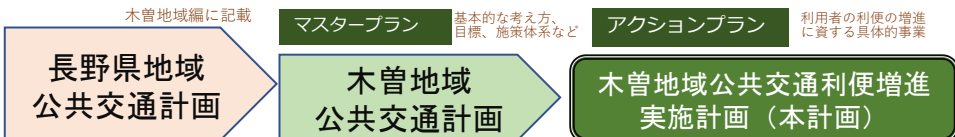


木曽地域公共交通利便増進実施計画 概要版

1 計画策定の目的と計画の位置づけ

目的と位置づけ

持続可能な地域公共交通の実現を図るため「木曽地域公共交通計画」に示される事業のうち、路線の再編や運賃、運行ダイヤなど利用者の利便の増進に資する取組を具体的に示す【木曽地域公共交通利便増進実施計画（アクションプラン）】を策定します。



2 計画の期間及び区域

実施区域 木曽郡全域

5年間（令和7年度～令和11年度）

	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
木曽地域公共交通計画						
利便増進実施計画		実施	検証・見直し・実行			

計画期間

3 木曽地域における公共交通をとりまく現状と課題（本計画に関連する課題）

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

その他の課題

- ・地域間幹線系統補助（国庫補助金）の非取得

4 地域公共交通計画の施策体系と利便増進事業の位置づけ

目標①: 地域公共交通ネットワークの再構築	利便	目標②: 利便性の向上	利便	目標③: 地域公共交通の持続可能性の向上	利便
①-1 郡内の公共交通体系の再構築・運用		②-1 情報提供の充実・高度化		③-1 補助金の取得	
・広域幹線の検討と運行	イ	・広域案内パンフレット・ホームページの制作	ハ	・広域幹線に対する地域間幹線系統補助金の取得	ハ
・支線の再編	イ	・GTFSデータの整備・運用	ハ	・接続路線についてのフィーダー系統補助金の取得	ハ
①-2 結節点の整備		②-2 結節点における待合環境の整備	ハ※	③-2 運行事業費の見直し	
・幹線・支線の結節点の整備	ハ	・屋内での待合環境の整備	ハ※	・郡内統一基準の設定・運用	
①-3 リニア中央新幹線へのアクセス確保		・デジタルサイネージの設置支援	ハ※	③-3 担い手の確保	
・中央西線の運行拡充への要望活動		②-3 バリアフリー化・ゼロカーボン推進		・運転手の雇用促進	
・広域幹線による接続検討		・車両の更新	ハ※	・運営管理職員の登用	
		・鉄道駅におけるエレベーター等の整備推進		③-4 利用促進	
		②-4 ダイヤの調整		・地域一丸となった利用促進運動の展開	
		・乗継に適したダイヤの検討	イ	・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）	
		・中央西線のダイヤ調整についての要望活動		・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	
		②-5 運賃体系の統一		・イベント、フォーラムなどの開催	
		・郡内統一の運賃基準の導入	ロ		
		②-6 キャッシュレス化の推進			
		・導入可能なキャッシュレス決済方式の検討	ハ※		

（注1）利便増進事業で実施する事業は、カタカナがついている項目

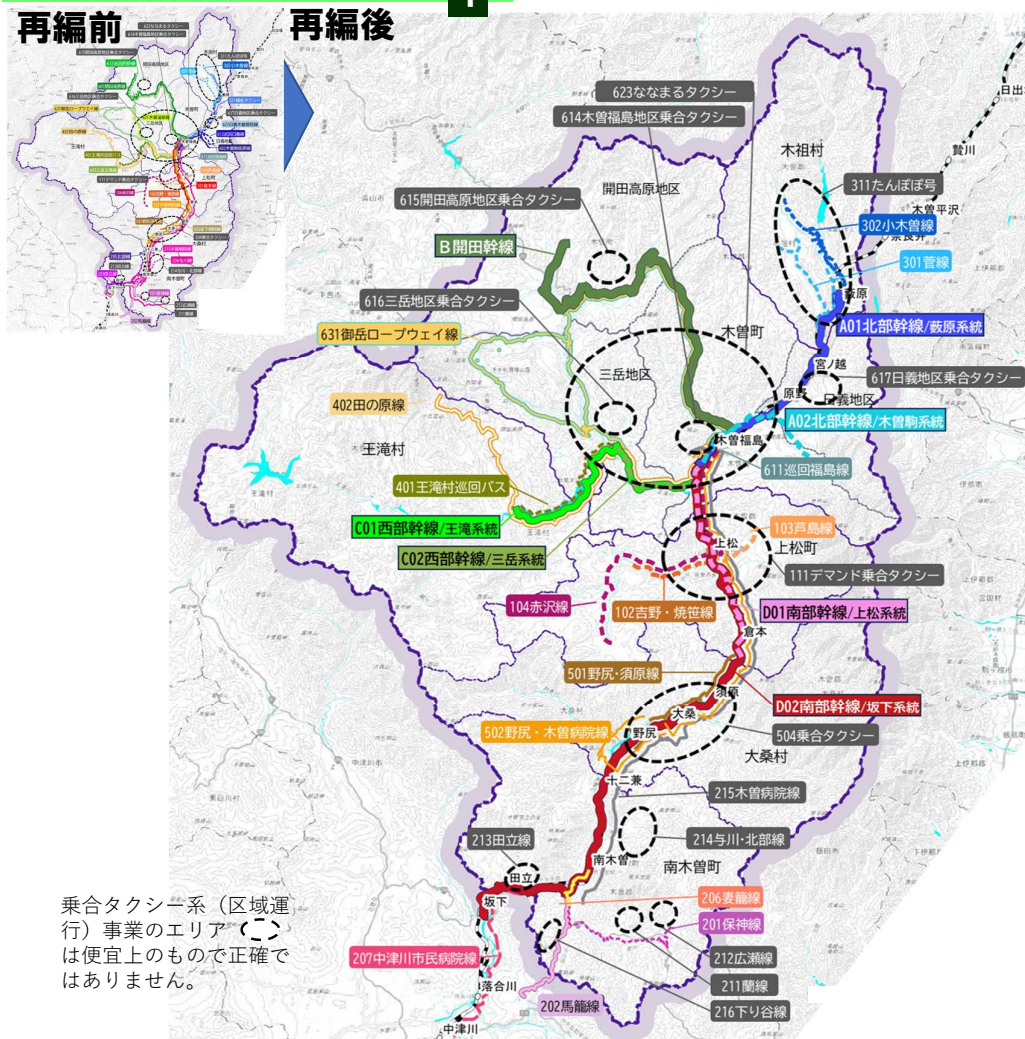
（注2）「※」は調整が整い次第段階的に実施する事業（「参考情報」）として配置

5 ①利便増進事業の内容

資料1

(1)広域幹線の新設事業

(2)支線の再編・運行事業



乗合タクシー系（区域運行）事業のエリア（〇）は便宜上のもので正確ではありません。

■再編前の公共交通ネットワーク(令和6年10月時点)
39路線（観光路線・乗合タクシー等含む）

■再編後の公共交通ネットワーク(令和7年10月～)
36路線（4広域幹線・7系統 + 29のフィーダー線
（観光路線・乗合タクシー含む））

【広域幹線の運行概要】

郡内のバス路線の
うち13路線を
4広域幹線7系統
に再編

系統	運行事業者	キロ程	運行本数		使用車両	
			平日	土休日		
A01	藪原系統	やぶはらタクシー(株) おんたけ交通(株)	20.2km	8～10便 (上4～5下4～5)	6便(上3下3)	小型バス (29人)
A02	木曽駒系統	おんたけ交通(株)	10.5km	14便(上7下7)	8便(上4下4)	小型バス (29人)
B01	開田系統	おんたけ交通(株)	34.7km	21便(上11下10)	14便(上7下7)	中型バス (57人)
C01	王滝系統	おんたけ交通(株)	21.8km	15便(上8下7)	10便(上5下5)	中型バス (57人)
C02	三岳系統	おんたけ交通(株)	9.9km	6便(上3下3)	2便(上1下1)	中型バス (57人)
D01	上松系統	おんたけ交通(株)	17.8km	11便(上6下5)	6便(上3下3)	中型バス (57人)
D02	坂下系統	おんたけ交通(株)	47.9km	7～10便 (上3～5下4～5)	4便(上2下2)	小型バス (29人)

○重複路線を広域幹線として再編、町村のフィーダー線は結節点20か所で
広域幹線に接続することで地域公共交通で移動ができるネットワークを形成

(3)統一運賃基準の導入事業

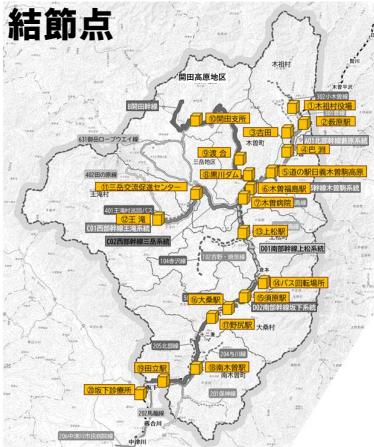
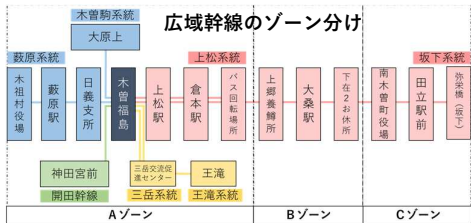
【広域幹線の運賃】
①木曽福島からの直線距離に基づきA～Cにゾーン分け
②初乗り200円とし、ゾーンを一つ跨ぐごとに200円加算
(※Aゾーン内の移動で系統間の乗継が生じた場合は、その都度運賃が発生します。)
【乗継割引制度】
支線から広域幹線に乗り継ぐ場合「乗継元と乗継先の運賃を比較して、高い方の運賃」を採用

(4)運行環境改善事業

①結節点の整備（参考情報）（令和8年度～整備）	
事業のねらい	- 再編後の路線では、広域幹線と地域内路線という体系となるため、円滑で快適な結節点の整備が重要 - 屋内施設が利用できるとともに、バスの到来を屋内から確認でき、運転手側にも利用者が待機していることが視認できることが理想的 - 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
事業内容	- 幹線の20箇所を支線からの乗継の結節点として位置づけ - 乗継の結節点については、基本的には既存施設の活用で対応するが、必要に応じて待合い環境を整備 ※当事業は調整中であり整い次第計画期間内に段階的に実施

②バスに関するデザインの共通化（令和7年3月～デザイン公募、運行に併せて活用）	
事業のねらい	再編事業にあたり、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ことで、わかりやすさを向上
事業内容	- ロゴデザイン募集、選考 - 制作物の仕様検討 - ラッピング・バス停パネル等の制作、設置

③デジタルサイネージの導入(参考情報)（令和8年度～結節点と併せて整備）	
事業のねらい	- 主要結節点についてデジタルサイネージを設置し、バスの運行情報などを表示することで、利便性を向上 - 全県的な支援制度が整った場合は、これも活用
事業内容	- 提供情報の整備 - 結節点への電源、通信設備の導入 - デジタルサイネージ（液晶ディスプレイ）の購入、設置 ※当事業は調整中であり整い次第計画期間内に段階的に実施

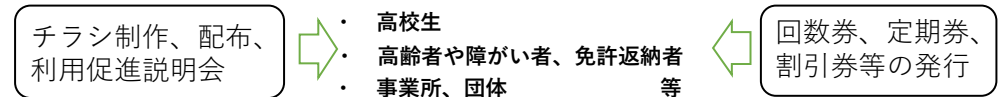


(5)利便性向上事業

①キャッシュレス決済（参考情報）（令和7年10月～）	- 広域幹線は全路線、支線は町村が希望する路線にQR決済を導入 - 支払いの処理スピードを高め、運行の定時性を確保 - QR決済の利用状況やインバウンド観光客等のニーズを確認しながら、今後、交通系ICカード（地域連携ICカード等）やクレジットカードタッチ決済の導入についても検討 ※当事業は調整中であり整い次第計画期間内に段階的に実施
②新規車両の導入（参考情報）（令和8年度～）	- バス車両は、中古車両が多く、老朽化が進み、車両修繕費も高いため、計画的に更新 - 導入にあたっては国庫の補助金などを活用 - 誰もが乗降しやすい低床車両を導入し利便性、快適性が向上 - 温室効果ガス削減など環境配慮型車両（EVバス）を導入し環境保全に貢献 ※当事業は調整中であり整い次第計画期間内に段階的に実施
③乗換・経路情報提供（現在整備中）	- スマートフォンが普及し、デジタルサービスへのデータ提供が重要で、地域内のすべての路線について情報の提供し、利便性を向上 - JR中央西線でもデータ提供があり、域外からの来訪者にとっても利便性が向上
④乗合タクシー等予約システムの導入（令和7年10月～）	- デマンド乗合タクシーは、全国的にAIなどを活用した予約配車システムの導入がスタンダードとなっているが、木曽地域の乗合タクシーについては、現在は、事業者に電話予約制 - 高齢者層も含め、スマートフォンが普及しつつあり、インターネット予約のニーズも高い - 再編後は13の乗合タクシー系事業（区域）のほか多くの予約制運行が実施されるため予約を一元的に受け付けることができるシステムを構築し利便性を向上 （予約方法は従前の方法と併用）
⑤マップ・時刻表の作成（令和7年10月～）	- インターネットでの乗換案内に加えスマートフォンを保有していない利用者も考慮し、紙媒体による情報提供を実施 - 紙媒体による情報を主要施設に設置するとともに、ホームページにもアップして提供 - 路線図マップや時刻表パンフレットは一覧性が高く、地域路線の全体像を把握するのに便利

(6)利便増進事業に関連して行われる事業

利用促進・啓発の取り組み



利便増進事業の取り組みを利便性・持続可能性の向上につなげます

利用者の皆さまの利便性の向上

- 町村間を移動する場合に鉄路以外にバス移動の選択肢が増加し、多様な利用目的に対応可能
- 多くの停留所でバスの乗降機会が増加
- 土休日便(土日祝)の運行により乗降できるバスが増加
- 現行の体系を引き継ぐフィーダー路線も、広域幹線への接続を重視し各結節点でのスムーズなダイヤにより移動範囲が拡大及び利便性が向上
- わかりやすく、利用しやすい運賃体系、割引券及びキャッシュレスの導入により、よりバスを日常の移動手段として活用
- 結節施設の整備により、快適な待合空間を提供
- 低床バスや環境配慮型の車両の導入により誰に対しても優しい移動手段となる など

地域公共交通の持続可能性の向上

- 統合された資源(車両・運転手)を別路線などの運行に活用できる
- 国・県の補助金を活用して、町村の財政負担の軽減が図られる など

(長野県公共交通計画木曽地域編・更新後)

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關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

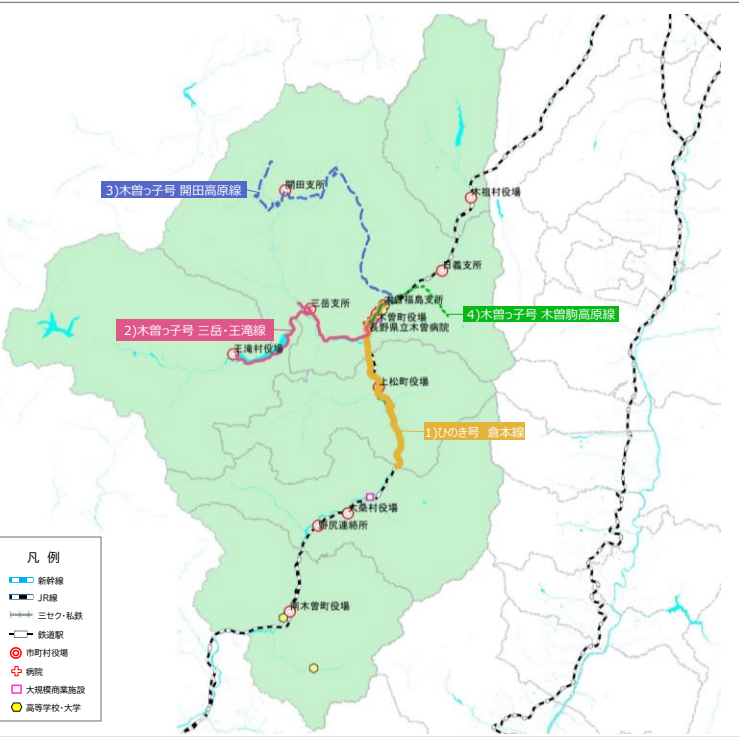
- JR中央本線の特急列車は概ね1時間に1本の運行が確保されていますが、地域内の特急停車駅は木曽福島駅に限られます。上松駅、南木曽駅も一部の特急列車が停車しますが、2～4本/日程度にとどまります。
- 普通列車については、日中は2時間空く時間帯もあり、特急との乗継利用にも支障があるほか、地域内々の利用についても、通院や買い物など生活利用には対応しづらい状況となっています。また、駅から病院やスーパーまでは距離があるところも多く、アクセスに課題があります。
- 郡の中心である木曽福島市街地に向けて各町村がコミュニティバスを運行させているため、とくに国道19号に沿った南北軸で路線の重複が目立ちます。
- 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、リア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

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			

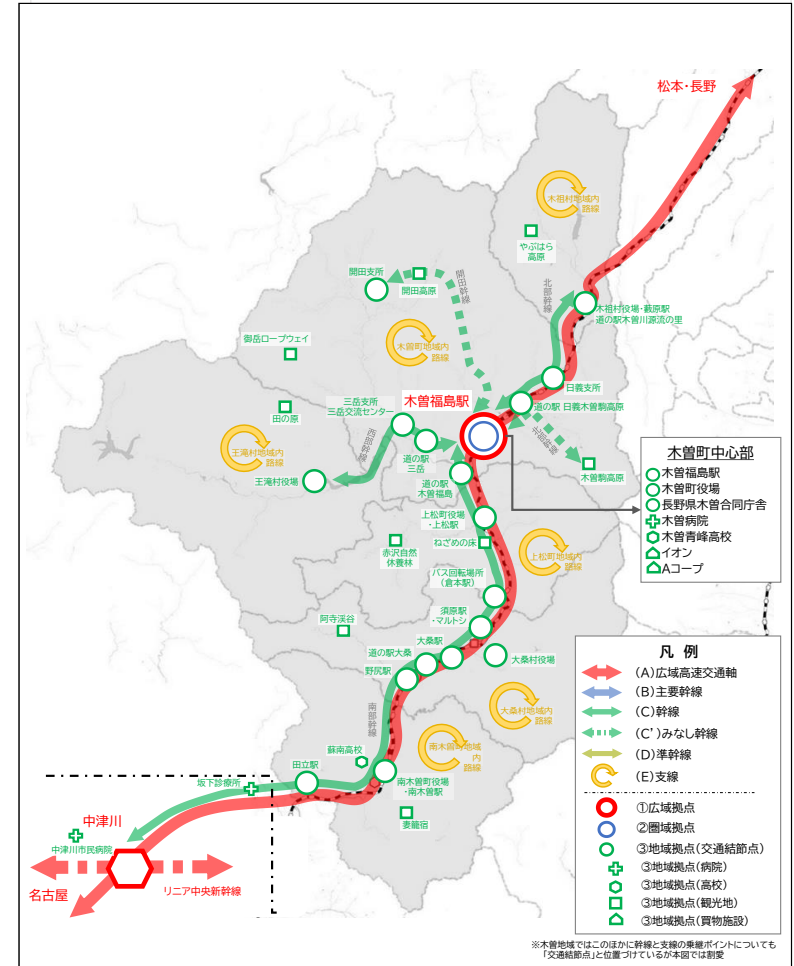
令和5年10月1日現在
(データの年次は令和4年度のもの。ただし地域間幹線系統の国庫補助額は令和6年度申請のもの)

○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 ・藪原駅 ・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
				鉄道 ・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(普通列車) ・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	バス ・北部幹線(藪原系統) ・南部幹線・西部幹線
	[C]幹線	↔	圏域拠点と地域拠点を接続	バス ・北部幹線(木曽駒系統) ・開田幹線
	[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 ・開田幹線
	[D]準幹線	↔	地域拠点と地域拠点を接続	バス ・各町村のコミュニティ交通
	[E]支線	↔	地域拠点と目的施設を接続	バス ・各町村のコミュニティ交通



6-5 保証すべき品質

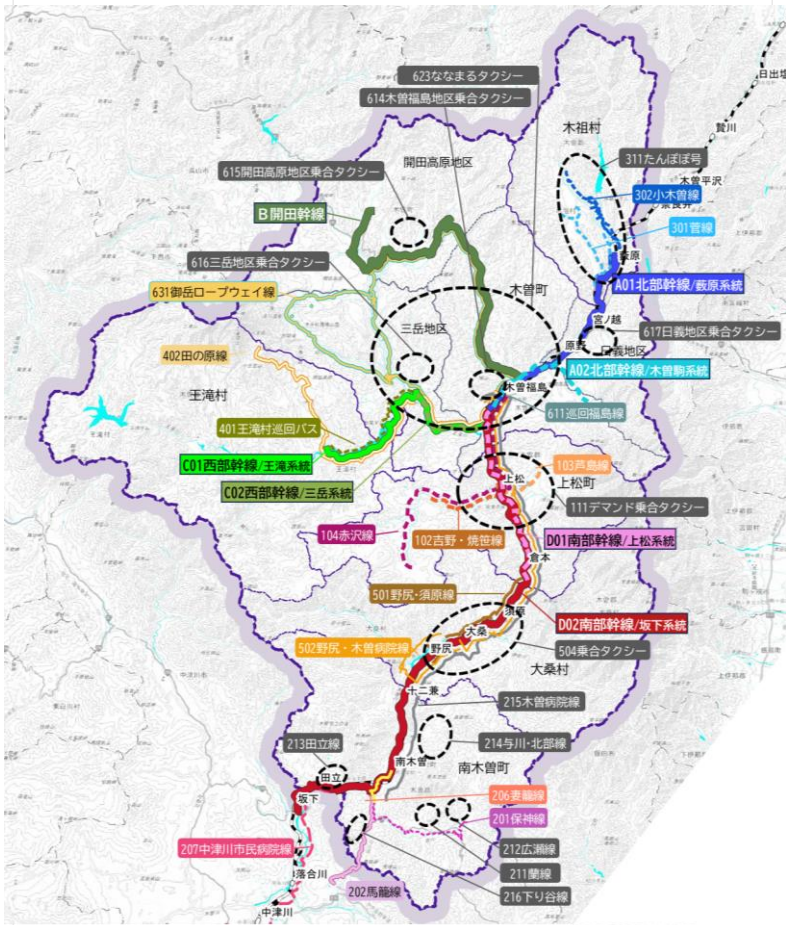
種別	品質保証の基本的な考え方				設定する水準		
	通 院	通 学	買 物	観 光	運行日	運行 時間帯	運行 本数
【B】 主要 幹線	木曽地域を出発して隣接圏域の病院に午前中に到着。診療を終え、お昼前後に帰宅できる便がある。	木曽福島駅を出発して隣接圏域の高校への登下校に対応した便がある。 下校時は、終業後ほどなくと塾や部活動後の帰宅にあわせた便がある。	日常の買物移動については、原則として圏域を跨ぐものは想定しないが、通院と同様のパターンで移動できることで、ニーズに対応できるものとする。	一次交通の位置づけであり、個別の観光地にあわせた路線や駅の設定などは行わないが、観光ニーズに対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)
【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、大桑・木曽病院線、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・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。 ・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。					
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 ・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	⇒⇒⇒⇒	⇒⇒⇒⇒
施策	2 支線の再編					
施策内容	・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。					
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	⇒⇒⇒⇒	⇒⇒⇒⇒
施策	3 幹線・支線の結節点の整備					
施策内容	・各町村に必要な箇所結節点を整備する。 ・広域幹線の路線に面した公共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、快適な待合が可能になるよう建物内が利用でき、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	⇒⇒⇒⇒	⇒⇒⇒⇒	⇒⇒⇒⇒

○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



(長野県公共交通計画木曽地域編・更新前)

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。
- この他にも、南木曽町、木祖村、大桑村からは木曽病院行きの通院バス、乗合タクシーなどの運行が行われています。

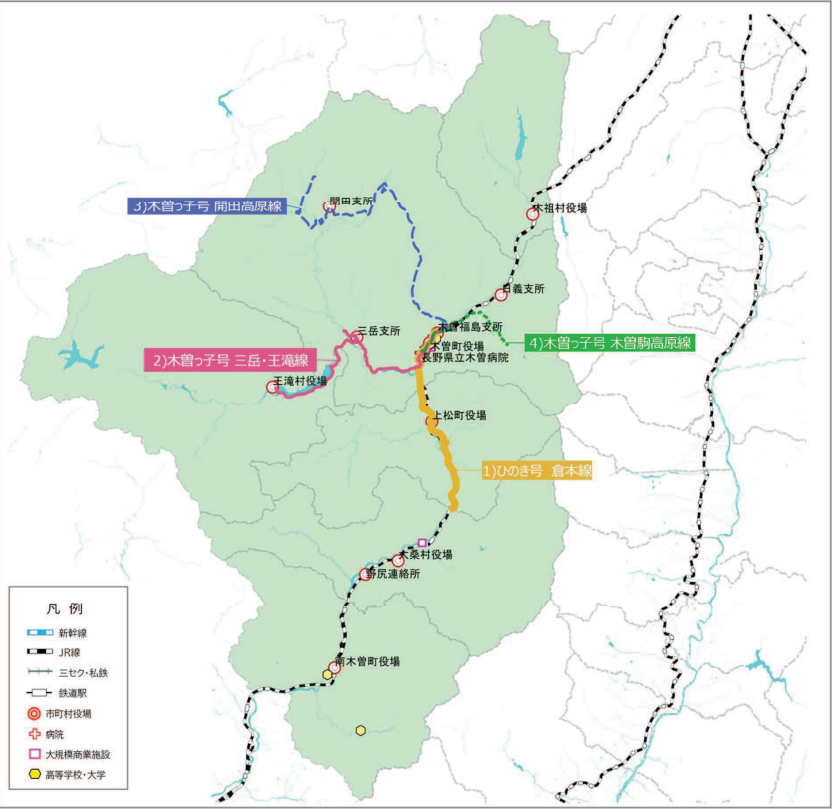
6-3 地域公共交通の課題

- 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。
- 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、やぶはら高原、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、御嶽ロープウェイ、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 年度のものです。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 (廃代替含む)	おんたけ交通	木曽っ子号 三岳・王滝線	25.0	10.5			
3		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			



6-1 地域公共交通の将来ネットワーク

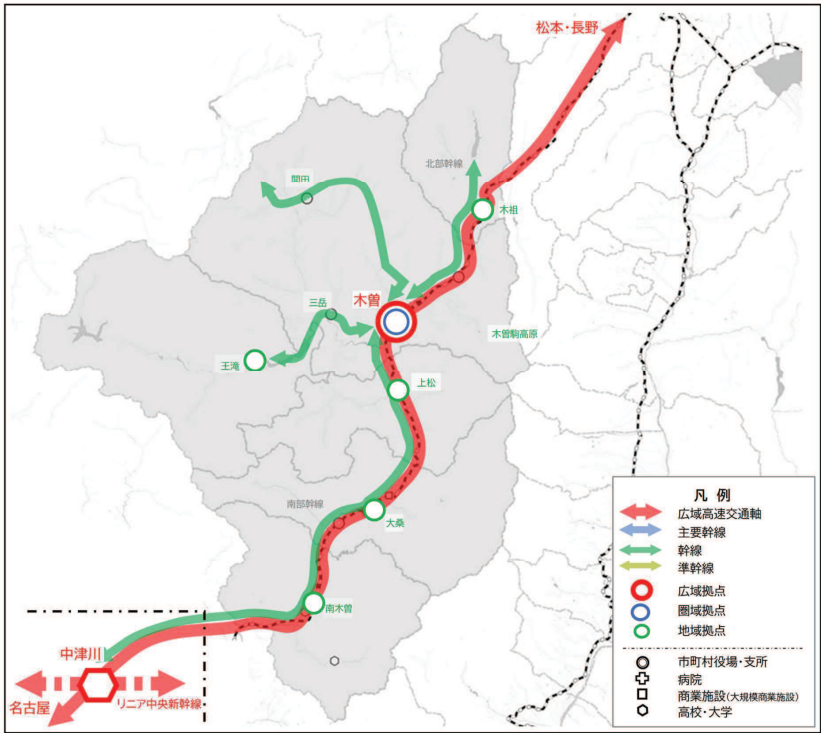
A 広域高速交通軸(三大都市間連携)

塩尻と名古屋を結ぶJR中央本線(中央西線)を広域高速交通軸と主要幹線の両方に位置づけ、このうち三大都市圏との連携は特急列車に対して役割を持たせるものとします。特急停車駅として木曽福島駅を広域拠点及び圏域拠点に位置づけるものし、運行事業者とも連携しながら、利便性の向上策などについて検討していきます。

また、隣接する岐阜県中津川市は、リニア中央新幹線の岐阜県駅の設置が予定されていることから、アクセスの向上策についても検討していくものとします。

B 主要幹線(隣接県連携・広域圏間連携)

JR中央本線(中央西線)のうち、普通列車については、地域住民の日常移動を支える重要な路線であり、主要幹線として位置づけます。運行事業者に対してサービスの維持などを求めています。



C 幹線(圏域中心市町・周辺市町村間連携)

幹線としては、現行の各町村のコミュニティバスを方面別に統合するかたちで南部幹線(仮称)、北部幹線(仮称)、西部幹線(仮称)、開田幹線(仮称)の4路線へ再編することを目指します。これらの路線については、国・県の地域間幹線系統補助の活用についても検討を進めます。なお、木曽地域については、JR中央本線(中央西線)が各町村の中心部(地域拠点)付近を概ね通っているため、同線が幹線及び準幹線の役割も併せ持つものと位置づけます。

D 準幹線(市町村間連携)

木曽地域は、準幹線として個別路線の設定はしませんが、各町村によるコミュニティ交通などを活用して、市町村間連携も図っていくものとします。

拠点と軸の設定.

区分	名称	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県の玄関口	木曽町	・木曽(木曽福島駅・町役場周辺)
	圏域拠点	・圏域の中心地	木曽町	・木曽(木曽福島駅・町役場周辺)
	地域拠点	・各町村内における交通結節点、目的先施設	上松町	・上松(駅・町役場周辺)
			南木曽町	・南木曽(駅・町役場周辺)
			木祖村	・木祖(藪原駅・村役場周辺)
			王滝村	・王滝(村役場周辺)
軸	広域高速交通軸	・三大都市圏と県内の広域拠点を高速で結ぶ軸	鉄道	・中央西線(特急列車)[JR東海]
	主要幹線	・隣接県と県内や県内の広域圏間(圏域拠点)を結ぶ路線	鉄道	・中央西線(普通列車)[JR東海]
	幹線	・圏域の中心市町(圏域拠点)と市町村(地域拠点)を結ぶ路線	バス	・南部幹線(仮称)☆ ・北部幹線(仮称)☆ ・西部幹線(仮称)☆ ・開田幹線(仮称)☆
	準幹線	・圏域の中心市町以外の市町村間(地域拠点)を結ぶ路線	—	—

★=国・県の地域間幹線系統補助対象路線
☆=国・県の地域間幹線系統補助の対象となる可能性がある路線