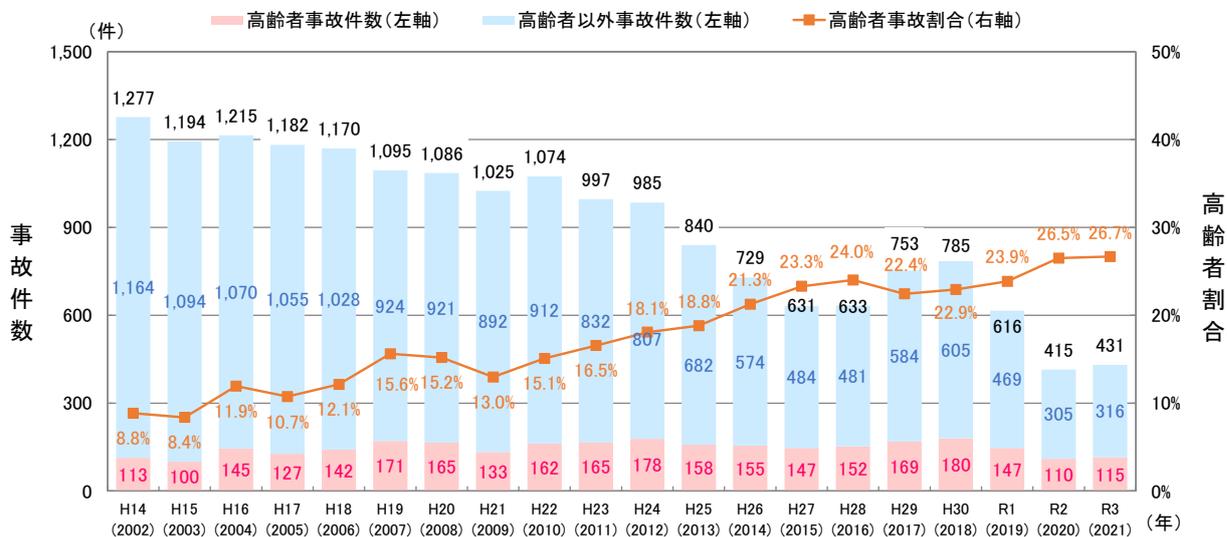


3.2 道路交通の現状

(1) 交通事故の状況

- 宝塚警察署管内の交通事故件数は、平成14年（2002年）の1,277件/年をピークに減少し、令和3年（2021年）には平成14年（2002年）の約3分の1の431件/年に減少しています。
- 高齢者が第1当事者となる事故件数は近年微増傾向にありましたが、令和元年（2019年）以降減少しています。しかし、全体の事故件数に占める割合は増加傾向で、令和3年（2021年）では26.7%で、約4件に1件が高齢者による事故となっています。
- 人口1万人当たりの事故件数は、18～64歳では平成14年（2002年）以降大きく減少していますが、高齢者では減少傾向にあるものの、大きくは減少していません。

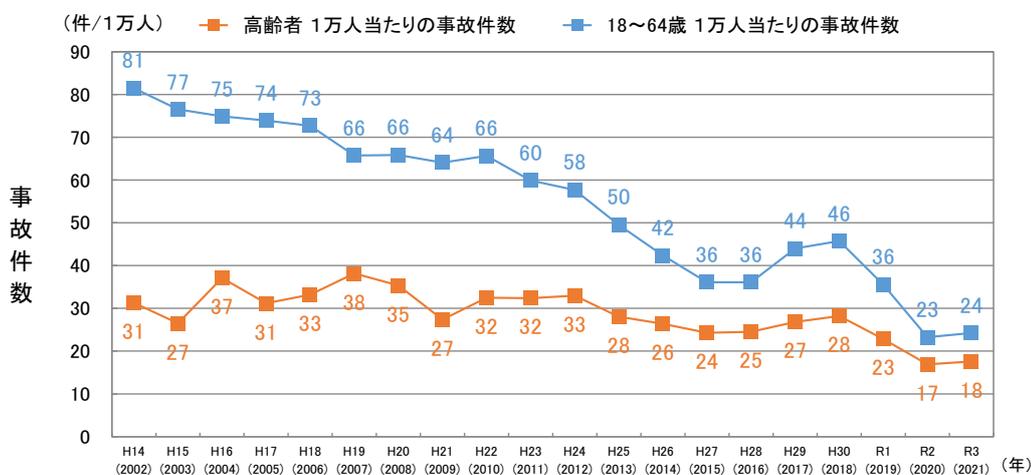
＜ 高齢者が第1当事者となる交通事故件数の推移：宝塚警察署管内 ＞



出典) 交通年鑑 (兵庫県警)

令和2年(2020年)以降は兵庫県オープンデータの値

＜ 人口1万人当たりの事故件数の推移：宝塚警察署管内 ＞



* 毎年9月末現在の住民基本台帳人口を用いて算出。

出典) 交通年鑑 (兵庫県警)

令和2年(2020年)以降は兵庫県オープンデータの値

宝塚市ホームページ

(2) 交通渋滞の状況

- 本市は、都市の骨格となる道路密度*が低いことや、交通渋滞が慢性化していることなどの課題を抱えています。
- 特に交通渋滞は、社会経済活動の低下や、大気汚染等の環境課題につながる恐れがあります。
- 南部の4箇所の交差点が、兵庫県の「渋滞交差点解消プログラム（第4期）（2019～2023）」に位置づけられるなどしており、渋滞解消・緩和などの対策が求められます。

< 渋滞交差点 >



[渋滞交差点]

1. 信号がある交差点で、交差点を通過するのに信号待ちを3回以上要する箇所。
2. 信号がない交差点で、交差点を通過するのに2分以上要する箇所。
3. 1. 2に該当するほどの渋滞はないが、地元、交通事業者及び公安委員会等から渋滞に関する改善要望が強く寄せられている箇所。

出典) 「渋滞交差点解消プログラム（第4期）（2019～2023）」兵庫県

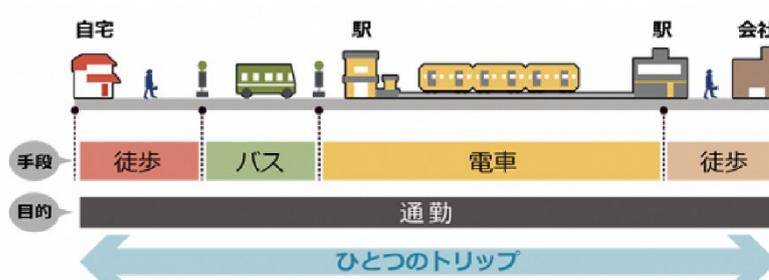
3.3 人の動き

(1) パーソントリップ調査からみた移動状況

【 パーソントリップ調査とは 】

- 交通の流れのもととなる、人の 1 日のすべての動きを把握することを目的として、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかなどを調査したものです。
- 10 年に 1 回実施されており、直近では平成 22 年（2010 年）に実施された結果が公表されています。
- あるひとつの目的での、出発地から到着地までの移動を「トリップ」といいます。ひとつの目的での移動であれば、交通手段をいくつ乗り換えても「1 トリップ」と数えます。

【 トリップの例 】



- ひとつの目的での移動で、それぞれ違う複数の交通手段を利用した場合、利用手段の中から主な手段を「代表交通手段」として表します。このとき移動手段の優先順位は、航空機・船舶、鉄道、バス、乗用車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順となります。

【 代表交通手段の優先度 】



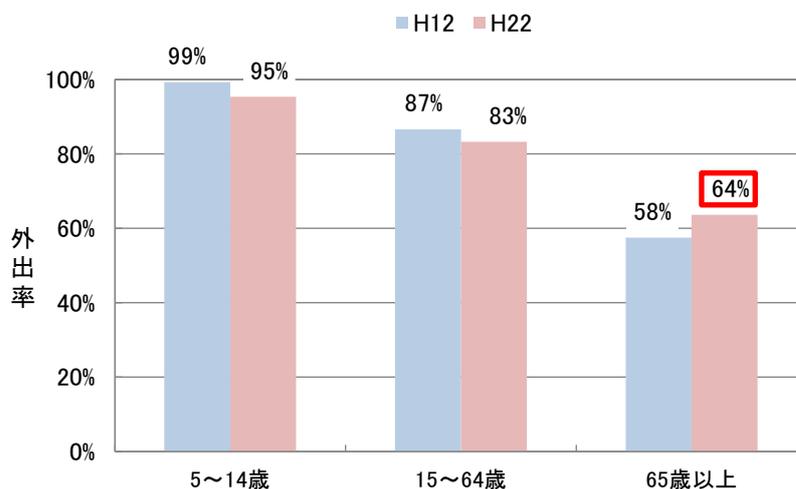
- 「外出率」とは、外出した人数の全人口に対する割合をいいます。

出典) 京阪神都市圏交通計画協議会ホームページ

① 外出率

- 宝塚市民の外出率は、平成12年(2000年)から平成22年(2010年)の10年間で、65歳未満では減少していますが、65歳以上では6ポイント増加しています。

< 年齢階層別の外出率の推移 >

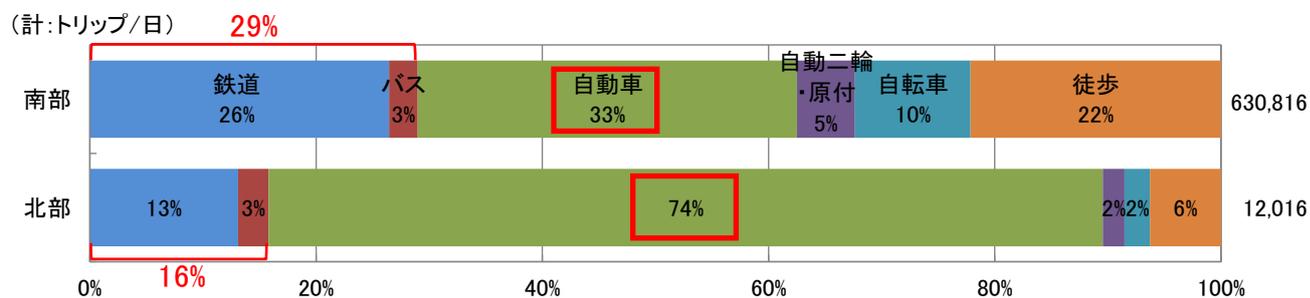


出典) 第4回[平成12年(2000年)]・第5回[平成22年(2010年)]近畿圏パーソントリップ調査※

② 移動手段

- 移動手段は、南部地域では自動車利用が33%で最も多く、鉄道やバスの公共交通利用も29%で多くなっています。
- 北部地域では、自動車利用が74%で非常に多くなっています。一方で、鉄道やバスの公共交通利用は16%にとどまっています。

< 南部北部別代表交通手段割合 >



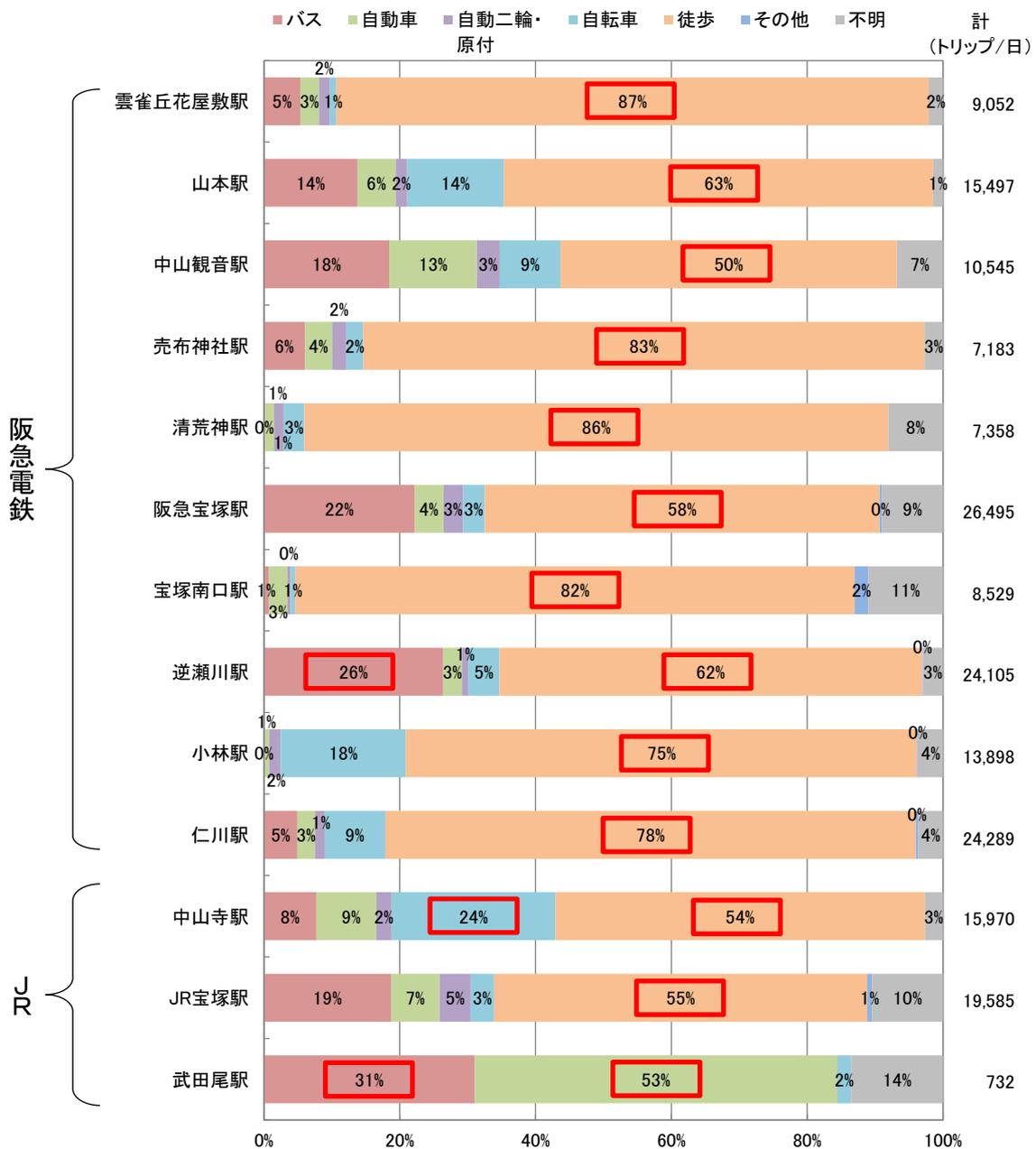
* 宝塚市から出発する、または宝塚市に到着する移動で集計。

出典) 第5回[平成22年(2010年)]近畿圏パーソントリップ調査

③ 鉄道駅端末交通手段

- 鉄道を利用する人の、駅までや駅からの交通手段割合を駅別に整理しました。
- 北部地域の JR 武田尾駅を除いた全ての駅で、徒歩が 50%以上で最も多くなっています。
- JR 武田尾駅では、自動車利用が 53%で最も多く、次いでバスが 31%で多くなっています。バスの発着系統が多い南部地域の阪急逆瀬川駅も、バスが 26%で徒歩に次いで多くなっています。
- 南部地域の JR 中山寺駅では、徒歩に次いで自転車が 24%で多くなっています。

＜ 鉄道利用前後の交通手段割合 ＞



出典) 第 5 回[平成 22 年(2010 年)]近畿圏パーソントリップ調査

(2) 市民アンケート調査からみた買い物目的や通院目的での移動実態

【 交通実態に関する市民アンケート調査 】

- 自動車の運転免許をもっていない、または自動車の運転に不安を感じていることから、公共交通を最も利用すると考えられる高齢者や高校生の移動状況を把握するために、アンケート調査を実施しました。
- 70歳以上の高齢者、または16～18歳の人がいる1,000世帯にアンケート調査票を各3票（計3,000票）配布し、70歳以上や16～18歳でない人も含め870票の回答がありました。
- 回答者の約70%が70歳以上の高齢者で、高校生に相当する16～18歳は約5%でした。

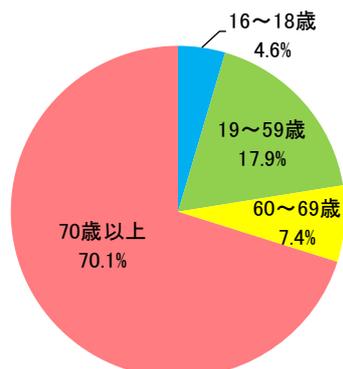
< アンケート調査概要 >

調査方法	郵送による調査票の配布・回収
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ○ 買い物、通院、通勤、通学の活動状況 <ul style="list-style-type: none"> ・活動頻度 ・移動先 ・移動手段 ・雨天時などの移動手段 ・バス交通の使いやすさ ・コロナ禍の影響 ○ 駅、バス停までの可能歩行距離 ○ 年齢、自動車運転免許の保有状況 <p style="text-align: right;">等</p>
調査対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・70歳以上または16～18歳の人がいる世帯（宝塚市民） ・1,000世帯（調査票は各世帯3票）に調査票を配布
送付日	令和3年（2021年）8月20日（金）
回答期限	令和3年（2021年）8月31日（火）

< 回収率 >

送付票数	回収票数	回収率
3,000票	870票	29.0%

< 回答者の年齢構成 >



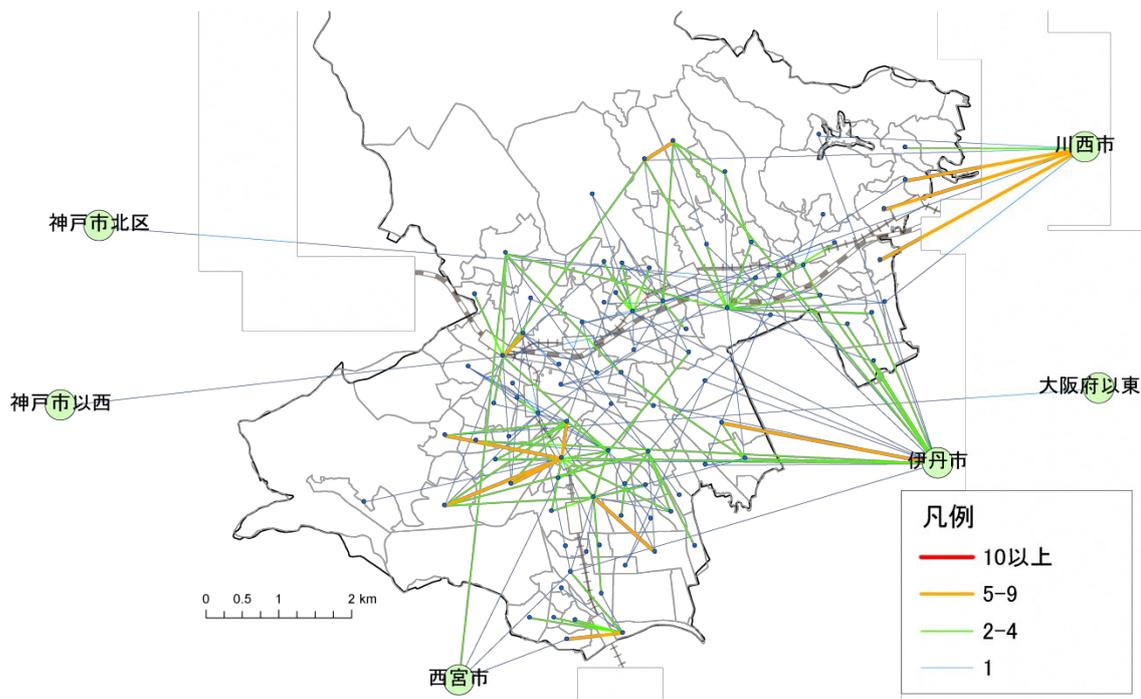
計 833 票
* 年齢不明除く。

① 買い物や通院目的での行き先

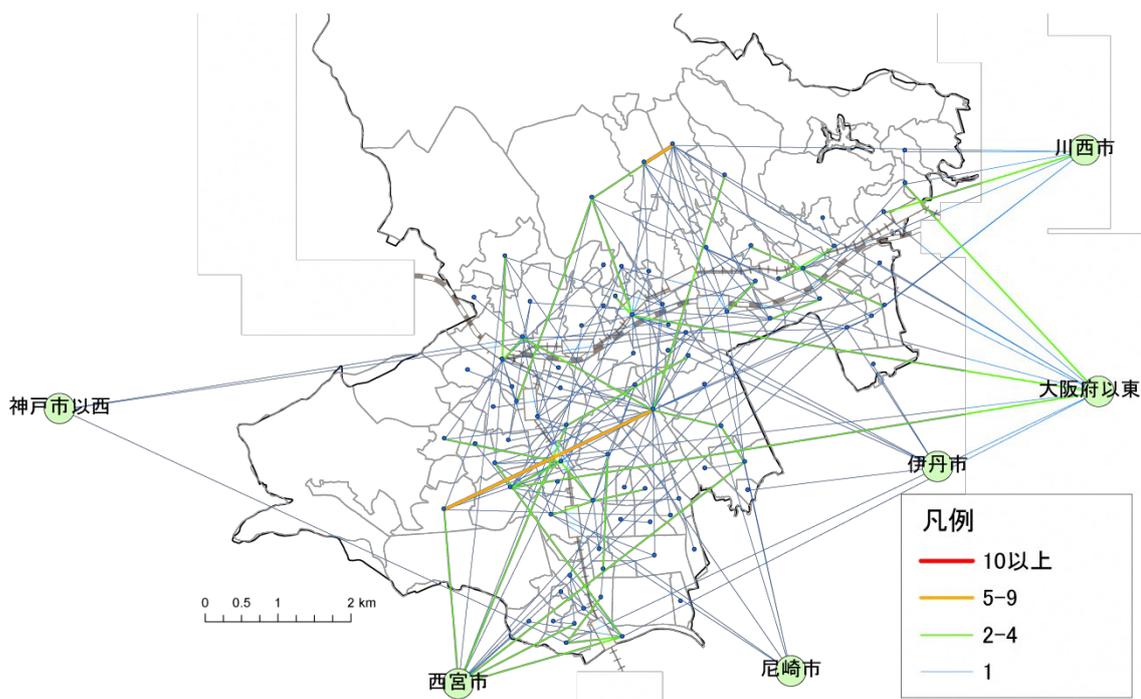
- 南部地域に居住する人の買い物目的での行き先は、南部地域内や近隣の川西市、伊丹市が多くなっています。
- 通院目的での行き先は、南部地域内の病院が多くなっています。

< 南部地域に居住する人の買い物・通院目的での行き先 >

[買い物目的]



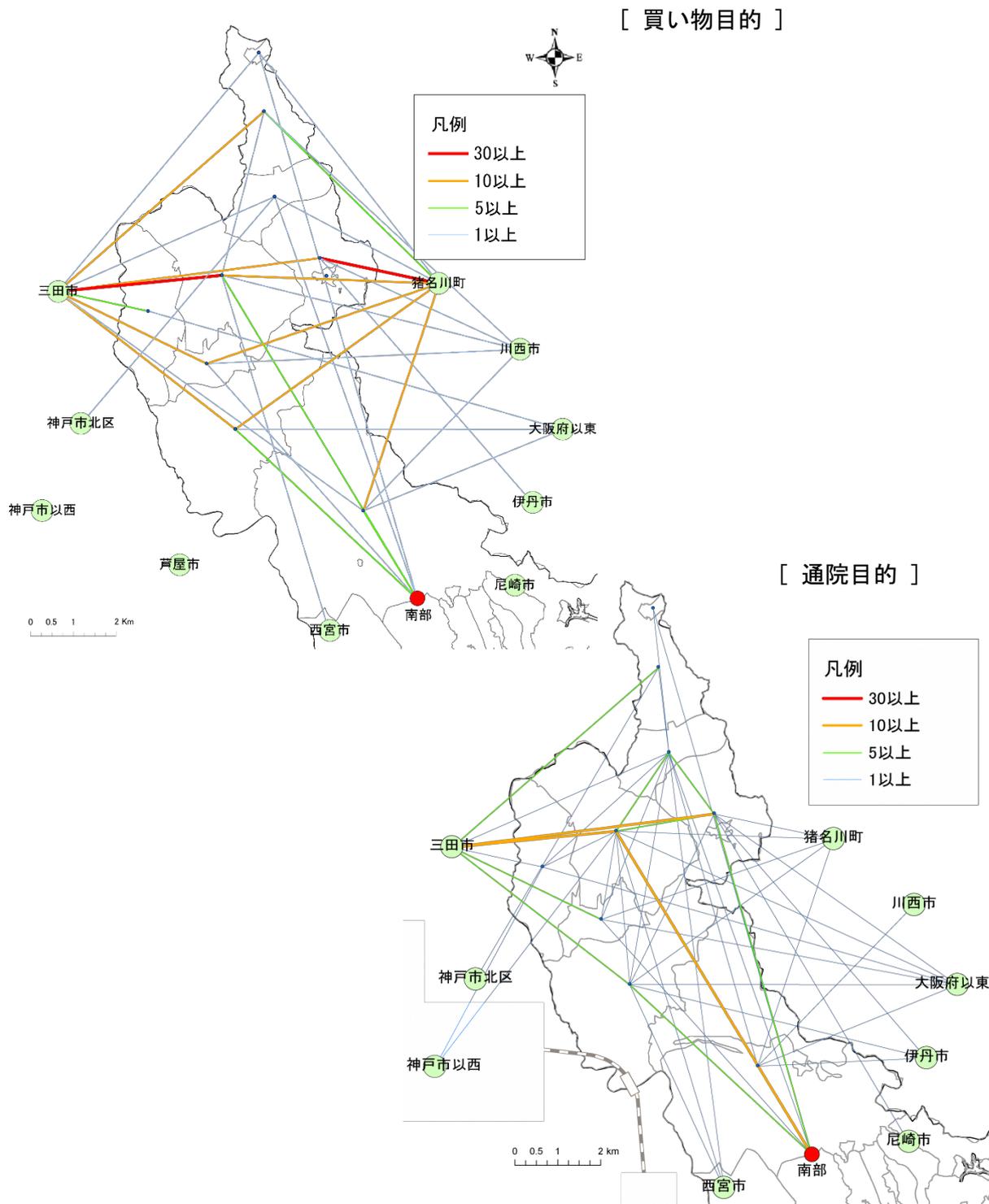
[通院目的]



出典) 交通実態に関する市民アンケート調査結果

- ・北部地域に居住する人の買い物目的での行き先は、近隣の三田市や猪名川町が多くなっています。
- ・通院目的での行き先は、南部地域や三田市が多いですが、北部地域内の病院へ行く人もいます。

＜ 北部地域に居住する人の買い物・通院目的での行き先 ＞



出典) 交通実態に関する市民アンケート調査結果

② 自動車を気軽に利用できない人の移動手段

- ・「運転ができない（運転免許がない）」、「運転できるが不安である」、「自由に利用できる自動車がない」のいずれかに当てはまる人を「自動車を気軽に利用できない人」と定義しました。
- ・「自動車を気軽に利用できない人」が公共交通を利用できない地域に居住している場合、日常生活における買い物や通院などの必要な活動ができる活動機会を確保するために、何らかの移動手段が必要となります。この視点から、「自動車を気軽に利用できない人」の移動状況を整理しました。

< 「自動車を気軽に利用できない人」と公共交通利用可能地域との関係 >

		自動車を気軽に利用	
		できる人	できない人
公共交通を利用	できる地域	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用可能 ・公共交通利用可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車を利用しづらい ・公共交通利用可能
	できない地域	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用可能 ・公共交通を利用できない 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車を利用しづらい ・公共交通を利用できない



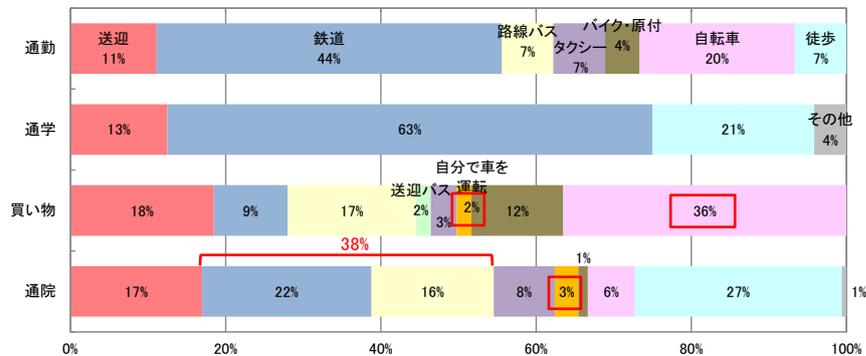
なんらかの移動手段が必要

【「自動車を気軽に利用できない人」の目的別移動手段】

- 南部地域に居住する「自動車を気軽に利用できない人」は、通勤や通学目的では鉄道を多く利用しています。
- 買い物目的では自転車を利用している人が 36%でもっとも多く、比較的自宅から近い施設に行っていると考えられます。通院目的では鉄道と路線バスを利用している人が 38%で、公共交通を利用している人が最も多くいます。
- 北部地域に居住する「自動車を気軽に利用できない人」は、通勤目的で鉄道と路線バスを利用している人は 57%で、公共交通を利用している人が多くいますが、その他の目的ではいずれも送迎してもらっている人が 50%以上でもっとも多く、特に通学では 81%の人が送迎をしてもらっています。
- 買い物目的では、送迎に次いでタクシーを利用する人が 22%で多くいます。
- 通院目的では送迎に次いで自分で自動車を運転している人が 28%で多く、通勤目的でも 10%の人が自分で自動車を運転していることから、自動車の運転に不安を感じながらも運転せざるを得ない状況が伺えます。
- 南部地域でも割合は小さいですが、2~3%の人が自動車の運転に不安を感じながらも、買い物や通院目的で自分で自動車を運転しています。

＜「自動車を気軽に利用できない人」の目的別移動手段＞

[南部地域に居住する人]



[北部地域に居住する人]



* 代表交通手段で集計。移動手段の優先順位は「送迎」→「鉄道」→「路線バス」→「送迎バス」→「タクシー」→「自分で車を運転」→「バイク・原付」→「自転車」→「徒歩」→「その他」とした。

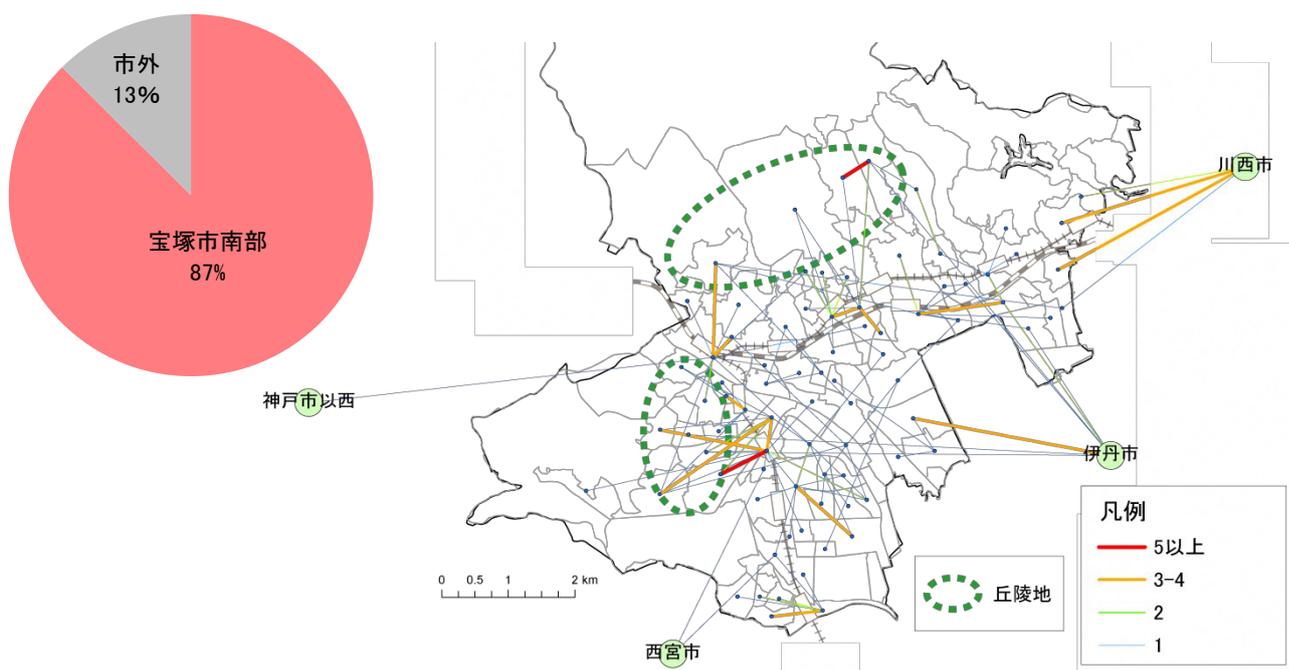
出典) 交通実態に関する市民アンケート調査結果

【「自動車を気軽に利用できない人」の「送迎」してもらっている行き先】

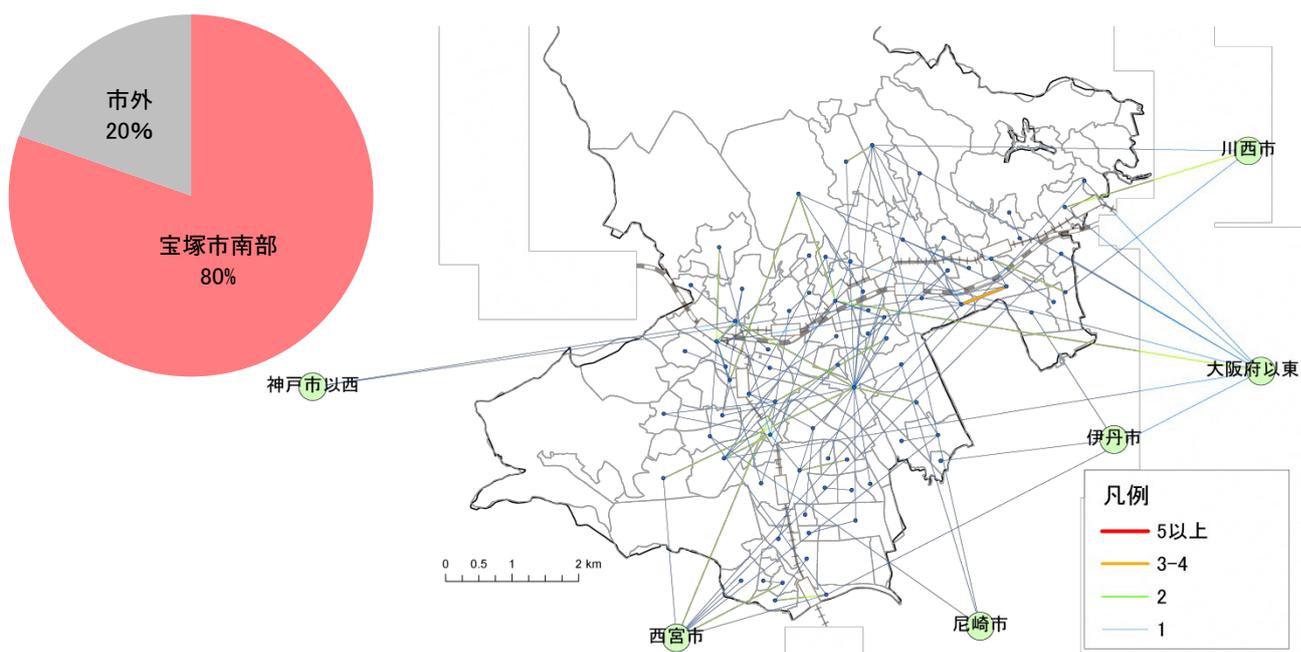
- 南部地域に居住する「自動車を気軽に利用できない人」は、買い物目的で、近隣の伊丹市や川西市に送迎してもらっている人が多くいます。また、丘陵地から南部地域内に送迎してもらっている人も多くみられます。
- 通院目的では市外へ送迎してもらっている人もいますが、南部地域内に送迎してもらっている人が多くいます。

< 南部地域に居住する「自動車を気軽に利用できない人」の「送迎」での行き先 >

[買い物目的]



[通院目的]

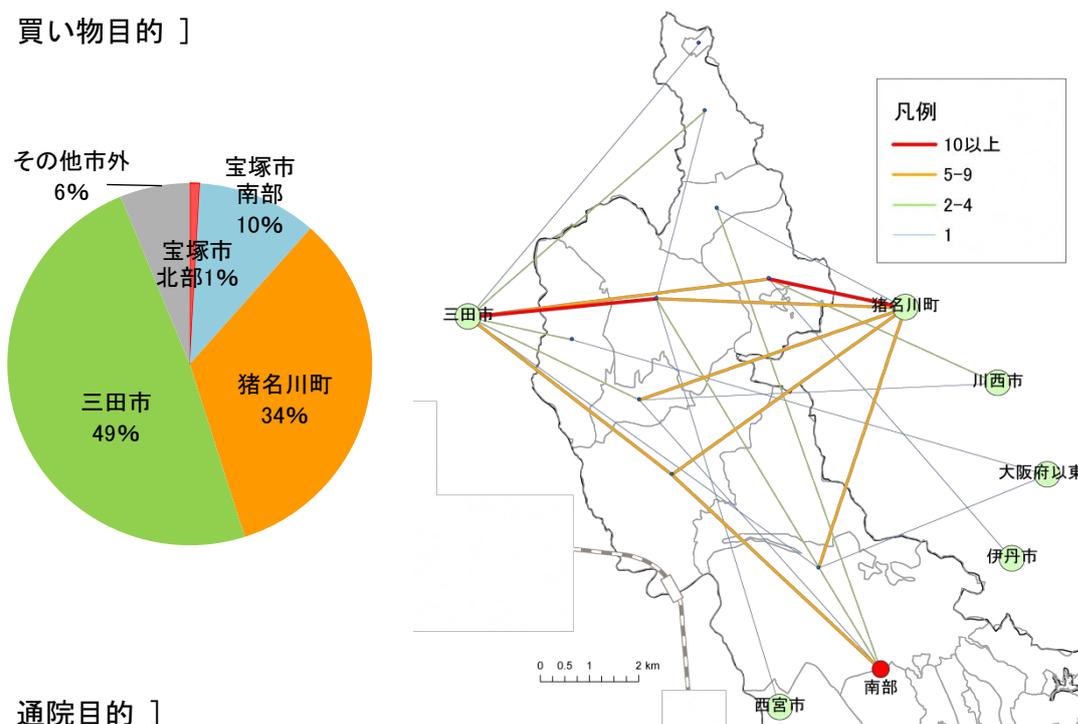


出典) 交通実態に関する市民アンケート調査結果

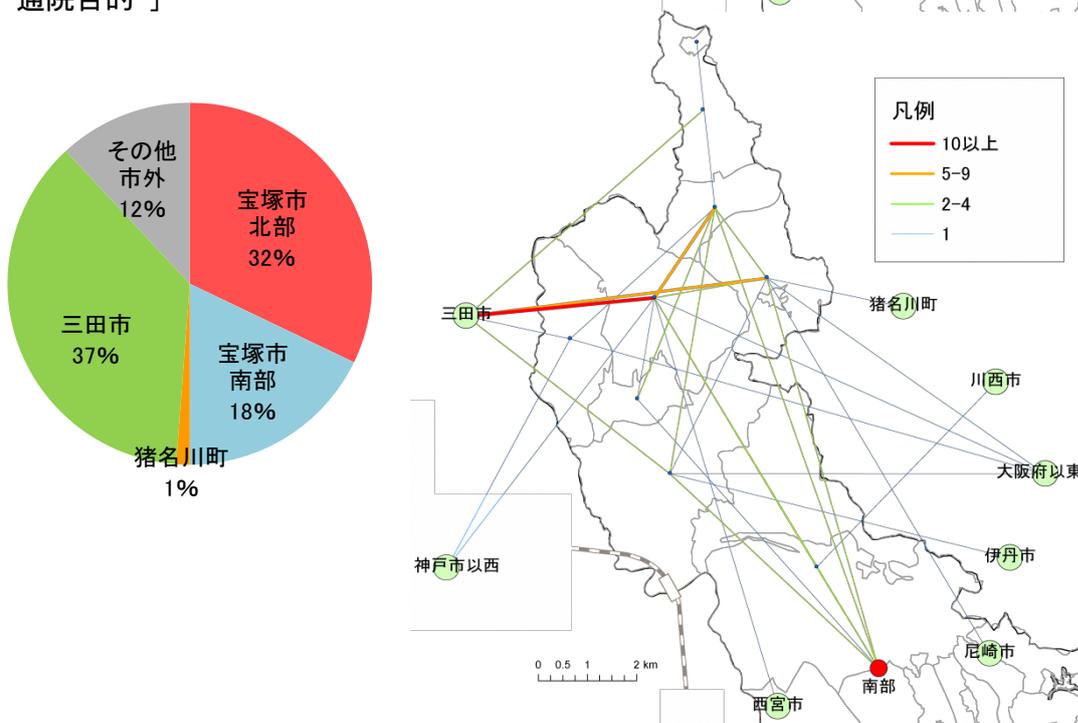
- ・北部地域に居住する「自動車を気軽に利用できない人」は、買い物目的で、近隣の三田市、猪名川町に送迎してもらっている人が多くいます。南部地域に送迎してもらっている人もみられます。
- ・通院目的では、三田市へ送迎してもらっている人が最も多いですが、北部地域内の医療施設に送ってもらっている人も多くいます。

＜ 北部地域に居住する「自動車を気軽に利用できない人」の「送迎」での行き先 ＞

[買い物目的]



[通院目的]



出典) 交通実態に関する市民アンケート調査結果

3.4 活動機会の評価

(1) 「活動機会指標」の考え方

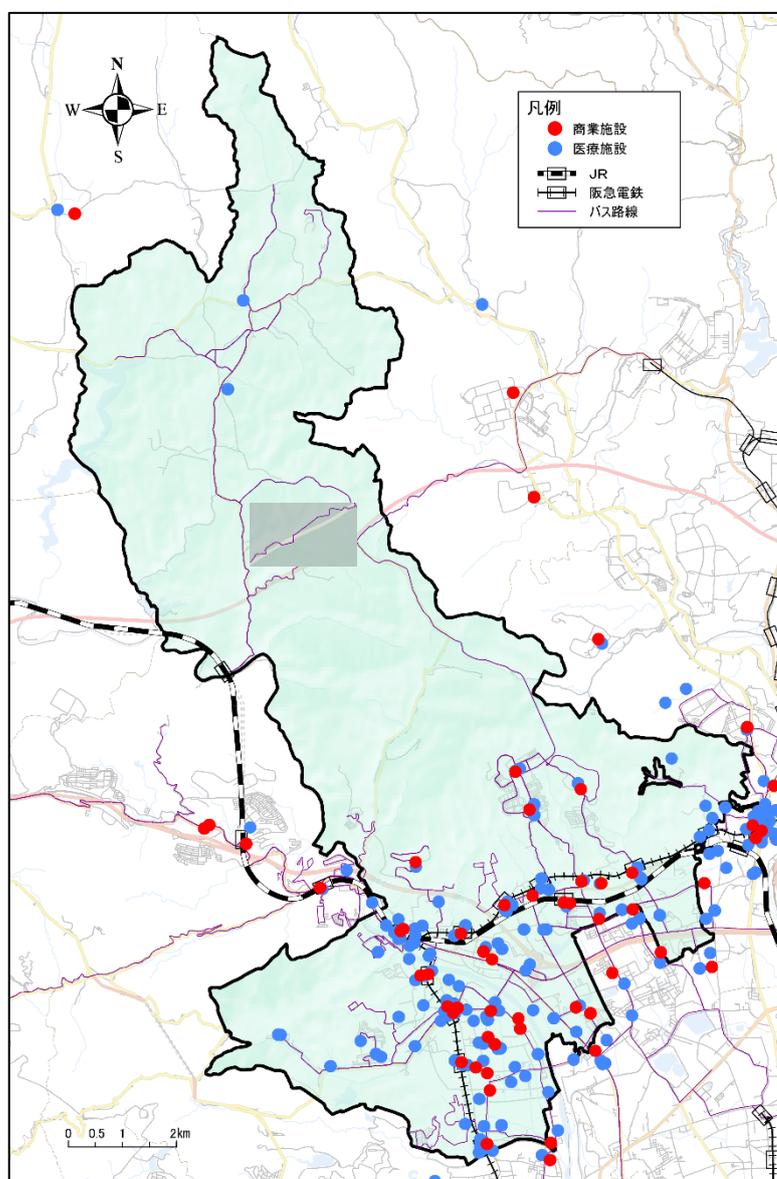
「活動機会指標」とは、日常生活において必要な買い物や通院のしやすさを、「活動機会の大きさ」という観点から「活動機会指標」として数値化し、市民の活動の実現度を評価するものです。

「活動機会」は、目的地までの距離が長かったり、目的地まで時間がかかると気軽に出かけることが出来ないため小さくなります。また、高齢者と高齢者以外の人では、高齢者は歩く速度が遅くなるため「活動機会」は小さくなります。「活動機会指標値」は、これらのことが反映される算出方法となっています。

本計画では、70歳以上の人を対象に活動機会指標値を算出しています。70歳以上の方は、69歳以下の人よりも歩く速度が遅くなるため、活動機会指標値は小さくなります。69歳以下の方の活動機会指標値は70歳以上の方の活動機会指標値よりも大きくなることから、すべての年代の方の活動機会指標値を把握するために70歳以上の方の活動機会指標値を算出しています。

また、「自宅から商業施設や医療施設に行って、買い物をしたり、診察を受けて自宅に帰る」という活動について、活動機会指標値を算出しています。自宅近くに商業施設や医療施設がない場合は、本市は鉄道駅周辺に商業施設や医療施設があることから、駅周辺まで行けば買い物や通院が可能であると考え、最寄り駅まで行く場合の活動機会指標値を算出しています。

< 活動機会の数値化時に対象とした商業施設・医療施設 >

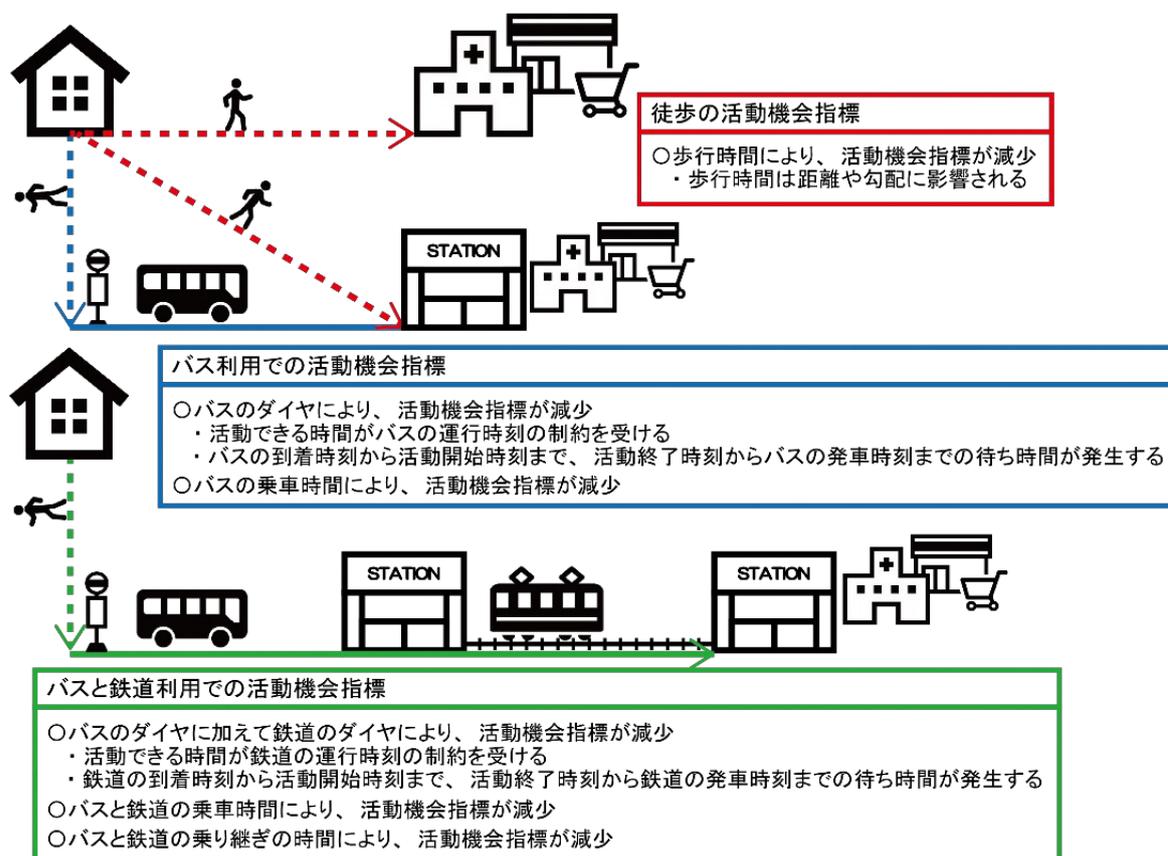


「活動機会指標^{*}」は、徒歩の場合は自宅から目的地までの歩行時間・勾配により算出します。バス利用の場合は、自宅からバス停までの歩行時間・勾配、バス乗車時間、バスダイヤにより算出します。

徒歩の場合は、商業施設や医療施設に着きたい時間に合わせて自由に家を出る時間を選択できますが、バス利用の場合は、家を出る時間や施設に着く時間、帰りに施設を出る時間がバスダイヤの制約を受けるため、徒歩の場合よりも活動機会指標は減少します。バスと鉄道を乗り継ぐ場合は、バスと鉄道の乗り継ぎ時間が長くなるほど活動機会指標は減少します。

商業施設や医療施設、バス停や駅まで歩く距離や、歩く時間、バスに乗車する時間が長くなると、活動機会指標は減少します。

< 活動機会指標の考え方 >

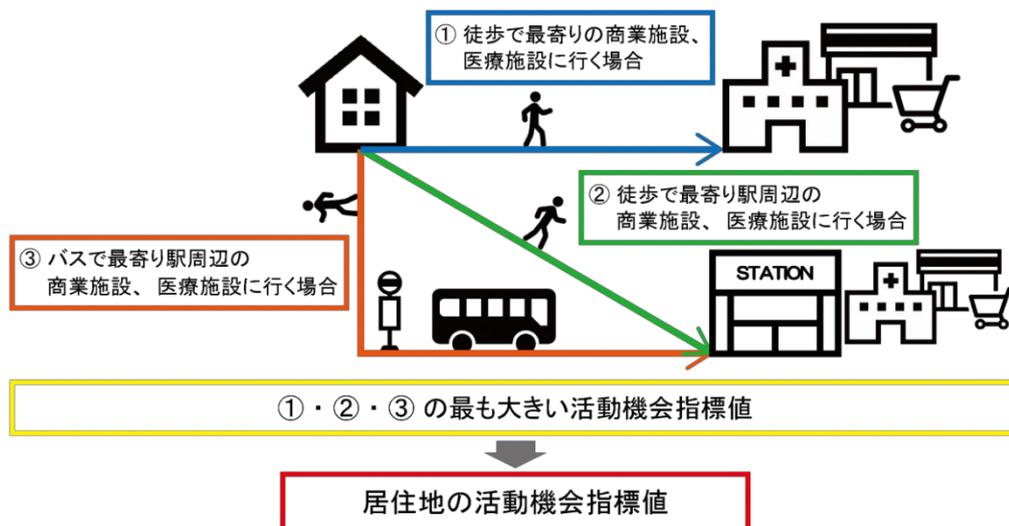


* 巻末資料に活動機会指標の算出方法の詳細を示しています。

(2) 「活動機会指標^{*}」の算出と評価

「活動機会指標」の算出は、まず、自宅近くの商業施設や医療施設に、徒歩で行く場合の活動機会指標値を算出します。次に、最寄り駅まで徒歩で行く場合とバスで行く場合の活動機会指標値を算出します。この3つの活動機会指標値のうち最も大きいものを、自宅のある場所の活動機会指標値とします。

< 活動機会指標算出の考え方 >



活動機会指標値は絶対値の意味はあまりなく、相対的な比較をするものです。

例えば、南部市街地の駅周辺は、ほぼ1km圏内に都市機能が集まっており、コンパクトで利便性が高く歩いて暮らせるまちとなっていると考えられます。そこで「歩いて暮らせるまち」を「日常生活に必要な施設が自宅から1km圏内にあるまち」と考え、「自宅から1km圏内にある商業施設や医療施設に歩いて行って、買い物や受診をして、歩いて帰ってくる」場合の活動機会指標値を算出すると「46」となることから、活動機会指標値が「46」の地域は、日常生活において必要な活動が、徒歩やバスを利用して「歩いて暮らせるまち」と同程度に実現できているといえます。

ここで交通実態アンケート調査結果から、70歳以上の人が毎日バス停まで歩いて往復できる距離は、平均で400mで、高齢者が400m歩く疲労度は、既存の研究結果からバスに30分乗車する疲労度に相当します^{*}。そのため、70歳以上の人がバスに乗車できる時間は平均30分だといえます。

また、同じくアンケート調査結果から、70歳以上の人が毎日バス停まで往復するとしたとき、バス停まで歩ける距離と、最寄りバス停から最寄り鉄道駅までのバスの乗車時間には、「歩ける距離が長いほどバスの乗車時間が短い」あるいは「歩ける距離が短いほどバスの乗車時間が長い」などの関連がなく、バスの乗車時間は、バス停まで歩ける距離に依存しないことがわかりました^{*}。そのため70歳以上の人は、バスの乗車時間だけをみれば、バス停まで歩く距

^{*} 詳細は巻末資料「II. 活動機会指標値の算出」に示しています。

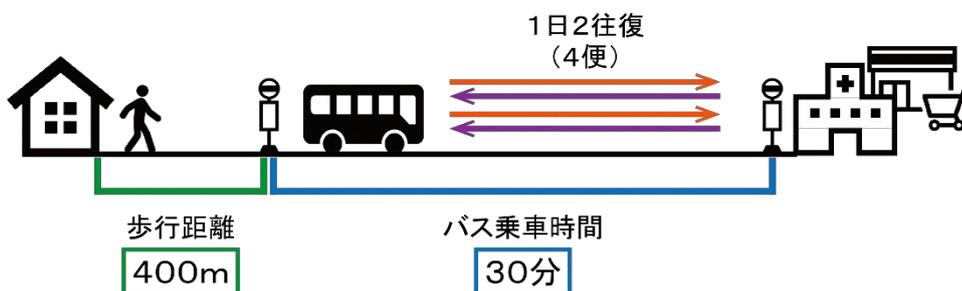
離に関わらず、平均 30 分バスに乗車することができるといえます。

これらを踏まえると、本市の 70 歳以上の方が、日常生活に必要な買い物や通院をするためには、「バス停が自宅から 400m のところにあって、バスに 30 分乗って商業施設や医療施設に行くことができる活動機会の大きさ」が必要であるといえます。

また、商業施設や医療施設に行くためのバスが 1 日 1 往復しかない、行きと帰りのバスの時間で外出する時間が決まってしまう。バスが 1 日 2 往復あると、行きに 2 便、帰りに 2 便の選択ができるので、外出の自由度が高くなります。1 日 3 往復、4 往復と増えるほど外出の自由度は高くなりますが、本市としては市民の移動実態等を踏まえて、1 日 2 往復を日常生活に必要な活動をするために最低限確保すべきバスの便数と考えました。

これらのことから、70 歳以上の宝塚市民が日常生活に必要な買い物や通院をするために最低限確保すべき活動機会は、「自宅から歩いて 400m のバス停に行って、1 日 2 往復あるバスに 30 分乗って、買い物や受診をして、バスで帰ってくる」ことができる活動機会であり、その活動機会指標値^{*}は「1」となります。

＜ 70 歳以上の宝塚市民が日常生活に必要な買い物や通院ができる
最低限確保すべき活動機会のイメージ ＞



これらを踏まえて活動機会指標値*のランク分けをし、活動機会指標値と、徒歩の場合とバスを利用して商業施設や医療施設に行く場合のイメージを下表に示しました。

また、本市の現況の活動機会指標値の算出結果を、下表に基づきランク分けし、次頁に示しました。

＜ 活動機会指標値と徒歩・バスや鉄道利用の場合のイメージ ＞

活動機会 指標値	徒歩の場合	バス・鉄道を利用する場合(片道)		
	自宅から施設のある圏域	自宅からバス停までの歩行距離	バスの乗車時間	運行間隔
1	2.0 km	400 m	30 分	約 4 時間
25	1.2 km	400 m	10 分	約 2 時間
46	1.0 km	400 m	10 分	約 1 時間
100	0.8 km	400 m	10 分	約 30 分
200	0.6 km	400 m	10 分	約 10 分

* 自宅からバス停までは、勾配=0%の平坦地と設定。

南部地域は、ほぼ全域が活動機会指標値が 46 以上になっています。

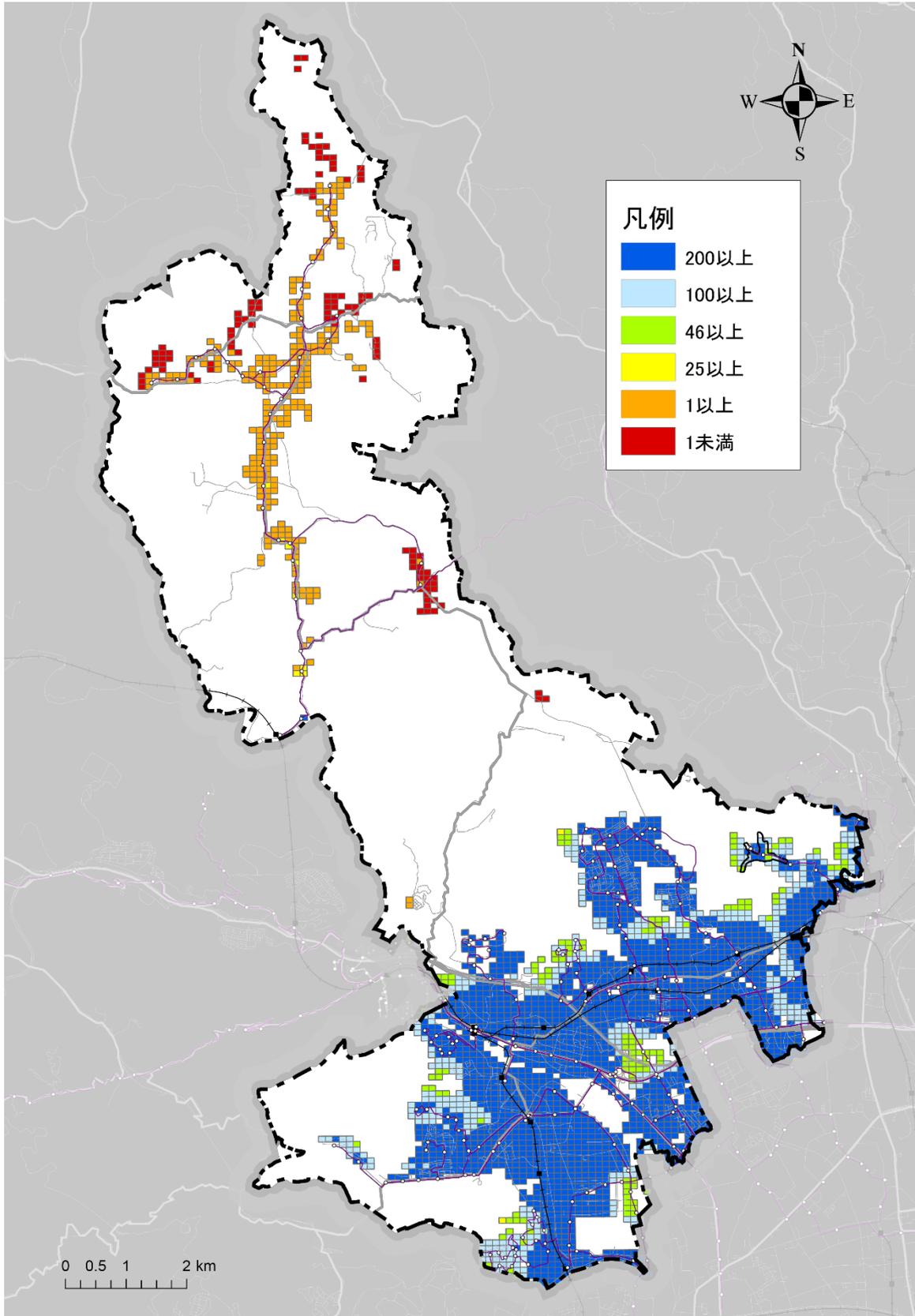
活動機会指標値が 200 以上の地域も多く、活動機会指標値が 200 の地域は、0.6km 圏内に商業施設や医療施設があるか、商業施設や医療施設のある最寄り駅までバスが約 10 分間隔で運行されている地域であることから、活動機会指標値が 200 以上の地域は、日常生活に必要な活動が非常にしやすい地域だといえます。

活動機会指標値が 46 以上の地域も、必要な施設へは歩いていける、または最寄り駅までのバスがほぼ 1 時間に 1 本以上ある地域であり、日常生活に必要な活動をするのに支障はない地域だといえます。

北部地域の活動機会指標値は、JR 武田尾駅に近い一部の地域を除いてすべて 25 未満で、バス停から離れている地域では 1 未満の地域もあります。北部地域は南部地域と比較して、かなり日常生活に必要な活動がしにくい地域であることがわかります。

なお、算出した活動機会指標値は、70 歳以上の人の平均的な歩く速度を用いて算出しており、その地域の平均的な活動機会指標値となっています。

< 現況の本市の活動機会指標値※ >



- *1 本計画では、70歳以上の人を対象に活動機会指標値を算出しています。70歳以上の方は、69歳以下の人よりも歩く速度が遅くなるため、活動機会指標値は小さくなります。すべての年代の人の活動機会指標値を把握するために70歳以上の方の活動機会指標値を算出しています（69歳以下の方の活動機会指標値は、70歳以上の方の活動機会指標値よりも大きくなります）。
- *2 算出した活動機会指標値は、70歳以上の方の平均的な歩く速度を用いて算出しており、その地域の平均的な活動機会指標値となっています。

(3) 行政支援による「活動機会指標値^{*}」の向上

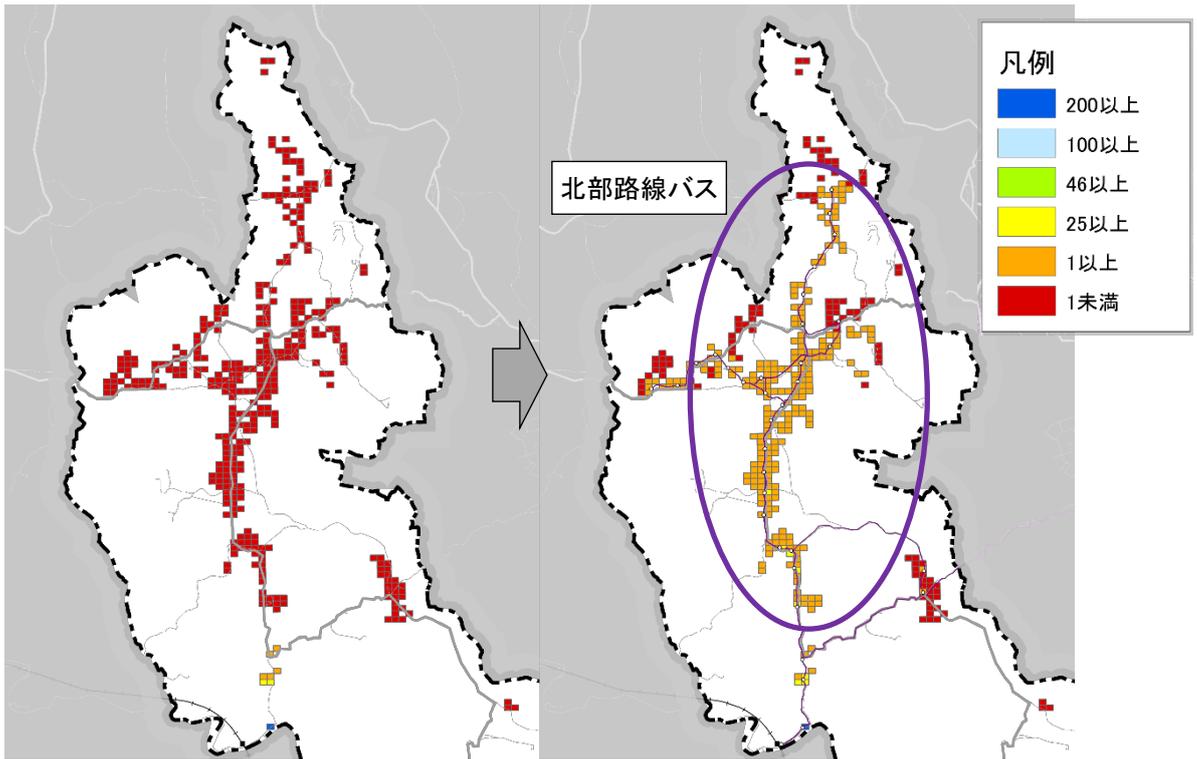
行政が運行に対して支援している北部地域の路線バス、南部地域の仁川・売布循環線、ランランバスが運行していないとした場合の活動機会指標値を算出しました。

いずれの沿線地域も運行により活動機会指標値が向上しており、行政の支援が有効だということがわかります。

< 行政支援による活動機会指標値の向上 >

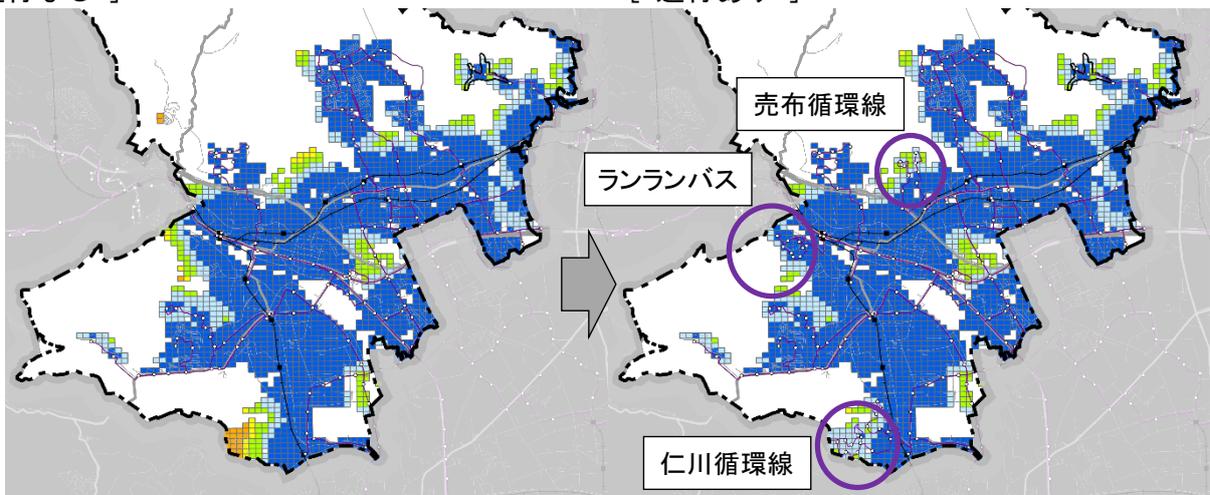
[運行なし]

[運行あり]



[運行なし]

[運行あり]



*1 本計画では、70歳以上の人を対象に活動機会指標値を算出しています。70歳以上の方は、69歳以下の人よりも歩く速度が遅くなるため、活動機会指標値は小さくなります。すべての年代の方の活動機会指標値を把握するために70歳以上の方の活動機会指標値を算出しています（69歳以下の方の活動機会指標値は、70歳以上の方の活動機会指標値よりも大きくなります）。

*2 算出した活動機会指標値は、70歳以上の方の平均的な歩く速度を用いて算出しており、その地域の平均的な活動機会指標値となっています。

3.5 本市の公共交通の課題

3.1～3.4 に示した本市の公共交通をとりまく現状と課題を、次のように整理しました。

【 現 状 】

【 課 題 】

人口減少・高齢化の進展

- 本市の人口は、2045 年度には 2020 年の約 8 割まで減少すると予測されており、公共交通利用者は減少すると考えられます。
- 2045 年度には人口の 1/4 以上が後期高齢者になると予測されており、活発に行動する高齢者が増加していることから公共交通を必要とする高齢者の割合が増加すると考えられます。
- バス停や駅、商業施設や医療施設まで歩くのがつらくなり、外出を控える高齢者が増加することが予想されます。
- 高齢者による交通事故割合は増加しており、自動車の運転に不安を感じる人が多くなっていると考えられます。

公共交通サービス水準が高い南部地域

- 南部地域はほぼ全域が活動機会指標値が 46 以上になっており、200 以上の地域も多く公共交通サービス水準が高い地域となっています。
- 高台の住宅地と駅を結ぶ川・売布循環線、ランランバスが一部行政の支援を受けて運行しています。
- ランランバスは、地域と交通事業者の積極的な取組と宝塚市との協働により運行が開始されました。
- 駅と居住地との高低差が大きい地域が多くあり、駅まで歩くのがつらくなる高齢者が増加すると考えられます。
- 駅を起終点とした多くのバス系統が運行していますが、やや複雑な路線網となっています。
- バス乗り場やタクシー乗り場が整備されていない駅があります。
- 自動車の運転に不安があっても、仕方なく自動車で移動している高齢者がみられます。
- 社会経済活動の低下や、大気汚染等につながる渋滞交差点があります。

公共交通サービス水準が低い北部地域

- 北部地域はバス停から離れた地域に、活動機会指標値が 1 未満の公共交通サービス水準が低い地域が多く残っています。
- 住宅が点在しているためバス停が遠く、バスがあっても利用しづらい人がいます。
- 阪急バス武田尾線が、朝夕の JR 武田尾駅までの通勤通学や、地区内の児童・生徒、園児の通学・通園手段としての役割を担っています。
- 北部地域の地域外への移動は、主に JR 武田尾駅から JR 宝塚線を利用することになりますが、JR 武田尾駅はバリアフリー化されておらず、高齢者や障害（がい）のある人、ベビーカーを利用する人等の地域外への移動は難しい状況にあります。
- 商業施設や医療施設のある日生中央駅方面へのバスは、1 日 1 往復のみの運行となっています。
- 大きな病院や商業施設のある南部地域までのタクシー利用は、料金が高額であり日常的には利用しづらいと考えられます。
- 自動車の運転に不安があっても、自動車を運転して移動している高齢者が多くいます。
- 専用車によるボランティア輸送が実施されていますが、運転ボランティアの確保と高齢化、予備車の確保が課題となっています。

買い物や通院で地域内での移動が多い南部地域・地域外への移動が多い北部地域

- 南部地域に居住する人の買い物や通院での行き先は、南部地域内の施設が多くなっています。
- 北部地域に居住する人は、買い物で市外に行く人が多く、通院では南部地域や市外に行く人が多くなっていますが、北部地域内の病院に行く人もみられます。

行政支援等による活動機会の向上と公共交通の維持

- 行政支援を運行費用の一部として活用しているバスの運行により、活動機会が拡大しています。
- 行政の公共交通に対する支出は近年急速に増加しています。
- 本市では、高齢者や障害（がい）のある人の移動の際の運賃助成を行っています。
- 運転者不足や新型コロナウイルス感染症拡大の影響による利用者の減少により、公共交通サービスの維持が危ぶまれています。

増加する高齢者の移動需要に対応した移動手段が必要です。

活動機会指標の高い地域であっても、活動ができていない人がいないかを見極め、すべての人が活動できる手段を検討する必要があります。

北部地域の子どもの通園・通学手段や JR 武田尾駅までの朝の通勤時間帯の移動手段を確保する必要があります。

北部地域で買い物や通院に便利な移動手段を確保することが必要です。

今ある移動の仕組みを、より持続可能なものとしていく必要があります。

バリアフリー化されていない JR 武田尾駅を利用しづらい人の北部地域外への移動の利便性向上が必要です。

公共交通利用の推進による渋滞緩和等で環境負荷の軽減を図ることが必要です。

バスの運行システムのわかりやすい情報提供等、これまであまり公共交通を利用していなかった人にも利用しやすい公共交通の利用環境改善が必要です。

行政支援の妥当性を検証し、適正な行政支援により、活動機会を確保・維持していくことが必要です。