

(令和8年度)

第2回長野県公共交通活性化協議会

北アルプス地域別部会（南部・北部）観光分科会 次第

日時：令和8年6月29日（月）13:30～15:30

場所：大町合同庁舎 301号会議室

1 開 会

2 あいさつ

3 会議事項

（1）長野県地域公共交通計画について（説明事項（資料1））

（2）今年度の検討方法について（説明事項（資料2））

（3）拠点の見直しについて（協議事項（資料3））

（4）観光目的のバス路線による二次交通の確保支援事業補助金について
（説明事項（資料4））

4 その他

5 閉 会

第2回長野県公共交通活性化協議会 北アルプス地域別部会観光分科会出席者名簿

(敬称略)

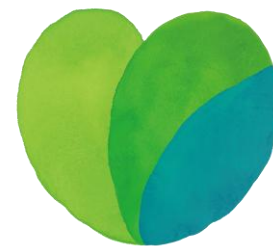
構成分野		構成員		出席者	観光分科会		備考
		団体名・役職名	氏名		南部	北部	
行政関係	市町村	大町市情報交通課長	鷲澤 久志	鷲澤 久志	○	○	(オンライン)
		大町市観光文化課長	遠藤 俊治	遠藤 俊治	○	○	(オンライン)
		池田町環境係長	廣田 和也	廣田 和也	○		(オンライン)
		松川村総務課政策企画係長	倉科 宏光	倉科 宏光	○		(オンライン)
		白馬村観光課長	山岸 大祐	山岸 大祐		○	(オンライン)
		小谷村観光農林課	鷲澤 涼	鷲澤 涼		○	(オンライン)
公共交通事業者	鉄道	東日本旅客鉄道(株)長野支社 企画部長	森 敬芳	森 敬芳	○	○	
		西日本旅客鉄道(株)金沢支社 交通企画室長代理	石井 孝典	(欠席)	○	○	
	バス	アルピコ交通(株)運輸事業本部白馬営業所長	工藤 秀行	工藤 秀行	○	○	(オンライン)
		(株)関電アメニックス北アルプス交通事業部 事業部長	窪田 耕平	窪田 耕平	○	○	
		(有)やまびこ 専務取締役	江津 敦志	(欠席)	○	○	
	タクシー	安曇観光タクシー(株) 代表取締役	耳塚 喜門	耳塚 喜門	○	○	(オンライン)
		アルプス第一交通(株) 代表取締役		松下ひとみ(代理)	○	○	
		アルピコタクシー(株)大町支社 支社長	薄井 浩章	(欠席)	○	○	
		白馬観光タクシー(株) 代表取締役	風間 雅裕	(欠席)	○	○	
	交通事業関係者	長野県私鉄労働組合連合会	白河 大輔	白河 大輔	○	○	(オンライン)
観光関係者		(一社)大町市観光協会 専務理事	青島 貴哉	青島 貴哉	○	○	
		(一社)池田町観光協会 事務局長	片瀬 登	片瀬 登	○		(オンライン)
		松川村観光協会 事務局長	宮澤 忠雄	宮澤 忠雄	○		
		(一社)白馬村観光局	福島 洋次郎	(欠席)		○	
		(一社)小谷村観光連盟 事務局長	堀 克彦	事務局次長 山中 直美(代理)		○	(オンライン)
長野県関係者		北アルプス地域振興局企画振興課長	岩野 健一	岩野 健一	○	○	

オブザーバー	一般社団法人HAKUBA VALLEY TOURISM/ HAKUBA VALLEY 索道事業者プロモーションボード			○	
	長野県交通政策課	課長 酒井 裕司			
		主事 若宮 武尊			
	北アルプス地域振興局商工観光課	課長補佐 北澤 信之			

事務局	北アルプス地域振興局企画振興課	担当係長 山口 陽輔			
		主事 池上 和真			

第2回長野県公共交通活性化協議会 北アルプス地域別部会 (南部・北部) 観光分科会

長野県北アルプス地域振興局企画振興課



しあわせ信州

山々と育む すこやかな国

1 長野県地域公共交通について

説明 長野県地域公共交通計画について



しあわせ信州
山々と育む すこやかな国

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
木曽	松本	北ア	長野	北信

説明 県計画北アルプス地域編の検討経過



しあわせ信州
山々と育む すこやかな国

会議名	開催日	開催内容
第1回北アルプス地域別部会	R4.2.1	・交通政策の現状・課題と今後の取組 他
第2回北アルプス地域別部会	R4.5.19	・地域公共交通計画について 他
第3回北アルプス地域別部会	R4.9.14	・地域公共交通計画について 他
第4回北アルプス地域別部会	R5.7.26	・北アルプス地域編（素案） 他
第5回北アルプス地域別部会	R5.11.13(書面)	・北アルプス地域編案について協議・決定 ・長野県地域公共交通計画素案について情報提供

長野県地域公共交通計画（地域編含む）策定（R6.6.12）

第6回北アルプス地域別部会	R6.11.22	・地域別部会設置要領の改正及び構成員の見直しについて説明（構成員を市町村長へ格上げ） ・分科会設置要領案について協議
第7回北アルプス地域別部会	R7.6.24(書面)	・分科会設置要領について協議・決定
第1回（通院・通学、観光）分科会	R7.7.24	・長野県計画北アルプス地域編の更新について説明 ・バス路線に対する県の新たな支援制度について説明 ・地方交通鉄道路線の現状についてJR東日本から説明 ・ 北アルプス地域編の拠点(案)について協議・決定
第2回通院・通学分科会	R7.9.18	・地域公共交通の品質保証について協議 ・鉄道ご利用の現状についてJR東日本から情報提供
第3回通院・通学分科会	R7.12.18	・幹線（みなし幹線）の見直しについて協議 ・北アルプス地域編分科会案について協議・決定
第8回北アルプス地域別部会	R8.2.12	・幹線（みなし幹線）の見直しについて協議 ・北アルプス地域編案について協議・決定

県計画北アルプス地域編更新（R8.3.19）

※北アルプス地域別部会：長野県公共交通活性化協議会北アルプス地域別部会（R3.12.23発足）

分科会：長野県公共交通活性化協議会北アルプス地域別部会（総括、通院・通学、南部観光、北部観光）分科会（R7.7.3発足）

説明 県計画北アルプス地域編の現状（一部省略）



しあわせ信州
山々と育む すこやかな国

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になっています。

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。
- この他に事業者路線として、白馬駅から八方を経由し、梅池に向かうアルピコ交通の白馬・八方・梅池線や、信濃大町駅から扇沢駅までを結ぶアルピコ交通と関電アメニックス北アルプス交通による共同運行の扇沢線などがあります。
- 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、デマンドタクシーや配車アプリを通じたタクシーの配車・予約など、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。

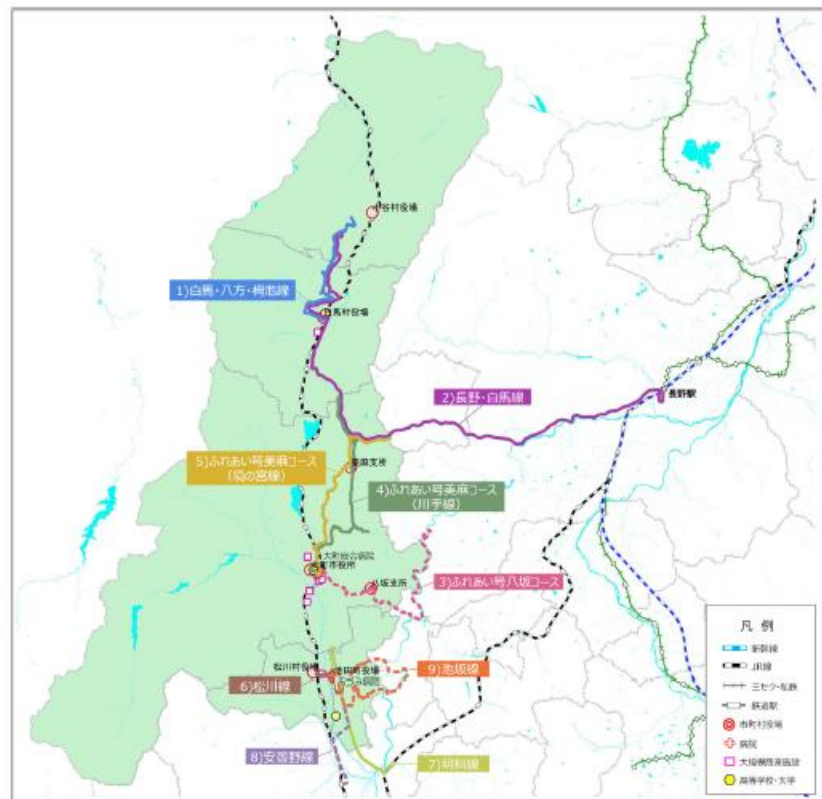
8-3 地域公共交通の課題

- 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～有明間は有明間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。加えて、利用者数が少なくなってきたことから、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、利用者数の増加を図っています。
- 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。

市町村界を跨ぐ主なバス路線の状況

令和5年10月1日現在
(データの年次は令和4年度のもの、ただし地域間幹線系統の路線別利用は令和6年度実績のもの)

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	アルピコ交通	白馬・八方・梅池線	12.2	4.0	10,876		
2	(その他一般路線)		長野・白馬線	57.9	15.0			
3		やまびこ	ふれあい号八坂コース	28.8	6.5	8,822	7.3%	
4		北アルプス交通	ふれあい号美麻コース (川手線)	28.3	5.0			
5		北アルプス交通	ふれあい号美麻コース (堀の宮線)	24.1	6.0	15,585	8.7%	
6	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	安曇観光タクシー	松川線	8.4	7.5	7,332	27.4%	
7		安曇観光タクシー	明科線	13.2	6.0	12,565	41.2%	
8		安曇観光タクシー	安曇野線	11.1	6.0	7,973	26.1%	
9		安曇観光タクシー	池坂線	24.7	3.0	1,897	22.3%	





8-4 拠点と軸の設定

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	+ 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
				池田町	+ 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	+ 信濃松川駅 + 安曇野ちひろ公園
				白馬村	+ 白馬駅 + 白馬高校 + 白馬八方バスターミナル
				小谷村	+ 南小谷駅 + 梅池高原
				—	—
				—	—
				—	—
				—	—
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	+ 大系線【JR東日本(南小谷以南)】 + 大系線【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
	[C]幹線	↔	圏域拠点と地域拠点を接続	バス	+ 長野・白馬線【アルピコ交通】
	[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	+ 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	+ 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	+ 各市町村のコミュニティ交通

8-5 保証すべき品質

8-4 で掲げた各連携軸は、次の水準での整備を目指します。

種別	品質保証の基本的な考え方			設定する水準		
	通 院	通 学	観 光	運行日	運行時間帯	運行本数
[B]主要幹線	交通結節点と位置づけた大系線の各駅を出発して指定高校(※1)へ始業開始時刻までに到着。下校時は、診療を終え、午後の早い時間(概ね 12~14 時)に帰宅できる便がある。	交通結節点と位置づけた大系線の各駅を出発して指定高校(※1)へ始業開始時刻までに到着。下校時は、診療を終え、午後の早い時間(概ね 12~14 時)に帰宅できる便がある。	※令和 8 年度以降に設定予定	平日・土日とも(同水準で運行)	概ね 6~22 時	20 往復/日程度(圏域南部) 8 往復/日程度(圏域北部)
[C]幹線	—	—	—	—	—	—
[C']みなし幹線	当該軸の沿線居住区を出発して直接もしくは[B]主要幹線、[D]準幹線、[E]支線への乗継により圏域内の中核的な医療機関に午前中(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)に帰宅できる便がある。	当該軸の沿線居住区を出発して直接もしくは[B]主要幹線、[D]準幹線、[E]支線への乗継により指定高校(※1)に始業開始時刻までに到着。下校時は、診療を終え、午後の早い時間(概ね 12~14 時)に帰宅できる便がある。	—	平日・土日とも(休日については減便・運休を許可)	概ね 7~19 時	8 往復/日程度(平日)
[D]準幹線	当該軸の沿線居住区を出発して直接もしくは[B]主要幹線、[C']みなし幹線、[E]支線への乗継により圏域内の中核的な医療機関に午前中(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)に帰宅できる便がある。	当該軸の沿線居住区を出発して直接もしくは[B]主要幹線、[C']みなし幹線、[E]支線への乗継により指定高校(※1)へ始業開始時刻までに到着。下校時は、診療を終え、午後の早い時間(概ね 12~14 時)に帰宅できる便がある。	—	平日・土日とも(休日については減便・運休を許可)	概ね 7~19 時	6 往復/日程度(平日)
[E]支線	[E]支線(市町村内連携)の運行内容は各市町村において設定するものとしているが、目安を以下に掲げる			平日・土日とも(休日については減便・運休を許可)	概ね 7~18 時	6 往復/日程度(平日)

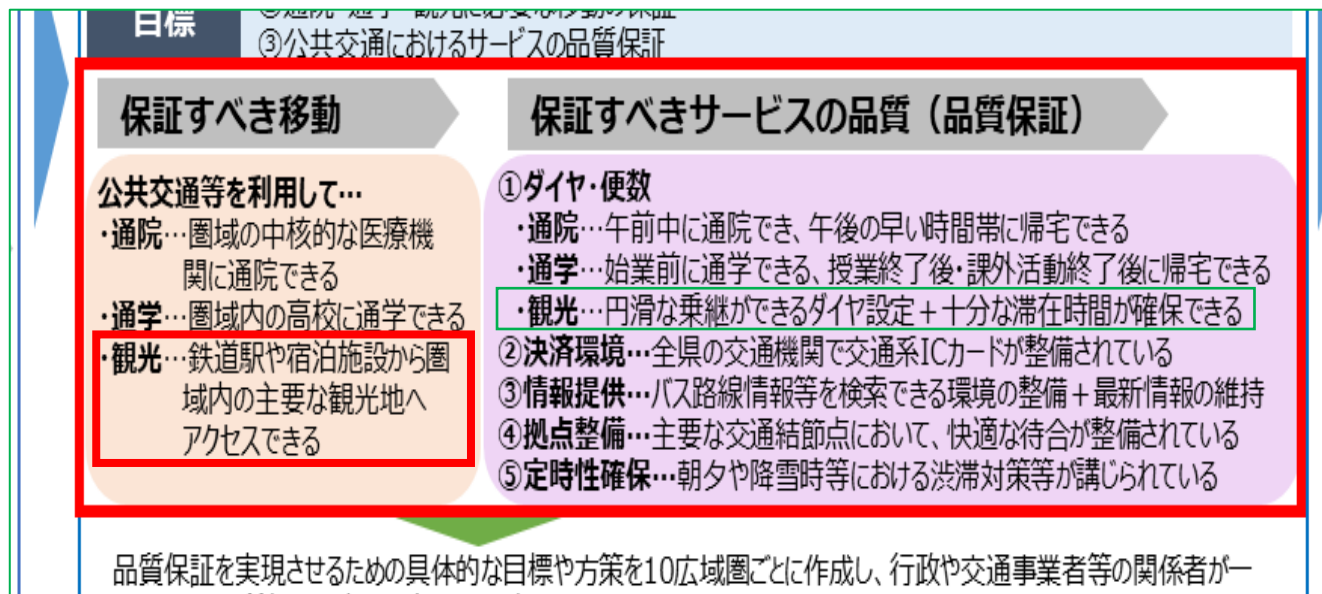
(※1) 指定高校とは、北アルプス圏域内のすべての高校に加え、隣接する松本圏域の主要駅（豊科・穂高・松本駅）からの徒歩圏内にあるすべての高校を指す。

2 今年度の検討方法について

『公共交通等を利用して、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』

定義の目安

- 鉄道駅 ⇒ 観光拠点の最寄り駅
- 宿泊施設 ⇒ 旅行に用いられる宿泊施設のうち、
圏域内の複数の観光地を巡るために適したもの





○観光については、観光拠点の最寄り駅や圏域内の複数の観光拠点を巡るに適した宿泊施設から圏域内の主要な観光拠点へアクセスでき、各観光拠点の属性を踏まえ、十分な時間滞在し、最寄り駅や宿泊施設に戻ることができることを保証すべき品質とします。観光拠点の属性ごとの到着、滞在、戻りに関わる目安時間は以下のとおりとします。

【アクティビティ型観光拠点（××スキー場、××湖畔、××高原、××川下り）】
遅くとも13時までに到着することができ、3時間以上滞在した後に、戻ることができる。

【買い物観光拠点（○○ショッピングモール、○○道の駅）】
遅くとも13時までに到着することができ、2時間以上滞在した後に、戻ることができる。

【宿泊型観光拠点（■■温泉）】
概ね15時以降に到着することができ、朝7～11時に出発することができる。

【観賞型観光拠点（▲△景勝地、▲△美術館、▲△神社、▲△博物館、▲△城跡）】
遅くとも13時までに到着することができ、2時間以上滞在した後に、戻ることができる。

○以上の品質保証のため、圏域内の軸・路線を種別ごとに以下のとおり位置づけ、必要な水準を設定します。

種別	品質保証の基本的な考え方	設定する水準	
	観 光	運行日	運行時間帯
【B】主要幹線	圏域外からの観光客を上田圏域へ運ぶ路線である。圏域内では主に上田駅と上田市及び東御市内の交通結節点との移動を担う。	平日・土休日とも(休日については別ダイヤを想定)	概ね6～22時
【C】幹線	圏域拠点と市町村界(又は旧市町村界)を跨いだ観光拠点を結ぶ路線であり、沿線の観光拠点や【E】支線等への乗り継ぎにより、その他の観光拠点への移動を担う。	平日・土休日とも(実情に応じて休日のみの運行も想定)	概ね6～20時
【D】準幹線	市町村界を跨いで地域拠点同士を結ぶ路線であり、主に【B】主要幹線又は【C】幹線に接続する交通結節点への移動を担う。	平日・土休日とも(実情に応じて休日のみの運行も想定)	概ね6～18時
【E】支線	主に圏域内の同一市町村内の観光拠点への移動を担う。	平日・土休日とも(実情に応じて休日のみの運行も想定)	概ね7～18時
タクシー	主に圏域内の同一市町村内の観光拠点への移動を担う。	平日・土休日とも(実情に応じて休日のみの運行も想定)	概ね6～22時

検討項目	想定作業	参考
観光拠点の見直し		今回協議
宿泊施設の設定	・ 主要な宿泊施設のうち、圏域内の移動のハブに適した所をリストアップ	今回協議・頭出し
観光地種別ごとの滞在時間を踏まえた品質の設定	・ 種別ごとの滞在時間、時間帯を踏まえて品質保証・水準の設定、現状の確認	次回以降協議予定
最寄りの鉄道駅や宿泊施設と観光拠点までの交通手段の確認	・ 行けるかどうか十分な滞在時間があるか確認 ・ 鉄道等と円滑な乗り継ぎとなっているか確認 ※タクシーや（公共・日本版）ライドシェア、シャトル便も手段に含む ※季節運行の場合は、繁忙期等の期間中の確認でも可 ※宿泊施設が運営する送迎バス等も含む	次回協議予定
現時点で路線は無いがニーズがある路線を確認	市町村、観光協会、事業者等にニーズの確認	
行けない線について、課題を整理	支線は市町村、幹線は部会で検討	
幹線について対応方針を協議	路線として結ぶ場合は、ダイヤ/経路変更、ルート新設等を検討	

新たに路線の新設・拡張を行い、予算化が必要な場合の対応

- ・ 観光目的のバス路線等による二次交通の確保支援事業（要綱第4条第3項イ **C幹線枠**）の活用検討
 - 次年度以降の適用に向け、運行経費・広報に係る費用等を試算
 - 申請主体を選定

3 拠点の見直しについて

3-1 拠点の再設定における考え方について

○拠点の設定の基準を基に、北アルプス地域の拠点設定の考え方は以下のとおり

	設定の基準（長野県地域公共交通計画より）	北アルプス地域の拠点設定の考え方等（たたき台）
交通 結節点	○ <u>圏域拠点以外の各市町村中心部の交通結節点（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）</u>	○各市町村中心となる鉄道駅または、市町村役場を選定 （信濃大町駅、池田町役場、信濃松川駅、白馬駅、南小谷駅）
中核的な 医療機関	○ <u>高度・専門医療を担う医療機関、総合的な外来診療機能を有する地域に密着した医療機関等</u> →・長野県健康福祉部作成の病院リスト等を参考	○左記の病院リストに記載されている地域型病院を選定 （市立大町総合病院、JA長野厚生連北アルプス医療センターあづみ病院）
高校	○ <u>県内すべての高校（通信制を除く）</u>	○地域内すべての高等学校を選定 （大町岳陽高校、池田工業高校、白馬高校） ○その他、松本方面への通学者が多いので、松本地域の高校の最寄駅までの移動について確認
地域の 主要な 観光地	○ <u>県内外の観光客が訪れる観光地</u> →・長野県観光地利用者統計調査等を参考	○原則、長野県観光スポーツ部の観光地利用者統計調査のうち上位50位以内の観光地を選定 ○上記の観光地が含まれない市町村は、中小企業地域資源活用促進法で位置づけられた県内観光資源のうち、上位に記載されている観光地を選定

説明 拠点の現状



しあわせ信州
山々と育む すこやかな国

拠点の種別	拠点の位置づけ	拠点名称	当初名称
②圏域拠点	交通結節点	信濃大町駅	大町（信濃大町駅周辺）
③地域拠点	交通結節点及び中核的な医療機関	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（あづみ病院・町役場周辺）
③地域拠点	交通結節点	信濃松川駅	松川（信濃松川駅・村役場周辺）
③地域拠点	交通結節点	白馬駅	白馬（駅周辺）
③地域拠点	交通結節点	南小谷駅	小谷（南小谷駅・村役場周辺）
③地域拠点	中核的な医療機関	市立大町総合病院	
③地域拠点	高等学校	大町岳陽高等学校	
③地域拠点	高等学校	池田工業高等学校	
③地域拠点	高等学校	白馬高等学校	
	高等学校	松本方面高等学校（松本駅等）	※管内ではないため拠点としては追加しないが品質・水準の確認対象に含める。
③地域拠点	地域の主要な観光地	大町温泉郷	
③地域拠点	地域の主要な観光地	黒部ダム	
③地域拠点	地域の主要な観光地	大町市山岳博物館	
③地域拠点	地域の主要な観光地	池田町ハーブセンター	
③地域拠点	地域の主要な観光地	安曇野ちひろ公園	
③地域拠点	地域の主要な観光地	白馬八方バスターミナル	
③地域拠点	地域の主要な観光地	桺池高原	

No.	これまでのご意見・ご質問	昨年度の結論
1	白馬村の拠点として、主要な観光地という決め方であるのであれば、神城駅や、白馬五竜バス停、道の駅などのいずれかを神城地区にも設定したい。	神城地区にある白馬五竜バス停は、アルピコ交通長野ー白馬線、安曇野・大町・白馬ー新宿線、五竜エスカルプラザへの無料シャトルバス等が停車。神城駅は、JR大糸線、白馬デマンドタクシーの停車場所として設定され、多くの観光客が利用していることから観光分科会で検討することとする。

【観光拠点の追加に対する事務局案】

観光拠点は、観光地利用者統計調査（長野県観光スポーツ部）を基に選定しているが、白馬村内は、高原等の**白馬山麓**と、山岳の白馬連邦の2つの観光地となっている。

白馬山麓は、令和6年調査でも5位となり、県内でも有数の観光地であるため、神城地区にもう一つ拠点を追加することとしたい。

追加が可の場合、観光地（スキー場等）を個別に設定することは難しいため、**神城駅及び五竜バス停を一体**として観光拠点として設定することではないか。

観光路線の県の支援策は、広域（県域）を跨ぐ路線か計画上の幹線に対して支援を行うものである。

管内の観光路線の主要なハブ等については、信濃大町駅と白馬村内の白馬駅又は、八方バスターミナルが対象となりうるため、今後新設路線を検討するうえでも、白馬村内に圏域拠点を設けることとしたいがいかがか。

また、バス路線の新規・拡充するということでは、八方バスターミナルが適切ではないかと考えるがいかがか。（その場合、八方バスターミナルを交通結節点兼観光拠点として整理）

拠点の設定（県計画から抜粋）

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（県庁、警察署、法務局など）がある市町中心部の交通結節点
- ・地域間幹線系統確保維持費交付要綱別表5に示される市町中心部の交通結節点
- ・広域拠点は圏域拠点を兼ねる
- ・その他地域別部会において圏域拠点と定められたエリアの交通結節点

交通の利用状況

拠点名	路線名（事務局調べ）
白馬駅	①JR大糸線、②特急あずさ、③特急バス長野・白馬線、④白馬八方拇池線、⑤HVシャトル、⑥その他シャトル5系統、⑦白馬デマンドタクシー
八方バスターミナル	①特急バス長野・白馬線、②白馬八方拇池線、③特急バス新宿-安曇野・大町・白馬線、④HVシャトル2系統、⑤その他シャトル10系統、⑥白馬デマンドタクシー

観光路線の品質としては、宿泊地からも観光地へ行ける必要があるため、起点となる宿泊地を選定する必要がある。

しかしながら、宿泊施設すべてを確認することは現実的ではないため、ある程度集積している地域から移動が可能か確認することとしたい。

宿泊地候補（たたき台）

市町村名	宿泊地（施設）名
大町市	①大町温泉郷②ANAホリデイ・インリゾート信濃大町くろよん③信濃大町駅周辺
池田町	
松川村	すずむし荘
白馬村	①飯森ゲレンデ下②樅ノ木ホテル（ビジターセンター）③エコーランド・みそら野④八方バスターミナル周辺⑤岩岳スノーフィールド周辺
小谷村	拇池高原

観光目的のバス路線等による2次交通 の確保支援事業について

令和 8 年 6 月 29 日
交通政策局交通政策課

観光目的のバス路線等による 2 次交通の確保支援事業について

- ・ 県全体の宿泊税活用計画における本制度の位置づけについて
- ・ 本支援事業の概要について

長野県観光の現状・課題

<現状>
県内延べ宿泊者数：【全体】約2,011万人(2024 年)、【外国人】約234 万人（2024 年）
観光消費額：【全体】約1兆47 億円(2024 年)、【外国人】約1,136 億円(2024 年）
性・年代別構成：60代～70代の男女の割合が大きい一方、20代～30代の若年層や女性の割合が低い

- <課題>
- 地域の観光資源を活用し、旅行者の長期滞在を促進するため、長野県らしい観光コンテンツの充実が必要
 - 子どもや若者が楽しめる施設・体験に対する旅行者満足度が低い
 - 長野県観光において旅行者が今後期待する取組として、「自然公園等の利用環境整備」を挙げる声が多い
 - レジャーの多様化によってスキー場の利用者数が減少しており、グリーンシーズンの誘客強化など、年間を通じた観光需要の平準化への対応が必要
 - 旅行者の利便性向上を通じて満足度の向上を図るため、観光客の受入環境整備が必要
 - 長野県の宿泊施設数は全国トップクラスである一方、稼働率は全国最下位レベルで推移
 - コロナ禍を経て、観光関連産業の人手不足やバス・タクシー等の担い手不足が一層深刻化
 - 旅行者が今後期待する取組として「観光まちづくりの推進」、「宿泊・観光施設の滞在環境向上」を挙げる声が多い
 - 現地へのアクセス、エリア内の交通利便性に対する旅行者満足度が低い
 - バブル期に投資が進んだ宿泊、観光施設の再投資が進まず、施設の老朽化が進行
 - 長期滞在の促進や旅行者満足度の向上に貢献する、戦略的な観光地経営を推進するための観光振興体制の充実が必要
 - 一部地域・季節でのインバウンドの急増等により、観光客の満足度の低下や地域住民の生活環境への悪影響が発生
 - DMOが中心となった戦略的な観光地経営を推進に向けて観光動向データの蓄積・提供体制や人材育成が不足

長野県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。
宿泊税の活用とあわせ、既存財源により取り組む従来からの施策も着実に推進し、相乗効果を生み出せるよう取り組む。

【観光地視点】
地域の持続可能な発展を維持し、住む人が誇れる観光地を実現する
【旅行者視点】
国内外の旅行者から選ばれる観光地を目指し、長野県の観光への満足度を高める

施策の推進に当たっては、県と市町村との役割分担を基本としつつ、DMOや観光事業者等多様な主体と連携しながら、宿泊税導入の効果が実感できるよう、
・施策や地域を極力重点化して実施
・地域の独自性を発揮しつつ、県と市町村が一体となり、施策の方向性を共有した上で、
広域的な視点で観光振興を展開

成果指標

宿泊税活用施策の効果を客観的かつ継続的に評価するため、「旅行者視点」、「観光地視点」を踏まえた成果指標(KGI・KSF・KPI)を設定
注：※が付いている目標値は、国で検討している「第5次観光立国推進基本計画」を踏まえ、必要に応じて今後見直しを行う可能性がある
<KGI(重要目標達成指標)>

項目名	基準値	目標値（2030年）
観光消費額	1兆47億円(2024年)	1兆3,000億円 ※
住民が感じる観光の地域貢献度	（令和8年度に調査）	基準値より向上
総合的な旅行者満足度	（令和8年度に調査）	85%以上を維持

<KSF(重要成功要因)・KPI(重要達成度指標)>
【KSF①：長野県らしい観光コンテンツの充実】

項目名	基準値	目標値（2030年）
観光消費単価	日本人(県外)・観光：52,082円 外国人・観光：66,835円 (2024年)	基準値に物価上昇分を反映 +施策効果10%増加
県内延べ宿泊者数	2,010万5千人泊(2024年)	2,300万人泊 ※
「観光体験」に関する旅行者満足度	（令和8年度に調査）	基準値+10%向上

【KSF②：観光客の受入環境整備】

項目名	基準値	目標値（2030年）
県内延べ宿泊者数（再掲）	2,010万5千人泊	2,300万人泊 ※
「観光地へのアクセス」に関する旅行者満足度	（令和8年度に調査）	基準値+10%向上
「観光情報の入手」に関する旅行者満足度	（令和8年度に調査）	基準値+10%向上
「観光地の滞在環境」に関する旅行者満足度	（令和8年度に調査）	基準値+10%向上

【KSF③：観光振興体制の充実】

項目名	基準値	目標値（2030年）
先駆的DMO認定数	1 団体(2024年)	3団体以上
新ガイドラインに対応した登録DMO数	該当なし (2025.10.1適用)	18団体以上

効果検証
県は宿泊税活用計画に基づいて事業を検討・実施するとともに、客観的なデータ等を参考にしながら事業の効果検証を行い、宿泊税活用部会での意見聴取を経て公表する。

長野県宿泊税活用計画【概要】 宿泊税を活用して取り組む施策

(1) 宿泊税充当の考え方

- ・観光振興のための新税という性質を踏まえたもの(新規・拡充の取組、5年で確実に実施する見通しが立っている取組)
- ・宿泊税導入の効果がより発揮されるもの（旅行者が税導入の効果を実感できる取組、観光消費額の増加につながる取組）
- ・県全体の施策の方向性と一致するもの(県の役割として実施すべき取組、先進事例として今後、県内での横展開が見込まれる取組)

(2) 宿泊税を活用して今後5年間で取り組む施策

※ 現時点の見込みであり、具体的な事業に必要な予算は、毎年度県議会の議決を経て決定する。
また、KGI、KPIの達成に向け、必要に応じ事業内容等の見直しを行う。

○ 5年間の想定税収:概ね108億円程度
○ 5年間の宿泊税活用額:概ね100億円程度
(県事業:概ね63億円程度、
市町村交付金:概ね36億円程度、
広報等経費:概ね1億円程度)
※徴税経費:概ね8億円程度

①長野県らしい観光コンテンツの充実【宿泊税活用額:概ね17億円程度】

コンテンツの充実を通じ、旅行者の周遊・長期滞在につなげ、季節や天候を要因とする繁閑差の解消に取り組む。

項目	事業概要	事業別目標値	宿泊税活用額
長野県を象徴する新たな観光コンテンツの整備促進	・観光需要の平準化、滞在期間の長期化や満足度向上に資する、自然・文化・歴史・食など長野県の多様な観光資源を活用したコンテンツ整備を支援 ・自然・文化・アクティビティに関するガイドを養成するとともに、ガイドの認定制度を構築	・新たに整備されたコンテンツ数:25件以上 ・地域通訳案内士資格取得者数:100人以上	概ね7億円程度
国内外から多くの人々が繰り返し訪れる、魅力ある自然公園づくり	自然公園の核となるエリアにおいて、園路や遊歩道のバリアフリー化やセンター展示のデジタル化等、機能向上に資する受入環境を整備	・機能向上エリア数:3地区程度	概ね7億円程度
豊かな自然や文化資源を満喫しながら、移動自体をアクティビティとして楽しめる環境の整備	・サイクルツーリズム推進のため、安全な走行環境の整備やサイクリスト向け拠点整備を支援 ・遊歩道や河川・湖沼のアクティビティ拠点の整備等、移動環境の整備支援	・整備エリア(ルート)数:5地区以上	概ね3億円程度

②観光客の受入環境整備【宿泊税活用額:概ね42億円程度】

鉄道駅や宿泊施設から主要な観光地に公共交通機関でアクセスできるような二次交通の充実や、旅行者の周遊・滞在の拠点となる宿泊施設等の整備により、誰もがストレスなく旅行できる受入環境整備に取り組む。

項目	事業概要	事業別目標値	宿泊税活用額
長野県を訪れる世界中の旅行者に快適で最適な移動を提供する「信州観光MaaS」の実装及び観光DXの推進	・交通・観光施設に係る検索・予約・決済を一元化する「信州観光MaaS」システムの構築・運用 ・MaaSシステムと連携するためのキャッシュレス化・オンライン予約システム導入等DX投資を支援	・信州観光MaaS導入エリア数:4地域(東・北・中・南信)	概ね6億円程度
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	・鉄道駅や宿泊施設集積地等の拠点から観光地を結ぶ定期観光路線の新設・増便を支援 ・観光地への周遊・滞在観光の創出に資する旅行商品の造成を支援 ・観光客が円滑に移動できるようタクシーの配車アプリ導入を支援 ・主要な交通結節点において、デジタルサイネージの設置等による情報提供体制の強化や待合施設の受入環境整備を支援	・新設・増便する観光路線数:5路線以上 ・新たに造成された旅行商品数:150件程度 ・支援対象タクシー台数:1,000台程度 ・受入環境整備拠点数:10か所以上	概ね9億円程度
周遊・滞在の拠点となる宿泊施設集積地における地域一体となった観光まちづくりの推進	地域一体となった観光まちづくり計画(仮称)に基づき、エリア全体の魅力向上及び上質化に資する取組を支援	・計画に基づき価値向上に取り組むエリア数:8地域程度	概ね22億円程度
周遊・滞在の拠点となる宿泊施設の滞在環境の向上	高付加価値化やユニバーサル化など、観光客の満足度向上等に資する取組を行う宿泊事業者を支援	・県のテーマ設定に基づき滞在環境向上に取り組む施設数:200施設以上	概ね5億円程度

長野県宿泊税活用計画【概要】 宿泊税を活用して取り組む施策

③観光振興体制の充実 【宿泊税活用額:概ね4億円程度】

観光産業の高付加価値化を図るための人材育成に取り組むとともに、長野県の観光地域づくりの司令塔である(一社)長野県観光機構が、地域DMOや観光協会の体制強化に資する事業に取り組む。

項目	事業概要	事業別目標値	宿泊税活用額
地域の観光地経営の司令塔となる、観光地経営組織(DMO)の機能強化等	・観光業の高付加価値化を図るための人材育成講座の実施 ・地域DMO・観光団体の組織力強化のため、組織間での人材活用の仕組みづくりや専門研修を実施 ・観光団体等が観光統計データを共有するためのシステムの構築により、データに基づく観光客の満足度向上に資する観光施策を推進	・人材育成講座受講者数:100名以上 ・人材活用の仕組みづくりを利用した団体数:16団体以上 ・DMO・観光協会等を対象とした講習会・ヒアリングの実施回数:25回以上	概ね 4億円程度

(3) 市町村交付金 【宿泊税活用額:概ね36億円程度】

地域が独自性を発揮して観光振興に取り組むとともに県と市町村が一体となり広域的な視点を持ちながら観光施策を推進するため、市町村が独自の施策に活用可能な「一般交付金」と、県が定める市町村が連携して取り組む広域的かつ重点的施策に活用可能な「重点交付金」を交付(交付年度から2年間は市町村が設置する基金への積み立てを可能とし、活用残額は県に返還する)

<一般交付金>

【用途】○観光客の満足度・利便性向上に資する観光振興の新規・拡充事業

○市町村は事業計画を提出することとするが、観光振興目的であれば用途は極力自由とする

【算定方法】宿泊実績を基にした宿泊者数割を基本として交付し、県全体の観光の底上げを図る観点から市町村に一律交付する均等割(50万円)を設定

<重点交付金>

【用途】○市町村連携など広域的、かつ重点的施策に活用

○事業実施を希望する市町村の事業計画を踏まえて交付

< 今後3年程度の重点テーマ >

①二次交通の充実(地域公共交通計画における観光の移動保証の実現)、②観光DXの推進(「信州観光MaaS」の実装に向けたキャッシュレス化の推進)、

③信州DCに向けた受入環境整備(R9夏に向けた取組強化)、④インバウンド誘客に向けた受入環境整備

【算定方法】宿泊実績及び周遊実績(比率1:1)により交付上限額を設定

(4) 広報等その他経費 【宿泊税活用額:概ね1億円程度】

宿泊税制度を円滑かつ適正に運用していくための宿泊事業者の会計システムの改修支援や、制度周知のための広報を実施

(5) 徴税経費 【概ね8億円程度】

徴税に係る人件費、納入申告書作成・発送費、特別徴収義務者報償金、県の税務電算システム改修費や独自課税市町村への徴収取扱費 等
(徴税経費に係る宿泊税の充当割合は、原則として県税収入額の7%とする)

令和8年度当初予算発表資料
「主要事業一覧」より抜粋

事業名 [事業改善シート番号] (関係するSDGsのアイコン)		事業内容及び金額(千円) (*は成果目標)			令和8年 「主要事業」	
【新】 11 観光アクセス向上事業費 [020901] 8 働きがいも 経済成長も 9 産業と技術革新の 基盤をつくろう 11 住み続けられる まちづくりを	鉄道駅や宿泊施設集積地等の主要観光拠点から他の観光地への二次交通を充実させるとともに、観光客の待合環境や情報提供の充実に係る取組を支援します。					
	・観光バス路線の新設・拡充への補助 補助対象者 市町村、観光事業者、広域連合、 交通事業者等 補助対象経費 運行に係る経費、路線定着のための広報経費					
	・広域拠点及び圏域拠点における待合環境整備への補助 補助対象者 市町村、交通事業者 補助対象経費 バス待合所の新設・改修に要する経費 情報案内機器の新設に要する経費					
	・タクシー事業者の配車アプリ導入への補助 補助対象者 (一社)長野県タクシー協会(間接補助) 補助対象経費 タクシー配車アプリ導入に要する経費					
		*新設・拡充する観光路線数：5路線以上(2030年度) *受入環境整備拠点数：10箇所以上(2030年度) *支援対象タクシー台数：1,000台程度(2030年度)				
交通政策局交通政策課		R 8 予算	62,098	R 7 当初	0	

観光目的のバス路線等による2次交通の確保支援事業について

交通政策局交通政策課

1. 補助金申請及び決定スケジュール

3月下旬 補助金要綱、募集要領制定し通知 (募集開始)

7月上旬 補助対象路線決定 (予定)

2. 補助要件

- (1) 補助対象事業 観光目的のバス路線等の運行
①**新規・拡充**(※1)、②**広域**(※2)、③**既存路線との競合なし**(※3)、④**収益化**(※4)、⑤**地域連携**
- (2) 補助対象者 市町村(複数)、観光協会(複数)、広域連合
(乗合バス事業者、観光事業者が申請主体となる場合は市町村等が運行のメンバーであること)
- (3) 対象経費及び補助率 ①運行経費： $(\text{運行経費} - \text{収入}) \times 1 / 2$
②広報経費：運行経費 $\times 10\%$

※1 新規・拡充： 路線の新設または既存路線における便数の増加・路線の延伸等

※2 広域： **県域・圏域またぎ**、県地域公共交通計画におけるC幹線

※3 既存路線との競合なし： 原則現在公共交通機関で行けないルート。現行の公共交通機関が不十分な場合は、**現行の交通機関の乗客数を維持または相乗効果により増加**が見込まれる場合(役割毎にすみ分けができること)

※4 収益化： **3年程度で運行継続の見込み**が立つこと(補助金決定は単年度ごとに決定するが同一案件は最大3年まで)
運航継続とは原則路線単体での収益化を意味するが、地域(市町村、市町村観光協会や事業者)が負担金等で支出し路線を維持する場合も可とする。

3. その他

- ・補助対象事業の自己負担分に重点交付金を充当可
- ・路線が県境を越える場合は、長野県内への誘客効果を勘案すること