



長野県小県郡
青木村
AOKI VILLAGE



青木村地域公共交通計画



2025年9月改定



長野県青木村

はじめに

交通（移動）は人々が生活するうえで必要な行為であり、人の往来は、誰もが移動したいときに、移動したい場所に安全かつ円滑・快適に移動できることが理想です。

現代の移動手段は多種多様で、地方部では自家用車を主としながらも、人々は移動距離や目的に応じて使い分けられる一方で、年齢やその他自身の状態あるいは自身を取り巻く環境により選択できる移動手段が変わる（限られる）側面もあります。

現在、鉄道を有していない青木村においては主たる移動手段は自動車で、地域公共交通には、上記の理想の実現に向け、村内を中心に近距離圏内の移動を担保するしくみとして、とくに自ら自動車を運転することが困難な状況の人に対し、安全かつ円滑・快適に移動できるサービス提供が求められます。

青木村地域公共交通計画（以下「本計画」という。）は、本村の現状や特性をふまえ、青木村地域公共交通会議の意見を聴き、バス事業者やタクシー事業者など民間の自動車輸送事業者との連携を図りながら、本村における公共交通のあるべき姿を見出し、利用者のニーズに応じたきめ細かなサービス提供のために有効な取り組みを定め、それらの実践を通じて、持続可能で最適な網形成を図ることを目指して策定したものです。

2021年3月

村長 北村 政夫

目 次

第1章 計画の趣旨	1
1.1 背景と目的	1
1.2 計画対象範囲	1
1.3 計画期間	1
1.4 上位・関連計画	2
第2章 地域公共交通に関する現状・課題	4
2.1 公共交通の現況	4
2.2 公共交通をとりまく現状や地域の特性	6
2.3 公共交通に対する住民の意向やニーズ	9
2.4 今後の公共交通のあり方検討のポイント	14
第3章 地域公共交通の方向性	15
3.1 公共交通の目指すべき姿	15
3.2 公共交通サービスの展開像	16
3.3 公共交通の活性化と再生に向けた取り組み方針	17
第4章 地域公共交通の取り組み	19
取り組み1 幹線のバスサービス提供事業者に対する支援と利用促進	19
取り組み2 行政による効率的かつ効果的な公共交通サービスの提供	21
取り組み3 公共交通サービスの周知や情報発信	24
取り組み4 利用ニーズや利用者の意向等の把握・活用	25
取り組み5 国道143号青木峠新トンネルの整備を見据えた幹線強化	27
第5章 計画の進め方	28
5.1 計画推進体制	28
5.2 計画の進行管理	28

第1章 計画の趣旨

1.1 背景と目的

自家用車が相当程度普及している現在でも、自ら自動車を運転できない人や鉄道やバスで来られた来訪者（以下「交通弱者」という。）にとって、村内あるいは近距離圏内の移動を担保する地域公共交通は不可欠な移動手段です。また高齢化の進行により、運転免許の返納者の増加や CO2 排出削減に寄与するモーダルシフトの取り組みとしても、地域公共交通の重要性は今後さらに増してくるものと考えられます。

現状における青木村の地域公共交通は、国道 143 号を介して、上田市街と青木バスターミナルを結ぶ大型バスの定時定路線を幹線に、フィーダー（支線）交通は主にタクシーと村営バスで担っています。これらの交通手段は、今後も本村の地域公共交通の核として位置づけられるなかで、行政を含めた公共交通サービスの提供事業者が相互に連携し、運行形態の創意工夫を図りながら、より利用しやすい公共交通網を形成する必要があります。

本村では、昭和 59（1984）年から村営バスを運行し、平成 21（2009）年 4 月から新たな運行形態として、日中に限り、停留所でないところ（国道 143 号以外）でも乗降のできるセミデマンド方式を導入し、利便性の向上に努めてきました。令和 2（2020）年 10 月 1 日からはさらなる利便性の向上と運行の効率化を図るため、日中運行をフルデマンド方式に変更しました。

本計画は、こうした経緯や地域公共交通に関する現状、人口動態など社会情勢の変化、土地利用など地域の特性、住民のニーズ等をふまえて、日常生活のみならず観光利用も念頭に、本村の地域公共交通の目指すべき姿とその実現に向けて必要な取り組みを定め、継続的改善を図りながら、持続可能で利便性の高い地域公共交通の提供に資することを目的とします。

1.2 計画対象範囲

本計画の対象範囲は青木村全域とします。また、人々の移動実態をふまえて、村内外の往来も考慮するとともに、必要に応じて、県や隣接する自治体と連携した広域的な取り組みについても示すものとします。

1.3 計画期間

本計画の計画期間は、令和 3（2021）年 4 月初から令和 12（2030）年 9 月末までの約 10 年間とし、必要に応じて、随時見直しを図るものとします。

1.4 上位・関連計画

本計画は、令和2年（2020）年11月に改正された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「法」という。）に基づく計画です。

本計画の主な上位・関連計画の関係性を下図に示すとともに、村づくりの総合的かつ最上位計画である『第6次青木村長期振興計画前期基本計画』における公共交通の関連記述をそれぞれ次ページに示します。

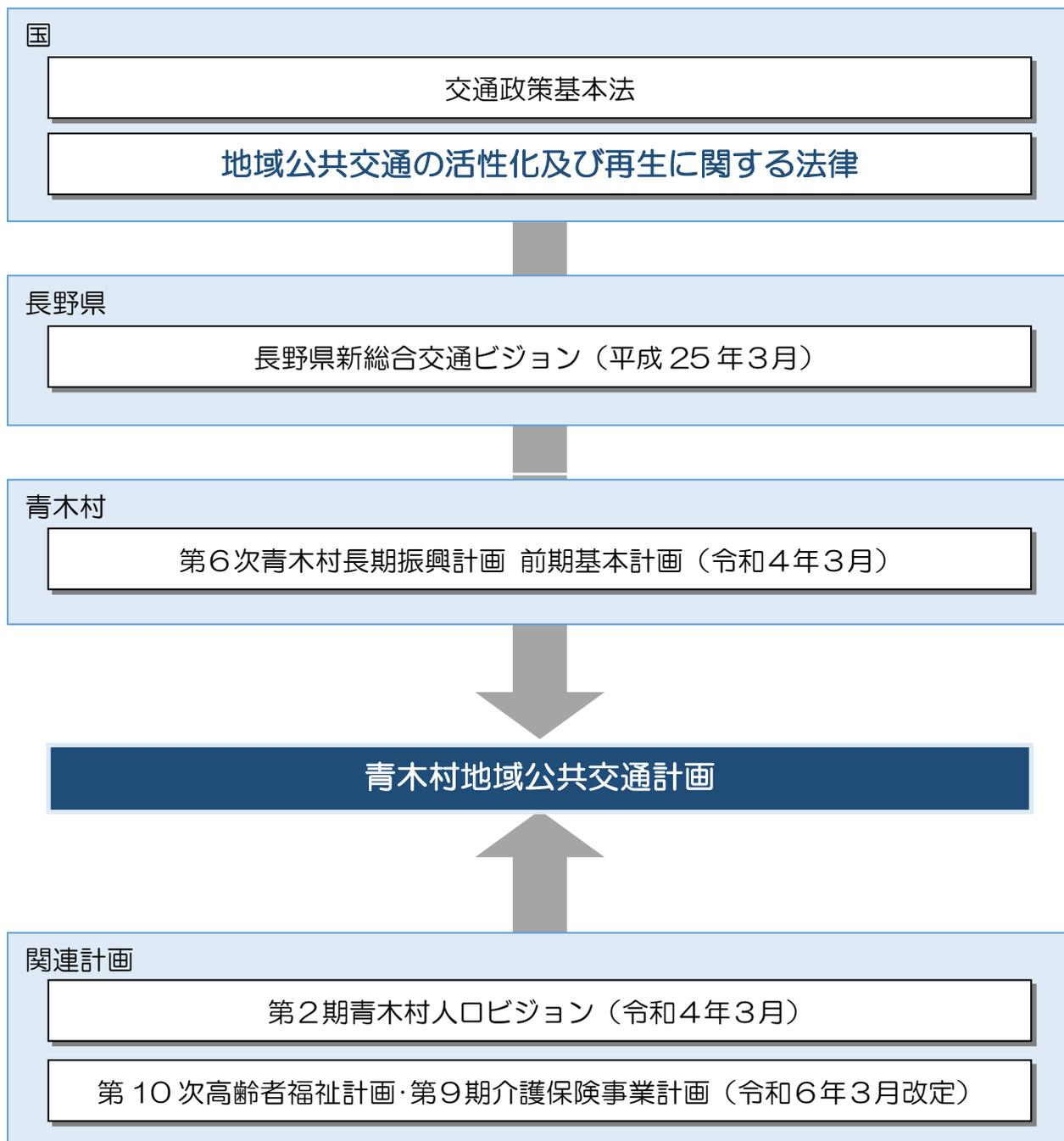


図 計画の位置づけ

分野2 安全・安心・快適

生活の安全・安心を確保し、心地よく暮らせる村

3. 取り組む施策

⑤ 公共交通

高齢社会を迎え、交通弱者の増加が見込まれるなかで、通勤、通学、通院、買い物など多様な利用ニーズを踏まえ、官民が連携して、より利便性の高い公共交通サービスの提供を図るとともに、交通の便を補完できるしくみを整え、暮らしの足を確保します。

◆主な取組と強化のポイント

- ・公共交通サービスの充実、利便性向上
- ・持続可能な公共交通網の確保、維持
- ・必要な道路・橋梁等の適切な維持管理と必要な整備の推進
- ・地域の支え合い事業による交通便の補完体制の推進

<関連する個別計画>

- ・青木村地域公共交通計画

第2章 地域公共交通に関する現状・課題

2.1 公共交通の現況

現在、村内で利用可能な公共交通手段は大きく3種類で、千曲バス（青木線）、村営バス（定時定路線、フルデマンド※）、タクシーに分類できます。これらの種別を念頭に、本村の公共交通の現況を以下に整理します。

※定時定路線とは異なり、時刻表はなく予約に応じて運行する。予約は乗車の前日までに30分単位の時間枠で受け付けている。基本的に乗車場所も決まっておらず、希望する場所で乗降が可能。なお、同じ時間に同じ方面をご希望の場合は乗り合いとなる場合がある。

(1) 運行時間

公共交通の種類ごとに、平日と休日に分けて、運行時間帯を下表に示します。なお、千曲バス及び村営バスの定時定路線は、下表に示す運行時間帯（着色破線部）において、いずれも1時間に1本程度の頻度で運行されていますが、千曲バスは令和6（2024）年4月より平日、休日とも青木発着19時以降の便が一部なくなり、終バス時刻が繰り上がりました。

表 区分別の運行時間帯（平日・休日）の整理

時間	平日					休日				
	千曲バス		村営バス		タクシー	千曲バス		村営バス		タクシー
	青木方面	上田方面	定時定路線	フルデマンド		青木方面	上田方面	定時定路線	フルデマンド	
0:00					↑					↑
1:00										
2:00										
3:00										
4:00										
5:00										
6:00		6:30								
7:00	7:17	↑	7:20			7:53	7:00			
8:00	↑		↑			↑	↑			
9:00			9:04	9:30						
10:00				↑						
11:00										
12:00										
13:00										
14:00				↓						
15:00			15:00							
16:00			↓							
17:00			17:10	17:32						
18:00		18:40					18:00			
19:00	19:58			↓		19:02				
20:00										
21:00										
22:00										
23:00										
24:00				↓						↓

※令和6年4月以降の繰り上がり時刻

(2) 村営バス（フルデマンド方式）の運行形態と利用実態

平日の日中時間帯（9：30～14：30）におけるフルデマンド方式の村営バスは、1号車と2号車の2台で運行しています。1号車は前日までの完全予約制で利用者が希望する場所で乗降できる方式で、2号車は青木バスターミナルを始発とし、以降は希望する場所で降車できる方式で、上田市街から到着する千曲バス（幹線）に接続する支線交通としての役割も果たしています。

フルデマンド方式を導入した令和2（2020）年度^{※1}から5年間の、各年度の1便あたりの平均乗車人数の推移をみると、令和4年度までは順調に増加してきましたが、その後は減少傾向にあり、令和6（2024）年度は13.7人となっています。ただこれも、セミデマンド方式だった令和2（2020）年度^{※2}の9.54人よりは多く、フルデマンド化により利便性や運行効率は向上したものと捉えることができます。とくに完全予約性の1号車の平均乗車人数は、令和6（2024）年度まで漸増しており、予約利用の認知が広がっている様子もうかがえます。

※1 令和2年度は令和2年10月1日から令和3年3月31日まで ※2 令和2年4月1日から同年9月30日まで

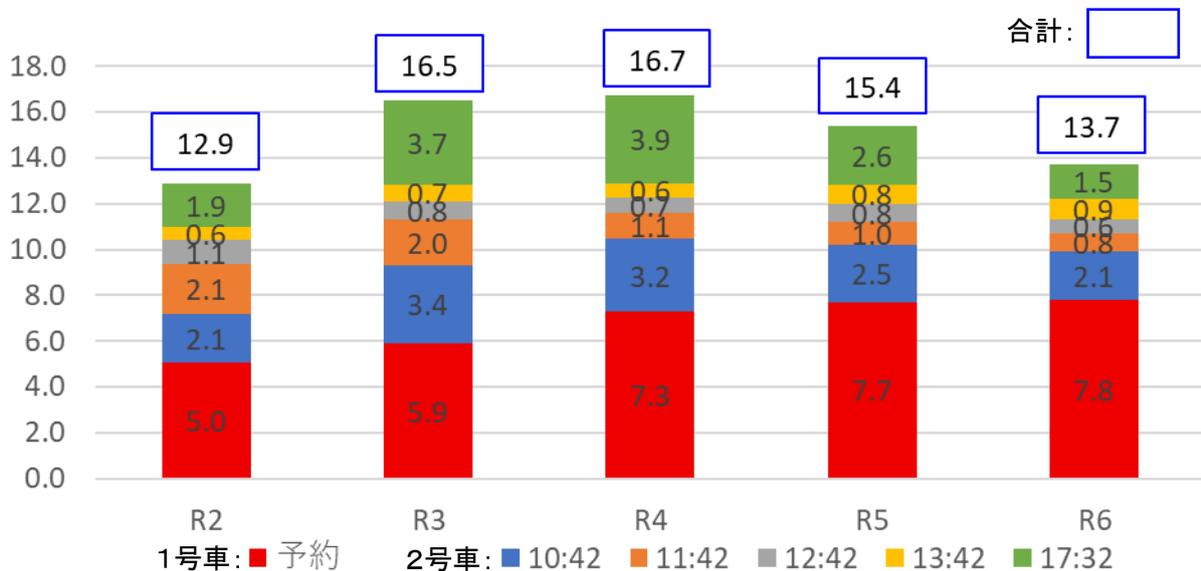


図 村営バス（フルデマンド方式）の時間帯別・号車別の平均乗車人数の推移

(3) 村営バス（定時定路線・フルデマンド・上田駅線）の利用実態

村営バス（定時定路線・フルデマンド・上田駅線）の利用者数の推移を下図に示します。令和3（2021）年度をピークに減少傾向にはあるものの、現方式となった令和2（2020）年度と比較すると、令和6（2024）年度の利用者数は約2,500人の増加となっています。



図 村営バス利用者数の推移

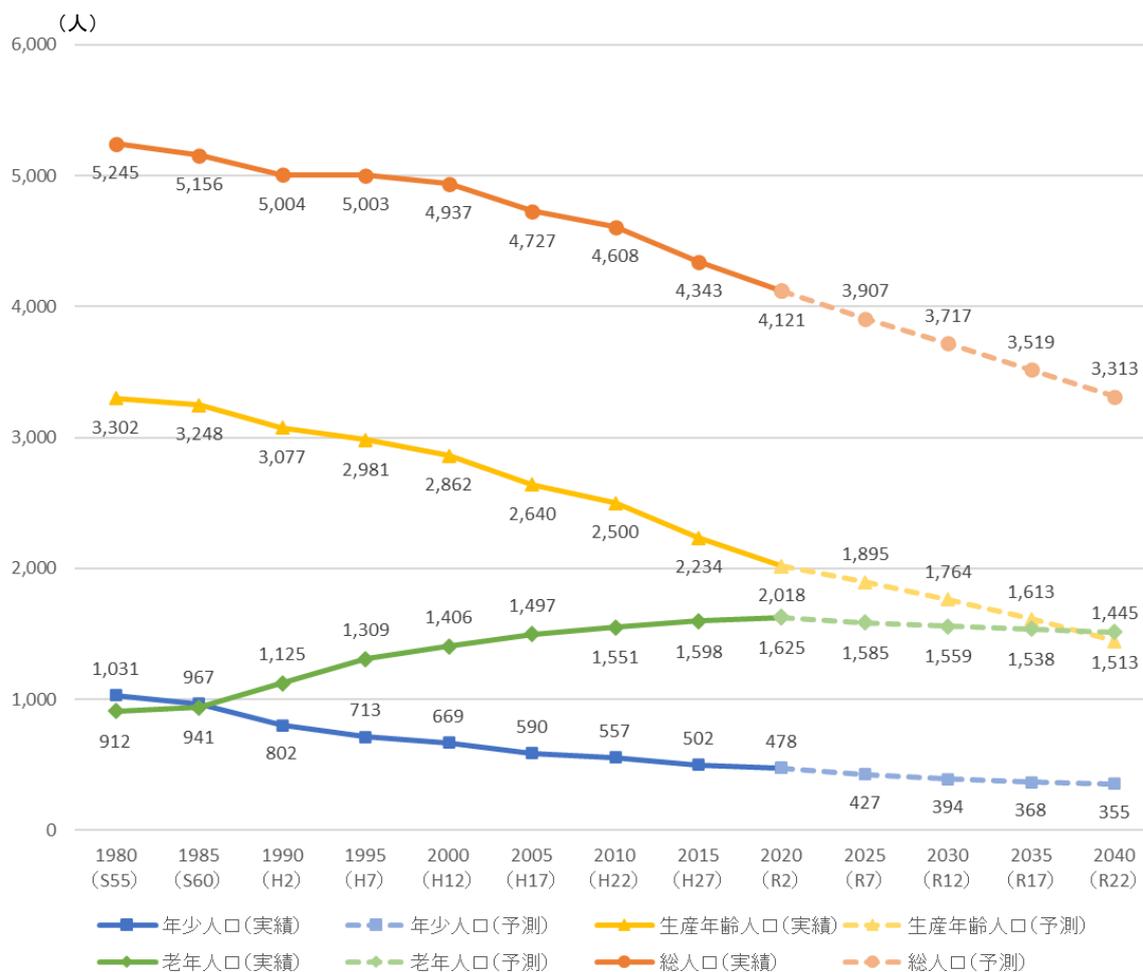
2.2 公共交通をとりまく現状や地域の特性

人口動態や集落分布など公共交通をとりまく現状や地域の特性を以下に示します。

(1) 人口動態

本村の総人口は1980年代から一貫して減少傾向にあり、昭和55(1980)年に5,245人だった総人口は、令和4(2020)年には21.4%減の4,121人となっています。同年策定した『青木村人口ビジョン』では、全国水準の約1.8倍のペースで人口減少が進むものと推計されており、将来的には公共交通の利用対象者は減っていくものと予想されます。

一方、年齢3区分別人口の推移・推計をみると、年少人口・生産年齢人口は減少傾向にあるものの、老年人口は令和2(2020)年まで増加傾向で推移しており、以降もその減少度合いは低く、著しく高齢化が進むことが予測されるなかでは、自ら運転できなくなる人が増えるとともに、交通事故抑制の観点から高齢者の運転免許の自主返納が進むことで、当面は公共交通の利用ニーズが高まっていくことも予想されます。



※実績：令和2(2020)年までの国勢調査、予測：令和5(2023)年公表の社人研による推計

図 年齢3区分別人口の推移と将来推計

(2) 集落等の分布状況

地形（標高区分）と道路網をベースに、村内の建築物と主要施設を下図に示し、村営バスの定時定路線ルートを重ねて表示しました。本村は山間部にも集落は分布しているものの、観光地以外の主要施設は村役場のある中心部に比較的集約されています。

上田市街から青木村の中心部までの幹線は明確ですが、これを基軸に方向の異なる複数の川筋に集落や観光地が分布しているため、支線交通を単一路線で周回させにくい構造で、村内の定時定路線ルートは大きく3方面に分かれています。また、青木の森別荘地など山手の奥まったところにも集落や施設があり、これらのエリアの交通は、定時定路線のルートでカバーしきれいていません。

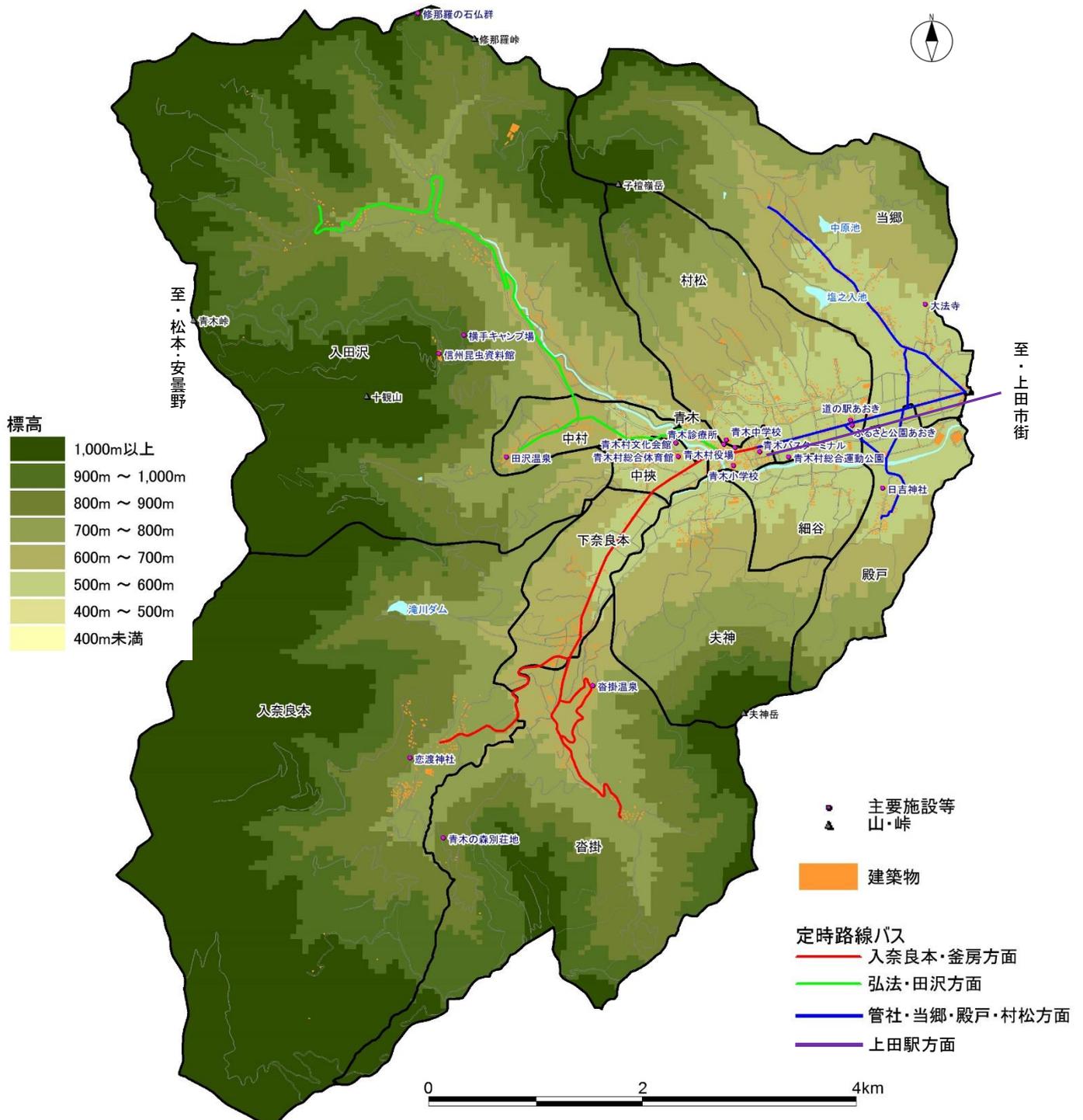


図 土地利用の実態とバス路線網

(3) 通勤・通学の実態

令和2（2020）年の国勢調査に基づく本村の通勤・通学者の合計は 2,107 人で、総人口（4,121 人）の半数以上を占めています。

通勤・通学先は表にまとめると、村内外の比較では村外が約6割（下表）で、さらに村外の通学先別を市町村別に整理すると、上田市が約8割を占め、突出して高い比率（右表）となっています。

表 通勤・通学先の村内外の区分

通勤・通学先	人数	比率
村内	842	40.0%
村外	1,265	60.0%
合計	2,107	

表 村外の市町村別通勤・通学先

通勤・通学先	人数	比率
上田市	999	79.0%
坂城町	48	3.8%
東御市	46	3.6%
長野市	41	3.2%
県外	36	2.8%
千曲市	24	1.9%
小諸市	15	1.2%
松本市	12	0.9%
長和町	11	0.9%
佐久市	10	0.8%
安曇野市	4	0.3%
軽井沢町	4	0.3%
御代田町	3	0.2%
立科町	3	0.2%
岡谷市	2	0.2%
塩尻市	2	0.2%
伊那市	1	0.1%
駒ヶ根市	1	0.1%
辰野町	1	0.1%
筑北村	1	0.1%
信濃町	1	0.1%
合計	1,265	

(4) 観光の利用動向

長野県の観光地利用者統計調査に基づき、本村の主な観光地における過去 10 年間の利用者数（延利用者数）の推移を下図に示します。

調査対象は、「田沢温泉」、「沓掛温泉」、「道の駅あおき」の3か所で、令和元（2019）年から対象となった「道の駅あおき」は年間約 35 万人近くが利用する村内最大の集客施設となっています。国道 143 号沿いに位置する同施設は、比較的広い駐車場を備え、徒歩約 1 分圏内の場所に幹線の千曲バスの停留所もあります。

他方、古湯として歴史のある「田沢温泉」、「沓掛温泉」は、年間で合わせて9万人程度の利用があります。平成 30（2018）年から令和 3（2021）年にかけて田沢温泉を中心に利用者の伸びがみられましたが、以降はほぼ安定した水準で推移しています。両温泉は、それぞれ異なる川筋の山際であり、いずれも村営バスの定時定路線で青木バスターミナルと結ばれています。

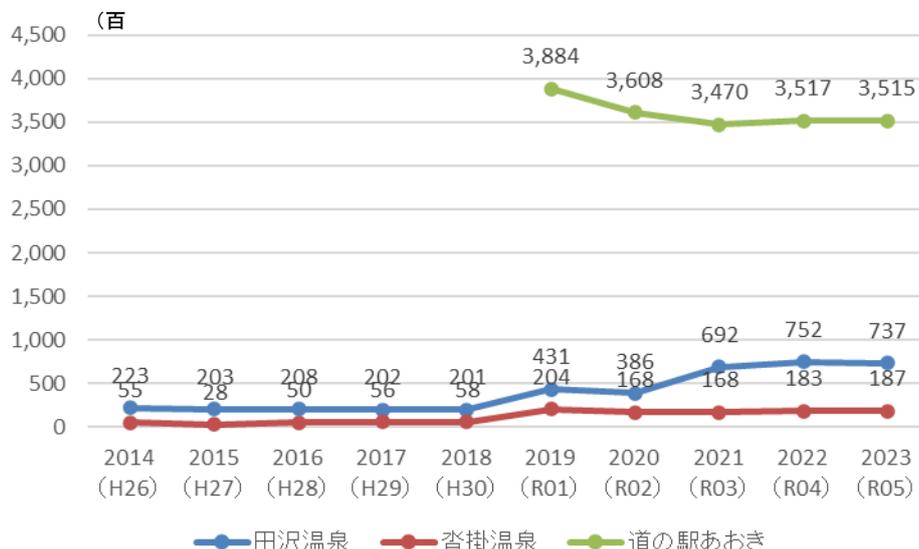


図 村内の主な観光地の年間延利用者数の推移

2.3 公共交通に対する住民の意向やニーズ

2.3.1 フルデマンド方式の導入前

公共交通に対する住民の意向やニーズを把握するため、調査時時点での外出状況や公共交通利用の実態、及び当時検討を進めていた新たな公共交通サービスのしくみ（フルデマンド方式の導入）に関するアンケートを行い、その結果をまとめて、以下に整理・分析しました。

(1) 調査概要

本アンケートの調査概要を以下に示します。

- ・調査名：『青木村の公共交通のあり方に関するアンケート』
- ・調査期間：令和元（2019）年11月7日（木）～同年12月6日（金）
- ・調査対象：村内在住の方の中から居住地区や年齢を考慮して無作為に抽出
- ・設問数：19問
- ・配布数：1,000通
- ・回収数：591通
- ・回収率：59.1%
- ・アンケート結果の精度※：信頼水準95%、許容誤差±4%

※母集団：3,770人（2019年参議院選挙時点の有権者数）

The diagram illustrates the structure of the survey questionnaire, which is titled "青木村の公共交通のあり方に関するアンケート" (Survey on the Status of Public Transportation in Aokimura). The questionnaire is organized into several key sections:

- Section 1: Introduction and Purpose** - Explains the survey's goal to understand public transport usage and needs in Aokimura.
- Section 2: Demographic Information** - Collects data on age groups (40s-44s, 45s-49s, 50s-54s, 55s-59s, 60s+), gender, and household type (single, nuclear, elderly, etc.).
- Section 3: Current Public Transport Usage** - Asks about frequency of use, preferred routes, and reasons for not using it.
- Section 4: Reasons for Not Using** - A table where respondents can check reasons for not using public transport, such as "inconvenient routes", "lack of information", "no need", "cost", "time", "safety", "accessibility", "service quality", "frequency", "distance", "weather", "other".
- Section 5: Preferences for Future Services** - Asks about preferred service types (e.g., demand-responsive, on-demand, etc.) and preferred routes.
- Section 6: Contact Information** - Collects name, address, phone, and email for follow-up.

The diagram also shows a small cartoon character of a person holding a sign that says "青木村" (Aokimura) and a flow of arrows indicating the sequence of the questionnaire pages.

図 アンケート調査票

(2) 調査結果

① 運転免許の保有状況と返納の予定

運転免許の保有状況では、全体では8割以上の方が、「運転免許を保有し、かつ、日常的に運転している」と回答していますが、年齢別にみると、65歳以上から運転免許保有率は大きく下がり始め、75～85歳では約7割、85歳以上では3割近くまで落ち込み、85歳以上では「運転免許を返納している」方と「運転免許を持っていない」方の合計比率が6割以上となっています。

さらに、将来の運転免許の返納予定をみると、75～84歳では3割以上、85歳以上では7割近くの方が、「この先5年以内に返納予定」と回答しています。

人口の多い団塊の世代の方が現在70歳前後であることも考慮すると、近い将来、運転免許を持たない方の数が大きく増えていくことが想定されます。

※択一回答	全体	18歳未満	18～24歳	25～34歳	35～44歳	45～54歳	55～64歳	65～74歳	75～84歳	85歳以上
運転免許を持っていて、かつ、日常的に運転している	81.7	0.0	66.7	95.7	97.5	96.4	96.8	93.3	71.0	33.3
運転免許を持っているが、ほとんど運転しない又は全く運転していない	2.7	0.0	25.0	0.0	2.5	1.8	3.2	2.4	2.2	0.0
運転免許を持っていたが、既に返納している	4.9	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8	0.0	1.2	11.6	20.8
運転免許を持っていない	8.6	15.4	8.3	4.3	0.0	0.0	0.0	3.0	14.5	45.8
運転免許を取得できる年齢に達していない	1.9	84.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
無回答・無効	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0
合計	591	13	12	23	40	56	95	164	138	48

※択一回答	全体	18歳未満	18～24歳	25～34歳	35～44歳	45～54歳	55～64歳	65～74歳	75～84歳	85歳以上
この先5年以内に返納する予定	10.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	3.2	32.7	68.8
この先10年以内には返納する予定	9.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	14.0	20.8	6.3
いつかは返納することも考えているが、10年以上は先の話もしくは返納する時期までは未定	69.5	0.0	90.9	90.9	70.0	87.3	91.6	73.9	35.6	0.0
一生返納するつもりはない	8.2	0.0	9.1	9.1	27.5	10.9	3.2	7.0	5.0	12.5
無回答・無効	3.2	0.0	0.0	0.0	2.5	1.8	3.2	1.9	5.9	12.5
問9で「1」又は「2」の回答者合計	499	0	11	22	40	55	95	157	101	16

② 日常的に外出の手助けをしてくれるご家族等の有無

18歳以上で、運転免許をもっていない方または運転免許をもっていないがほとんど運転しない方で、ご家族等に日常的な外出を手助けしてくれる方がいるかどうかでは、「いる」と回答した方が約75%で、「いない」と回答した方が約15%だった。この約15%（全体の約2.5%）の方は、日常的な外出に際して公共交通を必要とする方と捉えることができます。

また、居住歴でみると、村以外での居住経験がある方及び移住してきた方の多くが「いない」と回答しています。今後の移住促進を図るうえでも公共交通は重要な項目となっています。

※択一回答	全体	村のみ	村以外での居住あり	県内から移住	県外から移住
いる	74.0	82.6	60.0	75.6	72.7
いない	15.6	0.0	33.3	17.8	18.2
無回答・無効	10.4	17.4	6.7	6.7	9.1
問9で「2」、「3」、「4」の回答者合計	96	23	15	45	11

③ 公共交通の利用頻度と満足度

既存の公共交通の利用頻度では、いずれの手段も「日常的に利用する」方は極めて少ない状況下で、頻度は少なくとも比較的利用率が高いのは「千曲バス」、次いで「タクシー」で、「村営バス」や「村営セミデマンド」は8割以上の方が「全く利用しない」と回答しています。

既存の公共交通に対する現状の満足度では、「満足・まあ満足」と「やや不満・不満」の合計は、満足度が高いほうから「村営セミデマンド」、「村営バス」、「千曲バス」、「タクシー」の順となっており、利用頻度の高さとは満足度の間には、とくに関係性はみられません。

※択一回答	村営バス		村営セミデマンド		千曲バス		タクシー	
	回答数	回答率(%)	回答数	回答率(%)	回答数	回答率(%)	回答数	回答率(%)
日常的に利用する	6	1.0	3	0.5	17	2.9	0	0.0
たまに利用する	19	3.2	8	1.4	110	18.6	32	5.4
ほとんど利用しない	56	9.5	33	5.6	114	19.3	100	16.9
全く利用しない	474	80.2	478	80.9	310	52.5	414	70.1
無回答・無効	36	6.1	69	11.7	40	6.8	45	7.6
合計	591		591		591		591	

※択一回答	村営バス		村営セミデマンド		千曲バス		タクシー	
	回答数	回答率(%)	回答数	回答率(%)	回答数	回答率(%)	回答数	回答率(%)
満足・まあ満足	151	68.6	116	70.3	176	68.0	108	58.1
やや不満・不満	69	31.4	49	29.7	83	32.0	78	41.9
合計(無回答・無効を除く)	220		165		259		186	

④ 公共交通の不満や利用しない理由

既存の公共交通に対する不満や利用しない理由では、村営バスと村営セミデマンドの上位3項目は同じで、最も回答率の高いのが「運行本数」、次いで「時刻表」、「運行経路」の順となっています。

千曲バスについては第1位が上記と同じく「運行本数」で回答率は4割以上と比較的高く、次いで「終発車時間」、「定時制(遅れ)」となっています。タクシーについては、「運賃」を不満・利用しない理由として挙げる方が約5割と突出して高くなっています。

村営バス			村営セミデマンド			千曲バス			タクシー		
順位	理由	回答率(%)	順位	理由	回答率(%)	順位	理由	回答率(%)	順位	理由	回答率(%)
1	運行本数	26.6	1	運行本数	19.2	1	運行本数	42.6	1	運賃	49.6
2	時刻表	15.3	2	時刻表	13.4	3	終発時間	24.3	2	つかまらない	6.8
3	運行経路	11.7	4	運行経路	11.2	8	定時性(遅れ)	7.6	3	利用の予約	5.6
4	乗継利便性	9.9	3	乗継利便性	8.0	4	乗継利便性	6.4	4	車内の空間	1.3
5	バス停位置	6.9	5	バス停位置	3.6	6	バス停位置	4.8	5	運転手の対応	0.9
6	運賃	1.8	6	運賃	1.8	7	運賃	4.4	6	予約受付の対応	0.9
7	定時性(遅れ)	1.5	8	バス停環境	1.8	2	始発時間	4.0			
8	バス停環境	1.5	9	バス車両	1.3	5	運行経路	3.6			
9	バス車両	0.7	7	定時性(遅れ)	0.4	9	バス停環境	3.6			
	合計(無回答・無効を除く)	274		合計(無回答・無効を除く)	224		10	バス車両	1.6		
							合計(無回答・無効を除く)	251			

⑤ 目的別（通勤通学、買い物、通院等）の外出頻度

日常生活における目的別の外出の頻度について、(A)日常的に運転している方、(B)運転しない（できない）方でご家族に外出を手助けしてくれる方がいる方、(C)運転しない（できない）方でご家族に外出を手助けしてくれる方がいない方の3タイプに分けて整理しました。

全体的にいずれの目的においても、タイプA、B、Cの順に外出頻度が低くなっています。目的別にみると、外出頻度の高いほうから「通勤通学」は「週5日以上」という頻度の方が最も多く、「買い物」は「週1～2日」という頻度が最多となっています。「通院」は「月1～2日」で、買い物よりも頻度が下がっています。また、タイプCで「通勤通学」を目的にしている方はゼロでした。

日常生活における外出の頻度を目的別に教えてください。なお、通勤・通学のついでにその用を済ませている場合も回数に含めてお答えください。 ※択一回答		通勤通学		買い物		通院		その他	
		回答数	回答率(%)	回答数	回答率(%)	回答数	回答率(%)	回答数	回答率(%)
タイプA 日常的に運転している方	週5日以上	188	48.7	42	10.1	0	0.0	67	21.3
	週3～4日	15	3.9	111	27.1	4	1.3	33	10.8
	週1～2日	13	3.4	224	54.6	28	7.2	91	29.3
	月1～2日	7	1.8	28	6.8	211	54.2	55	17.5
	年に数回	2	0.5	2	0.5	103	26.6	37	12.1
	この目的では外出しない	161	41.7	4	1.0	42	10.7	28	8.9
	合計(無回答・無効は除く)	386		414		391		314	
タイプB 運転しない(できない)方で、ご家族等に外出の手助けしてくれる方がいる方	週5日以上	17	37.8	2	3.6	0	0.0	3	7.9
	週3～4日	0	0.0	7	12.5	4	6.3	2	5.3
	週1～2日	0	0.0	20	35.7	9	14.3	9	23.7
	月1～2日	1	2.2	12	21.4	23	38.1	7	18.4
	年に数回	2	4.4	4	8.9	18	28.6	8	23.7
	この目的では外出しない	25	55.6	9	17.9	6	12.7	7	21.1
	合計(無回答・無効は除く)	45		56		63		38	
タイプC 運転しない(できない)方で、ご家族等に外出の手助けしてくれる方がいない方	週5日以上	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	週3～4日	0	0.0	0	0.0	1	5.9	0	0.0
	週1～2日	0	0.0	9	60.0	0	0.0	0	0.0
	月1～2日	0	0.0	4	33.3	13	82.4	1	25.0
	年に数回	0	0.0	1	6.7	1	5.9	1	25.0
	この目的では外出しない	8	100.0	0	0.0	1	5.9	2	50.0
	合計(無回答・無効は除く)	8		15		17		4	

⑥ 将来の外出手段に対する不安

運転免許をもち、日常的に運転している方で、いま現在住んでいる場所で、加齢等に伴う身体の衰えで自ら運転できなくなったときの外出手段に対する心配の有無では、6割以上の方が「多少なりともその心配はある」と回答しています。

高齢社会の進展に伴い、今後さらに運転しない（できない）方が急速に増えていくことは確実であるため、上記のサービスニーズはより一層高まっていくものと考えられます。

いま現在住んでいる場所で、将来的に自身の身体の衰えなどで自ら運転できなくなったとき、外出手段に対する心配はありますか。 ※択一回答		
	回答数	回答率(%)
多少なりともその心配はある	318	65.7
自家用車で手助けしてくれる家族などの支援者が身近にいて、あまりその心配はしていない	98	20.2
公共交通機関があるので、あまりその心配はしていない	28	5.8
無回答・無効	40	8.3
運転免許を持っていて、かつ、日常的に運転している方の合計	484	

（８）新たな公共交通サービスのしくみの導入に向けて

新たな公共交通サービスのしくみ^{*}の導入の検討では、８割以上の方は「よいしくみだと思う」と回答し、そのうち６割（全体の５割）以上の方は「利用してみたい」と回答しています。また、１回あたりの利用料金に相当する謝礼金額（５００円/回）については約７割の方が「適当」と回答しています。

一方で、「プロの運転でないと不安」、「ボランティアになっていただける方がいるのか」、「長く継続できるのか」など、課題と思われる指摘もみられました。

これらの課題への対応を含めて、青木村ではどのような方式がより便利で利用されるのか、検討を進める必要があります。

※例として示した新たな公共交通サービスの仕組み

- ・利用者は登録制として、送迎サービス補償保険（１，０００円/年）への加入を必須とする。
- ・利用する際は、利用者が電話で申し込みを行い、社会福祉協議会等が仲介して、希望に見合う登録ボランティアさんを紹介する。
- ・依頼を受けたボランティアさんが利用者の自宅と外出先との行き来を自家用車で送迎する。（ボランティアさんはすべて社会福祉協議会等の負担でボランティア保険に加入する。ただし、車体に関する事故はボランティアさん自身の任意保険で個々に対応する。）
- ・利用料金に相当するものとして、移動に要した車両の燃料代の実費と、１回あたり一律５００円の謝礼をボランティアさんに支払う。

2.3.2 フルデマンド方式の導入後

日中のフルデマンド方式導入後、利用者や運転手などから個別のヒアリングによって把握した新方式に対する主な評価や意見を以下に示します。

（１）利用者の声

- ・待ち時間が減った。
- ・１時間待てば次の周遊デマンドが来るので便利。
- ・旧方式を利用していた人で利用していない人もいるので、声かけが必要。

（２）運転者の声

- ・オンデマンドの運行のために、空車状態での走行がなくなり、結果的に運行距離が減少（ほぼ半減）し、タイヤの摩耗も減った。
- ・前日までの完全予約制（旧方式では予約不要）に対する不満や混乱はとくに生じていない。
- ・旧方式では利用者が固定化していたが、新方式になり新たな利用者が生まれた。
- ・現行において、運転手の人数や車両台数に不足は生じていないが、今後利用が増えた場合の体制強化は検討の余地がある。
- ・現行の運転手は４名（うち１名はオペレーター兼務、うち１名は予備要員）で、高齢化も進みつつあるため、次世代の育成に合わせたノウハウの継承が課題。

2.4 今後の公共交通のあり方検討のポイント

前項までに把握した内容をふまえて、本村における今後の公共交通のあり方を検討するうえでのポイントを以下に整理します。

※村営バスの運行方式の変更前に実施したアンケート結果に基づく内容

■継続的なバス交通サービス提供の必要性

- ・生産年齢人口や年少人口は減少傾向にあるものの、通勤通学時のバス需要は今後も継続してある。
- ・75歳以上になると運転免許の保有率がそれ以前と比べ大きく低下する傾向がみられることから※、老年人口の増加とともに、運転免許返納者の増加が見込まれる。
- ・日常的に外出の手助けをしてくれる家族がいない方も15%程度いる※。
- ・タクシーは運賃の高さが低未利用や不満の主要因となっており※、タクシー交通だけでは交通弱者の外出ニーズに応えるのが難しい面がある。

■青木村と上田市街を結ぶバス路線を幹線として維持することの重要性

- ・通勤・通学者のうち約6割が通勤・通学先が村外で、そのうちの8割が上田市。
- ・幹線バス交通を全く利用しない方は約半数にとどまっている※。
- ・バスの運転手不足に伴う路線の廃止や減便への対応。

■幹線バス路線を補完する支線交通としての村営バスサービスの必要性

- ・幹線のバス路線の停留所の徒歩圏外にもまとまった集落や別荘地がある。
- ・観光地である田沢温泉、沓掛温泉その他集客性のある主要な施設で、幹線バスのルート上にないものも多い。
- ・幹線バスのターミナル（青木バスターミナル）と支線交通との接続性の確保。

■村営バスサービスのさらなる利用率の向上・利用ニーズに応じた運行の重要性

- ・日中の運行方式をフルデマンドに変更した後の利用増。
- ・観光客も含め、休日における公共交通利用のニーズ。
- ・村営バスを日常的に利用する方はごくわずか※。
- ・村営バスの満足度は7割弱で、不満を感じている方も3割程度いる※。
- ・村営バスの未利用や不満の主な要因は運行本数や時刻表、運行経路などにある※。
- ・買い物による外出頻度は週1～2日、通院は月1～2日という方が半数以上※。
- ・将来の外出手段に対して多少なりとも不安を感じている方が6割以上※。

■国道143号青木峠新トンネルの開通を見据えた対応検討の必要性

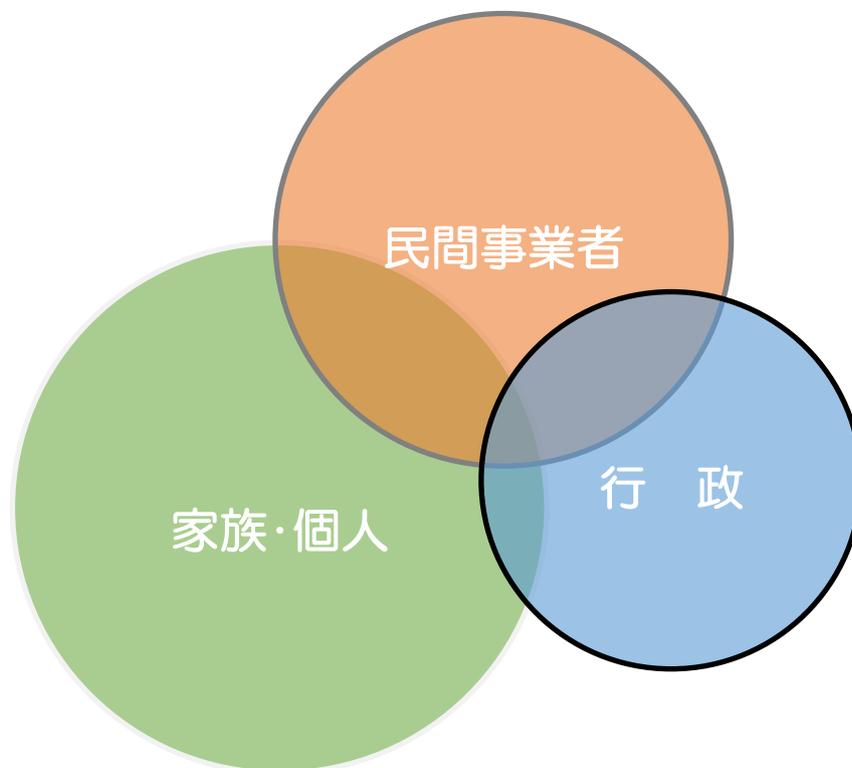
- ・松本市や安曇野市へのアクセス性の向上
- ・上田・松本の都市間交通としての公共交通の利用ニーズ

第3章 地域公共交通の方向性

3.1 公共交通の目指すべき姿

公共交通は、理想的には民間事業者によって採算に見合う形で、遍く住民や来訪者のニーズを満たすサービスが持続的に提供されることが望ましいと考えられますが、コスト面を含め、それだけでは至らないサービス部分を行政が間接的又は直接的に補完的に提供することによって、持続可能な公共交通のしくみを構築し、継続的な改善を図りながら、維持・向上、継承・発展させていくことが重要です。

このことと、前章で整理したポイントもふまえて、本村では、人々の交通（移動）を支えている主体間の連携と役割分担を念頭に、とくに自ら自動車を運転することが困難な状況の人に対し、安全かつ円滑・快適に移動できるサービスの提供を地域公共交通の役割として、その目指すべき姿を以下のように定めます。



人々の交通（移動）を支えている主体



地域公共交通の目指すべき姿

**多様な主体の連携で誰もが
公共交通サービスを持続的に享受できる村**

3.2 公共交通サービスの展開像

前項に示した目指すべき姿の実現に向け、地域の特性をふまえて、多様な交通モード・運行方式の最適化と組み合わせることによる下図のイメージで、全村的な公共交通サービス網の構築を図り、持続可能なサービスの提供を目指します。次ページにこのイメージの詳細図を示します。

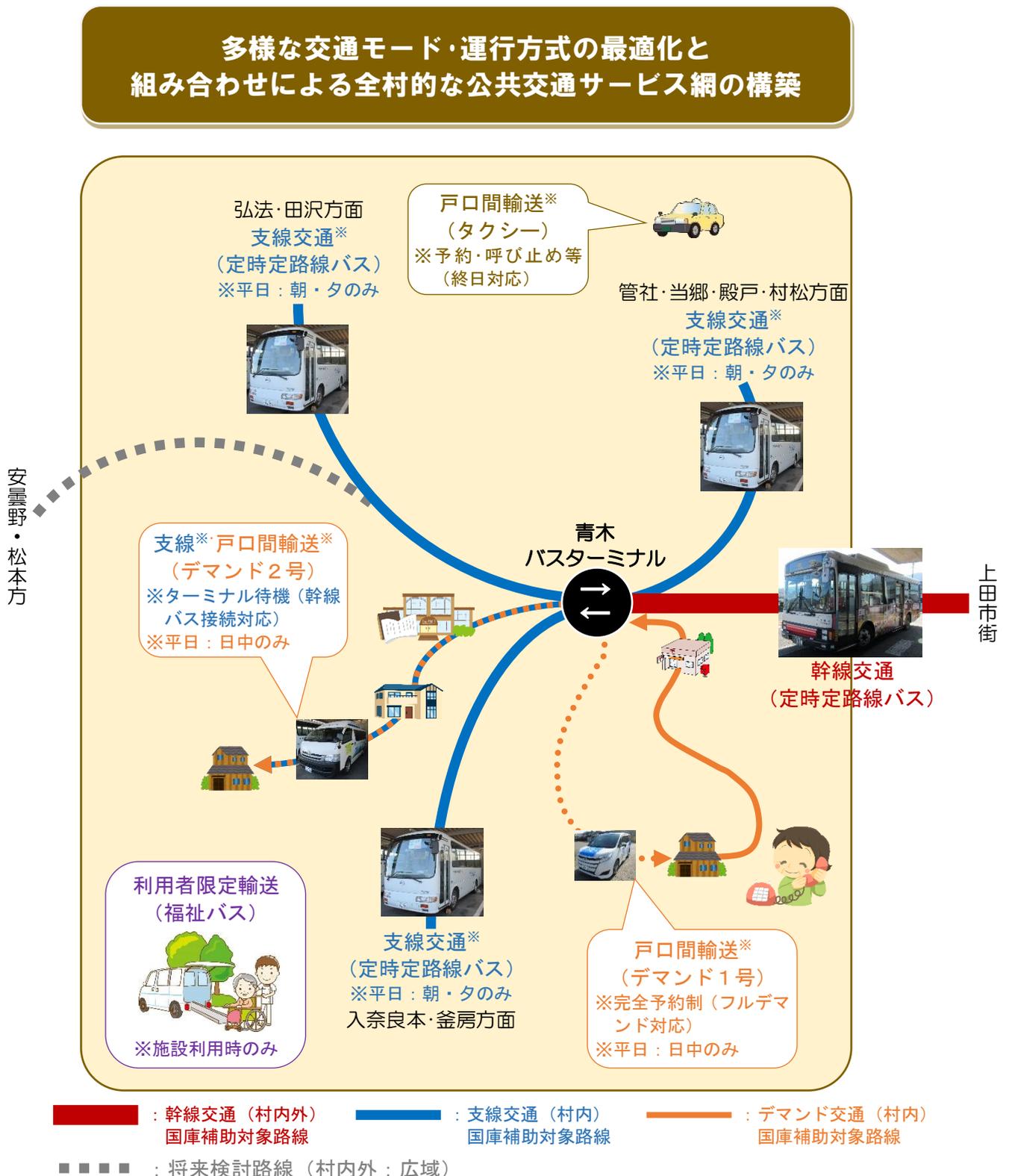
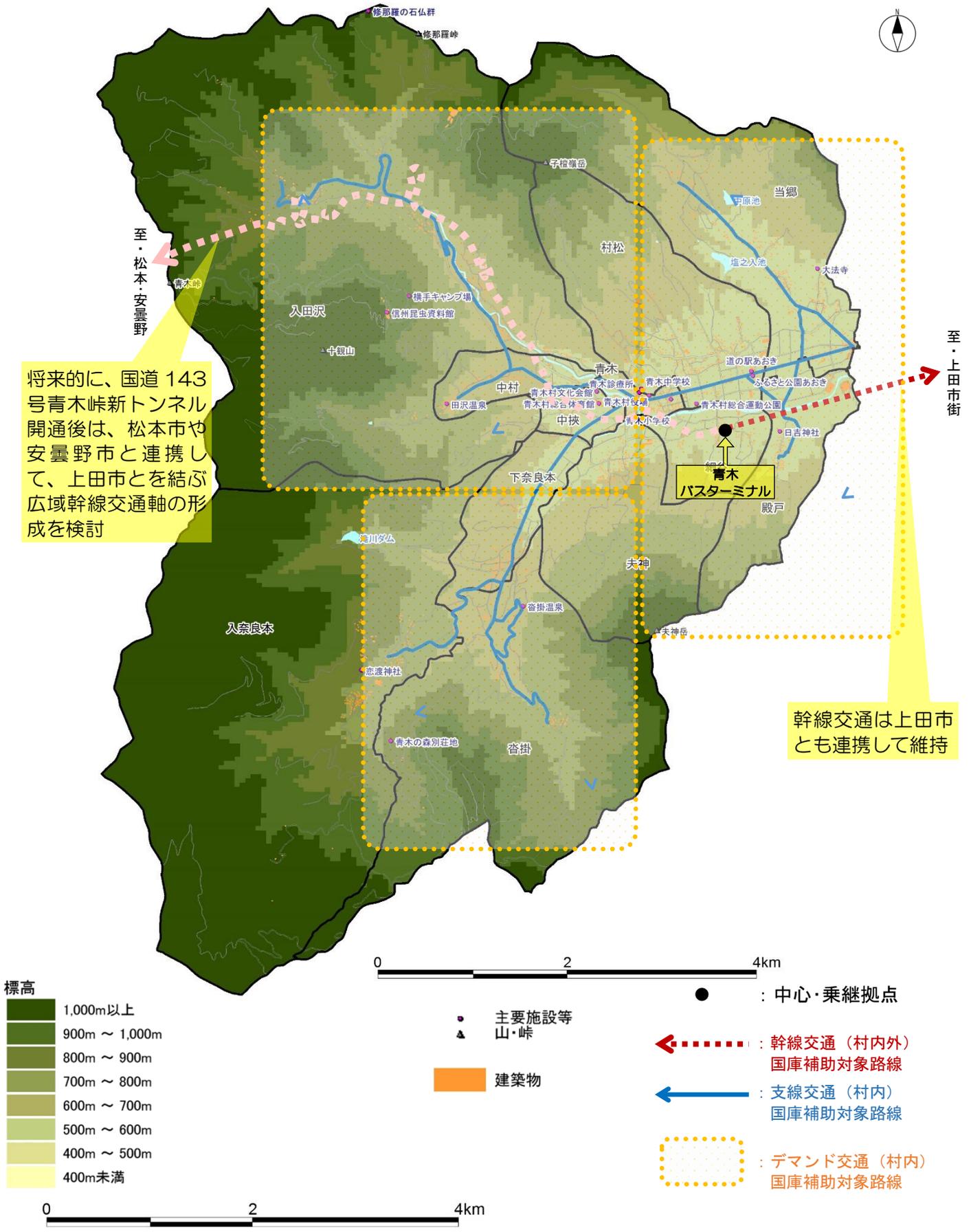


図 全村的な公共交通サービス提供の概念図



将来的に、国道 143 号青木峠新トンネル開通後は、松本市や安曇野市と連携して、上田市とを結ぶ広域幹線交通軸の形成を検討

幹線交通は上田市とも連携して維持

- 標高
- 1,000m以上
 - 900m ~ 1,000m
 - 800m ~ 900m
 - 700m ~ 800m
 - 600m ~ 700m
 - 500m ~ 600m
 - 400m ~ 500m
 - 400m未満

- 主要施設等
- ▲ 山・峠
- 建築物

- : 中心・乗継拠点
- ← (red dashed) : 幹線交通 (村内外) 国庫補助対象路線
- ← (blue) : 支線交通 (村内) 国庫補助対象路線
- ⋯ (yellow dotted) : デマンド交通 (村内) 国庫補助対象路線

図 全村的な公共交通サービス提供の詳細図

3.3 公共交通の活性化と再生に向けた取り組み方針

前項に示した公共交通サービス網を担保するため、公共交通の活性化と再生に向けて、以下に今後の取り組み方針を定めます。

方針1 民間事業者と行政の適切な役割分担

本村における公共交通サービスは、民間事業者と行政が適切な役割分担のもとに提供を図ります。

- ① 村の中心部と村外（上田市街）を結ぶ幹線（国道143号）については、民間事業者（千曲バス）による公共交通サービスの提供を基軸として、上田市とも連携し、住民が利用しやすい料金でサービスが提供できるよう、行政が必要に応じた財政的支援を行うとともに、主要な利用時間帯の減便が生じた場合には、当該時間帯に限り、村営バスによる暫定的な代替運行（有料）を行います。
- ② 村内の支線交通について、平日の朝方から夕方にかけての高頻度利用時間帯については、行政が利用ニーズに応じ、適切な規格・数量の車両を保有して、最も効率的で利便性の高い手法によって公共交通サービスの提供を行います。なお、障がいのある方については、青木村社会福祉協議会と連携して、別途、福祉バスサービスの提供を行います。
- ③ 村内外、平日・休日、時間帯を問わず、オンデマンドでの公共交通サービスの提供については、民間事業者によるタクシーサービスがこれを担います。
なお、上記②の行政が自ら事業主体となって提供する支線交通のサービスについても、タクシー事業者への業務委託による連携も視野に入れていきます。

方針2 多様な利用ニーズへの対応と新規ニーズの掘り起こし

公共交通の利用者は、村民のみならず、来訪者も想定に入れ、顕在化している多様な利用ニーズに対応できるしくみの構築を図るとともに、潜在的なニーズを掘り起こし、適正な対価のもとに、できる限り、事業コストに見合う利用者数を確保します。

- ① 田沢温泉や沓掛温泉など村内の観光地からの帰りの際など、来訪者の時間の読みにくいオンデマンドの利用ニーズにも対応して、より利用しやすい公共交通サービスを提供します。
- ② 高齢者など自らの運転に不安を感じる方が運転免許を返納しても、日常の移動に対して一定の安心感が得られる、頼りがいのある公共交通サービスを提供します。

方針3 効果的かつ効率的で持続可能な公共交通サービスの提供

持続的に公共交通サービスを提供するために、民間事業者及び行政が連携して、サービスごとに利用状況を常時モニタリングし、利用者の意向も定期的に把握しながら、より利用しやすく、無駄の少ない効率的なサービスの提供を図ります。

- ① 民間事業者と行政それぞれが提供する公共交通サービスの有機的な連携を図り、利用者にとってわかりやすく、誰もが利用しやすいサービスを提供します。
- ② 行政が提供する公共交通サービスは利用需要を見極めながら、過大な設備投資や過剰なサービス提供を避け、経費の削減を図りつつ、安全な運行を確保し、需要変化にも柔軟に対応できる体制やしきみを整えます。

第4章 地域公共交通の取り組み

第2章及び第3章に示した内容をふまえて、本村における公共交通の網形成に資する取り組み内容を以下に示し、取り組みごとに、目標像の実現に向けての指標（KPI：重要業績評価指標）を設定します。

取り組み1 幹線のバスサービス提供事業者に対する支援と利用促進

村の中心部と村外（上田市街）を結ぶ幹線（国道143号）のバスサービスを提供している民間事業者（千曲バス）に対しては、住民らが利用しやすい料金で自立的な運行ができるようになるまでの間、上田市とも連携して、当該路線の運行にかかる事業費の一部を行政が負担し、需要の維持・向上を図るとともに、当該事業者に収支改善や利用促進に結びつく取り組みの働きかけとその取り組みに対する協力のほか、必要に応じ、村による代替運行を行い、協働で定時定路線として継続させていきます。

指標	当初	現状	目標値
年間利用者数に対する年間公的資金投入額（a/b）	26.8円（R1） a：5,652千円（R1）※1 b：210,531人（R1）※2	50.01円（R6） a：7,521千円（R6） b：150,404人（R6）	26.8円（R12） a：5,652千円（R12） b：210,531人（R12）
住民の利用率	21.5%±（R1） ※3	—	26.5%±（R12）
住民の満足度	68.0%±（R1） ※4	—	73.0%±（R12）

※1：行政から千曲バスへの年間の補助額（行政資料）

※2：青木線の輸送人員（千曲バス資料）

※3：青木村の公共交通のあり方に関するアンケート（令和元年11月実施、信頼水準95%、許容誤差4%）において、日常生活における千曲バスの利用頻度で「日常的に利用する」又は「たまに利用する」と回答した方の合計比率

※4：青木村の公共交通のあり方に関するアンケート（令和元年11月実施、信頼水準95%、許容誤差4%）において、日常生活において千曲バスを利用する方のうち、「満足」又は「まあ満足」と回答した方の合計比率



写真 千曲バス青木線の運行車両（青木村コミュニティセンター）

事業 1-1 千曲バス青木線運賃低減事業

実施内容	青木村から上田市内までの運賃設定を上限 300 円とし、減収した分を上田市と按分して補填する事業については、令和 7 年 9 月末で終了する。利用者の運賃負担軽減やバス路線の確保・維持・活性化を目的とした取り組みについては、引き続き、運賃低減のあり方や手法の検討等、見直しを行っていく。									
実施主体	青木村（上田市と連携）									
実施時期	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
令和 12 年度まで継続										

事業 1-2 収支改善・利用促進支援事業

実施内容	千曲バスによる利用促進活動や、ヤマト運輸株式会社による貨客混載事業に対する積極的な協力、PR等、幹線バスサービス事業の収支改善や利用促進に資する民間事業者の各種取り組み支援を行う。									
実施主体	千曲バス、ヤマト運輸株式会社（貨客混載）、青木村									
実施時期	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
令和 12 年度まで継続										

事業 1-3 利便増進事業

実施内容	パターンダイヤ化やゾーン制運賃等により利用者の利便の増進に資する取り組みを通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保する。									
	<p>ア 増便（令和8年4月1日実施で調整）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 20 時台に上田駅を発車し、青木バスターミナルに至る便の回復 <p>イ 自家用有償旅客運送から路線バスへの転換</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 20 時台の便の回復に伴い、村が運行する自家用有償旅客運送を路線バスへ転換 <p>ウ パターンダイヤ化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 上田駅から青木バスターミナル間について、平日の日中における1 時間間隔でのパターンダイヤ化 <p>エ ゾーン制運賃の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行系統沿線をゾーン分けし、ゾーンをまたぐごとに運賃を加算 									
実施主体	青木村（上田市と連携）									
実施時期	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
令和 12 年度まで継続										

取り組み2 行政による効率的かつ効果的な公共交通サービスの提供

平日における村内の支線交通については、行政が自ら公共交通サービスを提供するものとし、比較的用户の多い朝夕の時間帯と日中の時間帯とで運行形態や運行車両を変えて、利用ニーズに応じたサービスの提供を行うとともに、利用者からサービス内容に見合う料金を徴収しながら、サービス内容の継続的な改善で運行の効率化と利用促進、持続可能な運営を行います。

(1) 利用ニーズに応じたサービス提供

① 平日の朝夕の時間帯

スクールバス機能も有する比較的用户の多い平日の朝夕の時間帯（7：20～9：10、15：00～17：10）については、マイクロバスとワゴン車両による定時定路線の運行を継続します。

指標	当初	現状	目標値
1便あたりの年間利用者数	567人 (R1) ※ ¹	632人 (R6)	632人 (R12)
住民の利用率	4.2%± (R1) ※ ²	—	9.2%± (R12)
住民の満足度	68.6%± (R1) ※ ³	—	73.6%± (R12)

※¹：令和元年度のスクール対応の利用者数7,377人を日便数13で除した値（行政資料）

※²：青木村の公共交通のあり方に関するアンケート（令和元年11月実施、信頼水準95%、許容誤差4%）において、日常生活における村営バスの利用頻度で「日常的に利用する」又は「たまに利用する」と回答した方の合計比率

※³：青木村の公共交通のあり方に関するアンケート（令和元年11月実施、信頼水準95%、許容誤差4%）において、日常生活において村営バスを利用する方のうち、「満足」又は「まあ満足」と回答した方の合計比率

② 平日の日中の時間帯

比較的用户の少ない平日の時間帯（9：30～14：30）については、令和2（2020）年10月1日から導入した新たな運行形態（フルデマンド方式）を継続し、当面は車両3台（予備1台）で、幹線バスの起終点となる青木バスターミナルを拠点にして、幹線からの乗り継ぎにも配慮し、以下2種類の運行タイプを対応していきます。

■タイプ1（デマンド1号）

完全予約制のオンデマンドで運行する形態で、7人乗り車両を基本とし、利用者ニーズに応じて、戸口から戸口までの輸送を行う。また、同一時間帯に予約が入った場合は、可能な限り、相乗り運行とし、運行の効率化を図ります。

■タイプ2（デマンド2号）

幹線の千曲バスが青木バスターミナルに到着する時刻に合わせて、同ターミナルから目的地に予約なしで輸送する形態で、ワゴン車両を使用し、相乗り形式で、主要施設（役場など）を経由しながら、順次目的地に輸送します。

なお、上記の日中時間帯のほか、夕方に青木バスターミナルに到着する幹線の便にも対応した運行も行います。

指 標	当 初	現 状	目 標 値
1日あたりの平均乗車数（利用者数）	12.3人（R2）※ ¹	13.7人（R6）	15人（R12）
住民の利用率	1.9%±（R1）※ ²	—	5.9%±（R12）
住民の満足度	70.3%±（R1）※ ³	—	75.3%±（R12）

※1：令和2年10～12月の3か月の平均（行政資料）

※2：青木村の公共交通のあり方に関するアンケート（令和元年11月実施、信頼水準95%、許容誤差4%）において、日常生活における村営セミデマンド（令和2年9月30日以前の旧運行形態）の利用頻度で「日常的に利用する」又は「たまに利用する」と回答した方の合計比率

※3：青木村の公共交通のあり方に関するアンケート（令和元年11月実施、信頼水準95%、許容誤差4%）において、日常生活において村営セミデマンドを利用する方のうち、「満足」又は「まあ満足」と回答した方の合計比率

（2）持続可能な運営

持続可能な運営の実現に向けて、利用者数の推移や動向、運行オペレーションの状況等を見極めながら、新たな運転手や予約対応のオペレーターの確保、より適正な規格の車両の導入、台数確保など運行体制の拡充・強化を図ります。

指 標	当 初	現 状	目 標 値
収支率：年間利用収入額（c） /年間運行経費（d）×100	5.9%（R1） c：810千円（R1）※ ¹ d：13,663千円（R1）※ ²	7.1%（R6） c：1,290千円（R6） d：18,211千円（R6）	7.2%（R12） c：1,300千円（R12） +10千円（R6比） d：18,000千円（R12） -211千円（R6比）

※1：村営バス（上記（1）①及び②）の利用者からの年間の収入額

※2：村営バスの運行にかかる年間の経費のうち、千曲バスへの負担金及びバスの運行に直接影響しない臨時的な経費等は収支率計算の対象外としたもの

中間年次において当該目標値の到達が見込めない状況が予見される場合は、運行にかかる経費や事業収支バランスの見直しを図るとともに、民間事業者（タクシー事業者）への一括業務委託の検討を行い、当該手法が有利な場合は、適正な方法により、業務委託方式への移行の検討を行います。また、利用者から個別で村外への行きたいという声もあることから、運転免許を返納した方を中心に、タクシーの利用補助などの新しい取り組みも検討します。

事業 2 村営バスサービス事業

実施内容	<p>現行の運行方式による利用動向をモニタリングし、観光も含めた多様な利用ニーズに応じて、最適な運行形態や運行車両、運行体制への継続的改善を図るとともに、幹線のパターンダイヤ化等に対応して、幹線とをつなぐ支線機能と村内移動の支援機能をもつ交通サービスを行政が自ら提供する。なお、幹線（青木・上田間）についても、主要な利用時間帯において民間事業者の都合による減便等が生じた場合には、既存の利用者に及ぶ不便を軽減するバスサービスの提供を検討する。</p> <p>＜改善ポイント＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 定時定路線バスの時刻表（千曲バスとの接続性）、運行ルートの見直しの必要性 ・ フルデマンド方式の車両の車種・台数の妥当性、更新・新規購入の必要性 ・ 運転手や予約受付オペレーター等の人員の過不足、新材確保の必要性 ・ 休日運行の必要性（宿泊利用者のニーズ対応など） 等 									
実施主体	青木村									
実施時期	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	令和 12 年度まで継続									

取り組み3 公共交通サービスの周知や情報発信

民間事業者が提供する公共交通サービスを含め、村内で利用可能な公共交通サービスの概要（利便性や快適性などを含む）や利用状況等を、より効果的な手法で、定期的にわかりやすく、住民その他の利用者に広く周知し、認知度の向上と利用者の増加につなげます。とくに加齢等に伴い、運転技能が既に低下している方や運転技能の低下の兆候がみられる方に対しては、自主的に運転免許を返納しやすくなるしくみの構築を図り、公共交通サービス利用への転換を促します。

指標	当初	現状	目標値
公共交通サービスの認知度	—	—	27% (R12) ※

※公共交通サービスの主要なターゲット層の一つとなる75歳以上の推計人口比率（社人研推計準拠）

事業3-1 幹線バスサービス情報の周知

実施内容	青木バスターミナルのほか村内主要施設や青木村のホームページ上で、村営バスとの接続も含め、時刻表等のわかりやすい案内を行い、住民のみならず、来訪者も想定してサービス情報の周知を図る。									
実施主体	青木村									
実施時期	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	令和12年度まで継続（周知内容は毎年度見直し・改善）									

事業3-2 村営バス利用促進事業

実施内容	<p>広報あおきや青木村のホームページ、SNS等を通じて、定時定路線とフルデマンドを併用した現行の運行方式の定期的な案内・周知（必要に応じて更新）を行う。またこれに併せ、利用状況や利用者の声（評価）などの情報も継続的に発信し、交通手段として認知度を高め、利用を促していく。さらに、タイミングと必要性を見計らいながら、より積極的な利用促進策の実施展開も検討していく。</p> <p>＜利用促進策の検討候補＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・村営バスのサービス情報を掲載したノベルティグッズの作成・配布 ・新たな運転免許の返納者への優遇措置 ・村内の主要な集客施設との連携した来訪者向けの利用促進企画 ・村営バス車両のお試し乗車イベントの開催 等 									
実施主体	青木村									
実施時期	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	令和12年度まで継続（事業内容は毎年度見直し・改善）									

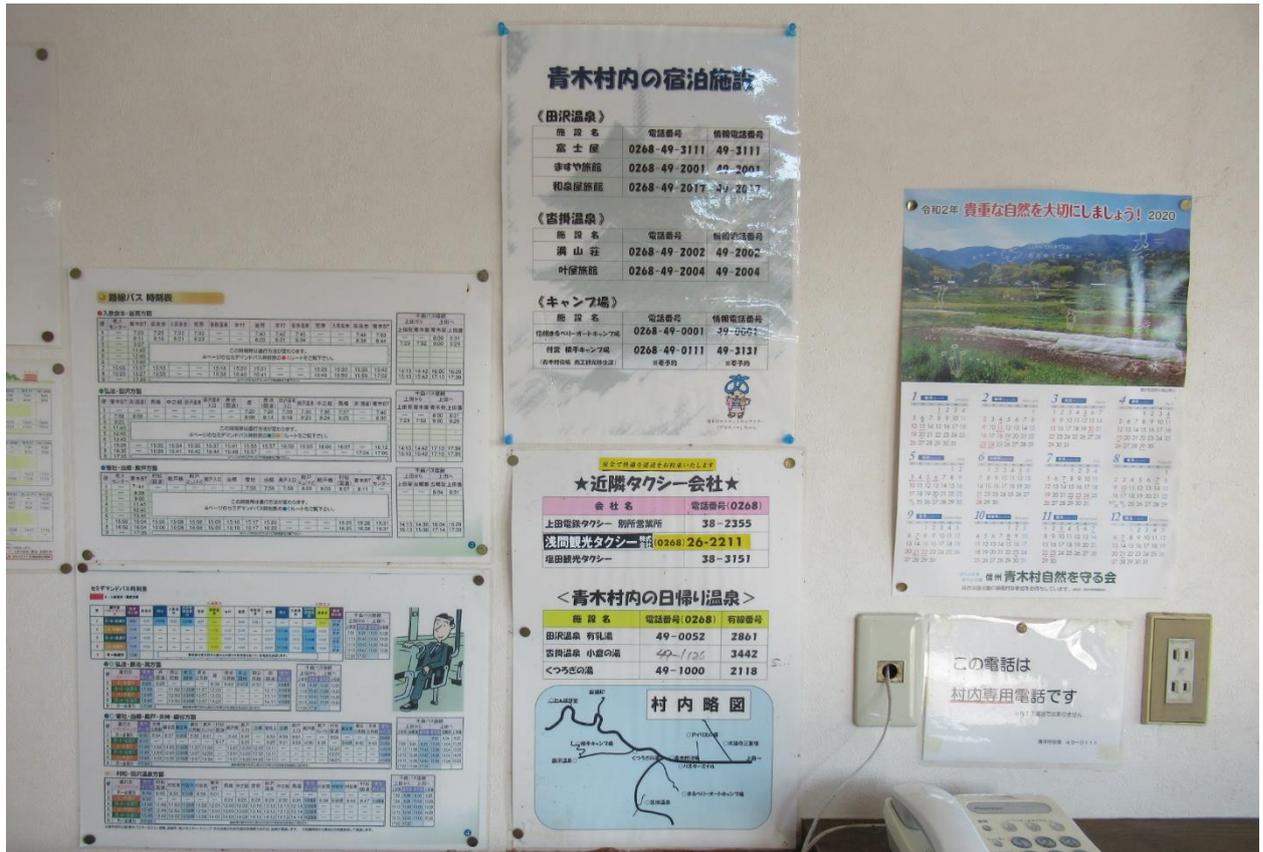


写真 公共交通に関する案内掲示（青木バスターミナル待合室内）

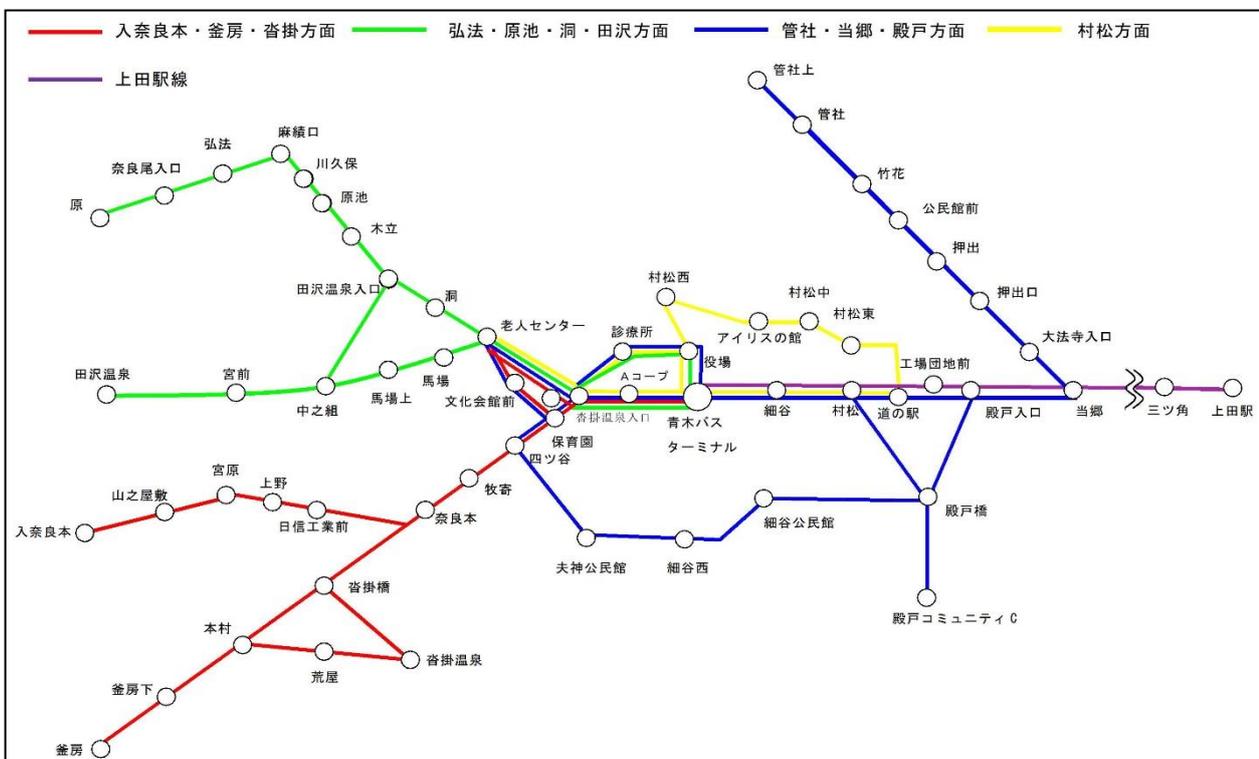


図 村営バスの朝・夕の定時定路線図

取り組み4 利用ニーズや利用者の意向等の把握・活用

住民や公共交通サービスの利用者に対するアンケートを定期的実施し、公共交通サービスの主な利用者として想定する人々の比率動向や、現利用者数の推移等を把握し、潜在的な利用ニーズや現利用者数との乖離要因の分析を行うとともに、村民や利用者に対するアンケート、運転手、観光施設等の事業者からのヒアリング等により、公共交通サービスに対する利用者の評価や要望等を把握し、必要なサービスの向上と利用者の増加につなげます。

事業 4-1 村民の公共交通利用ニーズ把握事業

実施内容	村民を対象に、現行の公共交通サービスに対する検証・評価も含め、改善の余地あるいは新たなサービスの検討・導入の必要性等を検討するためのニーズを把握する。									
実施主体	青木村									
実施時期	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	令和7～12年度の間も必要に応じて実施									

事業 4-2 利用者の意向把握事業

実施内容	村営バスの利用者を対象に、簡易な調査票によるアンケートを実施し、現行の運行方式の課題や改善点を見出し、対策の検討を行う。									
実施主体	青木村									
実施時期	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	不定期に実施									

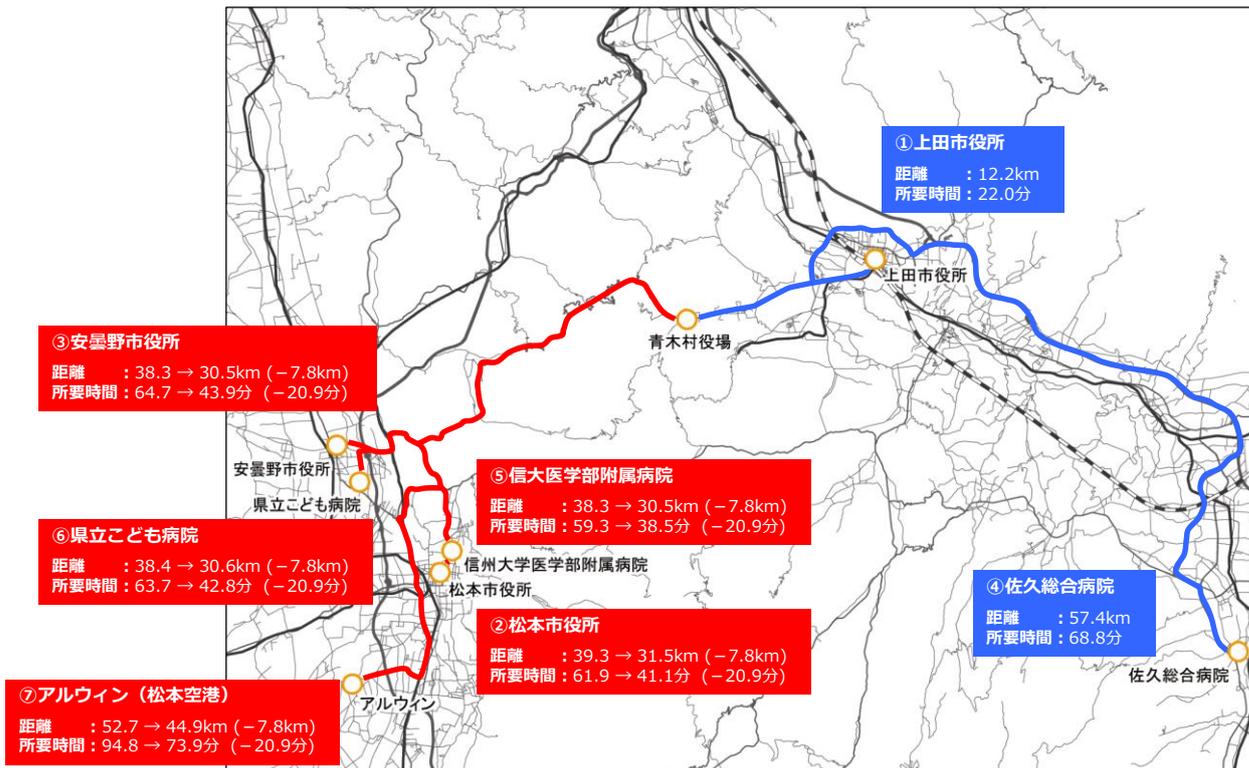
事業 4-3 来訪者の意向把握事業

実施内容	村内の宿泊施設や観光・レクリエーションの事業者へのヒアリングを行い、来訪者にとっての公共交通サービスの必要性や、現行サービスの改善の余地あるいは新たなサービスの検討・導入の必要性等を検討するためのニーズを把握する。									
実施主体	青木村									
実施時期	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	不定期に実施									

取り組み5 国道143号青木峠新トンネルの整備を見据えた幹線強化（検討）

長野県による調査・設計が始められている国道143号青木峠新トンネルの整備により、松本・安曇野方面へのアクセスが容易になることから、千曲バスへの青木バスターミナル以西へのバス幹線の延伸やその他の民間事業者を含め、本村を経由する松本・安曇野ー上田間の直通バスの運行を働きかけ、公共交通網の幹線強化を図ります。

なお、この取り組みに対する具体的な事業については、当該整備の進捗状況をみながら、関係自治体や関係機関、民間事業者らと連携して検討していきます。



資料：国道143号青木峠新トンネル整備の効果に係る調査報告書

図 青木峠新トンネルの整備効果（整備前後の主要施設までの到達距離・時間）

第5章 計画の進め方

前章に示した取り組みを着実に進めていくとともに、将来にわたって計画全体の妥当性や有効性を担保していくための体制と進行管理のしくみを以下に定めます。

5.1 計画推進体制

本計画に示した取り組みは、住民や地域公共交通の利用者その他利害関係者（以下「住民等」という。）の理解を得ながら、民間事業者と行政が相互に連携し、目標像や方針を共有して、必要な見直し・改定を行いながら推進していきます。

なお、計画の見直し・改定にあたっては、公共交通サービスを提供する民間事業者のほか関係者が参画する法定協議会「青木村地域公共交通会議」に諮るとともに、パブリックコメントや住民説明会を実施し、住民等の意見を収集して反映を図るものとします。

5.2 計画の進行管理

本計画はPDCAサイクルのもとに、前章に示した各取り組みの指標をイ、ロに区分し（次ページ表参照）、指標イは毎年度、指標ロは5年に1回又は適期に把握して、各取り組みの効果検証を行い、有効性を評価して、継続的な改善を図ります。

なお、この年次評価や改善のプロセスにも、原則として、青木村地域公共交通会議が関与するものとします。

計画の定期的見直しは5年に1回とし、上位・関連計画との整合も図りながら、計画内容全体を見直し、新たな目標値の設定のほか、必要な改定を行います。

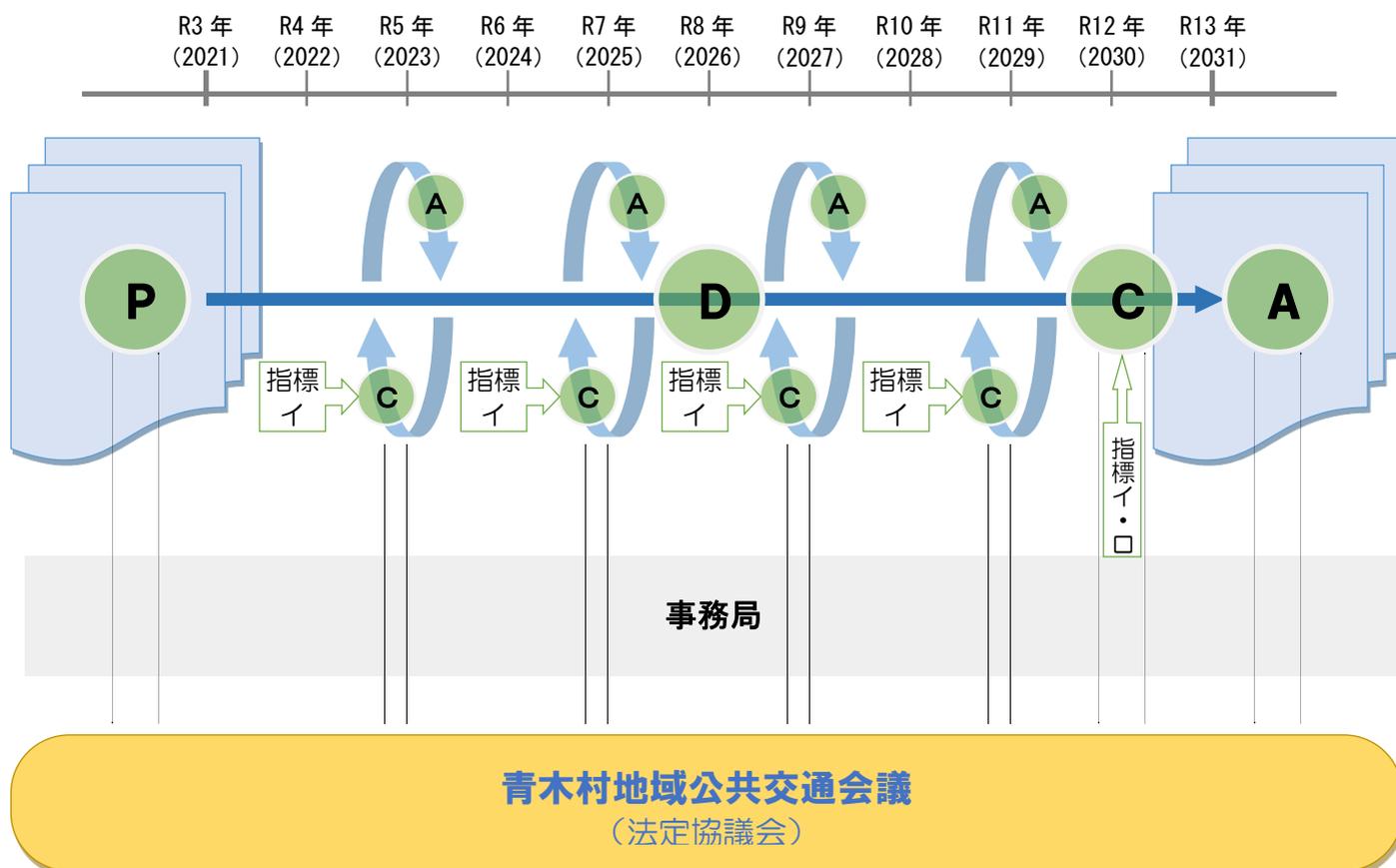


図 計画の進行管理のフロー

表 計画に基づく取り組みの効果検証指標

区分	指標	把握方法	把握主体	把握時期
イ	千曲バス（青木線）の年間利用者数に対する年間公的資金投入額	千曲バスによる集計、青木村による算定	千曲バス 青木村	年1回
イ	村営バス（定時定路線）の1便あたりの年間利用者数	青木村による集計	青木村	年1回
イ	村営バス（デマンド）の1日あたりの平均乗車数	青木村による集計	青木村	年1回
イ	村営バス（定時定路線、デマンド）の収支率	青木村による算定	青木村地域公共交通会議	年1回
□	住民の利用率 ・千曲バスの利用 ・村営バス（定時定路線）の利用 ・村営バス（デマンド）の利用	村民向けアンケート	青木村	令和8年度以降は必要に応じて実施
□	住民の満足度 ・千曲バスの利用 ・村営バス（定時定路線）の利用 ・村営バス（デマンド）の利用	村民向けアンケート 乗務員による利用者のヒアリング等*	青木村	令和8年度以降は必要に応じて実施*
□	住民の村営バスの認知度	村民向けアンケート	青木村	令和8年度以降は必要に応じて実施

※乗務員による利用者へのヒアリングは随時行うほか、調査票に利用者向けアンケートを年1回実施する

青木村地域公共交通計画

発行年月 2021年3月

改定年月 2024年2月

改定年月 2025年9月

発行 青木村

編集 青木村役場 総務企画課 企画財政係
〒386-1601

長野県小県郡青木村大字田沢 111 番地

電話：0268-49-0111（代） FAX：0268-49-3670

メール：somu@vill.aoki.nagano.jp
