発達障害情報センター
国立障害者リハビリテーションセンター

被災地で、発達障害児･者に対応されるみなさんへ（その1）

被災地で、発達障害児･者に対応することが必要な方々（避難所での支援に携わる方、家庭で一緒に過ごすご家族）に理解しておいていただきたいこと、ご協力いただきたいことをまとめました。

● 避難所での対応

・発達障害のある子どもやその家族からは、下記にまとめたようなお願いをされることがあります。発達障害のある人は、見た目では障害があるようには見えないことがありますが、みなさんの理解と支援を必要としています。

◆発達障害のある人への対応には、コツが必要です。だから、ご家族など本人の状態をよくわかっている人が近くにいる場合は、必ずかかわり方を確認してほしい。

（対応例１）「必要な物品（薬、食品、筆記用具、玩具など）はありますか？」
（対応例２）「特に配慮すること（落ちつける場所、話しかけ方など）はありますか？」

◆発達障害のある人は、日常生活の変化が想像以上に苦手な場合が多いので、不安になって奇妙な行動をしたり、働きかけに強い抵抗を示すこともあります。だから、行動してほしいことの具体的な指示、時間を過ごせるものの提供、スケジュールや場所の変更等を具体的に伝えてほしい。

（対応例３）「このシート（場所）に座ってください。」（×：そっちへ行っては駄目）
（対応例４）筆記具と紙、パズル、図鑑、ゲーム等の提供。（×:何もしないで待たせる）
（対応例５）「○○（予定）はありません。□□をします。」（×：黙って強引に手を引く）
（対応例６）「○○は□□（場所）にあります。」（×：「ここにはない」とだけ言う）

◆発達障害のある人は、感覚の刺激に想像以上に過敏であったり鈍感である場合が多いので、命にかかわるような指示でも聞きとれなかったり、大勢の人がいる環境にいることが苦痛で避難所の中にいられない、治療が必要なのに平気な顔をしていることもあります。だから、説明の仕方や居場所の配慮、健康状態のチェックには一工夫をしてほしい。

（対応例２）家族の代わりに子どもの相手をしたり、発達障害の特性を家族と一緒に周囲の人たちに説明していただくと、家族はたいへん助かります。

● 自宅での対応

・被災後、学校や施設が休みになって、発達障害児・者がずっと出かけられずに家庭にいなければならない場合があります。中には、家族だけでは対応が困難になっていることがあります。このようなときには、子どもへの対応のサポートが必要かどうか、家庭を訪問して確認するなどの必要もあります。基本的にはそれぞれの地域の行政の人がこの役割を担いますが、発達障害者支援の知識をもった人が同行することも、時として役に立ちます。

◆余震が続いたり、家族の不安な様子を見て、こだわり行動や不眠が続くという子どもがいた場合や、配給や買い物、役所や銀行などの手続きに行けずに困っている場合。

（対応例３）家族の代わりに発達障害のある子どもの相手をしたり、メンタルヘルスの相談などの利用について情報提供を行って、家族の負担を軽減してあげることができます。

◆災害前は自分一人でできていたことも、家族に甘えることが増えて自分でしなくなるということもあります。

（対応例４）子どもが自分一人でやるように励ますのか、一時期のことだから甘えることを良しとするのかといった相談を個々に聞いてあげることで、家族を安心させることができます。

● 心得ておくべきこと

・発達障害のある人の特性は一人ひとり異なります。普段の支援方法と大きく異なると、関わったことがかえって混乱を招くことがあります。本人や家族、本人の様子をよく知る人にできるだけ確認しましょう。

・実際に関わって、気になった点や気づいた点については、避難所や訪問の際の担当者に必ず情報を伝え、申し送りをしましょう。一貫したサポートを受けられることで、発達障害のある人やその家族も安心できますし、災害時のような支援が必要でなくなった後の生活の安定にもつながります。
・実際に関わって、気になった点や気づいた点については、避難所や訪問の際の担当者に必ず情報を伝え、申し送りをしましょう。一貫したサポートを受けられることで、発達障害のある人やその家族も安心できますし、災害時のような支援が必要でなくなった後の生活の安定にもつながります。

もしものときのために、そなえておきたいこと

～自然災害のとき、安心してすごすために～



国立障害者リハビリテーションセンター
発達障害情報・支援センター

2. そういうとき、どうなるの？

大きな地震や台風などの災害が起きると、生活にいろいろな変化が起きます。

【からだ】



けがをしたり、体の調子が悪くなることがあります



食べ物や飲み水が足りなくなることがあります



いつも飲んでいる薬が足りなくなることがあります

【こころ】



不安になったり、パニックになることがあります



こわくなったり、ドキドキしたりすることがあります



よくねむれなくなることがあります



イライラしたり、怒りっぽくなることがあります

【くらし】



いつも通っていた学校や場所に行けなくなることがあります



こまっていることを周りの人にうまく伝えられないことがあります



いつも会っていた人と会えなくなることがあります

コンビナート事業所における高さ60メートルを超える煙突の設置状況

資料1



（２）四日市市都市計画マスタープラン（全体構想）

１）まちづくりの基本的な考え方

四日市市都市計画マスタープランでは、まちづくりの基本的な考え方として以下の５項目が提示されており、「4. 誰もが移動しやすい交通環境づくり」については、以下のように示されている。

①生活者の視点に立つまちづくり
②既成市街地などの再整備と有効活用
③自然環境の保全と創出
④誰もが移動しやすい交通環境づくり
⑤市民と市の協働によるまちづくり

・本市の都市形成の過程で整備されてきた幹線道路、生活道路などの交通基盤や鉄道、バスなどの公共交通は、市民生
り、引き続き交通ネットワーク機能
・また、高齢社会の到来の中で、今後
そう高まってくることから、これら
転車にも配慮した誰もが移動しやす

３）重点的横断戦略プラン 2-1「リージョン・コア YOKKAICHI」

プロジェクト 02
【魅力が高まる】中心市街地の都市機能高次化プロジェクト

No.1　WE DO 四日市中央通り

JR 四日市駅及び近鉄四日市駅の駅前広場の歩行者空間などの整備・高次都市機能の集積で、居心地が良く歩きたくなる魅力的なまちなかを形成する

プロジェクト 03
【人・モノが行き交う】次世代交通ネットワーク構築プロジェクト

No.1　楽しく移動できる交通環境づくり

新技術を取り入れた交通手段を実現することで、誰もが自由に移動できる環境を整備する

No.2　郊外部の暮らしを支える交通・生活サービスの拠点づくり

地域の交通拠点を整備することで郊外部の交通・生活の利便性を向上する

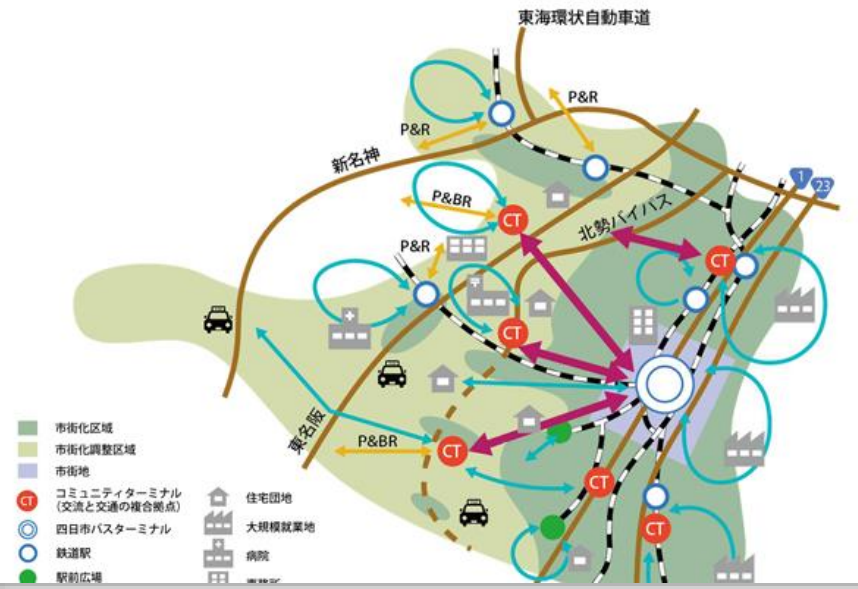
No.3　都市の発展と命を支える道づくり

広域幹線道路とのネットワークを構築し、地域経済の活性化を図るとともに、大規模災害に備える

（３）四日市市都市総合交通戦略

１）四日市都市総合交通戦略が目指す都市像

都市像 1	徒歩や自転車で、駅やバス停に行き、公共交通で必要な買い物や通院、レジャーが楽しめるようなまちになる。
都市像 2	まちなかでは、バス交通に加えて次世代モビリティで自由に行きたい所へ移動できる環境が整っている。
都市像 3	郊外部の交流拠点には多様な交通が結節する機能が整っており、都市との交流が活発に行われている。
都市像 4	公共交通不便地域では、地域住民が主体となったきめ細かな交通サービスが提供されている。
都市像 5	広域幹線道路とのネットワークが構築され、交通渋滞が解消しており、バスも定時性を保って運行している。
都市像 6	一人ひとりの暮らしの場から学校や職場、商店などの目的地まで、安全で快適な道路空間がつながっている。

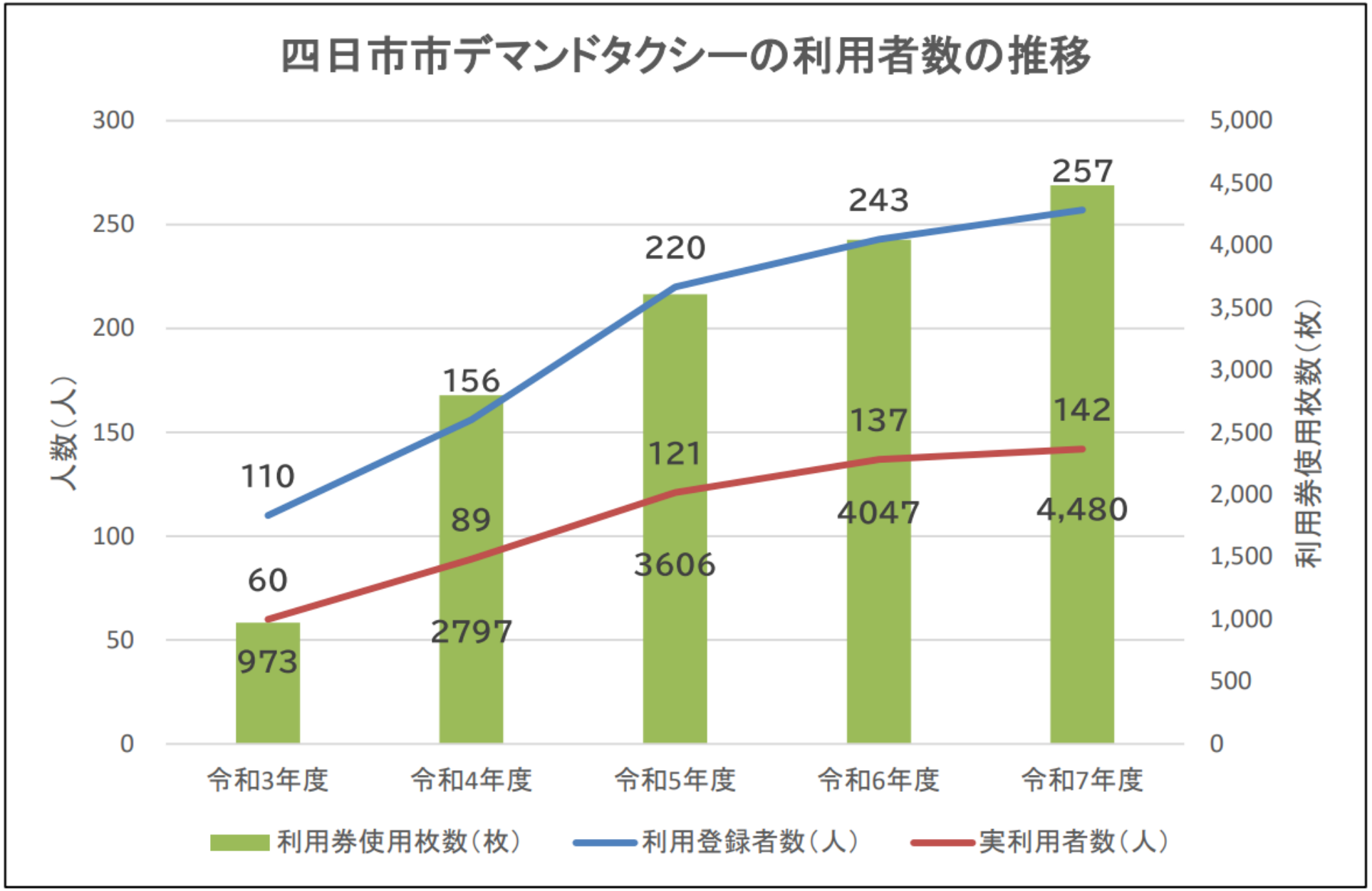


出典:四日市市都市総合交通戦略

3）戦略のスケジュールと実施主体

施策の方針	施策	内容・箇所	スケジュール R5	R6	R7	R8	R9	R10～	実施主体
			検討		計画		実施		
			前期					後期	
戦略１：自由に移動し交流できる公共交通体系づくり									
（１）鉄道と幹線バス路線による基幹公共交通網の形成									
1)公共交通の要となる鉄道の活用	① 利用者の動向に応じた列車運行ダイヤの見直し	市内鉄道路線							鉄道事業者
	② 地方鉄道、支線路線の維持	ア 鉄道施設の計画的な更新による運行サービス、安全性の強化							鉄道事業者
		イ 駅前広場の整備（鉄道乗り継ぎ環境の整備）※戦略1-（3）-1）							
		ウ 駅前駐車場・駐輪場（P&R施設）の拡大　※戦略1-(3)-1）							
	③ 鉄道の安全性の確保	ア 跨線橋の耐震化							市
		イ 踏切改良などの緊急対策	調整が整ったものから順次実施						鉄道事業者、道路管理者
2)将来にわたり公共交通の骨格をなす幹線バス路線の構築	① バス路線網の再編	ア 幹線・支線バス化の実証運行							バス事業者、市
		イ 鉄道支線バスの検討							交通事業者、市
	② 乗り継ぎ環境の整備	※戦略1-（3）-1）							
	③ バス運行の定時性の確保	渋滞などに合わせた交通管制エリアの整備・信号制御の高度化							県警
3)カーボンニュートラルに向けた取組の推進	① カーボンニュートラルに向けた取組の推進	ア EVバス・水素バスなどの導入							交通事業者、市
		イ 連節バスの拡充							交通事業者、市
（２）生活圏内の移動特性に応じた交通手段の確保									
1)基幹公共交通と連携した支線バス路線などの構築	① バス路線網の再編	※戦略1-（1）-2）							
	② 支線バス路線網の再編	ア 交通不便地域などにおける支線バス路線、コミュニティバスへの転換、予約型乗合タクシーなどの対策							バス事業者、NPO、タクシー事業者、市民、企業、市
		イ 市街化調整区域の公共交通不便地域におけるデマンドタクシーなどの運行							交通事業者、市
	③ NPOバスなどへの支援	市民主体のコミュニティバスへの支援拡大							バス事業者、NPO、タクシー事業者、市民、企業、市
（３）基幹的な公共交通へ快適に乗り継ぎができる交通拠点の整備									
1)鉄道やバスが円滑に乗り継げる環境づくり	① 乗り継ぎ環境の整備	ア 駅前広場の整備（鉄道乗り継ぎ環境の整備）	調整が整ったものから順次実施						鉄道事業者、市
		イ 郊外部や近郊の商業施設や駅などを活用した交流と交通の複合拠点(ｺﾐｭﾆﾃｨﾀｰﾐﾅﾙ)の整備検討 ※戦略3-(2)-3)							
		ウ 駅前駐車場・駐輪場（P&R施設）の拡大	調整が整ったものから順次実施						交通事業者、市
		エ 四日市バスターミナルの整備　※戦略3-(2)-2)							
		オ 高速バスの活性化に向けた取組検討　※戦略3-(2)-2)							
	② 公共交通の利用しやすい環境づくり	ア バス待ち環境の改善	調整が整ったものから順次実施						バス事業者、市
		イ 運賃制度の見直し・支払い方法の利便性向上							バス事業者
		ウ 公共交通マップなどの作成・配布	調整が整ったものから順次実施						協議会など
		エ バス運行情報など利用者への情報提供サービスの強化	調整が整ったものから順次実施						バス事業者
2)移動全体を支えるバリアフリー化の推進	① 鉄道駅のバリアフリー化	駅前広場の整備や乗降客の増加を踏まえ検討	調整が整ったものから順次実施						鉄道事業、市
	② 車両のバリアフリー化	ア ノンステップバス、ワンステップバスの拡充							バス事業者、国
		イ ユニバーサルデザインタクシー車両の拡充							タクシー事業者、国、県、市
	③ サイン表示のバリアフリー化	点字や音声、ピクトグラムによる案内の推進	調整が整ったものから順次実施						交通事業者、道路管理者、市など
戦略２：円滑な交通を支える道づくり									
（１）必要な幹線道路の整備や渋滞対策の推進									
1)環状道路とバイパス道路の整備推進	① 幹線道路の整備	【継続事業】 新名神高速道路、東海環状自動車道、北勢バイパス、 四日市鈴鹿環状線、小杉新町2号線、泊小古曽線、垂坂1号線、三重橋垂坂線　など							道路管理者
		【新規事業】 三重県道路整備方針、三重県新広域道路交通ビジョン、四日市市道路整備の方針に基づき順次事業化を図る	調整が整ったものから順次実施						道路管理者
2)早期に対策が必要なネック点の解消	① 渋滞箇所の改善	西阿倉川62号線、霞ヶ浦垂坂線（羽津町交差点）、阿倉川野田線（野田二丁目東交差点）、赤堀小生線　など							道路管理者
	② 交通事故防止対策	主要交差点や交通事故多発地点において交通安全対策を進める							道路管理者、県警
	③ 鉄道交差箇所の対策	踏切の拡幅や遮断時間の短縮などを検討し、踏切における歩道と車道の分離などの対策を進める							鉄道事業者、道路管理者
（２）歩いて暮らせるまちづくりを支える道づくり									
1)安全・安心に移動できる歩行者空間の整備	① 歩行空間の整備	【継続事業】 東海道、富田富田一色線　など							道路管理者
		【新規事業】 調整済みの路線から順次実施	調整が整ったものから順次実施						道路管理者
	② 自転車通行空間の整備	【継続事業】 中心市街地の自転車交通量の多い道路や公共公益施設を結ぶ道路（午起末永線・赤堀末永線）などから順次整備							道路管理者
（３）中央通りにおけるウォーカブルな空間や自転車道の整備									

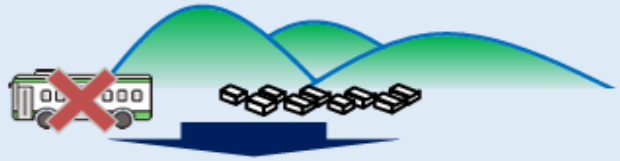
資料１


四日市市デマンドタクシーの利用者数の推移
人数（人）
利用券使用枚数（枚）
300
250
200
150
100
50
0
5,000
4,500
4,000
3,500
3,000
2,500
2,000
1,500
1,000
500
0
110
156
220
243
257
60
89
121
137
142
973
2797
3606
4047
4,480
令和3年度
令和4年度
令和5年度
令和6年度
令和7年度
利用券使用枚数（枚）
利用登録者数（人）
実利用者数（人）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案の概要（輸送資源フル活用の全体イメージ）

国土交通省

バス・タクシー・公共ライドシェアの廃止等により、
移動手段の確保が課題となっている
全国で約2,500に上る「交通空白」等



地域の輸送資源をフル活用して
移動手段を確保する枠組みを構築

自動車地域旅客運送サービス再構築事業

地方公共団体が、最適な運送形態によるサービスを提供する運送主体を選定

地方公共団体のあっせんにより、運送主体が、地域の関係者からサービス提供に必要な輸送資源の提供等の協力を受ける

⇒運転者や車両等の輸送資源をフル活用する事業

自動車地域旅客運送サービス再構築事業

岐阜県白川町（病院バスとの統合等）

○ 病院バスと、路線バスやデマンドバス（公共ライドシェア）を統合するほか、スクールバスとデマンドバスを一体で運行管理

○ 事業者から運行管理・運転業務の協力を受けつつ、地域住民から一部車両の運転の協力を得るほか、運行にスクールバス車両も活用





モビリティデータの利活用

地方公共団体による事業実施計画作成時に必要となる乗降記録等のデータ提供等の協力要請に対し、正当な理由がある場合を除いて、交通事業者等が応じることとし、事業実施を促進

施設利用者用運送サービス提供者

施設利用者用運送サービス提供者等の地域の関係者は、自動車再構築事業の円滑な実施に協力する努力義務

連携促進団体

関係者間の連携の促進等を行う団体
・法定協議会の任意構成員として明確化
・地域公共交通計画の作成等への提案

モビリティデータの利活用

青森県八戸市（データを活用した交通施策の実施）

○ 八戸圏域を運行するバス会社が提供するＩＣカードについて、路線再編等のためのデータを活用することを目的に、データ提供の協定を締結

○ 通年での利用者の推移や通学・通勤定期利用者の有無などのデータを路線再編に活用

○ 時間帯別の路線バスの利用者数のデータを可視化し、路線バスから小型のワゴン車のダウンサイジングの適否について検討を実施

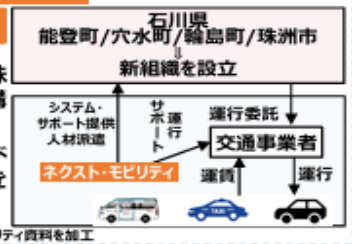


連携促進団体

石川県奥能登地域（民間企業の協力）

○ 奥能登地域（石川県能登町/穴水町/輪島市/珠洲市）でAIデマンド交通の共同導入・運営体制構築に向けた協力を行う

○ 今後、広域運営組織の設立を進め、タクシー・ライドシェア等の複数交通モードの共同化による効率化を目指す



（出典）交通政策審議会交通体系分科会 R7第３回地域公共交通部会 ネクスト・モビリティ資料を加工

施設利用者用運送サービス提供者

静岡県湖西市
（従業員用送迎車両を住民向け運送サービスに提供）

○ 市内企業の協力のもと、当該企業の従業員送迎のシャトルバスの空き時間に、地域住民向けの運送サービスを提供。（ルート上に鉄道駅、病院、スーパーなど）

○ 地域住民向けの運送サービスは、湖西市が公共ライドシェアの登録を受けて、シャトルバスを使用して実施。（運賃100円）



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案の概要

国土交通省

背景・必要性

【担い手不足等による供給力の急速な減少】

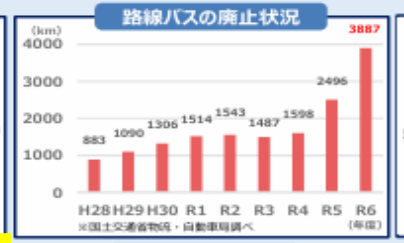
- ○ 運転者等の担い手不足が深刻化し、H28年度からR5年度にかけて1.9万人減少し、11.4万人。
- ○ H28年度からR6年度にかけて、路線バスは約15,804㎞、鉄軌道は約533㎞が廃止。
- ○ 地方公共団体においてもノウハウ・マンパワーが不足。5万人未満の自治体の84%が専任担当者ゼロ。

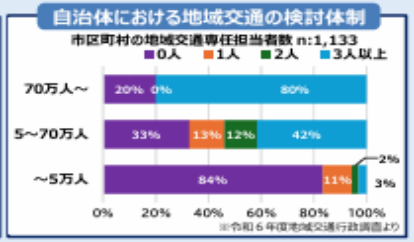
【地域公共交通に関する社会的需要の拡大】

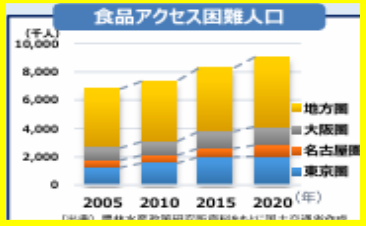
- ○ 人口減少・高齢化が進む中で、特に地方部においては、買物、医療、教育など日常生活に不可欠なサービスの再編が急速に進んでいる。
- ○ 日常生活における移動の不便にとどまらず、外出・通院機会の減少による健康面への悪影響や、現役世代による子どもや高齢者の送迎負担の増大等により、地域の活力の低下、さらなる人口減少という負の連鎖を招く可能性

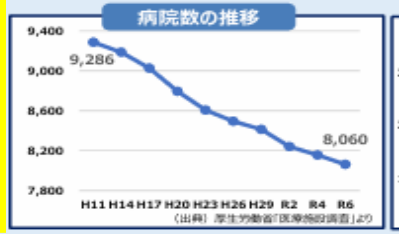
輸送資源のフル活用、共同化・協業化等により、
集中対策期間（令和7～9年度）での「交通空白」解消・将来的な発生抑制ひいては
持続可能な地域公共交通の実現を図る必要

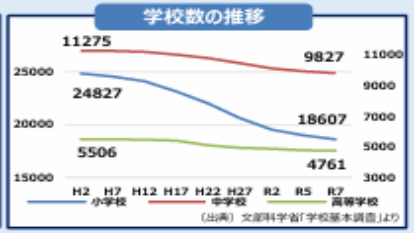








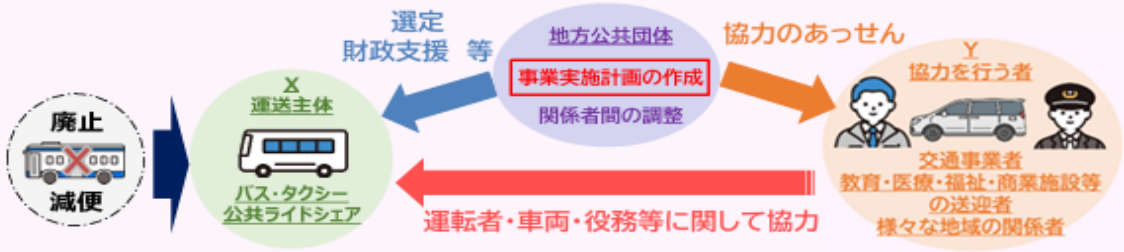




自動車地域旅客運送サービス再構築事業

○ 「交通空白」等になっている地域で、地方公共団体が、運送主体（X）を選定し、Xへ協力する者（Y）をあっせんすることで、運転者や車両等の輸送資源をフル活用する「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」を創設

地方公共団体が主導して、複数の者が協力して最適な形態で運送を提供

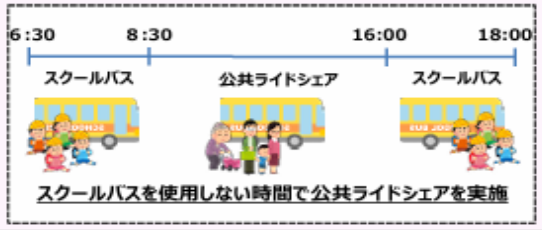


施設利用者用運送サービス提供者（教育・医療・福祉・商業・宿泊施設等の送迎者）

施設利用者用運送サービス提供者等の地域の関係者は、事業の円滑な実施に協力する努力義務

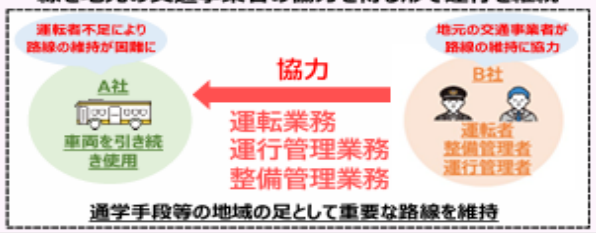
【施設利用者用運送サービス提供者による協力】

○ 運送主体に、学校・病院・福祉施設・商業施設などの送迎を行う者が有する人員・車両等を提供



【交通事業者同士の協力】

○ 運転者不足を理由に路線の維持が困難となったバス路線を地元の交通事業者の協力を得る形で運行を継続



連携促進団体の活動推進

○ 交通事業者以外の企業・団体も関係者の間の調整役として重要な役割を果たしている

「連携促進団体」として位置づけ

- ・法定協議会の任意構成員として明確化
- ・地域公共交通計画の作成等への提案

【地方公共団体及び交通事業者等による共同体】



【サービス導入を支援する民間企業】



モビリティデータの利活用

○ 自動車地域旅客運送サービス再構築事業等について、地方公共団体による事業実施計画作成時に必要となる乗降記録等のデータ提供等の協力要請に対し、正当な理由がある場合を除いて、交通事業者等が応じることとし、事業実施を促進。



海上運送・鉄道分野での取組充実

【海上運送利便確保事業の創設】

○ 船舶検査に伴う運休・減便を回避するため、他の事業者の協力を得て、 船舶の貸渡しや代替運航により、検査期間中の運航の確保を図る事業を創設

【鉄道事業再構築事業の拡充】

○ 鉄道事業再構築事業に関し、民間の鉄道事業者が実施する鉄道施設の改良等に対して地方公共団体が支援する場合でも地方債を起債することができる特例を追加

令和8年度
「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

出典 ： https://kotsu-kuhaku-r8.jp/

「『交通空白』解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」は、全国各地の「交通空白」の早期解消に向けた取組の立ち上げ支援や地域の多様な関係者の連携・協働、複数の主体による共同化・協業化を通じた地域旅客運送サービスの提供、地方公共団体におけるモビリティデータを活用できる人材・組織の育成及び組織として効率的な地域交通への見直しを含む企画・立案や地域の関係者との調整を進める体制の整備、さらには、事業者・事業種の連携・協働によりデジタル技術を活用した高度サービスの実装等への支援を行うことで、「交通空白」の解消など地域交通の「リ・デザイン」の全面展開を加速することを目的とした事業です。

「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、日本版ライドシェア・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、商業・福祉・教育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支援

「交通空白」解消タイプを見る ＞

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支援

共同化・協業化促進タイプを見る ＞

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

地域交通DX推進タイプを見る ＞

モビリティ人材・組織育成タイプ

「交通空白」解消に向け、地方公共団体等の組織やその職員によるモビリティデータの活用のほか、組織として効率的な地域交通への見直しを含む企画・立案を行い、交通事業者や地元住民等の関係者との調整を進める体制を整備する取組を支援

モビリティ人材・組織育成タイプを見る ＞

「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針2026（概要）

国土交通省

「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針

- すでに把握している「交通空白」解消に目途をつけることに加えて、**今回の調査で新たに把握した「交通空白」についても、集中対策期間（令和７～９年度）での解消に着手**すべく、取組を深化。**「交通空白」を将来にわたり安定的に解消していく段階を目指し、新たに創設する認定制度も活用**し、全国的な取組を加速化。
- **「交通空白」の把握から、実装・担い手確保・DXによる高度化までを一体的に支援**。その際、地域公共交通は生活交通としての役割と観光振興に資する役割の双方を有するとの認識のもと、**「地域の足」と「観光の足」を「車の両輪」として一体的に推進**するほか、**自動運転等の新たな技術を活用**。

(1)目の前の「交通空白」への対応

地域の足

2025年 「交通空白」 **2,057地区**
（実施中(548)、準備中(854)、検討中(655)）

→ 集中対策期間後：**約2,000地区のすべてで「交通空白」解消に目途**
（実施中　約1,500地区、準備中　約500地区）

2026年 新たな「交通空白」 **547地区**
（実施中(155)、準備中(314)、検討中(78)）

→ **約500地区のすべてで「交通空白」解消に着手**
（すべてを準備中以上に）

※加えて、未然防止が必要な地区(要モニタリング地区)については、当該地区を地域公共交通計画へ位置づけ、先手先手で対応

観光の足

2025年 「交通空白」 **462地点**
（早急に要対策(252)、要対策(210)）

2026年 「交通空白」解消の目途が立っていない **198地点**
（具体的な検討の進捗(65)、要対策(133)）

→ 集中対策期間後：**すべてで「交通空白」解消に目途**

※加えて、未然防止が必要な地点(要モニタリング地点)については、関係者による協議の場の立ち上げや伴走支援等を重点的に実施するなど、先手先手で対応

(2)「交通空白」を発生させない持続可能な体制づくり

持続可能な体制づくり認定

①持続可能な体制整備を図る市区町村
②市区町村の牽引・伴走支援を行う都道府県
③共同化・協業化による効果的な取組

を国土交通省「交通空白」解消本部において評価し、認定（2026年度中に創設）

- **市区町村版**：体制、戦略、ノウハウ等を備えているか
- **都道府県版**：市区町村からの評価も踏まえ、十分な支援ができているか
- **輸送資源フル活用版**：共同化・協業化の取組が継続的に実施され、効果が発揮されているか

集中対策期間後：**300の市区町村、全都道府県、100件の事例創出**

「交通空白」の把握から、実装・担い手確保・DXによる高度化までを一体支援（５本の矢）

1. 地域輸送資源のフル活用等への制度的支援
2. 計画策定から実証・実装に至るまでの切れ目のない十分な財政支援
3. 官民連携、地域連携を促進する基盤整備
4. 自動運転社会実現本部との連携／地域交通DX（COMmmmONS）等による先進技術導入の環境整備
5. 観光を起点とした地域交通の持続可能性の強化