

(令和7年度 第1回)

長野県公共交通活性化協議会 上田地域別部会 実務分科会

次第

日時: 令和7年6月 27 日(金)午後1時 30 分～

場所: 長野県上田合同庁舎 講堂

1 開 会

2 あいさつ(会長)

3 委員紹介(名簿配付による)

4 議 事

(1)長野県地域公共交通計画上田地域編の更新について 資料1

(2)バス路線に対する県の新たな支援制度について 資料2

(3)拠点の再設定について 資料3

5 その他

・「交通空白」解消の取組について(北陸信越運輸局) 資料4

6 閉 会

○配布資料

- ・委員名簿(出欠リスト)
- ・資料1「長野県地域公共交通計画上田地域編の更新について」
- ・資料2「バス路線に対する県の新たな支援制度について」
- ・資料3「上田地域の拠点(案)」
- ・資料4「国土交通省「交通空白」解消に向けた取組について」
- ・(参考)長野県公共交通活性化協議会地域別部会実務分科会設置要領

区 分		所 属	職 名	委 員 名	出欠	代理出席者 職氏名 等
国土交通省北陸信越運輸局		国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局	主席運輸企画専門官	山岸 康範	○	
長野県		長野県上田地域振興局	企画振興課長	鎌田 宣之	○	
市町村		上田市	交通政策課長	横沢 紀一	○	
		東御市	商工観光課長	山崎 直樹	代理	課長補佐兼商工労政係長 安原 武志
		長和町	総務課長	清水 英利	○	
		青木村	参事兼総務企画課長	稲垣 和美	○	
交通事業者		東日本旅客鉄道(株)長野支社	上田駅長	矢彦沢 重行		欠席
		しなの鉄道(株)	経営企画課長	守屋 芳典	代理	経営企画課 係長 伊東 由希乃
		上田電鉄(株)	取締役 運輸部長	村田 成二	○	
		上田バス(株)	代表取締役社長	舟見 哲也	代理	取締役乗合部長 新井 信輝
		千曲バス(株)	取締役 営業本部長	白鳥 明	代理	上田営業所長 伊藤 俊樹
		東信観光バス(株)	取締役 営業部長	篠原 敏夫	○	
		ジェイアールバス関東(株)	小諸支店長	小林 厚	○	
		長野県タクシー協会上小支部(菅平観光タクシー(株))	支部長	一之瀬 治	○	途中で退席予定
交通事業者の運転手組合		千曲バス(株)労働組合	執行役員	青木 寿永	○	
道路管理者		国土交通省長野国道事務所	副所長	小松 輝男	代理	上田出張所長 市川 泰之
		長野県上田建設事務所	所長	片桐 剛		欠席
		上田市都市建設部	管理課長	上原 晶	○	
公安委員会		上田警察署	署長	北原 研一		欠席
住民又は利用者の代表	(通院)	上田市社会福祉協議会	常務理事 兼 事務局長	中村 栄孝		欠席
	(通学)	上小高等学校長会 (上田東高等学校)	会長	吉澤 健二		欠席
その他必要と認める者	(通院)	長野県上田保健福祉事務所	副所長兼総務課長	山崎 千速	○	
	(観光)	上小地域観光戦略会議(上田地域振興局商工観光課)	事務局担当(上田地域振興局商工観光課長)	加藤 由理香	○	
事務局		長野県上田地域振興局企画振興課	担当係長	杉浦 糧	○	
		上田市都市建設部交通政策課	課長補佐兼 交通政策担当係長	坂口 芳昭	○	
		〃	主事	木角 圭汰	○	
オブザーバー		長野県企画振興部交通政策局交通政策課	交通政策課長	丸山 正徳	○	オンライン
		長野県企画振興部交通政策局交通政策課	主任	檜原 輝	○	
		(株)オリエンタルコンサルタンツ関東支社交通政策部	副次長	間山 大輔	○	
		〃	技師	藤田 雄介	○	

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	保証すべきサービスの品質（品質保証）
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	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
- 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

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

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 |

長野県地域公共交通計画地域編の更新について

計画では、**通院・通学・観光**の移動を保証するとともに、保証すべきサービス（①ダイヤ・便数、②決済環境、③情報提供、④拠点整備、⑤定時性確保）を掲げている

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・課題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

掲げた保証すべきサービスは、**最低限の品質**

→ 地域ごとに必要なサービスの水準を議論し、品質保証を実現させるための具体的な取組等を10広域圏ごとに地域編に取りまとめる必要

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

（現状の地域編に以下を追加）

- ・拠点と軸の再設定
- ・保証すべき品質
- ・品質を保証するための具体的な取組

- 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とする予定**）

【バス路線の再編にあたっての観点】

◆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

今後の地域別部会の進め方①-1（拠点の再設定）

○ まずは、 駅や市町村役場周辺など 抽象的な記載 に留まる拠点を具体的な施設等へ 再設定

【各種拠点の位置づけ】

種別	位置づけ
①広域拠点	三大都市圏と直接アクセス可能な交通結節点（新幹線駅や在来線特急停車駅など）
②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） ※地域別部会での協議により圏域内に複数設定することも可 ※一般的な行政手続きや日用品の買物等を行うことができる生活の拠点機能を有することが望ましい
③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）※②圏域拠点以外 ・中核的な医療機関、高校、地域の主要な観光地

【地域拠点の考え方】

交通結節点	○鉄道やバス等複数の公共交通機関の乗り換え・乗り継ぎが可能な場所
中核的な医療機関	○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 →・医療政策課作成の病院リストを共有 ・保健所等と相談のうえ、最終的には地域別部会で決定
高校	○県内すべての高校（通信制を除く）
地域の主要な観光地	○地域の主要な観光地として地域別部会で議論・決定した観光地 →・令和5年度に地域別部会で議論した観光地を中心に選定 ・商工観光課や地域の観光協会/DMO等と相談の上、最終的には地域別部会で決定

今後の地域別部会の進め方②（品質保証及び拠点間の接続）

- **拠点の再設定後**、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

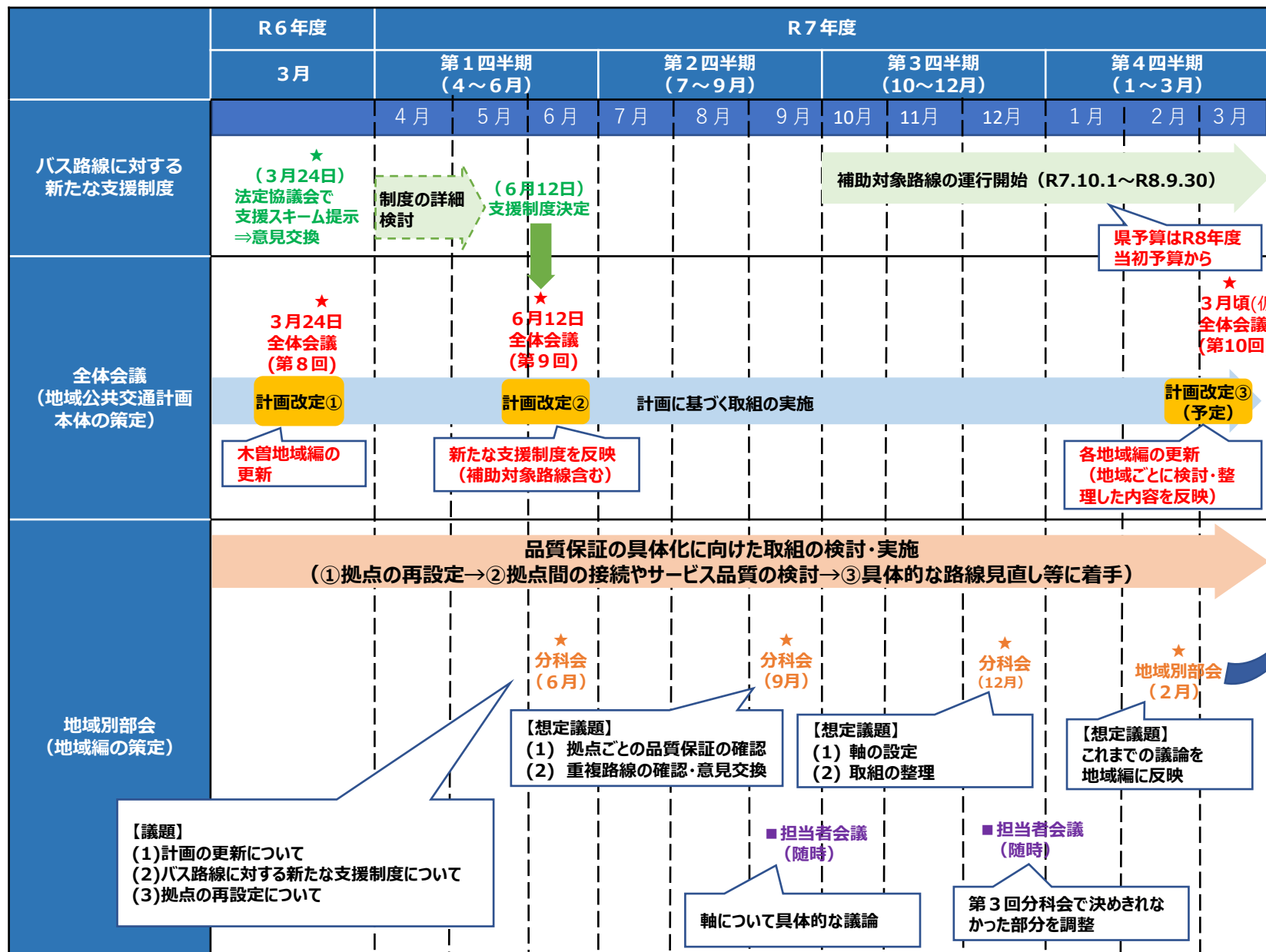
今後の地域別部会の進め方③（品質を保証するための取組）

○拠点間の接続に係る議論終了後、具体的な路線の見直しに伴う取組（見直し）内容を議論。その際、役割分担やスケジュールも併せて議論

【品質を保証するための取組例】

施策	1 幹線の検討と運行				
施策内容	○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、日義巡回線、日義木曽病院線、木曽病院連絡タクシー） ③西部幹線（三岳・王滝線、木曽温泉線） ④開田幹線（開田高原線） ○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＝木曽地域公共交通活性化協議会、木曽郡内6町村、交通事業者 ○事業主体＝今後調整 ○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
	・運行内容検討	・運行内容確定 ・許認可申請 ・実証運行開始	・効果検証 ・運行内容調整 ・本格運行移行	・運行継続 ・PDCAサイクルによる見直し	⇒⇒⇒

今後のスケジュールについて



バス路線に対する県の新たな支援制度について

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

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
※ $1 \text{ km当り支援単価} \times \text{実車走行キロ} = \text{支援額}$ 、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

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）

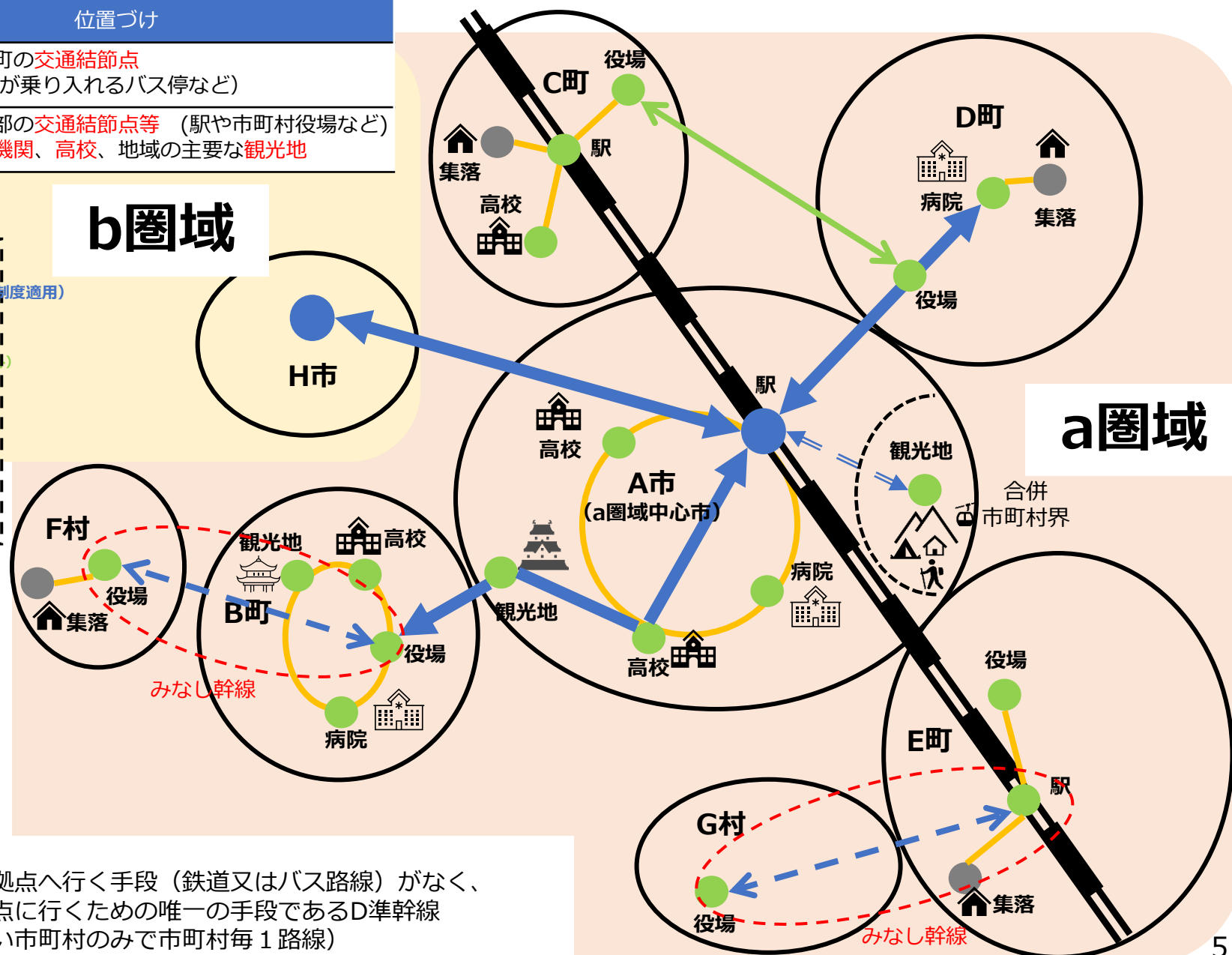
種別	位置づけ
圏域 拠点	・圏域の中心市町の 交通結節点 (駅・複数路線が乗り入れるバス停など)
地域 拠点	・各市町村中心部の 交通結節点等 (駅や市町村役場など) ・中核的な 医療機関 、 高校 、地域の主要な 観光地

凡例

- 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

b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	

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

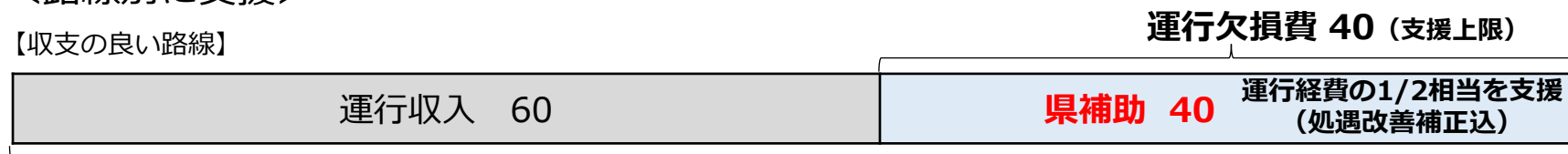
2 (1) 運行支援について

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

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

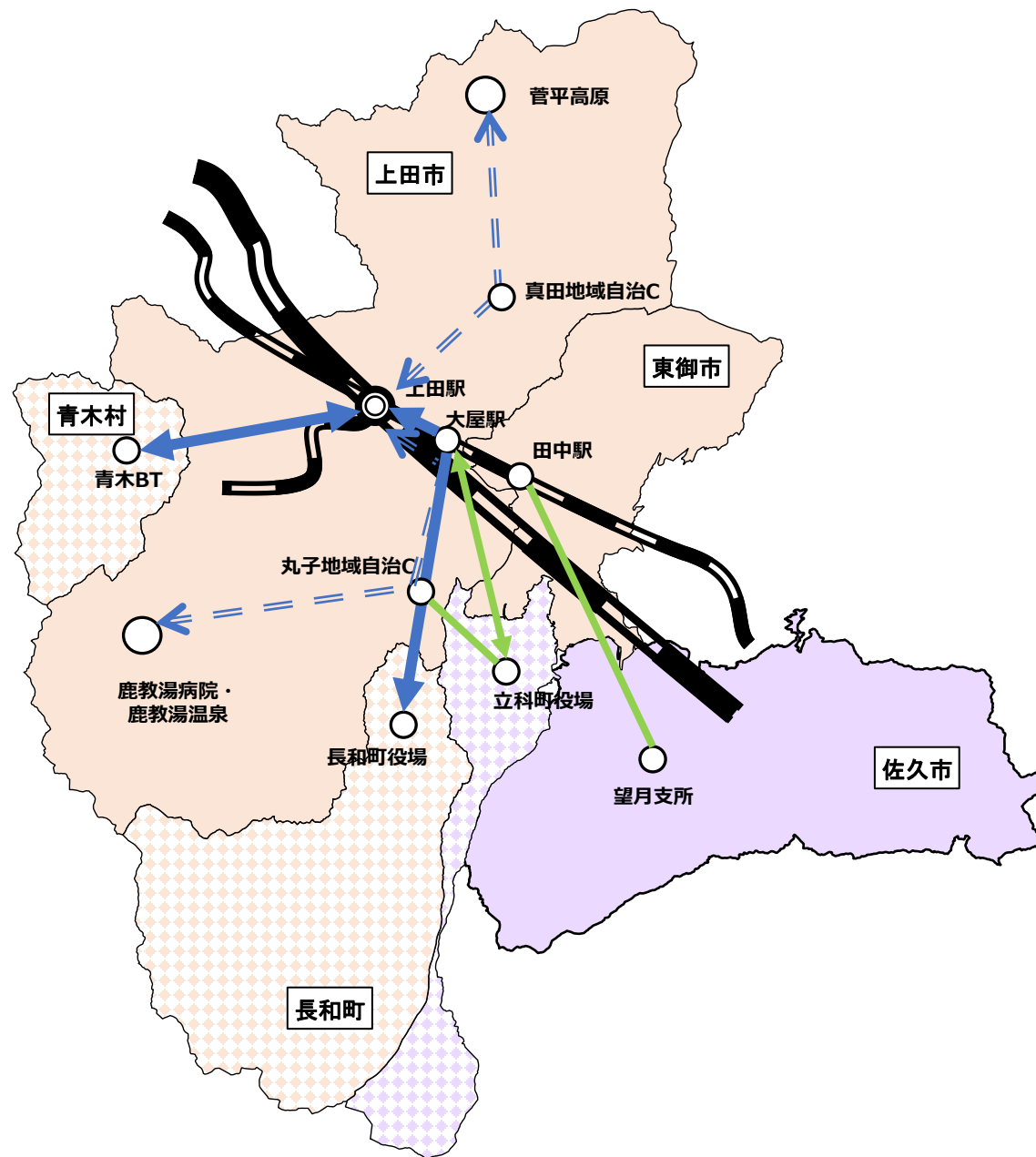
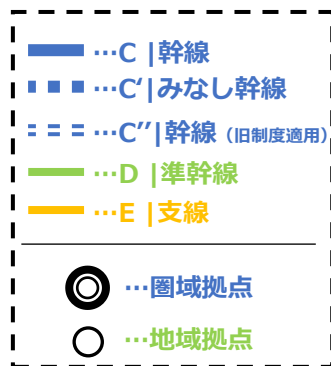
県は車両を購入し、運行事業者に貸与、事業者は県にリース料を納付（5年間）、5年経過後に無償譲渡

	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）

県支援路線の具体例（上田圏域）

交通政策局
交通政策課

凡例



上田地域の拠点(案)

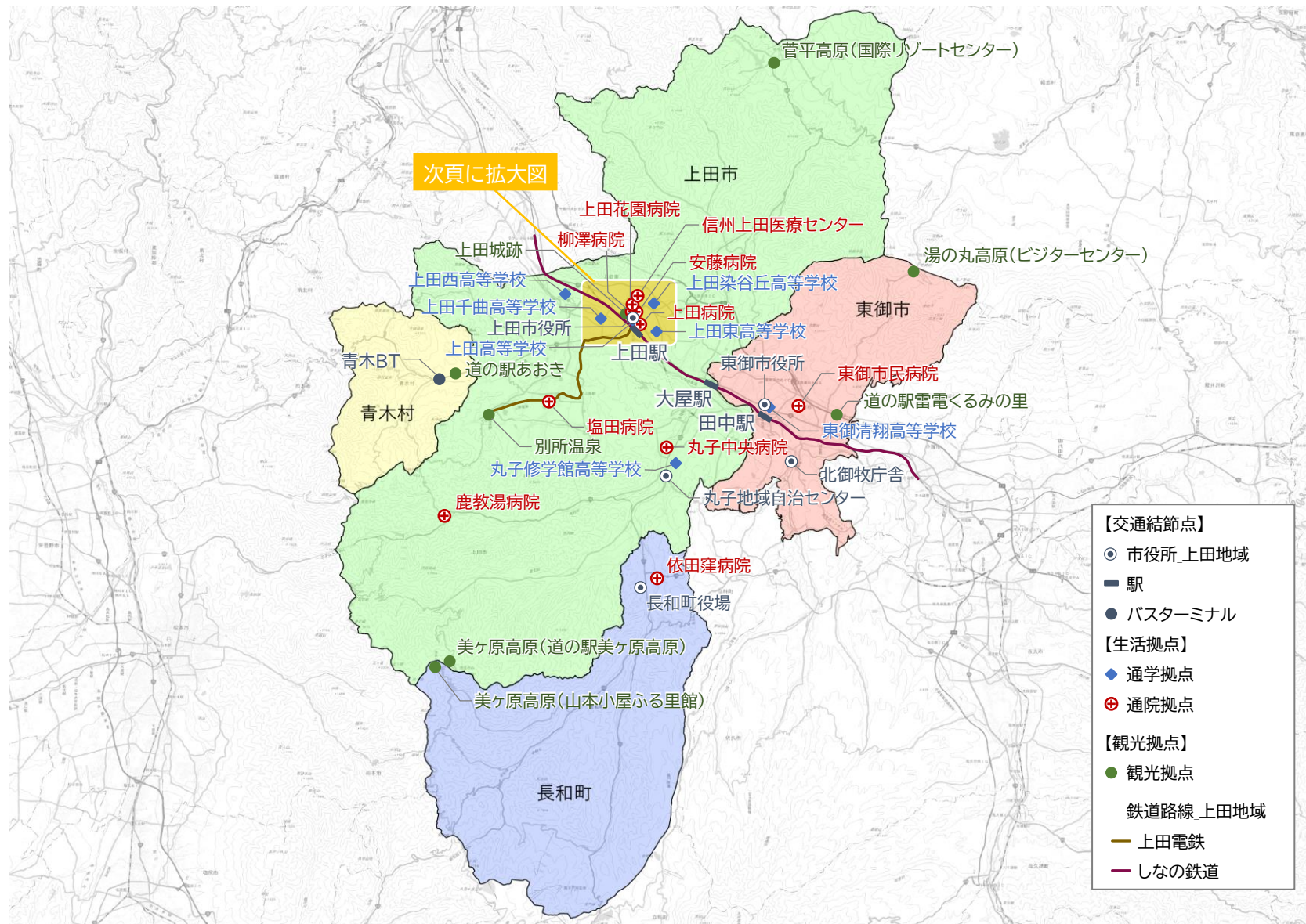
資料3

市町村	【交通結節点】 鉄道やバス等複数の公共交通機関の 乗り換え・乗り継ぎが可能な場所	【通院】 管内の中核的な医療機関 (※ 1)	【通学】 全ての高校 (通信制を除く)	【観光】 管内の主な観光地 (※ 2)
上田市	【広域拠点・圏域拠点】 ・上田駅 【地域拠点】 ・大屋駅 ・丸子地域自治センター	・信州上田医療センター（420床） ・鹿教湯病院（475床） ・安藤病院（219床） ・丸子中央病院（199床） ・柳澤病院（98床） ・上田病院（72床） ・塩田病院（47床） ・上田花園病院（36床）	・上田千曲高校 ・上田高校 ・上田染谷丘高校 ・上田東高校 ・丸子修学館高校 ・上田西高校	・上田城跡 ・菅平高原（国際リゾートセンター） ・美ヶ原高原（道の駅） ・別所温泉
東御市	【地域拠点】 ・田中駅 ・北御牧庁舎	・東御市民病院（60床）	・東御清翔高校	・湯の丸高原（ビジターセンター） ・道の駅雷電くるみの里
長和町	【地域拠点】 ・長和町役場	・国保依田窪病院（140床）	-	・美ヶ原高原（山本小屋ふる里館）
青木村	【地域拠点】 ・青木バスターミナル	-	-	・道の駅あおき

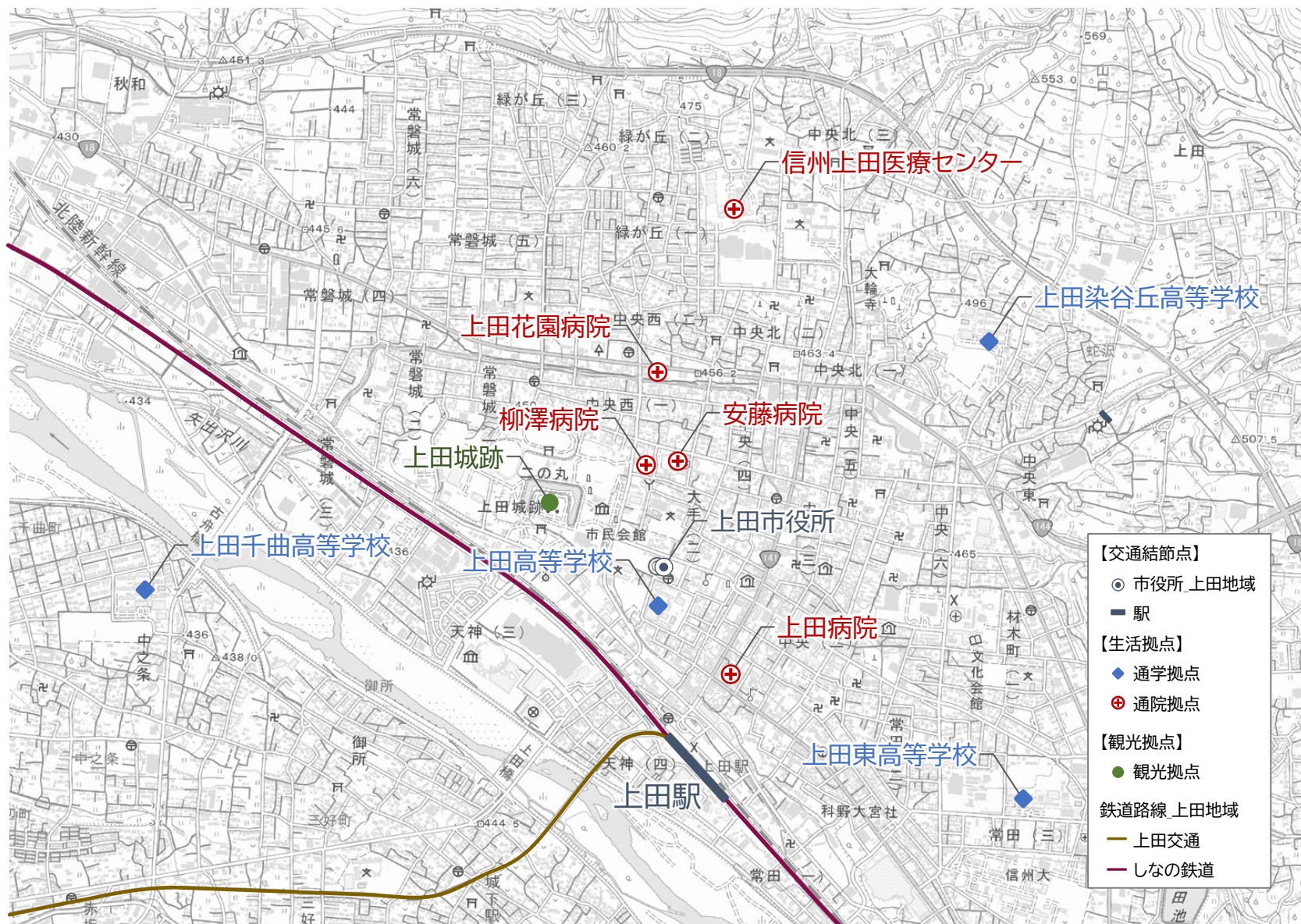
※ 1 管内に所在する広域型病院及び地域型病院のうち、次のいずれかに該当する病院を抽出。①地域包括ケア病棟（病室）を持っている病院、②在宅療養支援病院の指定を受けている病院、③回復期リハ病棟を持っている病院、④療養病棟を持っている病院

※ 2 令和 5 年観光地利用者統計調査（県観光スポーツ部）上位50位以内の観光地を抽出。ただし各市町村に該当する観光地が無い場合、当該市町村に所在する最も順位の高い観光地を抽出。

拠点候補地図



拠点候補地図



(参考)上田地域における交通結節点（地域拠点）の設定基準の考え方

長野県地域公共交通計画に 定められた設定基準	圏域拠点以外の各市町村中心部の交通結節点（市町村役場や駅周辺、もしくはその他生活関連施設の集積地）	ターミナル機能を有する交通結節点	鉄道駅の場合、 何らかの形態で切符が購入できる	その他地域別部会において 地域拠点と定められたエリアの交通結節点
---------------------------	---	------------------	----------------------------	-------------------------------------

上田地域の具体的基準 （案）	市町村役場及び 人口1万人以上を 所管する 地域自治センター	バス又は鉄道の2路線以上が通り うち1路線は発着地 （鉄道駅の場合、券売機あり）		生活関連施設が 集積している	近隣の地域拠点で 代替できる場合	設定箇所
		バス停	鉄道駅（券売機）			
上田市	上田市役所			○	上田高校	—
	丸子地域自治センター			○		丸子地域自治センター
	豊殿地域自治センター			×		—
	塩田地域自治センター			○	塩田病院	—
		上田駅	○	○		上田駅
		大屋駅	○	○		大屋駅
		下之郷駅	○	×		—
		別所温泉駅	○	○	別所温泉	—
		丸子駅		△		(丸子駅)
		下秋和車庫		△		(下秋和車庫)
		真田自治センター入口		△		(真田自治センター入口)
		真田		×		
東御市	東御市役所			○	東御清翔高校	—
		北御牧中学校前		△	北御牧庁舎	北御牧庁舎
		田中駅	○	○		田中駅
長和町	長和町役場			○		長和町役場
青木村	青木村役場			○	青木バスターミナル	—
		青木バスターミナル		○		青木バスターミナル

国土交通省「交通空白」解消に向けた 取組について

令和7年6月27日
北陸信越運輸局 長野運輸支局



「交通空白」リストアップ調査結果（地域の足）

リストアップ調査結果（R7.4.30集計）

回答自治体数：1,603（回答率92%）

※回収した調査票のうち、有効回答を集計

	地区数 (自治体数)	居住人口 ／ 全人口 (%)	面積 ／ 国土面積 (%)
「交通空白」地区	2,057 (717自治体)	14,077 千人 (12.5%)	94,212 km ² (26.7%)
未然防止が必要な地区 (要モニタリング地区)	1,632 (514自治体)	8,069 千人 (7.1%)	50,947 km ² (14.5%)
計	3,689 (1095自治体)	22,146 千人 (19.6%)	145,159 km ² (41.2%)

「交通空白」地区の対応状況

対策を**実施中**の地区

548

地域公共交通計画への位置づけ

位置づけ済：414 位置づけなし：134

対策を**準備中**の地区

854

- 速やかに対応 351
- 集中対策期間に対応 471
- 対応時期未定 32

地域公共交通計画への位置づけ

位置づけ済：475 位置づけなし：379

対策を**検討中**の地区

655

- 速やかに対応 200
- 集中対策期間に対応 455

地域公共交通計画への位置づけ

位置づけ済：349 位置づけなし：306



上記のほか、未然防止が必要な地区（要モニタリング地区）：1,632 地区

地域公共交通計画への位置づけ 位置づけ済：483 位置づけなし：1,149

自治体が必要としている支援策

「交通空白」の解消にあたり、自治体が必要としている支援策を調査票により集計

- | | | | |
|--------------------|--------------|----------------------|--------------|
| ・予算面の支援 | 74.0% | ・体制の構築（広域調整・担い手づくり等） | 38.6% |
| ・制度に係る情報や知見の提供 | 51.8% | ・民間の技術・サービスに係る情報 | 32.3% |
| ・担当者のマンパワー不足に対する支援 | 40.3% | ・事業者との調整にあたっての橋渡し | 25.7% |

リストアップ調査結果（R7.4.30集計）

- 対象：主要交通結節点**1,028地点**（新幹線・特急停車駅・観光客利用の多い駅、空港、クルーズ港など）
- 調査先：地方自治体、観光協会、DMO（観光地域づくり法人）、各都道府県タクシー・ハイヤー協会

「交通空白」の状況

<内訳>

「交通空白」地点
462（44.9%）

早急に要対策
252（24.5%）

要対策
210（20.4%）



上記のほか、未然防止が必要な地点(要モニタリング地点)：146地点（14.2%）

<課題類型別>

タクシー等二次交通
サービスの提供



早急に要対策 **188**
要対策 **147**



（または）

わかりやすい
情報発信



早急に要対策 **135**
要対策 **271**

<訪日客向け調査>

- リストアップ調査と並行して、訪日客が多く利用するアプリで、交通に関する「お困りごと」を調査（回答数：1,105件）
- 訪日旅行中に交通手段の利用で「困ったことがあった」との回答は**約20%**
- 「バスの頻度が少なかった」「混雑していて乗れなかった」「ウェブサイトや経路検索アプリで検索できなかった」といった具体的な声をリストアップ調査に反映

「交通空白」解消に向けたこれまでの取組と今後の対応

「交通空白」 解消本部

(R6年7月17日設置)



解消本部と官民連携プラットフォームを両輪として、
「交通空白」の解消に向けた取り組みを強力に推進

「交通空白」解消・ 官民連携 プラットフォーム

(R6年11月25日発足)



地方運輸局・運輸支局による
自治体、交通事業者への伴走支援

603 の首長への訪問

26 の都道府県との連携

1318 の交通事業者への働きかけ



首長への訪問
(鳥取県米子市)



都道府県との連携
(奈良県主催の勉強会)



交通事業者への働きかけ
(山口県タクシー協会)

お困りごとを抱える自治体、交通事業者と、
幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制

★プラットフォーム会員 (R7.5.20時点) 計1166者

①745市町村・47都道府県、②交通関係104団体

③70団体、④パートナー企業200

→ 今後も随時募集



R6/11/25 第1回会合
(約500名が参加)

第3回「交通空白」解消本部時点で、「空白等」(※)とされていた622市町村が24市町村まで減少する等
全国の**自治体**に、公共ライドシェア・日本版ライドシェア、乗合タクシー等
「交通空白」解消のツールが着実に浸透

※令和6年5月調査時点で公共・日本版RS未着手の自治体 (一部調査未回答含む)

これまでの取組は、公共RS・日本版RS等に全く未着手の自治体にツールを導入する段階にあり、全国の「交通空白」ひとつひとつの解消は緒に就いたばかり

集中対策期間(令和7～9年度)の対応

「交通空白」解消に向けた取組方針2025 のもと、

- リストアップされた**個々の「交通空白」(地区単位※)**について、解消に向けた道筋を定める
- 「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを推進する

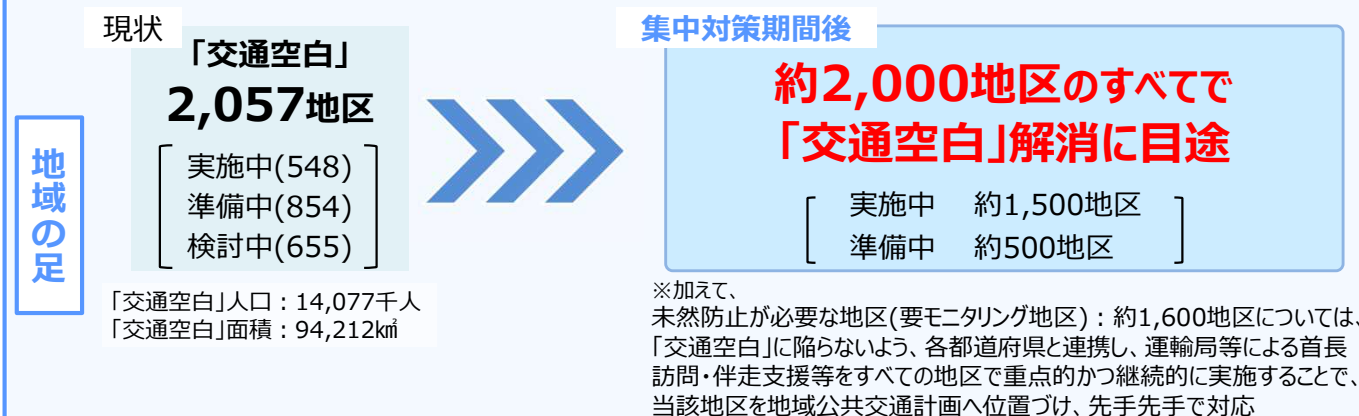
※○○市 ●●地区、▲▲地区

「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針(概要)

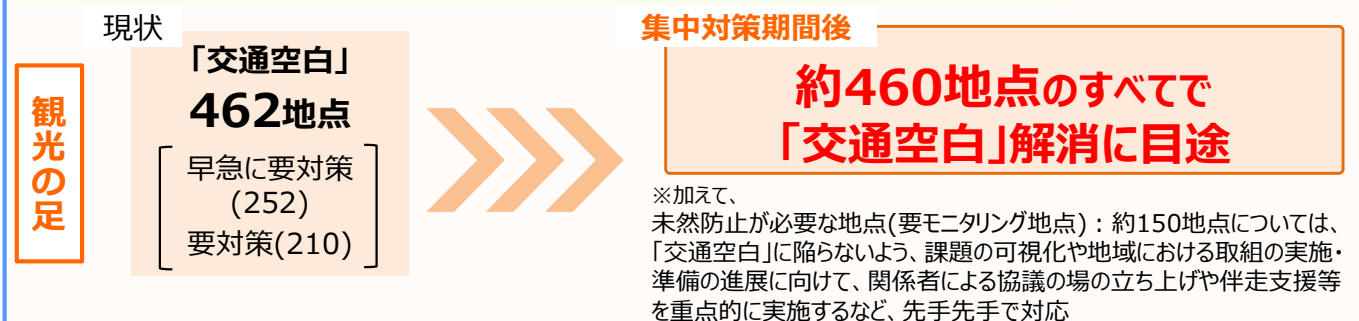
「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針

集中対策期間（令和7～9年度）において、全国の「交通空白」解消に早急に取り組むとともに、集中対策期間後も見据え、加速する人口減少・高齢化への対応やインバウンドの地方誘客に向け、今後発生する「交通空白」への対応のほか、「交通空白」を発生させない先手先手の対応に向け、自治体等における「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを推進する。

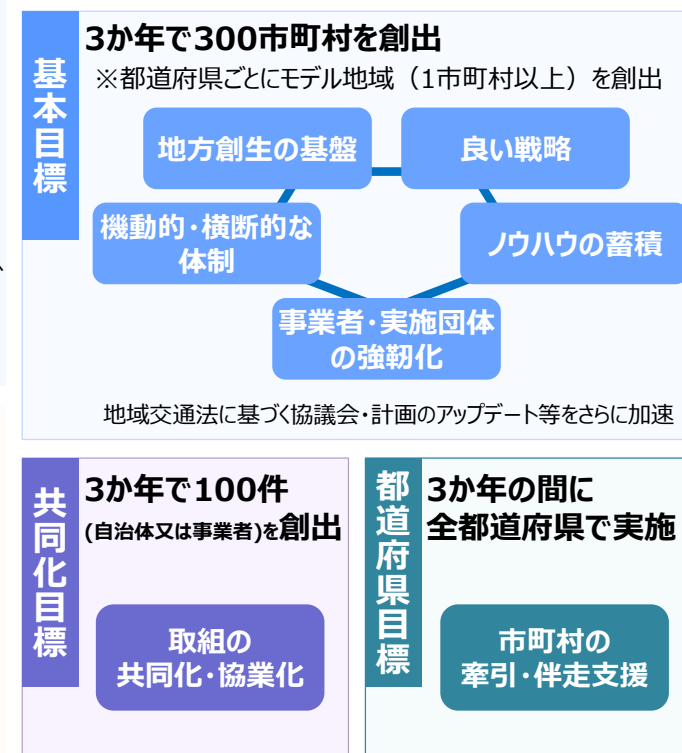
(1) 目の前の「交通空白」への対応



「**地域の足**」×「**観光の足**」の総合的な確保（ハイブリッド化）も推進



(2) 「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり



国による総合的な後押し

地方運輸局等による
首長訪問・事業者との
橋渡し・伴走支援

制度・事例等に係る
情報・知見の提供
ガイドンス、ポータルサイト、カタログ

実証・実装等に向けた
十分な財政支援

「交通空白」解消・官民
連携プラットフォーム
民間の技術・サービス、マッチング・
交流の場、パイロット・プロジェクト

新たな制度的枠組み
の構築
共同化・協業化、自治体の体制強化、
観光の足とのハイブリッド化 等

地方運輸局等による 首長訪問・事業者との橋渡し・伴走支援

地方運輸局等により、首長等への直接訪問や自治体担当者との事務打合せ、交通事業者等との橋渡し・調整、都道府県と連携した制度等の説明会の開催等を実施



首長への訪問
(鳥取県米子市)

事業者への働きかけ
(山口県タクシー協会)



都道府県との連携
(奈良県主催の勉強会)

制度・事例等に係る情報・知見の提供

自治体業務の補完・省力化を推進し、「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを支援するため、ガイダンスやポータルサイト、カタログ等の支援ツールを提供



アップデートガイダンスVer1.0
(データ利活用方法の解説)



MOBILITY UPDATE PORTAL
(実務者向け支援ツール)



「担い手」「移動の足」不足対応カタログ
(日本版・公共RS等の制度解説)



国土交通大学校での研修
(データやGISの活用等の研修)

実証・実装等に向けた十分な財政支援

予算面や体制構築(広域調整、担い手づくり等)を必要とする取組に対して、各種支援メニューにより、「交通空白」解消に向けた取組の実装や持続可能な体制づくりを後押し

スクールバスへの地域住民の混乗にか かる実証事業(京都府京田辺市)

路線バスの運行本数が少なく、通勤・通学・通院の時間帯に便が無い、運転者不足により増便できないという課題に対して、スクールバスへの地域住民の混乗を実施



複数施設での共同送迎システムによる 運行実証事業(岡山県玉野市)

福祉事業者と交通事業者が連携し、複数施設で共同利用できるデマンド機能付き送迎システムを構築し、通所介護の共同送迎と、高齢者外出支援サービスの運行実証を予定。



R7年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト 採択件数
(R7.5.30時点)

「交通空白」解消緊急対策事業: 200件 モビリティ人材育成事業: 61件
共創モデル実証運行事業: 141件 日本版 MaaS 推進・支援事業: 29件

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム (R7.5.20: 1,166会員)

民間の技術・サービス、マッチング・交流の場、パイロット・プロジェクト

「交通空白」解消・官民連携プラットフォームにおける交流・マッチング、パイロット・プロジェクトの展開等を通じ、自治体、交通事業者のほか、様々な分野の企業・団体群とのネットワーク構築や新技術・サービスの活用を促し、持続可能な取組の構築を推進

第1回プラットフォーム発足
(R6.11.25)

第2回プラットフォーム
(R7.3.19)

さらなる官民の取組
実装に向けて



発足時の総会に
計500名超が参加



カタログによる
マッチング支援

パイロット・プロジェクトの展開
(5分野20プロジェクト程度)



平井鳥取県知事ほか
各界からの講演



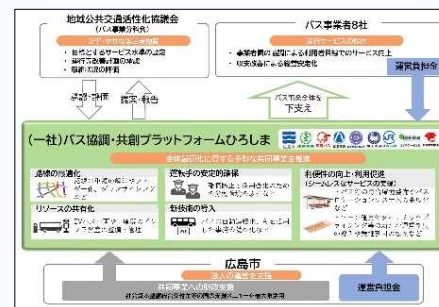
パートナー企業から
のご発表

新たな制度的枠組みの構築

共同化・協業化、自治体の体制強化、観光の足とのハイブリッド化 等

市町村等が先導する事業者・産業・自治体の壁を超えた連携・協働(モビリティ・パートナーシップ・プログラム)による輸送サービスの共同化・協業化、市町村等の地域交通関係事務を補完・代替する主体の構築、モビリティデータの活用、「地域の足」「観光の足」の総合的な確保等を促進するための新たな制度的枠組みを構築

バス協調・共創プラットフォームひろしま



- 広島市とバス事業者8社で、協調・共創プラットフォーム(一般社団法人化)を立ち上げ、共同運営システムを構築
- データを活用した企画立案・システムや車両の共有等を実施

能登地域における広域連携のイメージ



奥能登2市2町で

- 広域で共通のAIオンデマンド交通の導入
- 広域運営体制を構築することにより、圧倒的な担い手不足に対応

【北信局】「交通空白」リストアップの状況と今後の対応

「地域の足」

・「交通空白」地区 ……地域交通に係るお困り事を抱えている + 何らかの対応が必要と考えている

当局管内 **154**地区 / 全国 2057地区
→新潟48地区、富山34地区、石川12地区、長野60地区

▶▶集中対策期間(3ヶ年)中に、「**実施中**」or「**準備中**」に移行する。

・要モニタリング地区 ……「交通空白」地区の定義に当てはまるが、対応検討中+対応時期未定=未然防止が必要

当局管内 **133**地区 / 全国 1632地区
→新潟18地区、富山11地区、石川18地区、長野86地区

▶▶集中対策期間(3ヶ年)中に、**①県と連携すること、②首長訪問すること、③地域公共交通計画への位置付け**

「観光の足」

・「交通空白」地点 ……二次交通に係るお困り事を抱えている + 何らかの対応が必要と考えている

当局管内 **54**地点 / 全国 462地点
→新潟14地点、富山10地点、石川8地点、長野22地点

▶▶集中対策期間(3ヶ年)中に、**全ての地点で解消にメド。**

・要モニタリング地点 ……「交通空白」地点の定義に当てはまるが、喫緊の対応までは必要ない=未然防止が必要

当局管内 **8**地点 / 全国 146地点

▶▶集中対策期間(3ヶ年)中に、課題の可視化や協議会立ち上げなどで**検討の進捗を後押し。**

- ## ▼長野県による独自の交通空白状況確認調査

▼長野県による伴走支援

▼長野県協議会での運輸局発表

7

パイロット・プロジェクト実証事業の採択について

- 単独の事業者・自治体といった単位では、実効性のある持続可能な「交通空白」解消の取組の実現は容易ではないため、国土交通省では、**複数の主体による共同化・協業化を通じた交通サービスの提供を促進することとされている。**
- その一環として、「パイロット・プロジェクト実証事業」が公募(～4/18)され、**当局からは2件の事業が採択を受けている。**

Title	01 働き手不足に負けない「強い」事業基盤の構築 共同化・協業化による持続可能な地域交通の実現 MLIT
Area R7年度 実証地域 - 石川県能登地域 - 長野県南信州圏域内 - 静岡県賀茂南西エリア - 茨城県つくば市・土浦市・下妻市・牛久市	Project Members 事業主体、パートナー企業・団体、関係省庁など 市町村間広域調整、広域事業推進、広域交通計画策定
Background プロジェクト実施の背景 - 資金面・人材面で課題を抱える小規模な自治体、事業者が集まっており、単独での運行継続が難しく、減便・廃止の危機に瀕している - 一方で、各自治体ごとに運行費補助や公共ライドシェア等の運行を行っており、エリア内で限られた金銭的・人的・物的リソースを効率的に活用できていない	Outline プロジェクト概要 ※将来的な構想(案)を含む スケールメリットを生かした運営効率化 既存の交通モードの共同運営化(予約配車の共同化等)や広域化(自治体またぎの運行)により「交通空白」解消のための金銭的・人的・物的資源の効率的活用 一括した人材育成 システムベンダー等が協力して、人材育成やドライバー募集等を一括で実施することで、自治体×企業・団体等の連携によるリソース効率化と需要の創出
Effect 想定される効果 地域全体でのリソース共有による効率性向上 地域全体を俯瞰したネットワーク再構築による利便性向上 →特に過疎地での「地域の足」を効率的・安定的に確保	Plan 今後の展開(他地域への事業展開構想・見通し) 同様の課題を抱える地域においても、共同化・協業化によるリソースの共有等を実現

長野県公共交通活性化協議会 上田地域別部会実務分科会設置要領

(目的)

第1 長野県公共交通活性化協議会上田地域別部会の行う所掌事項の内容の個別具体的な検討を行うため、長野県公共交通活性化協議会地域別部会設置要領第6の規定により、上田地域別部会実務分科会（以下。「実務分科会」という。）を設置する。

(検討事項)

第2 実務分科会は、次の事項について検討するものとする。

- (1) 長野県地域公共交通計画上田地域編に係る協議等全般
- (2) 生活交通路線に係る輸送サービスの範囲及び形態
- (3) 生活交通路線に係る輸送サービスの水準
- (4) 生活交通路線に係る輸送サービスの提供主体
- (5) 生活交通路線に係る輸送サービスの提供に公的支援が必要な場合には、公的支援のあり方
- (6) その他必要な事項

(構成)

第3 実務分科会は、別表に掲げる団体の実務者を委員として組織する。

2 実務分科会は、必要に応じて別表に掲げる者以外の者の出席を求めることができる。

(会長及び副会長)

第4 実務分科会に会長及び副会長を置き、会長には地域振興局の企画振興を所管する課長を、副会長には会長が指名する者をもってあてる。

(事務局)

第5 実務分科会の事務局は、地域振興局の企画振興を所管する課に置く。

(その他)

第6 この要領に定めるもののほか、実務分科会における検討に必要な事項は会長が別に定める。

附 則

この要領は、令和7年6月10日から施行する。

別表

- ・上田市
- ・東御市
- ・長和町
- ・青木村
- ・長野県上田地域振興局
- ・国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局
- ・関係鉄道事業者
- ・関係バス事業者
- ・関係タクシー事業者
- ・長野県私鉄労働組合連合会
- ・利用者代表
- ・その他必要と認める者