

(資料 1)

令和 7 年10月 8 日

**第 2 回
長野県公共交通活性化協議会
松本地域別部会
地域公共交通分科会 資料**

長野県松本地域振興局企画振興課

(1) 地域拠点の再設定について

令和6年度 地域拠点の候補地の選定

広域拠点	三大都市圏などと接続する県の玄関口	5ヶ所
圏域拠点	圏域の中心市村の交通結節点	4ヶ所
地域拠点	駅・市村役場	12ヶ所
	各村中心部の交通結節点等	
	通院	23ヶ所
	圏域の中核的な医療機関	
	通学	20ヶ所
	圏域内の高等学校	
	観光	16ヶ所
	圏域内の主要な観光地	

令和7年度 6月24日に市村等担当課長会議を開催
地域拠点の設定(案)を検討

広域拠点:三大都市圏と直接アクセス可能な交通結節点

➡ 特急あずさ停車鉄道駅(松本駅・塩尻駅)及び松本空港

圏域拠点:圏域の中心市の交通結節点

➡ 広域拠点である特急あずさ停車鉄道駅(松本駅・塩尻駅)

地域拠点(交通結節点):各市村の交通結節点

➡ 鉄道駅がある市村は役場最寄りの鉄道駅、鉄道駅がない村は役場

地域拠点(通院):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

地域拠点(通学):圏域内の高等学校(通信制を除く)

地域拠点(観光):圏域内の主要な観光地(各市村が地域公共交通を利用して誘客を推進している観光地)

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	3ヶ所
圏域拠点	圏域の中心市村の交通結節点	2ヶ所
地域拠点	駅・市村役場 各市村中心部の交通結節点等	10ヶ所
	通院 圏域の中核的な医療機関	14ヶ所
	通学 圏域内の高等学校	20ヶ所
	観光 圏域内の主要な観光地	10ヶ所

一覧表(資料2)

(2) 松本地域におけるダイヤ・便数等のサービス品質について

ア 品質保証における考え方(交通政策課)

県計画で定める品質保証とは、山間部等含む圏域内の住民が、圏域内の中核的な医療機関へ通院できること、圏域内の全ての高校への通学ができること、としている。

その上で、地域別部会では圏域拠点と地域拠点間の移動の品質保証について検討するものとしている。

ただし、広大な県土を有する当県の特性上、圏域ごとの地域特性や生活圏の実態等を考慮の上、上記「品質保証」の考え方を、地域の実情に応じ、圏域ごとに個別具体的な「品質保証」の水準へ反映することもある。

想定される（または実際に検討されている）例は以下のとおり。

- 複数の生活圏を有する圏域においては、「一定の時刻までに圏域拠点へアクセスできること」や「生活圏内の病院・高校へ通院・通学できること」をもって、通院・通学の品質を満たしていると考え。
(佐久地域[北佐久・南佐久]、長野地域[長野-須高・長野-千曲坂城]、松本地域[松本・安曇野・塩尻]、北信地域[飯山・中野] 等)
- 他圏域や近隣他県の病院や高校への通院通学が生活圏としての実態である場合は、それらへアクセスすることで品質を満たしていると考え。
(大北地域[小谷村→糸魚川/池田町→松本圏域]、北信地域[栄村→津南] 等)
- 圏域内にスーパー等の買い物ができる店舗が無い自治体があることから、買い物拠点がある中心市街地までのアクセスを追加で保証する。(木曽地域)
- 細かく移動の保証を確認するため、圏域内の各小学校区から病院や高校へのアクセスを保証する。(上田地域)

これらの様に、地域の実態等を鑑み、必要と思われる水準については、その考えを明確にした上で、地域別部会等で承認を受けていただきたい。

イ 松本地域におけるサービス品質

【品質保証を満たす路線の有無の判断目安】 ※松本地域別部会の内規とする
鉄道またはバス路線が平日に行き帰りで1便でもあれば○

(1) 通院

ア 最寄り駅、バス停 概ね300m圏内にある場合、徒歩可能とみなし設定

イ 通院設定時刻 行き＝概ね8:30～10:30に到着(1便)、帰り＝概ね11:00～13:30に出発(1便)

(2) 高校

ア 最寄り駅 2,000m圏内にある場合、徒歩可能とみなし設定
(駅に駐輪場が設置されている場合は2,000m超でも可能とした)

【松本駅】松本駅北自転車駐車場2,414台、松本駅アルプス口自転車駐車場303台

イ 最寄りバス停 最寄駅がない場合、500m圏内のバス停を設定

ウ 登下校設定時刻登校＝始業開始前に到着(7:00～8:30に1便)

終業後の下校＝終業後～17:00頃に学校を出発、

部活後の下校＝17:00～20:00頃に学校を出発(16:30～20:00に2便)

(3) 観光地

ア 最寄り駅 一次交通と二次交通の結節点の駅を設定

イ 最寄りバス停 徒歩距離で最短のバス停を設定

ウ アクセス設定時刻 来訪＝概ね10:30～13:00に到着
帰路＝概ね14:00～17:00に出発

一覧表の下段に記載(資料2)

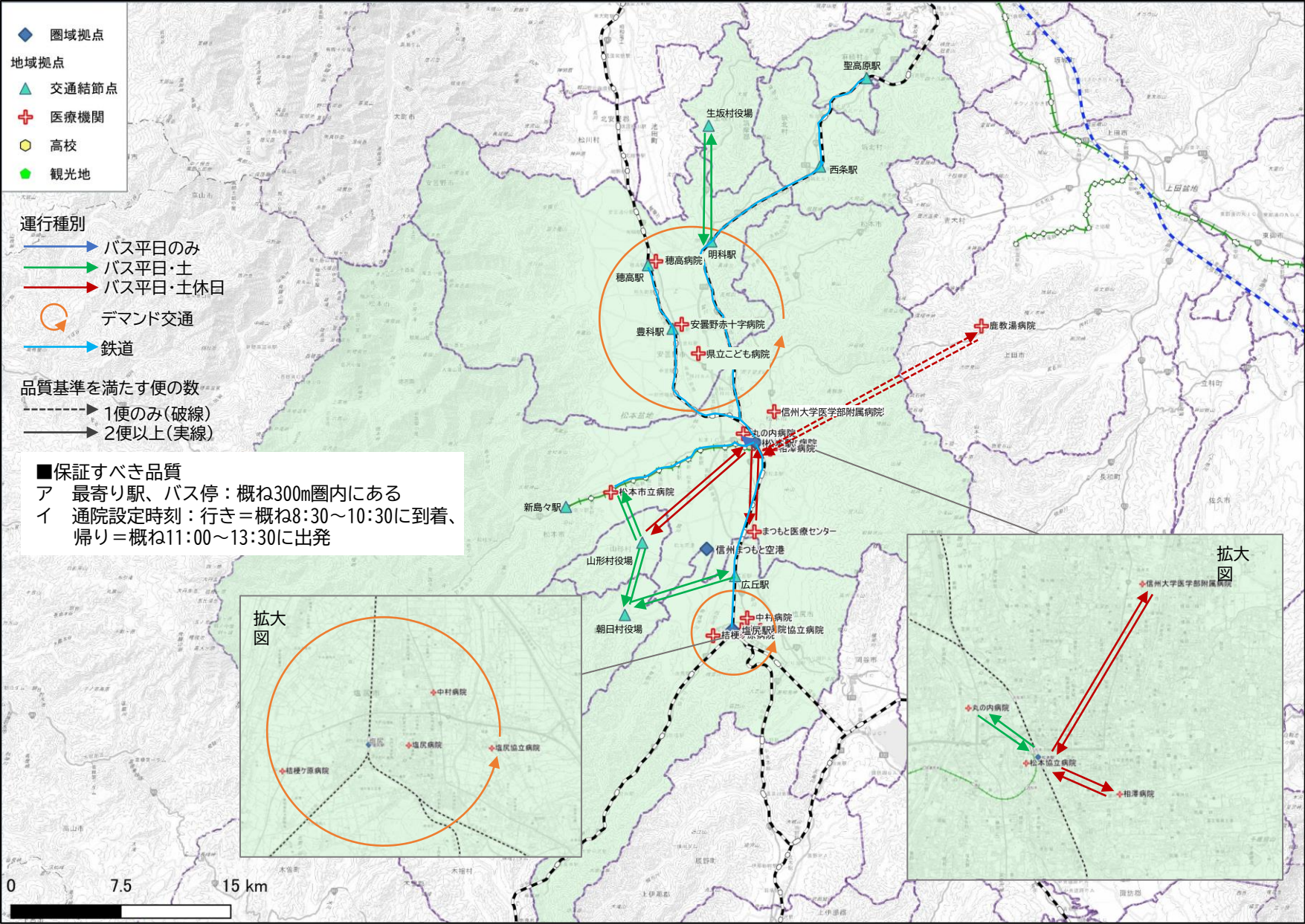
(3) 拠点間の接続及びサービス水準の 確認について

ア 松本圏域における交通ネットワーク

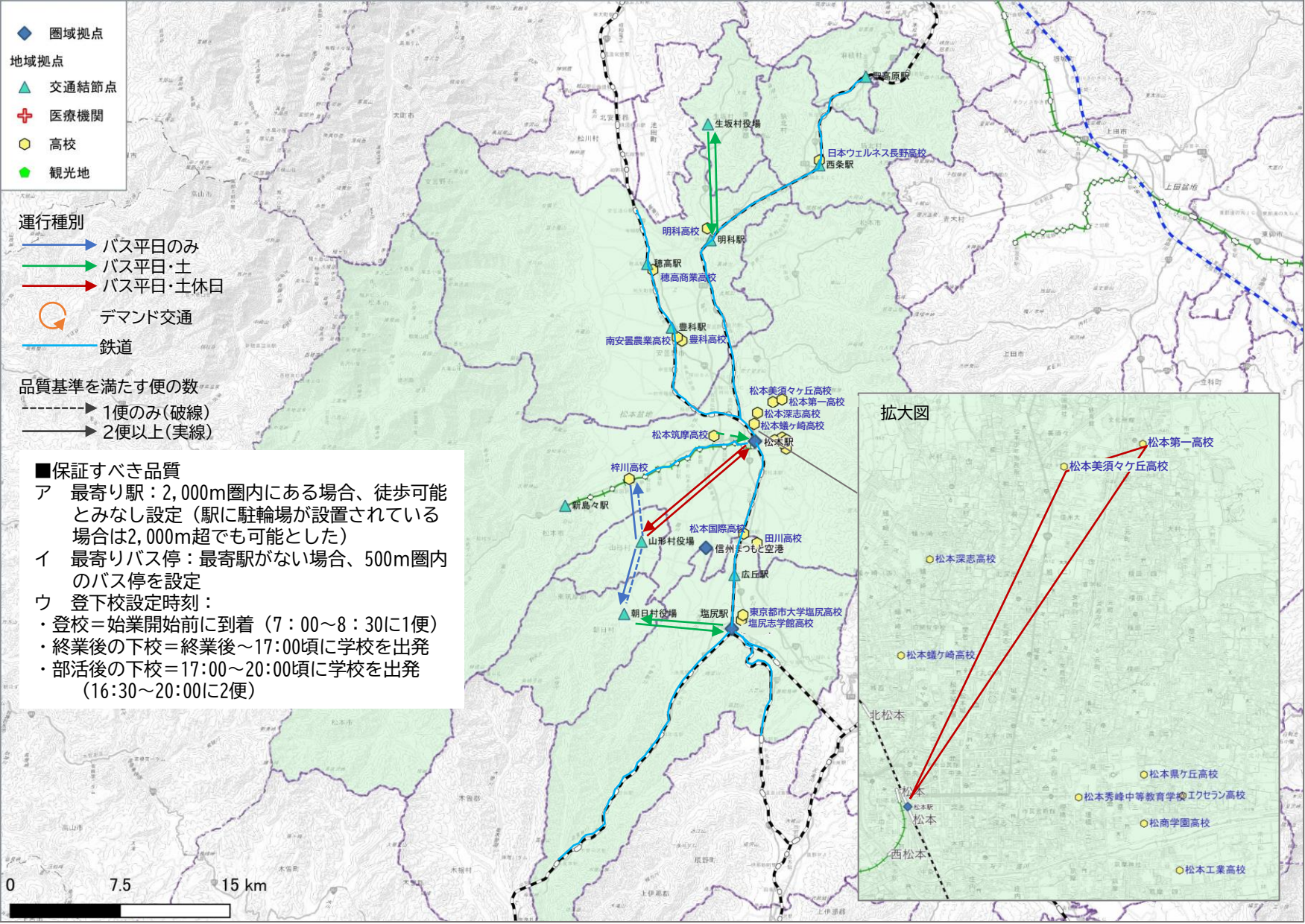


地域拠点 (病院・
高校・観光地) へ

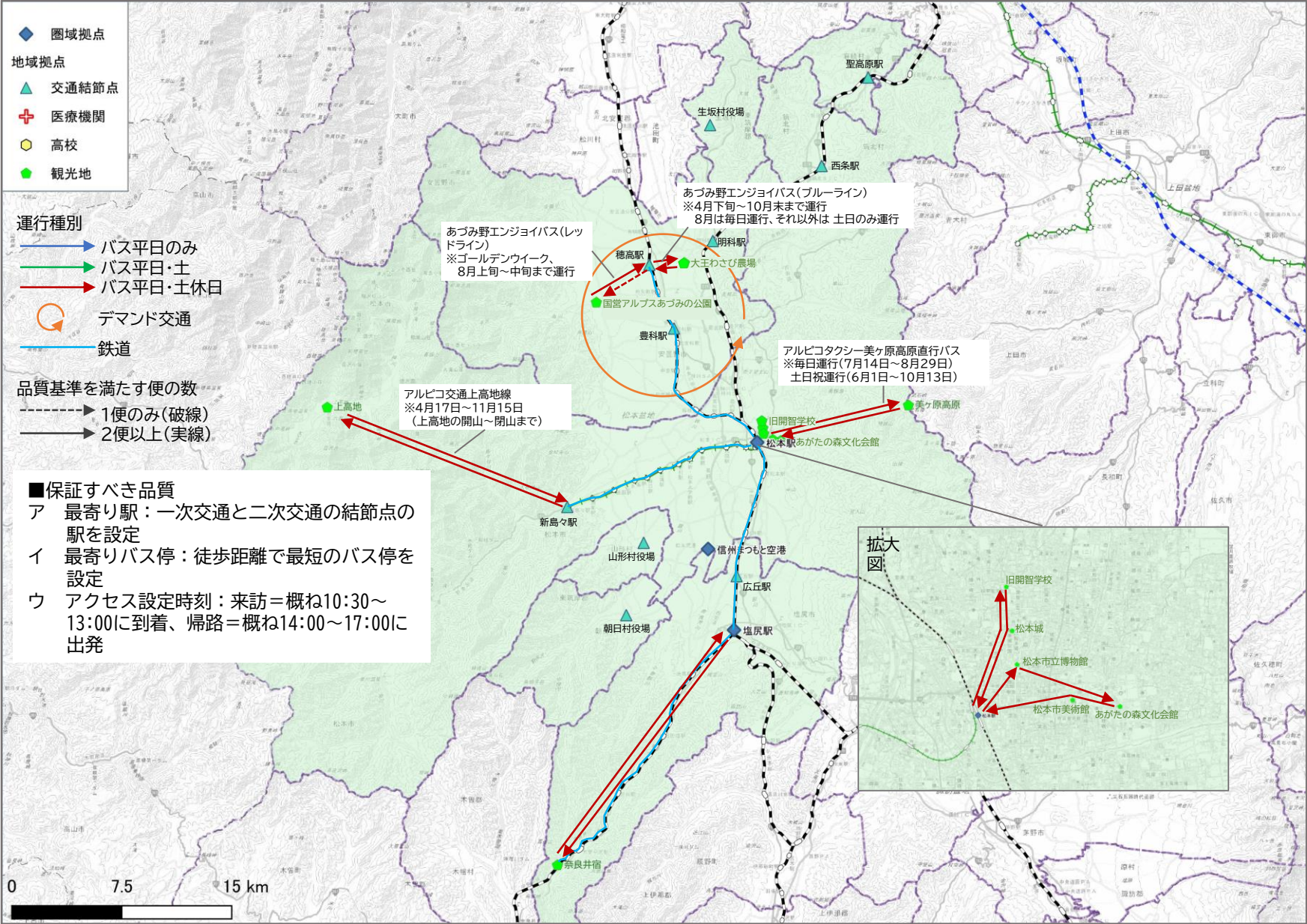
イ 地域拠点【市村交通結節点】から地域拠点【通院】への接続状況



地域拠点【市村交通結節点】から地域拠点【高校】への接続状況



地域拠点【市村交通結節点】から地域拠点【観光地】への接続状況



(4) 信州型広域バス路線支援制度の適用について

交通政策局
交通政策課

ア 支援制度の概要

1 広域的なバス路線の支援に関する基本方針

2 生活路線への支援について

(1) 運行支援について

(2) 県有民営バス制度について

3 今後のスケジュールについて

1 広域的なバス路線の支援に関する基本方針

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、県民や来訪者の移動に影響を与えている

基本方針

1 **生活路線**への支援 【対象路線】地域別部会で**バス路線等の見直し**を行った「**幹線**」

- 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**
 - ・**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へ運行経費支援制度を転換
※ 1 km当たり支援単価×実車走行キロ＝支援額、処遇改善に要する経費を支援単価に加算
 - ・実勢価格の上昇に伴い、**県有民営バス制度の県負担額を引上げ**
- 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）により路線の維持・確保を図る【県交通計画に明記】**
※ 県交通計画の改定時、沿線市町村の財政負担等の状況を確認し、必要に応じて支援制度の見直しを検討

2 **観光路線**への支援（詳細は今後検討）

- 観光に特化した路線に対する運行支援制度を創設し、**観光周遊バスの新設等**を促進
 - ・「**長野県宿泊税**」の活用を念頭に**生活路線とは異なる支援スキーム**を設定



☆ 将来にわたって、通院・通学・観光の移動を確保し、
豊かで安心な暮らし、快適な旅行ができる長野県を実現！

2 生活路線への支援について

制度改正のポイント

- ① **最適な交通ネットワークの構築**：路線を見直し、**利用実態に即した運行形態、走行経路へ再構築**
- ② **事業者の経営基盤強化**：単なる赤字補填にとどまらない**新たな運行費支援の制度を構築**
実勢価格の上昇に伴い、**県有民営バス制度の県負担額を引上げ**
- ③ **人材の確保・定着**：処遇改善に必要な経費を加算
- ④ **役割分担の明確化**：平成13年3月31日時点の市町村界から**現在の市町村界に変更**

※路線見直しが行われない場合や、旧合併市町村路線（国庫補助対象に限る）への支援は、既存制度を継続

主な変更点

	既存制度
運行事業者	一般旅客自動車運送事業 (道路運送法第4条)
支援路線	地域間幹線系統 ・運行回数3往復/日以上かつ 輸送量15人/日以上
市町村界の 考え方	平成13年3月31日時点 の市町村界
沿線市町村 の協力	—



新制度「信州型広域バス路線支援制度」
自家用有償旅客運送事業 （道路運送法第78条2号）を加える （道路運送法第4条による運送がされない場合の移動手段の確保）
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
現在の市町村界 ・圏域拠点の小規模市町村に対し特例（既存制度の市町村界の考え方を適用）
新制度でも、 運行の維持が困難な場合は、沿線市町村の協力（財政負担）により路線の維持・確保を図ることを県交通計画に明記

2 生活路線への支援について（バス路線等の見直し）

- 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

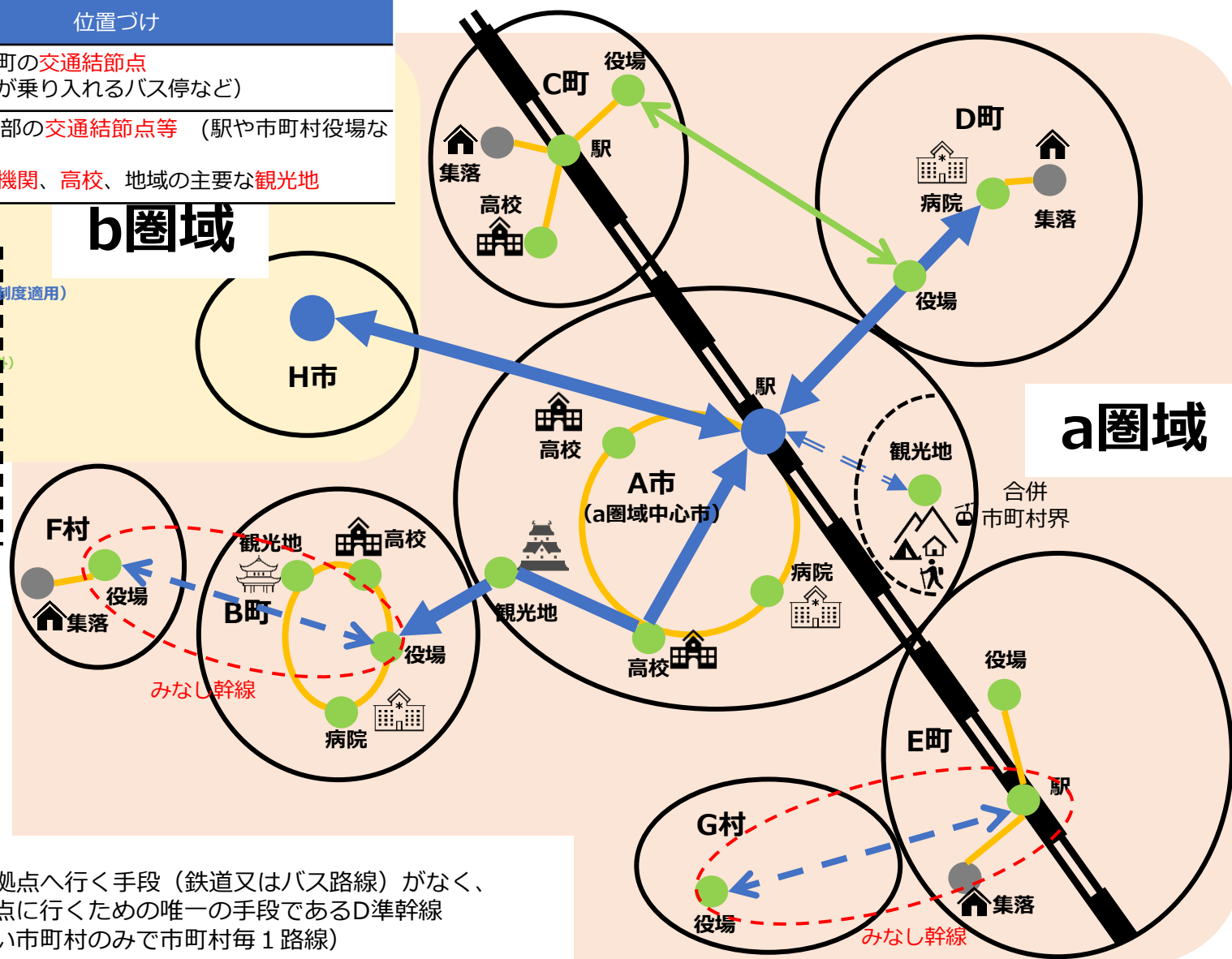
2 生活路線への支援について（対象路線）

種別	位置づけ
圏域 拠点	・圏域の中心市町の 交通結節点 (駅・複数路線が乗り入れるバス停など)
地域 拠点	・各市町村中心部の 交通結節点等 (駅や市町村役場など) ・中核的な 医療機関 、 高校 、地域の主要な 観光地

凡例

b圏域

a圏域



【みなし幹線について】

- ・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（原則、鉄道駅のない市町村のみで市町村毎1路線）

(参考) 各路線の定義

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

参考：各種拠点の位置づけ

種別	位置づけ
圏域拠点	・ 圏域の中心市町の交通結節点（駅・複数路線が乗り入れるバス停など）
地域拠点	・ 各市町村中心部の交通結節点(駅や市町村役場など) ・ 中核的な医療機関、高校、地域の主要な観光地

2 (1) 運行支援について

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し**、「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	

2 (1) 運行支援について

支援概要

【運行経費補助】

○**運行実績と地域単価の低い方の1/2を1km当たり支援単価とし、1km当たり支援単価×実車走行キロ＝支援額とすることとし、運行経費100%（運行経費-運行収入）を支援上限とする。**

- ・支援単価は、直近の人件費上昇分が反映されていないため、実際の賃金改定率に応じ支援単価を補正

【バス事業維持・確保補助】

○**運行事業者が持続的に公共交通を維持するために必要な支援として、「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、運行経費の10%を上限に補助。**

- ・運行経費補助のみでは、設備更新資金の確保や将来の職員の待遇改善、利用者のサービス改善が行えず、地域公共交通の維持・発展、利便性の向上に資する制度とならない。
- ・「持続的な路線の維持・確保に向けた取組」の例※
利用者の待合環境や従業員の休息施設等の施設整備費、人材確保策、業務効率化や利用者の利便性向上のためのシステム導入経費等の会社全体経費
※後年度に実施する当該取組のための資金確保（積立など）を含む

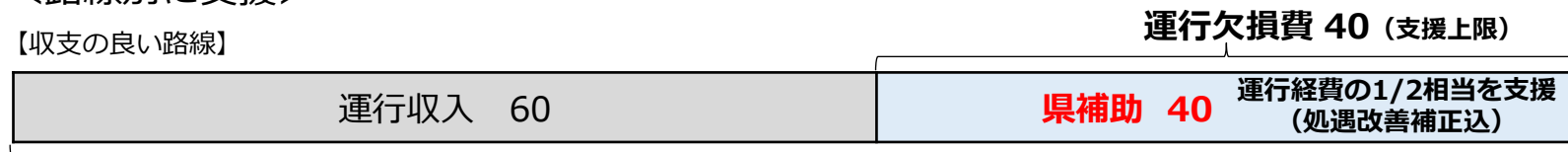
2 (1) 運行支援について

支援イメージ

【運行経費補助】

- 運行経費の1/2相当を支援することとし、運行経費100%（運行経費-運行収入）を支援上限に支援
＜路線別に支援＞

【収支の良い路線】



【収支の悪い路線】



【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、運行経費の10%を上限に支援
＜事業者別に支援＞

- ・路線毎の運行経費10%の合算を支援上限額として、取組の実施経費を支援
- ⇒ 3路線の県支援路線を有する事業者へ支援する場合の支援例：支援額425万円

「持続的な路線の維持・確保に向けた取組」
の実施経費 500万円

支援上限額：425万円（運行経費の10%）
※路線毎の運行経費10%の合算
（内訳）A路線：250万円
B路線：50万円
C路線：125万円

2 (2) 県有民営バス制度について

交通政策局
交通政策課

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。**

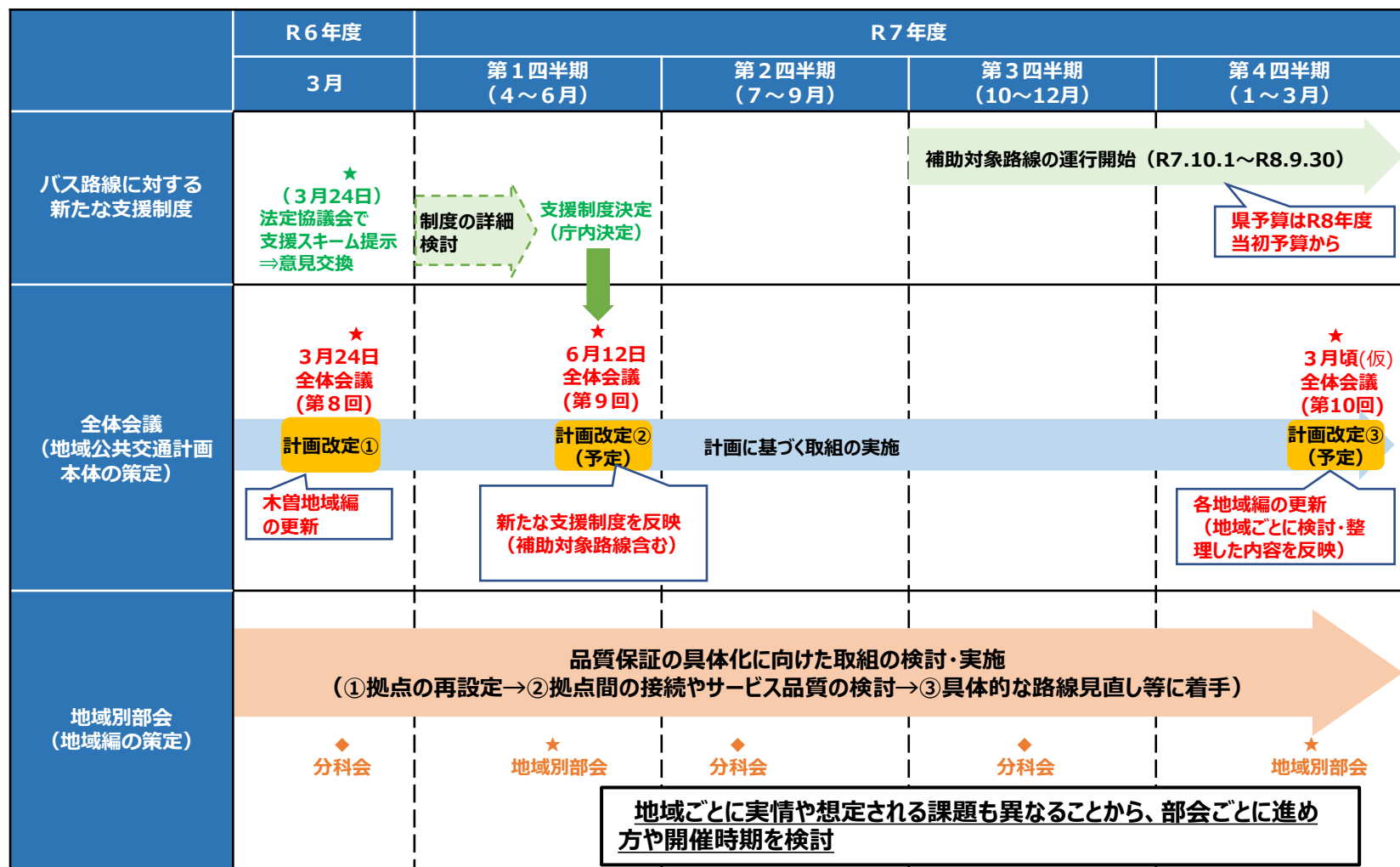
制度詳細

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（ノンステップ）】 1,600万円/ 1台（400万円増） 【小型バス（ノンステップ以外）】 県車両取得価格の三分の二
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）

3 今後のスケジュールについて

- ◆ 今後、各地域別部会で路線見直し等に向けた検討を進め、見直しを行った路線（幹線）に対して新たな支援制度を適用予定



イ 松本圏域における幹線及びみなし幹線について

市町村界を跨ぐ主なバス路線

	路線名
1	山形線
2	鹿教湯温泉線
3	南松本・山形線
4	村井・山形線
5	朝日・波田線
6	四賀循環線
7	北小野線
8	塩尻北部線
9	朝日広丘線
10	青木線・冠着線
11	ふれあい号八坂コース
12	明科線
13	安曇野線
14	池坂線
15	犀川線

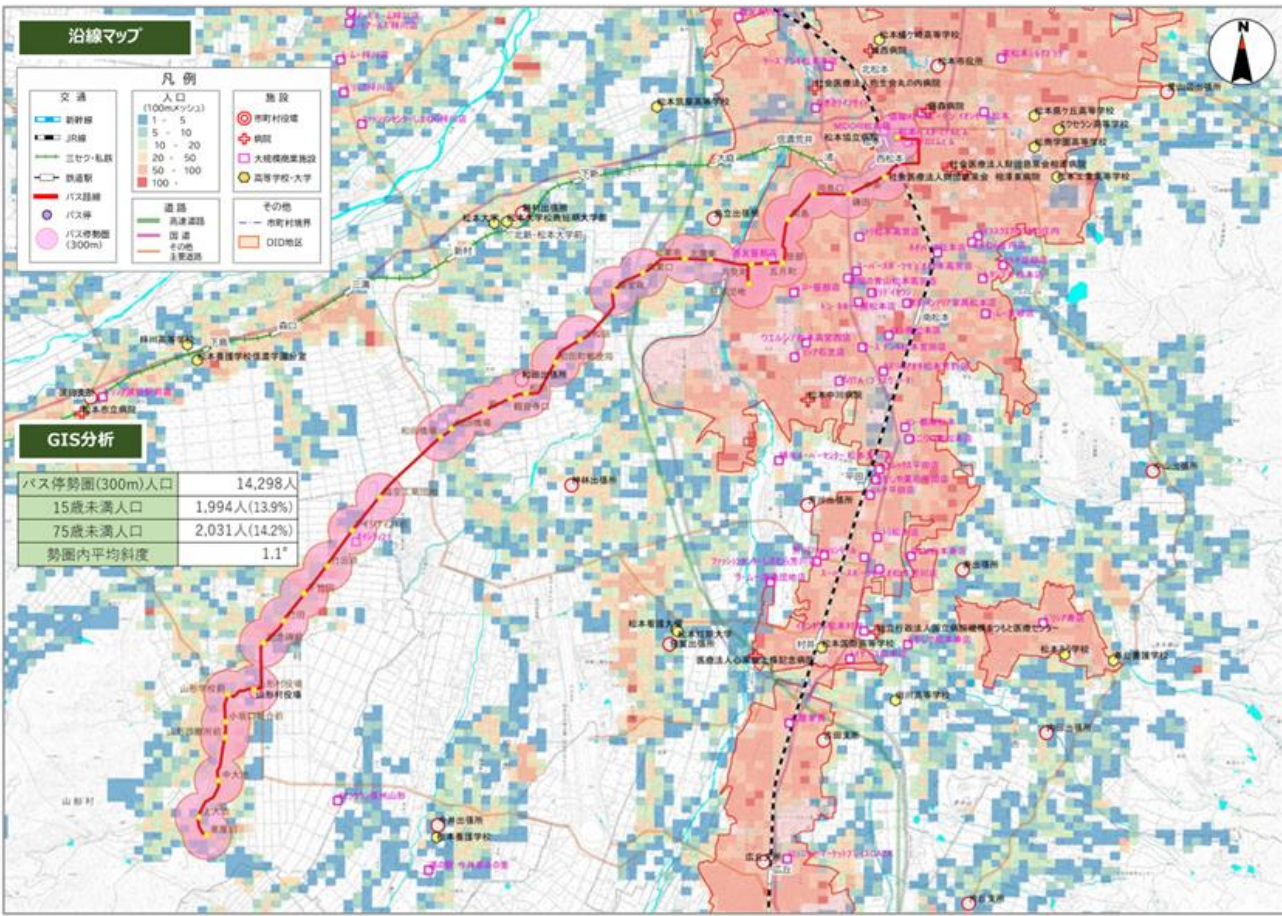
新制度の補助要件に適合できる可能性をもつ路線

	路線名	該当市村
1	山形線	山形村(松本地域公共交通協議会)
2	鹿教湯温泉線	松本市(松本地域公共交通協議会)
3	犀川線	生坂村
4	朝日広丘線	朝日村

圏域区分	路線種別	路線No.	路線名
07松本	C：幹線	0701	山形線

路線の基礎データ			
路線名	山形線		
運営主体	松本地域公共交通協議会		
運営事業者	アルピコ交通株式会社		
事業形態	許可可形式	4条許可（一般乗合旅客自動車運送事業）	
	運行方式	路線定期運行	
車両	使用車両	中型	
	乗車定員	54人	
運行状況	起点	主系統	松本バスターミナル
		最長系統	松本バスターミナル
	主要経由地	笹部、山形村役場	
	終点	主系統	車庫前
		最長系統	車庫前
	キロ程	主系統	15.2km
		最長系統	15.2km
	運行日	元日を除く毎日運行（8月11日～16日、12月29日～1月3日は土休日扱い）	
	運行本数	平日	上り14便 下り14便
		土曜	上り10便 下り12便
		休日	上り10便 下り12便
運賃体系	運行時間帯	平日	6:52～21:22
		土曜	7:15～21:22
		休日	7:15～21:22
	運賃種別	距離制	
	初乗り運賃	150円	
	最長区間運賃	790円	
	子ども運賃	半額	
	障がい者割引	半額	
	高齢者割引	松本市発行のバスを提示すれば運賃を一律100円とする ※松本市内の区間に限る	
GTFS	回数券	○	
	通学定期	○	
	通勤定期	○	
利用目的	キャッシュレス決済	チケットQR、クレジットタッチ決済	
	Googleマップへの掲載あり	あり	

ダイヤ及び車両の運用			
※下図は平日のターン。実際の車両繰りについては、他路線との掛け持ちの場合もあり、この図の通り運用されているとは限らないが、概ねの運行ボリュームを視覚化させる観点から示しているものである。			
	6:00	7:00	8:00
	9:00	10:00	11:00
	12:00	13:00	14:00
	15:00	16:00	17:00
	18:00	19:00	20:00
	21:00		
1台目	上1	下2	上4
	下3	上5	下6
2台目	上1	下3	上5
	下4	上6	下7
3台目	上2	下4	上6
	下5	上7	下8
	上8	下9	上10
	下10	上11	下12
	上12	下13	上14
	下14	上15	下16



・JR篠ノ井線、アルピコ交通上高地線の松本駅（バスターミナル）を起点として、松本市市街地の南西部を通り、和田地区から山形村に入り、山形村上大池までを結ぶ路線。松本地区で2路線ある地域間幹線系統の1つ。

・山形村と松本市街地を直接結ぶ唯一の交通手段であり、朝夕の便は通勤・通学、日中便は通院・買物利用で多く利用されている。上大池で朝日村のデマンド交通と結節している。

・松本市街地以外の大規模開発施設としては、アイシティ21、臨空工業団地などがある。

・年間の利用者数は5.8～6.8万人程度で推移しており、この2年続で減少傾向にある。平均乗車密度は6.5人

・収支率は63.5%となっている。

事業収支（令和6年度）		
	費用(千円)	備考
運行経費	63,275	
運賃収入	40,168	
収支率	63.5%	
補助金	国	
	県	
	市町村	



松本圏域における幹線及びみなし幹線について（山形線）

1 通院・通学・観光における品質が保証されているか

◇通院：行き＝概ね8:30～10:30に到着 帰り＝概ね11:00～13:30に出発（1便）

【行き】

松本駅に7:37、8:02、8:48、9:33着の便があり、松本駅から直接、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病院へ到着可能

【帰り】

松本駅を13:05、14:40に出発する便があり、松本駅まで直接、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病院から帰宅可能

◇通学：登校＝始業開始前に到着（7:00～8:30に1便）

終業後の下校＝終業後17:00頃に学校を出発、部活後の下校＝17:00～20:00頃に学校を出発（16:30～20:00に2便）

【登校】

松本駅に7:37、8:02着の便があり、松本駅から直接、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高校へ到着可能

※私立日本ウェルネス長野高等学校へは到着不可

松本駅に7:37、8:02着の便があるが、松本駅を8:12に出発する快速列車「2535M」が西条駅に停車しないため（1便前の列車は、松本駅7:30発、普通列車「1225M」で西条駅を停車）篠ノ井線松本地域活性化協議会でJR東日本へ、西条駅への停車を要望している

【帰り】

松本駅を18:20、19:15、20:45に出発する便があり、松本駅まで直接、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高校から帰宅可能

◇観光：来訪＝概ね10:30～13:00に到着、帰路＝概ね14:00～17:00に出発

山形村内に地域拠点である観光地なし

松本圏域における幹線及びみなし幹線について（山形線）

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

起点は「車庫前」は車両基地となっており、地域拠点の山形村役場を経由して圏域拠点である終点の「松本バスターミナル（松本駅）」を走行する経路となっており妥当
また、ぐるっとまつもとバスの運行開始（R5.4～）にあたって、運行ルートの確認を行っており、利用実態に即したルートとなっている。

◇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・便数】

- ・通院・・・品質が保証されており妥当
- ・通学・・・品質が保証されていない高校が1校あるため、利用実態の把握を含め検討が必要

※私立日本ウェルネス長野高等学校へは到着不可

松本駅に7:37、8:02着の便があるが、松本駅を8:12に出発する快速列車「2535M」が西条駅に停車しないため（1便前の列車は、松本駅7:30発、普通列車「1225M」で西条駅を停車）篠ノ井線松本地域活性化協議会でJR東日本へ、西条駅への停車を要望している

【運行形態・車両のサイズ】

1日の最大車両人数が28人（平日）となっており、また各便平均で7.7人（平日）乗車※していることから、中型バス（45人乗り、公有・県有民営車両購入補助バス）による定時定路線運行が適切

※R5年度アルピコ交通乗降調査より

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

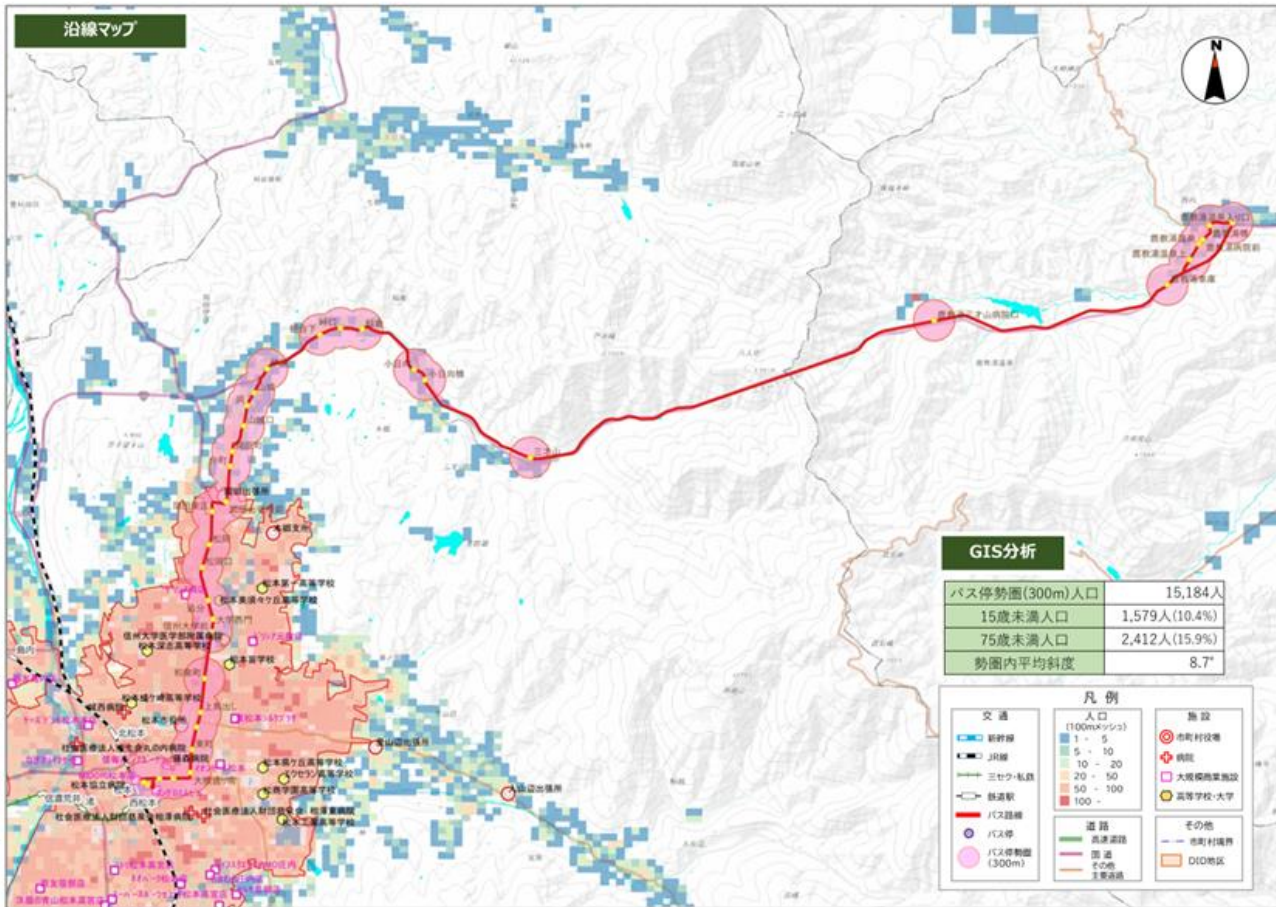
山形村から圏域拠点である松本駅へ向かう唯一の路線

※山形村から鉄道駅を結ぶ路線は他に村井・山形線があるが、村井駅（まつもと医療センター）と結ぶ路線であり、競合していない。

圏域区分	路線種別	路線No.	路線名
07松本	C：幹線	0703	鹿教湯温泉線

路線の基礎データ

路線名	鹿教湯温泉線			
運営主体	松本地域公共交通協議会			
運行事業者	アルピコ交通株式会社			
事業形態	許認可形式	4条許可（一般乗合旅客自動車運送事業）		
	運行方式	路線定期運行		
車 両	使用車両	中型		
	乗車定員	54人		
運行状況	起点	主系統	松本バスターミナル	
		最長系統	松本バスターミナル	
	主要経由地	三才山		
	終点	主系統	鹿教湯温泉入り口	
		最長系統	鹿教湯温泉上	
	キロ程	主系統	24.1km	
		最長系統	25.0km	
	運行日	平日（8月11日～16日、12月29日～1月3日は運休）		
	運行本数	平日	上り2便 下り2便	
		土曜	－	
休日		－		
運行時間帯	平日	9:30～16:11		
	土曜	－		
	休日	－		
運賃体系	運賃種別	距離制		
	初乗り運賃	150円		
	最長区間運賃	1150円		
	子ども運賃	半額		
	障がい者割引	半額		
	高齢者割引	松本市発行のバスを提示すれば運賃を一律100円とする ※松本市内の区間に限る		
	回数券	○		
	通学定期	○		
	通勤定期	○		
	キャッシュレス決済	チケットQR、クレジットタッチ決済		
GTFS	Googleマップへの掲載あり			
利用目的	生活・観光利用両方			



・松本バスターミナルと上田市の鹿教湯温泉を結ぶ圏域をまたいで運行している幹線バスである。最長で25.0kmと長い路線となっている。
 ・鹿教湯温泉で千曲バスに接続しており、上田駅に行くことができる。
 ・松本地区から鹿教湯温泉地区にある病院施設への通院利用が主となっている。
 ・平日のみ、1日往復2便運行している。
 ・年間の利用実績は約13,000人、平均乗車密度は2.4人である。
 ・運賃収入は年間30万円程度で、収支率は約20%となっている。

路線の位置づけなど

事業収支（令和6年度）

	費用(千円)	備考
運行経費	約1,400	
運賃収入	約300	
収支率	約20%	
補助金	国	エリア一括協定運行負担金
	県	—
	市町村	松本市（エリア一括協定運行負担金）

利用実績（直近3年）



ダイヤ及び車両の運用

※下図は平日のパターン。実際の車両繰りについては、他路線との掛け持ちの場合もあり、この図の通り運用されているとは限らないが、概ねの運行ボリュームを視覚化する観点から示しているものである。

	6:00				7:00				8:00				9:00				10:00				11:00				12:00				13:00				14:00				15:00				16:00				17:00				18:00				19:00																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
	0	15	30	45	0	15	30	45	0	15	30	45	0	15	30	45	0	15	30	45	0	15	30	45	0	15	30	45	0	15	30	45	0	15	30	45	0	15	30	45	0	15	30	45	0	15	30	45																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
1台目																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	

松本圏域における幹線及びみなし幹線について（鹿教湯温泉線）

1 通院・通学・観光ににおける品質が保証されているか

◇通院：行き＝概ね8:30～10:30に到着 帰り＝概ね11:00～13:30に出発（1便）

【行き】

鹿教湯病院に10:17着の便があり、松本駅（松本バスターミナル）から直接、地域拠点である病院へ到着可能

【帰り】

鹿教湯病院を11:03、15:21に出発する便があり、松本駅（松本バスターミナル）まで直接、地域拠点である病院から帰宅可能

◇通学：登校＝始業開始前に到着（7:00～8:30に1便）

終業後の下校＝終業後17:00頃に学校を出発、部活後の下校＝17:00～20:00頃に学校を出発
（16:30～20:00に2便）

上田市内に地域拠点である高校の設定なし

◇観光：来訪＝概ね10:30～13:00に到着、帰路＝概ね14:00～17:00に出発

上田市内に地域拠点である観光地の設定なし

松本圏域における幹線及びみなし幹線について（鹿教湯温泉線）

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

起点は「松本バスターミナル（松本駅）」となっており、地域拠点である終点の「鹿教湯病院前」を走行する経路であり妥当

◇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・便数】

便数・・・行き2便、帰り2便あるため妥当

ダイヤ・・・通院における品質が一部基準を満たしていないため、病院の利用実態の把握を含め検討が必要

【運行形態・車両のサイズ】

1日の最大車両人数が23人（平日）となっており、また各便平均で8.0人（平日）乗車※していることから中型バス（45人乗り）による定時定路線運行が適切

※R5年度アルピコ交通乗降調査より

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

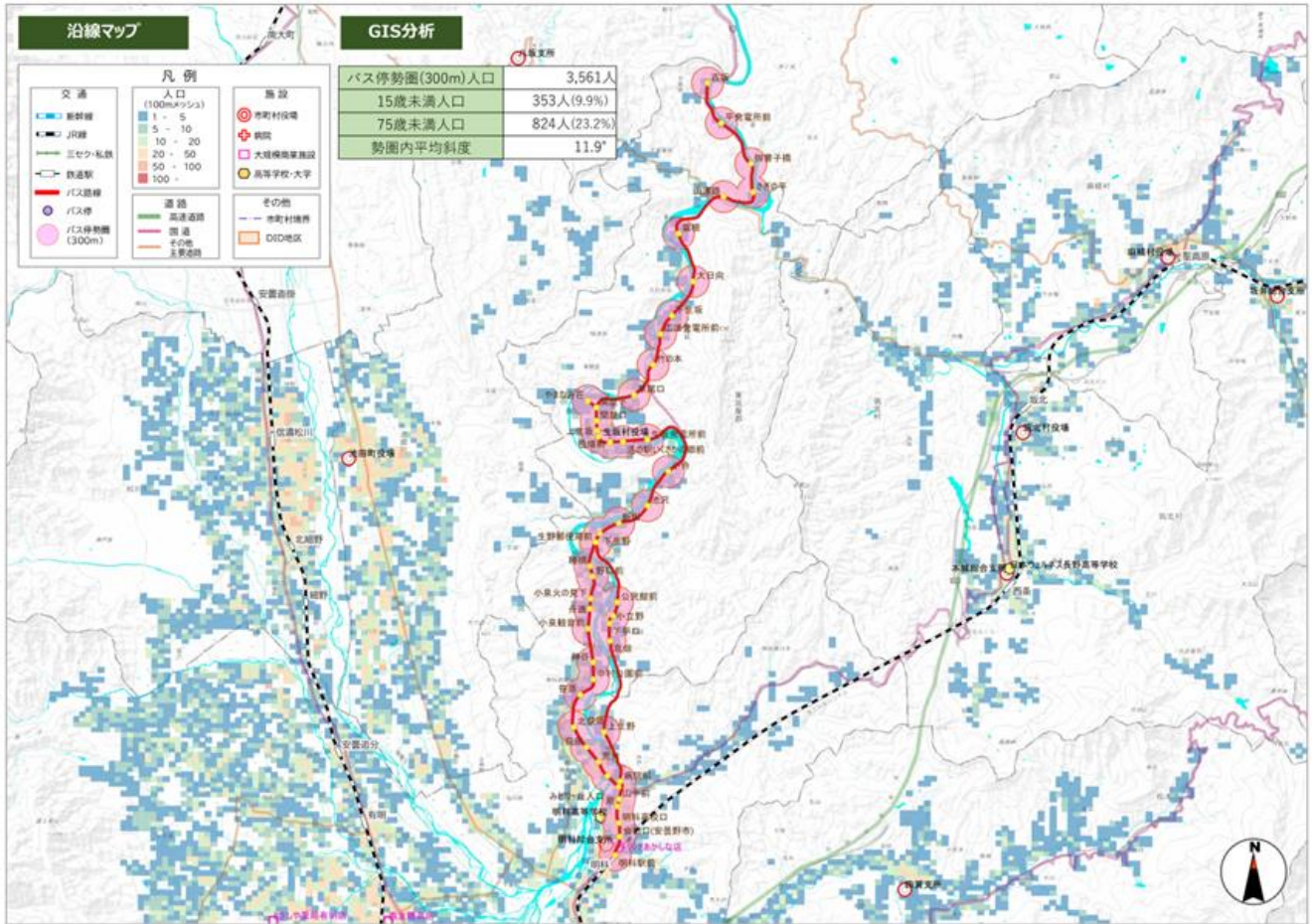
松本駅から地域拠点である鹿教湯病院（上田市）へ向かう唯一の路線

圏域区分	路線種別	路線No.	路線名
07松本	D：準幹線	0704	犀川線

路線の基礎データ			
路線名	犀川線		
運営主体	生坂村		
運行事業者	安曇観光タクシー		
事業形態	許可可形式	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	ミツビシ ローザ	
	乗車定員	29人	
運行状況	起点	主系統	古坂
		最長系統	—
	主要経由地	上生坂	
	終点	主系統	明科駅前
		最長系統	—
	キロ程	主系統	21.5km
		最長系統	—
	運行日	平日、土曜日運行	
	運行本数	平日	上り12便 下り12便
		土曜	上り9便 下り10便
運賃体系	運行時間帯	平日	6:22～20:12
		土曜	6:55～19:16
		休日	—
	運賃種別	距離制	
	初乗り運賃	200円	
	最長区間運賃	400円	
	子ども運賃	小学校入学前の幼児は全額、小中学生は100円減免	
	障がい者割引	100円減免	
	高齢者割引	100円減免	
	回数券	○	
GTFS	Googleマップへの掲載なし		
	利用目的	通院・通学などの生活利用	

ダイヤ及び車両の運用	
------------	--

	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
1台目	上1	下1	上3	下3	上5	下5	上7	下7	上8	下8	上10	下10	上12	下12	
2台目		上2	下2	上4	下4	上6	下6	上9	下9	上11	下11				



・JR篠井線明科駅から国道19号に沿って、安曇野市北部（旧明科町）を経由し、生坂村内を通り、生坂村最北部の古坂までを結ぶ路線。生坂村中心部については国道19号を外れ、旧国道である県道上生坂信濃川線を経由し、再び19号に戻る。
 ・村の入浴施設である「やまなみ荘」で村内のデマンド交通に結節している。
 ・運行本数は12往復で、日中の6往復はやまなみ荘止まりで、デマンド交通への乗換となっている。また、便によってはやまなみ荘以北は、予約制もしくは利用者がいるときの運行となっている。
 ・明科地区からの利用も一定数みられる。
 ・利用実績は、2万人強で推移している。平均乗車密度は6.0人である。収支率は5.4%と低い。

事業収支（令和6年度）		
	費用(千円)	備考
運行経費	29,889	
運賃収入	1,614	
収支率	5.4%	
補助金	国	1,423
	県	—
	市町村	—



松本圏域における幹線及びみなし幹線について（犀川線）

1 通院・通学・観光における品質が保証されているか

◇通院：行き＝概ね8:30～10:30に到着 帰り＝概ね11:00～13:30に出発（1便）

【行き】

明科駅に6:52、7:29、8:29、9:10着の便があり、明科駅から直接、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病院へ到着可能

【帰り】

明科駅を11:47、12:44、13:44、15:44に出発する便があり、明科駅まで直接、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病院から帰宅可能

◇通学：登校＝始業開始前に到着（7:00～8:30に1便）

終業後の下校＝終業後17:00頃に学校を出発、部活後の下校＝17:00～20:00頃に学校を出発
（16:30～20:00に2便）

【登校】

明科駅に6:52、7:29着の便があり、明科駅から直接、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高校へ到着可能

【帰り】

明科駅を16:00、17:15、17:55、18:50、19:40、20:35に出発する便があり、明科駅まで直接、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高校から帰宅可能

◇観光：来訪＝概ね10:30～13:00に到着、帰路＝概ね14:00～17:00に出発

生坂村内に地域拠点である観光地なし

松本圏域における幹線及びみなし幹線について（犀川線）

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

起点は利用者の利用状況（ニーズ）に合わせ、朝夕は「古坂」、日中は「やまなみ荘」となっており、地域拠点の生坂村役場周辺を経由して地域拠点である終点の「明科駅前（明科駅）」を走行する経路となっており妥当

◇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・便数】

通院・通学における品質が保証されており妥当

【運行形態・車両のサイズ】

1日の最大車両人数が29人（平日）となっており、また各便平均で4.1人（平日）乗車※していることから、マイクロバス（29人乗り）による定時定路線運行が適切

※生坂村提供乗降データ（R7.6月分）より

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

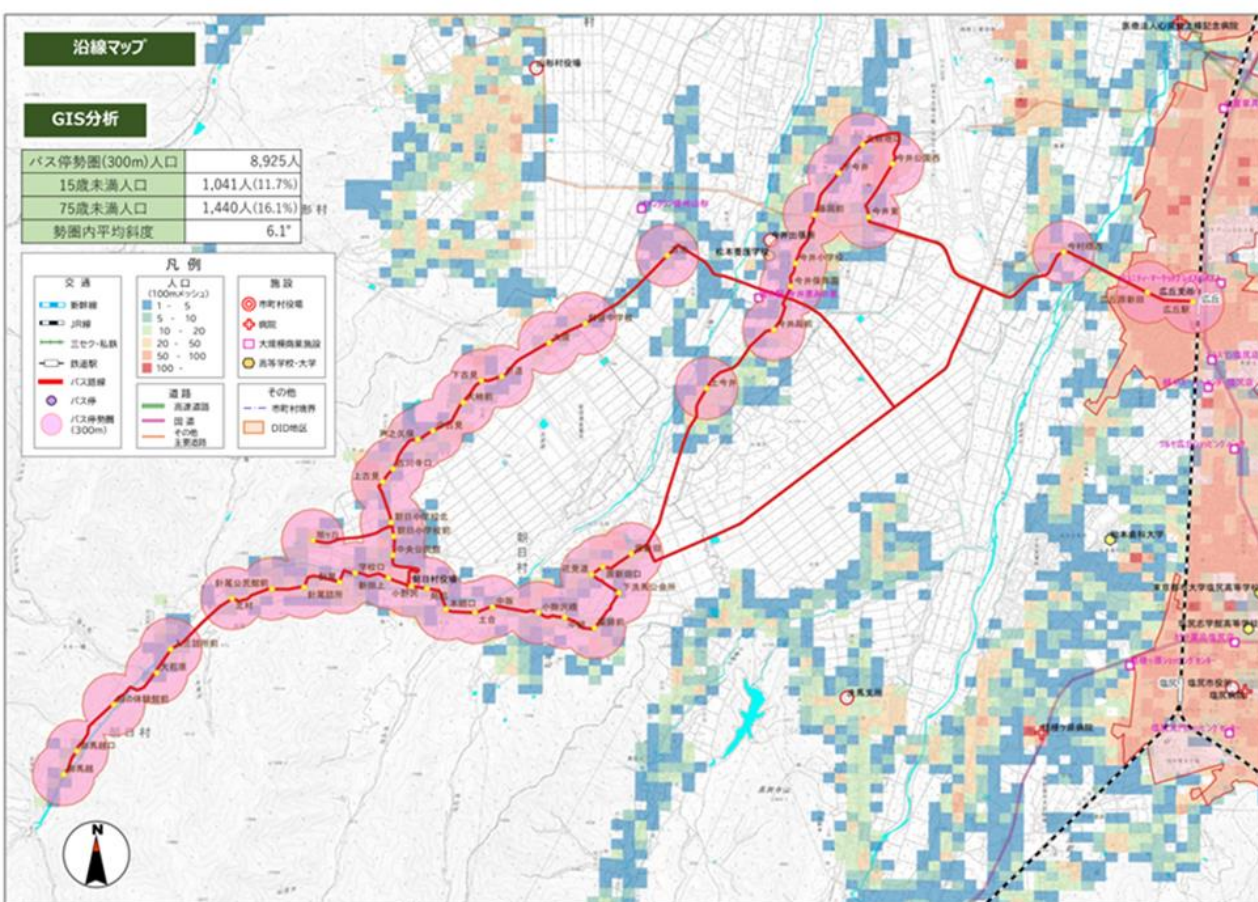
◇幹線同士又は幹線と準幹線や支線の一部が重複していないか

生坂村から地域拠点（鉄道交通結節点）である明科駅を結び、鉄道を乗り継いで圏域拠点である松本駅へ向かうための唯一の路線

圏域区分	路線種別	路線No.	路線名
07松本	D：準幹線	0707	朝日・広丘線

路線の基礎データ

路線名	朝日・広丘線		
運営主体	朝日村		
運行事業者	アルピコバス株式会社		
事業形態	許認可形式	4条許可（一般乗合旅客自動車運送事業）	
	運行方式	路線定期運行	
車両	使用車両	バス	
	乗車定員	32人	
運行状況	起点	主系統	鉢盛中学校
		最長系統	鉢盛中学校
	主要経由地	小野沢、上今井、今井局、鉢盛中学校、下今井	
	終点	主系統	広丘駅
		最長系統	広丘駅
	キロ程	主系統	16.4km
		最長系統	16.4km
	運行日	日曜祝日と12/30～1/3を除く	
	運行本数	平日	上り6便 下り9便
		土曜	上り2便 下り2便
	運行時間帯	平日	6:45～21:03
		土曜	6:45～19:55
	休日	—	
運賃体系	運賃種別	均一	
	初乗り運賃	100円	
	最長区間運賃	100円	
	子ども運賃	中学生以下無料	
	障がい者割引	×	
	高齢者割引	×	
	回数券	○	
GTFS	通学定期	×	
	通勤定期	×	
	キャッシュレス決済	コード決済（TicketQR）	
利用目的	Googleマップへの掲載なし		
利用目的	生活・観光利用両方		



- ・塩尻市のJR篠ノ井線広丘駅から朝日村中心部を経て、村の西部の集落である御馬越までを結ぶ路線。
- ・南東部を経由する路線は農道を經由し、広丘駅までを最短で結ぶが、北東部を経由するルートは比較的人口の多い松本市今井、今村地区を経由し、3市村を跨ぐ路線となっている。
- ・山形村民の利用もあるが、塩尻市民の利用はほとんどみられない。
- ・利用者はこの3年間で増加傾向にあり、令和6年度は2.4万人となっている。高校生の通学利用が中心であるため、概ね安定しているといえる。平均乗車密度は1.8人である。
- ・運賃は100円均一であることもあり、運賃収入は200万円程度と少なく、運行経費約2,500万円に対して、収支率は7.6%と低くなっている。

路線の位置づけなど

ダイヤ及び車両の運用

※下図は平日のパターン。実際の車両繰りについては、他路線との掛け持ちの場合もあり、この図の通り運用されているとは限らないが、概ねの運行ボリュームを視覚化させる観点から示しているものである。

	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
1台目		上1		上4				下1	上5	下2			上6	下5		下8
2台目		上2										下3		下6	下9	
3台目		上3											下4	下7		

事業収支（令和6年度）

	費用(千円)	備考
運行経費	25,548	
運賃収入	1,946	
収支率	7.6%	
補助金	国	8,327
	県	—
	市町村	12,269 朝日村 3,005 松本市（負担金）

利用実績（直近3年）



松本圏域における幹線及びみなし幹線について（朝日・広丘線）

1 通院・通学・観光における品質が保証されているか

◇通院：行き＝概ね8:30～10:30に到着 帰り＝概ね11:00～13:30に出発（1便）

【行き】

広丘駅に7:37、8:02、8:48、9:33着の便があり、広丘駅から直接、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病院へ到着可能

【帰り】

広丘駅を13:05、14:40に出発する便があり、広丘駅まで直接、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病院から帰宅可能

◇通学：登校＝始業開始前に到着（7:00～8:30に1便）

終業後の下校＝終業後17:00頃に学校を出発、部活後の下校＝17:00～20:00頃に学校を出発
（16:30～20:00に2便）

【登校】

広丘駅に7:18、7:20、7:44着の便があり、広丘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高校へ一部を除いて到着可能

※私立日本ウェルネス長野高等学校へは到着不可

広丘駅に7:18、7:20着の便があるが、列車で広丘駅を7:20に出発、松本駅に7:39に到着。その後、松本駅を8:12に出発する快速列車「2535M」が西条駅に停車しないため（1便前の列車は、松本駅7:30発、普通列車「1225M」で西条駅を停車）篠ノ井線松本地域活性化協議会でJR東日本へ、西条駅への停車を要望している

【帰り】

広丘駅を16:50、17:45、18:15、19:05、19:20、20:30（2便）に出発する便があり、広丘駅まで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高校から帰宅可能

◇観光：来訪＝概ね10:30～13:00に到着、帰路＝概ね14:00～17:00に出発

朝日村内に地域拠点である観光地なし

松本圏域における幹線及びみなし幹線について（朝日・広丘線）

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

起点は利用実態に合わせ3箇所。Aルート「鉢盛中学校」、Bルート「旭ヶ丘」、Cルート「御馬越」を出発し、各ルートが村内全域をカバーして地域拠点である終点の「広丘駅（広丘駅）」を走行する経路となっており妥当
また、ぐるっとまつもとバス運行開始（R5.4～）にあたって、必要なルート変更を実施

◇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・便数】

- ・通院・・・品質が保証されており妥当
- ・通学・・・品質が保証されていない高校が1校あるため、利用実態の把握を含め検討が必要

※私立日本ウェルネス長野高等学校へは到着不可

松本駅に7:37、8:02着の便があるが、松本駅を8:12に出発する快速列車「2535M」が西条駅に停車しないため（1便前の列車は、松本駅7:30発、普通列車「1225M」で西条駅を停車）篠ノ井線松本地域活性化協議会でJR東日本へ、西条駅への停車を要望している

【運行形態・車両のサイズ】

1日の最大車両人数が28人（平日）となっており、また各便平均で5.2人（平日）乗車※していることから、小型バス（32人乗り）による定時定路線運行が適切

※朝日村提供乗降データより（R6年度）

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

朝日村から地域拠点（鉄道交通結節点）である広丘駅を結び、鉄道を乗り継いで圏域拠点である松本駅・塩尻駅へ向かうための唯一の路線

※朝日村から鉄道駅を結ぶ路線は他に朝日・波田線があるが、波田駅（松本市立病院、梓川高校）と結ぶ路線であり、競合していない。

(5) 松本地域編の更新(案)について

7. 松本地域

7-1 地域特性など

- 松本地域は県の中部に位置し、南北に広がる松本盆地に市街地が形成され、県内では長野地域に次ぐ都市規模を有しています。北部の3村は松本盆地以外からは離れた犀川流域、筑北盆地に居住区などが形成されています。この他に松本市四賀地区、安曇地区、奈川地区など、山間部にも居住区が点在しています。松本市と安曇野市の西部は豪雪地帯にも指定されています。
- 北側で接する北アルプス地域との流動が最も多く、これに次いで南側で接する諏訪地域との流動も多くなっています。県中部に位置することから、長野地域、上田地域、上伊那地域、木曽地域など多方面との流動が一定数あることが特徴といえます。
- 公共公益施設などは、圏域の中心都市である松本市街地への集積が目立ちますが、塩尻市中心部、安曇野市中心部にもまとまった立地がみられます。この他にも松本市村井、塩尻市広丘、安曇野市穂高・明科などに施設立地がみられます。
- 主な観光地としては、松本城などがある松本市街地のほか、上高地、乗鞍高原、美ヶ原などの山岳系の観光地が多いことも地域の特色となっています。この他に奈良井宿、穂高・安曇野湧水群、聖高原などがあります。

7-2 地域公共交通の概況

- 松本地域の鉄道網は、中央本線（中央東線、中央西線）篠ノ井線、大糸線のJR線とアルピコ交通上高地線が運行しており、このうち松本駅と塩尻駅は、複数の路線が接続し、交通の要衝となっています。
- 特急列車については、新宿から中央東線と篠ノ井線を経由して松本に至る特急あずさが、名古屋から中央西線と篠ノ井線を経由して長野に至る特急しなのが運行しています。両特急ともに概ね1時間に1本の運行があります。

○普通列車についても、中央東線、篠ノ井線、大糸線、上高地線については1日を通じて十分な運行本数が確保されており、長野方面、諏訪方面、大町方面などへの日常の足が確保されています。一方、中央西線、中央東線辰野支線については、2時間以上運行間隔が空く時間帯などもあり、運行本数は多いとはいえない状況です。←

○路線バスについては、地域間幹線系統としてアルピコ交通の山形線、四賀線の2路線があります。←

○この他に市町村界を越えるコミュニティ路線が1614路線あります。鉄道駅がない生坂村、山形村、朝日村では、村営バス等及び事業者路線により最寄りの鉄道駅を結んでいます。←

○松本市、山形村、朝日村の3市村では一体的な地域公共交通計画が策定されており、令和5年4月から公設民営方式による実証運行が始まっています。令和5年10月には国の「エリア一括協定運行事業」が全国で初めて適用されました。←

○市村内では、朝夕の時間帯を中心とした定時定路線バスに加え、通院や買い物などの足を確保するため、循環バスやデマンドバスが運行されています。←

←

7-3 地域公共交通の課題←

○地域の日常生活においては、松本、塩尻、安曇野などの各市街地へのアクセスが重要で、そのために各鉄道路線への接続が担保されていることが非常に重要となります。鉄道路線に接続することで、地域外の各方面への移動にも対応できます。←

○ただし、鉄道路線のうち、JR中央西線、中央東線辰野支線については、普通列車の運行本数が少なく、利便性の観点で課題があるといえます。←

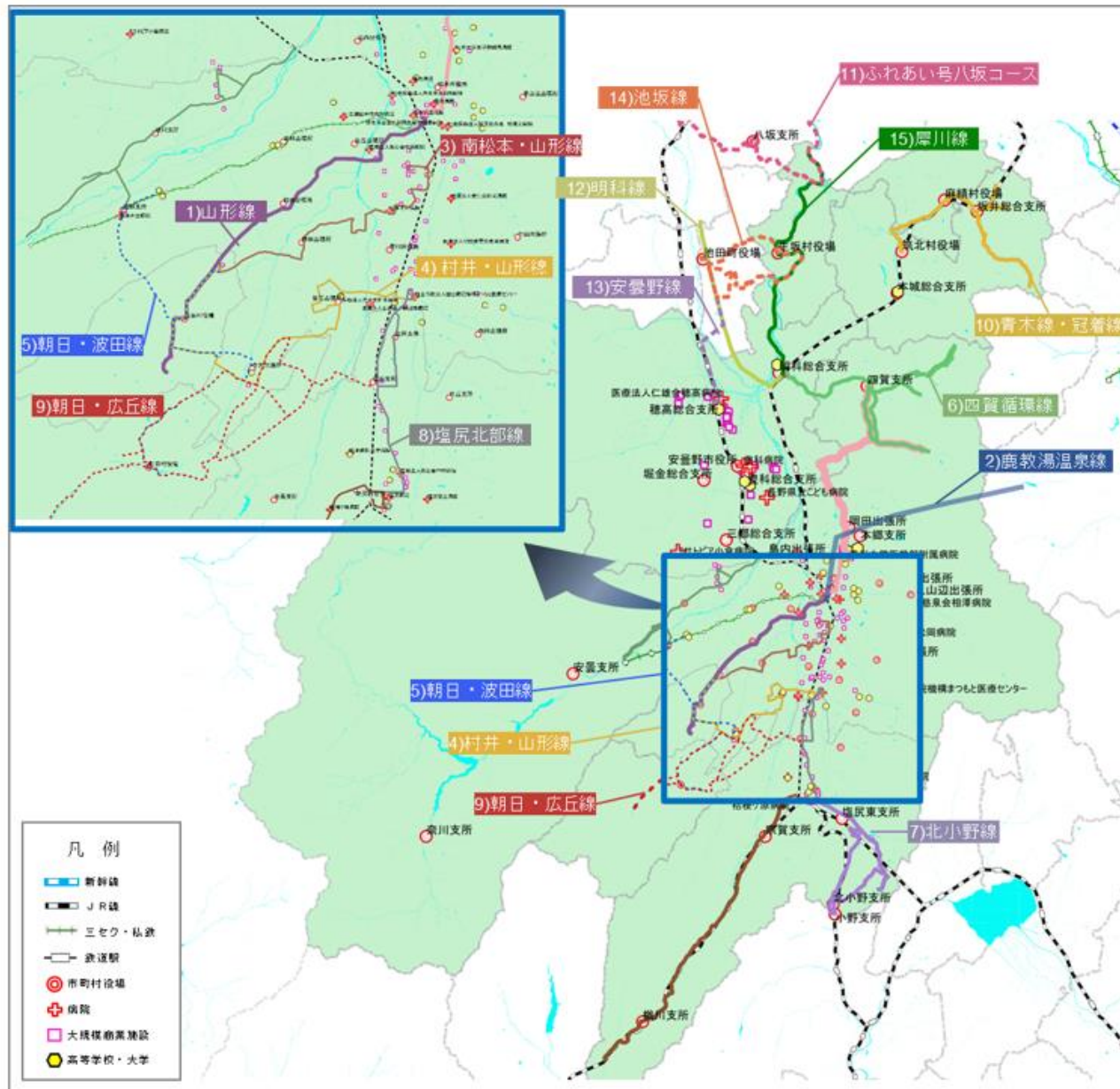
○観光地へのアクセスは、上高地・乗鞍方面については、上高地線とこれに接続する路線バスで概ね確保されているほか、奈良井宿も鉄道駅に接しており、概ね良好といえます。一方、美ヶ原方面へのバスは夏期限定運行であるなど、アクセスに課題のある観光地もあります。美ヶ原、安曇野方面へのバスは季節限定で運行されています。←

市町村界を跨ぐ主なバス路線の状況

令和7年10月1日現在
(データの年次は令和6年度のもの)

No.	路線種別	運行事業者 (委託先)	路線名	路線 距離 (km)	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	コミュニティ路線 (国：エリア一括協定運行路線 県：地域間幹線系統補助対象路線 (廃止代替含む))	アルピコ交通	山形線	15.2	10.0	58,396	63.5%	
2		アルピコ交通	鹿教湯温泉線	25.0	2.0	12,906	20.0%	
3		アルピコ交通 (アルピコタクシー)	南松本・山形線	17.1	8.5	14,391		
4		"	村井・山形線	19.0	11.5	29,450		
5		"	朝日・波田線	25.8	8.0	10,744		
6		アルピコタクシー	四賀循環線	11.7	11.5	16,540		
7		アルピコタクシー	北小野線	31.8	4.0			
8		アルピコタクシー	塩尻北部線	20.6	1.5			
9		アルピコタクシー	朝日・広丘線	16.5	7.5	24,445	7.6%	
10		聖高原バス	青木線・冠着線	20.6	2.5			
11		やまびこバス	ふれあい号八坂コース	28.8	6.5			
12		安曇観光タクシー	明科線	13.2	6.0			
13		安曇観光タクシー	安曇野線	11.1	6.0			
14		安曇観光タクシー	池坂線	24.7	3.0	1,696	8.2%	
15		安曇観光タクシー	犀川線	21.5	12.5	22,676	5.4%	

(最新の地図に更新作業中です)

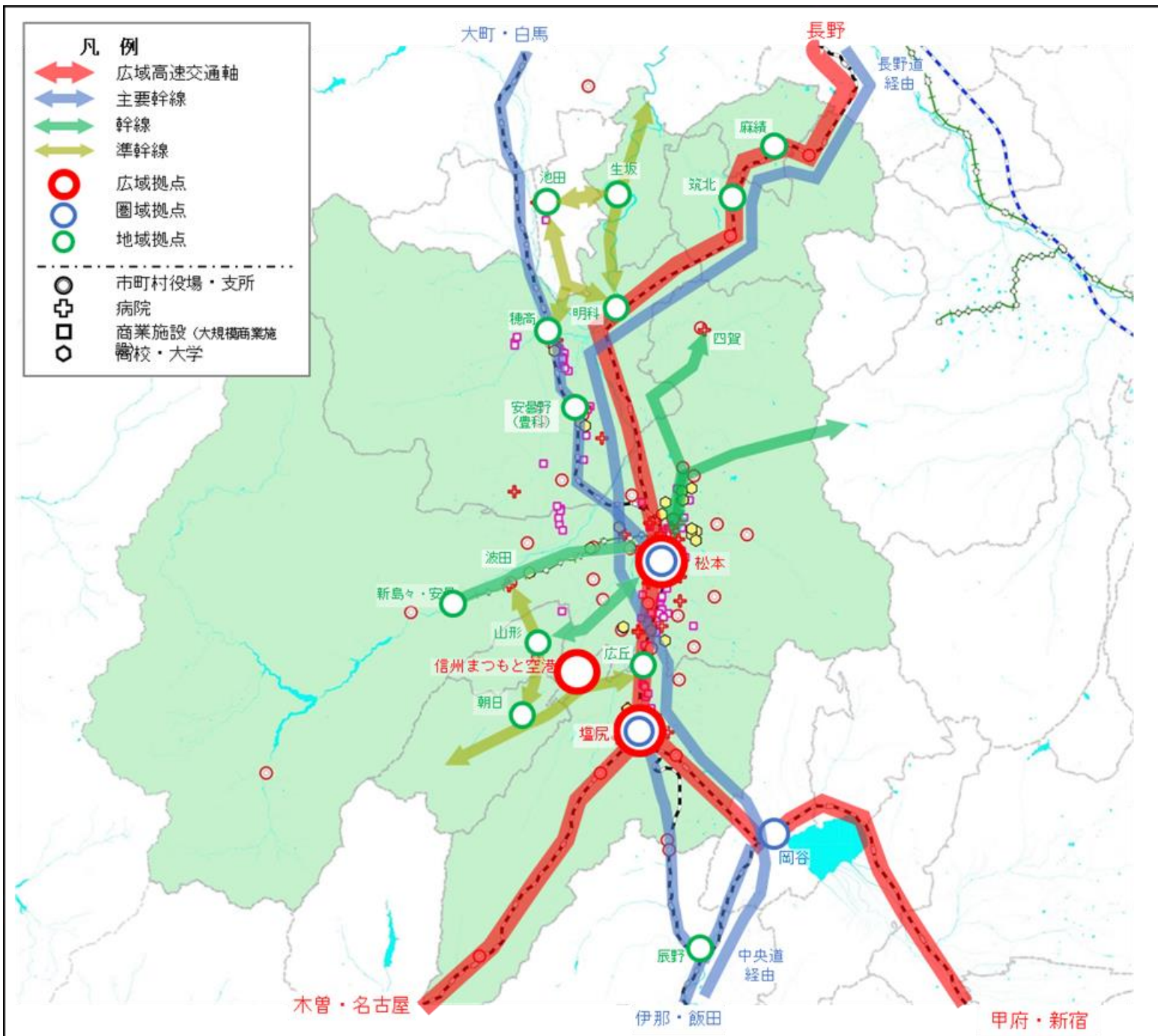


7-4 拠点と軸の設定

区分	名称	位置づけ	具体的な路線・拠点	
拠 点	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	松本市	・松本駅 ・松本空港
			塩尻市	・塩尻駅
	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
	地域拠点	・各市村中心部の交通結節点、目的先施設	松本市	・新島ヶ原駅 ・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 ・鹿教湯病院(上田市) ・私立松本国際高等学校 ・私立松本秀峰中等教育学校 ・長野県松本県ヶ丘高等学校 ・私立松商学園高等学校 ・私立エクセラン高等学校 ・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 ・美ヶ原高原
			塩尻市	・広丘駅 ・桔梗ヶ原病院 ・塩尻協立病院 ・中村病院 ・塩尻病院 ・長野県塩尻志学館高等学校 ・私立東京都市大学塩尻高等学校 ・長野県田川高等学校 ・奈良井宿

			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 堀金・穂高地区
			麻績村	・聖高原駅
			生坂村	・生坂村役場(周辺)
			山形村	・山形村役場(周辺)
			朝日村	・朝日村役場(周辺)
			筑北村	・西条駅 ・私立日本ウェルネス長野高等学校
軸	広域高速交通軸	・三大都市圏と県内の広域拠点を高速で結ぶ軸	鉄道	・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]
	主要幹線	・隣接県と県内や県内の広域圏間(圏域拠点)を結ぶ路線	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	・みずほハイウェイバス [アルピコ交通、伊那バス、信南交通]
	幹線	・圏域の中心市(圏域拠点)と市村(地域拠点)を結ぶ路線	鉄道	・上高地線 [アルピコ交通]
			バス	・山形線★[松本地域公共交通協議会] ・四賀線★[松本地域公共交通協議会] ・鹿教湯温泉線 [松本地域公共交通協議会]
	みなし幹線	・市村内に直接圏域拠点へ行く手段がなく、乗り継いで圏域拠点に行くための唯一の手段である準幹線	バス	・犀川線 [生坂村] ・朝日・広丘線 [朝日村]
	準幹線	・圏域の中心市以外の市村間(地域拠点)を結ぶ路線	バス	・池坂線 [生坂村] ・朝日・波田線 [松本地域公共交通協議会] ・明科線 [池田町] ・安曇野線 [池田町]

★＝国・県の地域間幹線系統補助対象路線←



保証すべき品質

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
【B】 主要幹線 ・JR普通列車 ・みすずハイウェイバス	松本地域を出発して圏域内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。	松本地域を出発して圏域内の高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと部活動後の帰宅に合わせた便がある。	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。	【鉄道】 平日・土休日とも(同水準で運行) 【バス】 平日・土休日とも(同水準で運行)	【鉄道】 概ね 6～23時 【バス】 概ね 6～21時
【C】 幹線 ・上高地線 ・山形線 ・四賀線 ・鹿教湯温泉線 【C】 みなし幹線 ・犀川線 ・朝日広丘線	当該軸の沿線の居住区を出発して、直接もしくは 【B】 主要幹線、 【E】 支線への乗継ぎにより地域医療を担う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。	当該軸の沿線の居住区を出発して、直接もしくは 【B】 主要幹線、 【E】 支線への乗継ぎにより圏域内の高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと部活動後の帰宅にあわせた便がある。	【鉄道】 圏域拠点である松本駅から上高地の玄関駅である新島々駅とを結ぶ。	【鉄道】 平日・土休日とも(同水準で運行) 【バス】 平日・土休日とも(土休日については減便・運休を許容)	【鉄道】 概ね 6～23時半 【バス】 概ね 6～21時

【D】 準幹線 ・池坂線 ・朝日波田線	当該軸の沿線の居住区を出発して、直接もしくは【B】主要幹線、【C】幹線・みなし幹線、【E】支線への乗継ぎにより地域医療を担う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。	当該軸の沿線の居住区を出発して、直接もしくは【B】主要幹線、【C】幹線・みなし幹線、【E】支線への乗継ぎにより圏域内の高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと部活動後の帰宅にあわせた便がある。		【バス】 平日・土曜とも(土曜については減便を許容)	【バス】 概ね 7～19時半
【E】支線の運行内容は各市村において設定するものとしているが、目安をいかに掲げる					
【E】 支線	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・みなし幹線、【D】準幹線への乗継ぎにより地域医療を担う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・みなし幹線、【D】準幹線への乗継ぎにより圏域内の高校への登下校に対応した便がある。下校時は、就業後ほどなくと部活動後の帰宅にあわせた便がある。	各市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・みなし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。	【バス】 平日・土休日とも(土休日については減便・運休を許容)	【バス】 概ね 6～22時

品質を保証するための具体的な取組

施策	1 幹線・みなし幹線の検討と運行			
施策内容	信州型広域バス路線支援制度の補助要件に適合できる可能性をもつ以下の4路線を広域圏全体としての幹線・みなし幹線に位置づける。 ①山形線(幹線) ②鹿教湯温泉線(幹線) ③犀川線(みなし幹線) ④朝日広丘線(みなし幹線) これにより、バス路線等の見直しを行い、利便性の向上を図る。			
役割分担	見直しの実施＝松本地域別部会 運営主体＝各市村 運行実施＝交通事業者			
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	・利用実態調査 ・運行内容の検討 ↓ ・運行内容の見直し ダイヤ・便数等 住民調整 説明等	・運行内容の見直し ダイヤ・便数等 住民調整 説明等 ・効果の検証 PDCAサイクル による見直し	・効果の検証 PDCAサイクル による見直し ⇒⇒⇒	⇒⇒⇒
施策	2 利用促進・啓発活動の実施			
施策内容	松本地域8市村のバス路線の現状等の発信を含む利用促進・啓発活動を行うことで、通勤・通学・通院・買い物など生活の足として必要不可欠な地域公共交通を、将来に渡って維持・利用する意識を醸成する。			
役割分担	計画立案＝松本地域別部会 利用促進・啓発活動の実施＝松本地域別部会、各市村			
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	・活動内容の検討 ・利用促進・啓発活動の実施	・効果の検証 先進地の事例研究等 ・活動内容の検討 ・利用促進・啓発活動の実施	・効果の検証 PDCAサイクル	⇒⇒⇒