

2 まちづくりの構想

(1) 上位計画及び関連計画の整理

- 上位計画及び関連計画におけるまちづくりの方向性に関して、地域公共交通には大きな役割を担っている。

■第4次小国町総合計画基本構想（H21年）

【まちづくりの理念】

※計画より抜粋

長い時間をかけて築いてきた小国を、暮らしやすさと活力の醸成という視点でさらに磨きをかけ、魅力を高めていく。そして、そのための町民の主体的な力と多様な「協働と交流と連携」による力の結集に心を傾け、町民の幸せな生活を紡いでいく。

【小国町の将来像】

「人と自然が織りなす やさしい暮らしがあるまち “白い森の国おぐに”」
小国町の特性である美しく豊かな自然と、誇るべき生活文化である知恵と技を軸とした人の営みを根底にしながら、さらに新しい価値を創造するとともに、多様な人々による「協働と交流と連携」を図り、ともに支えあう人や自然にやさしい暮らしを中心としたまちづくりを展開する。

まちづくりの基本目標

- ①. 培ってきた知恵と技が生きる力を育むまちづくり
～生活文化、生活技術の評価、継承と地域の誇りの再認識～
▶子育てにやさしい環境の充実（公共交通による通学の足の確保）
- ②. 地域資源に磨きをかけた次代のしごとを生みだすまちづくり
～地域産業の振興と新たな産業の創出～
▶多様な交流の促進による活力づくり（観光・交流の推進）
- ③. 支え合いの心が暮らしやすさをつなぐまちづくり
～つながりと絆で築く社会の形成～
▶安全で安心な暮らしづくり（高齢者等の生活の確保）
▶支えあう集落社会の仕組みづくり（各分野における支え合いの仕組みづくり）
▶協働と交流と連携による地域自立の実現（地域経営の視点による地域の自立）
- ④. 確かな豊かさを実感できるまちづくり
～地球環境への配慮と新たな価値観の創造～
▶豊かな農山村を実現する地域経営（豊かな地域生活の確保）

■第4次小国町総合計画 後期基本計画（H26年）

【後期基本計画における基本目標】

※計画より抜粋

- 基本目標1 培ってきた知恵と技が生きる力を育むまちづくり
- 基本目標2 地域資源に磨きをかけた次代の“しごと”を生みだすまちづくり
- 基本目標3 支えあいの心が暮らしやすさをつなぐまちづくり
- 基本目標4 確かな豊かさを実感できるまちづくり

まちづくりの基本目標に沿った施策の方向

基本目標3 支えあいの心が暮らしやすさをつなぐまちづくり

【施策展開の方向】（公共交通に係わる部分を抜粋）

人口減少・少子高齢化に対応した地域公共交通体系を整備し、町民の大切な移動手段の確保を図る。

⇒安全・安心な生活基盤の確保

■過疎地域自立促進計画（H26 年）

①. 公共交通機関

～交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進～

- (1) 鉄道については、J R 米坂線の運行時間や本数、さらに新幹線との連絡機能の向上を米坂線整備促進期成同盟会の活動を通じて働きかけていく。また、町営バスについては、デマンドタクシーやスクールバスと連携しながら、交通弱者に優しく利用しやすい公共交通機関として在り方を検討していく。運行実績を考慮した車輛の計画的更新を行うとともに、小国町地域公共交通会議で運行経路や運行ダイヤ、料金設定の見直しを図りながら、その利便性を高めていく。
- (2) また、鉄道や町営バスの運行時間や乗継時間などについては、住民にとって一層利用しやすい条件整備を継続していく必要がある。
- (3) さらには、近年タクシーを活用したコミュニティーサポート交流システムなども各地で取り組まれていることなどを踏まえ、様々な新公共交通の方向性について検討を加えていく。

②. 観光・交流の振興

～地域が持つ地域資源、交流素材を活用した5つの空間を設定し、 それぞれの交流ゾーンにおける新たな魅力付けと連携を強化～

- (1) 白い森公園中央基地（中央地区）
 - ▶山村の快適さと都市の利便さを兼ね備えた多目的なふれあい空間の形成
- (2) 朝日山麓交流ゾーン（北部地区）
 - ▶朝日山麓の地域資源を活用したふれあい空間の創出
- (3) 飯豊山麓交流ゾーン（南部地区）
 - ▶飯豊山麓の地域資源を活用したコミュニティゾーンの形成
- (4) 伝統文化ふれあいゾーン（沖庭地区）
 - ▶伝説と農民芸能をベースにした伝統文化ゾーンの形成
- (5) 湖畔の森ふれあいゾーン（東部、白沼地区）
 - ▶横川ダムと湖畔一帯の地域資源を活用したふれあいゾーンの形成

③. 交流・連携・協働のまちづくり

まちづくりの主体は住民であり、住民と民間と行政による協働の力がまちづくりの源である。協働を助長していく仕組みの構築と、その前提となる連携の取り組みを重要視し、あらゆる分野と相互に連携と補完をしながら、まちづくり、地域活動を活性化していく。

(2) 地域づくり構想

- 小国町を形づくっている集落と集落機能を維持していくために、人と人とのつながりを重視した関係性をまちづくりの中心に据え、町全体において町民同市が固い絆で結ばれた社会の形成を図る。
- さらに、こうした集落機能を効果的に発揮していくために、町内に総合的な6つの地域づくり基盤を設定し、それぞれが地域の特性（テーマ）を基に物語を綴り、地域づくりを展開する。

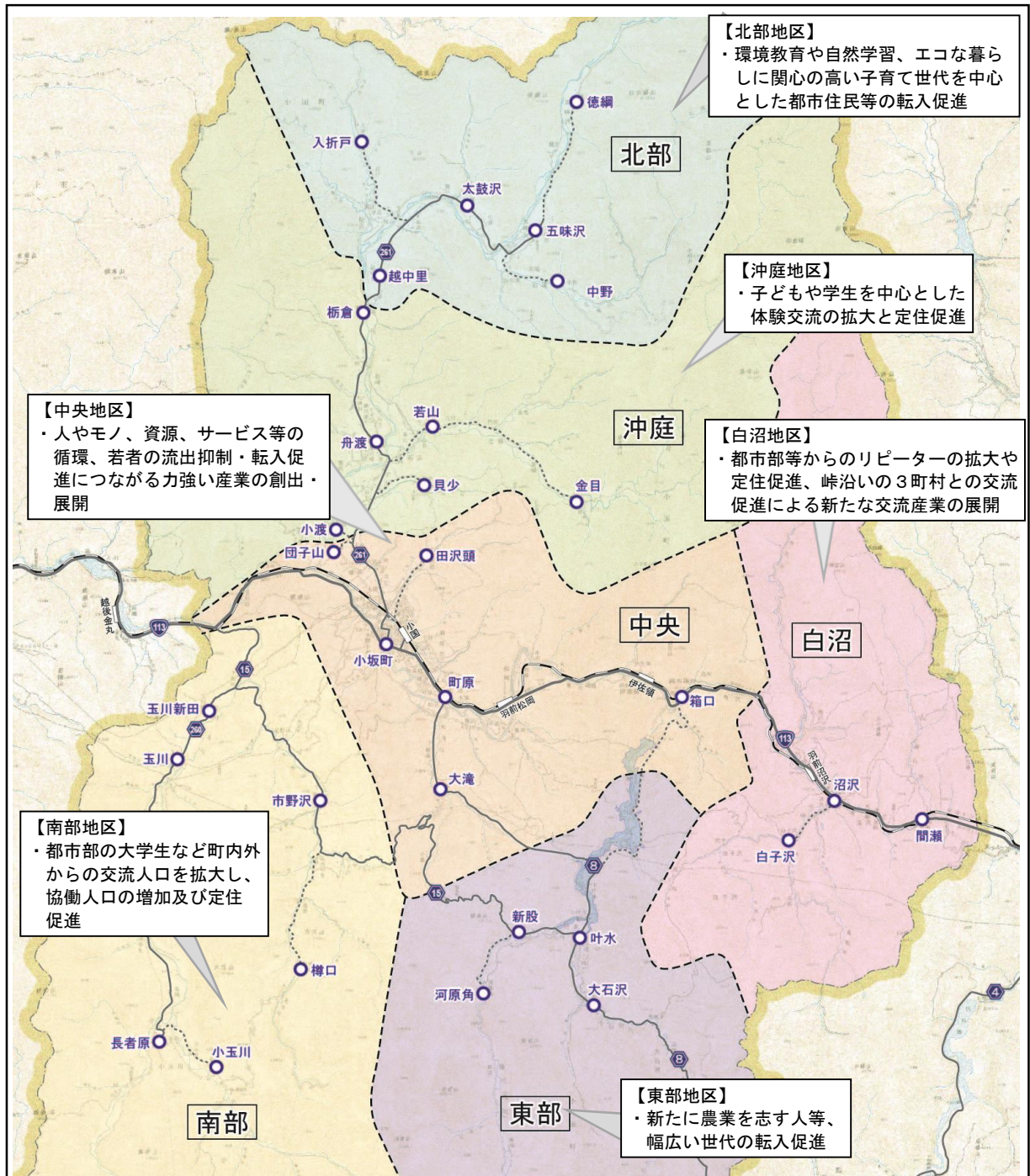


図 地域区分と主な集落

※第4次小国町総合計画 後期基本計画より

(3) 小さな拠点づくりモニター調査の取り組み【国土交通省】

- 人口減少や高齢化が進む集落では、日常生活に必要なサービスを受けることが困難になるなど、今後、暮らしを続けていくことが危ぶまれる状況が全国各地で拡大していくことが懸念されている。
- このため、小学校区など複数の集落が集まる地域において、暮らしの安心と希望をつなぐ「小さな拠点」づくりを通じ、持続可能な地域づくりを推進している。本町においては、平成25年度から国土交通省によるモニター調査を受け入れている。

■ 25年度調査 小玉川地区（3集落）

【調査テーマ】

- ▶旧小学校区における集落機能の向上に向けた合意形成と行政補完の仕組みづくり

【地域課題】

- ▶移動手段の確保
- ▶身近な医療・福祉・買物等の生活サービスの確保
- ▶山の暮らしの文化や地域維持活動の継承、新たな地域の担い手づくり等

■ 26年度調査 北部地区（8集落）

【調査テーマ】

- ▶交流施設を活用した生活拠点の形成と定住促進に向けた仕組みづくり

【地域課題】

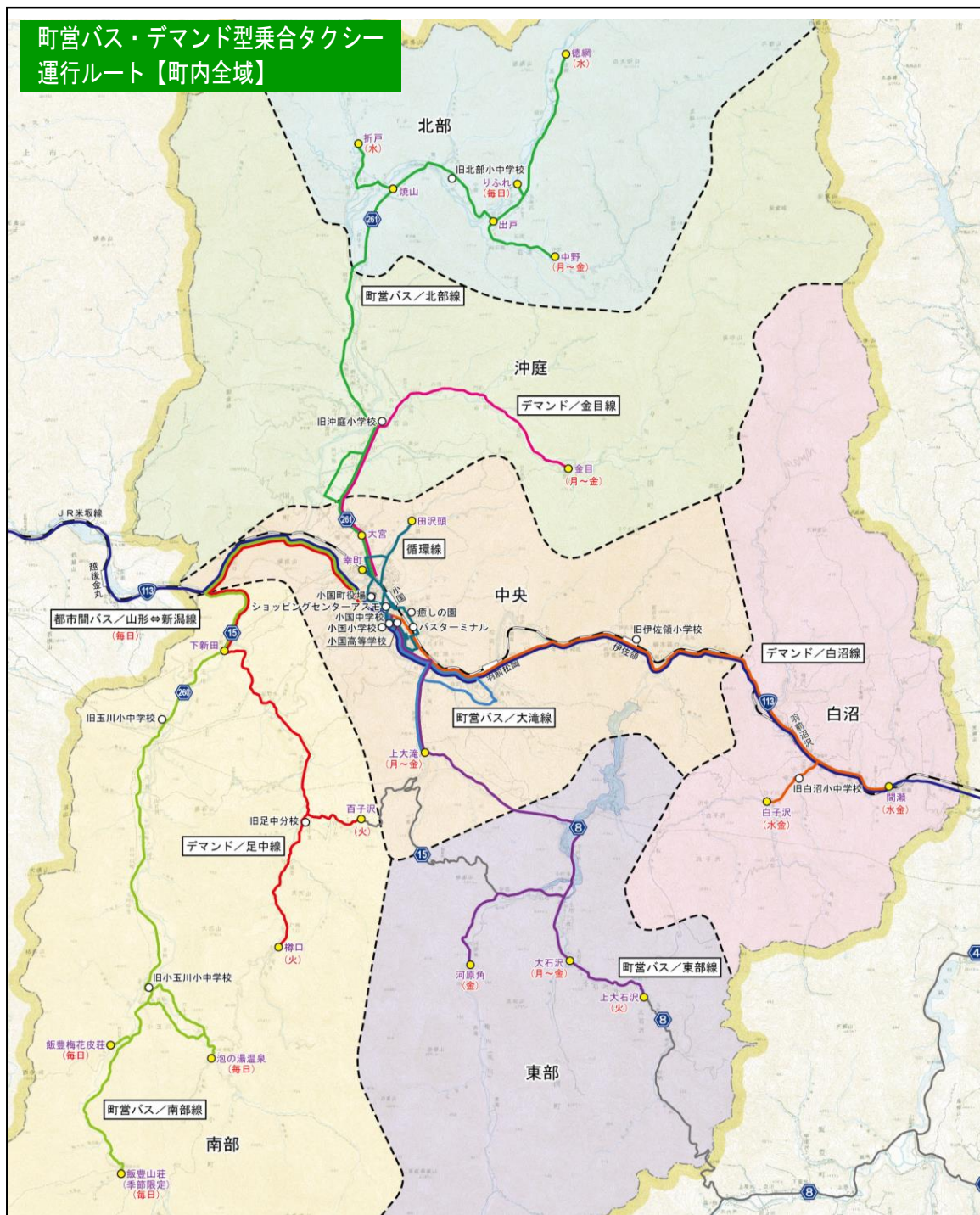
- ▶町中心部までのアクセス手段の確保
- ▶身近な医療・福祉サービスの確保、充実
- ▶交流から移住、定住へ繋げる仕組みの構築

3 地域公共交通の課題

(1) 公共交通の現状

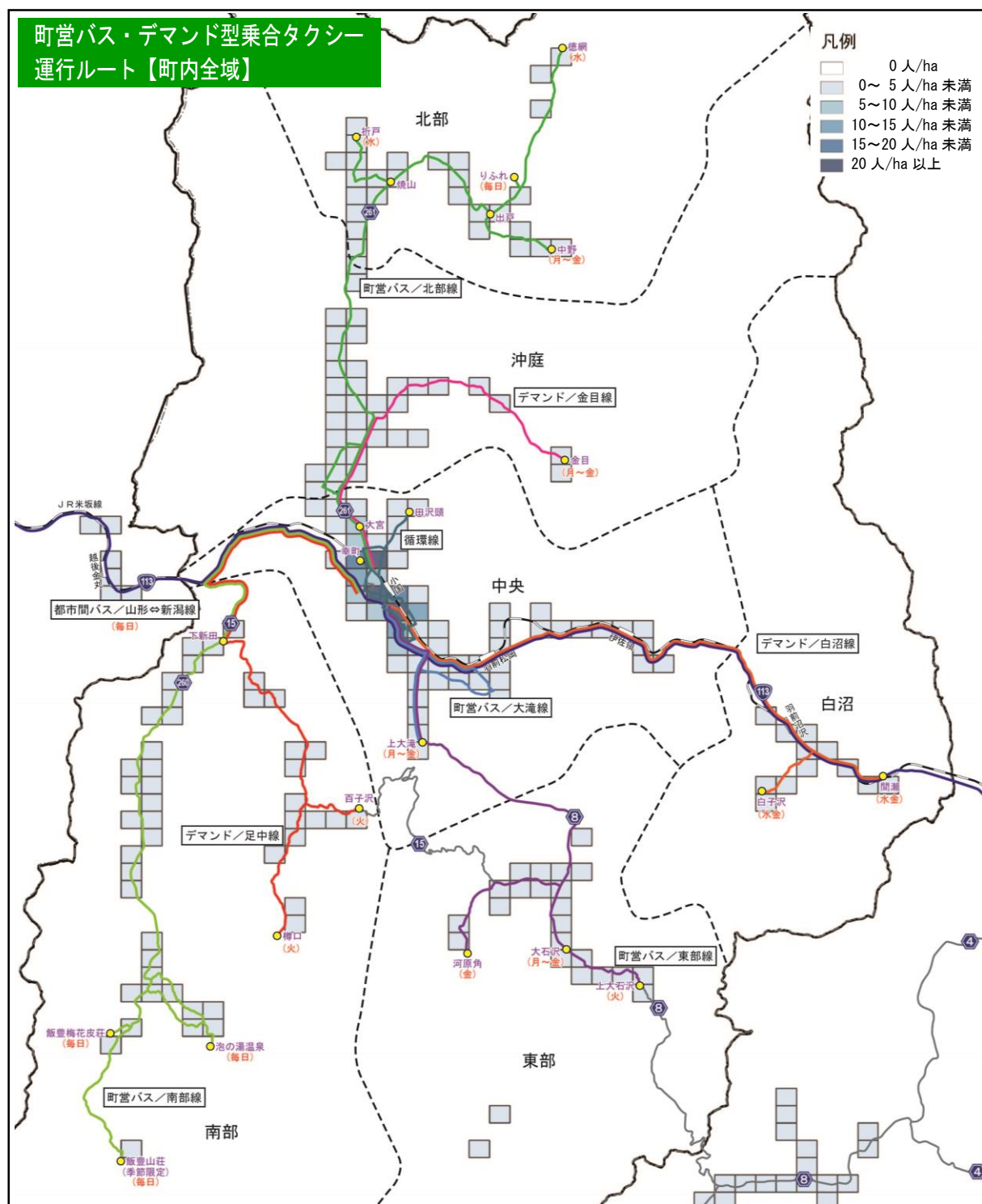
1) 運行状況（町全域）

- 町内の公共交通は、JR、都市間バス、町営バス及びデマンド型乗合タクシーが運行されている。
- JR は町内に 4 駅あり米沢駅と坂町駅（新潟県）を結び 1 日 12 便、都市間バスは山形と新潟を結ぶ路線（国道 113 号経由）が 1 日 4 便運行されており、主に町外への移動に利用されている。町内の移動は、主に町営バスであり、町内全域に運行されている。



2) 運行状況（町全域-居住地域のカバー状況）

- 町内の公共交通は、各地区の集落に沿うように運行しており、概ね町内全集落をカバーしている。



3) 運行状況（町中心部）

- 町営バスの起点は主に「町立病院」であり、「小国駅」「アスモ」「町役場」等の主要な施設を経由して各方面に、休日も含め1日約30～70便運行されている。
- 町中心部に立地する主要な施設は、町営バスで概ねカバーしている。

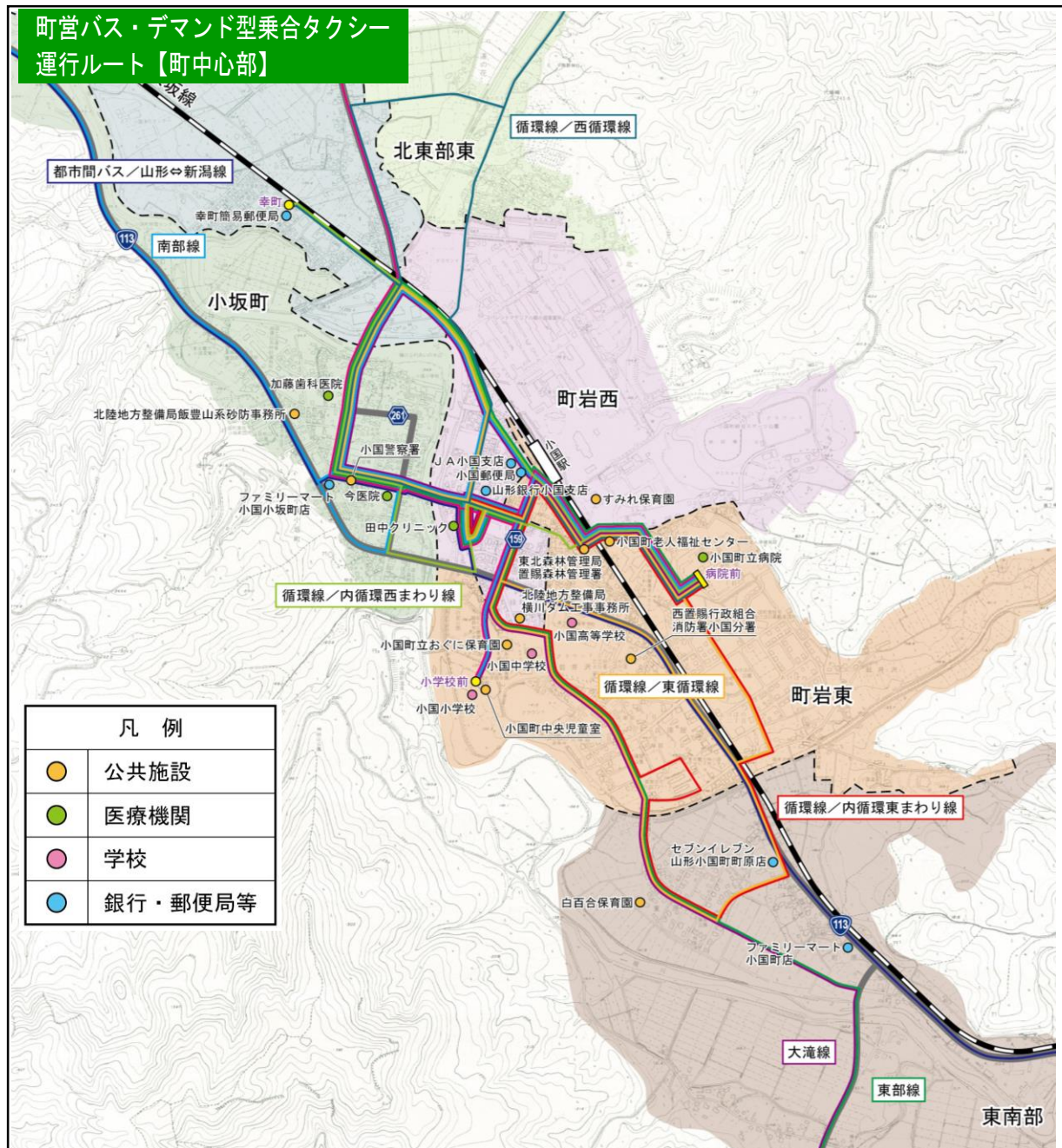


表 町営バスの運行状況

	路線	行先	月	火	水	木	金	土	日
循環線	西循環線		5	5	5	5	5	-	-
	東循環線		1	1	1	1	1	-	-
	西回り内循環		13	13	13	13	13	13	13
	東回り内循環		10	10	10	10	10	10	10
町営バス	北部線	針生/りふれ/徳網	5	5	4	4	5	4	3
		病院前	5	5	4	4	5	4	3
	南部線	飯豊梅花皮荘/飯豊山荘	3	3	3	3	3	4	3
		病院前	4	4	4	4	4	5	3
	東部線	大石沢/上大石沢/河原角	3	3	3	3	3	3	-
		病院前	3	3	3	3	3	3	-
	大滝線	上大滝	3	3	3	3	3	1	-
		病院前	2	2	2	2	2	1	-
デマンド	金目線	金目	2	3	2	2	3	-	-
		病院前	2	3	2	2	3	-	-
	足中線	樽口	-	2	-	-	-	-	-
		病院前	-	2	-	-	-	-	-
	泊沼線	白子沢	-	-	2	-	2	-	-
		病院前	-	-	2	-	2	-	-

表 小国町外への公共交通（アクセス交通）

	路線	行先・方面	運行便数
鉄道（JR）	米坂線	米沢方面	6 便
		坂町方面	6 便
		計	12 便
都市間バス	山形⇄新潟線	山形行き	2 便
		新潟行き	2 便
		計	4 便

4) JR（鉄道）の利用状況

●年々JR 小国駅の乗車人員は減少しており、平成 25 年度は 1 日平均で約 100 人の利用者であった。

※平成 25 年度で約 39,400 人/年間が乗車していると推測されている。

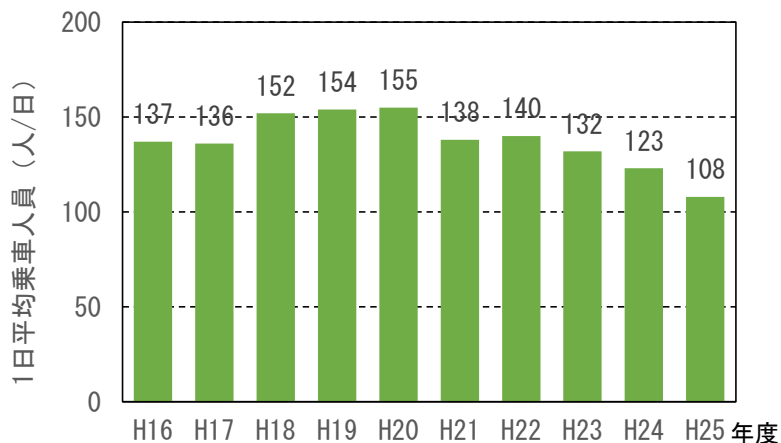


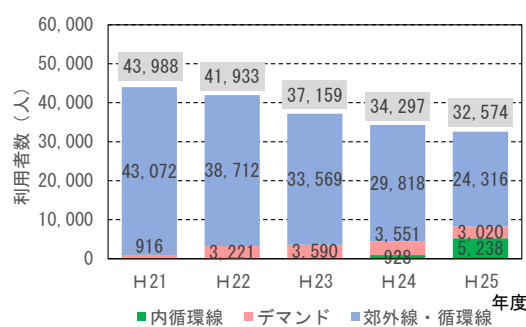
図 JR 小国駅の乗車人員の推移

資料：JR 東日本 HP

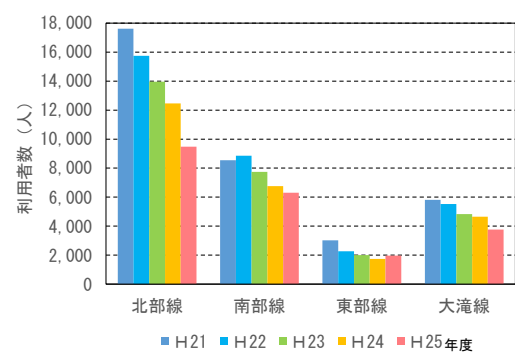
5) 町営バス・デマンド型乗合タクシーの利用状況

- 年々町営バスの利用者は減少しており、平成 25 年度は約 3.3 万人である。しかし、内循環線は運行本数を増加したこともあり、利用者は増加している。路線別では、各路線とも減少傾向であり、東部線で平成 24 年度から平成 25 年度にかけて一部増加している。
- 郊外線での減少が多いことから、郊外部での人口減少が要因となっていることが考えられる。

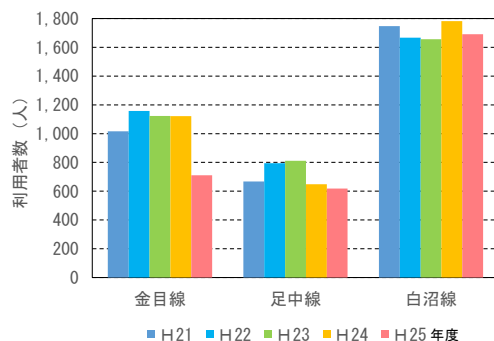
【町営バス全体】



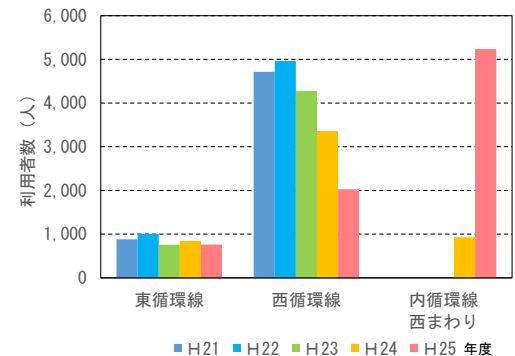
【町営バス：郊外線】



【デマンド型乗合タクシー】



【町営バス：循環線】



※金目線は平成 21 年度途中から、足中線・白沼線は平成 22 年度途中からデマンド運行を実施

※内循環線の運行頻度が H25 に増加

図 利用者の推移

【便別の利用状況】

- 利用者の多い北部線や南部線でも、乗車が非常に少ない（1 人/便以下）便もあり、利用される便が特定されている。

表 便別利用者数〔平成 25 年度〕（その 1）

北部線	小国発	りふれ発
	利用者数(人/便) 6:30 7:03 7:18 12:43 15:47 18:30	利用者数(人/便) 7:11 8:05※ 13:27 16:33 19:15 ※曜日により、時刻・始発停留所が異なる
南部線	小国発	梅花皮荘発
	利用者数(人/便) 7:57 10:19 14:40 18:45	利用者数(人/便) 7:06 9:00 11:22 15:53 19:44
東部線	小国発	大石沢発
	利用者数(人/便) 8:00 15:00	利用者数(人/便) 8:36※ 15:37※ ※曜日により、時刻・始発停留所が異なる
大滝線	小国発	大滝発
	利用者数(人/便) 7:07 16:37	利用者数(人/便) 7:30 16:59

【便別の利用状況】

- 循環線は便別に大きな差はないが全体的に 3 人/便以下である。
- デマンド便は地域の人口の集積状況に差があることも影響し、白沼線は約 8 人/便であるが、金目線は約 2 人/便となっている。

表 便別利用者数〔平成 25 年度〕（その 2）

循環線	西循環線	<table><thead><tr><th>時刻</th><th>利用者数(人/便)</th></tr></thead><tbody><tr><td>9:20</td><td>2.4</td></tr><tr><td>10:44</td><td>1.9</td></tr><tr><td>11:35</td><td>1.2</td></tr><tr><td>13:25</td><td>1.9</td></tr><tr><td>14:49</td><td>0.9</td></tr></tbody></table>	時刻	利用者数(人/便)	9:20	2.4	10:44	1.9	11:35	1.2	13:25	1.9	14:49	0.9	東循環線	<table><thead><tr><th>時刻</th><th>利用者数(人/便)</th></tr></thead><tbody><tr><td>10:03</td><td>1.6</td></tr><tr><td>12:09</td><td>1.2</td></tr><tr><td>14:08</td><td>0.4</td></tr></tbody></table>	時刻	利用者数(人/便)	10:03	1.6	12:09	1.2	14:08	0.4
	時刻	利用者数(人/便)																						
9:20	2.4																							
10:44	1.9																							
11:35	1.2																							
13:25	1.9																							
14:49	0.9																							
時刻	利用者数(人/便)																							
10:03	1.6																							
12:09	1.2																							
14:08	0.4																							
デマンド便	金目線・足中線・白沼線	<table><thead><tr><th>路線</th><th>利用者数(人/便)</th></tr></thead><tbody><tr><td>金目線</td><td>2.1</td></tr><tr><td>足中線</td><td>6.1</td></tr><tr><td>白沼線</td><td>8.4</td></tr></tbody></table>	路線	利用者数(人/便)	金目線	2.1	足中線	6.1	白沼線	8.4														
路線	利用者数(人/便)																							
金目線	2.1																							
足中線	6.1																							
白沼線	8.4																							

【便別の利用状況】

●内循環線の西まわりの利用者は、昨年度と比較すると増加している。主に通院の利用と考えられる朝の第1便(9:00 発)が最も利用が多く、午後に向けて減少している。最終便は第1便の約30%の利用者数である。

●東まわりは第3便(10:00 発)が多く、第9便(13:00 発) 第10便(13:30 発)はほとんどいない。

【曜日別の利用状況】

●内循環線は土日に運行しているが、平日と比較し利用が少ない。

表 曜日別利用者数〔平成25・26年度〕

便別利用状況（平日）

発車時刻	H25	H26
9:00	2.7	3.1
9:20	2.2	2.6
9:40	1.7	2.4
10:00	2.2	2.4
10:20	2.3	2.5
10:40	2.0	2.2
11:00	1.6	2.2
11:20	1.7	2.0
11:40	1.3	1.9
12:00	1.0	1.2
12:20	1.1	1.1
12:40	1.0	1.0
13:00	0.7	0.8

便別利用状況（休日）

発車時刻	H25	H26
9:00	0.8	0.7
9:20	0.6	0.8
9:40	0.7	0.7
10:00	0.8	0.7
10:20	0.8	0.7
10:40	0.7	0.6
11:00	0.6	0.5
11:20	0.5	0.5
11:40	0.4	0.2
12:00	0.3	0.3
12:20	0.2	0.3
12:40	0.2	0.3
13:00	0.2	0.3

曜日別利用状況

曜日	H25	H26
月	4.9	7.2
火	8.5	10.7
水	6.2	8.5
木	5.6	7.3
金	7.8	10.9
土	3.3	2.1
日	2.1	2.1

便別利用状況

発車時刻	平日	休日
9:00	1.7	0.8
9:30	2.1	1.0
10:00	2.2	0.9
10:30	1.8	0.9
11:00	1.3	0.7
11:30	1.1	0.5
12:00	1.6	0.4
12:30	0.7	0.3
13:00	0.5	0.2
13:30	0.2	0.2

曜日別利用状況

曜日	H26
月	4.6
火	7.1
水	5.9
木	4.5
金	5.9
土	2.7
日	2.1

西まわり

内循環線

東まわり

※4月～2月までのデータで比較

6) 運行経費

- 年々運行経費は増加しており、利用者が減少していることから、行政補助額も増加している。加えて、収支率は減少傾向である。郊外線・循環バスの経費は、変化は無いが「維持管理費」と「内循環線」の経費が増加している。
- 「維持管理費」の増加の理由は主に「燃料費単価の増加」であり、「内循環線」の経費の増加は「運行便数の増加」によるものである。
- デマンド運行は、利用時にのみ運行経費が生じる形態であるため、運行経費を抑えることができるとともに、安定した収支率となる。

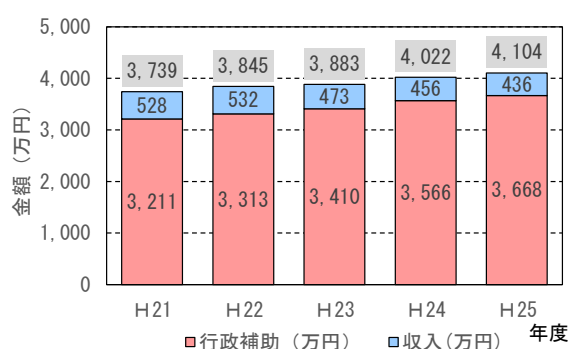


図 運賃収入と行政補助の推移

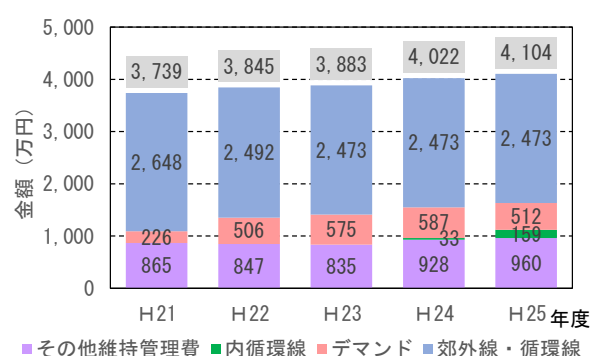


図 路線別の運行経費の推移

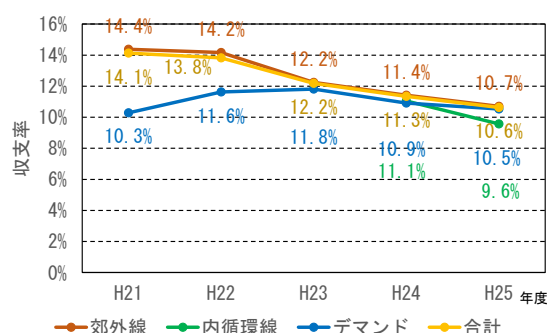


図 収支率の推移

■参考：スクールバスの経費の状況

- 路線バスとルートがほぼ同一であるスクールバスは、8 路線(H26)運行されている。
- 平成 26 年度から小国小学校が移転・統合したため、徐々にスクールバスの経費も増加している。

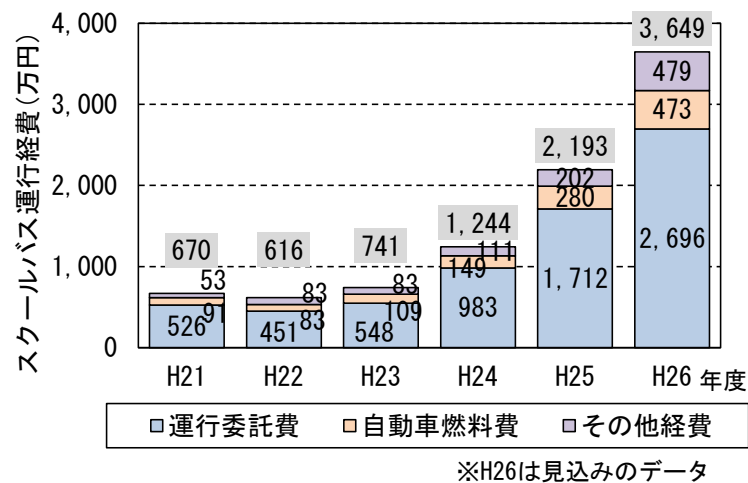
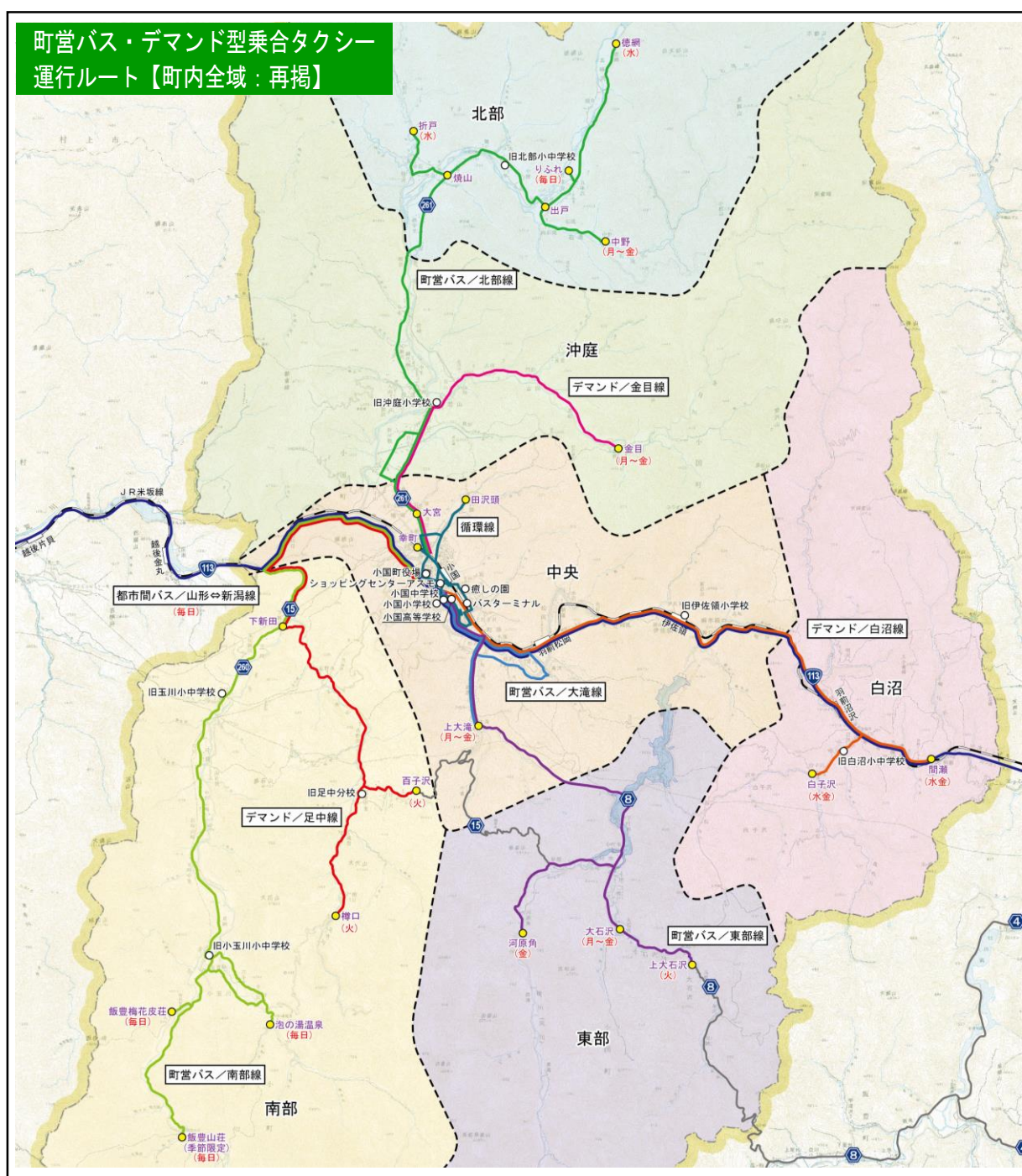


図 スクールバスの経費の推移

(2) 全町的な課題

1) 効率的な運行が実施できないバスの運行環境

●町営バスは町民の集落が南北東西に分散しているため、広範囲の運行となっている。特に、郊外線については、町中心部から山間部に放射状に伸びている県道を往復せざるを得ないため、所要時間が長く効率的な運行が実施できない。また、需要の少ない地域では、デマンド型乗合タクシーを運行しているが、予約がほとんどない便もあり、住民ニーズに必ずしも合っていない状況にある。

⇒ **【課題1】 効率的なバス運行環境の構築**

2) 集落機能の低下

- 周辺の地区では、人口減少や高齢化の進行により、今後徐々に、集落機能の低下が懸念される。地区別の集会等があっても、その会場まで行く移動手段が、自家用車・家族の送迎などしかなく、参加できない住民もいる。

⇒ **【課題2】集落機能の向上**

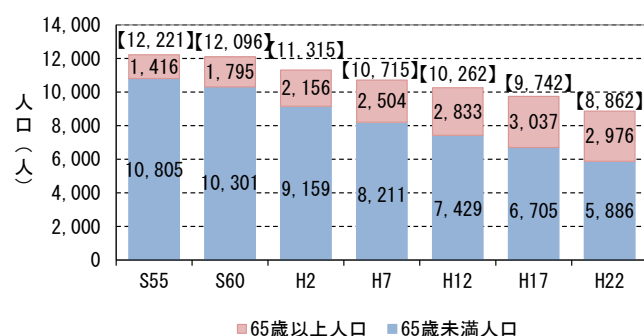
■ 地区別人口の変化（再掲）

	H12	H17	H22	H12→H22 の減少率
中央	6,842	6,623	6,189	9.5%
北部	818	737	652	20.3%
東部	465	424	399	14.2%
南部	634	650	483	23.8%
沖庭	1,096	953	829	24.4%
白沼	407	355	310	23.8%
計	10,262	9,742	8,862	13.6%

（単位：人）

資料：国勢調査

■ 高齢者の人口推移（再掲）



資料：国勢調査

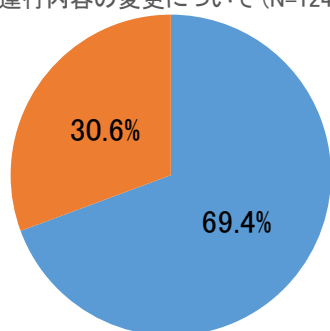
3) 町営バスの変更要望及び認知度

- バス利用者の多くは、現状の運行内容に満足しており変更要望は少ない。一方で、住民アンケートでも変更要望は少ない。また、「わからない」との回答が多いことから、バスを利用していない人は、「運行内容を知らない」人が多いと考えられる。

⇒ **【課題3】町営バスの認知度向上**

■ 運行内容の変更要望（利用者）

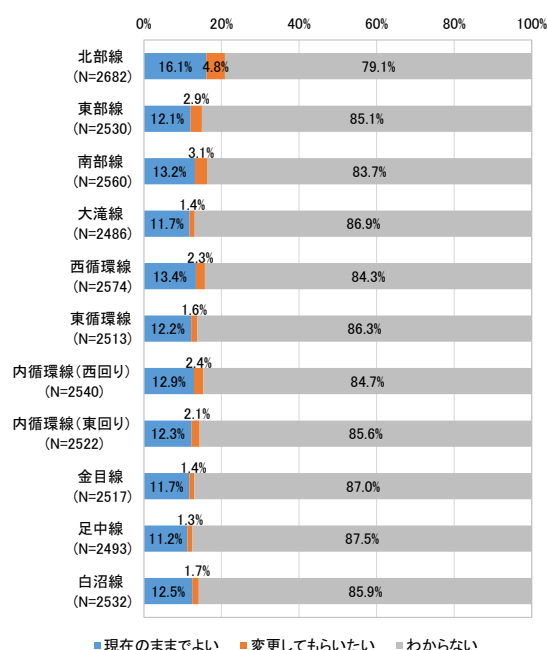
運行内容の変更について（N=124）



■ 現在のままで良い ■ 変更してもらいたい

資料：利用者ヒアリング調査結果

■ 運行内容の変更要望（住民）



■ 現在のままでよい ■ 変更してもらいたい ■ わからない

資料：住民アンケート調査結果

4) スクールバスとの重複運行

●スクールバスは、路線バスと運行方面が一致している部分もある。更に時間帯によっては、同時に運行している路線もあり、非効率な経費がかかっている部分がある。平成 26 年度では 3,649 万円(8 路線)の経費が見込まれている。スクールバスは毎日の運行であるため、一般者が混乗できれば利便性が上がる地区もあるが、「児童の安全性」や「児童が乗車できない場合の対応」など関係機関との調整が必要である。

⇒【課題 4】多様な運行方法の効率的運用

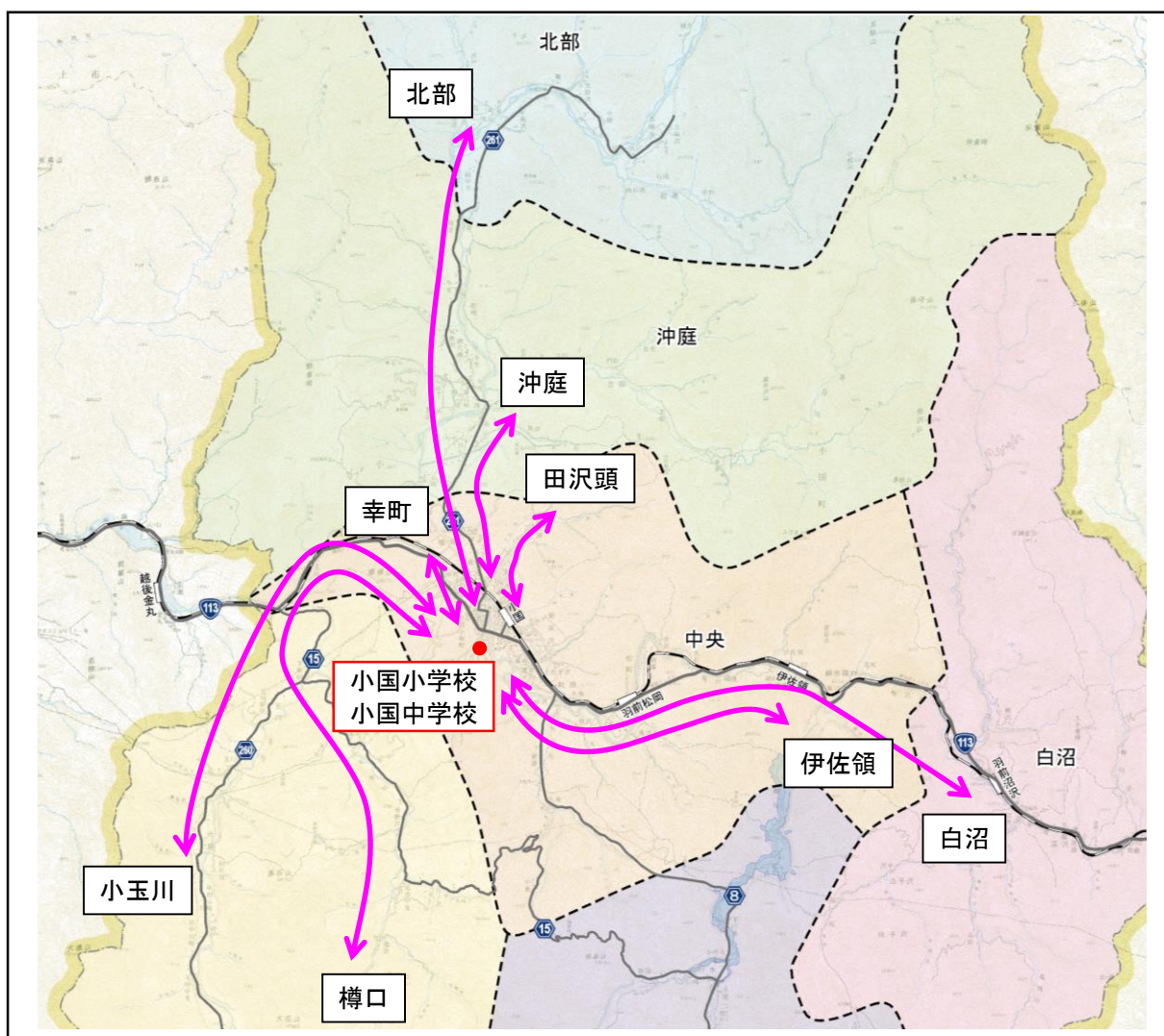


図 スクールバスの運行方面

表 各地区方面別の路線バスとスクールバス

地区方面	北部	南部		中央		白沼
路線バス	北部線	南部線	足中線	循環線	白沼線	白沼線
スクールバス	北部方面 沖庭方面	小玉川方面	樽口方面	田沢頭方面 幸町方面	伊佐領方面	白沼方面

5) 行政補助額の増大

- 平成 25 年度では町営バス全体に対して、3,668 万円（8 路線）の行政補助を行っており、年々増加傾向にある。

⇒【課題 5】行政補助額の低減

6) 少ない休日利用者

- 休日に運行している路線・便数は少ないが、利用者の少ない休日も定時運行をしている。

⇒【課題 6】ニーズに応じた運行方法の見直し

7) 不十分な緊急時の体制

- 緊急時の連絡体制が構築されておらず、運行時等のトラブルが生じた場合の連絡手段がない。

⇒【課題 7】緊急時の連絡体制の強化

8) 通院に偏るバス利用

- 住民アンケートから外出頻度が多いのは「買い物」であるが、利用者アンケートからは、町営バスの利用は、「通院利用の目的」が多い（郊外線、デマンド）。通院のついでに買い物等（循環線を利用）を行い帰宅している状況であると考えられる。（買い物は家族の誰かにしてもらえるが、通院は本人がいく必要があるため高齢者の場合はバスを利用していることが考えられる。）

⇒【課題 8】通院以外でのバスの利用促進

9) 情報提供方法への不満

- 町営バスの持ち歩きやすい運行ルートや時刻表など、情報提供が望まれている。

⇒【課題 9】町営バスの情報提供の充実

(3) 地区別の主な課題 ⇒ **【課題10】利用者要望に基づく運行ダイヤの再設定（各地区共通の課題）**

		北部地区	沖庭地区	中央地区	南部地区	白沼地区	東部地区
概要	人口	652 人（65 歳以上 233 人）	829 人（65 歳以上 319 人）	6,189 人（65 歳以上 1,969 人）	483 人（65 歳以上 202 人）	310 人（65 歳以上 126 人）	399 人（65 歳以上 127 人）
	町営バス利用状況（H25）	北部線 5.6 人／往復	北部線 5.6 人／往復 金目線 2.1 人／往復（月～金）	循環線 1.4 人／往復 内循環線 1.6 人／往復 大滝線 7.7 人／往復など全路線	南部線 4.9 人／往復 足中線 6.1 人／往復（火）	白沼線 8.4 人／往復（水金）	東部線 3.3 人／往復
	公共交通の特記事項	一部で運行日時を限定した運行	金目線はデマンド運行	鉄道（JR 米坂線）あり	足中線はデマンド運行	白沼線はデマンド運行 鉄道（JR 米坂線）あり	一部で運行日時を限定した運行
	スクールバス運行状況	2 台運行	2 台運行	2 台運行	1 台運行	2 台運行	無し
町民意見	住民アンケート	【外出状況】 ▶日常的な買い物の 30%以上が町外へ ▶通院目的の約 20%が「家族の送迎」 【町営バスの改善要望】 ▶「運行時刻の変更」、「運行便数の増加」が多い	【外出状況】 ▶通院の約 20%が「家族の送迎」 【町営バスの改善要望】 ▶北部線：「運行時刻の変更」、「運行便数の増加」が多い ▶金目線：「運行日の増加」、「運行便数の増加」が多い	【外出状況】 ▶通院・買い物の 20%以上が「自転車・徒歩」 【町営バスの改善要望】 ▶大滝線：「運行便数の増加」が多い ▶循環線：「運行便数の増加」、「運行時刻の変更」が多い	【外出状況】 ▶日常的な買い物の 30%以上が町外へ ▶通院目的の約 18%が「家族の送迎」 【町営バスの改善要望】 ▶南部線：「運行時刻の変更」が多い ▶足中線：「運行日の増加」が多い	【外出状況】 ▶日常的な買い物の約 40%が町外へ ▶通院目的の約 20%が「家族の送迎」 【町営バスの改善要望】 ▶「運行日の増加」が多い	【外出状況】 ▶日常的な買い物の約 40%が町外へ ▶通院目的の約 20%が「家族の送迎」 【町営バスの改善要望】 ▶「運行時刻の変更」が多い
	バス利用者アンケート	【バス利用状況】 ▶通院利用が最も多い 【改善要望】 ▶「運行時刻の変更」が多い	【バス利用状況】 ▶通院利用が最も多い 【改善要望】 ▶「運行時刻の変更」が多い	【バス利用状況】 ▶内循環線は多用途な目的で利用されており、西循環線は買い物、大滝線は通院に主として利用 【改善要望】 ▶「運行時刻の変更」が多い	【バス利用状況】 ▶通院利用が最も多い 【改善要望】 ▶「運行時刻の変更」が多い	【バス利用状況】 ▶通院利用が最も多い 【改善要望】 ▶「運行時刻の変更」が多い	【バス利用状況】 ▶通院利用が最も多い 【改善要望】 ▶「運行時刻の変更」が多い
現状のまとめと課題		▶町営バスの運行は、運行日・運行時刻が限定されている集落がある。 ▶町営バスは通院利用が多く、毎日運行の必要性は低い、「運行時刻の変更」や「運行便数の増加」が望まれている。 【課題】 住民の要望を捉えた運行ダイヤの再設定	▶町営バスの運行は、運行日・運行時刻が限定されている集落がある。 ▶町営バスは通院利用が多く、毎日運行の必要性は低い、「運行時刻の変更」や「運行便数の増加」が望まれている。 【課題】 住民の要望を捉えた運行ダイヤの再設定	▶内循環線は毎日運行で利用者も多いが、運賃収入が増加していない。 ▶西循環線は利用目的が絞られており、「運行時刻の変更」が望まれている。 【課題】 住民の要望を捉えた運行ダイヤの再設定及び内循環線の効果的活用	▶足中線沿線はデマンド運行で運行日・運行時刻が限定されている集落がある。 ▶町営バスは通院利用が多く、毎日運行の必要性は低い、「運行時刻の変更」、足中線では「運行日の増加」が望まれている。 【課題】 住民の要望を捉えた運行ダイヤの再設定、特に足中線の運行見直し	▶白沼線沿線はデマンド運行で運行日・運行時刻が限定されている集落がある。 ▶町営バスは通院利用が多く、毎日運行の必要性は低い、現在曜日限定の運行であるため「運行日の増加」が望まれている。 【課題】 住民の要望を捉えた運行ダイヤの再設定、及び JR 米坂線羽前沼沢駅の利活用	▶町営バスの運行は、運行日・運行時刻が限定されている集落がある。 ▶町営バスは通院利用が多く、毎日運行の必要性は低い、「運行時刻の変更」が望まれている。 【課題】 住民の要望を捉えた運行ダイヤの再設定