

名取市総合交通に係る地域公共交通体系の見直しについて

令和4年3月18日

企画部政策企画課

1 現 状

なとりん号運行実績

		令和元年度	令和2年度	比較増減
運行状況		幹線路線 6 路線 生活路線 6 路線	幹線路線 6 路線 生活路線 6 路線	—
年間総利用者数		465,742 人 (1,276.0 人/日)	376,816 人 (1,032.4 人/日)	△88,926 人 (△243.6 人/日)
内 訳	幹線路線	415,603 人 (1,138.6 人/日)	338,727 人 (928.0 人/日)	△76,876 人 (△210.6 人/日)
	生活路線	50,139 人 (137.4 人/日)	38,089 人 (104.4 人/日)	△12,050 人 (△33.0 人/日)
なとりん号運行事業費 (A)		207,324,764 円	217,658,560 円	10,333,796 円
想定収入見込額 (B)		75,000,000 円	75,000,000 円	—
委託料 (C) = (A-B)		132,324,764 円	142,658,560 円	10,333,796 円

- ・ 運賃収入は市の歳入とはせずバス事業者の収入とし、運賃収入が想定収入見込額に達しなかった場合に市がバス事業者に差額分を「欠損補助」として支払い、運賃収入が想定収入見込額を上回った場合はバス事業者の収入とする契約
- ・ 欠損補助金の額：令和元年度運行分 0 円、令和2年度運行分 1,169,200 円
- ・ 新型コロナウイルス感染症対策 (令和2年度)：乗合バス運行臨時支援金 7,300,000 円

2 調 査

地域公共交通体系の見直しを行うにあたり、課題を抽出するため以下の調査を実施

1) なとりん号運行実態調査

調査内容：なとりん号停留所別乗降者数、利用者数の少ないバス停 等

2) 市民アンケート調査

実施期間：令和2年 11 月～12 月

配布者：年齢別地区別無作為抽出 4,000 人

回答数：2,042 人 (回答率 51.1%)

調査内容：なとりん号利用頻度、サービス満足度、サービス改善時利用意向、
デマンド導入についての利用意向 等

3) なとりん号運行事業者等ヒアリング

調査対象：なとりん号運行事業者 2 社

市内民間タクシー事業者 3 社

4) なとりん号運行事業サウンディング型市場調査

公募期間：令和3年12月10日～12月17日

説明会：令和3年12月24日

提案書受付期間：令和3年12月24日～令和4年1月14日

ヒアリング調査：令和4年1月17日～1月21日

説明会参加企業：8社、ヒアリング実施企業：6社

3 課題

調査により見えてきた5つの課題

課題① 非効率な運行状況の改善

- ・ 幹線路線と生活路線の比較における約10倍の輸送効率格差
(利用者1人を輸送するための行政負担額 幹線路線139円、生活路線1,484円)

課題② 高齢者への交通支援の充実

- ・ 本市における高齢化の進展
- ・ 高齢者が安心して生活していくためのきめ細かな移動支援

課題③ 公共交通を利用し難い地区の解消

- ・ 総人口の約1割が公共交通を利用し難い地区(公共交通空白地)に居住(推計)
- ※公共交通を利用し難い地区…国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」により一般的な徒歩圏として示されている鉄道駅800m圏及びバス停留所300m圏から外れる地区

課題④ 市内中心部とその他地区とのアクセス向上

- ・ 現在移動需要が多い増田・増田西・杜せきのした地区などの中心地と市内各地との連絡の充実
- ・ 駅の東西で分断される交通アクセス

課題⑤ 利用満足度向上・利用者拡大に向けた取り組み

- ・ ダイヤ変更・路線拡充などに対する要望
- ・ 市民アンケートによると8割がなとりん号を利用していない

4 地域公共交通体系の見直し方針

現行の公共交通体系に関する市民ニーズや現状分析により抽出された課題を解消し、市民全体の利便性を高める公共交通体系を確立するため、抜本的な見直しを行うこととし、買い物や通院など市民の日常生活を支える足の確保、高齢者等の移動支援、通勤通学に利用する方々への配慮、効率的なバス運行への改善などに着目し検討を行った。

【参考】名取市第六次長期総合計画 主要施策 5-5-4 利便性の高い公共交通の構築

- 乗合バス「なとりん号」について、乗車実績や市民ニーズを調査・分析しながら、利便性の高いバス体系等の構築に努めるとともに、利用促進に向けた啓発に努めます。
- 地域の実情に応じた新たな交通施策の検討に向け、地域ニーズの把握に努めるとともに、市民団体等による移動支援等の新たな交通ネットワーク導入に向けた調査・研究を推進します。

◇地域公共交通体系見直しの3つの柱◇

1) 新たな公共交通手段の導入

日中の非効率な運行状況の改善を図り、また高齢者が日常生活で外出するための交通支援の充実及び公共交通空白地解消の手段として、**デマンド交通を導入**する。

2) 効率的な路線ルート・ダイヤへの見直し

通勤通学及び日中の交通需要が多い**なとりん号幹線路線**について、デマンド交通と組み合わせ、**路線の統廃合や起終点・経路の見直し**を行い、**運行の安全性を引き続き確保しながら**、効率性及び利便性を高める。

3) 新たな付加サービスの導入

利用者の満足度向上、利用者数の増加につなげるため **MaaS (Mobility as a Service)** として総称される**新たなモビリティサービスの導入**に向け検討する。

MaaS：移動ニーズに対応して移動手段の検索・予約・決済等を一括で行うサービス。目的地における交通以外のサービス等との連携により、利便性向上や地域活性化にも資する手段にもなる。

※ なお、公共交通施策の推進にあたっては、市民・利用者から理解・協力を得ながら、交通事業者と連携し取り組む。

5 地域公共交通体系見直し案

1) 幹線路線とデマンド交通を組み合わせたネットワークを構築

見直しする「幹線路線」と生活路線に代わり新たに導入する「デマンド交通」を組み合わせ、市内全域で公共交通を利用できる環境を構築する。

【幹線路線とデマンド交通の役割分担と特徴】

○移動需要量に応じた役割分担

市内を中心エリアと周辺の4つの地域エリアに区分し、中心エリアと地域エリア間の移動は、移動需要量の大きさに応じて幹線路線とデマンド交通を配置する。

- ・地域エリア内で人口が集積する地区と中心エリア間の移動：幹線路線
- ・地域エリア内で人口が分散する地区と中心エリア間の移動：デマンド交通
- ・幹線路線で移動できない地域エリア内の移動：デマンド交通
- ・中心地区内の移動：幹線路線

○幹線路線の特徴：通勤通学時間帯と日中時間帯の移動需要に応じた運行

通勤通学時間帯：名取駅と住宅地間の通勤通学利用、名取駅と市内教育施設間の通学利用を優先した**名取駅直行型運行**

日中時間帯：人口集積地区から市役所等の行政機関や公共施設・商業施設・医療機関等との日常生活利用を考慮し、**施設経由名取駅連絡型運行**

○デマンド交通の特徴：利用者がいる場合のみの予約運行

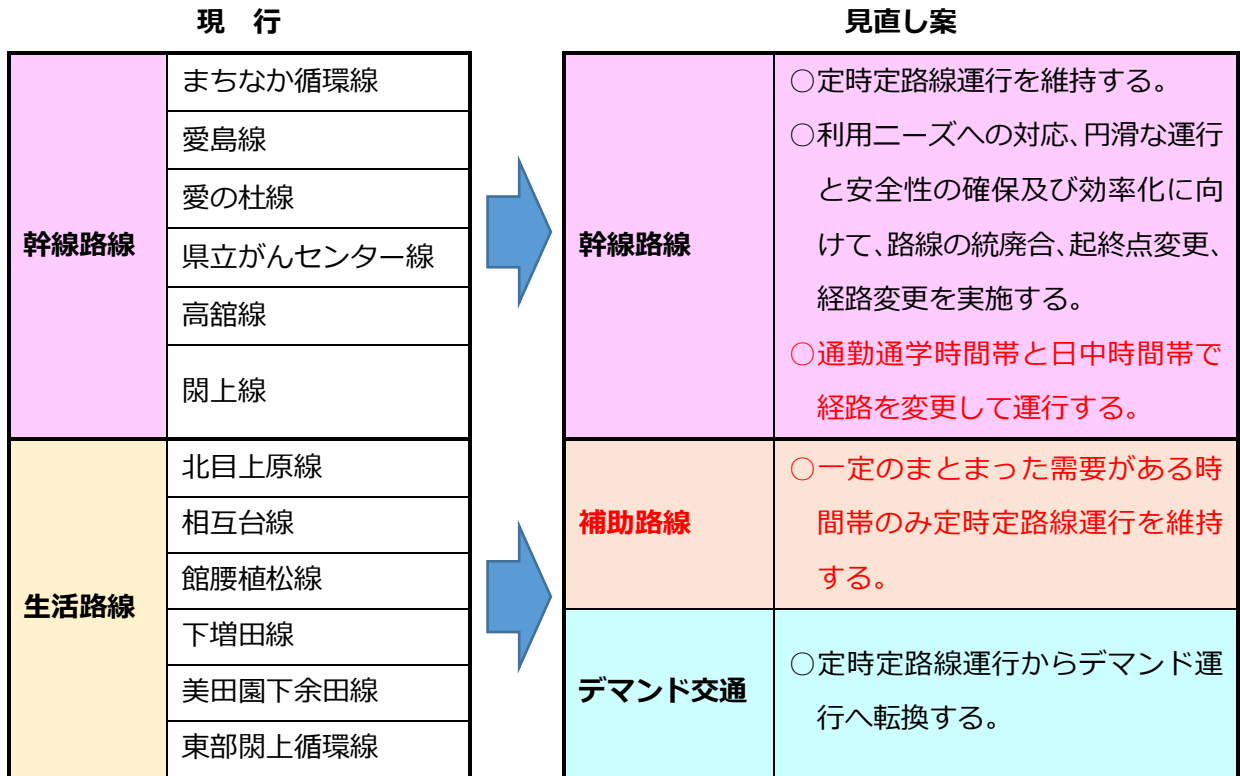
人口が少なく分散している地区では、バス車両を用いるほどの移動需要量がなく、時間帯により移動自体が極めて少ないため、ワゴンやセダン車両等を用い、利用者がいる場合のみ運行する予約対応型のデマンド交通を運行。

デマンド交通：デマンドとは、「需要・要求」を意味し、本市で想定するデマンド交通は、利用者の需要に応じて運行する乗合交通。予約がなければ運行しない。

○一定のまとまった利用がある生活路線の一部時間帯：補助路線の運行

現行生活路線が担っている平日朝夕の通勤通学、通院等の一定のまとまった需要に対し、運行時刻と経路を決めた補助路線を運行。

現行なとりん号の見直しの考え方

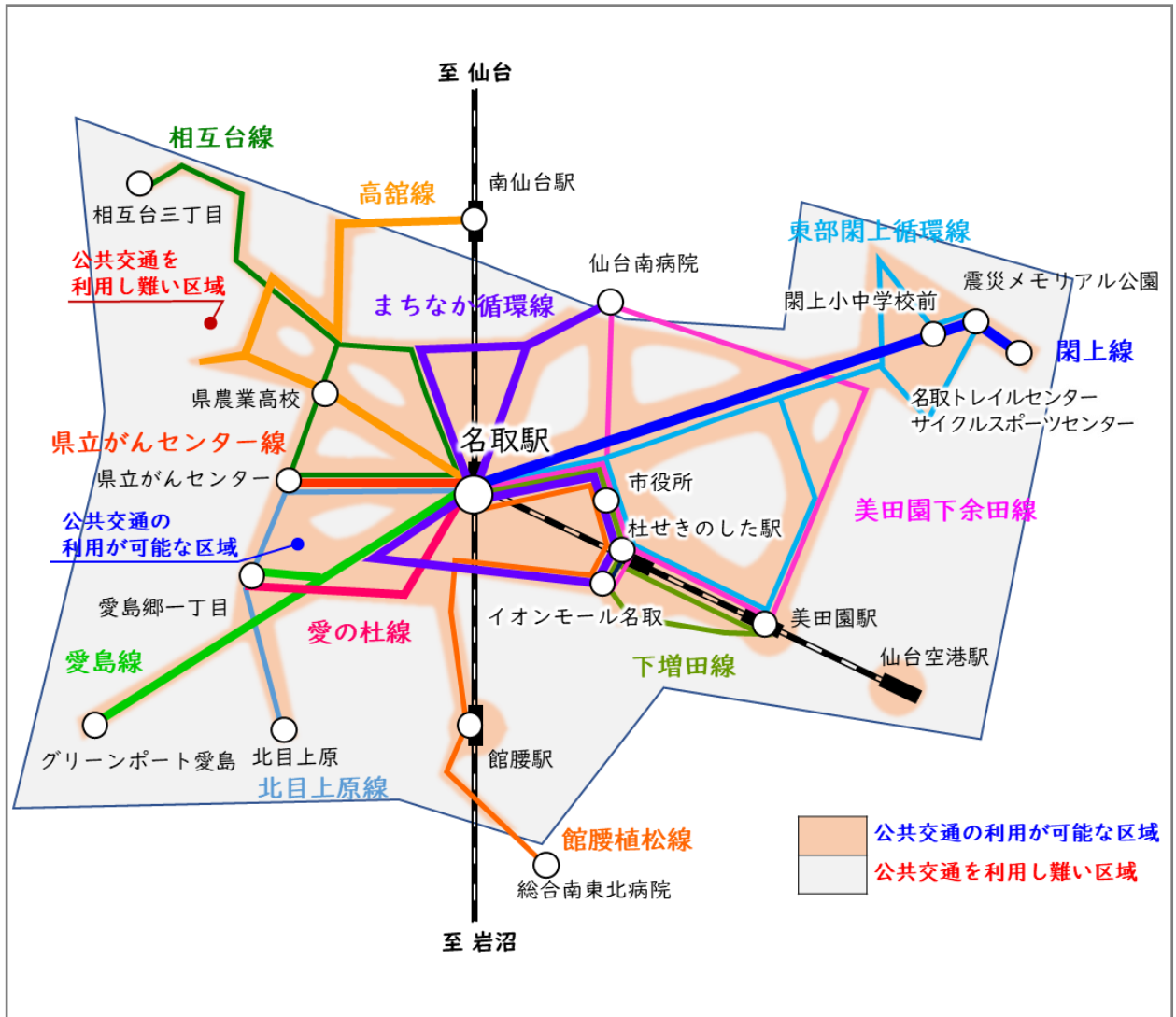


エリア間・エリア内の移動で利用する交通手段の分担の考え方

		到着側	中心エリア	地域エリア		
				1日を通じまとまった需要がある地区	需要が少ない・分散している地区	通勤通学時等に需要が集中する時間帯
出発側	中心エリア	幹線路線	幹線路線	デマンド交通	デマンド交通 (需要小) 補助路線 (需要のまとまり)	
	地域エリア	1日を通じまとまった需要がある地区	幹線路線	幹線路線	デマンド交通	-
	需要が少ない・分散している地区	デマンド交通	デマンド交通	デマンド交通	-	
	通勤通学時等に需要が集中する時間帯	デマンド交通 (需要小) 補助路線 (需要のまとまり)	-	-	-	

2) 地域公共交通体系の見直しイメージ

現況なとりん号ネットワーク

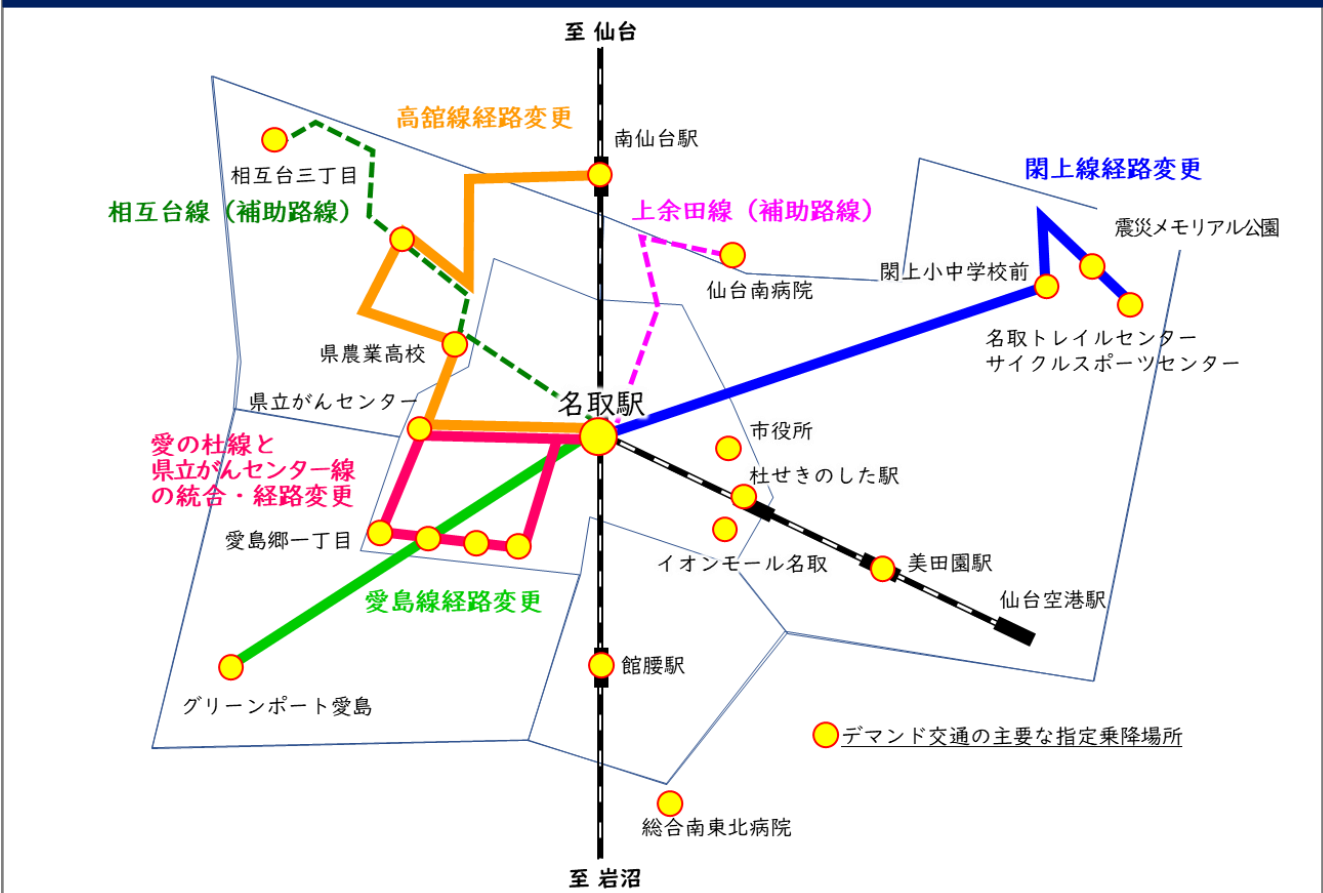


見直し前：まちなか循環線を除き、全ての路線が名取駅を発着の起点としており東西を跨ぐ路線がない
→鉄道を境として東西の交通アクセスが分断

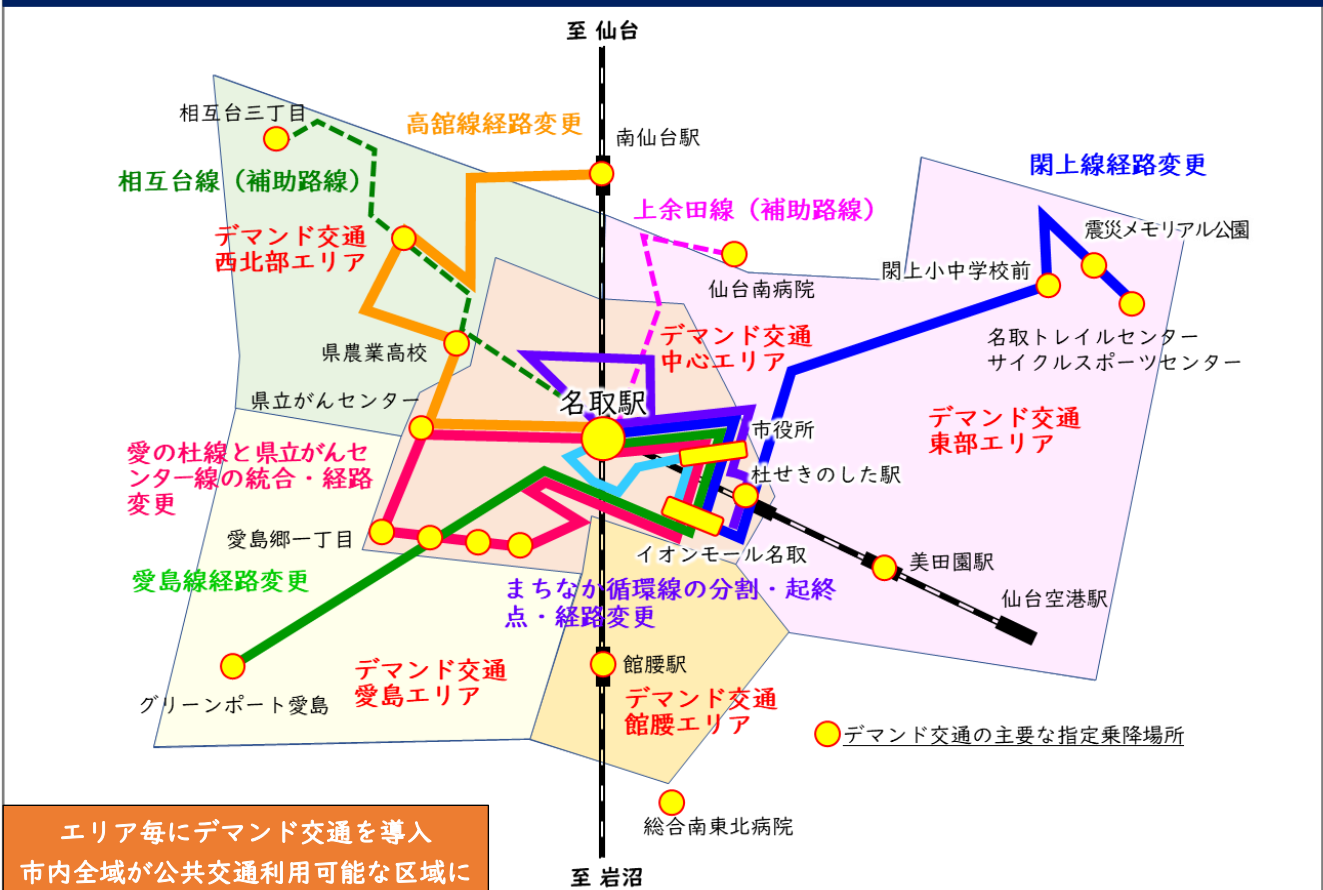
見直し後：日中時間帯の幹線路線の一部（新愛島線、新愛の杜線）が鉄道を越えて東側へアクセス
→東西の交通アクセスが改善

再編後ネットワーク案

通勤通学時間帯（概ね 始発～9:00 16:00～終発）：【名取駅直行型運行】



日中時間帯（概ね 9:00～16:00）：【施設経由名取駅連絡型運行】



エリア毎にデマンド交通を導入
市内全域が公共交通利用可能な区域に

3) 幹線路線の再編 (案)

○愛島線・愛の杜線・閉上線は通勤通学時間帯と日中時間帯で経路を変えて運行

- 通勤通学時間帯（概ね始発～9：00、16：00～終発）は、住宅地と名取駅との通勤通学利用、名取駅と市内教育施設との**通学利用を優先した名取駅直行型運行**。
- 日中時間帯（概ね9：00～16：00）は、人口集積地区から市役所等の行政機関や公共施設・商業施設・医療機関等との**生活利用**を考慮した**施設経由名取駅連絡型運行**。

○まちなか線と高館線は終日同一経路で運行

- **北まちなか線及び南まちなか線は日中時間帯のみ**の運行、**高館線は終日同一経路**運行。

○各路線の主な変更点

① 「北まちなか線」と「南まちなか線」の運行案

現行「まちなか循環線」は、「北まちなか線」と「南まちなか線」に分割し、起終点、経由地を変更。

② 「(新) 愛島線」の運行案

現行「愛島線」は、愛の杜経由を廃止し、通勤通学系統と日中系統（イオン経由）に変更。

③ 「(新) 愛の杜線」の運行案

現行「愛の杜線」と「県立がんセンター線」は、両路線を統合して循環運行し、起終点、経由地を変更の上、通勤通学系統と日中系統（イオン経由）に変更。

④ 「(新) 高館線」の運行案

現行「高館線」は、経由地を県立がんセンター経由に変更。

⑤ 「(新) 閉上線」の運行案

通勤通学系統と日中系統（イオン経由）に変更。

①北まちなか線・南まちなか線の運行案

再編後新路線	起点	主な経由	終点
北まちなか線 (日中のみ運行)	イオンモール名取	市役所・名取駅東口・田高	名取駅西口
南まちなか線 (日中のみ運行)	イオンモール名取	市役所・増田二丁目・一中前 ・大手町郵便局	名取駅西口
	運行時間帯		運行頻度
現 行	7:35~18:57		平日 18 便、休日 12 便
再編後	9:00~19:00		北まちなか線：平日 20 便、休日 14 便 南まちなか線：平日 20 便、休日 14 便
備 考	※7:35 発増田小通学生輸送は補助路線運行で対応する		

【北まちなか線・南まちなか線運行ルート（案）】



② (新) 愛島線の運行案

再編後新路線	起点	主な経由	終点
愛島線 (通勤通学系統)	グリーンポート愛島	愛島小学校・名取が丘西口・一中前	名取駅西口
愛島線 (日中系統)	グリーンポート愛島	愛島小学校・名取が丘西口・一中前 ・イオンモール名取・市役所	名取駅東口
		運行時間帯	運行頻度
現行		6:40~22:05	平日43便、休日18便
再編後	通勤通学系統	6:30~9:00 16:00~22:00	平日10便、休日5便 平日11便、休日5便
	日中系統	9:00~16:00	平日16便、休日8便

【(新) 愛島線運行ルート (案)】



③ (新) 愛の杜線の運行案

再編後新路線	起点	主な経由	終点
愛の杜線 (通勤通学系統)	名取駅西口	県立がんセンター・愛島郷一丁目 ・名取が丘西口・ 大手町四丁目	名取駅西口
愛の杜線 (日中系統)	名取駅西口	県立がんセンター・愛島郷一丁目・飯野坂六丁目 ・一中前・ イオンモール名取・市役所	名取駅東口
		運行時間帯	運行頻度
現行		6:30~21:19 (愛の杜線) 7:23~19:36 (県立がんセンター線)	平日 26 便、休日 13 便 平日 24 便、休日 11 便
再編後	通勤通学系統	6:30~9:00 16:00~22:00	平日 12 便、休日 6 便 平日 20 便、休日 10 便
	日中系統	9:00~16:00	平日 16 便、休日 8 便

【(新) 愛の杜線運行ルート (案)】



- (新) 愛の杜線【通勤通学系統】
- - (新) 愛の杜線【日中系統】
- 主な停留所
- 現行愛の杜線
- 現行県立がんセンター線
- 現行まちなか循環線

④ (新) 高館線の運行案

再編後新路線	起点	主な経由	終点
高館線 (終日同一経路)	南仙台駅西口	高館・県農業高校前 ・ <u>県立がんセンター</u>	名取駅西口
	運行時間帯		運行頻度
現行	6:50~20:27		平日 22 便、休日 12 便
再編後	6:50~20:30		平日 22 便、休日 12 便

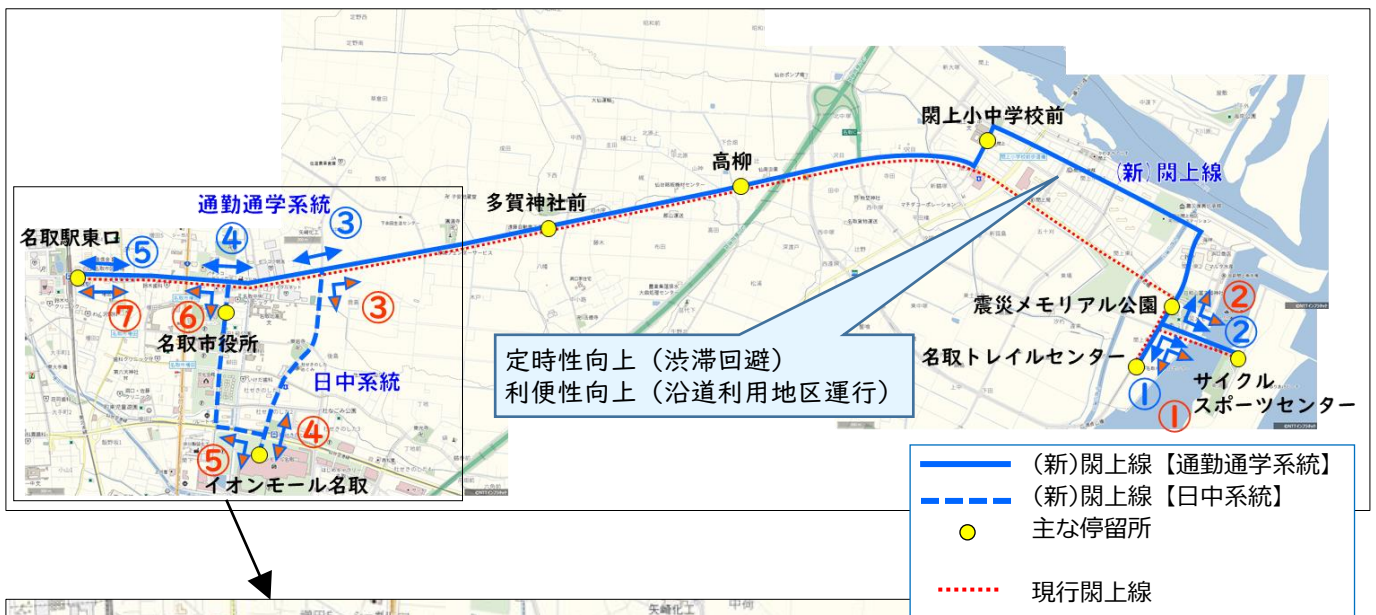
【(新) 高館線運行ルート (案)】



⑤ (新) 関上線の運行案

再編後新路線	起点	主な経由	終点
関上線 (通勤通学系統)	名取トレイルセンター	多賀神社前	名取駅東口
関上線 (日中系統)	名取トレイルセンター	多賀神社前・ <u>市役所</u> ・ <u>イオンモール名取</u>	名取駅東口
		運行時間帯	運行頻度
現行		6:28~21:38	平日 24 便、休日 16 便
再編後	通勤通学系統	6:30~9:00 16:00~22:00	平日 6 便、休日 3 便 平日 8 便、休日 5 便
	日中系統	9:00~16:00	平日 10 便、休日 8 便

【(新) 関上線運行ルート (案)】



4) 生活路線の再編 (案)

(1) 補助路線の運行 (案)

○上余田線 (補助路線) : 現行まちなか循環線の役割の一部を確保

- 現行幹線路線「まちなか循環線」が担っていた、増田小学校に通学する児童のスクールバス（上余田 7:35 発便）として役割、仙台南病院へのアクセスの役割を現在の利用状況に応じて**平日朝と午後**に**時間と経路を決めた上余田線 (補助路線)**を運行し確保。
- 上余田の仙台市境付近地区のサービス確保と、現行まちなか循環線の千刈田付近の運行時の事故危険性回避を考慮し経路を変更して運行。

○相互台線 (補助路線) : 現行相互台線の役割の一部を確保

- 現行生活路線「相互台線」では、朝は団地方面から高館小前・県農業高校・名取駅への通勤通学、名取駅から高館小前への通学、午後早い時間の名取駅から団地方面への利用、夕方の方の名取駅・農業高校から団地方面への帰宅に一定の需要があるため、**平日朝夕**を中心に**時間と経路を決めた相互台線 (補助路線)**を運行し確保。
- 現行相互台線の秀麗斎付近の運行時の事故危険性回避と、速達性を考慮し経路を変更して運行。

○各路線の主な変更点

①「上余田線 (補助路線)」の運行案

現行「まちなか循環線」の一部を切り離し、名取駅と仙台南病院を結ぶ補助路線を設定。

②「相互台線 (補助路線)」の運行案

現行「相互台線」を一部経路変更し、朝夕を中心とした補助路線として運行。

①上余田線（補助路線）の運行案

再編後新路線	起点	主な経由	終点
上余田線 (補助路線)	仙台南病院	上余田・増田八丁目	名取駅東口
	名取駅東口発		仙台南病院発
運行案 (平日のみ)	7:55	7:35 (上余田発・増田小入口止)	
	15:30	13:30	
	17:30	16:30	

【上余田線（補助路線）運行ルート（案）】



- 上余田線（補助路線）
- 主な停留所
- 現行まちなか循環線

②相互台線（補助路線）の運行案

再編後新路線	起点	主な経由	終点
相互台線 (補助路線)	相互台三丁目	ゆりが丘一丁目・みどり台・那智が丘五丁目 ・高館小前・県農業高校前	名取駅東口
	相互台三丁目発		名取駅西口発
運行案 (平日のみ)	7:20		8:30 14:00 16:45

【相互台線（補助路線）運行ルート（案）】



- 相互台線（補助路線）
- 主な停留所
- 現行相互台線

(2) デマンド交通の運行 (案)

〈デマンド交通の運行の基本的な考え方〉

デマンド交通の運行方法や利用方法は以下を基本とし、運行を担う運行事業者の数、運行事業者が保有する車両や施設・車内機器の違い、予約や配車・運行管理を行うシステムの導入及びその仕様等の今後の詳細な検討により決定していく。

○利用者の予約に応じた最短ルートによる運行

- 現行の生活路線（定時定路線運行）から、利用者がある場合（予約がある場合）のみ運行する需要対応型のデマンド交通に変更する。
- デマンド交通は、決まった運行ルートを設定せず、利用者と目的地を最短で運行する。乗合利用が前提で、利用者が複数いる場合は、それぞれの乗車場所を回って利用者を集め、それぞれの目的地に輸送する。

○利用可能区間、乗降場所、利用手続きなどルールに基づく利用

- 市内全域を名取駅や市役所等施設や人口が多い中心エリアと、その周辺の4つの地域エリアに分け、各地域エリアと中心エリア間、各地域エリア内の移動に利用可能。
- 中心エリアには、指定乗降場所（例えば、市役所、医療機関、金融機関、商業施設、幹線路線バス停等）を設定し、指定乗降場所のみで乗降が可能。
- 地域エリアには、自宅前[※]と地域内の指定乗降場所（例えば、公共施設、病院・医院、商店、観光施設、幹線路線バス停等）を設定し、この場所のみで乗降が可能。
※プライバシー保護の点では自宅前の乗降を心配する方もいるため、例えば、ごみ集積場や公民館等の地区住民なら分かりやすい場所を指定することも検討する。
- 自宅前または自宅周辺の地区で定めた乗降場所の利用は、市内在住の登録者のみが可能
- 指定乗降場所間の移動（指定乗降場所ではしか乗り降りできない）は、市内在住で未登録の方、市外在住の方も利用可能。

○公共交通施策としての利用対象者

- 乗降、乗車中の安全確保、円滑な輸送確保の観点から、原則的には自力もしくは付き添いの介助により乗降が可能な方の利用を想定する。
- 高齢者や障がい者の利用については、引き続き障がい者割引を継続するなど配慮していく。

○運賃は一律均一の設定、現金と現金以外の決済方法も採用

- 運賃は現行生活路線の最大運賃を基準に設定。
- 支払いは、現金に加え、電子決済等を用いた車内決済、利用予約と同時に支払い決済が可能な仕組みの導入を視野に入れ検討を進める。

○一般的な予約管理システムと AI システムを調査比較のうえシステム導入を検討

【システムによる運用方法等の主な違い】

	一般的な予約管理システム	AI 技術を活用したシステム (AI システム)
運行ルート計算方法	• 便の乗車可能人数内で予約を受け、まとめて効率的な運行ルートを計算	• 予約毎にリアルタイムの迎車・到着予想時刻、最適最短ルートを計算、
運行（出発）時間設定	• 必要、ダイヤに合わせて利用	• 不要、いつでも利用可能
受付可能な時刻	• 始発便は乗車前日夕方、当日は 1 時間前程度で受付締め切りが必要	• 乗車直前まで受付可能
迎車時刻の余裕	• 受付時に厳密な時刻は確定しない、利用者が増えると待ち時間が増加	• 乗車可能時刻をシステムが提案、待ち時間を利用者が判断し決定
到着時刻の余裕	• 利用者数や立ち寄り先数による変動が大きく、余裕を持った利用が必要	• 受付時に確定（一定の到着時刻を超えない範囲で利用可能な便を案内）
利用者・経路情報の伝達	• 始業時、運行便毎に紙・電子媒体で個別に通知	• 随時電子媒体で自動配信
導入費・システム利用料	• 開発・導入が進み価格は安定	• 導入事例が少なく価格は条件等により変動

□一般的な予約管理システム：基本となる出発時刻、おおよその到着時刻を決めて運行

- 中心地区を除く市内 4 エリアに各 1～2 台の車両を用い、原則、基本となる出発時刻を定めて運行、利用者は乗車したい時刻、乗車したい場所、降車したい場所をもって予約。
- 運行便に対する予約人数、乗車及び降車場所のばらつきに応じて利用者各自におおよその迎車時刻、到着時刻を予約希望者各自に伝え、利用者が納得できれば予約が成立。
- 主要な目的地ごとのおおよその到着時刻を設定し、利用状況による予想到着時刻がこれを超える場合は次の便の利用を案内する。

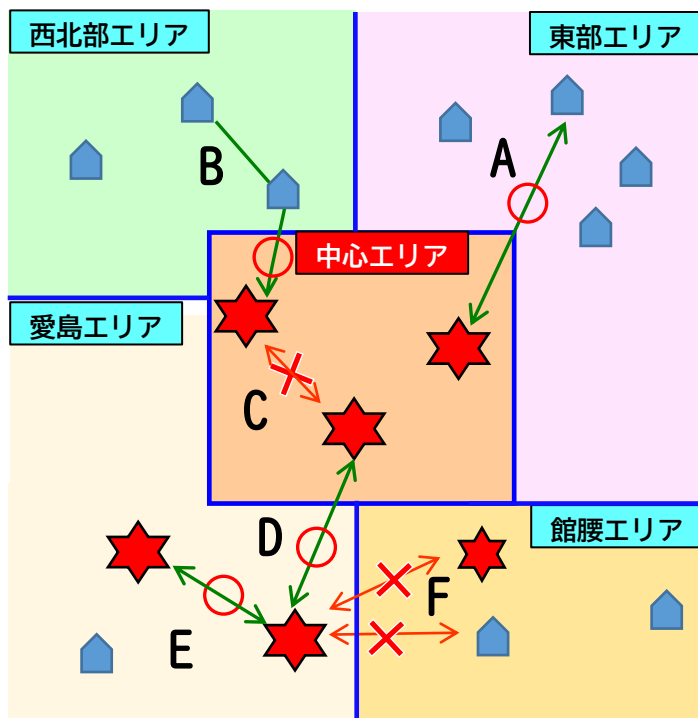
□AI システム：予約受付、利用者の乗降及び車両運行を最適化するシステムを活用

- 車両の運用効率化と利便性向上、スムーズな受付、経験と勘に依存しない持続的な安定運用の観点から、予約受付手続き・迎車到着時刻の予測と配車・運行ルート指示は AI 技術を活用したシステムの検討も行う。
- トラブル防止と円滑なオペレーションのため、予約受付センターの設置等について検討する。
- 高齢者等への対応を想定し、オペレーターが電話対応システムを操作しながら必要な情報の伝達・確認・システムへの情報入力を操作する方式と、スマホアプリ等からインターネットを通じシステムに直接予約する方式の併用を検討する。

デマンド交通の運行（案）

利 用 対 象 者	<ul style="list-style-type: none"> ● 自宅と目的地の移動に使う場合：市内在住で利用登録した方 ● 指定乗降場所間の移動に使う場合：未登録または市外の方も利用可能
運 行 区 域	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内全域を中心エリアと4つの地域エリアの計5つのエリアに区分 ● 中心エリア内のみの利用は不可 ● ①自宅または自宅周辺の地区で決めた乗降場所、②同一地域エリアの指定乗降場所、③中心エリアの指定乗降場所とした場合、①⇔②、①⇔③、②⇔②、②⇔③で利用可能。（③⇔③は利用不可） ● 地域エリア間の直接移動は不可
指 定 乗 降 場 所	<ul style="list-style-type: none"> ● 幹線路線のバス停、主要な医療機関、公共施設、商業施設等
利 用 方 法	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者は運行事業者又は予約受付センターに電話・スマートフォン等で利用したい便を事前に予約
運 賃	<ul style="list-style-type: none"> ● （仮）一乗車一律 400 円

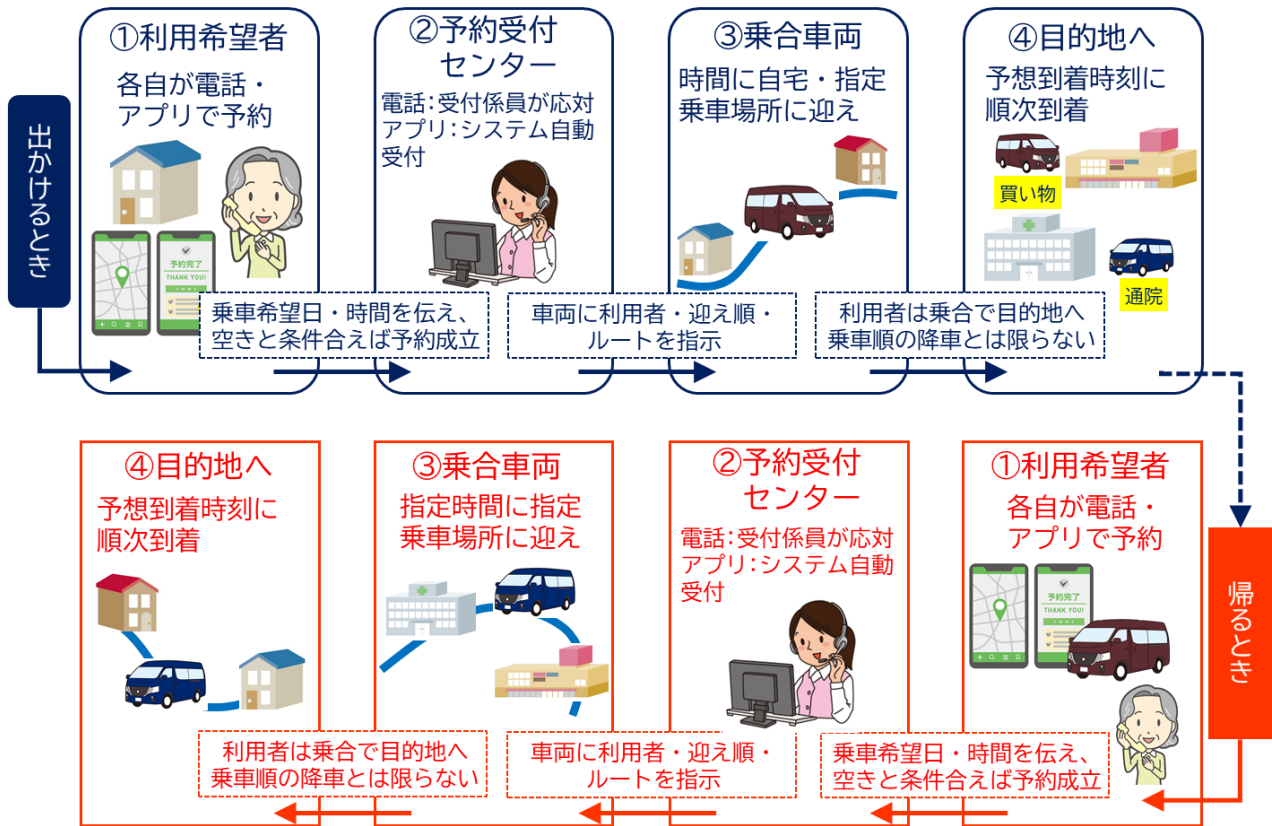
【デマンド交通を利用した移動のイメージ】



- ★ : 指定乗降場所
■ : 自宅または自宅付近の地区で決めた乗降場所

- A** 自分以外に予約がない時は、最短経路で出発地と目的地を移動する
-
- B** 自分以外に予約がある時は、他の予約者の家を経由し、目的地へ移動する
-
- C** 中心エリア内だけのデマンド交通の利用はできない
-
- D** 中心エリアと地域エリアの指定乗降場所間の移動はできる
-
- E** 同一地域エリア内の指定乗降場所間の移動はできる
-
- F** 異なる地域エリア間の直接移動はできない

【デマンド交通の予約・利用の流れ】



6 今後のスケジュール

令和5年度からデマンド交通実証実験運行の実施を見据えて、以下のスケジュールにより取り組む。

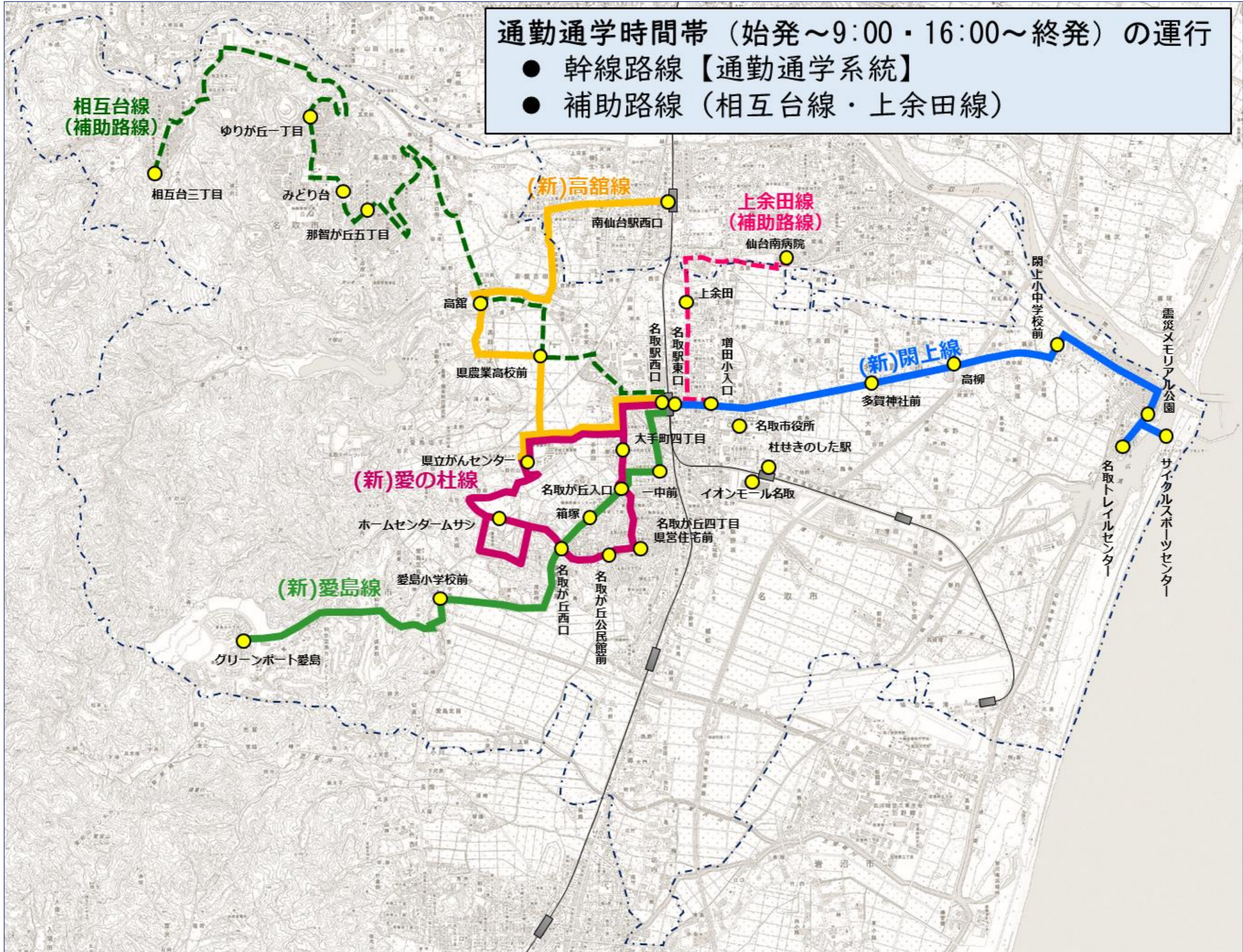
		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
①公共交通体系見直し（基本計画）の作成		→			
②運行ルート・ダイヤ・運賃・施設（システム）の検討			→		
③地域住民への説明			→	→	
デマンド 交通導入	④運行事業者の選定・契約		→		
	⑤実証実験運行許認可手続き・施設整備		→		
	⑥実証実験運行の広報・PR活動			→	
	⑦実証実験運行			→	→
	⑧実証実験運行結果に基づく運行内容見直し			→	
幹線 （補助） 路線再編	⑨運行事業者の選定・契約		→		
	⑩実証実験運行許認可手続き・施設整備		→		
	⑪実証実験運行の広報・PR活動			→	
	⑫実証実験運行			→	→
	⑬実証実験運行結果に基づく運行内容見直し			→	
⑭本格運行許認可手続き・施設整備				→	
⑮本格運行の広報・PR活動				→	→
⑯本格運行開始（順次移行）					→

計画検討フェーズ → 実証実験フェーズ → 本格運行フェーズ →

※ 計画の確実かつ継続的な推進を図るため、令和4年度に「地域公共交通計画」の策定を目指す。これにより、路線維持に対する支援、多様な施策実施に対する許認可手続きの簡素化、法的規制の特例措置等の活用が可能となる。

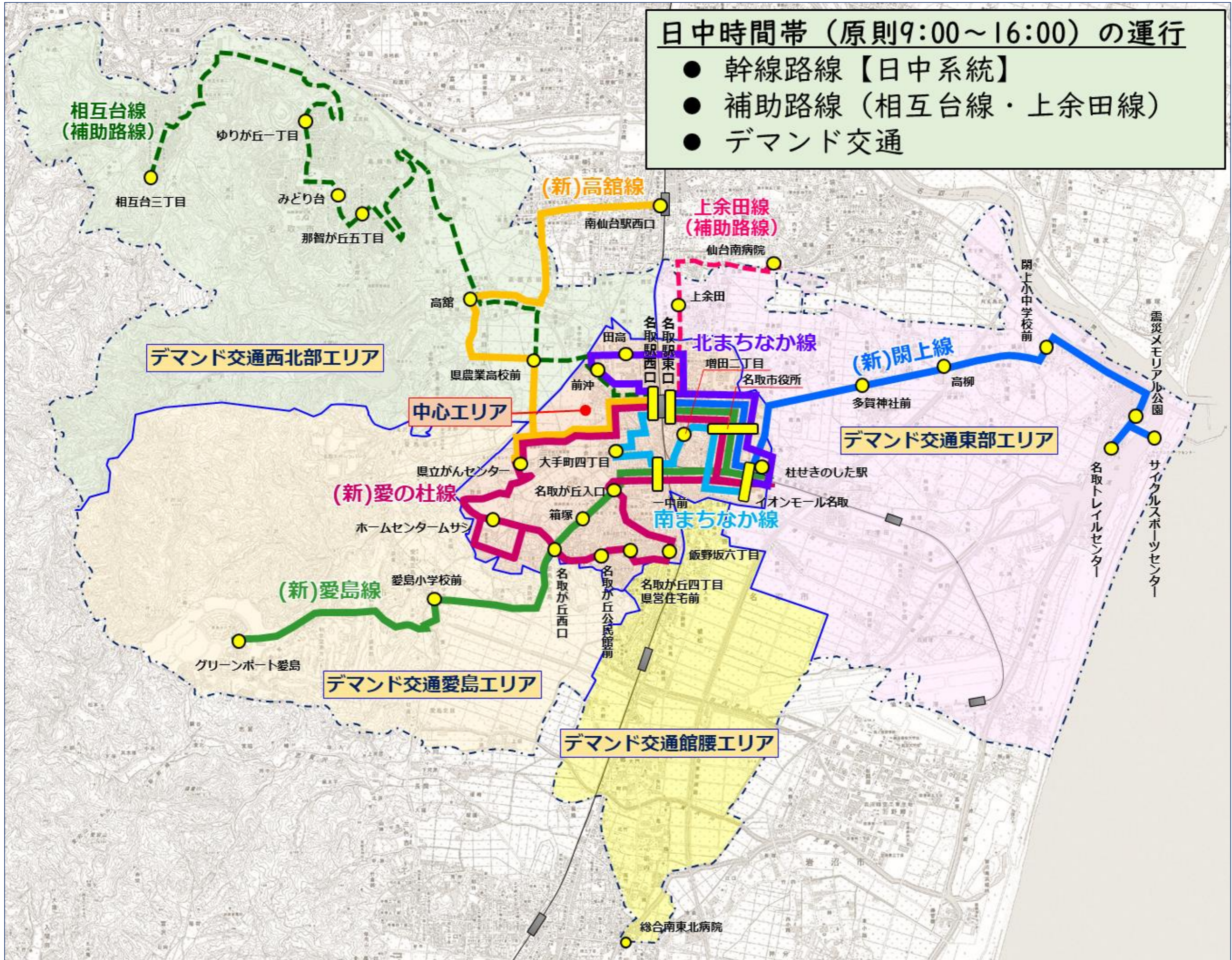
通勤通学時間帯（始発～9:00・16:00～終発）の運行

- 幹線路線【通勤通学系統】
- 補助路線（相互台線・上余田線）



日中時間帯（原則9:00～16:00）の運行

- 幹線路線【日中系統】
- 補助路線（相互台線・上余田線）
- デマンド交通



現行なとりん号運行路線
 実線：幹線路線 破線：生活路線

