

令和7年度第1回
長野県公共交通活性化協議会
佐久地域別部会
西部方面分科会

長野県公共交通活性化協議会 佐久地域別部会事務局
(長野県佐久地域振興局企画振興課)

令和7年度 長野県公共交通活性化協議会 佐久地域別部会 西部方面分科会 次第

日時 令和7年7月10日 15時から

場所 佐久合同庁舎 4階 404会議室（オンライン併用）

- 開会
- あいさつ
- 議題
 - 1 長野県地域公共交通計画佐久地域編について
 - 2 「信州型広域バス路線支援制度」等について
 - 3 各線 現況報告
 - 4 地域拠点・品質保証等について意見交換
 - 5 その他
- 閉会

令和7年度 長野県公共交通活性化協議会 佐久地域別部会 西部方面分科会 次第

日時 令和7年7月10日 15時から

場所 佐久合同庁舎 4階 404会議室（オンライン併用）

・開会

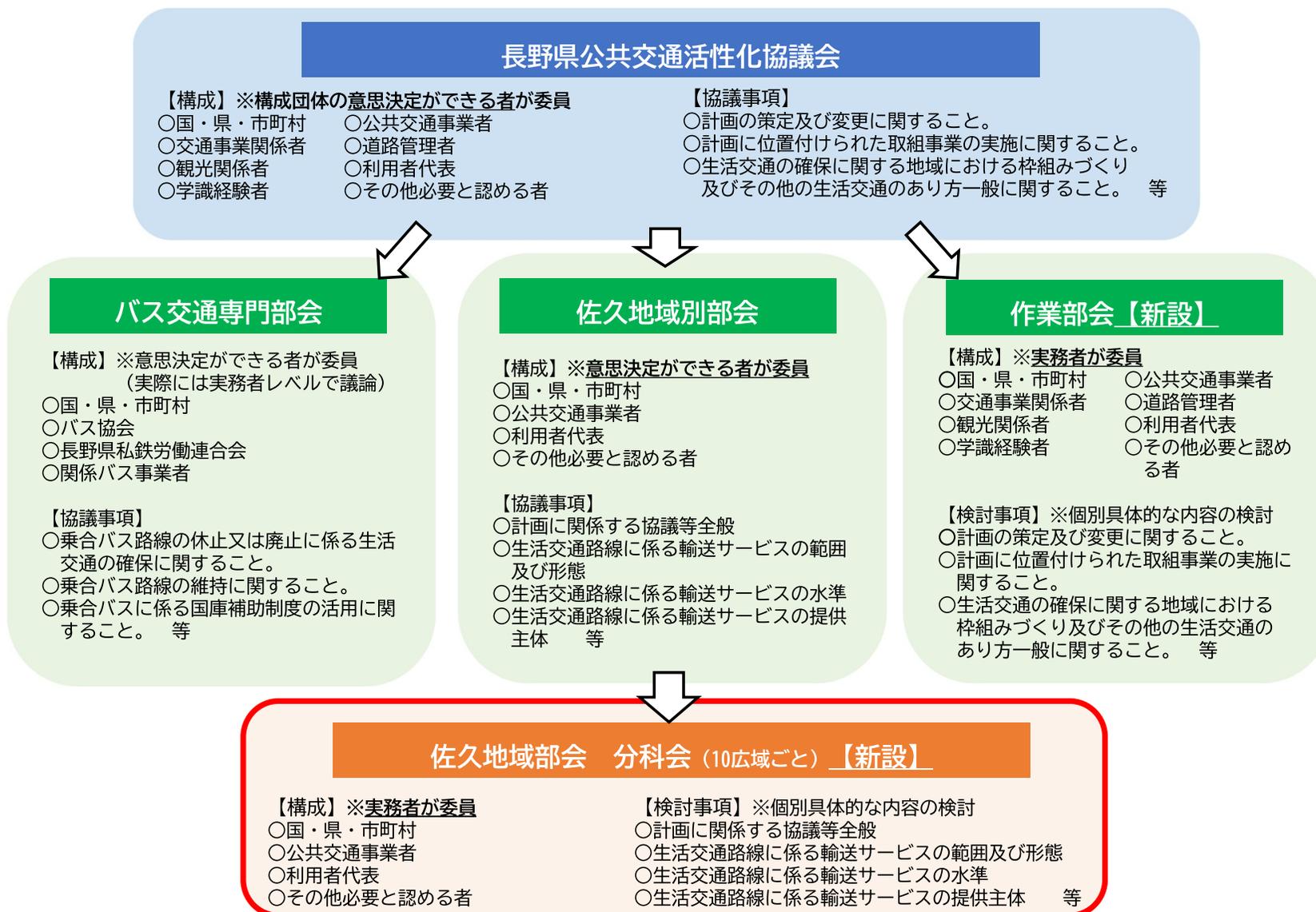
・あいさつ

・議題

- 1 長野県地域公共交通計画佐久地域編について
- 2 「信州型広域バス路線支援制度」等について
- 3 各線 現況報告
- 4 地域拠点・品質保証等について意見交換
- 5 その他

・閉会

2-1 長野県公共交通活性化協議会の組織の見直しについて



※木曾地域及び南信州地域については、既存会議体での協議を地域別部会での協議とする

2-2 佐久地域別部会の分科会構成について

- 現状の運行状況に応じた3つの分科会と、全体での議論を機動的かつ円滑に実施するための「総務・企画分科会」の4分科会体制としたい
- 分科会の委員は実務担当者レベルを想定
- 今後の状況の変化に応じて構成や委員は変更していく予定

分科会名	検討事項	構成員
総務・企画分科会	<ul style="list-style-type: none">・ 佐久地域編の変更・ 佐久地域編に位置付けられた事業の実施	全委員の所属
小海線・南部方面分科会	<ul style="list-style-type: none">・ 小海線の利用促進・ 南佐久地域の広域連携	沿線自治体、JR東日本、利用者代表等の所属
北部方面分科会	<ul style="list-style-type: none">・ しなの鉄道線の利用促進・ 佐久御代田線及び碓氷線・ 軽井沢方面の渋滞	沿線自治体、しなの鉄道、バス・タクシー事業者、利用者代表等の所属
西部方面分科会	<ul style="list-style-type: none">・ 中仙道線・ 白樺湖方面へのアクセス	沿線自治体、バス事業者、利用者団体等の所属

令和7年度 長野県公共交通活性化協議会 佐久地域別部会 西部方面分科会 次第

日時 令和7年7月10日 15時から

場所 佐久合同庁舎 4階 404会議室（オンライン併用）

• 開会

• **あいさつ**

• 議題

1 長野県地域公共交通計画佐久地域編について

2 「信州型広域バス路線支援制度」等について

3 各線 現況報告

4 地域拠点・品質保証等について意見交換

5 その他

• 閉会

令和7年度 長野県公共交通活性化協議会 佐久地域別部会 西部方面分科会 次第

日時 令和7年7月10日 15時から

場所 佐久合同庁舎 4階 404会議室（オンライン併用）

- 開会
- あいさつ
- 議題

1 長野県地域公共交通計画佐久地域編について

2 「信州型広域バス路線支援制度」等について

3 各線 現況報告

4 地域拠点・品質保証等について意見交換

5 その他

- 閉会

1 長野県地域公共交通計画 佐久地域編について

計画の位置づけ・目的等

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

- ◆ 「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

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 |
| 木曾 | 松本 | 北ア | 長野 | 北信 |

1 長野県地域公共交通計画 佐久地域編について

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。

次ページへ

における自家用車から公共交通への利用転換
観光に必要な移動の保証
観光地へのアクセスの品質保証

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、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

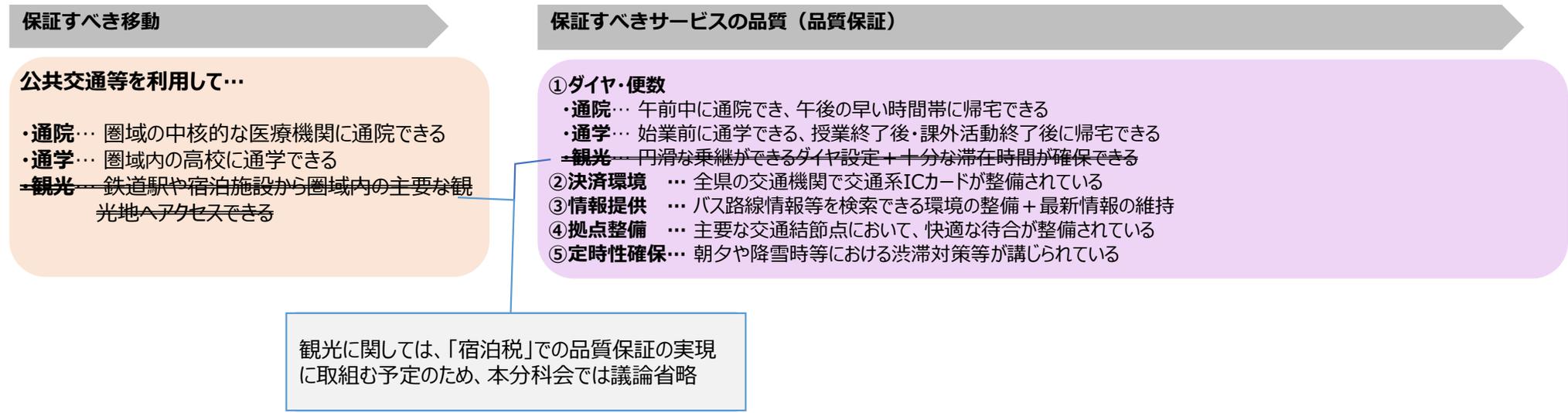
- (例)
- 県内公共交通機関利用者数
R4：82,180千人 ⇒ R10：100,000千人
 - 県民一人当たりの公共交通利用回数
R4：40.6回 ⇒ R10：50回
 - 乗合バス事業者の運転手数 等
R5：1,313人 ⇒ R10：1,500人
 - ◆目標設定の考え方：コロナ水準までの回復を目指す

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 |
| 木曾 | 松本 | 北ア | 長野 | 北信 |

1 長野県地域公共交通計画 佐久地域編について

本計画では、下図の**保証すべき「移動」と「サービスの品質（品質保証）」は「最低限の品質」**



県としては、上記の基準が最低限の品質だと掲げている。

しかし、**地域ごとに必要なサービス水準**について部会・分科会の場を活用して議論し、**地域に適した品質保証**を実現させるための具体的な取組等を地域編に取りまとめる必要がある。

1 長野県地域公共交通計画 佐久地域編について

現状の地域編

地域特性

地域公共交通の概況

地域公共交通の課題

今後の地域編

(現状の地域編の見直しかつ以下の項目の追加を検討)

① 拠点と軸の再設定

令和7年3月の佐久地域別部会で設定した拠点の再設定予定
広域拠点、圏域拠点の見直し
(軽井沢駅、佐久平駅、小諸駅、小海駅など)

② 保証すべき品質

地域に必要な通院・通学に係る確保すべきサービスの品質
※○時までには中核的な医療機関へ通院できるように等
(後ほど高校・病院等へのアクセス状況を説明します。)
地域で決定した品質を確保できるよう、拠点間の接続を議論していく(幹線、準幹線)

③ 品質を保証するための具体的な取組

上記2点の議論終了後に、具体的な取組(見直し)内容を議論。
(役割分担やスケジュール等も)

1 長野県地域公共交通計画 佐久地域編について

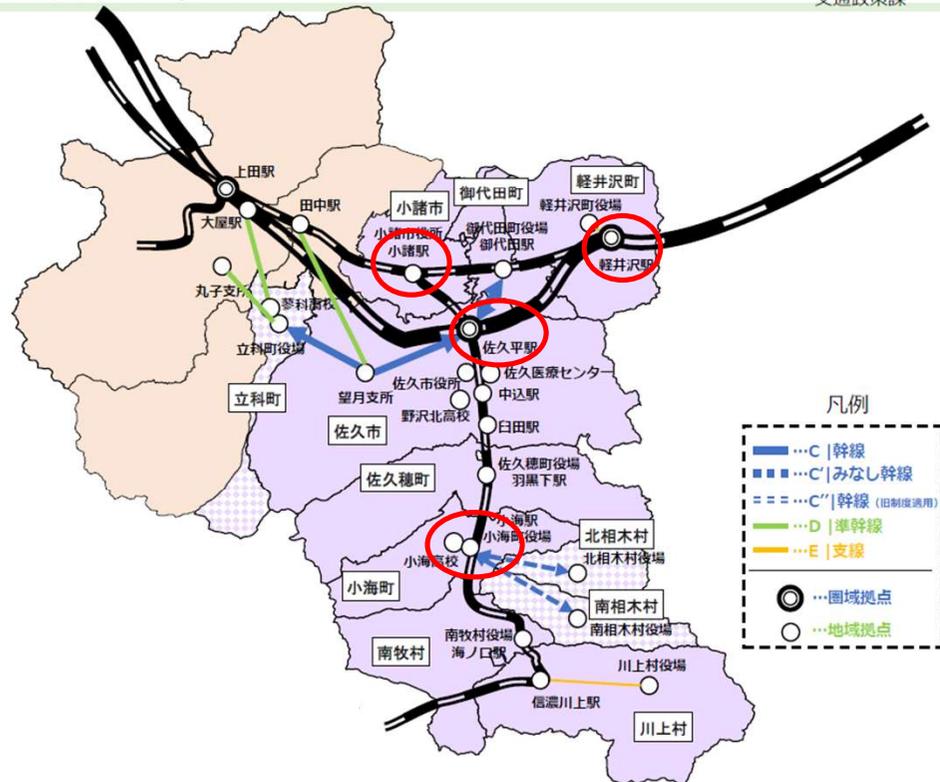
① 拠点と軸の再設定

3-3 拠点のたたき台（交通結節点）

No	箇所	市町村	主な路線	備考
1	佐久平駅	佐久市	北陸新幹線・JR小海線	広域拠点
2	軽井沢駅	軽井沢町	北陸新幹線・しなの鉄道線・碓氷線	広域拠点
3	小諸駅	小諸市	JR小海線・しなの鉄道線	圏域拠点
4	小海駅	小海町	JR小海線・北相木村営バス・南相木村村営バス	圏域拠点
5	岩村田駅	佐久市	JR小海線・佐久御代田線	
6	中込駅	佐久市	JR小海線・中仙道線	
7	臼田駅	佐久市	JR小海線・(佐久総合病院シャトルバス)	
8	望月バスターミナル	佐久市	中仙道線・久保通線	
9	八千穂駅	佐久穂町	JR小海線・白駒線	
10	信濃川上駅	川上村	JR小海線・川上村営バス	
11	野辺山駅	南牧村	JR小海線・くるり野辺山	
12	南相木村役場	南相木村	南相木村村営バス	
13	北相木村役場	北相木村	北相木村村営バス	
14	中軽井沢駅	軽井沢町	しなの鉄道線・町内循環バス	
15	御代田駅	御代田町	しなの鉄道線・佐久御代田線	
16	立科町役場	立科町	中仙道線(佐久方面)・中仙道線(大屋方面)・丸子線	
17	横川駅	群馬県安中市	碓氷線	地域外
18	大屋駅	上田市	中仙道線(大屋方面)	地域外
19	田中駅	東御市	久保通線	地域外
20	丸子駅(バス)	上田市	丸子線	地域外
21	茅野駅	茅野市	白樺湖・霧ヶ峰線	地域外
22	小淵沢駅	山梨県北杜市	JR小海線	地域外

3 県支援路線の具体例（佐久圏域）

交通政策局
交通政策課



1 長野県地域公共交通計画 佐久地域編について

① 拠点と軸の再設定

3-4 拠点のたたき台（医療機関）

No	箇所	市町村	備考
1	小諸高原病院	小諸市	
2	浅間南麓こもろ医療センター	小諸市	
3	佐久総合病院	佐久市	
4	佐久総合病院佐久医療センター	佐久市	地域拠点病院
5	川西赤十字病院	佐久市	
6	金澤病院	佐久市	
7	くろさわ病院	佐久市	
8	雨宮病院	佐久市	
9	佐久市立国保浅間総合病院	佐久市	
10	佐久総合病院小海分院	小海町	
11	佐久穂町立千曲病院	佐久穂町	
12	国民健康保険軽井沢病院	軽井沢町	
13	軽井沢西部総合病院	御代田町	
14	花岡レディースクリニック	小諸市	産科診療所
15	いまいレディースクリニック	佐久市	産科診療所
16	医療法人社団斎藤産婦人科医院	佐久市	産科診療所

3-5 拠点のたたき台（高校）

No	箇所	市町村	備考
1	蓼科高校	立科町	
2	長野西高校望月サテライト校	佐久市	通信制
3	小諸商業高校	小諸市	
4	小諸高校	小諸市	
5	軽井沢高校	軽井沢町	
6	佐久平総合技術高校（浅間キャンパス）	佐久市	
7	佐久平総合技術高校（臼田キャンパス）	佐久市	
8	岩村田高校	佐久市	
9	野沢北高校	佐久市	
10	野沢南高校	佐久市	
11	小海高校	小海町	
12	小諸養護学校	佐久市	
13	佐久長聖高校	佐久市	私立

1 長野県地域公共交通計画 佐久地域編について

①拠点と軸の再設定

3-6 拠点のたたき台（観光地）

No	箇所(点とする場所)	市町村	備考
1	懐古園	小諸市	
2	高峰高原（高峰高原ビジターセンターバス停）	小諸市	
3	中山道望月宿（望月バスターミナル）	佐久市	
4	白駒池（白駒池入口バス停）	佐久穂町	
5	松原湖（松原湖入口バス停）	小海町	
6	野辺山高原（野辺山駅）	南牧村	野辺山駅と併記
7	軽井沢プリンスショッピングプラザ・軽井沢プリンススキー場（軽井沢駅）	軽井沢町	軽井沢駅と併記
8	旧軽井沢（旧軽井沢バス停）	軽井沢町	
9	白糸の滝	軽井沢町	
10	軽井沢タリアセン	軽井沢町	
11	軽井沢72ゴルフ（軽井沢72ゴルフバス停）	軽井沢町	
12	軽井沢発地市庭	軽井沢町	
13	雲場池	軽井沢町	
14	見晴台	軽井沢町	
15	ハルニレテラス	軽井沢町	
16	白樺湖（東白樺湖バス停）	立科町	
17	女神湖（女神湖センター）	立科町	

1 長野県地域公共交通計画 佐久地域編について

②保証すべき品質

県公共交通計画 品質保証		佐久地域別部会での議論
項目	内容	議論ポイント
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	<u>“午後の早い時間帯”とは、どこまで求めるか。</u> 午前中の通院については、ほとんどのところには可能。
・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	<u>始業前の通学が可</u> <u>課外活動終了後の対応について議論が必要</u>
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	現状、佐久地域内での交通系ICカード対応は無い。 バス事業者がキャッシュレス決済「TicketQR」にて対応。 しなの鉄道は来年Suica導入予定、JR関東バスも導入予定
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	GTFSの整備状況 千曲バス（佐久御代田線、中仙道線（佐久方面））整備済 東信観光バス（久保通線）整備済 （中仙道線（上田方面）、丸子線） <u>未整備</u>
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	

1 長野県地域公共交通計画 佐久地域編について

②保証すべき品質

県公共交通計画 品質保証		佐久地域別部会での議論
項目	内容	議論ポイント
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	<u>“午後の早い時間帯”とは、どこまで求めるか。</u> 午前中の通院については、ほとんどのところには可能。
・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	<u>始業前の通学が可</u> <u>課外活動終了後の対応について議論が必要</u>
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	現状、佐久地域内での交通系ICカード対応は無い。 バス事業者がキャッシュレス決済「TicketQR」にて対応。 しなの鉄道は来年Suica導入予定、JR関東バスも導入予定
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	GTFSの整備状況 千曲バス（佐久御代田線、中仙道線（佐久方面））整備済 東信観光バス（久保通線）整備済 （中仙道線（上田方面）、丸子線）未整備
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	

1 長野県地域公共交通計画 佐久地域編について

県地域公共交通計画佐久地域編の更新後のイメージ

(参考) 更新後の地域編の姿について (先行例：木曽地域)

6. 木曽地域

6-1 地域特性など

- 木曽地域は県の南西部に位置し、御嶽山と中央アルプスの間の木曾谷に市街地や居住区などが形成されています。急峻な地形であり、限られた平地に比較的施設がまとまって立地していることに加え、山間部の谷あいなどにも小規模な集落が点在していることが特徴といえます。
- 地域間の流動としては、北側で接する松本地域と南西側で接する岐阜県への流動が多く、同程度あります。平成18年に権兵衛トンネルが開通し、伊那地域とも結ばれましたが、松本、岐阜と比べると半数以下にとどまります。
- 商業施設、病院、高等学校などがまとまって立地しているのは、木曾町中心部の木曾福島市街地にほぼ限られていますが、この他に南木曾駅周辺、上松駅周辺にも商店や診療所などの立地がみられます。
- 木曾谷は中山道のルートにもあたり、地域内には8つの宿場があります。福島宿は関所としても知られているほか、妻籠宿は国の重要伝統的建造物群保存地区にも指定されています。この他に、御嶽山、開田高原、木曾駒高原、赤沢自然休養林、阿寺溪谷など、自然豊かな観光地が多数あります。

6-2 地域公共交通の概況

- JR中央本線が地域の北東から南西に向けて走っています。特急しなのが名古屋と長野を結んでおり、概ね1時間に1本の運行があります。普通列車については、朝夕は1時間に1本程度の運行がありますが、日中は2時間に1本程度の運行となっています。
- 木曽地域のバスは、一部の路線を除きほとんどが町村が運営に関与するコミュニティ路線となっています。町村界を跨ぐ主な路線としては木曾町が運営する3路線と上松町が運営する1路線があります。

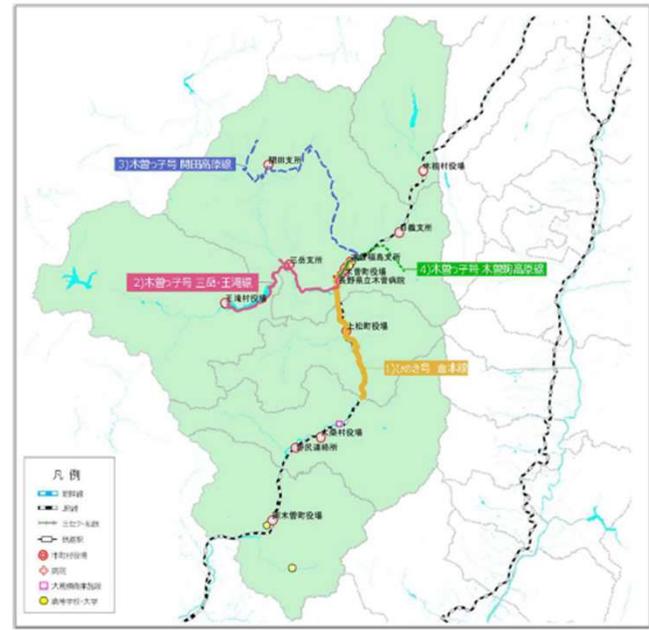
6-3 地域公共交通の課題

- JR中央本線の特急列車は概ね1時間に1本の運行が確保されていますが、地域内の特急停車駅は木曾福島駅に限られます。上松駅、南木曾駅も一部の特急列車が停車しますが、2~4本/日程度にとどまります。
- 普通列車については、日中は2時間空く時間帯もあり、特急との乗継利用にも支障があるほか、地域内々の利用についても、通院や買い物など生活利用には対応しづらい状況となっています。また、駅から病院やスーパーまでは距離があるところも多く、アクセスに課題があります。
- 郡の中心である木曾福島市街地に向けて各町村がコミュニティバスを運行させているため、とくに国道19号に沿った南北軸で路線の重複が目立ちます。
- 町村間を跨ぐ4路線については、コミュニティバスへの移行前は国庫補助の対象路線となっており、新たな補助取得により、路線の維持がしやすくなる可能性も考えられます。
- 鉄道駅から観光地へのアクセスとしては、やぶはら高原、木曾福島スキー場、木曾駒高原、妻籠宿・馬籠宿などは町村のコミュニティバスにより、適宜にわたり運行が確保されているほか、御嶽ロープウェイ、赤沢自然休養林も季節路線が運行されています。しかし、地域内にはこの他にも観光施設等が多く、二次交通が不足している箇所もみられます。
- 木曽地域は、リニア中央新幹線の岐阜県駅の利便性も高いものと考えられます。

令和5年10月1日現在
(データの集計は令和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5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 距離	運行便数 (往復数)	利用者数 (給付人数)	収支率	国庫申請額 (千円)
1	おんたけ交通	ひのき号 高本線		17.9	9.0			
2	コミュニティ路線 (廃止代替済)	おんたけ交通	木曾っ子号 三岳・玉滝線	25.0	10.5			
3	おんたけ交通	木曾っ子号 開田高原線		35.6	10.5			
4	おんたけ交通	木曾っ子号 木曾駒高原線		10.4	10.0			

○路線不定期運行・区域連内の路線は除く
○乗付距離は別記
○日3便未満の路線は除く
○市町村別の基準は平成25年度時点の区画によるもの
(国の地域間幹線系統補助の要件を参照)



1 長野県地域公共交通計画 佐久地域編について

県地域公共交通計画佐久地域編の更新のイメージ

6-5 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	買物	観光	運行日	運行時間帯	運行本数
[B] 主要幹線	木曽地域を出发点として隣接圏域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。	木曽福島駅を出发点として隣接圏域の高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅にあわせた便がある。	日常の買物移動については、原則として圏域を跨ぐものは想定しないが、通院と同様のパターンで移動できること、ニーズに対応できるものとする。	一次交通の位置づけであり、個別の観光地にあわせられ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。	平日・土休日とも（同水準で運行）	概ね6～22時	15往復/日程度
[C] 幹線	当該軸の沿線の居住区を出发点として直接の乗継ぎにより地域医療を担う木曽病院、坂下診療所及び中津川市民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。（伊那中央病院へのアクセスはニーズ等の調査を行い、適切な運行形態等を検討）	当該軸の沿線の居住区から木曽青峰高校及び蘇峰高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅にあわせた便がある。	当該軸の沿線の居住区から各地域拠点に位置づけられたスーパーにアクセスでき、買物を終えたあとに帰宅できる便がある。買物移動の機会が1日に複数あり、午前については通院との併用にも対応できる。	当該軸に近接した観光地へのアクセスを視野に入れ、路線・バス停を設定する観光客の移動に合わせ、午前中は到着列車、午後は出発列車と接続できるようなダイヤを調整する。	平日・土休日とも（休日については減便を許容）	概ね6～21時	10往復/日程度 (平日)
[D] 準幹線	木曽地域においては[D]準幹線の設定は見込んでいないが設定する場合には概ね[C]幹線と同等の水準とする						
[E] 支線	[E]支線の運行内容は各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发点として直接もしくは[B]への乗継ぎにより地域医療を担う木曽病院、坂下診療所及び中津川市民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发点として直接もしくは[B]主要幹線、[C]幹線への乗継ぎにより木曽青峰高校及び蘇峰高校への登下校に対応した便がある。下校時は、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅にあわせた便がある。	圏域内の各居住区を出发点として直接もしくは[B]主要幹線、[C]幹線への乗継ぎにより各地域拠点に位置づけられたスーパーにアクセスでき、買物を終えたあとに帰宅できる便がある。買物移動の機会が1日に複数あり、午前については通院との併用にも対応できる。	各町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。	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)

6-6 品質を保证するための具体的な取組（抜粋）

施策	1 広域幹線の検討と運行					
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 町村を跨いで運行しており（平成の大合併前の区分も含む）、地域間幹線系統の補助要件に適合できる可能性（⇒③-1-1）をもつ以下の4路線を広域圏全体としての幹線に位置づける。 ①南部幹線（倉本線、くわちゃんバス木曽病院線、くわちゃんバス坂下診療所線、南木曽・木曽病院連絡タクシー、田立線） ②北部幹線（木曽駒高原線、巡回日義線、日義木曽病院線、木曽病院連絡タクシー） ③西部幹線（三岳・玉滝線、木曽温泉線） ④開田幹線（開田高原線、巡回西野線） ・これにより、早期に地域の日常生活の足を維持確保する。 ・南北軸については、JRの普通列車の空き時間を補うダイヤを設定する。 ・効果的な運行内容を検討したうえで、実証運行を経て本格運行に移行する。					
役割分担	・運行計画立案＝法定協、6町村、交通事業者 ・運営主体＝法定協（南部地域分科会①、北部地域分科会②③④） ・運行実施＝交通事業者					
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
検討内容	・運行内容確定	・運行内容確定	・効果検証確定	・運行継続	====	====
住民調整	・許認可申請（補助申請）	・許認可申請	調整	サイクルによる見直し		
説明等	・実証運行開始					
施策 <th colspan="6">2 幹線・支線の結節点の整備</th>	2 幹線・支線の結節点の整備					
施策内容	・各町村で必要な箇所に結節点を整備する。 ・広域幹線の路線に面した公共施設等を想定するが、適した箇所がない場合は、民間施設の活用なども検討する。 ・結節点には、複数車両の同時乗り入れが可能になるだけの駐車スペースのほか、快適な待合が可能になるよう建物内が利用でき（⇒②-2-1）、情報板などの設置も可能な箇所を選定する。難しい場合は、上屋、ベンチなどの最低限の待合設備を設けるものとする。					
役割分担	・適地検討・利用交渉など＝各町村 ・整備運営＝各町村 ・付帯施設整備＝県・法定協					
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
幹線ルート検討				====	====	====
候補地選定			機能確保（場合により暫定利用）			
施設拡充						
施策 <th colspan="6">3 地域統一の運賃基準の導入</th>	3 地域統一の運賃基準の導入					
施策内容	・郡内での統一運賃を設定し、広域路線も町村内路線もその運賃での運用を行う。					
役割分担	・新運賃案検討＝法定協 ・新運賃の導入・運用＝各交通事業者の運営主体					
スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
新運賃案検討			====	====	====	====
新運賃導入・運用						

○木曽地域公共交通計画は6ヶ年計画であるため、それに合わせて記載

令和7年度 長野県公共交通活性化協議会 佐久地域別部会 西部方面分科会 次第

日時 令和7年7月10日 15時から

場所 佐久合同庁舎 4階 404会議室（オンライン併用）

- 開会
- あいさつ
- 議題
 - 1 長野県地域公共交通計画佐久地域編について
 - 2 「信州型広域バス路線支援制度」等について**
 - 3 各線 現況報告
 - 4 地域拠点・品質保証等について意見交換
 - 5 その他
- 閉会

バス路線に対する県の新たな支援制度について

R7.6.12 第9回長野県公共交通活性化協議会資料

- 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

交通政策局
交通政策課

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	新制度「信州型広域バス路線支援制度」
運行事業者	一般旅客自動車運送事業 (道路運送法第4条)	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)
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	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
市町村界の考え方	平成13年3月31日時点 の市町村界	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）
沿線市町村の協力	—	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

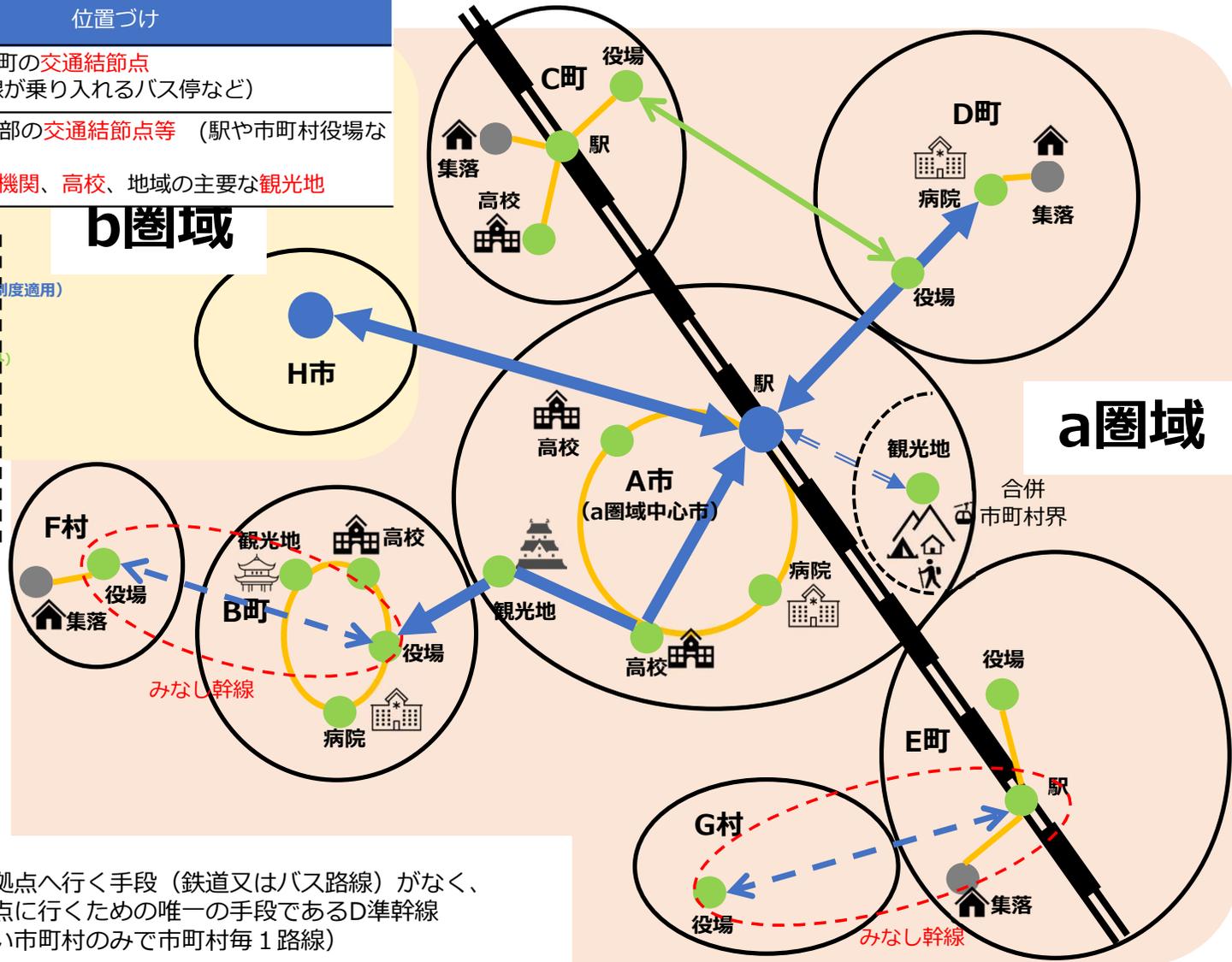
- ・複数の事業者が類似の路線を走行していないか
- ・幹線同士又は幹線と準幹線や支線の一部が重複していないか

2 生活路線への支援について（対象路線）

交通政策局
交通政策課

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



【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

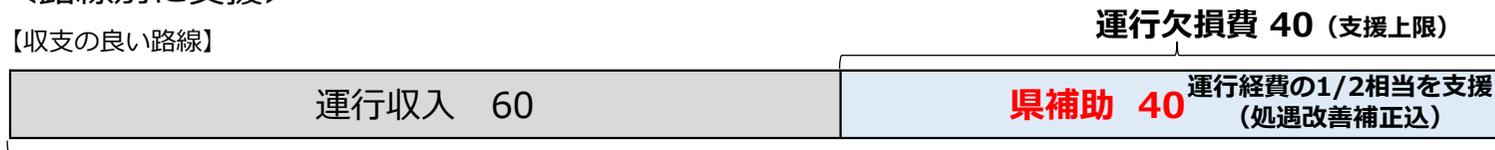
交通政策局
交通政策課

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】 1,600万円/1台（400万円増）
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

	R 6年度	R 7年度			
	3月	第1 四半期 (4～6月)	第2 四半期 (7～9月)	第3 四半期 (10～12月)	第4 四半期 (1～3月)
バス路線に対する 新たな支援制度	★ (3月24日) 法定協議会で 支援スキーム提示 ⇒意見交換	制度の詳細 検討 → 支援制度決定 (庁内決定)		補助対象路線の運行開始 (R7.10.1～R8.9.30)	県予算はR8年度 当初予算から
全体会議 (地域公共交通計画 本体の策定)	★ 3月24日 全体会議 (第8回) 計画改定① 木曾地域編の 更新	★ 6月12日 全体会議 (第9回) 計画改定② (予定) 新たな支援制度を反映 (補助対象路線含む)	計画に基づく取組の実施		★ 3月頃(仮) 全体会議 (第10回) 計画改定③ (予定) 各地域編の更新 (地域ごとに検討・整 理した内容を反映)
地域別部会 (地域編の策定)	◆ 分科会	★ 地域別部会	◆ 分科会	◆ 分科会	★ 地域別部会
	品質保証の具体化に向けた取組の検討・実施 (①拠点の再設定→②拠点間の接続やサービス品質の検討→③具体的な路線見直し等に着手)				
	地域ごとに実情や想定される課題も異なることから、部会ごとに進め方 や開催時期を検討				

令和7年度 長野県公共交通活性化協議会 佐久地域別部会 西部方面分科会 次第

日時 令和7年7月10日 15時から

場所 佐久合同庁舎 4階 404会議室（オンライン併用）

- 開会
- あいさつ
- 議題

1 長野県地域公共交通計画佐久地域編について

2 「信州型広域バス路線支援制度」等について

3 各線 現況報告

4 地域拠点・品質保証等について意見交換

5 その他

- | | |
|----------------|------------|
| (1) 中仙道線（佐久方面） | 千曲バス株式会社 |
| (2) 中仙道線（大屋方面） | 東信観光バス株式会社 |
| (3) 丸子線 | 東信観光バス株式会社 |
| (4) 久保通線 | 佐久市 |

- 閉会

1-5 今後の検討事項③ 保証すべき品質等の検討

- 支援制度決定後**、拠点間をどのように接続を行うか議論
- 接続の検討を行う際には、地域で必要な**通院・通学・観光**に係る**確保すべきサービスの品質**を議論
 (例) ○○地域では、○時までの中核的な医療機関へ通院できるようにする
- 地域で決定した品質が確保できるよう、以下の役割分担を基本に**拠点間の接続**を議論

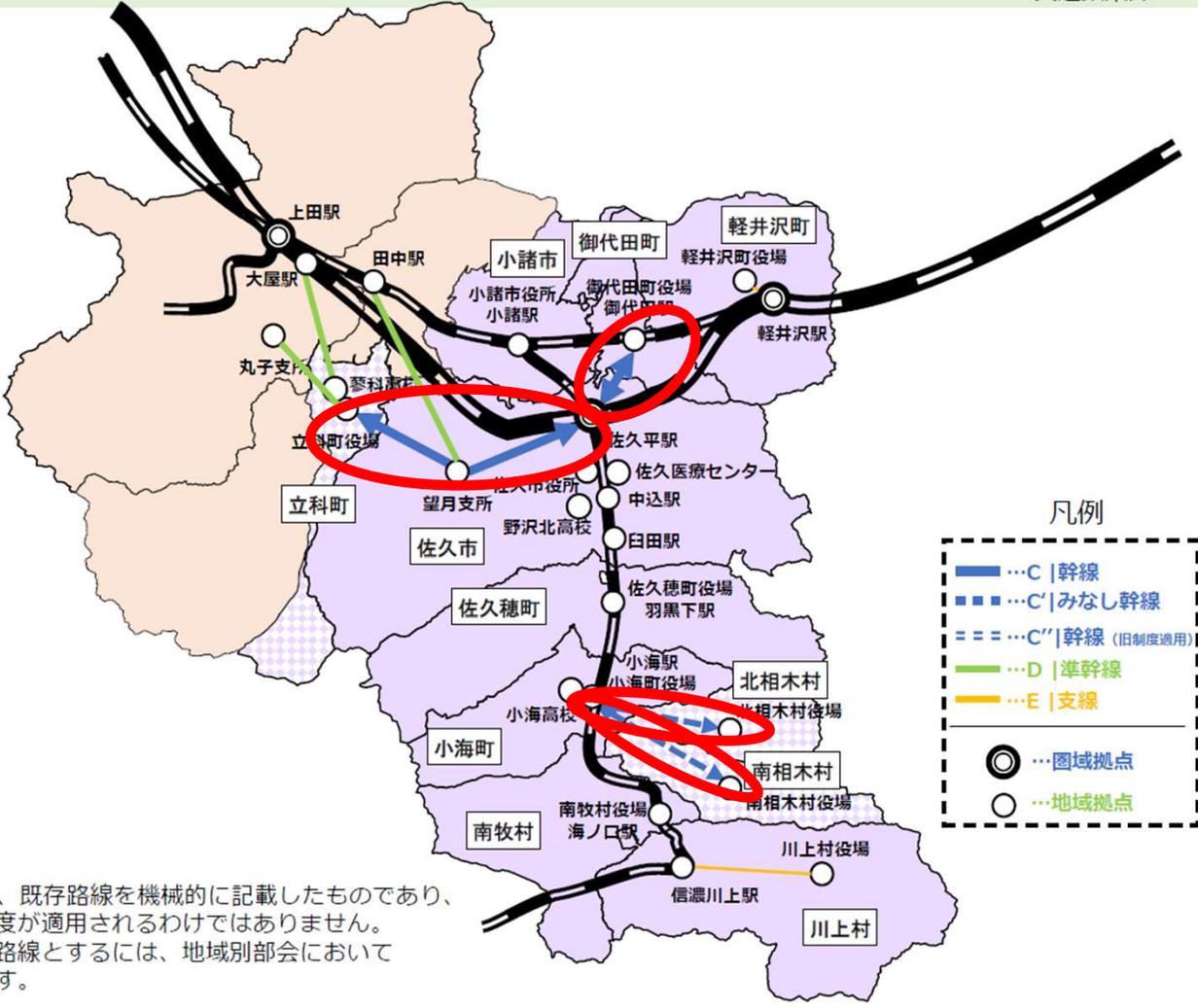
	路線の位置づけ	関与の主体	検討の場
圏域拠点 ↓ 地域拠点 (市町村を跨ぐ)	C: 幹線	県	地域別部会
地域拠点 ↓ 地域拠点・集落等 (市町村を跨ぐ)	D: 準幹線	市町村	地域別部会 ・ 市町村公共交通会議
地域拠点 ↓ 地域拠点・集落等 (市町村内)	E: 支線	市町村	市町村公共交通会議

3 各線 現況報告

バス事業者及び関係市町村の説明 御代田町

3 県支援路線の具体例（佐久圏域）

交通政策局
交通政策課



佐久地域内の
「信州型広域バス路線支援制度」対象路線

- ・佐久御代田線
- ・**中仙道線（立科～佐久方面）**
- ・北相木村営バス
- ・南相木村営バス

○留意事項
 ・地図上の「C:幹線」は、既存路線を機械的に記載したものであり、必ずしも新たな支援制度が適用されるわけではありません。
 ・新たな支援制度の対象路線とするには、地域別部会において路線の見直しが必要です。

3 各線 現況報告 (1) 中仙道線 (佐久方面)

バス事業者及び関係市町村の説明 千曲バス株式会社

千曲バス(株)資料

		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
中仙道線 (佐久方面)	輸送人員	22,544人	20,677人	28,616人	35,843人	41,238人
	運行便数	4,607	3,384	2,169	2,160	2,390
	1便平均輸送人員	4.89人	6.11人	13.19人	16.59人	17.25人
	実車走行キロ	90,040.4km	87,832.0km	48,730.2km	57,168.0km	63,024.3km
	運送収入	9,702,448円	6,534,934円	5,292,203円	6,601,518円	7,537,393円
	キロ当たり収入	107.76円	74.40円	108.60円	115.48円	119.60円
	運送費用	37,485,619円	38,964,032円	26,418,103円	27,278,283円	36,377,626円
	キロ当たり費用	416.32円	443.62円	542.13円	477.16円	577.20円
	収支差	-27,783,171円	-32,429,098円	-21,125,900円	-20,676,765円	-28,840,233円

●佐久市資料 別紙へ

3 各線 現況報告 (2) 中仙道線(大屋方面)及び(3)丸子線、(4)久保通線

バス事業者及び関係市町村の説明

(2) 中仙道線(大屋方面)及び(3)丸子線

東信観光バス(株)資料 別紙へ

立科町資料 別紙へ

(4) 久保通線

佐久市資料 別紙へ

令和7年度 長野県公共交通活性化協議会 佐久地域別部会 西部方面分科会 次第

日時 令和7年7月10日 15時から

場所 佐久合同庁舎 4階 404会議室（オンライン併用）

- 開会
- あいさつ
- 議題
 - 1 長野県地域公共交通計画佐久地域編について
 - 2 「信州型広域バス路線支援制度」等について
 - 3 各線 現況報告
 - 4 地域拠点・品質保証等について意見交換**
 - 5 その他
- 閉会

1 長野県地域公共交通計画 佐久地域編について

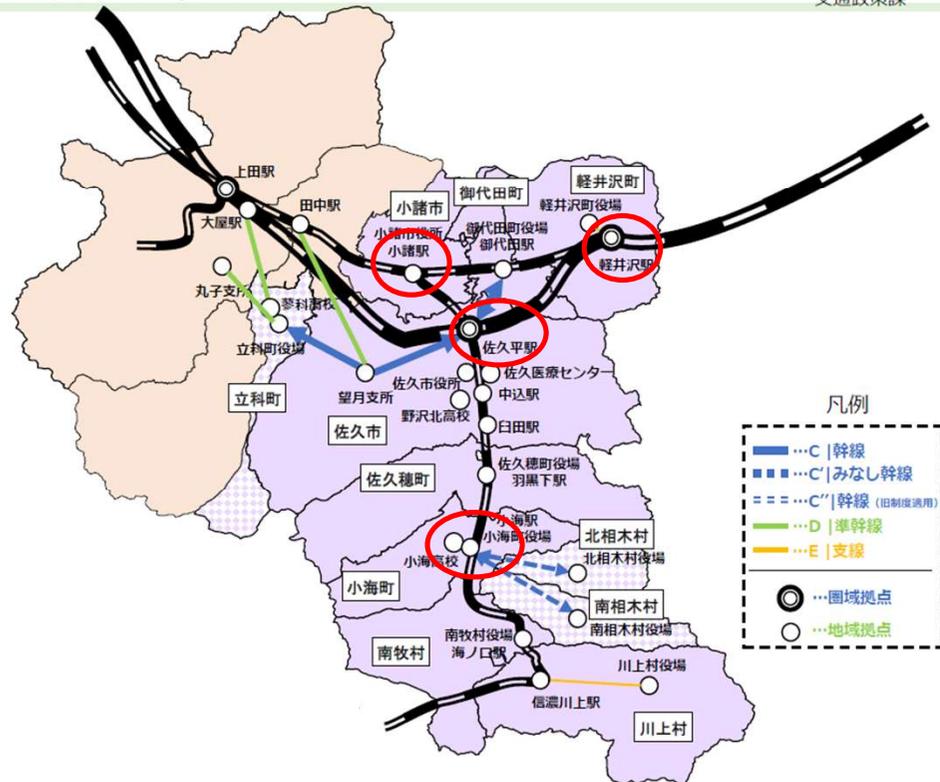
① 拠点と軸の再設定

3-3 拠点のたたき台（交通結節点）

No	箇所	市町村	主な路線	備考
1	佐久平駅	佐久市	北陸新幹線・JR小海線	広域拠点
2	軽井沢駅	軽井沢町	北陸新幹線・しなの鉄道線・碓氷線	広域拠点
3	小諸駅	小諸市	JR小海線・しなの鉄道線	圏域拠点
4	小海駅	小海町	JR小海線・北相木村営バス・南相木村営バス	圏域拠点
5	岩村田駅	佐久市	JR小海線・佐久御代田線	
6	中込駅	佐久市	JR小海線・中仙道線	
7	臼田駅	佐久市	JR小海線・(佐久総合病院シャトルバス)	
8	望月バスターミナル	佐久市	中仙道線・久保通線	
9	八千穂駅	佐久穂町	JR小海線・白駒線	
10	信濃川上駅	川上村	JR小海線・川上村営バス	
11	野辺山駅	南牧村	JR小海線・くるり野辺山	
12	南相木村役場	南相木村	南相木村村営バス	
13	北相木村役場	北相木村	北相木村村営バス	
14	中軽井沢駅	軽井沢町	しなの鉄道線・町内循環バス	
15	御代田駅	御代田町	しなの鉄道線・佐久御代田線	
16	立科町役場	立科町	中仙道線(佐久方面)・中仙道線(大屋方面)・丸子線	
17	横川駅	群馬県安中市	碓氷線	地域外
18	大屋駅	上田市	中仙道線(大屋方面)	地域外
19	田中駅	東御市	久保通線	地域外
20	丸子駅(バス)	上田市	丸子線	地域外
21	茅野駅	茅野市	白樺湖・霧ヶ峰線	地域外
22	小淵沢駅	山梨県北杜市	JR小海線	地域外

3 県支援路線の具体例（佐久圏域）

交通政策局
交通政策課



凡例

- C | 幹線
- - - C' | みなし幹線
- ⋯⋯ C'' | 幹線(旧制度適用)
- D | 準幹線
- E | 支線
- (黒) | 圏域拠点
- (白) | 地域拠点

1 長野県地域公共交通計画 佐久地域編について

① 拠点と軸の再設定

3-4 拠点のたたき台（医療機関）

No	箇所	市町村	備考
1	小諸高原病院	小諸市	
2	浅間南麓こもろ医療センター	小諸市	
3	佐久総合病院	佐久市	
4	佐久総合病院佐久医療センター	佐久市	地域拠点病院
5	川西赤十字病院	佐久市	
6	金澤病院	佐久市	
7	くろさわ病院	佐久市	
8	雨宮病院	佐久市	
9	佐久市立国保浅間総合病院	佐久市	
10	佐久総合病院小海分院	小海町	
11	佐久穂町立千曲病院	佐久穂町	
12	国民健康保険軽井沢病院	軽井沢町	
13	軽井沢西部総合病院	御代田町	
14	花岡レディースクリニック	小諸市	産科診療所
15	いまいレディースクリニック	佐久市	産科診療所
16	医療法人社団斎藤産婦人科医院	佐久市	産科診療所

3-5 拠点のたたき台（高校）

No	箇所	市町村	備考
1	蓼科高校	立科町	
2	長野西高校望月サテライト校	佐久市	通信制
3	小諸商業高校	小諸市	
4	小諸高校	小諸市	
5	軽井沢高校	軽井沢町	
6	佐久平総合技術高校（浅間キャンパス）	佐久市	
7	佐久平総合技術高校（臼田キャンパス）	佐久市	
8	岩村田高校	佐久市	
9	野沢北高校	佐久市	
10	野沢南高校	佐久市	
11	小海高校	小海町	
12	小諸養護学校	佐久市	
13	佐久長聖高校	佐久市	私立

1 長野県地域公共交通計画 佐久地域編について

①拠点と軸の再設定

3-6 拠点のたたき台（観光地）

No	箇所(点とする場所)	市町村	備考
1	懐古園	小諸市	
2	高峰高原（高峰高原ビジターセンターバス停）	小諸市	
3	中山道望月宿（望月バスターミナル）	佐久市	
4	白駒池（白駒池入口バス停）	佐久穂町	
5	松原湖（松原湖入口バス停）	小海町	
6	野辺山高原（野辺山駅）	南牧村	野辺山駅と併記
7	軽井沢プリンスショッピングプラザ・軽井沢プリンススキー場（軽井沢駅）	軽井沢町	軽井沢駅と併記
8	旧軽井沢（旧軽井沢バス停）	軽井沢町	
9	白糸の滝	軽井沢町	
10	軽井沢タリアセン	軽井沢町	
11	軽井沢72ゴルフ（軽井沢72ゴルフバス停）	軽井沢町	
12	軽井沢発地市庭	軽井沢町	
13	雲場池	軽井沢町	
14	見晴台	軽井沢町	
15	ハルニレテラス	軽井沢町	
16	白樺湖（東白樺湖バス停）	立科町	
17	女神湖（女神湖センター）	立科町	

令和7年度 長野県公共交通活性化協議会 佐久地域別部会 西部方面分科会 次第

日時 令和7年7月10日 15時から

場所 佐久合同庁舎 4階 404会議室（オンライン併用）

- 開会
- あいさつ
- 議題
 - 1 長野県地域公共交通計画佐久地域編について
 - 2 「信州型広域バス路線支援制度」等について
 - 3 各線 現況報告
 - 4 地域拠点・品質保証等について意見交換
- **5 その他**
- 閉会

5 その他

- 令和7年1月 初版 3,000部
- 令和7年7月 増刷 12,000部

▶配布場所

長野県庁県民ホール
銀座NAGANO
市町村の移住・転入窓口
小海線主要駅 等

▶県ホームページ

[「高原列車がはしる街 移住者のための小海線ガイドブック」を制作しました](https://www.pref.nagano.lg.jp/sakuchi/sakuchi-kikaku/koumiline-guidebook.html)

<https://www.pref.nagano.lg.jp/sakuchi/sakuchi-kikaku/koumiline-guidebook.html>



令和7年度 長野県公共交通活性化協議会 佐久地域別部会 西部方面分科会 次第

日時 令和7年7月10日 15時から

場所 佐久合同庁舎 4階 404会議室（オンライン併用）

- 開会
- あいさつ
- 議題
 - 1 長野県地域公共交通計画佐久地域編について
 - 2 「信州型広域バス路線支援制度」等について
 - 3 各線 現況報告
 - 4 地域拠点・品質保証等について意見交換
 - 5 その他
- 閉会