

第2次上松町地域公共交通計画(概要版)

1 計画策定の背景と目的

背景

- 前計画の上松町地域公共交通計画の計画期間が平成28(2016)年度までとなっていることから、後継計画として第2次上松町地域公共交通計画を策定
- 平成19年7月からコミュニティバスの運行を開始したが、運行から15年ほどが経過し、人口も5500人から4000人に減少しており、地域の実情に合わなくなっている
- 公共交通の利用者は減少傾向が続いており、現在の地域公共交通のあり方を見直す時期に来ている

目的

人口減少・高齢化が進行している町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、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) 計画区域

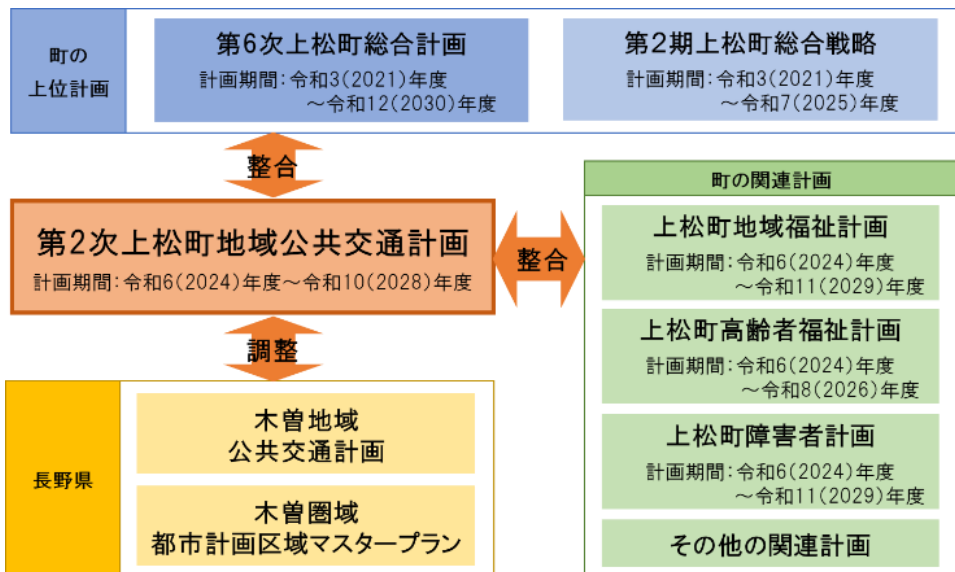
計画区域を上松町全域としますが、住民の移動は木曽町、大桑村など近隣町村にも及んでいするため、木曽郡の自治体と連携しながら事業を実施します。また、木曽郡全体のマスタープラン「木曽地域公共交通計画」も平行して進められていることから、郡と協議しながら必要に応じて見直しを行います。

(2) 計画期間

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。



3 地域及び公共交通の現状と課題

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が、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。

4 地域公共交通の再整備における基本方針

(1) 町がめざす地域公共交通の位置づけ

現在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が、今後、さらに高齢化が進むことにより、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。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。

■上松町における公共交通の位置づけ

- 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
- ②地域の子どもたちが安全に通学するための公共交通

(2) 再整備する公共交通の基本的な考え方

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。

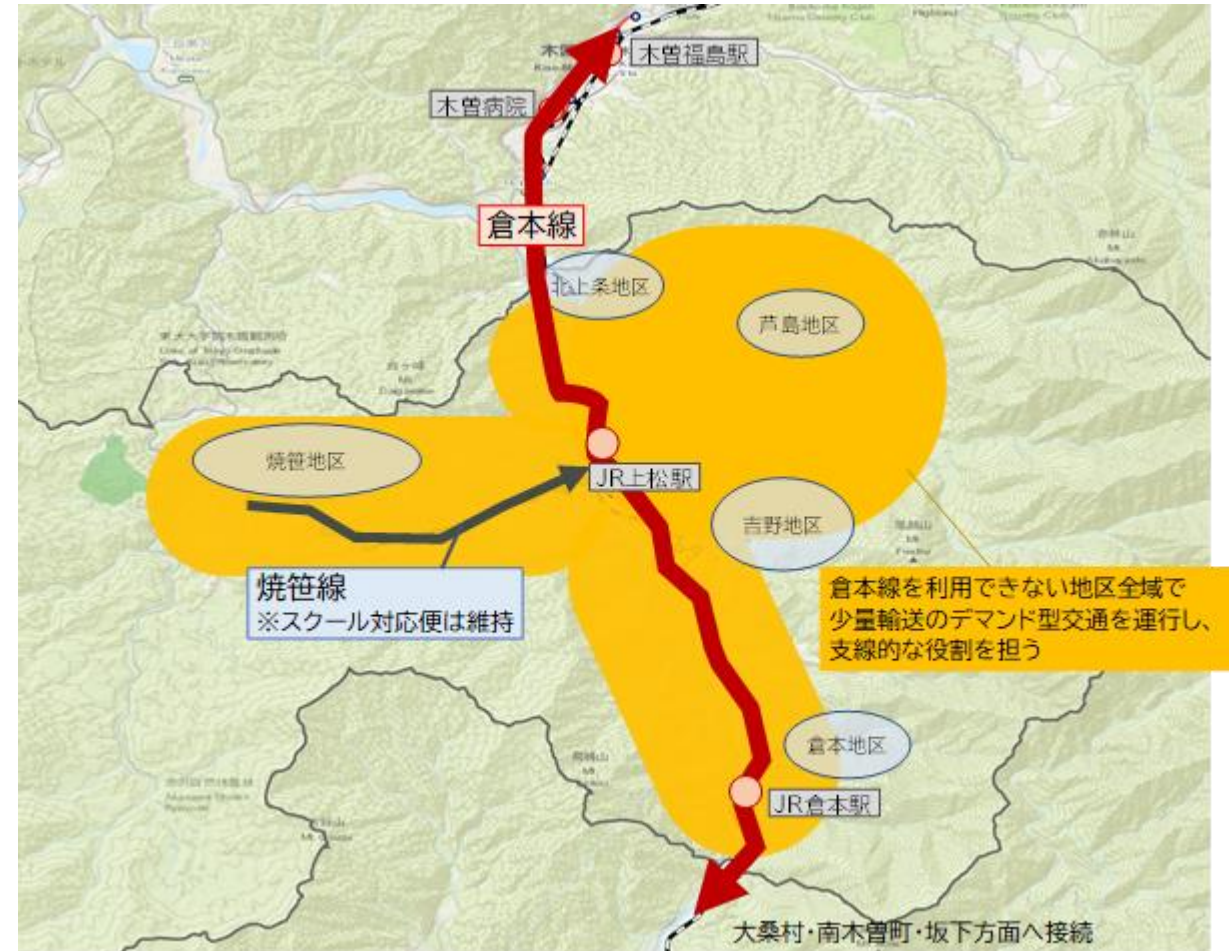
今後一層過疎化が進むことを踏まえ、本町の公共交通は、一定量の移動が見込める町外への鉄道やバス路線を軸としながら、町内の移動は各地域からの少量の移動に対応して利用できる移動手段を提供することで、無駄なコストを抑え、持続可能な公共交通に切り替えていく必要があります。

(3) 再整備の具体的方針

ア 再整備する地域公共交通の体系とサービス水準

	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(木曽町・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

再整備後の地域公共交通体系(イメージ)



イ 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

- 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。
- 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。

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。
- 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あるが、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、国の補助制度である地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持していく必要がある。

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す。
- 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。

5 計画の目標

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

②公共交通の収支及び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
	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。 【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。

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で一人当たりの運行経費を抑える

6 目標達成のために実施する事業

施策	事業	内容
(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	
	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 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見直しの検討
	(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 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
(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・費用助成の実施	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 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
	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

7 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				
		※木曽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								

8 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。

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。

