

南木曾町地域公共交通計画

令和4年3月

令和6年6月改正

南木曾町

目 次

はじめに.....	1
1. 計画策定の背景と目的	1
2. 計画の区域	1
3. 計画の期間	2
4. 計画の位置づけ	2
第 1 章 上位計画の整理と地域及び公共交通の現状、課題.....	3
1. 上位計画が求める公共交通のあり方	3
(1) 第 10 次南木曽町 前期基本計画	3
(2) 南木曽町地方創生総合戦略.....	4
(3) 小括.....	4
2. 地域概況と人口	5
(1) 地勢.....	5
(2) 施設立地.....	6
(3) 人口の推移と将来推計.....	7
(4) 人口分布（平成 27 年及び令和 12 年）	8
(5) 小括.....	9
3. 公共交通の運行状況.....	10
(1) 南木曽町の公共交通網.....	10
(2) 公共交通のカバー圏域.....	12
(3) 公共交通のサービスレベル.....	13
(4) バス交通の利用者数.....	18
(5) バス交通の運行費用.....	23
(6) 小括.....	24
4. 住民の移動実態.....	25
(1) 住民の全体移動.....	25
(2) 交通弱者の移動.....	27
(3) 運転免許の保有と返納に対する意識.....	29
(4) 公共交通が対応すべき移動.....	30
(5) 小括.....	31
5. 観光客の入込み数	31

6. 現状と課題のまとめ.....	32
(1) 地勢と施設の分布.....	32
(2) 人口分布と今後の見込み.....	32
(3) バス交通の状況と課題.....	32
(4) 住民の移動実態.....	33
(5) 免許返納に対する住民意識.....	33
(6) まとめ.....	33
第2章 地域公共交通の基本方針	34
1 公共交通に対する基本的な考え方.....	34
(1) 公共交通の位置づけと再整備の方針.....	34
(2) 公共交通が有すべき機能.....	34
2 公共交通の再整備・維持に関する方針.....	35
(1) 再整備する公共交通体系.....	35
(2) 再整備する公共交通のサービスレベルの設定.....	36
(3) 公共交通運行・維持の考え方.....	36
第3章 目標と事業	38
1. 目標.....	38
(1) 公共交通の利用に関する目標.....	38
(2) 公共交通の収支及び公的負担に関する目標値.....	39
2. 目標を達成するために行う事業.....	40
(1) 事業の一覧.....	40
(2) 事業の内容.....	41
(3) 事業のスケジュール.....	49
第4章 計画の推進	50
1. 各主体の役割.....	50
2. 評価・検証と改善のサイクル	50

はじめに

1. 計画策定の背景と目的

南木曽町では平成 19 年度に「南木曽町地域公共交通総合連携計画」を策定し、路線バス、乗合タクシーの運行を行ってきました。

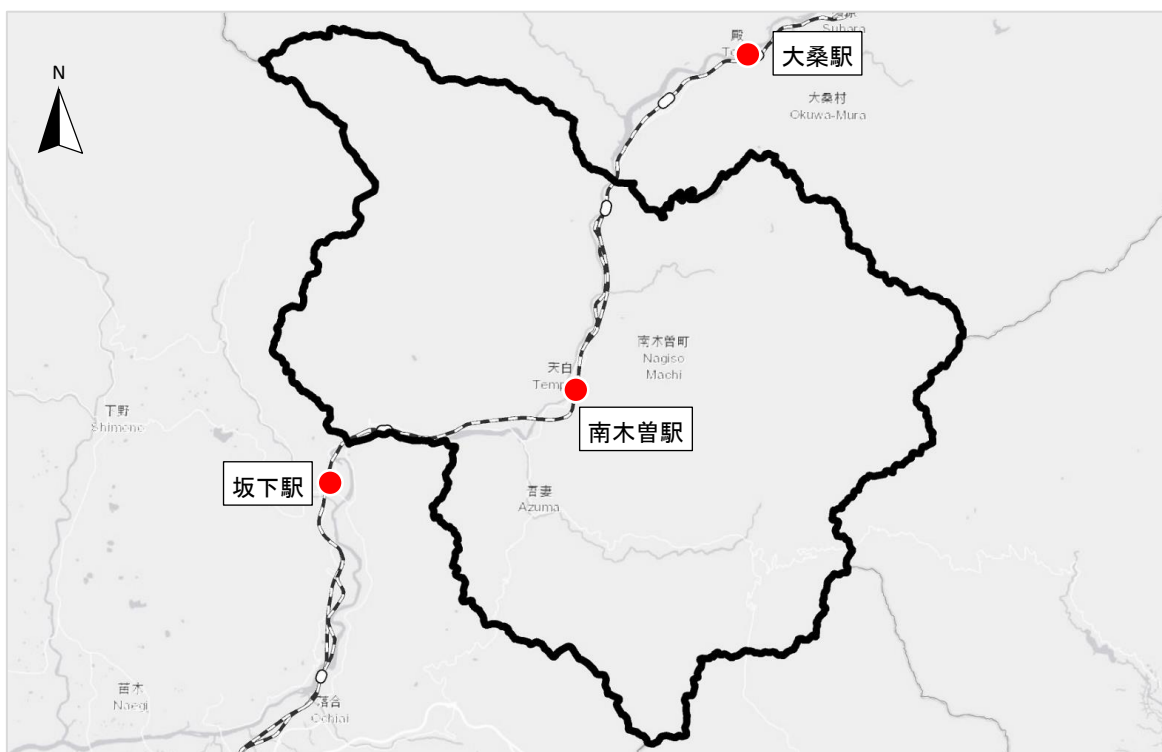
現在の公共交通体系となり 10 年以上が経過するなかで、人口減少、少子高齢化の進展、インバウンド観光客の増加、新型コロナウイルス感染症の拡大による生活様式の変化など南木曽町を取り巻く環境は大きく変化しています。このような環境の変化に対応するとともに、今後も人口減少や高齢化が見込まれることから、住民の移動ニーズを踏まえつつ、需要と供給のバランスがとれた効果的かつ効率的な公共交通が求められています。

このような中、南木曽町では、第 10 次南木曽町総合計画を策定し、高齢者や学生の生活に必要な移動や観光客等の移動を担保する持続可能な地域公共交通を構築することを目指しています。本計画は、現在の地域公共交通の課題を整理し、交通弱者をはじめとした住民はもとより、観光客も含めた移動に対応できるよう、地域公共交通を再編するために策定するものです。

2. 計画の区域

計画区域は南木曽町全域とします。ただし、住民の移動は町外にも及んでいるため、近隣の自治体（岐阜県中津川市、大桑村）と連携しながら事業を実施します。

図表 1 計画の区域



3. 計画の期間

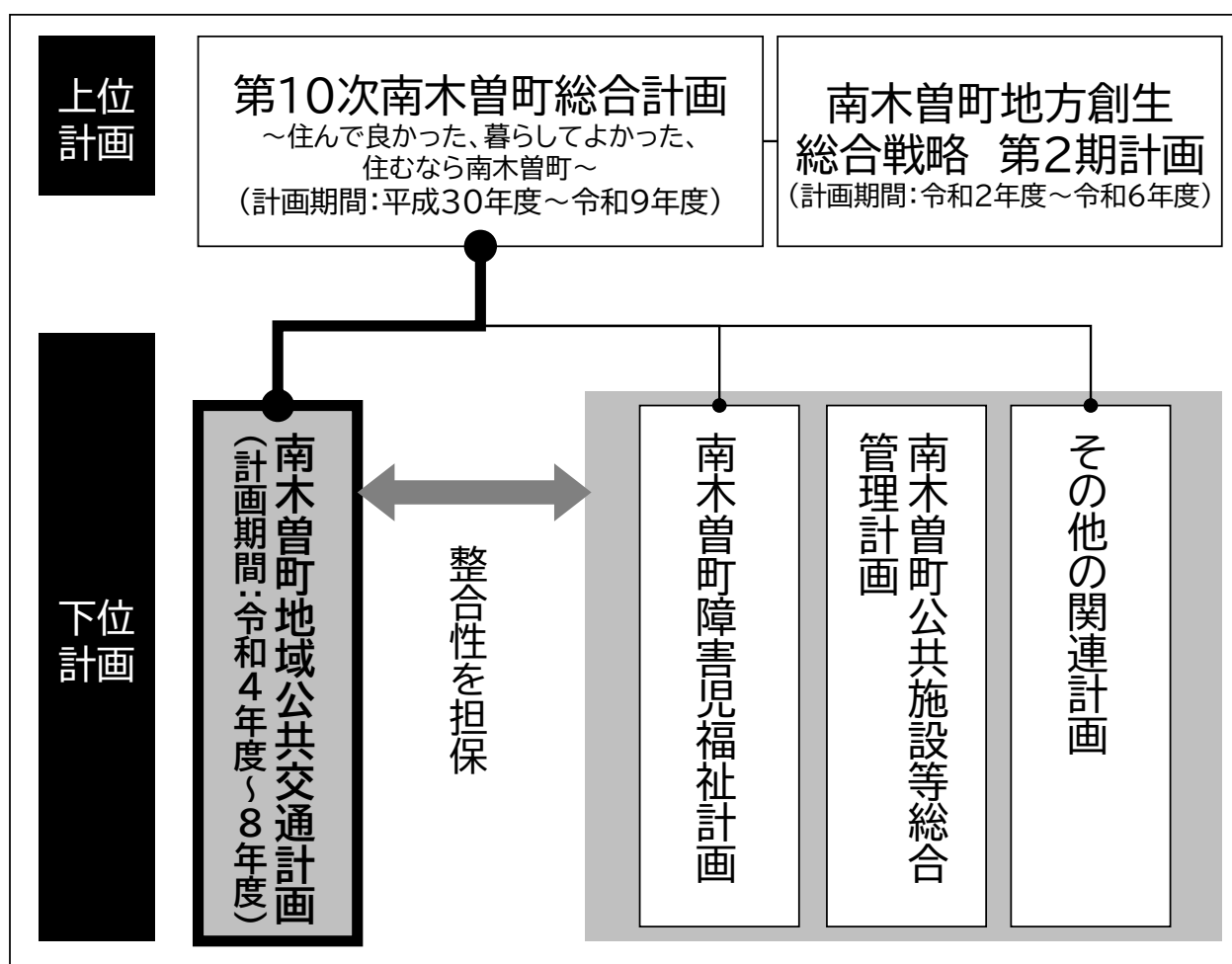
本計画の期間は令和 4（2022）年度から令和 8（2026）年度までの 5 年間とします。

4. 計画の位置づけ

本計画の位置づけを図表 2 に示します。

本計画は「第 10 次南木曽町総合計画」「南木曽町地方創生総合戦略 第 2 期計画」を上位計画とし、公共交通に関連する計画と整合を図り、事業を実施するものとします。

図表 2 本計画の位置づけ



第1章 上位計画の整理と地域及び公共交通の現状、課題

本章では、上位計画で求められている公共交通のあり方と各種統計や調査、利用者数の記録を集計した結果などから公共交通やそれを取り巻く環境、町民の移動を整理します。

1. 上位計画が求める公共交通のあり方

上位計画である「第10次南木曽町総合計画」、「南木曽町地方創生総合戦略 第2期計画」に示された地域公共交通のあり方を整理します。

(1) 第10次南木曽町 前期基本計画

- ・南木曽町第10次総合計画は、長期的な展望に基づいて、まちづくりの将来目標を示すとともに、町政を総合的、計画的に運営するために、各行政分野における計画や事業の指針を明らかにするものであり、町政運営の最も基本となる計画です。
- ・「住んで良かった、暮らしてよかった、住むなら南木曽町」を将来像としています。
- ・基本目標1「定住化から元気を」において、「公共交通は、自らが交通手段をもたない交通弱者の通院・買物・通学といった日常の移動手段を確保するため維持・存続させています。利便性と福祉の向上に努め、地域公共交通協議会とともに費用対効果も考慮しながら、総合的な見地から制度運用、料金体系や割引・優遇制度を検討」することとしています。

図表3 第10次南木曽町総合計画 前期基本計画の公共交通に係る概要

将来像

住んで良かった、暮らしてよかった、
住むなら南木曽町

公共交通に関連する基本目標等

基本目標1 定住化から元気を

第1節 快適な社会基盤のあるまちづくり

2 公共交通機関の充実

【主要施策】

- ・ JR中央本線対策の推進
- ・ 地域バス対策

(2) 南木曾町地方創生総合戦略

- ・総合戦略は、総合計画が掲げている「将来像」とそれを実現するための「政策」を踏まえつつ、「人口減少の歯止め」と「人口減少社会の中での幸福な暮らしの維持」という2つの課題について、集中的に展開する事業をまとめたものです。
- ・基本戦略1「暮らしを守る基盤づくり」の「戦略事業 1-3-2 公共交通の充実」において、
「車が運転できなくなっても地域で暮らし続けられるようにするために、地域バス等を継続的に運行するとともに評価・検証を行い、利便性が高く、効率的な交通システムを育てていくこと」及び「地域の安心安全と地域経済を支える道路網整備を進めるとともに、地域バスや乗合タクシーの本数を維持しつつ、利用者ニーズにあった運行に努める」としています。

(3) 小括

上位計画では、交通弱者が地域で暮らし続けられるようにするため、通院・買物に対応した公共交通、高校生の通学に対応した公共交通、地域経済を支えるため観光客の移動に対応した公共交通を整備することが求められています。

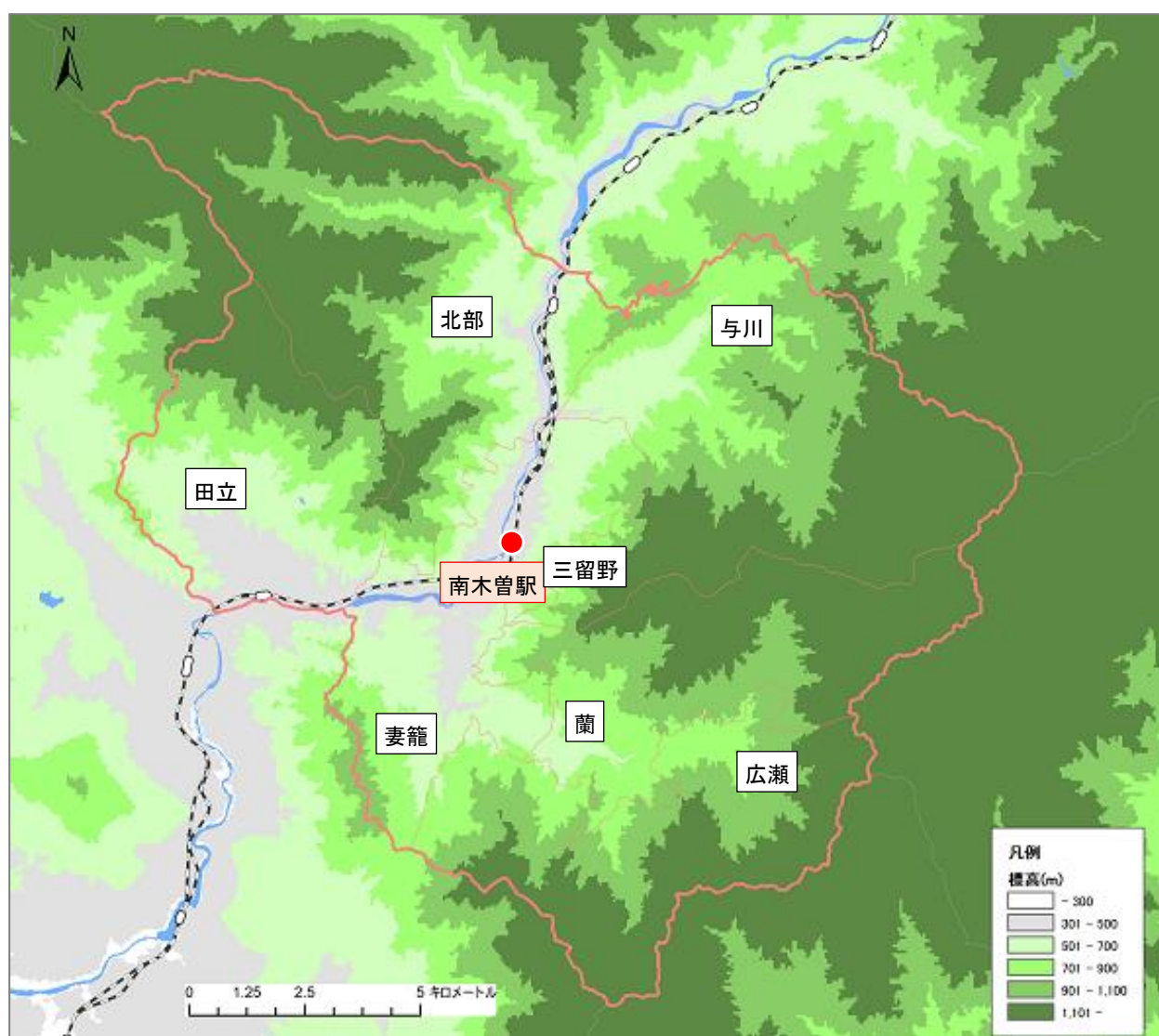
2. 地域概況と人口

(1) 地勢

南木曽町は長野県の南西部、木曽谷の南端に位置します。面積は 215.93 ㎢で、その地勢は木曽川によって形成された河岸段丘上にわずかに平坦部がありますが、94%が山林で占められています。町中心部の三留野、5つの谷筋に与川、北部、妻籠、蘭、広瀬、田立の計7集落で形成されています。

木曽川沿いには南北に 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。

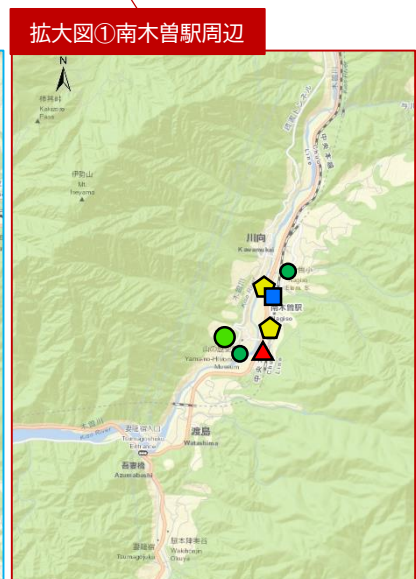
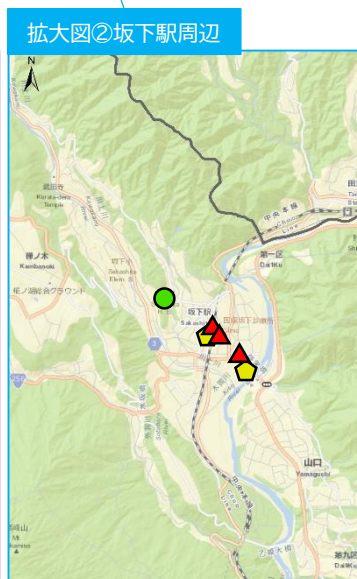
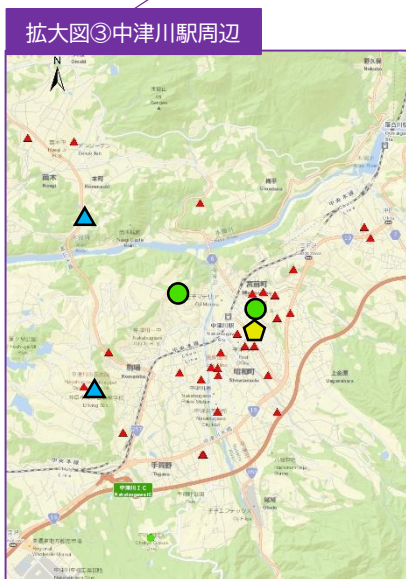
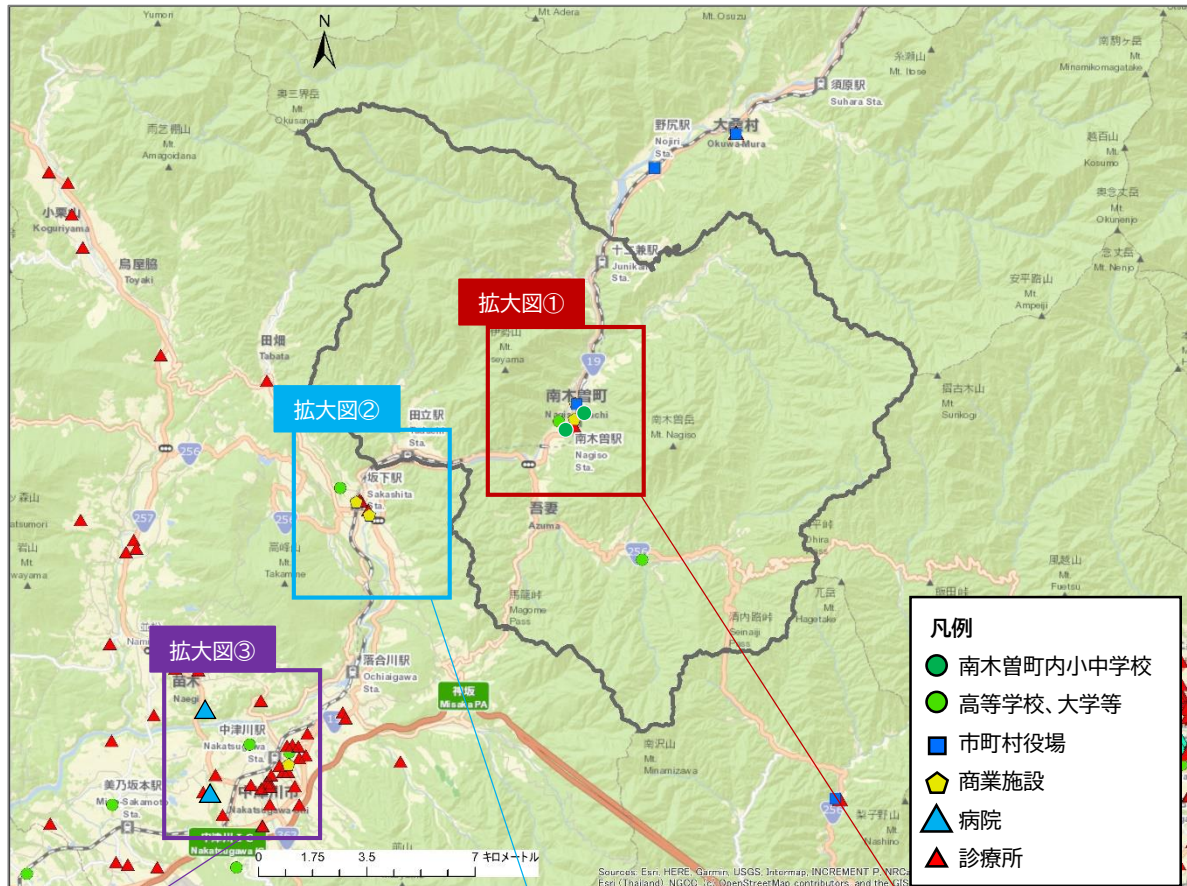
図表 4 南木曽町の地勢



(2) 施設立地

町内の医療機関、教育機関、商業施設は南木曽駅周辺に立地しており、各集落から南木曽駅周辺までの移動が発生します。また、隣接する中津川市には商業施設や医療機関が多く立地している他、大桑村にも医療機関、商業施設があります。

図表 5 施設立地



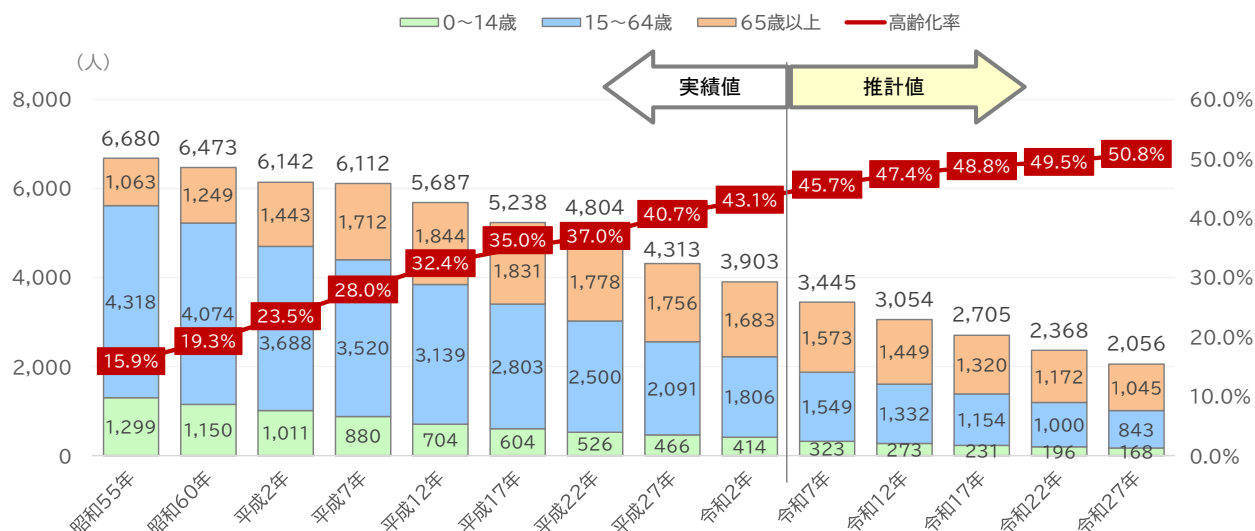
Sources: Esri, HERE, Garmin, USGS, Intermap, INCREMENT P, NRCan, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), Esri Korea, Esri (Thailand), NGCC, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

(3) 人口の推移と将来推計

南木曾町の人口は、長期的に減少が続いており、今後もその傾向は変わらないと推計されています。本計画の最終年度（令和8年度）には3,500人を下回る見込みです。

年齢3区分人口ではすべての区分で減少（高齢者人口も減少）し、それにともない高齢化率が上昇します。少子化・高齢化がよりいっそう進んでいきます。

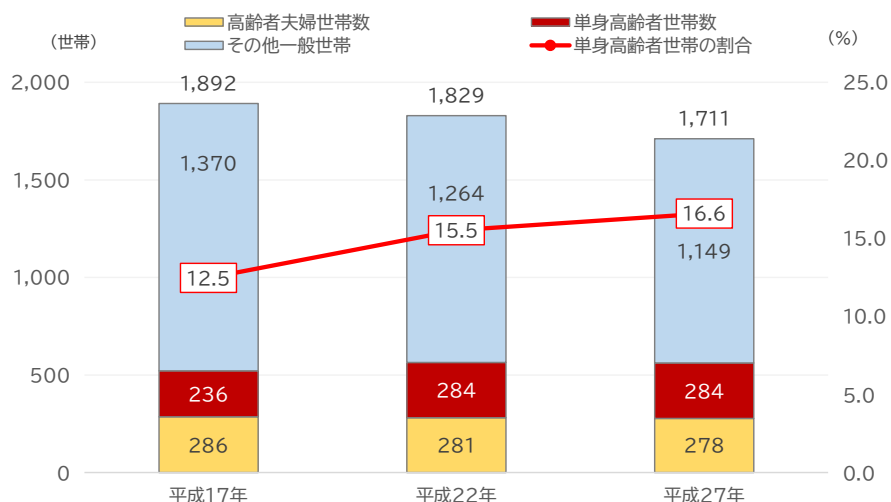
図表6 南木曾町の人口の推移と将来人口推計



出典：実績値（令和2年度まで）：国勢調査、
推計値（令和7年度以降）：国立社会保障人口問題研究所

世帯数も減少が続いています。世帯種別でみるとその他一般世帯数は減少していますが、高齢者夫婦世帯、単身高齢者世帯数はほぼ同数で推移しています。今後は高齢化率の上昇とともに高齢者夫婦世帯、単身高齢者世帯数が増加すると見込まれます。

図表7 南木曾町の世帯数の推移

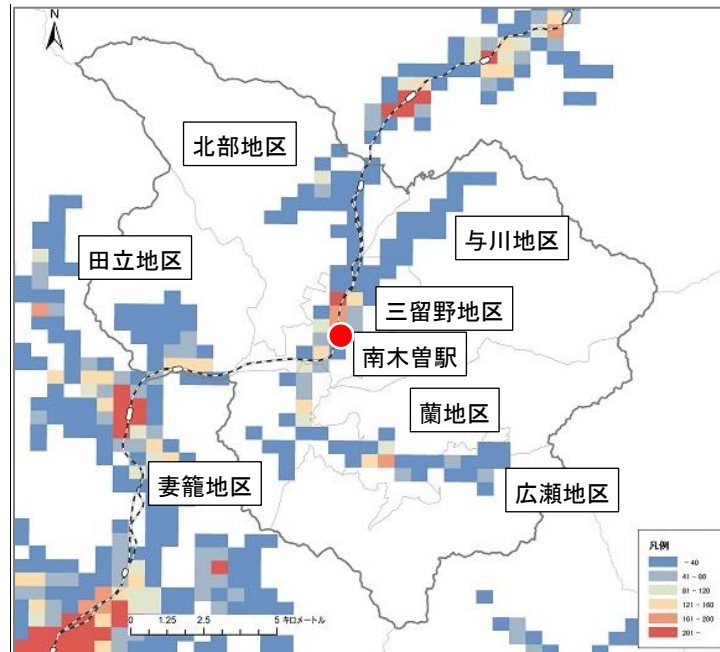


出典：総務省 国勢調査

(4) 人口分布（平成 27 年及び令和 12 年）

人口は三留野地区を中心に木曽川と蘭川、与川をはさんで分布しています。与川地区、北部地区、蘭地区、田立地区においては谷筋の奥にも人口が分布しています。

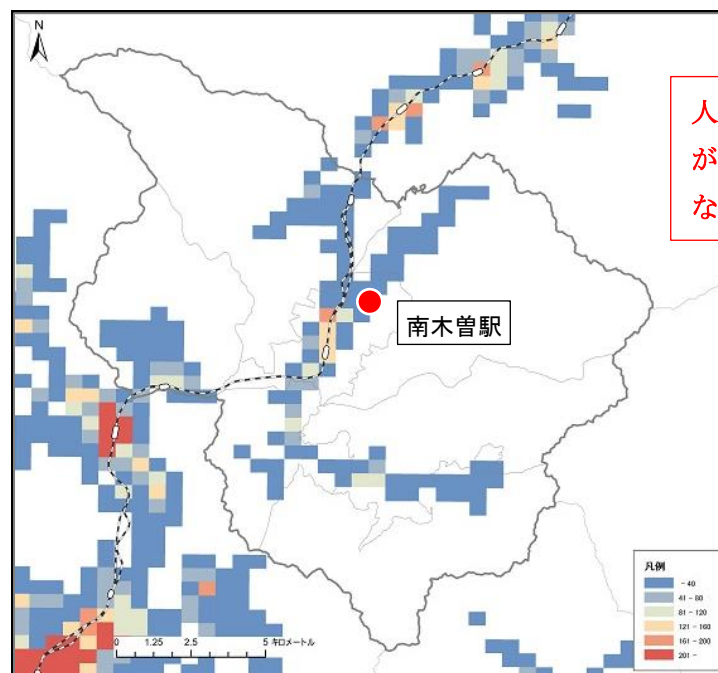
図表 8 人口分布（平成 27（2015）年）



出典：平成 27 年国勢調査

下図は、国土交通省が推計した令和 12（2030）年の将来の人口分布です。令和 12（2030）年の人口は平成 27（2015）年から減少しますが、その分布は、おおむね変わらず、中山間地にも人口が分布し続けます。

図表 9 令和 12（2030）年人口分布



人口は減少しますが、人口分布に大きな変化はありません

出典：国土交通省推計

(5) 小括

- ・ 日常生活を送る上で必要な医療機関、商業施設などは南木曽駅周辺に立地しています。
- ・ より高度な医療サービスを受ける場合や買物の選択肢を増やすためには隣接する中津川市の施設を利用する必要があります。
- ・ これにより町民は、南木曽駅周辺のほか、中津川市への移動をしていることが推測され、町内の移動に加えて広域移動の手段を確保する必要があります。
- ・ 南木曽駅周辺のほかに、5つ谷筋に人口が分布しており、公共交通を効率的に運行しにくい地勢です。
- ・ 人口減少は今後も進みますが、人口分布は将来にわたり現状と同様であると予測されています。このことから今後も引き続き、現在と同様に谷筋の住民の移動に対応する公共交通が必要になります。

3. 公共交通の運行状況

(1) 南木曽町の公共交通網

町内には、JR 東海が運行する鉄道（JR 中央本線）と町営のバスが 10 路線運行しています（図表 10 参照）。バス交通は、路線バス（定時定路線のみ、定時定路線／予約型定時定路の混合）、乗合タクシー（予約運行型定時定路線）、運賃が無料の通院送迎バス（予約運行型定時定路線）の 3 種類からなります。

これらのバスは合計 61 便運行しており、そのうち、朝夕の時間帯のうち、20 便は保育園児の通園と小中学生の通学を担うスクール混乗便（「保神線」、「田立線（通学バス）」、「通園・乗合タクシー」、「与川線」、「北部線」）となっています。なお、園児、小中学生はスクール混乗便を無料で利用できます。

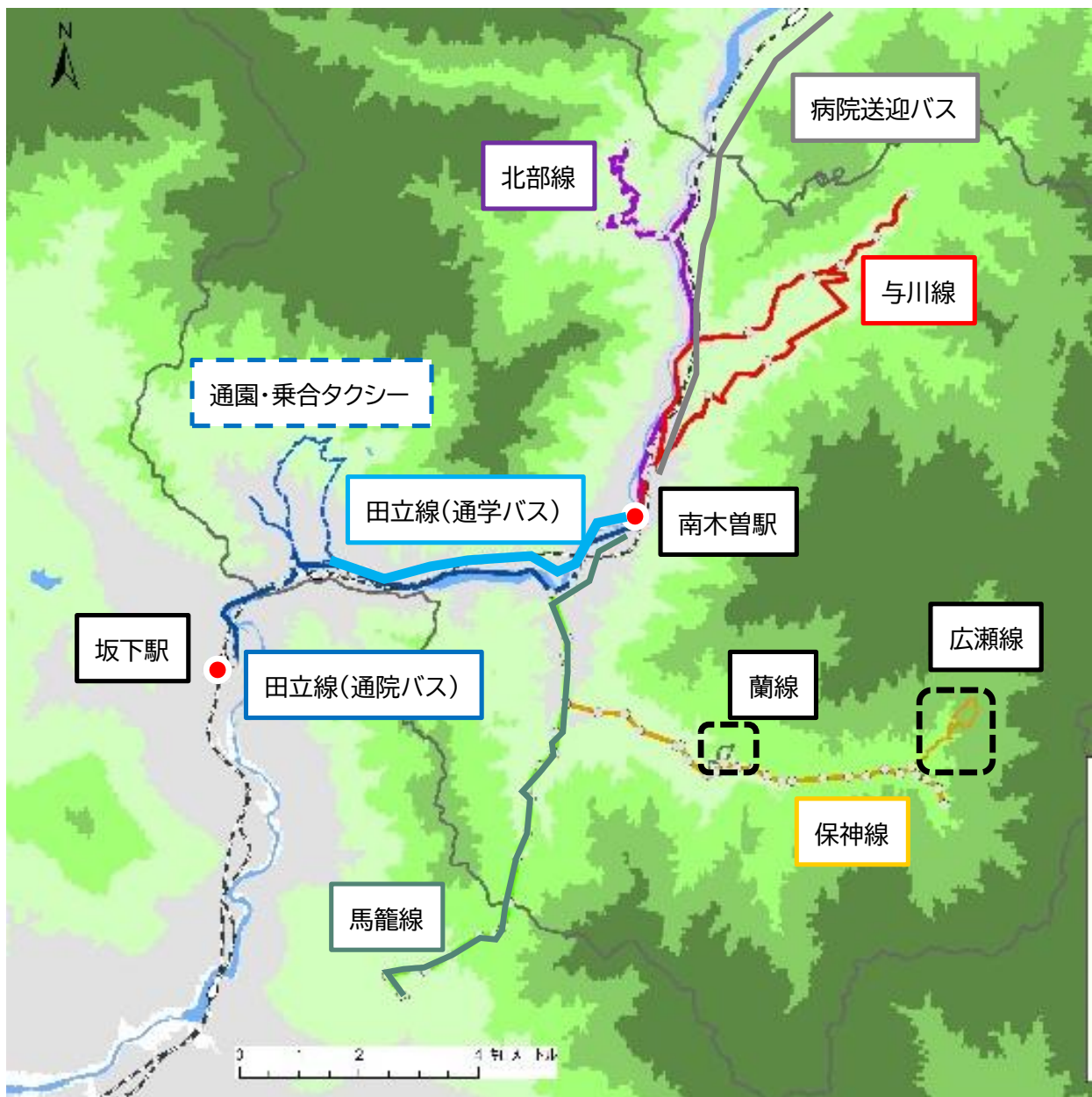
残りの 40 便のうち 23 便が路線バス（「馬籠線」、「保神線」、「田立線（通院バス）」）として、15 便が乗合タクシー（「与川線」、「北部線」、「蘭線」、「広瀬線」）として、2 便が無料で利用できる病院送迎バスとして、木曽病院まで運行しています。

なお、園児、小中学生の通学利用者数は、すべての路線において把握できていません。また、一般利用者数は、「田立線（通学バス）」において把握できていません。

図表 10 南木曽町内の公共交通の一覧

路線名／系統	種別	起点	終点	運行形態	運行主体 (委託先)	運行日	運行本数			運賃	データの有無			根拠 条文	事業 主体
							平日	休日	備考		園児・小中学生の利用者数	一般利用者数	運行費		
1	JR 東海	鉄道	塩尻駅 中津川駅	-	JR 東海	毎日	22便 15便	22便 15便		距離制運賃	-	-	-	-	JR 東海
2	馬籠線	路線バス	馬籠 南木曽駅	定時定路線	おんたけ交通	毎日	5便 5便	5便 5便		区間料金	-	○	○		4条 南木曽町
3	保神線	路線バス	保神 南木曽駅	定時定路線	おんたけ交通	毎日	7便 6便	6便 6便	平日朝の2便はスクール混乗便 平日夕方の2便はスクール混乗便		×	○	○		
4	田立線 (通学バス)	路線バス	田立駅 南木曽小学校	定時定路線	南木曽観光タクシー	平日	2便 2便	- -	すべてスクール混乗便 すべてスクール混乗便		×	×	○		
5	田立線 (通院バス)	路線バス	南木曽駅 坂下診療所	定時定路線	南木曽観光タクシー	平日	2便 2便	- -			×	○	○		
6	通園・ 乗合タクシー	乗合タクシー	塚野集会所 向栗畑集会所 田立駅	定時定路線	南木曽観光タクシー	月～土	1便 1便 1便	1便 1便 1便	田立保育園の通園対応便	大人300円 小学生100円	×	×	○		
7	与川線	路線バス 乗合タクシー	向田 南木曽駅 向田 南木曽駅	定時定路線 予約運行型定時定路線	南木曽観光タクシー	平日 月～土	2便 2便 4便 3便	- - 4便 3便	すべてスクール混乗便 すべてスクール混乗便 平日午前中の1便が諸君保育園への通園対応便	※保育園児、 小中学生が通 園対応便、ス クール混乗便 を利用した場 合は無料	×	○	○		
8	北部線	路線バス 乗合タクシー	きこりの家 南木曽駅 きこりの家 南木曽駅	定時定路線 予約運行型定時定路線	おんたけ交通 南木曽観光タクシー	平日 月～土	2便 2便 2便 2便	- - 2便 2便	すべてスクール混乗便 すべてスクール混乗便 平日午前中の1便が諸君保育園への通園対応便		×	○	○		
9	蘭線	乗合タクシー	笠の家 尾越バス停	予約運行型定時定路線	南木曽観光タクシー	月～土	2便 1便	2便 1便			×	-	○		
10	広瀬線	乗合タクシー	夏焼 本谷橋バス停	予約運行型定時定路線	南木曽観光タクシー	月～土	2便 1便	2便 1便			×	-	○		
11	木曽病院線	通院送迎バス	妻籠 木曽病院	予約運行型定時定路線	南木曽観光タクシー	平日	2便	-		無料	-	○	○	-	

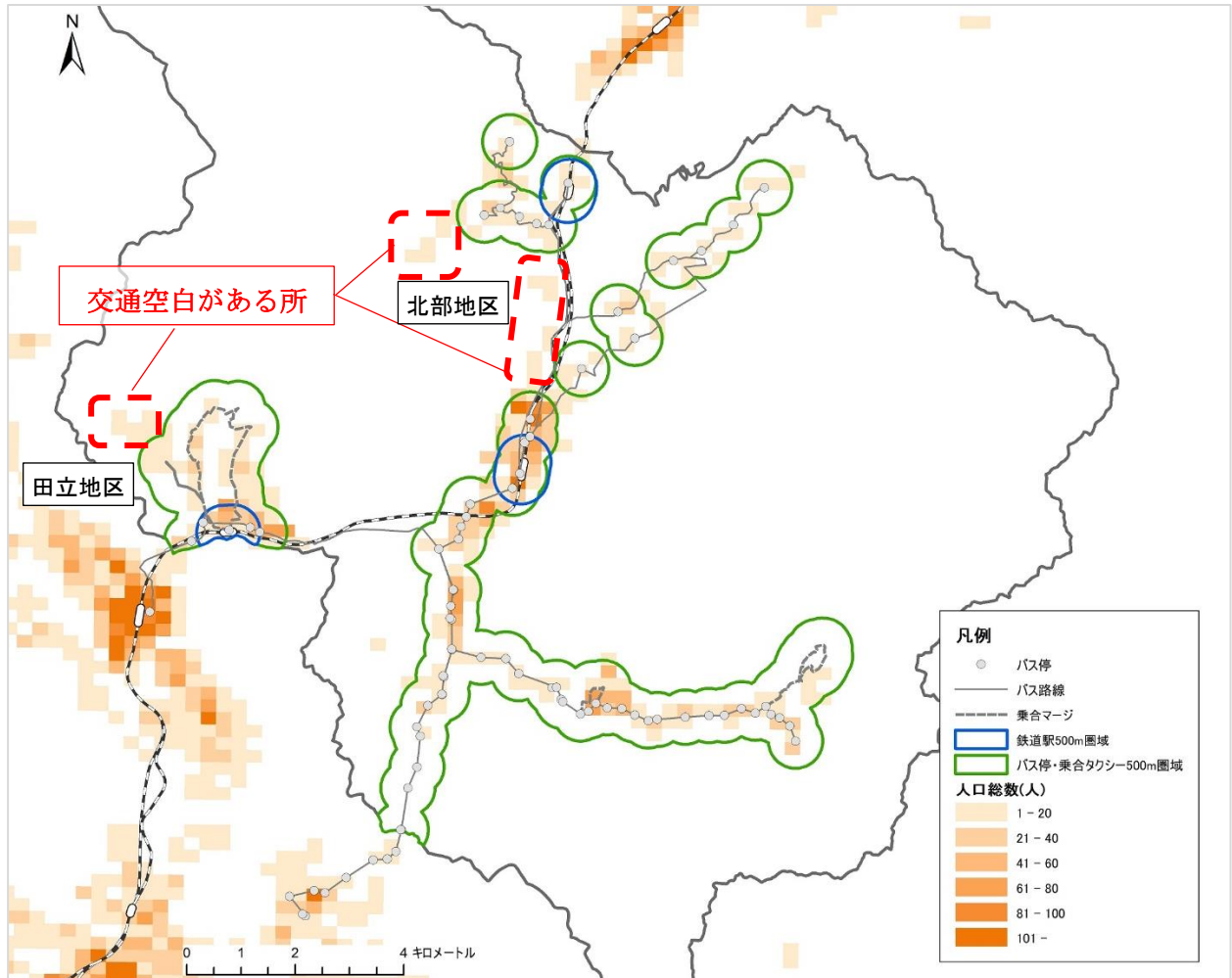
図表 11 南木曽町内の公共交通



(2) 公共交通のカバー圏域

公共交通の人口カバー圏域¹率は 90.0%となっていますが、北部地区、田立地区の一部に交通空白が見られます。

図表 12 公共交通のカバー圏域



	南木曽町 全体	鉄道 500m 圏域		バス 500m 圏域		鉄道 500m +バス 500m 圏域	
			割合		割合		割合
人口(人)	4,308	814	18.9%	3,876	90.0%	3,877	90.0%
面積(km ²)	215.9	2.3	1.1%	32.1	6.6%	32.3	7.0%

出典：人口：平成 27 年国勢調査、鉄道・バス路線・停留所：国土数値情報

※人口はメッシュにより算出しているため、国勢調査等の統計と数値が必ずしも一致しない

¹ 人口カバー圏域：鉄道駅、バス停を中心として半径 500m 圏内

(3) 公共交通のサービスレベル

公共交通を利用して、日常生活に必要な移動が可能か（サービスレベル）を評価しました。評価したのは、蘇南高校への通学、篠崎医院、坂下診療所への通院、南木曽駅周辺での買物、中津川市（中津川駅周辺）での買物の5つの移動です。

1) 蘇南高校への通学のサービスレベル

下図は、蘇南高校へ通学する場合のサービスレベルを示したものです。以下の3つのレベルに分けています。

青：休日も登校して、18時以降に帰宅ができる（休日も部活ができる）

緑：平日であれば、18時以降に帰宅できる（平日であれば、毎日、部活ができる）

黄：平日、16時以降18時までであれば帰宅できる

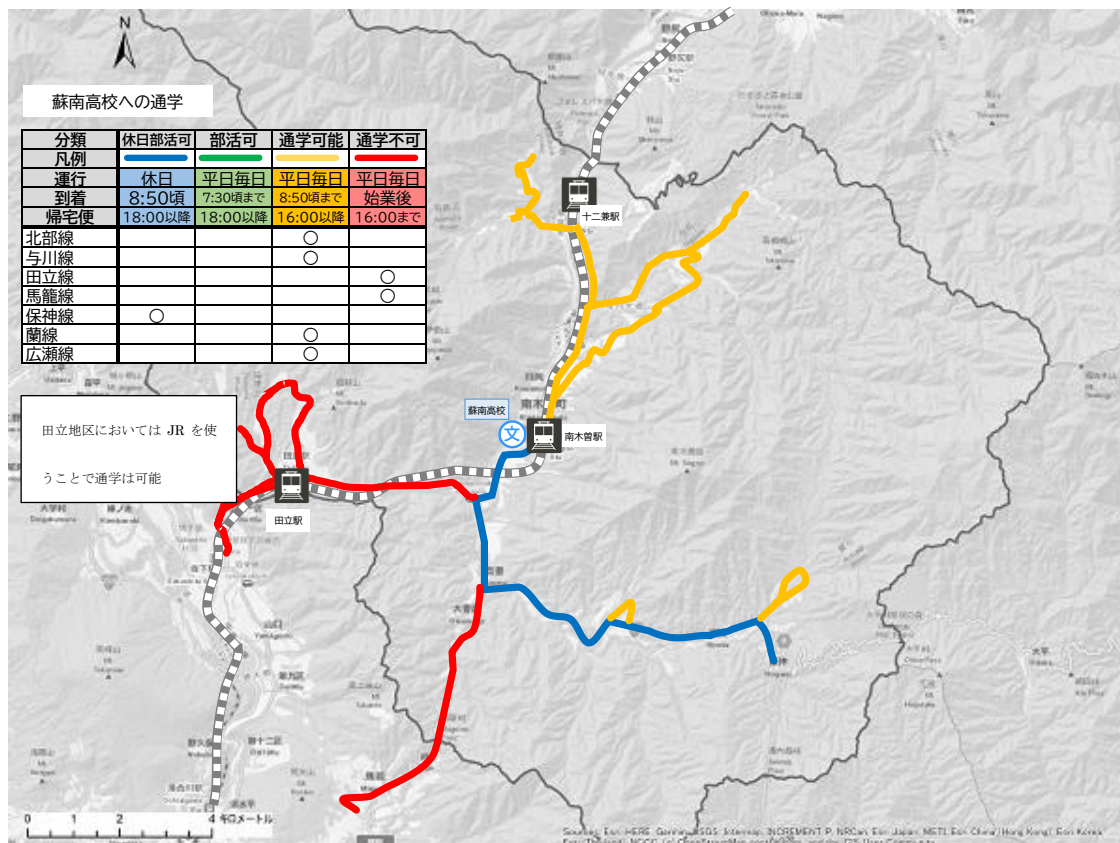
赤：通学できない（8時50分までに登校ができない、16時以降帰宅ができない）

田立地区からは路線バス（「田立線（通学バス）」、「田立線（通院バス）」「通園・乗合タクシー」）では蘇南高校へ通学することができません。ただし、JR中央本線を利用することで通学が可能になっています。

また、馬籠線沿線の一部地区においても、蘇南高校への通学ができません。ただし、妻籠地区においては現時点において高校生が居住していないため、影響が出ていません。P

保神線について休日の部活にも対応しています。与川線、北部線、蘭線は平日の通学に対応しています。

図表 13 蘇南高校への通学のサービスレベル



2) 篠崎医院への通院のサービスレベル

下図は、篠崎医院への通院移動のサービスレベルを示したものです。診療時間を 60 分と設定し、以下の 3 つのレベルに分けています。

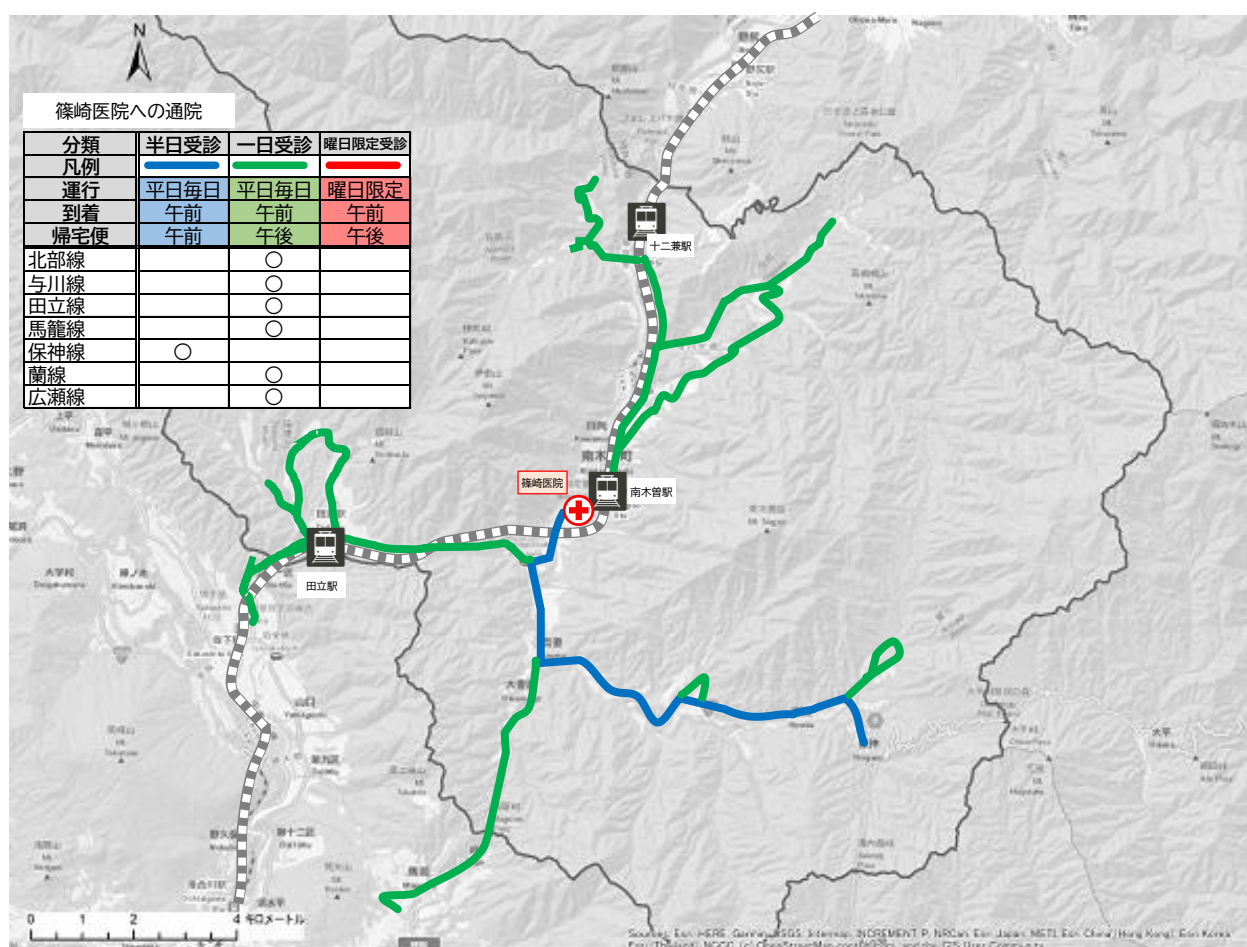
青：毎日、朝、自宅を出発し、診察を終え、正午までに帰路につくことが可能

緑：毎日通院できるが、帰路につくのは午後になってしまう

赤：毎日通院できない

全ての路線で高いサービスレベルとなっています。保神線は正午までに帰路につくことができます。そのほかの路線については、帰路につくのが午後になりますが、通院することができます。

図表 14 篠崎医院への通院のサービスレベル



3) 坂下診療所への通院のサービスレベル

下図は、坂下診療所への通院移動のサービスレベルを示したものです。診療時間を 60 分と設定し、以下の 3 つのレベルに分けています。

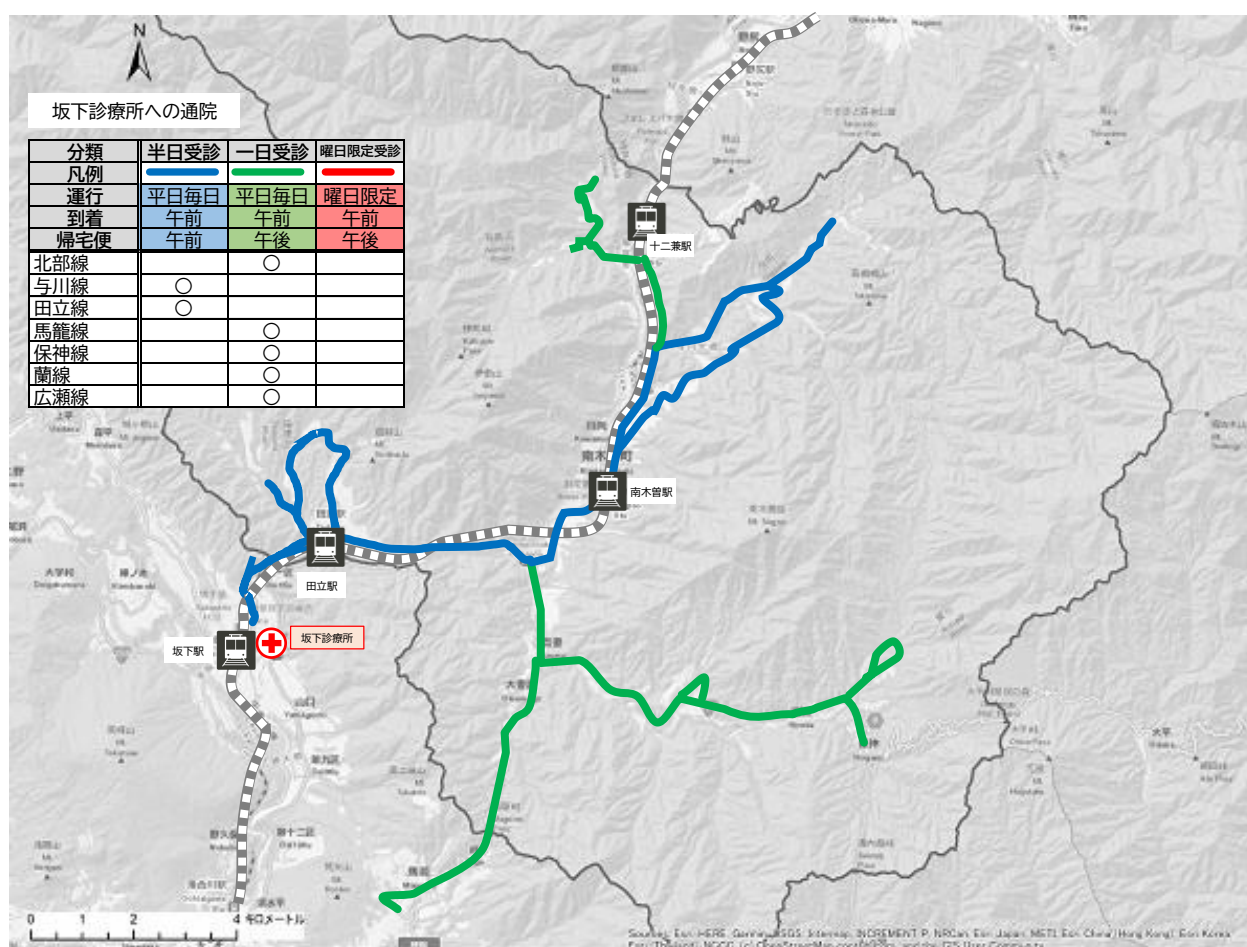
青：毎日、朝、自宅を出発し、診察を終え、正午までに帰路につくことが可能

緑：毎日通院できるが、帰路につくのは午後になってしまう

赤：毎日通院できない

全ての路線で高いサービスレベルとなっています。与川線と田立線は正午までに帰路につくことができます。そのほかの路線については、帰路につくのが午後になりますが、通院することができます。

図表 15 坂下診療所への通院のサービスレベル



4) 南木曽駅周辺の商業施設での買物移動のサービスレベル

下図は、南木曽駅周辺の商業施設への買物移動のサービスレベルを示したものです。買物時間を30分と設定し、以下の3つのレベルに分けています。

青：休日も含めて毎日買物ができる

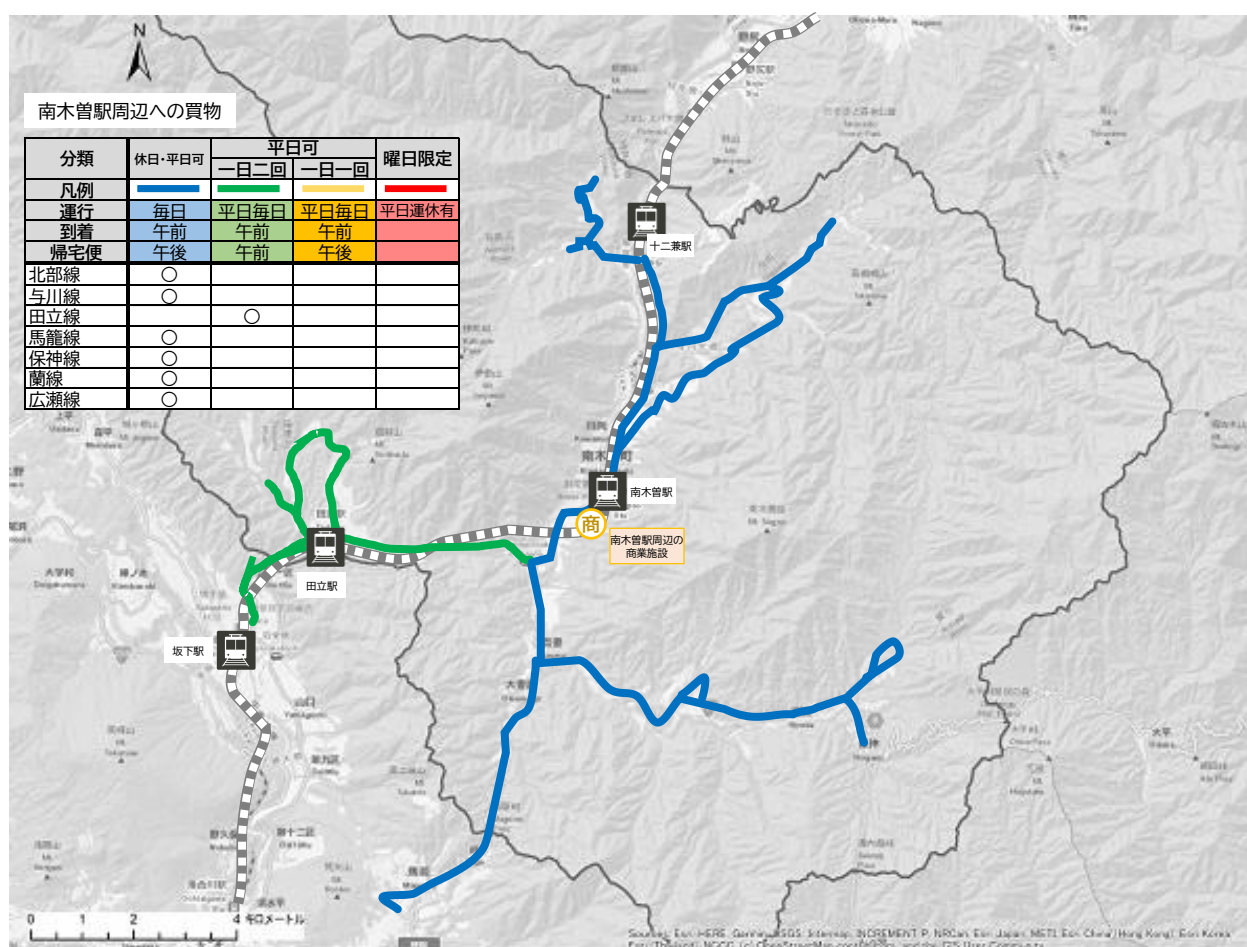
緑：平日のみ買い物ができ、1日に2回以上の移動機会がある

黄：平日のみ買い物ができ、1日に1回の移動機会がある

赤：曜日限定で買い物ができる

すべての路線で高いサービスレベルとなっています。田立線のみ休日の買物移動に対応していませんが、その他の路線では休日も含めて毎日買物ができます。

図表 16 南木曽駅周辺の商業施設への買物移動のサービスレベル



5) 中津川市（中津川駅周辺）の商業施設での買物移動のサービスレベル

下図は、中津川市（中津川駅周辺）の商業施設への買物移動のサービスレベルを示したものです。買物時間を 30 分と設定し、以下の 3 つのレベルに分けています。

青：休日も含めて毎日買物ができる

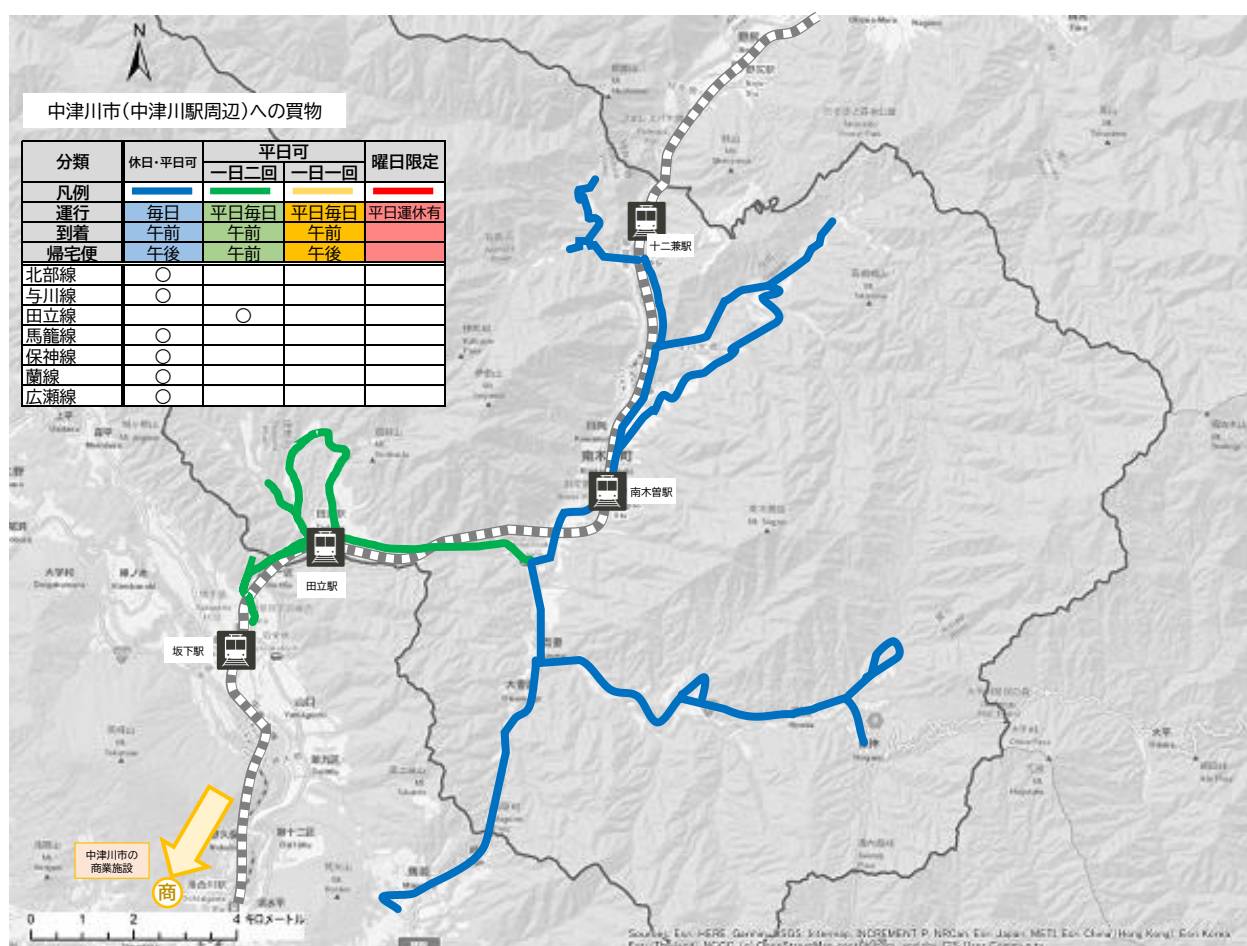
緑：平日のみ買い物ができ、1 日に 2 回以上の移動機会がある

黄：平日のみ買い物ができ、1 日に 1 回の移動機会がある

赤：曜日限定で買い物ができる

JR 中央線への乗り継ぎが必要ですが、すべての路線で高いサービスレベルとなっています。田立線のみ休日の買物移動に対応していませんが、その他の路線では休日も含めて毎日買物ができます。

図表 17 中津川市（中津川駅周辺）の商業施設への買物移動のサービスレベル



(4) バス交通の利用者数

1) バス交通全体の利用者数

路線バス、乗合タクシー、病院送迎バスの利用者数をまとめます。なお、園児、小中学生の利用者数は把握されていないため、一般利用者数だけを集計しています。また、予約運行型定時定路線の利用者数が便別に分けられていないため、1便当りの利用者数は算出しないものとします。

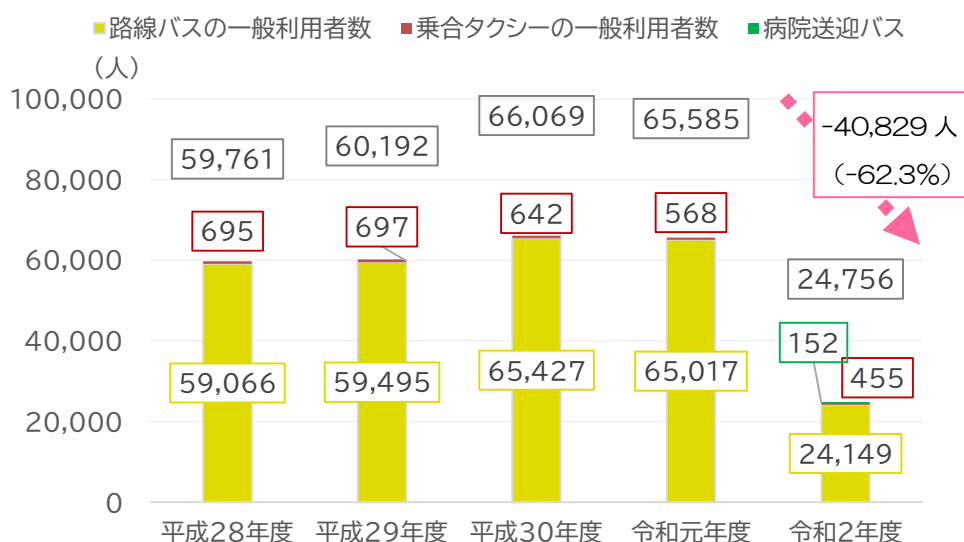
図表 18 に示すように、バス交通の利用者数のほとんどは路線バスの利用者が占めています。全利用者数は平成 30 年度まで増加傾向でしたが、令和元年度に微減、令和 2 年度には新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和元年の 65,585 人から 24,756 人と 62.3%も減少しています。

路線バスの利用者数をみると、平成 30 年度まで増加傾向、令和元年度に微減、令和 2 年度には新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、大きく減少し、24,149 人（40,868 人減、-62.9%）となっています。

乗合タクシーの利用者数は毎年度全利用者数の 1.0%前後と非常に少ない状況で、600 人台後半で推移してきましたが、令和元年に 100 人近く減少し、令和 2 年度には 455 人（113 人減、-19.9%）となっています。

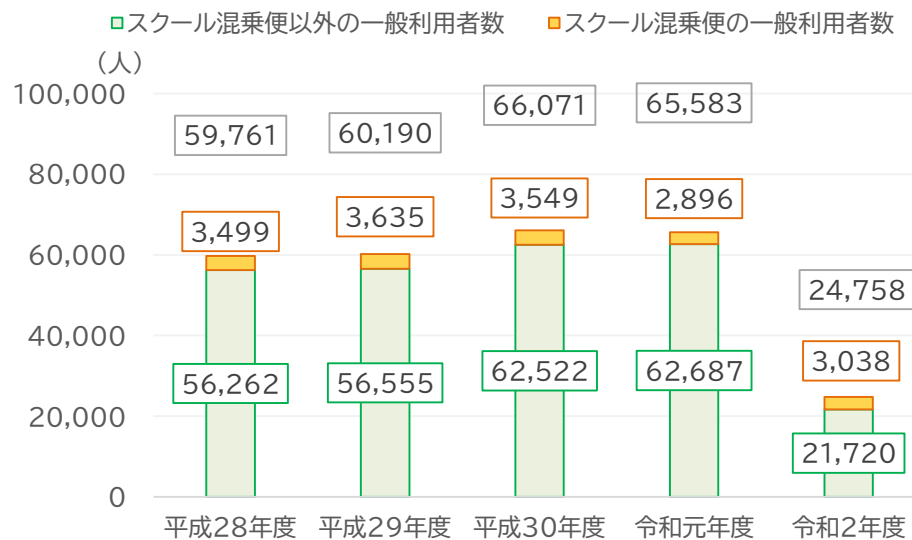
病院送迎バスは令和 2 年 10 月から運行を開始しており、半年間で 152 人の利用がありました。

図表 18 バス交通全体の利用者数の推移



一般利用者の利用者数をスクール混乗便とそれ以外に分けてみると、スクール混乗便の利用者数は非常に少なく、令和元年度で2,896人（全体の4.4%）、令和2年度は3,038人となっています。スクール混乗便は実質的にスクールバスとして利用されていることがわかります。

図表 19 スクール混乗便とそれ以外の利用者数の推移



※スクール混乗便は、図表 10 に示した通り 15 便あるが、ここでは利用者を把握できている保神線の朝の 2 便、与川線（路線バス）4 便、北部線（路線バス）4 便を集計対象とした。

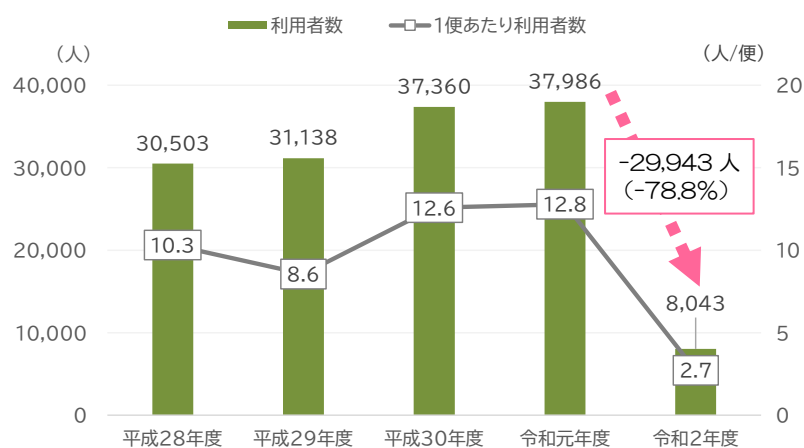
2) 路線別利用者数

利用者数を把握している路線の利用者数を図表 20～図表 25 に示します。なお、一部の路線においてはスクール混乗便を運行していますが、園児・小中学生は利用者数に含まれていません。また、1 便あたり利用者数を算出するための運行日数は令和 2 年度の運行設定から定めています。

(ア) 馬籠線

馬籠線は観光客利用が主な路線です。令和元年度まで利用者数が増加傾向で、令和元年度には 37,986 人でしたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて令和 2 年度に大きく減少し、8,043 人となっています。1 便あたりの利用者数も令和元年度の 12.8 人/便から大きく減少し令和 2 年度には 2.7 人/便となっています。

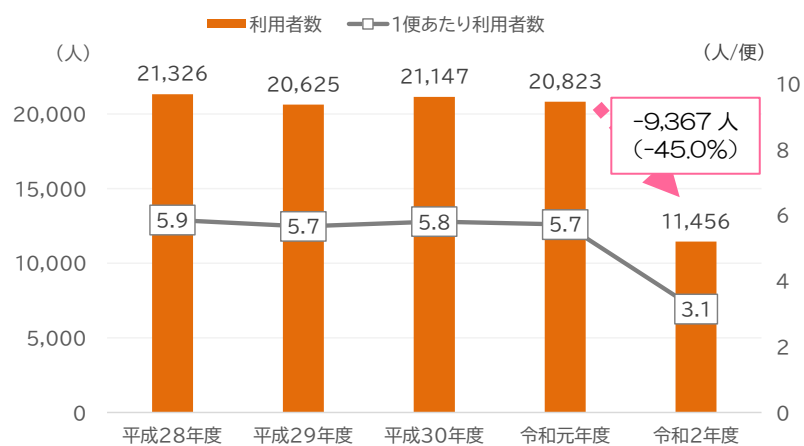
図表 20 馬籠線の利用者数の推移



(イ) 保神線

保神線は町民にも観光客にも利用されている路線です。令和元年度まで 21,000 人前後で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて令和 2 年度に大きく減少し、11,456 人となっています。1 便あたりの利用者数も令和元年度の 5.7 人/便から大きく減少し令和 2 年度には 3.1 人/便となっています。

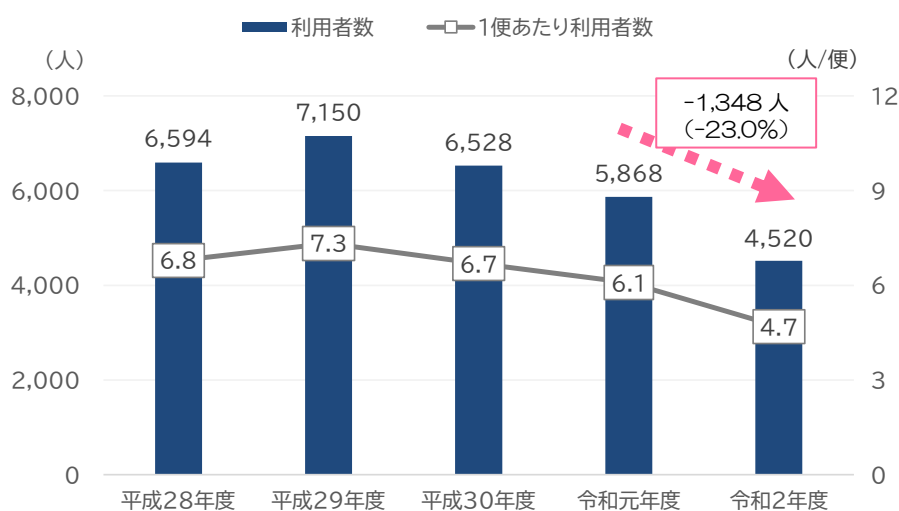
図表 21 保神線の利用者数の推移



(ウ) 田立線（通院バス）

田立線（通院バス）は主に坂下診療所への通院に利用されています。平成 29 年度をピークに利用者数は減少傾向で、令和 2 年度の利用者数は 4,520 人となっています。1 便あたりの利用者数も平成 29 年度の 7.3 人/便から減少が続いており、令和 2 年度には 4.7 人/便となっています。

図表 22 田立線の利用者数の推移

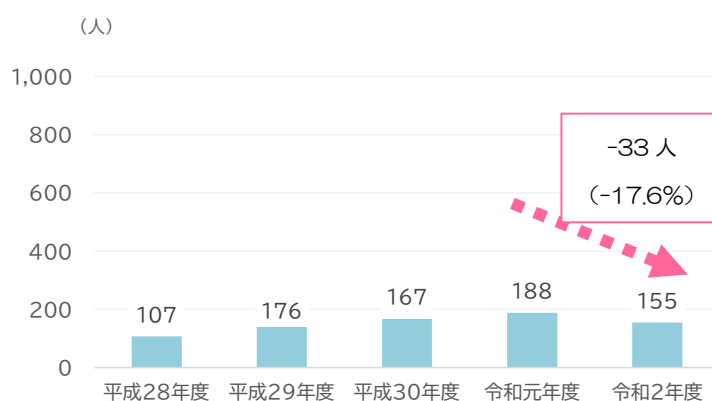


※田立線（通院バス）は路線バスのみの運行となっている

(エ) 通園・乗合タクシー

通園・乗合タクシーは、令和元年度まで利用者が増加基調でしたが、令和 2 年度に減少に転じ、155 人となっています。

図表 23 通園・乗合タクシーの利用者数の推移

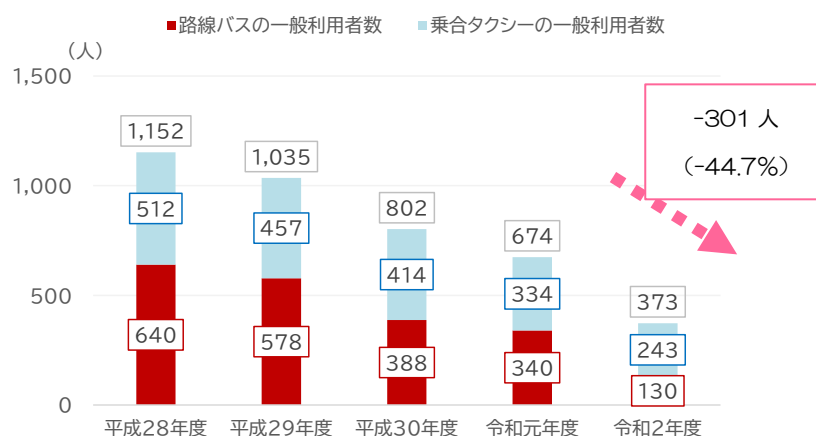


※通園・乗合タクシーは乗合タクシーのみの運行となっている

(オ) 与川線

与川線の利用者数は平成 28 年度以降、減少傾向が続いており、令和 2 年度は 373 人となっています。路線バスの利用者数の減少が大きく、令和 2 年度は 130 人と平成 28 年度の 5 分の 1 となっています。乗合タクシーも利用者数が減少しており、令和 2 年度は 243 人と平成 28 年度の半数未満となっています。

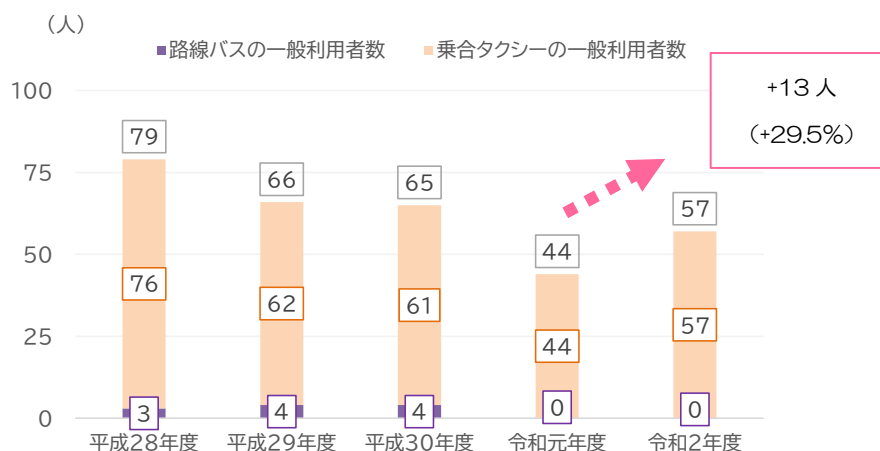
図表 24 与川線の利用者数の推移



(カ) 北部線

北部線の利用者数は平成 28 年度以降、減少傾向が続いていましたが、令和 2 年度に微増し 57 人となっています。路線バスの利用者は小中学生に限られており、一般利用者はほとんどいません。乗合タクシーの利用者数は平成 28 年度以降、減少傾向が続いていましたが、令和 2 年度に微増し、57 人となっています。

図表 25 北部線の利用者数の推移



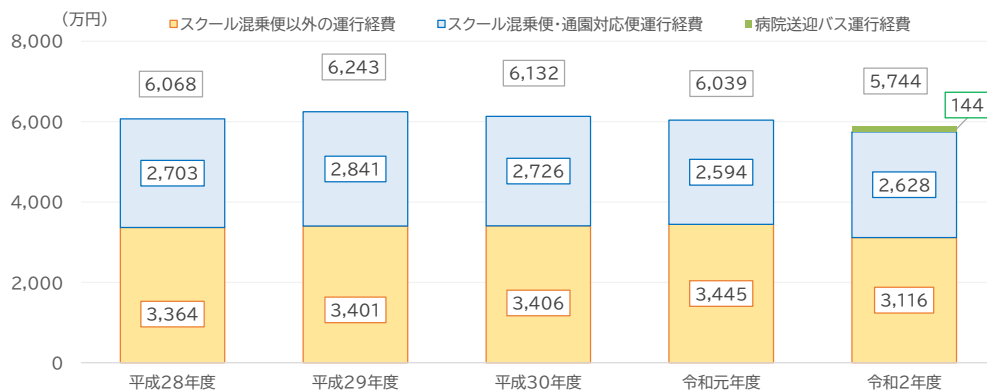
(5) バス交通の運行費用

1) 運行費用の推移

バス交通の運行に係る費用の総額は 6,000 万円前後で推移しています。新型コロナウイルス感染症拡大を受け馬籠線の運行便数を減らしたことで、令和 2 年度の運行費用は 5,744 万円となっています。

運行費用の内訳は、スクール混乗便の運行経費は 2,700 万円前後、それ以外の便の運行費用は 3,400 万円前後で推移しています。

図表 26 バス交通の運行費用の推移



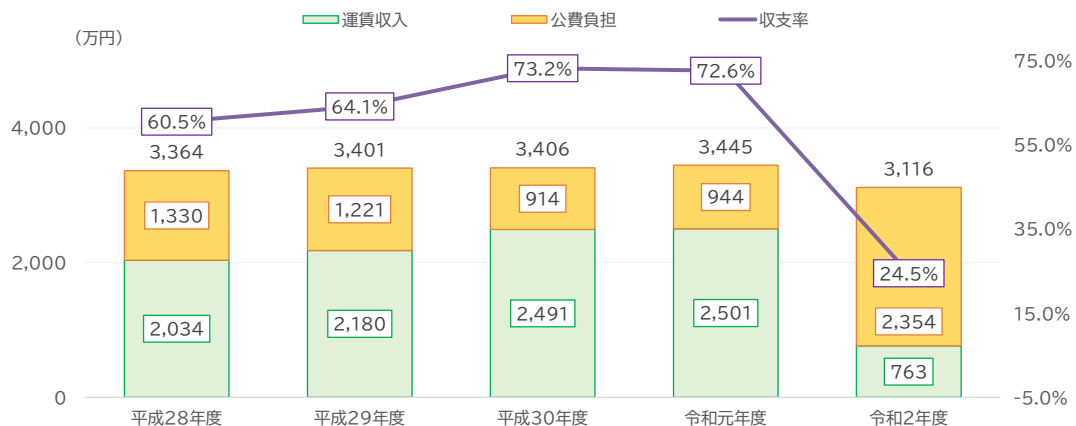
2) スクール混乗便以外の便の収支の推移

路線バス、乗合タクシー運賃収入は馬籠線の利用の増加に伴い、令和元年度まで増加していましたが、令和 2 年度には大きく減少し、763 万円となっています。この結果、公的負担額が大きく増加し 2,354 万円になっています。

収支率も馬籠線の利用の増加に伴い令和元年度まで上昇していましたが、令和 2 年度には大きく低下し 24.5%となっています。

なお、この数字はスクール混乗便の一般利用者の運賃収入を含めたものとなっています。また、病院送迎バスは運賃無料のため、集計には含めません。

図表 27 スクール混乗便以外の運賃収入、収支率の推移

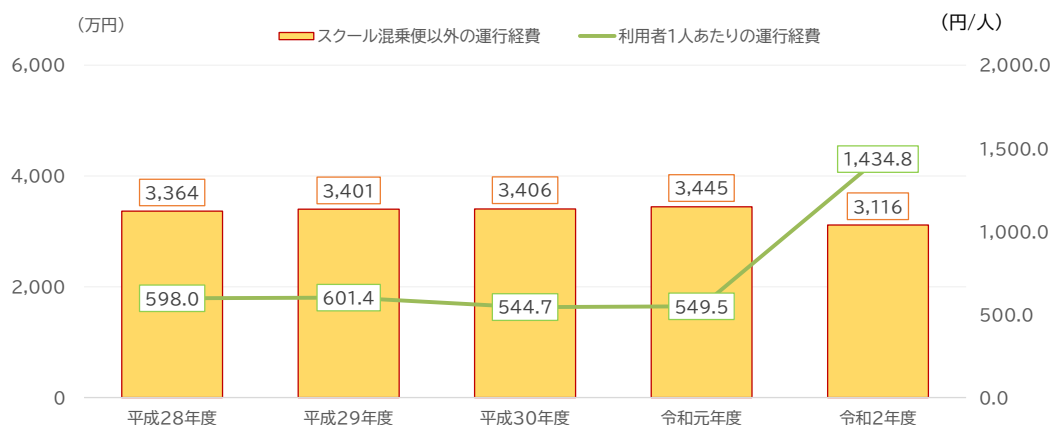


3) スクール混乗便以外の利用者 1 人あたりの運行費用

令和元年度まで利用者数が多かったことから、スクール混乗便以外の 1 人あたりの運行費用は 550 円/人未満（平成 30 年度、令和元年度）と非常に安価になっていました。しかし、令和 2 年度に利用者数が減少したことで 1 人あたりの運行費用は大きく増加し、1,434.8 円/人となっています。

このことは観光利用が地域公共交通を支えていたことを示しています。

図表 28 スクール混乗便以外の利用者 1 人あたりの運行費用の推移



(6) 小括

- ・ 町内では JR 東海が運行する鉄道と路線バス（定時定路線のみ、定時定路線/予約運行型定時定路線混合）、乗合タクシー（予約運行型定時定路線）、運賃が無料の通院送迎バス（予約運行型定時定路線）が運行しています。
- ・ これらの公共交通網の人口カバー率は 90.0%で、ほぼ町の全域をカバーできています。
- ・ 北部地区、田立地区の一部に交通空白が見られます。
- ・ 現行の公共交通は、蘇南高校への通学、篠崎医院・坂下診療所への通院、南木曽駅周辺の商業施設への移動が可能なサービスレベルが提供されています。
- ・ バス交通の利用者数は令和元年度まで増加傾向でしたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、観光客が激減したことにより、令和 2 年度は前年比-62.3%となっています。
- ・ 主に住民が利用している「田立線（通院バス）」、「通園・乗合タクシー」、「与川線（予約運行型定時定路線）」、「北部線（予約運行型定時定路線）」においても近年、減少傾向にあります。
- ・ スクール混乗便を利用する一般利用者数は非常に少なく、スクール混乗便は実質的にスクールバスとして利用されています。
- ・ 公共交通の運行にかかる町の支出額は 6,000 万円前後（スクール混乗便 2,700 万円前後、それ以外の便で 3,400 万円前後）となっています。
- ・ 主に路線バスの運賃収入は馬籠線の利用の増加に伴い、令和元年度まで増加していましたが、令和 2 年度には大きく減少し、763 万円となっています。収支率も大きく低下し 24.5%となっています。1 人あたりの運行費用は増加し、1,438.8 円/人となっています。

4. 住民の移動実態

本節では、木曽地域振興局が実施した「木曽郡6町村における移動と公共交通に関する意識アンケート調査」から南木曽町の住民の移動実態を整理します。

なお、南木曽町住民に対する調査の実施概要を図表 29 に示します。

図表 29 移動と公共交通に関する意識アンケート調査（南木曽町分）の実施概要

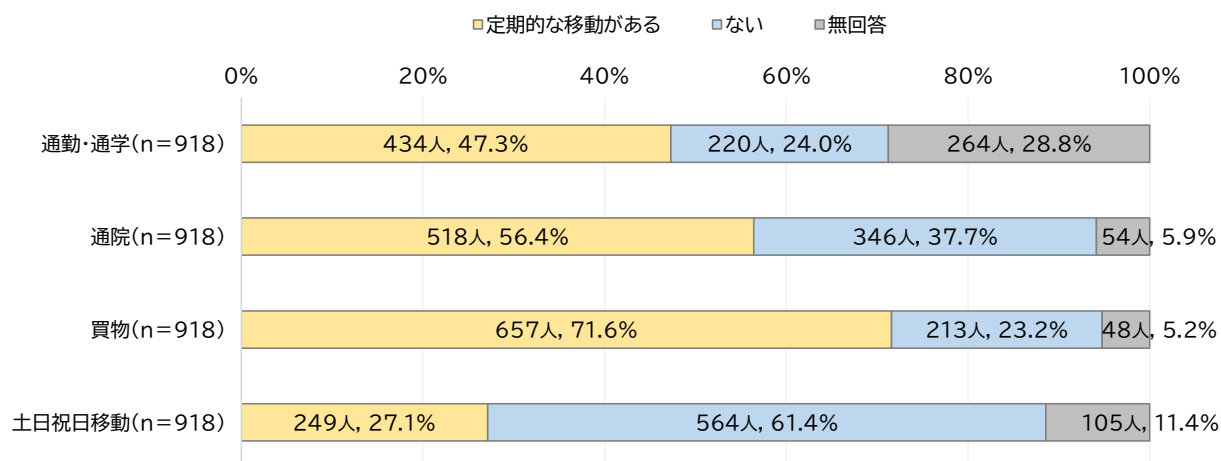
調査対象	： 満 15 歳以上の南木曽町の在住者
配布数	： 1,100 世帯 ※調査票は 1 世帯あたり 4 名回答できるものとした。
配布・回収方法	： 郵送による配布・回収
回答期間	： 令和 3 年 8 月 26 日～9 月 12 日
回答件数	： 462 件（回答率 42.3%）
回答者数	： 918 人

（１） 住民の全体移動

１） 移動目的別定期的な移動の有無

住民の定期的な移動の有無を移動目的別にみると、通勤・通学は 47.3%、通院では 56.4%、買物は 71.6%、土日祝日移動では 27.1%となっています。

図表 30 移動目的別定期的な移動の有無



2) 移動目的別移動先

住民の主な移動先は、中津川市が 51.1%、町内が 36.3%、木曽町方面（大桑村、木曽町、上松町、王滝村）は 9.8%となっています（※）。

移動先を目的別にみると、通勤は南木曽町がもっとも多く、中津川市、大桑村が続きます。通学は南木曽町、木曽町が多くなっています。通院と買物と土日祝日の移動は中津川市がもっとも多く、南木曽町、大桑村と続きます。

図表 31 移動目的別移動先

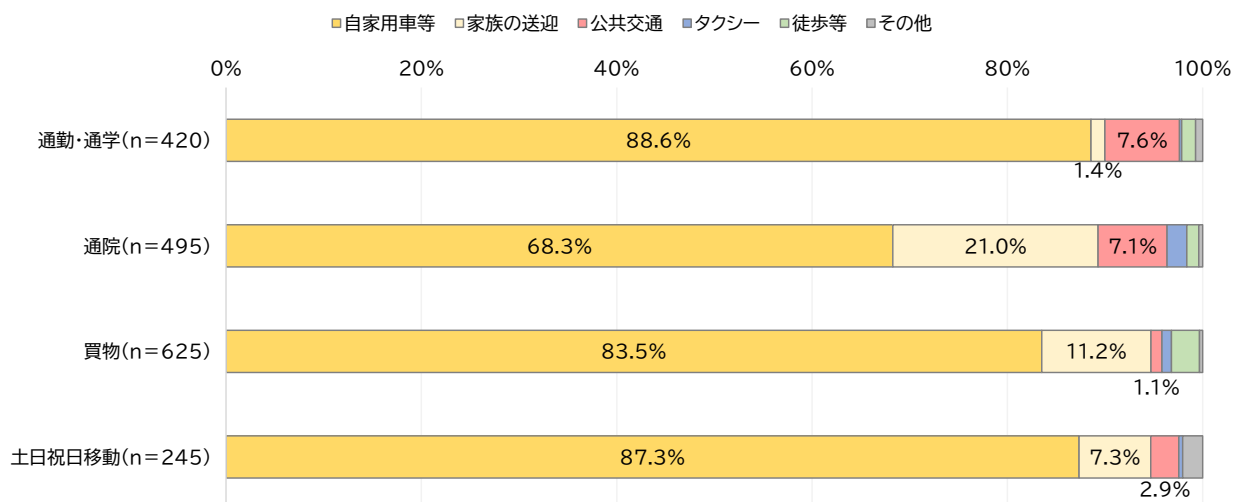
市町村	通勤	通学	通院	買物	土日祝	合計	割合
南木曽町	205	8	109	171	39	532	36.3%
中津川市	94	1	165	356	132	748	51.1%
大桑村	33	0	26	36	8	103	9.8%
木曽町	5	7	10	2	4	28	
上松町	8	0	1	1	1	11	
王滝村	0	0	1	0	0	1	
松本・塩尻方面	0	2	3	6	4	15	1.0%
飯田方面	3	0	2	18	4	27	1.8%
その他	11	3	9	2	9	34	2.3%
合計	348	18	317	590	192	1,465	100.0%

※ここでは便宜的に行き先別に回答者数を行きトリップ（移動回数）とした。なお、回答においてはトリップが発生した期間を定めなかったため、どの期間内に発生したトリップか定かでない。

3) 移動目的別移動手段

主な交通手段はどの移動も「自家用車等」がもっとも多くなっています。「公共交通」（JR 中央線、路線バス、乗合タクシー）は、通勤・通学、通院でわずかに利用がみられます。

図表 32 移動目的別移動手段



(2) 交通弱者の移動

1) 交通弱者の割合

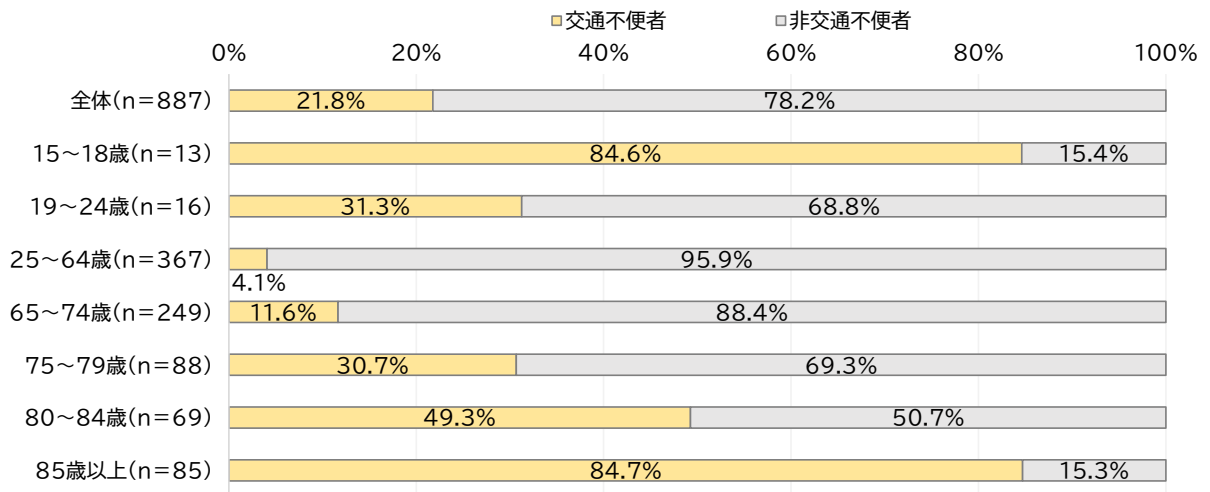
自由に利用できる移動手段を持たない者を交通弱者とします。

南木曾町における交通弱者の割合は 21.9%です。年代別にみると、学生が含まれる 15～24 歳、75 歳以上では全体よりも交通弱者の割合が高くなっています。

図表 33 交通弱者の割合

	度数	割合
交通弱者	199	21.9%
非交通弱者	709	78.1%
合計	908	100.0%

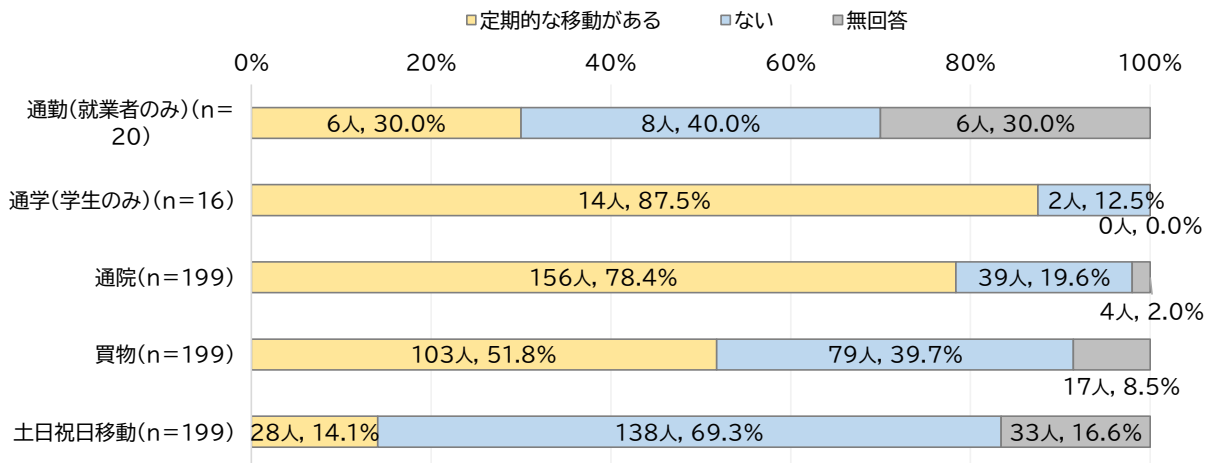
図表 34 年代別交通弱者の割合



2) 交通弱者の移動

定期的な移動の有無を移動目的別にみると、通勤では 30.0%、通学は 87.5%、通院では 78.4%、買物は 51.8%、土日祝日移動では 14.1%となっています。

図表 35 移動目的別定期的な移動の有無（交通弱者のみ）



3) 交通弱者の移動先

交通弱者の主な移動先は、中津川市が 48.9%、町内が 37.7%、木曽町方面（大桑村、木曽町、上松町、王滝村）が 10.0%となっています。住民全体の移動と概ね同様の傾向を示しています。

移動先を目的別にみると、通勤は中津川市が多くなっています。通学は南木曽町、木曽町が多くなっています。通院と買物は中津川市がもっとも多く、南木曽町、大桑村と続きます。土日祝日の移動は中津川市がもっとも多く、南木曽町、木曽町と続きます。

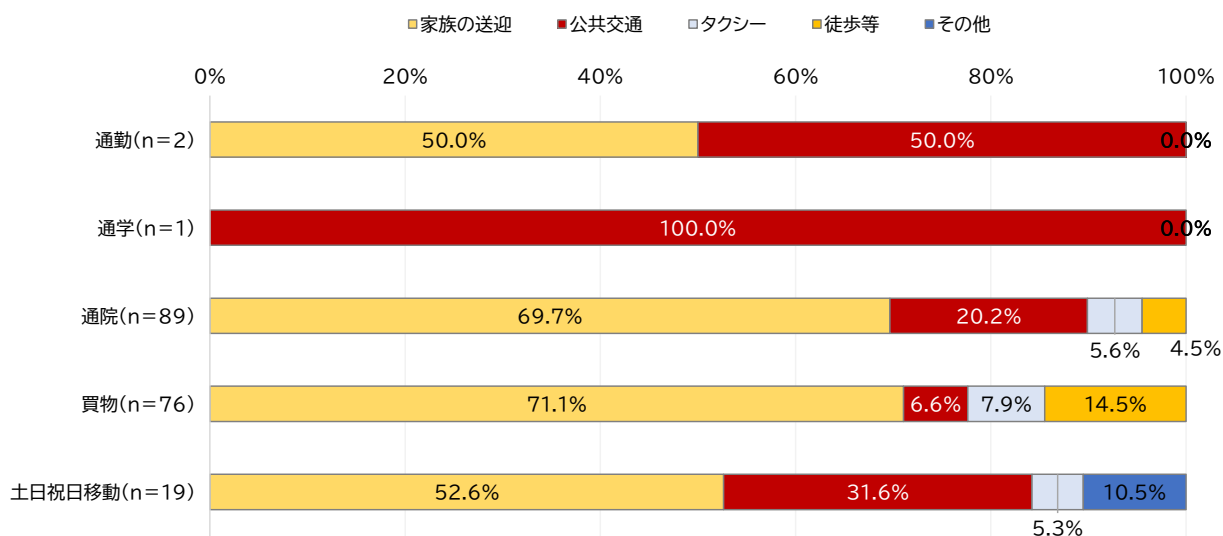
図表 36 移動目的別移動先（交通弱者のみ）

市町村	通勤	通学	通院	買物	土日祝	合計	割合
南木曽町	1	6	34	41	5	87	37.7%
中津川市	2	1	50	44	16	113	48.9%
大桑村	0	0	9	3	0	12	10.0%
木曽町	0	5	2	0	2	9	
王滝村	0	0	1	0	0	1	
上松町	0	0	1	0	0	1	
松本・塩尻方面	0	1	0	2	0	3	1.3%
その他	0	1	4	0	0	5	2.2%
合計	3	14	101	90	23	231	100.0%

4) 交通弱者の移動手段

主な移動手段は通院、買物、土日祝日移動では「家族送迎」がもっとも多くなっています。「公共交通」の利用は、通院で 20.2%、買物では 6.6%、土日祝日移動は 31.6%です。

図表 37 移動目的別移動手段（交通弱者のみ）

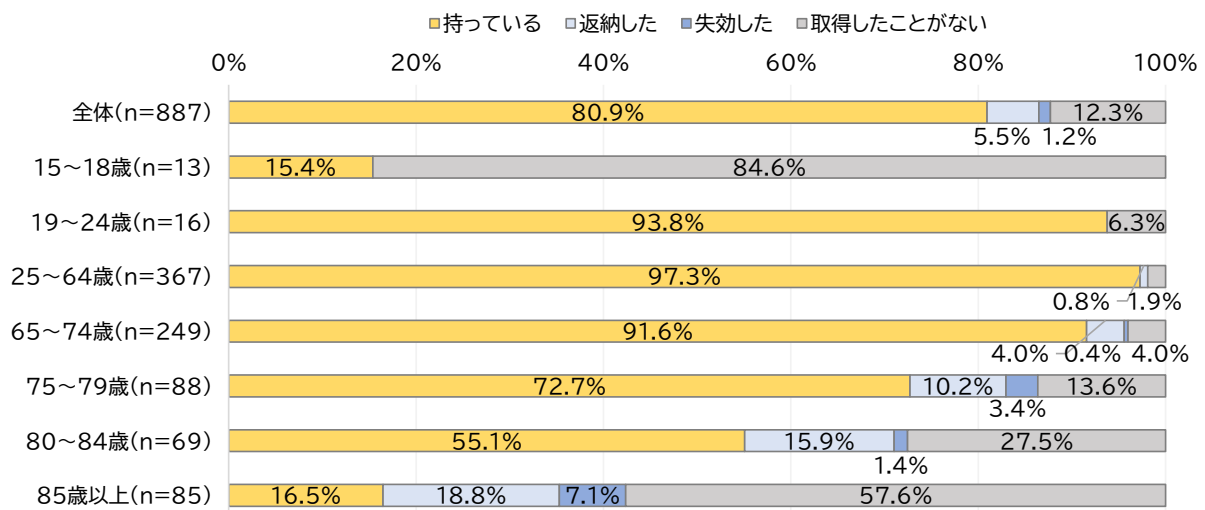


(3) 運転免許の保有と返納に対する意識

1) 運転免許保有率

南木曾町における運転免許の保有率は 80.9%です。年代別にみると 65 歳以上から保有率は低下し、85 歳以上では 16.5%となっています。一方、年代があがるごとに「返納した」「失効した」「取得したことがない」が上昇しています。

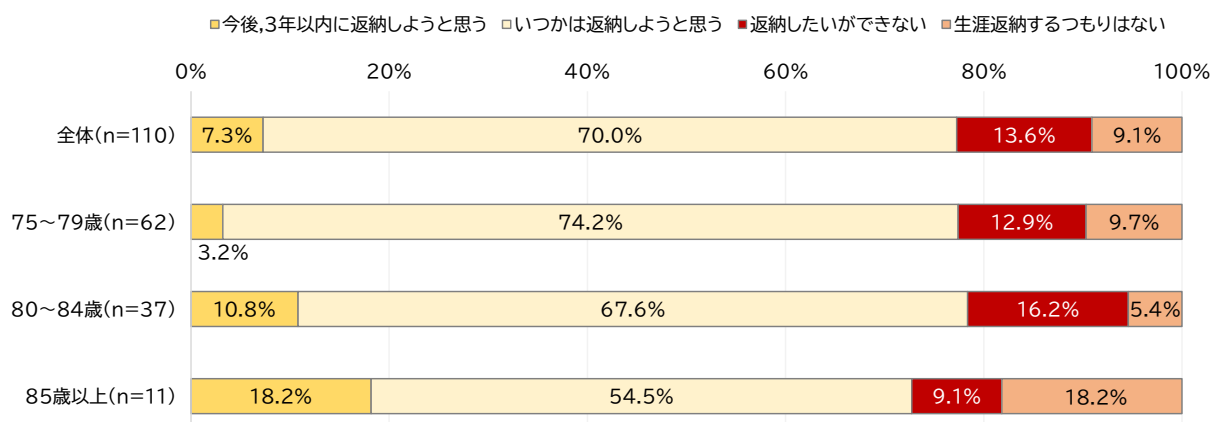
図表 38 運転免許の保有率



2) 運転免許の返納意向

75 歳以上の運転免許保有者の返納意向は「今後、3 年以降に返納しようと思う」が 7.3%、「いつかは返納しようと思う」が 70.0%、「返納したいができない」が 13.6%、「生涯返納するつもりはない」が 9.1%です。年代別にみると、80 歳以上で「今後、3 年以降に返納しようと思う」割合が上昇しています。一方、「返納したいができない」、「生涯返納するつもりはない」を合わせた割合は年代が上がってもほぼ変わりません。

図表 39 運転免許の返納意向（75 歳以上の運転免許保有者のみ）

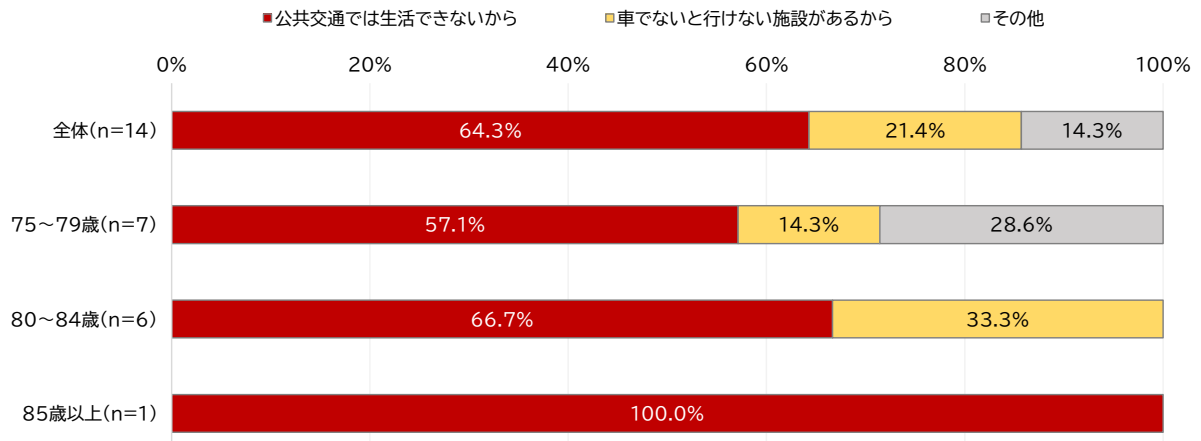


3) 運転免許を返納できない理由

「返納したいができない」、「生涯返納するつもりはない」と回答した理由としては「公共交通では生活できないから」が64.3%と最も多くなっています。

図表 40 運転免許を返納できない理由

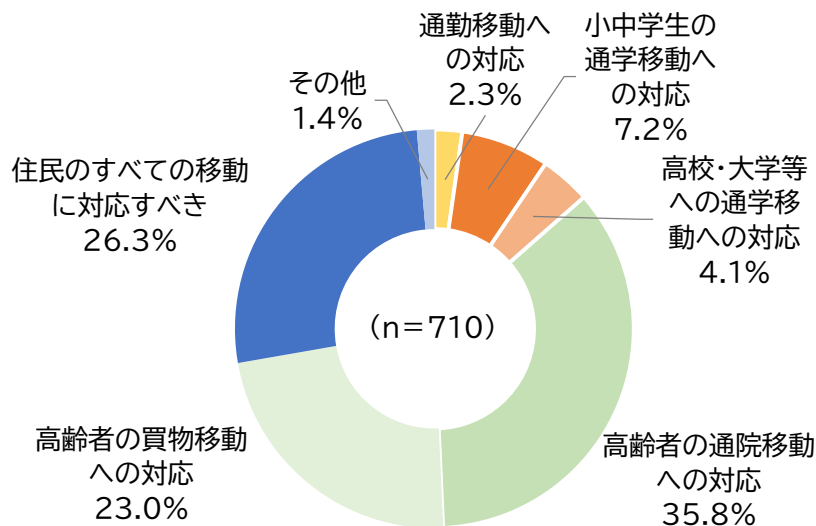
(「返納したいができない」、「生涯返納するつもりはない」と回答した人のみ)



(4) 公共交通が対応すべき移動

公共交通が対応すべきと考える移動でもっとも多いのは「高齢者の通院」で、「高齢者の買物移動」が続いています。

図表 41 公共交通が対応すべき移動



（５） 小括

- ・ 町民の移動先は、大きく中津川市（51.1%のトリップ）、町内（36.3%のトリップ）、大桑村・木曽町方面（9.8%のトリップ）の3つに大きく分類できます。
- ・ 自家用車など自分が自由に移動できる手段を持たない交通弱者の割合は 21.9%になります。
- ・ 交通弱者は「家族送迎」への依存度が高く、通院では 69.7%、買物では 71.1%が家族送迎に頼っている状況です。
- ・ 一方、公共交通の利用率は通院で 20.2%、買物で 6.6%となっています。
- ・ 運転免許保有者のうち「3年以内に免許を返納しよう」と思っているのは 80～84 歳で 10.8%、85 歳以上で 18.2%です。ただし、「いつかは返納しようと思っている」高齢者は、全体で 70.0%存在しており、免許返納への意向は高いと言えます。

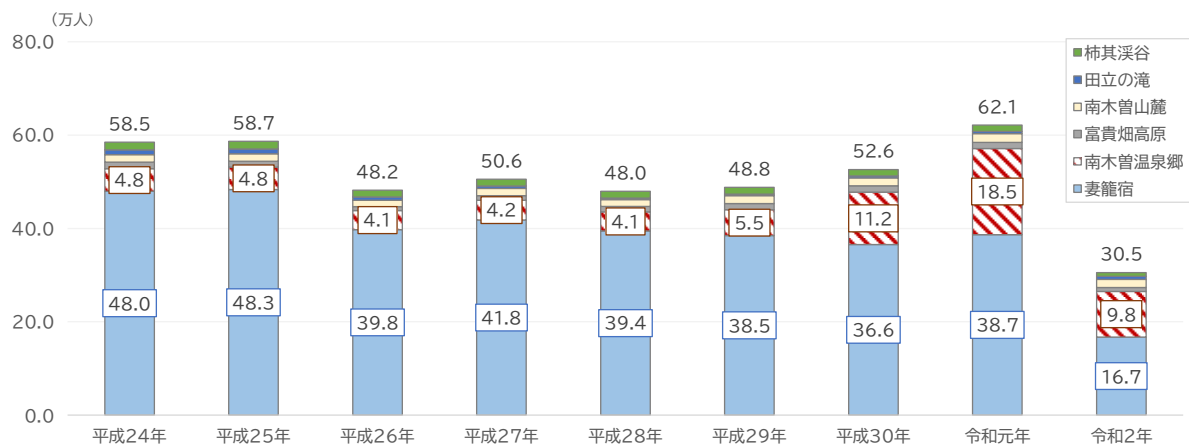
5. 観光客の入込み数

観光客の入込み数は平成 28 年から令和元年まで増加傾向でしたが、新型コロナウイルス感染症の影響をうけ、令和 2 年には大きく減少しています。

観光地別にみると多くの入込があった妻籠宿、南木曽温泉郷は令和元年から令和 2 年でほぼ半減しています。

新型コロナウイルス感染症拡大以前は、多くの訪日外国人観光客が路線バスを利用していました。訪日外国人観光客の減少は、利用が多かった馬籠線、保神線に影響を与えたと考えられます。

図表 42 観光入込客数の推移



6. 現状と課題のまとめ

(1) 地勢と施設の分布

- ・ 町内には高校、医療機関、商業施設があり、生活は概ね町内で完結しますが、より多様な生活関連サービスを受けるために、中津川市への移動が必要になります。
- ・ 南木曽町は、南木曽駅周辺の河岸段丘と5つの谷筋で形成され、道路網を整備することが難しい地形です。加えて、木曽川を挟んで町域が二分され、渡河位置などが限られるため、効率的に公共交通を運行することが難しい地域です。
- ・ このような地勢であるため、移動には自家用車が欠かせず、多くの町民が自家用車で移動をしています。

(2) 人口分布と今後の見込み

- ・ 人口は南木曽駅周辺に集積が見られますが、谷筋の集落にも薄く広く分布しています。
- ・ 今後、人口減少が進んでもこの人口分布は変わらないと推計されています。このため、人口減少にともない移動量は減少するものの、交通弱者の自立した生活を確保していくためには公共交通を維持していくことが求められます。

(3) バス交通の状況と課題

1) バス交通の構造

- ・ 町では路線バス（定時定路線のみ、定時定路線／予約型定時定路の混合）、乗合タクシー（予約運行型定時定路線）、運賃が無料の通院送迎バス（予約運行型定時定路線）の3種類のバスが合計10路線、60便運行しています。
- ・ これらのバスにはスクール混乗便が20便含まれています。
- ・ スクール混乗便では一般利用者があまり利用していない状況です。
- ・ 公共交通の人口カバー率は90.0%となっており、ほぼ交通空白はありません。
- ・ また、町民の移動ニーズに合わせた運行経路が設計されており、公共交通を利用して生活を送ることができるようになっています。

2) 路線バス（定時定路線のみ、定時定路線／予約型定時定路の混合）の状況

- ・ 路線バス（定時定路線のみ、定時定路線／予約型定時定路の混合）は、「馬籠線」、「保神線」、「田立線（通学バス）」、「田立線（通院バス）」、「与川線」、「北部線」の6路線からなります。
- ・ 訪日外国人観光客の増加に伴い、観光の移動需要に対応する「馬籠線」、「保神線」の利用者数は増加していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、令和2年度に利用者数は大きく減少しています。
- ・ これに伴い、収支率が悪化しています。
- ・ 坂下診療所への通院に対応する「田立線（通院バス）」は利用者数の減少が続いています。
- ・ 与川線の利用者は平成28年度と比較し1/3程度と大きく減少しています。
- ・ 北部線の利用は非常に低調で、抜本的な見直しが必要な状態です。
- ・ 予約運行型定時定路線の便については、前日17時までに事前予約をしなくてはならないことや、予定の変更などに対応しづらいことなどが影響し、利用が低迷しています。

3) 乗合タクシー（予約運行型定時定路線）の状況

- ・ 乗合タクシー（予約運行型定時定路線）は「通園・乗合タクシー」、「蘭線」、「広瀬線」の3路線からなります。
- ・ 利用者数が把握されていない状況ですが、もともと人口が少ない地域を運行していることや運行便数が少ないこともあり、利用者数は低調だと推測されます。
- ・ 前日 17 時までには事前予約をしなくてはならないことや、予定の変更などに対応しづらいことなど、利用する際のハードルが高いことが一因にもなっていると考えられます。

4) 運行経費の推移

- ・ 令和 2 年度の公共交通の運行にかかる町の支出額は 5,744 万円となっています。
- ・ スクール混乗便にかかる運行経費は 2,628 万円、それ以外の便では 3,260 万円となっています。
- ・ 南木曾町の公共交通は、観光客の利用によって支えられています。スクール混乗便以外の便では一人当たり運行経費は令和元年度には 550 円/人を切っていましたが、観光利用が減少した令和 2 年度では 1,434.8 円/人となっています。

(4) 住民の移動実態

- ・ 町民の移動先は、大きく中津川市（概ね 50%程度のトリップ）、町内（概ね 35%程度のトリップ）、大桑村・木曾町方面（概ね 10%程度）の 3 つに大きく分類できます。
- ・ 公共交通のサービスレベルとしては、高齢者の通院・買物移動と園児・小中高生の通学移動にほぼ対応できるよう整備されています。
- ・ 多くの町民が自家用車で移動しており、公共交通を必要とする交通弱者は一部です。
- ・ 交通弱者は「家族送迎」への依存が高く、通院で 69.7%、買物で 71.1%が家族送迎による移動となっています。

(5) 免許返納に対する住民意識

- ・ 75 歳以上の運転免許保有者のうち 70.0%が「いつかは免許を返納したい」と回答しています。また、「3 年以内に返納したい」と考えている高齢者は 7.3%となり、75 歳以上の者の約 8 割近くが免許を返納したいと考えています。
- ・ 免許を返納しない理由としては「公共交通では生活できない」が多くなっています。

(6) まとめ

- ・ 南木曾町の地勢、施設分布などを踏まえると、生活していく上で自家用車が欠かせない状況であり、かつ町全体として利便性の高い公共交通を整備することも難しいと言えます。
- ・ このため、現行の公共交通は住民の移動ニーズと適合している状態ですが、利用は低調で、移動は主に自家用車で行われており、交通弱者も家族送迎により移動しているのが現状です。
- ・ 今後、高齢者夫婦世帯や単身高齢者世帯の増加が予測される中、移動手段を他者に頼れない高齢者が一定数存在しつづけることが推測されます。
- ・ また、免許返納を考えている高齢者も 7 割近く存在しています。
- ・ このような交通弱者が生活していく上での足となる公共交通は、今後も欠かせないものといえます。

第2章 地域公共交通の基本方針

1 公共交通に対する基本的な考え方

(1) 公共交通の位置づけと再整備の方針

南木曾町の地勢や生活関連施設の分布状況などを踏まえると、南木曾町において生活していく上で自家用車は生活必需品と言えます。このため、多くの住民は自家用車を使い、通勤や買物、通院などを行っており、公共交通を必要としている住民はごくわずかと言えます。

しかし、このような地勢だからこそ、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ない存在です。

また、核家族化が進み高齢者夫婦世帯や単身高齢者世帯の増加が予測される中、現状において公共交通の利用者数が少ないとしても南木曾町においては、公共交通の必要性、その存在意義はこれまで以上に重要になっていると言えます。

以上を踏まえて、本計画においては、公共交通を主に交通弱者がその生活を行っていくために必要な社会インフラとして公共交通を位置づけるものとし、再整備・維持を行います。なお、再整備に当たっては、各バス路線において極力利便性を高め、公共交通を少しでも利用しやすくなるよう工夫するものとします。

●公共交通の位置づけ

公共交通を主に交通弱者が自立した生活を送る上で必要な社会インフラとする

なお、本計画における交通弱者は、「公共交通を無理なく利用できる者」と想定します。身体的な理由等で公共交通を利用できない者については、住民課、南木曾町社会福祉協議会、地域のボランティア団体等と連携し、福祉政策における移送サービスにより対応するものとします。

(2) 公共交通が有すべき機能

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ます。

なお、公共交通の再整備においては、利用者の利便性を高める運用を設計しますが、鉄道とバス交通との競合は極力さけ、地域全体としての公共交通網を維持していくものとします。

また、南木曾町は生活のための移動と観光のための移動のベクトルが一致しているという強みを有しています。観光客が路線バスを利用することで公共交通の収支率が高い水準で保たれていました。この強みは活かし続け、コロナ後の観光利用の回復を見据え、観光客の足となる機能も公共交通に持たせます。

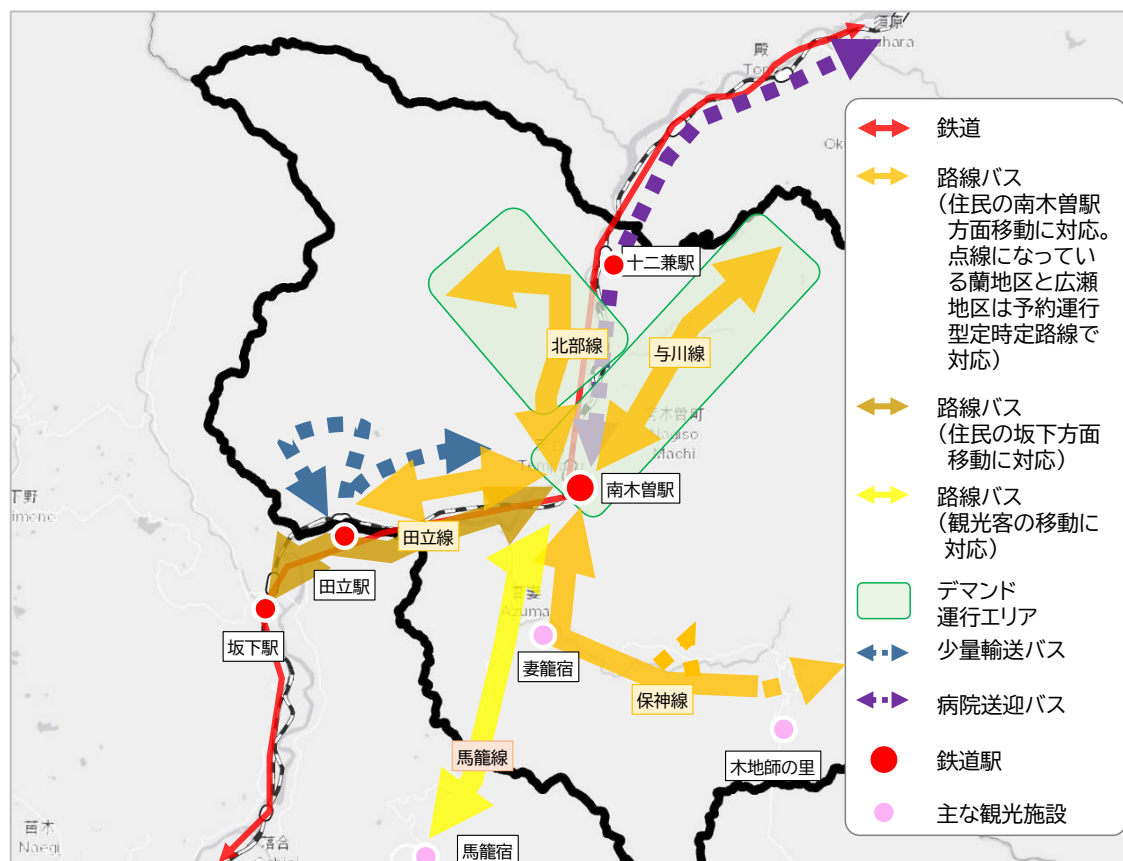
2 公共交通の再整備・維持に関する方針

(1) 再整備する公共交通体系

公共交通を鉄道、路線バス、デマンドタクシー、少量輸送バス、病院送迎バスの5つに再編し、それぞれ達成すべき機能・役割を図表43のように設定し、公共交通体系を再整備します。

図表43 公共交通の体系

種別	利用者層	機能
鉄道	住民、観光客	・ 町外への広域的な移動を担う
路線バス	住民	・ 高校生、高齢者の足として、各地区と南木曽駅およびその周辺の主要施設を接続する
		・ 園児・小中学生の通学の足として、各地区とこども園、小中学校を接続する
	観光客	・ 観光客の足として、南木曽駅と妻籠宿、馬籠宿などを接続する
デマンドタクシー	住民	・ 日中に発生する高齢者の移動に対応するため、一定の移動が見られる地区と南木曽駅周辺を接続する
少量輸送バス	住民	・ 日中に発生する高齢者の極めて少量の移動に対応する ※利用が多ければデマンドタクシーに変更することも検討する
病院送迎バス	住民	・ 高齢者の木曽病院、大桑村への極めて少量の通院移動に対応する



(2) 再整備する公共交通のサービスレベルの設定

再整備する公共交通の最低限のサービスレベルを図表 44 のように設定します。

図表 44 再整備する公共交通のサービスレベル

	路線、地区	サービスレベル
路線バス	与川線、北部線、保神線(住民利用)	・平日運行 ・7 時台～8 時台、15 時台～17 時台まで運行 ・1日4便以上運行 ・少なくとも1便は南木曽駅で坂下診療所へ向かう路線バスに接続する ・保神線の蘭地区と広瀬地区については、予約運行型定時定路線で対応する
	田立線(住民利用)	・平日運行 ・8 時台～12 時台まで運行 ・1日 2 便以上運行 ・原則として、南木曽駅で他の路線バスと接続し、坂下診療所に向かう
	馬籠線、保神線(観光客利用)	・原則として毎日運行 ・8時台～17 時台まで運行 ・1日4便以上運行 ・原則として、南木曽駅で鉄道に接続する
デマンドタクシー	与川地区、北部地区、	・平日運行 ・区域運行 ・9 時台～14 時台まで運行 ・1日 2 便以上の運行
少量輸送バス	田立地区	・平日運行 ・予約運行型定時定路線として運行 ・9 時台～14 時台まで運行 ・1日 2 便以上の運行を設定するが、運行は予約があったときのみとする ・南木曽駅周辺に接続する
病院送迎バス	病院送迎バス	・平日運行 ・8 時台～13 時台まで運行 ・1日 2 便以上の運行を設定するが、運行は予約があったときのみとする ・原則として、南木曽駅で他の公共交通と接続する

(3) 公共交通運行・維持の考え方

公共交通を運行・維持していく上での基本的な考え方をまとめます。

1) 住民の移動の集約化

住民の移動目的、移動目的地は様々であり、それぞれに対応すると運行密度が低下し、不効率な運行となります。公共交通の運行時間帯や便を整理し、移動(＝利用)を集約し、運行密度を高めることで効率的な公共交通を実現します。

一方、移動を集約しても、人口減少により路線バス、デマンドタクシーなど一般的なバス交通で対応することが非常に不効率になる極少量の移動に対応する移動手段を検討します。

2) スクール混乗の利用増加

スクール混乗便は運行費用の半分近くを占めていますが、一般利用者が少ない状況です。通園・通学への対応を維持しつつも、一般利用者を増加させることで収支率を向上させます。

また、データに基づいた見直しを検討できるように園児、小中学生の利用も含めた利用実績を記録します。

3) 観光利用の促進

町の公共交通は観光客が利用することで一人当たりの運行費用が安く抑えられています。観光客の公共交通利用を促進し、運賃収入を増加させることで、収支率を向上させます。

4) 相互理解の促進

交通弱者の移動ニーズをより満たしつつ、観光客や一般の住民も利用できる公共交通を再整備・維持していくためには、住民、運行に携わる交通事業者、行政、関係者などがお互いがそれぞれの背景・現状・意見を知りデータに基づいた建設的な議論を行うことが必要になります。住民及び公共交通に関わる関係者に対して、適切な情報を、定期的に提供することを通じて、相互理解を促し、健全な議論ができる土台を構築します。

5) 新型コロナウイルス感染症対策の徹底

南木曽町において公共交通を主に利用する者は高齢者や観光客になります。バス車内等において新型コロナウイルス感染症対策を徹底して行うとともに、対策状況に対する情報発信を適切に高齢者や観光客が安全に公共交通を利用できるようにします。

第3章 目標と事業

基本方針をもとに公共交通の利用、収支・公費負担における目標とそれを達成するための事業を示します。

1. 目標

(1) 公共交通の利用に関する目標

図表 45 のとおり、公共交通の利用目標を設定します。

図表 45 公共交通の利用に関する目標

分類	指標	現状値		目標値(令和 8 年度)
路線バス	① スクール混乗便の年間一般利用者数	568 人 (令和元年度)	⇒	1,500 人
	② 観光客が利用する便の年間利用者数 (馬籠線とスクール混乗便を除いた保神線の利用者数の合計)	56,056 人 (令和元年度)		同程度
路線バス、 少量輸送バス	③ 年間利用者数 (①、②、⑤の利用者数を除く)	8,581 人 (令和元年度)		同程度
デマンドタクシー	④ デマンドタクシー実利用者数	—		32 人
	⑤ デマンドタクシー年間利用者数	—		3,840 人
病院送迎バス	⑥ 年間利用者数(往路・復路別)	(令和元年度)	⇒	同程度
取得方法	①～③運行事業者の利用実績報告による ④、⑤、⑥運行事業者の利用実績報告をもっと元気に戦略室が集計する			
指標設定の 考え方	①一般利用者に対するスクール混乗便の利用促進を行い、利用者増加(＝運賃収入)の増加を図る。 利用促進の効果を把握するため、スクール混乗便の一般利用者数を目標に設定する ②運行経費を抑制するため観光客の利用促進を行う。利用促進の効果を把握するため、観光客が利用する便の利用者数を目標に設定する ③交通弱者が公共交通を利用しているのかを確認するために路線バス、少量輸送バスの利用者数を目標に設定する ④⑤与川地区、北部地区の日中の公共交通を必要とする人に利用されているを確認するため、利用者数を目標に設定する ⑥予約制の病院送迎バスは往復便のため、往復での利用を促し、効率化を図る。また、有料化による影響を評価するため、年間利用者数(往路・復路別)を指標に設定する。			
目標値設定の 考え方	①スクール混乗便については一般利用者に対する利用促進を行い、4 路線(「保神線」、「与川線」、「北部線」、「田立線」)において 1 日 1 人ずつ(1 年間で 960 人程度)利用者数を増加させる ②観光客に対する利用促進を行い、観光客の利用を確保し、令和元年度の利用者数まで回復させる ③路線再編による利便性向上、利用促進を行い、人口が減少する中でも令和元年度の利用者数まで回復させる ④人口とアンケート結果から与川地区、北部地区の交通弱者を推計した結果 96 人となった。このうち、7 割が家族送迎に頼れるものとする、3 割にあたる 32 人が公共交通に頼らざるを得ない人となる。この人たちが利用できているかを確認する ⑤④の実利用者が月 1 回の通院と月 4 回の買物にデマンドタクシーを利用すると年間 2,304 回の利用になる。これを目標値とする 目標値＝32 人×10 回/月×12 か月＝3,840 人 ⑥人口減少、有料化により増加は見込めないため、同程度の維持を目標とする。			

(2) 公共交通の収支及び公的負担に関する目標値

図表 46 のとおり、公共交通の収支、公的負担に関する目標を設定します。

図表 46 公共交通の収支、公的負担に関する目標値

指標		現状値		目標値(令和 8 年度)
①	スクール混乗便の公的負担額 (=公共交通運行費用-運賃収入)	2,594 万円 (令和元年度)	⇒	2,594 万円以下
②	スクール混乗便以外の公的負担額 (=公共交通運行費用-運賃収入)	944 万円 (令和元年度)		944 万円以下
取得方法		もっと元気に戦略室による集計		
指標設定 の考え方	①スクール混乗便は園児、小中学生の通学に不可欠な公共交通である。しかし、園児、小中学生の人口が減少する中、園児、小中学生の利用は減少し、不効率な運行となることが予想される。今後も引き続き、スクール混乗便を維持するために一般利用者を増加させ、公的負担額の抑制を図る ②再編、見直しを行い、公共交通に係る費用を増加させず、運賃収入を増加させることで公的負担額の抑制を図り、公共交通を維持する。			
目標値設定 の考え方	①現状以下を目指す ②再編、見直しを行っても令和元年度の運行経費、公的負担額を下回ることを目標とする			

2. 目標を達成するために行う事業

(1) 事業の一覧

本計画において実施する事業を示します。事業は目標に従って、地域公共交通網の再構築・運行、利便性の向上、利用促進からなります。また、これらの事業が着実に実施され成果が現れているかを評価・検証するものとします。

図表 47 計画における目標と事業の対応

施策	事業	主な内容
1) 公共交通網 の再構築・ 運行	(ア)公共交通再編事業	路線バス、乗合タクシー再編
	(イ)路線維持・運行事業	路線バス、乗合タクシーの維持・運行
	(ウ)新型コロナウイルス 感染症対策の徹底	(a)バス車内等におけるコロナ対策の実施
		(b)感染対策状況／混雑状況に関する情報発信
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	
	(イ)福祉団体と連携した移送サービスの充実	
3) 啓発・ 利用促進の 実施	(ア)公共交通に関する 町民への情報発信	●町民の協力意向の醸成 (a)公共交通の現状に対する広報等で情報提供 (b)住民懇談会における議題化／協力意識の醸成
	(イ) 交通弱者や交通弱者 予備軍に対する 利用促進	●交通弱者の利用促進事業 (a)交通弱者専用の時刻表(おでかけレシピー等)の作成 (b)家族送迎からの利用転換を促すお試し乗車券の検討 (c)お帰りチケットの検討 (d)高校生の通学利用の促進
		●高齢者等に対する自家用車からの利用転換事業 (a)高齢者に対する運賃割引制度の検討 (b)バスの乗り方教室等の開催
		●スクール混乗便の利用促進事業 (a)スクール混乗便の活用例の作成／配布 (b)スクール混乗便利用促進運賃の検討
	(ウ) 観光客に対する情報発 信、利用促進	●観光客に対する発地での情報提供 (a)経路検索サービスでの情報提供 (b)コロナ対策／混雑状況等の情報発信(再掲) (c)キャッシュレス決済等新しい支払方法の導入検討 (d)観光関連施設と連携した公共交通の利用促進
4) 公共交通の 評価・見直し の実施	(ア)公共交通の運行状況の詳細な把握と評価	
	(イ)公共交通の定期的な運行見直し	

(2) 事業の内容

1) 公共交通網の再構築・運行

(ア) 公共交通再編事業

図表 48 に公共交通再編事業の内容を記載します。

図表 48 再編事業内容

路線	現行の運行と課題	再編内容
与川線	【現行の運行】 ・月～土曜、6 時台～17 時台に 11 便運行 (定時定路線 5 便、予約運行型定時定路線 6 便) 【課題】 ・一般利用者が少ない ・小中学生の利用も少ない	・路線バスとデマンドタクシーを組み合わせた運行を検討する ・地域の実情に合わせて、車両の小型化を検討する
北部線	【現行の運行】 ・月～土曜、7 時台～17 時台に 9 便運行 (定時定路線 5 便、予約運行型定時定路線 4 便) 【課題】 ・一般利用者が少ない	・路線バスとデマンドタクシーを組み合わせた運行を検討する ・運行ルートを見直し、より利用しやすい運行とする
通園 乗合 タクシー	【現行の運行】 ・月～土曜、7 時台～11 時台に 3 便運行 (予約運行型定時定路線 3 便) 【課題】 ・一般利用者が少ない	・運行方法、運行ルートを見直し、田立地区の住民の移動にあわせた運行とする
田立線 (通院 バス)	【現行の運行】 ・平日 8 時台～11 時台に 4 便運行 (定時定路線 4 便) 【課題】 ・利用者数が減少している	・ルートを見直し、より多くの目的地に接続できるようにすることを検討する
蘭線	【現行の運行】 ・月～土曜、7 時台～13 時台に 3 便運行 (予約運行型定時定路線 3 便) 【課題】 ・一般利用者が少ない	・運行方法を少量輸送バスに切り替えることを検討する。乗り継ぎを不要とし、利便性を向上させる ・利用が多ければデマンドタクシーへの切り替えも検討する
広瀬線	【現行の運行】 ・月～土曜、7 時台～13 時台に 3 便運行 (予約運行型定時定路線 3 便) 【課題】 ・一般利用者が少ない	・運行方法を予約型路線バスに切り替えることを検討する。乗り継ぎを不要とし、利便性を向上させる ・利用が多ければデマンドタクシーへの切り替えも検討する
木曽 病院線	【現行の運行】 ・乗合タクシーとして、平日、8 時台～11 時台に 2 便運行 【課題】 ・一般利用者のニーズに対応できていない	・大桑駅付近の医療機関へも通院できるように運行ルートの変更を検討する ・有料化を検討する

実施予定	令和 4 年度より検討をはじめ、令和 4 年 10 月から順次路線再編を行う
実施主体	南木曽町、おんたけ交通、南木曽観光タクシー

(イ) 路線維持・運行事業

図表 49 に維持・運行事業の内容を示します。これらの路線は基本的には現在の運行を維持し、評価結果を受けて適宜見直しを行います。

図表 49 維持・運行事業内容

路線	運行内容	備考
馬籠線	・ 毎日、8 時台～17 時台に 11 便運行	・ 南木曽駅での鉄道、路線バスとの乗継を確保する ・ 運行費用が大きく増加しない範囲で利便性の向上を図る
保神線	・ 毎日、6 時台～18 時台に 13 便運行	・ 南木曽駅での鉄道、路線バスとの乗継を確保する ・ 運行費用が大きく増加しない範囲で利便性の向上を図る

以下の路線は、各地区から南木曽駅等へ接続することにより、交通不便者の生活に不可欠な移動を確保するためのフィーダー路線²として位置づけられます。利用促進を図りますが、少量の移動に対応する路線のため、町や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

図表 50 フィーダー補助を受ける路線及び経費の負担割合

路線名	経費の負担割合
与川線 北部線 田立線 保神線 木曽病院線(有料化後)	国1/2 ※国補助で補填されない額は、町が負担

(ウ) 新型コロナウイルス感染症対策の徹底

(a) バス車内等におけるコロナ対策の実施

乗務員の感染予防としてマスク着用の徹底、始業時の検温等による体調管理を行います。また、停留所でのドア開放や空調等による車内換気、消毒用アルコール等の設置、拭き取りによる車内消毒等を徹底し、車内の衛生環境を整備します。加えて、利用者に対しては、車内でのマスク着用、咳エチケットの徹底、会話を控えることなどの感染予防対策への協力を車内案内や掲示、ホームページで呼びかけます。

実施予定	随時実施
実施主体	おんたけ交通、南木曽観光タクシー

² フィーダー路線：バス停、鉄道駅等において、地域間交通ネットワーク（複数の市町村をまたがる公共交通）と接続する路線のこと。

(b) 感染対策状況／混雑状況に関する情報発信

町の WEB サイトなどで、上記(a)で実施する感染対策の状況や利用者が多い便を知らせることで、住民や観光客に公共交通を安心して利用できることを周知します。

実施予定	随時実施
実施主体	南木曾町、観光協会、おんたけ交通、南木曾観光タクシー

2) 極少量移動等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

人口減少がさらに進むと、現行の公共交通でも対応できない極めて少量の移動ニーズへの対応が求められることが想定されます。

そこで、このような極めて少量な移動に対応できるグループタクシー事業の実証実験を検討します。

図表 51 事業例（山口市）

グループタクシーの上手な使い方

1. 相乗りする

例えば… 300円の利用券をお持ちの方が、ご自宅からスーパーまでの3kmをタクシーでお出かけする場合、タクシー料金は1,170円(普通車)になります。(料金は令和2年2月時点のものです。)

- ◆1人で利用した場合
1枚しか利用できないため、残り870円は現金で支払います。
- ◆300円の利用券をお持ちの方が3名で相乗りした場合
1人1枚ずつ利用して合計900円分利用できるため、残りは270円。270円を3人で割り勘すると、1人90円の現金支払いとなります。



実施予定	令和5、6 年度に実証実験計画を検討し、令和7年度以降に実施
実施主体	南木曾町、交通事業者

(イ) 福祉団体と連携した移送サービスの充実

公共交通を利用しにくくなった者にはバス交通、タクシー事業者だけでは対応できなくなる可能性が考えられます。そこで、社会福祉協議会や地域のNPO団体と連携し、移送ボランティアサービスの充実を検討します。また、行政としてこのようなボランティアサービスに対する支援制度を検討します。

実施予定	令和 4～6 年度に関係者と協議し、令和 7 年度以降に実証実験実施を目指す
実施主体	南木曾町、社会福祉協議会、交通事業者

3) 啓発・利用促進の実施

(ア) 公共交通に関する町民への情報発信

●町民の協力意向の醸成

(a) 公共交通の現状に対する広報等で情報提供

南木曾町の公共交通は、生活する上で必要となる最低限の移動を担保するレベルにおいて整備されています。しかし、住民のその利用は限定的です。路線再編を行い、住民の移動実態に合わせた公共交通を運行・維持していきますが、そのためには住民の利用、協力が欠かせません。

そこで、住民に対して公共交通で生活に必要な移動ができることや公共交通が住民にとって欠かせない社会基盤であることに関する情報提供を行うことで理解と利用促進に努めます。情報提供は、広報、町のWEBサイト、主要なバス停、回覧板、車内での掲示、住民が集まる機会に説明をすることなどにより、公共交通の運行内容や利用者数や運行に係る費用等の情報を提供します。

実施予定	随時実施
実施主体	南木曾町

(b) 住民懇談会における議題化／協力意識の醸成

毎年度各地区で開催している住民懇談会等において、公共交通についての意見交換の場を設けます。地域の公共交通の運行に関する現状を正確に伝えとともに、住民ニーズを把握し、運行内容を住民とともに検討します。このような住民と公共交通について直接的に議論する場を設けることを通じて、協力意識の醸成を行います。

実施予定	随時実施
実施主体	南木曾町

(イ) 交通弱者や交通弱者予備軍に対する利用促進

●交通弱者の利用促進事業

(a) 交通弱者専用の時刻表（おでかけレシピ等）の作成

公共交通のメインの利用者である交通弱者（特に高齢者）に対し、分かりやすい時刻表、路線図、バス利用方法等、基本的な情報をまとめたバスマップを作成・配布します。

また、交通弱者個人々々から相談を受け、どの路線のどの便に乗れば目的に合う移動を行うことができるかの相談に乗る体制を構築するほか、それを当人が書き留められる「おでかけレシピ」も作成します。

実施予定	時刻表の改正があった際に随時実施
実施主体	南木曾町、運行事業者

(b) 家族送迎からの転換を促すためのお試し乗車券の配布

交通弱者に公共交通を1回お試しで利用できる乗車券をバスマップと一緒に配布したり、後述するバスの乗り方教室で配布します。普段、家族送迎等を利用している高齢者等の交通弱者の公共交通への転換を促します。

実施予定	令和4年度に制度を設計し、令和5年度より実施
実施主体	南木曽町

(c) お帰りチケットの検討

町内の商業施設、医療機関と連携して、行きに公共交通を利用した人に対して帰り分の無料乗車券を配布することを検討します。往復の公共交通利用を促し、交通弱者の利用回数の増加につなげます。

実施予定	令和4年度に協力施設を募り、令和5年度より実施
実施主体	南木曽町

(d) 高校生の通学利用の促進

路線バスの高校生の通学利用増加につなげます。高校入学前（3学期）の中学3年生に対して説明会を行います。説明会では、蘇南高校、木曽清峰高校等への通学する際のバスやJRの利便性などについて周知を行います。

また、通年定期券の導入を検討します。

実施予定	令和4年度に教育委員会、中学校と調整。令和5年度より実施
実施主体	南木曽町、教育委員会、南木曽中学校

●高齢者等に対する自家用車からの利用転換事業

(a) 高齢者に対する運賃割引制度の検討

日中の路線バス等の利用促進のため70歳以上など一定の条件を満たした利用者については、通常運賃より割引いたり、お得な定期券を設定したりするなど、運賃収入が著しく悪化しない範囲で、割引制度の検討を行います。

実施予定	令和4年度に制度を設計し、令和5年度より実施
実施主体	南木曽町

(b) バスの乗り方教室等の開催

「公共交通の利用経験の有無」が、移動手段を公共交通に切り替える際に重要なポイントになります。公共交通の乗り方などを高齢者が体験するイベントの実施などを通じて、新たな利用者を獲得します。具体的には高齢者が集う会合等に職員を派遣し、バスの乗り方教室を開催します。加えて、乗り方教室では、別途作成したお試し乗車券やバスマップの配布、おでかけレシピの作成も行い、利用のきっかけを作ります。

実施予定	令和4年度より各地区にて1回/年以上開催 ただし、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を踏まえて開催する
実施主体	南木曽町

●スクール混乗便の利用促進事業

(a) スクール混乗便の活用例の作成／配布

各地区においてスクール混乗便を利用して、どのような移動ができるのか（どのような用事を足せるのか）をまとめた活用例を作成します。作成した活用例は、バスマップやおでかけレシピと同様に、バスの乗り方教室に参加した高齢者などに配布します。

実施予定	路線再編後に活用例をまとめる。 運行の見直しがあれば、適宜更新を行う
実施主体	南木曽町

(b) スクール混乗便利用促進運賃の検討

スクール混乗便については通常運賃の半額にするなど、運賃収入が著しく悪化しない範囲で、運賃設定を検討し、スクール混乗便の利用者を増加させます。

実施予定	令和4年度に制度を設計し、令和5年度より実施
実施主体	南木曽町

(ウ) 観光客に対する情報発信、利用促進

●観光客に対する発地での情報提供

(a) 経路検索サービスでの情報提供

現在、オープンデータ化（GTFS-JP）されている南木曽町の時刻表データ活用し、民間の経路検索システムで経路検索サービスが提供されています。

観光客がスムーズに移動できるように、今後も引き続き、オープンデータの更新を行い、観光客が公共交通を利用し、スムーズに移動できるようにします。

また、リアルタイムでの情報提供についても検討を行います。

実施予定	GTFS-JP の提供は随時実施 リアルタイムでの情報提供については令和 4、5 年度に検討し、令和 6 年度以降実施
実施主体	南木曽町

(b) コロナ対策／混雑状況等の情報発信（再掲）

公共交通の利用を敬遠されないように、町の WEB サイトなどで、実施している感染対策の状況や利用者が多い便を知らせることで、公共交通を安心して利用できることを周知し、観光客の利用回復に努めます。

実施予定	随時実施
実施主体	おんたけ交通、南木曽観光タクシー

(c) キャッシュレス決済等新しい支払方法の導入検討

長野県の動向を踏まえて、運賃支払いのわずらわしさを解消するため、QR コード決済などのキャッシュレス決済の導入を検討します。

また、商業施設・観光施設等での活用等を視野に入れ、観光事業者等との調整も行います。

実施予定	長野県と協力して実施 交通事業者、観光事業者との調整は適宜実施
実施主体	南木曽町、長野県、おんたけ交通、南木曽観光タクシー、町内観光事業者

(d) 観光関連施設と連携した公共交通の利用促進

クーポン付き企画乗車券、1 日フリー乗車券の発行、公共交通を利用したウォークラリーイベント開催の検討など観光関連施設、事業者と連携して観光客の公共交通利用促進を行います。

実施予定	令和 4、5 年度に協力事業者等を募集し、令和 6 年度以降実施
実施主体	南木曽町、観光協会、町内観光事業者

4) 公共交通の評価・見直しの実施

(ア) バス交通の運行状況の詳細な把握と評価

現在、スクール混乗便の利用者数や運賃収入などが把握されていません。そのため、見直しの優先度の判定をすることが難しくなっています。今後、バス交通を全体的に管理するため、全ての路線で利用実績等の情報を把握します。

利用実績、運賃収入に運行費用を集計し、路線毎に評価を行います。

実施予定	令和4年度10月から随時実施
実施主体	南木曽町、おんたけ交通、南木曽観光タクシー

(イ) 公共交通の定期的な運行見直し

(ア) の評価結果を受けて、利用が低調な路線については見直しの検討、利用促進を行います。そのうえで、利用が低調の場合は、運行方法の再検討を行います。

実施予定	毎年度実施
実施主体	南木曽町、おんたけ交通、南木曽観光タクシー

(3) 事業のスケジュール

各事業のスケジュールを図表 52 に示します。

図表 52 事業のスケジュール

施策	事業	主要内容	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
公共交通網の再構築・運行	公共交通再編事業	路線バス、乗合タクシー再編	検討 令和4年10月から順次再編を実施				
	路線維持・運行事業	路線バス、乗合タクシーの維持・運行	実施				
	新型コロナウイルス	バス車内等におけるコロナ対策の実施	実施				
	感染症対策の徹底	対策状況／混雑状況に対する情報発信	実施				
極少量移動などに対応する運行方法の検討		グループタクシーの実証実験		検討		実証実験	
		福祉分野と連携した移送サービスの充実	協議			実証実験	
啓発・利用促進の実施	公共交通に関する町民への情報発信	●町民の協力意向の醸成					
		・公共交通の現状に対する広報等で情報提供	実施				
		・住民懇談会における議題化／協力意識の醸成	毎年度各地区で実施				
	交通弱者や交通弱者予備軍に対する利用促進	●交通弱者の利用促進事業					
		・交通弱者専用の時刻表(おでかけレシピ等)の作成	時刻表の改正があった際に作成・配布				
		・家族送迎からの利用転換を促すお試し乗車券の検討	制度設計	実施			
		・お帰りチケットの検討	協力施設募集	実施			
		・高校生の通学利用の促進	調整	実施			
		●高齢者等に対する自家用車からの利用転換事業					
		・高齢者に対する運賃割引制度の検討	制度設計	実施			
		・バスの乗り方教室等の開催	毎年度各地区で実施				
		●スクール混乗便の利用促進事業					
		・スクール混乗便の活用例の作成／配布		路線再編を受けて作成・配布			
		・スクール混乗便利用促進運賃の検討	制度設計	実施			
	観光客に対する情報発信、利用促進	●観光客に対する発地での情報提供					
		・経路検索サービスでの情報提供	実施(リアルタイム提供は令和6年度以降に実施)				
		・コロナ対策／混雑状況等の情報発信(再掲)	実施				
		キャッシュレス決済等新しい支払方法の導入検討	長野県の動向を踏まえて実施				
公共交通の評価・見直しの実施	評価・検証の実施	公共交通の運行状況の詳細な把握と評価	令和4年10月から実施				
		公共交通の定期的な運行見直し	毎年度実施				

第4章 計画の推進

1. 各主体の役割

本計画は、行政、交通事業者、町民が連携して推進します。行政がリーダーシップ発揮し、下表に示したそれぞれが担う役割や事業の進捗等を相互に確認しながら、目指す公共交通を実現します。

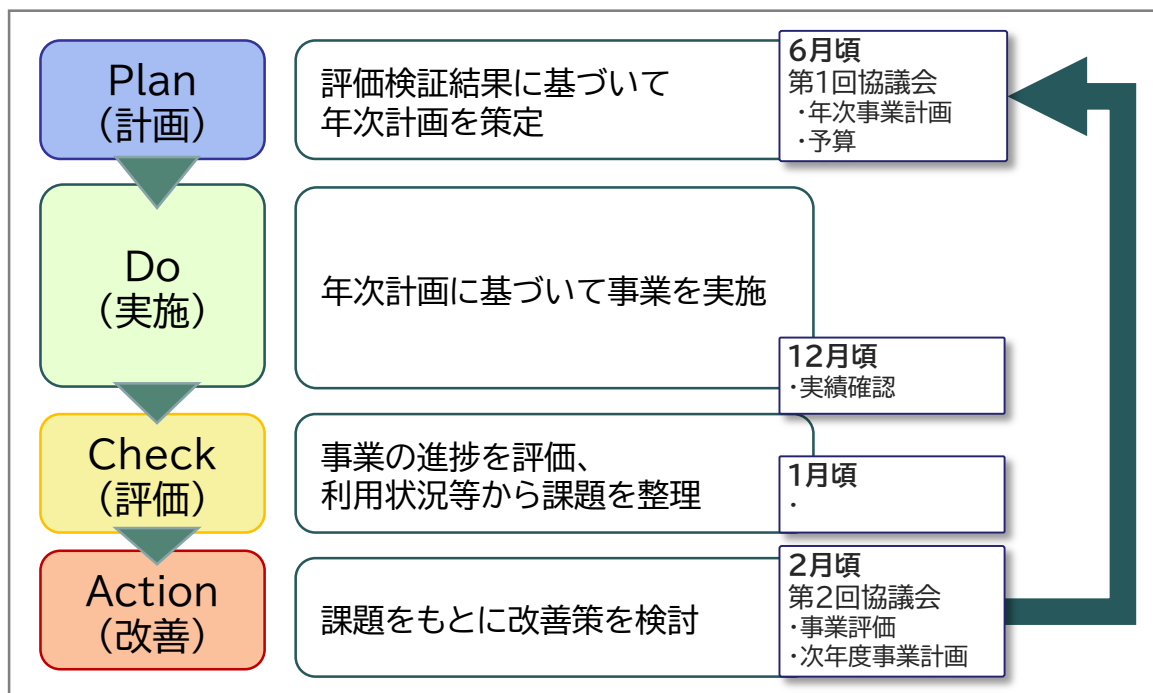
図表 53 各主体の役割

主体	役割
行政	・ 計画全体の管理 ・ 交通事業者、町民、関係機関の調整 ・ 路線バス、乗合タクシー等の維持、見直し内容検討
交通事業者	・ 交通の担い手として、安全な交通サービスの提供 ・ 利便性向上や接続性向上に向けた取り組みや調整
町民	・ 公共交通事業に対する理解を深める ・ 公共交通の利用、協力

2. 評価・検証と改善のサイクル

計画を着実に実行していくため、毎年度、利用実績、運行実績などのデータ（図表 55）を整理し、定期的に公共交通の利用に関する目標、収支・公費負担の目標の状況と各事業の進捗を評価し、改善を行います。町民代表者、交通事業者、行政関係者等で構成する「南木曾町公共交通協議会」において、評価結果を共有するとともに、次年度に向けた改善策を検討します。

図表 54 事業実施、評価・検証と改善の年間スケジュール



図表 55 公共交通の利用に関する目標、収支・公費負担の目標の状況を把握するために収集する
データ

種別	収集するデータ
路線バス	● 日別・便別・停留所別利用者数 ● 便別運行費用 ● 便別運賃収入
デマンドバス	● 登録者数（属性情報を含む） ● 利用者数（登録の属性情報と結合できるようにする） ● 便別運行費用 ● 便別運賃収入
少量輸送バス	● 日別・便別・乗降場所利用者数 ● 便別運行費用 ● 便別運賃収入
病院送迎バス	● 日別・乗降場所利用者数 ● 運行費用 ● 運賃収入

南木曾町地域公共交通計画

令和4年3月

令和6年6月改正

南木曾町
