

木曾地域公共交通計画

令和 6 年 3 月策定

(令和 8 年 6 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	15
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。

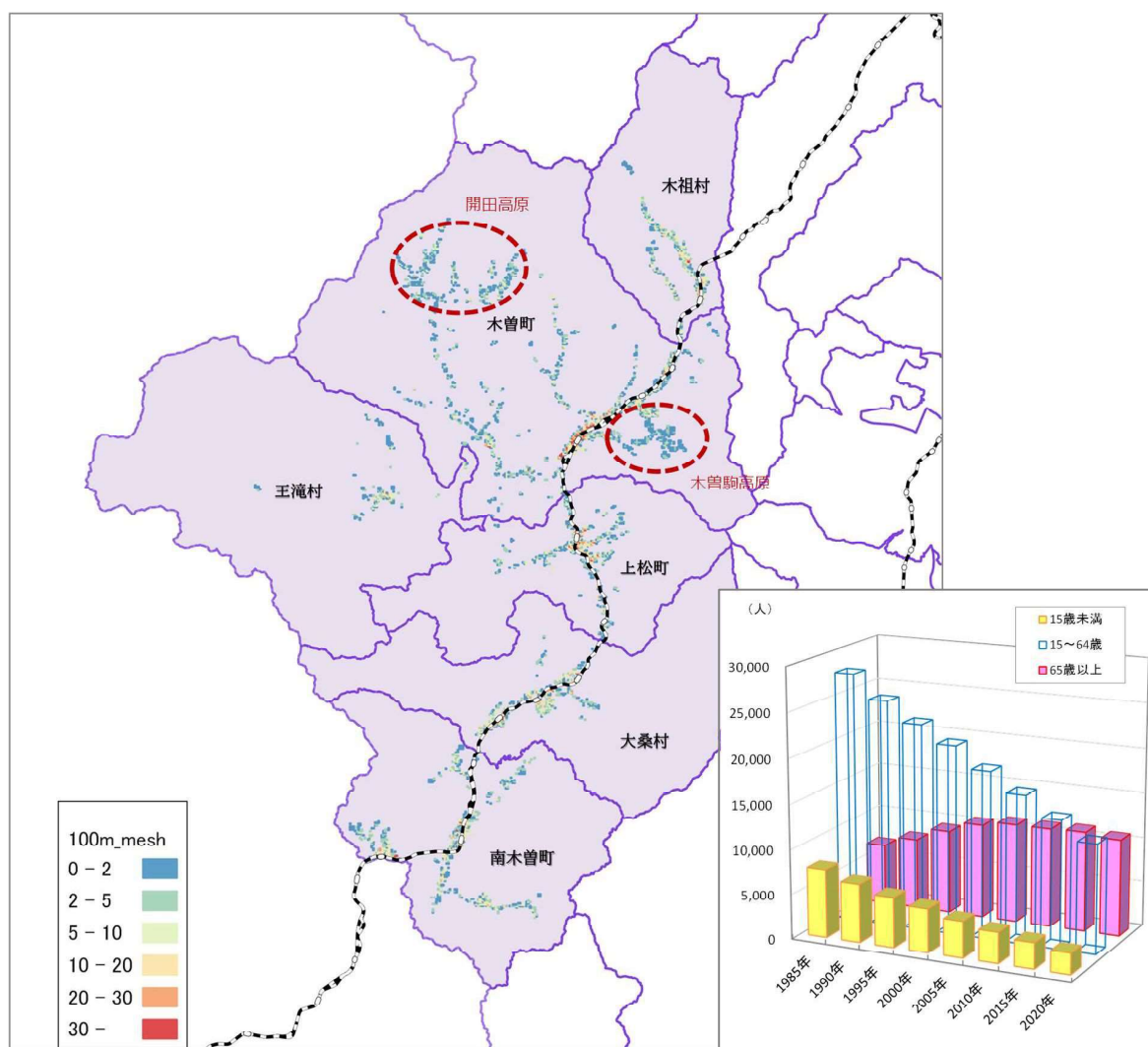
2. 本地域の特性と地域公共交通に関する問題・課題

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 快速しなの2号	8	1 長野 快速しなの1号
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 快速しなの7号
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 快速しなの14号	15	
16	28 中津川 ワンマン	16	0 長野 快速しなの17号
17	56 名古屋 快速しなの24号	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

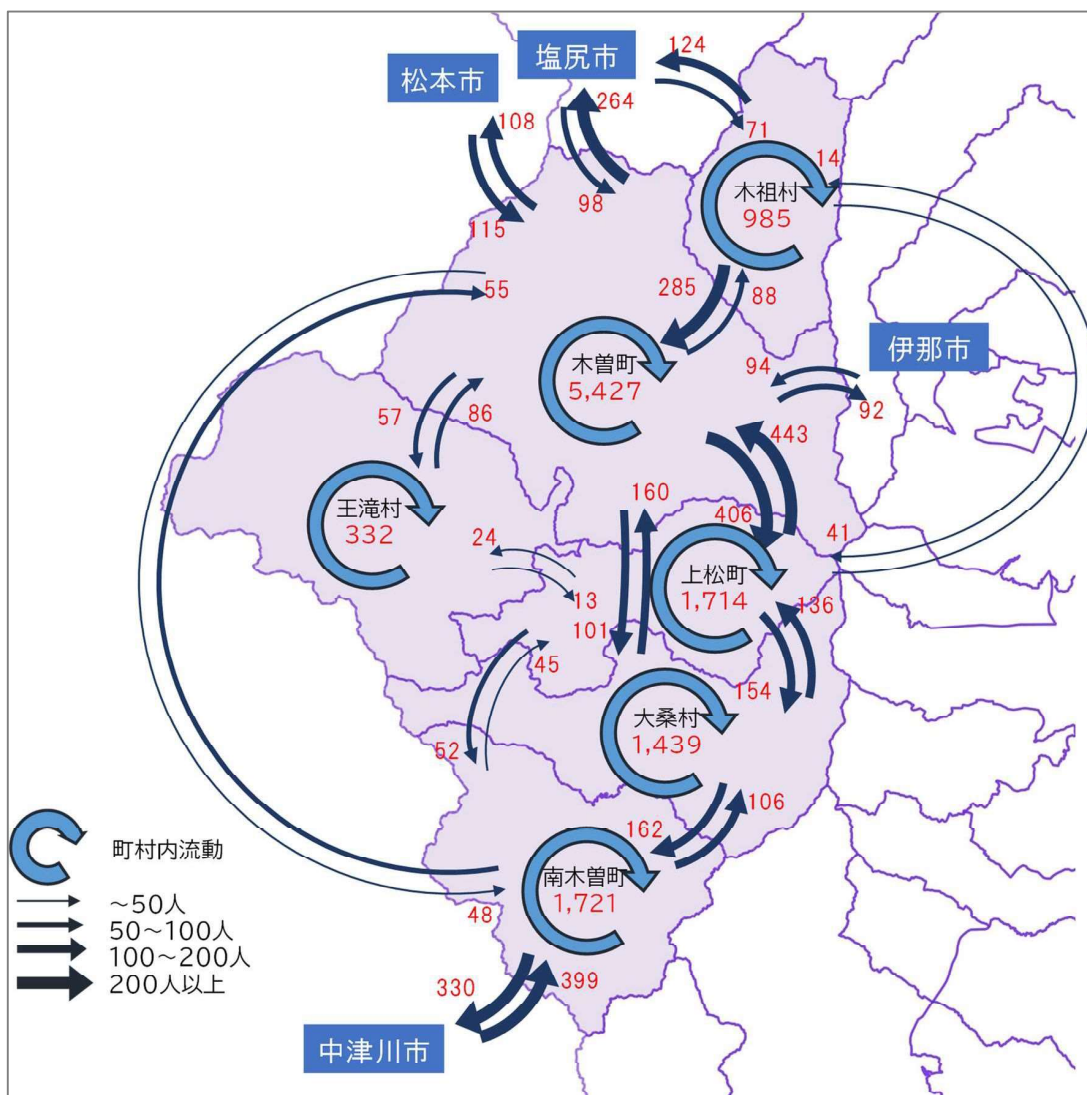
- 平成 18 年に施行されたバリアフリー新法に伴い、交通事業者は車両の更新時にワンステップもしくはノンステップ車両への基準適合が義務づけられましたが、木曽地域は山間地かつ積雪地でもあることから、おんたけ交通(株)は、適用除外となっています。
- このため、現在もほとんどの車両がステップが高く、高齢者にとっては、乗り降りの際に大きな支障が生じています。ステップが高いことを苦にする声も多く寄せられています。
- 現在は道路改良も進んだため、幹線的な路線は概ね運行が可能な状態にあり、低床バスも数台導入されています。

(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がないため、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必要があります。



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。

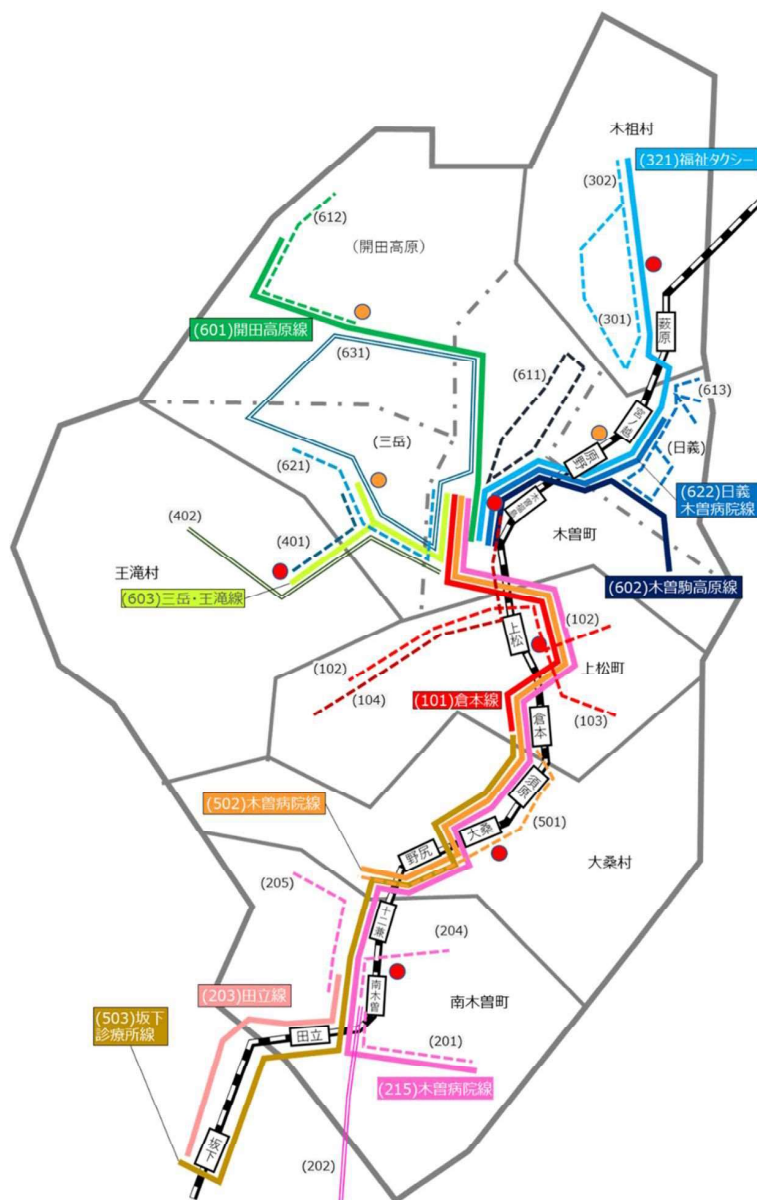
- 1)倉本線<上松町>・木曽病院線<大桑村>・木曽病院連絡タクシー<南木曽町>の3路線
- 2)坂下診療所線<大桑村>・田立線<南木曽町>の2路線
- 3)木曽病院行福祉タクシー<木祖村>・日義木曽病院線<木曽町>・巡回日義線<木曽町>の3路線

○圏域が広いため、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。

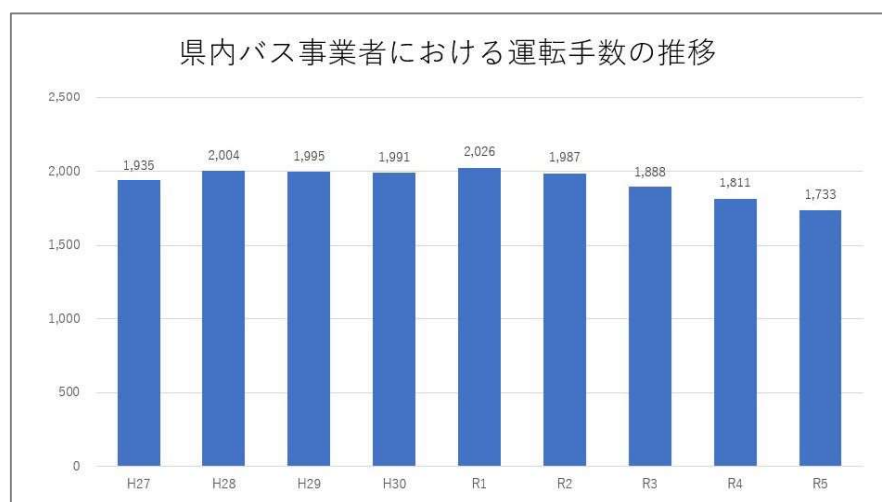


町村区分	運行態様	No.	路線名
上松町	路線定期運行	101	倉本線
		102	吉野・焼笹線
		103	芦島線
		104	赤沢線(観光路線)
	区域運行	111	デマンド乗合タクシー
南木曽町	路線定期運行	201	保神線
		202	馬籠線(観光路線)
		203	田立線
		204	与川線
	区域運行	205	北部線
		211	蘭線
		212	広瀬線
		213	田立線
		214	与川・北部線
	路線不定期運行	215	木曽病院線
木祖村	路線定期運行	301	菅線
		302	小木曽線
	区域運行	311	たんぼぼ号
	路線不定期運行	321	福祉タクシー
王滝村	路線定期運行(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)
		641	木曽福島地区乗合タクシー
	区域運行	614	開田高原地区乗合タクシー
		615	三岳地区乗合タクシー
		616	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。



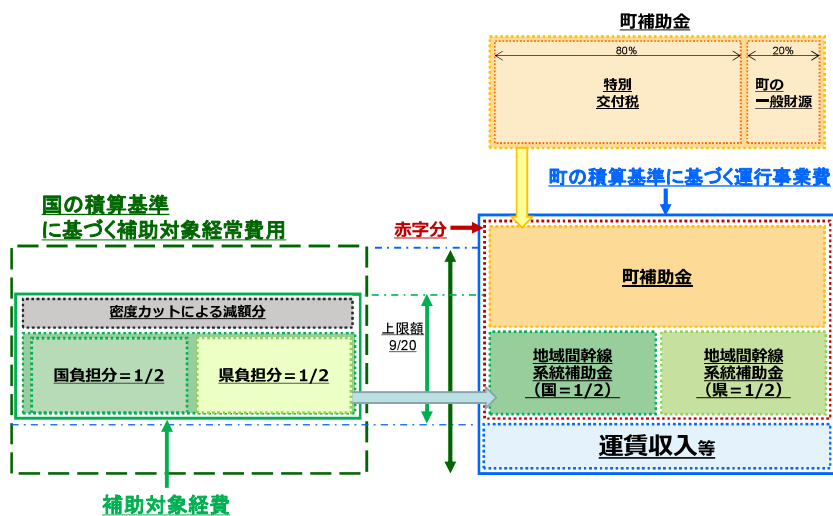
出典:長野県バス協会

(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バス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あるとみられます。

(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：みずずハイウェイバス
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)

凡例

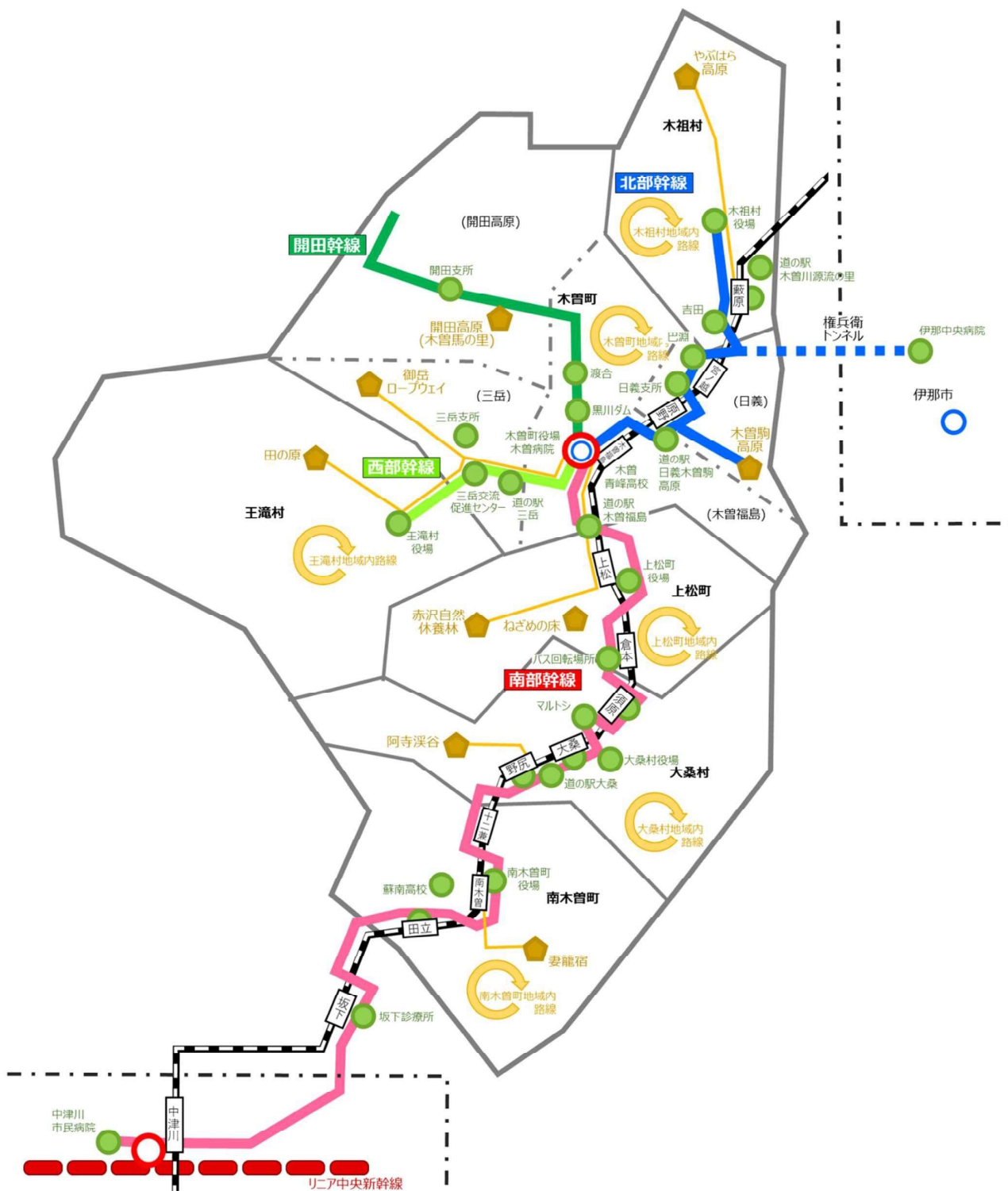
- 広域高速交通軸(三大都市圏連携軸)
- 主要幹線(隣接県連携、広域圏間連携)
- 幹線(県域中心市町、周辺市町村間連携)
- 準幹線(市町村間連携)
- 広域拠点
- 圏域拠点
- 地域拠点

(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	・口義支所 ・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 ・ねざめの床
軸・主要幹線等				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

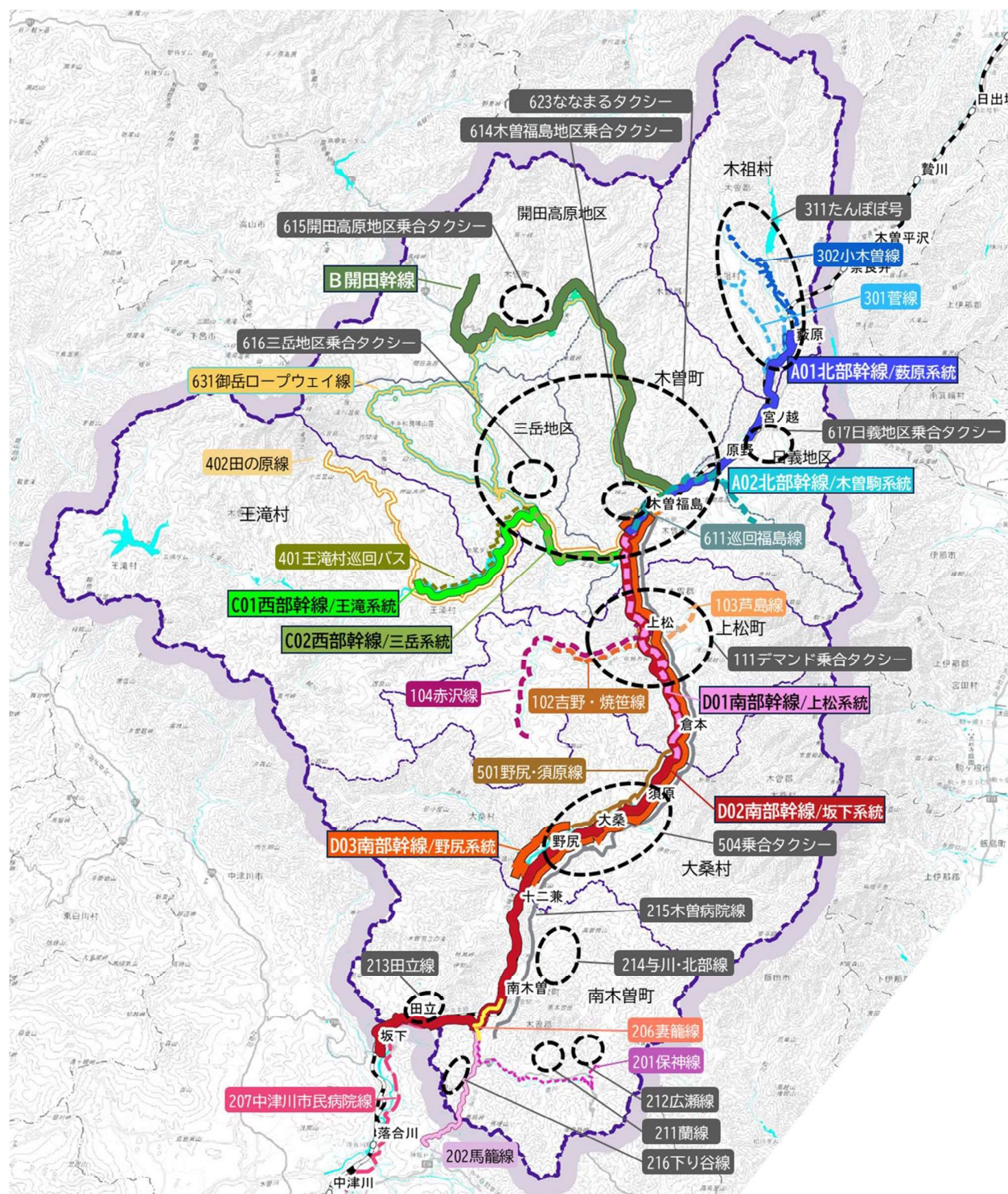


4-2 個別施策の実施内容及び実施主体(役割分担)・スケジュール

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～)



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、くわちゃんバス木曽病院線、くわちゃんバス坂下診療所線、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	⇒⇒⇒	⇒⇒⇒

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	荻原系統	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		塩淵・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		塩淵・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		塩淵	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
	野尻系統		木曽福島駅	川向		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

※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
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 ・路線調整	令和 7 年度 ・再編にあわせ企画、制作、運用	令和 8 年度 ・当該年度のダイヤ改正等にあわせて内容更新	令和 9 年度 ⇒⇒⇒	令和 10 年度 ⇒⇒⇒	令和 11 年度 ⇒⇒⇒

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 ・データ運用開始	令和 7 年度 ・効果検証 ・年次更新	令和 8 年度 ⇒⇒⇒	令和 9 年度 ⇒⇒⇒	令和 10 年度 ⇒⇒⇒	令和 11 年度 ⇒⇒⇒

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いており、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