

議事1

泉佐野市地域公共交通計画策定に向けて

目次

1 前回協議会議事の振り返り	1
2 施策の実施スケジュール	4
3 目標設定	7
4 評価指標について	8
5 評価指標の考え方	9

1 | 前回協議会議事の振り返り

前回協議会以降の捕捉・修正事項

	ご意見・ご質問	回答
1	自治会による移送サービス「すんませんの会」は無償ボランティア輸送とのことだが、謝礼をポイントで受け取ることに問題はないのか。市で支援していくのであれば確認しておく必要がある。	すんませんの会はガソリン代相当の謝礼としてポイントを受け取っている。(登録を要しない運送事業ではガソリン代の収受は可) ガソリン代の値上りを加味してポイントも見直されていることを確認している。
2	シェアサイクルや電動キックボードの導入は交通不便地域のみに限定了サービスという捉え方でよいのか。	一部の市街地では既にシェアサイクルを導入している。今後は、交通不便地域などでの導入も検討していきたい。 シェアサイクルの役割は、ラストワンマイルの交通手段の側面が強い ため、方向性1を「交通不便地域の解消」⇒「交通不便地域・ラストワンマイルへの対応検討」へ修正する。 ⇒資料1 P.2に追記
3	施策3-1-2「地域住民の活動に対する適切な支援」について交通事業者によるサービスの提供が難しい地域に対してサービスを実施する際に、市民参加型の交通サービスの検討をすることが多々ある。市民と行政と事業者がワークショップ等で協議し、地域のニーズにあったオーダーメイドなサービスを作っていくイメージが強い。 その辺の文言は記載されていないが、検討されないのか。	地域特性に即した移動手段の確保が必要な地域に対しては、地域住民が主体となって行政・交通事業者と連携した交通手段等の検討が行えるよう、適宜議論の場を設けるなど連携手法について検討する。 ⇒資料1 P.3に追記

1 | 前回協議会議事の振り返り

- 本市の地域公共交通の目指すべき姿実現に向けた施策体系案として3つの基本方針に基づく22の施策を示した。

基本方針	施策の方向性	施策
方針1 本市の実情に対応した 持続可能な公共交通ネットワークの構築	修正 交通不便地域・ラストワンマイルへの対応検討	新たな交通サービスの導入推進
		コミュニティバスの維持・改善
		タクシーの活用検討
		地域の多様な交通資源との連携
	公共交通の維持	既存交通の維持
		事業者と連携した人手不足への対応
		MaaSの推進
先進技術の活用	次世代モビリティ等の導入推進	
	継続的なICT活用研究の実施	
	公共交通利用料金の補助	
方針2 利用できる・利用しなくなる 公共交通環境の実現	お手軽な公共交通の実現	適切な運賃設定
		バリアフリー化検討
	利用環境の整備	待合環境の充実化
		車両環境の充実
		ユニバーサルデザインへの対応
	分かりやすい情報提供	多様なツールを活用した情報提供
		一元的な情報提供
		店舗・商業施設との連携
	方針3 多様な主体の連携による 地域公共交通サービスの育成	地域・団体との連携
モビリティマネジメントの取組の実施		
公共交通利用促進策の実施		ITリテラシーの向上
		運転免許証返納促進事業との連携

1 | 前回協議会議事の振り返り

方針1 本市の実情に対応した持続可能な公共交通ネットワークの構築

方向性1 交通不便地域・ラストワンマイルへの対応検討 修正

施策1-1-1 新たな交通サービスの導入推進

■具体的な取組イメージ(案)

- ・交通不便地域の解消に向けて、新たな移動手段となる交通サービスを導入する。
- ・エリア毎に最適な交通サービスの調査・分析を続け、適宜に導入を検討する。
- ・市民のラストワンマイルの移動手段確保のため、シェアサイクルや小型モビリティ等の交通の導入を検討する。

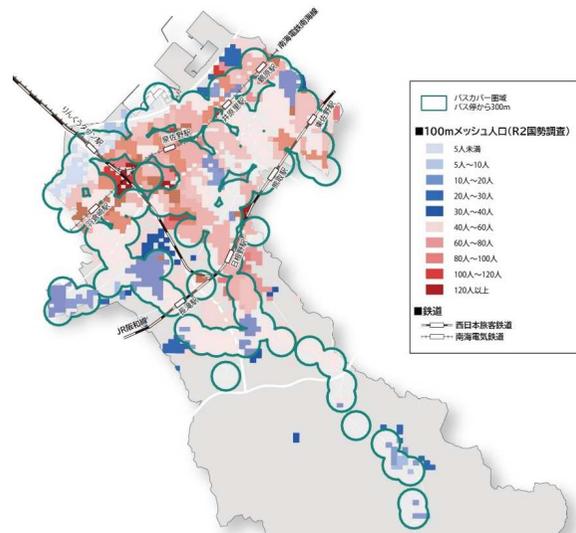


図 本市の公共交通空白地域の状況



出典:国土交通省
図 シェアサイクル



出典:国土交通省
図 電動キックボード

■実施主体:泉佐野市、交通事業者

方針3 多様な主体の連携による地域公共交通サービスの育成

方向性1 地域・団体との連携

施策3-1-2 地域住民の活動に対する適切な支援・連携

■具体的な取組イメージ(案)

- ・地域住民により運行されている移送支援サービス等について適切な支援策を検討し、実施する。
- ・地域特性に即した移動手段の確保が必要な地域に対しては、地域住民が主体となって行政・交通事業者と連携した交通手段等の検討が行えるよう、適宜議論の場を設けるなど連携手法について検討する。

追記

オールドニュータウンにおける超低負荷型MaaS ～住民主体の送迎サービスとIoT センシング技術の運動～

国土交通省

住民主体による無償送迎サービス「らくらく送迎」の利便性向上及び運営側負担軽減のため、予約・配車システムを導入する。また、運行の安全性確保のため、団地内の主要経路上に歩行者感知センサーを設置し、事故防止情報を提供する。さらに事業継続性の観点から、買い物代行や見守りサービス等、地域生活サービスと連動した資金調達策を検証する。

協議会の 構成員	【幹事】池田市、(一社)伏尾台コミュニティ(株)Momo、(一社)F-Link、(株)オリエンタルコンサルタンツ、大阪大学土井研究室、(一社)健康医療クロスイノベーションラボ	取組イメージ MaaSを通じて提供しているサービスのイメージ										
地域課題	<ul style="list-style-type: none"> ・「らくらく送迎」の利用者や利用目的の偏り ・交通事故や新型コロナウイルスの感染等、「らくらく送迎」利用時における運転手・利用者双方の安全性に対する懸念 ・「らくらく送迎」の運営のための人員の確保及び資金の調達に関する懸念 											
取組の概要	<table border="1"> <tr> <th>期間</th> <td>2020年12月1日～2021年2月28日</td> </tr> <tr> <th>エリア</th> <td>大阪府池田市伏尾台地域全域</td> </tr> <tr> <th>MaaSシステム</th> <td>MaaSアプリを独自に構築 (webサービス及びGoogle Play)</td> </tr> <tr> <th>交通サービス</th> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・「らくらく送迎」の予約アプリ (予約・配車等管理) の提供 ・高齢者向けの簡易予約デバイス (予約リモコン) の提供 ・路線バスへの乗継情報 (時刻表、位置情報) の提供 ・歩行者感知センサーや運転手への安全情報の提供等、「らくらく送迎」の安全性の確保に資するサービスの提供 </td> </tr> <tr> <th>交通以外のサービス</th> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・「らくらく送迎」乗車時の非接触検温の実施 ・地域の事業者と連携した買い物代行サービスの実施 ・高齢者等にビーコンを配布しセンサーで移動履歴を把握する、「見守り・安否確認サービス」の提供 ・「らくらく送迎」車内の健康づくりコンテンツの提供 </td> </tr> </table>	期間	2020年12月1日～2021年2月28日	エリア	大阪府池田市伏尾台地域全域	MaaSシステム	MaaSアプリを独自に構築 (webサービス及びGoogle Play)	交通サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・「らくらく送迎」の予約アプリ (予約・配車等管理) の提供 ・高齢者向けの簡易予約デバイス (予約リモコン) の提供 ・路線バスへの乗継情報 (時刻表、位置情報) の提供 ・歩行者感知センサーや運転手への安全情報の提供等、「らくらく送迎」の安全性の確保に資するサービスの提供 	交通以外のサービス	<ul style="list-style-type: none"> ・「らくらく送迎」乗車時の非接触検温の実施 ・地域の事業者と連携した買い物代行サービスの実施 ・高齢者等にビーコンを配布しセンサーで移動履歴を把握する、「見守り・安否確認サービス」の提供 ・「らくらく送迎」車内の健康づくりコンテンツの提供 	<p>検証結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実証期間中にらくらく送迎の登録者は119人→173人に増加しており、またアプリを通じた予約も、実験後半には徐々に利用が伸び、期間中40件の利用がなされた。 ・利用者・運営側ともにシステムに慣れてくることで、利便性向上や運営負担軽減を図ることが可能であったが、高齢者を中心に電話予約などアナログへのニーズは根強いことが分かった。 ・コロナの影響等により外出控えが生じており、健康意識への貢献は今後の検証課題と言える。 ・買い物代行や見守りサービスは、地域関係者間の連携体制は構築できたが、「稼ぐ力」不足としての規模が小さく、地域の取組維持に資する仕組みとするにはさらなる検討が必要である。 <p>今後の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の多い地域特性を踏まえ、アナログとデジタルのベストミックスより、伏尾台に適したサービス形態の構築に取組む。 ・また、持続可能な取組としていくため、エネルギーや通信など、地域内の様々な生活サービスと連動したマネタイズの仕組みを構築できるような取組む。
期間	2020年12月1日～2021年2月28日											
エリア	大阪府池田市伏尾台地域全域											
MaaSシステム	MaaSアプリを独自に構築 (webサービス及びGoogle Play)											
交通サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・「らくらく送迎」の予約アプリ (予約・配車等管理) の提供 ・高齢者向けの簡易予約デバイス (予約リモコン) の提供 ・路線バスへの乗継情報 (時刻表、位置情報) の提供 ・歩行者感知センサーや運転手への安全情報の提供等、「らくらく送迎」の安全性の確保に資するサービスの提供 											
交通以外のサービス	<ul style="list-style-type: none"> ・「らくらく送迎」乗車時の非接触検温の実施 ・地域の事業者と連携した買い物代行サービスの実施 ・高齢者等にビーコンを配布しセンサーで移動履歴を把握する、「見守り・安否確認サービス」の提供 ・「らくらく送迎」車内の健康づくりコンテンツの提供 											
検証内容	<ul style="list-style-type: none"> ・「らくらく送迎」の地域貢献度 (認知度、送迎者数、アプリ利用者数等) の検証 ・「らくらく送迎」運営側の負担軽減度 (予約受付・管理、ドライバーのスケジュール管理・配車等の自動化・簡易化) の検証 ・外出頻度向上や健康意識強化等、住民の健康づくりへの貢献度の検証 ・「らくらく送迎」の運営資金の調達等事業の継続性の検証 											

出典:国土交通省
図 池田市伏尾台地区における取組事例(参考)

■実施主体:泉佐野市、市民・地域

2 | 施策の実施スケジュール

方針1 本市の実情に対応した持続可能な公共交通ネットワークの構築

施策	取組内容	実施主体				実施期間(年度)			
		市	交通事業者	関係団体等	市民・地域	計画期間(R7~R16)	長期		
方向性1 交通不便地域・ラストワンマイルへの対応検討									
新たな交通サービスの導入推進	<ul style="list-style-type: none"> 交通不便地域の解消に向けた新たな移動手段の確保 エリア毎に最適な交通サービスの調査・分析を続け、適宜に導入を検討 シェアサイクルや小型モビリティの導入検討 	●	●			→	■	■	■
コミュニティバスの維持・改善	<ul style="list-style-type: none"> 継続運行と運行改善に取り組む 利用者の不満を解消するための再編案を検討する 	●	●			→	→	■	■
タクシーの活用検討	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスやコミュニティバスの利用が難しい利用者に対するタクシー利用の誘導や支援策を引き続き検討する 	●	●			→	→	■	■
地域の多様な交通資源との連携	<ul style="list-style-type: none"> スクールバスや福祉施設の送迎車両など、地域の交通資源との連携策を検討 	●		●		→	→	■	■
方向性2 公共交通の維持									
既存交通の維持	<ul style="list-style-type: none"> 現在の運行サービスの継続的な提供とともに、改善・見直しに取り組む 行政は交通事業者に対し、基幹交通の維持・確保に向けた支援に努める 	●	●			→	→	■	■
事業者と連携した人手不足への対応	<ul style="list-style-type: none"> 運転手募集のポスター作成や移住相談会等との連携などにより積極的にPRする 将来的にはICTや自動運転等の先進技術の活用により、業務負担の軽減・効率化を図り、人手不足に対応 	●	●			→	■	■	■
方向性3 先進技術の活用									
MaaSの推進	<ul style="list-style-type: none"> MaaSの推進を検討し、交通事業者や商業・観光施設等の連携を進めていく KANSAI MaaSなど既存のサービスの活用や連携について検討 	●	●	●		→	→	■	■
次世代モビリティ等の導入推進	<ul style="list-style-type: none"> 交通DX・GXの実現や担い手不足への対応に向けて自動運転車両やEV車両、AIデマンド型交通などの導入を推進する 	●	●			→	→	■	■
継続的なICT活用研究の実施	<ul style="list-style-type: none"> 日々進歩するICT技術の本市での最適な活用に向けて、他地域の事例等の情報収集・研究を続けていく 	●				→	→	■	■

2 | 施策の実施スケジュール

方針2 利用できる・利用しなくなる公共交通環境の充実

施策	取組内容	実施主体				実施期間(年度)	
		市	交通事業者	関係団体等	市民・地域	計画期間(R7~R16)	長期
方向性1 お手軽な公共交通の実現							
公共交通利用料金の補助	<ul style="list-style-type: none"> 山間部に居住する高齢者のバス運賃を助成するチケットを配布する その他、高齢者や障がい者、免許返納者、交通不便地域の方への助成を検討を続けていく 交通モード間の乗り継ぎ割引など、割引制度についても検討を行う 	●	●			→	■
適切な運賃設定	<ul style="list-style-type: none"> 現在無料で運行中のコミュニティバスの運賃の維持に努める 新たな交通サービス導入時には採算性を考慮しつつ、利用者にとって利用しやすい運賃設定に努める 	●	●			→	■
方向性2 公共交通の維持							
バリアフリー化検討	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎や停留所付近におけるバリアフリー化を検討 低床車両の導入推進 	●	●			→	■
待合環境の充実化	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点や乗降数の多い停留所等において、上屋やベンチ、デジタルサイネージなどの設置により、待合環境を充実させる 	●	●			→	■
車両環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> 車内への時刻表や路線図の掲示を検討する マナー周知ポスター等の掲示により、利用者が気持ちよく利用できるような環境を整備する 親しみやすいラッピングにより、市民の公共交通に対する愛着を育む 	●	●			→	■
方向性3 分かりやすい情報提供							
ユニバーサルデザインへの対応	<ul style="list-style-type: none"> 様々な公共交通の情報提供において年齢、性別、文化、身体状況、国籍等の違いに関わらず誰もが情報を入手できるよう対応していく 	●	●			→	■
多様なツールを活用した情報提供	<ul style="list-style-type: none"> 市民や来訪者が運行情報を簡単に入手できるよう、公共交通マップの作成やホームページ・SNSを活用した情報提供を行う バリアフリーに関する情報提供なども検討する 	●	●			→	■
一元的な情報提供	<ul style="list-style-type: none"> 市内を運行する各交通事業者の情報を利用者が一元的に入手できるように、フォーマットの共通化やポータルサイト等での一括管理を検討する 	●	●			→	■

3 | 目標設定

- 本市の地域公共交通のあるべき姿である基本方針の実現を目指し、地域公共交通に関する課題を解決するための目標を以下の通り定める。
- 目標の細目は行動目標として設定し、P.2～P.6記載の施策の方向性へつなげ、目標達成に向けた事業へと結びつくものとなっている。

基本方針(再掲)

方針1 本市の実情に対応した持続可能な公共交通ネットワークの構築

- 人口減少・少子高齢化等の市の抱える課題を踏まえつつ、最適な役割分担・品質の確保のもと持続可能な公共交通の実現をめざします。
- 市内の誰もが公共交通サービスを受けることが出来るような公共交通ネットワークを構築します。
- 需要に対して適切なサービスを供給できるように、路線の再編等を行います。

方針2 利用できる・利用しなくなる公共交通環境の充実

- 市民や来訪者の誰もが利用しやすい交通環境の確立をめざします。
- 利用者増をめざし、利用者ニーズに適應した利便性や利用環境の向上による魅力ある地域公共交通の姿を実現します。

方針3 多様な主体の連携による地域公共交通サービスの育成

- 行政・事業者・市民の連携のもと、地域全体で公共交通を支える意識を醸成します。
- 他のまちづくり施策との連携により魅力ある泉佐野市を実現します。
- 近隣市町との連携により、利用者にとって使いやすい公共交通をめざします。

目標

目標1 市内各所から市中心部への公共交通を利用したアクセスを確保する

《行動目標》…施策の方向性につながる目標

- 1 交通不便地域の移動手段を検討する
- 2 人手不足等で厳しい状況に置かれている地域公共交通のサービス維持を図る
- 3 デジタル技術の活用により利便性向上を図る

目標2 公共交通サービスの充実による市民の満足度向上

《行動目標》…施策の方向性につながる目標

- 1 あらゆる市民が手軽に公共交通を利用できるようにする
- 2 快適な公共交通利用環境を提供する
- 3 市民や来訪者の公共交通に関する情報へのアクセス性向上を図る

目標3 市民の公共交通に対する意識の向上

《行動目標》…施策の方向性につながる目標

- 1 地域が主体となった移動手段確保に向けた活動の活発化を図る
- 2 公共交通利用を促すための意識啓発を図る

4 | 評価指標について

目標	評価指標	基準値	目標値	使用データ	評価の時期
1 市内各所から市中心部への公共交通を利用したアクセスを確保する	公共交通人口カバー率	91.5% (R6年度)	基準値以上 (R16年度)	国勢調査 市保有データ 等	令和16年度
	新たなモビリティや交通形態の導入件数	—	1件以上(累積) (R16年度)	市保有データ	毎年
	自家用車の交通分担率	39.8% (R2年度)	基準値以下 (R16年度)	国勢調査	令和16年度
2 公共交通サービスの充実による市民の満足度向上	泉佐野市が主体的に運行するコミュニティバスの満足度	47.3% (R5年度)	60.0% (R16年度)	市民アンケート調査	令和16年度
	泉佐野市HPにおける公共交通に関する情報更新等の実施回数	—	3件/年以上 (毎年度)	市保有データ	毎年
	重度障害者タクシー料金助成事業の利用回数	5,716回 (R5年度)	6,000回 (R16年度)	市保有データ	毎年
	路線バス運賃助成事業の利用率	16.5% (R5年度)	28.3% (R16年度)	市保有データ	毎年
3 市民の公共交通に対する意識の向上	公共交通の年間利用者数	17,139,219人 (R3年度)	20,000,000人 (R16年度)	市保有データ	毎年
	地域が主体となった(地域と連携した)移動手段確保に向けた活動件数	1件 (R6年度)	1件以上(累積) (R16年度)	市保有データ	毎年

5 | 評価指標の考え方

評価指標① 公共交通人口カバー率

目標設定の考え方	<ul style="list-style-type: none">■ 本市の公共交通人口カバー率(鉄道駅半径800m、バス停半径300m圏内に居住する人口)は、令和2年国勢調査における本市の人口100,131人に対し、91.5%(R6現在)となっており、新たな移動手段の確保等による交通不便地域の解消を目指し、基準値以上を目標値とする。■ 路線の再編や新たな交通サービスの導入等により、公共交通サービスの提供範囲に変更がある場合は、公共交通カバー圏域の定義を見直すこととする。
算出方法	国勢調査における本市の人口に対する、鉄道駅800m圏内、バス停300m圏内の地域に居住する人口の割合
基準値	91.5% 令和6年度実績値
目標値	基準値以上 令和16年度実績値

評価指標② 新たなモビリティや交通形態の導入件数

目標設定の考え方	<ul style="list-style-type: none">■ 公共交通不便地域の解消等に向けた新たなモビリティや交通形態の導入を進めていくことを目指し、目標年次までに累積1件以上の導入を目標値とする。
算出方法	新たに導入されたモビリティや交通形態の件数
基準値	—
目標値	1件以上(累積) 令和16年度までの実績の合計

評価指標③ 自家用車の交通分担率

目標設定の考え方	<ul style="list-style-type: none">■ 市民が市内を自家用車を利用せずに移動できる公共交通ネットワークの構築を目指し、自家用車の交通分担率が基準値以下となることを目標とする。
算出方法	国勢調査における本市在住者の市内への通勤・通学時の利用交通手段のうち自家用車の割合
基準値	39.8% 令和2年度実績値
目標値	基準値以下 令和16年度実績値

5 | 評価指標の考え方

評価指標④ 泉佐野市が主体的に運行するコミュニティバスの満足度

目標設定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 令和5年度に実施したの市民アンケート調査において、泉佐野市のコミュニティバスの総合評価について「どちらともいえない」(28.2%)と回答している市民のうち約半数が「満足している」「どちらかといえば満足している」へ転換した際の値を目標値とする。
算出方法	市民アンケートにおいて、「コミュニティバスの総合評価」について「満足している」「どちらかといえば満足している」と答えた割合
基準値	47.3% 令和5年度実績値
目標値	60.0% 令和16年度実績値(計画改定時に実施するアンケートによる調査を想定)

評価指標⑤ 泉佐野市HPにおける公共交通に関する情報更新等の実施回数

目標設定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 本市のHPでは、コミュニティバスの時刻表や路線図、交通事業者のHPへのリンクなどを掲載し、市民への公共交通に関する情報発信を行っているが、更新頻度は少なくPRが不十分な状況である。 市民や来訪者が公共交通に関する情報を入手することができるよう、補助事業に関する情報提供や地域公共交通協議会の開催状況をHPで毎年度3件以上更新し、情報発信していくことを目標とする。
算出方法	泉佐野市HPにおける公共交通に関する情報更新等の実施件数
基準値	—
目標値	3件/年以上 毎年度

評価指標⑥ 重度障害者タクシー料金助成事業の利用回数

目標設定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 本市が実施する重度障害者タクシー料金助成事業の利用回数は令和5年度実績では、5,716回となっているが、今後の高齢化の進展を鑑みて高齢化率の増加割合と同程度の利用増を目標値とする。(2020年:26.5%⇒2035年:32.1%)
算出方法	泉佐野市重度障害者タクシー料金助成事業における配布チケットの利用枚数
基準値	5,716回 令和5年度実績値
目標値	6,000回 令和16年度実績値

5 | 評価指標の考え方

評価指標⑦ 路線バス運賃助成事業の利用率

目標設定の考え方	■ 本市が実施する路線バス運賃助成事業の利用率は配布枚数に対して令和5年度実績では、16.5%となっているが、今後の高齢化の進展を鑑みて高齢化率の増加割合と同程度の利用増を目標値とする。(2020年:26.5%⇒2035年:32.1%)
算出方法	算出式:(路線バス利用補助券の使用枚数)÷((運賃助成事業の対象者数)×(1人あたりの配布枚数))
基準値	16.5% 令和5年度実績値
目標値	22.0% 令和16年度実績値

評価指標⑧ 公共交通の年間利用者数

目標設定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通を維持していくため、市民の公共交通利用をもって公共交通を支えていく必要がある。 ■ 令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通の利用が落ち込んでいる中、生活様式の変化や人口減少を勘案すると、コロナ禍前の水準まで利用を回復することは難しい状況である。2035年(R17)推計では、本市の人口は現在より約8,000人(8%)程度減少することが予測されている中、コロナ禍前の水準(令和元年)に対して-8%程度の利用者数を目標値として設定する。
算出方法	<p>算出式:(鉄道の年間乗降人員)+(路線バスの年間乗降人員)+(コミュニティバスの年間乗降人員)</p> <p>鉄道の年間乗降人員:・観光利用などの影響を受ける(関西空港駅・りんくうタウン駅)を算出対象外とする ・泉佐野市統計書のデータを計上する。南海電鉄は「年間乗降人員」、JRは「年間乗車人員」に2を乗じた数値を計上する。</p> <p>路線バスの年間乗降人員:・泉佐野市統計書に掲載される南海ウイングバスの年間乗降人員を計上する。</p> <p>コミュニティバスの年間乗降人員:・いずみさのコミュニティバスといずみさの観光周遊バスの年間乗降人員の合計値を計上する。</p>
基準値	17,139,219人 令和3年度実績
目標値	20,000,000人 令和16年度実績

評価指標⑨ 地域が主体となった(地域と連携した)移動手段確保に向けた活動件数

目標設定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ■ 本市では、新長滝自治会(すんまさんの会)が移送支援(ボランティア輸送)を行うなど、住民が主体となった移動手段の確保に向けた活動が行われている。今後もそうした既存の活動主体が活動を継続し、また、新たな主体が活動を始められるような地域を作っていくことを目標に、行政が適切な支援策等を検討していく。 ■ 主体となる住民や団体が必要となってくることから、累積値で基準値以上を目標として設定する。
算出方法	地域が主体となった移動手段確保事業の件数(検討段階も含む)
基準値	1件 令和6年度実績
目標値	1件以上(累積) 令和16年度実績