

長野県木曾町

小規模自治体による体系的な交通ネットワーク

－木曾町生活交通システム－



**(1) 対象地域の属する自治体の概要**

自治体名	長野県木曾町	位置図 <small>国土地理院承認 平14総覆 第149号</small> 
人口	12,743 人 (平成 22 年国勢調査)	
面積	476.06 km <sup>2</sup>	
分野	ゾーンバスシステム	
キーワード	合併に伴う交通問題、地域全体をカバーする公共交通	
<b>地域特性</b> 長野県木曾町は、平成 17 年 11 月に木曾福島町・日義村・開田村・三岳村の 4 町村が合併して誕生した。長野県の南西部に位置し、県内町村最大面積 476.06km <sup>2</sup> で総面積の 95.4%を山林が占める緑豊かな山間の町である。西に木曾御嶽山、東には中央アルプス木曾駒ヶ岳がそびえ、町の中央には木曾川が流れ、その流域に沿って国道 19 号と JR 中央本線が走っている。夏と冬、昼と夜の寒暖の差が大きい内陸性気候で、四季折々の自然風景が人々の暮らしや生活環境を支えている。 (出典：木曾町勢要覧)		

## (2) 事業年表

年	月	内 容
平成 16 年	11 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法定合併協議会が発足 住民の足専門部会を設置</li> <li>・国土交通省 公共交通活性化総合プログラム事業に採択</li> </ul>
平成 17 年	2 月 4 月 6 月 11 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・専門部会を生活交通確保・充実検討委員会へ移行</li> <li>・国土交通省 公共交通活性化総合プログラム事業に採択</li> <li>・交通問題に関する住民アンケート実施</li> <li>・1 町 3 村の合併により木曾町が誕生</li> </ul>
平成 18 年	3 月 4 月 6 月 9 月 10 月 12 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域協議会の設置（～5 月）</li> <li>・住民説明会の開催（計 8 回）</li> <li>・試験運行開始</li> <li>・試験運行に関する住民アンケート実施</li> <li>・道路運送法改正 みなし 4 条路線に変更</li> <li>・検討委員会を法定会議の木曾町地域公共交通会議に移行</li> <li>・利用ニーズに合わせたルート・ダイヤの一部見直し</li> </ul>
平成 19 年	4 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本格運行開始 幹線バス、地域巡回バスを整備</li> </ul>
平成 20 年	5 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通協議会を設置</li> <li>・地域公共交通活性化・再生総合事業を開始</li> </ul>
平成 23 年	1 月 3 月 7 月 10 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用路線のみの専用時刻表の印刷システムを運用開始</li> <li>・路線図マップを作成、ホームページで公開</li> <li>・CATV で利用促進のための番組を放映</li> <li>・ラッピングバス「木曾っ子号」を運行開始</li> </ul>
平成 23 年	4 月 10 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合タクシー（デマンドタクシー）の利用条件を緩和</li> <li>・一般定期券に割引制度を導入</li> <li>・運転免許自主返納事業（1 万円のバス回数券交付）開始</li> </ul>

# 1 事業の経緯

## (1) 事業の背景

### ① 周辺町村の合併と公共交通問題

平成 16 年、現木曾町にあたる周辺町村の合併が具体化し、それを機に公共交通の確保が最重要課題の一つとして浮上した。周辺地域では、過疎化や高齢化の進展に伴い、中山間地域における移動制約者の増加が目立ち、生活のための交通手段の確保が以前からの課題であった。それに加えて、バス事業者（おんたけ交通）の路線のほか、旧町村において福祉バスをはじめ多様な施策が実施されており、合併後もこれらを維持すると交通体系が複雑かつ非効率になることや、地域によってサービス格差が生じることなどが課題として明らかになった。



総務課 行政担当係長  
山田 勝氏

### ② 既存路線バスの収益悪化

現木曾町のエリアでは、従来からおんたけ交通が路線バスを運行していた。しかし、地方における公共交通の例に漏れず事業収益は厳しく、既存路線を維持するだけでも困難が伴い、便数の削減や路線の廃止などの傾向に歯止めがかからない状態であった。また、例えば開田地区(旧開田村)などは、中心地の木曾福島駅からの片道運賃が 1,500 円を超え、年間の通学定期代が 30 万円を超えるなど、新幹線通学にも匹敵する高額な運賃であった。

このため、高額な運賃によりバス利用者が減少し、それが便数の削減につながるといふ悪循環に陥っており、結局、通学時は親が送迎しているのが実情であった。一方でバスは 3 時間に 1 本程度と便が悪く、その結果、運行はしていても利用客がなく、空のバスを走らせているような状態で、収支改善の見込みは立たなかった。

## (2) 検討の経緯

### ① 合併協議会における「住民の足専門部会」の設置

一般に市町村合併においては、合併により面積が急拡大するため、**交通事情の悪化**が懸念材料の一つとなる。このため、平成 16 年 11 月に法定合併協議会が発足したのに合わせて「住民の足専門部会」を設置した。ここでは、合併後の新町全体を 1 つのエリアとして、住民の足を確保するための新たな公共交通計画を策定することとした。同部会では、住民の意見を反映した生活交通の確保を最優先課題として、次のような事項について議論された。



企画財政課 課長補佐  
兼まちづくり担当係長  
星野 亮二氏

- ・既存の路線バス（いわゆる4路線）をベースとした路線の設定
- ・効率的な運行体系と基幹交通（JR）との接続等を基本とする路線網の再編
- ・住民の立場に立った公共交通としての最低水準の設定
- ・バス事業者から自治体への事業主体の移管
- ・地域間のバランス、公平性



## 市町村合併における交通問題とは？

市町村合併においては、しばしば交通問題が大きな課題となる。ここでは、その点を整理しておくこととする。一般に、合併においては周縁部の対応が課題となるが、特に過疎化や高齢化が進む中山間地域などでは、合併後の中心地への交通手段を確保することが必須である。また、こうした地域では民間事業者の路線バスを維持することもすでに困難になっている場合が多い。合併による自治体面積の拡大により、移動が必要な距離も伸びることが予想され、その意味でも交通問題は大きな課題となる。

一方、合併を機に財政力の強化を図る必要もあるため、利用状況を把握したうえで、より効率的な行政サービスを実施していく必要もある。

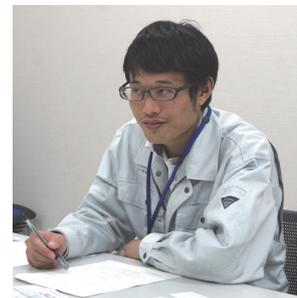
最近では、各市町村が独自に移動支援などの対策を行っていることも多いが、合併を機に、各地域間のサービス格差が問題となることもある。サービス水準の最も高い地域に合わせる事が可能であれば問題はないが、行政のコストや地域間の公平性といった観点から、ある程度サービスダウンせざるを得ない場合もあり、新自治体のサービス水準をどのレベルに置くかも検討が必要である。

このような理由から、市町村合併においては、交通問題が大きな課題としてクローズアップされてくるケースが多いと考えられるのである。

## ②生活交通確保・充実検討委員会への移行

前出の住民の足専門部会は、平成17年2月には生活交通確保・充実検討委員会に移行した。同委員会は、自治体職員のほか、専門知識を持つ交通アドバイザーや有識者、交通事業者、利用者代表、それに国土交通省北陸信越運輸局（長野運輸支局）や長野県からも委員を迎えて構成された。

これは、専門部会での議論の中で、より専門的に取り組む必要が認識されたことが理由であった。旧町村には交通の専門職員がいなかったことから、県の交通アドバイザー制度を活用して大学教授をメンバーに迎えたほか、他にも有識者を加えて、



企画財政課 主事  
戸田 圭亮氏

より専門的な検討が行えるようにした。また、地域住民の生活交通の確保を議論する上では、住民の意見を反映して計画を策定することが大前提であり、そのためには各地域の住民代表を参画させることが必要と考えられた。

こうしたことから、同委員会では、住民ニーズを反映した、より専門的な議論が可能となった。委員の間では「何とかして住民の足を確保しなければ」という強い使命感が共有され、施策が「絵に描いた餅」にならないよう、真剣な議論が交わされた。その結果、合併後にコストを含めてより効率よく、より分かりやすい公共交通を構築し、かつ空白地を解消していくためには、抜本的な再編が不可欠であるという認識に至ったのである。

### ③国土交通省「公共交通活性化総合プログラム事業」への採択

平成 16～17 年度には、木曾町の取り組みが国土交通省の「公共交通活性化総合プログラム事業」に採択された。これは、新木曾町のように広大な面積を有する自治体では、地域の自助努力のみでは公共交通体系の再編が難しいと判断されたためと考えられる。長野運輸支局が事業主体のソフト事業として採択されたことにより、当地域では、既存交通資源の活用や生活交通の確保、さらには観光振興なども視野に入れた新しい公共交通システムの構築に向け、合意形成を得ながら具体的方策を策定していく道筋が整ったのである。

同事業に採択されたことにより、交通に関する専門知識の習得や、道路運送法等における許認可関係での調整、財政負担の軽減など、数多くのメリットが得られた。



#### 公共交通活性化総合プログラム事業とは？

「公共交通活性化総合プログラム」は、一般的な交通計画の策定や調査研究事業ではなく、各地域における公共交通機関に関するサービスの維持・充実の観点から解決が必要となっている課題や実施を要する具体的事業について、国土交通省の運輸局および運輸支局が中心となり、国の機関、地方公共団体、交通・観光事業者、地元経済団体等関係者に参画・協力を呼びかけて一緒になって検討する場を設置し、その解決や実施に向けた具体的方策として「プログラム」を策定することを目的とした制度であり、平成 14 年度から平成 21 年度にかけて実施された。

同プログラムに記載された施策に法的拘束力はないが、策定されたプログラムは公表を前提としているため、記載された施策については、それぞれの関係者が社会的な責任を負うこととなる。また、同プログラムはお互いの合意のもとに策定する行動計画の一種であり、策定により直ちに補助金が交付されることはないが、関係者の合意を得る上で必要なアンケート調査、需要予測、実証実験（社会実験）等の経費の一部については国が契約を行い負担する制度であった。

#### ④住民アンケートによる利用者ニーズの把握

平成 17 年 6 月には、交通に関する住民アンケートを実施した。これは、地域における住民の移動実態を把握するとともに、新たな交通システムの構築に向けた住民の意識を把握することを目的としていた。

アンケートの回収率は、実に 76% に上り、住民の関心の高さが裏付けられた。特に、旧三岳村における回収率は 87% にも達し、同地域の住民が交通に関していかに切実な思いを抱き、真剣に考えているかが浮き彫りとなった。

アンケート結果から、住民の 34% が交通不便者であり、主として高齢者と学生であることが明確になった。また、彼らの移動目的や、公共交通に対して求める水準やデマンド交通に対するニーズなど、さまざまな事項が明らかになった。これらは委員会における検討に際しても種々参考とされ、住民の視点に基づく新しい公共交通システムの構築に大きな役割を果たした。

#### ⑤木曾町の誕生と交通システム

平成 17 年 11 月には、旧木曾福島町、日義村、開田村、三岳村が合併して木曾町が誕生した。しかし、この時点では新しい交通システムの構築は間に合わず、古い体系が継続していた。すなわち、バス事業者による路線バス、町内巡回バス、廃止路線代替バス、地域振興バス、スクールバス、園児バス、高校生特発バス等が混在する状態である。

この中で、例えば廃止路線代替バスは、もともと路線バスが不採算により撤退した経路だけに、走ってはいるものの利用率は低く、こうした路線を全部まとめて総合的に再編することが急務であった。

### (3) 試験運行の開始

#### ①住民説明会の実施

平成 18 年 4 月には、新たな交通施策となる「木曾町生活交通システム」の試験運行に向けて、住民説明会を開催した。住民の関心が高く、また移行に伴う不安も多く聞かれたため、昼夜合わせて 8 回の機会を用意した。

ここでは、前出の生活交通確保・充実検討委員会で承認された検討結果（内容は次節「2 事業の内容」で詳述）が提示された。具体的には、利用のしかたや運行系統、ルート、ダイヤ、本数、接続、運賃などの説明が主になった。説明する自治体側としては「やってみて不都合が出れば随時見直しをする」「住民に意見を出してもらって改善する」という姿勢で臨んだが、住民の側には「これで決まり」という受け止め方もあったようである。

#### ②試験運行の開始

住民説明会の実施から 2 か月後の平成 18 年 6 月、いよいよ木曾町生活交通システムの試験運行が始まった。詳しくは次節「2 事業の概要」で詳述するが、その大きな特徴は、幹線バスと地域巡回バスを組み合わせて広く町内をカバーしたことにある。

すなわち、幹線バスは、木曾町の新たな中心となる木曾福島地区と旧 3 村の中心地を結ぶ。地域巡回バスは、旧 3 村の中心地と各集落を結ぶ。両者は役割を分担させ、旧 3 村中心地などに設けた「乗換ポイント」で連絡する。このように、役割の異なる交通機関を組み合わせ、乗り継ぎを前提として町域全体の公共交通体系を構築した点が、本システムの最大の特徴といえる。



町の中心地・木曾福島駅に集まるバス

試験導入とはいえ、本システムによって、片道運賃が 1,500 円を超えていた開田地区などでも、均一運賃の 200 円で利用できるようになり、大幅な低減となった（ただし、旧市街などの中心部では、値上げになる区間も一部で発生した）。同時に、町内の交通空白地域もおおむね満足の得られるレベルまで解消が図られた。

### ③利用者アンケートの実施と結果に基づく改善

生活交通確保・充実検討委員会では、試験運行後にアンケートを実施して、システムの改善を図ることを決めていた。そこで、試験運行から 3 か月後の同年 9 月、利用者アンケートを実施した。

このアンケートでは、運行系統、ルート、ダイヤ、接続改善などの要望が多く出された。そこで、委員会で対応策を検討し、翌年 4 月の本格運行を前に、同年 12 月にはダイヤの一部修正など、利用ニーズに合わせた見直しを実施した。

また、巡回バスとともに一部で導入した定期便タクシー（乗合タクシー）に関しては、利便性の向上が高く評価された反面、予約制や乗換といった新しいしくみに対する不満も生じ、運行車両の選択や幹線バスとの接続に関して再考を要した。

### ④本格運行への移行

試験運行から 10 か月を経過した平成 19 年 4 月、木曾町生活交通システムは本格運行へと移行した。試験運行における実証結果を踏まえ、基本的にはゾーンバスシステムの骨格は変えず、住民からの要望や自治体側の反省点を盛り込んだ改善策を実施して、本格運行とした。

なお、これに先立つ平成 18 年 10 月には道路運送法が改正され、木曾町のような「みなし 4 条路線」の運行許可には、法定会議の設置が要件となったため、従来の検討委員会を「木曾町地域公共交通会議」に移行した。ただし、メンバー構成等は従来の検討委員会を引き継いでいる。

## 2 事業の内容

### (1) 事業主体

木曾町生活交通システムの事業主体は、木曾町である。実際の運行は、従来から地元で路線バスを運行してきたおんたけ交通株式会社に、また乗合デマンドタクシーと巡回バスの一部に関しては、同様に従来から地元の交通を担ってきたおんたけタクシー株式会社、木曾交通株式会社に、それぞれ委託されている。

### (2) 事業の具体的内容

#### ①ゾーンバスシステム

木曾町生活交通システムの最大の特徴が「ゾーンバスシステム」であり、幹線バスと地域巡回バスの組み合わせで広く町内をカバーする。それぞれのバスの役割は、次のように定義されている。

名称	役割
幹線バス	<ul style="list-style-type: none"><li>・地域の交通網の主軸となるバス。</li><li>・町の中心地である木曾福島から、旧3村の中心部まで。</li></ul>
地域巡回バス	<ul style="list-style-type: none"><li>・地域内（旧町村内）の移動や、幹線バスとの乗り継ぎのための交通機関。</li><li>・地域の特性に合わせて、マイクロバスや乗合デマンドタクシーなどを適宜導入する。</li></ul>

幹線バスと地域巡回バスは、旧村の中心地や町役場支所などの主要地点に設けられた「乗換ポイント」で連絡する（乗り継ぎ）。

#### ②路線の設定

ゾーンバスシステムに基づき、幹線バス、地域巡回バスを次のように設定した。

##### 【幹線バス】

路線	区間	車両
開田高原線	木曾病院～開田支所～開田高原西野	40人乗り中型バス
日義・大原線	木曾病院～日義支所～大原	
三岳・王滝線	本町～三岳支所～王滝※	

※ 王滝は王滝村に属するが、独自にバスを走らせると路線が重複して非効率であることから、木曾町が運行し、王滝村が負担金を拠出する形で運行。

## 【地域巡回バス】

地区	区 域	運行形式	車 両
福島	中心部	巡回バス	マイクロバス
	熊沢・幸沢・一の萱・伊谷	乗合デマンドタクシー	セダン
日義	北部（野上・砂ヶ瀬・神谷）	巡回バス	マイクロバス
開田	西野	巡回バス	中型バス
	末川	巡回バス	マイクロバス
	関谷・西又・床並・池の越	乗合デマンドタクシー	ワンボックス
三岳	永井野・屋敷野・元洞・樽沢	乗合デマンドタクシー	ワンボックス



### 乗合デマンドタクシーの特徴

乗合デマンドタクシーは、バス路線ではサポートできない交通不便地域における補完的な手段であり、地区を限定、居住者を登録し、事前予約にて運行する方式をいう。直接目的地までは行くわけではなく、基幹バスに乗り継ぐための補助的な手段である。幅員の狭い道や勾配の急な道が多く、大型車両ではサポートできない地区に適している。特徴としては、必要な時に予約により活用されるため、比較的効率的な輸送が可能となる点が挙げられる。

こうした輸送手段の導入にあたっては、近隣自治体と協力しあい連携することも検討に値するのではないだろうか。1つの自治体で公共交通を走らせるのではなく、互いに乗り入れている路線については負担金を拠出することで利便性を高められると考えられるからである（木曾町の場合、王滝村や御岳ロープウェイ（株）から負担金収入があり、上松町へ負担金を支出している）。

### ③運賃設定

運賃は、幹線バスが1回200円、地域巡回バス（乗合デマンドタクシーを含む）が1回100円である。ただし、幹線バスと地域巡回バスを乗り継ぐ場合は、最初の降車時に乗り継ぎチケットを受け取ることで、合計200円で利用できる（一部を除く）。また、地域巡回バス同士を乗り継ぐ場合、同様に100円で利用できる。

なお、御岳ロープウェイ線の木曾福島駅～末端区間の乗車に限っては、町外から

の観光利用がほとんどであるため、一般路線バスと同水準の1,500円としている。



幹線バスと地域巡回バスの乗換ポイント（開田支所）

#### ④地域公共交通会議の役割

前出の通り平成18年10月に設置された地域公共交通会議（法定会議）では現在、システムの永続性に関する検討や、利用促進に関する検討を行っている。

もっと  
深く

#### ゾーンバスシステムの考え方

一般にゾーンバスシステムとは、従来の長くて複雑なバス系統を整理して、ターミナルや鉄道駅などを結ぶ「基幹バス」（木曾町の例では「幹線バス」と、末端部分を受け持つ「支線バス」（同「地域巡回バス」）を組み合わせることにより、定時性の確保や車両運用の効率化を図った制度を指す。

具体的には、乗継指定停留所（同「乗換ポイント」）で乗継乗車券等を発行することにより、追加料金なしに「基幹バス」→「支線バス」、「支線バス」→「基幹バス」の乗り継ぎを可能にしている場合が多い。

木曾町以外では、盛岡市や大阪市の例が有名であるが、制度や用語は都市によって異なるので注意が必要である。

### 3 事業の効果

#### (1) 社会的効果

##### ①旧町村の交通施策におけるサービス格差の解消

本システムの導入により、旧町村によって個別に対応していた交通施策が一元化され、木曾町内全域において統一されたサービスが提供されることとなった。なお、従来運行のサービス水準を低下させないため、例えば三岳地区では幹線バスをスクール混乗とするなど、柔軟な対応を行っている。

##### ②交通空白地域の解消

使用車両を見直し、一部を乗合タクシー（セダン・ワンボックス）とすることによって、カバーするエリアを拡大し、交通空白地域の大幅な解消に成功した。幹線バスと地域循環バスとの乗り換えが必要になるとはいえ、町全体として考えれば、交通空白地域の解消は大きな事業効果といえるであろう。



ワンボックスカーを使用した地域巡回バス

### ③住民の外出機会の増加

交通空白地域の解消と関連して、これまで外出をためらっていた高齢者が、地域内や町中心部まで出かけるようになったという。これにより、買い物や通院といった生活に欠かせない外出がサポートされたことはもちろんであるが、同時に、友達と会ったり、習い事に出かけたりといった地域交流の機会が生み出されたことも見逃せない。他地域でも見られる効果であるが、木曽町においても、こうした効果は確かに生じていると考えられる。



利便性の向上を語る住民代表の皆さん  
木曽町生活交通システムは、法定会議を通じ住民の意見が反映されている

## (2) 経済的効果

### ①住民負担の大幅な軽減

先述の通り、片道最大1,500円の運賃が200円となり、中心部から遠い地域に住む住民の負担は大幅に軽減された。一般に、合併により町域が広大になることにより、特に周縁部の住民にとって行政サービスの低下は大きな不安材料となる。こうした事情を考えれば、同一運賃で中心部に出られるようになったことは、本事業の大きな成果といえるであろう。なお現在、運賃を低く抑えるための原資は特別交付税によっている。

### ②地域の公共交通の維持

本システムの導入により、路線バスの撤退が相次いでいた当地域においても、公共交通の機能が十分に維持されている。特に中山間地域を多く抱えるような地域においては、本事例のように公共交通を維持することには、経済的にも大きな意味があると考えられる。

本システムの導入により、バス事業者においては、本数の削減や路線の撤退が続く厳しい状況からある程度脱却し、自治体からの委託収入によって経営を安定させることにつながっている。タクシー事業者に関しても厳しい事業環境に変わりはないが、乗合タクシーの委託を受けることにより、経営面での改善が見られるという。こうしたことを通じ、地域の公共交通全体が維持されていくことも、住民生活を守る上で極めて大切なことであろう。

## 4 事業の成功要因

### (1) 周囲の環境による成功要因

#### ①町ぐるみの取り組み

本システムの成功は、自治体はもちろん、地域住民やバス・タクシー事業者など、町ぐるみでの取り組みを行ってきた成果である。自治体側としては、住民の意見を酌み取ることの難しさも多々あったようであるが、結果として住民の多くが満足し、かつ効率のよい交通システムを構築することに結びついた。

また、事業者の側も、バス事業者においては本数の削減や路線の撤退といった後ろ向きの考え方でなく、地域交通全体を考えた総合的な提言を行っているし、タクシー事業者についても同様である。このように、地域を支える人たちがそれぞれの立場から前向きに検討を続けてきたからこそ、本システムは大きな成功を得られたと考えられる。



地域交通を支えてきたおんたけ交通の本社

#### ②ゾーンバスシステムの徹底

アンケート等では、幹線バスと地域巡回バスの乗り継ぎが必要な点に不満が絶えないという。しかし、本事例を成功に導いたのは、このゾーンバスシステムを徹底したことである。すべてのエリアを中型バス（いわゆる路線バス）で運行しては、乗車効率が悪くなり、不経済な状態に陥る。これでは、かつて民間路線バスが衰退していったのと同じ道をたどることになる。

そこで木曾町では、幹線バスと地域巡回バスの役割分担を徹底し、乗り換えの不便があっても、あくまでゾーンバスシステムを貫いた。つまり、個々の利用者の利便性よりも、町全体の交通システムの最適化を優先したのである。これにより、輸送人員に見合った適正な車両を使用できる態勢が整備され、効率のよい交通システムが実現したのである。

なお、乗り継ぎの不便に対しては、乗換ポイントにおける待ち時間を短縮したり、支所内のロビーで待ち時間を過ごせるようにしたりして、極力、利便性や快適性を損なわないよう工夫がなされている。

### (2) 資金面での成功要因

#### ①特別交付税の活用

1乗車200円という運賃は、特別交付税の活用によって実現されている。町村合併に伴い生じる不便を解消し、サービスを一元化するという目的を考えれば、理にか

なった活用方法といえるであろう。この運賃設定が、当初の交通システムの普及やその後の幅広い浸透に大きな役割を果たしており、特に、周縁地域においてその傾向は顕著である。

## ②国の補助金の活用

本事業は、国土交通省の「公共交通活性化総合プログラム事業」および「**地域交通活性化・再生総合事業**」による補助金を活用している。これらは、専門部会や検討委員会、法定会議などの運営に使用されており、それによって、自治体が専門家の知見を得たり、専門的な内容について議論したりすることにつながっている。

もちろん、先述の通り、町ぐるみの取り組みを促進し、住民の立場に基づく交通システムを構築したという点でも、これらの補助金が果たした役割は大きいといえる。



### 地域交通活性化・再生総合事業とは？

国土交通省の地域交通活性化・再生総合事業は、平成19年に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に創意工夫をもって取り組む協議会に対し、パッケージで一括支援する新たな支援制度として創設された。

補助対象事業者は同法に基づく法定協議会であり、補助率は、同法に規定された地域公共交通総合連携計画（法定計画）の策定調査に要する経費については定額、法定計画に定める事業に必要な経費（実証運行等）については1/2とされている。

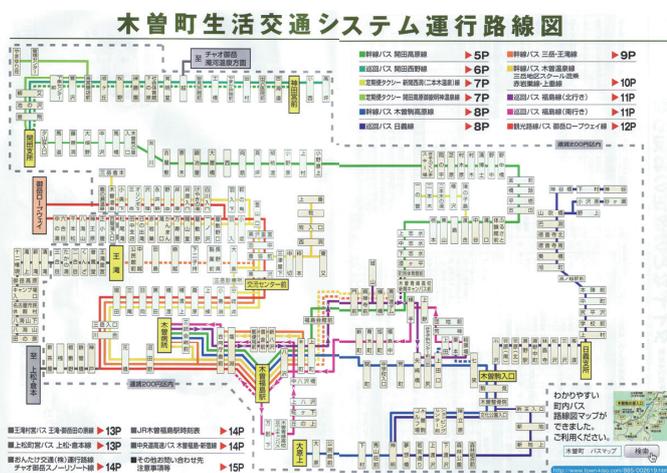
同事業は、地域公共交通が経済社会活動の基盤であり、住民の移動手段の確保や地域活性化等への的確な対応のためにも、その活性化・再生が喫緊の課題となっているとの認識に基づき、創設された制度である。

## 5 事業の今後

### (1) 利用促進に関する取り組み

#### ①「マイ時刻表」の配布

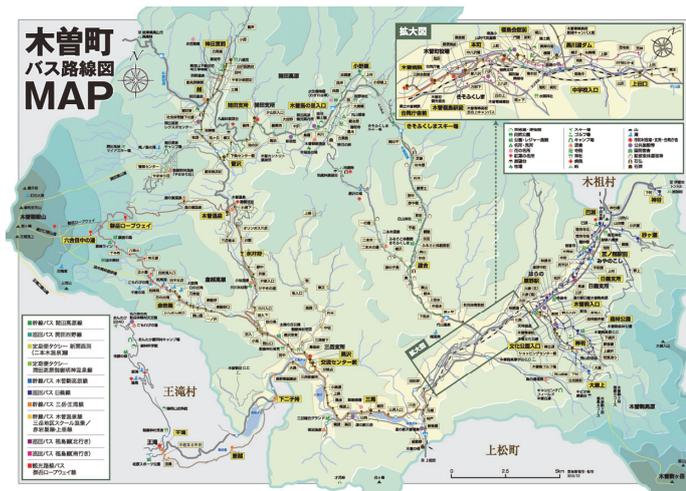
平成22年には、利用促進策の一つとして「マイ時刻表」を印刷・配布するシステムを構築した。従来から、町全体の時刻表は毎年配布してきたが、すべての路線が掲載された冊子のため、持ち歩くには不便であった。そこで、ハガキ大の用紙に自分が利用する路線の時刻表だけを印刷し、窓口で無料配布するシステムを構築した。



時刻表に掲載の地図

#### ②路線図マップのWeb公開

また、時刻表に掲載の地図はいわゆる「路線図」で、実際の地理と結びつかないため、町外の利用者には分かりにくかった。そこで、地図にバス停を記載した「路線図マップ」を作成し、ホームページで公開することとした。



新たに作成・公開された路線図マップ

#### ③ラッピングバスの運行

バスに対する注目度を高め、住民に愛着を持ってもらうため、木曾町のキャラクター「木曾っ子」をデザインしたラッピングバスを運行した。新聞で紹介されるなど話題になったほか、子どもたちを中心に地元でも好評をもって迎えられた。



ラッピングバス「木曾っ子号」

#### ④一般定期運賃の改定

一般定期券の販売数の減少や、高校生からの要望を受けて、一般定期券に割引制度を導入した。1か月定期8,000は据え置き、3か月定期を2割引（24,000円→19,200円）、6か月定期を3割引（48,000円→33,600円）として、販売実績のなかった12か月定期は廃止した。

#### ⑤運転免許自主返納事業

マイカーから公共交通への移行促進と、高齢者の交通事故防止を目的として、運転免許証を自主返納した住民に対して1万円のバス利用回数券を交付（1回限り）する事業を開始した。

## (2) 今後の課題と展望

### ①運賃について

低運賃で利用できる現状は、住民には大いに感謝されている。しかし、今後も継続的にシステムを維持・発展させていくのであれば、運賃に関してはいずれ再考せざるを得ない時期が来ると考えられる。

町では、具体的には、経費に対する運賃収入のバランスをどのように考えるか、といった視点が必要と考えている。法定会議では、すでにその点の議論を進めており、将来的にはゾーン制運賃への移行を視野に検討が進められている。

確かに、安価な運賃により利用が促進されている面はあるが、一方で高齢者向けの割引定期券などの影響もあり、高齢化に伴って「利用者は増加するが運賃収入は減少する」といった現象が起き始めている。従って今後は、運賃体系の見直しとともに、マイカー利用者や観光客を公共交通へシフトさせていく施策も必要になってくるであろう。

### ②サービス水準について

先述の通り、本システムに関しては、乗り継ぎに関する不満が少なくない。しかし、これも何度も述べたように、本システムの根幹をなし、成功に導いているのもまた、乗り継ぎを前提とする「ゾーンバスシステム」の徹底である。従って、この点に関してはただちに改善することは難しいが、乗換ポイントにおける利便性、快適性を常に追究し続けていくことが求められるであろう。

また、巡回デマンドタクシーに関しては、利用条件の緩和に関する要望が多く、従来は「バス停からの徒歩距離が1km以上」であった利用要件を、平成23年4月に「同700m以上」に緩和した。ただし、一律ではなく集落単位で区切ることとして、住民同士の不公平感が生じないように配慮している。

このように、本システムは末端のきめ細かな配慮によって、サービス水準を維持しており、この方向性は今後も変わらないと考えられる。

## ■ 鈴木アドバイザーの視点 ■

広域合併を経て、広大な山間過疎地域を抱え、人口が分散しているため、効果的な生活交通手段の確保に頭を悩ましている市町村が多いことと思う。そんなロケーションに一つの明確な考え方を示しているのが長野県木曾町である。

木曾町も合併により広大な山間過疎地域が町域になった町である。周辺都市を連絡し、町の玄関口ともいえる JR 木曾福島駅の周辺に構成される中心地（福島地区）に病院・スーパー・役所関係等が集中しており、そこから複数の谷が山間部に向けて刻まれ、さらにそこから小さな谷が多数分かれる地形である。主要な谷筋には以前から民間の路線バスが運行されていたが、経営的には厳しく、十分なサービスが提供できない状況だった。

そこで新たな木曾町が取り組んだのが、どこの地区からでも困難なく中心地の生活利便施設等にアクセスできる交通ネットワークの構築であった。木曾町の公共交通体系は、町内の公共交通を「幹線バス」「支線バス」「デマンドタクシー」に分ける「ゾーンバス」の考え方で、これらを組み合わせることによって、町内全域（全集落）をカバーした。すなわち、どこの集落からでもこれらを組み合わせて利用することによって、中心地に行き帰ることができるし、その他の地区へも行き来が可能である。

それぞれの交通モードは、適材適所で分けられ、交通ネットワークの担い手が役割分担されている。幹線バスは既存バス事業者が運行（中型または小型バス）、支線（地域巡回）バスは既存バスの一部を振替えるかまたは新設して既存バス事業者（一部タクシー事業者）が運行（小型バス）、デマンドタクシーはタクシー事業者がジャンボタクシーまたは一般タクシー車両で運行（一部は定時定路線）し、これらがいくつかの結節点で位置的にもダイヤ上もすぐに接続できるように組まれている。またデマンドタクシーはあくまでバス路線までの交通手段であり、エリアを越えて中心地まで直行することはできない（そうしたければ個人でタクシーを利用する）。典型的な「幹+枝+葉」の構造ができてきているケースといえる。

ある意味ネットワーク的には理想型といえる木曾町の交通体系だが、最大の課題は運賃のあり方である。現行は幹線バス全域 200 円、地域巡回バス・デマンドタクシー100 円の運賃であり、利用は増えたが町の支出は億単位となっており、町民・議会の間でも運賃再考の議論が出ているのも事実である。持続性を考えたとき、現状では町の負担が過大と言えるほか、適切な住民の責任分担という点でも、あまり負担額が小さすぎるのは好ましくない。乗り継ぎが前提の支線バス・デマンドタクシーはまだよいとして、幹線バスについては全域をブロックに分けて、ブロック単位で運賃が決められる「ゾーン制」などを考える必要があるだろう。

