

# 三次市地域公共交通総合連携計画(案)

抜粋

平成 22 年 3 月

三 次 市



# 第1章

## はじめに

### 1.1. 計画の背景と目的

三次市における公共交通は、JR線・路線バスによる広域・幹線交通と三次市民バス、三次市民タクシー制度等による地域内交通が中心となり、その役割を担っています。

本市では、平成16年度に合併後の新たな公共交通に関する「三次市生活交通体系実施計画」を策定し、日常生活の地域内輸送を担う「三次市民バス」、「三次市民タクシー制度」、「ふれあいタクシーみらさか」と主に広域・幹線輸送を担う「路線バス」や「JR線」の役割分担を明確にするとともに平成19年3月には、「生活交通の確保」と「事業の採算性」という重要な命題の中で、必要な時に安心して便利に利用できる利便性と効率的な生活交通環境の実現をめざし、「三次市生活交通中期プラン」を策定、具体的な公共交通事業を推進してきました。

しかしながら、中山間地域を取り巻くモータリゼーションの進展や予想をはるかに超える少子高齢化、過疎化の進行に伴い路線バス等の公共交通機関利用者の減少から路線退出・廃止等の動きが加速しています。また、ニーズを満たすため、コミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通など実情に応じた公共輸送サービスの需要はさらに高まるばかりです。

このような状況下、将来にわたり持続可能な地域の交通体系を構築するため、市民の暮らしを支える生活交通のあり方や総合的な施策について、再度検討を行うことが急務となりました。

このことから、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、住民・利用者の代表、交通事業者、商工業や福祉等の関係団体、行政機関等で「三次市地域公共交通会議（協議会機能付加）」を設置し、国の財政的な支援を得て、本市の公共交通の活性化・再生に資する具体的な施策を関係機関と連携して推進していくため、「三次市地域公共交通総合連携計画」を策定するものです。

### 1.2. 計画の対象区域

本計画の対象区域は、三次市全域とします。

目標を達成するための事業及びその実施主体に関する事項

1.3. 本計画の全体事業

本計画で挙げる事業を、下表に示します。

表 1-1 本計画の全体概要

地域	事業概要
中心市街地	○市街地循環便の整備(みよしウェブ号の再編) …「市街地での通院・買物に特化」
市街地周辺 (旧三次市)	○三次市民タクシー制度の改善 …「運営管理事務の軽減・利用要件の多様化」
周辺部の 7町域	○三次市民バス等の再編 …「運行回数や日数などの地域運行形態のバラツキ解消・不効率路線の見直し」 ○自家用有償運送の導入…「交通空白地域における対策(作木町)」
市域全体	○路線バスの再編 ○交通結節点における利用環境整備 ○高齢者運転免許自主返納支援 ○公共交通の利用促進策の推進 ○車両のバリアフリー化

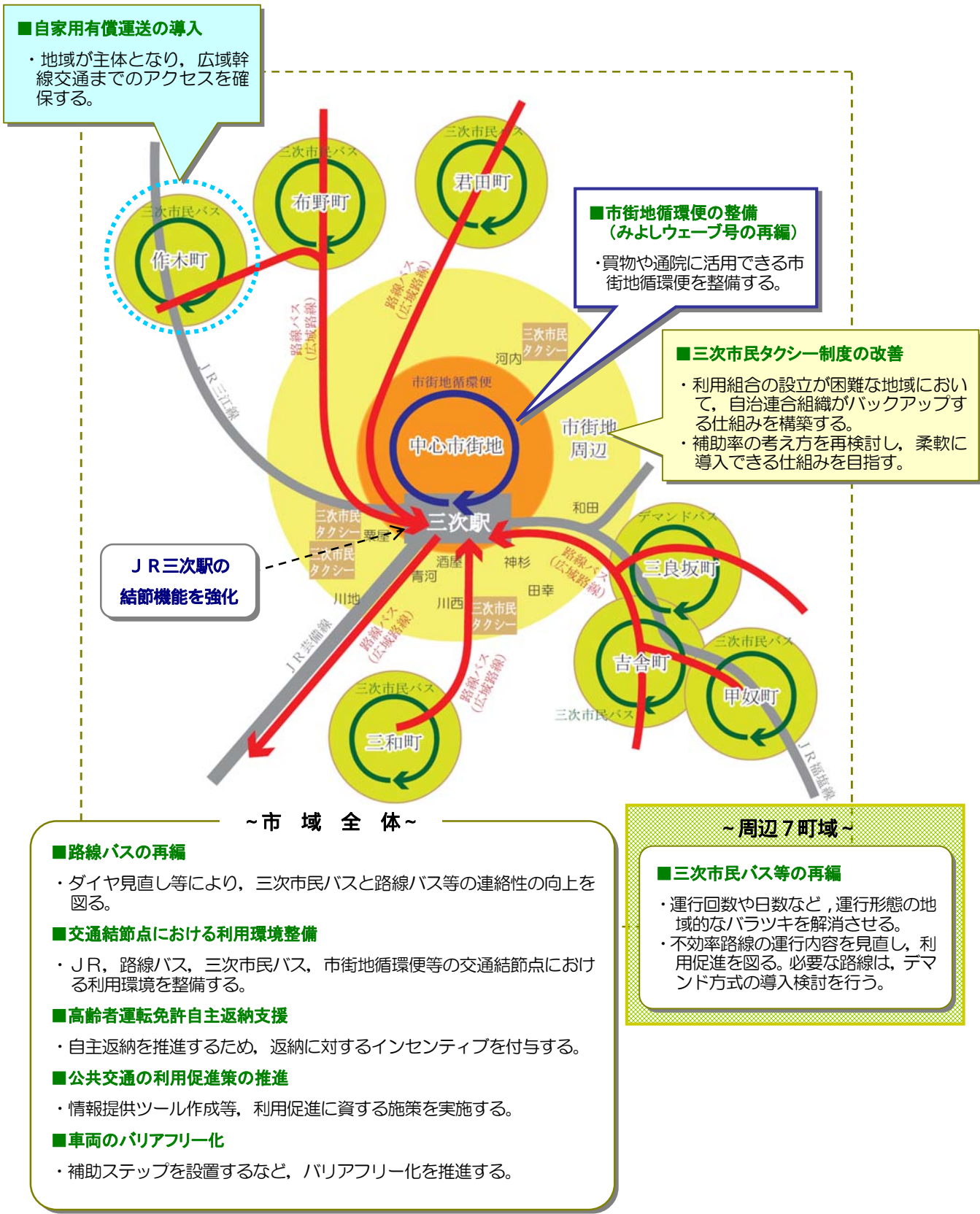


図 1-1 本計画の全体概要

## 1.4. 個別事業の概要と実施主体

## 1 市街地循環便の整備(みよしウェーブ号の再編)

## (1) 現状の問題

みよしウェーブ号は、旧三次市内を運行するコミュニティバスです。現在は、三次町、中心市街地、県立みよし公園等を経由することから走行時間が長く、かつ住宅や生活関連施設の少ない箇所を走行するルートになっています。

そのため、利用者数は非常に少なく、7:20 上四十貫発、及び 17:30 ふれあいセンター発の 2 便は比較的多いものの、その他の便では概ね 1～2 人程度となっています。(20 頁参照)

その結果、運賃収入は少なくなっており、逆に、運行維持のために当市が担う経費補填額は、増加している状況です。(19 頁参照)

以上により、より多くの市民にとって、利用しやすい交通サービスを提供するため、路線の見直し(再編)が必要であると考えます。

## (2) 事業内容

- 利用者が少ない既存のみよしウェーブ号を、利用ニーズが高い施設をコンパクトに循環する路線(市街地循環便)へと再編します。
- 市街地循環便の運行ルートは、買物や通院などの日常生活行動の支援するため、主要な店舗や医療機関の付近を走行するものとします。一方、現在運行している県道和知三次線を走行する路線(県立みよし公園～三次駅～三次中央病院)は、別系統として維持します。
- これらの再編にあたっては、既存の路線バスとの高い連絡性を確保するとともに、競合を出来るだけ避け、共存を図るものとします。
- その他、運行内容の考え方は以下のとおりです。

運行便数	現在のみよしウェーブ号のサービス水準よりも下回らないように設定します。
運賃	現在の運賃(200円)を維持します。
運行経路	次頁に示したルートを基本に検討します。



図 1-2 みよしウェーブ号



図 1-3 市街地循環便のルートイメージ

- 再編に合わせて、他の事業と連携を図り、車両のパッケージ化、利用しやすい交通拠点整備等，利用環境の向上施策を推進します。



図 1-4 小型のパッケージバスイメージ(福山市 まわろーず)

### (3) 実施時期と実施主体

実施時期 平成 22 年度 秋頃～  
 実施主体 三次市，備北交通株式会社



## 2 地域内生活交通の再編

三次市の周辺部の7町や中心市街地周辺部では、三次市民バスや三次市民タクシー制度といった生活交通を支える交通サービスが運行しています。しかしながら、急速な人口減少・高齢化の進展などに伴い、利用者の低迷や三次市民タクシー制度利用組合数の減少など、様々な課題が顕在化してきており、対応が必要になってきています。

そのため本計画では、地域内生活交通の再編に関連して、三次市民バスの再編、自家用有償運送の導入、三次市民タクシー制度の改善の3事業に取り組みます。

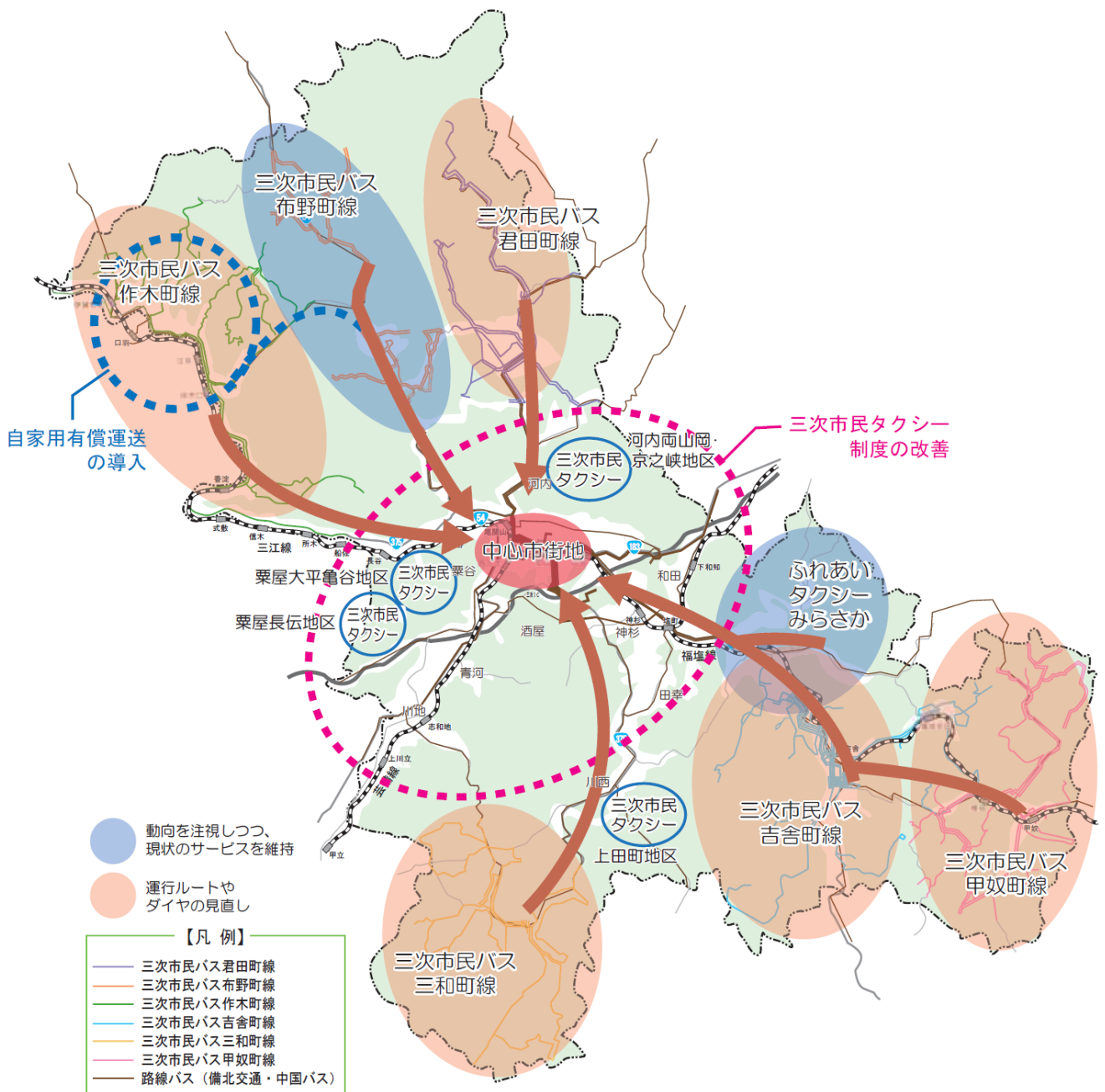


図 1-5 地域内生活交通の再編方針



## 2-1 三次市民タクシー制度の改善

### (1) 現状の問題

交通空白地域の解消を目的とする三次市民タクシー制度は、バス路線整備等を伴わないため、非常に柔軟性の高い制度であるといえます。

しかしながら、現行の制度では、住民による利用組合の設立や諸処の手続き・処理（利用者の調整、タクシー事業者への予約手続き、運賃補助の申請等）などが、高齢者を中心とする利用者の負担となっており、利用組合数は、市町村合併時点の8組合から半減し、現在は4組合のみとなっています。（24頁参照）

そのため、未だ多く存在している交通空白地域の解消を図るために、より利用しやすい制度に見直すことが求められています。

### (2) 事業内容

- 現在の三次市民タクシー制度を、地域の連合自治会と連携することで、住民による利用組合設立や予約手続き（利用者の調整等）等の負担がなくても、容易に活用できる仕組みへと改善します。
- 利便性を高めるため、補助率の考え方等を、地域特性や移動実態に合う（市域の交通空白地域に適用できる）ように見直します。
- タクシー事業者が、一般乗合旅客自動車運送事業の許可申請等を実施する場合は、申請に係る支援を実施します。

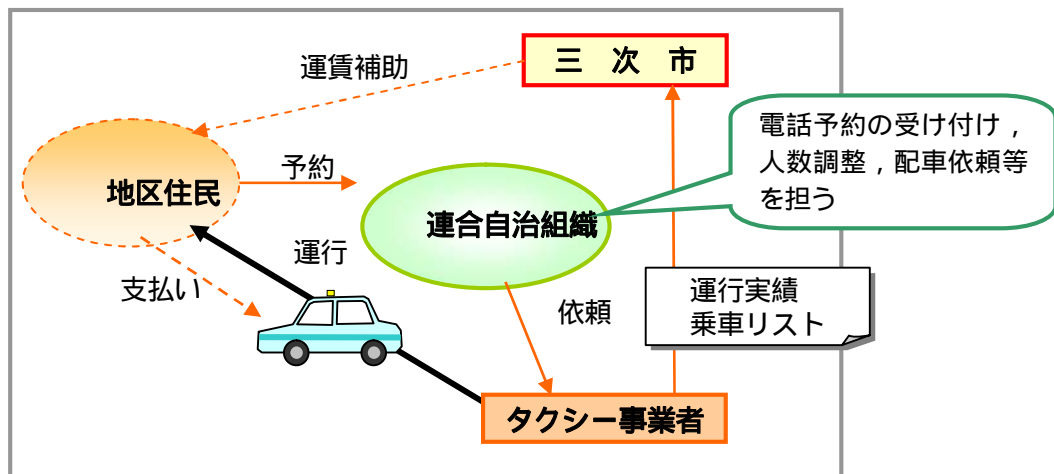


図 1-6 連合自治組織と連携した三次市民タクシー制度のイメージ

### (3) 実施時期と実施主体

実施時期 平成 22 年度～

実施主体 連合自治組織，交通事業者

## 2-2 三次市民バス等の再編

### (1) 現状の問題

現在、周辺部の7町では、三次市民バス、ふれあいタクシーみらさか（デマンド型バス）が運行されています。これらは、特に高齢者の日常生活（通院や買物などの移動）において、無くてはならない交通手段です。さらに今後、高齢化が一層進む中で、これらのサービスの維持・継続が大きな課題となっています。

しかしながら、それぞれの路線をみると、必ずしも効率的に運行を行っているとは言えず、結果的に1便当たりの乗車人員が極めて少ない路線も存在します。（21頁参照）

そのため、今後もサービスを維持・継続するためには、現在の地域事情を十分考慮した上で、路線の見直し（再編）が必要であると考えます。

### (2) 事業内容

- 利用者が少ない三次市民バスにおいて、少なくとも最低限の利用（平均乗車人員1.0人以上）を確保するために、運行サービスの見直しを行います。
- 今後、市の財政状況が一層厳さを増すと予想できる中、地域内生活交通サービスを将来にわたり持続させるため、路線毎の存続評価のあり方や、財源に関わる利用運賃のあり方について検討を行います。
- 路線毎の存続評価については、各地域や路線の実情を考慮すること、かつ可能な限り客観的な評価指標を用いることが必要であるため、指標の考え方や評価の方法等を取りまとめた「三次市民バスアセスメント指針（仮称）」の導入を検討します。

市民バス等の具体的な事業方針を次頁より示しています。

### (3) 実施時期と実施主体

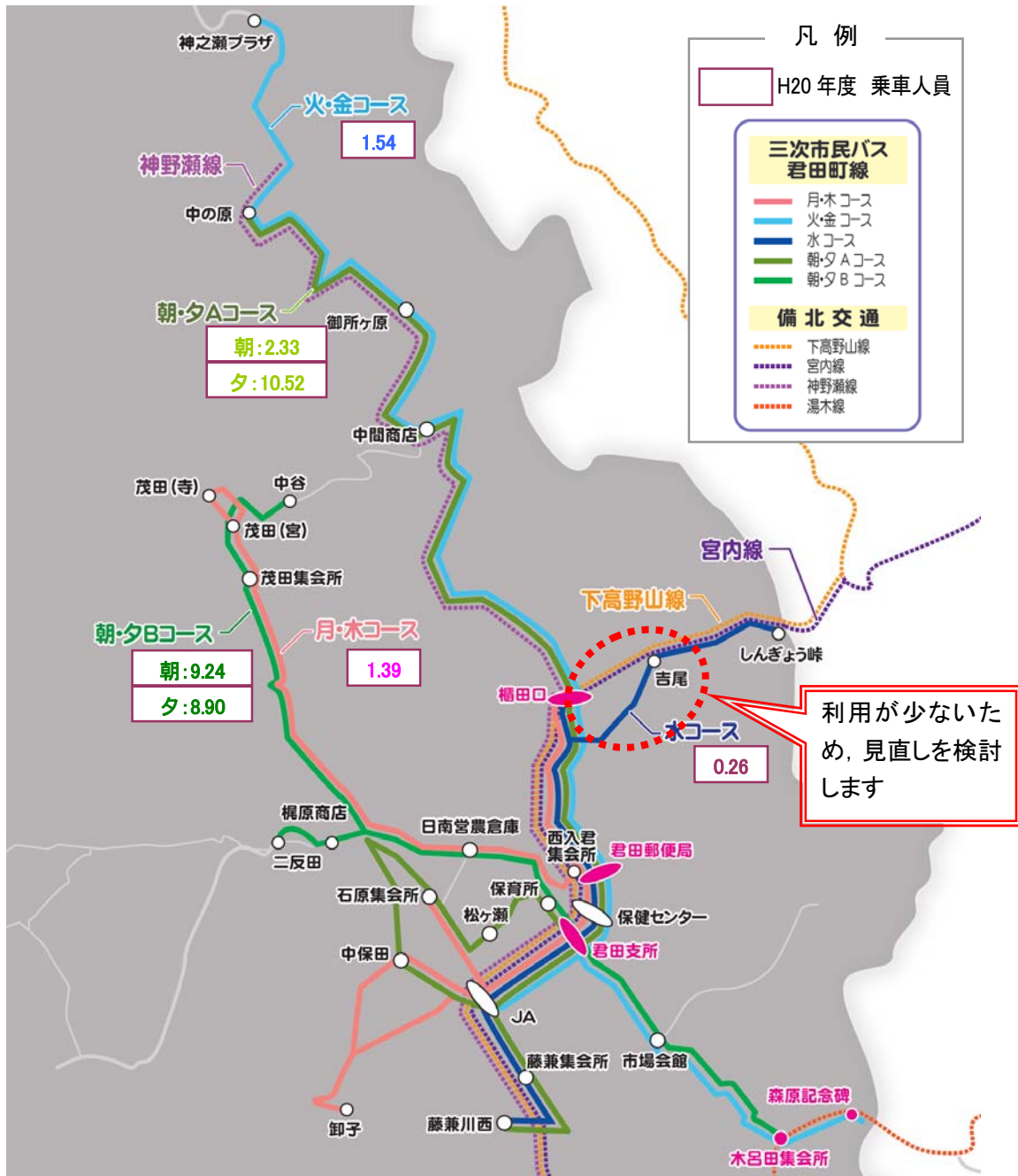
実施時期 平成22年度～

実施主体 三次市、交通事業者

# 1) 君田町線

表 1-2 君田町線の利用状況と事業方針

<p>利用状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 多くの路線において、目標値である乗車人員 1.0 を上回っています。</li> <li>■ しかし水コースでは乗車人員が 0.26 と、目標値である 1.0 を下回っています。</li> </ul>
<p>事業方針 ・概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 利用者が極端に少ない区間における運行内容の見直しを行います。</li> <li>■ 特に利用者が限定されている路線については、必要に応じてデマンド方式（通常のバスと同じく運行時間が定められているが、予約があるときのみ運行するサービス）の導入を検討するなど、柔軟に対応します。</li> </ul>



## 2) 布野町線

表 1-3 布野町線の利用状況と事業方針

利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 全ての路線において利用者が多く、平均乗車人員の目標値 1.0 を大きく上回っています。</li> <li>■ 布野町線では、「送り便（乗客がない便は、降車場所まで運行せず途中中止する方式）」を導入しており、効率的な運行を支援しています。</li> </ul>
事業方針 ・概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 利用状況が良好であるため、動向を注視しつつ、現状のサービスを維持します。</li> </ul>



図 1-8 布野町線の利用状況と事業方針

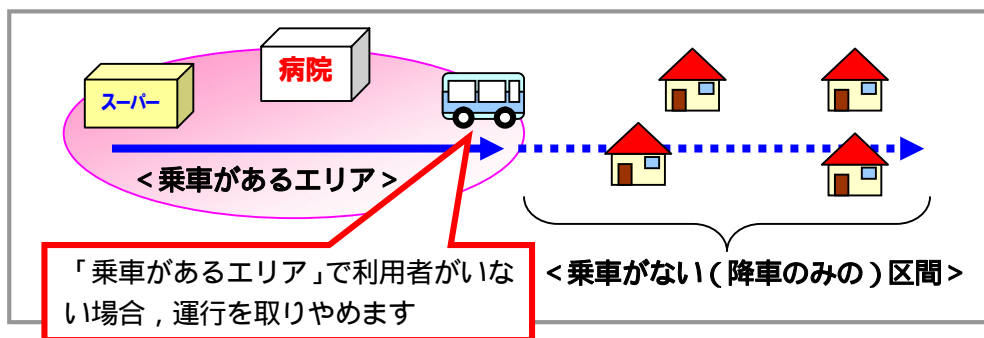


図 1-9 送り便イメージ

### 3) 作木町線

表 1-4 作木町線の利用状況と事業方針

利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 山間部を運行する作木町線は、地形上の特性から不効率なルートにならざるを得ない状況にありますが、全ての路線において平均乗車人員の目標値 1.0 を上回っています。</li> <li>■ ただし、一部には、乗り降りする人がいなくなった区間もあります。</li> <li>■ 便別の利用者では、特に 3 便目（午後 14 時～15 時頃発）の利用が極端に少ない状況です。</li> </ul>
事業方針 ・概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 利用者が極端に少ない区間における運行内容の見直しを行います。</li> <li>■ 効率化を図る手法として、布野町線で採用している「送り便」の導入を検討します。</li> <li>■ さらに 3 便目は、「自家用有償運送の導入」事業と連携し、効率化を図る方法を検討します。</li> </ul>



図 1-10 作木町線の利用状況と事業方針



4) 吉舎町線

表 1-5 吉舎町線の利用状況と事業方針

利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 多くの路線において平均乗車人員の目標値 1.0 を上回っていますが、Aコース、Bコース、医院循環便では低い状況です。</li> <li>■ また一部、乗り降りする人がいなくなった区間もあります。</li> <li>■ 現状のダイヤでは、路線バスとの連絡が良好とは言えません。</li> </ul>
事業方針 ・概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 利用者が極端に少ない区間における運行内容の見直しを行います。</li> <li>■ また乗車エリアと居住地区が明確に区分できる路線においては、効率化を図る手法として、「送り便」の導入を検討します。</li> <li>■ 利用者が限定できる路線については、デマンド方式（予約時のみに運行するサービス）の導入を検討するなど、柔軟に対応します。</li> <li>■ さらに、中心市街地までの移動ニーズに対応するため、路線バスとの連絡性向上に向けて、ダイヤの見直し等を検討します。</li> </ul>

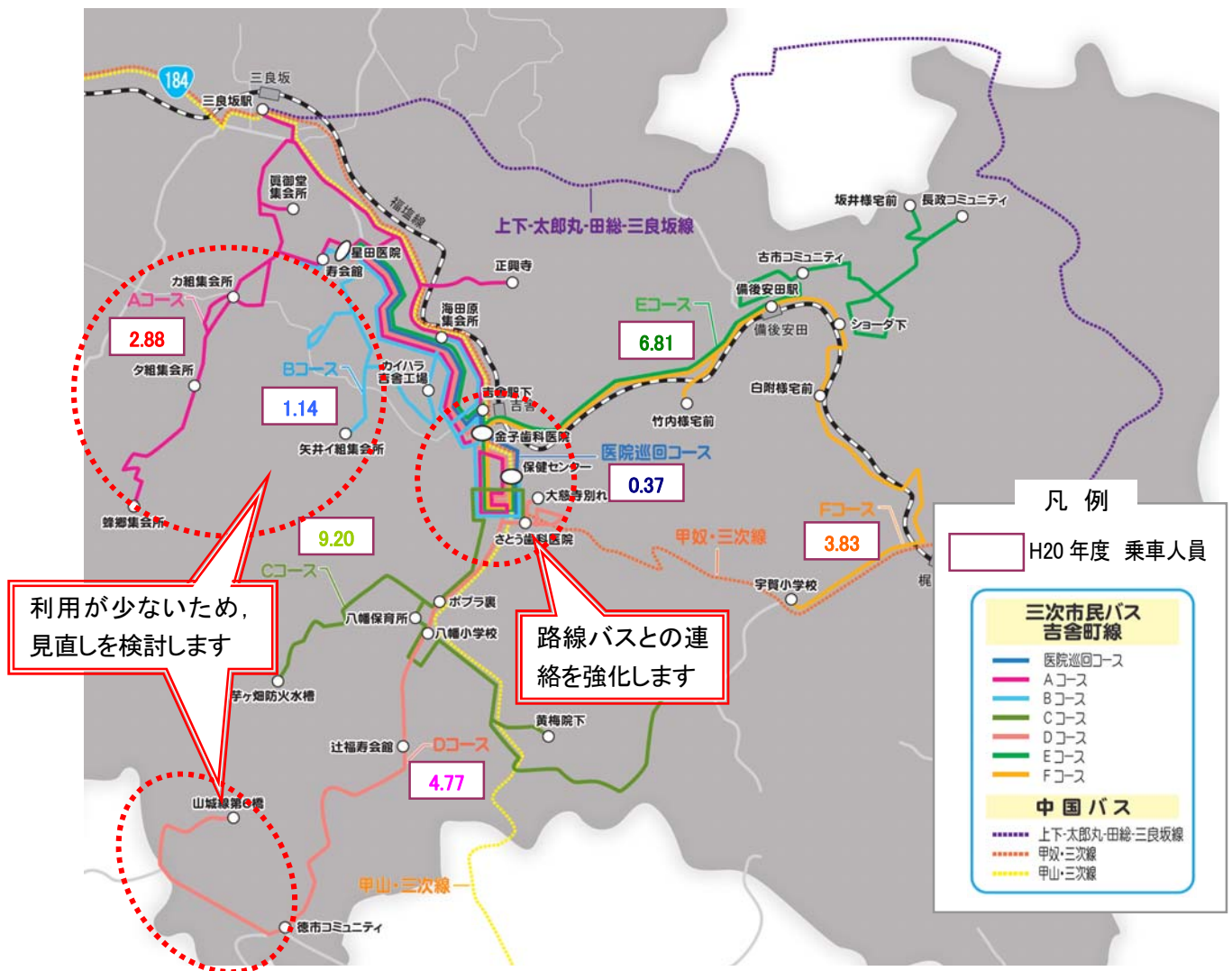


図 1-11 吉舎町線の利用状況と事業方針



## 5) 三和町線

表 1-6 三和町線の利用状況と事業方針

<p>利用状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 全ての路線において利用者が多く、平均乗車人員の目標値 1.0 を大きく上回っています。</li> <li>■ 現状のダイヤでは、路線バスとの連絡が良好とは言えません。</li> </ul>
<p>事業方針 ・概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 三和町線は利用者が比較的多い路線であり、基本的には、動向を注視しつつ、現状のサービスを維持します。</li> <li>■ さらに、中心市街地までの移動ニーズに対応するため、路線バスとの連絡性向上に向けて、ダイヤの見直し等を検討します。</li> </ul>



図 1-12 三和町線の利用状況と事業方針

6) 甲奴町線

表 1-7 甲奴町線の利用状況と事業方針

<p>利用状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 全体的に平均乗車人員は低く、目標値 1.0 を下回る路線もみられます。</li> <li>■ その要因として、運行便数が他の三次市民バスに比べて多いため、結果として乗車人員が低くなっています。</li> </ul>
<p>事業方針 ・ 概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 利用者が極端に少ない区間における運行内容の見直しを行います。さらに、より効率的な運行を行うため、便数の見直しを行います。</li> <li>■ また乗車エリアと居住地区が明確に区分できる路線については、効率化を図る手法として、送り便の導入を検討します。</li> <li>■ 利用者が限定できる路線については、デマンド方式（予約時のみに運行するサービス）の導入を検討します。</li> </ul> <p>特に乗車人員が少ない路線で、モデル的に導入を実施するとともに、その結果を受けて、他の三次市民バスに展開します。</p>

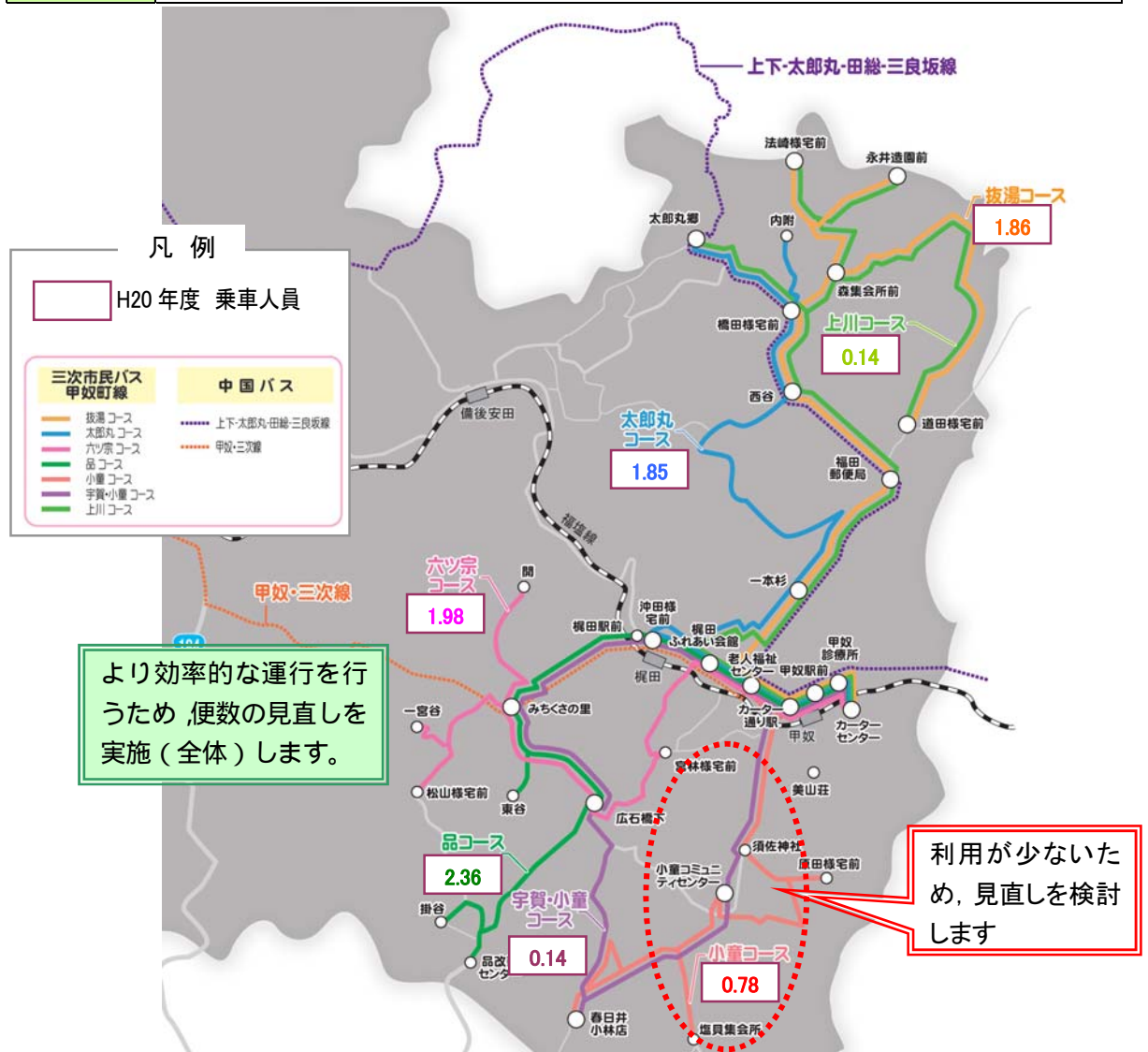


図 1-13 甲奴町線の利用状況と事業方針

## 7) ふれあいタクシーみらさか(デマンド型バス)

表 1-8 ふれあいタクシーみらさか の利用状況と事業方針

利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 1便あたりの利用者は3人以上であり、かつ稼働率(時刻表便数のうち、実際に運行便数の割合)も高いことから、利用状況は良好であると考えられます。</li> </ul>
事業方針・概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 利用状況が良好であるため、動向を注視しつつ、現状のサービスを維持します。</li> <li>■ ただし、中心市街地までの移動ニーズへの対応は十分といえないため、路線バスやJRとの連絡性向上の可能性を探ります。</li> </ul>

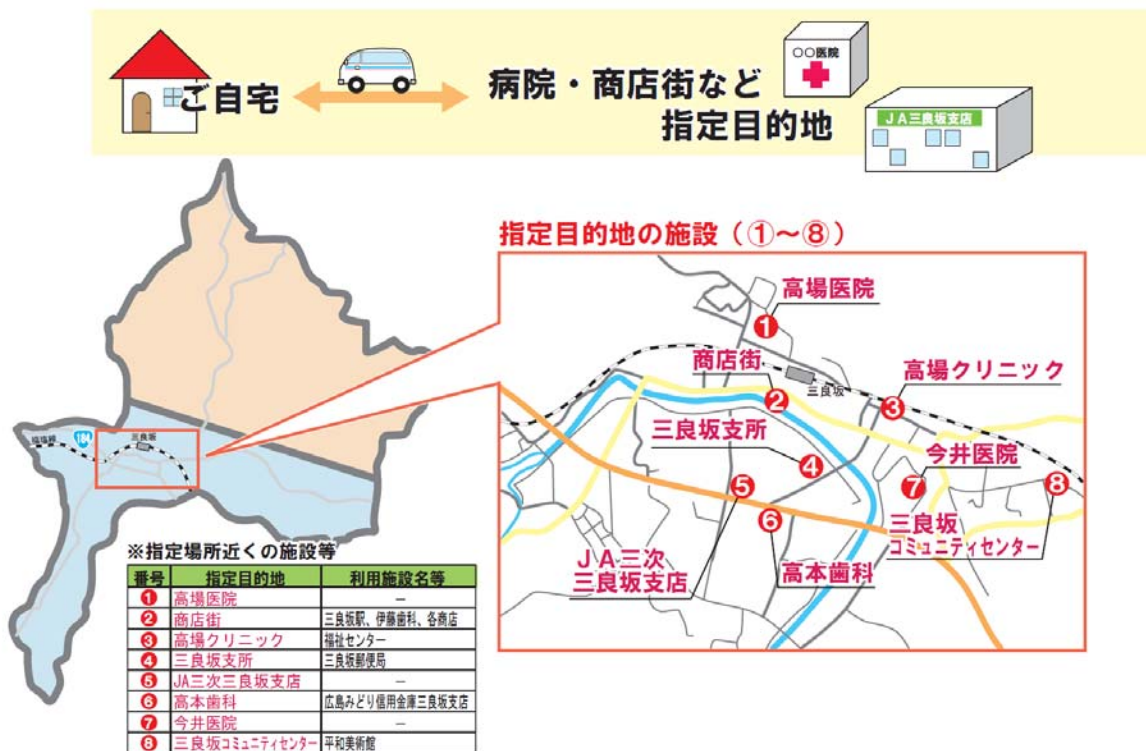


図 1-14 ふれあいタクシーみらさか

## 2-3 自家用有償運送の導入

### (1) 現状の問題

本市の中心市街地には、高度な医療サービスを提供する「市立三次中央病院」や、大規模商業施設などが位置しているため、周辺部の7町の居住者であっても、中心市街地への訪問ニーズは高くなっています。しかしその一方で、既存の公共交通では、例えば通院のために「市立三次中央病院」を訪れるのが困難な地域もあります。

作木町、特に北部地域からも、通院のために中心市街地へ訪れる人がいます。しかしながら、町域内にタクシー事業者が位置していないこと、及び利用する場合も、非常に距離が長く金銭的な負担が大きいことから、気軽にタクシーを利用できない状況です。

このような不具合を解消するため、平成19年11月～平成21年3月に作木町において中心市街地までのシャトルバス運行の社会実験（島根県中山間地域研究センター）が実施され、利用ニーズが高いことが確認されました。（64頁参照）また現在も、三次市民バス利用者の多くが中心市街地で医療等のサービスを受けていることが確認できています。

以上を踏まえ、当地の地域特性や住民ニーズに見合った、新しい移動サービスの導入が求められています。

#### <参考> 作木町居住者の中心市街地への移動実態(三次市民バス利用者ヒアリング結果より)

三次市民バス作木町線利用者の約65%（49人中32人）が、現在、中心市街地（旧三次市）に通院しています。

また中心市街地（旧三次市）までの移動手段は、JRや路線バスを利用できる人が約半数いますが、その他は家族の送迎を利用しています。

表 1-9 作木町線利用者の中心市街地（旧三次市）への移動について

診療所以外の受診（三次）について

行っている	32
行っていない	17

サンプル数：49

どんな方法で三次に行くのか

タクシー	0
JR	12
バス	12
自家用車（自分で運転）	0
自家用車（家族が送迎）	16
その他	3

サンプル数：43



### <参考> 作木町岡三淵地区におけるシャトルバス運行の社会実験について

#### 実施主体

島根県中山間地域研究センター

#### 概要

- ・ 作木町岡三淵地域から中心市街地へ向かうシャトルバスを運行
- ・ 車両は 10 人乗りジャンボタクシー
- ・ 月に 1 回、1 日 2 便運行



図 1-15 岡三淵地区の位置

#### 運行期間

平成 19 年 11 月～21 年 3 月

#### 実験の特徴

レンタカー利用や地域住民からの運転手確保により、運行経費を節減するとともに、住民が自主的に運行日や用務先を調整する仕組みを構築

#### 実験の結果

- ・ 平均乗車人員：11.5 人
- ・ 平均乗車率：70.4%
- ・ 利用施設数：2.2 箇所／人・回（主に医療施設，商業施設）
- ・ 希望運行回数：1.4 回／月（実験後アンケートより）
- ・ 支払い意志額：2,457 円／回（実験後アンケートより）

(2) 事業内容

- 中心市街地への移動ニーズがあるものの、公共交通手段が確保されていない地域(作木町内)において、地域が支えて運営する、自家用車を活用した有償運送の導入を行うことで、既存の鉄道や路線バスとの連絡強化を図ります。
- 運行内容の考え方は以下のとおり。

運行便数	月に2~3回程度のデマンド方式とします。(住民の意向を踏まえて設定)
運行経路	下図を基本として検討します。(鉄道や路線バスと接続する)

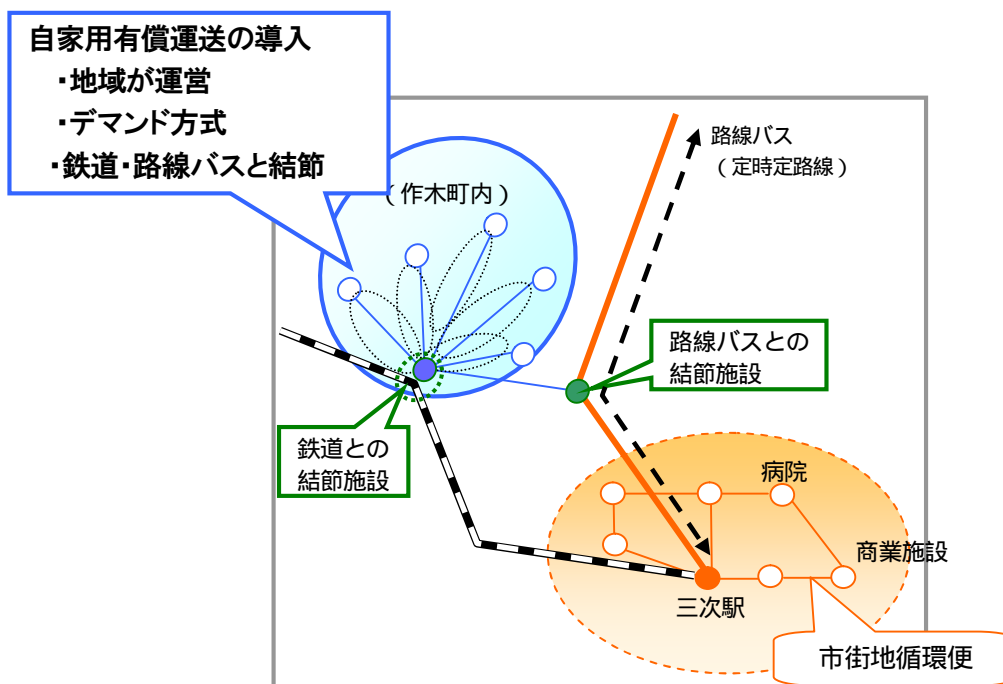


図 1-16 自家用有償運送の導入イメージ

(3) 実施時期と実施主体

実施時期 平成 22 年度 ~  
 実施主体 NPO 団体



### 3

## 路線バスの再編

### (1) 現状の問題

現在、市内には多くの路線バスが運行しており、市民生活を支えています。特に本市は、非常に広いエリアに拠点地域（旧市、周辺部の7町）が点在しており、かつ各地域では三次市民バス等の公共交通機関が運行しているため、路線バスはこれら地域間を連絡する幹線交通といえます。

しかしながら、現行の運行では、一部において公共交通機関間との連絡が不十分で、例えば周辺地域から公共交通を乗り継いで中心市街地へ行くことが困難な地域があります。

そのため市民の移動ニーズを見極めた上で、可能な部分から見直しを行うことが必要といえます。

### (2) 事業内容

- 路線バスのダイヤ等、運行内容を見直すことで、三次市民バスなどの公共交通機関と連携を図るとともに、医療機関や買物施設、観光施設などへの移動の利便性を向上させます。
- 利用者が極端に少ない路線については、「三次市生活交通中期プラン」の運行基準を参考に、より効率的な運行が実現できるように、継続して検討を行います。

表 1-10 三次市生活交通中期プランにおける運行基準

平均乗車密度 2人以上の路線	市内外への毎日の通学・通勤を担う路線として確保します。ダイヤや便数については、利用状況や接続の変化等に応じて随時見直します。
平均乗車密度 1人以上 2人未満の路線	より合理的な運行をめざし、ダイヤや便数、運行経路などについて見直しをします。
平均乗車密度 1人未満の路線	空車で運行している状態が多い路線であり、原則廃止とします。

### (3) 実施時期と実施主体

実施時期 平成 22 年度～

実施主体 三次市、交通事業者

## 4 交通結節点における利用環境整備

### (1) 現状の問題

本市域において公共交通による移動を面的にカバーするためには、鉄道や路線バス、三次市民バス等の複数の公共交通が効率良く乗り換えられる環境が必要です。

しかしながら、現状では、乗り換えを行う交通結節点において、例えばベンチ等の施設がない、また公共交通の情報が分かりやすく掲示されていないなど、十分な環境が整っていない箇所が多くあります。

そのため、優先度の高い箇所から、より利便性の高い交通結節点に向けた整備が必要です。ただしJR三次駅前については、現在、三次駅周辺整備事業が進められており、これとの整合性に十分配慮し、検討を進めます。

### (2) 事業内容

- 鉄道と路線バス、また路線バスと三次市民バスなど、交通機関の乗り換え拠点（駅舎、バス停留所）等において、ベンチや上屋等の整備など、環境整備に関わる検討・調整を行います。
- 作木町内で導入検討する自家用有償運送と路線バスとの結節点など、他の事業に伴い新しく発生する交通結節点においても、その進捗状況と合わせて、整備検討を行います。
- 公共交通の時刻表や乗り換え情報等を、利用者にとって分かりやすく表記するために、記載内容や表示方法等を見直します。
- 住民によるバス停等の美化運動の推進など、地域との協働により公共交通を守る気運を高めます。



図 1-17 バス停留所の例(広島市)



図 1-18 JR 芸備線志和地駅地域ボランティア環境整備



図 1-19 JR八次駅駐輪場の整備(太陽光による夜間照明設置を含む)

### (3) 実施時期と実施主体

実施時期 平成 22 年度～平成 25 年度

実施主体 三次市，交通事業者，連合自治組織

## 5 高齢者運転免許自主返納の支援

### (1) 現状の問題

近年、高齢者の交通事故件数が急増しており、大きな社会問題になっています。(8頁参照)この一因として、高齢ドライバーの増加が指摘されており、さらにこの傾向は、今後も継続することが予想できます。

そのため、これまでに述べた各種事業を着実に実施することで、自動車がなくても不自由なく生活できる環境づくりを推進するとともに、高齢者が自動車の運転をやめる仕組みの構築が必要です。

### (2) 事業内容

- 増加する高齢ドライバーの交通事故を削減するため、運転免許の自主返納を推進する制度を設立します。具体的には、公共交通の利用促進に繋がるような、免許返納に対するインセンティブを付与します。

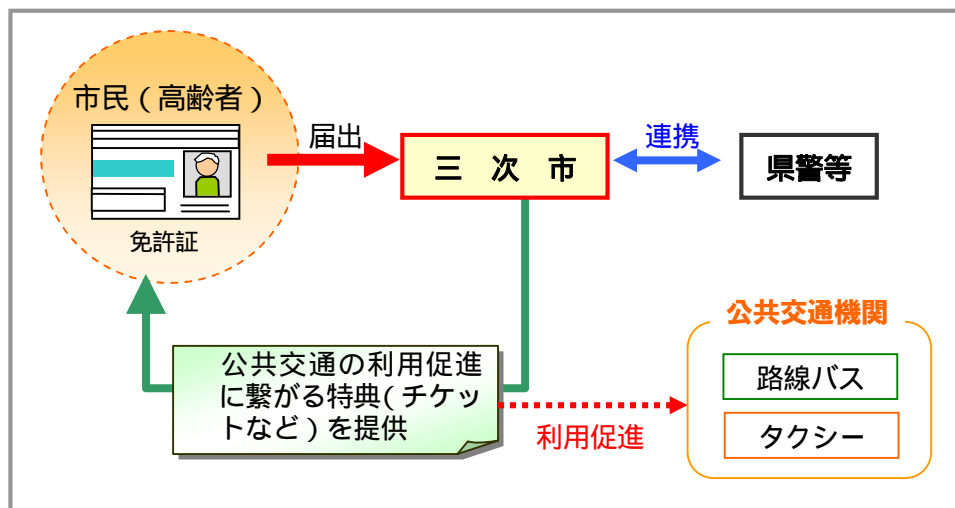


図 1-20 高齢者の運転免許自主返納支援システムイメージ

### (3) 実施時期と実施主体

実施時期 平成 22 年度～  
実施主体 三次市，広島県警察

## 6 公共交通の利用促進策の推進

### (1) 現状の問題

現在、多くの市民の移動は、自動車により支えられています。しかしながら、急速に進む高齢化を踏まえると、今後、自動車に頼れない人口の増加が予想できるため、将来の市民生活を守るためにも、既存の公共交通の維持・継続に努める必要があります。

そのためには、公共交通の利用促進を進めることで、運行経費に対する運賃収入の割合を高め、税金投入額をできるだけ抑制することが重要です。

### (2) 事業内容

- 公共交通の利用促進を図るため、バス路線の時刻表、乗り換え情報などを掲載した広報媒体の作成や、市の広報誌等を活用した情報提供を推進します。
- 公共交通の利用意識の醸成を促すため、市民に対して意識変容・行動変容の動機付けとなる資料を配布するなどのモビリティ・マネジメント（MM）施策を実施します。



図 1-21 広報誌を用いた情報提供の例(大竹市)

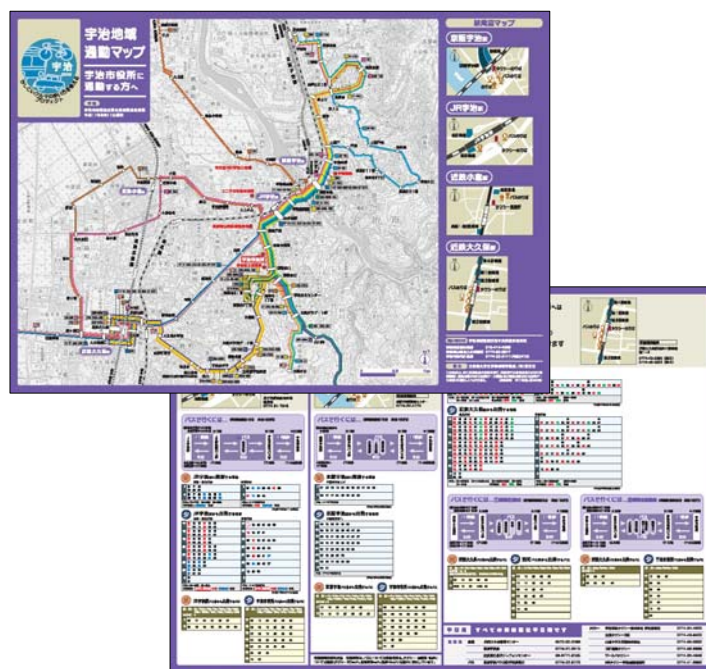


図 1-22 交通情報マップの作成事例(京都府)

### (3) 実施時期と実施主体

実施時期 平成 22 年度～平成 24 年度

実施主体 三次市，交通事業者



## 7 車両のバリアフリー化

### (1) 現状の問題

三次市民バスをはじめとする地域内生活交通は、現在、多くの高齢者の日常生活を支える交通手段として役割を果たしています。さらに今後、高齢化が一層進むため、高齢者に優しい利用環境づくりが急務の課題となっています。

しかしながら、現在運行している地域内生活交通の多くは、車両の高い段差などが高齢者の利用の障害となっており、多くの利用者からバリアフリー化の要望等が寄せられている状況です。

また広域幹線交通である路線バスにおいては、バリアフリーに対応している低床型バスの導入が進められており、今後も継続して高齢者に優しい車両での運行を増やすことが必要です。

### (2) 事業内容

- 地域内交通（三次市民バス、ふれあいタクシーみらさか）の車両において、補助ステップの設置など、バリアフリー化を推進します。
- 広域幹線交通（路線バス）の車両において、低床型バスなど、バリアフリーに対応している車両の導入拡大を進めます。



図 1-23 車両のバリアフリー化

### (3) 実施時期と実施主体

実施時期 平成 22 年度～

実施主体 三次市，交通事業者



## 第6章

# 取り組み体制

本計画は、市民（地域住民・利用者代表）や交通事業者，行政（国，県，市），学識経験者などにより構成される「三次市地域公共交通会議」を中心に取り組みます。また個別事業の実施においては，当会議と各実施主体とが連携し，円滑かつ効果的に推進します。



図 2-1 三次市地域公共交通会議

## 第7章

## 実施スケジュール

本計画に掲げた施策の実実施スケジュールは、以下を想定しています。

事業の名称	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
市街地循環便の整備 (みよしウェーブ号の再編)					継続した見直し
地域内生活交通の再編 (市民タクシー制度の改善) (市民バス等の再編) (自家用有償運送の導入)					継続した見直し
路線バスの再編					継続した見直し
交通結節点における利用環境整備					
高齢者運転免許自主返納支援					継続した見直し
公共交通の利用促進策の推進					
車両のバリアフリー化					継続した見直し

