

日本の地域交通の 「共創」に向けての提言

アフターコロナ時代に向けた
地域交通の共創に関する研究会

令和5年3月31日

1. はじめに

地域交通は、住民の豊かなくらしの実現や地域の社会経済活動に不可欠であり、日本各地の地域やまちにとって、人と人との関係をつなぐ絆のような存在である。長期的な人口の縮小、感染症拡大の経験を通じ、移動に対する環境や価値観の劇的に変化したが、その重要性については、生活の質の安定的向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに、全く変わりはない。

昨年度本研究会では、交通のために交通を考えるのではなく、くらしや生活の充実の視点から、交通がどういった役割を果たしているのか、また、これから交通がどのような役割を果たすことができるのかという観点を重視して、あるべき政策の方向性について中間整理を行った。すなわち、①交通事業者等の交通サービス提供主体が能動的に人の流れを生み出し地域コミュニティを活性化させること、②交通事業者等と地域の各産業のプレイヤーとが領域を越境して、地域コミュニティの課題を解決しあうこと、③地域コミュニティの構成員が交通を自分ごとと捉え、交通サービスの価値を最大化する機運を醸成すること、の3点を共創型交通への転換というミッションと位置づけ、今後は、①コミュニティを核としたくらし目線の交通の実現、②ガバナンスを強化した実効性のある交通マネジメント、③新たなファイナンスの可能性の探求による持続性の確保、が必要となることを示したところである。

その方向性は、「アフターコロナに向けた地域交通の『リ・デザイン』有識者検討会」に引き継がれ、自動運転やMaaSなどの「交通DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」、そして「3つの共創（官と民の共創・交通事業者間の共創・他分野を含めた共創）」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域交通を「リ・デザイン」し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが必要であることが示された。また、交通政策審議会の地域公共交通部会では、具体的な制度面・財源面での対応についての見解が示され、現在国会では、地域公共交通活性化再生法の改正が議論されているところである。

同時に本研究会では、昨年度中間整理の実現可能性について、オブザーバーとも連携しながら、より専門的な深掘りを進めるため研究を継続してきた。具体的には、既存の交通の枠組みを越えた取組を進める上での運用を含めた政策や制度の改善点、また、まちづくり・地域づくりを通じて地域の足を維持・活用していくための新たなファイナンス手法と、「地域交通によって生まれる価値」の可視化と定量化及び成果指標設定に関するフレームワークについて議論を行ってきた。国・自治体、移動従事者（既存の交通事業者だけでなく移動にかかわるすべての関係者）、そして、今まで地域交通に大きな関心をもっていなかったような事業者を含む地域の関係者に向け、発信する必要がある事項についての方向性と具体策を示し、提言を行う。

2. 方向性

(1) 移動総量の維持と増加

人口減少社会において、まちの活性化や地域の持続性を高めるためには、移動総量を増やすことが必要である。地域交通は、従来からの需要を維持するだけでなく、おでかけの足として、潜在需要を喚起する取組を進めることが重要である。そのために、アフターコロナにおける生活様式の変更・各交通モードの供給力の変化なども踏まえて、既存の路線バスや地域鉄道等の一定程度の輸送量や決まった路線（時間・経路・地点）等を有する地域交通すなわち「枝の交通」はもとより、タクシーやデマンド交通のほか、超小型モビリティ、シェアサイクル、グリーンスローモビリティ等の近距離・小規模需要に対応する地域交通すなわち「葉の交通」にも注目し、様々な関係者が参画し、地域の実情に応じて、きめ細やかに地域の交通をリ・デザイン（再構築）していくことが求められている。

潜在需要の喚起の他に、新たな移動の創出も移動総量を増やすきっかけになる。駅施設に医療や商業施設、災害対応拠点など様々な機能を付与すること、「SNS 映え」するバス停・駅舎などの交通拠点の魅力向上、二階建てバスや観光列車に加え水陸両用車などの乗りたくなるような車両の観光目的化などの他に、音声案内や車内広告を用いた移動中限定のコンテンツ、スタンプラリーや御朱印巡りなど移動すること自体を目的化するような取組も、移動総量の増加に寄与するのではないかと考えられる。

地域ごとに枝・葉のグラデーションがある中で、枝・葉双方の観点から地域交通を持続可能なものにするため、まちづくり・地域づくり全体をとらえた地域公共交通計画の策定が必要である。

(2) 地域交通によって生まれる価値の可視化

交通政策基本法において、国は「交通に関する施策についての基本理念に則り、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務に加え、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつその協力を得るよう努めなければならない」とされている。また、地方公共団体においても「基本理念に則り、交通に関し国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務に加え、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつその協力を得るよう努めなければならない」とされている。この基本概念は、法の制定から 10 年が経とうとしている現在でも揺るぎないものである。

現状、「地域交通の価値」は、輸送人員や輸送密度などの移動している総量や密度に基づき測定され、それによって運行頻度などの供給量が決まっている。あるいは運賃・料金、

国・自治体からの補助金といった交通事業者が受け取る金銭価値をもって測定され、これらの収入（交通事業者の内部補助を含む）の範囲内でファイナンスが行われている。一方、交通事業者のコストを最低限の「地域交通の価値」と捉えることもできる。しかし交通は、移動できること自体の価値・定量化できるような価値以外に、社会的な効果をもたらしていることについては共通の認識があるのではないか。

そのような、移動できること自体以外の価値・定量化されていない価値も認識できるような、新たな「地域交通によって生まれる価値」について地域が共通認識を持つことにより、地域交通への注目と投資の呼び込み、ファイナンス範囲の拡大、地域ビジネス組成が期待され、共創が実現すると考えられる。

地域交通を維持する主体については、行政が主体となるのみならず、移動従事者が連携と協働に取り組むことによって、主体となることも考えられる。地域にとって適切な主体のあり方は、行政や移動従事者を含む地域の関係者間で議論すべきであり、そのためには、「地域交通によって生まれる価値」の可視化等によって、関係者間の認識を揃えるべく、仕組みに応じたサービス水準・成果指標を設定し、資金循環・投資環境を整える必要がある。

(3) 魅力的な交通にするためのマインドチェンジ

地域交通を持続可能にするためには、今までの施策に加えて、地域交通を魅力的なものとして人材や資金（投資・融資）を呼び込むことも有効であり、投資・融資先として地域交通を魅力的なものにするため、行政・移動従事者のマインドチェンジ、及び金融機関を含む地域の関係者が積極的に地域交通に関わる必要がある。

行政（国・都道府県・市区町村）は、地域交通に対して財政支援を含む主体的な関わりを維持しつつ、同時に地域交通に人材や資金を呼び込むための環境整備を進める新たなマインドを持ち、地域の移動を持続可能にするため、交通政策、まちづくり政策、その他多様な政策の観点から地域の関係者と行政部門の垣根を超えた政策議論やコミュニケーションをとる必要がある。特に、金融機関などとはファイナンスに関する専門的な知見を地域交通に反映させる面からも連携は欠かせない。また、移動従事者の経営資源（ヒト・モノ・カネ）に加え地域における交通に関わる資源（学校・病院などの乗換拠点、観光情報など）を把握するため、効率的かつより俯瞰的に情報収集に努めなければならない。地域の共創を活性化するため、分野を超えた共創を実施するためのプロデュース能力、プロジェクトマネジメント能力、オペレーション能力をもつ人材育成に努める必要もある。また、地域が主体的に課題解決できるようにするためには、必要な公共交通分野などのデータをルール化した上で収集し、活用できる仕組み作りが不可欠である。利便性向上や経営力強化を推進するためには、情報通信技術を利用した運行管理制度やEV車両の普及促進に

向けて、地域横断的に支援できる仕組づくりも必要である。地域交通の共創を阻害する環境（ルール・制度の運用）は変更する一方、前向きな取組は適切に支援し横展開すべきである。

移動従事者は、自身の地域の事業環境を適切に把握するため、地域における交通に関する施策に協力し、様々な関係者と積極的に共創するマインドに転換することで、地域関係者のハブとしての役割が期待される。また、サービス提供主体は、運行受委託や欠損補助の形式で運行する場合であっても、継続受注や補助金獲得だけを事業の目的とせず、業務を適切に行い、経営改善に向けた動機を維持しつつ事業基盤の強化を図るよう努めなければならない。事業環境を適切に把握し、事業基盤の強化を図るためには、一定のルールに基づき、利用状況や自社の経営資源の状況を、必要な範囲で地域のステークホルダーと共有することも重要な視点である。また、地域の魅力を高める取組やノウハウは、全国に目を向け相互にシェアすることが求められており、行政のみならず移動従事者も主体的に情報発信を実施することが、地域交通の現状と方向性について、自身の事業環境への理解を深めることに繋がる。

金融機関は、地域経済の持続性を担保するために、地域金融機関としての機能を活かし、交通事業者に対する投資・融資だけでなく信用補完や事業性評価、ビジネスマッチングといった役割を通じて地域関係者の地域交通への事業参画や事業推進の後押しをすることが期待されている。事業の長期的な持続可能性担保に資するよう早期段階から地域関係者と共に取り組むことで、実証事業も含む地域交通を通じた地域活性化事業に対して、地域と一体となり、長期的な目線を持って感度高く取り組むことが望ましい。

3. 具体策

(1) 法定協議会の運営とまちづくり連携

令和2年度の地域公共交通活性化再生法の改正により、全国の自治体において地域公共交通計画の作成が努力義務化された。従前、交通政策担当者がいないような自治体も存在したが、都道府県での作成も含め、計画の策定率は向上している傾向にある。

各自治体における地域公共交通活性化再生法の法定協議会の中には、計画的に開催されない場合があるほか、利害関係者が多数参加しているため、各構成員の意見・要望を交換する場に終始している例も散見される。まちづくり全体のビジョンを共有し、その実現に向けてどのような地域交通の役割を果たすべきか、メンバー同士の活発な議論を行うことが必要であるため、そのコーディネートを担う人材の育成が急務であり、国はそのための研修や育成に取り組むとともに、学識経験者やコンサルタント等の助言や支援を受けやすい環境を整えることが考えられる。

また、立地適正化計画は、都市計画区域が指定されている市町村においてコンパクトなまちづくりを推進するものであり、都市全体の構造を見渡しながら、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導を図るとともに、地域公共交通計画と連携しながら地域交通の確保や地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を推進することが求められている。したがって、国は両計画が連携した取組に対して重点的に支援することが適当である。

(2) オープンデータ化

交通データ活用の現状は、ICカードによる取組やGTFS-JPの整備などが進められているが、データの用途が特定されており、地域によって交通事業者のDXが進んでいないなど取組が必ずしも十分ではない。主にサービス提供主体が保有する輸送人員・乗降データ・移動需要などの情報に関しては、共創事業創出やマーケティング活動への活用等を見据えた形でのデータ活用や、まちづくり等に係るハード整備へ活用することも考えられる。また、交通事業者によるデータの提供に限らず、費用負担等も明確化した上で、自治体あるいは法定協議会によるデータの取得・活用、官民間における短期間での共有、第三者が活用可能なデータ形式の提供方法などオープンデータ化に向けた取組を進める必要がある。また、その取組においては、交通以外のデータとの連携も見据えて検討すべきである。オープンデータ化等の枠組み整備によって、官民だけでなく学も巻き込んだ連携や成果指標の計測も絡めた事業創出が可能となると考えられる。

例えば、交通データと地域における他分野のデータとの相互連携、システム構築に対するインセンティブ、ICカード事業者との連携の促進などが考えられる。また、新たな事業

の形について協議を促進させ、資金の出し手となる金融機関や投資家等に対しても有効なバックデータとして提供できるようなデータの創出方法、例えば交通事業者の経営情報（決算書等の会計情報等）と同時に輸送データを発信する方法や、地域においてオープンデータを共創に活用することを促進させるインセンティブのあり方等について、検討と取組を進めることが期待される。

これまで地域の関係者は、従来型の KKD（勘と経験と度胸）で地域の意思決定を行うことが多かったが、それに加えてデータを活用した新たな KKD（仮説と検証とデータ分析）に基づいた意思決定を行うことにより、地域にとって有効な施策を進めることが可能となる。さらに、協議会のような多数の関係者が参加するような場に加えて、地域における学生などの若い世代やベンチャー企業からアイディアソン・ハッカソン等の企画も交えながら実証レベルから始めていくような取組など、交通データをはじめとする地域データの活用による共創事業創出やマーケティング活動等について議論する場づくりも必要だと考えられる。また、共創のための交通データ活用や、移動従事者間における情報共有・管理等のあり方を整理することで、官民の情報の非対称性を解消し、適切な緊張関係に基づいたモニタリングも含めたインセンティブ等の制度設計も重要である。

(3) 地域交通によって生まれる価値・成果指標

コロナ禍においては地域で移動総量の減少が発生し、交通事業者の経営のみならず、個人の生活の質や地域経済全体に深刻な打撃を与えたが、移動の潜在需要はコロナ前後も変わらず存在している。そのため、移動需要喚起に向けた施策の実効性を高める必要があり、地域交通に対する多様なプレイヤーの関心、多様な資金循環を生み出せるような、投資先としての地域交通の認知度を向上させることが重要で、このような目的においても「地域交通によって生まれる価値」の可視化は有効であると考えられる。

現状「地域交通の価値」は、サービス提供の対価として公共交通利用者からの運賃・料金、サービス提供に必要な赤字補填等として国・自治体からの補助金といった、交通事業者が受け取る（交通事業者における内部補助を含む）金銭価値として定量化されており、融資・出資者からは、交通事業者での定量的な金銭価値の範囲内でのみファイナンスが行われてきた。今後は、運賃・料金等に留まらず「地域交通によって生まれる価値」として広く考え、新たな定量化の考え方を検討することで、地域交通への注目度の向上、投資意欲を喚起出来る可能性がある。

「地域交通によって生まれる価値」は、移動が実現できるということ、のように直接目に見えるような効果もある。一方で、家族の送迎負担軽減・健康増進・福祉の向上・まちの賑わい・カーボンニュートラルなど直接目には見えにくい効果についてはこれまで注目されてこなかった。そこで、例えば、家族の送迎負担軽減による家計のライフサイクルコ

スト削減や雇用機会創出、就労時間の増加といった、住民にも分かりやすい受益に焦点を当てながら、関係者の共通理解を醸成しつつ、交通利用目的と受益者との関係性の視点で、交通の効果を分類する必要がある。棚卸しした「地域交通によって生まれる価値」を、測定可能なレベルに分解するため、インプット、アウトプット、アウトカム等に体系的に区分して「見える化」を実施することが重要であり、交通による寄与の大きさと測定可能性の観点から整理分類する必要がある。そのような試行錯誤を繰り返し、地域において重要視する価値は何か、それに対応した成果指標をどう設定するかについてステークホルダー間で合意形成を図ることが考えられる。

具体的な成果指標の例として、例えば健康度の向上や交通弱者への手段提供を目的として、医療施設やスーパー・ドラッグストアなどの施設での居住地域別アンケート調査によって該当施設への移動における地域交通利用の増加を分析することが考えられる。また、教育機会の拡大生活の満足度向上を目的として、幼稚園や保育園に通う児童の公共交通利用率や学校最寄り駅での学生利用者数をカメラやアプリなどで把握するなどの手法によって、学生・未就学児の増加を分析すること、さらには、高齢者起因の交通事故防止を目的として免許返納件数を分析することなど、棚卸しした「地域交通によって生まれる価値」に対して様々な指標を組み合わせて測定することが考えられる。

地域における交通施策の合意形成など、「地域交通によって生まれる価値」を活用する場面は多数あると想像される一方、地域ごとの実情に応じ、より適した測定項目や成果指標の組み合わせを検討するため、今後行政においてはクロスセクター効果や内閣府 PFS/SIB ガイドライン等の公共サービスの価値の定量化に関する考え方も踏まえて体系的に取りまとめ、理解を促進するための事例も盛り込めるよう実証事業を進めることも重要であると考えられる。また、交通分野における PFS/SIB を活用した官民共創スキームに関する実証プロジェクトをすすめ、事業を組成し、適用の裾野を広げるための実証・調査業務への支援を行うことも考えられる。

(4) 共創人材の育成

「3つの共創（官と民の共創・交通事業者間の共創・他分野を含めた共創）」を活発化させるようなプロジェクトを推進する事業モデルを進める上で、自治体や移動従事者等の地域関係者が様々な投融資・資金循環・事業プロジェクト組成のノウハウについて知見を獲得することは必須である。また、交通事業者における資金繰りのノウハウ・特徴を幅広く金融機関等に蓄積することも新たな資金調達のためには重要である。

このような知見を持った人材の不足に鑑みると、人材育成プログラムや人材育成に繋がる様々な人材交流の機会の設定が必要である。そこで、自治体や移動従事者等の地域関係者において、①共創による多様な交通モードや多様な事業を巻き込んだプロジェクト組

成、及び②それに伴う多様なファイナンス手法を検討するにあたって必要となる知見や経験を持つ経営人材の派遣、③若手人材の起業スタートアップ、④交通事業者と金融機関に加えまちづくりや福祉等の多様な事業の専門家（コンサルタントやフィールドワーカー含む）間での人材交流を行う取組、に対して支援を行う必要がある。

また、地域における人材育成の取組を活発化させるインセンティブとして、当該支援を活用して交通分野に関連した事業に対して新たなファイナンスの創出を達成した場合には、更なる支援を行うといった施策を検討することが考えられる。

さらに、必要とされるような人材交流が持続的かつ円滑に進むことを目的とし、3つの共創が活発化するようなエリアを一体的にプロデュースできるような人材を、地域でどのように育成及び活用することが全国の移動従事者や関係者の能力向上やリスクリング（技術革新やビジネスモデルの変化に対応するために、業務上で必要とされる新しい知識やスキルを学ぶこと）において、効果的であるかを検討することが有効であると考えられる。人材交流を継続することによって知見を蓄積すること、研修のような取組を通じて既に存在している人材候補を活用すること、人材候補を集中させる機関を設置し移動従事者や関係者に還元するような方法、事業者間の人材連携、また将来を担う若者への教育等、目的（全国各地での共創を活発化させるようなプロジェクトの推進）に対し効果的な手法を幅広く検討し、地域の実情に応じた人材育成及び活用の考え方についてとりまとめることが考えられる。

4. 結び

感染症の拡大、という未曾有の状況をきっかけに、自宅からの移動をしなくても可能である物流・テレワーク、移動をしなければ実現しないコミュニケーションを多数の人々が同時期に経験することで、人々の暮らしをめぐる環境や価値観が大きく見直されることとなった。

上記に加えて、人口減少している現状に鑑みると、移動・交通についてそれ単独で維持確保を検討することはもはや不可能になりつつある。一方で、まちづくりと地域づくりにおいて、人と人が出会うことは必要不可欠であり、地域交通は、その目的を意識しながらあるべき姿を地域で考え続ける必要があるが、その地域交通自体が利用者の喜びや楽しみにつながることもある。このことから、移動・交通をまちづくり・地域づくりと一体化して考えることが今まで以上に求められている。

現状の交通事業者の収支構造では、運賃、補助金、交通事業者の内部補助によってコストが賄われている。これを受益・負担の関係から再整理し、金融機関による融資（狭義のファイナンス）に加え、官民連携など広く資金を確保する仕組み（広義のファイナンス）も組み合わせて検討することが重要である。既存の交通事業では、局所的な大規模投資というよりも人件費等ランニングコストに係る運転資金の需要が大きく、地域交通への注目と投資の呼び込み、ファイナンス範囲の拡大、地域ビジネス組成の進展等に繋げるにあたっては、単一モードの事業のみ、単独の交通事業者のみでは新しいファイナンス手法を適用するのは難しいものが多い。よって、多様な交通モード、多様な事業を巻き込んだプロジェクトをエリアで創出することによって、新しい資金の流れを作ることが必要である。

行政あるいは交通業界は、規制緩和により参入・退出の自由化がされたが、人件費を中心とした費用の削減や運行回数の削減によって収支均衡や事業の持続性を確保してきた一方で、利用者が減少し、運転士不足が顕著になった現状でも、経営悪化を原因とした退出は限定的なものにとどまっている。地域によっては、官と民の連携の不足から、事業者間の協調が生じにくく、運行エリアの維持を困難にした側面があり、新たなサービスが生まれにくい実態があったと思われる。また、移動への関心を高め、それに携わる地域の関係者を増やし、地域における魅力ある移動とは何かを考え続ける必要がある、それを広く普及啓発しなければならない。上記、方向性や提言をもとに多様な関係者を巻き込み、皆で支えあうことで、全国各地で共創の機運が高まり、地域交通が持続可能なものとなることを期待する。

以上

【参考資料】

アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会 参加者名簿

【メンバー（敬称略、50音順）】

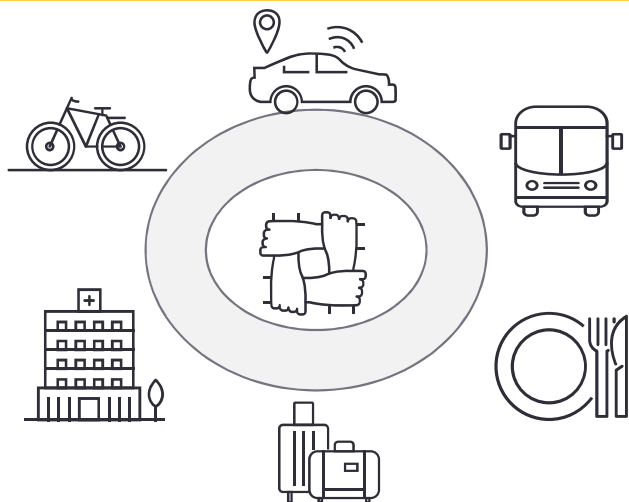
大下篤志 株式会社みちのりホールディングスディレクター
川崎万莉 ONE JAPAN幹事
古賀隆太 第一交通産業株式会社ネットワーク推進課長
田中 仁 株式会社ジンスホールディングスCEO
中西崇幸 三重交通株式会社企画部長
二本松裕子 森・濱田松本法律事務所弁護士
古田秘馬 プロジェクトデザイナー／株式会社umar i代表取締役
松村暢彦 愛媛大学社会共創学部教授
三ツ谷翔太 アーサー・ディ・リトル・ジャパン株式会社パートナー
森田 創 合同会社うさぎ企画代表社員／作家
吉田 樹 福島大学経済経営学類准教授

【オブザーバー】

国土交通省総合政策局総務課総合交通体系
不動産・建設経済局参事官付
都市局まちづくり推進課
鉄道局鉄道事業課
自動車局旅客課
海事局内航課
国土交通政策研究所
各地方運輸局交通政策部交通企画課等
観光庁観光地域振興部観光資源課
内閣府成果連動型事業推進室
内閣府民間資金等活用事業推進室（PPP/PFI推進室）
金融庁監督局銀行第二課
厚生労働省老健局認知症施策・地域介護推進課
環境省大臣官房地域政策課
日本銀行金融機構局金融高度化センター
株式会社日本政策投資銀行
全国地方銀行協会
株式会社博報堂
多摩信用金庫
BOLDLY株式会社

日本の地域交通の「共創」に向けての提言 方向性

移動総量の維持と増加



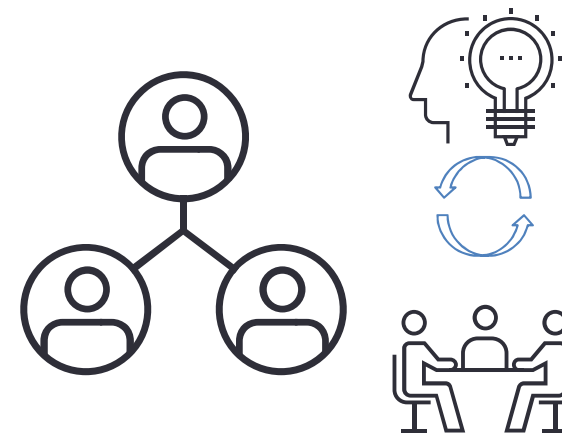
- まちの発展・地域の活性化を持続可能なものにするため、潜在需要の喚起が必要
- 「枝の交通」だけでなく「葉の交通」も注目することが重要
- 新たな移動の創出も大事
(交通施設・車両の観光目的化
移動中限定コンテンツ・スタンプラリー)
- まちづくり・地域づくり全体を捉えて地域公共交通計画の策定

地域交通の価値の可視化



- 交通には、移動できること自体の価値以外に、社会的な効果あり
- 定量化されていない価値を認識
新たな「交通による価値」検討で、
地域交通への注目と投資を呼び込み、共創実現
- 地域交通を維持する主体は、
地域によってあり方を議論すべき
- 仕組に応じ水準・指標設定し、
資金循環と投資環境を整える必要

魅力的な交通にマインドチェンジ



- 行政は垣根を超えた政策議論やコミュニケーション、共創人材育成、データ収集、DX、GXの仕組み作り
- 移動従事者は積極的共創マインド転換で地域関係者のハブになり、事業基盤強化と主体的情報発信
- 金融機関は投融資だけでなく役割で共創を後押しすることに期待

※移動従事者 = 既存の交通事業者だけでなく
移動に関わる全ての関係者

日本の地域交通の「共創」に向けての提言 具体策

共創人材の育成

- 人材育成プログラム、様々な機会
- 共創活発化するエリア一体的プロデュース人材
- 地域の実情に応じた人材育成、活用の考え方まとめ

交通による価値・成果指標

- 投資先としての地域交通の認知度向上
- 交通による寄与の大きさと測定可能性の観点で整理分類
 - 居住地域別アンケート、未就学児・学生の増加や免許返納件数の分析 など

オープンデータ化

- 自治体・法定協議会へのデータ提供促進
- 枠組み整備による産官学連携
- 投資家へバックデータとなるデータの創出
- データ利用による共創議論の場作り

法定協議会・まちづくり連携

- まちづくり全体ビジョンをしっかりと議論
- 地域で議論を深める人材育成
- 立地適正化計画×地域公共交通計画
- 都市機能の誘導と輸送資源の総動員

共創