

# 公共交通関係の補助制度について

---

令和6年7月26日  
近畿運輸局交通政策部交通企画課

1. **社会資本整備総合交付金について**
2. **MaaSの実装に向けた基盤整備事業について**
3. **完全キャッシュレスの実証運行について**
4. **地域公共交通計画の実質化に向けたアップデートについて**
5. **その他**

1. **社会資本整備総合交付金について**
2. MaaSの実装に向けた基盤整備事業について
3. 完全キャッシュレスの実証運行について
4. 地域公共交通計画の実質化に向けたアップデートについて
5. その他

# 社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）について

## 社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）とは

地域づくりの一環として、利便性、生産性、持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築を実現するため、地域におけるまちづくりや観光の振興に関する施策と連携しつつ、中長期的に必要な地域公共交通の形成に必要な施設整備等を行う事業

### 基幹事業

- 道路
- 港湾
- 河川
- 砂防
- 下水道
- 海岸
- 都市公園
- 市街地整備
- 住宅
- 住環境整備
- 等

→令和5年度からの拡充  
●「地域公共交通再構築」を追加

### 交付対象事業者

地方公共団体  
※交付金の対象事業は、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者が実施するものも含まれる

### 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、ローカル鉄道に係る再構築やバス路線の再編等を行う事業

#### 【基幹事業】

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、バスロケ関連設備、EVバス充電設備等）の整備



#### 【効果促進事業】

社会資本整備総合交付金の目標を実現するため基幹事業と一体となってその効果を一層高めるために必要な事業（例えば、鉄道・バスの先進車両の導入など）

※ 効果促進事業の事業費は、整備計画ごとに交付対象事業の全体事業費の20/100を目標

## 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。詳しくは「交付対象事業費」欄やQAを参照。
  - 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や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  
軌道運送高度化実施計画（鉄道からバス・軌道等への転換、軌道からバス等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）2

1. 社会資本整備総合交付金について
- 2. MaaSの実装に向けた基盤整備事業について**
3. 完全キャッシュレスの実証運行について
4. 地域公共交通計画の実質化に向けたアップデートについて
5. その他

# 日本版MaaSの推進に向けた施策について

## 背景・必要性

○「デジタル田園都市国家構想実現会議」のもとに設置された「**地域の公共交通リ・デザイン実現会議**」における議論を踏まえ、地域交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するため、**MaaS等のデジタルを活用**しつつ、持続可能な公共交通の実現を目指す。

## 共創・MaaSプロジェクト

令和5年度補正予算額 279億円の内数

○地域の多様な関係者の**MaaS等のデジタルを活用した「共創」(連携・協働)**に係る取組について支援を実施。

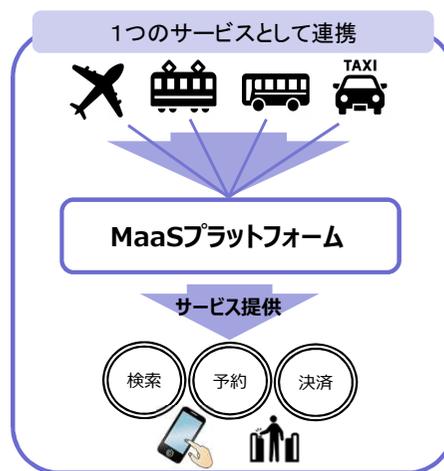
### ● 日本版MaaS推進・支援事業

➢ MaaSを活用した広域連携・他分野連携の取組みを支援し、交通事業者間や他分野事業者間の「共創」を推進する。

● **新しいモビリティの導入支援 (AIオンデマンド交通やグリーンスローモビリティ、シェアサイクル、電動キックボード等)**

● **マイナンバーカード活用型交通サービス導入支援**

● **新モビリティサービス事業計画策定支援**



サービス連携による移動の高付加価値化

宿泊施設 行政サービス 観光目的地 医療・福祉 商業施設 物流

新たなモビリティによる移動環境の向上

AIオンデマンド交通 超小型モビリティ シェアサイクル グリーンスローモビリティ

移動関連データ等の分析・活用

公共交通乗降データ シェアサイクル利用データ

Complex block description: A collection of icons and text boxes illustrating the benefits of MaaS. It includes categories like 'Service linkage for high-value mobility', 'Improvement of mobility environment through new mobility', and 'Analysis and utilization of mobility-related data'. Specific examples include accommodation, administrative services, tourism, medical/welfare, commercial facilities, logistics, AI on-demand transport, ultra-small mobility, shared bicycles, and green slow mobility. Data analysis examples include public transport boarding data and shared bicycle usage data.

## 交通DX (MaaSの実装に向けた基盤整備)

令和6年度当初予算額 208億円の内数 / 令和5年度補正予算額 279億円の内数

### ● キャッシュレス決済の導入支援 (ICカードやQRコード・タッチ決済、顔認証等)

➢ キャッシュレスによるシームレスな移動の実現により、決済データ蓄積によるサービスの高度化を可能にするとともに、交通分野における人手不足などの課題解決を図る。(クラウド型キャッシュレス決済システムの導入について支援重点化)

### ● データ化の支援 (GTFSによるバス情報標準化、混雑情報提供システム)

➢ 地域内・広域でのデータ連携を実現するため、デジタル化が進んでいない中小事業者等の底上げとして、DXによる経営やサービスの効率化、高度化を図る。



QR読み取り機能付き改札機



バス情報標準化

## 概要

- 公共交通事業者においてキャッシュレス決済（QRコード、交通系ICカード、非接触型クレジットカード決済、顔認証等）に対応するための、所要の設備やシステムの導入を支援

## 補助対象事業者

- 鉄道事業者、軌道経営者
- 一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者並びにこれらの者に車両を貸与する者
- 一般旅客定期航路事業を営む者及びこれらの者に船舶を貸与する者
- 地方公共団体
- 上記いずれかを構成員とする協議会

## 補助対象経費

- 公共交通においてキャッシュレス決済の利用を可能とするシステム導入費及びシステム改修費
- 公共交通においてキャッシュレス決済の利用を可能とする端末費（旅客施設又は車両内・船内に決済端末機器（読み取り機等）を設置する費用）

## 補助率

- 最大1/3（ただし、クラウド型キャッシュレス決済の導入に要する経費については最大1/2）

1. 社会資本整備総合交付金について
2. MaaSの実装に向けた基盤整備事業について
- 3. 完全キャッシュレスの実証運行について**
4. 地域公共交通計画の実質化に向けたアップデートについて
5. その他

# 【概要】完全キャッシュレスバスの実証運行の進め方について

- 深刻な運転者不足等を背景に、2023年度には減便の対象となった路線において2割程度便数が減少するなど、バスネットワークは危機的な状況に陥っており、国民の生活基盤に深刻な影響を与えている。
- 「人財投資」、「DX投資」等の思い切った投資を通じて、9割近くが赤字のバス事業者の経営改善・体力強化を図ることが必要であり、この観点から、完全キャッシュレスバスの推進は重要な意味を持つ。
- バス業界では、これまでの事業者による積極的な投資によって極めて高いキャッシュレス環境が整備されており、完全キャッシュレスの環境は整いつつあるが、丁寧に進める観点から、まずは実証運行をすすめ、課題や効果を検証する。

## 完全CLによる経済的な効果（試算）

主要なバス事業者において完全CLが全て実現した場合の経営改善効果

約86.3億円／年 = 1,294億円／15年



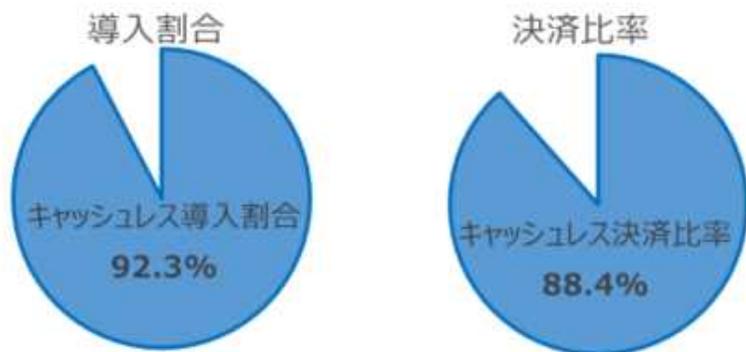
・バス運転者の年間給与※約1,905分に匹敵

(2023年度不足分1万人の約2割に相当)

※出典：令和6年賃金構造基本統計調査

## 主要なバス事業者におけるキャッシュレスの現況

キャッシュレスの導入割合92.3% 決済比率88.4%



※データは2022年3月末時点。

※「導入割合」は、日本バス協会加盟事業者のうち車両保有台数30両以上の事業者に対する調査で、回答のあった211者の回答結果をまとめたもの。「決済比率」は同調査で、回答のあった183者の回答結果をまとめたもの。

## 対象路線

以下のような路線で合計10路線程度を選定する。

- ①利用者が限定的な路線（空港・大学・企業輸送路線など）
- ②外国人や観光客の利用が多い観光路線
- ③様々な利用者がある生活路線で、CL決済比率が高い路線
- ④自動運転など他の社会実験を同時に行う路線

## スケジュール想定

2024年7月～8月頃	候補路線の公募・選定・公表 完全CLに向けた標準運送約款の改正、ガイドライン策定
8月頃～	国・事業者等による実証運行について利用者への周知
11月頃～	社会実験としての運行開始
2025年3月頃	検証結果の公表
4月頃～	更なる社会実験等の推進

1. 社会資本整備総合交付金について
2. MaaSの実装に向けた基盤整備事業について
3. 完全キャッシュレスの実証運行について
- 4. 地域公共交通計画の実質化に向けたアップデートについて**
5. その他

# 地域公共交通計画の実質化に向けたアップデートについて

- 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）

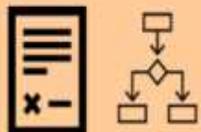
面的・統合的取組

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。

### 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。

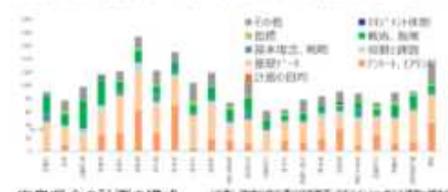
### 先手先手の対応

- ・ 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

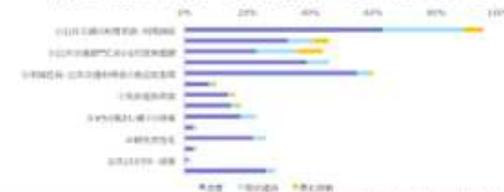
### 計画の構成

- 現状分析が多く、今後の取組が少ない。



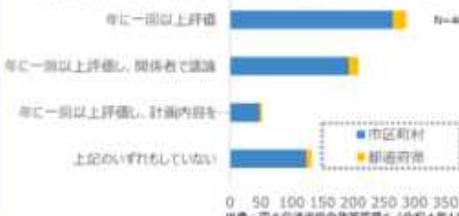
### 数値指標（KPI）の設定

- 利用者数以外の目標はバラバラで少数



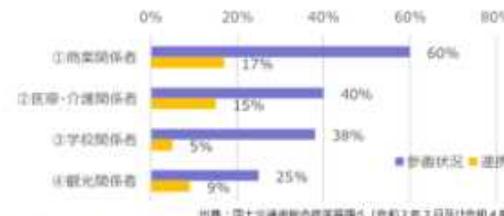
### P D C A の運用

- 評価が計画見直しにつながっていない



### 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	都道府県の役割
<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・子ども等）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>地域間交通等</b> （鉄道・幹線バス等）
<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>地域内交通との接続、市町村間調整</b>
<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	<b>市町村の牽引・伴走</b> ※ 地域の実情を踏まえて実施 <b>〇ヒト&amp;プレイス</b> （人材育成、ネットワーキングの場） <b>〇データ</b> （共有の枠組の構築） <b>〇リ・デザイン</b> （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

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	<b>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</b> （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>	<b>運輸局・運輸支局等の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の支援・展開</b> （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

○ 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) <small>※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）</small>
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	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	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
	地域公共交通確保維持改善事業					
	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 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】				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				

1. 社会資本整備総合交付金について
2. MaaSの実装に向けた基盤整備事業について
3. 完全キャッシュレスの実証運行について
4. 地域公共交通計画の実質化に向けたアップデートについて
5. その他

# 「地域公共交通の価値を見える化」する手段(クロスセクター効果)

## 地域公共交通の現状

運賃収入のみでの運営は困難  
 公的補助金の財源確保の困難

地域公共交通の維持

or

分野別代替サービスへの切替

## クロスセクター効果

下記を比較することにより把握できる  
 “地域公共交通がもたらす多面的な効果”という新たな判断基準

### 地域公共交通の運行費用

運賃収入

① 財政支出

- ① 現在の運行に対し行政が負担している財政支出
- ② 地域公共交通が廃止した時に追加で発生する、多様な行政部門でかかる分野別代替費用
- ③ 地域公共交通が仮に廃止されることにより、直接的ではないものの影響を受け損失が生じる項目（波及効果＝二次的損失）

クロスセクター効果

② 分野別代替費用

③ 波及効果

- <②例> 通学・通院・買い物の為の送迎バスやタクシー券配布、駐車場整備、高齢者への交通安全教育、定住支援 等
- <③例> マイカー通勤費用の企業負担、家族等の送迎負担の増加、歩数減少による医療費の増加 等

**地域公共交通を廃止しても、行政コストが節減ではなく増加する可能性があります**

## クロスセクター効果の一例



医療×交通



介護×交通

# 医療や福祉の質の向上

高齢者の外出機会増加

高齢者の健康増進・就労機会増加

医療費・社会保障費の削減

社会全体としての費用負担の低下



教育×交通



住宅×交通

### その他の多面的な外部効果

# 雇用の拡大

# 財政の改善

# 教育機会の増加

# 渋滞の緩和

# 交通事故の減少

# 産業や観光振興

# まちのブランドイメージ向上

# 環境配慮

# 地域コミュニティの強化

# 定住促進

# 災害時の避難手段の確保

各自治体で、地域公共交通のクロスセクター効果を定量的に算出・提示することで、  
 「地域公共交通の価値を見える化」することで、再構築を判断する際の「一つの手段」になります。



- 国交省HPにおける公共交通政策に関するページ  
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/index.html>

- 地域公共交通のリ・デザインの特設サイト  
<https://www.mlit.go.jp/redesign/>

- 地域公共交通のリ・デザインのリーフレット
- 関係予算の目的等の逆引きのページ
- 優良事例のタグ検索ページ

[mlit.go.jp/redesign/assets/pdf/top/redesign\\_240426.pdf](https://www.mlit.go.jp/redesign/assets/pdf/top/redesign_240426.pdf)

<https://www.mlit.go.jp/redesign/budget/>

<https://www.mlit.go.jp/redesign/award/>