

公共交通政策と交通基本法

2012年11月28日

国土交通省 総合政策局 公共交通政策部

白熊 良平

1. 公共交通の利便性向上

公共交通機関の利用者利便の向上

- 公共交通機関の利用者利便の向上により、環境負荷の小さな鉄道・バスなどの公共交通機関の利用を促進。

鉄道等新線の整備、既存鉄道・バス等の利用促進

鉄道新線の整備

都市機能を再生し、魅力ある都市を創造するために、地下鉄の新線整備等による速達性向上、都市鉄道の利便性向上を推進。

- ・仙台市東西線(平成27年度開業予定)
- ・相鉄・JR直通線(平成27年度開業予定)
- ・相鉄・東急直通線(平成31年度開業予定)



地下鉄整備例
: 東京メトロ副都心線

都市部におけるLRTやBRTの導入

環境に優しく利用者本位の交通体系を構築するため、まちづくりと連携したLRTシステムの整備等を推進。



ICカード導入等情報化の推進

公共交通機関の利用環境の改善を促進するために、ICカード導入等による情報化を推進。



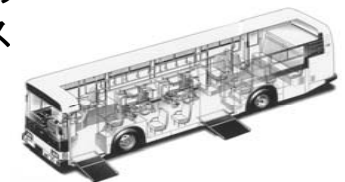
バス・路面電車等の走行空間の改善

道路におけるバスレーンの設置や路面電車等の走行路面、停留所等の整備を推進。

ノンステップバス等の導入促進

高齢者、障害者等が公共交通機関を利用しやすくするため、利便性の高いノンステップバス等の導入を促進。

〔 全国で13,822台導入済み
(平成21年3月末時点) 〕



鉄道駅のバリアフリー化の推進

既存鉄道駅において、エレベーター等の設置による段差の解消や障害者対応型トイレの設置等のバリアフリー化設備の整備を推進。



バスの定時性確保の取組

- 定時運行の確保等によるバスの利便性向上のため、バスロケーションシステムやPTPSの導入等が着実に図られている。

バスロケーションシステム

システムの概要

- バスの接近情報の提供により、バス待ちのイライラ解消に資するシステム
- GPS等によりバスの位置を捕捉
 - バス車載器から位置情報等を送信
 - 事業者の中央装置でバス情報を収集・配信
 - バス停留所、パソコン、携帯電話などでバス接近情報を表示

導入実績

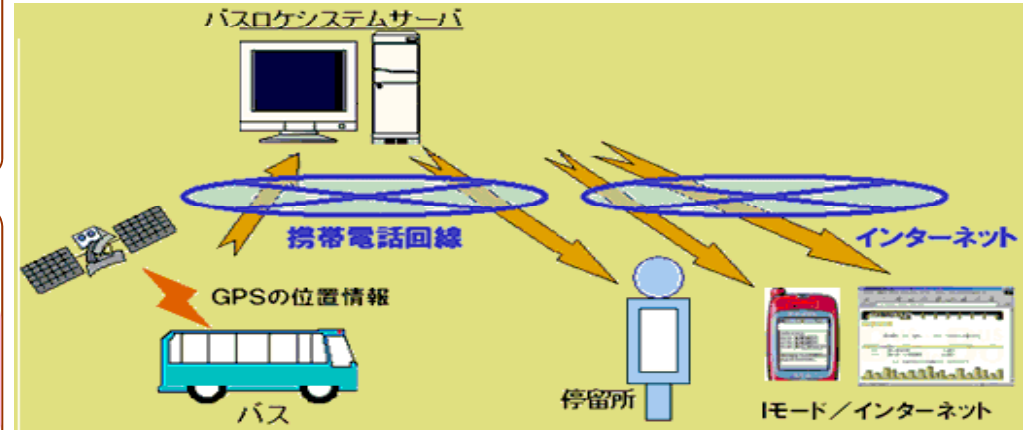
- 導入事業者数：120事業者（平成22年3月末現在）
- 系統数：9,336系統（平成22年3月末現在）

インターネット、携帯端末を活用したバスロケーションシステムの導入状況

- 都道府県数：30都道府県（平成19年3月末現在）
- 事業者数：67事業者（平成19年3月末現在）
- HPサイト数：48サイト（平成19年3月末現在）

※ 路線バスに限る

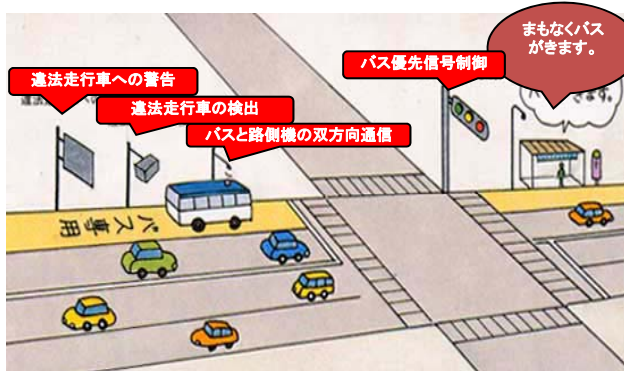
（国土交通省調べ）



公共車両優先システム（PTPS:Public Transport Priority Systems）

～バスの進行にあわせて信号の「青」を延長し「赤」を短縮するシステム～

バス事業者のバスロケーションシステム（国土交通省が導入を支援）と警察の交通管制システムとを連携させたシステム。バスの交差点への接近に合わせて信号を青に変更するバス優先の信号制御やバスレーンにおける違法走行車への警告などを行う。バス専用レーンの設置、カラー舗装、交差点改良等との一体的な実施で、相乗効果を発揮。

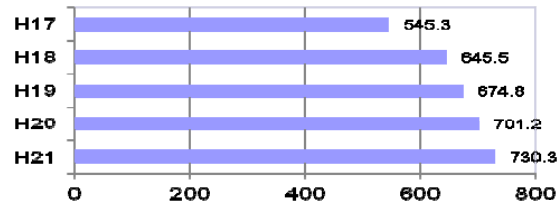


<PTPSの効果(例)>

- ・バスの定時運行の確保
 - * 松江市の例 定時運行率 23%→63%
- ・運行時間の短縮
 - * 松江市の例 14.9%短縮
- ・乗車人員の増加
 - * 大阪府の例 4.7%増加

<PTPSの導入状況(運用中)>

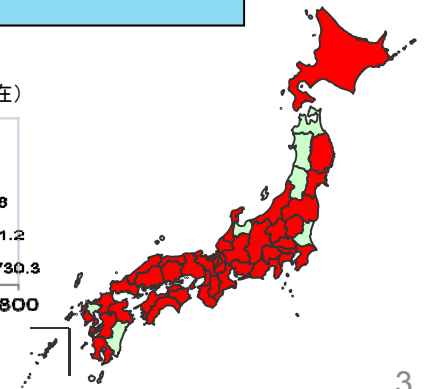
導入総延長距離(km) (各年3月末現在)



(注) 警察庁調べ

(平成21年3月31日現在)

40都道府県、96事業者、総延長 730.3km



BRTの概要と導入事例

- BRTは、連節バスやバス専用レーン等を用いた新たなバスシステム。
- 日本においても、BRTの導入事例が見られるところ。

BRTの特徴

- ・ BRT (Bus Rapid Transit) とは、低床化されている連節バスと、バス専用道、バスロケーションシステム (バス位置管理システム) 等を組み合わせて定時制、速達性を確保するとともに、利用者にわかりやすく利用しやすいバスシステム
- ・ 海外では、ナント (フランス) ・ソウル (韓国) 等で導入事例あり

○バス専用道の導入事例 (茨城県石岡市・小美玉市)

- **事業の概要** 公共交通の利便性向上と地域の活性化を図るため、主要な公共交通軸となる鹿島鉄道 (平成19年3月廃止) 跡地のバス専用道化事業や、交通結節点の機能強化等を推進
- **事業の検討経緯**
 - 平成20年1月 第1回「かしてつ跡地バス専用道化検討委員会」開催
 - 平成20年8月 第4回委員会において、「鹿島鉄道跡地バス専用道化計画」が策定
 - 平成21年1月 「かしてつ沿線地域公共交通戦略会議」において、総合交通戦略、地域公共交通連携計画を策定
 - 平成21年10月 工事着手 (バス専用道、バス停等の施設を整備)
 - 平成22年8月 運行開始



連節バスの導入事例(東京都町田市)

- 町田バスセンターは、都内でも突出してバス利用者が多く、バス系統も集中していることから、バスが連なって運行する状況が発生し、特に朝夕のラッシュ時は道路混雑と相まって、バスの定時性の確保が難しい状況となっていた。このため、神奈川中央交通(株)は、町田市他関係機関と連携して連節ノンステップバスシステムを導入した。

【運行開始】 平成24年5月28日
 【運行区間】 町田バスセンター～山崎団地センター 4.6km
 所要約14分

【主な導入効果・特徴】

- 町田駅前の交通渋滞の解消、駅前バス停のバス待ち時間短縮
- 人件費等経費節減（大型バス約2台分の輸送力）
- 定時性、速達性（急行運行）の向上
- フルフラットノンステップでバリアフリー
- 燃費効率向上、環境にやさしい

【導入台数】 4台
 【運行車両】 メルセデス・ベンツ社製連節ノンステップバス
 (全長)17.99m(現行車両=10.5m)
 (定員)129名(現行導入車両=74名)
 【その他】 車内に小田急線の乗継情報ディスプレイを設置
 ICカードシステム導入

車両の外観



乗継情報ディスプレイ(車内)

山崎団地センター				町田バスセンター					
8:39				8:55					
上り				下り(江ノ島線)					
町田	新百合ヶ丘	下北沢	新宿	町田	相模大野	湘南台	藤沢		
快	8:55	9:02	9:19	9:30	客	8:56	8:59	9:28	9:39
急	8:57	9:05	9:24	9:36	快	9:06	9:08	9:22	9:30
客	9:00	9:11	9:56	10:07	快	9:33	9:35	9:49	9:57
特	9:04	-	-	9:38	客	9:43	9:45	10:13	10:23
急	9:07	9:15	9:34	9:44	快	9:51	9:53	10:10	10:17

特急ロマンスカー 快急急行 急行 準急 区間準急 各駅停車
 ※上記の小田急線乗継情報は平常時運行のものです。
 ※町田駅発着の列車のみを表示しておりますので、ご了承ください。
小田急線は平常どおり運転!



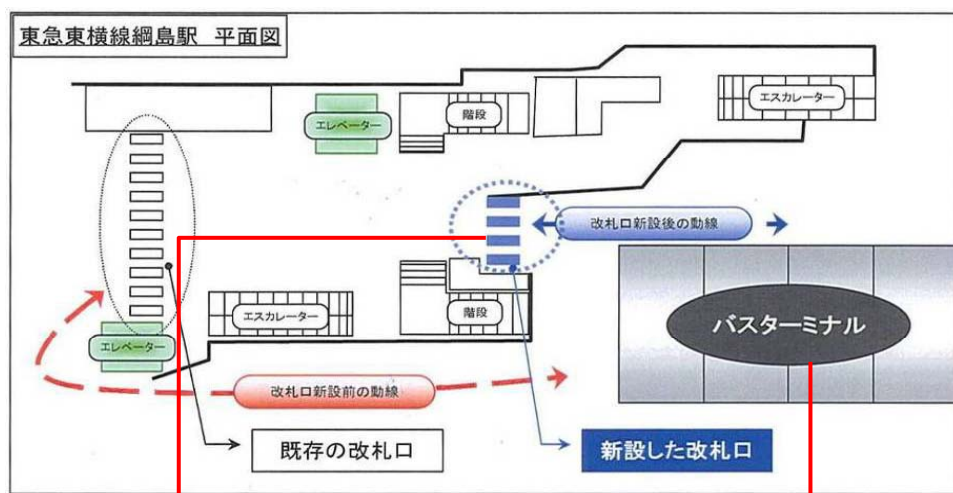
市内主要拠点である山崎団地センターと町田バスセンターを結ぶ系統に連節バスを導入することで、一日あたり往復で125便が削減され、道路混雑が図られます(2012年10月時点)

複数モードの乗り継ぎの利便性の向上

- 鉄道とバスの乗継ぎ利便性を高めるハード・ソフト両面からの取組が進展。

鉄道施設の改良によりバスへの乗継ぎ利便を向上 〈東急東横線 綱島駅〉

- ・平成15年度にバリアフリー工事にあわせて、バスターミナル側に改札口を設置
- ・鉄道とバスとの近接性が向上し、乗継ぎがスムーズに



鉄道到着に合わせたバスの発車時刻の調整 〈京成電鉄 志津駅〉

- ・19時から最終までの時間、志津駅に電車が到着すると青く点灯、発車すると赤く点灯する信号を設置
- ・運転手は、この信号をもとにバスの発車時刻を調整



列車の到着、発車情報を示す信号機

出典：都市鉄道整備等基礎調査 『鉄道駅における他交通モードとの連携方策に関する調査 事例集』（平成19年3月 財団法人運輸政策研究機構）

2. 疲弊する公共交通

疲弊する公共交通の例① ～JR北海道江差線～

江差線（木古内・江差間）の沿革と現況

- 昭和11年、全線開業
- かつては木材と海産物の輸送で活況を呈す。

○モータリゼーションの進展、沿線地域の過疎化等により、利用者が減少の一途。

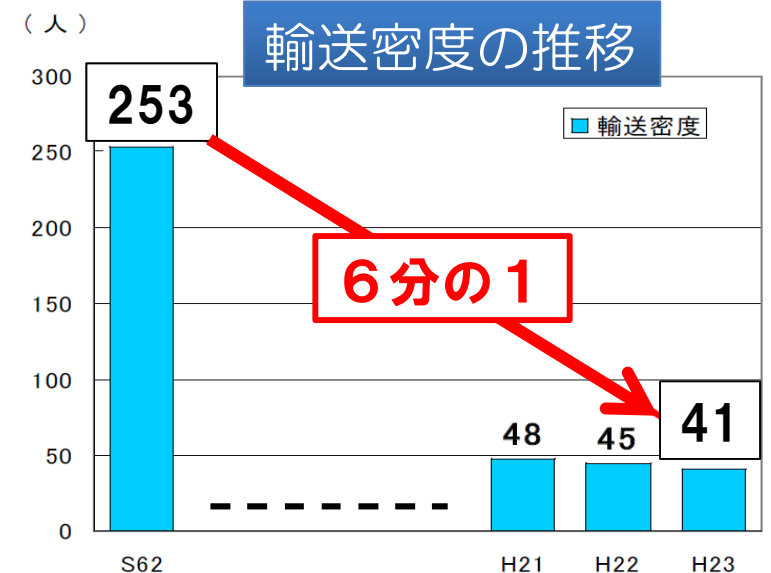
○昭和62年度から、**輸送密度は6分の1以下**に。

○**年間3億円以上の赤字**が発生。

○施設の老朽化等により、将来の**維持管理に相当な費用**がかかる見込み。

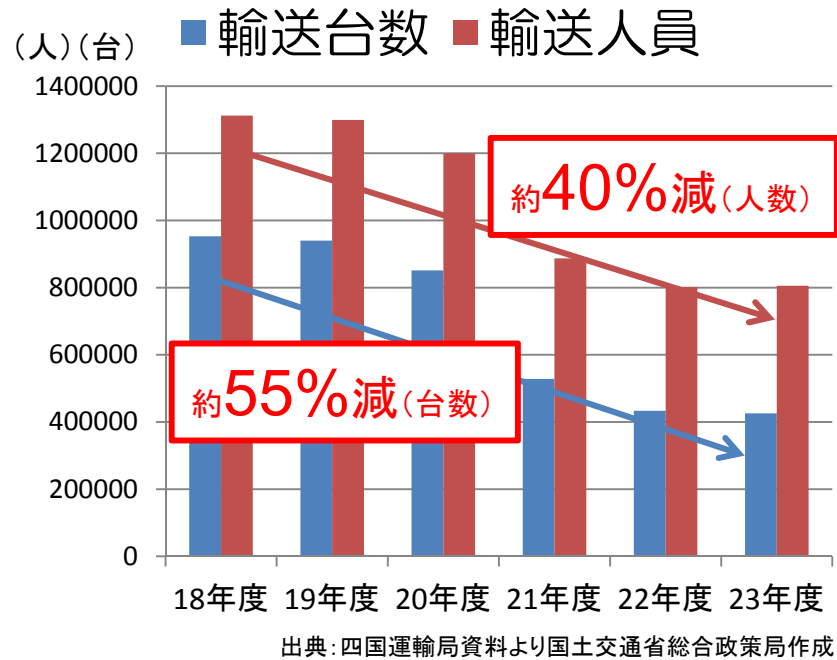
○平成27年度の北海道新幹線新青森・新函館（仮称）間開業により、**並行在来線が経営分離され、「飛び地」**に。

平成24年9月
鉄道事業の廃止方針を発表



疲弊する公共交通の例② ～宇高航路～

高松—宇野間の輸送台数及び輸送人員の推移



今年8月、国道フェリー(株)から、10月より1年間運行を休止する旨の届出。

背景

- ・ 高速道路及び本四架橋通行料金の大幅割引
- ・ 燃料価格の高値安定状況

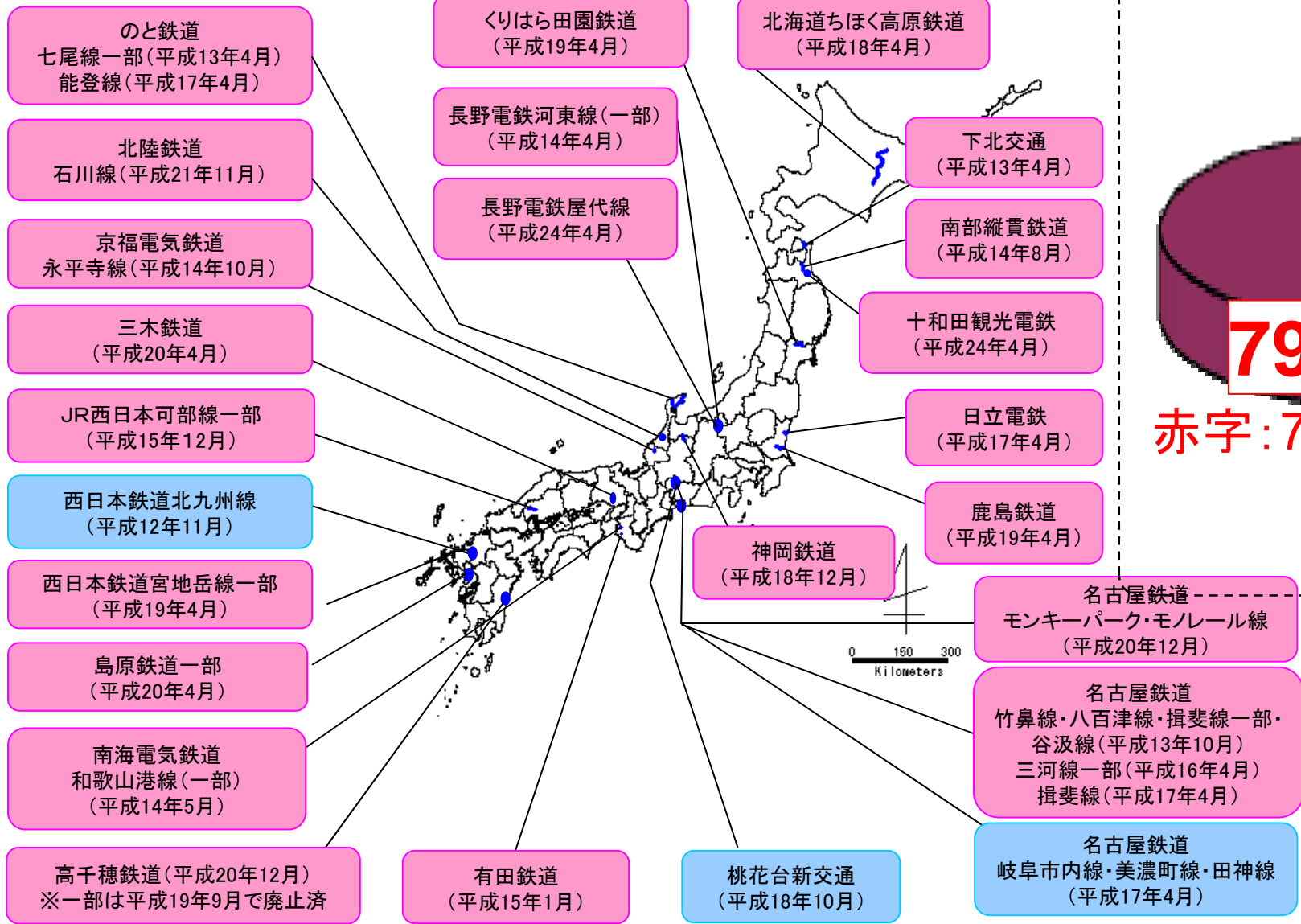
航路存続の危機的状況

収支改善に向け種々努力したものの、改善の糸口がまったく掴めない状況

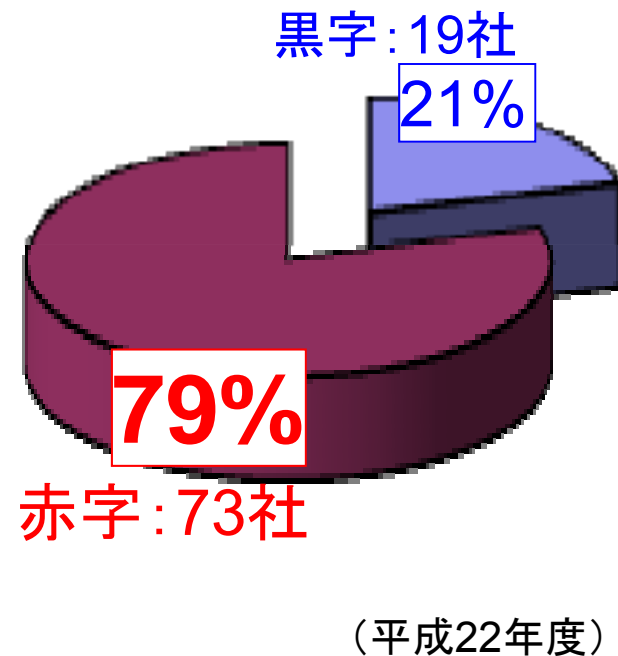
地域鉄道をめぐる状況

■ 平成12年度以降、674kmが廃止。約8割の事業者が赤字。

平成12年度以降に廃止された鉄軌道



経常収支（鉄軌道業）



乗合バス交通をめぐる状況

- この6年間（平成18年度～平成23年度）で、11,160kmが廃止。
- 民間事業者の約7割、公営事業者の約9割が赤字。

乗合バスの路線廃止状況

（高速バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの）

	廃止路線キロ
18年度	2,999
19年度	1,832
20年度	1,911
21年度	1,856
22年度	1,720
23年度	842
計	11,160

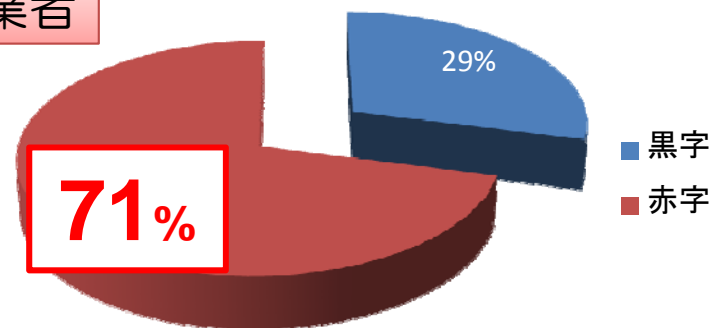
（※）稚内市～鹿児島市間の距離は約1,810km

乗合バス事業者の収支

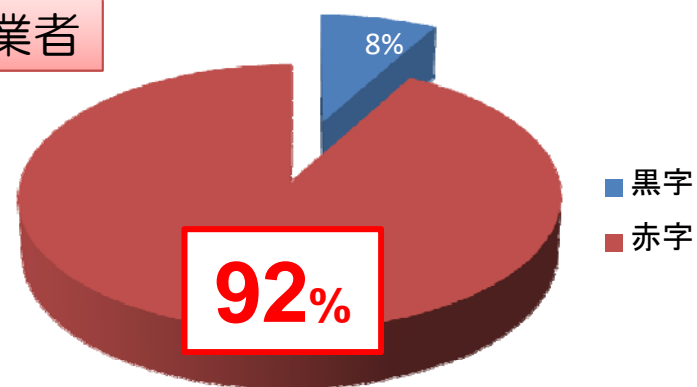
（H23年度）

（保有車両30両以上の事業者）

民間事業者



公営事業者



公共交通空白地域

	日本全体 (総面積377,915km ²)	交通空白地域 (バス停600m・ 鉄道駅1km圏外)	交通空白地域 の割合
可住面積	117,600km ²	36,433km²	30.9% (9.6%)
人口	127,768千人 (1086人/1km ²)	2,423千人 (67人/1km ²)	1.9%
うち高齢者人口	27,470千人	731千人	2.7%

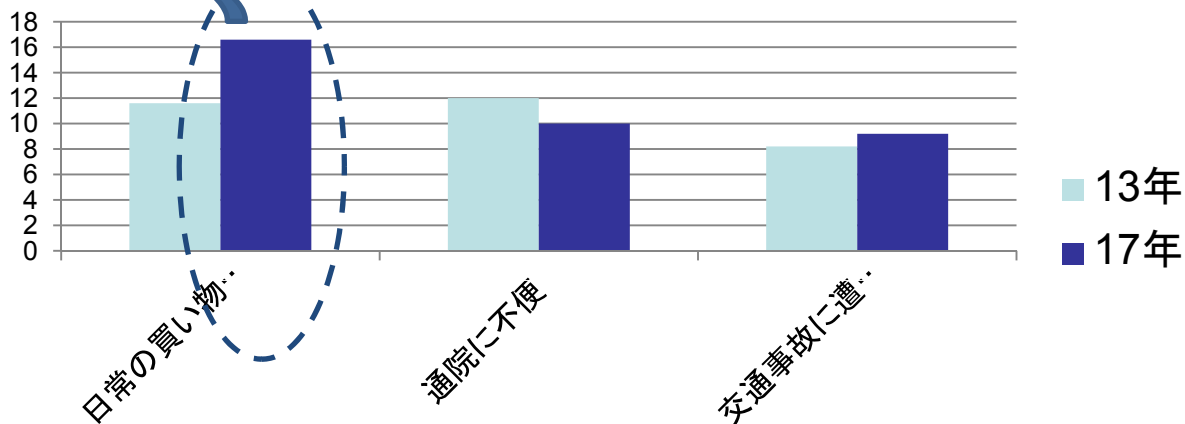
(※) 九州島の面積は
36,749km²

(出典)平成17年国勢調査
結果及び「バスネットワーク
の実態分析調査報告書」
(社団法人日本バス協会)よ
り国土交通省作成

買い物難民

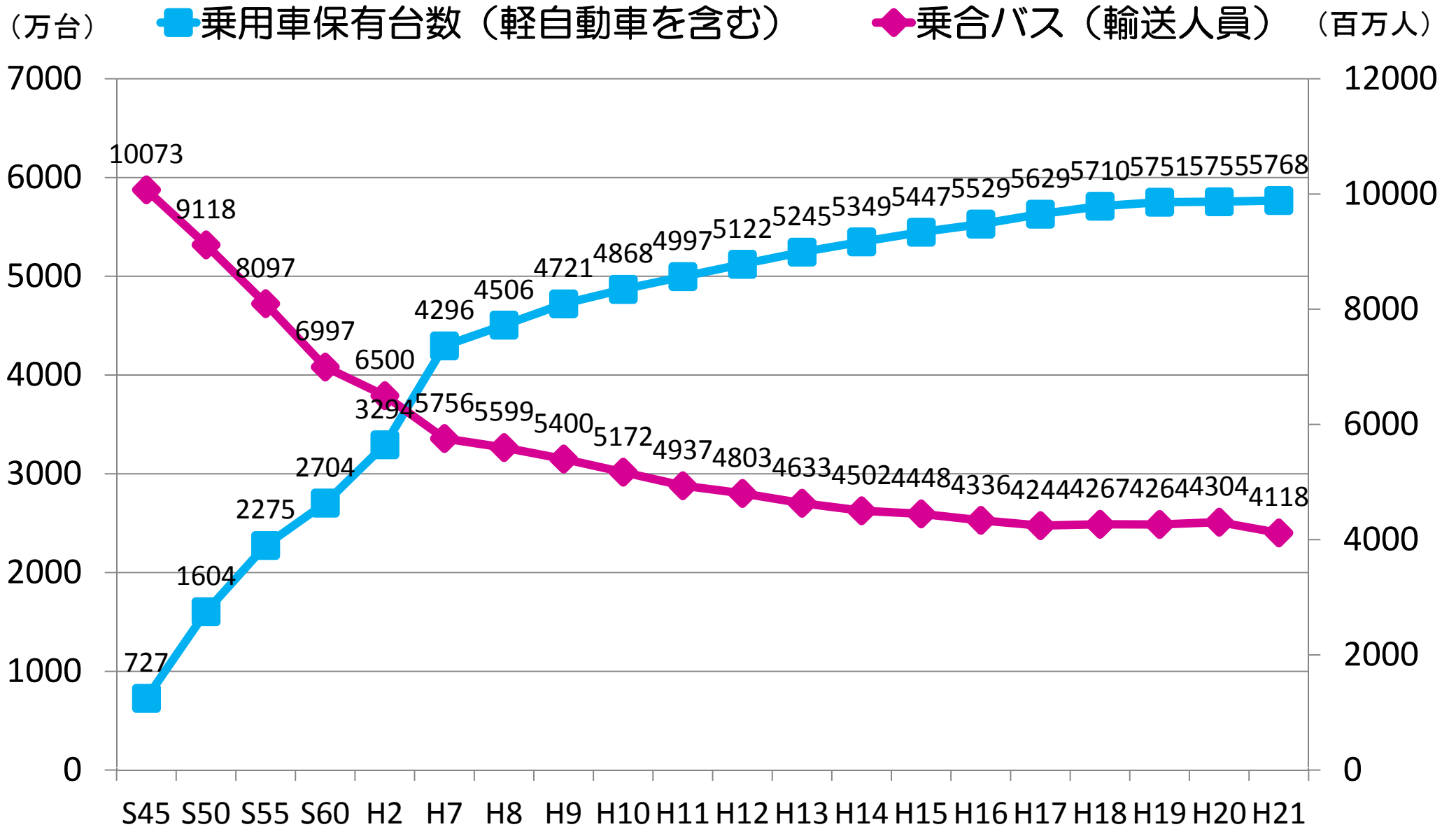
「買い物難民」の推計値

16.6%
×
3700万人
(60歳以上の人口)
↓
600万人



(出典)地域生活インフラを
支える流通のあり方研
究会報告書(平成22年
5月、経済産業省)

モータリゼーションの進展



出典:「交通経済統計要覧」「自動車検査登録情報協会公表資料」より国土交通省総合政策局作成

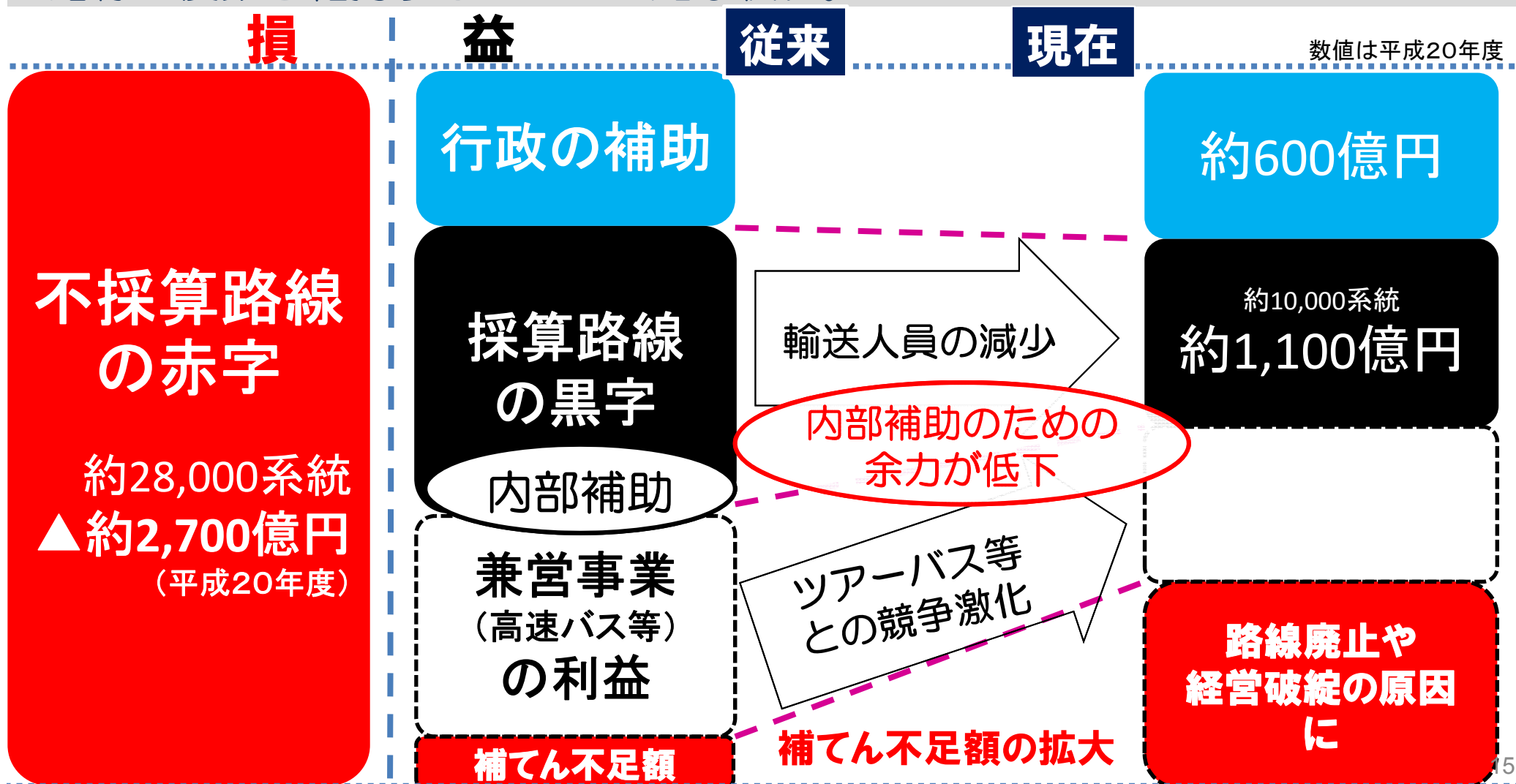
各運送事業の規制緩和について

	自動車(旅客) 【道路運送法】			旅客鉄道 【鉄道事業法】	旅客船 【海上運送法】	航空 【航空法】	
	乗合バス	貸切バス	タクシー				
	H14.2施行	H12.2施行	H14.2施行				
参入	前	免許 (路線毎)	免許 (事業区域毎)	免許 (事業区域毎)	免許 (路線毎)	免許 (航路毎)	免許 (路線毎)
	後	許可 (事業者毎)	許可 (事業者毎)	許可 (事業者毎) (緊急調整措置の発 動あり)※ 1	許可 (路線毎)	許可 (航路毎)	許可 (事業者毎)
退出	前	許可	許可	許可	許可	許可	許可
	後	事前届出 (6月前。旅客の利便 を阻害しない場合は 30日前)	事後届出 (30日以内)	事後届出 (30日以内)	事前届出 (1年前。公衆の利便 を阻害しないときは 繰り上げ可)	事前届出 (30日前。指定区間 については、6月前)	事前届出 (6月前。利用者の利 便を阻害しない場合 は2月前)

※1: 著しい供給過剰のため輸送の安全や旅客の利便を確保すること等が困難となるおそれがあると認められる地域等を「緊急調整地域」等として指定し、新規参入等を禁止。¹⁴

一般路線バスの維持費用の負担状況【概念図】

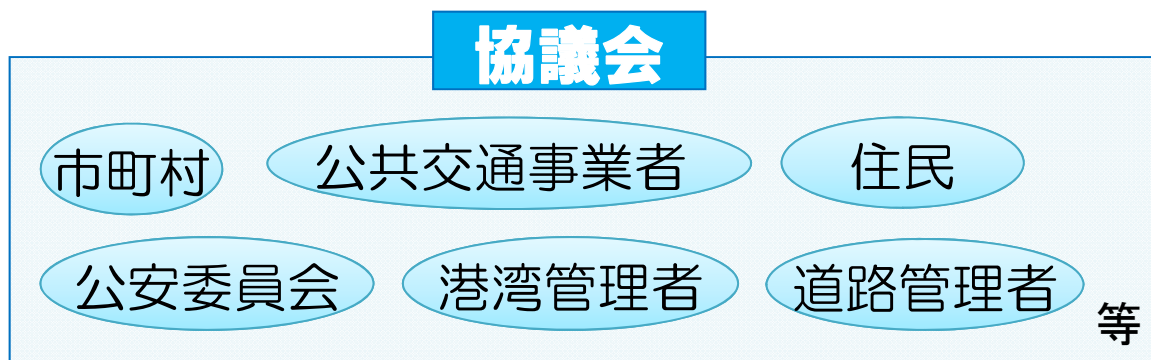
- 従来は黒字路線、高速バス事業等による内部補助が相当程度行われていたが、状況の変化により、事業の収益性が低下し、内部補助が困難に。
- 人件費を中心とするコストカットも限界であり、公的支援の充実なしには路線・便数を維持することが困難な状況。



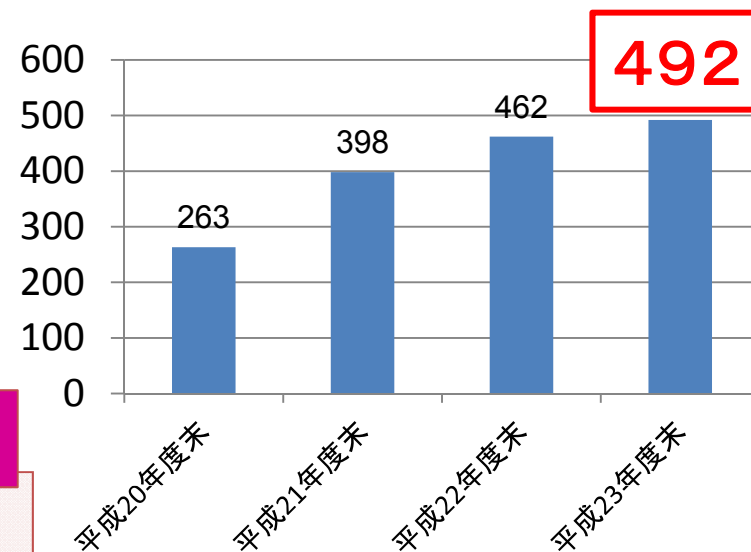
3. 活性化に向けた国の支援

法制上の支援～地域公共交通の活性化及び再生に関する法律～

- 平成19年制定。
- 地域の関係者による協議会が「地域公共交通総合連携計画」を策定。
- 同計画の策定・実施を国が総合的に支援。



〈市町村における連携計画策定件数〉



「地域公共交通総合連携計画」の策定・実施

地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。

【施策例】

LRT（富山市）やBRT（千葉市等）の導入
コミュニティバスや乗合タクシーの活用
鉄道活性化（福井鉄道、若桜鉄道、三陸鉄道）

国による総合的支援

- ・ 法律上の特例措置
- ・ 予算上の措置
- ・ 情報、ノウハウの提供

等

鉄道再構築事業

鉄道事業再構築事業（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）

- 市町村等と鉄道事業者が共同で計画を作成し、実施
- 継続が困難又は困難となるおそれのある旅客鉄道事業を対象

内容

経営の改善

市町村等の支援

+

事業構造の変更

例：上下分離

国土交通大臣による計画の認定

公有民営型上下分離の
イメージ（例：若桜鉄道）

既存事業者

運行

（無償貸与）

自治体
（3種事業者）

鉄道施設保有

土地保有

法律上の特例措置

公有民営方式の上下分離の実施を可能とする鉄道事業法の特例等

支援措置

予算、税制特例、地方財政措置等を含む総合的なパッケージにより重点的に支援

財政上の支援

～地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）～

平成23年度：305億円で創設→平成24年度：332億円

25年度要求額 341億円
(対前年度比1.03)

地域公共交通確保維持事業

- 地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援 (※)

地域公共交通バリア解消促進等事業

バリアフリー化

バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援

利用環境の改善

LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援

地域鉄道の安全性の向上

地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援

地域公共交通調査事業

- 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等 (※)

(※)東日本大震災被災地域においては、生活交通の確保・維持のため、特例措置により支援。

道路運送法に基づく生活交通の主な類型

一般乗合旅客自動車運送事業(「緑ナンバー」)

路線定期運行 (定期定路線)

路線バス

定期定路線型乗合タクシー

コミュニティバス (市町村が運送事業者へ委託する場合)

地方公共団体等が主体となって、地域の交通空白地域・不便地域の解消等、地域住民の利便向上のために一定地域内を運行し、車両・運賃等を工夫したバス(定義の一例)



路線不定期運行

デマンド交通 (デマンドバス・デマンド型乗合タクシー)

利用者の個別の需要(デマンド)に応じて、需要を集約した上で、ドア・ツー・ドア型輸送サービスを提供する形態の乗合輸送



区域運行

一般乗用旅客自動車運送事業(「緑ナンバー」)

タクシー

福祉タクシー

自家用有償旅客運送(「白ナンバー」)

市町村、NPO等が自家用自動車を使用して有償で、当該市町村の住民、移動制約者等の運送を行うもの

市町村運営有償運送

交通空白輸送：交通空白地帯において、市町村自らが行う、当該市町村の住民の旅客輸送の確保のために必要な運送

市町村福祉輸送：市町村の住民のうち、身体障がい者や要介護者等の支援のために市町村自らが行う運送(会員限定)

過疎地有償運送

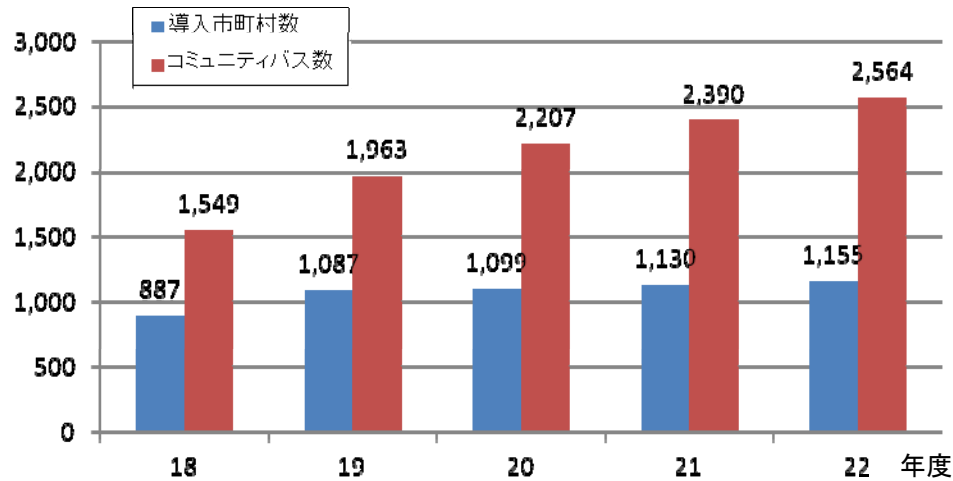
NPO等が過疎地域等において行う、当該地域内の住民等の運送(会員限定)

福祉有償運送

NPO等が定員11人未満の自動車を使用して行う、身体障がい者や要介護者等の運送(会員限定)

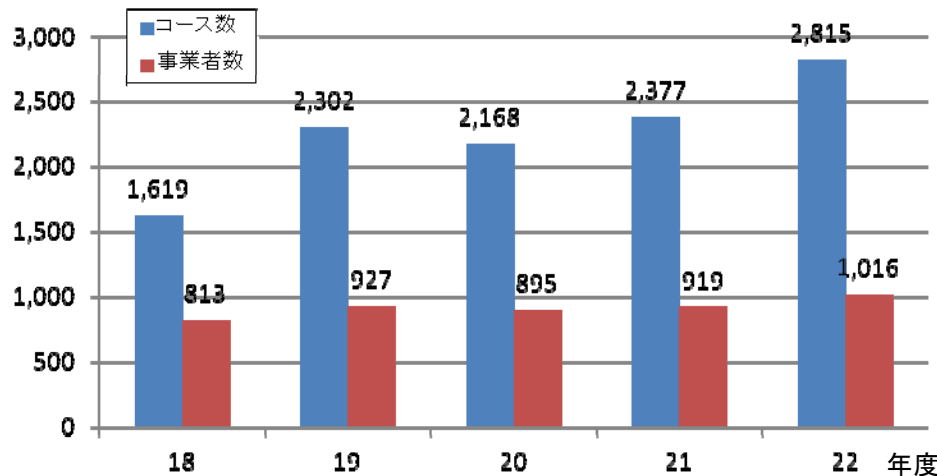
コミュニティバス・乗合タクシー・自家用有償の増加

コミュニティバスの導入状況



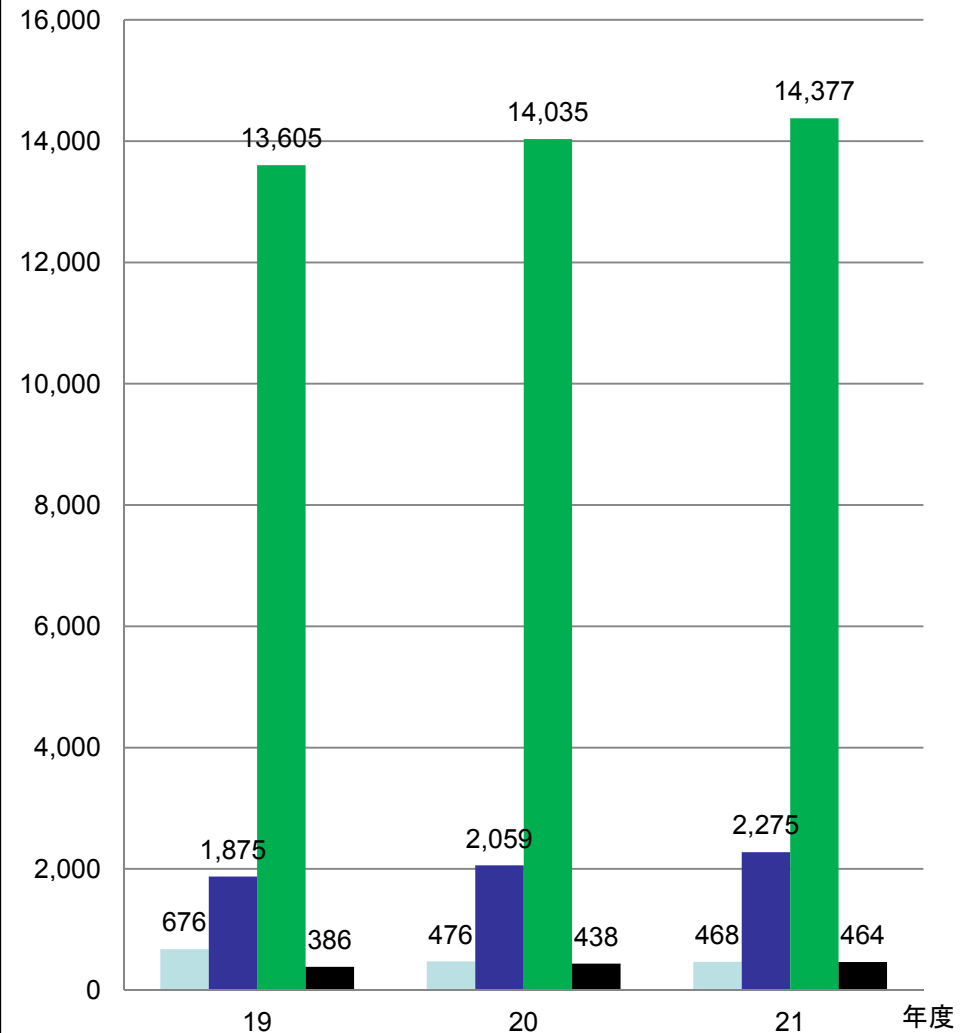
※個別調査による。市町村・自治会等から委託等を受けて運行するバスをいう。

乗合タクシーの導入状況



※個別調査による。乗車定員11人未満の車両で行う乗合行為をいう。事業者数は、団地型・過疎型等の形態により重複しており、延べ数。

自家用有償旅客運送の導入状況 車両数

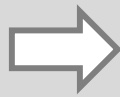


■ 市町村(福祉) 身体障がい者や要介護者等のために市町村が行う運送。
■ 市町村(交通空白) 交通空白地帯において、市町村が行う運送。
■ 福祉 NPO等が行う、身体障がい者や要介護者等の運送
■ 過疎地 NPO等が過疎地域等において行う運送

まちづくりと一体となった交通施策の推進

○背景

- ・人口減少・少子高齢化
- ・モータリゼーションの進展



- ・市街地の拡散・低密度化や中心市街地の空洞化
- ・利用者減少による公共交通機関の衰退

市町村や交通事業者等の関係者が連携・協働し、都市機能の集約化と公共交通機関の利用促進を一体的に推進することが重要。

○関係者による連携と協働

関係者間での合意形成
・協議会の活用、計画の策定

一体的・総合的取組みの実施

主な関係者

有識者

市町村

公安委員会

住民

(都市政策担当、
交通政策担当、
・・・)

道路管理者

公共交通事業者

都市開発事業者

○都市機能の集約化等まちづくり施策と一体となった公共交通機関の利用促進

取組みのイメージ① 都市機能の集約化のための事業と連携し、公共交通機関の利便性を向上

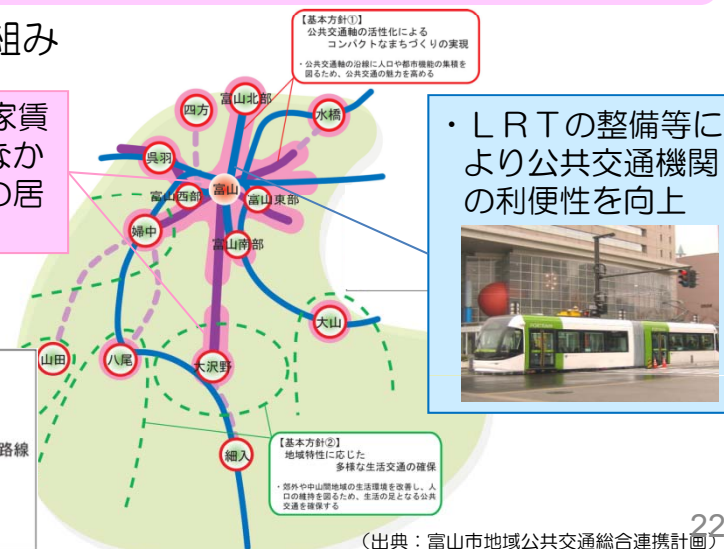
例：都市開発事業の実施と合わせたバス路線の新設や停留所の整備



取組みのイメージ② 公共交通機関の整備と公共交通沿線等への居住促進策を一体的に実施

例：富山市の取組み

- ・住宅の購入補助や家賃助成等によりまちなかや公共交通沿線への居住を推進



・LRTの整備等により公共交通機関の利便性を向上



都市の低炭素化の促進に関する法律

法律の概要

公布:H24.9.5
施行:H24.12(予定)

● 低炭素まちづくり計画の策定(市町村)

※ 協議・調整を行う低炭素まちづくり協議会(地方公共団体、民間事業者等)を設置可能

都市機能の集約化

- 病院・福祉施設、共同住宅等の集約整備
 - ◇ 民間事業の認定制度の創設
- 民間等による集約駐車施設の整備
 - ◇ 建築物の新築等時の駐車施設附置義務の特例
- 歩いて暮らせるまちづくり(歩道・自転車道の整備、バリアフリー化等)

公共交通機関の利用促進等

- バス路線やLRT等の整備、共同輸配送の実施
 - バス・鉄道等の各事業法の手続特例
- 自動車に関するCO₂の排出抑制

建築物の低炭素化

- 民間等の先導的な低炭素建築物・住宅の整備

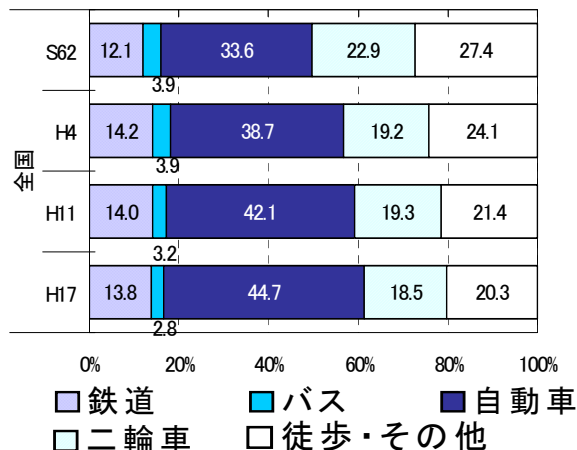
緑・エネルギーの面的管理・利用の促進

- NPO等による緑地の保全及び緑化の推進
 - ◇ 樹林地等に係る管理協定制度の拡充
- 未利用下水熱の活用
 - ◇ 民間の下水の取水許可特例
- 都市公園・港湾隣接地域での太陽光発電、蓄電池等の設置
 - ◇ 占用許可の特例

都市の低炭素化の促進に関する法律 ～公共交通機関の利用促進等～

代表交通手段利用率の推移

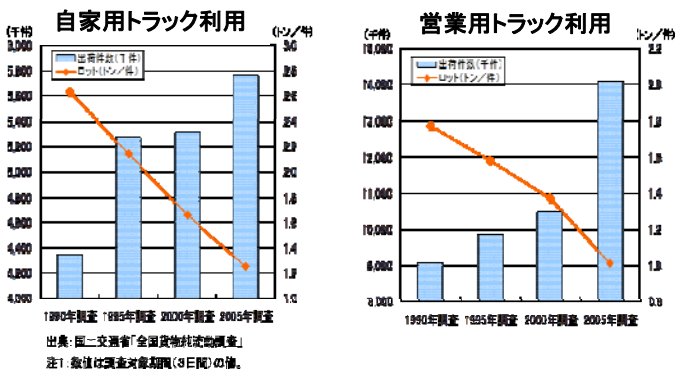
自動車の分担率は年々増加しているのに対し、徒歩やバスの分担率は低下



出典：平成19年5月「都市における人の動き
-平成17年全国都市交通特性調査の結果から-」

トラックを利用した出荷件数とロットの推移

トラックを利用した出荷件数は増加傾向にある一方、1件あたりのロットは減少傾向（少量多頻度輸送の進展）

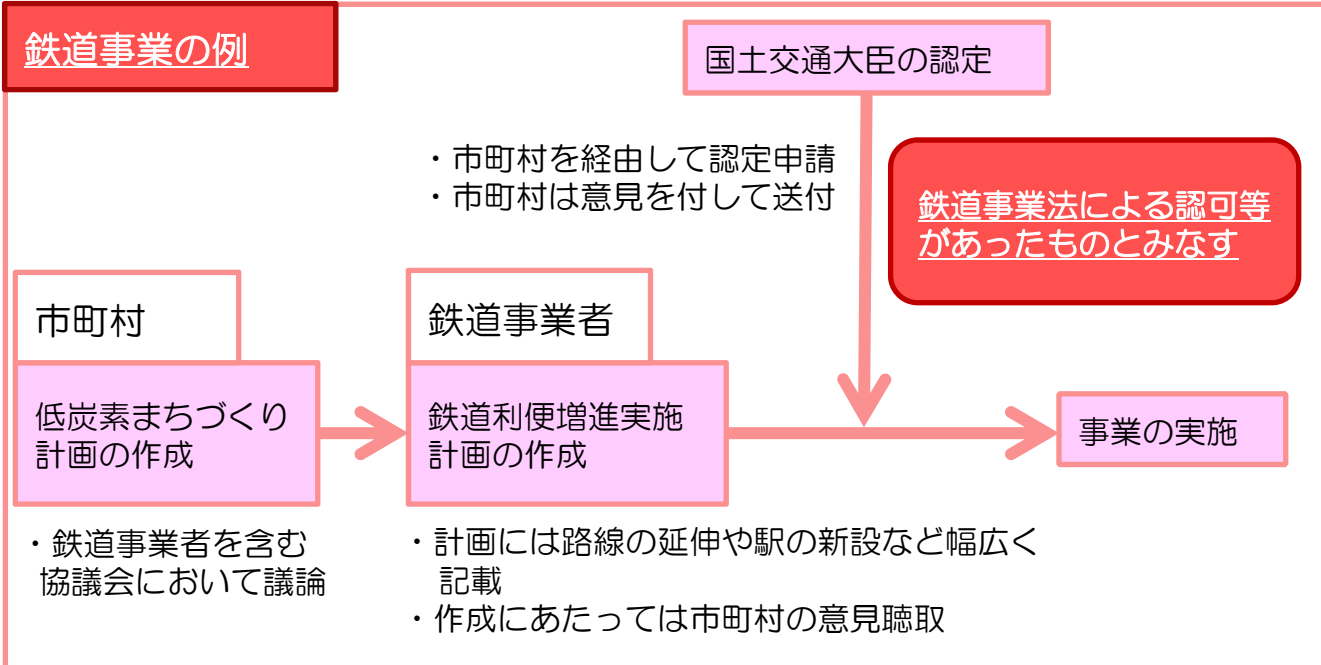


※ロット：生産や出荷の単位としての、同一製品の集まり。

公共交通機関の利便増進・貨物運送の共同化

○バス路線の新設・変更や鉄道・LRTの整備、物流事業者による共同での輸配送の実施等の事業について、実施計画の認定制度を創設し、道路運送法など各事業法による許認可等の特例を設けることにより、まちづくりと連携した公共交通機関の利用促進や貨物の運送の合理化を推進。

鉄道事業の例



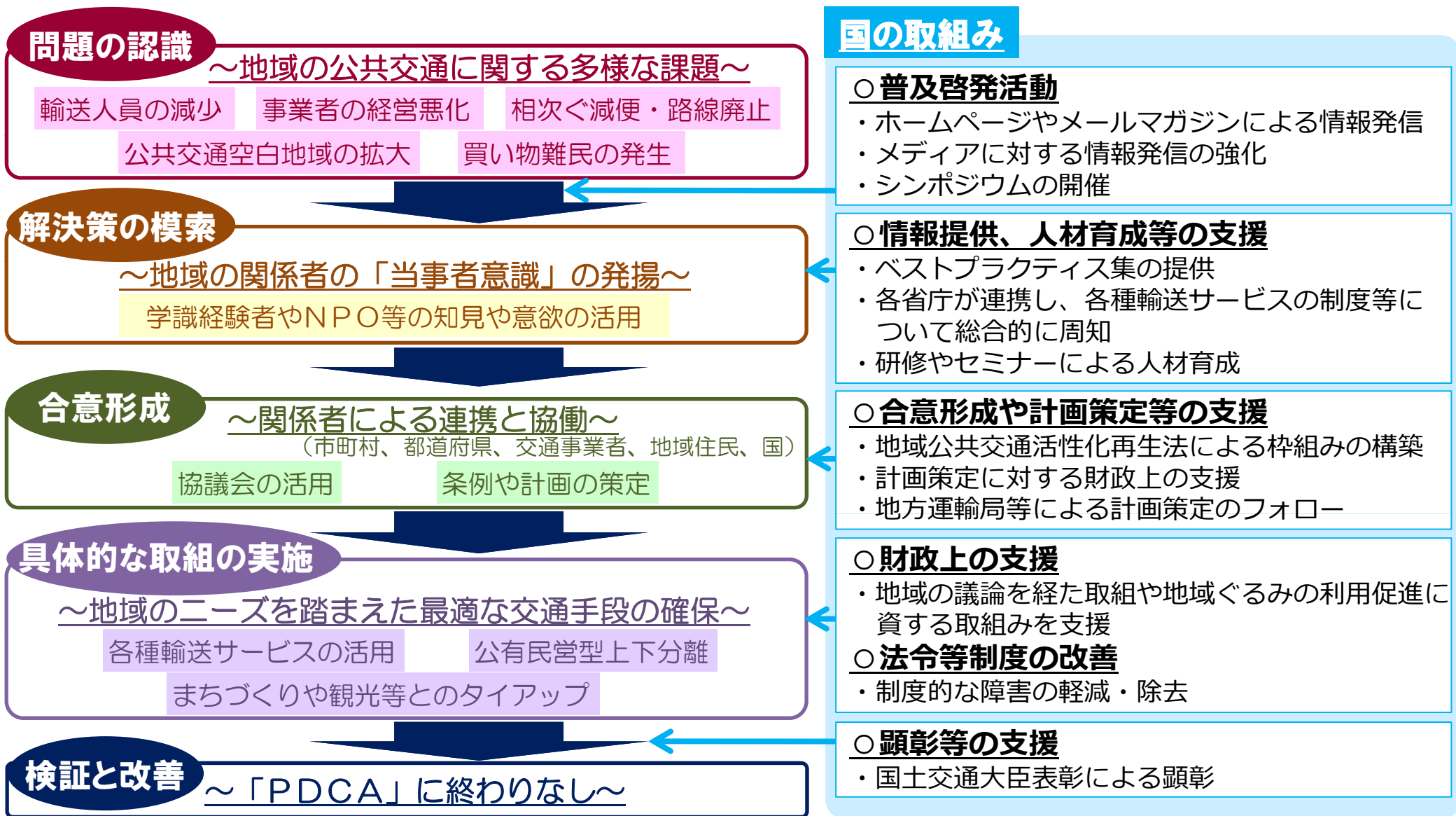
自動車に関するCO2の排出抑制

○低炭素まちづくり計画には、自動車に係るCO2の排出の抑制の促進に関する事項を記載。

○市町村は、環境の整備（電気自動車の充電インフラの整備等）、情報の提供・助言（エコドライブ講習会等）などにより支援。



生活交通の確保に向けた段階的取組みに対する国の総合的支援



4. 交通基本法案

交通基本法案の内容

自立した日常生活・社会生活の確保

活発な地域間交流・国際交流

物資の円滑な流通

交通は、国民生活の安定向上と国民経済の健全な発展に不可欠

- ・人口減少・少子高齢化の進展
- ・我が国の経済の低迷、国際競争力の低下
- ・切迫した地球温暖化問題への対応

国民目線・利用者目線に立った
行政への転換

交通に関する取組についての骨格となる枠組みづくりが急務

交通施策の基本理念

- ・国民等の交通に対する基本的な需要の充足
- ・交通の機能の確保及び向上
- ・交通による環境への負荷の低減
- ・交通の適切な役割分担と有機的かつ効率的な連携
- ・関係者の連携と協働
(国・地方公共団体・交通関連事業者・交通施設管理者・国民には、それぞれの責務がある。)

交通に関する基本的施策

- ・日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保
(コミュニティバス、離島航(空)路等)
- ・高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策
(バリアフリー、ホームドア等)
- ・交通の利便性向上、円滑化及び効率化 (混雑緩和、乗り継ぎの円滑化等)
- ・国際競争力の強化や地域の活力の向上に必要な施策
(幹線道路、国際コンテナ戦略港湾等)
- ・交通に係る環境負荷の低減に必要な施策 (低公害車、エコドライブ等)
- ・総合的な交通体系の整備 (交通のベストミックス等)
- ・まちづくりや観光立国の観点からの施策の促進
(LRT、訪日観光客の促進等)
等

必要な支援措置
(法制上、財政上等)

毎年国会に年次報告
(「交通白書」)

交通基本計画
(閣議決定→国会報告→公表)

移動権と交通基本法案

【平成14年6月、平成18年12月提出法案】

野党・民主党の細川律夫君他により、**議員提出** → **移動権を規定**

第二条 すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障される権利を有する。

審議に至らず、廃案。



【平成23年3月提出法案】

平成23年3月8日、**内閣提出** → **移動権は規定せず** <<理由:現時点では**時期尚早**>>

法制論

例：「移動権」の具体的な内容が定義できるだけの国民のコンセンサスが得られていない

行政論

例：財源的な裏打ち等が整わない現状では、権利を保障できず不作為を問われてしまう
集約型の都市・地域づくりの推進に障害が生じるおそれがある

社会実態論

例：移動権の規定をもって課題が解決するわけではない
当事者間の協働にあたり、対立意識を生じさせるおそれがある

提出から1年半を経て、平成24年8月7日に提案理由説明、同22日に参考人質疑が衆議院国土交通委員会にて行われるも、採決に至らず、11月16日の衆議院解散により**廃案**。

交通を巡る様々な課題

国際ネットワークの強化

大都市拠点空港の容量拡大等や国際戦略港湾の充実により、国際交流拠点の機能を強化



我が国経済の活性化

新幹線や高速道路のネットワーク強化により、広域的な地域間の交流・連携の強化や地域の活性化を図る



地域社会の維持・活性化

まちづくりや観光立国に資する交通施策

まちづくりと一体となった交通施策や観光立国に資する交通施策の推進により、地域経済・社会を活性化



地域の生活交通の確保

人口減少・高齢化の著しい地方部での生活交通確保により、地域社会を維持

