

地域公共交通政策に関する国の動き

北陸信越運輸局
令和7年12月16日

1. 「交通空白」解消に向けた省全体の動き

- 「交通空白」解消の取組：全体像
- 情報提供①：来年度予算の方向性
- 情報提供②：制度改革に向けた検討状況

2. 北陸信越運輸局における取組

- ①首長訪問の状況・各自治体の抱える課題
- ②直轄調査事業：広域バス路線の再評価
- ③利便増進実施計画について
- ④管内パイロット・プロジェクトの状況
- ⑤地域交通パートナー制度

1. 「交通空白」解消に向けた省全体の動き

- 「交通空白」解消の取組：全体像
- 情報提供①：来年度予算の方向性
- 情報提供②：制度改革に向けた検討状況

2. 北陸信越運輸局における取組

- ①首長訪問の状況・各自治体の抱える課題
- ②直轄調査事業：広域バス路線の再評価
- ③利便増進実施計画について
- ④管内パイロット・プロジェクトの状況
- ⑤地域交通パートナー制度

「交通空白」解消の取組:全体像

- 人口減少や高齢化による免許返納が進展。買物、医療、教育など様々な日常サービスを支える地域交通の役割はますます高まる一方、地域鉄道・路線バスの運転者の不足、減便や廃止により、地域交通は危機的な状況
- 日本版・公共ライドシェア等の新しい移動手段のほか、鉄道・バス・タクシー・デマンド交通等あらゆる移動手段を総動員しながら、「交通空白」を解消していく必要

国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）



- ①「地域の足対策」と「観光の足対策」
- 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

R6. 7.17	第1回本部	R7. 2.25	第3回幹事会
R6. 8. 7	第1回幹事会	R7. 4.24	第4回幹事会
R6. 9. 4	第2回本部	R7. 5.30	第4回本部
R6.10.30	第2回幹事会	R7. 9.10	第5回幹事会
R6.12.11	第3回本部		



中野本部長指示（R7.5.30 抜粋）



- ・令和8年度予算要求等に向けて、万全の準備
- ・新たな制度的枠組みの構築の検討を直ちに開始し、地域交通法等の改正も念頭に、できるだけ早期に具体化
- ・「次期交通政策基本計画」に「取組方針2025」を十分に織り込むとともに、集中対策期間後も見据えた施策の充実
- ・「令和の国民運動」として、「交通空白」解消の取組を一層浸透させていく仕掛けを検討

「交通空白」解消に向けた取組方針2025（概要）※骨太の方針2025にも本施策を位置づけ

目の前の「交通空白」への対応

地域の足
約2,000
地区
実施中
548地区
準備中
854地区
検討中
655地区

観光の足
約460
地点
早急に要対策
252地点
要対策
210地点

集中対策期間（R7～9）後

情報提供①:来年度予算の方向性

「交通空白」解消に目途

策期間後も見据え、自治体等における体制構築を推進

中期情査基本目標

3年内で300市町村
にモニタリング地域を創出

共同化目標

3か年で100件

都道府県目標

3か年で47都道府県

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
地方運輸局等により、首長等への直接訪問や自治体担当者との事務打合せ、
交通事業者等との橋渡し・調査

制度・事例等に係る情報・知見の提供

自治体業務の補完・省力化を推進し、「交通空白」解消に向けた持続可能な体制
構築のための「MOBILITY UPDATE PACK」（実務者向け支援ツール）を提供

実証・実装等に向けた十分な財政支援

予算面や体制構築（広域調整、担い手づくり等）を必要とする取組に対して、各種支援メニューにより、「交通空白」解消に向けた取組の実装や持続可能な体制づくりを後押し

スクールバスへの地域住民の混乗に
係る実証事業（京都府京田辺市）

複数施設での共同送迎システムによる
運行実証事業（岡山県玉野市）

情報提供②:制度改正に向けた検討状況



「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム（R7.9.30 : 1,285会員）

第1回プラットフォーム発足
(R6.11.25)



発足時の総会に
平井鳥取県知事ほか
計500名超が参加

第2回プラットフォーム
(R7.3.19)



カタログによる
マッチング支援
パートナー企業からの
ご発表

さらなる官民の取組
実装に向けて
パイロット・プロジェクトの展開
(5分野20プロジェクト程度)



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

バス協調・共創プラットフォームひろしま



・広島市とバス事業者8社で、協調・共創プラットフォーム
(一般社団法人化)を立ち上げ、共同運営システムを構築
データを活用した企画立案・システムや車両の共有等を実施

能登地域における広域連携のイメージ



・奥能登2市2町で広域で共通のAIオンデマンド交通の導入
・広域運営体制を構築することにより、圧倒的な担い手不足
に対応

1. 「交通空白」解消に向けた省全体の動き

- 「交通空白」解消の取組：全体像
- 情報提供①：来年度予算の方向性
- 情報提供②：制度改革に向けた検討状況

2. 北陸信越運輸局における取組

- ①首長訪問の状況・各自治体の抱える課題
- ②直轄調査事業：広域バス路線の再評価
- ③利便増進実施計画について
- ④管内パイロット・プロジェクトの状況
- ⑤地域交通パートナー制度

情報提供①：来年度予算の方向性

- 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。
- 判明した全国約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。

令和8年度予算概算要求額

・地域公共交通確保維持改善事業等 269億円（209億円 1.29倍）
・社会資本整備総合交付金（地域交通関係） 5,862億円の内数（4,874億円の内数）
訪日外国人旅行者受入環境整備 9億円の内数（7億円の内数）

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



自動運転バス

■ 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



公共ライドシェア

「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)



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)

分かりやすくいえば…

令和8年度予算概算要求額

・地域公共交通確保維持改善事業等

269億円（209億円 1.29倍）

・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）

5,862億円の内数（4,874億円の内数）

・訪日外国人旅行者受入環境整備

9億円の内数（7億円の内数）

- 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。
- 判明した全国約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

「取組方針2025」に基づいた「交通空白」の集中的解消

■ 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・協業化による支援（運転者や車両の配置調整、調査、合意形成等）

交通空白の解消や、各地の様々な分野の共創によるくらしのための交通の創出や持続を図るために新たなチャレンジに対する支援

- ▶ 自治体等による複数主体での共同化・協業化を強力に推進

（地域公共交通計画・協議会のアツノテート等への支援）
（運転者や車両の配置調整、調査、合意形成等）

- ▶ 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・協議会のアツノテート等への支援

- ▶ 「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・協業化等に必要な各種計画策定・変更へ向けたデータ収集等の支援

- ▶ 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（共同化出資もしくは融資による支援出融資）

※ 新たな制度的枠組みの構築を併せて実施

■ 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）

（都道府県の先導、多様な主体の連携・協働によるものも総合的に後押し（調査・計画策定・合意形成、車両・システム・運行費等の支援））

■ 交通分野における人材確保支援

（2種免許取得、採用活動等による人材確保支援）

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）

他言語表記、無料Wi-Fiなどインバウンドにかかる新たな取り組みへの支援

- ▶ 乗場・待合環境整備等の観光客の利用環境の充実化（観光客の利用環境の充実化）
- ▶ 多言語対応、キャッシュレス決済等の公共交通機関における受入環境整備

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

自動運転、EV車両など先進技術導入に向けた取組への支援



- 地域交通DXによる生産性向上等の促進（システム標準化の推進、キャッシュレス決済等）
- EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援

■ ローカル鉄道再構築

鉄道やバスのインフラ整備への複数年度単位の支援

（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）



地域公共交通の維持・確保等

■ 地域公共交通の維持・確保等

地域にとって大事な生活路線等に対する赤字補填、改善支援

- ▶ 安全に問題があるバス停の移設等

1. 「交通空白」解消に向けた省全体の動き

- 「交通空白」解消の取組：全体像
- 情報提供①：来年度予算の方向性
- 情報提供②：制度改正に向けた検討状況

2. 北陸信越運輸局における取組

- ①首長訪問の状況・各自治体の抱える課題
- ②直轄調査事業：広域バス路線の再評価
- ③利便増進実施計画について
- ④管内パイロット・プロジェクトの状況
- ⑤地域交通パートナー制度

情報提供②：制度改正に向けた検討状況（9.29中間とりまとめ（素案）より）

共同化・協業化の推進

- 「共同化・協業化の推進としては、「交通事業者の共同化」「自治体の共同化」「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）」の3つの観点から、その推進が求められる。
- 「自治体・交通事業者・交通事業者以外の関係者との共同化・協業化について、例えば、地域公共交通計画に共同化・協業化に係る取組を新たに位置づけた上で、共同化・協業化に係る体制整備や設備投資を支援することにより、これらの取組を強力に推進すべきである。」

地方公共団体を支援する外部組織の活用

- 「関係者との連携・調整を図りながら、地域交通施策の推進に貢献する外部組織が、地方公共団体の役割を補完する存在として地域の関係者に受容され、取組を円滑に実施することが可能になるよう、その役割や業務等について、地域公共交通計画に係る制度において、何らかの形で位置づけることが必要である。」

公共ライドシェアの実施主体

- 「地方公共団体については、現在のところ市町村のみが実施主体となっているが、市町村の実施体制も課題となる中、広域での輸送ニーズに対応するため、公共ライドシェアの性格及び役割は維持しつつ、一部事務組合、広域連合、都道府県のほか、地方公共団体が出資又は参画することで、当該地方公共団体が実質的に意思決定に深く関与し、短期的な営利性を追及するものではない法人・団体も実施主体に追加することを検討すべきである。」

情報提供②：制度改正に向けた検討状況（9.29中間とりまとめ（素案）より）

データの利活用

- 「地域交通の利便性・生産性・持続可能性の向上を目的として、地方公共団体が交通事業者等にデータ提供を求めることができるることを明確化する。地方公共団体が交通事業者等からデータ提供を受ける際に必要となる、個人情報の保護に関する法律（個人情報保護法）上の手続、データの外部組織への共有や公表の取扱、アクセス範囲、データの使途や必要性の明示などのプロセスを明確化する（ガイドライン化）。」

法定協議会の運営

- （路線等の休廃止に係る情報提供）「交通事業者が地域公共交通計画に位置づけのある路線等の休廃止の届出を行う場合には、当該事業者が事前に法定協議会に情報提供するように努め、地域旅客運送サービス継続事業等の活用を含め、代替交通の確保に係る協議を行うこととする旨を地域交通法の基本方針において明確化し、関係者がこの認識を共有できるようにすることを検討すべきである。」
- （法定協議会の議決方法）「協議会の議決方法について、必要な関係者の意見聴取の機会を確保したうえで、多数決も含めて協議会としての議決を行うことが可能である旨を、地域交通法の基本方針において明確にするなど、迅速かつ効果的な意思決定ができるような協議会運営ができるよう、検討すべきである。」

観光需要を踏まえた相乗効果の発揮

- 「既存の運送サービスとの連携を図りつつ、観光旅客の移動（観光の足）も考慮し、両者を複合的・統合的に捉える必要性が高まっており、これを促していくべきである。具体的には、例えば、地域公共交通計画の策定に当たって、地域住民の移動とあわせて、観光客の移動のための需要を考慮することを明確にすべきである。」

(参考)制度改正に当たり参考としている「事業者や自治体の更なる連携・協働の推進」事例①

【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。

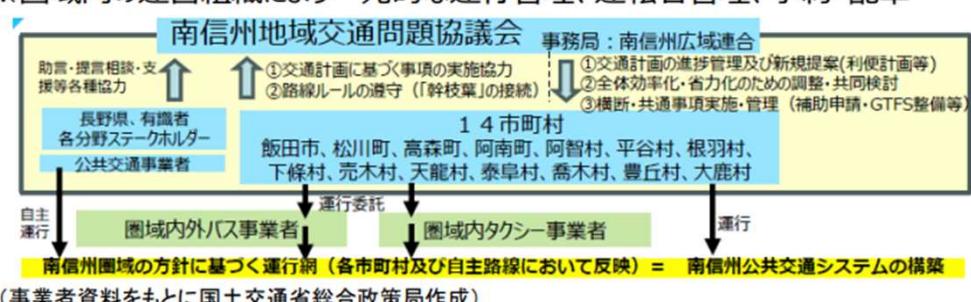
<共同運営システム（広島モデル）のイメージ図>



(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」

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

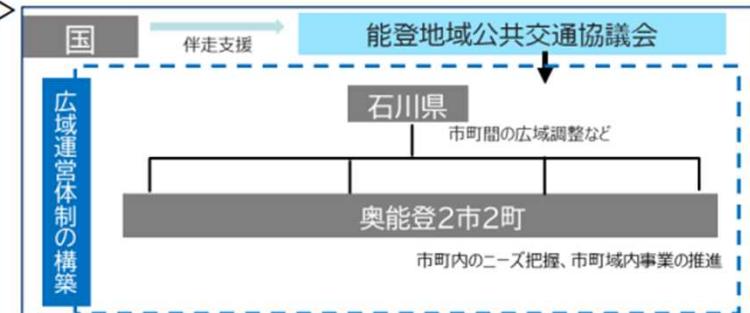


(事業者資料をもとに国土交通省総合政策局作成)

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

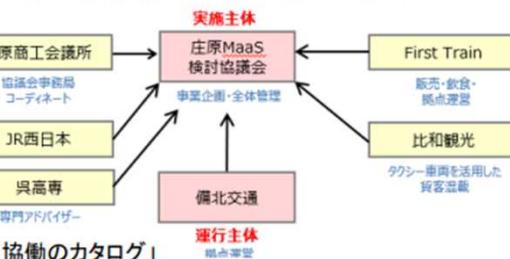
交通事業者間の連携による客貨混載・拠点整備事業（広島県庄原市）

- 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。**円滑な乗継を実現するとともに、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」



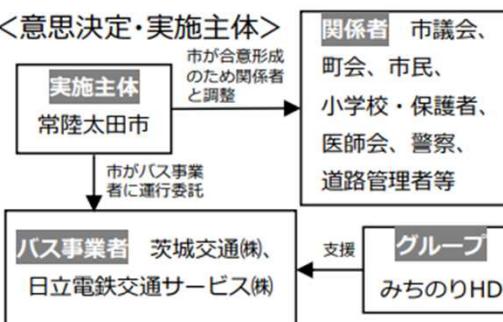
(参考)制度改正に当たり参考としている「事業者や自治体の更なる連携・協働の推進」事例②

【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>

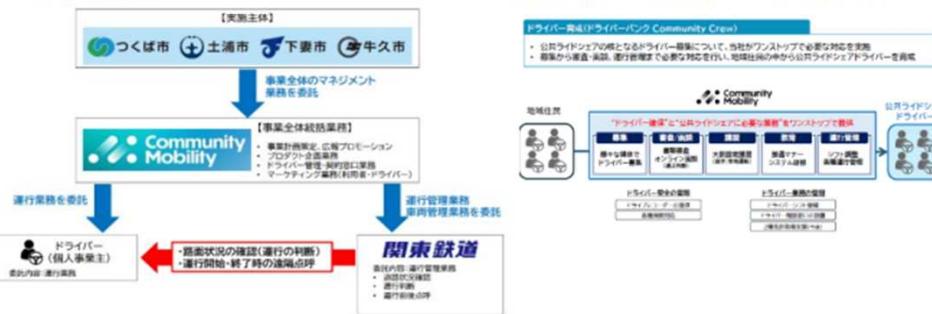


(出典)国土交通省「地域の関係者による連携・協働のカタログ」

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

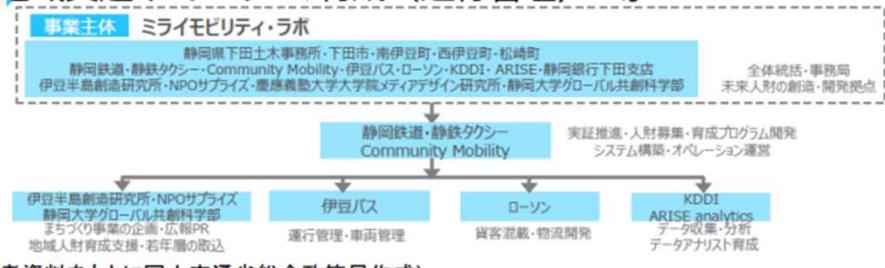
<スキーム図>



(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

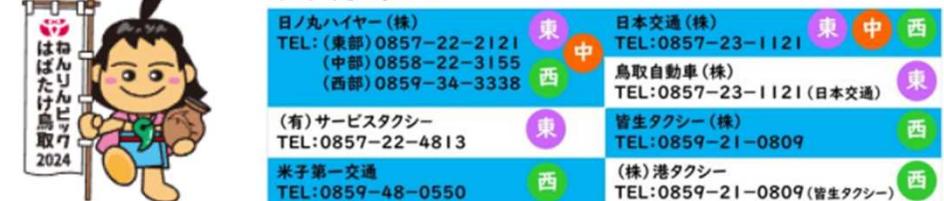


(事業者資料をもとに国土交通省総合政策局作成)

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

1. 「交通空白」解消に向けた省全体の動き

- 「交通空白」解消の取組：全体像
- 情報提供①：来年度予算の方向性
- 情報提供②：制度改正に向けた検討状況

2. 北陸信越運輸局における取組

- ①首長訪問の状況・各自治体の抱える課題
- ②直轄調査事業：広域バス路線の再評価
- ③利便増進実施計画について
- ④管内パイロット・プロジェクトの状況
- ⑤地域交通パートナー制度

「地域の足」リストアップ調査の結果(当局管内)

- ・**交通空白地区**(※1) … **165地区**

(※1)地域交通に係るお困り事を抱えている + 何らか対応が必要と考えている

- ・**要モニタリング地区**(※2) … **134地区**

(※2)「交通空白」地区の定義に当てはまるが、対応検討中 + 対応時期未定 = 未然防止が必要

当局による首長訪問(※3)の状況

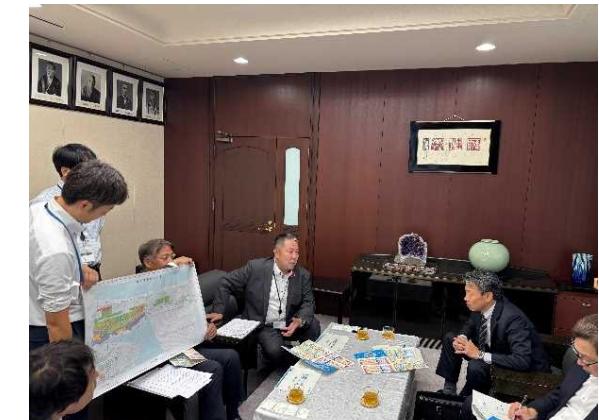
- ・**今年度訪問対象の自治体数…49自治体**

(※3)訪問対象は、交通空白地区かつ「検討中」自治体、及び
要モニタリング地区かつ地域交通計画への位置づけがない自治体

・聞き取った課題、当局の対応(一部抜粋)

- ✓ バスの減便により、夕方の通学の足がなくなってしまった。
学校選択にも影響が出ている。代替交通を確保したい。
- ✓ 村内にタクシー事業者が1社のみ。体力もなく、通院の足がなく
なってしまうおそれ。新たなデマンド交通の導入も検討したい。
- ✓ 地区によっては、交通圏として一体である隣町の駅を使う人
の方が多い。広域で交通体系を構築していくことを考えたい。

→ 訪問の場で当局より活用できる制度等をご案内、
各自治体においても活用を検討。今後、定期的に
事務方打合せを実施し、状況聞き取り・伴走支援を予定。



▲訪問の様子

1. 「交通空白」解消に向けた省全体の動き

- 「交通空白」解消の取組：全体像
- 情報提供①：来年度予算の方向性
- 情報提供②：制度改革に向けた検討状況

2. 北陸信越運輸局における取組

- ①首長訪問の状況・各自治体の抱える課題
- ②直轄調査事業：広域バス路線の再評価
- ③利便増進実施計画について
- ④管内パイロット・プロジェクトの状況
- ⑤地域交通パートナー制度

前提：地域間幹線系統補助に係るコロナ特例について

○コロナ特例について

以下の幹線補助要件について令和4～7年度事業において特例により緩和

- ①「1日当たり輸送量見込み」(2年前実績をもとに算定)が15人以上であること
- ②2～4年前の3年間のうち2ヶ年連続で「1日当たり輸送量実績」が15人を下回っていないこと

○令和8年度以降のコロナ特例の適用について

令和8年度の2年前(令和6年度)は既にコロナから明けていたため、段階的に特例を廃止する

コロナ特例①の算定に使用

		事業年度	2年前	3年前	4年前
コロナ特例 適用	令和3年度 (R2.10～R3.9)		令和元年度	平成30年度	平成29年度
	令和4年度 (R3.10～R4.9)		令和2年度	令和元年度	平成30年度
	令和5年度 (R4.10～R5.9)		令和3年度	令和2年度	令和元年度
	令和6年度 (R5.10～R6.9)		令和4年度	令和3年度	令和2年度
コロナ特例 一部適用	令和7年度 (R6.10～R7.9)		令和5年度	令和4年度	令和3年度
	令和8年度 (R7.10～R8.9)		令和6年度	令和5年度	令和4年度
	令和9年度 (R8.10～R9.9)		令和7年度	令和6年度	令和5年度
	令和10年度 (R9.10～R10.9)		令和8年度	令和7年度	令和6年度

コロナ特例②の判定に使用

※赤字は新型コロナウイルス感染症の位置づけが「2類相当」だった期間

前提：地域間幹線系統補助に係るコロナ特例について

以下の状況を考慮し、

- 令和8年度のコロナ特例については部分的に適用を厳格化
- 以後も段階的に適用を廃止

(考慮する状況)

- ・令和5年5月をもって、新型コロナウイルス感染症の位置づけが「2類相当」から除外
- ・令和6年度の輸送量が増加傾向

【令和8年度の見直し内容】

- ①「1日当たり輸送量見込み」(2年前の実績から算定)が15人以上であること
→令和6年度(2年前)は既にコロナ禍から明けているが、激変緩和の観点から、令和8年度計画においては「1日当たり輸送量見込み」が5人以上であることを必須とする
(ただし、令和9年度計画においては10人以上であることを必須化する予定)
- ②2～4年前の3年間のうち2ヶ年連続で「1日当たり輸送量実績」が15人を下回っていないこと
→令和4～5年度はコロナ禍中のため、「令和4～5年度」又は「令和5～6年度」の2ヶ年連続で「1日当たりの輸送量実績」が15人を下回っていても補助対象とする

直轄調査事業:広域バス路線の再評価

○新潟県内の広域的なバス路線の再評価に係る検討

- ・広域的に運行する路線バス(幹線補助系統に限らず市町村跨ぎの路線)は、地域間をつなぐ基幹的な役割を果たしているため、減便・廃止となれば、通学・通院・買い物などに支障をきたす。
- ・一方、広域的な路線バスについては、市町村を跨ぐがためにどの自治体がどの程度の恩恵を受けているのか、あるいは、地域全体にどの程度の恩恵があるのか、分かりにくい現状にある。
- ・このため、今年度、新潟県と北陸信越運輸局が連携して、新潟県内の広域路線バスについて、主要拠点施設(学校、病院、買い物、娯楽施設等)へのアクセス寄与度及びフィーダー補助への寄与度を調査分析=すなわち「**再評価**」することを通じて、当該路線の維持確保・活性化の重要性を確認する。

【進め方】(案)

①対象路線の抽出

→地域間幹線系統補助路線+一部県補助路線 かつ 複数市町村に跨がる路線 (=旧市町村界)

②対象路線の「沿線拠点施設」の洗い出し、マッピング

→自治体ヒアリング、事業者ヒアリングを実施。各路線の寄与度を整理・分析（コンサル支援）
 ※「行ける・行けない表」の作成を念頭に置いて整理。

③関係者WGにおけるディスカッション（上越、中越、下越のブロック単位を想定）

→調査結果（寄与度分析）の共有と対応策のブレストを行う。協議会分科会の枠組みを活用。

【ねらい】

○広域的路線バスが担う主要拠点施設へのアクセス可能性を具体的に把握する。

→例えば、仮に国庫補助要件を満たさなくなった場合の頭の体操を先に行っておくきっかけに。
 あるいは、利用促進に向けた支援策のスピード感を再検討するきっかけに。

○想定していた役割を果たし切れていない路線についてはルート・ダイヤを再検討するきっかけに。

【スケジュール】(予定)

第1回 R7.6.11 国・県での連携した取組の頭出し
(県・各市町として重要と考える施設の洗い出し=後日アンケート)

第2回 R7.10.28 国での調査結果の中間報告、ケーススタディ（行ける・行けない表の作成）

第3回 R7.12.22 調査結果の最終報告、路線ごとの分析表の共有、各幹線の今後のあり方議論

第4回 R8.3 報告会（各分科会・市町・県での議論結果のフィードバック）

◆ 「行ける・行けない表」とは

出発地	高校										病院	交通結節点
	下田高校	稲取高校	下田高校 南伊豆分校	松崎高校	伊豆総合 高校	伊豆総合 高校土肥 分校	伊豆東 高校	伊豆中央 高等学校	韭山高等 学校	田方農業 高等学校		
下田市	○	○	○	○	×	×往復経 路違い	×	○	×	×	○	
東伊豆町	○(徒歩 も可)	○(徒歩 も可)	○	○	×	×往復経 路違い	×	○	×	×	○	
河津町	○	○	○	×	×		○	×	×	×	×	
南伊豆町	○	○	○	×	×往復経 路違い	×	×	×	×	×	×	
松崎町	○	○	○	○(徒歩 も可)	○	○	○	○	○	○	○	
旧西伊豆町	○	○	×	○	○	○	×	○	○	○	○	
旧賀茂村	○	×	×	○	○	○	×	○	○	○	○	

○ 公共交通による往復が可能

△ 公共交通による往復が可能だが、往復で経路が違う場合（通学以外）

✗ 公共交通による往復が不可能

■ 経路に地域間幹線系統を含む

系統別の集計例

系統 \ 居住地	A市	B町	C町	D町	E町	F町	G村
A線	通学	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	通院	0.0%	7.1%	14.3%	0.0%	7.1%	7.1%
B線	通学	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	通院	0.0%	0.0%	71.4%	0.0%	0.0%	0.0%
C線	通学	0.0%	0.0%	0.0%	41.7%	50.0%	66.7%
	通院	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	14.3%	35.7%
D線	通学	12.5%	12.5%	0.0%	0.0%	33.3%	25.0%
	通院	14.3%	14.3%	14.3%	14.3%	71.4%	57.1%
E線	通学	12.5%	12.5%	20.0%	33.3%	8.3%	0.0%
	通院	0.0%	0.0%	0.0%	21.4%	7.1%	7.1%
行ける判定 の数	通学	8	8	5	3	12	10
	通院	7	7	7	7	7	7

各系統の「行ける判定」への寄与率を集計

(片道の利用を0.5回としてカウントした合計値を行ける判定の数で割って算出)

100%に近いほど、系統が居住地の移動に貢献

1. 「交通空白」解消に向けた省全体の動き

- 「交通空白」解消の取組：全体像
- 情報提供①：来年度予算の方向性
- 情報提供②：制度改正に向けた検討状況

2. 北陸信越運輸局における取組

- ①首長訪問の状況・各自治体の抱える課題
- ②直轄調査事業：広域バス路線の再評価
- ③利便増進実施計画について
- ④管内パイロット・プロジェクトの状況
- ⑤地域交通パートナー制度

地域公共交通利便増進実施計画 作成のススメ【詳細編】

○ 「利便増進計画」の認定を受けるためには？

【対象＝基幹的事業（いずれかに該当することが必要）】

★イ型：交通ネットワークの見直し（①交通網の再編、②モード転換、③自家用有償の導入/変更）

★ロ型：使いやすいダイヤ・運賃の改善（①エリア定額運賃、②パターンダイヤ、③共通切符の発行）

【主なポイント＝基本方針への適合】

- ・利便性or効率性の向上が見込まれる（①新設・増便、②収支率の改善） «定量的に示す»
- ・路線、ダイヤ等を具体的に記載する（幅を持った記載でもOK）
- ・各モードの役割分担が具体的に整理されている（コミバスのみならず、デマンド、幹線バスなど含む）
- ・地域交通網全体に裨益する取組を含む（再編対象外路線でのダイヤ改善、利用促進策等）
- ・まちづくり、中心市街地活性化、観光戦略等の地域戦略に適合している

【手続き】

①地域公共交通計画を作成・変更し、概要を位置付ける

«計画期間に留意＝利便計画の期間は、地域公共交通計画の期間を超えない»

②地方公共団体が作成し、（少なくとも運行を担う）交通事業者の同意を得る

«その他関係する交通事業者の同意を得ることが望ましい»

③国土交通大臣の認定を受ける

サバイバル補助（確保維持事業）の特例を受ける場合

【フィーダー上限額の引き上げ】

- （イ型・口型問わず、）**利便増進計画の認定を受けていること**

（なお、年度によって算定式の変更があるため、具体的な対象については変動あり）

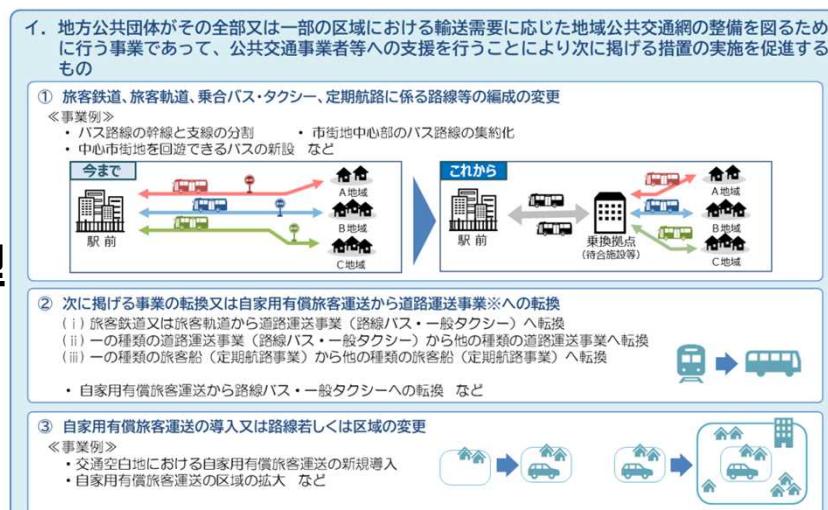
【幹線系統の利便特例】

- = ①複数市町村要件の緩和、②輸送量要件の緩和（3人/日）、③密度カットの緩和
- ・ **イ型（交通網の見直し）の一部として位置付け（形状の変更：路線の分割、統合、重複改善等が必要）**

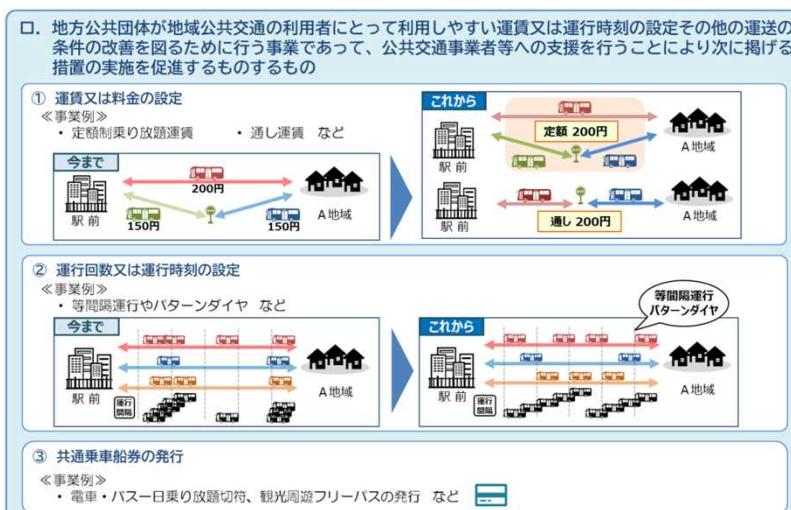
【フィーダー系統の利便特例】

- = ①地域要件（政令市、中核市）の緩和、②新規性要件の緩和
- ・ **イ型（交通網の見直し）の一部として位置付け（形状の変更：路線の分割、統合、重複改善等が必要）**

イ型



口型



地域公共交通利便増進実施計画 作成のススメ【詳細編】

社会資本整備総合交付金を活用する場合

【整備対象】

- ・**バス施設**を整備するものであること（自家用有償旅客運送を含む。）
①停留所、②車庫・営業所、③バスロケ設備、④EVバスの充電・蓄電等設備、⑤その他
- ・確保維持事業の**補助対象事業者**に関するものであること
①幹線・フィーダー補助を受けている + ②交通事業者or活性化協議会 + ③②に関するバス施設

【整備計画（予算計画）】

- ・整備計画を作成すること
 - ①**基幹事業の費用便益比を算出**すること
(例：利用者増による增收/整備費用、アンケート調査による支払意思額/整備費用 等)
 - ②効果促進事業は全体事業費の2割以下とすること

【利便増進計画】

- ・**利便増進計画の認定**を受けていること（イ型・□型問わない）
①**利用者数** + ②**事業収支** + ③**公的負担額**を目標設定 + **利用促進策**を記載

【まちづくり計画等】

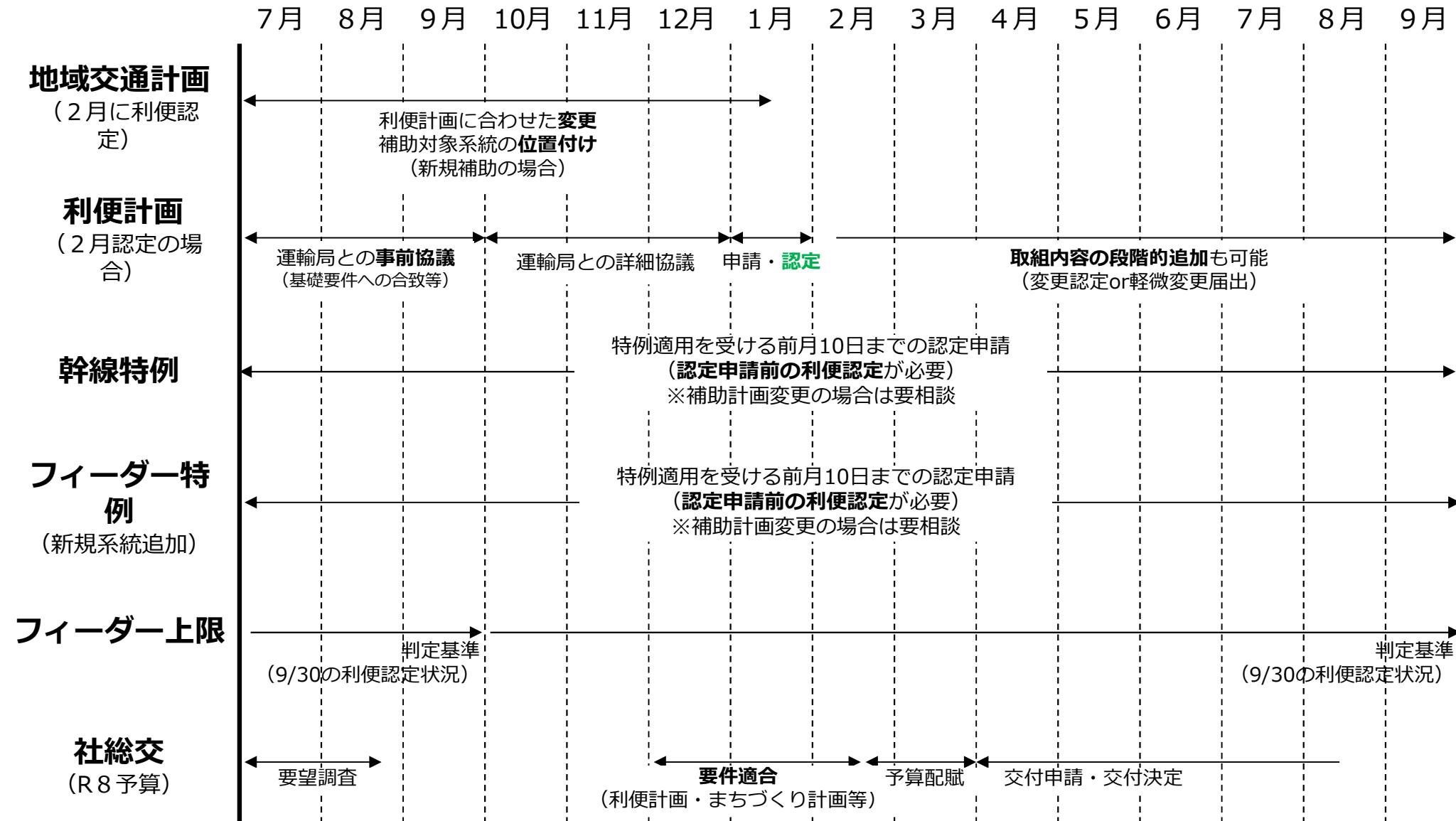
- ・**まちづくり計画等を作成**していること
①立地適正化計画、②都市計画マスタープラン、③観光ビジョン、④総合計画、⑤その他
- ・まちづくり計画等に**対象となる路線等**に関する**具体的な記載**があること
①**具体的な路線等**の名称 + ②当該路線等の**利便性・持続可能性向上** + ③その他具体的な記載

地域公共交通利便増進実施計画 作成のススメ【詳細編】

各種スケジュール（目安）

※ダイヤ改正（住民周知）のタイミングを踏まえ、利便増進計画は**4月or10月に適用開始するケースが多い**（= **2～3月/8～9月頃の認定**）。

※補助申請のタイミングを踏まえて、**6月に認定を受ける**ケースもある。



利便増進実施計画のチェックポイント①(北陸信越運輸局作成)

・利便事業として、位置づける取り組みは何か。

【法第2条第13号関係】

→法第2条第13号イ・ロに掲げるもののいずれかを行うものである必要がある。

→これから本格実装する内容であるか。（実証事業等、内容が変わり得るものと位置づけるものでないか、既に本格運行として実施済みのものでないか）

・利便増進事業を実施する区域はどこか。

【法第27条の14第2項第1号】

→利便増進計画の区域が、地域交通計画の区域を越えてないか。

→利便増進事業を実施する路線等を含めるように区域が設定されているか。

・自治体は、どんな支援を行うのか。

【法第27条の14第2項第3号】

→利便事業が、地方公共団体の支援を受けて行われるものである必要がある。

→支援の内容には、運行費に係る補助金や運行委託費等の予算支援だけでなく、地域住民と連携した利用促進策等の支援も含まれる。

・利便増進事業の実施予定期間は、いつからいつまでか。

【法第27条の14第2項第4号】

→地域交通計画の実施予定期間の範囲内か。

※現時点で記載されていなくても、利便計画認定時期までに、適合する必要がある。

利便増進実施計画のチェックポイント②(北陸信越運輸局作成)

・地域交通計画に利便増進事業を実施する旨が記載されているか。

【法第27条の14第1項、基本方針三1（1）関係】

→地域公共交通計画において、利便増進事業として、大まかな事業の実施工アリ及び事業内容が記載されているか。⇒現時点で記載されていなくても、利便計画認定時期までに、位置づける必要がある。

・受けたい利便特例は何か。

→フィーダー新規性要件の緩和や幹線特例の場合、対象系統は。予算手続のスケジュール感も確認。

・認定までのスケジュール感は問題ないか。

→利便増進事業の開始時期までに、利便増進計画を策定する必要があるため、（希望としては、）認定希望時期の3か月前には素案を確認させてもらいたい。

(社総交、先進車両の活用を受けたい場合)

→利便増進計画等の特定事業への位置づけの他、まちづくり計画が策定されている必要あり。社総交の場合は、整備計画（予算計画）の提出期限が、例年2月中旬頃のため、それまでに各要件（利便計画の策定、まちづくり計画への位置づけ）を満たす必要がある。

・運行事業者や、関係交通事業者との調整状況はどうなっているか。

→実際に運行する事業者はもちろんだが、区域内の関係交通事業者への根回しもなるべく前もって・幅広に行っておくべき。

1. 「交通空白」解消に向けた省全体の動き

- 「交通空白」解消の取組：全体像
- 情報提供①：来年度予算の方向性
- 情報提供②：制度改革に向けた検討状況

2. 北陸信越運輸局における取組

- ①首長訪問の状況・各自治体の抱える課題
- ②直轄調査事業：広域バス路線の再評価
- ③利便増進実施計画について
- ④管内パイロット・プロジェクトの状況
- ⑤地域交通パートナー制度

能登地域・南信州圏域におけるパイロット・プロジェクトについて

Title

01 働き手不足に負けない「強い」事業基盤の構築

共同化・協業化による持続可能な地域交通の実現

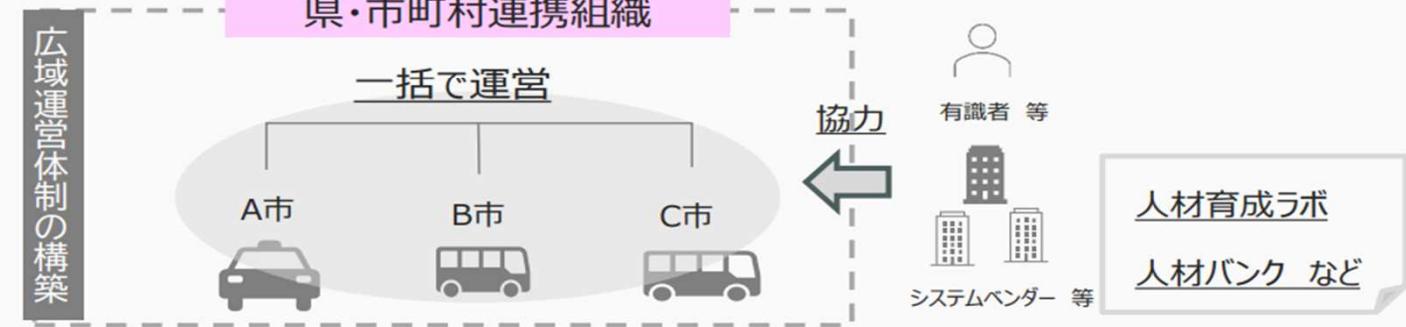
MUJIT

Area R7年度 実証地域

- 石川県能登地域
- 長野県南信州圏域内
- 静岡県賀茂南西エリア
- 茨城県つくば市・土浦市・下妻市・牛久市

Project Members 事業主体、パートナー企業・団体、関係省庁など

市町村間広域調整、広域事業推進、広域交通計画策定



Background プロジェクト実施の背景

- 資金面・人材面で課題を抱える小規模な自治体、事業者が集まっており、単独での運行継続が難しく、減便・廃止の危機に瀕している
- 一方で、各自治体ごとに運行費補助や公共ライドシェア等の運行を行っており、エリア内で限られた金銭的・人的・物的リソースを効率的に活用できていない

Effect 想定される効果

地域全体でのリソース共有による効率性向上

地域全体を俯瞰したネットワーク再構築による利便性向上
→特に過疎地での「地域の足」を効率的・安定的に確保

Outline プロジェクト概要

※将来的な構想（案）を含む

スケールメリットを生かした運営効率化

既存の交通モードの共同運営化（予約配車の共同化等）や広域化（自治体またぎの運行）により「交通空白」解消のための金銭的・人的・物的資源の効率的活用

一括した人材育成

システムベンダー等が協力して、人材育成やドライバー募集等を一括で実施することで、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

Plan 今後の展開（他地域への事業展開構想・見通し）

同様の課題を抱える地域においても、共同化・協業化によるリソースの共有等を実現

背景

- 能登地域では、一般路線バス、タクシー、各市町運営のコミュニティバスの地域公共交通が運営されているが、運行はそれぞれの運行主体に任せられ、十分な相互連携が図られておらず、地域住民や観光客の移動ニーズを踏まえた効率的な運行となっていない状況にある
- このような中、令和6年1月の能登半島地震が発生し、資金面・人材面で課題を抱える基礎自治体、事業者が、単独での運行継続が難しく、減便・廃止の危機に瀕している
- 地域公共交通の確保・維持に支障が生じているほか、仮設住宅や災害公営住宅の建設による移動ニーズの変化・広域化が進んでいる
⇒ R6年度7月に能登地域公共交通協議会を設立
 - R6年度「第一次計画」：のと鉄道や特急バスなど金沢と能登を結ぶ広域基幹交通
 - R7年度「第二次計画」：市町を結ぶ地域幹線交通や市町内の地域内交通のあり方

**目的
目指す姿**

- 現役世代の定住を支えるため、通学需要の確保を優先し、朝の通学時間帯や大量輸送（概ね10人以上／便）が必要な路線は、定時定路線のバスを維持
- 日中の移動需要が分散する時間帯は、A I オンデマンド交通や公共ライドシェア等の新たな交通モードの導入を検討し、高齢者等の通院・買物へのアクセス向上を図る

⇒ 輸送資源の総動員による地域公共交通の再構築

【概要】

特に奥能登2市2町は、
タクシー事業者の廃業や路線バスの減便など大変厳しい状況で早急な対応が必要
⇒ 県と2市2町による共通のAIオンデマンド導入プロジェクトに取り組む



【対象エリア】

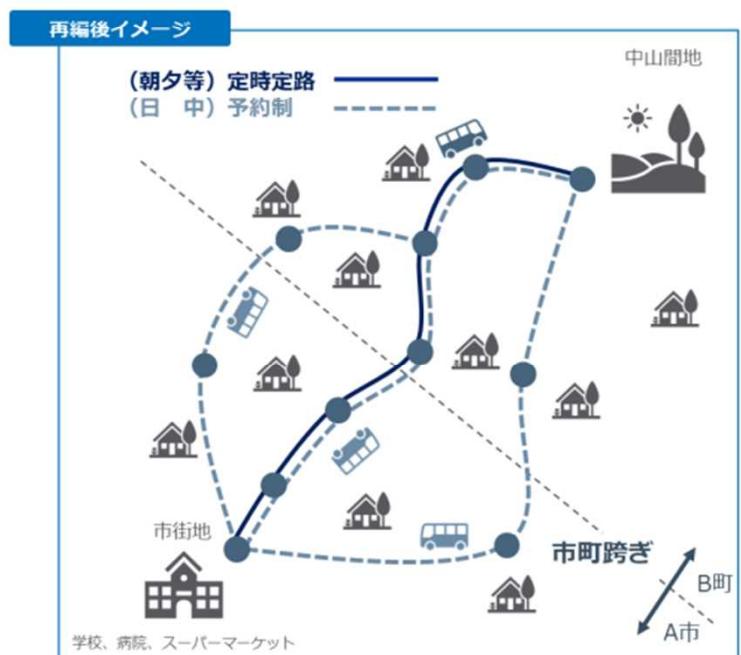
奥能登2市2町（輪島市・珠洲市・穴水町・能登町）

【内容】

- ① 奥能登2市2町共通AIオンデマンド交通システムの導入
- ② 広域運営体制の検討

【想定スケジュール】

- R7年度 奥能登2市2町の共通システム構築
- R8年度 市町内で完結する実証運行を開始
- R9年度 市町を跨ぐ実証運行を開始



Background プロジェクト実施の背景

- 南信州では市町村の枠を超えた広域的な視点に立った地域づくりに取り組むとして、H21に定住自立圏形成協定を14市町村で締結。
- 人口減に伴う公共交通利用者の減少、交通事業者が置かれる厳しい経営環境と運転手のなり手不足、数年で異動する行政職員が担う職務の専門性の上昇と仕事量の増加等が懸案事項となっている。

Effect 想定される効果

- 地域経営資源の共同活用による効率化・省力化
- 「地域の足」や「観光の足」の継続確保（最低保証）
- エリア的取組による地域住民の利便性の向上

Outline プロジェクト概要 ※将来的な構想（案）含む

エリア運行管理組織に拠る共同運営化の推進

- 交通に係る地域経営資源であるヒト・モノを集約し共同運営化することで、個別市町村の事情に応じたサービスを実施する。
- 併せて人員・車両の効率化（スケールメリット）やエリア的取組（エリヤデマンド及びその受注・配車等）を行える体制及び組織体の構築を目指す。先行取組として、南部エリアでは実証に向けた協議を進める。

Plan 今後の展開（他地域への事業展開構想・見通し）

- 共同運営化への段階的な移行や経営資源の他分野への投入拡大（福祉・観光等）
⇒運行組織体の運用ノウハウ等を圏域外に提供可

「できるだけ省力化・省人化」の視点で公共交通の構造を横断的再検討
 ⇒「ヒト・モノ・力ネにムリのない」公共交通を目指す。

- 南信州圏域14市町村を飯田市、北部・西部・南部に暫定的に区分けし、エリア別の路線再編および事業実施体制を検討。
 - ①複数自治体の公共交通に関する事務集約化
 - ②複数市町村間を超える広域デマンド交通及びそれを考慮した各市町村の支線網再編
 - ③現行路線の再編検討・人的資源の節約及び各種業務の省力化検討
- 上記について複数市町村が共同して圏域内の限られたリソースを最大限に運用できる体制や運用を横断的に検討する。

基礎調査

各地域の現状・課題の再整理

- ・ 利用状況(平均利用者数・最大利用者数)
- ・ 運営状況(運行コスト)
- ・ 地域の概況(流動(OD表)・施設配置等)

車両・運転手の働き方の把握

- ・ 交番表(人・運転手ベースで作成)

行政職の働き方・業務量調査

- ・ 行政職員の交通分野に関連する業務量

検討事項

地域課題を踏まえての路線再編(エリア化含む)検討

- ・ 路線再編案

実現可能性の検証(省力化・効率化が可能か)

- ・ 再編後の交番表
- ・ 実現性検証結果(コスト・利便性の両面から)

広域連携を前提とした事業体・運営体制の検討

- ・ 事業遂行体制案および必要人員数
- ・ 事業を支える運行管理などシステムの要件定義案

1. 「交通空白」解消に向けた省全体の動き

- 「交通空白」解消の取組：全体像
- 情報提供①：来年度予算の方向性
- 情報提供②：制度改正に向けた検討状況

2. 北陸信越運輸局における取組

- ①首長訪問の状況・各自治体の抱える課題
- ②直轄調査事業：広域バス路線の再評価
- ③利便増進実施計画について
- ④管内パイロット・プロジェクトの状況
- ⑤地域交通パートナー制度

「北陸信越/地域交通パートナー制度」について

【背景・課題】

- ・人口減少、運転者不足等により、交通事業者の経営努力のみでは地域交通の確保は困難な状況。このため、自治体を中心とした、地域の関係者による連携・協働（すなわち「共創」）が重要となっている。
- ・一方、地域交通分野に従事する職員数は必ずしも十分でない上に、地域課題や各種制度が多様化・複雑化している中では、専門的・第三者的視点からの助言が必要不可欠。特に、地域交通分野で活躍されている有識者、NPO等の方々からアドバイスを受けながら取組を進めていくことが重要。
- ・しかし、どのような方が地域交通分野に関わっているか分からず、必要な助言を受けるためにどのように関係性を構築すれば良いか分からないといったマッチングを図る仕組みが不十分という課題。
 - = 運輸局がハブとなり地域と人材をマッチングする仕組みを創設

「北陸信越/地域交通パートナー制度」概要

運輸局による人材マッチング

- ・運輸局HPでの掲載
(氏名、所属、専門分野、活動拠点等)
- ・自治体等からの依頼に応じて運輸局から有識者を紹介
(該当者には事前確認)

運輸局との相互関係構築

- ・運輸局からの情報発信
(関係制度の最新状況、国全体での検討状況等をメール配信)
- ・有識者から運輸局への相談体制の構築

▶▶北陸信越全体での地域交通人材ネットワークの構築へ

(自治体等) 本制度を活用し、課題に応じた専門的助言を得つつ、取組の深化に努める。
(運輸局) 有識者と連携し、北陸信越地域全体での地域交通の再構築を加速する。



「北陸信越/地域交通パートナー」一覧(R7.12.16現在)

氏名(敬称略)	所属・役職	専門分野	主な活動拠点
佐野 可寸志	長岡技術科学大学 教授	交通工学、交通計画、土木計画	新潟県
倉知 徹	新潟工科大学 工学部工学科 准教授	都市計画、まちづくり、デザイン思考	新潟県
藤堂 史明	新潟大学 教授	環境経済学、公共政策、持続可能な地域と公共交通	新潟県
高瀬 達夫	信州大学 工学部 教授	交通計画、交通工学	長野県
柳沢 吉保	長野工業高等専門学校 都市デザイン系 教授	交通まちづくり（コンパクト+ネットワーク）、公共交通ネットワーク評価、中山間生活交通支援	長野県、長野市、千曲市等
轟 直希	長野工業高等専門学校 工学科都市デザイン系 准教授	交通計画、歩行者行動	長野県
小林 一也	富山県立大学 工学部教養教育センター 教授	交通まちづくり、意匠形状デザイン、情報科学	富山県呉西地区（主に射水市・高岡市）
大西 宏治	富山大学 学術研究部人文科学系 教授	人文地理学、地理情報科学、まちづくり	富山県
本田 豊	富山大学 都市デザイン学部都市・交通デザイン学科 教授	交通政策、交通まちづくり、交通計画、地域計画	富山県
猪井 博登	富山大学 学術研究部都市デザイン学系 准教授	交通計画、住民参加、効果評価	富山県、関西地方

「北陸信越/地域交通パートナー」一覧(R7.12.16現在)

	氏名(敬称略)	所属・役職	専門分野	主な活動拠点
学 識 者	西館 有沙	富山大学 教育学部 准教授／筑波大学大学院人間総合科学研究科客員研究員	交通バリアフリー	富山県
	寺山 一輝	石川工業高等専門学校 環境都市工学科 准教授	交通行動分析、中心市街地の活性化、回遊行動、地域公共交通活性化、橋梁の維持管理、防災教育	石川県
	片桐 由希子	金沢工業大学 工学部 環境土木工学科 准教授	ランドスケープ計画、都市計画、景観計画、観光地域計画	石川県
	中山 晶一朗	金沢大学 融合研究域 融合科学系 教授	未来社会デザイン	石川県
	西野 辰哉	金沢大学 理工研究域地球社会基盤学系 教授	建築計画、高齢者の生活圏等	石川県
	高山 純一	公立小松大学 サステナブルシステム科学研究科 教授	土木計画学、交通工学(交通計画)、都市計画、都市防災計画等	石川県
	金森 亮	名古屋大学 未来社会創造機構モビリティ社会研究所 特任教授	交通計画、交通行動分析	長野県、愛知県、岐阜県他
	福本 雅之	合同会社萬創社 代表社員／名古屋大学 客員准教授	地域公共交通計画策定、評価、コミュニティバス、オンデマンド交通	愛知県
	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	地域交通政策、地域交通の戦略的マネジメント	国内各地(東北、関東地方を中心に)
N P O	若菜 千穂	特定非営利活動法人 いわて地域づくり支援センター 常務理事	農山村地域の交通計画策定、デマンド型乗合タクシーや自家用有償運送の導入支援	岩手県を中心に東北管内