

# 「交通空白」解消に向けた取組について



総務省

令和8年2月6日

## **「交通空白」解消に向けた取組について（項目）**

- ①：地域公共交通に対する現行の地方財政措置… P2～9**
- ②：公営企業（交通事業）の現況… P11～13**
- ③：「交通空白」解消に向けた取組… P14～23**

# ① 地域公共交通に対する現行の地方財政措置

## ＜令和7年度＞ 地域公共交通に対する地方財政措置の概要

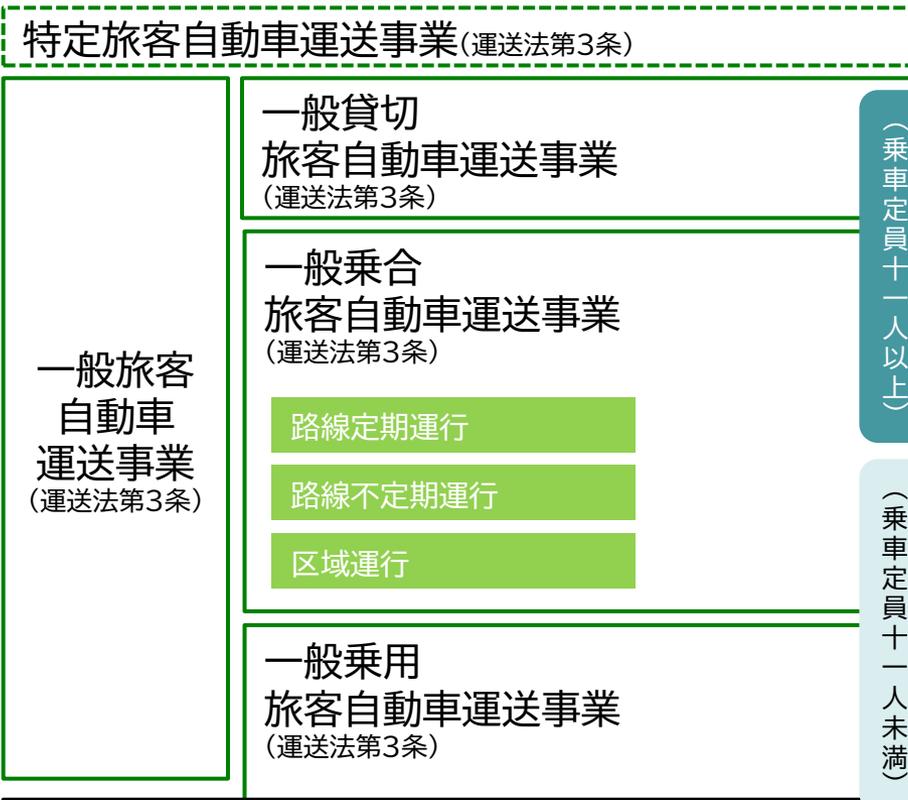
	欠損補助	投資補助
地方バス等	補助：特別交付税措置（措置率：0.8） 単独：特別交付税措置（措置率：0.8× $\alpha$ ）	補助：特別交付税措置（措置率：0.8） 単独：特別交付税措置（措置率：0.8× $\alpha$ ）
地域鉄道	無し	＜地方団体又は地方団体の出資比率が50%以上の三セクの場合＞ 補助：一般単独事業債（充当率100%、交付税措置率30%） 単独：一般単独事業債（充当率100%、交付税措置率30%）  ※地域公共交通再構築事業等の国庫補助の対象事業の場合は、 一般補助施設整備等事業債（充当率100%、交付税措置率45%）  ＜地方団体の出資比率50%未満の三セク又は中小民鉄の場合＞ 補助：特別交付税措置（措置率：0.3） 単独：特別交付税措置（措置率：0.3）  ※地域公共交通再構築事業等の国庫補助の対象事業の場合は、 特別交付税措置（措置率：0.45）
離島航路	補助：特別交付税措置（措置率：0.8） 単独：特別交付税措置（措置率：0.8）	＜公設民営の場合＞ 補助：（県）公共事業等債（充当率90%、交付税措置率20%） （市）一般補助施設整備等事業債（充当率75%） 単独：（県・市）一般単独事業債（充当率75%）
離島航空路	補助・単独：特別交付税措置（措置率：0.8）	＜公設民営の場合＞ 補助：公共事業等債（充当率90%、交付税措置率20%） 単独：一般単独事業債（充当率75%）

※  $\alpha$ ：財政力補正係数

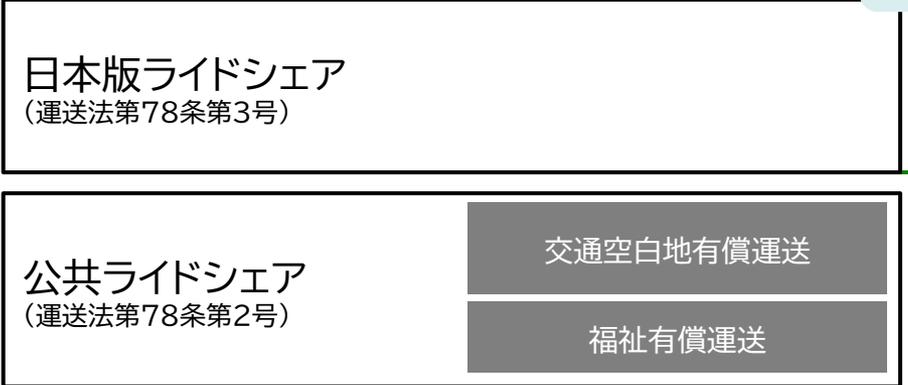
※ 地方バス対策については、道府県分について普通交付税措置があり、特別交付税の算定にあたっては、当該措置額を控除している。

# 自動車交通サービスの類型

旅客自動車  
運送事業  
(運送法第2条)



自家用自動車  
による運送  
(運送法第78条)



特定バス



貸切バス



乗合バス  
(路線定期運行)



乗合  
タクシー



タクシー



日本版  
ライドシェア



公共  
ライドシェア

# ＜令和7年度＞地域公共交通（地方バス等）に対する国庫補助事業及び地方財政措置について

## 国庫補助事業

### 【補助金名】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金 [国土交通省] (国1/2、事業者等1/2)

### 【対象事業及び主な補助条件】

対象事業	地域間幹線系統	地域内フィーダー系統
主な補助条件	<ul style="list-style-type: none"><li>・複数市町村にまたがる系統であること</li><li>・経常赤字が見込まれること</li><li>・輸送量が15人～150人/日</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・補助対象地域間幹線バス系統に接続するものであること(ただし、専ら政令市、中核市及び特別区が運行支援を行うもの及びその運行の区域全てが政令市等の区域内であるものは除外)又は交通不便地域における地域間交通ネットワークに接続するものであること</li><li>・経常赤字であること</li></ul>

### 【補助対象経費】

- ・経常費用と経常収益の見込額の差額 (フィーダー系統は経常費用と経常収益の差額)
- ・車両取得に要する経費

### 【地方財政措置】

国庫補助と協調して地方団体が事業者に補助を実施する場合等 特別交付税措置(措置率0.8)

## 地方単独事業

### 【対象事業】

国庫補助対象外の路線バス、市町村バス等(赤字で輸送量が150人/日以下の生活路線)

### 【対象経費】

- ・経常費用と経常収益との差額
- ・車両取得に要する経費

### 【地方財政措置】

地方団体が民間事業者に補助をする場合等 特別交付税措置(措置率0.8、財政力に応じて補正)

# 地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

## 補助内容

### ○ 補助対象事業者

一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

### ○ 補助対象経費

予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額



### <補助対象経費算定方法>

**予測費用**  
 (事業者のキロ当たり経常費用見込額  
 × 系統毎の実車走行キロ)  
 -  
**予測収益**  
 (系統毎のキロ当たり経常収益見込額  
 × 系統毎の実車走行キロ)

### ○ 補助率

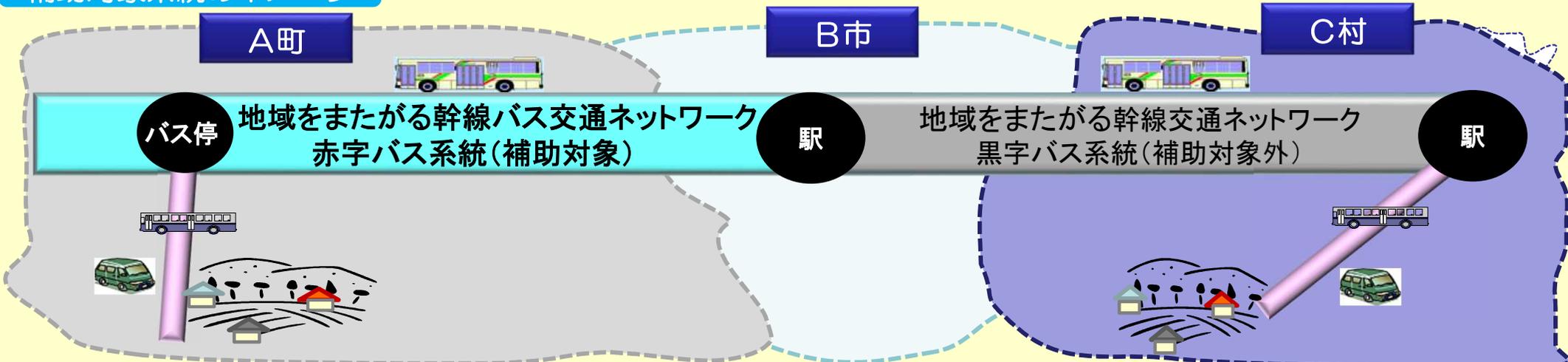
1/2

### ○ 主な補助要件

- 都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり(※1)
- ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
  - ・複数市町村にまたがる系統であること(平成13年3月31日時点で判定)
  - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
  - ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
    - ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
    - ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
  - ・経常赤字が見込まれること

※1: 令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

## 補助対象系統のイメージ



# 地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダーシステム補助）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

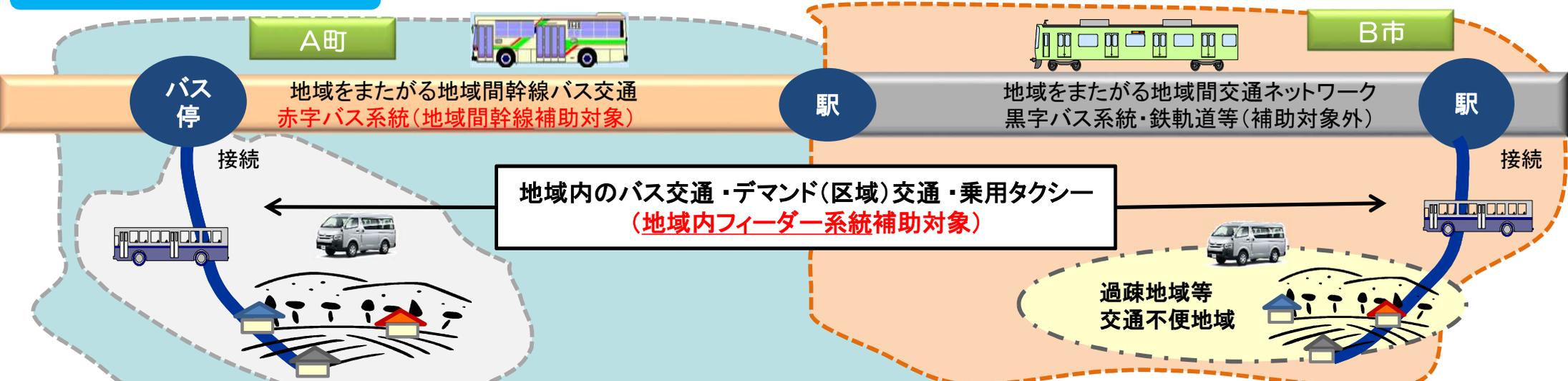
## 補助内容

- 補助対象事業者  
地域公共交通活性化再生法に基づく協議会  
※令和6年度まではバス事業者等も対象
- 補助対象経費  
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



- 補助率  
1/2以内
- 主な補助要件  
市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、
  - ・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による運行であること
  - ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
  - ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
  - ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
  - ・経常赤字であること

## 補助対象システムのイメージ



※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外  
 ※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域  
 ※乗用タクシーは、過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便を図る観点から、バス車両の更新等について支援。

## 補助内容

### ○ 補助対象事業者

#### 【車両減価償却費等補助】

幹線系統：一般乗合旅客自動車運送事業者  
 又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会  
 フィーダー系統：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会  
※令和6年度まではバス事業者も対象

#### 【公有民営補助】

地方公共団体又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会  
※令和6年度までは協議会を構成する市町村も対象

### ○ 補助対象経費

#### 【車両減価償却費等補助】

補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の合計額  
 (地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送サービス継続計画に位置付けられた系統については、車両購入費の一括補助も可)

#### 【公有民営補助】

#### 補助対象車両購入費用

※補助対象経費の限度額  
 ① ノンステップ型車両：1,500万円  
 ② ワンステップ型車両：1,300万円  
 ③ 小型車両：1,200万円  
 ④ 都市間連絡用車両：1,500万円

### ○ 補助率

1/2

### ○ 主な補助要件

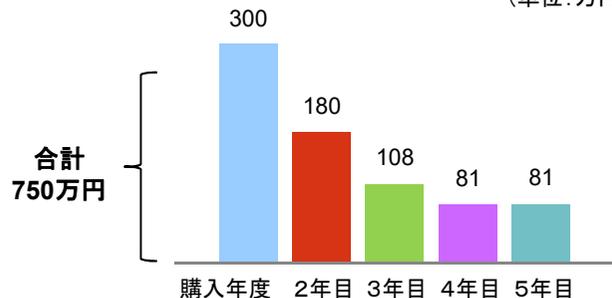
- ・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの
- ・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象システムの運行の用に供するもの
- ・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの
  - ① ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
  - ② ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
  - ③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)
- ・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象システムの運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11人以上の車両

## 補助方式のイメージ

### 車両減価償却費等補助

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入し、定率法(残存価額×0.4)を用いて5年間で償却する場合>

(単位：万円)

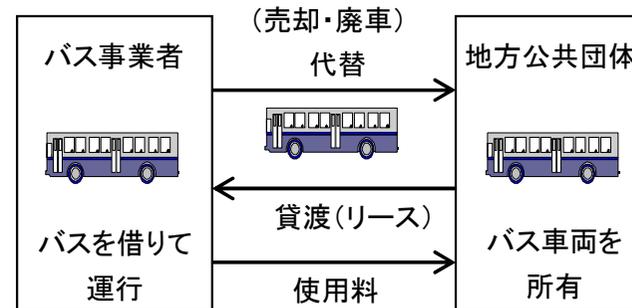


車両購入に係る減価償却費・金融費用を5年間にわたって交付

※ 補助対象金融費用は、年2.5%が上限

### 公有民営補助

<車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合>



協議会で、老朽車両の代替を含む「収支改善計画」を策定

2年間で均等に分割して交付  
 1年目 375万円  
 2年目 375万円

# 地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金

利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

## 地域公共交通再構築事業 - 社会資本整備総合交付金の基幹事業として創設

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他の**まちづくり・観光計画**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）**を位置付けた場合に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【**交付金事業者**】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】 1/2

【**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、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**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・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目途）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

※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）

### 【補助要件】

#### (1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、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  
※鉄道については、赤字路線であって再構築協議会（仮称）等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線が対象

#### (2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 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

#### (3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

#### (4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



※JRに関し、「新会社とその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない 9

# ＜令和7年度＞ 地域公共交通再構築事業への財政措置

- 鉄道事業者と地域の合意に基づくローカル鉄道の再構築（上下分離等による鉄道輸送の高度化又はバスへの転換）を図るための経費について、国交省が令和5年度に創設した「地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金の基幹事業）」等の地方負担に対して地方財政措置を講ずる。

## 1. 地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金の基幹事業）

	鉄道事業	バス事業
補助対象施設	鉄道施設（駅、路盤、架線、信号・保安施設等）	バス施設（停留所、車庫、営業所等）
補助率	1/2	1/2

※ 鉄道車両・バス車両については「効果促進事業」の対象。合わせて、個別の補助金による支援も実施。

※ JR本州三社及び大手民鉄事業者に係る線区の場合は、事業費の1/3を当該鉄道事業者が負担し、残りの事業費を国及び地方で折半

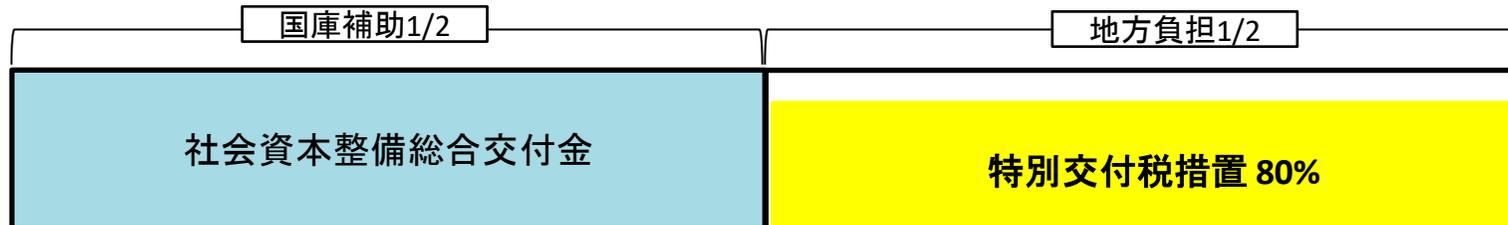
## 2. 地方財政措置

### ＜鉄道事業＞



※ 非適債事業(地方団体の出資比率50%未満三セクなど)の場合は、特別交付税措置(45%)

### ＜バス事業＞



## ② 公営企業（交通事業）の現況

# 交通事業の概要

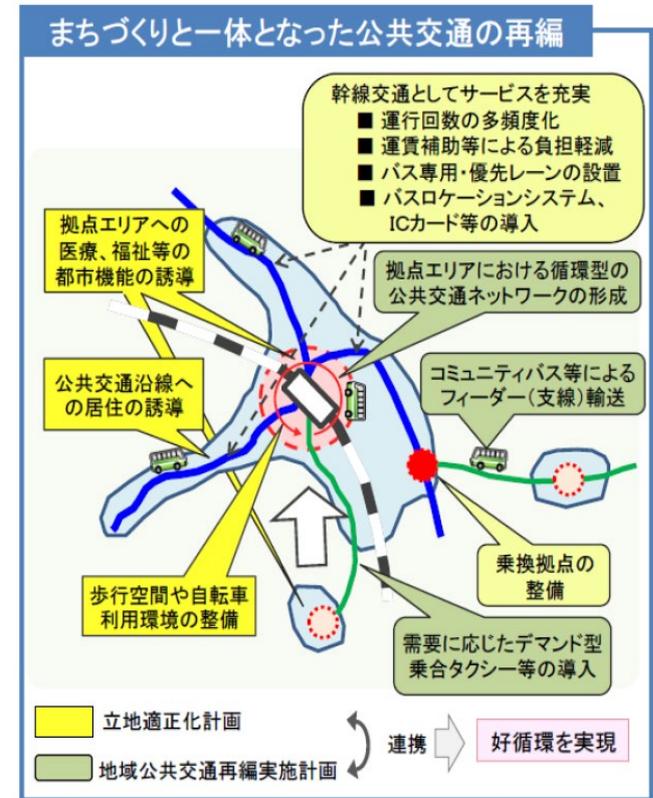
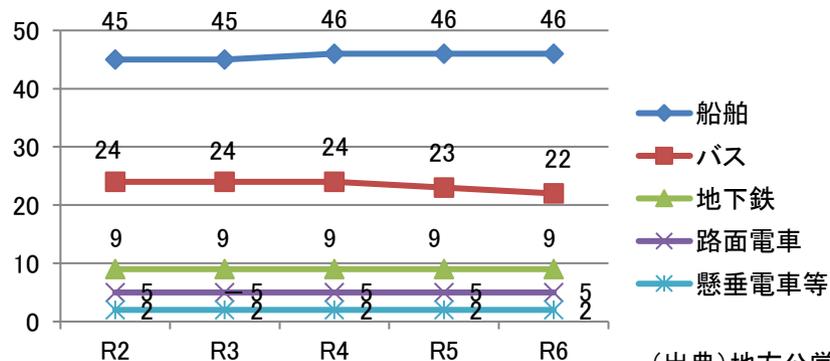
- 地方公営企業法適用の対象となる交通事業は、軌道法にいう軌道事業、道路運送法にいう自動車運送事業、鉄道事業法にいう鉄道事業である。この他に海上運送法による船舶運航事業等が公営企業として行われている。
- 近年ではバス事業において、公営企業で維持することが困難等の理由により、公営企業としては廃止し、民間譲渡やコミュニティバスの導入が行われている。
- 令和2年に改正された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を受け、公営交通事業のあり方や経営戦略を策定する際には、地域の公共交通ネットワーク再構築のための枠組みの中で、一般行政部門やその他の関係機関、地域住民と密接な連携のもとに検討を行う必要がある。

## <令和7年3月31日現在事業数>

	事業数	公営				
		都道府県営	指定都市営	市営	町村営	企業団営
都市高速鉄道 (鉄道事業・軌道事業)	9	1	8	—	—	—
路面電車 (軌道事業)	5	1	2	2	—	—
バス (自動車運送事業)	22	2	7	10	2	1
懸垂電車等 (鉄道事業・軌道事業)	2	1	1	—	—	—
船舶 (船舶運航事業)	46	—	2	24	18	2
合計	84	5	20	36	20	3

※事業数には想定企業会計(大阪市の都市高速鉄道及び新交通、観音寺市の船舶)を含む

## <事業数の推移>



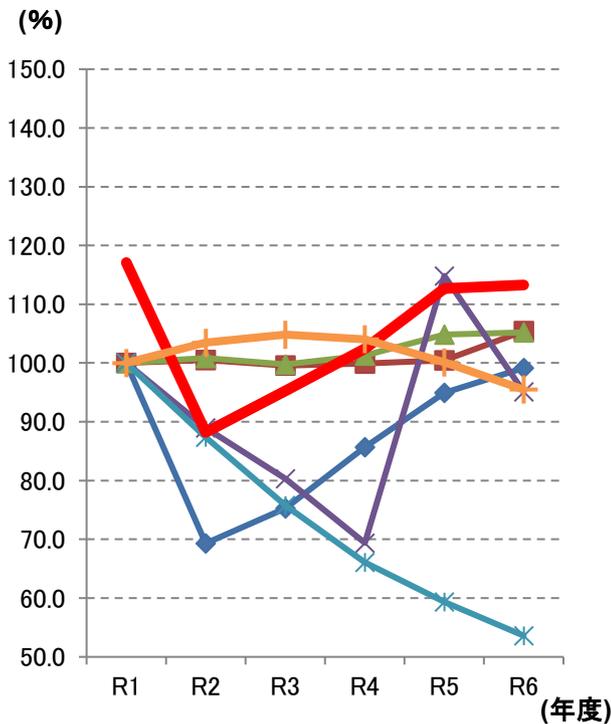
※国土交通省資料を一部加工

# 交通事業の経営状況

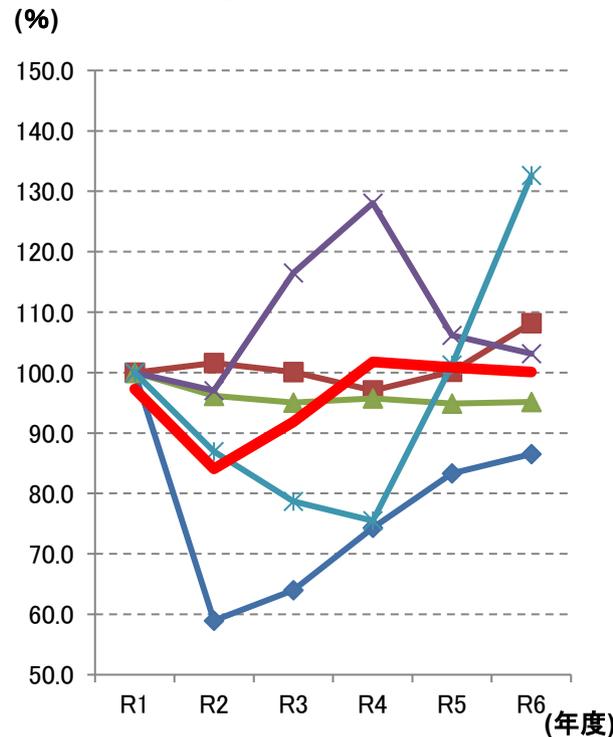
- 都市高速鉄道事業については、經常収支が9事業中6事業で黒字となっているが、未だに多額の累積欠損金が残っている。(令和6年度末:1兆2,599億円)
- 路面電車事業については、經常収支が5事業中3事業で黒字となっている。
- バス事業については、經常収支が22事業中9事業で黒字となっている。

(出典)令和6年度地方公営企業決算状況調査

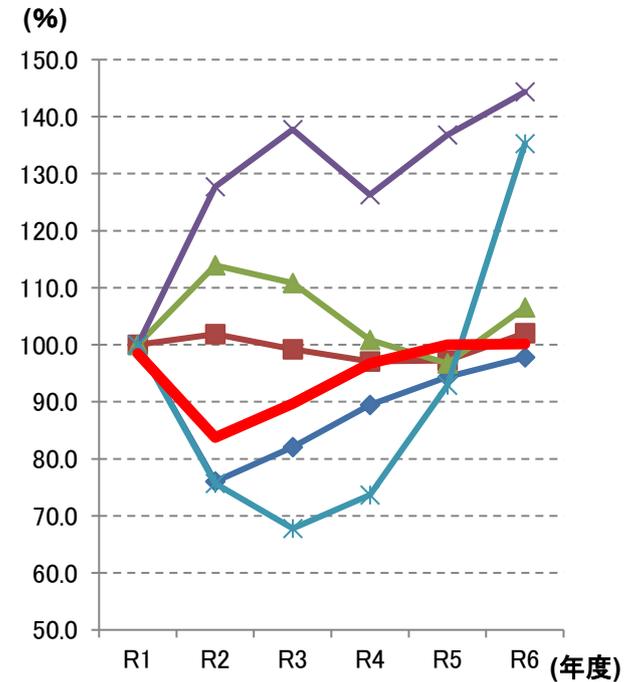
### <都市高速鉄道事業>



### <路面電車事業>



### <バス事業>



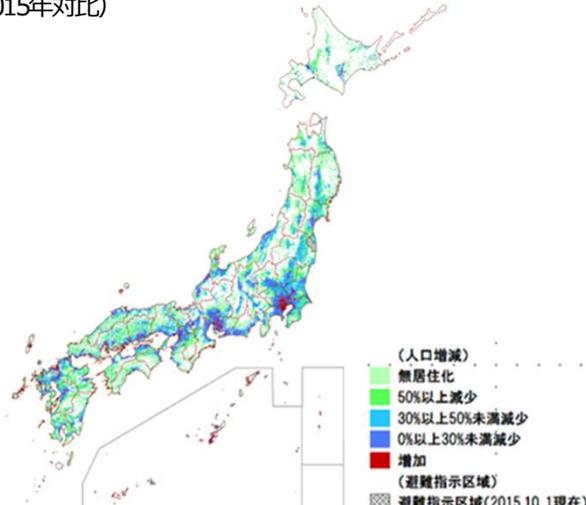
◆ 旅客運輸収益 (R1比)  
 ■ 職員給与費 (R1比)  
 ▲ 減価償却費 (R1比)  
 ✕ 他会計補助金 (R1比)  
 ✕ 支払利息 (R1比)  
 — 經常収支比率  
 — 累積欠損金 (R1比)

### ③ 「交通空白」解消に向けた取組

- 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

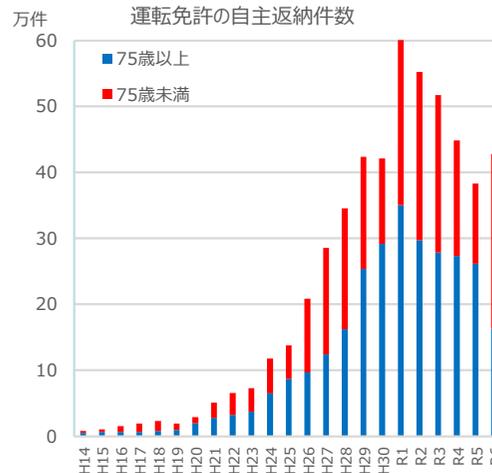
- ・2050年には全国の約半数の地域で人口が**50%以上減少** (2015年対比)



(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

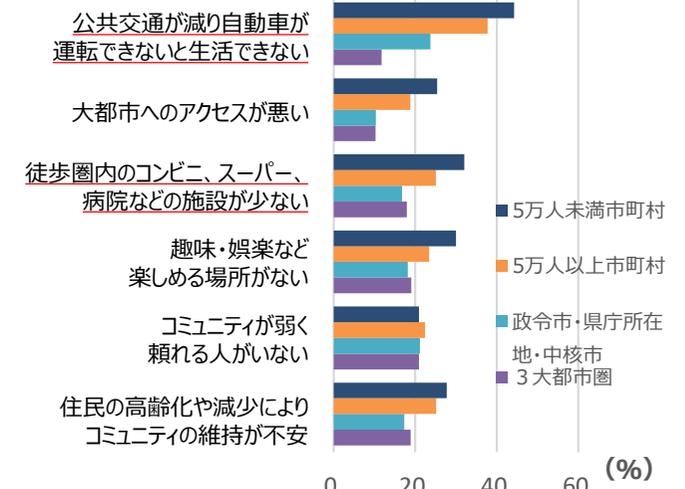
- ・運転免許の返納が進展しており、令和6年度においては、年間**約43万件**返納された。



(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%**



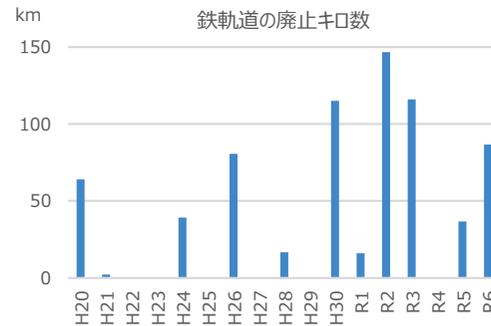
(出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

## 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)

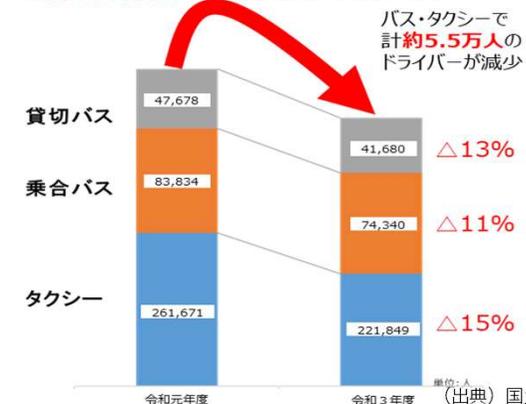


(出典) 国土交通省総合政策局作成



## 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

- 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。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

### 目現在の「交通空白」への対応

<b>地域の足</b> 約2,000地区	実施中 548地区 準備中 854地区 検討中 655地区	<b>観光の足</b> 約460地点	早急に要対策 252地点 要対策 210地点
-------------------------	--	-----------------------	---------------------------------

### 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

<b>体制構築基本目標</b> 3か年で300市町村 都道府県ごとにモデル地域を創出	<b>共同化目標</b> 3か年で100件	<b>都道府県目標</b> 3か年で47都道府県
--	--------------------------	-----------------------------

※ 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

## 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

首長への訪問（熊本県人吉市）

事業者への働きかけ（山口県タクシー協会）

### 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

MOBILITY UPDATE PORTAL（実務者向け支援ツール）

国土交通大学校での研修（データやGISの活用等の研修）

### 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

スクールバスへの地域住民の混乗に係る実証事業（京都府京田辺市）

複数施設での共同送迎システムによる運行実証事業（岡山県玉野市）

## 「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のご発表

## 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

バス協調・共創プラットフォームひろしま

能登地域における広域連携のイメージ

- ・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
- ・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

- 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 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)
  - 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・協業化等に必要な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



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)



ハイブリッド気動車イメージ  
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
  - パ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 **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 **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。

## 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関し、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、事業経営や競争に関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	一橋大学名誉教授

##### <臨時委員>

阿部 守一	長野県知事
石田 東生	筑波大学名誉教授
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	呉工業高等専門学校 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
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

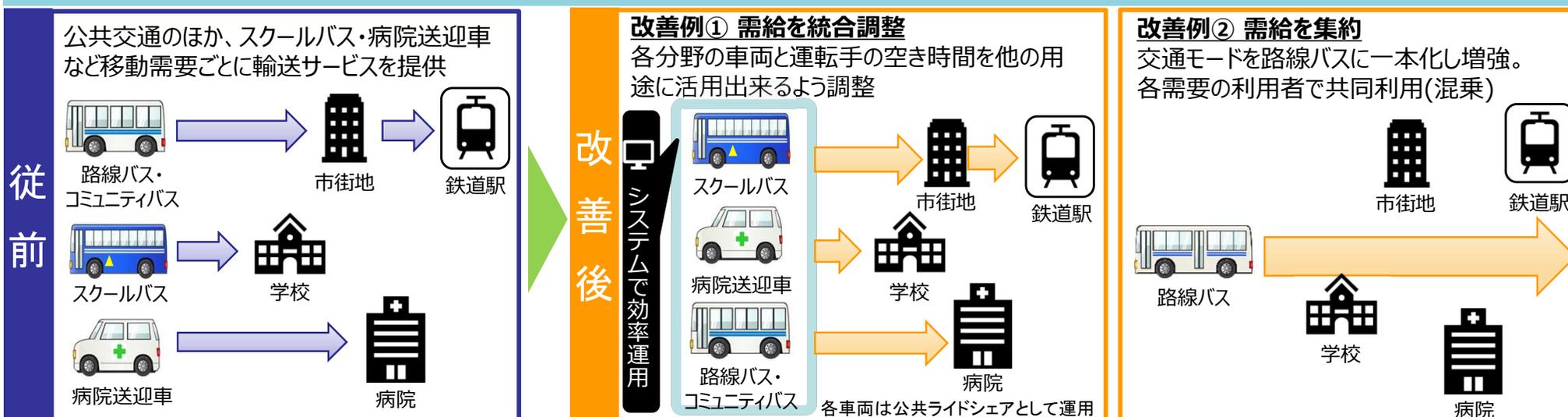
渡邊 一陽	一般社団法人日本民営鉄道協会副会長・ 地方交通委員会委員長
伊藤 敦子	東日本旅客鉄道株式会社 代表取締役副社長
金田 学	第三セクター鉄道等協議会会長
田端 英明	公益社団法人日本バス協会 地方交通委員会委員長
田中 亮一郎	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー 連合会副会長・地域交通委員会委員長
有村 和晃	一般社団法人日本旅客船協会副会長
池上 明子	一般社団法人全国自治体ライドシェア 連絡協議会理事

このほか、国土交通省関係部局及び関係省庁も参画

# 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」(R7.12.16)

『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「COMmmONS」



⇒**先進的なプロジェクト等に対し、** **COMmmONS**

**国の積極的な関与により実現を後押し**

**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。

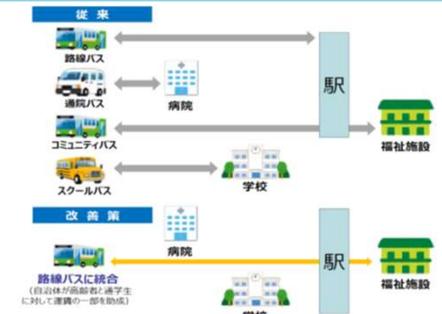
**運輸局**  
において

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カ所で同時実証>

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)