

令和 6 年度

地域公共交通の復興における対応手法・移動
モデルの構築に関する調査等業務
(概要版)

令和 7 年 3 月

国土交通省北陸信越運輸局

能登地域における地域公共交通の復興対応手法・ 移動モデルの構築に関する調査報告



受託事業者 (株)日本海コンサルタント・(株)ケー・シー・エス共同提案体

調査目的・概要

- 令和6年能登半島地震により、奥能登地域を中心として甚大な被害が生じた。復旧・復興に向けた取組が進められているが、対応の長期化が想定される。
- このような中、地域公共交通については、まちづくりの骨格として、復興まちづくりと歩調を合わせて検討を進めていくことが重要。



本日お話する内容

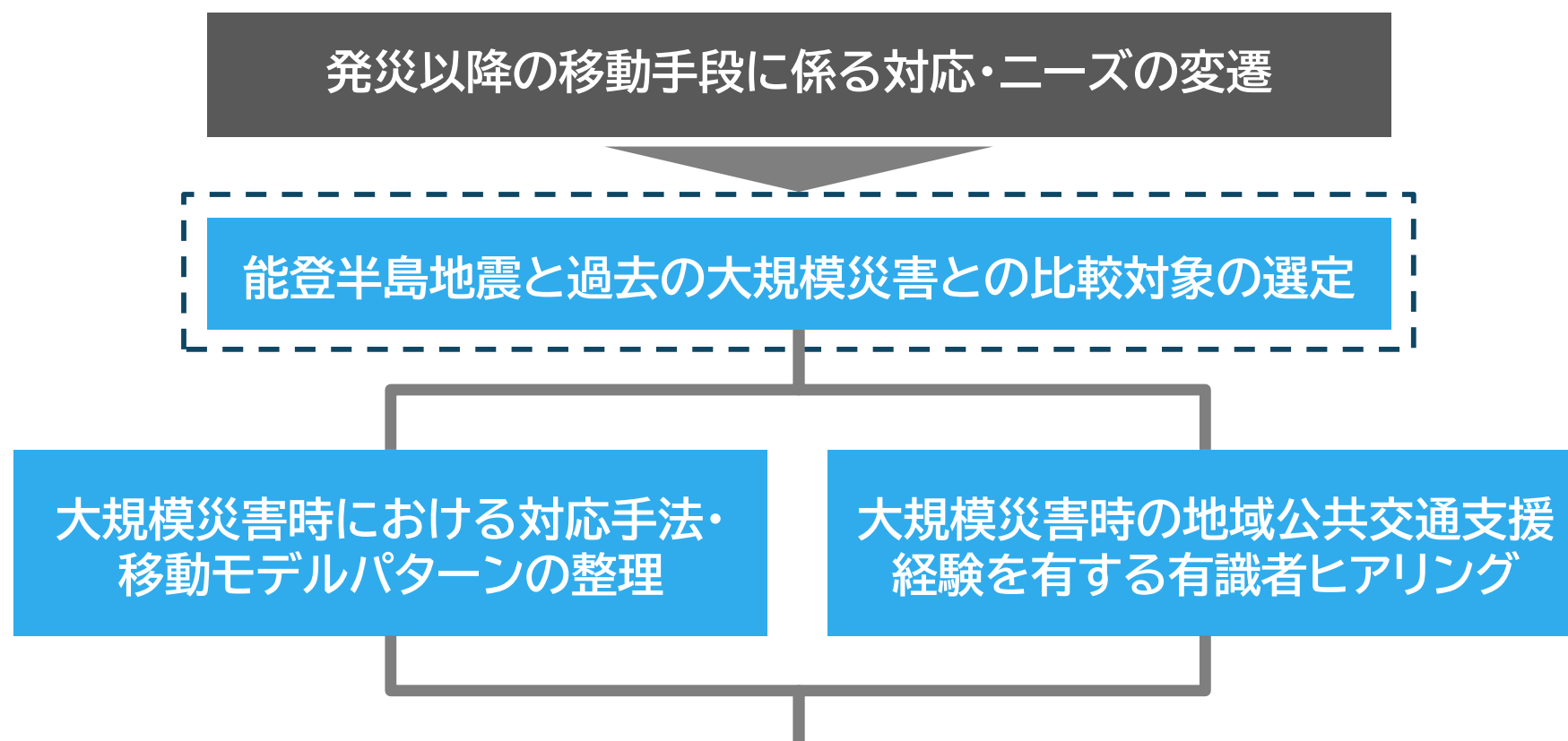
奥能登2市2町を中心として…

- 1.被災自治体における交通の現況及び被災状況
- 2.過去の被災自治体における公共交通確保の事例調査
- 3.移動手段の確保に向けたスキーム整理及び移動モデルの構築に向けた検討

本調査の目的及び内容

検討フロー

- 能登半島地震後の対応・ニーズの変遷を踏まえ、さらに過去の大規模災害時の事例を参考に、復興における対応手法・移動モデルの検討を、下記フローに基づき調査を実施した。



能登半島の復興における対応手法・移動モデルの検討

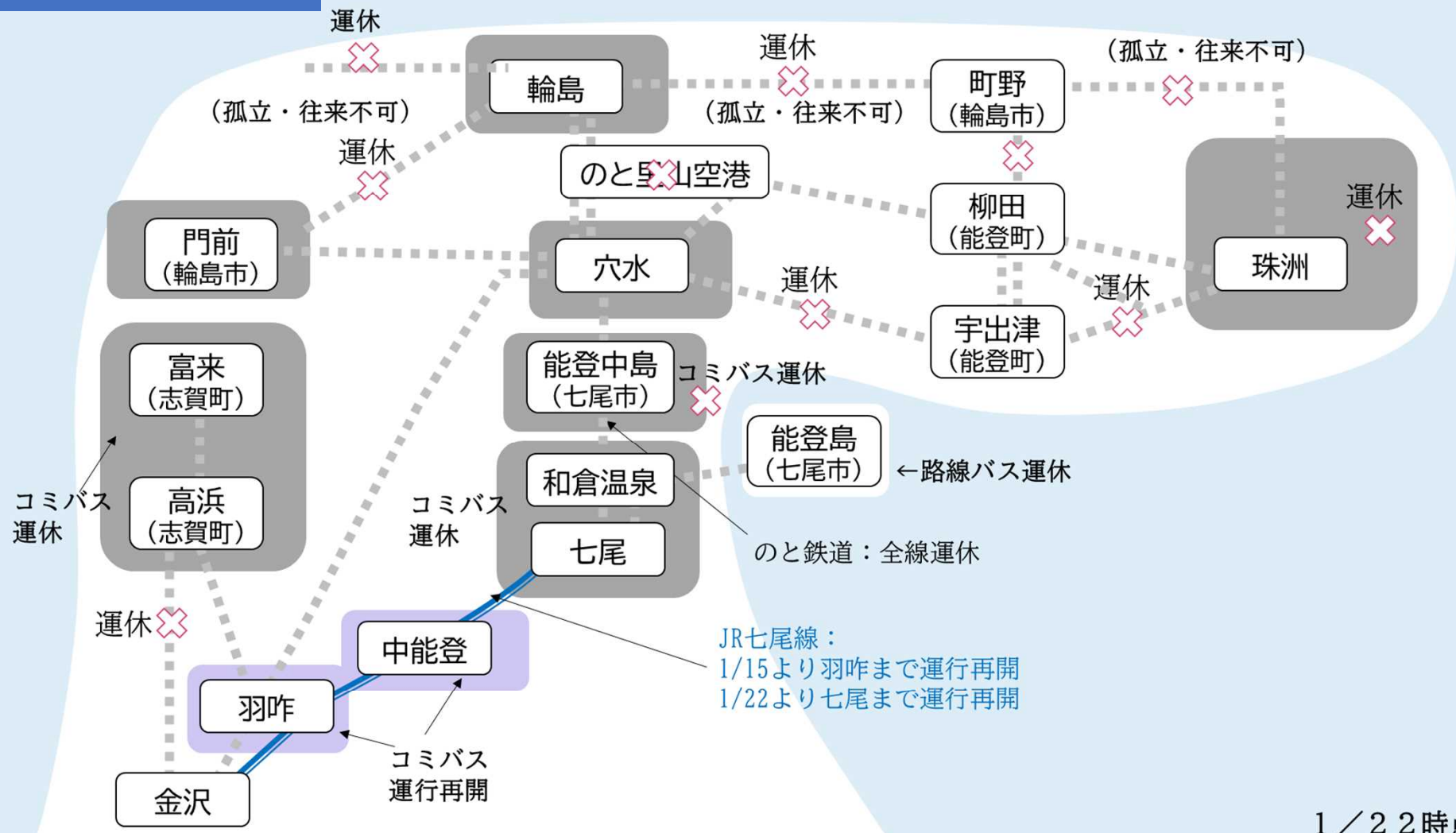
図：検討フロー

- 1.被災自治体における交通の現況及び被災状況
- 2.過去の被災自治体における公共交通確保の事例調査
- 3.移動手段の確保に向けたスキーム整理及び移動モデルの構築に向けた検討

- 1.被災自治体における交通の現況及び被災状況
- 2.過去の被災自治体における公共交通確保の事例調査
- 3.移動手段の確保に向けたスキーム整理及び移動モデルの構築に向けた検討

・ 七尾以北の全ての公共交通が運休し、公共交通が機能していない状況にあった。

被災直後（発災～3週間）

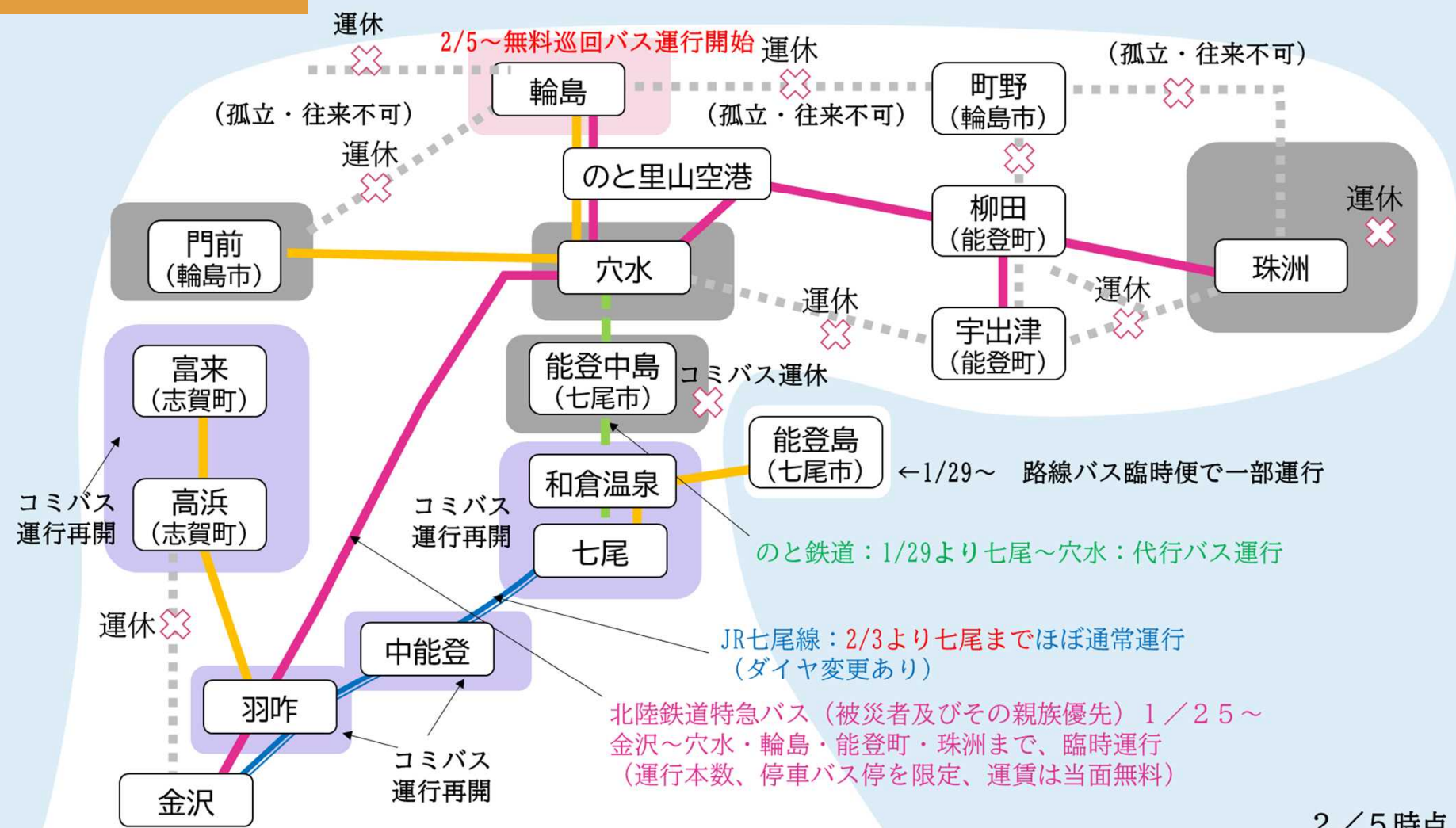


1 / 2 2 時点

地域公共交通における復旧・復興の変遷

- 南北をつなぐ特急バスが運行を再開(1/25～当面は運賃無料)、復興の足がかりに。
- のと鉄道:七尾駅～穴水駅間は臨時代行バスにより通学等の足を確保。

被災1カ月後



2/5時点

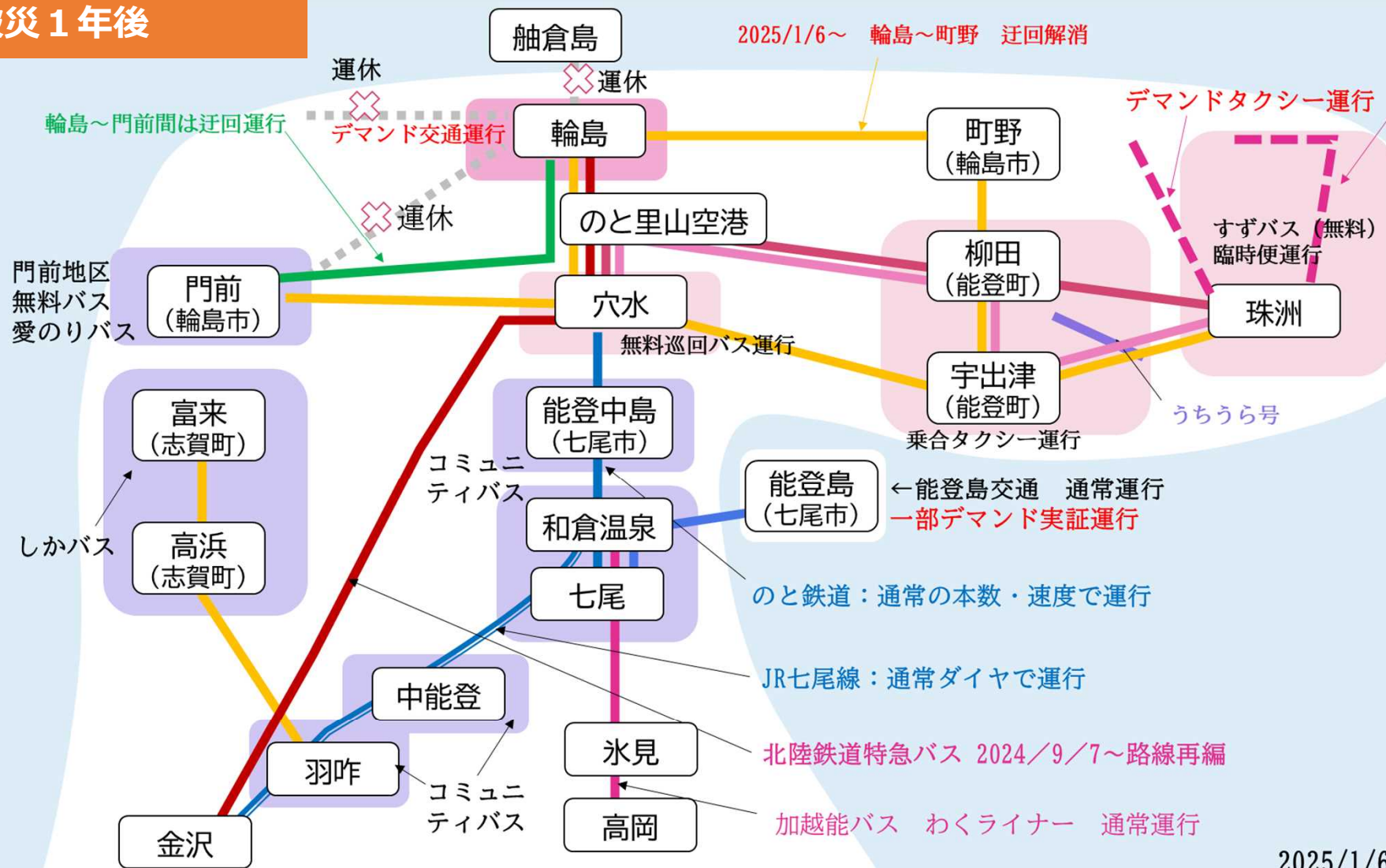
- ## 被災3ヵ月後



地域公共交通における復旧・復興の変遷

- 道路復旧に合わせて、徐々に地域公共交通ネットワークの形が元に戻りつつある。
- 8月以降、被災6市町全てにおいて、国の支援を得ながら移動手段確保に向けた取組が進む。

被災1年後



2025/1/6時点

能登半島地震後の公共交通に対するニーズの変遷

避難先・仮設住宅と市街地を結ぶ移動手段の確保

- ・既存のバス路線が一部運休・減便を余儀なくされる
- ・生活に必要な通院・買い物などへの交通手段を確保できない状況

金沢と奥能登/市町跨ぎの広域的な移動手段の確保

- ・道路寸断により、一部地域では通学・通院・買い物の移動が制限
- ・主要幹線道路の早期復旧が公共交通の安定運行の鍵

バス・タクシー事業者の担い手不足の顕在化

- ・運転士不足(運転士自身も被災)による減便や廃止の継続
- ・タクシー事業者・車両の被災による減少や事業継承の課題

新しい移動手段の検討

- ・需要が少なくなった地域でのデマンド交通の導入
- ・ライドシェアの導入検討

公共交通の広域連携

- ・中長期的には市町単独での対応が限界に。市町の枠を超えた視点が必要。
- ・県や隣接自治体との協力による効率的で便利な交通ネットワークの構築

※市町担当者との意見交換及び県能登地域公共交通協議会での議論等をもとにまとめ

【参考】能登半島地震における復興支援(地域公共交通)

- 発災 1 ヶ月後から、鉄道が復旧し、路線バスが再開し始めると、地域公共交通へのニーズが高まってきたが、**まずは従来の公共交通(コミバス、デマンド等)の現状復旧で対応する市町が多かった。**
- 一方、仮設住宅などの建設が進めば、新たな移動ニーズが生じると想定されるほか、被災車両の買い替えニーズも高まっていたため、2月に奥能登6市町を直接訪問し、「支援メニューまとめ」パンフレット(運輸局作成)を自治体・事業者へ直接配布。
▶ **被災6市町の全てで共創MaaS実証プロジェクトを活用。** スキーム作成など検討段階から運輸局が伴走支援。

これまでの応急対策＝被災者の移動手段確保

- ・仮設住宅からの移動需要を含め、デマンド交通等の新規運行に対し、「共創・MaaS実証プロジェクト」により国から財政支援。

※輪島市、穴水町、七尾市・中能登町、七尾市、珠洲市(2)、能登町

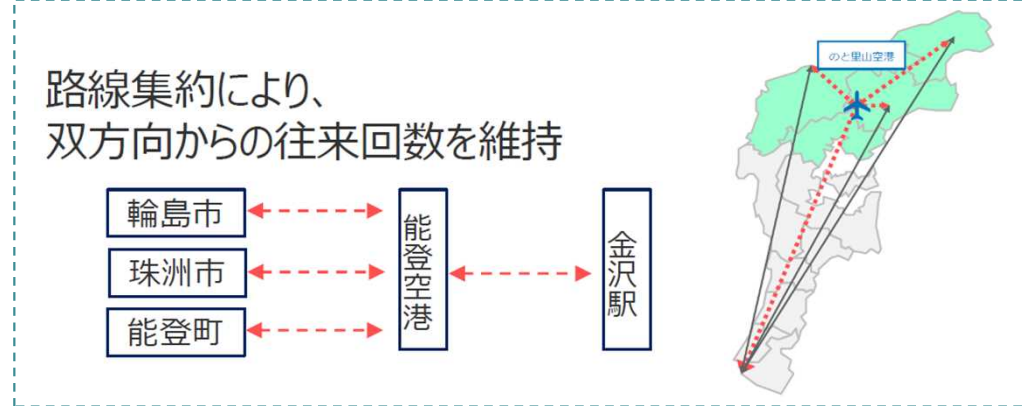
▼輪島市デマンド交通「のらんけプラス」



▼珠洲市夜間相乗りタクシー



- ・金沢と奥能登を結ぶ特急バスも路線集約により**実質増便化**。
【幹線交通(特急バス)の確保】(9/7～再編実証)



今後の対応＝能登地域公共交通計画の策定

- ・県、市町、事業者等により「**能登地域公共交通協議会**」を設立。
今年度末に「**能登地域地域公共交通計画**」(第一次)を策定。
- ・第二次計画は、交通体系全体の再構築に取り組む。

▶▶ 広域交通や運転士不足の対応等、**単独市町では解決困難な課題に能登地域全体で対応へ**

「被災自治体・事業者に配布したビラ」

【能登半島地震】主な交通関連支援策のご案内

交通分野を対象とした支援策	共創モデル実証プロジェクト	業横断的支援	被災からの事業再建	雇用の維持	売上げ減に伴う資金繰り
実証運行の実施 ... (例) 関係者と連携した実証運行への支援 (現状調査、車両購入、運行費等) 共創モデル実証プロジェクト (補助金) 「内容」 関係者と連携した実証運行の経費を最大1億円まで2/3補助 (500万円まで定額) 「スケジュール」 今後 二次公募 (予定) ※採択時期は柔軟に対応 「問い合わせ」 北陸信越運輸局 交通企画課 (025-285-9151)	業横断的支援 設備・施設の復旧 ... (例) 営業所の修繕、事業用車両の買換え なりわい再建支援補助金 (補助金) 「内容」 設備・施設の復旧整備に係る経費を最大15億円まで3/4補助 「スケジュール」 4/1～ 二次公募 「問い合わせ」 石川県 (076-265-4428) ※石川県・富山県については関係府県の窓口	被災からの事業再建 ... (例) 営業所の修繕、事業用車両の買換え 持続化補助金(災害支援枠) (補助金) 「内容」 小規模事業者による事業再建に向けた取組を最大200万円まで2/3補助 「スケジュール」 3/8～4/26 二次公募 「問い合わせ」 最寄りの商工会議所・商工会	雇用の維持 ... (例) 休業等において雇用を維持した場合の休業手当、賃金等への助成 雇用調整助成金 (助成金) 「内容」 中小事業者に対する支給要件の緩和、助成率引上げ(2/3→4/5) 支給日数延長(100日/年→300日/年)等 「スケジュール」 1/23～ 制度改正 「問い合わせ」 石川労働局 (076-265-4428) ※富山・金沢については関係府県の窓口	売上げ減に伴う資金繰り ... (例) 運転資金の確保、災害復旧のための設備資金 令和6年能登半島地震特別貸付(中小企業事業) (貸付) 「内容」 災害復旧のための資金繰りについて長期・低利融資(上乗率特3割、金利0.9%引下げ等) 「スケジュール」 1/31～ 取組開始 「問い合わせ」 日本政策金融公庫 金沢支店 (076-231-4275) ※富山・金沢については関係府県の窓口	

【交通関連相談窓口】 その他お困り事の際はご相談ください。
北陸信越運輸局 復興支援室(交通企画課内) 025-285-9151
石川運輸支局 076-208-6000 (アナウンス後3)

▼8/20被災地担当者情報共有会(運輸局主催)



▼石川県能登地域公共交通協議会



能登半島地震を受けた地域公共交通の課題

- 能登地域は、震災前より人口減に伴い路線・ダイヤとも漸減傾向であり、一部の民間路線バスは自治体運営のコミュニティバスやスクールバス混乗、自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)等に移行。
- 震災後は、道路復旧及び復興フェーズに合わせて、公共交通も順次復旧進んでいるものの、一部路線は運休及び減便が続いている状況。今後、人口流出及び運転士不足がさらに進むと、公共交通の確保・維持が困難となる事態がいつそう加速する懸念がある。
(全国の過疎地域が10年後に直面する課題に先んじて直面しているとも言える)
- 一方で、高校生の通学や仮設住宅等からの移動等、学生・高齢者を始めとして、クルマを運転できない方々の移動手段を確保することを通じて、幅広い世代がその地域で定住し続けるために必要な環境を整え、復興を下支えする必要。
- そのため、ニーズや利用実態を踏まえつつ、持続可能性と利便性を勘案した公共交通ネットワークの見直しが急務と考えられる。

1.被災自治体における交通の現況及び被災状況

2.過去の被災自治体における公共交通確保の事例調査

3.移動手段の確保に向けたスキーム整理及び移動モデルの
構築に向けた検討

- 被災状況として過去災害との類似点は多くは見られなかったが、奥能登2市2町の特徴的な被害から**地域公共交通を維持・確保する上での課題・ポイントが類似する自治体を選定した。**

表：被災状況及び既存データを基にした類似自治体選定結果

市町村名	能登半島2市2町の被災概況・課題	市町村名	候補事由(青字:被災発生時の状況、赤字:実施した対応)
輪島市	- 交通事業者の撤退 - 大規模な家屋被害 - 地元小売商店の復興・観光地化	宮城県 南三陸町	- 人口と全壊住宅数、仮設住宅戸数が同規模。 - 民間交通事業者撤退。町営でバス運行(車両や運転手の不足)。 - 現在は乗合バス、都市間高速バスが運行、復興商店街等の観光拠点の立地。
	- 市内の飛び地集落毎の移動手段の検討 - 自治体連携による広域移動 - 交通事業者の撤退	福島県 南相馬市	- 地区別に交通サービスの格差が発生。 12市町村を対象とした避難地域公共交通網形成計画を策定。 - 隣接町、民間企業と連携した新モビリティを活用したまちづくりを実践。
珠洲市	- 津波に伴う居住地の移転 - 交通事業者の被災	岩手県 陸前高田市	- 高田バスターミナル全壊。バス車両7両大破又は不明。 - バス需要増加に伴い運転手が不足。県内陸部の運転手を沿岸部に回して対応。 - 現在はBRT、予約乗合タクシー、路線バス、グリスロが運行。高台移転で町が変化。
		宮城県 気仙沼市	- ミヤコーバス(株)気仙沼営業所焼失。バス車両21両水没又は焼失。 - 仙台間のバス需要に対応できる運転手と拠点が不足。運転手は休日出勤で対応 - 現在は都市間、地域内交通が運行 BRTにおける自動運転バスレベル4の認可取得済
穴水町	- 広域的な窓口(駅)を有する - 周辺自治体との連携	熊本県 益城町	- 住民の要望によりテクノ仮設住宅と町中心部・熊本市内間を繋ぐ路線が運行 - 市街地調整区域の一部を災害復興ゾーンに位置付け、被災者の移転先に設定 - R6.10からはAI活用による「のーとUMEらいん(予約制乗合バス)」に変更。
	- 交通事業者の撤退 - 大規模な家屋被害 - 地元小売商店の復興・観光地化	宮城県 南三陸町	- 民間交通事業者撤退。町営でバス運行(車両や運転手の不足) - 現在は乗合バス、都市間高速バスが運行 - 高台で居住ゾーンと公共公益ゾーンの整備
能登町	- 通学手段の減少 - 周辺自治体との連携 - 大規模な家屋被害	岩手県 大槌町	- バス需要増加に伴い、通学、通院に間に合わない、乗り継ぎが悪い等の問題が発生。 - 現在は町民バス、路線バスが運行。乗合タクシーの実証運行中
		福島県 広野町	- 避難先である「いわき市」でバスを運行 - 町民のバスの運行に対して、住民ニーズを把握できていない - 鉄道駅付近を経由する町民バスの運行、障がい者等の外出・移送支援の実施 - 中高一貫のふたば未来学園が開校。8市町村から公共交通でアクセスが可能 - 路線バスとデマンド交通を曜日別で組み合わせた「NOSSE」が運行

過去の大規模災害からの復興期の事業スキーム

- 過去の大規模災害時は、関係者が連携して地域の実情に合わせた事業体制を構築。
- 事業スキームを整理するとおおまかに3タイプに分類される。

	自治体主導タイプ	交通事業者主導タイプ	広域産官学連携タイプ
	国交省 県 復興庁 自治体主導連携組織 自治体 大学 各種事務手続き 申請関係者調整を担当。 「仮設住宅対応」「学校再開対応」を中心に実施。 助言 ↑ ↓ 相談 運行事業者 地域間バス 地域内バス デマンド交通 タクシー支援	国交省 県 復興庁 自治体 交通事業者主導連携組織 交通事業者 大学 コンサルタント(業務委託) 調査協力 ↑ ↓ 助言・支援 協力依頼 ↓ 委託 運行事業者 地域間バス 地域内バス デマンド交通 タクシー支援	国交省 県 (復興庁) 広域産官学連携組織 大学 交通事業者 複数避難自治体 調査助言 調査依頼 協力相談 調査支援 サービス提供 協力依頼 運行事業者 地域間バス 地域内バス デマンド交通 タクシー支援
特徴	- 災害規模が大きく、交通事業者の被災、公共交通ネットワークの壊滅的な被害。 - 被災者移動支援を自治体主導で実施。 - 復興事業と並行のため、職員負担大。 - 当面の交通課題への対応が中心で、中・長期計画対応まで着手できない。	- 災害規模は大きかったが、公共交通ネットワークが残存。 - 交通事業者主導で自治体と連携し、役割分担を明確したことで、自治体職員の負担減。 - 交通事業者主導のため各種申請が迅速。柔軟に対応することが可能。	- 災害規模が大きく、広域的対応が必要だった。避難自治体と受入自治体による組織運営が求められた。 - 複数自治体での協議において、大学・交通事業者が参画。産官学連携による協議体を設置し、広域マネジメント体制を強化。
自治体	岩手県大槌町 宮城県気仙沼市 宮城県南三陸町 福島県南相馬市	岩手県陸前高田市	福島県広野町他(いわき市) 熊本県益城町

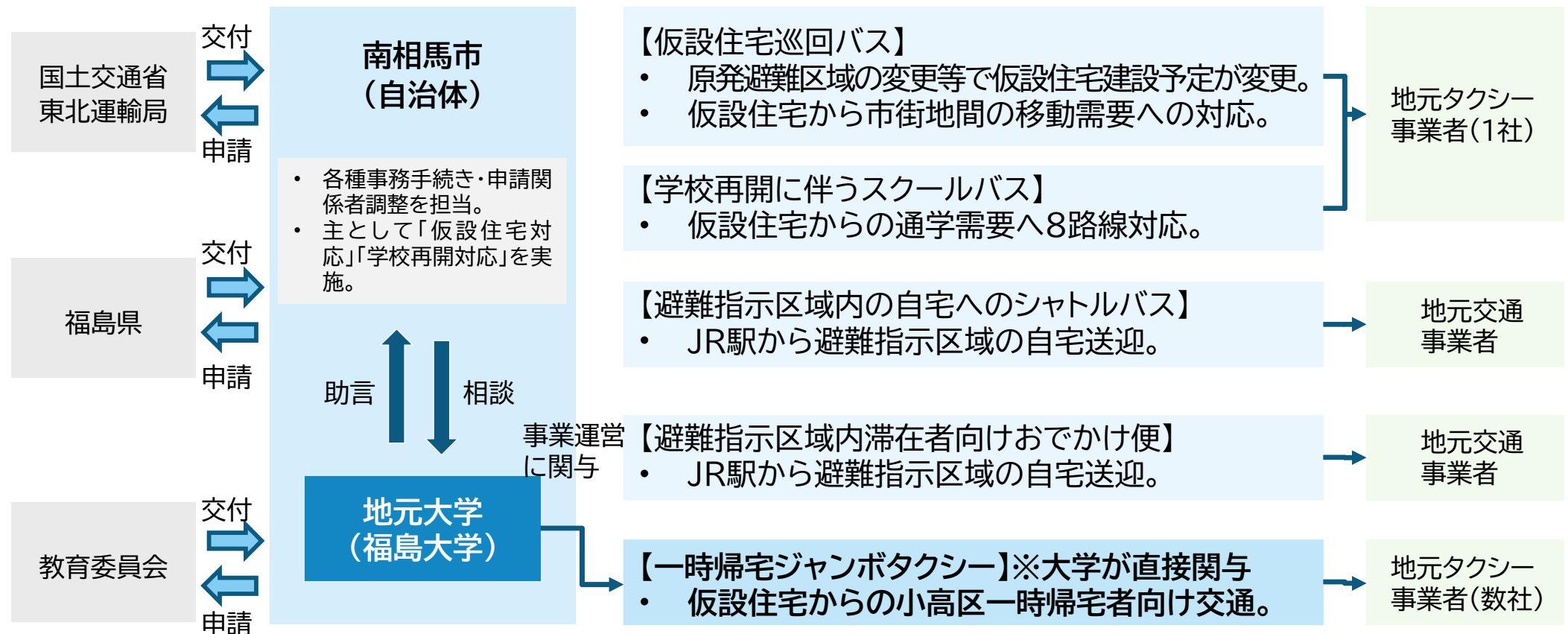
図：事業スキームタイプ別特徴の整理

過去の大規模災害時における対応手法事例

【自治体主導タイプ】

自治体×地元大学の連携による災害時地域公共交通を運営/大学が事業運営に参画

- 原発被害の影響により「バス事業者廃業・撤退」。多様な需要への対応が課題。
- **自治体と地元大学が連携し、官学連携体制を構築**。交通課題・ターゲット別に事業を検討。
- 原発避難受入後から対応、復興期・発展期まで継続。現在、運行形態を変更し社会実装。



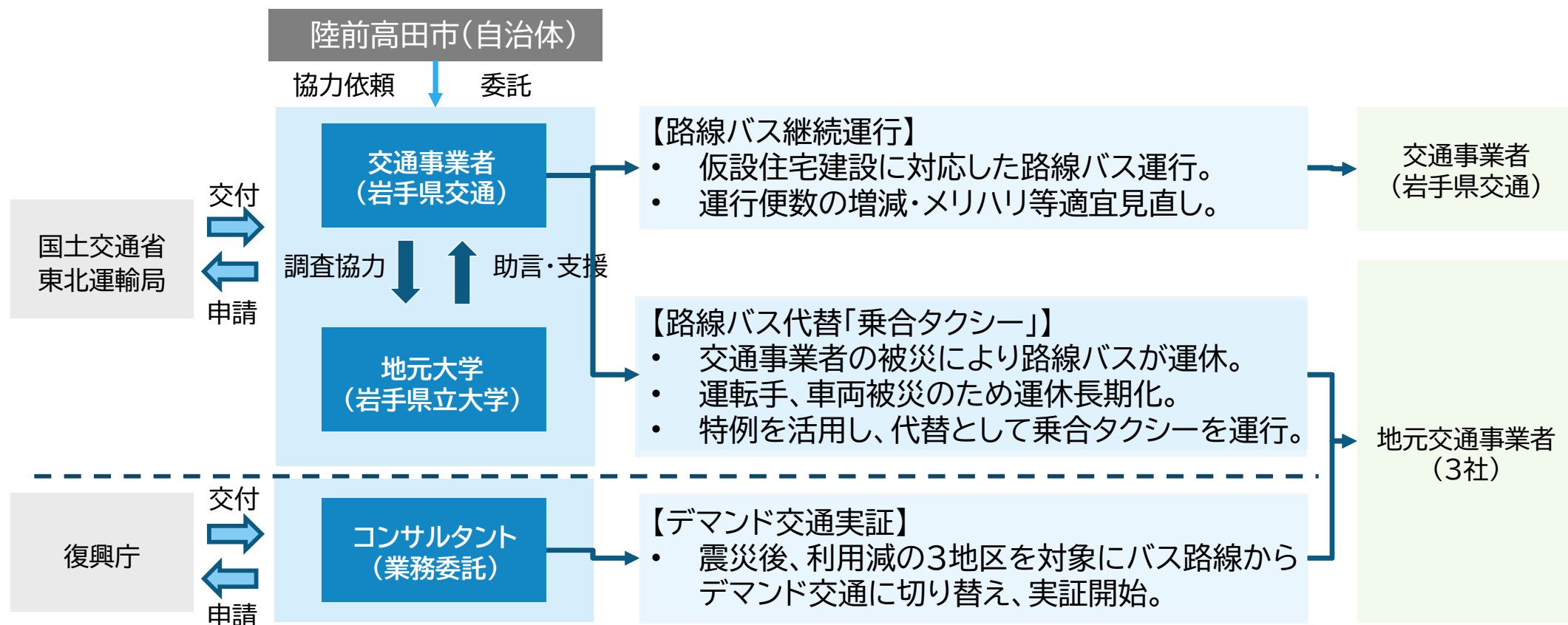
図：福島県南相馬市の対応手法・事業体制例（東日本大震災）

過去の大規模災害時における対応手法事例

【交通事業者主導タイプ】

自治体×交通事業者×地元大学の産官学連携。交通事業者を「核」に支援

- 東日本大震災の中でも最大クラスの被害。行政機能全壊、交通事業者も車両等流出。
- 職員・運転手のリソースが減少。**行政・交通事業者・地元大学による産官学連携体制**を構築。
- 「交通事業者」を中心に、**地元大学がフォローする形で公共交通事業支援を推進**。



図：岩手県陸前高田市の対応手法・事業体制例（東日本大震災）

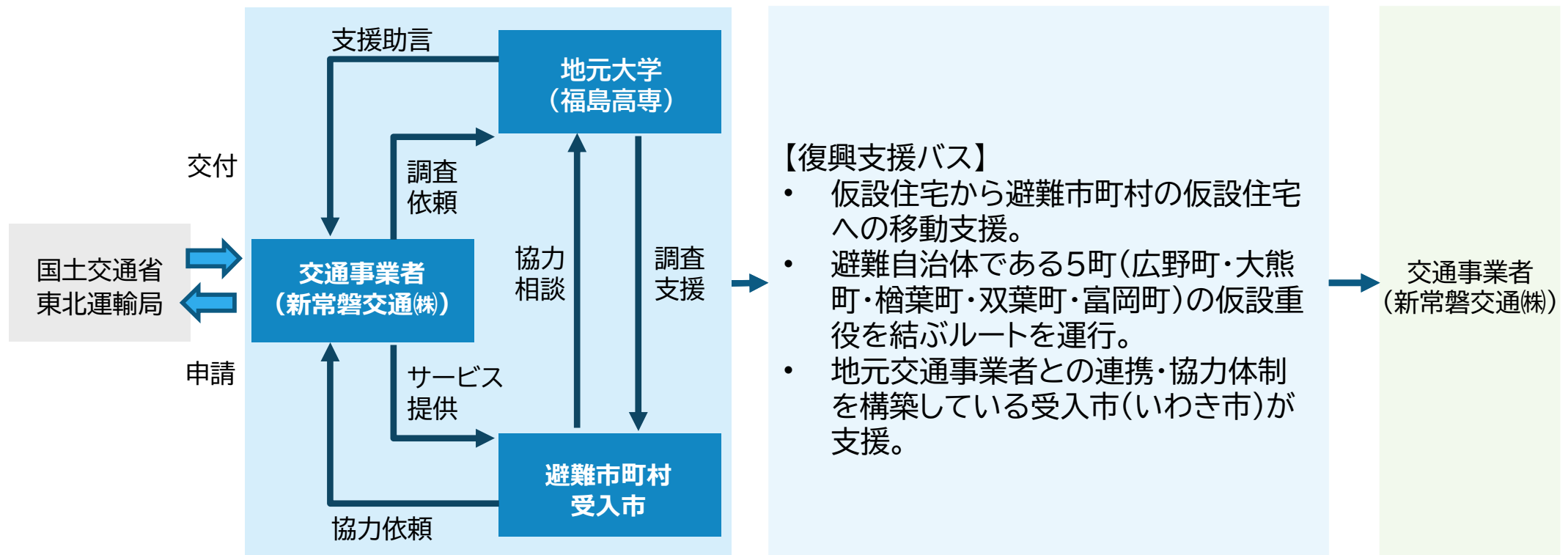
過去の大規模災害時における対応手法事例

【広域産官学連携タイプ】

避難自治体×交通事業者×地元大学の産官学連携し、連絡協議会を設置

- 原発事故の影響で、警戒区域・避難指示区域に指定。浜通り地区住民が「いわき市」に避難。
- 「大学」「交通事業者」「避難市町村」「受入市」による「協議会」を設置し、移動支援策を検討。
- 原発事故の警戒区域指定が長期化し、復興期・発展期まで継続。

【調査事業連絡協議会】



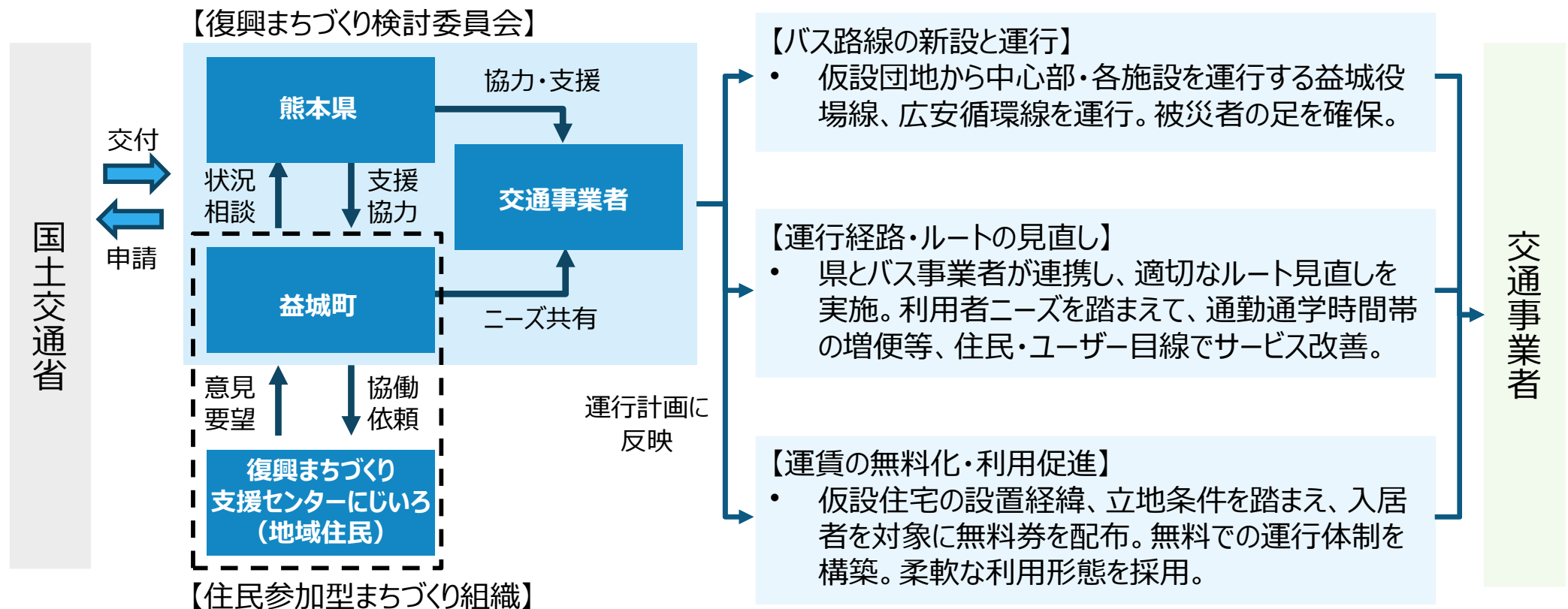
図：福島県広野町他（いわき市）の対応手法・事業体制例（東日本大震災）

過去の大規模災害時における対応手法事例

【広域産官学連携タイプ】

県×自治体×地域住民参加型による復興まちづくり・地域公共交通検討スキームを構築

- 熊本地震発災後、道路・橋梁の倒壊により、道路インフラが寸断。家屋倒壊率が高かった。
- 県は被災自治体と協議できる「場」を設置。被災自治体は「住民参加型まちづくり組織」を設置し、住民協働による復興まちづくりを実践。



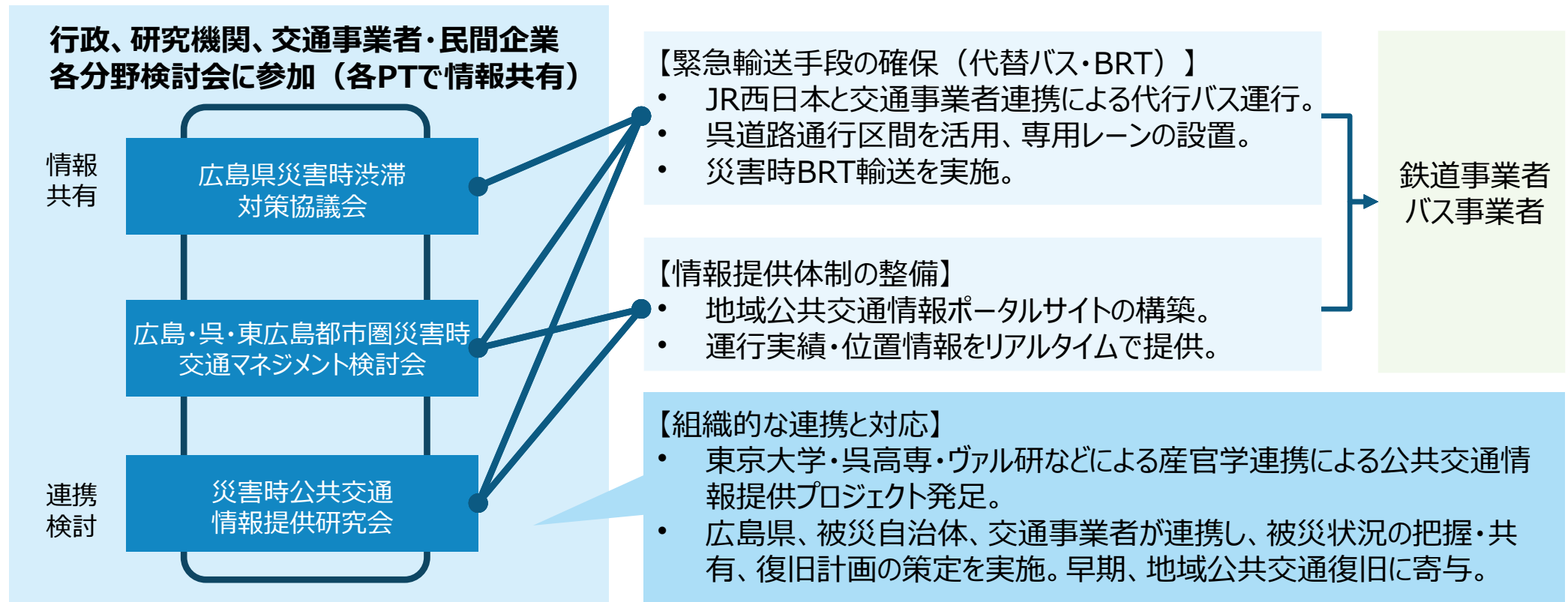
図：熊本県益城町の対応手法・事業体制例（熊本地震）

過去の大規模災害時における対応手法事例

【広域産官学連携タイプ】

被災状況の情報収集・共有/各分野PTが設置。情報の一元化し、事業推進体制を構築

- ・ 広島県全県、線路・道路冠水、土砂災害の影響で通行止めが発生。多くの交通機関が運休。
- ・ 早期復旧対応を行うため、**道路管理者、交通管理者、交通事業者、大学、民間企業等が連携**。
- ・ 被害情報の収集・共有を実施し、「災害輸送対応」「渋滞対策」「情報発信の一元化」を実施。
- ・ 災害発生時に設置した「交通マネジメント検討会」は、通常時においても機能は継続。



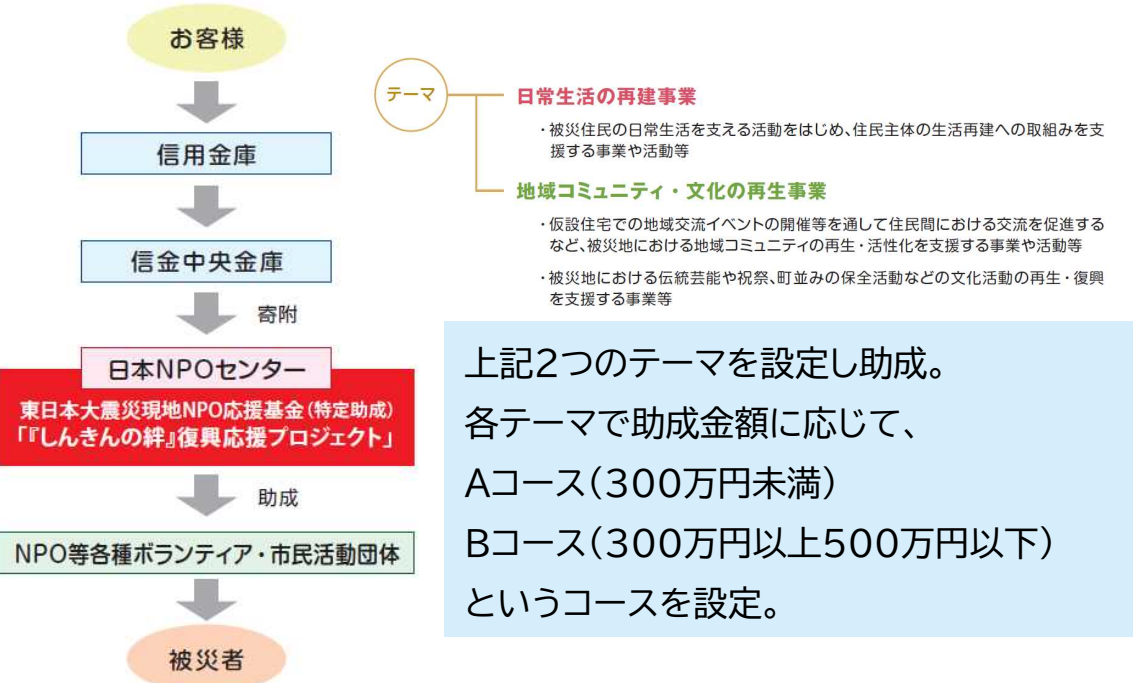
図：広島県呉市の対応手法・事業体制例（西日本豪雨）

過去の大規模災害時における対応手法事例

(参考) 特定非営利法人「移動支援Rera」への支援

- 信金中央金庫では、全国の信用金庫と連携し、「復興応援定期積立」サービスを提供。
- 積立金の0.2～0.25%を「東日本大震災現地NPO応援基金」に寄付し、日本NPOセンターが助成事業として復興支援を展開。その1つに「移動支援Rera」が被災者の移動支援をサポートする事例がある。

制度	特徴・概要	対象	運用方法	活用事例
民間金融機関連携基金	複数の金融機関が連携し基金を設立し、公共交通の復旧・運行維持に資金供給	公共交通事業者、地方自治体	金融機関が基金を共同運営し、資金供給と事業審査を実施	宮城県石巻市 特定非営利法人 移動支援Rera



図：信金中央金庫の助成事業スキーム及びテーマ

Project ①

特定非営利活動法人 移動支援Rera

(宮城)

日常生活の再建事業

外出手段を持たない住民のための助け合い送迎と見守りネットワークづくり

東日本大震災による津波被害が甚大であった宮城県石巻地域で、自力での移動手段を持たない人々のために震災直後から送迎支援を行い、2013年2月にはNPO法人を取得している。主な利用者は、高齢や障害、病氣・けがなどで自力での移動手段を持たない住民や、公共交通機関を利用できない不便なエリアの住民で送迎する家族・知人がおらず、経済的にゆとりがなくタクシー代を支払うことが困難な人々である。

約10名のスタッフが日曜日と元日を除いて毎日7～9台の車をフル稼働させている。その中には、車イスやストレッチャーにも対応できる福祉車両もある。利用者の負担は、ガソリン代などの送迎にかかる実費程度で、気軽に乗れると喜ばれている。平日の利用者は70～90人程度で年間では2万人を超えている。これまでの送迎者数は2015年1月に累計8万人に達して、走行距離はなんと地球24周半とのことである。

「しんきんの絆」復興応援プロジェクトでは、スタッフ人件費の一部や、車両修繕費、駐車場借料、通信費などを助成し、この送迎システムを支えている。

移動支援Reraでは、移動困難な住民のための送迎支援を財政的にも安定した運営にしていくなために、現在の無償(実費負担)送迎から、福祉有償送迎(タクシー代の半額程度の非営利送迎)への移行を検討している。さらに、地域の人々からの寄付などが税制上優遇される仕組みである「認定NPO法人」取得に向けて動き出している。

■ 所在地：宮城県石巻市
■ 活動地域：宮城県石巻市と周辺
■ <http://www.npo-rera.org/>

図：助成事業活用事例

過去の大規模災害時における対応手法事例

(参考) 東日本旅客鉄道株式会社 JR大船渡線・気仙沼線

- 東日本大震災時、JR大船渡線、気仙沼線が被災。当初、仮復旧としてBRTを導入。
- 「社会資本整備総合交付金」などの公的支援を活用しつつ、事業者負担分を民間の基金・融資を組み合わせる形で事業を推進。

制度	特徴・概要	対象	運用方法	活用事例
公的支援との連携スキーム	国・自治体の補助金・支援事業と民間の基金・融資を組み合わせ、総合的に支援	地方自治体、公共交通事業者	補助金と融資を組合せ、事業計画に応じた支援	BRT導入補助 気仙沼-大船渡線の復旧

BRTの整備等に対する総合的な支援スキーム

地方公共団体等向け
・公設部分
・事業者への間接補助 等

社会資本整備総合交付金
＜道路局、都市局＞

BRTの走行空間（走行路面、停留所、シェルター等）、車両基地等の整備、ICカードの導入等に対し総合的に支援

国費率：国 5.5/10等
【交付対象者】地方公共団体等

事業者向け

地域公共交通確保維持改善事業
＜総合政策局、自動車局＞

BRTシステムの構築に不可欠な施設（連節車両、停留所施設、PTPSの導入等）の整備、バスロケーションシステム、ICカードシステムの導入等に対して補助

補助率：国 1/3
【補助対象者】運送事業者等



民間金融機関からの融資・基金活用
(東日本旅客鉄道(株)で資金調達)

図：公的支援との連携スキーム（イメージ）

「第5回JR気仙沼線復興調整会議(平成24年5月7日;事務局 東北運輸局)」において、津波により甚大な被害を受けた気仙沼線の復旧に係る当面の措置として、BRTによる「仮復旧」を行うことで、JR東日本及び沿線自治体(気仙沼市、南三陸町、登米市)間で合意。昨年8月20日より暫定的なサービスを開始し、12月22日から本格運行開始。

- 【運行開始】 平成24年12月22日

【運行事業者】 東日本旅客鉄道(株)

【運行区間】 柳津～気仙沼 約55km(うち専用道区間11.6km)所要約2時間

【運行車両】 日野自動車製優良ハイブリッドバス
(全長)10.92m
(定員) 77名
- 【導入台数】 20台(新車18台、中古2台)

【その他】 バスロケーションシステム導入

- 【主な導入効果・特徴】
- ・鉄道運休中の柳津～気仙沼間(約55km)の約6割を専用道化する予定
 - ・運行便数は震災前(鉄道)の約1.5倍～3倍程度
 - ・沿線高校生など地元の要望を踏まえ、増便等ダイヤ改正、駅(停留所)の新設・移設
 - ・JR東日本が事業主体(道路運送法に基づく一般乗合旅客自動車運送事業者)となる(JR東日本としては初)



駅(停留所)に設置されたバス・ロケーションシステム



バス・ロケーションシステム(携帯電話からも確認可能)



沿線「ゆるキャラ」のラッピング

図：JR大船渡線・気仙沼線のBRT事業概要

- 過去の大規模災害を経験した有識者ヒアリングからは「**広域連携の重要性**」「**中間支援組織体制の構築**」「**現行の法制度等の柔軟な運用・活用**」の3点が重要であると提言。

【平成23年東日本大震災 有識者ヒアリング結果(福島大学/前橋工科大学 吉田樹教授)】

ヒアリング区分	回答内容
東日本大震災時の経験	■都市間輸送の重要性 - 東日本大震災時、被災地と主要都市を結ぶ都市間輸送の需要増。 能登地域でも都市間輸送の確保は重要となる。 ■地域内交通の課題 - 被災後の復興において、地域内交通の果たすべき役割は大きい。 - 自治体職員の公共交通対応が遅れ＝復興の遅れに繋がる。 - 復興から発展フェーズにおいては、国の支援への依存が続き、交通体系構築に遅れが生じる可能性があるため、自立した体制づくりが重要。
能登半島地震の対応に向けた提言	■地域交通の柔軟な運用・地域特性を生かした交通モデルの構築 - 広域デマンド交通の導入に際しては、地域ごとに運用を変えるのが合理的。(中心部は定時定路線、郊外部はデマンド運行等の組み合わせなど) - 車保有率、担い手不足等を踏まえた、生活交通の充実を図ることが重要。(デマンド予約対応は地元住民、運営対応は産官学連携組織が対応。「事業者連携型の自家用車有償旅客運送の活用」や「共同輸送サービス提供」の活用も検討) ■広域連携のさらなる強化 広域連携で効率的かつ持続可能な交通モデルを構築することを提言。 - 復興計画との関係もあるので中長期的な視点での対応、多様な主体での体制構築が重要。

【平成28年熊本地震 有識者ヒアリング結果(熊本大学 円山琢也教授)】

ヒアリング区分	回答内容
熊本地震での経験	■自治体職員のメンタルケア・負担軽減の取り組み - 災害対応が多く、長期化。職員の健康管理が復興活動の妨げとなる。 - 自治体職員の休息を確保できる取り組み、体制が必要。 (復旧対応が集中。地域公共交通関連と同時並行的に動かすための組織設置は重要。)
	■被災者支援を軸とした柔軟な交通計画の必要性が高い - 避難者の移動支援、仮設住宅へ転入後にバス路線新設など、柔軟に計画見直し。震災以降もバス路線の再編を進め、AIデマンドの導入も実施。 - 柔軟な対応が求められるとともに、<u>県・自治体・交通事業者の連携</u>が重要。
	■地域住民と行政が一体となったまちづくりプロセスが重要 - 復興まちづくりのプロセスで住民参加型ワークショップを開催。 <u>住民の声、ニーズを反映した交通・まちづくり</u>を行うことで信用信頼関係の構築が重要。
能登半島地震の対応に向けた提言	■交通手段の多様化、交通事業者との協力連携が不可欠 - 熊本ではタクシー運転手不足で廃業等があり、統合・再編が進んだ。 - 多様化する移動サービスの提供、交通計画の見直しには、交通事業者との協議、連携、関係構築が重要。地域特性に合わせた仕組み導入、体制づくりが必要。
	■地域住民の計画づくりプロセスに参画、協力体制の構築が重要 - 復興過程における地域住民を巻き込んだ政策の意思決定判断が効果的だった。 - 住民と行政の対立構図を避け、相互理解・評価を行う仕組みづくりが重要。 - 住民と行政の間に立ち、<u>客観的な視点で助言、評価できる中間支援組織が重要。</u>