

木曾地域公共交通計画

令和 6 年 3 月策定

(令和 7 年 3 月改定)

木曾地域公共交通活性化協議会

目 次

1. 計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的	1
1-2 計画の位置づけ	2
1-3 計画期間	2
1-4 計画区域	2
2. 本地域の特性と地域公共交通に関する問題・課題	3
3. 地域公共交通の確保・維持に関する方針および目標	10
3-1 地域公共交通に関する基本的な方針	10
3-2 本地域において目指すべき交通ネットワーク	11
3-3 保証品質の設定	14
4. 目標を達成するための施策及び事業	17
4-1 施策と事業一覧（地域公共交通利便増進事業の導入）	17
4-2 個別施策の実施内容及び実施主体（役割分担）・スケジュール	18
5. 計画のマネジメント	32
5-1 計画の目標値及びそのモニタリング	32
5-2 P D C A サイクルとその必要性	34

資料編（添付省略）

1. 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

長野県内でも、特に山間部が多くを占める木曽地域では、平坦地が限られることから、居住地や公共施設などの社会基盤が比較的狭い範囲に集約されている一方で、山あいにも小規模な集落が点在し、地域の中心部から離れたところにある観光資源も多いことから、公共交通サービスを行き届かせるのが難しいという特性もあります。

モータリゼーションの進展によって公共交通の利用者が減少し、これに伴って、鉄道が減便されたり、バス路線が廃止されたりしたことで、公共交通の利便性は低下を続けてきましたが、民間事業者の路線を引き継ぐかたちで各町村がコミュニティバス等の運行を始めたことにより、現在も一定のサービス水準が維持されています。しかし、その後も人口減少や少子高齢化が急速に進んでいることに加え、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者の減少がさらに進み、運転手をはじめとする担い手不足も顕在化するなど、地域公共交通を取り巻く社会環境はますます厳しくなっています。

このような状況においても、公共交通は通勤、通学、通院や買い物などの日常生活を支え、自由な移動を担保するために必要不可欠な社会インフラであることに変わりありません。また、本地域は豊かな自然景観や歴史資源を有する観光地でもあり、コロナ禍後の観光需要の高まりも期待されています。特に訪日旅行者も多い本地域では、自家用車を利用しなくても、公共交通で周遊できる観光地づくりが求められています。あわせて、公共交通に関する情報提供やキャッシュレス化なども重要となっています。

また、木曽地域内ではこれまで、郡内の6町村が個別に公共交通に関する検討を行い、コミュニティバス等の運行を行ってきたことから、路線の重複が多く非効率であるという側面もありました。担い手不足が深刻化するなかでは、広域圏で一体的な計画策定を行うことの意義が大きく高まっているともいえます。

以上のような背景を踏まえ、行政、事業者、利用者などの地域の関係者が共通の認識を持ち、一体となって持続可能な地域公共交通の実現に向けて取り組む具体的な施策、関係者間の役割分担や推進体制を示すために、木曽地域公共交通計画（以下、本計画）を策定するものです。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通計画」として策定するものです。この法律は、近年では令和2年および令和5年に改正されており、持続可能な地域公共交通の実現に向けた地域公共交通ネットワークの再構築（リ・デザイン）が求められるようになってきています。特に令和2年の法改正では、都道府県を含む地方公共団体による地域公共交通計画の作成が努力義務化されるとともに、計画と補助制度との連動化が図られることとなりました。

これに伴い、令和6年6月に県全体の地域公共交通計画である「長野県地域公共交通計画」が策定されました。本計画はこの計画と連携して、木曽地域独自の地域公共交通政策の方向性や具体的な施策を定めたマスタープランとして策定するものです。

この他にも、長野県の総合計画である「しあわせ信州創造プラン3.0」やその地域計画である「木曽地域計画」、郡内各町村の総合計画や公共交通に関する諸計画との整合を図るものとします。

また、令和7年3月、地域公共交通ネットワークの再編成や、ダイヤ・運賃などの改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業を実施するための「地域公共交通利便増進実施計画」を策定したことに伴い、その計画内容に応じて、本計画の見直しを行いました。今後も技術革新、法制度の改正やその他社会情勢の変化など、地域公共交通を取り巻く環境は急速に変化していることから、これらの状況変化に対応するため、計画期間内であっても随時見直し・改定を行うこととします。

1-3 計画期間

本計画の計画期間は令和6（2024年）年度～令和11（2029年）年度までの6年間とします。

1-4 計画区域

本計画は、木曽郡全域（上松町、南木曽町、木曽町、木祖村、王滝村、大桑村）を対象とします。

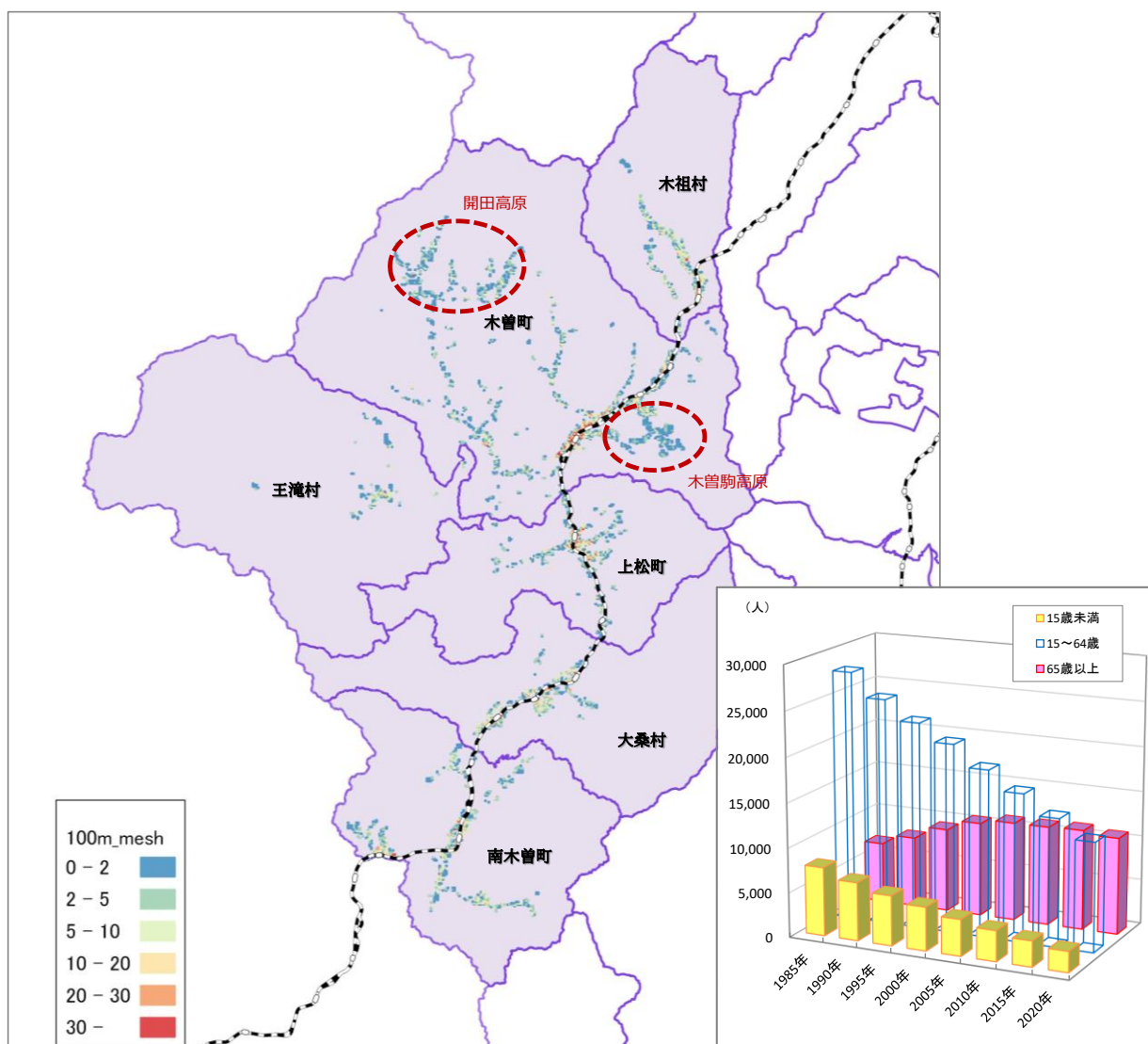
2. 本地域の特性と地域公共交通に関する問題・課題

本地域の公共交通を検討する上で重要となる地域の特性と、それらから導出される課題について以下に整理しました。

(1) 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

- 地域全体として急峻な山間地となっています。国道19号、木曽川沿いなどの限られた平坦地に居住地や公共施設などがまとまっているという特性もありますが、地域全般としては人口密度が非常に低いといえます。
- 山間部にも集落が点在しており、公共交通サービスが行き届きづらい地区も多くあります。
- この30年の人口減少率、今後の減少の見込みも県内の他地域に比べて大きくなっています。少子高齢化が顕著で、公共交通の主な利用者層である高校生が非常に少ない状況です。また、高齢者人口も既にピークを越えて減少局面に入ってきており、公共交通利用者数は今後も減少していくことが予想されます。
- 一般にバス停勢圏と呼ばれる300m範囲内の傾斜度も大きく、バス停までのアクセスに支障がある地域も多くなっています。

(課題)人口が減少するなかでも、地域の社会基盤として公共交通の必要性は高いといえます。点在する居住区をきめ細かくカバーしつつも、効率性も備えた仕組みを整えていくことが求められます。



出典：国勢調査（総務省：1985～2020年）※人口分布図は2020年

(2)中央西線のダイヤと利用者ニーズとのずれ

- JR 中央西線については、郡内の2つの県立高校の通学における主要な交通手段となっていますが、利用者ニーズが現行のダイヤとマッチしていない箇所が見受けられます。
- 蘇南高校では、南木曽駅に到着する上り列車の時刻にあわせ、始業時刻を 8:55 としていますが、これは県内の高校で最も遅いものです。下校時についても、授業終了後にちょうどよい 16:19 の列車、部活帰りにちょうどよい 19:16 の列車がともに南木曽駅止まりとなっており、木曽福島方面に帰るために待ち時間が長い状況となっています。
- 木曽青峰高校においては、部活帰りにちょうどよい南木曽方面の 19:37 発の列車を逃すと、22:36 発まで 3 時間待たなくてはならないという状況になっています。
- 一方、特急を利用する際の中津川駅もしくは塩尻駅での乗継ぎに際しては、1 時間以上の待ち時間が生じる状況もみられます。
- 交通網対策協議会・期成同盟会でもこれまでも要望活動を行っていますが、抜本的な解決には至っていません。

(課題)JR 中央西線の利便性を高めるべく、鉄道事業者に対しての要望活動を続けていくとともに、鉄道の運行間隔が空く時間を補完できるようなバスの運行やダイヤ設定なども重要です。

南木曽駅時刻表			
上り＝中津川方面		下り＝松本・長野方面	
5	47 中津川 ワンマン	5	
6	18 中津川 ワンマン	6	22 松本 普通
7	2 中津川 ワンマン	7	2 松本 ワンマン
8	9 名古屋 快速(土曜14時)	8	1 長野 快速(土曜14時)
9	26 中津川 ワンマン	9	12 松本 ワンマン
10	8 中津川 ワンマン	10	19 松本 普通
11		11	0 長野 快速(土曜14時)
12	33 中津川 ワンマン	12	19 松本 ワンマン
13	26 中津川 ワンマン	13	
14	42 中津川 ワンマン	14	34 松本 ワンマン
15	56 名古屋 快速(土曜14時)	15	
16	28 中津川 ワンマン	16	0 長野 快速(土曜14時)
17	56 名古屋 快速(土曜14時)	17	16 松本 ワンマン
18	5 中津川 普通	18	16 松本 ワンマン
19	31 中津川 ワンマン	19	
20	31 中津川 普通	20	19 塩尻 ワンマン
21		21	49 松本 普通
22		22	
23	16 中津川 ワンマン	23	

この便で多くの生徒が登校
8時前後の到着がない

普通列車空白
2時間07分

普通列車空白
2時間00分

普通列車空白
2時間15分

普通列車空白
2時間42分
16:19に
南木曽駅終着便あり

普通列車空白
2時間03分
19:16に
南木曽駅終着便あり

出典：JR 東海(株)ホームページ(2023.3 改正)※一部編集

(3)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

- 2000 年以降、道路運送事業の規制緩和を受けてコミュニティバスや乗合タクシーなどの導入が相次ぎ、貸切バス事業者などの参入が進みましたが、それ以前、木曽地域では、おんたけ交通(株)が唯一の乗合バス事業者で、郡全域にわたってバス路線を運営していました。
- 同社は名鉄グループの系列会社でしたが、平成 18 年 1 月に親会社の名古屋鉄道(株)が撤退し、その際、同社が保有していたおんたけ交通(株)の株式は、郡内の町村等にすべて譲渡されました。このため、同社は現在、木曽広域連合及び郡内の町村が主要株主である第三セクター的な法人となっています。
- 株式譲渡にあわせて、路線免許を有していた郡内の営業路線(4条乗合)のほとんどを廃止し、町村からの受託運行によるコミュニティバス路線(21 条貸切乗合)へ転換した経緯があります。
- 同年 10 月の道路運送法の改正で、21 条路線が、みなし 4 条路線となったことにより、郡内のコミュニティバスについても、再び同社による許認可路線になりましたが、各路線の運行内容については、町村の地域公共交通協議会等に委ねられる形となっています。運行費用も町村が負担しています。
- 一般に、地域公共交通に関する計画では、「地域内バス路線の再編」を掲げたものの、民間事業者の営業路線が多いことで、調整が難航するケースもみられます。木曽地域においては、バス路線のほとんどが町村のコミュニティ路線であるため、再編しやすい状況にあります。
- しかしながら、株式譲渡から約 15 年間、ほとんど再編が進んでこなかった実状もあります。これは経営に深く関与していくべき立場であった行政側と、委託運行の形態に依存した事業者側の双方に、改善への立ち後れがあったものとみられます。

(課題)地域内バス路線のほとんどが、町村の管理下にあり、郡全体としての再編が行いやすいというメリットを活かす必要があります。今回の計画策定を機に、推進していくことが重要です。

(4)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

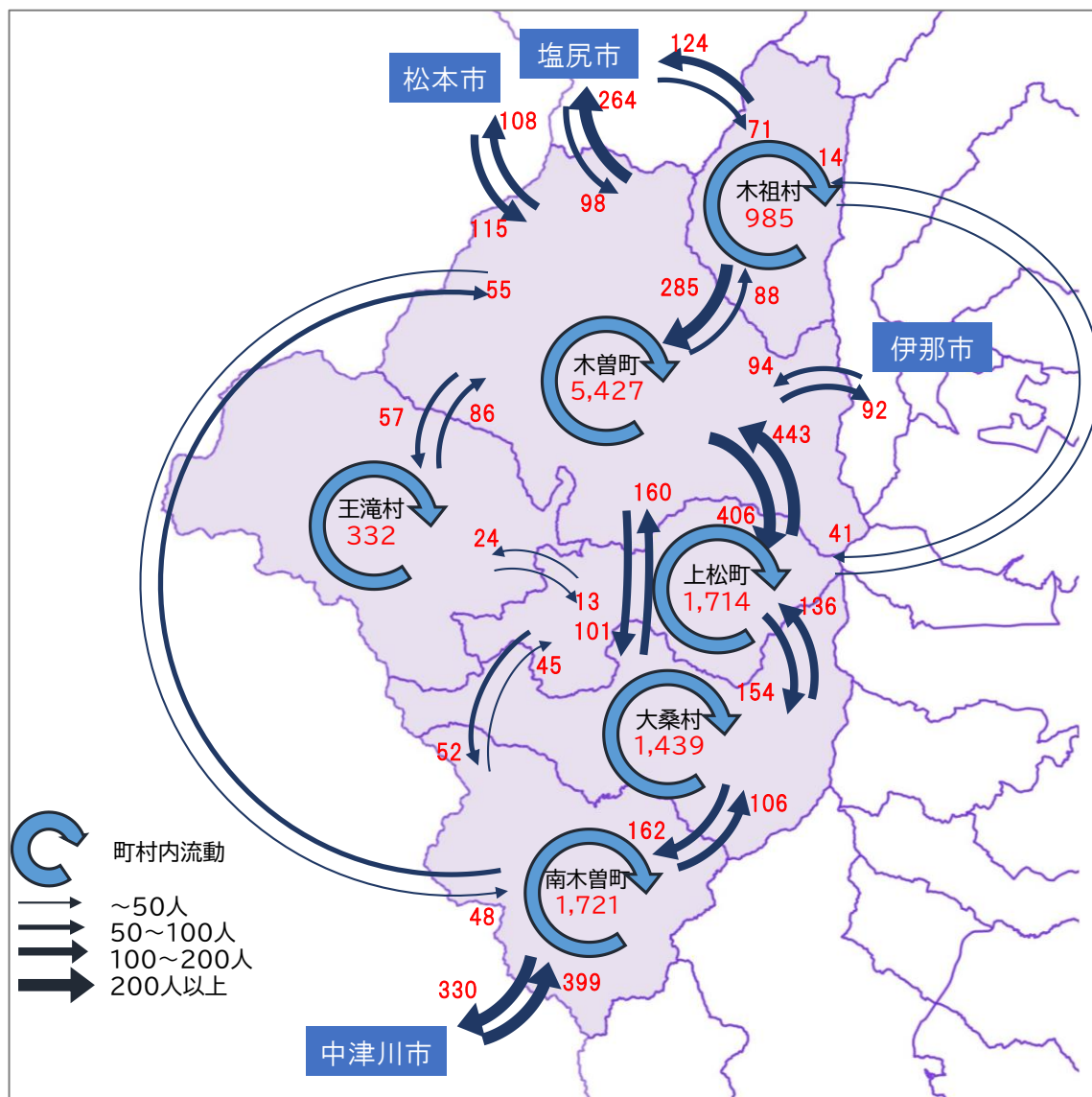
- 平成 18 年に施行されたバリアフリー新法に伴い、交通事業者は車両の更新時にワンステップもしくはノンステップ車両への基準適合が義務づけられましたが、木曽地域は山間地かつ積雪地でもあることから、おんたけ交通(株)は、適用除外となっています。
- このため、現在もほとんどの車両がステップが高く、高齢者にとっては、乗り降りの際に大きな支障が生じています。ステップが高いことを苦にする声も多く寄せられています。
- 現在は道路改良も進んだため、幹線的な路線は概ね運行が可能な状態にあり、低床バスも数台導入されています。

(課題)今後はバリアフリー車両を基本として更新を図っていくことが必要と考えられます。また、バリアフリー車両はバスだけでなく、タクシーなどにも導入されることが必要です。

(5)郡の中心である木曽福島市街地への施設立地と目立つ域外流出

- 日用品を扱う小型のスーパーや商店等は各町村にあります。郡内に3店舗ある大型スーパーのうち2店が木曽郡の中心地である木曽福島市街地に立地しています。
- 医療機関についても、総合病院は木曽福島市街の県立木曽病院のみとなっています。郡南部からは、岐阜県中津川市の坂下病院への通院も多くありましたが、同院は2019年度より診療所に縮小されており、医療機関としての対応の幅が小さくなっています。
- 高校についても木曽福島市街の木曽青峰高校への通学が多い状況です。郡南部の南木曽町には蘇南高校もありますが、生徒数は1学年約40人の小規模校となっています。
- その他、国や県などの行政関連施設も木曽福島市街への立地が多く、郡内での日常生活においては木曽福島市街地に来なければならない移動が多くあります。
- 木曽地域内には全国チェーンの家電量販店や衣料品の専門店などがいないため、隣接する伊那市、塩尻市、中津川市などへの買物移動もみられます。

(課題)郡内の各居住区から木曽福島市街地へアクセスできることが最も重要となりますが、あわせて郡外へのアクセスについても確保していくことが必要です。



出典: 国勢調査(総務省: 2020年)

(6)バス路線同士、鉄道路線との重複による効率性の低下

○(5)に記したように、木曽福島市街に向けて、各町村が個別にバスを運行させているため、路線の重複がみられ、具体的には以下の3区間が顕著となっています。

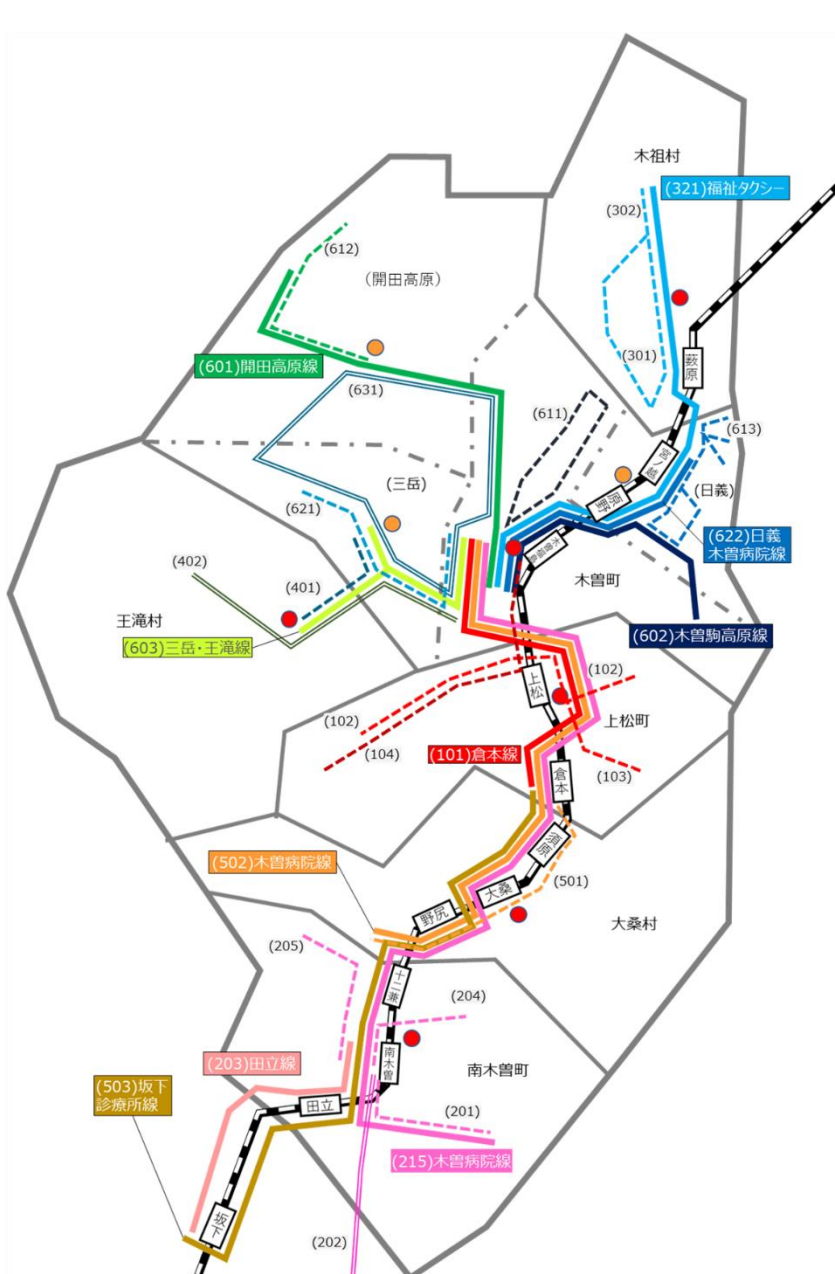
- 1)倉本線〈上松町〉・木曽病院線〈大桑村〉・木曽病院連絡タクシー〈南木曽町〉の3路線
- 2)坂下診療所線〈大桑村〉・田立線〈南木曽町〉の2路線
- 3)木曽病院行福祉タクシー〈木祖村〉・日義木曽病院線〈木曽町〉・巡回日義線〈木曽町〉の3路線

○圏域が広いと、バス路線も距離が長く、所要時間も長いものが多くなっています。

○郡内には JR 中央西線も縦断しているため、幹線的な移動を鉄道が担うこともできる状況にあり、鉄道とバスとの重複もみられます。

○しかし、JR 中央西線の日中の普通列車は2時間おきの運行であり、生活交通としては不十分といえる状況です。また、木曽福島駅まで到達しても、駅からスーパーや病院までは距離や高低差が大きく、高齢者の場合、バスやタクシーへの乗り換えが必要となっています。

(課題)郡全体を一体の生活圏として見据えた交通体系の再編が効果的と考えられます。あわせて、JR 中央西線の二次交通としての役割なども重要です。

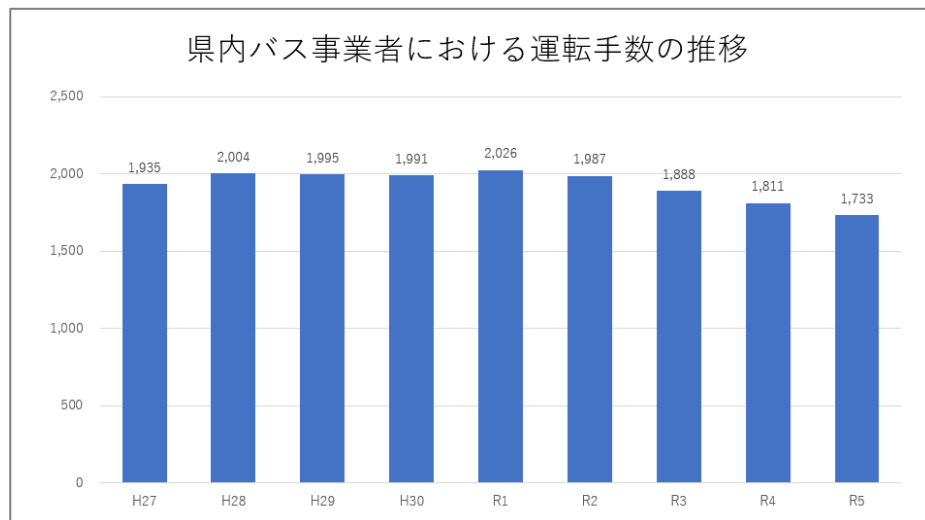


町村区分	運行態様	No.	路線名
上松町	路線定期運行	101	倉本線
		102	吉野・焼笹線
		103	芦島線
		104	赤沢線(観光路線)
	区域運行	111	デマンド乗合タクシー
南木曽町	路線定期運行	201	保神線
		202	馬龍線(観光路線)
		203	田立線
		204	与川線
		205	北部線
	区域運行	211	蘭線
		212	広瀬線
		213	田立線
		214	与川・北部線
	路線不定期運行	215	木曽病院線
木祖村	路線定期運行	301	菅線
		302	小木曽線
	区域運行	311	たんぼぼ号
	路線不定期運行	321	福祉タクシー
王滝村	路線定期運行(一部予約制)	401	巡回バス
	路線定期運行	402	田の原線(観光路線)
大桑村	路線定期運行	501	野尻・須原線
		502	木曽病院線
		503	坂下診療所線
	区域運行	504	乗合タクシー
木曽町	路線定期運行	601	開田高原線
		602	木曽駒高原線
		603	三岳・王滝線
		611	巡回福島線
		612	巡回西野線
		613	巡回日義線
		621	木曽温泉線
		622	日義木曽病院線
		631	御岳ロープウェイ線(観光路線)
		614	木曽福島地区乗合タクシー
	区域運行	615	開田高原地区乗合タクシー
		616	三岳地区乗合タクシー
		617	日義地区乗合タクシー
		623	ななまるタクシー

(7)バス事業者のドライバー不足

- (3)に掲げたように、地域内のバス路線を町村の意向で調整しやすい状況になったとはいえ、おんたけ交通(株)は現在、深刻なドライバー不足の問題を抱えています。
- 約 40 人いるドライバーの半数近くが 65 歳以上、70 歳以上のドライバーも 10 名おり、40 歳未満のドライバーはひとりもない状況です(2023.10 月時点)。
- 給与体系も他の職種や、同業他社と比べても低い状況にあり、勤務時間も変則的であるため、従業員が定着しないという難しさがあります。
- 2024 年からは新たな労働基準が適用されるいわゆる「2024 年問題」により、人員配置などがますます難しくなることが避けられず、既存路線の維持さえも難しい状況となってきています。
- なお、ドライバー不足はおんたけ交通(株)に限った問題ではなく、郡内のすべての事業者に共通した問題となっています。

(課題)ドライバー不足は、事業者側の企業努力によって解決できる範疇を超えているといえ、公的な支援が必要といえます。



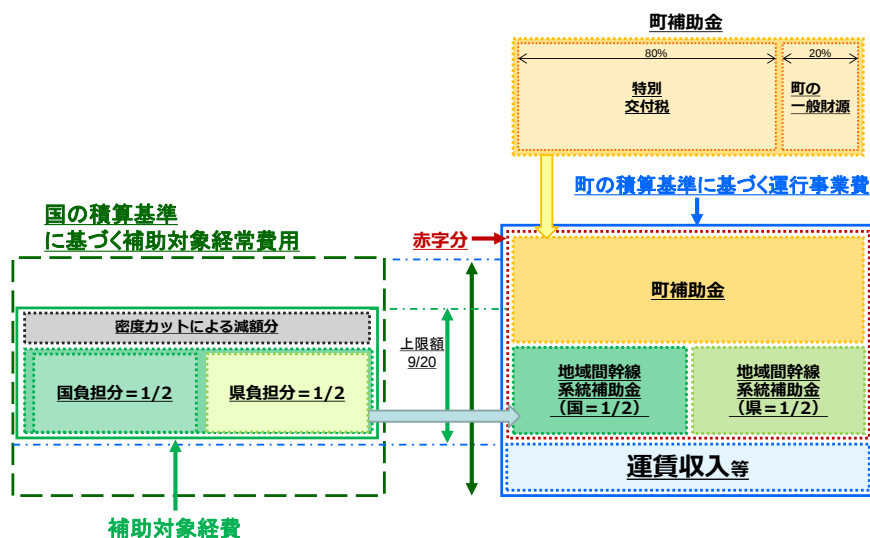
出典:長野県バス協会

(8)地域間幹線系統補助金(国庫補助金)の非取得

- 国の地域公共交通確保維持改善事業のうち、「地域間幹線系統補助金」は補助率が大きく、広域的に運行される全国の実路線の多くがこの補助金により維持されています。
- この地域間幹線系統補助金は、かつては「地方バス路線維持費補助金」という制度で、木曽地域内の路線についても、コミュニティバス化する以前は、現行の倉本線、三岳・王滝線、開田高原線、木曽駒高原線の4路線は、この補助の適用を受けていました。
- (3)に記したとおり、平成 18 年に自主営業路線から町村委託路線に切り替えた経緯がありますが、現行の補助基準に照らせば、再び補助金の対象路線に合致できるものもみられます。

(課題)補助金の取得によって財源が安定、バス事業者の経営も改善が図られるなど、路線の運営・維持の面で大きなメリットがあるため、検討、取得を進めていくことが重要と考えられます。

路 線	協議会	区 間	距離
木曽っ子号 木曽駒高原線	木曽町	木曽病院～大原上	10.4km
木曽っ子号 開田高原線	木曽町	木曽病院～神田宮前	35.6km
木曽っ子号 三岳・王滝線	木曽町	本町～王滝	25.0km
ひのき号 倉本線	上松町	本町～バス回転場所	17.9km



3. 地域公共交通の確保・維持に関する方針および目標

3-1 地域公共交通に関する基本的な方針

1-2 に記したとおり、県全体の地域公共交通計画である「長野県地域公共交通計画」が策定されました。方針や将来像、目標については、県全体の考え方を踏襲しつつも、木曽地域独自のものとして、以下のように設定します。

基本的な方針

地域の日常生活(通院・通学・買物等)と来訪者の移動を支え
持続可能性の高い公共交通ネットワークの実現



目指す将来像

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ることで
1) 地域の日常生活の足が維持確保され、住民が自家用車に頼らなくても
大きな不安を感じずに安心して暮らせる地域社会を目指します
2) 観光やビジネスで来訪する方が円滑に目的施設までアクセスでき、多く
の方が訪れることで好影響がもたらされる地域社会を目指します



目標①

地域公共交通ネットワークの再構築

バス路線の重複を解消するとともに、幹線と支線の体系を整え、結節点での接続を確保します。一方、地域の大動脈である JR 中央西線の利便性向上へ向けた要望活動を続けていくとともに、鉄道の空白時間帯を補完するバスのダイヤを設定します。これにより、地域の日常生活と来訪者の移動を支える基本的な枠組みを強化します。将来的には、リニア中央新幹線の開業も見据え、広域的な視点で地域公共交通の再構築を図ります。

目標②

地域公共交通の利便性の向上

利用しやすいダイヤ、わかりやすい情報提供、乗換えやすく快適な結節点、乗り降りしやすい車両など、誰もが利用しやすく便利な公共交通を新技術なども活用しながら目指します。

目標③

地域公共交通の持続可能性の向上

補助取得可能路線については、取得を進めて財源を安定させるとともに、運行事業者への還元を図ります。目標①に掲げた効率的な運行によって、車両や人員繰りの負担を軽減させます。不足する運転手の確保についても取り組み、地域公共交通の永続的な維持を目指します。

3-2 本地域において目指すべき交通ネットワーク

(1) 長野県地域公共交通におけるネットワーク構築の方針

長野県地域公共交通計画では、県内において構築を目指すべき交通ネットワークについて、「拠点と軸」という考え方を打ち出しています。ここでは、はじめに全県における内容を示します。

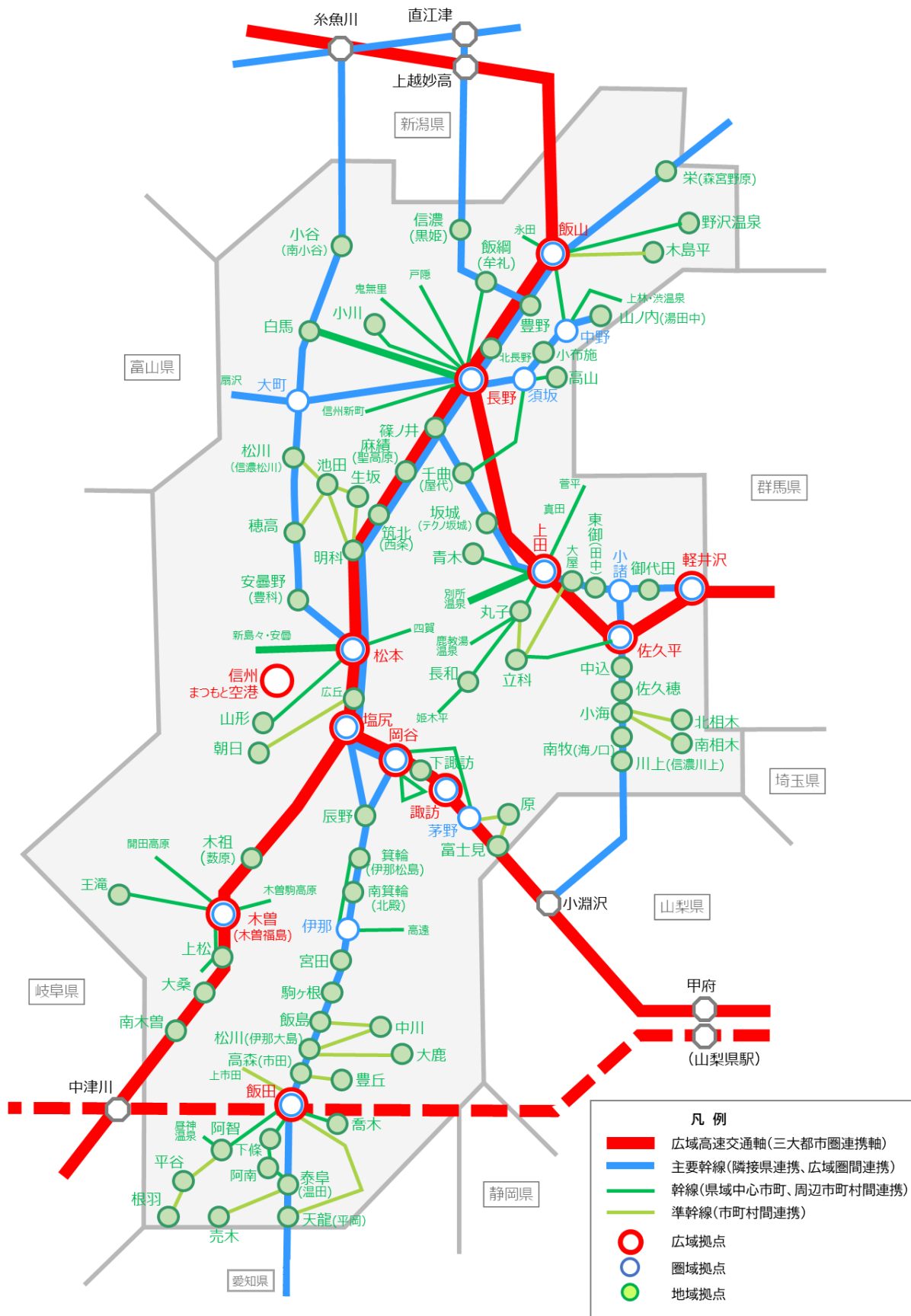
拠点の設定

種別	位置づけ	設定の基準
① 広域拠点	- 県の玄関口としての位置づけ - 三大都市圏などと直接アクセス可能な駅(空港)とその周辺部	- 空港、新幹線駅(リニア含む) - 在来線特急停車駅のうち10圏域の中心地もしくはターミナル機能の高い交通結節点
② 圏域拠点	- 都市圏・生活圏として捉えたときの中心地としての位置づけ - 圏域の中心都市(町)の主要駅とその周辺部	- 商業施設、病院、高等学校、官公庁(県合庁、警察署、法務局など)がある市町中心部の交通結節点 - 地域間幹線系統確保維持費交付要綱別表5に示される市町中心部の交通結節点 - 広域拠点は圏域拠点を兼ねる - その他地域別部会において圏域拠点と定められたエリアの交通結節点
③ 地域拠点	- 一般的な行政手続きや一次医療(かかりつけ医)、日用品の買い物、用足しなどに対応した地域の中心部 - 県内外の観光客が訪れる観光地	- 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 - 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 - 鉄道駅の場合、何らかの形態で切符が購入できる

軸・主要幹線等の設定

種別	位置づけ	現状における主なモード
A 広域高速交通軸 (三大都市間連携)	三大都市圏と県内の広域拠点①を高速で結ぶ軸	鉄道：北陸新幹線、リニア中央新幹線、しなの、あずさ バス：高速バス
B 主要幹線(隣接県連携、 広域圏間連携)	隣接県と県内や県内の広域圏間(圏域拠点②)を結ぶ路線	鉄道：しなの鉄道、北しなの線、篠ノ井線・信越本線、中央本線、飯山線、飯田線、大糸線、小海線、長野電鉄長野線 バス：みすずハイウェイバス
C 幹線(圏域中心市町・周 辺市町村間連携)	圏域の中心市町(圏域拠点②)と市町村(地域拠点③)を結ぶ路線	鉄道：上高地線、別所線 バス：地域間幹線系統やその他幹線的役割が見込まれる路線(阿南線、開田高原線、伊那本線など)
D 準幹線 (市町村間連携)	圏域の中心市町以外の市町村間(地域拠点③)間を結ぶ路線	バス：市町村間をまたぐ路線(犀川線、大鹿線、温田線など)
E 支線 (市町村内連携)	市町村内の拠点(地域拠点③)と地域内の居住区などを結ぶ軸	バス：その他のコミュニティバス(デマンド含む)

【全県におけるネットワークのイメージ】



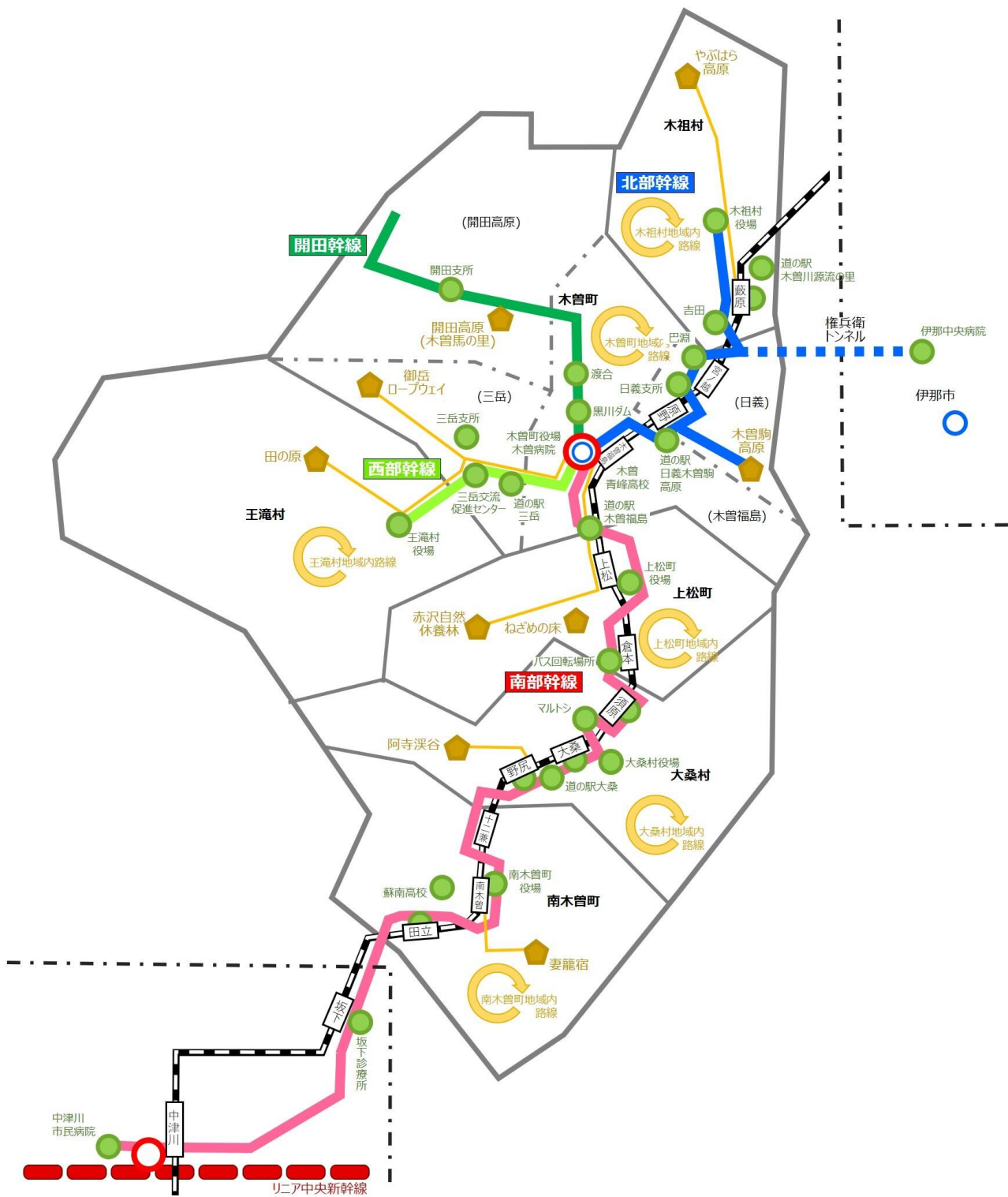
(2) 本地域におけるネットワーク構築の方針

本地域における拠点と軸の設定は次のとおりです。県の計画に基づきながら、地域の実情に基づきより細かく設定しています。なお、Dの準幹線（市町村間連携）に該当する路線は本地域にはありません。

【本地域におけるネットワークのイメージ】

拠点と軸・主要幹線等の設定

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	木曽町	・木曽(木曽町中心部) ・木曽福島駅 ・木曽町役場 ・長野県木曽合同庁舎 ・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		
	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 ・三岳交流促進センター ・道の駅 木曽福島 ・道の駅 日義木曽駒高原 ・道の駅 三岳 ・渡合 ・黒川ダム ・巴淵
				上松町	・上松(駅・町役場周辺) ・バス回転場所
				南木曽町	・南木曽(駅・町役場周辺) ・田立駅 ・蘇南高校
				木祖村	・木祖(村役場周辺) ・藪原駅 ・道の駅 木曽川源流の里きそむら ・吉田
				王滝村	・王滝(村役場周辺)
				大桑村	・大桑(村役場周辺) ・須原駅 ・大桑駅 ・野尻駅 ・道の駅 大桑 ・マルトシ
				域外 (要接続)	・伊那中央病院 ・坂下診療所 ・中津川市民病院
	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 ・ねぎめの床
				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	・やぶはら高原
				王滝村	・田の原
				大桑村	・阿寺溪谷
軸・主要幹線等	【A】広域高速交通軸 (三大都市間連携)		・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] ・リニア中央新幹線[JR東海] (域外)
	【B】主要幹線 (隣接県連携、 広域圏間連携)		・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】幹線 (圏域中心市町・ 周辺市町村間連携)		・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】準幹線 (市町村間連携)		・地域拠点間を結ぶ軸		※木曽地域は該当なし
	【E】支線 (市町村内連携)		・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



3-3 保証品質の設定

(1) 地域公共交通ネットワークに関する品質

3-2 で掲げた各連携軸は、次の水準での整備を目指します。

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】主要幹線 (隣接県連携、広域圏間連携)	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、通院と同様のパターンで移動できることで、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、個別の観光地にあわせた路線や駅の設定などは行わないが、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】幹線 (圏域中心市町・周辺市町村間連携)	当該軸の沿線の居住区を出発して直接もしくは[E]支線への乗継ぎにより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ニーズ等の調査を行い、適切な運行形態等を検討)	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、午後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】準幹線の設定は見込んでいないが設定する場合には概ね【C】幹線と同等の水準とする						
【E】支線 (市町村内連携)	[E]支線の運行内容は各町村において設定するものとしているが、目安を以下に掲げる						
	圏域内の各居住区を出発して直接もしくは[B]主要幹線、[C]幹線への乗継ぎにより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。	圏域内の各居住区を出発して直接もしくは[B]主要幹線、[C]幹線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。	圏域内の各居住区を出発して直接もしくは[B]主要幹線、[C]幹線への乗継ぎにより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。	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]広域高速交通軸、[B]主要幹線、[C]幹線からの乗継ぎ等の調整を行い、原則として[E]支線にて担うものとする。	平日・土休日とも(休日については減便・運休を許容)	概ね7~18時	6往復/日程度(平日)

(2) 地域公共交通の決済環境に関する品質

鉄道・バス・タクシーなどの交通手段に関わらず、地域内の公共交通機関でキャッシュレス決済が利用できるようにします。交通系 IC カードの利用を基本としますが、地域の実情にあわせた方式も導入していきます。

(3) 公共交通情報の提供に関する品質

バス路線の情報を経路検索サービス等で検索できる環境が整備されているとともに、常に最新の情報を掲載していきます。

(4) 拠点に関する品質

主要な交通結節点については、待合施設において快適な滞在ができるよう、デジタルサイネージや Wi-Fi 設備などの整備をしていきます。

4. 目標を達成するための施策及び事業

4-1 施策と事業一覧(地域公共交通利便増進事業の導入)

3章で掲げた目標を達成するために行う施策及び事業を下表に示します。

なお、木曽地域における公共交通の利便性を高めていくために、これらの施策及び事業（詳細は4-2に記載）を推進するに当たり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に規定する地域公共交通特定事業の一つである地域公共交通利便増進事業（以下、利便増進事業）を導入します。

●木曽地域公共交通計画の施策及び事業と利便増進事業等の概要

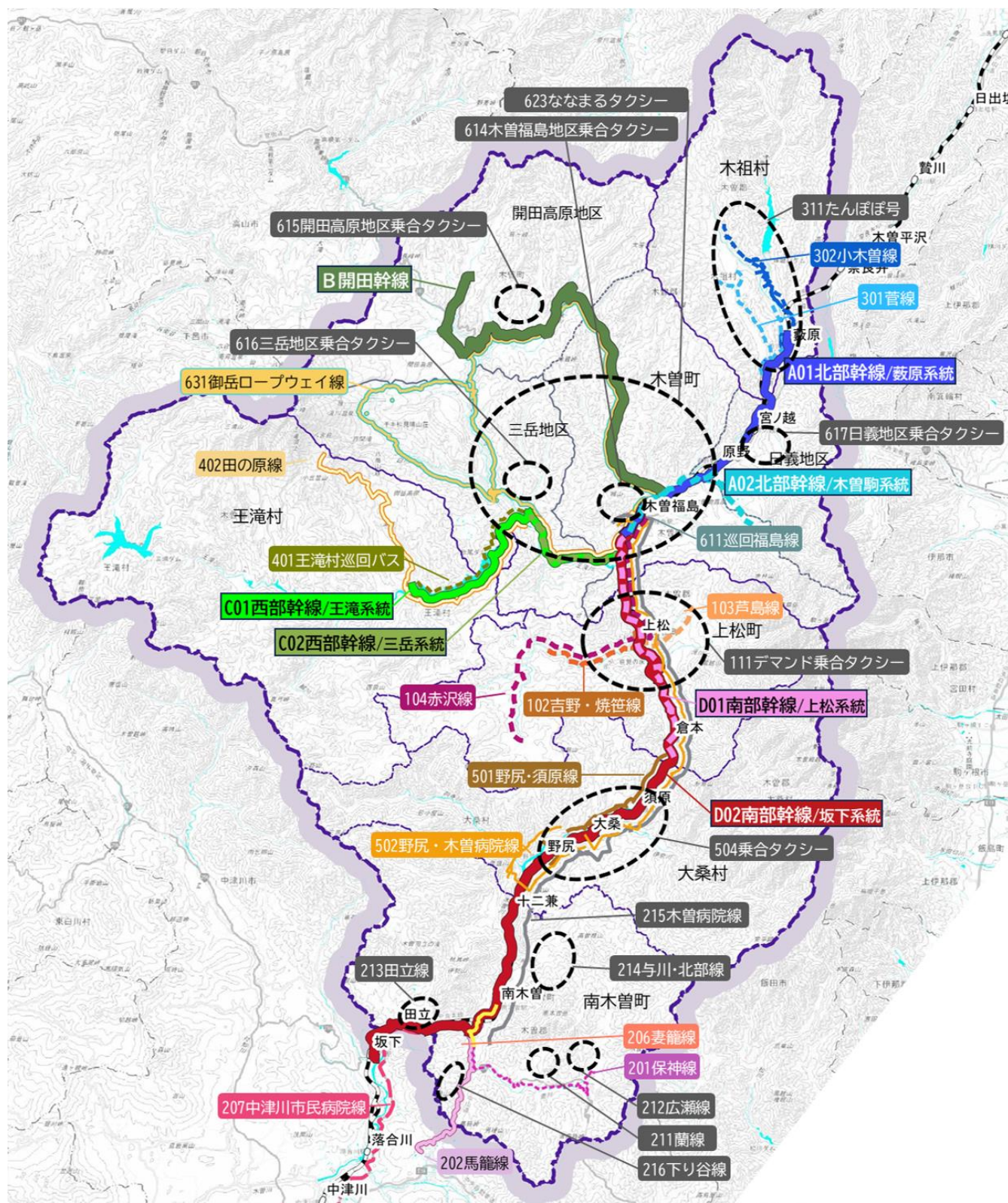
目標①：地域公共交通ネットワークの再構築 ①-1 郡内の公共交通体系の再構築・運用 ・広域幹線の検討と運行 ・支線の再編 ①-2 結節点の整備 ・幹線・支線の結節点の整備 ①-3 リニア中央新幹線へのアクセス確保 ・中央西線の運行拡充への要望活動 ・広域幹線による接続検討	(1) 広域幹線の開設 ①北部幹線 ②開田幹線 ③西部幹線 ④南部幹線 イ
目標②：利便性の向上 ②-1 情報提供等の充実・高度化 ・広域案内パンフレット・ホームページの制作等 ・GTFSデータの整備・運用 ②-2 結節点における待合環境の整備 ・屋内での待合環境の整備 ・デジタルサイネージの設置支援 ②-3 バリアフリー化・ゼロカーボンの推進 ・車両の更新 ・鉄道駅におけるエレベーター等の整備推進 ②-4 ダイヤの調整 ・乗継に適したダイヤの検討 ・中央西線のダイヤ調整についての要望活動 ②-5 運賃体系の統一 ・郡内統一の運賃基準の導入 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	(2) 支線の再編・運行 町村主管の29路線 イ (3) 統一運賃基準の導入事業 ロ (4) 運行環境改善事業 ①結節点の整備 ハ ②バスに関するデザインの共通化 ハ ③デジタルサイネージの導入 ハ
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 ・広域幹線に対する地域間幹線系統補助金の取得 ・接続路線についてのフィーダー系統補助金の取得 ③-2 運行事業費の見直し ・郡内統一基準の設定・運用 ③-3 担い手の確保 ・運転手の雇用促進 ・運営管理職員の登用 ③-4 利用促進 ・地域一丸となった利用促進運動の展開 ・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） ・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 ・イベント、フォーラムなどの開催	(5) 利便性の向上事業 ①キャッシュレス決済の導入 ハ ②新規車両の導入 ハ ③乗換案内・経路検索への情報提供 ハ ④乗合タクシー予約システムの導入 ⑤マップ・時刻表の作成 ハ (6) 関連事業 ①高校生の利用促進 ②高齢者への免許返納・利用転換促進 ③モビリティ・マネジメントの推進

4-2 個別施策の実施内容及び実施主体(役割分担)・スケジュール

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

【新しい公共交通ネットワーク】(令和 7 年 10 月～予定)



項 目	①-1-1 広域幹線の検討と運行【利便増進事業】					
現状の問題・課題	- 木曽福島市街地や坂下診療所に向けて各町村が個別に路線を運行することで重複がみられ、非効率である。 - とくに南北軸は JR 中央西線も運行しているが、日中の普通列車は 2 時間おきであり、駅構内のバリアフリーの問題や、駅から目的先施設までの距離や高低差も大きいことからアクセスに支障を来しており、再編の必要性が高い。					
取組の方向性	- 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（⇒③-1-1）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、大桑・木曽病院線、坂下診療所線、田立線） ②北部幹線（木曽駒高原線、巡回福島線、巡回日義線、日義木曽病院線、福祉タクシー） 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、巡回西野線） - これにより、早期に地域の日常生活の足を維持確保する。 - 南北軸については、JR の普通列車の空き時間を補うダイヤを設定する。 - 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。 - 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。					
実施主体（役割分担）	- 運行計画立案＝法定協、6 町村、交通事業者 - 運営主体＝法定協（南部地域分科会①、北部地域分科会②③④） - 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	令和 11 年度
	- 運行内容検討 - 住民調整・説明等	- 運行内容確定 - 許可申請（補助申請） - 実証運行開始	- 効果検証 - 運行内容調整 - 本格運行に移行	- 運行継続 - PDCA サイクルによる見直し	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

地域間幹線系統に位置付ける系統は以下のとおりです。

（事業許可区分：4 条乗合、運行態様：路線定期運行）

幹線名	系統名	広域行政圏中心町名	起点	終点	実施主体	路線の位置づけ・必要性
北部幹線	菰原系統	木曽町 (旧木曽福島町)	木曽病院	木祖村役場	郡法定協 (運行は交通事業者に委託)	主として木祖村及び木曽町(日義地区)住民の通院・買物・通学・通勤のため
	木曽駒系統		木曽病院	大原上		主として木曽町(日義地区)住民の通院・買物・通学・通勤のため
開田幹線			木曽病院	神田宮前		主として木曽町(開田高原地区)住民の通院・買物・通学・通勤のため
西部幹線	王滝系統		塩渕・Aコープ	王滝		主として王滝村及び木曽町(三岳地区)住民の通院・買物・通学・通勤のため
	三岳系統		塩渕・Aコープ	三岳交流促進センター		主として木曽町(三岳地区)及び王滝村住民の通院・買物・通学・通勤のため
南部幹線	上松系統		木曽福島駅	バス回転場所		主として上松町及び大桑村住民の通院・買物・通学・通勤のため
	坂下系統		木曽福島駅	弥栄橋		主として上松町、大桑村及び南木曽町住民の通院・買物・通学・通勤のため

※南部幹線坂下系統は、岐阜県中津川市に跨る路線ではあるが、木曽地域以外の住民等の利用が見込まれず、岐阜県中津川市からの費用負担は求めないこととしている。

※上記の地域間幹線系統は、交通事業者の自助努力だけでは維持が困難なため、国の地域公共交通確保維持事業を活用することにより、運行を確保・維持する必要がある。

項 目	①-1-2 支線の再編【利便増進事業】					
現状の問題・課題	・現在、6 町村すべてが幹線＋支線という体系に区分して運行しているわけではないが、巡回バスや乗合タクシーなどの形態は比較的多くみられる。 ・一方で①-1-1 の広域幹線の整備により、広域幹線のベースとなる各路線の運行ルートが変わる可能性などもあり、これと連動して現行の巡回バスなどの再編も必要になると考えられる。					
取組の方向性	・幹線の再編に伴い、調整が必要となる区間や地区を抽出し、これに対応させるように既存施策の調整を図る。 ・既存施策による調整が難しい場合は、新規施策の導入についても検討する。 ・支線については、フィーダー系統補助（⇒③-1-2）の対象に組み込むことを想定する。					
実施主体（役割分担）	・運行計画立案＝法定協、6 町村、交通事業者 ・運営主体＝自地域について各町村 ・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	令和 11 年度
	・運行内容検討 ・住民調整・説明等	・運行内容確定 ・許認可申請（補助申請） ・実証運行開始	・効果検証 ・運行内容調整 ・本格運行に移行	・運行継続 ・PDCA サイクルによる見直し	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

支線に位置付ける系統は以下のとおりです。

支線名	起点	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	路線の位置づけ・必要性	フィーダー補助活用の有無
吉野・焼笹線	中学校北門	焼笹	4 条乗合	路線定期運行	上松町 （運行は交通事業者 に委託）	上松町住民の通院・買物・通学・通勤のため	有
芦島線	上松駅	芦島	4 条乗合	路線定期運行		上松町住民の通院・買物・通学・通勤のため	有
赤沢線 （観光路線）	木曽福島駅	赤沢自然休養林	4 条乗合	路線定期運行		上松町観光拠点（赤沢自然休養林）へのアクセスのため	無
デマンド乗合 タクシー	上松町全域		4 条乗合	区域運行		上松町住民の通院・買物・通学・通勤のため	有
保神線	保神	南木曽駅	4 条乗合	路線定期運行	南木曽町 （運行は交通事業者 に委託）	南木曽町住民の通院・買物・通学・通勤のため	有
馬籠線 （観光路線）	馬籠	南木曽駅	4 条乗合	路線定期運行		南木曽町観光拠点（妻籠宿）へのアクセスのため	無
妻籠線 （観光路線）	妻籠	南木曽駅	4 条乗合	路線定期運行		南木曽町観光拠点（妻籠宿）へのアクセスのため	無
木曽病院線	妻籠	木曽病院	4 条乗合	路線不定期運行		主として南木曽町及び大桑村住民の通院のため（南部幹線坂下系統の空白時間を補完）	有
中津川市民病院線	南木曽駅	中津川市民病院	4 条乗合	路線不定期運行		主として南木曽町及び大桑村住民の通院のため	有
蘭線	蘭地区上段		4 条乗合	区域運行		南木曽町住民の通院・買物・通学・通勤のため	有
広瀬線	広瀬地区富貴畑・夏焼		4 条乗合	区域運行		南木曽町住民の通院・買物・通学・通勤のため	有
田立線	田立地区向栗畑・栗畑・大野正兼・塚野		4 条乗合	区域運行		南木曽町住民の通院・買物・通学・通勤のため	有

支線名	起点	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	路線の位置づけ・必要性	フィーダー補助活用の有無
与川・北部線	与川地区、北部地区		4 条乗合	区域運行		南木曽町住民の通院・買物・通学・通勤のため	有
下り谷線	妻籠地区下り谷・大妻籠		4 条乗合	区域運行		南木曽町住民の通院・買物・通学・通勤のため	有
菅線	辺見屋敷	宮の森	78 条自家用	路線型	木祖村 (運行は交通事業者に委託)	木祖村住民の通院・買物・通学・通勤のため	有
小木曽線	細島	藪原駅	4 条乗合	路線定期運行		木祖村住民の通院・買物・通学・通勤のため	有
たんぼぼ号	木祖村全域(水木沢・別荘地除く)、木曽町巴淵		4 条乗合	区域運行		木祖村住民の通院・買物・通学・通勤のため	有
巡回バス	王滝	三岳交流促進センター	78 条自家用	路線型	王滝村	王滝村住民の通院・買物・通学・通勤のため	有
田の原線 (観光路線)	木曽福島駅	御岳田の原	4 条乗合	路線定期運行	王滝村 (運行は交通事業者に委託)	王滝村観光拠点(田の原)へのアクセスのため	無
野尻・須原線	川向	バス回転場所	4 条乗合	路線定期運行	大桑村 (運行は交通事業者に委託)	大桑村住民の通院・買物・通学・通勤のため	有
野尻・木曽病院線	川向	木曽福島駅	4 条乗合	路線定期運行		主として大桑村及び上松町住民の通院・買物・通勤のため(南部幹線坂下系統の空白時間を補完)	有
乗合タクシー	大桑村全域、上松町バス回転場所		4 条乗合	区域運行		大桑村住民の通院・買物・通学・通勤のため	有
巡回福島線	木曽病院	木曽病院 (循環路線)	4 条乗合	路線定期運行	木曽町 (運行は交通事業者に委託)	木曽町(木曽福島地区)住民の通院・買物・通学・通勤のため	有
御岳ロープウェイ線 (観光路線)	木曽福島駅	御岳ロープウェイ	4 条乗合	路線定期運行		木曽町観光拠点(御岳ロープウェイ)へのアクセスのため	無
木曽福島地区乗合タクシー	木曽福島地区		4 条乗合	区域運行		木曽町(木曽福島地区)の通院・買物・通学・通勤のため	有
開田高原地区乗合タクシー	開田高原地区		4 条乗合	区域運行		木曽町(開田高原地区)の通院・買物・通学・通勤のため	有
三岳地区乗合タクシー	三岳地区		4 条乗合	区域運行		木曽町(三岳地区)の通院・買物・通学・通勤のため	有
日義地区乗合タクシー	日義地区		4 条乗合	区域運行		木曽町(日義地区)の通院・買物・通学・通勤のため	有
ななまるタクシー	木曽町全域		4 条乗合	区域運行		木曽町住民の通院・買物・通学・通勤のため	有

※中津川市民病院線は、岐阜県中津川市に跨る路線ではあるが、木曽地域以外の住民等の利用が見込まれず、岐阜県中津川市からの費用負担は求めないこととしている。

※上記支線のうち、「フィーダー補助活用の有無」欄で「有」とした路線は、交通事業者の自助努力だけでは維持が困難であり、また、国の地域公共交通確保維持事業の補助要件を満たす可能性があることから、当該補助金を活用することにより、運行を確保・維持する必要がある。

①-2 結節点の整備

項 目	①-2-1 幹線・支線の結節点の整備【利便増進事業】					
現状の問題・課題	・現在、6 町村においては、幹線＋支線という体系や施策同士の乗継ぎのために結節点的な施設を設けているところもあるが、郡全体としては結節点という概念は定着しているとはいえない。 ・1-1 に示した路線再編によって、幹線と支線という体系が明確になるところも多く、結節点がない地区には新たな整備が必要となる。					
取組の方向性	・各町村で必要な箇所に結節点を整備する。 ・広域幹線の路線に面した公共公益施設等を想定するが、適した箇所がない場合は、民間施設の活用なども検討する。 ・結節点には、複数車両の同時乗り入れが可能になるだけの駐停車スペースのほか、快適な待合いが可能になるよう建物内が利用でき（⇒②-2-1）、情報板などの設置も可能な箇所を選定する。難しい場合は、上屋、ベンチなどの最低限の待合い設備を設けるものとする。					
実施主体（役割分担）	・適地検討・利用交渉など＝各町村 ・整備運営＝各町村 ・付帯施設整備＝県・法定協					
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	令和 11 年度
	・幹線ルート検討 ・候補地選定	・再編実施に伴い 結節機能確保 (場合により暫定利用)	・付帯機能検討 ・施設拡充	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

①-3 リニア中央新幹線へのアクセス確保

項 目	①-3-1 中央西線の運行拡充への要望活動					
現状の問題・課題	・リニア中央新幹線は、2023 年 12 月に工事完了予定時期が 2027 年以降に変更され、現在工事が進められている。 ・木曽地域においては、長野県駅よりも、中津川市に設置が予定されている岐阜県駅のほうが近く、利用価値は大きい。 ・南木曽駅からも普通列車で 20 分程度、木曽福島駅からは特急利用で 35 分程度で到達できるが、郡内全体としてはアクセスに支障がある地区も多い。					
取組の方向性	・木曽地域内の各駅からリニア中央新幹線の利用がしやすいダイヤ編成についての J R 東海への要望活動					
実施主体（役割分担）	・要望活動＝交通網対策協議会・期成同盟会 ・ダイヤ編成＝J R 東海					
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	令和 11 年度
	・通常の要望活動における本計画内容の伝達	・リニア開業に向けた動向、工程把握	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	(工程に応じて) 要望内容等具体化

項 目	①-3-2 広域幹線による接続検討					
現状の問題・課題	・①-3-1 のとおり。 ・鉄道によるアクセスだけでなく、バスによる補完的な仕組みも求められる。					
取組の方向性	・鉄道の普通列車の運行間隔の空く時間帯におけるバス路線での接続 ・これにより、広域的な視点から来訪者の移動手段を充実させる。					
実施主体（役割分担）	・運行計画立案＝法定協、6 町村、交通事業者 ・運営主体＝法定協（南部地域分科会） ・事業実施＝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	令和 11 年度
	・リニア開業に向けた動向、工程把握	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	(工程に応じて) バス運行計画検討

目標②:利便性の向上

②-1 情報提供等の充実・高度化

項 目	②-1-1 広域案内パンフレット・ホームページの制作等【利便増進事業】					
現状の問題・課題	・現在、地域公共交通の情報提供等は各町村や交通事業者により、個別に行われているのが実状である。 ・来訪者にとっては、訪問エリア（木曽地域）全体としての交通情報が、鉄道からコミュニティバスまでを通じて一元的に取得できることが重要であり、ニーズとの乖離がみられる。					
取組の方向性	・公共交通案内のパンフレット、ホームページを作成する。 ・個別のダイヤや乗換案内については、②-1-2 に掲げる GTFS において対応していくが、一覧性の高い体系図や運賃表は有用性が高いため、ホームページや紙媒体で提供していく。 ・郡内のデマンド乗合タクシーについては、ホームページから一元的に予約受付できる仕組みを構築し、提供していく。					
実施主体（役割分担）	・パンフレット・ホームページ・予約システムの企画＝法定協 ・パンフレット・ホームページ・予約システムの運用・更新＝法定協					
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	令和 11 年度
	・路線調整	・再編にあわせ企画、制作、運用	・当該年度のダイヤ改正等にあわせて内容更新	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

項 目	②-1-2 GTFS データの整備・運用【利便増進事業】					
現状の問題・課題	・スマートフォンの普及に伴い、公共交通の経路探索・乗換案内の情報提供は、最も利用率の高いジャンルの 1 つとなっている。 ・専用アプリによる情報提供もあるが、昨今は Google マップによる検索のシェアが高まってきており、ここで利用されているデータ形式が「GTFS」という国際標準フォーマットである。 ・木曽地域内でも南木曽町では従前より GTFS の情報提供を行っており、木曽町・上松町でも令和 3 年度から一部路線で情報提供を始めているところである。 ・他の町村でも長野県の支援を受けて現在、GTFS 形式での情報提供を進めているところである。					
取組の方向性	・経路探索・乗換案内情報の提供は、地域全体として面的にカバーされることが重要であるため、地域内の全路線についてのデータ整備を進めていく。 ・県などの支援のもと、各町村がベースとなるデータを作成するが、運用においては災害による運休など、リアルタイムな情報管理が必要になるため、土休日などの対応が可能な機関が行うことが望ましい。					
実施主体（役割分担）	・ベースデータの作成・年次データ更新＝法定協・6 町村 ・データ運用＝交通事業者、観光協会等					
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	令和 11 年度
	・データ運用開始	・効果検証 ・年次更新	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

②-2 結節点における待合環境の整備

項 目	②-2-1 屋内での待合環境の整備【利便増進事業】					
現状の問題 ・課題	①-2 に記したとおり、結節点の整備がなされた場合には、快適な待合い環境が整備されることが望ましい。					
取組の方向性	- 待合い環境については、屋内施設が利用できるとともに、バスが来たことを室内から確認でき、かつ運転手側にも利用者が待っていることが視認できることが理想的である。 - 既存の公共公益施設等でこのような環境が確保できない場合は、民間施設の借用なども視野に入れて、検討を行う。 - 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する。					
実施主体 (役割分担)	待合い環境整備・補助金の取得＝結節点設置箇所の各町村					
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	令和 11 年度
	・結節点候補地選定	・再編実施に伴い結節機能確保 (場合により暫定利用)	・付帯機能検討 ・施設拡充 ・補助金の取得	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

項 目	②-2-2 デジタルサイネージの設置支援【利便増進事業】					
現状の問題 ・課題	①-2 に記したとおり、結節点の整備がなされた場合には、付帯機能としてデジタルサイネージ（情報案内板）の設置が有用である。					
取組の方向性	- 結節点におけるデジタルサイネージ（情報案内板）の設置。 - 全県的な支援制度が整った場合は、これを活用。					
実施主体 (役割分担)	付帯施設整備＝県・法定協、各町村					
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	令和 11 年度
	・結節点候補地選定	・再編実施に伴い結節機能確保 (場合により暫定利用)	・付帯機能検討 ・施設拡充	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

②-3 バリアフリー化・ゼロカーボンの推進

項 目	②-3-1 車両の更新【利便増進事業】					
現状の問題・課題	・木曽地域は山間地かつ積雪地であることから、バリアフリー法への適用除外を受けている。昨今は同法に適合したワンステップバスも増えてきているが、非適合車両も運行している。タクシー車両についてもセダン型が中心である。 ・公共交通利用者は足の悪い高齢者も多く、歩道のないバス停も多いため、ワンステップバスでも乗り込みに際して高低差が大きくなり支障がみられる。 ・全国的に公共交通車両は、バスはノンステップバス、タクシーはスライドドアの UD タクシーが主流となってきており、木曽地域においてもこれにあわせていく必要がある。 ・近年は、木曽地域内でもノンステップ車両の運用が一部路線で始まっている。坂道などでの走行の難しさも懸念されたが、概ね支障なく運用できることが確認されている。 ・豊かな森林資源が生活の一部になっている木曽地域では、環境への配慮も重要である。EV バスなどの導入も進めているが、一部にとどまっている。					
取組の方向性	・車両の更新にあたっては、バスにおいてはノンステップバス、タクシーについては UD タクシー、乗合タクシーなどのワンボックス車両は補助ステップを設置するなど、高齢者、障がい者等の利用に配慮したものとする。あわせて、EV バス等の環境配慮型車両の導入を進める。 ・国庫補助取得対象路線については（⇒③-1）、車両取得において地域公共交通確保維持改善事業の活用も目指す。					
実施主体（役割分担）	・車両更新＝県・交通事業者 ・補助金の取得＝交通事業者又は法定協					
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	令和 11 年度
	・耐用年数などを受けて車両更新は随時	・補助活用検討	・補助活用開始	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

項 目	②-3-2 鉄道駅におけるエレベーター等の整備推進					
現状の問題・課題	・現在、木曽地域管内には、12 の鉄道駅があるが、エレベーターの設置が行われているのは木曽福島駅のみである。 ・駅ホームは改札口からフラットになっている箇所もあるが、反対側ホームを利用する際には階段を昇降しなくてはならないケースも生じるため、足の悪い高齢者や障がい者の利用に支障がある。 ・なお、バリアフリー法によるエレベーターの設置基準は、1 日の平均的な駅利用者数が 3,000 人とされているが、木曽地域内にはこの基準を上回る利用者数の駅はない。					
取組の方向性	・設置義務はないものの、町村と交通事業者が連携し、地域住民も巻き込みながら検討を進める。 ・県による支援制度などが整った場合は、これを活用。 ・エレベーターの設置について J R 東海への要望活動を行うとともに、階段昇降機の設置などエレベーター以外の手法についても検討する。					
実施主体（役割分担）	・設置検討・設置＝交通事業者、各町村 ・要望活動＝交通網対策協議会・期成同盟会					
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	令和 11 年度
	・導入可能性等検討	⇒⇒⇒	・設置検討	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

②-4 ダイヤの調整

項 目	②-4-1 乗継に適したダイヤの検討【利便増進事業】					
現状の問題 ・課題	・現行における幹線バスについては、鉄道との乗継を見込んだダイヤ設定が行われており、朝はバスから鉄道へ、夕方は鉄道からバスへという流れを基本としている。 ・しかし、地域住民と観光客では逆のニーズになる場合も多いほか、ターミナルにおいてのバス同士の乗継利用のニーズなどもあり、ダイヤに関する利用者からの要望も多くみられる。 ・また、①-1 に記したように路線が再編されれば、幹線と支線を接続されるためのダイヤ調整もより重要となってくる。					
取組の方向性	・JR ダイヤ改正にあわせた年度ごとのダイヤ調整 ・幹線バスと支線バスとの結節点での接続ダイヤの調整 ・ダイヤ編成のポイントについての利用者への広報・案内					
実施主体 (役割分担)	・ダイヤの検討・調整＝法定協、各町村、交通事業者 ・広報・案内等＝法定協					
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	令和 11 年度
	・ダイヤ改正実施 (通常とおり)	・再編に伴うダイヤ 改正	・以降 毎年実施	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

項 目	②-4-2 中央西線のダイヤ調整についての要望活動					
現状の問題 ・課題	・現在、JR 中央西線は、日中の普通列車は 2 時間おきの運行であり、生活利用における利便性が低い。 ・朝夕についても、高校生の通学ニーズとの乖離もみられ、改善の必要性がみられる。 ・蘇南高校については、列車の到着時間に合わせた日課を組んだ結果、県立高校で最も遅い始業時刻の高校となっている。					
取組の方向性	・木曽地域交通網対策協議会・中央西線輸送強化期成同盟会部会を通じた JR 東海への定期的な要望活動					
実施主体 (役割分担)	・調整必要箇所の抽出＝法定協、各町村 ・要望活動＝交通網対策協議会・期成同盟会					
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	令和 11 年度
	・要望活動	・以降 毎年継続	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

②-5 運賃体系の統一

項 目	②-5-1 地域統一の運賃基準の導入【利便増進事業】					
現状の問題 ・課題	・①-1 に記したように、各町村が乗合タクシー等を運行しており、運賃についても個別に設定されている。 ・これによって、同一区間であっても利用するバスによって運賃が異なる場合があり、調整が図られていることが望ましい。					
取組の方向性	・郡内での統一運賃を設定し、広域路線も町村内路線もその運賃での運用を行う。					
実施主体 (役割分担)	・新運賃案検討＝法定協 ・新運賃の導入・運用＝各交通事業の運営主体					
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	令和 11 年度
	・新運賃案検討	・新運賃導入・運用	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

②-6 キャッシュレス化の推進

項 目	②-6-1 導入可能なキャッシュレス決済方式の検討【利便増進事業】					
現状の問題・課題	・三大都市圏のみならず、地方部においても急速に公共交通運賃のキャッシュレス決済化が進んできているが、木曽地域では、コミュニティバスの一部で実証実験を行った以外は鉄道も含めて、導入されていない。 ・キャッシュレス化において、最も一般的な交通系 IC カード（Suica、TOICA 等）は導入に掛かるコストが大きい。 ・キャッシュレス化は来訪者への対応だけでなく、地域住民にとっても、乗降時の運賃支払いの手間の削減は大きな利便性の向上となる。停車時間の短縮にもつながり、スムーズな運行にも大きく寄与するもので導入は重要である。					
取組の方向性	・県では、地域連携 IC カード（交通系 IC カードに対応）に対する補助制度を設けているため、この導入可能性について地域で検討する。木曽地域においては、JR 中央西線との連動が重要であるため、同社の動向を注視していく。あわせて、タクシーへの導入についても積極的に検討していく。 ・キャッシュレス決済については、この他にもクレジットカードのタッチ決済や、スマートフォンによる QR コード決済など、多様な手法が整ってきているため、地域連携 IC カードの導入が難しい場合、あるいは緊急性、重要性が高い場合には、町村個別に導入可能なものを検討し、推進していく。					
実施主体（役割分担）	・地域連携 IC カード（共通方式）導入検討＝法定協、6 町村、交通事業者 ・個別方式の導入検討＝各町村					
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	令和 11 年度
	・キャッシュレス化の動向、支援制度把握 ・個別方式の導入検討（可能な路線から順次導入）	・検討に基づく方式を導入 ・地域連携 IC カード（共通方式）導入検討	・導入に対する方針を明確にしたうえで、鉄道側の状況を注視	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

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

項 目	③-1-1 広域幹線に対する地域間幹線系統補助金の取得【利便増進事業】					
現状の問題 ・課題	- 木曽地域では、地域公共交通の運営における基本的な支援制度である「地域公共交通確保維持改善事業補助金」の取得路線が極めて少ない。 - 取得要件に合致できる路線もあるとみられ、将来にわたり、地域公共交通を安定して運営するためには、同制度の活用は非常に重要である。					
取組の方向性	①-1 に掲げた 4 本の広域幹線路線について、地域間幹線系統補助金の取得を目指す。 - 同補助金は、利用者数の少ない路線についての減額措置があるが、「地域公共交通利便増進実施計画」の策定により、この措置が免除になる特例制度があるため、活用を目指す。					
実施主体 (役割分担)	- 幹線の事業計画立案＝法定協、6 町村、交通事業者 - 利便増進実施計画＝法定協 - 補助適用検討＝法定協 - 補助金申請・取得機関＝交通事業者又は法定協					
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	令和 11 年度
	- 幹線の事業計画立案 - 利便増進計画策定 - 補助適用検討	- 運行内容確定 - 補助申請・認定	以降継続的に取得	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

項 目	③-1-2 接続路線についてのフィーダー系統補助金の取得【利便増進事業】					
現状の問題 ・課題	③-1-1 に記したとおり、木曽地域では「地域公共交通確保維持改善事業補助金」の取得が進んでいない。 - 補助制度のうち、地域内フィーダー系統補助金については、コミュニティバスにおいても比較的取得が容易なものといえるが、制度制定時に取得を行わなかったことから、新規性要件を満たすことができず、現行路線のままでは申請が難しい状況にある。					
取組の方向性	上述のとおり、新規取得が難しい状況にあったが、③-1-1 に記した地域間幹線系統補助金の取得により、新たに認定対象になる路線があるほか、「地域公共交通利便増進実施計画」の策定により、新規性要件が免除される特例制度があるため、活用を目指す。					
実施主体 (役割分担)	- 利便増進実施計画＝法定協 - 補助適用検討＝各町村 - 補助金申請・取得機関＝法定協					
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	令和 11 年度
	- 幹線の事業計画立案 - 利便増進計画策定 - 補助適用検討	- 運行内容確定 - 補助申請・認定	以降継続的に取得	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

③-2 運行事業費の見直し

項 目	③-2-1 郡内統一の基準の設定・運用					
現状の問題 ・課題	・現在、交通事業者への委託額については、各町村が独自の積算基準等に基づき事業者との調整を行い決定している。 ・原則として、前年の委託費を基準としているが、近年は人件費のほか、燃料費も高騰してきており、交通事業者の経営を圧迫している。 ・将来的に安定した事業運営を行うためには、事業単価を上げていくことが避けられない状況にあるといえる。 ・また、各町村と個別に折衝することの事務負担の軽減も図っていくことが重要である。					
取組の方向性	・木曽地域全体としての運行単価の標準額を設定し、各町村はこれに基づいた委託・補助を行うものとする。					
実施主体 (役割分担)	・運行単価等の見直し・統一基準設定＝法定協、6町村、交通事業者 ・基準の運用＝各交通事業の運営主体					
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	令和11年度
	・単価の見直し・統一基準設定	・統一基準運用開始	・基準額は毎年見直し	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

③-3 担い手の確保

項 目	③-3-1 運転手の雇用促進					
現状の問題 ・課題	・地域内の交通事業者はいずれも、厳しい人材不足に直面しており、新規路線の運行はもとより、現在の事業規模の維持さえも難しい状況にある。 ・2024年4月より、運転手の労働基準の改善も決定しており、さらに厳しい状況になることが見込まれている。 ・企業努力のみによって解決することが難しい状況にあり、公的な支援が求められている。					
取組の方向性	・③-2に掲げた運行事業費の単価の向上により、人材雇用につなげるほか、公的な移住促進、UIターンなどの制度も用いて、担い手を募集する。 ・外部・域外からの採用が難しい場合、退職後の町村職員を運転手として再雇用することを呼びかける。 ・二種免許の取得についても支援を行う。 ・ただし、公的支援に依存しすぎることなく交通事業者が主体的に動いていく。					
実施主体 (役割分担)	・採用活動・採用手続き＝交通事業者 ・移住・再雇用等支援＝各町村					
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	令和11年度
	・具体策検討 ・雇用促進	・雇用促進強化	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

項 目	③-3-2 運営管理職員の登用					
現状の問題 ・課題	・現在、法定協は地域振興局と広域連合が事務局を担っているが、交通事業に精通した職員が不足している。 ・将来的には、本計画のマネジメントのほか、補助金の取得手続きなどで事務作業が大きく増えることが見込まれており、人員の拡充が不可欠といえる。					
取組の方向性	・地域公共交通分野の管理・運営が担える専門的な人材配置を模索していく。					
実施主体 (役割分担)	・人材確保策検討＝法定協 ・連携・支援＝各町村					
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	令和11年度
	・人材確保策検討	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

③-4 利用促進

項 目	③-4-1 地域一丸となった利用促進運動の展開					
現状の問題・課題	・地域は少子高齢化が顕著であり、人口全体としても今後、大きく減少して見込まれている。 ・公共交通の主な利用者層である高校生が減少し、高齢者の自動車利用率も高い現状においては、公共交通利用者を増加させることは難しいといえる。 ・地域公共交通は地域の基本的なインフラであり、採算性に固執することは馴染まないが、この仕組みを必要としている利用者数が常に一定数いることが非常に重要である。 ・免許返納の促進や家族送迎の抑制などにより、公共交通に転換可能な移動は相当数あるものと見込まれる。					
取組の方向性	・地域全体を巻き込んだ利用促進運動（＝キャンペーン）の実施 ・県計画に基づく全県での運動がベースにあり、これを木曽地域で具体化させていくことが理想的と考えられる。					
実施主体（役割分担）	・全県運動の展開＝県法定協 ・地域運動の展開＝法定協、6 町村、交通事業者 ・協力・利用＝地域住民					
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	令和 11 年度
	・県の動向把握	・地域個別の事業内容検討、実施	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

項 目	③-4-2 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）					
現状の問題・課題	・基本的な認識は③-4-1 のとおり。 ・公共交通の利用促進策の 1 つとして、モビリティ・マネジメント（MM）という手法が確立されている。 ・これは過度な自動車利用を見直し、公共交通等を適切に利用するように、働きかけるコミュニケーション施策で、各地で成果を上げてきており、木曽地域でも導入の効果があるものと考えられる。					
取組の方向性	・高齢者向けの公共交通利用講座の実施（ワークショップ・体験乗車等） ・割引、減免等を活用した高齢者、障がい者等交通不便者への利用の働きかけ ・高校進学時における生徒と保護者向けの公共交通説明会や定期券販売 ・企業・官公庁に対する公共交通通勤の推奨・支援制度の導入検討 など					
実施主体（役割分担）	・施策の企画・運営＝法定協 ・協力・利用＝地域住民、企業、学校等					
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	令和 11 年度
	・企画	・実施・運用 ・次期企画展開 ・以降 継続展開	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

項 目	③-4-3 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					
現状の問題 ・課題	・基本的な認識は③-4-1 のとおり。 ・公共交通の利用促進にあたっては、免許返納を検討している高齢者を公共交通利用に転換させることが有効である。 ・免許返納が実質的なタイミングとなるが、公共交通の利用促進策があることが、免許返納の後押しにもなるため、インセンティブ（優遇制度）を設けることが有効である。					
取組の方向性	・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 ・すでに実施している町村も多いため、既存施策は継続させるものとし、拡充についても可能であれば検討する。 ・個別の取組内容は基本的には各町村において設定するものとするが、広域連携事業が有効な場合は広域で実施する。					
実施主体 (役割分担)	・施策の企画・運営＝各町村、法定協 ・協力・利用＝地域住民					
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	令和 11 年度
	・既存施策の継続 ・拡充検討	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

項 目	③-4-4 イベント、フォーラムなどの開催					
現状の問題 ・課題	・基本的な認識は③-4-1 のとおり。 ・③-4-1～③-4-3 に掲げたような継続的な取組に加え、定期的にその呼び水となるような催しを開催することも効果的である。 ・多くの関係者を巻き込んで、一緒に企画・運営などを行うことで、地域公共交通についての意識の醸成も図られる効果もある。					
取組の方向性	・公共交通イベント、フォーラムなどの開催					
実施主体 (役割分担)	・施策の企画・運営＝法定協、各町村、交通事業者、関係諸団体 ・参加＝地域住民等					
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	令和 11 年度
	・企画	・実施	・企画	・実施	・以降 隔年などで開催	⇒⇒⇒

5. 計画のマネジメント

5-1 計画の目標値及びそのモニタリング

目標 1 : 「地域公共交通ネットワークの再構築」に係る目標値

指標		現状値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	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 (2029 年度)	取得 方法	事務局から各町村、事業者等へ照会を かけ、とりまとめ
				目標値 設定の 考え方	コロナ前の水準(2019=63.8 万人)を上回 り、それを維持することを目指す
②	地域間幹線系統路線の 利用者数	159,000 人 (2022 年度) ※現行 13 路線 の現状値	175,000 人 (2029 年度)	取得 方法	地域間幹線系統を取得したのち 各町村、運行事業者からの報告による
				目標値 設定の 考え方	想定する現行の 13 路線の値を基準とし、 これがコロナ前の水準を上回り、それを 維持することを目指す
③	公的資金が投入されている地 域内の地域旅客運送サービ ス全体の平均収支率	11% (2022 年度)	12% (2029 年度)	取得 方法	各町村、運行事業者からの報告による
				目標値 設定の 考え方	利用者数の回復により収益が改善され、 全体として現状値を上回ることを目指す
④	地域間幹線系統の 平均収支率	－ (現状なし)	16% (2029 年度)	取得 方法	地域間幹線系統を取得したのち 各町村、運行事業者からの報告による
				目標値 設定の 考え方	利用者数の回復により収益が改善され、 全体として現状値を上回ることを目指す
⑤	事業者への委託額調整に 関する協議の実施状況	不定期	毎年秋頃 1 回 定期開催	取得 方法	事務局にて実施・報告
				目標値 設定の 考え方	人件費、車両費、燃料費等の各種事業 費の推移をもとに、委託額、補助額等が 適正な状態に保たれていることを目指す
⑥	地域内の地域旅客運送サー ビス全体の行政負担額	332,934 千円 (2022 年度)	200,000 千円 (2029 年度)	取得 方法	事務局で運行委託費を集計
				目標値 設定の 考え方	幹線再編によって効率的な路線運行が 実現されることで、郡内全体の行政負担 が従前より軽減されていることを目指す。
⑦	地域間幹線系統路線に係る 行政負担額	－ (現状なし)	85,000 千円 (2029 年度)	取得 方法	事務局で運行委託費を集計
				目標値 設定の 考え方	幹線再編によって効率的な路線運行が 実現されることで、郡内全体の行政負担 が従前より軽減されていることを目指す。

目標 2 : 「地域公共交通の利便性の向上」に係る目標値

指標		現状値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	キャッシュレス決済に対応した路線数	4 (2022 年度)	20 (2029 年度)	取得方法	事務局から各町村へ照会をかけとりまとめ
				目標値設定の考え方	地域外からの利用が一定数ある路線については、地域連携 IC カードにかかわらず、導入されている状態を目指す
②	Google トランジットへの GTFS-JP の情報提供率	50% (15/30 路線) (2022 年度)	100% (2029 年度)	取得方法	データ管理事業者から取得
				目標値設定の考え方	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

目標 3 : 「地域公共交通の持続可能性の向上」に係る目標値

指標		現状値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	地域間幹線系統補助金の取得路線数	0 (2022 年度)	7 (2029 年度)	取得方法	事務局にて取得
				目標値設定の考え方	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
②	フィーダー系統補助金の取得路線数	5 (2022 年度)	25 (2029 年度)	取得方法	事務局にて取得
				目標値設定の考え方	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
③	モビリティ・マネジメントの取組団体数	0 (2022 年度)	6 (2029 年度)	取得方法	事務局から各町村へ照会をかけとりまとめ
				目標値設定の考え方	モビリティ・マネジメントにより、通勤での公共交通利用が増加している状況を目指す
④	免許返納者への定期券・回数券などの配布枚数	85 人 (2022 年度)	100 人 (2029 年度)	取得方法	事務局から各町村へ照会をかけとりまとめ
				目標値設定の考え方	高齢者の免許返納が進み、返納後に公共交通を利用した生活に切り替わっている状況を目指す

5-2 PDCAサイクルとその必要性

地域公共交通の利用状況等は社会環境の変化や利用者層の移り変わりなどにより、年々変動していくものであるため、その状況をできるだけ正確に把握し、要因を突きとめ、課題に対応していくことが不可欠となります。下表に示すPDCAサイクルに基づき、これを効果的、効率的に実行し、本地域の公共交通を持続可能性の高いものとしていく必要があります。

また、本計画自体についても、1-2 及び資料編 4 章に示したような木曽郡の各種計画のほか、国や県の関連法令及び計画の状況にあわせて適宜見直していくものとします。

■地域公共交通に関するPDCAサイクル

PLAN	計画	現状や課題の整理、ニーズの把握、基本方針や計画の策定、目標や評価基準の設定
DO	実施・運行	事業の実施、利用促進策の実施、利用実績データの収集
CHECK	評価・検証	調査、アンケートによるフォローアップの実施、目標の達成状況の確認
ACTION	改善	評価結果に基づく課題の抽出、改善方策の検討

5-3 年間のスケジュール

下表に協議会運営等の年間スケジュールを示します。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会			●							●		
改善案立案	→	→									→	→
評価実施						→	→	→	→	→	→	→
事業実施						→	○	→	→	→	→	→

当年6月の協議会において、翌運輸年度（当年度10月～）の事業内容を確定させます。事業開始後、各種指標データのモニタリングを行いつつ、翌年1月ごろの協議会において、中間評価を実施し、それを踏まえて、翌々運輸年度の事業案を立案するサイクルとします。

○6月協議会の内容

- ・前年度における目標達成状況の共有および事業実施状況の確認と課題分析
- ・当年度における事業内容の協議・確定

○1月協議会の内容

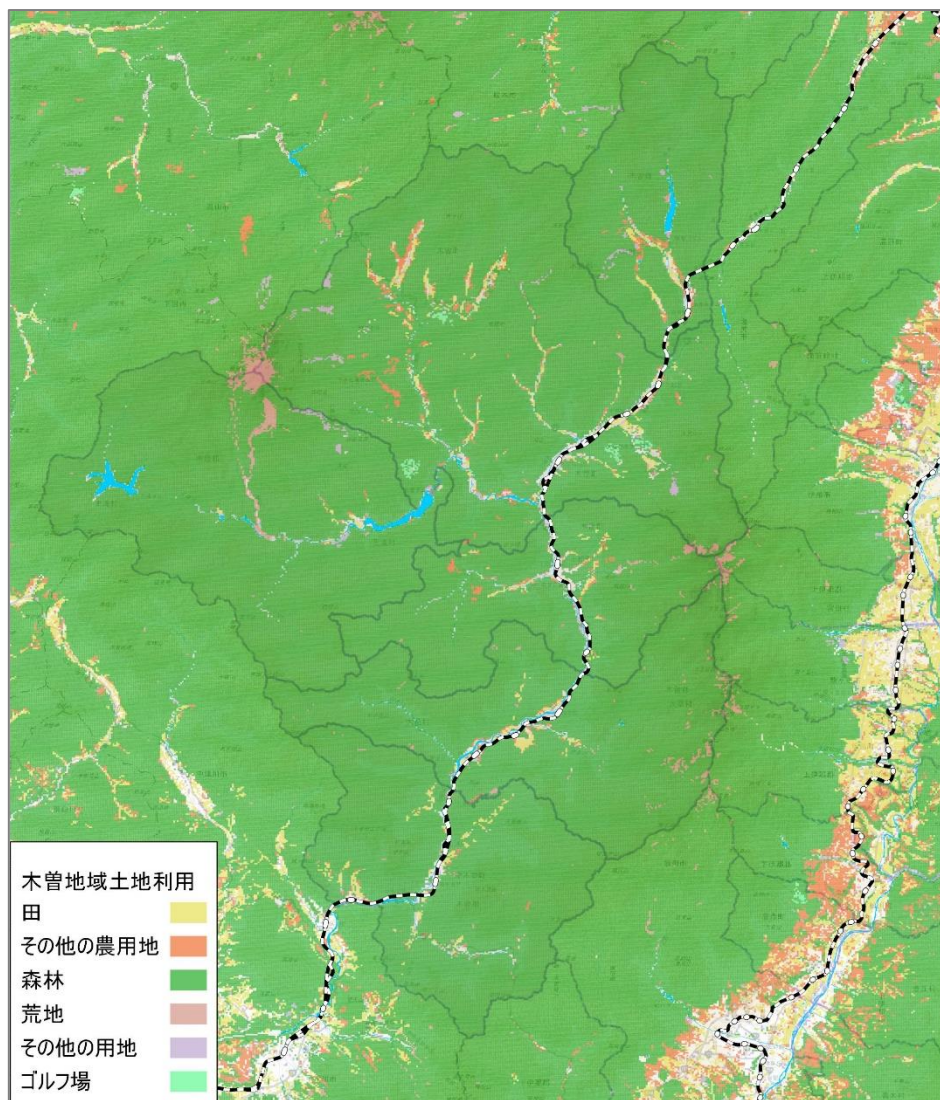
- ・当年度における事業の中間評価（暫定値での目標達成状況の確認）
- ・翌年度における事業案の立案

木曾地域公共交通計画[資料編]

1. 木曽地域の概況

1-1 地形・土地利用

- 木曽地域は県の南西部に位置し、域内面積の約 93%を森林が占める。
- 平坦地は域内を北から南に流れる木曽川の流域と開田高原、木曽駒高原などに限られており、これらの平坦地に市街地や居住地が形成されている。
- 標高が高く、最も北に位置する木祖村役場付近の 944m、最も南に位置する南木曽町役場付近が 411mとなっている。
- 冬期は積雪もあり、公共交通の運行への影響もみられる。



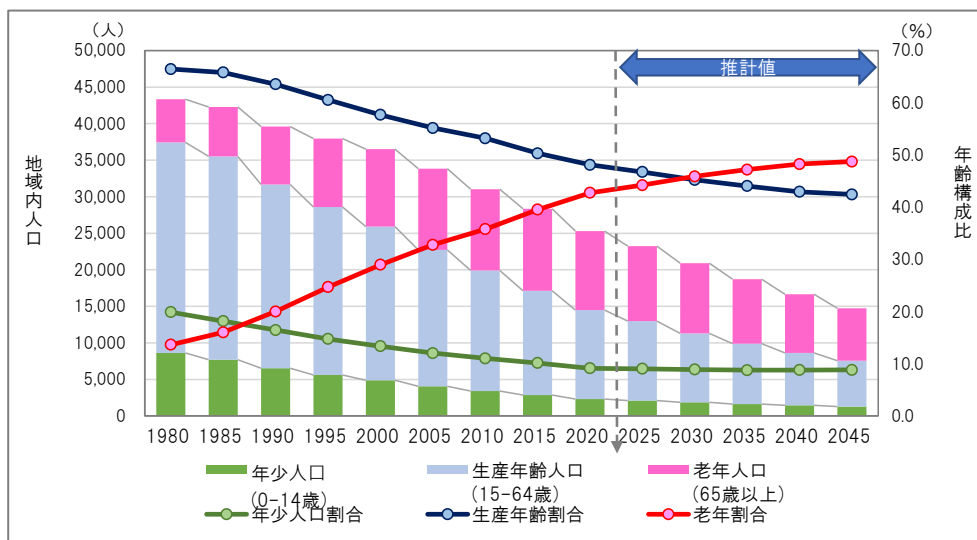
地目	面積(k㎡)	比率
田	20.34	1.3%
その他の農用地	16.19	1.0%
森林	1451.29	93.9%
荒地	14.10	0.9%
建物用地	15.53	1.0%
道路	1.41	0.1%
その他の用地	5.67	0.4%
河川湖沼	19.83	1.3%
ゴルフ場	1.79	0.1%

出典：国土数値情報土地利用細分メッシュ（国土地理院：平成 28 年）

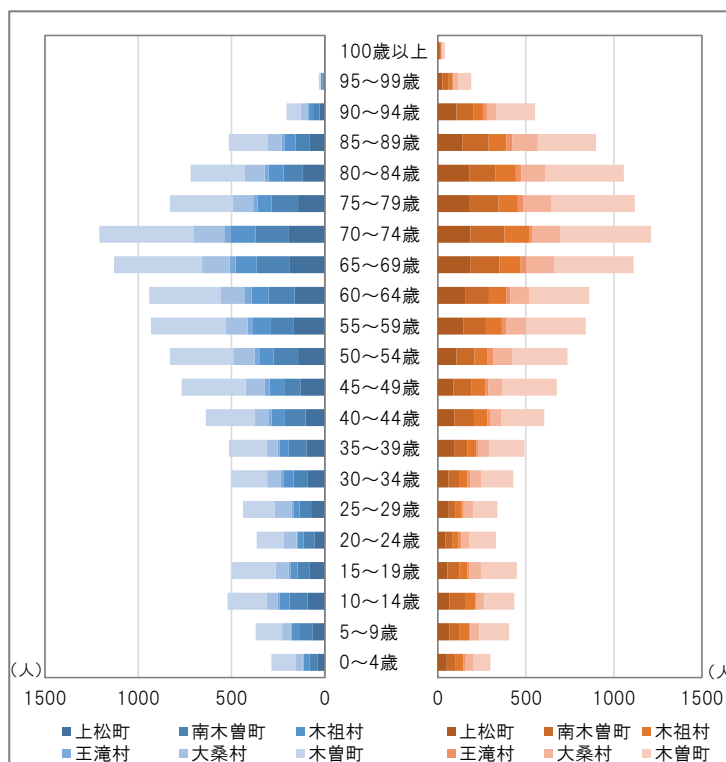
1-2 人口動態

(1) 人口の推移と構成

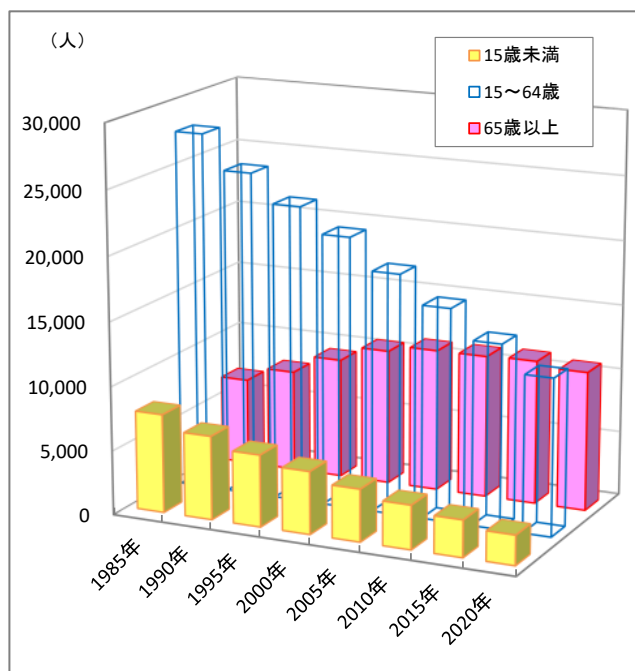
- 2020 年における木曽郡内 6 町村の人口は 25,310 人で、1980 年からの 40 年間で 42%の減少となっている。
- 今後も人口減少は続き、2045 年の推計値では 14,700 人となっている。ここからさらに 42%減少することが見込まれている。
- 少子高齢化が顕著で、高齢化率は 42.7%で今後も高まることが見込まれている。ただし、高齢人口自体もすでに減少局面に入ってきている。
- 人口ピラミッドからも少子高齢化が明らかであるが、女性の人口が男性に比べて 20～30 代で少なく、70 代以上で多くなっていることが特徴的である。



出典：現況＝国勢調査（総務省：1980～2020 年）



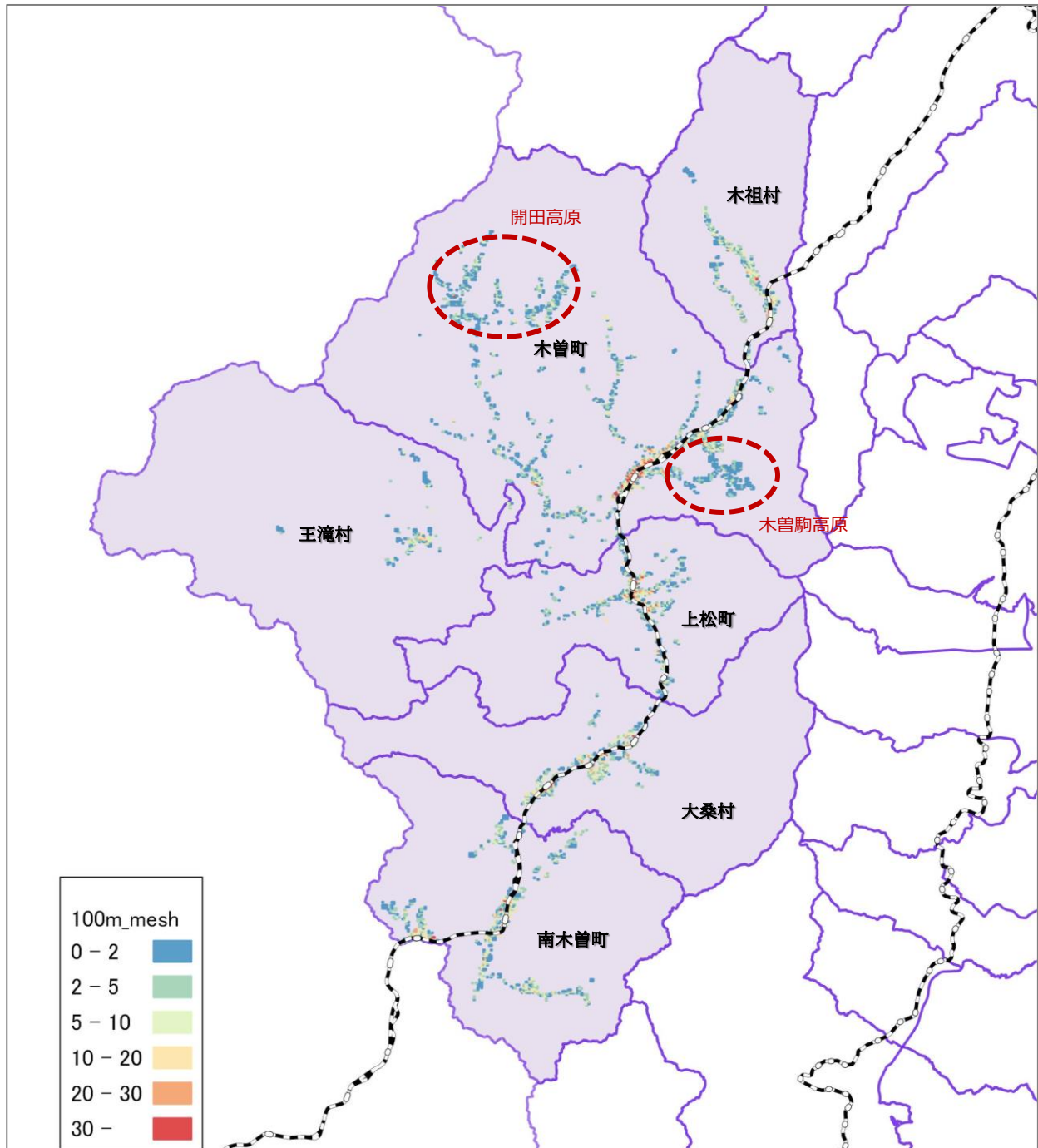
出典：国勢調査（総務省：2020 年）



出典：国勢調査（総務省：1985-2020 年）

(2) 人口分布

- 木曽地域の人口は、木曽川とその支流沿い及び開田高原、木曽駒高原などの限られた平坦地に分布しているが、その他の山間部や傾斜地などにも集落が点在している。
- 木曽町中心部、上松町中心部、南木曽町中心部などで人口密度が高く、100mメッシュあたりの人口が30人を超える地区もみられる。



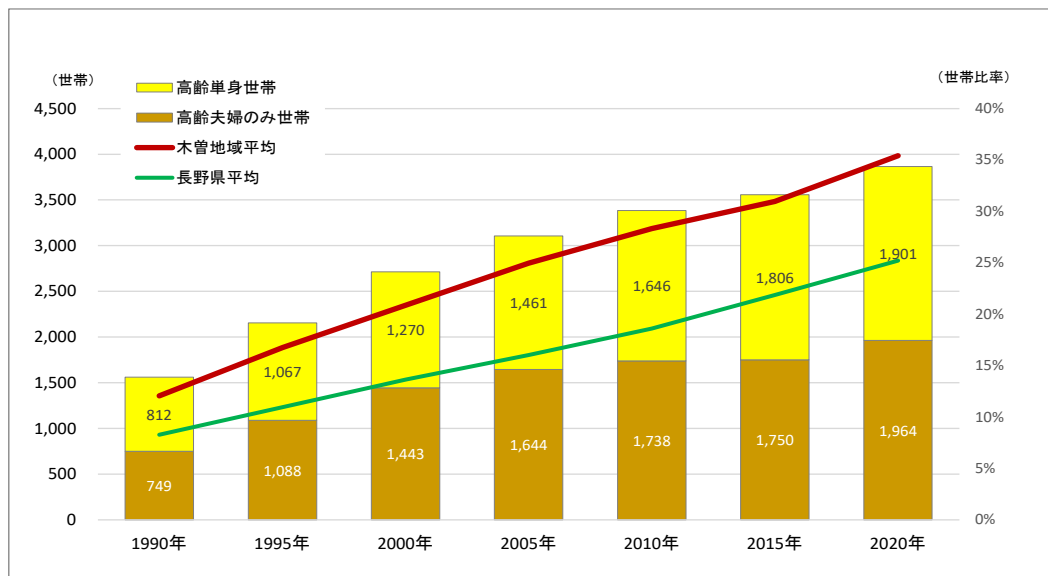
出典：国勢調査（総務省：2020年）

(3) 高齢世帯の状況

○2020 年における木曽郡 6 町村における高齢者のみ世帯数は 3,865 世帯で、この 30 年間で 2.5 倍に増加している。

○全世帯数の 35%を占めており、この比率は長野県全体に比べて 10 ポイント高い。

○高齢者のみ世帯のうちの約半数が、高齢者の単身世帯となっている。

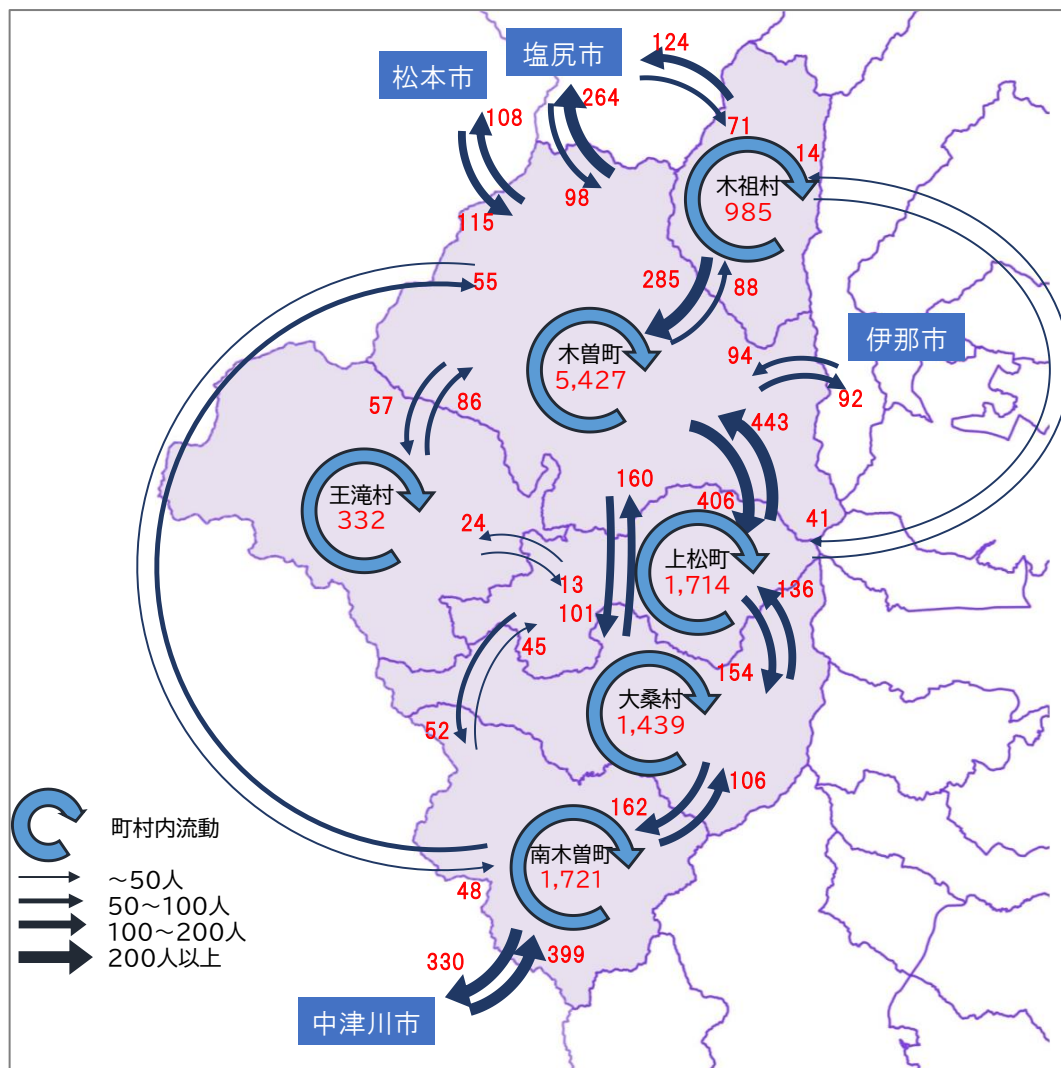


出典：国勢調査（総務省：1990 年-2020 年）

1-3 人の移動の状況

(1) 就業者・通学者の流動状況

- 就業者・通学者の流動としては、郡の中心である木曽町に向かう動きが目立ち、上松町、木祖村、大桑村の順で多くなっている。
- 南木曽町からは岐阜県中津川市への流動が目立ち、木曽郡内全体の合計よりも多くなっている。中津川市への流動は、木曽町への流動の約7倍にあたる。
- 木曽町、木祖村からは塩尻市、松本市への流動も比較的多い。権兵衛トンネルの開通によりつながった伊那市への流動は、松本市への流動よりも少ない。

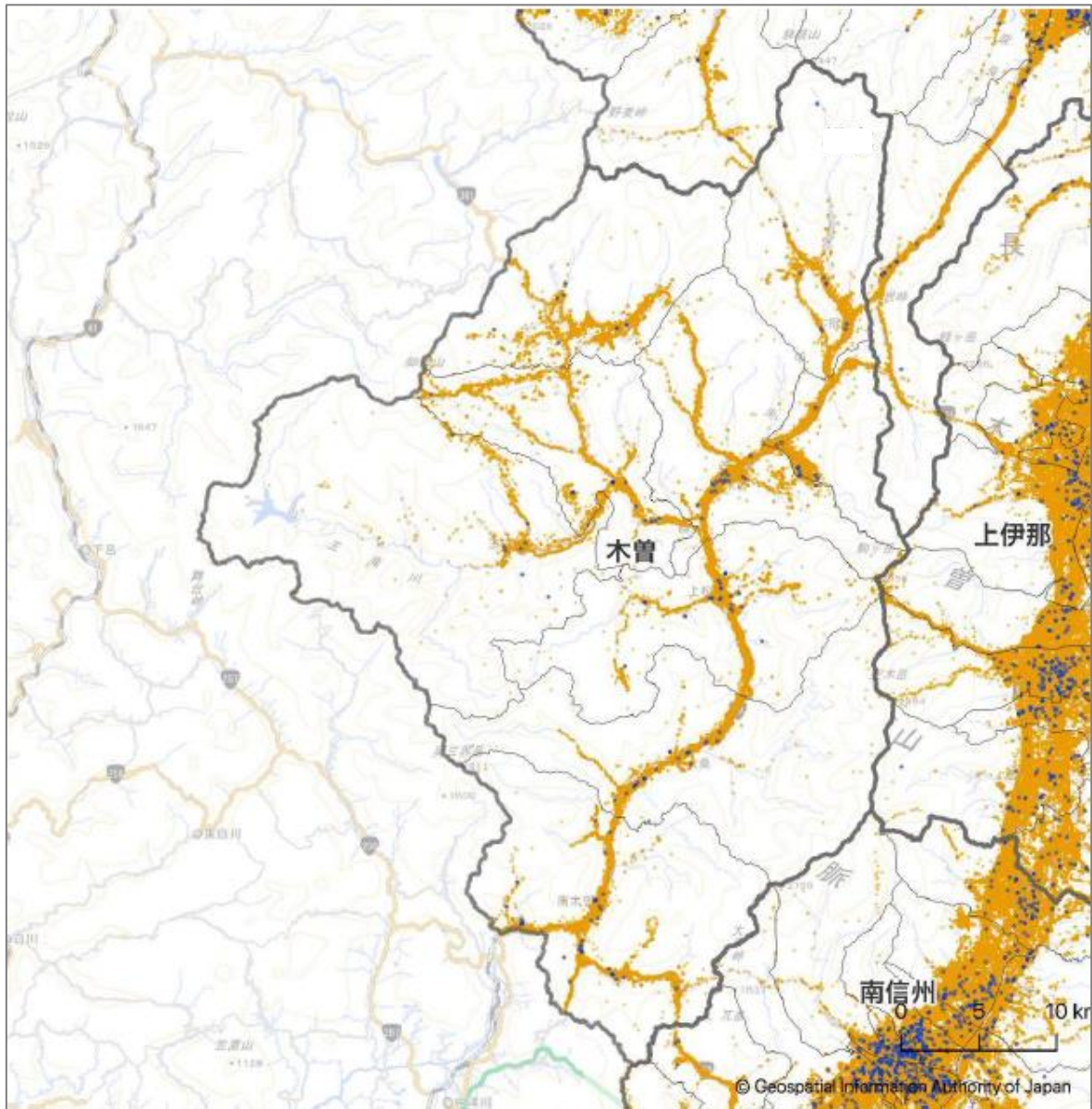


		流出人口											
流入人口		上松町	南木曽町	木祖村	王滝村	大桑村	木曽町	松本市	塩尻市	伊那市	飯田市	中津川市	高山市
	上松町	1,714	45	41	13	136	406	11	37	11	4	49	-
	南木曽町	52	1,721	9	-	162	48	2	4	-	9	330	-
	木祖村	14	1	985	1	4	88	13	71	5	1	2	-
	王滝村	24	1	6	332	4	57	4	1	2	-	3	-
	大桑村	154	106	6	4	1,439	101	3	7	3	1	87	-
	木曽町	443	55	285	86	160	5,427	108	264	92	14	18	2
	松本市	25	5	94	3	18	115	119,791	9,797	344	132	4	4
	塩尻市	22	2	124	1	9	98	8,103	27,921	185	20	-	1
	伊那市	25	1	24	-	1	64	233	188	30,113	196	1	-
	飯田市	1	4	3	-	-	2	87	39	171	53,332	38	2
	中津川市	13	399	3	2	86	18	2	2	1	25	-	-
	高山市	-	-	-	-	-	2	8	-	1	2	-	-

出典：国勢調査（総務省：2020年）

(3) 移動と滞留の状況（人流ビッグデータ）

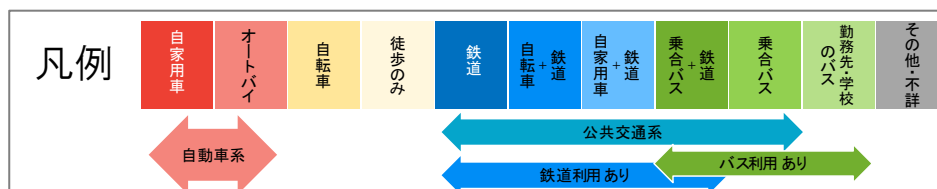
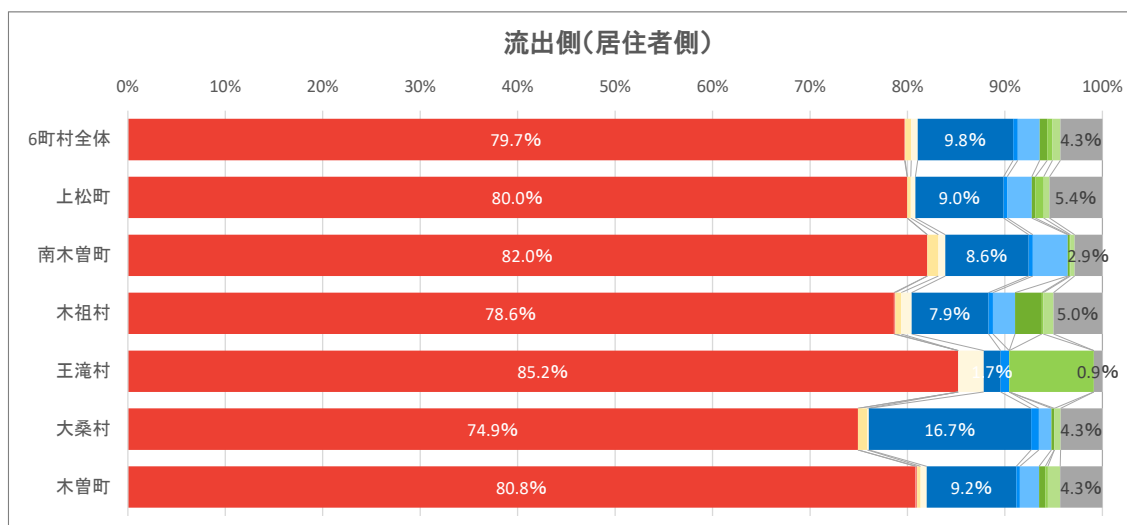
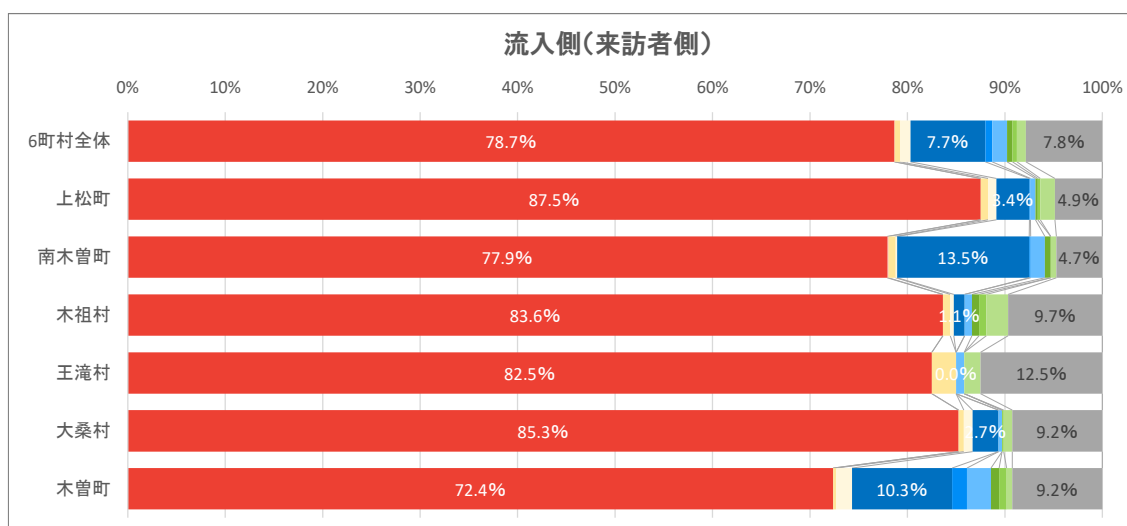
- 下図は、携帯電話所有者の位置情報（GPS）に基づく、移動・滞留の状況である。
- 黄色は移動経路、紫色は自宅外における一定時間以上の滞留箇所を示している。
- 一般に、人の活動エリア全体が黄色に、事業所・学校・病院・商店などの目的施設が紫で表示されるが、木曽地域においては、地図区画内の東側にある上伊那・下伊那エリアに比べて、非常に範囲が狭く、まとまった滞留箇所も少ないことがわかる。



出典：KDDI 携帯端末位置情報データ（2021 年 10 月 1 ヶ月）
オレンジ＝移動経路 紫＝滞留箇所

(2) 就業者・通学者の交通手段

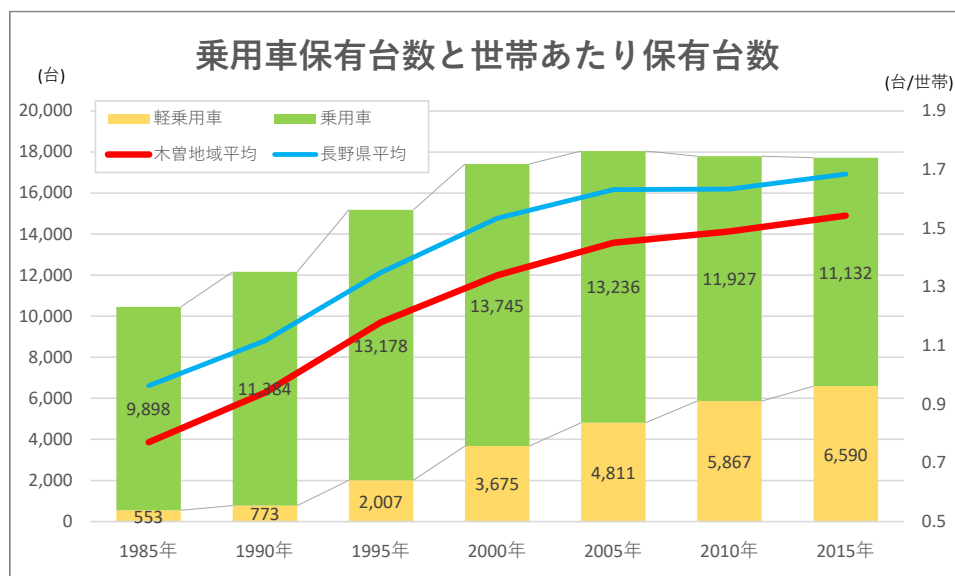
- (1) で示した通勤・通学流動における交通手段については、6 町村全体で流出入ともに「自家用車」が約 80%と多数を占めている。
- 公共交通の利用率（グラフの青系〈鉄道〉＋緑系〈バス〉）については、流出側が 13.8%、流入側が 10.9%となっており、流出側のほうが高い。
- 町村別にみると、流入側では木曽町が 15.9%、南木曽町が 15.8%となっており、高校生の通学流入がある町で高くなっていることがわかる。
- 一方、自町村の住民の公共交通の利用率は流出側に現れ、6 町村のなかでは大桑村が 19.0%と最も高くなっている。



出典：国勢調査（総務省：2020 年）

1-4 自動車の保有状況

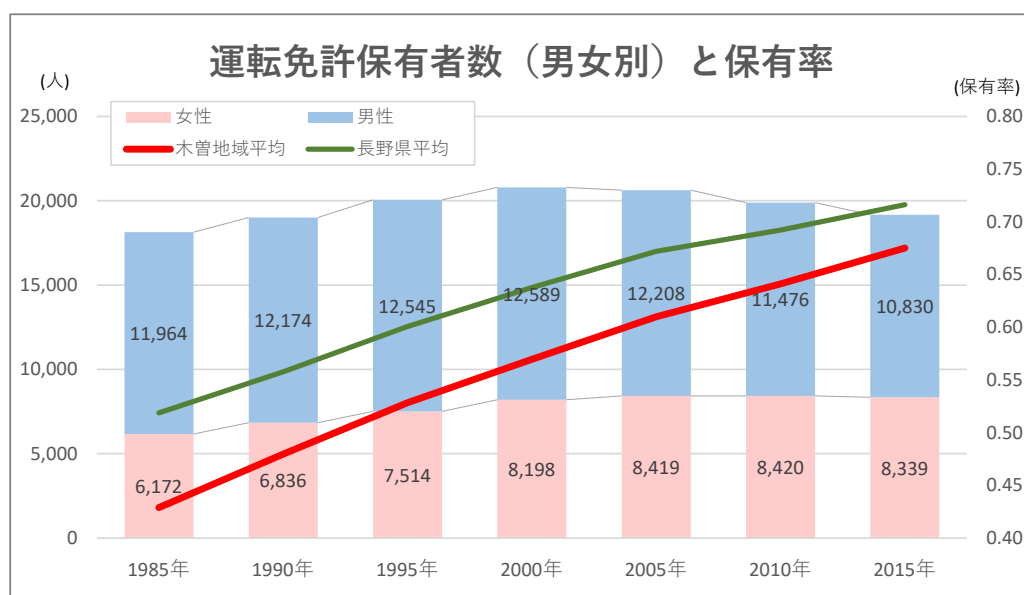
- 木曽郡6町村における2015年の乗用車の保有台数は、軽乗用車とあわせた台数は17,722台で、この30年間で1.7倍に増加しているが、ピークである2005年からは2%ほど減少している。
- 普通乗用車だけでみると、2000年がピークとなっており、16%の減少となっている。
- 一方で、軽自動車は急増しており、この30年で約12倍の増加となっている。
- 一世帯あたりの保有台数は1.54台で、長野県全体の平均である1.68台に比べて低い状況にある。



出典：運輸統計（長野運輸支局：1985-2015年）

1-5 運転免許の保有状況

- 木曽郡6町村における2015年の運転免許保有者数は19,169人で、1985年から保有者数がピークとなった2000年にかけては15%ほど増加したが、人口減少に呼応するかたちで、その先の15年で8%減少している。
- 免許保有者の男女比は1985年には66:34であったが、56:44まで女性の保有者数が大きく増加している。
- 人口に対する免許保有率は67%で、長野県全体の72%に比べて少なくなっている。



出典：運転免許統計（長野県警：1985年-2015年）

1-6 公共施設等の立地

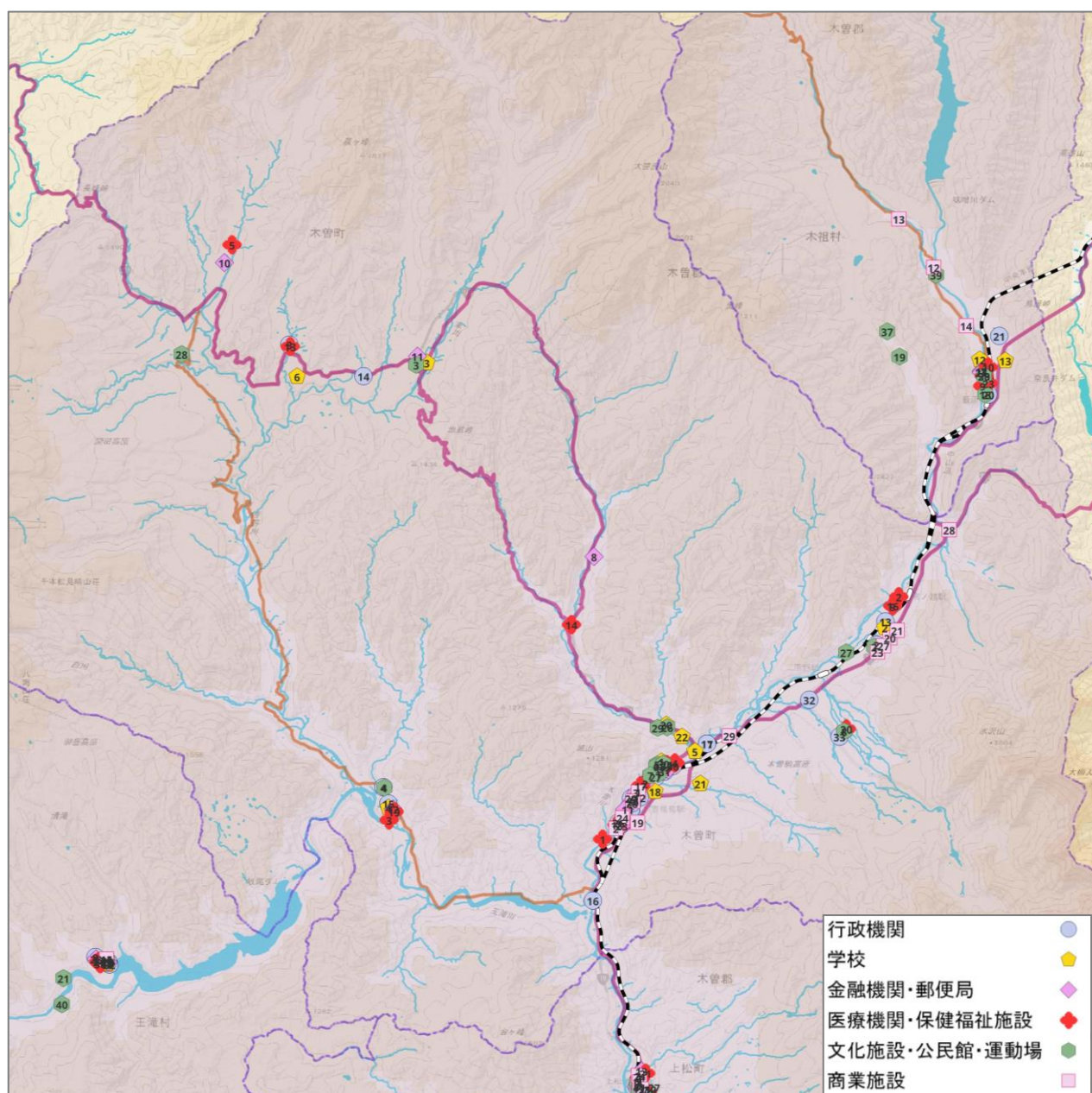
【行政機関】木曽福島市街地が、郡全体の中心となっており、国の機関、県の機関などが立地している。

【教育機関】高校は木曽福島市街地に「木曽青峰高校」、南木曽町に「県立蘇南高校」がある。

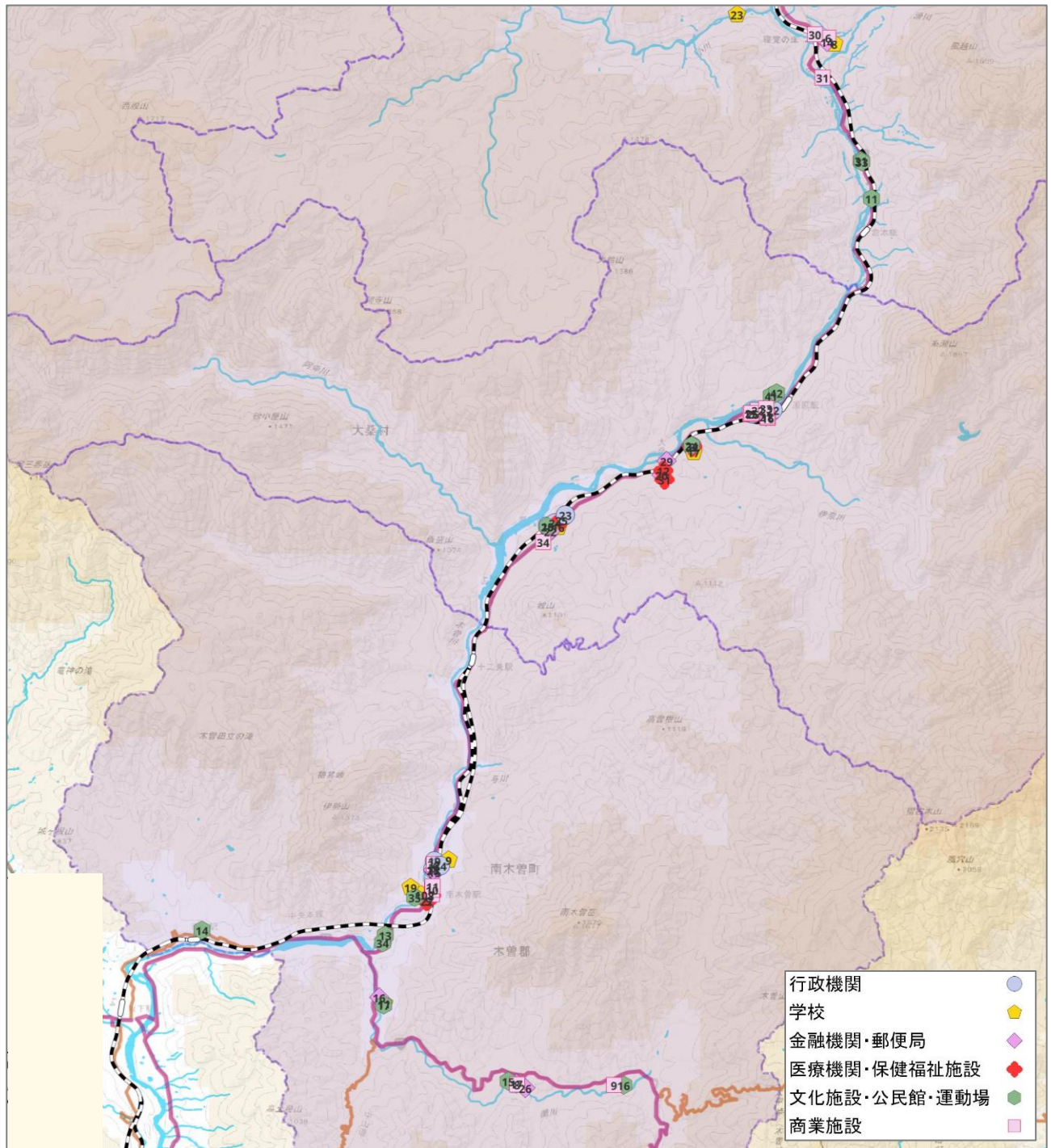
【医療機関】入院施設を備えた総合病院は、郡内では木曽病院のみとなっている。この他、各町村や支所地域には診療所がある。

【商業施設】郡内の大規模商業施設としては、木曽福島の「イオン木曽福島店」「Aコープ木曽」のほかに大桑村の「マルトシ」がある。この他に、各町村に小規模の食料品店等が立地している。

北部地域



南部地域



施設リスト

行政機関		
役場・支所		
1	木曽町	木曽町役場
2		木曽町日義支所
3		木曽町開田支所
4		木曽町三岳支所
5	上松町	上松町役場
6	南木曽町	南木曽町役場
7	木祖村	木祖村役場
8	王滝村	王滝村役場
9	大桑村	大桑村役場
10		大桑村野尻出張所
警察・消防		
11	木曽町	木曽警察署
12		木曽福島駅前交番
13		日義警察官駐在所
14		開田警察官駐在所
15		三岳警察官駐在所
16		木曽広域消防本部・木曽消防署
17	上松町	木曽警察署 上松町交番
18	南木曽町	木曽警察署 南木曽町交番
19		木曽広域消防本部 木曽消防署南分署
20	木祖村	木曽警察署 木祖村警察官駐在所
21		木曽広域消防本部 木曽消防署北分署
22	王滝村	木曽警察署 王滝村警察官駐在所
23		王滝村消防団
24	大桑村	木曽警察署 野尻警察官駐在所
25		木曽警察署 須原警察官駐在所
その他行政関連		
26	木曽町	長野県木曽合同庁舎 (建設事務所・地域振興局・保健福祉事務所)
27		長野県地方事務局木曽支所
28		木曽福島簡易裁判所
29		木曽福島区検察庁
30		木曽税務署
31		ハローワーク木曽福島
32		国土交通省飯田国道事務所 木曽維持出張所
33		木曽広域連合
34	南木曽町	木曽森林管理署

医療機関・保健福祉施設		
病院・診療所		
1	木曽町	長野県立木曽病院
2		ひよし診療所
3		みたけ診療所
4		原内科医院
5	上松町	田澤医院
6		大脇医院
7		芦沢医院
8	南木曽町	医療法人篠崎医院
9	木祖村	奥原医院
10		徳山医院
11	王滝村	王滝村診療所
12	大桑村	古根医院
歯科医院		
13	木曽町	開田高原歯科診療所
14		JA木曽歯科診療所
15		鈴木歯科医院
16		ゆうあい歯科医院
17		あすなろ歯科医院
18		スマイル歯科クリニック
19		原歯科医院
20		はらの歯科医院
21	上松町	塚本歯科医院
22	南木曽町	水野歯科医院
23	木祖村	こばやし歯科医院
24	王滝村	王滝村歯科診療所
25	大桑村	古谷歯科医院
保健センター		
26	木曽町	木曽福島保健センター
27	上松町	上松町健康増進センター
28	木祖村	木祖村保健センター
29	王滝村	王滝村 保健センター
30	大桑村	大桑村 子育て世代包括支援センター
31		大桑村 地域包括支援センター

学 校		
小中学校		
1	木曽町	福島小学校
2		日義小中学校
3		開田小学校
4		三岳小学校
5		木曽町中学校
6		開田中学校
7	上松町	上松町立上松小学校
8		上松町立上松中学校
9	南木曽町	南木曽町立南木曽小学校
10		南木曽町立南木曽中学校
11		旧 南木曽町立妻籠小学校
12	木祖村	木祖小学校
13		木祖村立木祖中学校
14	王滝村	王滝村立王滝小学校
15		王滝村立王滝中学校
16	大桑村	大桑小学校
17		大桑村立大桑中学校
高等学校		
18	木曽町	木曽青峰高等学校
19	南木曽町	長野県蘇南高等学校
その他		
20	木曽町	長野県林業大学校
21		木曽養護学校
22		信州木曽看護専門学校
23	上松町	長野県上松技術専門学校

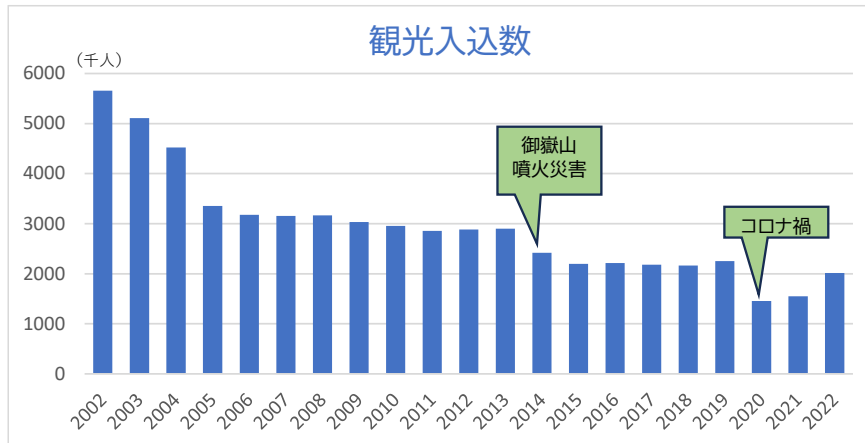
商業施設		
スーパー・食料品		
1	木曽町	イオン木曽福島店
2		Aコープきそ店
3	上松町	株式会社大澤商店
4		久金商店
5		清水屋商店
6		しゅうさち
7	南木曽町	丸正金沢屋商店
8		カネハン片山商店
9		カネチキリ小原商店
10		郷土民芸 石川
11		サンショップ・イシカワ
12	木祖村	マル五小林商店
13		原酒店
14	王滝村	まると食品
15		奥田秀夫商店
16	大桑村	磯尾百貨店
17		マルトシ生鮮食品館 木曽須原店
18		須原食糧販売店
ホームセンター		
19		ニューライフショップミズズ
20	木曽町	ハラケンホームセンター
21		コメリハード&グリーン木曽店
22	大桑村	コメリハード&グリーン大桑須原店
ドラッグストア		
23	木曽町	アメリカンドラッグ木曽日義店
24		クサリのサンロード木曽福島店
25	大桑村	アメリカンドラッグ 木曽大桑店
コンビニ		
26	木曽町	セブンイレブン木曽福島店
27		セブンイレブン木曽日義店
28		セブンイレブン木曽町神谷入口店
29		デイリーヤマザキ木曽福島新開店
30	上松町	セブン-イレブン 木曽上松寝覚店
31		デイリーヤマザキ 木曽上松寝覚店
32	南木曽町	セブン-イレブン 南木曽町店
33	大桑村	セブンイレブン 大桑須原店
34		デイリーヤマザキ大桑野尻店

金融機関・郵便局		
銀行・信用金庫		
1	木曽町	八十二銀行福島支店
2		長野銀行木曽支店
3		松本信用金庫木曽福島支店
4	上松町	八十二銀行 上松支店
5	南木曽町	八十二銀行 南木曽支店
郵便局		
6	木曽町	木曽福島郵便局
7		木曽福島上町郵便局
8		新開黒川簡易郵便局
9		宮越郵便局
10		開田郵便局
11	上松町	末川郵便局
12		三岳郵便局
13		上松郵便局
14		寝覚簡易郵便局
15	南木曽町	南木曽郵便局
16		妻籠郵便局
17		蘭郵便局
18	木祖村	萩原郵便局
19	王滝村	王滝郵便局
20	大桑村	大桑郵便局
21		須原郵便局
22		野尻郵便局
J A		
23	木曽町	JA木曽本所・中部支所
24	上松町	J A木曽 上松支所
25	南木曽町	J A木曽 南木曽金融店
26		JAきそ 南木曽支所 蘭出張所
27	木祖村	J A木曽 北部支所
28	王滝村	J A木曽 王滝生活店
29	大桑村	J A木曽 南部支所

文化施設・運動施設		
会館・ホール・公民館		
1	木曽町	木曽町文化交流センター
2		日義公民館
3		開田公民館
4		三岳公民館
5		木曽郡民会館
6		木曽教育会館
7		まつり会館
8	上松町	木曽文化公園文化ホール
9		上松町ひのきの里総合文化センター
10		上松町公民館
11		立町集会所
12		KINOTOCO
13	南木曽町	南木曽会館
14		田立公民館
15		蘭公民館
16	木祖村	広瀬公民館
17		南木曽町公民館 妻籠分館
18		木祖村民センター
19		木祖村公民館 菅分館
20	王滝村	王滝村公民館
21		野口区コミュニティセンター
22		大桑村女性若者等交流センター
23	大桑村	大桑村くわっこ工房
24		大桑村図書館
25		野尻地区館（大桑村公民館）
運動施設		
26	木曽町	木曽福島体育館
27		日義体育館
28		開田高原体育館
29		県民木曽運動広場
30		木曽町温水プール
31	上松町	下河原運動場
32		一般社団法人木曽ひのきっ子ゆうゆうクラブ
33		上松町 B & G 海洋センター
34	南木曽町	渡島総合グラウンド
35		南木曽町社会体育館
36		南木曽町 広瀬グラウンド
37	木祖村	きさらぎの里 運動公園
38		木祖村社会体育館
39		小木曽グラウンド
40	王滝村	松原スポーツ公園
41	大桑村	大桑村スポーツ公園
42		大桑村民体育館

1-7 観光の動向

- 長野県観光利用者統計にデータ掲載のある木曽地域内の主要な観光資源は下図の通りである。
- これら観光資源の入込客数の合計は直近の2022年において201万人となっており、コロナ禍で最も落ち込みが大きかった2020年からは約1.4倍に戻しているが、2002年からの20年間では約1/3に減少している。



出典：長野県観光統計（長野県観光部：2002年-2022年）

2. アンケート調査結果関連

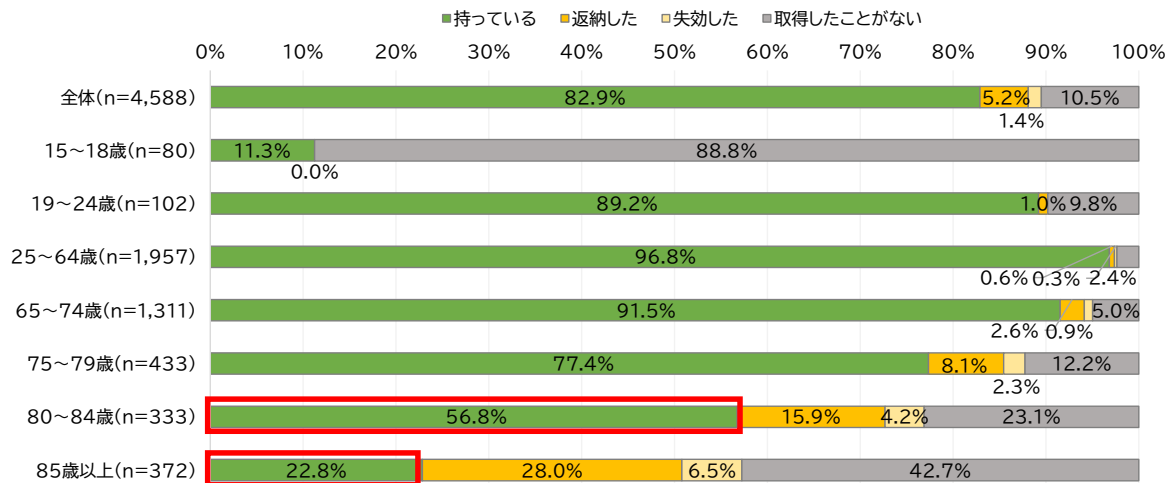
2-1 地域住民の移動実態と公共交通に対する意識など

(1) 免許保有と交通不便者の状況

①運転免許の保有状況

○木曽郡全体における運転免許の保有率は 82.9%となっている。

○年代別にみると 75 歳以上から保有率が低下し、80～84 歳で 56.8%、85 歳以上では 22.8%となっている。



②交通不便者の割合

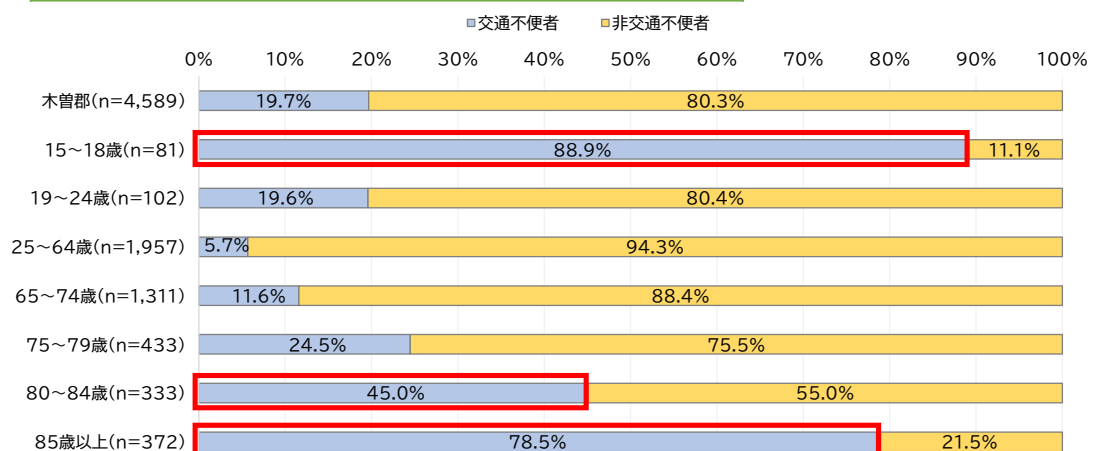
○木曽郡全体としての交通不便者の割合は 19.7%となっている。

(※交通不便者の定義は下表参照)

○年代でみると高校生の年代と高齢者で交通不便者の割合が高い。

○15～18 歳では 88.9%、85 歳以上では 78.5%と非常に高くなっている。

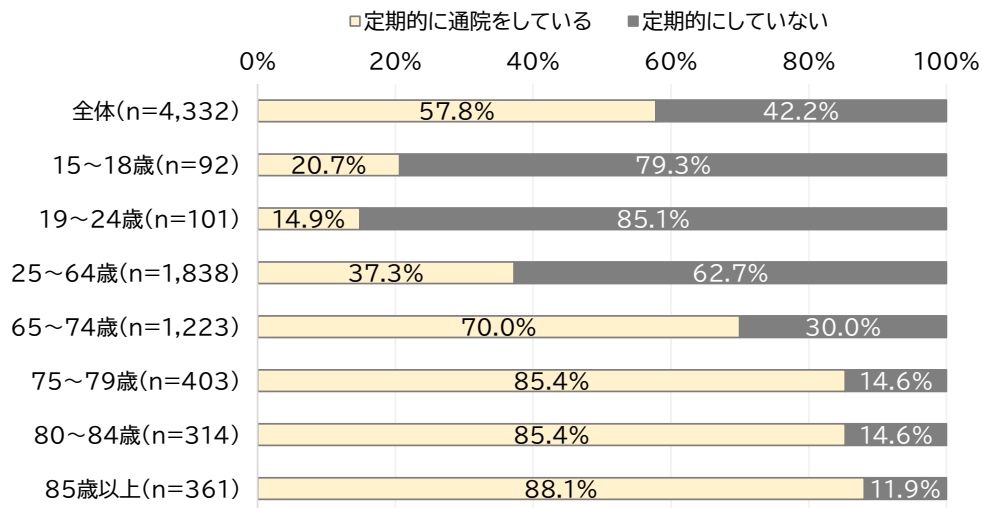
用語	定義
交通不便者	自分が自由に使用できる移動手段を持たない者
非不便者	交通不便者以外の者



(2) 通院の状況

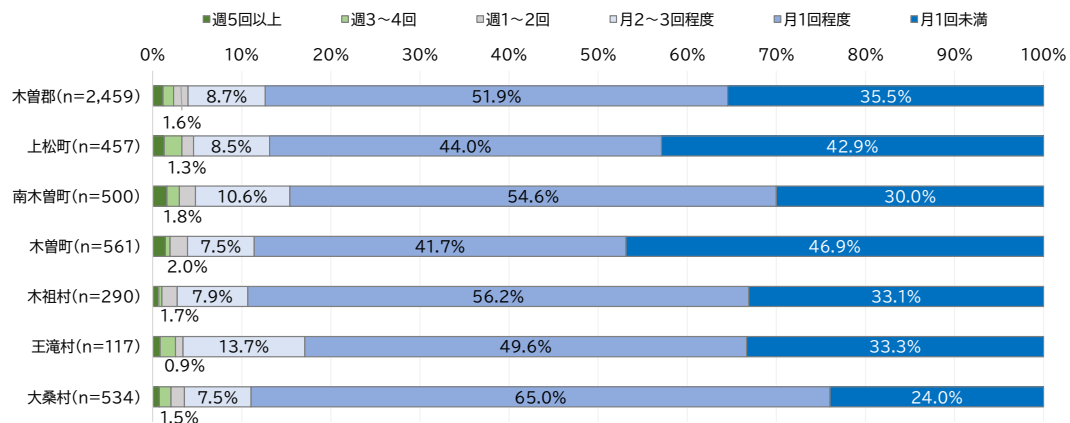
①通院移動の有無（回答者全員）

- 木曽郡全体としては、57.8%が「定期的に通院している」と回答している。
- 通院については年代別に状況が大きく異なり、25～64歳では37.3%にとどまるのに対し、65歳を超えると70%となり、75歳を超えると85%を上回る結果となった。
- 高齢者にとって、通院移動の重要性が非常に高いことがうかがえる。



②通院の頻度（回答者全員）

- 木曽郡全体としては、「月1回程度」が51.9%と最も多く、次いで「月1回未満」が35.5%で、両者を併せると87%となる。
- 通院をしている人は多いものの、頻度は低く、移動の総量は多くないことがわかる。



③通院先（交通不便者のみ）

- 主な通院先は木曽郡全体でみると「木曽病院」がもっとも多い。
- 町村別にみると、通院先のうち「木曽病院」への比率がもっとも多いのは、木曽町、上松町、木祖村、王滝村で、利用率としては上松町が最も高く 54.1%となっている。
- 南木曽町は町内の「篠崎医院」がもっとも多く、大桑村も村内の「古根医院」がもっとも多くなっている。
- 中津川市の「坂下診療所」については、南木曽町で2番目に利用の多い通院先、大桑村では3番目に多い通院先となっている。その他の4町村からの通院は本調査結果からはみられなかった。
- 大桑村からは、「坂下診療所」よりも「木曽病院」の利用が多いことがわかる。

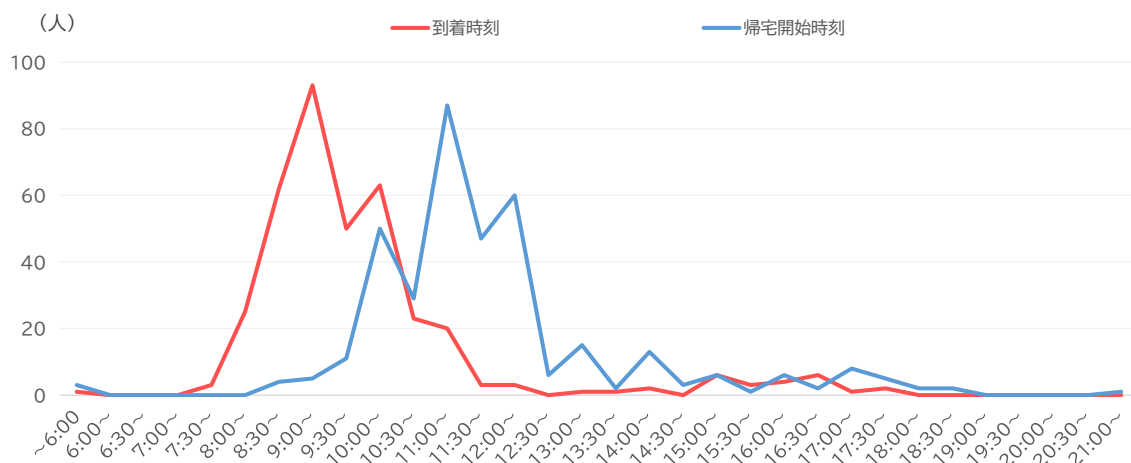
(単位:人)

	県立木曽病院	木曽みだけ診療所	木曽ひよし診療所	原内科医院	鈴木歯科医院	原歯科医院	奥原医院	王滝村診療所	王滝村歯科診療所	芦沢医院	大脇医院	高田整骨院	古根医院	古谷歯科医院
木曽郡	111	4	6	23	2	2	7	3	2	7	14	2	74	2
上松町	33	0	0	1	1	0	0	0	0	7	12	1	0	0
南木曽町	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	9
木曽町	42	4	4	19	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0
木祖村	8	0	2	1	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0
王滝村	8	0	0	2	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0
大桑村	18	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	65	2
	篠崎医院	水野歯科医院	坂下診療所	近藤クリニック	中津川市民病院	結梗ヶ原病院	木曽町	上松町	中津川市	松本・塩尻方面	伊那方面	飯田方面	その他	合計
木曽郡	40	1	38	5	7	3	5	1	8	15	1	1	6	390
上松町	1	0	0	0	0	0	1	1	0	3	0	0	0	61
南木曽町	34	0	32	5	6	0	0	0	7	0	0	0	4	101
木曽町	0	0	0	0	0	1	3	0	0	4	0	0	2	82
木祖村	0	0	0	0	0	2	0	0	0	6	0	1	0	26
王滝村	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
大桑村	5	1	6	0	1	0	1	0	1	2	1	0	0	106

もっとも多い通院先
2番目に多い通院先
3番目に多い通院先

④移動時間帯（施設に到着したい時刻・出発したい時刻/交通不便者のみ）

- 行きについては、「8:30~9:00」がピークとなっており、その後も午前中の間、一定の需要があることがわかる。
- 帰りについては10時頃から始まり昼過ぎにかけて需要がある。医療機関への滞在時間は2時間程度となっている。
- 午後の時間帯については、交通不便者の通院ニーズはほとんどないことがわかる。



(3) 買い物の状況

①買い物先（交通不便者のみ）

- 木曽郡全体では「A コープきそ」「マルトシ・アメリカンドラッグ」「イオン木曽福島店」への移動が多い。
- 町村別にみると「A コープきそ」が最も多いのは、上松町、木曽町、王滝村となっている。同じく木曽福島市街地にある「イオン木曽福島店」は木曽町内からの利用としては「A コープ木曽」と同程度あるものの、他町村からの利用は多くないのが特徴的といえる。
- 「マルトシ・アメリカンドラッグ」も大桑村内の利用に特化しており、他の町村からの利用はほとんどみられない。
- 南木曽町は、町内の「丸正金沢屋」がもっとも多いが、「ショッピングセンターサラ」「ルビットタウン中津川」など中津川市へ移動も目立つ。

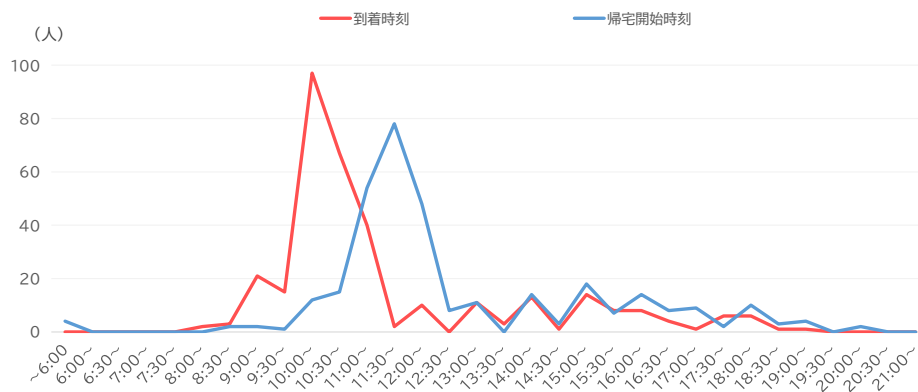
(単位:人)

	イオン木曽 福島店	Aコープき そ店	道の駅 日 義木曽駒高 原	スーパー マーケット まると	奥田商店	駅前市場	スーパー おおさわ	マルトシ・ア メリカンド ラッグ	マルキョウ スズキ	木楽舎(道 の駅大桑)	はなの木楽 局	サンショッ プイシカフ	丸正金沢屋
木曽郡	59	104	1	4	2	17	16	85	2	1	1	9	33
上松町	10	37	0	0	0	17	15	2	0	0	0	0	0
南木曽町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	32
木曽町	43	47	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
木祖村	4	5	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
王滝村	1	9	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
大桑村	1	6	0	0	0	0	1	80	2	1	1	0	1
	ショッピング センターサラ	パロー中津 川東店	ルビットタ ウン中津川	木曽町	木祖村	王滝村	上松町	大桑村	中津川市	松本・塩尻 方面	伊那方面	その他	合計
木曽郡	16	3	15	11	1	1	12	2	15	14	3	6	433
上松町	0	0	0	3	0	0	12	0	0	1	1	1	99
南木曽町	16	3	11	0	0	0	0	0	14	2	0	0	90
木曽町	0	0	0	7	0	0	0	0	0	4	0	1	103
木祖村	0	0	0	0	1	0	0	0	0	6	2	3	25
王滝村	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	14
大桑村	0	0	4	0	0	0	0	2	1	1	0	1	102

 もっとも多い買物先
 2番目に多い買物先
 3番目に多い買物先

②移動時間帯（施設に到着したい時刻・出発したい時刻/交通不便者のみ）

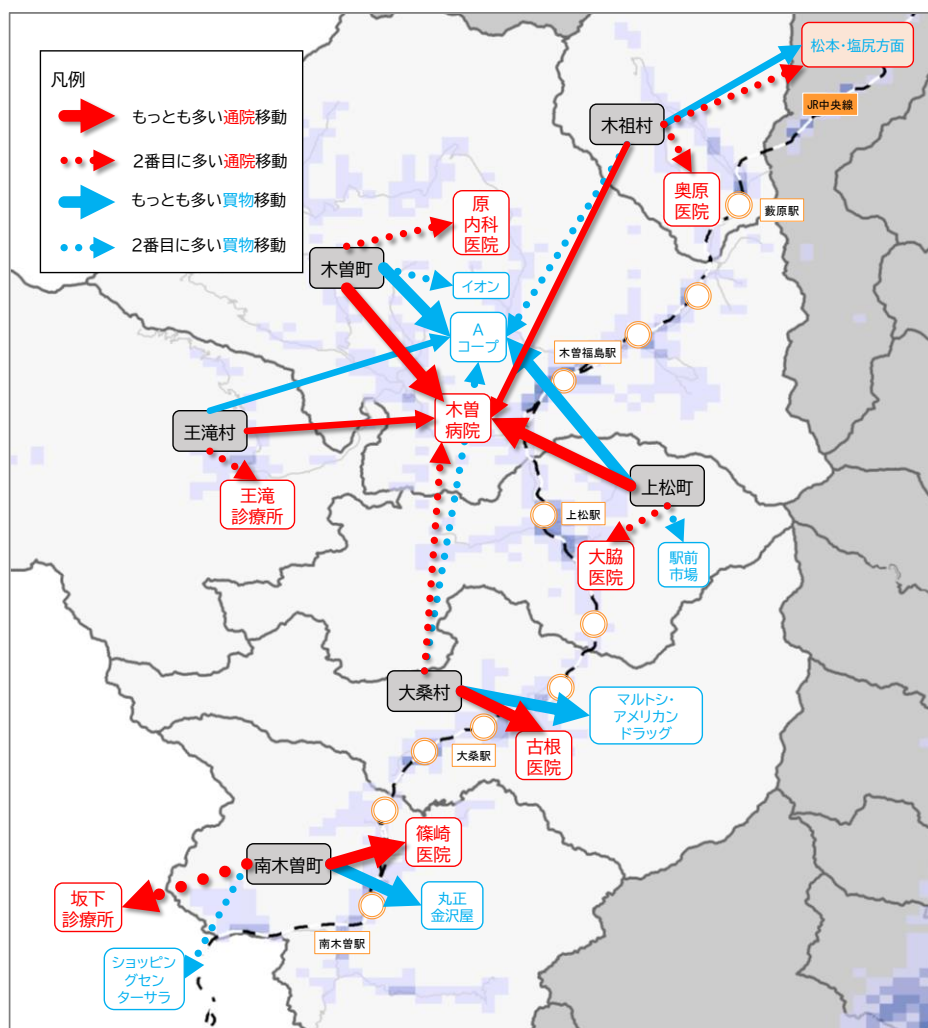
- 行きについては、「10:00～10:30」が強いピークで、午前中を中心に需要が大きく、その後も夕方にかけて少ないながらも移動が続くことがわかる。
- 帰りについては、行きの移動の1時間半から2時間後程度となっている。
- 全体として午前中に移動が集中していることがわかる。



(4) 通院・買物の流動パターン

○14～16 p に示した交通不便者の移動パターンを図化した。

○郡の中心である木曽福島方面への移動については、大桑村までは比較的多くみられるものの、南木曽町については少なく、中津川方面に向いていることがわかる。



○移動ニーズがあるが移動手段がないために行くことができない方面としては、郡内々の移動よりも郡外への移動が多く回答されている。

○もっとも多いのは「伊那市」で、南木曽町以外の5町村で2番目以内の回答となっている。木曽町、木祖村でとくに多くなっている。

○中津川市についても、南木曽町、大桑村で非常に高くなっている。

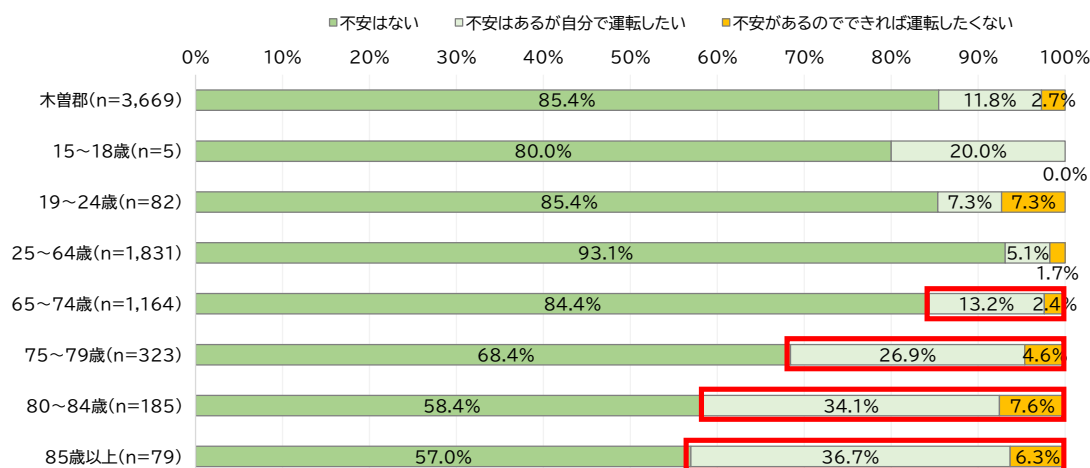
	上松町	南木曽町	木曽町	木祖村	王滝村	大桑村	松本市	塩尻市	山形村	伊那市	飯田市	阿智村	中津川市
上松町	1	0	4	0	0	2	2	3	0	9	0	0	0
南木曽町	1	5	1	0	0	0	0	1	0	0	3	0	30
木曽町	0	0	1	1	0	0	3	8	1	22	0	0	0
木祖村	0	0	0	0	0	0	1	1	0	3	0	0	2
王滝村	0	0	2	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0
大桑村	0	1	1	0	0	0	3	3	0	6	0	2	21

 自町村内
 上位2箇所（自町村以外）

(5) 移動環境や交通に対する意識

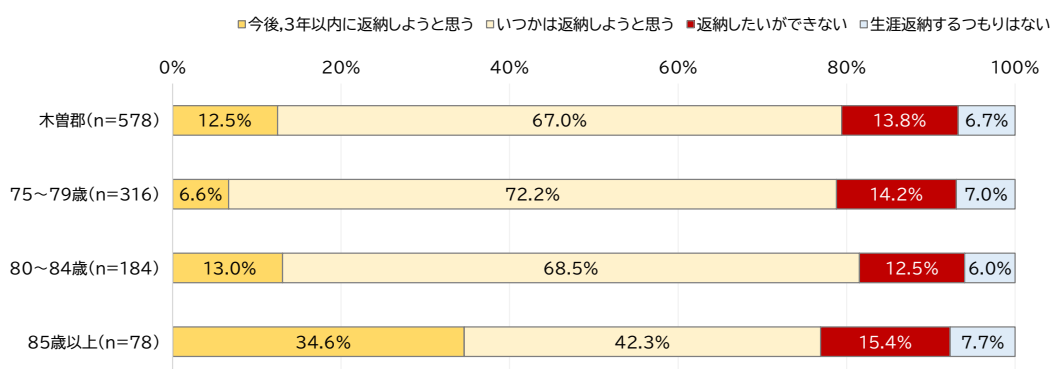
①運転に対する不安（免許保有者）

- 免許保有者に運転に対する不安をたずねたところ、65 歳以上で不安が大きく上昇していることがわかる。とくに 75 歳を超える 30%を超え、85 歳以上では半数近くに達する。
- しかし、「不安はある」ものの、「自分で運転したい」という比率が高く、自動車への依存が高いことがうかがえる。



②免許返納の意向（75 歳以上の免許保有者）

- 回答者全体としては、「3 年以内に返納しようと思う」「いつかは返納しようと思う」をあわせて 79.5%と高いが、「返納したいができない」が 13.8%、「生涯返納するつもりはない」が 6.7%となっている。
- 年代別にみると、年代があがるにつれて「3 年以内に返納しようと思う」が上昇している。しかし、「返納したいができない」「生涯返納するつもりはない」の割合はほぼ変わらない。

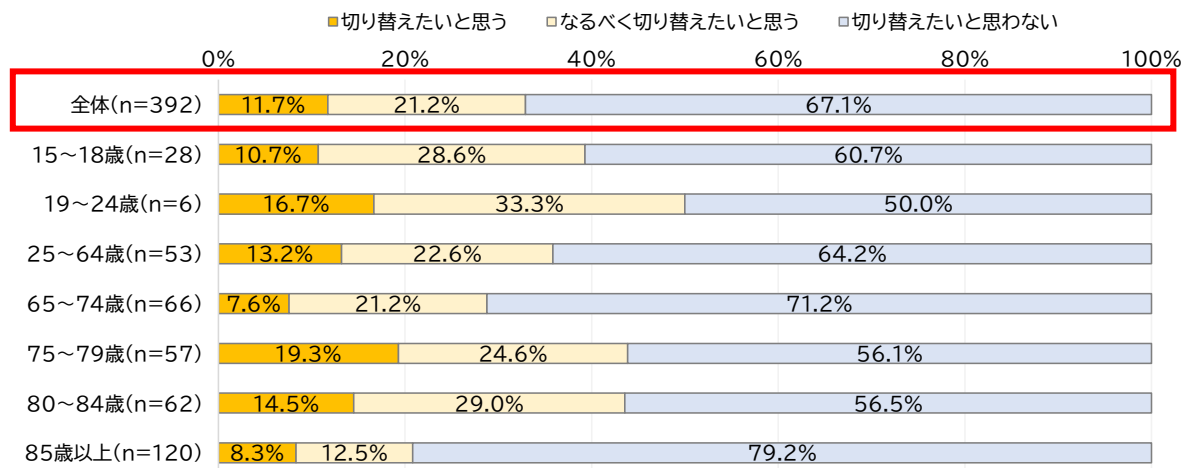


③家族送迎からの転換意向

【送迎を受けている側】

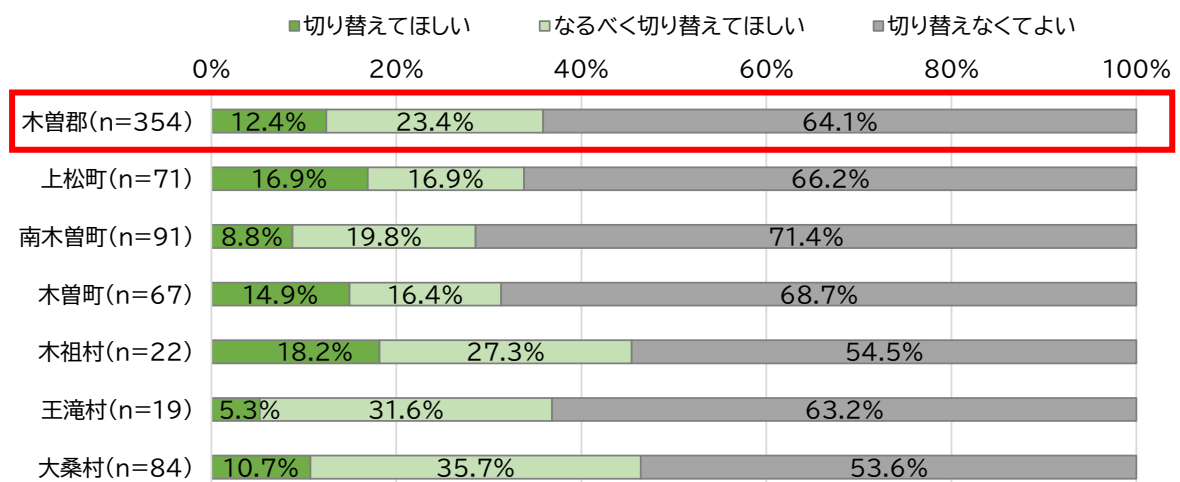
○家族送迎を利用している人に別の交通手段に切り替えたいと思うかをたずねたところ、「切り替えたいと思わない」がすべての年代でもっとも多くなっている。

○年代別にみると、80～84歳では「なるべく切り替えたいと思う」が29%と各年代を通じても高くなっているが、85歳以上になると、この比率が12.5%と急激に落ちることがわかる。



【送迎をしている側】

○逆に、送迎している家族の側に、別の交通手段に切り替えてほしいかをたずねたところ、全体としては送迎を受けている側とほぼ同様の回答となった。



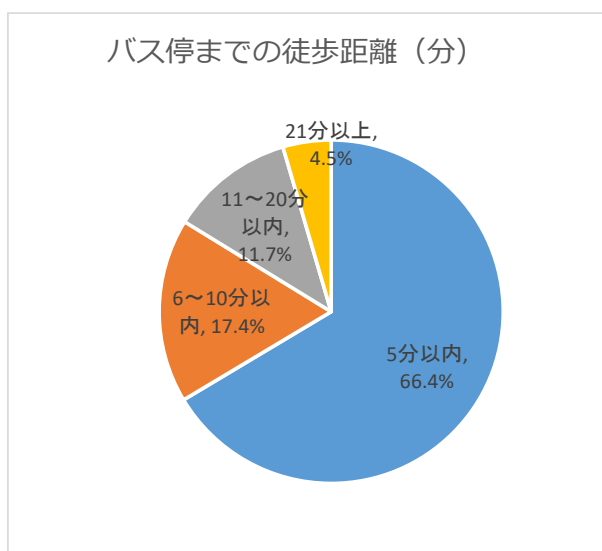
2-2 公共交通利用者の状況

(1) 移動・交通に関する環境

① バス停までの徒歩距離

○バス停までの距離は「5分以内」が最も多く66.4%、「10分以内」までの累計で83.8%となっている。一方で、「21分以上」という回答も4.5%ある。

○実際のバス利用者からの回答であり、大半はバス停からのアクセスが良いことがわかるが、アクセスに難がありながらも利用している人が一定数いることもわかる。



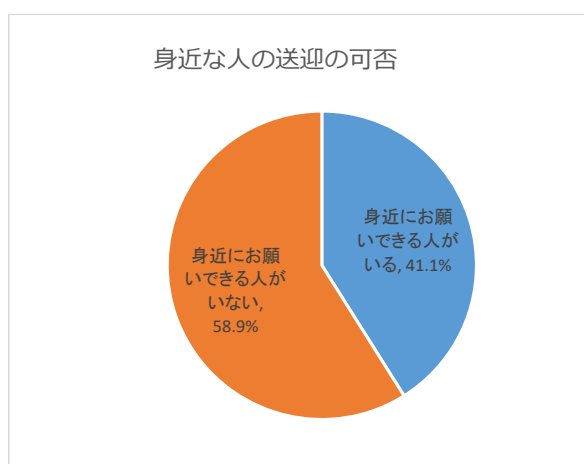
項目	回答数	比率
5分以内	176	66.4%
6～10分以内	46	17.4%
11～20分以内	31	11.7%
21分以上	12	4.5%
無回答	23	—
合計	288	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

② 身近な人の送迎の可否

○家族や知人などで、自家用車で送迎を頼める人が「いない」という回答が58.9%。

○公共交通利用者の多くが、公共交通に頼らざるを得ない状況にあることが明らかとなった。

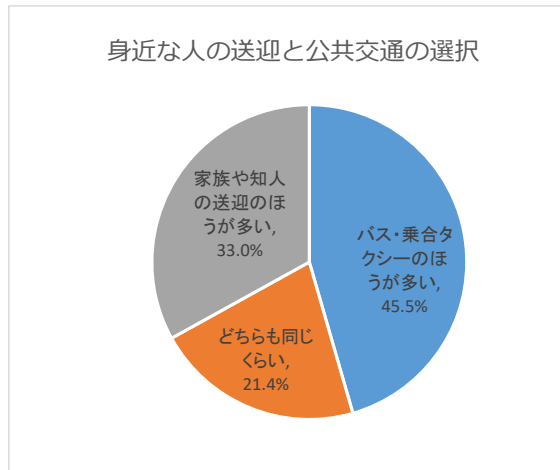


項目	回答数	比率
身近に頼める人がいる	115	41.1%
身近に頼める人がいない	165	58.9%
無回答	8	—
合計	288	100.0%

※比率は無回答を除いたもの

③身近な人の送迎と公共交通利用の選択

- 送迎してくれる人がいても、公共交通利用のほうが多いという回答が 45.5%で多くなった。
- 送迎者とのタイミングが合わなかったり、遠慮があったりして、公共交通を利用しているという実態もうかがえる。



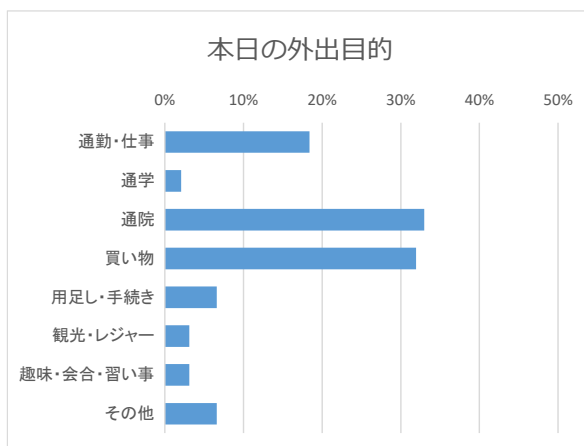
項目	回答数	比率
バス・乗合タクシーのほうが多い	51	45.5%
どちらも同じくらい	24	21.4%
家族や知人の送迎のほうが多い	37	33.0%
無回答	3	—
合計	115	100.0%

※回答対象は送迎可能な環境にある115人

※比率は無回答を除いたもの

(2) 公共交通の利用目的

- 「通院」が最も多く 33.0%、「買い物」もほぼ同数の 31.9%で、この2つが大きくなっている。
- 「通勤・仕事」も 18.4%と比較的多いが、これは調査時に JR が豪雨災害で不通となっていたことによるもので、通常はここまで多くないとみられる。
- 「通学」が少ないのは、高校生に関しては別途アンケート調査を行ったことを受けて、回答対象とはしていないことによるものである。



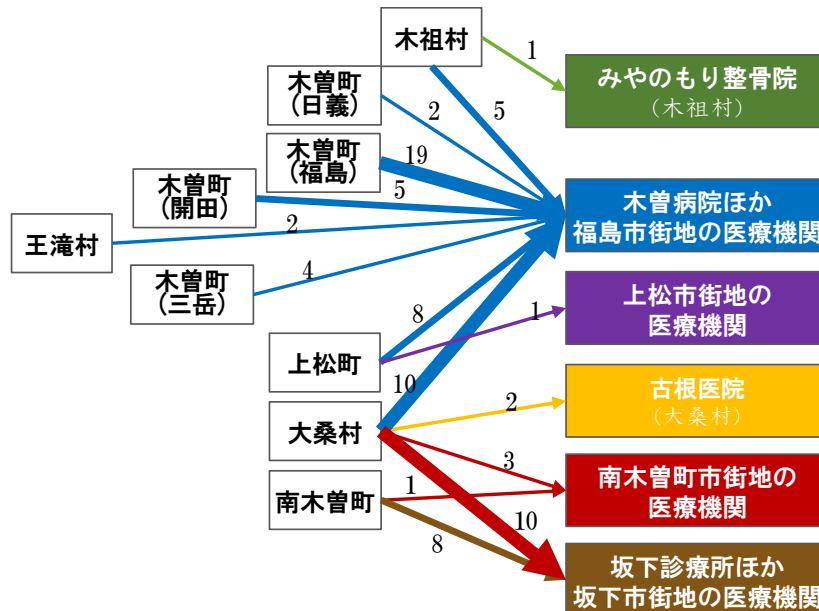
項目	回答数	比率
通勤・仕事	53	18.4%
通学	6	2.1%
通院	95	33.0%
買い物	92	31.9%
用足し・手続き	19	6.6%
観光・レジャー	9	3.1%
趣味・会合・習い事	9	3.1%
その他	19	6.6%
合計	288	—

※複数回答のため合計は100%にならない

(3) 公共交通による主な移動パターン

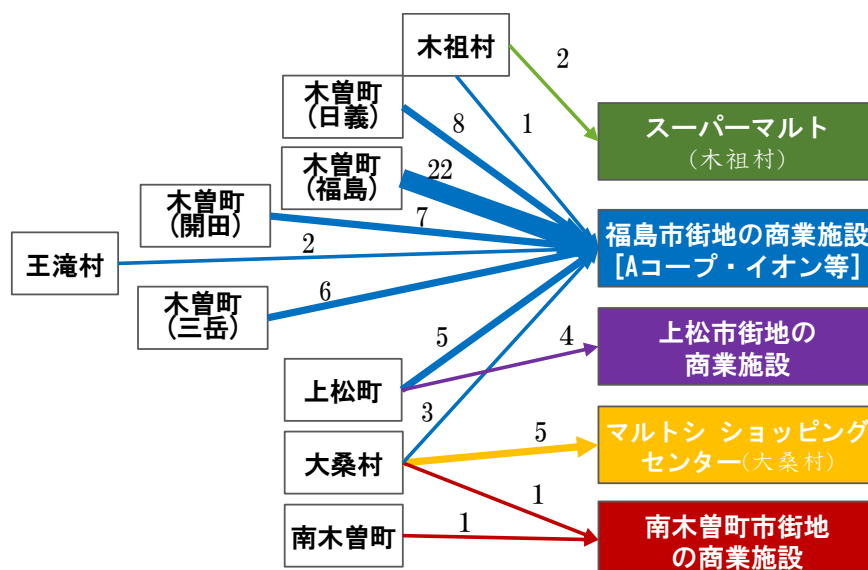
①通院

- 木曽福島の「木曽病院」と中津川市坂下の「坂下診療所」が中心的な医療機関となっている。
- 木曽病院は主に木曽地域北中部の医療を、坂下診療所は主に木曽地域南部の医療を担っている。
- 大桑村が両施設の通院移動の分かれ目になっており、ほぼ同数の移動がある。南木曽から木曽病院への通院はみられず、上松以北から坂下診療所への通院はみられない。



②買い物

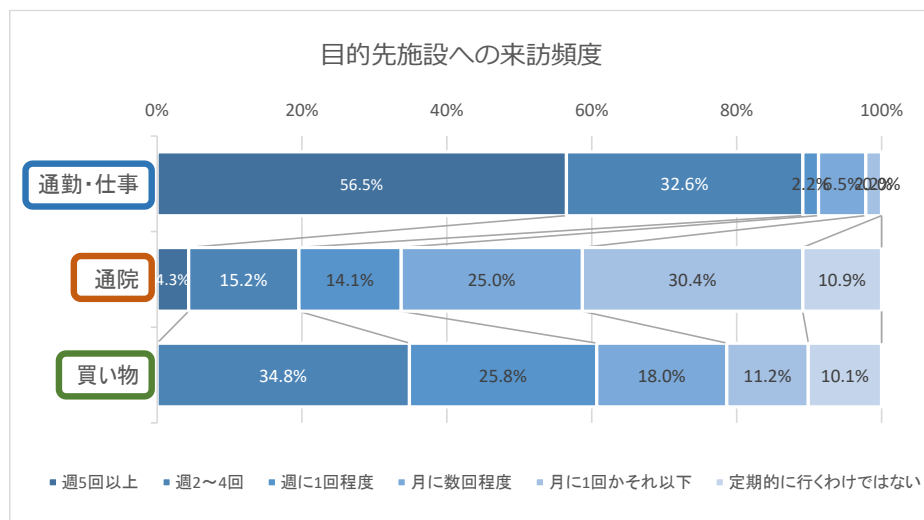
- 木曽福島市街地のスーパー（Aコープ、イオン等）に対しては、郡全体からの利用がみられる。
- ただし、郡全体が木曽福島市街地のスーパーに強く依存しているということでもなく、木祖村についてはマルト、大桑村についてはマルトシの利用のほうが多い。



③移動頻度

○移動頻度は目的によって大きく異なる。

○通勤・仕事については、「週 5 回以上」が 56.5%と大半を占めるが、通院では「月 1 回からそれ以下」が最も多く 30.4%、買い物では「週 2～4 回」が 34.8%と最も多くなっている。



④往復利用の乗継の有無

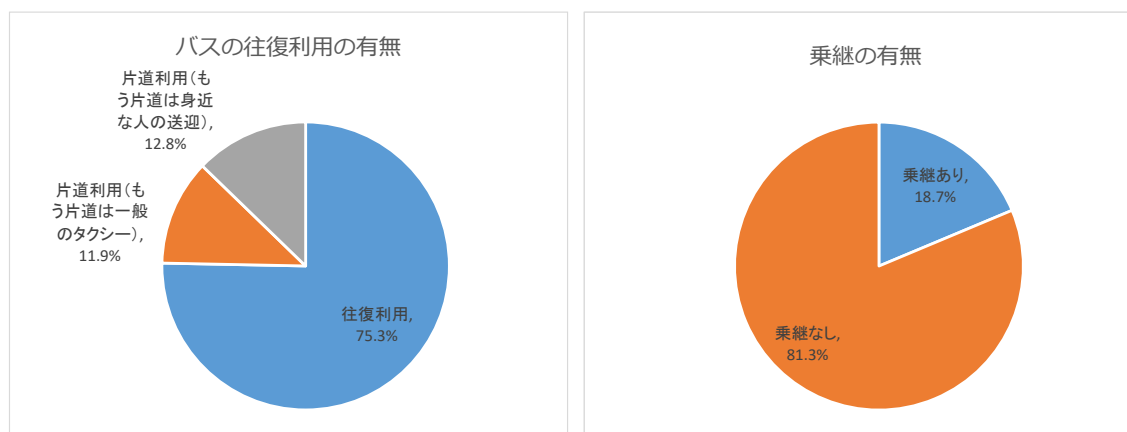
○利用者のうち、約 75%が往復ともにバス・乗合タクシーの利用となっている。

○残りの 25%については、片道が一般のタクシーというものと、身近な人の送迎がほぼ半数ずつとなっている。

○バスの便数が少ないため、時間をあわせられる行きはバスが利用できるが、帰路の時間が流動的な通院については、帰りはタクシーになるというケースも多いものとみられる。

○乗継については 80%強が乗継なしとなっている。

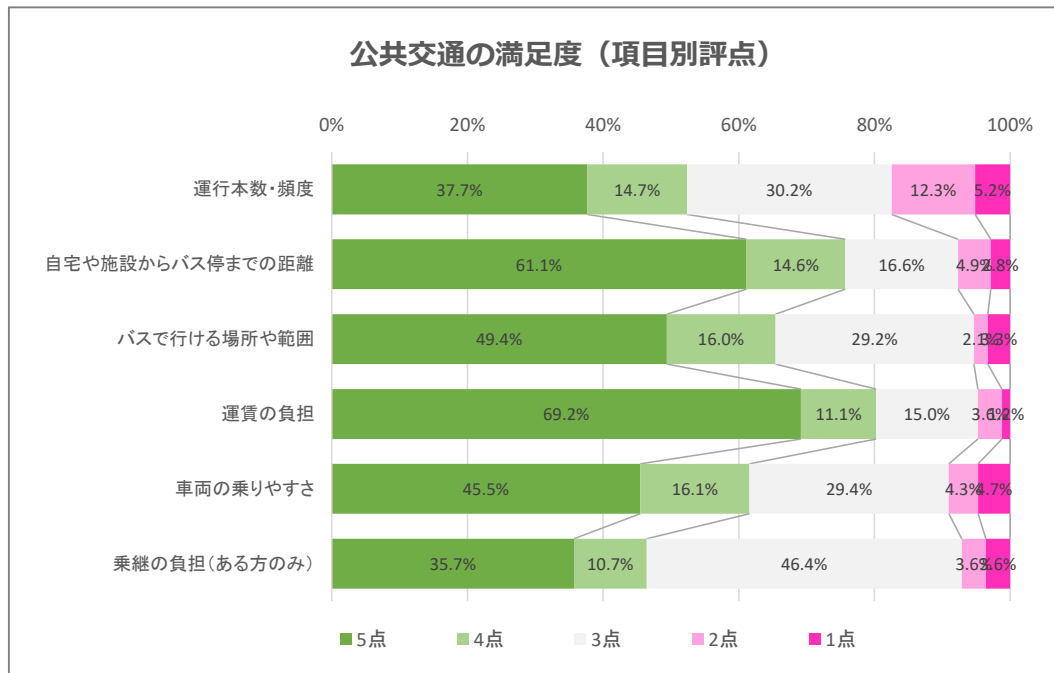
○残りの 19%は途中での乗継があると回答している。具体的なケースで目立つのは木曽町の交通システムで、支所などの結節点での乗継となっているが、三岳から上松方面など、接続を見込んでいない方面同士の乗継などもみられた。



(4) 公共交通に対する満足度

- 最も満足度の高かった項目は「運賃の負担」で、満足度 80.2%（平均評点 4.4）となった。
- これについて、「自宅や施設からバス停までの距離」「バスで行ける場所や範囲」などが高い評点となっている。
- 全項目についての平均での満足度は 67.1%、評点は 4.1 となった。

※「満足度」=5 段階評点の 5 と 4 を合計した比率と定義づける

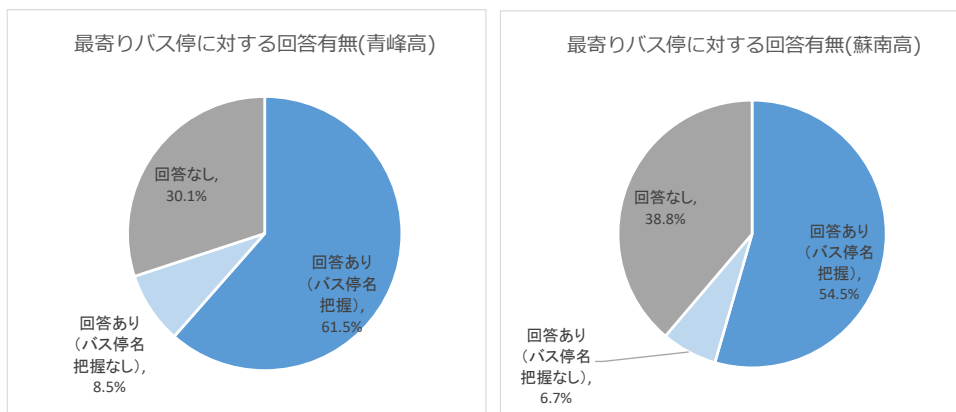


2-3 高校生の通学の現状

(1) 最寄りバス停に対する認知

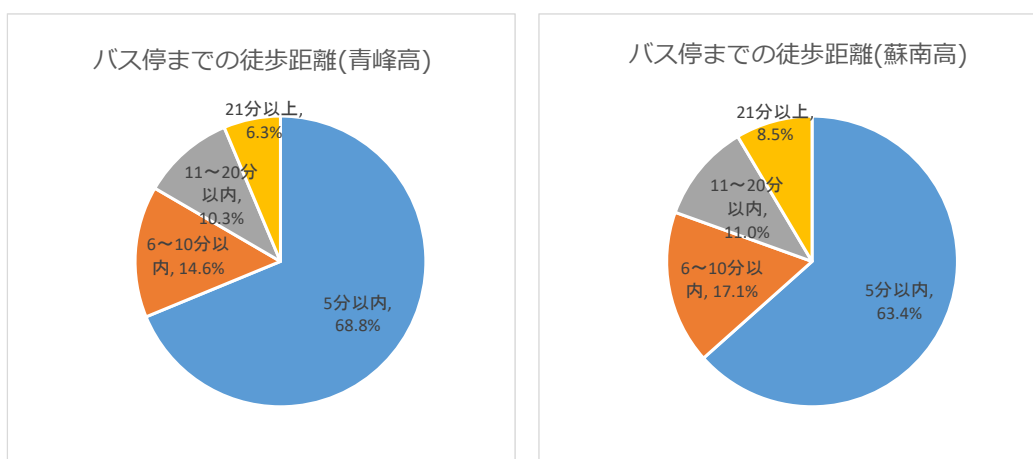
①バス停の認知の有無

- 自宅の最寄りバス停名と徒歩距離について把握している生徒は、木曽青峰高校で 61.5%、蘇南高校で 54.5%となっている。
- バス停名までは分からないが、バス停があることを把握できている生徒まで含めると、木曽青峰高校で 70%、蘇南高校で 61.2%となる。
- これ以外のものについては、バス停が近くにあっても認識していない、あるいは把握できるほどの近隣にはバス停がないものと考えられる。



②最寄りバス停までの徒歩距離

- 「5分以内」が最も多く、木曽青峰高校で 68.8%、蘇南高校で 63.4%となっている。
- 「10分以内」まであわせると、木曽青峰高校が 83.4%、蘇南高校が 80.5%と非常に高い割合となり、距離的には十分にバスの利用可能圏内に暮らしている生徒が多いことがわかる。

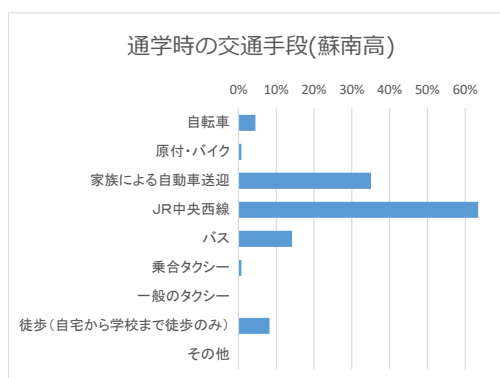
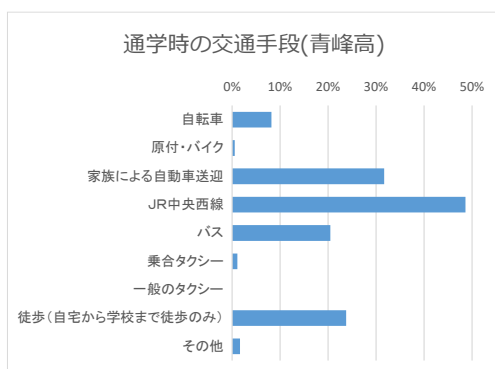


(2) 通学方法

【両校の公共交通アクセスの状況】

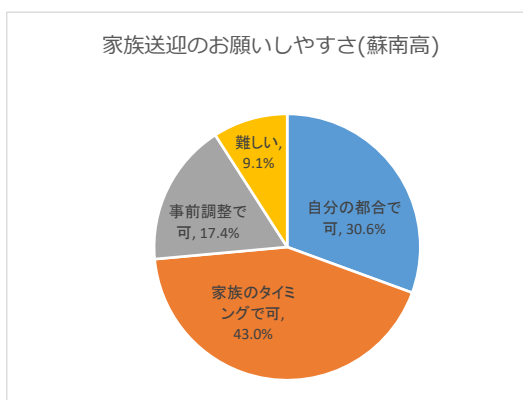
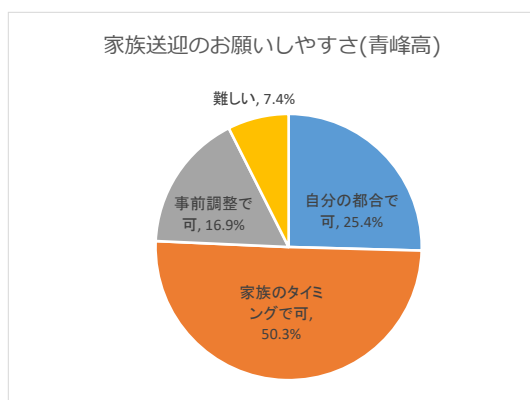
- 木曽青峰高校はJR木曽福島駅から、蘇南高校はJR南木曽駅からともに徒歩15分程度の距離にあり、鉄道駅へのアクセスは良好とまではいえないものの、悪くはない立地である。
- 木曽町内、上松町内からは木曽福島駅に向けてコミュニティバスが運行しており、通学時間についても対応している。また、木曽福島駅からは木曽福島市街地の循環バスも運行されており、木曽青峰高校前にはバス停もあり、登下校時間に合わせた運行もされている。
- 蘇南高校についても、南木曽町内から南木曽駅に向けては南木曽町のコミュニティバスが運行されているが、南木曽駅から蘇南高校までのバスはない。

- 通学方法としては、両校ともに JR 中央西線が最も多く、木曽青峰高校で 48.6%、蘇南高校では 63.4%と非常に高くなっている。
- コミュニティバスと乗合タクシーを合わせた利用率は、木曽青峰高校で 21.6%、蘇南高校では 14.9%と低くなっている。
- 家族による自動車送迎は、木曽青峰高校では 31.7%、蘇南高校では 35.1%で、バス・乗合タクシーの利用率を大きく上回っている。



(3) 家族送迎の状況

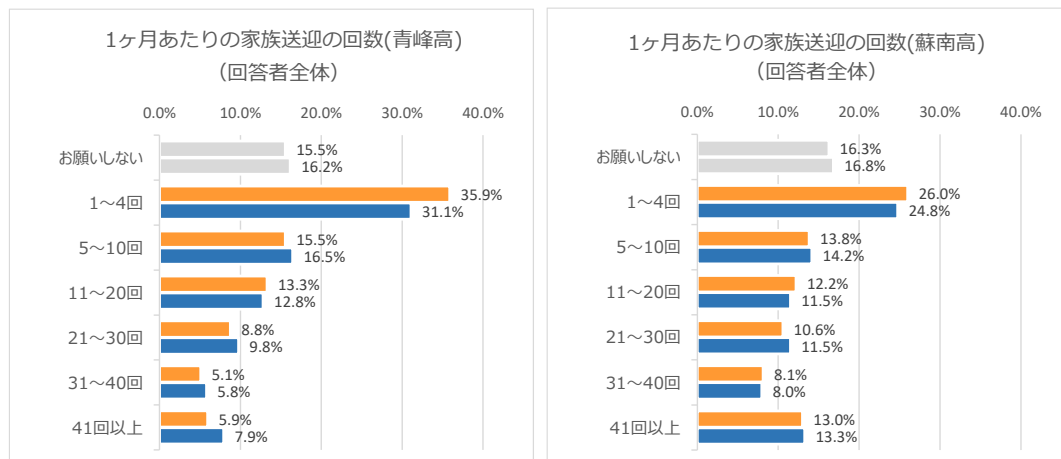
- ①家族へのお願いしやすさ
- 家族送迎を「お願いすることが難しい」という回答は、木曽青峰高校で 7.4%、蘇南高校で 9.1%とともに1割未満である。
- 残りの9割以上の生徒は、お願いしやすさの程度はあるにせよ、「お願いすればできる」という状況にある。
- ただし、家族送迎がお願いできないという層が一定数いることは重要であり、徒歩や自転車での通学ができない場合には、公共交通等での輸送、あるいはその他の支援策が必要であることがうかがえる。



②家族送迎の頻度

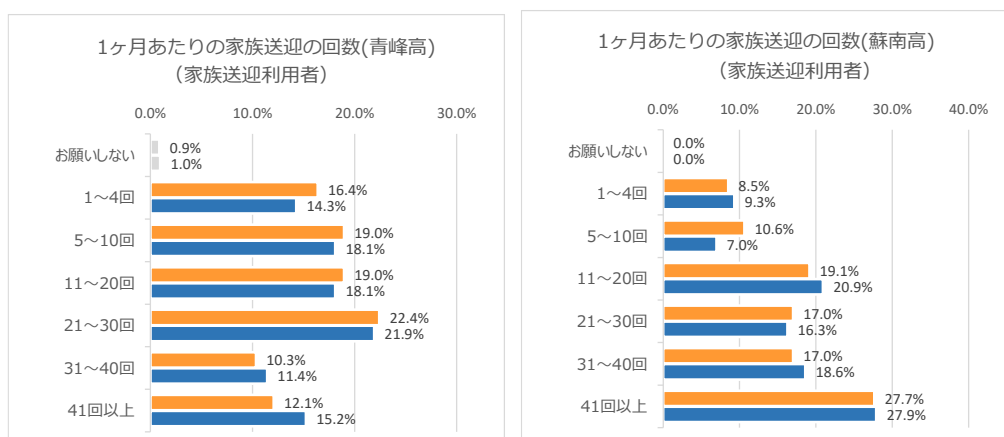
【全生徒】

- 登下校の片道を1回としたとき、1ヶ月あたりに「1～4回」が最も多く、木曽青峰高校で夏 35.9%、冬 31.1%、蘇南高校では夏 26.0%、冬 24.8%となった。
- 「1回もお願いしない」という生徒は木曽青峰高校で 15～16%、蘇南高校では 16～17%程度いることが把握できた。なお、夏冬に関しては、それほど大きな差は見られなかった。



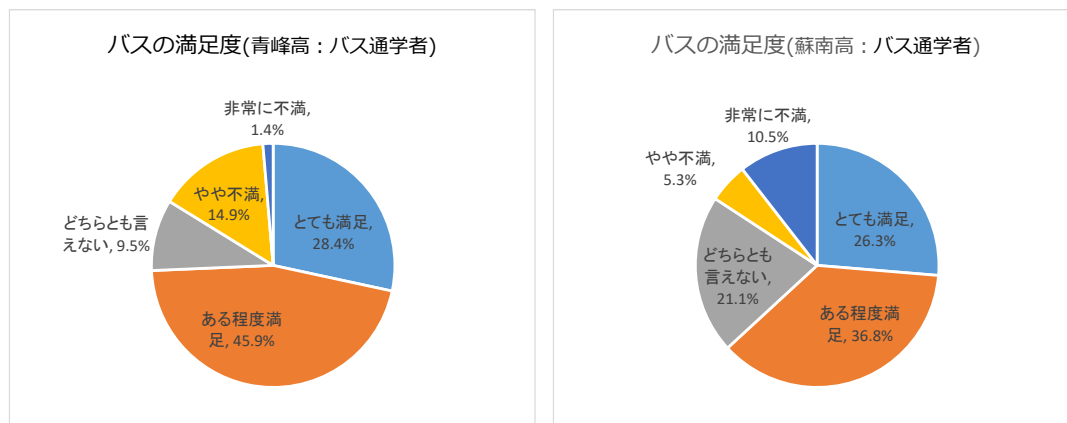
【家族送迎を通常の通学方法にしている生徒の状況】

- 蘇南高校では「41回以上」が夏冬ともに 27%台最も多くなった。これは即ち、ほぼ毎日かつ往復というものであり、この通学方法に固定されているということになる。
- 木曽青峰高校では「21～30回」が夏 12%～冬 15%で最も多くなった。これは月の半分程度が家族送迎という頻度となる。
- いずれにしても両校ともに、「20回以下」が半数程度はおり、毎日の往復すべてが家族送迎というわけではないことがわかる。つまり、行き帰りのどちらか片道、あるいは部活で遅いときなどに家族送迎を利用しており、それ以外はその他の通学方法が確立できているということがうかがえる。



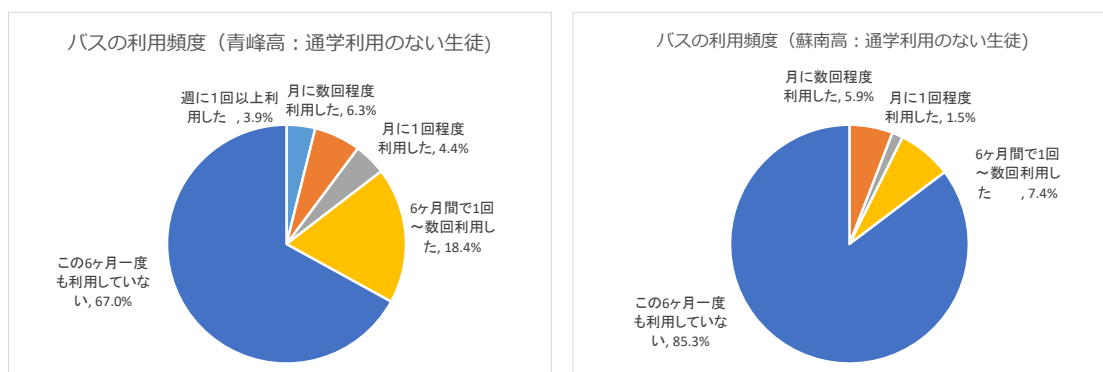
(4) バスの満足度（通学時にバスを利用している生徒）

- 通学時にバスを利用している生徒にバスの満足度を尋ねたところ、両校ともに最も高かったのは「ある程度満足」で、木曽青峰高校で45.9%、蘇南高校で36.8%となった。「満足」と「ある程度満足」をあわせた比率は、木曽青峰高校で72.6%、蘇南高校で57.7%となった。
- 「非常に不満」という回答については、木曽青峰高校では1.4%だったのに対して、蘇南高校では10.5%と高くなっている。



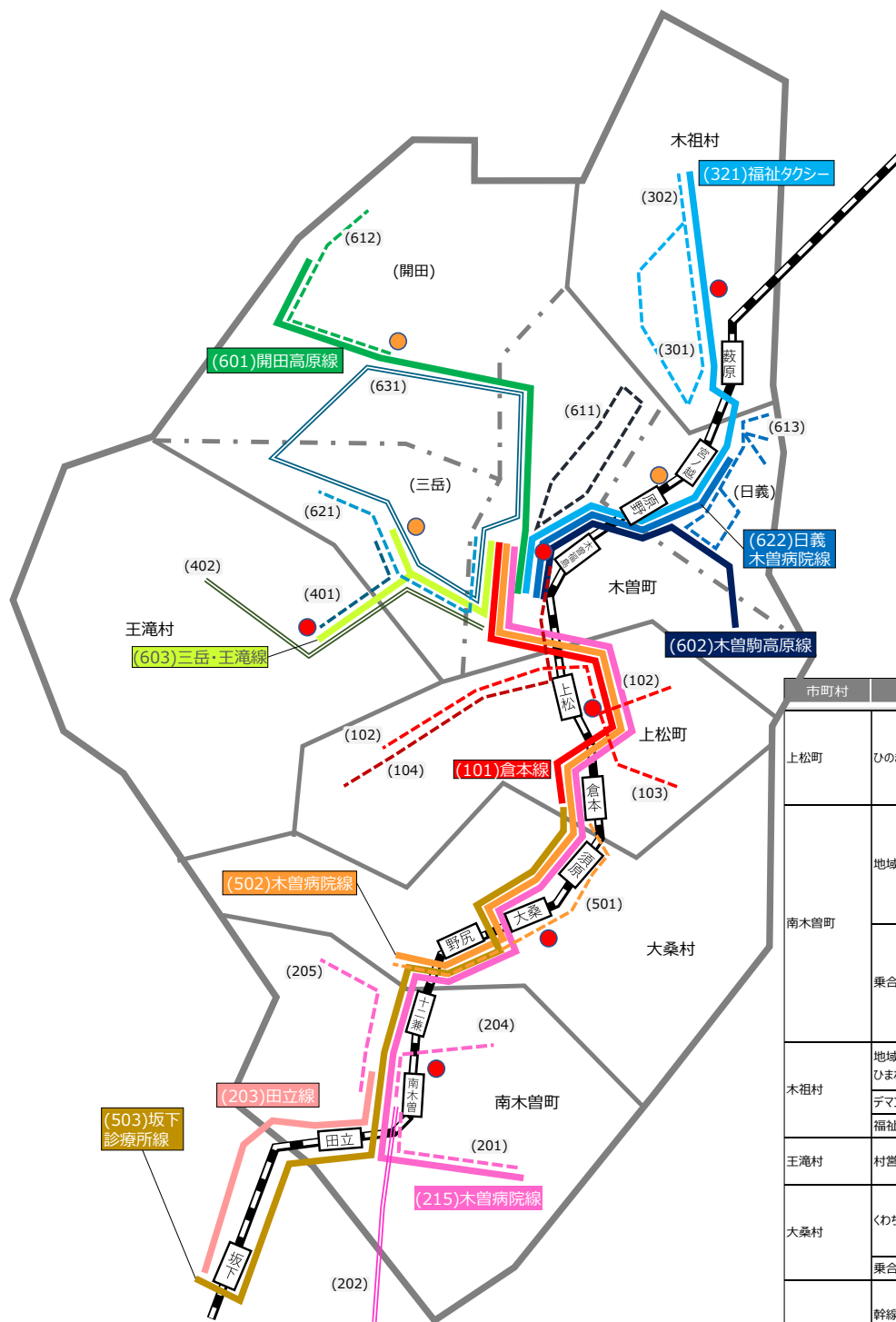
(5) バスの利用頻度（通学時にバスを利用していない生徒）

- 普段はバスを使わないものの例外的に通学にバスを利用したり、通学以外にも日常の外出や遠出などの際にバスを利用したりすることがあるかどうかをたずねた。
- 両校ともに「この6ヶ月間一度もない」という生徒が最も多く、木曽青峰高校で67.0%、蘇南高校では85.3%となった。
- 残りの生徒は「何度かは利用している」状況にあるが、この比率は木曽青峰高校で33.0%、蘇南高校で14.7%となっており、木曽青峰高校のほうがかなり大きい。
- この回答は学校の登下校のためのバスに限定してたずねたものではないため、一概には言えないが、木曽青峰高校の生徒の居住エリア（木曽町、上松町中心）のほうが、蘇南高校の生徒の居住エリア（南木曽、中津川、大桑中心）のほうがバスの利便性の高さや住民の利用習慣などがあることがうかがえる。



3. 地域の公共交通の状況

3-1 運行路線一覧



市町村	路線区分	No.	路線名
上松町	ひのき号	101	倉本線
		102	吉野・焼笹線
		103	芦島線
		104	赤沢線
南木曽町	地域バス	201	保神線
		202	馬籠線
		203	田立線
		204	与川線
		205	北部線
	乗合タクシー	211	蘭線
		212	広瀬線
		213	田立線
		214	与川・北部地区
		215	木曽病院線
木祖村	地域振興バス ひまわり号	301	菅線
	デマンドタクシー 福祉タクシー	302	小木曽線
		311	たんぼぼ号
		321	木曽病院行
王滝村	村営バス	401	巡回バス
		402	田の原線
大桑村	くわちゃんバス	501	野尻・須原線
		502	木曽病院線
		503	坂下診療所線
	乗合タクシー	504	乗合タクシー
木曽町	幹線バス	601	開田高原線
		602	木曽駒高原線
		603	三岳・王滝線
		611	巡回福島線
		612	巡回西野線
		613	巡回日義線
	地域内補助システム	614	福島地区乗合タクシー
		615	開田地区乗合タクシー
		616	三岳地区乗合タクシー
		621	木曽温泉線
	地域間補助システム	622	日義木曽病院線
		623	ななまるタクシー
	観光路線	631	御岳ロープウェイ線

3-2 各路線の運行状況等

(1) 運行区間及び路線距離

事業者・路線			経由市町村	運行事業者 (委託先)	上 松 町	南 木 曽 町	木 祖 村	王 滝 村	大 桑 村	木 曽 町	中 津 川 市	合 併 跨 ぎ	キロ程 (km)
鉄道													
JR線		001	中央西線	JR東海	○	○	○		○	○	○		
コミュニティバス													
上松町	ひのき号	101	倉本線	おんたけ交通	●					○			18.0
		102	吉野・焼笹線	おんたけタクシー	●								13.3
		103	芦島線	おんたけタクシー	●								13.3
		104	赤沢線	おんたけ交通	●					○			23.2
南木曽町	地域バス	201	保神線	おんたけ交通		●							15.4
		202	馬籠線	おんたけ交通		●					○		15.7
		203	田立線	南木曽観光タクシー		●					○		10.6
		204	与川線	南木曽観光タクシー		●							12.9
		205	北部線	南木曽観光タクシー		●							11.0
	乗合タクシー	211	蘭線	南木曽観光タクシー		●							-
		212	広瀬線	南木曽観光タクシー		●							-
		213	田立線	南木曽観光タクシー		●							-
		214	与川・北部地区	南木曽観光タクシー		●							-
		215	木曽病院線	南木曽観光タクシー		●							41.2
木祖村	地域振興バス ひまわり号	301	菅線	おんたけ交通			●						14.7
		302	小木曽線	おんたけ交通			●						9.0
	デマンドタクシー	311	たんぼぼ号	やぶはらタクシー			●						-
	福祉タクシー	321	木曽病院行	やぶはらタクシー			●						22.9
王滝村	村営バス	401	巡回バス	村直営				●		○			25.2
		402	田の原線	おんたけ交通				●		○	○		41.4
大桑村	くわちゃんバス	501	野尻・須原線	おんたけ交通	△				●				22.9
		502	木曽病院線	おんたけ交通	○				●	○			36.1
		503	坂下診療所線	おんたけ交通					●		○		33.3
	乗合タクシー	504	乗合タクシー	南木曽観光タクシー					●		○		-
木曽町	幹線バス	601	開田高原線	おんたけ交通						●		★(福島・開田)	33.5
		602	木曽駒高原線	おんたけ交通						●		★(福島・日義)	9.3
		603	三岳・王滝線	おんたけ交通				○		●		★(福島・三岳)	20.9
	地域内補助システム	611	巡回福島線	おんたけタクシー						●			15.0
		612	巡回西野線	おんたけ交通						●			10.6
		613	巡回日義線	おんたけタクシー									14.9
		614	福島地区乗合タクシー	木曽交通						●			-
		615	開田地区乗合タクシー	おんたけタクシー						●			-
		616	三岳地区乗合タクシー	おんたけタクシー						●			-
		621	木曽温泉線	おんたけ交通						●		★(福島・三岳)	22.0
	地域間補助システム	622	日義木曽病院線	おんたけ交通						●		★(福島・日義)	10.2
		623	ななまるタクシー	おんたけタクシー/木曽交通						●		★(旧4町村)	-
	観光路線	631	御岳ロープウェイ線	おんたけ交通						●		★(福島・開田・三岳)	36.1

●=コミュニティバスにおける主管市町村(窓口)

○=路線が経由する市町村

(2) 運行本数・利用者数等

(06)木曽地域振興局管内													
事業者・路線			経由市町村	使用車両	平日 便数 (往復数)	土休日 便数 (往復数)	運賃 (大人) 片道 初乗り	運賃 (大人) 片道 最長区間	利用者数 (R4)	利用者数 増減率 (H30→R4)	1便あたり 利用人数	備考	
鉄道													
JR線			001 中央西線		25.5	25.5						普通列車は12往復	
コミュニティバス													
上松町	ひのき号	101	倉本線	中型バス(9m)	9	6	200	均一	28,582	-18%	4.9		
		102	吉野・焼笹線	小型バス (7m, 5.5m)	6.5	4.5	200	均一	1,806	-12%	0.4		
		103	芦島線	小型バス (7m, 5.5m)	3	0	200	均一	1,806	-12%	1.2	平日月金のみ運行	
		104	赤沢線	中型バス(9m)	3	4	1,200	1,500	1,518	-55%	0.6	季節運行	
南木曽町	地域バス	201	保神線	中型バス(9m)	5	5	300	均一	15,246	-59%	4.2		
		202	馬籠線	中型バス(9m)	4	4	300	800	15,620	-58%	5.3	観光ピーク期は1往復増便	
		203	田立線	マイクロバス	2	2	300	均一	1,840	-44%	1.3		
		204	与川線	タクシー (ジャンボ)	1.5	0	300	均一	24	-88%			
		205	北部線	タクシー (セダン)	1.5	0	300	均一	18	350%			
	乗合タクシー	211	蘭線	タクシー (セダン)	1.5※	0	300	均一	0				
		212	広瀬線	タクシー (セダン)	1.5※	0	300	均一	12	500%			
		213	田立線	タクシー (セダン)	1※	0	300	均一	128	-23%			
		214	与川・北部地区	タクシー (セダン)	－	0	500	均一	243				
		215	木曽病院線	タクシー (ジャンボ・セダン)	1※	1※	300	600	349				
木曽村	地域振興バス ひまわり号	301	菅線	小型バス	5.5	2	100	均一	3,083	-34%	1.0	観光ピーク期の休日は1往復増便	
		302	小木曽線	大型・小型バス	6.5	2	100	500	6,078	-36%	1.6		
	デマンドタクシー	311	たんぼぼ号	タクシー (セダン)	－	－	100	均一					
	福祉タクシー	321	木曽病院行	タクシー (ジャンボ)	2.5※	0	400	均一	1,541	-18%			
王滝村	村営バス	401	巡回バス	ミニバン	2	0	100	均一	1,069	-18%	1.1		
		402	田の原線	中型バス(9m)	3	0	200	1,500	-			季節運行 (お盆期間は毎日)	
大桑村	くわちゃんバス	501	野尻・須原線	マイクロバス	2	0	200	均一	2,500	13%	2.5		
		502	木曽病院線	マイクロバス	2.5	0	200	500	3,656	-17%	2.9		
		503	坂下診療所線	マイクロバス	2	0	200	500	3,556	9%	3.6		
	乗合タクシー	504	乗合タクシー	タクシー (セダン)	－	－	300	均一	5,327	-34%		土曜日運行	
木曽町	幹線バス	601	間田高原線	中型バス(9m)	10.5	7	200	均一	59,288	-14%	8.6		
		602	木曽駒高原線	中型バス(9m)	10.5	5	200	均一	23,523	-6%	3.7		
		603	三岳・王滝線	中型バス(9m)	10.5	6	200	均一	24,487	-23%	3.7		
	地域内補助システム	611	巡回福島線	マイクロバス	8	4	100	均一	18,215	-22%	3.7		
		612	巡回西野線	中型バス(9m)	5	4	100	均一	4,604	-16%	1.3		
		613	巡回日義線	中型バス(9m)	6	5	100	均一	5,444	1%	1.3		
		614	福島地区乗合タクシー	タクシー (セダン)	－	－	100	均一	1,288	22%		定期便タクシー兼用(平日5往復)	
		615	間田地区乗合タクシー	タクシー (ジャンボ)	－	－	100	均一	1,610	-16%		定期便タクシー兼用(平日5往復)	
		616	三岳地区乗合タクシー	タクシー (ジャンボ)	－	－	100	均一	2,912	-47%			
	地域間補助システム	621	木曽温泉線	中型バス(9m)	2.5	0	200	均一	3,051	-15%	2.4		
622		日義木曽病院線	中型バス(9m)	0.5	0	200	均一	799	3%	3.2			
623		ななまるタクシー	タクシー (セダン)	－	－	700	均一	1,755	268%		伸び率はR2からのもの		
観光路線	631	御岳ロープウェイ線	中型バス(9m)	3	4	200	1,500	2,179	-3%	0.9	季節運行(便数は夏ダイヤ)		

4. 上位計画・関連計画の状況

上位計画、関連計画について、地域公共交通に関する部分を要約したものを以下に記した。

4-1 広域的な計画

(1) 長野県

①総合計画

計画名称等	しあわせ信州創造プラン 3.0
検討組織	長野県
目標年次	概ね 2035 年の長野県の将来像を展望し、 これを実現するための今後 5 年間（2023～2027 年度）の行動計画
方針・目標	豊かな自然と歴史・文化に育まれた「木曽らしい」暮らしを維持する地域づくり
取組施策	4 人口減少下における持続可能な地域づくり 住み慣れた地域で安心して暮らし続けられるよう、生活・産業活動基盤の維持、確保を図ります。 ●医療 ・木曽病院の機能を堅持するため、信州大学や信州木曽看護専門学校等との連携による医療従事者の確保に引き続き努めるとともに、木曽圏域内外の医療連携を進めつつ、遠隔診療の導入や医療人材の広域的確保等の取組を支援し、質の高い医療提供体制を確保 ●道路、交通 ・国道 19 号の整備及び安全対策の促進 ・東西の交流を支える国道 256 号、国道 361 号の整備を推進 ・生活路線、観光誘客、災害時の迂回路等多くの機能を持つ木曽川右岸道路、姥神峠道路の整備を推進 ・「木曽地域公共交通活性化協議会」における地域公共交通についての対策を促進

②都市計画マスタープラン

計画名称等	木曽圏域 都市計画区域マスタープラン
検討組織	長野県
目標年次	都市計画の基本的な方向 令和 22 年 都市施設などの整備目標 令和 12 年（中間年 令和 7 年）
方針・目標	(3) 都市づくりの目標 ⑤ 生活・産業・観光を支える交通体系の強化 （中略）交通渋滞の緩和や環境負荷低減のため、JR 中央本線及びバスの利便性を高める。また、生活や通院、観光二次交通として欠かせない地域公共バスの広域運行化や利便性の向上等を推進する。
取組施策	（中略） ・J R 中央本線の利用促進を図るとともに、交通結節機能の維持、強化を図る。市町村を主体に関係機関との連携のもと、路線バスの維持やコミュニティバスの充実等による安心・安全な地域公共交通の確保を図る。 ・効率的な交通体系の構築を目指し、主要な鉄道駅を中心に、駅前広場、駐車場、自転車駐車場、自転車走行空間の整備等を推進し、公共交通の利便性向上を図る。

4-2 各町村の計画

(1) 上松町

①総合計画

計画名称等	第6次上松町総合計画
検討組織	上松町 総合開発審議会並びに町議会
計画期間	基本構想 2021年度(令和3年度)～2030年度(令和12年度)までの12年間 基本計画 2018年度(令和3年度)～2025年度(令和7年度)
方針・目標	4. 公共交通 (2) 基本方向 誰もが自由に移動することのできる公共交通がある町を目指す。
取組施策	①効率的運行への対応 ○ 利用実態調査等を実施し、効率的運行に向けた検討 ○ デマンドバス、乗り合いタクシー等、多様な公共交通のあり方を検討 ②利用促進への取り組みの強化 ○ 利用料金の減免などにより、移動手段を必要としている方の利用促進 ○ 利用しやすい運行時間等を検討 ○ 駅利用者の利便の向上のため、J R 東海との委託業務契約を継続

②地域公共交通の再整備における基本方針

計画名称等	上松町 地域公共交通の再整備にかかる基本方針(案)
検討組織	上松町
計画期間	—
方針・目標	人口減少による利用者の減少に歯止めがきかない現在、不特定多数の利用を前提とした一定量の移動を担保するためのバス路線の運行は限界を迎えているのも事実です。今後一層過疎化が進むことを踏まえ、本町の公共交通は、一定量の移動が見込める町外への鉄道やバス路線を軸としながら、町内の移動は各地域からの少量の移動に必要に応じて利用できる移動手段を提供することで、無駄なコストを抑え、持続可能な公共交通に切り替えていく必要があります。
取組施策	○高齢者が利用しやすい運行形態の導入 ○木曽町への移動の確保 ○鉄道駅への接続手段の確保 ○少量輸送に適した効率的な運行形態の導入 ○スクール対応バス路線の確保 ○教育・福祉施策との連動

(2) 南木曽町

①総合計画

計画名称等	第10次南木曽町総合計画
検討組織	南木曽町総合計画審議会
計画期間	2018年度（平成30年度）～2024年度（令和6年度）までの7年間
方針・目標	2 公共交通機関の充実（抜粋） 鉄道：ダイヤ改正による利便性の確保と充実への要望活動を継続的に取り組む。町との契約となった南木曽駅の窓口業務については、円滑な運営に努める。 バス：地域バス（幹線バス、通院バス、スクールバス、通園バス及び乗合タクシー）を運行し、利用者の拡大と利用促進、生活交通の確保を図る。 3 リニア中央新幹線への対応 県や木曽広域連合、郡内外の関係市町村や岐阜県・中津川市などと連携し、環境保全等の課題解決に向け、リニア中央新幹線対策協議会と共に取り組む。開業後の地域の将来を見据えたまちづくりについても、周辺自治体や地域とともに検討を進める。
取組施策	2 公共交通機関の充実 ・JR中央本線対策の推進 ・地域バス対策 3 リニア中央新幹線への対応 ・リニア中央新幹線の建設整備への対応 ・地域づくりへの活用

②地域公共交通計画

計画名称等	南木曽町地域公共交通計画
検討組織	南木曽町地域公共交通協議会
計画期間	2022年度（令和4年度）～2026年度（令和8年度）までの5年間
方針・目標	（1）公共交通の位置づけと再整備の方針 （中略）自由に移動できる手段を持たない町民が自立して生活していくために、公共交通は自家用車同様なくてはならず、公共交通を主に交通弱者が生活を行っていくために必要な社会インフラとして位置づけ、再整備・維持を行う。 （2）公共交通が有すべき機能 （中略）自由に使える移動手段を有しない園児、小中高校生、高齢者が日常生活を送る上で必須となる地域内外への通学（通園）や通院、買物を行う際の足となる機能を公共交通に持たせる。生活移動と観光移動のベクトルが一致しているという強みも活かす。
取組施策	1) 公共交通網の再構築・運行 （ア）公共交通再編事業 （イ）路線維持・運行事業 2) 極少量移動などに対応する運行方法の検討 （ア）グループタクシーの実証実験

(3) 木祖村

①総合計画

計画名称等	木祖村第5次総合計画
検討組織	木祖村第5次総合計画 策定委員
計画期間	2018年度(平成30年度)～2027年度(令和9年度)までの10年間
方針・目標	4. 安全、安心の地域づくり (2) 道路・交通 (中略) 生活を支える交通については、コミュニティバス・デマンドタクシーなどを活用し、効率的な運用を図る。
取組施策	(2) 道路・交通 ⑥コミュニティバスなどについて、利用者の要望を取り入れながら、効率的な運行を随時、研究。

(4) 王滝村

①総合計画

計画名称等	第5次王滝村総合計画
検討組織	王滝村総合戦略会議委員
計画期間	2021年度(令和3年度)～2025年度(令和7年度)までの5年間
方針・目標	4-2 公共交通対策 幹線路線バス(木曽町生活交通システム)、村内巡回バス、社会福祉協議会による輸送サービス等の交通施策について、従事者の確保を含め、持続可能な交通システムとすると同時に、デマンド運行方式の導入など、住民の利便性を更に向上する。合わせて来訪者の2次アクセスを確保する
取組施策	(1) 幹線移動手段の見直しによる移動手段の利便性向上 (2) 効率的な交通システム構築と物流イノベーション (3) 観光路線バス事業の見直しによる2次アクセスの確保 (4) 輸送事業従事者の確保

(5) 大桑村

①総合計画

計画名称等	第5次大桑村総合計画 後期基本計画
検討組織	大桑村総合計画後期基本計画審議会
計画期間	2019年度(令和元年度)～2023年度(令和5年度)までの5年間
方針・目標	基本目標3 計画的な土地利用を推進するとともに、定住基盤となる住宅・宅地の整備や人・物・情報の交流を一層促進する道路・交通・情報通信基盤の整備など、快適で住みやすいむらづくりを進める。
取組施策	(1) 国道の整備促進 (2) 木曽川右岸道路の整備促進 (3) 県道の整備促進 (4) 村道の適正管理と整備 (5) 鉄道交通の充実 (6) 公共交通の充実

②地域公共交通網形成計画

計画名称等	大桑村地域公共交通網形成計画
検討組織	大桑村地域公共交通協議会
計画期間	平成28年度(2016)から平成32年度(2022)までの5年間
方針・目標	(1)真に公共交通を必要とする人を優先します (2)持続可能な地域公共交通網となるようマネジメントします (3)みんなで地域公共交通のことを考えます (4)地域公共交通を把握し、改善します
取組施策	地域公共交通の運行・改善、環境整備 ①くわちゃんバスの運行・改善 ②乗合タクシーの運行・改善 ③停留所の待合環境の整備

(6) 木曽町

①総合計画

計画名称等	第2次木曽町総合計画（基本構想・基本計画）
検討組織	木曽町総合計画審議会
計画期間	基本構想 2018年度（平成30年度）～2027年度（令和9年度）までの10年間 前期基本計画 2018年度（平成30年度）～2022年度（令和4年度）
方針・目標	第2節暮らしをつなぐネットワークのまちづくり 3 公共交通の充実 日常生活の利便性を高めるため、公共交通機関の維持・向上に努めるとともに、地域間連絡バスなど、さらなる公共交通機関の充実を図る。
取組施策	3 公共交通の充実 ①生活交通システムの維持・確保 ②鉄道の利便性の向上 ③高速バス路線の維持

②地域公共交通計画

計画名称等	木曽町地域公共交通計画
検討組織	木曽町地域公共交通協議会
計画期間	2022年度（令和4年度）～2026年度（令和8年度）までの5年間
方針・目標	（6）広域的な体系の構築に向けた展開 （中略）令和2年度に木曽広域連合を事務局とし、木曽郡6町村で構成される「木曽地域公共交通活性化協議会」が発足し、令和3年度に広域での調査事業が実施されたところである。長野県全体としても、令和3年度に「長野県地域公共交通活性化協議会」が発足し、全県計画の策定、ならびに木曽地域の個別の計画も策定される可能性が高まってきている。この計画のなかでは全県における骨格的な路線が位置づけられる予定であり、木曽町交通システムの幹線路線もこれに該当する可能性がある。加えて、伊那方面、高山方面などの広域圏跨ぎの路線についても、検討対象になる可能性も考えられる。したがって、この動きを見据えた事業を構築していく必要がある。
取組施策	9-6 広域連携事業 ・長野県地域公共交通における地域別計画（木曽地域）への関与 ・計画に位置づけられた具体的事業の実施

③都市計画マスタープラン

計画名称等	木曽町都市計画マスタープラン
検討組織	木曽町
目標年次	2037年度（令和19年度）
方針・目標	3-2 交通体系の基本方針 （中略）日常生活の利便性を高めるため、鉄道、バス等の公共交通の維持・向上に努めるとともに、地域間連絡バスなど、さらなる公共交通の充実を図る。
取組施策	②公共交通機関の利便性の向上 ○鉄道・バス利用者の増進 ○生活交通システムの維持・確保