

古賀市の地域公共交通の 問題点と課題

1. 地域公共交通網形成計画策定当時の課題

上位・関連計画に掲げられている古賀市の目指すべき将来都市像及び古賀市のまちづくりにおける地域公共交通の役割、解決すべき課題を整理している。

【古賀市が目指す将来像】

古賀市の将来都市像：第4次古賀市総合振興計画

【めざす都市のイメージ】つながり にぎわう 快適安心都市 こが
【公共交通に関連する方針】JR3駅を拠点とした“歩いて暮らせるまちづくり”の推進

都市づくりの将来像：古賀市都市計画マスタープラン

【都市づくりの理念と目標】 “うみ”と“やま”の自然を大切にする都市づくり “まち”の利便性と魅力を高める都市づくり “さと”のゆとり環境と潤いを保つ都市づくり “まち”と“さと”をつなぐネットワークづくり	【公共交通に関連する方針】 ①JR駅周辺の整備 ②公共交通ネットワークの確保
---	--

【古賀市における地域公共交通の役割】

- 【役割1】 JR3駅へのアクセスの確保によって、人の活発な行き来や都市活動の活性化を促し、古賀駅を核とした活気とにぎわいあふれるまちづくりを支える
- 【役割2】 自由に移動することが困難な高齢者等の日常生活の移動が確保された、誰もが快適・安心に暮らせるまちづくりを支える

【解決すべき課題】

(1)移動ニーズへの対応の観点

- 課題① 市内の外出先へのアクセスを支えている路線の維持・確保
市民生活を支えていくため、今後も路線バスを維持していくことが必要
- 課題② 路線バスでは行けない外出先へのアクセスの検討
市外への外出等、市民の移動の実情に合ったアクセスの検討が必要
- 課題③ JR各駅へのアクセスの維持・確保
様々な交通モードでJR各駅にアクセスできる環境整備が必要
- 課題④ 高齢者の移動手段の確保
高齢者のニーズに対応した移動サービスが必要
- 課題⑤ 細やかな移動サービスの必要性の検討
路線バスに代わる細やかな移動サービスの検討が必要

(2)持続可能性の確保の観点

- 課題⑥ 運行効率化に向けた運行サービスの見直し
運行効率化により収支状況の悪化に歯止めをかけることが必要
- 課題⑦ 運行の円滑化に向けた運行内容の見直し
より円滑に運行できるよう運行内容の見直しが必要
- 課題⑧ 維持確保に向けた利用促進の展開
維持・確保を図るため、利用の促進が必要
- 課題⑨ 維持確保に向けた市民の参画
市民の興味・関心を高め、維持確保に向けて市民が参画していくことが必要

2. 網形成計画策定当時の課題の変化状況

地域公共交通網形成計画策定当時の課題について、計画期間中に実施した施策・事業を経て、どのように変化しているのか（問題は解消されたのか、より深刻化していないか、新たな問題が発生していないか など）を整理した。

さらに、古賀市のまちづくりの方針の更新内容や、地域交通法の方針等を踏まえ、現在の古賀市における地域公共交通の課題を整理した。

古賀市のまちづくりの方針の更新

地域交通法の方針

網形成計画策定当時の課題	網形成計画で実施した施策・事業	課題の変化	現在の課題
課題① 市内の外出先へのアクセスを支えている路線の維持・確保 市民生活を支えていくため、今後も路線バスを維持していくことが必要	<ul style="list-style-type: none"> 西鉄バス古賀市内線の運行維持、コガバスの運行継続等を実施 JRのダイヤ改正に合わせて、路線バス、コガバスともにダイヤ改正を行って、ダイヤ接続を確保 MaaSの導入に関する検討は着手していないもののコガバスへのバーコード決済を導入 	<ul style="list-style-type: none"> 西鉄バス古賀市内線、コガバスともに運行を維持しているものの、新型コロナの影響もあって利用者は減少しており、さらに運転手不足の深刻化もあって維持・確保は依然として難しい状況が続いている。 当課題の事態は深刻化している。 	① 利便性と持続可能を両立する市内公共交通体系の再構築 <ul style="list-style-type: none"> 網形成計画策定当時は、利用が縮小する中、交通サービスをどのように適正化を図っていくべきかが主な課題であったが、新技術の革新等も進む中、新型コロナによる交通事業の衰退や2024問題による運転手不足といった課題が深刻化する状況ではあるが、カーボンニュートラルへの貢献やウォークアブルシティ構想の推進に定めるべく、市内の公共交通体系について、デジタル技術を活用して、利便性と持続可能を両立する公共交通体系への再構築（リ・デザイン）を進めていく必要がある。
課題② 路線バスでは行けない外出先へのアクセスの検討 市外への外出等、市民の移動の実情に合ったアクセスの検討が必要	<ul style="list-style-type: none"> 隣接市町との連携した移動手段の確保等を企画していたが、実施に至っていない。 「古賀市内公共交通時刻表」に、急行赤間便等の情報も掲載。 MaaSの導入に関する検討は着手していない 	<ul style="list-style-type: none"> 網形成計画策定当時の課題は依然残ったままとなっている。 	② 路線バスでは行けない外出先へのアクセスの検討 <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、既存の路線バスでは行けない市外の外出先へのアクセスについて、その必要性やサービスのあり方を検討していく必要がある。 九州経済連合会等で取り組む九州MaaSの動向も見ながら、市外への広域移動における円滑な利用環境の構築に取り組む必要がある。
課題③ JR各駅へのアクセスの維持・確保 様々な交通モードでJR各駅にアクセスできる環境整備が必要	<ul style="list-style-type: none"> 西鉄バス古賀市内線、コガバスの各駅への接続を維持 古賀駅、ししぶ駅の乗継環境を維持 千鳥駅におけるバス等への乗継環境の改善としてロータリー整備を事業中 	<ul style="list-style-type: none"> 他交通モードとの乗継環境の改善が必要だった千鳥駅についてもロータリー整備が進められ、課題は解決される見通し。 路線バス等の運営状況が深刻化する中、引き続きアクセス環境の維持は依然として課題として残る。 	③ JR各駅へのアクセスの維持・確保 <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、駅への交通サービス、乗継環境の維持に努める必要がある。
課題④ 高齢者の移動手段の確保 高齢者のニーズに対応した移動サービスが必要	<ul style="list-style-type: none"> 日吉・花鶴・美明エリアでAIオンデマンドのるーと古賀の運行を開始。 コガバス、おでかけタクシーの運用も継続。 タクシー事業者へのUDタクシー購入補助を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 市内の一部地域においては課題の解消に向けて進んだものの、利用が低迷しているなど課題解消には至っていない。 まだ交通サービスの確保の検討に至っていない地域も多く、課題は依然として残っている状況にある。 	④ 高齢者の移動手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> 高齢人口がさらに増加している中で、課題への対応はより喫緊性が高まっている。 高齢者の自家用車分担率も依然として高く、引き続き、ファーストワンマイル/ラストワンマイルを担う新たなモビリティの導入など高齢者が自家用車以外の方法でも移動できる環境の構築が必要である。
課題⑤ 細やかな移動サービスの必要性の検討 路線バスに代わる細やかな移動サービスの検討が必要	<ul style="list-style-type: none"> 日吉・花鶴・美明エリアでAIオンデマンドのるーと古賀の運行を開始。 	<ul style="list-style-type: none"> 西鉄バス古賀市内線・コガバスの一体的見直しが進んでいない中、バス停までの距離の改善などバスを利用しやすい環境の実現は至っていない。 バスを補う補完交通も、一部エリアに留まっており課題は依然として残っている状況にある。 	⑤ 市内公共交通ネットワークの末端交通サービスの充実 <ul style="list-style-type: none"> まずは西鉄バス古賀市内線・コガバスの一体的見直しに取り組み、市内の公共交通ネットワークの骨格を形成することが必要である。 次に、バスネットワークを補う交通サービスとして、新技術を活用したAIオンデマンド交通や、シェアリングサービス、MaaSといった各種サービスの導入検討を進めていく必要がある。

網形成計画策定当時の課題	網形成計画で実施した施策・事業	課題の変化	現在の課題
課題⑥ 運行効率化に向けた運行サービスの見直し 運行効率化により収支状況の悪化に歯止めをかけることが必要	<ul style="list-style-type: none"> 西鉄バス古賀市内線・コガバスの一体的見直しを企画し、筵内区において地域検討会を進めているものの、実施には至っていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症拡大や、運転手不足の深刻化により、西鉄バス古賀市内線の運営状況はさらに厳しさを増している。 当課題の事態は深刻化している。 	⑥ 持続的な運行に向けたサービスの見直し <ul style="list-style-type: none"> 地域協議会の設立・開催を加速化させ、地域のニーズに応えながら適切な交通サービスを配置した、地域公共交通の再構築（リ・デザイン）を進めていく必要がある。
課題⑦ 運行の円滑化に向けた運行内容の見直し より円滑に運行できるよう運行内容の見直しが必要	<ul style="list-style-type: none"> 市民の公共交通への関心喚起や利用促進を促すことを狙って以下の取組みを実施。 <ul style="list-style-type: none"> 市民、九産大と協働したコガバスのラッピング 市内公共交通時刻表の全戸配布 公共交通出前講座を実施 福工大と連携したMMの展開 集会等での公共交通利用の呼びかけ 利用啓発冊子の配布 利用促進動画を作成・配信 高齢者福祉や環境分野と連携した利用促進を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症拡大により、公共交通利用は大幅に減少した。感染症の流行が収束していくにつれて利用者数は回復してきているものの、コロナ前の水準には戻り切っていない。 コロナ前時点で、利用が低迷している状況からみれば、現在の状況は後退している。 各種取り組みの効果もあって、利用者の回復もあったという評価もできるが、課題は依然として残っている状況にある。 	⑦ 維持確保に向けた利用促進の展開 <ul style="list-style-type: none"> 引き続き、利用促進活動を展開していく必要がある。今後の展開にあたっては、これまでのやり方に加えて、交通以外の分野との連携も視野に取り組む必要がある。 高齢者人口が増えていく中で、公共交通乗り方教室や公共交通の利用を絡めたイベントの企画など、健康増進と絡めた高齢者に特化した取り組みの強化を進めていく必要がある。 カーボンニュートラルへの貢献要請が高まる中、環境問題の観点からの小中学生への公共交通の利用促進教育を展開する等も進めていく必要がある。
課題⑧ 維持確保に向けた利用促進の展開 維持・確保を図るため、利用の促進が必要	<ul style="list-style-type: none"> のるーと導入にあたって日吉・花鶴・美明にて地域協議会を設立し、運行内容等を検討した。 西鉄バス古賀市内線 薦野系統 筵内経由のあり方について、筵内区にて地域協議会を設立し、現在も検討が続く。 西鉄バス古賀市内線 小竹系統のあり方について、小竹区にて地域協議会を設立し、検討を着手。 市民への公共交通の利用状況・運営状況等の共有は、地域公共交通会議の資料・議事結果等を市HPで公開している。 地方創生市町村圏域会議（宗像・糟屋北部圏域）で周辺市町と自治体間をまたぐ広域運行への需要や課題を協議 	<ul style="list-style-type: none"> 地域協議会は、新型コロナの影響もあり、当初の予定通りには設立・開催が進んでいないものの、着実に取り組んでいる。 市民との利用状況の共有なども、関心がある人や地域協議会関係者には共有できているが、その他市民には情報が届いていないと思われる。 市民の参画ということでは、着実に成果は上がっているものの、定着しているとは言い難く、課題は依然として残っている状況にある。 	⑧ 維持確保に向けた市民の参画 <ul style="list-style-type: none"> 西鉄バス古賀市内線・コガバスの一体的見直し、補完交通の導入、交通不便地域の解消などの交通サービスの改善に向けた検討に取り組むにあたり、地域協議会の設立を展開し、市民の参画を高めていくことが必要である。 さらに、古賀駅東口周辺まちづくり基本計画など今後のまちづくりをデザインしていく中で、公共交通における市民の意見等も収集・反映し、行政・市民・交通事業者等の関係者が協働して公共交通を創り上げていくスキームを構築する必要がある。 ⑨ 隣接市町と連携した広域交通体系の確保 <ul style="list-style-type: none"> 隣接市町と連携して自治体間の移動への対応を検討していく必要がある。
			新課題① 古賀駅東口周辺地区まちづくりと連動した公共交通サービスの充実 <ul style="list-style-type: none"> 点在する周辺都市機能をつなぐ交通システムの導入 鉄道、バス、タクシー、一般車等の乗り換えなどの利便性の向上 交通結節機能の強化
			新課題② 環境にやさしい交通体系の構築（GXの推進） <ul style="list-style-type: none"> コガバス等へのEV等の導入 シェアリングサービス、ペロタクシー等の導入支援 MMの推進

古賀市の地域公共交通の課題

前項で抽出した各課題について、似通ったものの集約など、再整理した。

網形成計画策定当時の課題	現在の課題
課題① 市内の外出先へのアクセスを支えている路線の維持・確保 市民生活を支えていくため、今後も路線バスを維持していくことが必要	① 利便性と持続可能性を両立する市内公共交通体系の再構築 ・網形成計画策定当時は、利用が縮小する中、交通サービスをどのように適正化を図っていくべきかが主な課題であったが、新技術の革新等も進む中、新型コロナによる交通事業の衰退や2024問題による運転手不足といった課題が深刻化する状況ではあるが、カーボンニュートラルへの貢献やウォークアブルシティ構想の推進に応えるべく、市内の公共交通体系について、デジタル技術を活用して、利便性と持続可能性を両立する公共交通体系への再構築（リ・デザイン）を進めていく必要がある。
課題② 路線バスでは行けない外出先へのアクセスの検討 市外への外出等、市民の移動の実情に合ったアクセスの検討が必要	② 路線バスでは行けない外出先へのアクセスの検討 ・引き続き、既存の路線バスでは行けない市外の外出先へのアクセスについて、その必要性やサービスのあり方を検討していく必要がある。 ・九州経済連合会等で取り組む九州 MaaS の動向も見ながら、市外への広域移動における円滑な利用環境の構築に取り組む必要がある。
課題③ JR 各駅へのアクセスの維持・確保 様々な交通モードで JR 各駅にアクセスできる環境整備が必要	③ JR 各駅へのアクセスの維持・確保 ・引き続き、駅への交通サービス、乗継環境の維持に努める必要がある。
課題④ 高齢者の移動手段の確保 高齢者のニーズに対応した移動サービスが必要	④ 高齢者の移動手段の確保 ・高齢人口がさらに増加している中で、課題への対応はより喫緊性が高まっている。 ・高齢者の自家用車分担率も依然として高く、引き続き、ファーストワンマイル/ラストワンマイルを担う新たなモビリティの導入など高齢者が自家用車以外の方法でも移動できる環境の構築が必要である。
課題⑤ 細やかな移動サービスの必要性の検討 路線バスに代わる細やかな移動サービスの検討が必要	⑤ 市内公共交通ネットワークの末端交通サービスの充実 ・まずは西鉄バス古賀市内線・コガバスの一体的見直しに取り組み、市内の公共交通ネットワークの骨格を形成することが必要である。 ・次に、バスネットワークを補う交通サービスとして、新技術を活用した AI オンデマンド交通や、シェアリングサービス、MaaS といった各種サービスの導入検討を進めていく必要がある。
課題⑥ 運行効率化に向けた運行サービスの見直し 運行効率化により収支状況の悪化に歯止めをかけることが必要	⑥ 持続的な運行に向けたサービスの見直し ・地域協議会の設立・開催を加速化させ、地域のニーズに応えながら適切な交通サービスを配置した、地域公共交通の再構築（リ・デザイン）を進めていく必要がある。
課題⑦ 運行の円滑化に向けた運行内容の見直し より円滑に運行できるよう運行内容の見直しが必要	

古賀市における地域公共交通の課題

課題①：利便性と持続可能性が両立した市内の公共交通体系のリ・デザイン ①④⑤⑥

- ・新型コロナによる交通事業の衰退や2024問題による運転手不足といったサービス供給側の問題を克服し、カーボンニュートラルへの貢献やウォークアブルシティ構想の推進に応える利便性を確保していくために、デジタル技術を活用して、利便性と持続可能性を両立する公共交通体系への再構築（リ・デザイン）を進めていく必要がある。
- ・特に、高齢人口がさらに増加している中、そして高齢者の自家用車分担率も依然として高い状況において、高齢者が自家用車でなくても移動できる環境の構築が必要である。

課題②：古賀駅周辺や活性化拠点における公共交通サービスの充実 新課題①

- ・古賀駅周辺地区、古賀駅東口周辺地区におけるまちづくり“歩きたくなる 暮らしたくなる 居心地の良いまちづくり”を進めていくために移動利便性の高い交通環境を確保していく必要がある。
- ・コンパクト プラス ネットワークの都市構造を構築していくべく、青柳や米多比の活性化拠点を核とした市東部エリアの交通ネットワークを構築していく必要がある。

課題③：公共交通サービス情報・利用環境の充実 ③⑦

- ・公共交通の関心喚起、利用促進を推進していくべく、公共交通の運行情報の提供や利用啓発、一元的な検索ツールの提供、乗車体験会や乗り方教室などの周知、駅や主要バス停での乗り継ぎ環境の維持、施設や車両のバリアフリー化など、情報や利用環境の充実を図っていく必要がある。

課題④：環境にやさしい交通行動や車両導入の推進 新課題②

- ・環境負荷を抑えた交通体系を構築していくために、市民の自家用車分担率の高い交通行動からの転換や、環境にやさしい交通サービスの充実、各交通機関の環境負荷の低い車両への転換などを推進していく必要がある。

課題⑤：維持確保に向けた市民の参画の展開 ⑧

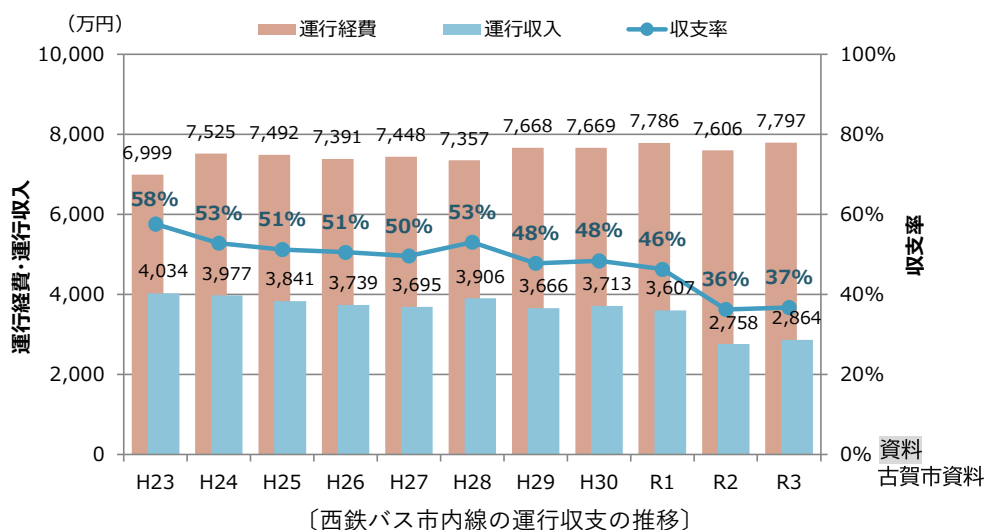
- ・各地域の交通サービスの改善、そして古賀駅周辺の交通サービスのデザインを進めていくにあたり、公共交通における市民の意見等も収集・反映し、行政・市民・交通事業者等の関係者が協働して公共交通を創り上げていくスキームを構築する必要がある。

網形成計画策定当時の課題	現在の課題
課題⑧ 維持確保に向けた利用促進の展開 維持・確保を図るため、利用の促進が必要	⑦ 維持確保に向けた利用促進の展開 <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、利用促進活動を展開していく必要がある。今後の展開にあたっては、これまでのやり方に加えて、交通以外の分野との連携も視野に取り組む必要がある。 ・高齢者人口が増えていく中で、公共交通乗り方教室や公共交通の利用を絡めたイベントの企画など、健康増進と絡めた高齢者に特化した取り組みの強化を進めていく必要がある。 ・カーボンニュートラルへの貢献要請が高まる中、環境問題の観点からの小中学生への公共交通の利用促進教育を展開する等も進めていく必要がある。
課題⑨ 維持確保に向けた市民の参画 市民の興味・関心を高め、維持確保に向けて市民が参画していくことが必要	⑩ 維持確保に向けた市民の参画 <ul style="list-style-type: none"> ・西鉄バス古賀市内線・コガバスの一体的見直し、補完交通の導入、交通不便地域の解消などの交通サービスの改善に向けた検討に取り組むにあたり、地域協議会の設立を展開し、市民の参画を高めていくことが必要である。 ・さらに、古賀駅東口周辺まちづくり基本計画など今後のまちづくりをデザインしていく中で、公共交通における市民の意見等も収集・反映し、行政・市民・交通事業者等の関係者が協働して公共交通を創り上げていくスキームを構築する必要がある。 ⑪ 隣接市町と連携した広域交通体系の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・隣接市町と連携して自治体間の移動への対応を検討していく必要がある。
	新課題① 古賀駅東口周辺地区まちづくりと連動した公共交通サービスの充実 <ul style="list-style-type: none"> ・点在する周辺都市機能をつなぐ交通システムの導入 ・鉄道、バス、タクシー、一般車等の乗り換えなどの利便性の向上 ・交通結節機能の強化
	新課題② 環境にやさしい交通体系の構築（GXの推進） <ul style="list-style-type: none"> ・コガバス等へのEV等の導入 ・シェアリングサービス、ペロタクシー等の導入支援 ・MMの推進

課題⑥：他分野や隣接市町との共創の推進	②⑦⑨
<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進、公共交通サービスの充実にあたっては、福祉や環境、教育、商工など各分野と連携した取り組みや、地域との協働、隣接市町と連携した広域交通サービスの確保などを進め、持続的で利便性を確保した地域公共交通を共創していく必要がある。 	

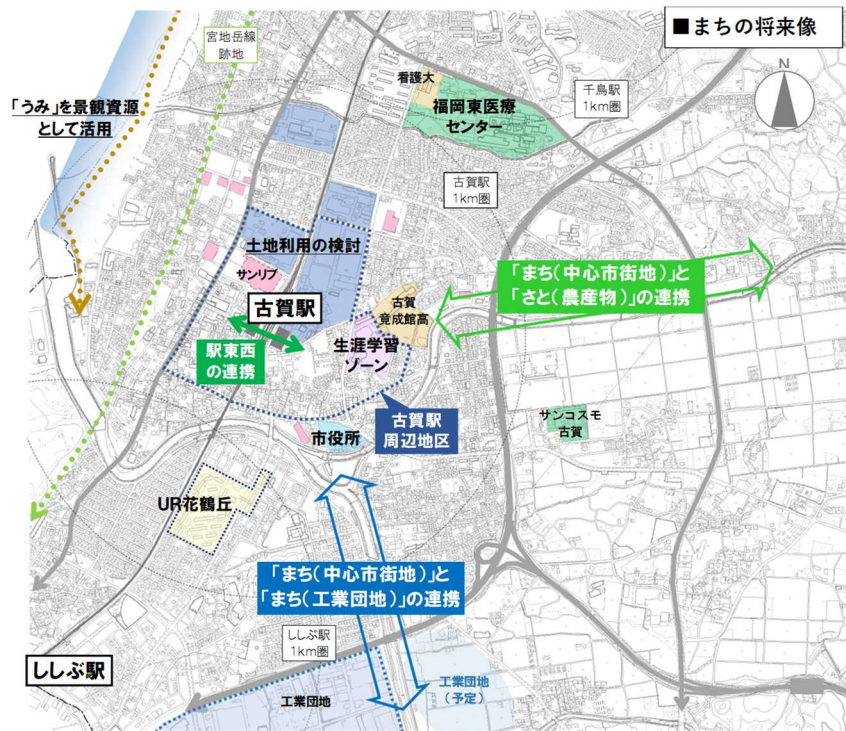
課題① 利便性と持続可能性が両立した市内の公共交通体系のリ・デザイン

- 高齢者人口のさらなる増加が見込まれているなか、自家用車でなくても移動できる環境の必要性が一層高まっています。また、古賀駅東口周辺まちづくりの推進やカーボンニュートラルへの貢献における地域公共交通への期待も高まっています。
- 市内では、西鉄バス古賀市内線やコガバスが運行し、古賀駅や駅周辺の市街地までの移動が確保されています。また、令和4年からは補完交通として AI オンデマンド交通を花鶴・日吉・鹿部にて運行しています。
- しかしながら、新型コロナウイルス感染症拡大によって、西鉄バス古賀市内線、コガバスともに大幅な利用減となっており、回復基調があるものの、新型コロナ前の水準には戻り切っておらず、以前から赤字運行となっている運営の厳しさが増えています。特に西鉄バス古賀市内線では、薦野系統筵内経由では1便あたりの乗車人数が3人未満と利用が少なく、小竹系統は古賀駅東口～グリーンパーク間の利用が少ないなど非効率な運行となっています。
- さらに、運転手の成り手不足や高齢化を背景に運転手不足となっている中、2024年4月の改善基準告示改正の施行により一層深刻化していくことが想定されています。
- デジタル技術を活用して、利便性と持続可能性を両立する公共交通体系への再構築（リ・デザイン）を進めていく必要があります。



課題② 古賀駅周辺や活性化拠点における公共交通サービスの充実

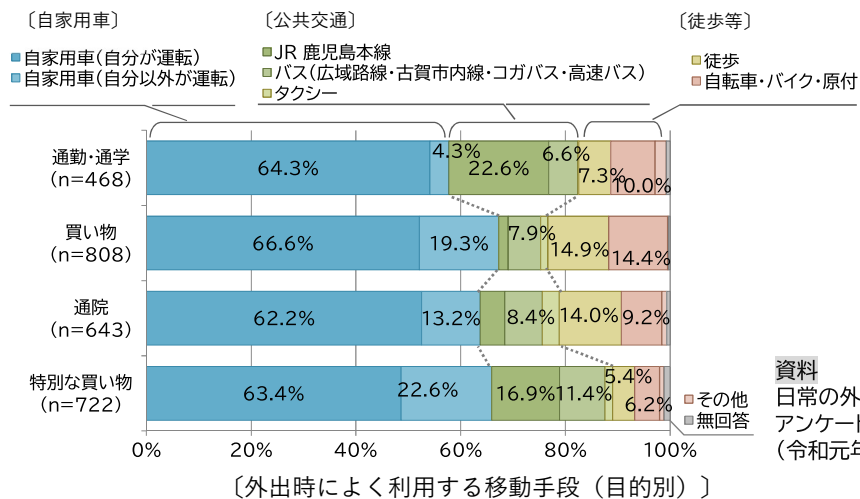
- 市では、活気とにぎわいの創出に向けて JR 古賀駅周辺地区への都市機能の集積、魅力的な駅町空間の形成を進めていくこととしています。特に古賀駅東口周辺地区においては“歩きたくなる 暮らしたくなる 居心地の良いまちづくり”をコンセプトに、公共交通との連携と回遊性の高い歩行者ネットワークの創出に取り組みます。こうしたまちづくりを支えていくために、移動利便性の高い交通環境を確保していく必要があります。
- また、市全域においては、“まち”と“さと”とが交流しあい、共鳴しあう都市づくりを目指す中で、コンパクト プラス ネットワークの都市構造を構築していくべく、青柳や米多比の活性化拠点を核とした市東部エリアの交通ネットワークを構築していく必要があります。



〔まちの将来像〕

課題③ 公共交通サービス情報・利用環境の充実

- 福岡市等への市外の通勤・通学、特別な買物等では公共交通利用が一定程度あるものの、日常の買物や通院では1割程度にとどまっており、あまり利用されていません。
- 持続可能な地域公共交通を確保していくためには、既存の利用者に加えて、新たな利用者を獲得し、利用者の枠を広げていく必要があります。
- 高齢者においては免許保有率が高く、自家用車から公共交通への転換を図っていくためにも公共交通の情報提供や利用促進を図っていく必要があります。
- 公共交通の関心喚起、利用促進を推進していくべく、公共交通の運行情報の提供や利用啓発、一元的な検索ツールの提供、乗車体験会や乗り方教室などの周知、駅や主要バス停での乗り継ぎ環境の維持、施設や車両のバリアフリー化など、これまでの取り組みをさらに強化して情報や利用環境の充実を図っていく必要があります。

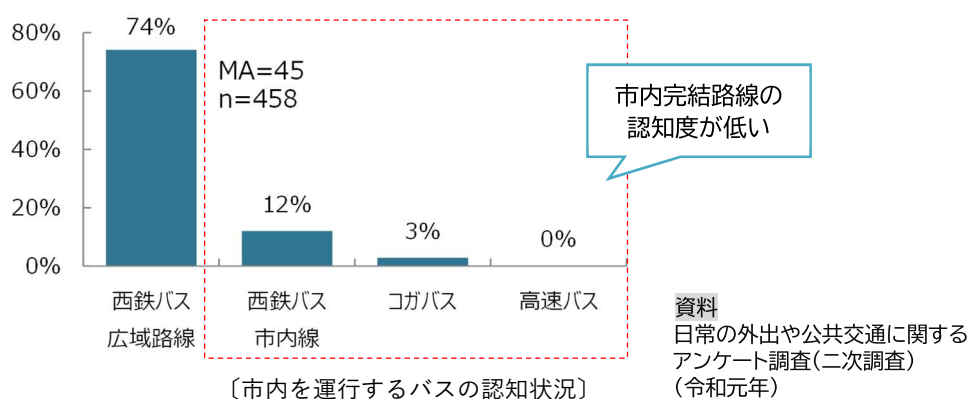


課題④ 環境にやさしい交通行動や車両導入の推進

- 古賀市は、2050年までに二酸化炭素排出量実質ゼロをめざす「古賀市ゼロカーボンシティ」を宣言しています。
- 環境負荷を抑えた交通体系を構築していくために、市民の自家用車分担率の高い交通行動からの転換や、環境にやさしい交通サービスの充実、各交通機関の環境負荷の低い車両への転換などを推進していく必要があります。

課題⑤ 維持確保に向けた市民の参画の展開

- 公共交通を持続可能なものとしていくためには、運行サービスの見直しによる運行効率化や、利用促進策等の取組に加え、サービス利用者側である市民が、公共交通を維持する上で自らが積極的に利用していく必要性を理解し、参画・支援していくことが不可欠です。
- 市内の路線バスは、一部の市民にしか認知されていない状況があり、地域の公共交通に対する市民一人ひとりの興味・関心を高めていく必要があります。



課題⑥ 他分野や隣接市町との共創の推進

- 公共交通の利用促進、公共交通サービスの充実にあたっては、福祉や環境、教育、商工など各分野と連携した取り組みや、地域との協働、隣接市町と連携した広域交通サービスの確保などを進め、持続的で利便性を確保した地域公共交通を共創していく必要があります。