

(令和7年度)

第8回長野県公共交通活性化協議会 北アルプス地域別部会 次第

日時：令和8年2月12日(木) 10:30～12:00

場所：大町合同庁舎 講堂 (WEB 併用)

1 開 会

2 あいさつ

3 会議事項

(1) これまでの検討経過について (資料1)

(2) 幹線(みなし幹線)の見直しについて (資料2)

(3) 長野県地域公共交通計画北アルプス地域編の改定について (資料3)

4 そ の 他

・JR大系線のあり方に係る来年度からの検討について(交通政策局)(資料4)

5 閉 会

【配布資料】

資料1 これまでの検討経過

資料2 幹線(みなし幹線)の見直し

資料3 長野県地域公共交通計画北アルプス地域編の改定案

資料4 JR大系線のあり方に係る来年度からの検討

長野県公共交通活性化協議会
北アルプス地域別部会構成員

(敬称略)

構成分野		構成員		氏名	出席者	備考
		要領別表1の規定	団体名・役職名			
行政関係	国	国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局長	国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局長	白砂 健	(欠席)	
	県	北アルプス地域振興局長	北アルプス地域振興局長	柳原 健	柳原 健	(会場出席)
	市町村	関係市町村の長	大町市長	牛越 徹	情報交通課長 鷲沢久志(代理)	(オンライン)
			池田町長	矢口 稔	環境係長 丸山 剛(代理)	(会場出席)
			松川村長	須沢 和彦	政策企画係長 竹迫 亮平(代理)	(オンライン)
			白馬村長	丸山 俊郎	観光課長 山岸 大祐(代理)	(オンライン)
			小谷村長	中村 義明	観光地域振興課長 太田 勝(代理)	(会場出席)
公共交通事業者	鉄道	関係鉄道事業者が指名する者	東日本旅客鉄道(株)長野支社 企画部長	森 敬芳	森 敬芳	(オンライン)
			西日本旅客鉄道(株)金沢支社 交通企画室長	鹿野 剛史	(欠席)	
	バス	関係バス事業者の代表者等	アルピコ交通(株)長野支社白馬営業所 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	佐藤 洋之	佐藤 洋之	(オンライン)
			(有)やまびこ 専務取締役	江津 敦志	(欠席)	
	タクシー	関係タクシー事業者の代表者等	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) 所長	菅谷 友和	(欠席)	
			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の各地域を代表する者等	長野県私鉄労働組合連合会 交通政策委員	丸山 智広	(欠席)	
利用者代表	利用者代表	大町市シニアクラブ連合会 事務局長	長崎 喜治	長崎 喜治	(会場出席)	
		池田工業高等学校PTA会長	小山 恵梨香	(欠席)		
		大町市立大町総合病院 総務課長	鳥羽 嘉明	鳥羽 嘉明	(オンライン)	
		JA長野厚生連北アルプス医療センターあづみ病院 総務人事課長	山崎 泰彦	山崎 泰彦	(オンライン)	
観光関係者	その他必要と認める者	観光関係者	(一社)大町市観光協会 会長	遠藤 高弘	(欠席)	
			(一社)池田町観光協会 代表理事	矢崎 昭和	事務局長 片瀬 登(代理)	(オンライン)
			松川村観光協会 会長	須沢 和彦	(欠席)	
			(一社)白馬村観光局 代表理事	伊藤 英喜	(欠席)	
			(一社)小谷村観光連盟 代表理事	中村 義明	主事 乙幡 裕亮 (代理)	(オンライン)
学識経験者		学識経験者	国立大学法人信州大学工学部 教授	高瀬 達夫	高瀬 達夫	
長野県関係者	長野県関係者	北アルプス地域振興局企画振興課長	半崎 洋一	半崎 洋一	(会場出席)	
		大町建設事務所維持管理課長	堀 秀雄	堀 秀雄	(会場出席)	
		大町警察署交通課長	市川 透	市川 透	(オンライン)	
事務局		長野県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	
オブザーバー		長野県企画振興部交通政策局交通政策課			課長 丸山 正徳 主事 若宮 武尊	
		特定非営利活動法人SCOP			主任研究員 富樫 慎	(欠席)

1-1 これまでの検討経過

会議名	開催日	開催内容
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	・長野県地域公共交通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

※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）

1-2 これまでの意見等について（拠点の再設定）

No.	意見・質問等	事務局案
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。	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が停車。神城駅は、白馬村営ふれAI号（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。

1-3 これまでの意見等について（品質保証の確認）

No.	意見・質問等	事務局案
1	通院（大町総合病院、あづみ病院）に関して帰宅する時間が南小谷駅に16時に近いものは午後の早い時間帯の帰宅とは言えないのではないか。	南小谷駅着13:06の便があり16時前後の帰宅の便以外でも午後の早い時間帯の帰宅が可能となっていることから夕方の便は参考としたい。
2	小谷村の中でも北部の方は、糸魚川方面の医療機関に通われている場合もあるので検討に含める必要はないか。	参考として、南小谷駅から糸魚川方面への品質の確認は行う。ただし、中核的な医療機関は、「総合的な外来診療機能を有する <u>地域に密着した医療機関等</u> 」とされていることから、圏域内の医療機関への品質の確保としたい。
3	市民バスは、市内の高校に通えるようにダイヤ設定をしているが、市外の高校へ通学するための鉄道の乗り継ぎができない。 通学の品質は、どこまで求められるものなのか。	本計画は、長野県と県内の全市町村が共同で策定したものである。 本部会等では、E：支線について、すべてを検討することはできないため、各市町村の交通会議等において、品質を保証するための取組・検討を行っていただきたい。
4	役割分担などを明確化していく必要がある。	基本的な考え方として、C：幹線及び圏域内に影響するD：準幹線は本部会で検討すべきものとし、E：支線については、各市町村で検討すべきものとする。
5	鉄道路線については、ダイヤ改正があるということを考慮して検討を進めていただきたい。	本計画は必要に応じて見直しを行っていくものであるため、ダイヤ改正などの要因により、品質の確認を適宜行っていくものと想定している。

1-4 これまでの意見等について（路線の見直し）

No.	意見・質問等	事務局案
1	大町市社地区からあづみ病院へ、池田町から大町病院への移動については、市民バス社コースと池田町営バス松川線・明科線との乗り継ぎで通院できるが、円滑な乗り継ぎができるダイヤ設定としてほしい。	本路線についても、通院（大町総合病院、あづみ病院）の品質の確認用の資料に反映する。
2	大町市民バス社コースと、松川線・明科線との接続は、通院での利用者にとって乗り継ぎですら負担になる。乗り継がずに直接、通院できるよう検討いただきたい。 ※市民バスの正科バス停と、池田町営バスの正科北バス停は同じ場所あり、現状は乗り継ぎが可能となっている。	路線の見直し等を行っていくうえでのご意見として承る。 （大町市では、通院通学その他買い物の足として利用を見込んでいる。池田町では、鉄道との接続と通院通学の時間帯に合わせてダイヤ設定している。（第2回通院・通学分科会））

2 幹線（みなし幹線）の路線の見直しについて

- ・通院・通学等の日常生活に必要な移動のうちC幹線、C'みなし幹線は、県の新たな支援制度（信州型広域バス路線支援制度）の対象となる。
- ・北アルプス地域において、通院・通学分野での移動のための幹線はなし。
- ・池田町は、直接圏域拠点（信濃大町駅）へ行く手段がないため、**町営バス松川線をC'みなし幹線**としたい。

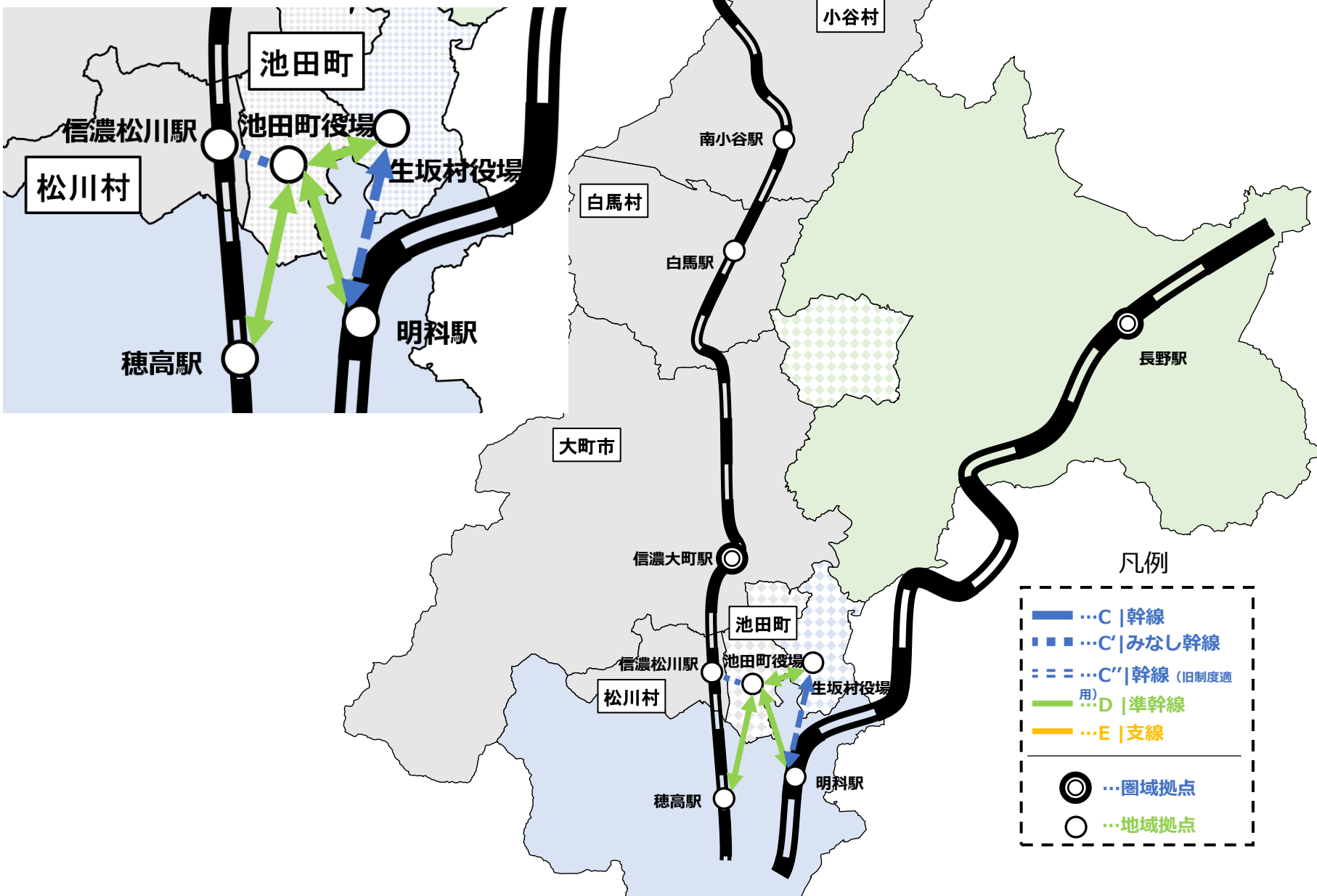
（参考）各路線の定義

交通政策局
交通政策課

種別	定義
C幹線	圏域の中心市町（圏域拠点）と周辺の他の市町村（地域拠点）を結ぶ路線
C'みなし幹線	市町村内に直接圏域拠点へ行く手段（鉄道又はバス路線）がなく、乗り継いで、圏域拠点に行くための唯一の手段であるD準幹線 ※1町村あたり原則1路線
C''幹線 （旧制度適用）	現在の市町村界では市町村内路線と整理される路線のうち、国補助の適用を受ける路線（地域間幹線）
C'''幹線 （特例措置対象）	既存制度の市町村界の考え方（平成13年3月31日時点の市町村界）で圏域の中心市町（圏域拠点）と周辺の市町村（地域拠点）を結ぶ路線 ※圏域拠点の小規模市町村に対する特例適用の路線
D準幹線	市町村間（地域拠点間）を結ぶ路線
E支線	市町村内の拠点間や地域内の居住区などを結ぶ路線

信州型広域バス路線支援制度の対象

県支援路線の具体例（北アルプス圏域）



2-3 幹線（みなし幹線）の路線の見直しについて

2 生活路線への支援について（バス路線等の見直し）

交通政策局
交通政策課

- 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（**新たな支援制度の要件**）

【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

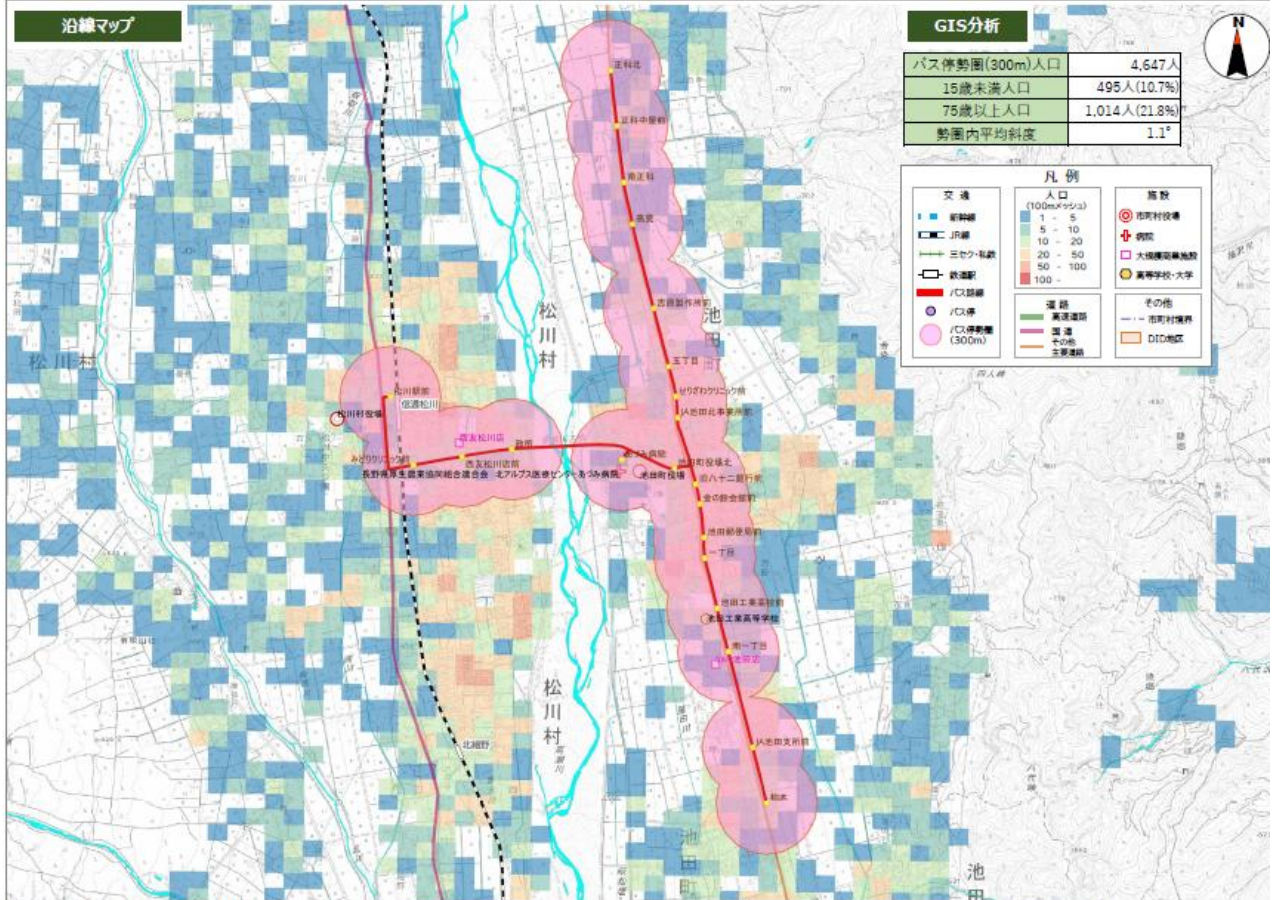
◆**路線同士が競合**していないか

- ・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

2-4 池田町営バス松川線の現状について

圏域区分	路線種別	路線No.	路線名
08北アルプス	C:みなし幹線	0841	松川線

路線の基礎データ			
路線名	池田町営バス 松川線		
運営主体	池田町		
運行事業者	安曇観光タクシー(株)		
事業形態	許認可形式	78条登録（自家用有償旅客運送）	
	運行方式	路線定期運行	
車 両	使用車両	マイクロバス	
	乗車定員	29人	
運行状況	起点	主系統	正科北
		最長系統	正科北
	主要経由地	柏木	
	終点	主系統	信濃松川駅
		最長系統	信濃松川駅
	キロ程	主系統	
		最長系統	
	運行日	平日・土曜 （日・祝日・12/29～1/3連休）	
	運行本数	平日	上り7便 下り8便
		土曜	上り7便 下り8便
休日			
運行時間帯	平日		
	土曜		
	休日		
運賃体系	運賃種別	均一	
	初乗り運賃	150円	
	最長区間運賃	150円	
	子ども運賃	18歳未満 0円	
	障がい者割引	0	
	高齢者割引	×	
	回数券	○	
	通学定期	○	
GTFS	通勤定期		
	キャッシュレス決済		
GTFS	Googleマップへの掲載あり		
利用目的	生活・観光利用両方		



・大町市境に近い池田町の正科北から松川村の中心部に近いJR大糸線信濃松川駅を結ぶ路線。
・正科から一旦、町中南部の柏木まで県道を南下したあと、折り返して池田町の中心部であるあつみ病院、可成場付近を通る経路となっている。時間帯によっては、正科ではなく柏木を端点とする系統もある。
・運行本数は平日、土曜ともに7.5往復で、高校生の通学、高齢者の買物、通院など、利用者ニーズに合わせた時間帯に的を絞ったダイヤとなっている。
・町内の高校生が大糸線を利用する動きに加え、信濃松川駅方面から池田工場に通う動きもあることが特徴的である。

事業収支(令和6年度)		
	費用(千円)	備考
運行経費	12,268	
(内委託費)	12,268	
運賃収入	327	
収支率	3%	
補助金	国	0
	県	0
	市町村	600 松川村



2-5 北アルプス圏域におけるみなし幹線について（松川線）

1 通院・通学における品質が保証されているか

◇通院：行き＝概ね7時～10時に到着 帰り＝概ね12時から14時に到着

【行き】

○池田町→市立大町総合病院

信濃松川駅に7:10、8:29着、正科北バス停※に9:01着の便があり、信濃松川駅等から鉄道路線又はバス路線に乗り継ぐことにより地域拠点である大町総合病院へ到着可能。

○管内市町村→北アルプス医療センターあづみ病院

あづみ病院に7:16、8:09、8:48、9:08着の便があり、信濃松川駅等まで鉄道路線又はバス路線を乗り継ぐことにより地域拠点であるあづみ病院へ到着可能

【帰り】

○市立大町総合病院→池田町

信濃松川駅を12:22、13:13発、正科北バス停を12:42発の便があり、信濃松川駅等まで鉄道路線又はバス路線を乗り継ぐことにより地域拠点である大町総合病院から帰宅可能。

○あづみ病院→管内市町村

あづみ病院を11:40、12:26、12:55発の便があり、信濃松川駅等まで鉄道路線又はバス路線を乗り継ぐことにより地域拠点であるあづみ病院から帰宅可能

※正科北バス停で、大町市民バス正科バス停との乗換により、大町総合病院、あづみ病院へ通院可能。

2-6 北アルプス圏域におけるみなし幹線について（松川線）

1 通院・通学における品質が保証されているか

◇通学：登校＝各学校へ始業前に到着（8:35～8:45）
下校＝終業後に学校を出発（15:30～16:05）、課外活動終了後に学校を出発し下校できること。

【行き】

○池田町→管内高校、松本圏域方面高校（松本駅）

信濃松川駅に7:10、7:47着の便があり、信濃松川駅から鉄道路線又はバス路線に乗り継ぐことにより地域拠点である大町岳陽高校及び白馬高校、松本圏域の高校（松本駅）へ登校可能。

○管内市町村→池田工業高校

池田工業高校に8:11着の便があり、信濃松川駅まで鉄道路線を使い継ぐことにより地域拠点である池田工業高校へ登校可能。

【帰り】

○管内高校、松本圏域方面高校→池田町

信濃松川駅を16:55、18:47発の便があり、信濃松川駅まで鉄道路線を使い継ぐことにより地域拠点である大町岳陽高校及び白馬高校、松本圏域の高校から帰宅可能。

○池田工業高校→管内市町村

池田工業高校16:23、17:50発の便があり、信濃松川駅から鉄道路線を使い継ぐことにより地域拠点である池田工業高校から帰宅可能。

2-7 北アルプス圏域におけるみなし幹線について（松川線）

2 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

起点「信濃松川駅」と終点「正科北」は、鉄道路線や大町市民バスとの乗り継ぎが可能な場所であることや、地域拠点であるあづみ病院や池田工業高校を經由して走行する路線となっており妥当

◇運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズが適切か

【運行ダイヤ】

- ・通院……品質が保証されており妥当
- ・通学……品質が保証されており妥当

【運行形態・車両のサイズ】

1日の乗車数が81人（年間総乗車人数23,862人÷運行日数293日）となっており、また、各便平均で5.4人（81人÷15便）乗車していることから、通院・通学の多い時間帯を考慮してマイクロバス（29人乗り）による定時定路線バスでの運行が適切

3 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。

池田町から圏域拠点である信濃大町駅へ向かうための経由地である信濃松川駅へ向かう唯一の路線。

※池田町と鉄道駅を結ぶ路線は他に安曇野線・明科線があるが、穂高駅や明科駅へ向かう路線であり競合していない。

1. 北アルプス地域

1-1 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。

1-2 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Uber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。

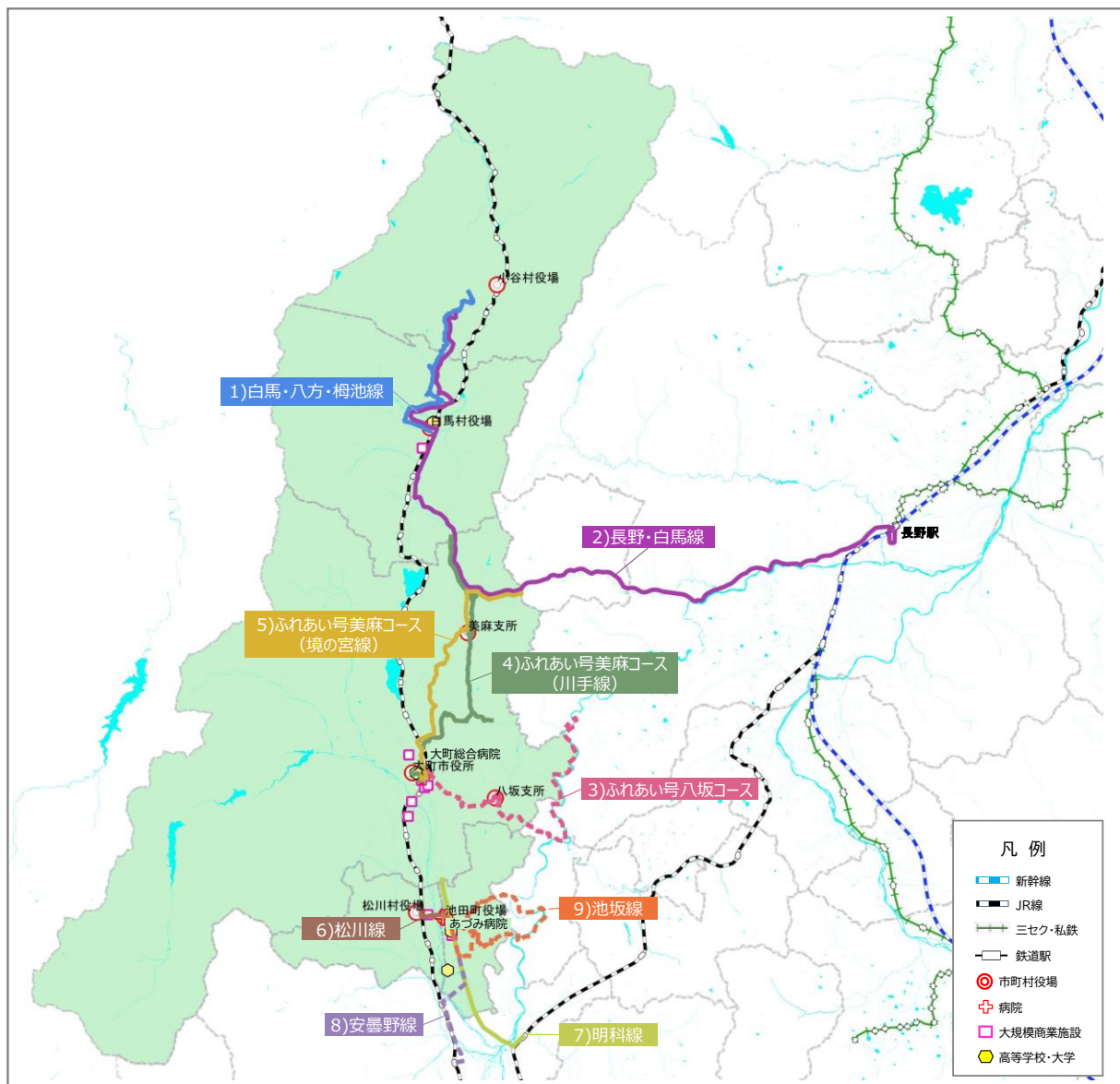
1-3 地域公共交通の課題

- 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、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的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
 国庫補助額は令和6年度申請のもの)

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・栂池線	12.2	4.0	10,876		
2			長野・白馬線	57.9	15.0			
3	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	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	15,585	8.7%	
5		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			
6		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%	

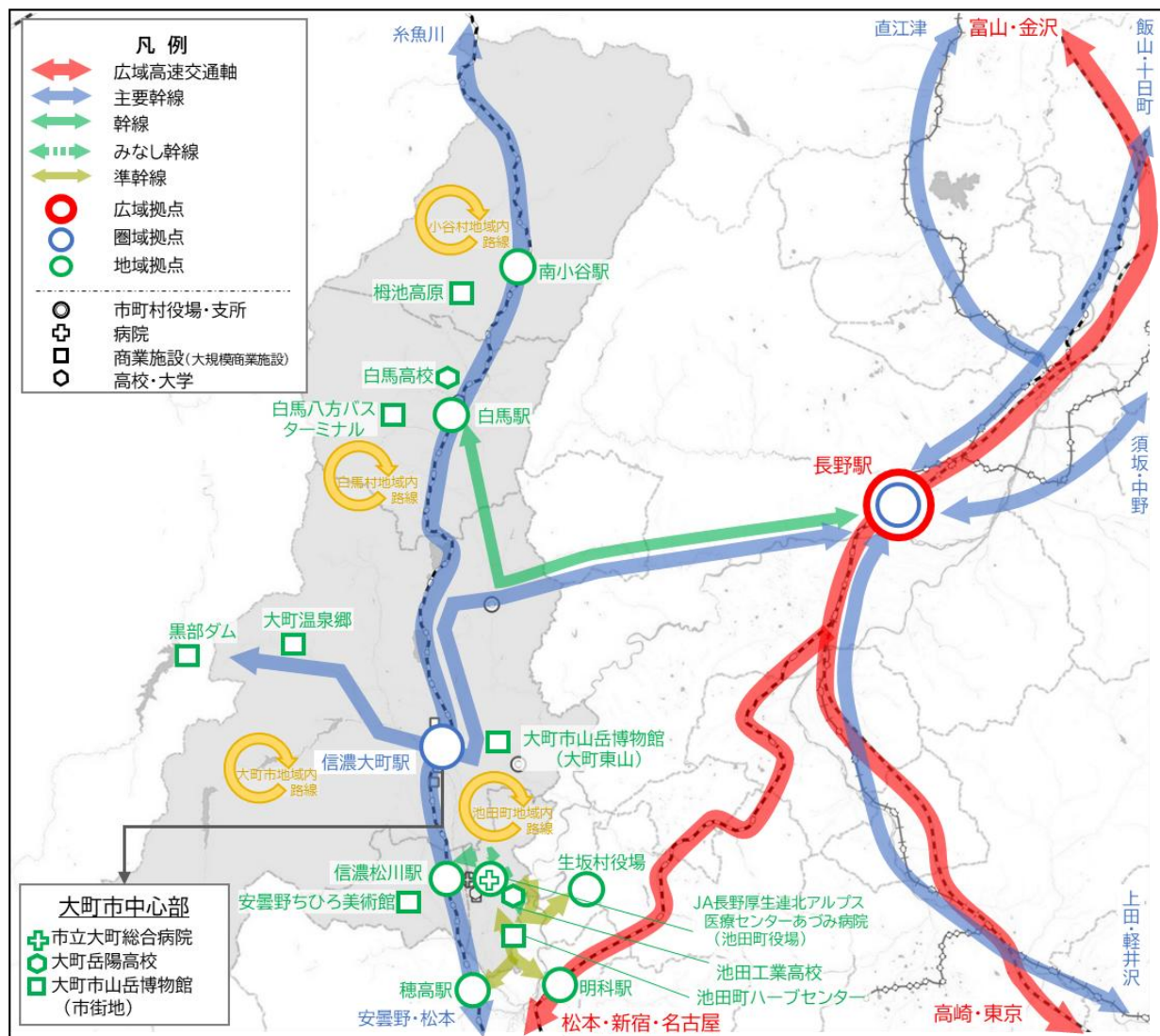


1-4 拠点と軸の設定

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 □ 拇池高原
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]
	【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

改正点

- ・「具体的な拠点」の交通結節点を抽象的な記載から具体的な施設名へ再設定（例：信濃大町駅周辺→信濃大町駅）
- ・「具体的な拠点」に、中核的な医療機関、高校、主要な観光地を拠点として追加
- ・【C'】みなし幹線行を追加し、松川線を準幹線からみなし幹線へ変更
- ・【E】支線の行を追記



改正点 (前ページの改正点を反映)

- ・拠点の追加
- ・みなし幹線を追加し、松川線を準幹線からみなし幹線へ変更

1-5 保証すべき品質

1-4 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。	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、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅にあわせた便がある。	※今年度の計画更新では保留	平日・土休日とも(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	—	—	※今年度の計画更新では保留	—	—	—
【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】支線への乗継ぎ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】支線への乗継ぎにより指定高校(※1)に始業開始時刻までに到着。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た便がある。	※今年度の計画更新では保留	平日・土休日とも(休日については減便・運休を許容)	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】支線への乗継ぎ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】支線への乗継ぎにより指定高校(※1)へ始業開始時刻までに到着。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た便がある。	※今年度の計画更新では保留	平日・土休日とも(休日については減便・運休を許容)	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					
	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'】みなし幹線、【D】準幹線への乗継ぎ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。	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'】みなし幹線、【D】準幹線への乗継ぎにより指定高校(※1)へ始業開始時刻までに到着。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た便がある。	※今年度の計画更新では保留	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)

(※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。

JR 大糸線のあり方に係る来年度からの検討について

R8.2.12 長野県交通政策局

1 大糸線の現状・役割

- ・大糸線は松本市と新潟県糸魚川市を結ぶ、全長約 105km の鉄道路線。
- ・県地域公共交通計画においては、北アルプス地域における“主要幹線”として地域の移動を保証するため重要な交通ネットワークの一部であり、交通事業者や沿線市町村とも連携して、その維持・確保を図るべき路線。
- ・他方、路線の輸送効率を示す“輸送密度”（1 日 1 km あたりの平均輸送人員）は、以下のとおりとなっており、大糸線のうち信濃大町以北の区間は県内でもとくに利用状況が厳しい路線となっている。

<令和 5 年度利用状況（輸送密度・人／日）>

JR 路線	区 間	R4	R5	R6
大糸線	松本～豊科	7,944	8,525	8,634
	豊科～信濃大町	3,170	3,372	3,467
	信濃大町～白馬	666	770	819
	白馬～南小谷	188	189	234
	南小谷～糸魚川	108	110	150

2 経過

- ・令和 5 年 5 月、JR 西日本から、大糸線の持続可能な路線のあり方の議論を始めていきたい旨の要請がなされる。
- ・沿線では、まずは大糸線の潜在的価値を探ることが重要として、令和 6 年と 7 年の 2 か年で本格的な利用促進策を実施（臨時バス増便事業、大糸線ポータルサイト設置、等）。その結果、令和 6 年度は、南小谷～糸魚川間で輸送密度が 150 人／日に増加するなど一定の効果が見られた。
- ・この結果を踏まえ、大糸線の一部エリアについて、持続可能な交通体系のあり方の検討を令和 8 年春から開始し、同年度内に結論をまとめることを目指すとしている。

3 令和 8 年度からのあり方検討の体制

- ・大糸線の沿線自治体等で構成する会議を新たに立ち上げ、JR 西日本区間（南小谷～糸魚川間）を対象として、検討を進める予定。