

徳島県地域公共交通計画（案）

修正箇所（新旧対照表）

該当	新（修正後）	旧（修正前）
全体	<u>用語の統一、図・表の時点修正、 第3章と第4章を入れ替え</u>	
P1	（１）計画策定の趣旨 そのような中、<u>新型コロナウイルス感染症の世界的大流行で、本県においても影響が出始めた令和２年２月以降、新たな生活様式に伴う移動の減少や、訪日外国人旅行者の激減など、利用者の大幅な減少が長期間続いており、公共交通を取り巻く環境はかつてない厳しい状況となっている。一方で、AIやMaaS、自動運転といった交通分野のDXが日進月歩で進んでいる。</u> 以上のような背景を踏まえ、本計画は、<u>コロナ禍で利用者が大きく落ち込んだ公共交通の再構築を加速させ、次世代地域公共交通ビジョンで示されている「持続可能な公共交通ネットワークの構築」を目的として、特に、県民にとって一番身近な移動手段である「幹線系統バス」に主眼を置き、新型コロナウイルス感染症の影響</u>や今後の見通し、公共交通に関する法律改正や技術革新等の最新動向も踏まえながら策定するものである。	（１）計画策定の趣旨 そのような中、<u>新型コロナ危機が発生し、新たな生活様式に伴う移動の減少や、訪日外国人旅行者の激減などにより、公共交通を取り巻く環境はより一層厳しい状況に置かれている。一方、令和２年１１月には地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応し、持続可能な運送サービスの提供を推進する方針などが盛り込まれた。また、AIやMaaS、自動運転といった交通分野のDXは日進月歩で進んでいる。</u> 以上のような背景を踏まえ、本計画は、<u>次世代地域公共交通ビジョンで示されている処方箋を着実かつ効果的・効率的に展開するための計画として、新型コロナ危機による影響や今後の見通し、公共交通に関する法律改正や技術革新等の最新動向も踏まえながら策定するものである。</u>
P11	（４）観光・<u>インバウンド</u> ● 県内の観光入込客数の推移は、日本人は概ね横ばいに対して、外国人は平成２９年頃から急増している。 ● <u>新型コロナ危機による影響として、我が国における訪日外国人旅行者は、１０分の１近くに減少しているが、国では２０３０年度に６,０００万人の目標を維持している。</u>	（４）観光 ● 県内の観光入込客数の推移は、日本人は概ね横ばいに対して、外国人は平成２９年頃から急増している。 _____

該当	新（修正後）	旧（修正前）
P12	（５） 新型コロナ危機による影響と今後の見通し （P11 へ移動） ● 国の検討会資料では、都市圏レベルの公共交通に関する取組の必要性は、新型コロナ危機を経ても何ら変わるものではない、と言及されている。	（５） 新型コロナ危機による影響と今後の見通し ● <u>新型コロナ危機による影響として、我が国における訪日外国人旅行者は 10 分の 1 近くに減少しているが、国では 2030 年度に 6,000 万人の目標を維持している。</u> ● また、国の検討会資料では、都市圏レベルの公共交通に関する取組の必要性は、新型コロナ危機を経ても何ら変わるものではない、と言及されている。
P14 ～36	<u>第 3 章</u>	<u>第 4 章</u>
P15	（２）路線網・運行サービス １）鉄道 ● 県内の鉄道網は、徳島駅を中心にネットワークされる「牟岐線」、「高德線・鳴門線」、「徳島線」及び、県西部を縦貫する「土讃線」により構成されている。 ● 牟岐線、高德線・鳴門線、徳島線は、主に徳島市と周辺市町村への輸送を担っていると想定され、「阿南駅（阿南市）以北」、「板野駅（板野町）・鳴門駅（鳴門市）以南」、「穴吹駅（美馬市）以東」では概ね片道 20 本以上の運行本数が確保されている。 ● 牟岐線・徳島線・高德線・鳴門線の一部区間・時間帯では、パターンダイヤが導入されている。 ● <u>阿佐東線では、令和 3 年 12 月から道路と線路の両方を運行する DMV の世界初となる本格営業運行が行われている。</u>	（２）路線網・運行サービス １）鉄道 ● 県内の鉄道網は、徳島駅を中心にネットワークされる「牟岐線」、「高德線・鳴門線」、「徳島線」及び、県西部を縦貫する「土讃線」により構成されている。 ● 牟岐線、高德線・鳴門線、徳島線は、主に徳島市と周辺市町村への輸送を担っていると想定され、「阿南駅（阿南市）以北」、「板野駅（板野町）・鳴門駅（鳴門市）以南」、「穴吹駅（美馬市）以東」では概ね片道 20 本以上の運行本数が確保されている。 ● 牟岐線・徳島線・高德線・鳴門線の一部区間・時間帯では、パターンダイヤが導入されている。 <u>_____</u>

該当	新（修正後）	旧（修正前）
P16	2) 高速バス ● 本県は、本州や四国各県と高速道路で結ばれているため、県外アクセスにおいて高速バスが<u>重要</u>な役割を担い、関西を中心に多くの本数が運行されている。 ● <u>室戸・生見・阿南大阪線では、ＪＲ牟岐線との連携による利便性向上のため、阿南駅から甲浦間で乗降を可能とした地域旅客運送サービスを提供しており、令和４年４月１日から、全国で初めて「バスと鉄道」による独占禁止法特例法に基づく「共同経営」として、阿南駅～浅川駅間の乗り継ぎに通し運賃を適用している。</u>	2) 高速バス ● 本県は、本州や四国各県と高速道路で結ばれているため、県外アクセスにおいて高速バスが<u>需要</u>な役割を担い、関西を中心に多くの本数が運行されている。 ● <u>室戸・生見・阿南⇄大阪線において、利便性向上のため、阿南駅～甲浦間で乗降可能としている。</u> ● <u>他路線においても、停留所の追加、乗降可能区間の設定、路線バス等との連携強化等によって、利便性向上や利用促進を図ることが考えられている。</u>
P17	● 地域間幹線系統バスは、徳島市を中心とした東部地域において各方面に 26 系統（運行事業者：徳島バス株式会社）、三好市を中心とした西部地域において 2 系統（運行事業者：四国交通株式会社）運行されている。 ● 市町村をまたぐ<u>広域</u>公共交通ネットワークを構築する上で、重要な役割を担っており、地域公共交通確保維持事業による運行支援<u>や車両購入支援</u>をはじめ、国、県、市町村が連携し、ネットワークの維持に向けた取組みを推進している。	● 地域間幹線系統バスは、徳島市を中心とした東部地域において各方面に 26 系統（運行事業者：徳島バス株式会社）、三好市を中心とした西部地域において 2 系統（運行事業者：四国交通株式会社）運行されている。 ● 市町村をまたぐ____公共交通ネットワークを構築する上で、重要な役割を担っており、地域公共交通確保維持事業による運行支援____をはじめ、国、県、市町村が連携し、ネットワークの維持に向けた取組みを推進している。
P28	2) 路線バス b) 収支と財政負担状況 ● 幹線系統バスは、<u>運送収入だけでは採算が取れず、国や県、市町村の支援により維持している。</u> ● <u>令和元年度から、県と市町村が強調して「地域間幹線系統確保維持負担金」制度を創設し、路線維持のための支援を強化している。</u>	2) 路線バス b) 収支と財政負担状況 ● 幹線系統バスの収支状況は、<u>収入に加えて国・県・市町村の補助を加えても赤字の状態であり、事業者負担により賄われている状況である。</u>

該当	新（修正後）	旧（修正前）
P37 ～48	<u>第4章</u>	第3章
P41 ～47	<u>次世代地域公共交通計画に基づく再編イメージ（3エリア）</u>	<u>（新規）</u>
P48	表4. 1 <u>阿南市、東みよし町、鳴門市、那賀町</u>	表4. 1 徳島市、小松島市、阿波市、美馬市、つるぎ町、三好市、_____
P49	ここでは、「第2章 地域の現状」、「<u>第3章</u> 公共交通の現状」を踏まえ、県内の公共交通に関する課題を次ページの<u>とおり</u>整理した。 <u>上位・関連計画との整合を図るため</u>、次世代地域公共交通ビジョンで掲げられている3つの柱（「1.公共交通の最適化」、「2.利便性の向上」、「3.利用促進」）を基に、その実現に向けた課題を整理した。	ここでは、「第2章 地域の現状」、「<u>第3章 上位・関連計画</u>」、「<u>第4章 公共交通の現状</u>」を踏まえ、県内の公共交通に関する課題を次ページの<u>通り</u>整理した。 課題については、<u>上位計画である次世代公共交通ビジョン</u>で掲げられている3つの柱（「1.公共交通の最適化」、「2.利便性の向上」、「3.利用促進」）を基に、その実現に向けた課題を整理した。
P52	本計画における基本方針は、上位計画 <u>を踏まえ</u> 、以下のように設定した。	本計画における基本方針は、上位計画 <u>における記載内容から</u> 、以下のように設定した。
P53	本計画における基本方針を踏まえ、目標を次の <u>とおり</u> 定める。	本計画における基本方針を踏まえ、 <u>次世代地域公共交通ビジョンにおける「ビジョンが目指す3つの柱」に基づき</u> 、本計画の目標を次の <u>通り</u> 定める。
P54	目標 <u>を達成するため、各実施主体において、次のとおり取り組んでいく。</u>	目標 <u>達成のための施策・事業を以下に示す。また、各事業の具体的内容と実施主体を次頁以降に示す。</u>

該当	新（修正後）	旧（修正前）
P56	鉄道、路線バスは、一部区間において、鉄道と路線バス、路線バスと路線バスが並行・重複して運行している場合があり、<u>運転者不足の要因にもなっていることから</u>、こういった路線を可能な限り解消し、各交通モードが互いに補完しながら地域の移動手段としての役割を担っていく必要がある。 中長距離の移動は主に鉄道が担い、それよりも短い距離については、バスやその他の交通手段が担うといった基本的な役割分担<u>と連携</u>で、並行・重複バス路線や長大路線・需要の少ない路線の再編、需要規模に応じた交通モードへの転換を行い、公共交通の最適化を図っていく。 また、地域の拠点となる駅やバス停を中心に、一定の間隔で周期的に運行されるパターンダイヤを導入し、利用者にとって分かりやすいダイヤにするとともに、鉄道とバス<u>をはじめ、異なるモードとの</u>乗り継ぎを前提に拠点駅や拠点となるバス停を中心とした<u>乗継</u>ネットワークを構築していく。	鉄道、路線バスは、一部区間において、鉄道と路線バス、路線バスと路線バスが並行・重複して運行している場合があることから、こういった路線を可能な限り解消し、各交通モードが互いに補完しながら地域の移動手段としての役割を担っていく必要がある。 中長距離の移動は主に鉄道が担い、それよりも短い距離については、バスやその他の交通手段が担うといった基本的な役割分担のもと、並行・重複バス路線や長距離路線・需要の少ない路線の再編、需要規模に応じた交通モードへの転換を行い、公共交通の最適化を図っていく。 また、地域の拠点となる駅やバス停を中心に、一定の間隔で周期的に運行されるパターンダイヤを導入し、利用者にとって分かりやすいダイヤにするとともに、鉄道とバスの乗り継ぎを前提に拠点駅や拠点となるバス停を中心とした<u>乗り継ぎ</u>ネットワークを構築していく。
P58	【参考事例】 <u>◇徳島市立地適正化計画</u>	【参考事例】 <u>◇美波町スマートシティコンソーシアム</u>
P60	【高速バスの活用・連携】 ● 高速バスにおける乗降可能区間の設定・拡大など県内移動を含めた活用検討 ● 高速バスと二次交通（路線バス等）との連携強化 ・高速バス<u>と路線バス等との乗継</u>拠点の設定、バス車内等での二次交通に関する情報提供の充実など。	【高速バスの活用・連携】 ● 高速バスにおける乗降可能区間の設定・拡大による県内移動を含めた活用検討 ● 高速バスと二次交通（路線バス等）との接続強化 ・高速バス<u>停付近に乗り継ぎ</u>拠点を設定、<u>高速</u>バス車内等での二次交通に関する情報提供の充実など。

該当	新（修正後）	旧（修正前）
P60	2）高速バス 【参考事例】 ◇<u>徳島バスとＪＲ四国の共同経営による利便性向上</u> ● ＪＲ牟岐線と並行して運行されている徳島バス（室戸・生見・阿南大阪線）の下道区間（阿南～甲浦間）を地域旅客運送サービスとして提供することで利用者の乗り継ぎに配慮し、列車本数が少なくなる阿南駅より南における利便性の向上を図った。 ● <u>令和４年４月１日から、全国で初めて「バスと鉄道」による独占禁止法特例法に基づく「共同経営」の認可を受け、阿南駅～浅川駅間の乗り継ぎに通し運賃を適用し、ＪＲのきっぷや定期券でそのままバスが利用できるようになっている。</u>	2）高速バス 【参考事例】 ◇JR 四国と徳島バスの連携 ● ＪＲ牟岐線と並行して運行されている徳島バス（室戸・生見・阿南大阪線）の下道区間（阿南～甲浦間）を地域旅客運送サービスとして提供することで利用者の乗り継ぎに配慮し、列車本数が少なくなる阿南駅より南における利便性の向上を図った。
P64	人口減少が進行する中、持続可能な公共交通ネットワークを維持・確保していくため、バス、鉄道、コミュニティバス、タクシー等の公共交通機関の特性を発揮できる適切な役割分担<u>と連携</u>のもと、各交通モード間を乗り継ぐことにより、目的地までたどり着ける交通ネットワークを構築し、効率的な運行を実現する「公共交通ネットワークの最適化」を推進する。	人口減少が進行する中、持続可能な公共交通ネットワークを維持・確保していくため、バス、鉄道、コミュニティバス、タクシー等の公共交通機関の特性を発揮できる適切な役割分担_____のもと、各交通モード間を乗り継ぐことにより、目的地までたどり着ける交通ネットワークを構築し、効率的な運行を実現する「公共交通ネットワークの最適化」を推進する。
P66	【参考事例】 ◇那賀町（スクールバスと路線バスの併用） ・相生地区 学校に通学する児童・生徒の送迎のためのスクールバスを運行し、地域住民の混乗化を実施。 ・木頭地区 <u>民間バス事業者と連携し、必要なダイヤ調整等を行うことで、</u>スクールバスを民間路線バスへ統合(乗合化)。	【参考事例】 ◇那賀町（スクールバスと路線バスの併用） ・相生地区 学校に通学する児童・生徒の送迎のためのスクールバスを運行し、地域住民の混乗化を実施。 ・木頭地区、<u>木沢地区、上那賀地区</u> スクールバスを民間路線バスや<u>町代替バス</u>へ統合(乗合化)。

該当	新（修正後）	旧（修正前）
P66	◇<u>松茂町（松茂町コミュニティバス）</u> ・<u>令和３年５月１日から運行開始</u> <u>60歳以上限定であった福祉バスを活用し、誰でも乗れる無料のコミュニティバスに変更。</u> <u>（旧）２路線 ８便 ⇒ （新）４路線 38 便</u>	<u>（新規）</u>
P67	利便性向上に向け、世界初の<u>本格営業運行を開始した</u>、道路と線路の両方をシームレスに走行可能な DMV を活用する。	利便性向上に向け、世界初の<u>取組</u>として、道路と線路の両方をシームレスに走行可能な DMV を活用する。
P68	【参考事例】 ◇<u>海陽町（シェアサイクル「PiPPA」）</u> <u>世界初となる DMV の本格営業運行を契機に、海陽町と東洋町（高知県）の観光協会が専用アプリで簡単に自転車が借りられるシェアサイクルサービスを導入。</u> <u>（海陽町内）</u> <u>まぜのおかオートキャンプ場、海部駅、穴喰駅、道の駅穴喰温泉、阿波海南駅、阿波海南文化村</u>	【参考事例】 <u>（新規）</u>

該当	新（修正後）	旧（修正前）
P69	<u>また、現在、各事業者毎に提供されている時刻表や路線情報をオープンデータ化し、路線情報の検索サイトや地図サイトに情報提供し、利用者が容易に情報を得られるよう利便性の向上を図っていく。</u> <u>さらには、利用者の需要に応じて乗合車両を効率的に運行させるデマンド交通をはじめとする「新たな公共交通システム」により、利便性の向上とともに、効率的な車両の運用を行い、公共交通ネットワークの構築を図っていく。</u> <u>こうした取組を推進するとともに、出発地から目的地まで「つながシステム（MaaS）」を実装し、効率的な乗り継ぎを可能とし、地域の移動手段を確保していく。</u>	<u>こうした仕組みをIoTやAI（人工知能）を活用した配車システムで実装し、利用者の需要に応じて乗合車両を効率的に運行させる「新たな公共交通システム」により、利便性の向上とともに、効率的な車両の運用を行い、公共交通ネットワークの構築を図っていく。</u> <u>これらにより、出発地から目的地まで「つながシステム」を実装し、効率的な乗り継ぎを可能とし、地域の移動手段を確保していく。</u> <u>また、現在、各事業者毎に提供されている時刻表や路線情報をオープンデータ化し、路線情報の検索サイトや地図サイトに情報提供し、利用者が容易に情報を得られるよう利便性の向上を図っていく。</u>
P71	【参考事例】 <u>◇駅構内等におけるバス乗り場案内標示（阿南駅）</u> <u>・鉄道と高速バスの連携に伴い、交通結節点機能向上を図るため、駅改札口からバス乗り場までの案内標示を設置。</u>	【参考事例】 <u>（新規）</u>

該当	新（修正後）	旧（修正前）
P72	【参考事例】 ◇バス路線の時刻表や路線情報のオープンデータ化 アフターコロナを見据えた利用環境整備として、バスの時刻表や路線情報のオープンデータ化を実施。 Web上の地図や地図アプリにおいて、公共交通の乗継経路や運行時刻などが一目で確認可能。 ◇オープンデータを活用した利便性向上 例えば市販されているアプリを入手してオープンデータを連携させれば、病院の待合所にバスの時刻表を表示させることも容易に行えるため、今後、データを活用してさらなる利便性の向上が期待される。	【参考事例】 ◇バス路線の時刻表や路線情報のオープンデータ化 アフターコロナを見据えた利用環境整備として、バスの時刻表や路線情報のオープンデータ化を実施。 Web上の地図_____において、公共交通の乗継経路や運行時刻などが一目で確認可能。 （新規）
P74	【参考事例】 ● 待合環境の整備 ◇池田バスターミナル ◇阿波半田駅トイレ整備 ◇道の駅「いたの」バス停待合所 ● 時刻表や路線図の多言語表記化 ◇とくしまバスN a v i「いまどこなん」 ◇アシストマルス ◇徳島駅前バスターミナル ● バリアフリー化 ◇ノンステップバスの導入	【参考事例】 ● 待合環境の整備 ◇池田バスターミナル ◇フジグラン北島店舗内待合所 ◇桑野上バス停待合所 ● 時刻表や路線図の多言語表記化 ◇徳島阿波おどり空港 ◇_____ ◇徳島駅前バスターミナル ● バリアフリー化 ◇ノンステップバスの導入

該当	新（修正後）	旧（修正前）
P75	【参考事例】 ● 駐車場や駐輪場の整備 ◇ J R 鳴門駅前バス停（バス停併設の休憩施設、駐輪場を新設） ◇ <u>J R 府中駅前（駐輪場を整備）</u> ◇ <u>J R 鴨島駅前（ロータリー整備）</u>	【参考事例】 ● 駐車場や駐輪場の整備 ◇ J R 鳴門駅前バス停（バス停併設の休憩施設、駐輪場を新設） ◇ _____ ◇ _____
P76	地域の公共交通ネットワークを維持・確保するためには、公共交通事業者の収益の改善が必要であるが、<u>人口減少や新型コロナの長期化などで</u>、利用者の大幅な増加は困難であることから、交流人口の拡大による新たな収益の確保策など生産性向上の取組が不可欠である。 県や市町村、バス事業者等が連携し、路線バスを中心に地域の実情に応じた生産性向上に関する取組を推進する。	地域の公共交通ネットワークを維持・確保するためには、公共交通事業者の収益の改善が必要であるが、<u>人口減少社会下において</u>利用者の大幅な増加は困難であることから、交流人口の拡大による新たな収益の確保策など生産性向上の取組が不可欠である。 県や市町村、バス事業者等が連携し、路線バスを中心に地域の実情に応じた生産性向上に関する取組を推進する。
P77	【参考事例】 <u>バスパスチケット</u>	【参考事例】 <u>（写真追加）</u>
P78	車両自体が観光資源であり「広告塔」となる DMV や、水素で発電する燃料電池車等の新たな技術を活用した車両を導入し、<u>利用を喚起</u>する。 ● DMV（デュアル・モード・ビークル）の導入（再掲） ・ <u>車両自体が観光資源である、世界初の本格営業運行を開始した DMV を活用し、交流人口の拡大によって公共交通の利用を促進する。</u>	車両自体が観光資源であり「広告塔」となる、DMV や水素で発電する燃料電池車等の新たな技術を活用した車両を導入_____する。 ● DMV（デュアル・モード・ビークル）の導入（再掲） ・ <u>DMV 導入効果を最大限発揮させるため、関係自治体や地域団体が連携し、DMV の運行を支援する。</u>

該当	新（修正後）	旧（修正前）
P78	【参考事例】 ◇燃料電池バスの運行 徳島バス株式会社では、中四国初となる燃料電池バス 2 両を導入し、令和 3 年 12 月 1 日より、徳島～鳴門線の一般路線バスとして運行。 また、令和元年には、燃料電池バスを県民に広く体感してもらうため、実証運行や試乗会等を行った。 <u>◇燃料電池車の導入</u> <u>タクシー事業を手がける阿波交通株式会社が、営業用タクシーでは中四国初となる燃料電池車を導入。</u> <u>◇全国初となる「地産水素」を活用した「製造・供給一体型」水素ステーション開所</u> <u>水素エネルギーの活用をより一層推進するため、東亜合成株式会社徳島工場で生産している水素の供給を行うべく、工場隣接地に定置式水素ステーションを設置。</u>	【参考事例】 ◇燃料電池バスの運行 徳島バス株式会社では、中四国初となる燃料電池バス 2 両を導入し、令和 3 年 12 月 1 日より、徳島～鳴門線の一般路線バスとして運行。 また、令和元年には、燃料電池バスを県民に広く体感してもらうため、実証運行や試乗会等を行った。
P79	【参考事例】 ◇藍よしのがわトロッコ 鉄道の利用促進と観光振興による地域活性化を目的に、県と JR 四国が連携し、地域のイベントを組み込んだ企画列車。週末や祝日を中心に徳島～阿波池田間を運行し、列車内で特製駅弁の販売や沿線ガイドを行っているほか、阿波池田駅到着後には<u>観光協会主催の</u>まちあるきツアーに参加可能	【参考事例】 ◇藍よしのがわトロッコ 鉄道の利用促進と観光振興による地域活性化を目的に、県と JR 四国が連携し、地域のイベントを組み込んだ企画列車。週末や祝日を中心に徳島～阿波池田間を運行し、列車内で特製駅弁の販売や沿線ガイドを行っているほか、阿波池田駅到着後には_____まちあるきツアーに参加可能
P81	市町村における地域公共交通計画策定 徳島市、小松島市、阿波市、美馬市、つるぎ町、三好市、<u>阿南市、東みよし町</u>	市町村における地域公共交通計画 徳島市、小松島市、阿波市、美馬市、つるぎ町、三好市、_____

該当	新（修正後）	旧（修正前）
P82	第 7 章で設定した事業の実施手順、実施時期等を明確にし、実効性を確保するため、実施プログラムを作成する。 目標の実現に向けて「優先性の高い取組み」については、重点的に事業を推進する。また、関係する取組みを連携して実施することで相乗効果の発揮を目指す。	第 7 章で設定した<u>施策</u>、事業の実施手順、実施時期等を明確にし、実効性を確保するため、実施プログラムを作成する。 <u>その際</u>、目標の実現に向けて「優先性の高い取組み」を<u>位置づけ</u>、<u>優先的・重点的に</u>事業を推進する。また、関係する取組みを連携して実施することで相乗効果の発揮を目指す。
P93 ～95	【評価・算出方法】 <定義・算出式> <u>西部地域の 2 系統については、三好市において一体的に評価されていることから、ここでは対象外とする。</u>	【評価・算出方法】 <定義・算出式> <u>（新規）</u>
P97	表 9. 5 <u>西部地域の幹線系統バス（四国交通）の現況値</u>	表 9. 5 <u>（新規）</u>
P98	【評価・算出方法】 <定義・算出式> ・幹線系統バス利用者（令和 3 年時点で 26 系統、西部地域を除く）のうち、市町村を跨いで移動する利用者数を対象とする。 ・通勤・通学や通院などを含めた日常利用が多いと想定される平日を対象とする。 <u>・※ただし、西部地域については三好市内の公共交通計画において対応することから、ここでは対象外とする。</u>	【評価・算出方法】 <定義・算出式> ・幹線系統バス利用者（令和 3 年時点で 26 系統、西部地域を除く）のうち、市町村を跨いで移動する利用者数を対象とする。 ・通勤・通学や通院などを含めた日常利用が多いと想定される平日を対象とする。 _____