

# 最近の公共交通政策について-共創を中心に-

---

令和6年7月5日

中国運輸局 交通政策部長

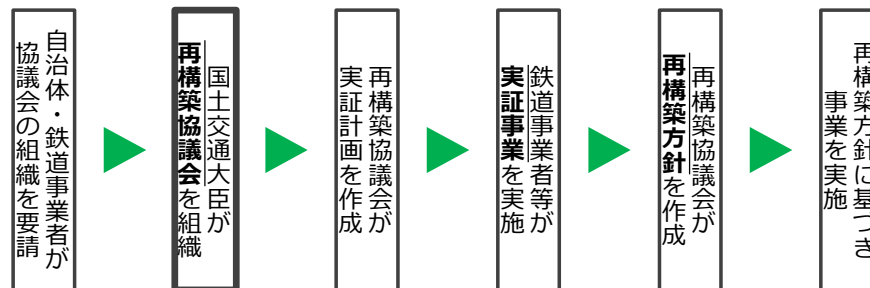
阪場 進一

## 地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

- ・**目的規定**に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、**国の努力義務**として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

## ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域交通法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。 <予算>



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）

※ J R各社は、引き続き J R会社法に基づき「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

## バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域交通法】

### 「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。 <予算>

### 「道路運送高度化事業」の拡充

- ・AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の**交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるような措置。 <予算・財投・税制>



## 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。  
（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築  
（KPI） 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒300件（2027年度）

## 地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金 -

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク(鉄道・バス路線)**を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【**交付金事業者**】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】 1/2

【**交付対象事業**】 **地域公共交通特定事業**※の実施計画の**認定**を受けた、利便性・生産性・持続可能性の向上に資する施設整備

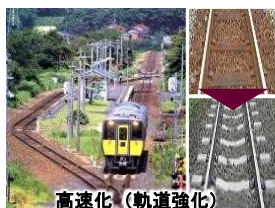
※地域交通法に基づく**地域公共交通利便増進事業**（バスの路線再編等）や**鉄道事業再構築事業**（ローカル鉄道に係る公共交通再構築）等

- ・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備 等）の整備
- ・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに関係する事業全体の20%を目途）で、**鉄道・バスに係るEV車両・自動運転車両などの先進車両**の導入も支援

※JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限

（1/3 は事業者の自己負担）



※JRに関し、「新会社」がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針の運用を何ら変更するものではない

## 交付（補助）要件

### (1) 地域公共交通計画又は再構築方針の作成

- ▶ 地方公共団体が地域交通法に基づく地域公共交通計画又は再構築方針（いずれも地域公共交通特定事業に関する事項が定められたものに限る）を作成していること

### (2) 地域公共交通特定事業実施計画※の作成及び認定

※地域公共交通特定事業実施計画は、軌道運送高度化実施計画、道路運送高度化実施計画、鉄道事業再構築実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画、地域公共交通利便増進実施計画があるが、整備対象によって必要な計画が異なる。

- ▶ 地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
- ▶ 地域公共交通特定事業実施計画には、①利用者数、②事業収支、③国/地方公共団体の支出額の目標が設定されていること
- ▶ 地域公共交通特定事業実施計画には、本事業の実施に関連する施設整備を含め、地域公共交通に関する利用促進施策が具体的に記載されていること

### (3) まちづくり／観光振興計画における地域公共交通の位置付け

- ▶ 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

※実効性のある取組とは、再構築する交通ネットワークが、中心市街地への誘導施策観光施策等と連携して活用されることで、利用者利便や収支改善につながる記載とすること

## 交付対象事業費

### (1) 鉄道施設に関する事業

鉄道事業再構築実施計画に基づき鉄道施設を整備する場合における「設計費」「施設整備費」

### (2) 鉄道・軌道からバス等への転換に関する事業域

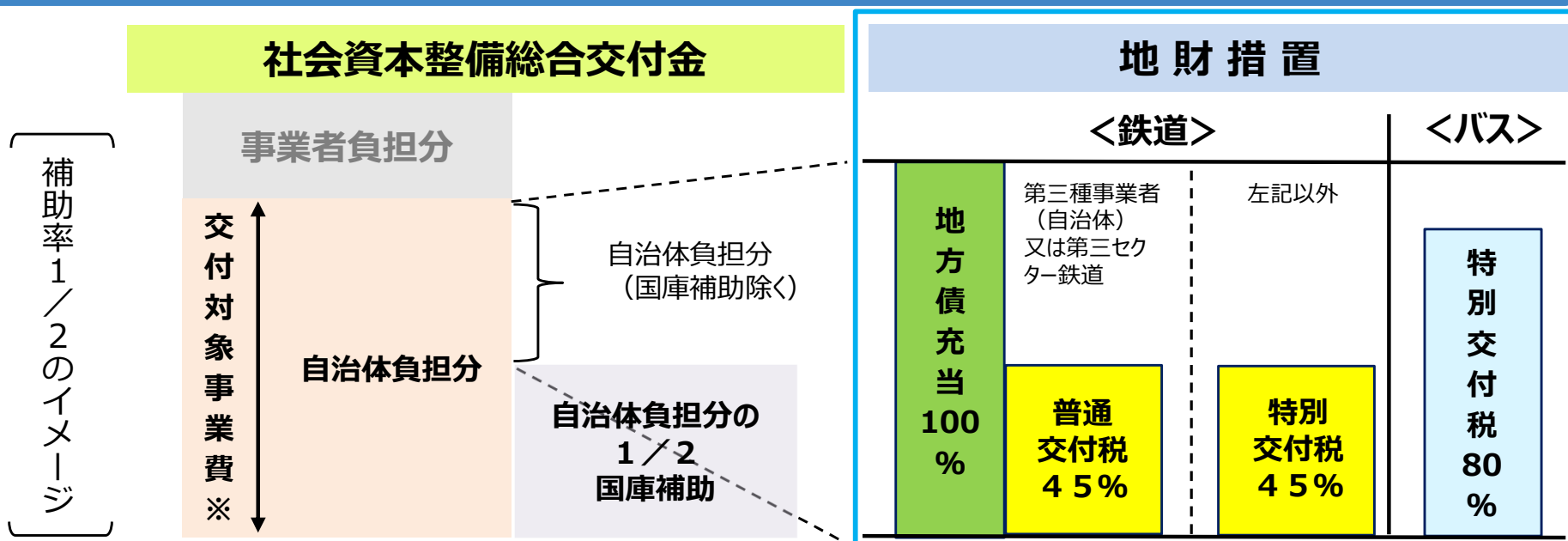
軌道運送高度化実施計画（鉄道から軌道への転換に関する事業）、道路運送高度化実施計画、地域公共交通利便増進実施計画に基づきバス施設等を整備する場合における「設計費」「施設整備費」

### (3) バス施設に関する事業※

道路運送高度化実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画、地域公共交通利便増進実施計画に基づきバス施設を整備する場合における「設計費」「施設整備費」

※ (3)のバス施設は、陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業の補助を受けている系統に係る補助対象事業者に関するものに限る

## 補助率／地方財政措置



※ JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

## 地域公共交通確保維持改善事業 (令和5年度補正:279億円 令和6年度:208億円)

### 1. 地域公共交通のリ・デザインの加速化

#### ● 共創・MaaS実証プロジェクト

- ・AIオンデマンド・MaaS等「デジタル」や多様な関係者（医療・介護、教育・スポーツ、農業・商業、環境等）の「共創」による交通プロジェクトを各地の足の現状3類型（A・B・C）に応じて支援
- ・モビリティ「人材」（プロデューサー・コーディネーター、DX人材など）の育成支援

**A 中小都市、交通空白地など**

**B 地方中心都市など**

**C 大都市など**

#### ● 自動運転社会実装推進事業

2027年度100か所以上の目標に向けて自動運転の社会実装に係る取組を支援

#### ● ローカル鉄道の再構築支援

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援



### 2. バス・タクシー等公共交通事業者の人手不足対策

#### ● 旅客運送事業者の人材確保

- ・2種免許取得、採用活動等、人材確保のために行う取組を支援
- ・女性・パートタイム運転者拡大のための勤務形態柔軟化・設備投資促進等「タクシー不足に対応する緊急措置」の推進

#### ● 交通DX・GXによる省人化・経営改善支援

地域交通事業者によるDX・GX等による利便性向上や人材確保に資する取組に対して支援  
 ・キャッシュレス・配車アプリ、運行管理システム、EVバス・タクシー導入 等

### 3. 既存の地域交通に対する支援

- ・地域公共交通計画に基づく地域公共交通の運行等の支援強化
- ・賃上げ等のための運賃改定を実施する事業者に対する支援強化

- ・公共交通におけるバリアフリー整備
- ・車両の更新等地域鉄道における安全対策の推進

## 地域鉄道の安全対策 (令和5年度補正:66億円の内数 令和6年度:45億円の内数)

・地域鉄道における安全性向上に資する設備整備を支援

## 訪日外国人受入環境整備 (交通) (令和5年度補正:244億円の内数 令和6年度:14億円の内数)

公共交通機関におけるストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、多言語対応の強化、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する個別の取組に対して支援

- ・車両の大型化や荷物スペースの設置、観光車両の導入・改良
- ・多言語対応のデジタルサイネージ、デジタルを活用した混雑状況の可視化 等



## 社会資本整備総合交付金 (地域公共交通関連)

(令和5年度補正:542億円の内数 令和6年度:5,065億円の内数)

- ・バス停留所や鉄道施設等の施設・設備に対する支援

## 先進車両導入支援事業

(令和6年度:6億円)

- ・鉄道・バスに係るEV車両等の先進的な車両導入・改良を支援

## 財政投融资 (令和6年度:102億円)

- ・バス・タクシー・鉄道等のDX・GX投資に対する出融資

## 地域の多様な関係者の「共創」により地域交通の維持・活性化に取り組む実証プロジェクト等を支援します！

### 1. 共創モデル実証運行事業

※運行（次年度に運行する場合や既存運行を活用する場合を含む）を伴う実証事業が対象となります。  
 運行の交通モード（鉄道・路線バス・デマンド交通・自家用有償旅客運送・タクシー・航路など）は問いません。

### 交通を地域の暮らしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)\*によりその維持・活性化に取り組む実証事業

【補助対象事業者】 **交通事業者等を含む**複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等  
 (「共創プラットフォーム」)

【補助対象経費】

- ・事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費等
- ・事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費
- ・実証事業に要する経費

※「官民共創」、「交通事業者間共創」、  
 「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」



<補助率> **地域の類型に応じて、メリハリをつけた支援を展開します！** (補助上限額：1億円)

A 中小都市、過疎地など 【人口10万人未満の自治体】	B 地方中心都市など 【人口10万人以上の自治体】	C 大都市など 【東京23区・三大都市圏の政令指定都市】
500万円以下は <b>定額</b> 500万円超部分は <b>2/3</b>	補助率 <b>2/3</b>	補助率 <b>1/2</b>

### 2. モビリティ人材育成事業

### 地域公共交通のリ・デザインを推進するため、モビリティ人材 (交通に関する知見・データ活用のノウハウ・コーディネートスキル等を有する人材) の育成に関する仕組みの構築や運営を行う事業

【補助対象事業者】 地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成を行う、**都道府県・市町村・交通関係団体・まちづくり団体等の民間事業者・NPO法人等**

【補助対象経費】 地域交通分野におけるモビリティ人材の育成に関する取組実施経費

【補助率・上限額】 定額 (上限3千万円)

上記1及び2の応募にあたっては、**実施地域の自治体等から推薦を得ていることを要件とします。**

※「日本版MaaS推進・支援事業」については、令和6年4月以降に別途公募します。

募集期間  
(2次公募)

令和6年5月下旬～6月中旬 (予定)

応募方法の詳細・問合せ先は**特設ウェブサイト**へ！

地域交通 共創

検索

採択審査のポイント等は「**公募要領**」をご確認ください。

【URL】 <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/kyousou/>

問合せ先

事務局 (パシフィックコンサルタンツ株式会社)  
 各地方運輸局交通政策部交通企画課 等

- 地域交通法に基づく「**地域公共交通計画**」の策定数は、令和6年度末に1200件に達する見込み。
- 人口減・供給力減が本格化するなか、同計画には、地域交通を通じた**社会変革の姿**を示し、多様な関係者の**共創などリ・デザイン**の取組を進め、**持続可能な地域交通実現を駆動するOS**としての役割が求められる。
- 本検討会では、各地域において、「**モビリティ・データを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画**」の実装に向け、同計画に係る課題整理や官民関係者が取り組むべき事項の検討を行う。

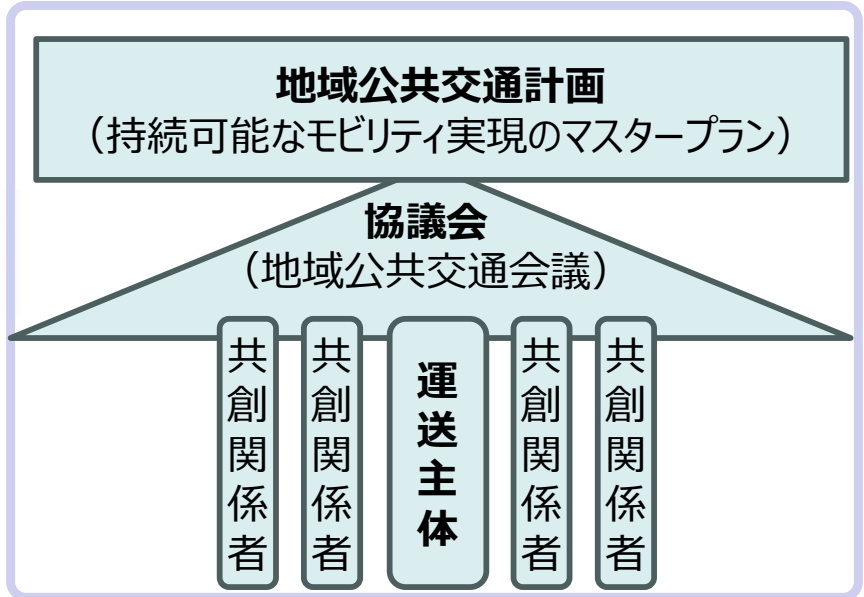
リ・デザインの取組

**多様な関係者による「共創」プロジェクト**

**DX・GXの取組**

**モビリティ人材の確保**

OS



※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」(座長：国交大臣)を踏まえて検討

- A 中小都市など**
- B 地方中心都市など**
- C 大都市など**

**主な検討事項**

- 地域公共交通計画のOS化 (マスタープラン、マネジメント、モビリティ)
- 地域公共交通計画における交通データの活用
- 多様な関係者の共創などリ・デザインの加速化
- 都道府県の役割、国による環境整備 等

**委員**

- 浅井 康太 (株) みちのりホールディングス グループディレクター
- 伊藤 昌毅 東京大学大学院情報理工学系研究科 准教授
- 加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科 教授
- 神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野 教授
- 鈴木 春菜 山口大学大学院創成科学研究科 准教授
- 中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授
- 日高 洋祐 (株) MaaS Tech Japan 代表取締役CEO
- 吉田 樹 福島大学経済経営学類 准教授
- 前橋工科大学学術研究院 特任准教授

※オブザーバーとして、総合政策局参事官(交通産業)室・モビリティサービス推進課、物流・自動車局、鉄道局、海事局、都市局、地方運輸局

**スケジュール(予定)**

年内：設置 ～月に1回程度開催～  
春頃：中間とりまとめ



# 地域公共交通計画の実質化に向けたアップデート(令和6年4月「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会)

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築（リ・デザイン）を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要がある。
- 各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくおでかけできる社会の実現を目指し、**地域公共交通計画には、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が求められ**、本検討会においては、モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画の実現に向け、その方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

## 地域公共交通計画のアップデート

～2027年までにトップランナー100を創出。現行計画が更新期を迎える2030年頃までに地方都市を中心※1に全自治体のアップデート※2を推奨

連携・協働（共創）

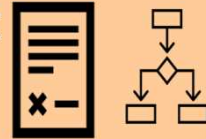
面的・統合的取組

機動的・継続的対応

先手先手の対応

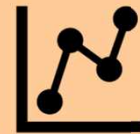
### モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画

- シンプルで一貫性ある構成へ  
2大目標：①公共交通軸の充実・保証、②移動制約者の足の確保と、10の中核KPI
- 適材適所の施策の集中展開  
地域交通ネットワークを面的・統合的に、モードミックスの施策展開
- 具体的なPDCAスケジュール  
年2～3回の評価や、施策の検討から実行までの目標日程を明示



### モビリティ・データの利活用

- データも活用した計画策定・実行  
現状診断、将来予測、コミュニケーション充実、マネジメントコスト削減
- 他分野データの活用  
移動・施設の動向（福祉・医療・教育・商業等）や需要見込
- データ共有体制の確立  
自治体、交通事業者等との間で共有の目的・範囲・条件等の明確化



### 機動的・横断的な実行体制

- 多様な関係者の実質的参画  
多様な関係者の協議会参画、庁内連携体制の構築、市民・住民との共有共感
- 専門人材の確保・育成  
①交通の知見、②データ活用ノウハウ、③コーディネートスキルを持つ人材・伴走者
- モニタリングチームの組成  
自治体、交通事業者等による、信頼とデータに基づく機動的体制の構築

### 都道府県の役割

- 地域間交通（地域鉄道、幹線バス等）、市町村間調整
- 市町村の牽引・伴走・リ・デザイン  
実証運行、新技術等を先導
- データ  
データ共有枠組の構築
- ヒト&プレイス  
人材育成、ネットワークの場の創出

連携・サポート



※1 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（座長：国土交通大臣）が提示する地域類型のうち、B（地方中心都市など）及びA（交通空白地など）の地域  
※2 今後、国が提案するガイダンスに沿った取組または、より地域事情に適した取組

### 国による推進策（例）

#### ガイドランスの提供

モデルアーキテクチャ（標準構造）など  
計画策定のガイダンスの策定

#### ポータルサイトの整備

ベンチマークの提供  
協議会マネジメント支援

#### 対話型支援

地域公共交通計画等を有識者等との対話によりレベルアップ

#### 官民デジタル化

車両IoT化、国への申請等デジタル化、データ共有の枠組構築の推進

#### 専門人材の確保・養成

有識者等データベース  
専門人材養成プログラム

※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援 9

# 構成員・検討の経緯 -「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会-

## 構成員

(50音順・敬称略・◎は座長)

浅井 康太 (株)みちのりホールディングス グループディレクター	鈴木 春菜 山口大学大学院創成科学研究科 准教授
伊藤 昌毅 東京大学大学院情報理工学系研究科 准教授	◎中村 文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授
加藤 博和 名古屋大学大学院環境学研究科 教授	日高 洋祐 (株)MaaS Tech Japan 代表取締役CEO
神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野 教授	吉田 樹 福島大学経済経営学類 教授 前橋工科大学学術研究院 特任教授

オブザーバー：国土交通省総合政策局参事官（交通産業）、モビリティサービス推進課、  
物流・自動車局、鉄道局、海事局、都市局、各地方運輸局等

事務局：国土交通省公共交通政策審議官部門（地域交通課）

## 検討経緯

令和5年 12月12日（火）	第1回	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通計画の課題整理</li> <li>構成員からのプレゼンテーション</li> </ul>
令和6年 1月12日（金）	第2回	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通計画の構成・分量、「目指す姿」・「目標」・「KPI」の定型</li> <li>地域公共交通計画の推進体制、専門人材の確保・育成、資金確保</li> <li>都道府県の役割</li> </ul> <p><b>【自治体からのヒアリング】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>三重県南伊勢町：3K（高齢者、高校生、観光客）の目標設定、交通事業者との連携</li> <li>兵庫県西宮市：公共交通のサービスレベル、庁内連携体制の構築</li> <li>栃木県：ベンチマークの設定、連携体制の構築</li> <li>奈良県：バスカルテに基づく評価、新技術の導入支援</li> </ul>
2月14日（水）	第3回	<ul style="list-style-type: none"> <li>モビリティ・データ等の利活用</li> </ul> <p><b>【自治体からのヒアリング】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>青森県八戸市：データ提供に係る協定、可視化・分析システムによる活用事例</li> <li>山形県：地域公共交通情報共有基盤の構築、市町村と連携した活用事例</li> <li>広島県：モビリティデータ連携基盤の構築、市町のデータ利活用に向けた支援</li> </ul>
3月14日（木）	第4回	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通のR・デザインの加速化（施策・事業）</li> <li>中間とりまとめ骨子（素案）</li> </ul>
3月28日（木）	第5回	<ul style="list-style-type: none"> <li>中間とりまとめ（素案）</li> </ul>
4月9日（火）	第6回	<ul style="list-style-type: none"> <li>中間とりまとめ（案）</li> </ul>

# 中間とりまとめ ポイント① -「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会-

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して**地域交通の再構築（リ・デザイン）**を進め、その**利便性・生産性・持続可能性**を高めていく必要がある。地域公共交通計画には、各地の厳しい現状に対応するため、**司令塔機能やデータ活用の強化・拡張**が求められる。
- 本検討会では、“モビリティ・データを活用し、（各自治体にとって）無理なく、（地域住民や関係者にとって）難しくなく（地域にとって）実のある”**地域公共交通計画へのアップデート**の方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

## 地域交通に求められる視点

### 連携・協働（共創）

- ・ 交通分野の資源（人員・車両・資金等）だけで、移動ニーズを満たすことが困難。
- ・ 地域の輸送資源の総動員・最適化、多様な関係者との連携・協働を加速化する必要。

### 機動的・継続的対応

- ・ 利用の減少、運転手不足等に伴い、路線バスの廃止・減便、タクシーの空白などの動きが加速。
- ・ 課題が次々と生じるなかで、自治体による事業化を含め、これまで以上に、短期のサイクルで施策を講じる必要。

### 面的・統合的取組

- ・ 既存の交通モードを前提とした改善・工夫や個別・局所的対策に限界。
- ・ LRT・BRT導入、デマンド化など適材適所のモード選択やネットワーク全体の対策が必要。

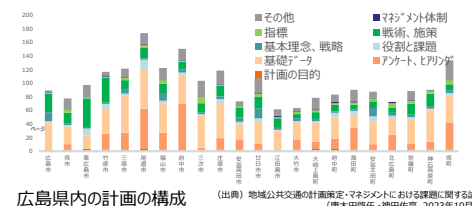
### 先手先手の対応

- ・ 人口減少や働き手の減少は今後も継続・加速化していく見込み。
- ・ データを活用することで、対処療法でなく、将来予測される課題・状況に先回りした対応が必要。

## 地域公共交通計画の現状

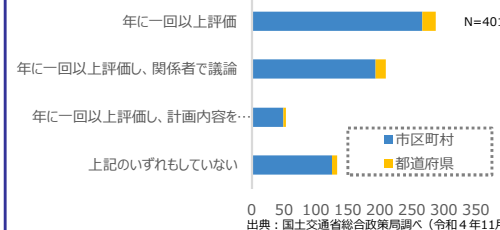
### 計画の構成

#### ●現状分析が多く、今後の取組が少ない。



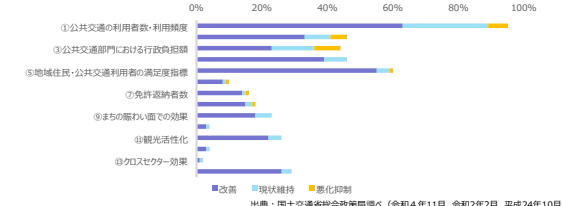
### P D C A の運用

#### ●評価が計画見直しにつながっていない



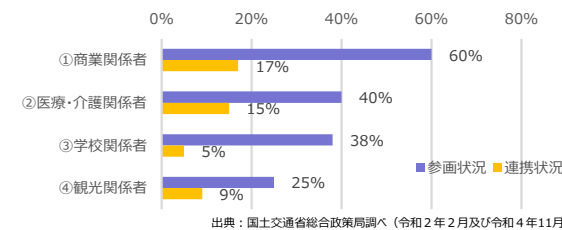
### 数値指標（KPI）の設定

#### ●利用者数以外の目標はバラバラで少数



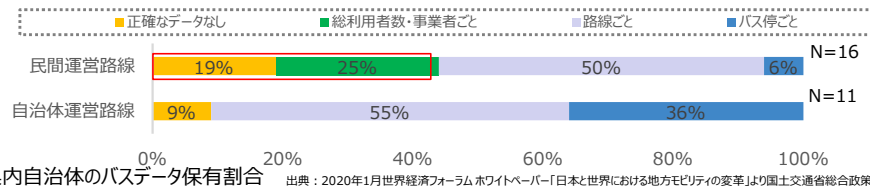
### 他分野の参画

#### ●多様な関係者の実質的参画が不足



### データの取得・活用状況

#### ●路線別データを保有していない自治体が少なくない



上記を踏まえ、「地域公共交通計画」のアップデート

「地域公共交通計画」のアップデート

- ①シンプルな論理構成と一貫性ある計画のもと、②交通モード統合的・面的に、③将来へ先手先手で対応し、  
④デジタルの力やデータを活用しながら、⑤分野横断で関係者の参画を得て、⑥現場課題へ機動的・継続的に対応

地域公共交通計画のアップデートに資する要素（市町村）

モデルアーキテクチャ（標準構造） に基づく計画	機動的・横断的な実行体制	モビリティ・データの利活用
<b>シンプルで一貫性ある構成への見直し</b> 2つの中核目標：①公共交通軸と拠点の充実・保証 ②移動制約者（高齢者・こども等）の足の確保と10の中核KPI 等	<b>モニタリングチームの組成（※）</b> 自治体・交通事業者等によるデータ×場×信頼と明確な役割分担に基づく機動的体制の構築	<b>データ共有体制の確立（※）</b> ・共有の目的・範囲・条件等の明確化 ・継続的なデータ提供の体制確立
<b>適材適所の施策・事業の集中展開（※）</b> 地域全体を面的に捉えたモードミックスと、目標・KPIと連動した施策・事業への集中 等	<b>多様な関係者の実質的参画</b> ・リ・デザイン関係者の協議会への参画 ・庁内横断体制の構築・多分野の資金確保 ・コミュニケーションを通じた住民・自治会等の主体的参画	<b>他分野データの活用</b> 移動・施設動向に関わるデータ（福祉・医療・教育・商業等）による需要見通し
<b>具体的なPDCAスケジュール</b> ・年3回の評価など、具体的な中長期日程の策定 ・検討から実行までのスケジュールの明示	<b>専門人材の確保・育成</b> ①交通の知見 ②データ活用のノウハウ ③コーディネートスキルを持つ人材育成・伴走者確保	<b>データも活用した計画策定・実行</b> データによる課題の鮮明化、コミュニケーション・合意形成の促進、マネジメントコストの削減

※特に交通事業者にも一体的な取組が求められる要素

都道府県の役割

- 地域間交通等（鉄道・幹線バス等）
- 地域内交通との接続、市町村間調整
- 市町村の牽引・伴走  
※ 地域の実情を踏まえて実施
- 〇ヒト&プレイス（人材育成、ネットワーキングの場）
- 〇データ（共有の枠組の構築）
- 〇リ・デザイン（実証運行、新技術等を先導）

連携・サポート

国に求められる主な推進策

ガイダンスの提供	ポータルサイトの整備	対話型支援	官民デジタル化	専門人材の確保・養成
<b>アップデート・ガイドラインの策定</b> （地域公共交通計画等の作成と運用の手引きの改訂等）	<b>【ベンチマークの提供】</b> ・運送・輸送状況、予算・人員など	地域公共交通計画の策定・実行を <b>対話を通じてレベルアップ</b> する仕組み構築（第三者評価の拡張）	<b>車両IoT化</b> （キャッシュレス等を活用した乗降データのデジタル化） 【国支援のありかた検討】	<b>人材確保・養成に資する国の制度や成功・失敗事例の紹介</b>
<b>モデルアーキテクチャ（標準構造）の策定</b> （2つの中核目標、10の中核KPI等）	<b>【情報取得支援】</b> ・計画関係情報の一元化（計画・協議会資料・議事録等） ・協議会運営事例の横展開 ・有識者・伴走者データベース	<b>地域公共交通関係予算とのリンクを検討</b>	運輸局・運輸支局等の <b>申請デジタル化の推進</b>	<b>有識者・伴走者データベース（全国版）構築</b>
<b>施策カタログの提供</b> （12のソリューション類型等に基づく施策・事業レシピ）	<b>【マネジメント支援】</b> ・スケジュール管理 ・関係者間の資料等共有	<b>省内ワンチームの組成</b> （ITツールを活用した本省・運輸局・運輸支局の対応体制強化）	<b>データ共有のモデル提示・枠組の作成支援</b>	<b>専門人材養成プログラム</b> の支援・展開（養成プログラムに対し国が推奨する仕組みの検討）

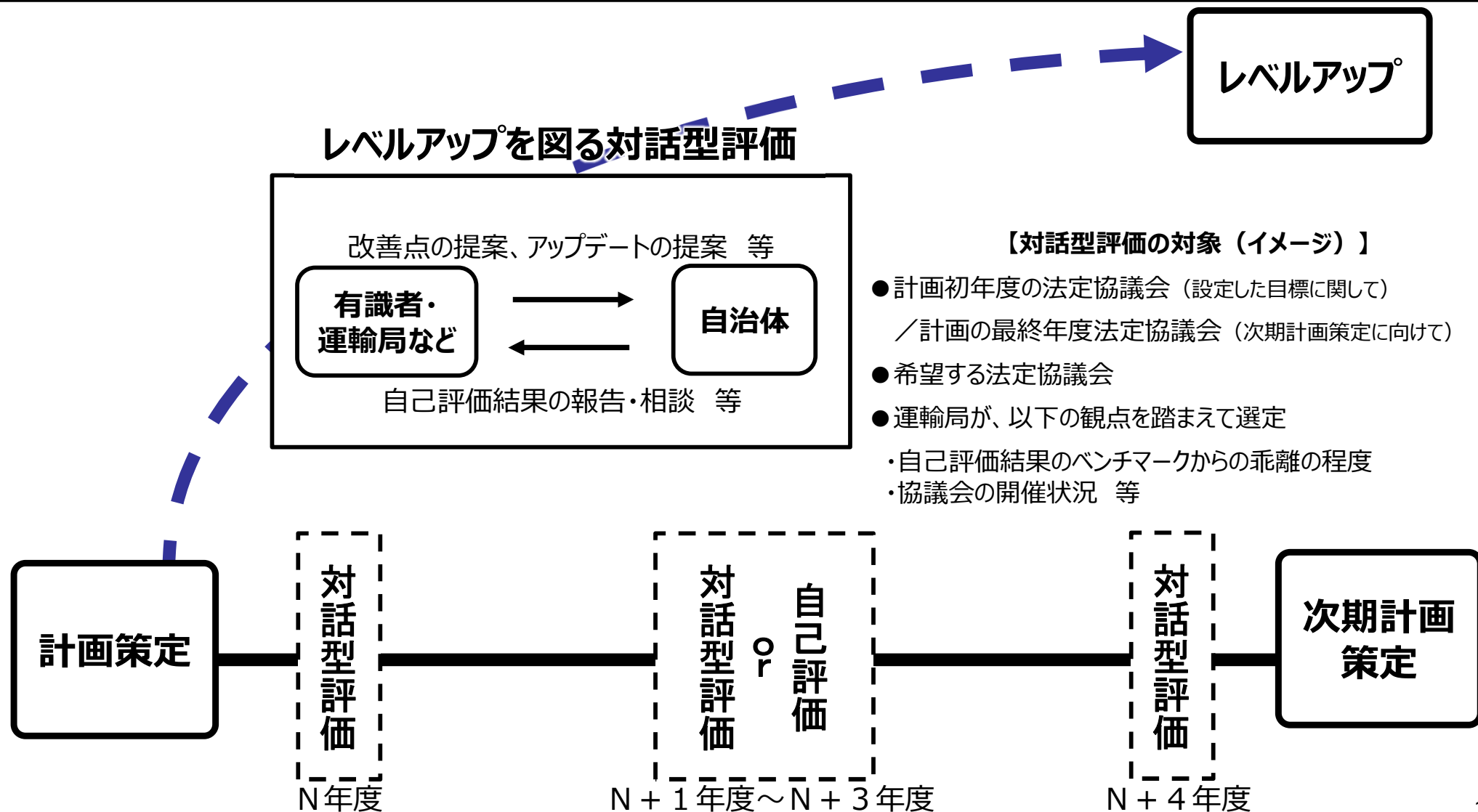
※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援

# 中間とりまとめ ポイント③ -「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会-

現行計画の改訂が一巡する**2030年頃までに、地方都市を中心に全自治体におけるアップデート**（新規策定含む）を**推奨**するとともに、2027年までに**先導するトップランナーの創出**（100計画）が期待される。また、取組を推進するため、市町村、都道府県、民間事業者の取組とそれを後押しする国の推進策の展開が期待される。

		短期				中長期
		2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2030年度 (令和12年度)
市町村	地域公共交通計画のアップデート	(期間を満了する計画 ※累計見込数)	(約150計画)	(約350計画)	(約550計画)	(約1200計画) ※地方都市を中心に全自治体におけるアップデートを推奨（更新・新規）
都道府県	市町村の補完 (ヒト&プレイス、データ、リ・デザイン)	トップランナーの創出		人材育成・ネットワーキングの場の創出 実証運行・新技術の導入の拡大 データ共有の枠組の拡大		市町村への支援充実
	ガイダンスの提供	ガイドラインの策定 モデルアーキテクチャ（標準構造）の策定 施策カタログの提供				
	ポータルサイトの整備	機能・要件等の検討 → 運用方法等の検討 → システム構築・試験導入			ポータルサイトの実装	
	対話型支援	仕組みの構築 省内ワンチームの組成	対話型支援の試行・見直し		対話型支援の展開	
国	官民デジタル化 地域公共交通確保維持改善事業	ICカード情報の活用検証	乗降調査からICカード情報への転換		デジタル・データによる申請の推進	官民情報のデジタル化
	官民デジタル化 道路運送法上の手続	e-mlitによる申請等手続のオンライン化				
	民間事業者におけるデジタル化	車両IoT化（キャッシュレス等を活用した乗降データのデジタル化）【国支援のあり方も検討】				円滑なデータ活用環境の実現
	データ共有の枠組	データ共有のモデル提示	データ共有の枠組の作成支援 データ共有フォーマット等の標準化に対する支援		都道府県に対するデータ共有の枠組の構築支援	
	専門人材の養成・確保	専門人材養成プログラムの支援・展開【国が推奨する仕組みも検討】				地域における交通人材の充実
		有識者・伴走者データベース（全国版）の構築 制度・事例の横展開				

- 各地域がおかれた多様な状況に対し、全国レベルの細則で対応するのではなく、有識者・運輸局などと協議会（自治体・交通事業者等）間の「建設的対話」を通じ、地域公共交通計画の作成・実行のレベルアップや、関係者の自律的な意識改革を促す。
- 当面は、すべての計画を対象とせず、レベルアップの度合い等を勘案しながら実施することとし、対話を通じて意欲的に取り組む地域等に対して、地域公共交通関係予算によるメリハリある支援も検討すべき。



## デジタル田園都市国家構想実現会議



## 地域の公共交通リ・デザイン実現会議

**議長** 国土交通大臣

**事務局** 国土交通省 総合政策局

### 構成員（関係省庁）

内閣官房 デジタル田園都市国家構想実現会議事務局 次長

内閣府 地方創生推進事務局 次長

警察庁 交通局長

こども家庭庁 成育局長

デジタル庁 統括官（国民向けサービスグループ長）

総務省 地域力創造審議官

文部科学省 総合教育政策局長

厚生労働省 政策統括官（総合政策担当）

農林水産省 農村振興局長

経済産業省 地域経済産業グループ長

製造産業局長

国土交通省 公共交通・物流政策審議官

都市局長

鉄道局長

自動車局長

観光庁 次長

環境省 総合環境政策統括官

（府省庁建制順）

### 構成員（有識者）

阿部守一 （長野県知事）

越 直美 （三浦法律事務所弁護士、前大津市長）

冨田哲郎 （東日本旅客鉄道株式会社相談役）

増田寛也 （日本郵政株式会社取締役兼代表執行役社長）

松本 順 （株式会社みちのりホールディングス代表取締役グループCEO）

棕田昌夫 （広島電鉄株式会社代表取締役社長）

森地 茂 （政策研究大学院大学客員教授、名誉教授）

山内弘隆 （一橋大学名誉教授）

吉田守孝 （株式会社アイシン代表取締役社長）

（五十音順・敬称略）

# 地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ骨子（案）概要

## 検討の背景・必要性

- 人口減少に伴う病院の統合・移転、学校の統合等のほか、高齢者の免許返納の増加等により、**日常生活における「移動の問題」が深刻化**
- 交通分野だけでなく、様々な分野における人手不足等の課題が顕在
- 地域によっては公共交通事業者のみでは、**旅客運送サービスを維持することが限界**

関係府省庁が連携し、交通のリ・デザインと社会的課題の解決に向け、一体的な検討が必要

## 地域公共交通の状況

<将来の人口増減状況>	<路線廃止の状況>	<ドライバー数の状況>	<居住地域に対する不安(地方部)>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・全国の約半数の地域で人口が<b>5.0%以上減少</b>(2050年)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般路線バス：<b>約2万kmの路線が廃止</b>(2008年度→2022年度)</li> <li>・鉄軌道：<b>547km、1.7の路線が廃止</b>(2008年度→2022年度)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般路線バス：<b>約1.2%減少</b>(2019年度→2021年度)</li> <li>・タクシー：<b>約1.5%減少</b>(2019年度→2021年度)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通が減り自動車が進んで生活できない：<b>約40%</b></li> <li>・徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない：<b>約30%</b></li> </ul>

(※2017年国民意識調査)

## 地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

A：交通空白地など	B：地方中心都市など	C：大都市など	D：地域間
<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難</li> <li>⇒ <b>地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との重複による需要の分散がみられ、将来的に公共交通の持続性が課題</li> <li>⇒ <b>地域の公共交通の再評価・徹底活用</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足）</li> <li>⇒ <b>利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○広域的機能の連結強化・災害リスクが課題</li> <li>⇒ <b>広域的な公共交通としての幹線鉄道ネットワークの機能強化</b></li> </ul>

**連携・協働を推進し、移動手段の確保・持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要**

<ul style="list-style-type: none"> <li>●自家用有償旅客運送制度の徹底の見直し（道路運送法78条2号関係）</li> <li>●デジタル技術等の活用による持続可能性の確保・利便性の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自治体が主体となった取組みが各地で進展中</li> <li>●道路運送法に基づく地域公共交通会議について、運営手法の柔軟化を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用（道路運送法78条3号関係）</li> <li>●地域交通を支えるドライバーの確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●高齢者等の安全で快適な移動手段の充実</li> </ul>
--	---	--	---

4月1日より取組開始

## 連携・協働の推進に向けた環境整備

政府共通指針の策定	環境の醸成	取組の実装
<p>政府一体として、「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」（仮称）を策定し、全自治体に取組を働きかけ</p>	<p><b>各分野の指針・通達の策定</b></p> <p><b>A：交通空白地など</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画</li> <li>●各施設の送迎輸送への住民利用（混乗）</li> </ul> <p><b>B：地方中心都市など</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●各施設の送迎輸送の交通事業者への委託</li> <li>●各施設の送迎輸送の公共交通への集約・一元化</li> </ul>	<p><b>法定協議会※のアップデート</b></p> <p>多様な関係者が参画し、喫緊の課題へ機動的に対応できる司令塔機能の強化へ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●多様な関係者の協議会参加</li> <li>●マネジメントチーム（自治体と事業者等）</li> <li>●デジタル活用による運営効率化等</li> </ul> <p>※地域交通法に基づいて設置される協議会</p> <p><b>地域公共交通計画のアップデート</b></p> <p>データを活用し、可視化された課題に先手先手で地域全体を面的に捉えて取り組む計画へ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●「モデル・アーキテクチャ（標準構造）」に基づくシンプルで実効的な計画策定</li> <li>●移動に関わるデータ（人口・施設動向、交通サービス、潜在需要等）の作成・共有・活用等</li> </ul> <p><b>連携・協働施策のアップデート</b></p> <p>デジタル技術も活用し、他分野との連携・協働や地域の輸送資源の総動員・最適化へ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●関係者による連携・協働の深化</li> <li>●デジタル技術等の活用（自動運転、AIオンデマンド、車両IoT化等）</li> <li>●モビリティ資源の総動員・最適化（人材、車両、拠点等）等</li> </ul>

**都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）**

○リ・デザイン (実証運行、新技術等を先導)	○デジタル (データ共有・活用の推進)	○ヒト&プレイス (人材育成、ネットワーキングの場)
---------------------------	------------------------	-------------------------------

## 取組の加速化

多様な分野との連携・協働等による取組を、アップデートされた地域公共交通計画・協議会等のもとで、意欲的・先行的に行う自治体について、関係府省庁による重点的な支援を行う取組を検討  
⇒ リ・デザインを主導する地方自治体の取組を促進

## 継続的な連携・協働の取組の確保

<p>連携・協働に向けた取組が継続して行われるよう、<b>KPIを位置付け</b>たうえで、<b>定期的に進捗状況のフォローアップ</b>を実施</p>	<p><b>KPI（例）</b></p> <p>目標年次：2027年度 (デジタル田園都市国家構想総合戦略の期間)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓他分野との連携・協働に先導して取組む自治体数</li> <li>✓各施設の送迎の見直しに新たに取組む自治体数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓自家用有償旅客運送に取組む自治体数</li> <li>✓デジタル技術等の活用に関与する自治体数</li> </ul>
--	---	---	--



地域の公共交通の現状や、地域が抱える社会課題は様々であることから、**地域を4つの類型に分けて検討**

**A : 交通空白地など**  
【人口10万人未満の自治体】

**B : 地方都市など**  
【人口10万人以上の自治体】

**C : 大都市など**  
【三大都市圏の政令指定都市】

**D : 地域間**

現状

- 交通事業者による**サービス提供が困難**
- 過疎化・高齢化が著しく、病院の統廃合・移転、学校の統廃合等により**日常生活の「移動」の問題が深刻化**

- 提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との**重複による需要の分散**
- **将来的に公共交通の持続性が課題**

- 内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問
- 一部の時間帯・エリアでは**供給が不足**

- 広域的機能の連結強化・災害リスクが課題

取組の方向性

- **既存の輸送資源の総動員**
  - ・ 自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画
  - ・ 各種施設の送迎車両への住民利用
- **公的関与の強化**



- **地域の公共交通の再評価・徹底活用**
  - ・ 各施設の送迎業務の交通事業者への委託
  - ・ 各施設の送迎輸送の公共交通への集約・一元化



- **デジタルの活用を一層推進**
- **利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量とともに拡充**



- 広域的な公共交通ネットワークとしての**幹線鉄道ネットワークの機能強化**



**特に、連携・協働を推進し、移動手段の確保、持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要**

● **自家用有償旅客運送制度の徹底的な見直し**（道路運送法78条2号関係）

● **地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用**（道路運送法78条3号関係）

● **デジタル技術等の活用による持続可能性の確保・利便性の向上**

● **地域交通を支えるドライバーの確保**

● **高齢者等の安全で快適な移動手段の充実**

## 政府共通指針の策定

政府一体として、「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」(仮称)を策定し、全自治体に取り組を働きかけ

交通分野と各分野との連携・協働に係る方向性等を提示する、関係省庁連名による指針を策定し、全自治体等に周知

- 省庁連携の更なる推進
- 自治体における交通部局と他部局の連携
- 関係者間における情報・データの共有推進

国・自治体・関係者の意識改革を推進



## 各分野の指針・通達の策定

国交省、総務省、文科省、厚労省、農水省、経産省等から自治体関係部局等へ指針・通達を发出

### A : 交通空白地など

#### 自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画

- 農業協同組合、商工会、観光協会等、地域運営組織 (RMO)、郵便局等による自家用有償旅客運送の取組を推進



#### 各施設の送迎輸送への住民利用 (混乗) 等

- 運営法人が異なる介護施設や障害福祉施設の利用者の同乗に係る介護報酬等の取扱いの明確化
- スクールバスへの一般利用者の混乗に係る補助制度等の取扱いの明確化等



### B : 地方中心都市など

#### 各施設に係る送迎輸送の公共交通事業者等への委託

- 複数の介護施設や障害福祉施設等による共同委託に係る介護報酬等の取扱いの明確化
- スクールバスの運行、放課後児童クラブへの送迎、保育所等への送迎バス等の運行における公共交通事業者への委託に係る補助制度等の取扱いの明確化等



#### 各施設に係る送迎輸送の公共交通事業者等への委託

- 各施設の送迎輸送における、路線バス、コミュニティバス等への統合に係る補助制度等の取扱いの明確化

## カタログ化による支援

### 連携・協働のプロジェクト例について、データ・支援措置を交えてカタログ化

＜カタログの事例の例：スクールバス等の路線バスへの集約・統合＞

#### 連携体制

#### カタログ(案) スクールバス等の路線バスへの集約・統合(常陸太田市)

区分 **A 主に中小都市、交通空白地など** 送迎サービスの公共交通による代替 公共交通×医療×教育

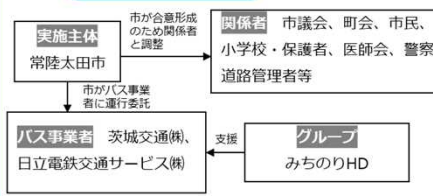
#### 対象地域

茨城県常陸太田市  
人口：45,718人  
世帯数：18,864世帯  
高齢化率：41.7%  
面積：372km<sup>2</sup>  
(R5.10.1時点)

#### 背景・概要

- 常陸太田市では、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あり、市の負担額も年々増加していた。
- これを受けて、平成28年10月より、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、運賃体系の見直しを行い、効率的な運行、利便性の向上を図り、利用者増加や公費負担軽減につなげている。

#### 意思決定・実施主体



#### 実施内容

再編前(1週あたり運行便数)	年間走行キロ
路線バス (403便/週)	366,552km
コミュニティバス (68便/週)	98,781km
患者輸送バス (70便/週)	105,589km
スクールバス (60便/週)	42,883km
合計	601便/週 613,795km

再編後(1週あたり運行便数)	年間走行キロ
路線バス (473便/週)	677,385km
(122便増)	(63,629km増)

乗車距離	約10km以内	約10km~約20km	約20km以上
現状の種類	路線バス	コミュニティバス	患者輸送バス
運賃	170円~490円	200円	無料
見直し後の運賃	200円	300円	500円
75歳以上の利用者への運賃半額助成	100円	150円	250円

実施内容

#### 実施による成果・効果

- 再編後、利用者数はコロナ禍の影響で減少したが、R4の小学校統合により増加に転じている。
- バス全体の市の負担額は、運行距離が伸びて増加しているが、1kmあたりの公費負担は約181円から約168円へ減額した。
- また、スクールバスについては、路線バスに移行することで運行経費が減少し、市の年間負担額が約1400万円減少した。

#### 基本指標

収入	支出
常陸太田市 約 126,044千円	運行経費 180,062千円
常陸太田市 約 54,018千円	2事業者に対し 交差補助を実施
運賃収入 54,018千円	

1日あたり利用者数
672人
地域人口に対する利用者数比率
1.5%
1日1台あたり利用者数
67人
利用者1人あたり行政経費
514円
地域人口あたり行政経費
2757円

定量的な指標 (利用者1人あたり行政経費等)

#### 制約条件、実施するために工夫した点

- | 【制約条件】   | 【実施するために工夫した点】   |
|--|--|
| 市民、既存利用者等の関係者に取組の内容を理解してもらう必要があった。                       | 市民等との合意形成を図るために、計画段階から、約160回の説明会を行った。                            |
| 事業者間だけで、運賃調整すると、価格カルテルとみなされ、独禁法で罰せられる。                   | 運賃の統一のために、市内2事業者と調整するにあたって、独禁法に抵触しないように個別に調整を行った。                |
| 学校関係者に公共交通を通学に活用する考えがなく、保護者が子供の通学時に一般の人と同乗することに不安を抱えていた。 | 学校関係者への説明、路線バス適用の理解を求めた。保護者の不安を解消するために説明会の開催、試乗会、半年間の添乗員の同乗を行った。 |

実施するために工夫した点

#### 既に実施した取組

- 通勤通学券の助成 (H23.4.1~、R5.4.1~市外中学生を対象に拡充)
- 中学生フリー定期券配布 (R5.4.1~、全国初)
- 運転免許自主返納支援事業 (R29.1.10~)

#### 既に支援制度

- 再編前のスクールバスに適用した補助制度 (地方財政措置、へき地児童生徒援助費等補助金)
- 再編後の路線バスに適用した補助制度 (地方公共交通確保維持改善事業、茨城県バス対策費、隣接市補助)

関連支援制度

### 法定協議会※のアップデート

多様な関係者が参画し、  
喫緊の課題へ機動的に対応できる司令塔機能の強化へ

多様な関係者の協議会参加	マネジメントチーム (自治体と交通事業者等)	デジタル活用による運営効率化
--------------	---------------------------	----------------

※地域交通法に基づいて設置される協議会

### 地域公共交通計画のアップデート

データを最大限活用し、可視化された課題に  
先手先手で地域全体を全面的に捉えて取り組む計画へ

「モデル・アーキテクチャ(標準構造)」に基づく シンプルで実効的な計画策定	移動に関わるデータの作成・共有・利活用
--	---------------------

### 連携・協働施策のアップデート

デジタル技術も活用し、他分野との連携・協働や  
地域の輸送資源の総動員・最適化へ

#### 各輸送資源を交通事業者に集約・統合する取組例

#### 既存の輸送資源を最大活用する取組例

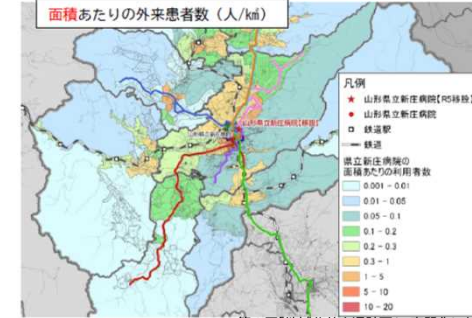
車両のダウンサイジング等による 運行の高頻度化	おでかけ先等と連携した 交通と他事業の相互利用	地域における移動手段の集約 による運行の効率化
交通事業者間の連携・ 共同経営による運行の効率化	デジタル技術等の活用 (自動運転・AIオンデマンド・車両IoT化等)	移動制約者(高齢者・学生・子ども等)の 送迎等における交通事業の活用
官民の役割分担の再構築 (エリア一括・公設民営・コミュニティバス等)	運転手等の確保 (消防団・自衛隊等との連携、移住施策等)	貨客混載による 人流・物流の一体化
複数交通モード間の一体化による 利便性・効率性の向上 (共通切符・MaaS・サブスクリプション等)	他分野機能・拠点の集約による モビリティハブ(“駅”)の 賑わい創出	自家用有償旅客運送等への 多様な関係者(JA・DMO・RMO等) の参画

### 都道府県によるサポート

リ・デザイン (実証運行、新技術等を先導)	デジタル (データ共有・活用の推進)	ヒト&プレイス (人材育成、ネットワーキングの場)
--------------------------	-----------------------	------------------------------

### (参考) 地域交通におけるデータ活用の事例

【山形県の取組】 ※市町村と連携した取組  
移動需要(外来患者数)データを活用し、病院移設に伴う路線・ダイヤ見直し



※第3回「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会資料より

### 【室蘭市の取組】

バス停圏人口から路線別に将来バス利用者数を推定  
将来のネットワーク再編を地域公共交通活性化協議会にて先手先手で議論



### 【熊本共同経営推進室の取組】

時間帯別の需給状況を見える化し、運行体制を適正化

輸送人員と運行本数 ※輸送人員90%で検証(新型コロナウイルス影響)



注) 輸送人員は2019年10~12月時点データをベースとして使用(輸送人員は90%で集計したもの)

※第4回地域の公共交通リ・デザイン実現会議資料より

## 連携・協働の取組の加速化

- 多様な分野との連携・協働等による取組を、アップデートされた地域公共交通計画・協議会等のもとで、意欲的・先行的に行う自治体について、
- 関係府省庁による重点的な支援を行う枠組みを検討

リ・デザインを主導する地方自治体の取組を促進し、各地の持続可能な地域交通の実現を加速化



## 継続的な連携・協働の取組の確保

- 連携・協働に向けた取組が継続して行われるよう、KPIを位置付け（目標年次：2027年度※）  
（※）デジタル田園都市国家構想総合戦略の期間
- 定期的に進捗状況のフォローアップを実施

<KPI（例）>

連携・協働の取組の実装	✓ 他分野との連携・協働に先導して取組む自治体数
連携・協働の推進に向けた環境醸成	✓ 自家用有償旅客運送に取組む自治体数 ✓ 各施設の送迎の見直しに新たに取組む自治体数
連携・協働施策のアップデート	✓ デジタル技術等の活用に新たに取組む自治体数