

**地域公共交通の活性化・再生への取組みのあり方
報告書 概要版**

**平成 20 年 3 月
国土交通省総合政策局**

目 次

はじめに	1
1. 地域公共交通に関する現状と課題	1
1-1 地域公共交通を取り巻く環境	1
1-2 市町村の現状と課題	2
1-3 地域公共交通活性化法の制定	4
2. 地域公共交通活性化・再生に向けた基本的な考え方	4
2-1 市町村の役割	4
2-2 地域の各主体の連携	5
2-3 地域公共交通の活性化・再生方策の検討	6
3. 地域公共交通活性化・再生の進め方	6
3-1 必要なステップ	6
3-2 体制づくり	7
3-3 現状把握と目標設定	8
3-4 事業の計画と実施	9
3-5 協議会の設置と連携計画の作成・実施	14
4. 今後の課題	15

はじめに

地域公共交通は、地域の経済社会活動にとっての重要な基盤である。しかしながら地域公共交通の利用者は長期的に減少傾向となっており、その持続的な運営は危機的な状況にまで達している。このような背景のもと、平成 19 年 10 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、地域公共交通活性化法という）が施行された。

本調査では市町村をはじめ、利用者・住民等や商業施設・事業所・病院・学校等地域の関係者、そして交通事業者といった多様な主体が、地域公共交通の活性化・再生に取り組むにあたって必要なノウハウ・情報等を取りまとめた。

1. 地域公共交通に関する現状と課題

1-1 地域公共交通を取り巻く環境

自家用乗用車の普及等により、日常生活における自家用自動車への依存が高まっており、長期的に公共交通の利用者は減少傾向となっている。このような状況のもと、地域公共交通を担う事業者の経営状況は極めて厳しい。

しかしながら、地域の公共交通は、地域の経済社会活動の基盤であり、その地域における公共財的役割は非常に大きなものがあり、その活性化・再生による地域住民、来訪者の移動手段の確保は地域における重要課題の一つとなっている。

少子高齢化・人口減少の到来、地域の自立・活性化、地球温暖化をはじめとする環境問題等、昨今の我が国の大きな構造変化と重要な諸問題への的確な対応のためにも、地域の公共交通サービスの活性化・再生は喫緊の課題となっている。

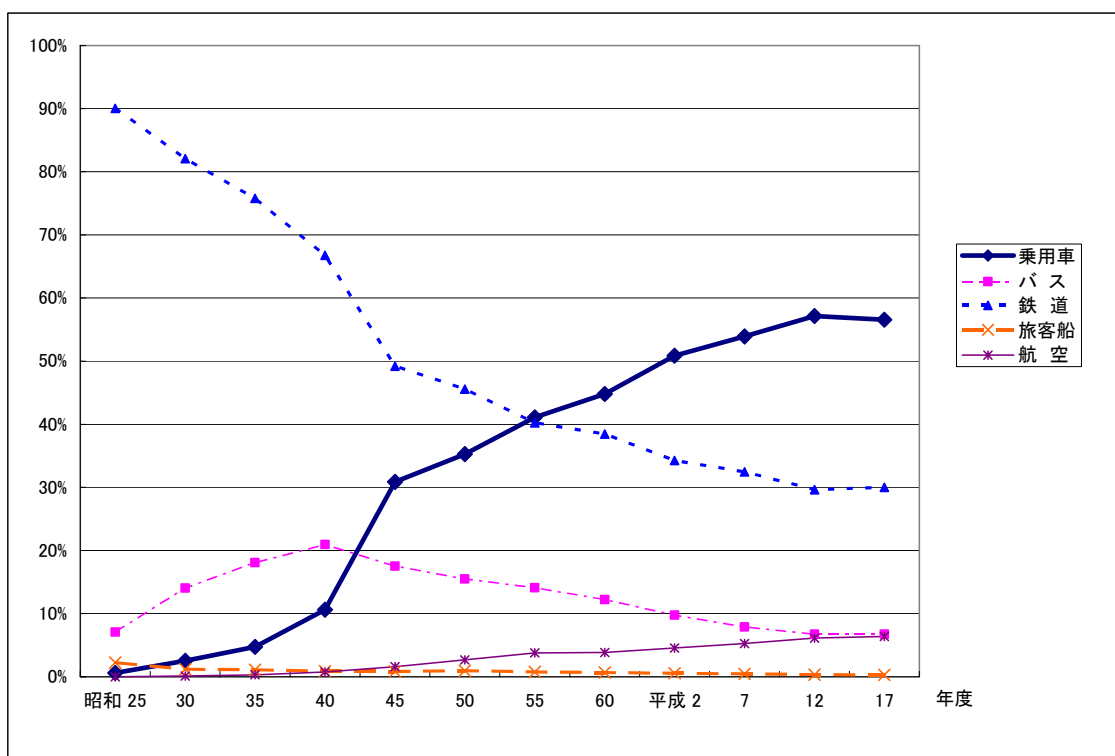


図 1 国内旅客輸送の機関別分担率の推移（人キロベース）

出所）「陸運統計要覧」（平成 18 年版）より作成

1-2 市町村の現状と課題

今後の地域公共交通の活性化・再生において重要な役割を果たす市町村における公共交通の実態や、地域公共交通問題に関する課題について、本調査で実施した市町村アンケートの結果（1,207市町村から回収）から以下が示された。

- 人口一人当たりの地域公共交通の予算額は、1,500円未満の市町村が半数近くを占め、平均値で約4,200円、中央値で約1,500円である（平成19年度予算）。

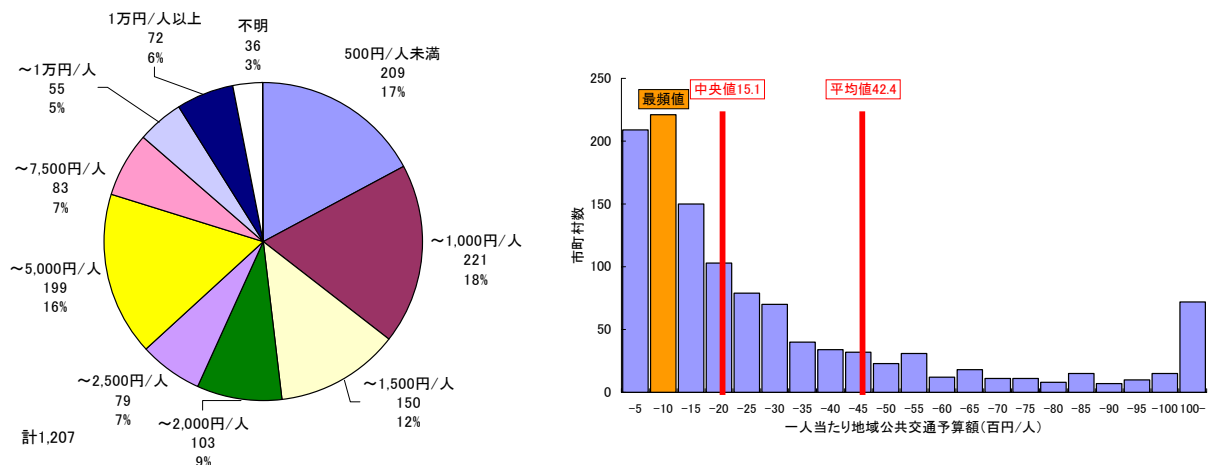


図2 市町村の一人当たり地域公共交通予算額

出所) 市町村アンケート (平成19年10月)

- 市町村の公共交通担当者数は少なく、専任者不在の市町村が約86%にも上る。兼務者と併せても1名以下で約4割、2名以下で約7割、3名以下で9割近くを占める。

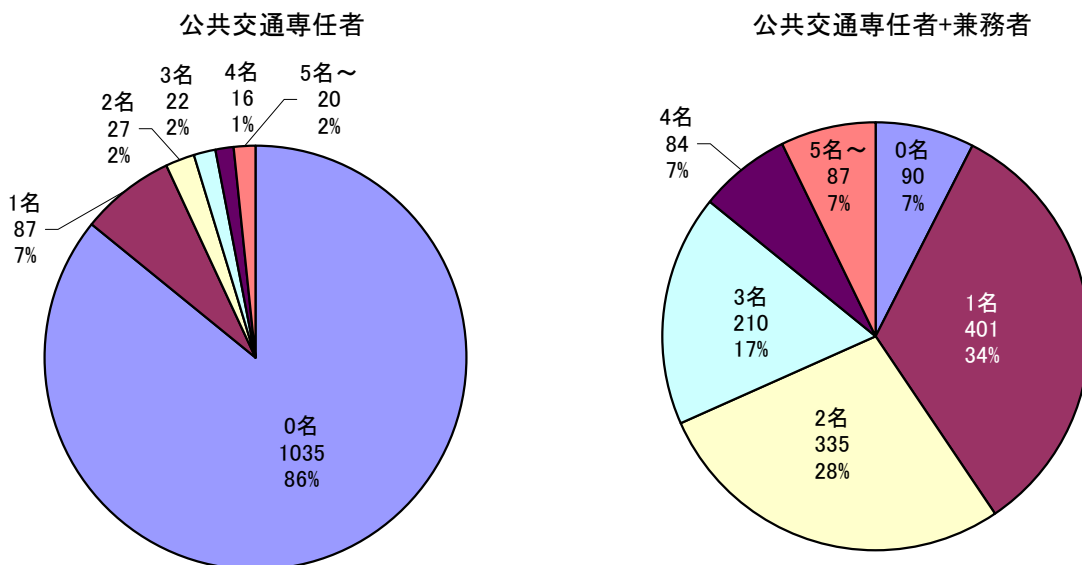


図3 地域公共交通担当者数

出所) 市町村アンケート (平成19年10月)

- 過去3年で地域公共交通に関連する協議会を設置している市町村は約34%であるが、今後は約46%の市町村が設置予定で、従来よりも協議会設置が活発化することが見込まれる。

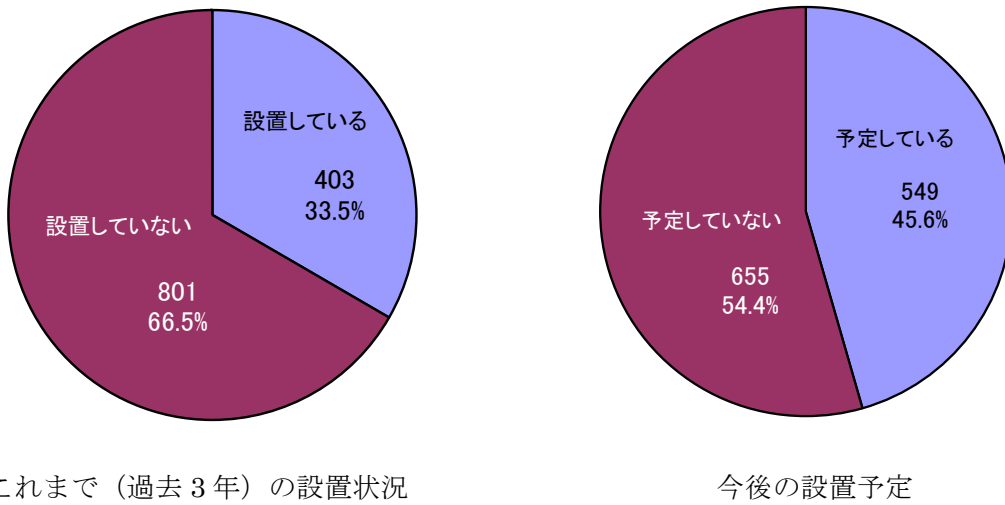


図 4 協議会の設置状況（過去3年）および設置予定

出所) 市町村アンケート（平成19年10月）

- 市町村が課題としているのは地域公共交通に関する体制の弱さ、予算面を含む内部での連携や理解の不足、情報の不足、および交通事業者・利用者・住民との連携が得られないことである。

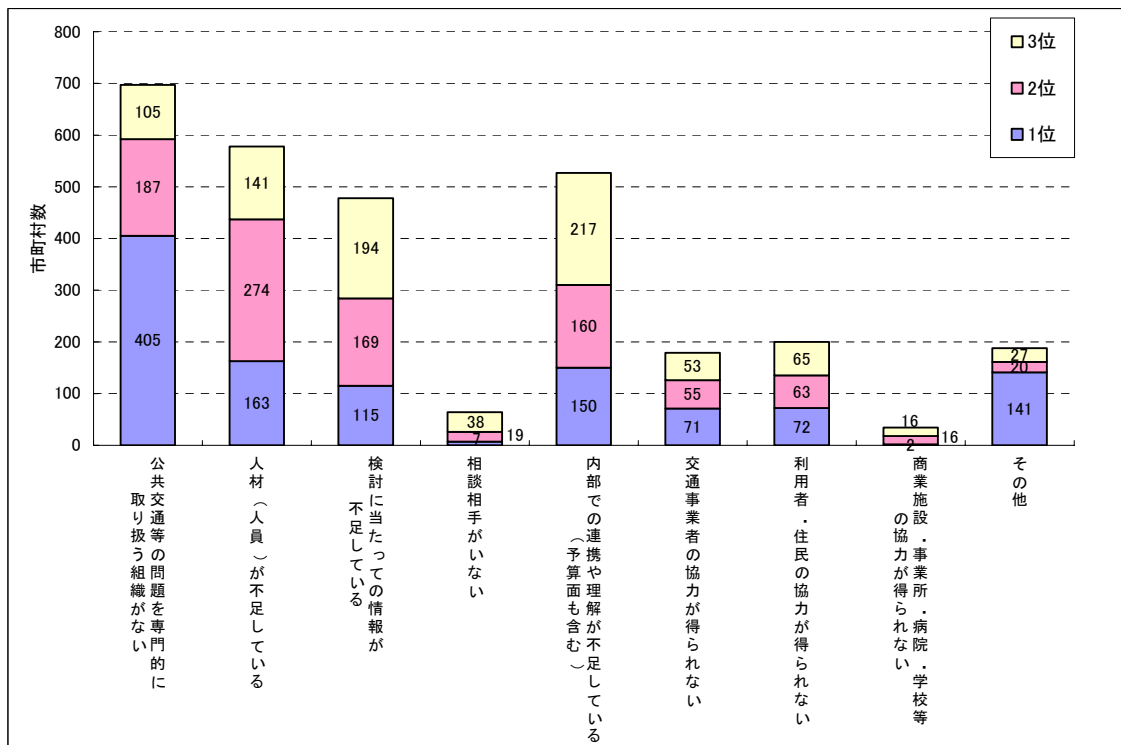


図 5 市町村の担当者が考える課題

出所) 市町村アンケート（平成19年10月）

1-3 地域公共交通活性化法の制定

地域公共交通活性化法は「主体的に創意工夫して頑張る地域を総合的に支援」することを目的として、①地域の協議会による「地域公共交通総合連携計画」の作成・実施の支援と、②新たな形態による輸送サービスの導入円滑化を目指している。

また平成 20 年度に「地域公共交通活性化・再生総合事業」が創設される。これにより、地域公共交通活性化法を活用し、地域の多様なニーズに応えるため、鉄道・コミュニティバス・乗合タクシー・旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対しパッケージで一括支援する柔軟な制度を創設し、地域の創意工夫ある自主的な取組みを推進する。

2. 地域公共交通活性化・再生に向けた基本的な考え方

2-1 市町村の役割

これまで財政補助等で地域公共交通を側面支援していた市町村の役割は、「地域公共交通のプロデューサー」として主体的に関与する立場への変化している。「地域公共交通のプロデューサー」としての市町村の役割は、ニーズや問題の精査を行い、利用者の目線に立って公共交通のあり方を検討し、一体的・総合的な地域公共交通計画の策定において中心的な役割を果たすことである。

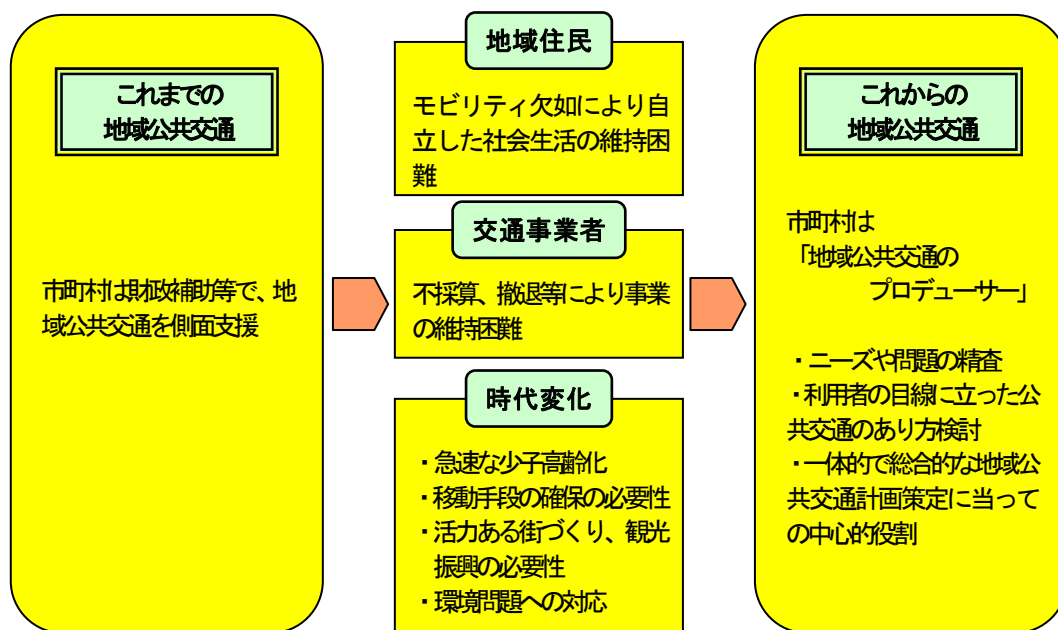


図 6 市町村の役割変化

また市町村が中心的に策定すべき地域公共交通計画の理念は、地域が目指す将来の姿に対し、市町村が目指す姿のどの部分をどのような交通で実現するかを示したものであるべきである。

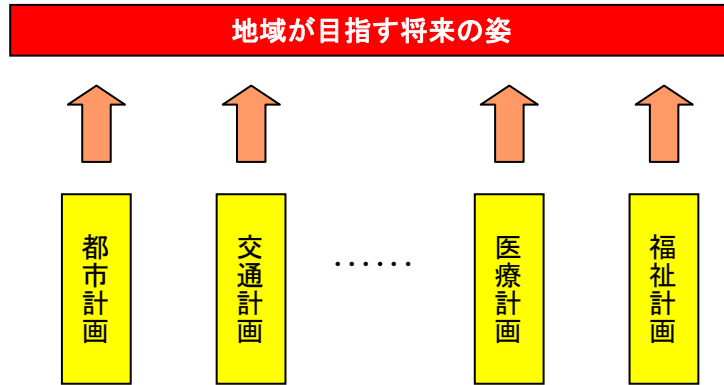


図 7 下位計画としての地域交通計画

出所) 喜多秀行、「過疎地域における生活交通の確保に関する課題と展望」、
運輸と経済、平成 19 年 3 月

2-2 地域の各主体の連携

地域公共交通の活性化・再生に当っては、市町村のみならず関係する地域の主体の連携が不可欠である。とくに住民、NPO、企業等の地域関係者については「新たな公」として地域公共交通の計画や運営へ参画していくことが求められている。

勿論、実際の場面では各主体の利害が対立し、スムーズな合意形成が図られることは容易でない。しかし関係する主体がそれぞれの役割を發揮し、対話を講じていくことで、地域にふさわしい公共交通のあり方について合意点を見出して行こうとする姿勢が大切である。

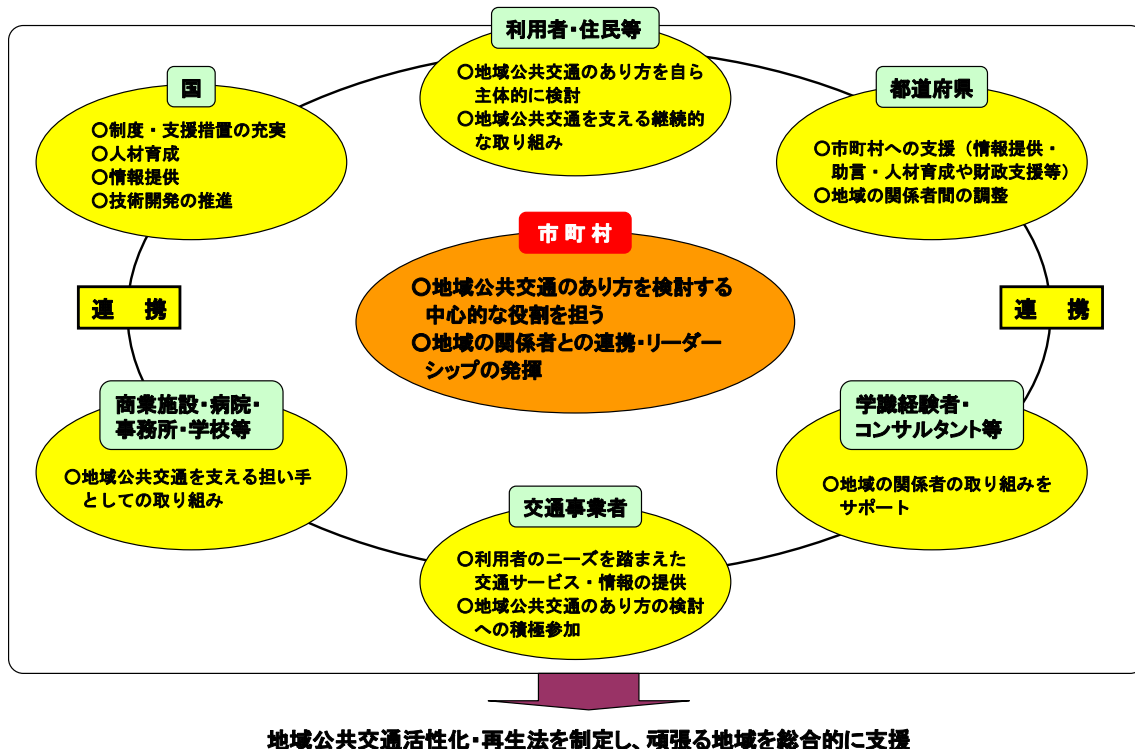


図 8 関係主体の役割と連携のあり方

出所) 国土交通省資料

2-3 地域公共交通の活性化・再生方策の検討

方策の検討に当たっては、地域に既に存在しているインフラの活用や、まちづくり・観光・福祉・教育といった他施策との連携、あるいは地域の身の丈にあった交通モードの導入など、地域の状況の中で地域の発意により、創意工夫をしていくことが必要である。

また利用者や住民の自発的な行動変容を促すため、モビリティ・マネジメントの考え方を取り入れた施策を行うことが求められる。

さらに地域の状況にふさわしい対策を立案するための有効な方策として、他の地域での事例からの学習があるが、しばしば見られる失敗として「他事例の真似をただけ」というケースがある。地域の状況（地勢、人口集積、既存の交通の状況、住民の利用意向など）を詳しく調べた上で適切な処方を行い、的確なプロセスによって対策を実行のあるものにしていかなくてはならない。そのような観点から参考とすべき事例を抽出することが必要である。

3. 地域公共交通活性化・再生の進め方

3-1 必要なステップ

市町村が推進役として地域公共交通活性化・再生を進めていく場合、「体制づくり」→「現状把握と目標設定」→「事業の計画と実施」という大きな流れの中で、図に示す各ステップを踏みながら検討を進めていくことが理想的である。またそれぞれのステップにおいて、市町村は住民・地域・事業者・他行政組織等との調整や連携を行う。以下各ステップでの市町村の取組み事項について詳述する。

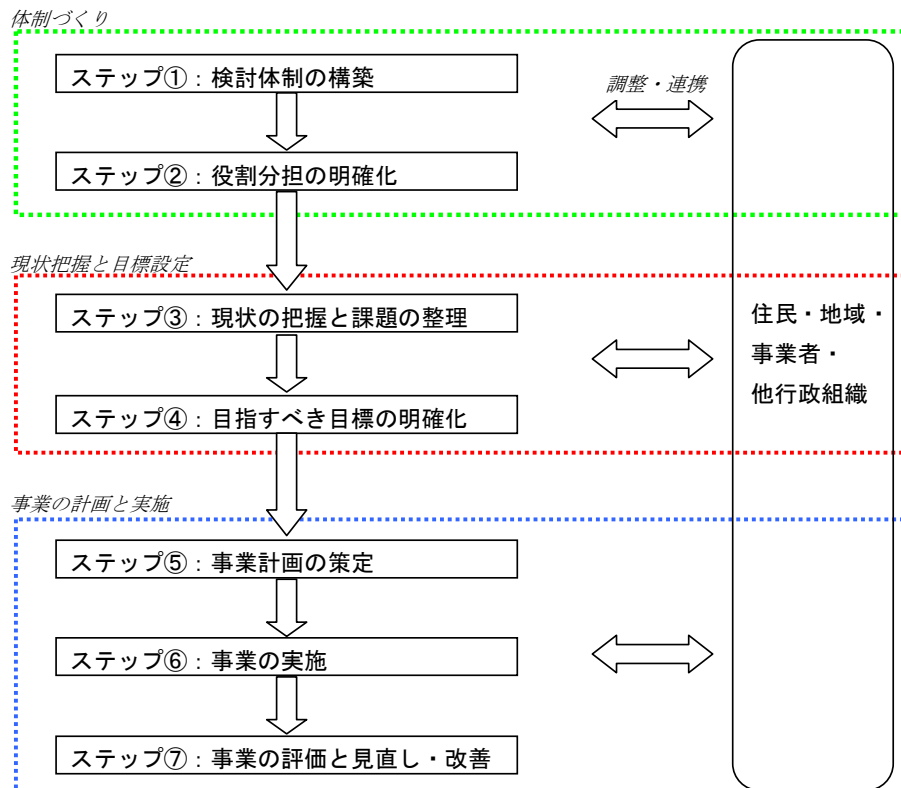


図 9 地域公共交通の検討ステップの例

出所) 国土交通省中国運輸局「地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル」、平成 19 年 3 月、P44, 45 を修正

3-2 体制づくり

(1) 検討体制の構築

当該ステップでは行程表を作成し、専門家への依頼や協議の場の設定を行う。

専門家のうち学識者は全体の議論を進行したり、必要に応じて関係者間の調整をしたりして議論を取りまとめる役割を担う。

また地域公共交通の計画策定と事業化には多様な主体が関与するため、適切な議論の場の設定が必要となる。市町村はそれぞれの地域の実情に応じて、最も効果的・効率的に協議を進められるような場づくりをする必要がある。協議会の例を表1に示す。

表 1 各協議会等の概要

モード	名称	内容	所管
共通	協議会（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条）	地域公共交通総合連携計画を作成しようとする市町村が、地域公共交通総合連携計画の作成に関する協議及び地域公共交通総合連携計画の実施に係る連絡調整を行うための協議会。	国土交通省 総合政策局
バス等	地域公共交通会議（道路運送法施行規則第9条の2）	地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の推進を図るために必要な一般乗合旅客運送事業及び市町村運営有償運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長（特別区の区長を含む）又は都道府県知事が主宰する会議。	国土交通省 自動車交通局
	運営協議会（道路運送法施行規則第51条の7）	地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要な過疎地有償運送及び福祉有償運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長又は都道府県知事が主宰する協議会。	国土交通省 自動車交通局
地方鉄道	協議会	協議会で地方鉄道再生計画を策定し運輸局に承認されると、鉄軌道近代化設備整備費補助金の補助率が増額される。	国土交通省 鉄道局
LRT	協議会	協議会でLRT整備計画を策定すると、LRT総合整備事業が適用される。	国土交通省 鉄道局・都市 地域整備局

出所）各種法令等により作成。

(2) 役割分担の明確化

検討開始の初期段階で、関係主体の役割を明らかにしておくことが望ましい。

とくに交通事業者は輸送のプロとして運行面の知識が豊富である反面、これまでは採算面などから地域交通全般への関与については必ずしも積極的ではないケースが多かった。これからは、地域による一定の負担を前提に、交通事業者の側も従来の考え方にとらわれることなく、地域における適切な移動手段を構築するためにどのような役割が果たせるのかを積極的に提案していく姿勢が望まれる。

3-3 現状把握と目標設定

(1) 現状の把握と課題の整理

当該ステップでは、①現状の交通サービスと利用動向の把握（表 2）、②住民の交通利用調査、③住民アンケート・ヒアリングによるニーズ把握を行う。

表 2 調査内容の例（現状把握）

調査項目（例）	把握する調査内容（例）
①利用状況	利用者数、利用者の特性（年齢や性別）、混雑状況、沿線の状況（学校・病院・商業施設などの立地）
②サービス状況	運営主体、運行本数、ダイヤ、ルート、運賃、割引制度、車両の状況（バリアフリー、乗り心地など）
③収支状況	収入、費用、補助金額
記事	上記について、季節別や時間帯別の波動、経年での傾向、今後の見込みにも留意

とくにニーズ把握においては、現在存在していない交通に対してどのような潜在需要があるのかを把握することが重要である。

ただしアンケート調査では過大な乗車意向が回答される可能性に十分留意し、真の潜在需要を把握するため、学校・企業・商店街・病院・観光施設等への聞き取り調査（表 3）や、住民へのグループインタビュー等を併せて行う必要がある。

表 3 聞き取り調査の例

対象	ヒアリング内容（例）
学校（小中高校）	① 現在および将来の学年別の生徒数 ② 生徒・教職員の通学・通勤手段および居住地 ③ 公共交通への要望事項（生徒が利用しやすい運行ダイヤの設定など） ④ 公共交通の活性化・再生に協力できること
企業	① 従業員の居住地、通勤交通手段 ② 自動車通勤の実態、問題点 ③ 公共交通への要望事項 ④ 公共交通の活性化・再生に協力できること
商店街・病院・観光施設等	① 来訪者数と属性、交通手段 ② 将来の来訪者数見込み ③ 各施設の駐車場の収容台数、利用状況 ④ 交通機関への要望事項、提携による集客の可能性

(2) 目指すべき目標の明確化

地域公共交通の活性化・再生を遂行していく前提として、各市町村の実情に即した目標作りが必要となる。

目指すべき目標が正当性を持ち、多くの市町村民に支持されるものであれば、利害関係者との調整にあたって、行政の立場としてしっかりと主張を行うことができる。十分な検討によって、目標を明確化することが大事である。

目標設定のキーワードとしては例えば以下のものが挙げられる。

- | | |
|--------------|----------|
| ・ 住民の移動手段の確保 | ・ 環境問題対応 |
| ・ 交通弱者対策 | ・ 渋滞対策 |
| ・ 中心市街地活性化 | ・ 観光振興 |
| | 等 |

また目標については達成度合を測るため、可能な限り定量化を図る必要がある。定量化の例としては、公共交通利用可能性、公共交通の利用者数、利用者の満足度等がある。

3-4 事業の計画と実施

(1) 事業計画の策定

どのような交通機関によって、地域にふさわしい、身の丈にあったサービスを提供するのかを考えることが極めて重要である。他で実施されているものを真似するのではなく、地域の実情に合った方式を作り上げていく必要がある。留意すべき項目として以下がある。

● 運行ルートとダイヤ

ルートの決め方をルール化した上で具体的な決定は住民に委ねる方法や、ダイヤにおける「パターンダイヤ」の導入、病院や学校の開始時刻や終了時刻に合わせるなど等の工夫が必要である。

● 運賃

均一料金、対距離制、ゾーン制など類型がある。多くのコミュニティバスで見られる100円の均一運賃はわかりやすく利用者にとって値ごろ感がある反面、収支面では必ずしも折り合うわけではない。持続性の高い運行を実現するためには高い運賃や他の方式による方が良い場合もある。表4にバス運賃の例を示す。

表 4 バスの運賃の例

方式	例
均一運賃 (100 円)	●多くのコミュニティバス等で実施
均一運賃 (150 円)	●仙台市 (宮城県) : 「ながまちくん」 で実施 【事例集 12】 ●北九州市 (福岡県) : 「枝光やまさか乗合タクシー」 で実施 【事例集 90】
均一運賃 (200 円)	●栗山町 (北海道) : 町営バスで実施 【事例集 4】 ●木曾町 (長野県) : 「木曾っ子号」 で実施 【事例集 44】
上限運賃	●京丹後市 (京都府) : 「上限 200 円バス」 で実施 【事例集 68】
対距離制	●多くの路線バスで実施
ゾーン制	●帯広市 (北海道) : 「あいのりタクシー」 で実施 【事例集 2】
回数券・定期券	●当別町 (北海道) : 「当別ふれあいバス」 において月額 2,500 円の「コミバス応援券」 (定期券) 発売 【事例集 3】 ●木曾町 (長野県) : 「木曾っ子号」 における年間 10 万円全線定期券の設定 【事例集 44】 ●掛川市 (静岡県) : 「スローライフバス」 (1 回 100 円) において 150 回 1 万円、65 回 5 千円の回数券発売 (商店街で購入し、買物客に配っている) 【事例集 53】 ●綾部市 (京都府) : 「あやバス」 において月額 8,000 円を上限とする格安の高校通学定期券および 70 歳以上月額 3,000 円の「健康長寿定期券」 の設定 【事例集 66】
乗継運賃	●札幌市 (北海道) : 札幌市営交通では、バスと地下鉄の乗継割引を設定

● 利用者への情報提供

利用者へのわかりやすい情報提供について、ソフト面 (バスマップやわかりやすい時刻表の作成等) およびハード面 (乗り場における表示の工夫や乗り継ぎ情報提供等) での対策を検討しておくことが重要である。

● デマンド・システム

定時・定路線ではなく、利用者からの連絡によって運行するためにデマンド・システムを導入することが有効な場合がある。

● 結節改善

モード間の乗り継ぎの改善や、IC カードを活用したシームレスな交通の実現等も有効な策である。

● 観光

交通を観光の手段として活用するのも有効である。生活バス路線を活用する場合などは観光客に配慮したダイヤの設定が必要なほか、イベント列車や遊覧船のように乗り物自体が観光資源となるケースもある。

また事業化に当っては、採算性の検証と費用負担の方法を決める必要がある。採算性を高めるため収入を増やし、支出を減らす方法を検討する（表 5）。

ここで補助制度の適用も検討することになるが、一般的に既に存在している国や都道府県の補助制度に、導入施策を合わせようとすることが多い。しかし地域に求められるニーズは千差万別であり、必ずしも現行の補助制度がそれに対応しているとは限らない。地域にもっともふさわしい施策を創り上げることを第一義的に考え、それに合った補助制度を適用しようとする姿勢が大切である。

表 5 採算性の検証

項目	内 訳	留意点や採算性向上手法の例
収入	運賃収入	アンケートで得られた利用意向をよく検証せず、鵜呑みにしてしまうなど、収入見積もりが過大となる可能性に十分留意する。
	その他収入	車内広告、車両ラッピング、地元企業からの協賛金などを検討。
	補助金	施策に合った補助制度を適用する。
支出	運送費（人件費、燃料費、修繕費 等）	人件費削減（民間バス事業者を退職した運転士の再雇用、若年運転士の雇用等）、競争入札による新規参入等での経費削減、運行管理業務等の削減などを検討。
	管理費・その他	

事業化に当っては運営主体と運行主体の組み合わせにさまざまな方式が存在することに留意すべきである（表 6）。

このうち行政や交通事業者が住民の計画づくりを支援し、最終的に住民が事業化を判断する仕組みが導入されている例がある。ユーザーである住民が自らの手で計画を作り事業化することにより、使いやすく、実際に住民に活用される地域交通の実現を目指していくことも考慮すべきである。

表 6 運営主体と運行主体の例

運営主体	運行主体	例
市町村	市町村	●三股町（宮崎県）：町の直営により巡回型の通学・生活支援バスを運行 【事例集 99】
市町村	事業者	●帯広市（北海道）：デマンドタクシーを帯広市で運営し、運行は地元タクシー事業者である大正交通に委託。 【事例集 2】 ●栗山町（北海道）：町営バスとして地元タクシー事業者3社（丸幸ハイヤー、栗山ハイヤー、栗山交通）に町所有のバス7台を貸与して運行を委託。 【事例集 4】 ●伊那市（長野県）：市街地循環バス「イーナちゃんバス」は伊那市から伊那バスに運行委託されている。（なおこの外回り路線が利用者に好評であったため、内回り路線について伊那バスが独自に運営・運行することとなった。） 【事例集 46】
住民	事業者	●四日市市（三重県）：「生活バスよっかいち」では、住民組織であるNPO法人生活バス四日市が三重交通に運行を委託している。 【事例集 59】 ●京都市（京都府）：「醍醐コミュニティバス」では、住民組織がバス事業者に運行委託している。
住民	住民	●名張市（三重県）：「あららぎ号」では、住民組織である国津コミュニティバスあららぎ号運行協議会が運営主体となり、ボランティア運転手が運行に当たっている。 【事例集 62】
事業者	事業者	●函館市（北海道）：函館市は公営バスを民間委譲し、路線を委譲された函館バスが市の補助を受けながら市全体の路線を運営・運行している。 【事例集 1】 ●弘前市（青森県）：旧相馬村藍内線のバス路線設置に当たり、弘南バスが既存路線の延伸を行ったが、住民による回数券購入により実現した。 【事例集 5】 ●八戸市（青森県）：バス利用者へのショッピングセンター割引等、南部バスとショッピングセンターの協力が実現した。本件については八戸市の関与は特になし。 【事例集 6】 ●盛岡市（岩手県）：市が路線再編を主導してゾーンバスシステムを導入したが、運営・運行は民間の岩手県交通である。 【事例集 8】 ●仙台市（宮城県）：「ながまちくん」では100円（現在は150円）循環のコミュニティバスとして計画されたが、当初から民間の宮城交通が運営・運行を担っている。 【事例集 12】 ●金沢市（石川県）：市が仲介して金沢大学と民間バス事業者である北陸鉄道がトリガー協定と呼ばれる協定を結んだが、運営・運行は北陸鉄道である。 【事例集 40】

注) この他、交通事業者でなく自動車教習所等の送迎バスに一般客の利用を依頼したケース（我孫子市、千葉県【事例集 28】）といった類型も存在する。

(2) 事業の実施

実証運行を行うケースでは、成果を本格運行に結びつけるという視点に加えて、もし利用実績がなければ本格化させないというスタンスが重要である。

(3) 事業の評価と見直し・改善

事業開始後の評価と見直し、改善を不断に行っていくことが重要である。とくに運行ルート、ダイヤ、停留所、運賃等のサービスは常に見直しが必要であり、利用者や住民の声を事業開始後も聴いていかななくてはならない。

また地域公共交通の持続的な維持のためにはさまざまな主体による利用促進の取り組みも欠かせない。取り組みの例として以下が挙げられる。

- ・ 広報誌やチラシ、HP、回覧板、口コミなどによる情報提供
- ・ 地域説明会や出前講座などの開催
- ・ 持続的な各種調査やモビリティ・マネジメントの実施
- ・ 無料試乗会の開催や無料乗車券の配布などによる体験乗車
- ・ 沿線地域の子供の描いた絵などの車内への展示
- ・ 学校の遠足や地域の行事などの際の利用の働きかけ
- ・ 応援団・サポーターなどの支援組織・団体の立ち上げ
- ・ 行政職員や企業等の通勤・業務の際の積極的な利用
- ・ 地域の商店や企業等による特典サービス
- ・ 乗り場案内や乗り降り支援などのボランティア活動 等

3-5 協議会の設置と連携計画の作成・実施

地域公共交通活性化法にもとづく協議会の設置および地域公共交通総合連携計画の作成・実施により、地域の多様な関係者による合意形成や協働の取組みをより効率的・効果的かつ確実にを行うことが可能となる。

協議会を設置する場合、地域において過度な負担や混乱がないように、既存の協議会の組織・体制を活用することは可能である。協議会の構成メンバーは市町村、公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会、利用者、学識経験者等の中から必要と考えられる者を構成員とすることができる。

また連携計画には地域の鉄道・路線バス・旅客船の活性化、コミュニティバスの導入、LRT、BRT の導入、さらにはこれと関連した利用促進活動など、地域公共共通の活性化・再生のためのあらゆる取組みが対象となる。住民・利用者・学校や地元企業などの取組みも連携計画の対象となる。

表 7 施策ニーズ例と協議会の設置

協議会 施策ニーズ例	地域公共交通活性化法の協議会	道路運送法の地域公共交通会議 (注1)	道路運送法の運営協議会 (注2)	地方鉄道の協議会
コミュニティバス・乗合タクシー運行検討	○	○	○	—
コミュニティバス・乗合タクシー実証運行	○	○	○	—
路線バス活性化のための実証運行	○	○	○	—
スクールバス・福祉バス等の活用	○	○	○	—
バス車両購入	○	○	○	—
バス停整備	○	○	○	—
デマンドシステム導入	○	—	—	—
地方鉄道における近代化補助の補助率増額	○	—	—	○
鉄道の増便・ダイヤ改正等の実証運行	○	—	—	○
乗継情報等の提供	○	—	—	—
ICカード導入	○	—	—	—
パーク・アンド・ライド導入	○	—	—	—
ボランティアセンター設置・運営	○	—	—	—
公共交通の利用促進活動	○	—	—	—
新地域旅客運送事業の実施	○	—	—	—

(注1) 一般乗合旅客運送事業及び市町村運営有償運送

(注2) 過疎地有償運送及び福祉有償事業

4. 今後の課題

今後の課題として以下の点を挙げるができる。

(1) 全国市町村における展開

地域公共交通の問題は、各地域が自らの発意で取り組むべき課題であることはもちろんであるが、さらには現在は熱心でない地域についても積極的な取り組みの必要性の認識の醸成を促し、地域公共交通活性化への取り組みが全国の市町村において幅広く展開され環境整備が図られるよう、国を初めとする関係者の努力が期待される。

(2) 取り組みについての評価の実施

地域公共交通活性化・再生総合事業による補助を受けた事業については、各地域がそれぞれの地域の実情に応じた施策の目標を設定するとともに、毎年度末及び計画期間終了後の事後評価が求められている。具体的には地域公共交通活性化の目標が適切に設定されているか、さらに実際の取り組みによる成果が目標達成に向けて着実に進んでいるか、あるいは、見直しが必要かなどの評価を適切に実施し、事業の効率的・効果的な執行が確保されることが必要である。

(3) 取り組みについての持続性の確保

地域公共交通活性化・再生総合事業は、地域の公共交通を巡る厳しい状況に鑑み、連携計画の確実な具体化を促進するため、国として連携計画の立ち上げ最大3年間について、重点的に支援するものである。このため、地域においては、総合事業を有効に活用し、地域のニーズを的確に把握した連携計画の策定に努めるとともに、総合事業活用期間中に、当該地域にとって最適で身の丈にあった公共交通の実現のために、試行錯誤し、適切な評価を実施することにより、引き続き、連携計画の具体化が確保されるよう努めることが必要である。

(4) 事例やノウハウの共有

今後、地域公共交通活性化の事例集等を整備することが必要であるが、それに加え、市町村の担当者などが、双方向で情報発信・情報収集できるような情報交換の場を確保することについても検討する必要がある。