

中野市・山ノ内町地域公共交通計画（新旧対照表）

新

旧

7-2. 公共交通の機能分類

公共交通の役割を明確にするため、次のとおり機能分類を行いました。

表 7-1 公共交通の機能分類

分類	考え方	該当要素
都市間鉄道	県外地域との移動を担う広域鉄道です。	北陸新幹線 J R 飯山線
地域間鉄道	北信地域の市町村間の移動を担う地域鉄道です。	長野電鉄
幹線バス路線	地域間幹線 幹線バス路線は、一定程度の運行密度を確保し、各地域から中心市街地（信州中野駅、湯田中駅）までの移動を担います。 幹線バス路線のうち、地域間幹線系統補助対象となっている路線は市町村間の大きな需要を担います。 〈次の条件に該当するバス路線〉 ・地域間幹線系統補助対象となっている路線	- 中野木島線、上林線、永田・親川線
	地域内幹線 幹線バス路線のうち、上述の路線以外で、下記の条件に該当する路線は、地域内の幹線的な需要を担います。 〈次のいずれかの条件に該当するバス路線〉 ① 2つ以上の市町村を運行する路線 ② バス事業者自主運行路線	合庁線、菅線、奥志賀高原線、白根火山線
支線バス路線	支線バス路線は、幹線バスが運行されていない地域や、地形や道路幅員の制約や小さな需要のため幹線バスでは対応できない地域の移動を確保し、最低限の移動を担います。 〈次の条件に該当するバス路線〉 ・幹線バス路線以外のバス・デマンドタクシー	立ヶ花線、ふれあいバス、楽ちんバス、お出かけタクシー、チョイソコやまのうち(R6,7)
乗り継ぎ拠点駅	バスの発着起点となり、バスと鉄道の乗り継ぎ拠点となります。 〈次のいずれかの条件に該当する鉄道駅〉 ① バスの発着起点となる駅 ② 鉄道と幹線バスの交差点	信州中野駅、替佐駅、夜間瀬駅、湯田中駅、飯山駅
タクシー	地理的、時間的な制約を受けずに、きめ細やかなニーズに応じた運行が可能であり、ドア to ドアのサービスを提供します。	一般タクシー

※ 赤下線：地域間幹線系統路線 青下線：地域内フィーダー系統路線



図 7-2 公共交通機能分類の概念図

7-2. 公共交通の機能分類

公共交通の役割を明確にするため、次のとおり機能分類を行いました。

表 7-1 公共交通の機能分類

分類	考え方	該当要素
都市間鉄道	県外地域との移動を担う広域鉄道です。	北陸新幹線 J R 飯山線
地域間鉄道	北信地域の市町村間の移動を担う地域鉄道です。	長野電鉄
幹線バス路線	地域間幹線 幹線バス路線は、一定程度の運行密度を確保し、各地域から中心市街地（信州中野駅、湯田中駅）までの移動を担います。 幹線バス路線のうち、地域間幹線系統補助対象となっている路線は市町村間の大きな需要を担います。 〈次の条件に該当するバス路線〉 ・地域間幹線系統補助対象となっている路線	- 中野木島線、上林線、永田・親川線
	地域内幹線 幹線バス路線のうち、上述の路線以外で、下記の条件に該当する路線は、地域内の幹線的な需要を担います。 〈次のいずれかの条件に該当するバス路線〉 ① 2つ以上の市町村を運行する路線 ② バス事業者自主運行路線	合庁線、菅線、奥志賀高原線、白根火山線
支線バス路線	支線バス路線は、幹線バスが運行されていない地域や、地形や道路幅員の制約や小さな需要のため幹線バスでは対応できない地域の移動を確保し、最低限の移動を担います。 〈次の条件に該当するバス路線〉 ・幹線バス路線以外のバス・デマンドタクシー	立ヶ花線、ふれあいバス、楽ちんバス、お出かけタクシー
乗り継ぎ拠点駅	バスの発着起点となり、バスと鉄道の乗り継ぎ拠点となります。 〈次のいずれかの条件に該当する鉄道駅〉 ① バスの発着起点となる駅 ② 鉄道と幹線バスの交差点	信州中野駅、替佐駅、夜間瀬駅、湯田中駅、飯山駅
タクシー	地理的、時間的な制約を受けずに、きめ細やかなニーズに応じた運行が可能であり、ドア to ドアのサービスを提供します。	一般タクシー

※ 赤下線：地域間幹線系統路線 青下線：地域内フィーダー系統路線



図 7-2 公共交通機能分類の概念図

7-3. 基本サービスレベル

公共交通の機能分類に応じて、次のとおりに基本サービスレベルを設定します。

表 7-2 基本サービスレベル

分類	基本サービスレベル	該当要素
鉄道	市町村間の移動を担い、住民のライフスタイルを維持・支援するとともに、観光客のアクセスとして機能するサービスを提供する。	・北陸新幹線 ・JR飯山線 ・長野電鉄
幹線バス路線	地域の中心市街地及び近隣市町村との移動を支援するため、次の3つのサービスを満たすことを基本とします。 ① 中心市街地への午前・午後の各往復が可能（平日） ・午前／午前に出て市街地で2時間程度の滞在後に帰宅可能 ・午後／午後に出て市街地で2時間程度の滞在後に帰宅可能 ② 中心市街地への通学が可能（平日） ・行き／信州中野駅に概ね8時頃までに到着可能 ・帰り／信州中野駅発16時台～18時台の便で帰宅可能 ③ 主要観光地への往復が可能 ・湯田中駅と山ノ内町内の主要観光地との往復が可能	・中野木島線 ・上林線 ・永田・親川線 ・合庁線 ・菅線 ・奥志賀高原線 ・白根火山線
	支線バス路線	地域の中心市街地への移動を支援するため、次のサービスを満たすことを基本とします。 ○ 幹線バス路線へ接続し、中心市街地への移動が可能 ・立ヶ花線 ・ふれあいバス ・楽ちんバス ・お出かけタクシー ・チョイソコやまのうち(R6.7)
タクシー	住民のライフスタイルを維持・支援できるサービスの提供。	・タクシー事業者

※上表における中心市街地は前頁と同様に信州中野駅及び湯田中駅周辺を指します

7-3. 基本サービスレベル

公共交通の機能分類に応じて、次のとおりに基本サービスレベルを設定します。

表 7-2 基本サービスレベル

分類	基本サービスレベル	該当要素
鉄道	市町村間の移動を担い、住民のライフスタイルを維持・支援するとともに、観光客のアクセスとして機能するサービスを提供する。	・北陸新幹線 ・JR飯山線 ・長野電鉄
幹線バス路線	地域の中心市街地及び近隣市町村との移動を支援するため、次の3つのサービスを満たすことを基本とします。 ① 中心市街地への午前・午後の各往復が可能（平日） ・午前／午前に出て市街地で2時間程度の滞在後に帰宅可能 ・午後／午後に出て市街地で2時間程度の滞在後に帰宅可能 ② 中心市街地への通学が可能（平日） ・行き／信州中野駅に概ね8時頃までに到着可能 ・帰り／信州中野駅発16時台～18時台の便で帰宅可能 ③ 主要観光地への往復が可能 ・湯田中駅と山ノ内町内の主要観光地との往復が可能	・中野木島線 ・上林線 ・永田・親川線 ・合庁線 ・菅線 ・奥志賀高原線 ・白根火山線
	支線バス路線	地域の中心市街地への移動を支援するため、次のサービスを満たすことを基本とします。 ○ 幹線バス路線へ接続し、中心市街地への移動が可能 ・立ヶ花線 ・ふれあいバス ・楽ちんバス ・お出かけタクシー
タクシー	住民のライフスタイルを維持・支援できるサービスの提供。	・タクシー事業者

※上表における中心市街地は前頁と同様に信州中野駅及び湯田中駅周辺を指します

8. 計画目標

基本方針を踏まえ、公共交通計画の目標を次のとおり設定します。

目標1 公共交通利用者数の維持

指標	現況値	目標値
鉄道駅の乗降客数	167.1万人 (2019.4~2020.3)	172.7万人 ^{※1} (2026.4~2027.3)
	利用データ	・国土交通省「国土数値情報(駅別乗降客数データ)」(替佐駅、信州中野駅、夜間瀬駅、湯田中駅)
	算出方法	日乗降客数×365日(詳細は次頁以降参照)
バス等の利用者数	21.2万人 (2021.1~2021.12)	28.8万人 ^{※2} (2026.1~2026.12)
	利用データ	・各交通事業者データ(上林線、永田・親川線、中野木島線、菅線、合庁線、立ヶ花線、倭・科野地区、間山線、豊田地域、乗ちんバス・お出かけタクシー・ チョイソコやまのうち(R6.7))
	算出方法	年間利用者数(詳細は次頁以降参照)

※1: 新型コロナウイルス拡大前の2018.4~2019.3の数値
 ※2: 新型コロナウイルス拡大前の2019.1~2019.12の数値

目標2 公共交通事業の収支率の維持・改善

指標	現況値	目標値
バス事業の収支率	42.8% (2020.10~2021.9)	58.5% ^{※3} (2025.10~2026.9)
	利用データ	各交通事業者データ(上林線、永田・親川線、中野木島線、菅線、合庁線)
	算出方法	経常収益÷経常費用(詳細は次頁以降参照)

※3: 新型コロナウイルス拡大前の2018.10~2019.9の数値

目標3 効率化と適切な行政負担の維持

指標	現況値	目標値
バス事業に関わる行政負担額(利用者1人あたり負担額)	465円/人(令和3年度)	465円/人(令和8年度)
	利用データ	中野市、山ノ内町、各交通事業者データ(地域内で運行するバス・デマンドタクシー)
	算出方法	行政負担額÷利用者数(詳細は次頁以降参照)

目標4 鉄道及び幹線バス路線と支線バス路線の接続確保

指標	現況値	目標値
拠点駅で鉄道及び幹線バス路線に5~15分で接続している支線バス路線の割合	51.4% (2022.3時点)	65.7% (2027.3時点)
	利用データ	時刻表
	算出方法	次頁以降参照

目標5 乗り継ぎ拠点駅における鉄道と幹線バス路線の接続確保

指標	現況値	目標値
拠点駅で鉄道に5~15分で接続している幹線バス路線の割合	43.0% (2022.3時点)	48.1% (2027.3時点)
	利用データ	時刻表
	算出方法	次頁以降参照

8. 計画目標

基本方針を踏まえ、公共交通計画の目標を次のとおり設定します。

目標1 公共交通利用者数の維持

指標	現況値	目標値
鉄道駅の乗降客数	167.1万人 (2019.4~2020.3)	172.7万人 ^{※1} (2026.4~2027.3)
	利用データ	・国土交通省「国土数値情報(駅別乗降客数データ)」(替佐駅、信州中野駅、夜間瀬駅、湯田中駅)
	算出方法	日乗降客数×365日(詳細は次頁以降参照)
バス等の利用者数	21.2万人 (2021.1~2021.12)	28.8万人 ^{※2} (2026.1~2026.12)
	利用データ	・各交通事業者データ(上林線、永田・親川線、中野木島線、菅線、合庁線、立ヶ花線、倭・科野地区、間山線、豊田地域、乗ちんバス、お出かけタクシー)
	算出方法	年間利用者数(詳細は次頁以降参照)

※1: 新型コロナウイルス拡大前の2018.4~2019.3の数値
 ※2: 新型コロナウイルス拡大前の2019.1~2019.12の数値

目標2 公共交通事業の収支率の維持・改善

指標	現況値	目標値
バス事業の収支率	42.8% (2020.10~2021.9)	58.5% ^{※3} (2025.10~2026.9)
	利用データ	各交通事業者データ(上林線、永田・親川線、中野木島線、菅線、合庁線)
	算出方法	経常収益÷経常費用(詳細は次頁以降参照)

※3: 新型コロナウイルス拡大前の2018.10~2019.9の数値

目標3 効率化と適切な行政負担の維持

指標	現況値	目標値
バス事業に関わる行政負担額(利用者1人あたり負担額)	465円/人(令和3年度)	465円/人(令和8年度)
	利用データ	中野市、山ノ内町、各交通事業者データ(地域内で運行するバス・デマンドタクシー)
	算出方法	行政負担額÷利用者数(詳細は次頁以降参照)

目標4 鉄道及び幹線バス路線と支線バス路線の接続確保

指標	現況値	目標値
拠点駅で鉄道及び幹線バス路線に5~15分で接続している支線バス路線の割合	51.4% (2022.3時点)	65.7% (2027.3時点)
	利用データ	時刻表
	算出方法	次頁以降参照

目標5 乗り継ぎ拠点駅における鉄道と幹線バス路線の接続確保

指標	現況値	目標値
拠点駅で鉄道に5~15分で接続している幹線バス路線の割合	43.0% (2022.3時点)	48.1% (2027.3時点)
	利用データ	時刻表
	算出方法	次頁以降参照

新

■（目標1）鉄道駅の乗降客数

路線名	日乗降客数	
	現況値(2019.4~2020.3の平均値)	参考値 ^{※1} (2018.4~2019.3の平均値)
替佐駅	242人/日	242人/日
信州中野駅	3,008人/日	3,118人/日
夜間瀬駅	135人/日	149人/日
湯田中駅	1,194人/日	1,225人/日
合計	4,579人/日	4,734人/日

※1：新型コロナウイルス拡大前の2018.4~2019.3の数値

指標	年間乗降客数	
	現況値(2019.4~2020.3)	目標値(2026.4~2027.3)
上表4駅合計の年間乗降客数	167.1万人/年 = 4,579人/日×365日	172.7万人/年 = 4,734人/日×365日

■（目標1）バス等の利用者数

路線名	年間利用者数	
	現況値(2021.1~2021.12)	参考値 ^{※2} (2019.1~2019.12)
上林線	23,800人/年	44,100人/年
永田・親川線	19,600人/年	42,500人/年
中野木島線	147,100人/年	155,100人/年
菅線	8,400人/年	10,700人/年
合庁線	9,000人/年	12,800人/年
立ヶ花線	3,900人/年	5,200人/年
倭・科野地区	2,681人/年	2,410人/年
間山線	5,734人/年	6,027人/年
豊田地域	771人/年	933人/年
乗ちんバス チョイソコやまのうち(R6.7)	6,749人/年	7,601人/年
お出かけタクシー	305人/年	672人/年
合計	211,800人/年	288,043人/年

※2：新型コロナウイルス拡大前の2018.4~2019.3の数値

指標	年間利用者数	
	現況値(2021.1~2021.12)	目標値(2026.1~2026.12)
上表11路線合計の年間利用者数	21.2万人/年	28.8万人/年

■（目標2）バス事業の収支率

路線名	現況値(2020.10~2021.9)			参考値 ^{※3} (2018.10~2019.9)		
	経常収益	経常費用	収支率	経常収益	経常費用	収支率
上林線	638万円	2,570万円	24.8%	1,569万円	2,428万円	64.6%
永田・親川線	518万円	2,384万円	21.7%	1,964万円	3,246万円	60.5%
中野木島線	4,469万円	5,987万円	74.6%	4,581万円	6,156万円	74.4%
菅線	191万円	1,491万円	12.8%	235万円	1,400万円	16.8%
合庁線	182万円	1,239万円	14.7%	229万円	1,123万円	20.4%
立ヶ花線	68万円	516万円	13.2%	89万円	467万円	19.1%
合計	6,066万円	14,187万円	42.8%	8,667万円	14,820万円	58.5%

※3：新型コロナウイルス拡大前の2018.10~2019.9の数値

指標	収支率	
	現況値(2020.10~2021.9)	目標値(2025.10~2026.9)
上表6路線合計の収支率	42.8% = 6,066万円 ÷ 14,187万円	58.5% = 8,667万円 ÷ 14,820万円

旧

■（目標1）鉄道駅の乗降客数

路線名	日乗降客数	
	現況値(2019.4~2020.3の平均値)	参考値 ^{※1} (2018.4~2019.3の平均値)
替佐駅	242人/日	242人/日
信州中野駅	3,008人/日	3,118人/日
夜間瀬駅	135人/日	149人/日
湯田中駅	1,194人/日	1,225人/日
合計	4,579人/日	4,734人/日

※1：新型コロナウイルス拡大前の2018.4~2019.3の数値

指標	年間乗降客数	
	現況値(2019.4~2020.3)	目標値(2026.4~2027.3)
上表4駅合計の年間乗降客数	167.1万人/年 = 4,579人/日×365日	172.7万人/年 = 4,734人/日×365日

■（目標1）バス等の利用者数

路線名	年間利用者数	
	現況値(2021.1~2021.12)	参考値 ^{※2} (2019.1~2019.12)
上林線	23,800人/年	44,100人/年
永田・親川線	19,600人/年	42,500人/年
中野木島線	147,100人/年	155,100人/年
菅線	8,400人/年	10,700人/年
合庁線	9,000人/年	12,800人/年
立ヶ花線	3,900人/年	5,200人/年
倭・科野地区	2,681人/年	2,410人/年
間山線	5,734人/年	6,027人/年
豊田地域	771人/年	933人/年
乗ちんバス	6,749人/年	7,601人/年
お出かけタクシー	305人/年	672人/年
合計	211,800人/年	288,043人/年

※2：新型コロナウイルス拡大前の2018.4~2019.3の数値

指標	年間利用者数	
	現況値(2021.1~2021.12)	目標値(2026.1~2026.12)
上表11路線合計の年間利用者数	21.2万人/年	28.8万人/年

■（目標2）バス事業の収支率

路線名	現況値(2020.10~2021.9)			参考値 ^{※3} (2018.10~2019.9)		
	経常収益	経常費用	収支率	経常収益	経常費用	収支率
上林線	638万円	2,570万円	24.8%	1,569万円	2,428万円	64.6%
永田・親川線	518万円	2,384万円	21.7%	1,964万円	3,246万円	60.5%
中野木島線	4,469万円	5,987万円	74.6%	4,581万円	6,156万円	74.4%
菅線	191万円	1,491万円	12.8%	235万円	1,400万円	16.8%
合庁線	182万円	1,239万円	14.7%	229万円	1,123万円	20.4%
立ヶ花線	68万円	516万円	13.2%	89万円	467万円	19.1%
合計	6,066万円	14,187万円	42.8%	8,667万円	14,820万円	58.5%

※3：新型コロナウイルス拡大前の2018.10~2019.9の数値

指標	収支率	
	現況値(2020.10~2021.9)	目標値(2025.10~2026.9)
上表6路線合計の収支率	42.8% = 6,066万円 ÷ 14,187万円	58.5% = 8,667万円 ÷ 14,820万円

新

■(目標3)バス事業に関わる行政負担額(利用者1人あたり負担額)

路線名	行政負担額 ^{※1}	利用者数	1人あたり負担額	対象期間	(参考)	
					中野市・山ノ内町負担額	
上林線	19,795,000円	23,801人	832円/人	令和3年度 (2020.10~2021.9)	11,957,000円	
中野木島線	13,161,000円	147,144人	89円/人		2,557,000円	
永田・親川線	19,099,000円	19,554人	977円/人		9,732,000円	
合庁線	10,797,000円	9,040人	1,194円/人		10,797,000円	
菅線	13,788,000円	8,368人	1,648円/人		13,788,000円	
立ヶ花線	4,580,703円	3,943人	1,162円/人	令和3年度 (2021.4~2022.3)	2,274,703円	
ふれあいバス	9,235,000円	9,335人	989円/人		4,636,000円	
楽ちんバス チョイソコやまの うち(86.7)	13,807,546円	6,749人	2,046円/人		7,365,546円	
おでかけタクシー	1,963,000円	310人	6,332円/人		1,459,000円	
合計(現況値)	106,226,249円	228,244人	465円/人		令和3年度	64,566,249円
目標値(現状維持)					令和8年度	465円/人

※行政負担額は、国・県・中野市・山ノ内町の負担額の合計

■(目標4)拠点駅で鉄道及び幹線バス路線に5~15分で接続している支線バス路線の便数

路線名	支線バス		接続方法		鉄道・幹線バス		接続状況
	行き先	接続場所	乗継方向	路線名	行き先	接続状況	
立ヶ花線	信州中野駅	立ヶ花駅	支線→鉄道	飯山線	飯山駅	1/4便	
		立ヶ花駅	支線→鉄道	飯山線	長野駅	2/4便	
ふれあいバス 倭・科野地区/間山線	温泉公園	信州中野駅	支線→鉄道	長野電鉄	信州中野駅	0便	1/3便 [※]
			支線→鉄道	長野電鉄	信州中野駅	1便	便 [※]
ふれあいバス 豊田地域	岩井東	信州中野駅	支線→鉄道	長野電鉄	信州中野駅	1便	3/4便 [※]
			支線→鉄道	長野電鉄	長野駅	3便	便 [※]
ふれあいバス 豊田地域	上今井	替佐駅	支線→幹線	永田・親川線	信州中野駅	0/3便	
	三俣	替佐駅	支線→幹線	永田・親川線	親川	0/2便	
楽ちんバス 西・北部ルート	夜間瀬・湯田中駅	夜間瀬駅	支線→鉄道	長野電鉄	信州中野駅	2便	3/5便 [※]
			支線→幹線	上林線		3便	便 [※]
楽ちんバス 南部ルート	裏落合	夜間瀬駅	支線→鉄道	長野電鉄	湯田中駅	6便	6/6便 [※]
			支線→幹線	上林線	スノーモーター	5便	便 [※]
楽ちんバス 南部ルート	循環バス	湯田中駅	支線→鉄道	長野電鉄	信州中野駅	2便	2/4便 [※]
			支線→鉄道	長野電鉄	湯田中駅	2便	便 [※]
合計(現況値)(2022.3時点)							18/35便 接続率 51.4%
目標値(2027.3時点)(接続率が50%未満のものを全て50%以上にすることに努める)							23/35便 接続率 65.7%

※同一の便で複数の接続を図っている場合は、接続便数が多いものを目標値に採用した

■(目標5)拠点駅で鉄道に5~15分で接続している幹線バス路線の便数

路線名	幹線バス		接続方法		鉄道		接続状況
	行き先	接続場所	乗継方向	路線名	行き先	接続状況	
上林線	信州中野駅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	長野駅	2/7便	
	スノーモーター	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	湯田中駅	3/6便	
菅線	信州中野駅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	長野駅	2/7便	
	瀧田駅・菅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	湯田中駅	2/7便	
永田・親川線	信州中野駅	替佐駅	バス→鉄道	飯山線	長野駅	3便	3/6便 [※]
		信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	長野駅	2便	便 [※]
	親川	替佐駅	バス→鉄道	飯山線	飯山駅	1便	4/6便 [※]
合庁線	信州中野駅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	湯田中駅	4便	4/6便 [※]
	飯山駅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	湯田中駅	5/7便	
中野木島線	信州中野駅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	長野駅	1/7便	
	飯山駅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	湯田中駅	8/13便	
信州中野駅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	長野駅	4/13便		
合計(現況値)(2022.3時点)							34/79便 接続率 43.0%
目標値(2027.3時点)(4便分接続状況を向上)							38/79便 接続率 48.1%

※同一の便で複数の接続を図っている場合は、接続便数が多いものを目標値に採用した

旧

■(目標3)バス事業に関わる行政負担額(利用者1人あたり負担額)

路線名	行政負担額 ^{※1}	利用者数	1人あたり負担額	対象期間	(参考)	
					中野市・山ノ内町負担額	
上林線	19,795,000円	23,801人	832円/人	令和3年度 (2020.10~2021.9)	11,957,000円	
中野木島線	13,161,000円	147,144人	89円/人		2,557,000円	
永田・親川線	19,099,000円	19,554人	977円/人		9,732,000円	
合庁線	10,797,000円	9,040人	1,194円/人		10,797,000円	
菅線	13,788,000円	8,368人	1,648円/人		13,788,000円	
立ヶ花線	4,580,703円	3,943人	1,162円/人	令和3年度 (2021.4~2022.3)	2,274,703円	
ふれあいバス	9,235,000円	9,335人	989円/人		4,636,000円	
楽ちんバス	13,807,546円	6,749人	2,046円/人		7,365,546円	
おでかけタクシー	1,963,000円	310人	6,332円/人		1,459,000円	
合計(現況値)	106,226,249円	228,244人	465円/人		令和3年度	64,566,249円
目標値(現状維持)					令和8年度	465円/人

※行政負担額は、国・県・中野市・山ノ内町の負担額の合計

■(目標4)拠点駅で鉄道及び幹線バス路線に5~15分で接続している支線バス路線の便数

路線名	支線バス		接続方法		鉄道・幹線バス		接続状況
	行き先	接続場所	乗継方向	路線名	行き先	接続状況	
立ヶ花線	信州中野駅	立ヶ花駅	支線→鉄道	飯山線	飯山駅	1/4便	
		立ヶ花駅	支線→鉄道	飯山線	長野駅	2/4便	
ふれあいバス 倭・科野地区/間山線	温泉公園	信州中野駅	支線→鉄道	長野電鉄	信州中野駅	0便	1/3便 [※]
			支線→鉄道	長野電鉄	信州中野駅	1便	便 [※]
ふれあいバス 豊田地域	岩井東	信州中野駅	支線→鉄道	長野電鉄	信州中野駅	1便	3/4便 [※]
			支線→鉄道	長野電鉄	長野駅	3便	便 [※]
ふれあいバス 豊田地域	上今井	替佐駅	支線→幹線	永田・親川線	信州中野駅	0/3便	
	三俣	替佐駅	支線→幹線	永田・親川線	親川	0/2便	
楽ちんバス 西・北部ルート	夜間瀬・湯田中駅	夜間瀬駅	支線→鉄道	長野電鉄	信州中野駅	2便	3/5便 [※]
			支線→幹線	上林線		3便	便 [※]
楽ちんバス 南部ルート	裏落合	夜間瀬駅	支線→鉄道	長野電鉄	湯田中駅	6便	6/6便 [※]
			支線→幹線	上林線	スノーモーター	5便	便 [※]
楽ちんバス 南部ルート	循環バス	湯田中駅	支線→鉄道	長野電鉄	信州中野駅	2便	2/4便 [※]
			支線→鉄道	長野電鉄	湯田中駅	2便	便 [※]
合計(現況値)(2022.3時点)							18/35便 接続率 51.4%
目標値(2027.3時点)(接続率が50%未満のものを全て50%以上にすることに努める)							23/35便 接続率 65.7%

※同一の便で複数の接続を図っている場合は、接続便数が多いものを目標値に採用した

■(目標5)拠点駅で鉄道に5~15分で接続している幹線バス路線の便数

路線名	幹線バス		接続方法		鉄道		接続状況
	行き先	接続場所	乗継方向	路線名	行き先	接続状況	
上林線	信州中野駅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	長野駅	2/7便	
	スノーモーター	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	湯田中駅	3/6便	
菅線	信州中野駅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	長野駅	2/7便	
	瀧田駅・菅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	湯田中駅	2/7便	
永田・親川線	信州中野駅	替佐駅	バス→鉄道	飯山線	長野駅	3便	3/6便 [※]
		信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	長野駅	2便	便 [※]
	親川	替佐駅	バス→鉄道	飯山線	飯山駅	1便	4/6便 [※]
合庁線	信州中野駅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	湯田中駅	4便	4/6便 [※]
	飯山駅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	湯田中駅	5/7便	
中野木島線	信州中野駅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	長野駅	1/7便	
	飯山駅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	湯田中駅	8/13便	
信州中野駅	信州中野駅	バス→鉄道	長野電鉄	長野駅	4/13便		
合計(現況値)(2022.3時点)							34/79便 接続率 43.0%
目標値(2027.3時点)(4便分接続状況を向上)							38/79便 接続率 48.1%

※同一の便で複数の接続を図っている場合は、接続便数が多いものを目標値に採用した

新

旧

9-1. 実施事業の内容

各施策及び事業について、事業の内容や実施主体、実施時期を以下に整理しました。

(1) バス路線維持事業

① 幹線バス路線の運行維持

事業概要	<p>○幹線バス路線は地域間の移動において重要な路線となっており、地域住民にとってなくてはならない路線であるため、利用者の減少に歯止めをかけ、路線の維持を図るため、利用促進に向けたサービス充実に取り組む。</p> <p>【地域間幹線系統】</p> <p>○幹線バス路線の中でも、中野木島線、上林線、永田・親川線は地域間幹線系統として、国の地域公共交通確保維持事業補助制度を活用して運行しているが、利用者の減少により地域間幹線系統としての補助要件を満たさなくなる恐れがある。</p> <p>○上記 3 路線は幹線バス路線として地域住民にとってなくてはならない路線であるため、地域間幹線系統としての補助要件を満たさなくなった場合においても、交通事業者及び両市町による連携を密にし、路線維持に向けた検討を適切に行い路線の維持を図る。</p> <p>【廃止路線代替バス】</p> <p>○幹線バス路線である菅線、合庁線は廃止代替路線バスとして、中野市、山ノ内町の補助により運行している。</p> <p>○当該路線については、地域間の移動において重要な幹線となっているため、今後も、廃止代替バス路線補助を継続し路線の維持を図る。</p>				
	実施主体	交通事業者、地域公共交通対策協議会、中野市、山ノ内町			
実施時期	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度

② 支線バス路線の運行維持

事業概要	<p>【地域内フィーダー系統】</p> <p>○支線バス路線である立ヶ花線、ふれあいバス、楽ちんバス、おでかけタクシー、チョイソコやまのうち(R6.7)は、地域内フィーダー系統として、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助制度を活用し運行している。</p> <p>○当該路線については、交通空白地と地域内幹線系統を接続することにより、中心市街地への移動を確保している重要な支線となっており、今後も国の補助制度を活用し路線の維持を図る。</p>				
	実施主体	交通事業者、地域公共交通対策協議会、中野市、山ノ内町			
実施時期	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度

9-1. 実施事業の内容

各施策及び事業について、事業の内容や実施主体、実施時期を以下に整理しました。

(1) バス路線維持事業

① 幹線バス路線の運行維持

事業概要	<p>○幹線バス路線は地域間の移動において重要な路線となっており、地域住民にとってなくてはならない路線であるため、利用者の減少に歯止めをかけ、路線の維持を図るため、利用促進に向けたサービス充実に取り組む。</p> <p>【地域間幹線系統】</p> <p>○幹線バス路線の中でも、中野木島線、上林線、永田・親川線は地域間幹線系統として、国の地域公共交通確保維持事業補助制度を活用して運行しているが、利用者の減少により地域間幹線系統としての補助要件を満たさなくなる恐れがある。</p> <p>○上記 3 路線は幹線バス路線として地域住民にとってなくてはならない路線であるため、地域間幹線系統としての補助要件を満たさなくなった場合においても、交通事業者及び両市町による連携を密にし、路線維持に向けた検討を適切に行い路線の維持を図る。</p> <p>【廃止路線代替バス】</p> <p>○幹線バス路線である菅線、合庁線は廃止代替路線バスとして、中野市、山ノ内町の補助により運行している。</p> <p>○当該路線については、地域間の移動において重要な幹線となっているため、今後も、廃止代替バス路線補助を継続し路線の維持を図る。</p>				
	実施主体	交通事業者、地域公共交通対策協議会、中野市、山ノ内町			
実施時期	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度

② 支線バス路線の運行維持

事業概要	<p>【地域内フィーダー系統】</p> <p>○支線バス路線である立ヶ花線、ふれあいバス、楽ちんバス、おでかけタクシーは地域内フィーダー系統として、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助制度を活用し運行している。</p> <p>○当該路線については、交通空白地と地域内幹線系統を接続することにより、中心市街地への移動を確保している重要な支線となっており、今後も国の補助制度を活用し路線の維持を図る。</p>				
	実施主体	交通事業者、地域公共交通対策協議会、中野市、山ノ内町			
実施時期	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度