

コミュニティバスの再編と 地域内交通の実現に向けた 取り組み

平成30年度 専門課程 総合交通体系（地域モビリティ戦略）研修

平成30年10月23日（火）

足利市生活環境部市民生活課



本日本話すること

- 1 コミュニティバスの見直し
- 2 コミュニティバスでカバーできない地域への考え方
- 3 地域内交通実現に向けた取組み

足利市の概要



(平成30年8月1日現在)

人口 149,387人

高齢者数 46,686人(31.25%)

世帯数 61,326世帯

面積 177.76km²

東京から北へ80km

西と南は群馬県との県境に接し

栃木県南西部に位置します

足利市の概要



足利学校

日本最古の学校

足利市、水戸市、備前市、日田市にある教育遺産や文化財などで構成されるストーリーが

「近世日本の教育遺産群-学ぶ心・礼節の本源-」として日本遺産に認定されました。



あしかがフラワーパーク

春は藤の花、冬はイルミネーションが人気
年間150万人の来場者がある。

足利市の概要



公共交通の状況

鉄道

JR両毛線 5駅

東武伊勢崎線 5駅

路線バス

コミュニティバス 8路線

民間路線バスの運行無し

自動車保有状況

1世帯あたり 1.616台

(1世帯あたり人数 2.4人)

コミュニティバスの見直し

平成7年9月最後の民間路線バスが廃止

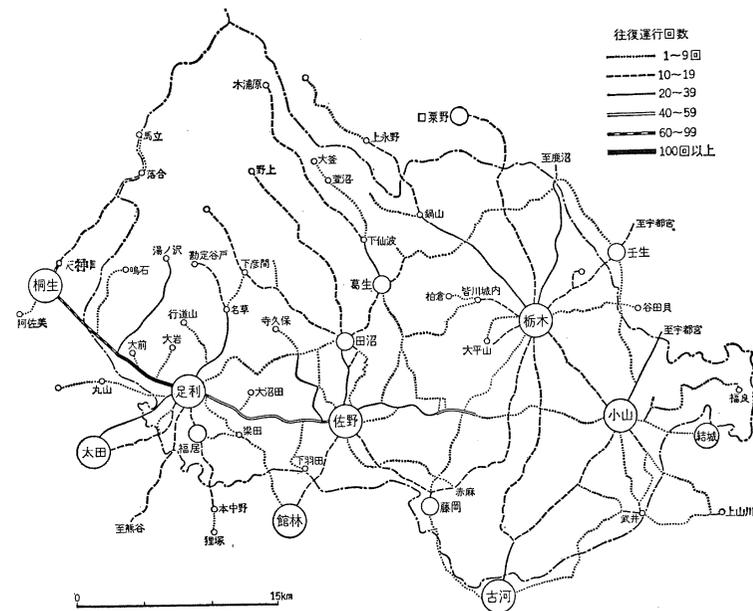


図366 足利 栃木地域のバス路線(1967)
(関東自動車株式会社、東武鉄道株式会社の資料により朝倉隆太郎作成)

出典：二宮書店日本地誌第5巻関東地方総論茨城県栃木県

昭和40～50年代は1日100往復 年間利用者200万人超

コミュニティバスの見直し

平成7年9月最後の民間路線バスが廃止



足利市旧市内（昭和39年ころ(上)と現在）
写真上（昭和39年頃）写真下（平成4年）
出典：平成4年度警察白書



平成30年
中心市街地の賑わいも大きく変化している（特に歩行者）

コミュニティバスの見直し

民間路線バス廃止代替としてコミュニティバスの運行開始

小俣・行道線 やまなみ号

10 小俣方面行き(上り)				11 行道方面行き(下り)					
行徳山	7:30	10:20	13:50	17:20	小俣北前	8:25	12:00	15:25	18:30
長瀬駅前	7:30	10:20	13:50	17:20	熊石	8:25	12:00	15:25	18:30
月形駅前	7:31	10:21	13:51	17:21	熊石	8:26	12:01	15:26	18:31
西野寺前	7:32	10:22	13:52	17:22	神谷	8:27	12:02	15:27	18:32
中野原	7:33	10:23	13:53	17:23	小俣公園駅前	8:28	12:03	15:28	18:33
月形町	7:34	10:24	13:54	17:24	石巻下	8:29	12:04	15:29	18:34
赤松村入口	7:35	10:25	13:55	17:25	石巻下	8:30	12:05	15:30	18:35
赤松村1のりか	7:36	10:26	13:56	17:26	神谷	8:31	12:06	15:31	18:36
江川原駅前	7:37	10:27	13:57	17:27	熊石	8:32	12:07	15:32	18:37
江川原1丁目	7:38	10:28	13:58	17:28	西野寺前	8:33	12:08	15:33	18:38
新山崎駅前	7:39	10:29	14:00	17:29	中俣	8:34	12:09	15:34	18:39
西野寺駅前	7:40	10:30	14:01	17:30	長瀬駅前	8:35	12:10	15:35	18:40
長瀬駅前	7:41	10:31	14:02	17:31	小俣公園駅前	8:36	12:11	15:36	18:41
女子校前	7:42	10:32	14:03	17:32	小俣駅前	8:37	12:12	15:37	18:42
藤王駅前	7:43	10:34	14:04	17:33	小俣北前	8:38	12:14	15:38	18:43
足利中学校前	7:44	10:35	14:05	17:34	小俣中前	8:41	12:16	15:41	18:46
JF足利駅前	7:45	10:40	14:10	17:40	小俣下前	8:41	12:16	15:41	18:46
道一丁目	7:47	10:41	14:11	17:41	小俣公園入口	8:42	12:17	15:42	18:47
道二丁目	7:49	10:43	14:13	17:43	熊石上前	8:43	12:18	15:43	18:48
赤松駅前	7:50	10:45	14:15	17:45	熊石中前	8:44	12:19	15:44	18:49
赤松駅前	7:50	10:50	14:19	17:49	熊石下前	8:45	12:20	15:45	18:50
今井駅前	--	--	14:17	17:46	松立駅前入口	8:46	12:21	15:46	18:51
道南	--	--	14:18	17:50	松立西づつぎ	8:48	12:25	16:00	--
佐賀づつぎ	--	--	14:22	17:51	大俣駅前	8:51	12:27	16:03	18:55
藤原駅前	--	--	14:25	18:00	足工大前	8:52	12:28	16:04	18:56
赤松駅前	7:52	10:51	14:26	18:01	山崎駅前	8:53	12:29	16:05	18:57

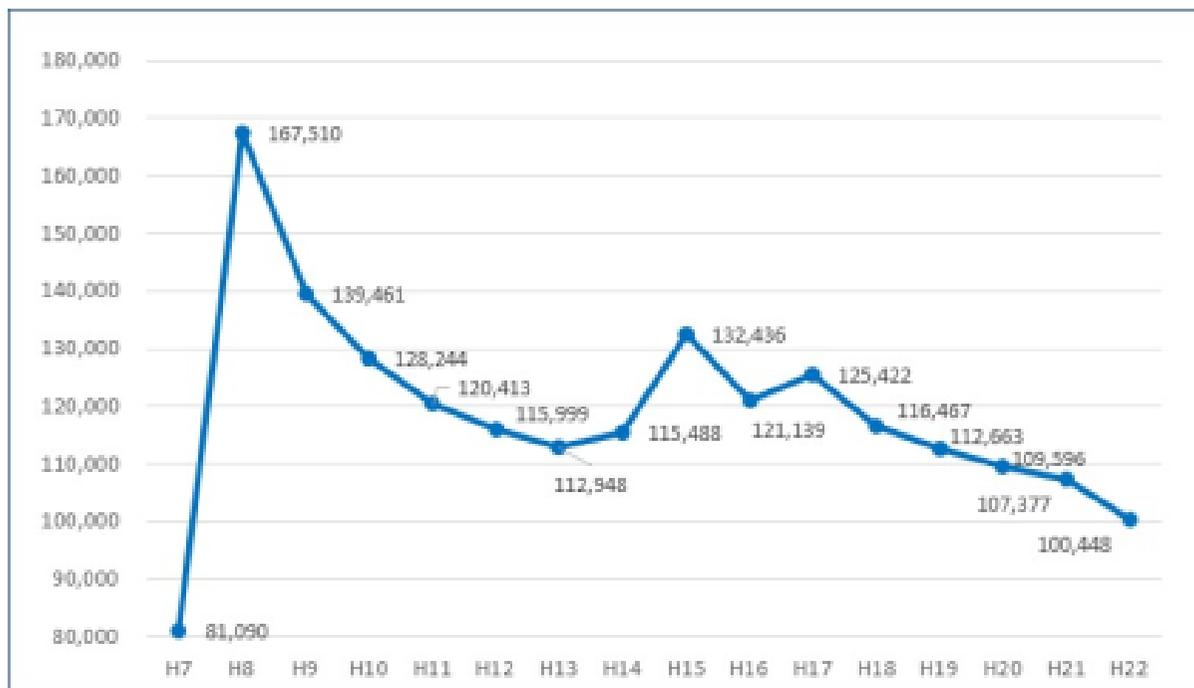
松田・富田線 せせらぎ号

20 松田方面行き(上り)				21 富田方面行き(下り)				
行徳山	8:40	12:25	16:20	松田町	7:00	10:30	14:25	18:10
長瀬駅前	8:41	12:26	16:21	湯ノ沢	7:00	10:30	14:25	18:10
赤松駅前	8:42	12:27	16:22	松田西丁目	7:01	10:31	14:26	18:11
松田駅前	8:43	12:28	16:23	松田三丁目	7:02	10:32	14:27	18:12
松田駅前	8:44	12:30	16:25	松田北小前	7:03	10:33	14:28	18:13
松田駅前	8:45	12:30	16:24	中俣	7:03	10:33	14:29	18:13
松田駅前	8:46	12:31	16:25	元土橋前	7:04	10:34	14:30	18:14
松田駅前	8:47	12:32	16:26	松田駅前	7:05	10:35	14:31	18:15
大俣駅前	8:48	12:33	16:27	松田三丁目	7:06	10:36	14:31	18:16
赤松駅前	8:49	12:34	16:28	赤松駅前	7:07	10:37	14:32	18:17
赤松駅前	8:50	12:35	16:29	松田駅前	7:08	10:38	14:33	18:18
赤松駅前	8:51	12:36	16:29	松田駅前	7:09	10:39	14:34	18:19
赤松駅前	8:52	12:37	16:30	松田北小前	7:09	10:40	14:35	18:20
大俣駅前	8:53	12:38	16:31	中俣	7:10	10:41	14:36	18:20
足利駅前	8:54	12:40	16:33	松田駅前	7:11	10:42	14:37	18:21
大俣駅前	8:55	12:42	16:35	中俣	7:12	10:43	14:38	18:22
赤松駅前	8:56	12:43	16:36	湯ノ沢	7:13	10:44	14:39	18:23
赤松駅前	8:57	12:44	16:37	赤松駅前	7:14	10:45	14:40	18:24
八戸駅前	8:58	12:45	16:38	松田中前	7:14	10:46	14:41	18:25
松田駅前	8:59	12:46	16:39	松田町	7:15	10:46	14:41	18:26
赤松駅前	8:59	12:47	16:40	松田駅前	7:17	10:48	14:43	18:27
下飯坂	8:59	12:48	16:41	松田駅前	7:18	10:49	14:43	18:28
上飯坂	8:59	12:48	16:42	松田西1丁目	7:19	10:50	14:44	18:29
西飯坂駅前	8:59	12:49	16:43	松田西づつぎ	--	10:51	14:45	--
元見入口	8:59	12:50	16:44	大俣三丁目	7:20	10:53	14:47	18:30
松田駅前	8:59	12:51	16:45	大俣五丁目	7:22	10:54	14:48	18:31
松田一丁目	8:59	12:52	16:46	赤松駅前	7:24	--	14:50	--
松田二丁目	8:59	12:53	16:46	赤松駅前	7:27	--	14:52	--
松田三丁目	8:59	12:54	16:47	赤松駅前	7:29	--	14:54	--
松田	8:59	12:55	16:48	山崎駅前	7:30	10:56	14:56	18:32
JF足利駅前	8:59	12:56	16:50	山下四丁目	7:31	10:56	14:57	18:33
道一丁目	8:59	12:57	16:51	道中前	7:32	10:57	14:58	18:34
道二丁目	8:59	12:58	16:52	五十嵐町内前	7:33	10:58	14:59	18:35
赤松駅前	8:59	12:59	16:53	赤松駅前	7:34	10:58	14:59	18:36
赤松駅前	8:59	13:00	16:55	今福三丁目	7:35	11:00	15:00	18:37
赤松駅前	8:59	13:01	16:56	今福町	7:36	11:01	15:01	18:38

代替後は1日3～4往復の運行

コミュニティバスの見直し

朝昼晩に1便しかないコミュニティバス



利用者は減少し続ける

コミュニティバスの見直し

運行を開始してから大きな見直しはしていない

- 路線環境の変化
- 補助金額の増加
- 利用者の減少
- 赤十字病院移転開院に伴う路線の見直し

利用したいサービスが提供されているか
現状を確認し課題を見極めることから始める

コミュニティバスの見直し

相談しやすい関係づくり

運輸局、運輸支局、県
助言・指導をお願いできる
学識経験者



良い関係を築くには日頃のお付き合いが大切
研修や会議に参加することで機会が増える

コミュニティバスの見直し

見直しにあたり担当者は何をするべきか

- ・ 事業の概要
- ・ 予算（多いのか少ないのか、費用対効果）
- ・ 利用状況（利用者数、利用者種別など）
- ・ 沿線状況（運行開始時と比較しての変化）
- ・ 環境の変化（公共交通ニーズの動向）
- ・ ターゲットとなる利用者の動向

丁寧な現状把握がより良い検討に繋がる

コミュニティバスの見直し

自己否定を恐れずに

事業の概要

3台のバス車両で距離の長い4路線を運行していることから、運行回数は2～4回/日といずれの路線も少なく、行動時間が運行ダイヤに合致する特定の人以外は利用しづらい状況となっている。

課題が確認できたことは改善へのヒント

コミュニティバスの見直し

利用状況の把握は乗車しての調査が重要

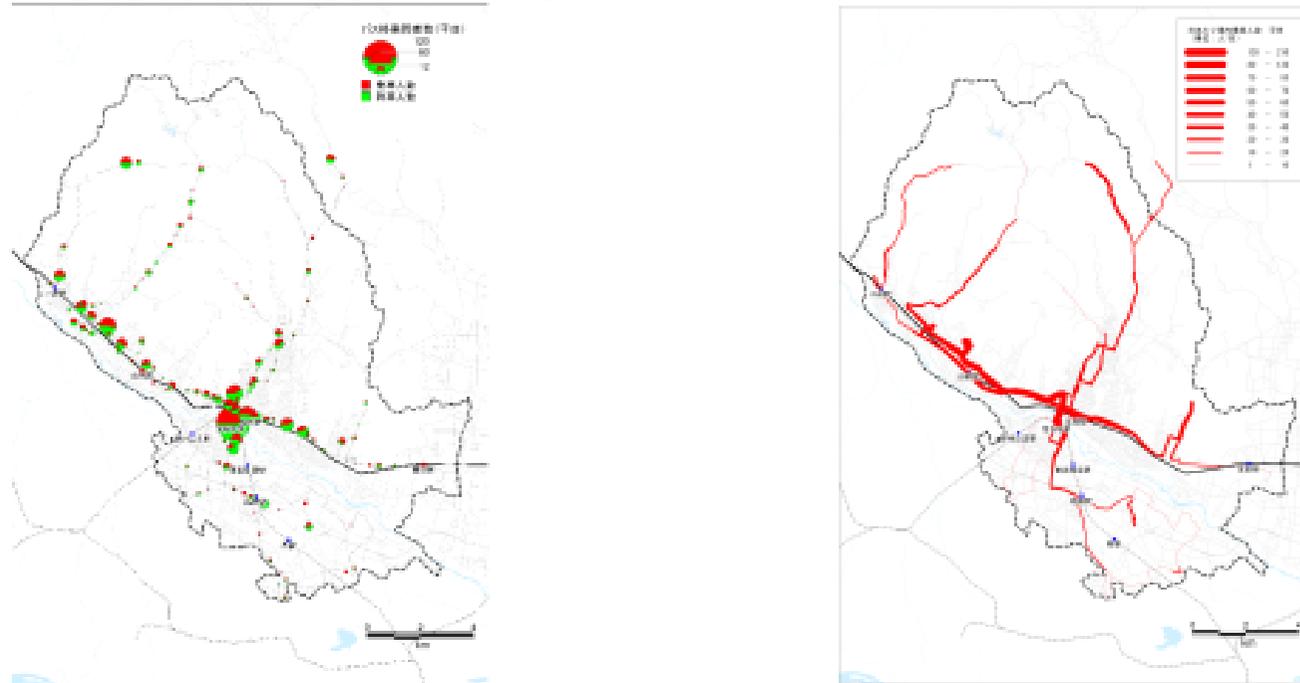


ヒアリングを行い
利用頻度や利用目的
乗車時の様子などを
確認する

数字だけでなく利用実態の確認が出来る

コミュニティバスの見直し

OD調査の結果を見える化

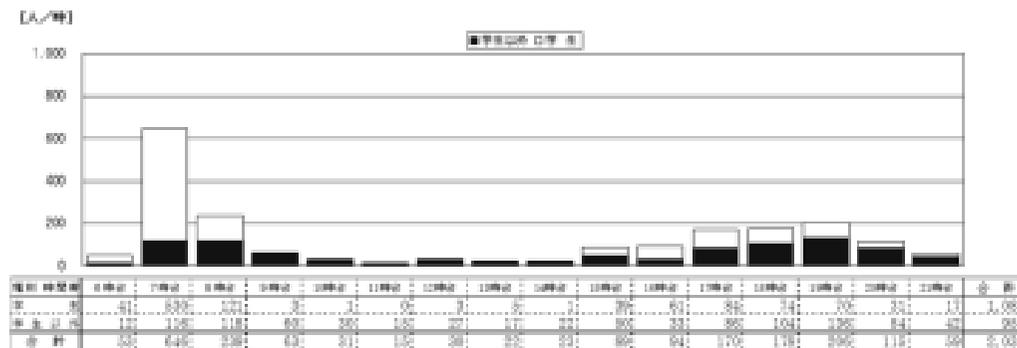


利用の多い停留所や区間がわかる

コミュニティバスの見直し

需要が多く見込める施設等は着地型調査

- ・ 鉄道駅 利用者カウント調査
利用者アンケート調査
- ・ 病院 利用者ヒアリング調査



利用の多い時間帯がわかり需要を踏まえた計画に繋がる

コミュニティバスの見直し

市民アンケート調査はニーズ調査ではない？

配布数 2,100 (人)

回答数 1,067 (人) 自由記載回答数 503 (人)

回答の数だけ個人的な意見があり

全体計画に反映することは不可能

アンケートは個人的意見を聞くのではなく

現状を確認し、見直し後の成果を計るための

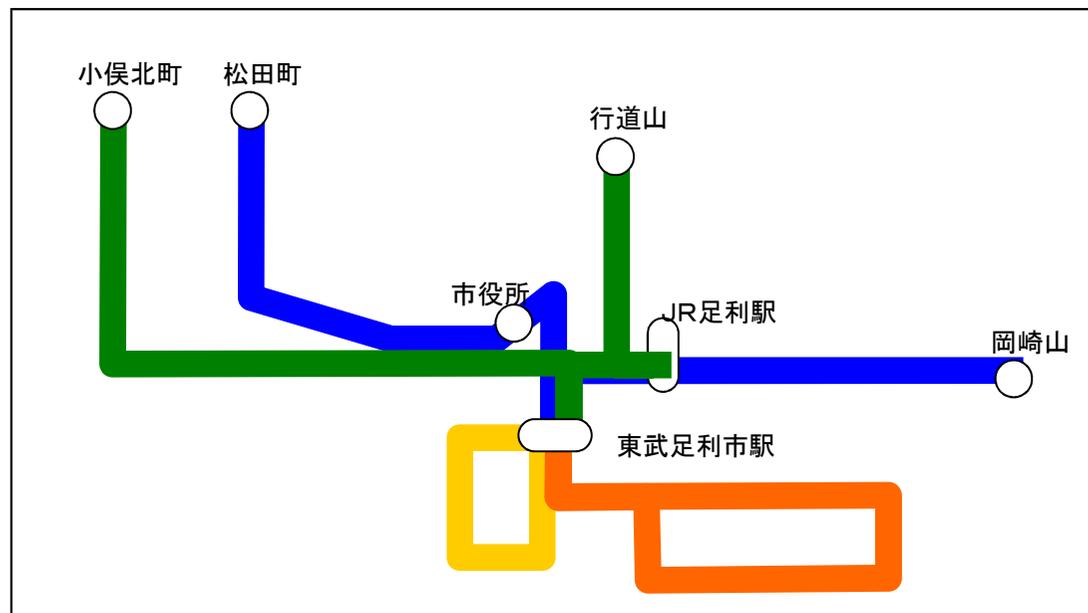
指標設定の基礎資料とした

コミュニティバスの見直し

コミュニティバス運行の指針となる計画を作成

事業概要・乗降調査結果の評価検証

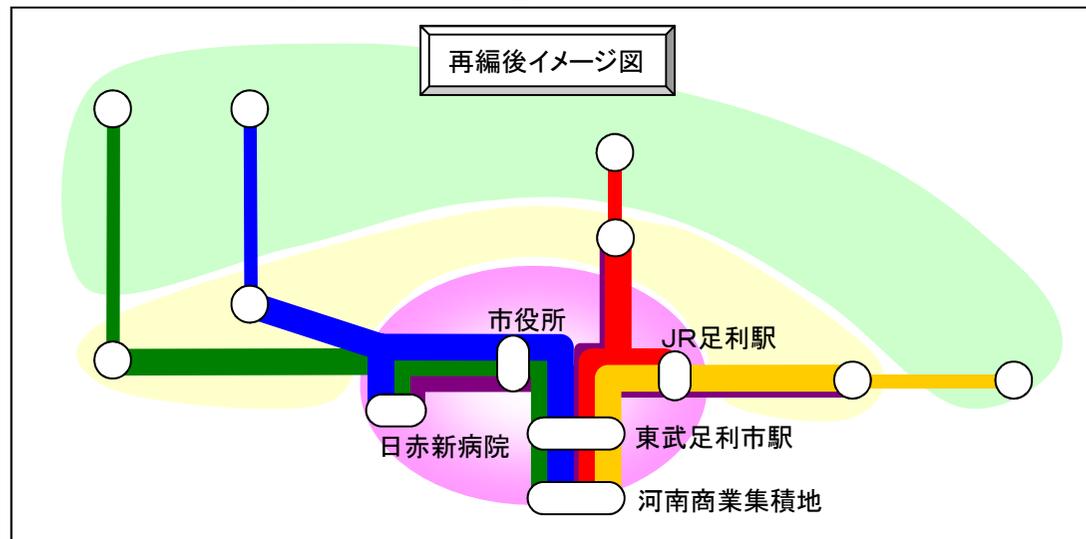
課題：運行本数が少なく、公共交通として十分に機能していない



コミュニティバスの見直し

コミュニティバス運行の指針となる計画を作成

交通軸となる路線において、一定頻度の運行ダイヤを実現することで、
利用者に「公共交通も、結構使えるね」と思ってもらえるサービスを提供すること。



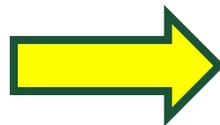
- ・「広く・薄く」の公共交通ネットワークから、「公共交通軸」を明確にしたネットワークへの転換
- ・需要の多い施設を拠点化し全ての路線で乗換なしで利用できるよう路線を設定

コミュニティバスの見直し

結構使えるねと思ってもらえるサービス提供に向けて



中型バス4台



小型バス3台



ワゴン車2台
(10人定員)

コミュニティバスの見直し

事業全体の計画も重要

計画目標と事業

○市民の生活交通ニーズ等を踏まえた運行の実現

⇒路線再編による「使える公共交通」への転換事業

○公共交通のわかりやすさの向上

⇒情報提供による「わかりやすい公共交通」への転換事業

○持続可能な運行体制の構築

⇒制度設計による「持続可能な公共交通」への転換事業

コミュニティバスの見直し

運行開始後の取組み

計画で掲げた運行目的を確認

コミュニティバスを運行する目的

コミュニティバス運行の考え方

事業の評価・検証を行うために

事業の目的を理解していなければ

必要な調査ができない

コミュニティバスの見直し

運行開始後の取組み

計画で掲げた運行目的を確認

コミュニティバスを運行する目的

日常生活に欠かせない活動を持続的に支える公共交通サービスを実現する

生活に不可欠な活動（「通院」「買物」「通学・通勤」）を実現するためのサービスを提供すること。

コミュニティバス運行の考え方

市内公共交通の幹線軸に位置付け、市が責任を持って維持していくこと。

一定頻度の運行ダイヤを実現することで、利用者には「公共交通も結構使えるね」と思ってもらえるサービスを提供すること。

コミュニティバスの見直し

目標や事業の進捗・成果の確認

計画目標達成状況について

目標となる事業	基準値	目標値	達成状況	取り組み状況
①段階別運行サービスの導入	未実施	実施	○	実施運行開始時より導入
②対象地域におけるオンデマンド運行の導入検討	未実施	実施	○	実施運行開始時より導入
③中心部及び寄附施設に居住する人の内、バスを利用する人の割合	5.0% (02 市民アンケート調査値)	7.2%以上	○	K24 3.2%, K25 10.4%, K26 11.3%
④高校生内、通学目的で生涯路線バスを利用する人の割合	0% (02 市民アンケート調査値)	2.0%以上	×	K24 0%, K25 1.5%, K26 0.5%
⑤見沼南十字病院へ通院している人の内、生涯路線バスを利用する人の割合	1.7% (02 市民アンケート調査値)	5.1%以上	○	K24 3.0%, K25 7.0%, K26 11.0%
⑥軌道駅ダイヤを考慮したバスダイヤの設定	未実施	実施	○	実施運行開始時より設定
⑦軌道とバスの乗り継ぎ利用回数	13人/日 (02 日調査値)	19人/日以上	△	K24 208人/日、K25 199人/日、K26 19人/日
⑧休日ダイヤの設定	未実施	実施	○	実施運行開始時より設定
⑨拠点における情報案内の実施	未実施	実施	○	見沼南十字病院、アピタ、J&R見沼駅、東武見沼駅等の各停留所で実施
⑩「バス運行情報のわかりやすさ」に関する市民満足度	0% (02 市民アンケート調査値)	基準値以上	○	K24 11.7%, K25 11.0%, K26 10.0%
⑪バス車両方向音の改善	未実施	実施	○	実施運行開始時より改善
⑫新たな路線マップ・時刻表の配付	未実施	実施	○	実施運行開始時より作成
⑬「地域と協働で移動手段を確保するルール」の制度設計	未実施	実施	×	検討中
⑭事業者に利用者増の努力を促す新たな契約制度の検討	未実施	実施	○	実施運行開始時より、契約制度を変更
⑮運行サービス向上を促した運営制度の検討	未実施	実施	○	実施運行開始時より導入 通学用学割定期券、一日券の導入

コミュニティバスの見直し

目標とした運行が実現できているか

実証運行評価検証項目

	検証項目	評価指標	確認項目
サービス水準	バス停留域	実証運行前と比較しサービス低下はしていないか	・再編前後を比較し、カバー面積、人口を確認 ・日常生活に欠かせない活動が支えられているか確認
	運行本数、時間帯	日常生活に利用できる本数、運行時間帯は適当であるか	
	ダイヤの定時性	日常的な遅れはないか	・バスの遅れを確認 ・運行状況を確認
利用状況	利用者数	1便あたりの平均利用者数 2.0人/便を下回らない	・利用者数を確認
	OD調査	年間利用者数 前年を下回らない	・利用者の利用区間を確認
計画目標達成状況	中心部及び市街地部に居住する者の内、生活路線バスを利用する人の割合	中心部及び市街地部での利用状況 (アンケート調査より) 7.2%以上	・利用者の利用区間を確認 ・市民アンケートから中心部及び市街地部在住者のバス利用状況を確認
	高校生の内、通学目的で生活路線バスを利用する人の割合	高校生の通学利用状況 (アンケート調査より) 3.8%以上	・利用者の利用区間を確認 ・高校生アンケートから通学時のバス利用状況を確認
	足利赤十字病院通院者への通院者の内、生活路線バスを利用する人の割合	足利赤十字病院への通院利用状況 (アンケート調査より) 5.1%以上	・利用者の利用区間を確認 ・足利赤十字病院停留所での乗降状況を確認 ・足利赤十字病院利用者アンケートから通院時のバス利用を確認
	バスと鉄道の乗り継ぎ利用数	鉄道との乗り継ぎ利用者数 (乗降調査より) 179人/日以上	・利用者の利用区間を確認 ・東武足利市駅、J3足利駅での乗降状況を確認 ・鉄道駅利用者のバスとの乗り継ぎ状況を確認
その他	サービス満足度	運行に対する意見等はないか	・利用者、市民からの日常的な意見 ・市民アンケート実施による確認

コミュニティバスの見直し

運行開始後の取組み

効率的な運行や必要なサービスとなっているか

- ・利用者数データ
- ・OD調査データ
- ・寄せられた意見

手元にある情報から仮説をたて

より深く検討するために必要な調査を実施する

コミュニティバスの見直し

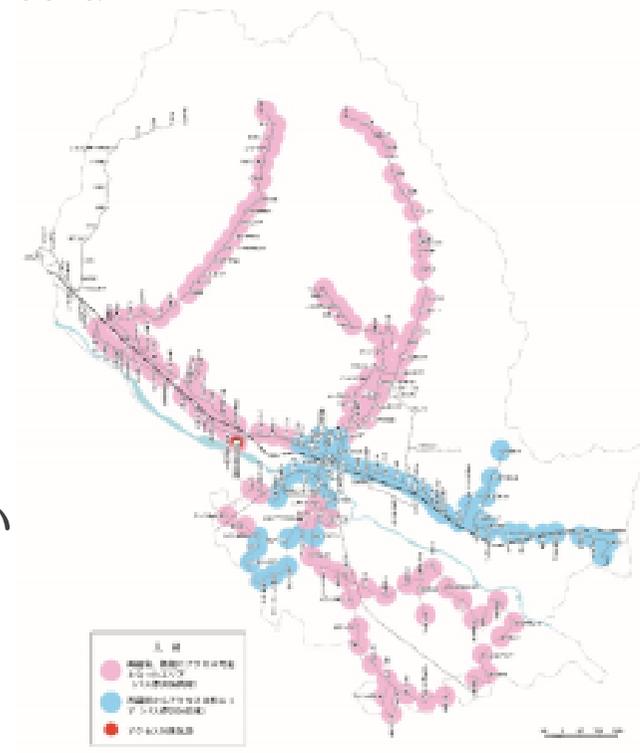
運行開始後の取組み

計画で掲げた運行目的の実現を確認

各路線から

通院目的の利用が実現可能か

一部の区間で利用できていない
ことが確認できた



コミュニティバスの見直し

運行開始後の取組み

通学利用の学生を増やしたい

- ・ モニター利用者を募集
- ・ 3日間以上利用してもらいヒアリングを実施

利用状況やヒアリングでの主な意見

- ・ 朝の登校時に利用
- ・ 帰りの下校時は部活などで時間が異なる
- ・ 帰りに図書館や塾に寄るのでバスを利用しにくい
- ・ 雨の日は保護者が送迎してくれる

コミュニティバスの見直し

運行開始後の取組み

通学利用の学生を増やしたい

市内全ての高校の

新入学生にチラシを配布

無料乗車券を添付



あしバス
足利市生活路線バス

高校の近くにもバス停あるよ！

乗って安心 使って便利
乗車中は自由時間
雨の日も雪の日も快適

バス停の場所やバスのルート・時刻など
詳しい情報は足利市ホームページをいまずくチェック！

QRコード
「あしバス時刻表」QRコードをダウンロード！
＝こちらから、「アシNAVITIME」のアプリをダウンロード！
＝利用時・目的地を入力して、乗車経路を確認！
＝アプリも入れておけば、色々な条件で検索できます！

このチラシには、体験乗車できるモニター券が付いています。

~~運賃200円~~ → **今なら無料！**

※下の点線において切り離してご利用ください。
1枚で1回乗車することが出来ます。通学時以外でも利用可能です。
有効期限：平成30年5月31日まで

足利市生活路線バス 高校生モニター利用券 有効期限 平成30年5月31日まで	足利市生活路線バス 高校生モニター利用券 有効期限 平成30年5月31日まで	足利市生活路線バス 高校生モニター利用券 有効期限 平成30年5月31日まで	足利市生活路線バス 高校生モニター利用券 有効期限 平成30年5月31日まで
---	---	---	---

コミュニティバスの見直し

運行開始後の取組み

高齢者を対象に利用相談会

老人福祉施設で出前相談会を実施

時刻表の見方

バスの利用方法

個人別の時刻表を作成



コミュニティバスの見直し

運行開始後の取組み

ダイヤ改正の考え方

- ・ 車両数が決まっている＝運行できる時間、距離が決まっている
- ・ どこかを増やすためには、同じ分だけ減らさなければできない

システムの短縮や廃止などの変更は利用者数だけで判断できない

- ・ 定期的な利用者
- ・ 利用者がある場合の主な利用区間
- ・ 便ごとの利用状況

細かく確認

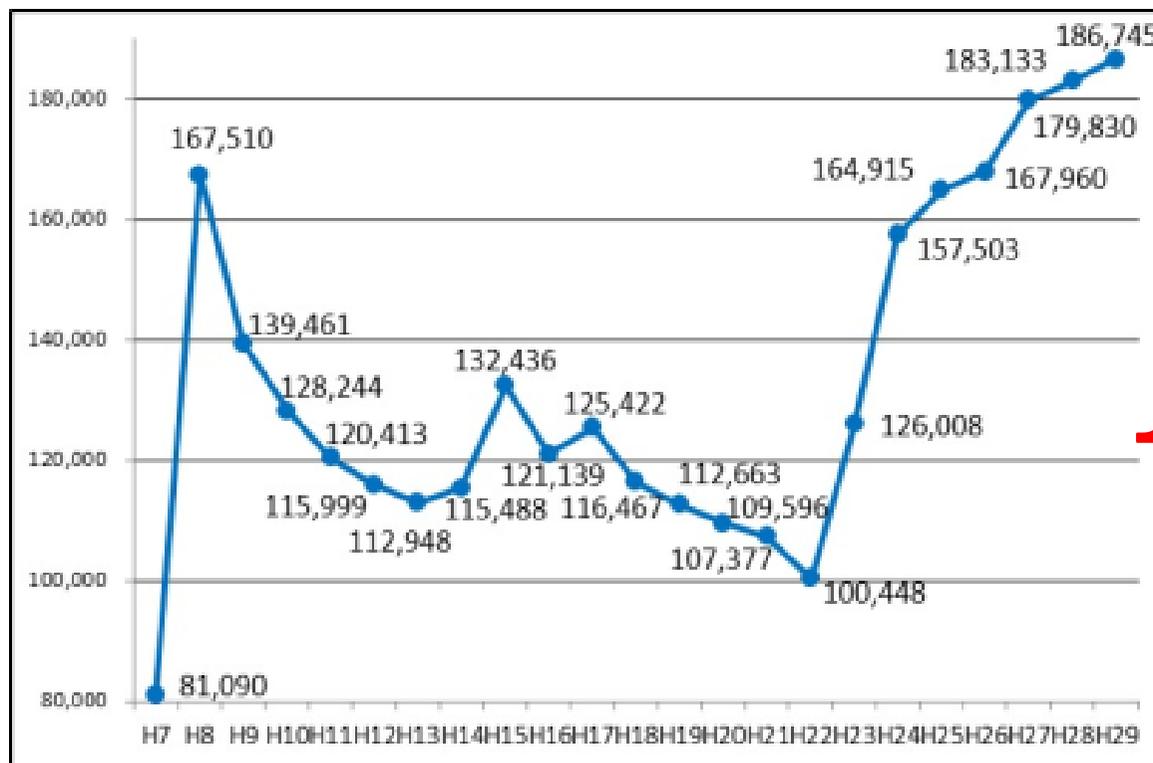
コミュニティバスの見直し

見直し後の状況

年度	運行便数／日	年間公費負担額	年間利用者数
H22	26便	41,871千円	100,448人
H23	103便	86,162千円	126,008人
H24	96便	97,677千円	157,503人
H25	91便	93,694千円	164,915人
H26	89便	74,311千円	167,960人
H29	83便	59,764千円	186,745人

コミュニティバスの見直し

見直し後の状況



見直し前と比べ
180%増

コミュニティバスの見直し

運行準備や運行を開始してから困ったこと

- ・ 停留所の設置位置

系統新設に伴い新たな停留所を

地域からは設置してほしい意見がありますが

地先の方々はことごとく断ります

少しずつ場所を調整していると交差点や切下げも

コミュニティバスの見直し

運行準備や運行を開始してから困ったこと

- ・ 停留所の名称

系統新設に伴い上り停留所の位置を調整

4丁目上り停留所が3丁目に移設

下り停留所はこれまでの位置

地先の方から「うるさい」「ゴミが捨てられる」

コミュニティバスの見直し

運行準備や運行を開始してから困ったこと

- ・運行ダイヤの作成

バスの運行順序や取りまわしなどは
学識経験者の助言や指導により作成

乗合事業者がいないためノウハウが無い
事業者からは建設的な話しも少なく
事業者の都合を優先してほしい話ばかり

コミュニティバスの見直し

運行準備や運行を開始してから困ったこと

- ・道路運送法の申請

許認可手続きは事業者が行うこととなっている
市は事前調整や交通会議により支援

運行開始に間に合わせるよう指示するが
事業者はわからないからと準備が始まらない
運行開始に間に合わない責任を取り切れないので
運輸支局に指導いただき自分で作成することに

コミュニティバスでカバーできない地域への考え方

コミュニティバスの見直しで成果がみられるが



公共交通の人口カバー率

79.8% 出典：とちぎの公共交通（H29版）

※公共交通サービス圏域は、鉄道駅半径1.5km圏域
バス路線（運行本数6回/日以上）半径300m圏

20%の交通空白が存在

コミュニティバスでカバーできない地域への考え方

考え方を計画に位置付ける

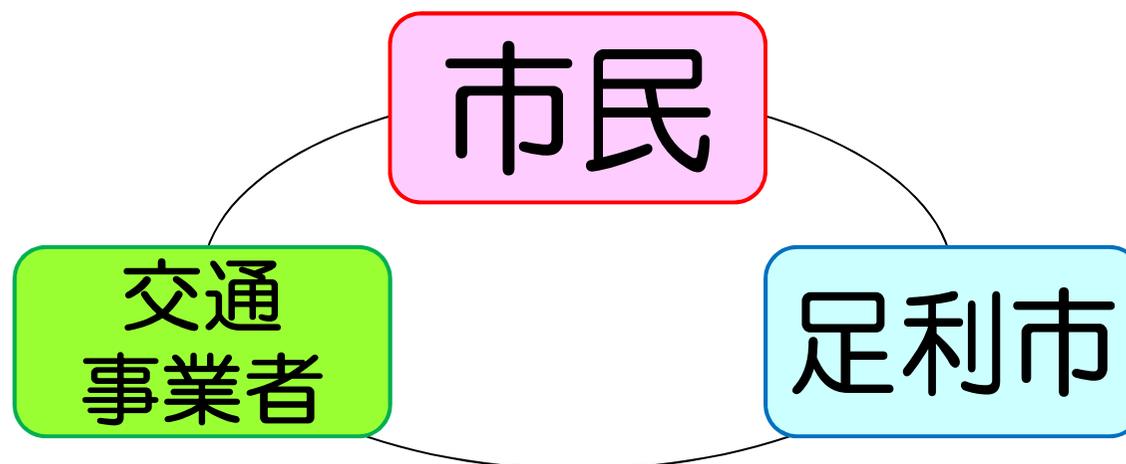
幹線軸に位置付けたコミュニティバスは

- ・ 高い運行サービスを戦略的に提供して利用促進を図る
- ・ 日常的に利用する人を増やし持続性可能な移動手段を目指す

交通空白や細かなニーズは

- ・ ニーズや課題は多様化しているが、路線バスだけではきめ細かな対応をすることは難しく、需要も多いとは限らない
- ・ 地域の実情に適した移動手段を導入することが、利用しやすく持続可能な移動手段となると考える

コミュニティバスでカバーできない地域への考え方 目指す取組・考え方



- ・地域の現状、課題を明確にしていくためには、当事者であり利用者となる地域が主体的に取り組むことが不可欠
- ・市は、市の立場を活かし、地域と共に取組みを進め、情報提供、提案、関係者との調整などの支援を行うことで、地域内交通の実現を目指す

コミュニティバスでカバーできない地域への考え方

目指す取組・考え方

市の考え方を明確にするため
地域内交通の基本的な考え方の
検討を進めている

検討内容に実態が即すよう
モデルケースになりそうな
事例を進めながら作成を目指す

地域内交通の 基本的な考え方

(素案)

地域内交通をつくり、守り、育てるキーワード

地域みんなで考え、選択する

地域が主体的に取組むことで地域内交通を実現することができます。

地域の主体的な取組みに市は各種支援で応えます。

※地域内交通とは

町内や地区などの範囲を対象に、きめ細かな移動ニーズに応えることができ、地域の実情に合った移動手段

(本地域内交通の基本的な考え方における定義とします。)

足 利 市

平成30年 月

地域内交通実現に向けた取組み

自治会長や役員との意見交換会



市の考え方や取組みの必要性を繰り返し説明

地域内交通実現に向けた取組み

運送事業者との意見交換会



細かなニーズに対応しやすい乗用事業者と意見交換会を実施

地域内交通実現に向けた取り組み

県の検討業務に位置付けてもらい協力を得る



先進事例視察や話し合いをしている地域に調査を実施

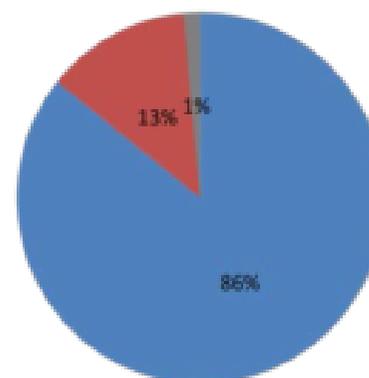
地域内交通実現に向けた取り組み

要望地域の状況

運転免許証の有無

持っている 175人 (86%)

持っていない 26人 (13%)

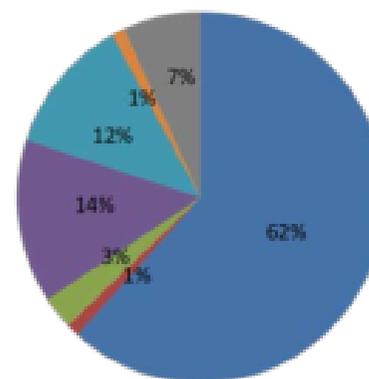


いつまで運転するか

ずっと 108人 (62%)

75歳 25人 (14%)

80歳 21人 (12%)



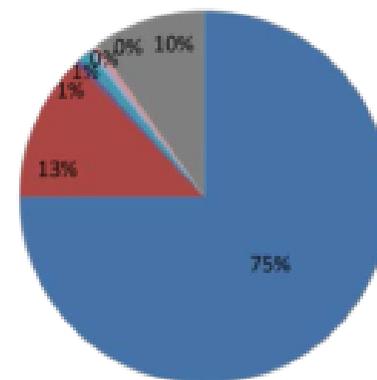
地域内交通実現に向けた取り組み

要望地域の状況

目的地までの移動手段（医療機関）

自分で運転する車 153人 (75%)

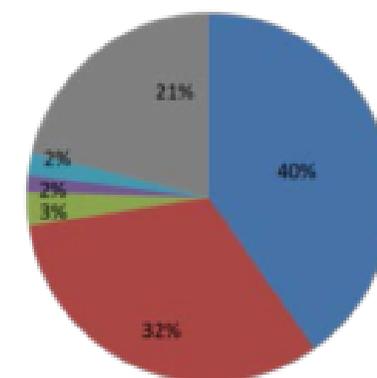
家族等の送迎 26人 (13%)



訪問頻度（医療機関）

月1回未満 82人 (40%)

月1～2回 66人 (32%)



地域内交通実現に向けた取組み

課題解決に向けどのように取組むか

- ・ 組織化の促進
 - ⇒ 協定の締結
- ・ 市の決意表明
 - ⇒ 積極的に解決していくことと応分の覚悟
- ・ より高い主体性の創出
 - ⇒ 自分たちで実現できることの体験

さいごに

- 方針をしっかりと定める
- 移動手段は確保することが目的ではない
- 移動手段を確保する目的の明確化
- 地域の実情に適している
- 地域が必要としているか
- 持続可能であるか