

広島県地域公共交通ビジョン（素案）の概要

第1章 総論

【目指す姿】

「県民の暮らしと、地域・経済の共創を支え、ひろしまの価値を高める社会基盤としての地域公共交通の実現」

※ 全体の目指す姿とは別に、6つの地域類型ごとの目指す姿も設定

【県内交通の課題】

- 人口減少・コロナ禍等、社会構造の変化による移動需要の減少
- 高齢化の進展等による顕在的・潜在的な移動困難者の増加
- 運転士不足等による交通サービスの持続可能性の低下
- 環境意識の高まりや頻発する大規模災害時における地域公共交通の位置づけの見直し

第2章 施策 ⇒ 本日の論点①

【基本方針と施策の方向性及び地域類型別との関連性】

関連性高い：● 関連性あり：○

基本方針	施策の方向性	地域類型					
		都	都	生	地	地	分
		拠	住	産	拠	住	散
拠点間を結ぶ 交通ネットワークの充実 減少する移動需要を束ねるとともに、県内外の交流を生み出す仕組みづくり	広域ネットワークの強化	●	●	●	●	●	○
	集約型拠点研徹によるまちづくり	●	○	●	○	○	○
	新たな需要の獲得	○	○	●	●	○	●
	生活様式に応じた利用促進	○	○	●	●	○	●
暮らしを支える 生活交通の確保 地域で支え合い、誰もが移動を諦めることのない地域づくり	コミュニティ内の移動の確保	○	○	●	●	●	●
	交通と生活サービスの一体化	●	○	●	●	●	●
	潜在需要の掘り起こし	○	○	○	●	●	●
交通事業者等の 経営力強化 リソース（ヒト・モノ・データ）の有効活用による、交通サービスの供給面強化	バリアフリー対策	●	●	●	●	●	●
	将来を見据えた設備投資	●	●	●	●	●	●
	交通データの利活用	●	●	●	●	●	●
	交通人材の育成・強化	●	●	●	●	●	●
地域公共交通を通じた 社会課題の解決 交通GX(グリーン転換)をはじめ、地球にも人にも優しい取組の推進	交通GXの推進	●	●	●	●	●	●
	交通レジリエンスの向上	●	●	●	●	●	●
	災害に強い連携体制	●	●	●	●	●	●

第3章 ビジョンの推進 ⇒ 本日の論点②

【ビジョンの推進体制】

第2章 施策 **論点①**

【施策の基本的な考え方】（素案本文 34P）

「県民の暮らしと、地域・経済の共創を支え、ひろしまの価値を高める社会基盤としての地域公共交通の実現」という目指す姿の実現に向けては、各地域が最適なネットワークが結ばれるよう、データに基づいた移動実態を踏まえ、市町や交通事業者等と一体となって県民の豊かな暮らしに必要な移動を守っていく必要があります。

また、従来の発想や手法にとらわれることなく、まちづくりや観光といった様々な視点を持って、関係者と連携しながら、新たな価値を創造していくこともこれまで以上に求められます。

このため、次の基本的な考え方にに基づき、施策を展開します。

《県の役割》

県は、市町をまたぐ**広域ネットワーク**の確保・維持に向けて主体的な役割を果たし（基本方針1）、新たな交通サービスの導入・普及と地域の実情に応じた交通再編が進むよう、**交通人材の育成・強化、持続性を高める設備投資、交通データ基盤の整備**といった取組を推進し（基本方針3）、**交通 GX や災害対応**については、その仕組みや体制を整え（基本方針4）、関係者がそれぞれの役割を果たすために必要な**マネジメント**を行います。

また、各地域における公共交通を将来にわたって持続可能なものとするため、地域類型別に目指す姿と課題、対応する施策のメニューを提示し、それを基に市町や交通事業者と議論を行いながら協調して取り組むとともに、**地域ごとに最適化された交通ネットワーク**の構築に向け、必要な支援を行います。

こうした施策の展開に当たっては、**新たに様々な交通データを取得・分析するための調査事業を行うとともに、その結果等を踏まえた既存制度の見直しや、新たな交通サービスに向けた実証事業などを、PDCA サイクルを回しながらアジャイルに実施**することにより、中長期的な地域公共交通の持続可能性を高めます。

《関係者に求めるもの》

市町は、**市町内を運行する各交通ネットワークや交通拠点等**について、交通事業者等とその活性化・確保・維持に取り組むとともに、**新たな交通サービスの導入**についても積極的に取り組みます（基本方針2）。

取組に当たっては、住民や交通事業者と一体となって、県の交通データ基盤等も活用しながら、地域類型に応じた移動需要を継続的に満たす上での便数や車両規模などのマッチングや必要となる経費などの様々な課題について、まちづくり計画等との整合や、将来的な財政負担も考慮しながら検証を行い、**最適な交通ネットワークを整理**します。また、その実現に向けて、**県の施策等の活用も含め解決策の検討**を行い、**各地域公共交通計画に反映**させることで、地域の生活交通の持続可能性を高めます。

交通事業者は、**自らが担う地域公共交通の確保・維持**に取り組むとともに、サービス水準の向上に向け、**人材育成、持続性を高める設備投資、交通データの活用**に取り組めます。

なお、データ活用の際し、**利用・運行状況に関する各種データの提供・共有**を県にも積極的に行い、**県全体での PDCA の改善**に協力します（基本方針3、4）。

県民は、地域公共交通を自らの現在の生活のためだけでなく、現在地域公共交通に乗らない方も含め、**将来的な自らの移動手段や自分の子孫の世代の移動手段としての意識をも**って利用して頂きたいと考えています。地域公共交通に関わる関係者はそのために利便性を高め、より利用しやすい環境を整備します。

【基本方針に基づく施策】（素案本文 37P～）

基本方針 1：拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実

人口減少や世帯構成の変化、アフターコロナにおける新しい生活様式の定着といった社会構造の変化により移動需要が減少しています。

こうした移動需要の減少に対応するため、広域ネットワークとしての幹線交通の強化や公共交通の利用促進など、減少する移動需要を束ねるとともに、県内外の交流を生み出す仕組みづくりを行います。

施策の方向性と主な施策（※新規施策を中心に抜粋）

広域ネットワークの強化

広域ネットワークの強化に向けて、住民にとって必要不可欠な幹線交通の維持・確保やサービス向上に対する支援を行うとともに、中長期的な移動手段を確保していくための取組を推進します。

- 地域間幹線系統のバス（高速バス含む）の運行に対し、国と協調した支援を行い、複数の市町を結ぶ広域ネットワークを維持・確保するとともに、運行に使用するバス車両の更新等についての支援を行い、乗合バス事業者の負担軽減や、運行上の安全を確保します。
- 市町や航路事業者等が実施する実態調査及び実証実験について支援を行い、生活航路の持続可能性や地域全体の移動のあり方を検討します。

集約型拠点形成によるまちづくり

減少する移動需要を束ねるために、交通結節点の整備による乗り換え等の利便性や待合環境を向上させ多方面の移動を促進するとともに、交通拠点に生活施設を集約するなど、市町が行うまちづくりと一体となった取組を推進します。

- 市町がまちづくりの視点から実施する地域公共交通ネットワークの形成に必要な施設整備を国と一体となって促進し、集約型拠点形成によるまちづくりを推進します。

新たな需要の獲得

減少する移動需要への対策として、通勤・通学・通院などの日常的な移動需要だけでなく、観光・ビジネスといった広域的な利用促進など、新たな移動需要を獲得するための取組を推進します。

- 観光・ビジネスなど県内外からの交流人口を取り込んだ利用促進策等について、様々な交通データを活用しながら、市町、事業者、学識者等の多様な関係者とともに検討・実施を行い、新たな需要を獲得します。

生活様式に応じた利用促進

アフターコロナにおいて新たな生活様式の定着や、価値観等の多様化といった公共交通を取り巻く環境の変化に対応できるよう、多様な関係者と連携しながら、モビリティマネジメントを促進します。

- 地域類型別のモビリティマネジメントについて、市町、事業者、学識者等の多様な関係者とともに検討・実施を行い、地域の移動の実態に応じ、車利用から公共交通利用への転換を促します。

基本方針2：暮らしを支える生活交通の確保

高齢化の進展や免許返納に伴う移動の制限に加え、高齢者の単独世帯の増加、市町中心部への生活関連施設の集約化による交通アクセスの格差の拡大等により、顕在的・潜在的な移動困難者が増加しています。

こうした移動困難者を解消するため、地域コミュニティ内での日常生活に必要な移動の確保や、多様性に配慮した交通施設の整備など、地域で支え合い、誰もが移動をあきらめることのない地域づくりに向けた取組を推進します。

施策の方向性と主な施策（※新規施策を中心に抜粋）

コミュニティ内の移動の確保

移動困難者の解消に向けて、市町や交通事業者と協働し、地域コミュニティ内における日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、地域の実情に応じた路線の維持・改善に取り組みます。

- 地域の実情を把握するための路線再編調査を支援し、中長期的な移動手段の維持・改善を図ります。
- 上記調査結果を基に車両のダウンサイジング化等、効率的な運行形態の転換を行う取組への支援を検討します。

交通と生活サービスの一体化

生活関連施設への公共交通のアクセス性向上に向けて、交通とまちづくりの一体化や、交通事業者・利用者・受益者等の地域の関係者が連携し交通と生活サービスの相乗効果を生み出す取組を推進します。

- 交通事業者、利用者、受益者が主体的に連携し、デジタル技術を活用しながら、交通と生活サービスの相乗効果を生み出す取組を支援し、地域公共交通の利便性と持続可能性の向上を図ります。

潜在需要の掘り起こし

鉄道やバス、タクシー等の既存の公共交通の提供が困難な地域において、地域の輸送資源を総動員することで、潜在需要を満たす新たな交通サービスの導入を促進します。

- 鉄道やバス、タクシー等の地域公共交通サービスの提供が困難な交通空白地域において、利便性と持続可能性が高い新たな移動サービスについて調査を行い、将来的な社会実装に向けた検討を行うことで、住民の移動手段を確保します。

バリアフリー対策

生活に必要な移動手段の確保に向けて、高齢者や障がい者等も含め、全ての人が円滑に移動できるよう、利便性や安全性に配慮した地域公共交通の環境整備を推進します。

- 市町が実施する鉄道駅のバリアフリー化設備の整備や低床式路面電車の導入に対する支援を行い、地域公共交通における移動の円滑化を推進します。

基本方針3：交通事業者等の経営力強化

交通事業者の経営状況の悪化や担い手不足に加え、市町の交通人材不足や行政コストの増大により、地域公共交通の持続可能性が低下しています。

こうした課題に対応するため、交通データの利活用や、交通をマネジメントできる専門人材の育成・強化など、ヒト・モノ・データといったリソースを有効活用することで、交通サービスの供給面を強化します。

施策の方向性と主な施策（※新規施策を中心に抜粋）

将来を見据えた設備投資

将来にわたって地域公共交通を維持・確保するため、世界的に重要性を増す脱炭素化への対応や、デジタル技術を活用した利用者サービスの向上、交通事業者の構造的なコスト削減など、交通事業者の持続性を高める取組を促進します。

- バス、旅客船、タクシーなどの各業界における設備投資を支援し、事業者のデジタル化をさらに促進します。

交通データの利活用

交通データや人流データ、行政データ等のデータ分析に基づき、効果的な交通施策が展開されるよう、市町や交通事業者における交通データの利活用を促進します。

- 県内全域の交通・人流・行政データを一括して収集・分析するモビリティデータ連携基盤を運用し、市町や事業者におけるデータの利活用を促進します。

交通人材の育成・強化

市町や交通事業者の課題となっている交通人材不足の解消に向けて、各地域の実情に応じた効果的な交通施策が促進されるよう、交通をマネジメントできる人材など、地域公共交通を支える専門人材を育成・強化します。

- 事業者における労働環境面の整備を支援するとともに、大型二種免許の取得に係る取組を支援することで、運転士不足の解消を図ります。
- 仮説検証型の交通マネジメント研修を行い、地域公共交通を支えるマネジメント人材を育成・強化します。

基本方針 4：地域公共交通を通じた社会課題の解決

脱炭素化へ向けた動きが世界的に重要性を増し、県民の環境意識も高まる中、公共交通に関しても輸送効率の向上が求められています。また、近年頻発する大規模災害や新興感染症の発生などの危機事案に対し、県民の移動を確保していくためには地域公共交通の柔軟かつ機動的な対応がこれまで以上に求められます。

こうした課題に対応するため、事業者が行う交通 GX をはじめとした、環境に優しい設備投資への支援や災害時における連携体制の構築などといった地球にも人にも優しい取組を推進します。

施策の方向性と主な施策（※新規施策を中心に抜粋）

交通 DX・GX の推進

世界的に重要性を増す脱炭素化に向けて、EV バスなど環境に配慮した設備投資に対する支援を行うなど、環境に優しい交通 GX を推進します。

- EV バスや省エネ船舶など、環境にやさしい次世代モビリティの導入への支援策の検討を行い、世界的に重要性を増す脱炭素化に対応します。

交通レジリエンスの向上

近年頻発する大規模災害時においても県民の移動を確保していくため、非常時の災害用電源としても活用できる EV バスをはじめとする次世代車両への投資を促進します。

- 非常用電源としても活用できる EV バス等の次世代車両の導入を促進し、災害時の交通レジリエンスを向上させます。

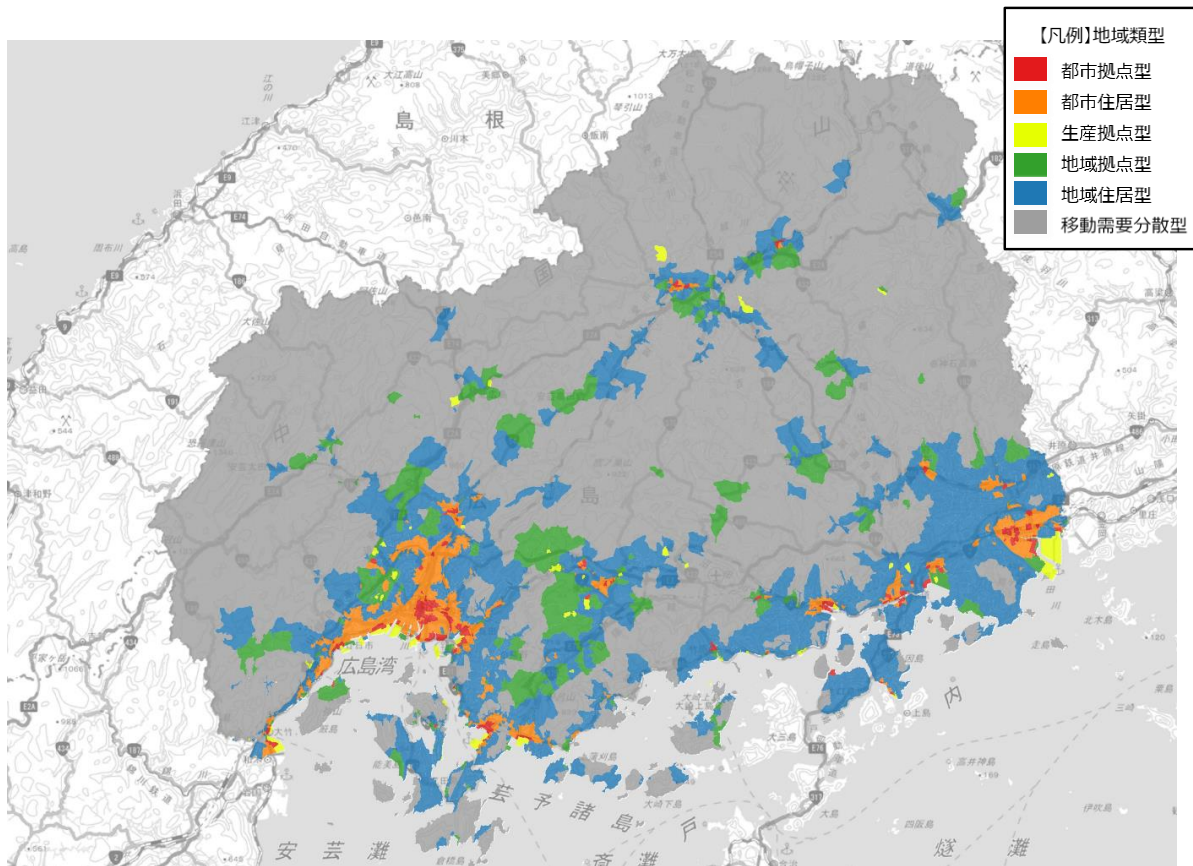
災害に強い連携体制

災害時においても利用者に対し迅速・確実な情報提供を行うため、交通データの整備や平時からの災害時交通マネジメント能力の強化を図ります。

- 県、市町、交通事業者等の関係者が連携した検討会の仕組みを整え、発災時において、県民に必要な交通が速やかに確保され、円滑な移動を可能にします。

【地域類型別の施策】（素案本文 53P～）

持続可能な公共交通の実現に向けては、市町や交通事業者と一体的に検討を行いながら、移動の実態や課題に応じた施策を展開していくことが重要であるため、基本方針ごとに示した施策について、地域類型別にまとめ直します。



背景：地理院地図

図 広島県の地域類型

地域類型：都市拠点型、都市住居型

目指す姿

【都市拠点型】

圏域全体の豊かな生活環境の創出に向けて、拠点内及び拠点間が相互に連携しながら最適な交通ネットワークで結ばれています。

【都市住居型】

多様な価値観やニーズを持つ様々な世代の人々が、大都市圏では得られないゆとりと安心を実感できるよう、都市と自然を自由に行き来できています。

データから見た移動の特性

【都市拠点型】

- 通勤・通学の目的地になっており、日中の滞在量が多い
- 移動量が多く、将来的な移動需要も見込まれる
- 移動が集中することで、渋滞や混雑が起きやすい

【都市住居型】

- 通勤・通学の出発地になっていることが多く、朝・夕の移動が多い
- 都心部に近く、駅やバス停、目的地までのアクセス性が重視される
- 朝夕（通勤・通学）と昼間（買い物等）で移動ターゲットが異なる

課題

- 人口減少や都市のスポンジ化が進む中、都市の魅力を向上させるためには、主要駅や主要港といった交通結節点をはじめとする拠点の強化を図るなど、まちづくりと交通施策の連携強化が一層重要です。
- 複数のバス会社で高収益路線を奪いあうなど、都市の一部で路線が過剰となっているため、事業者共同での取組による効率化など、ネットワーク全体で最適化を進めていく必要があります。
- 生活交通の一部を担っている高速バス路線について、他の交通モード（一般路線バス、旅客船、鉄道等）に比べ、コロナ後の利用者が戻っていません。

主な施策

- 市町がまちづくりの視点から実施する地域公共交通ネットワークの形成に必要な施設整備を国と一体となって促進し、集約型拠点形成によるまちづくりを推進します。
- 交通事業者間や官民の連携による共同経営の取組を促進し、利用者の利便性を向上させるとともに、利便性向上に伴う利用者の増加等により事業者の経営基盤の強化を図ります。
- 地域間幹線系統のバス（高速バス含む）の運行に対し、国と協調した支援を行い、複数の市町を結ぶ広域ネットワークを維持・確保するとともに、運行に使用するバス車両の更新等についての支援を行い、乗合バス事業者の負担軽減や、運行上の安全を確保します。
- 交通データ等を用いながら、需要と供給のマッチングに向けた調査や実証を行い、都市部の移動需要を束ねることで、路線の効率化を促進します。

地域類型：生産拠点型

目指す姿

環境と経済・生活のどちらかではなく、どちらも追及する社会となるよう、地域や企業において地域公共交通の利用が促進されています。

データから見た移動の特性

- 大規模工場や工業団地等、日中に滞在量が集中する地域
- 通勤渋滞時の Co2 対策等、環境問題との関係性が強い
- 事業活動の継続性を高めるため、災害時のレジリエンスが重視される

課題

- 世界的に重要性を増す地球温暖化対策の流れに乗り遅れないよう、県内企業においても脱炭素化への取組を加速させていく必要があります。
- 平成 30 年 7 月豪雨から 5 年が経過した現在、アフターコロナ等の状況変化も踏まえながら、災害時の連絡体制を再構築する必要があります。
- 公共交通の利便性やアクセス性が充分でないため、通勤手段は自家用車に偏りがちです。

主な施策

- 世界的に重要性を増す脱炭素化に対応するため、EV バスや省エネ船舶など、環境にやさしい次世代モビリティの導入への支援策を検討します。
- 災害時の交通レジリエンスを向上させるため、非常用電源としても活用できる EV バス等の次世代車両の導入を促進します。
- 地域類型別のモビリティマネジメントについて、市町、事業者、学識者等の多様な関係者とともに検討・実施を行い、地域の移動の実態に応じ、車利用から公共交通利用への転換を促します。

地域類型：地域拠点型

目指す姿

広域ネットワークと地域内の生活交通が整備され、生活の拠点としてだけでなく都市部へのアクセス性も向上しています。

データから見た移動の特性

- 各地域における生活の拠点となっており、日中の滞在量が多い
- 今後は移動量の減少が見込まれており、まちづくり（目的地としての魅力向上）とセットになった交通対策が求められる

課題

- 生活関連施設が公共交通でアクセスしにくいなど、車中心のまちづくりになっているエリアもあり、主要駅、主要港などの交通結節点の存在感が薄れています。
- 県や市町において交通とまちづくりの担当部署が（部局を跨いで）異なるところもあるなど、交通計画と都市マスタープランに基づく施策のすり合わせが十分できていないところもあります。
- コミュニティ内の移動については、その利用や必要となる経費の実態に応じて、大型車両から小型車両へのダウンサイジング化等、運行形態の転換を進めていく必要があります。
- 公共交通の利用者が減少している中、自家用車から公共交通への転換を進めていく必要がありますが、普段公共交通を利用しない人への働きかけが進んでいません。
- 減少する移動需要に対して、観光需要や自家用車からの公共交通転換など、新たな需要を取り込んでいく必要があります。

主な施策

- 市町がまちづくりの視点から実施する地域公共交通ネットワークの形成に必要な施設整備を国と一体となって促進し、集約型拠点形成によるまちづくりを推進します。
- 交通とまちづくりが融合した政策が各地域で進むよう、それぞれの計画（地域公共交通計画、都市マスタープラン等）に関係者が一体的に取り組むための働きかけを進めます。
- 地域の実情を把握するための路線再編調査を支援し、中長期的な移動手段の維持・改善を図ります。
- 上記調査結果を、その調査結果を基に車両のダウンサイジング化等、効率的な運行形態の転換を行う取組への支援を検討します。
- 地域類型別のモビリティマネジメントについて、市町、事業者、学識者等の多様な関係者とともに検討・実施を行い、地域の移動の実態に応じ、車利用から公共交通利用への転換を促します。
- 観光・ビジネスなど県内外からの交流人口を取り込んだ利用促進策等について、市町、事業者、学識者等の多様な関係者とともに検討・実施を行い、新たな需要を獲得します。

地域類型：地域住居型

目指す姿

将来にわたって暮らし続けることができる生活環境を守るため、デジタル技術を活用した様々な交通サービスが効率的に提供される仕組みづくりが進んでいます。

データから見た移動の特性

- 通勤・通学の出発地になっていることが多く、朝・夕の移動が多い
- 日中の移動が少なく、乗客のいない便を運行しているバスもある
- 大きな買い物をする場合、他地域まで足を延ばす必要がある

課題

- 定時・定路線型の公共交通が運行していたエリアにおいても、利用者の減少により、これまでどおりの移動手段が確保できなくなる可能性があります。
- 利用人数の減少に伴って、車両の大きさが実態に見合っていないコミュニティバスも増えてきていますが、ダウンサイジング化に伴う車両費の負担がネックとなり、運行形態の見直しが進んでいません。
- 航路の赤字が増加していることや、今後の行政負担の増加に向けた抜本的な対策を行う際のベースとなる、将来的な利用状況や外部環境等の実態把握が進んでいません。
- 利用者の減少に伴い、今後予想される交通空白地の増加を見据え、住民がドライバーを担うなど、地域の輸送資源を総動員した新たな移動サービスも検討していく必要があります。
- 地域のバス運行管理の対応に時間と労力を要しており、デジタル技術による業務効率化が必要となっています。

主な施策

- 地域の実情を把握するための路線再編調査を支援し、中長期的な移動手段の維持・改善を図ります。
- 上記調査結果を基に車両のダウンサイジング化等、効率的な運行形態の転換を行う取組への支援を検討します。
- 市町や航路事業者等が実施する実態調査及び実証実験について支援を行い、生活航路の持続可能性や地域全体の移動のあり方を検討します。
- 持続可能性の検証を行った航路について、運航コストの低減を図るための取組を検討します。
- 鉄道やバス、タクシー等の地域公共交通サービスの提供が困難な交通空白地域において、住民がドライバーを担うなど地域の輸送資源を総動員した新たな移動サービスについて調査を行い、将来的な社会実装に向け必要となるコストや市町の財政負担を含めた検討を行うことで、住民の移動手段を確保します。
- 交通事業者、利用者、受益者が主体的に連携し、デジタル技術を活用しながら、交通と生活サービスの相乗効果を生み出す取組を支援し、地域公共交通の利便性と持続可能性の向上を図ります。

地域類型：移動需要分散型

目指す姿

新たな交通サービスの普及と地域の実情に応じた交通再編が進み、買い物や通院等の日常生活の移動が確保されています。

データから見た移動の特性

- 小規模の移動需要が分散的に存在
- 将来的な移動需要の減少が、他地域に比べ最も大きな地域
- 特に高齢者は免許返納後の移動手手段の確保が求められる

課題

- 既存の公共交通（バス、タクシー）でカバーできないエリアが多く、市町の交通課題が複雑化しており、課題整理に時間がかかっている現状があります。交通分野へのリソースも限られるため、課題やその解決手法等を実証し、市町の地域交通計画に位置付けていく必要があります。
- 各地域で交通に対する需要がどのくらいあって、それに対するコストがどのくらいかかっているのか、それを誰がどう負担していくのかという、採算性等も考慮した持続可能な公共交通の確立に向けたモデルづくりが必要です。
- 利用人数の減少に伴って、車両の大きさが実態に見合っていないコミュニティバスも増えてきていますが、ダウンサイジング化に伴う車両費の負担がネックとなり、運行形態の見直しが進んでいません。

主な施策

- 交通事業者、利用者、受益者が主体的に連携し、デジタル技術を活用しながら、交通と生活サービスの相乗効果を生み出す取組を支援し、地域公共交通の利便性と持続可能性の向上を図ります。
- 鉄道やバス、タクシー等の地域公共交通サービスの提供が困難な交通空白地域において、住民がドライバーを担うなど地域の輸送資源を総動員した新たな移動サービスについて調査を行い、将来的な社会実装に向け必要となるコストや市町の財政負担を含めた検討を行うことで、住民の移動手手段を確保します。
- 市町や NPO 法人が主体となって運行するバス路線に対して支援を行い、コミュニティ内を移動する生活交通ネットワークを維持・確保します。
- 地域の実情を把握するための路線再編調査を支援し、中長期的な移動手手段の維持・改善を図ります。
- 上記調査結果を基に車両のダウンサイジング化等、効率的な運行形態の転換を行う取組への支援を検討します。

第3章 ビジョンの推進（素案本文 79P～） **論点②**

【ビジョンの推進体制】

県は①県全域での視点、②生活圏域をまたいだ広域的な視点、③各地域での視点 といった観点から3つのマネジメントに取り組みます。

○ 県内全域のマネジメント

行政、交通事業者、利用者、学識者等で構成される「広島県地域公共交通協議会」において、各施策の実施状況や効果発現状況、評価指標の目標達成状況等をモニタリングし、評価・見直しを行います。

○ 関係者が一体となったマネジメント

県内を3つに分類した「エリア分科会」において、圏域ごとの実情に応じた地域公共交通への利用転換策やモビリティマネジメントについて検討します。

○ 各地域のマネジメントの支援

市町の実態に応じた取り組みを展開するため、各地域をマネジメントできる交通人材の育成や各地域の交通政策へ活用できるようデータの拡充を行うとともに、各市町の交通計画の支援を行います。

