

# 日南町公共交通総合計画



令和元年 10 月

(令和 6 年 12 月一部改正)

鳥取県日南町



# 目次

|                                |           |
|--------------------------------|-----------|
| <b>I. 計画の概要</b> .....          | <b>1</b>  |
| 1-1 計画策定の目的.....               | 1         |
| 1-2 計画の位置づけ.....               | 1         |
| 1-3 計画区域.....                  | 2         |
| 1-4 計画期間.....                  | 2         |
| <b>II. 地域の概況</b> .....         | <b>3</b>  |
| 2-1 位置・地勢.....                 | 3         |
| 2-2 人口.....                    | 4         |
| 2-3 施設の分布.....                 | 7         |
| <b>III. 公共交通の状況</b> .....      | <b>9</b>  |
| 3-1 道路・鉄道.....                 | 9         |
| 3-2 路線バス.....                  | 11        |
| 3-3 公共交通空白地有償運送.....           | 17        |
| 3-4 タクシー.....                  | 18        |
| <b>IV. 上位計画の整理</b> .....       | <b>19</b> |
| 4-1 日南町総合計画.....               | 19        |
| <b>V. 目指すべき公共交通の方向性</b> .....  | <b>20</b> |
| 5-1 日南町が目指すまちづくり.....          | 20        |
| 5-2 公共交通維持・活性化の基本方針.....       | 21        |
| <b>VI. 目標達成に向けた計画・事業</b> ..... | <b>22</b> |
| 6-1 これまでの実施事業.....             | 22        |
| 6-2 これからの実施事業.....             | 23        |
| 6-3 目標達成に向けた新たな取組.....         | 24        |
| 6-4 事業の内容、実施スケジュール、実施主体.....   | 25        |



# I. 計画の概要

## 1-1 計画策定の目的

○日南町（以下「本町」）の町営バスは定時定路線運行（6路線）の他、デマンド運行（5路線）も実施されており、さらに多里地域においては道路運送法に基づく公共交通空白地有償運送も行われている。一方、「コンパクト・ヴィレッジ構想」に基づき、本町中心部に医療・行政・商業ゾーンを集約する新たなまちづくりが進められており、平成28年4月にはその一環として「道の駅にちなん日野川の郷」がオープンした。

○近年、住民の高齢化が進み、人口減少も著しい中、町内全域において地域公共交通の更なる充実と同時に、将来人口予測に照らしあわせた公共交通体系の構築が求められている。このような状況に対応するため、既存の町営バス路線、デマンド型運行の再編及びタクシー事業者、NPO法人によるドア・ツー・ドア運行やライドシェアなどの共助交通を含め、地域の実情にあった継続可能で効率的な公共交通網を確立すること、日南町の交通を底上げすることを目的に『日南町公共交通総合計画』を策定する。

## 1-2 計画の位置づけ

○本計画は、町の基本計画である「日南町総合計画」を上位計画とし、その実施計画として位置づける。併せて「日南町総合戦略」、「日南町行財政改革実施計画」、「コンパクト・ヴィレッジ構想」などのまちづくりの方向性と連携を図りながら公共交通の形成を目指します。

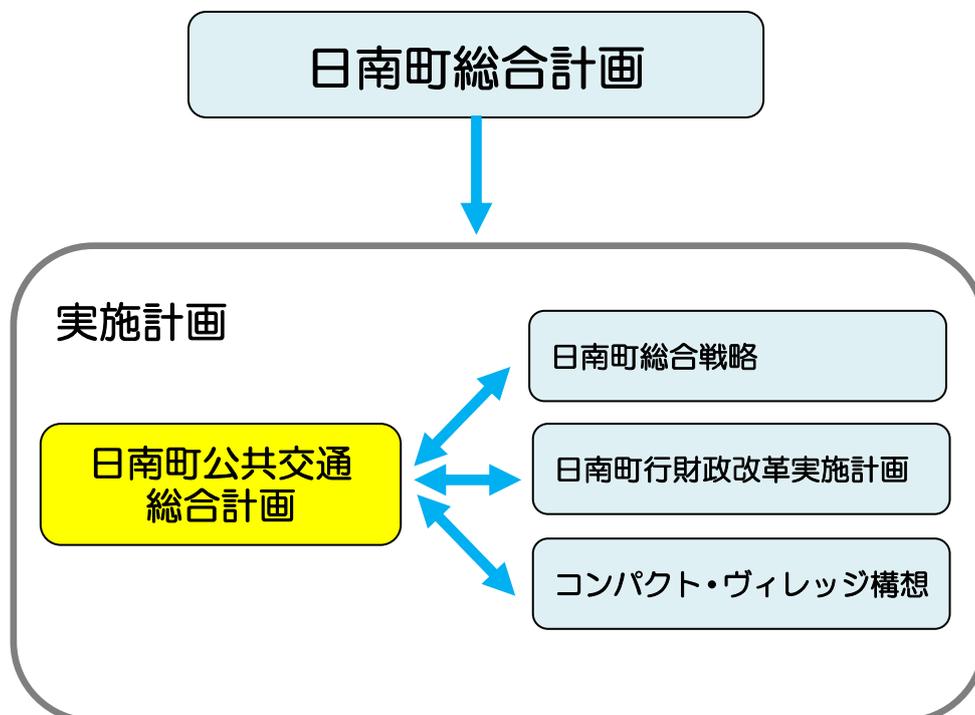


図1 計画の位置づけ

### 1-3 計画区域

○計画区域は、鳥取県日野郡日南町全域とする。

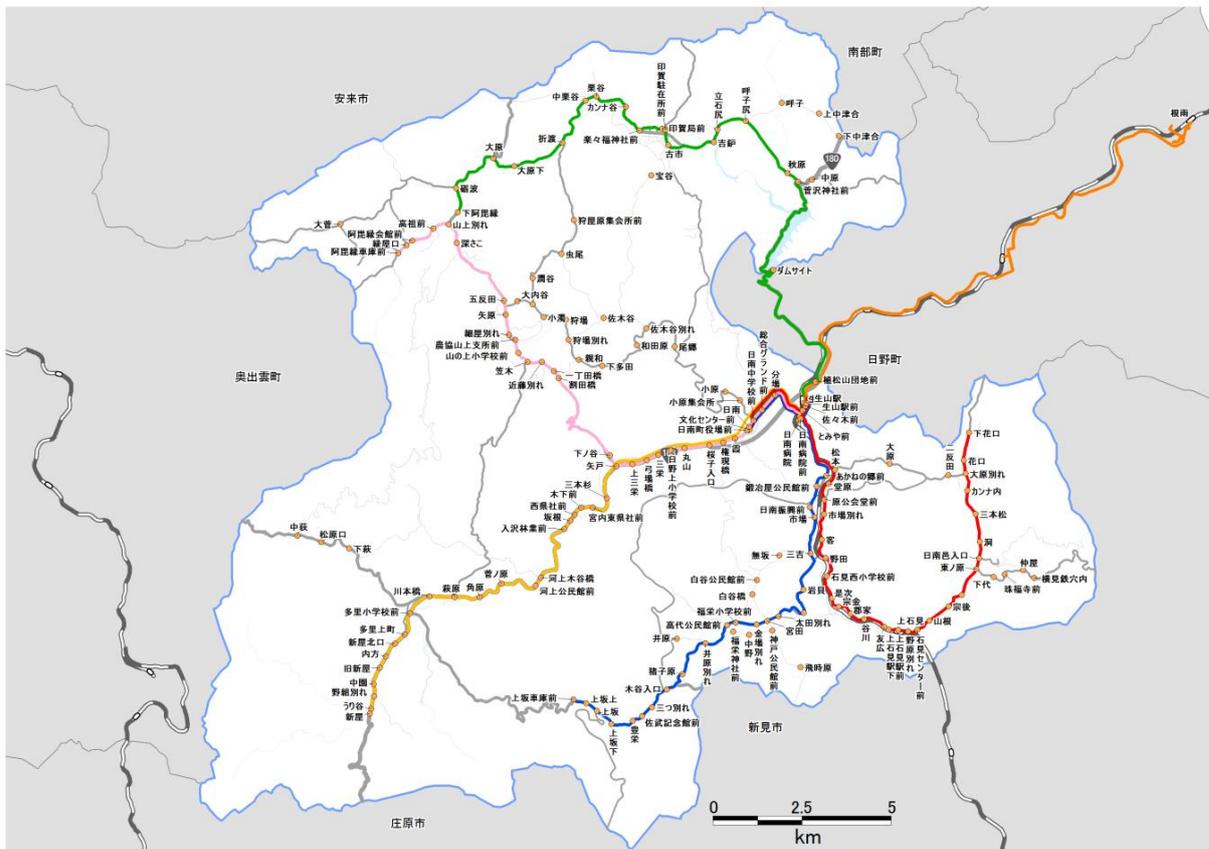


図2 計画区域

### 1-4 計画期間

○計画期間は6年半を基本とする。

令和元年10月～令和8年3月

## Ⅱ. 地域の概況

### 2-1 位置・地勢

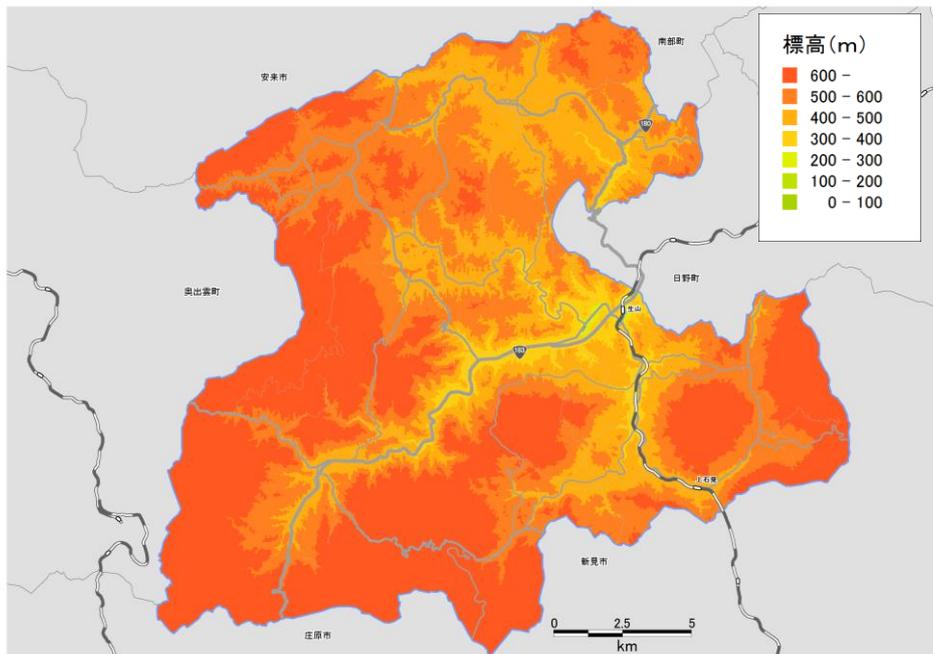
#### 2-1-1 位置

○本町は、鳥取県の南西、中国山地のほぼ中央に位置しており、北は南部町、東は日野町、西は島根県、南は岡山県、南西部は広島県と、3県に隣接している。



#### 2-1-2 地勢

○本町は、南部に中国山地の山々がそびえ、北部はなだらかな準平野台地が広がっており、標高 280m から 600m の間に大部分の集落と耕地が集まっている。また、鳥取県の三大河川のひとつである日野川は本町に源流を発生し、町の中央部を流れている。



## 2-2 人口

### 2-2-1 人口分布

○本町の50mメッシュによる人口分布は下図のとおりで、JR伯備線及び主要幹線道路沿いに人口の集積がみられる。

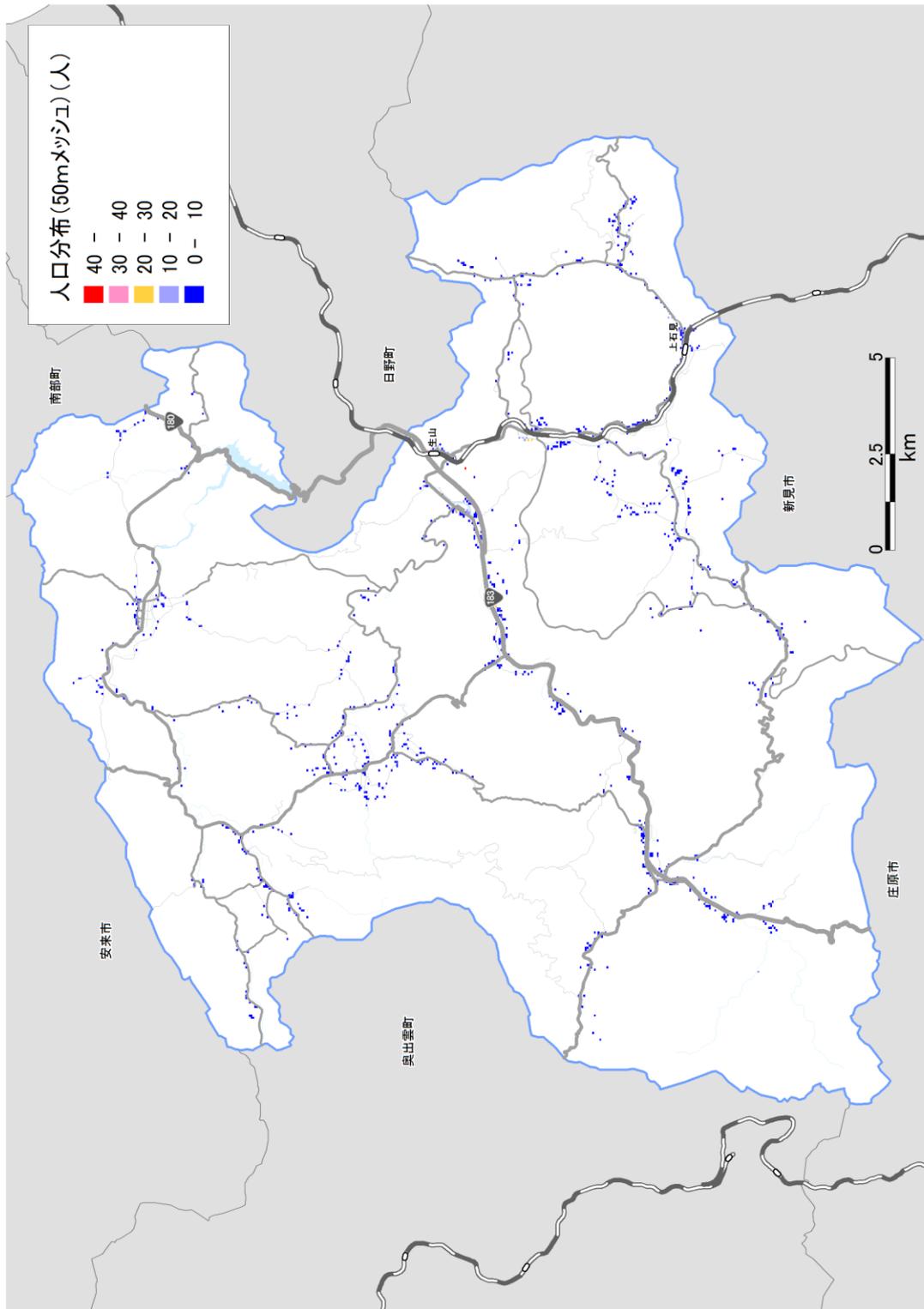


図5 人口分布(資料:平成22年国勢調査)

## 2-2-2 高齢化の状況

○本町の集落別の高齢化率は、以下のとおりである。高齢化率は全体的に高く、50%以上の集落が町全域でみられる。

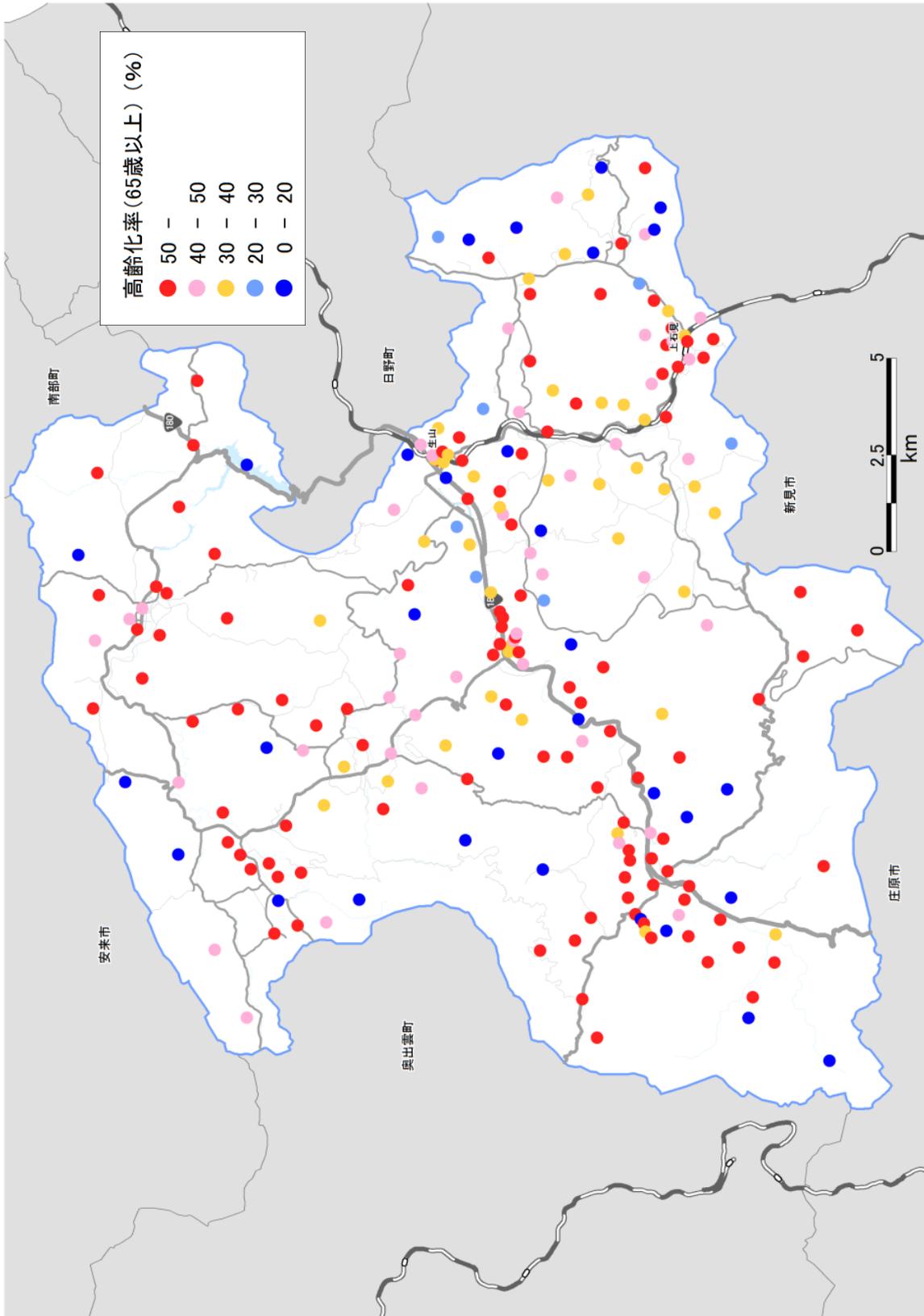


図6 高齢化の状況(資料:平成22年国勢調査)

### 2-2-3 人口と高齢化率の推移

○本町の人口は、平成27年の国勢調査では4,765人で、鳥取県の総人口(573,441人)の0.8%を占めている。人口は年々減少傾向で推移しており、国立社会保障・人口問題研究所(以下、「社人研」)の推計では、平成52年までの期間で平成22年の半分以上になると予想されている。

○高齢化率は平成22年の46.8%から平成42年には54.3%(社人研)まで上昇し、その後減少傾向に転じると予想される一方、65歳以上の人口は平成17年をピークに減少傾向に転じており、今後も減少していくと予想されている。

○平成12年の国勢調査人口を基に推計し、平成21年3月に公表された「30年後の日南町の姿プロジェクト」での推計人口は、社人研の数値よりやや高めで推移している。

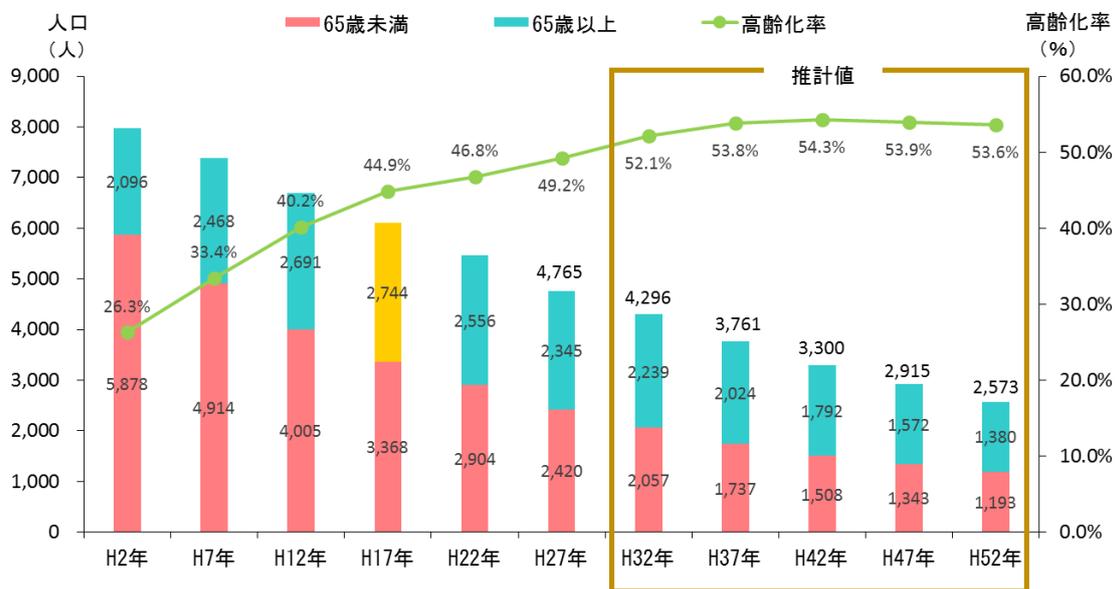


図7 人口と高齢化率の推移(資料：H22年までは国勢調査、H27年以降社人研推計)

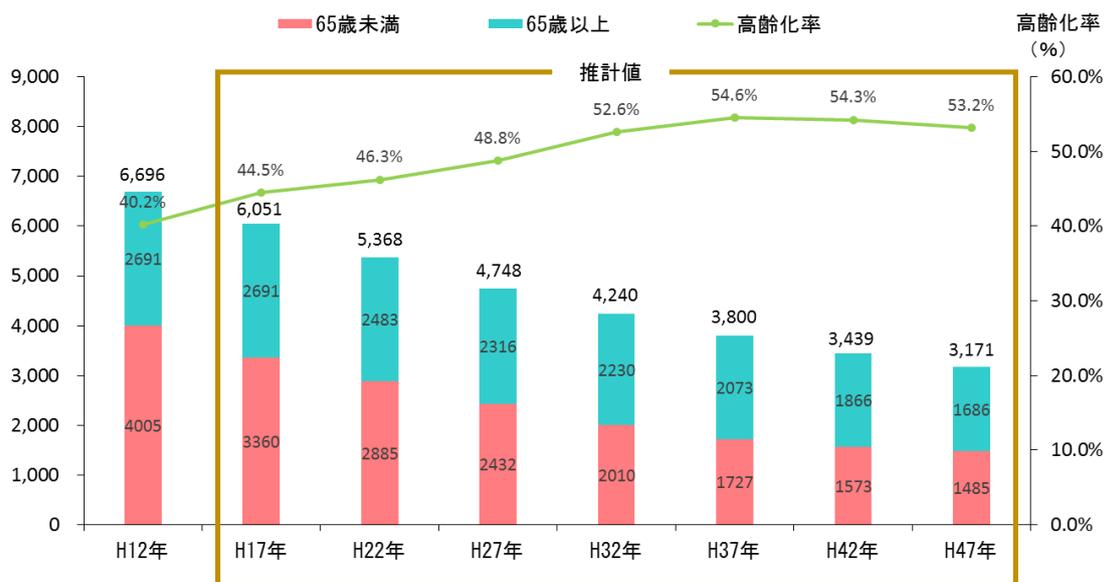


図8 人口と高齢化率の推移(資料：30年後の日南町の姿プロジェクト/H21年公表)

## 2-3 施設の分布

### 2-3-1 機能の集積状況

○公共交通での移動目的となる主要施設は、生山から霞にかけての中心部に集中して立地しているが、それ以外では多里地区に商業施設が一箇所ある。

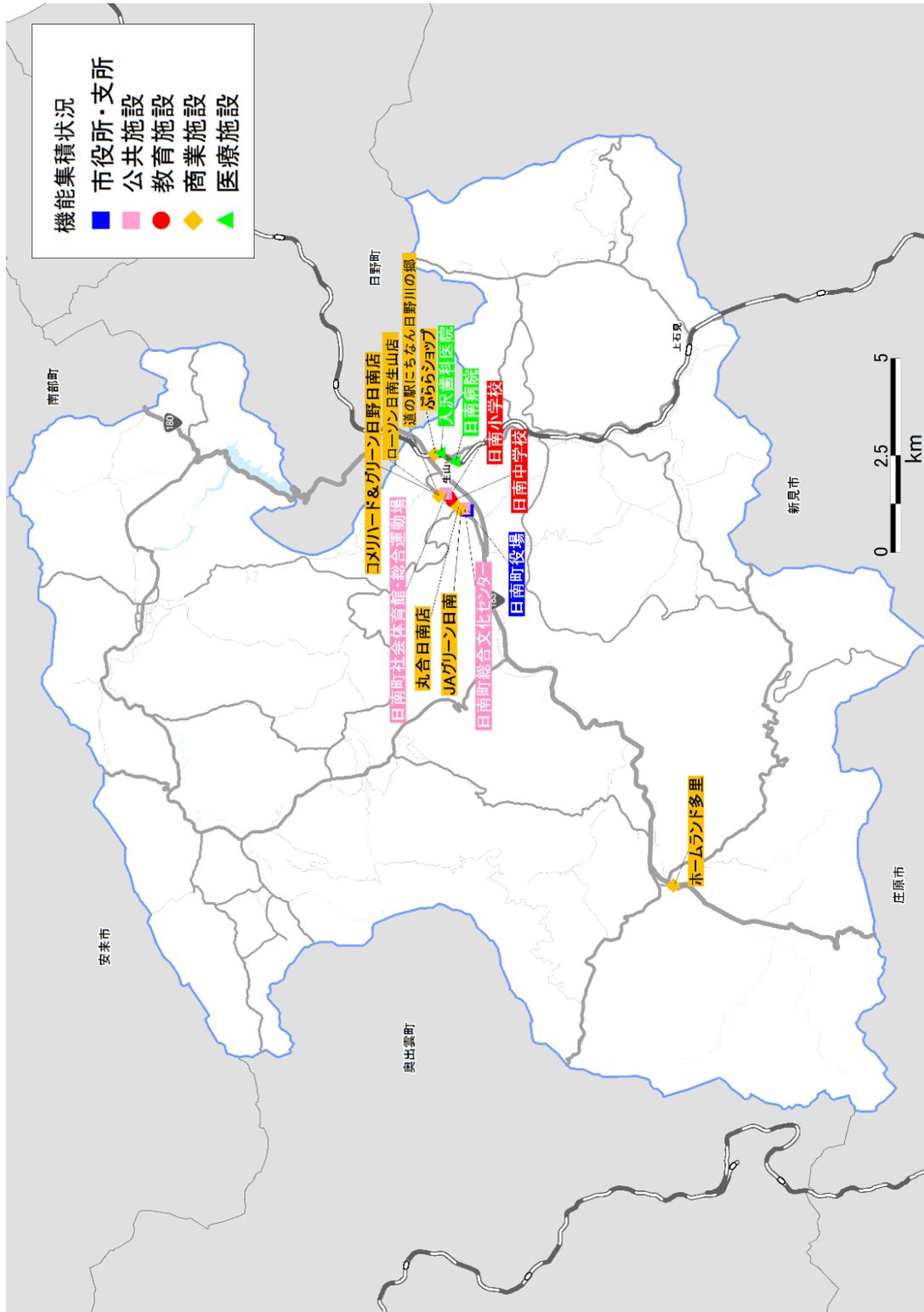


図9 機能の集積状況



## Ⅲ. 公共交通の状況

### 3-1 道路・鉄道

#### 3-1-1 道路網と鉄道網

○本町は、国道 183 号が北東から南西に貫いており、主要地方道と一般県道がそれにつながっている。その間に町道等が張り巡らされ、地域全体をつないでいる。また、町の東部を伯備線が縦断している。

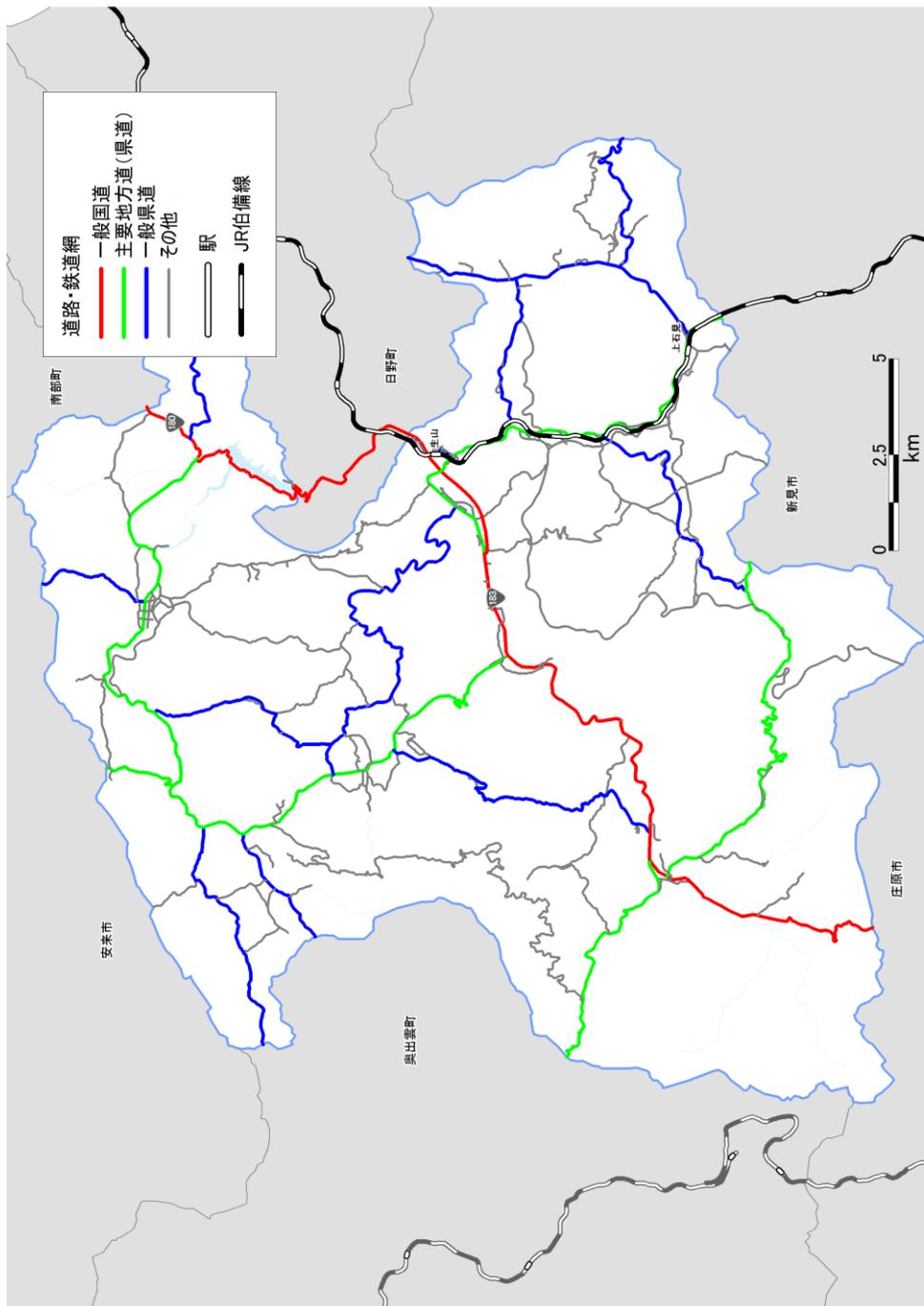


図 11 道路網と鉄道網

### 3-1-2 鉄道の利用状況

○生山駅は通学利用が主体であるが、平成 21 年度をピークに利用者数が大きく減少し、平成 26 年度には 53 人となった。普通利用についても横ばいから微減で推移しているが、通勤については近年微増の傾向が見られる。

○上石見駅については、全体的に生山駅よりも利用が少ない。

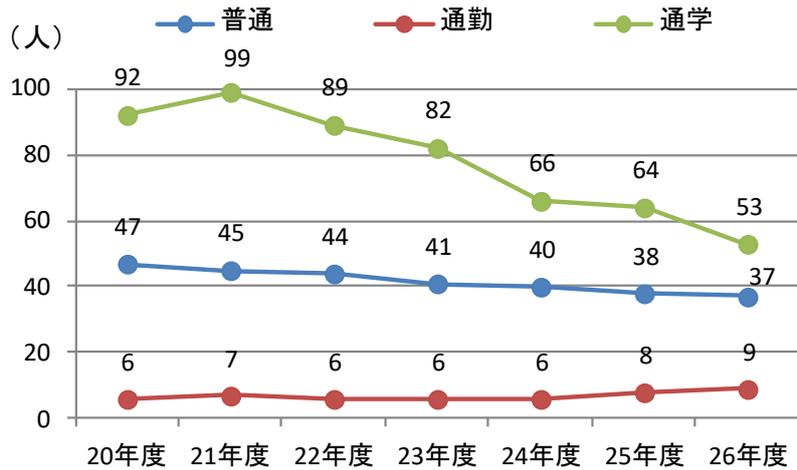


図 12 生山駅の乗車人員推移

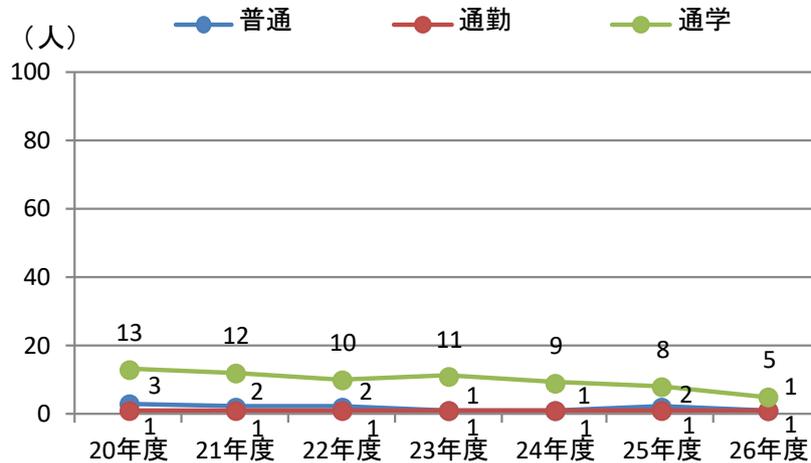


図 13 上石見駅の乗車人員推移



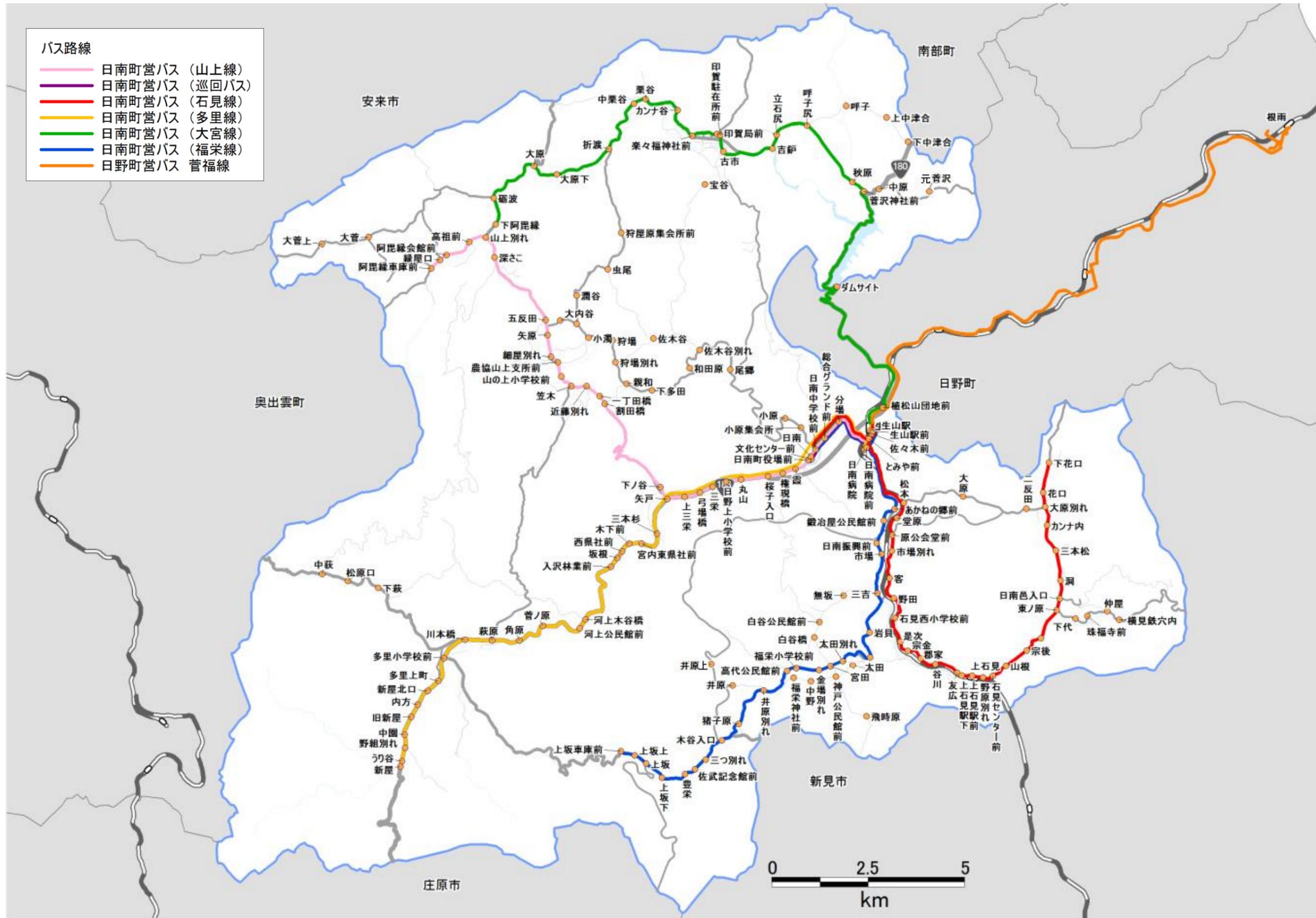


図 15 バス路線図及びバス停位置

### 3-2-2 区間別運行便数

○生山駅～日南中学校区間については、1日30便以上が運行されているほか、中心部から各地区を結ぶ区間も、1日約10便の運行が確保されている。

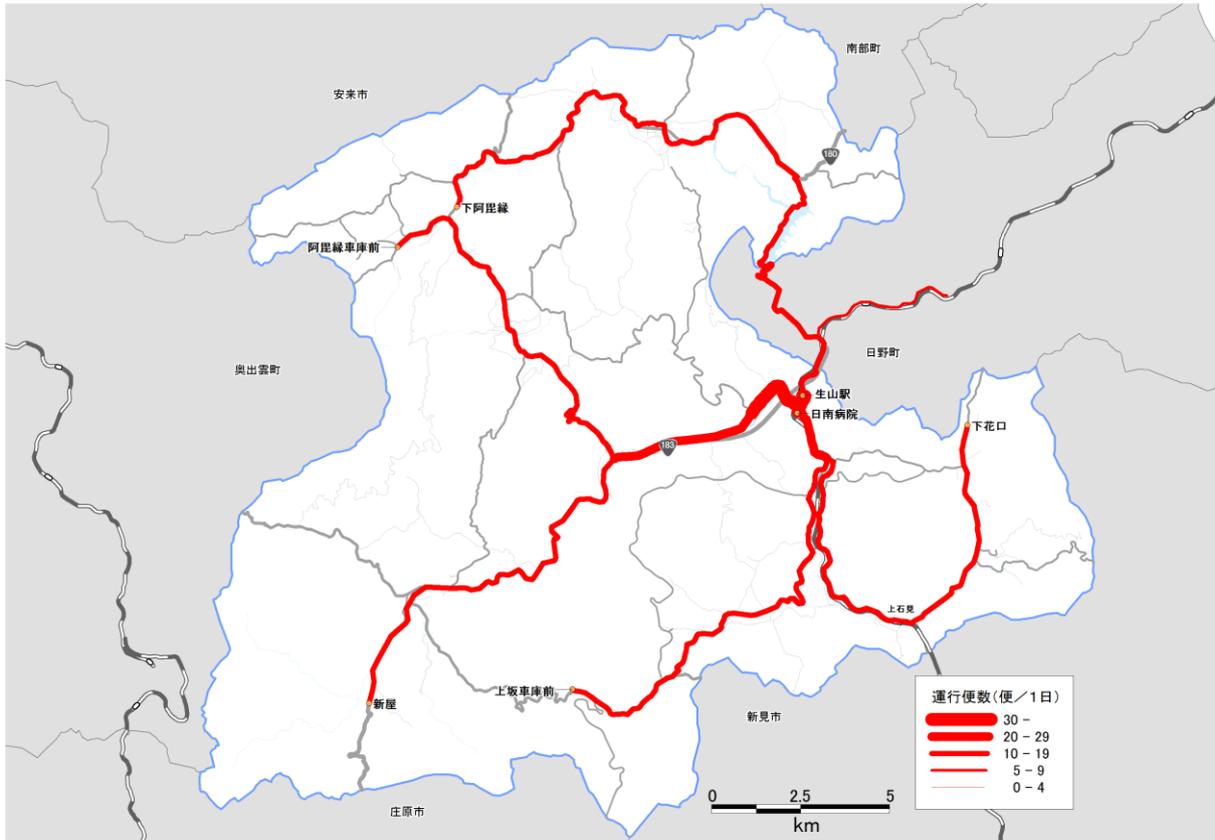


図 16 区間別運行便数

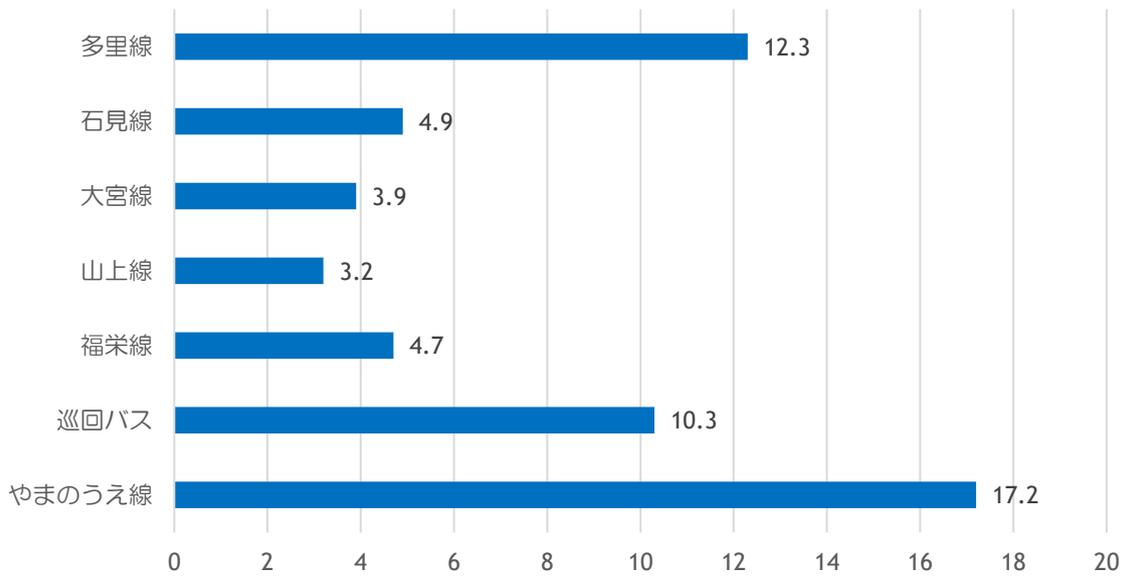
表 1 区間別運行便数

| 運行形態   | 路線名    | 系統  | 運行日 | 運行委託事業者             | 年間運行日数<br>(日/年) | 系統扣数(km)      | 1日当り平均<br>運行回数<br>(回/日) |
|--------|--------|---|-----|---------------------|-----------------|---------------|-------------------------|
| 定時定路線  | 多里線    | 新屋-多里小前-日南中学校-生山駅                           | 毎日  | 機共立<br>メンテナンス       | 362             | 20.2          | 6.86                    |
|        | 石見線    | 下花口-上石見駅-日南病院-生山駅-日南中学校                     | 毎日  | 機共立<br>メンテナンス       | 362             | 19.5          | 6.86                    |
|        | 大宮線    | 下阿毘縁-生山駅-日南病院-日南中学校前                        | 毎日  | 機共立<br>メンテナンス       | 362             | 28.4          | 6.86                    |
|        | 山上線    | 阿毘縁車庫前-日野上小-日南中学校-生山駅                       | 毎日  | 機共立<br>メンテナンス       | 362             | 19.0          | 6.86                    |
|        | 福栄線    | 上坂車庫前-市場-日南病院-生山駅-日南中学校                     | 毎日  | 機共立<br>メンテナンス       | 362             | 19.4          | 6.86                    |
|        | やまのうえ線 | 大菅上-日南中学校                                   | 月-金 | 日南交通(有)             | 208             | 33.8          | 2                       |
|        | 巡回バス   | 日南町役場-日南中学校-道の駅-日南病院-生山駅<br>※一部便で「あかねの郷」を経由 | 月-金 | 機共立<br>メンテナンス       | 247             | 7.0<br>(11.0) | 7                       |
| デマンド運行 | 多里線    | 新屋-多里小前-日南中学校-生山駅                           | 月-金 | NO法(機共立)<br>リポートセター | 247             | 29.2          | 3                       |
|        | 石見線    | 下花口-上石見駅-日南病院-生山駅-日南中学校                     | 月-金 | 機共立<br>メンテナンス       | 247             | 26.8          | 3                       |
|        | 大宮線    | 下阿毘縁-生山駅-日南病院-日南中学校前                        | 月-金 | 日南交通(有)             | 247             | 33.0          | 3                       |
|        | 山上線    | 阿毘縁車庫前-日野上小-日南中学校-生山駅                       | 月-金 | 日南交通(有)             | 247             | 42.1          | 3                       |
|        | 福栄線    | 上坂車庫前-市場-日南病院-生山駅-日南中学校                     | 月-金 | 機共立<br>メンテナンス       | 247             | 29.7          | 3                       |

### 3-2-3 利用状況

#### (1) 利用実績

○路線ごとの1日当り利用者数を比較すると、定時定路線では、やまのうえ線（スクール専用）が17.2人/日と最も多く、次いで多里線が12.3人/日となっている。デマンドバスでは多里線が6.4人/日と最も多く、次いで山上線が5.9人/日となっている。



※「やまのうえ線」はスクール専用

図 17 定時定路線バス 路線別1日当り輸送量比較（H30年度）

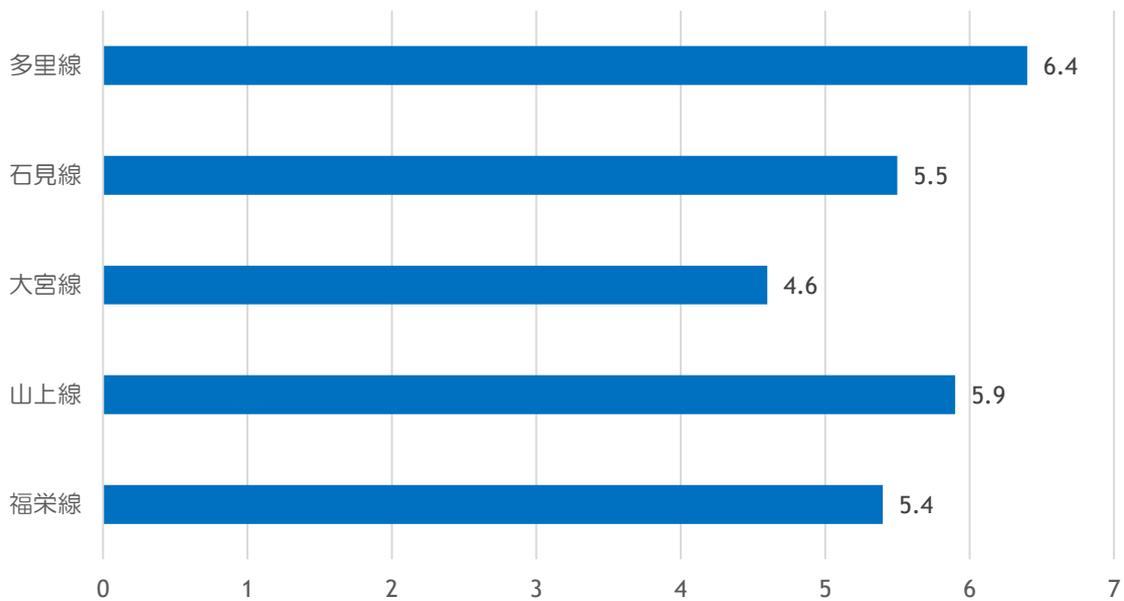


図 18 デマンドバス 路線別1日当り輸送量比較（H30年度）

## (2) 利用者の推移

○町営バス運行開始からバス利用者は年々減少しており、ピーク時の約6分の1まで減少している。やまのうえ線も近年減少傾向にあるが、巡回バスは増加傾向。29年度のダイヤ改正により日中増便されたデマンドバスは利用が大きく増加している。

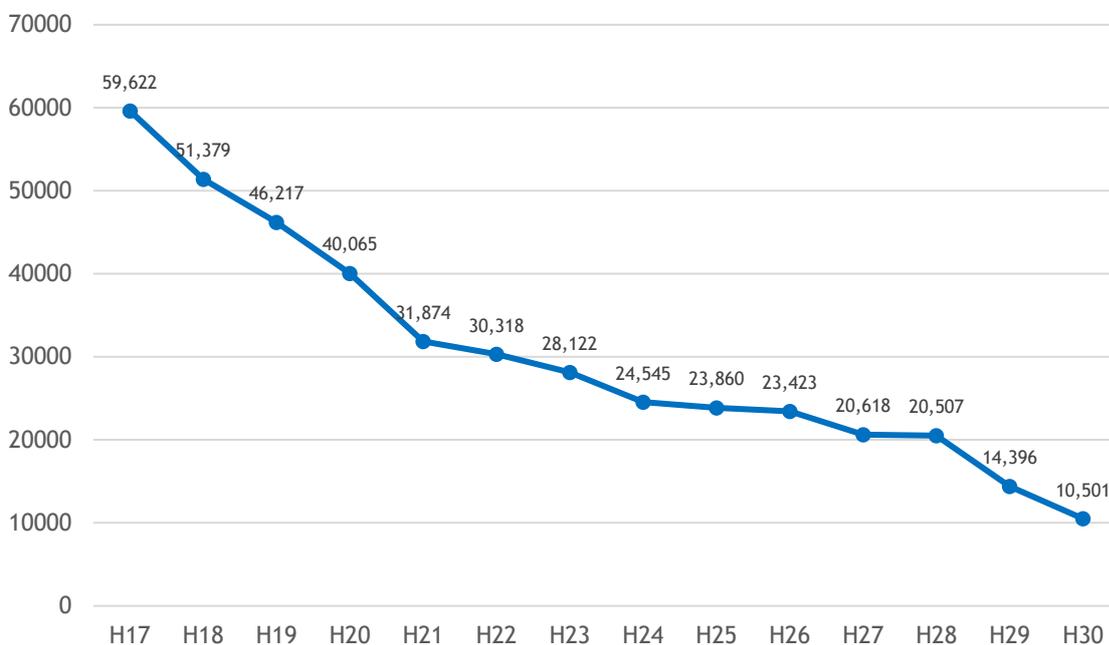


図 19 路線バス利用者の推移

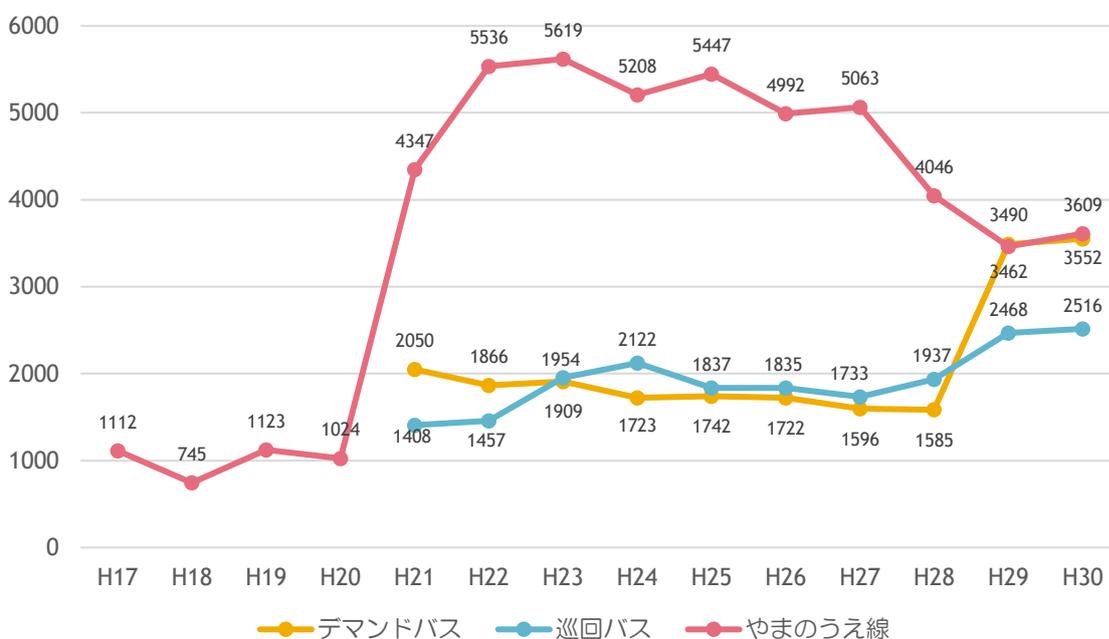


図 20 デマンドバス、巡回バス、やまのうえ線利用者の推移

### 3-2-4 保有車両

○町営バスの運行に係る、町保有のバス車両は下表のとおりである。

○予備車両の中には更新から10年以上経過したものもあり、今後の需要量を踏まえた計画的な更新が必要となっている。

○また、利用状況に応じ、順次小型車両へのシフトを検討。

表2 登録車両一覧

| 用途     | 使用路線          | 車種      | メーカー | 導入時期   | 乗降ステップ | 定員  | 保管者         |
|--------|---------------|---------|------|--------|--------|-----|-------------|
| 町営バス   | 多里線           | レインボー   | 日野   | H31.3  | ノンステップ | 56人 | (株)共立メンテナンス |
|        | 石見線           | エルガミオ   | いすゞ  | H29.5  | ノンステップ | 56人 | (株)共立メンテナンス |
|        | 大宮線           | ハイエース   | トヨタ  | H29.10 | -      | 10人 | (株)共立メンテナンス |
|        | 山上線           | エルガミオ   | いすゞ  | H30.3  | ノンステップ | 56人 | (株)共立メンテナンス |
|        | 福栄線           | レインボウII | 日野   | H24.2  | ノンステップ | 59人 | (株)共立メンテナンス |
|        | 巡回バス          | e-NV200 | 日産   | H27.12 | -      | 7人  | (株)共立メンテナンス |
|        | 予備車両          | レインボウII | 日野   | H24.7  | ノンステップ | 59人 | (株)共立メンテナンス |
|        | 予備車両          | レインボウII | 日野   | H24.7  | ノンステップ | 59人 | (株)共立メンテナンス |
| デマンドバス | 多里線           | ハイエース   | トヨタ  | H30.12 | -      | 10人 | NPO 多里 SC   |
|        | 石見線           | ハイエース   | トヨタ  | H21.2  | -      | 15人 | (株)共立メンテナンス |
|        | 大宮線           | ハイエース   | トヨタ  | H21.2  | -      | 10人 | 日南交通(有)     |
|        | 山上線<br>やまのうえ線 | ハイエース   | トヨタ  | H29.9  | -      | 14人 | 日南交通(有)     |
|        | 福栄線           | ハイエース   | トヨタ  | H21.2  | -      | 15人 | (株)共立メンテナンス |
|        | 予備車両          | ハイエース   | トヨタ  | H21.2  | -      | 10人 | (株)共立メンテナンス |

### 3-3 公共交通空白地有償運送

#### 3-3-1 運行の概要

○公共交通が不便で利用できない交通弱者を救うことと、将来想定される地域の問題（高齢化による交通弱者の増加、公共交通の利便性の低下の可能性等）に対応するため、平成 21 年 4 月 1 日に多里地区において NPO 法人が立ち上げられた。

○この NPO による公共交通空白地有償運送は会員のみ利用が可能で、多里地域内の移動及び定期バスへの送迎を行っており、原則自宅まで送迎している。

表 3 公共交通空白地有償運送のダイヤ

| 新屋 → 生山       | 生山 → 新屋       |
|---------------|---------------|
| 8:10 → 8:50   | 11:30 → 12:10 |
| 14:20 → 15:00 | -             |

表 4 公共交通空白地有償運送の概要（H30 年度）

| 系統         | 運行曜日 | 料金               | 運行主体                  | 車両定員(人) | 車両保有者 | 登録人数(人)                 | 年間利用者数(人) |
|------------|------|------------------|-----------------------|---------|-------|-------------------------|-----------|
| 生山駅～多里地区集落 | 月～金  | 大人500円<br>子供200円 | NPO 法人多里まちづくりサポートセンター | 10      | 日南町   | 正会員 26 名<br>賛助会員 240 世帯 | 638       |

#### 3-3-2 公共交通空白地有償運送の利用状況

○公共交通空白地有償運送の年間利用者数の推移を見ると、平成 24 年度をピークに減少傾向にある。月別利用者数の推移を見ると、1 月、8 月、4 月、12 月の順に利用が多い。

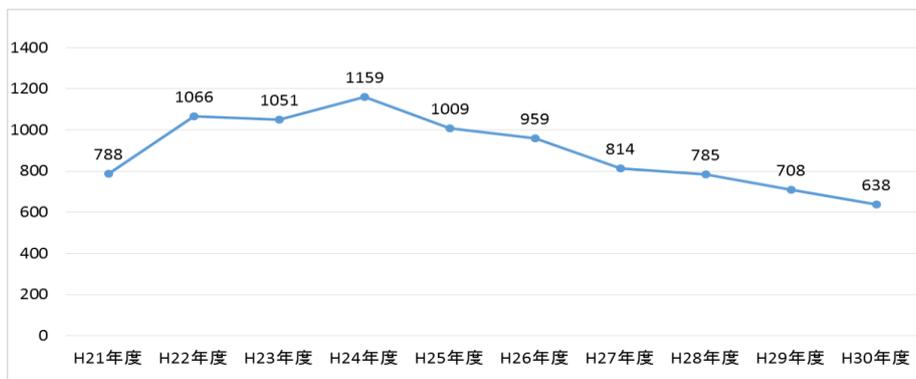


図 21 年間利用者数推移

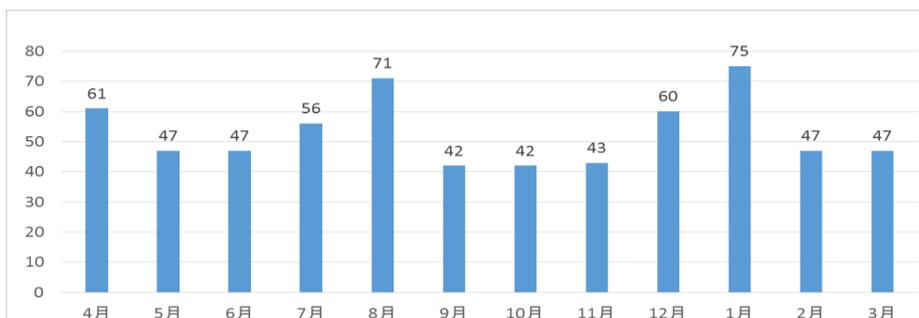


図 22 月別利用者数推移（平成 30 年 4 月～平成 31 年 3 月実績値）

### 3-4 タクシー

○町内のタクシー事業所は、日南交通有限会社の1事業所のみである。

○タクシー事業所への近接性を各事業拠点から半径5km圏域で確認すると、特に中心地から離れた北部や西部に5km圏外が広範に存在する。タクシーは主に高齢者に利用されており、病院や役場などの主要施設や、商業施設への買物、家族が見舞いのために老人施設へ行く際に利用される。

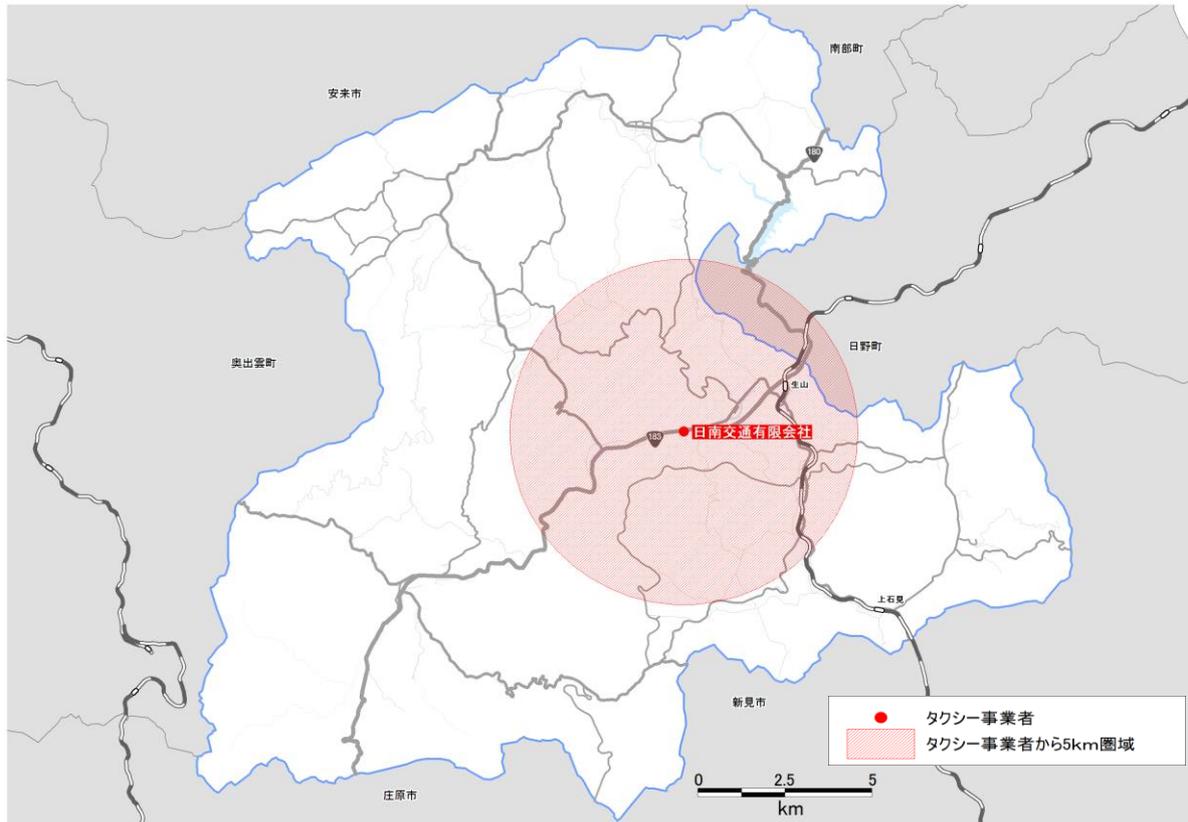


図 23 タクシー事業所の分布

## IV. 上位計画の整理

### 4-1 日南町総合計画

【基本構想】 人と自然の力で21世紀を切り開いてゆく町「育てる、咲く、実る」

#### 基本目標1 地域資源を生かした産業の進化

町の基幹産業である農林業の経営基盤を強化し、農地・山林の保全に努めるとともに、生産性向上や製品への高付加価値をめざした取り組みを進める。

#### 基本目標2 安心・安全な暮らしができる町

子育て、教育、健康、福祉、安全、便利さ、生活環境など生活全般の“質”を高め、「住むなら日南町」と感じてもらえるまちづくりをすべての地域・団体が一緒になって進めます。

#### 基本目標3 日南町のスタイルを誇りとし、発進する町

豊かな自然、守り育まれてきた文化、互いに支え合う心など、心豊かな生活がおくれる魅力的な町でありつづけるために、みんなが誇りと愛着を持てる教育や地域づくりに取り組めます。

#### 【公共交通に関する施策】

##### ■公共交通サービスの充実

- 今以上に利用しやすい地域を支えるバス運行を目指して、地域の声や有識者の知見を活用していくよう努める。
- 中心地域での利便性を高め、日常的に使いやすい公共交通体制を推進していく。

# V. 目指すべき公共交通の方向性

## 5-1 日南町が目指すまちづくり

### 5-1-1 総合戦略

○平成 27 年度に策定された『日南町人口ビジョン・総合戦略』では、「①しごとをつくり、安心して働けるまちづくり」「②日南町への移住・定住を促進させる」「③結婚・出産・子育ての希望を実現させる」「④安心して暮らし続けられる地域づくり」の4つの基本目標を立てている。

○産業面では新規事業開拓を進めることにより、雇用創出を図るとともに、後継者・従業者不足の解消を目指すほか、急激な人口減少を抑制するためのU・Iターン促進に向けた移住・定住環境の整備や結婚・出産・子育て支援の充実、人口流出を抑えるための安心して暮らせる生活基盤整備に努めることとしている。

### 5-1-2 コンパクト・ヴィレッジ構想

○総合戦略を具体化するための核となる施策として、『コンパクト・ヴィレッジ構想』がある。これは、平成 28 年 4 月にオープンした道の駅「にちなん田野川の郷」を媒体とした“小さな拠点”を形成するもので、道の駅に産業振興の機能、地域づくり拠点の機能を持たせた「商業拠点」にするるとともに、JR 生山駅や日南病院のある「医療・福祉ゾーン」、役場や文化センター等が集積する「行政ゾーン」と併せ、生山から霞にかけての約 1 km 圏域内を“小さな拠点”と位置付けるものである。

○これらの拠点を結ぶ移動手段として、電気自動車による巡回バスを導入している。

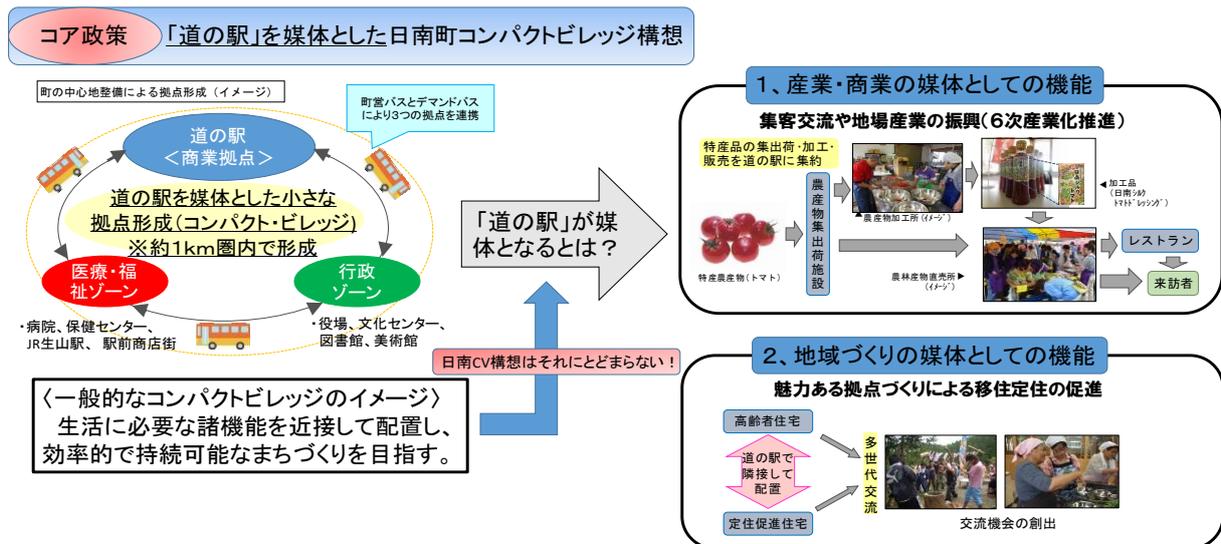


図 24 日南町におけるコンパクト・ヴィレッジ構想の考え方

## 5-2 公共交通維持・活性化の基本方針

### (1) 公共交通の将来像

○過疎化、少子高齢化が急速に進む中、生活利便性を享受するための公共交通を確保し、日南町に生まれ育った人が、「日南町で暮らしてよかった」「日南町で一生を全うできてよかった」と実感できる暮らしの実現を目指す。また、車両更新、運転手の確保、運行の効率化など様々な課題に対応できる、将来にわたって持続可能な公共交通体系の構築を目指す。

### (2) 基本方針(目指すべき方向性)

**方針1** 交通空白地域の解消を目指す（町民のモビリティの確保）

**方針2** 利便性の向上を目指す（つかいたい、つかいやすいと感じる交通環境）

**方針3** 行政負担の改善を目指す（持続可能な交通環境）

### (3) 目指すべき具体的事項

○誰もが健康的に外出できる公共交通・・・週1回以上の外出を確保

○誰もが安心して外出できる公共交通・・・一人でも安全に外出できる交通体系の構築

## VI. 目標達成に向けた計画・事業

### 6-1 これまでの実施事業(H29～H30 年度)

3つの方針、目標達成のための6つの事業を設定し実施した（一部未実施）。

#### 方針1 交通空白地域の解消を目指す（町民のモビリティの確保）

##### ① デマンドバスのドア・ツー・ドア（未実施）

##### ② タクシー助成制度の導入

- 年間一律2万円のタクシー助成を実施
- 高齢者が利用しやすいユニバーサルデザイン車両の利用推進

#### 方針2 利便性の向上を目指す（使いたい、使いやすいと感じる交通環境）

##### ③ フリー乗降の導入（一部便で実施、降車のみ）

- 買物をし帰宅時に荷物が増えることを想定し、平日の復路便について導入

##### ④ 運行時間の変更

- デマンドバスの運行時間について、中心地に出る便が遅い点と帰りの時間が遅い点の課題解消のためダイヤ改正を実施

##### ⑤ 巡回バスのあかねの郷経由

- かねてより要望のあった巡回バスのあかねの郷経由便を、午前午後1便ずつ導入。

#### 方針3 行政負担の改善を目指す（持続可能な交通環境）

##### ⑥ 使用車両の小型化

- 平日朝夕のスクール運行以外については、大型車両を使わず小型車両を使用
- 土日祝日については、始発と最終便以外小型車両により運行

##### ⑦ 利用者が少ない便の減便

- 最終便の廃止（利用実態に対応した効率化）

## 6-2 これからの実施事業(R1~R6)

本計画から実施する目標達成のための事業を設定する。

### 方針1 交通空白地域の解消を目指す（町民のモビリティの確保）

#### ① ドア・ツー・ドア運行の充実

○バス事業者、タクシー事業者、NPO 法人、地元住民など、地域の交通を担うすべてのモビリティを複合して検討し、デマンドバスに限らず、地域の実情に合ったドア・ツー・ドア運行を実施することで、交通空白地域の解消を目指す。

#### ② タクシー助成制度の見直し

○現状一律2万円のタクシー助成では居住地域によって利用に差が出ている現状。町内すべての方が必要な移動回数を確保でき、交通空白地域を解消できる助成制度に見直していく。

### 方針2 利便性の向上を目指す（つかいたい、つかいやすいと感じる交通環境）

#### ③ フリー乗降便の増便

○現状1便のみ導入しているフリー降車便を増便するとともに、フリー乗車についても検討していく。

#### ④ わかりやすい運行体系の構築

○現在町営バスの運行体系は複雑化しており、利用者にとってわかりにくい状況にあるため、効率的かつわかりやすい運行体系を構築する。

#### ⑤ 公共交通利用促進のための取組

○現在町営バス等の公共交通を利用している方に加え、運転免許返納をされた方など、これから公共交通を利用される方も安心して利用していただくため、公共交通の利用方法や助成制度などの周知、また説明会等を積極的に実施する。

### 方針3 行政負担の改善を目指す（持続可能な交通環境）

#### ⑥ 使用車両の小型化

○利用状況に応じ、小型化できる路線については順次進めていく。

#### ⑦ 地域住民による交通確保の推進

○共助交通など、地域の住民による移動の確保を推進することで行政負担を軽減するとともに、持続可能な交通体系を構築する。

## 6-3 目標達成に向けた新たな取組

2018年5月より中央大学及び鳥取県と日南町の公共交通見直しに向けた相談を行っており、2018年度は町の公共交通見直しに向けた協議や、主に町営バスなどの公共交通を利用する高齢者及び小中学生がいる世帯を対象としたアンケート調査を実施した。2019年2月に中央大学主導の下、トヨタモビリティ基金を活用した2年間の調査事業に申請し、同年5月に採択を受けた。

### (1) 調査の目的

- 過疎地域における新たな仕組みを用いた住民モビリティシステムの構築を目指す
- 調査による現状把握と現状に即した利用しやすい交通体系構築により過疎地域における交通モデルを目指す

### (2) 調査期間

2019年4月～2021年3月

### (3) 調査地域・対象

福栄地域及び地域内全世帯

### (4) 調査内容

- 1年目：聞き取り調査、新たな交通体系の検討
- 2年目：検討事項の具体化、試験運行の実施（現状を大きく変えることでの混乱を避けるため、既存の運行を残しながら）

### (5) 実施体制

- 中央大学、鳥取県と連携し調査を実施。鳥取運輸支局、鳥取大学工学部、米子高等専門学校、鳥取県地域交通政策課がプロジェクトのチェック、アドバイザーとして協力。

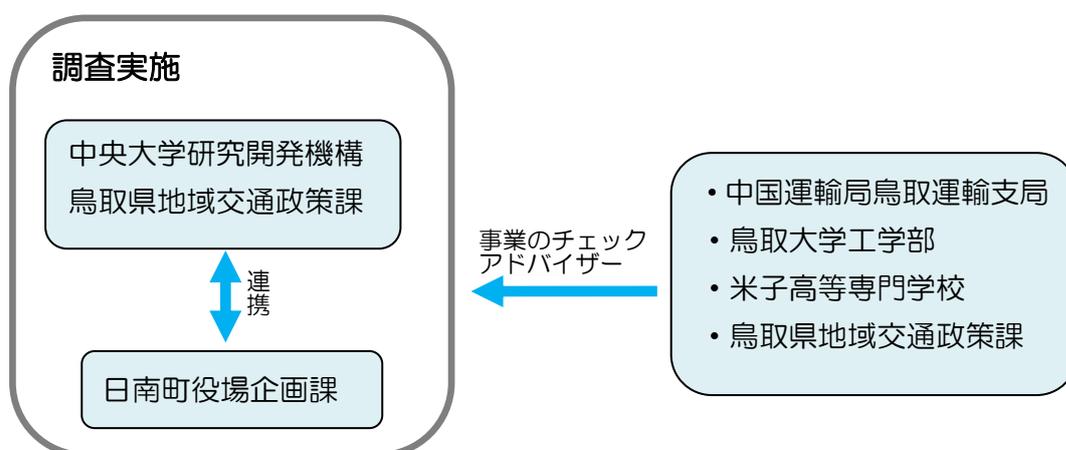


図 24 実施体制

■■■■■ 検討期間 ■■■■■ 実施期間

### 6-4 事業の内容、実施スケジュール、実施主体

| 方針                              | 事業（政策）                          | 内容  | 実施時期          |               |               |               |               |               | 実施主体      |             |     |          |
|---------------------------------|---------------------------------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----------|-------------|-----|----------|
|                                 |                                 |   | R01<br>(2019) | R02<br>(2020) | R03<br>(2021) | R04<br>(2022) | R05<br>(2023) | R06<br>(2024) | バス<br>事業者 | タクシー<br>事業者 | 日南町 | 地域<br>住民 |
| <b>方針1</b><br>交通空白地域の解消を<br>目指す | ドア・ツー・ドア運行<br>の充実               | デマンドバスに限らず、地域の<br>実情に即したドア・ツー・ドア<br>運行の検討・実施。 | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■             | ■         | ■           | ■   |          |
|                                 | <b>町民のモビリティの確保</b>              | タクシー助成制度の<br>見直し                              | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         |               | ■         | ■           |     |          |
| <b>方針2</b><br>利便性の向上を<br>目指す    | フリー乗降の導入                        | フリー降車便の増便                                     | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■             |           | ■           |     |          |
|                                 |                                 | フリー乗車便の導入                                     | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■             |           | ■           |     |          |
|                                 | <b>つかいたい、つかいやすい<br/>交通環境の実現</b> | わかりやすい運行体<br>系の構築                             | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■             | ■         | ■           |     |          |
|                                 | 公共交通利用促進の<br>ための取組              | 公共交通の利用方法や助成制<br>度などの周知、説明会等を積極<br>的に実施。      | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■             | ■         | ■           |     |          |
| <b>方針3</b><br>行政負担の改善を<br>目指す   | 使用車両の小型化                        | 利用状況に応じ、小型化できる<br>路線については順次進める。               | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■             |           | ■           |     |          |
|                                 | <b>持続可能な交通環境の<br/>実現</b>        | 地域住民による交通確<br>保の推進                            | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         | ■■■■■         |               |           | ■           | ■   |          |

