

【新たなモビリティサービス実証事業】  
～AI オンデマンド交通体系の構築～

# 江津市 AI 乗合交通



実証実験実施報告書

# 目次

1. **事業概要**
  - 1.1 事業名
  - 1.2 取り組み内容
  - 1.3 目的
  - 1.4 課題
  - 1.5 実施地域
  - 1.6 運行時間
  - 1.7 車両詳細
  - 1.8 運賃
  - 1.9 乗降場所マップ
2. **集計結果**
  - 2.1 概要
  - 2.2 予約・キャンセル件数について
  - 2.3 利用者数について
  - 2.4 その他
3. **支払い方法**
  - 3.1 のるイコごうつ
  - 3.2 生活バス
4. **ノーオファー件数**
  - 4.1 概要
  - 4.2 詳細
5. **運行距離と運行時間**
  - 5.1 平均運行距離
  - 5.2 運行距離別の利用件数
  - 5.3 平均運行時間
  - 5.4 運行時間別の利用件数
6. **乗降場所別の利用件数**
  - 6.1 乗車場所の利用件数
  - 6.2 降車場所の利用件数
  - 6.3 乗降場所の区間別利用件数

- 7. **利用者アンケート結果**
  - 7.1 アンケート実施方法
  - 7.2 集計結果
- 8. **江津市に寄せられた住民からのご意見**
  - 8.1 取得方法
  - 8.2 ご意見一覧(一部抜粋)
- 9. **本格運行に向けた課題**
  - 9.1 のるイコごうつの利用状況
  - 9.2 予約状況
  - 9.3 乗降場所の利用状況
  - 9.4 アンケート結果から読み取れる課題
- 10. **今後の展開**
  - 10.1 具体的な取り組み
  - 10.2 中長期スケジュール
  - 10.3 新サービスとの連携
  - 10.4 地域経済との連携

# 1. 事業概要

## 1.1 事業名

のるいこごうつ(江津市 AI 乗合交通)

## 1.2 取り組み内容

AI オンデマンド交通システムを活用した予約型の乗合交通を導入し、キャッシュレス決済(交通系 IC 等)の実施、オンデマンド交通の予約状況とデジタルチケットの販売状況等のデータ活用を行う

## 1.3 目的

江津市における移動の利便性向上に伴う地域活性化及び移住・定住促進を目的として実施する

## 1.4 課題

1. 人口減少・高齢化と地域経済の縮小
2. 公共交通の縮小と移動手段の不足
3. 交通弱者の増加
4. 観光客の移動制限

## 1.5 実施地域

島根県江津市の交通空白地  
黒松、波積、都治、浅利、松平(川平町を除く)

## 1.6 運行時間

8 時～17 時まで

## 1.7 車両詳細

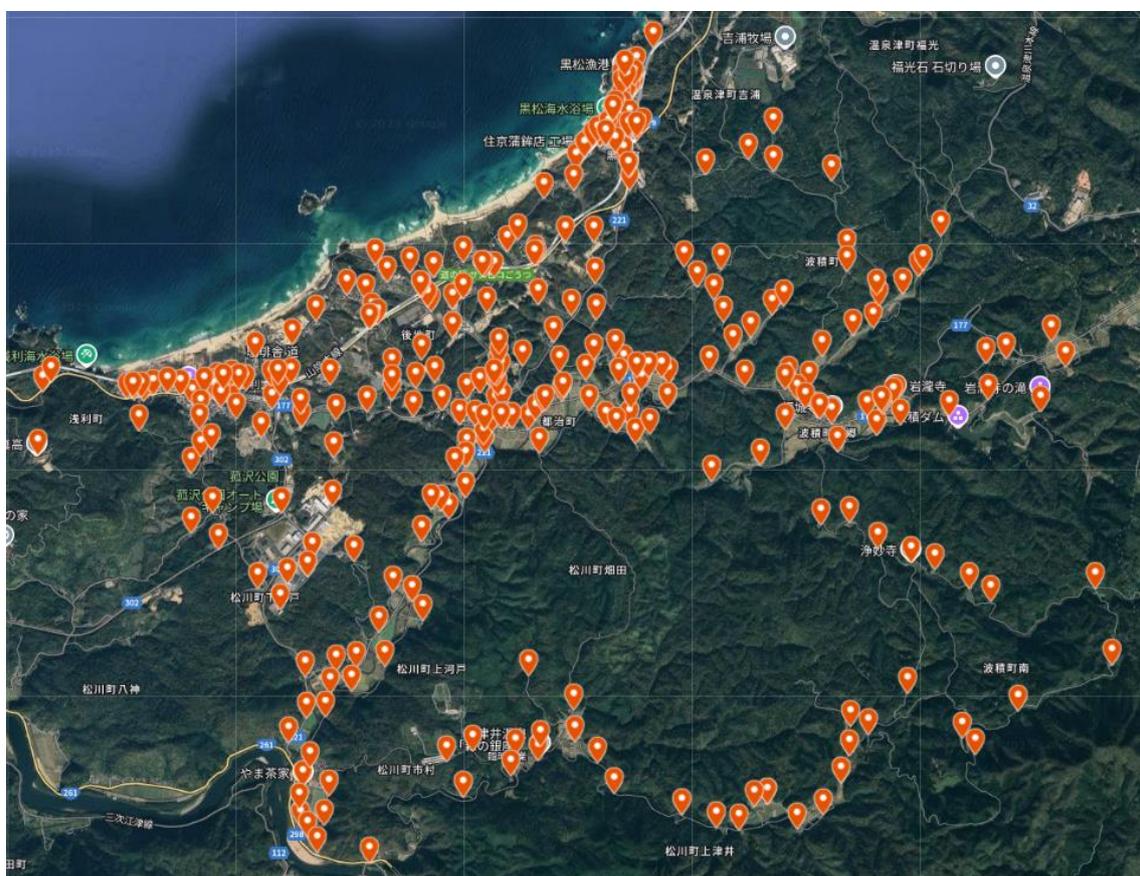
1. 車種:普通自動車(トヨタ\_ヴォクシー)
2. 台数:1 台
3. 乗車人数:運転手を含めて最大 8 人



## 1.8 運賃

1. 基本料金:1 人 1 回 200 円  
特定料金:1 人 1 回 100 円  
※乗降場所が JR 駅、石見交通バス停の場合に限る
2. 定期券料金:1 人 1 ヶ月 4,200 円
3. 無料運行期間: 令和 6 年 12 月 2 日から令和 6 年 12 月 28 日まで

## 1.9 乗降場所マップ



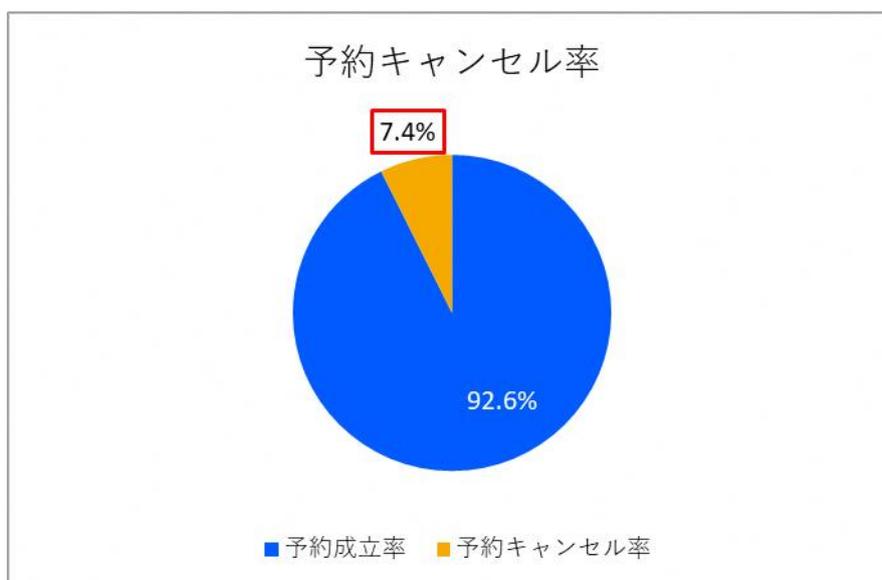
## 2. 集計結果

### 2.1 概要

1. 集計期間
  - ✓ 令和6年12月2日から令和7年2月28日まで
2. 運行日数
  - ✓ 83日間

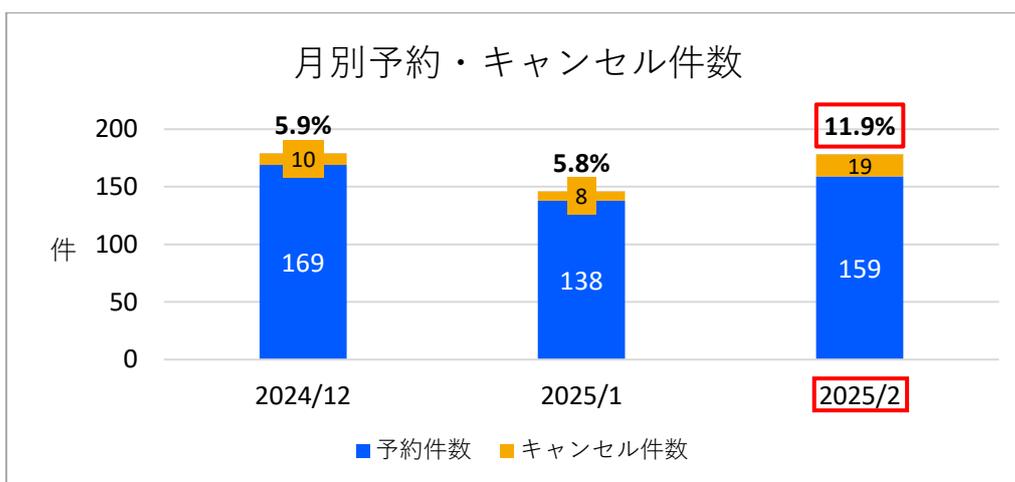
### 2.2 予約・キャンセル件数について

1. 予約件数:503件  
予約確定後のキャンセル件数:37件
  - ✓ 利用者の7.4%が予約確定後にキャンセルしている



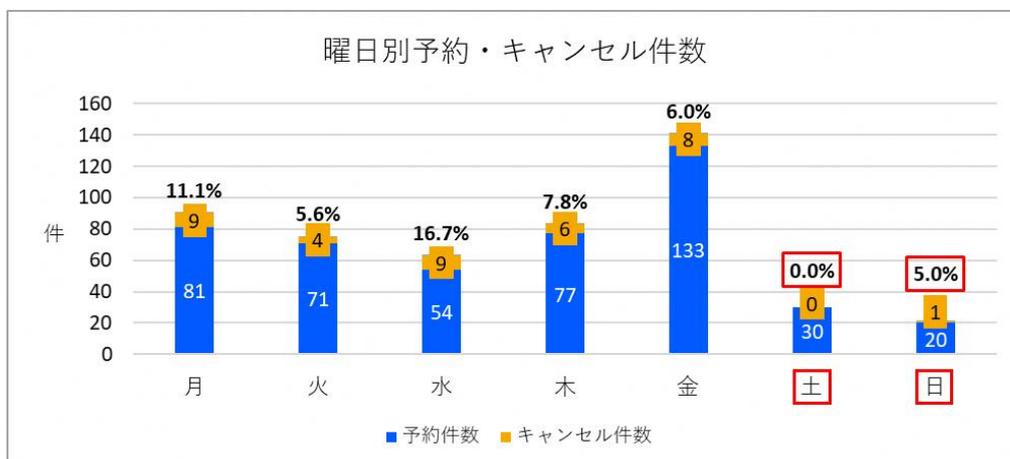
## 2. 月別予約・キャンセル件数

- ✓ 2024年12月は無償期間だったため予約件数は最も多く、2025年1月の有償期間に移行した際の減少率は約18%の減少に収まっている
- ✓ 有償期間中の2025年1月から2025年2月にかけて予約件数は増加している
- ✓ 2025年2月にキャンセル件数が増加し、キャンセル率も過去2か月と比較して約2倍増加している



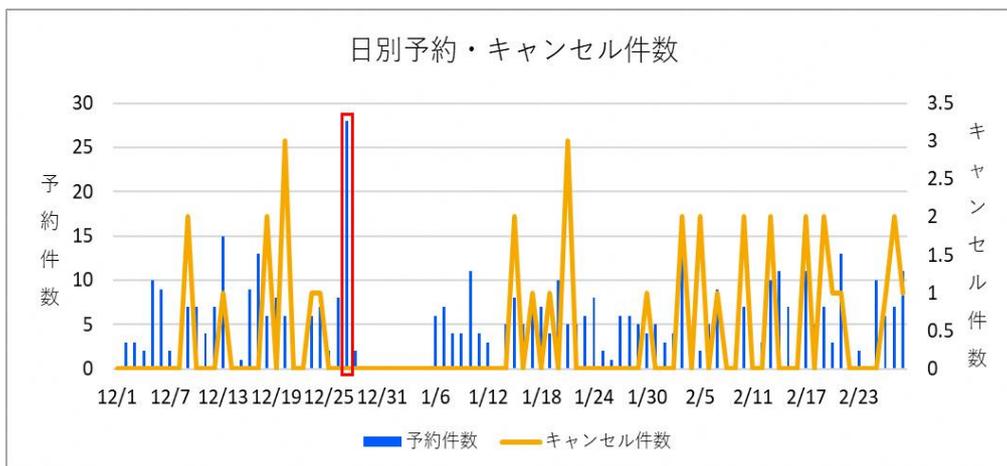
## 3. 曜日別予約・キャンセル件数

- ✓ 金曜日の予約件数が最も多く、土曜日・日曜日の予約件数が特に少ない傾向にある
- ✓ キャンセル件数は月曜日と水曜日が多く、特に水曜日はキャンセル率が16.8%と最も高くなっている
- ✓ 一方、予約件数が最も多い金曜日のキャンセル率が低めで、土曜日は件数・割合ともに0%となっている



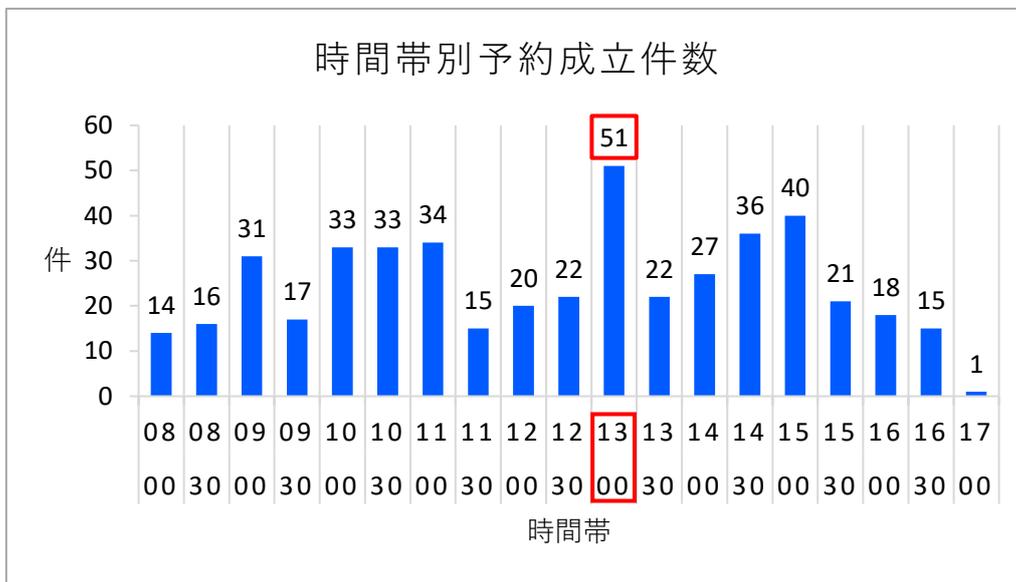
#### 4. 日別予約・キャンセル件数

- ✓ 日別では日ごとのバラツキが大きく、特に年末に予約件数が集中している
- ✓ キャンセル件数もバラツキがあり、一部の日に集中して発生しているが、全体的には少数にとどまっている



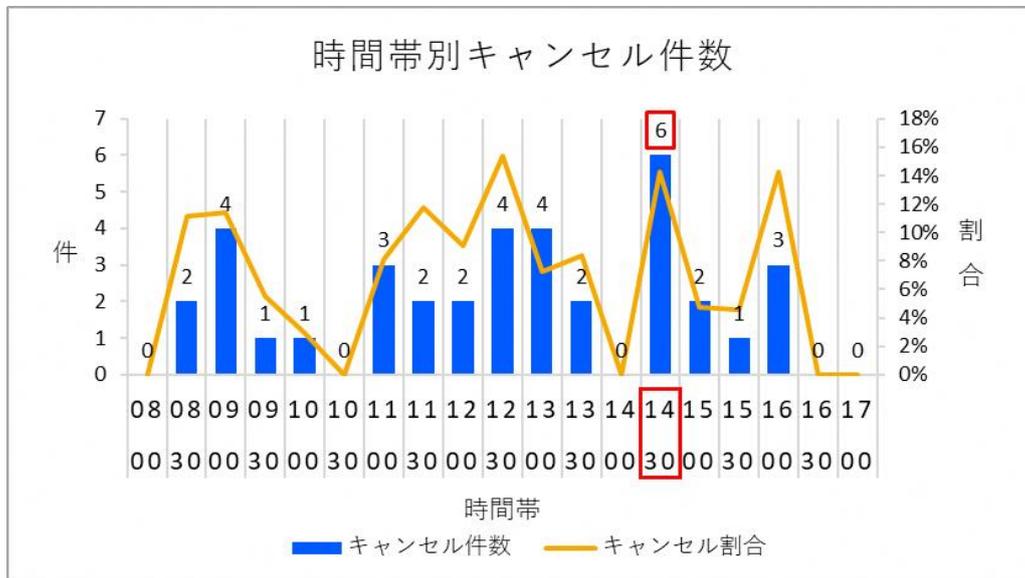
#### 5. 時間帯別予約件数

- ✓ 13:00-13:30の予約件数が最も多く、8時台と16時以降は少ない



6. 時間帯別キャンセル件数

✓ キャンセル件数は 14:30-15:00 までが最も多い



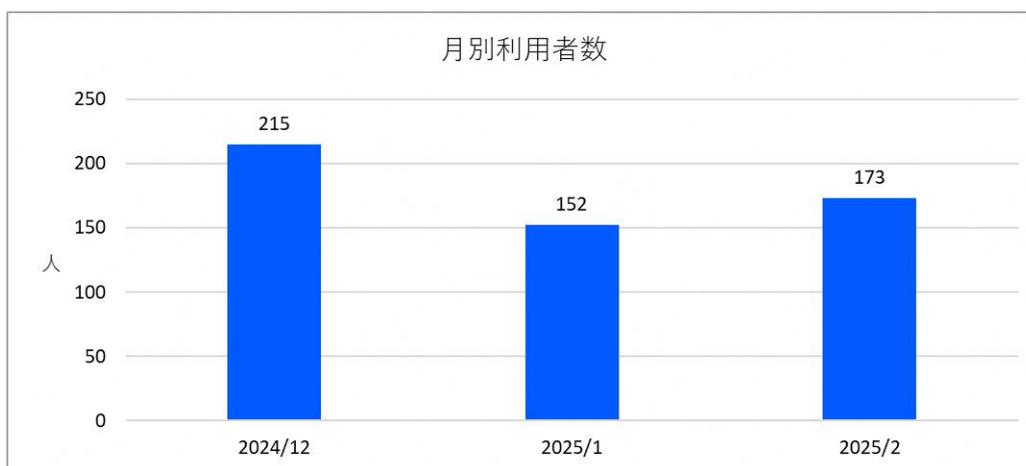
## 2.3 利用者数について

### 1. 利用者数:540 人

※利用者数は、予約件数に1予約あたりの乗車人数を掛けた数で算出しており、同じ人が複数回予約した場合でも、その都度別の利用者としてカウントしている

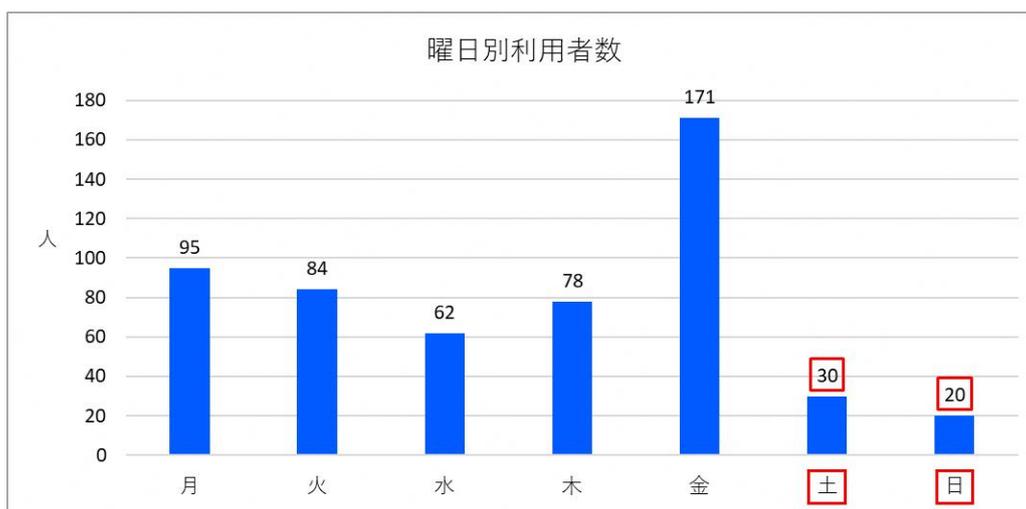
### 2. 月別利用者数

✓ 利用者数は2025年1月に減少したが、2月には増加に転じている



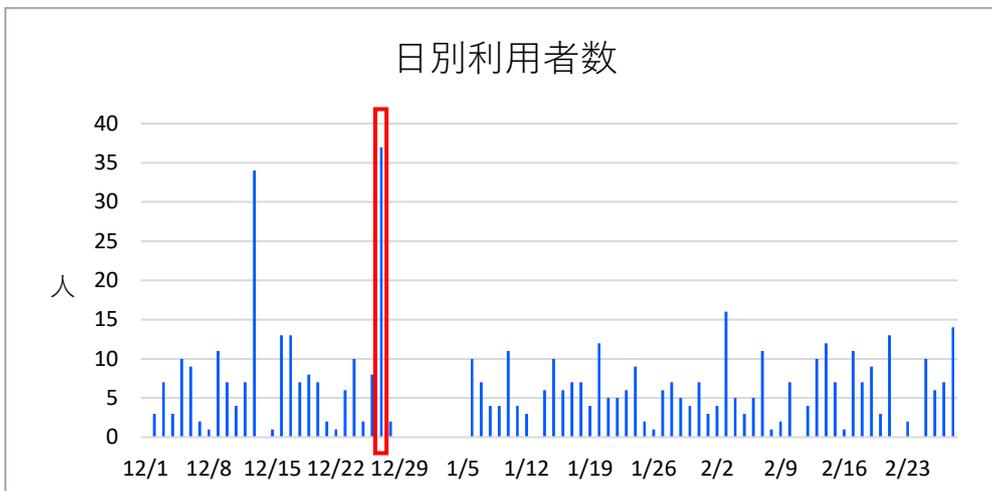
### 3. 曜日別利用者数

✓ 利用者数は金曜日が最も多く、土日は少ない傾向にある



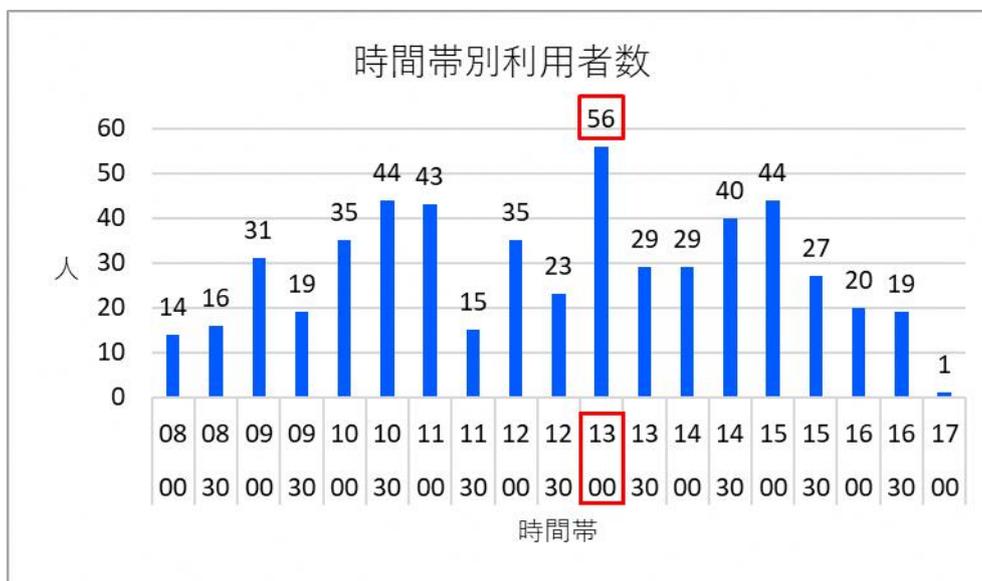
#### 4. 日別利用者数

- ✓ 年末に利用者数が集中している



#### 5. 時間帯別利用者数

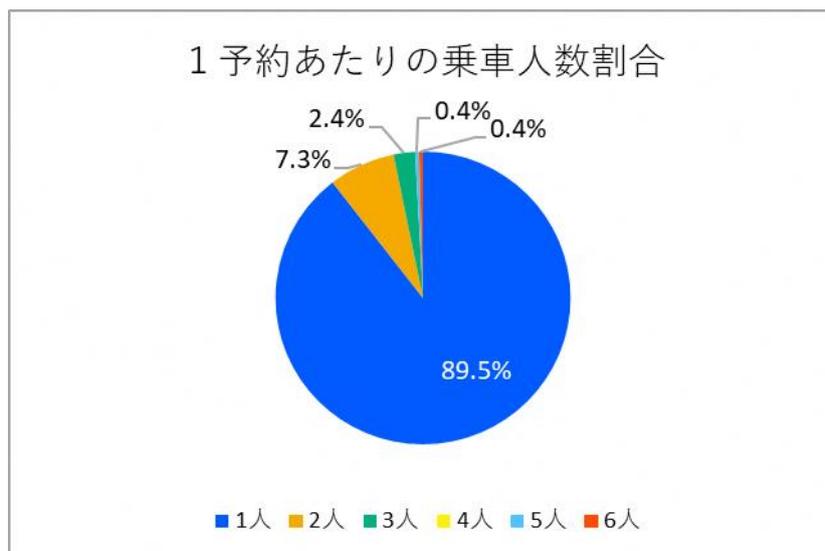
- ✓ 時間帯別では 13:00-13:30 に利用者数が最も多く、8:00-11:00 にかけて増加しているが、11:30-12:30 のお昼時間帯に減少する
- ✓ 15 時以降は減少傾向にある



## 2.4 その他

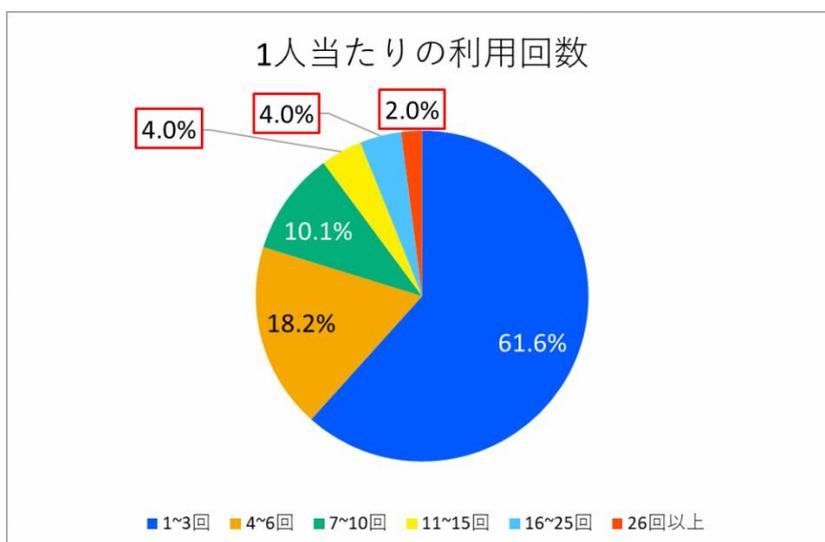
### 1. 1予約あたりの乗車人数

- ✓ 1予約あたりの平均人数は1.2人となっている
- ✓ 1予約あたりの乗車人数は”1人”での予約が89.5%と多くなっている
- ✓ “2人以上”での利用も全体の10.5%を占めている



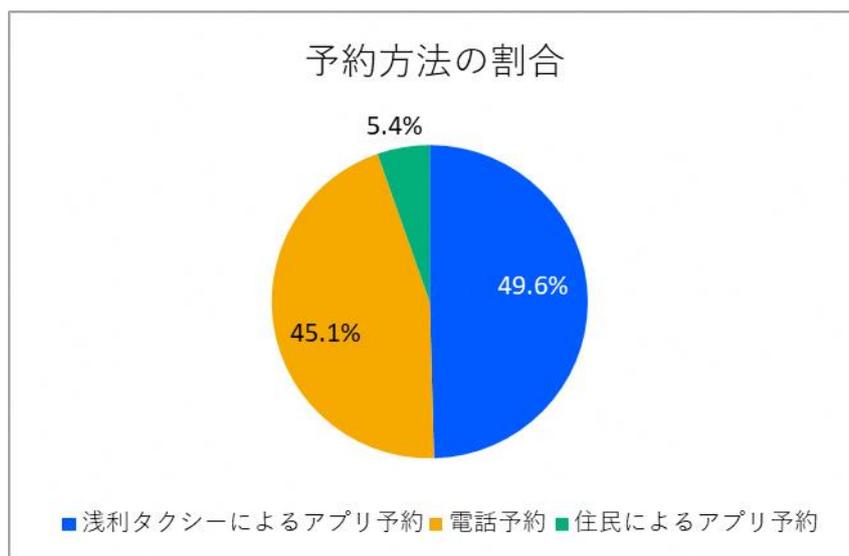
### 2. 1人あたりの利用回数

- ✓ 1人あたりの平均利用回数は4.5回となっている
- ✓ 61.6%の利用者は利用回数が1~3回であった
- ✓ 11回以上利用している利用者も10%存在している



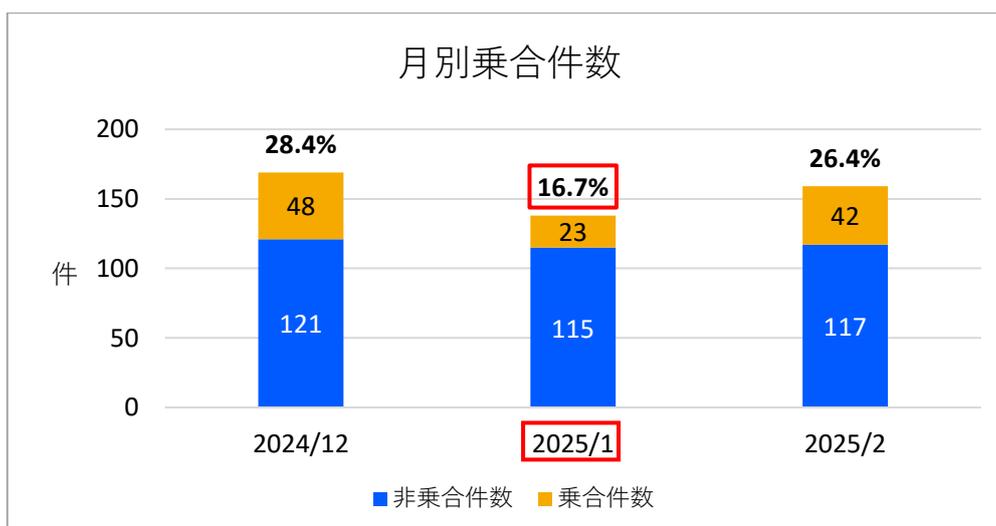
### 3. 予約方法別の割合

- ✓ 浅利タクシーがアプリ予約を代行した割合は 49.6%と最も多い
- ✓ 住民がアプリ予約をした割合は 5.4%
- ✓ 利用者アンケートでは、約 90%の利用者が電話での予約を行っているとは回答



### 4. 月別乗合件数

- ✓ 2025年1月の乗合件数は、前月と比較して半数以上減少している



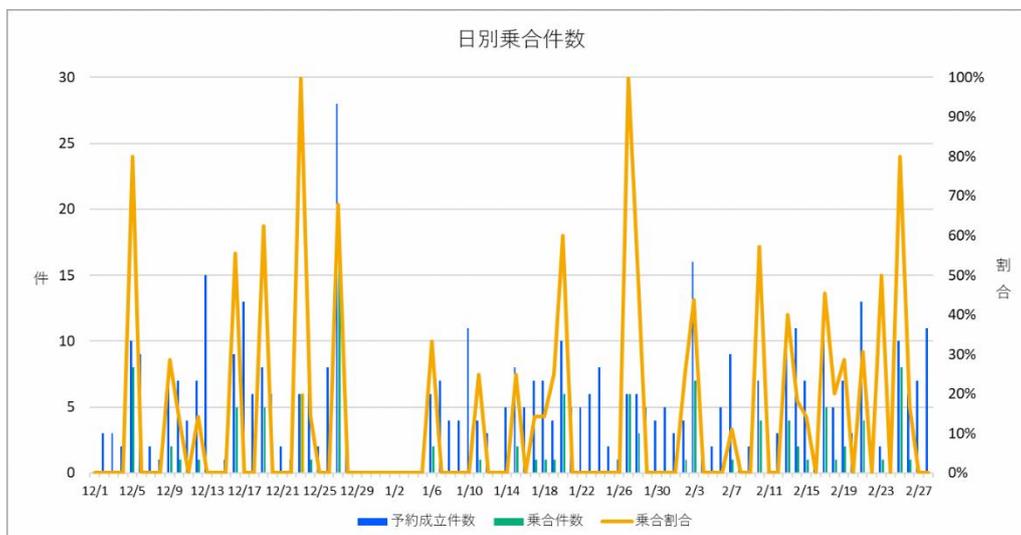
## 5. 曜日別乗合件数

✓ 月曜日の乗合件数が 53.1%を占めている



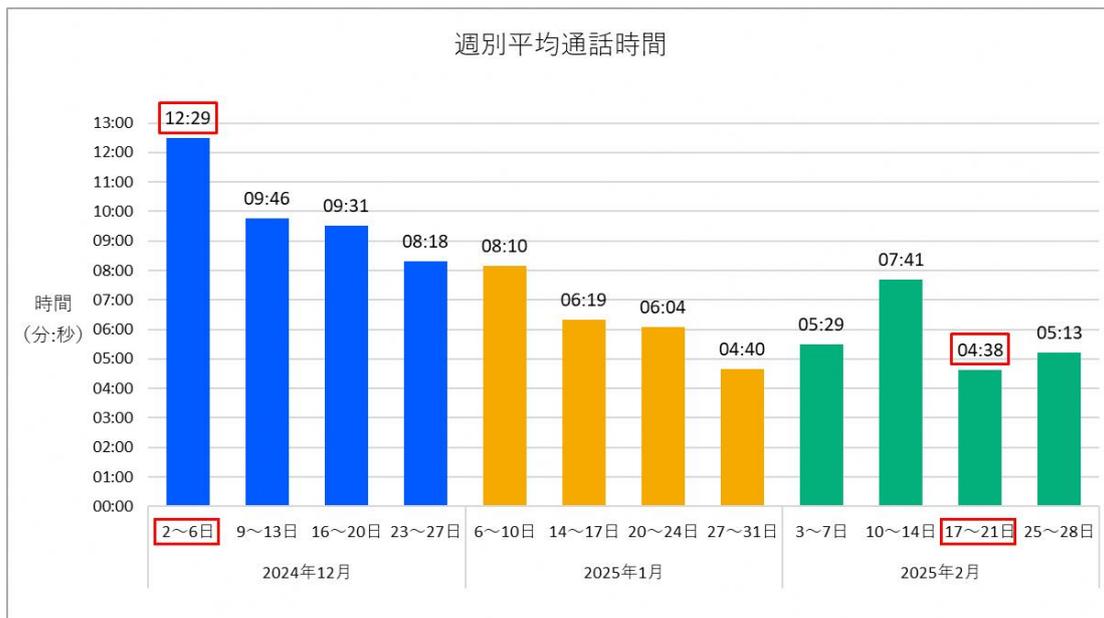
## 6. 日別乗合件数

✓ 全予約の 24.2%において乗合が発生している



## 7. 1 予約当たりの通話時間

- ✓ 平均通話時間は7分21秒
- ✓ 最長通話時間は12/2～12/6週で12分29秒
- ✓ 最短通話時間は2/17～2/21週で4分38秒
- ✓ 12月の通話時間が最も長く、月を追うごとに短くなっている



※コールセンターから入手したデータを基に作成

## 支払い方法

※支払い方法に関連するデータは、令和7年1月5日から令和7年2月28日までの期間で集計

### 3.1 のるいこごうつ

#### 1. 結果

- ✓ キャッシュレス決済(クレジットカード・電子マネー・QR)および定期券の利用無し  
※全て現金都度払い

### 3.2 生活バス

#### 1. 概要

- ✓ 本取り組みにおける1つのテーマとして「キャッシュレス推進」を掲げている
- ✓ 上記に伴い、オンデマンドバスだけではなく、生活バスにもキャッシュレス端末を導入した

#### 2. 結果

- ✓ 全生活バス(5台)にキャッシュレス決済端末を導入し、キャッシュレス決済の利用があったのは2台のみ
- ✓ キャッシュレス決済での利用を確認できたことで、キャッシュレス決済の推進に寄与できたと判断できる
- ✓ 江津市内の MaaS レベル向上に向けて、キャッシュレス決済の推進を継続的に実施していく

### 3. 詳細

- ✓ キャッシュレス決済の利用(全 13 件)のうち、電子マネーの利用が大半を占めている
- ✓ キャッシュレス決済の内訳としては、電子マネーの利用が 11 件、クレジットカードの利用が 2 件である
- ✓ キャッシュレス決済の利用開始時期について、2025/1 での利用は無かったものの、2025/2 から利用が開始されている

| 支払い方法(生活バス) | 2024/12 | 2025/1 | 2025/2 | 合計    | 割合    |
|-------------|---------|--------|--------|-------|-------|
| 現金・回数券      | 623     | 482    | 477    | 1,582 | 99.2% |
| 電子マネー       | 対象外     | 0      | 11     | 11    | 0.7%  |
| クレジットカード    | 対象外     | 0      | 2      | 2     | 0.1%  |
| 利用件数合計      | 623     | 482    | 490    | 1,595 | 100%  |

※小数点第 2 位を四捨五入

※利用金額が無料である「未就学児」の人数を除く

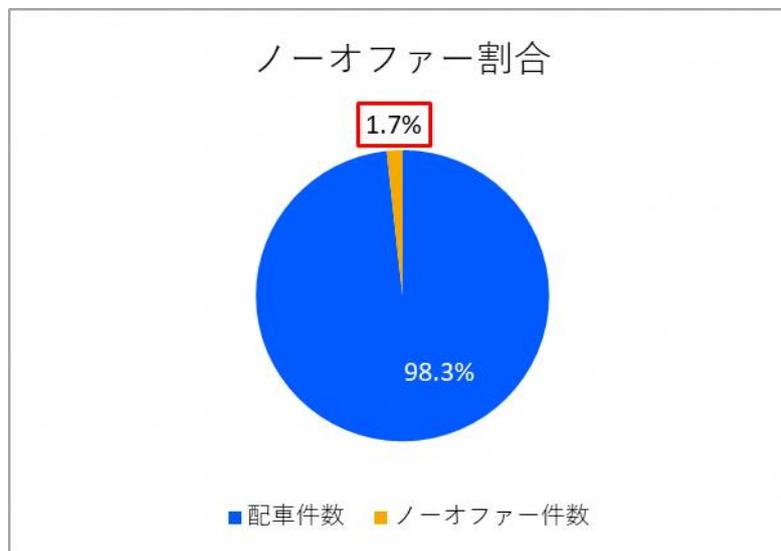
## 4. ノーオファー件数

※ノーオファー件数: 希望時間での配車ができなかった件数

※コールセンターから入手したデータを基に作成

### 4.1 概要

1. ノーオファー件数: 4 件
  - ✓ ノーオファー件数は全体の 1.7%であった



### 4.2 詳細

- ✓ ノーオファーは木曜日と金曜日に発生し、午後の時間帯が多い傾向が見られる

①12/19 木 復路 14:00~15:00

②12/26 木 復路 13:00

③12/27 金 往路 13:30~14:00

④1/10 金 往路 9:00

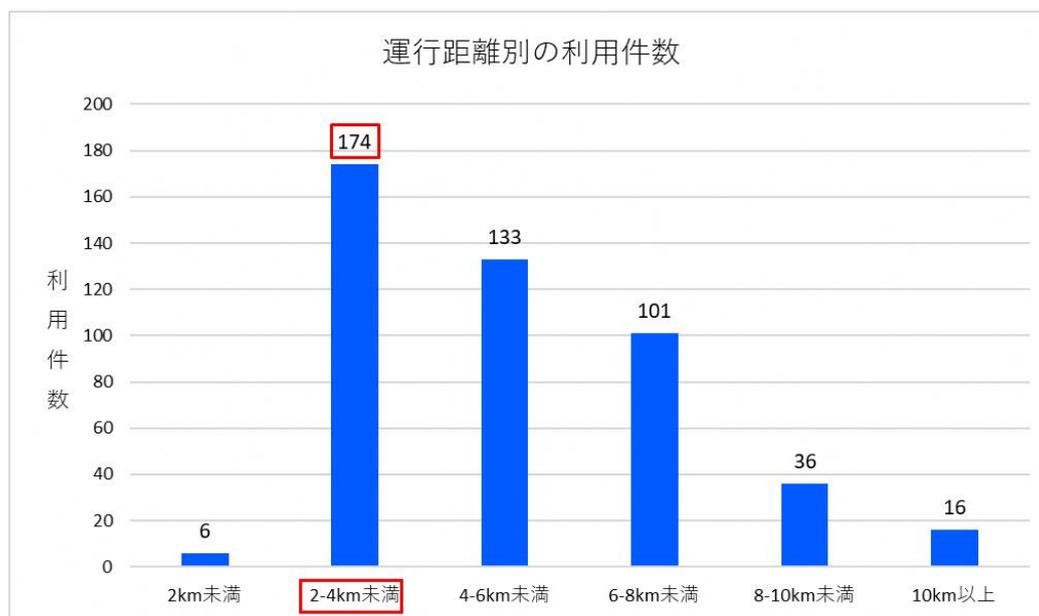
## 5. 運行距離と運行時間

### 5.1 平均運行距離

平均運行距離:5.1km

### 5.2 運行距離別の利用件数

- ✓ 2-4km 未満の利用回数が 175 件と最も多くなっている
- ✓ 2km 未満の利用回数が 6 件と最も少なくなっている
- ✓ 運行距離が 4km 以降の場合は、距離が長くなるほど利用件数が減少している



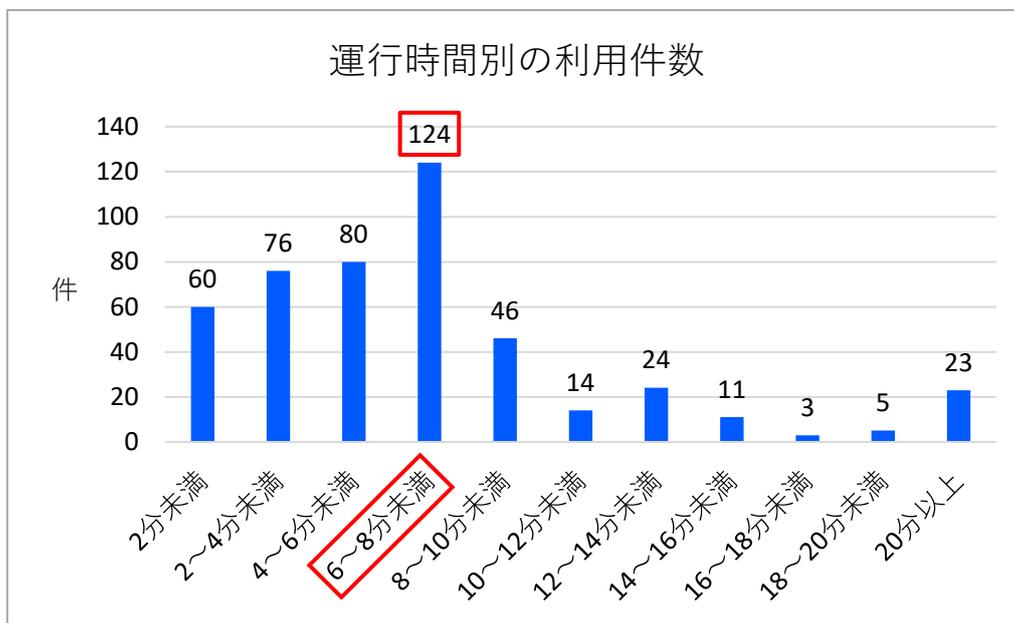
※運行距離は、1日当たりの総運行距離を同日の予約件数で割った数で算出している

### 5.3 平均運行時間

平均運行時間:11.4 分

### 5.4 運行時間別の利用件数

- ✓ 2分未満の区間から利用件数が徐々に増加し、6～8分未満の区間で最も多くなっている
- ✓ 10分以上の長時間運行は少ない傾向にある



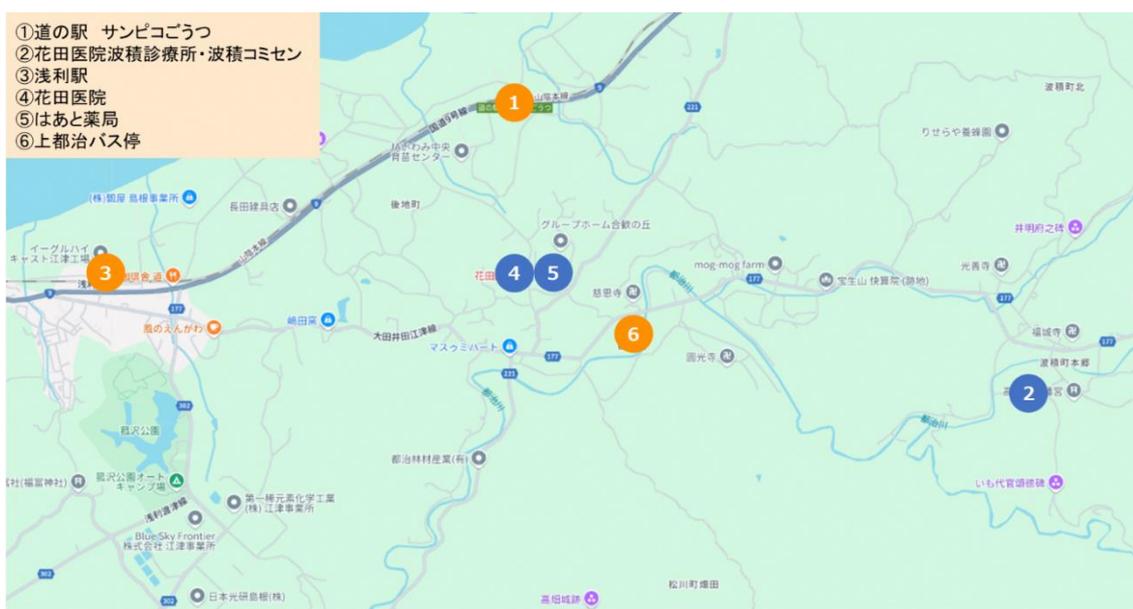
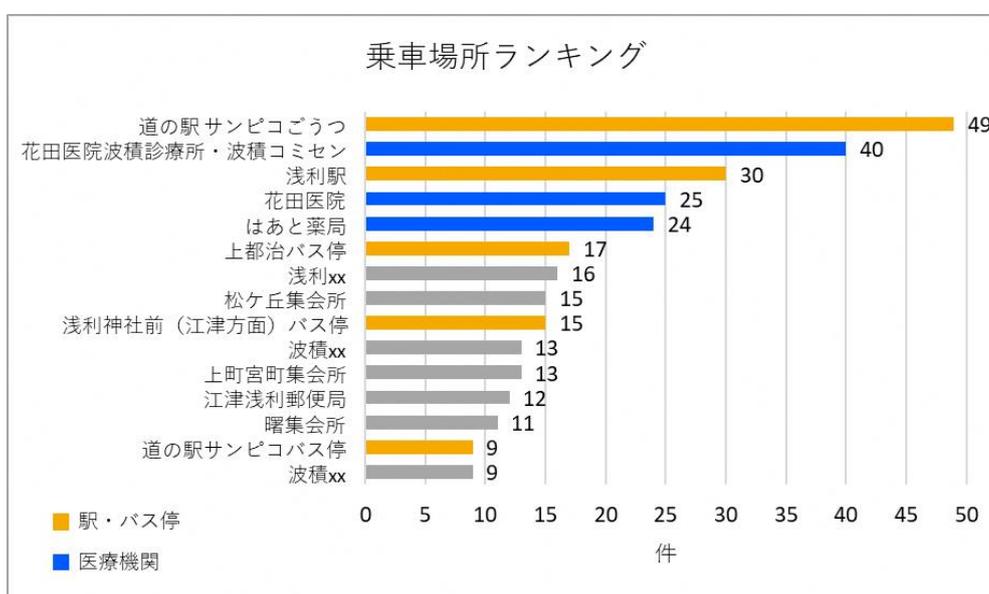
## 6. 乗降場所別の利用件数

※一部の乗降場所名には地域名の後に識別用の数字が付されていますが、個人情報保護の観点から本資料ではその数字を「xx」と置き換えています

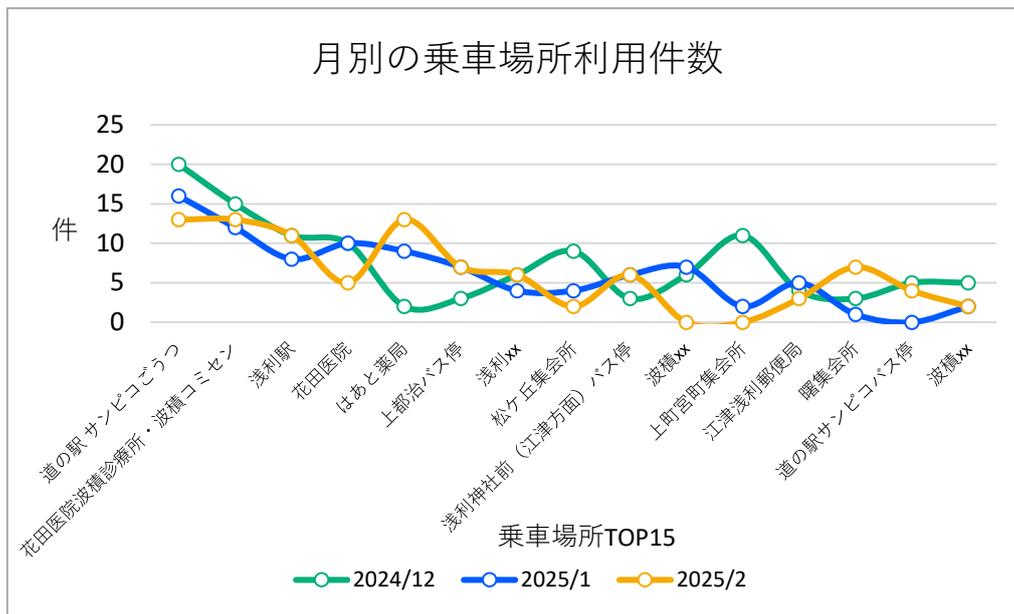
### 6.1 乗車場所の利用件数

#### 1. 利用件数ランキング

- ✓ 乗車場所は道の駅サンピコごうつが最も多く、次いで医療機関や駅などの公共施設が多く利用されている



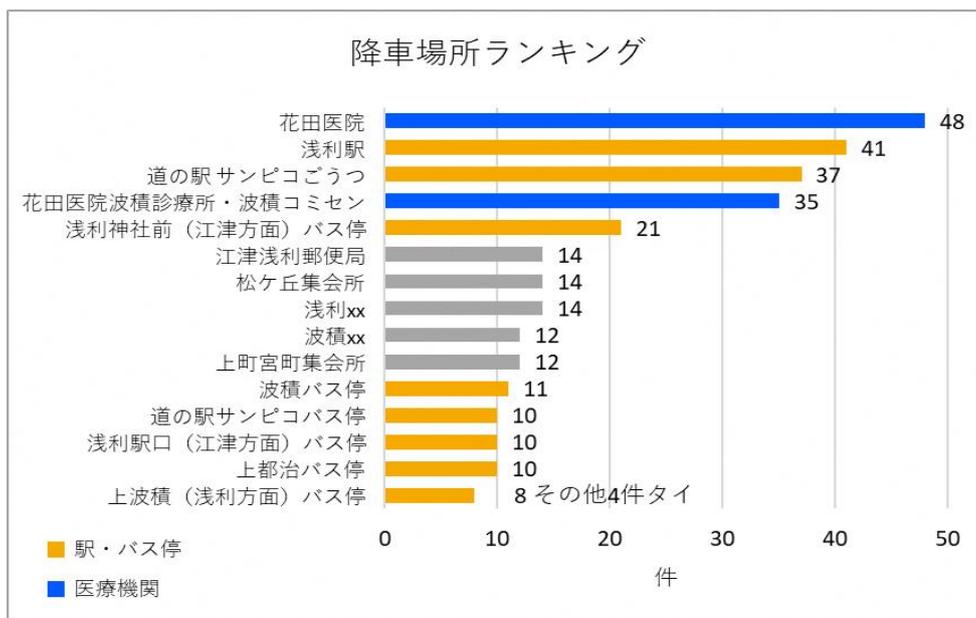
## 2. 月別の利用件数



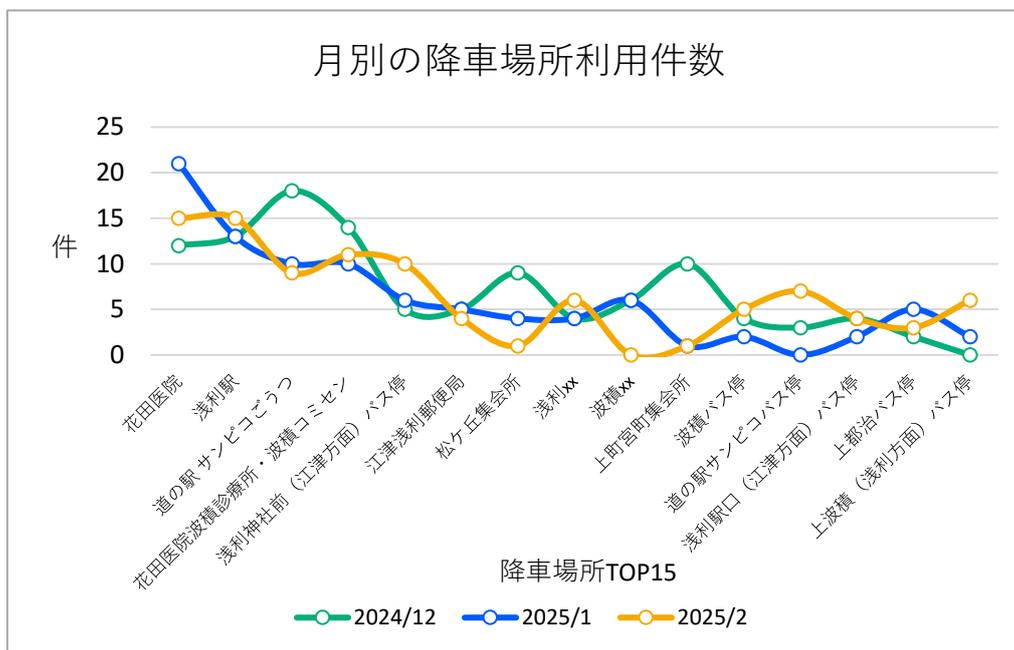
## 6.2 降車場所の利用件数

### 1. 利用件数ランキング

- ✓ 花田医院や浅利駅での降車が多く、医療機関や駅が主要な目的地となっている

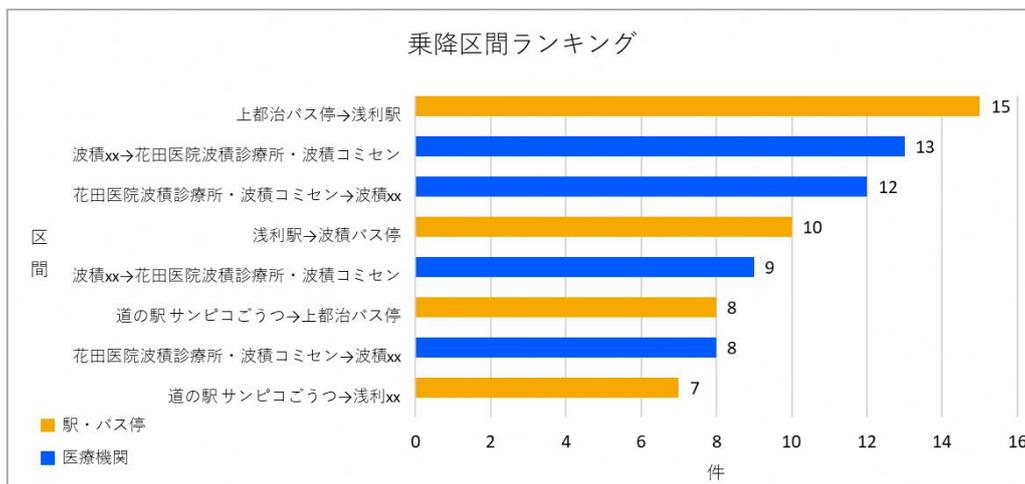


## 2. 月別の利用件数



### 6.3 乗降場所の区間別利用件数

- ✓ 上都治バス停⇔浅利駅や浅利駅⇔波積バス停など、特に駅や医療機関を起点とする区間の利用が多い傾向にある



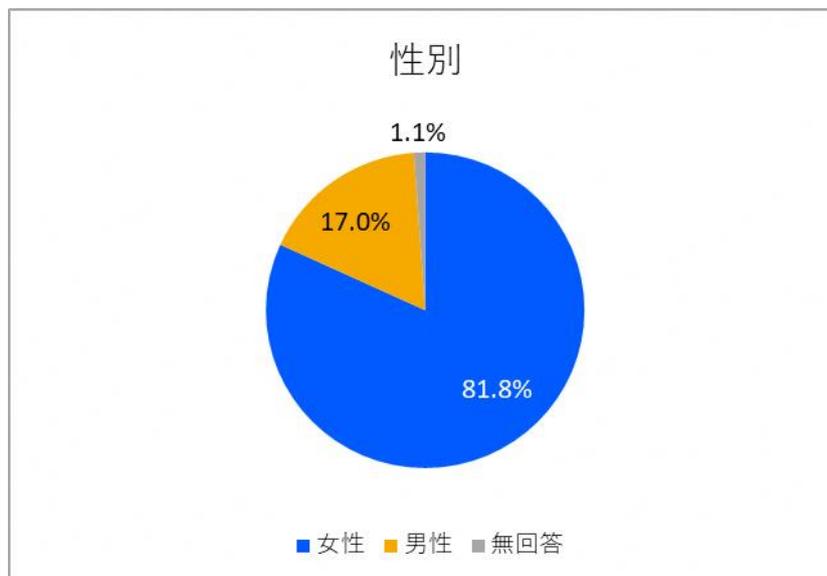
## 7. 利用者アンケート結果

### 7.1 アンケート実施方法

1. 集計方法
  - ✓ オンデマンドバスの車内にアンケート用紙を設置し、その場で回答いただく
2. アンケート用紙
  - ✓ 配布枚数: 540 枚 ※全利用者数と同数
  - ✓ 回収枚数: 88 枚 (回収率は約 16.3%)

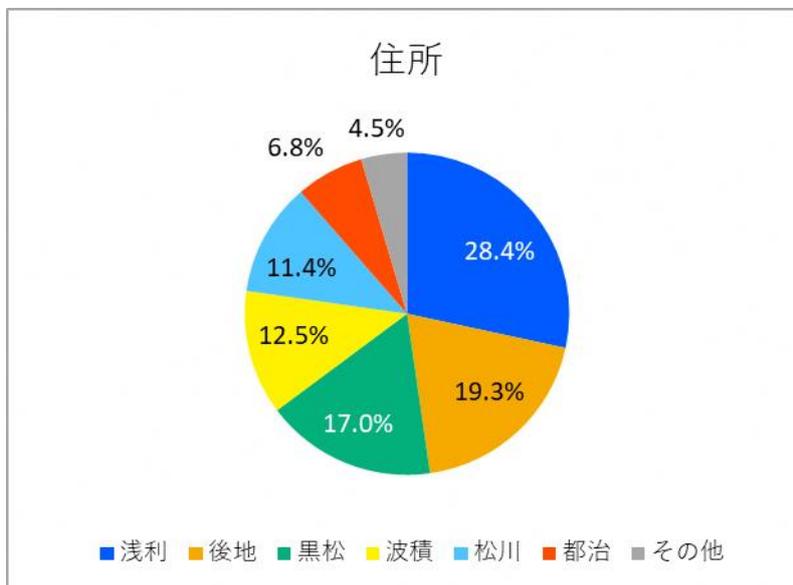
### 7.2 集計結果

1. 利用者の性別
  - ✓ 利用者は女性が 81.8%を占める



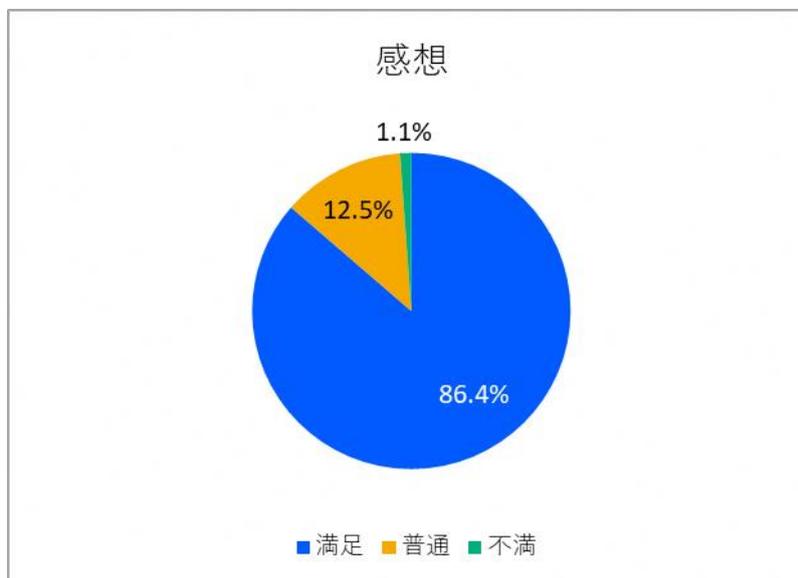
## 2. 利用者の住所

- ✓ 利用者の住所は浅利が最も多く、次いで後地や黒松が多い
- ✓ 他の地域の住民による利用も一定の割合を占めている



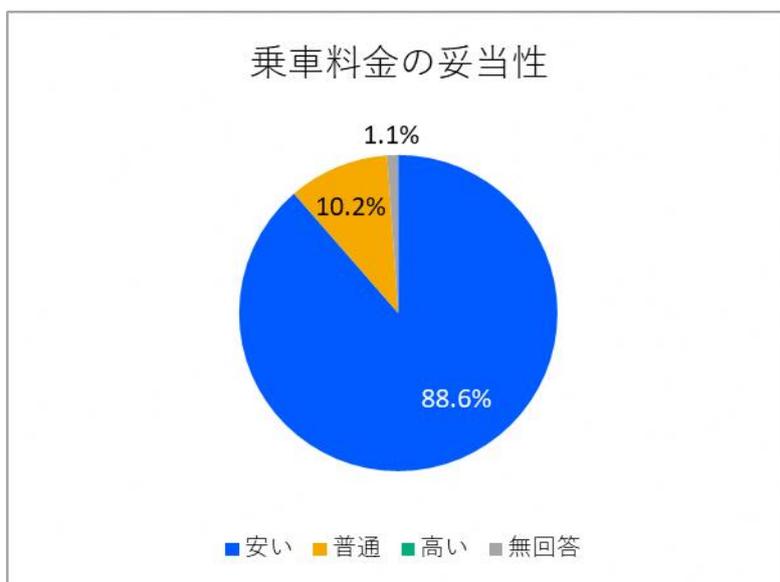
## 3. 利用者の感想

- ✓ 利用者の 86.4%が満足しており、不満と回答した人は 1.1%である



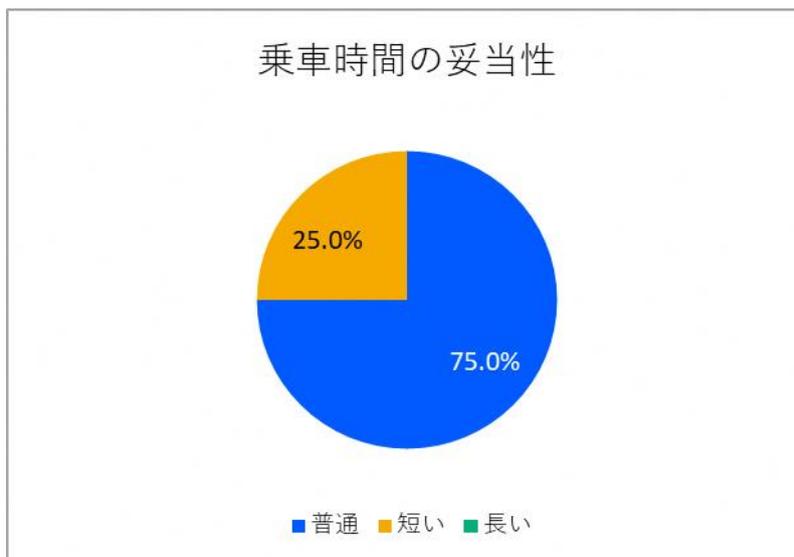
#### 4. 乗車料金の妥当性

- ✓ 利用者の 88.6%の人が乗車料金について「安い」とポジティブな回答をしている
- ✓ 一方で、「高い」とネガティブ回答をした人は 0%となっている



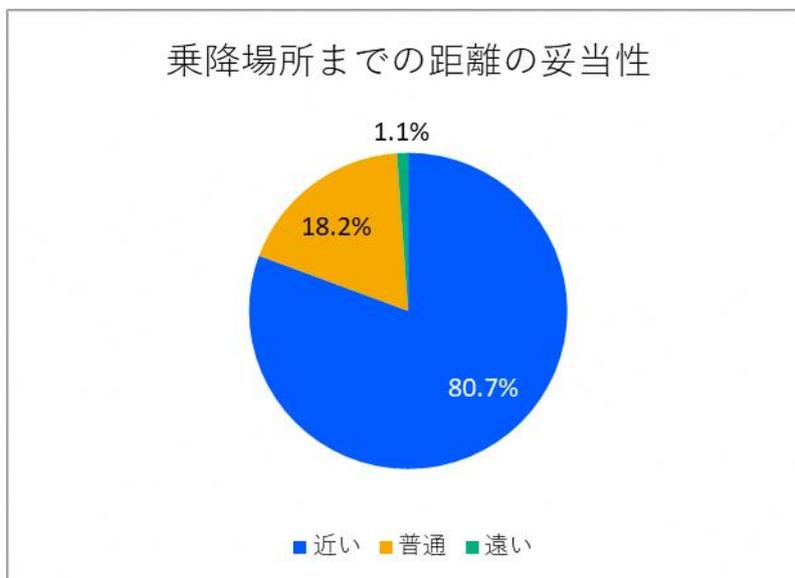
#### 5. 乗車時間の妥当性

- ✓ 利用者の 75%の利用者が乗車時間について「普通」と回答しており、「長い」と回答した利用者は 0%であった



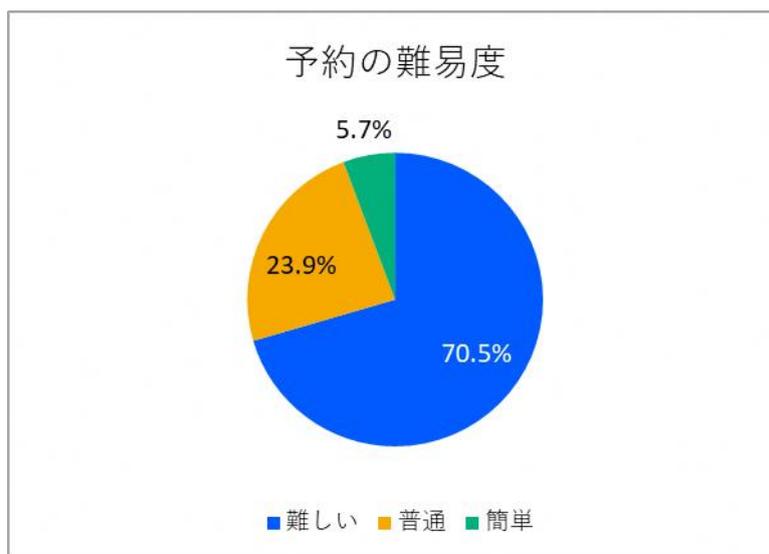
6. 乗降場所までの距離の妥当性

- ✓ 乗降場所までの距離については、80.7%の人が「近い」とポジティブな回答をしている



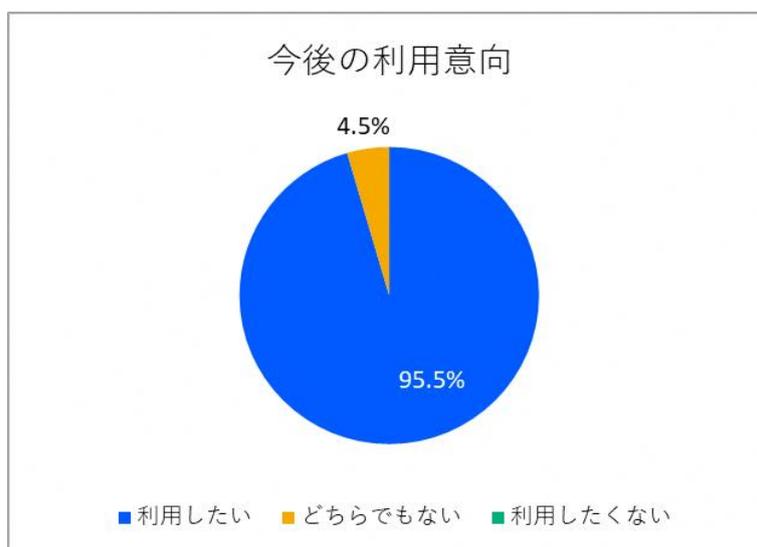
7. 予約の難易度

- ✓ 利用者の70.5%の人が予約の仕方が難しいと回答している
- ✓ 一方で、予約の仕方が簡単と回答した人は僅か5.7%のみ



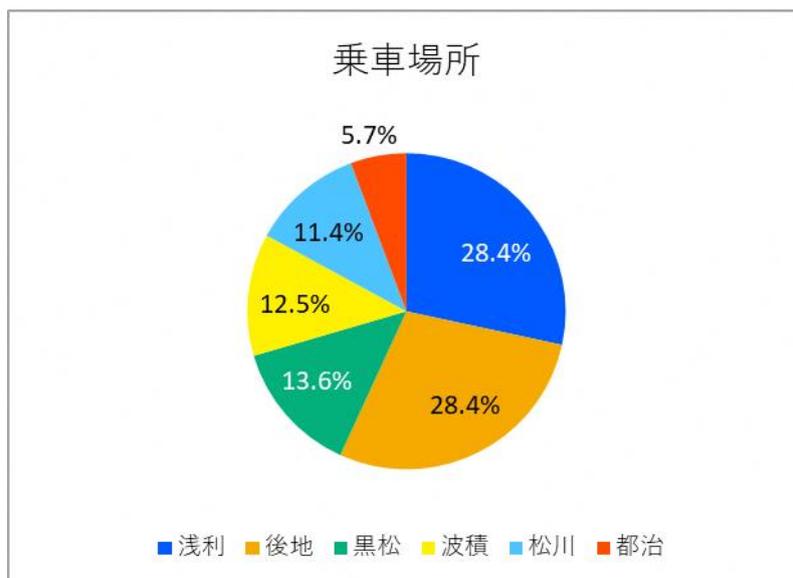
8. 今後の利用意向

- ✓ 利用者の 95.5%の人が「のるイコごうつ」の継続を希望している
- ✓ 一方で、今後は利用したくないとネガティブな回答をした人は 0%となっている



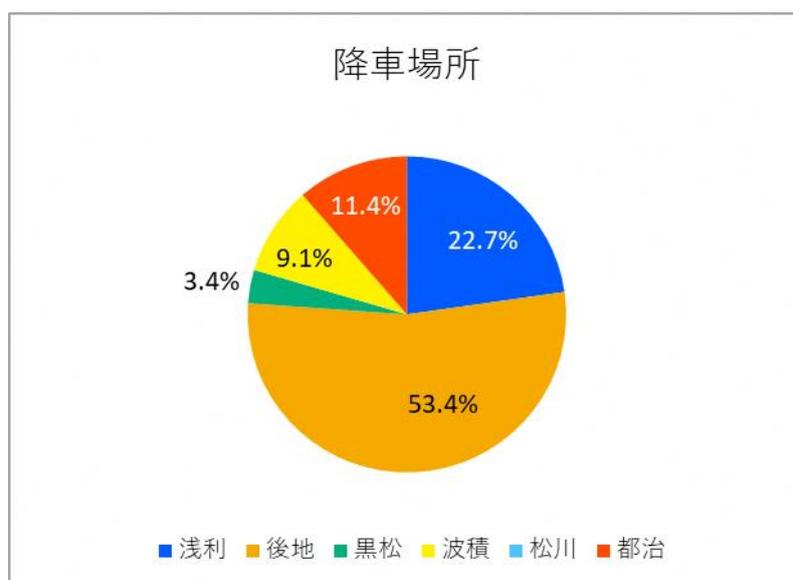
9. 利用者の乗車場所

- ✓ 乗車場所は利用者の住居に影響されるため、全ての地域に分散している
- ✓ 人口が多い地域順に乗車場所が設定されており、「浅利」と「後地」が50%以上を占めている



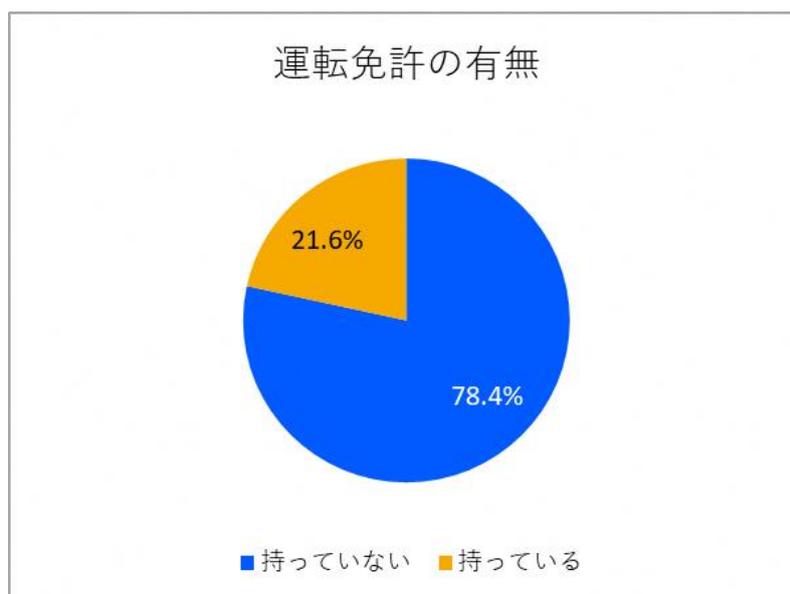
10. 利用者の降車場所

- ✓ 「後地」と「浅利」で降車場所の76.1%を占めている



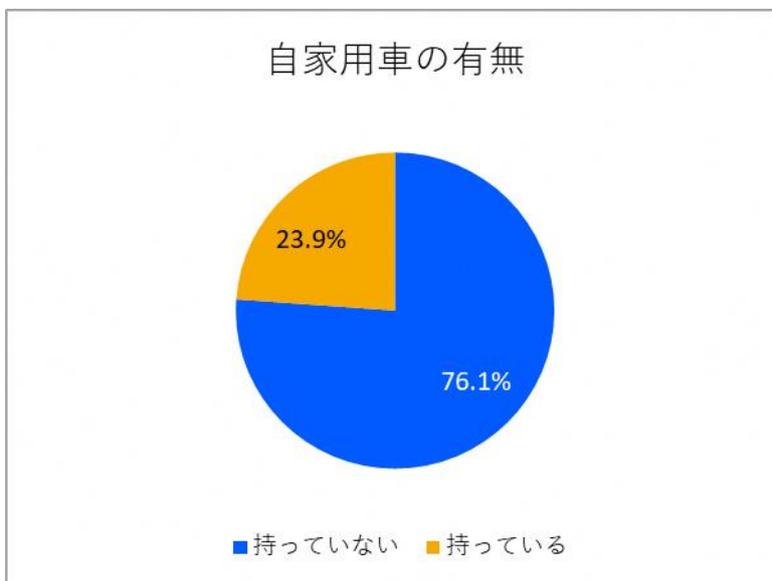
## 11. 運転免許の有無

- ✓ のるイコごうつを利用した人の中で、運転免許証を持っていない人が78.4%を占めている



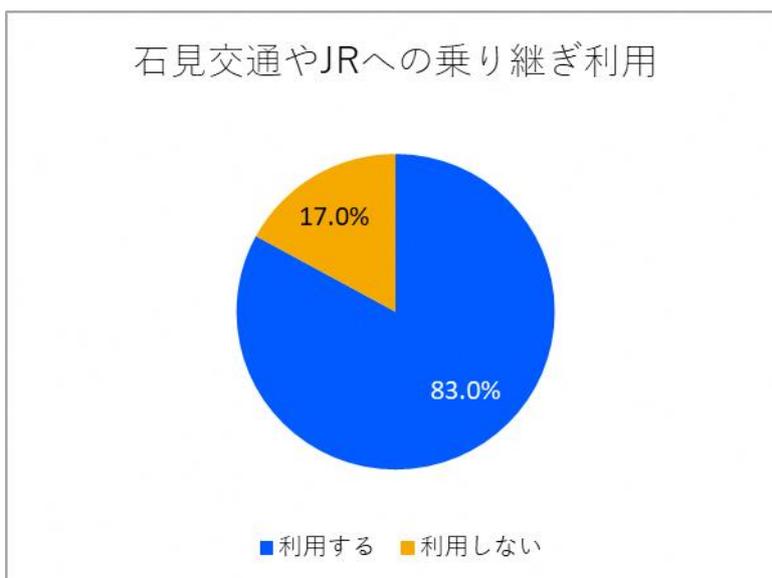
12. 自家用車の有無

- ✓ のるイコごうつを利用した人の中で、自家用車を持っていない人が 76.1% を占めている



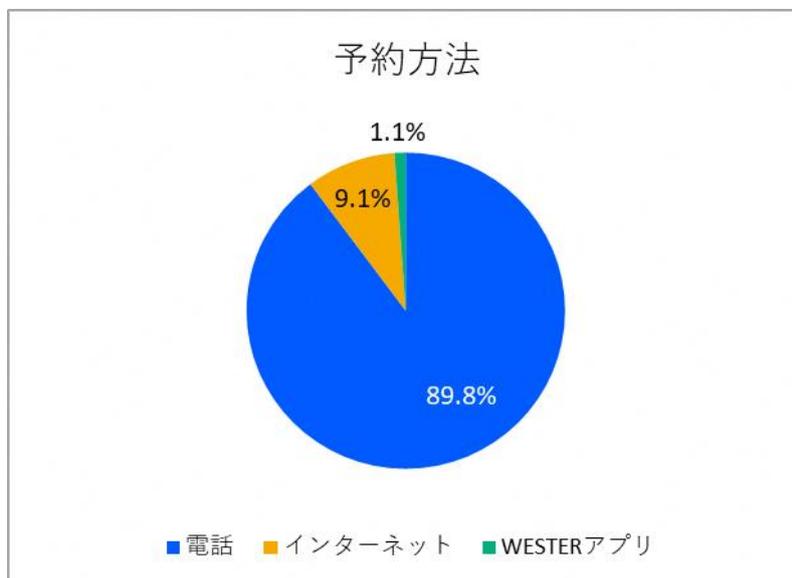
13. 石見交通や JR への乗り継ぎ利用

- ✓ 利用者の 83%が公共交通との乗り継ぎ利用をしている



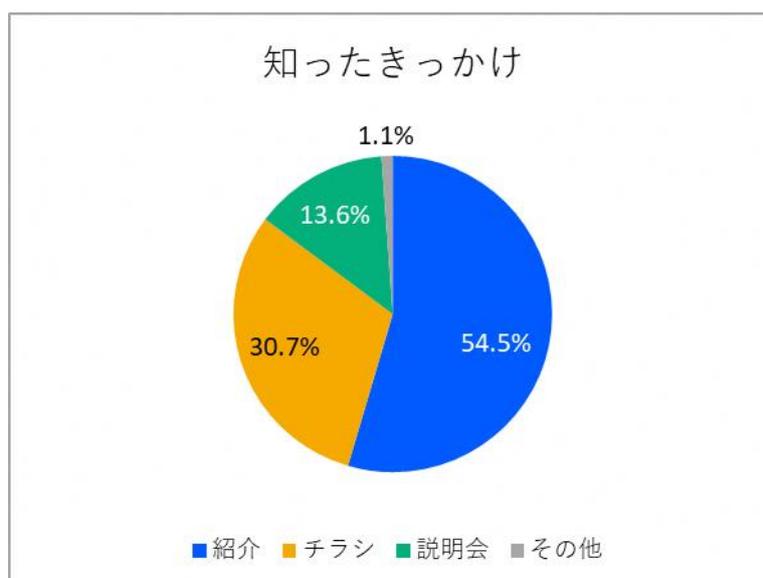
#### 14. 利用者の予約方法

- ✓ 電話による予約が 89.8%を占めている



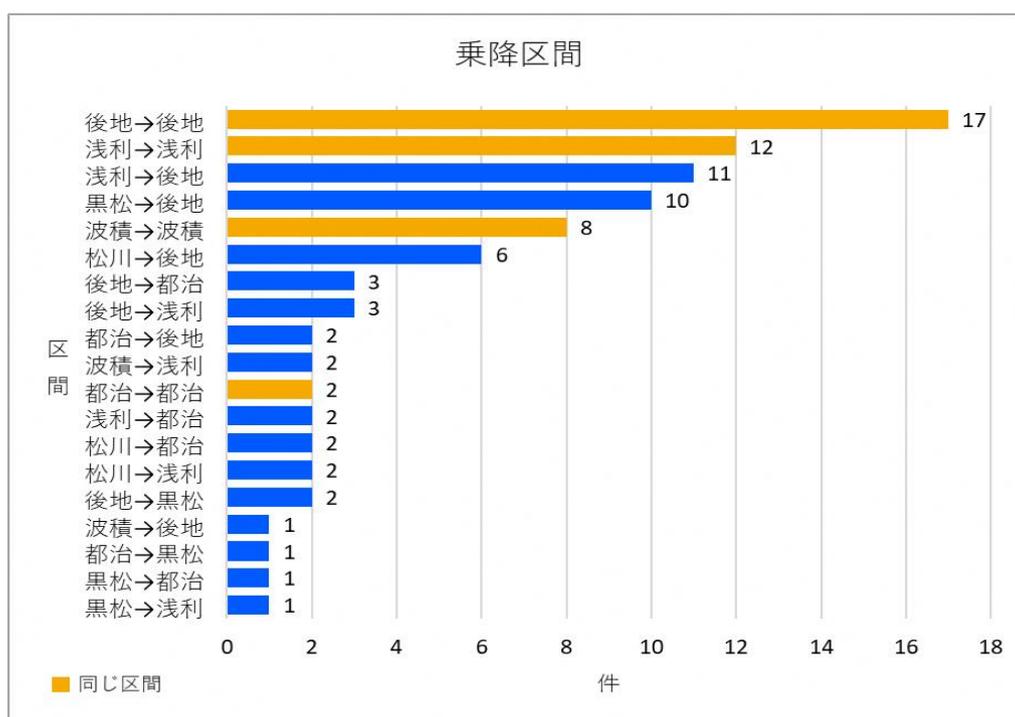
#### 15. 「のるイコごうつ」を知ったきっかけ

- ✓ 紹介によって「のるイコごうつ」を知った利用者が 54.5%を占めている
- ✓ 江津市が本取り組みを周知するために実施した施策である「チラシの配布」や「説明会の実施」は、44.3%の効果があった



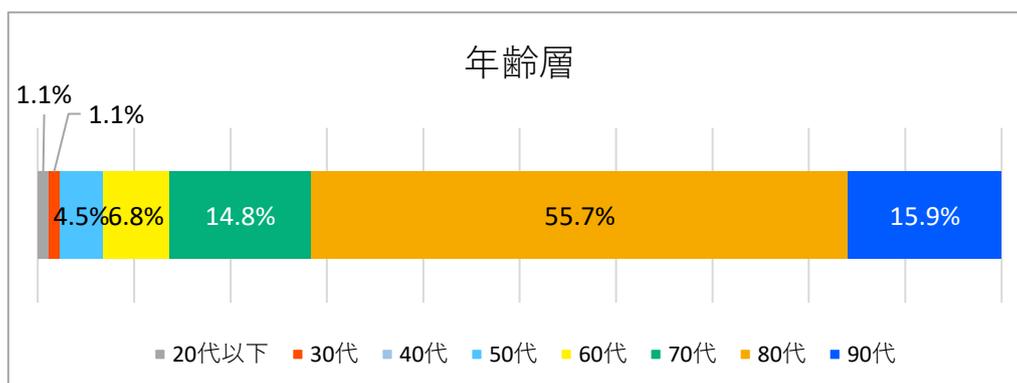
## 16. 利用者の乗降区間データ

- ✓ 「後地→後地」や「浅利→浅利」のように、同じ区間での利用が全体の44.3%を占めている
- ✓ 利用頻度が最も高い地域は「後地」、一方で最も低い地域は「松川」である



## 17. 利用者の年齢層

- ✓ 80代の利用が55.7%を超えており、70代以上の利用が86.4%を占めている
- ✓ 年齢が若くなるにつれて利用率が減少していくが、40代の利用が0%と最も少ない



## 18. 利用者からのコメント（一部抜粋）

- ✓ 乗降場所が沢山あり、分かり難い部分はあるように思う。既存のバス停もフリーバス乗降場所(石見交通)として追加してほしい。
- ✓ 予約をもっと簡単にしたい。
- ✓ 運転手が親切で喜んだ。ぜひとも続けてほしいと切望している。住民の気持ちに沿った取り組みだと喜んでいる。
- ✓ 江津市内にも行ければ便利。
- ✓ 近くにコールセンターを作りたい。

## 8. 江津市に寄せられた住民からのご意見

### 8.1 取得方法

- ✓ 住民が市役所へ直接、電話および来訪によって寄せられたご意見を収集

### 8.2 ご意見一覧(一部抜粋)

1. 乗降場所について
  - ✓ 乗降場所が多すぎて、選択時に手間がかかる。
  - ✓ 空き家の前など、不要な場所に乗降場所が設定されている。
2. 予約・キャンセル方法について
  - ✓ アプリで乗降場所を選択する際に、スクロールする手間を省くために、既存のバス停を上位に表示させてほしい。
  - ✓ アプリ予約の際、エリア指定で毎回「江津」を選択する必要があり、手間に感じている。
  - ✓ 現在地付近の乗降場所を、事前に確認または画面上に表示させてほしい。
  - ✓ Web 予約の際、予約が完了したのか確認しづらい。
  - ✓ Web 予約の際、乗車場所を指定した後に次の画面に遷移されなかった。
3. コールセンターへの問い合わせについて
  - ✓ 朝 8 時からの予約をコールセンターでキャンセルできるようにしてほしい。  
(現状、コールセンターの受付開始は 9 時から)
  - ✓ 積雪などの地域特有の事情を把握してほしい。
  - ✓ コールセンターの電話番号が「06」から始まるので、県外への通話料金が高くなることを懸念している。
  - ✓ 県外への通話料金は、それほど高額ではなかったが、県外へ電話をかけることに抵抗がある。
  - ✓ コールセンターに繋がるまで 30 分ほどかかり、フリーダイヤルではないため通話料金の負担が気になる。
  - ✓ 電話をかけてもすぐに切れてしまい、3 回かけ直しても繋がらなかった。
  - ✓ オペレーターの対応が冷たく、もう少し丁寧に対応してほしい。

4. 高齢者の利便性について
  - ✓ 高齢者にはアプリの操作が難しいため、もっと簡単な予約方法にしてほしい。
  - ✓ インターネットを使えず、電話予約でしか利用できない人もいるので、フリーダイヤルにしてほしい。
5. 周知状況について
  - ✓ 対象地区外の住民でも、「のるイコごうつ」が利用できることを知らない人がいる。
  - ✓ 高齢者にとって効果的な「のるイコごうつ」の活用方法がわかりにくい。
6. 運行範囲・運行ルートについて
  - ✓ 江津駅まで運行範囲を拡大してほしい。
  - ✓ 昼間は路線バスや JR の待ち時間が長く、不便に感じるため、江津駅まで行ければもっと利用しやすくなる。
  - ✓ AI オンデマンドに拘らず、黒松から海岸線を通り、国道 9 号線経由で江津駅までの定時定路線があった方が便利だと思う。

## 9. 本格運行に向けた課題

### 9.1 のるいこごうつの利用状況

- ✓ 本取り組みにおける対象地域の人口約 2,000 人に対して、466 件(平均約 5 件/日)の利用があったものの、実証期間を通して利用者数の漸増が見られなかった。利用促進を図るための施策検討および継続的な実施が必要である。
- ✓ 利用が少ない曜日(土曜日、日曜日)や時間帯(8 時台、17 時台)があり、利用ニーズに合わせた運用の検討が必要である。  
※8 時台・17 時台は、全体の予約件数の約 6.7%  
※土曜日・日曜日は、全体の予約件数の約 17.0%
- ✓ アンケート結果から「安い」という回答が約 90%を占めており、料金の妥当性を欠いている恐れがあるため、適切な料金設定についての検討が必要である。
- ✓ キャッシュレス決済の利用が発生しなかったため、キャッシュレス決済の利用促進に向けた施策を検討する必要がある。
- ✓ 定期券を活用した利用がなかったため、利便性向上に向けたデジタル定期券の利用促進を図るための施策検討および継続的な実施が必要である。具体的には、料金設定や対象期間の見直しおよび販売チャネルの拡大(現状はアプリからのみ購入可能)について、検討が必要である。

### 9.2 予約状況

- ✓ 予約確定後のキャンセルが多い曜日(月曜、水曜、金曜)や時間帯(12:30-13:30,14:30-15:30)があり、原因の特定および解決策の検討が必要である。  
※12:30-13:30・14:30-15:30 で、全体のキャンセル件数の約 43.2%  
※月曜日・水曜日・金曜日で、全体のキャンセル件数の約 70.3%

### 9.3 乗降場所の利用状況

- ✓ 全乗降場所(331 件)のうち、実際に利用された乗降場所は 88 件であり、全体の約 73.4%の乗降場所が利用されていないことが判明した。利用回数的大小に応じた乗降場所の特徴を分析して、利用者の利便性を第一優先に考えた乗降場所の設置を検討する必要がある。

- ✓ コールセンターから「自宅の最寄り乗降場所(松ヶ丘集会所)を紹介したが、坂があり行けない」という会話があったと報告を受けた。各住宅から200m以内の間隔で乗降場所を設定しているが、地域特性や地形を加味して検討および再設定する必要がある。

#### 9.4 アンケート結果から読み取れる課題

- ✓ 約90%の利用者が「電話予約」をしており、利用者の大多数が高齢者であることから、高齢者の多数がスマートフォンを持っていないまたは使いこなせていないと判断できる。今後、スマートシティやDXを推進していくためには、高齢者のデジタルリテラシーを高める施策を検討する必要がある。
- ✓ 利用者の70.5%が「予約方法が難しい」と回答しているため、電話またはアプリ等に代わる新たな予約チャンネルやアプリ等の予約手順を簡素化する方法を検討する必要がある。また、予約方法の周知に向けた説明会の実施や地域特性を把握するためのオペレーター育成等に取り組む必要がある。
- ✓ 利用者から「運行範囲を江津駅まで拡大してほしい」「公共交通へ乗り継ぐための待ち時間が長い」というコメントを受けて、時間的空白のあるエリアが残っていると判断できる。解消に向けた施策として、公共交通(JR・石見交通)が走っていない時間に稼働を増やすなどの検討が必要である。

## 10. 今後の展開

### 10.1 具体的な取り組み

1. 実証実験での課題および結果を踏まえた、オンデマンド交通の改善
  - ✓ 時間的空白に関する実態把握とその解消に向けた取り組みを実施する
  - ✓ 実証運行を行った交通空白地域の江津市東部 5 地区（黒松、浅利、都治、波積、松平）から、運行範囲の拡大を検討する
  - ✓ オンデマンド交通の定常的な運行を見据え、車両の新規購入を前提として、新たに 1 台の車両の追加する(計 2 台で運用する)
  - ✓ 周知・定着施策として、住民説明会の実施・WESTER アプリや駅構内における広告の実施、市の HP および公式 LINE・広報誌への掲載、チラシの配布等を継続的に行う
2. MaaS アプリ「WESTER」との連携によるシームレスな移動
3. キャッシュレス決済対応
4. デジタルチケット販売プラットフォーム「まちのヲトモパスポート」を通じた定期券やタクシーチケットの販売
  - ✓ デジタルチケット(定期券等)の利用促進施策として、スマホ教室などの取り組みを実施する
5. サービス向上のための運行データの活用・分析
  - ✓ ユーザー満足度向上に向けた施策として、利用状況のデータをリアルタイムで収集・分析し、サービスの評価を行い、必要に応じて改善施策を検討・実施、または次回の需要予測や最適化に活用する
6. 最適な移動手段の統合検索機能追加
  - ✓ 乗降場所や運行状況、JR 鉄道/石見交通バス/生活バスの発着時間など、江津市で利用できる公共交通機関を GoogleMap に表示させることで、利用者は目的地まで最適な手段で移動可能にする

## 10.2 中長期スケジュール

1. 令和7年度(2年目): 近隣連携・新連携サービス装備
  - ✓ オンデマンド交通と既存公共交通の連携強化
  - ✓ 同生活圏の近隣自治体へのサービス拡大
2. 令和8年度(3年目): 生活バス置き換え
  - ✓ 需要の少ない生活バス路線をオンデマンド交通へ段階的移行
3. 令和9年度以降(4年目以降): 広域連携
  - ✓ 島根県・鳥取県・岡山県等との広域オンデマンド交通ネットワークの構築
  - ✓ 広域移動におけるオンデマンド交通と公共交通の最適な組み合わせの実現

## 10.3 新サービスとの連携

1. 介護 MaaS(令和8年度以降)
  - ✓ オンデマンド交通を活用した高齢者向け移動サービスの開発
  - ✓ 介護施設等との連携によるドアツードアサービスの実現

## 10.4 地域経済との連携

- ✓ 地域イベントや観光スポットとの連携による交通需要の創出
- ✓ 地元企業や商店との協力による地域経済活性化の取り組み