

木曾地域公共交通利便増進実施計画(素案)

令和 7 年 3 月

木曾地域公共交通活性化協議会

目 次

1. 計画の基本事項	1
1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 地域公共交通利便増進実施計画とは	2
1-3 計画の位置づけ	2
1-4 計画の期間	2
1-5 計画の区域	2
1-6 木曽地域における公共交通の課題	3
2. 利便増進事業の概要	6
2-1 利便増進事業の種別	6
2-2 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	7
2-3 再編する公共交通ネットワークの概要	8
3. 利便増進事業の内容（イの事業）	14
3-1 広域幹線の新設事業	14
3-2 支線の再編・運行事業	26
4. 利便増進事業の内容（ロ・ハの事業）	55
4-1 統一運賃基準の導入事業	55
4-2 運行環境の改善事業	56
4-3 利便性の向上事業	58
5. 利便増進事業に関連して実施される事業	60
6. 地方公共団体による支援の内容	61
7. 事業実施に必要な資金の額及び調達方法	62
7-1 広域幹線の新設事業	62
7-2 支線の再編・運行事業	63
7-3 その他の事業	64
8. 事業の効果とマネジメント	65
8-1 事業により期待される効果	65
8-2 利便増進計画の目標値及び評価方法	68
8-3 P D C A サイクルとその必要性	70

1. 計画の基本事項

1-1 計画策定の背景と目的

長野県内でも、特に山間部が多くを占める木曽地域では、平坦地が限られることから、居住地や公共施設などの社会基盤が比較的狭い範囲に集約されている一方で、山あいにも小規模な集落が点在し、地域の中心部から離れたところにある観光資源も多いことから、公共交通サービスを行き届かせるのが難しいという特性もあります。

モータリゼーションの進展によって公共交通の利用者が減少し、これに伴って、鉄道が減便されたり、バス路線が廃止されたりしたことで、公共交通の利便性は低下を続けてきましたが、民間事業者の路線を引き継ぐかたちで各町村がコミュニティバス等の運行を始めたことにより、現在も一定のサービス水準が維持されています。しかし、その後も人口減少や少子高齢化が急速に進んでいることに加え、令和 2～5 年にかけての新型コロナウイルス感染症の影響で利用者の減少がさらに進み、運転手をはじめとする担い手不足も顕在化するなど、地域公共交通を取り巻く社会環境はますます厳しくなっています。

このような状況においても、公共交通は通勤、通学、通院や買い物などの日常生活を支え、自由な移動を担保するために必要不可欠な社会インフラであることに変わりありません。また、本地域は豊かな自然景観や歴史資源を有する観光地でもあり、コロナ禍後の観光需要の高まりも期待されています。特に訪日旅行者も多い本地域では、自家用車を利用しなくても、公共交通で周遊できる観光地づくりが求められています。あわせて、公共交通に関する情報提供やキャッシュレス化なども重要となっています。

また、木曽地域内ではこれまで、郡内の 6 町村が個別に公共交通に関する検討を行い、コミュニティバス等の運行を行ってきたことから、路線の重複が多く非効率であるという側面もありました。担い手不足が深刻化するなかでは、広域圏で一体的な計画策定を行うことの意義が大きく高まっているともいえます。

以上のような背景を踏まえ、行政、事業者、利用者などの地域の関係者が共通の認識を持ち、一体となって持続可能な地域公共交通の実現に向けて取り組む具体的な施策、関係者間の役割分担や推進体制を示すために、令和 6 年 3 月に「木曽地域公共交通計画」が策定されました。

「木曽地域公共交通利便増進実施計画（以下、本計画）」は、この地域公共交通計画に位置付けられた各種の施策のうち、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下、地域交通法）第 2 条第 13 号に規定する「地域公共交通利便増進事業」（以下、利便増進事業）に位置づけられる取り組み（1-2、1-3 参照）についての具体的な内容を示す計画として策定したものです。

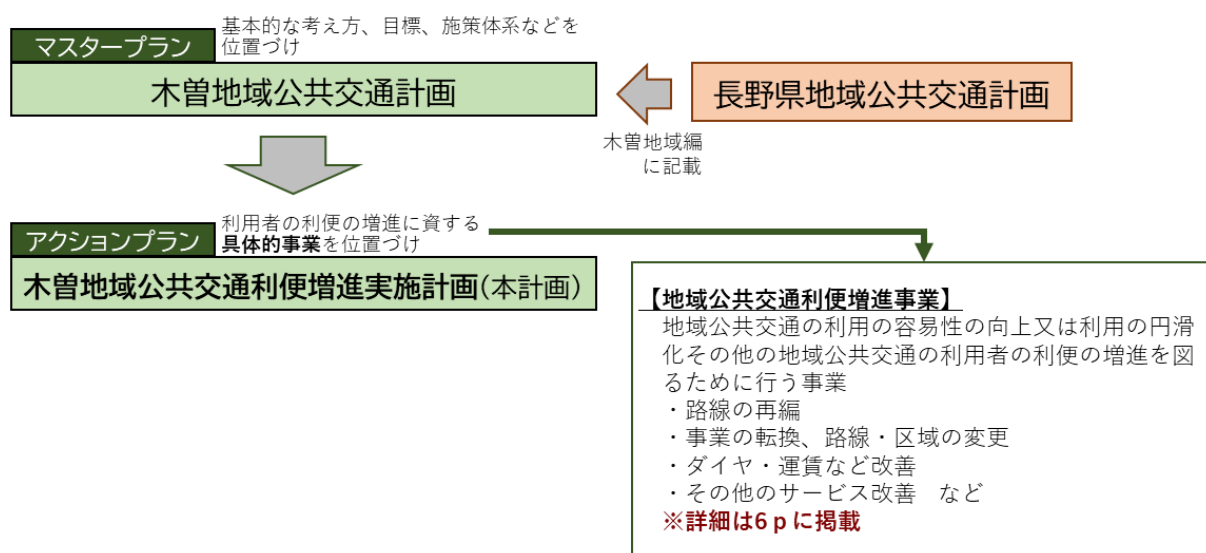
1-2 地域公共交通利便増進実施計画とは

地域公共交通利便増進実施計画とは、利便性の高い地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保し、地域のニーズにもきめ細かく対応していくため、地域における公共交通ネットワークの再編のほか、ダイヤ・運賃などのサービス面の改善など、利用者の利便増進に資する具体的な事業を定めた計画です。

地域公共交通利便増進実施計画は地域交通法に基づく法定計画であり、国土交通大臣の認定を受けることで、国の支援のもとに各種事業を効果的に進めることができます。

1-3 計画の位置づけ

本計画は、木曽地域全体の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（令和 6 年 3 月策定）」に基づくアクションプランとして位置づけます。なお、「木曽地域公共交通計画」は、「長野県地域公共交通計画（令和 6 年 6 月策定）」の木曽地域編としても位置づけられており、一部の事業は、県の支援も受けながら取り組んでいくものとします。



1-4 計画の期間

本計画の計画期間は令和 7（2025 年）年度～令和 11（2029 年）年度までの 5 年間とします。

1-5 計画の区域

本計画は、木曽郡全域（上松町、南木曽町、木曽町、木祖村、王滝村、大桑村）を対象とします。

1-6 木曽地域における公共交通の課題

木曽地域公共交通計画では、公共交通の問題・課題を以下のように整理しています。ここでは本計画に関連する問題・課題について再掲します（一部要約）。

(1) 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

- 地域全体として急峻な山間地となっています。国道 19 号、木曽川沿いなどの限られた平坦地に居住地や公共施設などがまとまっているという特性もありますが、地域全般としては人口密度が非常に低いといえます。
- 山間部にも集落が点在しており、公共交通サービスが行き届きづらい地区も多くあります。
- この 30 年の人口減少率、今後の減少の見込みも県内の他地域に比べて大きくなっています。少子高齢化が顕著で、公共交通の主な利用者層である高校生が非常に少ない状況です。また、高齢者人口も既にピークを越えて減少局面に入ってきており、公共交通利用者数は今後も減少していくことが予想されます。
- 一般にバス停勢圏と呼ばれる 300m 範囲内の傾斜度も大きく、バス停までのアクセスに支障がある地域も多くなっています。

課題

人口が減少するなかでも、地域の社会基盤として公共交通の必要性は高いといえます。点在する居住区をきめ細かくカバーしつつも、効率性も備えた仕組みを整えていくことが求められます。

(2) 中央西線のダイヤと利用者ニーズとのずれ

- JR 中央西線については、郡内の 2 つの県立高校の通学における主要な交通手段となっていますが、利用者ニーズが現行のダイヤとマッチしていない箇所が見受けられます。
- 蘇南高校では、南木曽駅に到着する上り列車の時刻にあわせ、始業時刻を 8:55 としていますが、これは県内の高校で最も遅いものです。下校時についても、授業終了後にちょうどよい 16:19 の列車、部活帰りにちょうどよい 19:16 の列車がともに南木曽駅止まりとなっており、木曽福島方面に帰るために待ち時間が長い状況となっています。
- 木曽青峰高校においては、部活帰りにちょうどよい南木曽方面の 19:37 発の列車を逃すと、22:36 発まで 3 時間待たなくてはならないという状況になっています。
- 一方、特急を利用する際の中津川駅もしくは塩尻駅での乗継ぎに際しては、1 時間以上の待ち時間が生じる状況もみられます。
- 交通網対策協議会・期成同盟会でもこれまでも要望活動などを行っていますが、抜本的な解決には至っていません。

課題

JR 中央西線の利便性を高めるべく、鉄道事業者に対しての要望活動を続けていくとともに、鉄道の運行間隔が空く時間を補完できるようなバスの運行やダイヤ設定なども重要です。

(3) 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

- 2000 年以降、道路運送事業の規制緩和を受けてコミュニティバスや乗合タクシーなどの導入が相次ぎ、貸切バス事業者などの参入が進みましたが、それ以前、木曽地域では、おんたけ交通(株)が唯一の乗合バス事業者で、郡全域にわたってバス路線を運営していました。
- 同社は名鉄グループの系列会社でしたが、平成 18 年 1 月に親会社の名古屋鉄道(株)が撤退し、その際、同社が保有していたおんたけ交通(株)の株式は、郡内の町村等にすべて譲渡されました。このため、同社は現在、木曽広域連合及び郡内の町村が主要株主である第三セクター的な法人となっています。
- 株式譲渡にあわせて、路線免許を有していた郡内の営業路線（4 条乗合）のほとんどを廃止し、

- 町村からの受託運行によるコミュニティバス路線（21 条貸切乗合）へ転換した経緯があります。
- 同年 10 月の道路運送法の改正で、21 条路線が、みなし 4 条路線となったことにより、郡内のコミュニティバスについても、再び同社による許認可路線になりましたが、各路線の運行内容については、町村の地域公共交通協議会等に委ねられる形となっています。運行費用も町村が負担しています。
 - 一般に、地域公共交通に関する計画では、「地域内バス路線の再編」を掲げたものの、民間事業者の営業路線が多いことで、調整が難航するケースもみられます。木曽地域においては、バス路線のほとんどが町村のコミュニティ路線であるため、再編しやすい状況にあります。
 - しかしながら、株式譲渡から約 15 年間、ほとんど再編が進んでこなかった実状もあります。これは経営に深く関与していくべき立場であった行政側と、委託運行の形態に依存した事業者側の双方に、改善への立ち後れがあったものとみられます。

課題	地域内バス路線のほとんどが、町村の管理下にあり、郡全体としての再編が行いやすいというメリットを活かす必要があります。今回の計画策定を機に、推進していくことが重要です。
-----------	---

(4) 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

- 平成 18 年に施行されたバリアフリー新法に伴い、交通事業者は車両の更新時にワンステップもしくはノンステップ車両への基準適合が義務づけられましたが、木曽地域は山間地かつ積雪地でもあることから、おんたけ交通(株)は、適用除外となっています。
- このため、現在もほとんどの車両がステップが高く、高齢者にとっては、乗り降りの際に大きな支障が生じています。ステップが高いことを苦にする声も多く寄せられています。
- 現在は道路改良も進んだため、幹線的な路線は概ね運行が可能な状態にあり、低床バスも数台導入されています。

課題	今後はバリアフリー車両を基本として更新を図っていくことが必要と考えられます。また、バリアフリー車両はバスだけでなく、タクシーなどにも導入されることが必要です。
-----------	---

(5) 郡の中心である木曽福島市街地への施設立地と目立つ域外流出

- 日用品を扱う小型のスーパーや商店等は各町村にありますが、郡内に 3 店舗ある大型スーパーのうち 2 店が木曽郡の中心地である木曽福島市街地に立地しています。
- 医療機関についても、総合病院は木曽福島市街の県立木曽病院のみとなっています。郡南部からは、岐阜県中津川市の坂下病院への通院も多くありましたが、同院は 2019 年度より診療所に縮小されており、医療機関としての対応の幅が小さくなっています。
- 高校についても木曽福島市街の木曽青峰高校への通学が多い状況です。郡南部の南木曽町には蘇南高校もありますが、生徒数は 1 学年約 40 人の小規模校となっています。
- その他、国や県などの行政関連施設も木曽福島市街への立地が多く、郡内での日常生活においては木曽福島市街地に来なければならない移動が多くあります。
- 木曽地域内には全国チェーンの家電量販店や衣料品の専門店などが少ないため、隣接する伊那市、塩尻市、中津川市などへの買物移動もみられます。

課題	郡内の各居住区から木曽福島市街地へアクセスできることが最も重要となりますが、あわせて郡外へのアクセスについても確保していくことが必要です。
-----------	---

(6) バス路線同士、鉄道路線との重複による効率性の低下

- (5) に記したように、木曽福島市街に向けて、各町村が個別にバスを運行させているため、路線の重複がみられます。

- 圏域が広いと、バス路線も距離が長く、所要時間も長いものが多くなっています。
- 郡内には JR 中央西線も縦断しているため、幹線的な移動を鉄道が担うこともできる状況にあり、鉄道とバスとの重複もみられます。
- しかし、JR 中央西線の日中の普通列車は 2 時間おきの運行であり、生活交通としては不十分といえる状況です。また、木曽福島駅まで到達しても、駅からスーパーや病院までは距離や高低差が大きく、高齢者の場合、バスやタクシーへの乗り換えが必要となっています。

課題

郡全体を一体の生活圏として見据えた交通体系の再編が効果的と考えられます。あわせて、JR 中央西線の二次交通としての役割なども重要です。

(7) 地域間幹線系統補助金(国庫補助金)の非取得

- 国の地域公共交通確保維持改善事業のうち、「地域間幹線系統補助金」は補助率が大きく、広域的に運行される全国のバス路線の多くがこの補助金により維持されています。
- この地域間幹線系統補助金は、かつては「地方バス路線維持費補助金」という制度で、木曽地域内の路線についても、コミュニティバス化する以前は、現行の倉本線、三岳・王滝線、開田高原線、木曽駒高原線の 4 路線は、この補助の適用を受けていました。
- (3)に記したとおり、平成 18 年に自主営業路線から町村委託路線に切り替えた経緯がありますが、現行の補助基準に照らせば、再び補助金の対象路線に合致できるものもあるとみられます。

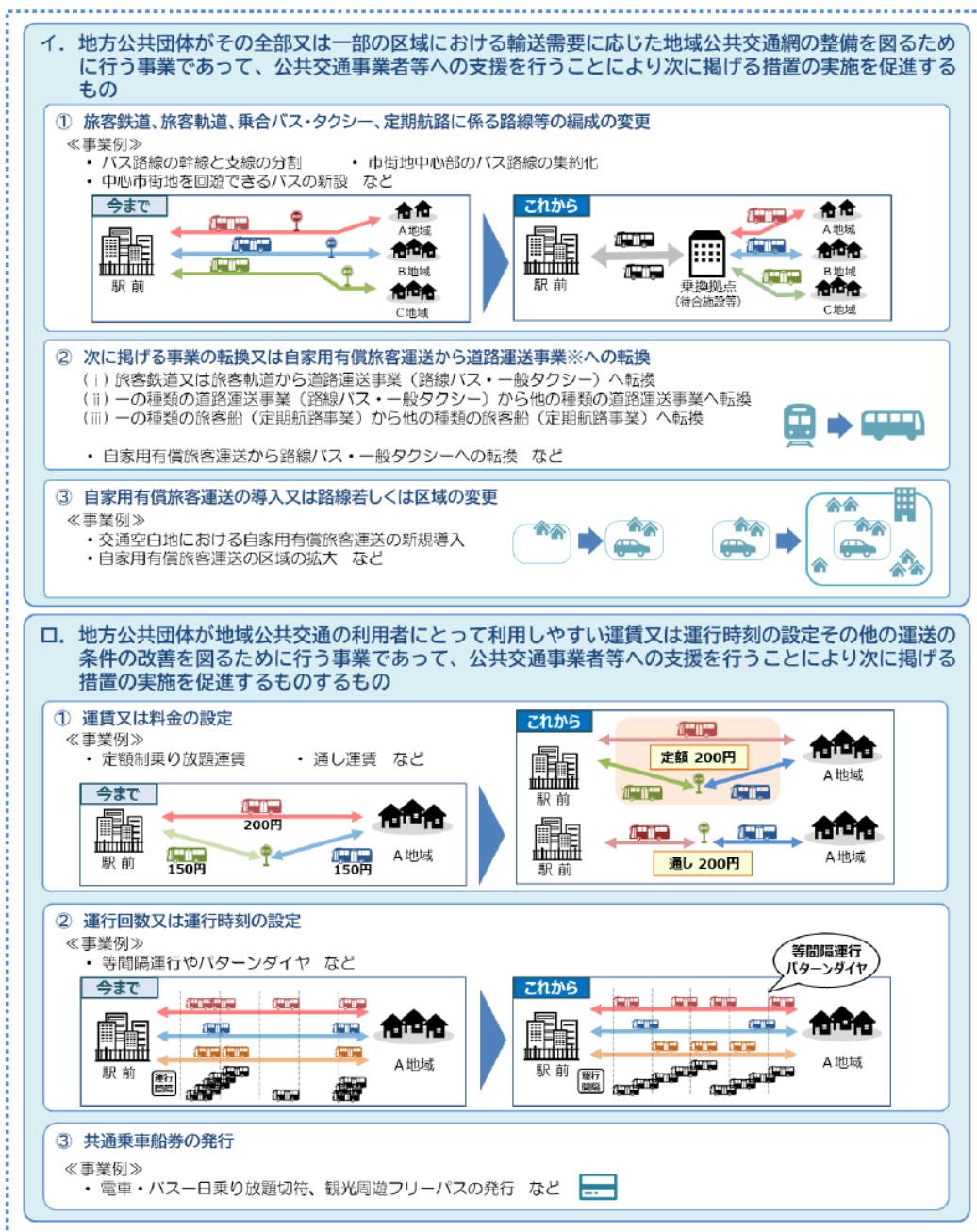
課題

補助金の取得によって財源が安定、バス事業者の経営も改善が図られるなど、路線の運営・維持の面で大きなメリットがあるため、検討、取得を進めていくことが重要と考えられます。

2. 利便増進事業の概要

2-1 利便増進事業の種別

1-2にも示した通り、利便増進事業とは、地域における公共交通ネットワークの再編のほか、ダイヤ・運賃などのサービス面の改善など、利用者の利便増進に資する事業のことで、地域交通法第2条第13号イ、ロ及びハ並びに同法施行規則第9条の3により、以下のように位置づけられています。



ハ. イ～ロに掲げる事業と併せて行う以下の事業（施行規則第9条の3）

≪事業例≫

- ① 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善
- ② 交通結節施設における乗降場の改善
- ③ 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供
- ④ ICカード、クレジットカード又は二次元コードの導入その他の運賃又は料金の支払いの円滑化
- ⑤ 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する新たな車両又は自動車の導入
- ⑥ 地域公共交通の利用者の利便の増進に資する経営の改善に関する措置
- ⑦ ①～⑥に掲げる事業の他、地域公共交通の利用者の利便の増進に資する措置

※ 道路運送事業：一般乗合旅客自動車運送事業又は一般乗用旅客自動車運送事業

2-2 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

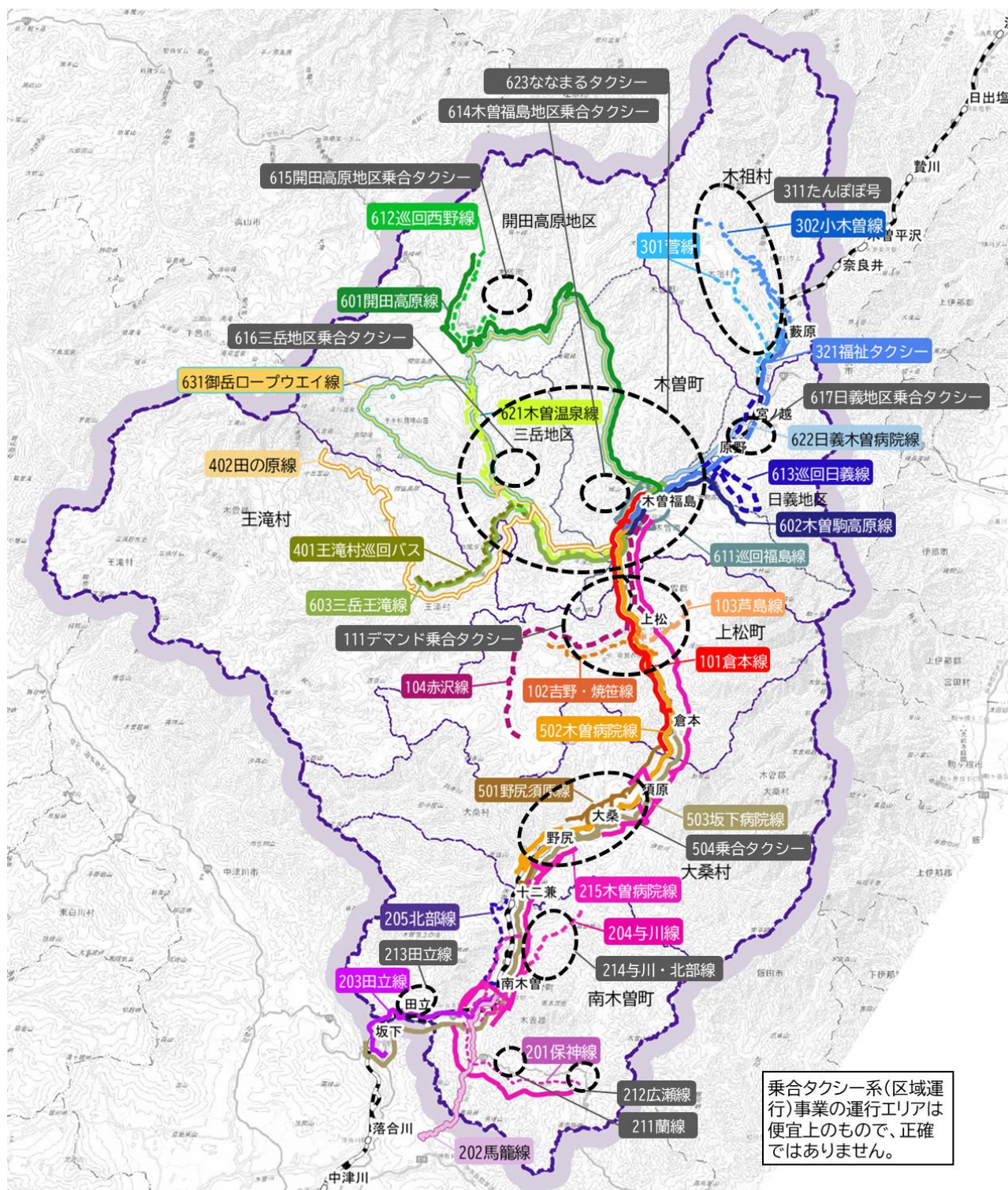
木曽地域公共交通計画に示した施策体系と本計画における利便増進事業は次のように連動しています。また、2-1 に示した種別との対応も示しています。



2-3 再編する公共交通ネットワークの概要

(1) 再編前路線の状況

令和6年度時点においては、6町村がそれぞれ運行するコミュニティバスや乗合タクシーなどが、下図の通り39路線運行されています。郡の中心地である木曾福島市街地に向けて、南北に縦貫する国道19号を通るルートに重複が目立ちます。



町村区分	運行態様	No.	路線名	区間・区域
上松町	路線定期運行	101	倉本線	本町～バス回転場所
		102	吉野・焼笹線	中学校北門～焼笹
		103	芦島線	上松駅～芦島
		104	赤沢線(観光路線)	木曽福島駅～赤沢自然休養林
	区域運行	111	デマンド乗合タクシー	上松町全域
南木曽町	路線定期運行	201	保神線	南木曽駅～保神
		202	馬籠線(観光路線)	南木曽駅～馬籠
		203	田立線	南木曽駅～坂下診療所
		204	与川線	南木曽駅～向田
		205	北部線	南木曽駅～きこりの家
	区域運行	211	蘭線	蘭地区上段
		212	広瀬線	広瀬地区富貴畑、夏焼
		213	田立線	田立地区向栗畑、栗畑、大野正兼、塚野
		214	与川・北部線	与川地区、北部地区
	路線不定期運行	215	木曽病院線	木曽病院～妻籠
木祖村	路線定期運行	301	菅線	宮の森～辺見屋敷
		302	小木曽線	藪原駅～細島
	区域運行	311	たんぼぼ号	木祖村全域 (水木沢・別荘地は除く)
	路線不定期運行	321	福祉タクシー	木祖村内～木曽病院
王滝村	路線定期運行 (一部予約制)	401	巡回バス	三岳交流促進センター～王滝
	路線定期運行	402	田の原線(観光路線)	木曽福島駅～御岳田の原
大桑村	路線定期運行	501	野尻・須原線	バス回転場所～川向
		502	木曽病院線	木曽福島駅～川向
		503	坂下診療所線	バス回転場所～坂下診療所
	区域運行	504	乗合タクシー	大桑村全域・上松町バス回転場所
木曽町	路線定期運行	601	開田高原線	木曽病院～小西
		602	木曽駒高原線	木曽病院～大原上
		603	三岳・王滝線	本町～王滝
		611	巡回福島線	木曽病院～相撲場～木曽病院(循環)
		612	巡回西野線	開田支所～小西
		613	巡回日義線	巴淵～森林公園～巴淵(循環)
		621	木曽温泉線	黒川ダム～小奥下
		622	日義木曽病院線	宮ノ越駅～木曽病院
		631	御岳ロープウェイ線 (観光路線)	木曽福島駅～御岳ロープウェイ
	区域運行	614	木曽福島地区乗合タクシー	木曽福島地区
		615	開田高原地区乗合タクシー	開田高原地区
		616	三岳地区乗合タクシー	三岳地区
		617	日義地区乗合タクシー	日義地区
		623	ななまるタクシー	木曽町全域

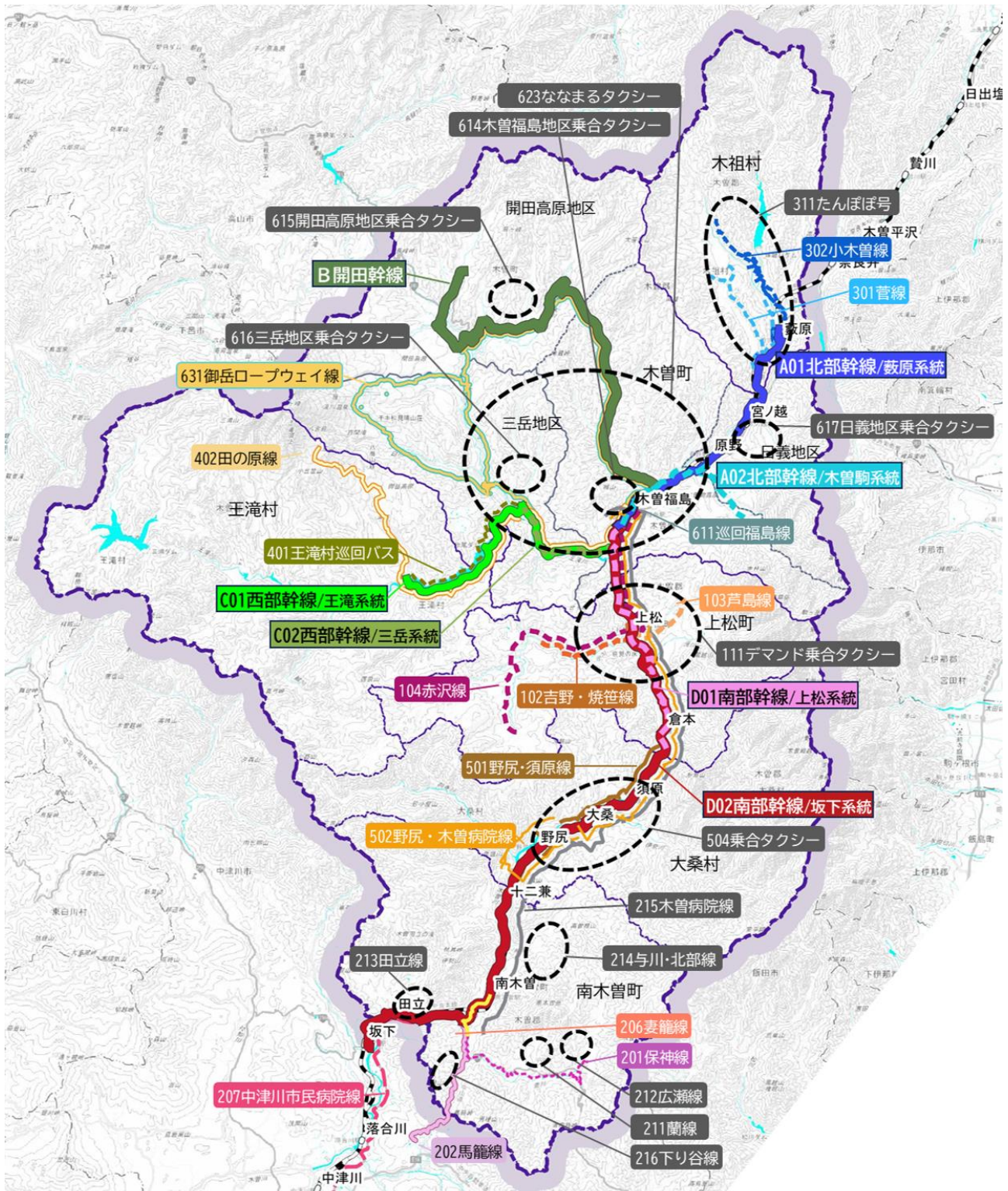
(2) 再編の概要

(1)に示した 39 路線について、重複の解消、運行の効率化による利便性の向上を目指し、36 路線への再編を図っていきます。各路線の再編内容は下表の通りです。

■再編前の公共交通ネットワーク(令和6年10月時点)				■再編後の公共交通ネットワーク(令和7年10月～)									
39路線(観光路線・乗合タクシー等含む)				36路線(4広域幹線 7系統 + 29の地域内路線)									
町村区分	No.	路線名	再編後の対応内容		町村区分	運行形態	No.	路線名	国庫補助対象	地域内フィーダー系統			
上松町	101	倉本線	⇒南部幹線(上松系統・坂下系統)	● = 幹線に移管 ● = フィーダー路線として運行(利便増進) ● = 他のフィーダー路線に移管 ● = 基本的に現行通り(非フィーダー) ★ = デマンド乗合タクシー	広域幹線	A:北部幹線	A01	数原系統	○				
	102	吉野・焼笹線	結節性向上				A02	木曾駒系統	○				
	103	芦島線	期間中にデマンド乗合タクシーへ統合をめざす				B 01	—	○				
	104	赤沢線(観光路線)					C01	王滝系統	○				
	111	デマンド乗合タクシー★	予約システムなど導入				C02	三岳系統	○				
南木曽町	201	保神線	結節性向上(既フィーダー路線)				D01	上松系統	○				
	202	馬籠線(観光路線)					D02	坂下系統	○				
	203	田立線	⇒南部幹線(坂下系統)										
	204	与川線	乗合タクシーと川・北部線へ統合										
	205	北部線											
	211	蘭線★	予約システムなど導入										
	212	広瀬線★	予約システムなど導入										
	213	田立線★	予約システムなど導入										
	214	与川・北部線★	予約システムなど導入										
	215	木曽病院線★	予約システムなど導入										
木祖村	301	菅線	新たに幹線への接続確保					上松町	路線定期運行	102	吉野・焼笹線		○
	302	小木曾線	新たに幹線への接続確保				103			芦島線		○	
	311	たんぼぼ号★	予約システムなど導入				104			赤沢線(観光路線)			
王滝村	401	巡回バス	結節性向上				区域運行		111	デマンド乗合タクシー★		○	
	402	田の原線(観光路線)											
大桑村	501	野尻・須原線	阿寺・川向地区から坂下系統への接続一部増便				南木曽町		路線定期運行	201	保神線		○
	502	木曽病院線	⇒南部幹線(坂下系統) ※一部継続							202	馬籠線(観光路線)		
	503	坂下診療所線	⇒南部幹線(坂下系統)							206	妻籠線(観光路線)		○
	504	乗合タクシー★	予約システムなど導入							207	中津川市民病院線		○
木曽町	601	開田高原線	⇒開田幹線						路線不定期運行(予約制)	215	木曽病院線		○
	602	木曾駒高原線	⇒北部幹線(木曾駒系統)					211		蘭線★		○	
	603	三岳・王滝線	⇒西部幹線					212		広瀬線★		○	
	611	巡回福島線	⇒北部幹線(木曾駒系統)※一部継続					213		田立線★		○	
	612	巡回西野線	⇒開田幹線					214		与川・北部線★		○	
	613	巡回日義線	⇒開田地区乗合タクシーへ統合					216		下り谷線★		○	
	614	木曽福島地区乗合タクシー★	予約システムなど導入				区域運行	301		菅線		○	
	615	開田高原地区乗合タクシー★	予約システムなど導入					302		小木曾線		○	
	616	三岳地区乗合タクシー★	予約システムなど導入					311		たんぼぼ号★		○	
	617	日義地区乗合タクシー★	予約システムなど導入					401		巡回バス		○	
	621	木曽温泉線	⇒西部幹線				路線定期運行(一部予約制)	402	田の原線(観光路線)				
	622	日義木曽病院線	⇒北部幹線(数原系統)					501	野尻・須原線		○		
	623	ななまるタクシー★	予約システムなど導入				大桑村	502	野尻・木曽病院線		○		
	631	御岳ロープウェイ線(観光路線)						区域運行	504	乗合タクシー★		○	
								路線定期運行	611	巡回福島線		○	
							木曽町	631	御岳ロープウェイ線(観光路線)				
								614	木曽福島地区乗合タクシー★		○		
			615					開田高原地区乗合タクシー★		○			
			616					三岳地区乗合タクシー★		○			
			617					日義地区乗合タクシー★		○			
			623					ななまるタクシー★		○			

(3) 再編後の体系

(2) に示した 36 路線は下図のような体系になります。4 幹線 7 系統（地域間幹線系統）と 29 路線の地域内路線に再編を図ります。



町村区分	運行態様	No.	路線名	区間・区域	運行事業者	国庫補助対象	
						地域間 幹線系統	地域内フィーダー 系統
広域幹線	A:北部幹線	A01	藪原系統	木曽病院～木祖村役場	おんたけ交通/やぶはらタクシー	○	
		A02	木曽駒系統	木曽病院～大原上	おんたけ交通	○	
	B:開田幹線	B01	－	木曽病院～神田宮前	おんたけ交通	○	
		C01	王滝系統	塩淵・Aコープ～王滝	おんたけ交通	○	
	C:西部幹線	C02	三岳系統	塩淵・Aコープ～三岳交流促進センター	おんたけ交通	○	
		D01	上松系統	木曽福島駅～バス回転場所	おんたけ交通	○	
	D:南部幹線	D02	坂下系統	木曽福島駅～弥栄橋	おんたけ交通	○	
上松町	路線定期運行	102	吉野・焼笹線	中学校北門～焼笹	おんたけタクシー		○
		103	芦島線	上松駅～芦島	おんたけタクシー		○
		104	赤沢線(観光路線)	木曽福島駅～赤沢自然休養林	おんたけ交通		
	区域運行	111	デマンド乗合タクシー	上松町全域	おんたけタクシー		○
南木曽町	路線定期運行	201	保神線	南木曽駅～保神	おんたけ交通 南木曽観光タクシー		○
		202	馬籠線(観光路線)	南木曽駅～馬籠	おんたけ交通		
		206	妻籠線(観光路線)	南木曽駅～妻籠	おんたけ交通		○
	路線不定期運行 (予約制)	207	中津川市民病院線	南木曽駅～中津川市民病院	南木曽観光タクシー		○
		215	木曽病院線	木曽病院～妻籠	南木曽観光タクシー		○
	区域運行	211	蘭線	蘭地区上段	南木曽観光タクシー		○
		212	広瀬線	広瀬地区富貴畑、夏焼	南木曽観光タクシー		○
		213	田立線	田立地区向栗畑、栗畑、大野正兼、塚野	南木曽観光タクシー		○
		214	与川・北部線	与川地区、北部地区	南木曽観光タクシー		○
		216	下り谷線	下り谷、大妻籠地区	南木曽観光タクシー		○
木祖村	路線定期運行	301	菅線	宮の森～辺見屋敷	木祖村(空白地有償)		○
		302	小木曽線	藪原駅～細島	おんたけ交通		○
	区域運行	311	たんぼぼ号	木祖村全域(水木沢・別荘地除く) 木曽町巴淵	やぶはらタクシー		○
王滝村	路線定期運行 (一部予約制)	401	巡回バス	三岳交流促進センター～王滝	王滝村(空白地有償)		○
		402	田の原線(観光路線)	木曽福島駅～御岳田の原	おんたけ交通		
大桑村	路線定期運行	501	野尻・須原線	バス回転場所～川向	おんたけ交通		○
		502	野尻・木曽病院線	木曽福島駅～川向	おんたけ交通		○
	区域運行	504	乗合タクシー	大桑村全域・上松町バス回転場所	南木曽観光タクシー		○
木曽町	路線定期運行	611	巡回福島線	木曽病院～相撲場～木曽病院 (循環)	おんたけタクシー		○
		631	御岳ロープウェイ線 (観光路線)	木曽福島駅～御岳ロープウェイ	おんたけ交通		
	区域運行	614	木曽福島地区乗合タクシー	木曽福島地区	木曽交通		○
		615	開田高原地区乗合タクシー	開田高原地区	おんたけタクシー		○
		616	三岳地区乗合タクシー	三岳地区	おんたけタクシー		○
		617	日義地区乗合タクシー	日義地区	木曽交通		○
		623	ななまるタクシー	木曽町全域	おんたけタクシー/木曽交通		○

3. 利便増進事業の内容(イの事業)

3-1 広域幹線の新設事業

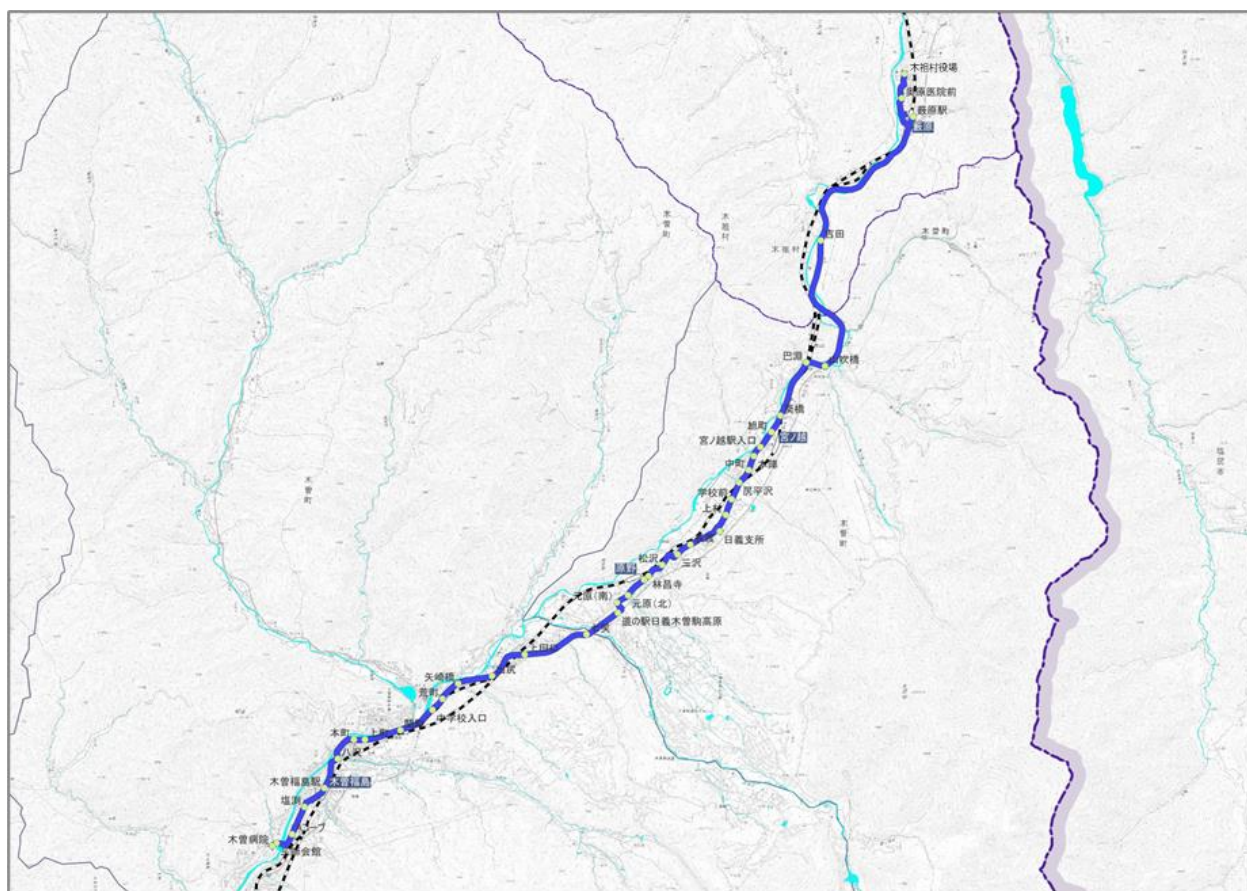
(1) 北部幹線

① 藪原系統(A01)

1) 運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○木祖村で運行している「木曽病院行き福祉タクシー」は、平日1日3往復の運行枠があるが、村民を対象にした予約制の運行であるため、不特定多数の利用に対応していない。途中経路となる木曽町日義地区住民などが利用できない。 ○木曽町で運行している「日義木曽病院線」は、平日上り1便のみの運行で、病院への往路の利便性は有するが、帰路は別のバス路線を利用したうえで「日義地区巡回バス」への乗換利用となっている。 ○日義地区の大半のエリアでは、町の中心部である木曽福島市街地への直通の交通手段がない。JR 中央西線があるものの、日中の普通列車は2時間おきであるなど利便性が低い。鉄道駅からは病院やスーパーまでの距離も遠い。バスで補完する必要性が高い。 【再編後】 ○上記3路線を再編・統合し、定期運行とすることで、通院に関わらず、沿線住民すべてが利用できるバスとなる。宮ノ越、藪原などの中山道の宿場町も経由するため、観光利用なども期待できる。 ○運行本数を平日5往復(10便)程度とし、休日便も新設することで、利便性が大幅に向上する。 ○鉄道との並行路線となるが、鉄道の空き時間を補完するダイヤを組むことで、木曽郡内の南北の交通軸が強化される。 ○「木祖村役場」「藪原駅」「吉田」「巴淵」「道の駅日義木曽駒高原」「木曽福島駅」を結節点とすることで、地域内フィーダー系統等との円滑な乗継環境を確保する。
運行事業者	おんたけ交通 株式会社／やぶはらタクシー 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	地域間幹線系統
起終点	起点：木曽病院 終点：木祖村役場
主たる経由地	木曽福島駅、本町、道の駅日義木曽駒高原、日義支所、宮ノ越駅、巴淵、吉田、藪原駅
キロ程	20.2km
運行日	全日（年末年始は運休）
運行本数	平日：8～10便(上り4～5下り4～5) 土休日：6便(上り3下り3)
使用車両	小型バス（29人乗り程度）
運賃	ゾーン制運賃（4-1に詳述）

2) 運行系統図

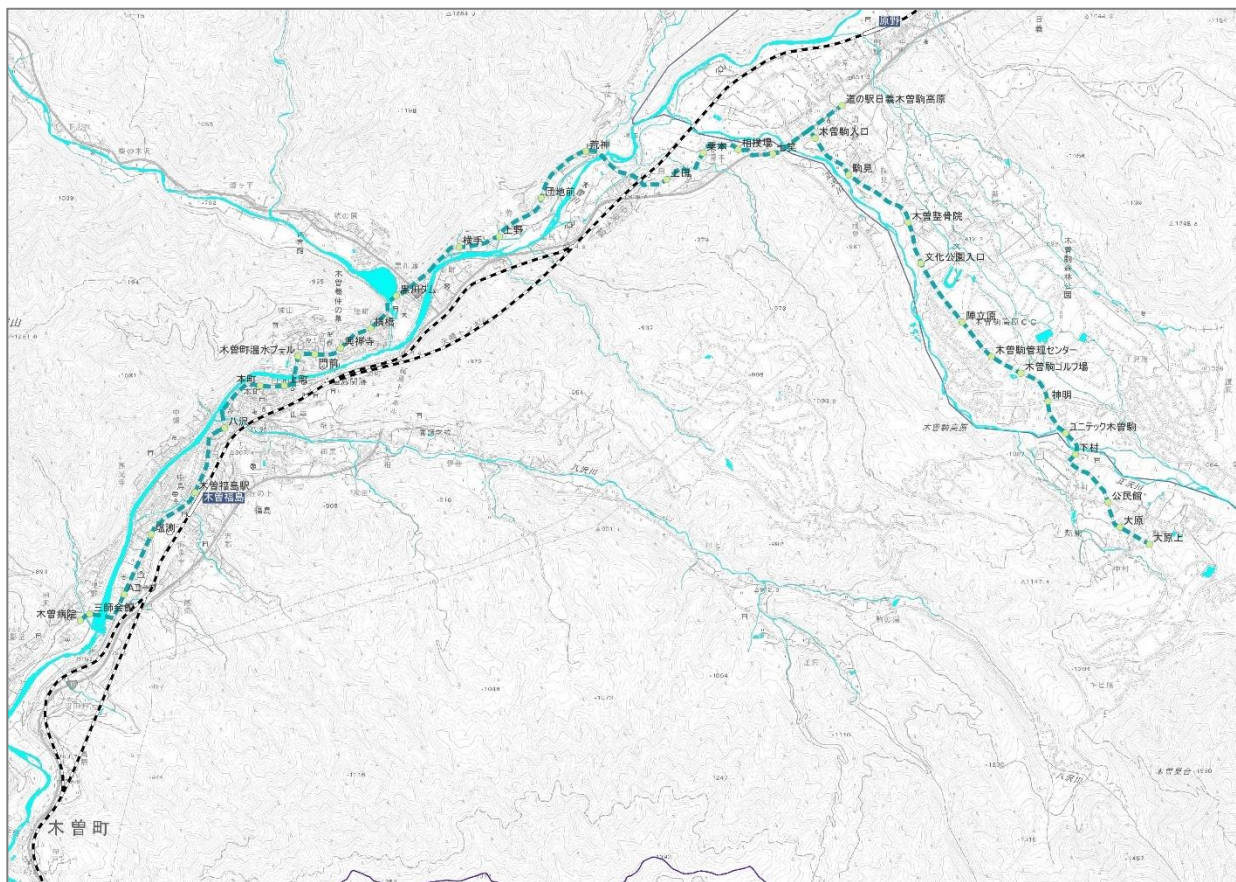


②木曽駒系統(A02)

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○現在の「木曽駒高原線」は、木曽福島市街地と木曽町日義地区を結ぶ主要路線で、木曽町生活交通システムにおいても幹線バスと位置づけて、合併当初より運行している。しかし、観光施設や別荘地の多い木曽駒・大原地区を目的地としているため、日義地区において最も人口が多く、支所（旧村役場）なども立地する旧中山道沿いがカバーできておらず、巡回バスへの乗換利用となっているなど、地区内の格差がみられた。 ○木曽町木曽福島地区では木曽川が市街地内を流れているが、国道 19 号が走る左岸側に公共交通サービスが偏り、右岸側のサービスがやや低い状況にあった。 【再編後】 ○①に掲げた「萩原系統[A01]」の運行により、日義地区内の交通サービスの格差が解消されるとともに、この「木曽駒系統[A02]」が木曽川右岸を運行することで、木曽福島地区内の格差も解消される。 ○「木曽駒系統[A02]」については、平日 21 便から 14 便へ運行便数は減少するものの、通学、通院、買物などのニーズの高い時間帯の運行は確保する。 ○木曽駒入口⇄木曽病院の間でみれば、北部幹線全体として 12 往復程度の運行が確保されることで、地域全体の利便性は高まるといえる。 ○「道の駅日義木曽駒高原」「黒川ダム」「木曽福島駅」を結節点とすることで、地域内フィーダー系統等との円滑な乗継環境を確保する。
運行事業者	おんたけ交通 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	地域間幹線系統
起終点	起点：木曽病院 終点：大原上
主たる経由地	木曽福島駅、本町、横手、相撲場、道の駅日義木曽駒高原、文化公園入口
キロ程	10.5km
運行日	全日（年末年始は運休）
運行本数	平日：14 便（上り 7 下り 7） 土休日：8 便（上り 4 下り 4）
使用車両	小型バス（29 人乗り程度）
運賃	ゾーン制運賃（4-1 に詳述）

2)運行系統図

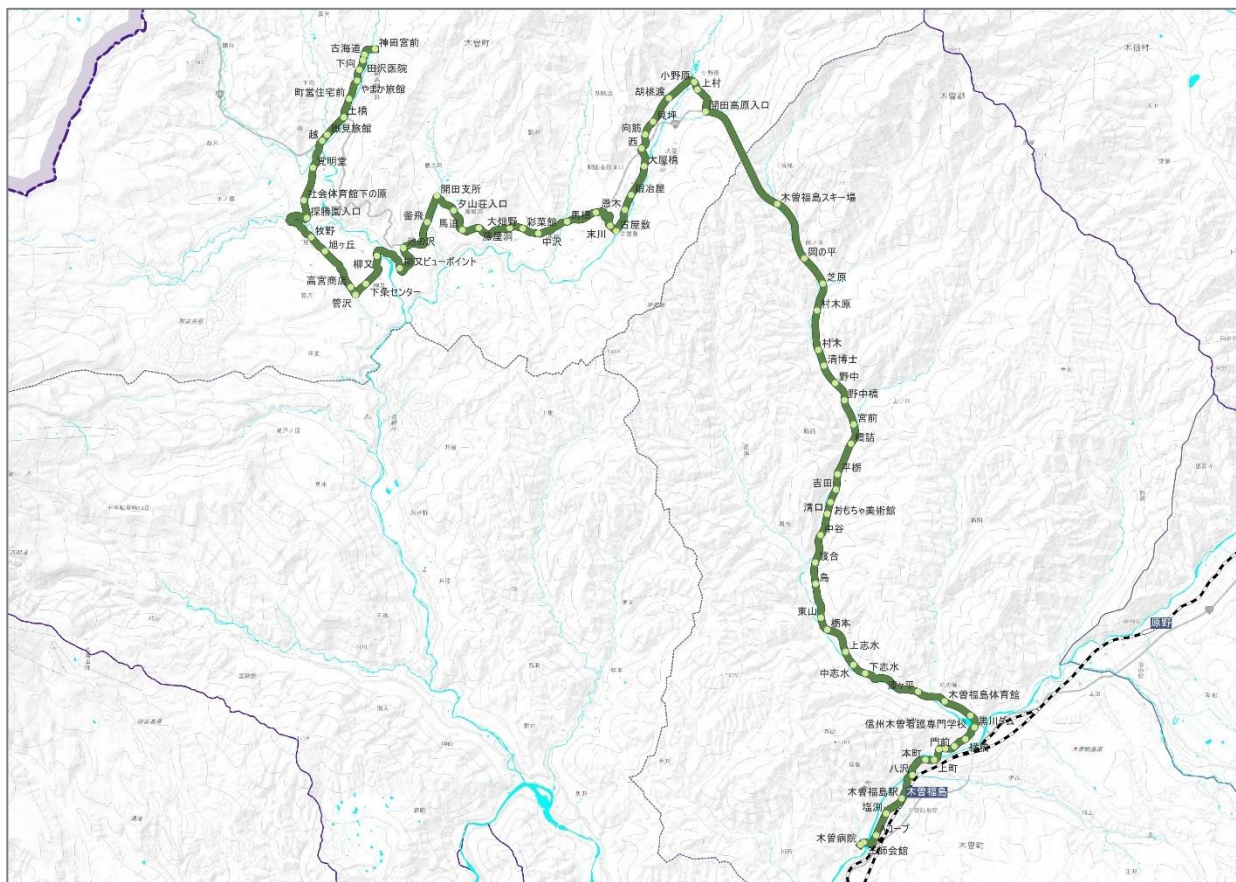


(2) 開田幹線(B01)

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○木曽町で運行している「開田高原線」は、木曽町の合併発足後の平成 18 年に町営のコミュニティバスとして運行を開始したもので、利用者ニーズにあわせて調整を繰り返し、現在に至っている。地域住民の生活移動だけでなく、観光利用も多く、木曽地域内を運行するバスのなかでは最も利用者数の多い路線でもある。 ○日中の便については運行の効率性を図るために、開田支所止まりとしており、以西は「巡回西野線」への乗継ぎ利用となっている。 【再編後】 ○広域幹線としての再編にあたり、「開田高原線」と「巡回西野線」を統合し、すべての便を西野地区までの運行とする。基本的な運行本数は現行通りとする。 ○「開田支所」「渡合」「黒川ダム」「木曽福島駅」を結節点とし、地域内フィーダー系統等との円滑な乗継環境を確保する。
運行事業者	おんたけ交通 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	地域間幹線系統
起終点	起点：木曽病院 終点：神田宮前
主たる経由地	木曽福島駅、本町、おもちゃ美術館、木曽福島スキー場、小野原、古屋敷、管沢、開田支所
キロ程	34.7km
運行日	全日（年末年始は運休）
運行本数	平日：21 便(上り 11 下り 10) 土休日：14 便(上り 7 下り 7)
使用車両	中型バス（57 人乗り程度）
運賃	ゾーン制運賃（4-1 に詳述）

2)運行系統図



(3) 西部幹線

①王滝系統(C01)

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○木曽町で運行している「三岳・王滝線」は、木曽町の合併発足後の平成 18 年に町営のコミュニティバスとして運行を開始したもので、利用者ニーズにあわせて調整を繰り返し、現在に至っている。 ○王滝村と連携しながら運営をしている路線であり、1 日 10.5 往復の運行のうち、王滝行を 7.5 往復としており、その他の便は木曽町三岳地区の黒沢里宮行としている。王滝村では「村営巡回バス」を運行しており、昼間の 2 往復のバスが三岳交流促進センターへの接続を図っている。 ○木曽福島～三岳交流促進センター間は「木曽温泉線」と経路が重複していること、スクール輸送などを兼ねていること、車庫に戻る回送便のルートを経路に組み込んだことで運行体系がやや複雑化している。 ○また、沿線地域全体として人口減少が進行しており、これにあわせて利用者の減少も目立っている。より利用しやすい運行態様や施設整備などが求められる。 【再編後】 ○広域幹線としての再編にあたり、「三岳・王滝線」と「木曽温泉線」を西部幹線に統合するとともに、「王滝系統[C01]」と「三岳系統[C02]」に明確に区分する。 ○「三岳交流促進センター」「木曽福島駅」を結節点とし、地域内フィーダー系統等との円滑な乗継環境を確保する。
運行事業者	おんたけ交通 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	地域間幹線系統
起終点	起点：塩渕・Aコープ 終点：王滝
主たる経由地	木曽福島駅、(一部の便は、黒川ダム)、木曽病院、道の駅三岳、三岳交流促進センター、二子持
キロ程	21.8km
運行日	全日（年末年始は運休）
運行本数	平日：15 便(上り 8 下り 7) 土休日：10 便(上り 5 下り 5)
使用車両	中型バス（57 人乗り程度）
運賃	ゾーン制運賃（4-1 に詳述）

2)運行系統図

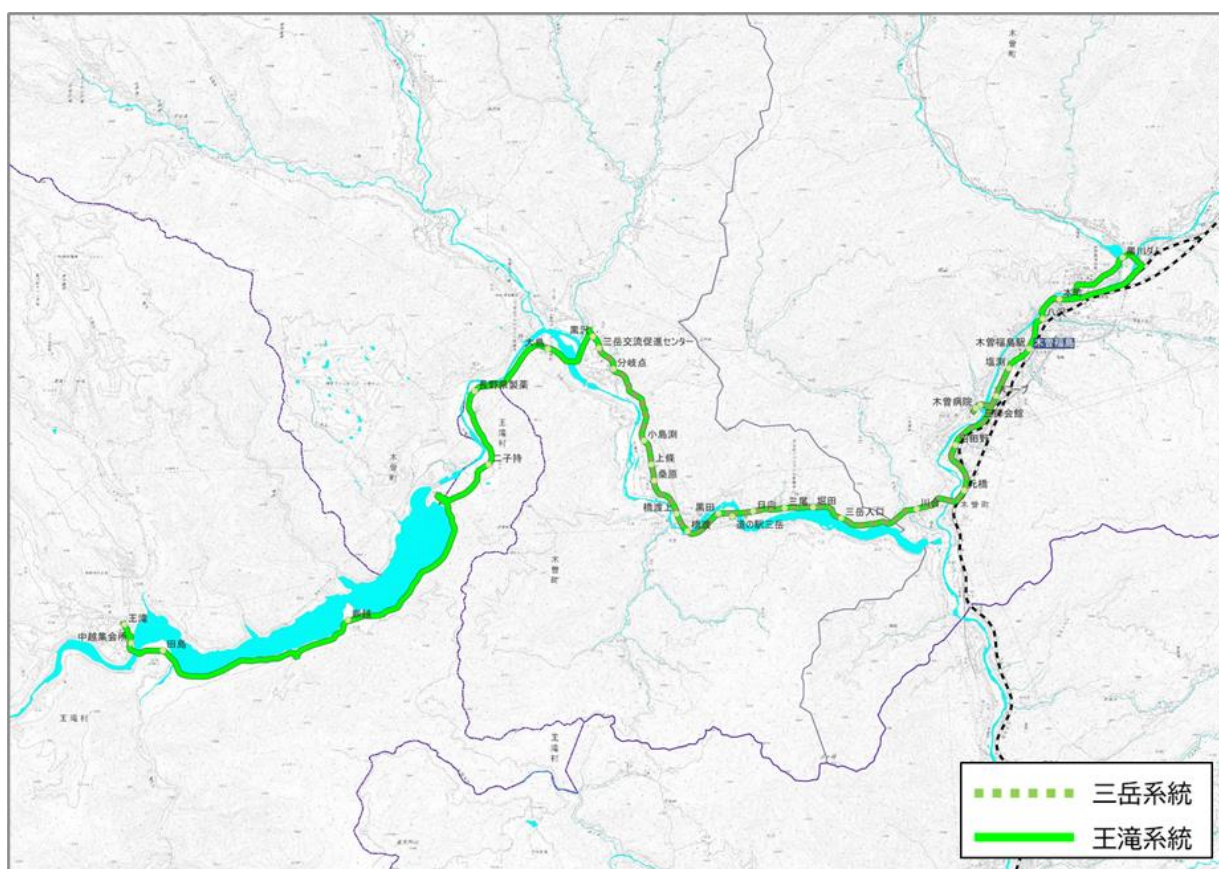
②三岳系統のなかであわせて掲載

②三岳系統(C02)

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	※①王滝系統と同様
運行事業者	おんたけ交通 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	地域間幹線系統
起終点	起点：塩渕・Aコープ 終点：三岳交流促進センター
主たる経由地	木曽福島駅、木曽病院、道の駅三岳
キロ程	9.9km
運行日	全日（年末年始は運休）
運行本数	平日：6便（上り3下り3） 土休日：1便（上り1下り1）
使用車両	中型バス（57人乗り程度）
運賃	ゾーン制運賃（4-1に詳述）

2)運行系統図



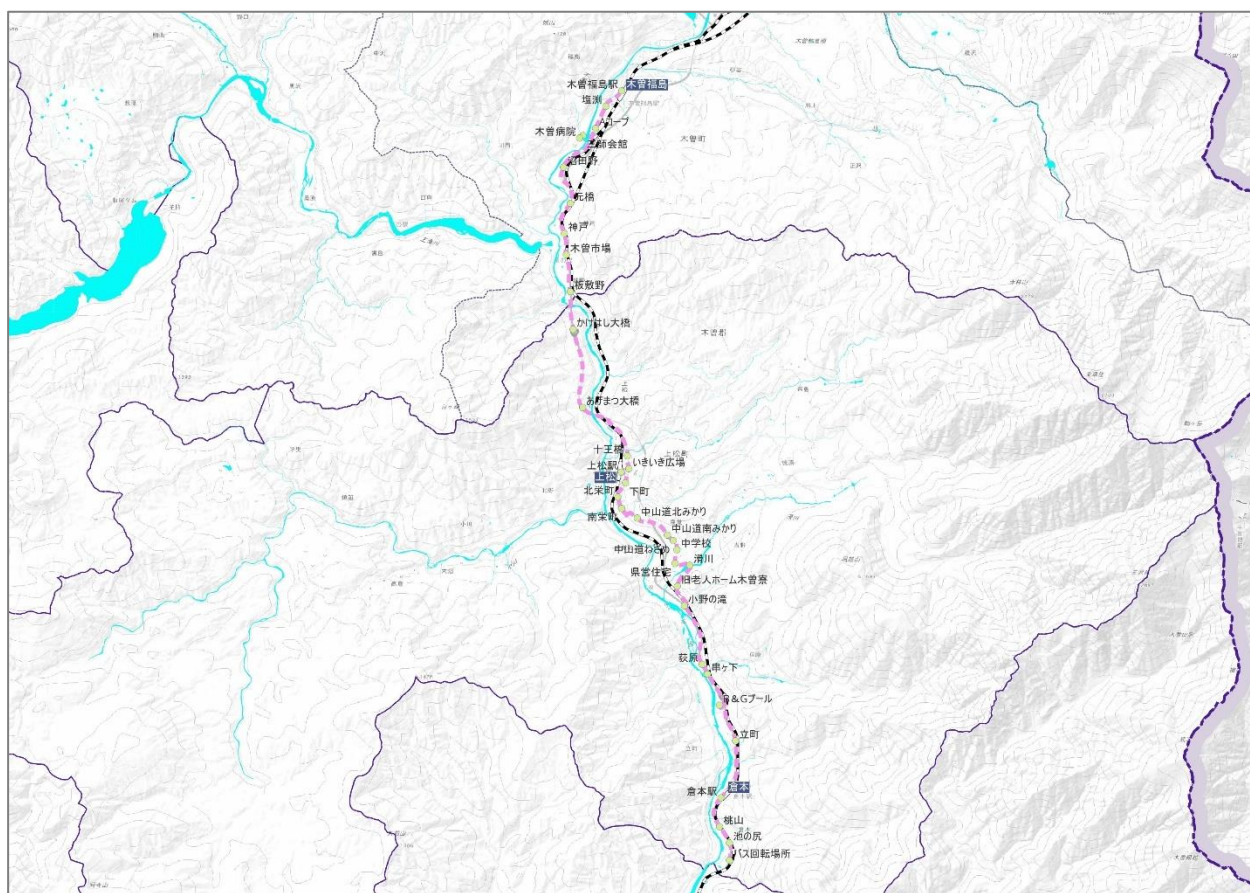
(4) 南部幹線

①上松系統(D01)

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○南部地域においては、郡内唯一の総合病院である木曽病院への通院や福島市街地での買物・用足しなどのために、上松町の「ひのき号倉本線」、大桑村の「木曽病院線」、南木曽町の「木曽病院線(乗合タクシー)」の3路線が重複している。このうち、南木曽町の「木曽病院線(乗合タクシー)」は予約制運行のうえ、1往復の運行に限られている。 ○加えて、県外であるが中津川市の坂下診療所への通院のために大桑村の「坂下診療所線」、南木曽町の「田立線」が重複している。上記と併せて5路線の重複がみられ、非効率である。 ○基本的にこれらの路線は、経由する沿線上の他町村の住民も利用可能ではあるが、一部の路線や一部の便は、他町村からの利用ができない。 ○JR 中央西線が並行しているものの、日中の普通列車は2時間おきであるなど利便性が低い。鉄道駅からは病院やスーパーまでの距離も遠く、バスで補完する必要性が高い。 【再編後】 ○広域幹線としての再編にあたり、上松町の「ひのき号倉本線」、大桑村の「木曽病院線」・「坂下診療所線」、南木曽町の「木曽病院線(乗合タクシー)」・「田立線」を南部幹線に統合するとともに、「上松系統[D01]」と「坂下系統[D02]」に明確に区分する。 ○「上松系統[D01]」が運行を担う木曽福島～上松間の運行本数については、「坂下系統[D02]」及び地域内フィーダー系統の「野尻・木曽病院線(502)」とあわせると平日10往復程度となり、利便性は向上する。 ○「上松駅」「バス回転場所」「木曽福島駅」を結節点とし、地域内フィーダー系統等との円滑な乗継環境を確保する。
運行事業者	おんたけ交通 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	地域間幹線系統
起終点	起点：木曽福島駅 終点：バス回転場所（池の尻）
主たる経由地	木曽病院、木曽市場、上松駅、見帰
キロ程	17.8km
運行日	全日（年末年始は運休）
運行本数	平日：11便(上り6下り5) 土休日：6便(上り3下り3)
使用車両	中型バス（57人乗り程度）
運賃	ゾーン制運賃（4-1に詳述）

2)運行系統図

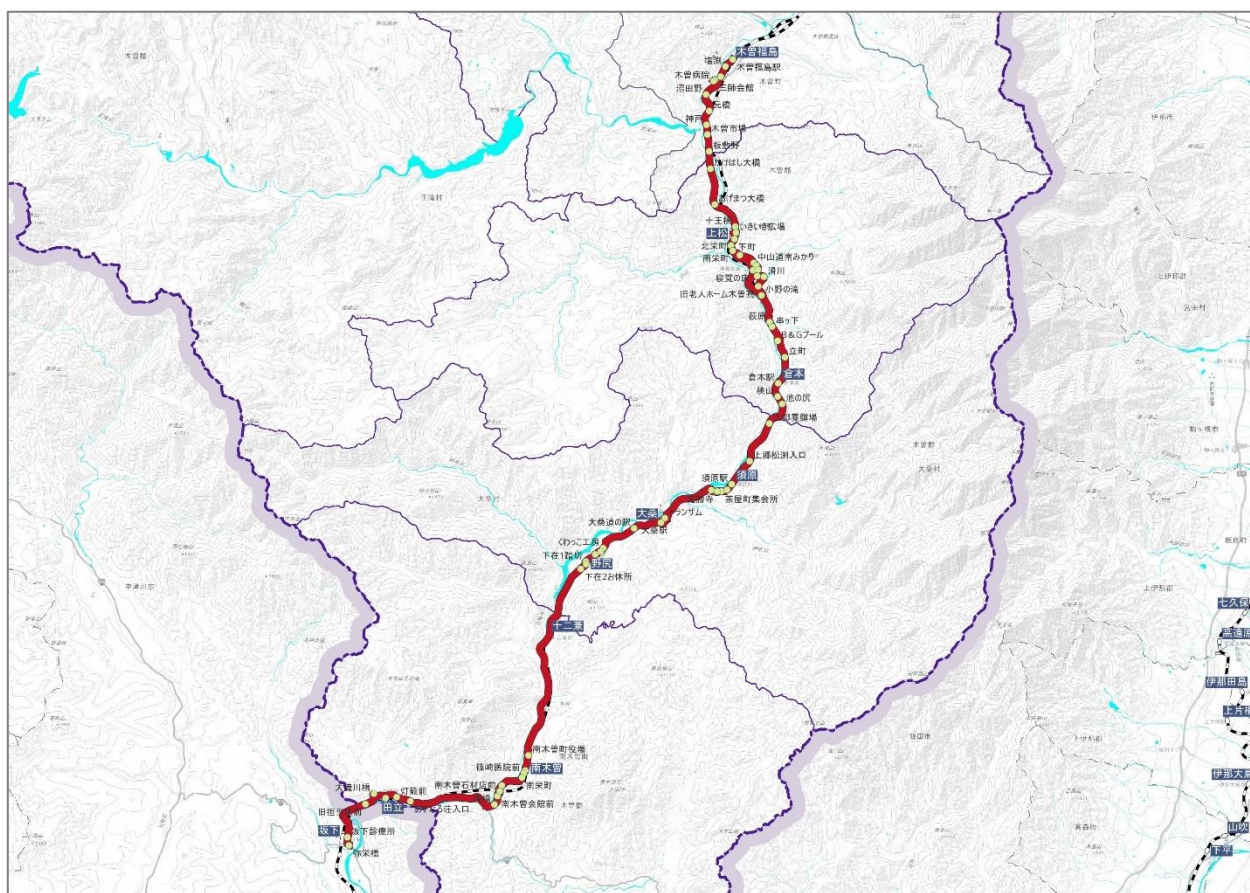


②坂下系統(D02)

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ※①上松系統と同様 【再編後】 ○広域幹線としての再編にあたり、上松町の「ひのき号倉本線」、大桑村の「木曽病院線」・「坂下診療所線」、南木曽町の「木曽病院線(乗合タクシー)」・「田立線」を南部幹線に統合するとともに、上松系統と坂下系統に明確に区分する。 ○「坂下系統[D02]」は、木曽福島から坂下診療所までを直通運行するバスとなるため、多様な利用に対応できる。例えば、上松、須原、野尻、三留野などの中山道の宿場町を経由するため、観光利用なども期待できる。 ○運行本数は、「坂下系統」、地域内フィーダー系統の「野尻・木曽病院線(502)」及び「木曽病院線(215)」とあわせると平日5往復(10便)程度となり、休日便も新設されることで、利便性が大幅に向上する。 ○鉄道との並行路線となるが、鉄道の空き時間を補完するダイヤを組むことで、木曽郡内の南北の交通軸が強化される。 ○JR 中央西線の主要駅を結節点とすることで、地域内フィーダー系統等との円滑な乗継環境を確保する。
運行事業者	おんたけ交通 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	地域間幹線系統
起終点	起点：木曽福島駅 終点：弥栄橋（一部の便は、田立駅）
主たる経由地	木曽病院、木曽市場、上松駅、（一部の便は、見帰）、須原駅、大桑駅、道の駅大桑、野尻駅、南木曽駅、田立駅、坂下診療所
キロ程	47.9km
運行日	全日（年末年始は運休）
運行本数	平日：7～10便(上り3～5下り4～5) 土休日：4便(上り2下り2)
使用車両	小型バス（29人乗り程度）
運賃	ゾーン制運賃（4-1に詳述）

2)運行系統図



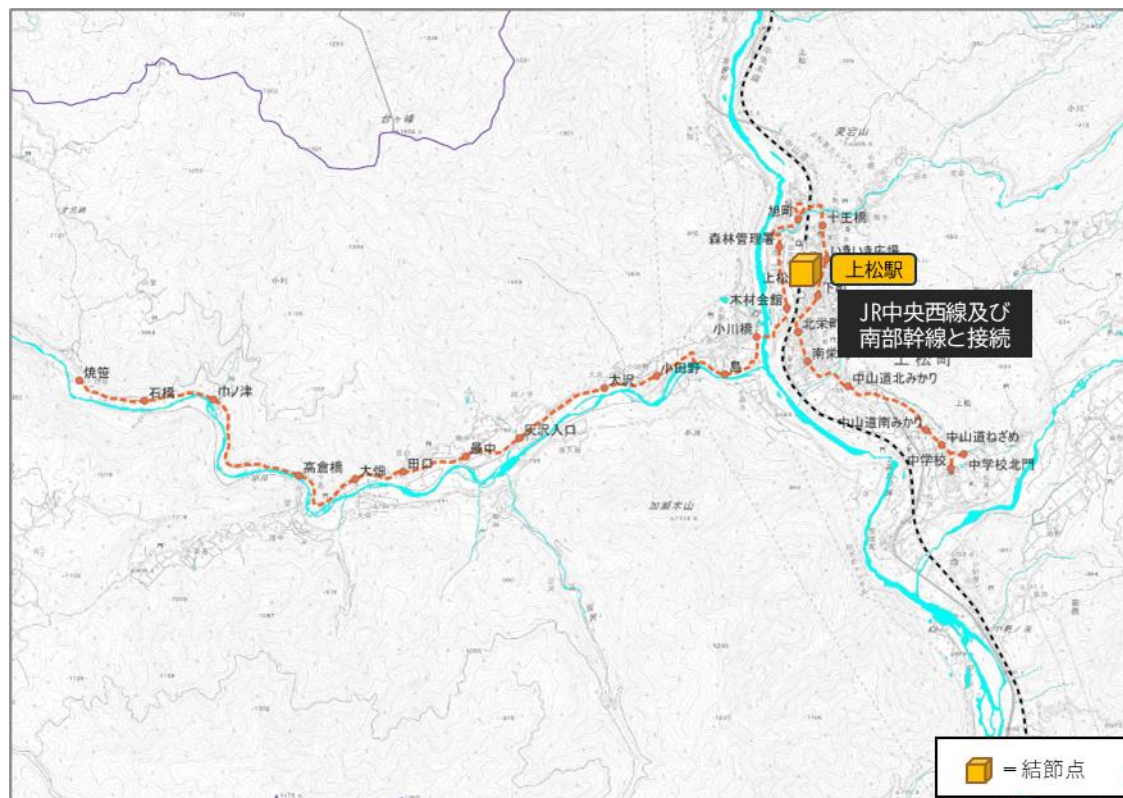
3-2 支線の再編・運行事業

(1) 吉野・焼笹線[102]

1) 運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○スクール混乗便として運行されているが、一般利用はほとんどない。 【再編後】 ○「上松駅」において JR 中央西線及び「南部幹線[D]」への円滑な接続を図ることで一般利用を促進する。 ○上松町では令和 5 年度より、「デマンド乗合タクシー（111）」の実証運行を始めており、将来的にはこの仕組みへの統合を予定している。再編時の令和 7 年 10 月時点においては、移行期間中であるため、当該路線の運行を継続するが、計画期間中には完全に移行する見込みである。
運行事業者	おんたけタクシー 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
起終点	起点：中学校北門 終点：焼笹
主たる経由地	上松駅
キロ程	10.7km
運行日	平日（祝日及び小中学校の長期休暇期間中は運休）
運行本数	2 便（水曜日のみ 3 便）
使用車両	小型バス（15 人乗り程度）
運賃	200 円（均一運賃）

2) 運行系統図



(2) 芦島線[103]

1) 運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○人口減少、高齢化に伴い、利用者は年々減少傾向にある。 【再編後】 ○「上松駅」において JR 中央西線及び「南部幹線[D]」への円滑な接続を図ることで一般利用を促進する。 ○上松町では令和 5 年度より、「デマンド乗合タクシー（111）」の実証運行を始めており、将来的にはこの仕組みへの統合を予定している。再編時の令和 7 年 10 月時点においては、移行期間中であるため、当該路線の運行を継続するが、計画期間中には完全に移行する見込みである。
運行事業者	おんたけタクシー 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
起終点	起点：上松駅 終点：芦島
主たる経由地	健康センター、公民館
キロ程	6.4km
運行日	月曜・金曜のみ（祝日・年末年始は運休）
運行本数	4 便
使用車両	小型バス（15 人乗り程度）
運賃	200 円（均一運賃）

2) 運行系統図

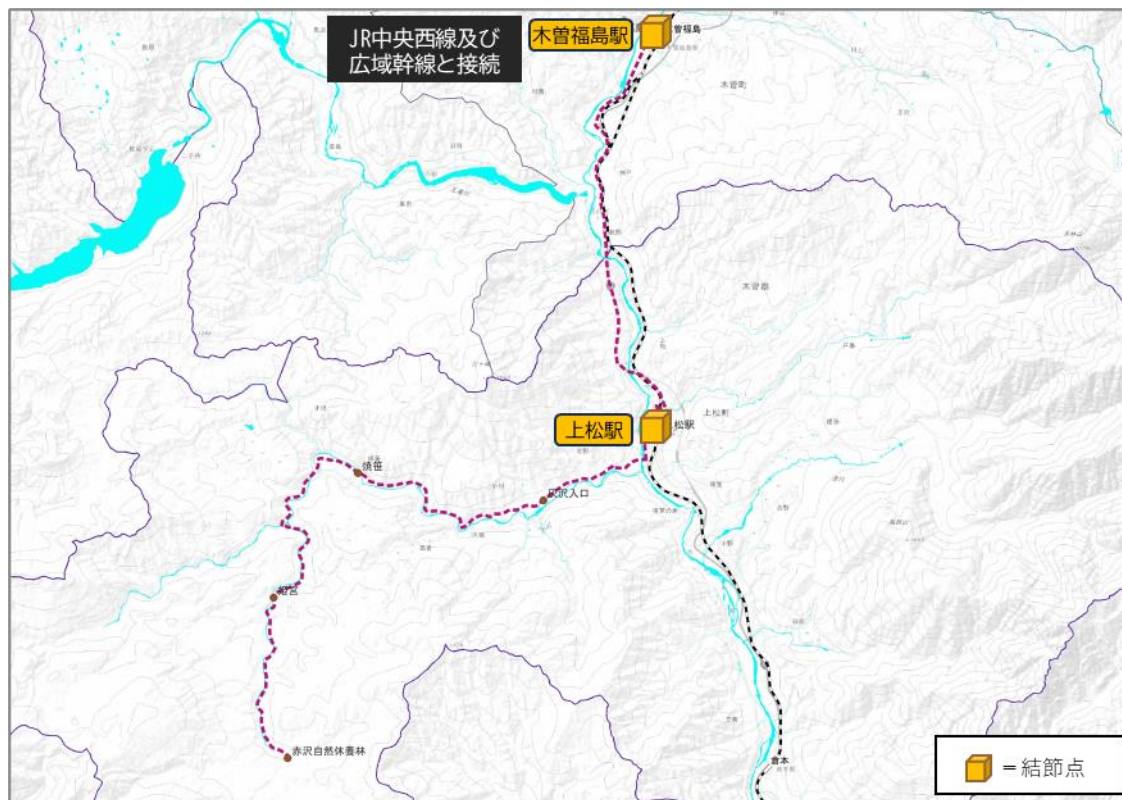


(3) 赤沢線[104]

1) 運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○上松町の観光拠点である赤沢自然休養林へアクセスするバス路線。 ○かつては一定の収益があったが、コロナ禍による利用者の減少で、令和6年度時点では、採算ラインを割り込んでいる状況にある。 【再編後】 ○「木曽福島駅」及び「上松駅」において JR 中央西線との円滑な接続を図る。 ○加えて、広域幹線との連携により、観光利用の促進を図る。
運行事業者	おんたけ交通 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	—
起終点	起点：木曽福島駅 終点：赤沢自然休養林
主たる経由地	上松駅
キロ程	23.2km
運行日	季節運行（4月下旬～11月上旬）
運行本数	期間中平日：6便 期間中土休日：8便
使用車両	中型バス（57人乗り程度）
運賃	木曽福島駅～赤沢自然休養林 片道1,500円 往復2,800円

2) 運行系統図

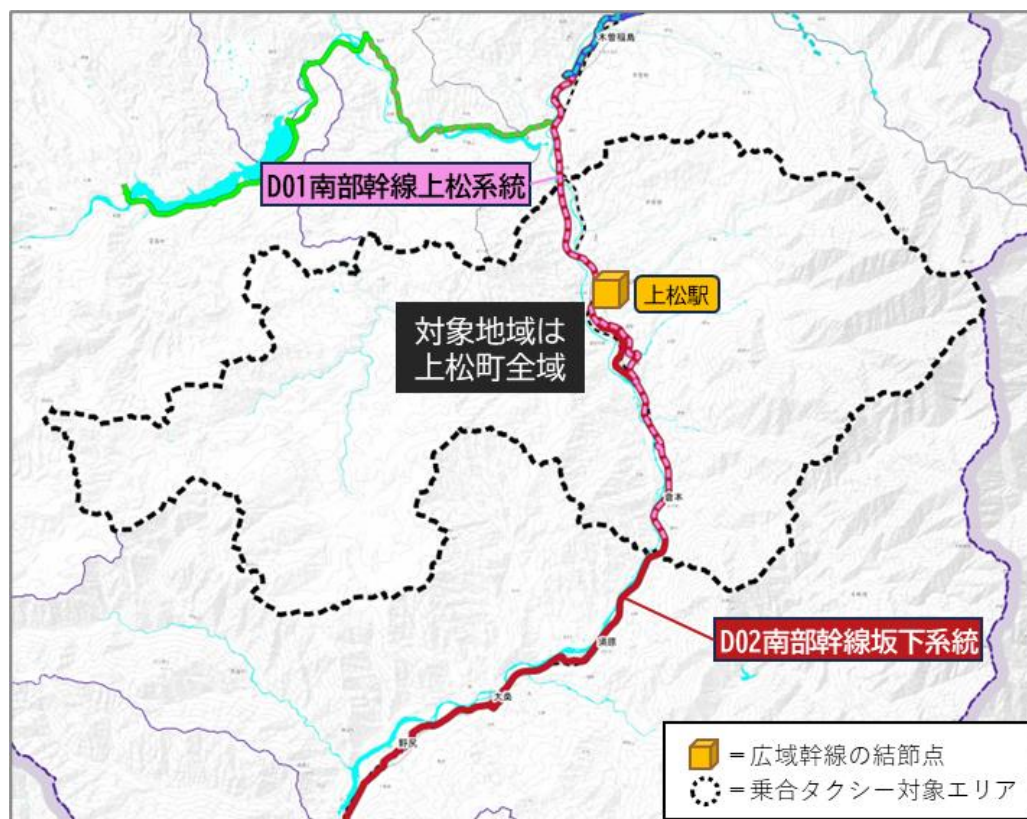


(4) デマンド乗合タクシー[111]

1) 運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○令和 5 年度より実証運行として一部区域で導入を行い、令和 6 年度からは対象地域を町内全域に拡大したが、「吉野・焼笹線」、「芦島線」と施策が重複している。令和 7 年 3 月時点では、暫定移行期間と位置づけている。 【再編後】 ○町内の主たる生活の足として、本事業への一本化を進めるとともに、利便性の向上を図る。 ○具体的には、上松駅での結節性を高めるほか、予約システムの導入を図る。
運行事業者	おんたけタクシー 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 区域運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
運行エリア	上松町全域
結節点	上松駅
運行日	火曜、水曜、木曜（祝日・年末年始は運休）
運行台数	最大 2 台
使用車両	タクシー車両（主にセダン型 4 人乗り）
運賃	500 円（均一運賃）

2) 運行系統図

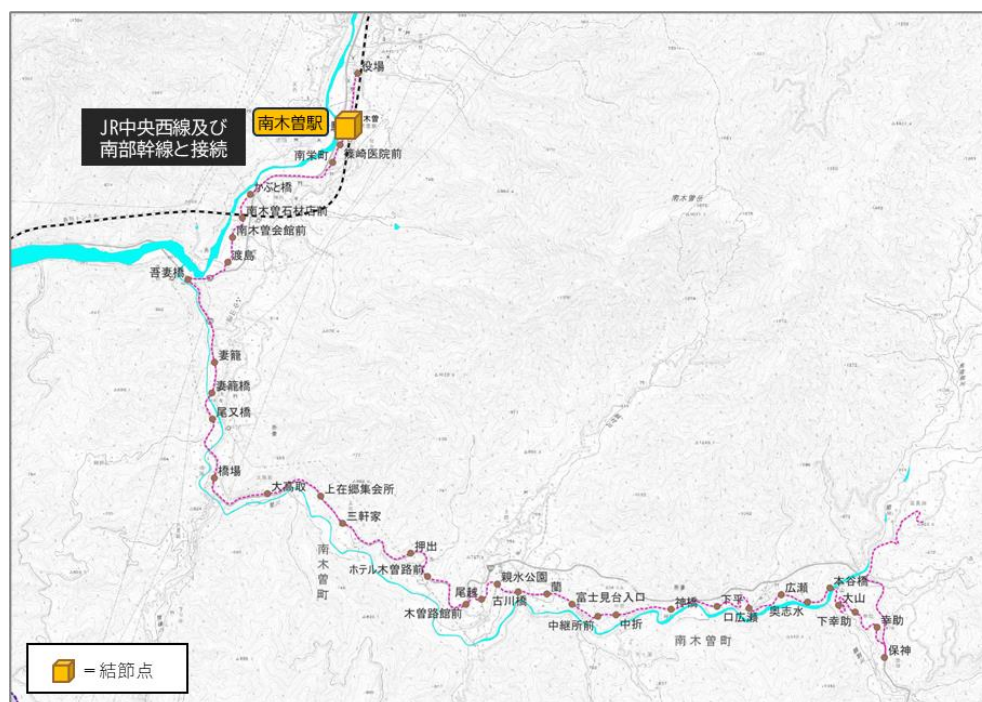


(5) 保神線[201]

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○町の中心部から南東部の居住区である吾妻、蘭、保神などを結ぶ路線。 ○町の観光拠点である妻籠宿を経由するため、観光路線としての位置づけも強い。朝夕は小中学校のスクールバスの機能ももつ。 ○中型バスで運行しているが、妻籠宿以東においては、利用者が限られ、中型バスは必要ない状況にある。一部道路も狭いため、運行に支障がある。 【再編後】 ○「南木曽駅」において JR 中央西線及び「南部幹線[D]」への円滑な接続を図ることで、一般利用を促進する。 ○日中の便について、車両をダウンサイジングすることで、住民の需要に対応する。妻籠から南木曽駅間の観光ニーズについては、新たに「妻籠線（206）」を運行することで利便性を高める。
運行事業者	おんたけ交通株式会社(朝夕) 株式会社南木曽観光タクシー(日中)
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
起終点	起点：保神 終点：南木曽駅
主たる経由地	広瀬、蘭、妻籠、南木曽会館前
キロ程	14.4km（中学校行）、15.4km（小学校行）
運行日	毎日
運行本数	平日：6 便 土休日：6 便（朝夕＝おんたけ交通） 平日：6 便 土休日：6 便（日中＝南木曽観光タクシー）
使用車両	中型バス（57 人乗り程度）（朝夕＝おんたけ交通） マイクロバス・ハイエース（日中＝南木曽観光タクシー）
運賃	300 円（均一運賃）

2)運行系統図



(6) 馬籠線[202]

1) 運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○南木曽駅から町の観光拠点である妻籠宿を經由し、次の中山道の宿場町である中津川市の馬籠宿に至る観光路線。 ○同区間の中山道は、訪日外国人旅行者に人気のトレッキングコースとなっており、しばしば定員を超過し、増便が必要となっている。 【再編後】 ○「南木曽駅」において JR 中央西線及び「南部幹線[D]」への円滑な接続を図ることで、観光利用を促進する。 ○新たに運行を開始する「妻籠線（206）」との連携を図り、妻籠への利用者を分散する。
運行事業者	おんたけ交通 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	—
起終点	起点：馬籠 終点：南木曽駅
主たる経由地	馬籠、妻籠、南木曽会館前
キロ程	15.7km
運行日	毎日
運行本数	8 便（繁忙期ゴールデンウィーク・夏休み＝10 便）
使用車両	中型バス（57 人乗り程度）または大型バス（75 人乗り）
運賃	300～800 円（距離制運賃）

2) 運行系統図

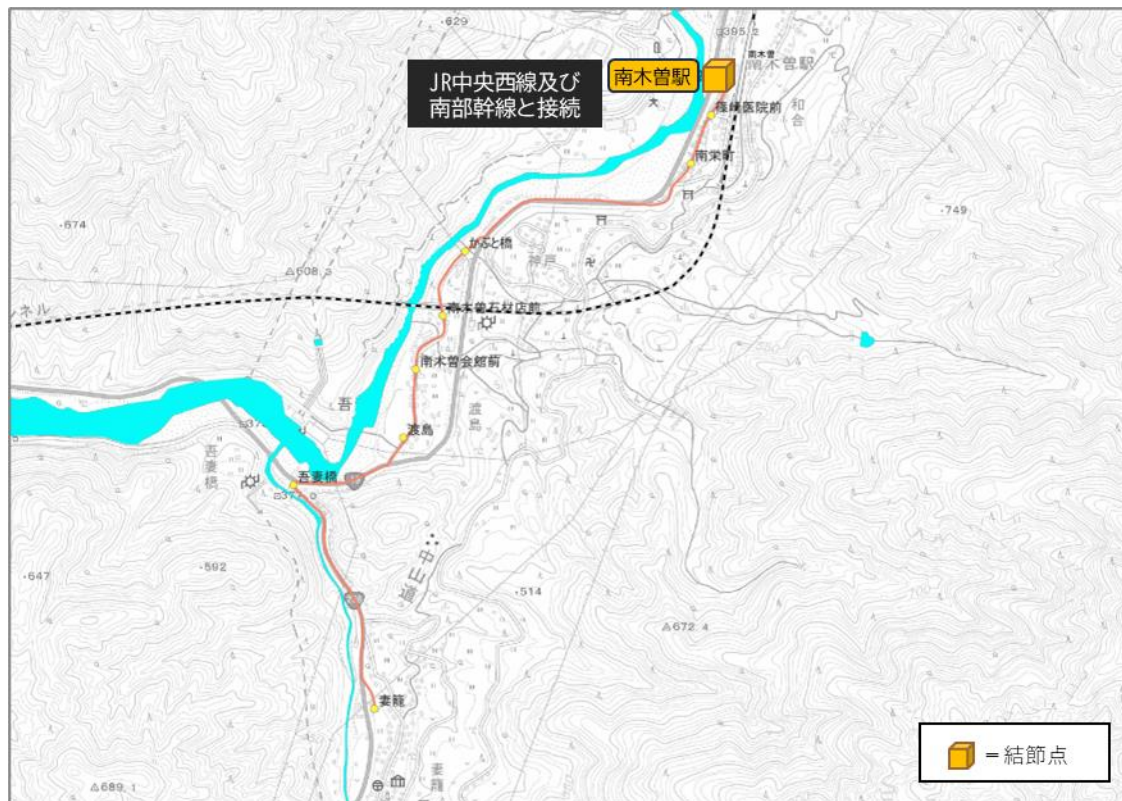


(7) 妻籠線[206](新設)

1) 運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○再編前より運行されている「保神線」について、観光需要と生活需要を区分する必要があるという課題がある。 【再編後】 ○南木曽駅から町の観光拠点である妻籠宿を結ぶ観光需要に特化させた路線として新たに運行を開始する。 ○「南木曽駅」において JR 中央西線との円滑な接続を図る。 ○加えて、「南部幹線[D]」への円滑な接続を図ることで観光利用を促進する。
運行事業者	おんたけ交通 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
起終点	起点：妻籠 終点：南木曽駅
主たる経由地	南木曽会館前
キロ程	4.0km
運行日	毎日
運行本数	6 便
使用車両	中型バス（57 人乗り程度）
運賃	※運賃協議対象

2) 運行系統図

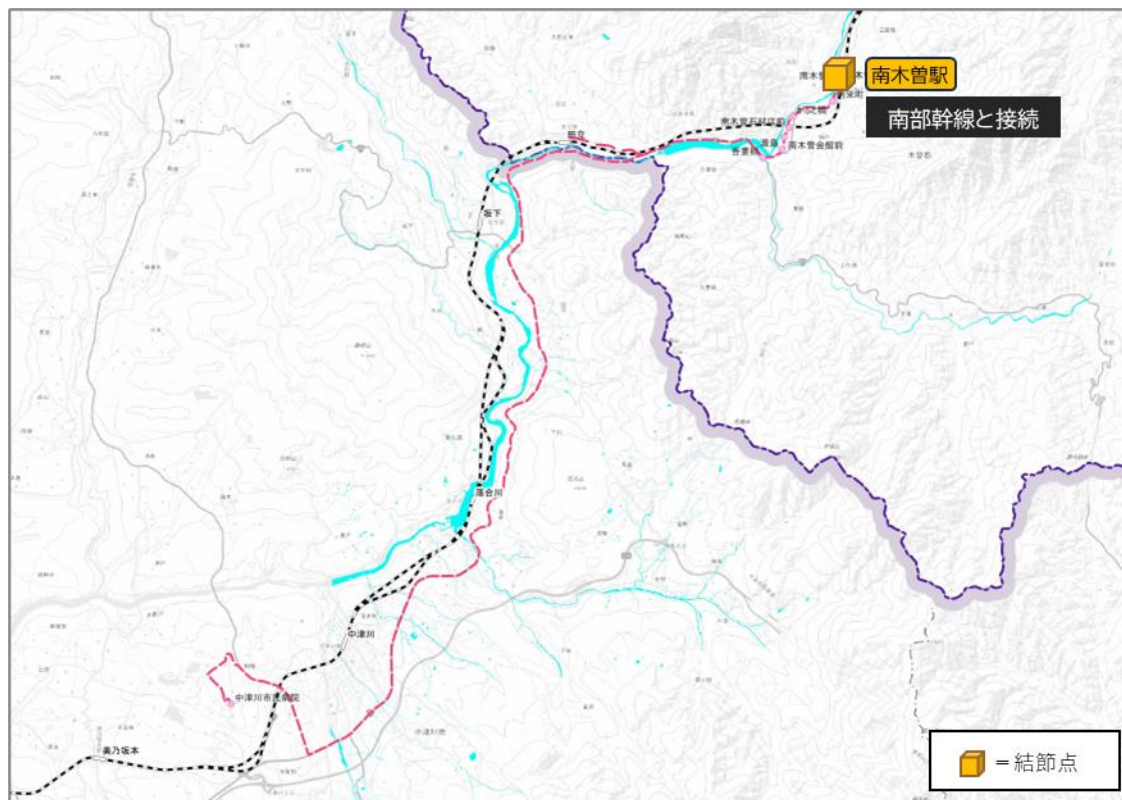


(8) 中津川市民病院線[207](新設)

1) 運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○坂下病院が診療所に移行したことに伴い、診療科等によっては中津川市民病院へ通院する必要性が生じており、住民からの要望も出されている。 【再編後】 ○木曽地域住民の中津川市民病院への通院ニーズに対応して運行する。 ○中津川市内では、市民病院以外に停留所は設けず、実質的に木曽地域の住民の利用に限定した路線とする。 ○「南木曽駅」において「南部幹線[D]」との円滑な接続を図ることで、南木曽町以北の住民の利用にも対応する。 ○予約システムを導入し、利便性の向上を図る。
運行事業者	株式会社 南木曽観光タクシー
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線不定期運行（予約制）
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
起終点	起点：南木曽駅 終点：中津川市民病院
主たる経由地	南木曽会館前、田立駅
キロ程	30.0km
運行日	週3日程度（年末年始は運休）
運行本数	2便
使用車両	タクシー車両（セダン車両またはジャンボタクシー）
運賃	※運賃協議対象

2) 運行系統図

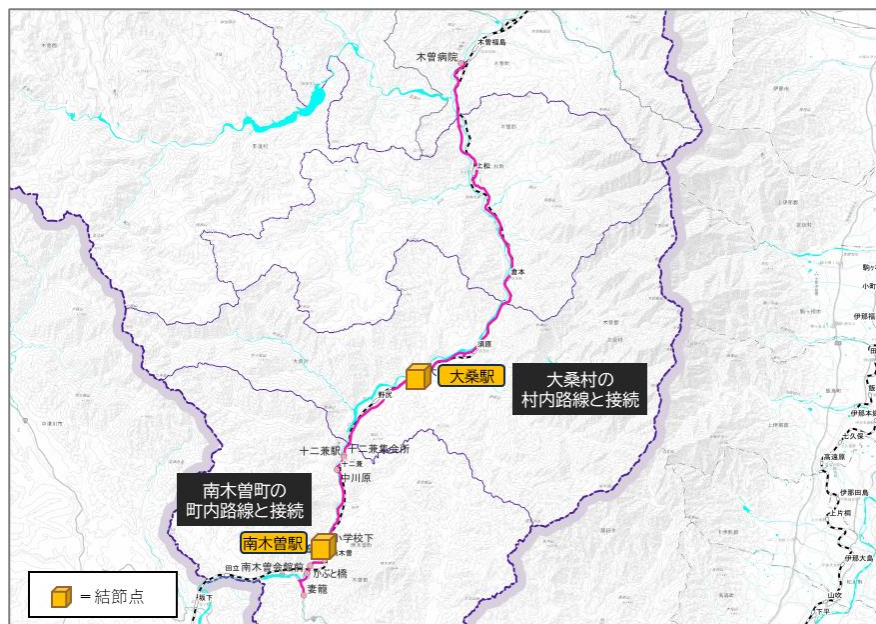


(9) 木曽病院線[215]

1) 運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○再編前より運行している木曽病院連絡線については、他路線と重複していることから、本再編事業にあたり、「南部幹線坂下系統[D02]」として統合するべく調整を進めてきた経緯がある。 【再編後】 ○再編における調整過程で、運行事業者側の車両及び人員繰りから、当初予定していた「坂下系統[D02]」上り1便の運行が難しく、再編当初の令和7年10月以降当面の間は、再編前の運行を続けることとした。 ○運行事業者側の体制が整った段階で、「坂下系統[D02]」への統合を図っていく。 ○「南木曽駅」及び「大桑駅」を結節点とし、地域内フィーダー系統等との円滑な乗継環境を確保する。 ○予約システムを新たに導入し、利便性の向上を図る。
運行事業者	株式会社 南木曽観光タクシー
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線不定期運行（予約制）
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
起終点	起点：妻籠 終点：木曽病院
主たる経由地	南木曽駅、大桑駅
キロ程	41.2km
運行日	平日（年末年始は運休）
運行本数	2 便
使用車両	タクシー車両（セダン車両またはジャンボタクシー）
運賃	※運賃協議対象

2) 運行系統図

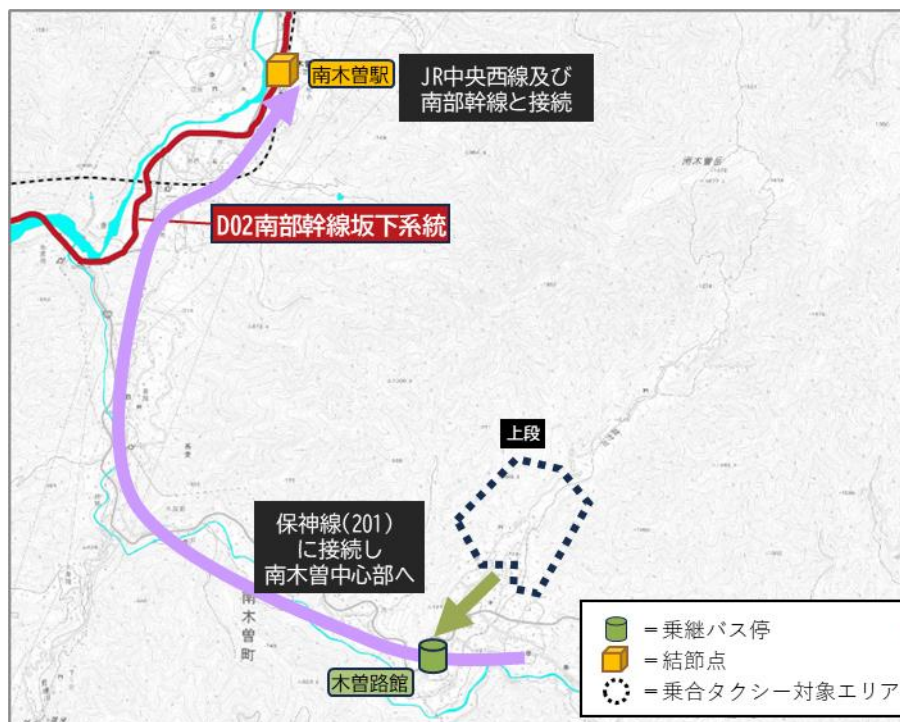


(10) 蘭線[211]

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○町南東部の蘭地区の住民の生活の足として乗合タクシーを運行。 ○仕組みとしては整えてあるが、利用は低調である。 【再編後】 ○木曽路館バス停で「保神線(201)」に乗り継ぐことで、「南木曽駅」での結節性を高めるほか、予約システムを導入し、利便性の向上を図る。
運行事業者	株式会社 南木曽観光タクシー
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 区域運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
運行エリア	南木曽町蘭地区上段（下図の通り）
結節点	南木曽駅
運行日	平日（年末年始は運休）
運行台数	1 台
使用車両	タクシー車両（主にセダン型4人乗り）
運賃	500 円（均一運賃）

2)運行系統図

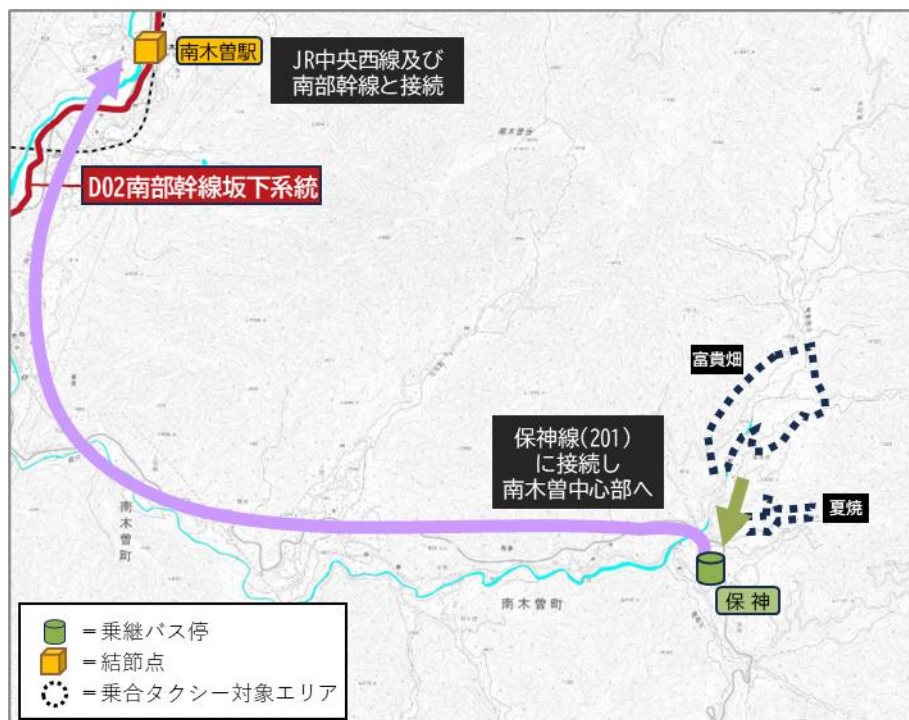


(11) 広瀬線[212]

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○町南東部の広瀬地区の住民の生活の足として乗合タクシーを運行。 ○仕組みとしては整えてあるが、利用は低調である。 【再編後】 ○保神バス停で「保神線(201)」に乗り継ぐことで、「南木曽駅」での結節性を高めるほか、予約システムを導入し、利便性の向上を図る。
運行事業者	株式会社 南木曽観光タクシー
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 区域運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
運行エリア	南木曽町広瀬地区富貴畑、夏焼（下図の通り）
結節点	南木曽駅
運行日	平日（年末年始は運休）
運行台数	1 台
使用車両	タクシー車両（主にセダン型4人乗り）
運賃	500 円（均一運賃）

2)運行系統図

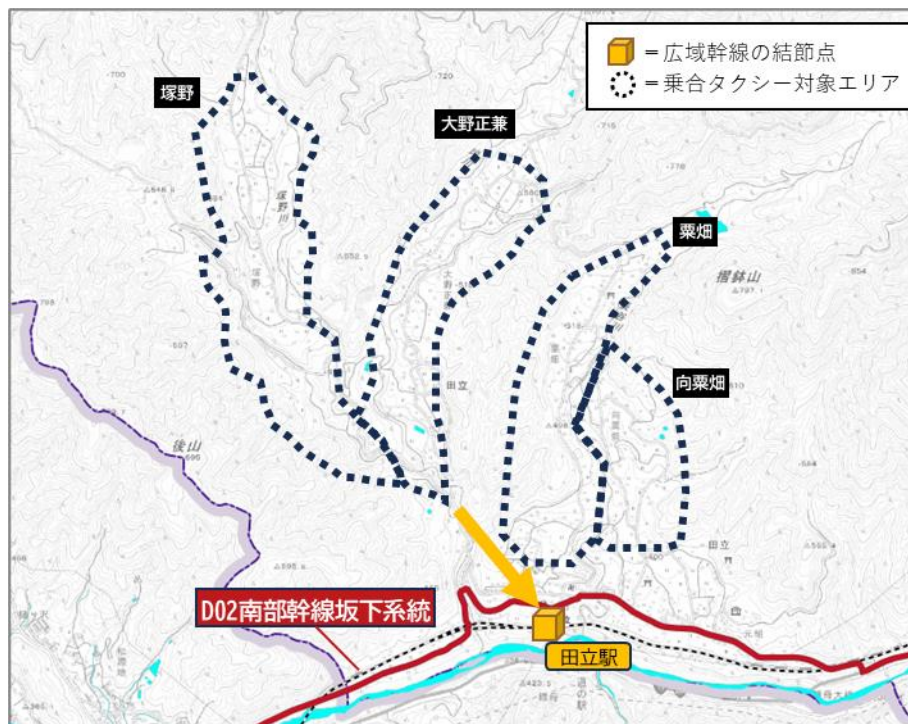


(12) 田立線[213]

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○町南西部の田立地区の住民の生活の足として乗合タクシーを運行。 ○仕組みとしては整えてあるが、利用は低調である。 【再編後】 ○「田立駅」での結節性を高めるほか、予約システムを導入し、利便性の向上を図る。
運行事業者	株式会社 南木曾観光タクシー
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 区域運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
運行エリア	南木曾町田立地区 向栗畑、栗畑、大野正兼、塚野地区（下図の通り）
結節点	田立駅
運行日	平日（年末年始は運休）
運行台数	1 台
使用車両	タクシー車両（主にセダン型4人乗り）
運賃	500 円（均一運賃）

2)運行系統図

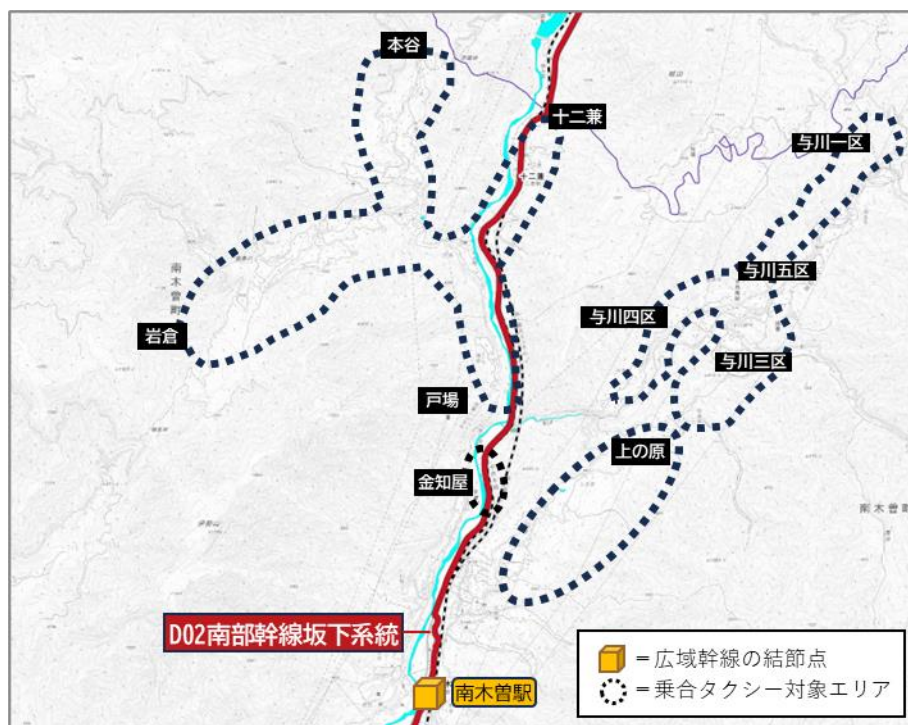


(13) 与川・北部線[214]

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○町北部の与川地区・北部地区の住民の生活の足として乗合タクシーを運行。 【再編後】 ○「南木曽駅」での結節性を高めるほか、予約システムを導入し、利便性の向上を図る。
運行事業者	株式会社 南木曽観光タクシー
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 区域運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
運行エリア	南木曽町与川地区、北部地区（下図の通り）
結節点	南木曽駅
運行日	平日（年末年始は運休）
運行台数	1 台
使用車両	タクシー車両（主にセダン型4人乗り）
運賃	500 円（均一運賃）

2)運行系統図

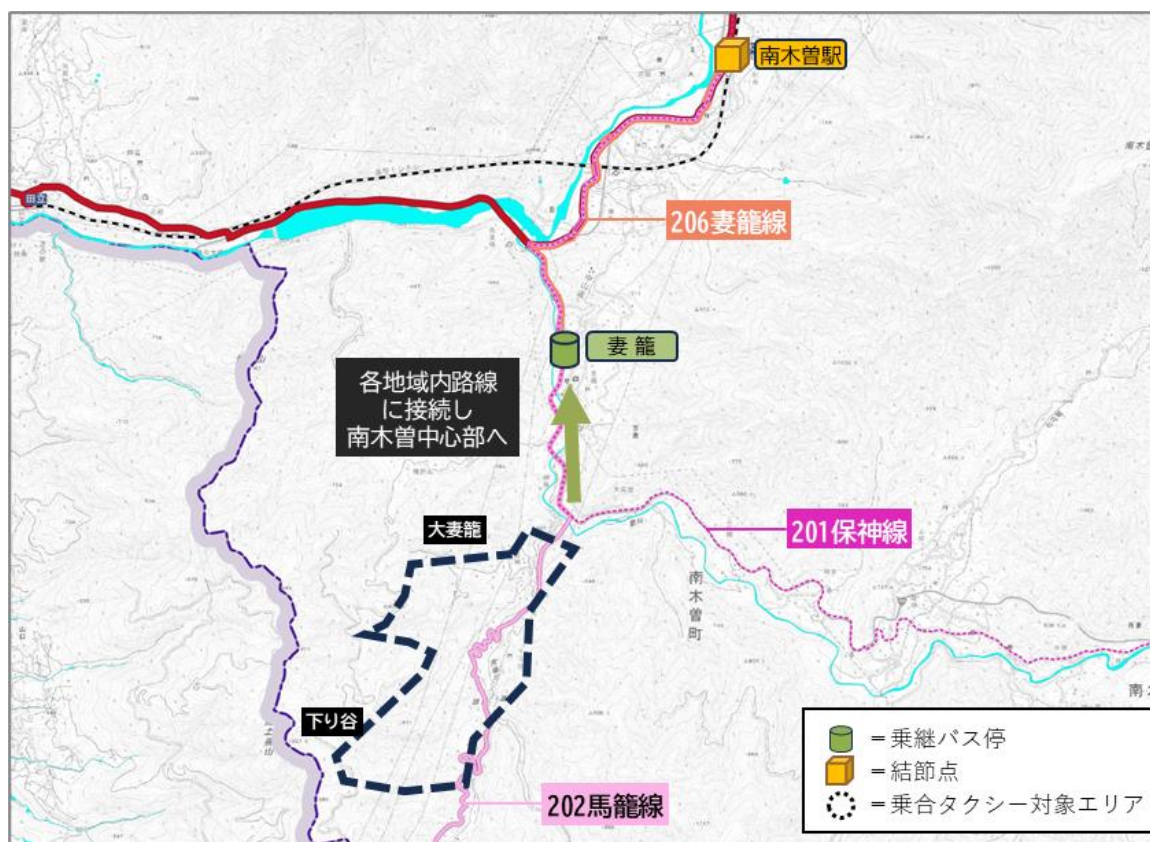


(14) 下り谷線[216](新設)

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○町では、路線定期運行のバスのない地区に対して、乗合タクシーの導入を進めているが、町南部の大妻籠、下り谷地区については、再編前の段階においてこの仕組みが導入されていない。 【再編後】 ○妻籠バス停で「保神線(201)」、「馬籠線(202)」、「妻籠線(206)」に乗り継ぐことで、「南木曽駅」での結節性を高めるほか、予約システムを導入し、利便性の向上を図る。
運行事業者	株式会社 南木曽観光タクシー
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 区域運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
運行エリア	南木曽町下り谷、大妻籠地区（下図の通り）
結節点	南木曽駅
運行日	平日（年末年始は運休）
運行台数	1 台
使用車両	タクシー車両（主にセダン型4人乗り）
運賃	※運賃協議対象

2)運行系統図

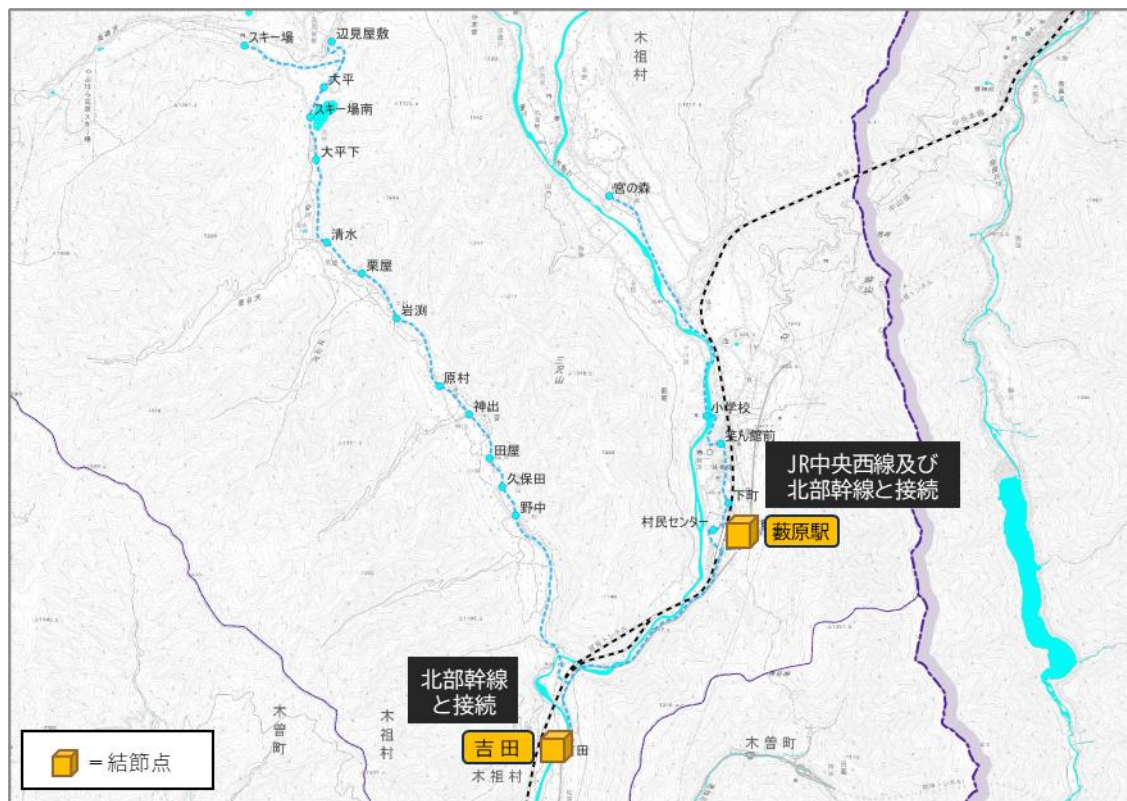


(15) 菅線[301]

1) 運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○再編前より運行を続けている村内路線であるが、広域拠点である木曽福島方面への連絡は基本的には藪原駅からの鉄道利用であり、日中は本数が少なく支障があった。 【再編後】 ○「北部幹線藪原系統[A01]」が新設されることで、鉄道に加えて、同バス路線の利用も可能となる。 ○「藪原駅」及び「吉田」において JR 中央西線及び「藪原系統[A01]」への円滑な接続を図ることで、一般利用を促進する。
運行事業者	木祖村（やぶはらタクシー(株)に運行委託）
事業種別・運行態様	自家用有償旅客運送（市町村有償運送）
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
起終点	起点：辺見屋敷 終点：宮の森
主たる経由地	やぶはらスキー場、吉田、藪原駅、木祖村役場
キロ程	13.3km
運行日	平日（年末年始は運休）
運行本数	7 便
使用車両	ワゴン車（14 人乗り）
運賃	100 円（均一運賃）

2) 運行系統図

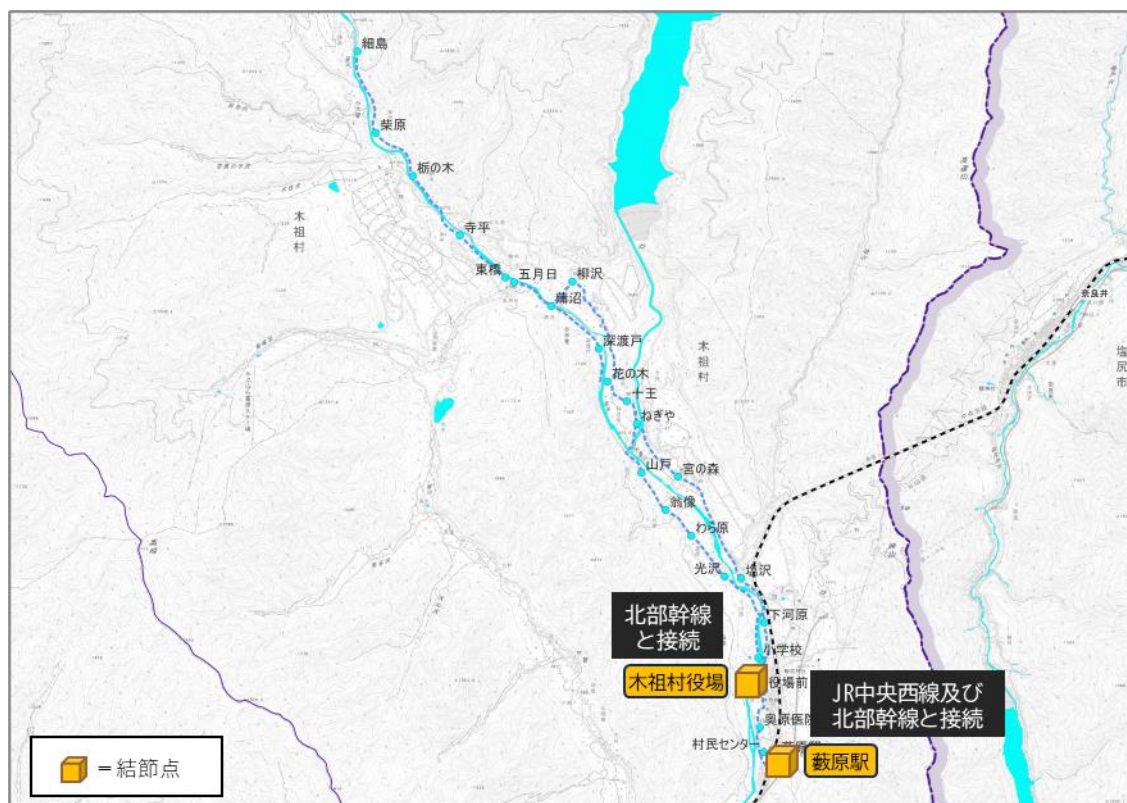


(16) 小木曽線[302]

1) 運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○再編前より運行を続けている村内路線であるが、広域拠点である木曽福島方面への連絡は基本的には藪原駅からの鉄道利用であり、日中は本数が少なく支障があった。 【再編後】 ○「北部幹線藪原系統[A01]」が新設されることで、鉄道に加えて、同バス路線の利用も可能となる。 ○「木祖村役場」及び「藪原駅」において JR 中央西線及び「藪原系統[A01]」への円滑な接続を図ることで、一般利用を促進する。
運行事業者	おんたけ交通 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
起終点	起点：細島 終点：藪原駅
主たる経由地	宮の森、塩沢、木祖村役場
キロ程	13.3km
運行日	平日（年末年始は運休）
運行本数	9 便
使用車両	中型バス（57 人乗り程度）、マイクロバス（29 人乗り）
運賃	100 円（均一運賃）

2) 運行系統図

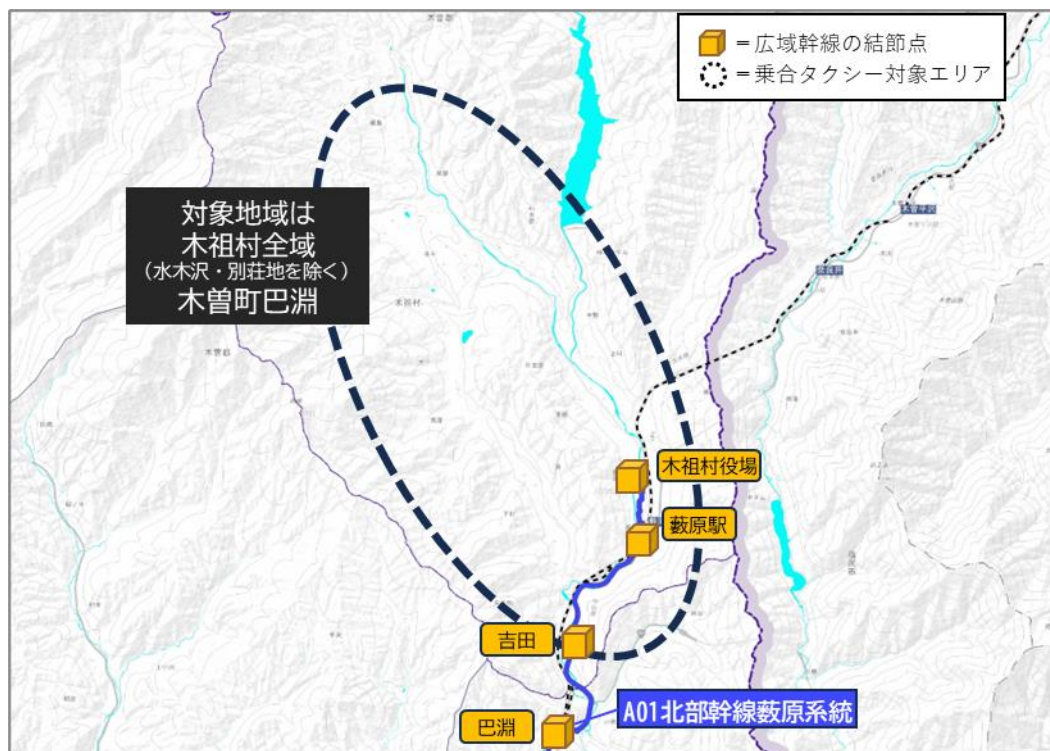


(17) たんぽぽ号[311]

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○再編前より実施している施策であるが、利用者数が増加してきており、本再編事業にあわせ、拡充の必要性が高まっている。 【再編後】 ○村内に3箇所の結節点を設け、「北部幹線藪原系統[A01]」との円滑な接続を図る。加えて、村南部からの利用については、木曽町の「巴淵」でも接続を図る。 ○運行時間を延長するとともに、車両台数を拡充する。予約システムも新たに導入し、利便性の向上を図る。
運行事業者	やぶはらタクシー 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 区域運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
運行エリア	木祖村全域（水木沢・別荘地を除く）・木曽町巴淵
結節点	木祖村役場、藪原駅、吉田、巴淵
運行日	平日（年末年始は運休）
運行台数	最大2便
使用車両	ジャンボタクシー（9人乗り）
運賃	100円（均一運賃）

2)運行系統図



(18) 巡回バス[401]

1) 運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○再編前の木曽町コミュニティバス三岳・王滝線の三岳止まりの便に接続させるための王滝村独自の施策として運行してきた経緯がある。 ○村の人口減少に呼応して、利用者数も減少傾向にある。 【再編後】 ○「西部幹線[C]」の再編にあたり、結節点となる「王滝」又は「三岳交流促進センター」での円滑な接続を図る。 ○加えて、村内の要予約区間の受付にあたり、予約システムを導入し、利便性の向上を図る。
運行事業者	王滝村
事業種別・運行態様	自家用有償旅客運送（市町村有償運送）
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
起終点	起点：王滝 終点：三岳交流促進センター その他 村内各所に予約運行区間あり（下図参照）
主たる経由地	田島、長野県製菓
キロ程	11.7km（定期運行区間）
運行日	平日（年末年始は運休）
運行本数	4 便
使用車両	ワゴン車（10 人乗り、7 人乗り）
運賃	100 円（均一運賃）

2) 運行系統図

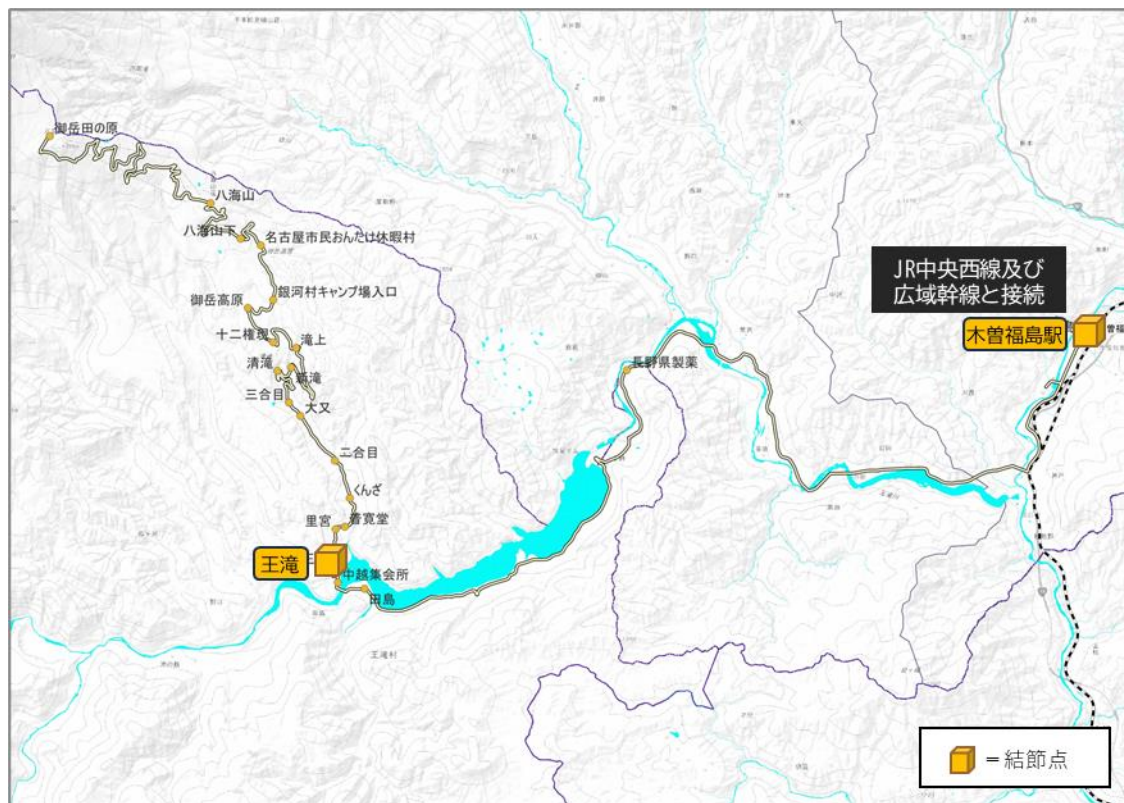


(19) 田の原線[402]

1) 運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○王滝村の観光拠点である御岳田の原へアクセスするバス路線。 ○平成26年の御嶽山の噴火災害で利用者数が急減したほか、コロナ禍での運休なども経て再開。利用は戻りつつあるも低調である。 ○登山客の利用が中心で、村内の他エリアや高原観光などの利用はさほど多くない。 【再編後】 ○木曽福島駅においてJR中央西線との円滑な接続を図る。 ○加えて、「西部幹線[C]」、「開田幹線[B]」、「御岳ロープウェイ線(631)」との連携などにより、山麓周遊観光の促進を目指す。
運行事業者	おんたけ交通 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	—
起終点	起点：木曽福島駅 終点：御岳田の原
主たる経由地	王滝
キロ程	41.5km
運行日	季節運行（7月下旬～10月下旬の土休日）
運行本数	4便
使用車両	中型バス（57人乗り程度）
運賃	木曽福島駅～御岳田の原 片道1,500円 往復2,500円

2) 運行系統図



(20) 野尻・須原線[501]

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○再編前より運行を続けている村内路線であるが、広域幹線の再編により、接続などの見直しの必要が生じている。 【再編後】 ○「南部幹線 [D]」が新設されることに伴い、村内結節点及び上松町境の「バス回転場所」において接続を図るほか、一部の区間においての増便を行う。
運行事業者	おんたけ交通 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
起終点	起点：川向 終点：バス回転場所
主たる経由地	野尻駅、大桑駅、大桑村役場、ショッピングセンター、須原駅
キロ程	18.3km
運行日	平日（年末年始は運休）
運行本数	4 便
使用車両	マイクロバス（29 人乗り程度）
運賃	200 円（均一運賃）

2) 運行系統図

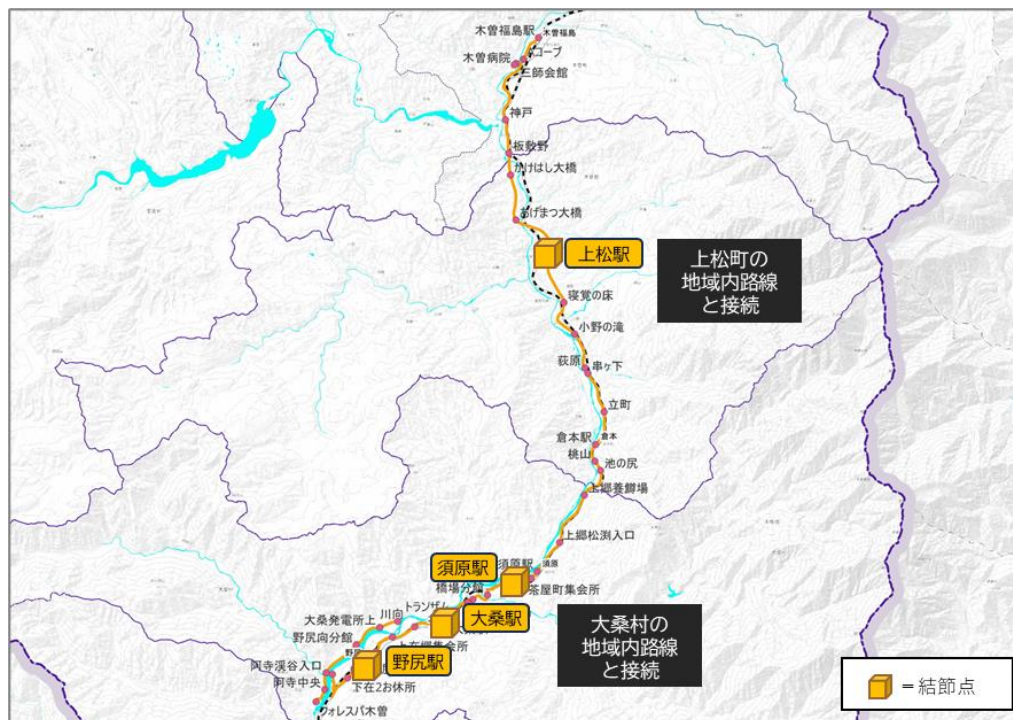


(21) 野尻・木曽病院線[502]

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○再編前より運行しているくわちゃんバス木曽病院線については、他路線と重複していることから、本再編事業にあたり、「南部幹線坂下系統[D02]」として統合するべく調整を進めてきた経緯がある。 【再編後】 ○再編における調整過程で、運行事業者側の車両及び人員繰りから、当初予定していた「坂下系統[D02]」上り1便の運行が難しく、再編当初の令和7年10月以降当面の間は、再編前のくわちゃんバス「木曽病院線(502)」を朝の1往復のみ残すものとした。 ○運行事業者側の体制が整った段階で、「坂下系統[D02]」への統合を図っていく。 ○JR 主要駅を結節点とし、地域内フィーダー系統等との円滑な乗継環境を確保する。
運行事業者	おんたけ交通 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
起終点	起点：川向 終点：木曽福島駅
主たる経由地	野尻駅、大桑駅、大桑村役場、ショッピングセンター、須原駅、上松駅
キロ程	33.6km
運行日	平日（年末年始は運休）
運行本数	2 便
使用車両	マイクロバス（29 人乗り程度）
運賃	※運賃協議対象

2)運行系統図

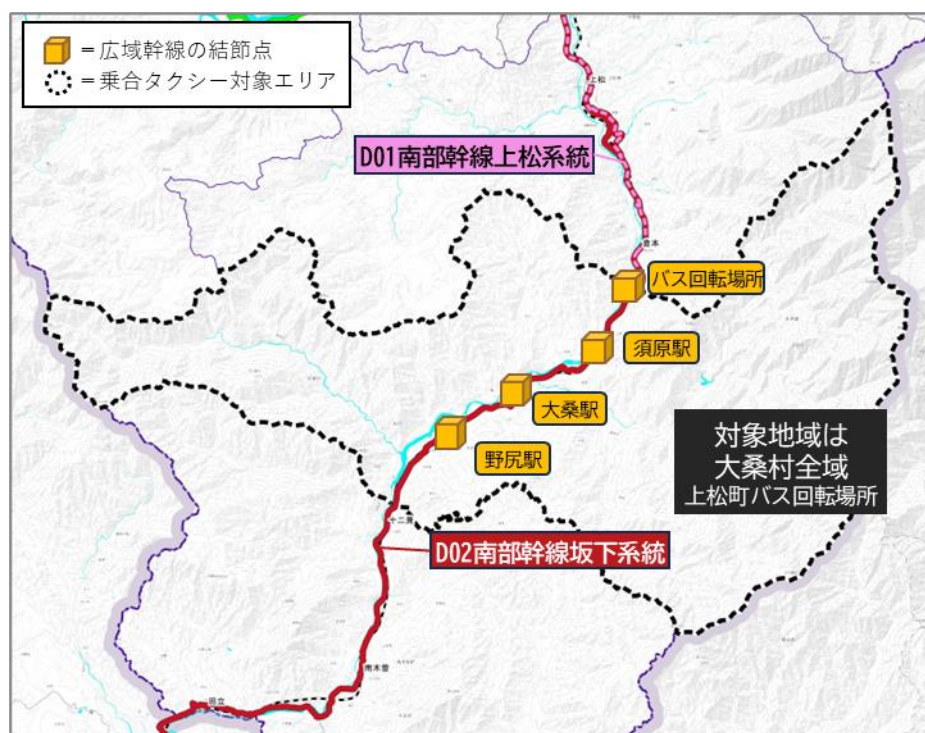


(22) 乗合タクシー[504]

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○再編前より実施している施策であるが、本再編事業にあわせ、広域幹線への接続など調整の必要性が生じている。 【再編後】 ○村内の 3 駅を結節点とし、「南部幹線坂下系統[D02]」との円滑な接続を図る。上松町境の「バス回転場所」では「南部幹線上松系統[D02]」にも接続する。 ○予約システムを新たに導入し、利便性の向上を図る。
運行事業者	株式会社 南木曽観光タクシー
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 区域運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
運行エリア	大桑村全域・上松町バス回転場所
結節点	須原駅、大桑駅、野尻駅、バス回転場所
運行日	月～土曜（年末年始は運休）
運行台数	最大 2 便
使用車両	タクシー車両（主にセダン型 4 人乗り）
運賃	300 円（均一運賃）

2)運行系統図

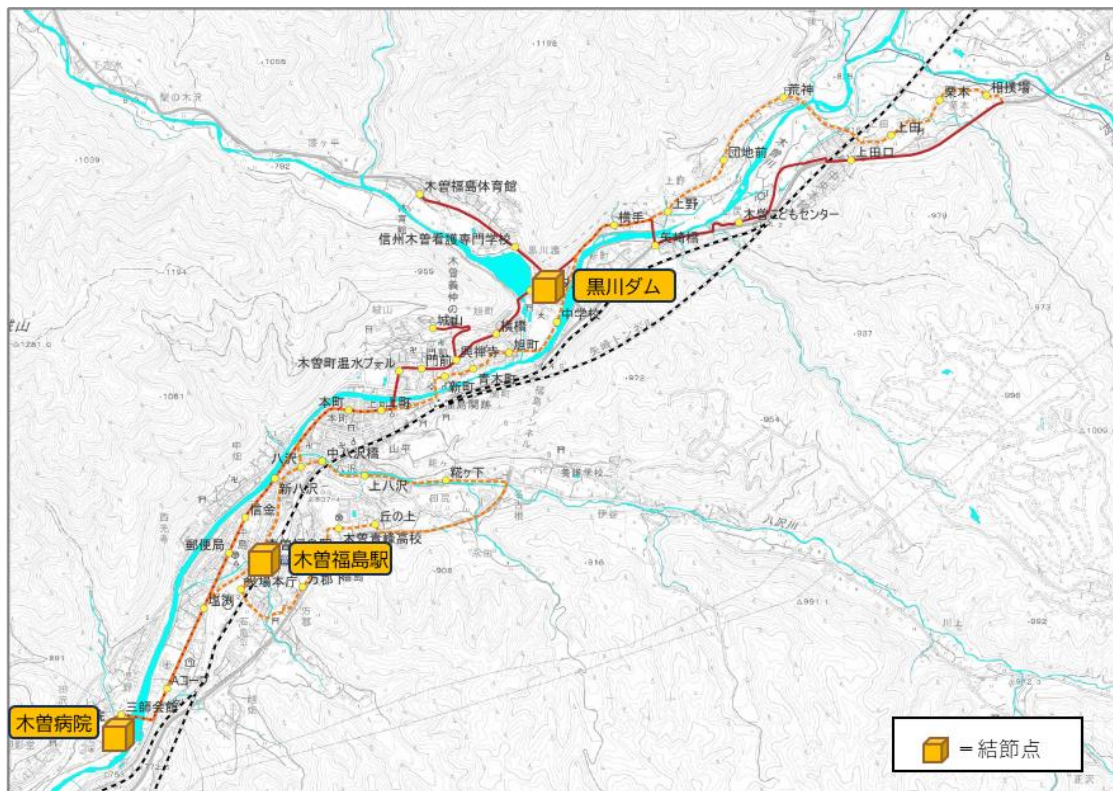


(23) 巡回福島線[611]

1) 運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○再編前より運行している市街地循環バスで、運行範囲が広いうえ、片周り運行であり、近距離の移動でも遠回りになる場合がある。 ○幹線バスとの重複区間も多いことから、運行範囲のスリム化を図ることなどについて検討してきた経緯がある。 【再編後】 ○利用が定着しており、調整には一定の期間が必要であることから、再編当初の令和7年10月以降当面の間は、再編前の運行を続けるものとした。 ○引き続き調整を進め、課題への対応を図っていく。 ○「木曽福島駅」及び「木曽病院」において JR 中央西線及び広域幹線への円滑な接続を図ることで、一般利用を促進する。
運行事業者	おんたけタクシー 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
起終点	起点：木曽病院 終点：木曽病院 （循環路線）
主たる経由地	木曽福島駅、新八沢、城山、相模場
キロ程	13.5km
運行日	毎日（年末年始は運休）
運行本数	平日：8 便 土休日：4 便
使用車両	マイクロバス（29 人乗り程度）
運賃	100 円（均一運賃）

2) 運行系統図

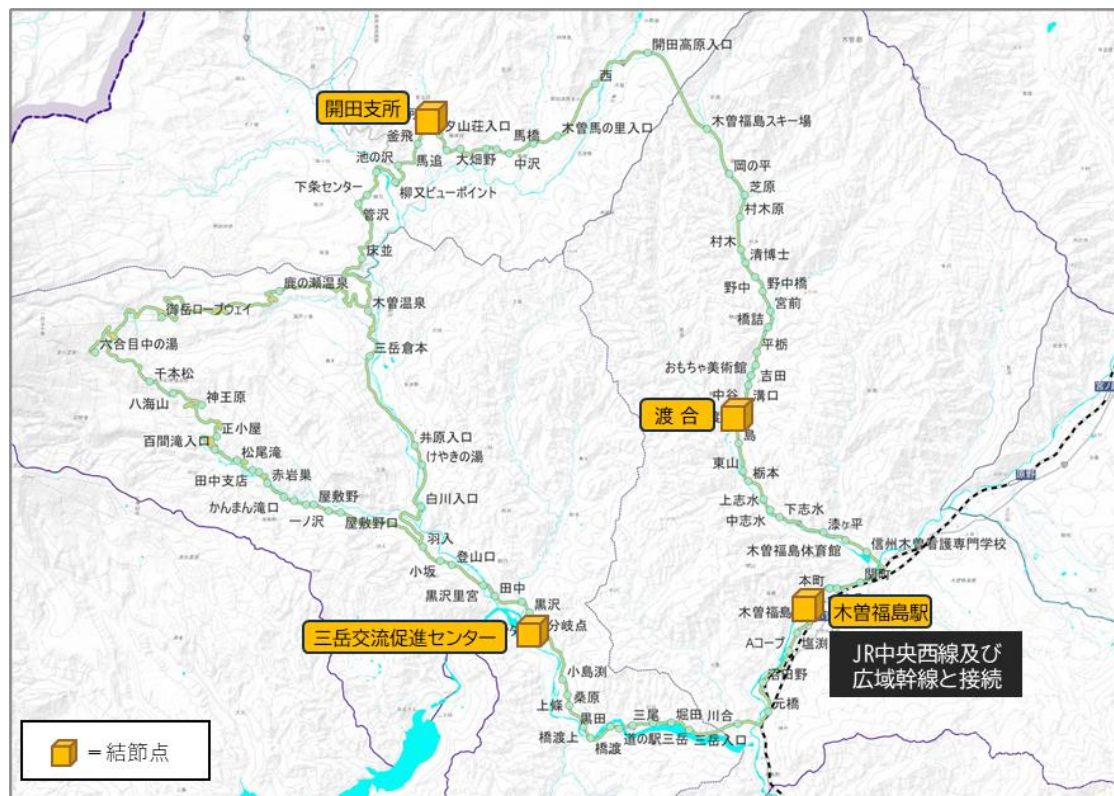


(24) 御岳ロープウェイ線[631]

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○木曽町の観光拠点であるおんたけロープウェイへアクセスするバス路線。 ○平成 26 年の御嶽山の噴火災害やコロナ禍で利用が大幅に減少。昨今、戻りつつあるも以前の状況には至らない。 ○従前からの三岳ルートのほか、令和 2 年度から開田ルートの新設し、山麓周遊観光の促進などに努めている。 【再編後】 ○木曽福島駅において JR 中央西線との円滑な接続を図る。 ○加えて、「開田幹線[B]」、「西部幹線[C]」、「田の原線（402）」との連携などにより、山麓周遊観光の促進を目指す。
運行事業者	おんたけ交通 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 路線定期運行
補助対象路線の位置づけ	－
起終点	起点：木曽福島駅 終点：御岳ロープウェイ
主たる経由地	六合目中の湯、三岳交流促進センター、 開田支所、木曽馬の里、木曽福島スキー場
キロ程	三岳～赤岩巣～御岳 RW 27.7km／三岳～木曽温泉～御岳 RW 30.4km 開田～床並～御岳 RW 39.9km
運行日	季節運行（7 月中旬～11 月上旬）
運行本数	3 便（土休日及びお盆期間は 4 便）
使用車両	中型バス（57 人乗り程度）
運賃	木曽福島駅～御岳ロープウェイ 片道 1,500 円 フリーパス 2,500 円

2)運行系統図

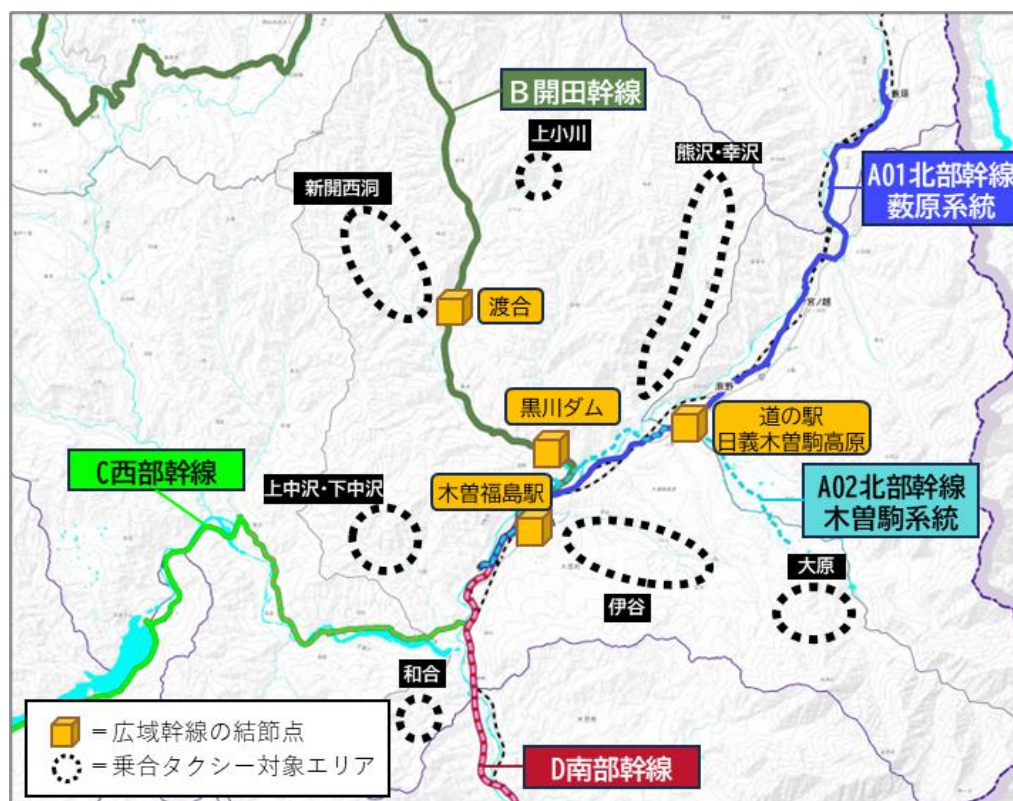


(25) 木曽福島地区乗合タクシー[614]

1) 運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○再編前より実施している施策であるが、本再編事業にあわせ、運行区域の拡充、広域幹線への接続など調整の必要性が生じている。 【再編後】 ○町内の3箇所を結節点とし、鉄道や広域幹線バスとの円滑な接続を図る。 ○これまで定期便タクシー路線としていた新開西洞を新たに乗合タクシーの指定区域に含める。 ○予約システムを新たに導入し、利便性の向上を図る。
運行事業者	木曽交通 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 区域運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
運行エリア	木曽町木曽福島地区内の指定区域（概ねバス停から700m以遠=下図の通り）
結節点	木曽福島駅、渡合、道の駅日義木曽駒高原
運行日	毎日
運行台数	1台
使用車両	タクシー車両（セダン型4人乗り）
運賃	100円（均一運賃）

2) 運行系統図

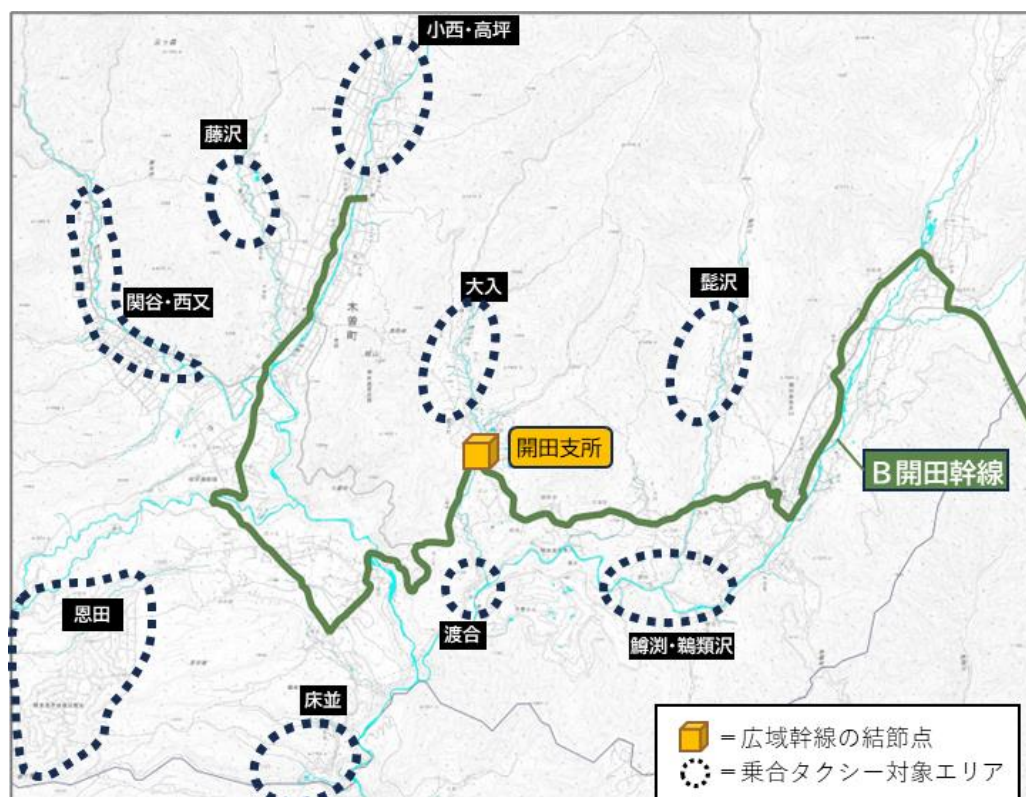


(26) 開田高原地区乗合タクシー[615]

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○再編前より実施している施策であるが、本再編事業にあわせ、運行区域の拡充、広域幹線への接続など調整の必要性が生じている。 【再編後】 ○「開田支所」を結節点とし、「開田幹線[B]」との円滑な接続を図る。 ○巡回西野線の再編に伴い。空白地となる区域を新たに乗合タクシーの指定区域に含める。 ○予約システムを新たに導入し、利便性の向上を図る。
運行事業者	おんたけタクシー 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 区域運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
運行エリア	木曽町開田高原地区内の指定区域（概ねバス停から700m以遠=下図の通り）
結節点	開田支所
運行日	毎日
運行台数	1 台
使用車両	ワゴン型車両（10 人乗り）
運賃	100 円（均一運賃）

2)運行系統図

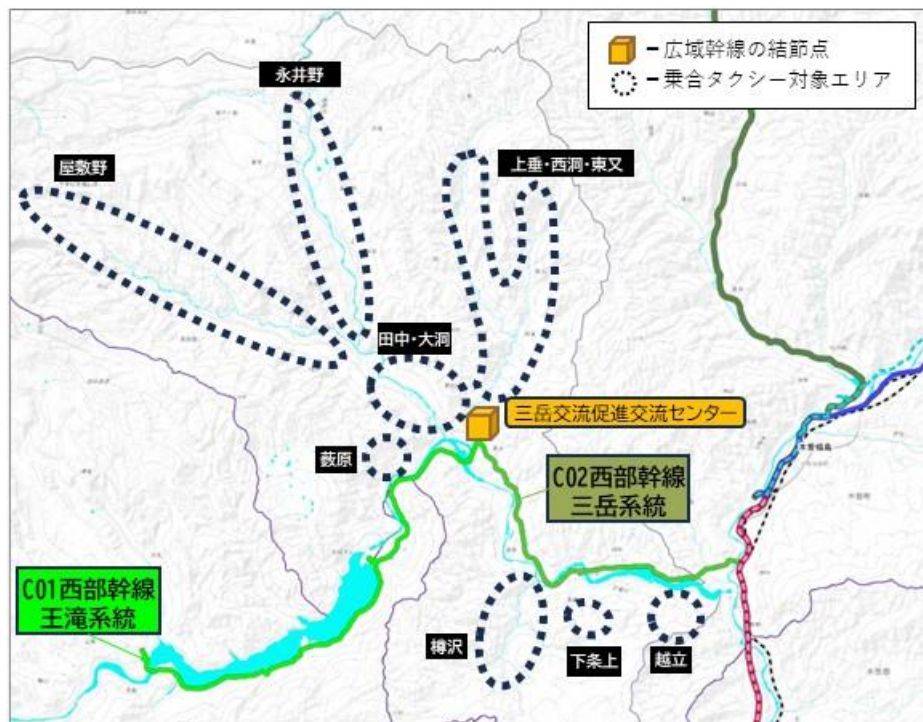


(27) 三岳地区乗合タクシー[616]

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○再編前より実施している施策であるが、本再編事業にあわせ、広域幹線への接続など調整の必要性が生じている。 【再編後】 ○「三岳交流促進センター」を結節点とし、「西部幹線[C]」との円滑な接続を図る。 ○予約システムを新たに導入し、利便性の向上を図る。
運行事業者	おんたけタクシー 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 区域運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
運行エリア	木曽町三岳地区内の指定区域（概ねバス停から 700m以遠=下図の通り）
結節点	三岳交流促進センター
運行日	毎日
運行台数	2 台
使用車両	ワゴン型車両（15 人乗り）
運賃	100 円（均一運賃）

2)運行系統図

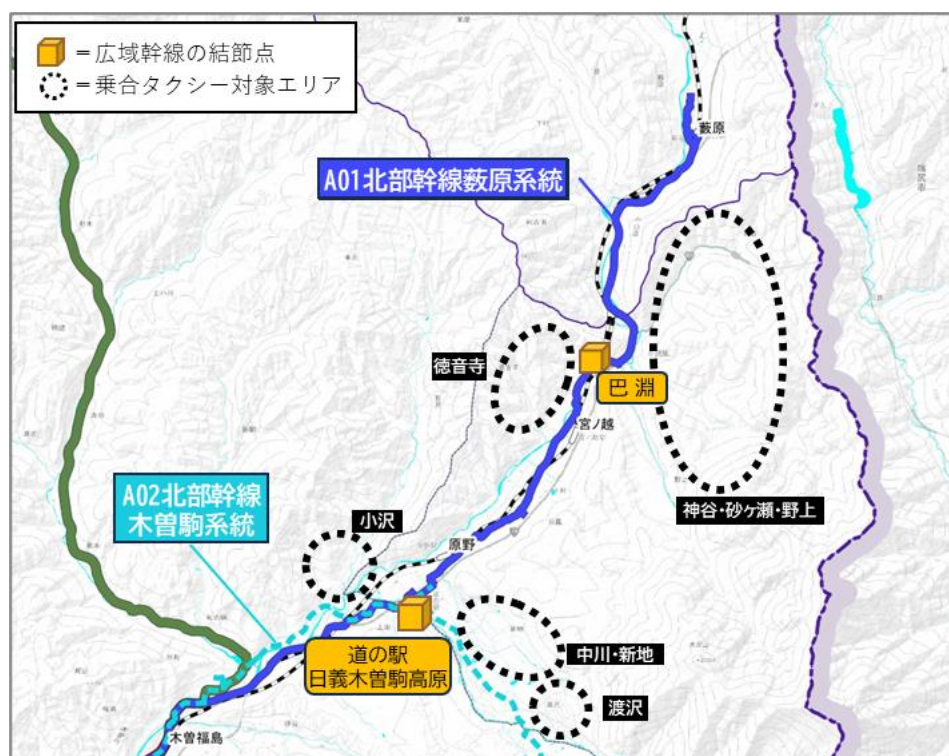


(28) 日義地区乗合タクシー[617]

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○再編前より実施している施策であるが、本再編事業にあわせ、運行区域の拡充、広域幹線への接続など調整の必要性が生じている。 【再編後】 ○日義地区内の2箇所を結節点とし、「北部幹線[A]」との円滑な接続を図る。 ○巡回日義線の再編に伴い、空白地となる区域を新たに乗合タクシーの指定区域に含める。 ○予約システムを新たに導入し、利便性の向上を図る。
運行事業者	木曾交通 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 区域運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
運行エリア	木曾町日義地区内の指定区域（概ねバス停から700m以遠=下図の通り）
結節点	道の駅日義木曾駒高原、巴淵
運行日	毎日
運行台数	1台
使用車両	タクシー車両（ミニバン型、セダン型など4～5人乗り）
運賃	100円（均一運賃）

2)運行系統図

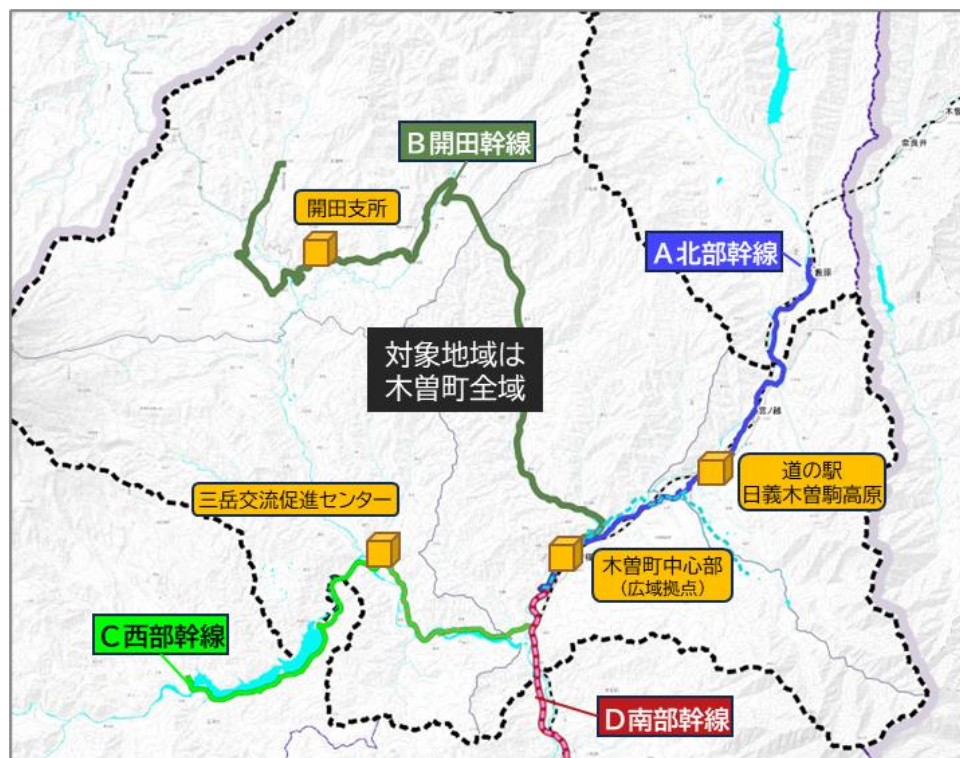


(29) ななまるタクシー[623]

1)運行概要

項目	内容
運行のねらい	【再編前の状況・課題】 ○再編前より実施している施策で、交通不便者を対象としたドア to ドア輸送を行っている。 ○利用は比較的堅調だが、バス利用者の減少につながっている側面もある。本再編事業にあわせ、他施策との連携を強めていく必要がある。 【再編後】 ○予約システムを新たに導入し、利便性の向上を図る。
運行事業者	おんたけタクシー 株式会社、木曾交通 株式会社
事業種別・運行態様	一般乗合旅客運送 区域運行
補助対象路線の位置づけ	地域内フィーダー系統
運行エリア	木曾町全域
利用対象者	木曾町民で 70 歳以上の方、障がい者の方など
結節点	目的施設への直接アクセスできるが、広域幹線バスなどへの接続する場合は、開田支所、三岳交流促進センター、道の駅日義木曾駒高原で結節
運行日	毎日
運行台数	2 台
使用車両	タクシー車両（ミニバン型、セダン型など 4～5 人乗り）
運賃	700 円（均一運賃）

2)運行系統図



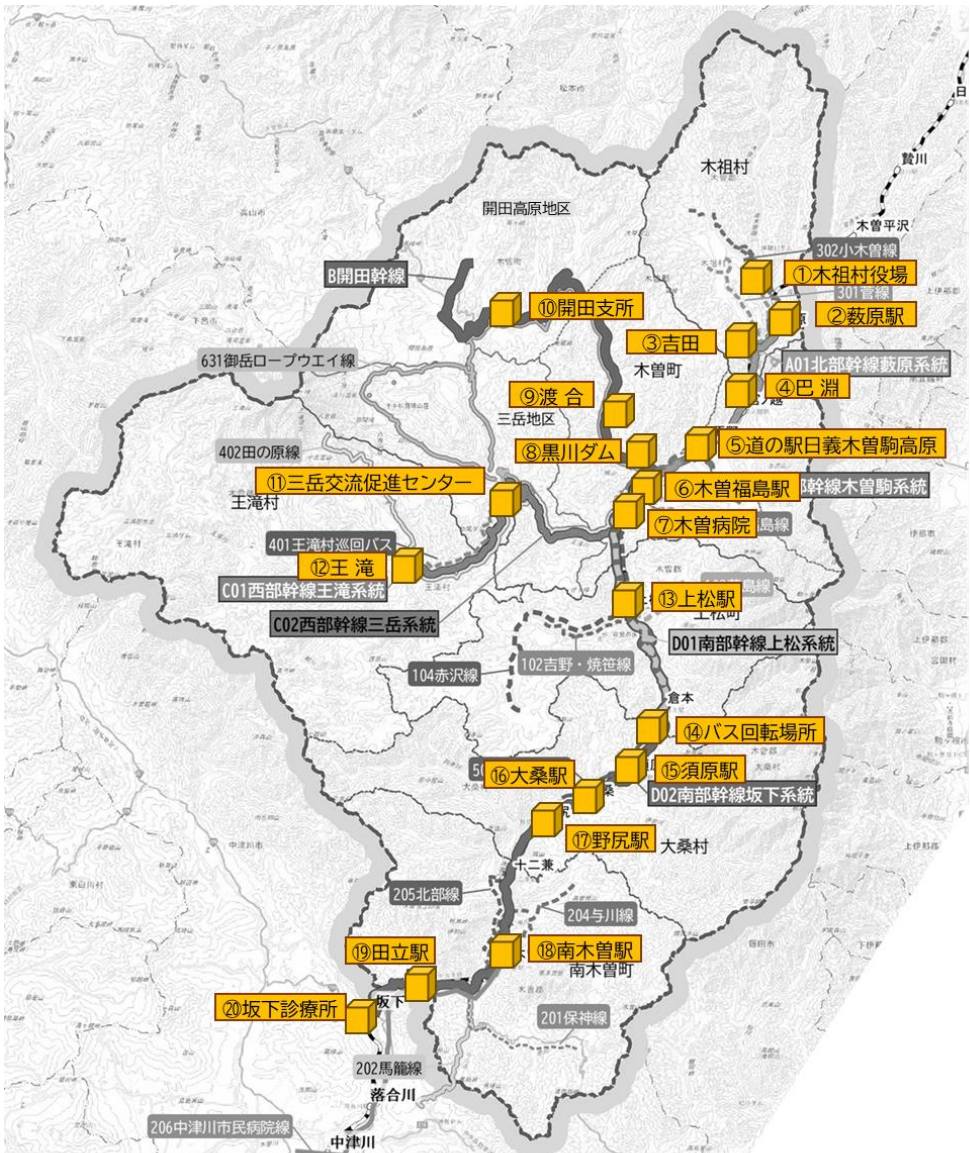
4. 利便増進事業の内容(口・ハの事業)

4-1 統一運賃基準の導入事業

※運賃協議対象

4-2 運行環境の改善事業

(1) 結節点の整備(参考情報)

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となる。 - 具体的には、屋内施設が利用できるとともに、バスが来たことを屋内から確認でき、かつ運転手側にも利用者が待っていることが視認できることが理想的である。 - 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、全体的な支援制度などが整った場合は、これも活用する。
実施主体	結節点設置箇所の各町村
実施年度	令和 8～11 年度
事業内容	- 下図、オレンジ色の 20 箇所を乗継の結節点と位置づける。 - 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する。 

※なお、当事業については調整中であり、整い次第、段階的に実施する。

(2) バスに関するデザインの共通化

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させる。 ・作成したデザインについては、車両等だけでなく、広報全般に活用していく。
実施主体	法定協、各町村
実施年度	令和 7～11 年度
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)

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、利便性を向上させる。 ・全県的な支援制度が整った場合は、これを活用。
実施主体	県・法定協、各町村
実施年度	令和 8～11 年度
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

※なお、当事業については調整中であり、整い次第、段階的に実施する。

4-3 利便性の向上事業

(1) キャッシュレス決済の導入(参考情報)

事業のねらい	・広域幹線については全路線に、支線については町村が希望する路線に QR 決済を導入することで、小銭の準備や両替の手間などを省き、利便性の向上を図る。 ・車内に掲示する QR コードは金額が固定されたものを基本とすることで、支払いの処理スピードを高め、運行の定時性を確保する。 ・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、今後の交通系 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する。
実施主体	法定協、各町村、交通事業者
実施年度	令和 7～11 年度
事業内容	・決済方法の検討 ・決済事業者との契約 ・車両への設置、運用

※なお、当事業については調整中であり、整い次第、段階的に実施する。

(2) 新規車両の導入(参考情報)

事業のねらい	・木曽地域内のバス車両は、中古車両が多く、老朽化が進み、車両修繕費もかさんでいる。 ・ノンステップ車両はわずかしがなく、地域全体としてバリアフリー法の適用除外を受けていることから、ステップの高い車両も運用されている。高齢者からは車両に乗りづらいという意見も寄せられている。 ・近年は、木曽地域内でもノンステップ車両の運用が一部路線で始まっている。坂道などでの走行の難しさも懸念されたが、概ね支障なく運用できることが確認されている。 ・豊かな森林資源が生活の一部になっている木曽地域では、環境への配慮も重要である。EV バスなどの導入も進めているが、一部にとどまっている。 ・再編にあたっては、補助金なども活用し、極力低床車両・環境配慮型車両を導入し、利便性、快適性の向上に努める。
実施主体	運行事業者、法定協
実施年度	令和 8～11 年度
事業内容	・地域公共交通確保維持改善事業を活用した車両の購入と運用 ⇒地域間幹線系統の減価償却費等補助(国・県) ⇒地域内フィーダー系統の減価償却費等補助(国) ⇒公有民営方式車両購入費補助(国・県) ⇒先進車両導入支援事業(国)

※なお、当事業については調整中であり、整い次第、段階的に実施する。

(3) 乗換案内・経路検索への情報提供

事業のねらい	・スマートフォンが普及し、地図や乗換案内のアプリの利用も増えるなか、これらのサービスへの情報提供が重要で、地域内のすべての路線について情報の提供がなされることで、利便性が大きく向上する。 ・JR 中央西線でもデータ提供がなされているため、三大都市圏からの来訪者にとっても有用なものとなる。
実施主体	法定協、各町村
実施年度	令和 7～11 年度
事業内容	・路線別基本データ作成 ・GTFS データの作成、アップロード ・乗換案内アプリ事業者へのデータ提供

(4) 乗合タクシー等予約システムの導入

事業のねらい	・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、再編前はすべて、運行事業者に予約電話をかける形態となっている。 ・高齢者層も含めて、スマートフォンが普及しつつあるなか、インターネットでの予約のニーズも高まりつつある。 ・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が、これらの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する。 ・なお、予約方法は従前の電話によるものとの併用とする。
実施主体	法定協
実施年度	令和 7～11 年度
事業内容	・インターネットでの予約システムの構築 ・利用案内、説明会の開催

(5) マップ・時刻表の作成

事業のねらい	・情報提供については(2)に記したインターネットでの乗換案内を重視するが、すべての利用者がスマートフォンを保有しているわけでもなく、紙媒体による情報提供も重要である。 ・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有用である。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していく。
実施主体	法定協、各町村
実施年度	令和 7～11 年度(毎年更新)
事業内容	・路線図マップ、時刻表パンフレットの制作 ・公共施設等への設置

5. 利便増進事業に関連して実施される事業

(1) 高校生の利用促進

事業のねらい	・高校への進学は公共交通を利用した生活を始める大きな機会、高校通学は移動頻度も高い、利用者数の向上に大きな効果を発揮することが期待できる。 ・中学3年生の3学期に説明会等を行い、生徒だけでなく保護者に対しても働きかけることで、家族送迎等を抑制し、効果を高める。
実施主体	法定協、各町村
実施年度	令和7～11年度
事業内容	・説明会用の資料作成 ・説明会の開催 ・回数券、定期券、割引券等の発行

(2) 高齢者への免許返納・利用転換促進

事業のねらい	・本地域においては、高齢化率が高く、高齢者の自家用車利用率も高い、この層をターゲットした施策は効果が大きく、利用者数の向上が期待できる。 ・高齢者の交通事故の増加も社会問題となるなかで、交通安全にも寄与できるものとなる。
実施主体	法定協、各町村
実施年度	令和7～11年度
事業内容	・PR資料等の制作、配布 ・高齢者を対象にした利用促進説明会（講演会等） ・回数券、定期券、割引券等の発行

(3) モビリティ・マネジメントの推進

事業のねらい	・モビリティ・マネジメントは自家用車に依存した交通行動を見直し、公共交通利用に転換させるための施策で、トラベルフィードバックプログラム(TFP)という具体的な手法が確立されている。 ・これを本地域の企業や団体、官公庁等に対して実施することで、一定数の利用者を獲得する。
実施主体	法定協、各町村
実施年度	令和7～11年度
事業内容	・バス路線沿線の候補事業所、団体等の抽出 ・事業所、団体等への呼びかけ、協力依頼 ・対象事業所、団体等に適したTFPの企画、実施 ・回数券、定期券、割引券等の発行

6. 地方公共団体による支援の内容

利便増進事業の実施に向け、長野県（本庁＝交通政策課、地域振興局）、広域連合、郡内 6 町村が行う支援策を以下に記します。

	長野県 (交通政策課)	県地域振興局 ・広域連合 (法定協事務局)	郡内 6 町村
1 広域幹線の 新設事業	・市町村を跨ぐ路線について運行事業の補助金を交付	・運行内容の調整、事業者への委託事務 ・地域間幹線系統補助の申請事務	・国・県の補助金の差額分について運行事業費を支出 ・各町村の負担額は所定の按分費率に応じたものとする
2 支線の 再編・運行事業	—	・地域内フィーダー系統補助の申請事務のとりまとめを行う	・自町村の所管路線について、国補助金の差額分の運行事業費を支出 ・補助申請に係る基礎資料を作成 ・運行内容の調整、事業者への委託事務を行う
3 統一運賃基準の 導入事業	—	・資金調達、制作物の手配など	—
4 運行環境の改善事業	—	・資金調達、資機材の手配など	・国・県の補助金の差額分について事業費を支出 ・管内の結節点及び施設内設備(デジタルサイネージ等)の設置、運営 ・管内バス停の整備
5 利便性の向上事業	・キャッシュレス決済導入に関する補助金を交付(条件が合致する場合)	・資金調達、資機材の手配など ・エリア全体としての情報発信の主体	・国・県の補助金の差額分について事業費を支出 ・各町村の負担額は所定の按分費率に応じたものとする
6 関連事業	—	・事業内容を企画 ・具体的な進め方などを町村にレクチャー	・各町村で実施する事業の事業費を支出 ・自町村内の住民、企業等に対して働きかけ

7. 事業実施に必要な資金の額及び調達方法

7-1 広域幹線の新設事業

路線種別	コード	路線名	運行事業費 (千円)	運賃収入見込 (千円)	負担額 (千円)	負担額内訳及び調達先・調達方法 (千円)			調達主体
(1)北部幹線	A01	菟原系統	22,859	1,557	21,302	5,143	国	地域間幹線系統補助(国)	郡法定協
						5,143	長野県	地域間幹線系統補助(県)	
						5,065	木祖村	自主財源	
						5,951	木曽町	自主財源	
	A02	木曽駒系統	19,760	4,705	15,055	4,446	国	地域間幹線系統補助(国)	郡法定協
						4,446	長野県	地域間幹線系統補助(県)	
						6,163	木曽町	自主財源	
(2)開田幹線	B01	開田系統	60,929	12,778	48,151	13,709	国	地域間幹線系統補助(国)	郡法定協
						13,709	長野県	地域間幹線系統補助(県)	
						20,733	木曽町	自主財源	
(3)西部幹線	C01	王滝系統	41,904	5,508	36,397	9,428	国	地域間幹線系統補助(国)	郡法定協
						9,428	長野県	地域間幹線系統補助(県)	
	C02	三岳系統				7,038	王滝村	自主財源	
						10,502	木曽町	自主財源	
(4)南部幹線	D01	上松系統	23,190	3,413	19,777	5,218	国	地域間幹線系統補助(国)	郡法定協
						5,218	長野県	地域間幹線系統補助(県)	
						7,980	上松町	自主財源	
						1,362	木曽町	自主財源	
	D02	坂下系統	36,414	6,453	29,961	8,193	国	地域間幹線系統補助(国)	郡法定協
						8,193	長野県	地域間幹線系統補助(県)	
						4,022	上松町	自主財源	
						4,024	南木曽町	自主財源	
						4,659	大桑村	自主財源	
						869	木曽町	自主財源	

※本表記載の補助金等の額については、現時点の見込み額であり、記載のとおり調達されない場合があり得る。

7-2 支線の再編・運行事業

主管町村	路線種別	運行事業費 (千円)	運賃収入見 込 (千円)	負担額 (千円)	負担額内訳及び調達先・調達方法 (千円)			調達主体
上松町	路線定期運行	14,297	2,498	11,801	3,332	国	フィーダー系統補助	上松町
					8,469	上松町	自主財源	
	区域運行	6,395	250	6,145	3,072	国	フィーダー系統補助	
					3,073	上松町	自主財源	
南木曽町	路線定期運行	40,403	34,000	16,190	8,095	国	フィーダー系統補助	南木曽町
					8,095	南木曽町	自主財源	
	路線不定期運行	8,300	200	8,100	4,050	国	フィーダー系統補助	
					4,050	南木曽町	自主財源	
	区域運行	2,650	293	2,357	1,177	国	フィーダー系統補助	
					1,180	南木曽町	自主財源	
木祖村	路線定期運行	12,591	848	11,743	5,871	国	フィーダー系統補助	木祖村
					5,872	木祖村	自主財源	
	区域運行	23,094	290	22,804	11,402	国	フィーダー系統補助	
					11,402	木祖村	自主財源	
王滝村	路線定期運行	4,707	654	4,053	241	国	フィーダー系統補助	王滝村
					3,812	王滝村	自主財源	
大桑村	路線定期運行	8,900	2,500	6,400	3,200	国	フィーダー系統補助	大桑村
					3,200	大桑村	自主財源	
	区域運行	14,800	1,800	13,000	6,500	国	フィーダー系統補助	
					6,500	大桑村	自主財源	
木曽町	路線定期運行	17,271	2,751	14,520	3,973	国	フィーダー系統補助	木曽町
					10,547	木曽町	自主財源	
	区域運行	68,321	798	67,523	33,762	国	フィーダー系統補助	
					33,762	木曽町	自主財源	

※本表記載の補助金等の額については、現時点の見込み額であり、記載のとおり調達されない場合があり得る。

7-3 その他の事業

事業種別	負担額 (千円)	負担額内訳及び調達先・調達方法 (千円)			調達主体	調達時期
3 統一運賃基準の導入事業	100	50	国	利便増進計画推進事業補助金	郡法定協	令和7年度～ 令和11年度
		50	6 町村	自主財源		
4 運行環境の改善事業						
(1)結節点整備 (参考情報)	※当事業は調整中であり、整い次第段階的に実施				郡法定協	令和8年度～ 令和11年度
(2)バスに関するデザインの共通化	5,103	5,103	6 町村	自主財源	郡法定協	令和7年度～ 令和11年度
(3)デジタルサイネージの導入 (参考情報)	※当事業は調整中であり、整い次第段階的に実施				郡法定協	令和8年度～ 令和11年度
5 利便性の向上事業						
(1)キャッシュレス決済の導入 (参考情報)	※当事業は調整中であり、整い次第段階的に実施				郡法定協	令和7年度～ 令和11年度
(2)新たな車両の導入 (参考情報)	※当事業は調整中であり、整い次第段階的に実施				郡法定協	令和8年度～ 令和11年度
(3)乗換案内・経路検索 への情報提供	100	50	県	広域連携推進交付金	郡法定協	令和7年度～ 令和11年度
		50	6 町村	自主財源		
(4)乗合タクシー等予約システム の導入	100	50	県	広域連携推進交付金	郡法定協	令和7年度～ 令和11年度
		50	6 町村	自主財源		
(5)マップ・時刻表の作成	1,404	702	国	利便増進計画推進事業補助金	郡法定協	令和7年度～ 令和11年度
		702	6 町村	自主財源		
6 関連事業						
(1)高校生の利用促進	207	103	国	利便増進計画推進事業補助金	郡法定協	令和7年度～ 令和11年度
		104	6 町村	自主財源		
(2)高齢者への免許返納 ・利用転換促進	311	155	国	利便増進計画推進事業補助金	郡法定協	令和7年度～ 令和11年度
		156	6 町村	自主財源		
(3)企業向け モビリティ・マネジメント	102	51	国	利便増進計画推進事業補助金	郡法定協	令和7年度～ 令和11年度
		51	6 町村	自主財源		

※本表記載の補助金等の額については、現時点の見込み額であり、記載のとおり調達されない場合があり得る。

8. 事業の効果とマネジメント

8-1 事業により期待される効果

1 広域幹線の再編・運行事業		
(1)北部幹線	蕨原系統	○木祖村から木曽福島市街地へのバスは、1日3往復の不定期(予約)運行、利用対象も村民の通院限定だったものが、5往復程度の定期運行となり、木曽町も含めたすべての沿線住民が利用可能となる。また、住民だけでなく観光客等も利用でき、宮ノ越、蕨原などの中山道の宿場町も経由することで観光振興も期待できる。 ○木曽町日義地区についても現行と同等の運行本数が確保される。 ○休日便を新設し、休日にバス移動が可能となる。 ○鉄道との並行路線となるが、鉄道の空き時間を補完するダイヤを組むことで、木曽郡内の南北の交通軸が強化される。
	木曽駒系統	○道の駅日義木曽駒高原⇄木曽病院間でみれば、北部幹線全体として12往復程度の運行が確保されることで、地域全体の利便性は高まる。 ○木曽駒高原地区、大原地区については平日10.5往復から7往復へ減少するものの、通学、通院、買物などのニーズの高い時間帯の運行は引き続き確保される。
(2)開田幹線		○運行本数は現行と同等に確保されたうえで、日中これまで開田支所での乗換えとなっていた西野地区についても、全便直通運行となることで利便性が向上する。
(3)西部幹線	王滝系統	○現行と同等のサービス水準を維持しつつ、より分かりやすい運行経路となる。 ○具体的には、現行と同等の運行本数が確保されたうえで、下り3便を黒川ダム経由とし、中学生の帰宅に利用できるよう利便性を向上させる。
	三岳系統	○現行と同等のサービス水準を維持しつつ、より分かりやすい運行経路となる。 ○「三岳交流促進センター」を結節点とし、「王滝村営巡回バス」及び「三岳地区乗合タクシー」との結節性を高める。
(4)南部幹線	上松系統	○木曽福島⇄上松町間の運行本数は現行の平日9往復から5.5往復に減少するが、下記の「坂下系統」が並行して運行されるため、あわせて10往復程度となり、利便性が向上する。
	坂下系統	○南木曽町から木曽福島市街地へのバスは、1日1往復の不定期(予約)運行、利用対象も町民の通院限定だったものが、5往復程度の定期運行となり、4町村の沿線住民が利用可能となる。大桑村から木曽福島市街地へのバスも3往復だったものが、同様に5往復程度となり利便性が向上する。 ○大桑村及び南木曽町から坂下診療所方面へのバスは、現行と同等の運行本数が確保される。 ○上松、須原、野尻、三留野などの旧中山道の名勝地の宿場を経由するため、通勤、通学、通院、買物以外に観光利用なども期待できる。 ○休日便を新設し、休日にバス移動が可能となる。 ○鉄道との並行路線となるが、鉄道の空き時間を補完するダイヤを組むことで、木曽郡内の南北の交通軸が強化される。

2 支線の再編・運行事業	
町村主管の 29 路線	※各路線の個別の内容・効果については 3-2 参照 ○広域幹線に統合する支線以外の路線（新設路線含む）については、各結節点での広域幹線への接続を重視し円滑なダイヤを調整することで、利便性が向上する。
3 統一運賃基準の導入事業	
	※運賃協議対象
4 運行環境改善事業	
(1)結節点の整備 (参考情報)	○再編された広域幹線と地域内路線の乗継のための結節点が、新設もしくは既存施設の改良等によって整備されることで、円滑で快適な待合い環境が整備される。 ○屋内で待つことができ、バスが来たことを屋内から確認でき、かつ運転手側にも利用者が待っていることが視認できる施設とすることで、利便性が向上する。
(2)バスに関するデザインの 共通化	○再編事業にあたり、広域幹線のバス停の看板や車両など、すべて統一デザインとすることで、わかりやすさが向上し、バスに対する愛着の向上や利用促進につながる。
(3)デジタルサイネージ の導入(参考情報)	○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、利便性が向上する。
5 利便性向上事業	
(1)キャッシュレス 決済の導入 (参考情報)	○QR 決済を導入することで、小銭の準備や両替の手間などが省け、利便性が向上する。 ○車内に掲示する QR コードは金額が固定されたものを基本とすることで、支払いの処理スピードが高まり、運行の定時性が確保される。
(2)新規車両の導入 (参考情報)	○高齢者等でも乗りやすく利用しやすいノンステップバス等の新型車両への更新を進めることで、利便性が向上する。 ○EV バス等の環境配慮型車両の導入を進めることで、ゼロカーボンの推進に寄与することができる。
(3)乗換案内・経路 検索への情報提供	○スマートフォンが普及し、地図や乗換案内のアプリの利用も増えるなか、これらのサービスへの情報提供が重要である。地域内のすべての路線について情報の提供がなされることで、利便性が大きく向上する。 ○JR 中央西線でもデータ提供がなされているため、三大都市圏からの来訪者にとっても有用なものとなる。
(4) 乗合タクシー等 予約システムの導入	○郡内の乗合タクシーの予約をインターネット上で一元的に受け付けることができるシステムを構築することで、電話以外にも予約方法の選択肢が増え、利便性が向上する。

(5)マップ・時刻表の作成	○情報提供については(3)に記したインターネットでの乗換案内を重視するが、スマートフォンを保有していない利用者にとっては、便利な情報媒体となる。 ○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有用である。主要施設に設置するとともに、ホームページにもアップすることで、より利便性が向上する。
6 関連事業	
(1)高校生の利用促進	○高校への進学は公共交通を利用した生活を始める大きな機会であり、高校通学は移動頻度も高いため、利用者数の向上に大きな効果を発揮することが期待できる。 ○中学3年生の3学期に説明会等を行い、生徒だけでなく保護者に対しても働きかけることで、家族送迎等を抑制し、効果を高める。
(2)高齢者への免許返納・利用転換促進	○本地域においては、高齢化率が高く、高齢者の自家用車利用率も高いため、この層をターゲットした施策は効果が大きく、利用者数の向上が期待できる。 ○高齢者の交通事故の増加も社会問題となる中で、交通安全にも寄与できるものとなる。
(3)モビリティ・マネジメントの推進	○地域の企業や団体に対し、モビリティ・マネジメントを推進することで、自家用車に依存した交通行動が見直され、公共交通利用への転換を促す効果が期待できる。

8-2 利便増進計画の目標値及び評価方法

(1) 目標1:「地域公共交通ネットワークの再構築」に係る目標値

指標		現状値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	公共交通機関利用者数 (鉄道・乗合バス・タクシー の輸送人員の合計)	512,000 人 (2022 年度)	650,000 人 (2029 年度)	取得 方法	事務局から各町村、事業者等へ照会を かけ、とりまとめ
				目 標 値 設 定 の 考 え 方	コロナ前の水準(2019=63.8 万人)を上 回り、それを維持することを目指す
②	地域間幹線系統路線の 利用者数	159,000 人 (2022 年度) ※現行 13 路線 の現状値	175,000 人 (2029 年度)	取得 方法	地域間幹線系統を取得したのち 各町村、運行事業者からの報告による
				目 標 値 設 定 の 考 え 方	想定する現行の 13 路線の値を基準と し、これがコロナ前の水準を上回り、 それを維持することを目指す
③	公的資金が投入されている 地域内の地域旅客運送サー ビス全体の平均収支率	11% (2022 年度)	12% (2029 年度)	取得 方法	各町村、運行事業者からの報告による
				目 標 値 設 定 の 考 え 方	利用者数の回復により収益が改善さ れ、全体として現状値を上回ること を目指す
④	地域間幹線系統の 平均収支率	－ (現状なし)	16% (2029 年度)	取得 方法	地域間幹線系統を取得したのち 各町村、運行事業者からの報告による
				目 標 値 設 定 の 考 え 方	利用者数の回復により収益が改善さ れ、全体として現状値を上回ること を目指す
⑤	事業者への委託額調整に 関する協議の実施状況	不定期	毎年秋頃 1 回 定期開催	取得 方法	事務局にて実施・報告
				目 標 値 設 定 の 考 え 方	人件費、車両費、燃料費等の各種事業 費の推移をもとに、委託額、補助額等 が適正な状態に保たれていること を目指す
⑥	地域内の地域旅客運送サー ビス全体の行政負担額	332,934 千円 (2022 年度)	200,000 千円 (2029 年度)	取得 方法	事務局で運行委託費等を集計
				目 標 値 設 定 の 考 え 方	幹線再編によって効率的な路線運行が 実現されることで、郡内全体の行政負 担が従前より軽減されていること を目指す。
⑦	地域間幹線系統路線に係る 行政負担額	－ (現状なし)	85,000 千円 (2029 年度)	取得 方法	事務局で運行委託費等を集計
				目 標 値 設 定 の 考 え 方	幹線再編によって効率的な路線運行が 実現されることで、郡内全体の行政負 担が従前より軽減されていること を目指す。

(2) 目標2:「地域公共交通の利便性の向上」に係る目標値

指標		現状値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	キャッシュレス決済に対応した路線数	4 (2022 年度)	20 (2029 年度)	取得方法	事務局から各町村へ照会をかけとりまとめ
				目標値設定の考え方	地域外からの利用が一定数ある路線については、地域連携 IC カードにかかわらず、導入されている状態を目指す
②	Google トランジットへのGTFS-JP の情報提供率	50% (15/30 路線) (2022 年度)	100% (2029 年度)	取得方法	データ管理事業者から取得
				目標値設定の考え方	地域外からの利用が一定数ある路線については、概ね情報提供がなされている状態を目指す

(3) 目標3:「地域公共交通の持続可能性の向上」に係る目標値

指標		現状値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	地域間幹線系統補助金の取得路線数	0 (2022 年度)	7 (2029 年度)	取得方法	事務局にて取得
				目標値設定の考え方	補助金の取得により路線の運営・維持が改善されている状況を目指す
②	地域内フィーダー系統補助金の取得路線数	5 (2022 年度)	25 (2029 年度)	取得方法	事務局にて取得
				目標値設定の考え方	補助金の取得により路線の運営・維持が改善されている状況を目指す
③	モビリティ・マネジメントの取組団体数	0 (2022 年度)	6 (2029 年度)	取得方法	事務局から各町村へ照会をかけとりまとめ
				目標値設定の考え方	モビリティ・マネジメントにより、通勤での公共交通利用が増加している状況を目指す
④	免許返納者への定期券・回数券・商品券などの配布枚数	85 人 (2022 年度)	100 人 (2029 年度)	取得方法	事務局から各町村へ照会をかけとりまとめ
				目標値設定の考え方	高齢者の免許返納が進み、返納後に公共交通を利用した生活に切り替わっている状況を目指す

8-3 PDCAサイクルとその必要性

地域公共交通の利用状況等は社会環境の変化や利用者層の移り変わりなどにより、年々変動していくものであるため、その状況をできるだけ正確に把握し、要因を突きとめ、課題に対応していくことが不可欠となります。下表に示すPDCAサイクルに基づき、これを効果的、効率的に実行し、本地域の公共交通を持続可能性の高いものとしていく必要があります。

また、本計画自体についても、1-2及び資料編4章に示したような木曽郡の各種計画のほか、国や県の関連法令及び計画の状況にあわせて適宜見直していくものとします。

■地域公共交通に関するPDCAサイクル

PLAN	計画	現状や課題の整理、ニーズの把握、基本方針や計画の策定、目標や評価基準の設定
DO	実施・運行	事業の実施、利用促進策の実施、利用実績データの収集
CHECK	評価・検証	調査、アンケートによるフォローアップの実施、目標の達成状況の確認
ACTION	改善	評価結果に基づく課題の抽出、改善方策の検討

■協議会等の年間スケジュール

下表に協議会運営等の年間スケジュールを示します。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会			●							●		
改善案立案	→	→									→	→
評価実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
事業実施	→	→	→	→	→	→	○	→	→	→	→	→

当年6月の協議会において、翌運輸年度（当年度10月～）の事業内容を確定させます。事業開始後、各種指標データのモニタリングを行いつつ、翌年1月ごろの協議会において、中間評価を実施し、それを踏まえて、翌々運輸年度の事業案を立案するサイクルとします。

○6月協議会の内容

- ・前年度における目標達成状況の共有および事業実施状況の確認と課題分析
- ・当年度における事業内容の協議・確定

○1月協議会の内容

- ・当年度における事業の中間評価（暫定値での目標達成状況の確認）
- ・翌年度における事業案の立案