

「交通空白」解消に向けた取組について

～交通と教育・医療・福祉等他分野連携による地域輸送資源のフル活用～

国土交通省 総合政策局（公共交通政策部門）

モビリティサービス推進課

星 明彦

令和8年1月16日

- 人口減少及び高齢化が全国的に進む中、免許返納した高齢者をはじめ移動手段の確保に対する不安が高まっている。
- 一方、乗合バス・鉄軌道路線の減便・廃止やバス・タクシードライバーの減少が進み、公共交通の確保は危機的な状況。

将来の人口増減状況

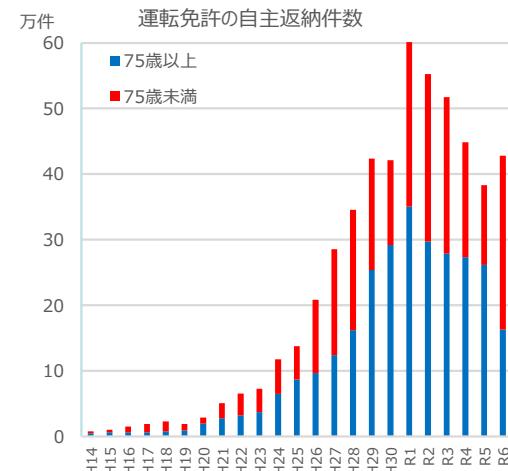
- ・2050年には全国の約半数の地域で人口が**50%以上減少**
(2015年対比)



(出典) 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年統計）」等をもとに国土交通省作成

運転免許返納数の推移

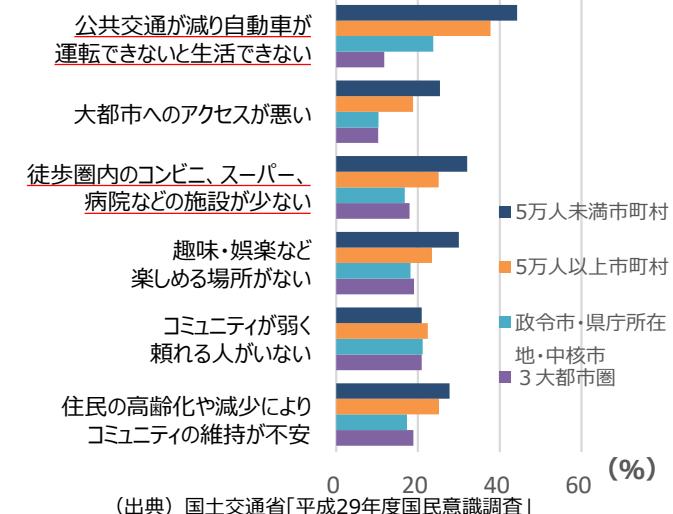
- ・運転免許の返納が進展しており、令和6年度においては、年間**約43万件**返納された。



(出典) 警察庁「運転免許統計」をもとに国土交通省総合政策局作成

居住地域に対する不安（地域別）

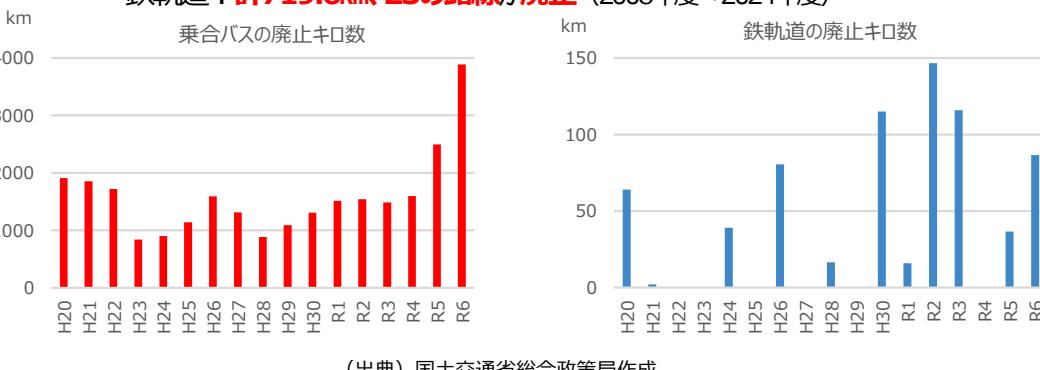
- ・公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない：**約40%**
- ・歩行圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない：**約30%**



(出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

路線廃止の状況

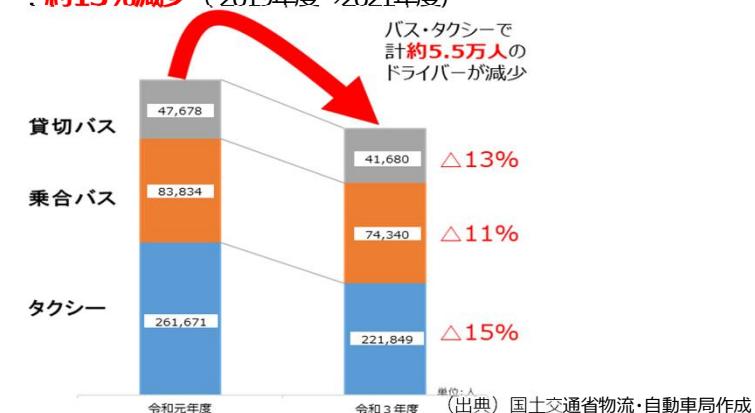
- ・乗合バス：計**27,080km**の路線が廃止（2008年度→2024年度）
- ・鉄軌道：計**719.6km**、**23**の路線が廃止（2008年度→2024年度）



(出典) 国土交通省総合政策局作成

ドライバー数の状況

- ・乗合バス：約**11%減少**（2019年度→2021年度）
- ・タクシー：約**15%減少**（2019年度→2021年度）

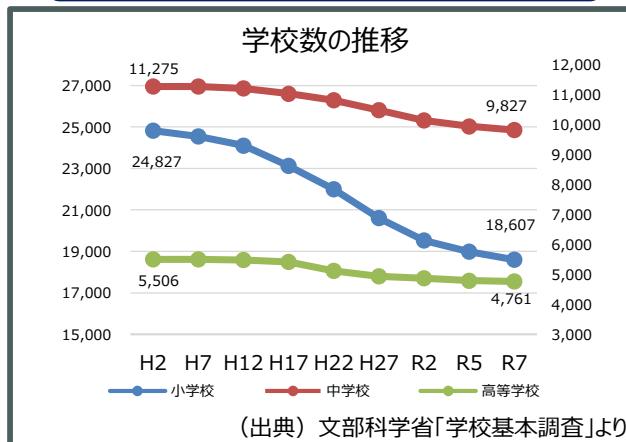


(出典) 国土交通省物流・自動車局作成

地域交通を取り巻く現状②

- 人口減少・高齢化に伴い、公共交通の担い手不足による供給制約が強まっている。
- 一方、教育・医療・福祉等生活に不可欠な分野のサービスの持続性確保のため、学校・病院等の統合・集約や、部活動の地域展開が急速に進展し、移動需要は増大。
- 地方では、商圈の縮小による小売店（スーパー、商店街）が減少し、「生活の足」の確保が課題。
⇒移動手段を確保して地域の暮らしを安定させるため、交通とこれら分野の連携の一層の強化が急務。

教育

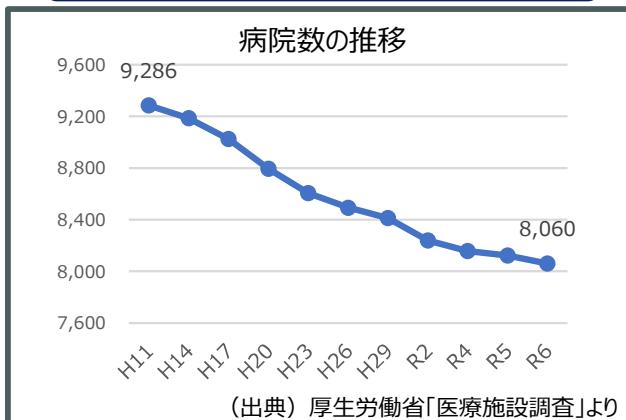


熊本県玉名市

- 令和13年までの間に、小学校を15校から9校に再編する計画。
- 遠距離通学者が増加するため、移動手段の確保が課題となっている。



医療



愛知県瀬戸市

- 瀬戸市本地地区・效範地区では地区内に病院がなく、住民は隣接する長久手市の病院を利用。
- 市外の病院までの移動手段の確保に課題があり、住民から多くの要望があがっている。



買物



奈良県川上村

- 買い物には、自動車で30分以上かけて隣の吉野町まで行く必要。
- 日々の暮らしに不安を抱える高齢者が増加。



(出典) 吉野ストア株式会社HPより
※現在移動スーパー・個別宅配による買物支援の取組によって対応中

- 人口減少や高齢化による免許返納が進展。教育、買物、医療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	R7.12.19	第5回本部

- ローカル鉄道
- バス
- 乗用タクシー
- 日本版RS
- 会会
- 公共RS
- 乗合タクシー
- 会
- AIオンデマンド
- 許可・登録を
要しない輸送

『「強い経済」を実現する総合経済対策』(令和7年11月21日閣議決定) <抜粋>

2. 地方を伸ばし、暮らしを守る

地方の「暮らし」と「安全」を守るために、…地域公共交通の維持に取り組む。

「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
---	--	---	---------------------------------

※ 未然防止が必要な地区（要モニタリング地域の足1,632地区・観光の足146地点）にも先手先手で対応

集中対策期間（R7～9）後



リストアップされたすべての地区・地点で 「交通空白」解消に目途

「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり

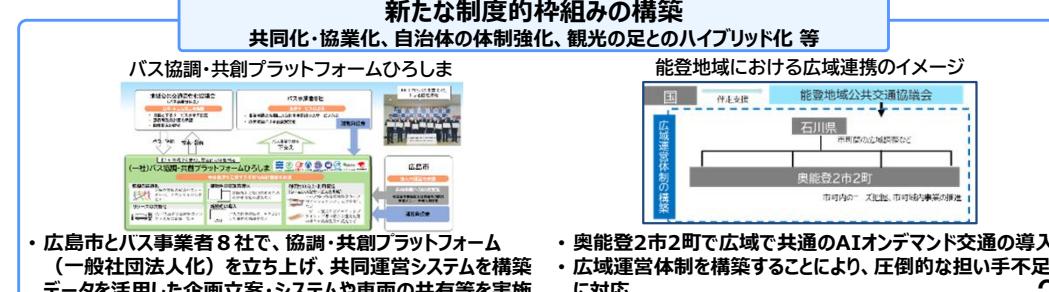
集中対策期間後も見据え、自治体等における体制構築を推進

体制構築基本目標 3か年で300市町村 都道府県ごとにモデル地域を創出	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



「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム (R7.12.31 : 1,365会員)



概要

▶ 目的

「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体、交通事業者と、様々な資源を持つ幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制を構築し、「交通空白」解消に向けて、「地域の足」・「観光の足」を確保するため、実効性かつ持続可能性のある取組を全国規模で推進する。

▶ プラットフォーム会員

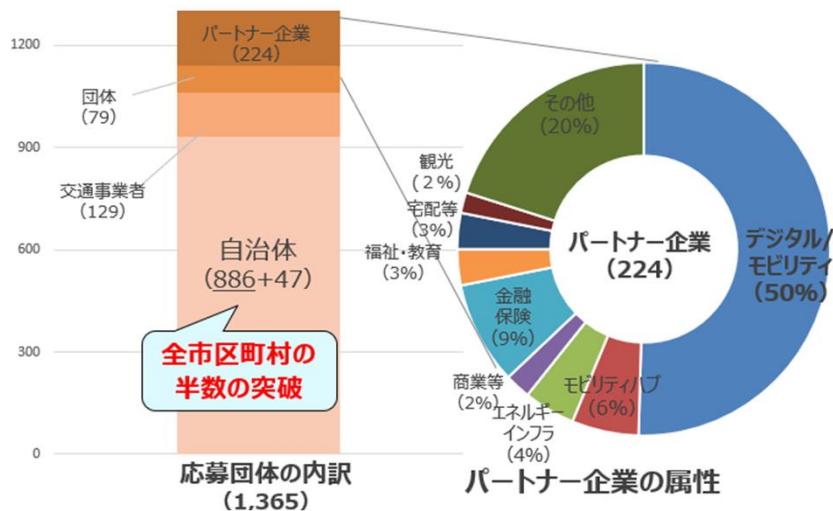
- 「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体や交通事業者
- 「交通空白」の解消に貢献する高い意欲を持つパートナー企業または団体※ 等

▶ 主な取組

1 課題×ソリューションの マッチング

体制 (R7.12.31)

- 第1回会合 (R6.11.25) 後、プラットフォームの会員公募を開始。
- これまで、「交通空白」解消に向けたソリューションを話していくいただくピッチ・イベントの開催及び会員企業等が主催するイベントにプラットフォームとして協力・参加するスピノオフ・イベントの募集・開催。
- R7.12.31時点での参加団体は合計 **1,365**に増加。R6.11の発足時167から大きく体制が充実。
- 今後も会員は隨時募集。



2 空白解消に向けた パイロットプロジェクト

※インバウンド、若者、女性、障がいをお持ちの方等の視点からの取組にも留意

3 空白解消に向けた ナレッジの共有

パイロット・プロジェクト概要

01 働き手不足に負けない 「強い」事業基盤の構築

- ・広域連携・連合による共同運営
- ・シャットベルク（公益企業化）
- ・業務の共通化・遠隔化による省力化
- ・プロフェッショナル人材の派遣・活用 など

02 若者や女性に選ばれる 「楽しい」地域交通

- ・部活動の地域展開等に向けた移動手段の確保
- ・官民地域共創のコミュニティづくり
- ・子育て世代が担う共助版RS
- ・大学生によるモビリティデザインなど

03 ナショナル・リソースを活用した共創（連携・協働）の推進

- ・駅員・配達員のRS参画
- ・公共RS・日本版RSと貨物輸送のドライバーシェア
- ・バス・鉄道事業者による日本版RSへの参画
- ・商業施設輸送と地域交通のリソースシェアなど

5 Categories

05 嘸緊の特定課題への対応

04 観光二次交通や 情報発信の充実

- ・地方部での魅力的な二次交通サービスの造成
- ・わかりやすい情報提供
- ・ルート・経路検索、多言語観光情報サイトへの掲載など

- 人口減少・働き手不足の下において、地方の「暮らし」と「安全」を守る基盤である地域交通を守るために、従来の発想を超える地域交通の「新しいカタチ」を官民で創出することとし、2030年頃を見据え、全国展開・実装が期待される新しい仕組み（運営、技術・サービス、システム、人材等）の構築に取り組む。

- これまで**計30件の実証事業を公表・展開してきた**ところ、今後も各事業の課題や成果を広く共有しながら、リーディングモデルを全国的に横展開していく。

とりまとめの内容

1. 共同化・協業化の推進

- 担い手不足をはじめ供給面の制約から地域旅客運送サービスの提供に課題が生じている状況に対応するためには、交通事業者、交通事業者以外の関係者（施設送迎）、地方公共団体の共同化・協業化を進めていくことが必要。
- 「交通空白」等について、地域の輸送資源をフル活用して解消するため、運転者等の担い手や車両等に関して、地方公共団体が司令塔役として主体性を發揮して交通事業者間や施設送迎サービスの提供者等から協力を得る等、地域の関係者が連携してその実情に応じた適切な形態による運送サービスの提供を図る事業を、地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設し、手続の特例、事業の計画的な実施義務を措置するなど制度的な対応を講じるべきである。
- 航路事業において、船舶の法定検査期間中の運休・減便回避のため、他の事業者から代替運航や船舶の貸渡しの協力を得て運航の確保を図る事業を、地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設するなどの制度的な対応を講じるべきである。
- これに加え、共同化・協業化に係る体制整備や設備投資のため財政投融資も含めた財政上の支援により、これらの取組を強力に推進すべきである。

2. 地方公共団体を支援する外部組織の活用

- 地方公共団体が地域交通施策に取り組む上で、人員やノウハウの不足が大きな課題となっている。
- 関係者の連携・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「連携促進団体（仮称）」が、地方公共団体を補完する存在として役割を果たせるよう、法定協議会への参加や地域公共交通計画の検討・提案が行えるようにするなど、地域交通法において制度的な位置づけを規定すべきである。

3. 公共ライドシェアの実施主体

- 広域での輸送ニーズに対応するため、一部事務組合、広域連合、都道府県等も公共ライドシェアの実施主体に追加することを検討すべきである。

4. データの利活用

- データの外部への共有やアクセス範囲などのプロセスをガイドラインで明確化しつつ、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。
- 地方公共団体等のルール遵守を前提に、交通事業者等が、その必要性・重要性に鑑み、地方公共団体からの求めに協力し、地方公共団体と交通事業者等の両者が緊密に連携して地域交通の持続可能性の確保に努めていくことが極めて重要である。
- こうした観点から、このデータ提供等の協力要請に關し、特にその必要性が高い一定の場合に限っては、地域交通法において、正当な理由がある場合を除き要請に応じることとすることを、規定することが望ましい。その際、事業経営や競争に關わる事項の取扱いに留意するべきである。

とりまとめの内容

5. 法定協議会の運営

- 交通事業者が路線等の休廃止に係る情報提供を事前に行うように努め、代替交通の確保に係る協議を行うこととすることを、地域交通法の基本方針において明確化するなどの措置を検討すべきである。
- 法定協議会の議決方法について、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の議決を行うことが可能な旨を同基本方針において明確にし、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に検討すべきである。

6. 観光需要を踏まえた相乗効果の発揮

- 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、地域交通法の基本方針において明確化すべきである。

＜開催実績＞

- 令和7年6月27日 第1回 地域公共交通の現状、本検討会での検討事項・論点、関係者ヒアリング
 8月25日 第2回 検討事項・論点の整理、関係者ヒアリング
 9月29日 第3回 とりまとめ（素案）、関係者ヒアリング
 12月16日 第4回 とりまとめ（案）
 12月26日 とりまとめ（公表）

委員・臨時委員

<委員>	
○は部会長	
池之谷 潤	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
大井 尚司	大分大学経済学部門教授
大串 葉子	同志社大学大学院ビジネス研究科教授
清水 希容子	島根大学材料エネルギー学部教授
須田 義大	東京工科大学片柳研究所教授 未来モビリティ研究センター長
竹内 健蔵	東京女子大学現代教養学部教授
羽藤 英二	東京大学大学院工学系研究科教授
原田 文代	株式会社日本政策投資銀行 常務執行役員
○山内 弘隆	一橋大学名譽教授

<臨時委員>	
阿部 守一	長野県知事
石田 東生	筑波大学名譽教授
加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授
河合 優子	西村あさひ法律事務所弁護士
神田 佑亮	吳工業高等専門学校 環境都市工学分野教授
熊谷 雄一	青森県八戸市長
越 直美	三浦法律事務所弁護士
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
松井 一實	広島県広島市長 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
吉田 樹	

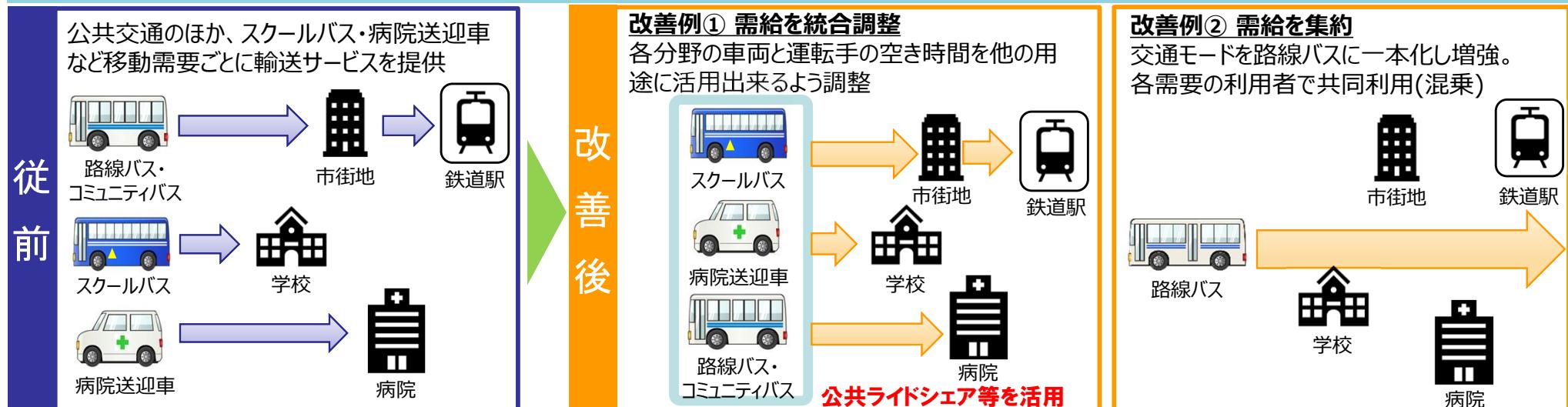
オブザーバー

渡邊 一陽	一般社団法人日本民営鉄道協会副会長・ 地方交通委員会委員長
伊藤 敦子	東日本旅客鉄道株式会社 代表取締役副社長
金田 学	第三セクター鉄道等協議会会長
田端 英明	公益社団法人日本バス協会 地方交通委員会委員長
田中 亮一郎	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会副会長・地域交通委員会委員長
有村 和晃	一般社団法人日本旅客船協会副会長
池上 明子	一般社団法人全国自治体ライドシェア連絡協議会理事

このほか、国土交通省関係部局及び関係省庁も参画

- 人口減少等に伴い、公共交通の担い手不足が深刻化。さらに学校、病院、商店等の再編、部活動の地域移行等が急速に進行し、移動需要が一層増大、広域化。このような「交通空白」等が生じている地域では、スクールバスなど個別施設等での輸送力の確保が著しく困難なケースも。
- 地方公共団体の主導により、交通、教育、医療、福祉、商業施設等の複数の者が協力し共同化する等により、最適な形態で運送を提供できるようにしていくことが急務（運転者や車両等の「地域輸送資源のフル活用」等）。

「地域輸送資源のフル活用」のイメージ



「地域輸送資源のフル活用」を進めるための支援措置

○ 新たな制度的枠組みの構築

交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会「とりまとめ」(R7.12.26)

『バス・タクシー・公共ライドシェアに係る「交通空白」等について、**地域の輸送資源をフル活用**して解消するため、運転者等の担い手や車両等に関して、地方公共団体が主体性を発揮して**交通事業者間や施設送迎サービスの提供者等から協力を得る等、地域の関係者が連携してその実情に応じた適切な形態による運送サービスの提供を図る事業を、地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設し、手続の特例、事業の計画的な実施義務を措置するなど制度的な対応を講じる』**

○ 先進的プロジェクト等に対する支援

- ・「交通空白」解消パイロット・プロジェクト
- ・地域交通DX「COMmmmmONS」

⇒**先進的なプロジェクト等に対し、
国の積極的な関与により実現を後押し**



本省
において

文部科学省・スポーツ庁・厚生労働省等と連携し、取組や課題を共有しつつ、政府全体から現場まで各階層にわたる**他分野連携**を促進。

運輸局
において

自治体の府内連携も含めた地域における**他分野連携を促進**し、**好事例となる事業の創出**により地域の困りごとの解決に向けて伴走支援。

○バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合に、市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する、有償の旅客運送。

導入実績

※数値はR7.8.31時点

647市町村、797団体、5,616車両



利用者

地域住民・観光客

提供体制

(運送主体)

市町村、NPO法人等

(使用車両)

自家用車（白ナンバー）

(ドライバー)

第1種運転免許の保有、国土交通大臣認定講習の受講等

運送の対価

法律により、「実費の範囲内」の収受が認められている。

登録要件

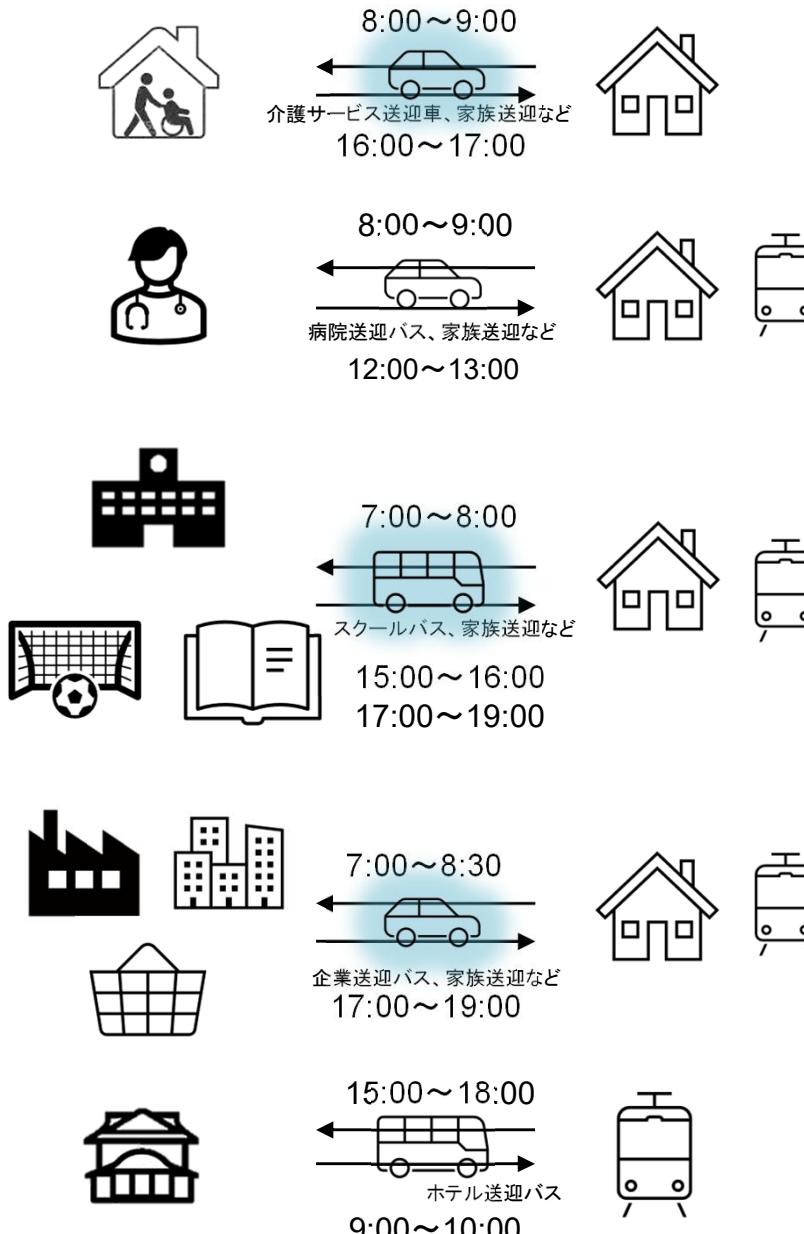
① 安全体制を確保すること（運行管理・整備管理の責任者の選任等）。

② 地域の関係者（※）において協議が調うこと。

（※）地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者、事業者団体、運転者団体等

交通空白地域での対応例①：公共ライドシェアによる共同化

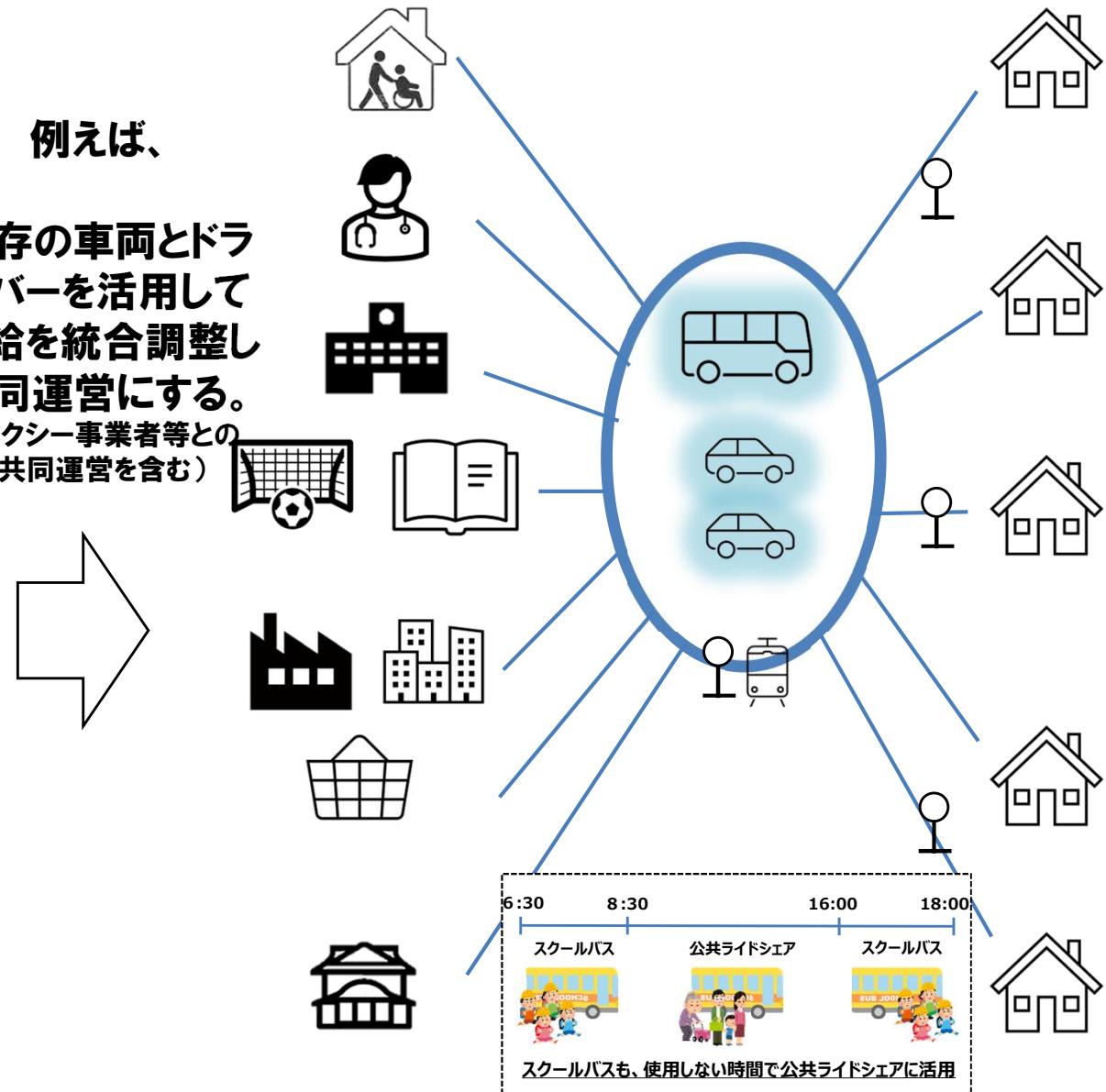
介護・福祉、病院、学校・部活動、通勤・買い物、
宿泊施設などの移動需要
(施設毎の送迎や家庭送迎に依存)



公共ライドライドシェアによる
車両・ドライバーの共同利用・相乗り化など
<路線・デマンド>

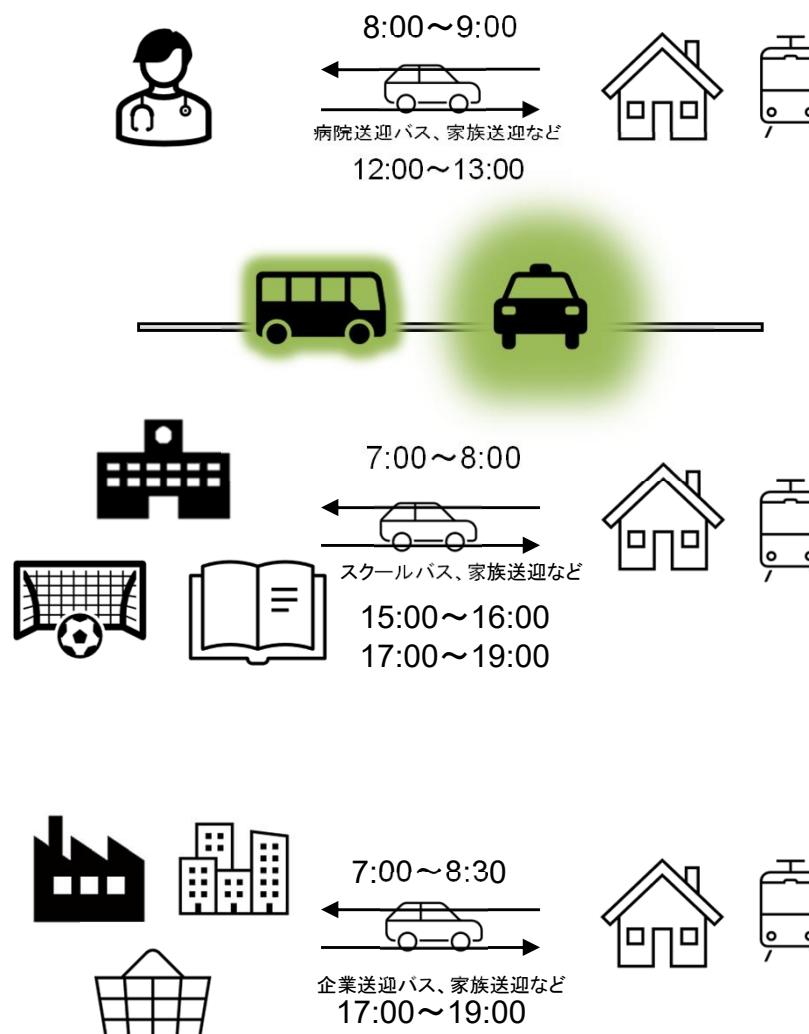
例えば、

既存の車両とドライバーを活用して
需給を統合調整し
共同運営にする。
(タクシー事業者等との
共同運営を含む)



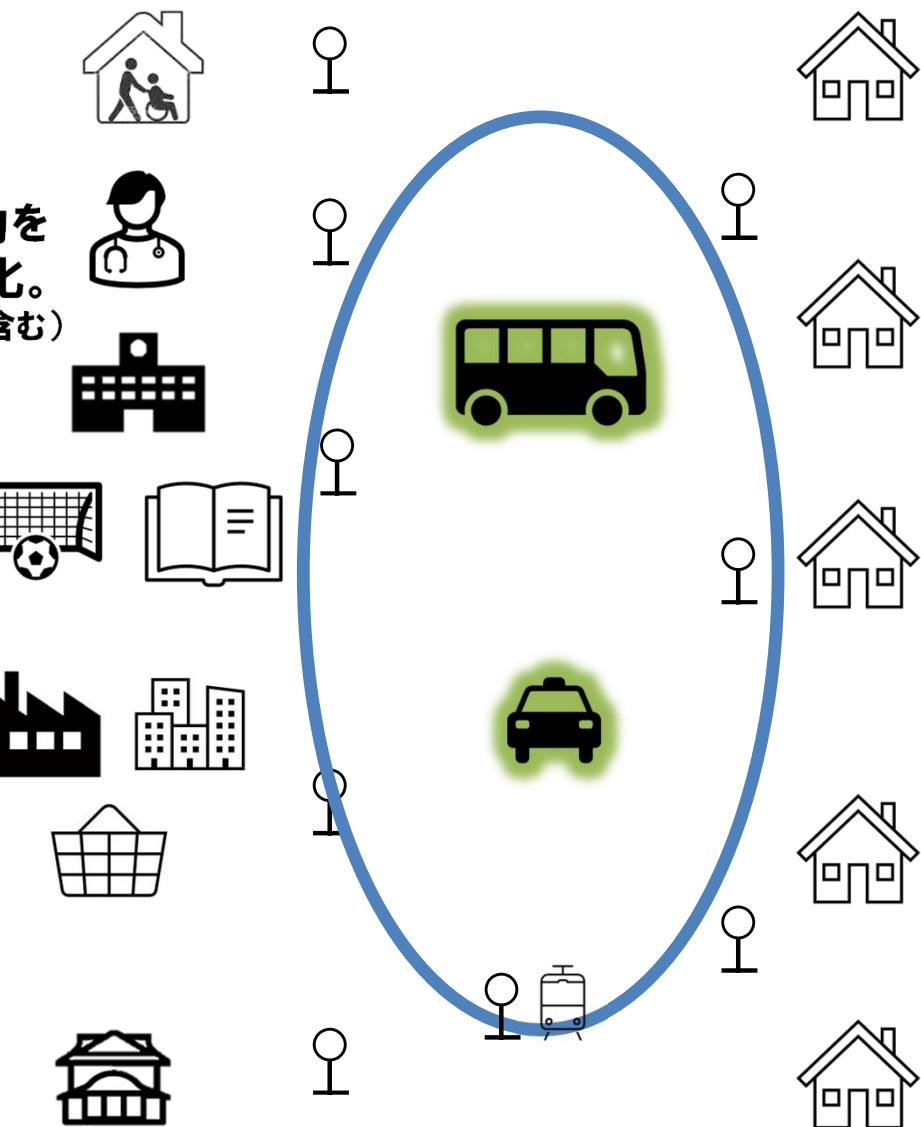
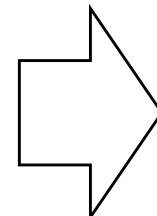
交通空白地域での対応例②：需要を束ねて、バス、タクシーを積極活用

介護・福祉、病院、学校・部活動、通勤・買い物、
宿泊施設などの移動需要
(施設毎の送迎や家庭送迎に依存)



例えば、

路線バス等の輸送力を
活かし、需給を集約化。
(拠点集約化、機能複合化含む)



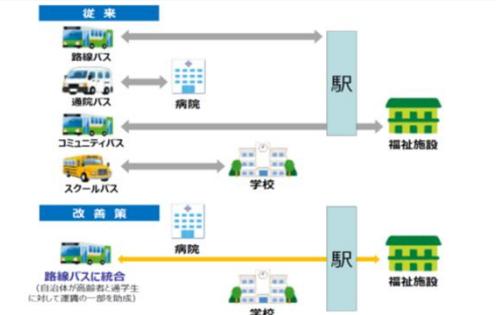
※ 自助交通(歩行、自転車、高齢者用スローモビリティなど)とも組合せ

「地域輸送資源のフル活用」の事例

○ 複数の移動需要を路線バスに統合

〈茨城県常陸太田市での運行効率化〉

路線バス、コミュニティバス、通院バス、スクールバスが異なるサービス水準で重複運行し、公的負担の増加が課題であったところ、市内公共交通の再編に当たって、路線バスに集約（混乗化）することで運行の効率化を実現し、輸送に係るリソースの効率化と公的負担抑制を実現。



○ 多様な主体の参画による地域公共交通の共創

〈岐阜県白川町・東白川村での交通再構築による経費節減・利便性向上〉

運転手不足で高校生の通学が不可能となる危機に対して、町村・交通事業者・病院・住民等が協力し、①路線バスの再編、②鉄道や路線バスに接続する公共ライドシェアの導入（時間帯によりスクールバス車両も活用）、③路線バスや公共ライドシェアへの通院バス機能の統合により、地域公共交通ネットワークを再構築。



○ 部活の足から地域の足へ拡大

〈奈良県平群町の地域総合スポーツクラブ〉

部活動の地域展開に対応し、地元バス会社と連携して地域の総合スポーツクラブへ通うバス事業の実証を開始。

その後、児童園児のアフタースクールへの移動や地域住民の生活交通、高齢者の外出支援へとサービスの幅を拡大中。



○ システム活用による送迎車両の運用共同化

〈群馬県みなかみ町のほか全国数カ所で同時実証〉

教育・福祉・観光施設等の送迎車両の運用を共同化。簡素に操作できる共通システムの活用により、配車調整を自動化・省力化。

各施設の運営負担を軽減、教育、介護、生活の質を同時に向上。



複数の宿泊施設の利用客を共同で送迎
(群馬県みなかみ町)

- 急速な人口減少・少子高齢化により、運転者等の担い手が不足し、減便・廃止が相次ぐなど供給が減少する一方で、免許返納、学校や病院等の統廃合等により社会的需要が拡大。
- 地域の「暮らし」と「安全」を守るための基盤としての地域交通については、その利便性、生産性、持続可能性を高めるための地域交通のリ・デザインを引き続き全面展開する。「『交通空白』解消に向けた取組方針2025」に基づき、集中対策期間における全国約2,500の「交通空白」解消に向けた、地方公共団体や公共交通事業者等による地域の実情に応じた移動手段の確保・維持の取組を進める。

地域公共交通確保維持改善事業等

令和7年度補正 352億円、令和8年度 206億円

・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）

：令和7年度補正 27億円、令和8年度 4,597億円の内数

・鉄道施設総合安全対策事業費

：令和7年度補正 50億円の内数、令和8年度 45億円の内数

・訪日外国人旅行者受入環境整備

：令和7年度補正 78億円の内数、令和8年度 19億円の内数

「取組方針2025」に基づいた「交通空白」の集中的解消

複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化

■ 共同化・協業化による地域交通の持続可能性確保

➢ 複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化の後押し
(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、車両・システム・運行費等への支援)

➢ 「『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
(複数分野の地域の輸送資源のフル活用の推進等)

➢ 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)

➢ デジタル技術活用による事業者・他分野連携の推進

■ 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

■ 集中対策期間における「交通空白」解消

➢ デマンド交通・公共ライドシェア等の移動手段確保の後押し
(調査・計画策定・合意形成、車両・システム・運行費等の支援)



複数事業者による
共同化

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、誘客や周遊円滑化に向けた路線バス等の二次交通基盤整備



自動運転バス

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

■ 地域交通DX(COMmmONS等)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



ハイブリッド気動車イメージ

新造車両・ICカードの導入

■ 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)

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

➢ 地域鉄道における安全対策

➢ 安全に問題があるバス停の移設等

12月16日に成立した令和7年度補正予算を活用し、「交通空白」解消に向けた地域の移動手段の確保等に対する支援のほか、共同化・協業化、デジタル技術を活用した高度サービスの実装（地域交通DX）、地方公共団体の体制整備等を幅広く支援し、持続的な地域公共交通の確立を推進。

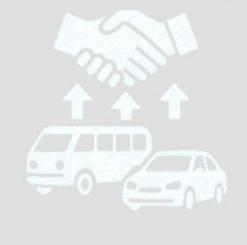
※「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの参加が要件※

1.「交通空白」解消タイプ



- ▶ 全国に約2,500存在する「交通空白」解消に目処をつけるため、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等の導入や、教育・医療・福祉等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を調査から実証運行までトータルで支援
- ▶ 補助率：500万円まで定額、500万円を超える部分は2／3（上限1億円）
※東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は1／3（定額無し）

2.共同化・協業化促進タイプ



- ▶ 複数の地方公共団体や交通事業者、施設等への運送サービス提供者による地域旅客運送サービスの共同化・協業化等も通じた連携の取組により、共同で路線バス・乗合タクシー・公共ライドシェア等の運送を実施する事業を調査から実証運行までトータルで支援
- ▶ 補助率：1,000万円まで定額、1,000万円を超える部分は2／3（上限1億2,000万円）

3.地域交通DX推進タイプ



- ▶ 事業者・事業種の連携・協働により複数のモビリティデータの統合及び活用や国の定める標準仕様に基づくシステム統合、標準業務モデルの導入など、デジタル技術を活用した高度サービスの実装を支援
- ▶ 補助率：地方公共団体の規模に応じて1／2～2／3（上限1億円）
※人口10万人未満の自治体は500万円まで定額

4.モビリティ人材・組織育成タイプ



- ▶ 地方公共団体が行う「交通空白」を生み出さない持続可能な地域交通を実現するための体制整備に必要な、企画・立案や交通事業者・地元住民等の関係者との調整等を行う団体や人材の育成等を支援
- ▶ 補助率：定額（上限3,000万円）