

# 第2回岬町地域公共交通会議 資料

---

## 目 次

I. 前回の議論を振り返る	1
II. 住民アンケート調査結果の概要	4
III. 新たな地域公共交通基本計画の概要（案）	11
IV. 地域公共交通運行計画（案）	20

# I. 前回の議論を振り返る

## 1 公共交通に係る課題

### 人口減少及び超高齢化社会に対応する公共交通の取り組みが必要となっている

- 公共交通が、人口の減少、更なる超高齢化社会に対応して、まちの活性化につなげる必要がある。
- 高齢者や子育て家庭が、安全に、かつ安心して外出・移動できる交通環境を整えていく必要がある。

### 自動車利用の依存率が高いなか、公共交通の必要性を高める必要がある

- 自動車への過度な依存を軽減し、環境負荷の少ない公共交通の利用を促進していく必要がある。

### バス事業者の撤退により発生する交通空白区域に対する取り組みが必要となる

- 交通空白区域の発生を回避し、地域のニーズに応じた公共交通ネットワークの確立と、利便性の向上に取り組む必要がある。

### 身近な移動手段であるバス交通のあり方を見直す必要がある

- 日常生活に不可欠な公共交通を維持・確保するため、社会全体がその重要性を認識し、地域で支える公共交通への取り組みが必要である。

## 2 町の特性を生かした地域公共交通計画（素案）

### 【基本理念】

～ 子や孫の代まで続く公共交通にしよう！～  
**創ろう！守ろう！みんなの公共交通**

住民誰もがいきいきと安心して住み続けられるよう、住民、企業、交通事業者及び行政が協働して、持続的な公共交通を創り守ることにより、クルマに頼りすぎない公共交通まちづくりを目指す。

### 【基本方針】

1. 地域ニーズに応じた公共交通サービスの確保により、交通空白区域をつくらない
2. 住民、企業、交通事業者及び行政の協働・連携のもとに利便性の高い公共交通システムを構築する。
3. 住民などが主体となり、地域公共交通を守り育てる

基本路線（駅直通路線＋町内循環路線）

- 利用が多く、まちづくりの上で主軸となる路線
- 買物などの移動に必要な路線として、まちづくり、住民生活の不可欠なモビリティを確保する。

新たな移動手段（デマンド型路線）

- 利用者が一部の区域、もしくは一部の住民に限られる路線とし、住民ニーズを踏まえて、運営・運行形態を再構築し、必要なモビリティを確保する。



1. 現行コミュニティバス路線を改善・強化する
2. あらたな輸送手段（デマンド型）を実現するための取り組みを図る
3. 効率的なバス交通システムを構築するため、交通結節点、乗継拠点の整備を図る
4. 住民と来訪者がともに移動しやすい交通環境づくりに取り組む
5. 地域公共交通を、社会全体で支える仕組みを構築する

## Ⅱ. 公共交通に関するアンケート調査

### 1 アンケート調査実施概要

- 岬町における今後の公共交通のあり方を検討するため、現行のコミュニティバスに関することや、公共交通の方向性などについて、住民の方々からご意見をいただくことを目的に、8月7日から8月25日まで実施しました。
- 町内全域から2,000世帯を無作為に抽出し、郵送にて調査票を配布・回収しました（1世帯に3票同封）。

表1 アンケート調査票の配布と回収状況

配布数		回収数		回収率	
世帯数	世帯人員	世帯数	世帯人員	世帯ベース	人員ベース
2,000	4,409	760	1,503	38.0%	34.1%

表2 アンケートのサンプル特性

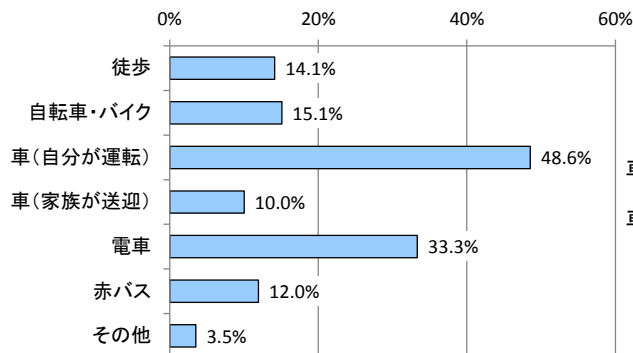
性別	男性約44%、女性56%。概ね町の人口比率に準じている。
年齢	60～70歳代が全体の約48%を占め、高齢者層のサンプルが比較的多い。
居住区	淡輪が約44%と最も多く、次いで深日、多奈川、望海坂、孝子となっている。
職業	無職が約34%と最も多く、次いで専業主婦、会社員となっている。
世帯構成	2名が最も多く、次いで1名、3名以上と続き、平均世帯人員は1.98人となっている。
自動車利用状況	全体の約69%が自動車運転免許を保有しており、運転免許を持たない方の割合は約27%、運転免許証を返納した方は約4%である。 また自動車は約83%の方が保有している。

## 2 アンケート調査結果概要

(1) あなたの普段の外出について、目的別にそれぞれお答えください。利用交通手段は主なものを2つ回答してください。

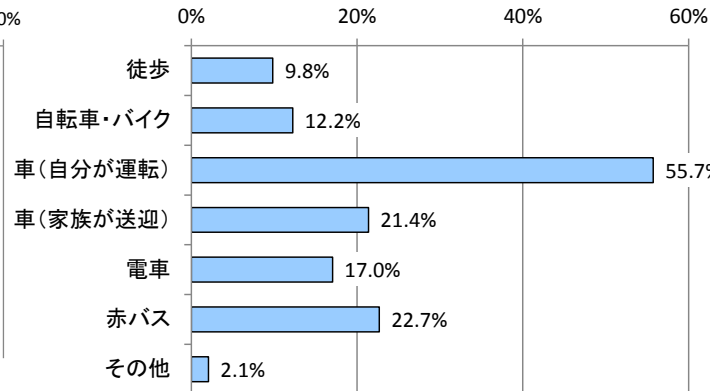
- いずれの外出目的においても「車（自分が運転）」の利用が最も多い。次に多いのは、「会社・学校」及び「買い物や・遊び」では「電車利用」、「病院・役場等」では「赤バス利用」となっている。
- 地域別においては、多奈川、孝子、望海坂地域では、赤バスの利用割合が大きくなっている。

【会社・学校へ行くときは？】



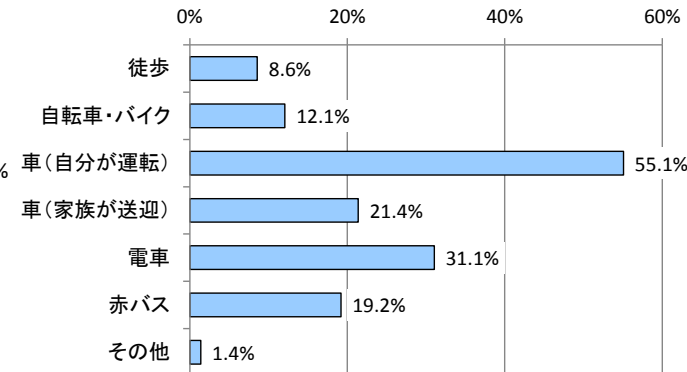
回答者数:828人(無回答除く)

【病院・役場などへ行くときは？】



回答者数:1,455人(無回答除く)

【買い物や遊びに行くときは？】

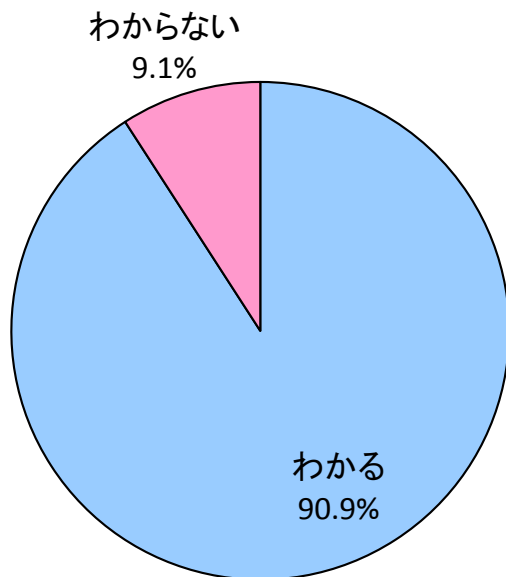


回答者数:1,410人(無回答除く)

## (2) 最寄りのバス停の場所はおわかりですか？

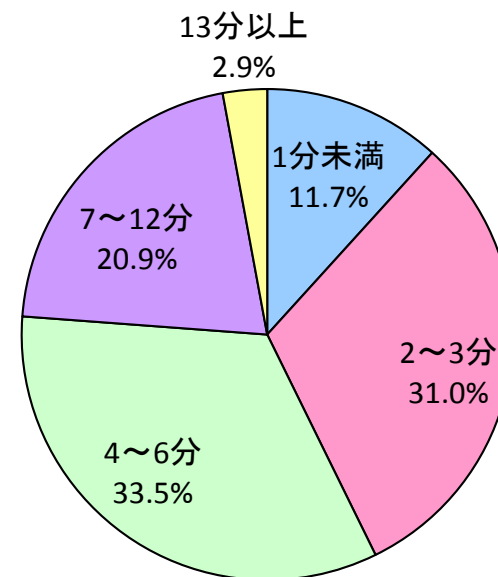
- バス停の位置は、約90%が「わかる」と回答しており、現行のバス運行サービスに対する認知度は高い。
- 自宅からバス停までの時間も約200m未満（3分未満）が約42%、約400m未満（6分未満）では約76%を占め、利用しやすい場所に設置されている。

【最寄りのバス停の場所はおわかりですか？】



回答者数: 1,337人(無回答除く)

【自宅からバス停まで徒歩で約何分】

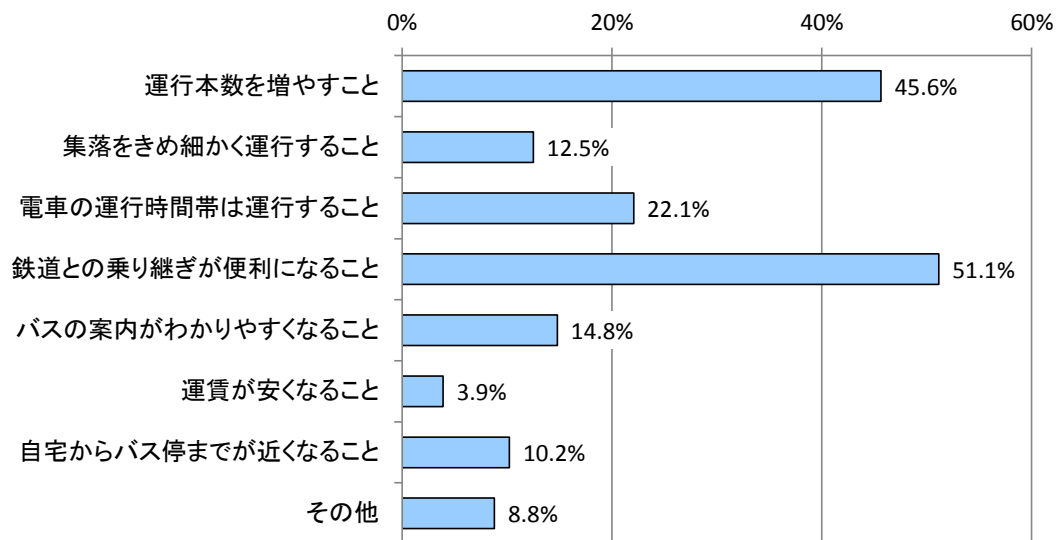


回答者数: 1,100人(無回答除く)



(3) バス路線(赤バス)のどのような点が改善され  
たら、利用しやすくなると思いますか？

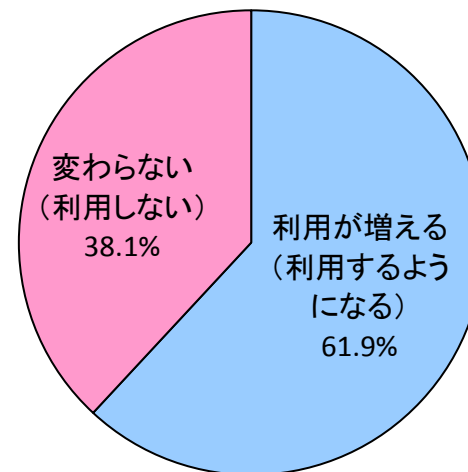
- 現行の赤バスに対しては「運行本数を増やすこと」及び「鉄道との乗り継ぎが便利になること」の改善が必要と考えられている。



回答者数: 1,229人(無回答除く)

(4) 左記の点が改善された場合の利用頻度は？

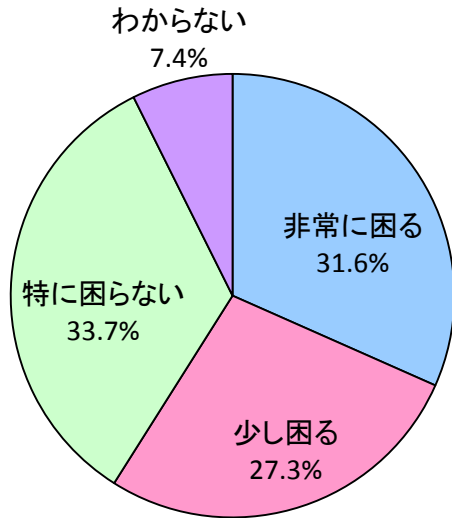
- 運行内容の改善により赤バスを利用するようになると考える住民が約61%を占めている。



回答者数: 1,213人(無回答除く)

(5) 仮に、現在運行中のバス路線（赤バス）が廃止になった場合、どう思われますか？

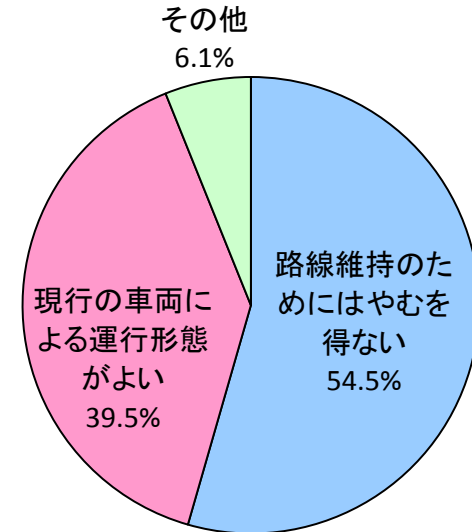
- 赤バスが廃止になった場合、約59%の住民が困ると考えており、バス運行の継続が必要と考えられている。



回答者数: 1,372人(無回答除く)

(6) 新たな輸送手段を取り入れることについて、どう思われますか？

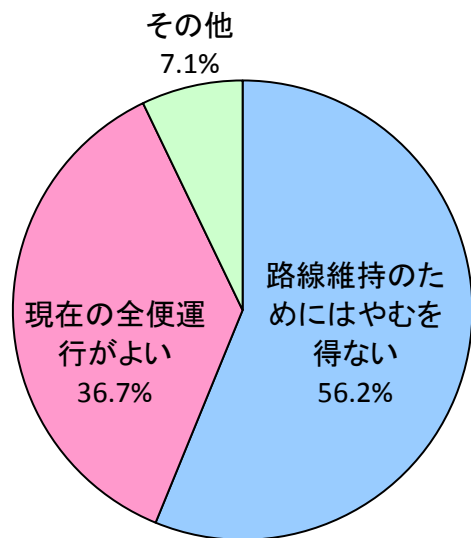
- 利用者が少ない路線については、約54%の住民は、路線維持のために、新たな輸送手段（タクシー車両など）を用いた運行もやむを得ないと考えられている。



回答者数: 1,247人(無回答除く)

(7) 事前に予約した便を運行することについて、どう思われますか？

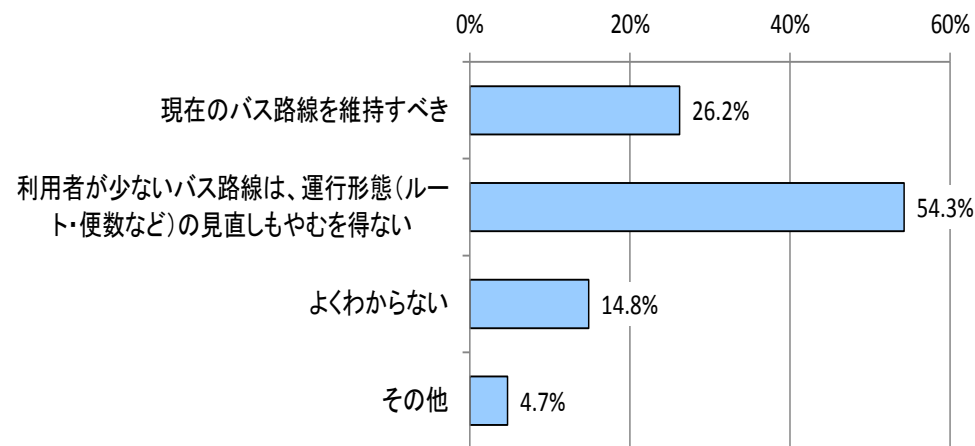
- 利用者が少ない路線について、約56%の住民は、路線維持のため、予約運行（デマンド型）の導入をやむを得ないと考えられている。



回答者数: 1,205人(無回答除く)

(8) 現行の赤バスのようなバス路線の維持について、どのようなお考えをお持ちですか？

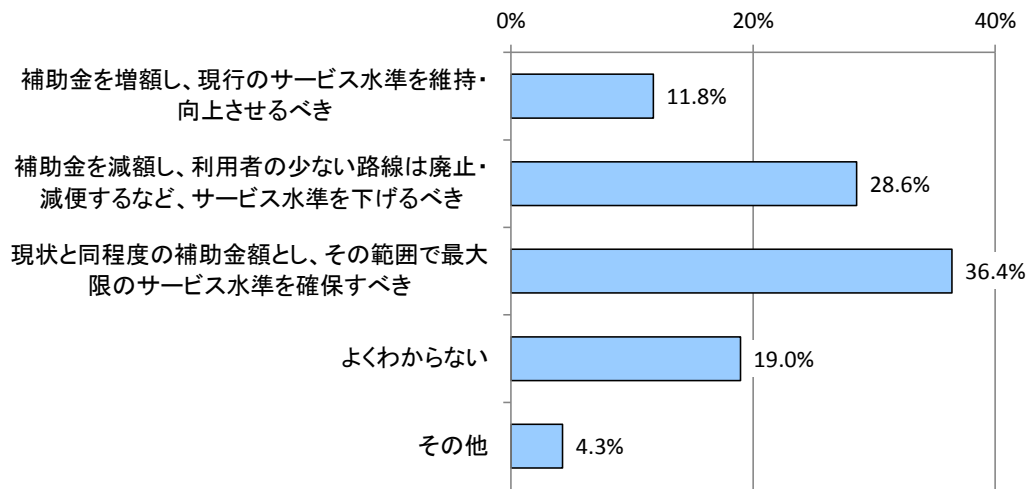
- 今後のバス運行の維持においては、約54%の住民が「利用者の少ないバス路線は、運行形態（ルート・便数など）の見直しもやむを得ない」と考えられている。



回答者数: 1,362人(無回答除く)

(9) 町が支出する補助金の水準について、どのような考えをお持ちですか？

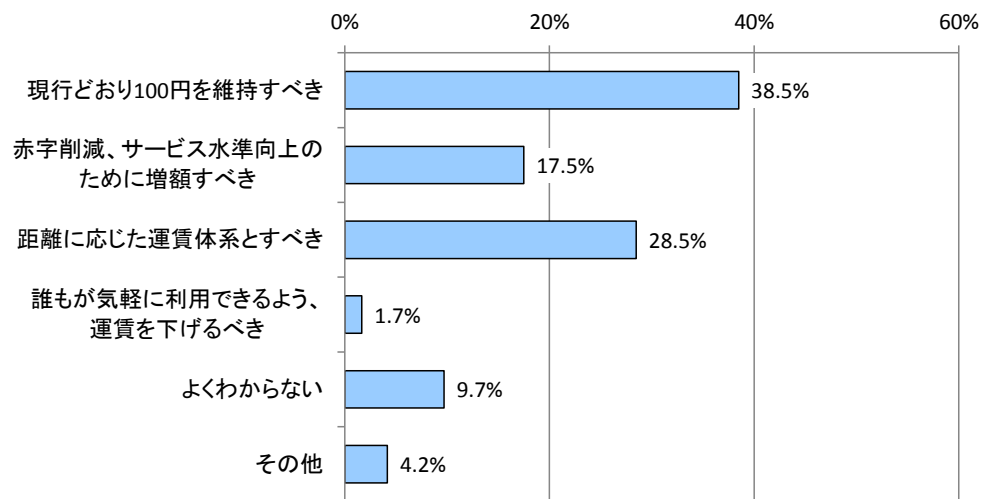
- 「現状と同程度の補助金額とし、その範囲で最大限のサービス水準を確保すべき」が約36%と最も多く、地域別でも深田地域を除き、現行の補助金の範囲内でサービス水準を確保すべきと考えられている。



回答者数: 1,334人(無回答除く)

(10) 運賃のあり方について、どのような考えをお持ちですか？

- 今後のバス路線の運賃については「現行どおり100円を維持すべき」が約38%と最も多く、すべての地域においても、運賃は100円を維持すべきと考えられている。



回答者数: 1,370人(無回答除く)

# Ⅲ. 新たな地域公共交通計画の概要(案)

## 1 地域公共交通を取り巻く課題

- 地域公共交通は「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」という考えを原則として構築する必要がある。
- 自動車に頼ることなく公共交通を利用した住民の「おでかけ」を公共交通が支えることにより、高齢者や障がい者の社会参加機会を増大させる必要がある。
- 公共交通が通勤・通学や通院・買い物など日常生活に不可欠な社会生活基盤として機能する地域づくりを進める必要がある。
- 公共交通の利用者増に繋げることにより、費用効率を向上させ、本町の財政負担を軽減させる必要がある。
- 公共交通は地域住民が参画し、地域住民が支える持続可能なものとする必要がある。

### ■現況から見た課題

- 人口の減少、高齢者(移動制約者)の増加
- 赤バス利用者数の減少
- 赤バス路線の廃止による交通空白区域が生じる
- 地域による運行形態の差異
- バス交通を維持するための財政負担増加 等

### ■交通会議意見、住民アンケートからみた課題

- 町民ニーズと運行サービスのミスマッチ
- 現行の赤バスに対する改善要望 等

### ■その他の課題

- マイカー依存による環境負荷の増加
- 地域の活力低下 等

町民がいきいきと暮らせ、まちのにぎわいを向上するために、住民の移動手段となる公共交通を充実し、地域社会が公共交通を維持・活性化していくことが必要

## 2 新たな地域公共交通の方向性

- 地域公共交通を取り巻く課題から、また、先の住民アンケート調査の結果を踏まえ、新たな地域公共交通の方向性を次のとおりとします。

### (1) 基本理念

「創ろう！守ろう！みんなの公共交通」

- 地域公共交通が果たすべき役割を明確にし、利用者視点から利用し易さを追求するために、公共交通の機能及び乗継の利便性などの実効性を確保する。
- 公共交通計画を地域住民、事業者及び行政等の参画により、そして地域住民が支え続ける計画の形成を基本理念とする。

### (2) 公共交通の方向性

- ① 自動車に頼ることなく公共交通が地域住民の「おでかけ」を支え、町内に交通空白区域を生じさせないことを目指す。
- ② 公共交通が、通勤、通学及び買い物などの日常生活に不可欠な社会生活基盤として機能する活気あふれるまちづくりを目指す。
- ③ 公共交通を地域住民、企業、交通事業者及び行政が連携して支え、育てる持続可能な公共交通を目指す。
- ④ 公共交通のうち、住民の身近な移動手段であるバス交通の今後のあり方を優先的に見直すことを目指す。

### (3) 基本理念を実現するための3つの視点

【基本理念】

創る・守る・つなぐ  
みんなの公共交通

【基本理念を実現するための3つの視点】

視点1: 使える公共交通

～ どこでも、だれでも、自由に、使いやすい環境づくり ～

視点2: 結ぶ公共交通

～ 地域を結び活気づける交通体系づくり ～

視点3: 育てる公共交通

～ 地域で考え、地域で支える仕組みづくり ～

### 3 目指す公共交通体系について

- ①町内各地域の連携を強化するためには、地域ごとにどのような公共交通で結ぶのかを明らかにした交通体系が必要である。
- ②地域の特性やニーズを踏まえ身近なバス交通を重視し、バス路線によって地域間を結ぶことで、地域の交流や活気あふれたまちづくり、地域づくりを支える必要がある。
- ③地域住民、事業者及び行政が創意工夫を活かした運営により、また協働によって支える公共交通の実現を目指す必要がある。

#### (1) 地域の設定

公共交通により、住民が「居住する地域」と、働き学ぶ「活動する地域」間を結び・移動するためのニーズ及び居住する地域間を通院や買い物などの自由目的活動のため移動する住民のニーズが強い地域（「人口集中地域」という。）と、こうしたニーズよりも高齢者等の交通弱者の移動手段を確保することを優先する地域（「集落散在地域」という。）があります。

本計画は、現況のバス交通の運行状況を踏まえ、町内を2つの地域に区分し、それぞれの地域の目的を設定することにします。

○人口集中地域 ⇒ 鉄道、バス交通等を身近に利用することができ、鉄道駅の乗継拠点、及び通院や買い物などの日常生活に不可欠な生活拠点施設が立地する地域に住む住民のニーズに応えることを目的とする。

○集落散在地域 ⇒ 人口集中地域に隣接する地域で、高齢者等の交通弱者の移動手段の確保を優先することを目的とする。



## (2) 人口集中地域における公共交通のあり方

### 目標1: 魅力的な公共交通乗継拠点をつくる公共交通を実現する

#### 【取り組み方針】

公共交通乗継拠点は、まちづくりの拠点であると同時に住民の活動拠点でもある。また、町域の移動も容易なものとするため、利用者にとってわかりやすく、使いやすく、また鉄道との乗り継ぎもスムーズにすることで、魅力的な拠点の形成を支える。

そして、住民、来訪者が、迷わず手軽に安心してバス交通を利用できることによって、まちの回遊性及び移動性を高め、活力ある人口集中地域の形成を目指す。

### 目標2: 日常生活で頼りになる公共交通を実現する

#### 【取り組み方針】

日々の通勤、通学、通院及び買い物等の暮らしを支える身近な公共交通としてバス交通の利便性を向上させる。そのためにバス交通利用者が使いやすい路線、ダイヤを検討し、日常生活の利便性を向上させる「基本路線」を育成し、公共交通乗換拠点とのアクセスの円滑化を図り、日々の暮らしに欠かせない公共交通網の形成を目指す。

### (3) 集落散在地域における公共交通のあり方

目標：安全・安心な暮らしを支える公共交通を実現する

#### 【取り組み方針】

集落が散在し、バス交通の需要が少ない集落散在地域では、移動手段は自動車为主体となり、自動車の運転ができない方は移動手段が限られ、日常的な活動が制限されています。

このために、住民、企業、交通事業者、行政の連携により、地域に根ざした公共交通の確保を目指し、通院や買い物など日々の暮らしに不可欠な交通手段を確保することにより、安全・安心して暮らせる地域づくりを支えます。

### (4) 公共交通軸の設定

人口減少、高齢化社会の進展など、公共交通を取り巻く環境がより一層厳しい中で、「人口集中地域」と「集落散在地域」を結んだ交通体系を効率的に、かつ効果的に形成していくためには、現有の公共交通ストックを最大限に活用していくことが重要となっています。

よって、現行の公共交通サービス水準が比較的充実した基本路線を「幹線公共交通軸」と位置づけ、町域での公共交通の幹線として育成することにより、バス交通利用促進を図るとともに、町域内の交流を活性化させます。

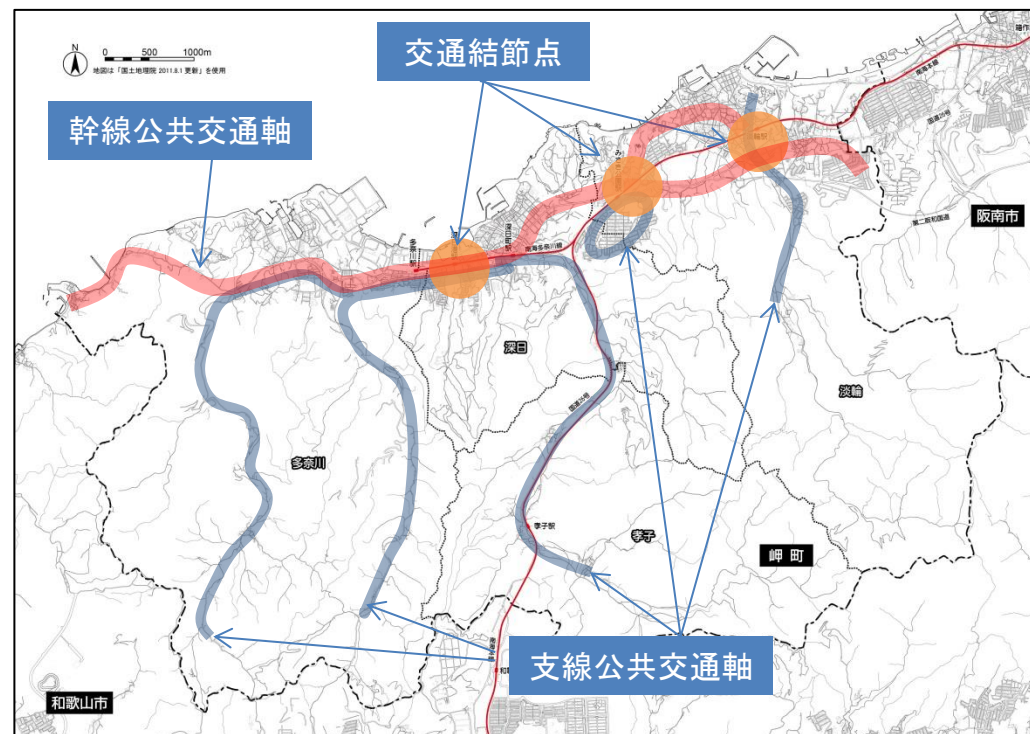
また、バス交通の利用者が少ない集落散在地域では、日々の暮らしに不可欠な交通手段の確保に向けた「支線公共交通軸」と位置づけし、バス及び鉄道と連携させた公共交通網の形成を目指します。

## ●幹線公共交通軸が担う主な交通手段

バス交通が主体的に活発な都市活動や交流を支える役割を担うこととする。なお、通勤、通学、通院、買い物などの生活目標での利用に対応させるよう、現行の路線、ダイヤ等を見直すことにより利便性を高め、町域内の公共交通の軸として充実させる。

## ●支線公共交通軸が担う主な交通手段

集落散在地域は人口が少なく、公共交通が成立しにくい地域であり、必要最小限の移動可能な公共交通の整備を図る軸とし、利用者のニーズに的確に対応できるデマンド型交通又は定時定路線型の乗合タクシーが主体的な役割を担うこととする。



目指す交通体系のイメージ

## (5) 地域公共交通の推進に向けた具体的な施策

◎基本理念を実現するために3つの視点に基づいて次のように設定します。

### 視点1: 使える公共交通

～ どこでも、だれでも、自由に、使いやすい環境づくり ～

- 鉄道とバスとの乗り継ぎの円滑化を進める。
- 利用者のニーズに沿った運行ダイヤの見直しを進める。
- 利用しやすい運賃体系の見直しを進める。
- 安全で快適な待合い空間の整備を進める。
- パーク&ライドを促進するための駐輪場や駐車場の整備を進める。

### 視点2: 結ぶ公共交通

～ 地域を結び活気づける交通体系づくり ～

- 住民、来訪者などの利用者のニーズに的確に対応する公共交通の再編による地域づくりを進める。
- 利用者ニーズに合わせた日常生活に欠かせない交通手段の確保（デマンド型交通、乗合タクシー）を図り、住み続けられる地域づくりを進める。

### 視点3: 育てる公共交通

～ 地域で考え、地域で支える仕組みづくり ～

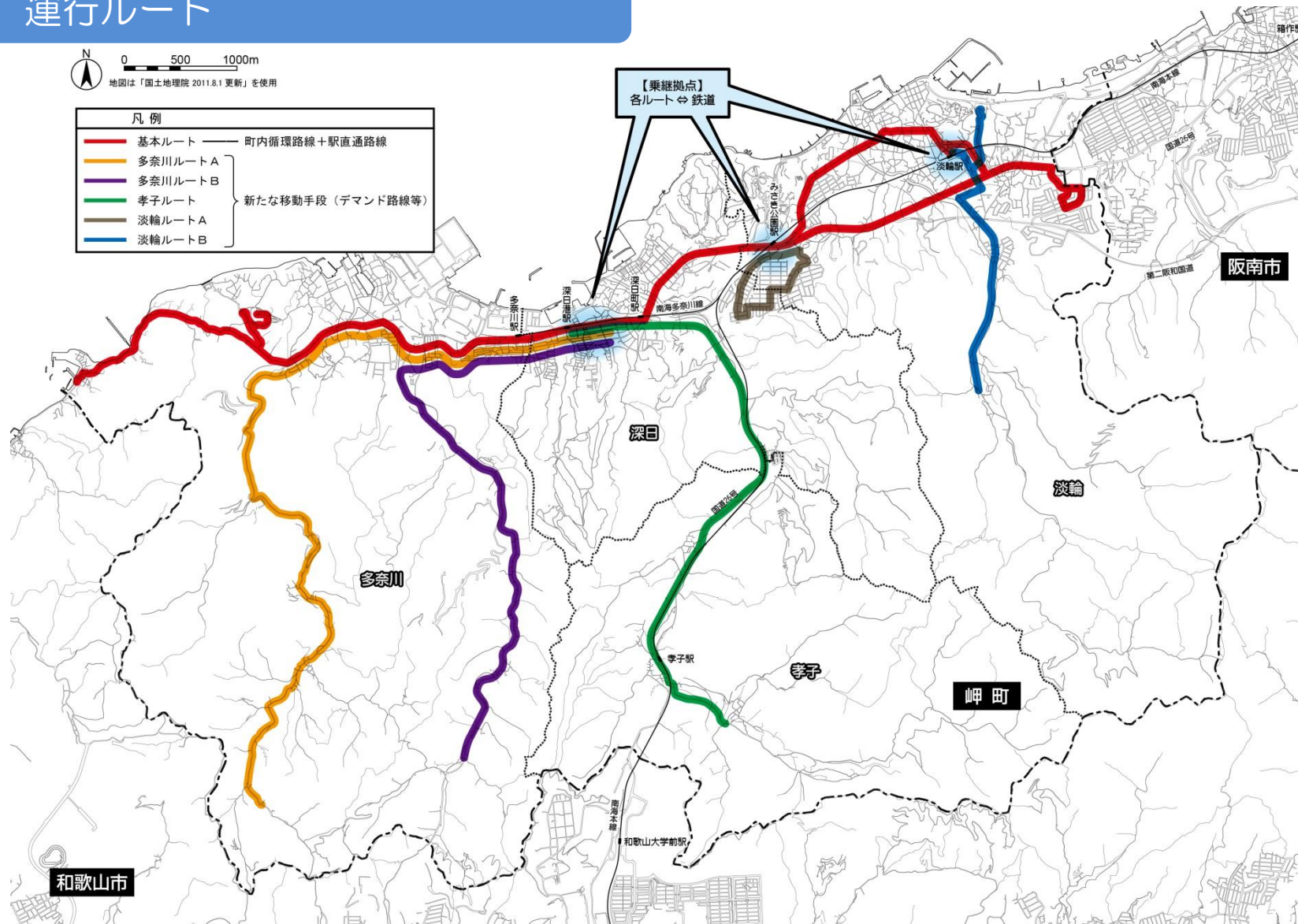
- 公共交通の利用促進に向けた意識の育成計画の策定を進める。
- 公共交通の利用促進に向けた住民、企業、交通事業者及び行政間の連携体制の構築を進める。
- 岬町地域公共交通の事業性を評価し、事業の継続性や、利用者ニーズに応じた改善を進める。

### 1 運行計画の目的

住民、企業、交通事業者及び行政の協働により、地域住民が通勤、通学、通院、買い物などの目的で町内外への移動、来訪者等の移動の円滑化を図るため、幹線公共交通軸（以下「基本路線」という。）及び支線公共交通軸（以下「支線」という。）の運行を確立する



## 2 運行ルート



## 2 基本路線の運行計画（案）

### （1）バス停留所

バス停留所は、現行のバス停位置を基本とする。

バス停は、既存バス停とする。

### （2）運行日

商業施設や病院、公共施設などの開所日を考慮し、できる限り利用者の利便性を確保する運行とする。

「毎日」運行を基本とする。

- ・土・日及び祝日は、別ダイヤとする。
- ・年末年始については、利用者のニーズや事業者提案を踏まえ、運休を含め検討する。

### （3）運行時間・運行頻度

運行時間、運行頻度は、現行のダイヤを基本とする。

#### 【運行時間】

- ・現行の運行時間帯を基本とする（午前6時台～午後8時台）

#### 【運行頻度】

- ・現行の運行頻度を基本に、利用者のニーズを踏まえた増便について検討する。



#### (4) 運賃

運賃は、現行の運賃を基本とする。

1乗車一人100円を基本とする。

#### (5) 運行車両・使用台数

運行ルートでは幅員の狭い道路も運行することから、現行の赤バス車両程度とする。

- 運行車両：中型バス（ポンチョ：定員36人）及びワゴン車（定員12人）
- 使用台数：運行頻度の検討結果を踏まえ、最大5台を予定

## (6) 運行主体

### ○法令の考え方

道路上で旅客輸送する行為は「道路運送法」により規定されており、有償で旅客を乗せて運行を行うことは、国土交通大臣の許可が必要となる。

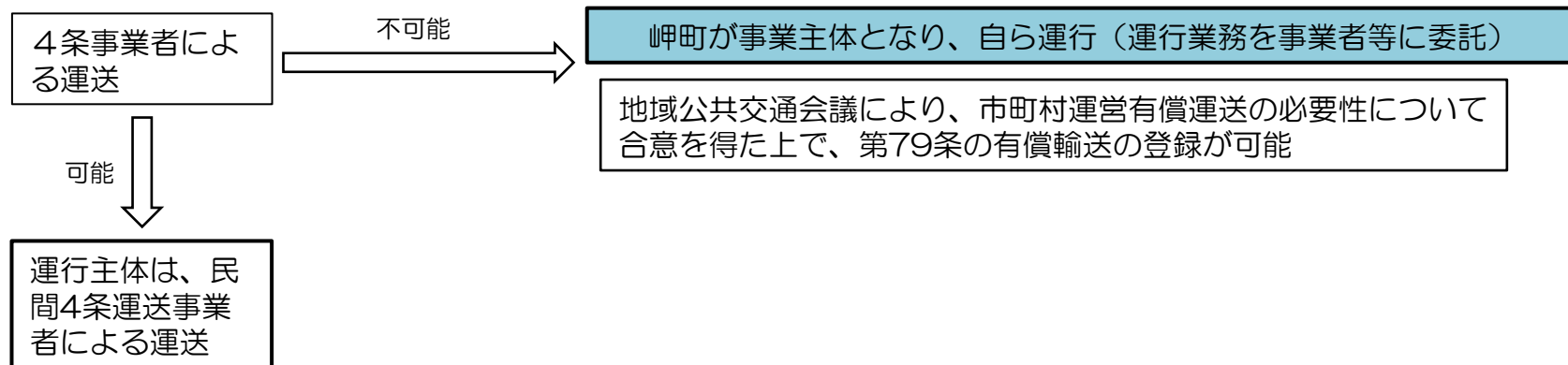
一般に安全性確保の観点から、道路運送法第4条で規定される一般乗合旅客自動車運送事業者（「4条事業者」という。）による運行が望ましいが、これに対応できない場合は、道路運送法第78条に基づく自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送）により運行をおこなうことができる。

### ○市町村運営有償運送の必要性

現行のコミュニティバス運行事業者の撤退により、本町全域が「交通空白区域」となるため、新たな4条事業者によるバス運行の継続を検討したが、運行を希望する事業者がない状況にある。しかし、地域住民の重要な移動手段として定着しているバス交通は、今後も必要となるため、本町が運行主体となり、市町村運営有償運送を行うこととする。

ただし、安全運行の確保の観点から、バス運行管理及び車両整備管理を4条事業者に委託する。

### 【運行主体の設定の考え方】



### 3 支線の運行計画（案）

#### （1）バス停留所

バス停留所は、現行のバス停位置を基本とする。

バス停は、既存バス停とする。

#### （2）運行日

商業施設や病院、公共施設などの開所日を考慮し、できる限り利用者の利便性を確保するデマンド型運行を基本とする。

「毎日」運行を基本とする。

- ・土・日及び祝日は、別ダイヤとする。
- ・年末年始については、利用者のニーズや事業者提案を踏まえ、運休を含め検討する。

#### （3）運行時間・運行頻度

買い物・通院などの日常生活での利用を想定し、朝から夕方までの定時定路線運行とする。目的地での所要時間をできる限り考慮した運行頻度とする。

##### 【運行時間】

- ・運行時間帯は、午前8時台～午後5時台を基本とする。

##### 【運行頻度】

- ・概ね2時間に1本を基本とする。

#### (4) 運賃

現行の運賃を基本とする。

1乗車一人100円を基本とする。

#### (5) 運行車両・使用台数

運行ルートは、道路幅員が非常に狭い箇所があることから、セダン型乗用車程度とする。

- 運行車両：定員11人未満の車両（タクシー）
- 使用台数：2台

#### (6) 運行主体

タクシー事業者による運行とする。

- 現行の赤バス支線運行区域の利用状況から、乗合タクシー（定員11人未満の自動車で運行）での対応が可能と考えられるため、今後の支線運行については、本町が運行主体となる市町村運営有償運送に代わり、現在本町内を運行するタクシー事業者（一般乗用旅客自動車運送事業者）に依頼する。

## ■運行計画（案）

項目	基本路線運行計画(案)	支線運行計画(案)
運行路線	基本ルート(望海坂～小島住吉)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多奈川ルートA: オークワ～佐瀬川</li> <li>・多奈川ルートB: オークワ～横手</li> <li>・孝子ルート: 岬町役場～上孝子</li> <li>・淡輪ルートA: みさき公園駅～青葉台</li> <li>・淡輪ルートB: 淡輪駅～飯盛山登山口</li> </ul>
バス停 (停留所)	30箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多奈川ルートA: 9箇所</li> <li>・多奈川ルートB: 8箇所</li> <li>・孝子ルート: 6箇所</li> <li>・淡輪ルートA: 8箇所</li> <li>・淡輪ルートB: 8箇所</li> </ul>
運行日	毎日運行	毎日運行
運行時間帯	午前6時台～午後8時台	午前8時台～午後5時台
運行頻度	現行のダイヤ(ただし、今後の増便の検討内容を含む)	2時間に1本
運賃	100円/1人1乗車	100円/1人1乗車
運行車両・使用台数	現行赤バス車両(定員36名) 5台	セダン型乗用車(定員11人未満) 2台
運行主体	岬町	タクシー事業者

## 4 利用促進策

### (1) サポーター制度の導入検討

事業性の確保を行うため、住民・事業者からの協賛を募る。

協賛方法については、単なる協賛金・寄付金だけではなく、バス停（停留所）設置時の私有地使用許可、ベンチ・風雨よけ等の提供、花壇の維持管理、バス停（停留所）の清掃維持等、様々な協賛方法があるため、住民・企業・交通事業者の自由な発想による協力を仰ぐ。

### (2) 広告事業の導入検討

時刻表・バス停（停留所）・車両等における広告事業を行う。

### (3) 広報活動

時刻表の作成・配布、ホームページや広報による情報発信、住民説明会等を実施し、広く住民に対するPR活動を行う。

### (4) 実証運行中の利用促進策

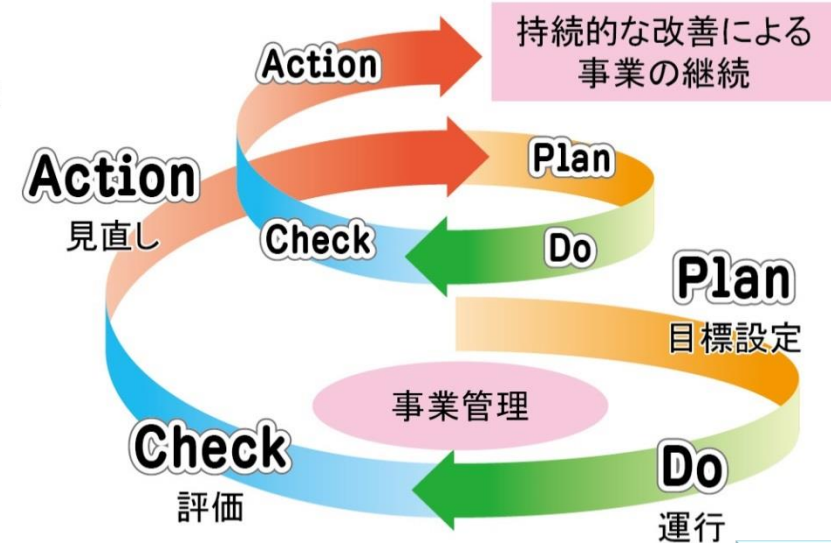
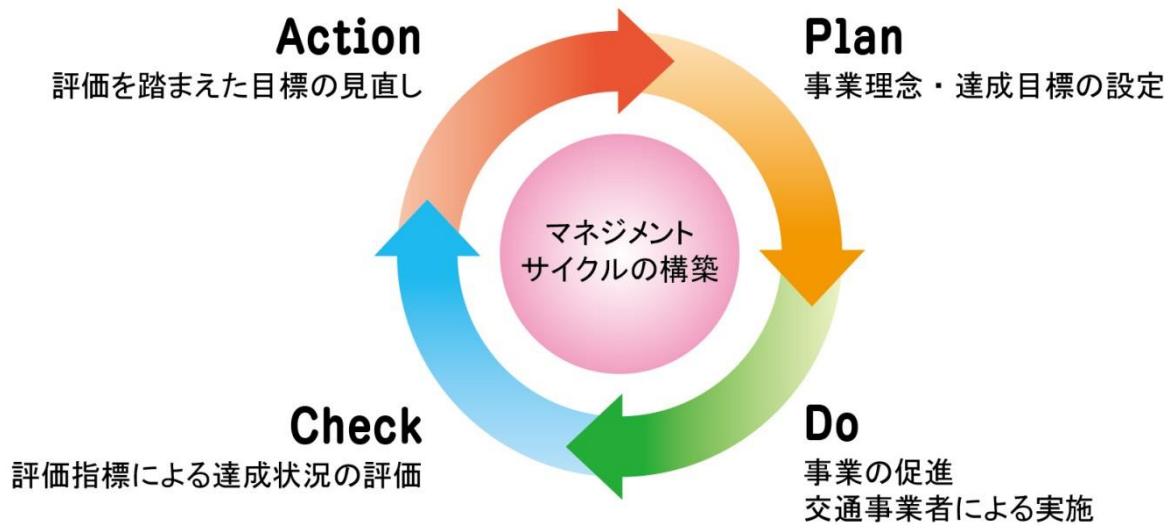
これまで全くバスを利用したことが無い人に利用してもらうため、潜在需要の発掘に努める。

## 5 PDCAサイクルの構築（定期的な事業見直し）

### （1）PDCAの考え方

岬町地域公共交通の事業性を評価し、事業の継続性や、利用者ニーズに応じた改善等を行うため、岬町地域公共交通のPDCAを実施する。

事業の達成目標を設定（Plan）し、事業理念を踏まえた上で交通事業者により運行（Do）し、事前に設定した評価指標を用いて事業を評価（Check）し、評価結果をふまえた運行内容の見直し（Action）を行う。



## (2) プロセス

- 事業評価シートを用いて、定期的に事業評価を行い、事業改善を行う。
- 事業の実施状況に応じて事業目的やその評価手法も変化するため、事業評価シートを変更しながらPDCAを行う。



## 6 岬町地域公共交通の実現に向けて

### (1) 実証運行の実施

- 当初1年間は実証運行と位置づけ、事業目的に応じた利用がなされているかモニタリングし、事業の継続性、必要性の確認、事業改善の実施を想定する。
- 事業の達成目標を設定（Plan）し、事業理念を踏まえた上で運行（Do）し、事前に設定した評価指標を用いて事業を評価（Check）し、評価結果をふまえた運行内容の見直し（Action）を行う。

### (2) PDCA の実施

- 岬町地域公共交通は、PDCA サイクルを構築し、定期的な事業見直しを行う。当該PDCA は、交通会議によって管理することとする。  
これにより、運行ルート、バス停位置、運賃設定等の運行内容については、利用者ニーズや事業性等から必要に応じて見直しを図ることとする。

### (3) 情報発信による「マイバス」意識の向上

地域公共交通の事業効果は、実際の利用者の利便性だけではなく、自家用自動車からの転換による交通安全の確保、地元商店の活用等による地域経済の活性化（まちづくり）、高齢者の外出機会の拡大による健康促進（医療福祉対策）等、さまざまな効果が期待される。

これらは、地域住民が利用することで初めて得られる効果であるため、多くの住民利用による事業協力が期待される。

当該事業の必要性を住民に対して情報発信し、公共交通を守り・育てていく「マイバス」意識の醸成を促していく。