

北海道宗谷地域公共交通計画（案）

令和 年 月

北海道宗谷地域公共交通活性化協議会

（北海道宗谷総合振興局・稚内市・猿払村・浜頓別町・中頓別町・
枝幸町・豊富町・幌延町・礼文町・利尻町・利尻富士町）

目次

第1章	はじめに	1
1-1	計画策定の趣旨.....	1
1-2	計画の区域.....	1
1-3	計画の期間.....	1
第2章	関連する法律・計画等及び本計画の位置づけ	2
2-1	関連する法律・計画等.....	2
2-2	本計画の位置づけ及び本地区における公共交通の位置づけ.....	10
第3章	地域の現状と課題	12
3-1	地域の概況.....	12
3-2	地域の現状.....	15
3-3	地域の公共交通の現状.....	24
3-4	地域の移動特性・ニーズ.....	43
3-5	地域の公共交通の課題.....	50
第4章	本計画の将来像・基本方針・目標及び広域交通の維持・確保の方針	52
4-1	将来像・基本方針.....	52
4-2	目標に基づく施策.....	54
4-3	宗谷地域の広域交通の維持・確保の方針.....	60
第5章	取組の持続的な実施に向けた目標値設定	62
5-1	評価指標及び目標値.....	62
第6章	計画の推進体制	63
6-1	計画推進状況の評価推進体制・評価・検証.....	63
6-2	評価・検証に向けたPDCAサイクルの構築.....	65
6-3	今後の協議会の開催スケジュール.....	65
付属資料		
(1)	北海道宗谷地域公共交通活性化協議会規約.....	67
(2)	北海道宗谷地域公共交通活性化協議会等の開催経緯.....	71
(3)	住民アンケート調査の結果について.....	72

図表

※凡例 最初の数字は章、次の数字は番号を表す。(例)「図2-1」は第2章の1番目の図
第2章

図2-1 北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ

図2-2 地域公共交通計画の位置づけ

図2-3 本地域における公共交通の位置づけ及び該当する公共交通

第3章

図3-1 宗谷管内図

図3-2 産業別就業者数

図3-3 第1次産業従事者数の内訳

図3-4 平均気温（過去30年間（1991-2020年）平均）

図3-5 平均月間降水量（過去30年間（1991-2020年）平均）

図3-6 宗谷地域全体の人口推移

図3-7 市町村毎の人口（令和2年（2020年））

図3-8 本地域の人口分布（平成27年（2015年））

図3-9 市町村毎の高齢化率（令和2年（2020年））

図3-10 観光入込客数・外国人宿泊者数の推移

図3-11 宗谷地域の観光資源及び商業施設

図3-12 宗谷地域の医療機関及び教育施設等の分布図（令和3年（2021年））

図3-13 通勤・通学の移動実態（令和2年（2020年））

図3-14 医療機関の受療に伴う移動実態（令和3年）

図3-15 本地域の鉄道、空港及び離島航路の位置

図3-16 本地域の都市間バス

図3-17 本地域の路線バス

図3-18 宗谷線（旭川～稚内間）の輸送密度

図3-19 本地域の路線バスの運転手数

図3-20 本地域の路線バスの利用者数

図3-21 本地域の路線バスの経常収益・経常費用・収支率

図3-22 本地域の路線バスの補助金額

図3-23 本地域の路線バスの事業者負担額

図3-24 本地域の路線バス（広域交通）

図3-25 フェリーの運航状況

図3-26 旅客数の推移

図3-27 車両数の推移

図3-28 日常的な自動車運転の有無

図3-29 自動車運転免許を返納する予定の有無

- 図 3-30 自動車運転免許返納により困ること
- 図 3-31 運転が困難になった場合の移動手段
- 図 3-32 夏期の主な通学・通勤手段
- 図 3-33 冬期の主な通学・通勤手段
- 図 3-34 買い物の交通手段
- 図 3-35 公共交通期間に対する満足度
- 図 3-36 公共交通機関に満足していない理由
- 図 3-37 公共交通機関以外を利用している理由
- 図 3-38 将来の公共交通機関の利用意向について
- 図 3-39 公共交通機関利用者が増加するための改善点

第 4 章

- 図 4-1 基本方針・目標達成のための施策

第 5 章

- 表 5-1 評価指標及び数値目標

- 表 5-2 数値指標の測定方法

第 6 章

- 表 6-1 取組状況の評価体制

- 表 6-2 取組の推進に向けた各関係者の役割及びその内容
- 図 6-1 PDCA サイクルによる評価・検証

- 図 6-2 協議会の開催スケジュール

第1章 はじめに

1-1 計画策定の趣旨

宗谷総合振興局管内（宗谷地域）は、地域中心都市である稚内市を中心として、離島を含む1市8町1村で構成されており、面積は、4,625.70 km²と全道の約5.5%を占めています。

本地域の公共交通としては、本地域と都市部を結ぶ鉄道や都市間バス、航空路のほか、複数市町村を結ぶバス路線、離島地域と本土を結ぶ航路などが運行しています。特に、航路は離島地域と本土を繋ぐ唯一性の高い公共交通機関でもあり、地域住民の日常生活や経済活動の維持に当たって、移動手段の確保は重要な課題となっています。

本地域は、学校や病院など生活利便施設が集積する市街地や集落などが点在しており、全国平均を上回るペースで人口減少や高齢化が進行しているほか、モータリゼーションの進展や新型コロナウイルス感染症の影響などといった社会情勢の変化によって、公共交通の利用者は減少傾向にあり、交通事業者を取り巻く状況は一層厳しさを増しています。

また、国は、令和2年（2020年）11月に改正した「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」において、地方公共団体が主体的に持続的な地域公共交通の確保に向けて取り組むこととし、地方公共団体における「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。

こうした背景を踏まえ、管内自治体の交通事業者など地域の関係者の連携のもと、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、地域公共交通のマスタープランとなる計画を策定します。

1-2 計画の区域

本計画の対象区域は、北海道宗谷総合振興局管内全域とします。

1-3 計画の期間

令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）の5年間を計画期間とします。

なお、目標の達成状況を毎年度確認することとし、目標達成のための施策・事業について適宜見直した上で、その状況に応じて延長することも可能とします。

第2章 関連する法律・計画等及び本計画の位置づけ

本計画は、公共交通に係る法律、上位・関連計画や国・北海道の指針のほか、各市町村が策定している関連計画と整合性を図りながら策定します。

2-1 関連する法律・計画等

(1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和5年（2023年）10月1日改正）

法の目的	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することが目的
法の概要	<p>（1）地域が自らデザインする地域の交通</p> <ul style="list-style-type: none">○地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成<ul style="list-style-type: none">・「地域公共交通計画」の作成を努力義務化・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置づけ・定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等○地域における協議の促進 <p>（2）地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実</p> <ul style="list-style-type: none">○輸送資源の総動員による移動手段の確保<ul style="list-style-type: none">・維持が困難と見込まれるバス路線等について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客運送サービスを継続・過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送の実施の円滑化・貨客混載に係る手続きの円滑化○既存の公共交通サービスの改善の徹底<ul style="list-style-type: none">・利用者目線による路線・ダイヤの改善、運賃の設定等を促進 <p>（3）地域公共交通の「リデザイン」</p> <ul style="list-style-type: none">○地域の関係者の連携と協働の促進<ul style="list-style-type: none">・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加○ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充<ul style="list-style-type: none">・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設○バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充<ul style="list-style-type: none">・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設・AI オンデマンド、キャッシュレス決済、EV バスの導入等の交通 DX・GX を推進する事業を創設○鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設<ul style="list-style-type: none">・地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

(2) 北海道の上位・関連計画・指針

計画名・年次	計画内容
<p>○北海道総合計画 ～平成 28 年度（2016 年度） から令和 7 年度（2025 年度）</p>	<p>■地域で互いに支え合うまちづくりの推進 ○買い物支援や安否確認のモデルの幅広い発信 ○日常生活に必要な不可欠な生活交通の確保 ○街並み・景観への配慮や脱炭素化、エネルギーの地産地消、資源の域内循環などの取組との連携 ■個性と魅力を活かし様々な連携で進める地域づくり ○広域連携を支える交通・情報ネットワークの形成 ■連携と交通を支える総合的な交通ネットワークの形成 ○鉄道、航空路、航路といった基幹的な交通ネットワークや交通基盤の充実 ○高規格道路の整備 ○高速交通体系の形成促進 ○幹線やラストワンマイルでの共同輸送などの物流効率化の促進 ○交通・物流を担う人材の確保・育成 ○道路網や都市内交通環境の充実 ○国をはじめ市町村や交通事業者等と緊密に連携し、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築 ○感染症対策を取り入れた移動における感染リスクの低減 ○公共交通機関の安全性や感染症対策の状況を正確に利用者に伝達 ○交通インフラ整備と自動運転やMaaS等との連動 ○交通事業者をはじめとする幅広い関係者が相互に連携・協力できる環境を整備</p>
<p>○北海道交通政策総合指針 ～平成 30 年度（2018 年度） から令和 12 年度（2030 年度）</p>	<p><令和 2 年度（2020 年度）までの集中的な施策（重点戦略）> ①インバウンド加速化戦略 ②国際物流拡大戦略 ③シームレス交通戦略 ④地域を支える人・モノ輸送戦略 ⑤災害に強い交通戦略 <令和 12 年度（2030 年度）までの長期的な施策> ①世界をつなぐ（交流人口の拡大） ②競争と共生（ストレスのない移動） ・圏域間の交流拡大や連携強化、地域経済の活性化、さらには地域医療の充実など安全・安心な暮らしを守る上で、道内を高速かつ円滑に移動・輸送できる交通ネットワークの形成・充実を図る。 ⇒主な施策： ■交通機関相互の連携強化による利便性の高い移動の実現 -交通モード間の連携による移動の円滑化 -積極的な交通情報の提供 ③地域を支える（安全・安心な地域社会） ・人口減少や高齢化の進行により、事業者の経営努力だけでは公共交通の存続や配送が困難となる可能性があることから、持続的なネットワークの維持・確保に向け、関係者が連携した取組を進める。 ⇒主な施策： ■まちづくりと連携した持続的な交通ネットワークの構築 -地域の暮らしを守る生活交通の確保 -公共交通利用の定着化 ■安定した地域交通の確保 -鉄道やバス路線の持続的な維持・確保 -地域の実情に応じたきめ細かな交通サービスの展開 -新幹線の並行在来線への対応 など ④リスクに備える（人材の確保・育成など）</p>

計画名・年次	計画内容
<p>○北海道交通政策総合指針 重点戦略 ～令和3年度(2021年度) から令和7年度(2025年度)</p>	<p><重点戦略の構成> これまで推進してきた5つの戦略に加え、新型コロナウイルス感染症対策と公共交通利用の両立に向けて、各戦略横断的な「ウィズコロナ戦略」を新たに設定するとともに、戦略毎にポストコロナを見据えた取組の方向性を示す。</p> <p>①シームレス交通戦略 地域に合った利便性向上に資する取組を進めるとともに、地域の多様な輸送資源を総動員した地域の足の確保に向けた取組の検討や、公共交通の利用定着に向けた地域全体の意識改革、さらには多様な交通モード間の交通結節機能の充実などを図る。 また、公共交通利用者の回復のため、公共交通機関相互が連携する「運輸連合」に向けた検討を進めるなど、利便性が高くストレスのない公共交通の実現をめざす。</p> <p>②地域を支える人・モノ輸送戦略 感染症対策を踏まえた、人・モノ・サービスの一体的・効率的な仕組みの構築を念頭に、地域の暮らしや産業を支える安定的かつ持続的な輸送ネットワークの確保をめざす。</p> <p>③インバウンド加速化戦略(段階的・多角的な誘客戦略)</p> <p>④国際物流拡大戦略 貨物の集積と航空路・航路の充実による国際物流拠点の形成</p> <p>⑤災害に強い交通戦略 災害時等にも安心できる信頼性の高い交通の実現</p> <p>⑥ウィズコロナ戦略 感染症対策と公共交通利用の両立</p>
<p>○北海道新広域道路交通ビジョン・計画 ～令和3年(2021年)から 概ね20～30年間</p>	<p>○札幌都心部における交通拠点を整備するとともに、圏域中心都市や地方部の市街地における交通結節機能の強化</p> <p>○周遊観光の促進や物流の効率化を図るため、道の駅等を活用した輸送拠点を構築</p> <p>○多様なデータの蓄積・活用による道路交通に関連する課題の解消に向けた取組の高度化</p> <p>○新たな技術とインフラ整備を連動させた交通マネジメントの高度化</p>
<p>○第2期北海道創生総合戦略 ～令和2年度(2020年度) から令和6年度(2024年度)</p>	<p>○地域の実情に応じた交通ネットワークの維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の暮らしや産業経済を支える安定的かつ持続的な交通・物流ネットワークの確保に向け、MaaSの展開による交通の利便性向上や、幹線やラストワンマイルでの共同輸送など、地域関係者・交通・物流事業者等と一体となった取組を進める。 ・地域住民の交通手段として必要不可欠な鉄道やバス、離島航路・航空路などを維持・確保するため、国や市町村との役割分担のもと、必要な支援措置を講ずる。 ・集落の維持・活性化に資するコミュニティバスなど地域の実情に応じた地域交通の確保のための取組を促進する。
<p>○新・ほっかいどう社会資本整備の重点化方針 ～平成29年度(2017年度) から令和9年度(2027年度)</p>	<p>○地域の特徴を活かした産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空港を核とした広域観光の振興の促進とともに、北海道新幹線札幌開業を見据え、効果的な利用促進策を展開する。 <p>○グローバル化に対応した活力ある社会の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域連携を支える交通・情報ネットワークの形成を進める。 <p>○持続可能な社会・経済を支える社会資本の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、航空路、航路といった基幹的な交通ネットワークや交通基盤の充実を図る。 ・冬期間を含めた道外との安定的な高速交通アクセスを確保する。

計画名・年次	計画内容
○第 11 次北海道交通安全計画 ~令和 3 年度(2021 年度) から令和 7 年度(2025 年度)	○公共交通機関等における一層の安全の確保 ・公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善する。
○第 5 期北海道観光のくにつくり行動計画 ~令和 3 年度(2021 年度) から令和 7 年度(2025 年度)	○観光インフラの強靱化 ・M a a S 等シームレス交通の全道展開 ・鉄道の輸送機能等の充実 ・交通ネットワークの利便性向上に取り組む ・道内観光地間を快適に移動できる二次交通の形成
○北海道離島振興計画 ~令和 5 年度 (2023 年度) から令和 14 年度 (2032 年度)	○本土と離島及び離島間並びに離島内の交通の確保 ・交通体系の整備 ・人の往来に要する費用の低廉化 ・物資の流通に要する費用の低廉化
○都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画法第 6 条の 2）	<p>【稚内都市計画】 (令和 2 (2020) 年 10 月 30 日決定)</p> <p>○交通体系の整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通網形成計画と連携して、公共交通の利用促進のために、今後とも沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成を図るとともに、交通結節点の確保・機能強化に努める。 ・道北地方の空の玄関口である稚内空港に隣接していることから、広域交通の利便性の向上と円滑な交通ネットワークの形成に努める。 ・道北地方の物流の拠点である重要港湾稚内港を有することから、物流の効率化と円滑な交通ネットワークの形成に努める。 <p>【浜頓別都市計画】 (令和 2 (2020) 年 10 月 30 日決定)</p> <p>○交通体系の整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進のために、沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成や交通結節点の整備を進める。 <p>【枝幸都市計画】 (令和 2 (2020) 年 10 月 30 日決定)</p> <p>○交通体系の整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通網形成計画と連携して、公共交通の利用促進のために、今後とも沿道の土地利用と連動した公共交通軸の形成を図るとともに、既存のバスターミナル等の交通結節点の確保・機能強化に努める。 ・南宗谷地方の物流の拠点である地方港湾枝幸港を有することから、物流の効率化と円滑な交通ネットワークの形成に努める。

<参考> 「幹線交通・広域交通・生活圏交通」の3つの階層による
公共交通ネットワークのイメージ

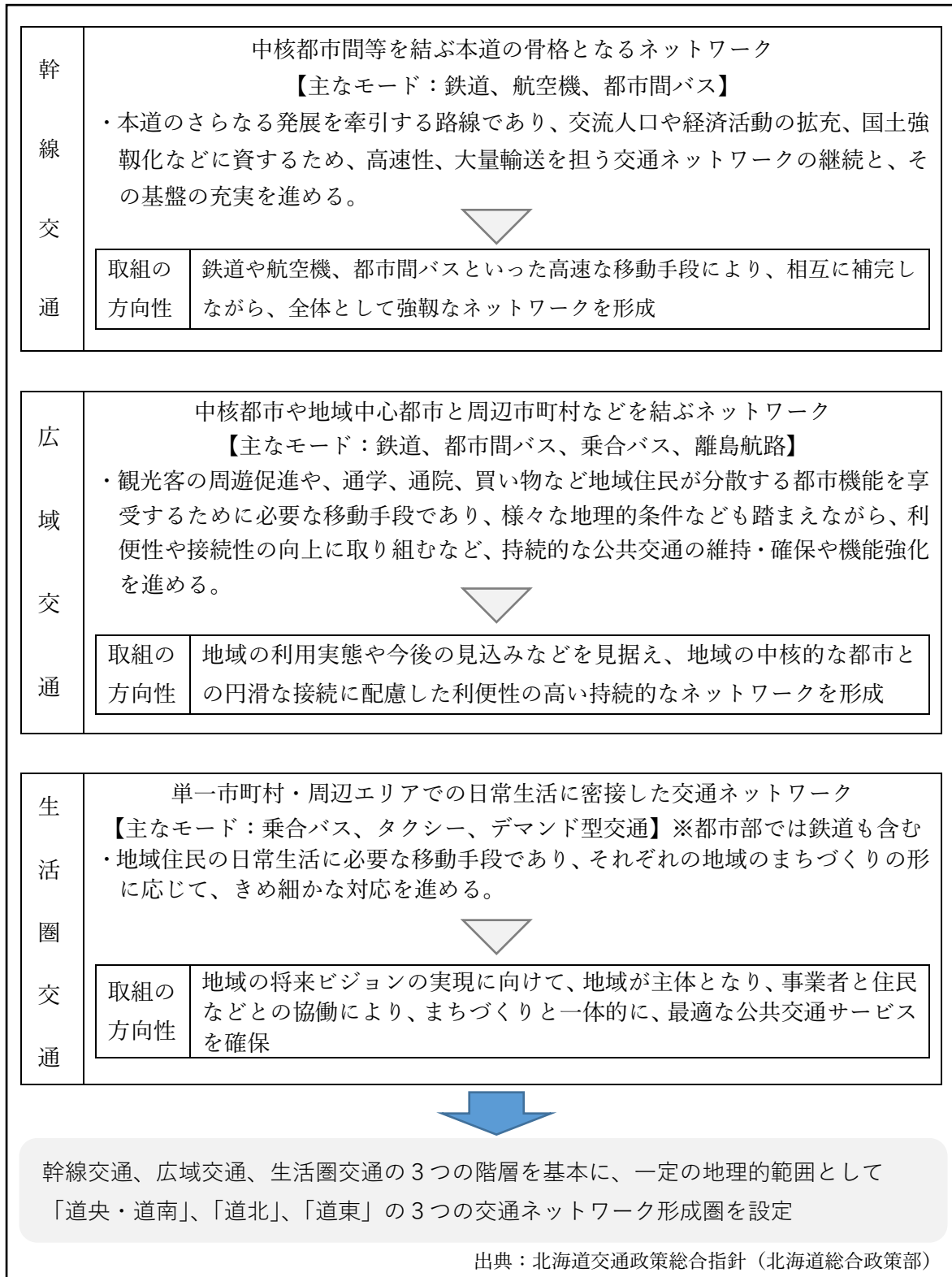


図 2-1 北海道型公共交通ネットワークの基本イメージ

(3) 市町村の関連計画

① 総合計画

市町村	計画名	計画期間	地域公共交通の位置づけ
稚内市	第5次稚内市総合計画	平成31年度(2019年度)～令和10年度(2028年度)	○安らぎの空間に笑顔あふれる基盤づくり ●時代に適応した公共交通・都市間交通の整備 ・持続可能な地域公共交通の確保 ・交通基盤整備の推進 ・空港の活性化と就航率の向上
猿払村	第7次猿払村総合計画	平成28年度(2016年度)～令和7年度(2025年度)	○豊かな暮らしを実現する社会基盤の質的向上 ●公共交通の利便性向上 ・バス路線の維持と効率的な運行 ・交通空白地等の対策と利便性の向上
浜頓別町	第6次浜頓別町まちづくり総合計画	平成31年度(2019年度)～令和10年度(2028年度)	○自然環境と調和した快適で住み良いまちづくり ●公共交通機関の継続的な確保と町内の多様な移動ニーズに対応できる環境づくり ・地域の実情に応じた持続可能な生活交通路線の見直し ・地域の実情や交通弱者の利便性を考慮した新たな交通システムの導入に向けた検討
中頓別町	第8期中頓別町総合計画	令和4年度(2022年度)～令和13年度(2031年度)	○安全で快適な生活ができるまちづくり ●地域交通確保の推進 ・新たな生活交通路線検討事業 ・地方バス路線維持対策事業 ・天北線バス関連施設維持事業 ・ライドシェア推進業務
枝幸町	第2次枝幸町まちづくり計画	平成28年度(2016年度)～令和7年度(2025年度)	○安心して快適に暮らせるまちづくり ●公共交通網の維持・充実 ・道央圏とを結ぶ唯一の公共交通機関である都市間バス「えさし号」と、通学・通院で利用する町内や近隣町とを結ぶ生活バス路線の維持・確保 ・交通弱者の移動手段確保のため、乗り合いタクシーやコミュニティバス、デマンド型交通など、住民ニーズに合った新たな地域交通システムの導入についての検討
豊富町	第5次豊富町まちづくり総合計画	平成31年度(2019年度)～令和10年度(2028年度)	○暮らしを支える快適な生活環境づくり ●町民の生活を支える交通機関の確保と充実 ・JR宗谷線の維持・存続のため、関係機関との協議を推進 ・バスについて、関係機関と協議し利用状況なども含め総合的な検討を行い、交通機関を確保
礼文町	第6次礼文町まちづくり総合計画	令和2年度(2020年度)～令和11年度(2029年度)	○地域交通機関の利便性向上をめざして ●地域交通の利便性向上 ・航路を中心とした町内外の交通機関のアクセスの向上 ・運賃助成等により住民負担を軽減し、地域の要望に即した交通手段を確保 ●礼文空港早期再開に向けた取組み ・休止している礼文空港の早期再開について検証や要望活動を実施し、住民の利便性を高める交通体系を構築

利尻町	利尻町未来共創ビジョン	平成 31 年度 (2019 年度) ~ 令和 10 年度 (2028 年度)	○「今」を暮らす皆が共に、「未来」を創造できる町 ●共に生きる環境をつくり、守る ・適切な公共交通と安全に通行できる道路環境の整備・維持に努める
利尻富士町	利尻富士町まちづくり創造総合計画	平成 30 年度 (2018 年度) ~ 令和 9 年度 (2027 年度)	○笑顔で暮らせる、住み続けたいまち ●交通路線の維持確保対策 ・航空路線の維持・確保対策の取組 ・航路の維持・確保対策の取組 ・生活路線確保の取組
幌延町	第 6 次幌延町総合計画	令和 2 年度 (2020 年度) ~ 令和 11 年度 (2029 年度)	○豊かな自然と安全を守る ●安心して暮らすことができる魅力的なまちをつくる ・ニーズに対応した公共交通網の整備

② 地域公共交通網形成計画

(令和2年(2020年)6月の一部改正前の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通に関する計画)

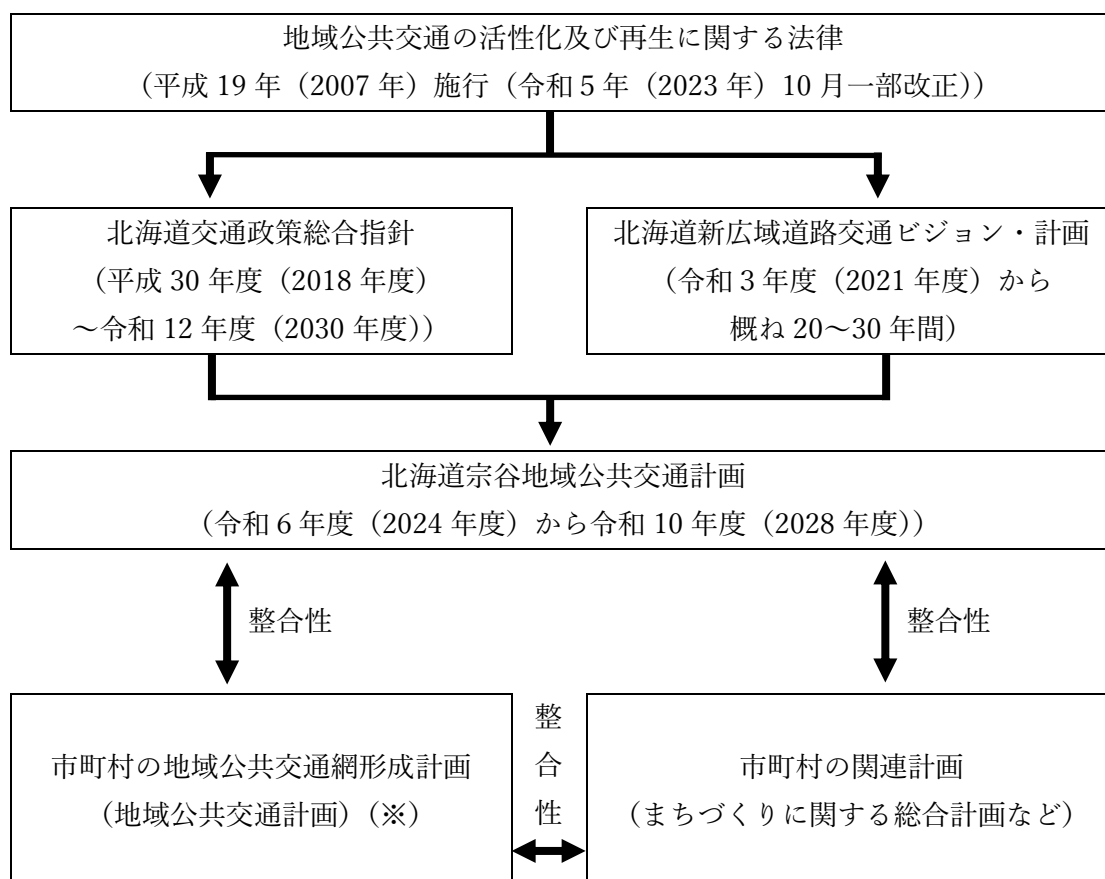
市町村	計画名	計画期間	地域公共交通に関する基本方針等
稚内市	稚内市地域公共交通網形成計画	平成31年度(2019年度)～令和5年度(2023年度) ※令和5(2023)年度中に計画改定予定	<p>【基本方針】 「ひと」と「ひと」、「まち」と「まち」をつなぐ持続可能な交通ネットワークの構築</p> <p>【目標】 ①まちづくりと公共交通の一体性の確保 ②多様な交通サービスの効果的な導入 ③持続可能な交通ネットワークの形成 ④みんなで公共交通を守る意識の醸成</p>
枝幸町	枝幸町地域公共交通網形成計画	平成31年度(2019年度)～令和7年度(2025年度) ※令和7年度まで2年計画延長予定	<p>【基本方針】 地域の交通資源を最大限活用し、効率的・効果的に住民の生活の足を支援するまちづくりと一体となった持続可能な公共交通網の実現</p> <p>【基本的方向性】 ①町民の移動目的・時間等の交通特性に合わせた地域外とを結ぶ効率的で効果的な公共交通網の実現 ②既存路線の空白時間帯や公共交通空白地域を補完する新たな公共交通体系の構築③まちづくりと連携し、公共交通を利用しやすい環境の創出による持続可能な生活交通の実現</p>
中頓別町・浜頓別町	中頓別町・浜頓別町地域公共交通計画	令和5年度(2023年度)～令和9年度(2027年度)	<p>【基本方針】 誰もが安心して健康で暮らせる快適で住みよいまちづくりを実現するための公共交通を構築する</p> <p>【基本目標】 ①交通関係者との連携による利用者の利便性向上 ②利用者ニーズの把握による公共交通の再構築 ③交通体系の検討や見直しによる将来にわたる公共交通の維持</p>

※幌延町が令和6年度(2024年度)に向けて地域公共交通計画を策定中。

2-2 本計画の位置づけ及び本地域における公共交通の位置づけ

(1) 法律上の位置づけ及び上位計画等との関係

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項に規定する地域公共交通計画として策定します。また、「2-1 関連する法律・計画等」の内容等と本計画の関係は次のとおりです。



(※) 法改正に伴う計画策定の努力義務化を受け、市町村等において単独で作成する計画

図2-2 地域公共交通計画の位置づけ

(2) 本地域における公共交通の位置づけ

「2-1 関連する法律・計画等」の内容を踏まえた本地域における公共交通の位置づけ及び該当する公共交通を以下のとおりとします。

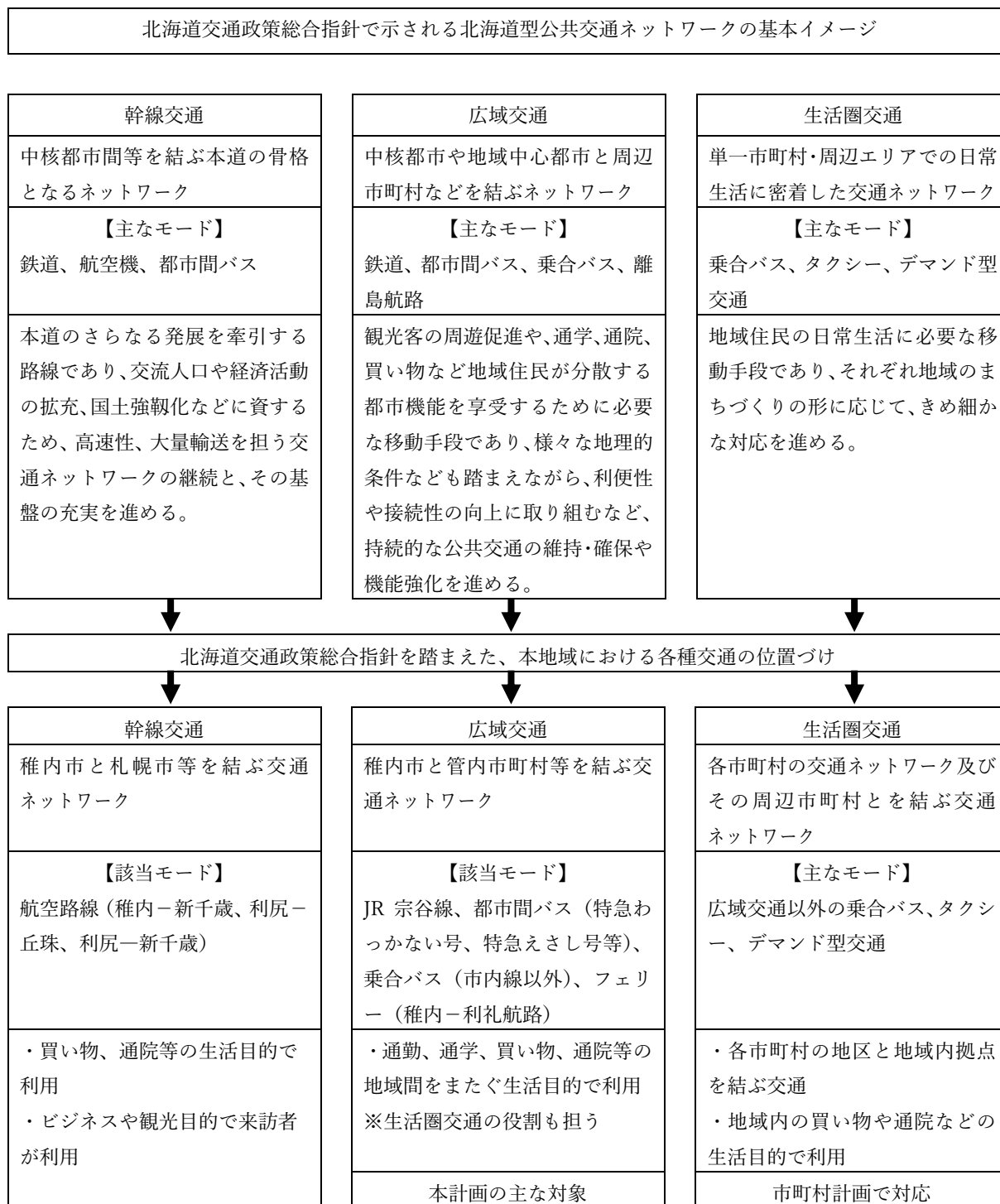


図 2-3 本地域における公共交通の位置づけ及び該当する公共交通