

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
 - ※ $1 \text{ km} \text{ 当たり支援単価} \times \text{実車走行キロ} = \text{支援額}$ 、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！**

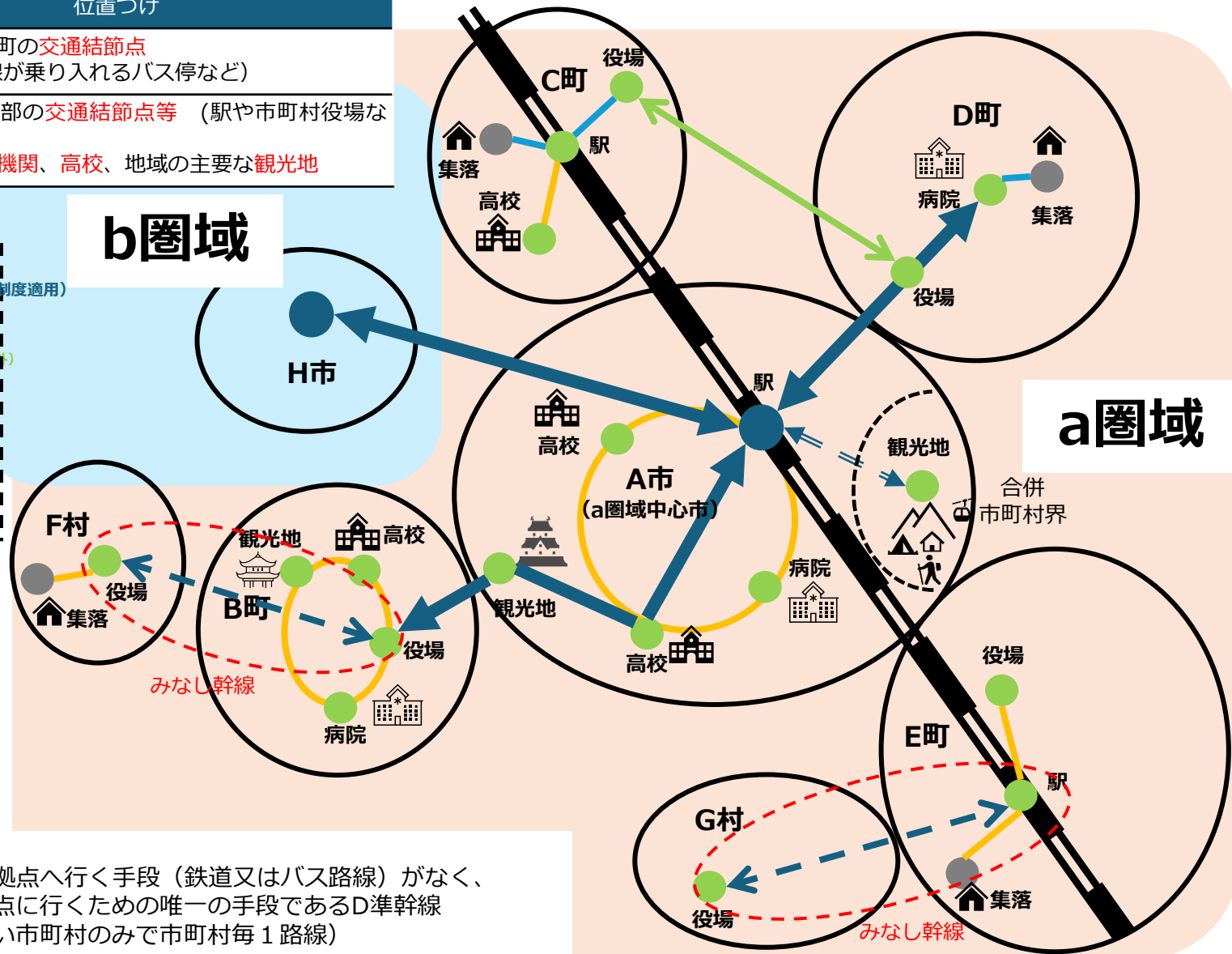
2 生活路線への支援について（対象路線）

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

- C | 幹線 (新制度適用)
- - - C' | みなし幹線 (新制度適用)
- - - C'' | 幹線 (旧制度適用)
- D | 準幹線 (支援対象外)
- - - E | 支線 (支援対象外)

- 圏域拠点
- 地域拠点
- 集落



【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）

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



諏訪地域別部会においては、Cの幹線・C'みなし幹線にあたる
スワンバス、穴山原村線、岡谷茅野線 **3路線**の見直し議論を実施する

最適なネットワークの構築に向けて路線を見直し利用実態に即した運行形態、走行経路への再編等 「信州型広域バス支援制度」要件に照らし合わせながら具体的な議論を継続していく必要がある。

地域拠点の設定

経由すべき**地域拠点等**の再検討

(高校、病院、観光地 他)

- ・ 第2回分科会
- ・ 第7回部会
- ・ 第3回分科会

品質保証水準の設定

諏訪地域における最適な

品質保証水準の検討

- ・ 第2回分科会
- ・ 第7回部会
- ・ 第3回分科会

個別路線の見直し

出発点、経由地、終点、ダイヤ等の観点から**最適路線**の検討

- ・ 第4回分科会
- ・ 第5回分科会
- ・ 第6回分科会

令和7年度において、2回の部会、5回の分科会を開催
拠点設定→品質保証水準の設定→個別路線の見直し の順に議論を実施

地域拠点リスト

市町村	交通結節点	【通院】 圏域の中核的な医療機関	【通学】 全ての高校	【観光】 県内の主な観光地(案) ※令和8年度以降の宿泊税における観光バス議論による
岡谷市	JR岡谷駅 岡谷市役所	岡谷市民病院 諏訪湖畔病院	岡谷南高校 岡谷東高校 岡谷工業高校	<ul style="list-style-type: none"> ・諏訪湖(釜口水門) ・岡谷蚕糸博物館シルクファクト ・鶴嶺公園 ・鳥居平やまびこ公園 ・出早公園
諏訪市	JR上諏訪駅 諏訪市役所	諏訪赤十字病院	諏訪清陵高校 諏訪二葉高校 諏訪実業高校	<ul style="list-style-type: none"> ・上諏訪温泉 ・諏訪湖(石彫公園) ・霧ヶ峰高原(インターチェンジ駐車場) ・諏訪大社(本宮) ・立石公園 ・SUWAガラスの里
茅野市	JR茅野駅 茅野市役所	諏訪中央病院	茅野高校 東海大付属諏訪高校	<ul style="list-style-type: none"> ・たてしな自由農園茅野店 ・白樺湖(白樺湖観光センター) ・蓼科(北八ヶ岳ロープウェイ、横谷溪谷、御射鹿池) ・車山高原 ・茅野市尖石縄文考古館 ・諏訪大社(前宮)
下諏訪町	JR下諏訪駅 下諏訪町役場	諏訪共立病院	下諏訪向陽高校	<ul style="list-style-type: none"> ・諏訪湖(赤砂崎公園) ・諏訪大社(春宮、秋宮) ・八島湿原
富士見町	JR富士見駅 富士見町役場	富士見高原病院	富士見高校	<ul style="list-style-type: none"> ・富士見高原 ・富士見パノラマ ・道の駅 信州蔦木宿
原村	原村役場			<ul style="list-style-type: none"> ・たてしな自由農園原村店 ・八ヶ岳自然文化園 ・八ヶ岳農業大学校 ・樅の木荘・もみの湯

諏訪地域の公共交通における品質保証の基本的な考え方

種別	品質保証の基本的な考え方			
	通院	通学	観光	買物
幹線 (圏域中心市町・周辺市町村間連携)	<p>路線沿線の居住区を出発して地域医療を担う沿線総合病院である</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岡谷市民病院 ・諏訪湖畔病院 ・諏訪赤十字病院 ・諏訪中央病院 ・諏訪共立病院 ・富士見高原病院 <p>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。 午後からの診療についても、午後の診療時間に合わせて到着し、診療後、帰宅できる便がある。 (幹線のみでの対応ができない拠点については支線であるデマンド交通を含めた保証)</p>	<p>路線の沿線居住区から</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岡谷南高校 ・岡谷東高校 ・岡谷工業高校 ・諏訪清陵高校 ・諏訪二葉高校 ・諏訪実業高校 ・茅野高校 ・東海大付属諏訪高校 ・下諏訪向陽高校 ・富士見高校 <p>の登下校に対応した便がある。 下校時は、終業後及び塾や部活動後の帰宅にあわせた便がある。 (幹線のみでの対応ができない拠点については支線であるデマンド交通を含めた保証)</p>	<p>路線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。</p> <p>観光客の移動にあわせ、午前中は到着列車、午後には出発列車と接続できるようダイヤを調整する。</p> <p>(幹線のみでの対応ができない拠点については支線であるデマンド交通を含めた保証) ※令和8年度以降 観光路線議論による</p>	<p>沿線の居住区から各拠点に位置づけられた商業施設にアクセスでき、買物を終えたあとに帰宅できる便がある。</p> <p>(現状、拠点としては設定しないが、考慮すべき施設として議論には副次的に加える)</p> <p>(幹線のみでの対応ができない拠点については支線であるデマンド交通を含めた保証)</p>
バス停までの距離(イメージ)	バス停から300m	バス停から500m (またはJR駅から2000m)	バス停から500m	バス停から300m
設定する水準	運行日			
	平日(祝日を除く)	平日(祝日を除く)	平日(祝日を除く)	平日(祝日を除く)
	運行時間帯			
	概ね 6~18時	概ね 6~20時	概ね 9~18時	概ね 8~20時
	運行本数			
10 往復/日程度 (平日)	10 往復/日程度 (平日)	10 往復/日程度 (平日)	10 往復/日程度 (平日)	

- 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

【バス路線のあり方に係る観点】

◆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

※利用の少ない区間の短縮、住民ニーズに対応したルートとなっているか等

- ・運行ダイヤ、便数、運行形態や車両サイズが適切か

◆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

品質保証

1. 通院・通学における品質保証されているか(詳細は接続確認表による)

◆ 通院：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。
午後からの診療についても、午後の診療時間に到着し、診療後帰宅できる便がある。

◆ 品質保証要件： 最寄りバス停から300m

- | | |
|-------|---|
| ①岡谷市 | ・ 岡谷市民病院は最寄りバス停に「岡谷市民病院前」「新屋敷」「岡谷市役所前」、諏訪湖畔病院は「湖畔病院前」があり、午前・午後ともに通院の時間に合わせた便があり、帰宅についても午前午後ともに便が存在する。 |
| ②諏訪市 | ・ 諏訪赤十字病院は最寄りバス停に「日赤病院」「日赤病院入り口」があり、午前・午後ともに通院の時間に合わせた便があり、帰宅についても午前午後ともに便が存在する。 |
| ③茅野市 | ・ 諏訪中央病院は最寄りバス停に「中央病院」があり、午前・午後ともに通院の時間に合わせた便があり、帰宅についても午前午後ともに便が存在する。※デマンド交通対応(のらぎあ) |
| ④下諏訪町 | ・ 諏訪共立病院は最寄りバス停に「諏訪共立病院前」があり、午前・午後ともに通院の時間に合わせた便があり、帰宅についても午前午後ともに便が存在する。 |
| ⑤富士見町 | ・ 富士見高原病院は、デマンド交通(のらぎあ、すずらん号)の対象地であり、品質は保証されている。 |
| ⑥原村 | ・ 村内に地域与点となる医療機関は存在しないが、幹線及び支線を用いることで各医療機関に接続を確認できている。 |

路線見直しの確認について

◆ **通学**：登下校に対応した便がある。下校時は、終業後及び塾や部活動後の帰宅にあわせた便がある。

品質保証要件

最寄りバス停から500mもしくは最寄りJR駅から2,000m

①岡谷市

・ **岡谷南高校、岡谷東高校**(バス停 岡谷東高校前、祐愛病院前)、**岡谷工業高校**(バス停 岡工前、岡工グランド前、神明町) 計3校
岡谷南高校についてはJR岡谷駅から2,000m以内、他2校については接続及び品質保証を確認。

②諏訪市

・ **諏訪清陵高校、諏訪二葉高校、諏訪実業高校** 計3校
3高校すべてについてJR上諏訪駅から2,000m以内であり、品質保証を確認している。

③茅野市

・ **茅野高校、東海大付属諏訪高校**(バス停 粟沢橋) 計2校
茅野高校はJR茅野駅から2,000m以内に位置しており、東海大付属諏訪高校についても支線にてJR茅野駅との接続が確認でき、品質保証を確認している。

④下諏訪町

・ **下諏訪向陽高校**(バス停 下諏訪向陽高校前)
JR下諏訪駅から2,000m以内であり、支線についても接続の確認及び品質の保証を確認している。

⑤富士見町

・ **富士見高校**
JR富士見駅から2,000m以内に位置しており、品質保証水準を満たしている。

⑥原村

・ 村内高校なし
原村役場からの接続について確認したところ、部活動終了後の便について茅野駅発17:35発が最終便となり保証水準には至っていないが、令和6年に**実態に即した見直し**として原村にてダイヤ変更を実施した経緯があるため、品質保証はされているとする。(詳細は第5回分科会資料による)

① 各地域間幹線ごとの確認について【スワンバス】

品質保証②

2. 利用状況・実態を鑑みて適切な路線となっているか

◇路線の起点、経由地、終点が妥当か

①起点・終点	・地域の交通結節点である下諏訪駅起点・終点とし、湖周の交通結節点、学校及び病院等の地域拠点を経由するため妥当
②経由地	・基本的に交通結節拠点である岡谷駅、下諏訪駅、上諏訪駅や湖畔を離れた中心市街地を経由するものであり妥当

◇運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズが適切か

①運行ダイヤ 便数	・通院、通学の品質保証での検討のとおり妥当
②運行形態	・諏訪湖畔には観光施設、公共施設が多く、生活利用と観光利用の双方のニーズがあるため路線定期運行で妥当
③車両サイズ	・乗降調査の平均乗車密度等から妥当

① 各地域間幹線ごとの確認について【スワンバス】

品質保証③

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

- ・一部JR駅との重複部分はあるが、地域の広域移動において駅間の乗降を補完しており利用者需要の高いエリアを鉄道とは異なるニーズで走行しているため妥当

4. その他

スワンバスに対する主な意見

- ・今後完成予定の大型商業施設との接続確認の必要がある
- ・ICカード、QRコード決済の導入検討
- ・通学、通勤利用のための定期券の検討

② 各地域間幹線ごとの確認について【穴山原村線】

品質保証②

2. 利用状況・実態を鑑みて適切な路線となっているか

◇路線の起点、経由地、終点が妥当か

①起点・終点	・地域の交通結節点である茅野駅起点とし、原村の交通結節点である原村役場を経由し、払沢車庫を終点とするため妥当
②経由地	・茅野市の中心部を経て、原村役場に至る路線。茅野市街地の病院、公共施設、商業施設等を経由するルートであり妥当

◇運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズが適切か

①運行ダイヤ 便数	・通院、通学の品質保証での検討のとおり妥当
②運行形態	・茅野市－原村間地域における通勤・通学の足に加えて、日中の通院、買物などにも配慮したダイヤ設定となっており、路線定期運行で妥当
③車両サイズ	・乗降調査の平均乗車密度等から妥当

② 各地域間幹線ごとの確認について【穴山原村線】

品質保証③

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

- ・茅野駅から中心部を經由して原村につなぐ路線は穴山原村線のみ

4. その他

穴山原村線に対する主な意見

- ・定期考査等の際に利用できる16時頃の便を増やしてほしい
- ・ICカード、QRコード決済の導入検討

③ 各地域間幹線ごとの確認について【岡谷茅野線】

品質保証

2. 利用状況・実態を鑑みて適切な路線となっているか

◆ 路線の起点、経由地、終点が妥当か

① 起点・終点	<ul style="list-style-type: none">地域の交通結節点である岡谷駅、茅野駅を起点・終点とし、諏訪市、茅野市の主要部を経由するため妥当ではあるが、上諏訪駅・茅野駅間はJR中央線と並行するためより詳細な検討が必要（②参照）。
② 経由地	<ul style="list-style-type: none">上諏訪駅、茅野駅間はJR中央線と並行しているが、当路線がない場合、通院・通学の地域拠点のうち一部について移動の品質の確保に影響が出ること、諏訪地域の一部地域において通学の品質の保証に影響が出ることとなり、市町村のコミュニティ路線について増便等の対応が必要となることから、現状の経由地についても一定程度は妥当。分科会において、経由地変更の要望が出ており、令和6年度に一部ルート変更を含む減便協議はされているが、観光地、地域の病院間の接続見直しを含めたルート変更について、令和8年度以降も継続的に協議を行う。

◆ 運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズが適切か

① 運行ダイヤ 便数	<ul style="list-style-type: none">便数：通院・通学の品質保証水準の検討のとおり妥当。ダイヤ：JR鉄道との接続、電車受け、電車送りの観点から分科会で見直しの要望が出ており、令和8年度以降も継続的に協議を行う。
② 運行形態	<ul style="list-style-type: none">現行路線上には駅、学校、病院等の公共施設が多く、生活利用としての側面が大きいいため、路線定期運行で妥当。
③ 車両サイズ	<ul style="list-style-type: none">分科会で見直しの要望が出たが、車両管理の効率性、乗降調査の平均乗車密度等から、一定程度は妥当。令和8年度以降も継続的に協議を行う

③ 各地域間幹線ごとの確認について【岡谷茅野線】

品質保証

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

- ・ JR中央線と並行している路線であるが、朝夕の時間帯は、通勤・通学についてJRと異なるニーズが確認できることから、一定程度は妥当。
- ・ 通勤・通学のニーズがない日中は利用者の減少がみられるため、最適な交通ネットワークの実現に向け、令和8年度も引き続き協議を行う。

4. その他

◆ 岡谷茅野線に対する主な意見

- ・ 運賃の見直しについて検討
- ・ ICカード、QRコード決済の導入検討
- ・ バス停環境の整備についての検討