

計画の位置づけ・目的等

- ◆「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」に基づく地域公共交通計画として策定
- ◆ 行政や交通事業者などの関係者が共通の認識を持ち、一体となって取り組む具体的な施策、役割分担や推進体制等を示す
- ◆ 計画区域：長野県全域、計画期間：令和6年度～令和10年度

地域公共交通を取り巻く状況

本県を取り巻く状況

- ・地域特性
- ・公共交通の整備状況
- ・県民の移動実態
- ・公共交通に係る情勢等

現状と課題

- ①維持・運行に関する課題
 - ・担い手不足
 - ・利用者の減少
 - ・事業者の経営悪化
 - ・免許返納者の増加等
- ②利便性向上に関する課題
 - ・キャッシュレス決済導入の遅れ
 - ・情報提供環境の整備・充実等
- ③脱炭素化に向けた課題
 - ・自家用車への過度な依存
 - ・公共交通機関の脱炭素化等

公共交通等リ・デザイン（再構築）方針（計画の基本方針等）

目指す将来像	自家用車に頼らなくても大きな不便を感じずに誰もが安心して暮らせる持続可能な社会を実現する。特に通院・通学等の日常生活における移動や観光地への円滑な移動が確保されている状態を目指す。
基本的な方針	モータリゼーションの進展や少子高齢化・人口減少の急速な進行を背景として、地域公共交通を民間事業者の自助努力のみで維持していくことは困難な状況となっている。このため、官民連携のもと、行政の主体的な関与により、「社会的共通資本」である地域公共交通の維持・発展、利便性の向上を図る。
計画の目標	①日常生活における自家用車から公共交通への利用転換 ②通院・通学・観光に必要な移動の保証 ③公共交通におけるサービスの品質保証

保証すべき移動

保証すべきサービスの品質（品質保証）

公共交通等を利用して…

①ダイヤ・便数

品質保証を実現させるための具体的な目標や方策を10広域圏ごとに作成し、行政や交通事業者等の関係者が一体となって品質保証の実現に向けて取り組む

施策の方向性

地域公共交通ネットワークの構築

関係者間の役割分担の原則

県

市町村

事業者

県民

施策・事業

- 1 地域公共交通の担い手の確保
 - ・バス・タクシー運転手等の人材確保・育成の取組に対する支援等
- 2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築
 - ・地域鉄道路線の維持、安全性向上等
 - ・県内高速バス路線の確保・充実
 - ・広域的・幹線的なバス路線の維持・確保等
- 3 利用しやすい地域公共交通の実現
 - ・キャッシュレス決済環境の整備推進
 - ・公共交通情報のオープンデータ化の推進等
- 4 移動における脱炭素化の推進
 - ・モビリティマネジメントの推進等

指標・目標値

- (例)
- 県内公共交通機関利用者数
R4：82,180千人 ⇒ R10：100,000千人
- 県民一人当たりの公共交通利用回数
R4：40.6回 ⇒ R10：50回
- 乗合バス事業者の運転手数 等
R5：1,313人 ⇒ R10：1,500人
- ◆目標設定の考え方：コロナ前水準までの回復を目指す

地域編（10広域圏ごとに作成）

- 地域特性、公共交通の現状・課題
 - 地域の交通ネットワーク（拠点と幹線等の設定）
 - 今後、さらに通院・通学・観光のアクセス確保、品質保証の具体化に向けて検討
- 佐久 上田 諏訪 上伊那 南信州
- 木曽 松本 北ア 長野 北信

長野県地域公共交通計画地域編の更新について

計画では、**通院・通学・観光**の移動を保証するとともに、保証すべきサービス（①ダイヤ・便数、②決済環境、③情報提供、④拠点整備、⑤定時性確保）を掲げている

保証すべき移動

公共交通等を利用して…

- ・**通院**…圏域の中核的な医療機関に通院できる
- ・**通学**…圏域内の高校に通学できる
- ・**観光**…鉄道駅や宿泊施設から圏域内の主要な観光地へアクセスできる

保証すべきサービスの品質（品質保証）

- ①**ダイヤ・便数**
 - ・**通院**…午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる
 - ・**通学**…始業前に通学できる、授業終了後・課題活動終了後に帰宅できる
 - ・**観光**…円滑な乗継ができるダイヤ設定＋十分な滞在時間が確保できる
- ②**決済環境**…全県の交通機関で交通系ICカードが整備されている
- ③**情報提供**…バス路線情報等を検索できる環境の整備＋最新情報の維持
- ④**拠点整備**…主要な交通結節点において、快適な待合が整備されている
- ⑤**定時性確保**…朝夕や降雪時等における渋滞対策等が講じられている

掲げた保証すべきサービスは、**最低限の品質**

→ 地域ごとに必要なサービスの水準を議論し、品質保証を実現させるための具体的な取組等を10広域圏ごとに地域編に取りまとめる必要

現状の地域編

- ・地域特性
- ・地域公共交通の概況
- ・地域公共交通の課題



今後の地域編

（現状の地域編に以下を追加）

- ・拠点と軸の再設定
- ・保証すべき品質
- ・品質を保証するための具体的な取組

- 品質保証を具体化するためには、既存路線や既存交通モードにとらわれず、以下の観点に基づき、バス路線等の見直しを行う必要（**新たな支援制度の要件とする予定**）

【バス路線の再編にあたっての観点】

◆通院・通学・観光における品質が保証されているか

※ダイヤ・便数の保証すべきサービスの品質

（県計画記載、今後地域別部会において地域における品質を議論）

通院：午前中に通院でき、午後の早い時間帯に帰宅できる

通学：始業前に通学できる、授業終了後・課外活動終了後に帰宅できる

観光：円滑な乗継ができるダイヤ設定+十分な滞在時間が確保できる

◆利用状況・実態を鑑みて適切な路線となっているか

- ・現行路線の起点、経由地、終点が妥当か
- ・運行ダイヤ、便数、運行形態や車両のサイズが適切か

◆路線同士が競合していないか

- ・複数の事業者が類似の路線を走行していないか
- ・幹線同士又は幹線と準幹線や支線の一部が重複していないか

今後の地域別部会の進め方①-1（拠点の再設定）

○ まずは、 駅や市町村役場周辺など 抽象的な記載 に留まる拠点を具体的な施設等へ 再設定

【各種拠点の位置づけ】

種別	位置づけ
①広域拠点	三大都市圏と直接アクセス可能な交通結節点（新幹線駅や在来線特急停車駅など）
②圏域拠点	圏域の中心市町の交通結節点（駅・複数路線が乗り入れるバス停など） ※地域別部会での協議により圏域内に複数設定することも可 ※一般的な行政手続きや日用品の買物等を行うことができる生活の拠点機能を有することが望ましい
③地域拠点	・各市町村中心部の交通結節点（駅や市町村役場など）※②圏域拠点以外 ・中核的な医療機関、高校、地域の主要な観光地

【地域拠点の考え方】

交通結節点	○鉄道やバス等複数の公共交通機関の乗り換え・乗り継ぎが可能な場所
中核的な医療機関	○高度・専門医療を担う医療機関、総合的な外来診療機能を有する地域に密着した医療機関等 →・医療政策課作成の病院リストを共有 ・保健所等と相談のうえ、最終的には地域別部会で決定
高校	○県内すべての高校（通信制を除く）
地域の主要な観光地	○地域の主要な観光地として地域別部会で議論・決定した観光地 →・令和5年度に地域別部会で議論した観光地を中心に選定 ・商工観光課や地域の観光協会/DMO等と相談の上、最終的には地域別部会で決定

今後の地域別部会の進め方②（品質保証及び拠点間の接続）

- **拠点の再設定後**、拠点間をどのように接続を行うか議論
- 接続の検討を行う際には、地域で必要な**通院・通学・観光**に係る**確保すべきサービスの品質**を議論
 - （例）○○地域では、○時までの中核的な医療機関へ通院できるようにする
- 地域で決定した品質が確保できるよう、以下の役割分担を基本に**拠点間の接続**を議論

	路線の位置づけ	関与の主体	検討の場
圏域拠点 ↓ 地域拠点 （市町村を跨ぐ）	C：幹線	県	地域別部会
地域拠点 ↓ 地域拠点・集落等 （市町村を跨ぐ）	D：準幹線	市町村	地域別部会 ・ 市町村公共交通会議
地域拠点 ↓ 地域拠点・集落等 （市町村内）	E：支線	市町村	市町村公共交通会議

今後の地域別部会の進め方③（品質を保証するための取組）

○拠点間の接続に係る議論終了後、具体的な路線の見直しに伴う取組（見直し）内容を議論。その際、役割分担やスケジュールも併せて議論

【品質を保証するための取組例】

施策	1 幹線の検討と運行				
施策内容	○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、南木曽・木曽病院連絡タクシー、田立線） ②北部幹線（木曽駒高原線、日義巡回線、日義木曽病院線、木曽病院連絡タクシー） 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） ○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。				
役割分担	○運行計画立案＝木曽地域公共交通活性化協議会、木曽郡内6町村、交通事業者 ○事業主体＝今後調整 ○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
	・運行内容検討	・運行内容確定 ・許認可申請 ・実証運行開始	・効果検証 ・運行内容調整 ・本格運行移行	・運行継続 ・PDCAサイクルによる見直し	⇒⇒⇒

(参考) 更新後の地域編 (木曽地域編)

6. 木曽地域

6-1 地域特性など

- 木曽地域は県の南西部に位置し、御嶽山と中央アルプスの間の木曽谷に市街地や居住区などが形成されています。急峻な地形であり、限られた平坦地に比較的施設がまとまって立地していることに加え、山間部の谷あいなどにも小規模な集落が点在していることが特徴といえます。
- 地域間の流動としては、北側で接する松本地域と南西側で接する岐阜県への流動が多く、同程度あります。平成18年に権兵衛トンネルが開通し、伊那地域とも結ばれましたが、松本、岐阜と比べると半数以下にとどまります。
- 商業施設、病院、高等学校などがまとまって立地しているのは、木曽町中心部の木曽福島市街地にほぼ限られていますが、この他に南木曽駅周辺、上松駅周辺にも商店や診療所などの立地がみられます。
- 木曽谷は中山道のルートにもあたり、地域内には8つの宿場があります。福島宿は関所としても知られているほか、妻籠宿は国の重要伝統的建造物群保存地区にも指定されています。この他に、御嶽山、開田高原、木曽駒高原、赤沢自然休養林、阿寺溪谷など、自然豊かな観光地が多数あります。

6-2 地域公共交通の概況

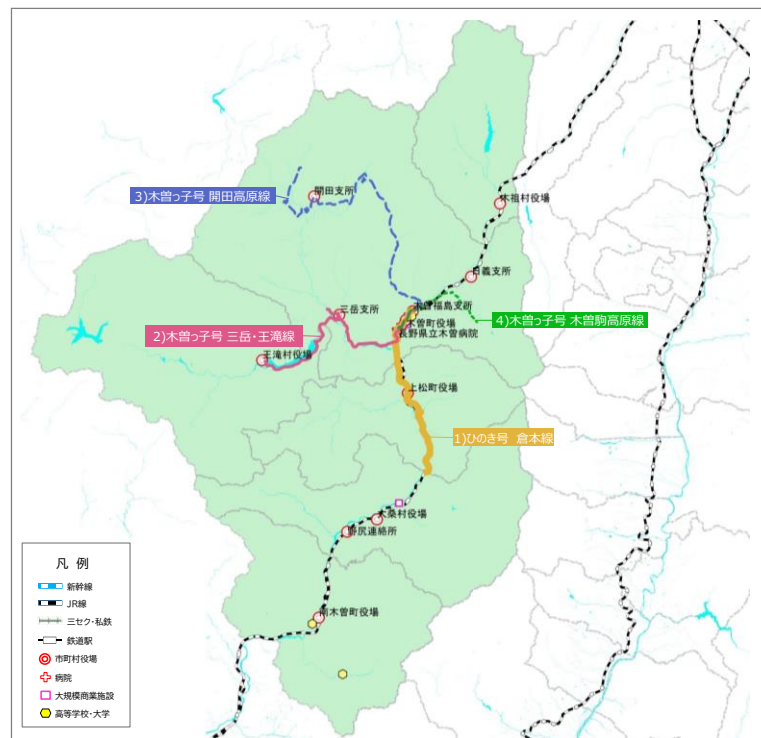
- JR中央本線が地域の北東から南西に向けて走っています。特急しなのが名古屋と長野を結んでおり、概ね1時間に1本の運行があります。普通列車については、朝夕は1時間に1本程度の運行がありますが、日中は2時間に1本程度の運行となっています。
- 木曽地域のバスは、一部の路線を除きほとんどが町村が運営に関与するコミュニティ路線となっています。町村界を跨ぐ主な路線としては木曽町が運営する3路線と上松町が運営する1路線があります。

6-3 地域公共交通の課題

- JR中央本線の特急列車は概ね1時間に1本の運行が確保されていますが、地域内の特急停車駅は木曽福島駅に限られます。上松駅、南木曽駅も一部の特急列車が停車しますが、2〜4本/日程度にとどまります。
- 普通列車については、日中は2時間空く時間帯もあり、特急との乗継利用にも支障があるほか、地域内々の利用についても、通院や買い物など生活利用には対応しづらい状況となっています。また、駅から病院やスーパーまでは距離があるところも多く、アクセスに課題があります。
- 郡の中心である木曽福島市街地に向けて各町村がコミュニティバスを運行させているため、とくに国道19号に沿った南北軸で路線の重複が目立ちます。
- 町村間を跨ぐ4路線については、コミュニティバスへの移行前は国庫補助の対象路線となっており、新たな補助取得により、路線の維持がしやすくなる可能性も考えられます。
- 鉄道駅から観光地へのアクセスとしては、やぶらは高原、木曽福島スキー場、木曽駒高原、妻籠宿・馬籠宿などは町村のコミュニティバスにより、通年にわたり運行が確保されているほか、御岳ロープウェイ、赤沢自然休養林も季節路線が運行されています。しかし、地域内にはこの他にも観光施設が多く、二次交通が不足している箇所もみられます。
- 木曽地域は、リニア中央新幹線の岐阜県駅の利便性も高いものと考えられます。

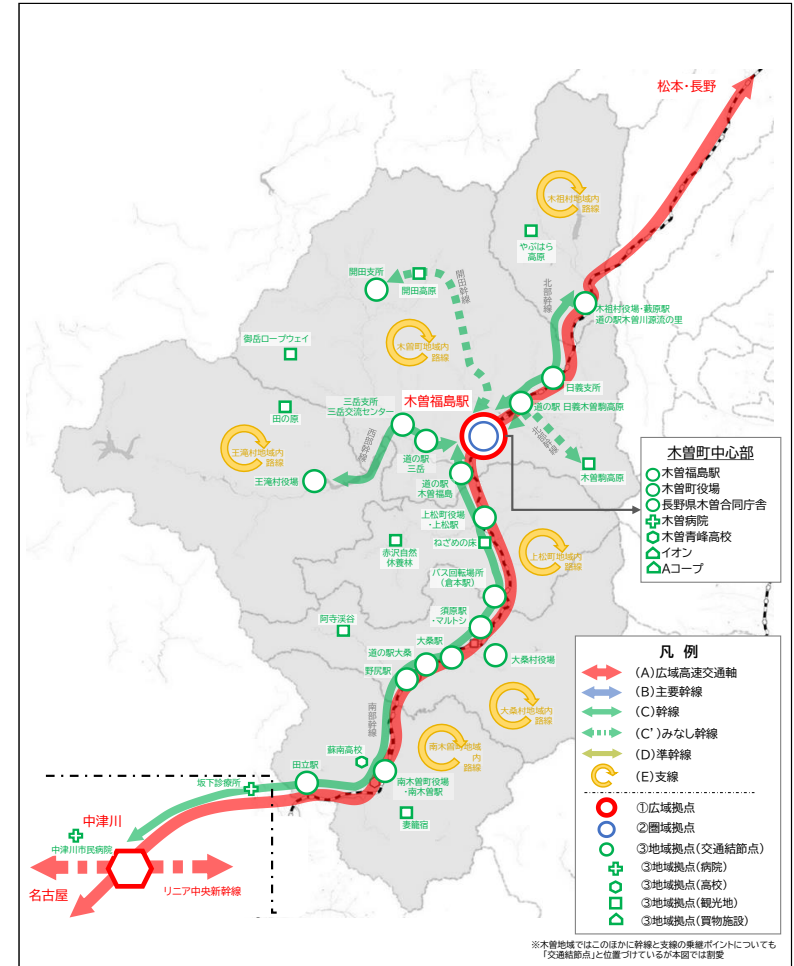
市町村界を跨ぐ主なバス路線の状況							
令和5年10月1日現在 (データの年次は令和4年度のもの。ただし地域間幹線系統 の国庫補助額は令和6年度申請のもの)							
No.	路線種別	運行事業者 (委託先)	路線名	路線 距離	運行便数 (往復数)	利用者数 (輸送人員)	収支率 国庫申請額 (千円)
1		おんたけ交通	ひのき号 倉本線	17.9	9.0		
2	コミュニティ路線	おんたけ交通	木曽っ子号 三岳・玉滝線	25.0	10.5		
3	(廃止代替含む)	おんたけ交通	木曽っ子号 開田高原線	35.6	10.5		
4		おんたけ交通	木曽っ子号 木曽駒高原線	10.4	10.0		

○路線不定期運行・区域運行の路線は除く
○観光路線は除く
○日3往復未満の路線は除く
○市町村界の基準は平成の大合併前の区画によるもの
(国の地域間幹線系統補助の要件を勘案)



6-4 拠点と軸の設定

区分	名称	凡例	位置づけ	具体的な拠点・路線
拠点	①広域拠点	○	○三大都市圏などと直接アクセス可能な交通結節点	木曽町 ・木曽福島駅
	②圏域拠点	○	○圏域の中心市町の交通結節点	木曽町 ・木曽町役場 ・日義支所 ・開田支所 ・三岳支所 ・長野県木曽合同庁舎 ・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
	③地域拠点	○	○各市町村中心部の交通結節点 ○中核的な医療機関、高校、主要な観光地、買い物先施設	木曽町 ・木曽病院 ・木曽青峰高校 ・イオン ・Aコープ ・木曽駒高原 ・開田高原 ・御岳ロープウェイ
				上松町 ・上松町役場 ・上松駅 ・バス回転場所(倉本駅) ・赤沢自然休養林 ・ねごめの床
				南木曽町 ・南木曽町役場 ・南木曽駅 ・田立駅 ・蘇南高校 ・妻籠宿
				木祖村 ・木祖村役場 ・敷原駅 ・道の駅 木曽川源流の里きそむら ・やぶはら高原
				王滝村 ・王滝村役場 ・田の原
				大桑村 ・大桑村役場 ・須原駅 ・大桑駅 ・野尻駅 ・道の駅 大桑 ・マルトシ ・阿寺溪谷
				中津川市 ・坂下診療所 ・中津川市民病院
				中津川市 ・中央西線(特急列車) ・リニア中央新幹線
軸・路線	[A]広域高速交通軸	↔	三大都市圏と県内の広域拠点を接続	鉄道 ・中央西線(特急列車) ・リニア中央新幹線
	[B]主要幹線	↔	隣接県と県内や県内の広域拠点を接続	鉄道 ・中央西線(普通列車)
	[C]幹線	↔	圏域拠点と地域拠点を接続	バス ・北部幹線(荻原系統) ・南部幹線・西部幹線
	[C']みなし幹線	↔	準幹線の位置づけであるが圏域拠点への移動に必要不可欠な路線	バス ・北部幹線(木曽駒系統) ・開田幹線
	[D]準幹線	↔	地域拠点と地域拠点を接続	—
	[E]支線	↔	地域拠点と目的施設を接続	バス 乗合タクシー ・各町村のコミュニティ交通



6-5 保証すべき品質

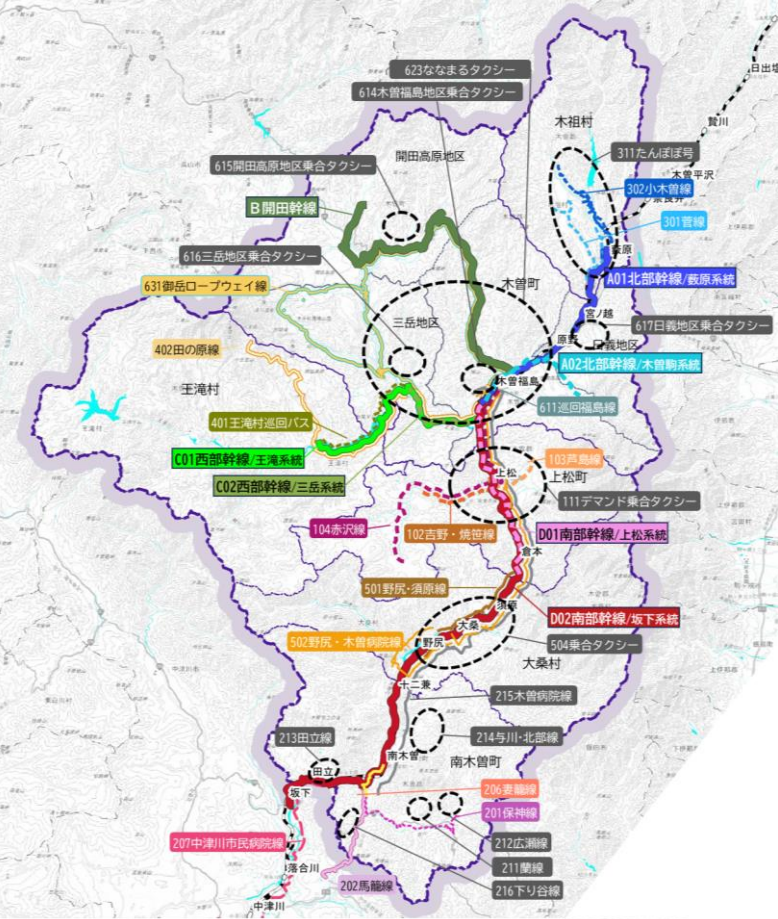
種別	品質保証の基本的な考え方				設定する水準		
	通 院	通 学	買 物	観 光	運行日	運行 時間帯	運行 本数
【B】 主要 幹線	木曽地域を出発して隣接圏域の病院に午前中に到着。診療を終え、お昼前後に帰宅できる便がある。	木曽福島駅を出発して隣接圏域の高校への登下校に対応した便がある。 下校時は、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅にあわせた便がある。	日常の買物移動については、原則として圏域を跨ぐものは想定しないが、通院と同様のパターンで移動できることで、ニーズに対応できるものとする。	一次交通の位置づけであり、個別の観光地にあわせた路線や駅の設定などは行わないが、観光ニーズに対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
	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)
【C】 幹線							
【D】 準幹線	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	【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)

6-6 品質を保証するための具体的な取組（抜粋）

施策	1 広域幹線の検討と運行					
施策内容	・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、南木曽・木曽病院連絡タクシー、田立線） ②北部幹線（木曽駒高原線、巡回日義線、日義木曽病院線、木曽病院連絡タクシー） ③西部幹線（三岳・玉滝線、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。					
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 ・運行内容検討 ・住民調整 ・説明等	令和7年度 ・運行内容確定 ・許認可申請 ・実証運行	令和8年度 ・効果検証 ・運行内容調整 ・本格運行	令和9年度 ・運行継続 ・PDCAサイクルによる見直し	令和10年度 ⇒⇒⇒	令和11年度 ⇒⇒⇒
施策	2 支線の再編					
施策内容	・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。 ・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。					
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 ・運行内容検討 ・住民調整 ・説明等	令和7年度 ・運行内容確定 ・許認可申請 ・実証運行	令和8年度 ・効果検証 ・運行内容調整 ・本格運行	令和9年度 ・運行継続 ・PDCAサイクルによる見直し	令和10年度 ⇒⇒⇒	令和11年度 ⇒⇒⇒
施策	3 幹線・支線の結節点の整備					
施策内容	・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設備を設けるものとする。					
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 ・幹線ルート検討 ・候補地選定	令和7年度 ・再編実施に伴い結節機能確保	令和8年度 ・付帯機能検討 ・施設拡充	令和9年度 ⇒⇒⇒	令和10年度 ⇒⇒⇒	令和11年度 ⇒⇒⇒

○木曽地域公共交通計画は6ヶ年計画であるため、それにあわせて記載

(参考) 見直し後の路線図



今後のスケジュールについて

