

改 定 前

改 定 後

# 資料3

南木曾町地域公共交通総合連携計画

南木曾町地域公共交通総合連携計画  
(改定案)

平成20年3月

南木曾町

平成20年 3月策定

平成21年10月改定

南木曾町

## 改定前

### 南木曾町地域公共交通総合連携計画

#### 南木曾町の現状

##### 【地勢と産業形態】

南木曾町は、長野県の南西部・木曾谷の南端に位置し、東は伊那谷の飯田市・清内路村、西は岐阜県中津川市、北は大桑村に、いずれも山岳を境に接しています。

町の総面積は215.96km<sup>2</sup>で東西20km、南北15km、周囲70kmの山岳地帯となっており、木曾川に浸食された溪谷と木曾川にそそぐ蘭川・与川・柿其川・坪川・長谷川等の支流の両側の段丘に沿って、与川・北部・三留野・妻籠・蘭・広瀬・田立の7集落と農用地が細長く形成され、居住地の標高は約300mから950mにおよんでいます。また、町の面積の約93%が森林で占められており、そのうち約70%が国有林です。

町の中心部を木曾川に沿って南北にJR中央西線と国道19号が走り、東西には、国道256号が伊那谷に通じています。最寄りの中津川市まで約2.2km、郡中心部の木曾町まで約3.5km、飯田市まで約3.5kmの距離にあります。

町の産業は、長年木材関係を主要産業としてきましたが、近年、わが国有数の歴史的・文化遺産として国の選定による重要伝統的建造物群保存地区の妻籠宿や、国の近代化遺産に指定された桃介橋をはじめとする豊かな文化遺産の利活用に加え、温泉の活用などにより観光産業が町の主要産業に位置付けられるようになってきました。

##### 【人口の減少による過疎化の進行】

南木曾町の人口は、昭和35年には10,771人(2,313世帯)でしたが、平成19年1月現在で、5,079人(1,919世帯)に減少しています。人口は昭和35年から平成19年までの40年間で約47%減少しており、人口構成別では65歳以上の高齢層が大きな割合を占めています。人口構成はピラミッド型からつりがね型へと移行し高齢化・少子化が顕著となっており、若年層比率の減少と高齢者比率の増大という典型的な過疎地の特徴が表れています。

その対策として、昭和51年から過疎町村の指定を受け、過疎対策事業を推進し、遅れていた基礎的な生活基盤の整備に力を注いできました。また、宅地造成・住宅整備などの定住対策、企業誘致・地場産業の育成等の産業振興、教育施設・福祉施設の整備などを実施してきました。

しかしながら、若年層の流出、高齢化の進行、出生率の低下という状況に変わりはなく、また、長引く不況もあいまって人口増加への転換も期待できないため、今後も過疎化の傾向は続くものと見込んでいます。

## 改定後

### 南木曾町地域公共交通総合連携計画

#### 南木曾町の現状

##### 【地勢と産業形態】

南木曾町は、長野県の南西部・木曾谷の南端に位置し、東は伊那谷の飯田市・清内路村、西は岐阜県中津川市、北は大桑村に、いずれも山岳を境に接しています。

町の総面積は215.96km<sup>2</sup>で東西20km、南北15km、周囲70kmの山岳地帯となっており、木曾川に浸食された溪谷と木曾川にそそぐ蘭川・与川・柿其川・坪川・長谷川等の支流の両側の段丘に沿って、与川・北部・三留野・妻籠・蘭・広瀬・田立の7集落と農用地が細長く形成され、居住地の標高は約300mから950mにおよんでいます。また、町の面積の約93%が森林で占められており、そのうち約70%が国有林です。

町の中心部を木曾川に沿って南北にJR中央西線と国道19号が走り、東西には、国道256号が伊那谷に通じています。最寄りの中津川市まで約2.2km、郡中心部の木曾町まで約3.5km、飯田市まで約3.5kmの距離にあります。

町の産業は、長年木材関係を主要産業としてきましたが、近年、わが国有数の歴史的・文化遺産として国の選定による重要伝統的建造物群保存地区の妻籠宿や、国の近代化遺産に指定された桃介橋をはじめとする豊かな文化遺産の利活用に加え、温泉の活用などにより観光産業が町の主要産業に位置付けられるようになってきました。

##### 【人口の減少による過疎化の進行】

南木曾町の人口は、昭和35年には10,771人(2,313世帯)でしたが、平成19年1月現在で、5,079人(1,919世帯)に減少しています。人口は昭和35年から平成19年までの40年間で約47%減少しており、人口構成別では65歳以上の高齢層が大きな割合を占めています。人口構成はピラミッド型からつりがね型へと移行し高齢化・少子化が顕著となっており、若年層比率の減少と高齢者比率の増大という典型的な過疎地の特徴が表れています。

その対策として、昭和51年から過疎町村の指定を受け、過疎対策事業を推進し、遅れていた基礎的な生活基盤の整備に力を注いできました。また、宅地造成・住宅整備などの定住対策、企業誘致・地場産業の育成等の産業振興、教育施設・福祉施設の整備などを実施してきました。

しかしながら、若年層の流出、高齢化の進行、出生率の低下という状況に変わりはなく、また、長引く不況もあいまって人口増加への転換も期待できないため、今後も過疎化の傾向は続くものと見込んでいます。

## 改 定 前

### 公共交通における現状と課題

南木曾町の公共交通機関は、ＪＲによる列車運行と乗合バス事業者による乗合バス運行が大きな柱となっています。ＪＲ列車については、普通電車が１時間に１本程度、特急は上り下りとも日に４本程度と決して多くはありませんが、上り方面は隣接市である中津川市や名古屋市を含む中京圏、また、下り方面は郡の中心である木曾町、県庁所在地である長野市などを結ぶ交通機関として重要な存在であり有効に利用されています。

乗合バスについては、ＪＲ列車駅を含む町中心部と周辺の地域を結んで運行がされており、高齢者や学生等の生活交通としてなくてはならない存在です。

バス事業者により運行がされていた乗合バスですが、町の居住人口の減少や自家用車の普及および観光客の入り込みの減少などから乗合バス事業としての運行はもはや限界であるとして、平成１８年度をもってバス事業から撤退されました。

町では、地域の生活交通の確保のため、１９年度から町内を走る全てのバスについて新たな地域バス（幹線バス・スクールバス・通園バス・乗合タクシー）として町主体による運行を始め、高齢者や通学者を対象とした移動手段の確保と、バスの利用促進を図っています。

南木曾町は２１５ｋ㎡という広大な面積を有し、山間地であるという地理的条件にあります。町の中心部から山間部の谷あい放射状に集落が点在しているため、バス等については横断的な循環運行の形態が取れない状況にあります。運行形態は必然的にピストン輸送式の形となってしまう、運行効率は非常に悪い状況にあり、バス等の運行にあたって大きな課題となっています。

## 改 定 後

### 公共交通における現状と課題

南木曾町の公共交通機関は、ＪＲによる列車運行と乗合バス事業者による乗合バス運行が大きな柱となっています。ＪＲ列車については、普通電車が１時間に１本程度、特急は上り下りとも日に４本程度と決して多くはありませんが、上り方面は隣接市である中津川市や名古屋市を含む中京圏、また、下り方面は郡の中心である木曾町、県庁所在地である長野市などを結ぶ交通機関として重要な存在であり有効に利用されています。

乗合バスについては、ＪＲ列車駅を含む町中心部と周辺の地域を結んで運行がされており、高齢者や学生等の生活交通としてなくてはならない存在です。

バス事業者により運行がされていた乗合バスですが、町の居住人口の減少や自家用車の普及および観光客の入り込みの減少などから乗合バス事業としての運行はもはや限界であるとして、平成１８年度をもってバス事業から撤退されました。

町では、地域の生活交通の確保のため、１９年度から町内を走る全てのバスについて新たな地域バス（幹線バス・スクールバス・通園バス・乗合タクシー）として町主体による運行を始め、高齢者や通学者を対象とした移動手段の確保と、バスの利用促進を図っています。

南木曾町は２１５ｋ㎡という広大な面積を有し、山間地であるという地理的条件にあります。町の中心部から山間部の谷あい放射状に集落が点在しているため、バス等については横断的な循環運行の形態が取れない状況にあります。運行形態は必然的にピストン輸送式の形となってしまう、運行効率は非常に悪い状況にあり、バス等の運行にあたって大きな課題となっています。

## 改定前

## 改定後

### 1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

平成18年、町はバス事業者から南木曾町における現在の路線バスについては、居住人口の減少や自家用車の普及および観光客の入り込みの減少などから乗合バス事業としての運行はもはや限界であるとの申し入れを受けました。バス事業者の撤退を受けて、町では庁内検討会議である「地域バス対策連絡調整会議」でこれらの対応について検討を行い、交通問題懇話会や住民懇談会等の場で協議を行ってきました。

新たな地域バス（幹線バス・スクールバス・通園バス・乗合タクシー）の運行については、下記の基本方針により運行したいと考えています。

#### 【運行計画の基本的な考え方】

新たな地域バスの運行については、運行を委託するバス事業者が所有するバスを用いた乗合運行の許可路線（道路運送法第4条）として実施します。公共交通の運行にあたっては、運送事業者へ委託して実施することにより、安全で確実な運行に努めます。

町内で運行する地域バス（幹線バス・スクールバス・通園バス・乗合タクシー）を総合的に連携して運行することにより、少しでも効率的な運行形態となるよう努めます。

新たな交通システムにおける幹線バス・スクールバス・通園バス・乗合タクシーの運行については、できるだけ19年度の運行体系を維持していきます。利用者の混乱を避けるとともに、恒常的に安定した利用を得るためには、当面、現行の運行体系を維持することが適当と考えます。

新交通システムでは、バス・タクシー共に利用料金（運賃）を一律で300円（1回の利用につき）とします。料金体系を単純化することにより、住民に分かりやすいものにすると同時に、低料金化による乗車率（利用率）の向上を促し、住民の生活の足としての利便性を高めます。

平成20年4月から平成22年3月までの3年間を新交通システムの実証運行期間とし、バス・タクシーの利用データの収集等を行います。収集データによる利用実態の分析等により、少しでも利用しやすい運行体系の見直しや調整を図ります。

### 1. 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

平成18年、町はバス事業者から南木曾町における現在の路線バスについては、居住人口の減少や自家用車の普及および観光客の入り込みの減少などから乗合バス事業としての運行はもはや限界であるとの申し入れを受けました。バス事業者の撤退を受けて、町では庁内検討会議である「地域バス対策連絡調整会議」でこれらの対応について検討を行い、交通問題懇話会や住民懇談会等の場で協議を行ってきました。

新たな地域バス（幹線バス・スクールバス・通園バス・乗合タクシー）の運行については、下記の基本方針により運行したいと考えています。

#### 【運行計画の基本的な考え方】

新たな地域バスの運行については、運行を委託するバス事業者が所有するバスを用いた乗合運行の許可路線（道路運送法第4条）として実施します。公共交通の運行にあたっては、運送事業者へ委託して実施することにより、安全で確実な運行に努めます。

町内で運行する地域バス（幹線バス・スクールバス・通園バス・乗合タクシー）を総合的に連携して運行することにより、少しでも効率的な運行形態となるよう努めます。

新たな交通システムにおける幹線バス・スクールバス・通園バス・乗合タクシーの運行については、できるだけ19年度の運行体系を維持していきます。利用者の混乱を避けるとともに、恒常的に安定した利用を得るためには、当面、現行の運行体系を維持することが適当と考えます。

新交通システムでは、バス・タクシー共に利用料金（運賃）を一律で300円（1回の利用につき）とします。料金体系を単純化することにより、住民に分かりやすいものにすると同時に、低料金化による乗車率（利用率）の向上を促し、住民の生活の足としての利便性を高めます。

平成20年4月から平成22年3月までの3年間を新交通システムの実証運行期間とし、バス・タクシーの利用データの収集等を行います。収集データによる利用実態の分析等により、少しでも利用しやすい運行体系の見直しや調整を図ります。

また、現在使用しているバス停および停留所施設・設備は、平成18年度まで運行していたバス事業者から譲渡を受け、そのまま使用しているため、経年による老朽化により使用に耐えないものが多くなってきていることからバス停の施設整備を図り、住民に利用しやすい、分かりやすいバス停設置を進めます。

## 改 定 前

### 2. 地域公共交通総合連携計画の区域

南木曾町及び中津川市の一部

### 3. 地域公共交通総合連携計画の目標

過疎化が進む中、町内のバス路線・JR中央西線の乗客が減少傾向となっています。特にバス路線については、利用者数の減数により乗合バス事業の維持ができない状態となっており、バス事業者（おんたけ交通）が平成18年度をもって路線バス事業から撤退をしました。町では、地域の生活交通の確保のため、19年度から町内を走る全てのバスについて、新交通システム（地域バス：ツツジ号）として町主体による運行を始め、高齢者や通学者を対象とした移動手段の確保と、バスの利用促進を図っています。

一方、観光客については、最近バス・電車を利用する傾向が高くなっており、公共交通機関の確保に努める必要があります。

各公共交通機関と行政が連携して、町民や観光客の利便性を確保するために利用促進を図ります。バス等の運行方法や運行時間帯などについての調査や研究を継続して行い、利用しやすい環境づくりを進めるとともに、利用の促進に努め、地域の生活交通を確保します。

## 改 定 後

### 2. 地域公共交通総合連携計画の区域

南木曾町及び中津川市の一部

### 3. 地域公共交通総合連携計画の目標

過疎化が進む中、町内のバス路線・JR中央西線の乗客が減少傾向となっています。特にバス路線については、利用者数の減数により乗合バス事業の維持ができない状態となっており、バス事業者（おんたけ交通）が平成18年度をもって路線バス事業から撤退をしました。町では、地域の生活交通の確保のため、19年度から町内を走る全てのバスについて、新交通システム（地域バス：ツツジ号）として町主体による運行を始め、高齢者や通学者を対象とした移動手段の確保と、バスの利用促進を図っています。

一方、観光客については、最近バス・電車を利用する傾向が高くなっており、公共交通機関の確保に努める必要があります。

各公共交通機関と行政が連携して、町民や観光客の利便性を確保するために利用促進を図ります。バス等の運行方法や運行時間帯などについての調査や研究を継続して行い、利用しやすい環境づくりを進めるとともに、利用の促進に努め、地域の生活交通を確保します。

## 改 定 前

## 改 定 後

### 4. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

### 4. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

#### ① 町内バスの総合的な運行を行い住民の生活交通を確保します

#### ① 町内バスの総合的な運行を行い住民の生活交通を確保します

現状と課題	<p>南木曾町の地域バスは町中心部と周辺の地域を結ぶため、5つの系統「北部地区・与川地区・吾妻地区（2方面）・田立地区」に分かれて運行を行っています。各地域とも山間地の谷あい集落が点在しており、地域を横断してのバス運行が不可能な状況にあります。バス事業者による乗合バス運行は、18年度まで吾妻地区（保神線・馬籠線）を対象とした定期路線運行が行われていました。当地区は国道256号が幹線道路として地区を縦断しており、一定の居住人口もあるため、バスの利用度も高い状況にあります。</p> <p>田立地区については、JR田立駅があるため、町中心部との公共交通としては列車の利用が可能な地域となっています。隣接の中津川市と直接接しており、県境から5分程度のところに総合病院があります。</p> <p>北部地区・与川地区は町内でも小規模な集落であり、居住人口も少なく、バスの利用度も比較的低い状況にあります。現在は、スクールバスを併用する形で運行を行い、補助交通として乗合タクシーの運行を行っています。</p> <p>小規模地域や枝線地域住民の生活交通の確保が大きな課題となっています。</p>
実施内容	<p>保神線・馬籠線については、バスの利用度も比較的高いことから事業者の運行路線を維持することとし、スクールバスの利用も含めて運行を行います。</p> <p>田立線については、通院バスとしての利用が定着しているため、通院バス及び地域と町中心部を結ぶ幹線バスとして運行を行います。</p> <p>北部線・与川線については、スクールバスと保育園の通園バスによる運行を主とします。</p> <p>また、北部地区・与川地区・田立地区については、バス運行の補助交通として、乗合タクシーの定時運行を行います。町内を運行している幹線バス・スクールバス・通園バス・乗合タクシーの連携により総合的に公共交通の確保を図ります。</p>
実施主体	南木曾町地域公共交通協議会・南木曾町
実施時期	平成20年4月1日～

現状と課題	<p>南木曾町の地域バスは町中心部と周辺の地域を結ぶため、5つの系統「北部地区・与川地区・吾妻地区（2方面）・田立地区」に分かれて運行を行っています。各地域とも山間地の谷あい集落が点在しており、地域を横断してのバス運行が不可能な状況にあります。バス事業者による乗合バス運行は、18年度まで吾妻地区（保神線・馬籠線）を対象とした定期路線運行が行われていました。当地区は国道256号が幹線道路として地区を縦断しており、一定の居住人口もあるため、バスの利用度も高い状況にあります。</p> <p>田立地区については、JR田立駅があるため、町中心部との公共交通としては列車の利用が可能な地域となっています。隣接の中津川市と直接接しており、県境から5分程度のところに総合病院があります。</p> <p>北部地区・与川地区は町内でも小規模な集落であり、居住人口も少なく、バスの利用度も比較的低い状況にあります。現在は、スクールバスを併用する形で運行を行い、補助交通として乗合タクシーの運行を行っています。</p> <p>小規模地域や枝線地域住民の生活交通の確保が大きな課題となっています。</p>
実施内容	<p>保神線・馬籠線については、バスの利用度も比較的高いことから事業者の運行路線を維持することとし、スクールバスの利用も含めて運行を行います。</p> <p>田立線については、通院バスとしての利用が定着しているため、通院バス及び地域と町中心部を結ぶ幹線バスとして運行を行います。</p> <p>北部線・与川線については、スクールバスと保育園の通園バスによる運行を主とします。また、北部地区・与川地区・田立地区において、バス運行の補助交通として、乗合タクシーの定時運行を行います。なお、<u>蘭地区・広瀬地区についても通院利用などに要望が強くあることから地区から路線バス停までの間の乗合タクシー運行を準備が整い次第開始し、今後、他地区においても利用見込みを勘案し、順次事業者の協力を得られる限り拡充を図っていきます。</u>よって、町内を運行している幹線バス・スクールバス・通園バス・乗合タクシーの連携により総合的に公共交通の確保を図ります。</p>
実施主体	南木曾町地域公共交通協議会・南木曾町
実施時期	平成20年4月1日～

## 改 定 前

②運賃は、利用者にとって分かりやすいものとするため、定額一律料金とします

現状と課題	<p>バス事業者の運賃設定では、距離により運賃が規定されていたため、始発点から最も遠距離となるバス停においては、片道700円以上の料金となっていました。往復で1400円以上となる運賃は、通院や通学、買物などでバスを利用する高齢者や学生などの交通不便者には大きな負担となります。</p> <p>片道700円の運賃で、週2回の通院を想定すると、月1万円を超える料金となり、無視できない金額であると思われます。</p>
実施内容	<p>町が高齢者等を対象に交通関係の補助事業の対象としている利用料金の上限は、バスが300円、乗合タクシーが500円となっています。</p> <p>新交通システムでは、バス・タクシー共に利用料金（運賃）を一律で300円（1回の利用につき）とします。</p> <p>料金体系を単純化することにより、住民や利用者に分かりやすいものにすると同時に、低料金化による乗車率（利用率）の向上を促し、住民の生活の足としての利便性を高めます。</p> <p>ただ、観光路線である「馬籠線」については、妻籠地区までは町内一律料金の低料金設定（300円）としますが、馬籠まで利用の場合は、600円～800円で料金を設定します。</p> <p>また、町内での利用については、回数券（11枚綴り3,000円）や定期券（片道3,000円、往復6,000円）を低料金で発行し、更なる料金の低廉化と利用のしやすさに努めます。</p>
実施主体	南木曾町地域公共交通協議会・南木曾町
実施時期	平成20年4月1日～

## 改 定 後

②運賃は、利用者にとって分かりやすいものとするため、定額一律料金とします

現状と課題	<p>バス事業者の運賃設定では、距離により運賃が規定されていたため、始発点から最も遠距離となるバス停においては、片道700円以上の料金となっていました。往復で1400円以上となる運賃は、通院や通学、買物などでバスを利用する高齢者や学生などの交通不便者には大きな負担となります。</p> <p>片道700円の運賃で、週2回の通院を想定すると、月1万円を超える料金となり、無視できない金額であると思われます。</p>
実施内容	<p>町が高齢者等を対象に交通関係の補助事業の対象としている利用料金の上限は、バスが300円、乗合タクシーが500円となっています。</p> <p>新交通システムでは、バス・タクシー共に利用料金（運賃）を一律で300円（1回の利用につき）とします。</p> <p>料金体系を単純化することにより、住民や利用者に分かりやすいものにすると同時に、低料金化による乗車率（利用率）の向上を促し、住民の生活の足としての利便性を高めます。</p> <p>ただ、観光路線である「馬籠線」については、妻籠地区までは町内一律料金の低料金設定（300円）としますが、馬籠まで利用の場合は、600円～800円で料金を設定します。</p> <p>また、町内での利用については、回数券（11枚綴り3,000円）や定期券（片道3,000円 往復6,000円）を低料金で発行し、更なる料金の低廉化と利用のしやすさに努めます。</p>
実施主体	南木曾町地域公共交通協議会・南木曾町
実施時期	平成20年4月1日～

## 改 定 前

### ③利用者の実態とニーズを把握し、利用しやすい交通形態をめざします

現状と課題	<p>南木曾町は面積が広く、その中を放射状に集落が点在している地理的条件にあります。地域を横断する形でのバス等の巡回運行は極めて困難で、非効率な運行形態を取らざるを得ない状況にあります。</p> <p>これまでに、利用者の一部を対象にしたアンケートや聞き取り調査なども実施してきましたが、効率的で的確な公共交通の運行のためには、利用者の状況やニーズの把握が必要であると考えています。</p>
実施内容	<p>アンケート調査や聞き取り調査、また、実態調査などにより、公共交通利用者の利用実態やニーズの把握に努めます。</p> <p>実施にあたっては、アンケートのためのアンケート調査とならないよう、手法等について精査します。</p> <p>公共交通を利用する人たちが、どのような状況にあり、公共交通の利用度や期待などを把握し、運行体系に反映させながら、利用しやすい交通形態を模索します。</p>
実施主体	南木曾町地域公共交通協議会・南木曾町
実施時期	

## 改 定 後

### ③利用者の実態とニーズを把握し、利用しやすい交通形態をめざします

現状と課題	<p>南木曾町は面積が広く、その中を放射状に集落が点在している地理的条件にあります。地域を横断する形でのバス等の巡回運行は極めて困難で、非効率な運行形態を取らざるを得ない状況にあります。</p> <p>これまでに、利用者の一部を対象にしたアンケートや聞き取り調査なども実施してきましたが、効率的で的確な公共交通の運行のためには、利用者の状況やニーズの把握が必要であると考えています。</p>
実施内容	<p>アンケート調査や聞き取り調査、また、実態調査などにより、公共交通利用者の利用実態やニーズの把握に努めます。</p> <p>実施にあたっては、アンケートのためのアンケート調査とならないよう、手法等について精査します。</p> <p>公共交通を利用する人たちが、どのような状況にあり、公共交通の利用度や期待などを把握し、運行体系に反映させながら、利用しやすい交通形態を模索します。</p>
実施主体	南木曾町地域公共交通協議会・南木曾町
実施時期	



## 改 定 前

## 改 定 後

④利用状況等のデータの蓄積と分析による検証を継続して行き、利用のしやすさと効率的な運行の両立を図ります

④利用状況等のデータの蓄積と分析による検証を継続して行き、利用のしやすさと効率的な運行の両立を図ります

現状と課題	<p>基幹路線である保神線・馬籠線については、年々利用者数は減少の一途をたどっています。</p> <p>その理由としては、居住人口の減少、自家用車の普及、観光客数の減少などが挙げられます。</p> <p>利用者数は全体的に減少傾向にありますが、具体的にどの時間帯にどこで乗降がされているかといった詳細なデータが取られていないため、運行内容等についての検討がしにくい状況にあります。</p>
実施内容	<p>バス等の乗降者の利用形態について、乗降場所や利用時間といったデータ集を行い、データの蓄積をするとともに、データの分析による利用実態の把握に努めます。</p> <p>利用者の動きをつかむ中で、運行本数や運行時間などの内容の検討を重ね、住民にとってのバスの利用のしやすさと効率的な運行体系の両立を図ります。</p>
実施主体	南木曾町地域公共交通会議・南木曾町
実施時期	平成20年4月1日～

現状と課題	<p>基幹路線である保神線・馬籠線については、年々利用者数は減少の一途をたどっています。</p> <p>その理由としては、居住人口の減少、自家用車の普及、観光客数の減少などが挙げられます。</p> <p>利用者数は全体的に減少傾向にありますが、具体的にどの時間帯にどこで乗降がされているかといった詳細なデータが取られていないため、運行内容等についての検討がしにくい状況にあります。</p>
実施内容	<p>バス等の乗降者の利用形態について、乗降場所や利用時間といったデータ集を行い、データの蓄積をするとともに、データの分析による利用実態の把握に努めます。</p> <p>利用者の動きをつかむ中で、運行本数や運行時間などの内容の検討を重ね、住民にとってのバスの利用のしやすさと効率的な運行体系の両立を図ります。</p>
実施主体	南木曾町地域公共交通会議・南木曾町
実施時期	平成20年4月1日～

## 改 定 前

## 改 定 後

⑤停留所施設の整備をおこない、利用者に判りやすい、みやすい時刻表・バス停の設置を進めます

<b>現状と課題</b>	<p>現行のバス停留所は、従前運行されていたバス事業者のバス停の譲渡を受け、そのまま使用しております。経年劣化により停留所名の表示が消えかけていたり、使用に耐えないものが多くなってきています。南木曾町には、観光路線として南木曾駅から妻籠宿を経由し中津川市馬籠宿を結ぶ馬籠線があり、近年外国人観光客のバス利用が急増しております。停留所名や運行日など英語表記がないため、外国人観光客には判りづらいものとなっており、地元観光協会、町並保存団体からも改善の要望が出されております。時刻表についても、針金でバス停に留めているため、時刻表の改正があった場合には、交換に多大な労力を費やすこととなっています。</p>
<b>実施内容</b>	<p>停留所の施設・設備を整備し、停留所名や時刻表を差替え容易なものに更新し、停留所名や時刻表をわかりやすく、見やすい表記に替え利用者の利便性の向上に努めます。</p>
<b>実施主体</b>	南木曾町地域公共交通会議・南木曾町
<b>実施時期</b>	平成21年度、平成22年度

5. 計画期間

平成20年度 ～ 平成22年度

5. 計画期間

平成20年度 ～ 平成22年度