

広域的なバス路線の維持・活性化に向けた各県情報交換会
長野県発表資料



『これまでとこれから』



長野県PRキャラクター「アルクマ」
©長野県アルクマ

令和8年3月23日
長野県交通政策局交通政策課



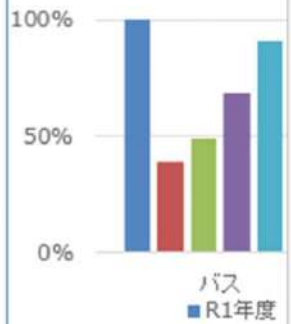
これまで

地域公共交通を取り巻く現状・課題

交通事業者の経営環境悪化

- モータリゼーションの進行を背景とした
- 収入はコロナ前等に伴うコスト増
- 赤字路線の欠損が成り立たなくなり維持している

【県内交通事



交通インフラの老朽化

- 老朽化した車両の増加

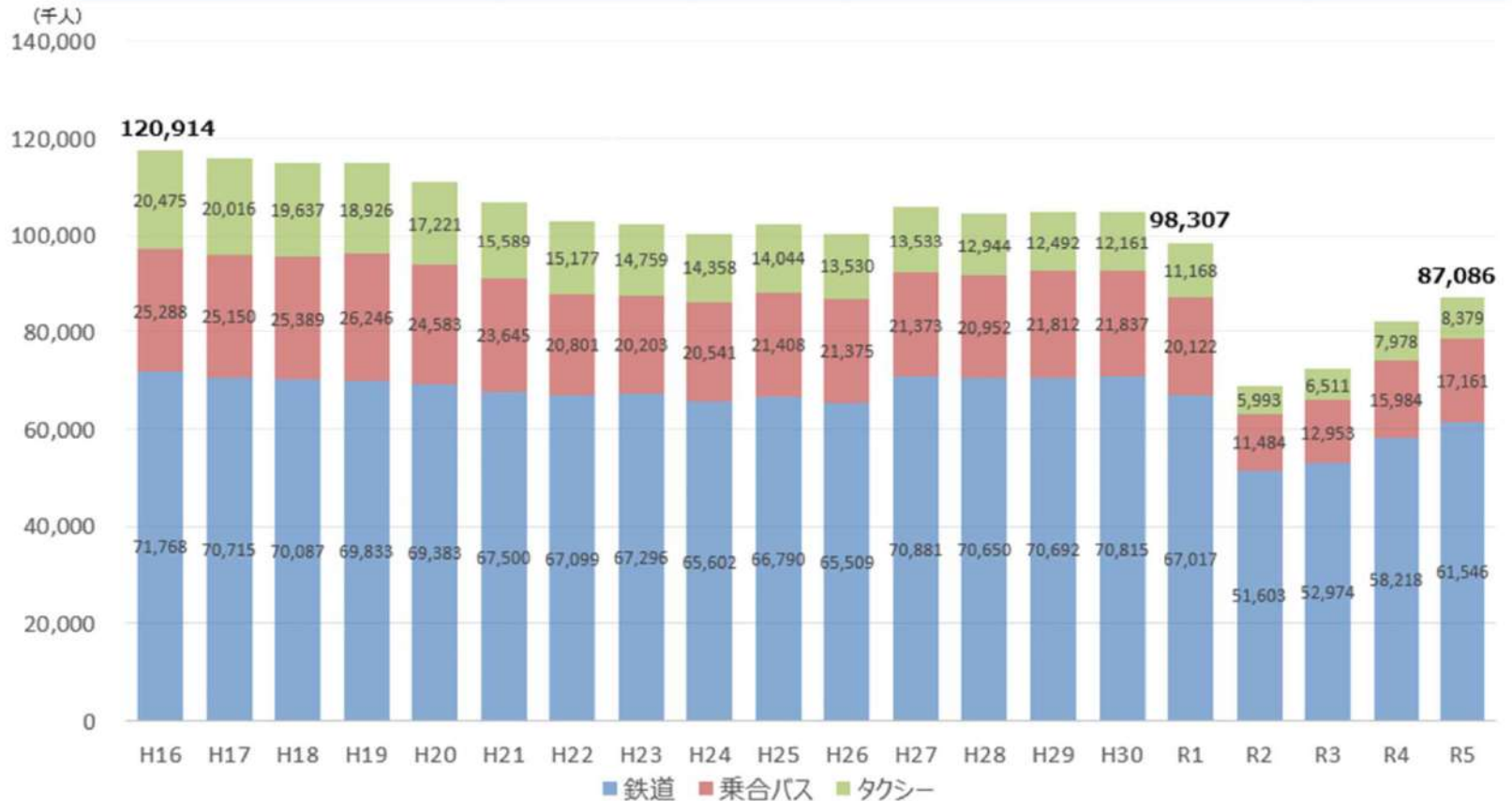
公共交通の維持・改善

- 公共交通の維持・改善が見込まれる

担い手不足の深刻化

県内公共交通機関利用者数の推移

- ◆ 新型コロナウイルス感染症の影響により、R2、R3年度の県内公共交通機関（鉄道、バス、タクシー）の利用者数は大きく減少
- ◆ R5年度の利用者数は、コロナ禍前（R1年度）と比べ約9割まで回復している



注1：鉄道はJR（新幹線、在来線）及び県内私鉄4社（しなの鉄道、長野電鉄、上田電鉄、アルピコ交通）の合計
 注2：平成19年以降の乗合バスの合計は、許可区分変更により新たに乗合バス事業の許可を取得した事業者の実績を含む
 資料：長野県「ながの県勢要覧」、北陸信越運輸局長野運輸支局「運輸要覧」

長野県地域公共交通計画（R6.6～）の構成

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（市町村間連携軸）】 [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：コロナ前水準までの回復を目指す

地域編（10広域圏ごとに作成）

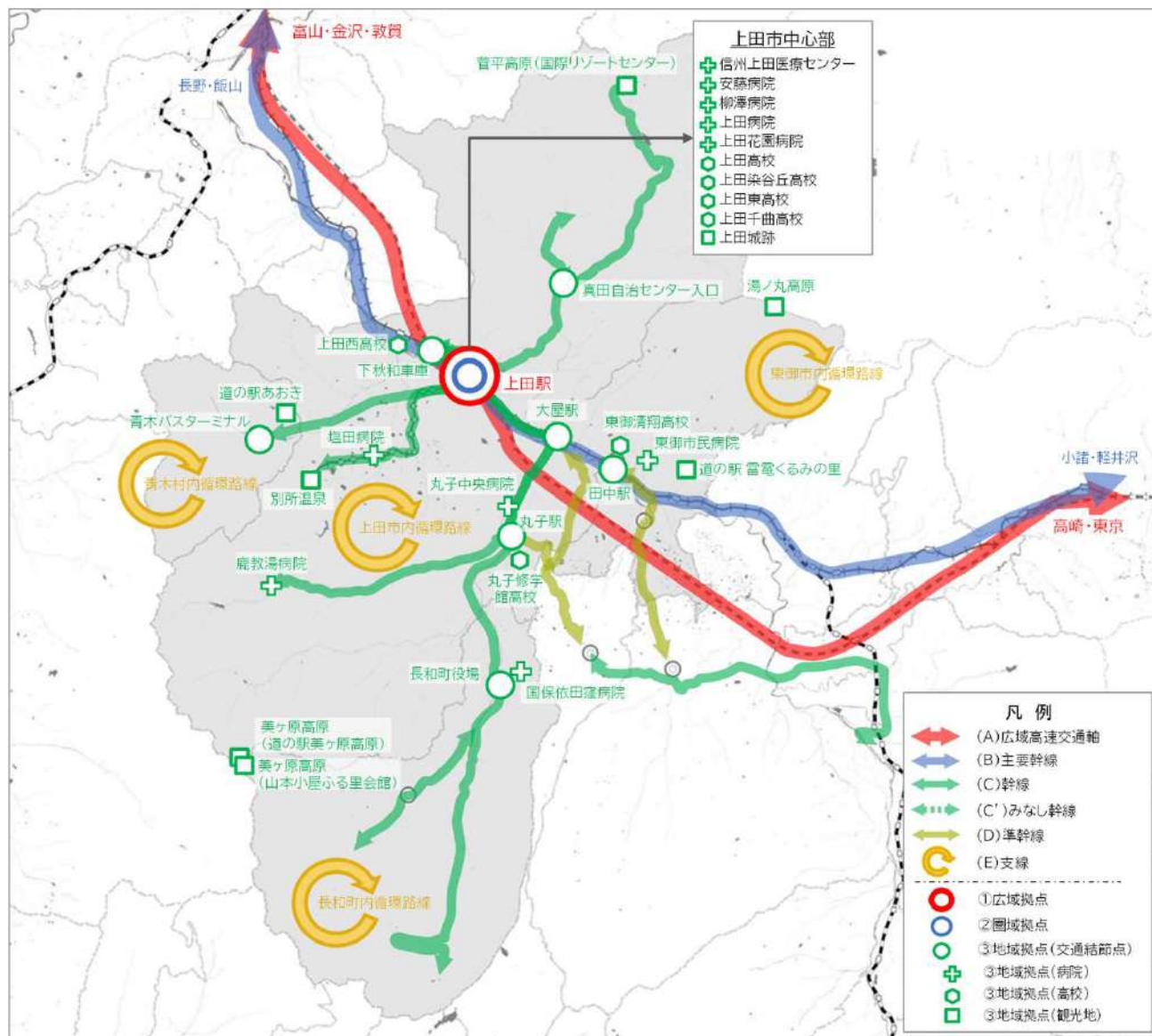
- 地域特性、公共交通の現状・課題
- 地域の交通ネットワーク（拠点と幹線等の設定）
- 今後、さらに通院・通学・観光のアクセス確保、品質保証の具体化に向けて検討

佐久 上田 諏訪 上伊那 南信州
木曾 松本 北ア 長野 北信

✚ 圏域の各小学校区から圏域内の**10の拠点病院**に、午前の受付時間内に到達でき、受診後遅くとも午後5時までには帰宅できる。

⬡ 圏域の各小学校区から圏域内の**7高校**に、始業前に登校でき、終業後ほどなく帰宅でき、また課外活動終了後も複数の便がある。

区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な拠点
拠点	①広域拠点	○	○三大都市圏など直接アクセス可能な交通結節点	上田市 ・上田駅
	②圏域拠点	○	○圏域の中心市町の交通結節点	上田市 ・大屋駅 ・丸子駅 ・真田自治センター入口 ・下秋和車庫 信州上田医療センター ・鹿教湯病院 ・安藤病院 ・丸子中央病院 ・柳澤病院 ・上田病院 ・塩田病院 ・上田花園病院 ○上田千曲高校 ○上田高校 ○上田染谷丘高校 ○上田東高校 ○丸子修学館高校 ○上田西高校 ○上田城跡 ○菅平高原(国際リゾートセンター) ○美ヶ原高原(道の駅美ヶ原高原) ○別所温泉
	③地域拠点	○	○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 ③地域拠点(病院) ③地域拠点(高校) ③地域拠点(観光地)	東御市 ・田中駅 ・東御市民病院 ・東御清羽高校 ・湯ノ丸高原 ・道の駅電ぐるみの里 長和町 ・長和町役場 ・国保依田産病院 ・美ヶ原高原(山本小屋ふる里会館) 青木村 ・青木バスターミナル ・道の駅あおき



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 ・北陸新幹線【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 ・しなの鉄道【しなの鉄道】	
	[C] 幹線	⇄	圏域拠点と地域拠点を接続	鉄道	・別所線【上田電鉄】
				バス	・青木線【千曲バス】 ・和田峠北線【長久保線】 【JRバス関東】 ・鹿教湯線【千曲バス】 ・菅平高原線【上田バス】 ・真田線【上田バス】 ・真田自治センター入口線【傍陽線】 【上田バス】
	[D] 準幹線	⇄	地域拠点と地域拠点を接続	バス ・中仙道線【上田方面】 【東信観光バス】 ・丸子線【東信観光バス】 ・久保道線【しげのマツタクシー】	
[E] 支線	○	地域拠点と目的施設を接続	バス ・信州上田医療センター線【上田バス】 ・豊殿線【上田バス】 ・塩田線【上田バス】 ・西丸子線【上田バス】 ・武石線【千曲バス】 ・祢津線【千曲バス】 ・上田市街地循環バス【上田バス】 ・祢津・滋野線【ニュー交通タクシー】 ・和線【しげのマツタクシー】 ・各市町村のデマンド交通		



圏域内から飯田市立病院及び地域医療を担う**8病院**（ブロック地域内・飯田市内）に午前中に到着。診療を終え帰宅できる。



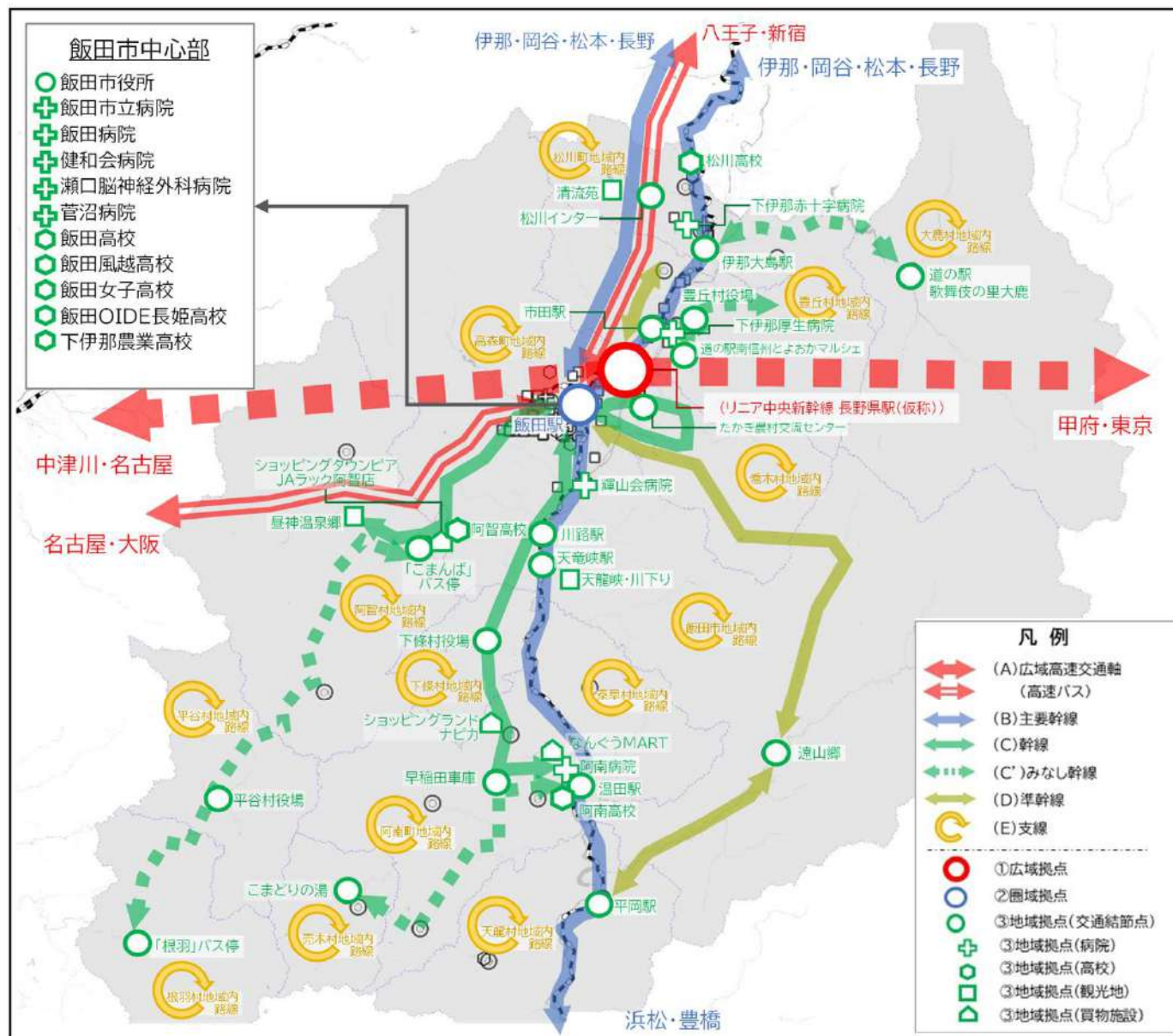
圏域内から飯田市内の**5高校**へ通学でき、下校時は終業後ほどなく、および塾や部活動後に帰宅できる。各ブロック内の計**3高校**へも同様に登下校できる。



西部および南部ブロック地域内において、幹線の居住区から、地域拠点に設定した買い物施設を営業時間内に利用できる

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	飯田市 ・(リニア中央新幹線長野県駅(仮称))
	②圏域拠点	○	○圏域の中心市町の交通結節点	飯田市 ・飯田駅 ・飯田市立病院 ・川路駅 ・天竜峡駅 ・遠山郷(和田)
	③地域拠点	○	○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、買い物施設	飯田市 ・飯田市立病院 ・飯田病院 ・健和会病院 ・輝山会病院 ・瀬口脳神経外科病院 ・菅沼病院 ・飯田高校 ・飯田風越高校 ・飯田女子高校 ・飯田OIDE長姫高校 ・下伊那農業高校 ・天龍峡・川下り 松川町 ・伊那大島駅 ・松川インター ・下伊那赤十字病院 ・松川高校 ・清流苑 高森町 ・市田駅 ・下伊那厚生病院 阿南町 ・阿南病院 ・阿南高校 ・ショッピングランドナビカ ・なんぐらMART 阿智村 ・「こまんば」バス停 ・阿智高校 ・昼神温泉郷 ・ショッピングタウンピア ・JAラック阿智店 平谷村 ・平谷村役場 根羽村 ・「根羽」バス停 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 ・たかぎ農村交流センター 豊丘村 ・道の駅南信州とよあかマルシェ ・豊丘村役場 大鹿村 ・道の駅歌舞伎の里大鹿

区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な路線
幹線	[A]広域高速交通軸	⇄	三大都市圏と圏内の広域拠点を接続	鉄道 ・(リニア中央新幹線【JR東海】) 高速バス ・中伊道 高速バス【信濃交通/まか】
	[B]主要幹線	⇄	圏域と圏内や市内の広域拠点を接続	鉄道 ・飯田線【JR東海】 バス ・みずほハイウェイバス【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 ・駒場線【飯田市】 ・阿島線【飯田市】 ・阿高線【下伊那郡飯綱町】
	[C']みなし幹線	⇄	主要幹線もしくは幹線への準拠により圏域拠点を接続	バス ・温田線【下伊那郡伊豆川町】 ・西郷線【下伊那郡伊豆川町】 ・西郷コミュニティバス【西郷コミュニティバスを運行する会】 ・大鹿線【大鹿村】 ・根越線【豊丘村】
	[D]準幹線	⇄	地域拠点と地域拠点を接続	バス ・市町村界を越えてコミュニティ交通 ・遠山郷線【飯田市】 ・平岡線【飯田市】 ・車谷タクシー-豊田線【飯田市】等
[E]支線	⇄	地域拠点と目的地を接続	バス ・各市町村のコミュニティ交通	

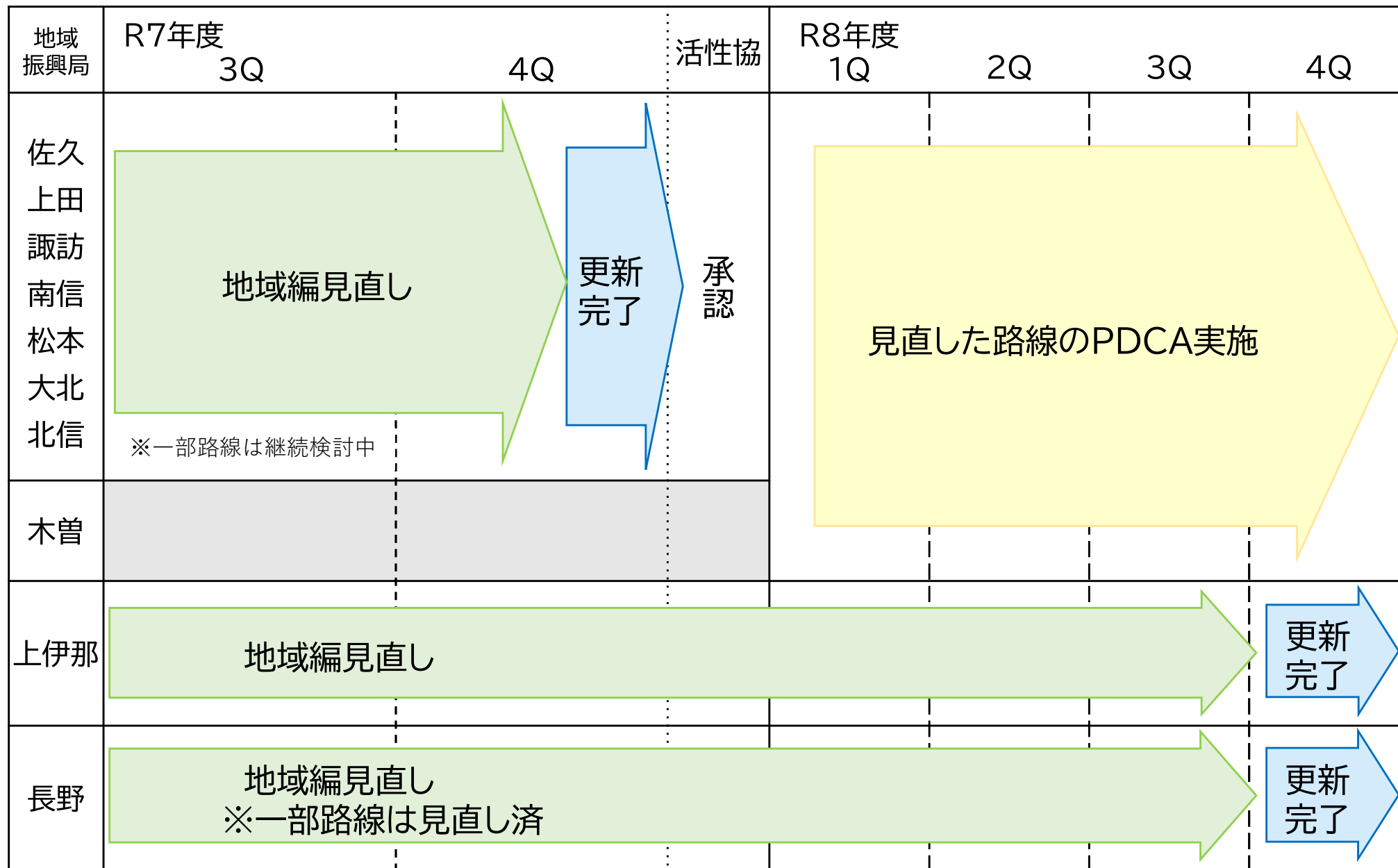


幹線計40路線と鉄道・支線・デマンド等含め確認を実施。

結果、**幹線計9路線**で、代替となる運行形態検討/統合/ダイヤ・経路変更/重複解消などの変化を伴う協議が進められた。

局	主な論点・経過	結果
佐久	<ul style="list-style-type: none"> 南北で生活圏が異なる→南と北で分けて整理 ⇒南佐久エリアの中心は小海町 ⇒立科町から上田地域への移動ニーズも考慮 	<ul style="list-style-type: none"> ○南佐久から小海町の中核医療機関への移動保証確認 ○圏域内から佐久医療センターへの移動保証を確認 ○立科町→上田圏域の高校への通学品質保証確認
上田	<ul style="list-style-type: none"> ・上田市利便増進計画策定で概ね路線最適化済 ・小学校区毎で通院通学の品質保証確認を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ○小学校区毎に課題を洗い出し→今後品質向上を図る
諏訪	<ul style="list-style-type: none"> ・岡谷茅野線とJR中央本線との重複 	<ul style="list-style-type: none"> ○重複部分については継続検討 ○重複部分以外は移動保証を確認
南信	<ul style="list-style-type: none"> ・既存広域協議会で概ね路線最適化済 ・県計画と照らし新たに買い物含む品質水準設定 ・移動実態に係る分析を踏まえ検討 	<ul style="list-style-type: none"> ○圏域内全拠点から飯田市内の中核的病院と高校への移動保証を確認 ○西部と南部ではブロック内の通院通学、買い物拠点への移動保証を確認
松本	<ul style="list-style-type: none"> ・松本市エリア一括で概ね路線最適化済 ・一部の通院に係り、品質保証に課題 	<ul style="list-style-type: none"> ○次年度以降ダイヤ改定し通院に係る品質確保
北ア	<ul style="list-style-type: none"> ・生活実態に合わせ他圏域（松本）への移動に係る協議を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ○通院通学の品質保証を確認
北信	<ul style="list-style-type: none"> ・一部路線の統合減便 ⇒全高校アンケート/乗降調査を実施 ⇒市町村/事業者との調整を経てダイヤ設定 ・重複路線の解消 	<ul style="list-style-type: none"> ○統合減便後も通院通学の品質保証確保 ○重複路線の廃止

長野県地域公共交通計画地域編の更新について



これから



信州型広域バス路線支援制度の開始

信州型広域バス路線支援制度補助金

制度のポイント

- 小規模路線でも必要な財政支援を行えるよう、**補助要件（運行回数、輸送量）や補助カット要件を撤廃**
- 1km当たり支援単価の設定は既存制度の考えを踏襲**。「補助対象路線を運行する事業者の実車走行キロ当たり経常費用（以下、運行実績）」と国が定める「地域キロ当たり標準費用（以下、地域単価）」の低い方を1km当たり運行経費とし、その1/2を1km当たり支援単価とする。
- 運行経費補助のみでは持続可能でないため、会社全体経費の一部を支援**

制度詳細

区分		既存制度
運行経費補助	支援方式	運行欠損費補助（国協調）
	支援スキーム	運行経費見込 - 運行収益見込 = 運行欠損費補助
	1km当たり支援単価	運行実績と地域単価の低い方 ・乗車人員によるカット要件あり
	処遇改善加算	—
	支援上限	運行経費の45/100
	支援区間	起点-終点
バス事業維持・確保補助	持続的に公共交通を維持するために必要な支援	— ※赤字補填のみでは必要な財政投資が できず持続可能ではない



新制度「信州型広域バス路線支援制度」
支援単価を設定し、走行距離に応じた定額補助方式（県独自）
1km当たり支援単価 × 実車走行キロ = 支援額 ・国補助と支援区間が重複する場合、県支援額から国庫補助額を控除
運行実績と地域単価の低い方の1/2+処遇改善に要する経費 ・乗車人員によるカット要件を撤廃
1km当たり運行経費×経費に占める人件費割合×2か年分の賃上げ率 ・運行事業者の処遇改善の実態に応じ加算
運行経費 - 運行収益
圏域拠点-地域拠点
「持続的な路線の維持・確保に向けた取組」を実施した事業者に対し、 運行経費補助対象路線の運行経費の10%を上限に支援 ・取組例：待合環境や従業員の休息施設等の施設整備費、システム導入経費 等の会社全体経費

信州型広域バス路線支援制度の開始

県有民営バス制度の拡充

制度のポイント

○制度創設時（H27）から、車両価格が約500万円程度上昇しているが、行政の支援額は変わらないため、事業者の負担が増加していることから、**県負担額を現状の実勢価格にあわせて引き上げる。**

制度詳細

県は車両を購入し、運行事業者に貸与、事業者は県にリース料を納付（5年間）、5年経過後に無償譲渡

	既存制度	制度拡充
国・県負担額	【ノンステップバス】 1,500万円/1台 【ワンステップバス】 1,300万円/1台 【小型バス】 1,200万円/1台	【ノンステップバス】 2,000万円/1台（500万円増） 【ワンステップバス】 1,800万円/1台（500万円増） 【小型バス】 1,600万円/1台（400万円増）
負担内訳	【ノンステップバス】 国：750万円、県：750万円 【ワンステップバス】 国：650万円、県：650万円 【小型バス】 国：600万円、県：600万円	現行制度適用（国補助）の有無に関わらず県が負担（年間10台購入予定）

今後の課題：見直し路線のPDCA実施

概要

運転手不足など公共交通を取り巻く環境が深刻化する中、“税金や人員など限られたリソースを最大限に有効活用し、効率的な運行や必要かつ無駄のない交通ネットワークの構築を実現する”という理念の下、行政関与を強め信州型広域バス路線支援制度などを進めているところ。交通の状況は刻一刻と変化しており、継続した適切なモニタリングが極めて重要。信州型の適用要件を元に、部会での路線の“見直し”を実施し、引き続き路線が適切な状態となっているかを判断・確認する手法を検討中。

“見直し”は、

- ①地域実情や利用状況・実態を鑑みて適切なもの
 - ②通院・通学・観光における品質保証がされているもの
 - ③他路線との重複がないこと
- 等が地域別部会で行われていること。

PDCAをどう進めるか（案）

①⇒“利用状況”については、基準年度からの利用者数増減状況を確認。

“地域実情・実態”は、税金投入額/利用者等反応/市町村・事業者※からの評価を確認。

※ バス、タクシー、鉄道、デマンド、コミュバス等含む

- ②③⇒
- ・ R7年度で確認した時点から、ダイヤや経路等の変更を確認。変更あれば再確認。
 - ・ 未実施となっている、支線やコミュバス、他幹線との重複について協議。

などについて、有識者にもご意見をいただきながら、路線の評価手法について検討を進める

1 地域公共交通の担い手確保

地域公共交通の維持に不可欠な 担い手の確保に官民連携で取り組む

◆ 人材確保・育成に対する支援

- (拡) ● 求職者向けイベントの開催、「運輸業界」相談窓口の設置、魅力・キャリア形成に係る情報発信の強化 (249万3千円)
- (拡) ● 他道府県から移住してバスドライバーとして就業する者に対する移住支援金の支援額を引上げ
【最大50万円/人⇒80万円/人】(500万円)
- (拡) ● 乗合バスドライバーに対して大型第二種免許の取得経費を支援【最大30万円/人】(900万円)
- (新) ● 乗合バス及びタクシー事業者に対して採用活動経費を支援【最大70万円/者】(1820万円)

3 利用しやすい地域公共交通の実現

利便性の向上を図り、「利用したくなる」公共交通へ

◆ キャッシュレス決済環境の整備推進

- (新) ● 県下統一地域連携ICカード事務局の運営 (8495万2千円)
- 地域鉄道への交通系ICカード導入支援 (1億9104万3千円)

◆ 情報提供環境の整備

- 経路検索サービスに路線バスの情報を掲載するために必要なデータを作成・更新する研修会を開催 (250万円)

◆ 観光アクセスの向上【宿泊税活用】

- (新) ● 観光バス路線の新設・拡充への補助 (2309万8千円)
- (新) ● 広域拠点及び圏域拠点におけるデジタルサイネージの設置など待合環境整備への補助 (1400万円)
- (新) ● タクシー事業者の配車アプリ導入への補助 (2500万円)

2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

行政の主体的関与による県民生活に必要な交通ネットワークの構築・維持

◆ 地域鉄道路線の維持・安全性向上・利便性向上・利用促進

- 地域鉄道の安全性の確保に向け、PCマクラギ化等の施設整備を支援 (3億2145万8千円)
- しなの鉄道(株)が実施する緊急修繕を支援 (2億5933万3千円)
- (拡) ● JR大糸線の利用促進を図るため、沿線自治体や事業者と協力して増便バス等の事業を実施するとともに、路線の持続可能な方策について議論を開始 (766万7千円)

◆ 広域的・幹線的なバス路線の維持・確保

- (新) ● 「信州型広域バス路線支援制度」により従来の赤字補填に留まらない支援を実施 (1億114万6千円)
- 地域間幹線バス路線の運行欠損費の補助 (1億8266万円)
- 県有民営バス車両の貸与 (2億9850万円)
- 長野・飯田間を結ぶ「みずずハイウェイバス」の運行支援 (1億7513万1千円)
- ・4⇒7往復便へ実証的に増便【R7年度-R8年度】
- ・沿線市町村と連携した利用促進

◆ 地域の移動の品質確保

- (新) ● 身近な移動手段確保の考え方と標準モデルの提示、公共RS等開始に伴う初期費用の支援により市町村の取組を促進 (5132万5千円)
- (新) ● 中学校部活動の地域展開推進に向け、公共RS・有償ボランティア輸送の実証事業等を支援 (2264万9千円)

4 脱炭素化の推進 ～公共交通への転換～

自家用車依存から脱却し、公共交通への転換を促進

◆ 環境性能に優れた車両の導入や充電インフラの整備

- 電気バスの導入や充電インフラの整備を支援 (1億1400万円)

◆ 公共交通の利用促進に向けた取組

- 様々な主体と連携し自家用車からの利用転換を推進
- ・県バス協と連携してバスまつりを開催 (446万3千円)



ありがとうございました。
