

地域公共交通確保に向けた取組

令和6年8月7日
中部運輸局愛知運輸支局

地域の公共交通リ・デザイン実現会議(構成員・検討の経緯)

地域の公共交通リ・デザイン実現会議

議長 國土交通大臣

(有識者・敬称略)

阿部 守一 長野県知事
 越 直美 三浦法律事務所弁護士
 富田 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
 棚田 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

(関係省府庁)

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	公共交通政策審議官 都市局長、道路局長、鉄道局長、物流・自動車局長
観光庁	次長
環境省	総合環境政策統括官

地域の公共交通リ・デザイン実現会議 検討経緯

【第1回】令和5年9月6日（金）

- 地域の公共交通を取り巻く現状と検討の視点・課題について

【第2回】令和5年10月25日（水）

- 交通分野と様々な分野の連携・協働に関する取組について
 - ・ 文部科学省 ・ こども家庭庁 ・ 厚生労働省
 - ・ 農林水産省 ・ 警察庁 ・ デジタル庁
 - ・ 内閣官房デジタル田園都市国家構想実現会議事務局
- 多様な関係者による共創の方向性（早急に取り組む事項）について

【第3回】令和5年11月16日（木）

- 地域交通における連携・協働に関する取組について
 - ・ 前橋市 ・ 常陸太田市
- 地域間交通における連携・協働に関する取組について
 - ・ 山形県 ・ 西日本旅客鉄道株式会社

【第4回】令和6年2月9日（金）

- 地域交通におけるデータの取得・共有・利活用に関する取組について
 - ・ 有村幹治 室蘭工業大学教授
 - ・ 高田晋 熊本共同経営推進室長（熊本都市バス株式会社代表取締役社長）
- 地域交通におけるリ・デザインを主導する司令塔の整備に関する取組について
 - ・ 加藤博和 名古屋大学教授
 - ・ 平井伸治 鳥取県知事

【第5回】令和6年4月5日（金）

- 自家用有償旅客運送制度の改革について
- とりまとめ骨子（案）について

【第6回】令和6年5月17日（金）

- とりまとめ（案）について

地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ 概要

検討の背景・必要性

- 人口減少に伴う病院の統廃合・移転、学校の統廃合等のほか、高齢者の免許証の自主返納等により、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

<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"> ・全国の約半数の地域で人口が50%以上減少(2050年) 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス：約2万kmの路線が廃止(2008年度→2022年度) ・鉄軌道：約589km、170の路線が廃止(2008年度→2022年度) 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合バス：約12%減少(2019年度→2021年度) ・タクシー：約15%減少(2019年度→2021年度) 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない：約40% ・歩行圏内のエビニ、スーパー、病院など施設が少ない：約30% <p>(※2017年度国土交通省白書「国民意識調査」)</p>

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

- 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
⇒ **地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化**

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見直し及び活用 (道路運送法78条2号関係)

- ・自治体が主体となった取組みが各地で進展中
- ・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

B : 地方中心都市など

- 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
⇒ **地域の公共交通の再評価・徹底活用**

- 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)

C : 大都市など

- 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）
⇒ **利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充**

D : 地域間

- 人口減少等が進む中、広域での社会経済活動の活性化が重要
⇒ **幹線鉄道ネットワークの機能強化等の取組について地域の実情に応じて検討**

連携・協働の推進に向けた環境整備

環境の醸成

政府共通指針の策定

政府一体として、「地域交通を再構築（リ・デザイン）していくための多様な関係者による連携・協働に係る指針」（仮称）を策定し、全自治体に取組を働きかけ

- 地方公共団体における交通部局及び関連部局との連携推進
- 部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用
- 自家用有償旅客運送の積極的な活用
- 地域の輸送資源の活用推進

各分野の指針・通知の策定

各分野の送迎について、地域住民の混乗、公共交通への委託・集約、空き時間の活用等を推進するための事項を明確化

- 教育・子育て・スポーツ分野
- スクールバス
- 放課後児童クラブの送迎
- 介護・福祉分野
- 介護サービス事業所等の送迎
- 医療分野
- へき地患者輸送車の送迎
- 分野共通
- 自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画
- 送迎活用等に係る道路整備法の取扱い

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



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
 - モニタリングチーム（自治体と事業者等）
 - デジタル活用による運営効率化等
- ※ 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

- 「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（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

施策のアップデート

新たな制度、技術も活用し、地域公共交通計画に位置付ける施策の充実・強化へ

- 自家用有償旅客制度、自家用車活用事業の活用
- 新技術・デジタル技術の活用
- 貨客混載の推進
- モビリティハブの機能強化
- 交通事業者の共同経営
- エリア一括協定運行

国によるサポート

伴走体制の構築

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・先行的に実行する自治体について、関係府省庁による重点的な支援を行う枠組みを検討

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**を位置付けたうえで、定期的に進歩状況のフォローアップを実施

KPI

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)

✓ 各施設の送迎の見直しに新たに取組む自治体数 100

✓ 他分野との連携・協働に先導して取組む自治体数 100

✓ 自動運転移動サービスの活用に取組む箇所数 100

✓ AIオンデマンド交通の活用に取組む自治体数 500

✓ 自家用有償旅客運送に取組む団体数 1,000

今後の課題として提示された意見

- 地域の実情に応じた自動運転の実装のあり方

- 地域交通の維持のための財源負担のあり方

- 鉄道における自然災害への対応

- 地域の交通事業者の集約・統合

- 国と自治体の役割分担

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会(構成員・検討の経緯)

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
 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 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"> ・地域公共交通計画の課題整理 ・構成員からのプレゼンテーション
令和6年 1月12日（金）	第2回	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画の構成・分量、「目指す姿」・「目標」・「KPI」の定型 ・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 ・都道府県の役割 <p>【自治体からのヒアリング】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・栃木県 : ベンチマークの設定、連携体制の構築 ・奈良県 : バスカルテに基づく評価、新技術の導入支援
2月14日（水）	第3回	<ul style="list-style-type: none"> ・モビリティ・データ等の利活用 <p>【自治体からのヒアリング】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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
3月14日（木）	第4回	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通のリ・デザインの加速化（施策・事業） ・中間とりまとめ骨子（素案）
3月28日（木）	第5回	<ul style="list-style-type: none"> ・中間とりまとめ（素案）
4月9日（火）	第6回	<ul style="list-style-type: none"> ・中間とりまとめ（案）

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

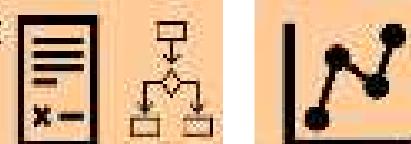
機動的・継続的対応

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

モビリティ・データの利活用

- 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



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

機動的・横断的な実行体制

- 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

…

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、ネットワーキングの場の創出



※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、国が提案するガイドライン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）

ガイダンスの提供

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

中間とりまとめ ポイント①

- 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、多様な関係者の連携・協働を加速化する必要。

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。

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。

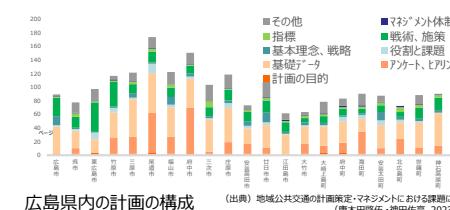
先手先手の対応

- ・ 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

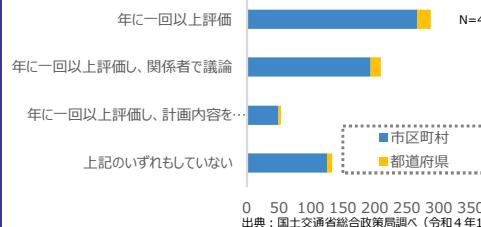
計画の構成

- 現状分析が多く、今後の取組が少ない。



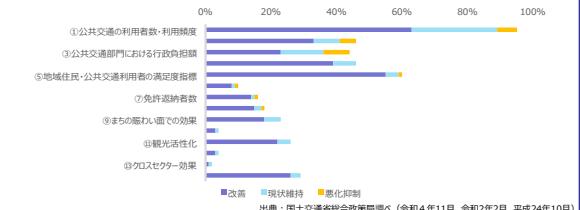
P D C A の運用

- 評価が計画見直しにつながっていない



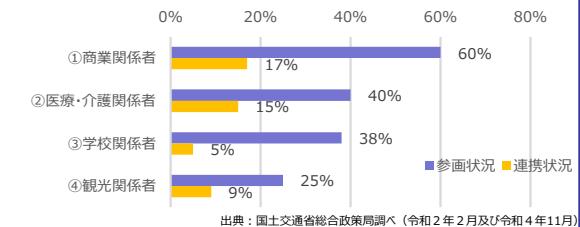
数値指標（KPI）の設定

- 利用者数以外の目標はバラバラで少数



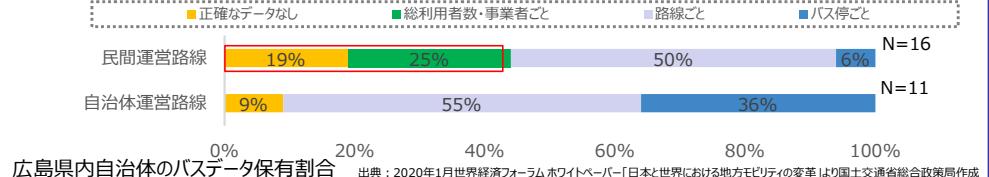
他分野の参画

- 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

中間とりまとめ ポイント②

「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

シンプルで一貫性ある構成への見直し
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・子ども等）の足の確保と10の中核KPI 等

適材適所の施策・事業の集中展開（※）
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

具体的なPDCAスケジュール

・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

機動的・横断的な実行体制

モニタリングチームの組成（※）
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

多様な関係者の実質的参画

- ・リ・デザイン関係者の協議会への参画
- ・府内横断体制の構築・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

専門人材の確保・育成

- 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

モビリティ・データの利活用

データ共有体制の確立（※）
・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

他分野データの活用

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

データも活用した計画策定・実行

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

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

連携・サポート

市町村の牽引・伴走

※ 地域の実情を踏まえて実施

Oヒト&プレイス

(人材育成、ネットワーキングの場)

Oデータ

(共有の枠組の構築)

Oリ・デザイン

(実証運行、新技術等を先導)

※特に交通事業者にも一体的な取組が求められる要素

国に求められる主な推進策

ガイダンスの提供

アップデート・ガイドラインの策定（地域公共交通計画等の作成と運用の手引きの改訂等）

モデルアーキテクチャ（標準構造）の策定（2つの中核目標、10の中核KPI等）

施策カタログの提供（12のソリューション類型等に基づく施策・事業レシピ）

ポータルサイトの整備

【ベンチマークの提供】
・運送・輸送状況、予算・人員など

【情報取得支援】

- ・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

【マネジメント支援】

- ・スケジュール管理
- ・関係者間の資料等共有

対話型支援

地域公共交通計画の策定・実行を**対話を通じてレベルアップ**する仕組み構築（第三者評価の拡張）

地域公共交通関係予算とのリンクを検討

省内ワンチームの組成（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）

官民デジタル化

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）
【国支援のありかた検討】

運輸局・運輸支局等の申請デジタル化の推進

データ共有のモデル提示・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側面支援

専門人材の確保・養成

人材確保・養成に資する国の制度や成功・失敗事例の紹介

有識者・伴走者データベース（全国版）構築

専門人材養成プログラムの支援・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

- 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。

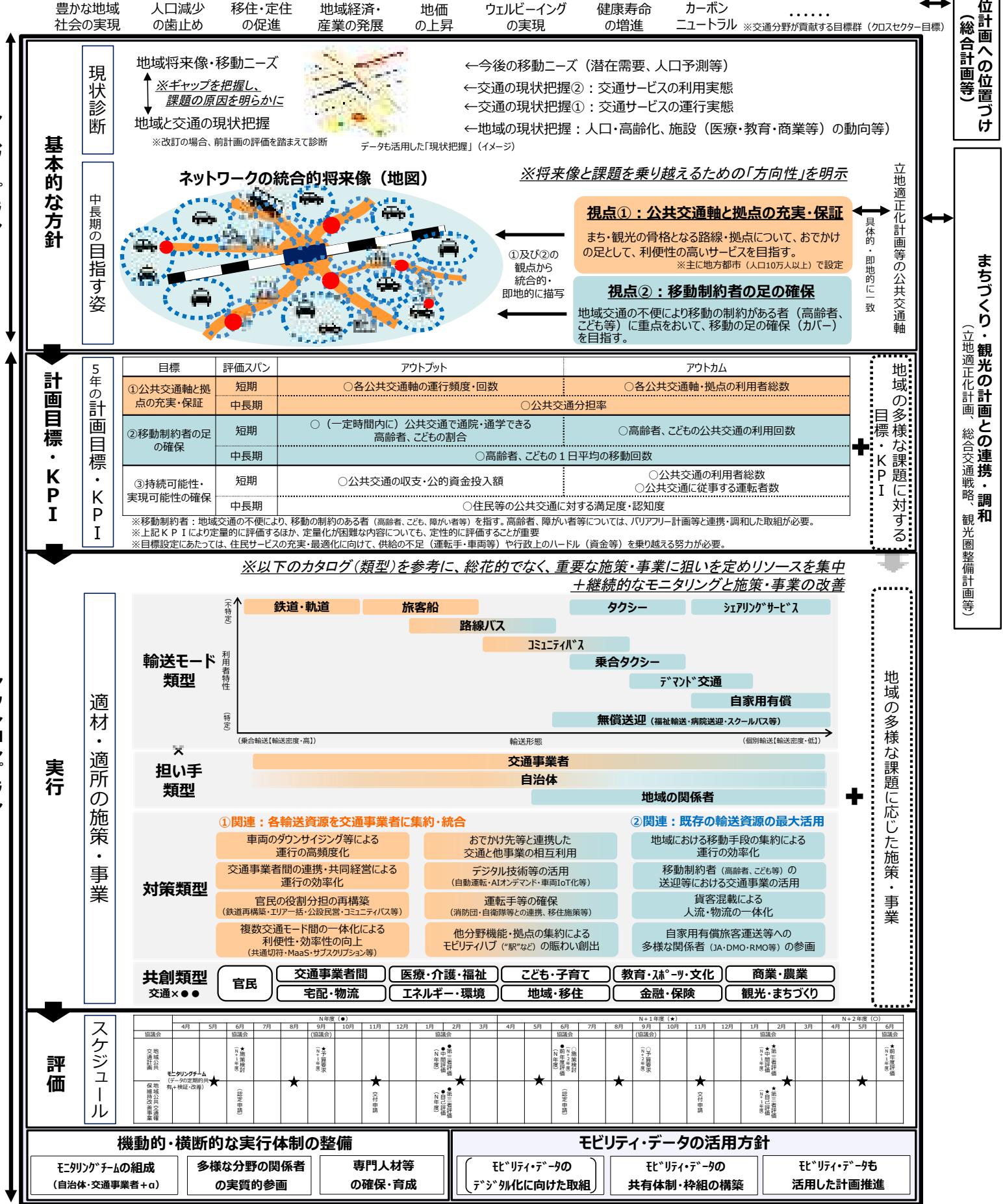
（ロードマップ）

		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) トップランナーの創出	(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
国	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
官民デジタル化	地域公共交通 確保維持改善事業 道路運送法上の手続 民間事業者における デジタル化 データ共有の枠組	I Cカード情報の活用検証 → 乗降調査から I Cカード情報への転換 e-mlitによる申請等手続のオンライン化 → 車両 I o T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】 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	デジタル・データによる申請の推進 → 都道府県に対する データ共有の枠組の構築支援			官民情報 のデジタル化 円滑なデータ 活用環境の実現
	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】 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				地域における 交通人材の充実

中間とりまとめ ポイント④

地域公共交通計画のモデルアーキテクチャ（標準構造）

（例）計画が実現したとき、住民の暮らしや観光がどう変わるのか



※モデルアーキテクチャ（標準構造）は、全体の構造を示すもので項目を埋めていく性質のものではない。地域自ら考え・現場で行動し「白紙」を埋めていく作業も非常に重要。

実行に向けた、関係者との「コミュニケーション・意合形成」(信頼・共創・熟議) 等

※自治体の規模等に応じて、モデルアーキテクチャ（標準構造）から、構成要素を選択して活用されることも想定される。例) 過疎地域等において、目標②移動制約者の足の確保のみを設定 等

(参考)地域公共交通リ・デザイン関係予算一覧 (令和5年度補正予算・令和6年度予算)

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オーデマンド・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



社会资本整備総合交付金(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

財政投融資 (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