

しあわせ  信州

山々と育む すこやかな国

長野県の地域公共交通の取組と 支援制度について

令和8年5月11日

長野県 企画振興部

交通政策局 交通政策課

- 1 長野県の公共交通の現状と課題**
- 2 長野県地域公共交通計画**
- 3 長野県の取組**

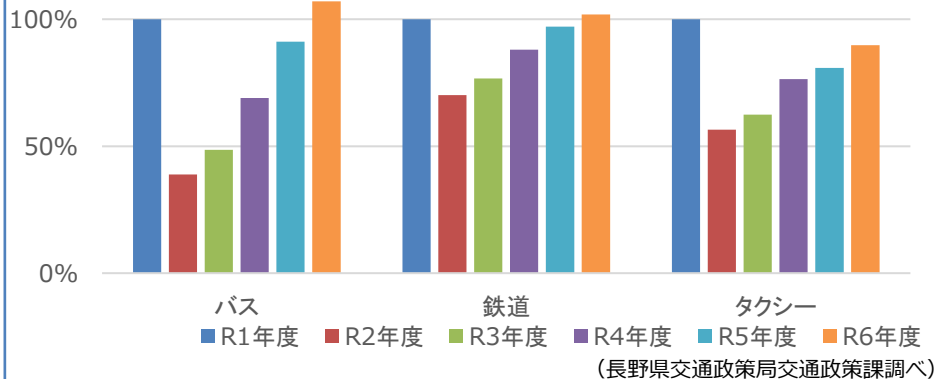
1 長野県の公共交通の現状と課題

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

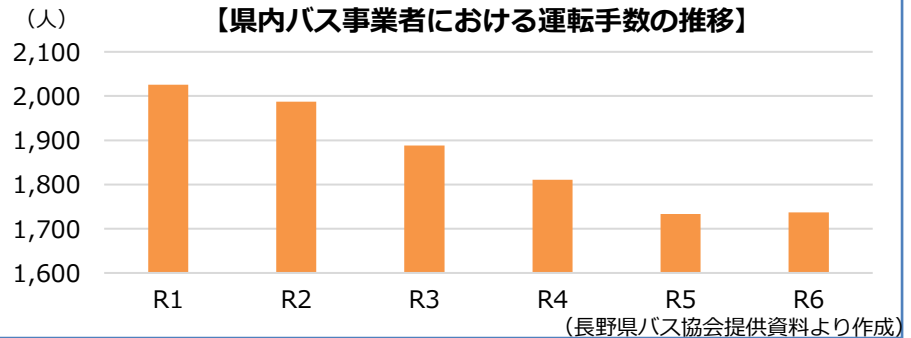
- ・ モータリゼーションの進展や少子化・人口減少の急速な進行を背景とした利用者の減少
 - ・ 収入はコロナ前の水準まで回復傾向であるが、物価高騰等に伴うコスト増により、経営環境は依然として厳しい
- 赤字路線の欠損を黒字路線の利益で補填する構造は成り立たなくなり、公共交通を交通事業者の自助努力のみで維持していくことは困難な状況

【県内交通事業者の収入比較】（R1を100%とした場合）



担い手不足の深刻化

- ・ バス・タクシー運転手の不足や高齢化の深刻化
 - ・ 車両整備士や鉄道保線員などの技術職の人材不足
- 2024年問題への対応も加わり、県内各地でバス路線の減便が相次ぐなど、通院・通学・買い物等をはじめとする県民の日常生活にも影響が生じている



免許返納者の増加

- ・ 高齢者による運転免許の返納が増加傾向にあり、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る

交通インフラの老朽化対応

- ・ 老朽化した車両や設備、施設の維持・更新に係る負担の増加

DX化の遅れ

- ・ 公共交通関連の情報提供環境の整備や、公共交通機関へのキャッシュレス決済の導入が遅れている

公共交通の維持・確保に対する財源不足

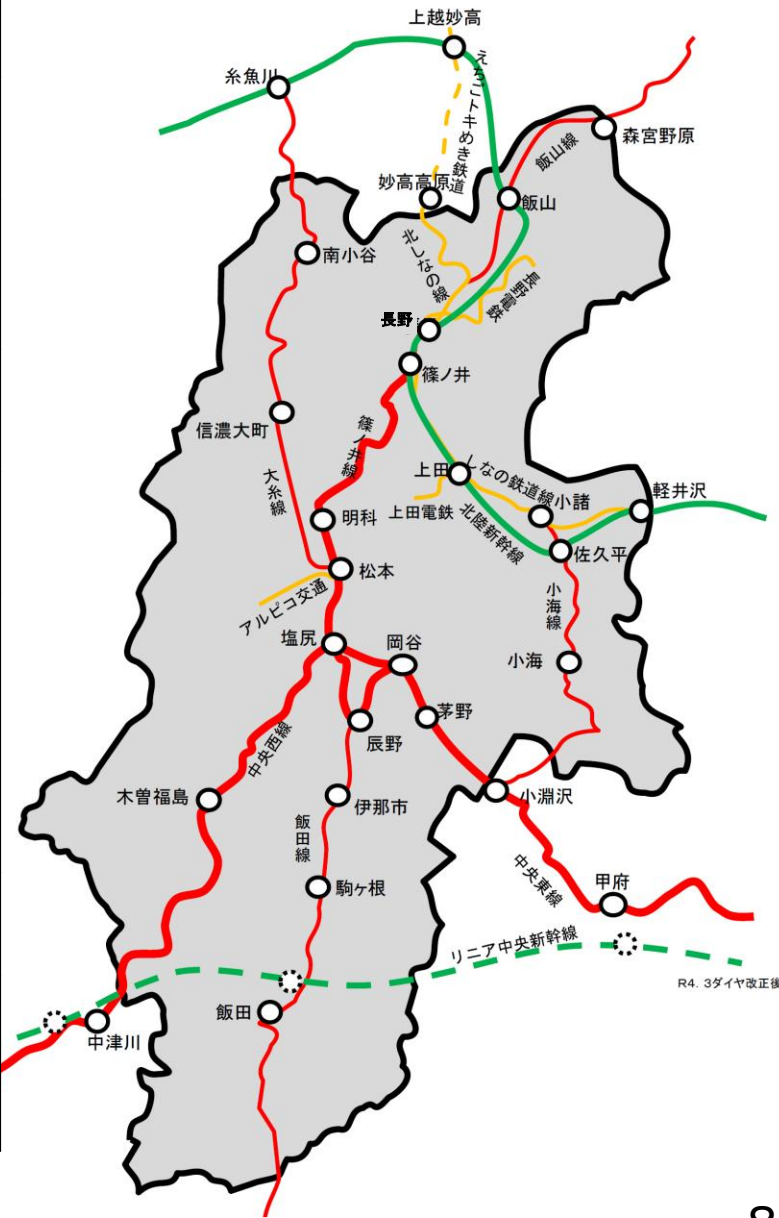
- ・ 公共交通の維持・確保に係る行政の負担は今後も増加が見込まれるが、十分な財源が確保できていない

過度な自家用車への依存

- ・ 脱炭素化の観点からも、自家用車の利用から環境負荷の低い公共交通への利用転換が必要

県内鉄道事業者一覧

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
J R	J R 東日本	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・飯田線（辰野～豊橋方面） /106.8km ・中央西線（塩尻～中津川方面） /78.0km



※ J R 線は、県境駅までの距離を記載
 ……一部区間が輸送密度2,000人/未満

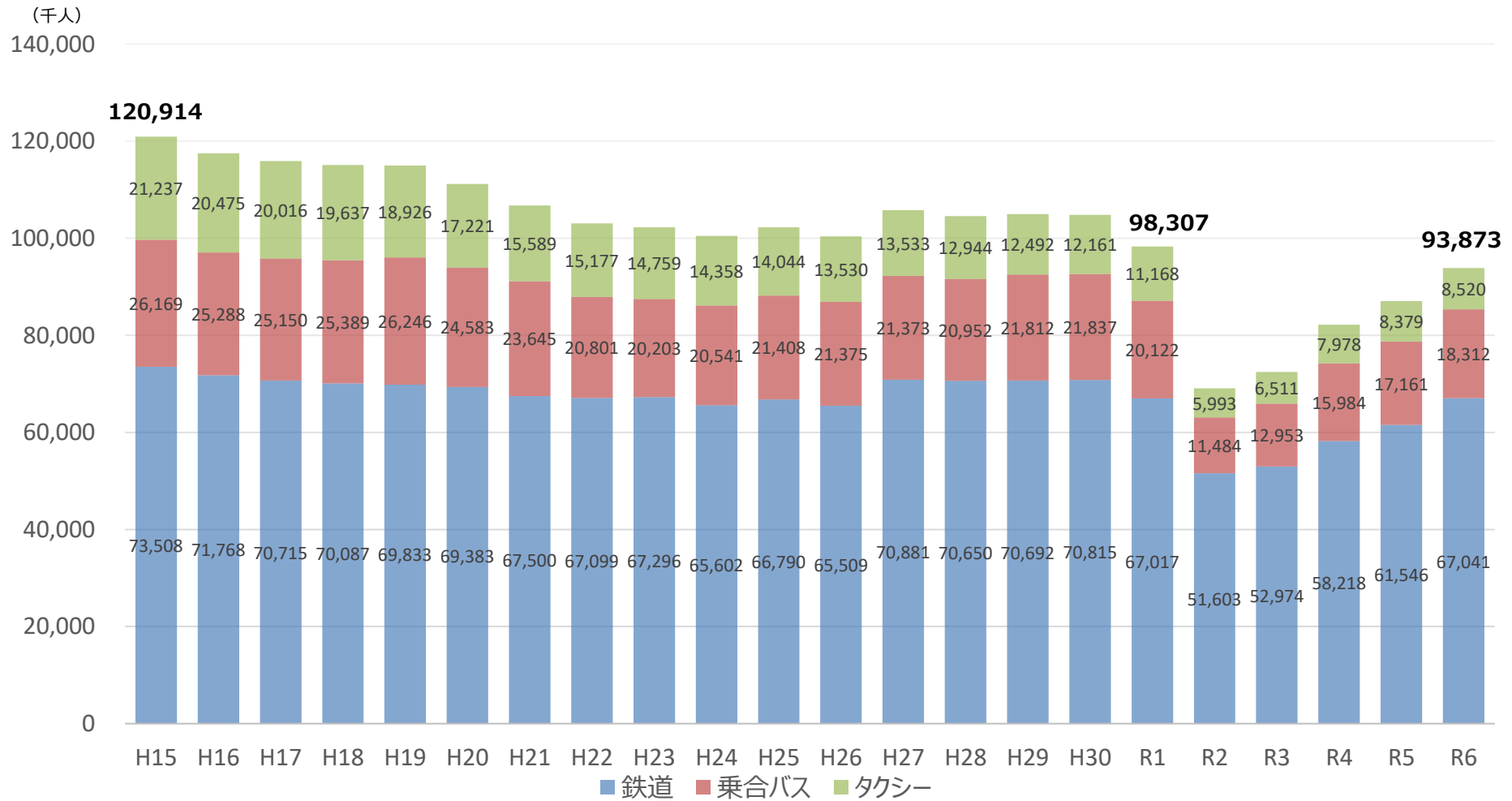
県内特急・高速バス一覧

種別	事業者	路線名	起点	経由地	終点	沿線市町村
特急バス	アルピコ交通	長野白馬線 (6.5往復)	長野駅	白馬駅、八方尾根スキー場、 岩岳スキー場、栂池高原スキー 場ほか	白馬乗鞍	長野市、小川村、 白馬村、小谷村、 大町市、
		長野大町扇沢線 (5.5往復)	長野駅	小川新田、美麻ほかほかランド、 大町温泉郷	扇沢	長野市、小川村、 大町市、
高速バス	アルピコ交通 信南交通 伊那バス	みすずハイウェイバス 長野～飯田 (8→4往復) コロナ禍で減便 ⇒R7.4月以降 7往復に増便 ※2年間の実証 的な増便	長野駅	昭和通り、長野バスターミナル、 伊賀良、飯田駅 区間内各高速バス停	飯田駅前	長野市、千曲市、 麻績村、筑北村、 安曇野市、松本市、 塩尻市、岡谷市、 辰野町、伊那市、 宮田村、駒ヶ根市、 飯島町、松川町、 高森町、飯田市
その他 高速・特急バス	長野～志賀高原線（長電バス）【冬季限定】 長野～上高地線（アルピコ交通）【夏季限定】 上田～松本線（千曲バス）【土日限定】					

※長野～松本線（アルピコ交通）はR6.3.31廃止

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
- ◆ R6年度の利用者数は、コロナ禍前（R1年度）と比べ約95%まで回復している



注1：R5、R6の乗合バスの利用者数は速報値
 注2：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3：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」

県内鉄道路線の現状

○ 長野県内 J R ローカル線の特徴と課題

- ・ 長野県は全国で唯一、J R 3 社（東、東海、西）が存在し、各社の接続も十分とはいえない。
- ・ 県境をまたぐ鉄道路線が多く、かかる箇所は輸送量も少ない。

<長野県内 J R 線区別利用状況>

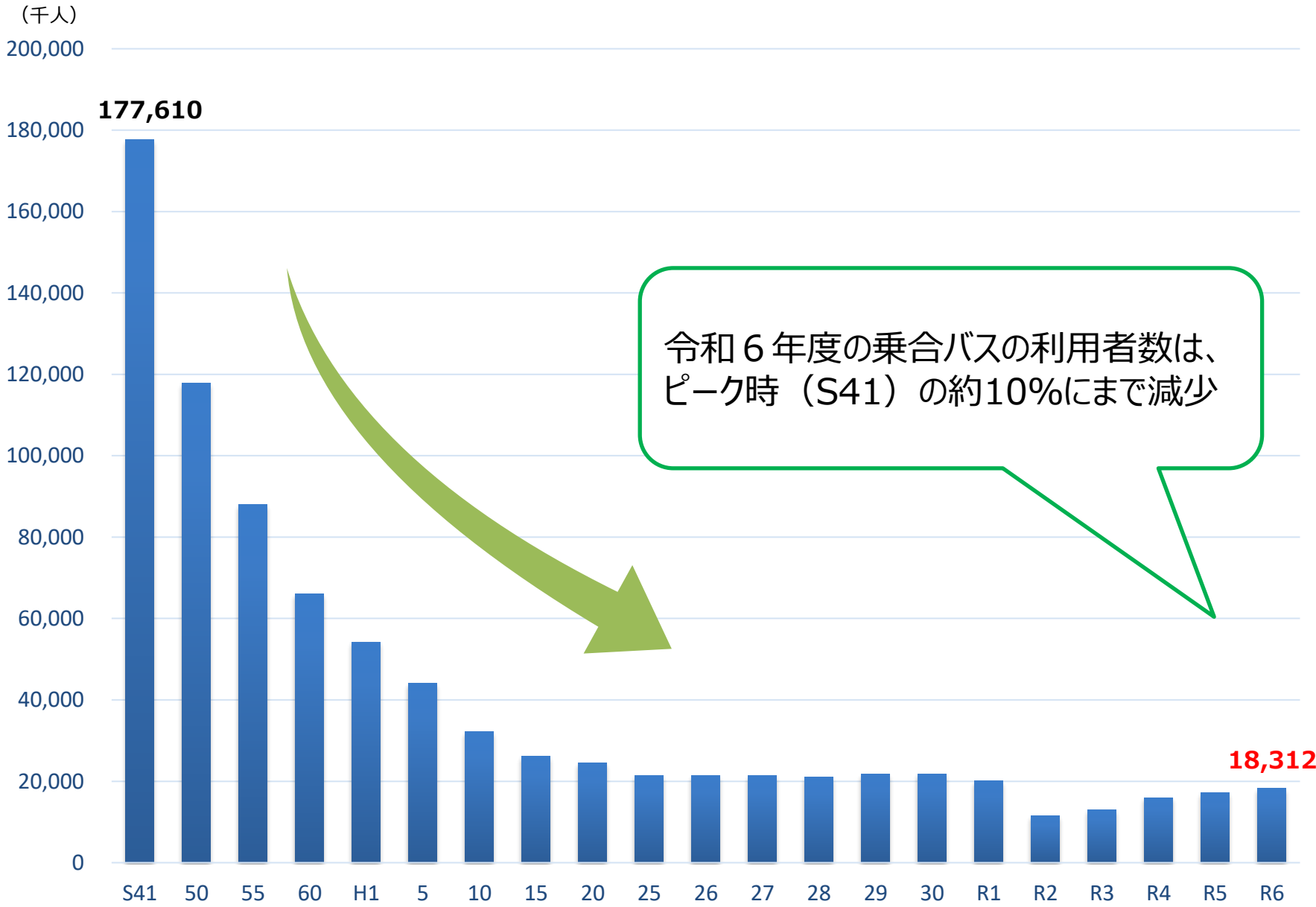
※赤文字下線 = J R 各社が大量輸送という観点で鉄道の特性が十分に発揮できていないものとして、毎年公表を行っている路線

JR路線	線区	輸送密度(人/日)					
		R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
中央東線	小淵沢～塩尻	13,670	7,239	8,282	11,021	13,043	13,928
	岡谷～辰野	3,021	2,499	2,375	2,512	2,722	2,743
	辰野～塩尻	<u>547</u>	<u>362</u>	<u>350</u>	<u>433</u>	<u>490</u>	<u>522</u>
小海線	小淵沢～小海	<u>450</u>	<u>283</u>	<u>300</u>	<u>359</u>	<u>379</u>	<u>394</u>
	小海～中込	<u>1,164</u>	<u>978</u>	<u>892</u>	<u>983</u>	<u>1,065</u>	<u>1,076</u>
	中込～小諸	3,387	2,880	2,814	2,919	3,072	3,104
篠ノ井線	塩尻～松本	24,300	15,605	16,720	20,439	23,146	24,406
	松本～篠ノ井	8,809	5,259	6,034	7,543	8,299	8,896
大糸線	松本～豊科	9,229	7,280	7,337	7,944	8,525	8,634
	豊科～信濃大町	3,777	3,047	2,984	3,170	3,372	3,467
	信濃大町～白馬	<u>762</u>	<u>511</u>	<u>550</u>	<u>666</u>	<u>770</u>	<u>819</u>
	白馬～南小谷	<u>215</u>	<u>126</u>	<u>136</u>	<u>188</u>	<u>189</u>	<u>234</u>
	南小谷～糸魚川	<u>102</u>	<u>50</u>	<u>55</u>	<u>108</u>	<u>110</u>	<u>150</u>
信越本線	篠ノ井～長野	27,079	20,613	21,388	23,430	24,506	25,231
飯山線	豊野～飯山	<u>1,696</u>	<u>1,444</u>	<u>1,438</u>	<u>1,445</u>	<u>1,398</u>	<u>1,367</u>
	飯山～戸狩野沢温泉	<u>503</u>	<u>416</u>	<u>406</u>	<u>410</u>	<u>414</u>	<u>417</u>
	戸狩野沢温泉～津南	<u>106</u>	<u>77</u>	<u>63</u>	<u>76</u>	<u>84</u>	<u>87</u>



(出典) J R 各社 H P、「数字で見える鉄道」より引用

県内乗合バスの利用者数の推移

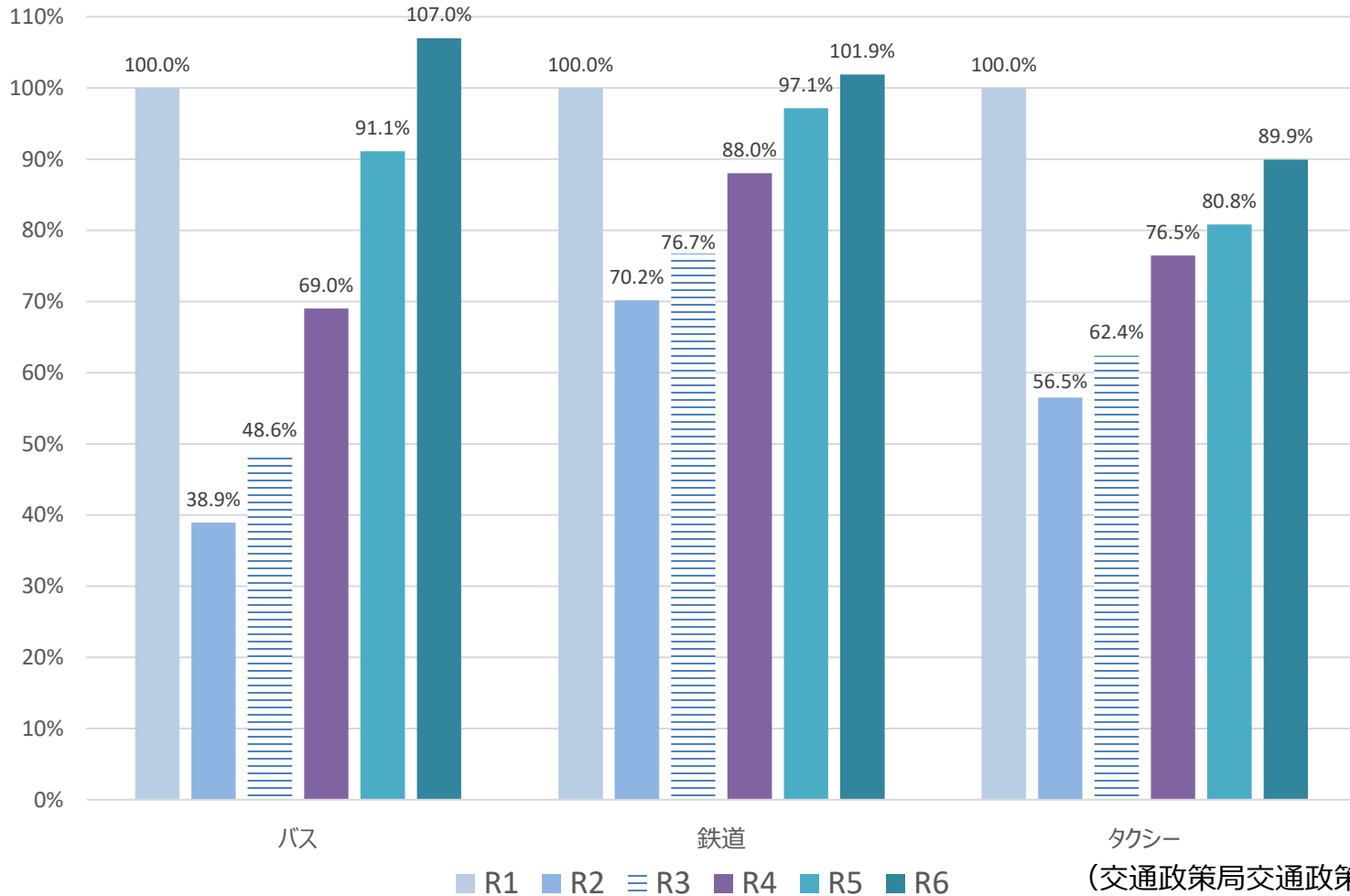


出典：北陸信越運輸局長野運輸支局「運輸要覧」、長野県「ながの県勢要覧」 ※「R5」「R6」は速報値

県内交通事業者の減収状況

- 交通事業者の収入は、R3から持ち直しの動きが続き、バス及び鉄道はコロナ前（R1）の水準を回復
- 一方、燃料価格をはじめとする物価高騰による負担増が続き、引き続き厳しい経営環境が続く見通し

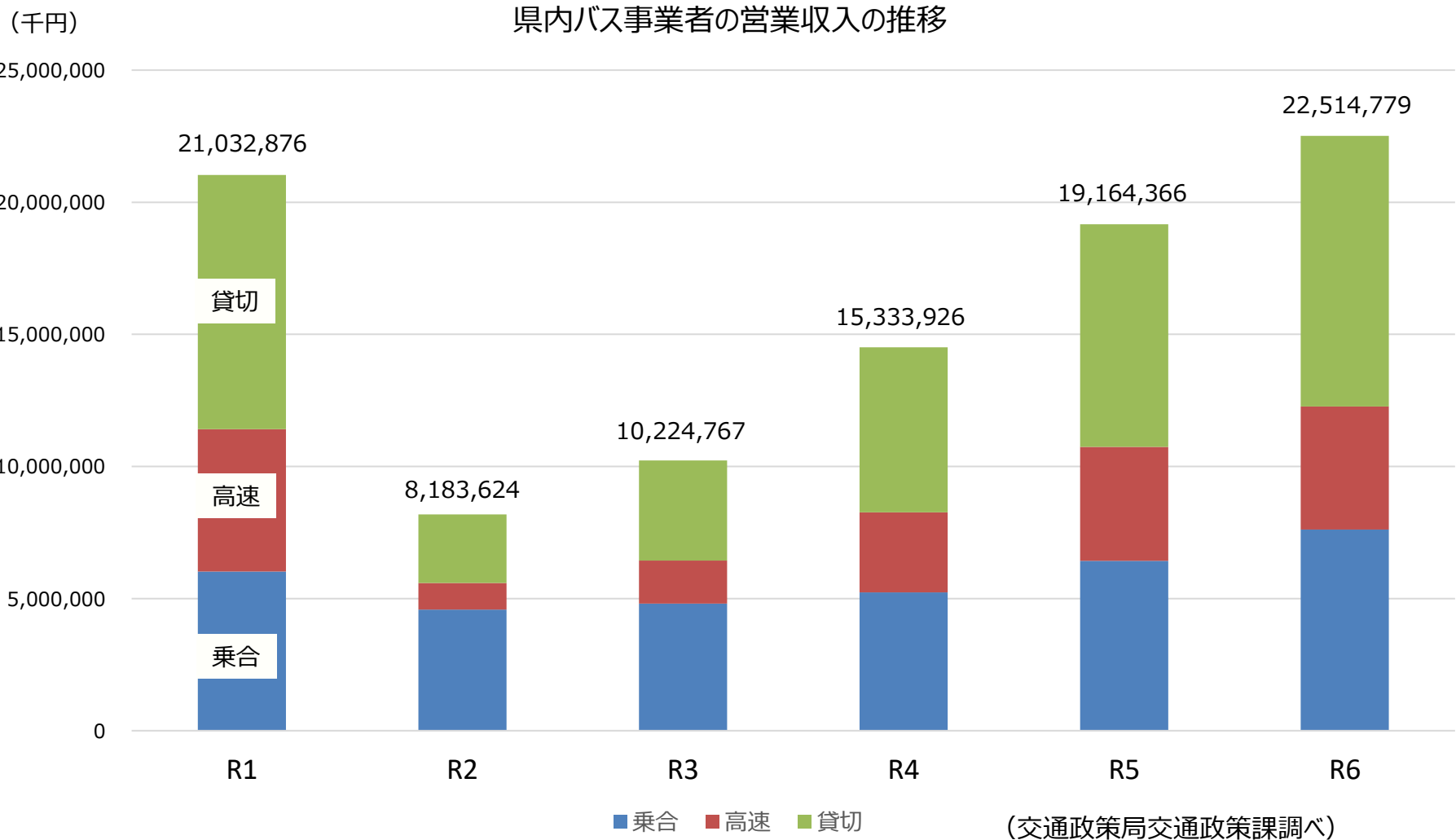
【県内交通事業者のコロナ前（R1年度）との収入比較】
（R1年度を100%とした場合）



（交通政策局交通政策課調べ）

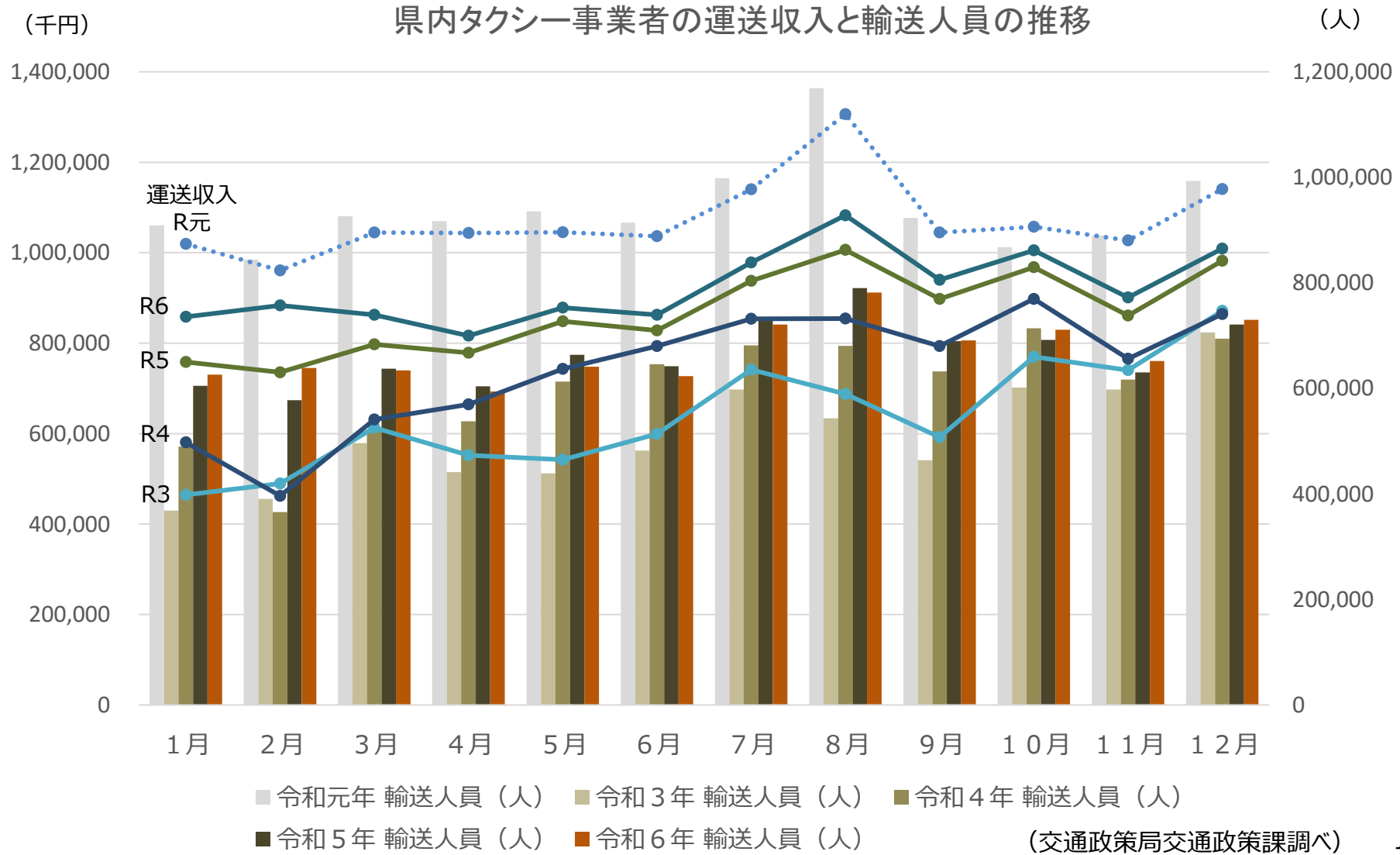
県内バス事業者の状況

- バス事業者の営業収入を乗合・高速・貸切の別にみると、乗合バス、貸切バスはコロナ前（R1）の水準を上回り、高速バスはコロナ前の約8割の水準となっている



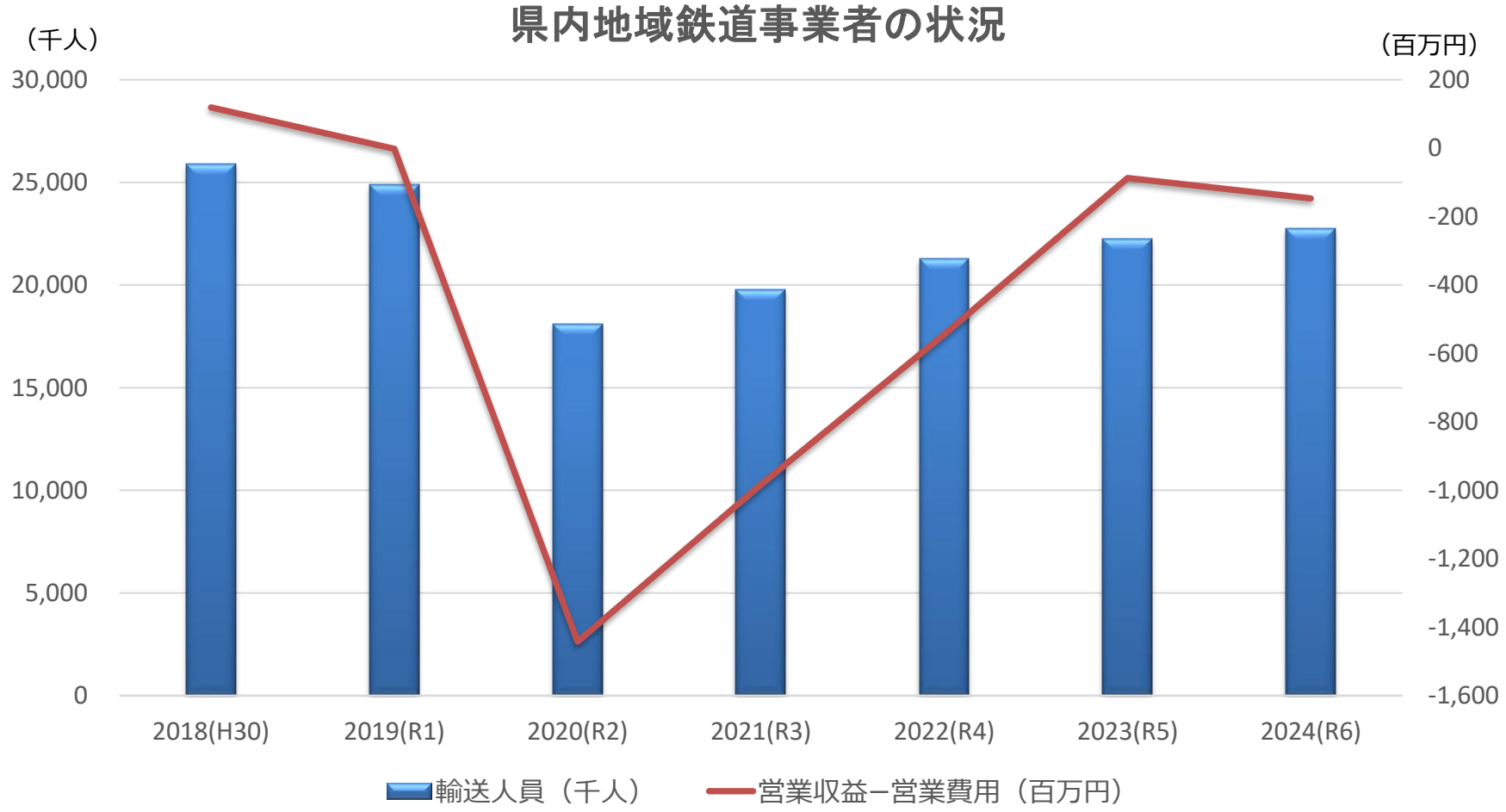
県内タクシー事業者の状況

- タクシー事業者の運送収入は、R3から運送収入・輸送人員ともに持ち直しの動きがみられるが、コロナ前（R1）の水準には戻っていない



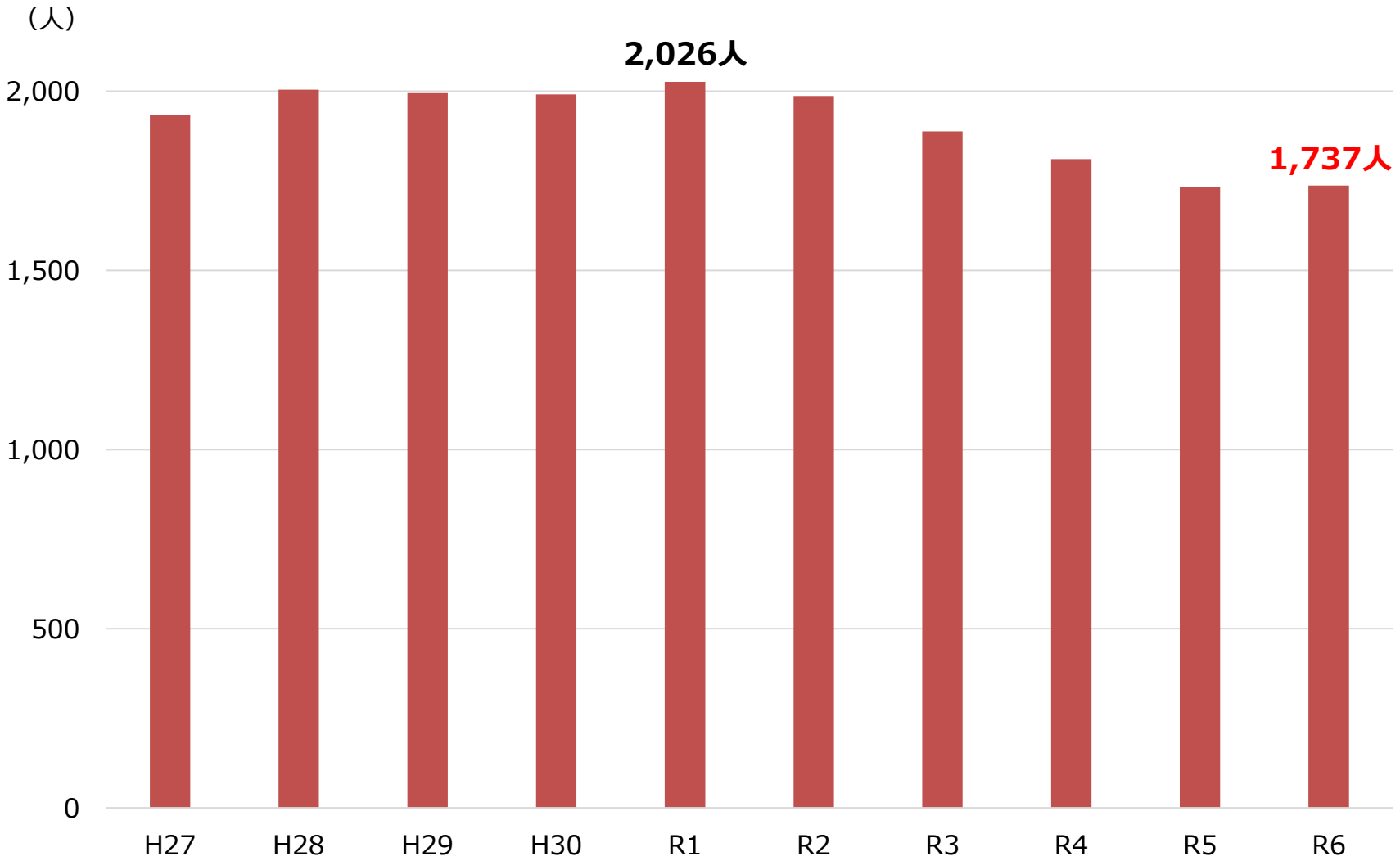
県内地域鉄道事業者（民鉄4社）の状況

- 利用者・営業損益は、R3から回復傾向だが、コロナ前（R1）の水準には戻っていない（8割程度）



県内バス事業者における運転手数の推移

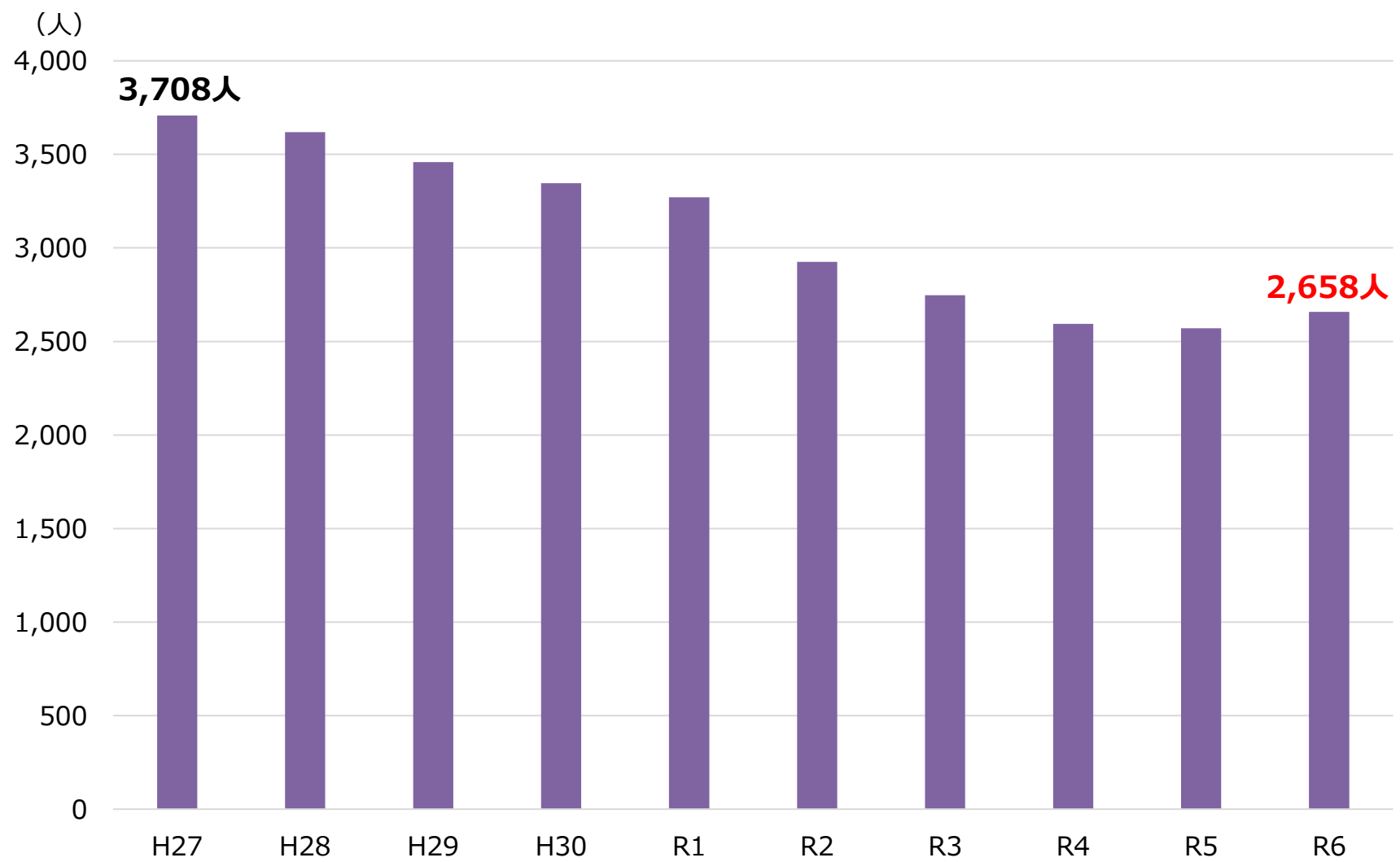
◆ 県内バス事業者における運転手数は、コロナ前のR1～R6までの間に約14%（約300人）減少



(長野県バス協会提供資料から交通政策課作成)

県内タクシー事業者における運転手数の推移

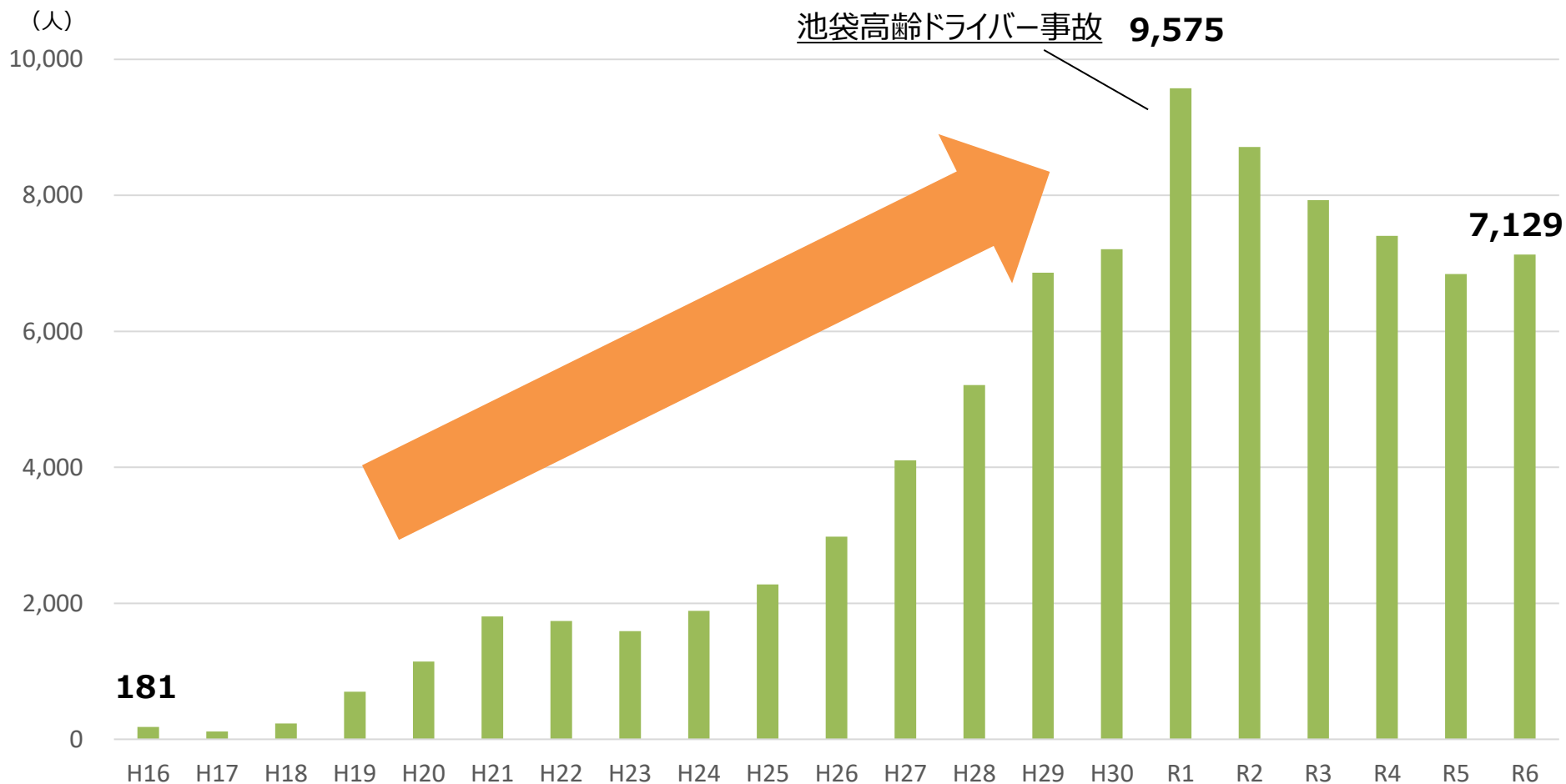
◆ 県内タクシー事業者における運転手数は、H27～R6までの間に約3割（1,050人）減少



(長野県タクシー協会提供資料から交通政策課作成)

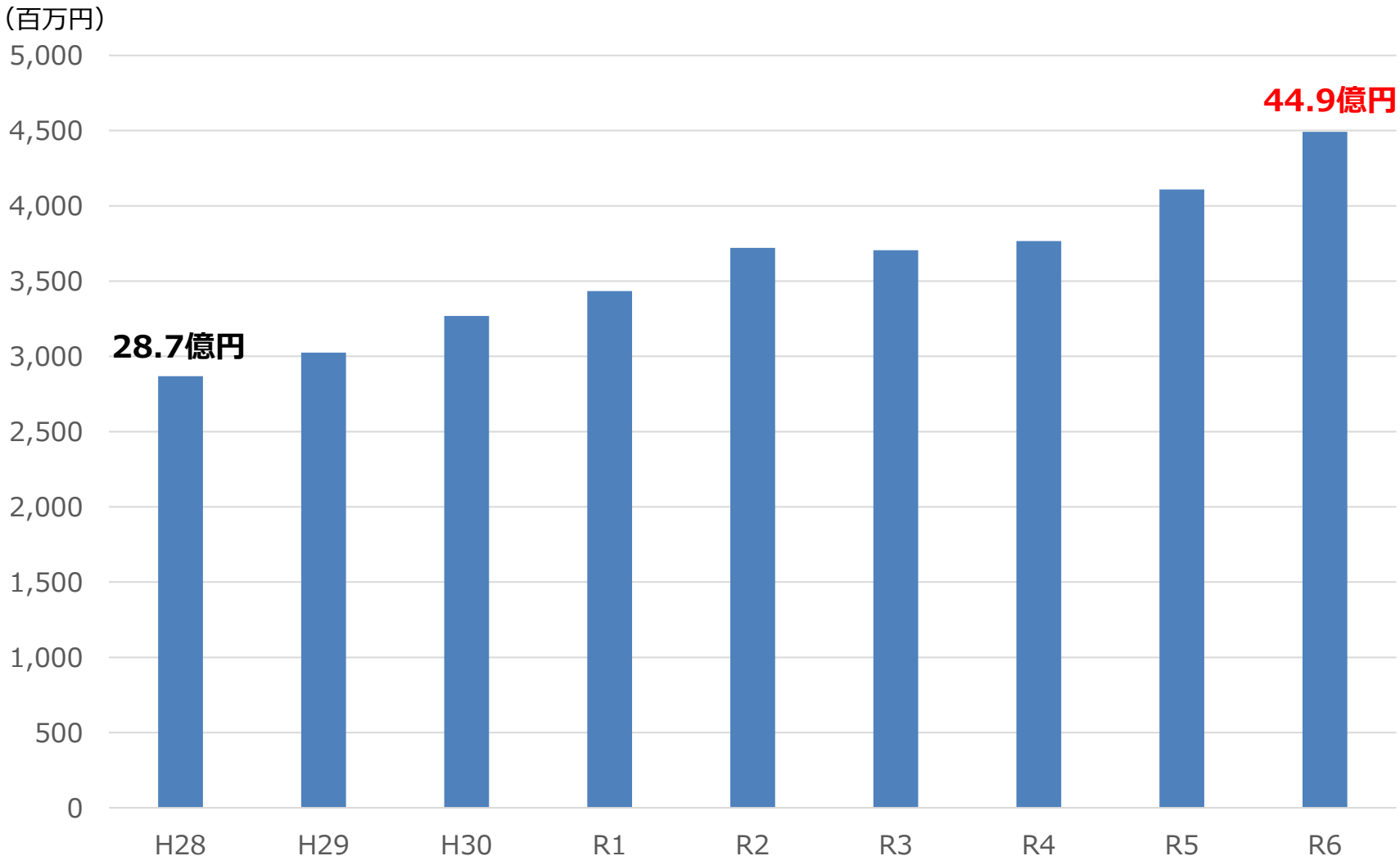
運転免許返納者の推移

◆ 近年、高齢者による運転免許の返納が増加傾向にあり、受け皿としての移動手段の確保がますます重要な課題となっている



地方バスの確保に関する県内市町村負担額の推移

◆ 利用者の減少や燃料費の高騰等により運行欠損費が増大し、市町村の地方バス確保に関する負担額（※）は増加傾向にある ⇒ H28～R6の間に約56%増加
 ※コミュニティバスやデマンド交通の委託料、幹線系統補助不足分等

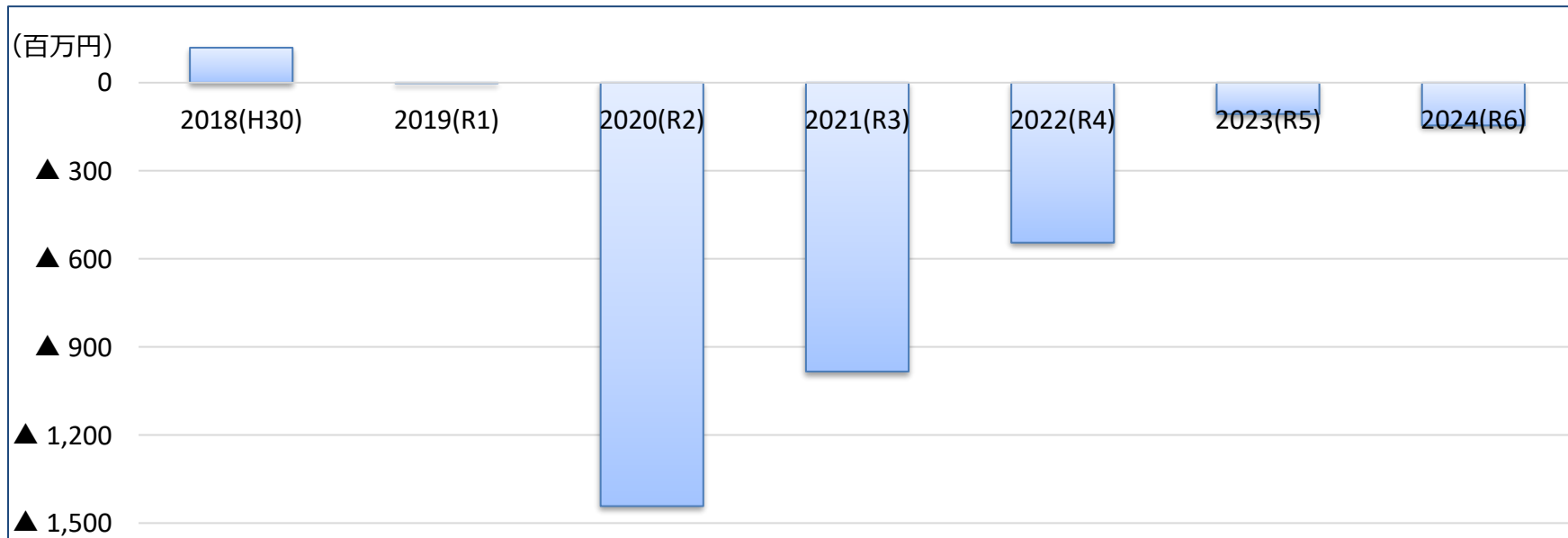


(特別交付税算定資料から交通政策課作成)

本県における公共交通の課題（鉄道施設の老朽化対応）

- ◆ 県内地域鉄道事業者の収支は、コロナ禍を経て回復傾向にあるものの、厳しい状況が続いている。
- ◆ このような厳しい経営環境の中で、マクラギ等の鉄道施設の老朽化対応が大きな負担となっており、安定的な設備更新が課題となっている。

○県内地域鉄道事業者（4社）の収支状況の推移



(長野県交通政策局交通政策課調べ)

○県内地域鉄道事業者（4社）におけるマクラギのPC（コンクリート）化の状況 ※令和5年4月1日時点

PCマクラギの本数 (A)	木製マクラギの本数 (B)	マクラギの総本数 (C=A+B)	PCマクラギの割合 (D=A/C)
300,158本	90,622本	390,780本	76.8%

(長野県交通政策局交通政策課調べ)

運転手不足等によるバス路線の廃止・減便状況（1/2）

- ◆ 運転手不足や2024年問題への対応を要因としたバス路線の廃止・減便等が県内各地で相次いでおり、運転手の確保が喫緊の課題となっている。

【地域間幹線バスの廃止状況（令和8年度～）】

時期	運行事業者	路線名	内容
R8.4.1～	長電バス	永田線	○廃止（乗務員不足等のため） ※現行 平日12便（土祝12便）
	アルピコ交通	新町大原橋線 （長野駅～信州新町）	○廃止（乗務員不足等のため） 沿線に篠ノ井犀峡高校あり ※現行 平日14便（土祝6便）
		高府線 （長野駅～小川村）	○廃止（乗務員不足等のため） 沿線に長野西中条高校あり ※現行 平日14便（土祝6便）
		鬼無里線 （長野駅～鬼無里）	○廃止（乗務員不足等のため） ※現行 平日12便（土祝6便）
		県道戸隠線 （長野駅～戸隠）	○廃止（乗務員不足等のため） 沿線に長野吉田戸隠分校あり ※現行 平日13便（土祝6便）
R8.10.1～	長電バス	菅線 （信州中野駅～湯田中駅）	○廃止予定（乗務員不足等のため） ※現行 平日14便（土祝運休）

運転手不足等によるバス路線の廃止・減便状況（2/2）

◆ 運転手不足や2024年問題への対応を要因としたバス路線の廃止・減便等が県内各地で相次いでおり、運転手の確保が喫緊の課題となっている。

【地域間幹線バスの統合・減便状況（令和6年度～）】

時期	運行事業者	路線名	内容
R6.4.1～	千曲バス	鹿教湯線	○平日（土日祝） 鹿教湯方面：17(11)便 → 14(9)便 [▲3(2)便] 上田方面：16便 → 15便 [▲1便] ※土日祝変更なし
		青木線	○平日（土日祝） 青木方面：17(12)便 → 13(11)便 [▲4(1)便] 上田方面：15(12)便 → 14(11)便 [▲1(1)便]
	上田バス	真田線	○土曜 真田方面：8便 → 2便 [▲6便] 上田方面：8便 → 2便 [▲6便]
		真田自治センター 入口線	○土曜 真田方面：10便 → 9便 [▲1便]
R6.8.1～	長電バス	屋代須坂線 松代須坂線	○平日（土祝） 屋代方面：17(17)便 → 15(12)便 [▲2(5)便] 須坂方面：19(19)便 → 15(12)便 [▲4(7)便]
R6.10.1～	アルピコ交通	岡谷茅野線 (本線)	○平日 岡谷方面：15便 → 10便 [▲5便] 茅野方面：14便 → 10便 [▲4便]
R8.10.1～	長電バス	中野木島線 野沢線	○2路線を1路線に統合予定 統合後：平日19便（土祝運休）

【参考】バス路線の廃止・減便に係る協議の進め方について

概要

- 乗務員不足等の影響により、バス路線の廃止・減便が相次ぐ状況
- 事業者の申出から、短期間で廃止・減便による影響把握や代替手段等の検討を行わなければならない場合があるため、協議の場を設定し、協議の進め方を明示・共有する必要がある。
- 長野県地域公共交通計画(以下「計画」という。)で保証することとしている「通院」「通学」「観光」の移動が確保されるよう、以下のとおり協議を行うこととする。

対象路線と協議主体

	対象路線	協議主体	協議の場	協議内容 (通院・通学・観光の移動保証がされているか点検・協議)
1	広域圏内（広域圏内の中心市町と周辺市町村）をつなぐ広域的な幹線※1、みなし幹線※2 ※1 計画上の「幹線」に位置付けられ、現在の市町村界で複数市町村を結ぶ路線（例：高府線、牟礼線） ※2 圏域拠点への移動に不可欠な「準幹線」	県	県公共交通活性化協議会 地域別部会	県が主体となって、移動保証について協議 〔沿線市町村の地域公共交通会議等でも協議〕
2	幹線のうち旧市町村界を跨ぐ地域間幹線 ※国庫補助の対象となる地域間幹線に限る (例：県道戸隠線、新町大原橋線、鬼無里線)	市町村	地域公共交通会議等	沿線市町村が主体となって、協議 ・県は会議の構成員として移動保証について意見
3	隣接する市町村間や市町村内の路線 ※計画上の「準幹線」（みなし幹線を除く）、「支線」	市町村	地域公共交通会議等	〔地域別部会で移動保証を確認〕

【参考】公共ライドシェア・日本版ライドシェアの実施状況

- ◆ 公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）・・・140団体で実施
- ◆ 日本版ライドシェア（自家用車活用事業）・・・7地域で実施

【県内における公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）実施状況（令和8年3月末時点）】

種別	団体数	市町村	
		市町村	NPO法人等
交通空白地有償運送	47	35	12
福祉有償運送	93	3	90
計	140	38	102

【県内における日本版ライドシェア（自家用車活用事業）実施状況】 ※記載内容は許可日時点のもの

	軽井沢	松本	長野	諏訪	飯田	飯山	白馬
許可年月日	R6.4.25	R6.10.3	R7.5.20	R7.6.10	R7.7.1	R7.11.19	R7.12.26
許可事業者	4社 (松葉タクシー、ますや交通、軽井沢観光、第一交通)	1社 (アルピコタクシー)	1社 (つばめ長電タクシー)	1社 (諏訪交通)	1社 (北部タクシー)	1社 (長野交通)	1社 (白馬交通)
対象地域	軽井沢町	松本交通圏	長野交通圏	諏訪交通圏	飯田市B・下伊那郡	奥信濃	北アルプスあづみの
使用車両数	25両	2両	3両	8両	1両	8両	4両
運行時間帯	全ての曜日 8時～13時、 16時～24時		金曜日：16時台～翌5時台 土曜日：16時台～翌5時台			R7.12.1～ R8.3.31（毎日） 6：30～25：00	R7.12.22～ R8.3.31 8：00～11：00、 16：00～22：00

2 長野県地域公共交通計画

長野県地域公共交通計画の構成

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）】

【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
木曽	松本	北ア	長野	北信

長野県公共交通活性化協議会の体制

長野県公共交通活性化協議会（全体会議）

【委員構成】

- 県…知事、関係部局（観スポ、健福、教育等）
- 国…北陸信越運輸局、長野運輸支局
- 市町村等…代表市町村、広域連合（南信州、木曽）
- 道路管理者…国道事務所、県道路管理課
- 公安委員会…県警本部交通規制課
- 学識経験者…名古屋大学大学院 加藤教授
- 鉄道事業者… JR東日本、JR東海、JR西日本、しなの鉄道、長野電鉄、アルピコ交通、上田電鉄、私鉄県連
- バス事業者… 長電バス、アルピコ交通、上田バス、千曲バス、信南交通、伊那バス、おんたけ交通、ジェイアールバス関東、県バス協会
- タクシー事業者… 北信タクシー、松葉タクシー、美勢タクシー、諏訪交通、県タクシー協会
- 利用者代表等… 県社会福祉協議会まちづくりボランティアセンター、県PTA連合会、県観光機構

- ・この他、計画内容や協議会での議論を踏まえ必要に応じて関係者が参画
- ・事務局は県交通政策課に置く

地域別部会

佐久 上田 諏訪 上伊那 南信州 木曽 松本 北アルプス 長野 北信

【委員構成】

- 県…地域振興局（※事務局を兼ねる）
- 国…長野運輸支局
- 市町村…各地域の全市町村
- 交通事業者…各地域ブロックの関係交通事業者、私鉄県連が指名する者
- 利用者代表…高齢者団体、障がい者団体、PTA連合会 等

【部会の運用】

- ・主に市町村、交通事業者や地域の関係者との検討・協議等を目的に設置し、会議を開催するもの
- ・基本的には、本体協議会の開催ごとに、事前に地域別部会を開催することとし、部会における意見は本体協議会に報告
- ・この他、計画内容や協議会での議論を踏まえ必要に応じて関係者が参画

長野県公共交通活性化協議会の組織 (R8.4時点)

長野県公共交通活性化協議会 (会長：知事 副会長：交通政策局長、バス協会専務)

【構成】※構成団体の意思決定ができる者が委員

- 国・県・市町村
- 公共交通事業者
- 交通事業関係者
- 道路管理者
- 観光関係者
- 利用者代表
- 学識経験者
- その他必要と認める者

【協議事項】

- 計画の策定及び変更に関する事。
- 計画に位置付けられた取組事業の実施に関する事。
- 生活交通の確保に関する地域における枠組みづくり及びその他の生活交通のあり方一般に関する事。等

バス交通専門部会

(部会長：交通政策局長)

【構成】※意思決定できる者

- 国/県/市町村
- バス協会
- 長野県私鉄労働連合会
- 関係バス事業者

【協議事項】

- 乗合バス路線の休止/廃止に係る生活交通確保に関して
- 乗合バス路線維持に関して
- 乗合バスに係る国庫補助制度の活用に関して 等

地域別部会 (10広域)

(部会長：地域振興局長)

【構成】※意思決定できる者

- 国/県/市町村
- 公共交通事業者
- 利用者代表
- その他必要と認める者

【協議事項】

- 計画に係る協議等全般
- 生活交通路線に係る輸送サービスの範囲及び形態
- 生活交通路線に係る輸送サービスの水準
- 生活交通路線に係る輸送サービスの提供主体 等

作業部会

(部会長：交通政策局長)

【構成】※実務者

- 国/県/市町村
- 公共交通事業者
- 交通事業関係者
- 道路管理者
- 観光関係者
- 利用者代表
- 学識経験者
- その他必要と認める者

【検討事項】※個別具体的な内容

- 計画の策定及び変更に関して
- 計画に位置付けられた取組事業の実施に関して
- 生活交通の確保に関する地域における枠組みづくり及びその他生活交通のあり方一般に関して 等

ICカード事業運営部会

(部会長：交通政策課長)

【構成】※実務者

- 県
- ICカード導入済みの市町村及び交通事業者
- 長野県バス協会
- ※ICカード導入予定の市町村等はオブザーバーとして整理

【実施事項】※個別具体的な内容

- 地域連携ICカードの導入、運用、利用促進に関して
- その他運営部会の目的達成に必要なこと

地域別部会分科会 (10広域)

(部会長：地域振興局企画振興課長)

【構成】※実務者

- 国・県・市町村
- 公共交通事業者
- 利用者代表
- その他必要と認める者

【検討事項】※個別具体的な内容

- 計画に係る協議等全般
- 生活交通路線に係る輸送サービスの範囲及び形態
- 生活交通路線に係る輸送サービスの水準
- 生活交通路線に係る輸送サービスの提供主体 等

※木曾地域及び南信州地域については、既存会議体での協議を地域別部会での協議とする

バスロケ事業運営部会

(部会長：交通政策課長)

【構成】※実務者

- 県
- バスロケーションシステムを導入する市町村及び交通事業者
- 長野県バス協会

【実施事項】

- バスロケーションシステムの導入、運用、利用促進に関して
- その他運営部会の目的達成に必要なこと

長野県地域公共交通計画地域編の更新について

- ◆ 令和7年度は、幹線計40路線と鉄道・支線・デマンド等を含めてサービス品質の確保状況を確認。
- ◆ その結果、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。

地域別 部会	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
南信州	<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
北アルプス	<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

※1 上伊那地域、長野地域は令和8年度に継続協議

※2 木曽地域は令和6年度に完了済み

佐久地域の品質保証について

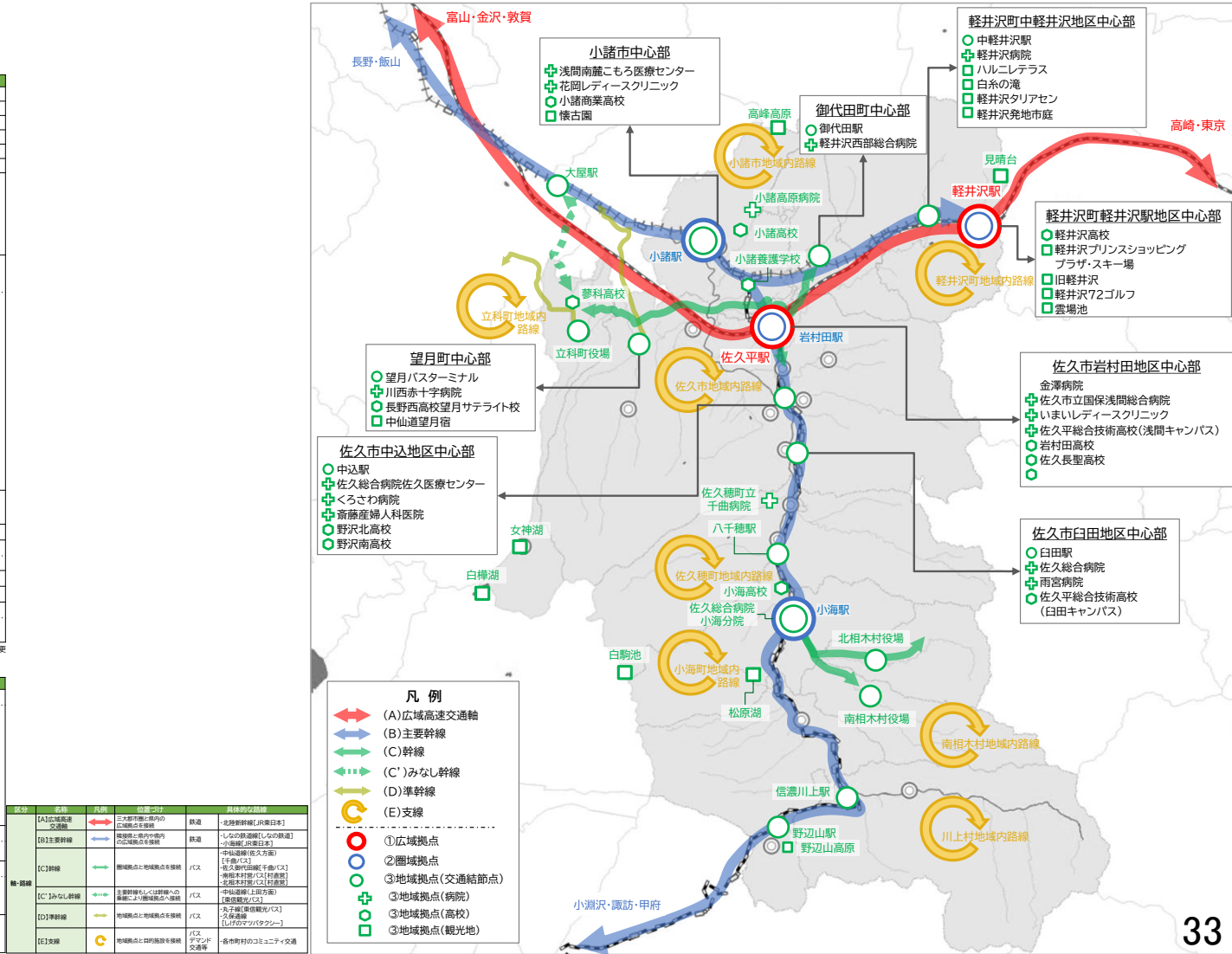
圏域内各市町村から**佐久総合病院 佐久医療センター**へ午前中に到着し、遅くとも夕方までに帰宅できる。また、各市町内にある**地域医療を担う15の病院**への市町内移動による通院および南佐久地域から**佐久総合病院小海分院**への通院についても同様に可能。

市部および南佐久郡は圏域内の**10高校**、市部および北佐久郡は圏域内の**12高校**に通学でき、終業後と課外活動後の帰宅できる。また立科町は、**上田駅周辺**の**高校**へも通学が可能。

区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な拠点
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	佐久市 佐久平駅
			軽井沢町 軽井沢駅	
②圏域拠点	○	○	圏域の中心市町の交通結節点	佐久市 佐久平駅、岩村田駅
			小諸市 小諸駅	
③地域拠点	○	○	各市町村中心部の交通結節点 中核的な商業施設、高校、主要な観光地、買い物施設	小諸市 小諸高原病院 浅間南麓こもろ医療センター 花岡レディースクリニック 小諸商業高校 (※1) 小諸高校 (※1) 小諸養護学校 (※2) 信濃川 高峰高原
			佐久市 中込駅 白田駅 望月バスターミナル 佐久総合病院 金澤病院 佐久医療センター 川西赤十字病院 金澤産婦人科 くろさわ病院 南宮病院 佐久市立国保浅間総合病院 いまいレディースクリニック 産婦人科 佐久平総合技術高校 (白田キャンパス)	
			小海町 佐久総合病院小海分院 小海高校 松原湖	
			川上村 信濃川上駅	
			南相木村 野辺山駅 野辺山高原	
			北相木村 北相木村役場	
			佐久穂町 八千穂駅	
			立科町 佐久穂町立千曲病院 白樺池	
			望月町 望月バスターミナル 川西赤十字病院 長野西高校望月サテライト校 中山道望月宿	
			佐久市中込地区中心部 中込駅 佐久総合病院佐久医療センター くろさわ病院 新藤産婦人科 野沢北高校 野沢南高校	

(※1)令和5年度から小諸商業高校と小諸高校は統合し、「小諸養護学校」に変更
(※2)令和5年度から「小諸養護学校」に名称変更

区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な拠点
③地域拠点	○	○	各市町村中心部の交通結節点 中核的な商業施設、高校、主要な観光地、買い物施設	軽井沢町 中軽井沢駅 軽井沢病院 軽井沢高校 軽井沢プリンスショッピングプラザ・スキー場 旧軽井沢 白糸の滝 軽井沢タリアセン 軽井沢72ゴルフ 軽井沢発地市庭 雲場池 見晴台 ハルニレテラス
			御代田町 御代田駅 軽井沢西部総合病院	
			立科町 立科町役場 豊科高校 白樺湖 文相湖	
			上田市 (圏域外拠点) 大原駅 (立科町から上田市方面の高校への通学拠点)	
			佐久市岩村田地区中心部 金澤病院 佐久市立国保浅間総合病院 いまいレディースクリニック 佐久平総合技術高校(浅間キャンパス) 岩村田高校 佐久長聖高校	
			佐久市白田地区中心部 白田駅 佐久総合病院 南宮病院 佐久平総合技術高校 (白田キャンパス)	
			佐久市中込地区中心部 中込駅 佐久総合病院佐久医療センター くろさわ病院 新藤産婦人科 野沢北高校 野沢南高校	
			望月町中心部 望月バスターミナル 川西赤十字病院 長野西高校望月サテライト校 中山道望月宿	
			立科町中心部 立科町役場 豊科高校	
			佐久市小諸地区中心部 小諸駅 小諸高原病院 小諸高校 小諸養護学校 小諸市地域内路線	



凡例

- (A) 広域高速交通
- (B) 主要幹線
- (C) 幹線
- (C') みなし幹線
- (D) 準幹線
- (E) 支線

①広域拠点
②圏域拠点
③地域拠点 (交通結節点)
④地域拠点 (病院)
⑤地域拠点 (高校)
⑥地域拠点 (観光地)

区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な拠点
幹線	(A) 広域高速交通	→	三大都市圏と圏域との交通を確保	国道 北陸新幹線(上野-日本)
	(B) 主要幹線	⇄	圏域の中心市町の交通結節点を確保	国道 しなの鉄道線(しなの鉄道)の浅間線(上野-日本)
	(C) 幹線	⇄	圏域拠点と地域拠点を接続	バス 中込線(佐久方面) 上野線(上野方面) 佐久新田線(千曲(バス)・南相木(バス)・北相木(バス)・立科(バス)) [佐久信濃バス(バス)]
	(C') みなし幹線	⇄	主要幹線(しなの鉄道)の圏域拠点への接続を確保	バス [佐久信濃バス(バス)]
	(D) 準幹線	⇄	地域拠点と地域拠点を接続	バス 丸子線(東横線(バス)・久保線) [上野線(バス)]
(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等	

上田地域の品質保証について

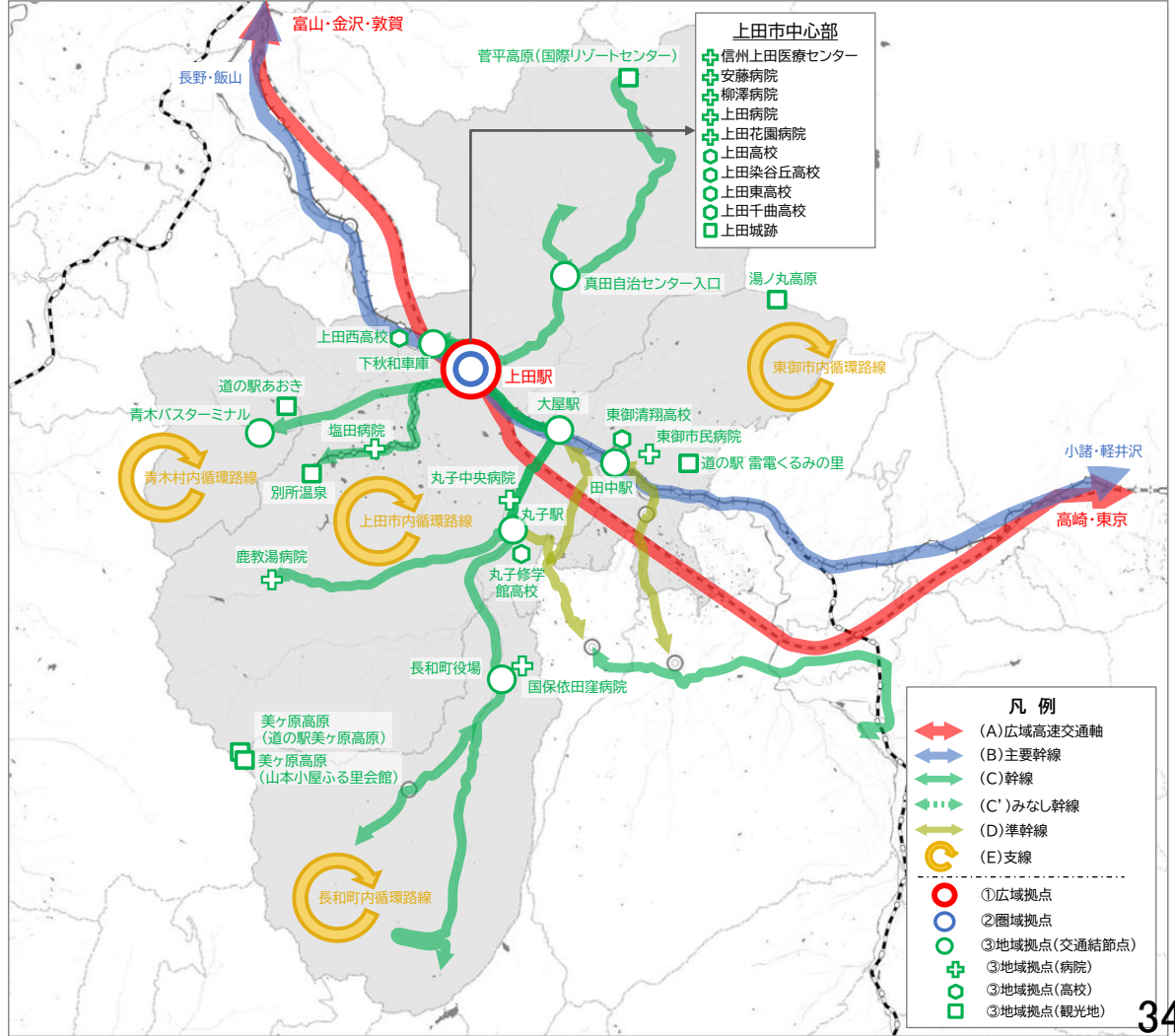


圏域の各小学校区から圏域内の**10の拠点病院**に、午前の受付時間内に到達でき、受診後遅くとも午後5時までに帰宅できる。



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	○	○三大都市圏などと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 上田花園病院 上田千曲高校 土田高校 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 管平高原 (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 ・東御清翔高校 ・湯ノ丸高原 ・道の駅雷電くるみの里 長和町 ・長和町役場 ・国保依田窪病院 ・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	
幹・路線	[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 ・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 ・しなの鉄道線【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】 ・管平高原線【上田バス】 ・真田線【上田バス】 ・真田自治センター入口線 (傍線)【上田バス】
	[D]準幹線	↔	(同一市町村内地域間幹線)	バス	・中山道線【上田方面】 【東信観光バス】 ・丸子線【東信観光バス】 ・久保通線 【しげのまつバタクシー】
[E]支線	↔	地域拠点と目的地を接続	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】 ・苅津線【千曲バス】 ・上田市街地循環バス【上田バス】 ・苅津・沼野線 【ニュー交通タクシー】 ・和線【しげのまつバタクシー】 ・各市町村のデマンド交通	

凡例

- ↔ (A) 広域高速交通軸
- ↔ (B) 主要幹線
- ↔ (C) 幹線
- ↔ (C') みなし幹線
- ↔ (D) 準幹線
- ↔ (E) 支線
- ① 広域拠点
- ② 圏域拠点
- ③ 地域拠点 (交通結節点)
- ③ 地域拠点 (病院)
- ③ 地域拠点 (高校)
- ③ 地域拠点 (観光地)

諏訪地域の品質保証について

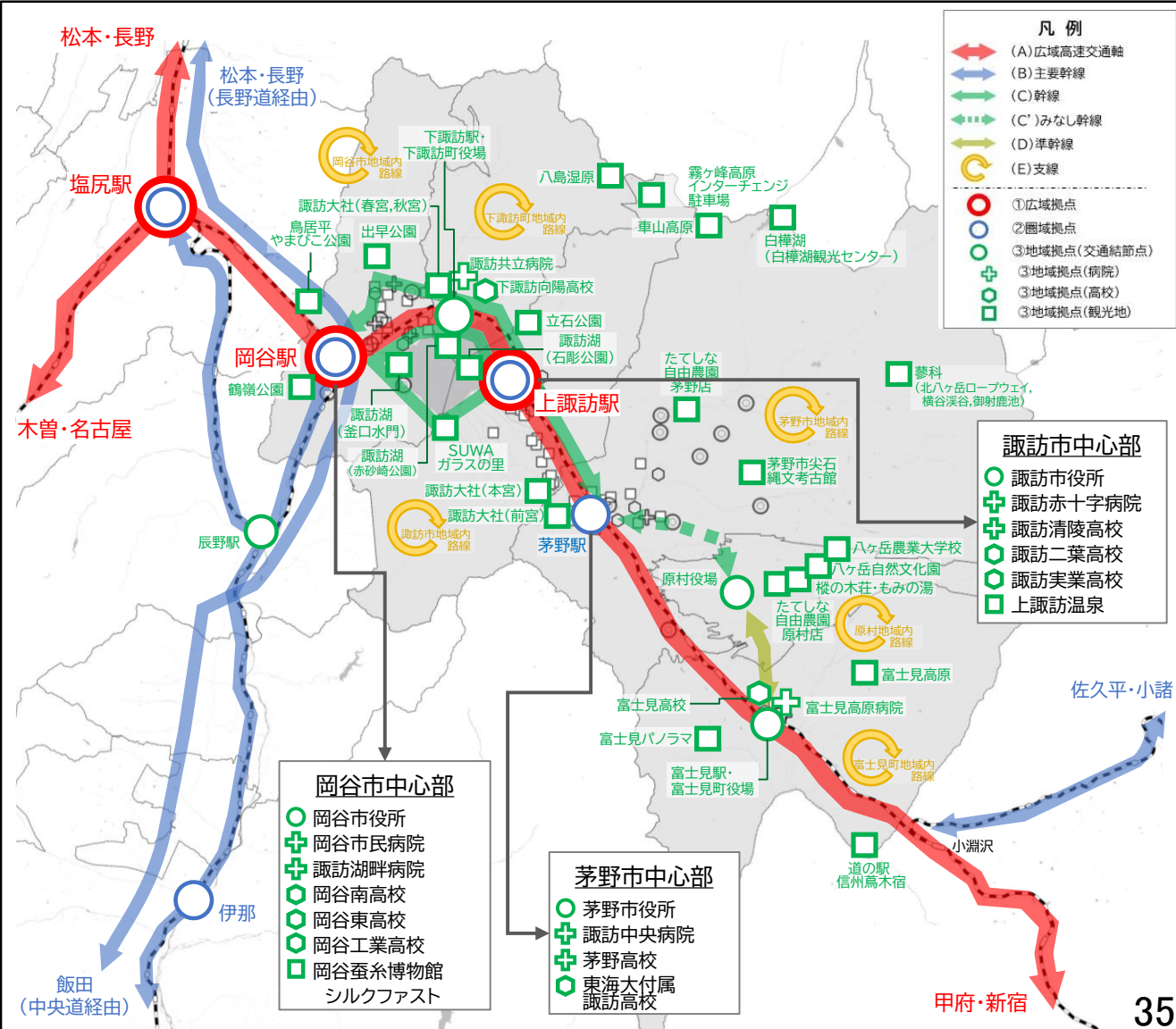
+

圏域内の**12病院**に午前中（概ね7～10時）に到着し、診療を終え、午後の早い時間（概ね12～14時）に帰宅できる。

○

圏域内の**10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、および塾や部活動後に帰宅できる。

区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な拠点
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
			茅野市	茅野駅
②圏域拠点	○圏域の中心市町の交通結節点	○	岡谷市	岡谷市役所 岡谷市民病院 諏訪湖群病院 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 鳥居平やまひこ公園 出早公園
			諏訪市	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(石影公園) 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
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 ③地域拠点(病院) ③地域拠点(高校) ③地域拠点(観光地)	○	茅野市	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(北八ヶ岳ロープウェイ、横谷渓谷、御射鹿池) 茅野市尖石縄文考古館
			下諏訪町	下諏訪駅 下諏訪町役場 諏訪共立病院 下諏訪向陽高校 諏訪湖(赤砂崎公園) 諏訪大社(春宮、秋宮) 八島温泉
			富士見町	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 信州鳥木宿
			原村	原村役場 たてしな自由農園原村店 八ヶ岳自然文化園 八ヶ岳農業大学校 椋の木荘・もみの湯
			飯田	飯田駅



区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な路線
幹・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】 ・中央本線(普通列車)【JR東日本】 ・中央本線長野支線【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	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】
	[C]幹線	↔	圏域拠点を地域拠点を接続	バス ・スワソバス【JRバス関東・諏訪交通】 ・茅野・上諏訪・下諏訪・岡谷線【アルピコ交通】
	[C']みなし幹線	↔	主要幹線もしくは幹線への要請により圏域拠点へ接続	バス ・穴山・原村線【茅野市】
	[D]準幹線	↔	地域拠点を地域拠点を接続	バス ・通勤通学支援便【原村】
[E]支線	↔	地域拠点を目的施設を接続	バス ・各市町村のコミュニティ交通	

南信州地域の品質保証について



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。



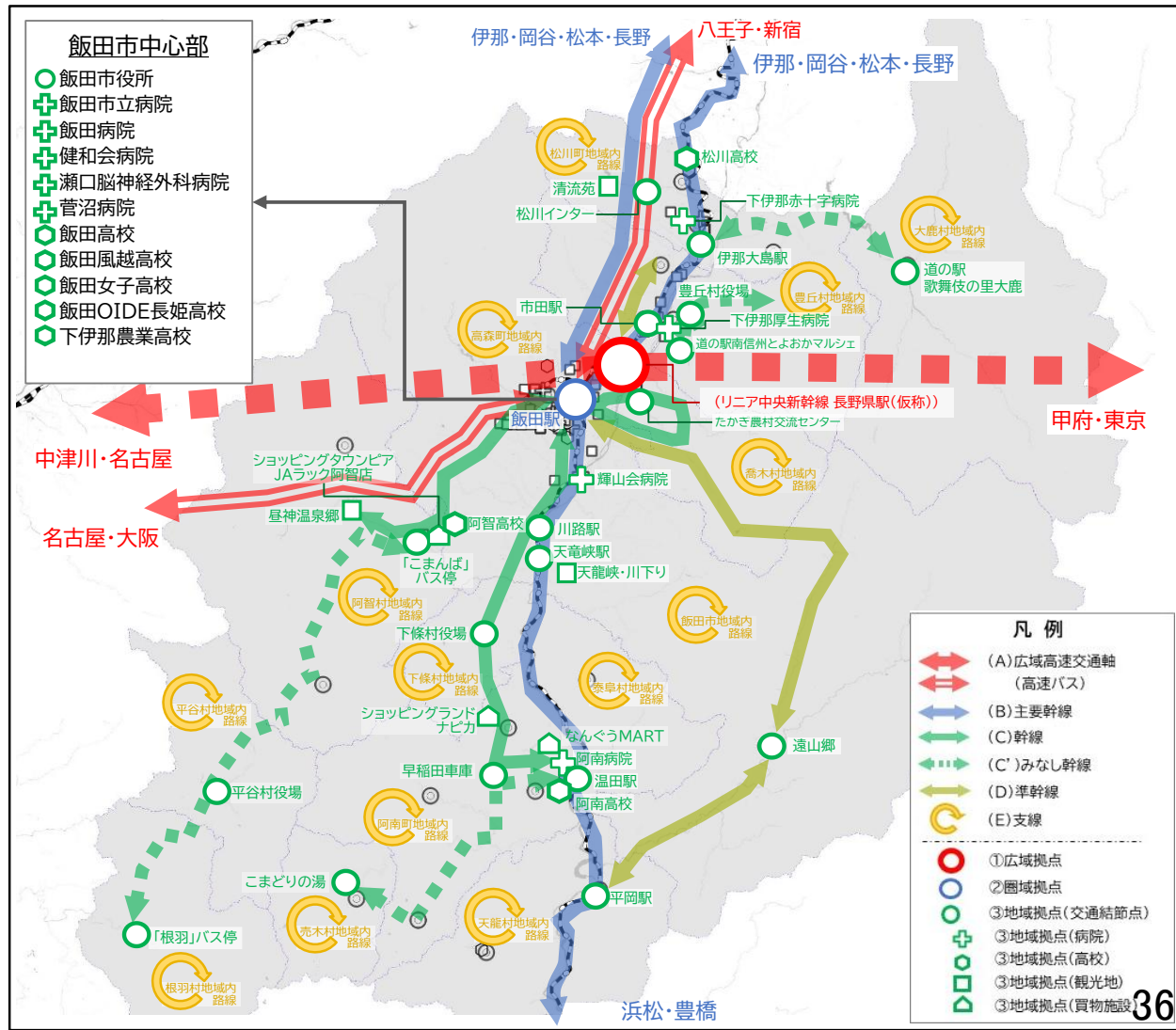
圏域内から飯田市内の**5高校**へ通学でき、下校時は終業後ほどなく、および塾や部活動後に帰宅できる。各ブロック内の計**3高校**へも同様に登下校できる。



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 飯田市 ・飯田市役所 ・川路駅 ・天竜峡駅 ・遠山郷(和田) 飯田市立病院 飯田病院 健和会病院 舞山会病院 瀨口脳神経外科病院 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 ・早稲田車庫前 阿南病院 阿南高校 ショッピングランドナビカ なんぐうMART 阿智村 ・「こまなば」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 道の駅南信州とよおかマルシェ 豊丘村役場 大鹿村 道の駅歌舞伎の里大鹿
	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	

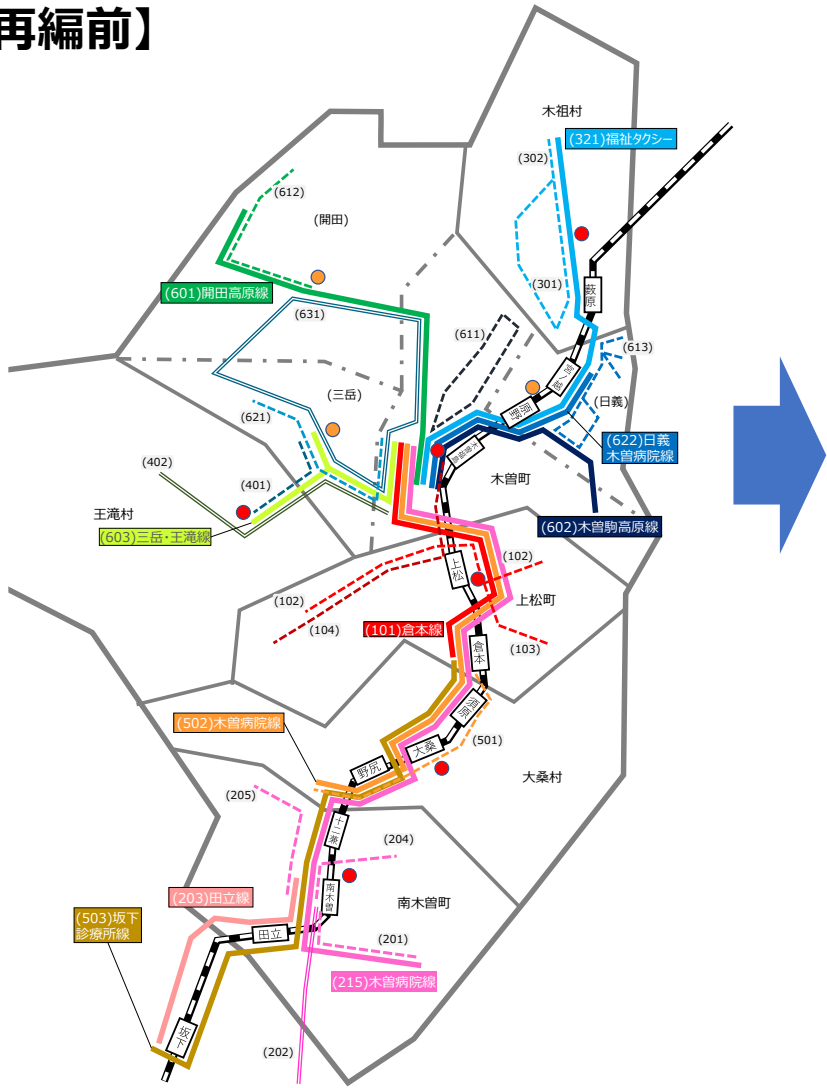
区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な路線
軸・路線	[A]広域高速交通軸	⇄	三大都市圏と県内の広域拠点を接続	鉄道 ・(リニア中央新幹線 [JR東海]) 高速バス ・中央道 高速バス [信南交通ほか]
	[B]主要幹線	⇄	隣接県と県内や県内の広域拠点を接続	鉄道 飯田線 [JR東海] バス みずハイウェイバス [アルピコ交通、伊那バス、信南交通]
	[C]幹線	⇄	圏域拠点と地域拠点を接続	バス 駒場線 [飯田市] 阿島線 [飯田市] 阿南線 [下伊那南部事務組合] 温田線 [下伊那南部事務組合] 西部コミュニティバス [西部コミュニティを守り育てる会] 大鹿線 [大鹿村] 坂越線 [豊丘村]
	[C']みなし幹線	⇄	主要幹線もしくは幹線への集約により圏域拠点へ接続	バス 市町村界を跨ぐコミュニティ交通 ・遠山郷線 [飯田市] ・平岡線 [飯田市] ・集合タクシー-市田線 [飯田市] 等
	[D]準幹線	⇄	地域拠点と地域拠点を接続	バス 集合タクシー ・各市町村のコミュニティ交通
[E]支線	○	地域拠点と目的施設を接続	バス 集合タクシー	



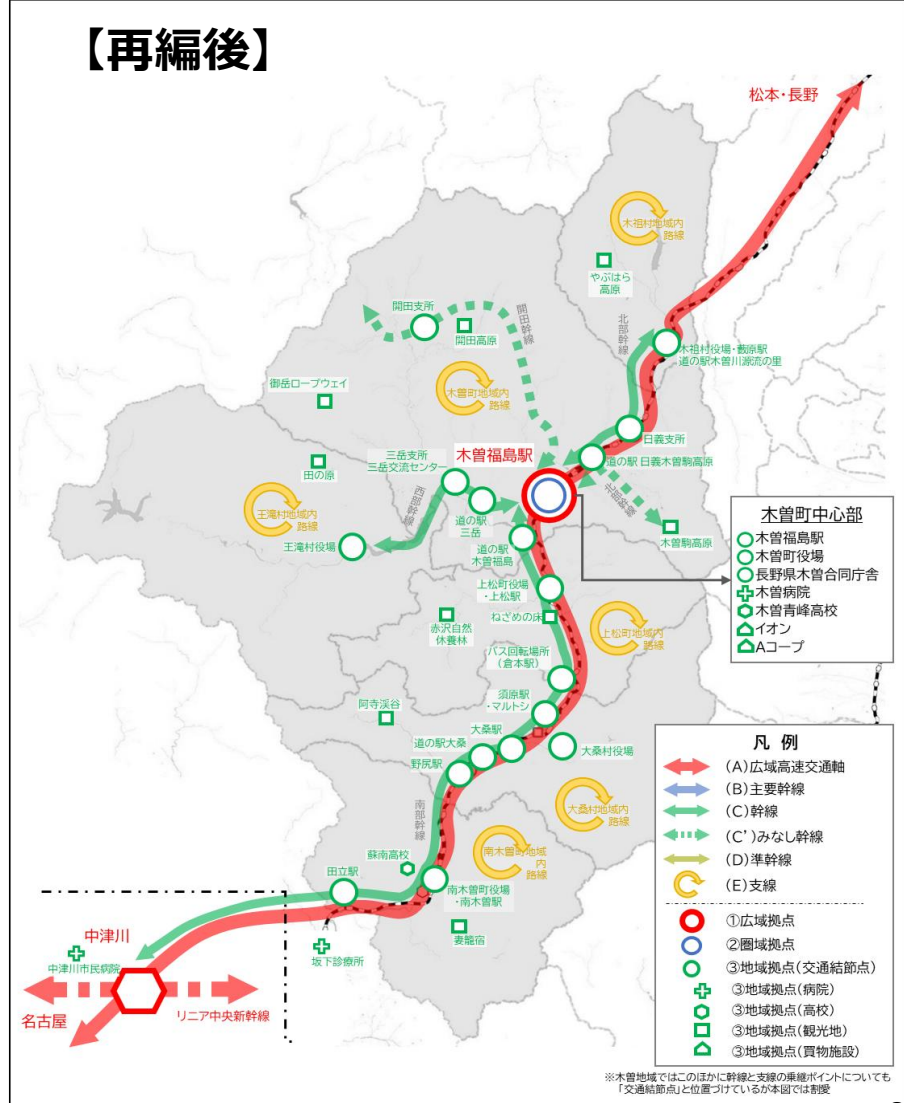
木曽地域の取組事例について（バス路線の再編）

○ 木曽地域では、各町村が個別にコミュニティバスを運行し、路線の重複がみられるなど非効率な運行となっていたため、安定的かつ効率的な交通体系の構築に向けて、地域全体でバス路線の再編に取り組み、令和7年10月から、木曽地域広域幹線バス「きそバス」の運行が始まった。

【再編前】



【再編後】



木曽地域の取組事例について（サービス水準の設定）

- バス路線の再編と合わせて、再編後の路線における通院・通学等の移動に関するダイヤ・便数等のサービス水準についても議論し、定めている。

【木曽地域における地域公共交通ネットワークに関する品質】

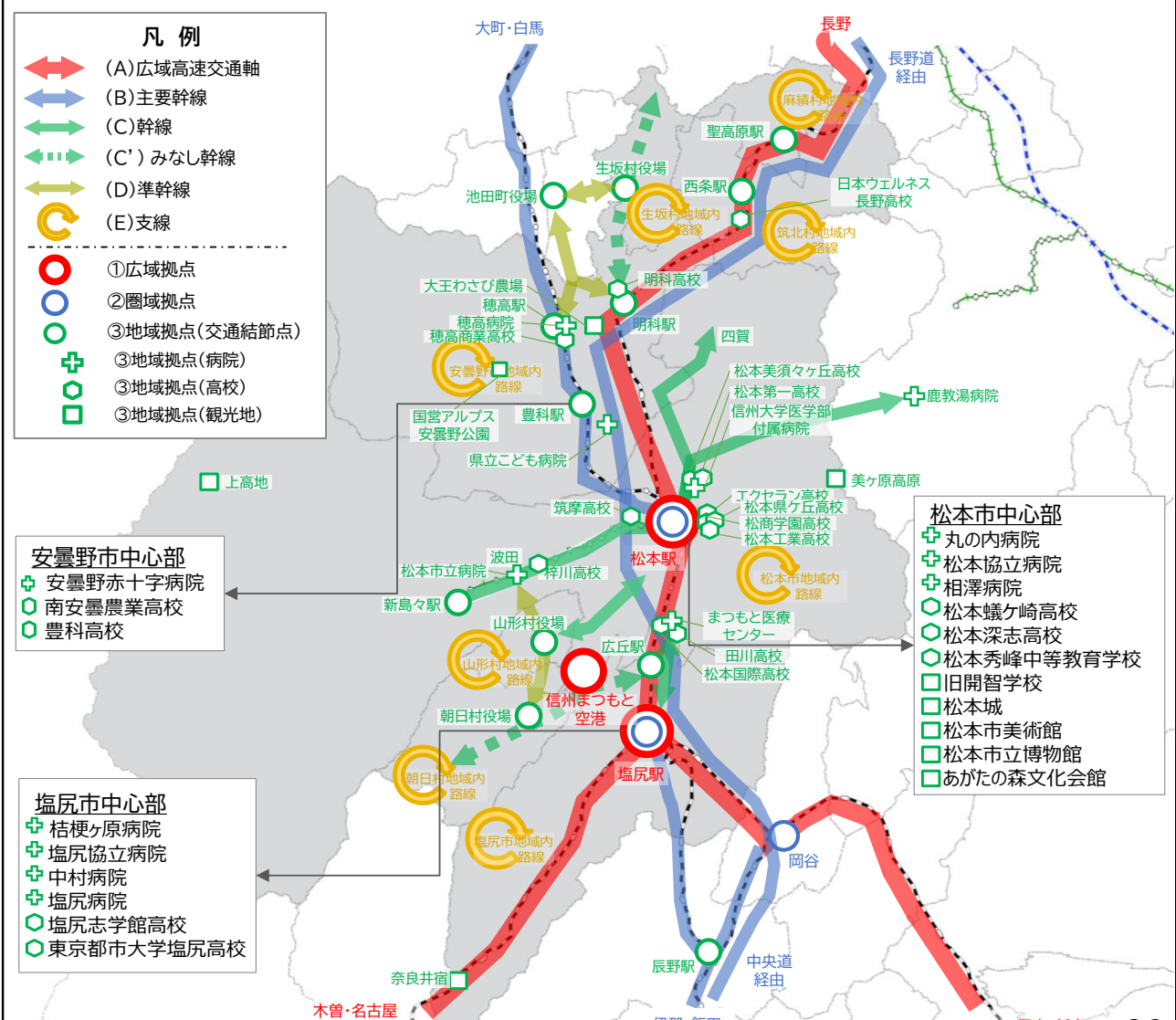
出典：木曽地域公共交通計画（R7.3）

種別	品質保証の基本的な考え方				設定する水準		
	通院	通学	買物	観光	運行日	運行時間帯	運行本数
[B] 主要幹線	木曽地域を出発して隣接圏域の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。	木曽福島駅を出発して隣接圏域の高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅にあわせて便がある。	日常の買物移動については原則として圏域を跨ぐものは想定しないが、通院と同様のパターンで移動できることで、ニーズに対応できるものとする。	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。	平日・土休日とも (同水準で運行)	概ね 6～22時	15往復/日 程度
[C] 幹線	当該軸の沿線の居住区を出発して直接への乗継ぎにより地域医療を担う木曽病院 坂下診療所及び中津川市民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。(伊那中央病院へのアクセスはニーズ等の調査を行い、適切な運行形態等を検討)	当該軸の沿線の居住区から木曽青峰高校及び蘇南高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅にあわせて便がある	当該軸の沿線の居住区から各地域拠点に位置づけられたスーパーにアクセスでき買物を終えたあとに帰宅できる便がある。買物移動の機会が1日に複数回あり、午前については通院との併用にも対応できる	当該軸に近接した観光地へのアクセスを視野に入れ、路線・バス停を設定する。観光客の移動にあわせ、午前中は到着列車、午後には出発列車と接続できるようダイヤを調整する。	平日・土休日とも (休日については減便を許容)	概ね 6～21時	10往復/日 程度 (平日)
[D] 準幹線							
[E] 支線	圏域内の各居住区を出発して直接もしくは[B]への乗継ぎにより地域医療を担う木曽病院、坂下診療所及び中津川市民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]幹線への乗継ぎにより木曽青峰高校及び蘇南高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅にあわせて便がある。	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]幹線への乗継ぎにより各地域拠点に位置づけられたスーパーにアクセスでき、買物を終えたあとに帰宅できる便がある。買物移動の機会が1日に複数回あり、午前については通院との併用にも対応できる。	各町村において振興に注力する観光地へのアクセスについては、[A]広域高速交通軸、[B]主要幹線、[C]幹線からの乗継ぎ等の調整を行い、原則として[E]支線にて担うものとする。	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)

松本地域の品質保証について

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	○	○三大都市圏など直接アクセス可能な交通結節点	松本市 松本駅 松本空港 塩尻市 塩尻駅
	②圏域拠点	○	○圏域の中心市村の交通結節点	松本市 松本駅 塩尻市 塩尻駅 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 専修学院(上田市) 私立松本国際高等学校 長野県松本県ヶ丘高等学校 私立松学園高等学校 私立工ヶセラン高等学校 長野県松本工業高等学校 長野県松本嶺ヶ崎高等学校 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
	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	塩尻市 塩尻駅 塩尻協立病院 塩尻病院 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 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 塩金・穂高地区 麻績村 生坂村 山形村 朝日村 筑北村

- +
 -
- 圏域内の14病院に午前中に到着し、診療を終え、お昼前後の帰宅ができる。
-
- 圏域内の20高校への登下校と、終業後ほどなく、および部活動後の帰宅ができる。



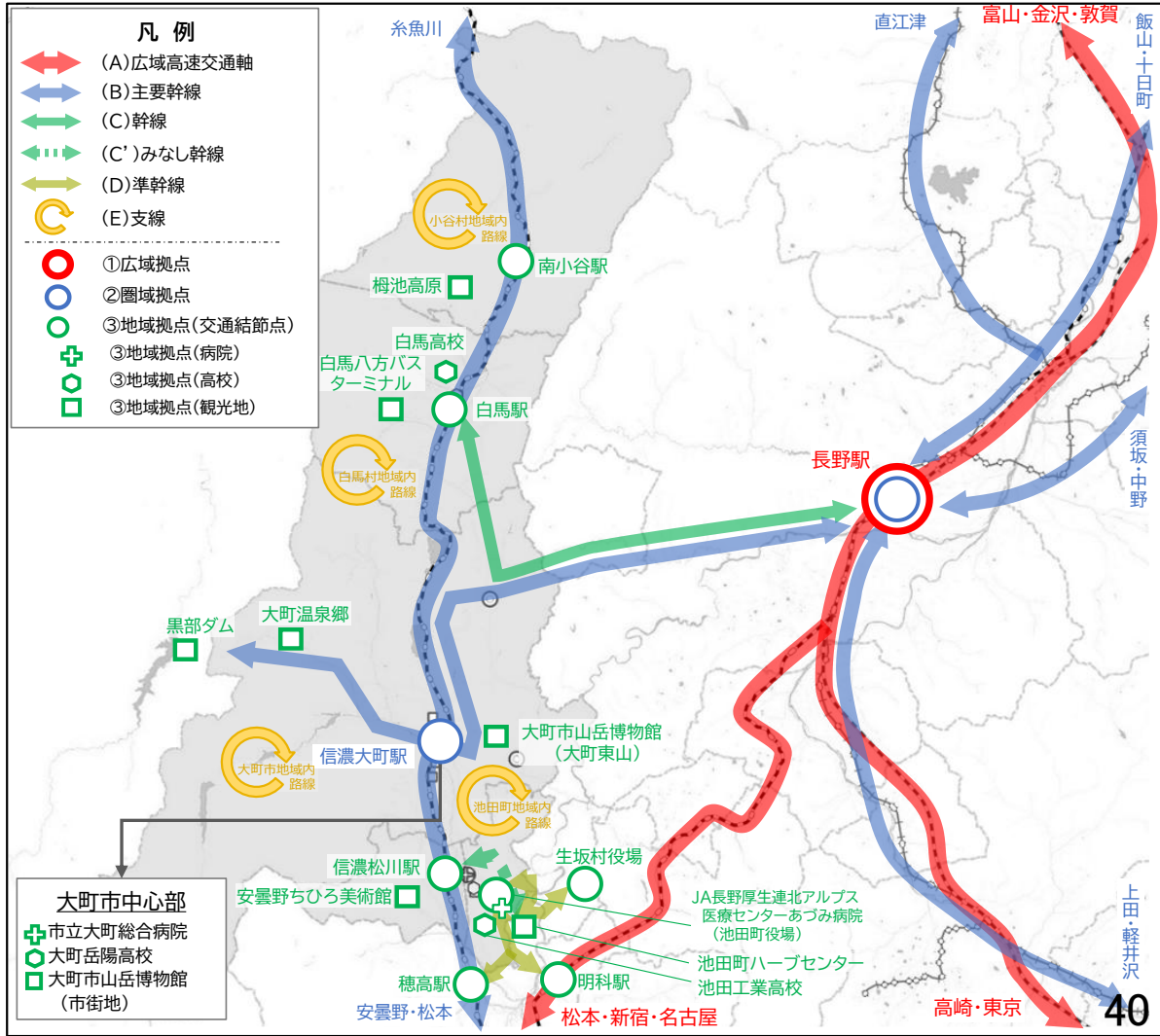
区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な拠点・路線
軸・路線	[A] 広域高速交通軸	↔	三大都市圏と県内の広域拠点を接続	鉄道・航空 ・中央東線(特急列車)[JR東日本] ・中央西線(特急列車)[JR東海] ・篠ノ井線(特急列車)[JR東日本] ・航空路線[FDA]
	[B] 主要幹線	↔	隣接県と県内や県内の広域拠点を接続	鉄道 ・中央東線(普通列車)[JR東日本] ・中央西線(普通列車)[JR東海] ・篠ノ井線(普通列車)[JR東日本] ・大糸線[JR東日本] ・中央東線辰野支線[JR東日本] バス ・みずすハイウェイバス [アルピコ交通、伊那バス、信南交通] ・上高地線 [アルピコ交通]
	[C] 幹線	↔	圏域拠点と地域拠点を接続	鉄道 ・山形線 [アルピコ交通] ・鹿教湯温泉線 [アルピコ交通] ・塩尻北部線 [アルピコタクシー] バス ・西貢線 [アルピコ交通]
	[C'] みなし幹線	↔	(同一市村内地域間幹線)	バス ・主要幹線もしくは幹線への乗継により圏域拠点へ接続
	[D] 準幹線	↔	地域拠点と地域拠点を接続	バス ・池原線 [安曇観光タクシー] ・朝日・波田線 [アルピコタクシー] ・明科線 [安曇観光タクシー] ・安曇野線 [安曇観光タクシー]
[E] 支線	↔	地域拠点と目的施設を接続	バス ・集合タクシー ・各市村のコミュニティ交通	

北アルプス地域の品質保証について

圏域内からの中核的な医療機関 **2 病院** 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。

圏域内から、圏域内の **3 高校** および **松本駅** 方面の高校に、始業開始時刻までに到着。下校時は、終業後ほどなく、および塾や部活動後の帰宅ができる。

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	—	
	②圏域拠点	○	○圏域の中心市町の交通結節点	大町市 ・信濃大町駅	
	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	大町市	<ul style="list-style-type: none"> 市立大町総合病院 大町岳陽高校 大町温泉郷 黒部ダム 大町市山岳博物館 (大町東山) 大町市山岳博物館 (市街地)
				池田町	<ul style="list-style-type: none"> JA長野厚生連北アルプス医療センターあづみ病院 (池田町役場) 池田工業高等学校 池田町ハーブセンター
				松川村	<ul style="list-style-type: none"> 信濃松川駅 安曇野ちひろ公園
白馬村	<ul style="list-style-type: none"> 白馬駅 白馬高校 白馬八方バスターミナル 				
小谷村	<ul style="list-style-type: none"> 南小谷駅 桐池高原 				
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	—	
	[B] 主要幹線	↔	隣接県と県内や県内の広域拠点を接続	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 長野・大町(扇沢)線 [アルビコ交通・アルビコタクシー]
	[C] 幹線	↔	圏域拠点と地域拠点を接続	バス	<ul style="list-style-type: none"> 長野・白馬線 [アルビコ交通]
	[C'] みなし幹線	↔	B主要幹線への乗継により圏域拠点へ接続	バス	<ul style="list-style-type: none"> 松川線[池田町営]
	[D] 準幹線	↔	地域拠点と地域拠点を接続	バス	<ul style="list-style-type: none"> 明科線[池田町営] 安曇野線[池田町営] 池坂線[生坂村営]
[E] 支線	↔	地域拠点と目的施設を接続	バス	<ul style="list-style-type: none"> 各市町村のコミュニティ交通 	

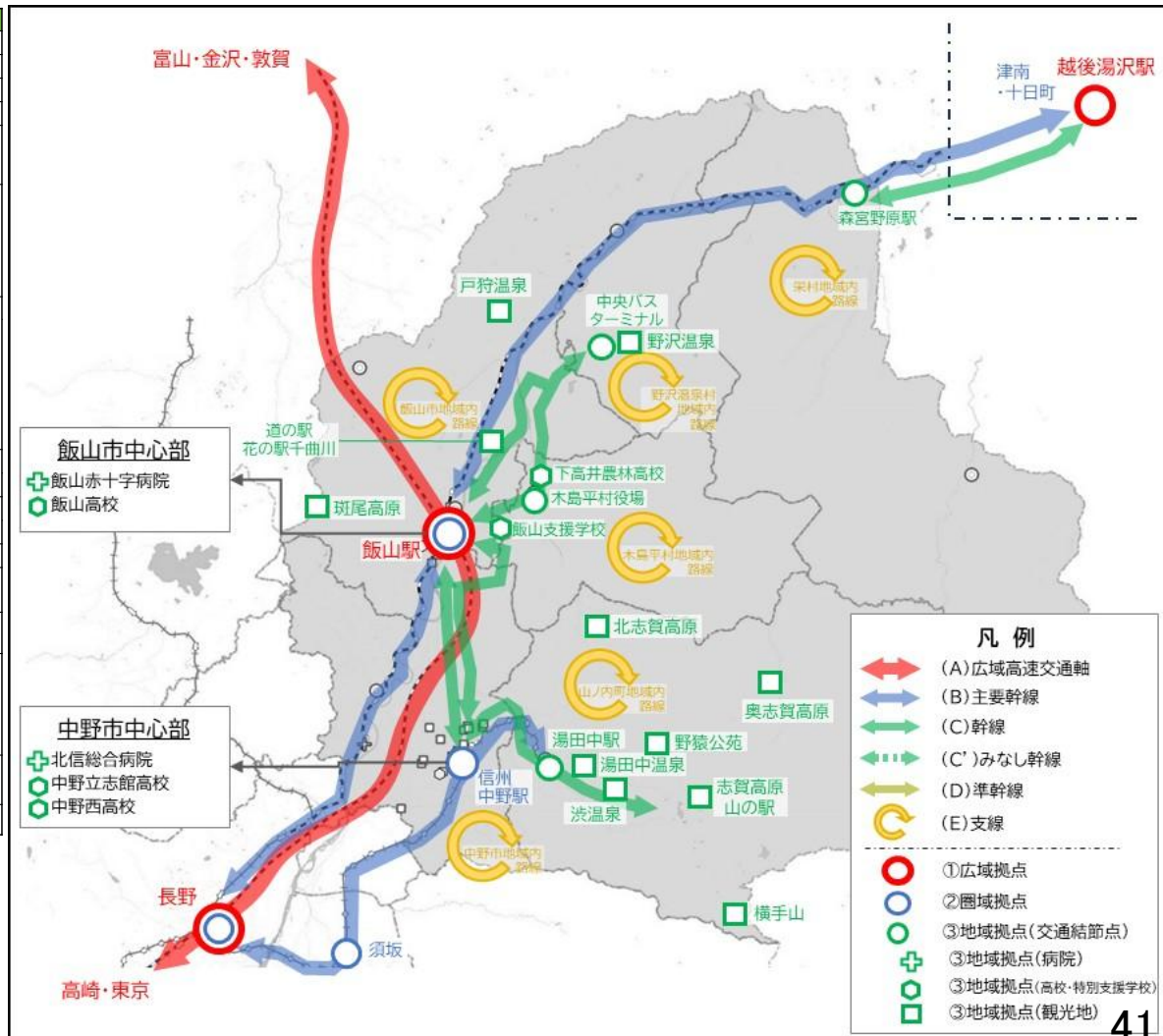


北信地域の品質保証について

圏域内から、地域医療を担う北信総合病院及び飯山赤十字病院に午前中に到着し、診療を終え、午後の早い時間帯に帰宅できる。

圏域内から、圏域内の4高校と1特別支援学校へ始業時間に間に合うよう登校でき、下校時は、終業後および課外活動終了後に帰宅できる。

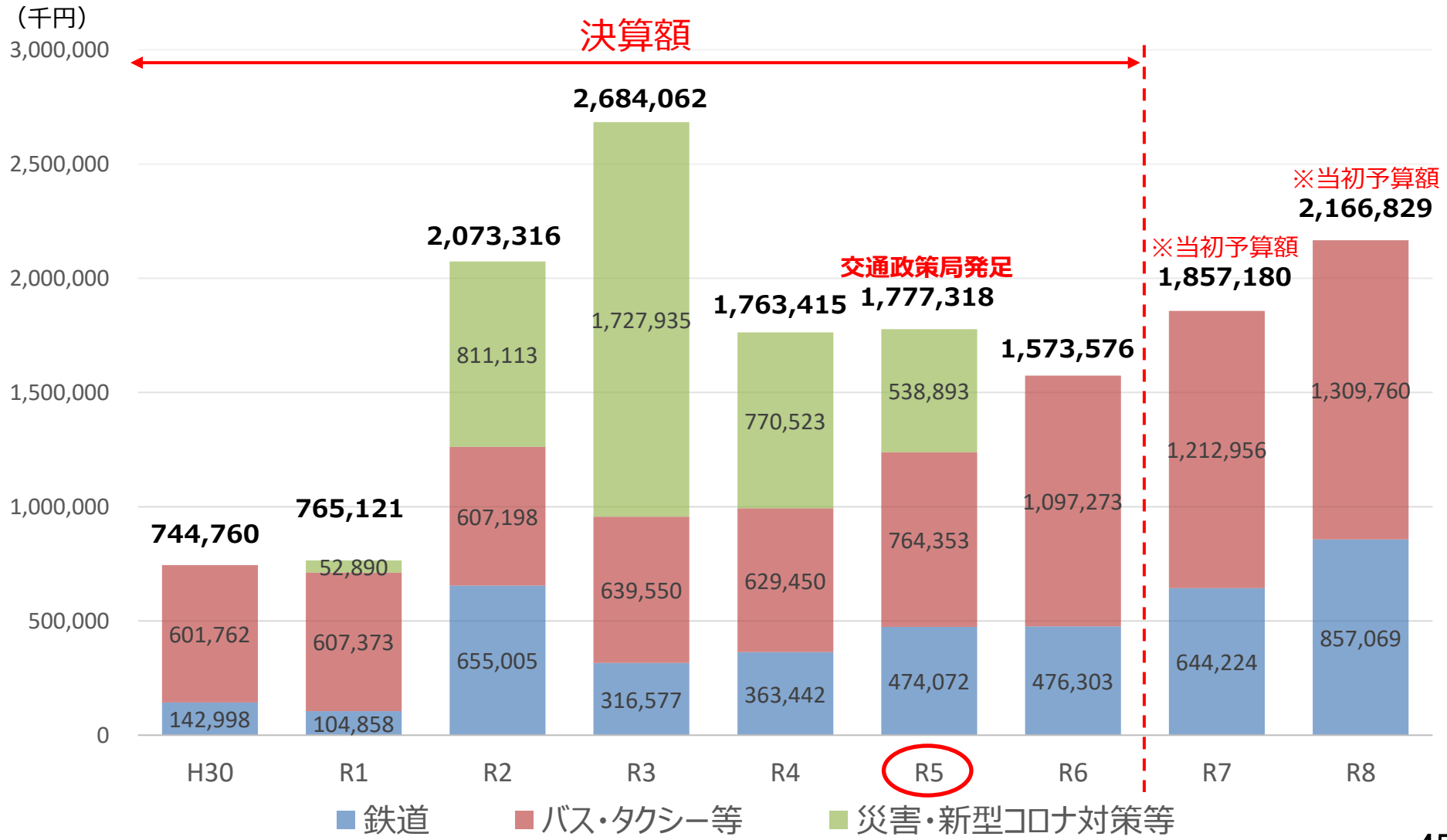
区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な拠点・路線
拠点	①広域拠点	○	○三大都市圏などと直接アクセス可能な交通結節点	飯山市・飯山駅 新潟県・越後湯沢駅
	②圏域拠点	○	○圏域の中核市町の交通結節点	中野市・信州中野駅 飯山市・飯山駅
	③地域拠点	○	○各市町村中心部の交通結節点 ○中核的な医療機関、高校、主要な観光地、買い物先施設	中野市 飯山市 山ノ内町 木島平村 野沢温泉村 栄村
軸・路線	[A]広域高速交通軸	↔	三大都市圏と県内の広域拠点を接続	鉄道 北陸新幹線〔JR東日本〕
	[B]主要幹線	↔	隣接県と県内や県内の広域拠点を接続	鉄道 飯山線〔JR東日本〕 長野線〔長野電鉄〕
	[C]幹線	↔	圏域拠点と地域拠点を接続	バス 上林線〔長電バス〕 中野木島野沢線〔長電バス〕 合庁線〔長電バス〕 木島平村シャトル便〔木島平村〕 野沢温泉ライナー〔野沢温泉村〕 湯沢線〔南越後観光バス〕
	[D]準幹線	↔	地域拠点と地域拠点を接続	-
	[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バス等



3 長野県の取組

地域公共交通に対する県の財政負担について

- ◆ 災害・新型コロナ等への対応を除くと、地域公共交通に対する県の財政負担は増加傾向
- ◆ 特に、**令和5年度の交通政策局発足**以降、鉄道関係、バス・タクシー等関係ともに財政負担を増やし、地域公共交通の維持・確保に向けて様々な取組を推進



令和8年度 長野県の取組 (県内移動の利便性向上プロジェクト)

R 8年度の主な取組

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) ● 他都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) R7.1補

(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) R7.1補

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) R7.1補

◆ 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)

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) R7.1補及びR8当初

● 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) 教育委員会

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、「利用しなくなる」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)

本日正式紹介する事業

- ① 運転手等の人材確保に関する取組
- ② 信州型広域バス路線支援制度
- ③ 「みすずハイウェイバス」の令和8年度運行方針
- ④ 移動の安心確保プロジェクト
- ⑤ 交通キャッシュレス化の推進
- ⑥ 公共交通情報オープンデータ活用
- ⑦ 長野県宿泊税を契機とした観光地へのアクセス向上
- ⑧ 地域公共交通計画等の策定支援
- ⑨ 多角連携型モビリティ・ネットワークの形成
- ⑩ 公共交通の利用促進（モビリティ・マネジメント）

① 運転手等の人材確保に関する取組 (1/2)

ドライバー等人材確保支援事業

- 持続可能な地域公共交通・物流を実現するため、バス・タクシー・トラックドライバー等の人材確保に向けた取組を支援
 - ✓ 求職者向けのマッチングイベントの開催
 - ✓ 地域就労支援センターに「運輸業界」相談窓口を設置
 - ✓ 運輸業界のイメージアップのため、仕事内容や魅力、キャリア形成に係る情報発信を強化
 - ✓ 他都道府県から移住してバスドライバーに就業する者に対し、移住経費を支援（1人あたり最大80万円）

バスドライバー移住支援事業補助金 R8当初 5,000千円

- 補助対象者（主な要件）
 - 以下を満たす乗合バス事業者
 1. 営業所が県内にあり、県内を営業区域として現に運行
 2. 直近の概ね2年以上連続して県外に居住した後、R7.4.1以降に本県へ移住し、R8.4.1以降に路線バス運転手として雇用した者に対し、移住及び就職に要した経費への補てんである旨を明示し金銭を支給
- 補助額（1人あたり）
 - 支給した額が60万円以下の場合、事業者が支給した額（＝60万円までは事業者負担なし）
 - 60万円を超えて支給した場合は、60万円（基本分）＋60万円を超えた額の半額（ただし上限20万円） ※R8年度から上限額を引き上げ（50万円→80万円）

① 運転手等の人材確保に関する取組 (2/2)

◆ 大型第二種免許の取得支援 R7.1月補正予算額 9,000千円 ※R8へ繰越

- 補助対象者 (主な要件)
 - 以下を満たす県内乗合バス事業者
 - 国土交通省「働きやすい職場認証制度」又は長野県「職場いきいきアドバンスカンパニー認証制度」において認証を受けている
- 補助対象経費 大型第二種免許取得支援 (受験資格特例教習を含む) に要する経費
- 補助率 10分の10 (1人あたり上限30万円)
- 申請期限 **令和8年12月28日 (月) まで**

◆ 採用活動経費への支援 R7.1月補正予算額 18,200千円 ※R8へ繰越

- 補助対象者 (主な要件)
 - 以下を満たす県内乗合バス事業者、タクシー事業者
 - 国土交通省「働きやすい職場認証制度」又は長野県「職場いきいきアドバンスカンパニー認証制度」において認証を受けている
- 補助対象経費 採用活動に必要な経費 (求人サイト掲載、就職説明会への出展料等) に要する経費
- 補助率 6分の1 (1事業者あたり上限70万円)
- 申請期限 **令和8年12月28日 (月) まで**

②信州型広域バス路線支援制度

現状・課題

- 人口減少の影響等による、**輸送需要の縮小・事業者収益悪化**
- 乗務員の**人手不足・高齢化**が年々深刻化
⇒路線バスの赤字を貸切バス等の利益で補填する構造は限界にきており、交通事業が事業者の**自助努力を前提として存続することは困難（国や県の支援が不十分）**
⇒県内でも**バス路線の減便・廃止**が発生しており、県民等の移動に影響を与えている。

基本方針

- 単なる赤字補填にとどまらない**県独自の新たな支援制度**を構築し、**公的関与を強化**（事業者の経営基盤強化）
- 利用実態に即した運行形態、走行経路へ見直した**路線を支援対象路線に**（最適な交通ネットワークの構築）
- 処遇改善に必要な経費を支援単価に加算**（人材の確保・定着）
- 新たな支援制度でも、運行の維持が困難な場合は、**沿線市町村の協力（財政負担）により路線を維持・確保**

支援対象

- 圏域の中心市町と周辺市町村をつなぐ広域的な路線（C幹線）
市町村間をつなぐ路線（D準幹線）の一部（「みなし幹線」として支援）
- ・地域別部会で議論し見直された路線（バス路線見直しの観点参照）
 - ・運行回数、輸送量要件を撤廃

制度詳細

運行経費補助	支援方式	運行経費の1/2を支援単価とし、走行距離に応じた定額補助方式
	支援スキーム	1km当たり支援単価 × 実車走行キロ = 支援額
	1km当たり支援単価	運行実績（事業者の運行単価）と地域単価の低い方の1/2+処遇改善に要する経費
	処遇改善加算	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
	支援上限	運行経費 - 運行収益
バス事業維持・確保補助		「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

②【参考】バス路線等の見直しの観点

- 品質保証を具体化するためには、既存路線や既存交通モードにとらわれず、以下の観点に基づき、バス路線等の見直しを行う必要（**信州型広域バス路線支援制度の適用要件**）

【バス路線等の見直しにあたっての観点】

◆**通院・通学・観光における品質が保証**されているか

※ダイヤ・便数の保証すべきサービスの品質

（県計画記載、今後地域別部会において地域における品質を議論）

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

◆**利用状況・実態**を鑑みて適切な路線となっているか

- ・現行路線の起点、経由地、終点が妥当か
- ・運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズが適切か

◆**路線同士が競合**していないか

- ・複数の事業者が類似の路線を走行していないか
- ・幹線同士又は幹線と準幹線や支線の一部が重複していないか

③ 「みすずハイウェイバス」の令和8年度運行方針

1 経緯・課題

- R6年度：当初4往復便だった運行を維持するため、県が必要な経費を支援
- R7年度：コロナ禍での需要低下をきっかけとした減便ダイヤから、需要に応じた便数・ダイヤを確保するため、利用が見込まれる時間帯に増便し、計7便運行の実証運行を実施

<主な課題>

- ・目的の時間前に到着する便がない、目的達成後に帰れる便がない
- ・日帰り利用の場合、十分な滞在時間を確保できない
- ・飯田～長野の所要時間が長すぎる

2 今後の運行方針

- 実証運行に必要な経費を県が支援
R7,R8…実証運行により、コロナ後の長野地域-南信州・上伊那地域間の移動需要を把握し、みすずハイウェイバスの利便性向上を図る
- R9…実証運行の結果をもとに最適な便数・ダイヤを設定するとともに、支援スキームも見直していく

【運行便数と県予算額】

	令和6年度	令和7年度	(現行) 令和8年度	令和9年度
運行便数	4往復便	7往復便	7往復便	利用実績による
県予算額	5千万円/年	1億2000万円/年	1億7500万円/年	未定

③ (1) 「みすずハイウェイバス」の利便性向上に向けた取組

3 直近の取組

- 年間乗降数が1,000人以上のバス停のみに絞った特急便を設定
※所要時間が長すぎるという課題に対し、特急便を設定することで乗車時間の短縮を実現
- WEB予約サイトを変更
※予約時の座席指定が可能になったほか、女性専用席やWEB回数券の利用が可能に

4 改正ダイヤ (4/1～)

【特急便ダイヤの乗車時間】

飯田駅→長野駅：3時間 1分（前後便と比較して最長で29分短縮）
 長野駅→飯田駅：3時間12分（前便と比較して10分短縮）

飯田→長野

長野→飯田

改正前ダイヤ		
飯田駅発	(松本IC)	長野駅着
5:05	6:47	8:09
6:25	8:10	9:42
8:45	10:33	12:10
11:25	13:13	14:40
13:45	15:33	17:15
15:45	17:33	19:15
18:05	19:53	21:20

改正後ダイヤ		
飯田駅発	(松本IC)	長野駅着
5:05	6:47	8:09
6:25	8:10	9:42
8:45	10:33	12:10
○10:10	11:50	13:11
13:45	15:33	17:15
15:45	17:33	19:15
18:05	19:53	21:20

改正前ダイヤ		
長野駅発	(松本IC)	飯田駅着
6:30	8:08	9:52
8:40	10:18	12:02
11:40	13:18	15:02
12:40	14:18	16:02
15:40	17:18	19:02
16:40	18:18	20:02
18:10	19:48	21:32

改正後ダイヤ		
長野駅発	(松本IC)	飯田駅着
6:30	8:08	9:52
8:40	10:18	12:02
11:40	13:18	15:02
12:40	14:18	16:02
15:40	17:18	19:02
16:40	18:18	20:02
○18:10	19:44	21:22

○は特急便

○は特急便

③ (2) 「みすずハイウェイバス」の利用促進について

【地域振興局への依頼事項】

- 管内の企業や住民に対する利用の呼び掛け
- 職員の通勤・出張時における利用の呼び掛けと利用促進のための仕組みの構築

【(参考) 運行事業者への依頼事項】

- 利用者へのダイヤの周知
- 旅行商品の造成など利用者の増加につながる取組の実施
- HPや予約システム等の改善による利便性の向上⇒一部実施済

- 長野県からの支援に基づくダイヤの増便は今年度まで
- 利用者数が今後の運行便数に影響するため、**更なる利用促進の取組が重要**
目標値：年間利用者数 8 万人（令和 8 年度）

2026年4月1日～
みすずハイウェイバスがもっと便利になります!
Highland Express
ALPICO GROUP

信州の南北、長野・松本～伊那・駒ヶ根・飯田を結ぶ高速バス「みすずハイウェイバス」
この春2026年4月1日から、もっと便利にご利用いただけます。
お出かけの際には、ぜひ「みすずハイウェイバス」をご利用ください!

4/1～、みすずハイウェイバスの「あったらいいな」、が導入されます

1. WEB予約サイトが変更となります
 ✓ 予約時の座席指定が可能です ✓ 女性専用席を設定しました ✓ WEB回数券(4回分)あります

2. 便利な「特急便」が設定されます
 ✓ 飯田駅 10:10 発 → 長野県庁 13:17 着の特急便を設定しました!
 ✓ 10時台に南信州を出発→午後イチには長野に到着!

こんなときには、「みすずハイウェイバス」を!

① 長野市内で午後から会議。飯田からの道中、時間を有効に使いたいなあ。
移動時間も有効活用! 疲れたら仮眠もできるよ
飯田駅前 10:10 発 → 長野駅 13:11 着

② 週末は登壇温泉に行こう♪ でも長野から長距離の運転はちょっと不安...
長距離運転のストレスなく、公共交通でのんびり到着♪ 登壇温泉 一泊
長野駅 8:40 発 → 飯田駅前 12:02 着
長野駅 19:15 着 → 飯田駅前 15:45 発 翌日は南信州観光♪

利用促進チラシ（抜粋）

今年度は令和 9 年度に向けて、最適な便数、ダイヤ編成等への見直しについても議論を進める予定です。市町村の皆様におかれましても、利用促進はもとより、見直しの議論にもご協力をよろしくお願いいたします。

【参考】県の利用促進に関する取組（R 7 年度の取組抜粋）

- ・WEB予約サイトの変更や運行便の一部特急化
- ・経済 4 団体、県機関等に対し、「みすずハイウェイバス」の積極的な利用を呼びかけ
- ・公共交通機関を利用しやすい会議時間の設定
- ・FMラジオ出演や南信州地域の広報誌を活用した広報の実施

④移動の安心確保プロジェクト事業（1/2）

1 概要

県計画に定める品質保証を実現するため、身近な移動手段確保に係る市町村の取組を促進する。

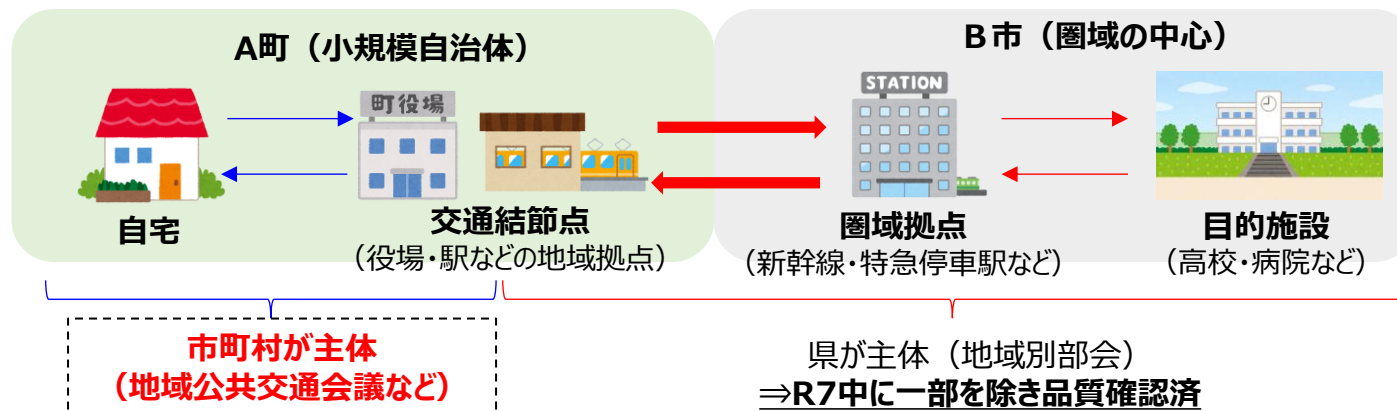
2 現状・課題

県計画では保証すべき移動の品質として、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

としており、下図の役割分担に従い、それぞれ取り組んでいるところ



自宅からの交通結節点等への身近な移動については、市町村が主体的に取り組んでいるが、以下のような課題があると想定

- ✓ デマンド交通等を実施する際のエリア、土日の運行、利用対象者、ピックアップポイント、アプリの仕様などの基本的な考え方が不明確
- ✓ 地域の実情に応じた移動手段を検討するにあたって
 - ① コミバス、乗合タクシーなど、輸送量に応じてどのような手段を選択するか
 - ② 事業者運行、公共ライドシェア、ボランティア輸送などを行う際に必要な手続きは何かなどの判断に迷うポイントが多く存在

**県の支援により
こうした課題
解決を促進**

④移動の安心確保プロジェクト事業（2/2）

3 事業内容

身近な移動について、市町村が取り組むにあたっての基本的な考え方を整理するとともに、モデルとなる地域を選定し、具体的な解決事例を横展開することで全県的な課題解消を目指す

（1）ガイドライン・カタログ作成（コンサル委託）

➤ 市町村の交通計画やヒアリング等を通じ、交通体系の実態を調査したうえで、以下の資料を整備

- ①ガイドライン：デマンド交通等を実施する際のエリア設定、土日の運行、利用対象者、ピックアップポイント、アプリの仕様などの基本的な考え方を整理
- ②カタログ：市町村が、人口規模や財政状況等を踏まえ、地域にとって適切な交通手段を自ら選択できるように、公共ライドシェアやデマンド乗合タクシーなどの特性や有効に機能する条件等を整理

（2）モデル地域の課題解決支援（コンサル委託・有識者派遣）

➤ 特に困難な課題を抱える地域を3カ所選定し、具体的な課題解決の取組をプッシュ型で支援

- ①モデル地域の選定：実態調査の中で他地域へ波及可能な課題を抱える地域を3つほど選定
（想定）運転手不足によりタクシー事業者のデマンド交通が継続困難な地域
事業者による土日の運行が困難な地域 など

②有識者の派遣：モデル地域の取組に対する対応策の立案、事業者との調整など実務面の助言

（3）初期費用支援（町村・NPO等への補助）

➤ デマンドタクシーや公共ライドシェアなどを新たに運行するために必要な車両購入費や講習受講料等の初期費用を支援 **※R8年度から上限額を引き上げ（100万円→250万円）**

⑤交通キャッシュレス化の推進

長野県における交通キャッシュレス化の目指す姿

目指す姿

長野県は1枚のカード※で公共交通機関を利用でき、様々なお店や施設で決済ができます

※10カード（交通系IC全国相互利用サービス）【地域連携ICカード含む】

【10カード】

JR各社が発行する「Kitaca」「Suica」「TOICA」「ICOCA」「SUGOCA」、首都圏の私鉄などで利用できる「PASMO」、関西の私鉄などで利用できる「PiTaPa」、名古屋市交通局と名古屋鉄道の「manaca」、福岡市交通局の「はやかけん」、西日本鉄道の「nimoca」



【目指す姿が実現した際のメリット】

		10カード利用者	地域連携ICカード利用者
利用者	鉄道・タクシー・県外バス	<ul style="list-style-type: none"> ○県内だけではなく、全国の鉄道・路線バス・タクシーに現金不要でスムーズに乗ることができるようになります。 ○全国のコンビニや各種施設で決済ができるようになります。 ○普段使いの交通系ICカードで県内の鉄道・路線バス・タクシーに乗ることができるようになります 	
	県内バス 地域連携ICカードシステム導入		<ul style="list-style-type: none"> ○交通ポイントや福祉ポイントでお得に県内路線バスを利用できるようになります。 ○鉄道・バス共通の定期券が発行できるようになります。
交通事業者		<ul style="list-style-type: none"> ○正確な乗降データに基づいた路線再編ができるようになります ○現金取扱事務が減少し、業務を効率的に行うことができます 	
市町村			<ul style="list-style-type: none"> ○正確な乗降データに基づいた交通施策の立案ができるようになります



長野県下統一地域連携ICカード事業について

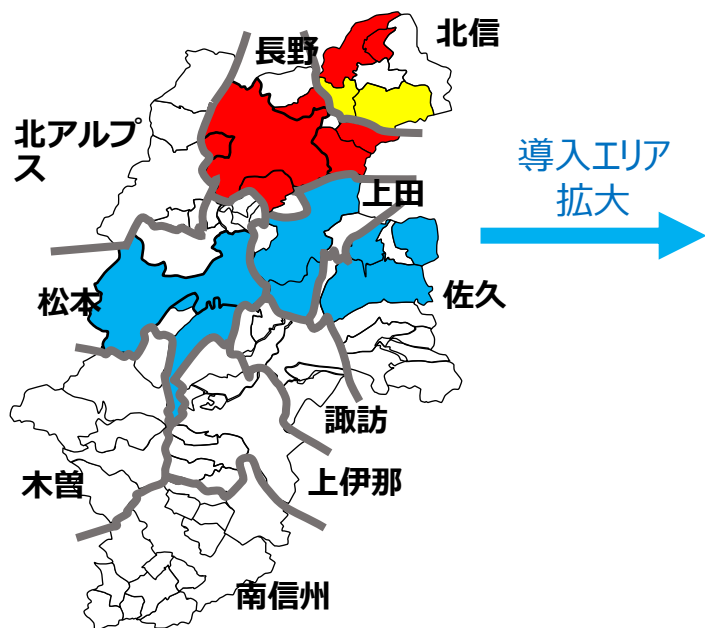
R8.3.19 第10回長野県公共交通活性化協議会資料

- 令和7年3月に長野市公共交通活性化・再生協議会が導入した地域連携ICカード（KURURU）を県下統一カードとして導入を進めるため、検討部会において協議を実施
- 令和8年4月1日から、KURURUが利用可能なエリアが、佐久、上田、松本地域を運行するバス路線にも拡大するため、公共交通の利便性が向上
- 導入エリアの拡大に伴い、長野県公共交通活性化協議会が事務局を運営するため、令和8年度当初予算案（特別会計）に運営に必要な経費を計上
- 更なるKURURUの導入エリア拡大に向け、バス・鉄道関係者等に普及促進



「KURURU」は長野市公共交通活性化・再生協議会の登録商標です

県内の地域連携ICカード導入地域（路線）【令和8年4月時点】



- : 令和6年度に導入されたバス路線がある市町村
- : 令和7年度に導入されたバス路線がある市町村
- : 令和8年度に導入されるバス路線がある市町村

地域	事業者（運営主体）	路線
佐久	JRバス関東	■ 碓氷線
		■ 高峰高原線
上田	長和町	■ 和田峠北線
		■ ながわごん
松本	松本市	■ ぐるっとまつもとバス（一般路線バスのみ）
	塩尻市	■ すてっぷくん、のるーと塩尻
長野	長電バス	■ 長野市、須坂市、千曲市、飯綱町、高山村の一般路線バス全線
	アルピコ交通	■ 長野市内の一般路線バス全線
	長野市	■ 長野市内コミュニティバス
	飯綱町	■ 飯綱町内コミュニティバス
	高山村	■ 高山村内コミュニティバス
北信	のざわ温泉交通	■ 野沢温泉ライナー
	長電バス	■ 急行志賀高原線

⑥公共交通情報オープンデータ活用事業（1/2）

1 公共交通情報のオープンデータとは

- ◆ 主に路線バスの停留所、路線、便、時刻表、運賃などの情報を、国が定める形式（GTFS-JP）で整備し、誰でも自由に利用できるよう、WEB等に公開したもの。
- ◆ 経路検索サービス事業者（Googleマップ、Yahoo!路線情報 等）に提供することで、公共交通利用者がインターネットで路線バスを含めた経路の検索が可能になる。
- ▶ データ整備の方法は主に①エクセルベースのツールで作成、②データ作成会社に委託の2パターン

2 県の取組

本来、市町村・バス事業者等の路線バス運行者が主体的に取り組むべきものだが、**「方法がわからない」、「人手が足りない」等の理由から取組が進んでこなかった。**

- ▶ 令和4年度～県において以下の支援を実施
 - ① データ整備の意義や方法を学ぶ研修会の実施
 - ② データ整備にあたり不明な点を問い合わせることのできるヘルプデスクの開設
 - ③ 自力でデータを整備することが難しい市町村・バス事業者のデータを県が作成

⑥公共交通情報オープンデータ活用事業（2/2）

3 データ整備の状況（全県、R7.4時点）

	実数	%
路線数	470	—
GTFS-JP整備済み	365	77.6
Googleマップ掲載済み	320	68.0



経路検索に出ない路線は「存在しない」！

4 令和8年度の取組

(1) 初任者がデータ整備の方法を学ぶことのできる講習会の開催（実施時期・回数は調整中）

インターネットの経路検索サービスで路線バスの情報を検索するために必要となる「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」を、交通事業者・市町村が作成・更新できるよう講習会を開催

(2) 長野県バスロケーションシステム「バス予報」の利用エリア拡大促進

- ・ 導入主体 長野県公共交通活性化協議会（R7にシステム構築完了）
- ・ 導入事業者 交通事業者、市町村
- ・ 費用負担
 - ①システム開発等共通経費：県
 - ②車載器等、市町村・交通事業者ごとに必要となる経費：交通事業者、市町村

「バス予報」はこちらから↓



公共交通情報のオープンデータ化について

現時点の整備状況

R7.6.12
第9回長野県公共交通活性化協議会資料

- 県では、インターネットの経路検索サービスで路線バスを検索するために必要となる「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」の整備を促進
 - ▶ R7.4現在の整備率 **77.6%** (365/470路線)、**対前年+3.5%** (+3路線)
 - ▶ Googleマップ掲載率 **68.0%** (320/470路線)、**対前年+2.5%** (+9路線)
- 整備率100% (R10) の達成に向け、**未整備の市町村・事業者の更なる取組が必要**

未整備市町村及び事業者

	未整備	一部のみ整備
市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・小諸市 ・下諏訪町 ・天龍村 ・麻績村 ・筑北村 ・小川村 	<ul style="list-style-type: none"> ・南相木村 ・南箕輪村 ・木祖村 ・生坂村 ・高山村
	<ul style="list-style-type: none"> ・駒ヶ根市 ・中川村 ・王滝村 ・山形村 ・飯綱町 <p style="text-align: right;">16市町村</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・青木村 ・上松町 ・安曇野市 ・原村 ・南木曽町 ・長野市 ・伊那市 ・木曽町 <p style="text-align: right;">8市町村</p>
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・軽井沢交通バス ・東信観光バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・西武観光バス ・茅野バス観光 <p style="text-align: right;">4事業者</p>
		<ul style="list-style-type: none"> ・ジェイアールバス関東 ・上田バス ・伊那バス※ ・アルピコ交通 ・信南交通※ <p>※みすずハイウェイバス未整備</p> <p style="text-align: right;">4事業者</p>

長野県バスロケーションシステム「バス予報」について

1 導入の経過について

- ・ 路線バスは、鉄道と比較し、天候や道路状況等により定時運行がされにくいいため、リアルタイムでバスの走行位置・遅れ状況を可視化できるバスロケーションシステムの導入により、利用者の利便性向上が図られる
- ・ 現在、長野県観光・交通案内アプリ「信州ナビ」でバスロケーションシステム(長野地域、松本地域の路線)を稼働しているが、導入から7年が経過し、車載器の劣化による表示の不具合の発生、アプリや専用サイトからしか閲覧できないという課題がある
- ・ このため、令和7年度一般会計予算に新たなバスロケーションシステムの導入経費を計上し、準備を進めてきたところ

2 機能について

- ・ アプリをダウンロードすることなく、バス停に備え付けられたQRコード等から、バスの運行状況を確認することが可能
- ・ バスの到着時刻の目安や運行状況等をLINEの通知で受け取ることが可能
- ・ Googleマップ(多言語対応)でもバスの運行状況を確認することが可能

3 導入地域・導入開始時期について

- ・ 長野市内を運行するアルピコ交通及び長電バスの路線、長野市営バスの路線、千曲市循環バスの路線で導入(一部路線を除く)
- ・ 令和8年3月30日(月)にサービス開始

4 運営体制について

- ・ 長野県公共交通活性化協議会に「長野県バスロケーションシステム事業運営部会」を設置
- ・ 特別会計を設置し、令和8年度の運営に必要な予算案を計上
※導入する交通事業者・市町村からの負担金等により事業を運営



⑦長野県宿泊税を契機とした観光地へのアクセス向上について

長野県宿泊税（R8.6.1施行）について

1 宿泊税の活用によって目指す姿

暮らす人も訪れる人も宿泊税導入の効果を実感できるよう、「観光地視点」及び「旅行者視点」から観光振興に取り組み、「世界水準の山岳高原観光地づくりの推進」を目指す。

2 宿泊税を活用して取り組む施策（活用計画（計画期間：令和8～12年度）に記載）

- (1) 県事業（①長野県らしい観光コンテンツの充実、②観光客の受入環境整備、③観光振興体制の充実）
- (2) 市町村交付金（一般交付金及び重点交付金）

観光アクセス向上事業（活用計画のうち、②観光客の受入環境整備に該当）

1 交通政策局実施事業

地域の魅力に確実にアクセスできるような観光における移動保証の実現を目指して以下の事業を実施

- ・ 観光路線の新設・拡充を支援（広域かつ既存の公共交通が不便な個所における路線）23,098千円
- ・ タクシーの配車アプリの導入を支援（タクシー協会を通じた補助）25,000千円
- ・ 主要駅における情報提供強化や待合環境の整備を支援 14,000千円

2 観光客の移動の確保に資する他事業

- ・ 市町村交付金を活用した二次交通の確保及び受入環境の整備（市町村実施事業）
- ・ 観光地へのアクセス向上に資する旅行商品造成支援（県（観光スポーツ部）実施事業）

宿泊税導入を契機とした公共交通施策との連携の方向性

各地域別部会等において、観光の移動保証や利便性の向上の取組を行い、滞在の満足度向上を図る。

- (1) 観光の移動保証の確認 既存の路線の確認と新たな路線の検討
- (2) 利便性の向上の取組 キャッシュレス決済対応やGTFSの整備等による地図アプリ等の路線検索対応の推進

⑧地域公共交通計画等策定支援事業

1 概要等

地域公共交通計画や地域公共交通利便増進実施計画の策定にかかる経費を補助する事業

- 地域公共交通計画：「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする
マスタープラン（県内54市町村が策定済※R8.3月時点）
- 地域公共交通利便：地域公共交通ネットワークの再編や、ダイヤ・運賃などの改善により、
増進実施計画 利便性の高い地域旅客運送サービスの持続的な提供を図る事業を
実施するための計画

2 支援内容

- (1) 補助対象・・・市町村（複数で取り組む場合に限る）、広域連合、協議会
- (2) 支援内容・・・調査・計画策定に係る経費
- (3) 補助率 …… 1 / 2 以内
補助額 …… 3 5 0 万円以内

3 募集期間

令和8年5月1日（金）から令和8年5月29日（金）まで
※各市町村等へメールでご案内しています。

⑨多角連携型モビリティ・ネットワーク形成事業

1 概要

地域交通の最適化・充実等に対して、複合的な観点から助言等を行うサポート人材（「**モビリティ・アドバイザー**」：交通専門家として、企業・自治体や大学教授等の様々な分野のスペシャリスト・先駆者）を県が委嘱又は招聘し、課題を抱える市町村等へ派遣

2 派遣の流れ

①申請

- ・派遣申請書を県へ提出
(募集期間：
令和8年4月14日～
令和8年5月15日)
※メールでご案内済み

②選定

- ・県が申請内容を審査し、選定結果を通知
- ・派遣先に適するモビリティアドバイザーを派遣

③派遣

- ・日程調整の上、打ち合わせやアドバイザーへの相談など（複数回可）
- ・県及び地域振興局も検討に参画

④結果報告

- ・打合せ結果や成果等を県に報告（終了後10日以内）

3 過去実績（R7年度）

- ・地域公共交通計画の策定（上田市）
- ・既存交通システムの検証、改善に向けたフローの整理等（駒ヶ根市、池田町、大町市地域公共交通活性化協議会）
- ・現状の交通課題の整理、課題解決の進め方等（辰野町・栄村）

4 市町村の皆様へ

- 上記テーマにとどまらず「交通空白」解消やモビリティ・マネジメント（利用促進）などにも活用可能
 - モビリティ・アドバイザーの派遣にかかる費用は県が負担（**市町村の費用負担はありません**）
- ⇒ **積極的なご活用をお願いします。**

⑩公共交通の利用促進（モビリティ・マネジメントについて）

【モビリティ・マネジメント（MM）とは】

「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（=かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく取組

→単なる広報啓発にとどまらない個人に訴えかける施策

【“個人に響く”メリット】

- ・健康(カロリー消費、医療費削減)
- ・安全(事故リスク低)
- ・渋滞によるストレスの緩和
- ・QOL向上(スキマ時間の有効活用)
- ・CO2削減(社会貢献)

これらを冊子・チラシにまとめ「動機づけ冊子」として配布

素材を提供しますので、ぜひご活用ください！

事業主へもメリットを共有し、協働して実施することが重要！

【取組例】

児童・生徒・学生向け

- ・バス乗り方教室の実施
- ・進路指導の際に、公共交通を使った通学経路を調べる機会を設ける
- ・生徒向け動機づけ冊子の作成（御守り型リーフレット等）
- ・就職説明会等での公共交通アクセス案内（企業と連携）

住民向け

- ・転出転入をとらえた公共交通機関の周知
- ・公共交通利用と健康に関する相関データの提供
- ・時刻表作成・提供サービス
- ・広報誌への掲載

従業員向け

- ・HPで公共交通機関を使用したアクセスを目立たせる
- ・自転車／カーシェアリングと公共交通を組み合わせた通勤
- ・親子で公共交通機関利用
- ・出張時の公共交通機関の利用

⑩モビリティ・マネジメントが実施できる市町村

様々な課題の解決策としてモビリティ・マネジメントが活用できます。

① 道路渋滞が慢性化している市町村

公共交通を利用できるのに使っていない

●企業等の近くに駅やバス停があるが、自家用車利用が多く渋滞が慢性化

⇒ バス1台（定員50人）で自家用車39台分の人数が移動できます

〔 自家用車からバス利用に切り替えることで出費が減ることなどを周知 〕

② 公共交通を使いにくい市町村

うちの市町村は車社会だから、と諦めていませんか

●鉄道駅がない、通勤時間帯に利用可能な公共交通がない等

⇒ 公共交通機関のみでは目的地に行けませんが、一区間だけでも使えるのでは

〔 自宅から駅までは自家用車で移動し、パークアンドライド駐車場に停めて電車・バスに乗り換えること等を提案 〕

③ 健康データが悪い、交通事故が多い、CO2排出量が多い市町村

無事故日数をさらに延ばせるかも

他市町村や全国平均と比較し、データが悪い項目はありませんか。

⇒ 住民1人あたりの医療費が高い、交通事故件数が多い、CO2排出量が多いなどの課題は、自家用車から公共交通への転換により解消できる可能性も

〔 100人のうち64人が交通事故の加害者になる（50年運転しつづけた場合）可能性を周知 〕

市町村の皆様へ 公共交通への利用転換を図るため、モビリティ・マネジメントの実施をお願いします。

（実施イメージ等は次のページ）

公共交通が変えるライフスタイル

公共交通を利用したライフスタイルに見直すことで、環境に優しく、そのほかにもメリットが一杯

ヘルシーライフ

健康

公共交通の移動は、知らず知らずのうちに歩く機会が多くなります。みなさんは普段、運動はしていますか。クルマで一気にも目的地まで移動して、身体を動かすチャンスを潰してしまっていないですか。

15km離れた目的地へ行く時の消費カロリー



出典：第6次改訂日本人の栄養所要量（資料記載のデータより試算）

さらに！

1日+1,500歩で年間約3万5千円の医療費抑制効果があると言われています（※）

※国土交通省「まちづくりにあける健康増進効果を実現するための歩行数（歩数）算定のガイドライン」

エコライフ

環境

SDGsの一環として、CO₂排出の抑制が求められています。そして、あなた自身がバス利用に転換するだけで、CO₂の削減が図られ、SDGsの取組みに参加することができます。この機会に、公共交通を利用して、SDGsへの貢献について、考えてみませんか。

1年間あたりの二酸化炭素削減量



出典：国土交通省

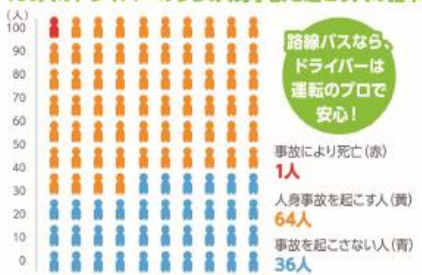
クルマ利用を控えることが、何よりの二酸化炭素削減に

セーフティーライフ

安全

クルマを50年間乗り続ける人が人身事故を起こす確率は、64%と言われています。さらに、100人のドライバーのうち1人は、一生のうちに死亡事故を起こすとされています。

100人のドライバーのうち、人身事故を起こす人の確率



出典：交通エコロジー・モビリティ財団

路線バスなら、ドライバーは運転のプロで安心！

事故により死亡(赤) 1人
人身事故を起こす人(黄) 64人
事故を起こさない人(青) 36人

ローコストライフ

家計

あなたは自分のクルマに、どれだけお金をかけていますか？車代、保険料、税金、駐車場代、燃料費etc…。もしかしら、バス利用に切り替えるだけで、出費を大きく抑えることができるかも。

1世帯あたりが移動手段にかける年間の費用



出典：交通政策白書 令和元年度交通施策

クルマ利用と公共交通利用、1世帯あたりが年間で支払う費用にこれだけの差がある…



停まってくれてありがとうございます

時にはランニングになることも…

さらに！

渋滞などで速度が落ちると、二酸化炭素の排出量は増えていきます。

公共交通と自動車からバランスよく利用されることで、さらなる二酸化炭素の削減が図られます。

速度別二酸化炭素排出量



移動時間をスキマ時間に

路線バス移動なら、自分で運転する必要がないため、移動している時間を自分の時間として活用できます。

▲気になる小説の続きを



▲スマホでSNSやおでかけ情報を確認



▲疲れが溜まれば仮眠もとれる



行動の幅がさらに広がる

路線バス利用なら、帰りの運転を気にする必要がないので、目的地でお酒を飲んでOK(急なお誘いもOK)、一杯身体を動かしてハトハトになって大丈夫。

⑩公共交通の利用促進（R7県広報事業「公共交通のりかた百景」）

1 概要

「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変容させていくモビリティ・マネジメントの考え方にに基づき、利用促進につながる広報事業を行い、行動変容を促すきっかけを提供する。

2 取組内容

みんなのりかた、のぞいてみよう!

都合よく活用のり
日常の楽しみを広げる!

- 今日は同窓会。思う存分飲みたいから電車ですっきり!
- 海外ドラマの続きが見たくて仕方ない...今日はバスで行こう!
- お腹まわりが気になってきた...ちょっと歩きたいからバスと電車を使おう!

かしこく計画のり
安心もお得もちゃっかりと!

- 今日は大事なプレゼン。絶対に遅刻できない! 時間に正確な電車で行こう。
- クルマの燃料費や駐車場代を節約するために、わたしはバス移動!
- 自分が運転できなくなった時に、バスや電車、タクシーがなかったら困るなあ...よし、のれる時にのっておこう!

ワクワク体験のり
ちょっと特別な思い出づくり!

- 子どもとバスでおでかけ。いつもの道も景色が変わってなんだか冒険気分!
- 電車で通った学生時代。好きな人が乗っているとドキドキ。たまには夫婦で...のってみようかな。
- 高速バスを使って地元女子で日帰り旅! やっぱり長野県の自然はサイコー!

いつもの移動を変えてみるのも、暮らしを広げる一歩になる! みんなでのれば、ずっとつづく公共交通。

・実施期間：2025年9月中旬～10月上旬

・広報紙、TV、WEB広告、ラジオ、バス広告、イベントPRなどを通じて「公共交通のりかた百景」について情報発信を実施

・広報認知率は、公共交通非メイン利用層で23.8%、低頻度利用層で33.6%

・広報認知者のうち「利用経験皆無層」の12.8%が公共交通を「試しに利用した」と回答。
広報以前に公共交通を利用したことが無かった層に向けて、利用する機会を創出できた。

出典：広報紙県からのたより2025 No.2

⑩公共交通の利用促進（バスまっりの開催）

1 事業目的

自家用車から公共交通への利用転換を促進するため、長野県バス協会や交通事業者と連携し、公共交通の利用促進活動として実施。

2 事業内容

- (1) ターゲット 子ども/ファミリー層/公共交通ファン
- (2) 場所 塩尻市 中南信運転免許センター想定
- (3) 日時 令和8年11月28日（土）又は29日（日）
- (4) 内容 検討中 ※5～6月頃に長野県バス協会主体で実行委員会発足予定

【参考】平成30年度 信州バスまつり来場者数：約2,200人



平成30年度 信州バスまつりの様子：長野県バス協会提供