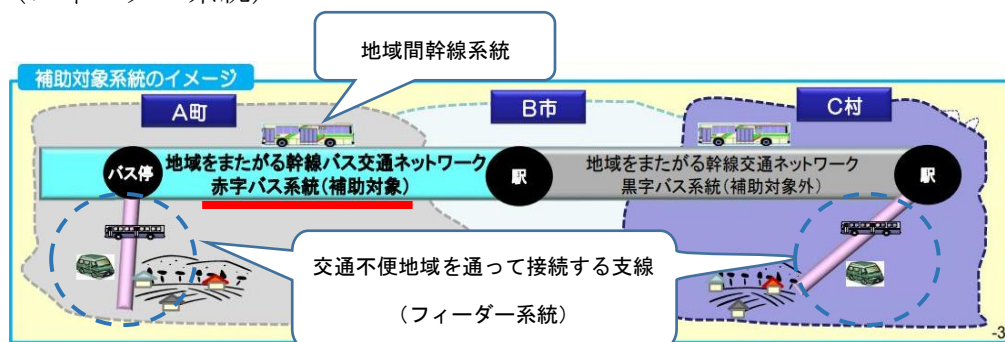


地域公共交通確保維持改善事業費補助金について

1 制度の概要

次の条件に合致する路線を対象とした国庫補助制度

- (1) 複数の自治体をまたぐ基幹的なバス路線（地域間幹線系統）
- (2) 複数の自治体をまたぐ基幹的なバス路線、鉄道路線に接続し、過疎地域等の交通不便地域を通る、支線のバス路線、乗合タクシー路線（フィーダー系統）



2 市内の対象路線

- (1) 地域間幹線系統
 - ・長電バス株式会社（2路線3系統）
 - 屋島線（1系統）
 - 屋代須坂線（2系統）
- (2) フィーダー系統
 - ・市バス（2路線）
 - 信州新町・中条線
 - 戸隠・鬼無里線
 - ・交通空白地域乗合タクシー（2路線）
 - 篠ノ井共和線
 - 安茂里線

地域間幹線系統別確保維持計画

令和8年5月 日

(住所) 長野市大字村山 471-1
 (名称) 長電バス株式会社
 (代表者名) 代表取締役社長 鈴木 立彦

1. 幹線系統名、区間及び計画期間		
系 統 名	須坂屋島線	
運 行 区 間	長野駅～井上～須坂駅	
計 画 期 間	令和8年10月1日～令和11年9月30日	
2. 幹線系統の運行に係る目的・必要性（生活交通路線である理由・路線の状況）		
(1) 長野市・須坂市住民の通勤者の利用のため (2) 長野市・須坂市住民の方の長野市及び須坂市の商業施設等への利用のため		
3. 幹線系統の運行に係る定量的な目標及び効果		
(1) 運行の目標		
生活交通利用者に対する継続的な運行を提供するため利用者数及びニーズに即した運行形態を模索し、輸送量及び収入の目標達成を図る。 効率的な運行方法と利便性の両立を目指し、持続可能な交通体系を確立する。 <定量的な目標> 令和9年度輸送量目標値 : 18.8		
(2) 運行による効果		
長野市内や須坂市内への移動手段を確保維持することにより、移動制約者の日常生活を支え、特に高齢者を中心とした生活環境等の維持が図れる。		
4. 3の目標を達成するために行う事業及びその実施主体		
補助系統：須坂屋島線 運送予定者：長電バス		
5. 費用負担額		
補助対象期間	欠損見込額※	負担額

		国	県	市町村	事業者
R8.10～R9.9	6,407 千円	2,402 千円	2,402 千円	1,603 千円	
R9.10～R10.9	6,411 千円	2,404 千円	2,404 千円	1,603 千円	
R10.10～R11.9	6,377 千円	2,391 千円	2,391 千円	1,595 千円	

※欠損見込額とは、補助対象経常費用の見込額から経常収益の見込額を控除した額

6. 収益改善のために行った取組状況

- (1) 地域キロ当たり費用単価を大きく下回るキロ単価による費用改善
- (2) 須坂市内路線再編に伴う経路変更を行い、利便性向上を図る
- (3) 2014年7月 路線バス全線運賃改定による収益改善
- (4) 2012年10月 導入長野市路線バスICカードシステム導入に伴う交通サービスの利便性向上
- (5) 収支均衡を実施するため、自治体補助金による補填実施
- (6) 2020年4月 系統番号・方向幕を一新し分かりやすい表示にした
- (7) 2021年度から働き方改革の一環として元日を全便運休とした
- (8) 2025年3月 運賃改定実施
- (9) 2025年3月 地域連携ICカード導入
- (10) 2025年9月 イオンモール須坂への乗入れ

7. 生産性を向上する取組

(1) 取組内容

バスの乗り方教室の実施

(2) 実施主体

須坂市地域公共交通会議
 長野市公共交通活性化再生協議会
 長電バス

(3) 定量的な効果目標（収支改善率1%以上を原則）

上記取組を実施することにより収支率、対前年1%以上の増加を目標とする

(4) 実施に向けたスケジュール

<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和 9 年春頃 学校と打ち合わせ ・ 令和 9 年夏～秋頃 学校にて実施
(5) 実施時期
上記の通り
(6) その他特記事項
残業規制や運転手不足による運行本数維持が懸念される

8. 広域行政圏の中心市町村に準ずる市町村であるという相当の理由について
【地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱別表 5 に定める広域行政圏の中心市町村以外へアクセスする路線の場合に記入】

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 長野市大字村山 471-1
(所 属) 乗合バス課
(氏 名) 武田 雄一
(電 話) 026-295-8008
(F A X) 026-295-8060
(e-mail) rosenbus@nagadenbus.co.jp

地域間幹線系統に係る市町村等の協議状況

令和8年5月 日

(住所) 長野市大字村山 471-1
 (名称) 長電バス株式会社
 (代表者名) 代表取締役社長 鈴木 立彦

1. 幹線系統名、区間及び計画期間	
系 統 名	: 須坂屋島線
運 行 区 間	: 長野駅～井上～須坂駅
計 画 期 間	: 令和8年10月1日～令和11年9月30日

2. 協議会等の開催状況	
・長野市公共交通活性化再生協議会	令和8年5月 (予定)
・須坂市地域公共交通会議	令和8年5月 (予定)

3. 協議会等における主な議論	
・令和8年5月の協議において、事業内容について協議し、計画全体について合意 (予定)	

4. 利用者等の意見の反映	
<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者用ICカードの利用促進を図る ・高齢者免許返納制度の周知を図る 	

5. 協議会等による利用促進等の取組	
<ul style="list-style-type: none"> ・地域連携ICカードの普及促進の広報をし、バス利用を促す ・バスの乗り方教室の開催 	

6. 前期の利用促進等の取組の振り返り	
<ul style="list-style-type: none"> ・国・県補助後の損失額については沿線自治体による補填を受けた。 ・地域連携ICカードを導入した。 	

7. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	長野県長野地域振興局
関係市区町村	須坂市 長野市
交通事業者・交通施設管理者等	長電バス 須坂建設事務所 長野建設事務所 長野国道事務所 須坂警察署 長野中央警察署
地方運輸局	長野運輸支局

その他協議会が必要と認める者

福島大学教授、信州大学教授、長野工業高等専門学校教授
須坂商工会議所、長野商工会議所
利用者代表（区長会・老人クラブ・PTA・保育園保護者等）

地域間幹線系統別確保維持計画

令和 8 年 5 月 日

(住所) 長野市大字村山 471-1
 (名称) 長電バス株式会社
 (代表者名) 代表取締役社長 鈴木 立彦

1. 幹線系統名、区間及び計画期間

系 統 名 : 屋代須坂線
 運 行 区 間 : 須坂駅～松代駅～屋代駅
 計 画 期 間 : 令和 8 年 1 0 月 1 日～令和 11 年 9 月 3 0 日

2. 幹線系統の運行に係る目的・必要性（生活交通路線である理由・路線の状況）

- (1) 長野市、須坂市、千曲市のバス路線沿線住民を中心とした通勤・通学者の利用のための移動手段
- (2) 長野市、須坂市、千曲市のバス路線沿線住民を中心とした沿線商業施設等への利用のための移動手段
- (3) 長野市、須坂市、千曲市のバス路線沿線住民を中心とした長野市内・須坂市内・千曲市内の総合病院等の医療機関への通院のための移動手段

3. 幹線系統の運行に係る定量的な目標及び効果

(1) 運行の目標

生活交通利用者に対する継続的な運行を提供するため利用者数及びニーズに即した運行形態を模索し、輸送量及び収入の目標達成を図る。
 効率的な運行方法と利便性の両立を目指し、持続可能な交通体系を確立する。

<定量的な目標> 令和 9 年度輸送量目標値 : 15.0

(2) 運行による効果

長野電鉄屋代線廃線に伴い、2012 年 4 月 1 日より電車からバスへ移行するという大きな輸送形態の変更を実施し、長野市内、須坂市内及び千曲市内への移動手段を確保することができた。

4. 3の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

事業：屋代須坂線の維持
 実施主体：長野市公共交通活性化再生協議会、須坂市地域公共交通会議
 千曲市地域公共交通活性化協議会、長電バス

5. 費用負担額

補助対象期間	欠損見込額※	負担額			
		国	県	市町村	事業者
R8.10～R9.9	19,511 千円	4,207 千円	4,207 千円	11,097 千円	
R9.10～R10.9					
R10.10～R11.9					

※欠損見込額とは、補助対象経常費用の見込額から経常収益の見込額を控除した額

6. 収益改善のために行った取組状況

- (1) 2012年10月導入、長野市路線バスICカードシステム導入に伴う交通サービスの利便性向上
- (2) 長野電鉄の電車運賃適用により、バス運賃より安い運賃体系で運行している。
- (3) 電車運行当時と比べ停留所を増やしている。
- (4) 車いす乗降停留所、乗降可能便を設定して交通サービスの利便性の向上を行った。
- (5) 若穂病院停留所を新設し安全面、利便性に配慮した運行経路の変更を行った。
- (6) 2020年4月 減便を実施。
- (7) 2024年度から働き方改革の一環として元日を全便運休
- (8) 2024年8月 減便を実施
- (9) 2025年3月 運賃改定実施
- (10) 2025年3月 地域連携ICカード導入
- (11) 2025年9月 イオンモール須坂へ乗入れ

7. 生産性を向上する取組

(1) 取組内容

- ・通勤、通学の需要取り込みを行うと共に、将来の利用者となりうる小学生に向けて「バスの乗り方教室」講習を実施する

(2) 実施主体
須坂市地域公共交通会議、 長野市公共交通活性化再生協議会 千曲市地域公共交通活性化協議会、長電バス
(3) 定量的な効果目標（収支改善率1%以上を原則）
上記取組を実施することにより収支率、対前年1%以上の増加を目標とする
(4) 実施に向けたスケジュール
<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和9年春頃 学校と打ち合わせ ・ 令和9年夏～秋頃 学校にて実施
(5) 実施時期
上記の通り
(6) その他特記事項
<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和9年4月に実施予定の運行形態の見直しに向け、沿線自治体と協議進行中。 ・ 国・県の地域間幹線補助の枠組みから、県の新たな補助制度へ移行を予定。 ・ 沿線自治体各学校への通学及び、各地への通勤、また沿線自治体にある病院への通院が主な維持目的であり、現在の利用状況も考慮し、令和9年4月以降は平日のみの運行とする。

8. 広域行政圏の中心市町村に準ずる市町村であるという相当の理由について
【地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱別表5に定める広域行政圏の中心市町村以外へアクセスする路線の場合に記入】

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 長野市大字村山 471-1
(所 属) 乗合バス課
(氏 名) 武田 雄一
(電 話) 026-295-8008
(F A X) 026-295-8060
(e-mail) rosenbus@nagadenbus.co.jp

地域間幹線系統に係る市町村等の協議状況

令和8年5月 日

(住所) 長野市大字村山 471-1

(名称) 長電バス株式会社

(代表者名) 代表取締役社長 鈴木 立彦

1. 幹線系統名、区間及び計画期間	
系 統 名	：屋代須坂線
運 行 区 間	：須坂駅～松代駅～屋代駅
計 画 期 間	：令和8年10月1日～令和11年9月30日
2. 協議会等の開催状況	
・長野市公共交通活性化再生協議会	令和8年5月 (予定)
・須坂市地域公共交通会議	令和8年5月 (予定)
・千曲市地域公共交通活性化協議会	令和8年5月 (予定)
3. 協議会等における主な議論	
・令和8年5月の協議において、事業内容について協議し、計画全体について合意 (予定)	
4. 利用者等の意見の反映	
・高齢者用ICカードの利用促進を図る	
・高齢者免許返納制度の周知を図る	
5. 協議会等による利用促進等の取組	
・地域連携ICカードの普及促進の広報をし、バス利用を促す	
・バスの乗り方教室の開催	
6. 前期の利用促進等の取組の振り返り	
・国・県補助後の損失額については沿線自治体による補填を受けた。	
・地域連携ICカードを導入した。	
7. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	長野県長野地域振興局
関係市区町村	長野市 須坂市 千曲市
交通事業者・交通施設管理者等	長電バス 長野建設事務所 長野中央警察署 長野南警察署 須坂建設事務所 須坂警察署 千曲建設事務所 千曲警察署
地方運輸局	長野運輸支局

その他協議会が必要と認める者

福島大学教授、信州大学教授、長野工業高等専門学校教授
須坂商工会議所、長野商工会議所、千曲商工会議所
利用者代表（区長会・老人クラブ・PTA・保育園保護者等）

地域間幹線系統別確保維持計画

令和 8 年 5 月 日

(住所) 長野市大字村山 471-1
 (名称) 長電バス株式会社
 (代表者名) 代表取締役社長 鈴木 立彦

1. 幹線系統名、区間及び計画期間

系 統 名 : 屋代須坂線
 運 行 区 間 : 須坂駅～松代駅
 計 画 期 間 : 令和 8 年 1 0 月 1 日～令和 11 年 9 月 3 0 日

2. 幹線系統の運行に係る目的・必要性（生活交通路線である理由・路線の状況）

- (1) 長野市、須坂市のバス路線沿線住民を中心とした通勤・通学者の利用のための移動手段
- (2) 長野市、須坂市のバス路線沿線住民を中心とした沿線商業施設等への利用のための移動手段
- (3) 長野市、須坂市のバス路線沿線住民を中心とした長野市内・須坂市内の総合病院等の医療機関への通院のための移動手段

3. 幹線系統の運行に係る定量的な目標及び効果

(1) 運行の目標

生活交通利用者に対する継続的な運行を提供するため利用者数及びニーズに即した運行形態を模索し、輸送量及び収入の目標達成を図る。
 効率的な運行方法と利便性の両立を目指し、持続可能な交通体系を確立する。

<定量的な目標> 令和 9 年度輸送量目標値 : 15.0

(2) 運行による効果

長野電鉄屋代線廃線に伴い、2012 年 4 月 1 日より電車からバスへ移行するという大きな輸送形態の変更を実施し、長野市内、須坂市内及び千曲市内への移動手段を確保することができた。

4. 3の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

事業：屋代須坂線の維持
 実施主体：長野市公共交通活性化再生協議会、須坂市地域公共交通会議
 長電バス

5. 費用負担額

補助対象期間	欠損見込額※	負担額			
		国	県	市町村	事業者
R8.10～R9.9	9,263 千円	2,687 千円	2,687 千円	3,889 千円	
R9.10～R10.9					
R10.10～R11.9					

※欠損見込額とは、補助対象経常費用の見込額から経常収益の見込額を控除した額

6. 収益改善のために行った取組状況

- (1) 2012年10月導入、長野市路線バスICカードシステム導入に伴う交通サービスの利便性向上
- (2) 長野電鉄の電車運賃適用により、バス運賃より安い運賃体系で運行している。
- (3) 電車運行当時と比べ停留所を増やしている。
- (4) 車いす乗降停留所、乗降可能便を設定して交通サービスの利便性の向上を行った。
- (5) 若穂病院停留所を新設し安全面、利便性に配慮した運行経路の変更を行った。
- (6) 2020年4月 減便を実施。
- (7) 2024年度から働き方改革の一環として元日を全便運休
- (8) 2024年8月 減便を実施
- (9) 2025年3月 運賃改定実施
- (10) 2025年3月 地域連携ICカード導入
- (11) 2025年9月 イオンモール須坂へ乗入れ

7. 生産性を向上する取組

(1) 取組内容

- ・通勤、通学の需要取り込みを行うと共に、将来の利用者となりうる小学生に向けて「バスの乗り方教室」講習を実施する

(2) 実施主体
須坂市地域公共交通会議、 長野市公共交通活性化再生協議会 長電バス
(3) 定量的な効果目標（収支改善率1%以上を原則）
上記取組を実施することにより収支率、対前年1%以上の増加を目標とする
(4) 実施に向けたスケジュール
・ 令和9年春頃 学校と打ち合わせ ・ 令和9年夏～秋頃 学校にて実施
(5) 実施時期
上記の通り
(6) その他特記事項
・ 令和9年4月に実施予定の運行形態の見直しに向け、沿線自治体と協議進行中。 ・ 国・県の地域間幹線補助の枠組みから、県の新たな補助制度へ移行を予定。 ・ 沿線自治体各学校への通学及び、各地への通勤、また沿線自治体にある病院への通院が主な維持目的であり、現在の利用状況も考慮し、令和9年4月以降は平日のみの運行とする。

8. 広域行政圏の中心市町村に準ずる市町村であるという相当の理由について
【地域公共交通確保維持改善事業補助金交付要綱別表5に定める広域行政圏の中心市町村以外へアクセスする路線の場合に記入】

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 長野市大字村山 471-1
(所 属) 乗合バス課
(氏 名) 武田 雄一
(電 話) 026-295-8008
(F A X) 026-295-8060
(e-mail) rosenbus@nagadenbus.co.jp

地域間幹線系統に係る市町村等の協議状況

令和8年5月 日

(住所) 長野市大字村山 471-1

(名称) 長電バス株式会社

(代表者名) 代表取締役社長 鈴木 立彦

1. 幹線系統名、区間及び計画期間	
系 統 名	: 屋代須坂線
運 行 区 間	: 須坂駅～松代駅
計 画 期 間	: 令和8年10月1日～令和11年9月30日
2. 協議会等の開催状況	
・長野市公共交通活性化再生協議会	令和8年5月 (予定)
・須坂市地域公共交通会議	令和8年5月 (予定)
3. 協議会等における主な議論	
・令和8年5月の協議において、事業内容について協議し、計画全体について合意 (予定)	
4. 利用者等の意見の反映	
<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者用ICカードの利用促進を図る ・高齢者免許返納制度の周知を図る 	
5. 協議会等による利用促進等の取組	
<ul style="list-style-type: none"> ・地域連携ICカードの普及促進の広報をし、バス利用を促す ・バスの乗り方教室の開催 	
6. 前期の利用促進等の取組の振り返り	
<ul style="list-style-type: none"> ・国・県補助後の損失額については沿線自治体による補填を受けた。 ・地域連携ICカードを導入した。 	
7. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	長野県長野地域振興局
関係市区町村	長野市 須坂市
交通事業者・交通施設管理者等	長電バス 長野建設事務所 長野中央警察署 長野南警察署 須坂建設事務所 須坂警察署
地方運輸局	長野運輸支局

その他協議会が必要と認める者

福島大学教授、信州大学教授、長野工業高等専門学校教授
須坂商工会議所、長野商工会議所
利用者代表（区長会・老人クラブ・PTA・保育園保護者等）

表3 別表1及び別表3の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

番号	系統名	理 由	都道府県名	
			運行回数	
			土曜	日曜祝日
	須坂駅～屋代駅	沿線自治体各学校への通学及び、各地への通勤、また沿線自治体にある病院への通院が主な維持目的であり、現在の利用状況も考慮し、令和9年4月以降は平日のみの運行とする。	0	0
	須坂駅～松代駅	沿線自治体各学校への通学及び、各地への通勤、また沿線自治体にある病院への通院が主な維持目的であり、現在の利用状況も考慮し、令和9年4月以降は平日のみの運行とする。	0	0

- (記載要領)
- ・「番号」の欄には、今年度補助を受けようとする系統の一連番号から抽出して記載
 - ・「系統名」の欄は、「番号」の欄に対応した系統を記載
 - ・「理由」の欄は、生活交通の確保に支障がないとした理由を記載

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 長野市公共交通活性化・再生協議会
住 所 長野市大字鶴賀緑町 1613 番地
代表者氏名 会長 川上 忍

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和8年6月 日

(名称) 長野市公共交通活性化・再生協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

長野市のバス路線は、民間2事業者によりJR長野駅や長野ターミナルから放射状に郊外に延びる路線を中心に運行されている。また、近年のモータリゼーションの進展や少子高齢化により、利用者数は、20年前と比較すると半数以下に減少し、採算性の悪化による減便や路線の統廃合が行われ、交通空白地域や交通不便地域が生まれている。

◆信州新町・中条線

信州新町地区及び中条地区は、中心市街地（長野駅）へ通じる唯一の幹線交通である地域幹線バス（新町大原橋線及び高府線）を軸に、地域内を運行する市営バスにより構成される公共交通機関網が広がっていた。生活路線バスは、中心市街地へ向かう唯一の移動手段として車を運転できない高齢者や高校生等の通院・買物・通学など、生活に必要不可欠な公共交通機関として機能している。

また、市営バスは、平成22年1月の合併以前から旧信州新町及び旧中条村が運行していたものをそのまま引継ぎ、生活路線バスに通じる支線の役割を果たすと共に地域内の小中学生の通学等を含めた移動手段として必要不可欠である。

しかしながら、人口減少や少子高齢化、自家用車の普及により、利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。また、市営バスの運行便数が少なく生活路線バスとの乗り継ぎが不十分であったり、移動可能な時間が制約されたりして、住民に不便を強いている状況にあるため、平成24年4月からデマンド型の市営バスとして中条線を運行し、さらに住民の利便性を向上させるため、令和4年11月から信州新町地区でAIオンデマンド型の市営バスとして信州新町線を運行開始した後、令和6年4月からは中条線の運行エリアを拡大して両地区を統合し、AIオンデマンド型の信州新町・中条線として運行している。

なお、地域幹線バス（新町大原橋線及び高府線）は、令和7年10月に減便、令和8年4月に市営バス（路線定期型）に移行したが、「地域間交通ネットワーク」としての要件を満たす運行内容とし、信州新町・中条線との接続による中心市街地への移動手段の確保を図っている。

◆戸隠・鬼無里線

戸隠地区及び鬼無里地区は、中心市街地（長野駅）へ通じる唯一の幹線交通である地域幹線バス（県道戸隠線及び鬼無里線）を軸に、地域内を運行する市営バスにより構成される公共交通機関網が広がっていた。生活路線バスは、中心市街地へ向かう唯一の移動手段として車を運転できない高齢者や高校生等の通院・買物・通学など、生活に必要不可欠な公共交通機関として機能している。

また、市営バスは、平成17年1月の合併以前から旧戸隠村及び旧鬼無里村が運行していたものをそのまま引継ぎ、生活路線バスに通じる支線の役割を果たすと共に地域内の小中学生の通学等を含めた移動手段として必要不可欠である。

しかしながら、人口減少や少子高齢化、自家用車の普及により、利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担の増加をはじめ、運行に様々な問題が発生している。また、市営バスの運行便数が少なく生活路線バスとの乗り継ぎが不十分であったり、移動可能な時間が制約されたりして、住民に不便を強いている状況にあるため、平成21年4月からデマンド型の市営バスとして戸隠線及び鬼無里地域振興線を運行している。今後は、さらに住民の利便性を向上させるため、戸隠線及び鬼無里地域振興線をAIオンデマンド型の市営バスとするとともに、両地区を併せた運行エリアに拡大して戸隠・鬼無里線とし、令和7年4月から同年6月まで実証試験運行後、令和7年7月から本格運行へ移行した。

なお、県道戸隠線は令和7年10月に乗合タクシーへの転換、鬼無里線は令和7年10月に減便、令和8年4月に市営バス（路線定期型）に移行したが、鬼無里線を「地域間交通ネットワーク」としての要件を満たす運行内容とし、戸隠・鬼無里線との接続による中心市街地への移動手手段の確保を図っている。

◆篠ノ井共和線及び安茂里線

篠ノ井共和地区及び安茂里地区は、半径1キロメートル以内に、路線バスの停留所、鉄軌道駅等が存在せず、当該地域内の住民が日常生活を送る上で、公共交通の利用が不便な地域になっており、北陸信越運輸局長から交通不便地域の指定を受けている。

篠ノ井共和線は鉄軌道駅の川中島駅及び篠ノ井駅に接続し、安茂里線は鉄軌道駅の安茂里駅に接続するとともに、地域幹線バス「高府線」「新町大原橋線」に長野ターミナルバス停留所付近で接続するよう運行している。

なお、地域幹線バス「高府線」「新町大原橋線」は、令和7年10月に減便、令和8年4月に市営バス（路線定期型）に移行したが、「地域間交通ネットワーク」としての要件を満たす運行内容とし、安茂里線との接続による中心市街地への移動手手段の確保を図っている。

これらの状況から、地域公共交通確保維持事業により、信州新町・中条線、戸隠・鬼無里線、篠ノ井共和線、安茂里線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

なお、本市では令和4年9月に長野市地域公共交通計画を策定し、市やバス事業者が運行する路線の在り方を再考し、バランスの取れた公共交通網を実現すると共に、地域生活に必要な社会基盤である公共交通網の確保・維持に取り組んでいる。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

利用者の利便性向上を図りながら、路線を維持・継続するため、長野市地域公共交通計画の最終年である令和8年度の目標値を次のとおり設定する。

	利用者数 (実績値)	備考
信州新町・中条線	28,000人以上 (28,492人)	実績値は令和7年度
戸隠・鬼無里線	10,000人以上 (10,006人)	実績値は令和7年度
篠ノ井共和線	2,400人以上 (2,496人)	実績値は令和7年度
安茂里線	3,100人以上 (3,156人)	実績値は令和7年度

	収入額	国支出	市支出	備考
信州新町・中条線	3,460千円以上	17,799千円以下	35,600千円以下	
戸隠・鬼無里線	1,293千円以上	22,192千円以下	44,385千円以下	
篠ノ井共和線	345千円以上	650千円以下	1,301千円以下	
安茂里線	406千円以上	1,129千円以下	2,260千円以下	

	収支率 (実績値)	備考
信州新町・中条線	9%以上 (9%)	実績値は令和7年度

戸隠・鬼無里線	2%以上 (2%)	実績値は令和7年度
篠ノ井共和線	26%以上 (26%)	実績値は令和7年度
安茂里線	17%以上 (17%)	実績値は令和7年度

(長野市地域公共交通計画 P58~)

(2) 事業の効果

信州新町地区及び中条地区に信州新町・中条線、戸隠地区及び鬼無里地区に戸隠・鬼無里線、篠ノ井共和地区に篠ノ井共和線、安茂里地区に安茂里線を運行し、これを維持することにより、運行地域の高齢者等の日常生活や小中学生の通学に必要な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効果的かつ効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・ 信州新町地区及び中条地区、戸隠地区及び鬼無里地区におけるAI オンデマンド運行移行後のフォローアップを行う
(長野市、運行委託事業者)
- ・ 地域間交通ネットワークへの接続強化、地域内移動の利便性向上のために利用状況等を分析し、必要に応じて見直しを行う
(長野市、運行事業者、利用者)
- ・ 高齢者、若年者、地域における利用促進
乗り方教室、イベントの企画、住民自治協議会等による利用促進とその支援
(長野市、運行事業者、各地域)
(長野市地域公共交通計画 P60~ 参照)

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付

◆信州新町・中条線

- ① 予定している運行時間
午前7時から午後7時まで
- ② 運行予定者 長野市
なお、運行委託事業者については、条件付き一般競争入札により、ひじり観光タクシー株式会社に選定。
- ③ 運行予定期間
平成24年4月から(旧中条線の運行開始)
- ④ 地域内フィーダー系統の補足資料
既存交通や地域間交通との関係や整合性を図り、乗継による公共交通のネットワークを構築する。詳細は、別添信州新町・中条地区市バス路線図のとおり。

◆戸隠・鬼無里線

- ① 予定している運行時間
午前7時から午後7時まで(一部地区は午前6時30分から午後9時まで)
- ② 運行予定者 長野市
なお、運行委託事業者については、条件付き一般競争入札により、長野タクシー株式会社に選定。

③運行予定期間

平成 21 年 4 月から（旧戸隠線及び旧鬼無里地域振興線の運行開始）

令和 7 年 4 月から（実証試験運行）

令和 7 年 7 月から（本格運行）

④地域内フィーダー系統の補足資料

既存交通や地域間交通との関係や整合性を図り、乗継による公共交通のネットワークを構築する。詳細は、別添戸隠・鬼無里地区市バス路線図のとおり。

◆篠ノ井共和線

①予定している運行時間

午前 8 時から午後 4 時 15 分まで

②運行予定者 アルピコタクシー株式会社

③選定方法

一般競争入札により、アルピコタクシー株式会社に選定。

④運行予定期間

平成 24 年 4 月から

⑤地域内フィーダー系統の補足資料

既存交通や地域間交通との関係や整合性を図り、乗継による公共交通のネットワークを構築する。詳細は、別添篠ノ井共和線路線図のとおり。

◆安茂里線

①予定している運行時間

午前 7 時 40 分から午後 4 時 33 分まで

②運行予定者 アルピコタクシー株式会社

③選定方法

一般競争入札により、アルピコタクシー株式会社に選定。

④運行予定期間

平成 24 年 4 月から

⑤地域内フィーダー系統の補足資料

既存交通や地域間交通との関係や整合性を図り、乗継による公共交通のネットワークを構築する。詳細は、別添安茂里線路線図のとおり。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

篠ノ井共和線、安茂里線については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分（赤字分）を長野市が運行補助金として負担することとしている。

なお、信州新町・中条線、戸隠・鬼無里線については、長野市が運行主体であるため、長野市が負担する。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・利用者数や収支について、地元地区と情報共有を図りながら住民ヒアリングを実施
- ・交通系 IC カード等の利用データを活用した乗降調査及び利用者アンケート等の実施

7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】																					
※該当なし																					
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】																					
※該当なし																					
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】																					
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付 信州新町・中条線を運行する信州新町地区及び中条地区、戸隠・鬼無里線を運行する戸隠地区及び鬼無里地区は、それぞれ過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域であり、これまでも自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送：交通空白輸送）として公共交通の確保を図ってきた地域である。また、急傾斜地を含む高齢化の著しい地域であり、距離では測れない交通不便地域である。 なお、令和8年4月現在の各地域の人口及び老年人口比率は、以下のとおりである。 <table border="1" style="margin-left: 40px;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">地域名</th> <th style="text-align: center;">人口</th> <th style="text-align: center;">老年人口比率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>信州新町地区</td> <td style="text-align: center;">3,150人</td> <td style="text-align: center;">56.5%</td> </tr> <tr> <td>中条地区</td> <td style="text-align: center;">1,341人</td> <td style="text-align: center;">59.7%</td> </tr> <tr> <td>戸隠地区</td> <td style="text-align: center;">2,825人</td> <td style="text-align: center;">53.2%</td> </tr> <tr> <td>鬼無里地区</td> <td style="text-align: center;">1,020人</td> <td style="text-align: center;">60.0%</td> </tr> </tbody> </table> 安茂里線を運行する安茂里地区の一部及び篠ノ井共和線を運行する篠ノ井・川中島地区の一部は、半径1キロメートル以内に、路線バスの停留所、鉄軌道駅等が存在せず、当該地域内の住民が日常生活を送る上で、公共交通の利用が不便な地域になっており、北陸信越運輸局長から交通不便地域の指定を受けている地域である。 なお、令和8年5月現在の各交通不便地域の人口は、以下のとおりである。 <table border="1" style="margin-left: 40px;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">地域名</th> <th style="text-align: center;">人口</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>篠ノ井・川中島地区の一部</td> <td style="text-align: center;">2,808人</td> </tr> <tr> <td>安茂里地区の一部</td> <td style="text-align: center;">118人</td> </tr> </tbody> </table>	地域名	人口	老年人口比率	信州新町地区	3,150人	56.5%	中条地区	1,341人	59.7%	戸隠地区	2,825人	53.2%	鬼無里地区	1,020人	60.0%	地域名	人口	篠ノ井・川中島地区の一部	2,808人	安茂里地区の一部	118人
地域名	人口	老年人口比率																			
信州新町地区	3,150人	56.5%																			
中条地区	1,341人	59.7%																			
戸隠地区	2,825人	53.2%																			
鬼無里地区	1,020人	60.0%																			
地域名	人口																				
篠ノ井・川中島地区の一部	2,808人																				
安茂里地区の一部	118人																				
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】																					
※該当なし																					
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】																					
(1) 事業の目標																					
※該当なし																					
(2) 事業の効果																					

※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
平成 23 年 6 月 7 日 長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 14 回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。
平成 24 年 6 月 20 日 長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 20 回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。
平成 25 年 5 月 30 日 長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 25 回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。
平成 26 年 2 月 3 日 長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 27 回）にて、計画変更について協議し、合意された。
平成 26 年 5 月 28 日 長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第 29 回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。
平成 27 年 5 月 27 日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第31回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

平成28年5月26日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第33回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

平成29年5月30日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第37回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

平成29年11月28日

長野市地域公共交通会議（第29回）にて、変更内容（市バスの再編）について協議し、合意された。

平成30年5月30日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第39回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

令和元年5月28日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第41回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

令和2年5月29日（書面協議）

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第43回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

令和3年5月28日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第45回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

令和4年5月27日（書面協議）

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第48回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

令和5年5月30日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第52回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

令和6年5月31日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第54回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

令和7年5月28日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第58回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

令和8年5月29日

長野市地域公共交通活性化・再生協議会（第60回）にて、事業内容について協議し、費用負担及び計画全体について合意された。

19. 利用者等の意見の反映状況

第60回長野市地域公共交通活性化・再生協議会（令和8年5月29日）にて、住民又は公共交通機関の利用者である協議会の構成委員等からの意見も踏まえ計画を変更。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住所）長野市大字鶴賀緑町1613

（所属）長野市企画政策部交通政策課

（氏名）竹内 康敏

（電話）026-224-5012

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。