

目次

1. 序章

1. 地域公共交通とは
2. 交通の歴史
3. 地域公共交通まとめ

2. 道路運送法基礎知識

1. 道路運送法基礎知識
2. 道路運送法基礎知識その2
3. 自家用自動車有償運送
4. 自家用自動車有償運送その2

3. 地域交通法基礎知識

1. 地域交通法の歴史
2. 地域交通法概要
3. サービス再構築事業概念図
4. 法令改正

4. 交通政策基本法基礎知識

1. 交通政策基本法
2. 第3次交通政策基本計画
3. リストアップ調査結果 地域の足
4. リストアップ調査結果 観光の足
5. 取組方針2026
6. 「交通空白」がなぜ問題か
7. 「交通空白」は見えない壁
8. 「交通空白」解消に向けて

5. 交通空白解消への5本の矢

1. 1-3 地域輸送資源のフル活用
2. 1-4 切れ目のない財政支援
3. 1-3 官民連携
4. 1-2 先進技術導入
5. 1-2 観光を起点とした地域交通

説明者 北海道運輸局交通企画課

地域公共交通 とは？

地域公共交通人材育成研修

対象：地方公共団体の交通担当者

(現地・Web 同時開催)

1日目 R8. 8.20 (木)
13:30~17:15

2日目 R8. 8.21 (金)
8:50~15:15



場所

TKP札幌北口カンファレンスセンター ホール1A



《建物外観》

お申し込み方法

下記URL又は右のQRコードからお申し込みください。

https://questant.jp/q/mobi_edu_r8

※ 申込締切：令和8年8月17日（月）
記載事項：所属・氏名・連絡先・参加希望者数
会場現地のほか「Zoom」でオンライン配信（※は会場参加者のみ）



交通

こう - つうカウ・・【交通・行通】『名詞』

- ① 人や乗り物が道を行ったり来たりすること。人が互いにゆききすること。通行。往来。
- ② 運輸および通信機関を用いて遠隔地との間で行なわれる、人の往復、貨物の輸送、また意思の伝達。

出典 精選版 日本国語大辞典

地域交通

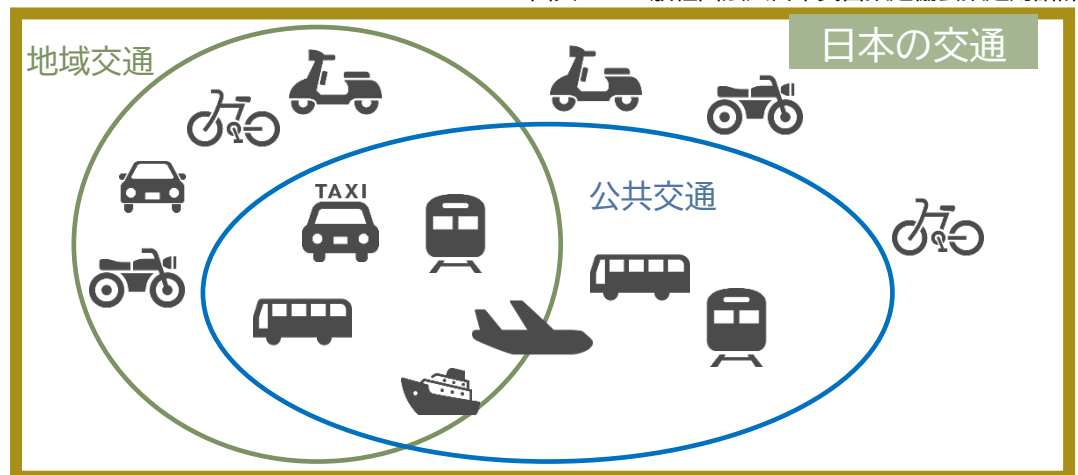
その地域における交通手段を全て包含

・航空機/鉄道/軌道/船舶/バス/タクシー/公共ライドシェア
自家用車（レンタカー）/レンタカー/バイク/原付/自転車 etc

公共交通

鉄道や軌道（路面電車）、バス、タクシー、航空機、船舶など、不特定多数の人々が、所定の運賃を支払えば自由に利用することができる交通機関のことを「公共交通機関」という。

出典 一般社団法人日本民営鉄道協会鉄道用語辞典



2. 交通の歴史



地域公共交通の定義が可視化されたのはH19

世界初の蒸気自動車
1769



世界初の蒸気機関車
1802

世界初のガソリン車
1886

日本最初のバス事業
1903. 9. 20

関東大震災を契機に
バス事業が隆盛
1923～

バス会社、路線が乱立
昭和初期

自動車交通事業法
1931

目的
急速に発達する自動車交通を取り締まり、事業の計画や運賃を国が管理すること。

陸上交通事業調整法
陸運統制令

戦時下における鉄道/バスの強制統合
1ブロック1事業者の原則

1936～1940

道路運送法 制定
1951(S26)

目的
道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること

道路運送法 改正
2002(H14)

新規参入/退出の自由化（貸切バスは2000年）

↓
地方公共団体の関与を前提とした内容へ

道路運送法 改正
2006(H18)

運送事業が成り立たない地域における対応や、地域（自治体や住民）が主体となって企画・運営（運送事業者に委託）する「コミュニティバス」の出現への対応

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
2007(H19) 地方公共交通を定義付け

交通政策基本法
2013(H25)



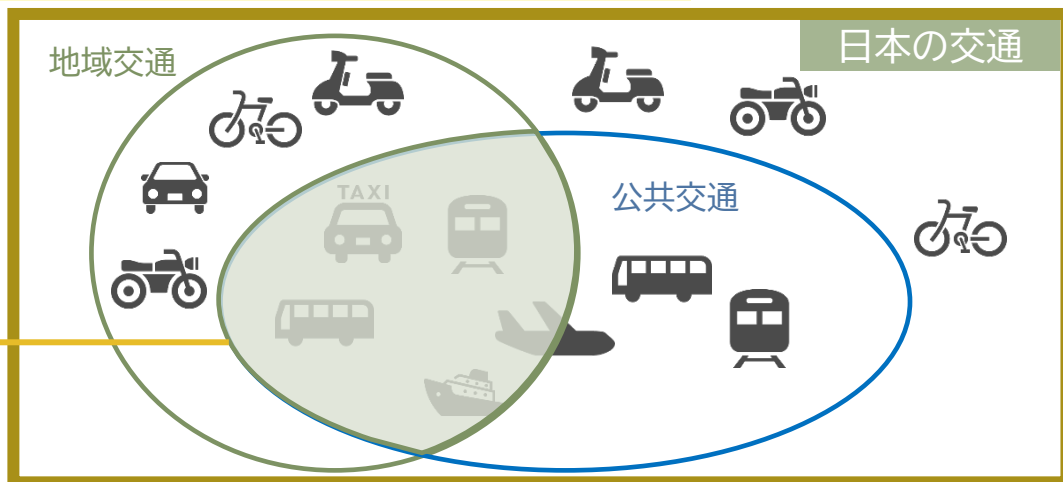
3. 地域公共交通まとめ／理念編で解説する法律



地域公共交通 の定義

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。

出典 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）



この資料で学べること: 地域公共交通に係る法令の基礎&

第2章 道路運送法

日本の交通モードはこの法律で定義されています

第3章 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

(以下、地域交通法とする)

これが根拠になっている取組が多いです

第4章 交通政策基本法

国の交通政策の基本軸となる理念法です

第5章 交通空白の解消に向けて

国の総合指針 5本の矢

1. 道路運送法基礎知識

目的

貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）と相まって、道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること

定義

この法律で「道路運送事業」とは、旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業及び自動車道事業をいう。
 ◇ この法律で「自動車運送事業」とは、旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業をいう。
 ◇ この法律で「旅客自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業であつて、次条に掲げるものをいう。

旅客運送事業の種類

旅客自動車運送事業

一般旅客自動車運送事業

特定旅客自動車運送事業

一般乗合旅客自動車運送事業

一般貸切旅客自動車運送事業

一般乗用旅客自動車運送事業

一般乗合旅客自動車運送事業

不特定多数の乗客が乗り合わせ、それぞれの乗車距離等に応じて個別に運賃を払う（＝契約が複数）運送形態

路線定期運行

決まった路線を決まった時間に運行する形態

路線不定期運行

決まった路線を需要（予約等）に応じて運行する形態

区域運行

路線を定めず（一定の区域内で）需要（予約等）に応じて運行する形態
 ※乗降場所のみ定めておくパターンあり

2. 道路運送法基礎知識 その2

一般貸切旅客
自動車運送事業

乗車定員11人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業

一般乗用旅客
自動車運送事業

乗車定員11人未満の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業

許可

一般旅客自動車運送事業を経営しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。
※許可は事業の種別について行う

許可はハードルが高い
事業の適切性、管理運営体制、資金計画、法令試験、路線の場合は道路管理者への照会、登録免許税
標準処理期間：3ヶ月（貸切4ヶ月）

21条許可

21条許可による実証運行が可能

一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる。

- 災害の場合その他緊急を要するとき。
- 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のため国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。

特徴

一般乗合事業の申請に比べて大幅に簡易的な手続きで許可取得が可能
※路線型・区域型どちらの態様も可

【許可対象】

- ・ 実証運行
- ・ イベント客の輸送
- ・ 鉄道の工事運休に伴う代替バス

【申請要件】

- ・ 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難であること
- ・ 運行する期間が原則1年以下に限定されていること（実証実験は3年程度まで可）
- ・ 自治体やイベント主催者等からの要請があること



メリット：法令試験なし、登録免許税なし
ただし、実証運行のため、フィーダー等の補助金は受給不可

3. 自家用自動車有償運送

法令上の整理

（道路運送法第78条）

自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

1. 災害のため緊急を要するとき

2. 市町村、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人
その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送
その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき

→自家用有償旅客運送（2号登録）＝公共ライドシェア

3. 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき

→自家用車活用事業（3号登録）＝日本版ライドシェア等

2号 公共ライド シェア 定義

既存のバス・タクシー事業者による輸送手段の確保が困難な場合に、地域の関係者による協議を経た上で、市町村やNPO法人等が自家用車を活用して有償の旅客運送を提供できる仕組み。

交通空白地有償運送

過疎地域その他の交通が著しく不便な地域（交通空白地）において行う、地域住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行うもの

福祉有償運送

単独でタクシーその他の公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの
※乗車定員10人以下の車両に限られる

①協議の場として関係者を集め、地域公共交通会議を設置

※関係者：関係地方公共団体の長、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、住民又は旅客、地方運輸局長 など

②地域公共交通会議において、以下事項について協議

- 自家用有償旅客運送の必要性
- 旅客から収受する対価に関する事項
- その他自家用有償旅客運送に関し必要となる事項

※「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」において協議に係る検討プロセスや設置要綱のモデルを明示

協議が
調った
場合

道路運送法に基づく登録

【申請先】 当該地域を管轄する運輸支局
（自治体に権限が移譲されている場合は、当該自治体）

【有効期間】 2年（重大事故を起こしていない場合等の更新は3年、事業者協力型を行う場合等は5年）

【登録後】 有効期限の更新
登録事項の変更
実績報告の提出 などの手続きが必要

2 4. 自家用自動車有償運送 その2

78条3号の整理

(道路運送法第78条第3号)
公共の福祉を確保するためやむを得ない場合

自家用車活用事業（日本版ライドシェア）

タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とするための許可

その他の3号許可

通学通園バス/ヘルパーぶら下がり許可/車積載車 など

事業者協力型の導入

過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
⇒運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化
地域住民のみならず観光客を含む来訪者も対象として明確化

協力の形態

交通事業者が運行管理、車両整備管理の委託を受ける。

⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理を担当する。

※事業用自動車（青ナンバー）を持ち込み、自家用有償運送に使用することも可能

自家用有償旅客運送について https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000012.html

国土交通省HP

<https://kotsutorisetsu.com/20200815-01/>

公共交通トリセツ

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001880928.pdf>

高齢者の移動を確保するためのパンフレット

地域交通法の歴史

地域の暮らしとまちを支える公共交通の進化と法制度の歩み

1 平成19年 制定

地域公共交通の基盤を整備

地域公共交通を定義付け、地域公共交通総合連携計画の策定を通じて、地域公共交通の維持確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備。



地域公共交通を定義



地域公共交通総合連携計画の策定を促進



地域公共交通の維持確保・利便性向上を推進



2 平成26年 改正

まちづくりと連携し、ネットワークを再構築

まちづくりと連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）、面的な公共交通ネットワークを再構築を図るため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定。

バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備。



「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定



「地域公共交通再編事業」を創設（バス路線の再編等）



国の認定による特例措置で計画の実現を後押し



3 令和2年 改正

移動手段の確保と利便性のさらなる向上

地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定。

「地域旅客運送サービス継続事業」、「地域公共交通利便増進事業」等を創設し、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度を整備。



「地域公共交通計画」に改称し、地方公共団体の作成を努力義務化



「地域旅客運送サービス継続事業」を創設



「地域公共交通利便増進事業」等を創設し、地域交通の充実を推進



4 令和8年 改正

持続可能な地域交通へさらなる進化

地域公共交通の持続可能性を確保するため、制度の強化を図る。



特定事業を新設（サービス再構築事業）



連携促進団体の活動推進



モビリティデータの提供について事業者へ応諾義務



共通の目的

地域の暮らしを支え、誰もが移動しやすい社会の実現へ



暮らしの質の向上



持続可能な地域づくり



地域の活力創出



多様な主体の連携・協働



2. 地域公共交通の概要

趣旨

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めたもの

目的

目指す社会の実現

地域住民の
自立した日常生活及び
社会生活の確保



誰もが安心して移動でき、
暮らし続けられる地域に

活力ある
都市活動の実現



円滑な移動が経済・産業を支え、
まちの活力を高める

観光その他の
地域間の交流の促進



人やモノの交流を広げ、
地域の魅力と価値を向上

交通に係る
環境への負荷の低減



持続可能な交通の実現で、
地球環境を守る

地域の公共交通は、上記のような社会の実現に不可欠な基盤です。そのため、本法では、**交通政策基本法**（平成二十五年法律第九十二号）の**基本理念**にのっとり、**地域公共交通の活性化及び再生**を推進し、**地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保**に資することを目的とします。

本法が定める主な措置

- ✓ 地方公共団体による地域公共交通計画の作成
- ✓ 地域公共交通特定事業の実施
- ✓ 再構築協議会による再構築方針の作成
- ✓ 新地域旅客運送事業及び新モビリティサービス事業の円滑化を図るための措置

地域公共交通計画の策定義務

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン

地域公共交通特定事業が策定可能 ※地域公共交通特定事業の恩恵については実践編で説明

R 8 追加

特定事業 一覧

軌道運送高度化事業

道路運送高度化事業

海上運送高度化事業

鉄道事業再構築事業

自動車地域旅客運送
サービス再構築事業

鉄道再生事業

貨客運送効率化事業

地域公共交通利便増
進事業

地域旅客運送サービ
ス継続事業

海上運送利便確保事業

R 8 改正 の背景

供給の縮小

人口減少や少子高齢化に伴う運転手不足・バスの減便・廃止

人口減少・少子高齢化



利用者の減少が進む

運転手不足



高齢化・担い手
不足が深刻化

バスの減便・廃止



路線の縮小・撤退が進む

アンバランス
な状態

需要と供給の
ミスマッチが拡大

需要の拡大

免許返納・学校統合により、公共交通への依存度が高まる

免許返納の増加



高齢者の移動手段として
公共交通への依存が増加

学校統合・遠距離通学



通学手段として
公共交通の必要性が増加

引き起こされる
3つの悪影響



外出機会の減少

- ・通院や買い物に不便に
- ・趣味や地域活動への参加が減少
- ・孤立・フレイルの進行



送迎負担の拡大

- ・保護者の送迎負担が増大
- ・共働き世帯の時間的・経済的負担が増加
- ・家族の生活負担が重くなる



地域の活力低下

- ・人の流れが減少し、消費が低迷
- ・事業者の撤退や空き家の増加
- ・地域コミュニティの衰退

3. サービス再構築事業概念図

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

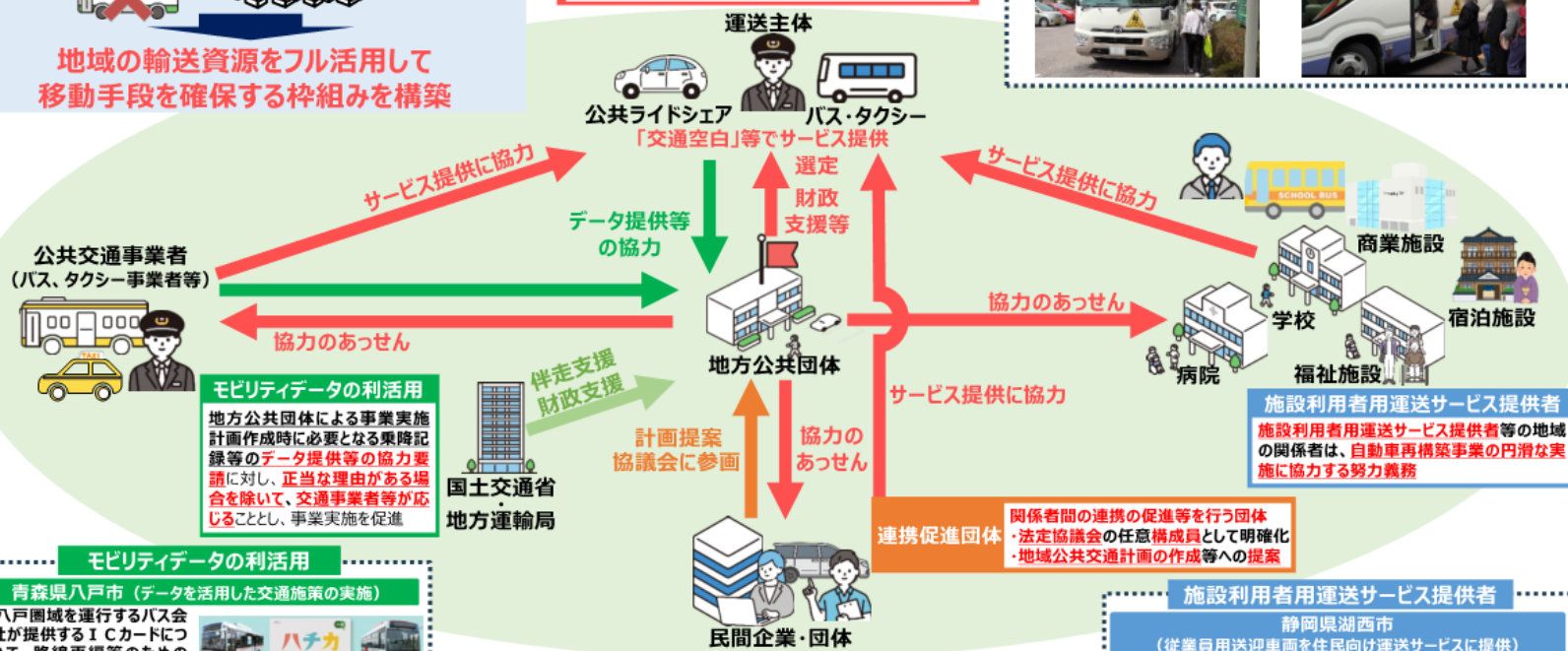
自動車地域旅客運送サービス再構築事業

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）

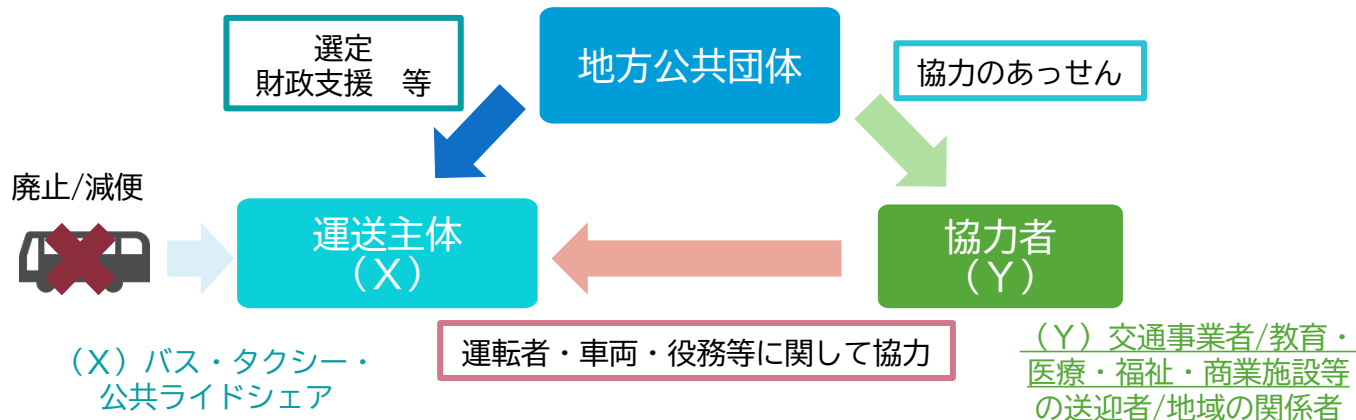


4. 地域交通法の改正

特定事業の新設： 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事業

改正法案
抜粋



施設利用者運送サービス提供者は事業の円滑な実施に協力する努力義務

- 運送主体に、学校/病院/福祉施設/商業施設の送迎を行う者が有する人員・車両を提供

連携促進団体の活動推進

- ◆ 法定協議会の任意構成員として定義
- ◆ 地域公共交通計画の作成等の提案

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

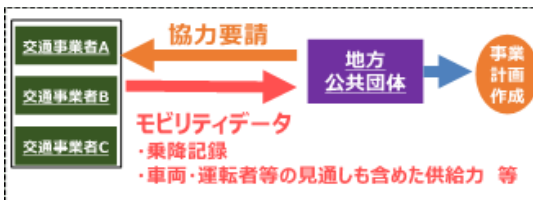
海上運送・鉄道分野での取組充実

- ◆ 海上運送利便確保事業の創設
- ◆ 鉄道事業再構築事業の拡充

【サービス導入を支援する民間企業】



その他



1. 交通政策基本法

趣旨 成立まで、交通政策に関する基本的な法律/計画はなかった
交通政策の基本理念を打ち立て、関係者の連携と役割分担の下に政策を総合的に推進する体制を構築

概要

「豊かな国民生活の実現」

まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの維持・発展を通じた地域の活性化

「国際競争力の強化」

国際的な人流・物流・観光の拡大を通じた我が国の国際競争力の強化

「地域の活力の向上」

少子高齢化の進展を踏まえたバリアフリー化をはじめとする交通の利便性向上

「大規模災害への対応」

交通に関する防災・減災対策や多重性・代替性の向上による巨大災害への備え

以上の取り組みを効果的に推進するための情報通信技術(ICT)の活用

交通とは

国民の日常生活及び社会生活の基盤
社会経済活動への重要な役割
経済活動の基盤



欠くことのできないもの
基本的な需要が適切に充足されることが重要

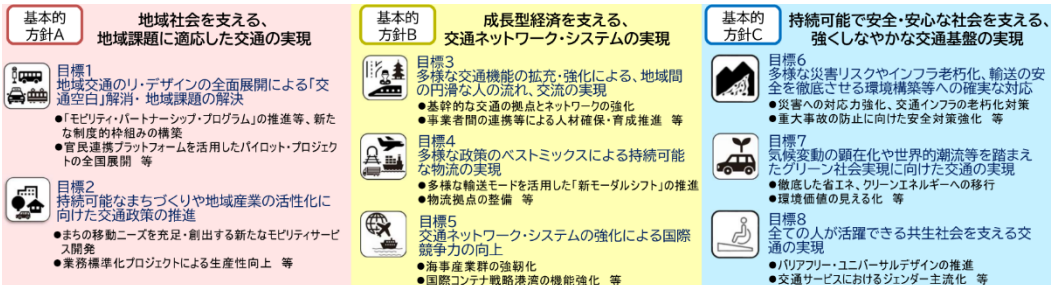
責務

地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

交通政策基本計画の策定

現在、第3次計画の期間中（令和7年度～12年度）



目標
1地域交通のリ・デザインの全面展開による
「交通空白」解消・地域課題の解決

背景



人口減少や高齢化による運転者等の担い手の圧倒的な不足等により、全国各地で「交通空白」が生じ、地方公共団体においてもノウハウやマンパワー不足が顕在化するなど、地域交通は危機的な状況にある。

このため、地方運輸局等による伴走支援、共同化・協業化や地方公共団体の機能を補完・強化する新たな制度的枠組みの構築等、これまでを上回る国の総合的支援の下、「地域の足」「観光の足」を確保し、「交通空白」解消を進めるとともに、省力化の推進、担い手の確保等、地域交通のリ・デザインを全面展開する。

取組の方向性

伴走支援の強化



地方運輸局等が地域に寄り添い、計画づくりから実装まで支援

共同化・協業化の推進



事業者間連携や広域連携により、効率的で持続可能なサービスを実現

新たな制度的枠組みの構築



地方公共団体の機能を補完・強化し、持続的な地域交通を制度で後押し

「地域の足」・「観光の足」の確保



生活交通の確保と観光地への移動手段を充実し、地域の魅力を最大化

省力化の推進・担い手の確保



DX・自動化の推進や働きやすい環境整備で担い手を確保し、持続性を向上

目標
2持続可能なまちづくりや地域産業の
活性化に向けた交通政策の推進

背景



長期的な人口減少による需要減や担い手不足の顕在化等により、需要の少ない地域のみならず、都市部の公共交通においてさえも持続可能性が課題となっている。

このため、コンパクト・プラス・ネットワークの形成に向けて、地域の公共交通軸の形成を基本に、医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導しつつ、その周辺や公共交通の沿線に居住を誘導する取組を推進する。

また、まちの活力や賑わいに資する利便性の高い交通の実現や、キャッシュレスやDXの推進による生産性の向上等、地域を支える強くしなやかな交通産業・事業環境の形成を推進する。

取組の方向性

コンパクト・プラス・ネットワークの形成



公共交通軸を基本に、拠点への都市機能誘導と居住誘導を一体的に推進

利便性の高い交通の実現



まちの活力や賑わいに資する快適で使いやすい交通サービスを提供

キャッシュレスの推進



決済の利便性向上とデータ活用により利用促進と効率化を実現

DXの推進による生産性向上



データ連携やシステム高産化で運行・業務の最適化を実現

強くしなやかな交通産業・事業環境の形成



経営基盤の強化や人材育成・働き方改革で持続可能な産業基盤を構築

詳細は6. 2-1

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

01 交通空白解消タイプ

国土交通省の調査（交通空白リストアップ）において域内に交通空白があると回答した自治体に、その解消を目的としたサービスを導入する事業を支援するもの



補助対象経費

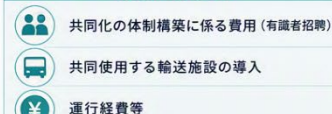


02 共同化／協業化促進タイプ

複数の自治体や交通事業者の共同／協業化を推進し、その運送の体制構築を支援



補助対象経費

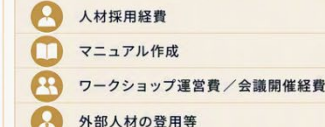


03 モビリティ人材・組織育成タイプ

地方公共団体職員のデータの利活用、交通事業者との調整を進める専門人材の育成を支援



補助対象経費



3. 「交通空白」 リストアップ調査結果（地域の足）

回答自治体数：1705(回答率97.9%)
昨年調査より102自治体増加

市区町村によるノウハウの蓄積、調査の進展により、昨年の調査で把握できなかった「交通空白」を新たに確認

	地区数 (自治体数)	居住人口 ／ 全人口(%)	面積 ／ 国土面積(%)
「交通空白」地区	R7 2,057 → R8 2,740(+683) (717自治体 892自治体: +175)	17,207千人 (13.9%)	115,737km ² (31.4%)
未然防止が必要な地区 (要モニタリング地区)	R7 1,632 → R8 1,498(-134) (514自治体 437自治体: -77)	6,096千人 (4.9%)	36,411km ² (9.9%)
計	R7 3,689 → R8 4,238(+549) (1,095自治体 1,152自治体: +57)	23,304千人 (18.9%)	152,148km ² (41.3%)

取組方針2025で把握した「交通空白」(2,057地区)の進捗状況

※回収した調査票のうち、有効回答を集計

対策を**実施中**の地区※1

(昨年) 548  **1,300**

地域公共交通計画への位置づけ

位置づけ済：908 位置づけなし：392

※1 2026年調査で「交通空白」解消と回答した地区を含む

対策を**準備中**の地区

(昨年) 854  **588**

- 速やかに対応 228
- 集中対策期間に対応 299
- 対応時期未定 61

地域公共交通計画への位置づけ

位置づけ済：356 位置づけなし：232

対策を**検討中**の地区

(昨年) 655  **169**

- 速やかに対応 26
- 集中対策期間に対応 143

地域公共交通計画への位置づけ

位置づけ済：72 位置づけなし：97

未然防止が必要な地区（要モニタリング地区）：（昨年）1,632 地区

計画位置づけ済※2：（昨年）483  **876** 計画位置づけなし：（昨年）1,149  **756**

※2 取組を既に実施している、又は具体的な取組方針を定めた地区等を含む

4. 「交通空白」 リストアップ調査結果（観光の足）

- 「交通空白」解消の目途が立っていない地点が、462地点から、198地点に減少。
- 取組方針2025で把握した「交通空白」地点462のうち、259地点において具体的な取組を実施。

リストアップ調査概要

- 対象：主要交通結節点**1,028地点**（新幹線・特急停車駅・観光客利用の多い駅、空港、クルーズ港など）
- 調査先：地方自治体、観光協会、DMO（観光地域づくり法人）

「交通空白」解消の目途が立っていない地点（R8.5.15集計）

「交通空白」解消の目途が立っていない地点数

（※1）

（昨年）**462**/1,028
（44.9%）



198/1,028
（19.3%）

（※1）「二次交通のサービス提供」「わかりやすい情報発信」のいずれか、または両方において、「具体的な検討の進捗」または「要対策」のステータスである地点

（※2） 調査時点において地域側から課題感が確認できていない地点

取組の実施 259

具体的な検討の進捗 **65**

要対策 **133**

計198

要モニタリング 101

分類なし（※2） 470

取組方針2025で把握した「交通空白」の進捗状況（R8.5.15集計）

「交通空白」地点
462



取組の実施
259

「交通空白」解消の
目途が立っていない
地点
149

要モニタリング
/分類なし（※2）
54

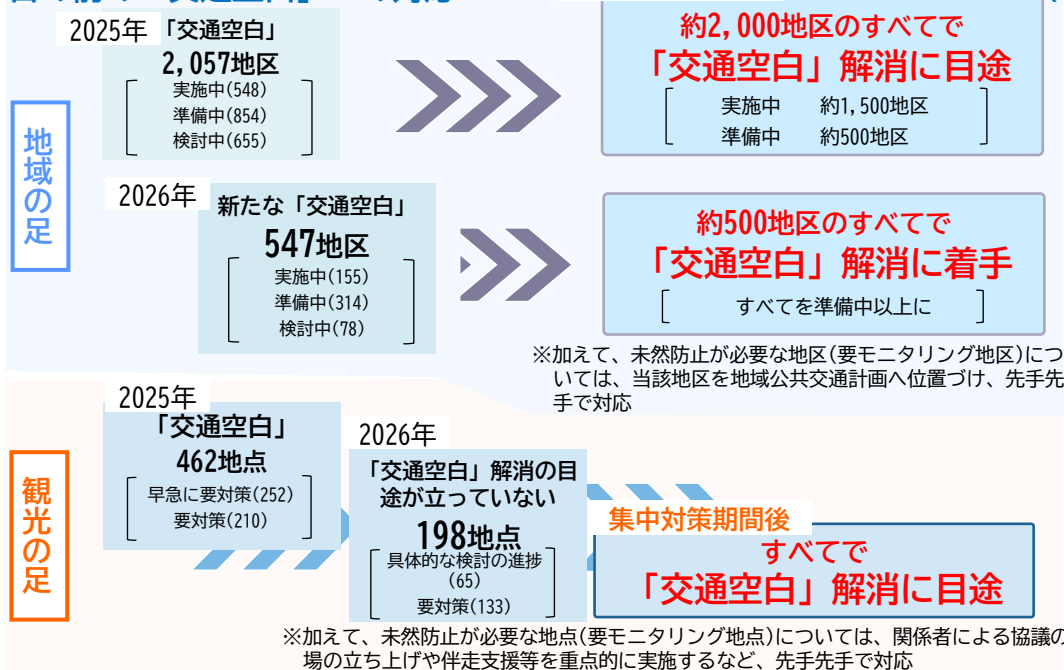
5. 「交通空白」解消に向けた取組方針2026

「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

集中対策期間後

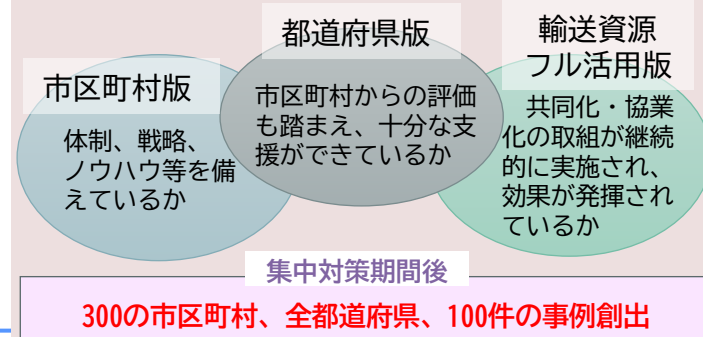


(2) 「交通空白」を発生させない持続可能な体制づくり

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）



「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）

地域輸送資源のフル活用等への制度的支援

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

官民連携、地域連携を促進する基盤整備

自動運転社会実現本部との連携／地域交通DX（COMmmons）等による先進技術導入の環境整備

観光を起点とした地域交通の持続可能性の強化

6. 「交通空白」がなぜ問題か

「交通空白」がつくる3つの見えない壁

1 時間の壁

時間を奪い、選択肢を狭める

- 高齢家族の通院、子供の課外活動、配偶者の通勤、登下校の送迎は無償労働として扱われ、統計上は可視化されにくい、実態としては週あたり**10時間**程度に及ぶケースも。
- 送迎は週全体にわたって朝夕や特定の時間帯に発生することが多く、可処分時間を断片化させ、就労可能時間を大きく制約する。

無償の送迎時間（可視化されにくい家族の負担）



朝夕や特定の時間帯に集中し、可処分時間を断片化させ、就労可能時間を大きく制約。

結果

時間が細切れになり、
就労・学び・休息の機会が
大きく制限される

2 経済の壁

地域の「稼ぐ力」を削ぐ

- 高齢送迎負担による就業時間や就業機会の制約は、地域産業における担い手不足の常態化や生産力の低下につながる。
- 域内所得や消費、投資の低迷を招き、地域の「稼ぐ力」が失われ、さらなる人口流出を招く。
- 消費の機会が制約され、本来得られるはずであった売上が失われている。
- 「機会損失」が積み重なることで、地域経済の活力を静かに削ぐ要因となっている。
※観光分野においても同様。

機会損失の連鎖（負のスパイラル）



結果

地域経済の循環が弱まり、
持続的な成長が
困難になる

3 機会の壁

将来の可能性と健康を奪う

- 高齢家族の通院が難しくなることから受診控えや社会参加の減少が起こると、フレイルの進行を早め、医療・介護負担の増大とも密接に関連。
- 子供の課外活動が制限されると、学業成績だけでなくスポーツや芸術的才能の発展を阻害する等の形で子供の将来的可能性や成長の機会を奪う。
- 将来の所得水準とも関連しうるとの調査もある。

人生のステージで失われる機会



結論

「交通空白」への対応＝
見えない壁を壊し、成長の道をひらく



「移動手段を補う施策」にとどまらず、
個人や地域の成長力を掘り起こし、
地域の将来を切り拓く、
我が国の成長戦略の一翼を担うもの



見えない壁を壊すことが、個人の幸せと地域の豊かさ、そして日本の未来を支える力になります。



7. 「交通空白」は見えない壁

通学・通院・買い物・旅行に
お困りごとを抱える方々
(移動手段の不足)

表面の課題

家族送迎負担
(主に現役世代の無償労働)

多岐にわたる「機会損失」・「国民負担」

地域の担い手不足、所得の低下
消費の低迷、観光消費の減退
高齢者の健康面への悪影響・医療／介護負担増大
子どもたちの学ぶ機会や将来の可能性の喪失

内在する
本質的な課題

地域の衰退、都市への人口流出、
少子化の深刻化

地域と個人の成長力を掘り起こすため、「交通空白」解消を深化・加速化

8. 「交通空白」解消に向けた 5本の矢

持続可能なまちづくりや地域産業の活性化に向けた交通政策の推進



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



交通空白
解消へ!

目指す姿

- 誰もが移動できる
地域社会の実現
- 地域産業の活性化と
持続可能な経済成長
- 安心・安全で
豊かな暮らしの実現

五つの矢を束ねて、**地域の未来**を切り拓く!

5 1 本目. 地域輸送資源のフル活用

1

地域輸送資源のフル活用等への
制度的支援



送迎車両一括管理



人・車両の有効活用



国土交通省



文部科学省



厚生労働省

地方厚生局と地方運輸局
が連携協定を締結

1 輸送資源フル活用の実装化



内容 地域に存在する輸送資源を連携・共同利用し、
持続可能な交通体系構築

施策
・スクールバスや福祉車両の活用
・自動車地域旅客運送サービス再構築事業の創設

2 連携促進団体の創設



内容 多くの自治体では交通分野の専門人材や
ノウハウが不足しているため、そこに対する支援

・手引きの策定
・自治体とのマッチング支援

3 持続可能な体制整備への認定

各自治体の交通への取組内容について採点基準を設け、
評価を行う。プラチナ/ゴールド/シルバーにランク分けを行い、
各ステータス毎に特典を設ける予定。

プラチナ

・優先的な予算配分
・モデル事例として発信
・専門支援の強化

ゴールド

・予算面での優遇
・優良事例として発信
・研修機会の提供

シルバー

・情報提供の充実
・研修機会の提供
・改善支援

4 アップデートポータル活用



実務者向けポータルサイト「MOBILITY UPDATEPORTAL」を充実させる。

データ可視化 分析手法 先進事例共有 研修 等を拡充

5 公共ライドシェアの拡大/実質化



「公共RSの実質化に関するガイダンス」の公表
実効性と持続可能性を高めるための地域発の仕組みづくりを
促す等の観点から年度内に上記を公表予定



6 まちづくりとの連携

「将来のまちの姿に合わせて交通を設計する」



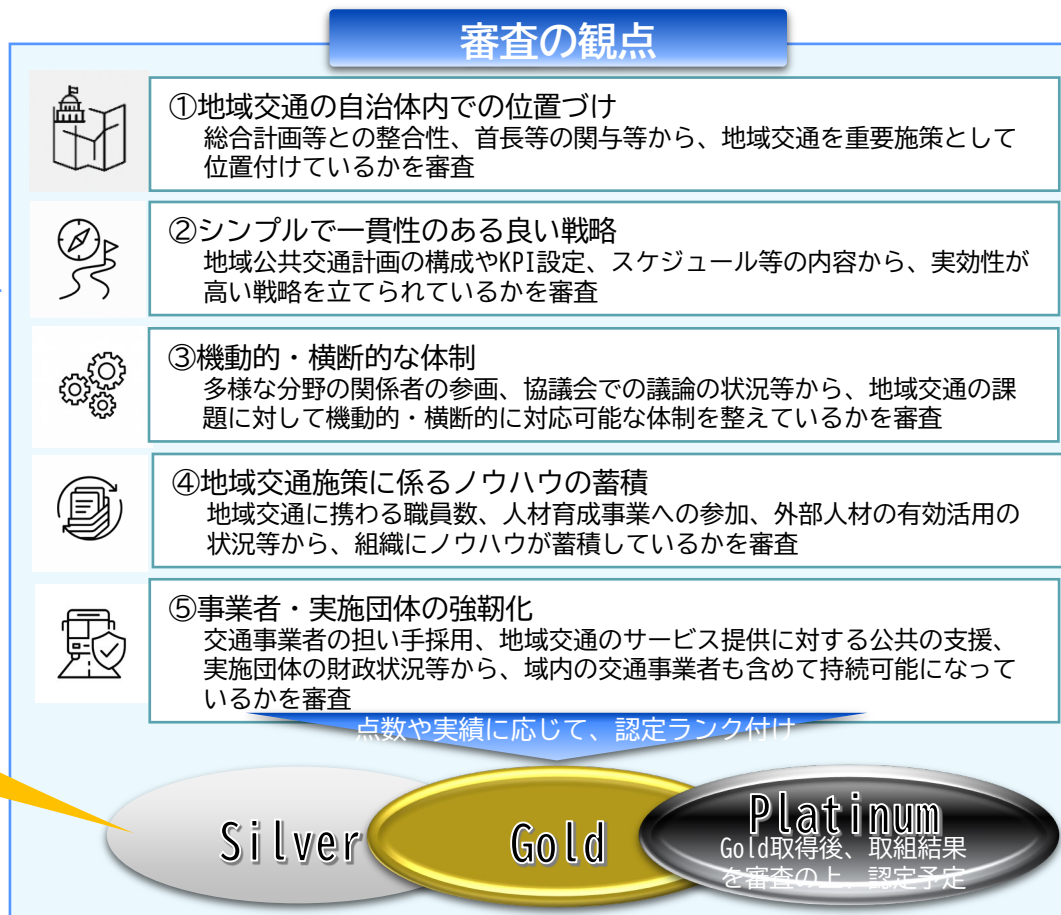
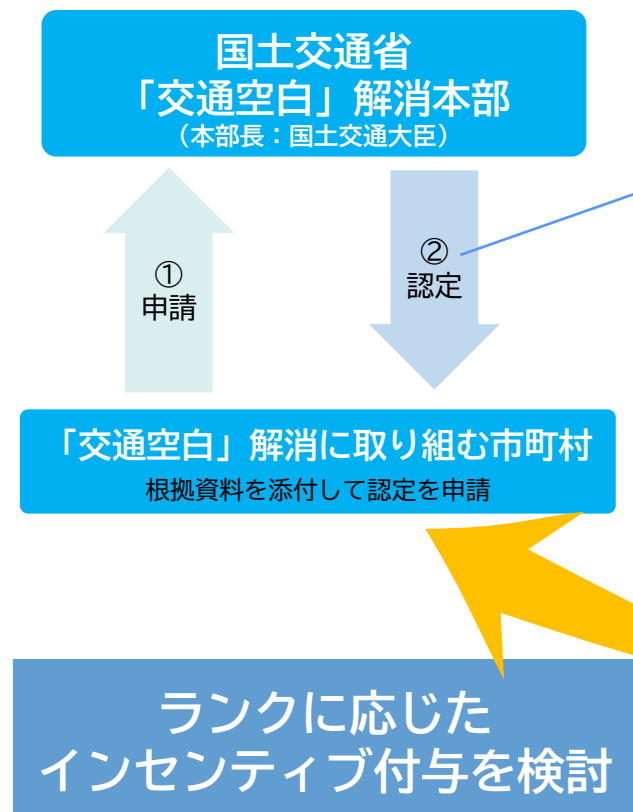
を通じ、まちづくりと一体的に機能する
交通の具体的モデルを創出

5 1-1. 持続可能な体制認定制度

R8年8月中 制度開始を予定

- 市町村において、「交通空白」を発生させない持続可能な体制が構築されているかを、自治体内部の位置づけ、地域公共交通計画の内容、担当部局や協議会の体制、ノウハウの蓄積、交通事業者への支援等の観点から評価し、基準を満たす市町村を『国土交通省「交通空白」解消本部』において認定。（認定は点数等に応じて3段階）
- 「交通空白」解消・集中対策期間において、予算支援や伴走支援等のインセンティブを付与しつつ、日本全国で持続可能な体制構築を推進。

制度概要



※申請に関するご案内は、運輸局及び国土交通省ホームページ等を通じて行う予定です。

1-2. ポータルサイト「MOBILITY UPDATE PORTAL」



【MOBILITY UPDATE PORTAL】とは

「交通空白」解消に向け、モビリティデータの利活用など新たなアプローチを取り入れながら、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・持続性を高めるための様々な支援ツールや情報を提供します。



はじめての地域公共交通計画／用語集

はじめて地域交通に携わる方向けに、行政や地域公共交通計画の役割、計画策定の流れ、サイトの歩き方(活用方法)を解説

はじめての
地域公共交通計画

NEW

アップデートガイダンス

手順書

地域公共交通計画をアップデートするための手順書

一部
更新



データ活用の手引き

手順書で紹介するモビリティデータの取得・分析方法を解説

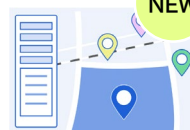


支援ツール(一部抜粋)

現状可視化ツール

オープンデータを活用して地域の現状を地図上に可視化することにより、「計画の枠組みの検討」や簡易な「現状診断」への活用が可能

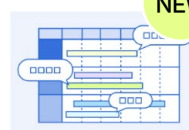
NEW



スケジュール管理*

標準スケジュールをもとに、計画策定プロセスや実務的な調整等の業務、マイルストーンを管理

NEW



ガイダンス解説動画*

地域公共交通研修(国交大)のガイダンス解説講座を動画形式にて提供

NEW



自己評価シート

施策実施／計画達成の状況を効率よく確認するための進捗管理に特化した様式

一部
更新



地域の事例

地域公共交通計画を閲覧する

全国の地域公共交通計画から、地域課題等でフィルタリングすることにより、同じ課題を抱える地域の計画を検索

NEW



施策事例を調べる

目的にあった施策事例をキーワード(タグ)選択により、効率よく検索・参照

一部
更新

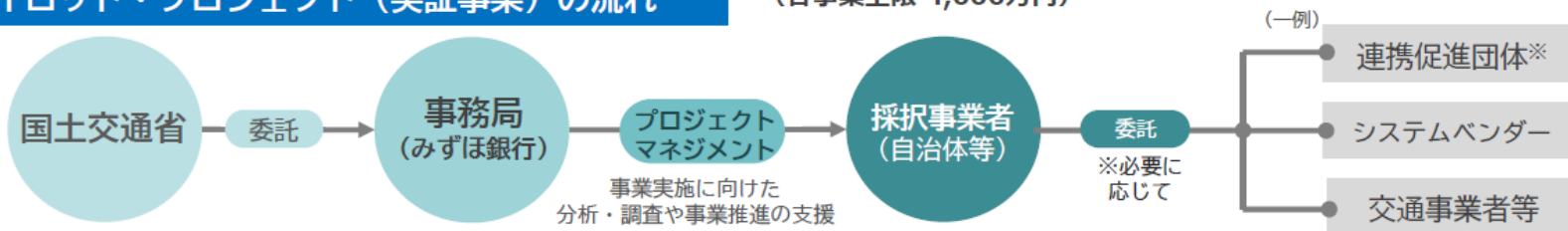


1-3. 交通空白解消パイロット・プロジェクト

- 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・集約が急速に進展するなど、移動需要は増大。
- こうした課題に対応し、移動手段を確保して地域の暮らしを安定させるため、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※のフル活用を推進する必要。加えて、複数市町村でフル活用の取組を検討・実行していくためには、都道府県の主導のもとで体制を構築することが有効。
※交通事業者等の持つ輸送資源に加え、他分野の施設等が保有する施設送迎に係る人員・車両等
- また、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、地域の活力を維持するとともに、地域住民が不便なく安心して暮らせるよう、住宅政策やまちづくりと連携した地域公共交通の確保を推進する必要。
- このほか、交通事業者の現下の人手不足の中、限られたリソースを有効活用しつつ、利便性・生産性・持続可能性を向上していくためには、共同経営の取組をより一層推進するとともに、その内容について高度化を図っていくことが有効。
- 上記のような取組等について、実証事業の中で、地域における課題やその対応方法・手順、地域社会への波及効果等を整理することで、全国に展開できるようなノウハウの創出を図る。

パイロット・プロジェクト（実証事業）の流れ

（各事業上限 4,000万円）



実施体制



- 選定された事業の進捗等は国土交通省及び事務局においてマネジメント、フォローアップを実施。
- また、事業審査や実施報告時等においては、関係省庁等を交え事業内容の確認を実施し、一体で取り組む。

公募期間



（※）自治体と連携し、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

- **第1弾：地域輸送資源のフル活用**
5月18日（月）～6月15日（月）16:00（必着）
- **第2弾：第1弾の内容に加え、以下2テーマを募集**
住宅政策・まちづくり連携、共同経営
7月13日（月）～8月6日（木）16:00（必着）

2本目. 切れ目のない財政支援



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



2-1. リ・デザイン全面展開プロジェクト

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次公募:③ 令和8年2月13日(金)～令和8年3月6日(金)①、②、④ 令和8年2月27日(金)～令和8年3月27日(金)
採択案件公表日:③ 令和8年4月10日(金)①、②、④ 令和8年4月28日(火)

①「交通空白」解消タイプ

事業採択(第1次) 217 件



POINT

商業・福祉・教育等の
他分野の関係者が実質的に
運行に関わる場合、
定額の引き上げ
(上限750万円)

- 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

事業採択(第1次) 34 件

- 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)

POINT

複数の自治体・交通事業者で
共同でのサービス提供を行う
事業について、**重点的**に支援

③地域交通DX推進タイプ

事業採択(第1次) 28 件



POINT

国の定める標準仕様
に基づき、デジタル技術
活用による事業者・他分
野連携を支援

- 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

事業採択(第1次) 89 件

- 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人材や組織の育成等を支援
- 補助率:定額(上限3,000万円)

POINT

持続可能な地域交通を
実現するための
組織の立ち上げも支援

5 2-2. 地域公共交通調査等事業

地域公共交通計画の策定に対する支援

【補助対象事業者】 法定協議会

地域公共交通計画策定事業

- ・「市町村」、「複数市町村」又は「都道府県と市町村」での作成
- ・補助上限額 500万円（補助率1/2）
- 【補助対象経費】
- ・協議会開催事務費、地域データの収集・分析の費用、住民・利用者へのアンケート、MMの実施、短期間の実証運行

地域公共交通アップデート化推進事業 【市町村型】

- ・「市町村」での作成
- ・補助上限額 1,000万円（補助率1/2）
- 【補助対象経費】
- ・協議会開催事務費、地域データの収集・分析の費用、住民・利用者へのアンケート、MMの実施、短期間の実証運行（左記に同じ）
- ・移動需要に関するデータ（ビッグデータといわれる携帯電話の基地局データやGPSデータ）
- ・ICカード等から取得したデータ分析に係るシステム導入経費、GTFS-JP作成にかかる費用

地域公共交通アップデート化推進事業 【広域型】

- ・「都道府県と市町村」又は「複数市町村」での作成
- ・補助上限額 2,000万円（補助率1/2）

特定事業関係に対する支援

【補助対象事業者】 法定協議会

利便増進計画策定事業

- ・地域公共交通利便増進実施計画の策定に対する支援
- ・補助上限額 1,000万円（補助率1/2）

【対象経費】協議会開催事務費、地域データの収集・分析の費用、住民・利用者へのアンケート等

利便増進計画推進事業

- ・地域公共交通利便増進実施計画の推進に対する支援（計画策定後5年以内）
- ・補助上限額 設定なし（補助率1/2）

【対象経費】利用促進に係る事業（マップ作成等）、計画の達成状況等の評価に係る事業

運送継続計画策定事業

- ・地域旅客運送サービス継続実施計画の策定に対する支援
- ・補助上限額 500万円（補助率1/2）

運送継続計画推進事業

- ・地域旅客運送サービス継続実施計画の推進に対する支援（計画策定後5年以内）
- ・補助上限額 設定なし（補助率1/2）

エリア一括協定運行調査事業

- ・エリア一括協定運行事業の実施に係る調査に対する支援
- ・補助上限額 1,500万円（定額）
- ・【対象経費】路線再編の検討、対象系統の選定、住民への交通ニーズ調査のための費用 等

共同経営計画策定事業

- ・独占禁止法特例法に基づく共同経営計画の策定に対する支援
- ・補助上限額 1,000万円（補助率1/2）
- ・【対象経費】協議会開催事務費、地域データの収集・分析の費用 等

事業着手までのスケジュール (令和8年度事業)

事業量調査
R8.1.8～R8.2.6

本省・運輸局
査定

内示
R8.3.27

交付申請
R8.3.30～R8.4.17

交付決定
R8.5.11

事業着手開始

特定事業に対する支援のみ
予算の範囲内で通年募集中

5 2-3. 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地域交通法に基づく協議会
- 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>

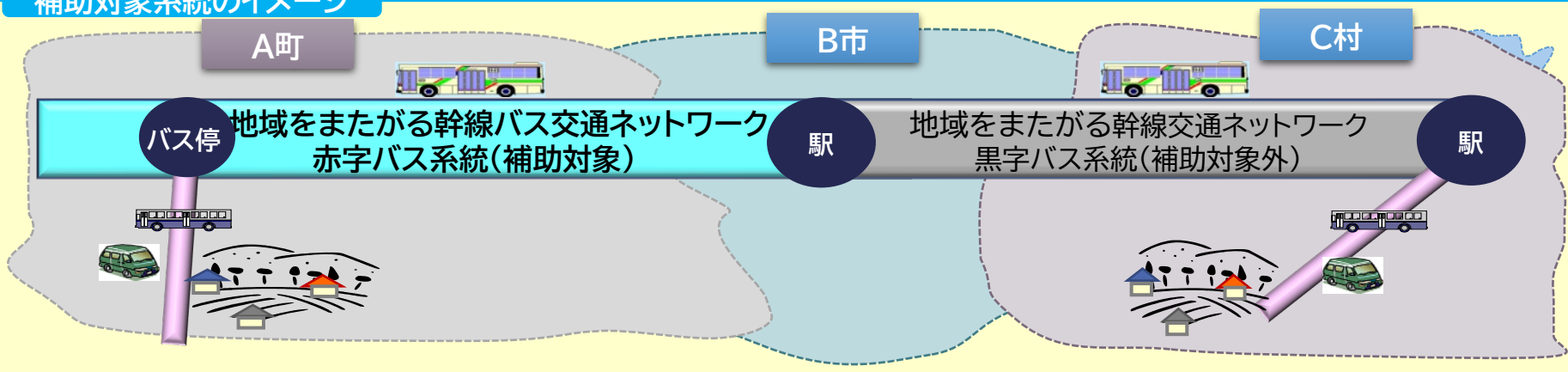
予測費用
(事業者のキロ当たり経常費用見込額
× 系統毎の実車走行キロ)
－
予測収益
(系統毎のキロ当たり経常収益見込額
× 系統毎の実車走行キロ)

- 補助率
1/2

○ 主な補助要件

- ・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

補助対象系統のイメージ



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

一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者
又は地域公共交通地域交通法に基づく協議会

○ 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

<補助対象経費算定方法>

経常費用

(事業者のキロ当たり経常費用
×系統毎の実車走行キロの実績)

経常収益

(系統毎の運送収入、運送雑収
及び営業外収益の実績)



○ 補助率

1/2

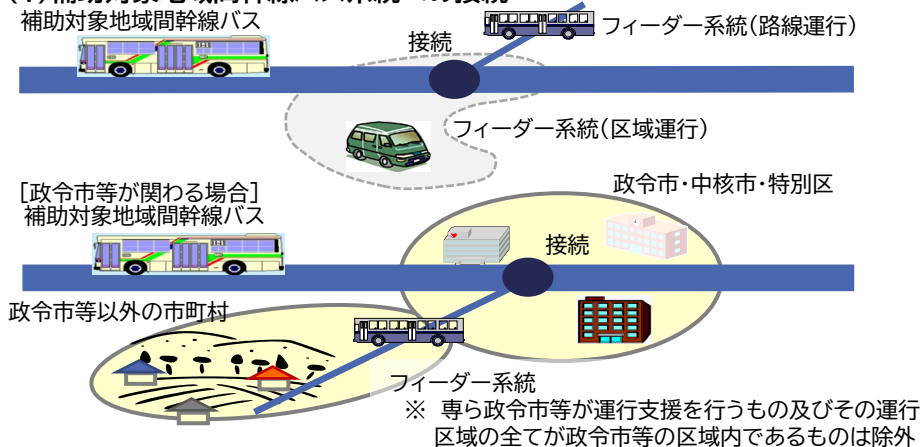
○ 主な補助要件

協議会等が定めた生活交通確保維持改善計画に確保又は維持が必要として掲載され、

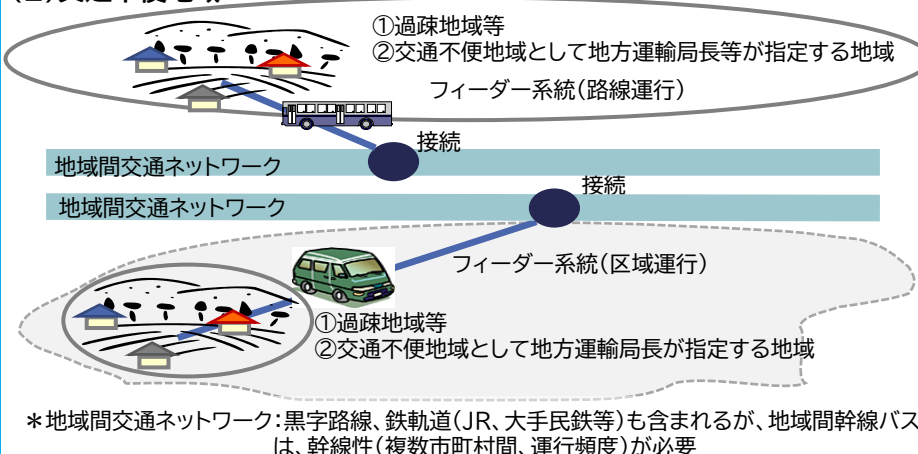
- ・補助対象地域間幹線バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- ・補助対象地域間幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
- ・新たに運行を開始又は公的支援を受けるものであること
- ・乗車人員が2人/1回以上であること
(定時定路線型の場合に限る。)
- ・経常赤字であること

補助対象系統のイメージ

(1) 補助対象地域間幹線バス系統への接続



(2) 交通不便地域



3 本目. 官民連携、地域連携の基盤整備

3

官民連携、地域連携を促進する 基盤整備



全国規模への拡大基盤



官民連携プラットフォーム
全国ネットワーク



自治体・交通事業者・企業・
NPO 等が参加



全国の知見・資源を共有



持続可能な交通体制の構築

マッチング強化（対面 × オンライン）

対面マッチング



イベント・交流会で
深い信頼と共創を醸成



双方の強みを
生かして
マッチングを加速

オンラインマッチング



WEBサイトで
いつでもつながり、
広く機会を創出



具体的案件創出を加速

ニーズとシーズの最適マッチ → 検討 → 実証 → 実装へ

成功事例の発信



WEBサイトで事例を
わかりやすく発信
成果・ノウハウを全国へ展開



成功の連鎖を促進
他地域の参考となり、
横展開を加速



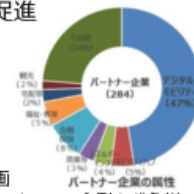
共創の輪を拡大
多様な主体の参加を
さらに促進

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム

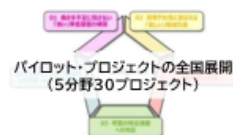
交流・マッチング、パイロット・プロジェクトの展開等を通じ、
自治体、交通事業者と様々な分野の企業・団体とのネット
ワーク構築や新技術・サービスの活用を促進

プラットフォームの特徴

- ・会員数：1,836団体（R8.5.31時点）
- ・全都道府県が参加。市区町村も過半数が参加
- ・パートナー企業はデジタル・モビリティ、エネルギー・インフラ、金融など多様



先進事例の創出



マッチングの推進

専用サイト構築のほか、
全国でマッチング・イベントを開催



R7.11.5 マッチングイベント北海道会場の様子

5 3-1. 官民連携プラットフォーム

▶ 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の募集

○「交通空白」に係るお困りごとの解決に向け、幅広い分野の関係者との連携・協働に高い意欲をもつ自治体や交通事業者

○全国各地の「交通空白」の解消に向け、自らが抱える人材・技術・サービス・ネットワークなどを活用した貢献に高い意欲を持つ企業または団体※ 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

3つの主な取組

1 課題×ソリューションの マッチング

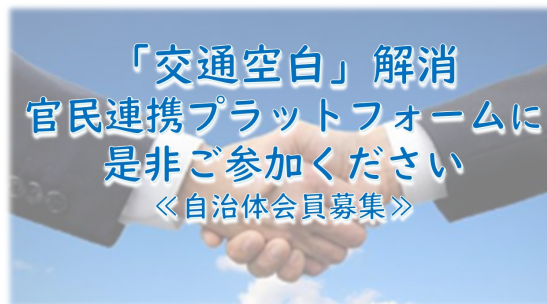
お困りごとを抱える自治体や交通事業者と、技術、サービス等のソリューションを持つパートナー企業との連携・協働を後押し

2 空白解消に向けた パイロット・プロジェクト

全国共通のお困りごとについて、全国規模での解決を目指し、自治体、参加企業等が連携・協働して取り組む実証事業を展開

3 空白解消に向けた ナレッジの共有

交通空白にかかるナレッジの共有や、タクシー、乗合タクシー、公共/日本版ライドシェア等の活用促進に向けたセミナー等を実施



「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体・交通事業者と幅広い分野の企業・団体を結びつけます

課題×ソリューションの
マッチング

- ソリューション企業からの適切なアプローチ及びマッチング機会の創出
- お困りごと解決に向けた効果的なソリューションの提案

交通空白解消に向けた
ナレッジ
の共有

- 商談会やセミナー等を通じたナレッジの共有
- 国土交通省のほか、関係省庁の支援策を共有

※プラットフォーム参加により交通空白解消を支援する補助制度を活用いただけます。
※プラットフォームへの参加手続きはとても簡単です。

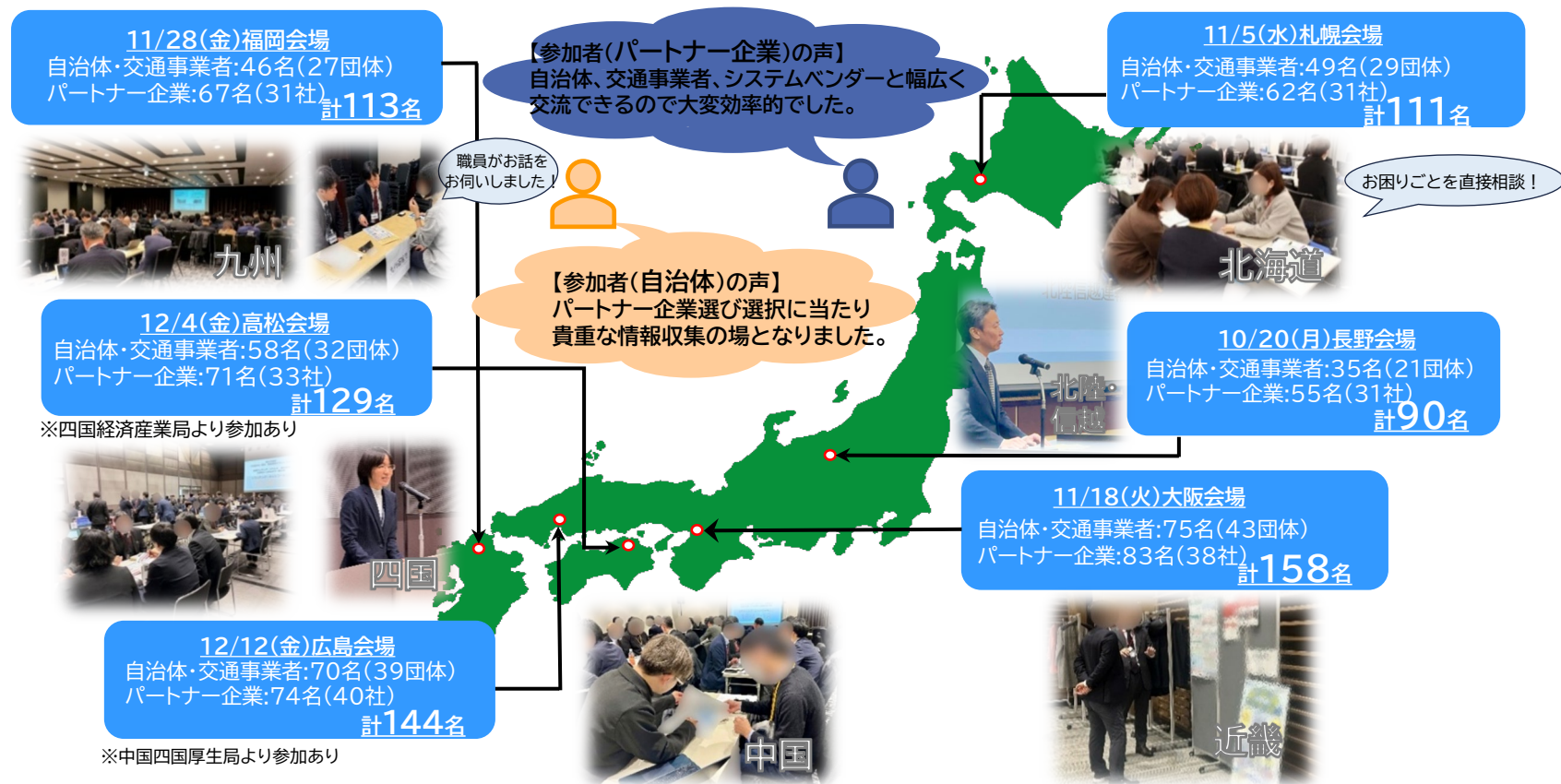


詳しくはこちらを
チェック



3-2. 昨年度のマッチングイベントまとめ

- 「交通空白」解消に向けた取組がさらに進展するよう、お困りごとを抱える自治体や交通事業者とパートナー企業とのマッチングを図るべく、全国6都市にて対面形式のマッチング・イベントを開催。
- 参加者合計：**745名(395団体)**(内、自治体・交通事業者：**333名(191団体)**)
- イベント参加に対する**満足度90%超え。**(回答数(全会場参加者):274)



3-3. 今年のマッチングイベントお知らせ

イベント概要

- 11月5日（水）札幌市にて、「『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム 全国マッチング・イベント」を開催しました！
- 参加者合計：111名【内、自治体・交通事業者・パートナー企業62名（31社）】
- マッチング・ネットワーキング（約2時間）にて、多くの参加者が関連にお困りごと相談や情報交換をされていました！

今年度も開催します！！

開催日時：令和8年10月15日（木） 13：30～17：00

**開催場所：TKPガーデンシティPREMIUM札幌大通り
（札幌市中央区南1条西1丁目8-2高桑ビル）**

申込期限：令和8年9月30日（水）まで

申込フォーム：<https://forms.office.com/r/QjjhGLYhHu>



申込フォーム

自治体・交通事業者とパートナー企業が対面で出会う初の試み！

北海道での「交通空白」解消の取組や、運輸局のサポートについてご説明！

みずほ銀行・JR北海道から先進的な取組内容を発表！

企業から自社ソリューションの紹介（参加企業を一気に知る機会！）

マッチング・ネットワーキング（2時間たっぷり！自治体・交通事業者・パートナー企業が 対面 で相談・情報交換）

【企業ブース】



事後アンケート結果

○ マッチング・イベントは、お困りごとの解決に向けて、意義のあるものでしたか。

— 参加者満足度 **90%**



全国マッチング・イベント
まだまだ続きます！



イベント詳細

Next

11/18（火）大阪会場

11/28（金）福岡会場

12/5（金）高松会場

12/12（金）広島会場

4

自動運転社会実現本部との連携／
地域交通DX等による先進技術導入の環境整備



自動運転社会実現本部との緊密な連携

慢性的な運転手不足



自動運転バス/タクシーの普及



地域交通DX推進プロジェクト
(COMmmONS) の推進導入

詳細は5. 4-2

- データ連携基盤の整備
- システム・データ仕様の標準化
- 輸送資源の共同利用促進

<https://www.mlit.go.jp/commmons/>

国土交通省が主導する地域交通DX推進プロジェクト

COMmmONS

We Code
Society for
Common Mobility

個別
管理

Aバス会社 モビリティデータ

Bバス会社 モビリティデータ

データ共有

- ✓ 自治体と事業者のデータ共有
- ✓ 事業者の共同化／協業化へ一助
- ✓ 効率的な輸送サービスの提供
- ✓ データに基づく交通計画策定

4-1. 自動運転社会実装推進事業

- 自動運転は、人手不足や交通事故の削減等、地域公共交通が抱える課題に対する解決手段の一つとして期待
- 地方公共団体による、レベル4 自動運転移動サービス実装に係る初期投資を支援

対象事業者	地方公共団体（都道府県・市町村）
補助率	4 / 5
申請条件等	・遅くとも2027年度末までに L4 実装（全区間） ・未達成となった場合には、補助金の一部を返還
対象事業イメージ	・定時定路線型の自動運転移動サービス ・特定のポイント間で運行するデマンド型の自動運転移動サービス 等
補助対象経費	・車両購入費 ・車両改造費 ・自動運転システム構築費 ・リスクアセスメント、ルート選定等の調査費 等
支援の枠組み	（１）重点支援（補助上限額：４億円） ○地域公共交通の先駆的・優良事例として横展開できる事業 （２）一般支援（補助上限額：２億円） ○上記を除く、早期にレベル４達成が見込まれる事業

省人化支援（補助上限額：0.2億円）※補助率2/5

レベル4 自動運転移動サービス実装に係る初期投資として、L4実現後も自動運転サービスの省人化向上に資する技術的課題解決の取組みを支援



自動運転大型バス



自動運転タクシー



1人が複数車両を
遠隔監視する「1対N」

問合せ先

物流・自動車局（技術・環境政策課）

電話番号：03-5253-8592

メールアドレス：hqt-ad-tpbgkk@ki.mlit.go.jp

補助事業事務局（PwCコンサルティング合同会社）

電話番号：090-6752-8705

【受付時間：月～金（祝日除く）10:00～17:00】

メールアドレス：jp_cons_adtest2026@pwc.com

スケジュール

公募期間：令和8年3月27日～令和8年4月17日30日

申請意向確認：令和8年4月10日17時締切り

採択決定：5月末頃より順次

交付決定：6月上旬より順次

事業実施期間：交付決定～令和9年2月26日

4-2. 地域交通DX推進プロジェクト「COMmmONS」の推進

地域交通の連携・協働の課題となる様々な「個別最適化」

COMmmONS(コモンズ) : Code for Mobility Common Societyの略称。

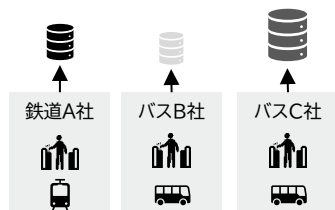
デジタルの力によってすべての人がアクセス可能な共通のモビリティ基盤を創り出していくというプロジェクトのコンセプトが込められています。

- 我が国の地域交通では、MaaSアプリや配車アプリなど、デジタル技術を活用したモビリティサービスの高度化は一定程度普及したものの、アプリやデータ、業務プロセスなどがそれぞれで発展し、連携していない「個別最適化」が発生。
- 「交通空白」解消に向けて地域交通の連携・協働をさらに深めていく新たなフェーズにおいては、先進技術の導入やデータ連携に向けた環境整備を促進することが必要。

配車アプリやMaaSアプリが乱立し、ワンストップ化されていない



事業者ごとにデータがバラバラ
地域横断のデータ分析ができない



データに基づく地域公共交通計画
アップデートのための汎用手法が不足



業務の方法が事業者ごとにバラバラ
であり、経営統合や協業が難しい



地域交通DX推進プロジェクト「コモンズ」の新たな取組

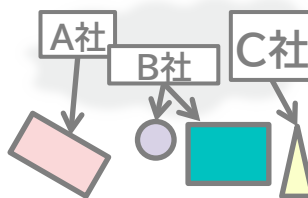
- 地域交通における「個別最適化」の問題に対処するため、地域交通DX推進プロジェクト「コモンズ」を2025年度からスタート。
- 地域交通法の改正とも連動し、共同化・協業化や輸送資源のフル活用などをデジタル活用の観点から推進するため、以下の取組などを実施。
 - ① ダイヤ編成や運行管理等のバス業務の標準化
 - ② 施設送迎車両の共同管理システムの提供
 - ③ 交通データの標準化とデータ分析ツールの開発 等

2025年度は13、2026年度は21プロジェクトを実施

ダイヤ編成や運行管理等のバス業務の標準化のイメージ

<現状>

バラバラな後方業務



業務連携する際のコスト大

<目指す姿>

標準モデルに
準拠した形に変革



形や色や大きさを統一することで、
業務連携がスムーズに
→ 地域交通の生産性向上



5

観光を起点とした
地域交通の持続可能性の強化



オーバーツーリズムによる積み残し

鉄道・空港からの二次交通確保

地域の足を確保した上で
観光の足を整備



交通サービス全体を観光の視
点から再構築

観光フィーダー新設 説明会の様子



1 施策連携による需要創出

地域に存在する輸送資源を連携・共同利用し、持続可能な交通体系構築

主な施策内容



観光の足を
計画へ位置付け

観光ニーズを把握し、
地域交通計画に
明確に位置付け。



交通と観光の
一体設計

交通事業者と観光関係者
が連携し、シームレスな
移動体験を設計。



二次交通充実

路線バス・タクシー・
シェアサービス等の
接続を強化。



利便性向上

情報提供の充実や
キャッシュレス等で
使いやすさを向上。



地域交通利用
基盤強化

人材育成・DX推進・
データ活用等で
運行基盤を強化。

期待される効果

移動の選択肢拡大
観光需要の増加

地域活性化と
経済効果の創出

持続可能な
交通体系の実現

2 フィーダー路線の持続可能性向上

地域交通の基盤となるフィーダー路線を支え、持続的な運行を実現

取り組みの柱

1 観光フィーダー支援



- ・運行費用の支援
- ・ダイヤやルートの最適化支援
- ・地域事業者との連携強化

2 観光需要の創出



- ・観光資源の魅力発信
- ・周遊プランの作成
- ・イベント・季節需要の活用

3 多言語・キャッシュレス対応



- ・多言語での案内・情報提供
- ・キャッシュレス決済の導入
- ・利用環境のバリアフリー化

取り組みの成果

利用者の増加
観光客・地域住民の
利用が拡大！

自立的・持続的
運行の実現

地域の活性化と
持続可能な未来へ
安心して移動できる
地域交通を次世代へ！



地域・交通事業者・観光事業者が連携し、みんなで支える地域交通へ



5

5-1. 観光地の受入環境整備

事業目的・背景・課題

- 一部の地域・時間帯における観光客の過度な集中やマナー違反問題など、我が国における観光課題が顕在化している状況。
- インバウンドの更なる受入れに対する国民の不安を払拭し、観光を我が国における「戦略産業」として持続的に発展させていくためには、局所的・短期的な対応が中心となっていたこれまでの対策に加えて、地域の方々の理解の下、中長期的な視点からより実効性のある面的な対策を一層促進していく必要がある。

事業内容

①補助事業

- 地域における観光施策のとりまとめ・旗振り役である地方公共団体、観光地域づくり法人(DMO)が中心となり、各地域が現在直面している課題/今後抱える課題に地域一体で行う様々な取組※1を面的・総合的に支援する。また、民間事業者をはじめ、個別の受入環境整備に係る取組についても、きめ細やかな支援を行う。

※1 調査・実証に係る取組を含む

- 特に、ソフト的・対症療法的な対策のみならず、中長期的な視点から安定的・持続的に支援できるよう、複数年にわたる取組についても支援することとする。また、検討段階から観光庁・地方運輸局が伴走支援を行い、地域の方々の理解の下、より実効性のある対策の加速化を図っていく。

②調査事業

- 我が国における観光課題の情報を収集し、生じている地域・エリアに提供することで、スピード感をもった対策の造成を支援するほか、多様な媒体を通じたマナー啓発、手ぶら観光サービスの普及・浸透に向けた調査等を実施する。

事業スキーム

- ・事業形態:①間接補助事業(補助率 2/3(補助上限額:2億円)、1/2(補助上限額:0.5億円)、②調査事業等
- ・補助対象・請負先:①国→民間事業者→地方公共団体、登録DMO、民間事業者等 ②民間事業者等
- ・事業期間:令和8年度～

担当課室:観光庁 参事官(外客受入)

公募期間
(令和8年度事業)

1次公募:令和8年 2月25日(水) ~ 令和8年 5月29日(金) 12:00×
2次公募:令和8年 6月 1日(月) ~ 令和8年 7月17日(金) 12:00×

事業イメージ



オーバーツーリズム、「交通空白」などの課題解決を通じた“持続可能な観光”の更なる推進に向けて、生活交通に加え、観光の主要交通結節点等における二次交通としての役割が期待される地域内のバス交通・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
地域公共交通地域交通法に基づく協議会
- 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、**地域住民の生活交通に加えて観光需要に対応する二次交通として**位置付けられた系統であり、

- ・一般乗合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
- ・国土交通省がリストアップする主要交通結節点及び国際観光振興法に定める指定区間(注)のいずれにも接続する系統であること
- ・多言語表記への対応等、受入環境に係る利便増進措置を実施すること
- ・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運行(往復)以上であること
- ・経常赤字であること

※地域公共交通確保維持事業における地域内フィーダー系統補助との重複受給は認めない

(注)外国人観光旅客の利便の増進を図ることが特に必要な、多数の外国人観光旅客が利用する区間又は外国人観光旅客の利用の増加が見込まれる区間

補助対象系統のイメージ

