

第 2 次上松町地域公共交通計画

令和6年3月

目 次

第 1 章 はじめに	1
1. 計画策定の背景と目的	1
2. 計画の基本的事項	1
(1) 計画の区域	1
(2) 計画の期間	1
(3) 計画の位置づけ	1
第 2 章 地域及び公共交通の現状と課題	2
1. 地域概況と人口	2
(4) 地勢	2
(5) 施設立地	3
(6) 人口分布	4
(7) 人口推移と将来推計	5
(8) 小括	7
2. 公共交通の運行状況と利用状況	8
(1) 上松町の公共交通網	8
(2) 公共交通のカバー圏域	9
(3) 公共交通の利用者数と収支	10
(4) コミュニティバスの運行費用	18
(5) タクシー補助の利用状況	21
(6) 小括	22
3. 住民の移動実態	23
(1) 住民の全体移動	23
(2) 交通不便者の移動	25
(3) 運転免許の保有と返納に対する意識	29
(4) コミュニティバスの利用状況	30
(5) タクシーおでかけポイントカードの利用状況	31
(6) 小括	31
4. 高校生の通学実態	32
(1) 課外活動の状況	32
(2) 登下校の移動手段	32
(3) 鉄道の利用有無と自宅・駅間の移動手段	33
(4) 家族送迎の状況	33
(5) 小括	33
5. 観光客の入込み数と観光路線の利用状況	34
6. 課題のまとめ	35

第3章 地域公共交通の再整備における基本方針	36
1 地域公共交通の再整備・維持に関する基本的な考え方	36
(1) 上松町がめざす地域公共交通のあり方	36
(2) 上松町が再整備する公共交通の基本的な考え方	36
(3) 本町の公共交通が持つべき役割・機能	37
2 公共交通の再整備・維持に関する具体的な方針	38
(1) 公共交通の再整備の方針	38
(2) 再編する公共交通の役割とサービスレベル	39
(3) 再編実施の考え方	39
(4) 目標値の設定	40
第4章 目標達成のために実施する事業	42
1 実施事業の一覧と実施主体	42
2 実施事業の詳細	43
(1) 地域公共交通の再編・運行事業	43
(2) タクシー助成事業	45
(3) 地域公共交通の評価・見直し	45
(4) 利用環境整備事業	46
(5) 啓発・利用促進事業	46
3 事業スケジュール	49
第5章 計画の推進体制	50
1 各主体の役割	50
2 評価・検証と改善のサイクル	50
用語解説	52

第1章 はじめに

1. 計画策定の背景と目的

上松町では平成 19（2007）年に「上松町コミュニティバス運行計画」を策定し、移動制約者の外出機会の確保および町民相互の交流機会の増進による町全体の活性化を図ることを目的に、同年 7 月より倉本線、吉野・焼笹線、上条・芦島線のコミュニティバスの運行を開始しました。また、平成 20（2008）年度～平成 22（2010）年度は、国土交通省「地域公共交通活性化・再生総合事業」を活用し、実証運行や施設整備を進めてきました。

「上松町コミュニティバス運行計画」が平成 23（2011）年度末に計画期間終了となるのに合わせ、本町における地域公共交通の果たすべき役割と体系を取りまとめた「上松町地域公共交通計画」〔計画期間：平成 24（2012）年度～平成 28（2016）年度〕を策定し、軽微な見直しをしながら今日まで本計画に基づいた運行が行われてきました。しかし、運行開始当初 5,500 人を超えていた人口が現在では 4,000 人程度まで減少したことや、近年の ICT 技術を取り入れた小規模輸送を効率的に行う公共交通整備の事例が増えるなど、地域公共交通のあり方の選択肢が多様化していることを鑑み、本町でも現状の公共交通を見直し、再編する時期を迎えていると言えます。

そこで、町や公共交通を取り巻く状況を改めて調査・分析し、課題を整理したうえで、本町での実情に合った持続可能な地域公共交通を実現するための基本的な考え方や新たな整備方針を取りまとめ「第 2 次上松町地域公共交通計画」を策定します。

2. 計画の基本的事項

（1）計画の区域

計画区域は上松町全域とします。ただし、住民の移動は木曽町、大桑村など近隣町村にも及んでいるため、木曽郡の自治体と連携しながら事業を実施します。

また、木曽郡全体の地域公共交通のマスタープランである「木曽地域公共交通計画」が令和 6 年 3 月に策定され、木曽郡全体の地域公共交通の再編が平行して進められているため、必要に応じて郡と協議しながら必要な見直しを行います。

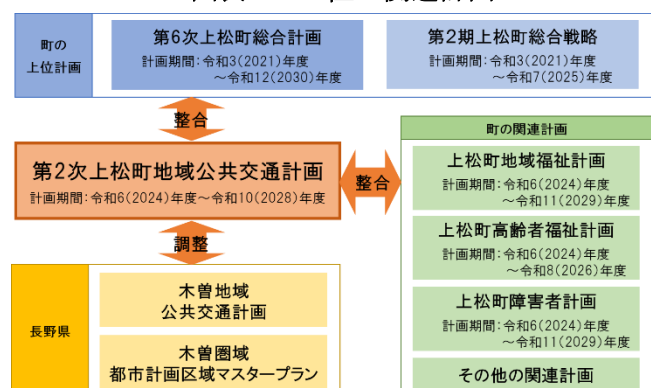
（2）計画の期間

計画期間は令和 6（2024）年度から令和 10（2028）年度までの 5 年とします。

（3）計画の位置づけ

町の上位計画である総合計画や福祉部門を中心とする町の関連計画と整合を図るとともに、木曽地域公共交通計画など木曽郡全体の計画と調和を図ります。

図表 1 上位・関連計画



第2章 地域及び公共交通の現状と課題

1. 地域概況と人口

(4) 地勢

上松町は長野県の南西部、木曽郡のほぼ中央部に位置し、北は木曽町、南は大桑村に接し、西は赤沢自然休養林を擁する国有林、東は中央アルプス最高峰の木曽駒ヶ岳を経て駒ヶ根市に隣接します。

東西 24.5 km、南北 13 kmの東西に長い地形を有し、総面積 164.42 km²のうち 94%を林野が占めています。可住地面積は 10%で、町の中央部を貫流する木曽川沿いの台地に住宅が集積していますが、東西の谷筋に沿っても集落が点在しています。

また、木曽川に沿って JR 中央本線、国道 19 号が南北に通過しており、1998 年には上松バイパスが開通したことにより、町の生活圈と交通量の多い道路が分離され、バス乗降場所の安全性の向上や、時間的なロスがなくなったことによる安定したバス運行といった公共交通の改善につながりました。

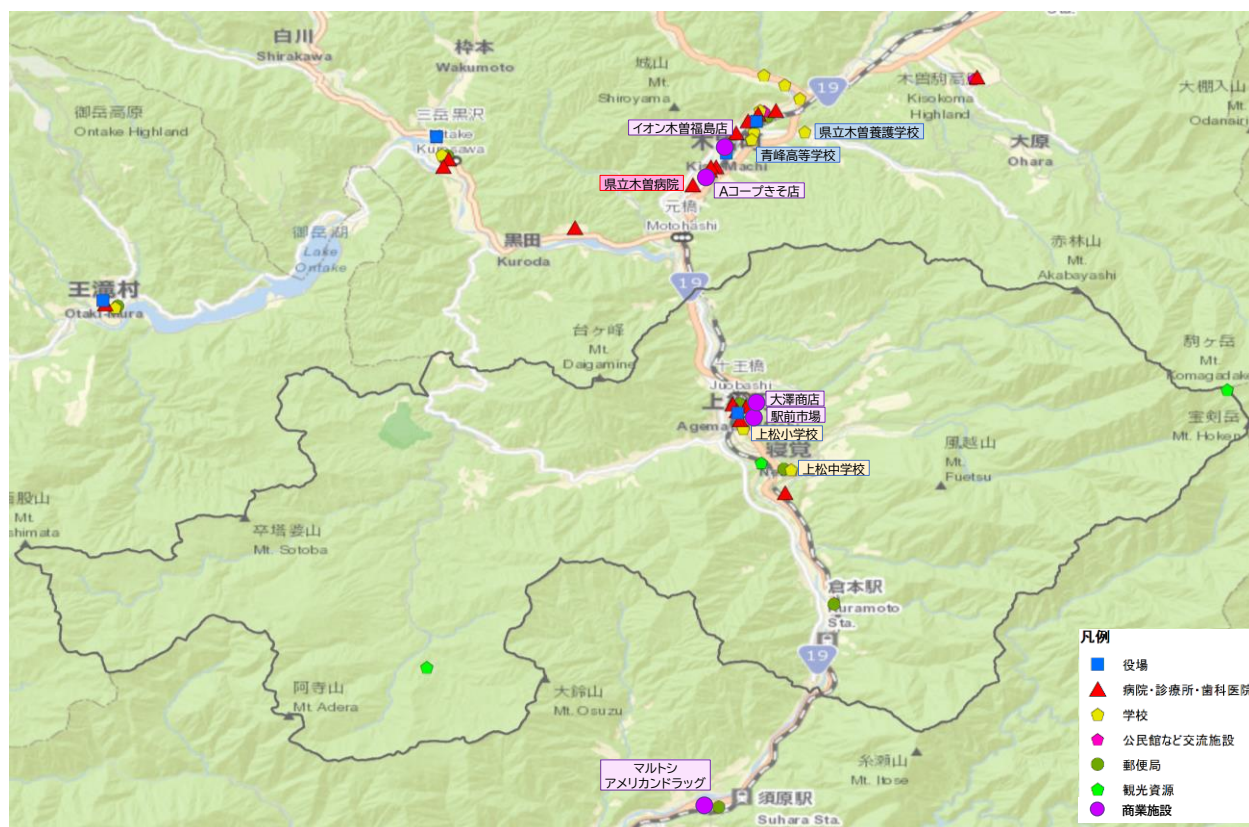
図表 2 上松町の地勢



(5) 施設立地

町内では、診療所や商業施設などが上松駅周辺に立地しており、各集落から上松駅周辺までの移動が発生します。また、隣接する木曽町には総合病院である県立木曽病院や大型の商業施設、高校などの教育機関が立地しており、上松町から木曽町への移動手段が必要といえます。なお、上松駅より南には医療機関や商業施設は少ないですが、南木曽町の蘇南高校への通学手段の確保は必要です。

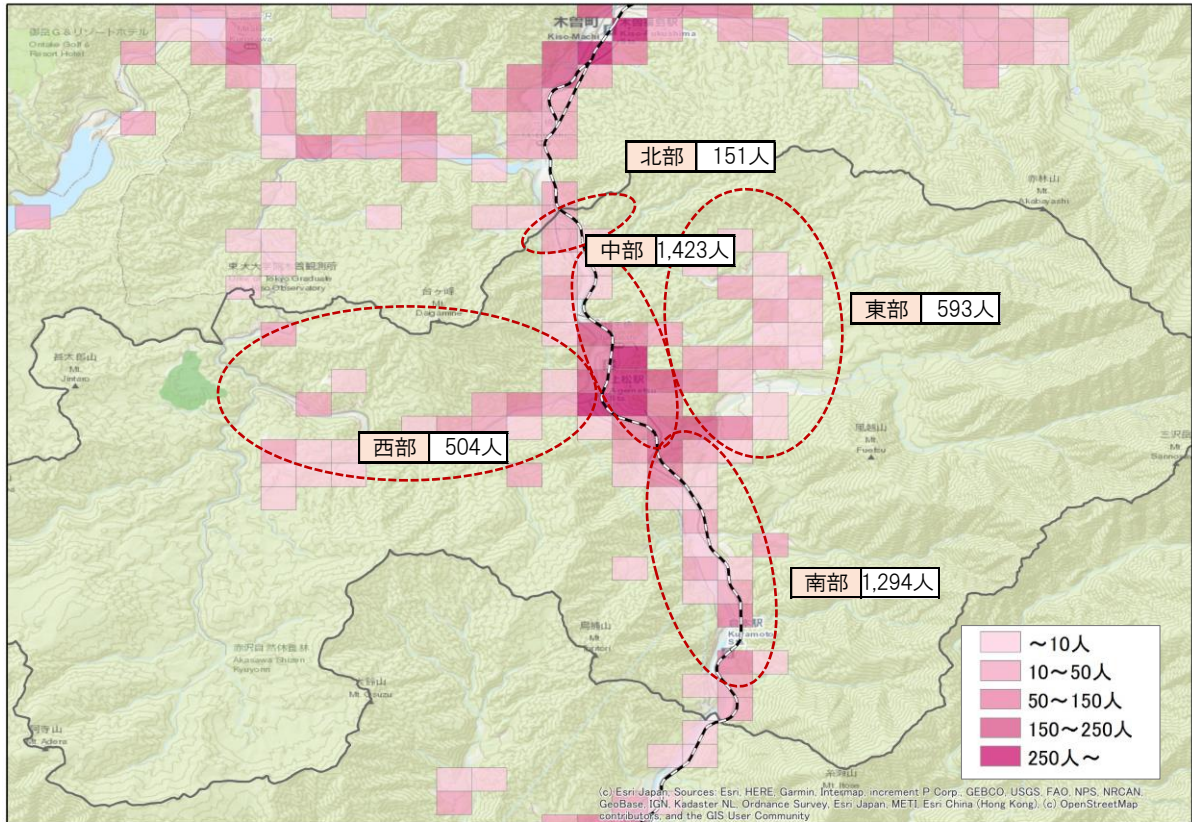
図表 3 上松町周辺の主な施設



(6) 人口分布

人口は上松駅周辺を中心に木曽川（JR 中央本線・国道 19 号）に沿って分布しているほか、東西にも分布しています。

図表 4 上松町の 500m メッシュ人口分布（2020 年）



出典: 2020 年国勢調査

エリア	行政区
北部	北上条・南上条
西部	島・小田野・西中・台・西奥
東部	東奥・東里1・東里2・東里3
中部	上旭町・下旭町・上町・上瀬木・下瀬木・本町・中町・沖田町・常盤町・下町・観音・田方・正島・北栄町・南栄町・宮前
南部	北見帰・南見帰・寝覚1・寝覚2・寝覚3・吉野・小野・荻原・立町・倉本上条・倉本下条

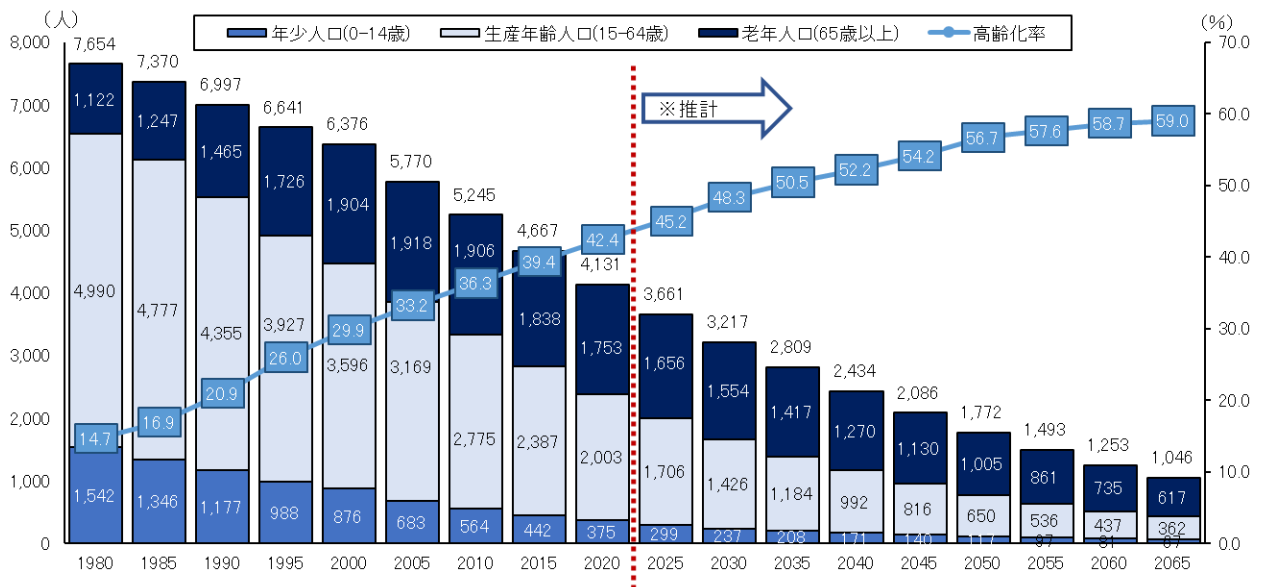
(7) 人口推移と将来推計

上松町の総人口は 1965 年の 10,083 人をピークに減少に転じ、2005 年には 6,000 人を、2015 年には 5,000 人を下回りました。2020 年の総人口は 4,131 人、高齢化率 42.4%と きわめて高齢化が進んだ地域といえます。また、単身高齢者世帯の割合もこの 10 年で 8%近く増加しています。

高齢者人口は 2005 年ごろにピークを迎えていますが、総人口の減少が進むため、高齢化率は今後も上昇を続け、2035 年には 50%を超えると予測されています。

今後、上松町は半数以上を高齢者が占める地域となり、家族送迎に頼れない高齢者など交通不便者が増えることを想定し、地域公共交通のあり方を考える必要があります。また、高齢になっても孤立することなく社会的な活動を続けながら健康寿命を延伸していくことも町として重要な課題であり、高齢者の外出や社会参加のための移動支援が一層求められます。

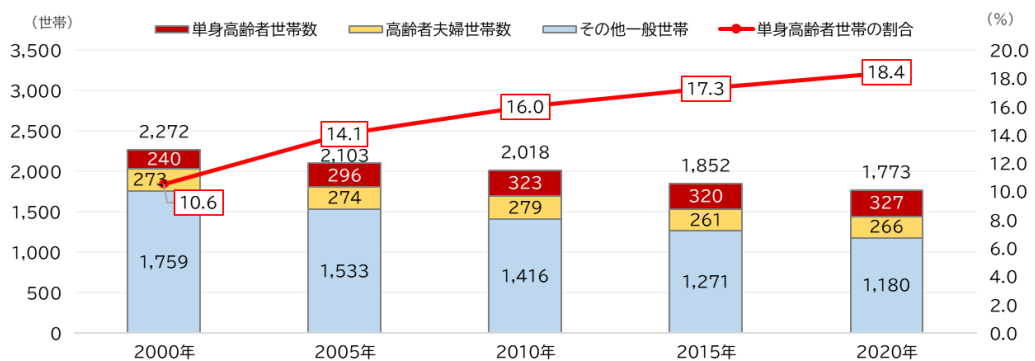
図表 5 上松町の人口推移と将来人口推計



出典：2020 年までは国勢調査。2025 年以降は社人研『日本の地域別将来推計人口 2018 年推計』を用いて 2020 年人口実績を基準に独自に算出)

(注) 総人口は不年齢不詳を除く

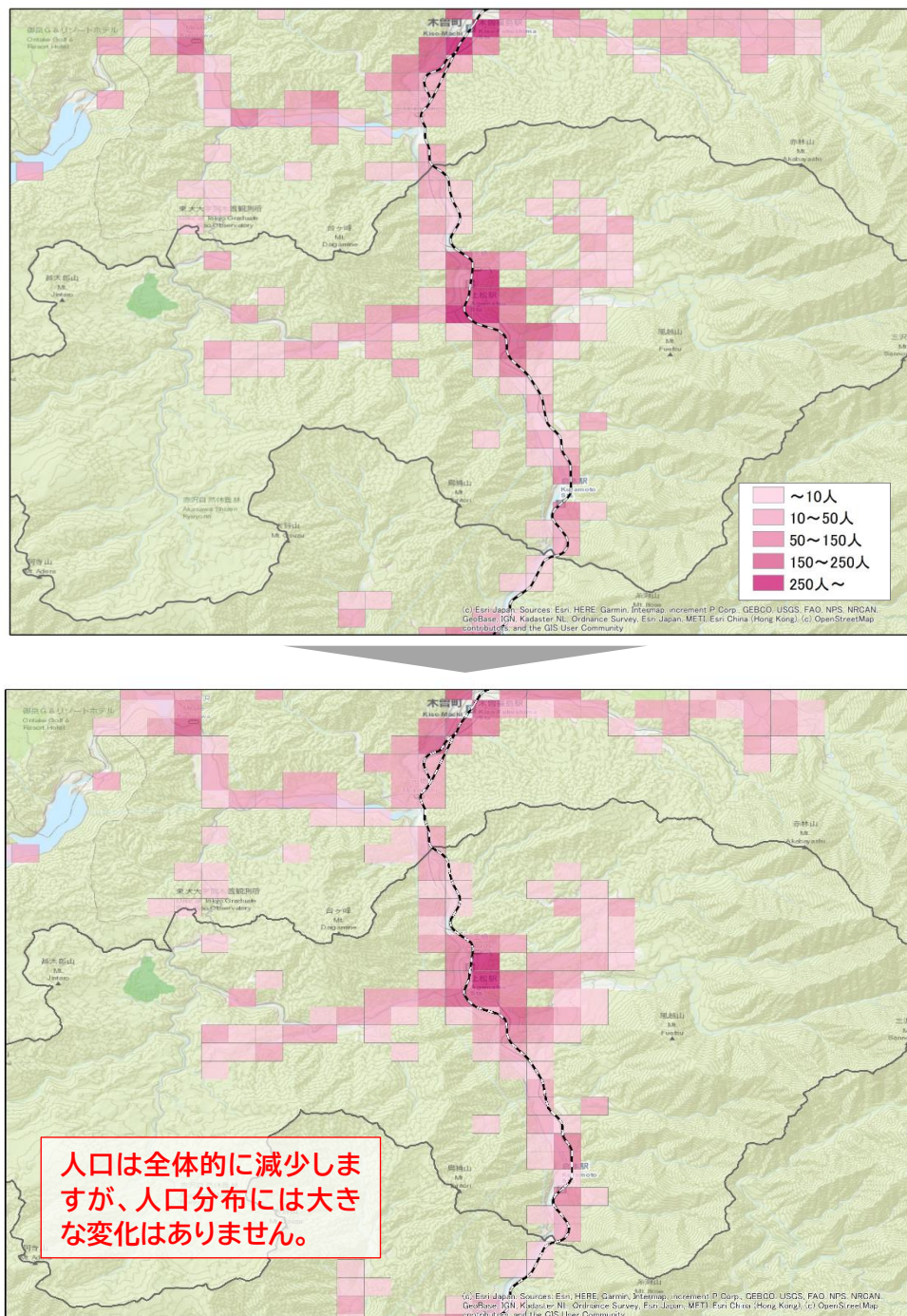
図表 6 町内の世帯数の推移



出典：総務省国勢調査

下図は、2020 年の人口分布と、国土交通省が推計した 2030 年の将来人口の分布を比較したものです。現在人口の集積がある上松駅周辺で人口減少が進むほか、全体的に色が薄くなり、地域全体で人口減少が進みますが、人口分布自体は大きく変わらないと予測されます。そのため、現在よりも少ない人口が分散し、各地域からの少量の移動が発生すると考えられます。

図表 7 2020 年⇒2030 年の 500m メッシュ人口分布の比較



出典：国土交通省推計

(8) 小括

- 町を南北に貫流する木曽川に沿って、国道・鉄道が整備され、人口も上松駅周辺を中心に、木曽川沿いに集積しています。ただし、木曽川から東西に広がる谷筋の山間地にも人口の少ない集落が点在しており、将来的にも人口分布は変わらないとみられます。
- 人口減少と高齢化が進行しており、2035年には総人口が3,000人を下回り、高齢化率が50%を超える見込みです。単身高齢者や高齢者のみの世帯も増加傾向です。
- 町内では上松駅周辺に公共施設や店舗が立地しているため、上松駅周辺への日常的な移動が考えられます。また、隣接する木曽町に大型商業施設や高等教育機関があり、木曽町への移動が不可欠となっています。

2. 公共交通の運行状況と利用状況

(1) 上松町の公共交通網

町内には、東海旅客鉄道株式会社（以下、JR 東海）が運行する鉄道（JR 中央本線）と町営のコミュニティバス 3 路線（倉本線、吉野・焼笹線、芦島線）が運行しています。

倉本線は JR 中央本線に沿う形で北は木曽福島駅周辺まで、南は大桑村との境までを結んでおり、平日は 18 便運行しています。

町内のみを運行する路線として、吉野・焼笹線と芦島線が運行しており、吉野・焼笹線は鉄道を挟んで東側の吉野地区と西側奥の焼笹地区を上松駅経由で結び、平日 3 便のスクール便に加え、火曜日・木曜日のみ 10 便運行しています。また、芦島線は上松駅と芦島地区を結び、月・金曜日のみ 6 便運行しています。

このほか、主に観光客を対象とした路線として、赤沢自然休養林と木曽福島駅を結ぶ赤沢線が季節運行（開園期間中の 4 月～11 月）しています。

図表 8 上松町の公共交通



図表 9 上松町内の公共交通の一覧

種別		路線名／系統	起点	終点	運行形態	運行主体 (委託先)	運行日	運行本数			運賃	事業主体		
								平日	休日	備考				
鉄道		1	JR東海	松本駅 中津川駅	中津川駅 松本駅	-	JR東海	毎日	12便 14便	12便 14便	普通10便、特急2便 普通12便、特急2便	距離制運賃 距離制運賃	JR東海	
コミュニティバス	町内外路線	2	倉本線	バス回転場所 本町	本町 バス回転場所	定時定路線	おんたけ交通	毎日	9便 9便	6便 6便		大人200円 小学生100円 未就学児無料	上松町	
				町内路線	3	吉野・焼笹線	吉野上 焼笹	焼笹 吉野上	定時定路線	おんたけタクシー	平日 一部曜日 運行			7便 6便
	4	芦島線	芦島 上松駅				上松駅 芦島	定時定路線	おんたけタクシー	月・金	3便 3便			- -
			観光路線バス	5	赤沢線	木曽福島駅前 赤沢自然休養林	赤沢自然休養林 木曽福島駅前	定時定路線	おんたけ交通	毎日	3便 3便			4便 4便

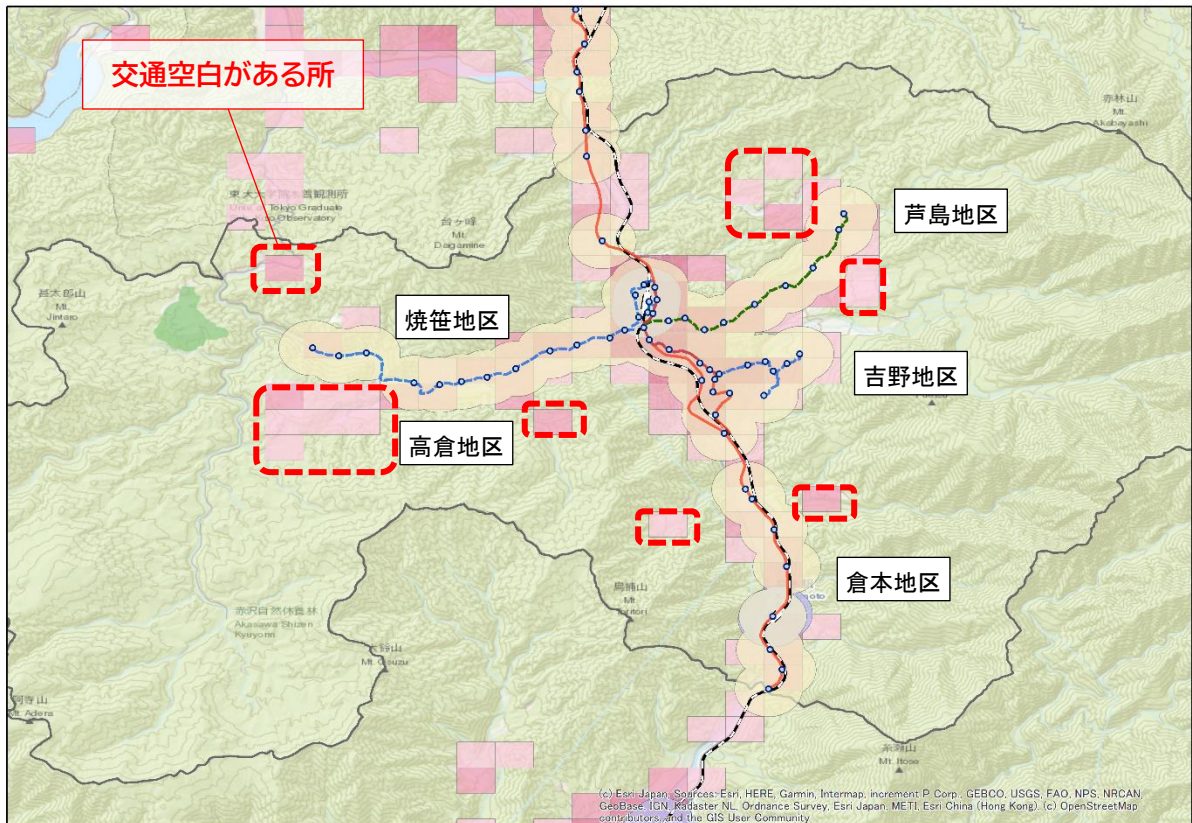
出典：[鉄道]JR東海ホームページ/[バス]上松町時刻表・ホームページ

（２）公共交通のカバー圏域

鉄道駅およびバス停から 500m 圏内に住む人口の全体人口に対する割合は 97%で、鉄道や倉本線沿いに人口が集中しているため、公共交通のカバー率はかなり高くなっています。交通空白は焼笹地区の奥や高倉地区、芦島地区周辺などにみられます。

高齢者にとって鉄道駅やバス停までの 500m の徒歩移動は負担が大きいと考えられ、各地域からの高齢者の少量移動に、よりきめ細かく対応する必要があることが予想されます。

図表 10 公共交通のカバー圏域



図表 11 人口のカバー率

	上松町 全体 (2020 年)	鉄道 500m 圏域		バス 500m 圏域		鉄道 500m +バス 500m 圏域	
		人口	割合	人口	割合	人口	割合
人口(人)	4,139	2,032	49.1%	4,014	97.0%	4,014	97.0%

出典：人口は 2020 年国勢調査、鉄道・バス路線・停留所は国土数値情報
※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

(3) 公共交通の利用者数と収支

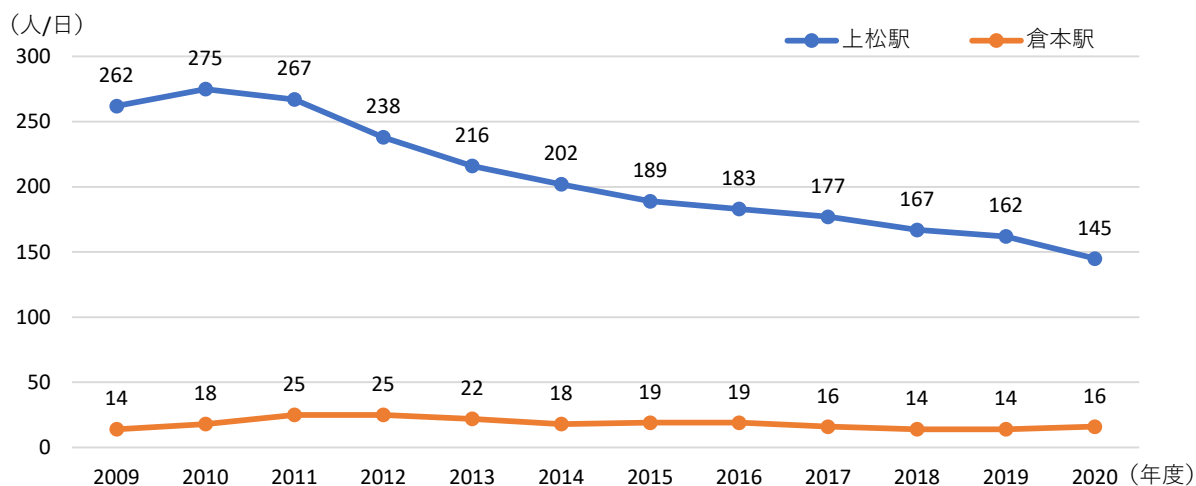
1) 鉄道駅の乗車人員数の推移

町内の鉄道駅である上松駅と倉本駅の1日あたりの乗車人員をみると、倉本駅は利用が少なく一定で推移しています。上松駅は2010年度の275人に比べ半数近く減少し、2020年は145人となっています。

「木曽郡移動と公共交通に関する意識アンケート」の結果では、日常的な鉄道利用でもっとも多いのが高校生の通学利用であり（図表14）、少子化による高校生の減少とともに、鉄道利用者も減少していると考えられます。実際、2010年からの10年で町内の15～17歳人口は45%減少しています（図表13）。

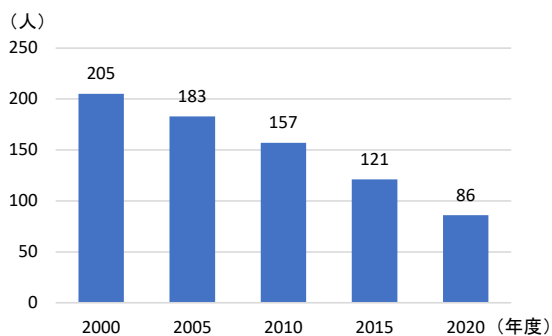
利用者は減少しているものの、鉄道は町外への通学・通勤等の手段として欠かせないものであり、今後も維持されるよう鉄道会社に働きかけていく必要があります。

図表12 鉄道駅の1日あたりの乗車人員の推移



出典：長野県統計書

図表13 15～17歳人口の推移



出典：国勢調査

図表14 上松町住民の日常的なJR中央線利用状況

	N	利用者数	割合 (%)
通勤	396	6	1.5
通学	21	12	57.1
通院	235	5	2.1
買物	620	2	0.3
土日祝日の移動	277	6	2.2

出典：木曽郡移動と公共交通に関する意識アンケート

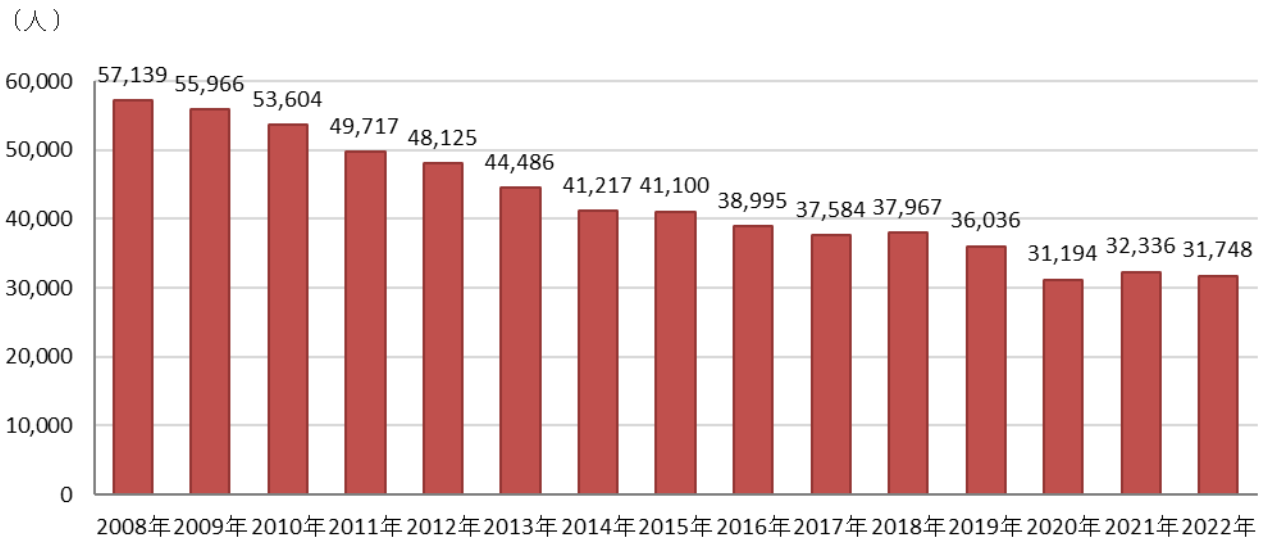
2) バス交通の利用者数の推移

① コミュニティバス全体の傾向

コミュニティバス3路線の利用者数の合計は、2008年度は57,000人超でしたが、この15年間で減少傾向が続き、近年は30,000人超程度にとどまっています。

2022年度の利用者数を路線別にみると、町内外を結ぶ倉本線が28,582人で利用者全体の9割を占めており、町内路線である芦島線は1,300人、吉野・焼笹線は1,800人程度の利用となっています。

図表 15 コミュニティバス全体の利用者数の推移



路線別利用者数

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
倉本線	46,067	46,190	44,823	41,687	40,925	38,343	35,318	35,979	34,053	33,760	34,776	33,111	27,901	29,122	28,582
芦島線	1,901	1,974	1,981	1,870	1,995	1,865	1,825	1,522	1,453	1,279	1,130	1,128	1,069	1,141	1,360
吉野・焼笹線	9,171	7,802	6,800	6,160	5,205	4,278	4,074	3,599	3,489	2,545	2,061	1,797	2,224	2,073	1,806
吉野線	1,581	1,479	1,526	1,375	1,156	966	960	919	774	643	513	456	349	307	228
焼笹線	7,590	6,323	5,274	4,785	4,049	3,312	3,114	2,680	2,715	1,902	1,548	1,341	1,875	1,766	1,578
合計	57,139	55,966	53,604	49,717	48,125	44,486	41,217	41,100	38,995	37,584	37,967	36,036	31,194	32,336	31,748

単位: 人

路線別シェア

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
倉本線	80.6	82.5	83.6	83.8	85.0	86.2	85.7	87.5	87.3	89.8	91.6	91.9	89.4	90.1	90.0
芦島線	3.3	3.5	3.7	3.8	4.1	4.2	4.4	3.7	3.7	3.4	3.0	3.1	3.4	3.5	4.3
吉野・焼笹線	16.1	13.9	12.7	12.4	10.8	9.6	9.9	8.8	8.9	6.8	5.4	5.0	7.1	6.4	5.7
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

単位: %

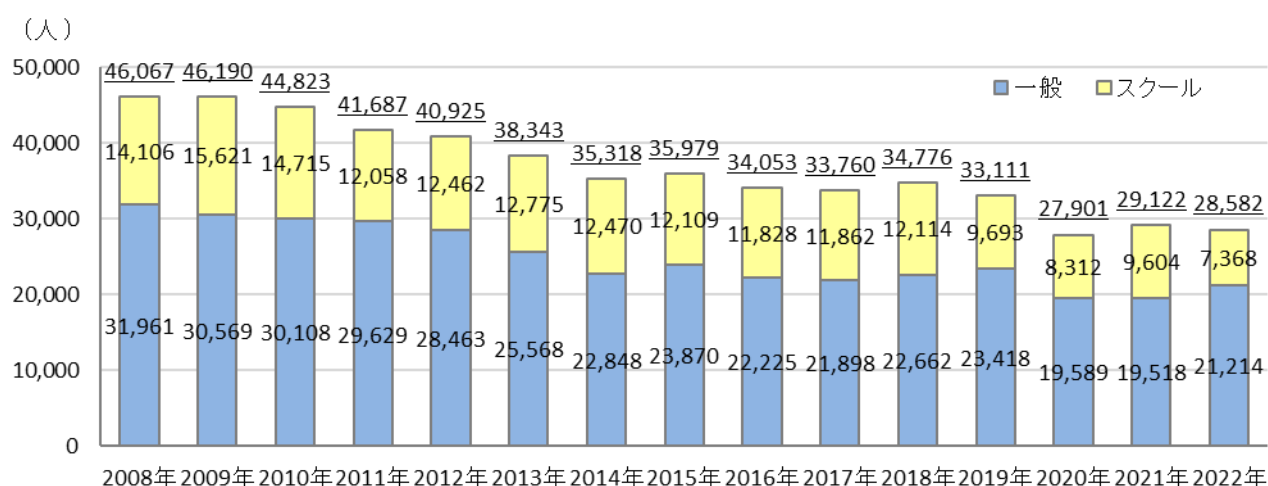
② 倉本線の利用者数

町内と木曽福島方面、大桑村方面を結ぶ倉本線は、町内・町外への移動、町内中心部にある小中学校への通学に利用されている路線です（2022年度の小中学校への実利用者数は小学生27名、中学生21名）。

2023年4月現在において、平日は上り・下りそれぞれ9便ずつ、土日祝日はそれぞれ6便ずつ運行しています。また、主なバス停で大桑村が運行する「くわちゃんバス」に乗り換え可能となっています。

利用者数の推移をみると、運行開始2年目の2009年度の46,190人をピークに減少が続き、コロナ禍の2020年度は初めて3万人を下回りました。2021年度はやや持ち直し、2022年度も横ばいとなっています。年間の利用者数は一般利用が2万人超、スクール利用が7千人超、1日あたりの利用者数は、一般が58.8人、スクールが30.1人、1便あたりの利用者数は一般が3.8人、スクールが1.7人となっています。

図表 16 倉本線の利用者数の推移



【2008年度→2022年度の減少率】

一般	33.6%
スクール	47.8%
全体	38.0%

1日あたりの利用者数(人)

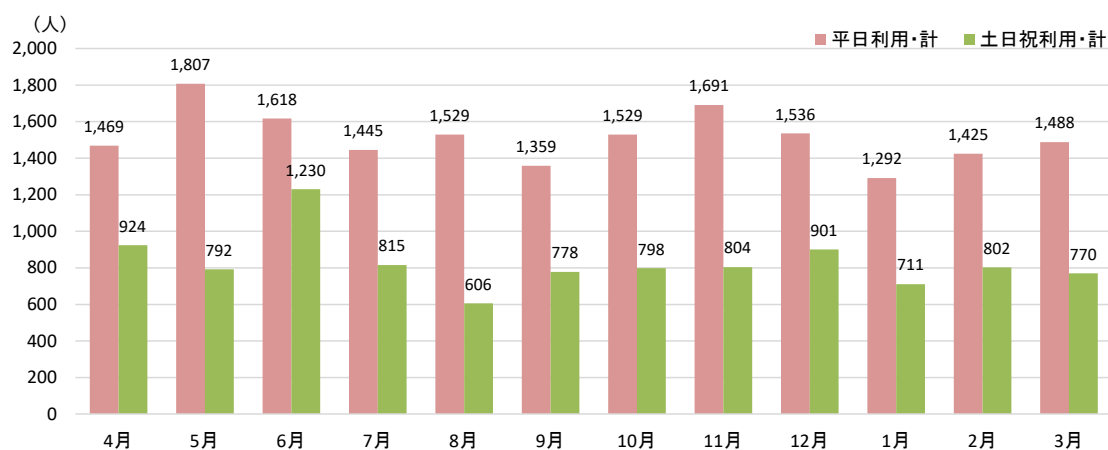
	2021年度	2022年度
一般	54.1	58.8
スクール(平日のみ)	39.4	30.1
運行日数(日)	361	361

1便あたりの利用者数(人)

	2021年度	2022年度
一般	3.5	3.8
スクール(平日のみ)	2.2	1.7
運行便数(便)	5,562	5,570

平日と土日祝日の 2022 年度の利用状況は、平日が 18,188 人（245 日運行／1 日当たり 74.2 人）、土日祝日が 9,931 人（116 日運行／1 日当たり 74.2 人）で、休日の利用も活発です。多い月で平日が 2,000 人弱、土日祝日は 1,000 人強程度の利用がみられます。

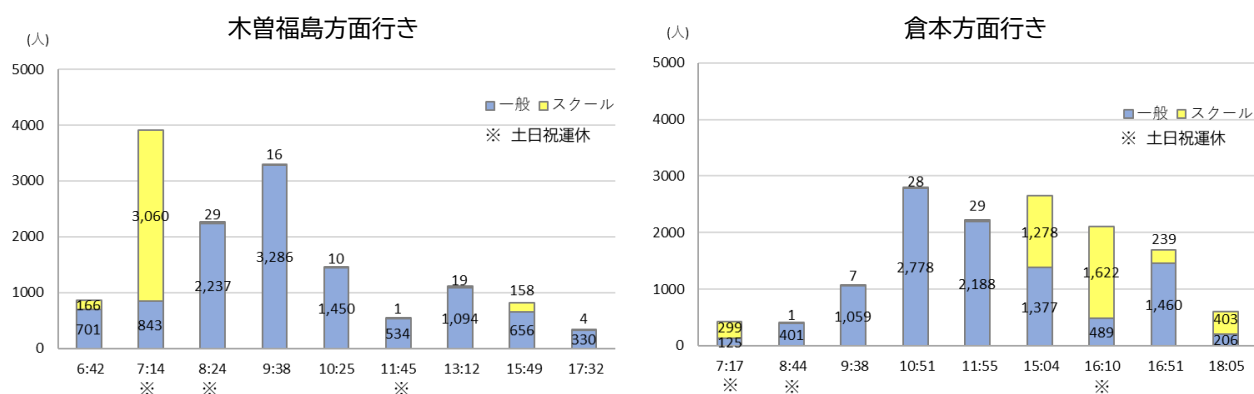
図表 17 倉本線の月別／平日・土日祝別の利用状況（2022 年度）



便ごとの利用をみると、木曽福島方面行きは、朝 7 時台の便の利用がもっとも多く、ほとんどがスクール利用です。一般利用では 8～9 時台の便の利用が多く、通院や買物に利用されているとみられます。

倉本方面行きは特定の便に集中しておらず、スクール利用は 16 時台と 15 時台の便が帰宅用として多く使われていると考えられます。一般利用は 10 時台、11 時台が多く、通院や買物の帰りに利用されていると考えられます。

図表 18 倉本線の便別の利用状況（2022 年度）

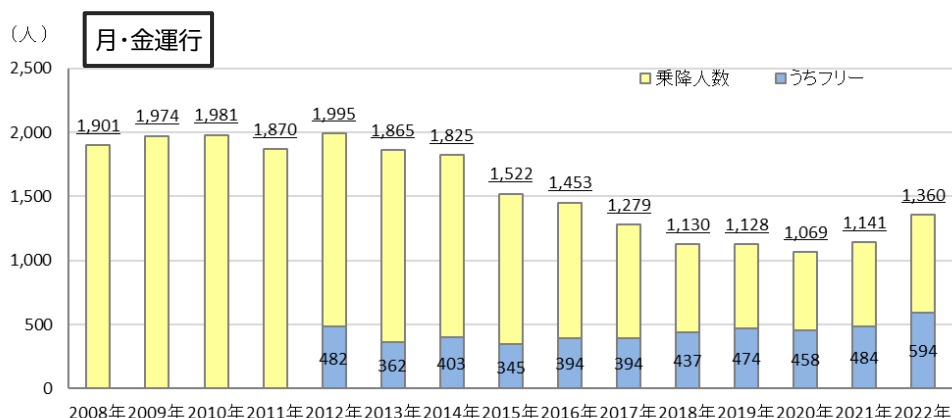


③ 芦島線の利用者数

芦島線は上松駅～芦島地区を月・金曜の週 2 日間のみ、8 時台から 15 時台の 6 便を運行している路線です。

芦島線は 2,000 人近い利用があったものの、近年は半減し、2022 年は利用がやや回復しています。1 日あたりの利用者数は 13.9 人、1 便あたりの利用者数は 2.3 人となっています。芦島～健康センターが「フリー乗降可能区間」となっており、毎年一定数がフリー乗降で利用しています。

図表 19 芦島線の利用者数の推移



1日あたりの利用者数(人)

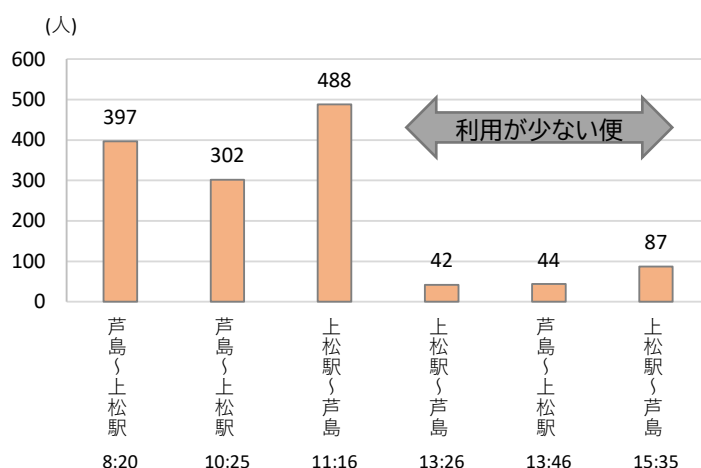
	2021年度	2022年度
利用者数	12.0	13.9
うちフリー乗降	5.1	6.1
運行日数(日)	95	98

1便あたりの利用者数(人)

	2021年度	2022年度
利用者数	2.0	2.3
運行便数(便)	570	588

月・金曜日のみ運行している芦島線は午前中の便に利用が集中しており、午後の便はほとんど利用がみられません。8 時台、10 時台に上松駅方面に出かけ、11 時台の便でその多くが帰宅していると考えられます。

図表 20 芦島線の便別の利用状況 (2022 年度)



④ 吉野・焼笹線の利用者数

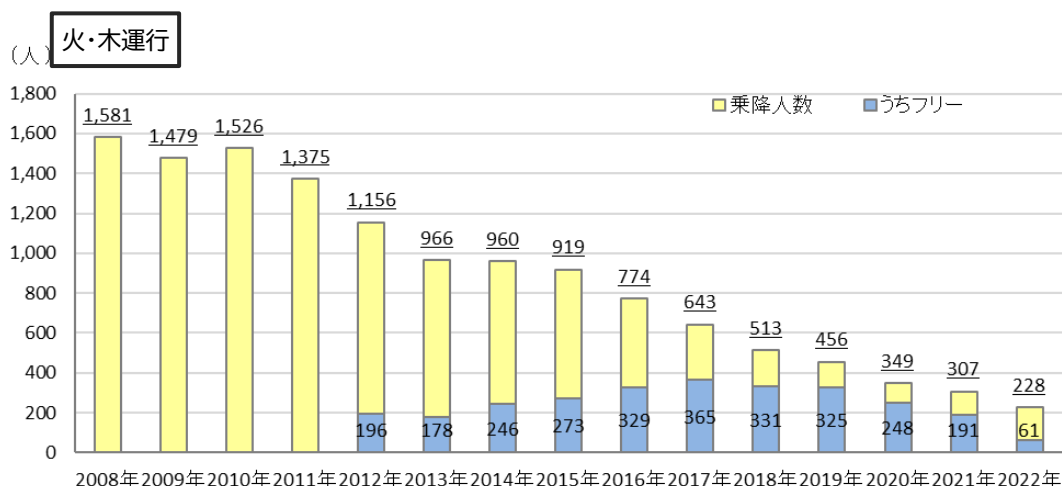
吉野・焼笹線は、上松駅と吉野地区方面を結ぶ吉野系統と、上松駅と焼笹地区方面を結ぶ焼笹系統に分けられます。

ア. 吉野系統（吉野～上松駅）の利用者数

吉野線（吉野～上松駅）は、火・木曜のみ 8 時～17 時台に 7 便を運行している路線です。2008 年度は 1,600 人近い利用があったものの、2022 年度は 200 人超程度となっており、利用者が大きく減少しています（減少率 85.6%）。1 日あたりの利用者数は 2.4 人、1 便あたりの利用者数は 0.3 人と 2021 年度よりもさらに利用が減っています。

吉野上～中学校北門はルート上であればどこからでも乗れる「フリー乗車可能区間」となっています。

図表 21 吉野線の利用者数の推移



1日あたりの利用者数(人)

	2021年度	2022年度
乗降人数	3.1	2.4
うちフリー乗車	1.9	0.6
運行日数(日)	100	97

1便あたりの利用者数(人)

	2021年度	2022年度
利用者数	0.4	0.3
運行便数(便)	700	679

図表 22 吉野線のフリー乗車可能区間



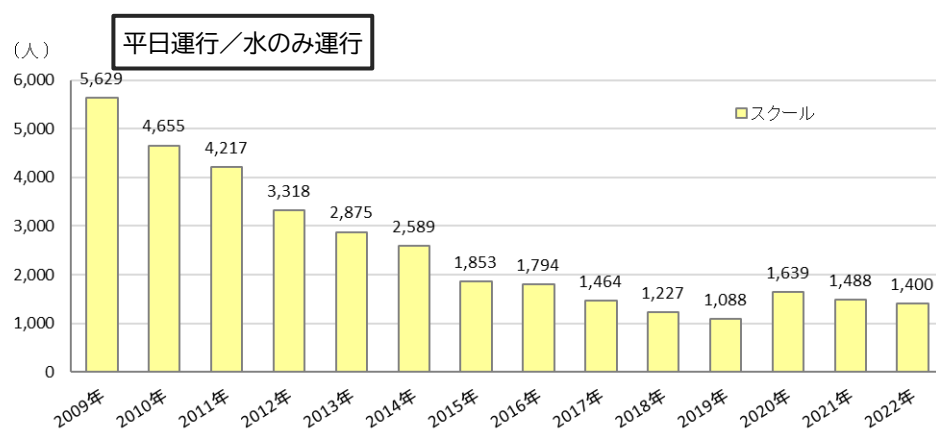
イ. 焼笹系統（焼笹～上松駅・中学校）の利用者数

焼笹線（焼笹～上松駅・中学校）は焼笹地区からの小・中学生（2022 年度は小学生 3 名、中学生 4 名）の登下校に対応した平日運行のスクール便（7 時台・16 時台の 1 日 2 便）と、水曜日のみ運行するスクール 1 便（15 時台）、火・木曜のみ 9 時～15 時台に運行する 5 便があります（スクール便はすべて混乗）。

スクール対応便利用は 2009 年度に比べ 3 分の 1 以下にまで減少し、年間 1,400 人程度の利用となっています。1 日あたりの利用者数は 6.8 人、1 便あたりは 2.3 人です。

その他の便の利用は年間 200 人を切っており、1 日あたりの利用者数は 1.8 人、1 便あたりは 0.4 人です。「フリー乗降可能区間」のフリー乗降もほとんどみられません。

図表 23 スクール対応便の利用者数の推移



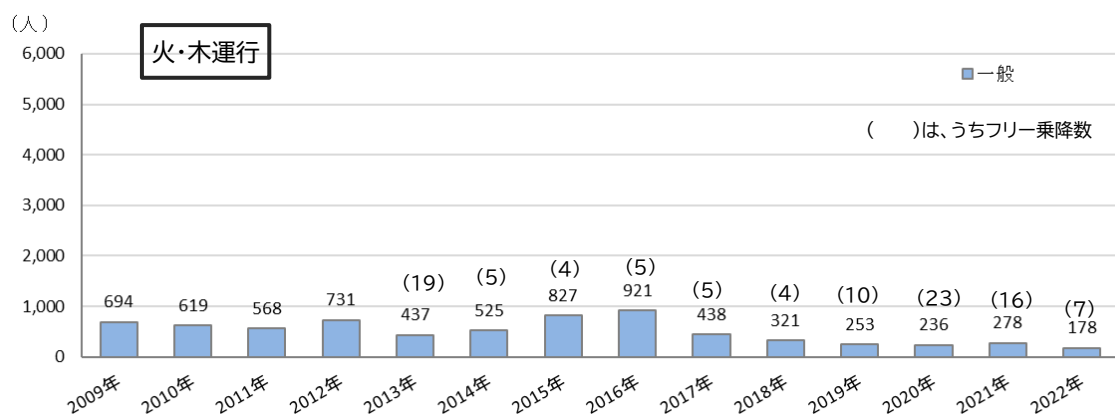
1日あたりの利用者数(人)

	2021年度	2022年度
スクール	7.2	6.8
運行日数(スクール)(日)	207	207

1便あたりの利用者数(人)

	2021年度	2022年度
スクール(平日のみ)	2.4	2.3
運行便数(スクール・混乗)(便)	621	621

図表 24 一般の利用者数の推移



1日あたりの利用者数(人)

	2021年度	2022年度
一般	2.8	1.8
運行日数(一般)(日)	100	97

1便あたりの利用者数(人)

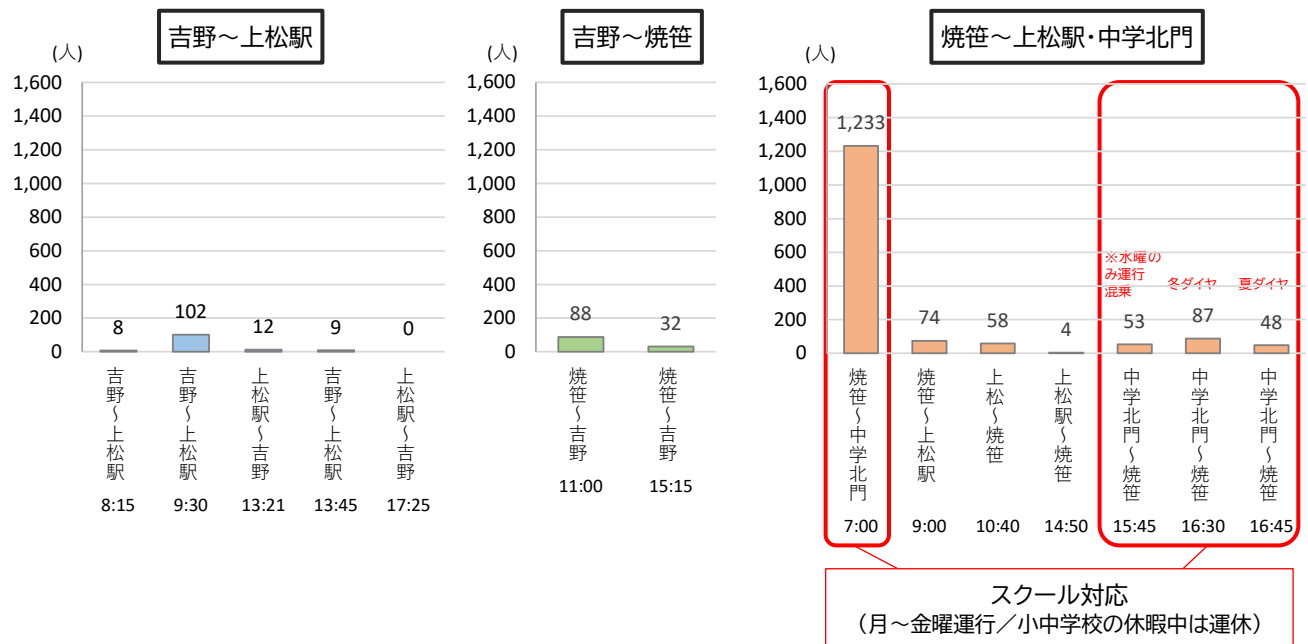
	2021年度	2022年度
一般	0.6	0.4
運行便数(一般)(便)	500	485

ウ. 便別の利用状況

系統ごとに便別にみると、「焼笹～中学」を結ぶ 7 時台のスクール便利用がほとんどを占めています。

その他の便（火・木曜のみ運行）は年間利用が 100 人程度以下の状況となっています。

図表 25 吉野・焼笹線の便別の利用状況（2022 年度）



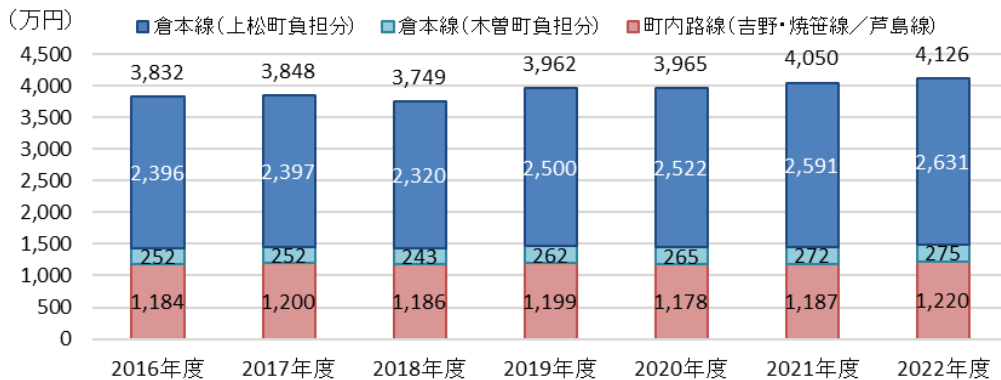
(4) コミュニティバスの運行費用

1) 運行費用の推移

コミュニティバスの運行に係る費用の総額は、2022年度は4,126万円となっています（倉本線の木曽町負担金も含む）。燃料費の高騰や人件費の引き上げにより、運行委託料が年々増加しています。

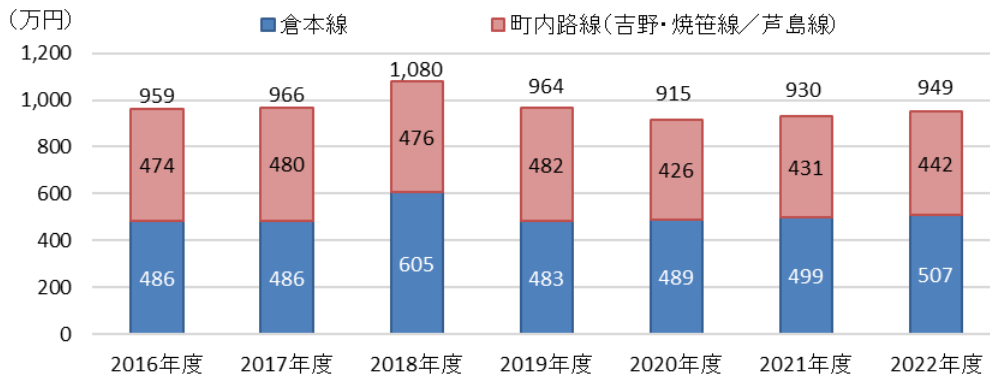
スクール対応便のみの運行経費は、2022年度は949万円、倉本線と町内路線はほぼ半々の割合です。スクール対応便を除くと3,177万円の運行経費がかかっています。

図表 26 コミュニティバスの運行費用



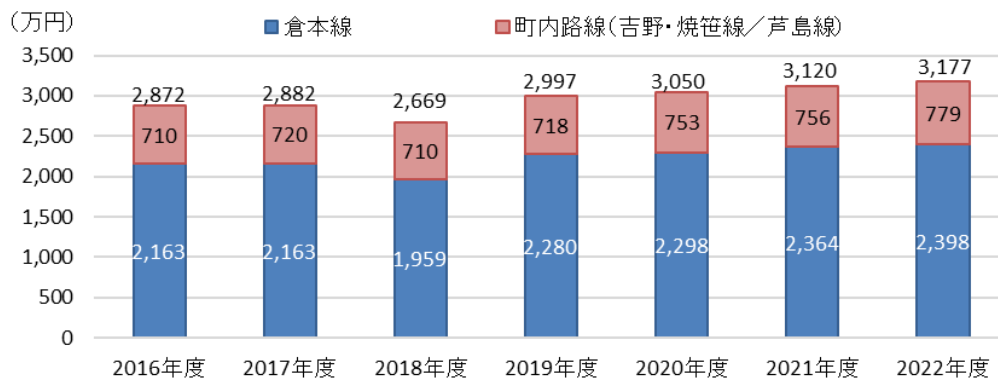
図表 27 スクールのみの運行費用

※倉本線の木曽町負担分含む



図表 28 スクール以外の運行費用

※倉本線の木曽町負担分含む

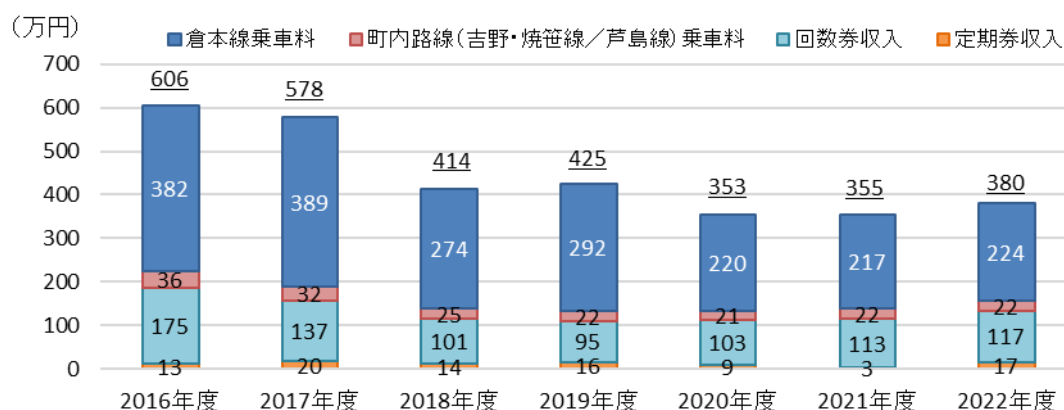


2) 収入の状況

コミュニティバスは全路線・全区間とも運賃は大人（中学生以上）200 円、小学生 100 円、未就学児は無料です。スクール利用については、教育委員会を通じて「上松すくすくフリーパス」が交付され、乗車料が全額免除となります。

下図は路線別の乗車料と回数券・定期券収入の推移です。2016 年度 606 万円でしたが、2018 年度から町外料金を 400 円から 200 円に引き下げたことや、利用者の減少に伴い、2022 年度は 380 万円まで減少しています（減少率 37.3%）。

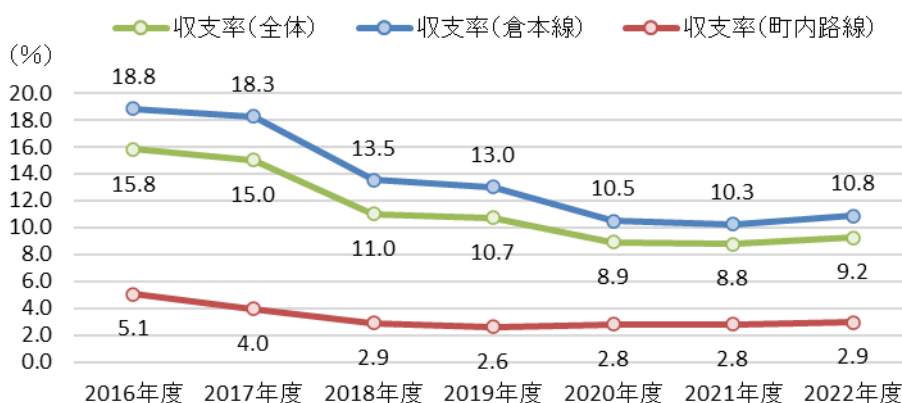
図表 29 路線別の運賃収入額



※回数券、定期券の路線ごとの販売額は集計されていないため、利用者数で按分した

また、収支率（スクール便を除いた運行経費に対する運賃収入の割合）をみると、2022 年度はやや持ち直したものの、運行当初よりも減少しており、特に町内路線の収支率が低くなっています。

図表 30 路線別の収支率

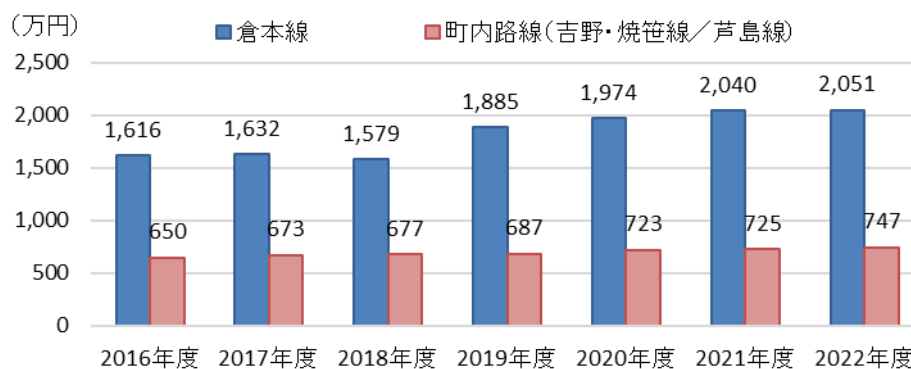


3) 一人当たりの行政負担コスト（スクール除く）

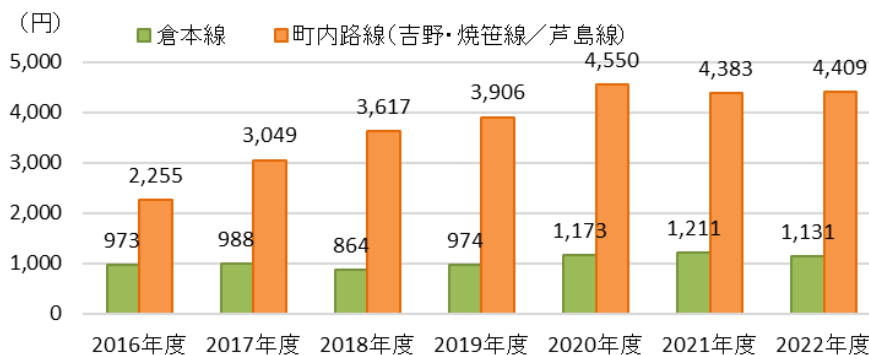
スクールを除く運行経費から運賃収入を引いた行政の負担コストは、2022 年度でみると、倉本線が 2,051 万円、町内路線が 747 万円です。これを各利用者数で除し、一人あたりの運行コストを算出すると、2022 年度の倉本線は 1,131 円ですが、町内路線は 4,409 円と非常に高くなっており、一般のタクシー料金以上の料金がかかっているといえます。

（参考：おんたけタクシー運賃例 上松駅～焼笹 3,140 円）

図表 31 スクールを除く行政負担コスト



図表 32 スクールを除く一人当たりの行政負担コスト



※ここでの行政負担には木曽町負担分含む。運行経費の負担は木曽町内を運行する便の経費の 1 割、運賃収入については 4 % の配分という内容で協定を結んでいる。

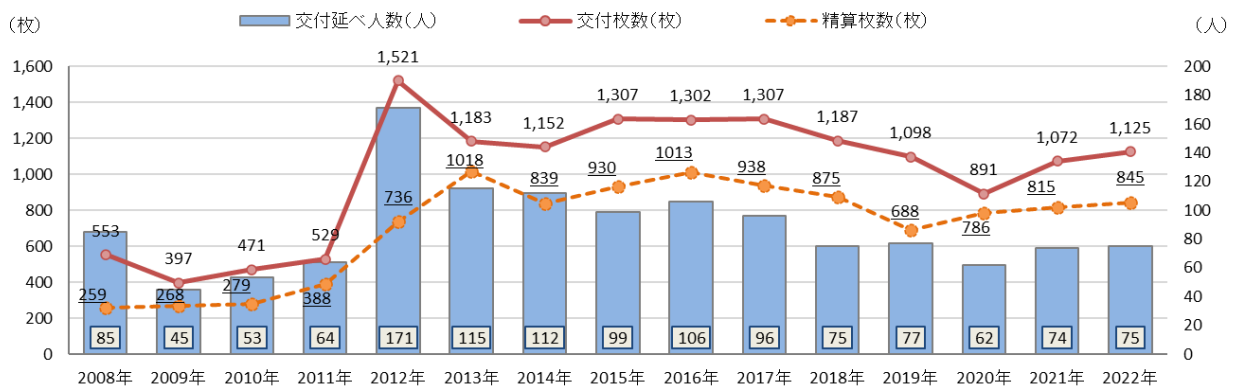
(5) タクシー補助の利用状況

町では高齢者やコミュニティバスが運行していない地域に住んでおり自分では運転できない方等の外出支援を目的として、2008 年度より「タクシーおでかけポイントカード制度」を導入しています。タクシー利用 200 円ごとにポイントが加算され、3,000 円分のポイントがたまると 640 円の乗車券として利用できるもので、640 円を町が全額補助しています。

この 10 年はおよそ年間 600～1,000 枚が精算（利用）され、幅広いエリアの住民に活発に利用されています。特に東部地区での利用が多くみられます。

町が負担する補助費は毎年 50 万円前後となっています。

図表 33 タクシーおでかけポイントカードの利用状況



【地域別の利用状況】（2022 年度実績）

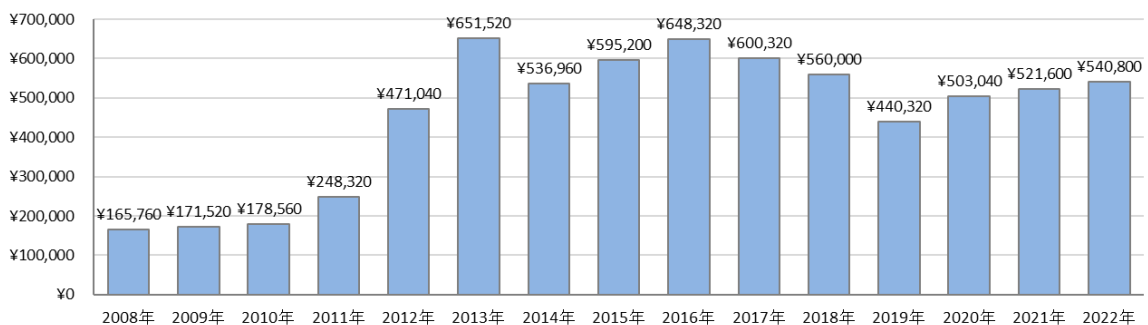
エリア	行政区	利用枚数(割合)
北部	北上条・南上条	24(2.8%)
西部	島・小田野・西中・台・西奥	150(17.8%)
東部	東奥・東里1・東里2・東里3	161(19.1%)
中部	上旭町・下旭町・上町・上瀬木・下瀬木・本町・中町・沖田町・常盤町・下町・観音・田方・正島・北栄町・南栄町・宮前	202(23.9%)
南部	北見帰・南見帰・寝覚1・寝覚2・寝覚3・吉野・小野・荻原・立町・倉本上条・倉本下条	308(36.4%)
合 計		845

タクシーおでかけポイントカードの概要

タクシー利用 200 円につき 1 ポイントが付与され、15 ポイント(3,000 円分)に達した場合は、そのカードを 640 円分のタクシー券として利用できる。

●対象者:75 歳以上の方／70 歳以上で運転免許をお持ちでない方／コミュニティバスが運行していない対象地区にお住まいの方で運転免許をお持ちでない方、免許証はあるが車がない又はペーパードライバーの方

図表 34 タクシーおでかけポイントカードの補助額の推移（640 円×精算枚数）



(6) 小括

- 町ではコミュニティバスを 2008 年から運行しており、現在、木曽町や大桑村方面を結び南北に走る倉本線と、東西の集落と町の中心部をつなぐ町内路線(芦島線、吉野・焼笹線)の3路線が運行しています。
- コミュニティバスと鉄道と合わせた公共交通のカバー率は 97%と高いですが、鉄道駅や最寄りバス停まで 500m 以上離れている交通空白の地域が 3%(100 人超程度)存在しています。この交通空白地域の免許を持っていない方や高齢者等を対象としたタクシー補助事業「タクシーおでかけポイントカード制度」も 2008 年から実施しています。
- コミュニティバスの利用者数は全体的に減少傾向にあり、運行開始当初 2008 年の 57,000 人から 2022 年は 32,000 人程度まで減少しており(44.4%の減)、バス交通の見直しが必要といえます。
- 2022 年のコミュニティバス利用者のうち、9 割の約 29,000 人を倉本線が占め、町内路線(芦島線、吉野・焼笹線)は年間 3,200 人程度と非常に少なくなっています。
- 倉本線は平日上り・下りそれぞれ 9 便ずつ、土日祝日は 6 便ずつ運行しています。平日は小中学生の通学にも多く利用されており、スクール利用は年間約 7,400 人です。残る約 21,000 人が一般利用となっています。2022 年の土日祝日の年間利用は1万人程度で、休日も一定数の住民が利用しています。1 便あたりの利用者数は一般が 3.8 人、スクールが 1.7 人です。
- 芦島地区と上松駅を結ぶ芦島線は、スクール利用はなく、月・金の週2回、1日6便運行しています。運行当初 1,900 人の利用がありましたが、2022 年は 1,300 人程度と減少しています。1 便あたりの利用者数は 2.3 人ですが、午前の便に利用が集中しており、午後便は乗車ゼロの日もみられ、見直しが必要です。
- 吉野線は火・木の週 2 回、7 便を運行しています。利用者数は 2008 年度の 1,600 人から 2022 年度は 200 人にまで激減しており、1 便あたりの利用は 0.3 人となっています。
- 焼笹線は平日毎日運行する 2 便と水曜のみの 1 便の 3 便がスクール対応しているほか、火・木の週 2 回 5 便運行しています。スクール利用者数は運行当初の 3 分の 1 以下にまで減少し年間 1,400 人程度、1 便あたり 2.3 人となっています。スクール以外の一般利用はもともと利用が少なく、2022 年度は年間 200 人を下回っています。1 便あたりの一般利用者数は 0.4 人となっています。
- 一般利用に限ってみると、吉野線も焼笹線も 1 便あたりの利用者数が 1 人を下回っており、抜本的な見直しが必要といえます。
- 年間のコミュニティバスの運行委託料は 4,100 万円程度で、このうちスクール対応便の委託料は約 950 万円です。年間の運賃収入は 380 万円で、スクールを除く収支率は 9.2%です。路線別には、倉本線の収支率が 10.8%、町内路線が 2.9%です。
- 町が負担する運行コスト(委託料から運賃収入を引いた額)は年間約2,800万円で、1 人当たりでみると倉本線は1,131 円ですが、町内路線は4,409円と民間のタクシー料金よりも高い水準になっています。

3. 住民の移動実態

本節では、木曾地域振興局が実施した「木曾郡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」から上松町の住民の移動実態を整理します。

図表 35 移動と公共交通に関する意識アンケート調査（上松町分）の実施概要

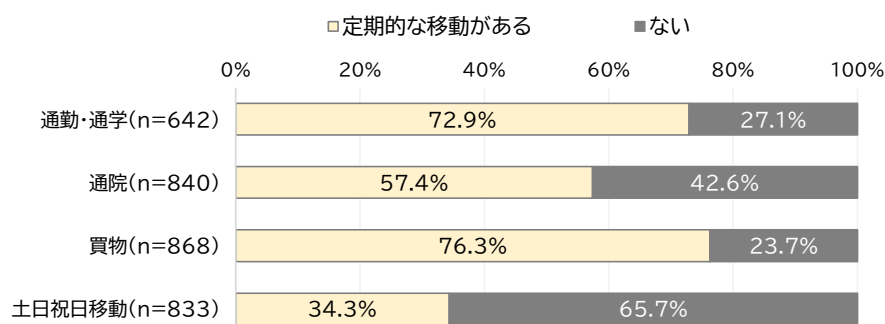
調査対象：	満15歳以上の上松町の在住者
配布数：	1,100世帯
	※調査票は1世帯あたり4名回答できるものとした。
配布・回収方法：	郵送による配布・回収
回答期間：	令和3年8月26日～9月12日
回答件数：	501件（回答率45.9%）
回答者数：	906人

（1）住民の全体移動

1）移動目的別定期的な移動の有無

定期的な移動を行っている住民の割合は、通勤・通学が72.9%、通院が57.4%、買物は76.4%となっています。

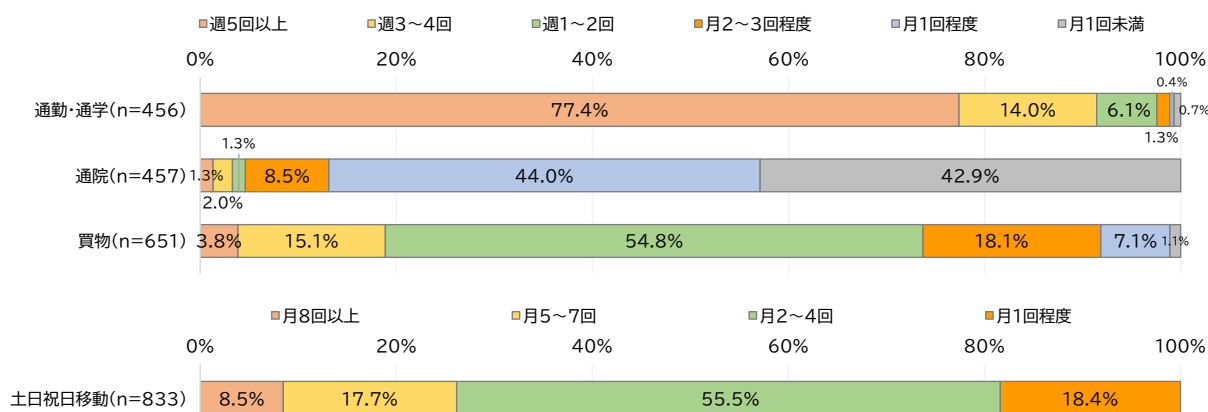
図表 36 移動目的別定期的な移動の有無



2）移動目的別の移動頻度

通勤・通学は77.4%の住民が週5回以上、通院は80%以上が月1回程度～月1回未満、買物は70%以上が週1回以上となっています。

図表 37 移動目的別移動頻度



3) 移動目的別移動先

住民の主な移動先は、木曽町が 45.4%、町内が 28.3%、中津川方面（大桑村、南木曽町、中津川市）は 10.6%となっています。

移動先を目的別にみると、通勤は町内がもっとも多く、隣接する木曽町、大桑村と続きます。通学は南木曽町、木曽町が多くなっています。通学、通院と買物は木曽町がもっとも多く、土日祝日の移動は松本・塩尻方面や中津川市が多くなっています。

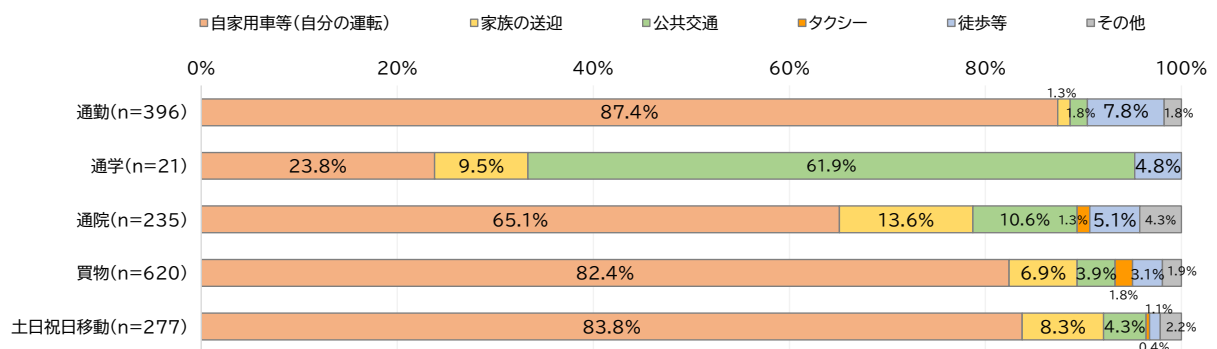
図表 38 移動目的別移動先

市町村	通勤	通学	通院	買物	土日祝	合計	割合
上松町	184		72	94	35	385	28.3%
木曽町	86	11	118	375	27	617	45.4%
木祖村	1		3			4	0.3%
王滝村	1			1		2	0.1%
大桑村	32		5	35	9	81	6.0%
南木曽町	5	2	1		1	9	0.7%
中津川市	2		4	1	47	54	4.0%
松本・塩尻方面	5	3	23	32	54	117	8.6%
伊那方面	6		3	28	19	56	4.1%
飯田方面	2		1		1	4	0.3%
その他	7		4	6	14	31	2.3%
合計	331	16	234	572	207	1,360	100.0%

4) 移動目的別の移動手段

住民の通勤、通院、買物の移動手段の多くが自家用車等（自分の運転）となっています。通学では 61.9%が公共交通（主に JR 中央線）を用いているほか、通院者の 10.6%が公共交通を利用しています。家族送迎は通勤を除く移動で一定数みられます。

図表 39 移動目的別移動手段



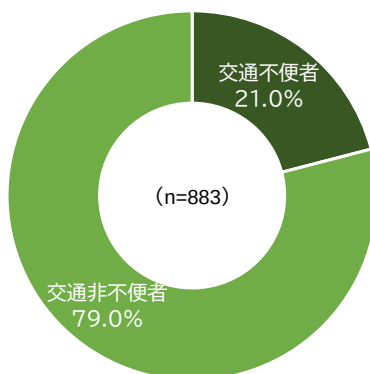
（２） 交通不便者の移動

１） 交通不便者の割合

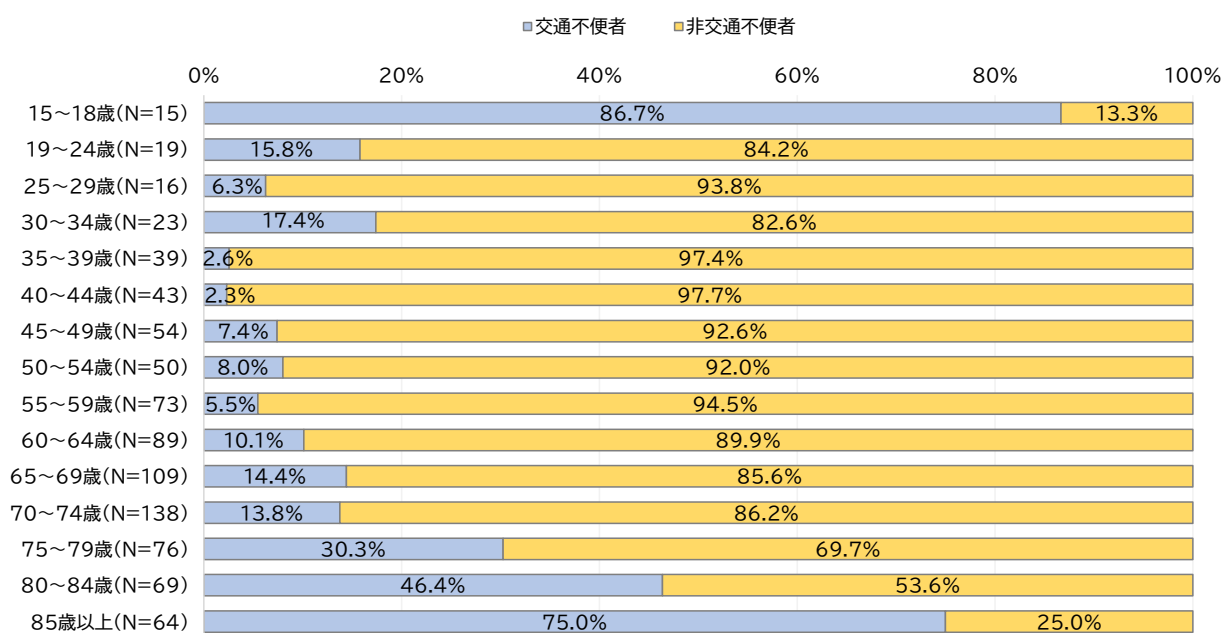
自由に利用できる移動手段を持たない者（自分で自動車や原付・バイクを運転できない者）を交通不便者とします。

上松町における交通不便者の割合は 21.0%です。年代別にみると、高校生が含まれる 15～18 歳、75 歳以上の高齢者で交通不便者の割合が高くなっています。

図表 40 交通不便者の割合



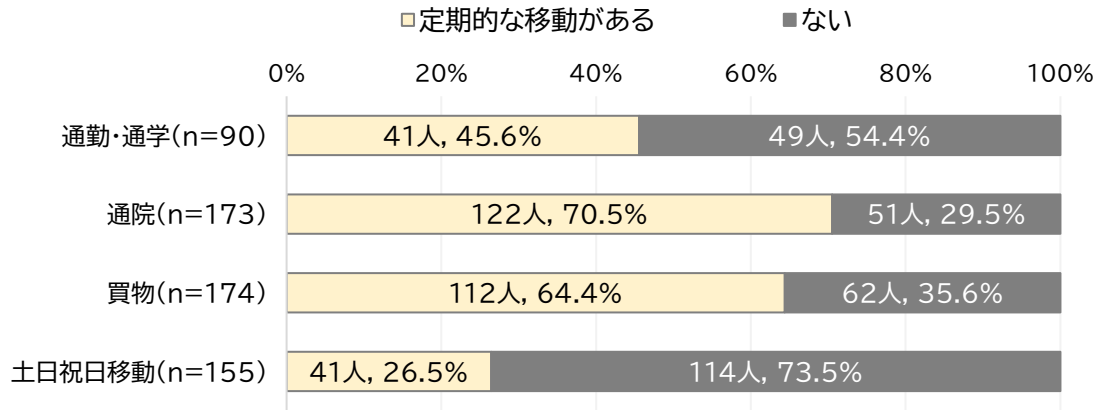
図表 41 年代別交通不便者の割合



2) 交通不便者の定期的な移動の有無

通院目的では 70.5%、買物目的では 64.4%の交通不便者に定期的な移動がみられ、定期的に高齢者が通院、買物で移動していると考えられます。

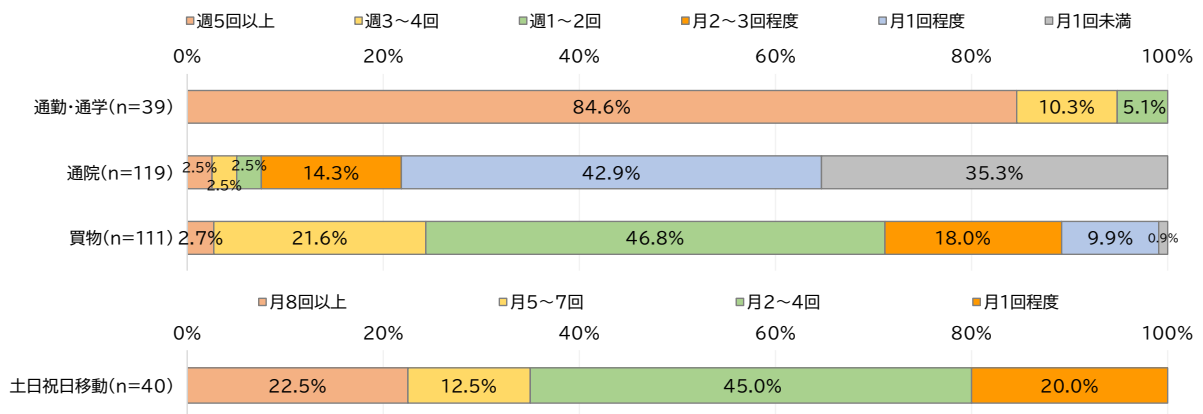
図表 42 移動目的別定期的な移動の有無（交通不便者のみ）



3) 移動目的別の移動頻度

通勤・通学は 84.6%の住民が週 5 回以上、通院は 80%以上が月 1 回程度～月 1 回未満、買物は 70%以上が週 1 回以上となっています。

図表 43 移動目的別移動頻度（交通不便者のみ）



4) 交通不便者の移動先

交通不便者の主な移動先は、木曽病院および町内の大脇医院、芦沢医院への通院が多くみられます。また、買物は隣接する木曽町の「A コープきそ」がもっとも多いほか、町内の「駅前市場」「スーパーおおさわ」が主な目的地となっています。

図表 44 移動目的別移動先（交通不便者のみ）

市町村	通勤	通学	通院	買物	土日祝	合計	割合
上松町	10		21	44	9	84	38.4%
木曽町	1	8	37	50	18	114	52.1%
木祖村						0	0.0%
王滝村						0	0.0%
大桑村				2	2	4	1.8%
南木曽町		2	1			3	1.4%
中津川市						0	0.0%
松本・塩尻方面		1	3	1	2	7	3.2%
伊那方面				1		1	0.5%
飯田方面						0	0.0%
その他	2	1		1	2	6	2.7%
合計	13	12	62	99	33	219	100.0%

土日祝の目的地

Aコープきそ店 5 人／イオン木曽福島店 3 人／上松町公民館 2 人／県立木曽病院 2 人／木曽青峰高等学校 2 人／上松駅 1 人／木曽町交流センター・図書館 1 人／その他町内 6 人、木曽町 5 人、大桑村 2 人、松本・塩尻方面 2 人／その他 2 人

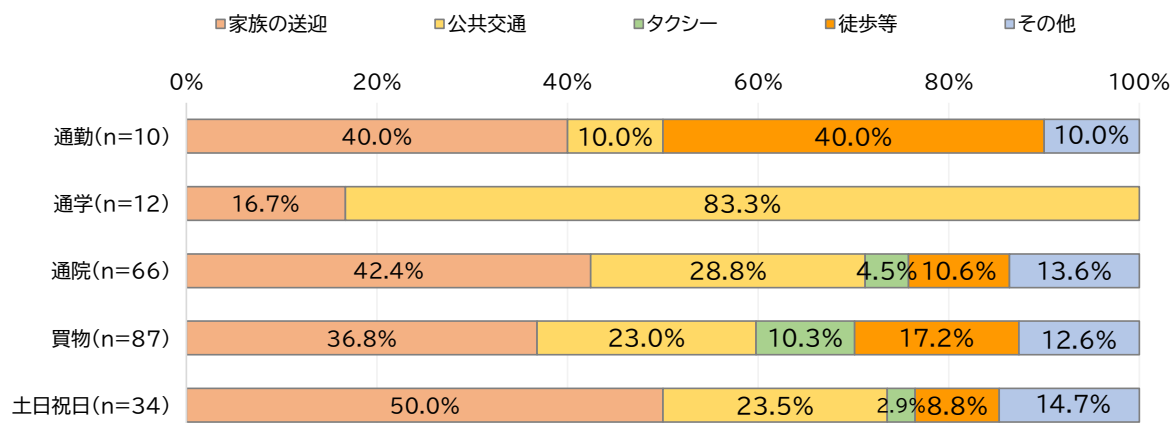
5) 交通不便者の移動手段

移動目的別の交通不便者の移動手段は、通勤、通院、買物、土日祝日の移動で家族送迎の割合が高くなっています。高校生の通学は公共交通利用が 8 割を超えています（うちほとんどが JR 中央線）。

通院については、公共交通利用者は 3 割程度、買物、土日・祝日移動の公共交通利用はともに 23%程度となっており、多くがコミュニティバスの利用者です。

どの移動目的においても、一般住民に比べ交通不便者の方が公共交通の利用割合が高くなっており、交通不便者にとって公共交通は家族送迎と並ぶ重要な移動手段であるといえます。

図表 45 移動目的別移動手段（交通不便者のみ）



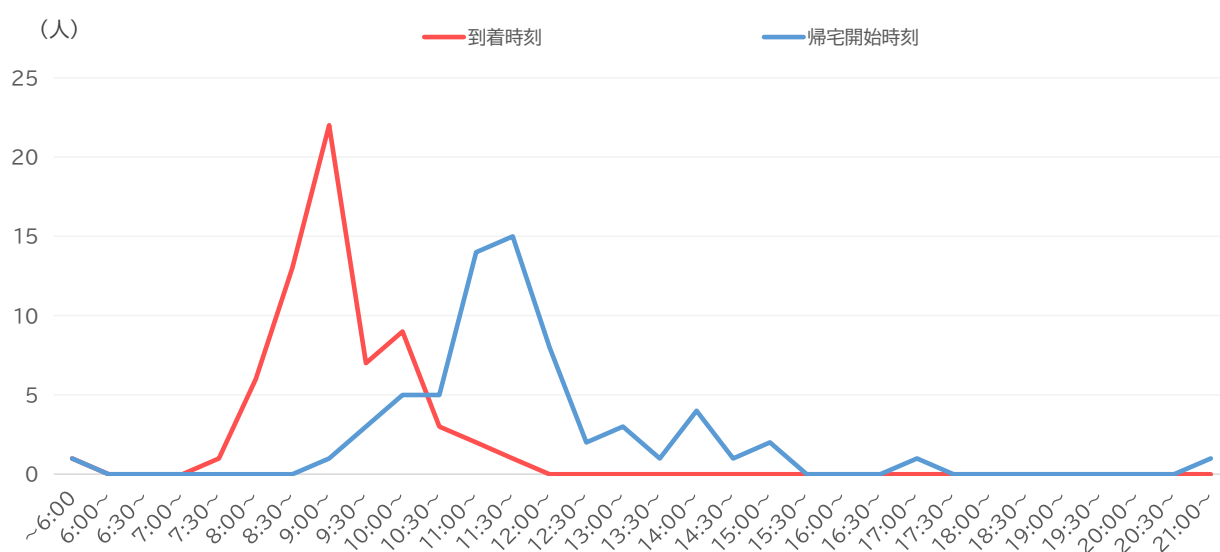
6) 交通不便者の移動時間帯（公共交通での移動の多い通院・買物のみ）

通院は 9 時台前半、10 時台前半に到着する人が多く、帰宅開始は 11 時前半と 12 時前半に山があります。

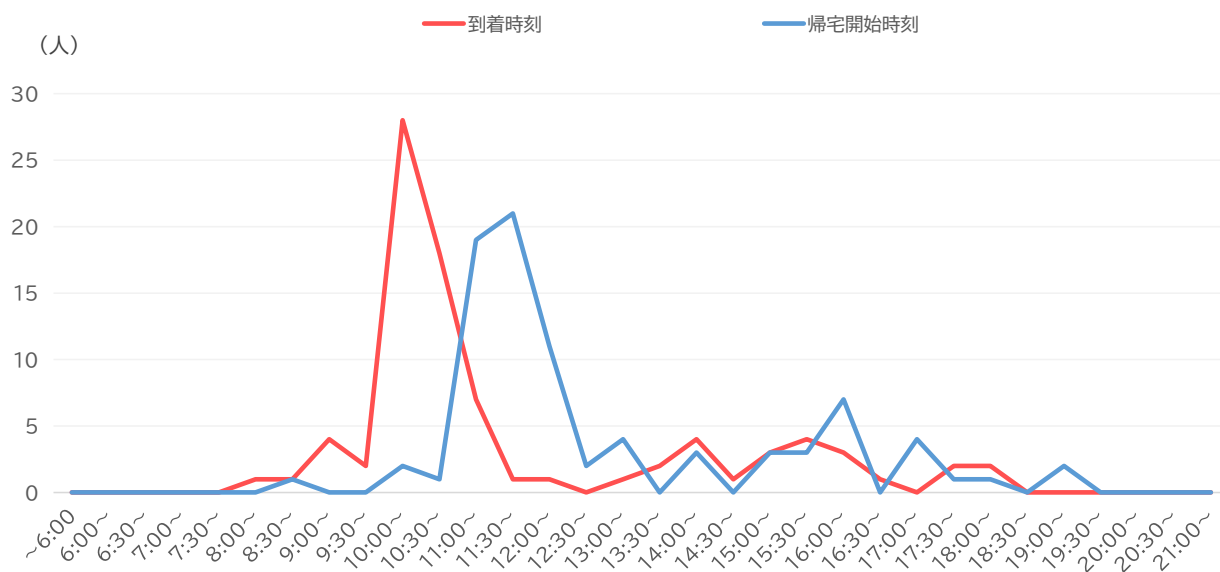
買物は 10 時台前半に到着し、12 時には帰宅しはじめる人が最も多くみられます。

図表 46 移動目的別移動時間帯（交通不便者のみ）

【通院】



【買物】

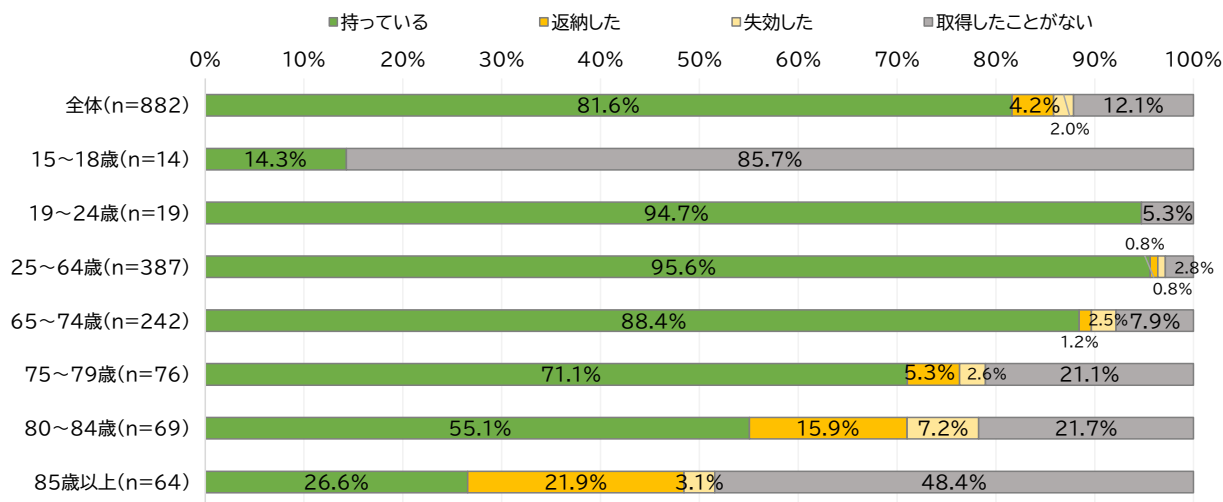


(3) 運転免許の保有と返納に対する意識

1) 運転免許保有率

上松町における運転免許の保有率は 81.6%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 26.6%となっています。一方、年代があがるごとに「返納した」「取得したことがない」の割合が高くなっています。

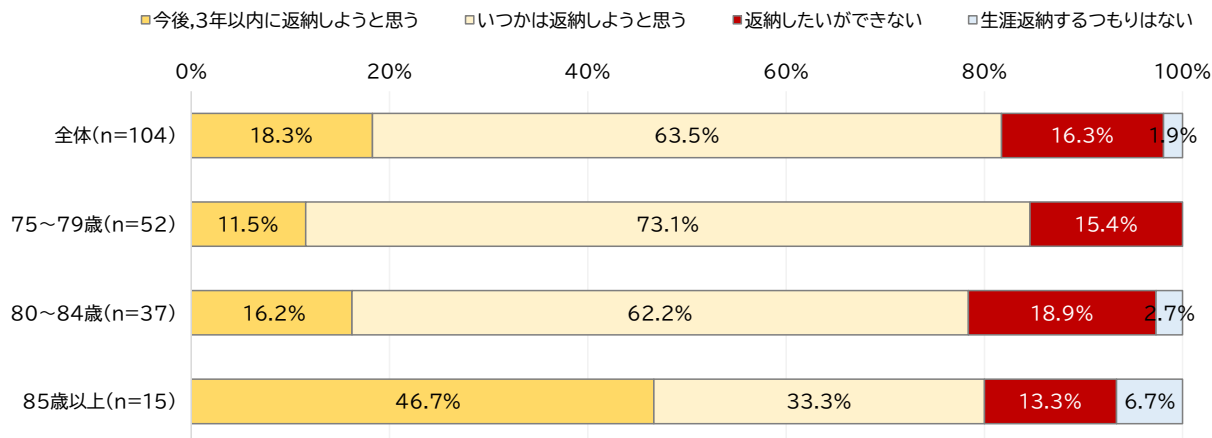
図表 47 運転免許の保有率



2) 運転免許の返納意向（75 歳以上）

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 18.3%、「いつかは返納しようと思う」が 63.5%、「返納したいができない」が 16.3%、「生涯返納するつもりはない」が 1.9%です。年代別にみると、85 歳以上で「今後、3 年以降に返納しようと思う」割合が半数近くまで上昇しています。「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変わらず 2 割程度です。

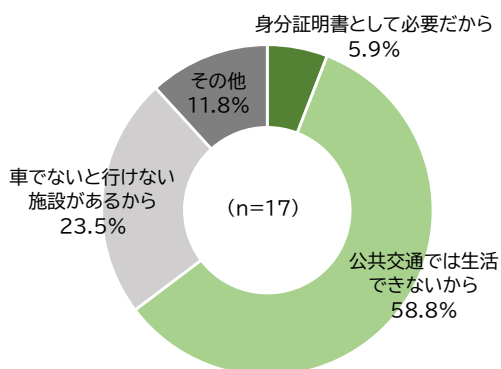
図表 48 運転免許の返納意向（75 歳以上の運転免許保有者のみ）



3) 運転免許を返納できない理由 (75 歳以上)

「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 58.8%と最も多くなっています。

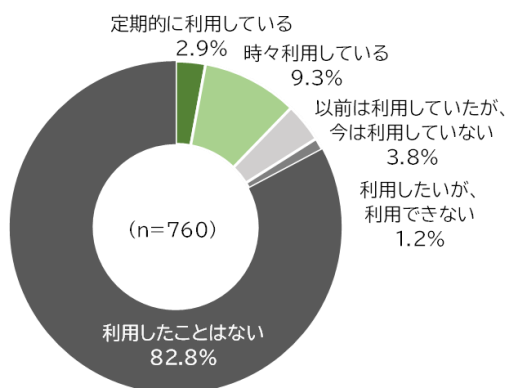
図表 49 運転免許を返納できない理由
(「返納したいができない」、「生涯返納するつもりはない」と回答した人のみ)



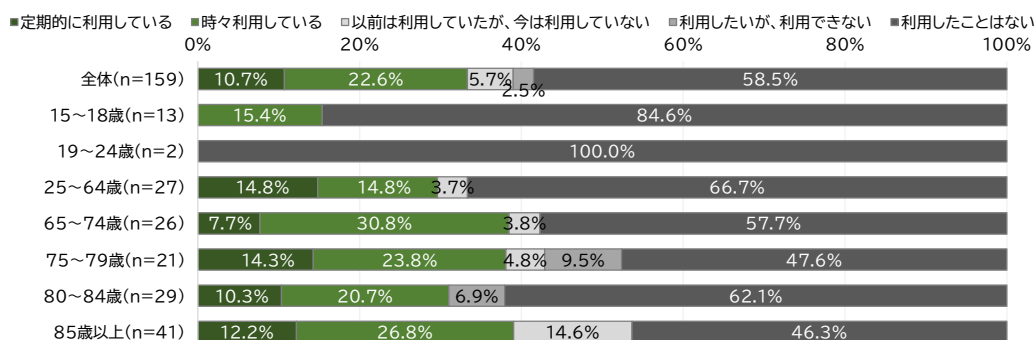
(4) コミュニティバスの利用状況

コミュニティバスを「定期的に利用している」住民は 2.9%、「時々利用している」は 9.3%です。「利用したことはない」は 82.8%で、ほとんどの人が利用していません。交通不便者でも半数以上の人利用していません。

図表 50 コミュニティバスの利用状況



【交通不便者のみ】

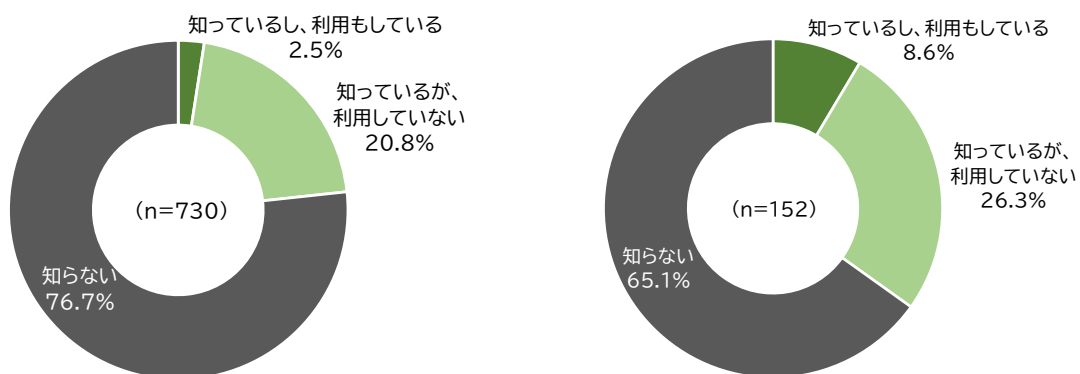


(5) タクシーおでかけポイントカードの利用状況

タクシーおでかけポイントカード制度については、住民全体のうち「知っているし、利用もしている」が2.5%、「知っているが、利用していない」が20.8%、「知らない」が76.7%となっています。

カードの主な交付対象となっている交通不便者では、全体より認知者・利用者の割合は高いものの、「知らない」が過半数を占めています。

図表 51 タクシーおでかけポイントカードの利用状況
【交通不便者のみ】



(6) 小括

- 町内からの定期的な移動は通勤・通学が73%、通院が57%、買物が76%、土日祝日の移動が34%の住民にみられます。
- 町からの移動先は移動全体の45%が木曽町で、町内の目的地28%よりも多くみられ、木曽町への移動量が多くなっています。
- 通学以外は自分の運転による自家用車移動をする人が8割以上を占めており、主要な移動手段となっています。高校通学では62%が公共交通を利用しています。
- 自分の運転で移動できない交通不便者が21%いるとみられ、高校生と75歳以上の高齢者が多くを占めています。
- 交通不便者の移動先は木曽町が52%と、全体よりも木曽町への移動割合が高なっています。交通不便者の移動頻度は、通勤・通学は週5回以上が85%、通院は月1回程度以下が8割、買物は半数が週1～2回程度です。交通不便者の移動手段として、公共交通は高校通学者の8割以上に使われていますが、通院、買物では1割以下となっており、移動の多くを家族の送迎に頼っている現状がみられます。コミュニティバスの利用者は3割強程度にとどまっています。
- 75歳以上の高齢者でも自分で運転している人が少なくありません。年齢が上がるほど、免許返納したいという人の割合が増えますが、返納したいができない、生涯返納するつもりはないという人の割合は年齢があがっても2割程度となっています。

4. 高校生の通学実態

本節では、長野県が全県で実施した「高校生アンケート」から上松町の高校生の通学移動実態を整理します。

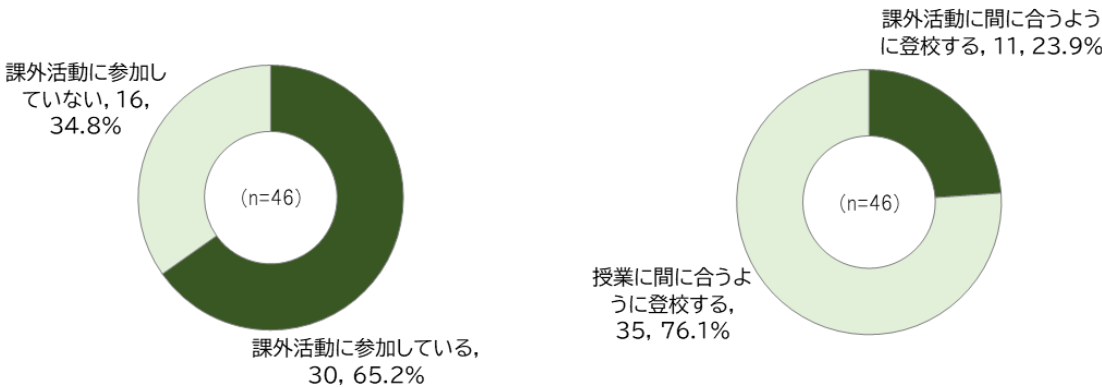
図表 52 高校生アンケート調査（上松町分）の実施概要

調 査 対 象 :	上松町の在住の高校生
配布・回収方法:	高校を通じて配布・回収
回 答 期 間 :	令和 5 年 8 月 23 日～9 月 8 日
回 答 者 数 :	46 人
通 学 高 校 :	松本深志高校 1 人／木曽青峰高校 45 人
学 年 :	1 年生 16 人／2 年生 21 人／3 年生 9 人

（１） 課外活動の状況

課外活動に参加している高校生は 65.2%で過半数となっています。課外活動に間に合うように登校している高校生は 23.9%で、多くの高校生が授業に合わせて登校しています。

図表 53 課外活動の参加状況と登校時間



（２） 登下校の移動手段

移動手段の組み合わせは「徒歩+鉄道」が登下校とも 21 人（45.7%）と最も多くなっています。次いで、「送迎+鉄道+徒歩」、「自転車+鉄道+徒歩」が多くみられます。

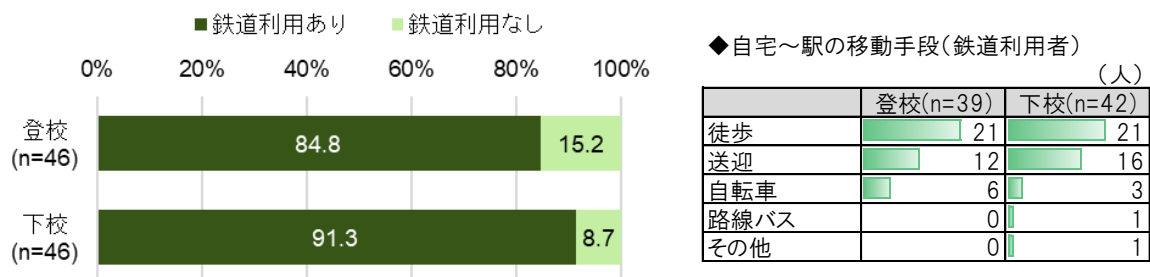
図表 54 登下校の交通手段の組み合わせ

登校	人数	割合 (%)	下校	人数	割合 (%)
徒歩+鉄道	21	45.7	徒歩+鉄道	21	45.7
送迎+鉄道+徒歩	11	23.9	徒歩+鉄道+送迎	15	32.6
自転車+鉄道+徒歩	5	10.9	徒歩+鉄道+自転車	3	6.5
送迎+徒歩	2	4.3	送迎のみ	2	4.3
送迎のみ	1	2.2	徒歩+鉄道+その他	1	2.2
自転車のみ	1	2.2	徒歩+鉄道+路線バス	1	2.2
送迎+その他	1	2.2	徒歩+路線バス	1	2.2
スクールバス+徒歩	1	2.2	自転車のみ	1	2.2
路線バス+徒歩	1	2.2	その他+鉄道+送迎	1	2.2
送迎+鉄道+その他	1	2.2	合計	46	100.0
自転車+徒歩+鉄道+その他	1	2.2			
合計	46	100.0			

(3) 鉄道の利用有無と自宅・駅間の移動手段

鉄道を利用する高校生は登校時が 84.8%、下校時が 91.3%と登下校とも多く、下校の方がより多くなっています。鉄道を利用する高校生の自宅～駅の移動手段は、徒歩が最も多く、次いで送迎が多くみられます。

図表 55 鉄道利用の有無と自宅～駅の移動手段

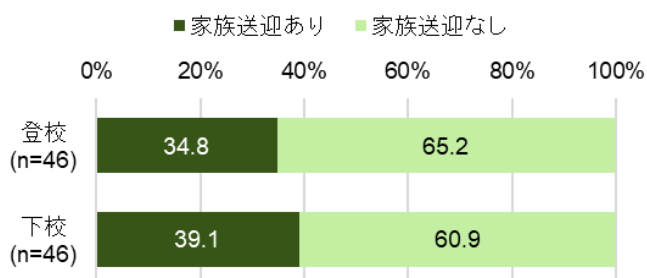


(4) 家族送迎の状況

登下校に家族送迎を利用している高校生は登校時が 34.8%、下校時が 39.1%と下校の方がやや多くなっています。

家族送迎を選んでいる登下校とも「自宅から駅やバス停が遠いから」を挙げる人が多くみられます。また、下校時は「最も安全だから」を挙げる人が最も多くなっています。

図表 56 家族送迎の有無



図表 57 家族送迎を選んでいる理由

(人)

	登校(n=16)	下校(n=18)
自宅から駅やバス停が遠いから	7	6
学校の近くに駅やバス停がないから	1	1
最も時間がかからないから	3	2
歩く距離や待ち時間が短いから	2	3
電車やバスは、費用がかかりすぎるから	0	0
最も安全だから	4	7
家族などの通勤のついでに送迎ができるから	5	4

(5) 小括

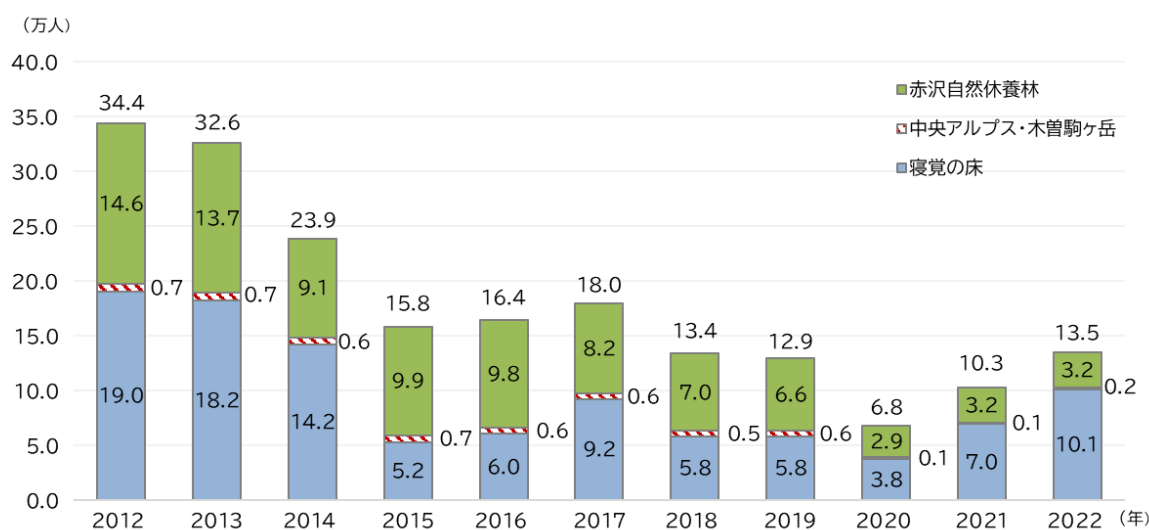
- 上松町の高校生の多くが鉄道を利用して通学しており、鉄道がなくてはならない通学手段となっています。
- 鉄道駅と自宅間の移動は徒歩が最も多いものの、家族送迎を利用する高校生も次いで多くなっています。

5. 観光客の入込み数と観光路線の利用状況

町内の主要観光地への入込客数の推移をみると、全体的に観光客数は低迷してきており、平成24（2012）年に比べ、令和4（2022）年は6割減となっています。さらに新型コロナの影響を受け令和2年は大きく落ち込みましたが、令和4（2022）年にはコロナ前の水準に回復しています。

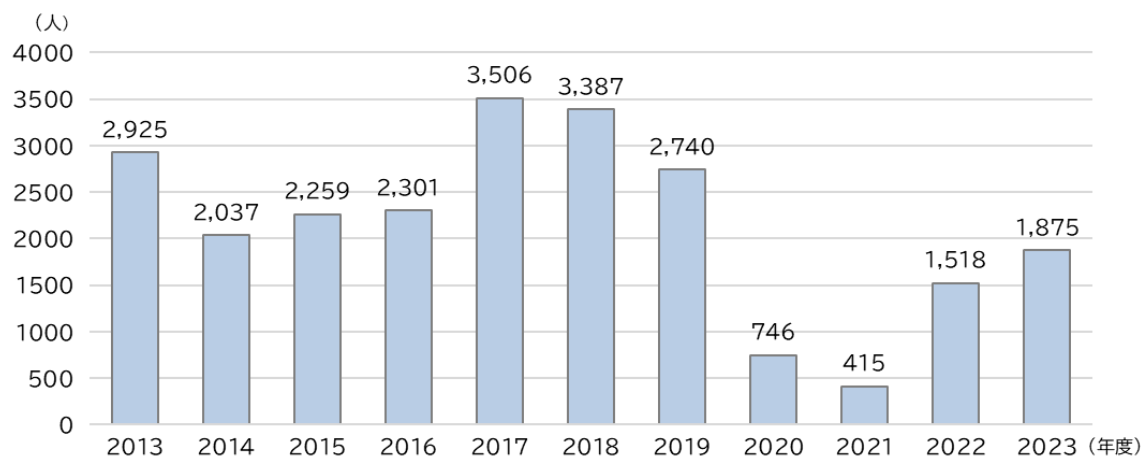
町が観光客向けに運行している赤沢線の乗車数は令和2（2020）年度に激減しましたが、令和4（2022）年度からV字回復しています。

図表 58 観光入込客数の推移



出典：長野県観光地利用者統計

図表 59 赤沢線の乗車数の推移



出典：上松町

6. 課題のまとめ

これまで概観してきた公共交通の利用状況や住民の移動実態から、今後の公共交通の基本方針を考えるにあたっての課題を取りまとめます。

1. 人口は減少するが、集落に人口が分散している構造は変わらないため、各地区からの少量移動が発生する

本町では鉄道や国道に沿って人口が集積しているほか、町の東西の谷筋にもごく少数の人口が分散しているのが特徴です。人口減少が進みますが、今後しばらく人口分布は大きく変わらず、分散した集落からの少量移動が発生することが予測されます。きわめて少量の移動に対応する公共交通が必要になります。

2. 高齢化がさらに進み、家族送迎ができない世帯が増える可能性がある

現在、交通不便者の多くが家族送迎に頼って日常の移動を賄っています。しかし、高齢化とともに、単身高齢世帯や高齢夫婦のみの世帯が増えてきており、将来的には家族送迎が困難になる世帯が増えると考えられます。こうした地域の高齢者が、必要な暮らしを営むとともに、孤立することなく社会生活に参加することができるような移動支援を行っていくことが求められます。

3. 少子化でも、小中学生の通学対応は継続していく必要がある

地域の小中学生は減少傾向にあります。小中学校に通う子どもたちの足は行政で確保していく必要があり、これまで通り、教育委員会と協力しながら安全で通いやすいスクール便を継続していく必要があります。

高校生以上の子どもについては、現在、鉄道が多く利用されており、鉄道の維持・確保が重要といえます。鉄道駅までの移動は徒歩や自転車のほか、家族送迎が多くを占めており、公共交通の利用はごく一部とみられます。

4. こうした現状に対し、これまでの公共交通体系が最適ではなくなっている

コミュニティバスの運行を開始した 2008 年から 15 年が経過し、総人口は 1,000 人以上減少しています。交通不便者の外出支援や町民の交流による活性化を目的にコミュニティバスを運行してきましたが、運行当初の 3 分の 1 にまで利用者が減少している路線もあり、町の現状に合った最適な公共交通に見直す必要があります。

5. 町内路線(芦島線、吉野・焼笹線)の利用者が激減し、不効率な運行となっている

コミュニティバスの利用者の 9 割以上が倉本線を利用しており、町内路線(芦島線、吉野・焼笹線)は小中学生のスクール利用を除き、一般の利用者はきわめて少なくなっています。1 便あたりの利用者数が 1 人を下回り、路線バスとしての運行は限界を迎えているといえます。

第3章 地域公共交通の再整備における基本方針

1 地域公共交通の再整備・維持に関する基本的な考え方

(1) 上松町がめざす地域公共交通のあり方

現在、本町では、自らの運転で日常の移動を行い、公共交通に頼らずに生活している住民が多くを占めています。しかし、今後、さらに高齢化が進むことにより、不安を感じながらも運転を続けざるを得ない高齢者や、家族送迎に頼れないなど移動に困難を抱える高齢者が増えることが予想されます。また、こうした高齢者は移動が制限されることで行動範囲や社会参加の機会が減少し、社会的に孤立し、心身の健康状態が悪化する恐れがあります。

このような地域における公共交通は、自力での交通手段を持てなくなっても、日常生活や社会生活を送るために必要不可欠な移動手段を提供する重要な社会インフラとして位置づけられます。

こうした考えから、上松町での公共交通の位置づけを大きく以下の2点とします。

①高齢者の日常生活と社会参加を支援するための公共交通

運転が不安な高齢者、家族送迎に頼ることができない高齢者のみの世帯などが増えていくことを見据え、高齢になっても日常の買物や通院ができるとともに、健康づくりや社交といった本人が望む社会生活を送るための移動を提供します。

②地域の子どもたちが安全に通学するための公共交通

地域の小中学生が学校に安心して通うことができる移動手段を提供します。今後、少子化がさらに進むことも予測されるため、子どもの人数に応じて、教育委員会での燃料補助やスクールバス運行といった手段への切替も視野に入れながら、当面は公共交通で子どもたちの通学を保証します。

また、高校生になっても町外に引っ越すことなく、可能な限り希望する高校に通えるよう、鉄道を維持するとともに、鉄道駅と路線バス等の接続に配慮します。

(2) 上松町が再整備する公共交通の基本的な考え方

上記をめざすべきあり方とする一方で、人口減少による利用者の減少に歯止めがきかない現在、不特定多数の利用を前提とした一定量の移動を担保するためのバス路線の運行は限界を迎えているのも事実です。今後一層過疎化が進むことを踏まえ、本町の公共交通は、一定量の移動が見込める町外への鉄道やバス路線を軸としながら、町内の移動は各地域からの少量の移動に必要なに応じて利用できる移動手段を提供することで、無駄なコストを抑え、持続可能な公共交通に切り替えていく必要があります。

(3) 本町の公共交通が持つべき役割・機能

本町が再整備する公共交通に求められる役割や機能を以下に整理します。

- **高齢者が利用しやすい運行形態**

鉄道駅やバス停までの移動が困難な高齢者が増えることを想定し、なるべく自宅近くでの乗降が可能な運行形態を検討します。

- **木曽町への移動の確保**

交通不便者の日常生活に不可欠な木曽町への移動を確保するための鉄道とバス路線を維持します。木曽地域全体の幹線としても機能するため、他の町村や木曽地域全体の公共交通整備の動向を踏まえながら、維持・改善を進めます。

- **鉄道駅への接続手段の確保**

町外への移動に利用している鉄道駅にアクセスできる移動手段を確保します。

- **少量輸送に適した効率的な運行形態**

人口が分散している地域については、定時定路線よりも効率的かつ低コストで運行できる少量輸送に適した運行形態の公共交通を導入します。

- **スクール対応バス路線の確保**

小中学校から一定距離のある地区の子どもたちが安心して通学できるためのスクール対応バスを維持します。引き続き、混乗利用できるようにし、一般の利用者の移動ニーズにも対応します。

- **教育・福祉施策との連動**

本町の公共交通の利用者は子ども・学生、高齢者などの交通不便者が中心であり、教育・福祉部門とも連携しながら、各部門の役割分担を明確にし、無駄のない公共交通を整備します。

- **観光路線の利用促進と採算性の確保**

観光路線の運行は、本町の人気観光地である赤沢自然休養林への移動手段を確保するとともに、観光路線の採算性を高めることで地域公共交通全体の収支を改善する狙いがあります。新型コロナウイルスの影響で激減してしまった観光路線の利用促進を図り、採算性を高めま

(1) 公共交通の再整備の方針

この倉本線への接続ポイントかつ町の中心部である上松駅周辺へ、各集落からの少量の移動ニーズがあり、これまで芦島線と吉野・焼笹線で対応してきましたが、過疎化が進み、各集落からの移動量は運行当初より大きく減少しています。これまでの定時定路線での運行では無駄が多く、地域の実情に合わせた抜本的な見直しが必要といえます。焼笹地区からのスクール対応便（混乗可）は維持しつつ、各集落からの中心部への少量の移動を、効率的なデマンド型交通に見直します。

[illegible]

（２）再編する公共交通の役割とサービスレベル

再編する公共交通の役割とサービスレベルを以下のように設定します。

図表 61 再編後の公共交通のサービスレベル

	路線	役割	サービスレベル
幹線	鉄道	町外への広域交通を担う	—
	倉本線	町内移動および町外（木曾町・大桑村以南）への日常的な移動	・平日および土日祝日運行 ・平日：上り 9 便、下り 9 便 ・土日祝日：上り 6 便、下り 6 便 ・6～18 時台 ・大桑村「くわちゃんバス」と接続：上り 1 便、下り 3 便
		小中学生の通学の足として、沿線地区と小中学校を接続する	・平日運行 ・上り 3 便、下り 3 便
支線	デマンド乗合タクシー	倉本線利用が難しい各地区からのごく少量の移動に対応し、JR 上松駅・倉本駅へ接続する	・町内全域運行 ・曜日運行（火曜・水曜・木曜） ・9 時～14 時半まで運行
	焼笹線 ※スクール混乗便のみ	小中学生の通学の足として、焼笹地区と小中学校を接続	・平日 2 便（7 時台・16 時台）／水曜のみ 1 便（15 時台） ・フリー乗降可能

（３）再編実施の考え方

①町内路線（芦島線・吉野線・焼笹線）の廃止時期

上記の通り、町内路線については定時定路線からデマンド型交通へ移行を図っていきますが、当面は、一定の利用者がある芦島線の運行は継続しながら、令和 6 年度に試行的に全区域デマンド型交通を導入し評価・検証を行い、その結果を踏まえ、芦島線の廃止時期を検討していくものとします。吉野・焼笹線については、利用者がきわめて少ないため、スクール混乗便を除き廃止します。

②デマンド乗合タクシーの位置づけ

全区域におけるデマンド乗合タクシーの運行にあたっては、倉本線との競合を避けるため、曜日運行とするとともに、料金に差をつけることで、倉本線の利用を妨げず、倉本線を利用できない地域の住民のデマンド乗合タクシー利用を促進します。

また、デマンド乗合タクシーは幹線である鉄道や倉本線に接続するために欠かせない公共交通ですが、町や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、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。

③スクール混乗便の考え方

焼笹線のスクール便は引き続き混乗便とし、デマンド型交通の運行時間外である早朝の通院等の移動には焼笹線のスクール混乗便の利用を促し、効率的な運行を目指します。

また、本町では小中学生の人数が減少し続けており、公共交通でのスクール対応をスクールバスに転換していく可能性や時期について、教育委員会と協議を進めながら検討します。

(4) 目標値の設定

①公共交通の利用に関する目標

路線	指標	現状値 (R4)	目標値 (R10)	考え方
	公共交通全体の利用者数	31,748 人	32,000 人	スクールも含めた町の公共交通全体の利用者数の増加を目指す。総合計画の目標値 (R7) を維持する。
倉本線	スクール利用を除く年間の一般利用者数	21,214 人	同程度	人口減少地域のため、増加は難しいが、利用促進を図り、現状値と同程度の利用を維持する。
デマンド乗合タクシー（全区域）	年間実利用者数	—	130 人	R10 年の 75 歳以上推計人口（社人研推計に基づき算出）に木曽郡アンケート結果による交通不便者比率を乗じて実人数を推計（以下の計算式により 518 人と算出）。 さらに、アンケート結果による交通不便者の公共交通利用率（通勤・通学を除く） 25.1% を乗じて算出。 [計算式] 【R10 年人口】 【交通不便者比率】 75～79 歳 326 人 × 30.3% 80～84 歳 277 人 × 46.4% 85 歳以上 388 人 × 75.0%
	年間延利用者数	1,766 人 ※町内路線	2,496 人	上の実利用者数（130 人）に、吉野焼笹線デマンド乗合タクシー実証運行期間（R5.7～R5.12）における利用者 1 人当たりの月平均利用回数実績 1.6 回を乗じて、年間延利用者数を算出。

【データの取得方法】

運行事業者の利用実績報告に基づき、上松町住民福祉課生活環境係で集計する。

②公共交通の収支に関する目標値

路線	指標	現状値 (R4)	目標値 (R10)	考え方
	公共交通全体の収支率	9.2%	13.2%	倉本線を R4 年度と同程度とし、デマンド乗合タクシーの収支率を以下のように改善することを見込み、設定した。 【算出方法】 運賃収入／運行経費
倉本線	スクール利用を除いた収支率	11.9%	同程度	同程度を維持することを目指す。 【算出方法】 運賃収入／運行経費
デマンド乗合タクシー(全区域)	収支率	2.9% ※町内路線	19.5%	デマンド乗合タクシーの運行経費見込に対する運賃収入(年間延利用者数目標 2,496 人×500 円)の割合で算出した。

【データの取得方法】

上松町住民福祉課生活環境係で集計する。

③公共交通の公的負担に関する目標値

路線	指標	現状値 (R4)	目標値 (R10)	考え方
倉本線	スクールを除く 利用者一人当た りの公的負担額	968 円	同程度	同程度を維持することを目指す 【算出方法】 運行経費－運賃収入／年間利用者数
デマンド 乗合タク シー（全 区域）	利用者一人当た りの公的負担額	4,409 円 ※町内路 線	2,000 円	利用促進することにより、一運行当たりの 運行経費を 2,000 円程度に抑え、さらに住 民啓発により 2 人以上の乗合利用を促進す ることによって一人当たりの運行経費を抑える

【データの取得方法】

上松町住民福祉課生活環境係で集計する。

第4章 目標達成のために実施する事業

1 実施事業の一覧と実施主体

本計画で実施する事業の一覧を示します。

図表 62 実施事業の一覧

施策	事業	内容	実施主体
(1) 地域公共交通の再編・運行事業	①地域公共交通の再編事業		上松町、交通事業者
	②路線維持・運行事業	ア コミュニティバス、デマンド乗合タクシーの運行	上松町、交通事業者
		イ 近隣町村との連携による運行	上松町、木曾町、大桑村、交通事業者
		ウ 車両の更新、ノンステップバス等の導入検討	上松町、交通事業者
		エ 観光路線運行継続の検討	上松町、交通事業者
(2) タクシー助成事業	①タクシーおでかけポイントカード制度見直しの検討		上松町
(3) 地域公共交通の評価・見直し	①地域公共交通の運行データの把握と評価	ア 地域公共交通の運行データの収集・集計	上松町、交通事業者
		イ 地域公共交通の評価検証	上松町
	②利用実態・ニーズの把握	ア 利用実態・ニーズ把握のための調査等の実施	上松町、交通事業者
(4) 利用環境整備事業	①安全性・快適性向上のための施設整備	ア バス停等の維持・管理	上松町、交通事業者
	②キャッシュレス決済等、簡易な支払い方法の導入検討		上松町、長野県、交通事業者
(5) 啓発・利用促進事業	①地域公共交通に関する情報発信	ア 時刻表の作成	上松町
		イ HP、広報、回覧板等を活用した情報提供	上松町、長野県、民間事業者
	②運賃割引・費用助成の実施	ア 上松すくすくフリーパス	上松町
		イ 乗車料金減免制度	
		ウ 乗継割引	
		エ 乗合割引	
		オ 高校生の鉄道定期券補助	
	③運転免許返納の促進		
	④公共交通の利用促進	ア 利用拡大のための広報活動	
		イ 高齢者を対象とした利用促進のための説明会等の実施	

2 実施事業の詳細

(1) 地域公共交通の再編・運行事業

① 地域公共交通の再編事業

再編前の路線ごとに見直し方針を整理します。

図表 63 路線別の見直し方針

路線	現在の運行形態・水準	見直しの方針
倉本線	【定時定路線のコミュニティバス】 ・平日上り 9 便・下り 9 便／土日祝日 上り 6 便・下り 6 便 ・6～18 時台 ・大桑村「くわちゃんバス」と接続	・平日・休日ともに一定の利用があるため、現在の運行水準を維持しつつ、より利用しやすい運行にダイヤを見直す ・低床バスの導入など、高齢者の利用を想定した環境整備を進める
芦島線	【定時定路線のコミュニティバス】 ・月・金曜のみ 6 便（8～15 時台） ・フリー乗降可能	・現在の定時定路線は廃止し、デマンド乗合タクシーによる区域運行を行い、自宅からの乗車を可能とする
吉野線	【定時定路線のコミュニティバス】 ・火・木曜のみ 7 便（8～17 時台） ・フリー乗車可能	・現在の定時定路線は廃止し、デマンド乗合タクシーによる区域運行を行い、自宅からの乗車を可能とする
焼笹線	【定時定路線のコミュニティバス】 ・スクール対応：平日 2 便（7 時台・16 時台）／水曜のみ 1 便（15 時台） ・火・木曜のみ 5 便（9～15 時台） ・フリー乗降可能	・3 便運行のスクール対応便は維持し、児童・生徒の状況に合わせ、必要に応じてバス停やダイヤを改善する ・スクール対応以外の便は廃止し、デマンド乗合タクシーによる区域運行を行い、自宅からの乗車を可能とする

実施予定	令和6(2024)年度に実証運行を開始し、令和 7(2025)年度から本格運行を行う
実施主体	上松町、おんたけ交通(株)、おんたけタクシー(株)

② 路線維持・運行事業

ア コミュニティバス、デマンド乗合タクシーの運行

コミュニティバスおよびデマンド乗合タクシーの運行を交通事業者に委託して実施します。なお、デマンド乗合タクシーは国庫補助（フィーダー補助）を活用して運行を維持します。

図表 64 地域公共交通の運行事業の概要

路線	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行様態	車両	運行事業者	補助事業活用
倉本線	バス回 転所	上松駅	本町	4 条乗 合	路 線 定 期運行	中 型 バ ス	おんたけ交 通(株)	なし
焼笹線 ※スクール混乗 便のみ	焼笹	上松駅	中学校 北門	4 条乗 合	路 線 定 期運行	15 人乗 りバス	おんたけ タクシー(株)	なし
デマンド乗 合タクシー	町内全域			4 条乗 合	区 域 運 行	普 通 乗 用車	おんたけ タクシー(株)	フィーダ ー補助

図表 65 路線の確保・維持の方向性

路線	確保・維持の方向性
倉本線	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
	交通事業者と協議の上、必要な運行を確保
焼笹線 ※スクール混乗便のみ	交通事業者と協議の上、必要な運行を確保
デマンド乗合タクシー	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す

イ 近隣町村との連携による運行

以下の 2 町村と協定を結び、倉本線およびくわちゃんバス（大桑村）の運行を連携して行います。

木曽町	コミュニティバス（倉本線）は木曽町まで運行しており、木曽町と運行負担等の取扱いについて協定を締結し、連携して運行・維持を図ります。
大桑村	大桑村くわちゃんバス木曽病院線が上松町内を経由し、木曽町の木曽病院まで運行しており、大桑村と運行負担等の取扱いについて協定を締結し、連携して運行・維持を図ります。

実施予定	令和6(2024)年度～令和 10(2028)年度 継続的に実施
実施主体	上松町、木曽町、大桑村、おんたけ交通(株)

ウ 車両の更新、ノンステップバス等の導入検討

車両の老朽化が課題となっているため、交通事業者と協議し、必要に応じて車両更新します。また、更新においては、ノンステップバス等乗り降りしやすい車両の導入を検討します。

実施予定	必要に応じて随時実施
実施主体	上松町、おんたけ交通(株)、おんたけタクシー(株)

エ 観光路線運行継続の検討

現在、観光客を対象に季節運行を行っている赤沢線について、今後の観光客の動向を注視しながら、継続するかどうか検討を行います。

実施予定	必要に応じて随時実施
実施主体	上松町、おんたけ交通(株)

(2) タクシー助成事業

① タクシーおでかけポイントカード制度見直しの検討

高齢者やコミュニティバスが運行していない地域の方を対象に、タクシー乗車料金の費用助成「タクシーおでかけポイントカード」制度を行ってきましたが、町内路線を全区域でのデマンド乗合タクシーに切り替えていくため、制度の見直しを行います。

実施予定	令和6(2024)年度のデマンド乗合タクシーの実証運行の結果により、令和7(2025)年度に見直し
実施主体	上松町

(3) 地域公共交通の評価・見直し

① 地域公共交通の運行データの把握と評価

ア 地域公共交通の運行データの収集・集計

目標管理のために、コミュニティバスとデマンド乗合タクシーの年間の乗降データを収集し、集計を行います。乗降データは交通事業者が上松町に報告し、集計は上松町が行います。

実施予定	毎年度実施
実施主体	上松町、おんたけ交通(株)、おんたけタクシー(株)

イ 地域公共交通の評価検証

集計した乗降データや収支の状況に基づき、コミュニティバスとデマンド乗合タクシーの評価検証を行い、改善のための見直しにデータを活用します。

実施予定	毎年度実施
実施主体	上松町

② 利用実態・ニーズの把握

ア 利用実態・ニーズ把握のための調査等の実施

乗降データだけでは見直しに十分な検証ができない場合は、乗込調査やアンケート調査など、公共交通の利用実態・ニーズを把握するための調査を実施します。

実施予定	必要に応じて随時実施
実施主体	上松町、おんたけ交通(株)、おんたけタクシー(株)

(4) 利用環境整備事業

① 安全性・快適性向上のための施設整備

ア バス停等の維持・管理

安全にバスに乗り降りするために必要なバス停等の設備の維持・管理を行います。また、木曽郡全体で導入が検討されているデジタルサイネージ（情報案内板）の設置により、安全で快適な待合環境を整備します。

実施予定	令和7(2024)年度から導入検討を進める
実施主体	上松町、おんたけ交通(株)、おんたけタクシー(株)

② キャッシュレス決済等、簡易な支払い方法の導入検討

長野県および木曽郡全体の動向に合わせ、運賃の支払いを簡素にするためのキャッシュレス決済の導入を検討します。

実施予定	令和7(2024)年度から導入検討を進める
実施主体	上松町、長野県、おんたけ交通(株)、おんたけタクシー(株)

(5) 啓発・利用促進事業

① 地域公共交通に関する情報発信

ア 時刻表の作成

公共交通の見直しに応じて、時刻表を更新し、全世帯に配布します。

実施予定	毎年度実施
実施主体	上松町

イ HP、広報、回覧板等を活用した情報提供

町のホームページや広報誌、回覧板等さまざまな手法により、公共交通に関する情報を発信し、周知を図ります。

また、長野県が運営する長野県観光・交通案内アプリ「信州ナビ」や㈱ナビタイムジャパンへの運行情報の提供をはじめ、木曽郡全体の事業として、「標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)」への情報提供を行い、地域内外の利用者に運行情報を発信します。

実施予定	随時実施
実施主体	上松町、長野県、㈱ナビタイムジャパン

② 運賃割引・費用助成の実施

ア 上松すくすくフリーパス

町内に住所を有し、小学校、中学校、特別支援学校等に在籍するすべての児童・生徒へ教育委員会を通じて「上松すくすくフリーパス」を交付し、乗車料金を全額免除とします。

実施予定	随時実施
実施主体	上松町

イ 乗車料金減免制度

町内に住所を有し、①要支援・要介護認定を受けている方およびその介護者、②障害者手帳をお持ちの方およびその介護者、③生活保護を受けている方に対して、減免利用乗車証を交付し、乗車料金を半額免除します。

実施予定	随時実施
実施主体	上松町

ウ 乗継割引

コミュニティバスとデマンド乗合タクシーの乗継について、1回の乗車につき当日1度に限り、乗継後の乗車料を無料とする乗継割引を行います。

実施予定	随時実施
実施主体	上松町

エ 乗合割引

デマンド乗合タクシーを同じ世帯や地域から2人以上で利用する場合の料金割引制度を導入します。

実施予定	令和6(2024)年度に試験的に導入し、令和7(2025)年度から本格実施
実施主体	上松町

オ 高校生の鉄道定期券助成

町内在住の高校生の保護者を対象に、高校への通学のために購入した通学定期券代の2分の1を助成します（限度額45,000円）。

実施予定	毎年度実施
実施主体	上松町

③ 運転免許返納の促進

運転免許を自主返納された方には1人1回に限り、タクシー券（13,000円分）を交付し、自主返納を促進します。

実施予定	随時実施
実施主体	上松町

④ 公共交通の利用促進

ア 利用拡大のための広報の実施

本町における公共交通の役割や住民の利用によって維持していくものであることなどを住民にわかりやすく伝える広報活動を行い、公共交通への理解と利用を促進します。

実施予定	随時実施
実施主体	上松町

イ 高齢者を対象とした利用促進のための説明会等の実施

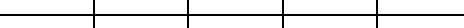
公共交通の主要な利用者である高齢者に対し、特にデマンド乗合タクシーの利用方法や乗り合いによる効率的な運行への協力を呼び掛けるため、高齢者サロンなど高齢者が集まる場で説明会を行い、公共交通への理解と利用を促進します。

実施予定	随時実施
実施主体	上松町

3 事業スケジュール

各事業の実施は以下のスケジュールで進めます。

図表 66 事業の実施スケジュール

施策	事業	内容	R6	R7	R8	R9	R10
(1) 地域公共交通の再編・運行事業	①地域公共交通の再編事業			R7.4 月から本格運行を実施			
		※木曾郡全体の再編の検討	調整	R7.10 月から運行予定			
	②路線維持・運行事業	ア コミュニティバス、デマンド乗合タクシーの運行	実証	R7.4 月から本格運行を実施			
		イ 近隣町村との連携による運行					
		ウ 車両の更新、ノンステップバス等の導入検討					
		エ 観光路線運行継続の検討					
(2) タクシー助成事業	①タクシーおでかけポイントカード制度の実施						
(3) 地域公共交通の評価・見直し	①地域公共交通の運行データの把握と評価	ア 地域公共交通の運行データの収集・分析					
		イ 地域公共交通の評価検証					
	②利用実態・ニーズの把握	ア 利用実態・ニーズ把握のための調査等の実施		見直しの必要性に応じて適宜実施			
(4) 利用環境整備事業	①安全性・快適性向上のための施設整備	ア バス停等の維持管理					
	②キャッシュレス決済等、簡易な支払い方法の導入検討						
(5) 啓発・利用促進事業	①地域公共交通に関する情報発信	ア 時刻表の作成					
		イ HP、広報、回覧板等を活用した情報提供					
	②運賃割引制度の実施	ア 上松すくすくフリーパス					
		イ 乗車料金減免制度					
		ウ 乗継割引					
		エ 乗合割引	実証				
		オ 高校生の鉄道定期券補助					
	③運転免許返納の促進						
	④公共交通の利用促進	ア 利用拡大のための広報活動					
		イ 高齢者を対象とした利用促進のための説明会等の実施					

第5章 計画の推進体制

1 各主体の役割

本計画は、行政、交通事業者、住民が連携して推進します。行政がリーダーシップを発揮し、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。

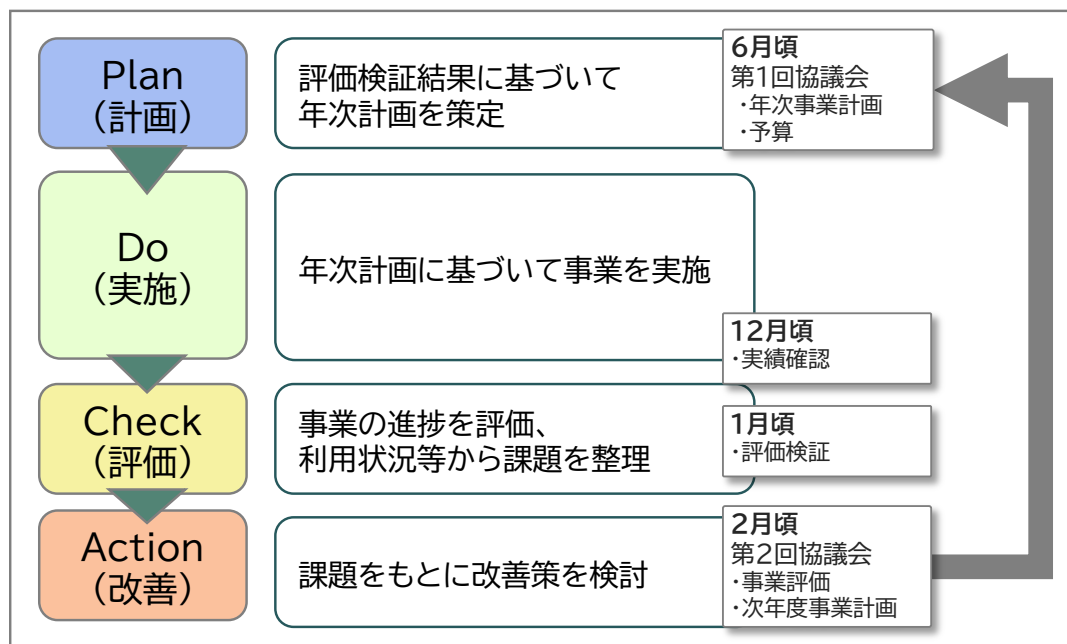
図表 67 各主体の役割

主体	役割
行政	・ 計画全体の管理 ・ 交通事業者、住民、関係機関の調整 ・ 路線バス、デマンド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組や調整
住民	・ 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 69）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「上松町地域公共交通活性化協議会」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 68 事業実施、評価・検証と改善の年間スケジュール



図表 69 公共交通の評価検証の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・便別利用者数 ● 運行費用 ● 運賃収入 ● 乗継乗車券の発行枚数
デマンド乗合タクシー	● 登録者数（属性情報を含む） ● 日別利用者数（登録の属性情報と結合できるようにする） ● 乗降場所 ● 乗合人数 ● 運行費用 ● 運賃収入 ● 乗継乗車券の発行枚数
タクシー補助	● タクシーポイントカードの発行枚数 ● タクシーポイントカードの精算枚数

用語解説

	用語	解説	掲載頁
か行	キャッシュレス (決済)	現金で切符を購入せずに、IC カードやスマートフォンのアプリケーションなどで決済を行うこと。	42, 46, 49
さ行	サービスレベル	利用者に提供されるサービスの内容と品質。公共交通におけるサービスレベルは、地域公共交通が面的に整備されているだけでなく、路線、便数など住民の生活に必要な移動がどれだけ担保されているかの水準。	39
	GTFS-JP	General Transit Feed Specification 公共交通機関の時刻表と地理的情報に関する共通フォーマット。このような共通のフォーマットで情報が公開されることで、複数の公共交通機関の情報を利用する経路検索などのアプリケーション開発が容易になる。	46
	信州ナビ	長野県内の公共交通（バス・鉄道）について、出発地と目的地を選ぶだけで簡単に経路や運賃、所要時間および時刻表、バスロケーション情報（バスの位置や接近情報）を調べることができる長野県の公式アプリ。	46
た行	デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアのこと。	46
	デマンド型交通	バスや電車のように決まった時間に決まった停留所を回るのではなく、予約を入れて指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービス。 運行方式・時刻・発着地などを自由に組み合わせることができ、多様な運行形態が存在する	38, 39
な行	ノンステップバス	出入口の段差をなくして乗降性を高めた低床バスの日本における呼称。国土交通省が認定する標準仕様に基づいて設計されている。	42, 44, 49
は行	フィーダー補助	正式名称は「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」（通称：フィーダー補助）。国の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の補助メニューの1つで、複数の市町村をまたがって走る幹線系統を補完する赤字の支線（フィーダー）の運行経費に対する補助金。	44

第2次上松町地域公共交通計画

令和6(2024)年度～令和10(2028)年度

上松町