

木曽地域公共交通計画 概要版

1. 計画の目的

人口減少、高齢化が進む木曽地域において**公共交通を安定して確保**するため、広域バス路線（幹線）の運行などの指針となる「木曽地域公共交通計画」を作成し、**郡内6町村をはじめ、県、交通事業者、地域住民が連携して地域の公共交通の課題に取り組む**ことにより、地域の持続的発展を目指します。

2. 計画の期間と区域

計画の期間 令和6（2024）年度～令和10（2028）年度までの5年間
※地域公共交通を取り巻く状況の変化に対応するため、適宜見直し・改定を行う
計画の区域 木曽郡全域

3. 木曽地域の公共交通に関する問題・課題

木曽地域
固有の
現状と課題

全県的な課題

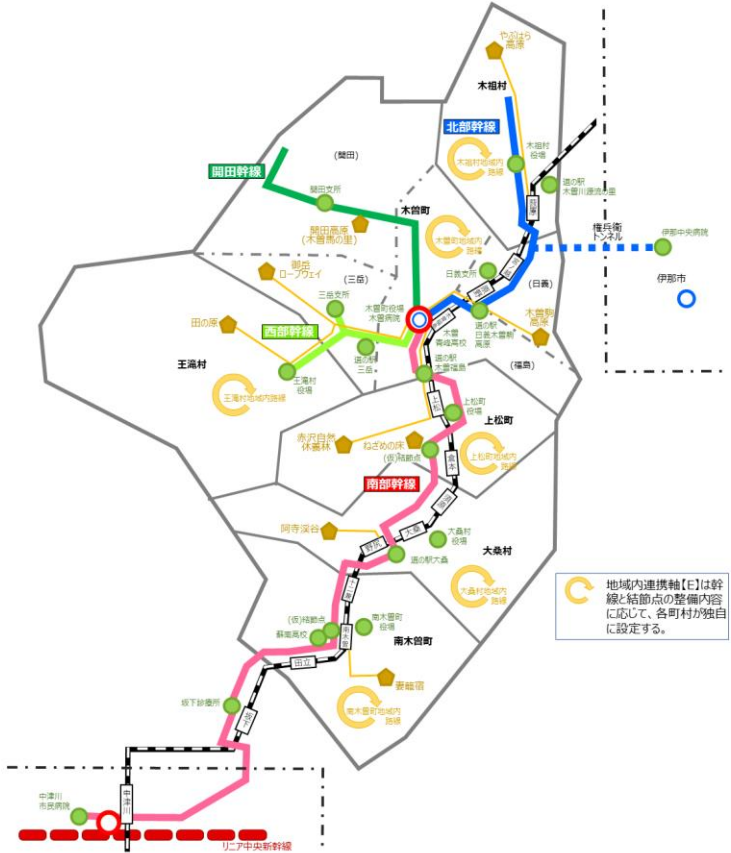
その他の課題

- ・地形が急峻で山間にも人口が点在、過疎化・少子高齢化も顕著
- ・中央西線のダイヤと利用者ニーズとのずれ
- ・地方公共団体によるバス事業者の株式保有と再編事業の停滞
- ・足腰の悪い高齢の利用者が多いなかでのバリアフリー車両への適用除外
- ・郡の中心である木曽福島市街地に施設が立地するが、域外への流出も顕著
- ・**バス路線同士、鉄道路線との重複による効率性の低下**
- ・バス事業者の**ドライバー不足**
- ・**地域間幹線系統補助金（国庫補助金）の非取得**

4. 基本方針、目標及び目標を達成するための施策と目指す将来像

基本方針	目標	施策	目指す将来像
地域 の 日常 生活 と 来 訪 者 の 移 動 を 支 え る の 実 現	目標①： 地域公共交通ネット ワークの再構築	①-1 郡内の公共交通体系の再構築・運用	幹線と支線による安定的かつ効率的な交通体系が構築されている。その上で、
		①-2 結節点の整備	
		①-3 リニア中央新幹線へのアクセス確保	
	目標②： 利便性の向上	②-1 情報提供の充実・高度化	
		②-2 結節点における待合環境の整備	
		②-3 バリアフリー化の推進	
		②-4 ダイヤの調整	
		②-5 運賃体系の統一	
		②-6 キャッシュレス化の推進	
	目標③： 地域公共交通の持続 可能性の向上	③-1 補助金の取得	✓ 来訪者の移動の足 が充実し、円滑に目的施設までアクセスできる。 リニア開業までに、観光・ビジネス需要に対応 した便が確保され、多くの方が訪れることで地域に好影響がもたらされている
		③-2 運行事業費の見直し	
		③-3 担い手の確保	
		③-4 利用促進	

5. 木曽地域において目指す交通体系



拠点と軸の設定				
区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な路線・拠点
拠点	広域拠点	○	・三大都市圏などと接続する地域としての玄関口	・木曽（木曽町中心部） ・木曽福島駅 ・木曽町役場、木曽合同庁舎 ・木曽病院 ・木曽青峰高校 ・イオン・Aコープ
	圏域拠点	○	・広域圏の中心地	木曽町
	地域拠点	●	・地域内における主要目的施設 交通結節点など	木曽町 ・日義支所 ・開田支所 ・三岳支所 ・道の駅木曽福島 ・道の駅日義木曽駒高原 ・道の駅三岳 上松町 ・上松（駅・町役場周辺） ・（仮）結節点（ねぞめ付近） 南木曽町 ・南木曽（駅・町役場周辺） ・蘇南高校 ・（仮）結節点（吾妻付近） 木祖村 ・木祖（村役場周辺） ・道の駅木曽川源流の里 王滝村 ・王滝（村役場周辺） 大桑村 ・大桑（駅・村役場周辺） ・マルトン ・道の駅大桑 域外（要接続） ・伊那中央病院 ・坂下診療所 ・中津川市民病院
軸	観光拠点	■	・地域公共交通でのアクセスを確保すべき観光地	上松町 ・赤沢自然休養林 ・ねぞめの床 南木曽町 ・妻籠宿 木曽町 ・木曽駒高原 ・開田高原 ・御岳ロープウェイ 木祖村 ・やぶらは高原 王滝村 ・田の原 大桑村 ・阿寺溪谷
	[A] 広域都市間連携軸	—	・三大都市圏などに連絡する軸	鉄道 ・中央西線（特急列車）[JR東海] （城野） ・リニア中央新幹線 [JR東海]
	[B] 圏域間連携軸	—	・隣接県や県内の他圏域と連絡する軸	鉄道 ・中央西線（普通列車）[JR東海]
	[C] 圏域内連携軸	—	・町村間の移動を支え圏域拠点を結ぶ軸	バス ・南部幹線 ・北部幹線 ・西部幹線 ・開田幹線
	[D] 地域間連携軸	—	・地域拠点間を結ぶ軸	※木曽地域は該当なし
	[E] 地域内連携軸	○	・地域拠点と居住区を結ぶ軸	バス 乗合タクシー ・各町村のコミュニティ交通

6. 木曽地域の公共交通において保証すべき品質

■ 地域公共交通ネットワークに関する品質

「日常生活の足」の維持確保（当面かつ早期）					観光・ビジネス需要に対応（リニア開業までに）		
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] 圏域間連携軸	木曽地域を出発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。	木曽福島駅を出発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、通院と同等のパターンで移動できるとして、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、観光地にあわせ道路網や駅の設定などは付かないが、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] 圏域内連携軸	当該軸の沿線の居住区を出発して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別途確保）	当該軸の沿線の居住区から木曽青峰高校及び蘇南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日に複数回あり、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。観光客の移動にあわせ、午前中は到着列車、夕方は出発列車と接続できるようダイヤを調整する。	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] 地域間連携軸	木曽地域においては[D]地域間連携軸の設定は見込んでいないが、設定する場合には概ね[C]圏域内連携軸と同等の水準とする						
[E] 地域内連携軸	圏域内の各居住区を出発して直接もしくは[B]圏域間連携軸、[C]圏域内連携軸への乗継ぎにより木曽青峰高校及び蘇南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。				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] 広域都市間連携軸、[B] 圏域間連携軸、[C] 圏域内連携軸からの乗継ぎ等の調整を行い、原則として[E]地域内連携軸にて担うものとする。		

- 地域公共交通の決済環境に関する品質 ⇒ **キャッシュレス決済の導入**（タクシーを含む）
- 公共交通情報の提供に関する品質 ⇒ **公共交通情報のオープンデータ化**
- 拠点に関する品質 ⇒ **交通結節点における快適な待合環境の整備**

7. 計画の主な目標値

指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
公共交通機関利用者数（鉄道・乗合バス・タクシーの輸送人員の合計）	512,000人（2022年度）	650,000人（2028年度）	コロナ前水準を上回り、それを維持することを目指す
GoogleトランジットへのGTFS-JPの情報提供率	50%（2022年度）	100%（2028年度）	地域外からの利用が一定数ある路線については、概ね情報提供がなされている状態を目指す
地域間幹線系統補助金の取得路線数の取得路線数	0（2022年度）	4（2028年度）	補助金の取得により路線の運営・維持が改善されている状況を目指す