

●公共交通に関わる現状・課題

(1) 長久手市の現況

長久手市の地域公共交通は東西を横断する形でリニモが運行し、都市間の広域的な公共交通ネットワークの形成を担う骨格として機能している。また、名鉄バスの路線網が市西部を中心に整備され、市内交通の基幹的な役割を担っている。Nーバスはリニモや名鉄バスを補完する形で路線網を形成し、市内の移動を支えている。タクシーは時間や路線に縛られない移動手段として市全域を運行している。

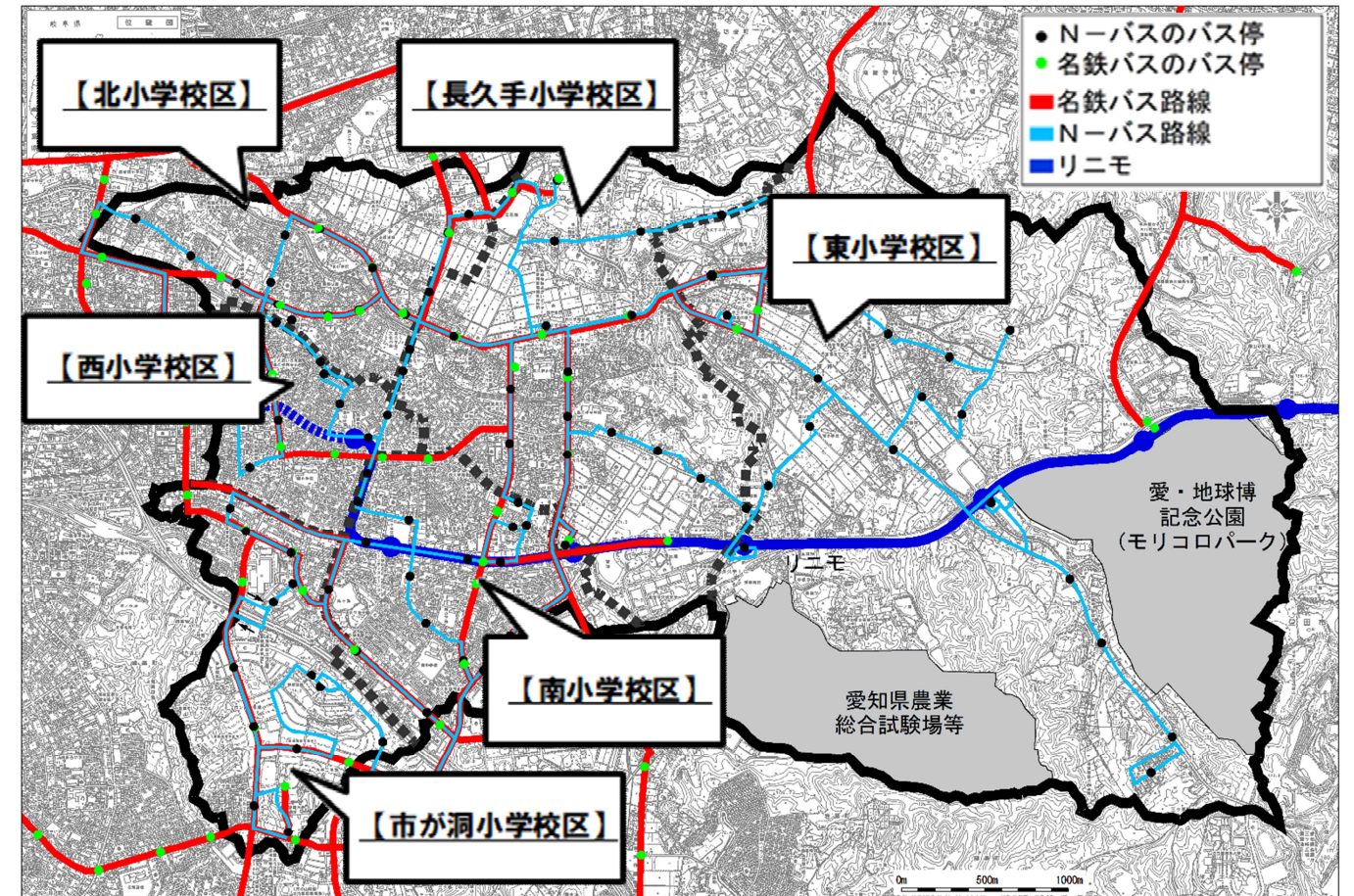
また、これら公共交通以外にも民間施設のシャトルバスや福祉有償運送などの交通手段が運行しており、既存の公共交通ではカバーしきれない移動ニーズに対応している。

【長久手市の交通手段の位置づけと役割】

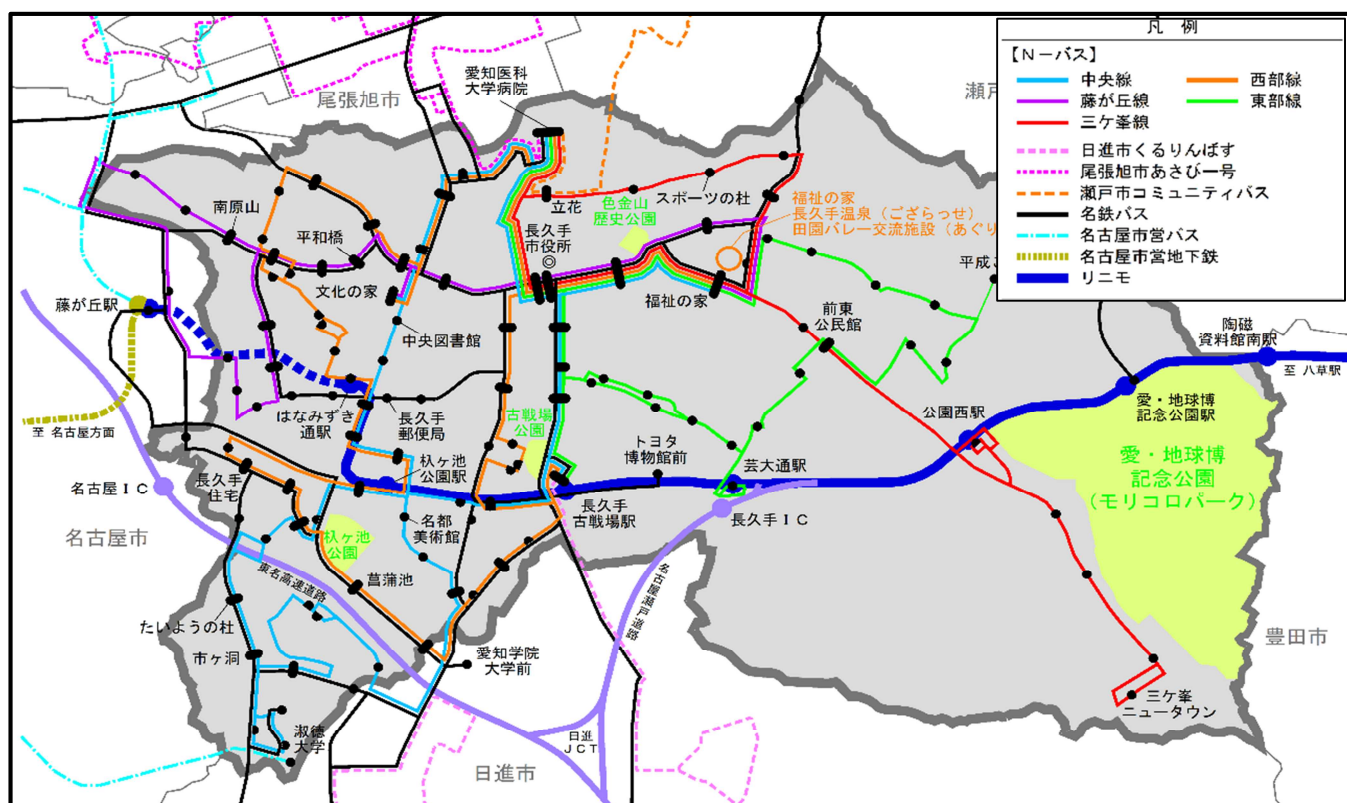
分類	交通手段	位置づけ・役割	機能
地域交通ネットワーク	公共交通		
	リニモ	市内を東西に運行しており、広域的な公共交通ネットワークの形成を担う路線であるとともに、市内の公共交通の骨格となっている。	基幹交通
	名鉄バス	市西部を中心に路線網が整備されており、市内の公共交通の基幹的な役割を担っている。	基幹交通
	Nーバス	リニモ・名鉄バスを補完する形で路線網を形成しており、市内の交通空白地解消や公共施設の利便性向上、交通弱者の社会参加の促進、子育て支援を目的として運行している。	補助交通
	タクシー	「つばめグループ あんしんネットあいち」と「カナレタクシー」の2事業者が市内に営業所を有しており、定時定路線に縛られない公共交通として、市内全体の移動をカバーしている。	個別輸送
その他	福祉有償運送などの移動手段が市内に運行しているほか、社会福祉協議会と市民が主体となった移動支援の実証実験などにより、既存の公共交通では対応しきれない移動ニーズをカバーしている。	地域の移動資源	

(2) 地域別で見た現況・課題

整備されている交通網や人口特性について、小学校区ごとに以下のような地域の特色・課題が見られる。



【長久手市内の公共交通ネットワーク】



【市内小学校区別に見た地域の特色・課題】

小学校区 【区域の人口】	地区の主な路線	地域特色・課題				
		人口集積	高齢化率	リニモ駅との距離	Nーバス利用者	最寄りバス停までの徒歩移動
北小学校 【約13,700人】	名鉄バス・Nーバス	北東部で低	低	長	多	困難の割合低
西小学校 【約8,700人】	リニモ・名鉄バス・Nーバス	高	低	短	多	困難の割合低
市が洞小学校 【約11,600人】	名鉄バス・Nーバス	高	低	長	多	困難の割合低
南小学校 【約11,700人】	リニモ・名鉄バス・Nーバス	高	低	短	多	困難の割合低
長久手小学校 【約8,800人】	リニモ・名鉄バス・Nーバス	北部で低	高	長	東部線で少	困難の割合低
東小学校 【約6,300人】	リニモ・Nーバス	低	高	長	東部線で少	困難の割合高

※人口はR5.4.1時点

北、西、市が洞、南小学校区では人口が比較的集中しており、リニモ駅までの距離が長い地域もあるが、公共交通路線は集積しており、最寄りバス停までの徒歩移動困難の割合も低い状況にある。

長久手、東小学校区の東部地域では人口集積が低く高齢化率が高い。また、立地的にリニモ駅までも距離がある地域が多い。Nーバス利用者数も東部線が特に少ない。東小学校区では、徒歩移動困難の割合も高い状況にある。



(3) 市内の現況・課題のまとめ

※下線部は骨子案にて示した主な特徴と課題

視 点	現 況 ・ 課 題
① 市内概況	<p>(1) 市の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長久手市の人口は西部に集中し、高齢者は北部から東部に多い。</li> <li>・将来高齢化の進展が見込まれ、<u>移動困難者の増加も想定される。</u></li> <li>・<u>市民の移動手段は自動車が多く、公共交通の利用は少ない。</u></li> <li>・南東部の三ヶ峯地区で民間の宅地開発が推進中。</li> <li>・高齢化に伴う扶助費等の増加により<u>市の財政状況は今後厳しくなる</u>ことが予想される。</li> </ul> <p>(2) 各公共交通の現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・リニモ・名鉄バスは市内外を結ぶ基幹交通であり、Nーバスは市内移動を補完している。</li> <li>・西部は各公共交通が運行している。東部では名鉄バス路線はほとんど運行していない。</li> <li>・コロナ禍で各公共交通の利用者が減少したが、リニモ・名鉄バスは令和3年度から、Nーバスは令和5年度から回復に転じている。</li> <li>・Nーバスは令和4年度に65歳以上の運賃を有料化。</li> <li>・Nーバスについて、<u>路線別の利用に偏りがある</u>こと、名鉄バス路線と重複があることが課題。</li> </ul>
② 市民アンケート結果	<p>(1) 公共交通の移動ニーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各公共交通の利用割合はリニモが最も高く、名鉄バス、Nーバス、タクシーの順となる。</li> <li>・利用しない理由にリニモは駅までの遠さ、名鉄バス・Nーバスでは運行本数やルートへの不足が多い。</li> </ul> <p>(2) 各公共交通の利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各公共交通ともに買い物のための利用が目立つ。病院や公共施設への移動にも利用される。</li> <li>・Nーバス、タクシーは高齢者、リニモは若年層の利用頻度が高い。名鉄バスは年齢での差異は小さい。</li> </ul> <p>(3) 高齢化に伴う移動困難者の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>最寄りバス停までの徒歩移動に困難を感じる方の割合は平成29年調査時より増加し、特に東小学校区で割合が多い。</u></li> </ul> <p>(4) 公共交通に対する利用意識</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>市内を移動しやすくするため必要と思う公共交通は平成29年調査時より「利用が少ない地域はデマンド型を運行」が約5割を占めるまでに増加。</u></li> <li>・公共交通の利用を優先して考える方の割合は高齢者ほど大きい。平成29年調査時より利用意識向上したものの、名鉄バス、Nーバス共に運行状況を認知していない人が一定数存在している。</li> <li>・リニモと比べて名鉄バス、Nーバスがどのように走っているか知らない人が多い。</li> </ul>
③ 市民ワークショップ	<p>&lt;各公共交通への市民の声&gt;</p> <p>(1) リニモ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・リニモ駅に駐車する場所が無い。</li> </ul> <p>(2) 名鉄バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・午前中は本数が多いが、夕方以降は少ない。</li> </ul> <p>(3) Nーバス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行本数が少なく、利用したい時間に便が無い。</li> <li>・路線が大回りで乗車時間が長い。</li> <li>・他の公共交通機関との乗り継ぎが不便。</li> </ul> <p>(4) タクシー</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・病院に行きたいが行き帰りの運賃が病院代より高くなってしまった。</li> </ul> <p>(5) その他（自家用車、徒歩、自転車）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路の渋滞が多い。</li> <li>・Nーバスでは路線や本数が適さないため自家用車を使う。</li> <li>・車で移動しようとしても道が混んでいるため歩いてしまう。</li> </ul> <p>&lt;より使いやすくなるための案&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通同士の乗り継ぎのしやすさの向上。</li> <li>・乗合タクシー（デマンド型交通）など新しい交通手段の導入。</li> <li>・高齢者や障がい者、子どもなど交通弱者への移動支援策の充実。</li> <li>・Nーバスの増便や拠点の変更、ルートの改善。</li> </ul>

(4) 将来像及び基本方針

市の現況や課題を改善するための公共交通に関する取り組みとして、下記の将来像及び基本方針を定め、よりよい公共交通の実現を目指す。

将来像

さまざまな交通手段が共生し、つながりのある公共交通

基本方針

基本方針1：地域共創（※）による公共交通ネットワークの確保・維持・改善

1-1：地域の移動特性に合った便利で持続可能な公共交通体系の確保

・地域ごとに公共交通の利用特性が異なることから、各公共交通の役割を明確にしつつ、路線再編や新たな移動手段の導入も含めて、地域特性に合った利便性と持続性のある公共交通体系を確保する。

1-2：既存の公共交通との連携の強化

・現在はリニモ・名鉄バスが主に市外との移動を、Nーバスが主に市内の移動を担っている。しかし、各公共交通のみで全域の移動をカバーすることは困難であるため、市内外の様々な公共交通との連携を強化し、公共交通間の乗り継ぎ性の改善などに取り組む。

1-3：各利用者層の移動ニーズに適した地域交通ネットワークの構築

・移動困難者の増加や利用者年齢層の偏りなどから、利用者層ごとの移動ニーズを把握し、公共交通や地域の様々な移動資源を総動員したネットワークを構築することで、あらゆる年齢層の方が自家用車移動に頼らず自由に外出できる環境づくりを進める。

基本方針2：公共交通の利用促進の充実

2-1：公共交通を身近に感じられるための利用促進と情報発信の強化

・公共交通が利用されない要因の一つとして運行状況そのものの認知不足があげられる。公共交通を使った移動が日々の移動の選択肢になるように、年齢層に合った情報提供や周知・利用促進のための活動を進める。

※ 「地域共創」とは、公共交通や地域の移動資源、各交通事業者や民間事業者、市民、行政などが、それぞれの役割を果たすとともに、相互に連携し、不足する役割を補い合うことを指す。

●目標・評価指標

将来像				
さまざまな交通手段が共生し、つながりのある公共交通				
基本方針	評価指標	現況値	目標値【目標年次：2028年度】	目標値について
基本方針1： 地域共創による公共交通 ネットワークの確保・維持・改善	・市内基幹交通 (リニモ、名鉄バス) 及び補助交通(Nーバス) の利用者数合計	【合計】 ・4,615,734人/年  【参考】 ・リニモ：3,755,000人/年 (市内6駅での乗車客数) ・名鉄バス：約728,000人/年 (市内バス停での乗車客数) ・Nーバス：132,734人/年  ※2022年実績値 ※2022年はコロナ禍による影響有	【合計】 ・5,318,000人/年  【参考】 ・リニモ：4,386,000人/年 (市内6駅の乗車客数) ・名鉄バス：790,000人/年 (市内バス停の乗車客数) ・Nーバス：142,000人/年	リニモ：緩やかに増加傾向。 名鉄バス：コロナ回復後の実績を見込み、R5年度推計値は増加傾向、R6年度以降は回復の高止まりが想定されるため、現況維持。 Nーバス：人口増加の伸び率の変化や路線見直し直後の利用者数減少を考慮し、増加傾向。  ※運行状況に大きな変化があった場合は都度、目標値の再評価を行う。 ※算出方法の詳細については参考資料として記載。
	・公共交通を便利にする取組の満足度向上(満足割合の増加)	・22.1% (「満足」「ほぼ満足」の回答割合の合計) ※2022年市民アンケート調査	・25%以上	2022年調査では前回調査時より約2.5%の上昇が見られたため、同水準の上昇を目指す。
基本方針2： 公共交通の利用促進の充実	・公共交通利用を考える意識の向上	・26.9% (「公共交通利用を第一に考える」回答割合の合計) ※2022年市民アンケート調査	・30%以上	現状4人に1人の割合から、約3人に1人が「公共交通利用を第一に考える」と回答することを目標値として設定した。
	・利用促進に関する市の取組の拡大	・2種類  【内訳】 ・Nーバスカプセルトイ ・公共交通応援隊キッズイベント ※2022年度利用促進に係る取組	・5種類	公共交通の利用促進に係るイベント等の取り組みについて、既存取組の維持及び新規取組(広報ながくてへの掲載、市公式LINEでの情報発信、乗り方講座など)の増加を目指す。
	・各公共交通を利用しない理由で「バスがどのように走っているか分からない」という回答割合の減少	・名鉄バス：16.7% ・Nーバス：19.5% ※2022年市民アンケート調査	・名鉄バス：14%未満 ・Nーバス：17%未満	バスを利用しない人の内、「バスがどのように走っているか分からない」と回答する人を以下の割合まで下げることが目標値として設定した。 名鉄バス：6人に1人→7人に1人 Nーバス：5人に1人→6人に1人

## ●計画の目標を達成するために行う事業・実施主体

本市が目指す公共交通の将来像の実現と、公共交通に対する取組の基本方針を踏まえて、よりよい公共交通体系を形成するために以下の事業に取り組み、計画の目標達成を目指す。事業は、2024～2028年度の5年間で実施する。

【計画事業及びその実施主体とスケジュール】

種別	対応する基本方針	計画事業	実施主体	実施時期の目安（年度）				
				2024	2025	2026	2027	2028
1. 公共交通の確保・維持・改善	基本方針1 地域共創による公共交通ネットワークの確保・維持・改善	(1) 基幹交通（リニモ・名鉄バス）の維持	交通事業者	→				
		(2) 地域特性に合った補助交通（Nーバス）の確保 ①Nーバスの路線見直し ②Nーバスと市外の公共交通機関との連携 ③新しい移動手段の検討	交通事業者 長久手市	→	→			
		(3) 移動困難者や交通弱者への移動手段の確保・維持	交通事業者 福祉事業者 民間事業者 市民 長久手市	→				
2. 利用促進方策	基本方針2 公共交通の利用促進の充実	(4) 公共交通の乗り継ぎの利便性向上	交通事業者 長久手市	→				
		(5) 各関係機関と連携した利用促進の展開	関係機関 長久手市	→				
		(6) 市民参加型の利用促進の展開・継続	市民 交通事業者 長久手市	→				
		(7) 周知・広報活動の強化	交通事業者 長久手市	→	→			
		(8) 公共交通マップの更新	交通事業者 長久手市	→	→			
3. 調査	—	(9) 定期的な利用データ取得のための公共交通利用実態調査	長久手市	→	→	→		

※： → 検討      → 実施・継続

### (1) 基幹交通（リニモ、名鉄バス）の維持

- ・実施主体：交通事業者
- ・実施・継続：2024～2028年度
- ・事業内容：市内外の移動を担う基幹交通（リニモ、名鉄バス）の路線を維持する。

長久手市の基幹交通として運行するリニモ及び名鉄バスは市民や市外からの来訪者にとっての移動手段として欠かせない存在となっている。

コロナ禍の影響で大きく減少した市内公共交通の利用者数は、リニモ、名鉄バスは2021（令和3）年度以降回復傾向で推移した。今後も市内の移動の足として各基幹交通の運行を維持していく。

### (2) 地域特性に合った補助交通（Nーバス）の確保

- ・実施主体：交通事業者、長久手市
- ・検討：2024～2025年度
- ・実施・継続：2026～2028年度
- ・事業内容
  - ① Nーバスの路線見直し  
移動ニーズに対応した効率的な交通ネットワークとするため、路線体系の形成・確保に向けて見直しを検討する。
  - ② Nーバスと市外の公共交通機関との連携  
名鉄バスや隣接市コミュニティバスと接続する愛知医科大学病院や長久手古戦場駅において、利用が集中する時間帯に便数を集中させるなど、利用時間に対応した接続利便性の確保を検討する。
  - ③ 新たな移動手段の検討  
市内移動の効率性と利便性の改善のため、新たな交通体系の検討を行い地域課題の解消を図る。



### ① Nーバスの路線見直し

市民アンケート調査結果より、Nーバスの満足度は向上しているものの、Nーバスを利用しない理由として、運行本数の少なさや運行時間の不足との回答が多くある。

また、市民ワークショップにおいても同様に、Nーバスに対する困りごととして、運行本数の少なさや運行間隔の長さについて意見が出ている。

加えて、名鉄バスとの重複路線があるという課題も認識している。効率的な運行の実施、高齢化の進行に対応した自家用車から公共交通への転換を促進するためにも、移動ニーズに対応したネットワークの確保、見直しの検討を進める。

### ② Nーバスと市外の公共交通機関との連携

長久手市から近隣市町への移動は名古屋市が最も多く、市民アンケート結果からも名鉄バスやリニモでの行き先として名古屋市や藤が丘を挙げる回答が多く出ている。

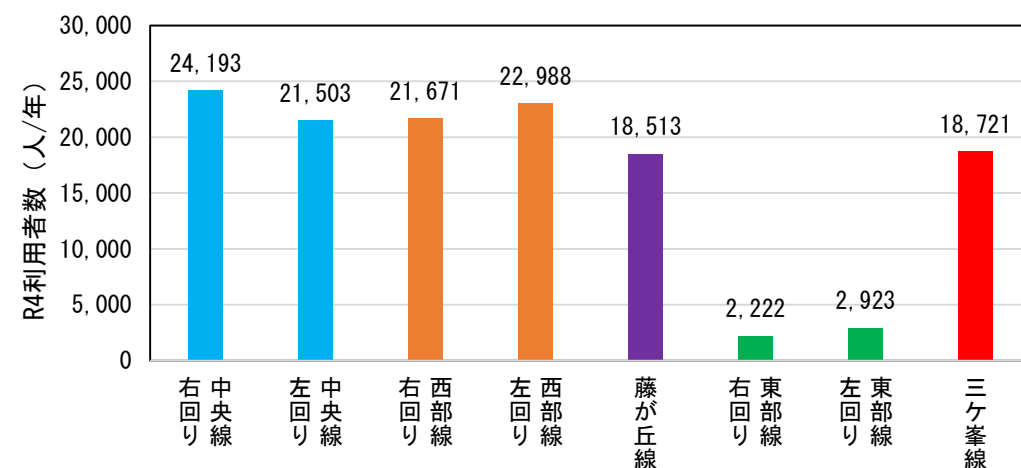
また、長久手市の移動特性として、隣接する尾張旭市や瀬戸市、日進市からの流入人口が多い。Nーバスと愛知医科大学病院、長久手古戦場駅等で接続する市外の公共交通機関との乗り継ぎについて、隣接自治体や交通事業者と連携しながら検討し、利便性の確保に努める。

交通結節点	Nーバスとの接続利便性の確保を図るバス路線
愛知医科大学病院	・名鉄バス ・尾張旭市あさび一号 ・瀬戸市コミュニティバス
長久手古戦場駅	・名鉄バス ・日進市くるりんばす

### ③ 新しい移動手段の検討

今後長久手市では扶助費等の増加に伴い財政状況が厳しくなることが予想されることから、より効率的な運行を進める必要がある。

また、Nーバスの路線別の利用者数に偏りがあることから、新たな交通形態の導入も含めて、市民や交通事業者（バス・タクシー）、各関係機関等との調整を図りながら検討を行う。



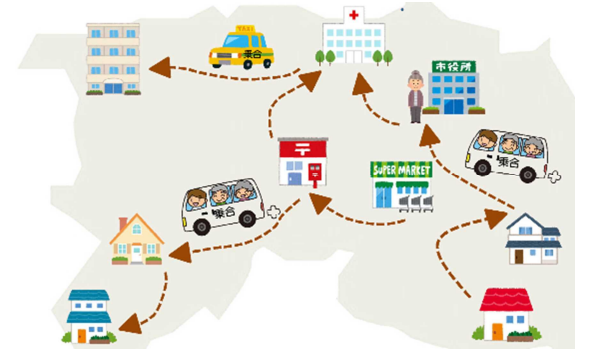
【Nーバスの路線別利用実績】 R4.4～R5.3運行実績より

### (3) 移動困難者や交通弱者への移手段の確保・維持

- ・実施主体：交通事業者、福祉事業者、民間事業者、市民、長久手市
- ・検討：2024年度
- ・実施・継続：2025～2028年度
- ・事業内容：既存の公共交通のみならず、福祉有償運送など様々な市内の移動資源の情報を集約し、市全体の移動資源を包含した地域交通ネットワークを構築する。同時に、集約した情報を発信する仕組みづくりを行い、移動困難者や交通弱者のあらゆるニーズに対応できるようにする。

最寄りバス停までの移動困難者は平成29年調査時から増加しており、今後の高齢化の進展を見据えた移動困難者への支援が必要である。

公共交通以外にも、地域の移動資源として、福祉有償運送や福祉施策の一環としての移動支援のほか、社会福祉協議会と市民が主体となった移動困難者に向けた移動支援「おでかけあなたの車」(R5実証実験実施)などがあり、これらの確保・維持を各実施主体が図る。



同時に、公共交通と地域にある様々な移動資源の情報を集約し、地域交通ネットワークとして構築し、あらゆる年齢層の方に合わせた情報発信の仕組みづくりを行う。これにより、移動困難者や交通弱者のあらゆる移動ニーズへ対応することが可能となる。また、福祉有償運送の担い手不足などの課題に対しても、地域共創により対策を検討する。

### (4) 公共交通の乗り継ぎの利便性向上

- ・実施主体：交通事業者、長久手市
- ・検討：2024年度～2028年度
- ・事業内容：公共交通の乗り継ぎの利便性向上のため、割引サービスやダイヤの調整など、利用促進につながる取り組みを検討する。

市民の多様な移動ニーズに対応するため、リニモ、名鉄バス、Nーバスなど公共交通間のさらなる連携の強化が求められる。

利用者にとって乗り継ぎによる市内移動が当たり前になるよう、運行ダイヤの調整や、公共交通間の乗継による運賃の割引サービス、効率的な乗り換えをするための情報提供などの取り組みの検討を行う。

〈参考例〉

- ・大阪府吹田市：市コミュニティバスと阪急バスとの乗り継ぎ割引
- ・千葉県千葉市：市コミュニティバス間および他バス会社との乗り継ぎ割引

## (5) 各関係機関と連携した利用促進の展開

- ・実施主体：関係機関（近隣自治体、企業、商業施設、大学など）、長久手市
- ・実施・継続：2024～2028年度
- ・事業内容：長久手市総合計画に掲げる「あえて歩いてみたくなるまち」の実現に向け、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を利用する暮らし」へ転換を促すため、各関係機関と連携し公共交通の利用促進を実施する。

第6次長久手市総合計画（計画期間：2019年度～2028年度）の中で、都市経営分野の基本目標として「あえて歩いてみたくなるまち」を掲げ、公共交通の利便性向上により、自動車に過度に依存しないまちを目指すこととしている。

また、立地適正化計画（計画期間：2024年～2038年）の中では、長久手らしい魅力的な拠点形成を図ることで公共交通の利用促進を図ること、公共交通による拠点までのアクセスを確保することで公共交通の維持を図ることを示している。

多様な交通手段を利用する暮らしへの転換には、自動車の過度な利用による問題を伝え、認知してもらい継続的な取組が必要であると考えます。

現在の取組として、東部丘陵線連絡協議会が定期的実施している「リノモウォーキング」や「リノモツアーズ」、イオンモール長久手におけるクテポの付与などがある。公共交通や徒歩・自転車での自発的な移動を根付かせるための利用促進策を近隣自治体、大学、企業等と連携して取り組む。

## (6) 市民参加型の利用促進の展開・継続

- ・実施主体：市民、交通事業者、長久手市
- ・実施：2024～2028年度
- ・事業内容：市民主体の取組として2015（平成27）年度に結成した「公共交通応援隊」の活動を継続するとともに、市内公共交通の周知及び利用拡大を図るため、公共交通に関するイベントを実施する。

「公共交通応援隊」は、子ども向けの利用促進イベントや、公共交通かわら版「のりゃあせ」の作成などを行っている。現在の活動を継続するとともに、関係者が連携して継続を支援する。

また、新しく長久手市に住む人も円滑に公共交通利用が可能となるような情報発信や乗り方講座等の実施を市民と関わり合いながら取組を進められるよう検討する。



## (7) 周知・広報活動の強化

- ・実施主体：交通事業者、長久手市
- ・検討：2024年度
- ・実施・継続：2025～2028年度
- ・事業内容：公共交通の利用促進及び啓発のため、様々な媒体を用いた周知を図る。

市内公共交通をよく知らない市民は一定数存在しており、広く周知を図ることが公共交通の利用促進を図る上で重要な要素となる。

市民の情報取得方法は年齢層によって傾向が異なるため、電子媒体、紙媒体、報道機関等の様々な媒体を活用して幅広く実施する。

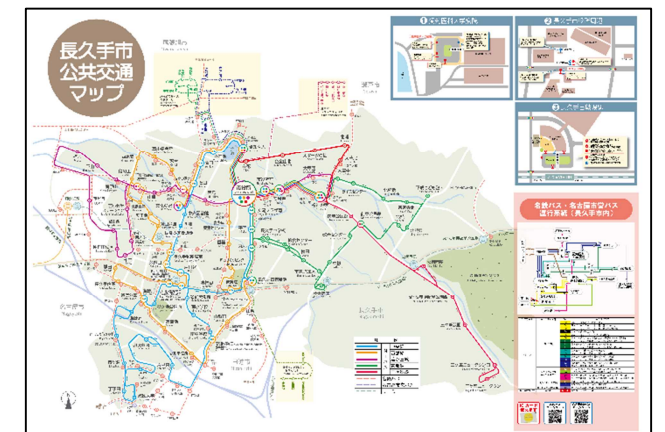
（情報発信方法の例）

- ・電子媒体：ホームページや市公式LINEなどでの公共交通情報の掲載
- ・紙媒体：転入者へのリノモ沿線マップやNーバス時刻表の配布（継続）、イベントチラシ等への公共交通情報の掲載
- ・その他：ケーブルテレビ（ひまわりネットワーク）を利用したイベントの周知等

## (8) 公共交通マップの更新

- ・実施主体：交通事業者、長久手市
- ・検討：2024～2025年度
- ・実施：2026～2028年度
- ・事業内容：2017年度から作成を始めた公共交通マップについて、公共交通体系の見直しに合わせて、適宜更新を行う。

本計画における取組の周知や利用促進を図るための「長久手市公共交通マップ」も実施内容に合わせて更新を行う。



**(9) 定期的な利用データ取得のための公共交通利用実態調査**

- ・実施主体：長久手市
- ・実施：2024～2028年度（NーバスOD調査）、2025年度（Nーバスアンケート）、2027年度（計画策定アンケート）
- ・事業内容：Nーバスの路線見直し及び本計画の評価に際して、公共交通の利用状況等を把握するために、公共交通の利用実態調査やアンケート調査を行う。

Nーバスの路線見直し及び公共交通計画の目標の達成状況を把握し評価を行うために下記の調査を行う。

- ・NーバスOD調査（乗降調査）
- ・Nーバス利用者・未利用者への利用実態調査
- ・公共交通に関する市民アンケート調査

調査にあたっては、年齢層や市内の地区による傾向が把握できるように実施するとともに、隣接する市外との移動ニーズも把握する。

実施時期は、NーバスOD調査については毎年、Nーバスの利用実態調査は路線再編前の2025年度、公共交通に関する市民アンケート調査は本計画改定前の2027年度に実施する。

**■基本方針を実現するための取り組みの方向性**

公共交通ネットワークや地域の特性について、小校区別ごとに特色があるが、概ね市の中心部から西部と東部に地域を分けることで、特性や課題の傾向を集約することができる。

基本方針の実現のため、市内全域で取り組みを進めることを前提としているが、西部、東部それぞれの地域特性を踏まえた取り組みの方向性として、以下のA・Bを定めることで、より地域に密着した取り組みを推進し、市内公共交通の魅力向上に努めていきたいと考える。

**地域特性に合わせた取り組みの方向性**

- 【基本方針1より】 A：地域共創による公共交通ネットワーク改善の検討
- 【基本方針2より】 B：利用促進の強化

**【西部地域】**

・基幹的な公共交通路線が集積している地域であることから、「**B 利用促進の強化**」に重きを置き、乗継利便性の向上や立地適正化計画等の市の計画と連携した環境整備、関連機関との連携などを実施して公共交通利用促進を進めていく。

**【東部地域】**

・人口が少なく高齢化が比較的進行している地域であることから、まずは「**A 地域共創による公共交通ネットワーク改善の検討**」に重点的に取り組み、地域に合った公共交通ネットワークの確保について、市民と共に検討を進める。

