

## 1. 協議会が目指す地域公共交通の姿

### (1) 地域の特性と背景

バス利用者の減少を背景として、平成21年9月をもってJR東海バスが撤退したことをきっかけに、長期的な視点から目指すべき公共交通の姿を明確にするとともに、それを維持するための仕組みを検討、構築する必要があった。

### (2) 計画の目標及び期間

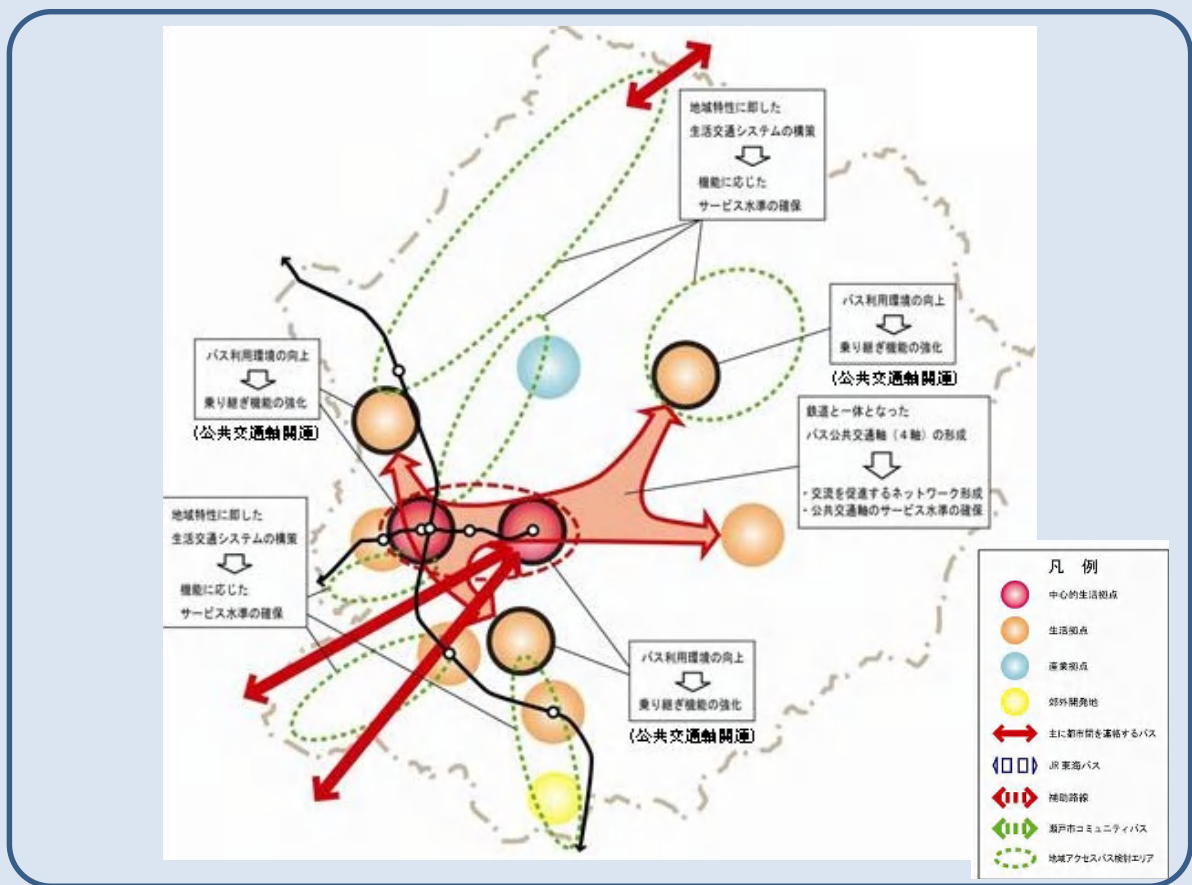
- 目標
- ① 利用しやすい公共交通ネットワークの形成
  - ② 持続可能な公共交通維持システムの構築
  - ③ 自助・共助による公共交通の利用促進
  - ④ バス交通施策の段階的实施

期間 平成21年度～平成28年度

### (3) 公共交通の将来像

鉄道と一体となった公共交通ネットワーク(4軸)を形成するとともに、持続可能な公共交通維持システムを構築する。

公共交通ネットワークイメージ図



## 2. 計画の達成状況の評価に関する事項

### (1) 地域公共交通総合連携計画評価の基本的考え方

計画に位置付けられた事業の実施状況の評価するとともに、計画目標の達成状況の評価し、瀬戸市の目指すべき公共交通の姿の実現に向けて継続的に取り組む。

### (2) 評価の視点

- 計画に位置付けられた事業の実施状況
- 計画目標の達成状況
  - ① 利用しやすい公共交通ネットワークの形成  
公共交通の利便性向上による利用者数の動向
  - ② 持続可能な公共交通維持システムの構築  
三位一体の取組みにより公共交通の維持に向けた協議
  - ③ 自助・共助による公共交通の利用促進  
交通行動の変容施策展開による市民意識の変化
  - ④ バス交通施策の段階的实施  
評価検証の実施によるきめ細かな改善の実施

## 3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

### (1) 取組み経緯

平成 21 年 9 月の J R 東海バスの撤退により、公共交通利用不便地区の発生と拠点間のアクセス利便性が低下するとともに、鉄道や路線バス、瀬戸市コミュニティバスなどの各公共交通路線が重複する形となっており、公共交通ネットワークと維持可能な公共交通システムの構築が求められていた。

### (2) 協議会等の開催状況等

瀬戸市地域公共交通会議を設置し、平成 21 年度から市内基幹バス・瀬戸市コミュニティバス運行内容の見直し、公共交通の利用促進活動を実施している。

#### ① 市内基幹バス運行内容の変遷

	瀬戸北線	水野循環線・みずの坂線 (瀬戸循環線みずの循環・やまて循環)	赤津線
平成 21 年 9 月以前	・JR 東海バスが運行 ・平成 21 年 9 月 30 日退出	・JR 東海バスが運行 ・平成 21 年 9 月 30 日退出	・名鉄バスが運行 ・市による赤字補てん ・昼間時間帯は運休
平成 21 年 10 月	・名鉄バスが運行開始 ・最終便を延長 ・朝通勤時間帯を増便 ・瀬戸追分から新瀬戸駅へ延伸	・名鉄バスが運行開始 ・みずの循環が中水野駅へ乗り入れ	・昼間時間帯の運行を開始

	瀬戸北線	水野循環線・みずの坂線 (瀬戸循環線みずの循環・やまて循環)	赤津線
平成 23 年 4 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗継拠点（しなのバスセンター）の供用開始</li> <li>最終便の延長を見直し</li> <li>朝通勤時間帯の増便を見直し</li> <li>上品野～品野間の昼間時間帯の廃止（コミュニティバスへ振替）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>やまて循環の廃止</li> <li>みずの坂線（新瀬戸駅～中水野駅）を運行開始</li> <li>水野循環線を見直し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行配分の見直し</li> <li>一里塚経由 平日：13 往復→15 往復 土休日：12 往復→12.5 往復</li> <li>古瀬戸経由 平日：7 往復→5 往復 土休日：5.5 往復→5 往復</li> </ul>
平成 26 年 4 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日通勤時間帯における運行便数の適正化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>愛知環状鉄道「中水野駅」における乗り継ぎ調整を図るためのダイヤ変更</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>昼間時間帯の運行に伴うダイヤ調整</li> <li>土休日の上り最終便の廃止</li> <li>停留所の新設・名称変更</li> </ul>
平成 27 年 4 月		<ul style="list-style-type: none"> <li>愛知環状鉄道「中水野駅」における乗り継ぎ調整を図るためのダイヤ変更</li> </ul>	
現在の運行水準	平日：上り 35 便 下り 33 便 土休日：上り 27 便 下り 26 便	・水野循環線 平日：左回り 9 便 右回り 12 便 土休日：左回り 8 便 右回り 12 便 ・みずの坂線 平日：南行き 15 便 北行き 15 便 土休日：南行き 14 便 北行き 14 便	・一里塚経由 平日：上り 15 便 下り 15 便 土休日：上り 12 便 下り 12 便 ・古瀬戸経由 平日：上り 5 便 下り 5 便 土休日：上り 5 便 下り 5 便

② 瀬戸市コミュニティバス運行内容の変遷

	下半田川線・曾野線 (下半田川・定光寺線)	上半田川線・片草線・岩屋堂線 (片草・白岩線)	上之山線・本地線	こうはん線 (中心市街地線)
平成 21 年 4 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両：ジャンボタクシー</li> <li>運行日：下半田川線：火木土、曾野線：月水金日</li> <li>その他：両路線とも 1 日 6.5 往復</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両：ジャンボタクシー</li> <li>運行日：毎日</li> <li>その他：上半田川線・片草線 1 日 6.5 往復、岩屋堂線 1 日 6 往復</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両：ジャンボタクシー</li> <li>運行日：毎日</li> <li>その他：上之山線 1 日 8 往復、本地線 1 日 7 往復</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両：ジャンボタクシー</li> <li>運行日：毎日</li> <li>その他：1 日 7 往復</li> </ul>
平成 23 年 4 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリー車両の導入</li> <li>曾野線がしなのバスセンターへ乗り入れ</li> <li>曾野線を 1 日 7 往復に変更</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリー車両の導入</li> <li>しなのバスセンターへ乗り入れ</li> <li>停留所の新設</li> <li>路線変更（延伸）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリー車両の導入</li> <li>本地線 愛知医大へ乗り入れ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地線廃止</li> <li>こうはん線運行開始（イオン瀬戸みずの店～新瀬戸駅）</li> <li>バリアフリー車両の導入</li> </ul>

	下半田川線・曾野線 (下半田川・定光寺線)	上半田川線・片草線・岩屋堂線 (片草・白岩線)	上之山線・本地線	こうはん線 (中心市街地線)
平成 25 年 4 月	路線変更 ・停留所の新設	・路線変更(バロー品 野店乗り入れ) ・停留所の新設		運行時間の適正化 停留所の位置(路線) 変更
平成 28 年 4 月		・路線変更(北山団地 他住宅地沿線等) ・停留所の新設		・車両変更(乗車定員 の変更(10 人→14 人)、デザイン変更) ・路線変更(陶生病院 まで起終点延伸等)
現在の運 行便数	下半田川線 上り 6 便下り 6 便 ・曾野線 上り 7 便下り 7 便	上半田川線 上り 5 便下り 5 便 ・片草線 上り 5 便下り 5 便 ・岩屋堂線 上り 5 便下り 5 便	上之山線 上り 8 便下り 8 便 ・本 地 線 上り 7 便下り 7 便	こうはん線 上り 6 便下り 6 便

### ③ 市内基幹バス沿線協議会における活動

基幹バスが運行している地域の住民とともに基幹バスの維持・活性化を目的に設置している協議会で、運行内容のあり方、バスの利用促進の方策の検討、啓発広報の作成・配布を行うとともに、小学生を対象に「バスの乗り方教室」を開催した。

(瀬戸北線沿線協議会(下品野、品野台地域)、水野循環線・みずの坂線運行協議会(西陵地域)、赤津線沿線協議会)

### ④ コミュニティバス運行協議会における活動

コミュニティバスが運行している地域の住民の代表者、運行事業者とともにコミュニティバスのあり方を検討するために設置している協議会で、地域のニーズにあった運行内容とするため、上半田川線・片草線・岩屋堂線運行協議会、こうはん線運行協議会において、運行ルート、ダイヤ等の変更検討を行った。

### ⑤ コミュニティ交通市民ワークショップの実施

高校生や大学生から高齢者まで多世代にわたるメンバーで構成するコミュニティ交通市民ワークショップを実施し、公共交通のあり方や新たなコミュニティ交通について検討した。

### ⑥ 公共交通に関する市民アンケートの実施

高校生以上を対象とした市民 3,000 人を対象に公共交通に関する市民アンケートを実施し、現在の交通行動や、今後の公共交通のあり方など、公共交通のよりよい利用環境を創出する上で必要となる基礎指標やニーズの把握を行った。

### ⑦ その他利用促進活動

	活動内容
平成 21 年度～ 平成 27 年度	路線図・時刻表の新聞折り込み、総合交通マップ、ポケット時刻表の作成、広報せと掲載、ケーブルテレビ・コミュニティ FM 出演、利用促進イベント実施、ポスター・グッズの作成・配布、TFP 等の実施
平成 28 年度	路線図・時刻表配布、広報せと掲載、沿線協議会広報発行、ケーブルテレビ・コミュニティ FM 出演、利用促進イベント・乗り方教室の実施、グッズの作成・配布

(3) 目標を達成するための事業及び実施主体

事業名	内容	事業主体
公共交通軸形成計画（市内基幹バス試行運行）	瀬戸北線（バス公共交通軸1）の試行運行 廃止代替【補助対象事業（地域公共交通確保維持改善事業）】	瀬戸市・交通事業者
	瀬戸循環線（バス公共交通軸2）の試行運行 廃止代替	瀬戸市・交通事業者
	赤津線（バス公共交通軸3）の試行運行 【補助対象事業（地域公共交通確保維持改善事業）】	瀬戸市・交通事業者
	東山線（バス公共交通軸4）の試行運行	瀬戸市・交通事業者
生活交通維持・活性化計画（地域アクセスバス試行運行）	上半田川線の試行運行	瀬戸市・市民・交通事業者
	片草線の試行運行	瀬戸市・市民・交通事業者
	岩屋堂線の試行運行	瀬戸市・市民・交通事業者
	下半田川線の試行運行	瀬戸市・市民・交通事業者
	曾野線の試行運行	瀬戸市・市民・交通事業者
	上之山線の試行運行	瀬戸市・市民・交通事業者
	本地線の試行運行	瀬戸市・市民・交通事業者
円滑な乗り継ぎ環境の確保	品野地区に乗り継ぎ拠点の整備	瀬戸市・交通事業者
	水野地区に乗り継ぎ拠点の整備	瀬戸市・交通事業者
	瀬戸市南部に乗り継ぎ拠点の整備	瀬戸市・交通事業者
公共交通維持システムの構築	市内基幹バス沿線協議会の設置	瀬戸市・市民・交通事業者
	コミュニティバス運行協議会の設置	瀬戸市・市民・交通事業者
公共交通の利用を促進する施策	市民向け広報の実施、交通総合マップ等の作成	瀬戸市・市民・交通事業者
	運賃割引制度等の展開	瀬戸市・交通事業者
交通行動の変容を促進する施策	住民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施（サービスレベルアップ前の事前調査及び動機付け、事後アンケート）	瀬戸市・市民
	企業・職場におけるモビリティ・マネジメントの実施（工業団地に対してアンケートを実施し、試行運行）	瀬戸市・市民・企業

## 4. 具体的取組みに対する評価

### (1) 地域公共交通確保維持改善事業に係る評価

地域公共交通確保維持改善事業に係る定量的な目標・効果の検証

#### ① 市内基幹バス試行運行事業（瀬戸北線）について

対象事業	目標 (年間利用者数)	実績 (年間利用者数)	参考 (達成率)
市内基幹バス試行運行事業（瀬戸北線）	280,000人	268,242人	95.8%

瀬戸北線については、目標を達成することができなかった。

OD調査より、中品野から上品野までの利用者は増加し、品野地域としては概ね横ばいで推移している一方、その他の地域では減少傾向にあり、交通結節点である新瀬戸駅、尾張瀬戸駅での減少が目立つ。

#### ② 市内基幹バス試行運行事業（赤津線）について

対象事業	目標 (年間利用者数)	実績 (年間利用者数)	参考 (達成率)
市内基幹バス試行運行事業（赤津線）	65,000人	61,011人	93.8%

赤津線については、目標を達成することができなかった。

OD調査結果より、起終点である尾張瀬戸駅や瀬戸北線と重複する部分における利用者数が減少している。

#### ③ 市内基幹バス年間利用者数の推移（10月～9月） (人)

	瀬戸北線	水野循環線 みずの坂線	赤津線	合計
平成26年度	277,495	160,853	63,939	502,287
平成27年度	276,091	159,470	63,567	499,128
平成28年度	268,242	157,089	61,011	486,342

#### ④ 瀬戸市コミュニティバス年間利用者数の推移（10月～9月） (人)

	下半田川線	曾野線	上半田川線	片草線	岩屋堂線	本地線	上之山線	こうはん線	合計
平成26年度	4,024	9,941	4,506	5,617	4,551	6,820	28,007	28,425	91,891
平成27年度	4,164	9,859	4,078	4,992	4,064	6,864	26,584	27,760	88,655
平成28年度	4,152	8,697	4,136	4,821	4,144	6,653	27,645	29,825	90,073

市内基幹バス及び瀬戸市コミュニティバスを運行することで、交通不便地区を解消することができた。しかし、市内基幹バスの利用者数は、補助対象路線を含めて全体的に減少している。これは瀬戸市全体の人口減少に加え、中京都市圏パーソントリップ調査にもみられるように人々の総移動量が減少し、自動車へ依存した移動特性により交通手段としてバスを選択する人が減少していることが影響していると考えられる。

今後は、市民のニーズ把握や、コミュニティ交通社会実験の実施・検証をもとに、「地域公共交通網形成計画」を作成する中で、まちづくりや観光との連携、幹線軸やコミュニティ交通の位置付けやあり方を明確にし、公共交通ネットワークの再構築を進める。



(参考) 利用者数 (4月～3月) と収支率について

市内基幹バス年間利用者数の推移 (4月～3月)

(人)

	瀬戸北線	水野循環線 みずの坂線	赤津線	合計
平成 25 年度	279,865 人	161,566 人	62,512 人	503,943 人
平成 26 年度	277,686 人	158,588 人	64,655 人	500,929 人
平成 27 年度	272,369 人	159,906 人	61,979 人	494,254 人

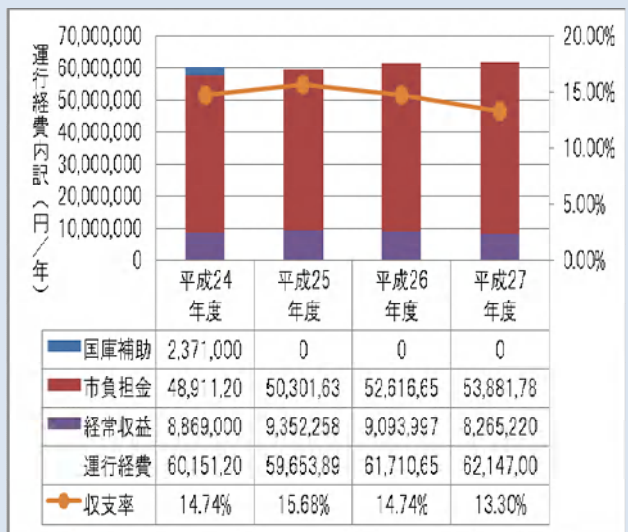
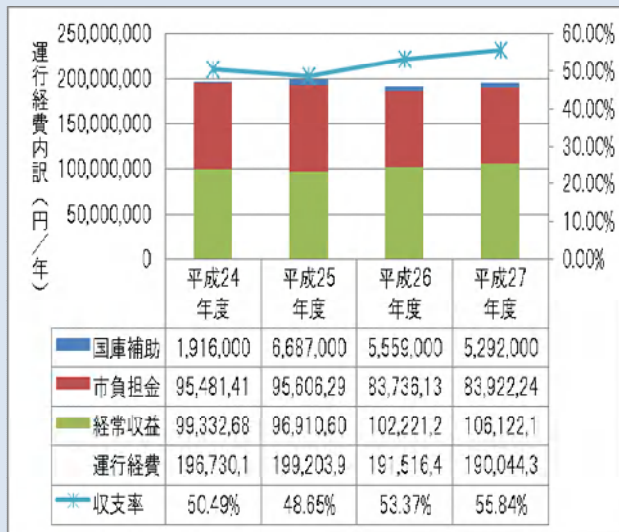
瀬戸市コミュニティバス年間利用者数の推移 (4月～3月)

(人)

	下半田川 線	曾野線	上半田川 線	片草線	岩屋堂線	本地線	上之山線	こうはん 線	合計
平成 25 年度	4,138	9,847	5,185	5,413	4,411	6,506	29,227	28,230	92,957
平成 26 年度	4,187	10,148	4,168	5,413	4,486	6,953	27,603	28,130	91,088
平成 27 年度	4,198	9,094	3,943	4,926	4,075	7,037	26,299	27,865	87,437

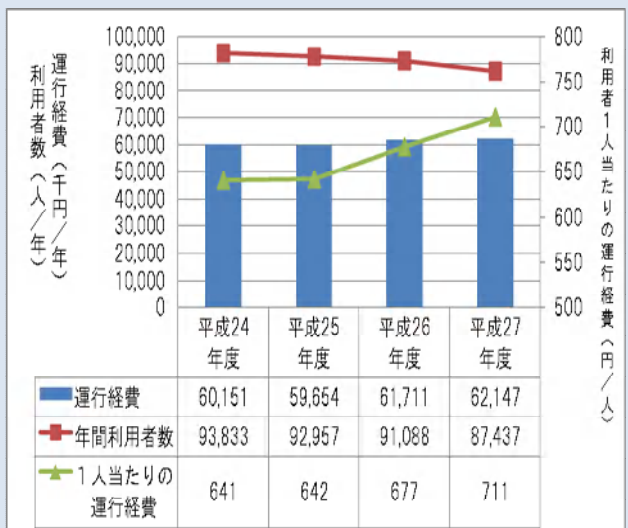
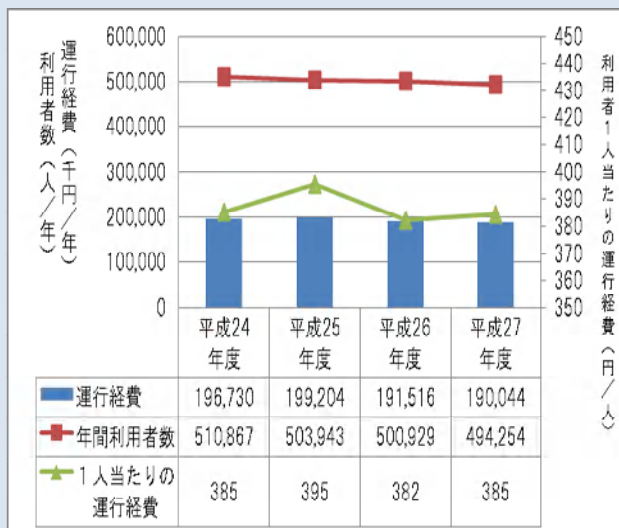
ア 市内基幹バスの運行経費と収支率 (4月～3月)

イ コミュニティバスの運行経費と収支率 (4月～3月)



ウ 市内基幹バス 1人当たりの運行経費 (4月～3月)

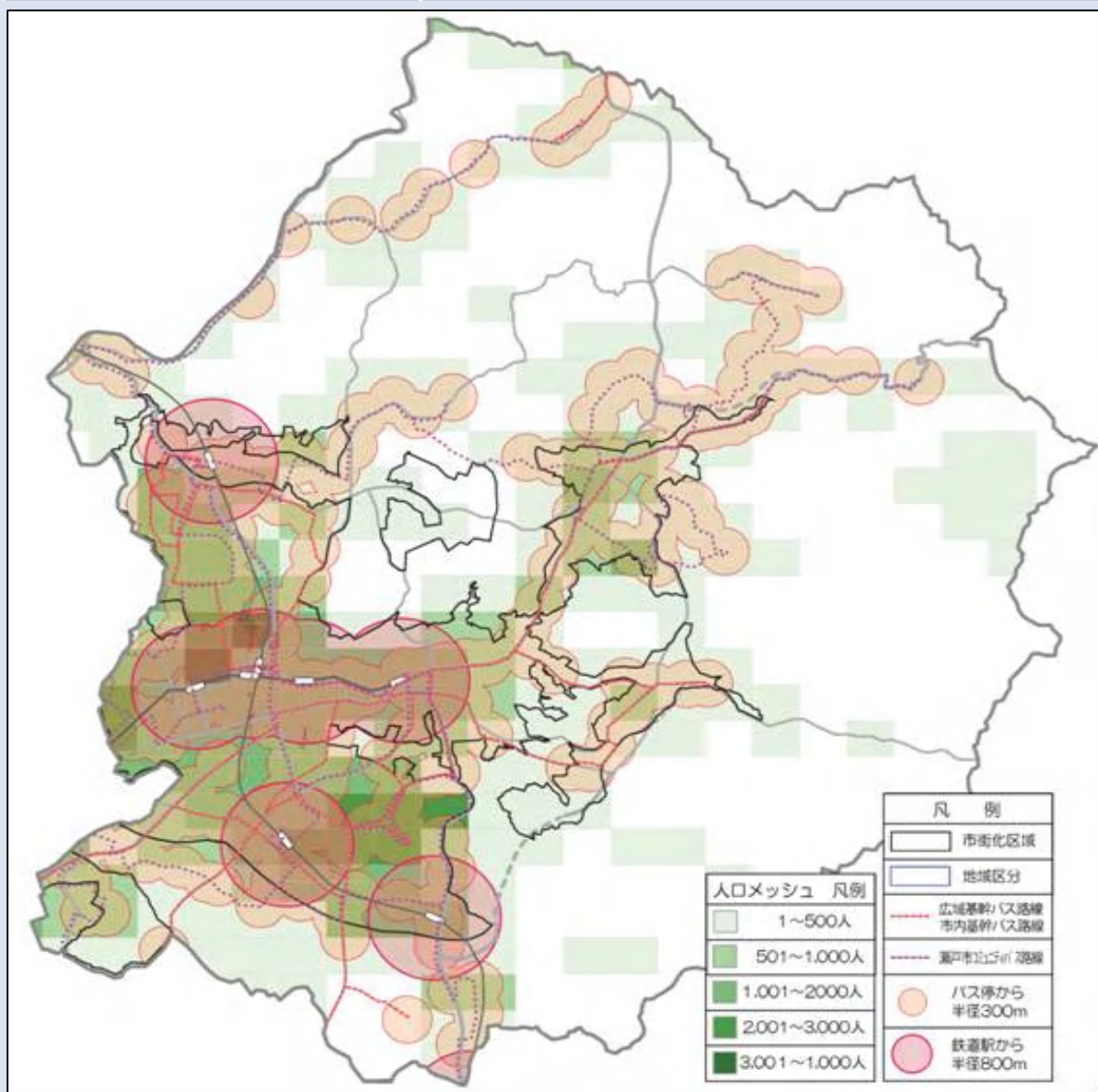
エ コミュニティバス 1人当たりの運行経費 (4月～3月)



(2) 瀬戸市地域公共交通総合連携計画に係る評価

計画に位置付けられた目標の達成状況

目標	達成状況
① 利用しやすい公共交通ネットワークの形成に対する評価	市内基幹バスとコミュニティバスの役割を明確化し、瀬戸北線・水野循環線・みずの坂線・赤津線を運行した。また、コミュニティバス（8路線）については、小型車両を使用し、住宅地内の運行を行ったことで、公共交通利用不便地区住民の生活交通の確保並びに公共交通ネットワークの構築という目的が達成できた。
② 持続可能な公共交通維持システムの構築に対する評価	基幹バスの沿線協議会、コミュニティバスの運行協議会を設置し、地域、運行事業者と連携した事業展開を行ったことから、持続可能な公共交通維持システムの構築、自助・共助による利用の促進に向けた体制を構築できている。 また、現在、市内基幹バス及びコミュニティバスを運行することによって、市内バス路線の人口カバー率は市全域で92%、市街化区域で96%となっている。
③ 自助・共助による公共交通の利用促進	
④ 自助・共助による公共交通の利用促進	





## 5. 自己評価から得られた課題と対応方針

### 【課題整理の視点】

#### ① 目標の達成状況に関する課題

地域公共交通確保維持改善事業に係る目標（評価指標及び基準）の妥当性に関して、さまざまな事業や施策の実施効果を利用者数の増減だけで評価している評価指標の設定に課題がある。

#### ② 公共交通ネットワークに関する課題

利用しやすい公共交通ネットワークの形成に関して、市内基幹バスとコミュニティバスの連携によって市内での交通ネットワークの構築については達成しているものの、市外との広域連携での視点について検討していく必要がある。

#### ③ 公共交通の維持に関する課題

公共交通の維持・活性化に向けて市民、交通事業者、行政の三位一体の検討体制、活動体制を構築している。しかし、一部の地域やコミュニティ交通路線においては検討体制が構築されていないことから、必要に応じて検討体制を構築していく必要がある。

#### 課題への対応方針

地域公共交通網形成計画を作成する中で、評価指標の検討、公共交通ネットワークの再構築を始め各課題への対応に取り組んでいく。

## 1. 直近の第三者評価の活用・対応状況

直近の第三者評価委員会における事業評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
沿線協議会によるきめ細かな利用促進活動の実施による地域公共交通の確保、維持	沿線協議会においては、継続して利用促進活動を実施するとともに、運行内容のあり方について検討を行った。	沿線協議会が組織されていない地域における活動等について引き続き検討を進める。
市内基幹バス（瀬戸北線、赤津線）の路線の再検討やコミュニティバスとの分担の見直し等	公共交通ネットワークの再構築に向けて、市民参加によるワークショップを設置し、公共交通のあり方や新たなコミュニティ交通の検討を行った。また、公共交通に関する市民アンケートを実施し、市民の移動実態や公共交通に関するニーズやアイデアを把握した。	市民のニーズや、コミュニティ交通社会実験の実施・検証をもとに、「地域公共交通網形成計画」を作成する中で、まちづくりや観光との連携、幹線軸やコミュニティ交通の位置付けを明確にし、公共交通ネットワークの再構築を進める。
まちづくりや観光との連携を視野に入れた広域的な観点での幹線軸の位置付けの明確化		

## 2. アピールポイント

- (1) コミュニティ交通市民ワークショップの実施について  
高校生や大学生から高齢者まで多世代にわたるメンバーで構成するコミュニティ交通市民ワークショップを実施し、公共交通のあり方や新たなコミュニティ交通について検討した。
- (2) コミュニティバス運行協議会について  
コミュニティバス運行協議会において、地域住民のニーズに基づく運行ルートやダイヤの変更について、地域住民、交通事業者、行政が共同で検討し、平成28年4月からこうはん線、上半田川線、片草線、岩屋堂線の変更を行った。また、新たに更新したこうはん線車両については、デザイン選定にあたっては市民投票を行うとともに新車両お披露目会を実施するなど、公共交通への愛着促進活動を行った。
- (3) 市内基幹バス沿線協議会について  
沿線協議会においては、継続して利用促進活動を実施するとともに、運行内容のあり方について検討を行った。また、市内基幹バス沿線協議会（西陵地域力推進会議 公共交通対策グループ）が、乗合バスをめぐる一般協力者として中部運輸局長から表彰を受けた。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成 年 月 日

協議会名: 瀬戸市地域公共交通協議会

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価	A・B・C評価	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】  ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
名鉄バス株式会社	瀬戸北線	沿線住民、運行事業者、行政により設置した沿線協議会において、運行内容について検討するとともに、利用促進活動の一環として、バスの乗り方教室や広報活動を実施した。 また、市民を対象としたコミュニティ交通市民ワークショップや公共交通に関するアンケートを実施し、現状や市民目線でのニーズを把握した。	A 計画どおり事業は適正に実施された。	B 瀬戸北線を運行することによって交通不便地区を解消することができた。利用者目標280,000人に対して、利用者数が268,242人となり、利用者目標を達成することができなかった。 OD調査結果より、利用者数は品野地域では概ね横ばいで推移している一方、その他の地域では減少傾向にあり、交通結節点である新瀬戸駅、尾張瀬戸駅での減少が目立つ。	沿線協議会による利用促進事業を進め、愛着促進や利便性向上に努める。 また、今年度把握した現状や市民目線でのニーズを踏まえ、地域公共交通網形成計画を作成するなかで、公共交通ネットワークのあり方やまちづくり等との連携について検討を進める。 特に、しなのバスセンターを拠点とするコミュニティバスとの機能分担の見直しについても検討を行っていく。
名鉄バス株式会社	赤津線	沿線住民、運行事業者、行政により設置した沿線協議会において、運行内容について検討し、一部ダイヤ変更を検討するとともに、広報活動を実施した。 また、市民を対象としたコミュニティ交通市民ワークショップや公共交通に関するアンケートを実施し、現状や市民目線でのニーズを把握した。	A 計画どおり事業は適正に実施された。	B 赤津線を運行することによって交通不便地区を解消することができた。利用者目標65,000人に対して、利用者数が61,011人となり、利用者目標を達成することができなかった。 OD調査結果より、起終点である尾張瀬戸駅や瀬戸北線と重複する部分における利用者数が減少している。	沿線協議会による利用促進事業を進め、愛着促進や利便性向上に努める。 今年度把握した現状や市民目線でのニーズを踏まえ、地域公共交通網形成計画を作成するなかで、公共交通ネットワークのあり方やまちづくり等との連携について検討を進める。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

平成 年 月 日

協議会名:	瀬戸市地域公共交通会議
-------	-------------

評価対象事業名:	地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)
----------	----------------------------

地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>○利用しやすい公共交通ネットワークの形成 高齢化や中心市街地のにぎわいの向上などの課題を踏まえた安全、安心、快適に利用できる公共交通ネットワークの形成に向けた取り組みが重要であり、2つの鉄道軸と一体となった基幹バスにより公共交通軸の形成を図りつつ、地域特性を踏まえたコミュニティバスの運行を行うことにより、各交通機関との連携等による利用しやすい公共交通ネットワークの形成を図る。</p> <p>○持続可能な公共交通維持システムの構築 持続可能な公共交通システムを構築するため、公共と民間の新たなパートナーシップに基づく持続可能な公共交通維持システムの導入を図る。</p> <p>○自助・共助による公共交通の利用促進 市民自らが交通行動を変容していくことができるようなソフト的施策の展開を図る。</p>
-----------------------------	---