

# 木曽地域公共交通利便増進実施計画 概要版

## 1 計画策定の目的と計画の位置づけ

### 目的と位置づけ

持続可能な地域公共交通の実現を図るため「木曽地域公共交通計画」に示される事業のうち、路線の再編や運賃、運行ダイヤなど利用者の利便の増進に資する取組を具体的に示す【木曽地域公共交通利便増進実施計画（アクションプラン）】を策定します。

木曽地域編に記載

マスタープラン

基本的な考え方、  
目標、施策体系など

アクションプラン

利用者の利便の増進  
に資する具体的事業

長野県地域  
公共交通計画

木曽地域  
公共交通計画

木曽地域公共交通利便増進  
実施計画（本計画）

## 2 計画の期間及び区域

### 実施区域

木曽郡全域

5年間（令和7年度～令和11年度）

### 計画期間

|            | 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 | 令和11年度 |
|------------|-------|-------|-----------|-------|--------|--------|
| 木曽地域公共交通計画 |       |       |           |       |        |        |
| 利便増進実施計画   |       | 実施    | 検証・見直し・実行 |       |        |        |

## 3 木曽地域における公共交通をとりまく現状と課題（本計画に関連する課題）

木曽地域  
固有の  
現状と課題

- ・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

### その他の課題

- ・地域間幹線系統補助（国庫補助金）の非取得

## 4 地域公共交通計画の施策体系と利便増進事業の位置づけ

| 目標①：<br>地域公共交通ネットワークの再構築 |   | 利便 | 目標②：<br>利便性の向上        |    | 利便 | 目標③：<br>地域公共交通の持続可能性の向上         |   | 利便 |
|--------------------------|---|----|-----------------------|----|----|---------------------------------|---|----|
| ①-1 郡内の公共交通体系の再構築・運用     |   |    | ②-1 情報提供の充実・高度化       |    |    | ③-1 補助金の取得                      |   |    |
| ・広域幹線の検討と運行              | イ |    | ・広域案内パンフレット・ホームページの制作 | ハ  |    | ・広域幹線に対する地域間幹線系統補助金の取得          | ハ |    |
| ・支線の再編                   | イ |    | ・GTFISデータの整備・運用       | ハ  |    | ・接続路線についてのフィーダー系統補助金の取得         | ハ |    |
| ①-2 結節点の整備               |   |    | ②-2 結節点における待合環境の整備    |    |    | ③-2 運行事業費の見直し                   |   |    |
| ・幹線・支線の結節点の整備            | ハ |    | ・屋内での待合環境の整備          | ハ※ |    | ・郡内統一基準の設定・運用                   |   |    |
| ①-3 リニア中央新幹線へのアクセス確保     |   |    | ・デジタルサイネージの設置支援       | ハ※ |    | ③-3 担い手の確保                      |   |    |
| ・中央西線の運行拡充への要望活動         |   |    | ②-3 バリアフリー化・ゼロカーボンの推進 |    |    | ・運転手の雇用促進                       |   |    |
| ・広域幹線による接続検討             |   |    | ・車両の更新                | ハ※ |    | ・運営管理職員の登用                      |   |    |
|                          |   |    | ・鉄道駅におけるエレベーター等の整備推進  |    |    | ③-4 利用促進                        |   |    |
|                          |   |    | ②-4 ダイヤの調整            |    |    | ・地域一丸となった利用促進運動の展開              |   |    |
|                          |   |    | ・乗継に適したダイヤの検討         | イ  |    | ・モビリティ・マネジメント（高齢者、学校、企業等への働きかけ） |   |    |
|                          |   |    | ・中央西線のダイヤ調整についての要望活動  |    |    | ・免許返納者への定期券、回数券などのインセンティブ付与     |   |    |
|                          |   |    | ②-5 運賃体系の統一           |    |    | ・イベント、フォーラムなどの開催                |   |    |
|                          |   |    | ・郡内統一の運賃基準の導入         | ロ  |    |                                 |   |    |
|                          |   |    | ②-6 キャッシュレス化の推進       |    |    |                                 |   |    |
|                          |   |    | ・導入可能なキャッシュレス決済方式の検討  | ハ※ |    |                                 |   |    |

（注1）利便増進事業で実施する事業は、カタカナがついている項目

（注2）「※」は調整が整い次第段階的に実施する事業（「参考情報」）として配置

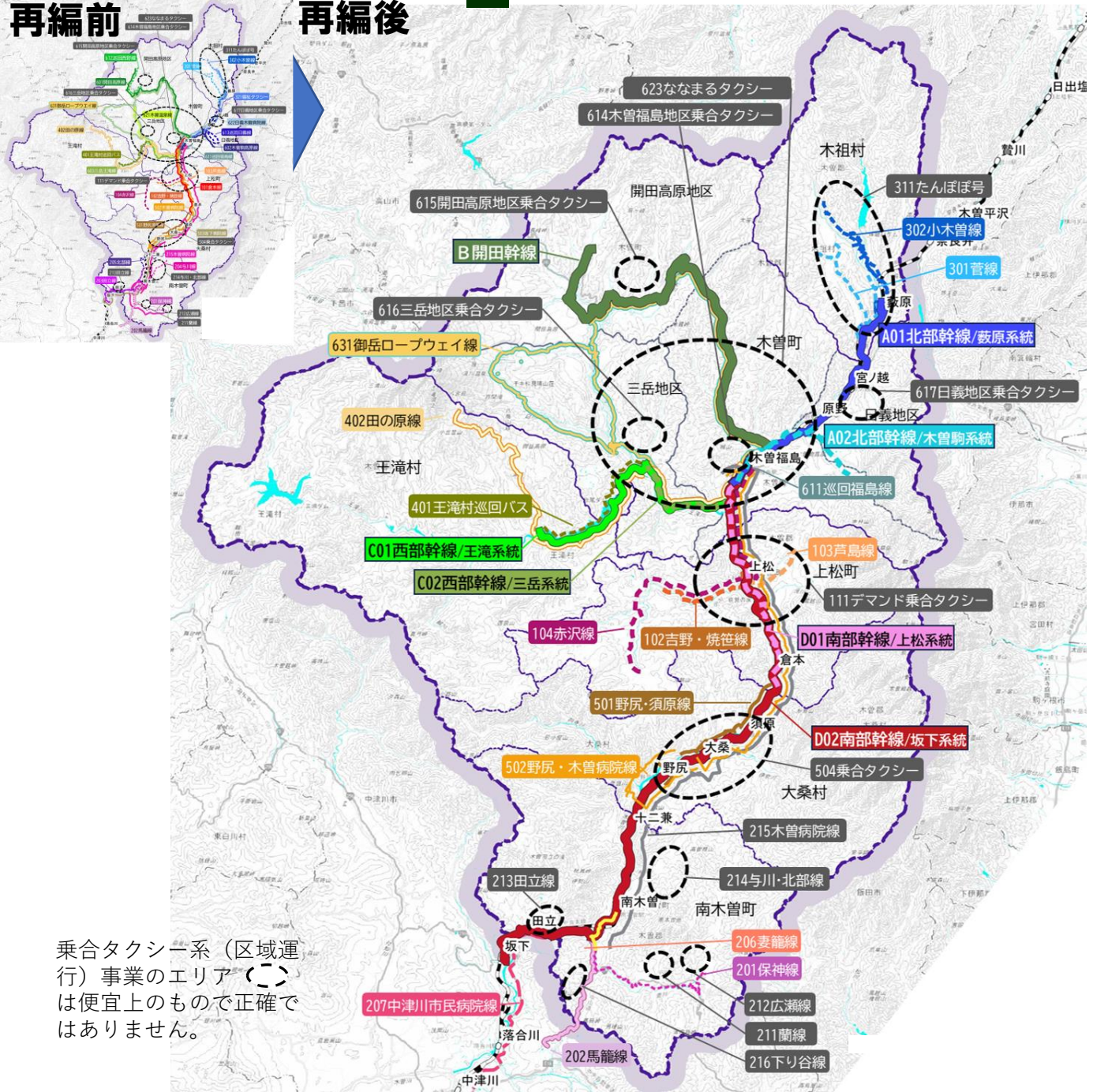
## 5 ①利便増進事業の内容

- (1)広域幹線の新設事業
- (2)支線の再編・運行事業

イ  
イ

再編前

再編後



■再編前の公共交通ネットワーク(令和6年10月時点)

**39路線**（観光路線・乗合タクシー等含む）

■再編後の公共交通ネットワーク(令和7年10月～)

**36路線**（4広域幹線 7系統 + 29のフィーダー線  
（観光路線・乗合タクシー含む））



【広域幹線の運行概要】

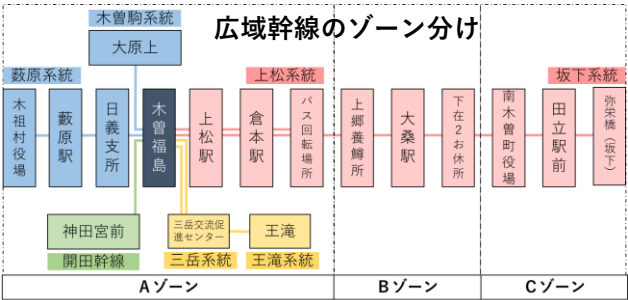
郡内のバス路線のうち13路線を4広域幹線7系統に再編

| 系統  |       | 運行事業者                    | キロ程    | 運行本数                |           | 使用車両       |
|-----|-------|--------------------------|--------|---------------------|-----------|------------|
|     |       |                          |        | 平日                  | 土休日       |            |
| A01 | 藪原系統  | やぶはらタクシー(株)<br>おんたけ交通(株) | 20.2km | 8~10便<br>(上4~5下4~5) | 6便(上3下3)  | 小型バス (29人) |
| A02 | 木曽駒系統 | おんたけ交通(株)                | 10.5km | 14便(上7下7)           | 8便(上4下4)  | 小型バス (29人) |
| B01 | 開田系統  | おんたけ交通(株)                | 34.7km | 21便(上11下10)         | 14便(上7下7) | 中型バス (57人) |
| C01 | 王滝系統  | おんたけ交通(株)                | 21.8km | 15便(上8下7)           | 10便(上5下5) | 中型バス (57人) |
| C02 | 三岳系統  | おんたけ交通(株)                | 9.9km  | 6便(上3下3)            | 2便(上1下1)  | 中型バス (57人) |
| D01 | 上松系統  | おんたけ交通(株)                | 17.8km | 11便(上6下5)           | 6便(上3下3)  | 中型バス (57人) |
| D02 | 坂下系統  | おんたけ交通(株)                | 47.9km | 7~10便<br>(上3~5下4~5) | 4便(上2下2)  | 小型バス (29人) |

○重複路線を広域幹線として再編、町村のフィーダー線は結節点20か所で広域幹線に接続することで地域公共交通で移動ができるネットワークを形成

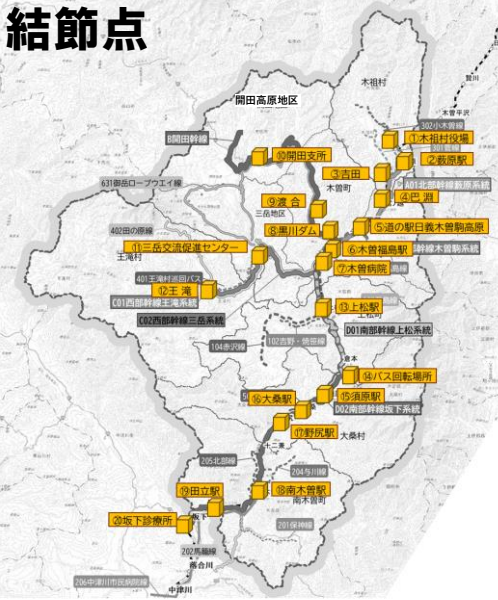
(3)統一運賃基準の導入事業

- 【広域幹線の運賃】
- ①木曽福島からの直線距離に基づきA～Cにゾーン分け
  - ②初乗り200円とし、ゾーンを一つ跨ぐごとに200円加算  
(※Aゾーン内の移動で系統間の乗継が生じた場合は、その都度運賃が発生します。)
- 【乗継割引制度】
- 支線から広域幹線に乗り継ぐ場合「乗継元と乗継先の運賃を比較して、高い方の運賃」を採用



(4)運行環境改善事業

- ①結節点の整備（参考情報）（令和8年度～整備）
- |        |                                                                                                                                                                                                                                         |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事業のねらい | <ul style="list-style-type: none"><li>再編後の路線では、広域幹線と地域内路線という体系となるため、円滑で快適な結節点の整備が重要</li><li>屋内施設が利用できるとともに、バスの到来を屋内から確認でき、運転手側にも利用者が待機していることが視認できることが理想的</li><li>待合い環境の整備にあたっては国の社会資本整備総合交付金を活用するとともに、全県的な支援制度などが整った場合は、これも活用</li></ul> |
| 事業内容   | <ul style="list-style-type: none"><li>幹線の20箇所を支線からの乗継の結節点として位置づけ</li><li>乗継の結節点については、基本的には既存施設の活用で対応するが、必要に応じて待合い環境を整備</li></ul> <p>※当事業は調整中であり整い次第計画期間内に段階的に実施</p>                                                                     |



- ②バスに関するデザインの共通化（令和7年3月～デザイン公募、運行に併せて活用）
- |        |                                                                                                          |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事業のねらい | <ul style="list-style-type: none"><li>再編事業にあたり、広域幹線の車両及びバス停をすべて統一のデザインとすることで、わかりやすさを向上</li></ul>         |
| 事業内容   | <ul style="list-style-type: none"><li>ロゴデザイン募集、選考</li><li>制作物の仕様検討</li><li>ラッピング・バス停パネル等の制作、設置</li></ul> |

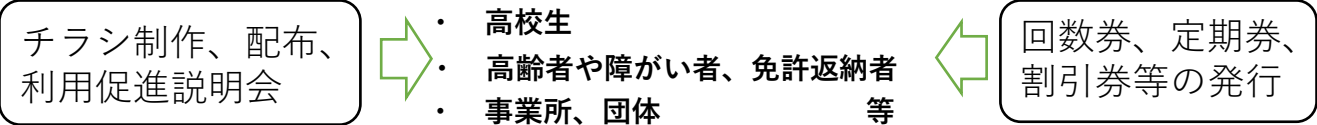
- ③デジタルサイネージの導入(参考情報)（令和8年度～結節点と併せて整備）
- |        |                                                                                                                                                      |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事業のねらい | <ul style="list-style-type: none"><li>主要結節点についてデジタルサイネージを設置し、バスの運行情報などを表示することで、利便性を向上</li><li>全県的な支援制度が整った場合は、これも活用</li></ul>                        |
| 事業内容   | <ul style="list-style-type: none"><li>提供情報の整備</li><li>結節点への電源、通信設備の導入</li><li>デジタルサイネージ（液晶ディスプレイ）の購入、設置</li></ul> <p>※当事業は調整中であり整い次第計画期間内に段階的に実施</p> |

## (5)利便性向上事業 ハ

|                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ①キャッシュレス決済<br>(参考情報)<br>(令和7年10月～)  | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 広域幹線は全路線、支線は町村が希望する路線にQR決済を導入</li><li>・ 支払いの処理スピードを高め、運行の定時性を確保</li><li>・ Q R 決済の利用状況やインバウンド観光客等のニーズを確認しながら、今後、交通系ICカード(地域連携ICカード等)やクレジットカードタッチ決済の導入についても検討</li></ul> <p>※当事業は調整中であり整い次第計画期間内に段階的に実施</p>                                          |
| ②新規車両の導入<br>(参考情報)<br>(令和8年度～)      | <ul style="list-style-type: none"><li>・ バス車両は、中古車両が多く、老朽化が進み、車両修繕費も高むため、計画的に更新</li><li>・ 導入にあたっては国県の補助金などを活用</li><li>・ 誰もが乗降しやすい低床車両を導入し利便性、快適性が向上</li><li>・ 温室効果ガス削減など環境配慮型車両(EVバス)を導入し環境保全に貢献</li></ul> <p>※当事業は調整中であり整い次第計画期間内に段階的に実施</p>                                              |
| ③乗換・経路情報提供<br>(現在整備中)               | <ul style="list-style-type: none"><li>・ スマートフォンが普及し、デジタルサービスへのデータ提供が重要で、地域内のすべての路線について情報の提供し、利便性を向上</li><li>・ JR中央西線でもデータ提供があり、域外からの来訪者にとっても利便性が向上</li></ul>                                                                                                                              |
| ④乗合タクシー等<br>予約システムの導入<br>(令和7年10月～) | <ul style="list-style-type: none"><li>・ デマンド乗合タクシーは、全国的にAIなどを活用した予約配車システムの導入がスタンダードとなっているが、木曽地域の乗合タクシーについては、現在は、事業者による電話予約制</li><li>・ 高齢者層も含め、スマートフォンが普及しつつあり、インターネット予約のニーズも高い</li><li>・ 再編後は13の乗合タクシー系事業(区域)のほか多くの予約制運行が実施されるため予約を一元的に受け付けることができるシステムを構築し利便性を向上(予約方法は従前の方法と併用)</li></ul> |
| ⑤マップ・時刻表<br>の作成<br>(令和7年10月～)       | <ul style="list-style-type: none"><li>・ インターネットでの乗換案内に加えスマートフォンを保有していない利用者也考慮し、紙媒体による情報提供を実施</li><li>・ 紙媒体による情報を主要施設に設置するとともに、ホームページにもアップして提供</li><li>・ 路線図マップや時刻表パンフレットは一覧性が高く、地域路線の全体像を把握するのに便利</li></ul>                                                                               |

## (6)利便増進事業に関連して行われる事業

### 利用促進・啓発の取り組み



### 利便増進事業の取組みを利便性・持続可能性の向上につなげます

#### 利用者の皆さまの利便性の向上

- 町村間を移動する場合に鉄路以外にバス移動の選択肢が増加し、多様な利用目的に対応可能
- 多くの停留所でバスの乗降機会が増加
- 土休日便(土日祝)の運行により乗降できるバスが増加
- 現行の体系を引き継ぐフィーダー路線も、広域幹線への接続を重視し各結節点でのスムーズなダイヤにより移動範囲が拡大及び利便性が向上
- わかりやすく、利用しやすい運賃体系、割引券及びキャッシュレスの導入により、よりバスを日常の移動手段として活用
- 結節施設の整備により、快適な待合空間を提供
- 低床バスや環境配慮型の車両の導入により誰に対しても優しい移動手段となる など

#### 地域公共交通の持続可能性の向上

- 統合された資源(車両・運転手)を別路線などの運行に活用できる
- 国・県の補助金を活用して、町村の財政負担の軽減が図られる など