

平成 23 年度長久手市地域公共交通活性化・再生総合事業の実績と評価について

1. 平成 23 年度 長久手市地域公共交通会議の実施経過

- ・平成 20 年 11 月 25 日に「長久手町地域公共交通会議」を設置（平成 21 年 5 月 28 日に法定協議会の要素の追加）してからこれまでに 19 回開催した。
- ・平成 23 年度については 4 回開催し、実施事業に関する協議を行い、合意形成を図った。

会議開催日	協議内容
＜第 16 回会議＞ 平成 23 年 6 月 27 日(月)	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 22 年度長久手町地域公共交通会議決算案について ・公共交通利用実態調査について ・町内公共交通の平成 22 年度、23 年度 4・5 月の実績について ・地域公共交通確保維持改善事業（生活交通ネットワーク計画）について
＜第 17 回会議＞ 平成 23 年 9 月 16 日(金)	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用実態調査について ・公共交通マップについて ・町内公共交通の 6 月からの実績について
＜第 18 回会議＞ 平成 23 年 12 月 21 日(水)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通活性化・再生総合事業計画変更に係る補正予算案について ・公共交通マップ（シティガイドマップ）について ・公共交通利用実態調査結果について ・市制施行に伴う長久手町地域公共交通会議設置要綱等の改正について ・町内公共交通の 9 月からの実績について ・広報活動について
＜第 19 回会議＞ 平成 24 年 1 月 30 日(月)	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 23 年度地域公共交通総合連携計画評価案について ・平成 24 年度事業計画案、予算案について ・公共交通利用実態調査結果報告書案について ・市内公共交通の 12 月からの実績について ・地域公共交通活性化・再生総合事業計画変更分の状況について ・広報活動について ・生活交通ネットワーク計画について

2. 平成 23 年度の実施事業

(1) N - バスの実証運行及び N - バスの車両増備による運行本数増加の実証運行

- ・市内全域でコミュニティバスを実証運行し、潜在需要の喚起を施行する。
- ・N - バスの実証運行を評価した上で、各路線の運行時間帯を拡充するため、バス車両を 1 台増車する。
- ・本格運行に備え、耐用年数を越えた車両を、1 台買い替えをする。

(2) 公共交通マップの作成

- ・市内の公共交通に関する情報が一目で分かるマップを作成する。

(3) 周知・広報活動の強化

- ・公共交通利用促進イベントの実施について、広く周知する。

(4) 公共交通利用実態調査

- ・公共交通全般に関するアンケートやヒアリング等を通じて住民ニーズを把握し、次年度以降の実施事業の指標とする。

3. 平成 23 年度の実施事業の実施概要

(1) N - バスの実証運行

N - バスの見直しの概要

- ・N - バスは平成 21 年 9 月 1 日に再編を行った路線で運行を行っていたが、平成 22 年度にバス車両 1 台の増車を考慮した見直しを行い、平成 23 年 4 月 1 日から見直し路線にて運行を開始した。

【見直しの概要】

1) 昼間便について

- ・1 台増車を踏まえた増便。ただし、再編後間もないことも考慮し、現在の運行ダイヤの空白時間帯を補う形で増便
- ・市西部地域の愛知医大へのアクセス強化のための西部線の経路変更
- ・愛知医大へのアクセス強化の対応策として、中央循環線の増便。役場での乗換え利便確保
- ・乗換え抵抗軽減のため、福祉の家線に藤が丘線と西部線の車両を直接乗り入れ
- ・市の中心市街地からやや離れ、遠回りの改善の声が多い南部線を双方向運行化
- ・他のルートとの乗換え利便性を確保するために、東部線を役場バス停発着に変更

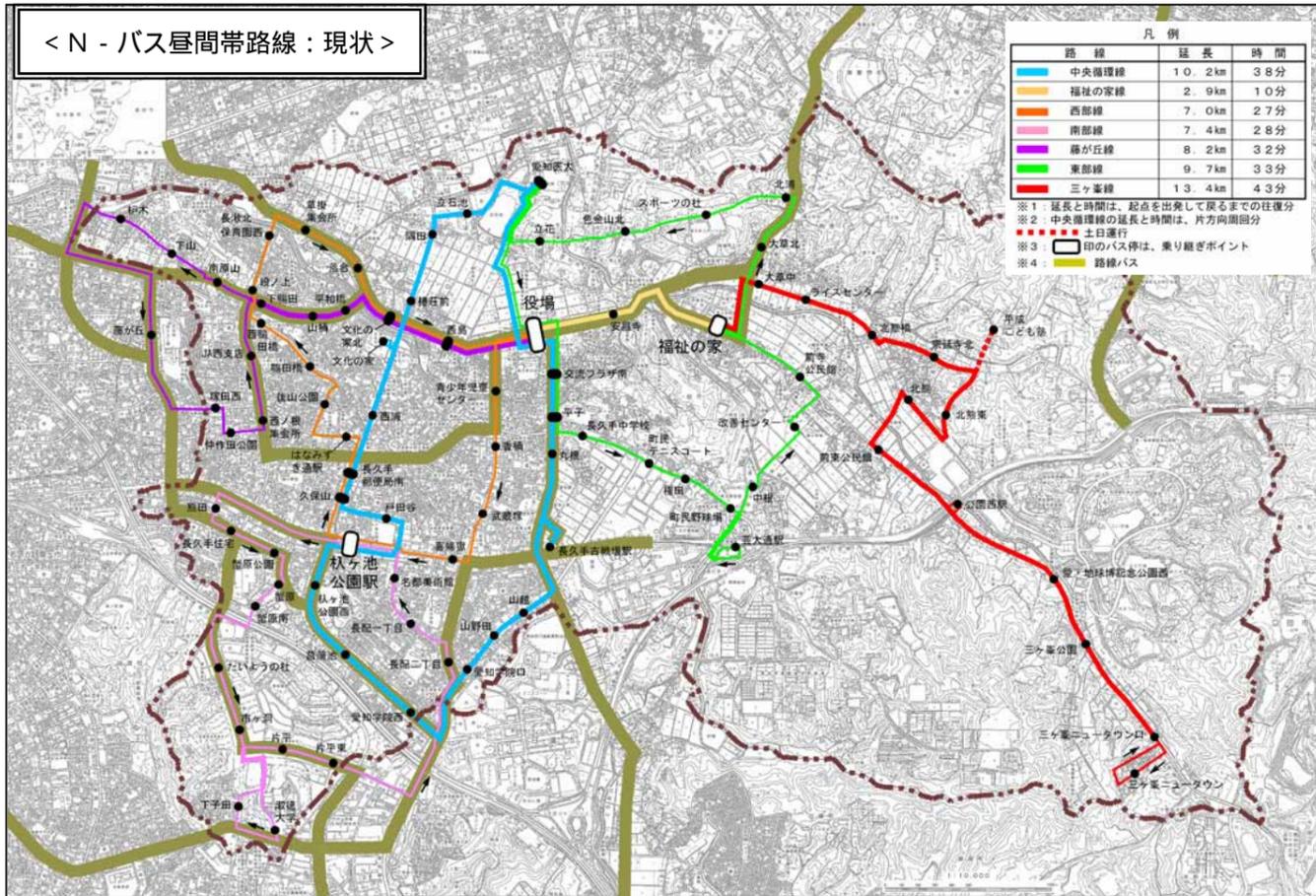
2) 朝夕便について

- ・朝夕便は、昼間便も含めた N - バス全体での効率化とサービス拡充のために路線を集約
- ・ただし、引き続きリニモ駅へのアクセス性を維持するため接続性を確保

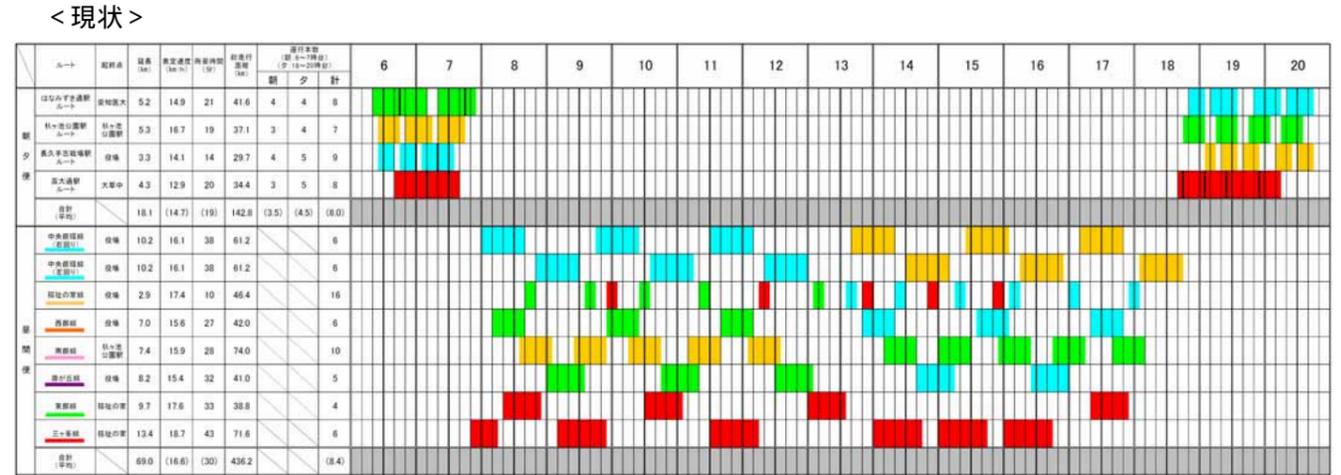
3) 名鉄バスとの競合回避の配慮

- ・N - バスの藤が丘線は名鉄バスと一部並走する区間があり、当路線の N - バスの利用者は全 7 路線の中で最も多く、増便により利用者数の増加が見込まれるところであるが、名鉄バスとの協調を考慮して、名鉄バスへの影響が大きい朝夕の通勤通学時間帯の増便を回避し、運行ダイヤはなるべく重ならないようにした。

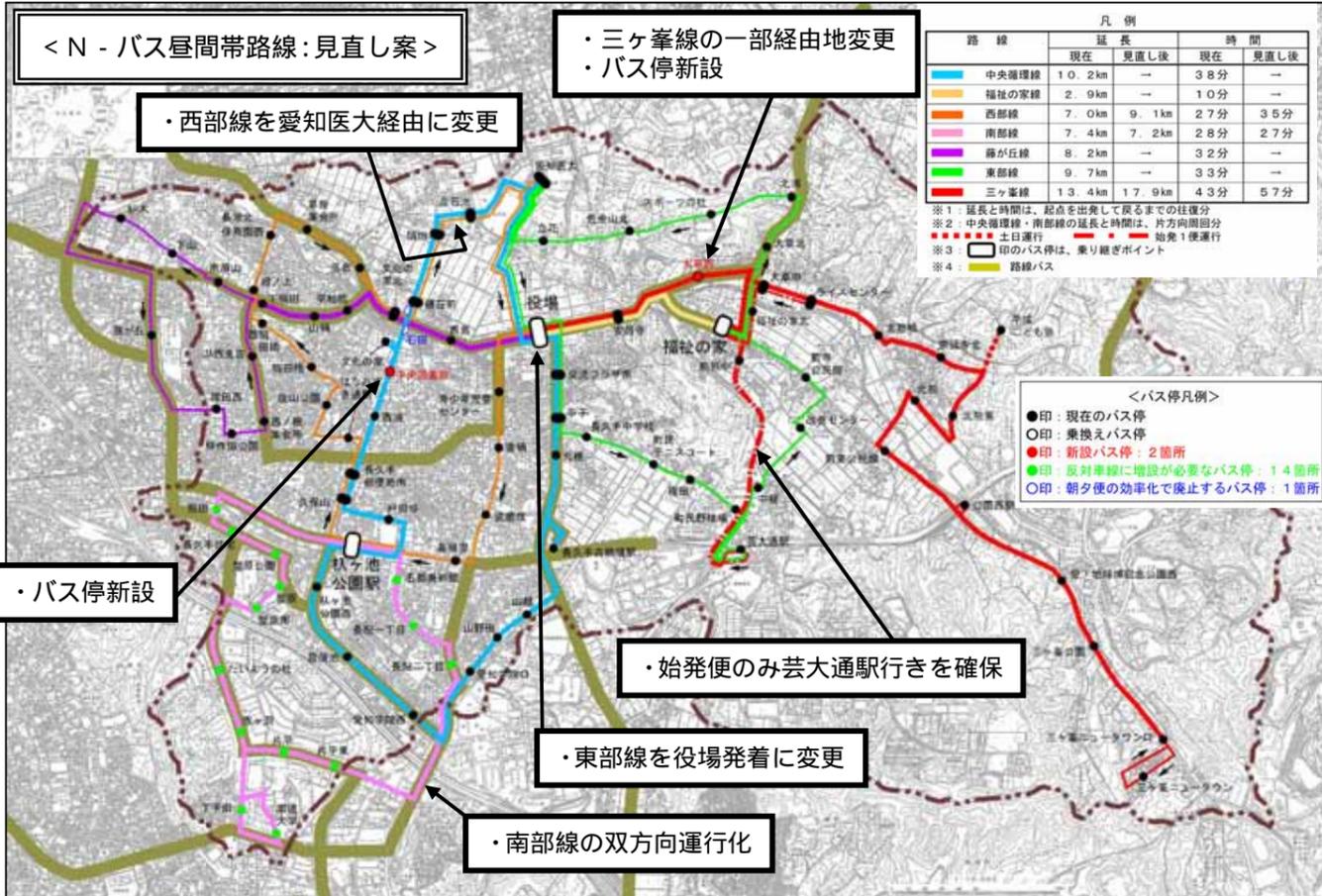
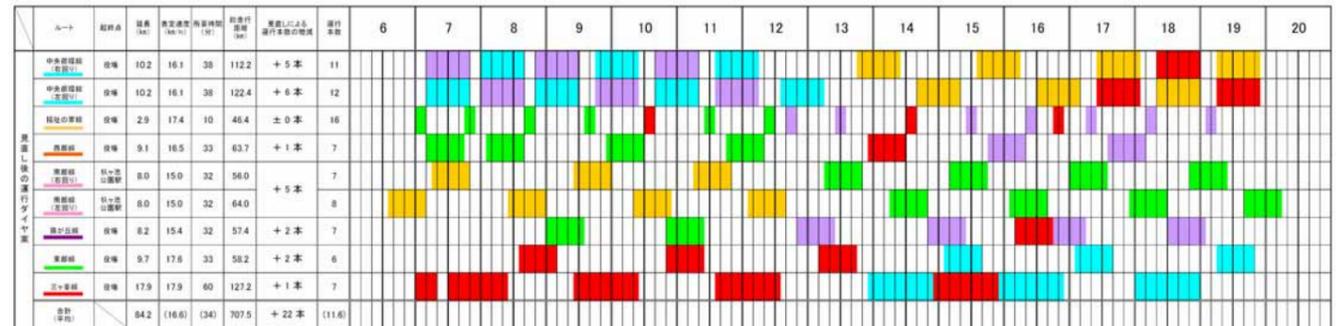
ルート見直し



運行ダイヤ見直し



< 見直し案 >



運行本数の増減

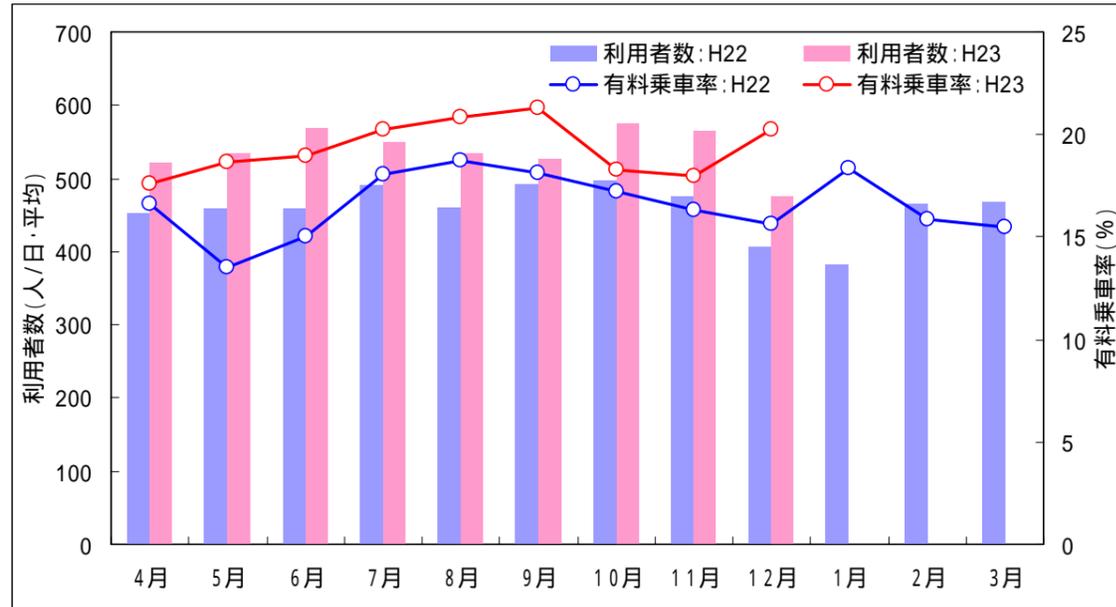
ルート	運行本数 (本/日)		
	現在	見直し案	増減
中央循環線 (右回り)	6	11	+ 5
中央循環線 (左回り)	6	12	+ 6
福祉の家線	16	16	± 0
西部線	6	7	+ 1
南部線 (右・左回り)	10	15	+ 5
藤が丘線	5	7	+ 2
東部線	4	6	+ 2
三ヶ峯線	6	7	+ 1
合計	59	81	+ 22

平成 22 年 4 月 1 日から運行していた朝夕便は、昼間便に集約。

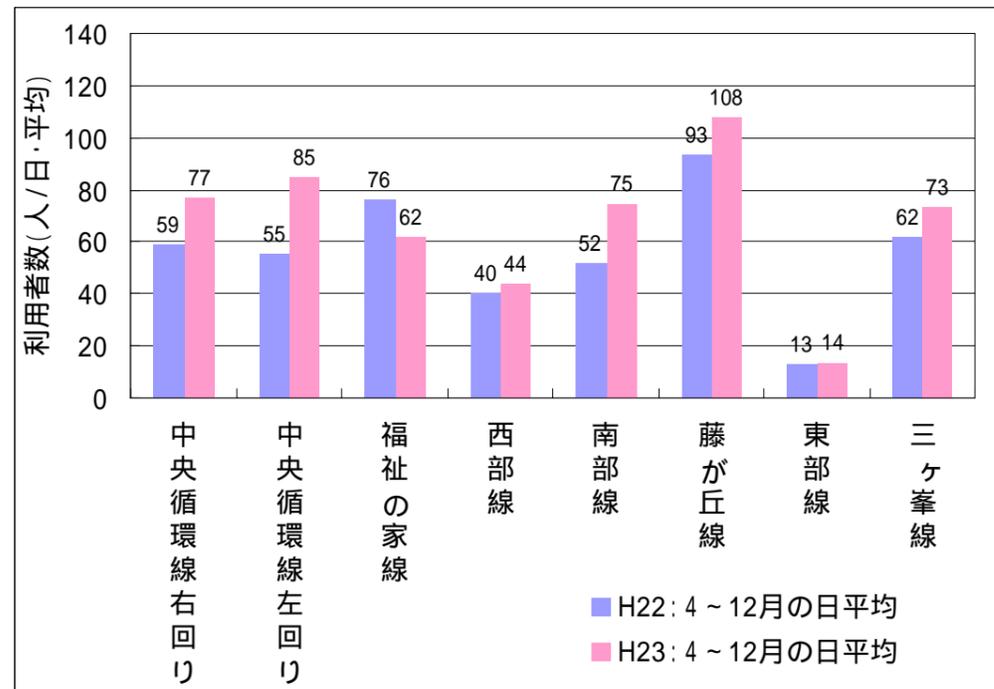
平成23年4月1日の見直し後の利用者数の推移

- ・平成23年4～12月までの利用者数は148,235人で、前年度の同時期の128,072人に対し、約16%の増加となっている。各月の利用者数は、愛・地球博開催年を除き、過去最高を記録している。
- ・路線別利用者数も、福祉の家線を除き増加している。(福祉の家線の減少は、三ヶ峯線の役場～福祉の家間の延伸に伴う転移によるものと考えられる。)

月別利用者数の前年度との比較



路線別利用者数の前年度との比較



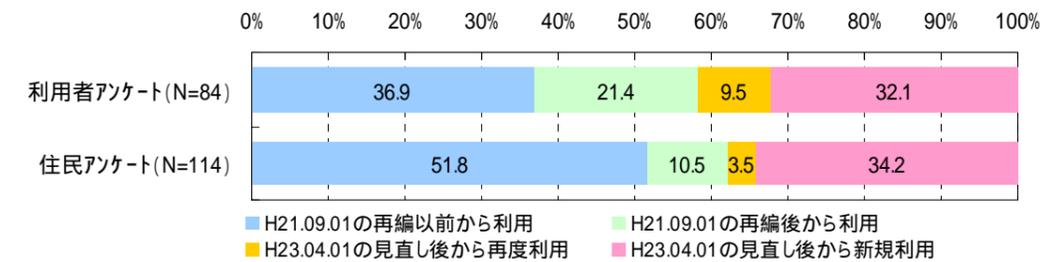
収入ベースの傾向

- ・N - バスの運賃は1乗車100円であるが、以下の方は無料利用が可能としている。
無料利用の対象：中学生以下の子供、妊婦、身体障害者とその付添者、市発行の「あったかあど」携帯者（65歳以上高齢者、12歳以上各種障害者手帳所持者）
- ・有料乗車率は、昨年の平成22年4～12月までの平均は16.33%であったが、見直し後の平成23年4～12月までの平均は19.33%と増加し、昨年の同月と比べて平成23年4月以降は毎月上回っている。
- ・見直し後から新規に利用を始めた方が約3割を占め、有料利用者層が増加していることが要因と考えられる。

月別収入の前年度との比較



N - バスの利用時期 (平成23年度公共交通利用実態調査)



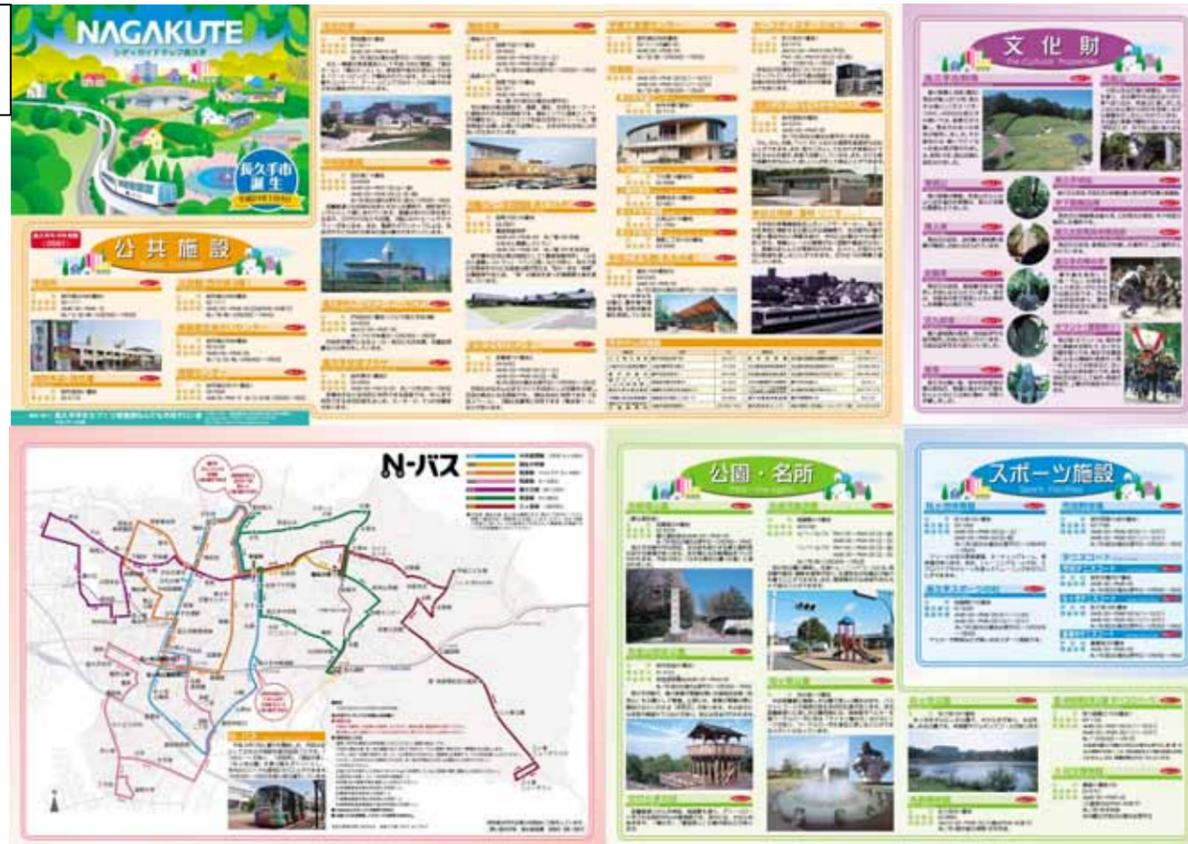
N - バス利用者の年齢構成 (左図:平成23年度利用者アンケート、右図:平成23年度住民アンケート)



(2) 公共交通マップの作成

- ・従来のタウンガイドマップに公共交通情報を盛り込む形で作成し、平成24年1月4日からの市制施行に合わせて発行した。

おもて



うら



(3) 周知・広報活動の強化

バスマップ・ポケット時刻表やグッズの配布

- ・平成23年4月1日からの見直し路線での運行に当たり、N-バスのバスマップを全戸配布した。
- ・公共交通利用実態調査の住民アンケート調査において、郵送封筒にN-バス、名鉄バス、リニモの時刻表を同封した。
- ・N-バスの利用実態調査とリニモのウォーキングイベントで、N-バスPRグッズ(ストラップとマグネットクリップ)を配布した。
- ・リニモ沿線地域づくり活動促進事業における3つの選定団体の活動の中で、N-バスの時刻表とN-バスPRグッズを配布した。

市ホームページの更新

- ・関連する交通事業者や自治体の公共交通情報の追加のほか、駅すばあとコミュニティバス探索サイト「コミたん」へ登録を行い、N-バスの利用経路や時刻の探索利便性を高めた。

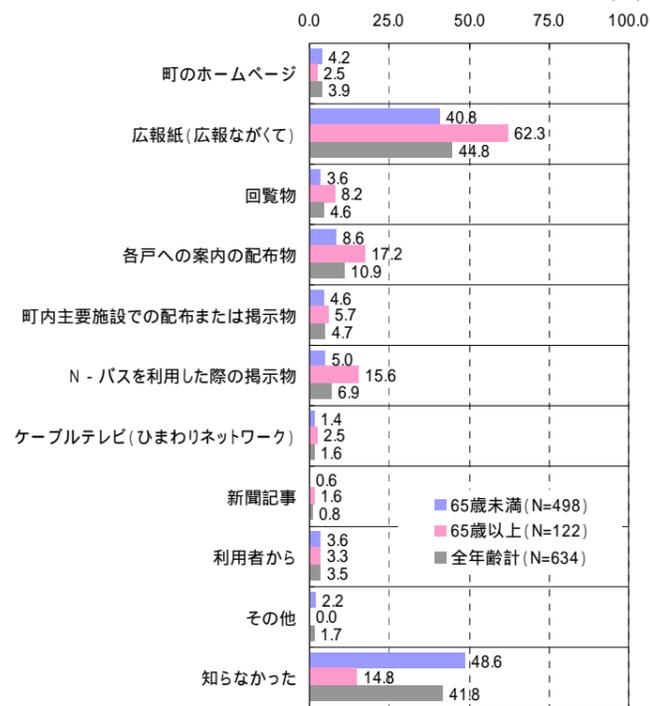
その他の周知・広報活動

- ・広報紙に平成23年4月1日からのN-バス見直しに関し、特集記事を掲載した。
- ・市役所の情報コーナーに、路線バスや隣接市のバス時刻表を置く情報提供を開始した。
- ・藤が丘駅やリニモ駅に、N-バスのバス停までの乗継経路案内を掲示した。
- ・利用実態調査日の利用者からの直接の意見を参考にし、市役所バス停に時計を設置した。
- ・交通安全ポスター、標語、のぼり旗コンクールの受賞作品ポスターをN-バス車内に掲示し、市の取り組みの紹介のために活用した。

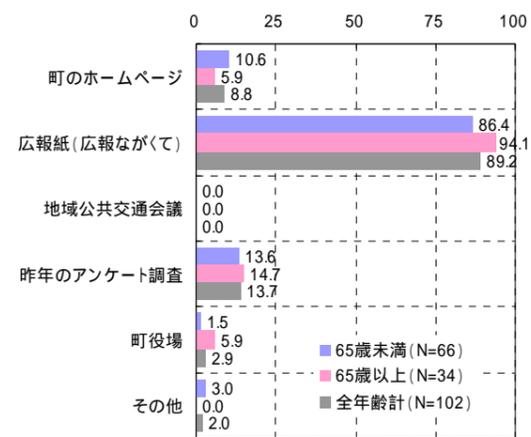
【取り組みの効果】

- ・平成23年4月1日の見直し後の新規利用者の利用理由として、利便性向上に関する理由のほかに、「N-バスの情報を知り便利になった」理由も比較的高くなっている。
- ・N-バスを利用したことのある割合や連携計画の認知度は、平成22年度の前回調査時点よりも高くなっている。
- ・情報発信媒体として、広報紙が有力であることが明らかになった。

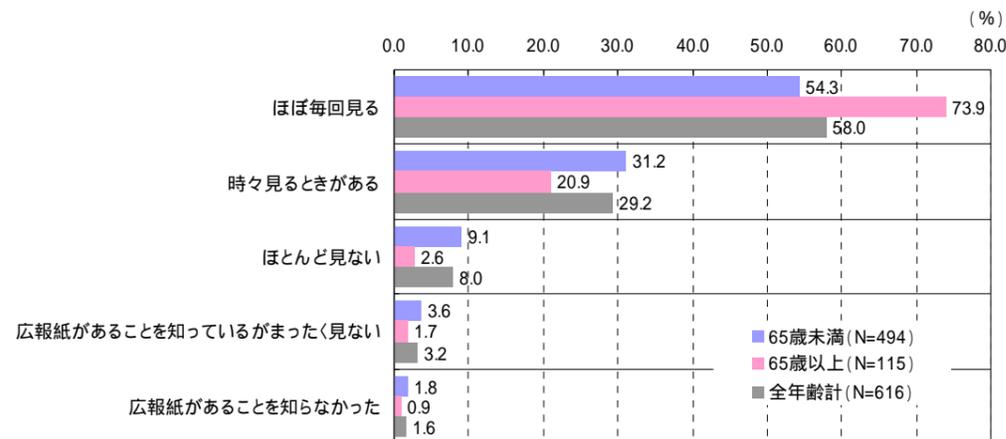
N - バスの見直しを知った情報入手先
(平成 23 年度住民アンケート) 不明除く (%)



連携計画の情報入手先
(平成 23 年度住民アンケート) 不明除く (%)



普段の広報紙の閲覧状況
(平成 23 年度住民アンケート) 不明除く (%)



(4) 公共交通利用実態調査

調査実施概要

1) 調査項目

調査項目	調査項目		調査対象	調査日
	乗降調査	アンケート調査		
N - バス利用者実態調査	乗降者数 OD調査		全路線・全便	H23.10.19(水) : 晴れ アンケート回収期限 10/31
住民アンケート調査	-		住民 1,500 人 (無作為抽出)	H23.10.18 郵送配布 アンケート回収期限 10/31

2) 各調査サンプル数

調査		数量・比率	備考
N - バス利用者数		604	遠足の園児数を除いた数 (前回: 508人)
N - バス OD調査	配布対象数	a 570	三ヶ峯線第1便で通学する小学生を除いた数
	回収数	b 566	
	回収率	b/a 99.3%	(前回: 95.1%)
N - バス利用者 アンケート調査	実利用者数	c 391	乗継や往復利用を除いた数
	配布数	d 218	
	配布率	d/c 55.8%	(前回: 82.8%)
	回収数	e 98	(前回: 130通)
	回収率	e/d 45.0%	(前回: 42.8%)
住民アンケート調査	配布数	f 1,500	
	回収数	g 634	
	回収率	g/f 42.3%	(前回: 38.5%)

4. 連携計画の評価

(1) 連携計画の概要

長久手市の公共交通の将来像
市内交通の移動軸としてリニモと路線バスを活かし、N - バスでリニモと路線バスを面的にカバーして移動利便性を高め、それらが一体となった使いやすいネットワークをつくる。利便性の高い公共交通サービスを、住民・交通事業者・行政が協働で支える。

地域公共交通総合連携計画の基本方針
人々の生活を支える交通移動を提供し続ける それぞれの公共交通手段の役割を明確にし、互いに連携した利便性の高い公共交通ネットワークをつくる みんなで意識して、環境にやさしい公共交通利用を進める まちづくりと連携した公共交通体系をつくる PDCAサイクルで継続的に改善し、みんなで公共交通を支える

地域公共交通総合連携計画の目標			
目標	指標	目標値	現 状 (平成 20 年度)
「みんなで公共交通を支えるまち」の実現	公共交通利用者数	現状の10%UP	リニモ：約 16,500 人/日平均 名鉄バス：約 2,240 人/日平均 N - バス：約 450 人/日平均
「人にやさしい公共交通のまち」の実現	公共交通の推進度	25%未満	「進んでいない」と回答した人の割合 27.1%
「環境にやさしい公共交通のまち」の実現	公共交通転換者	調査段階ごとでの増加	-

計画期間
平成 21 年度下期～平成 25 年度

(2) 計画事業

種別	主要施策と計画事業	実施主体			実施時期					
		市	事	県	21	22	23	24	25	
バス路線再編	1) N - バスの新設路線の実証運行				←→					
	2) N - バスの車両増備による運行本数増加の実証運行					←→				
	3) 路線バスの再編				←→					
利用促進方策	4) 公共交通の運賃体系見直しや乗継割引・ICカードの導入				←→					
	5) 公共交通マップの作成					←→				
	6) 周知・広報活動の強化				←→					
調査	7) 公共交通利用実態調査				←→					

事業主体 - 市：長久手市、事：バス事業者または交通事業者、県：愛知県

(3) 評価

- ・連携計画の計画期間に対して中間年の評価になり、下表のとおり、現時点で達成できている目標と未達成に目標が明らかになった。
- ・公共交通の利用者数については、平成 20 年度基準値からの 10%アップの目標に対し、リニモとN - バスは達成されているが、名鉄バスは未達成の状況にある。
- ・公共交通の推進度は、公共交通による移動を便利にするための施策について『進んでいない』と回答する割合を 25%未満とする目標に対し、達成できなかった。
- ・公共交通転換者については、今回の結果を基準として連携計画の計画期間の平成 25 年度までに評価を実施する。

指標	現 状 (平成 20 年度基準)	平成 23 年度	評 価
【指標】公共交通利用者数 【目標値】現状の10%UP	リニモ 約 16,500 人/日平均	約 18,600 人/日平均 ² (12.7%アップ)	達成
	名鉄バス 2,240 人/日平均	2,111 人/日 ³ (5.8%ダウン)	未達成
	N - バス 約 450 人/日平均	約 530 人/日平均 ² (17.8%アップ)	達成
	合計：参考値 約 19,190 人/日平均	約 21,241 人/日平均 (10.7%アップ)	(達成) 参考評価
【指標】公共交通の推進度 【目標値】25%未満	「進んでいない」と回答した人の割合 28.1% ¹	29.5%	未達成
【指標】公共交通転換者 【目標値】調査段階ごとでの増加	-	【公共交通の利用機会】 増えた：13.9% 減った：14.4% サービス水準を理由とする変化に限定の場合 増えた：8.6% 減った：8.1%	今回の結果を基準とし 連携計画の計画期間の 平成 25 年度までに 評価を実施

- 1：今回のアンケート調査との選択肢の統一を図るために、出典元の長久手町住民意識調査（平成 19 年 3 月）の値から、無回答を除いた場合の比率
- 2：リニモとN - バスの平成 23 年度の値は、平成 22 年度の月変動に基づいて年間換算した見込み値
- 3：名鉄バスは、交通事業者の実態調査の値

5. 地域公共交通会議の議事録や関係資料の公開状況

- ・市のホームページにおいて、地域公共交通会議の設置要綱や委員名簿とこれまでの議事録、及び関係する報告書等を開示している。

< 市ホームページでの情報開示状況 (1 / 2) >



English 文字の大きさ 色合いの変更

Google 検索 小 中 大 標準 1 2 3

くらし・環境 健康・福祉 子育て・教育 文化・スポーツ 市政情報

ホーム > くらし・環境 > 公共交通 > 長久手市地域公共交通会議

更新日: 2011年12月27日

長久手市地域公共交通会議

道路運送法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、町の公共交通について協議する長久手市地域公共交通会議を設置しました。

- ・ [長久手市地域公共交通会議設置要綱\(PDF:138KB\)](#)
- ・ [委員名簿\(PDF:108KB\)](#)

会議録

平成20年度

- ・ [第1回長久手市地域公共交通会議](#)
- ・ [第2回長久手市地域公共交通会議](#)
- ・ [第3回長久手市地域公共交通会議](#)
- ・ [第4回長久手市地域公共交通会議](#)

平成21年度

- ・ [第5回長久手市地域公共交通会議](#)
- ・ [第6回長久手市地域公共交通会議](#)
- ・ [第7回長久手市地域公共交通会議](#)
- ・ [第8回長久手市地域公共交通会議\(PDF:287KB\)](#)
- ・ [第9回長久手市地域公共交通会議\(PDF:314KB\)](#)

平成22年度

- ・ [第10回長久手市地域公共交通会議\(PDF:340KB\)](#)
- ・ [第11回長久手市地域公共交通会議\(PDF:303KB\)](#)
- ・ [第12回長久手市地域公共交通会議\(PDF:366KB\)](#)
- ・ [第13回長久手市地域公共交通会議\(PDF:355KB\)](#)
- ・ [第14回長久手市地域公共交通会議\(PDF:349KB\)](#)
- ・ [第15回長久手市地域公共交通会議\(PDF:357KB\)](#)

平成23年度

- ・ [第16回長久手市地域公共交通会議\(PDF:352KB\)](#)
- ・ [第17回長久手市地域公共交通会議\(PDF:369KB\)](#)

< 市ホームページでの情報開示状況 (2 / 2) >

「長久手市地域公共交通総合連携計画」

長久手町では、地域全体の今後の公共交通の方向性を示した『長久手町地域公共交通総合連携計画』を策定しました。

計画案の概要は、Nーバスの再編を中心に、スムーズな乗り継ぎなど各交通事業者が連携して利便性の高い公共交通サービスを実現し、住民のみならずとも公共交通の利用促進に取り組むことで自らの公共交通という意識を高めるなど、「みんなで支える 人と環境にやさしい公共交通」という将来像の実現に向けて、さまざまな事業を盛り込んでいます。

[長久手市地域公共交通総合連携計画\(PDF:3,859KB\)](#)

[長久手市地域公共交通総合連携計画概要版\(PDF:394KB\)](#)

『本計画は町制時に策定されたため、平成24年1月4日の市制施行に伴い、「長久手市地域公共交通総合連携計画」とします。また、計画書の中で、「町」や「町民」など、市としての計画の記載にふじまない箇所は「市」や「市民」と読み替えるものとします。平成24年1月4日 長久手市企画政策課』

長久手町公共交通利用実態調査(平成22年度)

長久手町地域公共交通総合連携計画の目標設定度合いを評価し、その結果を踏まえた改善を行うため、平成22年7月に町内を通る公共交通(リニモ、名鉄バス、Nーバス)の利用実態調査を行い、路線別、駅・バス停別の利用状況を把握するとともに、住民・利用者アンケート調査により利用者特性、公共交通の満足度の把握を行いました。

多くの方にご協力をいただきありがとうございました。このたび、調査結果がまとまりましたので、お知らせいたします。

[報告書\(PDF:6,491KB\)](#)

[概要版\(PDF:2,763KB\)](#)

長久手町公共交通利用実態調査(平成23年度)

長久手町地域公共交通会議では、平成23年度、長久手町地域公共交通総合連携計画の目標の達成状況の把握と、Nーバスの利用実態の把握のために調査を行いました。

ご協力ありがとうございました。

- ・ 10月19日(水曜日) Nーバス利用実態調査を実施しました。
- ・ 10月18日(火曜日) 住民アンケート調査を郵送しました。
- ・ 調査内容は[こちら\(PDF:151KB\)](#)

調査結果がまとまり次第、お知らせいたします。

[ページの先頭へ戻る](#)

 PDF形式のファイルをご覧いただく場合には、Adobe Readerが必要です。Adobe Readerをお持ちでない方は、バナーのリンク先から無料ダウンロードしてください。

[サイトマップ](#) | [個人情報の取り扱いについて](#) | [このサイトについて](#)

長久手市役所

〒480-1196 愛知県長久手市岩作城内60番地1

電話:0561-63-1111(代表)/ファックス:0561-63-2100(代表)

開庁時間:平日8時30分から17時15分まで 閉庁日:土日祝日、年末年始

[アクセス地図](#)

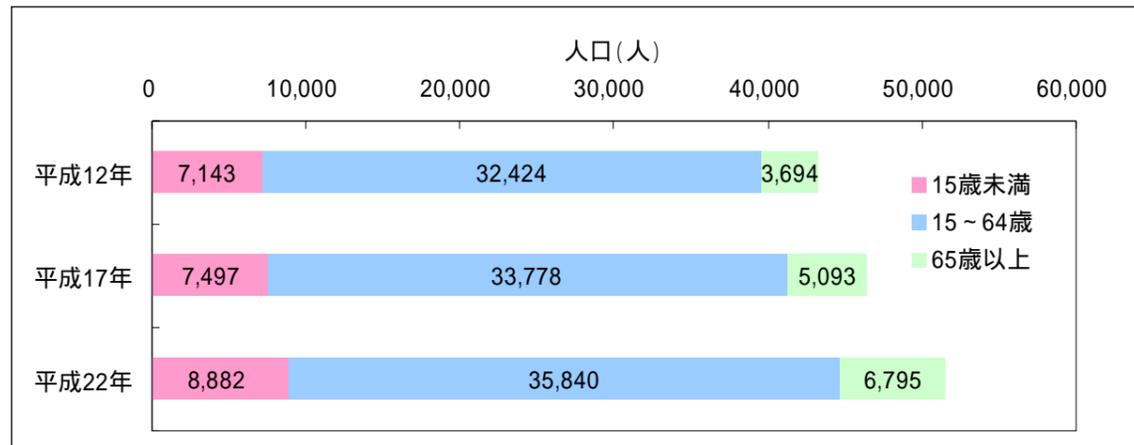
6. 目標達成に向けた今後の方向性

(1) 公共交通利用者数の達成に向けた課題

- ・リニモとN - バスの利用者数は順調に推移しているが、名鉄バスの利用者数が減少し、厳しい状況にある。
- ・名鉄バスの利用者増加に着目した改善策について整理する。

人口の特徴

- ・長久手市の人口は増加を続け、ここ5年間も約2~3%で増加を続けている。3区分の年齢層(15歳未満、15~64歳、65歳以上)もそれぞれ増加している。
- ・国勢調査ベースで見た平成17年から平成22年の人口増加率は、長久手市は11.9%増で県内トップ(愛知県全体では2.2%増)は、2位の日進市(7.2%増)であり、唯一10%台の増加率となっている。



資料：国勢調査

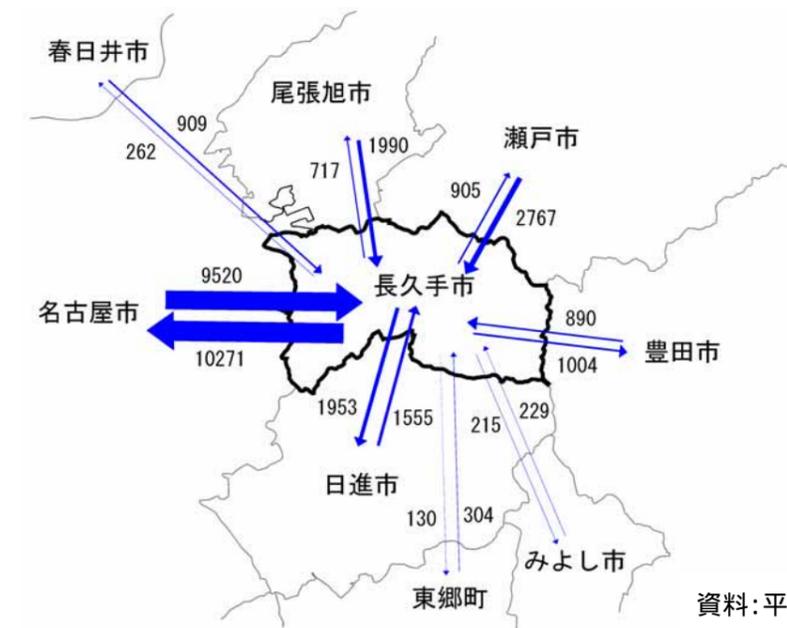
- ・3区分の年齢層の割合を県内他市町村と比較すると、長久手市は年齢が若い市であり、今後も移動需要の増加が見込まれ、この人口増加を活かすことが必要である。

	15歳未満の割合上位		15~64歳の割合上位		65歳以上の割合下位		平均年齢の下位	
	順位	割合	順位	割合	順位	割合	順位	平均年齢
愛知県計		14.9	愛知県計	67.0	愛知県計	18.1	愛知県計	41.7
1	みよし市	18.7	長久手市	69.6	長久手市	13.2	長久手市	37.7
2	東郷町	17.6	刈谷市	68.7	みよし市	13.7	みよし市	38.4
3	大治町	17.5	豊田市	68.2	刈谷市	15.9	刈谷市	40.1
4	長久手市	17.2	知立市	67.8	安城市	16.4	日進市	40.3
5	高浜市	17.1	みよし市	67.6	豊田市	16.6	高浜市	40.4

資料：平成22年国勢調査

人口の流出入

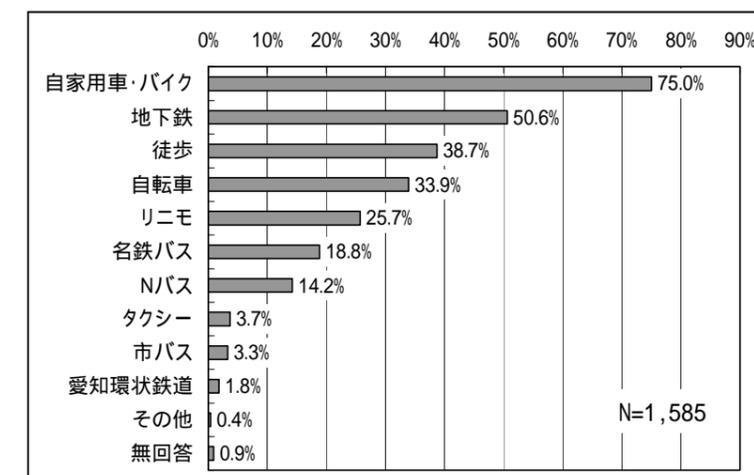
- ・長久手市は、名古屋市との結びつきが強く、流出側は全体の約61%、流入側は全体の約40%と多くっており、名鉄バスが主体的に運行する路線体系と合致している。



資料：平成17年国勢調査

市民の普段の外出時の交通手段

- ・「自家用車・バイク」が約75.0%と最も多く、次いで「地下鉄」が約50.6%となっており、名鉄バスによる藤が丘駅への利用しやすさの確保が、名鉄バスの利用者増加のために必要と考えられる。



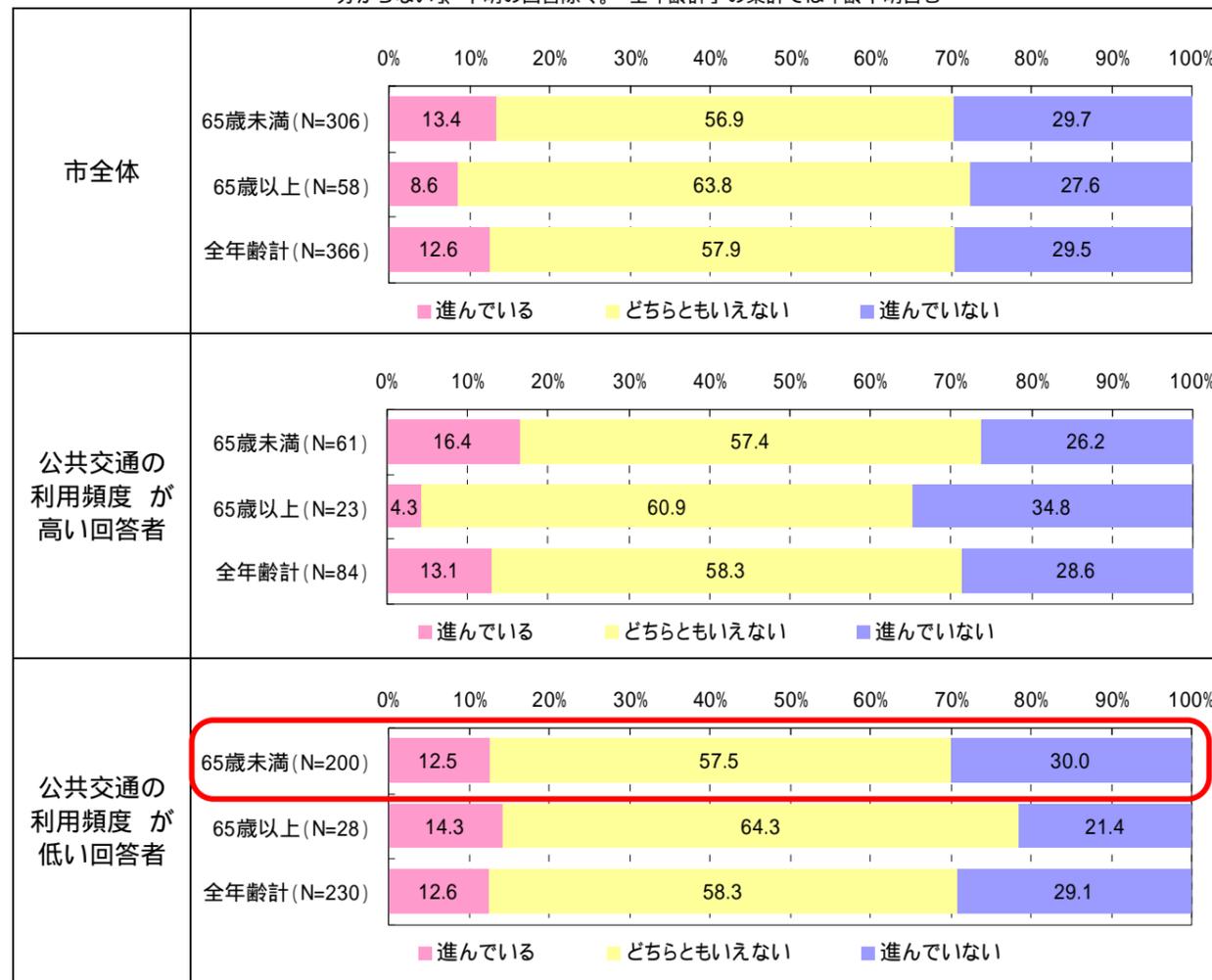
資料：Nバス利用実態調査報告書(平成20年3月 長久手町)

(2) 公共交通の推進度の達成に向けた課題

改善に向けたターゲットの把握

- ・公共交通の利用頻度別及び年齢別で見た回答比率は、公共交通の利用頻度が低い65歳未満の年齢層ほど、「進んでいない」との回答割合が高くなっている。
- ・この回答者層の母数の大きさも考慮すると、公共交通の推進度の目標達成には、「公共交通の利用頻度が低い65歳未満の年齢層」に対する周知・PRが必要と考えられる。

公共交通の推進度の回答割合（平成23年度住民アンケート）
「分からない」、不明の回答除く。「全年齢計」の集計では年齢不明含む



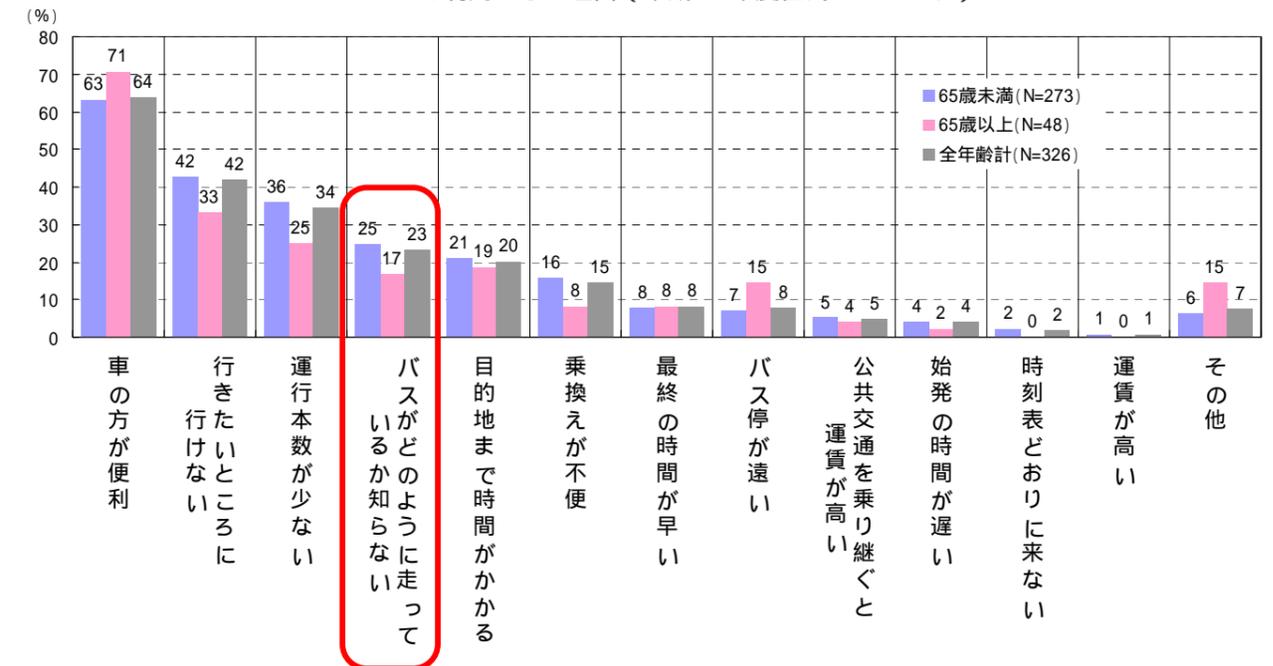
公共交通の利用頻度について

- ・高い場合：週1回以上利用している回答者を抽出
- ・低い場合：月1～2日、または年数回の利用の回答者を抽出

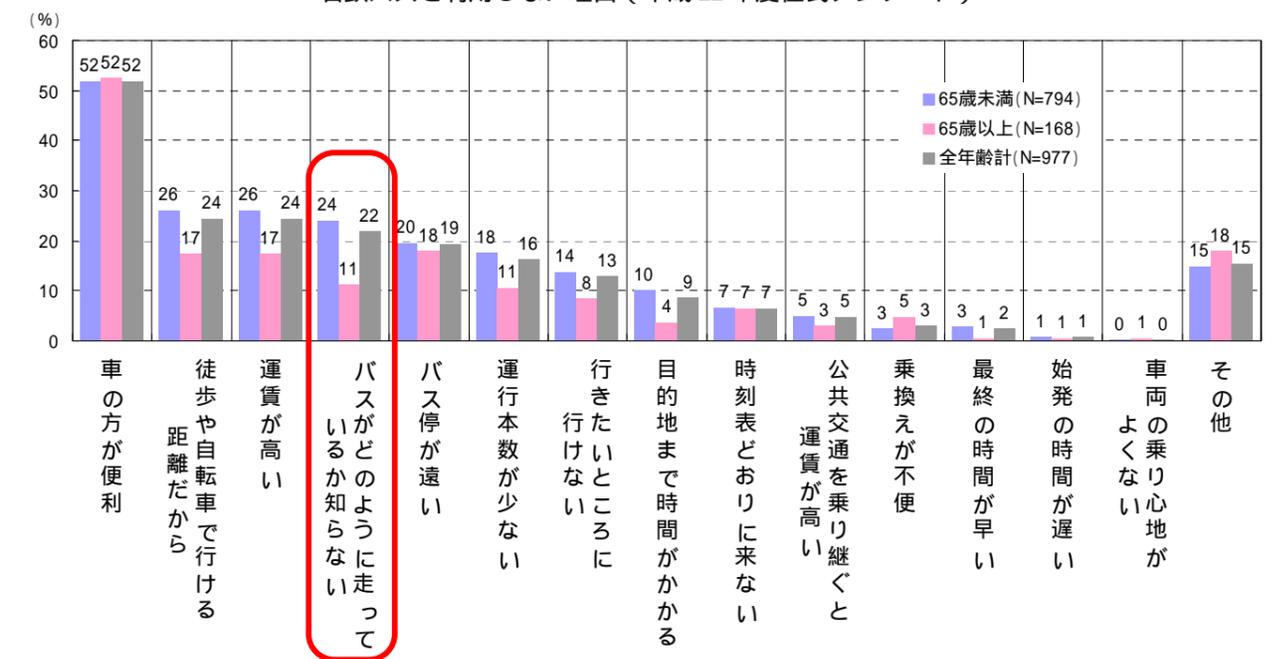
公共交通を利用しない理由：N - バス・名鉄バス

- ・市では、周知・広報活動の強化を行い、N - バスについては効果が出ているものの、N - バスを利用しない理由として「バスがどのように走っているか知らない」が上位に位置している。名鉄バスについても、昨年度調査データではあるが、N - バスと同様の結果となっている。
- ・「バスがどのように走っているか知らない」の年齢別の割合は、65歳未満の年齢層ほど高くなっている傾向にある。

N - バスを利用しない理由（平成23年度住民アンケート）



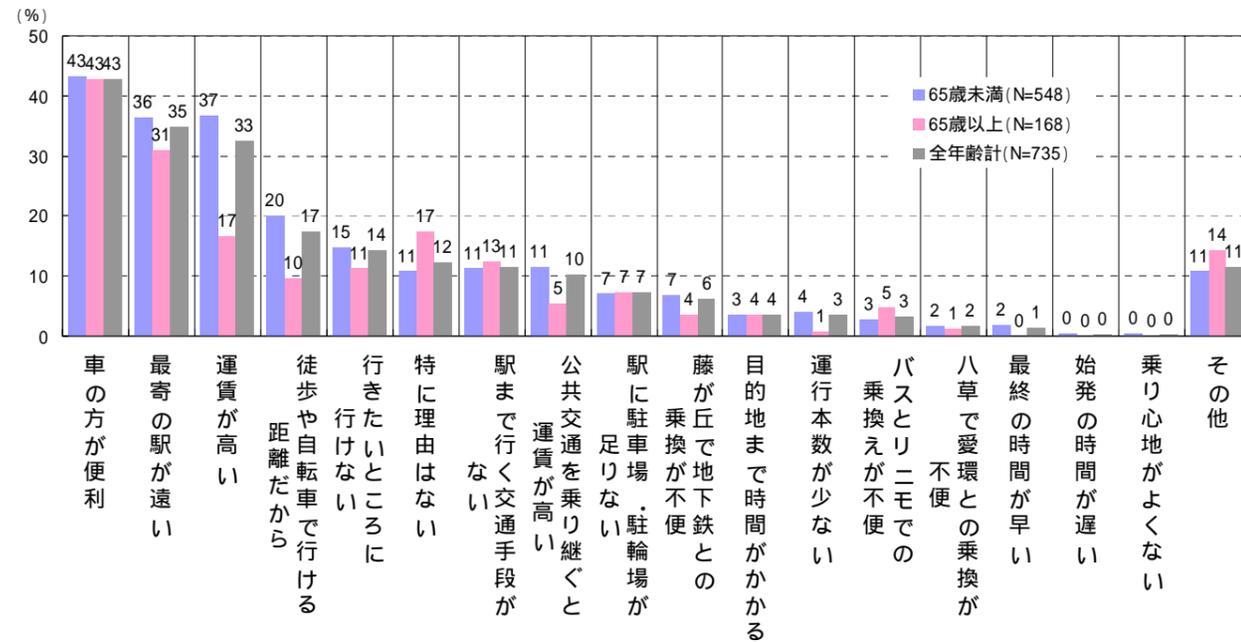
名鉄バスを利用しない理由（平成22年度住民アンケート）



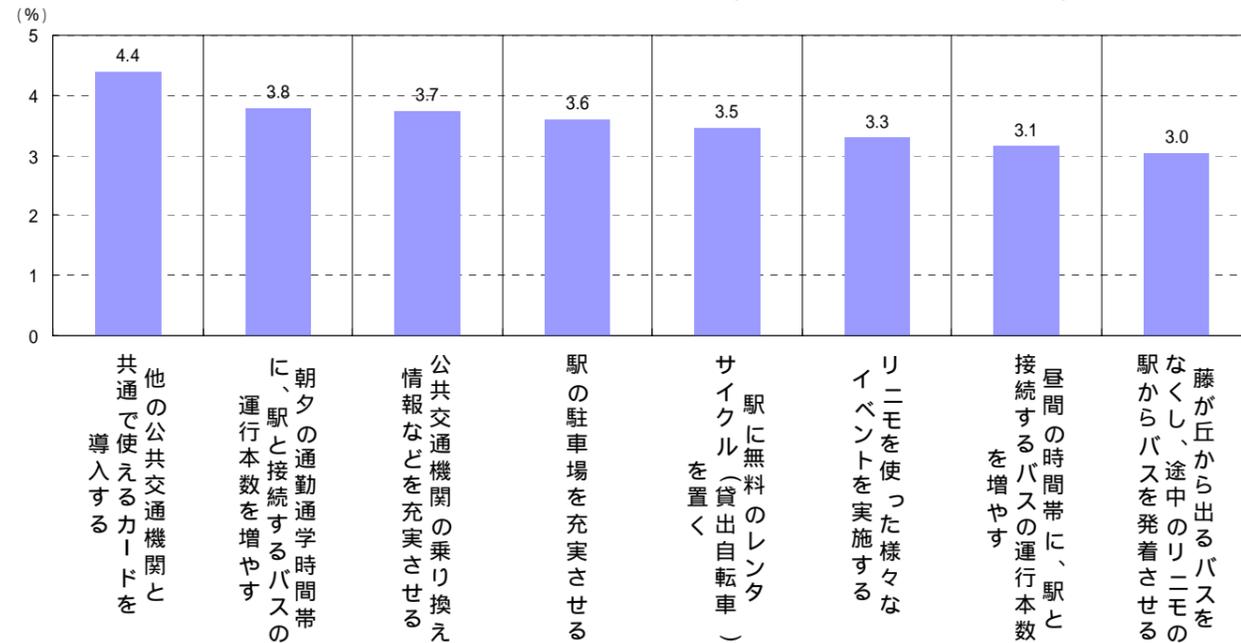
リニモを利用しない理由と、リニモの利用者を増やすために重要と思うこと

- ・利用しない理由は、「最寄り駅までの遠さ」や「運賃の高さ」など、路線形態や経営上から改善が厳しい理由が上位に位置している。
- ・利用者を増やすために重要と思うことについては、「共通で使えるカードの導入(マナカ)」が最上位に位置しているが、経営上から改善が厳しい項目となっている。次に「駅と接続するバスの運行本数増」については、現在古戦場シャトルを運行し、バスの利用者数の増加とともに、リニモの利用者増に寄与している最中である。3番目に「情報などの充実」が位置している状況にある。

リニモを利用しない理由(平成22年度住民アンケート)



リニモの利用者を増やすために重要と思うこと(平成22年度住民アンケート)



(3) 今後の方向性

- ・長久手市では、平成21年10月の地域公共交通総合連携計画の策定以降、目標を達成するための各種事業を実施し、N-バスや名鉄バスにおいては、軽微なものも含めて2回の再編(見直し)を実施し、効果が出てきたところであるが、連携計画の計画期間中における目標達成に向けて、継続して取り組むことが重要である。
- ・長久手市は、少子高齢化という時代背景の中、人口増加を続けており、連携計画で掲げた『みんなで支える人と環境にやさしい公共交通』の将来像実現のためには、更なる公共交通の利用促進が必要である。
- ・昨年度からは、周知・広報活動の強化に努めているが、調査の結果では改善の余地があることが把握できた。
- ・今後は、現在の路線形態で運行し利用者の定着を図りながら、利用促進策の強化に努めていくこととする。

今後の方向性	
地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> ・リニモの利用促進で実施しているモビリティ・マネジメントや、イベントなどの各種利用促進活動において、N-バスや名鉄バスの取り込みを図り、N-バス、名鉄バス、リニモを一体で考えた利用促進活動を展開する。 ・広報紙を最大限活用し、結果のみの公表に留まらず、会議での審議経過や交通事業者の利用実績の報告、利用啓発チラシ配布など、情報提供量の拡充に努める。 ・市ホームページで提供する情報の充実を図る。
N-バス	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議として取り組む利用促進活動に、積極的に参加する。 ・市ホームページや広報紙を活用し、定期的な利用実績や取り組み状況の報告を行い、周知・PRに努める。 ・利用しやすい時刻表作成などの情報の提供を行う。 ・利用者や住民によるN-バスのサポート体制の構築に向けて検討する。
名鉄バス	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議として取り組む利用促進活動に、積極的に参加する。 ・岩藤線(星ヶ丘~藤が丘間)の運行本数の増便を図る。
リニモ	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議として取り組む利用促進活動に、積極的に参加する。 ・愛知県を始めとした関係機関と連携している、各種イベント活動を引き続き取り組む。 ・モビリティ・マネジメントの取り組みを継続して実施する。 ・運賃やマナカ導入については、利用者や住民の理解を得るように、適切な情報発信を行う。