形線	松本市	松本バスターミナル	車庫前	山形村及び松本市住民の通学・通院等のため
17	アルピコ交通(株)	四賀線	松本市	松本バスターミナル	保福寺下町	松本市及び安曇野市住民の通学・通院等のため
18	アルピコ交通(株)	本線	岡谷市・諏訪市・茅野市	岡谷	茅野	岡谷市・下諏訪町・諏訪市及び茅野市住民の通勤・通学等のため
19	千曲バス(株)	中仙道線	佐久市	岩村田	芦田	立科町及び佐久市住民の通院・通学等のため
20	千曲バス(株)	鹿教湯線 (鹿教湯車庫発)	上田市	鹿教湯車庫	下秋和	上田市(旧・上田市及び旧・丸子町)住民の通院・通学等のため
21	千曲バス(株)	鹿教湯線 (丸子発)	上田市	丸子	下秋和	上田市(旧・上田市及び旧・丸子町)住民の通院・通学等のため

No.	運行事業者	系統名	広域行政 圏中心市 町村名	起点	終点	路線の位置付け・必要性
22	千曲バス(株)	青木線	上田市	下秋和	青木	青木村及び上田市住民の通院・通学等のため
23	上田バス(株)	真田線	上田市	上田駅	真田	上田市(旧・上田市及び旧・真田町)住民の通院・通学等のため
24	上田バス(株)	菅平高原線	上田市	上田駅	西菅平 大松	上田市(旧・上田市及び旧・真田町)住民の通院・通学等のため
25	上田バス(株)	真田自治センター入り口線	上田市	上田駅	真田自治 センター入口	上田市(旧・上田市及び旧・真田町)住民の通院・通学等のため
26	信南交通(株)	駒場線 (中村経由)	飯田市	飯田駅前	曾山入口	飯田市及び阿智村住民の通勤・通学・通院等のため
27	信南交通(株)	駒場線 (市立病院経由)	飯田市	飯田駅前	曾山入口	飯田市及び阿智村住民の通勤・通学・通院等のため
28	諏訪交通(株)	スワンバス循環線(外回り)	岡谷市・ 諏訪市	SUWAガラスの里	SUWAガラスの里	岡谷市・下諏訪町及び諏訪市住民の通勤・通学等のため
29	ジェイアールバス関東(株)	スワンバス循環線(内回り)	岡谷市・ 諏訪市	下諏訪駅	下諏訪駅	岡谷市・下諏訪町及び諏訪市住民の通勤・通学等のため

4. 地域公共交通計画のマネジメント

4-1 計画マネジメントの考え方

(1) マネジメント体制

本計画の実施主体である長野県公共交通活性化協議会（以下、協議会）は、全体会と地域別部会から構成されます。

計画全体のマネジメント（モニタリングによる事業実施の効果測定・評価・事業改善案立案等）は全体会において実施し、地域編のマネジメントは各地域別部会においてを実施するものとします。

■長野県公共交通活性化協議会の組織体制

○長野県地域公共交通活性化協議会 全体会

●役割（ミッション）・機能

- ・ 役割（ミッション）：全県の公共交通ネットワークの最適化
- ・ 機能：全県の公共交通ネットワークの最適化に向けた検討及び全県の地域公共交通をマネジメントし、最適化に向けた施策、事業の立案、モニタリング

●構成

- ・ 行政／国、県、市町村（10 広域の代表）
- ・ 交通事業者／鉄道、バス、タクシー、事業者協会等
- ・ 他の関係主体／道路管理者、公安委員会、利用者代表、学識経験者

○長野県地域公共交通活性化協議会 地域別部会※

●役割（ミッション）・機能

- ・ 役割（ミッション）：圏域内の地域公共交通のネットワークの最適化
- ・ 機能：圏域内の地域公共交通最適化に向けた調整、施策、事業の立案、モニタリング

●構成

- ・ 行政／国、県、市町村（当該地域内の市町村）
- ・ 交通事業者／鉄道、バス、タクシー、事業者協会等（当該地域の事業者）
- ・ 他の関係主体／利用者代表等

※県内 10 地域（佐久地域、上田地域、諏訪地域、上伊那地域、南信州地域、木曽地域、松本地域、北アルプス地域、長野地域、北信地域）で概ね上記構成で開催

4-2 計画の目標値及びそのモニタリング

本計画の目標値及び設定の考え方、モニタリングの方法は次の通りとします。

(1) 目標 1 : 「持続可能な地域公共交通ネットワークを構築する」に係る目標値

指標		現状値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	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)	取得方法	長野県「ながの県勢要覧」(各事業者からの提供データによる)
				目標値設定の考え方	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 ※上位計画「しあわせ信州創造プラン 3.0」と連動
②	地域公共交通計画(※)を策定している市町村数(累計) ※2020 年度以前は「地域公共交通網形成計画」	38 市町村 (2023年6月)	53 市町村以上 (2028年度)	取得方法	国土交通省公表資料による
				目標値設定の考え方	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 ※上位計画「しあわせ信州創造プラン 3.0」と連動
③	地域間幹線系統の利用者数	2,199千人 (2022年度)	2,683千人 (2028年度)	取得方法	地域間幹線系統運行事業者からの報告による ※2022 年度:7者 29 系統
				目標値設定の考え方	コロナ前水準(2019 年度:2,683 千人)を上回り、それを維持することを目指す
④	地域間幹線系統の平均収支率	37.3% (2022年度)	37.3%以上 (2028年度)	取得方法	地域間幹線系統運行事業者からの報告による ※2022 年度:7者 29 系統
				目標値設定の考え方	利用者数の回復による収益改善で現状値を上回ることを目指す
⑤	地域間幹線系統の維持に係る国・県の補助金額	374,948 千円 (2022 年度)	374,948 千円以下 (2028年度)	取得方法	長野県調べ(運行欠損費補助、車両減価償却費補助の合計) ※2022 年度:7者 29 系統
				設定の考え方	利用者数の回復による収益改善の結果、補助対象経費(赤字)が現状以下となっている状態を目指す。 ※本指標は単に補助金額を減らす(増やさない)ことが重要ではなく、利用者数の増加や収支率の改善が図られていることの関係で評価するものとします。

(2) 目標2：「利用しやすい地域公共交通を実現する」に係る目標値

指標		現状値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	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)	取得方法	長野県調査による
				設定の考え方	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
②	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)	取得方法	長野県調査による
				設定の考え方	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

(3) 目標3：「地域公共交通分野における脱炭素化の推進」に係る目標値

指標		現状値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	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)	取得方法	長野県調べ
				設定の考え方	「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

4-3 評価検証と改善のサイクル（PDCA）

地域公共交通の評価、検証及び改善の年次サイクルを以下に示します。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
協議会			●							●			
改善案立案	→										→		
評価実施	→						→	→					
事業実施	→						○	→					

当年6月の協議会において、運輸年度当年度（当年度10月～）の事業内容を確定させます。事業開始後、各種指標データのモニタリングを行いつつ、翌年1月ごろの協議会において、中間評価を実施し、それを踏まえて、翌年度の事業案を立案するサイクルとします。

○6月協議会の内容

- ・前年度における目標達成状況の共有および事業実施状況の確認と課題分析
- ・当年度における事業内容の協議・確定

○1月協議会の内容

- ・当年度における事業の中間評価（暫定値での目標達成状況の確認、事業
- ・翌年度における事業案の立案

第4章 地域編

1. 佐久地域

1-1 地域特性など

- 佐久地域は県の最東部に位置し、北東側を群馬県、南側を山梨県と接しており、首都圏方面からの県の玄関口と位置づけられます。埼玉県とも県境を接していますが、山岳部のため人の流動はありません。
- 北西側に接する上田地域との流動が非常に多く、上田地域の北に位置する長野地域、南西側に接する諏訪地域との流動も、ある程度みられます。
- 商業施設、病院、高等学校などがまとまって立地している地区として、小諸市中心部のほか、佐久市の佐久平駅周辺・岩村田、野沢・中込、臼田などがあります。
- 主な観光地としては、軽井沢、小諸城址懷古園、野辺山高原、白樺高原などがあり、標高が高く涼しいことから避暑地としても人気があり、多くの観光客が訪れています。

1-2 地域公共交通の概況

- 北陸新幹線が地域を横断しており、首都圏と北陸地域を結んでいます。佐久地域には 軽井沢駅と佐久平駅の 2 駅があり、軽井沢駅から東京駅までは最短で 60 分強とアクセスが良好です。
- 新幹線の並行在来線として第三セクターのしなの鉄道が運行しており、軽井沢駅から篠ノ井駅間を結んでいます。篠ノ井駅で JR 信越本線、JR 篠ノ井線に接続し、長野駅までは大半の列車が直通運行となっています。
- 小諸駅から小淵沢駅を結ぶ JR 小海線が運行しており、小諸駅でしなの鉄道、小淵沢駅で JR 中央本線にそれぞれ接続しています。川上村や南牧村では、JR 小海線を利用し、山梨県への高校に通学する生徒も見受けられます。
- 路線バスについては、千曲バスの中仙道線（佐久方面）が地域で唯一の地域間幹線系統として運行しています。
- その他に、市町村界を跨ぐ路線として、事業者運営の路線バスが 4 路線、市町村運営のコミュニティ路線が 3 路線あります。

1-3 地域公共交通の課題

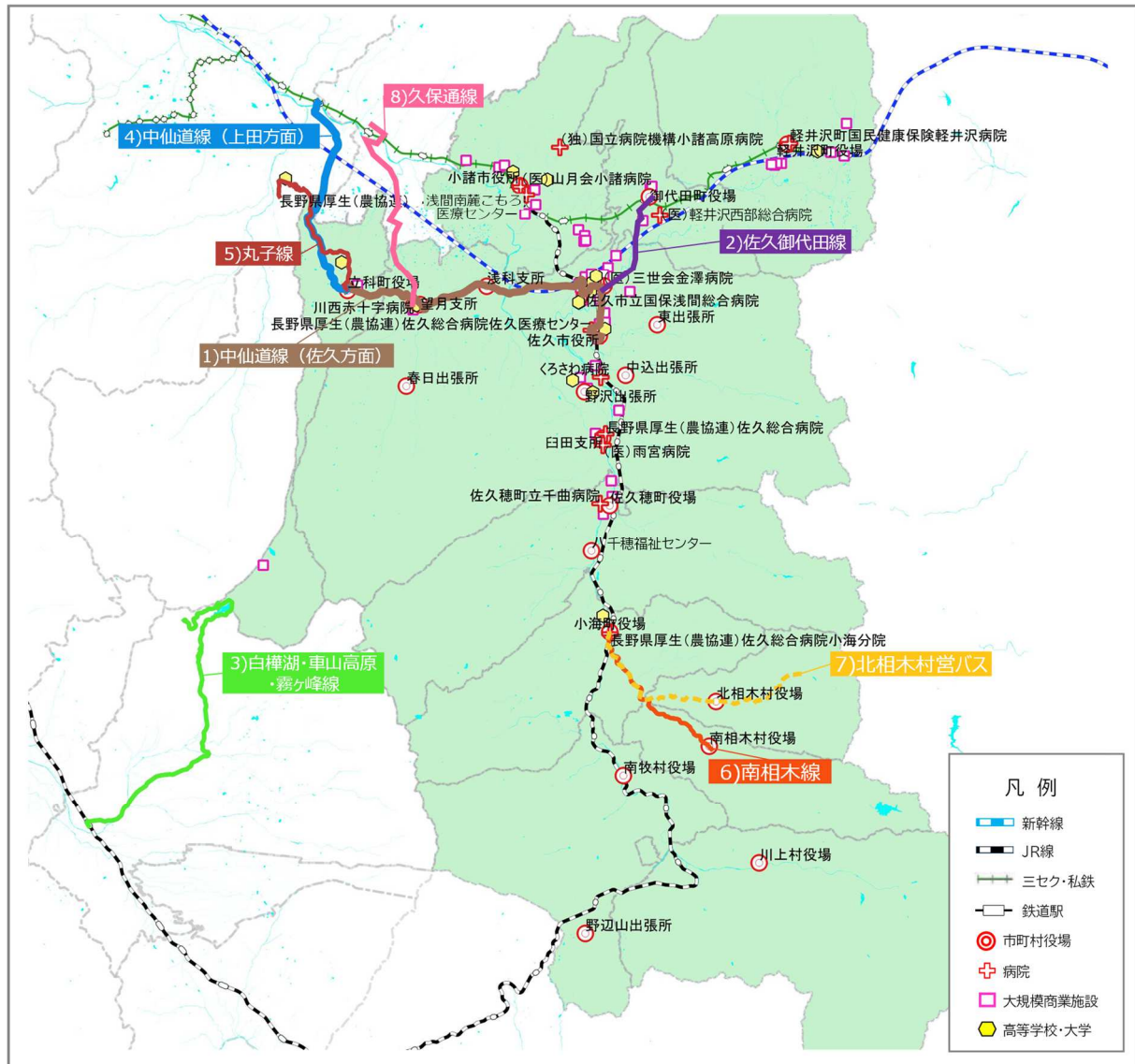
- 佐久市街地、小諸市街地へのアクセスのためには、しなの鉄道、JR 小海線の各駅への接続が担保されていることが非常に重要となります。両路線に接続することで、上田市、長野市など地域外への移動にも対応できます。
- しなの鉄道については、1 時間に 1～2 本程度の運行本数が確保されているものの、JR 小海線については、日中の運行便数が少なく、特に小海駅以南については、2 時間おきの運行となる時間帯もあります。小海線は輸送密度 2,000 人未満の路線としても公表されており、沿線地域活性化協議会で利用促進などに努めています。
- バス路線としては、地域間幹線系統であった佐久上田線が令和 3 年に廃止になっています。同じく地域間幹線系統の中仙道線についても、かつては上田地域まで連続した路線でしたが、利用者の減少を受けて路線が分割され、立科町以东の区間だけが地域間幹線系統を継続しています。これにより、路線の利便性が低下しています。
- 市町村界を跨ぐコミュニティバスも、佐久市の望月地区からしなの鉄道の田中駅を結ぶ久保通線は、朝夕のみの運行であるなど、日中の通院や買物などには対応できていないものもあります。
- 通院等のために市町村界を跨ぐ移動をするためには、小諸駅を経由してしなの鉄道と小海線乗り継ぎ、更にバスを利用する必要がある等、利便性に課題があります。
- 観光地へのアクセスについては、軽井沢、小諸などは交通の便がよいものの、八ヶ岳山麓にはアクセスがしにくい観光地も多くあります。白樺高原については、茅野駅からは直通のバス路線として白樺湖・車山高原線があるものの、佐久方面からは立科町でのコミュニティバスへの乗換えが必要になっています。

市町村界を跨ぐバス路線の状況

(データの年次について)

※事業者系路線＝令和4年度のもの(国庫申請額は令和6年度)
※コミュニティ路線＝本事業で調査を実施した令和3年度のもの

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 (地域間幹線系統)	千曲バス	中仙道線 (佐久方面)	11.9	6.7	25,173	18.6%	9,071
2	事業者路線 (その他一般路線)	千曲バス	佐久御代田線	6.9	1.0			
3		アルピコ交通	白樺湖・車山高原線 (定期観光便)	26.4	2.7			
			白樺湖・車山高原線 (通勤通学便)	26.2	1.3			
4		東信観光バス	中仙道線 (上田方面)	13.4	8.8			
5			丸子線	12.7	4.7			
6	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	南相木村(直営)	南相木線	10.8	10.0			
7		北相木村(直営)	北相木村営バス	16.6	10.8			
8		東信観光バス	久保通線	14.8	4.0			



1-4 地域公共交通の将来ネットワーク

A【広域都市間連携軸】

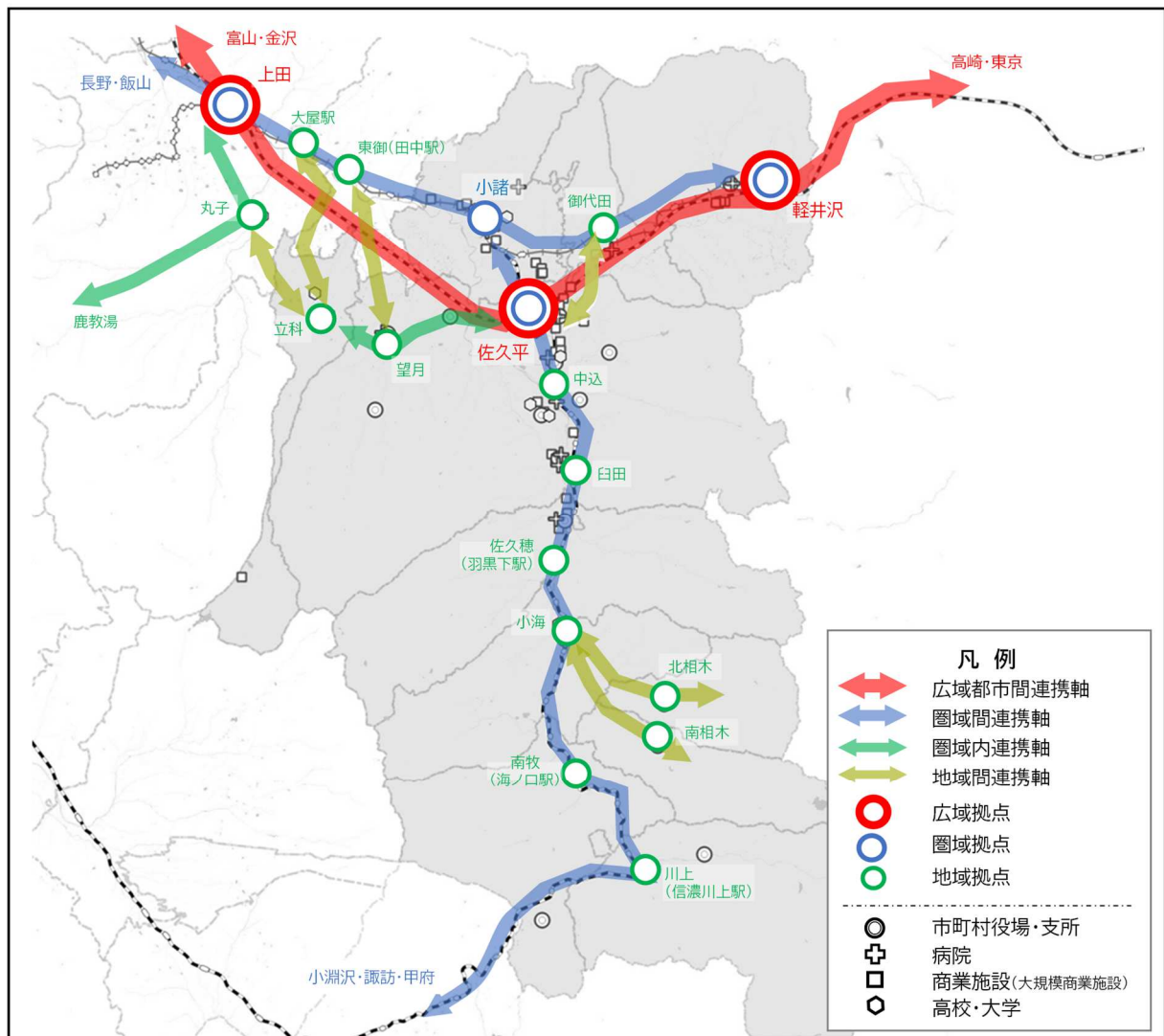
首都圏と北陸圏を結ぶ大きな動線である北陸新幹線を広域都市圏連携軸として位置づけます。北陸新幹線は 2024 年に福井県敦賀市まで延伸する予定で、将来的には近畿圏まで接続することが見込まれています。

軽井沢駅と佐久平駅の 2 つの新幹線駅周辺を広域拠点と位置づけ、首都圏との良好なアクセスを活かした拠点づくりについて、具体的な方策を検討していくものとします。

B【圏域間連携軸】

地域住民の日常移動を支える重要な路線として、東西に走るしなの鉄道と南北に走る JR 小海線を圏域間連携軸と位置づけます。

しなの鉄道と JR 小海線の路線の維持を図るため、沿線市町とも連携し、各路線の活性化、利用促進に取り組んでいくものとします。



C【圏域内連携軸】

圏域内連携軸としては、中仙道線（佐久方面）を位置づけます。今後も国・県の地域間幹線系統補助を活用し、維持を図ります。

D【地域間連携軸】

地域間連携軸としては、佐久地域と上田地域を結ぶ中仙道線（上田方面）、佐久御代田線、丸子線、久保通線の4路線を位置づけます。立科町役場は、中仙道線（上田方面）、丸子線と圏域内連携軸となる中仙道線（佐久方面）との結節点であり、ターミナル機能を高めていくことなども効果的と考えられます。

佐久地域南部の北相木村、南相木村については、それぞれ村営バスが小海駅に接続しており、これを地域間連携軸として位置づけます。小海駅が重要な結節点となるため、ターミナル機能の強化が有効と考えられます。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠 点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する 県の玄関口	佐久市	・佐久平(佐久平駅・岩村田駅周辺)
			軽井沢町	・軽井沢(駅周辺)
	圏域拠点	・圏域の中心地	小諸市	・小諸(駅・市役所周辺)
			佐久市	・佐久平(佐久平駅・岩村田駅周辺)
			軽井沢町	・軽井沢(駅周辺)
	地域拠点	・各市町村内における 交通結節点、目的先施設 ・主要観光地	佐久市	・中込(中込駅周辺) ・臼田(臼田駅周辺) ・望月(望月支所周辺)
			小海町	・小海(駅・町役場周辺)
			川上村	・川上(信濃川上駅周辺)
			南牧村	・南牧(海ノ口駅・村役場周辺)
			南相木村	・南相木(村役場周辺)
			北相木村	・北相木(村役場周辺)
			佐久穂町	・佐久穂 (羽黒下駅・町役場周辺)
			御代田町	・御代田(駅・町役場周辺)
			立科町	・立科(町役場周辺)
軸	広域都市間 連携軸	・三大都市圏などに 連絡する軸	鉄道	・北陸新幹線[JR東日本]
	圏域間連携軸	・隣接県や県内の他圏域と 連絡する軸	鉄道	・しなの鉄道[しなの鉄道] ・小海線[JR東日本]
	圏域内連携軸	・市町村間の移動を支え 圏域拠点を結ぶ軸	バス	・中仙道線(佐久方面)★[千曲バス]
	地域間連携軸	・地域拠点間を結ぶ軸	バス	・佐久御代田線[千曲バス] ・丸子線[東信観光バス] ・中仙道線(上田方面)[東信観光バス] ・久保通線[東信観光バス] ・南相木村営バス[村直営] ・北相木村営バス[村直営]

★＝国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆＝国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

2. 上田地域

2-1 地域特性など

- 上田地域は長野県の東部に位置し、上田盆地内に主に市街地が形成されています。盆地以外にも北部の真田地域や千曲川支流の依田川、武石川、内村川などに沿って居住区が続いています。菅平高原など上田市の一部は豪雪地帯にも指定されています。
- 東側に隣接する佐久地域との流動が最も多くなっていますが、長野地域との流動も目立ちます。南西側では松本地域・諏訪地域と、北東側では群馬県と接していますが、これらとの流動も一定のものがあります。
- 圏域の中心地である上田市中心市街地に公共施設、商業施設、病院、高等学校などが多く立地しているほか、上田市域南部に位置する丸子地域中心部にもまとまった市街地があり、公共施設等が立地しています。
- 主な観光地としては、別所温泉、鹿教湯温泉、田沢温泉など温泉資源が豊富なほか、菅平高原、湯の丸高原、美ヶ原高原などの高原エリアもあり、首都圏などから多くの観光客が訪れています。

2-2 地域公共交通の概況

- 北陸新幹線が地域の南東から北西に向けて走っており、首都圏と北陸地域を結んでいます。上田駅から東京駅までは最短で80分程度とアクセスが良好です。
- 新幹線の並行在来線として第三セクターのしなの鉄道が運行しており、軽井沢駅から篠ノ井駅間を結んでいます。篠ノ井駅でJR信越本線、JR篠ノ井線に接続しています。また、上田駅からは上田電鉄別所線が別所温泉駅まで運行しています。
- 路線バスについては、地域間幹線系統として千曲バスの青木線、鹿教湯線の2路線、上田バスの真田線、真田自治センター入口線、菅平線の3路線、計5路線が運行されており、これは長野地域に次ぐ規模となっています。
- その他に、市町村界を跨ぐ路線として、事業者運営の路線バスが4本、市町村が運営に関与するコミュニティ路線が2路線あります。
- 地域独自の施策として運賃低減制度が導入されており、多くの事業者路線で運用されています。利用者負担額に上限を設け、制度を導入している上田市・青木村と事業者が、従来運賃との差額分を応分負担する仕組みで、バス路線の維持、利用促進等に効果をあげています。
- 定時定路線バスと並んで、各市町村ではデマンド交通により地域住民の移動を確保する取組も進んでいます。

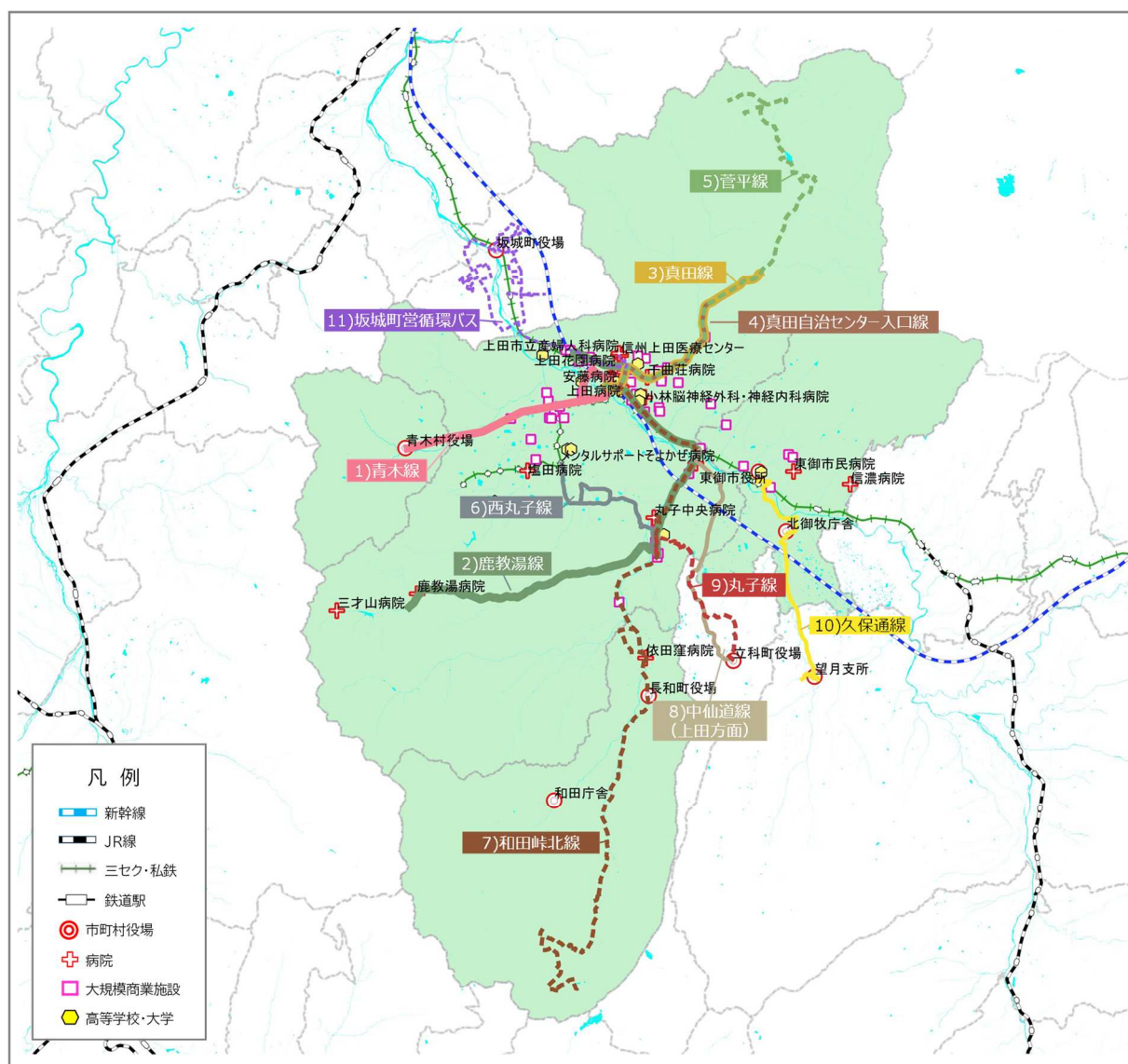
2-3 地域公共交通の課題

- 地域の日常生活においては、上田市街地へのアクセス、あるいはしなの鉄道の各駅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。これにより、佐久・小諸方面や長野方面など地域外への移動にも対応できます。
- 上田地域内の各地域から上田市街地あるいはしなの鉄道各駅へのアクセスは、上田電鉄及びバス事業者による路線バスにより概ね確保されていますが、地域間幹線系統のバス路線と比較すると、長和町から上田市街地を結ぶ和田峠北線（長久保線）は運行本数が少ない状況です。
- 上田市街地から圏域の南部方面に運行するバス路線の多くが、上田市の丸子地域を経由していることから、丸子地域にターミナル的な機能を持たせることで、ネットワークとしての効率性が高まることも考えられます。
- 主要観光地へのアクセスについては、別所温泉、鹿教湯温泉、菅平高原などは鉄道や路線バスで確保されていますが、地域内には二次交通によるアクセスに課題のある観光地もみられます。
- バス路線を今後も安定的に維持するため、地域間幹線系統補助を活用したいものの、現状では補助要件を満たすのに課題のある路線もみられます。

市町村界を跨ぐバス路線の状況

(データの年次について)
 ※事業者系路線=令和4年度のもの(国庫申請額は令和6年度)
 ※コミュニティ路線=本事業で調査を実施した令和3年度のもの

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 (地域間幹線系統)	千曲バス	青木線	16.4	11.2	144,376	36.4%	14256.5
			鹿教湯線	17.8	8.2	143,681	43.7%	11188.0
		上田バス	真田線	12.2	6.5	27,866	21.1%	1953.0
			真田自治センター 入口線	10.5	8.3	35,058	25.9%	10216.5
			菅平線	29.8	7.4	81,703	29.3%	17974.0
6	事業者路線 (その他一般路線)	上田バス	西丸子線	9.3	4.8			
7		JRバス関東	和田峠北線(長久保線)	46.4	5.0			
8		東信観光バス	中仙道線(上田方面)	13.4	8.8			
9			丸子線	12.7	4.7			
10	コミュニティ路線	東信観光バス	久保通線	14.8	4.0			
11	(廃止代替含む)	信州観光バス	坂城町営循環バス	20.6	12.0			



2-4 地域公共交通の将来ネットワーク

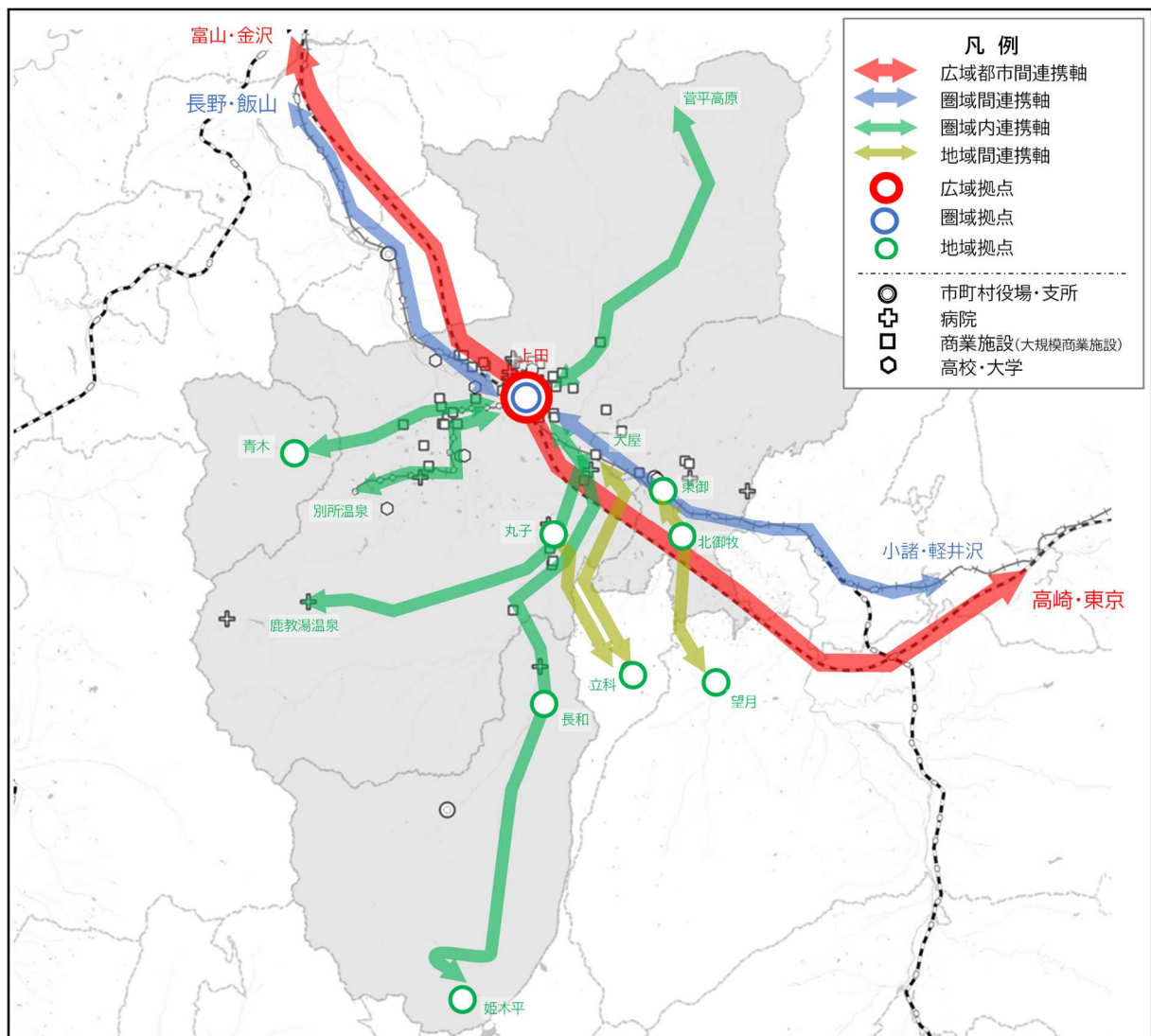
A【広域都市間連携軸】

首都圏と北陸圏を結ぶ大きな動線である北陸新幹線を広域都市間連携軸として位置づけます。北陸新幹線は2024年に福井県敦賀市まで延伸する予定で、将来的には近畿圏まで接続することが見込まれています。

上田駅周辺を広域拠点と位置づけ、首都圏、北陸圏どちらからも良好なアクセスを活かした拠点づくりについて、具体的な方策を検討していくものとします。

B【圏域間連携軸】

北陸新幹線の並行在来線として走るしなの鉄道は地域住民の日常移動を支える重要な路線であり、圏域間連携軸として位置づけます。路線の維持を図るため、運行事業者が沿線市町とも連携し、路線の活性化、利用促進に取り組んでいくものとします。



C【圏域内連携軸】

圏域内連携軸として、鉄道については上田電鉄別所線を位置づけます。同路線は地域内の主要な観光地でもある別所温泉を結ぶ軸となるだけでなく、沿線住民の日常移動を支える重要な路線となっています。その維持を図るため、運行事業者や別所線活性化協議会とも連携し、路線の活性化、利用促進に取り組んでいくものとします。バス路線については既存の地域間幹線系統に合わせるかたちで、千曲バスの青木線と鹿教湯線、上田バスの真田線、真田自治センター入口線及び菅平線を位置づけ、国・県の地域間幹線系統補助を活用し、路線維持を図ります。これに加えて、上田駅から長和町を経て和田峠方面を結ぶバス路線である和田峠北線（長久保線）を圏域内連携軸と位置づけ、（必要に応じて）国・県の地域間幹線系統補助の活用についても検討を進めます。

D【地域間連携軸】

地域間連携軸としては、上田地域と佐久地域を結ぶ中仙道線（上田方面）、丸子線、久保通線の3路線を位置づけます。地域間連携軸の整備にあたっては、地域拠点として丸子市街地のターミナル機能を高めていくことなども効果的と考えられます。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する県の玄関口	上田市	・上田(駅・市役所周辺)
	圏域拠点	・圏域の中心地	上田市	・上田(駅・市役所周辺)
	地域拠点	・各市町村内における交通結節点、目的先施設 ・主要観光地	上田市	・丸子(地域自治センター周辺)
			東御市	・東御(田中駅・市役所周辺) ・北御牧(北御牧庁舎周辺)
			長和町	・長和(町役場周辺)
			青木村	・青木(村役場周辺)
軸	広域都市間連携軸	・三大都市圏などに連絡する軸	鉄道	・北陸新幹線[JR東日本]
	圏域間連携軸	・隣接県や県内の他圏域と連絡する軸	鉄道	・しなの鉄道[しなの鉄道]
	圏域内連携軸	・市町村間の移動を支え圏域拠点を結ぶ軸	鉄道	・別所線[上田電鉄]
			バス	・青木線★[千曲バス] ・鹿教湯線★[千曲バス] ・真田線★[上田バス] ・真田自治センター入口線★[上田バス] ・菅平線★[上田バス] ・和田峠北線☆[JRバス関東]
	地域間連携軸	・地域拠点間を結ぶ軸	バス	・丸子線[東信観光バス] ・中仙道線(上田方面)[東信観光バス] ・久保通線[東信観光バス]

★＝国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆＝国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

3. 諏訪地域

3-1 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いため、市街地は限られた平坦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。

3-2 地域公共交通の概況

- 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。

3-3 地域公共交通の課題

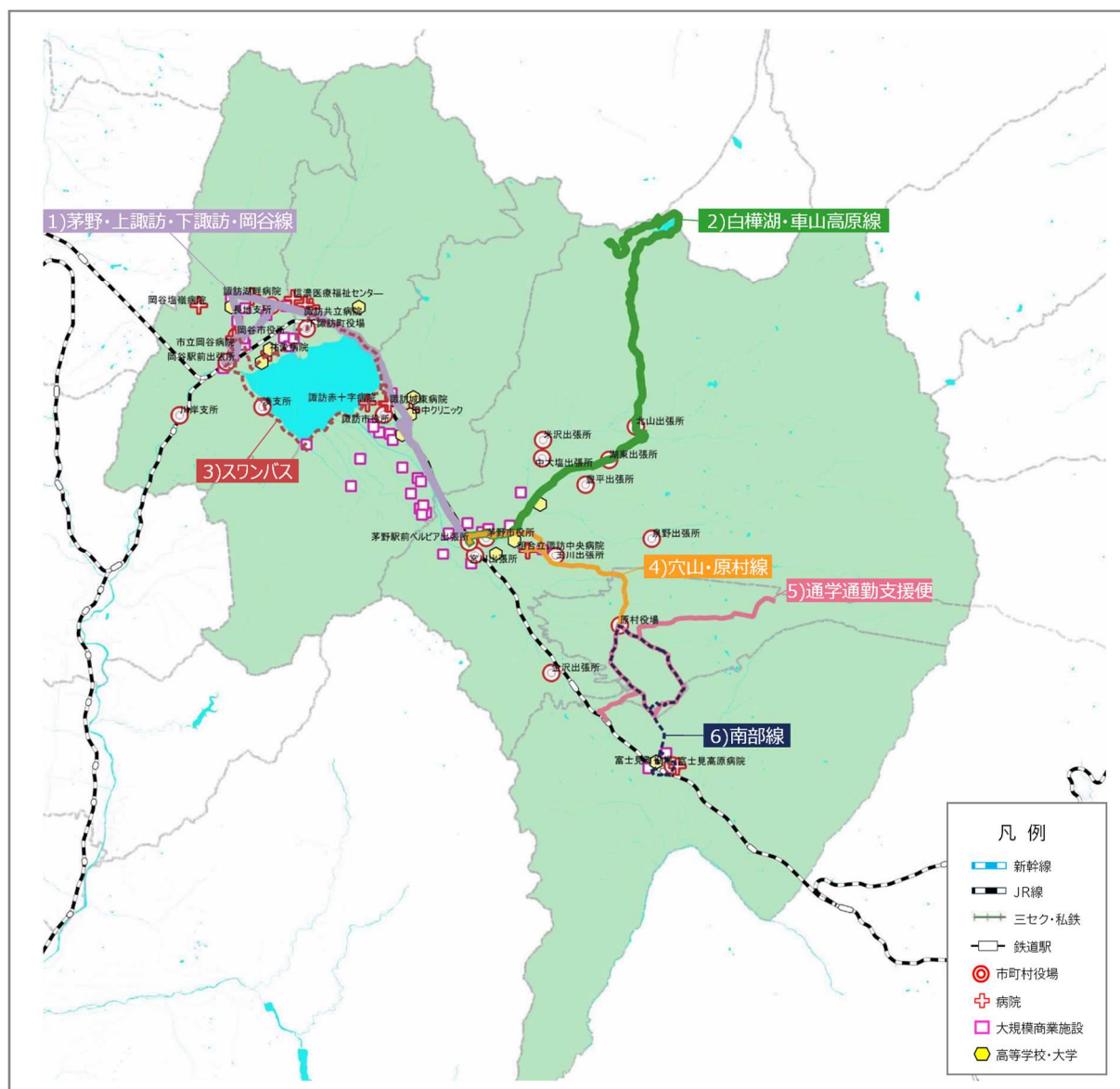
- 地域の日常生活においては、諏訪、岡谷市街地等へのアクセスが重要で、そのためのバス路線や JR 中央本線各駅への接続の確保が重要になります。JR 中央本線への接続が図られることで松本方面や山梨方面など地域外への移動にも対応できます。
- JR 中央本線及び辰野支線の沿線地域は、辰野支線の運行本数がやや少ないとはいえ、概ね日常生活に支障のない水準で確保されているといえます。駅から離れた地区についても路線バス、コミュニティバス等でカバーされており、全県的にみても比較的サービス水準の高い地域といえます。
- 路線バスのうち、茅野・上諏訪・下諏訪・岡谷線については、鉄道との並行路線であるものの、上述の通り、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。
- 産業の活性化や交流人口の拡大を図るため、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。

市町村界を跨ぐバス路線の状況

(データの年次について)

※事業者路線＝令和4年度のもの(国庫申請額は令和6年度)
※コミュニティ路線＝本事業で調査を実施した令和3年度のもの

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	37.1%	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			
			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	36.1%	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			
6		アルピコタクシー	南部線	21.1	3.5			



3-4 地域公共交通の将来ネットワーク

A【広域都市間連携軸】

新宿と塩尻を結ぶJR中央本線を広域都市間連携軸と圏域間連携軸の両方に位置づけ、このうち広域都市間連携軸は特急列車に対して役割を持たせるものとします。

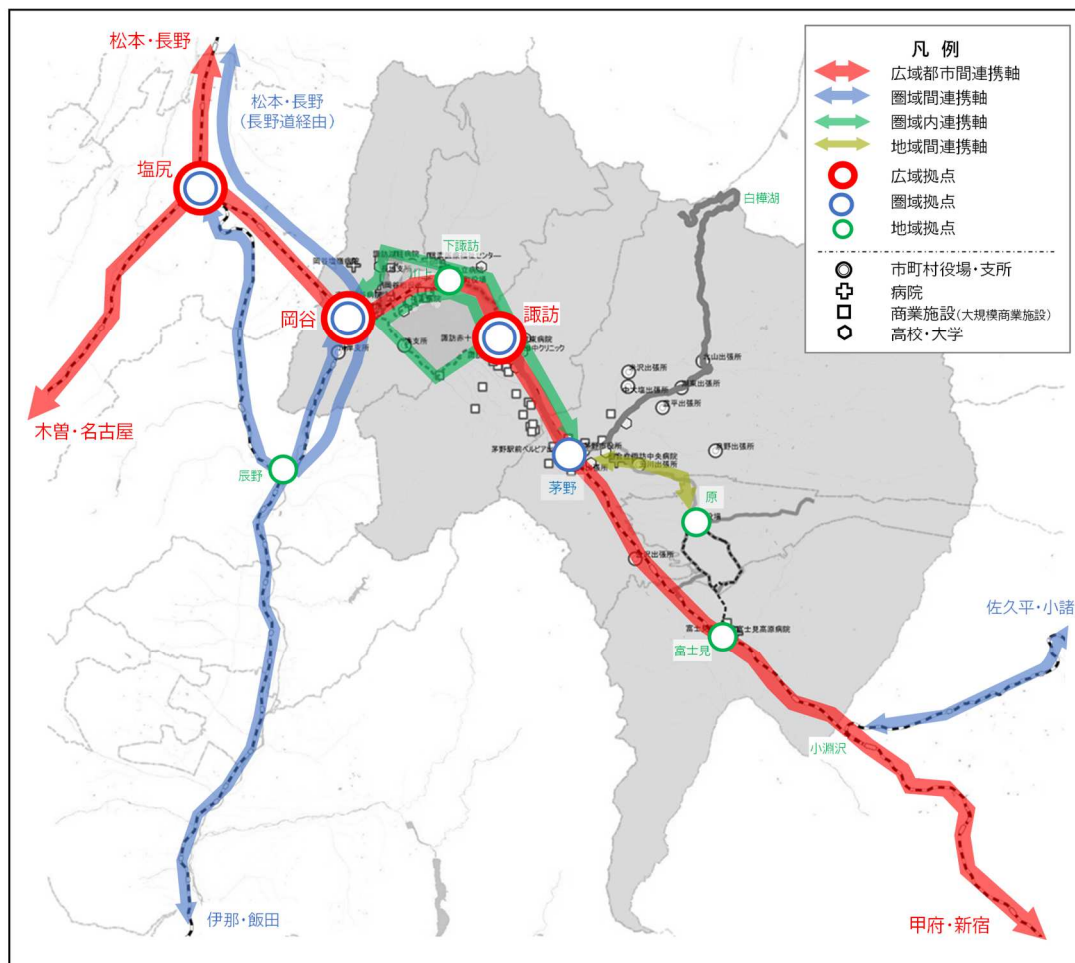
また、甲府市に設置が予定されているリニア中央新幹線山梨県駅（仮称）との効果的な接続方法などを検討していきます。

特急停車駅のうち、特に結節性の高い駅を広域拠点と位置づけるものとし、具体的に岡谷駅周辺と上諏訪駅周辺を位置づけるものとします。岡谷駅については、JR飯田線との乗換駅でもあり、運行事業者とも連携しながら、利便性の向上策などについて検討していきます。

B【圏域間連携軸】

JR中央本線のうち、普通列車については、地域住民の日常移動を支える重要な路線であり、圏域間連携軸として位置づけます。また、JR中央本線辰野支線（JR飯田線）についても圏域間連携軸として位置づけます。運行事業者に対して引き続きのサービスの維持を求めるとともに、沿線市町村とも連携しながら支援策を検討していきます。

バス路線については、中央自動車道、長野自動車道を走るみずずハイウェイバスも圏域間連携軸に位置づけ、今後のサービス拡充などについて支援策を検討していきます。



C【圏域内連携軸】

圏域内連携軸としては、茅野・上諏訪・下諏訪・岡谷線とスワンバスの2路線のバスを位置づけます。両路線については、国・県の地域間幹線系統補助の対象路線であり、今後も同制度を活用しながら維持に努めます。

D【地域間連携軸】

諏訪地域については、JR 中央本線が各市町の中心部（地域拠点）付近を通っていますが、原村は、村内に鉄道駅が無いため接続が必要となります。これを受けて、原村から茅野駅に向けて運行している穴山・原村線を地域間連携軸と位置づけます。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する 県の玄関口	岡谷市	・岡谷（駅・市役所周辺）
			諏訪市	・諏訪（上諏訪駅・市役所周辺）
	圏域拠点	・圏域の中心地	岡谷市	・岡谷（駅・市役所周辺）
			諏訪市	・諏訪（上諏訪駅・市役所周辺）
			茅野市	・茅野（駅・市役所周辺）
	地域拠点	・各市町村内における 交通結節点、目的先施設 ・主要観光地	下諏訪町	・下諏訪（駅・町役場周辺）
			富士見町	・富士見（駅・町役場周辺）
			原村	・原（村役場周辺）
軸	広域都市間 連携軸	・三大都市圏などに 連絡する軸	鉄道	・中央本線（特急列車）[JR東日本]
	圏域間連携軸	・隣接県や県内の他圏域と 連絡する軸	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	・みずずハイウェイバス [アルピコ交通、伊那バス、信南交通]
	圏域内連携軸	・市町村間の移動を支え 圏域拠点を結ぶ軸	バス	・茅野・上諏訪・下諏訪・岡谷線★ [アルピコ交通] ・スワンバス★ [JRバス関東・諏訪交通]
	地域間連携軸	・地域拠点間を結ぶ軸	バス	・穴山・原村線[茅野市]

★＝国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆＝国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

4. 上伊那地域

4-1 地域特性など

- 上伊那地域は県の南部に位置し、中央アルプスと南アルプスに挟まれた伊那谷に市街地が形成されています。伊那谷の中央を南北に天竜川が流れています。
- 南側に接する南信州地域と北側に接する諏訪地域との流動が非常に多く、この他に松本地域との流動も比較的多くあります。権兵衛トンネルの開通により西側に接する木曽地域とのアクセスも良くなりましたが、人の流動はさほど多くありません。また、東側で山梨県、静岡県とも接していますが、南アルプスを隔てており、人の流動はさほど多くありません。
- 圏域の中心地である伊那市中心部に商業施設、病院、高等学校などがまとまって立地しているほか、地域の北側から辰野町中心部、箕輪町中心部、駒ヶ根市中心部などがあります。
- 主な観光地としては、高遠城址公園、駒ヶ根高原、中央アルプス千畳敷、大芝高原、もみじ湖 などがあります。また、伊那市長谷地区などは南アルプス登山の起点にもなっています。

4-2 地域公共交通の概況

- JR 飯田線が南北を縦貫し、北は辰野町で JR 中央本線辰野支線に接続、南は南信州地域、静岡県内を経て、愛知県豊橋市で JR 東海道本線に接続しています。
- 中央自動車道を走る高速バス路線が充実しており、新宿行、名古屋行は 1 日を通じて多くの便の運行があります。県内路線としては飯田市から長野市を結ぶみずすハイウェイバスが運行しています。
- 路線バスとしては JR バス関東が運行する高遠線があり、日 12 往復の運行が確保されています。また、定住自立圏（伊那市・箕輪町・南箕輪村）構想に基づく広域系の路線として伊那本線の運行が平成 29 年より開始されています。
- この他に、市町村界を跨ぐコミュニティ路線が 10 路線あります。各居住区から JR 飯田線の主要駅などを結んでいます。

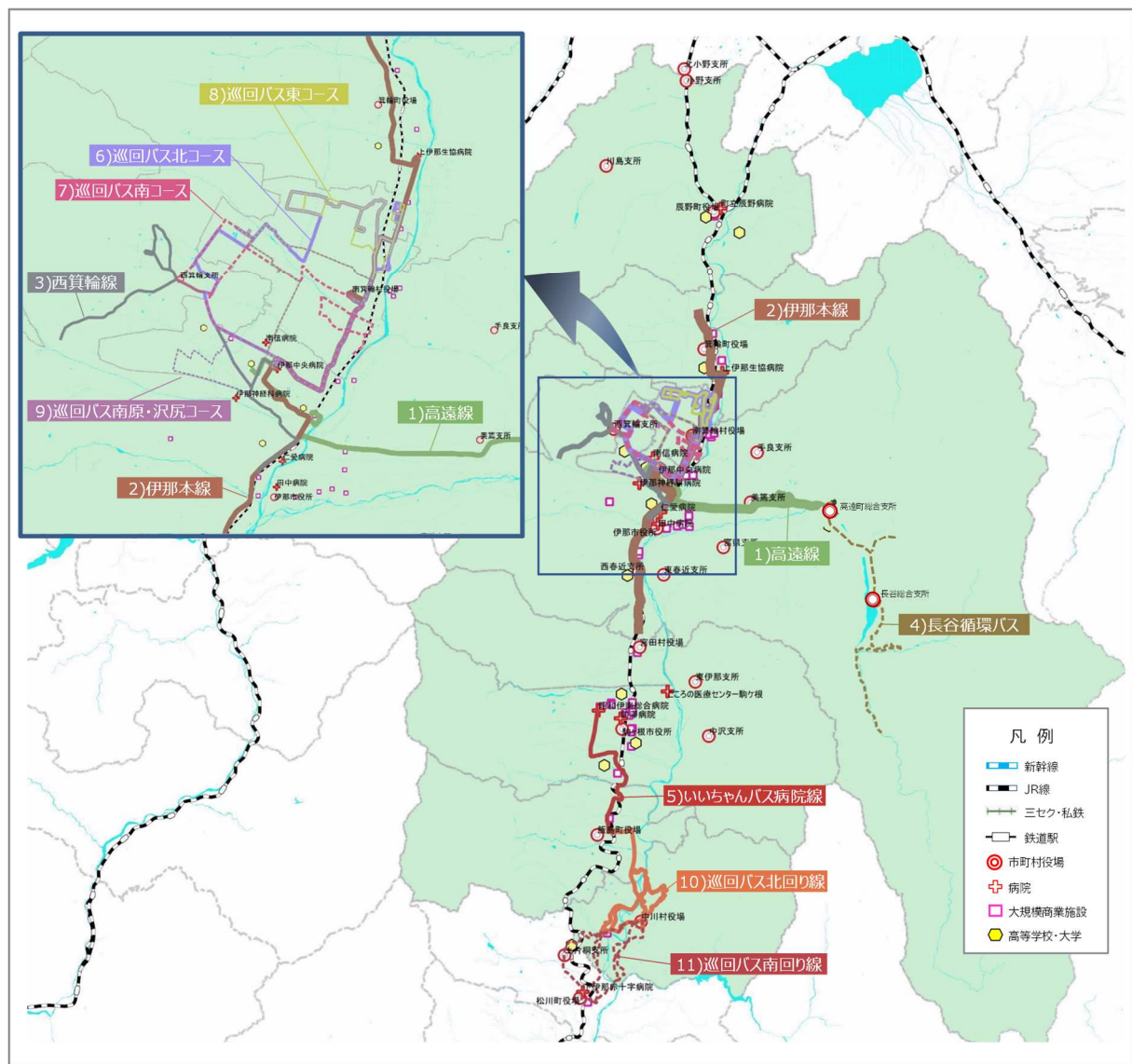
4-3 地域公共交通の課題

- 地域の日常生活においては、伊那市街地、駒ヶ根市街地等へのアクセスが必要で、そのために、JR 飯田線の各駅へのアクセスが担保されていることが非常に重要となります。JR 飯田線にアクセスすることで、飯田市、岡谷市、塩尻市など地域外への移動にも対応できます。
- 重要な役割を担う JR 飯田線ですが、地域の軸を担う路線としては運行本数は多くなく、所要時間が長いことも支障事項となっています。利用者数が減少していることから、JR 飯田線活性化期成同盟会で利用促進など沿線地域の活性化に努めています。また、鉄道以外の移動手段として、高速バスを活用したネットワーク構築の検討も重要になると考えられます。
- 松本方面や長野方面など、県内での広域的な移動に際しては、みずすハイウェイバスも活用されていますが、コロナ禍による利用者減を受けて令和 2 年より減便されており、利便性が低下しています。
- 広域的に運行する路線バスについては、地域間幹線系統補助の補助要件に合致するものもあるとみられ、活用することで路線を維持しやすくなる可能性も考えられます。
- 主な観光地へのアクセスについては、バス路線が確保されている所が多いものの、地域内には他にも観光資源が多数あり、二次交通が不足している観光地もみられます。
- 産業の活性化や交流人口の拡大など、リニア中央新幹線開業の効果を最大限に活かすため、リニア中央新幹線長野県駅（仮称）からの広域二次交通の整備が必要です。

市町村界を跨ぐバス路線の状況

(データの年次について)
 ※事業者路線=令和4年度のもの(国庫申請額は令和6年度)
 ※コミュニティ路線=本事業で調査を実施した令和3年度のもの

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 (その他一般路線)	JR バス関東	高遠線	14.0	10.2			
2	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	伊那バス・JR バス関東	伊那本線	26.1	5.5			
3		伊那バス	西箕輪線	24.4	4.0			
4		JR バス関東	長谷循環バス	25.0	2.0			
5		セブン自動車	いいちゃんバス病院線	12.8	2.6			
6		伊那バス	巡回バス北コース	26.6	1.3			
7			巡回バス南コース	20.1	1.9			
8			巡回バス東コース	25.5	1.9			
9			巡回バス 南原・沢尻コース	20.6	2.6			
10		中川村(村直営)	巡回バス北回り線	22.5	4.0			
11			巡回バス南回り線	15.5	6.7			



4-4 地域公共交通の将来ネットワーク

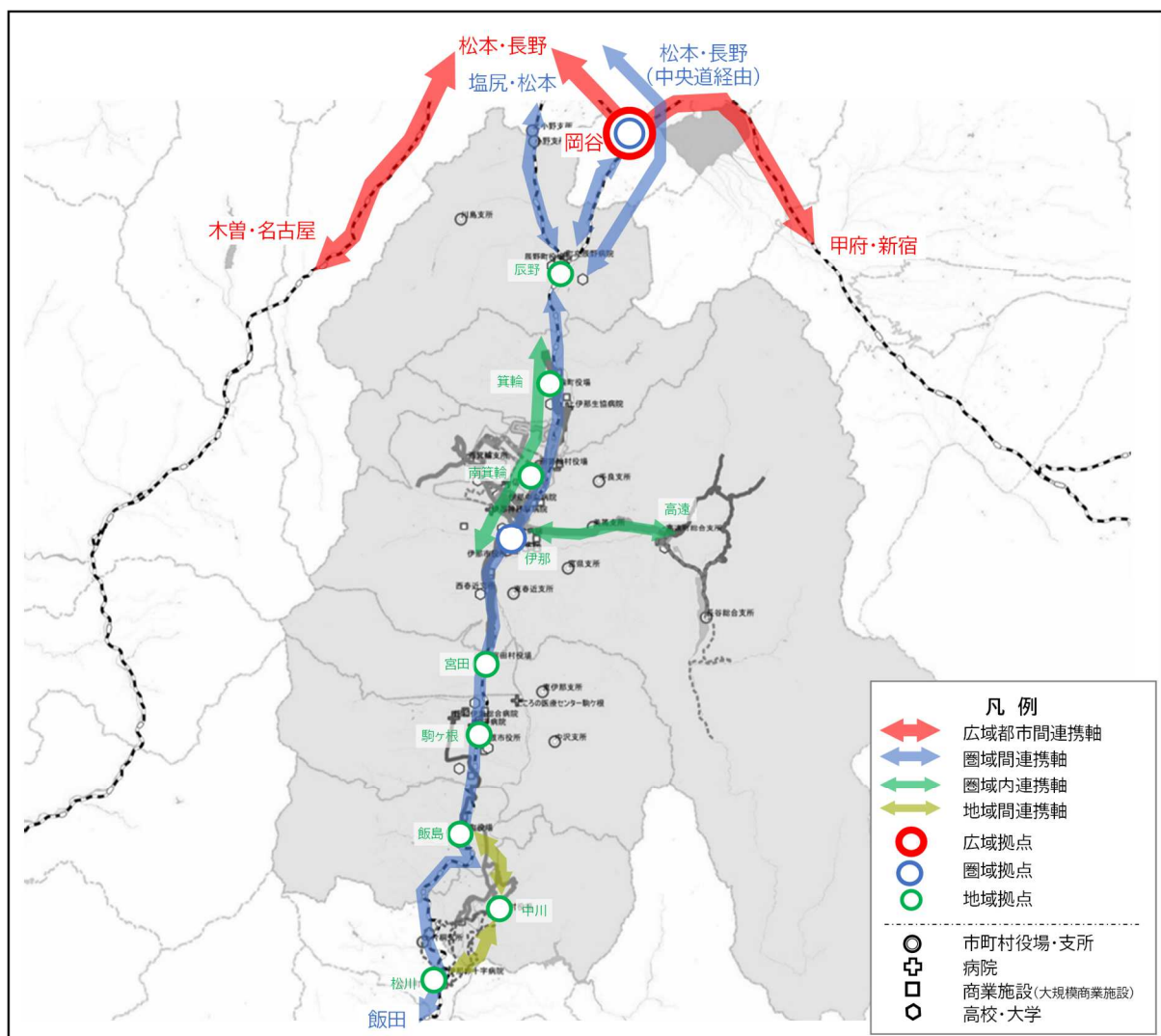
A【広域都市間連携軸】

上伊那地域内には広域都市間連携軸が設定されていませんが、岡谷駅で JR 中央東線、塩尻駅で JR 中央西線へ接続させることで、広域的なアクセスを担保します。加えて、上伊那地域は飯田市に設置が予定されているリニア中央新幹線長野県駅(仮称)にも近いことから、効果的な接続方法を検討していきます。

特に、高速バスのネットワークが充実していることから、リニア駅や三大都市圏へのアクセスについては、高速バスの活用を重視していきます。

B【圏域間連携軸】

地域の南北軸として走る JR 飯田線と JR 中央東線は地域住民の圏域外への日常移動を支える重要な路線であり、圏域間連携軸として位置づけます。路線の維持を図るため、運行事業者や沿線市町村とも連携し、各路線の活性化、利用促進に取り組んでいくものとします。JR 飯田線は急行列車が少なく、長距離移動に際しては所要時間が掛かることから、県内の圏域間移動には、中央自動車道を走るみずすハイウェイバスにもその機能を持たせるべく、サービス拡充などについて支援策を検討していきます。



C【圏域内連携軸】

圏域内連携軸としては、地域の学生の通学など地域住民の圏域内の日常移動を支える重要な路線である高遠線と伊那本線の2路線のバスを位置づけます。両路線については、(必要に応じて)国・県の地域間幹線系統補助の活用についても検討を進めます。なお、上伊那地域については、JR飯田線が各市町村の中心部(地域拠点)付近を概ね通っているため、同線が圏域内連携軸及び地域間連携軸の役割も併せ持つものと位置づけます。

D【地域間連携軸】

上伊那地域は、JR飯田線が各市町村の中心部(地域拠点)付近を通っていますが、中川村については、村の中心部(地域拠点)が鉄道駅から離れているため接続が必要となります。飯島駅に向けて中川村営巡回バス北回り線が、伊那大島駅に向けて同南回り線が運行されているため、両路線を地域間連携軸と位置づけます。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する県の玄関口	—	—
	圏域拠点	・圏域の中心地	伊那市	・伊那(伊那市駅周辺)
	地域拠点	・各市町村内における交通結節点、目的先施設 ・主要観光地	駒ヶ根市	・駒ヶ根(駅周辺)
			辰野町	・辰野駅(駅・町役場周辺)
			箕輪町	・箕輪(伊那松島駅・町役場周辺)
			飯島町	・飯島(駅・町役場周辺)
			南箕輪村	・南箕輪(北殿駅・村役場周辺)
			中川村	・中川(片桐周辺)
			宮田村	・宮田(駅・町役場周辺)
軸	広域都市間連携軸	・三大都市圏などに連絡する軸	—	—
	圏域間連携軸	・隣接県や県内の他圏域と連絡する軸	鉄道	・飯田線[JR東海] ・中央東線辰野支線[JR東日本]
			バス	・みすずハイウェイバス [アルピコ交通、伊那バス、信南交通]
	圏域内連携軸	・市町村間の移動を支え圏域拠点を結ぶ軸	バス	・高遠線☆[JRバス関東] ・伊那本線☆[伊那バス・JRバス関東]
	地域間連携軸	・地域拠点間を結ぶ軸	バス	・巡回バス北回り線[中川村] ・巡回バス南回り線[中川村]

★＝国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆＝国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

5. 南信州地域

5-1 地域特性など

- 南信州地域は、長野県の最南部に位置し、隣接する上伊那南部地域との流動が多いほか、県境を接する岐阜県、愛知県とのつながりも比較的強いといえます。
- 西側では木曽地域とも接していますが、この流動はさほど多くありません。
- 圏域の中心地である飯田市街地に商業施設、病院、高等学校などが多く立地しているほか、圏域南部の阿南町、温田駅付近にも病院、高等学校があります。
- 主な観光地としては、天龍峡、昼神温泉、遠山郷などがあり、とくに中京圏からの観光客が多いことが南信州地域の特性といえます。

5-2 地域公共交通の概況

- JR 飯田線が南北を縦貫し、北は上伊那地域を経て辰野町で中央本線に接続、南は静岡県浜松市等を経て、愛知県豊橋市で東海道本線に接続しています。
- 中央自動車道が早くに整備されたことから高速バス路線が充実しており、新宿行、名古屋行は一日を通じて多く運行されています。
- 県内路線としては長野市までを結ぶみずさハイウェイバスが運行されていますが、令和5年現在はコロナ禍等により、4往復に減便されています。
- 域内の路線バス等については、圏域の中心地である飯田市街地・飯田駅に向けた運行が多いほか、JR 飯田線の主要駅に接続するものが増えています。
- 事業者路線としては、信南交通の駒場線が地域で唯一の地域間幹線系統として運行しており、その他に市町村界を越えるコミュニティ路線が9路線あります。
- 現在、南信州地域では、リニア中央新幹線の工事が進められており、飯田市の上郷飯沼地区に、長野県駅が設置される予定となっています。

5-3 地域公共交通の課題

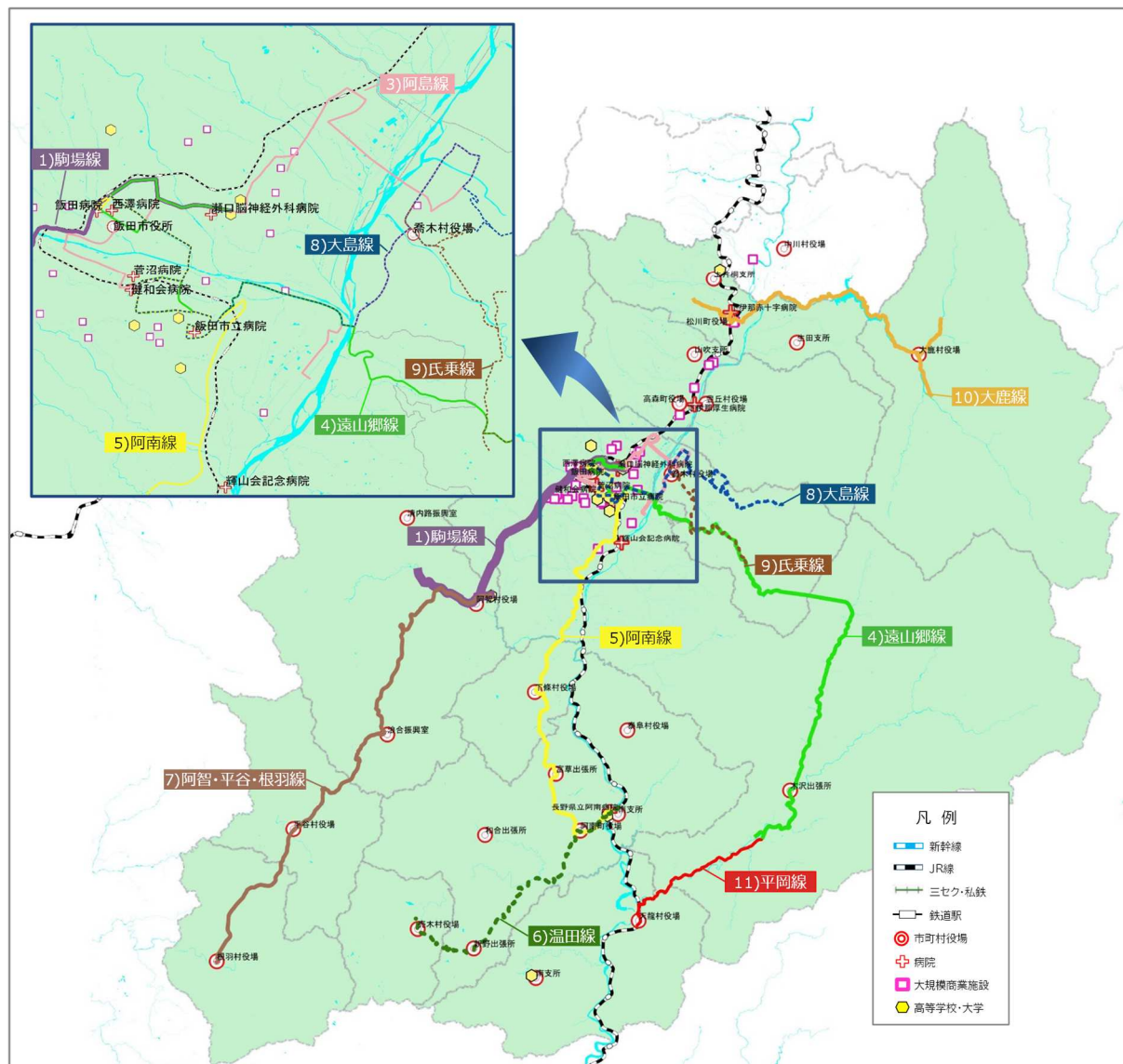
- 地域の日常生活においては、公共交通基盤が脆弱であったことなどから自家用車による移動が主流となっています。一方、高校や総合病院などが市街地に集中、通学・通院に公共交通を利用する住民が一定数存在することから、飯田市街地やJR 飯田線の主要駅へのアクセスが担保されている必要がありますが、少子化・人口減少の進展等の影響により地域公共交通の利用者数は減少傾向にあります。
- 2007年に地域のバス事業者が路線の縮小を打ち出したことで地域全体としての路線再編の必要性が高まった経緯があり、圏域市町村が設立した法定協議会において2009年に広域交通計画が策定されました。この計画では、地域の路線を基幹路線、准基幹路線、支線の3区分に分け、それぞれの運行内容などを定めています。これまで計画は3回更新され、計画にはバス路線以外にも乗合タクシーやデマンド交通等の内容とともに、毎年のPDCAも運用されています。
- 観光地へのアクセスとしては、天龍峡、昼神温泉、遠山郷などへのアクセスは鉄道、路線バスで確保されていますが、移動の主軸は自家用車やレンタカーとなっています。地域内には他にも観光資源が多数ありますが、同様の状況です。
- リニア中央新幹線の長野県駅が県内の広域交通の拠点となることから、同駅を中心とした公共交通体系の検討を進めていくことが必要です。
- なお、JR 飯田線は駅間が短いうえ、運行本数も少ないことから、速達性など広域交通に利用するには課題があります。従って、高速バスを活用したネットワーク構築の検討が重要になると考えられます。

市町村界を跨ぐバス路線の状況

(データの年次について)

※事業者系路線=令和4年度のもの(国庫申請額は令和6年度)
※コミュニティ路線=本事業で調査を実施した令和3年度のもの

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 (地域間幹線系統)	信南交通	駒場線(中村経由)	11.8	5.8	56,260	61.1%	11,300
			駒場線 (市立病院経由)	18.1	3.9	35,793	38.2%	3,799
3	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	信南交通	阿島線	25.5	4.0			
4		信南交通	遠山郷線	48.6	3.5			
5		大新東	阿南線	51.9	7.0			
6		大新東	温田線	23.7	7.0			
7		根羽観光バス	阿智・平谷・根羽線	34.2	5.0			
8		北部タクシー	大島線	34.7	4.0			
9		北部タクシー	氏乗線	24.3	5.0			
10		伊那バス	大鹿線	25.5	4.0			
11		遠山タクシー	平岡線	11.0	2.0			



C【圏域内連携軸】

圏域内連携軸は、「南信州地域公共交通計画」に示された「基幹路線」を踏襲するかたちで、駒場線、阿島線、阿南線の3路線を軸として位置づけます。このうち駒場線については、国・県の地域間幹線系統補助を活用し、維持を図ります。

D【地域間連携軸】

地域間連携軸についても、「南信州地域公共交通計画」に示された「准基幹路線」を踏襲するかたちで、下表の6路線を位置づけます。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する県の玄関口	リニア長野県駅	
	圏域拠点	・圏域の中心地	飯田市立病院、飯田駅	
	地域拠点	・各市町村内における交通結節点、目的先施設 ・主要観光地	飯田市	・遠山郷（和田） ・市内各高校（飯田、風越、飯田女子 飯田長姫OIDE、下伊那農業）
			松川町	・伊那大島駅 ・松川高校 ・清流苑
			高森町	・市田駅
			阿南町	・阿南病院 ・阿南高校
			阿智村	・阿智高校 ・昼神温泉 ・バス停「こまんぼ」
			平谷村	・平谷村役場
			根羽村	・根羽村役場
			下條村	・下條村役場
			売木村	・こまどりの湯
			天龍村	・平岡駅
			泰阜村	・温田駅
			喬木村	・たかぎ農村交流研修センター
			豊丘村	・道の駅 南信州とよおかマルシェ ・豊丘村役場
			大鹿村	・道の駅歌舞伎の里大鹿
軸	広域都市間連携軸	・三大都市圏などに連絡する軸	鉄道	・リニア中央新幹線〔JR東海〕
			バス	・新宿方面、名古屋方面、大阪京都方面 行高速バス〔複数バス事業者〕
	圏域間連携軸	・隣接県や県内の他圏域と連絡する軸	鉄道	・飯田線〔JR東海〕
			バス	・みすずハイウェイバス 〔アルピコ交通、伊那バス、信南交通〕
	圏域内連携軸	・市町村間の移動を支え 圏域拠点を結ぶ軸	バス	・駒場線★〔信南交通〕 ・阿島線☆〔飯田市・喬木村〕 ・阿南線☆〔阿南町、下條村〕
	地域間連携軸	・地域拠点間を結ぶ軸	バス	・遠山郷線〔飯田市、喬木村〕 ・平岡線〔飯田市、天龍村〕 ・乗合タクシー上市田線 〔飯田市、高森町〕 ・温田線〔阿南町、売木村〕 ・西部コミュニティバス 〔阿智村、平谷村、根羽村〕 ・大鹿線〔大鹿村〕

★＝国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆＝国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

6. 木曽地域

6-1 地域特性など

- 木曽地域は県の南西部に位置し、御嶽山と中央アルプスの間の木曽谷に市街地や居住区などが形成されています。急峻な地形であり、限られた平坦地に比較的施設がまとまって立地していることに加え、山間部の谷あいなどにも小規模な集落が点在していることが特徴といえます。
- 地域間の流動としては、北側で接する松本地域と南西側で接する岐阜県への流動が多く、同程度あります。平成 18 年に権兵衛トンネルが開通し、伊那地域とも結ばれましたが、松本、岐阜と比べると半数以下にとどまります。
- 商業施設、病院、高等学校などがまとまって立地しているのは、木曽町中心部の木曽福島市街地にほぼ限られていますが、この他に南木曽駅周辺、上松駅周辺にも商店や診療所などの立地がみられます。
- 木曽谷は中山道のルートにもあたり、地域内には 8 つの宿場があります。福島宿は関所としても知られているほか、妻籠宿は国の重要伝統的建造物群保存地区にも指定されています。この他に、御嶽山、開田高原、木曽駒高原、赤沢自然休養林、阿寺溪谷など、自然豊かな観光地が多数あります。

6-2 地域公共交通の概況

- JR 中央本線が地域の北東から南西に向けて走っています。特急しなのが名古屋と長野を結んでおり、概ね 1 時間に 1 本の運行があります。普通列車については、朝夕は 1 時間に 1 本程度の運行がありますが、日中は 2 時間に 1 本程度の運行となっています。
- 木曽地域のバスは、一部の路線を除きほとんどが町村が運営に関与するコミュニティ路線となっています。町村界を跨ぐ路線としては木曽町が運営する 3 路線と上松町が運営する 1 路線があります。
- この他にも、南木曽町、木祖村、大桑村からは木曽病院行きの通院バス、乗合タクシーなどの運行が行われています。

6-3 地域公共交通の課題

- JR 中央本線の特急列車は概ね 1 時間に 1 本の運行が確保されていますが、地域内の特急停車駅は木曽福島駅に限られます。上松駅、南木曽駅も一部の特急列車が停車しますが、2～4 本/日程度にとどまります。
- 普通列車については、日中は 2 時間空く時間帯もあり、特急との乗継利用にも支障があるほか、地域内々の利用についても、通院や買い物など生活利用には対応しづらい状況となっています。また、駅から病院やスーパーまでは距離があるところも多く、アクセスに課題があります。
- 町村間を跨ぐ 4 路線については、コミュニティバスへの移行前は国庫補助の対象路線となっており、新たな補助取得により、路線の維持がしやすくなる可能性も考えられます。
- 鉄道駅から観光地へのアクセスとしては、やぶはら高原、木曽福島スキー場、木曽駒高原、妻籠宿・馬籠宿などは町村のコミュニティバスにより、通年にわたり運行が確保されているほか、御岳ロープウェイ、赤沢自然休養林も季節路線が運行されています。しかし、地域内にはこの他にも観光施設等が多く、二次交通が不足している箇所もみられます。
- 木曽地域は、リニア中央新幹線の岐阜県駅の利便性も高いものと考えられます。

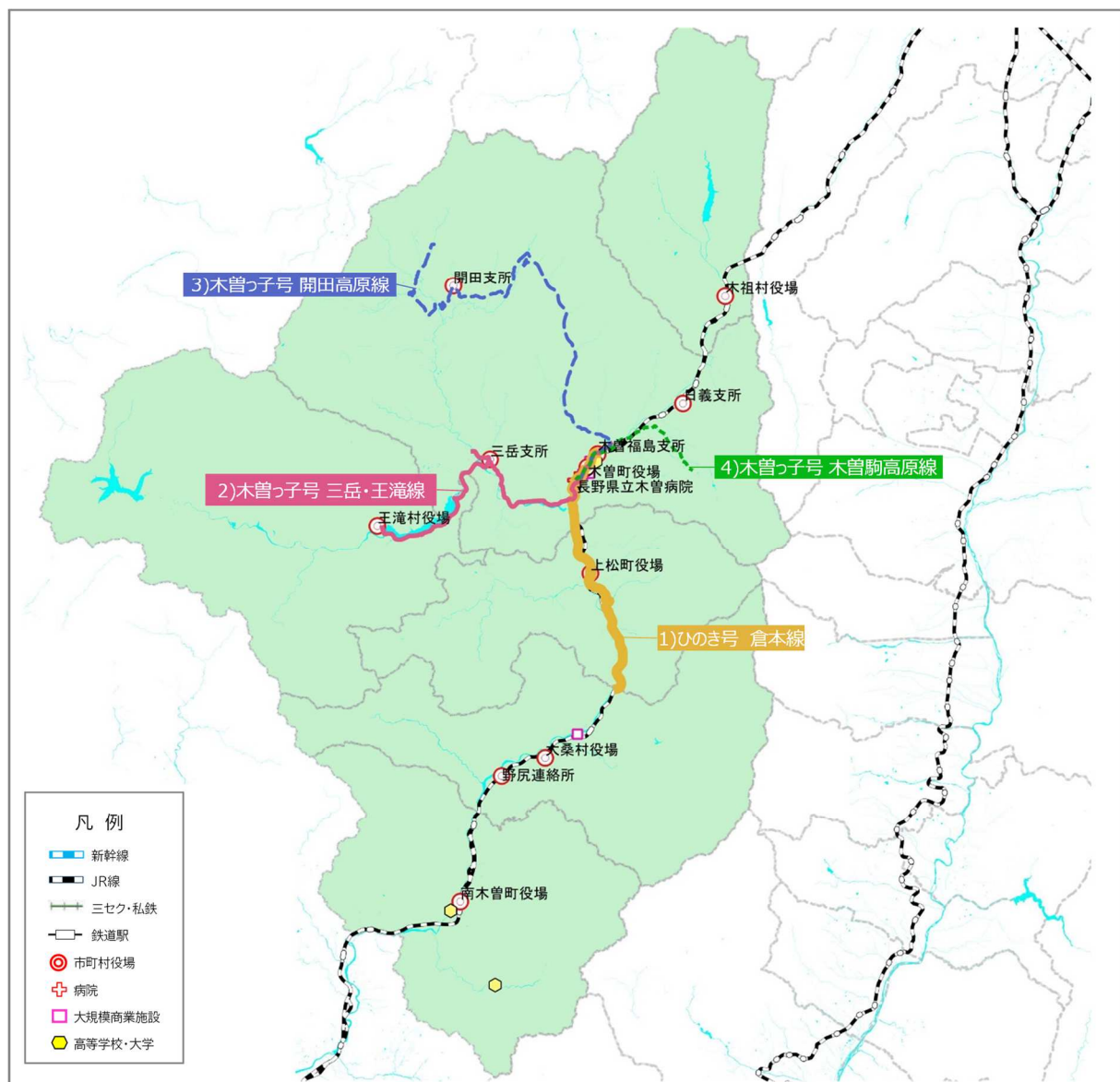
市町村界を跨ぐバス路線の状況

※市町村界は平成の大合併前の
区分のもの(要綱に則り)
※高速・特急バスは別途

(データの年次について)

※コミュニティ路線=本事業で調査を実施した令和3年度のもの

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	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	おんたけ交通	ひのき号 倉本線	17.9	9.0			
2		おんたけ交通	木曽っ子号 三岳・王滝線	25.0	10.5			
3		おんたけ交通	木曽っ子号 開田高原線	35.6	10.5			
4		おんたけ交通	木曽っ子号 木曽駒高原線	10.4	10.0			



6-4 地域公共交通の将来ネットワーク

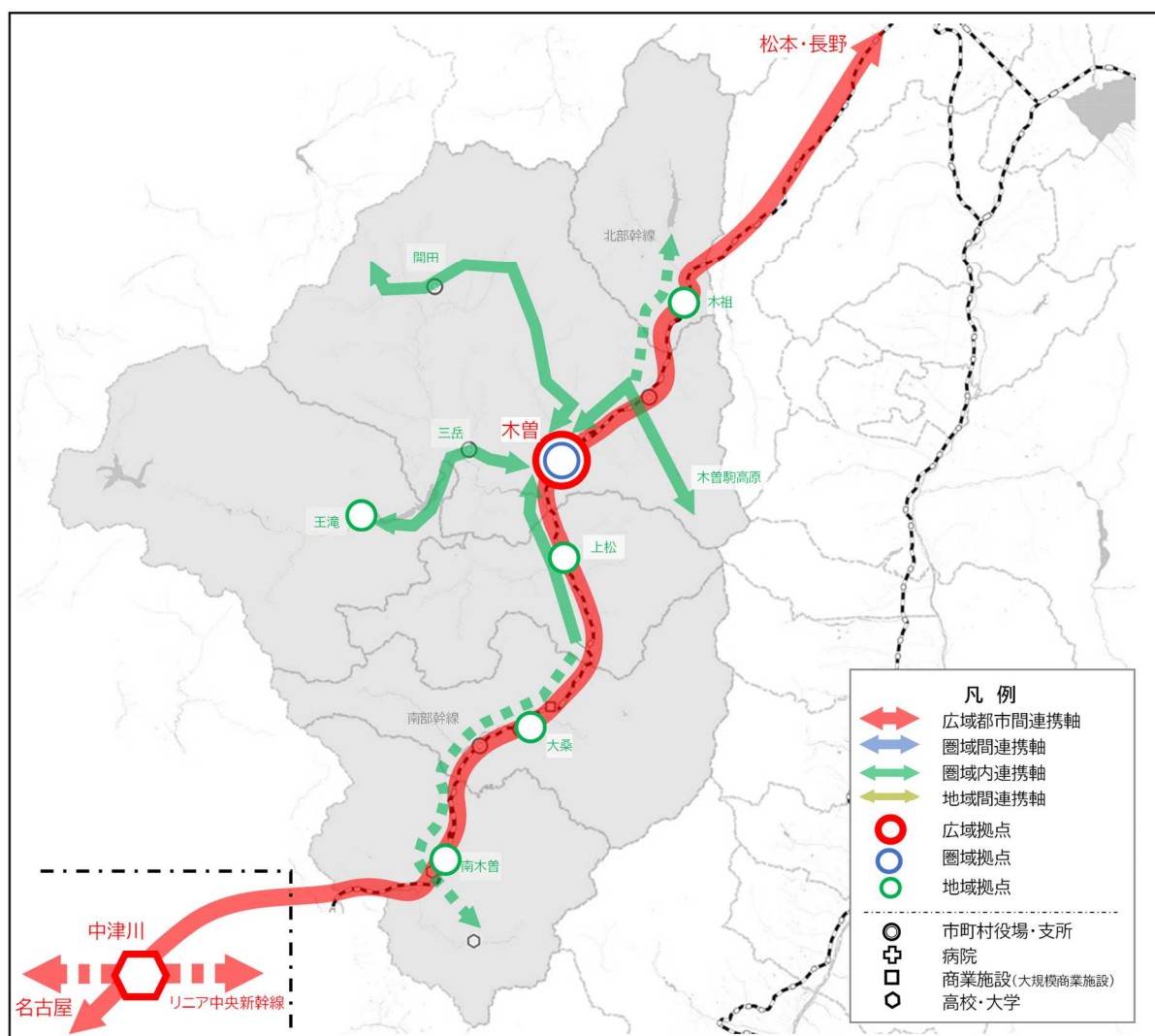
A【広域都市間連携軸】

塩尻と名古屋を結ぶ JR 中央本線（中央西線）を広域都市間連携軸と圏域間連携軸の両方に位置づけ、このうち広域都市間連携は特急列車に対して役割を持たせるものとします。特急停車駅として木曾福島駅を広域拠点及び圏域拠点に位置づけるものし、運行事業者とも連携しながら、利便性の向上策などについて検討していきます。

また、隣接する岐阜県中津川市は、リニア中央新幹線の岐阜県駅の設置が予定されていることから、アクセスの向上策についても検討していくものとします。

B【圏域間連携軸】

JR 中央本線（中央西線）のうち、普通列車については、地域住民の日常移動を支える重要な路線であり、圏域間連携軸として位置づけます。運行事業者に対してサービスの維持などを求めています。



C【圏域内連携軸】

圏域内連携軸としては、倉本線、開田高原線、木曽駒高原線、三岳・王滝線の4路線を位置づけます。これらの路線については、国・県の地域間幹線系統補助の活用についても検討を進めます。なお、木曽地域については、JR中央本線（中央西線）が各町村の中心部（地域拠点）付近を概ね通っているため、同線が圏域内連携軸及び地域間連携軸の役割も併せ持つものと位置づけます。

上記の4本のバス路線と各町村のその他のコミュニティ交通をさらに再編し、郡内を縦貫する南部幹線、北部幹線の導入についても検討を進めます。

D【地域間連携軸】

木曽地域は、地域間連携軸として個別路線の設定はしませんが、各町村によるコミュニティ交通などを活用して、地域間連携も図っていくものとします。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する県の玄関口	木曽町	・木曽(木曽福島駅・町役場周辺)
	圏域拠点	・圏域の中心地	木曽町	・木曽(木曽福島駅・町役場周辺)
	地域拠点	・各市町村内における交通結節点、目的先施設 ・主要観光地	上松町	・上松(駅・町役場周辺)
			南木曽町	・南木曽(駅・町役場周辺)
			木祖村	・木祖(藪原駅・村役場周辺)
			王滝村	・王滝(村役場周辺)
軸	広域都市間連携軸	・三大都市圏などに連絡する軸	鉄道	・中央西線(特急列車)[JR東海]
	圏域間連携軸	・隣接県や県内の他圏域と連絡する軸	鉄道	・中央西線(普通列車)[JR東海]
	圏域内連携軸	・市町村間の移動を支え圏域拠点を結ぶ軸	バス	・倉本線☆[おんたけ交通] ・開田高原線☆[おんたけ交通] ・木曽駒高原線☆[おんたけ交通] ・三岳・王滝線☆[おんたけ交通] ・南部幹線(検討推進) ・北部幹線(検討推進)
	地域間連携軸	・地域拠点間を結ぶ軸	—	—

★＝国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆＝国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

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、木曽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アルピコ交通の山形線、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13路線あります。鉄道駅がない生坂村、朝日村では、村営バス及び事業者路線により最寄りの鉄道駅を結んでいます。

7-3 地域公共交通の課題

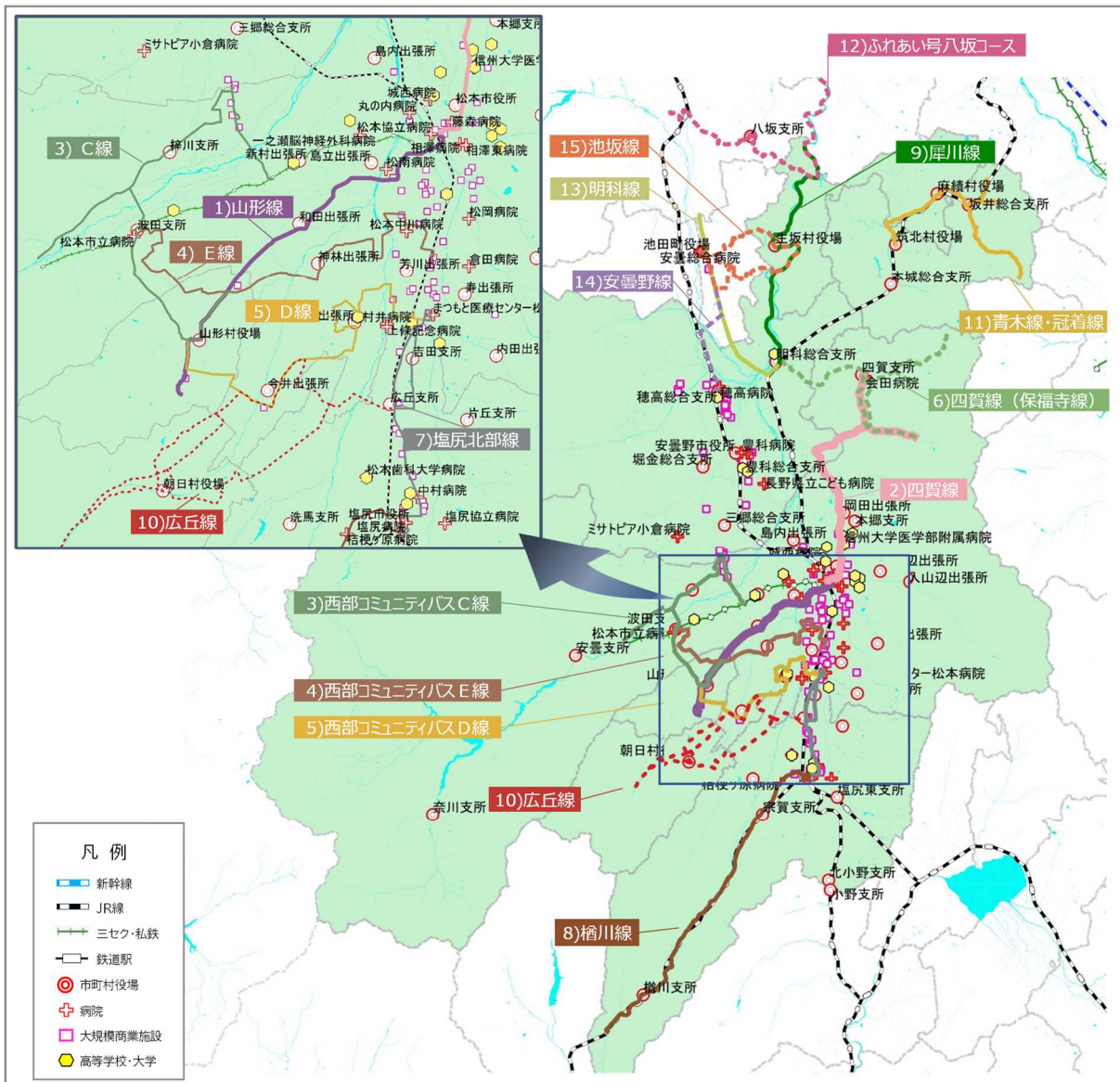
- 地域の日常生活においては、松本、塩尻、安曇野などの各市街地へのアクセスが重要で、そのために各鉄道路線への接続が担保されていることが非常に重要となります。鉄道路線に接続することで、地域外の各方面への移動にも対応できます。
- ただし、鉄道路線のうち、JR中央西線、中央東線辰野支線については、普通列車の運行本数が少なく、利便性の観点で課題があるといえます。
- 松本市、山形村、朝日村の3市村では一体的な地域公共交通計画が策定されており、令和5年4月から公設民営方式による実証運行が始まっています。令和5年度中には国の「エリア一括協定運行事業」の適用を見据えて、調整が進められているところです。
- 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。一方、美ヶ原方面へのバスは夏期限定運行であるなど、アクセスに課題のある観光地もあります。

市町村界を跨ぐバス路線の状況

(データの年次について)

※事業者路線=令和4年度のもの(国庫申請額は令和6年度)
※コミュニティ路線=本事業で調査を実施した令和3年度のもの

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	アルピコ交通	山形線	15.1	7.2	68,558	62.7%	21108.5
2	(地域間幹線系統)	アルピコ交通	四賀線	20.5	7.0	47,124	46.5%	14,461
3	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	アルピコタクシー	西部コミバスC線	21.9	7.5			
4		平成交通 /アルピコタクシー	西部コミバスD線	24.0	11.5			
5		アルピコタクシー	西部コミバスE線	18.5	5.0			
6		アルピコタクシー	四賀線(保福寺線)	28.2	19.0			
7		アルピコタクシー	塩尻北部線	13.3	4.0			
8		大新東	檜川線	25.8	5.5			
9		安曇観光タクシー	犀川線	20.5	11.5			
10		アルピコタクシー	広丘線	34.4	5.5			
11		聖高原バス	青木線・冠着線	20.6	9.0			
12		やまびこ	ふれあい号八坂コース	28.4	6.5			
13		安曇観光タクシー	明科線	13.2	6.0			
14		安曇観光タクシー	安曇野線	11.1	6.0			
15		安曇観光タクシー	池坂線	24.7	3.0			



7-4 地域公共交通の将来ネットワーク

A【広域都市間連携軸】

新宿と名古屋を結ぶ JR 中央本線（中央東線・中央西線）と JR 篠ノ井線を広域都市間連携軸と圏域間連携軸の両方に位置づけ、このうち広域都市間連携は特急列車に対して役割を持たせるものとします。

特急停車駅のうち、とくに結節性の高い駅を広域拠点とし、具体的に松本駅周辺と塩尻駅周辺を位置づけるものとします。松本駅と塩尻駅については、県内路線の主要な乗換駅であり、運行事業者とも連携しながら、利便性の向上策などについて検討していきます。

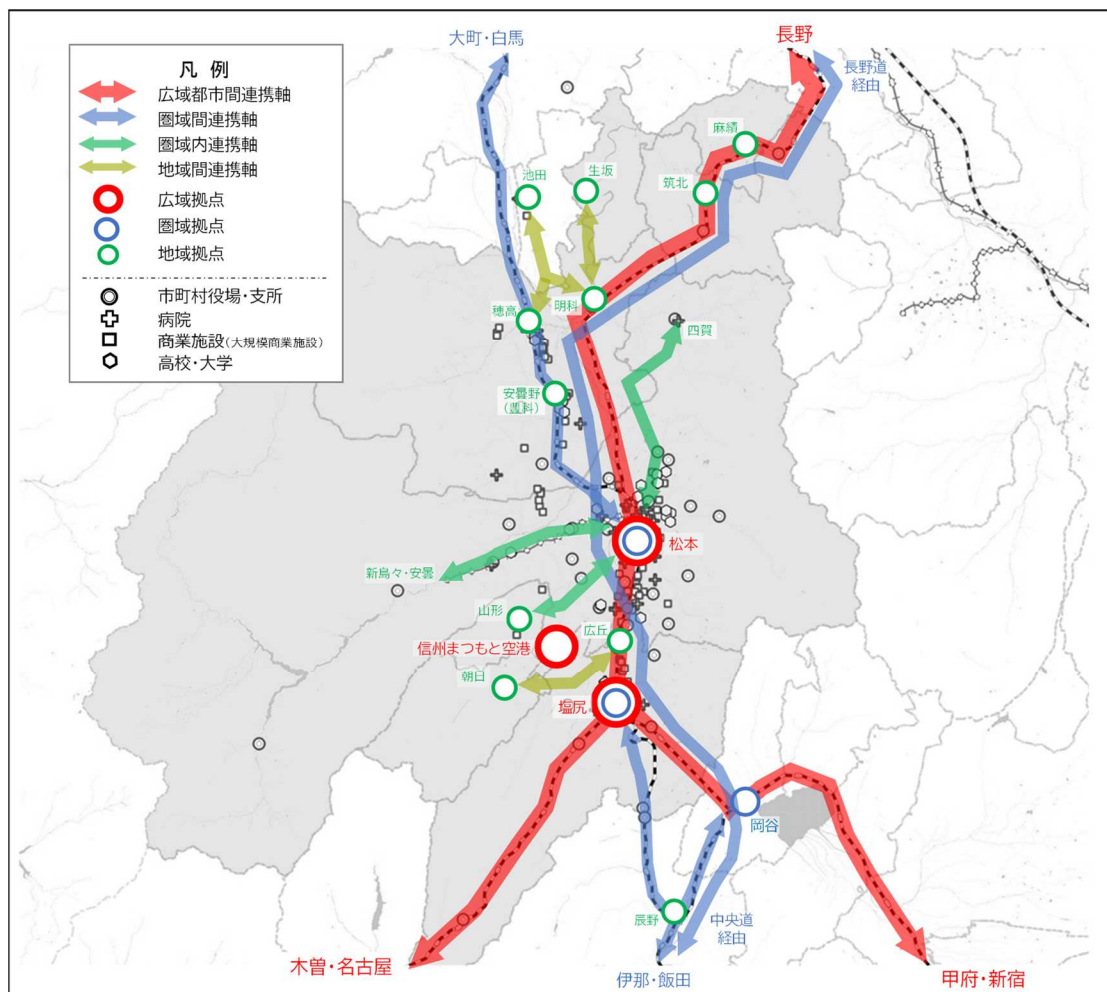
信州まつもとと空港についても広域拠点とし、全国からの空の玄関口と位置づけます。

B【圏域間連携軸】

JR 中央本線（中央東線・中央西線・辰野支線）と JR 篠ノ井線を運行する普通列車は、地域住民の日常移動を支える重要な路線であり、圏域間連携軸に位置づけます。

運行事業者に対して引き続きのサービスの維持を求めるとともに、沿線市町村とも連携しながら支援策を検討していきます。

バス路線については、長野自動車道を走るみずずハイウェイバス、長野・松本線を圏域間連携軸に位置づけ、今後のサービス拡充などについて支援策を検討していきます。



C【圏域内連携軸】

圏域内連携軸は、鉄道として上高地線を、バス路線として山形線と四賀線の 2 路線を位置づけます。鉄道については、運行事業者に対して、引き続きサービスの維持を求めるとともに、沿線市町村とも連携しながら支援策を検討していきます。

バス路線については、この 2 路線は国・県の地域間幹線系統として位置付けている路線であり、今後も維持に努めますが、松本市・山形村・朝日村の「エリア一括協定運行事業」の適用にあわせた支援策の調整を図ります。

D【地域間連携軸】

鉄道路線が各市町村の中心部（地域拠点）付近を通っている路線については、当該路線が地域間連携軸も兼ねるものとしませんが、地域拠点が鉄道駅から離れている町村については、バス路線等での接続を図ります。具体的には下表の 4 路線のコミュニティバスが該当します。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する 県の玄関口	松本市	・松本（駅・市役所周辺） ・松本空港
	圏域拠点	・圏域の中心地	塩尻市	・塩尻（駅・市役所周辺）
			松本市	・松本（駅・市役所周辺）
	地域拠点	・各市町村内における 交通結節点、目的先施設 ・主要観光地	塩尻市	・塩尻（駅・市役所周辺）
			安曇野市	・豊科（駅・市役所周辺） ・穂高（駅周辺） ・明科（駅周辺）
			麻績村	・麻績（聖高原駅・村役場周辺）
			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	・筑北（西条駅・村役場周辺）
軸	広域都市間 連携軸	・三大都市圏などに 連絡する軸	鉄道	・中央東線（特急列車）[JR東日本] ・中央西線（特急列車）[JR東海] ・篠ノ井線（特急列車）[JR東日本] ・航空路線[FDA]
	圏域間連携軸	・隣接県や県内の他圏域と 連絡する軸	鉄道	・中央東線（普通列車）[JR東日本] ・中央西線（普通列車）[JR東海] ・篠ノ井線（普通列車）[JR東日本] ・大糸線[JR東日本] ・中央東線辰野支線[JR東日本]
	圏域内連携軸	・市町村間の移動を支え 圏域拠点を結ぶ軸	バス	・みすずハイウェイバス [アルピコ交通、伊那バス、信南交通] ・長野・松本線[アルピコ交通]
			鉄道	・上高地線[アルピコ交通]
			バス	・山形線★[アルピコ交通] ・四賀線★[アルピコ交通]
	地域間連携軸	・地域拠点間を結ぶ軸	バス	・犀川線[生坂村営] ・広丘線[アルピコタクシー] ・明科線[池田町営] ・安曇野線[池田町営]

★＝国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆＝国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

8. 北アルプス地域

8-1 地域特性など

- 北アルプス地域は県の北西部に位置し、大町市、池田町、松川村の3市町村は松本盆地の北部に市街地が形成されています。また、北部の白馬村は白馬盆地に、小谷村は姫川の流域に居住区などが形成されています。域内の大半が豪雪地帯に指定されており、とくに白馬・小谷の両村は特別豪雪地帯にも指定されています。
- 南側で接する松本地域との流動が最も多く、これに次いで長野地域との流動がみられます。新潟県とも県境を接しており、一定数の流動があります。
- 商業施設、病院、高等学校などが最も多く立地しているのは、圏域中心である大町市街地で、この他に池田町中心部にも、まとまった施設立地がみられます。
- 主な観光地としては、北アルプスの山岳・自然資源を活かしたものが多く、冬のスキーに加え、近年ではグリーンシーズンの観光客も増えてきています。とくに外国人観光客が多いことが特徴です。
- また、西に隣接する富山県の黒部ダムは大町市扇沢がダム行きの電気バスの起点となっており、20分程度でアクセスできます。大町温泉郷は立山黒部アルペンルート観光の拠点にもなっています。さらに、バスターミナルのある白馬村八方エリアも観光の拠点となっています。

8-2 地域公共交通の概況

- JR 大糸線が南北に縦貫し、南は松本駅で篠ノ井線に接続、北は新潟県の糸魚川駅で北陸新幹線及びえちごトキめき鉄道に接続しています。南小谷駅以南は JR 東日本、南小谷駅以北は JR 西日本と運営が分かれており、運行本数なども異なります。
- 路線バスについては、圏域を跨ぐ路線として、長野駅を起点とするアルピコ交通の長野・大町（扇沢）線、長野・白馬線の2路線があります。このうち、長野・大町（扇沢）線の冬期運行はアルピコタクシーが担っています。
- この他にアルピコ交通の事業者路線として、白馬駅から八方を経由し、拇池に向かう白馬・八方・拇池線があります。
- 市町村界を越えるコミュニティ路線として、大町市民バスが3路線あり、支所地域等から大町市街地を結んでいます。また、池田町も町営バスを運行しており、JR 大糸線の信濃松川駅、穂高駅、JR 篠ノ井線の明科駅までを結んでいます。
- 各市町村においては、市町村民バス、福祉バス、デマンドタクシーなど、地域の実情にあったバスやタクシーが運行され、通院や通学、買い物など地域住民の生活の足としての役割を担っています。

8-3 地域公共交通の課題

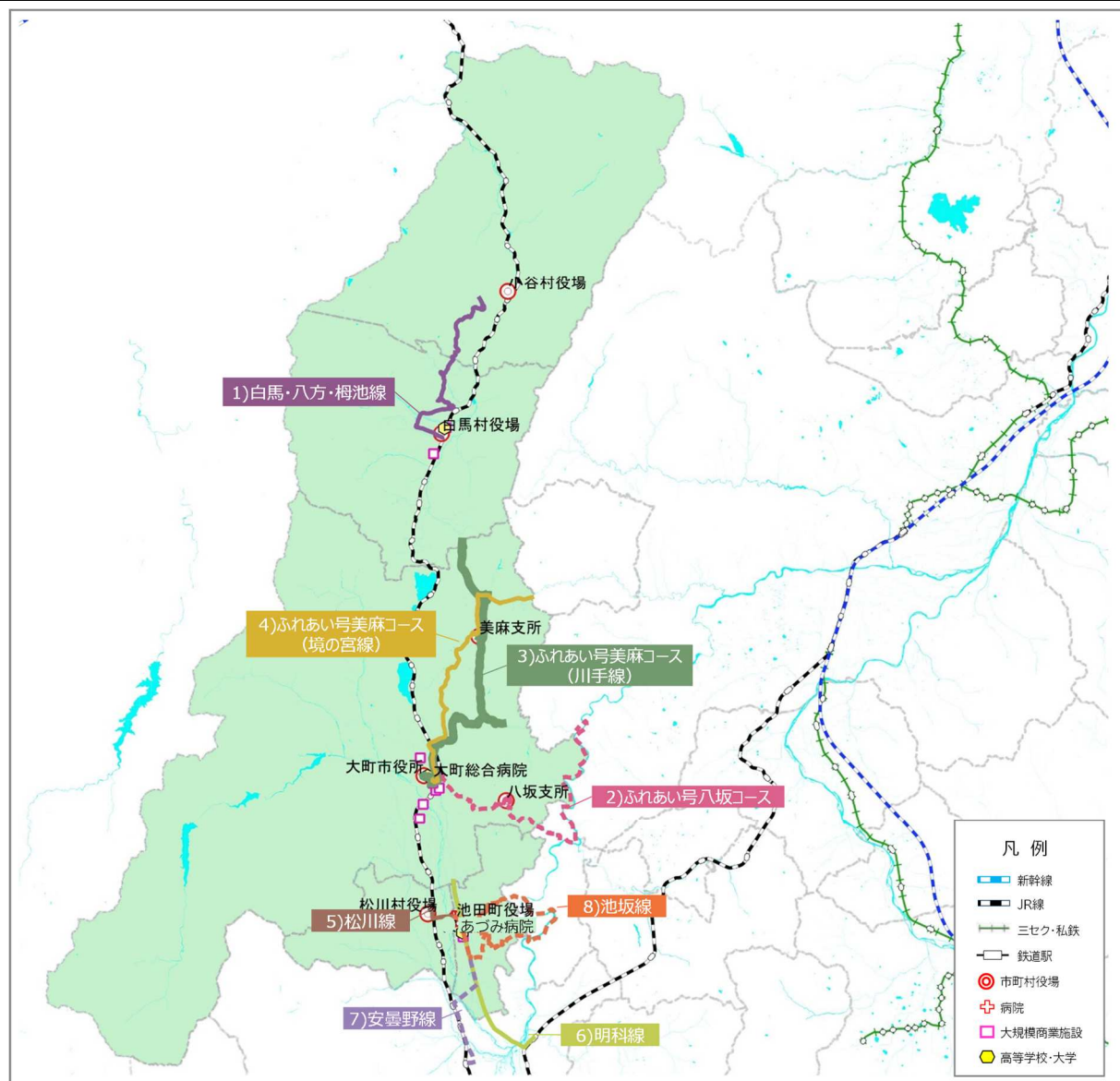
- 地域の日常生活においては、各市町村中心部へのアクセスが必要で、そのためにバス路線や鉄道路線が確保されていることが非常に重要となります。JR 大糸線に接続することで、松本方面など地域外への移動にも対応できます。また、バス路線として長野・大町（扇沢）線、長野・白馬線へのアクセスも重要で、これにより長野方面への移動に対応できます。
- JR 大糸線については、松本～有明間はある程度の運行本数があるものの、信濃大町、南小谷と北に行くにつれて運行間隔が長くなり、2時間以上空く時間帯もあります。また、南小谷駅で乗り換えのための待ち時間も長くなるケースが多いなど、利便性に課題がある状況にあります。南小谷～糸魚川間は利用者数が少なくなっていることから、沿線自治体などで構成される大糸線利用促進輸送強化期成同盟会、大糸線活性化協議会や小谷村大糸線振興会議などの団体は、沿線の情報発信やイベント開催などにより利用促進に努めています。
- 地域公共交通の利用者、とくに通院や通学のために市町村域を超えた移動が必要な高齢者や高校生などが多くいます。利便性の向上を図るため、鉄道を補完するかたちで圏域内の市町村を跨ぐ広域的な路線の構築・充実が必要と考えられます。
- 利用者の利便性向上のため、圏域間（内）連携軸である JR 大糸線の主要駅から周辺の生活関連施設や観光拠点にアクセスする二次交通を充実させる必要があります。

市町村界を跨ぐバス路線の状況

(データの年次について)

※事業者系路線=令和4年度のもの(国庫申請額は令和6年度)
※コミュニティ路線=本事業で調査を実施した令和3年度のもの

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 (その他一般路線)	アルピコ交通	白馬・八方・榑池線	12.2	4.0			
2	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	やまびこ	ふれあい号八坂コース	28.8	6.5			
3		北アルプス交通	ふれあい号美麻コース (川手線)	28.3	5.0			
4		北アルプス交通	ふれあい号美麻コース (境の宮線)	24.1	6.0			
5		安曇観光タクシー	松川線	8.4	7.5			
6		安曇観光タクシー	明科線	13.2	6.0			
7		安曇観光タクシー	安曇野線	11.1	6.0			
8		安曇観光タクシー	池坂線	24.7	3.0			



8-4 地域公共交通の将来ネットワーク

A【広域都市間連携軸】

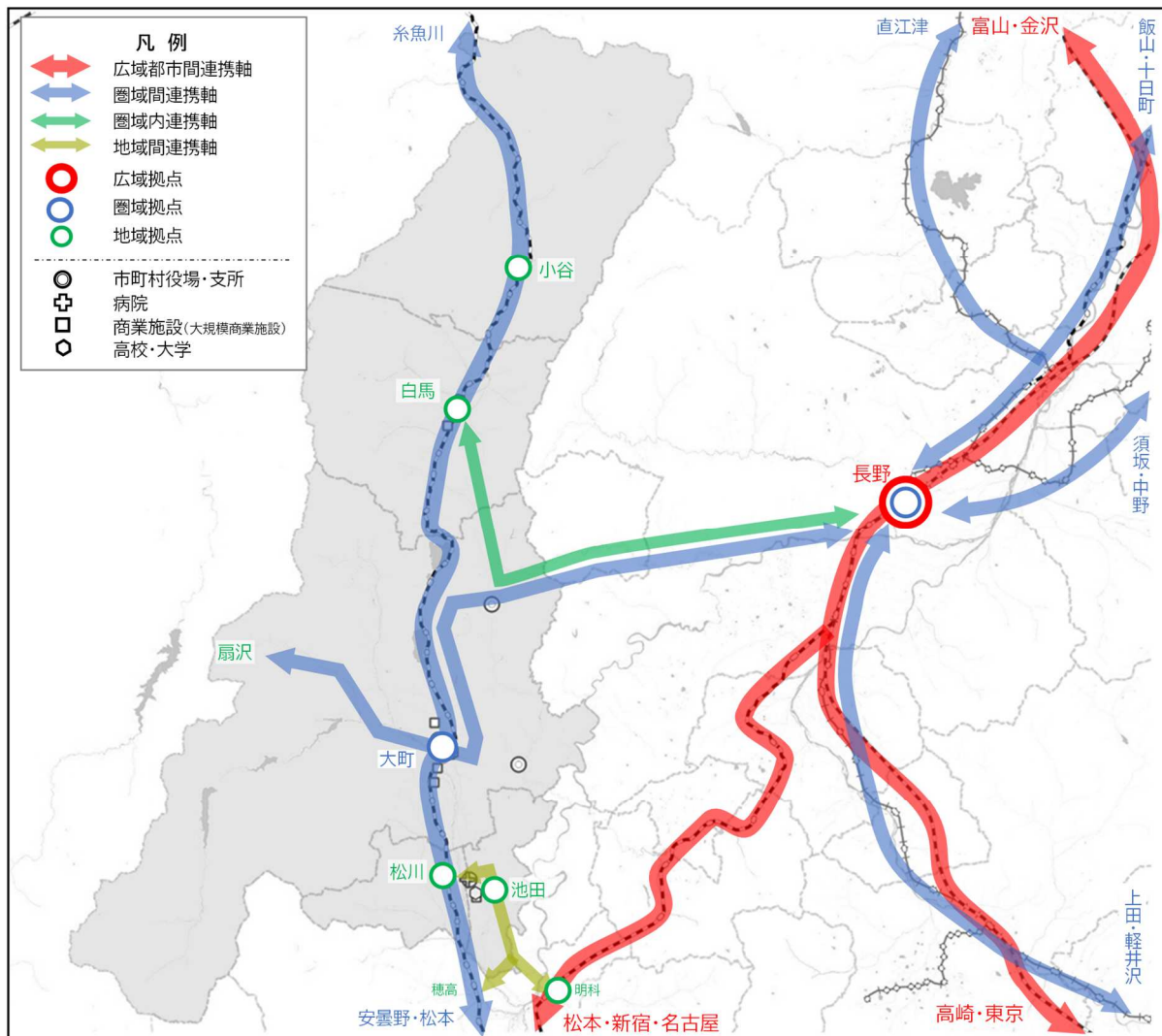
北アルプス地域内には広域都市間連携軸が設定されていませんが、長野駅で北陸新幹線と篠ノ井線、松本駅で篠ノ井線へ接続させることで、広域的なアクセスを担保します。

B【圏域間連携軸】

地域の南北軸として走る JR 大糸線は地域住民の日常移動や観光を支える重要な路線であり、圏域間連携軸に位置づけます。

運行事業者や沿線市町村とも連携し、路線の活性化、利用促進に取り組んでいくものとします。

バス路線については、長野・大町（扇沢）線を圏域間連携軸と位置づけ、（必要に応じて）国・県の地域間幹線系統補助の活用についても検討を進めます。



C【圏域内連携軸】

北アルプス地域においては、圏域内連携軸として長野・白馬線を位置づけます。なお、JR 大糸線は圏域間連携軸のみならず圏域内連携軸の役割も併せ持つものと位置づけます。また、今後は圏域内連携軸に該当するバス路線の検討も必要と考えられます。

D【地域間連携軸】

鉄道路線が各市町村の中心部（地域拠点）付近を通っているものについては、当該路線が地域間連携軸も兼ねるものとしますが、地域拠点が鉄道駅から離れている町については、バス路線等での接続を図ります。具体的には池田町営の 3 路線のコミュニティバスが該当し、JR 大糸線の信濃松川駅、穂高駅、JR 篠ノ井線の明科駅に接続します。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する 県の玄関口	—	—
	圏域拠点	・圏域の中心地	大田市	・大町（信濃大町駅周辺）
	地域拠点	・各市町村内における 交通結節点、目的先施設	池田町	・池田（あづみ病院・町役場周辺）
			松川村	・松川（信濃松川駅・村役場周辺）
			白馬村	・白馬（駅周辺）
軸	小谷村		小谷	・小谷（南小谷駅・村役場周辺）
	広域都市間 連携軸	・三大都市圏などに 連絡する軸	—	—
	圏域間連携軸	・隣接県や県内の他圏域と 連絡する軸	鉄道	・大糸線 [JR東日本（南小谷以南）] ・大糸線 [JR西日本（南小谷以北）]
			バス	・☆長野・大町（扇沢）線 [アルピコ交通・アルピコタクシー]
	圏域内連携軸	・市町村間の移動を支え 圏域拠点を結ぶ軸	バス	・長野・白馬線 [アルピコ交通]
	地域間連携軸	・地域拠点間を結ぶ軸	バス	・松川線[池田町営] ・明科線[池田町営] ・安曇野線[池田町営]

★＝国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆＝国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

9. 長野地域

9-1 地域特性など

- 長野地域は県の北部に位置し、長野盆地の北西部に長野市街地が形成されており、県内では最も大きい都市規模を有しています。盆地北部の小布施町から盆地南部の千曲市までほぼ一体的に市街地が連担しています。一方で山間部にも居住区が点在していることも特徴で、長野市の合併地域などには急傾斜に集落が点在する箇所なども多くみられます。また、長野市の鬼無里、戸隠地区と信濃町と高山村は特別豪雪地帯に指定されており、冬期は公共交通の運行に支障を来すこともあります。
- 北東側で接する北信地域との流動が最も多く、これに次いで南東側で接する上田地域との流動も多くなっています。その他に松本地域、佐久地域、北アルプス地域との流動もあります。
- 長野盆地の中南部には広い範囲にわたって都市施設が立地していますが、とくに高い集積がみられるのは、長野市中心部で、須坂市、千曲市の中心部にもまとまった立地がみられます。この他にも長野市北長野、長野市篠ノ井、長野市松代などに施設立地が目立ちます。
- 主な観光地としては、善光寺などがある長野市街地のほか、歴史・文化的資源としては松代城跡のある松代地区、戸隠神社のある戸隠地区などの入込みが多くなっています。このほかに小布施、飯綱高原、黒姫高原、山田温泉などのエリアも入込みの多い観光地となっています。

9-2 地域公共交通の概況

- 長野地域の鉄道網は、北陸新幹線、信越本線、篠ノ井線、飯山線の4路線のJR線と、信越本線から移管した並行在来線のしなの鉄道線及び北しなの線、長野電鉄長野線の計7路線の鉄道があり、長野駅は交通の要衝と位置づけられます。
- 北陸新幹線により首都圏、北陸圏までの速達性が確保されており、JR信越本線・篠ノ井線から中央西線を走る特急しなのにより、中京圏までも乗り換えなしでアクセスできる優位性をもっています。その他各路線の普通列車についても、飯山線を除いては、1日を通じて十分な運行が確保されているといえます。（なお、飯山線については次項「北信地域」のなかに記載）
- 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4路線、長電バスの4路線の運行があります。
- この他に市町村界を越えるバス路線として事業者による一般路線が2路線、コミュニティ路線が8路線あります。朝夕の通学時間帯のみの運行という路線も複数あります。

9-3 地域公共交通の課題

- 地域の日常生活においては、長野市中心部、須坂市中心部、千曲市中心部のほか、北長野、篠ノ井、松代などのへのアクセスが必要で、そのためのバス路線や鉄道路線が確保されていることが非常に重要となります。鉄道路線への接続が図られることで、上田方面、松本方面など地域外への移動もしやすい状況となります。
- 地域間幹線系統の各路線については、利用者の減少が目立つ路線も多く、維持のしやすさは路線ごとに差異があるといえます。また、同じ地域内のバス事業者でも沿線の市町村からの支援の仕組みが異なっていることなども課題といえます。運転手不足も目立ってきています。
- 主要観光地については、鉄道のほか、一般の路線バスやコミュニティバスなどで概ねアクセスが確保されているといえますが、旅行ニーズが多様化するなかで、観光客の訪問先や動き方も複雑になっており、二次交通もこれに対応していくことが求められています。

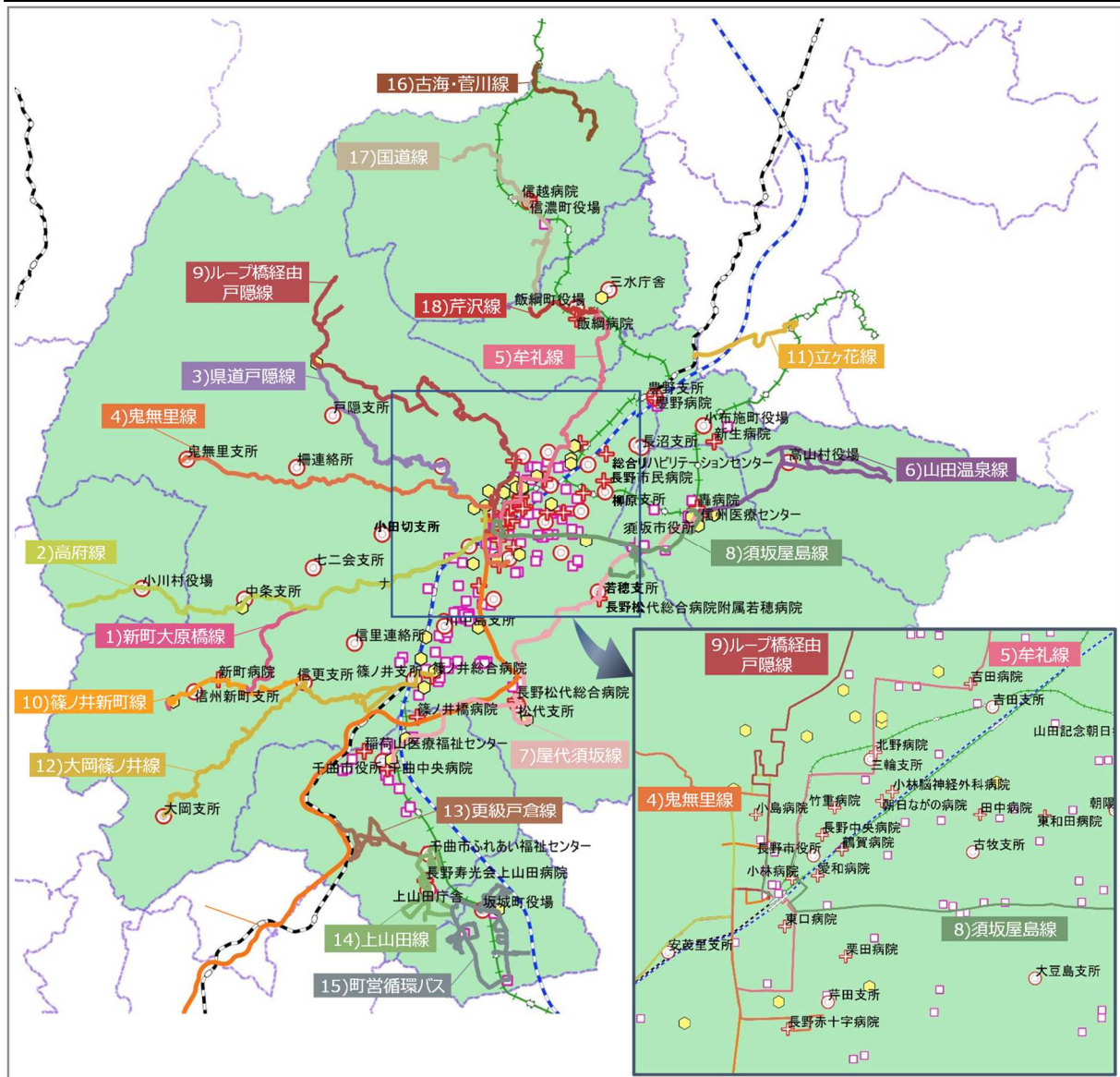
市町村界を跨ぐバス路線の状況

(データの年次について)

※事業者系路線=令和4年度のものの(国庫申請額は令和6年度)

※コミュニティ路線=本事業で調査を実施した令和3年度のものの

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	新町大原橋線	25.6	5.8	89,311	39.0%	15,051
2			高府線	26.5	7.0	87,784	33.0%	12,996
3			県道戸隠線	27.1	7.6	50,798	27.4%	10,416
4			鬼無里線	24.2	8.5	43,381	25.3%	7,132
5		長電バス	牟礼線	21.1	12.0	151,363	47.1%	5,345.5
6			山田温泉線	13.5	13.3	46,831	36.1%	10,440.5
7			屋代須坂線	27.8	23.5	167,358	37.2%	16,842
8			須坂屋島線	15.4	19.3	81,062	72.5%	2,596.5
9	事業者路線 (その他一般路線)	アルピコ交通	ループ橋経由戸隠線	34.4	11.5			
10			篠ノ井新町線	20.7	6.0			
11	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	長電バス	立ヶ花線	8.0	2.6			
12		大新東	大岡篠ノ井線	30.5	4.0			
13			更級戸倉線	28.4	5.0			
14		信州観光バス	上山田線	22.0	7.0			
15			町営循環バス	20.6	12.0			
16		長電バス	古海・菅川線	9.0	1.9			
17			国道線	14.0	4.3			
18		飯綱ハイヤー	芹沢線	7.4	3.0			



9-4 地域公共交通の将来ネットワーク

A【広域都市間連携軸】

首都圏と北陸圏を結ぶ大きな動線である北陸新幹線を広域都市間連携軸として位置づけます。北陸新幹線は2024年に福井県敦賀市まで延伸する予定で、将来的には近畿圏まで接続することが見込まれています。また、JR 信越本線・篠ノ井線についても、中央本線（中央西線）を経由し名古屋を結ぶ特急列車に対して広域都市間連携軸の役割を持たせます。

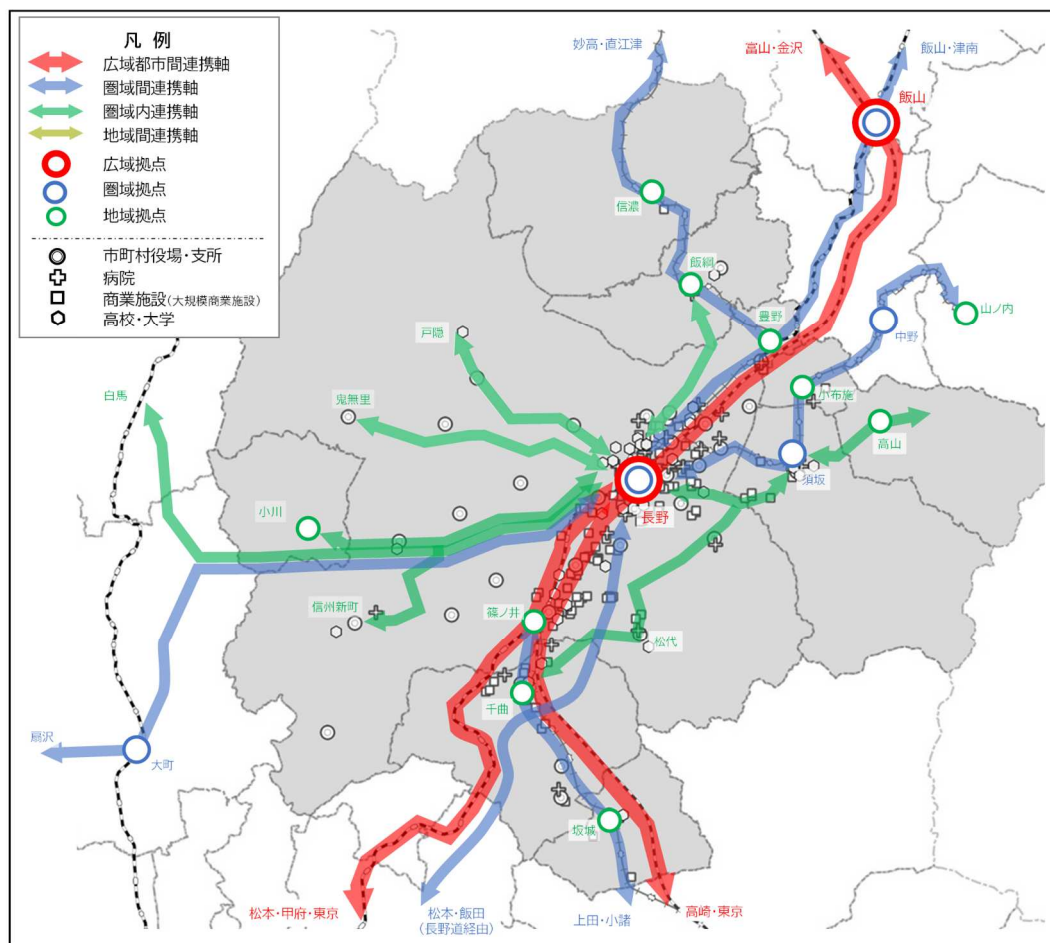
これら両路線の接続駅となる長野駅周辺を広域拠点と位置づけ、首都圏、中京圏とのアクセスの良さ、さらには県庁所在地としての都市機能の集積なども活かした利便性の高い拠点づくりについて、具体的な方策を検討していくものとします。

B【圏域間連携軸】

JR 信越本線・篠ノ井線を運行する普通列車については、地域住民の日常移動を支える重要な路線であり、圏域間連携軸にも位置づけます。この他に、JR 飯山線、しなの鉄道線及び北しなの線、長野電鉄長野線の各鉄道路線についても圏域間連携軸として位置づけます。

運行事業者に対して引き続きのサービスの維持を求めるとともに、沿線市町村とも連携しながら支援策を検討していきます。利用者数が落ち込んでいる JR 飯山線については、とくに重点的に取り組んでいくものとします。

また、バス路線について、みすずハイウェイバス、長野・松本線、長野・大町・扇沢線の3路線も圏域間連携軸に位置づけ、今後のサービス拡充などについて支援策を検討していきます。



C【圏域内連携軸】

圏域内連携軸としては、既存の地域間幹線系統のバス路線に長野・白馬線を加えアルピコ交通の5路線、長電バスの4路線を位置づけます。これらの路線の多くは引き続き国・県の地域間幹線系統補助を活用し、維持を図ります。

D【地域間連携軸】

長野地域は、地域間連携軸として個別路線の設定はしませんが、各市町村によるコミュニティ交通などを活用して、地域間連携も図っていくものとします。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する県の玄関口	長野市	・長野(駅・市役所周辺)
	圏域拠点	・圏域の中心地	長野市	・長野(駅・市役所周辺)
			須坂市	・須坂(駅・市役所周辺)
	地域拠点	・各市町村内における交通結節点、目的先施設 ・主要観光地	長野市	・篠ノ井(駅・支所周辺) ・豊野(駅・支所周辺)
			千曲市	・千曲(屋代駅・市役所周辺)
			坂城町	・坂城(駅・町役場周辺)
			小布施町	・小布施(駅・町役場周辺)
			高山村	・高山(村役場周辺)
			信濃町	・信濃(黒姫駅・町役場周辺)
			飯綱町	・飯綱(牟礼駅・町役場周辺)
			小川村	・小川(村役場周辺)
軸	広域都市間連携軸	・三大都市圏などに連絡する軸	鉄道	・北陸新幹線[JR東日本] ・篠ノ井線(特急列車)[JR東日本]
	圏域間連携軸	・隣接県や県内の他圏域と連絡する軸	鉄道	・篠ノ井線(普通列車)[JR東日本] ・信越本線[JR東日本] ・飯山線[JR東日本] ・しなの鉄道線[しなの鉄道] ・北しなの線[しなの鉄道] ・長野線[長野電鉄]
			バス	・みずずハイウェイバス [アルピコ交通、伊那バス、信南交通] ・長野・大町・扇沢線[アルピコ交通] ・長野・松本線[アルピコ交通]
	圏域内連携軸	・市町村間の移動を支え圏域拠点を結ぶ軸	バス	・新町大原橋線★[アルピコ交通] ・高府線★[アルピコ交通] ・県道戸隠線★[アルピコ交通] ・鬼無里線★[アルピコ交通] ・長野・白馬線[アルピコ交通] ・牟礼線★[長電バス] ・山田温泉線★[長電バス] ・屋代須坂線★[長電バス] ・須坂屋島線★[長電バス]
	地域間連携軸	・地域拠点間を結ぶ軸	—	—

★＝国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆＝国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

10. 北信地域

10-1 地域特性など

- 北信地域は県の北東部に位置し、千曲川が地域の南西から北東に向けて流れています。長野盆地からこの千曲川に沿って続く平坦地、扇状地に市街地が形成されています。域内のほぼ全域が特別豪雪地帯にも指定され、冬期は公共交通の運行に支障を来すこともあります。
- 南西で接する長野地域との流動が多く、県内 10 圏域間の流動でも最も多いものとなっていますが、それ以外の流動は少なくなっています。また、北東側で県境を接する新潟県津南町、十日町市との流動が多少みられます。
- 商業施設、病院、高等学校などがまとまって立地している地区として、中野市中心部、飯山市中心部などがあります。
- 観光については、域内にスキー場が多数あり、冬期はスキー客で賑わいます。とくに志賀高原、野沢温泉などは規模も大きく、外国人旅行者が多いことも特徴です。スキー場以外に山ノ内町の地獄谷野猿公苑もスノーモンキーの愛称で人気の観光地となっています。また、近年ではグリーンシーズンの観光誘客にも力を入れています。
- その他に飯山市内の寺社や菜の花公園、山ノ内町の湯田中・渋温泉郷、栄村の秋山郷などが主要な観光地といえます。

10-2 地域公共交通の概況

- JR 飯山線が千曲川に沿って走り、南は長野市の豊野駅でしなの鉄道北しなの線に、東は新潟県長岡市の越後川口駅で JR 上越線に接続しています。また、長野電鉄長野線が長野市から運行しており、中野市を経て山ノ内町の湯田中駅までを結んでいます。
- 地域間幹線系統のバスとして長電バスの上林線、永田線、野沢線、中野木島線の 4 路線があります。
- この他に長電バスの事業者路線として菅線があります。さらに、コミュニティ路線として市町村界を跨ぐものが 4 路線あり、このうち木島平村シャトル便と野沢温泉ライナーは、北陸新幹線からの二次交通としての位置づけを持つ路線となっています。

10-3 地域公共交通の課題

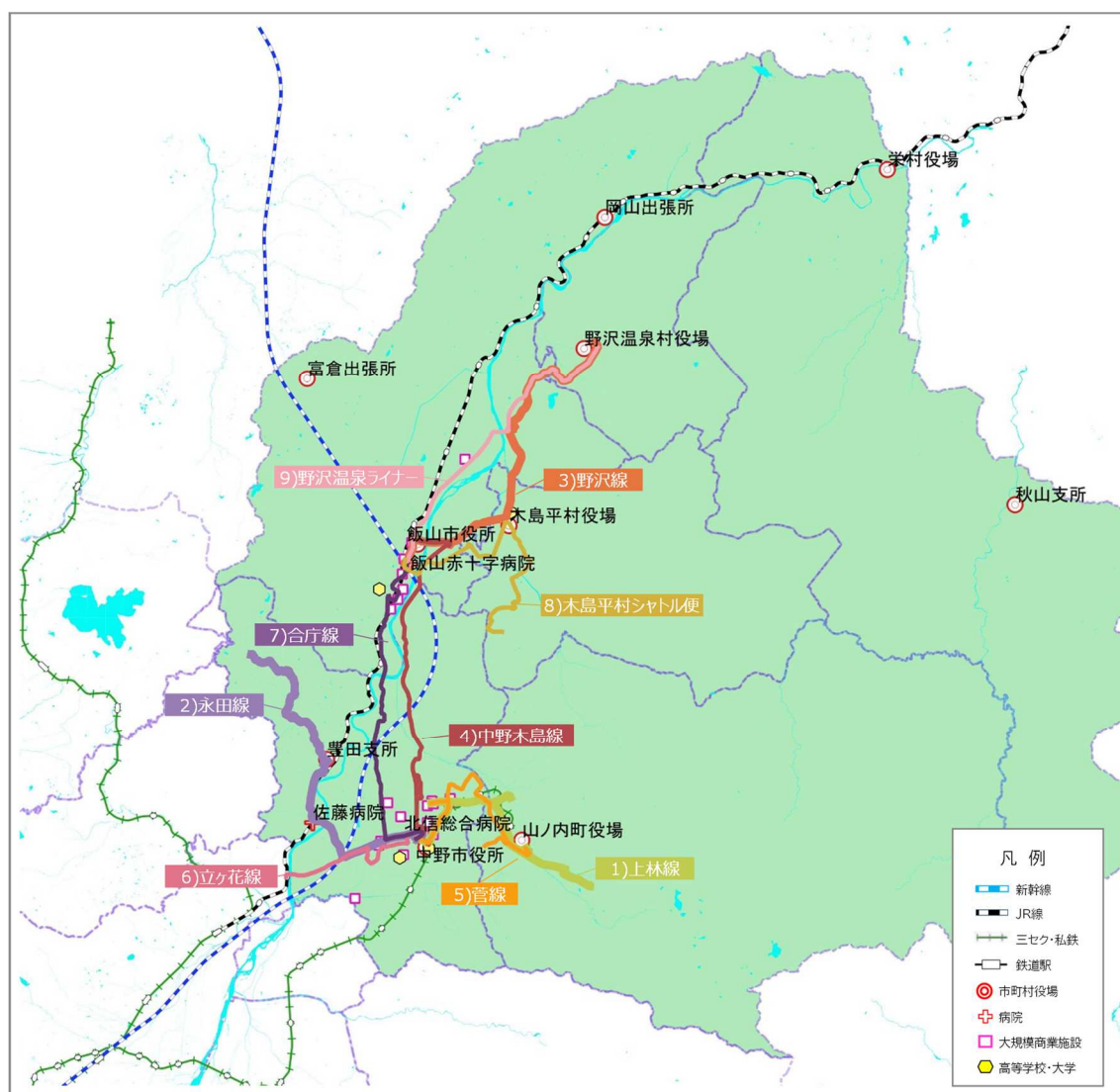
- 地域の日常生活においては、中野市中心部、飯山市中心部等へのアクセスが必要で、そのためのバス路線や鉄道路線が確保されていることが非常に重要となります。鉄道路線への接続が図られることで、長野市など地域外への移動にも対応できます。
- 鉄道路線のうち JR 飯山線については、輸送密度 2,000 人未満の路線として公表されており、区間別にみると戸狩野沢温泉駅以北の区間で非常に少ない状況です。ダイヤ的にも日中に 2 時間以上運行が空く時間帯があるなど、利便性に課題があるといえるため、事業者や沿線自治体から構成される飯山線沿線地域活性化協議会などにより、利用促進に努めています。
- 地域間幹線系統の各バス路線については、路線ごとに維持のしやすさにばらつきがある状況で、とくに野沢線は市町村が運営する観光の二次交通を担う路線と競合もあり、近年利用者数が大きく減少、国からの補助金も減少し、維持が難しくなっています。
- 観光地へのアクセスは、飯山、湯田中などは鉄道の便が良く、志賀高原、野沢温泉、地獄谷野猿公苑なども一年を通じてバスの運行が確保されています。一方、地域内の観光路線については季節運行の路線や予約制の路線などもあり、旅行者にとって利用しづらい面もあります。

市町村界を跨ぐバス路線の状況

(データの年次について)

※事業者系路線=令和4年度のものの(国庫申請額は令和6年度)
※コミュニティ路線=本事業で調査を実施した令和3年度のものの

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 (地域間幹線系統)	長電バス	上林線	14.0	6.5	29,058	30.3%	3,421.5
2			永田線	16.6	7.4	19,218	30.7%	1,040.5
3			野沢線	16.3	10.6	54,678	42.3%	4,591.0
4			中野木島線	17.9	6.0	54,287	59.0%	6,440.0
5	事業者路線 (その他一般路線)	長電バス	菅線	14.0	4.6			
6	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	長電バス	立ヶ花線	8.0	2.6			
7			合庁線	17.7	4.6			
8		岳北ハイヤー	木島平村シャトル便	13.1	3.5			
9		のざわ温泉交通	野沢温泉ライナー	14.6	20.0			



10-4 地域公共交通の将来ネットワーク

A【広域都市間連携軸】

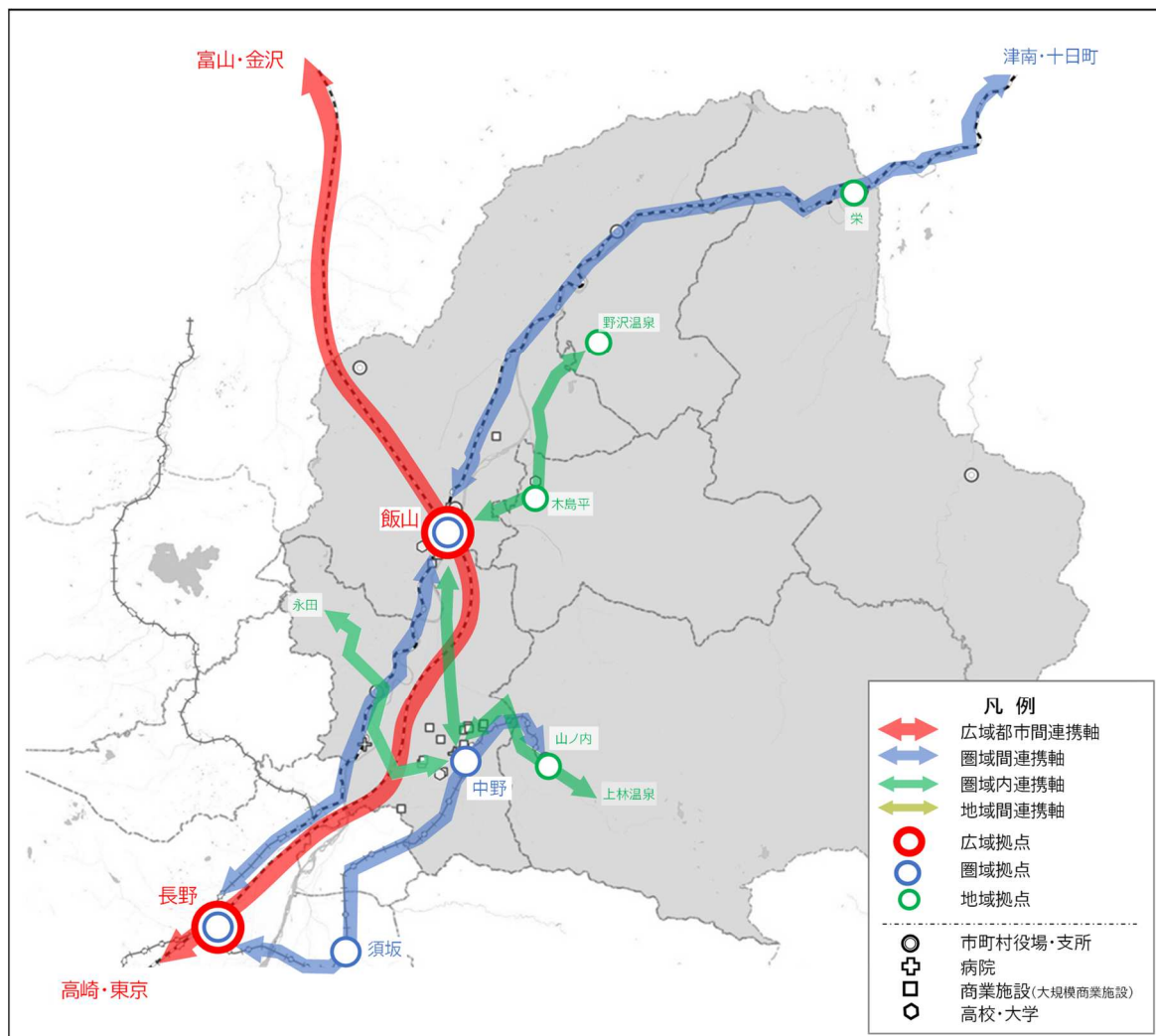
首都圏と北陸圏を結ぶ大きな動線である北陸新幹線を広域連携軸として位置づけます。北陸新幹線は2024年に福井県敦賀市まで延伸する予定で、将来的には近畿圏まで接続することが見込まれています。

飯山駅付近を広域拠点と位置づけ、首都圏、北陸圏との良好なアクセスを活かした拠点づくりについて、具体的な方策を検討していくものとします。

B【圏域間連携軸】

地域の南西から北東に走る JR 飯山線は地域住民の日常移動を支える重要な路線となっています。また、長野電鉄長野線についても、地域住民の日常移動や観光を支える重要な路線であり、圏域間連携軸として位置づけます。

運行事業者に対して引き続きのサービスの維持を求めるとともに、沿線市町村とも連携しながら支援策を検討していきます。利用者数が落ち込んでいる JR 飯山線については、とくに重点的に取り組んでいくものとします。



C【圏域内連携軸】

圏域内連携軸としては、長電バスが運行する地域間幹線系統の上林線、永田線、野沢線、中野木島線の4路線を位置づけます。これらの路線は、国・県の地域間幹線系統補助を活用し、維持を図ります。

D【地域間連携軸】

北信地域は、地域間連携軸として個別路線の設定はしませんが、各市町村によるコミュニティ交通などを活用して、地域間連携も図っていくものとします。

拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠点	広域拠点	・三大都市圏などと接続する県の玄関口	飯山市	・飯山(駅・市役所周辺)
	圏域拠点	・圏域の中心地	中野市	・中野(駅・市役所周辺)
			飯山市	・飯山(駅・市役所周辺)
	地域拠点	・各市町村内における交通結節点、目的先施設 ・主要観光地	山ノ内町	・湯田中(駅・町役場周辺)
			木島平村	・木島平(村役場周辺)
			野沢温泉村	・野沢温泉(温泉街・村役場周辺)
			栄村	・栄(森宮野原駅・村役場周辺)
軸	広域都市間連携軸	・三大都市圏などに連絡する軸	鉄道	・北陸新幹線[JR東日本]
	圏域間連携軸	・隣接県や県内の他圏域と連絡する軸	鉄道	・飯山線[JR東日本] ・長野線[長野電鉄]
	圏域内連携軸	・市町村間の移動を支え圏域拠点を結ぶ軸	バス	・上林線★[長電バス] ・永田線★[長電バス] ・野沢線★[長電バス] ・中野木島線★[長電バス]
	地域間連携軸	・地域拠点間を結ぶ軸	—	—

★＝国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆＝国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線