

令和3年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

新城市地域公共交通会議

平成19年12月26日設置

フィーダー系統 令和2年6月8日 確保維持計画策定

直近の二次評価結果

評価できる取組

- ・市内各地区の検討会を開催し、地域のニーズに合った移動手段の検討及び利用促進が実施されていることが確認できました。
- ・「湯谷温泉もつくる新城線」を新たに運行し、鳳来東部地区住民の足を確保するとともに、観光二次交通としての役割を担い、高速バス（山の湊号）や幹線系統（田口新城線）と連携したダイヤ設定を実施していることを評価します。
- ・名古屋側の大学と連携した高速バス（山の湊号）のPRが実施されていることが確認できました。
- ・地方創生臨時交付金を活用し、公共交通事業者へ支援していることを評価します。

期待する取組

- ・高齢化の進展等、移動に係る課題を取りまとめ、住民が利用しやすい公共交通の再編へ向けた検討をお願いします。
- ・地域公共交通の空白地においては、地域のニーズに合った足の確保について検討が進むよう期待します。
- ・幹線系統や高速バス、新たに運行開始した湯谷温泉もつくる新城線を含めた、広域での交通ネットワークによる利用促進を引き続き期待します。
- ・令和3年度に予定されている次期地域公共交通計画の策定過程においては、並行して策定予定の立地適正化計画と連動した計画となるよう検討して頂くことを期待します。

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

○住民が利用しやすい公共交通の再編へ向けた検討
 ➡市内の複数の地区において、地域住民が移動手段を検討する会を開催し、住民と一緒に、より利用しやすい路線網の検討を進めた。

○幹線系統や高速バス、湯谷温泉もつくる新城線を含めた、広域での交通ネットワークによる利用促進
 ➡高速バス山の湊号、田口新城線、湯谷温泉もつくる新城線がお得に乗車することができる鳳来寺企画切符を発売した。

○立地適正化計画と連動した計画となるよう検討
 ➡立地適正化計画の策定会議の中に公共交通会議の委員にも入ってもらい、密な連絡を取り合いながら検討を進めた。

○引き続き住民との検討会議を進めていくとともに、地域の住民を集めて意見交換会を開催することで、ニーズにあった足の確保について検討をしていく。

○鳳来企画切符以外にも、魅力ある観光地へ行くことができる企画切符を発売し、更なる利用促進に努める。

○立地適正化計画だけでなく、総合計画や都市計画マスタープランといった、他の計画とも連動した計画となるよう検討を進める。

○**地域の特性・公共交通の現状**

愛知県東部、奥三河の玄関口である新城市は、平成17年に新城市・鳳来町・作手村の新設合併により誕生した。市域は約500km²と広く、84%を山林が占める緑豊かなまちである。

公共交通の現状としては、市域外や旧市町村を跨ぐ移動をJR飯田線をはじめとした幹線が担い、市域内の移動は支線である市コミュニティバスSバスが担っている。また、平成28年7月からは新城市と名古屋市・長久手市を結ぶ高速乗合バス「山の湊号」の運行を開始し、名古屋方面への通学・通勤と、名古屋方面からの観光客誘致の足を確保している。

○**これまでの経緯**

第1次新城市総合計画（策定：平成20年4月 計画期間：20年度～30年度）

- 公共交通に関する重点施策：公共交通網の整備と利用向上
- 主な事業：公共バスの運行、飯田線の活性化 ■目標：公共交通機関等の充実と満足度の向上



新城市地域公共交通総合連携計画～山の湊 創造都市を支える公共交通づくりに向けて～
（策定：平成20年2月 計画期間：20年度～29年度）

—基本方針—

民間路線バスの撤退や市町村合併による市域広域化への対応など、これまでの路線維持にとどまることなく、市民にとって満足度の高い新たな公共交通システムの構築を目指す。

★新公共交通システム推進の6つのポイント

運行形態・路線網の検討	バス関連施設の整備	ニーズの把握と反映
地域・利用者の参画	利用しやすい料金体系	積極的な情報提供



新城市地域公共交通網形成計画（策定：平成29年3月 計画期間29年度～33年度）

計画期間中に起きた変化や課題を踏まえて

新城市地域公共交通網形成計画 基本理念

公共交通の現状と必要性を全市で共有し、
一人ひとりが公共交通を維持・発展させていきます

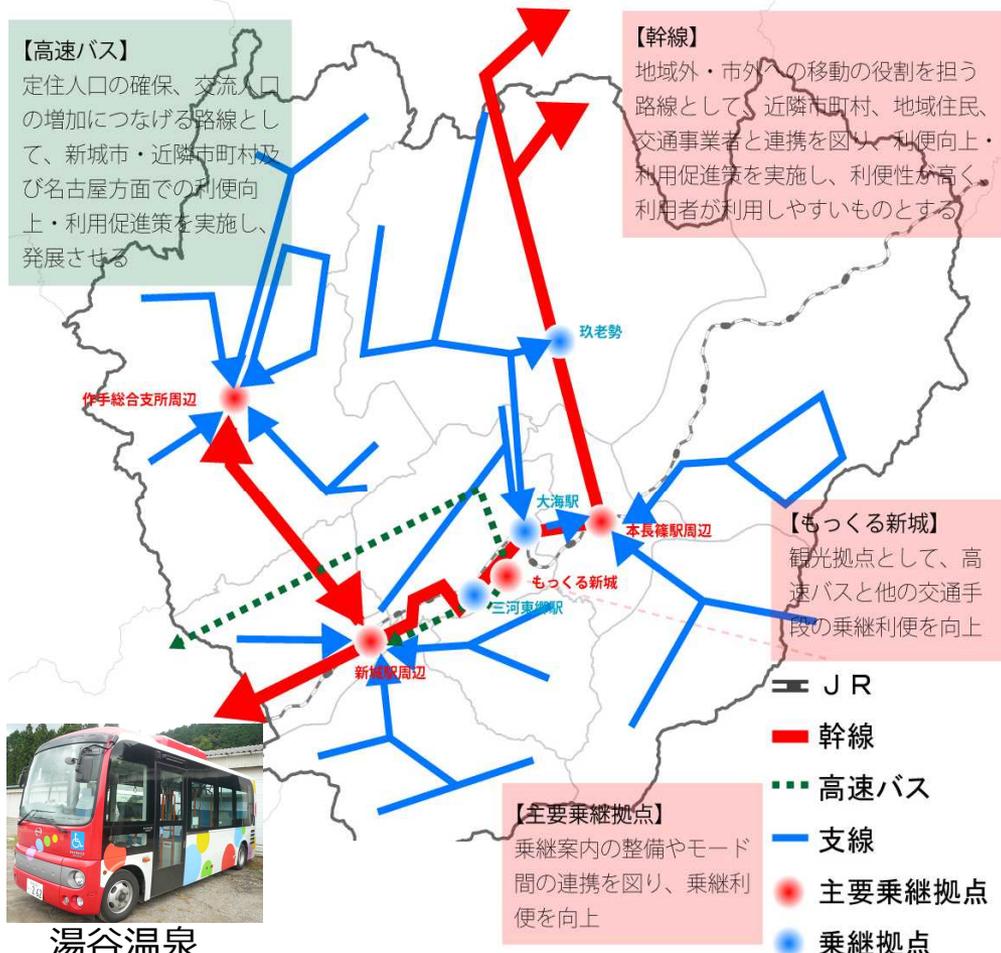
〈基本方針〉

方針 1
公共交通の現状を地域で共有し、
地域・行政・交通事業者で公共交通網を作ります

方針 2
組織間の連携を図り、関係者と一体となって利便を向上させます

方針 3
地域に愛され、「利用したくなる」公共交通を作ります

将来の公共交通ネットワーク



つくであしがる線

塩瀬線

西部線

湯谷温泉

もっくる新城線

フィーダー補助路線

【目標達成に向けた取組内容】 ※フィーダー補助路線に係る取組については赤字で記述

方針1 公共交通の現状を地域で共有し、地域・行政・交通事業者で公共交通網を作ります

実施内容		実施時期
公共交通網整備	タクシー営業区域外旅客運送の開始	R3.4.1
	山吉田ふれあい交通の運行開始	R3.4.1
	高速バス山の湊号のもっくる新城乗り入れ開始	R3.10.1
	道の駅もっくる新城を交通結節点として整備	R3.10.22
	ジェイアールバス高速バス路線の運行開始	R3.10.28
	湯谷温泉もっくる新城線の路線変更	R3.11.1
地域住民との検討	東郷地区での地域交通の検討会	R3.1.29～現在8回実施
	舟着地区での地域交通の検討会	R3.3.27～現在9回実施
	千郷地区での地域交通の検討会	R3.4.20～現在6回実施
	新城地区での地域交通の検討会（ピンコロの会）	R3.4.21～現在6回実施
	鳳来南部地区での地域交通の検討会	R3.4.20～現在6回実施
	八名地区での地域交通の検討会	R3.6.9～現在5回実施
	作手地区での公共交通意見交換会	R3.7.26
利用促進	八名地区茶話会（名古屋大学連携事業）	R3.10.9
	高速バス山の湊号、田口新城線、湯谷温泉もっくる新城線が連動した企画切符の造成	R2.10.1～随時見直し
	東三河地域公共交通活性化協議会でバス整理券ラリーと歴史謎解きイベントの開催	R3.7.21～9.19
その他	利用者が分かりやすいようバス停名を変更	R3.10.1
	名古屋大学と「持続可能な地域づくり及び公共交通の活性化・再生等に係る包括連携協定」の締結	R3.1.8
	ジェイアールバス関東株式会社と「地方創生に係る包括連携協定」の締結	R3.4.28

山吉田ふれあい交通の運行開始

新城市山吉田地区では、高齢化が進みバス停まで行くことができない人が増えていることや、Sバス長篠山吉田線だけでは生活に必要な移動ニーズを満たすことができないことから、地域住民同士が助け合い、地域運営によるデマンド交通「山吉田ふれあい交通」を運行開始した。

予約受付や運転業務は、地域住民が運営する「山吉田ふれあい交通運営協議会」が行い、運行管理や車両整備管理といった安全管理の部分を豊鉄タクシー株式会社が行うという「事業者協力型自家用有償旅客運送」という運行方法は、全国で初めての事例となった。



ジェイアールバス高速バス路線の運行開始

ジェイアールバス関東株式会社と西日本ジェイアールバスが運行する、東京～大阪間の高速バス路線の運行ルートが東名高速道路から新東名高速道路に変更されることに伴い、乗務員の乗継基地が新城市に移転された。

それに伴い、道の駅もつくる新城内に停留所が設置され、令和3年10月28日に東京・横浜方面と大阪・京都方面それぞれにダイレクトアクセスできる高速バス路線が開通した。

この路線の開通により、新城市は東京・大阪・名古屋の3大都市圏と繋がる交通結節点となった。

今後は、ジェイアールバス関東株式会社と結んだ包括連携協定を基に、路線バスの利用者増加につながる施策に取り組む。



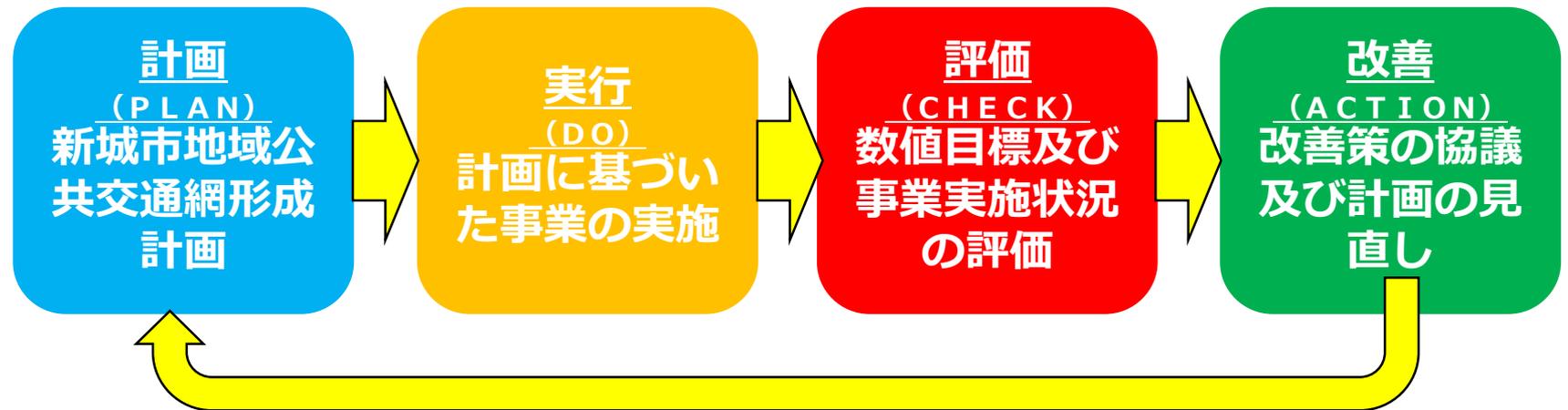
【新都市地域公共交通網形成計画の目標】

指標	現状【H27】	目標【H33】
Sバス利用者数	159,839人	170,000人
Sバスへの市負担額	111,809千円	現状維持
Sバス収支率	18.3%	19.4%
民間バス利用者数	201,767人	現状維持
高速バス利用者数	4人/便程度 (H28)	20人/便程度 (H31)
バス利用者満足度	1.10	1.16
バス利用者認知度	82.1%	90.0%
地域での検討会議	0地域	全地域
高校との協議会	0校	市内全校

目標を達成するための評価方法 (目標値は毎年度設定)

- ① Sバス：利用者数、収支率、満足度を評価
- ② 民間バス・高速バス：利用者数、満足度を評価
- ③ Sバス：小中学生のスクールバス利用を除いた利用者数を評価

【P D C Aサイクルの流れ】



3. 計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

※利用者数、収支率は、**小中学生のスクールバス利用を除いた値**で算出

※目標値は27年度実績（H26.10.1～H27.9.30）を基に、利用者数はSバスは1.01倍、民間バスは現状維持、高速バスは28年度実績の2.5倍、収支率は1.01倍、満足度は+0.01として設定

評価基準

- A・利用者数及び収支率の達成度が100%以上で満足度が1.0以上の場合
- B・利用者数又は収支率の達成度のいずれかが100%を超えた場合
- B・利用者数及び収支率の達成度が100%を下回ったが、満足度が1.0以上の場合
- C・利用者数及び収支率の達成度が100%を下回り、満足度も1.0より小さい場合

路線名		利用者数（カッコ内は総数）			収支率（%）			満足度数（基準値は1.0）			自己評価
		目標値	3年度	達成度	目標値	3年度	達成度	目標値	3年度	目標との差	
Sバス 新城	作手線	45,991	56,580	123%	29.74%	29.85%	100%	1.06	1.00	-0.06	A
	中宇利線	16,557 (57,637)	10,698 (35,718)	65%	10.84%	6.68%	62%	1.17	1.00	-0.17	B
	吉川市川線	3,627 (11,270)	3,233 (6,113)	89%	3.41%	2.05%	60%	1.20	1.20	0	B
	北部線	4,330 (8,579)	3,627 (5,356)	84%	7.62%	4.25%	56%	1.14	1.11	-0.03	B
	西部線	3,694	3,070	83%	7.72%	4.31%	56%	1.10	1.11	+0.01	B
Sバス 鳳来	布里田峯線	415 (3,795)	330 (3,140)	80%	1.04%	1.17%	112%	1.15	1.09	-0.06	B
	塩瀬線	1,706 (6,685)	1,930 (3,139)	113%	3.63%	3.50%	96%	1.20	1.04	-0.16	B
	秋葉七滝線	2,707 (9,178)	1,707 (9,726)	63%	5.86%	2.85%	49%	1.20	1.20	0	B
	長篠山吉田線	2,180 (17,292)	1,773 (11,700)	81%	4.58%	2.65%	58%	1.12	1.02	-0.10	B
	湯谷温泉 もっくる新城線	4,982	1,247	25%	11.85%	3.81%	32%	1.00	1.11	+0.11	B
Sバス 作手	つくであしがる線 守義線	3,410 (5,550)	2,952 (4,162)	87%	3.44%	2.17%	67%	1.20	1.15	-0.05	B

3. 計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

路線名		利用者数			収支率 (%)			満足度数 (基準値は1.0)			自己評価
		目標値	3年度	達成度	目標値	3年度	達成度	目標値	3年度	目標との差	
民間バス	田口新城線	51,051	39,618	78%	37.70%	29.7%	78%	1.10	1.04	-0.06	B
	新豊線	145,416	144,343	99%	42.00%	39.6%	94%	1.00	1.10	+0.10	B
	四谷千枚田新城線	5,300	10,841	205%	14.70%	18.5%	125%	1.08	1.04	-0.04	A
高速バス	新城名古屋藤が丘線「山の湊号」	10人/便	4.7人/便	47%	—	21.8%	—	1.00	1.17	+0.17	B

全体の評価

	H33目標	3年度	達成度		H33目標	3年度	達成度
Sバス利用者数	170,000	139,951	82%	Sバス収支率	19.4%	15.39%	79%
	H33目標	3年度	達成度		H33目標	3年度	目標との差
民間バス利用者数	201,767	194,802	97%	バス利用者満足度	1.17	1.06	-0.11

目標達成状況についての考察

- ・自己評価がAとなった作手線については、作手地内の高校へ通う学生や、作手地内から地区外へ通う学生の利用が多く、市域を跨ぐ利用客が増えているため、地域間幹線としての役割の重要性が増していると思われる。(←乗務員及び高校へのヒアリング調査より)
- ・四谷千枚田新城線については、沿線住民の市民病院への通院や買い物、観光客や登山客の鳳来寺山への利用、学生の通学での利用が増加したことが要因である(←満足度調査より)
- ・自己評価がBになった路線のほとんどで、利用者数、収支率が目標値を達成できていない。全ての路線に共通することとして、新型コロナウイルス感染症による外出自粛の影響は未だあるものの、湯谷温泉もつくる新城線の新設により観光客や今までバスが通っていなかった地域の住民の新規利用が獲得できた(←満足度調査より)

今後の方針

- ・引き続き、自己評価結果を地域へフィードバックし、この結果を基に地域と協議を行い、路線の見直し、利便向上策、利用促進策を協働して実施する。

3. 計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

○路線別年間利用者数の推移 (H27～R3)

バス利用者数の推移 (総数)

路線名	27年度	28年度	29年度	30年度	R1年度	R2年度	R3年度		R3合計
							(上期) R2.10～R3.3	(下期) R3.4～R3.9	
作手線	43,326	42,997	46,062	48,740	56,673	51,755	27,720	28,860	56,580
中宇利線	54,297	50,931	46,116	44,117	40,863	36,614	17,198	18,520	35,718
吉川市川線	10,617	10,337	9,134	8,312	7,141	6,407	3,301	2,812	6,113
北部線	8,082	6,803	6,711	6,386	6,355	4,479	2,759	2,597	5,356
西部線	3,480	3,209	3,109	3,022	3,588	3,602	1,575	1,495	3,070
布里田峯線	3,575	4,254	4,384	4,795	4,676	3,274	1,820	1,320	3,140
塩瀬線	6,298	5,423	2,494	4,119	3,895	3,020	1,663	1,476	3,139
秋葉七滝線	8,646	8,519	8,950	9,585	9,226	8,722	5,543	4,183	9,726
長篠山吉田線	16,290	17,206	14,930	14,001	14,589	12,119	7,061	4,639	11,700
湯谷温泉もっくる新城線							677	581	1,258
守義線	4,252	4,687	5,334	5,261	3,623	1,428	759	1,006	1,765
つくであしがる線	976	1,176	971	1,016	946	1,679	1,012	1,385	2,397
田口新城線	51,051	45,285	52,000	42,211	49,512	32,662		39,618	39,618
新豊線	145,416	143,046	150,332	138,137	159,010	131,577		144,343	144,343
四谷千枚田新城線	5,300	7,752	9,550	11,101	10,038	11,878	5,365	5,476	10,841

バス利用者数の推移 (一般のみ)

路線名	27年度	28年度	29年度	30年度	R1年度	R2年度	R3年度		R3合計
							(上期) R2.10～R3.3	(下期) R3.4～R3.9	
作手線	43,326	42,997	46,062	48,740	56,673	51,755	27,720	28,860	56,580
中宇利線	15,597	14,751	13,896	13,337	12,243	10,874	5,138	5,560	10,698
吉川市川線	3,417	3,497	2,834	2,552	2,101	3,407	1,741	1,492	3,233
北部線	4,079	3,389	3,555	3,247	3,850	3,050	1,847	1,780	3,627
西部線	3,480	3,209	3,109	3,022	3,588	3,602	1,575	1,495	3,070
布里田峯線	391	620	778	598	519	458	210	120	330
塩瀬線	1,607	1,415	1,505	1,397	1,472	1,530	1,023	907	1,930
秋葉七滝線	2,550	2,350	1,601	1,553	1,889	1,536	902	805	1,707
長篠山吉田線	2,054	2,246	2,528	2,644	2,598	2,227	1,007	766	1,773
湯谷温泉もっくる新城線							677	581	1,258
守義線	2,236	2,505	2,545	2,620	1,971	355	206	349	555
つくであしがる線	976	1,176	971	1,016	946	1,679	1,012	1,385	2,397
田口新城線	51,051	45,285	52,000	42,211	49,512	32,662		39,618	39,618
新豊線	145,416	143,046	150,332	138,137	159,010	131,577		144,343	144,343
四谷千枚田新城線	5,300	7,752	9,550	11,101	10,038	11,878	5,365	5,476	10,841

課題 地域公共交通を支える人の確保

《対応策》

- ・バスを利用したことが無い方に対して、乗車体験などのきっかけづくりを行う。
- ・経路検索サービスやインターネット、病院や商業施設などで公共交通の案内を拡充させる。
- ・高速バス路線を活用し、東京・大阪・名古屋といった都市圏からの誘客を行う。
- ・高齢者Sバス無償化の検討など運転免許証自主返納をできる環境整備を行う。
- ・山吉田ふれあい交通のような地域で担う移動支援の導入支援
- ・モビリティマネジメントの検討及び実施

課題 地域ニーズに合った地域公共交通の構築

《対応策》

- ・市内各地区で住民との検討会を開催し、地域の移動ニーズを把握する。
- ・福祉部門や地域自治区部門との連携を強化する。(タクシー助成、ボランティア輸送等)
- ・バスの運行時間や経路などを見直し、より利便性の高い路線となるよう検討を進める。
- ・商業施設や医療機関などといったニーズの高い施設へバス停を設置できるよう調整を進める。
- ・パーク&ライドができる拠点を整備する。
- ・待合所の整備等を進め、バスの利用環境を向上させる。

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)

令和4年1月5日

協議会名: 新城市地域公共交通会議

評価対象事業名: 陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(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 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C 評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【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
豊鉄タクシー株式会社 西部線 (地域内フィーダー系統)	川田原滝～旧新城東高校	<ul style="list-style-type: none"> ・バスマップを各戸配布し周知を図った ・希望者へ、マイバス時刻表を作成し配付した ・沿線地域である千郷地区の地域住民で構成される協議会を意見交換を実施した。 ・地域の高齢者等へアンケートを実施し、現状の把握、ニーズの調査を行った 	A 沿線住民の通院や買い物の足として利用されており、重要な路線となっている。 事業は計画通り行うことができた	<ul style="list-style-type: none"> ①利用者数 目標3,694人/実績3,070人 →達成度83% ②収支率 目標7.72%/実績4.31% →達成度56% ③利用者の満足度 目標1.10/実績1.11 →達成度(基準値1.0との差 +0.11) ・主たる利用者が高齢者であり、通院や買い物等といった、生活に必要な移動手段として利用されているが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、外出自粛の要請がなされたことに伴い利用者が減少した。 	路線の利用者は主に高齢者であり、通院や買い物等の移動手段として利用されている。地域住民との意見交換やアンケートから得られた意見をもとに路線の見直しや、要望への対応を検討していく。
新城市 塩瀬線 (地域内フィーダー系統)	<ul style="list-style-type: none"> ①上島田方面1便 (玖老勢～只持～上島田) ②大海駅方面1便 (上島田～玖老勢～大海駅) ③上島田方面2便 (大海駅～只持～上島田) ④塩瀬布里循環線1便4便 (大海駅～只持～源氏～愛郷～上島田～布里～玖老勢) ⑤塩瀬布里循環線2便3便 (大海駅～玖老勢～布里～上島田～愛郷～源氏～只持～玖老勢～大海駅) 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスマップを各戸配布し周知を図った ・希望者へ、マイバス時刻表を作成し配付した ・地域の高齢者等へアンケートを実施し、現状の把握、ニーズの調査を行った 	A 中学生の通学の足として、高齢者の通院、通学の足として、適切に運行できた。他路線との接続もしており、利用者の利便性も確保できた。	<ul style="list-style-type: none"> ①利用者数 目標1,706人/実績1,930人 →達成度113% ②収支率 目標3.63%/実績3.50% →達成度96% ③利用者の満足度 目標1.20/実績1.04 →達成度(基準値1.0との差+0.04) ・主たる利用者が高齢者であり、通院や買い物等といった、生活に必要な移動手段として利用されており、循環線として再編したことにより利用者が増加した。 	地域住民との意見交換の場を設け、ニーズを把握し、より利用しやすくするよう検討する。
新城市 つくであしがる線 (地域内フィーダー系統)	作手地区全域	<ul style="list-style-type: none"> ・バスマップを各戸配布し周知を図った ・地区住民との意見交換を行った ・地域の高齢者等へアンケートを実施し、現状の把握、ニーズの調査を行った 	A 高齢化およびバスが通れない狭小な道路や集落が点在する地域において、移動の足の確保を適切に行うことができた。	<ul style="list-style-type: none"> ①利用者数(守義線含む) 目標5,550人/実績4,162人 →達成度75% ②収支率 目標3.44%/実績2.17% →達成度67% ③利用者の満足度 目標1.20/実績1.15 →達成度(基準値1.0との差+0.15) ・主たる利用者が高齢者であり、地区内での通院や買い物等といった、生活に必要な移動手段として利用されているが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、外出自粛の要請がなされたことに伴い利用者が減少した。 	関係者連絡会において、より利用しやすくするための改善点を把握する。移動の手段のない高齢者へきめ細やかに利用方法等の周知を行っていく。
新城市 湯谷温泉もつくる新城線 (地域内フィーダー系統)	もつくる新城南～鳳来寺山山頂	<ul style="list-style-type: none"> ・バスマップを各戸配布し周知を図った ・高速バス「山の湊号」との企画切符を導入し、利用促進を行った ・地域の高齢者等へアンケートを実施し、現状の把握、ニーズの調査を行った 	A 今までバスが通っていなかった地域の住民の新たな交通手段として、また、観光地への移動方法として、運行することができた。	<ul style="list-style-type: none"> ①利用者数 目標4,982人/実績1,247人 →達成度25% ②収支率 目標11.85%/実績3.81% →達成度32% ③利用者の満足度 目標1.00/実績1.11 →達成度(基準値1.0との差+0.11) ・今までバスが通っていなかった地域の住民の新たな交通手段として、また、観光地への移動方法として、目標は達成できなかったが運行することができた。 	新たに運行を開始した路線であり、沿線住民へのバスの乗り方講座等の利用促進策を実施し、周知を図る。観光地との連携も検討し、関係先との協議を行っていく。

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

令和4年1月5日

協議会名:	新城市地域公共交通会議
-------	-------------

評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
----------	----------------------

地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>新城市地域公共交通網形成計画に則り、より良い公共交通ネットワークを構築するため、以下のとおり事業を実施する。</p> <p>【市としての将来像】 市民がつなぐ 山の湊 創造都市</p> <p>【地域の公共交通の目指す姿】現状と必要性を全市で共有し一人ひとりが維持・発展させていく公共交通</p> <p>【目指す姿を達成するための方針】</p> <p>方針1 公共交通の現状を地域で共有し、地域・行政・交通事業者で公共交通網を作ります</p> <p>方針2 組織間の連携を図り、関係者と一体となって利便を向上させます</p> <p>方針3 地域に愛され、「利用したくなる」公共交通を作ります</p>
-----------------------------	---