



しあわせ信州

資料2

令和3年度第1回 長野県公共交通活性化協議会 北信地域別部会 説明資料

令和4年1月20日
長野県企画振興部
交通政策課

- 1. 長野県の公共交通を取り巻く現状と課題**
- 2. 持続可能で最適な地域公共交通システムの構築について**

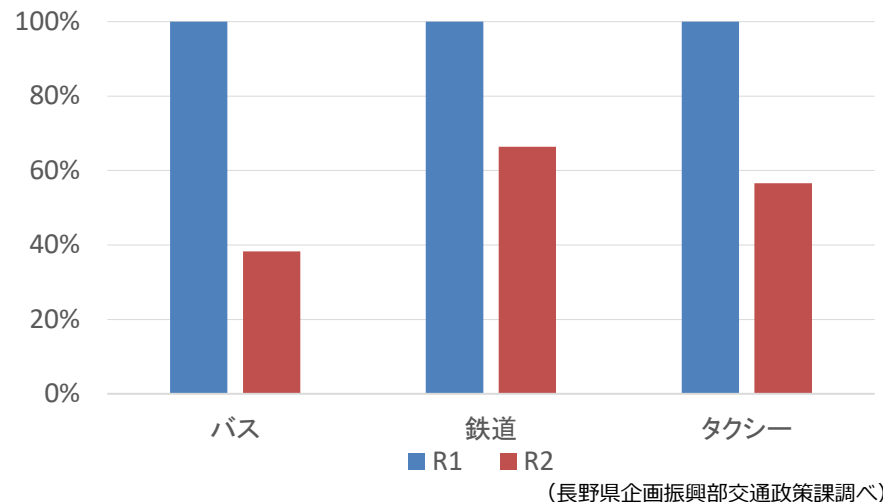
1. 長野県の公共交通を取り巻く現状と課題

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

- 人口減少の影響や新しい生活様式の定着等による、輸送需要の縮小
 - 新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う移動自粛等により、貸切バス・高速バスの収益悪化
 - バス・タクシー等の運転手の人手不足・高齢化が年々深刻化
- ▼
- 路線バスの赤字を高速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独立採算制を前提として存続することは、これまで以上に困難な状況
 - 減便や路線の廃止等、通院・通学・買い物等の県民の生活を支える生活交通にも影響を与える恐れ

【県内交通事業者の前年度収入との比較】
(令和元年を100%とした場合)



交通インフラの老朽化・災害対策

- 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
- 激甚化する豪雨災害により、鉄道の河川橋梁が頻繁に被災

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することが見込まれるが、十分な財源が確保できていない

デジタル化の遅れ

- 利用者向けサービスの多様化が急速に進展する中で、交通関連情報の整備・オープン化が遅れている

関係者間の連携

- 本県は面積が広大で中山間地も多く、また、市町村数が多いため、地域間をまたぐ広域移動の検討が不十分

ゼロカーボンへの対応

- 公共交通機関における脱炭素化

新型コロナウイルスの影響

- 新型コロナウイルスの深刻な影響により、事業者の自主運行路線を中心に大幅な減便が進められている。
- 厳しい経営環境から運賃の見直しに着手する路線も現れている。

バス路線の減便

- ✓ 収益性の低い路線の大幅な減便が進む

(NHKホームページより)

＜長電バス 三才線・三オマユミダ線＞

【平日】（行き）26便 ⇒ 13便
（帰り）26便 ⇒ 15便
【休日】（行き）15便 ⇒ 1便
（帰り）16便 ⇒ 3便

利用者の通院・通学等にも影響

運賃の値上げ

- ✓ 厳しい経営環境を受け、運賃を上限まで引上げ

【長野市内】長野市内路線バスの運賃の変更(予定)について

この度、アルピコ交通株式会社では、10月26日に国土交通省北陸信越運輸局に対し、長野市中心市街地の一般路線バスの運賃変更について申請を行いました。

当該地区については、ご利用のお客様に分かりやすくご利用し易い運賃体系を目指し、通常よりも割安な運賃を設定して運営して参りましたが、昨今の新型コロナウイルスの感染拡大による利用されるお客様の減少や燃料価格の高騰等により、現在の運賃設定を継続することは困難と判断し変更させていただくものです。

ご利用のお客さま方、並びに関係の皆様方にはご迷惑をお掛け致しますが、今後も安全・安心で持続的な輸送サービスを提供し続けるための変更となりますので、何卒ご理解賜りたく宜しくお願い申し上げます。

(アルピコ交通ホームページより)

3. 変更内容

(1) 大人普通旅客運賃（一部、認可申請中）

区間 （長野駅から）	現在の運賃	変更後の運賃 （予定）
昭和通り 県庁前 権堂入口 市役所前	150円	160円
善光寺大門 信大教育学部	150円	190円
自治会館前	180円	220円
善光寺西 城山小学校前	190円	230円
善光寺北 城山公園前	240円	250円

※主な区間を抜粋して掲載しています。

※上記の停留所相互間も変更となります。

※詳細な運賃表等につきましては認可後に改めてお知らせいたします。

アルピコ交通長野市内バス路線
10~40円値上げ



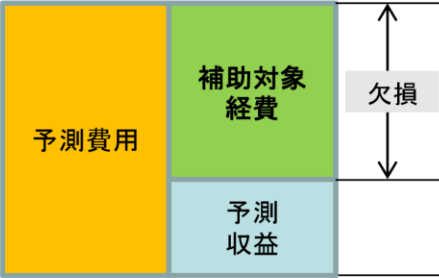
コミュニティバス等の近隣区間の
運賃にも影響

地域間幹線系統補助について（国土交通省資料より）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

補助内容

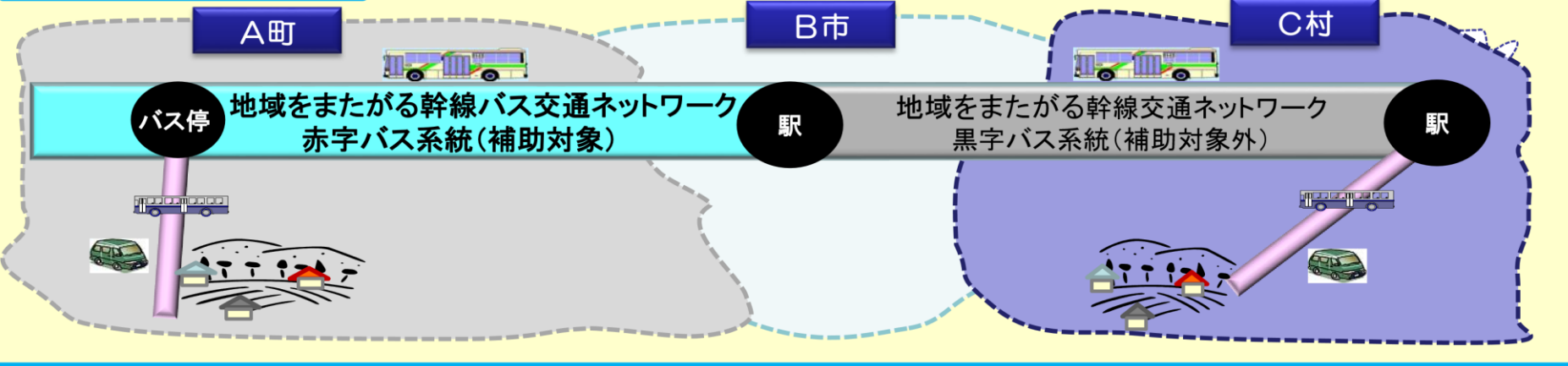
- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
予測費用（補助対象経常費用見込額）から予測収益（経常収益見込額）を控除した額



＜補助対象経費算定方法＞
予測費用
（事業者のキロ当たり経常費用見込額
× 系統毎の実車走行キロ）
－
予測収益
（系統毎のキロ当たり経常収益見込額
× 系統毎の実車走行キロ）

- 補助率
1／2 ※県は国と協調し、同額を補助
 - 主な補助要件
 - ・複数市町村にまたがる系統であること
（平成13年3月31日時点で判定）
 - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
 - ・輸送量が15人～150人／日と見込まれること
- ※ 1日の運行回数3回（朝、昼、夕）以上であって、1回当たりの輸送量5人以上（乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数）
- ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経路系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和（一定期間）
- ・経常赤字が見込まれること

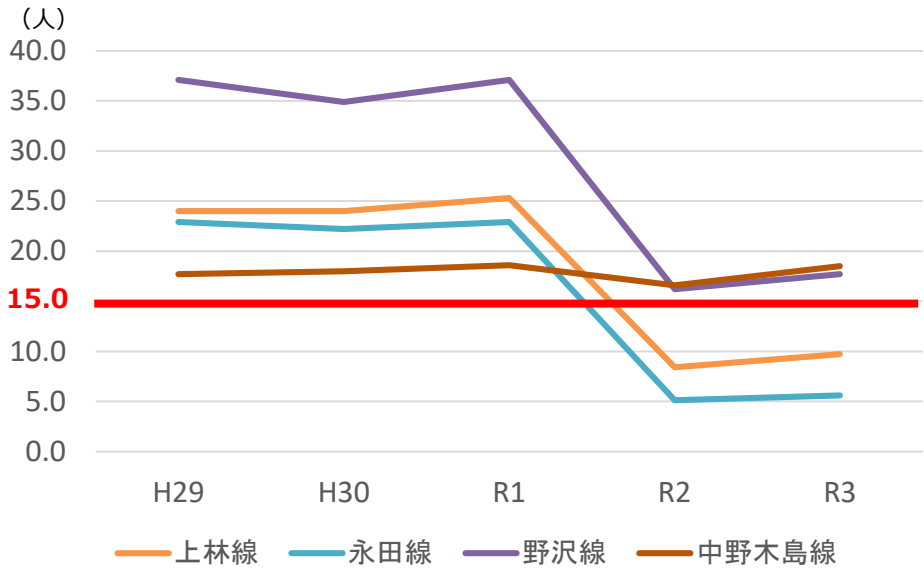
補助対象系統のイメージ



地域間幹線系統の輸送量

- 新型コロナウイルスの影響により、国庫補助金の要件である「1日当たりの輸送量15人以上」を満たさなくなる系統が発生
- ⇒ これまでどおりの「水準」や「負担割合」で地域交通を維持していくことがますます困難に

＜北信地域の地域間幹線系統の輸送量＞



地域間幹線系統
の補助要件
輸送量15人以上
150人以下

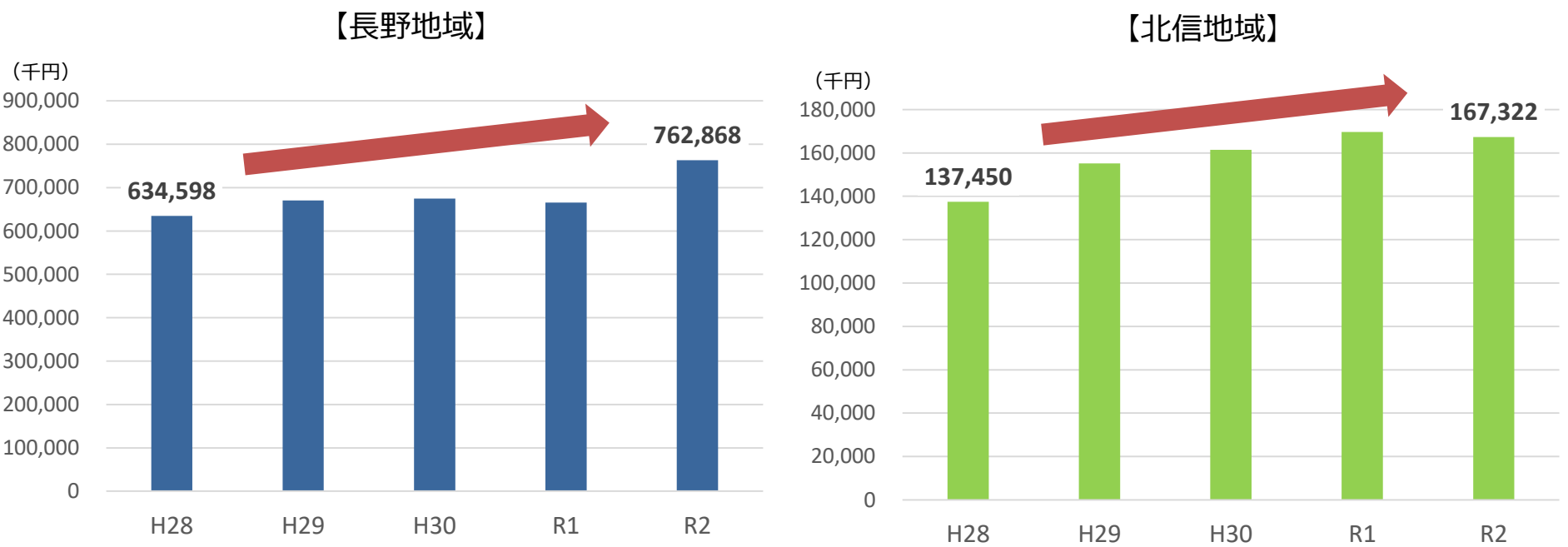
（参考）輸送量15人の考え方

1日の運行回数3回（朝、昼、夕）以上であって、1回当たりの輸送量5人以上（乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数）

地方バスの確保に関する市町村負担額

- 運賃収入の減少や燃料費の高騰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。

◆ 「地方バス」の確保に関する市町村負担額（※）の推移
（※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）

過去5年間で約2割の増加

2. 持続可能で最適な地域公共交通システムの構築について

持続可能で最適な地域公共交通システムの構築について

コンセプト

○人口減少の本格化に加え、コロナ禍が重なり、公共交通を民間事業者の独立採算により維持していくことは困難な状況
⇒アフターコロナを見据え、官民連携により持続可能で最適な地域公共交通システムの構築を目指す

- ①データの収集分析に基づく最適な旅客運送サービスの提供、事業者間連携の促進
 - ②生活圏単位での複数市町村による「地域公共交通計画」策定支援＋広域的な視点から事業者・市町村の取組を調整
- ⇒交通事業者・市町村・県の三位一体による地域公共交通マネジメントの確立

事業展開

R3～4

- ◆「法定協議会」設立
 - 関係者が一体となり取組の検討・実施を行う「推進本部」
(全体会議＋地域別部会)
- ◆「長野県地域公共交通計画」策定
 - 課題の共有と解決策について合意形成の上、具体的な行動計画を策定

R5

- ◆【全県】取組の方向性（仮）
 - 広域的な「移動の軸」の最適化＆強化
 - ・広域的なバス路線等の再構築（ルート・料金等）
 - ・官民の適切な役割分担を踏まえた新たな支援
 - 交通モード間をシームレスにつなぐ環境整備
 - ・MaaSの基盤づくり（キャッシュレス化、交通情報の標準化・オープン化の推進等）
 - DXやゼロカーボンに向けた取組 等
- ◆【10広域圏】取組の方向性（仮）
 - 生活圏単位での交通ネットワークの最適化＆強化
 - ・複数市町村による地域公共交通計画の策定推進
 - ・地域の実情に応じた公共交通機関の利用促進 等

R6…

- ◆PDCAサイクルを展開
 - 利用者数、収支率等のデータを定期的に収集し、計画の実施状況をモニタリング
 - モニタリング結果を評価し、取組内容の改善や計画の見直しを実施
- 広域圏ごとにPDCAを実施する体制を構築**

今回着手

R3協議会予算：30,350千円
(地域間をつなぐ幹線バス路線等の在り方・検討に必要な調査を実施)

STEP 1

【現状分析】

- 公共交通が抱える課題を見える化するための基礎調査を実施
- 関係者間で課題の共有

対応事業	地域交通最適化サポート事業（R 1～R 3）
収集データ	・各バス路線のルート、利用者数、平均乗車密度、収支、行政負担額 等
抽出された課題	・非効率なネットワークの存在（鉄道との重複、バス路線同士の重複等） ・国庫補助金の未活用 →抽出された課題について、地域ごとに関係者間で協議する体制を構築

STEP 2

【改善策の検討】

- 客観的指標に基づく路線の評価
- 具体的な見直しを行うための詳細調査を実施

対応事業	持続可能で最適な地域交通システム構築事業
収集データ	・OD調査（地点間の移動実態把握） ・自家用車を含めた人流の調査（潜在的なニーズの把握） →路線の最適化に必要な詳細データを収集
想定される改善策	・鉄道との重複区間の解消 →各モードの役割分担の明確化、路線短縮による定時性の確保 ・官民の負担割合検討

STEP 3

【実施内容調整】

- 改善策の内容を関係者間で調整し、実施可能なものを地域公共交通計画に位置づけ

→市町村においては、広域的な交通網と地域内交通との接続等を踏まえ見直し内容を協議

協議の場	長野県地域交通活性化協議会（県全体＋10地域別部会を開催）
目標・指標	地域公共交通計画に記載 →目標達成に向けた取組を実施事業として記載

今回実施

STEP 4

【モニタリング】

- 一定の指標に基づき、定期的な路線の評価を継続して実施
- 状況が悪化した場合は絶えず見直し

管理体制	長野県地域交通活性化協議会を定期的に開催
------	----------------------

委託調査の実施について

- これまで県では、広域的なバス路線の現状を把握するためのカルテを作成してきた。カルテで把握した路線の重複等の課題の具体的な解決策を検討していくため、バス停間の移動量調査（OD調査）、人流調査を実施する。
- 本調査の結果を基に、各路線の改善案を検討し、各地域別部会で交通ネットワーク最適化の議論を深めていく。

<OD調査>

- ・乗客の乗車・降車バス停を調査
- 長大ルートの見直し、マーケティングに活用



通して乗車している人数を把握するには、OD 調査が必要

OD 結果から通過人員の集計例
出典：唐津地域地域公共交通網形成計画

<指標の設定>

- ・対象路線を一定の基準で評価し、今後の支援のあり方を検討する

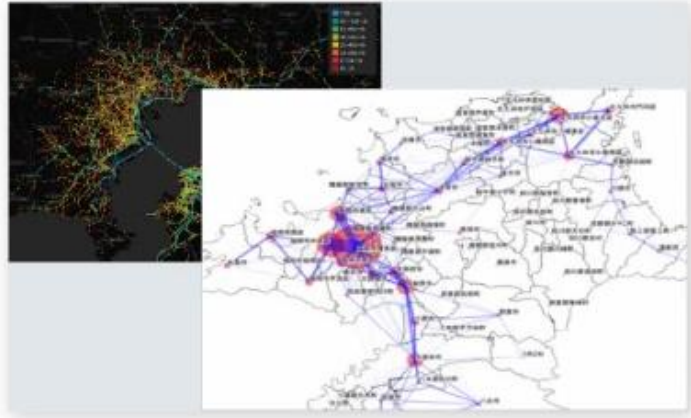
(例)

機能性	広域性	幹線性	収益性	事業性
当該地域で病院に直接アクセスできる唯一の手段	B	B	B	C

<人流調査>

- ・鉄道・自家用車・徒歩等を含めた総合的な移動の実態を調査

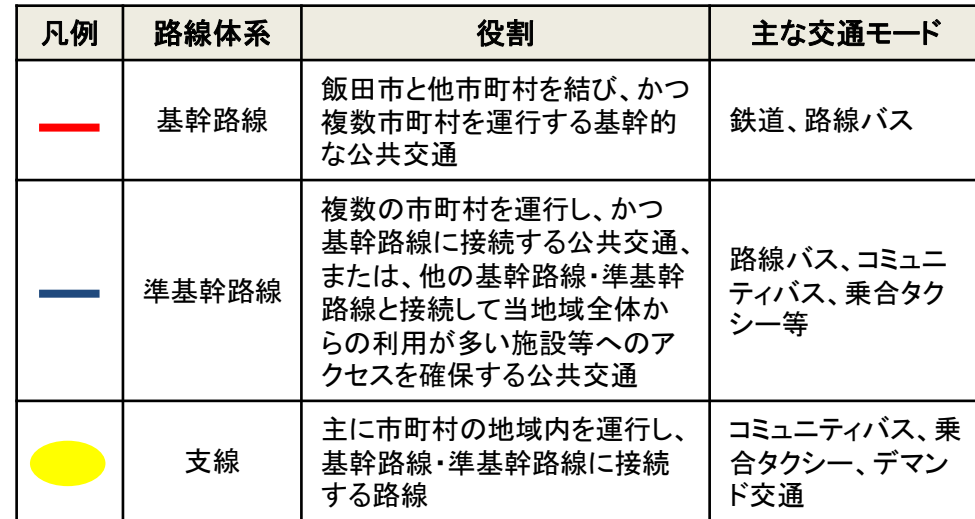
→既存の交通ネットワークとの乖離、新たなニーズの発掘に活用



(出典：(株) Agoop ホームページより)

総事業費	国庫補助	県負担金
30,350 千円	15,000 千円	15,350 千円

- ## ＜南信州公共交通システム＞



- 今回実施する
 - ・ バス路線のOD調査
 - ・ 人流実態調査の結果から各地域の基幹となる路線・移動軸を改めて評価・検討
- 各市町村等で既に同内容の検討が進めている取組があればそちらを優先（県の取組は市町村の検討の補強材料に活用）

- 地域別部会では、各広域で事情が異なる分野について、国・県・市町村・事業者・利用者の多様な意見を集約し、地域が求める品質について検討。
- 地域の実情に応じた公共交通の品質を関係者一丸となって保証していく。

全県で統一的に保証する「品質」

・キャッシュレス化対応

(例) 長野県の幹線系統は全路線で〇〇が使える

・オープンデータ化

(例) 長野県のバス路線はすべてGoogleマップで検索可能

・バリアフリー対応

(例) 長野県の幹線系統はすべてバリアフリー対応済み

・ゼロカーボン

(例) 長野県内を走るバスはすべて、低公害車対応済み

各地域ごとに対応する「品質」

・無駄がなく最適な運行経路

(例) 指標に基づく路線の見直し

(例) 路線の維持方針(官民の負担割合)

・拠点へのアクセス性

(例) 通院・通学が30分以内で可能

・地域の実情に応じたダイヤ編成

(例) 部活や塾が終わる時間を考慮した時間設定

(例) 通勤・通学時間帯は30分ヘッドの編成

・利用しやすい運賃

(例) 通院・通学は上限500円

全体会議で議論

地域別部会で議論

今後のスケジュール（案）

	R3 年度					R4 年度												
	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
全体会議	第1回開催（11月16日）				第2回（調査結果速報、計画骨子等）					第3回（計画素案）				第4回（計画案）	パブリックコメント		第5回（計画案承認）	
地域別部会			★第1回開催			第2回（調査・分析結果、計画骨子等）			第3回（路線の在り方の検討等）			第4回（計画素案）						



必要に応じて関係者打合せ