

地域公共交通の活性化について

【 目 次 】

1.	公共交通のサービスレベルについて	・・・	1
2.	地域公共交通の検討経緯について	・・・	5
3.	地域公共交通の対応方針と取組について	・・・	9
4.	地域公共交通の取組の改善について	・・・	16

令和2年11月12日

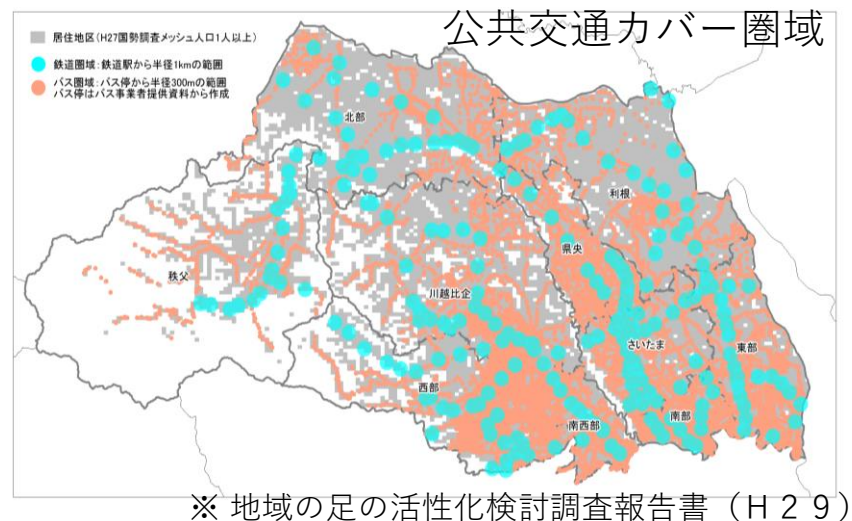
1. 公共交通のサービスレベルについて

1. 1 第1回会議における委員からの意見及び対応

【委員からの意見】

①公共交通のサービスレベルについて

- ・運行本数が少なくてもネットワークとしてカバーされていることになるが、同時にサービスのレベルも考える必要がある。
- ・運行頻度を増やすことで利用者が増えている例がある。サービスレベルを変えることで客が増える例がある。



②新型コロナウイルス感染症の影響について

- ・コロナの影響についても将来の需要をどう見込むのか、いくつかのシナリオが必要ではないか。

【意見への対応】

- ・令和2年10月15日から21日までの間に県民アンケートを実施、2,265人から回答（うち県内在住者：2,083人）

- ① 許容できる駅、バス停までの距離と鉄道、バスの運行頻度についてアンケート調査を実施。県南、県央、県北に区分してデータを整理した。(P 2、3)



- ①公共交通カバー圏域は、現在、平成27～28年の統計データをもとに作成しているため、時点更新する際に、今回の調査結果を参考とする。
- ②引き続き交通需要の変化に注視し、複数シナリオ案を検討する。

- ② 新型コロナウイルス感染症による通勤の変化について令和元年9月と令和2年9月の1か月間の通勤日数の変化を調査、テレワークの普及による影響を確認した。(P 4)

1. 公共交通のサービスレベルについて

1. 2 アンケート結果

県内在住者2,083人の集計結果

① 公共交通のサービスレベルに係る意識

(鉄道について)

調査内容

- ・許容できる自宅から鉄道駅までの距離（徒歩での移動を想定）

調査結果

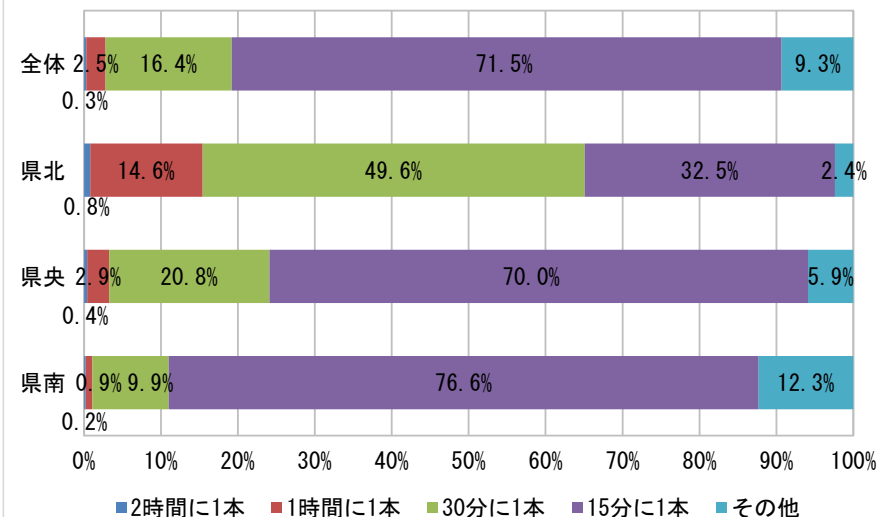
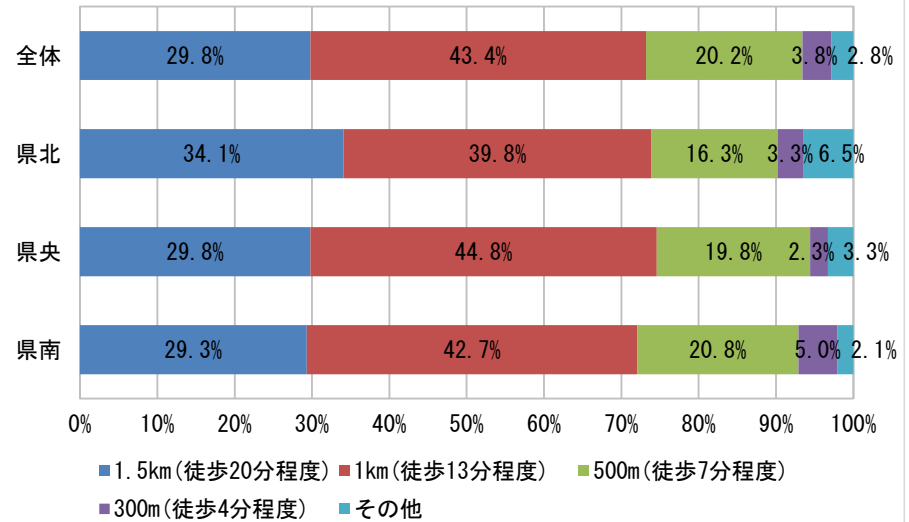
- ・県南から県央、県北の順番で許容できる距離は長くなる傾向が見られたが、大きな違いは見られなかった。
- ・全体では概ね1kmを答えとする人が多かった。

調査内容

- ・許容できる鉄道の運行本数（通勤通学の時間帯を除く）

調査結果

- ・県南、県央、県北の順番で許容できる運行本数の間隔が長くなる傾向が見られた。
- ・県南、県央では15分に1本と回答した人が多かった一方、その他の自由記述でもっと短い間隔を回答するものが多数いた。
- ・県北では30分に1本と答えるものが多かった一方で、1時間に1本と答えるものが14.6%いた。



1. 公共交通のサービスレベルについて

1. 2 アンケート結果

県内在住者2,083人の集計結果

① 公共交通のサービスレベルに係る意識

(バスについて)

調査内容

- ・許容できる自宅からバス停までの距離（徒歩での移動を想定）

調査結果

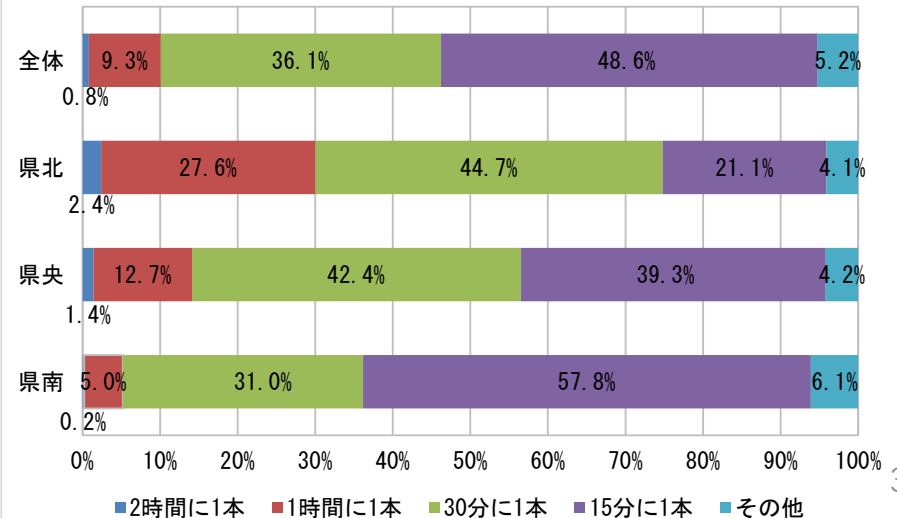
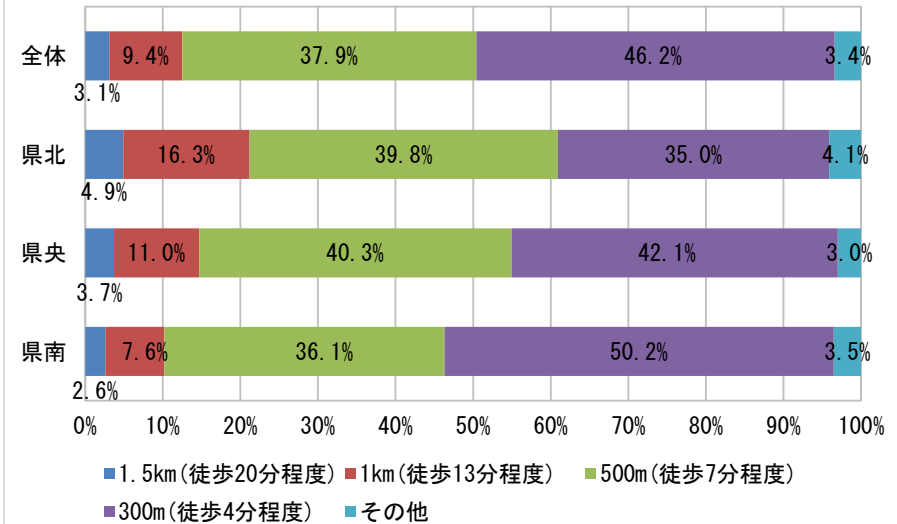
- ・県南では300mの回答が多かった。
- ・県央では300mの回答が多かった一方、500m、1km、1.5kmを合わせた割合が高く、500mを許容していると考えられる。
- ・県北では、500mとの回答が多かった。

調査内容

- ・許容できるバスの運行本数（通勤通学の時間帯を除く）

調査結果

- ・県南、県央、県北の順番で許容できる運行本数の間隔が長くなる傾向が見られた。
- ・県南では15分間隔と回答した人が多かった。
- ・県央、県北では30分間隔と答えた割合が多く、県北では1時間間隔でも許容できるとの回答が30分間隔に次いで多かった。



1. 公共交通のサービスレベルについて

1. 2 アンケート結果

就業中の1,255人の集計結果

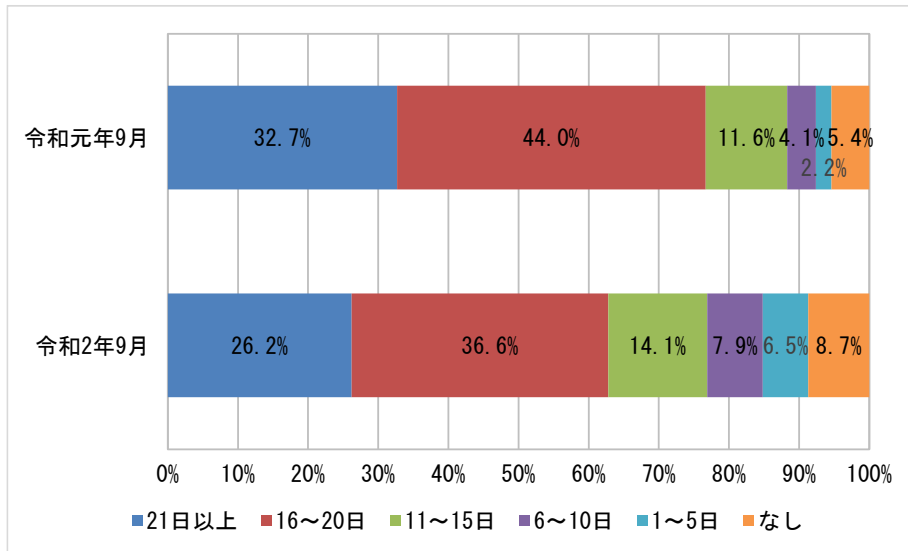
② 新型コロナウイルス感染症の通勤への影響

調査内容

- ・昨年と今年の9月のひと月の通勤日数（自営業や在宅ワークなどで通勤が必要でない場合は「なし」）

調査結果

- ・「令和元年9月と令和2年9月の両方の期間に就業している」と回答した人は1,255人。
- ・そのうち、通勤日数の割合が「21日以上」と「16～20日」の割合の合計は、76.7%から62.8%に減少した。

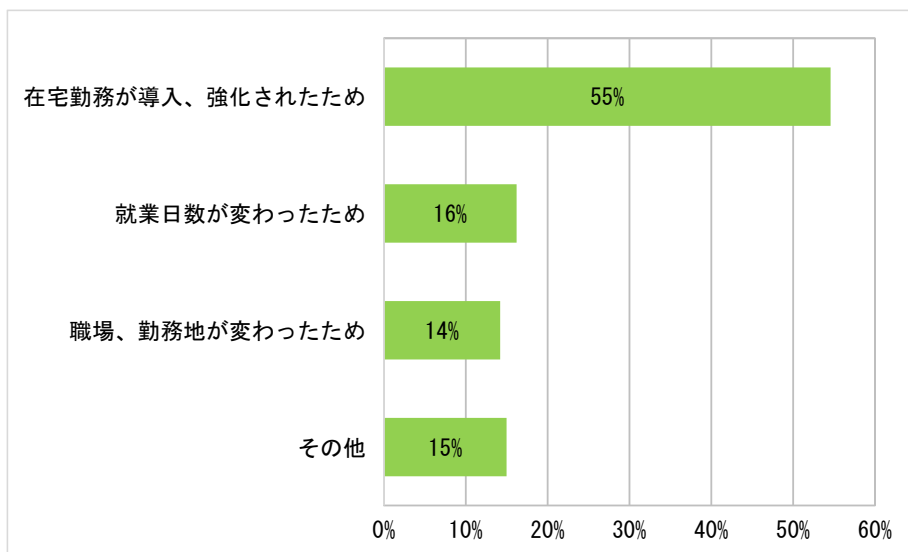


調査内容

- ・昨年9月と今年9月で、通勤日数が変わった理由

調査結果

- ・両方の期間に就業中であった1,255人のうち、「昨年と今年で通勤日数が変わった」と回答した人は366人であった。
- ・テレワークにより在宅日数が変わったと答えた人は366人中55%であり、上記就業中1,255人の16%を占めている。



2. 地域公共交通の検討経緯について

第1回会議資料2P27

2. 1 現状のまとめ

① 県内人口の状況

- ・ 人口 : 2015年 727万人 → 2045年 652万人 (▲10.3%)
- ・ 生産年齢人口 : 2015年 451万人(62%) → 2045年 349万人(54%) (▲22.6%)
- ・ 高齢化率 : 2015年 179万人(25%) → 2045年 233万人(36%) (+30.2%)
- (参考) 運転免許自主返納者 2014年 13,029人 → 2019年 35,565人(2.7倍)
- うち高齢者数割合 2014年 94.6% → 2019年 95.6%

② 公共交通の状況

- ・ 鉄道網：東京都心に向かう放射路線が南北に整備されており、環状路線が東西に整備
- ・ バス網：路線バス網は県南部で密になっているが、県北部に向かうほど粗くなっている。
- ・ 利用者数 鉄道 1998年 21.7億人 → 2018年 25.5億人 (+17.5%)
バス 1998年 2.0億人 → 2018年 2.4億人 (+20.0%)
タクシー 1998年 63百万人 → 2018年 43百万人 (▲31.8%)
- ・ 地域別代表交通は、県南部では鉄道の割合が高く、県央部、県北部では自動車の割合が高い。
- ・ 県内の定期券利用者で通勤・通学に鉄道を利用する者140万のうち約6割が東京都区部へ着地

③ 交通事業者の状況

- ・ バス事業者、タクシー事業者ともに乗務員が不足、高齢化
- ・ コミュニティバス：実施 40市町村(63%、2019年) 収支率 24%(2018年県内平均)
- ・ デマンド交通：実施 22市町 (35%、2019年) 収支率 16%(2018年県内平均)

④ 公共交通空白地域の状況

- | | 公共交通空白地域 | 公共交通カバー圏域 | デマンド交通を含むカバー圏域 |
|---------|------------|------------|----------------|
| ・ 人口 | 105万人(14%) | 622万人(86%) | 655万人(90%) |
| ・ 高齢者人口 | 35万人(19%) | 144万人(81%) | 162万人(90%) |

2. 地域公共交通の検討経緯について

県では、平成28年度から29年度にかけて有識者や交通事業者等を交え、県内の公共交通の現状を分析、課題を整理し、活性化に向けた方策を取りまとめた。

2. 2 課題の整理

H29地域の足の活性化検討調査

課題1：公共交通ネットワークの機能低下

- ・ 人口減少とマイカーへの依存 ⇒ バスの運行本数の減少
- ⇒ 通勤通学での利用の減少
- ・ 通学への家族の送迎 ⇒ 家族の負担の増加
- ・ 高齢者の免許返納増加 ⇒ 交通難民の増加

課題2：生活圏と公共交通サービスの不整合

- ・ 医療施設や大型商業施設などにアクセスできない人の増加
- ・ 自治体間のコミュニティバスの運行は調整が困難

課題3：路線バス等の運行サービスへの利用者の不満

- ・ 路線バスの運行本数への不満
- ・ 路線バスと鉄道の乗り継ぎの悪さへの不満

課題4：コミュニティ交通の増加に伴う行政コストの増加

- ・ コミュニティバスの低い収支率 ⇒ 自治体の財政負担

課題5：乗務員不足による公共交通サービスの低下の可能性

- ・ 乗務員の高齢化
 - ⇒ 乗務員の不足
 - ⇒ 収益が高い路線でも減便、廃止になる恐れ

課題については、1対1の対応ではなく、複合的な対応が求められる。



対応方針
1～4

2. 地域公共交通の検討経緯について

2. 3 県内公共交通に係る県の方針

H29 地域の足の活性化検討調査

対応方針1：多様な需要増加策による公共交通の維持・活性化

- ① 潜在的な需要を増加させるためのサービス改善（バスロケーションシステム、ICカードの普及）
- ② 国内及び海外からの観光客の移動需要の公共交通への取り込み
- ③ モビリティマネジメントや各種企画等による公共交通利用促進
- ④ 企業バス・スクールバス・商業施設の無料送迎バス等の路線バス等への転換
- ⑤ 公共交通利用者増に資する補助制度の活用

対応方針2：シームレスな公共交通ネットワークの構築

- ① 鉄道とバスの乗り継ぎの改善（接続ダイヤの調整や乗継案内板の整備）
- ② 路線バスとコミュニティバス等との乗り継ぎ機能の強化とその拠点化
- ③ 観光客に対応した案内情報等の充実

対応方針3：複数市町村の連携による公共交通改善策の推進

- ① 鉄道駅・総合病院・大型商業施設等の中心市等への移動に対応する公共交通の広域的な改善
- ② 各市町村が運営しているコミュニティ交通の連携による利便性の向上

対応方針4：地域内の交通システムの更なる改善

- ① 需要動向を踏まえた路線バス等の幹線・支線型への変更、コミュニティバスやデマンド交通の運行形態の変更
- ② 既存タクシーの活用
- ③ 地域の交通システムの状況を踏まえた利用者等の負担の見直し
- ④ 運行コスト削減のための車両サイズ、運行経路、運行日等の変更
- ⑤ 需要の非常に多い地域での連節バス等による必要乗務員の削減
- ⑥ バス・タクシー業界の乗務員確保のためのイメージアップ等の取組
- ⑦ 地域公共交通会議の設置等による継続的な改善

2. 地域公共交通の検討経緯について

2. 4 県内公共交通に係る県の取組

- ・ 県では、県内公共交通の課題に対応するため、下記の事業を展開している。
- ・ P 7 に示した対応方針と事業の関連については、P 9 以降で説明する。

事業名（取組の名称）	支援内容
1) 地域公共交通活性化促進事業	ア) 利用促進モデル事業 他市町村のモデルとなる取組を補助 イ) 観光利用促進事業 観光客が利用するW i - F i、I Cカード整備等を補助 ウ) 地域公共交通再編促進事業 コミュニティバスやデマンド交通の導入等を補助
2) バス路線維持対策事業	採算が取れないバス路線に対して運行費赤字分の一部を補助
3) 元気なバス需要創出モデル事業	利便性向上や利用者増につながる取組の支援及び取組の普及
4) ノンステップバス導入促進事業	ノンステップバスの導入を促進するための補助
5) タクシーバリアフリー化促進事業	誰もが利用しやすいタクシー車両の普及促進のための補助
6) バス走行環境改善	道路管理者、公安委員会が回答する会議を設置
7) 複数市町村交通担当者会議の開催	利用促進等に係る交通担当者の会議への参加
8) データを活用した地域公共交通再編	ビッグデータを活用した交通ネットワークの再編の支援
9) 乗り物イベントの開催	利用促進のための各種イベントの共催

3. 地域公共交通の対応方針と取組について

対応方針1：多様な需要増加策による公共交通の維持・活性化

- ① 潜在的な需要を増加させるためのサービス改善（バスロケーションシステム、ICカードの普及）
- ② 国内及び海外からの観光客の移動需要の公共交通への取り込み
- ③ モビリティマネジメントや各種企画等による公共交通利用促進
- ④ 企業バス・スクールバス・商業施設の無料送迎バス等の路線バス等への転換
- ⑤ 公共交通利用者増に資する補助制度の活用

1) 地域公共交通活性化促進事業

ア) 利用促進モデル事業

・地域公共交通の利用促進のため、市町村の実施するコミバスの乗り入れ等の複数市町村の連携や路線バスの病院・商業施設への延伸等他市町村のモデルとなる取組を補助する。

・補助率1/2

⇒①④⑤対応

市町村名	事業名	事業概要
川口市	川口市コミュニティバス広域連携事業	・コミバスのルート見直しに伴う近隣市への乗り入れ(さいたま市・草加市の商業施設前のバス停設置)



イ) 観光利用促進事業

・複数市町村にまたがる広域的な地域を選定し、交通事業者等の実施する観光客の利用しやすい環境整備を補助する。

・補助対象：情報案内表示の多言語化、WiFi整備、ICカード対応等

・補助率1/2

⇒①②③⑤対応

事業者名	事業名	事業概要
西武鉄道	企画乗車券の広報	ムーミンバレーパークの入場券、飯能駅・東飯能駅からの往復バス乗車券、西武鉄道1日フリー乗車券がセットになった企画乗車券を多言語で広報するため、チラシやWebサイトの作成
イーグルバス	ICカードシステムの導入	ICカードを利用可能とするため、ICカードシステムの導入
飯能市	バス案内看板の設置	飯能駅北口バス乗場付近にバス路線や交通情報、観光スポットに関する案内看板の設置

3. 地域公共交通の対応方針と取組について

対応方針1：多様な需要増加策による公共交通の維持・活性化

- ①～④ 略
- ⑤ 公共交通利用者増に資する補助制度の活用

2) バス路線維持対策事業

秩父地域など利用者が少なく採算が取れないバス路線に対して運行費赤字分の一部を補助することにより、バス路線の維持確保を図る。

	生活交通路線維持費補助金	生活維持路線確保対策費補助金
種 類	事業者への直接補助 (国・県の補助)	市町村への直接補助・間接補助 (県・市町村の補助)
補助対象者	乗合バス事業者	市 町 村
対象路線	広域的・幹線的な生活交通路線	広域的・幹線的な路線以外の生活交通路線
補助対象経費の 基本的枠組	対象路線の運行費赤字分を補填 国：1/2、県：1/2	対象路線の運行費赤字分を補填 県：1/2、市町村：1/2
補助金の 交付期間	終期なし(ただし補助要件を満たさなくなっ た場合は補助打ち切り)	補助開始から3会計年度(H17新規分から) 終期なし (H16以前)
令和2年度予算	7,230千円 (3路線)	82,415千円 (19路線)

3. 地域公共交通の対応方針と取組について

対応方針1：多様な需要増加策による公共交通の維持・活性化

- ① 潜在的な需要を増加させるためのサービス改善（バスロケーションシステム、ICカードの普及）
- ⑤ 公共交通利用者増に資する補助制度の活用

3) 元気なバス需要創出モデル事業

- ・ 今後、移動手段のない高齢者の増加が見込まれる中、路線バスの利用者減などにより減便され、利便性が低下するという悪循環を転換し、利便性向上や利用者増につながる取組を支援するとともに、その取組の普及を図る。（平成28年度から令和2年度までの5年間）
- ・ 路線バスの延伸、増便等に対して補助。
- ・ 補助率 県：1/2、市：1/2 ⇒①⑤対応

※朝日自動車(株)の事例（加須市、久喜市）

利用者数 H29：170,966人 → H30：193,613人（+22,647人）

		現行	変更案
便数	平日	78便/日	81便/日
	休日	64便/日	72便/日
	年間	26,748便	28,458便
停留所数	13箇所 ・加須市内 5箇所 ・久喜市内 8箇所	18箇所（新設7・廃止2） ・加須市内 10箇所 ・久喜市内 8箇所	
運行距離 （片道）	約4.8km ・加須市内 約1.2km ・久喜市内 約3.6km	約7.9km ・加須市内 約4.3km ・久喜市内 約3.6km	
料金体系	100円～210円	計画中	
運行ルート	右図のとおり		



出典：加須市、久喜市ホームページ

3. 地域公共交通の対応方針と取組について

対応方針1：多様な需要増加策による公共交通の維持・活性化

- ①～④ 略
- ⑤ 公共交通利用者増に資する補助制度の活用

4) ノンステップバス導入促進事業

- ・バスのバリアフリー化を促進するため、ノンステップバスの導入を推進する市町村に対して補助を行い、ノンステップバスの導入を促進する。
- ・ノンステップバス導入促進費補助金交付要綱に基づき、ノンステップバスの導入費用の一部を負担する市町村に対して補助金を交付
- ・補助率：市町村の負担額の1/2

- (令和元年度末現在の実績)
- ・1020両のノンステップバスに補助金を交付
 - ・県内のノンステップバス導入率は76.8%



5) タクシーバリアフリー化促進事業

- ・誰もが利用しやすいタクシー車両の普及促進を図る。

- ・令和2年度までの5か年に、UDタクシー等415台を県が補助



補助限度額

区分	補助限度額
さいたま市以外に 使用の本拠を置く車両	1 UDタクシー 1台当たり60万円 2 福祉タクシー (1) リフトを装備する車両 1台当たり80万円 (2) スロープを装備する車両 1台当たり60万円 (3) 回転シートを装備する車両 1台当たり60万円
さいたま市内に 使用の本拠を置く車両	UDタクシー 1台当たり30万円 ※ただし、さいたま市の補助額を上限とする。

3. 地域公共交通の対応方針と取組について

対応方針2：シームレスな公共交通ネットワークの構築

- ① 鉄道とバスの乗り継ぎの改善（接続ダイヤの調整や乗継案内板の整備）
- ② 路線バスとコミュニティバス等との乗り継ぎ機能の強化とその拠点化
- ③ 観光客に対応した案内情報等の充実

1) 地域公共交通活性化促進事業

イ) 観光利用促進事業（再掲）

⇒①③対応

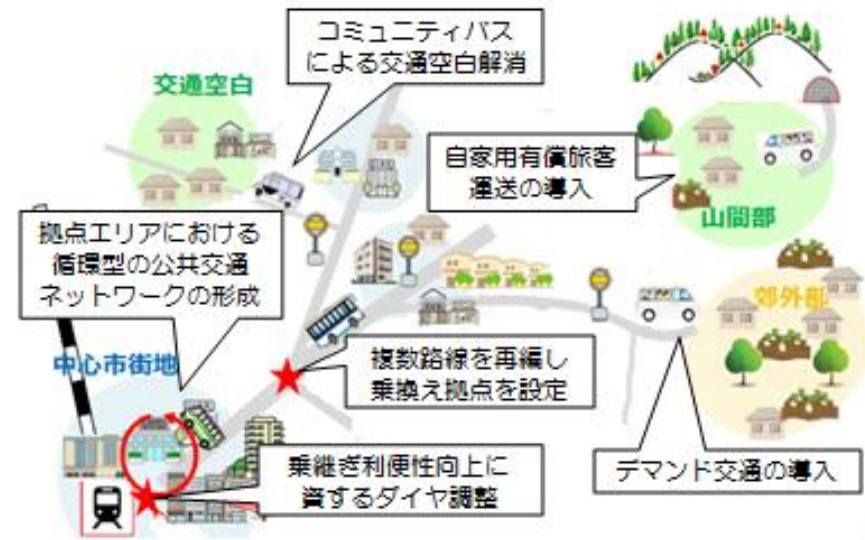
ウ) 地域公共交通再編促進事業

- ・地域公共交通の再編を促進するため、地域公共交通網形成計画の策定を条件として、市町村のコミュニティバスやデマンド交通の導入、自家用有償旅客運送の導入、バス路線の再編等を補助する。
- ・補助対象：車両購入費、バス停等設置費、予約システム経費、広報費等
- ・補助率1/2（1団体の上限額500万円）

【鳩山町地域公共交通再編】

- ・川越観光自動車の転回所となっていた敷地にバスターミナルを整備
- ・越生駅東口駅前広場（新設）へ路線バスを延伸
- ・町内循環バスを活用し、町内拠点を循環

⇒①②対応



6) バス走行環境改善

- ・バス事業者の走行環境改善要望を受け付け、道路管理者、公安委員会が回答する会議を設置
- ・右折レーン設置、違法駐車対応、信号機の改良などの議題を提示し、出席者に対応の検討を依頼

⇒①対応

3. 地域公共交通の対応方針と取組について

対応方針3：複数市町村の連携による公共交通改善策の推進

- ① 鉄道駅・総合病院・大型商業施設等の中心市等への移動に対応する公共交通の広域的な改善
- ② 各市町村が運営しているコミュニティ交通の連携による利便性の向上

1) 地域公共交通活性化促進事業

ア) 利用促進モデル事業 (再掲) ⇒①②対応

7) 複数市町村交通担当者会議の開催

- ・ 埼玉県西部地域まちづくり協議会公共交通部会 (構成自治体：所沢市、飯能市、狭山市、入間市、日高市)
- ・ 富士見市、ふじみ野市、三芳町
- ・ 鴻巣市、北本市、桶川市
- ・ 秩父地域公共交通検討会議 (秩父市、横瀬町、皆野町、長瀬町、小鹿野町)

⇒①②対応

3. 地域公共交通の対応方針と取組について

対応方針4：地域内の交通システムの更なる改善

- ① 需要動向を踏まえた路線バス等の幹線・支線型への変更、コミュニティバスやデマンド交通の運行形態の変更
- ② 既存タクシーの活用
- ③ 地域の交通システムの状況を踏まえた利用者等の負担の見直し
- ④ 運行コスト削減のための車両サイズ、運行経路、運行日等の変更
- ⑤ 需要の非常に多い地域での連節バス等による必要乗務員の削減
- ⑥ バス・タクシー業界の乗務員確保のためのイメージアップ等の取組
- ⑦ 地域公共交通会議の設置等による継続的な改善

1) 地域公共交通活性化促進事業

ウ) 地域公共交通再編促進事業 (再掲)

⇒①②③④⑦対応

8) データを活用した地域公共交通再編

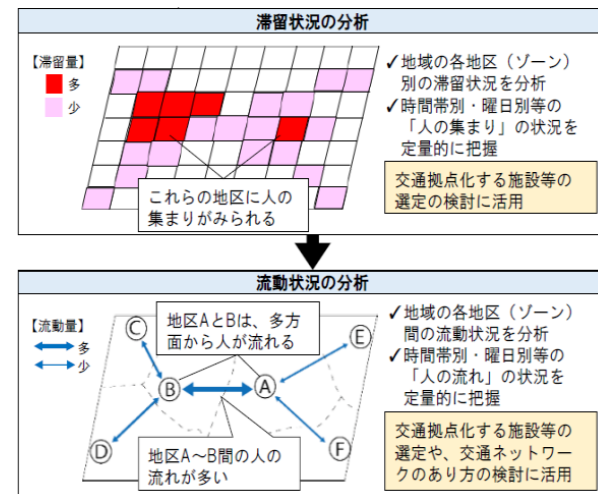
- ・モデル市町村（秩父市・小鹿野町、深谷市、嵐山町）を対象として、ビッグデータ（携帯電話等から収集した位置情報を基にした人の滞留・流動状況のデータ）を活用した調査を実施。
- ・交通ネットワークの再編を支援するとともに、その成果を県内の他市町村に横展開する。

⇒①⑦対応

9) 乗り物イベントの開催

- ・埼玉県西部地域まちづくり協議会公共交通部会主催
コミュニティバス車両、路線バス車両、消防、警察車両等の展示、スタンプラリー、バリアフリー講座
- ・川島町主催
参加バス会社のバス車両の展示、交通安全体験車「サイトくん」の展示、あそびバス車両の展示、バスの乗り方教室、バスグッズの販売、クイズラリー&お楽しみ抽選会など

⇒⑥対応



4. 地域公共交通の取組の改善について

4. 1 議論のテーマについて

【地域の足活性化検討調査】（平成29年度）

- 課題1：公共交通ネットワークの機能低下
- 課題2：生活圈と公共交通サービスの不整合
- 課題3：路線バス等の運行サービスへの利用者の不満
- 課題4：コミュニティ交通の増加に伴う行政コストの増加
- 課題5：乗務員不足による公共交通サービスの低下の可能性



- 対応方針1：多様な需要増加策による公共交通の維持・活性化
- 対応方針2：シームレスな公共交通ネットワークの構築
- 対応方針3：複数市町村の連携による公共交通改善策の推進
- 対応方針4：地域内の交通システムの更なる改善

【議論のテーマ】

- 県民アンケートを受けて、公共交通のサービスレベルと交通圏域の考え方について。
- テレワークの導入状況や法改正を受けて、県が拡充、強化すべき方策について。

県事業 1) ~ 9) で対応中



- **県民アンケートの結果（令和2年10月）**
 - ・ 交通圏域は鉄道駅から1 km、バス停から300mとしているが、許容できる距離や許容される運行本数について地域ごとの違いが見られた。
 - ・ テレワークの導入による通勤日数の減少
- **地域公共交通活性化再生法の改正（令和2年6月3日）**
 - ・ 地域が自らデザインする地域の交通
 - ・ 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実



4. 地域公共交通の取組の改善について

4. 2 地域公共交通活性化再生法の改正について

地域が自らデザインする地域の交通

○地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成 (作成経費を補助 ※予算関連)

- ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送等)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細かく対応 (情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
- ・定量的な目標設定や毎年度の評価等によりPDCAを実施

○地域における協議の促進

- ・**乗合バスの新規参入等**の申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体に対し**通知**

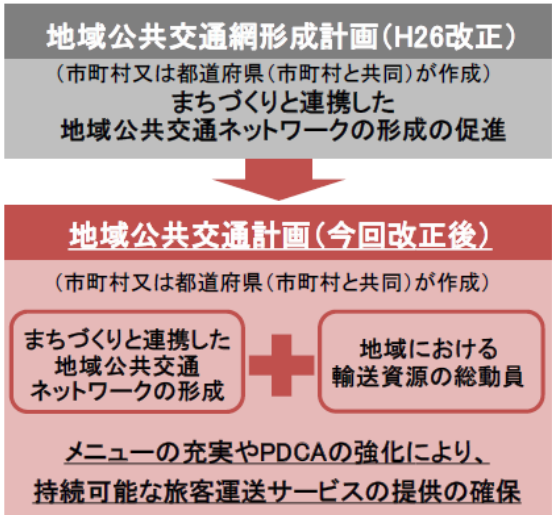


【第1回会議における委員からの意見】

- ・自動運転は都市に与える影響、東京圏の郊外部なら鉄道に寄与するという意見もある反面、コンパクトシティ政策に逆行する力が働くという意見もある。社会が受け止める幅があるので、政策的な余地を議論することが大事。
- ・公共交通のサービスレベルは、都市にとって住民にとってプラスかといった観点も踏まえて議論ができればよいのではないか。

【議論のポイント】

- 公共交通空白地を抱える地域の公共交通はどうあるべきか。
- 市町村が地域公共交通計画を作成する場合、県はどのような支援をするべきか。



出典：国土交通省報道発表資料抜粋

4. 地域公共交通の取組の改善について

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

輸送資源の総動員による移動手段の確保

- ① **維持が困難となったバス路線等**について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な**旅客運送サービスを継続**(地域旅客運送サービス継続事業)
- ② 過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**の実施の円滑化
 - ・**バス・タクシー事業者**がノウハウを活用して**協力する**制度を創設し、実施を円滑化
 - ・住民のみならず**来訪者**も運送の対象に加え、観光ニーズへの対応を可能に
- ③ 鉄道・乗合バス等における**貨客混載**に係る手続の円滑化(貨客運送効率化事業)

自家用有償旅客運送



既存の公共交通サービスの改善の徹底

- ① **利用者目線**による**路線・ダイヤの改善、運賃の設定**等を促進(地域公共交通利便増進事業)
- ② **MaaS**に参加する複数の交通事業者の運賃設定に係る手続のワンストップ化、MaaS協議会制度の創設(新モビリティサービス事業)

※MaaS: Mobility as a Service

【第1回会議における委員からの意見】

出典：国土交通省報道発表資料抜粋

- ・新技術はまず実証を行い、技術をどう鍛えていくかということ。自動運転はまだ限定空間の利用に限られている。

【議論のポイント】

- 公共交通が共存するために、県はどのようにアプローチすればよいか。
- MaaS、AI、自動運転などの新技術をどのように地域公共交通に取り入れていくべきか。