

木曽地域公共交通計画 概要版

(令和6年3月策定・令和7年3月改定)

1. 計画の目的

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

2. 計画の期間と区域

計画の期間 令和6（2024）年度～令和11（2029）年度までの6年間
※地域公共交通を取り巻く状況の変化に対応するため、適宜見直し・改定を行う
計画の区域 木曽郡全域

3. 木曽地域の公共交通に関する問題・課題

木曽地域
固有の
現状と課題

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

全県的な課題

- ・バス事業者のドライバー不足

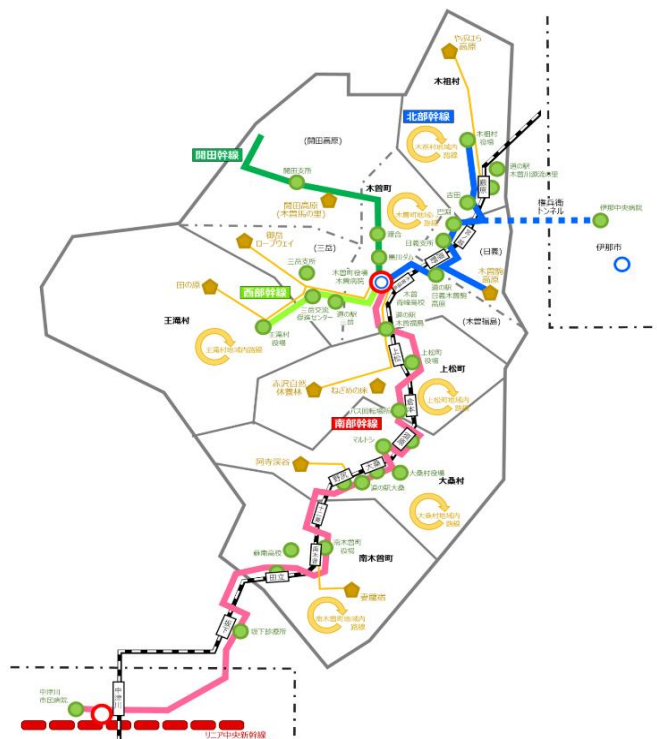
その他の課題

- ・地域間幹線系統補助金（国庫補助金）の非取得

4. 基本方針、目標及び目標を達成するための施策と目指す将来像

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

5. 木曽地域において目指す交通体系



拠点と軸・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
広域拠点		○	・三大都市圏などと接続する地域としての玄関口	・木曽(木曽町中心部) ・木曽福島駅 ・木曽町役場 ・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	・木曽町 ・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
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 ・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
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	・木曽町 ・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
軸・主要幹線等				
[A]広域高速交通軸 (三大都市圏間連携)		—	・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】
[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)		—	・市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 ・東部幹線 ・開田幹線
[D]準幹線 (市町村間連携)		—	・地域拠点間を結ぶ軸	・バス ・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 ・各町村のコミュニティ交通

6. 木曽地域の公共交通において保証すべき品質

■ 地域公共交通ネットワークに関する品質

種別	「日常生活の足」の維持確保 (当面かつ早期)				観光・ビジネス需要に対応 (リニア開業までに)		
	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へ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い便がある。	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と、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時～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]支線への乗り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い便がある。	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時～22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]幹線への乗り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]幹線への乗り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い便がある。	圏域内の各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。	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]幹線からの乗り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)

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

7. 計画の主な目標値

指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
公共交通機関利用者数 (鉄道・乗合バス・タクシーの輸送人員の合計)	512,000人 (2022年度)	650,000人 (2029年度)	コロナ前水準を上回り、それを維持することを目指す
Googleトランジットへの GTFS-JPの情報提供率	50% (2022年度)	100% (2029年度)	地域外からの利用が一定数ある路線については、概ね情報提供がなされている状態を目指す
地域間幹線系統補助金の 取得路線数	0 (2022年度)	7 (2029年度)	補助金の取得により路線の運営・維持が改善されている状況を目指す