

公共交通調査結果概要及び総合連携計画の骨子について

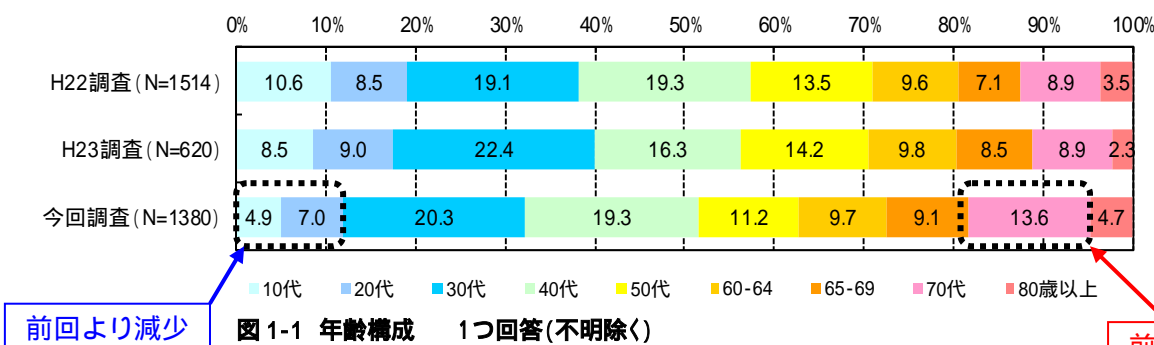
1. 市民アンケート調査の結果概要

1.1 調査票の回収状況

項目	調査項目	備考
配布数	4,000人	無作為抽出 ・ 郵送日 : H25.09.27 ・ 回収期限 : H25.10.15
回収数	1,415人	
回収率	35.4%	参考 前回(H23) : 42.3% 前々回(H22) : 38.5%

1.2 アンケート回答者の構成の比較

- 過去のアンケートと比べて、年齢構成では70歳代の割合がやや大きくなり、若年層の回答が少なくなった傾向にある。職業構成も同様の傾向を示し、やや無職の割合が多くなり、学生の割合が減っている。
- 性別、免許及び自動車保有状況の構成に大きな違いはない。



前回より減少

前回より増加

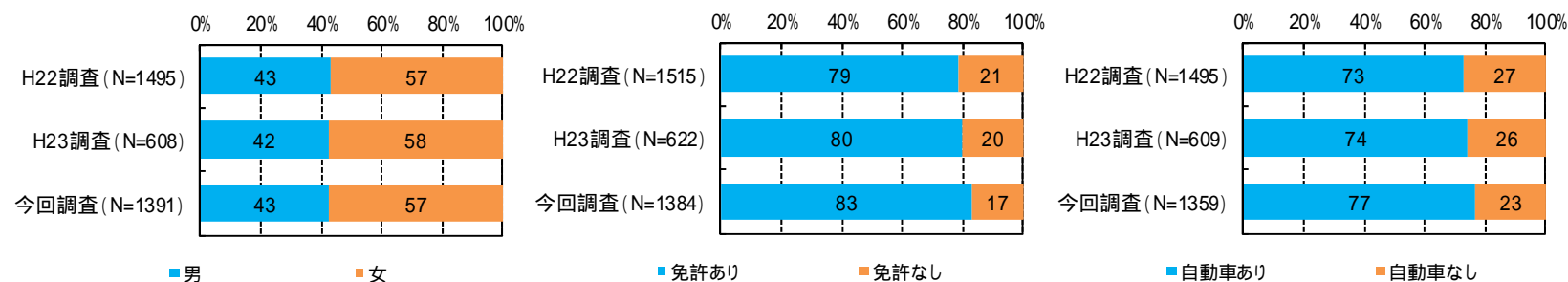
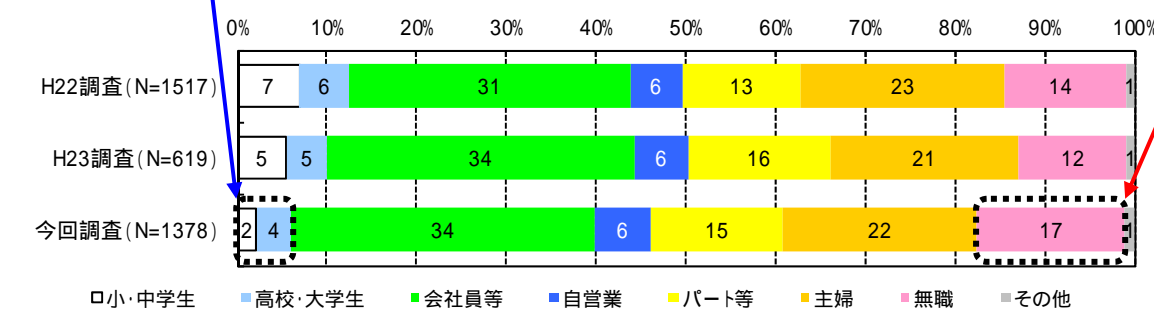


図 1-3 性別、免許保有及び自動車保有状況の構成 1つ回答(不明除く)

1.3 公共交通の利用実態

(1) N-バス

- 「利用している」という回答はH22調査よりも増えており、回答者全体の約23%を占める。
- 利用頻度は、H22調査よりも週5日以上から月に1~2回までを合わせた割合が増えている。
- 利用目的は、通勤・通学以外の日中の移動に関する目的が多くなっている。
- 利用路線は、藤が丘線と中央循環線の利用が多くなっている。

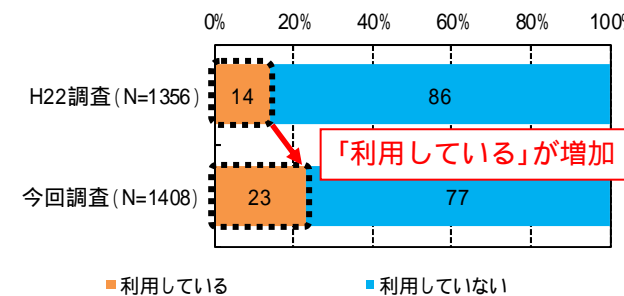


図 1-4 利用の有無(N-バス) 1つ回答(不明除く)

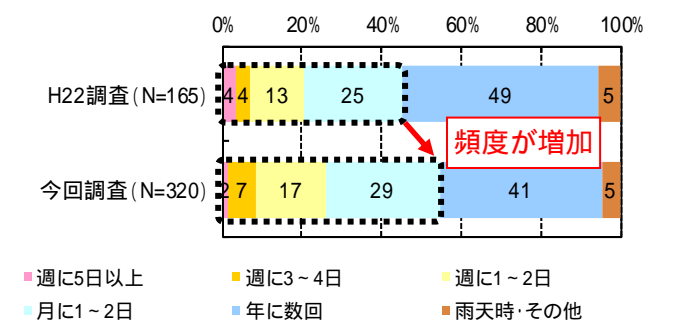


図 1-5 利用頻度(N-バス) 1つ回答(不明除く)

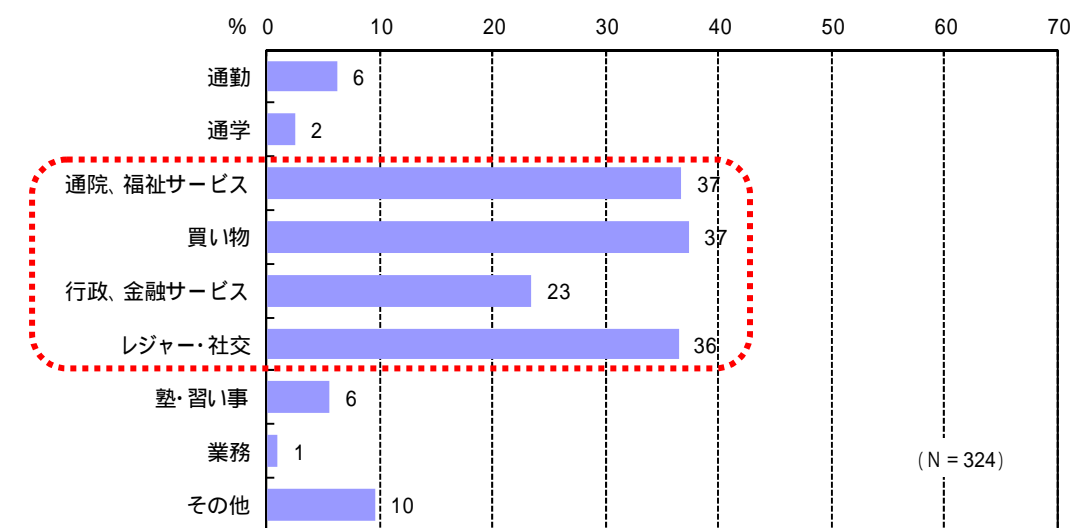


図 1-6 利用目的(N-バス) 複数回答

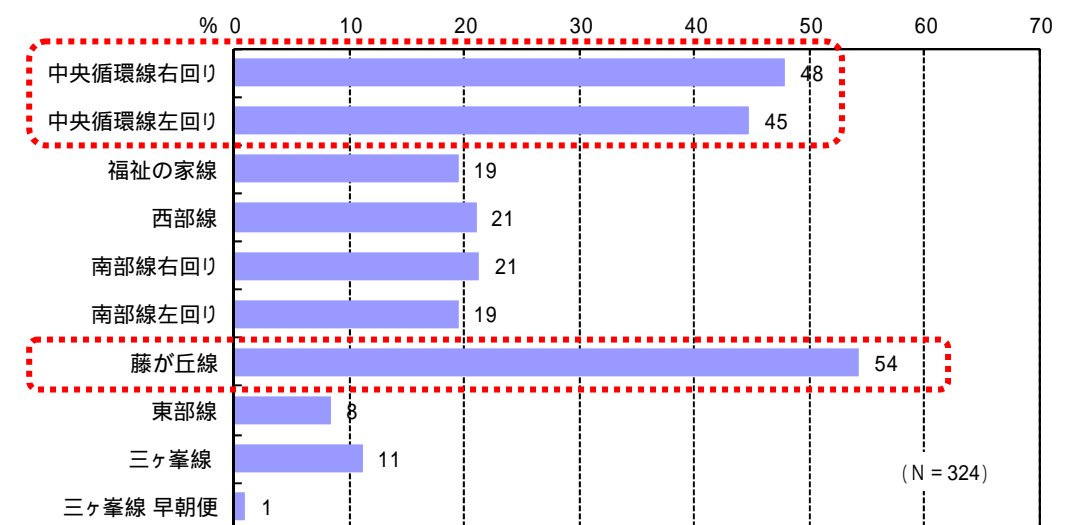


図 1-7 利用路線(N-バス) 複数回答

(2) 名鉄バス

- 「利用している」という回答はH22調査とほぼ同じであり、回答者全体の約32%を占める。
- 利用頻度は、H22調査と大きな変化ない。
- 利用目的は、レジャー・社交、買い物目的の利用が多くなっている。
- 利用路線は、瀬戸方面と長久手車庫方面の利用が多くなっている。

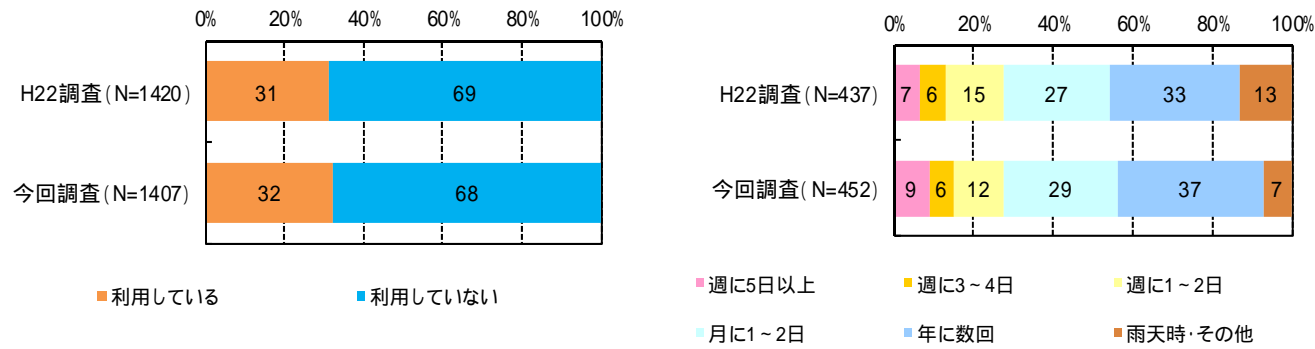


図 1-8 利用の有無(名鉄バス) 1つ回答(不明除く)

図 1-9 利用頻度(名鉄バス) 1つ回答(不明除く)

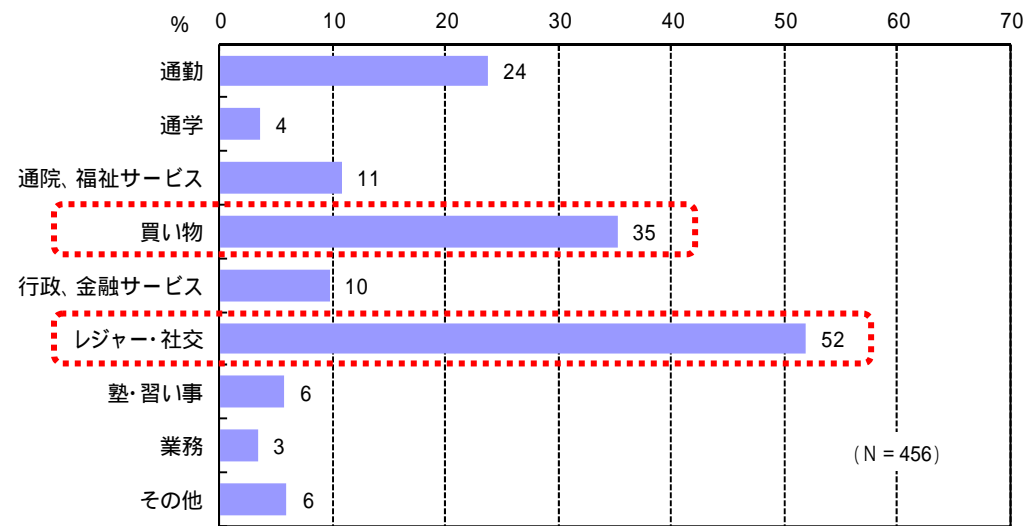


図 1-10 利用目的(名鉄バス) 複数回答

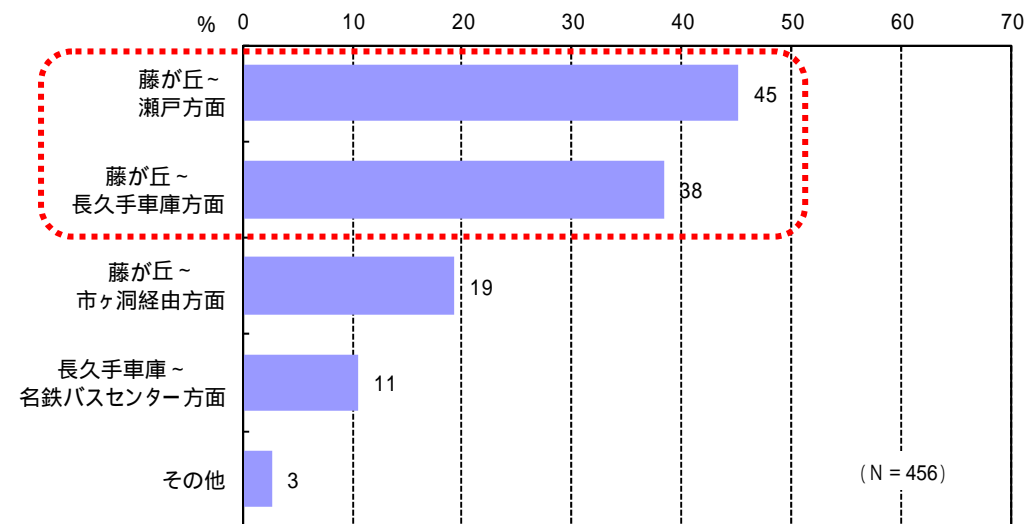


図 1-11 利用路線(名鉄バス) 複数回答

(3) リニモ

- 「利用している」という回答はH22調査とほぼ同じであり、回答者全体の約52%を占める。
- 利用頻度は、H22調査と大きな変化ない。
- 利用目的は、レジャー・社交、買い物目的の利用が多くなっている。
- 利用駅は、藤が丘～杵ヶ池公園駅の利用が多くなっている。

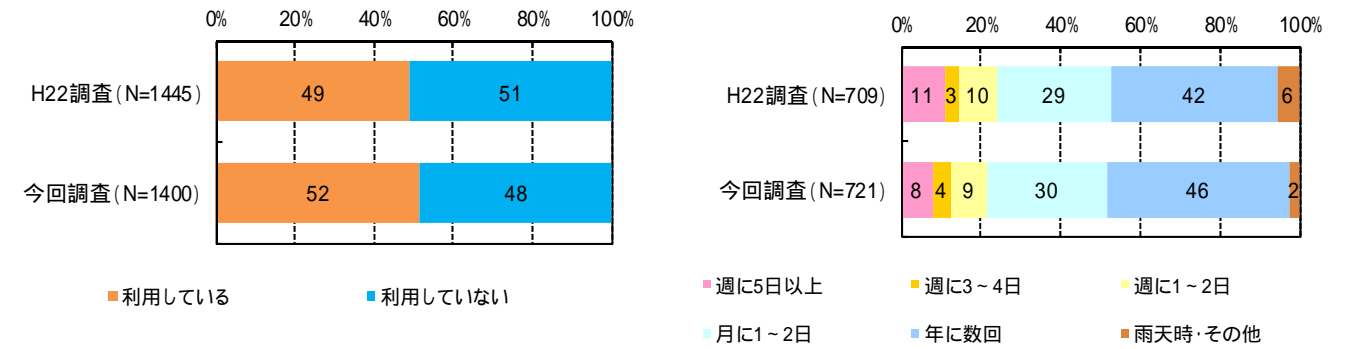


図 1-12 利用の有無(リニモ) 1つ回答(不明除く)

図 1-13 利用頻度(リニモ) 1つ回答(不明除く)

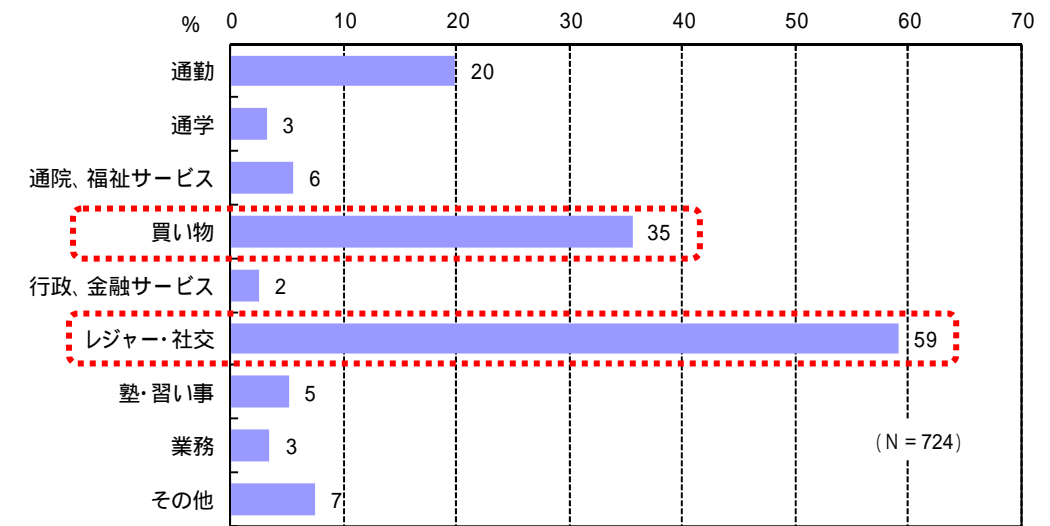


図 1-14 利用目的(リニモ) 複数回答

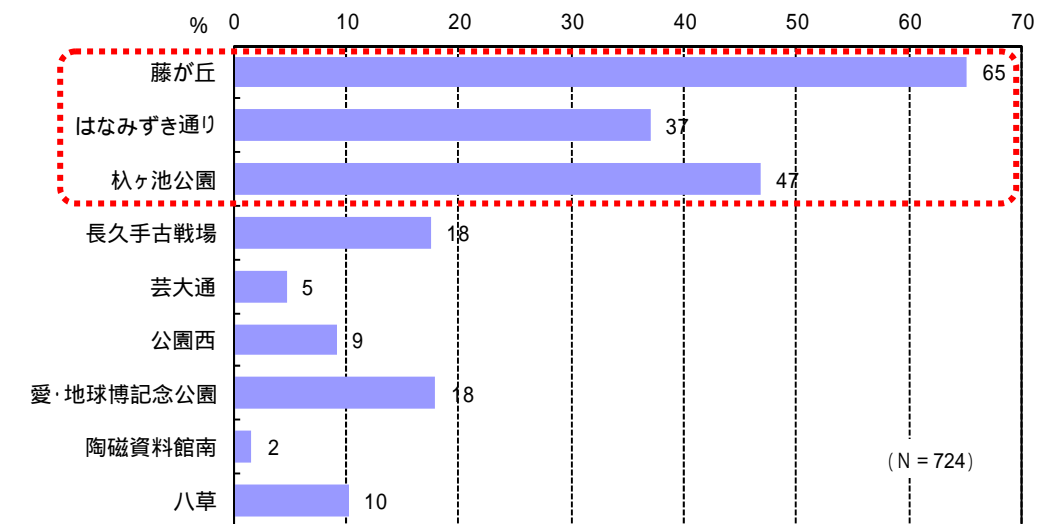


図 1-15 利用駅(リニモ) 複数回答

(4) 各公共交通の利用理由と未利用の理由

利用理由

- 各交通手段共通の傾向として、「移動したルートと合っている」「自宅から駅・バス停が近い」「行き先近くに駅・バス停がある」の割合が高くなっている。また、「他に利用できる交通手段がない」との回答は、H22 調査と比べて、減少割合が大きくなっている。
- N - バスは「運賃が安い」が最も高く、「他人の送迎に頼らないようにしている」は、他の交通手段と比べると高くなっている。

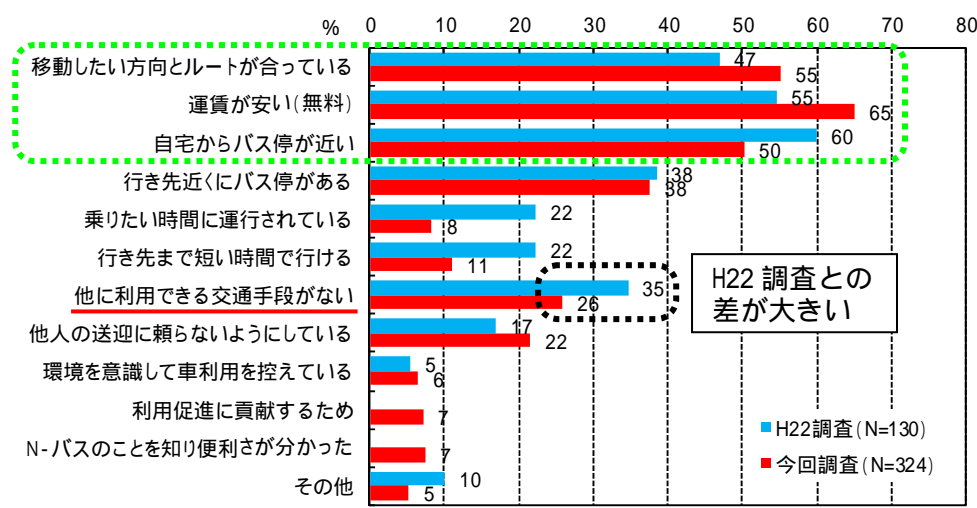


図 1-16 利用理由(N - バス) 複数回答

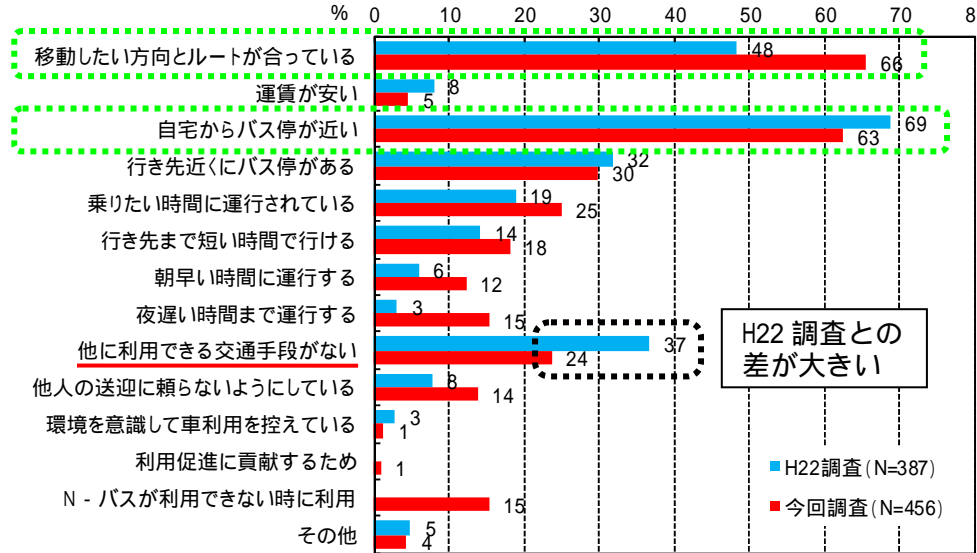


図 1-17 利用理由(名鉄バス) 複数回答

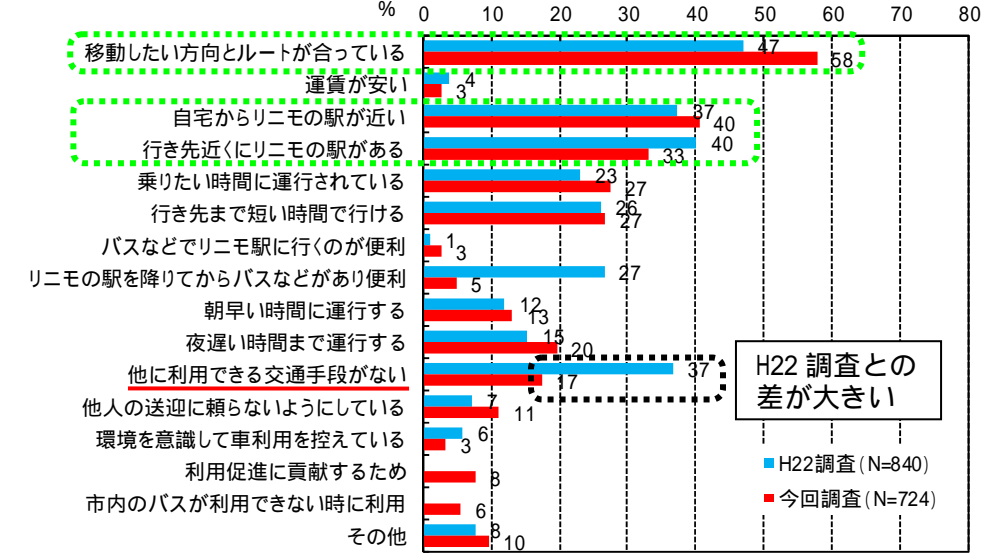


図 1-18 利用理由(リノモ) 複数回答

未利用理由

- 各交通手段共通の傾向として、「車の方が便利」の割合が最も高くなっている。
- N - バスでは「運行本数が少ない」理由が次いで多く、「行く必要があるところ・行けたらいいと思うところに行けない」「乗換えが不便」「バスがどのように走っているか知らない」「徒歩や自転車で行ける距離だから」との理由も多くなっている。
- 名鉄バスでは「行く必要があるところに行けない」「運賃が高い」「バスがどのように走っているか知らない」「徒歩や自転車で行ける距離だから」の理由が、ほぼ同じ割合で次いで多くなっている。
- リノモでは「最寄り駅が遠い」理由が次いで多く、「行く必要があるところに行けない」「運賃が高い」の理由も多くなっている。

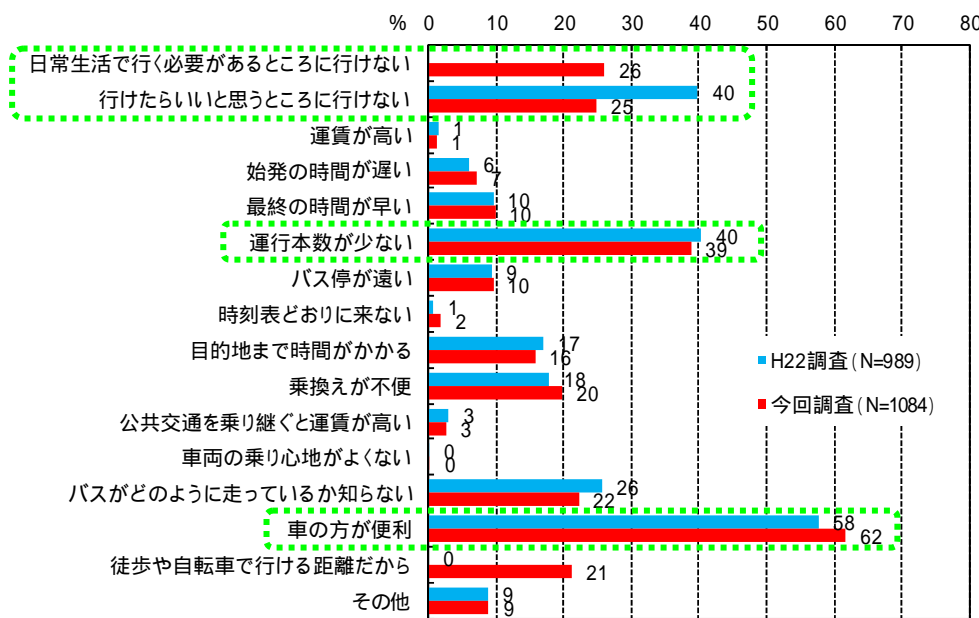


図 1-19 未利用理由(N - バス) 複数回答

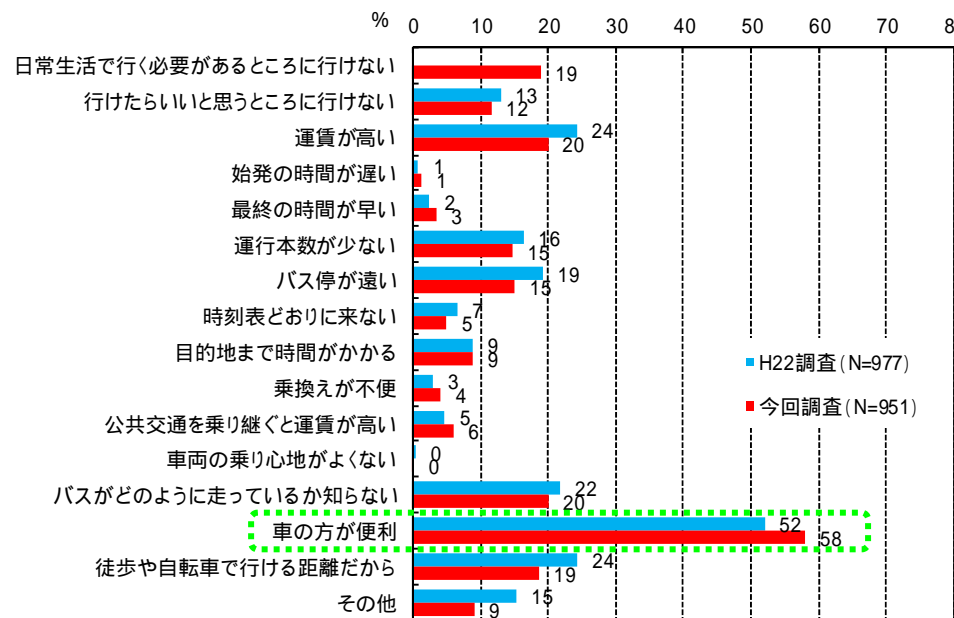


図 1-20 未利用理由(名鉄バス) 複数回答

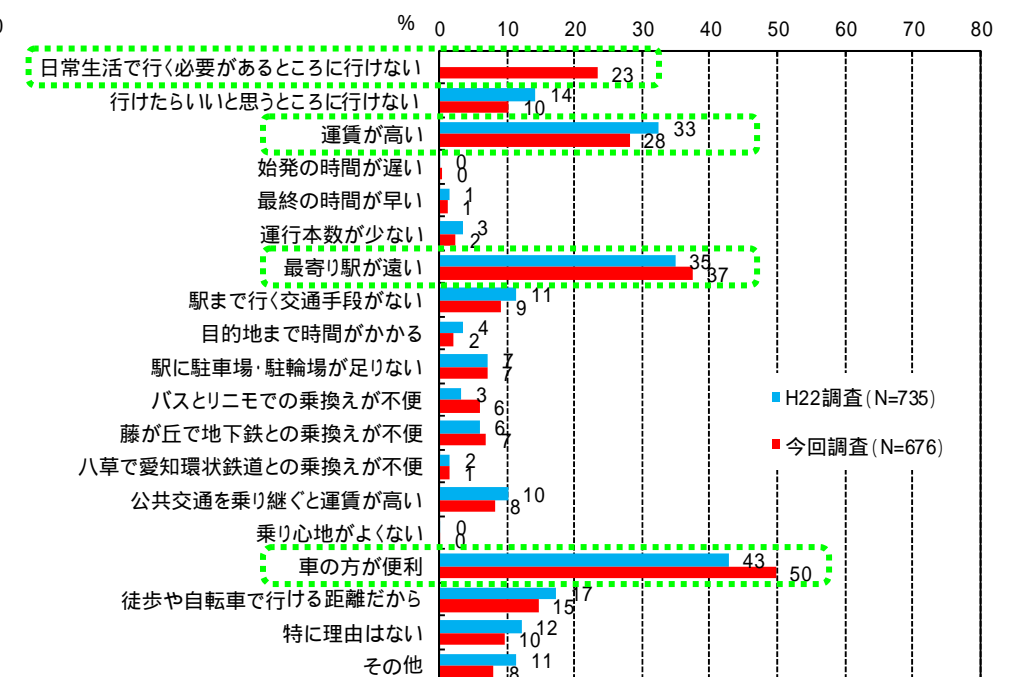


図 1-21 未利用理由(リノモ) 複数回答

1.4 移動ニーズ

(1) よく行く場所(施設)

- N - バス利用者は、市役所、藤が丘、愛知医大が上位を占めている。名古屋市内も藤が丘経由と考えれば、市役所と藤が丘が突出している。
- 名鉄バス利用者は、大半が藤が丘と名古屋市内となっている。
- リニモ利用者は、藤が丘と名古屋市内が多いほか、リニモ駅に近接するモリコロパークやアピタの集客施設の利用も目立っている。

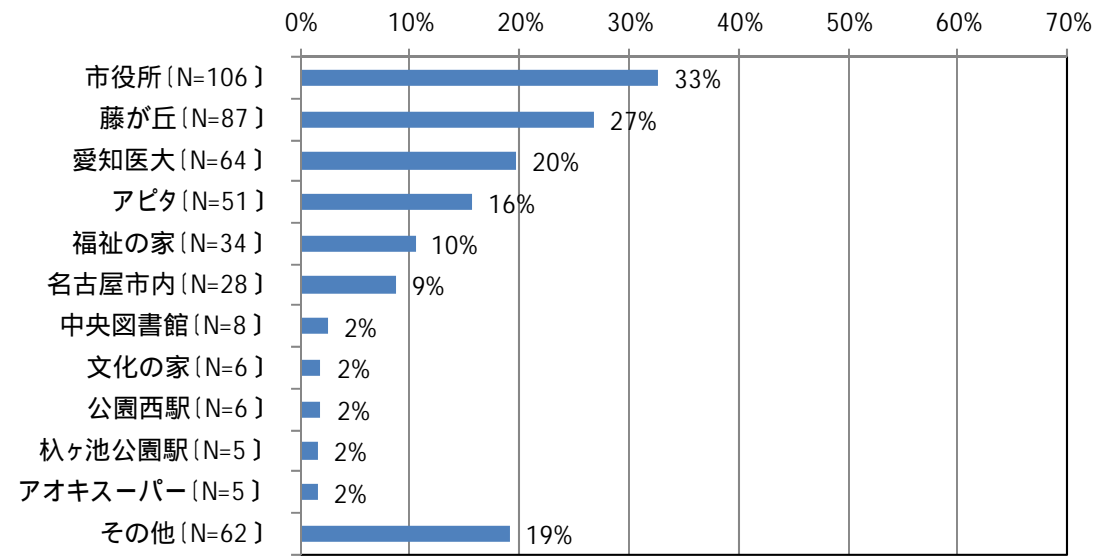


図 1-22 N - バスでよく行く場所(施設名) 2つまで回答

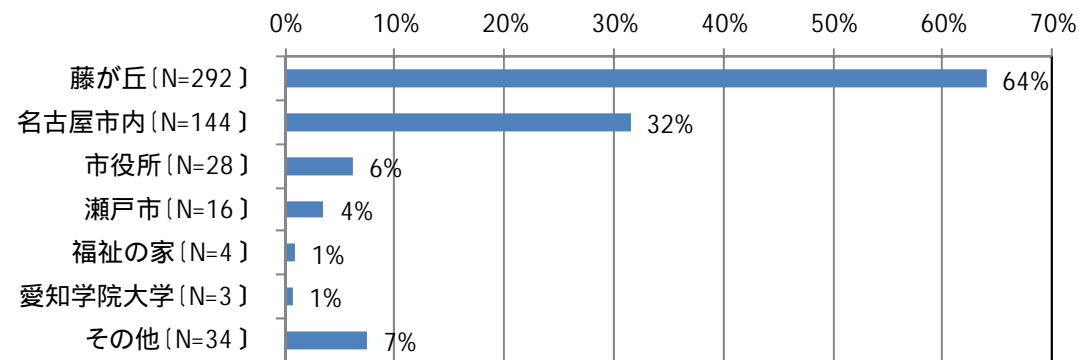


図 1-23 名鉄バスでよく行く場所(施設名) 2つまで回答

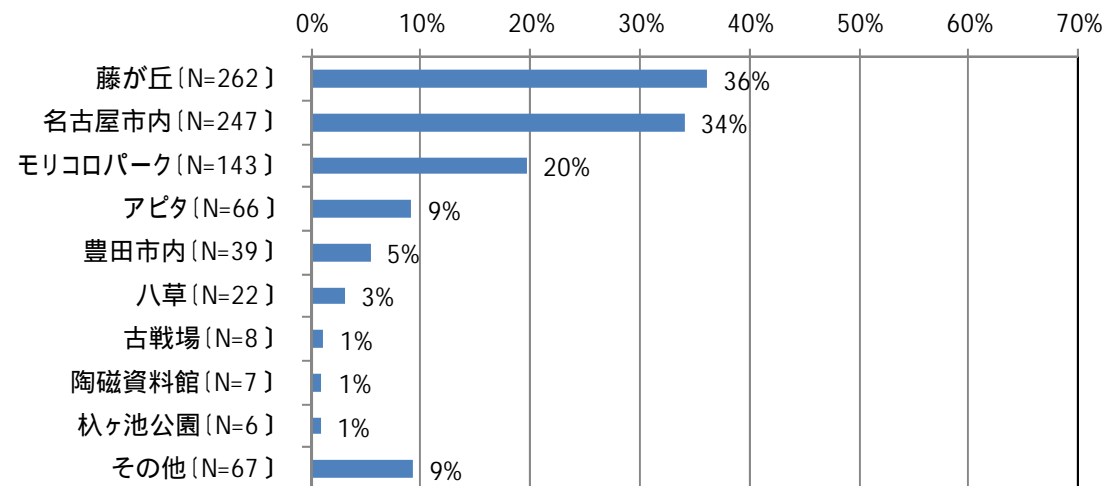


図 1-24 リニモでよく行く場所(施設名) 2つまで回答

(2) 行くことが欠かせない場所(市内)

- 個別施設ではアピタが最も多く、上位には食品系のスーパーが占める。
- その一方で、具体的な施設名の記載はないが、病院や食品スーパーを挙げる回答が目立ったため、取り上げた。路線網やバス停の設置の際に配慮することが必要と考えられる。

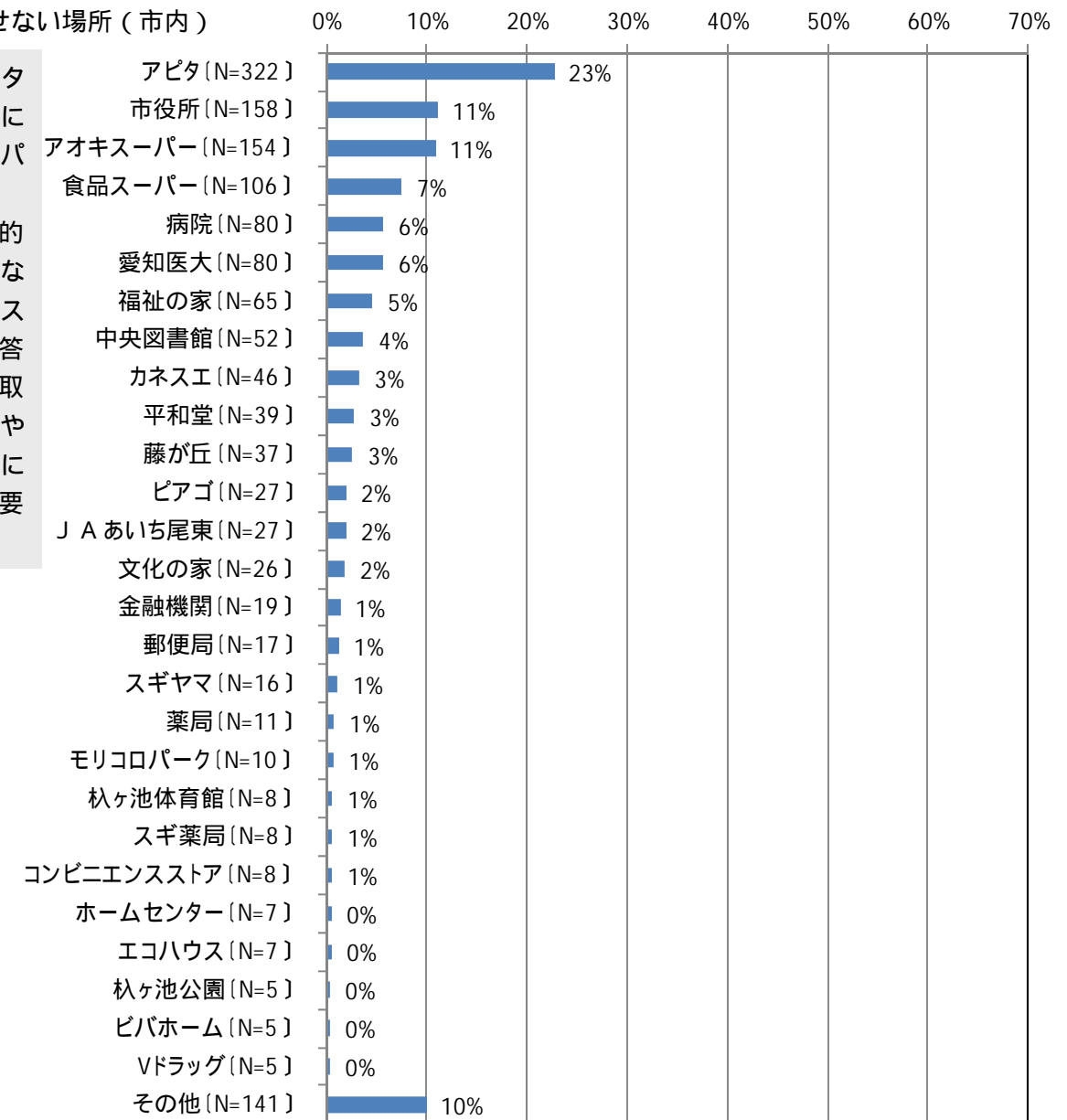


図 1-25 市内で日常生活を送るために、行くことが欠かせない場所や施設 2つまで回答

(3) 公共交通で行けるようになって欲しい場所(市内)

- 挙げられた施設は、現在も公共交通で行くことが可能であるが、乗り換えずに行くことを希望する回答も散見された。
- 回答者の居住地を把握し、公共交通ネットワークの検討に活かす必要がある。

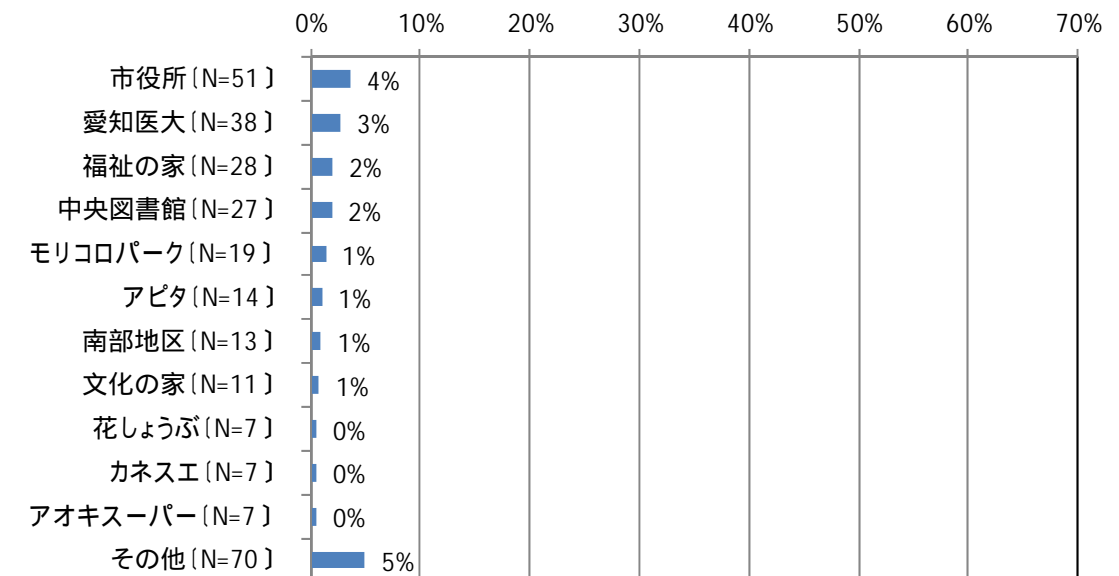


図 1-26 今後、公共交通で行けるようになって欲しい場所や施設 2つまで回答

(4) 名古屋市を除く周辺市町へのニーズ

- 市民がよく行く周辺市町は、日進市が多くなっている。
- その一方で、公共交通で行けるようになって欲しい周辺市町の割合は半分以下になり、ニーズは少ない。南北方向の公共交通網が十分でないことと、利用交通手段の大半が自動車であることが影響している可能性がある。
- 利用目的の多くは、買い物やレジャー・社交などの自由目的が多く、行く頻度は週1～2回や月1～2回が多い。また、周辺市町の中で、豊田市については通勤目的が多いことが特徴となっており、行く頻度も週5日以上が他市と比べて多い。

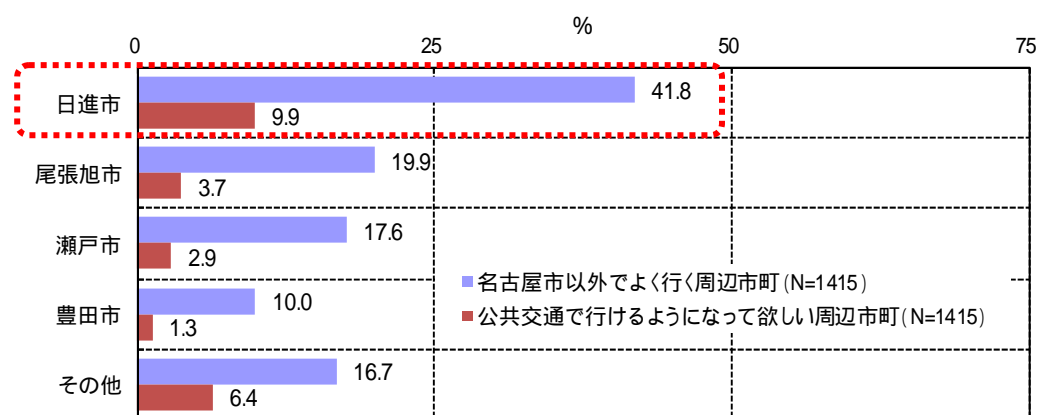


図 1-27 よく行く隣接市町(名古屋市除く) 2つまで回答

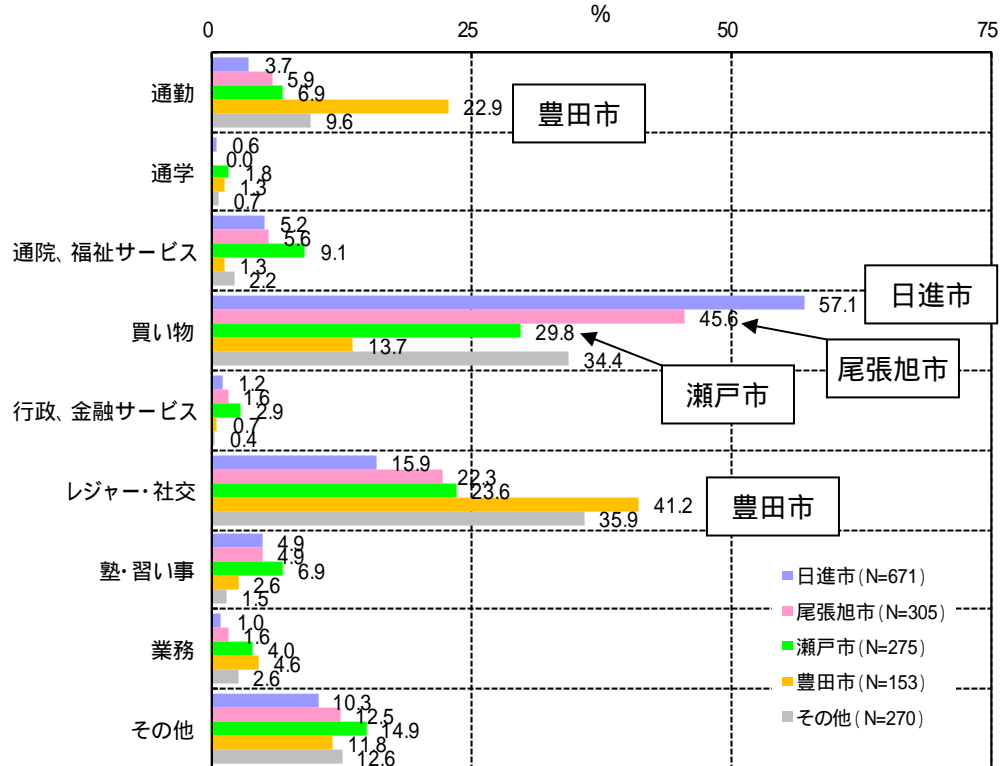


図 1-28 利用目的 複数回答

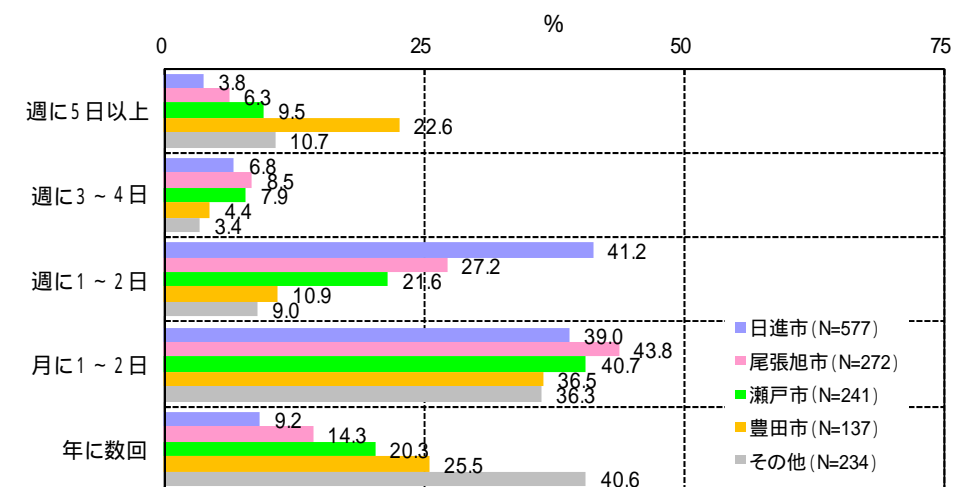


図 1-29 行く頻度 1つ回答(不明除く)

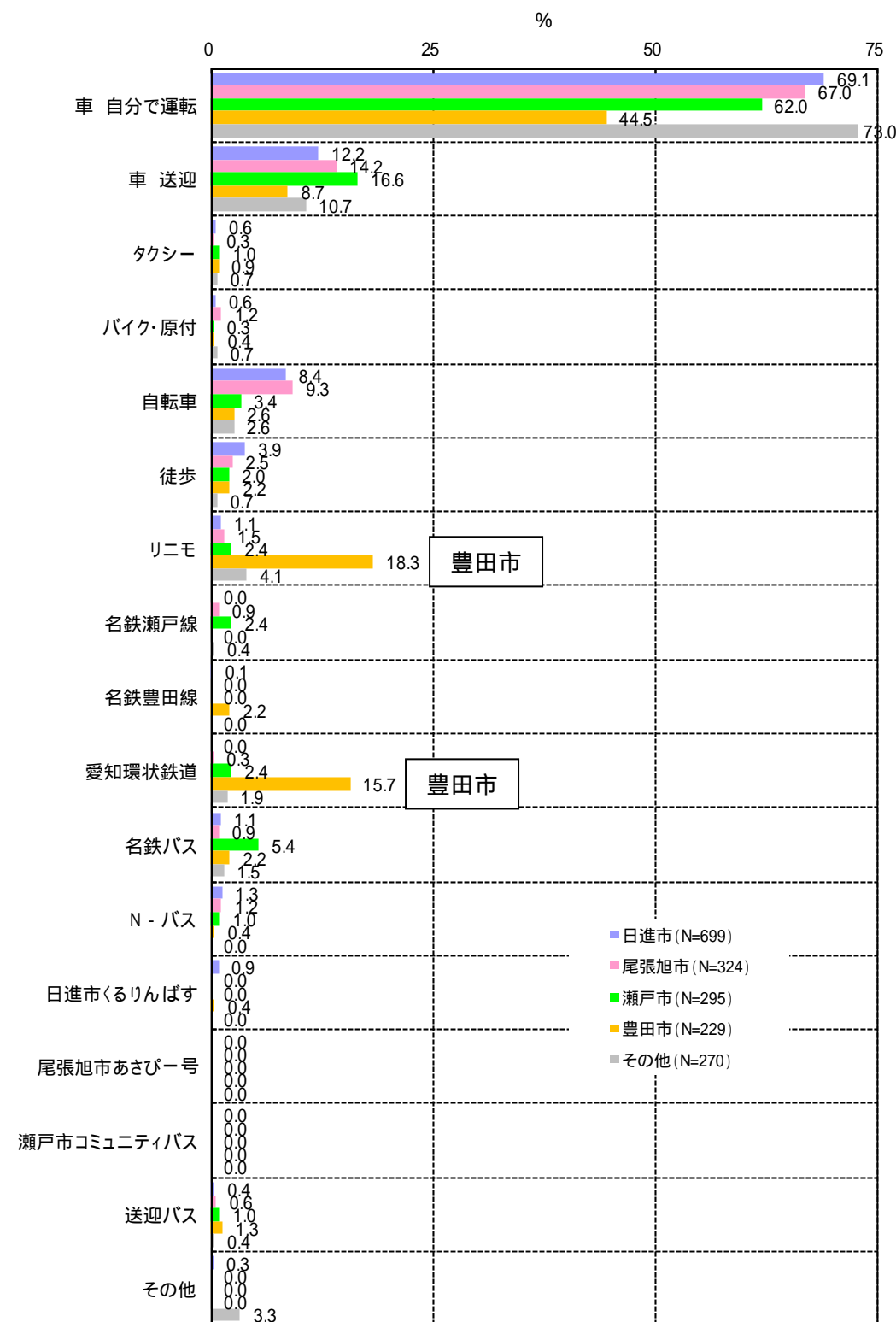


図 1-30 利用交通手段 複数回答

1.5 連携計画の評価に関わる結果概要

(1) 公共交通の推進度

- 平成 23 年度の調査時点と比べて、全体として「進んでいない」という回答割合が、増えている傾向にある。
- N - バス、名鉄バス、リニモ、市全体の中で比べると、「進んでいない」という回答割合が低いのは、リニモとなっている。

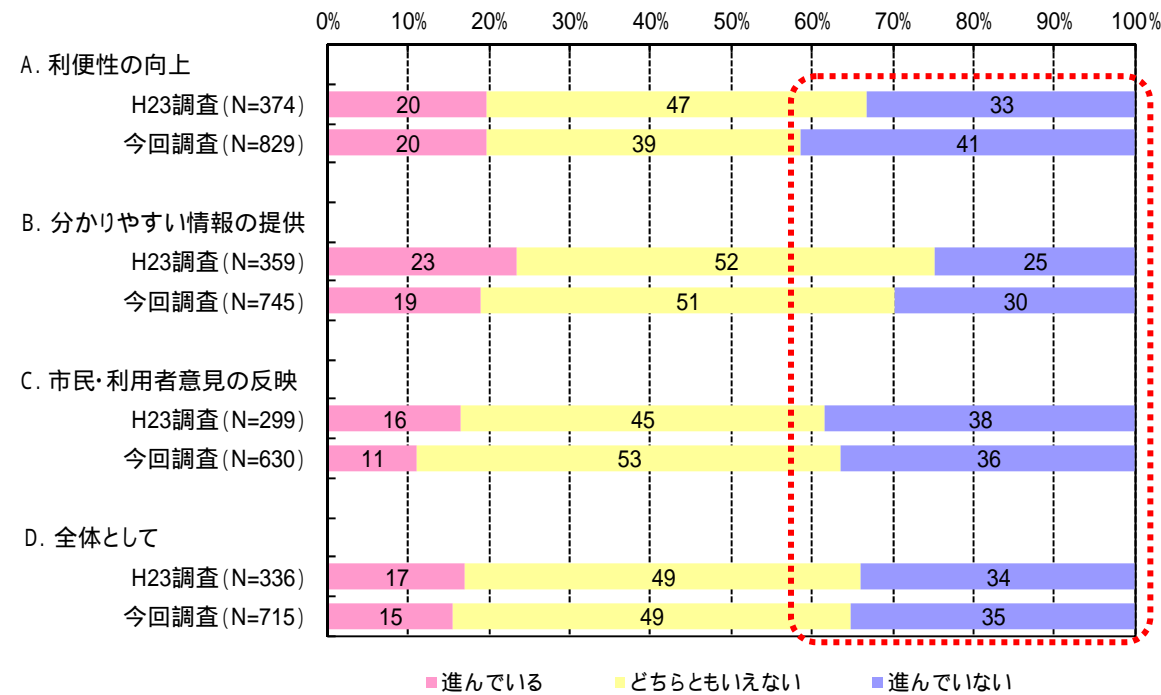


図 1-31 公共交通の推進度(N - バス) 各1つ回答(不明除く)

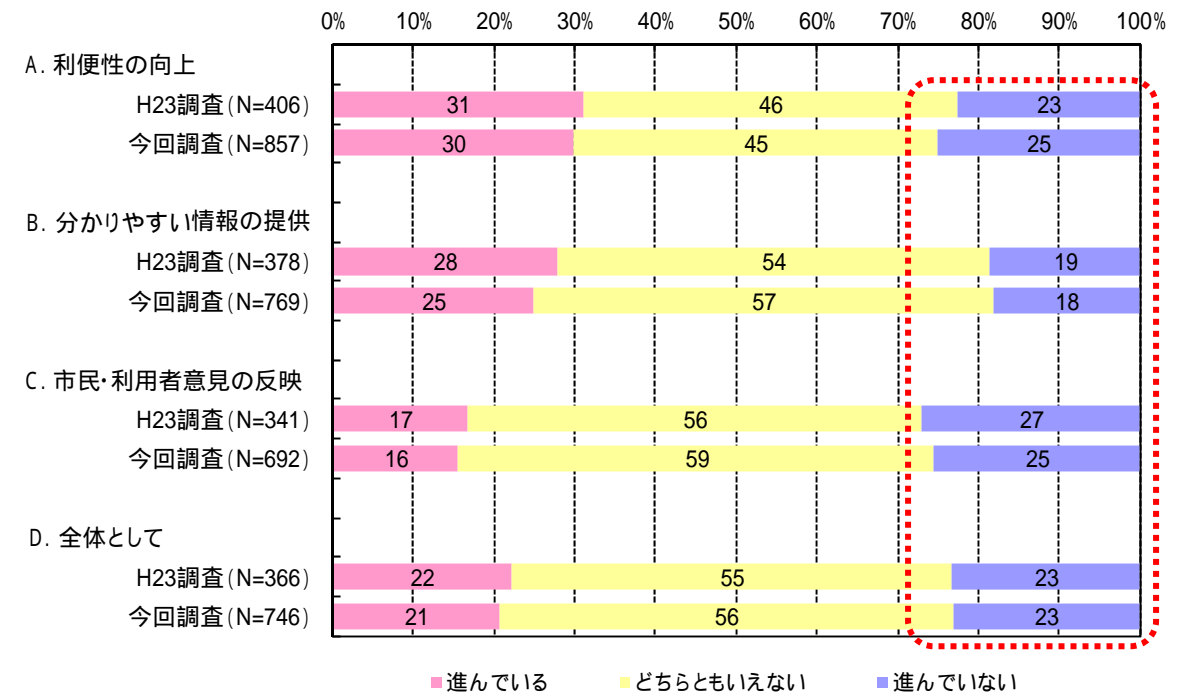


図 1-33 公共交通の推進度(リニモ) 各1つ回答(不明除く)

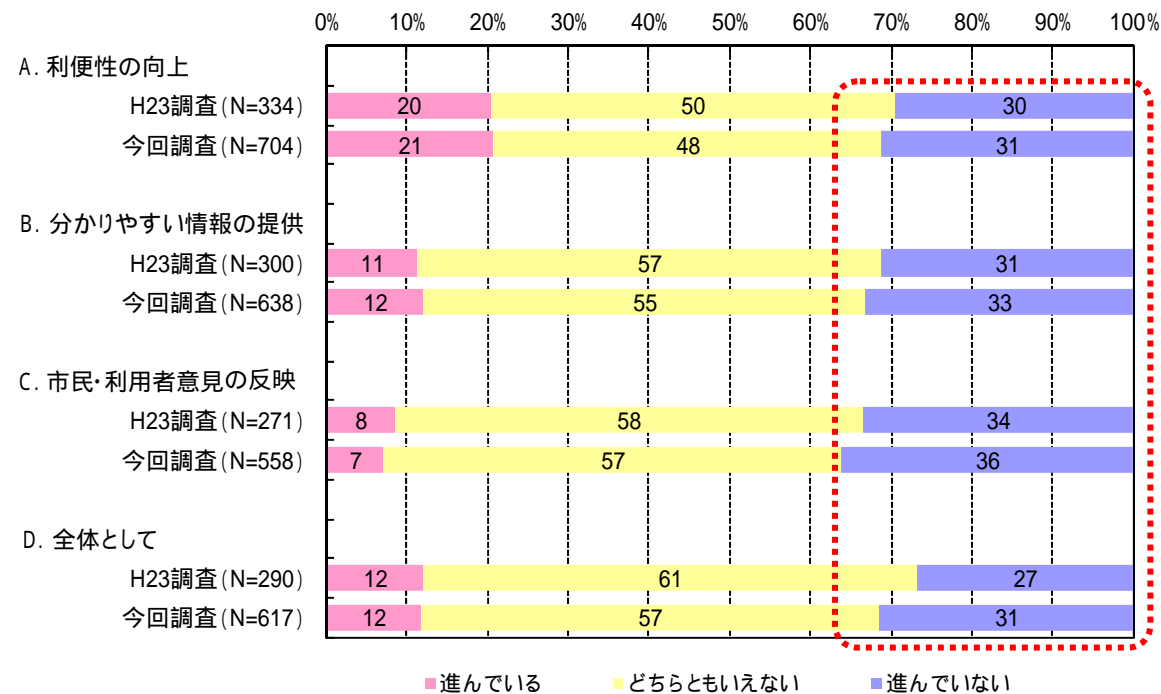


図 1-32 公共交通の推進度(名鉄バス) 各1つ回答(不明除く)

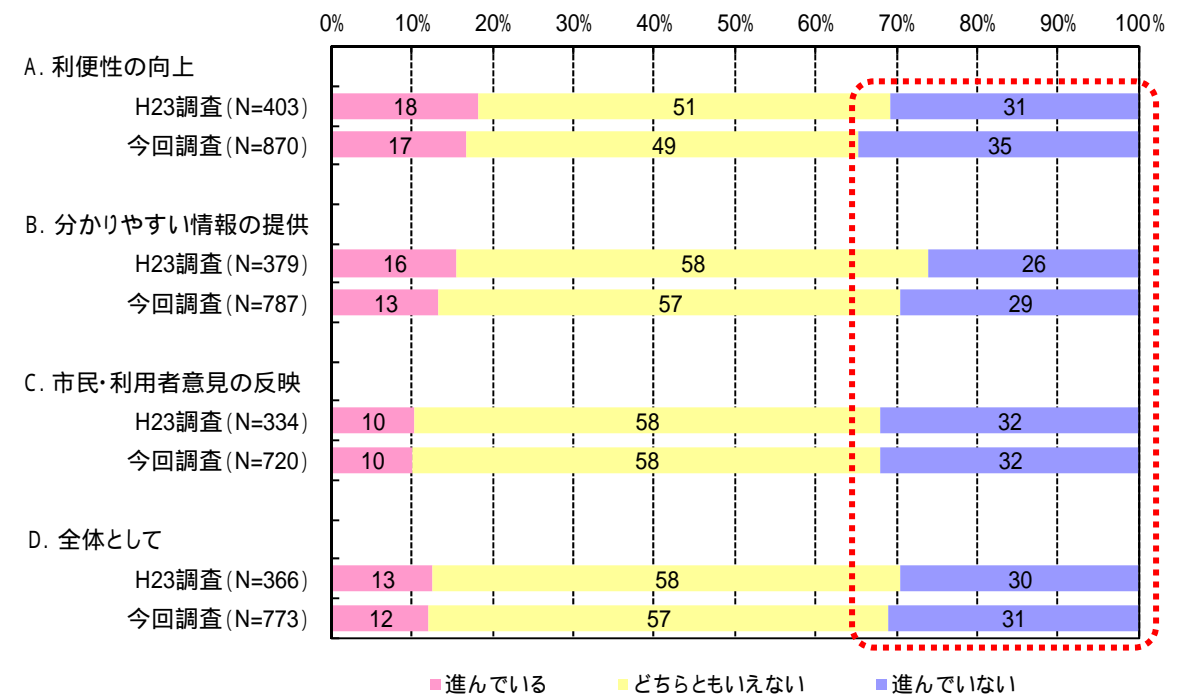


図 1-34 公共交通の推進度(市全体) 各1つ回答(不明除く)

公共交通の推進度に関する集計の参考データ（公共交通利用者・非利用者別の推計）

- 交通手段ごとの利用者と非利用者に分けて、推進度の回答を分けた結果、公共交通利用者の方が公共交通非利用者よりも、「進んでいない」という回答割合が低くなっている。
- 特にリニモでは、利用者と非利用者の差が大きくなっている。

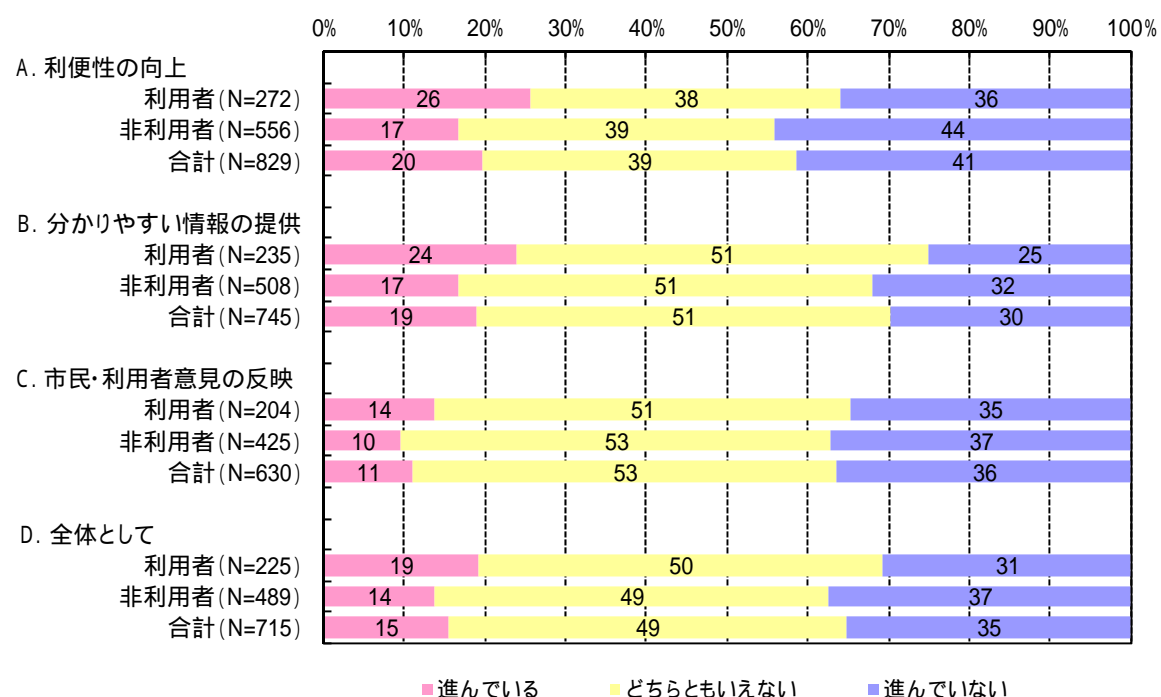


図 1-35 公共交通の推進度(N - バス利用者・非利用者別) 各1つ回答(不明除く)

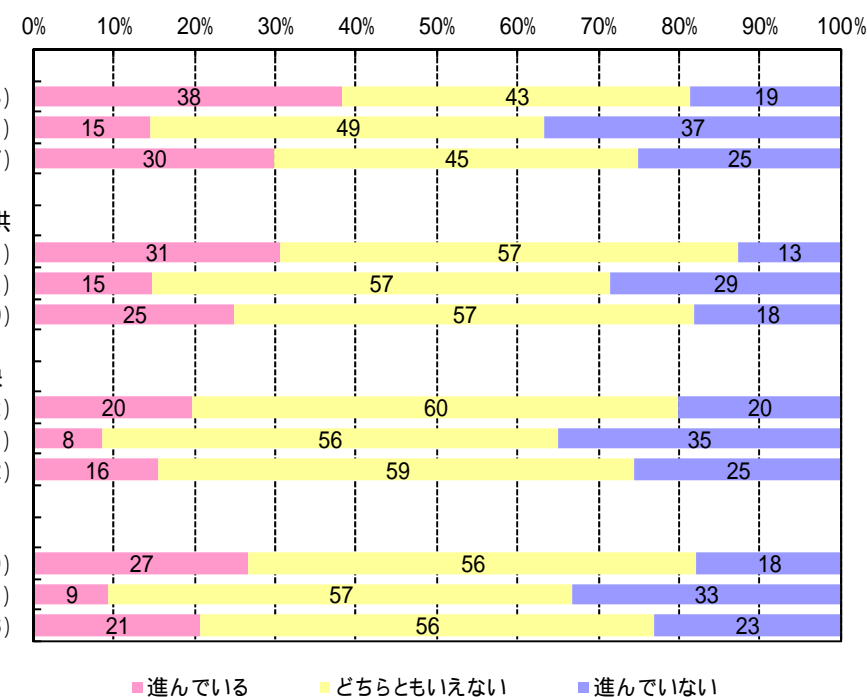


図 1-37 公共交通の推進度(リニモ利用者・非利用者別) 各1つ回答(不明除く)

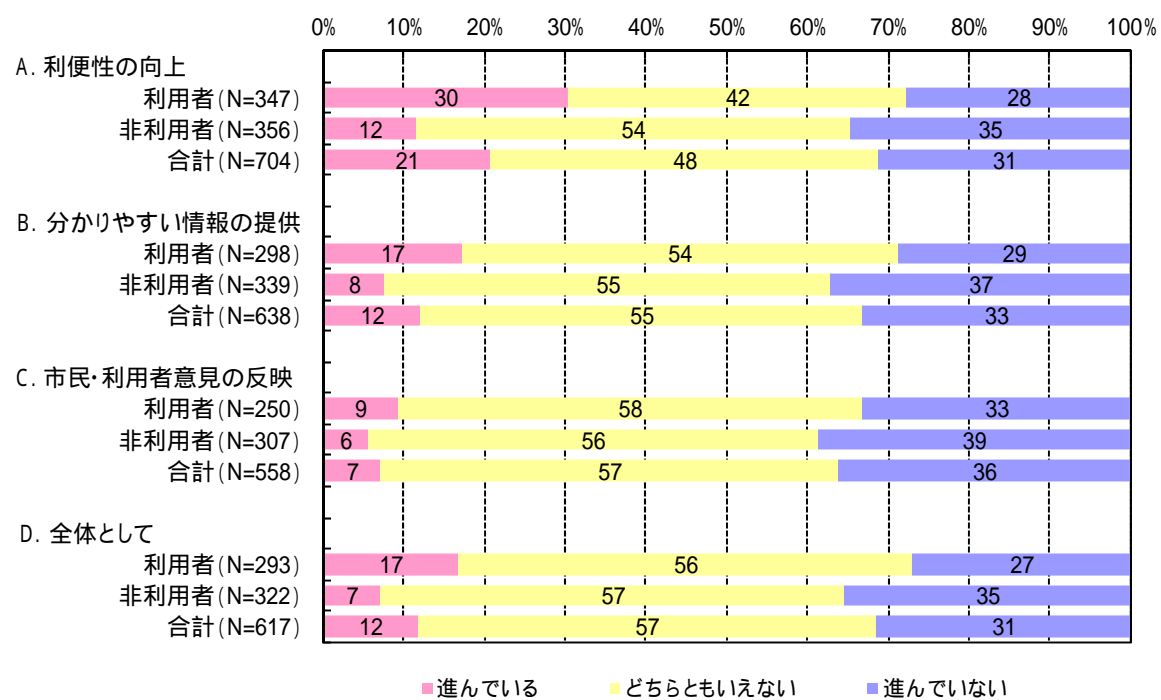


図 1-36 公共交通の推進度(名鉄バス利用者・非利用者別) 各1つ回答(不明除く)

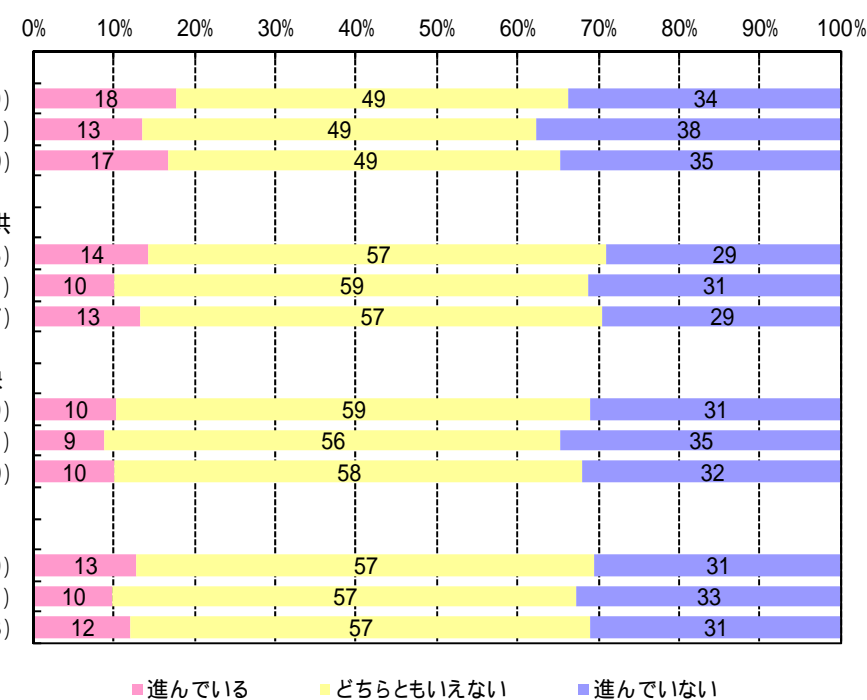


図 1-38 公共交通の推進度(市全体:公共交通利用者・非利用者別) 各1つ回答(不明除く)

(2) 公共交通の利用回数

- 昨年と比べた公共交通の利用回数の増減は、N - バス、名鉄バス、リニモの利用者は「少し減った・減った」の合計割合よりも、「増えた・少し増えた」の合計割合の方が大きくなっている。市全体では、「増えた・少し増えた」と「少し減った・減った」の割合はほぼ同じとなっている。
- その一方で、利用増加の理由は「目的地が変わった」「家族や他人の送迎に頼れなくなった」という外的な理由が多くなっている。また、利用減少の理由ではリニモ以外では「公共交通が不便になった」という理由が最も高くなっている。リニモについては、「目的地が変わった」という理由が最も多くなっている。

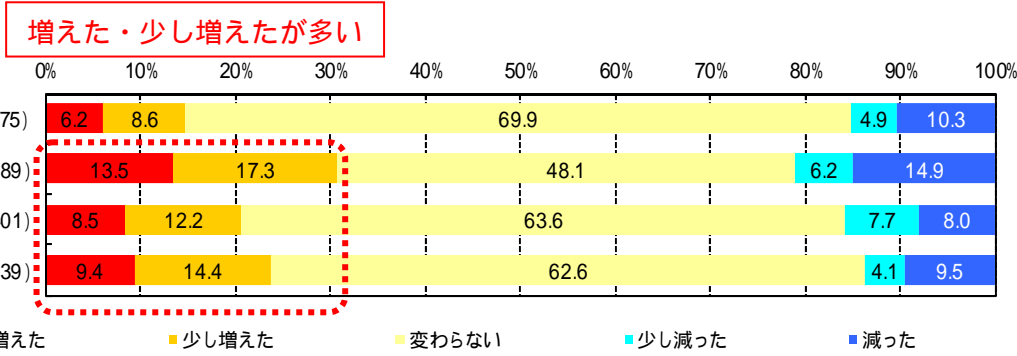


図 1-39 昨年度と比べた公共交通の利用回数の増減 各1つ回答(不明除く)

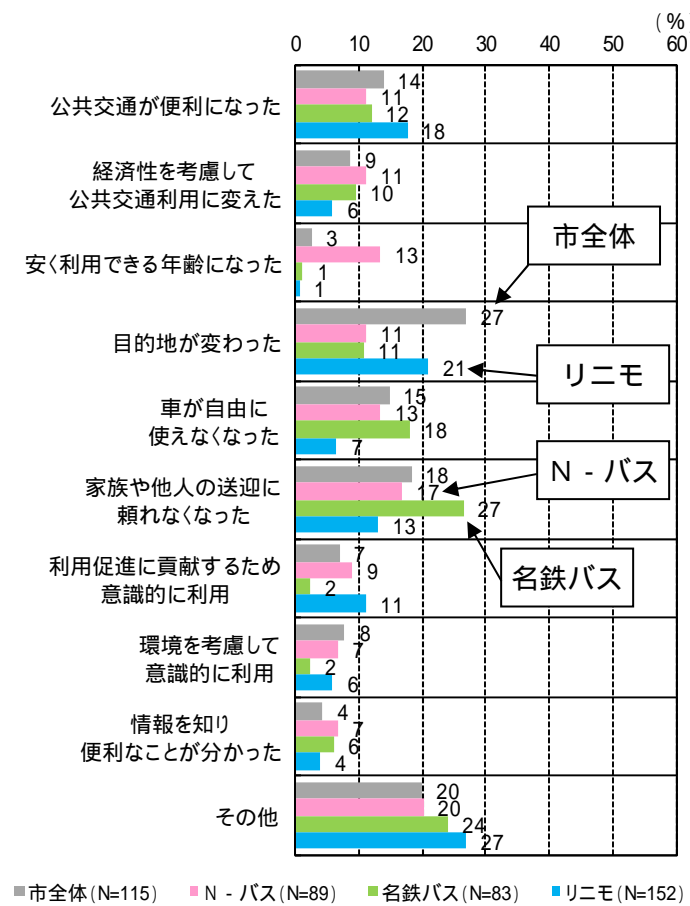


図 1-40 公共交通の利用増加の理由 複数回答

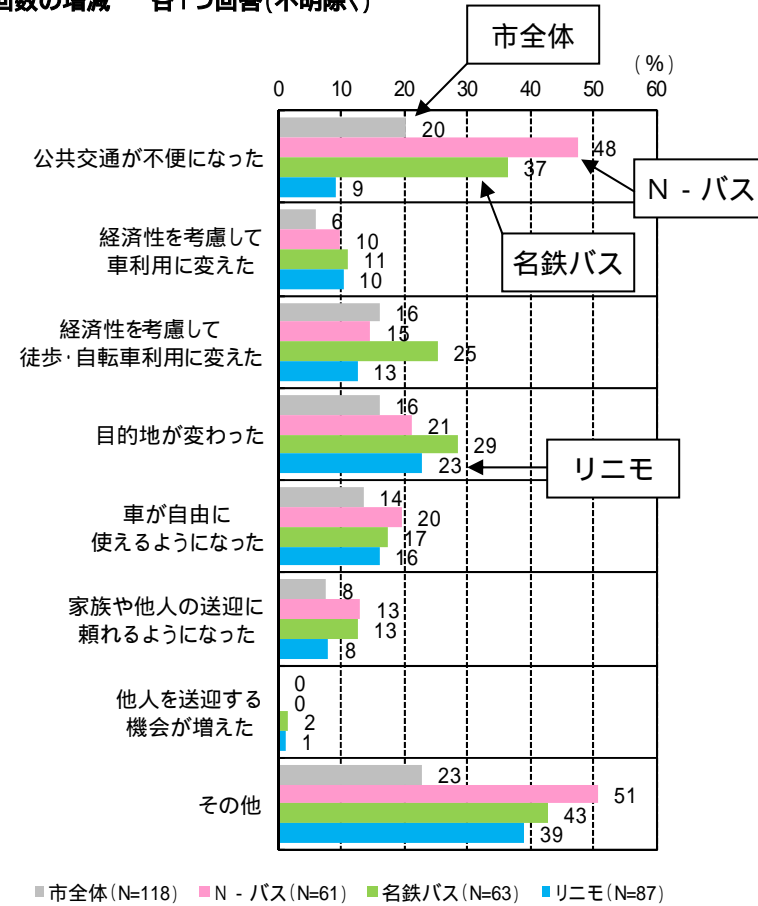


図 1-41 公共交通の利用減少の理由 複数回答

- 自家用車の利用回数は、公共交通利用者・非利用者ともに「増えた・少し増えた」の合計割合の方が大きくなっており、公共交通利用者としても自家用車と使い分けている結果と考えられる。

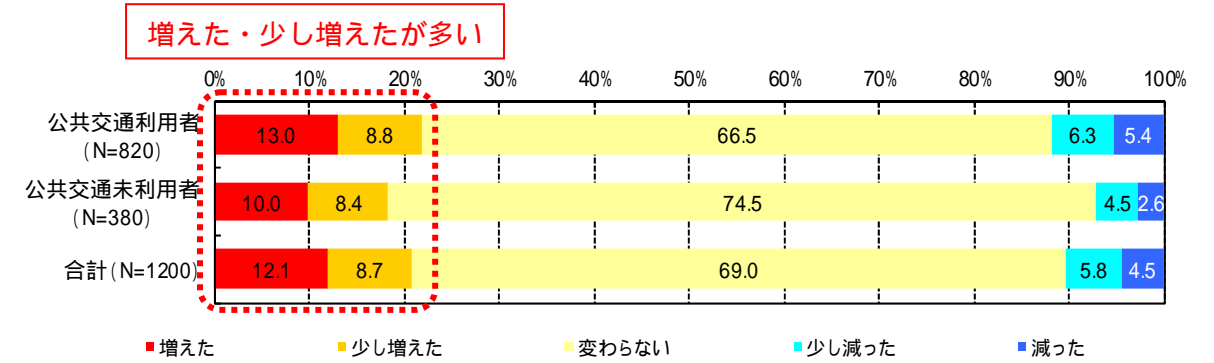


図 1-42 昨年度と比べた自家用車の利用回数の増減 1つ回答(不明除く)

(3) 地域公共交通総合連携計画の認知度と各事業の満足度・重要度

- 過去のアンケートと比べた地域公共交通総合連携計画（以降、連携計画と略す）の認知度は、今回調査では低くなっている。

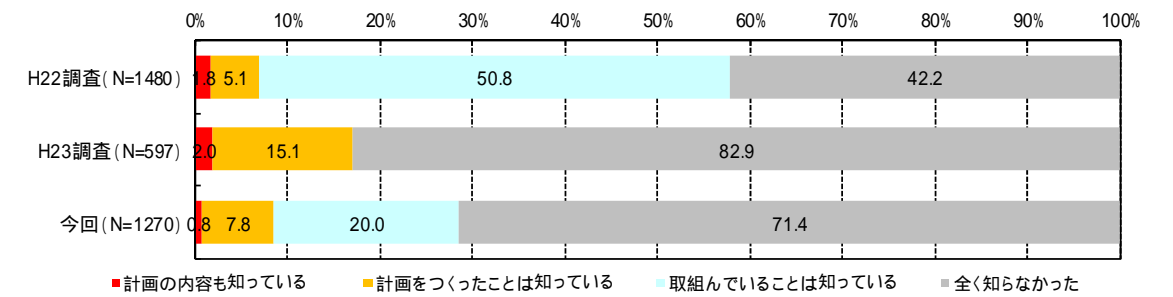


図 1-43 連携計画の認知度 1つ回答(不明除く)

- 過去のアンケートと比べると、N - バスに取組に関する満足度はほぼ同等かやや低くなっているが、～の利用促進の取組に関する満足度はH22調査時点より高くなっている。
- 重要度は、「N - バスのサービス」が最も高く、H22調査時点との差も大きくなっている。また、「共通の運賃支払システム」と「公共交通情報マップ」もH22調査時点より重要度が増している。

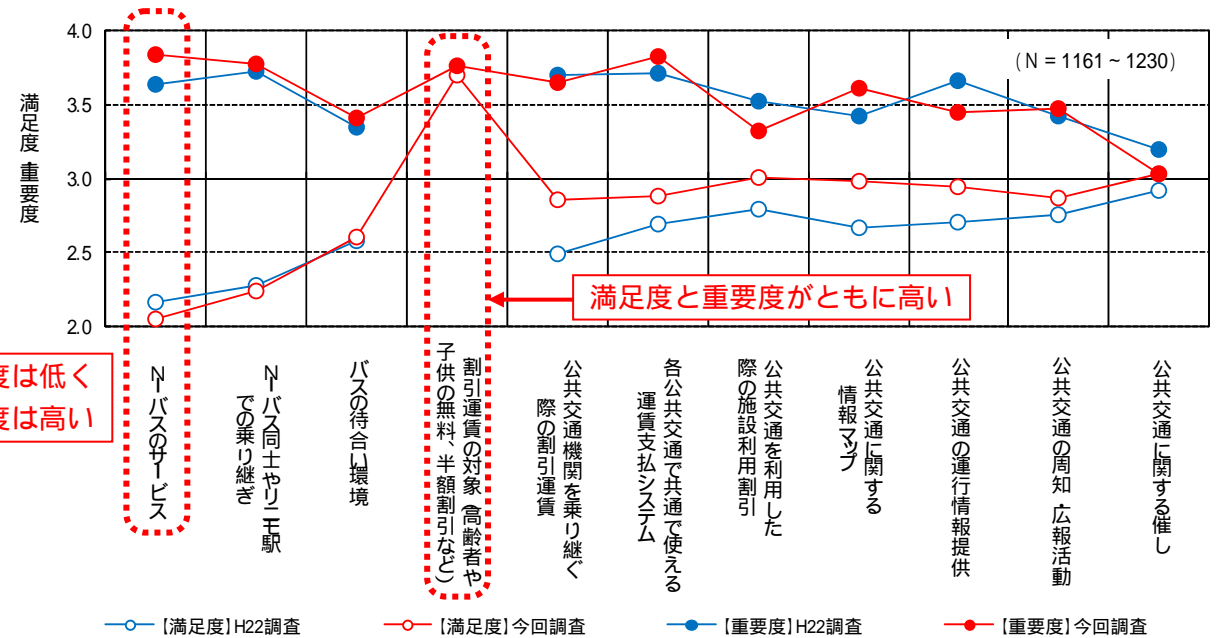


図 1-44 連携計画の各事業の満足度と重要度 各1つ回答(不明除く)

5段階評価：満足・重要5点～不満・重要でない1点として、回答者数あたりの平均点として数値化して表現

1.6 周知や情報入手に関する実態

(1) 利用促進活動の認知状況と効果

- 認知状況については、「市内公共交通の路線図や時刻表」は、連携計画策定前から取り組んでいたことから認知が進んでいる。一方で、昨年からはじめた「かわら版」は、認知度が低い。
- 効果については、項目 ~ の紙媒体の情報の「役に立った・少し役に立った」を合わせた割合が7割を超えるのに加えて、の「市ホームページでの情報公開」も7割を超えている。

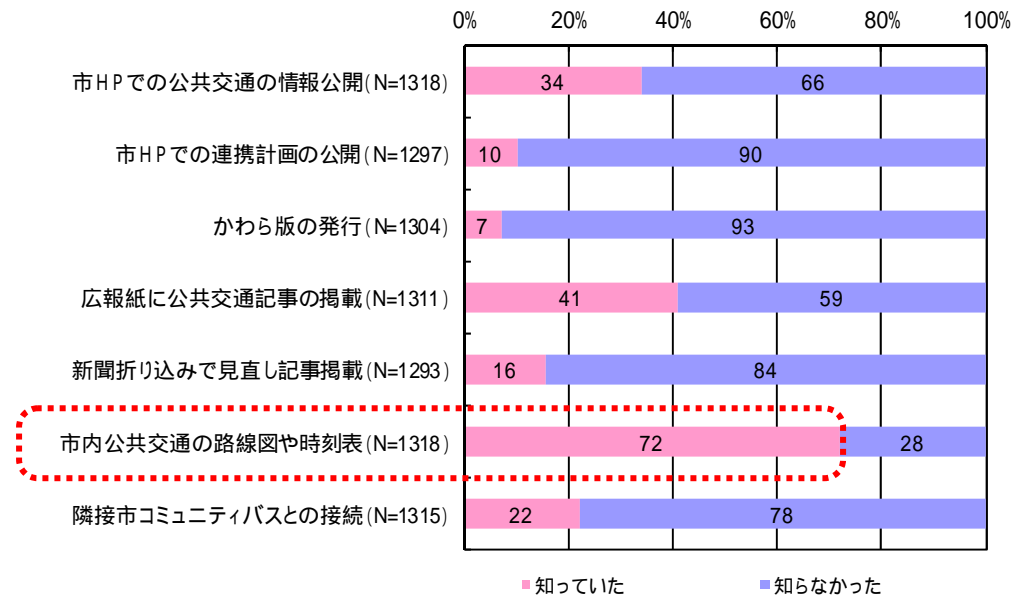


図 1-45 利用促進活動の認知状況 各1つ回答(不明除く)

「役に立った+少し役に立った」が7割以上

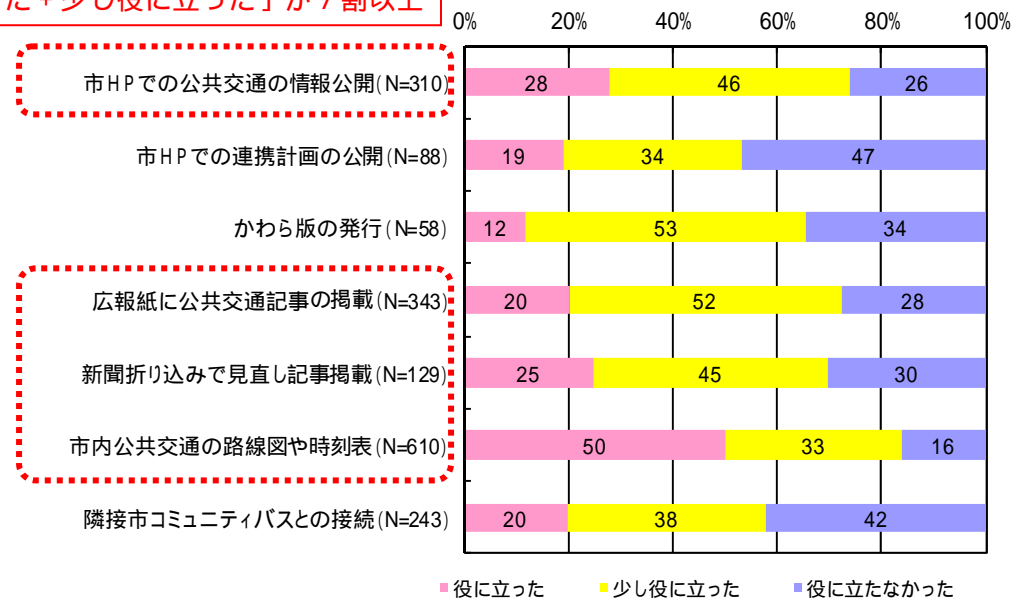


図 1-46 利用促進活動の効果 各1つ回答(不明除く)

(2) 公共交通に関する情報入手方法

- 公共交通の情報入手先は、平成 23 年度の調査結果と同様に「広報紙」の割合が最も高く、特に高齢者の割合が高くなっている。年齢別で見た傾向として、高齢者は紙媒体での情報入手割合が高いのに対し、65 歳未満の年齢層では、ホームページからの情報入手割合が高くなっている。

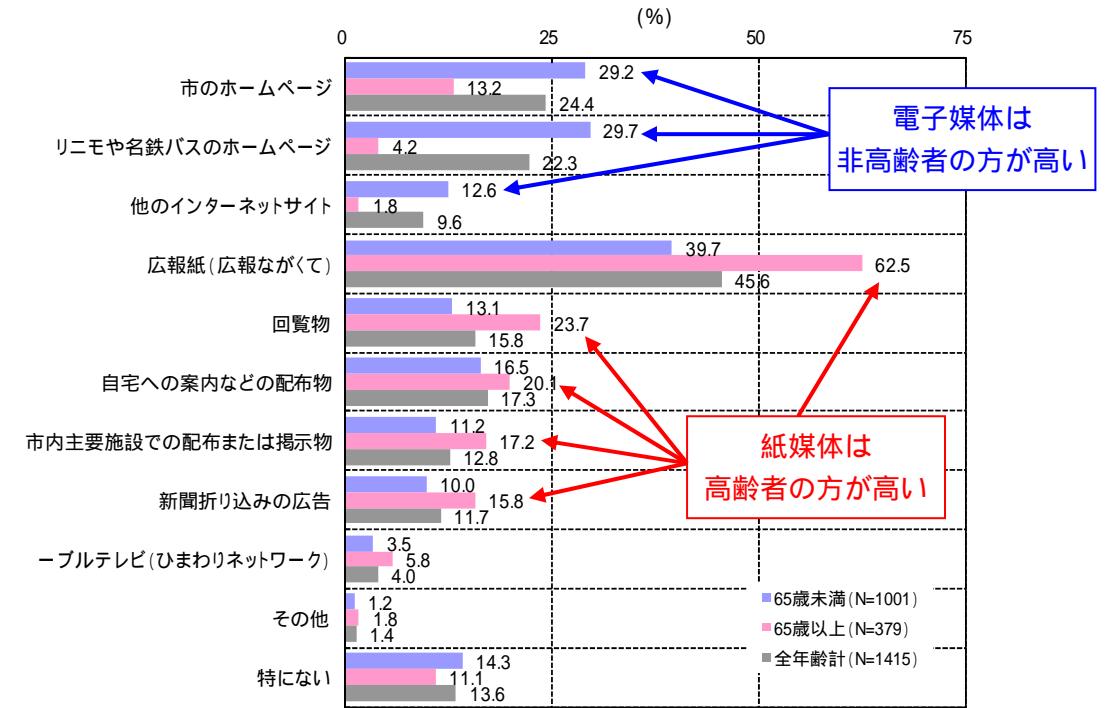


図 1-47 市内公共交通の情報入手先 複数回答

- 出かける際の情報入手についても、年齢層ごとで特徴があり、高齢者は紙媒体や掲示物での情報入手割合が高いのに対し、65 歳未満の年齢層では、パソコンや情報端末機器からの情報入手割合が高くなっている。

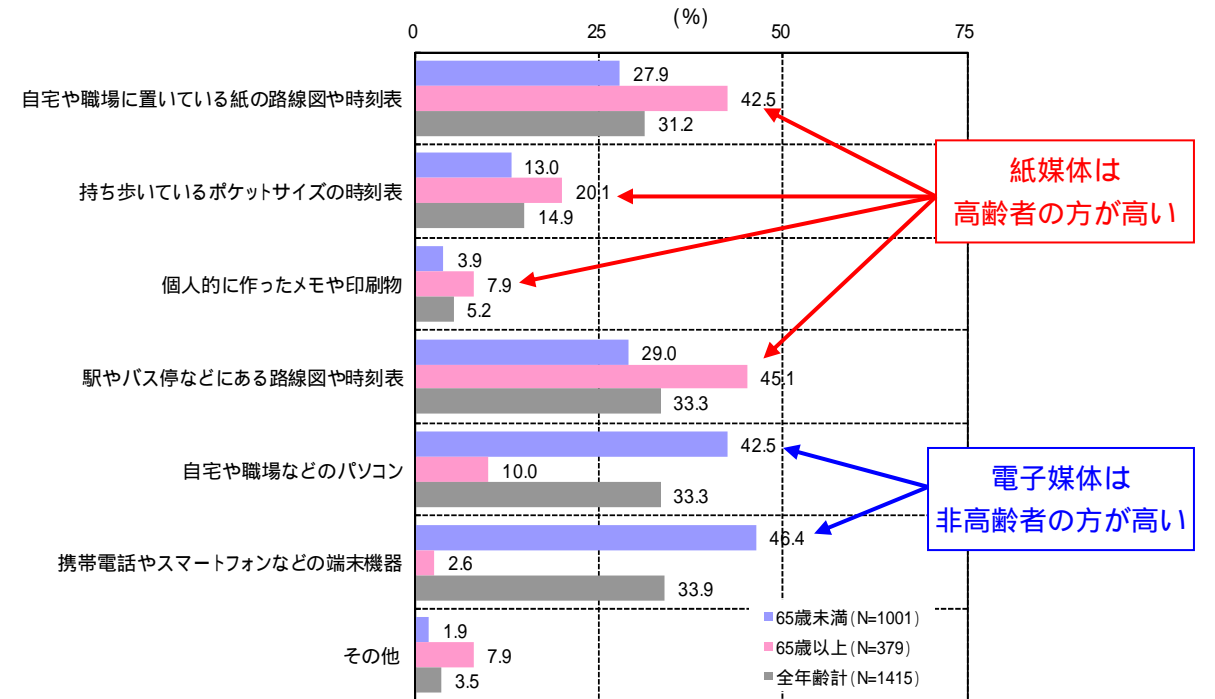


図 1-48 公共交通で出かける際の情報入手先 複数回答

1.7 市内の公共交通のあり方に関する市民意識

(1) 出かける際の公共交通の利用意識

- 高齢者、非高齢者ともに、「公共交通か車を選択する」という割合が多い。
- 一方で、「公共交通利用を第一に考える」という割合は、高齢者の方が多くなっている。

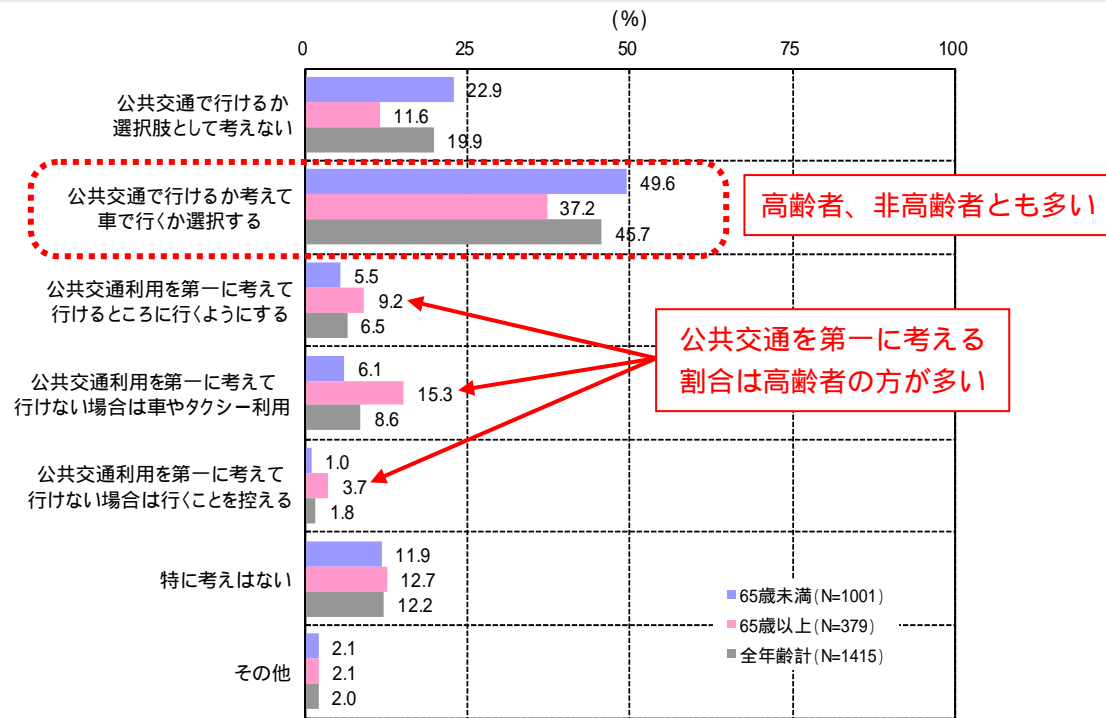


図 1-49 出かける際の公共交通の利用意識 1つ回答

(2) 公共交通の必要性に対する意識

- 公共交通に必要性を感じている割合は、全体の約7割を占めている。
- 高齢者、非高齢者ともに、「以前からの必要性は今も変わらない」という割合が多い。
- また、「さらに必要性を感じるようになった」という割合は、高齢者の方が多くなっている。

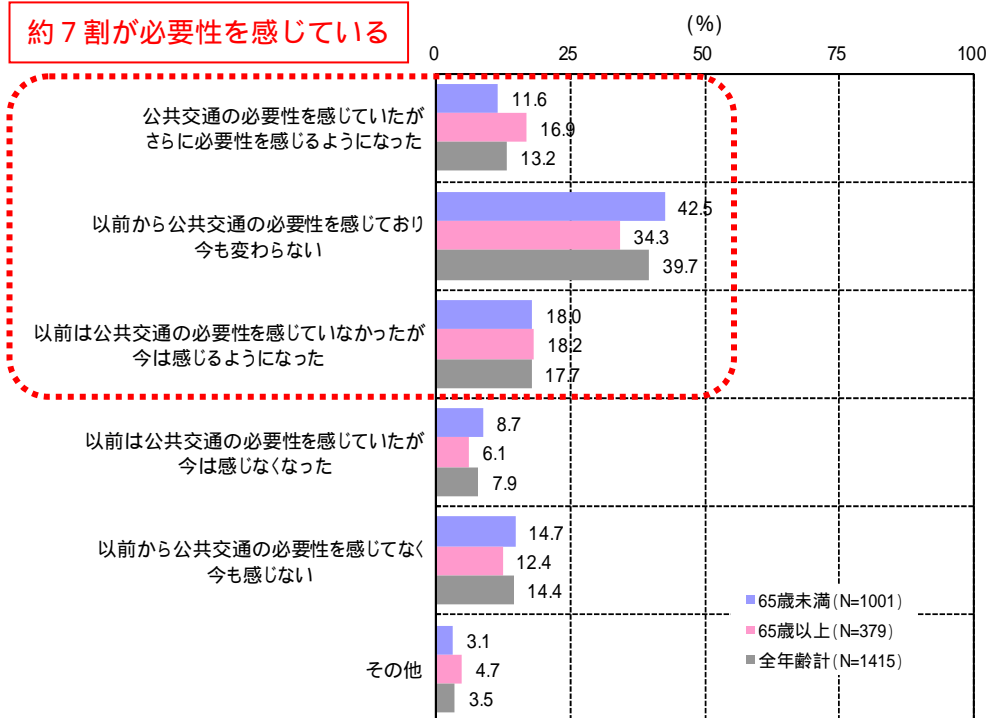


図 1-50 公共交通の必要性に関する意識 1つ回答

(3) 今後の行政の対応

- 「公共交通の移動を重視して考えるべき」と考える割合が約7割を占め、非高齢者よりも高齢者の方がその割合は高くなっている。

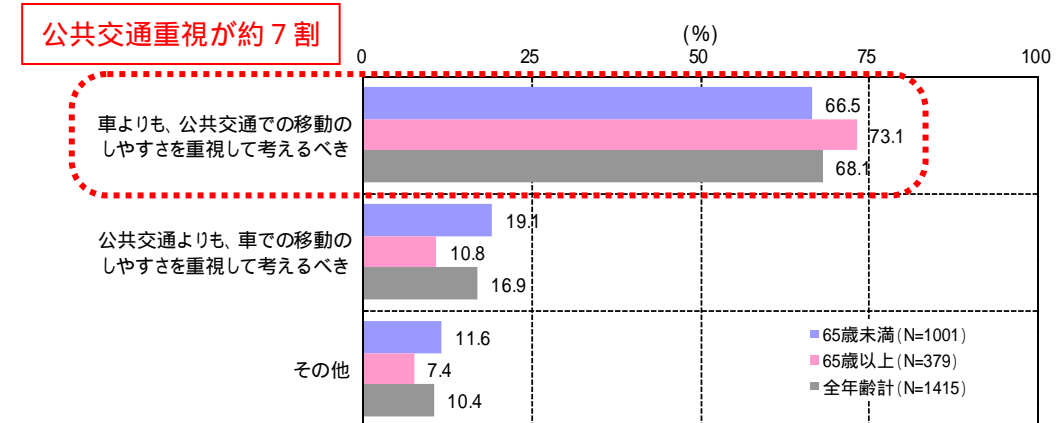


図 1-51 今後の行政の対応 1つ回答

(4) 公共交通の利用促進に関する市民の参加意識

- 「協働の取組に賛成」と考える割合が全体の約6割を占めている。
- また、市民参加の案内を希望して、114名の方がアンケート票に個人情報を記載いただいた。

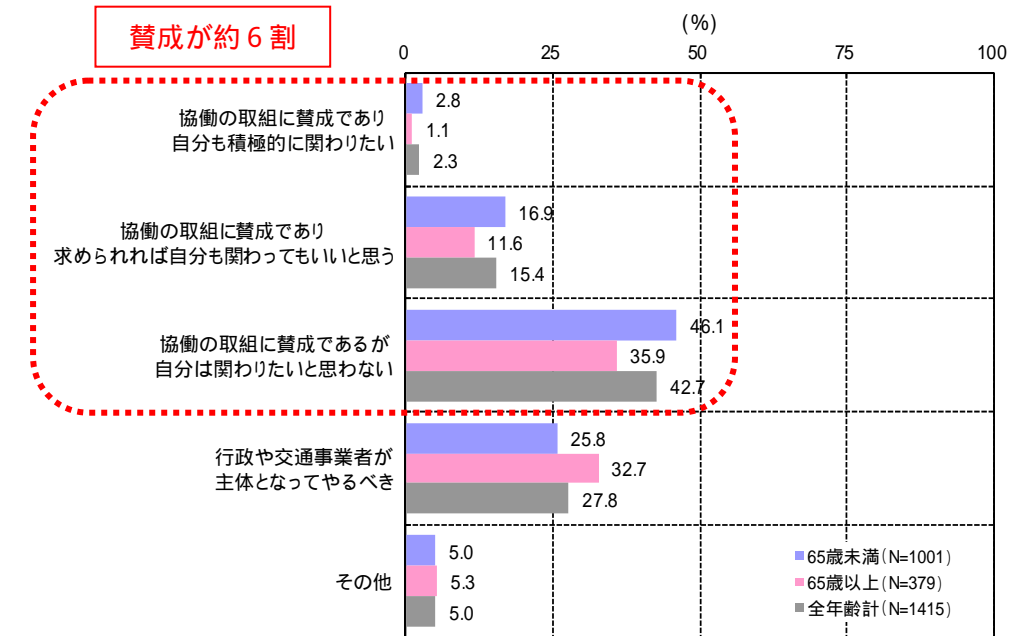


図 1-52 公共交通の利用促進に関する市民の参加意識 1つ回答

(5) N - バスの維持の方法に関する市民意識

- 税負担を減らすことに関しては、運行本数減少や運賃値上げなどのサービス水準を落とす方法や、運行経費の市民負担よりも、多く乗ることによる利用者増加によって実現することを望む意識が高く、その傾向はH22調査時点と変わっていない。
- その他に「強くそう思う・ややそう思う」の割合が比較的高い項目は、高齢者の有料化、企業や商店による運行経費負担、今くらいの負担の継続、の3項目となっている。

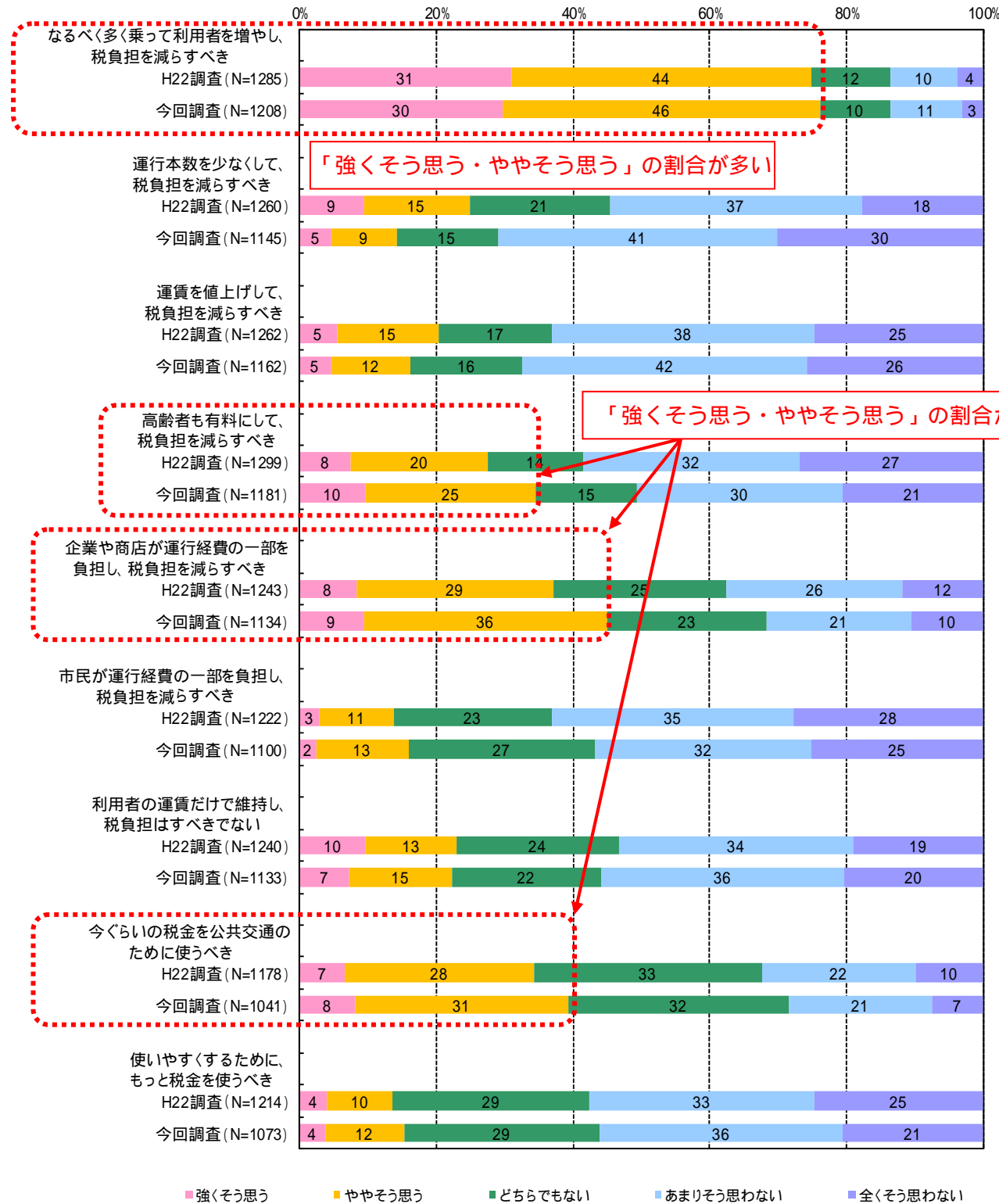


図 1-53 N - バスの維持の方法に関する市民意識 各1つ回答(不明除く)

(6) 公共交通に関する方針で賛同できるもの

- 「交通弱者の移動に対する配慮」が最も高く、次いで「公共交通の利用促進」や「通勤・通学輸送の充実」に関する項目が比較的高く、その他の項目も概ね3割前後の賛同がある一方で、「市民主体の公共交通利用促進の取組」は、賛同の割合が低くなっている。

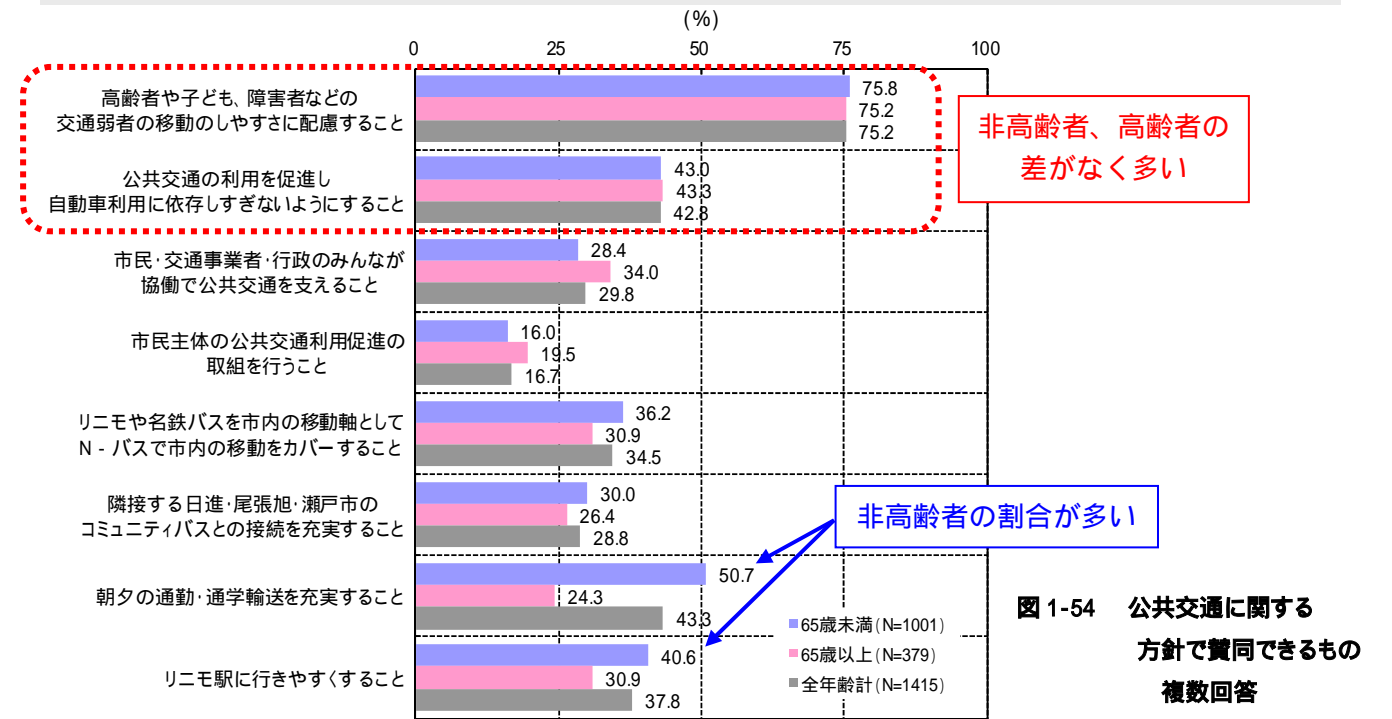


図 1-54 公共交通に関する方針で賛同できるもの 複数回答

(7) 公共交通の存在価値

- 全体の傾向として、現在及び将来において「車が使えない時」の存在価値として意識されている。
- 一方、高齢者にとっては「日常生活の移動のため」「住み続ける地域であるため」「人との交流や散歩のため」というような、生活に欠かせない存在価値として意識する割合が高くなっている。

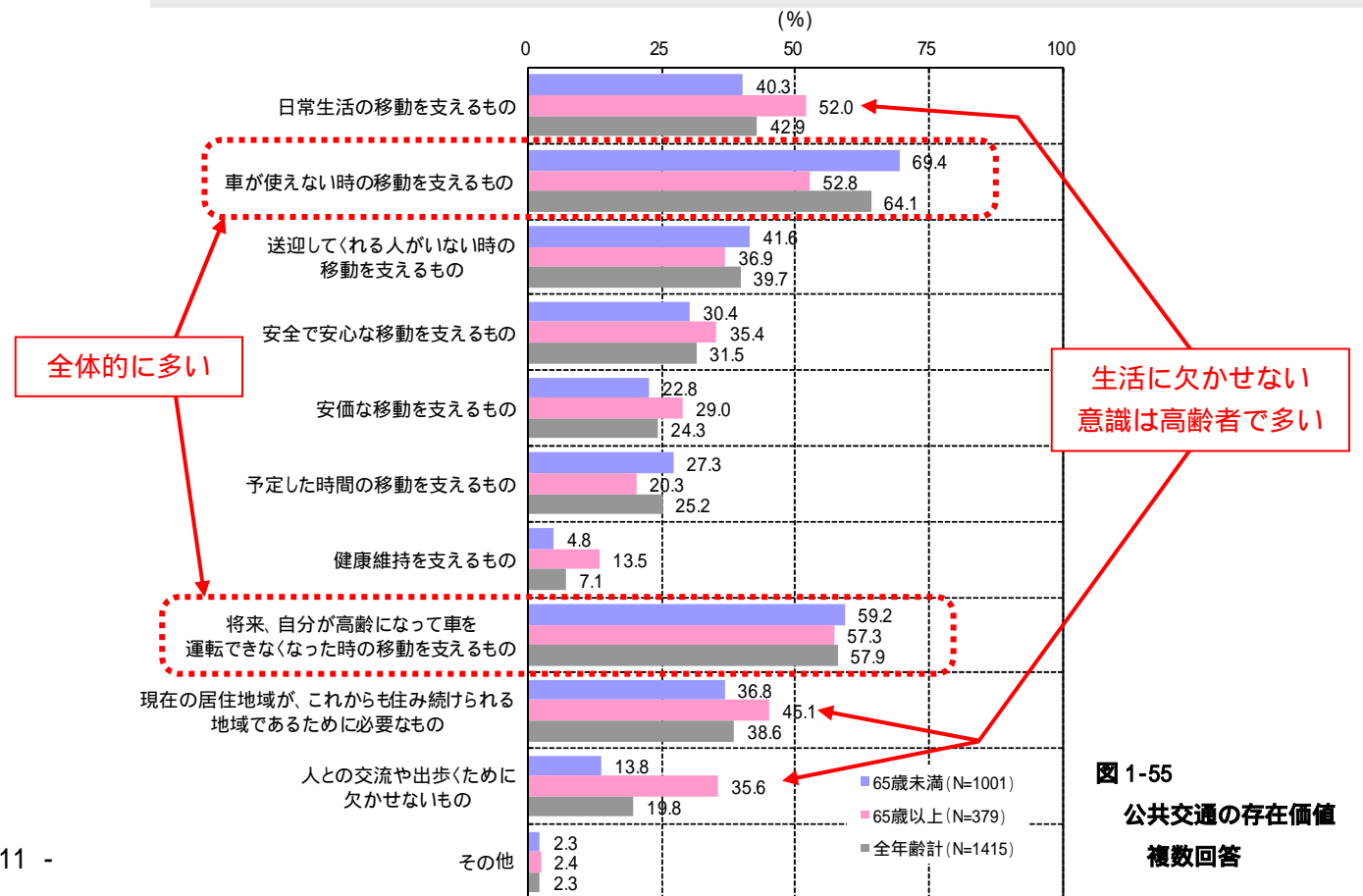


図 1-55 公共交通の存在価値 複数回答

2. 課題の整理

2.1 連携計画の目標に対する達成状況

- 連携計画で目標とする3つの指標うち、今回のアンケート調査で2つの目標値が把握できる。
- 「公共交通の推進度」は、前回よりも「進んでいない」と回答した人の割合が増えている。
- 「公共交通の転換者」は、割合は「増えた・減った」ともに前回より増えているが、その差を見ると今回の方が小さく、転換が進んだものと見られる。その一方で、自動車の利用機会も「増えた」の割合が多くなっている。

指標 目標	現状 (平成20年度基準)	平成23年度	平成25年度
【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%	29.5%	31.1%
【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% 増えた-減った：-0.5%	【公共交通の利用機会】 増えた：14.9% 減った：15.2% 増えた-減った：-0.3% 参考 【自動車の利用機会】 増えた：20.8% 減った：10.3%

：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

2.2 連携計画の取組の課題(案)

公共交通のサービス水準の向上

- ・N - バスはサービスと乗継に関する満足度が低く、重要度も高くなっている。（P8：図1-44）
- ・公共交通の利用回数が減った理由では、「不便になった」理由が多くなっている。（P8：図1-41）

利用促進に関する取組の継続的な実施

- ・満足度は向上しているが、重要度は前回調査と同程度の位置づけにある。（P8：図1-44）

様々な媒体で周知・広報の継続

- ・情報入手は、高齢者は紙媒体、非高齢者は電子媒体からが目立っており、年齢層で入手傾向が異なる。（P9：図1-47・48）

2.3 公共交通機関ごとの課題(案)

公共交通機関	課題の概要
N - バス	<p>利用理由、未利用理由から考えられる課題（P3：図1-16・19）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルート設定、バス停位置 ・運行本数 ・乗換え ・走行ルートの周知 <p>移動ニーズから考えられる課題（P3：図1-16、P4：図1-22・25・26）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主な目的地を軸としたさらなる利便性確保への配慮 ・藤が丘方面へのニーズが高いことを踏まえた名鉄バスとの連携
名鉄バス	<p>利用理由、未利用理由から考えられる課題（P3：図1-17・20）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルート設定、バス停位置 ・運賃 ・運行本数 ・走行ルートの周知 <p>移動ニーズから考えられる課題（P3：図1-17、P4：図1-23・25・26）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・藤が丘方面や名古屋市内へのアクセス利便性の向上 ・藤が丘方面へのニーズが高いことを踏まえたN - バスとの連携
リニモ	<p>利用理由、未利用理由から考えられる課題（P3：図1-18・21）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃 ・駅までのアクセス利便性 ・「行き先近くに駅がある」利用理由を踏まえた駅周辺整備との連携 <p>移動ニーズから考えられる課題（P3：図1-18、P4：図1-24・25・26）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・藤が丘方面や名古屋市内へのアクセス利便性の向上 ・モリコロパークとの連携
市全体として	<p>市内の公共交通のあり方の市民意識から考えられる課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通重視の施策展開（P10：図1-50・51） ・交通弱者に配慮すること（P10：図1-49、P11：図1-54） ・市民参加意識の醸成（P10：図1-52） <p>N - バスの維持に関する課題（P11：図1-53）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者増加を基本とした税負担の軽減 ・運賃体系の見直しや運賃以外の収入確保に向けた取組 <p>隣接市の接続に関する課題（P5：図1-27～30）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動ニーズに対応した利便性向上を図る方面の絞り込み

3. 連携計画の見直しの方向性

3.1 現在の連携計画の概要

長久手市の公共交通の将来像：みんなで支える 人と環境にやさしい公共交通

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	調査段階ごとの増加	-

計画期間

平成 21 年度下期～平成 25 年度

3.2 現在の計画事業

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								
交通結節点整備	4) 交通結節点、乗継拠点の整備								
	5) バス停の待合環境整備								
	6) 駐輪場の整備(バス停)								
利用促進方策	7) 公共交通の運賃体系見直しや乗継割引・ICカードの導入								
	8) 公共交通利用を前提とする割引切符の導入								
	9) バスロケーションシステムの導入								
	10) 公共交通マップの作成								
	11) 周知・広報活動の強化								
調査	12) 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

実施時期の凡例
：実施
：評価によって継続を判断

3.3 連携計画の見直しの骨子(案)

- (1) 将来像の方向性
- ・市民の移動ニーズや、利用促進に関する市民参加意識の高さの面から、市民ニーズと差異はないものと考えられるので、現在の方針を活かしてまとめる。
- (2) 基本方針の方向性
- 【方針 について】
- ・市民の公共交通の必要性に対する意識が高い一方で、利便性に対する満足度が低い割合がある程度見られることから、さらに利便性を高めるため、方針を継続する。
- 【方針 について】
- ・市民の公共交通重視の意識や、自動車に過度に依存しすぎないことに対する賛同率が比較的高い一方で、行動の変化が伴っていない現状にあるので、方針を継続する。
- 【方針 について】
- ・公共交通の利用理由で、行き先近くに駅・バス停を求める声が多いことと、連携計画の策定当時に構想段階であったリニモ沿線地域づくり構想が、長久手古戦場駅周辺や公園西駅周辺で具体化されつつある現状を考慮すると、まちづくりとの連携は必要であるので方針を継続する。
- 【方針 について】
- ・計画策定後の定期的な検証、見直しは、よりよい公共交通体系を構築する上で欠かせないので、方針を継続する。
- 【その他の方針について】
- ・アンケート調査で確認した「朝夕の通勤通学の充実」「リニモ駅に行きやすくすること」は、非高齢者の賛同率が高いことから、方針 の枠組みに盛り込んでまとめる。
 - ・「隣接市とのコミュニティバスの接続の充実」については、日進市への移動ニーズが見られ、行政境を越えた利便性の確保は必要と考えられるので、方針 の枠組みに盛り込んでまとめる。
 - ・「市民主体の公共交通利用促進の取組」については、アンケート調査ではある程度のニーズが見られ、取組への参加意識は6割と半数を超えていることと、将来像で掲げる協働で支えることをより具体的にして実行するため、新たな方針として加える。

(3) 計画事業の方向性

種別	主要施策と計画事業	概要
バス路線再編	1) バス路線の再編	・N - バス、名鉄バスと限定的せず、1つの事業にまとめて取り組む。
交通結節点整備	2) 交通結節点、乗継拠点の整備	・リニモ駅前の開発に備えて取り組む。 ・新たなバス拠点整備とネットワーク化に向けて取り組む。
	3) バス停の待合環境整備	・待合環境の満足度の向上に向けて引き続き取り組む。
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	・運賃に関する満足度の向上に向けて、引き続き取り組む。
	5) 公共交通利用を前提とする割引切符の導入	・リニモ駅前に立地予定の商業施設などとの連携を目指して取り組む。
	6) 市民参加型の利用促進活動の展開	・新たに方針に加えることを踏まえて、新規に位置付ける。
	7) 公共交通マップの作成	・路線の見直しに備えて、継続的に取り組む。
	8) 周知・広報活動の強化	・新たな情報通信ツールの活用により、さらなる周知の強化を目指して、引き続き取り組む。
調査	9) 公共交通利用実態調査	・適切な評価、検証のために、実施時期を定めて、定期的に実施する。