

# 「交通空白」解消に向けた 共同化・協業化等の取組について

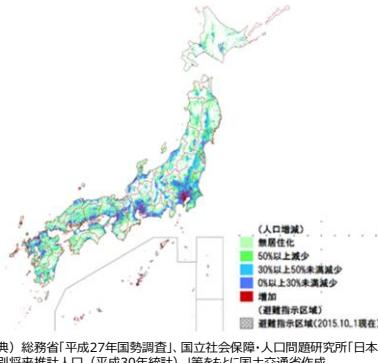
---

四国運輸局 交通企画課

令和7年11月

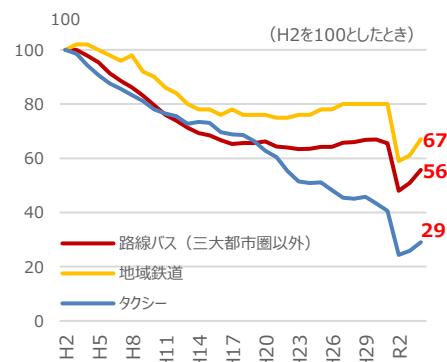
## 将来の人口増減状況

・2050年には全国の約半数の地域で  
人口が50%以上減少（2015年対比）



（出典）総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年統計）」等をもとに国土交通省作成

## 利用者の減少



## 路線の休廃止



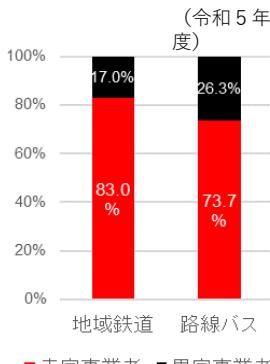
## 運転手※の不足

※輸送・機械運転・運搬

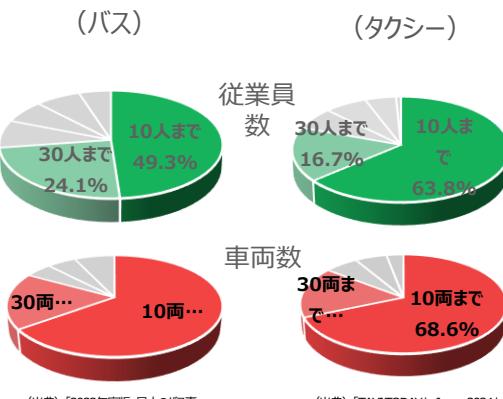
2040年：99.8万人不足  
2030年：37.9万人不足



## 経営状況の悪化

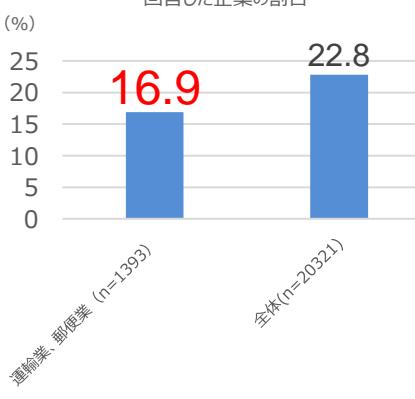


## 中小零細事業者が多いバス・タクシー産業



## デジタル化の遅れ

「DXの取組を実施している」と回答した企業の割合



## 自治体が必要としている支援策

- ・予算面の支援 **74.1%**
- ・制度に係る情報や知見の提供 **51.9%**
- ・担当者のマンパワー不足に対する支援 **40.5%**
- ・体制の構築  
(広域調整・担い手づくり等) **38.6%**
- ・民間の技術・サービスに係る情報 **33.2%**
- ・事業者との調整にあたっての橋渡し **25.8%**

石破内閣総理大臣所信表明演説  
(令和6年10月4日・抜粋)



## 五 地方を守る（地方創生）

「地方こそ成長の主役」です。地方創生をめぐる、これまでの成果と反省を活かし、地方創生2.0として再起動させます。

～略～

**地域交通は地方創生の基盤です。全国で「交通空白」の解消に向け、移動の足の確保を強力に進めます。**

## 国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）

### 取組内容

#### ① 「地域の足対策」と「観光の足対策」

##### ○ 地域の足対策

全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェア、公共ライドシェア等（以下、タクシー等という）を地域住民が利用できる状態を目指す。

##### ○ 観光の足対策

主要交通結節点（主要駅、空港等）において、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す。

#### ② 「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」のバージョンアップと全国普及

### 開催状況

R6.7.17	第1回「交通空白」解消本部
R6.8.7	第1回「交通空白」解消本部 幹事会
R6.9.4	第2回「交通空白」解消本部
R6.10.30	第2回「交通空白」解消本部 幹事会
R6.12.11	第3回「交通空白」解消本部
R7.2.25	第3回「交通空白」解消本部 幹事会
R7.4.24	第4回「交通空白」解消本部 幹事会
R7.5.30	第4回「交通空白」解消本部
R7.9.10	第5回「交通空白」解消本部 幹事会

#### R6.11.25 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第1回会合

都道府県や交通関係者のほか、商業・農業、エネルギー、金融・保険、福祉、教育、観光など多様な分野の関係者、また、大企業からスタートアップまで幅広い関係者が参画し、発足時点で計167者が参画。

※同日より、市町村、交通事業者、パートナー企業等の公募を開始。

#### R7.3.19 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第2回会合

プラットフォームに参画する自治体、交通事業者、団体、パートナー企業等1,024団体（うち自治体686）を集め、第2回会合を開催。好事例や40者以上の企業等のPRを、東京・大手町から全国各地へ配信。推進体制を大きく充実させて本格スタート。

### 「交通空白」解消のツール（例）

ローカル鉄道

バス

乗用タクシー

日本版ライドシェア

公共ライドシェア

乗合タクシー

AIオンデマンド

許可・登録を要しない輸送

# 「交通空白」解消に向けたこれまでの取組と今後の対応

「交通空白」  
解消本部  
(R6年7月17日設置)



地方運輸局・運輸支局による  
自治体、交通事業者への伴走支援

603 の首長への訪問



首長への訪問  
(鳥取県米子市)

解消本部と官民連携プラットフォームを両輪として、  
「交通空白」の解消に向けた取り組みを強力に推進

26 の都道府県との連携



都道府県との連携  
(奈良県主催の勉強会)

1318 の交通事業者への働きかけ



交通事業者への働きかけ  
(山口県タクシー協会)

「交通空白」解消・  
官民連携  
プラットフォーム  
(R6年11月25日発足)



お困りごとを抱える自治体、交通事業者と、  
幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制

★プラットフォーム会員 (R7.5.20時点) 計1166者

①745市町村・47都道府県、②交通関係104団体

③70団体、④パートナー企業200

→ 今後も随時募集



R6/11/25 第1回会合  
(約500名が参加)

第3回「交通空白」解消本部時点で、「空白等」(※) とされていた622市町村が24市町村まで減少する等

**全国の自治体に、公共ライドシェア・日本版ライドシェア、乗合タクシー等  
「交通空白」解消のツールが着実に浸透**

※令和6年5月調査時点で公共・日本版RS未着手の自治体（一部調査未回答含む）



これまでの取組は、公共RS・日本版RS等に全く未着手の自治体にツールを導入する段階にあり、全国の「交通空白」ひとつひとつの解消は総じて就いたばかり

集中対策期間(令和7~9年度)の対応

「交通空白」解消に向けた取組方針2025 のもと、

- リストアップされた個々の「交通空白」(地区単位※)について、解消に向けた道筋を定める
- 「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを推進する

※○○市●●地区、▲▲地区

# 「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針(概要)

## 「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針

集中対策期間（令和7～9年度）において、全国の「交通空白」解消に早急に取り組むとともに、集中対策期間後も見据え、加速する人口減少・高齢化への対応やインバウンドの地方誘客に向け、今後発生する「交通空白」への対応のほか、「交通空白」を発生させない先手先手の対応に向け、自治体等における「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを推進する。

### (1) 目の前の「交通空白」への対応

現状

「交通空白」

**2,057地区**

- 実施中(548)
- 準備中(854)
- 検討中(655)

「交通空白」人口：14,077千人  
「交通空白」面積：94,212km<sup>2</sup>

地域の足



集中対策期間後

**約2,000地区のすべてで  
「交通空白」解消に目途**

- 実施中 約1,500地区
- 準備中 約500地区

※加えて、  
未然防止が必要な地区(要モニタリング地区)：約1,600地区については、「交通空白」に陥らないよう、各都道府県と連携し、運輸局等による首長訪問・伴走支援等をすべての地区で重点的かつ継続的に実施することで、当該地区を地域公共交通計画へ位置づけ、先手先手で対応

「地域の足」×「観光の足」の総合的な確保（ハイブリッド化）も推進

現状

「交通空白」

**462地点**

- 早急に要対策  
(252)
- 要対策(210)

観光の足



集中対策期間後

**約460地点のすべてで  
「交通空白」解消に目途**

※加えて、  
未然防止が必要な地点(要モニタリング地点)：約150地点については、「交通空白」に陥らないよう、課題の可視化や地域における取組の実施・準備の進展に向けて、関係者による協議の場の立ち上げや伴走支援等を重点的に実施するなど、先手先手で対応

### 国による総合的な後押し

地方運輸局等による  
首長訪問・事業者との  
橋渡し・伴走支援

制度・事例等に係る  
情報・知見の提供

ガイダンス、ポータルサイト、カタログ

実証・実装等に向けた  
十分な財政支援

「交通空白」解消・官民  
連携プラットフォーム

民間の技術・サービス、マッチング・  
交流の場、パイロット・プロジェクト

新たな制度的枠組み  
の構築

共同化・協業化、自治体の体制強化、観光の足とのハイブリッド化 等

### (2) 「交通空白」解消に向けた 持続可能な体制づくり

基本目標

**3か年で300市町村を創出**

※都道府県ごとにモデル地域（1市町村以上）を創出

地方創生の基盤

良い戦略

機動的・横断的な  
体制

ノウハウの蓄積

事業者・実施団体  
の強靭化

3か年で100件  
(自治体又は事業者)を創出

共同化目標

取組の  
共同化・協業化

3か年の間に  
全都道府県で実施

都道府県目標

市町村の  
牽引・伴走支援

## 「交通空白」解消に向けた取組方針 2025 (R7.5.30 第4回 国土交通省「交通空白」解消本部において策定)

### 集中対策期間における国による総合的な後押し

- ①地方運輸局等による首長訪問・事業者との橋渡し・伴走支援
- ②制度・事例等に係る情報・知見の提供
- ③実証・実装等に向けた十分な財政支援
- ④「交通空白」解消・官民連携プラットフォームにおける取組の推進
- ⑤共同化・協業化、自治体の体制強化等を図るための新たな制度的枠組みの構築

単独の事業者、特定の産業、単独の自治体といった単位では、実効性のある持続可能な「交通空白」解消の取組の実現は容易ではない。このため、複数の主体による共同化・協業化を通じた交通サービスの提供を促進するとともに、自治体の司令塔機能を補完・強化するため、市町村等が先導する事業者・産業・自治体の壁を超えた連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）による輸送サービスの共同化・協業化、市町村等の地域交通関係事務を補完・代替する主体の構築、モビリティデータの活用、「地域の足」「観光の足」の総合的な確保等を促進するための新たな制度的枠組みの構築を検討し、できるだけ早期の実現を図る。



地域交通は地方創生の基盤であるが、長期的に利用者が減少し、交通事業者の経営悪化、路線の減便・廃止等が課題となってきた。直近では、ローカル鉄道の再構築、買物・医療・教育等の他分野を含めた連携・協働による「地域公共交通のリ・デザイン」を実現すべく、令和5年に地域交通法を改正するとともに、社会資本整備総合交付金の支援対象に地域公共交通を追加するなど予算面の充実を図ってきた。

こうしたリ・デザイン、連携・協働により移動の足を確保していく取組は着実に全国への広がりを見せているものの、担い手不足はますます深刻化し、サービスの縮小が余儀なくされ、地域公共交通は、過去に類を見ない厳しい状況におかれている。交通産業においては、人材確保や生産性向上のための設備投資が課題であるほか、司令塔役の地方公共団体においても、計画策定や実践に係る人材・ノウハウ不足が深刻な課題となっている。

こうした状況を受け、事業者・産業・自治体の壁を超えた連携・協働により、持続可能な交通ネットワークを実現するための施策のあり方に係る検討を行う。

「交通空白解消」に向けた取組方針2025において示された「新たな制度的枠組みの構築」について、以下のとおり検討を進める。

## <主な検討事項>

- 事業者や自治体の更なる連携・協働の推進
- 地域における機動的かつ効率的な地域公共交通計画の立案・実施推進
- 地域住民に加えインバウンド等の来訪者の需要増加を踏まえた相乗効果の発揮
- その他

※原則非公開（冒頭のみ公開、会議終了後事務方よりブリーフ）、後日配布資料等公開

## <今後のスケジュール>

6月27日 第一回 地域公共交通の現状、本検討会での検討事項・論点、関係者ヒアリング

秋頃 中間とりまとめ

年末～年明け 最終とりまとめ（論点整理）

- 地域交通は、「地方創生の基盤」とされる一方、サービス提供主体である交通事業者は小規模な事業者が大宗を占め投資余力に乏しく、人口減少等による利用者の減少に加え、運転者等の担い手の圧倒的な不足により危機的な状況にある。
- また、規制緩和以降、各地域における司令塔役を担うことが期待されている市町村は、地域交通にかかる予算確保のほか、ノウハウやマンパワー不足など体制面において課題を抱え、深刻化する地域交通の現状に対し、十分な対応が困難な状況にある。
- こうした現状の下、国土交通省においては、昨年7月に「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）を設置し、全国各地の「交通空白」解消に向けた取組を進めており、本年5月には、令和7年度から9年度を「交通空白解消・集中対策期間」としたうえで、同期間における「取組方針2025」が定められたところ。
- 今後、同取組方針に基づいて「交通空白」解消の取組を進めていくにあたって、上述の状況に鑑みれば、単独の交通事業者、特定の産業、単独の自治体を前提とする従来の対応のみならず、より実効性・持続可能性の高い取組を実施していくことが求められることから、新たな制度的枠組みの構築も視野に、特に、以下のテーマについて御検討をいただけないか。

## 事業者や自治体の更なる連携・協働の推進

- ・ 「交通空白」の解消等地域における旅客輸送サービスの再生・活性化にあたっては、事業者・産業・自治体の壁を超えた連携・協働を進めることが有効であり、例えば、具体的な事業、取組について、より一層共同化・協業化を軸としたものを促していくべきではないか。
- ・ その際、共同化・協業化の定義や、想定される場面、領域、課題や効果についてどう考えればよいか。
- ・ 地域交通の司令塔役・実行役を期待される市町村の機能や役割を補完・強化していく仕掛けが必要と考えるがどうか。例えば、企画機能や施策実施機能を強化する観点から、一定の知見や体制を有する外部組織の活用などが考えられないか。
- ・ その際、外部組織の活用が想定される場面、領域、求められる役割や体制についてどう考えればよいか。

# 地域公共交通部会での検討状況

<R7.9.29現在>

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 中間とりまとめ（素案） 抜粋

※あくまで（素案）のため、今後の部会での検討状況により、変更の可能性あり

## 制度的枠組みの方向性

(1) 共同化・協業化の推進



### ①交通事業者の共同化

- ・車両・システム調達の共同化
- ・運転者、運行管理、整備管理の共同化 等

(2) 地方公共団体を支援する外部組織の活用

(3) 公共ライドシェアの実施主体

(4) データの利活用

(5) 法定協議会の運営

(6) 観光需要を踏まえた相乗効果の発揮

### ②自治体の共同化

- ・複数の市町村による地域旅客運送サービスの共同実施
- ・広域自治体による地域旅客運送サービスの実施 等

### ③交通事業者以外の関係者との共同化（輸送資源のフル活用）

- ・バスや公共ライドシェアのサービスと、施設利用ニーズを  
　一體的に捉えて、路線・サービスを統合するアプローチ 等

## 【事業者や自治体の更なる連携・協働の推進】

### バス協調・共創プラットフォームひろしま（広島県広島市）

- コロナ禍による収支悪化や運転者不足により事業者単独での事業の継続が困難であることを踏まえ、令和6年4月1日に、市とバス事業者が参画するプラットフォームを立ち上げ（令和7年法人化）。
- データ分析に基づく路線の最適化や各社の人材のプラットフォームへの集約による企画立案の高度化等の共同事業に加え、EVバス等導入・充電設備等整備計画の策定などの取組を進めている。

<共同運営システム（広島モデル）のイメージ図>

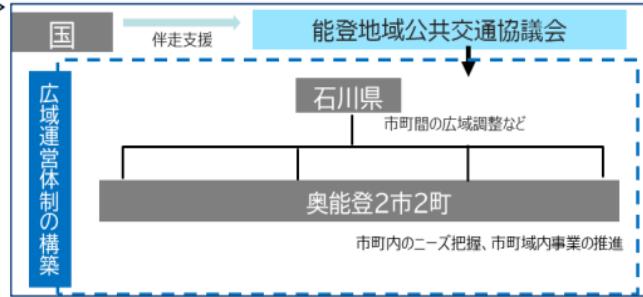


(出典)「共同運営システムによる乗合バス事業の再構築に向けた基本方針」

### 能登地域公共交通協議会（石川県等）

- 新たに社団法人を作る又は既存団体を活用し、限られた輸送資源を最大限に活用した持続可能な地域交通を実現するため、以下の業務を行う体制を確立。
  - 交通ネットワークの統合・広域管理マネジメント
  - 共同配車センター・コールセンターの運営
  - 運転手・車両の共同管理
  - 財源の確保、民間投資の誘致、移動需要の喚起

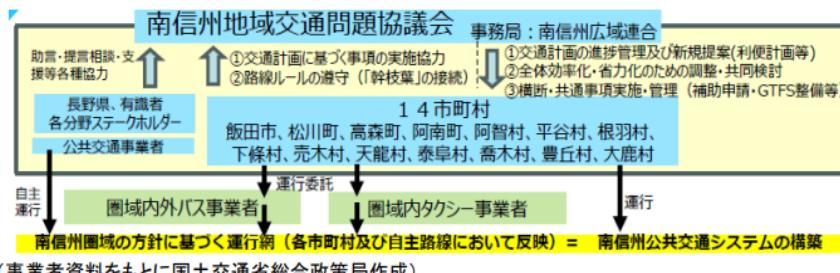
<スキーム図>



(出典)令和7年6月3日 駒浩 石川県知事記者会見資料

### 南信州広域連合（長野県南信州地域）

- エリア運行管理組織に拠る共同運営化の推進として以下の取組を実施
    - 圏域内のヒト・モノ・コトの集約化による効率性、利便性向上の可能性についての調査
    - 路線、サービスの見直し
    - 人材の斡旋、運転者確保
- \*圏域内の運営組織により一元的な運行管理、運転者管理、予約・配車



(事業者資料をもとに国土交通省総合政策局作成)

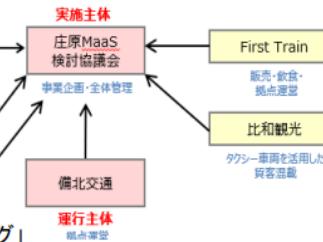
### 交通事業者間の連携による客貨混載・拠点整備事業（広島県庄原市）

- 次世代交通形態の創造・実装を目的に、産学官のプラットフォーム「庄原MaaS検討協議会」が従前より活動しており、利便性向上と情報の見える化を具体化、地域活性化を図るために、以下の事業を実施。
  - 交通・観光など様々な情報を集約・提供する拠点「MaaSステーション」を駅前に開設。客貨混載により運搬する商品の販売も実施。
  - タクシーと路線バスの接続拠点を整備。円滑な乗継を実現とともに、地元生産野菜等をタクシー・バスの客貨混載により運搬。

<MaaSステーション>



(出典)国土交通省「地域の関係者による連携・協働のカタログ」



## 【事業者や自治体の更なる連携・協働の推進】

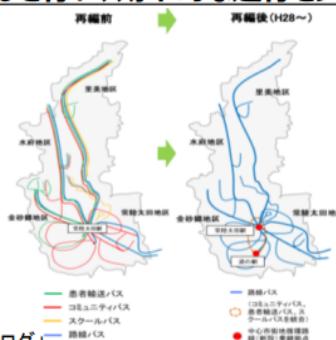
### スクールバス・コミュニティバス等の集約（茨城県常陸太田市）

- 路線バス、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスが運行していたが、運行ルート、運行時間が重複して非効率な状況で、市の負担額も年々増加。
- 平成28年10月から、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合し、運賃体系の見直しを行い、効率的な運行を実現。

#### <意思決定・実施主体>



(出典)国土交通省「地域の関係者による連携・協働のカタログ」



### 地域連携公共ライドシェア（茨城県つくば市等）

- 4市（つくば市、土浦市、下妻市、牛久市）共同で広域公共ライドシェアを運行
- 運行管理業務、車両管理業務を一括で委託
- ドライバー募集から研修等も共同で実施

#### <スキーム図>



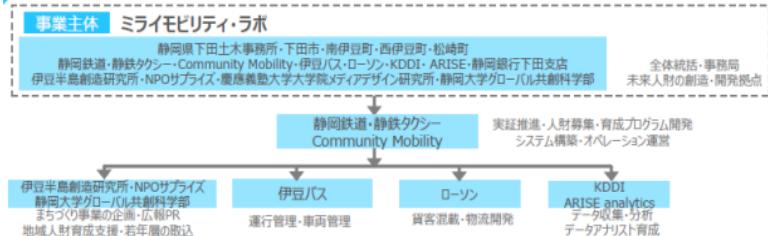
#### <ドライバー共同募集・共同育成>



(出典)「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第2回会合 Community Mobility社講演資料

### ミライモビリティ・ラボの創設（静岡県賀茂南西エリア）

- 交通に携わる人材の高齢化やドライバー不足などの課題に対し、地域や業種を“越境”し、ミライの地域交通をワンストップで支えるプラットフォーム構築と人財育成事業を実施するミライモビリティ・ラボを創設。
- 自治体×企業・団体等の連携によるリソース効率化と需要の創出として、以下の人財育成に係る取組を実施。
  - ・地域交通クルーの育成（運行・ドライバー）
  - ・地域交通オペレーターの育成（運行管理） 等



(事業者資料をもとに国土交通省総合政策局作成)

### とっとライドシェア（鳥取県）

- ねんりんピック期間中（10/18（金）～10/22（火）の期間中24時間）の競技者等の移動にあたり、タクシー車両の不足が見込まれることに対応するため、鳥取県の申し出により日本版ライドシェア（とっとライドシェア）を導入。
- 鳥取県内の7営業区域において、タクシー会社が7社連携を行い、ライドシェアドライバーの共同募集を行った結果、74人のドライバーを確保し、105回運行を行った。

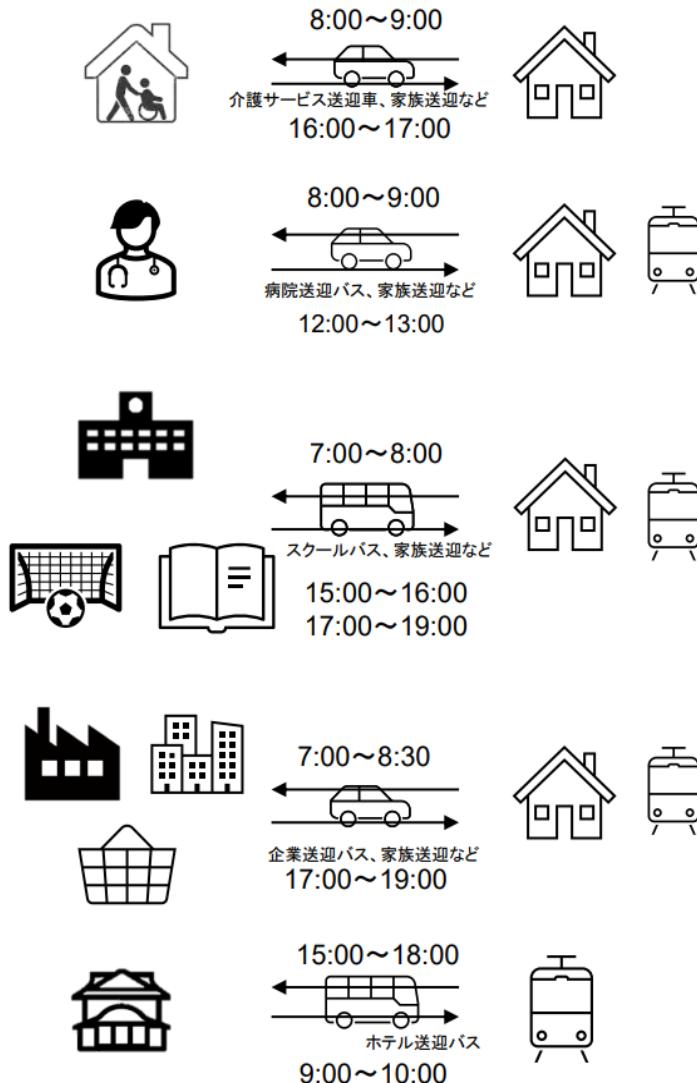
#### <参画事業者>



(出典)鳥取県ホームページ「とっとライドシェア」サイト

# 交通空白地域での対応例①：公共ライドシェアによる共同化

介護・福祉、病院、学校・部活動、通勤・買い物、  
宿泊施設などの移動需要  
(施設毎の送迎や家庭送迎に依存)



例えば、

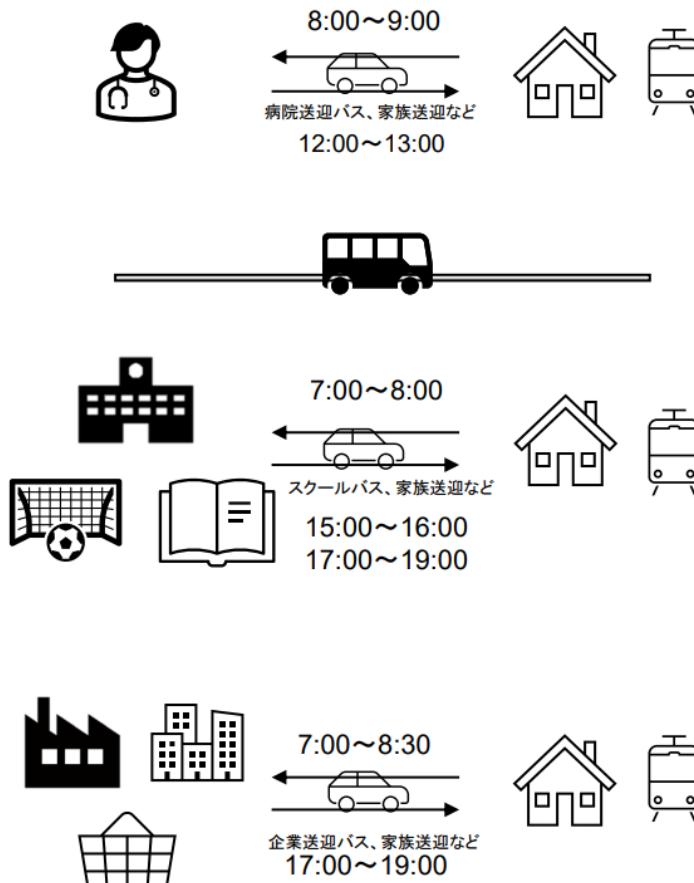
既存の車両とドライバーを活用して  
需給を統合調整し  
共同運営にする。  
(拠点集約化を含む)



※ 自助交通(徒歩、自転車、高齢者用スローモビリティなど)とも組合せ

## 交通空白地域での対応例②：需要を束ねて、バス、タクシーを積極活用

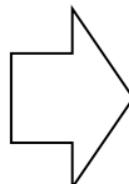
介護・福祉、病院、学校・部活動、通勤・買い物、  
宿泊施設などの移動需要  
(施設毎の送迎や家庭送迎に依存)



バス、タクシー等を積極活用し、持続可能な公共交通サービスに再構築。  
<路線・デマンド>

例えば、

路線バスの輸送力を  
増強し、需給を集約化。  
(拠点集約化含む)



※ 自助交通(徒歩、自転車、高齢者用スローモビリティなど)とも組合せ

- 高松市内の事業者が連携し、香川県内で使える独自の地域アプリを新規導入
- R7.4～ 高松交通圏の法人15社(249両)、個人(8両)、計257両で本格運用開始
- 香川県内で対応エリア・対応車両拡大中



## 導入背景(課題)

- ・配車の非効率性と機会損失・・・小規模事業者によって構成、個々では効率的な配車が困難
- ・ドライバー不足と高齢化・・・**若年層が参入しにくい**労働環境、給料  
コロナ禍後の急速な需要急回復に対し供給が追いついていない
- ・IT・デジタル化の遅れ・・・配車システムのデジタル化やアプリ導入が進んでいない

## 導入目的(課題解決)

- ・配車の最適化と機会損失の低減・・・共同配車（事業者横断型）の仕組みにより最適な車両を検索  
配車室経由のため、電話注文や時間指定予約の管理が可能  
繁忙時間帯における需要への対応力を強化
- ・実車率向上・事業者の収益改善・・・空車時間や空車走行の削減により、実車率が向上  
**生産性の向上と収入安定化**
- ・配車室の負担軽減と人件費削減・・・電話受付業務の軽減による業務効率化  
コールセンター費用の削減によるコストダウン
- ・イメージ刷新と若年層採用促進・・・IT化の推進により、新人ドライバーが早期に業務に習熟可能  
**人材の即戦力化が可能に**

対応車両数の拡充に加え、高松市以外のエリアへの展開も予定。

地域アプリと大手アプリの共存を・・・

それぞれの強みを活かしながら、新たな需要の発掘と供給力の最大化を図る。

- 運転者等の担い手不足等に起因して、減便・廃線等が相次ぐ中、地域の実情に応じた形で移動手段を確保し、持続可能性を担保していくことは喫緊の課題。
- 判断した全国約2,500の「交通空白」について、「取組方針2025」に基づき集中対策期間（R7～9）での解消を図るため、地域の実情に応じてデマンド交通や公共ライドシェア等の移動手段の導入に加え、新たな制度的枠組みの構築と併せて、複数の自治体や交通事業者等の共同化・協業化等の地域における体制強化を強力に推進し、地域交通の「リ・デザイン」を全国に展開することで、持続可能な地域交通の実現を図る。

## 共同化・協業化等の自治体・事業者の体制強化

### ■ 共同化・協業化による地域交通の持続可能性確保

- 交通サービス提供に当たって複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化を後押し  
(運転者や車両等の輸送資源を共同化してサービスを提供する場合における調査、合意形成、団体の立ち上げ、車両・システム・運行費等への支援)



複数事業者による  
共同化

### ➢ 自治体等を核とした地域交通の連携体制強化

(地域公共交通計画の検討、関係事業者との連携、移動手段の提供等の自治体が担うべき機能を補完・強化する団体の立ち上げ、人材育成、運営等への支援)

### ➢ 事業者・他分野連携によるMaaS等の高度サービス実装支援

### ■ 地域公共交通計画・協議会のアップデート等への支援

- 「交通空白」解消に向けた実態把握・モビリティデータの利活用や、共同化・協業化等に必要となる地域公共交通計画の策定・変更への支援
- 共同化してサービスを提供するための事業計画策定等への支援

### ■ 財政投融資（共同化・協業化、DX・GX投資への出融資）

### ※ 新たな制度的枠組みの構築を併せて実施

## 自動運転の事業化促進など地域交通の生産性向上等の推進

### ■ 自動運転の事業化に向けた重点支援

### ■ 地域交通DXによる生産性等の向上

(システム標準化の推進、キャッシュレス決済の導入等支援)

### ■ EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援



自動運転バス

## 「取組方針2025」に基づいた「交通空白」の集中的解消

### ■ 集中対策期間における「交通空白」解消

- 都道府県の先導、多様な主体の連携・協働によるものも含め、デマンド交通・公共ライドシェア等の移動手段確保を総合的に後押し  
(調査・計画策定・合意形成、車両・システム・運行費等の支援)
- 「『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム」  
パイロット・プロジェクト推進  
(官民連携、地域間連携、モード間連携の広域的解決モデルを横展開)
- 交通分野における人材確保支援  
(2種免許取得、採用活動等、人材確保を支援)



公共ライドシェア

## 訪日外国人旅行者6,000万人に向けた「観光の足」の確保

### ■ 訪日外国人旅行者受入環境整備（観光庁予算）

- 公共/日本版ライドシェア等活用による観光地の二次交通の高度化
- 乗場・待合環境整備等の二次交通へのアクセスの円滑化
- 多言語対応、キャッシュレス決済の普及や、観光車両導入等の公共交通機関における受入環境整備



ハイブリッド気動車イメージ  
新造車両・ICカードの導入

## 地域公共交通の維持・確保等

### ■ 生活の基盤となる地域公共交通の維持確保等

- 離島航路、離島航空路、幹線・地域内フィーダー系統の運行費等に対する支援
- バリアフリー対応車両導入や施設整備等、公共交通機関のバリアフリー化支援

### ■ ローカル鉄道再構築

(再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援)

### ■ 地域公共交通再構築（社会資本整備総合交付金）

(地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設整備支援)

- 地域鉄道における安全対策

- 安全に問題があるバス停の移設等