

国土交通省地域交通課の施策について （「交通空白」の解消等に向けた地域交通の リ・デザインの全面展開）

国土交通省 総合政策局 地域交通課



🔍 #交通空白解消へ

M-LIT

総務省 地域力創造に関する施策説明会 説明資料

「交通空白」解消等に向けた 地域交通のリ・デザインの全面展開

令和8年1月26日
国土交通省総合政策局地域交通課

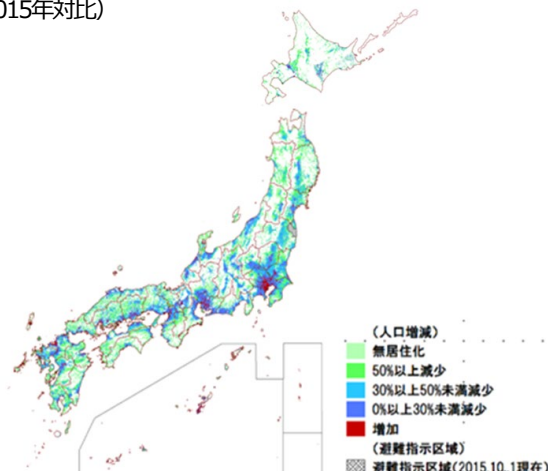


地域交通を取り巻く現状

- 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

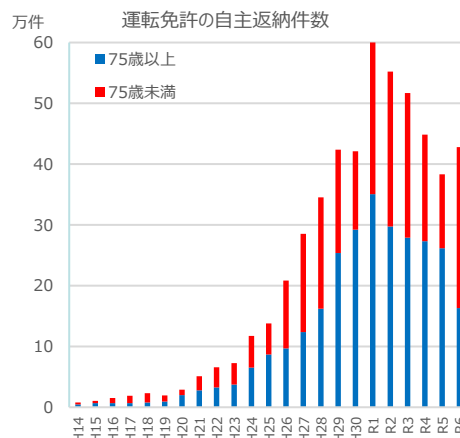
- ・2050年には全国の約半数の地域で人口が**50%以上減少** (2015年対比)



(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

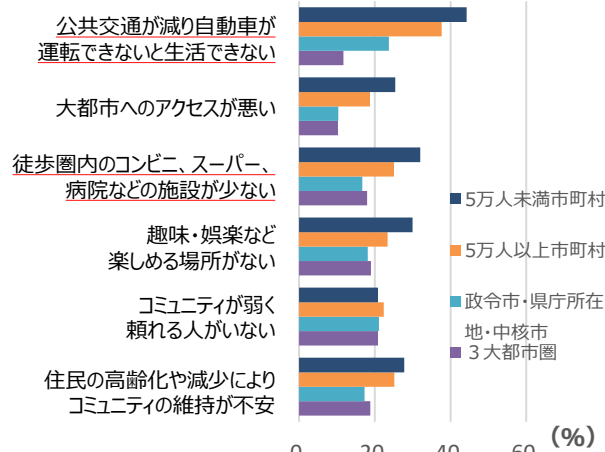
- ・運転免許の返納が進展しており、令和6年度においては、年間**約43万件**返納された。



(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)

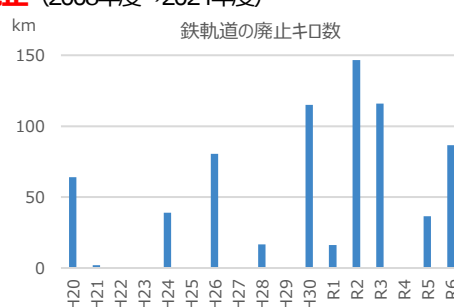
- ・公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない: **約40%**
- ・徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない: **約30%**



(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

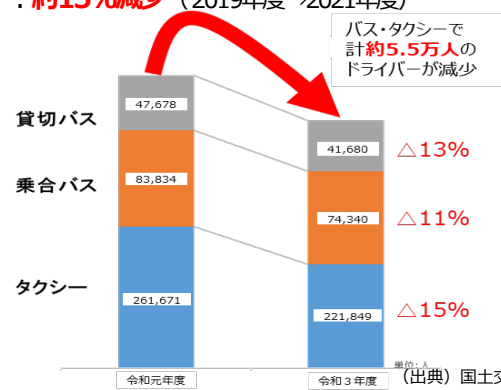
- ・乗合バス: **計27,080kmの路線が廃止** (2008年度→2024年度)
- ・鉄軌道: **計719.6km、23の路線が廃止** (2008年度→2024年度)



(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

国土交通省における「交通空白」解消の取り組み

- 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

高市政権の基本方針（R7.10.21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、…地域公共交通の維持に取り組む。

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
公共RS	乗合タクシー
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. 地方の伸び代の活用と暮らしの安定

(1) 地域の生活環境を支える基幹産業の支援・活性化（地域交通の維持・物流体制維持への支援）
地方の生活と産業を支える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「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。具体的には、デマンド交通や公共ライドシェア等の移動手段の導入、事業主体間の共同化・協業化も通じた地域の輸送資源の最大活用やシステム標準化等の地域交通DXを総合的に推進する。また、自動運転の早期の社会実装・事業化及び運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築等に向けた取組を推進する。

「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

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

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

「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

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・調整、都道府県と連携した説明会の開催等を実施

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づくりを支援するため、ガイダンスやポータルサイト、カタログ等の支援ツールを提供



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



「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）

第1回プラットフォーム発足
（R6.11.25）第2回プラットフォーム
（R7.3.19）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30プロジェクト）

発足時の総会に
計500名超が参加



平井鳥取県知事ほか
各界からの講演



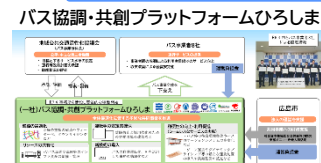
カタログによる
マッチング支援



パートナー企業から
ご発表

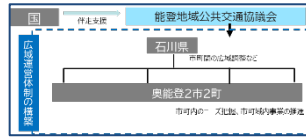
新たな制度的枠組みの構築

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



・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

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム

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

※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

▶ 主な取組

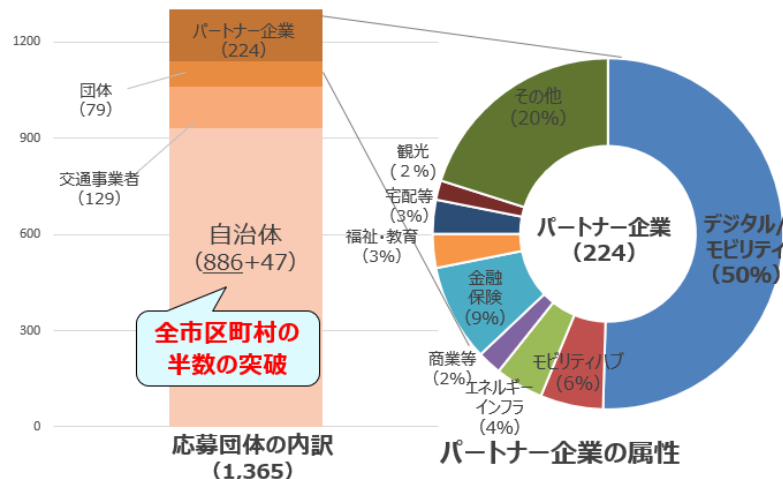
1 課題×ソリューションの
マッチング

2 空白解消に向けた
パイロットプロジェクト

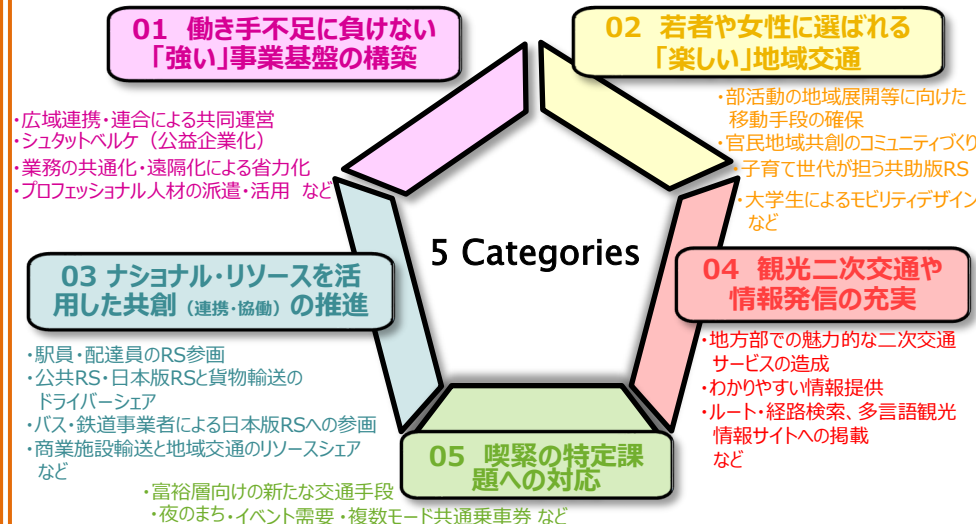
3 空白解消に向けた
ナレッジの共有

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・参加するスピンオフ・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。
- 今後も会員は随時募集。



パイロット・プロジェクト概要



- 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、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。

- 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り・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 510億円の内数、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)



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)

- 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

■ 財政投融资（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)



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）

- 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(COMmmmons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



自動運転バス

■ 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)



パイロット気動車イメージ
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

- 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。

【地方公共団体の負担分について、新たに特別交付税措置を創設（1.または2.のみ）】

※「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、医療・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**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）

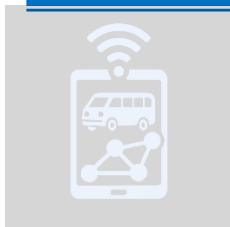
2. 共同化・協業化促進タイプ

- **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）**



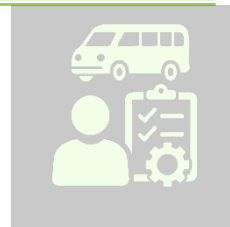
3. 地域交通DX推進タイプ



- 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）**



「交通空白」解消に向けた「地域の足」の確保等に対する取組について、**新たに特別交付税措置を創設。**

国庫補助

（「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開事業）

「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、医療・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 $\frac{2}{3}$ （上限1億円）

※東京23区及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 $\frac{1}{3}$ （定額無し）

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 $\frac{2}{3}$ （上限1億2,000万円）

特別交付税措置

国庫補助（「交通空白」解消タイプ又は共同化・協業化促進タイプ）を受けて実施する取組に係る地方負担について、特別交付税措置

措置率（0.8×財政力補正）

ただし、以下の①～③の取組については、

措置率（0.5×財政力補正）

- ①「地域の足」に係る「交通空白」の解消を対象としていない取組（「観光の足」に係る「交通空白」解消のみを対象としている取組など）
- ②道路運送法第78条第3号に基づく「日本版ライドシェア」の取組
- ③「交通空白」解消タイプのうち、東京23区及び三大都市圏の政令指定都市を対象とする取組

（注）

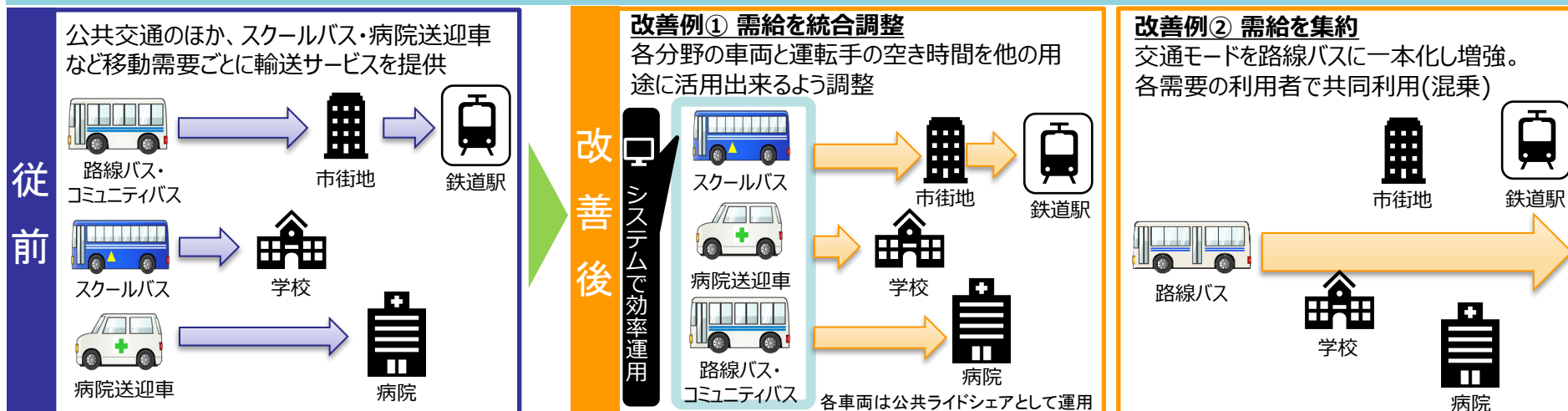
- ・ システム構築費、車両費等などの運行に直接関連がある費用が対象。（基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用などは対象外）
- ・ 国庫補助上限に合わせて特別交付税対象に上限を設定。

※「地域交通DX推進タイプ」及び「モビリティ人材・組織育成タイプ」には特別交付税措置なし。

交通と医療・福祉・教育等他分野連携による 地域輸送資源のフル活用について

- 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**が強まる一方、医療・福祉・教育・買物等生活に不可欠な分野のサービスの持続性確保のため、**病院・学校等の統合・集約が急速に進展し、移動需要は増大**。
- 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。
- **データ活用等によりこれら分野に係る移動の需給を集約化・統合調整**し、あらゆる**地域輸送資源**（交通事業者に加え、これら施設が保有する施設送迎に係る人員・車両等）**のフル活用**を推進。

「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

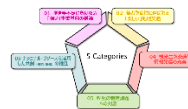
交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会「とりまとめ」（R7.12.26）

『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、地方公共団体が司令塔役として主体性を発揮して**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「COMmmONS」

⇒**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



COMmmONS

本 省
において

厚生労働省・文部科学省・スポーツ庁等と連携し、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

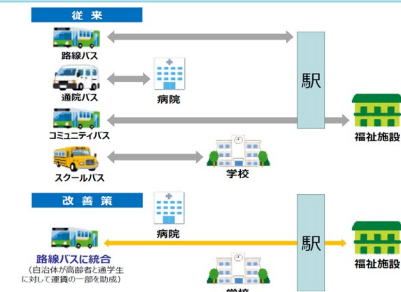
自治体の庁内連携も含めた地域における**他分野連携を促進**し、**好事例となる事業の創出**により地域の困りごとの解決に向けて伴走支援。

「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力所で同時実証＞

福祉・観光・教育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、介護、教育、生活の質を同時向上。



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)