

1 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（市町村間連携軸）】 [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

2 現行の佐久地域編

第4章 地域編

1. 佐久地域

1-1 地域特性など

- 佐久地域は県の最東部にあり、北東側を群馬県、南側を山梨県と接し、首都圏からの県の玄関口と位置づけられています。埼玉県とも県境を接していますが、山岳部のため人の流動はありません。
- 北西側に接する上田地域との人の移動が多く、上田地域の北に位置する長野地域、南西側に接する諏訪地域との流動も、ある程度みられます。
- 小諸市中心部、佐久平駅周辺・岩村田、野沢・中込、白田地区などに、商業施設、病院、高等学校が集中しています。
- 千曲川の上流に位置し、浅間山、八ヶ岳などの豊かな自然に恵まれた、わが国有数の高原リゾートエリアであり、多くの観光客が訪れています。

1-2 地域公共交通の概況

- 首都圏と北陸圏を結ぶ北陸新幹線が地域を横断しています。佐久地域には 軽井沢駅と佐久平駅があり、軽井沢駅から東京駅まで最短 60 分強で、首都圏とのアクセスが良好です。
- 新幹線の並行在来線として第三セクターのしなの鉄道が運行しており、軽井沢駅と篠ノ井駅を結んでいます。篠ノ井駅で J R 信越本線、J R 篠ノ井線に接続し、長野駅まで直通運行されています。
- 小諸駅と小淵沢駅を結ぶ J R 小海線が運行されており、小諸駅でしなの鉄道に、小淵沢駅で J R 中央本線にそれぞれ接続されています。
- 路線バスは、千曲バスの中仙道線（佐久方面）が地域で唯一の地域間幹線系統として運行されています。
- 市町村を跨ぐ路線は、事業者運営の路線バスが 4 路線、市町村運営のコミュニティバス路線が 3 路線運行されています。

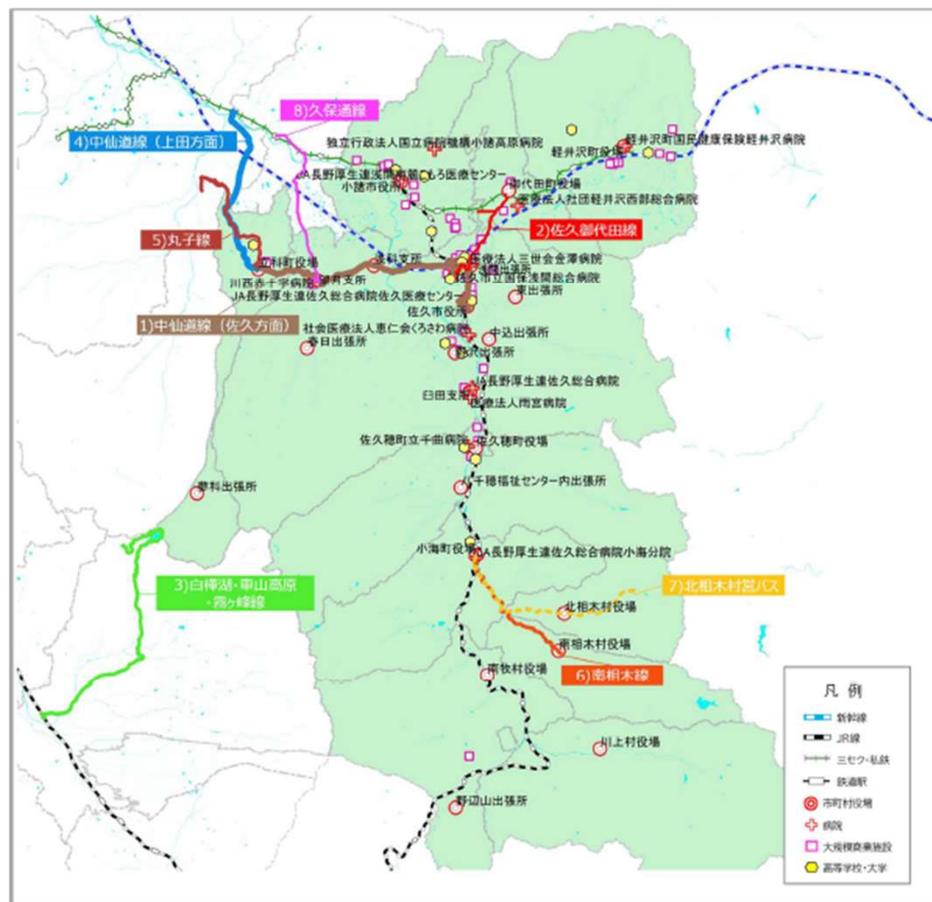
1-3 地域公共交通の課題

- しなの鉄道は、1 時間に 1、2 本程度の運行本数が確保されているものの、J R 小海線は、日中の運行本数が少なく、特に小海駅以南については、2 時間に 1 本となる時間帯もあります。また、小海線は輸送密度 2,000 人未満の路線として公表されており、小海線沿線地域活性化協議会で利用促進に取り組んでいます。
- 地域間幹線系統のバス路線は、佐久上田線が令和 3 年に廃止になっています。中仙道線は、かつては上田地域まで 1 本の路線でしたが、利用者の減少を受けて路線が分割され、立科町以東の区間だけが継続しており、これにより、路線の利便性が低下しています。
- 観光地への交通の便については、八ヶ岳山麓には公共交通でアクセスしにくい観光地が数多くあります。白樺高原は、茅野駅からは直通のバス路線（白樺湖・車山高原線）があるものの、佐久方面からは立科町でコミュニティバスへ乗換える必要があります。

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 (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	事業者路線 (地域間幹線系統)	千曲バス	中仙道線 (佐久方面)	21.5	4.5	25,173	8.5%	9,071
2		千曲バス	佐久郡代田線	7.8	1.0	5,393	13.2%	
3	事業者路線 (その他一般路線)	アルビコ交通	白樺湖・車山高原線 (定期観光便)	26.4	2.7	22,150	51.2%	
4			白樺湖・車山高原線 (通勤通学便)	26.2	1.3			
5		東信観光バス	中仙道線 (上田方面)	13.4	8.8			
6		南相木村(直営)	南相木線	10.8	10.0	33,195	0.5%	
7	コミュニティ路線 (廃止代替含む)	北相木村(直営)	北相木村営バス	16.6	10.8	4,041	19.2%	
8		しげのまつばタクシー	久保通線	14.8	4.0			



1-1 地域公共交通の将来ネットワーク

A 広域高速交通軸(三大都市間連携)

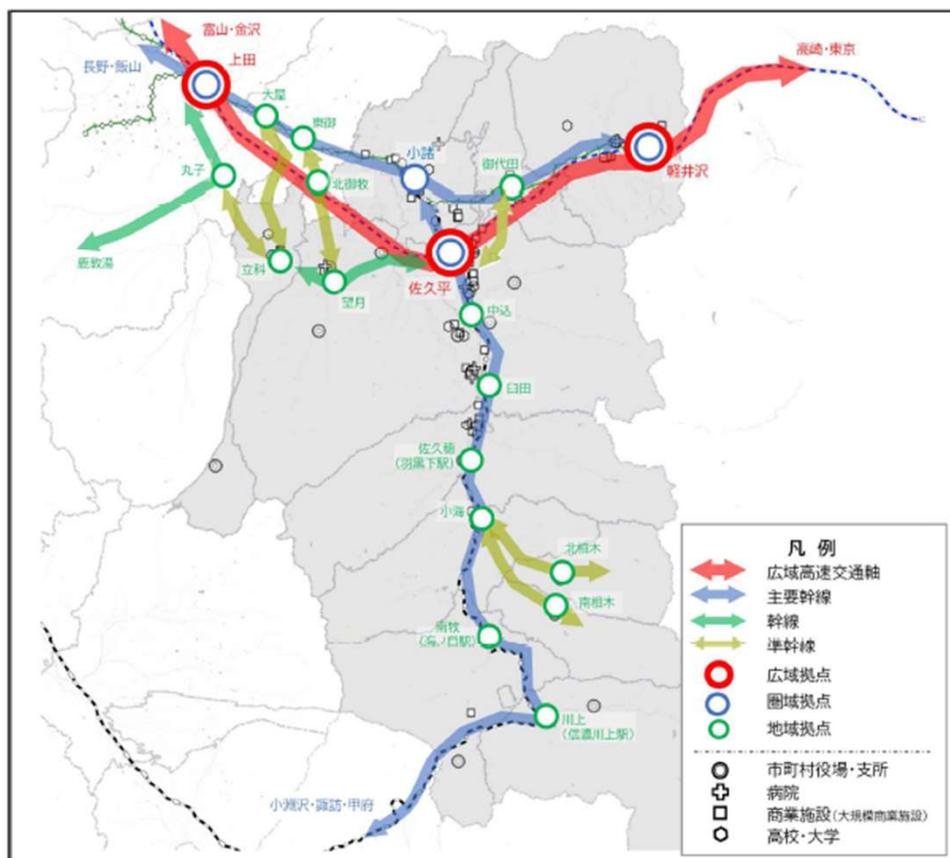
首都圏と北陸圏を結ぶ北陸新幹線を広域高速交通軸として位置づけます。北陸新幹線は2024年に福井県敦賀市まで延伸し、将来的には近畿圏まで延伸する予定です。

軽井沢駅と佐久平駅の新幹線駅周辺を広域拠点と位置づけ、首都圏との良好なアクセスを活かした拠点づくりについて、具体的な方策を検討していきます。

B 主要幹線(隣接県連携・広域圏間連携)

地域住民の日常生活の移動を支える路線として、東西に走るしなの鉄道と南北に走るJR小海線を主要幹線に位置づけます。

しなの鉄道とJR小海線の維持を図るため、沿線市町村とも連携し、各路線の活性化、利用促進に取り組んでいくものとします。



C 幹線(圏域中心市町・周辺市町村間連携)

中仙道線(佐久方面)を幹線に位置づけます。今後も、国・県の地域間幹線系統補助を活用し、維持を図ります。

D 準幹線(市町村間連携)

佐久・上田地域を結ぶ中仙道線(上田方面)、佐久御代田線、丸子線、久保通線の4路線を準幹線に位置づけます。立科町役場は、中仙道線(上田方面)、丸子線と圏域内連携軸である中仙道線(佐久方面)との結節点です。

佐久地域南部では、南相木村、北相木村から小海駅までを結ぶ村営バスを準幹線に位置づけます。小海駅が結節点です。

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	・三大都市圏などと接続する 県の玄関口	佐久市 ・佐久平(佐久平駅・岩村田駅周辺) 軽井沢町 ・軽井沢(駅周辺)
	圏域拠点	・圏域の中心地	小諸市 ・小諸(駅・市役所周辺)
			佐久市 ・佐久平(佐久平駅・岩村田駅周辺) 軽井沢町 ・軽井沢(駅周辺)
	地域拠点	・各市町村内における 交通結節点、目的先施設	佐久市 ・中込(駅周辺) ・臼田(駅周辺) ・望月(望月支所周辺)
			小海町 ・小海(駅・町役場周辺)
			川上村 ・川上(信濃川上駅周辺)
			南牧村 ・南牧(佐久海ノ口駅・村役場周辺)
			南相木村 ・南相木(村役場周辺)
			北相木村 ・北相木(村役場周辺)
			佐久穂町 ・佐久穂 (羽黒下駅・町役場周辺)
御代田町 ・御代田(駅・町役場周辺)			
立科町 ・立科(町役場周辺)			
軸・主要幹線等			広域高速交通軸
	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 ・しなの鉄道[しなの鉄道] ・小海線[JR東日本]
	幹線	・圏域の中心市町(圏域拠点)と 市町村(地域拠点)を結ぶ路線	バス ・中仙道線(佐久方面)★[千曲バス]
	準幹線	・圏域の中心市町以外の市町村 間(地域拠点)を結ぶ路線	バス ・佐久御代田線[千曲バス] ・丸子線[東信観光バス] ・中仙道線(上田方面)[東信観光バス] ・久保通線[しげのまっぴタクシー] ・南相木村営バス[村直営] ・北相木村営バス[村直営]

★ = 国・県の地域間幹線系統補助対象路線

☆ = 国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線

3 地域編の更新に係る協議事項

(1) 拠点と軸の再設定

- 第6回佐久地域別部会（令和7年3月開催）で提示した拠点の見直し・再設定
- 軸・路線区分の見直し・再設定

(2) 保証すべき品質

- 地域で必要な通院・通学に係る確保すべきサービスの品質の設定
- 地域で決定した品質を確保できるよう、拠点間の接続を確認（幹線、みなし幹線）

(3) 品質を保証するための具体的な取組

- 具体的な取組内容を設定

4 「信州型広域バス路線支援制度」について

(1) 基本方針

生活路線への支援

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**

新たな支援制度でも運行の維持が困難な場合は、沿線市町村の協力により路線の維持・確保を図る

(2) 新制度の特徴

支援路線

【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」

- ・ 圏域の中心市町と周辺市町村をつなぐ広域的な路線（幹線）
- ・ 市町村間をつなぐ路線（準幹線）の一部（みなし幹線）
※運行回数や輸送量要件を撤廃

支援区間

圏域拠点 ⇔ 地域拠点

支援上限

運行経費 - 運行収益

支援スキーム

1km当たり支援単価 × 実車走行キロ = 支援額

支援単価

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

制度のポイント

- ・ 小規模路線にも財政支援を行えるよう、既存制度に比べ補助要件や補助カット要件を撤廃
- ・ 人材の確保・定着のための処遇改善に必要な経費を加算
- ・ 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、既存制度を継承