

# 令和8年度 第2回 紀美野町地域公共交通活性化再生協議会

日時：令和8年10月2日（金）13時30分～

場所：紀美野町役場本庁舎2階 2B会議室

## 1、開会

## 2、会長挨拶

## 3、議題

### 議題①

#### 基本方針(案)について

- ・紀美野町地域公共交通の再編に向けた取組及び検討の経過(P1)
- ・第一回紀美野町地域公共交通活性化協議会でのご意見に対する回答(P2-4)
- ・紀美野町の地域公共交通を取り巻く現状と課題(P5-6)
- ・コミュニティバス利用状況推移 (P7)
- ・現行のコミュニティバス運行時刻表 (P8-9)
- ・紀美野町地域公共交通の再編に向けた基本方針(案)について (P10-11)
- ・地域公共交通の再編の方向性について (P12)

### 議題②

#### 実証運行について

- ・紀美野町地域公共交通計画策定及び実証運行について(P13)

#### ※別添資料

- ・タクシー・バス助成券申請者アンケート結果 (P1-18)
- ・第3次紀美野町長期総合計画策定に関するアンケート結果(P19-20)
- ・国木原・長谷線及び真国・志賀野線利用者の声 (P21)

## 紀美野町地域公共交通の再編に向けた取組及び検討の経過

- 令和7年5月22日 公共交通再編に向けた庁舎内協議
- 令和7年5月27日 大十バス(株)とコミュニティバス及び公共交通再編に関する協議
- 令和7年6月16日 近隣市町村公共交通に関する視察（紀の川市）
- 令和7年7月1日 近隣市町村公共交通に関する視察（高野町）
- 令和7年7月15日 近隣市町村公共交通に関する視察（かつらぎ町・有田川町）
- 令和7年8月26日 「乗合タクシーを走らせる会」が町議会へ請願書を提出
- 令和7年12月10日 町議会において請願を趣旨採択
- 令和8年1月16日 新たな公共交通再編に向けた調査業務の着手((株)バイタルリード)
- 令和8年1月22日～3月24日 タクシー・バス助成券申請者アンケート調査項目の協議  
(大十バス(株)・(株)バイタルリード)
- 令和8年2月20日 庁内意見交換会（公共交通に関するワークショップ）
- 令和8年2月20日 大十バス(株)・(有)こおのタクシーへ現状ヒアリング
- 令和8年3月25日～4月30日 タクシー・バス助成券申請者アンケート調査実施
- 令和8年5月20日 再編方針案の協議(大十バス(株)・(株)バイタルリード・町)
- 令和8年7月3日 再編方針案の協議（大十バス(株)・(株)バイタルリード・町）
- 令和8年7月27日 再編方針案の協議（大十バス(株)・町）
- 令和8年7月29日 再編方針案の進め方について協議  
(和歌山運輸支局・県総合交通政策課・町)
- 令和8年7月29日 再編方針案の進め方について協議（大十バス(株)・町長）
- 令和8年7月31日 新たな公共交通再編に向けた調査報告書((株)バイタルリードより提出)
- 令和8年8月21日 地域公共交通活性化再生協議会事前協議  
(大十バス(株)・和歌山運輸支局・県総合交通政策課・町長)
- 令和8年9月2日 地域公共交通活性化再生協議会事前協議  
(大十バス(株)・和歌山運輸支局・県総合交通政策課・町長・教育長)
- 令和8年9月11日 地域公共交通活性化再生協議会設立

## 第 1 回紀美野町地域公共交通活性化再生協議会でのご意見に対する回答

### ① 実証運行の必要性・導入根拠の整理

Q1-1 移動困難があったという根拠(アンケート結果)をつけてほしい

Q1-2 どういう状況があって乗合を実証するのか

Q1-3 なぜ実証が必要なのか

Q1-4 実証を行う理由が腑に落ちる内容にしてほしい

#### アンケートから見える移動困難の状況 (Q1-1, Q1-2)

お出かけでの困りごととして「移動手段が少ない (38.2%)」「荷物を持った移動が大変 (33.5%)」「身体的な負担が大きい (30.6%)」が上位を占めています。(別添資料「タクシー・バス助成券申請者アンケート調査 P10」)

#### なぜ実証が必要なのか (Q1-3, Q1-4)

コミュニティバスの年間利用者は、平成 18 年度の 21,019 人から令和 7 年度には 5,695 人へと約 73%減少し、1 便あたりの平均乗車人数は約 1.2 人に留まっています。(資料 P7)

本町は幹線道路から離れた谷筋沿いに民家が集中しており、高齢化が進む中で今後バス停まで歩いて行くことが困難になることが想定されます。

これらの方々の移動を支援するため、自宅周辺から乗降できる新たな交通体系の有効性を実証により確認する必要があります。

### ② 住民ニーズ・利用実態の把握

Q2-1 コミュニティバスを使用している人の属性を知りたい

Q2-2 コミュニティバスを利用している人がどう思っているか

Q2-3 免許返納を検討する方の意見を踏まえ、利用実態に即した運行の検討が必要ではないか

Q2-4 事前に地域住民からのニーズとして求められているものがわからない

#### 現在のバス利用者の実態と意見 (Q2-1, Q2-2)

利用者の多くは「運行本数の増加 (40.5%)」や「乗り継ぎしやすいダイヤ (11.4%)」を求めています(別添資料「タクシー・バス助成券申請者アンケート調査 P12」)

#### 免許返納層などの潜在ニーズ及び地域住民からの声 (Q2-3, Q2-4)

80 代以上の 41.9%が既に免許を返納済みです(別添資料「タクシー・バス助成券申請者アンケート調査 P15」)。また、免許保有者でも、80 代以上の 23.9%が「できる限り運転を控えた」、9.8%が「返納を検討している」と回答しており、今後も移動手段確保は必要と考えられます。(別添資料「タクシー・バス助成券申請者アンケート調査 P16」)

また、令和 7 年度実施 第 3 次紀美野町地域総合計画策定に関するアンケートでは、「オンデマンド交通の導入を早急に検討すべき。」「乗り合いタクシーの導入を進めてほしい」等の声が上がっています。(別添資料「令和 7 年度実施 第 3 次紀美野町地域総合計画策定に関するアンケート P20」)

さらに、国木原・長谷線及び真国・志賀野線の利用者 9 人に聞き取りを行った結果、8 人が「病院での診察終了後の待ち時間が長いため、デマンド型交通があれば利用したい」と回答しました。また、8 人が予約制のデマンド型交通を利用する際の予約手続に抵抗はないと回答しました。(別添資

料「国木原・長谷線及び真国・志賀野線利用者の声」P21)

### ③ 実証運行の目標・評価指標の設定

Q3-1 実証運行の評価指標はなにか

Q3-2 どういう実証をして、どういう結果を求めているのか

Q3-3 実証運行をして目標設定をすることもなく本格運行にすることは危険ではないか

Q3-4 目標値がないため、予約運行では1便当たりの利用者数は1人以上となる一方、適切な運行便数を判断できない。

#### 実証運行の評価指標（Q3-1）

利用者数の増加を評価指標とすることが考えられますが、今後協議会で検討していく必要があります。

#### 実証内容及び結果（Q3-2）

実証内容は資料P12に記載のとおりです。また、利用者数の増加が重要であると考えています。

#### 利用実績の目標（Q3-3、Q3-4）

今までコミュニティバスを利用したことがない方にもご利用いただき、利用者数の増加を目指すとともに、その他多角的な面から持続可能な交通体系として可能かを検証することを目的とする予定です。

### ④ 実証運行の実施条件整理

Q4-1 実証実験エリアを国木原・長谷線及び真国志賀野線周辺とした経緯はなにか

- ・現状の路線（国木原・長谷線、真国・志賀野線）の1便当たりの平均利用者数がそれぞれ1.2人、0.4人と少なく、両路線周辺は生活圏に共通性があることから統合しやすいためです。（資料P7）
- ・民間交通（タクシーや路線バス）の既存利用者への影響が少ないと見込まれるためです。

### ⑤ 資料の記載内容、書きぶりについて

Q5-1 デマンド運行ありきの流れに見えてしまうため、修正してほしい

Q5-2 実証運行中、小川線と高野線は既存の定時定路線運行である旨を記載してほしい

#### スモールスタートの強調（Q5-1）

基本方針案を、実証運行と検証を通じて再編を進める方針としました。（資料P10～11）

#### 対象外路線の継続の明記（Q5-2）

実証運行期間中であっても、対象外である「小川線」「高野線」については、これまで通りコミュニティバスとして運行を継続することを明記いたしました。（資料P12）

### ⑥ 利用者への周知・理解促進

Q6-1 事前に利用者へ丁寧に説明しないと実現しないのではないかと

### **住民説明会の開催、利用ガイド等の周知、お試し利用の実施**

対象エリアの集会所等に出向き、利用方法や導入の背景を直接ご説明します。また、高齢者でも見やすい大文字・図解入りのチラシや登録票を作成し、全戸配布します。さらに、実際の車両を見学し、電話や Web での予約を疑似体験できる「乗り方教室」などの開催を検討します。

# 紀美野町の地域公共交通を取り巻く現状と課題

## 1. コミュニティバス利用の減少と運行の効率性

- コミュニティバスの年間利用者数は、平成 18 年度の 21,019 人から、令和 7 年度には 5,695 人まで減少しており、令和 7 年度の年間便数も 4,606 便である。
- 路線別では、1 便当たりの利用者数は小川線が 2.3 人である一方、高野線は 0.9 人、国木原・長谷線は 1.2 人、真国・志賀野線は 0.4 人となっており、1 便当たりの平均乗車人数は 1.2 人となっている。

### 課題

コミュニティバスは、自家用車を利用できない住民等にとって重要な移動手段である一方、利用者数の減少と低い乗車率により、現行のコミュニティバスをそのまま維持していくことには課題がある。今後は、地域・時間帯ごとの利用実態を踏まえ、多様な運行手法を比較・検討し、利用しやすさと持続可能性の両立を図る必要がある。

## 2. 高齢化の進行と自家用車に依存しやすい移動環境

- 紀美野町の高齢化率は、49.6%で町民の 2 人に 1 人が 65 歳以上である。
- 運転免許については、36.7%が自動車免許を保有する一方、35.9%は既に返納している。
- 80 代以上では、41.9%が既に免許を返納している一方、免許保有者のうち 23.9%は「できる限り運転を控えたい」と回答している。
- 世帯の自動車保有状況では、33.5%が「世帯に車はない」と回答しており、運転を続けられなくなった場合に、移動手段の確保が課題となる住民が存在する。

### 課題

高齢化や免許返納の進行に伴い、自家用車での移動を前提としない生活交通を確保する必要がある。特に、単身高齢者世帯や高齢夫婦世帯では、家族送迎に依存できない場合を想定した仕組みが求められる。

### 3. 通院・買い物は午前中に集中し、送迎・タクシーへの依存が大きい

- ・ 通院先は、野上厚生病院が 41.8%で最も多い。通院時間帯は、8 時から 12 時まで  
に 83.7%が集中している。
- ・ 通院時の主な移動手段は、家族・知人による送迎が 42.6%、一般タクシーが  
33.0%、自動車を自ら運転が 26.4%となっている。
- ・ 買い物先は、オークワ海南野上店が 70.9%で最も多く、次いでマツゲン海南阪井店  
が 19.6%、マツゲン貴志川店が 15.5%となっている。
- ・ 買い物は、51.9%が週 1 回から 2 回、時間帯は 10 時から 12 時が 52.0%で最も多  
い。
- ・ 買い物時の主な移動手段は、家族・知人による送迎が 52.1%、自動車を自ら運転  
が 29.9%、一般タクシーが 18.0%である。

#### 課題

通院・買物の需要は午前中に集中しており、家族送迎や一般タクシーが重要な役割を担っている。特に通院では、診療・会計・調剤の終了時刻が読みにくく、コミュニティバスのダイヤだけでは帰宅時の需要に対応しにくい場合がある。

### 4. 「バス停までの移動」「荷物」「身体的負担」が外出の障壁

- ・ お出かけの困りごとは、「移動手段が少ない」38.2%が最も多く、次いで「荷物を持つ  
た移動が大変」33.5%、「身体的な負担が大きい」30.6%となっている。
- ・ 自由意見では、バス停までの歩行、坂道、暑さ・寒さ・雨天時の待機、バスの乗降  
時の段差、買い物後の荷物、乗換えへの負担などが指摘されている。

#### 課題

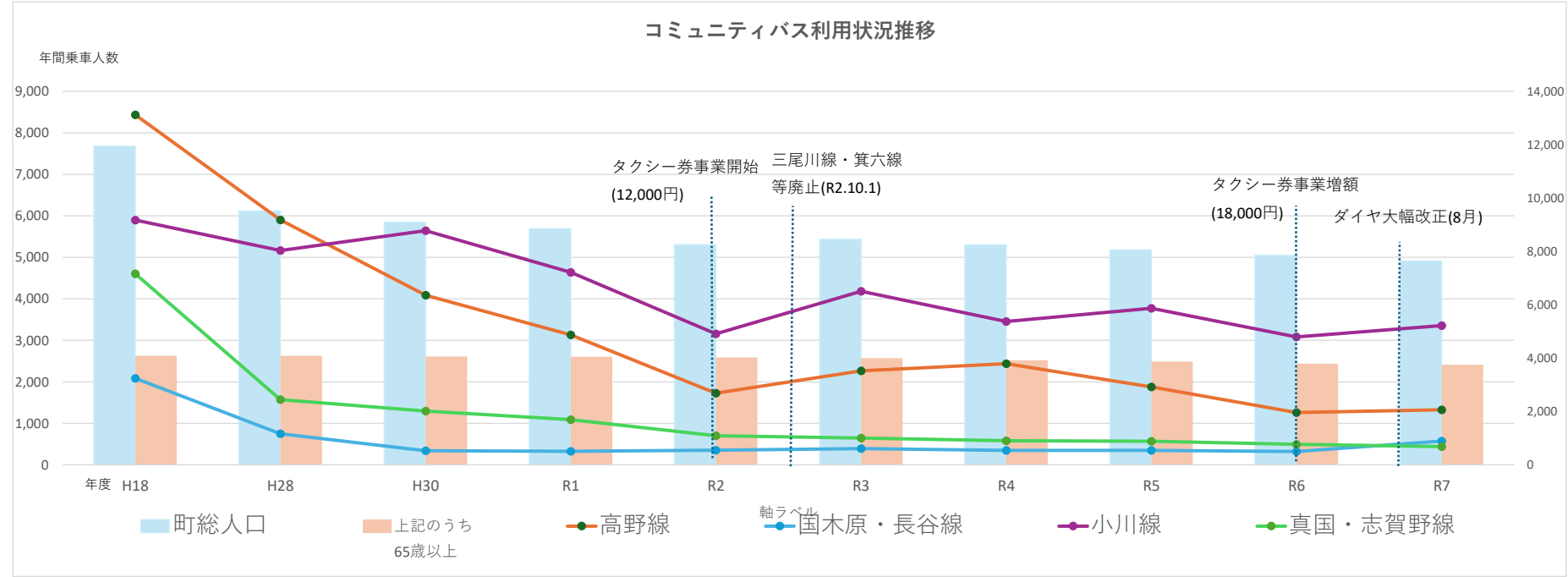
現行のコミュニティバスは、利用者がバス停まで歩き、決められた時刻に乗車できることを前提としている。高齢者や身体機能に不安のある方にとっては、バス停までの移動、待機、乗降、買い物荷物の持ち運びが大きな障壁となっている。

※ 数値は、主に令和 8 年 4 月実施の「紀美野町民お出かけに関するアンケート調査」の結果による。調査対象は高齢者・障がい者のタクシー助成券配布者であり、町民全体を対象とした調査ではない点に留意が必要。

# コミュニティバス利用状況推移

| 年度             | H18    | H28    | H30    | R1    | R2    | R3    | R4    | R5    | R6    | R7    | R7         |              |            |                   |
|----------------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|--------------|------------|-------------------|
| 町総人口           | 11,945 | 9,518  | 9,101  | 8,850 | 8,256 | 8,457 | 8,245 | 8,057 | 7,852 | 7,637 |            |              |            |                   |
| 上記のうち<br>65歳以上 | 4,083  | 4,083  | 4,059  | 4,049 | 4,025 | 3,999 | 3,917 | 3,873 | 3,792 | 3,754 | 便数<br>(年間) | 運行日数<br>(年間) | 便数<br>(1日) | 平均乗車人数<br>(1便当たり) |
| 高野線            | 8,433  | 5,900  | 4,088  | 3,131 | 1,725 | 2,265 | 2,437 | 1,878 | 1,261 | 1,327 | 1,460      | 292          | 5          | 0.9               |
| 国木原・長谷線        | 2,085  | 747    | 339    | 327   | 354   | 392   | 348   | 347   | 321   | 572   | 484        | 242          | 2          | 1.2               |
| 小川線            | 5,898  | 5,164  | 5,642  | 4,639 | 3,156 | 4,182 | 3,454 | 3,774 | 3,082 | 3,356 | 1,452      | 242          | 6          | 2.3               |
| 真国・志賀野線        | 4,603  | 1,573  | 1,298  | 1,090 | 700   | 645   | 583   | 567   | 493   | 440   | 1,210      | 242          | 5          | 0.4               |
| 合計             | 21,019 | 13,384 | 11,367 | 9,187 | 5,935 | 7,484 | 6,822 | 6,566 | 5,157 | 5,695 | 4,606      |              |            | 1.2               |

※便数(年間)/年間乗車人数=平均乗車人数(1便あたり)



## 紀美野町コミュニティバス(ふれあい号) 運行時刻表 (令和6年8月1日 改正)

| 運賃表（町内一律）                        |      |
|----------------------------------|------|
| 大人                               | 200円 |
| 小人（中学生以下の生徒、児童）                  | 無料   |
| 身体障害者手帳、療育手帳及び<br>精神障害者保健福祉手帳所持者 |      |
| 運転経歴証明書所持者（提示必要）                 | 100円 |

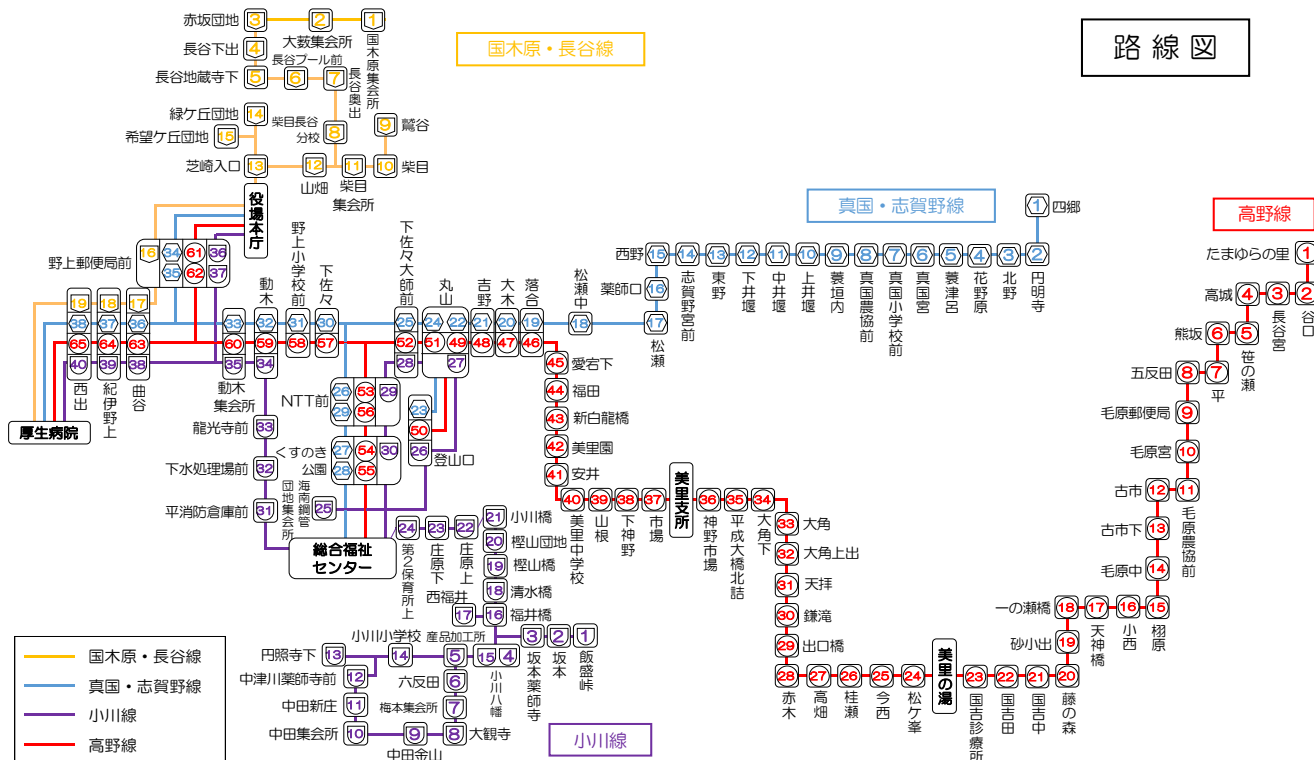
※ 乗継ぐ場合は、運転手から「乗継ぎ券」を受け取れば無料で他の路線に乗車することができます。

← フリー乗降区間について →

フリー乗降区間では、停留所以外での乗降ができます。ただし、周囲の交通状況（交通量・坂道など）によって乗降できない場合がありますのであらかじめご了承ください。

| 国木原・長谷線 月～金曜日運行 |        |      |       |
|-----------------|--------|------|-------|
| 停 留 所           |        | 下り↓  | 上り↑   |
| 1               | 国木原集会所 | 8:25 | 12:47 |
| 2               | 大薮集会所  | 8:29 | 12:43 |
| 3               | 赤坂団地   | 8:32 | 12:40 |
| 4               | 長谷下出   | 8:32 | 12:39 |
| 5               | 長谷地藏寺下 | 8:33 | 12:38 |
| 6               | 長谷プール前 | 8:34 | 12:37 |
| 7               | 長谷奥出   | 8:35 | 12:36 |
| 8               | 柴目長谷分校 | 8:37 | 12:35 |
| 9               | 薮谷     | 8:41 | 12:31 |
| 10              | 柴目     | 8:43 | 12:29 |
| 11              | 柴目集会所  | 8:44 | 12:28 |
| 12              | 山畑     | 8:45 | 12:27 |
| 13              | 芝崎入口   | 8:47 | 12:25 |
| 14              | 緑ヶ丘団地  | 8:49 | 12:23 |
| 15              | 希望ヶ丘団地 | 8:50 | 12:21 |
| ◎               | 役場本庁   | 8:54 | 12:18 |
| 16              | 野上郵便局前 | 8:55 | 12:17 |
| 17              | 曲谷     | 8:55 | 12:17 |
| 18              | 紀伊野上   | 8:57 | 12:15 |
| 19              | 西出     | 8:58 | 12:14 |
| ◎               | 厚生病院   | 9:00 | 12:12 |

| 真国・志賀野線 |          | 月～金曜日運行 |       |       |       |
|---------|----------|---------|-------|-------|-------|
| 停 留 所   |          | 下り↓     | 上り↑   | 下り↓   | 上り↑   |
| 1       | 四郷       | 8:28    | 12:59 | 13:10 | 15:14 |
| 2       | 円明寺      | 8:32    | 12:55 | 13:14 | 15:10 |
| 3       | 北野       | 8:34    | 12:52 | 13:16 | 15:07 |
| 4       | 花野原      | 8:34    | 12:52 | 13:16 | 15:07 |
| 5       | 養津呂      | 8:37    | 12:49 | 13:19 | 15:04 |
| 6       | 真国宮      | 8:38    | 12:48 | 13:20 | 15:03 |
| 7       | 真国小学校前   | 8:39    | 12:47 | 13:21 | 15:02 |
| 8       | 真国農協前    | 8:39    | 12:47 | 13:21 | 15:02 |
| 9       | 養垣内      | 8:41    | 12:45 | 13:23 | 15:00 |
| 10      | 上井堰      | 8:41    | 12:45 | 13:23 | 15:00 |
| 11      | 中井堰      | 8:42    | 12:44 | 13:24 | 14:59 |
| 12      | 下井堰      | 8:42    | 12:44 | 13:24 | 14:59 |
| 13      | 東野       | 8:44    | 12:42 | 13:26 | 14:57 |
| 14      | 志賀野宮前    | 8:45    | 12:41 | 13:27 | 14:56 |
| 15      | 西野       | 8:46    | 12:40 | 13:28 | 14:55 |
| 16      | 薬師口      | 8:47    | 12:39 | 13:29 | 14:54 |
| 17      | 松瀬       | 8:48    | 12:38 | 13:30 | 14:53 |
| 18      | 松瀬中      | 8:49    | 12:37 | 13:31 | 14:52 |
| 19      | 落合       | 8:51    | 12:35 | 13:33 | 14:50 |
| 20      | 大木       | 8:52    | 12:34 | 13:34 | 14:49 |
| 21      | 吉野       | 8:53    | 12:33 | 13:35 | 14:48 |
| 22      | 丸山       | 8:55    | 12:31 | 13:37 | 14:46 |
| 23      | 登山口      | 8:55    | 12:31 | 13:37 | 14:46 |
|         | 大十バス連絡   | 有       | 有     | 有     | 有     |
| 24      | 丸山       | 8:56    | 12:30 | 13:38 | 14:45 |
| 25      | 下佐々大師前   | 8:56    | 12:30 | 13:38 | 14:45 |
| 26      | NTT前     | 8:57    | 12:29 | 13:39 | 14:44 |
| 27      | くすのき公園   | 8:58    | 12:28 | 13:40 | 14:43 |
| ◎       | 総合福祉センター | 8:59    | 12:27 | 13:41 | 14:42 |
| 28      | くすのき公園   | 9:01    | 12:25 | 13:43 | 14:40 |
| 29      | NTT前     | 9:01    | 12:25 | 13:43 | 14:40 |
| 30      | 下佐々      | 9:02    | 12:24 | 13:44 | 14:39 |
| 31      | 野上小学校前   | 9:03    | 12:23 | 13:45 | 14:38 |
| 32      | 動木       | 9:04    | 12:22 | 13:46 | 14:37 |
| 33      | 動木集会所    | 9:04    | 12:22 | 13:46 | 14:37 |
| 34      | 野上郵便局前   | 9:04    | 12:21 | 13:46 | 14:36 |
| ◎       | 役場本庁     | 9:06    | 12:20 | 13:48 | 14:35 |
| 35      | 野上郵便局前   | 9:07    | 12:19 | 13:48 | 14:34 |
| 36      | 曲谷       | 9:08    | 12:19 | 13:50 | 14:34 |
| 37      | 紀伊野上     | 9:09    | 12:17 | 13:51 | 14:32 |
| 38      | 西出       | 9:10    | 12:16 | 13:52 | 14:31 |
| ◎       | 厚生病院     | 9:12    | 12:15 | 13:54 | 14:30 |



## 紀美野町地域公共交通の再編に向けた基本方針(案)

－ 住民の暮らしを支える、利用しやすく持続可能な交通体系を目指して －

本方針は、住民アンケート、交通事業者ヒアリング及び庁内意見交換会の結果を踏まえ、今後の地域公共交通計画の策定と具体的な施策検討に向けた基本的な考え方を整理するものです。

なお、デマンド型交通は有力な選択肢の一つとして検討しますが、導入をあらかじめ決定するものではありません。地域ごとの需要、道路条件、運行資源、費用、民間交通との役割分担等を踏まえ、適切な交通手段を検討します。

### 1. 日常生活に必要な移動を確保する

高齢化や運転免許返納の進行により、通院、買い物、行政手続等のための移動に困難を抱える住民への対応を進めます。

特に、バス停まで歩くことが難しい方、坂道や距離に不安のある方、買い物後の荷物を持って移動することが負担となる方、決められたダイヤに合わせにくい方など、現在の交通サービスを利用したくても利用しにくい住民の移動を支えることを重視します。

通院・買い物の需要が午前中に集中していること、地域によって利用する生活拠点が異なることも踏まえ、住民の生活実態に即した交通体系を検討します。

### 2. 既存の交通資源を生かし、民間交通と共存する

コミュニティバス、オレンジバス、一般タクシー、高齢者等外出支援タクシー・バス助成券、地域住民による移動支援等は、それぞれ重要な役割を担っています。

今後の再編に当たっては、これら既存の交通・移動支援を一律に置き換えるのではなく、役割や利用者層、時間帯、目的地等を整理し、相互に補完し合う仕組みを検討します。

また、町内のバス・タクシー事業者は、地域の移動を支える重要な担い手です。行政が提供する交通サービスが民間交通を代替・圧迫するものとならないよう、交通事業者と綿密に協議し、運行エリア、時間帯、利用対象、運賃、予約方法等について、検討します。

### **3. 地域の実情に応じた運行方法を検討する**

町内には、中心部に比較的近い地域、山間部や集落が点在する地域、通学需要がある地域など、多様な条件があります。このため、町内すべてに同じ運行方式を当てはめるのではなく、生活圏、移動目的、利用時間帯、道路条件、利用者数、車両等を踏まえ、地域ごとに適した運行方法を検討します。

具体的には、定時定路線型バス※1、デマンド型交通※2、区域運行※3、民間交通事業者との接続改善、送迎サービスとの連携などを比較・検討します。

このうち、デマンド型交通は、バス停までの移動負担やダイヤ上の制約を軽減できる可能性があることから、有力な候補の一つとして位置付けます。

※1 定時定路線型バス：決まった時刻・決まった道を走るバス

※2 デマンド型交通：予約などの需要に応じて走る公共交通サービス

※3 区域運行：決められたエリア内を柔軟に走る公共交通サービス（ドアツードア型、乗降ポイント型など運行方法は柔軟に設定可能）

### **4. 実証運行と検証を通じて、再編を進める**

国木原・長谷線及び真国・志賀野線周辺は生活圏に共通性があることから、当該エリアにおいてデマンド型交通による実証運行を行います。

実証運行では、利用者数だけでなく、利用目的、希望時間帯、予約の状況、乗降場所、運行距離、乗合状況、利用者の満足度、運行経費、安全性、民間交通への影響等を多角的に把握・検証します。

実証運行結果を踏まえ、必要な改善を行いながら、既存コミュニティバスとの関係、将来的な運行の継続可能性、他エリアへの展開の可否について、地域公共交通活性化再生協議会で協議・判断します。

## **今後の目指す姿**

**必要な人が、必要な時に、安心して移動ができること**

住民、民間交通事業者、関係機関及び協議会委員の皆様とともに、紀美野町の実情に応じた地域公共交通体系を構築していきます。

# 紀美野町地域公共交通計画策定及び実証運行について

## 1. 地域公共交通計画策定について

| 時期               | 内容                                           |
|------------------|----------------------------------------------|
| 令和 8 年 10 月～11 月 | 地域公共交通計画策定支援事業者の募集                           |
| 令和 8 年 11 月      | 事業者の審査及び選定                                   |
| 令和 8 年 12 月      | 計画策定支援準備業務の開始                                |
| 令和 9 年 7 月       | 計画策定支援業務の開始                                  |
| 令和 9 年 11 月      | 地域公共交通活性化再生協議会の開催<br>「計画素案及び実証運行の中間検証に関する協議」 |
| 令和 10 年 2 月      | パブリックコメントの実施・協議会最終協議                         |
| 令和 10 年 3 月      | 計画完成・町議会報告・公表                                |

**事業者の決定方法:** 応募事業者から提案を受け、内容や実施体制などを審査して、最も適した事業者を選定します（公募型プロポーザル方式）。

## 2. 新しい交通サービスの実証運行について

| 時期               | 内容                             |
|------------------|--------------------------------|
| 令和 8 年 10 月～11 月 | 実証運行支援事業者の募集                   |
| 令和 8 年 11 月      | 審査及び選定                         |
| 令和 8 年 12 月      | 実証運行の支援準備業務                    |
| 令和 9 年 2 月       | 実証運行の詳細について協議会での協議             |
| 令和 9 年 7 月       | 実証運行開始                         |
| 令和 9 年 11 月      | 実証運行の実施状況検証・今後の交通体系に関する協議会での協議 |
| 令和 10 年 1 月      | 本格運行に向けた協議                     |
| 令和 10 年 3 月      | 実証運行終了                         |

**事業者の決定方法:** 応募事業者から提案を受け、内容や実施体制などを審査して、最も適した事業者を選定します（公募型プロポーザル方式）。