



「中国管内の公共交通不便地域等における 移動実態と最適な生活交通確保策の検討調査」 の調査結果のとりまとめについて

生活に欠かすことができない地域公共交通は、急激な少子高齢化や人口減少、マイカーの普及等によって利用者が減少し、存続が危機的な状況にあり、各地域においてその特性に応じた公共交通を確保・維持することが重要な課題となっております。

このような中、中国運輸局では管内の過疎地域等と都市部近郊団地において、生活移動の実態とニーズを把握・分析し、具体的な生活交通確保策の選択肢などを検討しました。また、その検討に先立って自治体交通担当者が最適な生活交通確保策を検討する際の具体的な検討フローをとりまとめましたので、その結果をお知らせします。

調査結果につきましては、調査報告書（概要版）をご覧ください。

1. 調査対象地域

「過疎地域等」は14自治体14地域、「都市部近郊団地」は7自治体13地域の計27地域で実施（詳細は次頁参照）

2. 調査方法

- ・住民を対象としたアンケート調査及び対象地域での直接のヒアリング等
- ・有識者とともに調査のとりまとめを検討

3. 報告書の構成

①調査の概要 ②生活交通確保策の決定に至るプロセス ③調査対象地域における現況及び課題把握 ④対象地域の現況の移動手段及び生活交通確保策の選択肢案

<選択肢案の主なポイント>

- ・過疎地域等においては、スクールバスが運行されている場合が多く、そのような場合はスクールバスの混乗化も有効
- ・既存の路線バスのバス停までフィーダー路線を導入する場合には、ダイヤの調整、待合施設の整備など結節点における環境向上が非常に重要
- ・既存のタクシー活用のための「タクシー利用券の配布」も有効な選択肢

※今回の各対象地域への選択肢案にはあげていないが、「旅客運送の際に少量の貨物を運ぶ貨客一体輸送」も選択肢案としてあり得る。

例) バスに農家が道の駅へ出荷する農作物を積み込み、出荷する人も同乗する。そして、途中の道の駅で待機していた人に農作物を受け渡し、出荷する人はそのままバスで病院に向かう。これにより、以前は車で出荷していた人のバス利用を促すことができる。また、農作物について配送料を収受することで、バスの採算性の向上にもつながる。

平成25年5月24日

問合せ先

中国運輸局企画観光部交通企画課

寺前、太刀掛 電話:082-228-8701

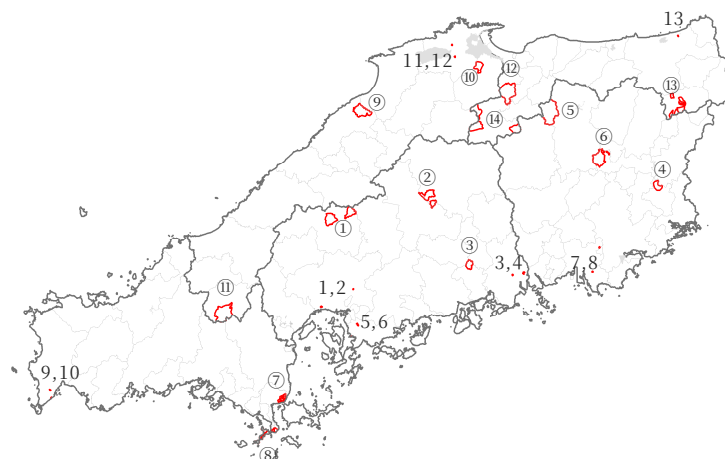
FAX:082-228-9412

【調査対象地域一覧】

過疎地域等
都市部近郊団地

自治体	対象地域
広島県	北広島町 ① 田原地区、岩戸地区
	庄原市 ② 山内自治振興区内の本郷町、木戸町、高茂町、水越町、山内開拓地域
	尾道市 ③ 大和地区
	広島市 1 東区やすらぎが丘 2 西区鈴ヶ台2～3丁目
	福山市 3 緑陽団地 4 青葉台団地
	呉市 5 第三団地、大道田団地 6 晴海団地
岡山県	和気町 ④ 山田地区の田土、丸山、南山方、塩田地区の塩田、奥塩田、北山方
	新庄村 ⑤ 村全体
	美咲町 ⑥ 旧旭町 3地区
	倉敷市 7 倉敷イトーピア団地 8 広江地区内団地
山口県	柳井市 ⑦ 大島地区の一部
	上関町 ⑧ 蒲井、白井田、四代、戸津、室津（大津、練尾）
	下関市 9 田倉御殿町団地、差葉 10 浜浦台団地
島根県	大田市 ⑨ 富山地区
	安来市 ⑩ 飯梨地区
	吉賀町 ⑪ 朝倉地区
	松江市 11 淞北台団地 12 八雲台団地
鳥取県	南部町 ⑫ 南さいはく地域振興協議会エリア
	智頭町 ⑬ 惣地、米井、穂見、天木、大屋、真鹿野、早野
	日南町 ⑭ 神戸上、阿毘縁、上萩山
	鳥取市 13 浜坂東1丁目団地

【調査対象地域位置】



調査報告書(概要)

1. 生活交通確保策の決定に至るプロセス

基本的に、自治体は地域の状況に応じて市場、公助、共助を組み合わせる移動確保を行う必要があるが、多様な解決策が存在する中、自治体の実現可能性のある選択肢や選択肢絞り込みの際に留意すべき事項などを見過ごしていることがある。このような見過ごしを防ぐために、生活交通確保策の検討フローを整理した。

(1) 現況及び課題把握

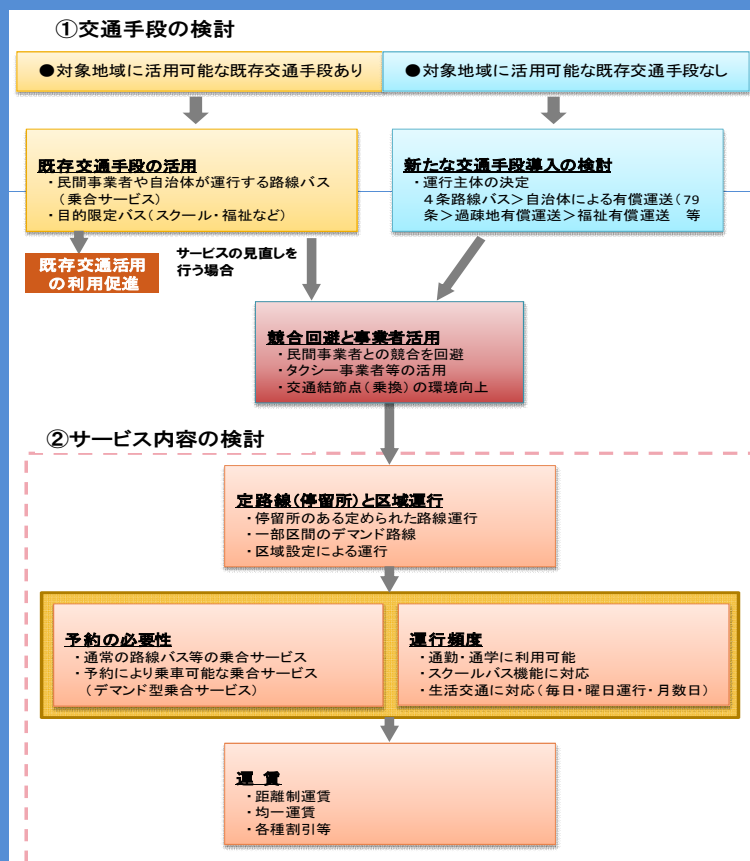
- ・地域特性(人口・世帯家族数等)の整理
 - ・公共交通や移動環境(福祉移送サービス、タクシーチケット等)の現況整理
 - ・移動実態・利用者ニーズの把握
- 上記3点を踏まえ、利用者ニーズに対応するための課題を把握する。

(2) 提供する生活交通確保策のサービス水準の設定

経費と交通サービスの不便さはトレードオフの関係にあるという点を踏まえ、生活交通確保策のサービス水準(運行頻度)を設定

(3) 選択肢の絞り込み

各検討要素で考え得る選択肢及びそのメリット、デメリットを整理するとともに、選択肢絞り込みのフローをまとめた。



(4) 実施する生活交通確保策の決定

実施する生活交通確保策の決定に際しては、以下の点に留意する。

- ①地域のニーズにきめ細やかに対応するため、計画段階からの地域住民との協働が必要。
- ②市町村全体における公共交通計画との整合性や民間事業者との調整を図るための検討の場が必要。
- ③絞り込まれた選択肢について、事業採算性、利用者満足度等の評価が必要。
- ④提供する生活交通確保策が設定したサービス水準を満足するか検証が必要。
- ⑤継続的に生活交通確保策を確保するため、費用負担スキームの検討が必要。
- ⑥生活交通確保策の円滑な導入は、事前及び導入中の情報提供が極めて重要。

2. 調査対象地域における現況及び課題把握

今回の調査は、各調査対象地域の交通課題の解決に向けた生活交通確保策を提案することを目的に以下のフローで現況及び課題把握を行った。

実態調査（①過疎地域等、②その他の地域（都市部近郊団地） 共通）

現況調査

- ・地域特性の把握（地理的特性／人口・高齢化／拠点施設分布 等）
- ・公共交通や移動環境の現況把握（公共交通／その他移動サービス／活動可能性 等）
- ・移動実態、利用者ニーズの把握

アンケート調査

- ・アンケート調査の準備（調査票設計／配布回収方法 等）
（アンケート項目・・・最寄りバス停までの状況、通勤の状況、買物の状況、通学の状況、路線バスの利用頻度、利用しているサービス等）
- ・アンケート調査実施（自治会配布回収／郵送配布・郵送回収 等）
- ・アンケートの集計・分析

ヒアリング調査

- ・対象地域でのヒアリング調査（自治体職員、自治会長、民生委員 等）

各交通不便地域における生活交通確保策の検討

移動実態の分析

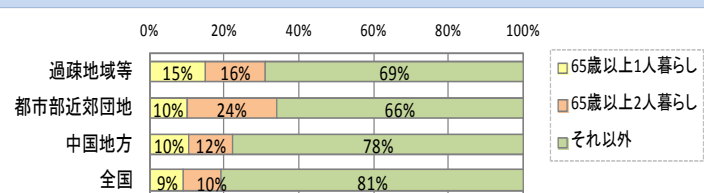
- ・GISデータとアンケートからの分析

生活移動の課題整理

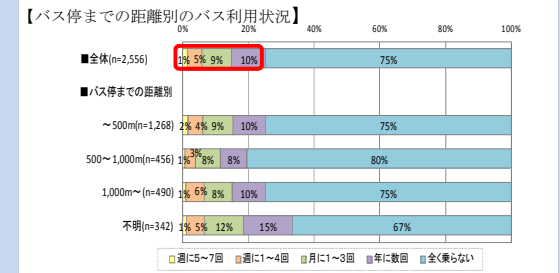
- ・需要側からみた特徴と課題
- ・供給側の特徴

過疎地域等14自治体14地区、都市部近郊団地7自治体13地区を対象にアンケート調査、ヒアリング調査を行った。主な分析結果は以下の通り。

➤過疎地域等、都市部近郊団地は、高齢化が進み、65歳以上の1人暮らし、2人暮らしの割合が高い。

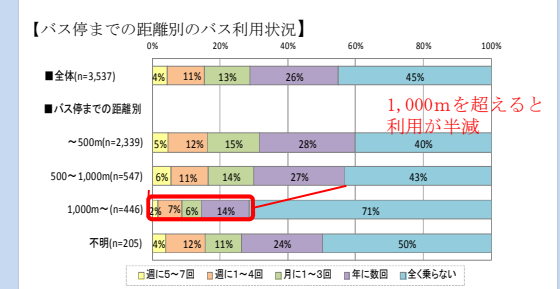


➤過疎地域等では、運行頻度が低く主な目的地までが遠く乗換えが発生するバスのサービスレベルと、いつでもどこでも移動できる自動車とのギャップが大きく、年1回の利用者を含めても約2割と利用者が少ない(右図参照)。



➤過疎地域等では、概ねバス停までの距離が300m以上となると家族等による送迎の割合が高くなる。また、概ね通院先1位までの距離が5kmを超えると、往診・在宅医療が行われる傾向がある。

➤都市部近郊団地では、現在のバス利用はバス停までの距離の影響を受けており、1,000mを超えると、1,000m未満と比較してバス利用が約1/2となっている(右図参照)。



➤都市部近郊団地では、医療機関、スーパーによる目的型の送迎バスが運行している場合もある。

➤過疎地域等、都市部近郊団地ともに、自動車依存が高い傾向にあるが、高齢になるにつれて、自動車(自分で運転)利用の割合が減少し、自動車(乗せてもらう)、原付・自動二輪、徒歩、タクシー、路線バスの割合が高くなる。

例:【過疎地域等の年齢別通院実態】

	自動車 (自分で 運転)	自動車 (乗せて もらう)	原付・自 動二輪	徒歩	タクシー	路線バ ス	その他
■全体(n=2,495)	70%	18%	2%	1%	2%	5%	5%
■年齢別							
20歳未満(n=32)	88%	16%	3%	0%	3%	9%	6%
30～50代(n=594)	93%	3%	1%	1%	0%	1%	2%
60代(n=633)	83%	10%	1%	1%	1%	3%	2%
70代(n=437)	60%	26%	3%	2%	3%	7%	6%
80代以上(n=314)	28%	50%	3%	4%	7%	10%	13%
不明(n=485)	61%	16%	4%	1%	5%	8%	8%

※乗り継ぎによる複数回答あり

【都市部近郊団地の年齢別通院実態】

	自動車 (自分で 運転)	自動車 (乗せて もらう)	原付・自 動二輪	徒歩	タクシー	路線バ ス	その他
■全体(n=3,159)	63%	15%	5%	11%	5%	11%	7%
■年齢別							
20歳未満(n=543)	52%	12%	8%	21%	6%	13%	17%
30～50代(n=652)	88%	7%	3%	4%	1%	4%	3%
60代(n=798)	72%	15%	6%	7%	1%	6%	5%
70代(n=552)	57%	20%	4%	13%	4%	15%	6%
80代以上(n=160)	31%	34%	5%	13%	17%	24%	6%
不明(n=454)	44%	21%	6%	13%	11%	19%	9%

※乗り継ぎによる複数回答あり

➡ 高齢化が進む地域では、自動(自動車を自分で運転)の代替手段となる生活交通確保策の検討が必要

3. 対象地域の現況の移動手段及び生活交通確保策の選択肢案

過疎地域等14自治体14地区、都市部近郊団地7自治体13地区を対象に、本調査で整理した生活交通確保策検討フローに基づき、地区別に生活交通確保策の選択肢案を検討

地区別
検討内容

地域の概況／公共交通のサービス及びその他の移動手段／アンケート調査／ヒアリング調査／地域の特徴と課題／地域に対応する生活交通確保策の選択肢(案) → 次頁

検討結果一覧

通 疎 地 域 等					都 市 部 近 郊 団 地										
県	自治体	対象地域	過疎地域の指定	地域の特徴と課題 (○需要側からみた特徴と課題、●供給側からみた特徴)	選択肢(案)	県	自治体	対象地域	地域の特徴と課題 (○需要側からみた特徴と課題、●供給側からみた特徴)	選択肢(案)					
広島	北広島市	田原地区、岩戸地区	過疎地域振興山村	○高齢世帯が多いが、バス停から500m以上離れた世帯は少ない。 ○家族の送迎利用者あり、路線バス等の利用者は約3割。 ○移動目的地(医療・商業)まで距離があり、大田町内中心部と千代田町内に分かれる。 ○中高生の通学の移動手段、生活の質を高める移動のためのサービスが乏しい。 ●幹線バス路線は、朝、午後、夕の時間帯は複数便となるサービス水準で運行。 ●対象地域内のロープウェイは1日6便の区域運行。	①高校生以上の通学時間帯に合わせた交通結節点までのロープウェイの運行 ②交通結節点の環境向上 ③既存サービスの周知と利用促進	広島	広島市	東区やさくらが丘	○高齢世帯が多く、バス停から500m以上離れた世帯は約1割。バス利用者は約8割。 ○移動目的地となるスーパーは団地に近接している。 ○社団とムラサキアール長尾田には宅配サービスが提供中。 ●高齢者向け(医療・商業)は、大田町内中心部と千代田町内に分かれる。 ○団地内中心部のバス、タクシー、二輪車以外の車は通行禁止になる。 ●広島駅・市中心部への幹線バス路線は1日200便以上運行。 ●社会福祉協議会が一人暮らし高齢者の最寄り商業施設への移動を担っている。	①路線バスの一部便を団地内経由に変更 ②ボランティア移動の福祉有償運送への変更 ③地域主体の乗合タクシーの導入 ④交通結節点の環境向上 ⑤商業・医療施設等の移動目的地との連携 ⑥既存サービスの周知と利用促進					
				○高齢世帯が多く、バス停から500m以上離れた世帯は約4割。 ○家族や近隣住民の送迎利用者あり、バス利用者は約2割。 ○移動目的地(医療・商業)まで距離があり、庄内市内中心部と三次市内に分かれる。 ○中高生の通学の移動手段、生活の質を高める移動のためのサービスが乏しい。 ●幼稚園・小学生を対象としたスクールバスが運行されている。 ●市制制度として市民タクシー制度があるが、当該地域では未適用 ●対象地域内の地域生活バス高茂線は1日3便で週3日運行。	①スクールバスの混雑化 ②地域生活バス(高茂線)のデマンド型乗合タクシーへの変更 ③市民タクシー制度の導入 ④交通結節点の環境向上 ⑤既存サービスの周知と利用促進			広島市	西区鈴ヶ堂2丁目	○高齢世帯が多く、バス停から500m以上離れた世帯は約3割。 ○近隣の移動は徒歩、タクシー、家族の送迎あり、バス利用者は約9割。 ○移動目的地(医療・商業)は団地内または団地に隣接。 ○高齢者を中心にタクシー利用が多い。 ●団地北部を運行する幹線バス路線は1日100便以上運行。	①路線バスの一部便を団地内経由に変更 ②地域主体の乗合タクシーの導入 ③交通結節点の環境向上 ④商業・医療施設等の移動目的地との連携 ⑤既存サービスの周知と利用促進				
				○バス停から500m以上離れた世帯は約4割。 ○家族や近隣住民の送迎利用者あり、バス利用者は約3割。 ○移動目的地(医療・商業)まで距離があり、尾道市の市部町中心部である。 ●幼稚園・小学生を対象としたスクールバスが運行されている。 ●幹線バス路線は、朝、午前、午後1便以上のサービス水準で運行。 ●対象地域内は、地域内フィーダー路線が存在せず、交通不便地域がある。	①スクールバスの混雑化 ②地域内フィーダー路線の導入 ③交通結節点の環境向上 ④既存サービスの周知と利用促進			広島市	福山市	緑環団地	○バス停から500m以上離れた世帯は約2割。 ○家族や近隣住民との相乗り、シェアカーの利用あり。バス利用者は約5割。 ○移動目的地(医療・商業)までは2km前後で徒歩で往々方面に渡る。 ○団地ではおむろ支援センターが設置されている。 ●団地前の道路を結ぶ福山市中心部と北部を結ぶ幹線バス路線は1日92便運行。 ●井笠鉄道の路線バス廃止に伴い、現在はバスが暫定運行。	①路線バスの一部便を団地内経由に変更 ②ボランティア移動の導入(福山市おむろ支援センター事業の活用) ③交通結節点の環境向上 ④既存サービスの周知と利用促進			
				○バス利用者は約2割。 ○移動目的地(医療・商業)まで距離があり、和気町内中心部に点在。 ●小学生を対象としたスクールバスが運行されている。 ●二輪車を対象としたデマンド型乗合タクシーが地域内を運行している。 ●幹線バス路線は、朝、午前、午後、夕、夜各1便以上のサービス水準で運行。 ●市営バスと山形バスを結ぶ和気町有償運送バスは、朝、午前、午後、夕、夜各1便以上のサービス水準で運行。 ●市営バスと山形バスを結ぶ和気町有償運送バスは、朝、午前、午後、夕、夜各1便以上のサービス水準で運行。	①スクールバスの混雑化 ②デマンド型乗合タクシーの高校生通学手段の確保 ③交通結節点の環境向上 ④既存サービスの周知と利用促進			広島市	福山市	青葉山団地	○バス停から500m以上離れた世帯は約2割。 ○家族の送迎、近所間での相乗り利用者あり。バス利用者は約5割。 ○移動目的地(医療・商業)までは2km前後で徒歩で往々方面に渡る。 ○団地ではおむろ支援センターが設置されている。 ●団地と福山市、市民病院、市内各方面へ接続する路線があり、1日35便運行。 ●井笠鉄道の路線バス廃止に伴い、現在はバスが暫定運行。	①路線バスの一部便を団地内経由に変更 ②ボランティア移動の導入(福山市おむろ支援センター事業の活用) ③交通結節点の環境向上 ④既存サービスの周知と利用促進			
岡山	和気町	山田地区の田上、丸山、南山方、塩田地区の塩田、奥塩田、北山方	過疎地域振興山村	○高齢世帯が多く、バス停から500m以上離れた世帯は約4割。バス利用者は約3割。 ○移動目的地(医療・商業)まで距離があり、真庭市の中心部(備山、久世)に主として点在。 ○中高生の通学の移動手段、生活の質を高める移動のためのサービスが乏しい。 ●小学生を対象(冬季に限り中学生も対象)としたスクールバスが運行されている。 ●新市と真庭市を結ぶ有償運送バスは、朝、午前、午後、夕、夜1便以上のサービス水準で運行。 ●社会福祉協議会が医療バスを提供しているが各地区1日1往復運行。	①スクールバスの混雑化 ②医療バスの見直し(現行運送のままだと運行範囲拡大・増便、過疎地有償運送へ変更、デマンド型乗合タクシーへの変更) ③交通結節点の環境向上 ④既存サービスの周知と利用促進	岡山	真庭市	第三団地、大道田地区	○高齢世帯が多く、バス停から500m以上離れた世帯は約1割以下。 ○勾配がきつくて、バス停までの移動が困難。 ○バス利用者は年間に数回の利用者を含めて約7割。 ○移動目的地(医療・商業)までは1km以内。 ●新市と真庭市を結ぶ有償運送バスは、朝、午前、午後、夕、夜各1便以上のサービス水準で運行。 ●昭和循環線(中央)は、片方向のみ運行のため、行き先によっては巡回になる。	①昭和循環線(中央)の双方方向運行への変更 ②シェアカーの活用 ③既存サービスの周知と利用促進					
				美咲町	旧旭町 3地区			過疎地域振興山村	○高齢世帯が多く、バス停から500m以上離れた世帯は約2割。バス利用者は約3割。 ○共同的な移動支援として近所での相乗りが行われている。高齢者はタクシー利用あり。 ○移動目的地(医療・商業)は、地域内及び旭総合支所付近と真庭市街地に(落ちる)。 ○谷原町の移動手段、生活の質を高める移動のためのサービスが乏しい。 ●美咲町と山形バスを結ぶ有償運送バスは、朝、午前、午後、夕、夜1便で運行。真庭市とを結ぶ山形町有償運送、福祉巡回バス、一般通乗可能スクールバスも運行。	①福祉巡回バスの変更(区域運行、谷原町の区間の路線を不定期運行) ②共同的な移動支援の過疎地有償運送への発展 ③タクシー利用助成券 ④交通結節点の環境向上 ⑤既存サービスの周知と利用促進	岡山	真庭市	晴海団地	○高齢世帯が非常に多いが、バス停から500m以上離れた世帯はない。 ○勾配のため、買い物等の移動が困難。 ○バス利用者は年間に数回の利用者を含めて約8割。 ○移動目的地(医療・商業)は、旭地区と真庭市中心部に分かれる。 ●真庭市と山形バスを結ぶ有償運送バスは、朝、午前、午後、夕、夜1便で運行。真庭市とを結ぶ山形町有償運送、福祉巡回バス、一般通乗可能スクールバスも運行。	①地域主体の乗合タクシーの導入(真庭市地域主導型交通サービス事業補助金の活用) ②交通結節点の環境向上 ③商業・医療施設等の移動目的地との連携 ④既存サービスの周知と利用促進
				山口	柳井市		大島地区の一部半島振興	○高齢世帯が多く、バス停から500m以上離れた世帯は約3割。高低差によりバス停までの移動が負担。 ○家族の送迎や近隣同士での相乗りあり。バス利用者は約2割。 ○移動目的地(医療・商業)は、対象地域内と距離が離れた柳井市中心部に分かれる。 ●中学生を対象(平成25年度からは小学生も対象)としたスクールバスが運行されている。 ●柳井市と柳井市と山形バスを結ぶ有償運送バスは、朝、午前、午後、夕、夜1便以上のサービス水準で運行。 ●大島・大原と大島駅を結ぶ幹線バス路線は、朝、午前、午後、夕、夜1便以上のサービス水準で運行。 ●大島・大原と大島駅を結ぶ幹線バス路線は、朝、午前、夕、夜1便以上のサービス水準で運行。	①スクールバスの混雑化 ②神代地区、大島地区へのデマンド型乗合タクシーの導入 ③交通結節点の環境向上 ④既存サービスの周知と利用促進	山口	意欲市	大島イートピア団地	○全世帯がバス停から500m以上離れた世帯はない。 ○バス利用者は年間に数回の利用者を含めて約2割。 ○移動目的地(医療・商業)は、対象地域内と距離が離れた柳井市中心部に分かれる。 ●柳井市と柳井市と山形バスを結ぶ有償運送バスは、朝、午前、午後、夕、夜1便以上のサービス水準で運行。 ●大島・大原と大島駅を結ぶ幹線バス路線は、朝、午前、午後、夕、夜1便以上のサービス水準で運行。 ●大島・大原と大島駅を結ぶ幹線バス路線は、朝、午前、夕、夜1便以上のサービス水準で運行。	①乗合タクシーの導入(意欲市乗合タクシー運行事業支援制度の活用) ②中井地区と団地を結ぶ路線バスの新設 ③商業・医療施設等の移動目的地との連携	
				山口	上関町		柳井市、白井、四代、戸津、室津(大津、緑島)	○高齢世帯が多いが、バス停から500m以上離れた世帯は少ない。 ○家族・親戚等の送迎利用者あり、バス利用者は約4割。高齢者はタクシー利用あり。 ○移動目的地(医療・商業)まで距離があり、地域内、平井町と柳井市中心部に分かれる。 ○中高生の通学の移動手段、生活の質を高める移動のためのサービスが乏しい。 ●幹線バス路線は、午前、午後、夕、夜1便以上のサービス水準で運行。 ●あおぞら号、なみち号の運行により朝、午後、夕方1便以上のサービス水準で運行。	①スクールバスの混雑化(白井町・四代) ②あおぞら号、なみち号のデマンド型乗合タクシーへの変更 ③医療施設、商業施設が近い地区の運行の確保 ④交通結節点の環境向上 ⑤タクシー利用助成券 ⑥既存サービスの周知と利用促進	山口	意欲市	広江地区内団地	○ほぼすべての世帯がバス停から1km以上離れた世帯はない。 ○家族の送迎や近隣住民の相乗りあり。バス利用者は約3割。 ○移動目的地(医療・商業)は、比較的近い場所と、水島に分かれる。 ○意欲市乗合タクシー運行事業支援制度を適用に検討した経緯あり(運賃がネックとなり検討がストップ)。 ●児島と意欲市中心部を結ぶ幹線バス路線は1日50便以上運行。 ●タクシー事業者を活用する意欲市乗合タクシー運行事業支援制度がある。	①乗合タクシーの導入(意欲市乗合タクシー運行事業支援制度の活用) ②水島中井地区と団地を結ぶ路線バスの新設 ③交通結節点の環境向上 ④商業・医療施設等の移動目的地との連携	
島根	大田市	富山地区	過疎地域振興山村	○高齢世帯が多いが、バス停から500m以上離れた世帯は少ない。 ○家族・親戚等の送迎利用者あり、バス利用者は約4割。高齢者はタクシー利用あり。 ○移動目的地(医療・商業)まで距離があり、地域内、平井町と柳井市中心部に分かれる。 ○中高生の通学の移動手段、生活の質を高める移動のためのサービスが乏しい。 ●幹線バス路線は、午前、午後、夕、夜1便以上のサービス水準で運行。 ●あおぞら号、なみち号の運行により朝、午後、夕方1便以上のサービス水準で運行。	①スクールバスの混雑化(白井町・四代) ②あおぞら号、なみち号のデマンド型乗合タクシーへの変更 ③医療施設、商業施設が近い地区の運行の確保 ④交通結節点の環境向上 ⑤タクシー利用助成券 ⑥既存サービスの周知と利用促進	山口	下関市	田舎御殿団地、差美	○高齢者世帯が多く、バス停から500m以上離れた世帯は約8割。 ○タクシーの相乗り、家族の送迎利用者あり。バス利用者は約3割。 ○タクシーの相乗り、家族の送迎利用者あり。バス利用者は約3割。 ●富山地区と小田駅を結ぶ富山線は午前、午後、夕、夜1便以上のサービス水準で運行。 ●富山地区と小田駅を結ぶ多岐循環バス富山線は朝、午後、夕、夜1便以上で運行。	①乗合タクシーの導入 ②交通結節点の環境向上 ③商業・医療施設等の移動目的地との連携 ④既存サービスの周知と利用促進					
				島根	安来市			飯梨地区	過疎地域	○高齢世帯が多く、バス停から500m以上離れた世帯は約4割。 ○バス利用者は年間に数回の利用者を含めて約2割。高齢者はタクシー利用あり。 ○移動目的地(医療・商業)まで距離があり、安来市中心部と飯梨市街地に分かれる。 ○中高生の通学の移動手段、生活の質を高める移動のためのサービスが乏しい。 ●地域内を運行する「エローバ」バス(乗客専用)は1日2便運行。	①エローババス(乗客専用)を区域運行(デマンド交通)へ運行形態を変更 ②デマンド型乗合タクシーの導入 ③交通結節点の環境向上 ④交通不便地域の住民に対するタクシー利用助成券 ⑤既存サービスの周知と利用促進	山口	下関市	浜浦団地	○高齢世帯が多いが、バス停から500m以上離れた世帯はない。 ○バス利用者は年間に数回の利用者を含めて約7割。 ○移動目的地(医療・商業)までは、比較的遠い場所と、水島に分かれる。 ○バス停のダイヤや生活や移動のニーズに合わせて「使いやすい」運行あり。 ●団地内を運行する路線バスは1日18便運行。下関駅と飯梨方面を結ぶ国道線運行する幹線バスは、1日300便以上運行。小学生通学対応臨時バスが運行。
				島根	吉賀町		新倉地区	過疎地域振興山村	○高齢世帯が多く、バス停から500m以上離れた世帯は約2割。 ○家族や近隣住民の相乗りあり、バス利用者は約3割。 ○移動目的地(医療・商業)は吉賀町中心部に存在。 ○中高生の通学の移動手段、生活の質を高める移動のためのサービスが乏しい。 ●バス路線は、朝、午前、夕、夜1便以上のサービス水準で運行。夢野線は、通学時間帯以外はデマンド運行。	①夢野線(一部不定期路線運行)を一部区域運行へ変更 ②バス利用者は年間に数回の利用者を含めて約7割。 ○移動目的地(医療・商業)は、地域内、飯梨市、飯梨市、飯梨市に分かれる。 ○民生委員と福祉委員による独居世帯の見守りあり。 ●対象地域内の飯梨市飯梨団地バス停を結ぶ市バスは、1日20便運行。飯梨市飯梨団地バス停を結ぶ市バスは、1日20便運行。飯梨市飯梨団地バス停を結ぶ市バスは、1日20便運行。	島根	松江市	湖北合団地	○高齢世帯が多く、バス停から500m以上離れた世帯は約1割。 ○バス利用者は年間に数回の利用者を含めて約7割。 ○移動目的地(医療・商業)は、飯梨市、飯梨市、飯梨市に分かれる。 ○民生委員と福祉委員による独居世帯の見守りあり。 ●対象地域内の飯梨市飯梨団地バス停を結ぶ市バスは、1日20便運行。飯梨市飯梨団地バス停を結ぶ市バスは、1日20便運行。飯梨市飯梨団地バス停を結ぶ市バスは、1日20便運行。	①路線バスの一部便の延伸 ②タクシー利用助成券 ③既存サービスの周知と利用促進
				島根	南都		南さいは地城振興協議会エリア	振興山村	○高齢世帯が多く、バス停から500m以上離れた世帯は約3割。 ○家族の送迎や近隣住民との相乗りあり。バス利用者は約3割。 ○移動目的地(医療・商業)は南都町中心部に存在。 ○中高生の通学の移動手段、生活の質を高める移動のためのサービスが乏しい。 ●幹線バス路線は1日62便運行している。上長田・大木屋線、東長田線は、朝、午前、午後、夕、夜1便以上で運行。地域振興協議会が提供する南都町共同交通運送(無料)が存在。	①通学時間帯以外の上長田・大木屋線、東長田線のデマンド型乗合タクシーへの変更 ②南都町共同交通運送の過疎地有償運送への変更 ③交通結節点の環境向上 ④既存サービスの周知と利用促進	島根	松江市	八雲合団地	○高齢世帯が多いが、バス停から500m以上離れた世帯はない。 ○市内に別居する家族による送迎利用者あり。バス利用者は約7割。 ○移動目的地(医療・商業)までは2km以内。 ●団地内を結ぶ南都町共同交通運送(無料)が存在。	①乗合タクシーの導入 ②交通結節点の環境向上 ③商業・医療施設等の移動目的地との連携 ④既存サービスの周知と利用促進
鳥取	智頭町	窓地、米井、穂見、天木、大屋、真庭野、早野	過疎地域振興山村	○高齢世帯が多く、バス停から500m以上離れた世帯は約9割。 ○家族の送迎利用者あり、バス利用者は約3割。 ○移動目的地(医療・商業)は主に智頭町中心部に存在。 ○中高生の通学の移動手段、生活の質を高める移動のためのサービスが乏しい。 ●智頭町と鳥取駅を結ぶ南都幹線バス路線は1日18便運行。 ●すずこバスは、朝、午前、午後、夕、夜1便以上のサービス水準で運行。	①すずこバス(小学生専用)の中継、高齢者等への活用等の検討 ②すずこバスのデマンド型乗合タクシーへの導入 ③地域の交通不便地域を対象としたデマンド型乗合タクシーの導入 ④交通結節点の環境向上 ⑤既存サービスの周知と利用促進	鳥取	鳥取市	浜坂東1丁目団地	○高齢世帯が多く、バス停から500m以上離れた世帯はない。 ○バス利用者は年間に数回の利用者を含めて約5割。 ○移動目的地(医療・商業)までは近隣2km前後離れた場所とに分かれる。 ●団地内を運行する鳥取市飯梨団地バスは、1日99便運行。 ●対象地域内を運行するバス路線は、1日38便運行。	①シェアカーの活用 ②既存サービスの周知と利用促進					
				○高齢世帯が多く、バス停から500m以上離れた世帯は約1割。 ○冬季は積雪により外出、移動が困難。 ○バス利用者は年間に数回の利用者を含めて約4割。 ○移動目的地(医療・商業)は、町内、飯梨市、飯梨市に分かれる。 ○中高生の通学の移動手段、生活の質を高める移動のためのサービスが乏しい。 ●阿尾線と飯梨市を結ぶ路線バス、山形線、多岐線、石見線(路線定期とデマンド方式)、社会福祉法人・NPOによる福祉有償運送、NPOによる過疎地有償運送の運行あり。	①山形線、多岐線、石見線の運行範囲拡大 ②過疎地有償運送の導入・拡大 ③交通結節点の環境向上 ④既存サービスの周知と利用促進			鳥取市	飯梨東1丁目団地	○高齢世帯が多く、バス停から500m以上離れた世帯はない。 ○バス利用者は年間に数回の利用者を含めて約5割。 ○移動目的地(医療・商業)までは近隣2km前後離れた場所とに分かれる。 ●団地内を運行する鳥取市飯梨団地バスは、1日99便運行。 ●対象地域内を運行するバス路線は、1日38便運行。	①シェアカーの活用 ②既存サービスの周知と利用促進				
鳥取	日南町	神戸上、阿尾線、上鞍山	過疎地域振興山村	○高齢世帯が多く、バス停から500m以上離れた世帯は約1割。 ○冬季は積雪により外出、移動が困難。 ○バス利用者は年間に数回の利用者を含めて約4割。 ○移動目的地(医療・商業)は、町内、飯梨市、飯梨市に分かれる。 ○中高生の通学の移動手段、生活の質を高める移動のためのサービスが乏しい。 ●阿尾線と飯梨市を結ぶ路線バス、山形線、多岐線、石見線(路線定期とデマンド方式)、社会福祉法人・NPOによる福祉有償運送、NPOによる過疎地有償運送の運行あり。	①山形線、多岐線、石見線の運行範囲拡大 ②過疎地有償運送の導入・拡大 ③交通結節点の環境向上 ④既存サービスの周知と利用促進	※過疎地域とは、過疎地域自立促進特別措置法第2条第1項及び第32条の適用される条件に該当する過疎地域。 ※半島振興とは、半島振興法第1項の規定に基づき指定された半島振興対策実施地域。 ※振興山村とは、山村振興法第7条第1項に基づき指定された振興山村。									

※過疎地域とは、過疎地域自立総合推進法第2条第1項及び第32条の適用を受ける要件に該当する過疎地域。

※半島振興とは、半島振興法第2条第1項の規定に基づき指定された半島振興対策実施地域。

※振興山村とは、山村振興法第7条第1項に基づき指定された振興山村。