

交通空白解消の取組と 輸送資源のフル活用について

令和8年6月29日

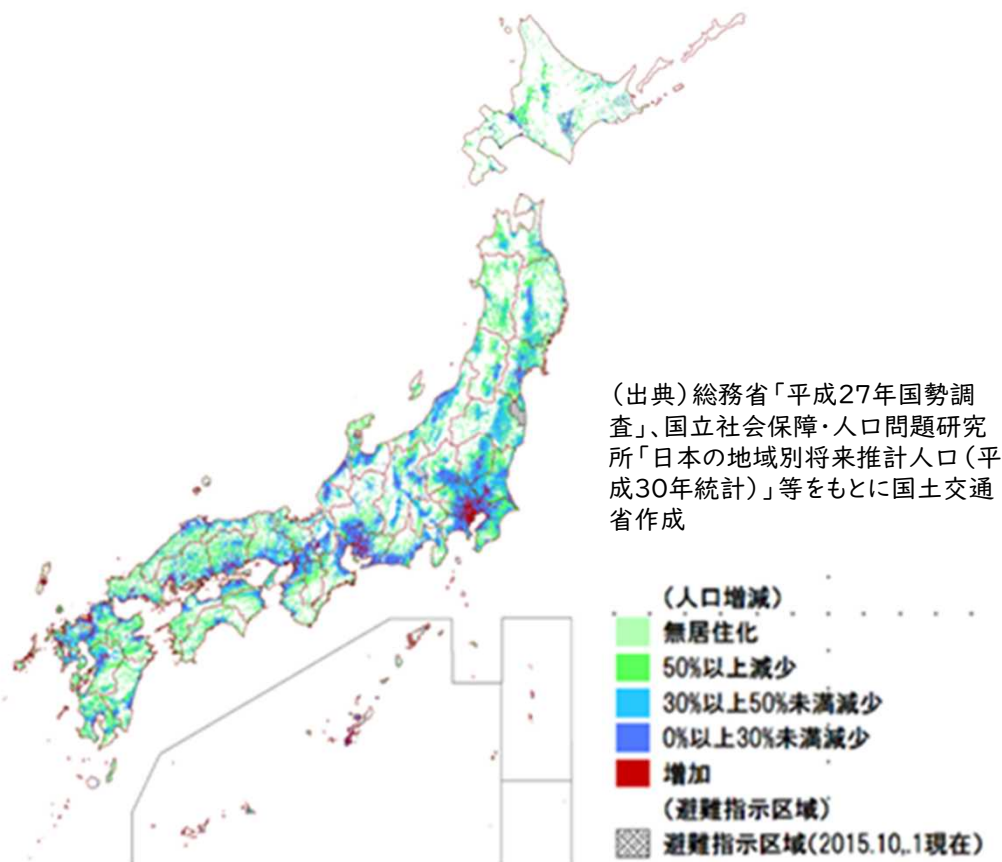
関東運輸局交通政策部交通企画課

地域の公共交通を取り巻く環境(需要面での変化)

- **人口減少**：2050年には全国の居住地域の約半数で2015年比50%以上減少との予測。
- **超高齢化**：年齢別にみると、2050年には、2020年比で約3割の市区町村で65歳以上人口が増加、5割以上の市区町村で75歳以上人口が増加する超高齢化が進展

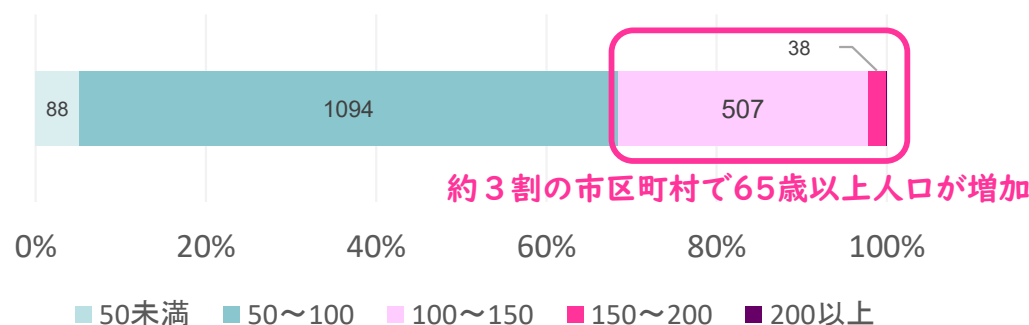
将来の人口増減状況

- 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)

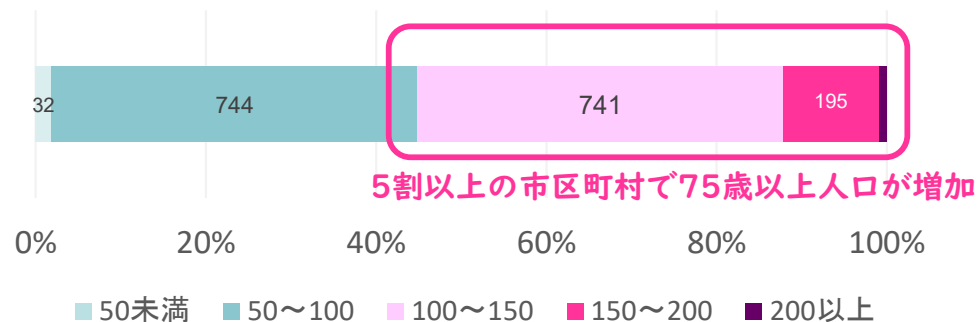


将来の高齢者人口増減状況

2050年の65歳以上人口(対2020年比)指数(市区町村数・割合)



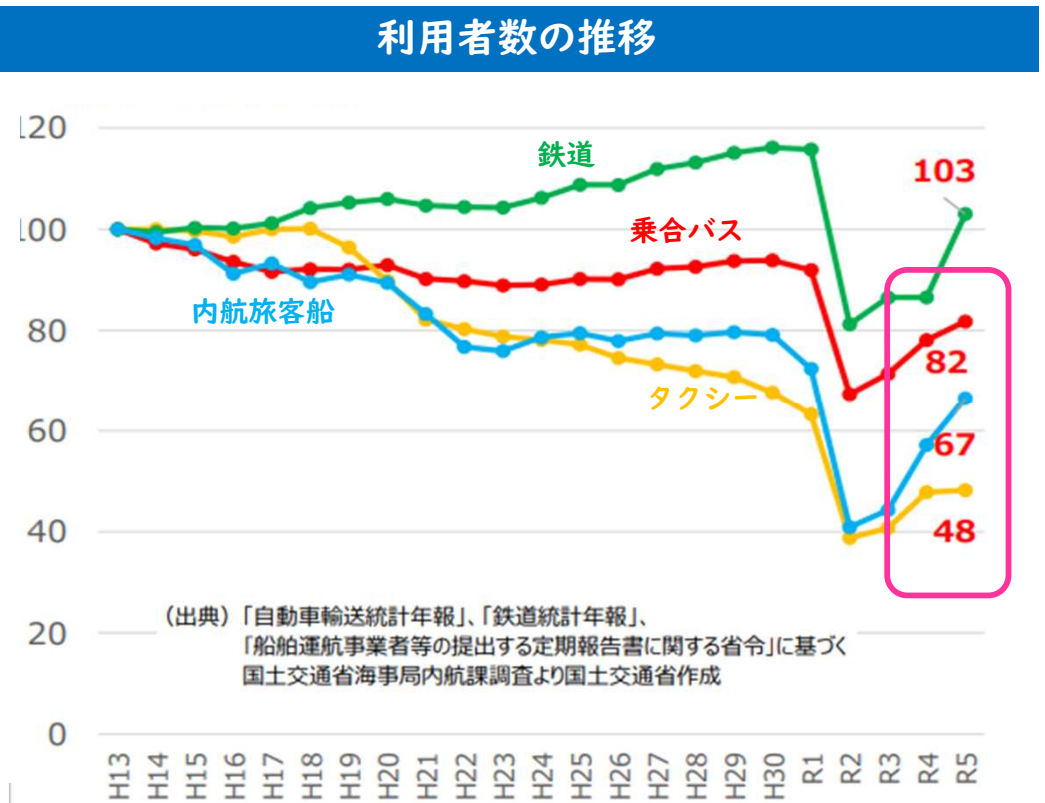
2050年の75歳以上人口(対2020年比)指数(市区町村数・割合)



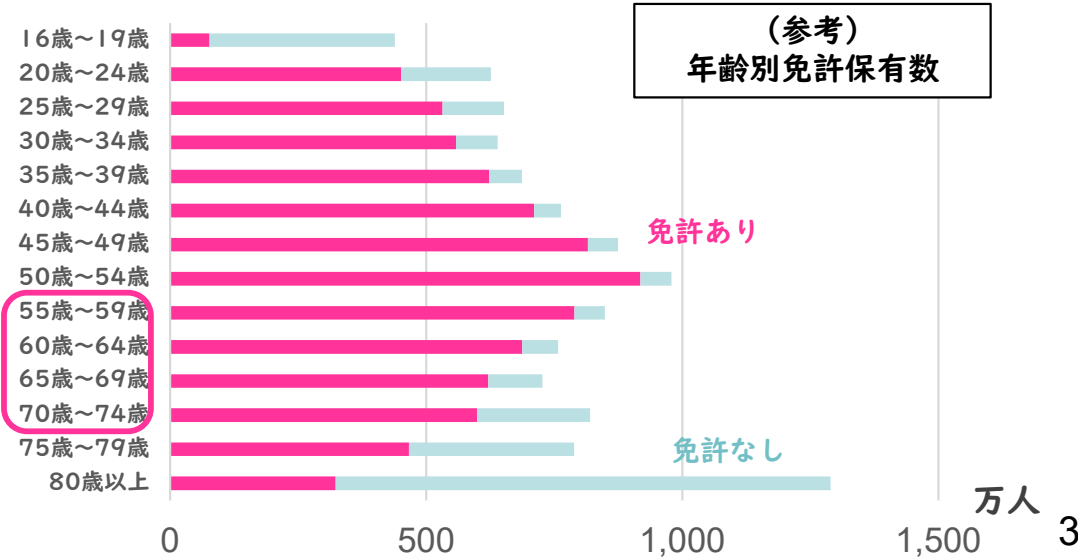
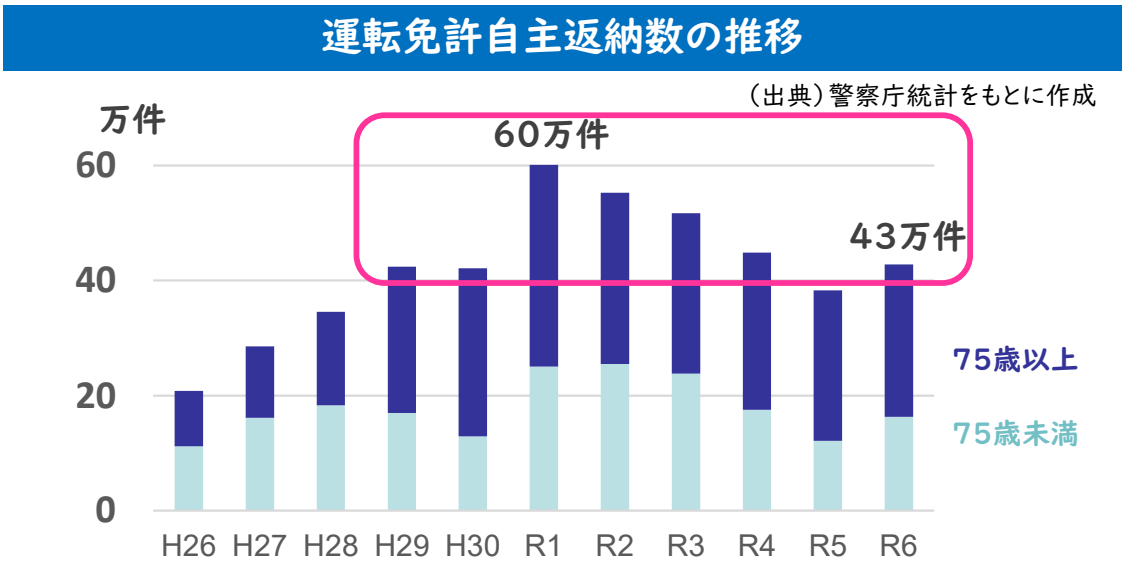
(出典) 国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口令和5(2023)年推計をもとに作成

地域の公共交通を取り巻く環境(需要面での変化)

- 利用者減**：長期的な利用者の減少、コロナ禍における急激な落ち込み後、鉄道以外はすべてコロナ以前の水準まで戻っていない。今後、人口減少による需要の減少が予想される。
- 公共交通の重要性は増①**：運転免許返納数は近年ほぼ40万を超える数で推移。今後65歳・75歳以上となる層の運転免許保有率は高く、この層の免許返納が進めば、公共交通機関の役割が重要に。



今後10年で65歳以上・75歳以上になる年齢層の運転免許保有率は高い

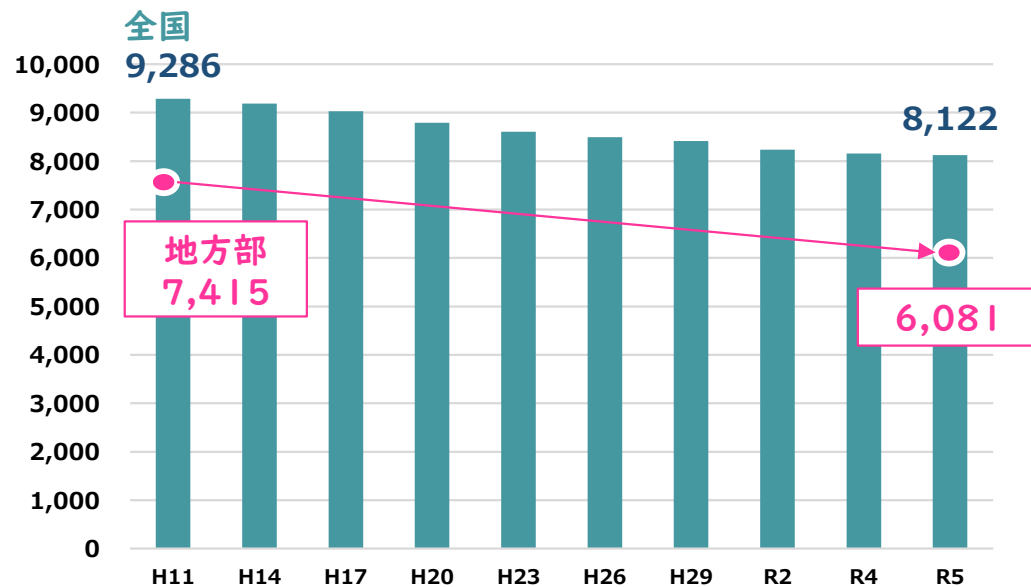


地域の公共交通を取り巻く環境(需要面での変化)

□ 公共交通の重要性は増②：

- ・ 病院数は、経営難や医療従事者の不足により減少。特に地方部でその傾向が顕著。
- ・ 少子化により公立学校数は減少が継続、部活動も外部との連携が進んでいる。
- ・ 高齢者単身世帯、共働き世帯が増加し、通院・生徒学生の送迎を家庭が担うことも難しくなっている

病院数の推移

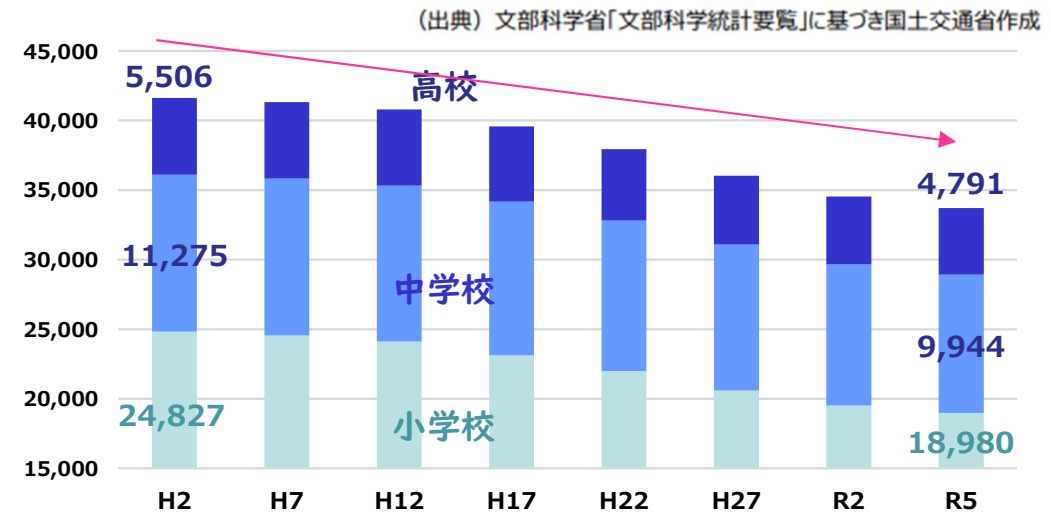


(出典) 厚生労働省「医療施設動態資料」に基づき国土交通省作成

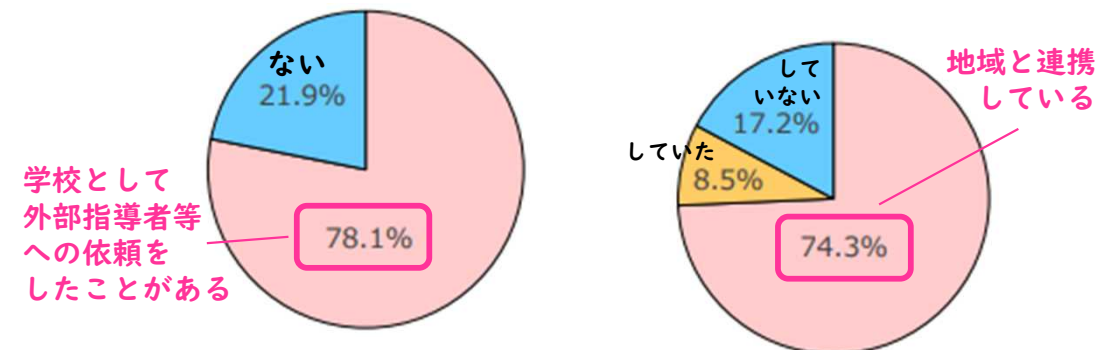
※20床以上の病床を有するものを病院としている

※地方部の病院数は、全国の病院数のうち、東京都区部及び政令指定都市に存するものを除いたもの

公立学校数の推移



中学校・高校の部活動の外部連携状況



(スポーツ庁資料より抜粋)

https://www.mext.go.jp/sports/content/20211202-spt_sseisaku02-000019265_7.pdf

地域の公共交通を取り巻く環境（供給面での変化）

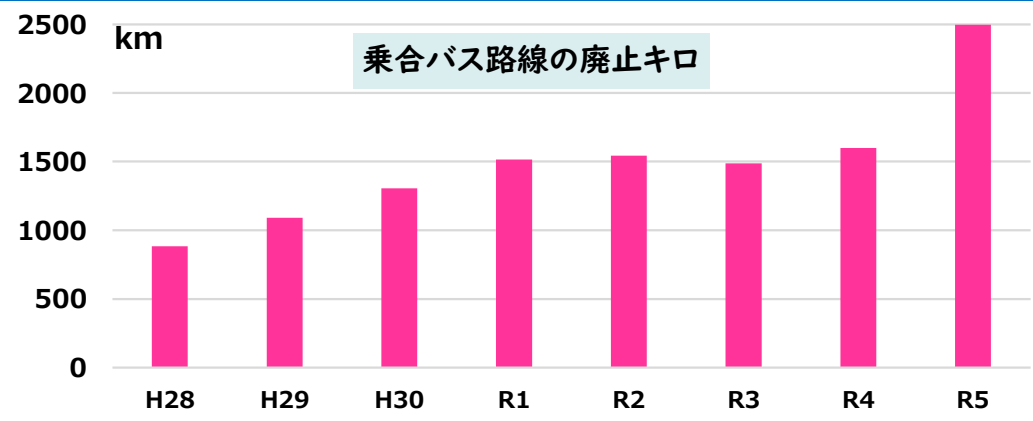
□ 路線の廃止・減便：

- 乗合バスは、H28からR5に計11,917kmの路線が廃止。7割以上の路線バス事業者が赤字。
- 関東管内の約7割の自治体において、コロナ禍以降に廃止・大規模減便を経験

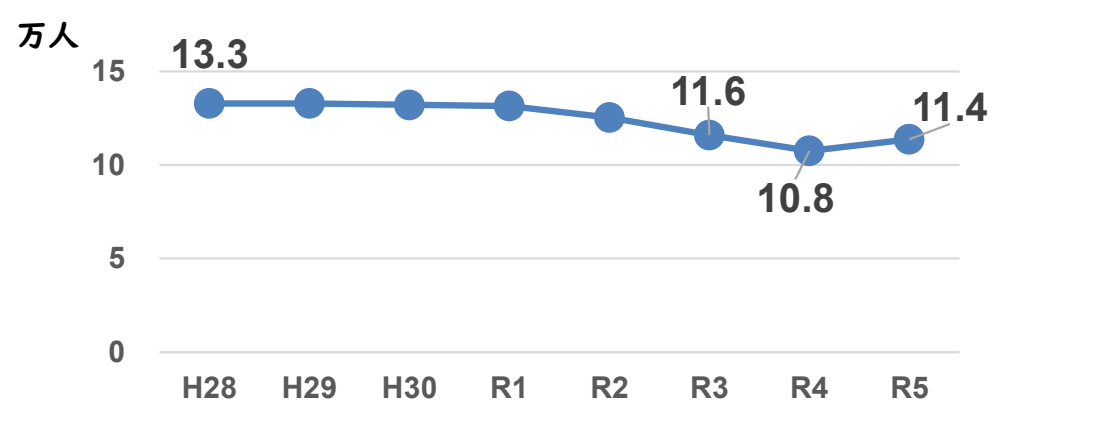
□ 利用者減と担い手の減少が路線廃止・減便の主要因に：

- 乗合バスのドライバーは、H28からR5にかけて1.9万人減少
- コロナ禍後、働き方改革（2024年改善基準告示改正後）後、担い手不足が要因との回答が増加

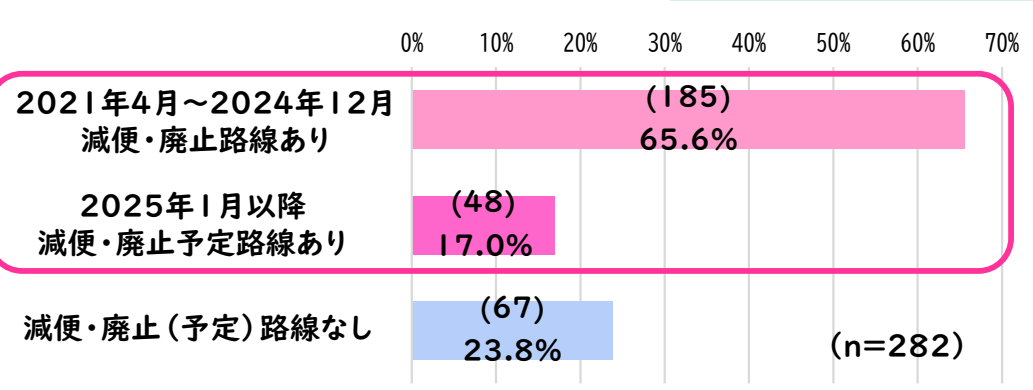
乗合バス路線の廃止・減便状況



ドライバー数の推移

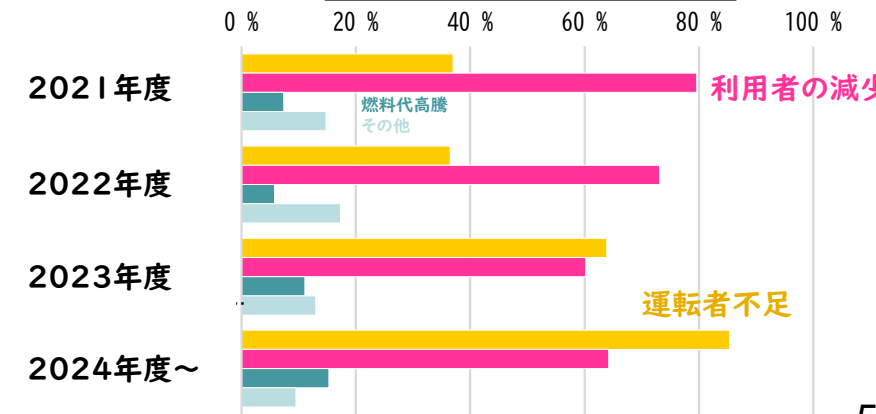


減便・廃止された路線バスに関する自治体アンケート



減便・廃止の要因をみると、
 ・利用者減
 ・運転者不足
 が主要因に。
 特に2023・2024年度に運転者不足が増加。

減便・廃止の要因



1. 減便: 市区町村を運行する系統における1日の総運行本数のうち30%以上が減便となった場合
 2. 廃止: 市区町村を運行する系統が廃止(ある特定の行き先が0便)となった場合

背景

- コロナ禍における需要減少の中、地域公共交通の担い手が大幅に減少。
- 人口減少による担い手不足に加え、2024年問題への対応等による地方鉄道・バス路線の減便・廃止などが進む中で、地域交通の維持に向けた地域の取組のさらなる総合的な支援が必要に。

国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）

○ 地域の足対策

全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェア、公共ライドシェア等（以下、タクシー等という）を地域住民が利用できる状態を目指す。

○ 観光の足対策

主要交通結節点（主要駅、空港等）において、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す。

「交通空白」解消のツール（例）

ローカル鉄道

バス

乗用タクシー

日本版ライドシェア

公共ライドシェア

乗合タクシー

AIオンデマンド

許可・登録を要しない
輸送

2024(R6)年 7月 本部立上げ

日本版ライドシェア、公共ライドシェアなどのツールの浸透

全国の運輸局中心に、自治体の首長訪問、自治体の取組の伴走支援を実施

2025(R7)年 5月 「「交通空白」解消に向けた取組方針2025」とりまとめ

集中対策期間（R7～R9）中に、全国約2,000の交通空白地区・約460地点の観光の足の空白地区の解消の目途をつける

関東管内
交通空白約300、観光約60地点

2026(R8)年 6月 「「交通空白」解消に向けた取組方針2026」とりまとめ

「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

約2,000地区のすべてで「交通空白」解消に目途

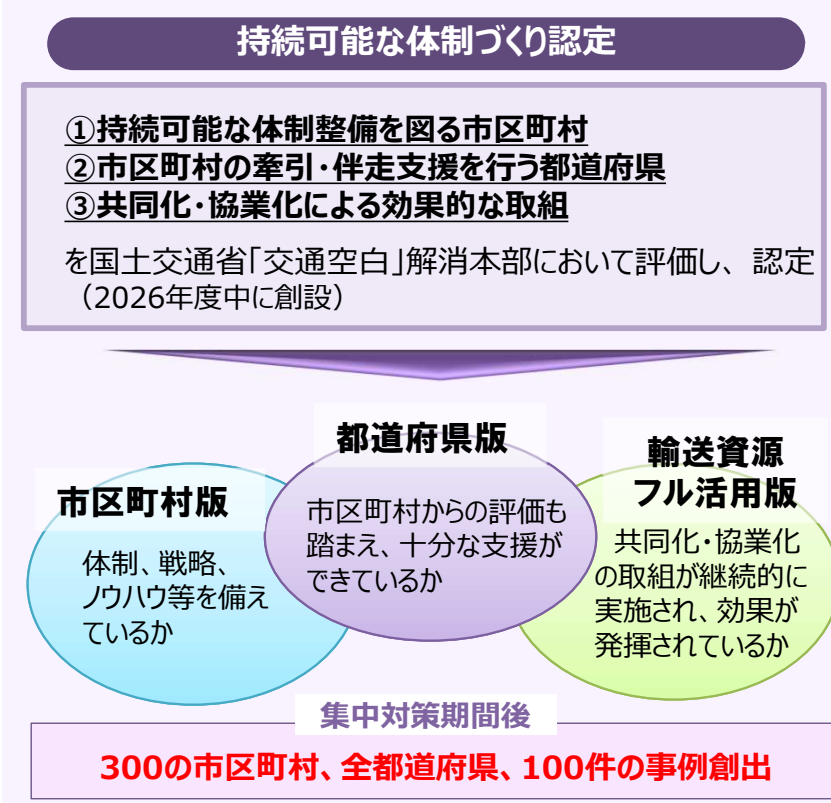
実施中	約1,500地区
準備中	約500地区

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、先手先手に対応

(2)「交通空白」を発生させない持続可能な体制づくり



「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（COMmmmons）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

「交通空白」解消に向けた取組の加速化

取組方針2026を踏まえ、「地域の足」の確保と「観光の足」の確保の両面を「車の両輪」と位置づけつつ、地域交通DXや自動運転等の新たな技術の実装など、取組内容の深化を図ることにより、「交通空白」を将来にわたり安定的に解消していく段階へと発展させていく。

① 地域輸送資源のフル活用等への制度的支援

地域の実態と将来像を踏まえ、輸送資源を分野横断でフル活用する取組を含む戦略設計を支援するため、改正地域交通法で創設された各種制度、計画策定や人材育成に資する情報提供等を実施するとともに、地方運輸局等による伴走支援を展開

- 文科省／厚労省と連携した「地域輸送資源のフル活用」の実装化（自動車地域旅客運送サービス再構築事業、パイロット・プロジェクト等）
- 連携促進団体 ● 認定制度 ● まちづくりや住宅政策との連携 等

主な取組

⑤ 観光を起点とした地域交通の持続可能性の強化

地域住民の「生活の足」を確保しつつ、観光と生活を一体化した交通体系を構築することで、観光需要を取り込み、地域交通の利用基盤を強化し、持続可能性向上の好循環を図る

- 計画策定段階からの観光需要把握 ● 多客期等需要変動への対応
- 観光フィーダー補助 ● 利便性向上

主な取組

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

構想段階から実証・実装、本格運行まで切れ目のない十分な財政支援を行い、計画倒れを防ぐ。その際、観光との連動や交通再編・DXを一体的に進め、持続可能で自立的な地域交通の定着を図る

- 計画策定やアップデートへの支援・「交通空白」解消への財政支援
- 幹線・フィーダー補助への支援と鉄道バス路線等の再構築の促進
- DX・GXの活用や人材確保支援等

主な取組

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

人口減少や担い手不足に対応するため、自動運転や地域交通DXを活用した社会実装を推進し、データ連携と先進技術により「交通空白」解消と持続可能な地域交通の実現を図る

- 国土交通省自動運転社会実現本部 ● 地域交通DX（COMmmONS）

主な取組

③ 官民連携、地域連携を促進する基盤整備

官民連携プラットフォームの全国規模へ拡大した基盤を生かし、対面・オンライン双方のマッチング強化により、具体的案件創出を加速し、「交通空白」解消につながる実効的連携を推進

- マッチング・イベント、サイト充実、成功事例の発信による案件創出

主な取組

【参考】「交通空白」解消に向けた施策の現在の取組状況 (令和7年5月30日以降)

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制度等の説明会の開催等を実施

首長等訪問数

事務打ち合わせ数

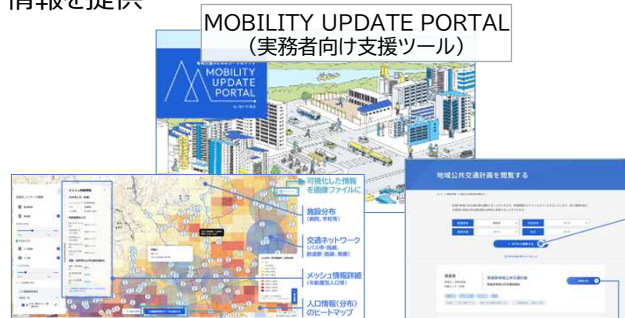
406市区町村※ 629市区町村※



※第4回「交通空白」解消本部 (令和7年5月30日) 以降

制度・事例等に係る情報・知見の提供

実務者向け支援ツール「**MOBILITY UPDATE PORTAL**」の公開、機能強化をはじめ、公共交通担当者に役立つ情報を提供



人口や交通データの情報重ね合わせ可能な「現状可視化ツール」、全国の地域公共交通計画が閲覧可能な検索機能など、初心者から上級者まで活用可能

実証・実装等に向けた十分な財政支援

「交通空白」地区におけるデマンド交通の実証・実装、担い手確保、計画策定やアップデート等を**幅広く財政支援**し、自治体や交通事業者による「交通空白」解消を後押し

地域公共交通確保維持改善事業

令和8年度当初予算 + 令和7年度補正予算で**約600億円**を確保

【財政支援の例】 R8年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

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、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、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等への支援

支援実績 (R8.4月時点)

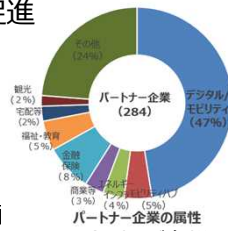
「交通空白」解消タイプ: 217件 地域交通DX推進タイプ: 28件
共同化・協業化促進タイプ: 34件 モビリティ人材・組織育成タイプ: 89件

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム

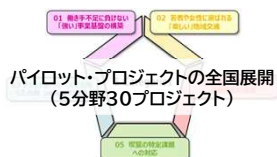
交流・マッチング、パイロット・プロジェクトの展開等を通じ、自治体、交通事業者と様々な分野の企業・団体とのネットワーク構築や新技術・サービスの活用を促進

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画
- ・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

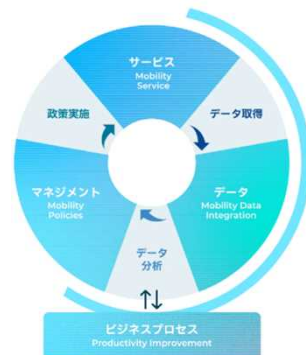
専用サイト構築のほか、全国でマッチング・イベントを開催



地域交通DX

システム標準化等により地域交通の連携・協働の障害となるサービスやデータなどの「個別最適化」を打破し、利用者利便向上や事業生産性改善等を促す「**地域交通DX**」を推進

地域交通DX推進プロジェクト「COMmmONS」



- ・ 地域交通の持続可能性、利便性、生産性を向上させるデジタル技術活用 (DX) のベスト・プラクティス創出と標準化の推進
- ・ 開発成果である技術的なナレッジや標準仕様を定めたドキュメント作成などのオープンソース戦略の推進

新たな制度的枠組みの構築 地域交通法の改正 等

「**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**」(令和8年法律第35号)により、市町村等が先導する事業者・産業・自治体の壁を超えた連携・協働(モビリティ・パートナーシップ・プログラム)による輸送資源のフル活用、共同化・協業化、市町村等の地域交通関係事務を補完・代替する主体の構築、モビリティデータの活用等を促進

【法律の主な内容】

自動車地域旅客運送サービス再構築事業

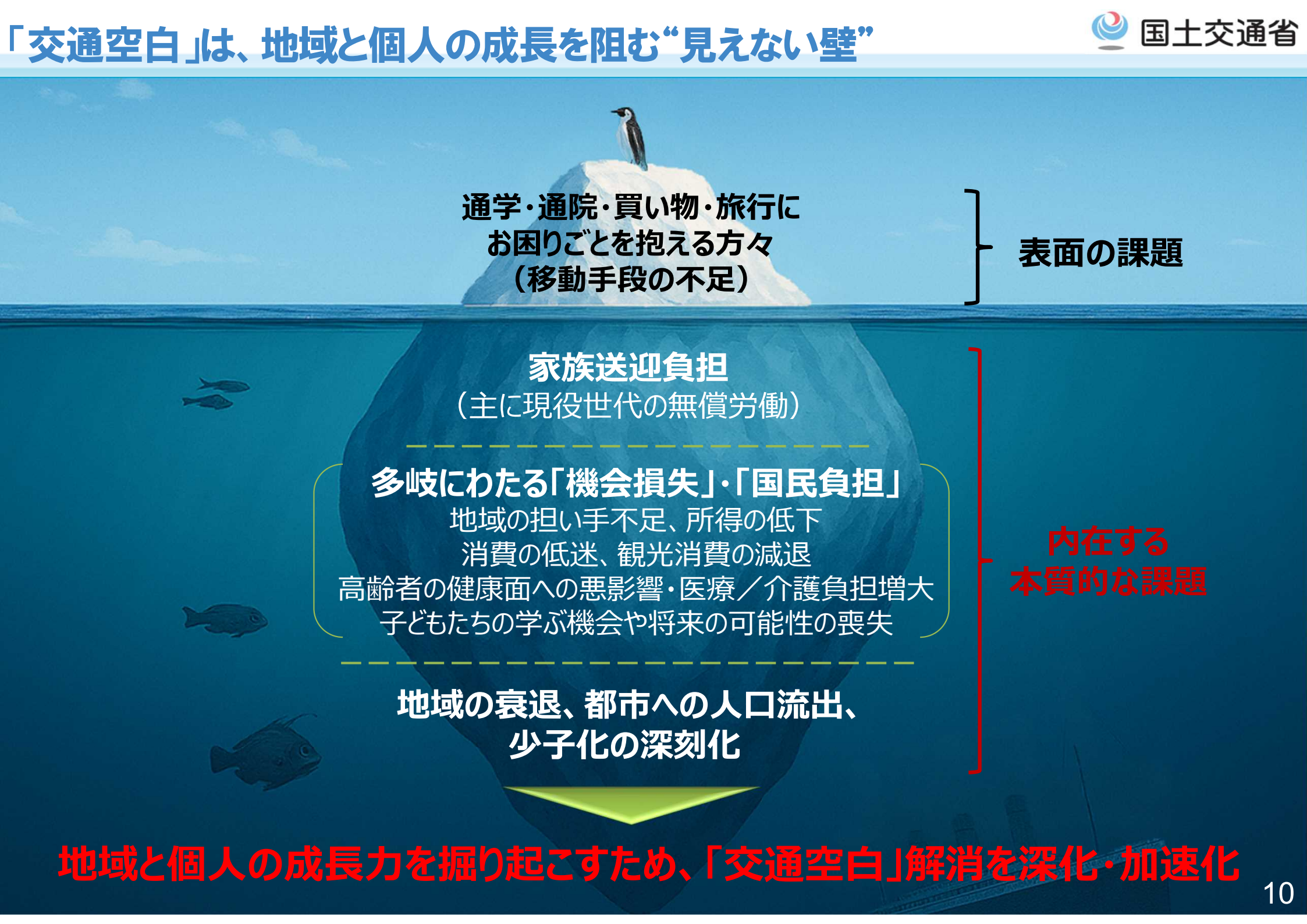
「交通空白」等になっている地域で、運転者や車両等の**輸送資源をフル活用**する事業を認定

連携促進団体の活動推進

関係者の間の調整役として重要な役割を果たしている**交通事業者以外の企業・団体**を「連携促進団体」として位置づけ

モビリティデータの利活用

地方公共団体による**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



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

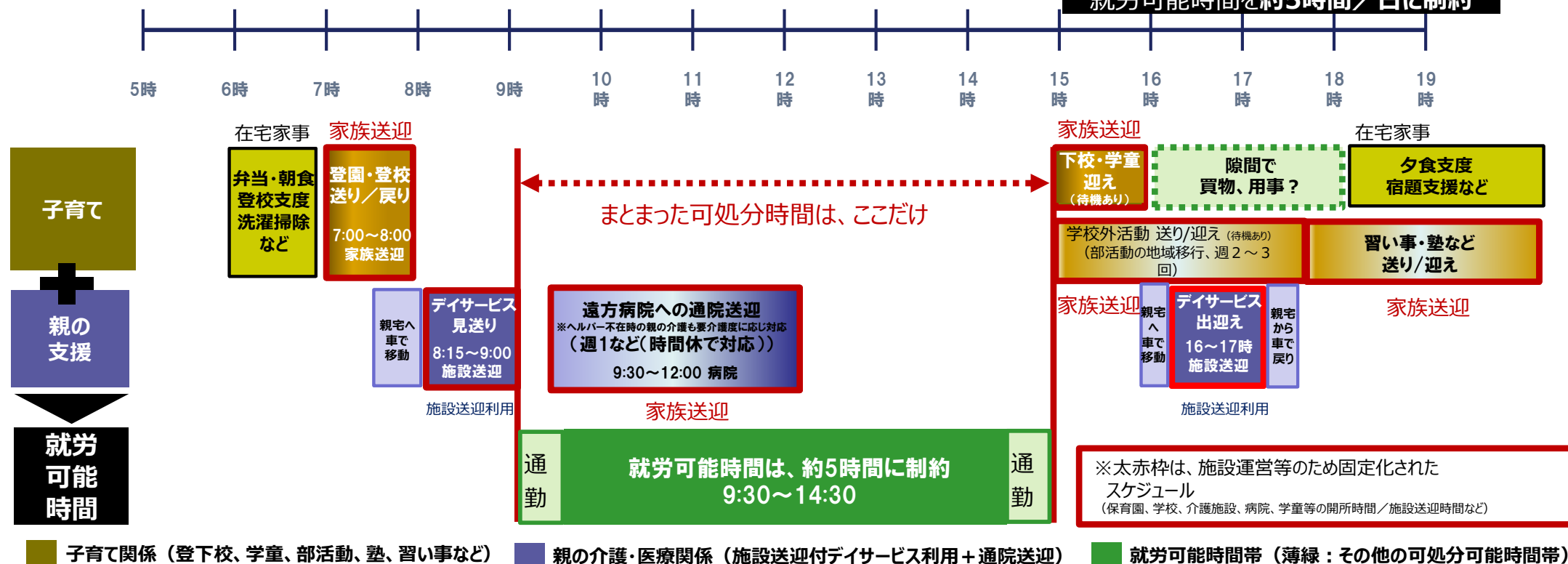
【参考】家族送迎による時間損失：可処分時間の断片化、介護離職の誘発

- 教育、医療、介護などのエッセンシャルサービスは、送迎があって初めて成立。しかし、保育や通学、介護サービスの開所時間や施設送迎時間は、各施設の運営やその担い手に配慮し、制約・固定化されがち。その結果、各家庭が、仕事との両立のため自らのタイムスケジュールを調整する余地は少ない。
- それらに送り出し準備、迎え・戻りの運転、待機等が付随し、可処分時間を圧迫。更に突発での子供や親のケア、不定期の通院や遠方送迎が加われば、可処分時間は更に断片化、就労はより短時間で不安定なものに。
- 親が送迎を手伝えるうちは助けになるが、親の加齢やフレイル化、学校や病院の統廃合等が進むにつれ、職場側が育児・介護に配慮した勤務体系を用意していても、就労継続は困難になっていく。

地方部での典型事例：40代女性 / 子供2人 / 要介護の母（別居。送迎付デイサービス週3回、通院週1回など）

1日の送迎回数：4～5回 | 子ども関連：朝1回+夕1～2回 | 介護関連：朝1回+夕1回

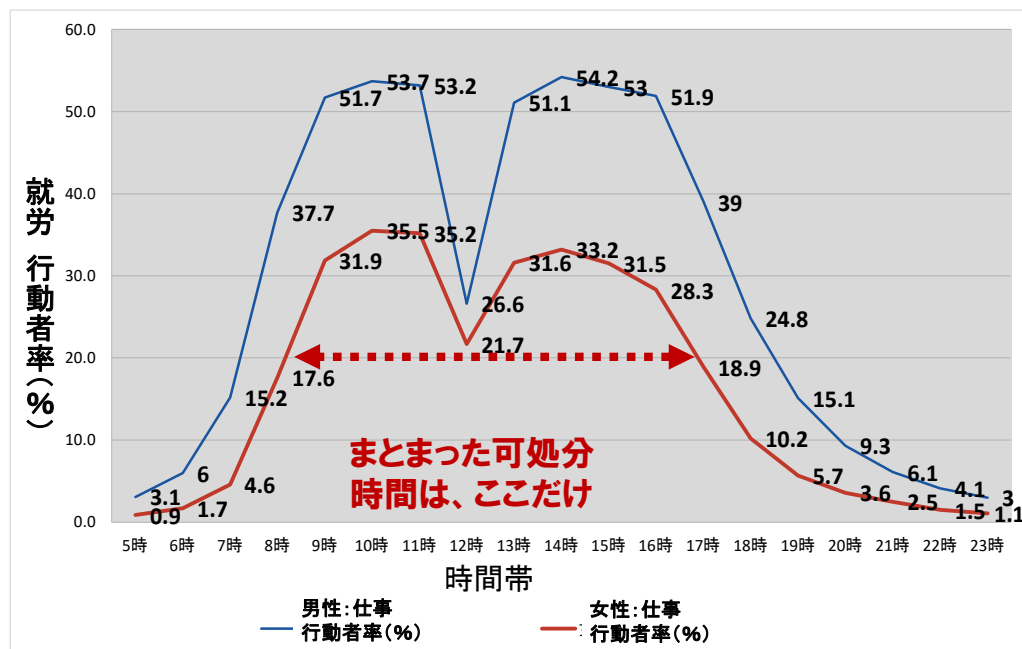
約10時間／週の家族送迎が、実際には就労可能時間を約5時間／日に制約



○ **家族送迎負担は、特に女性の就労可能時間を分断・短縮し、非正規雇用を余儀なくする、管理職への昇任を諦めさせる、介護のため離職せざるを得ないといった状況を引き起こしている。さらに都市への転出を加速する。**

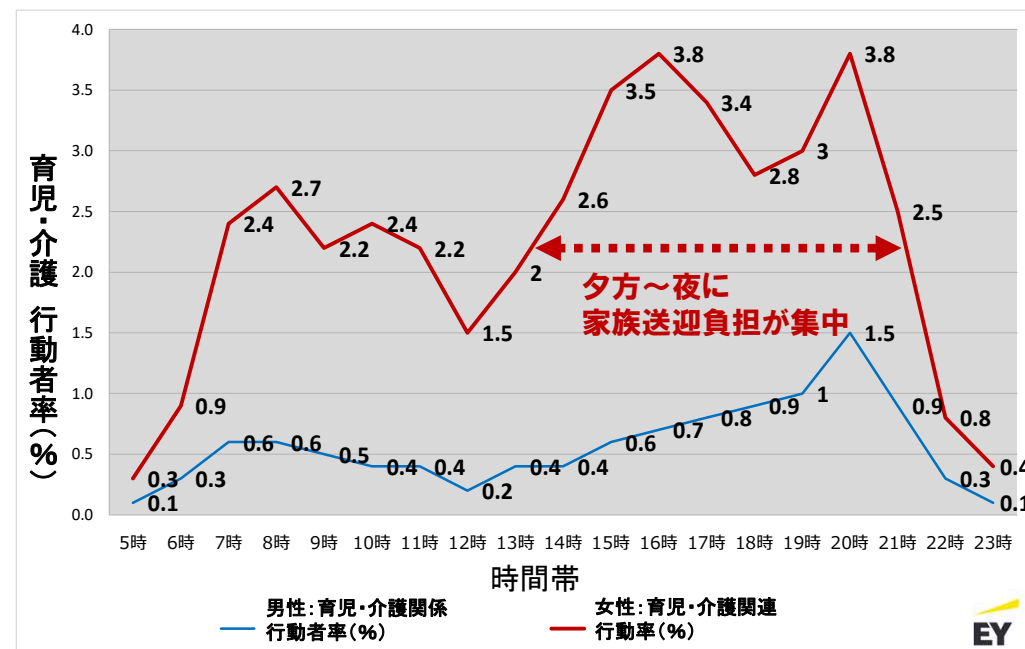
昼間就労に男女で大きな格差。
女性は就労可能時間も短く。

- ・ 全人口に占める男性の昼間就労者（就労行動者率）は51～55%（9～14時のコア時間帯）。
- ・ これに対し、女性は30～35%にとどまり、就労時間も短い。



家族送迎行動が女性に集中。
（特に男性の約5倍）

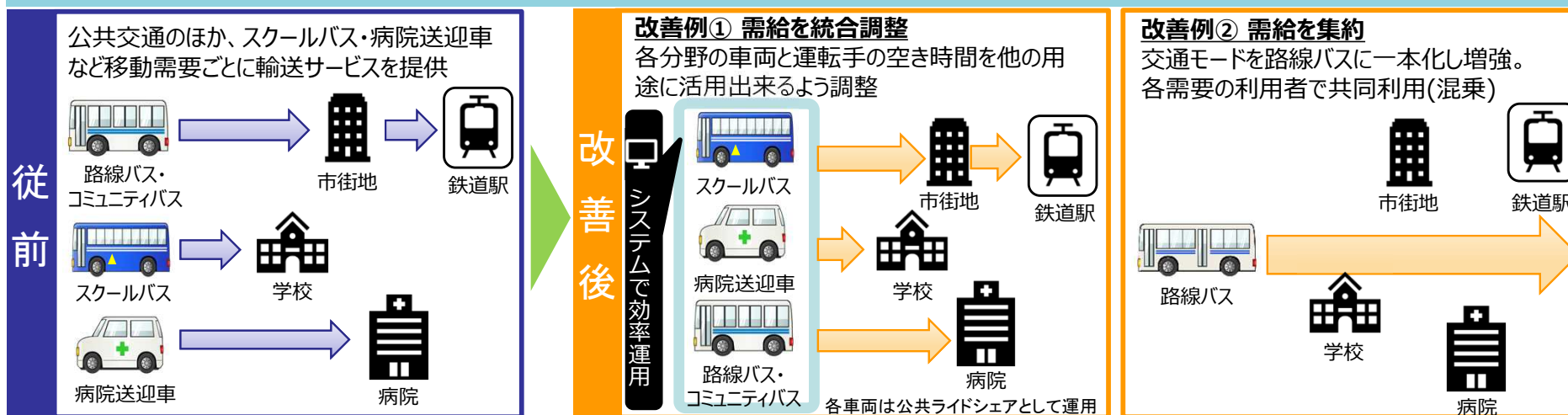
- ・ 学校、学童、デイサービス、塾や習い事の送迎負担が、朝と夕方～夜の時間帯、特に女性に集中。
- ・ 親が送迎を手伝えるうちは大きな助けだが、働き手が壮年世代になり親の加齢やフレイル化が進行すると、就労継続が困難に。



出典：総務省統計局、令和3年社会生活基本調査の実測値
経産省、仕事と介護の両立支援に関する経営者向けガイドライン（2024年）のデータを基にEY作成

- 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

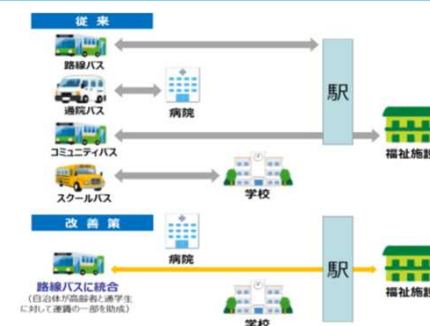
自治体の庁内連携も含めた地域における**他分野連携を促進**し、**好事例となる事業の創出**により地域の困りごとの解決に向けて伴走支援。

「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

＜岡山県玉野市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。

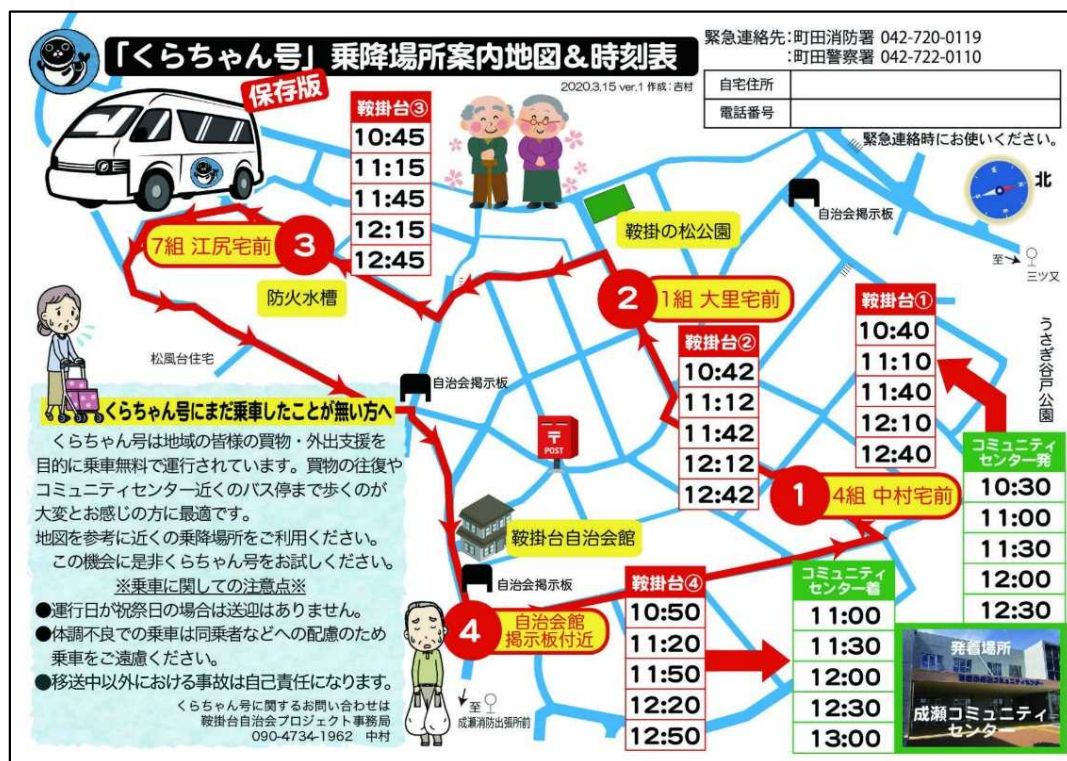
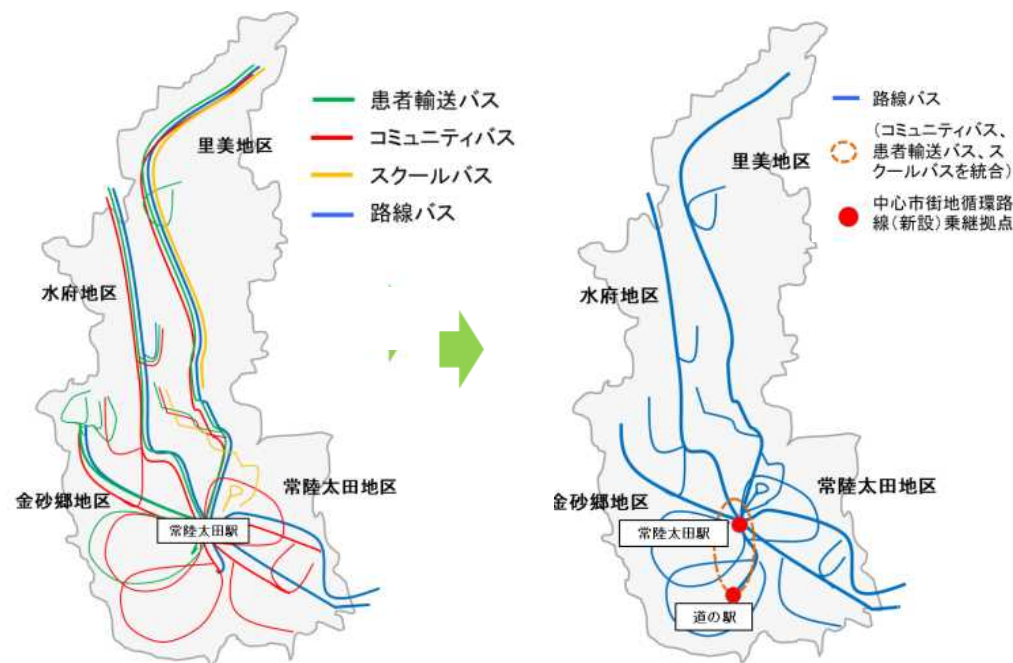


高齢者介護施設車両等の買い物アクセスへの活用

- 坂の多いエリアのため、高齢者の外出支援サービスを求める声があり、**民間の社会福祉事業所が遊休時間帯の車両、運転手を活用し、無料巡回バスの運行を実施。**

スクールバス・通院バス等を路線バスに一元化

- 自治体が運行する、スクールバス、通院バス等を**民間路線バスに統合**。輸送リソースの効率化と公的負担抑制を実現。



16

目的

- 大都市圏が広がる一方で中山間地域を有する関東地方においては、2040年にかけてさらに少子高齢化が進む中、地域の状況に合わせて地域包括ケアシステムを構築していくことが求められている。医療・介護サービスへのアクセスはもとより、生活面も含めて高齢者を支えていくことが課題となっており、地域における移動手段の確保に取り組むことが非常に重要となっている。
- 一方で、サービスの維持・確保に関しては、医療・介護分野においても、交通分野においても、担い手不足など共通の課題を有しており、分野を横断した取組により、移動に係る課題の解決に取り組むことが必要となっている。
- こうした中で、国土交通省の「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」においては12の関係府省が参画し、連携を図るとともに、令和6年10月には介護・福祉分野においては国土交通省と厚生労働省の連名通知が示されており、政府全体としても、福祉分野と交通分野の連携・協働を図ることとされている。
- また、政府としては、こうした背景から、地域の輸送資源のフル活用、共同化・協業化等を推進することで、「交通空白」等を解消し、持続可能な地域公共交通の実現を図るための「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」を国会に提出している。
- こうした背景を踏まえ、関東信越厚生局と関東運輸局の間で連携協定を締結し、取組の連携の一層の強化を図ることによって、地方公共団体の庁内連携も含めた地域における医療・介護分野と交通分野の連携を促進し、管内における地域社会の課題解決を図るものとする。

連携の概要

- ◆ **地方公共団体などの地域の関係者に対する情報発信(支援制度などの関連施策、地方公共団体の庁内連携などの好事例等)**
医療・介護分野と交通分野の説明会やセミナーの共同開催、地方公共団体の医療・介護部局・交通部局の両部門への参加呼びかけ
両局HPにおける特設ページの開設、相互リンク、YouTube配信 等
- ◆ **地方公共団体などの地域の関係者に対する伴走支援・働きかけ**
首長訪問、地方公共団体と事業者との橋渡し 等
- ◆ **両局間の定例会議による連携事業の企画立案・進捗確認**

高齢者の移動手段を確保するためのパンフレット

- 高齢者の移動手段を確保するために必要となる福祉や交通の制度、事業モデルについて解説したパンフレットを作成。
- 直近では、令和7年3月に、近年の公共ライドシェアの制度見直しや関連通達の改正、地域公共交通のリ・デザイン実現会議でのとりまとめ等を踏まえ、改訂。



目次

交通の制度について

地域における移動手段を確保するために	2
「福祉」と「交通」の協力へ向けて	2
公共ライドシェアとは	2
許可・登録を要しない運送の検討	2
「有償」に該当しない場合とは	2
運送に関連して金銭授受が行われる場合の取扱い	1
地域交通のリ・デザイン	1
公共ライドシェアの制度の見直し	1
福祉としての輸送手段を地域交通にも活用している事例	1
福祉×交通の事例に活用できる予算	1
<参考> 様々な移動の足の確保の方法	1
交通事業者が協力できること	2

福祉の制度について

なるほど！介護保険制度と移動支援サービス	2
詳しく！対象者以外が利用する場合の考え方	2

運送主体別事業モデルチャート	2
----------------	---

事業モデル（許可・登録が必要）

許可・登録モデル 1【NPOなどによる運送】	2
許可・登録モデル 2【市町村による運送】	3
許可・登録モデル 3【4条ぶら下がり】	3

事業モデル（許可・登録が不要）

許可・登録不要モデル 1【実費相当モデル】	3
許可・登録不要モデル 2【生活支援モデル】	3
許可・登録不要モデル 3【会費モデル】	3
許可・登録不要モデル 4【施設送迎モデル】	3
許可・登録不要モデル 5【補助金・寄付モデル】	3
許可・登録不要モデル 6【運転委託モデル】	4

理解を深めるために

<参考> 地域交通に関する関連サイト	4
許可・登録を要しない運送のQ&A	4
安全の確保について	4
用語集	4

コミュニティバス 乗合タクシー デマンドタクシー

- (バス代替) 路線バスの廃止・減便等の補完。地域のニーズに合わせて、小型車両にダウンサイジングするケースも多い。
- (タクシー代替) 担い手不足等で不足したタクシーを補完
- <路線型/区域運行型><定時運行/予約に応じて運行>も地域のニーズに応じて設定

- 自治体が委託したバス・タクシー事業者が運行
(二種免許・緑ナンバー)

- 自治体やNPO法人等が運行主体
(一種免許・白ナンバー)
※運行管理・車両整備を専門事業者へ委託可

公共ライドシェア

(自家用有償旅客運送)

- タクシーの供給が不足する地域・時間帯にタクシー事業者が雇用する一種免許ドライバーが白ナンバー車両でタクシーサービスを提供

日本版ライドシェア

福祉有償運送

(自家用有償旅客運送)

- 単独で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

- 自治体やNPO法人等が運行主体
(一種免許・白ナンバー)
※運行管理・車両整備を専門事業者へ委託可

共助運送 施設送迎等

(運送法の許可登録を要しない運送)

- 地域の移動をボランティアや共助で担う運送
- 無償又は実費の範囲内での収受
- 宿泊施設、福祉・医療施設、教育機関等が行う利用者送迎

- NPO法人や社福等が運行
(一種免許・白ナンバー)

- 施設自ら白ナンバーで実施/事業者へ委託

地域の輸送資源のフル活用

公共ライドシェアの運用改善

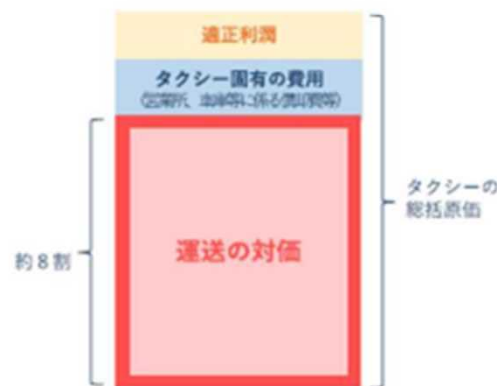
「時間帯による空白」の概念の取込み

「交通空白地」の目安を数値で示すとともに夜間など「時間帯による空白」の概念を通達上明記



「対価」の目安の見直し

対価の目安を地域のタクシー運賃の「約8割」とすることを通達上明記



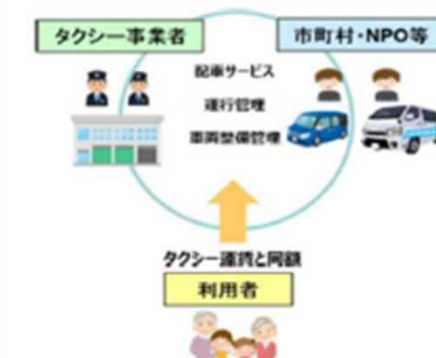
地域公共交通会議の運営手法の見直し

地域公共交通会議で2か月程度協議してもなお結論に至らない場合には、協議内容を踏まえ首長の責任により判断できることを通達上明記



タクシーとの共同運営の仕組みの構築

タクシーサービスの補完として自家用有償旅客運送を活用するため、タクシー事業者と市町村・NPO等との共同運営（タクシーサービスと自家用有償旅客運送サービスとの一体的な提供）が可能であることを通達上明記



株式会社が参画できることの明確化

交通空白地有償運送の実施地域において、自治体等実施主体からの受託により、株式会社の参画が可能であることを通達上明記



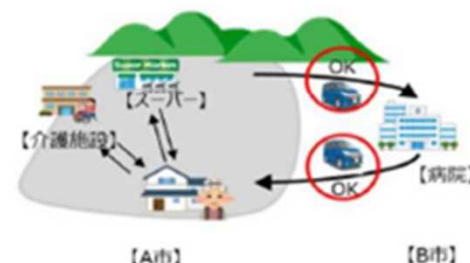
観光地における宿泊施設の車両の共同使用の促進

宿泊施設が所有している車両について、使用されていない時間帯に自治体等自家用有償旅客運送の実施主体に提供し、ホテル間の運送や地域住民等の運送に活用することが可能であることを通達上明記



運送区域の設定の柔軟化

運送区域外の目的地への往復を可能とする必要性が高いことから、発地又は着地のいずれかが運送区域内にあればよいことを通達上明記



ダイナミックプライシングの導入

一定のダイナミックプライシングを導入するため、以下の事項を通達上明記

- ① 通常収受することとなっている対価に対して、5割増を上限、5割引を下限として、柔軟に対価の額を設定することが可能。
- ② 手法としては、
・対価の額をリアルタイムに変動させる
・対価の額が変動する時間帯や要件をあらかじめ決定するのいずれも可能。
- ③ 一定期間に収受した対価の総額は、「実費」の総額の範囲内でないといけないことから、これを3ヶ月ごとに確認。

地域公共交通の「リ・デザイン」

○地域公共交通の需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」、①官民共創、②交通事業者間共創、③他分野共創の「3つの共創」、すなわち、地域の関係者の連携と協働を通じて、利便性・生産性・持続可能性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を進める。

交通DX

自動運転

地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

MaaS

交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



交通GX

交通のコスト削減・地域のCN化

車両電動化と効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進

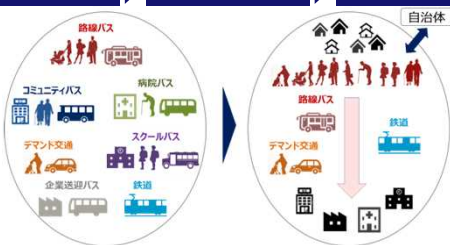


3つの共創

官民の共創

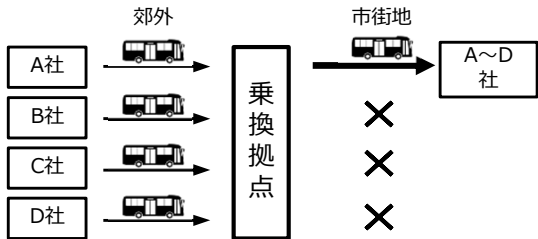
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 ▶ ネットワークの統合 ▶ エリア一括協定運行



交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを展開



他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現

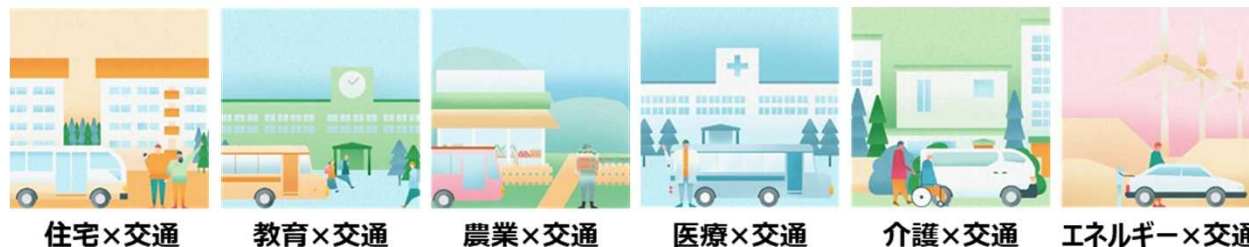


地域交通法等の一部改正法(令和5年法律第18号)

地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

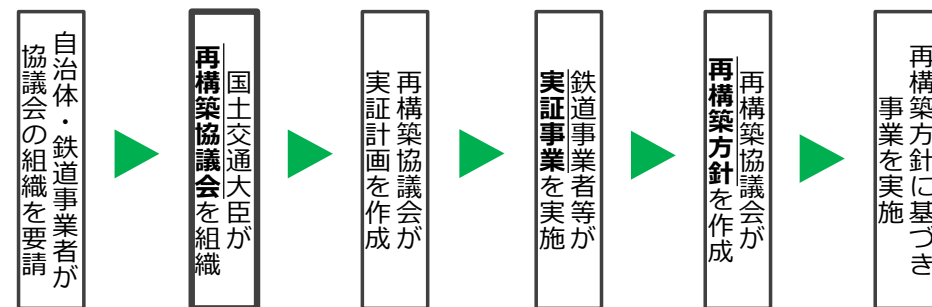
- ・**目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。**
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

交通・他分野間の共創（地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現）



ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域交通法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援）。
- ・また、協議会において
 - ①鉄道輸送の維持・高度化
 - ②バス等への転換
 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かずに議論）

※ J R 各社は、引き続き J R 会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

その他の改正項目【地域交通法・鉄道事業法・道路運送法】

- ・「**エリア一括協定運行事業**」の創設（**地域公共交通利便増進事業**の拡充）
- ・**AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス**の導入等の**交通DX・GXを推進する事業**の創設（**道路運送高度化事業**の拡充）
- ・鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

「道路運送法の許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」の作成について

- 許可・登録を要しない運送の解釈については、類似の通達が発出されてきた結果、利用者や実施者はもとより運輸局・運輸支局にも若干わかりにくくなっているところ。
- 地域における移動資源の確保が困難になっている中、バス・タクシーや自家用有償旅客運送の果たす役割を補完する観点からも、改めて許可・登録を要しない運送についての考え方を整理した。
- また、複数の通達が存在することは混乱を招くことから、許可・登録を要しない運送に係る現在の通達をすべて廃止し、1つの通達にまとめる。

目次（なお、今回、③は省略）

- ①無償運送について
 - 新たに実費の対象として保険料・車両借料を追加しました。
- ②宿泊施設&介護施設の付随送迎
 - 商店等への立ち寄り・観光スポットへの送迎も可能であることを明記しました。
- ③ツアー&ガイドに係る付随送迎
 - ツアーやガイドに付随して運送が可能であることを明記しました。
- ④運送サービスの有無で料金に差を設ける場合
 - 実費の収受が可能であることを明記しました。
- ⑤地縁団体が行う運送サービス
 - 会費で行う運送サービスが可能であることを明記しました。

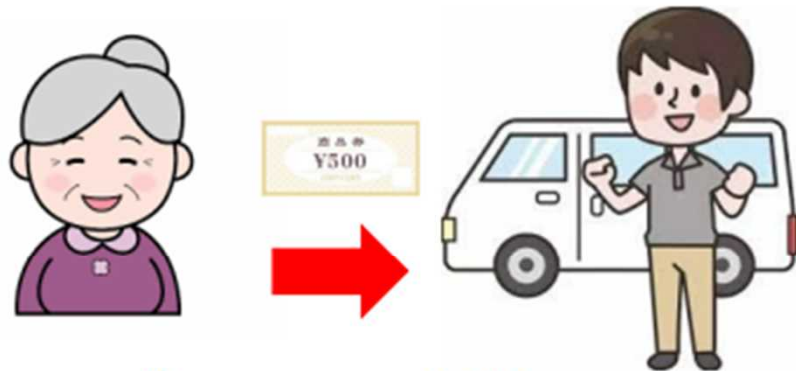
①無償運送について

○無償運送については、道路運送法による規制がなく、自由に行えます。また、無償運送なので運送を行える範囲に制限はありません。

○以下の行為は無償運送に伴って行えます。有償運送とはならないので許可等は必要ありません。

- ①謝礼の支払い
- ②実費の請求及び支払い

謝礼の支払い



ボランティア・共助に
対するお礼の気持ち

実費の請求・支払い (実費とは以下の項目を指します)

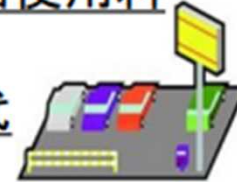
①ガソリン代等の燃料費



②有料道路使用料



③駐車場代



④移動サービス専用保険料

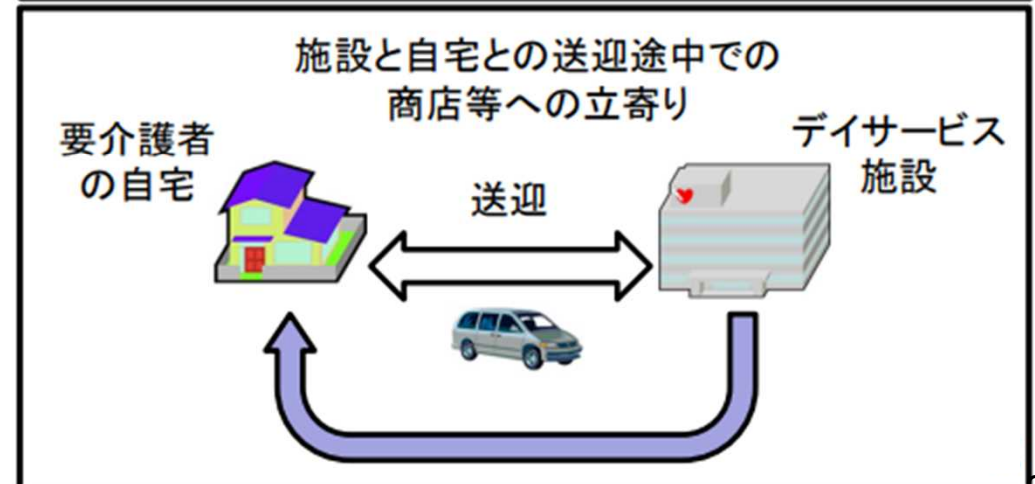
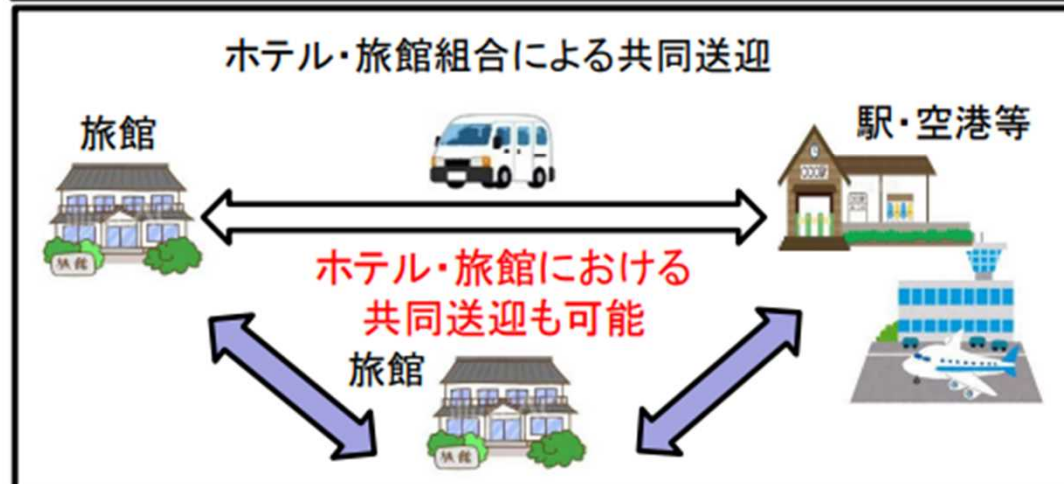
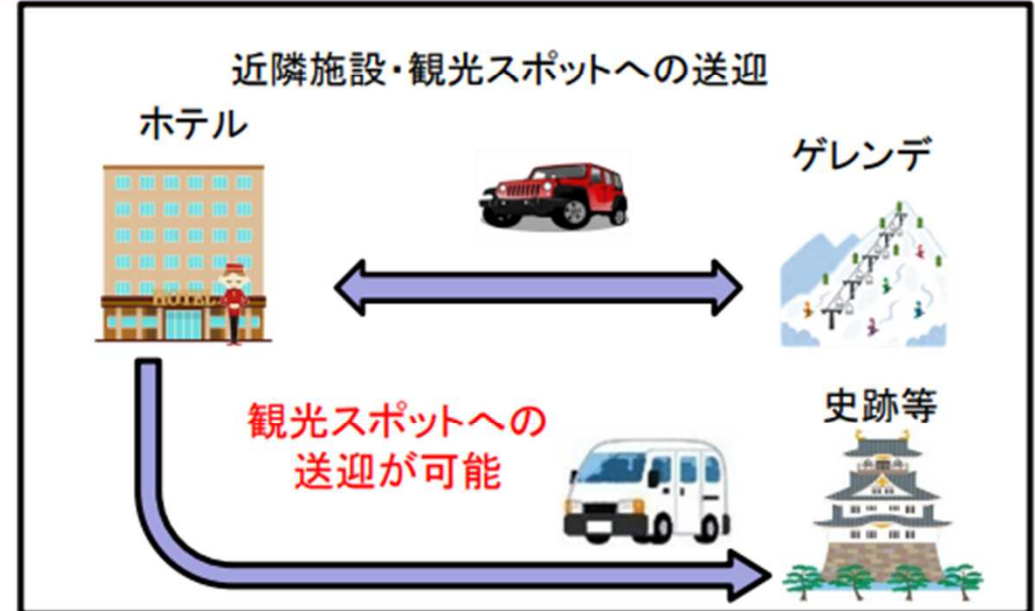
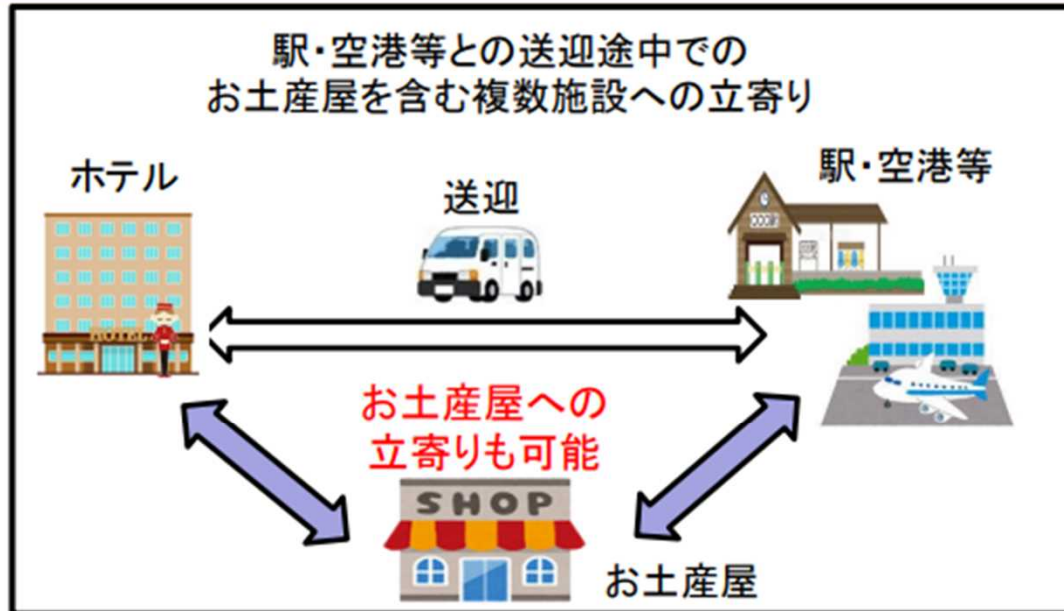


⑤運送を行うために発生した車両借料



②宿泊施設 & 介護施設の利用に付随する送迎

- 宿泊施設や介護施設の利用者を対象とする運送において、**送迎に対する反対給付がない場合**に許可等は必要ありません。
- この場合、利用者からの依頼に応じて、以下の運送を行うことも可能です。

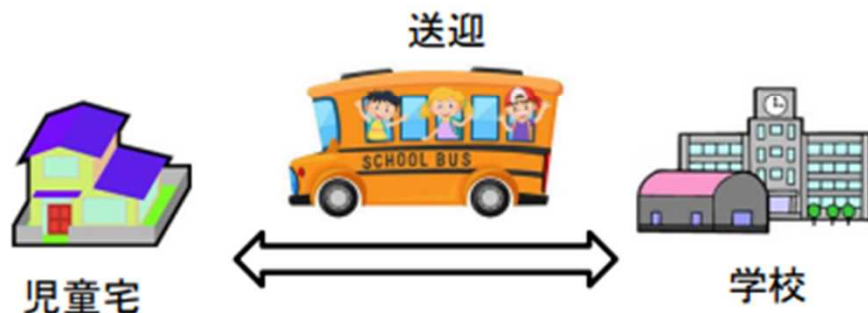


④ 運送サービスの有無で施設の利用料金等に差を設ける場合の扱い

- 有料の施設利用に付随する運送サービス、宿泊施設における運送サービス、幼稚園等の送迎に係る運送サービスについて、運送サービスの利用の有無によって利用料や宿泊料に差を設ける場合であっても、**当該差額が運送サービスに要する実費の範囲内であれば**、許可等は必要ありません。

この場合の実費について

1ページ記載のガソリン代等の実費が対象となるのはもちろん、当該車両が、主として送迎を要する利用者のためだけに購入・維持されていることに鑑み、実費の範囲に「車両償却費、車検料、保険料等」の車両の維持費を含めることも差し支えありません。



送迎の有無	学費
送迎あり	32,000円
送迎なし	30,000円

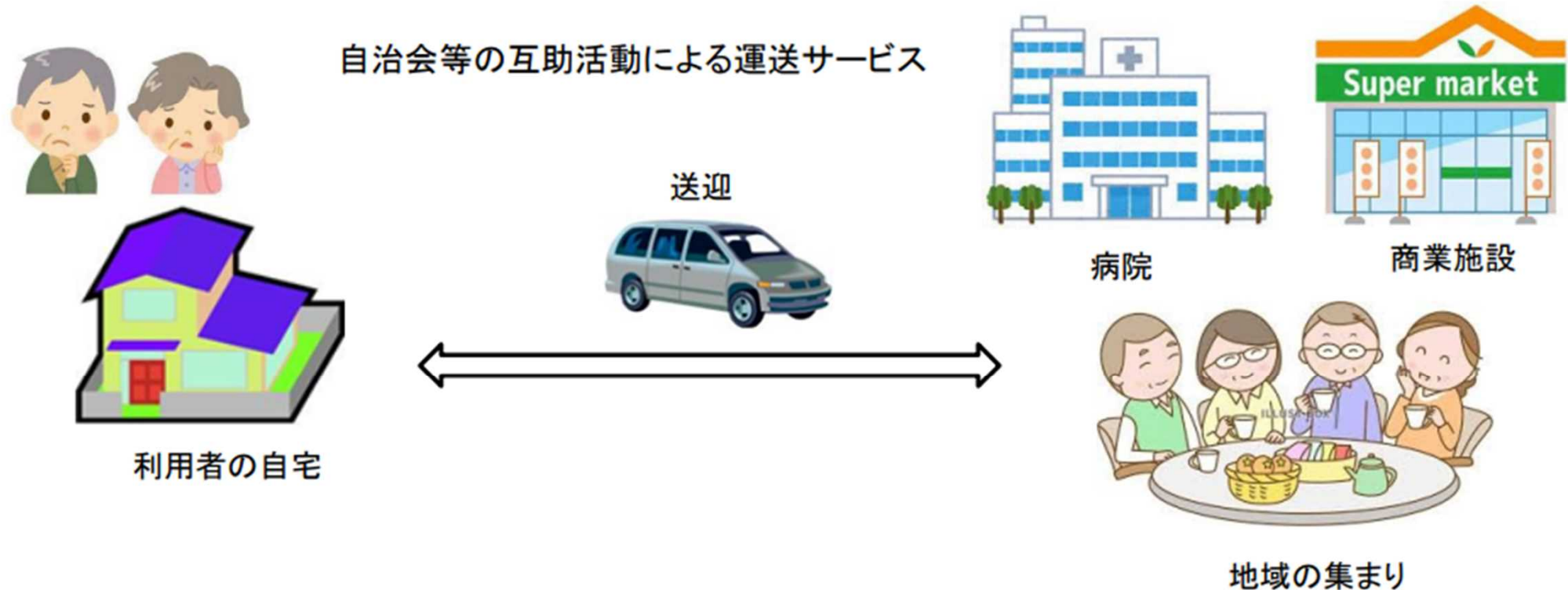


送迎の有無	利用料金
送迎あり	6,800円
送迎なし	6,000円

※ただし、幼稚園等において、利用者から運行に係る人件費相当を収受する場合は「通学通園に係る自家用自動車の有償運送の取扱いについて(平成9年6月17日付自旅第101号)」に基づき、**許可を要することとなります。**

⑤地縁団体が行う運送サービス

- 社会福祉協議会、自治会・町内会、マンション管理組合等の地縁団体の活動として、**会員が負担する会費で行う運送サービスについては、許可等は必要ありません。**
- この場合、以下の行為が可能です。
 - ①会費で車両を調達すること
 - ②会費から当該サービスを提供するための運転者に報酬を支払うこと
 - ③運送サービスの利用の有無に応じて会費に差を設けること(ただし、差額が実費の範囲内である場合に限る。)



地域の公共交通リ・デザイン実現会議 とりまとめ 概要

検討の背景・必要性

- 人口減少等により日常生活における「移動」の問題が深刻化
- 交通分野だけでなく、様々な分野における人手不足等の課題が顕在
- 地域によっては公共交通事業者のみでは、旅客運送サービスを維持することが限界

関係府省庁が連携し、交通のリ・デザインと社会的課題の解決に向け、一体的な検討が必要

地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

A：交通空白地など

- 公共交通事業者だけでは移動手段の十分な提供が困難
- ⇒ 地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化

連携・協働を推進し、移動手段の確保・持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要

B：地方中心都市など

- 公共交通と、各分野の送迎との需要の分散がみられ、公共交通の持続性が課題
- ⇒ 地域の公共交通の再評価・徹底活用

C：大都市など

- 内外から多くの来訪者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足）
- ⇒ 利便性・快適性に優れたサービス提供を拡充

D：地域間

- 広域での社会経済活動の活性化が重要
- ⇒ 幹線鉄道ネットワークの機能強化等の取組を検討

● 自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用（道路運送法78条2号関係）

● 地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用（道路運送法78条3号関係）

連携・協働の推進に向けた環境整備

環境の醸成

政府共通指針の策定

構成員12省庁の連名による政府としての共通指針を策定し、全自治体に取り組む働きかけ

各分野の指針・通知の策定

各分野の送迎について、
・地域住民の混乗
・公共交通への委託・集約
・空き時間の活用
等を推進するための事項を明確化

カタログ化による支援

連携・協働のプロジェクト例について、データ・支援措置を交えてカタログ化

取組の実装

法定協議会※のアップデート

多様な関係者の参画等による司令塔機能の強化
※地域交通法に基づいて設置される協議会

地域公共交通計画のアップデート

データの活用等により、地域全体を面的に捉えて取り組む計画へ

施策のアップデート

新たな制度、技術の活用による、計画施策の充実・強化

都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）

国によるサポート

取組の加速化

多様な分野との連携・協働等による取組を、意欲的・先行的に行う自治体について、関係府省庁による重点的な支援を行う枠組みを検討

継続的な連携・協働の取組の確保

連携・協働に向けた取組が継続して行われるよう、KPIを位置付けたうえで、定期的に進捗状況のフォローアップを実施

KPI

目標年次：2027年度
(デジタル田園都市国家構想総合戦略の期間)

- ✓ 各施設の送迎の見直しに新たに取り組む自治体数 100
- ✓ 他分野との連携・協働に先導して取り組む自治体数 100

- ✓ 自動運転移動サービスの活用に取り組む箇所数 100
- ✓ AIオンデマンド交通の活用に取り組む自治体数 500
- ✓ 自家用有償旅客運送に取り組む団体数 1,000

政府共通指針(概要)

政府共通指針の策定 (R6.6.28)

政府一体として、「**地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針**」を策定し、全自治体に取り組を働きかけ

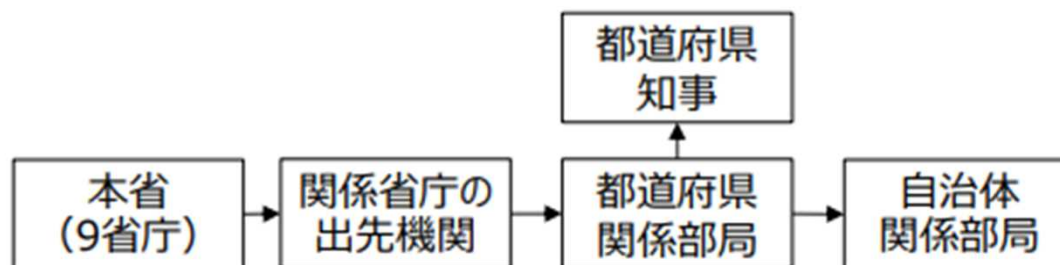
交通分野と各分野との連携・協働に係る方向性等を提示する、関係省庁連名による指針を策定し、全都道府県、全自治体等に周知

1. 交通部局及び関連部局との連携の推進
2. 部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用
3. 自家用有償旅客運送の積極的な活用
4. 地域の輸送資源の活用推進

国・自治体・関係者の意識改革を推進



周知ルート



※周知先によっては、本省より都道府県の関係部局に直接周知

発出元	周知先
1 総務省	地域活性化 (RMO)、地財措置を担当している部局
2 こども家庭庁	子育て部局
3 文部科学省	教育部局、スポーツ・文化部局
4 厚生労働省	介護・福祉部局、医療部局
5 農林水産省	農林水産部局、農泊、JAを担当している部局
6 経済産業省	商工部局、商工会、商工会議所を担当している部局
7 国土交通省 公共交通政策審議官	交通部局
8 都市局	まちづくり部局
9 観光庁	観光部局、DMOを担当している部局

政府共通指針の策定 (R6.6.28)

賃・

周知ルート

者に係る許可区分
(道路運送法)

一般貸切

原則

一般貸切旅客自動車運送事業者が国土交通大臣に届け出た運賃及び料金の下限額以上。

例外

【年間契約における運賃料金】

以下の計算方法により算出した年間運賃額により、**実働日数に1.4を乗じた日数にわたって運行可能**を行うことも可能。

● 年間運賃額 = 1日あたりの貸切運賃 × 実働日数 (365日 × 実働率)

一般乗用

原則

総括原価方式に基づき、運賃ブロックごとに設定される上限と下限の範囲内（特定・準特定地域 以外における自動認可運賃制度）又は国土交通大臣が指定した運賃の範囲内（特定・準特定地域における公定幅運賃制度）であるとして認可を受けて設定される運賃として、以下の各種運賃が規定。

① 距離制運賃（時間距離併用制運賃を含む。） ② 時間制運賃 ③ 定額運賃

例外

【協議運賃（特定・準特定地域以外）】

地域の関係者間において協議が調った場合について、国土交通大臣への届出を経て設定される運賃。

【福祉輸送サービス（介護タクシー）に係る運賃】

以下の①～③に例示する運賃等、距離制によらない運賃のみを設定することが可能であり、距離制による運賃を設定する場合を含め、**審査基準及び処理期間等が弾力的に取扱われる。**

① 時間制運賃を基本として、15分又は30分単位など細分化した時間に対応して設定するもの

② 一定の幅で運賃を設定し認可を受け、その範囲内で送迎サービスの内容等に応じて運賃を収受するもの

③ 一定の輸送範囲において定額運賃を設定するもの

※ **運賃の割引、料金の設定については、輸送の実績に応じた弾力的な取扱いが可能であり、介護料金等旅客の運送に直接伴うものではない料金は認可・届出いずれも不要。**

特定旅客

運送の態様に応じて、**需要者と運送事業者間で決定。**

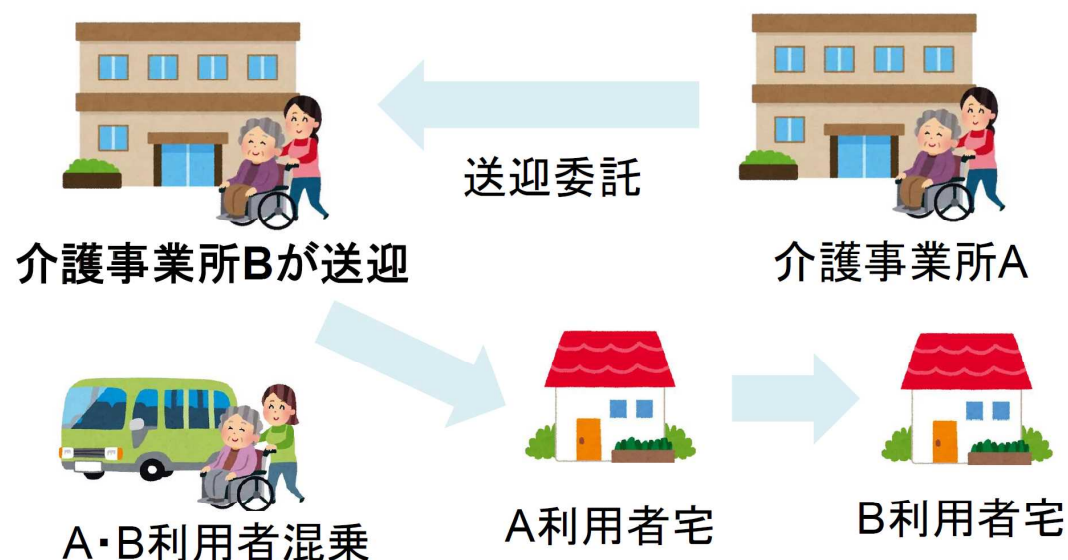
別の事業所へ委託する場合や複数の事業所で共同委託を行う場合も、事業者間において同乗にかかる条件（費用負担、責任の所在等）をそれぞれの合議のうえ決定している場合には、**利用者を同乗させることは差し支えない。**

※令和6年度介護報酬改定に関するQ & A（Vol. 1）（令和6年3月15日）問67の答（共同委託について）

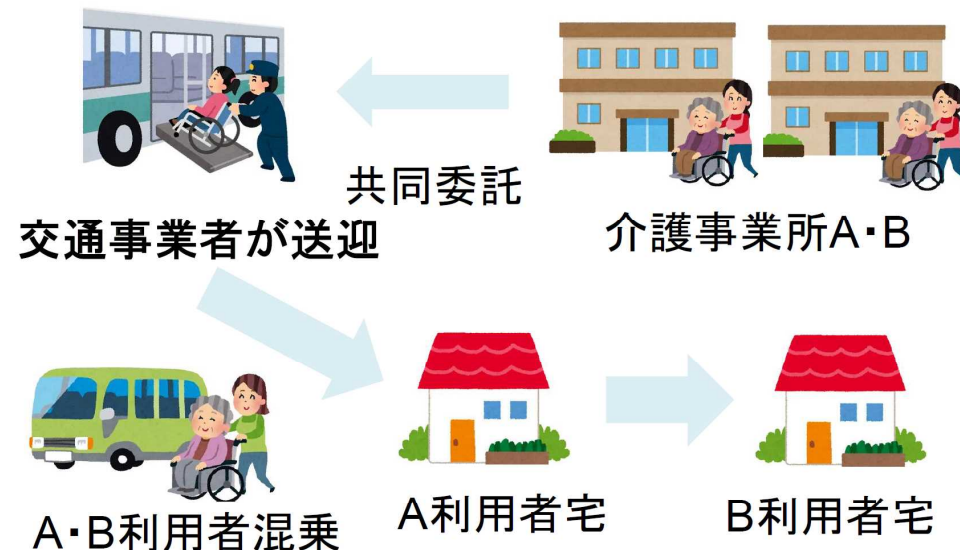


以下のいずれのパターンも送迎減算されないことが明確化

①他の介護事業所への送迎委託



②交通事業者への送迎共同委託



利用者の送迎については、利用者の居宅と事業所間の送迎を原則とするが、**利用者の居住実態がある場所**において、事業所のサービス提供範囲内等運営上支障がなく、利用者と利用者家族それぞれの同意が得られている場合に限り、**事業所と当該場所間の送迎については、送迎減算を適用しない。**

※令和6年度介護報酬改定に関するQ & A（Vol. 1）（令和6年3月15日）問65の答（送迎の範囲について）



自宅以外の場所（親族の家等）にも送迎可能であることが明確化



介護事業所



親族の家

A：交通空白地域など

地域の介護サービス事業所等の送迎車両及びドライバーは、特に交通事業者によるサービス提供が不足している地域において有効な輸送資源となる場合があるところ、当該車両及びドライバーの空き時間を活用して地域住民等を送迎する取組は、介護サービス事業所等の利用者の送迎が行われない時間及び利用に支障がない範囲で行われる場合には、介護報酬及び障害福祉サービス等報酬に影響なく実施可能である。

※介護サービス事業所・障害福祉サービス事業所の送迎業務の効率化及び地域交通との連携について（本指針）

公共交通政策



[ホーム](#) > [政策・仕事](#) > [総合政策](#) > [公共交通政策](#) > 地域の公共交通リ・デザイン実現会議



地域の公共交通リ・デザイン実現会議

[印刷用ページ](#)



基礎情報

- [組織\(PDF形式:51KB\)](#)
- [関連法令](#)
- [予算](#)
- [交通政策基本計画](#)
- [交通政策白書](#)
- [検討会等](#)
- [大臣表彰](#)
- [大都市交通センサス](#)
- [リンク](#)

国土交通省では、関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、交通のり・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するため、「デジタル田園都市国家構想実現会議」の下に「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（議長：国土交通大臣）を立ち上げ、関係する12の府省庁が参画し、これまで6回にわたり議論してまいりました。

[地域の公共交通リ・デザイン実現会議の開催について（令和6年4月1日改定）](#)

地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ

地域の公共交通リ・デザイン実現会議においては、移動手段の維持・確保に係る課題には、公共交通事業者だけで取り組むのではなく、地域のあらゆる関係者が連携し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通への再構築を実現する必要があるとの認識の下、多様な関係者の連携・協働の推進に向けた環境整備のための方策について、とりまとめました。

[地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ](#)

[地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ 概要](#)

[地域の関係者による連携・協働のカタログ](#)

[地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針](#)



https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000211.html

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

※①・②・④について、5/18～6/11まで2次公募を実施

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

POINT

- **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）**

**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

POINT

- 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）**

**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**



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

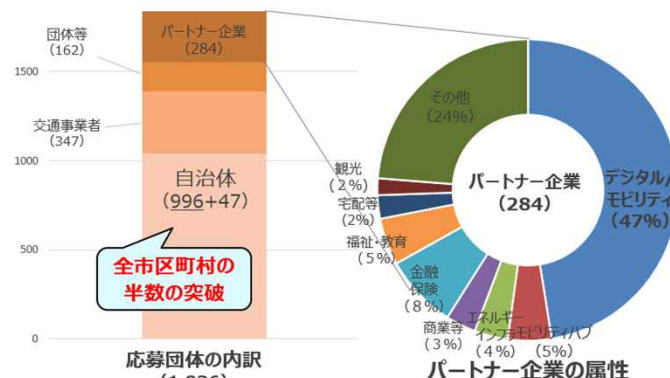
※インバウンド、若者、女性、障がいをお持ちの方等の視点からの取組にも留意

▶ 主な取組



体制（R8.5.31）

- 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・参加するスピノフ・イベント上の募集・開催。
- R8.5.31時点での参加団体は合計**1,836**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。

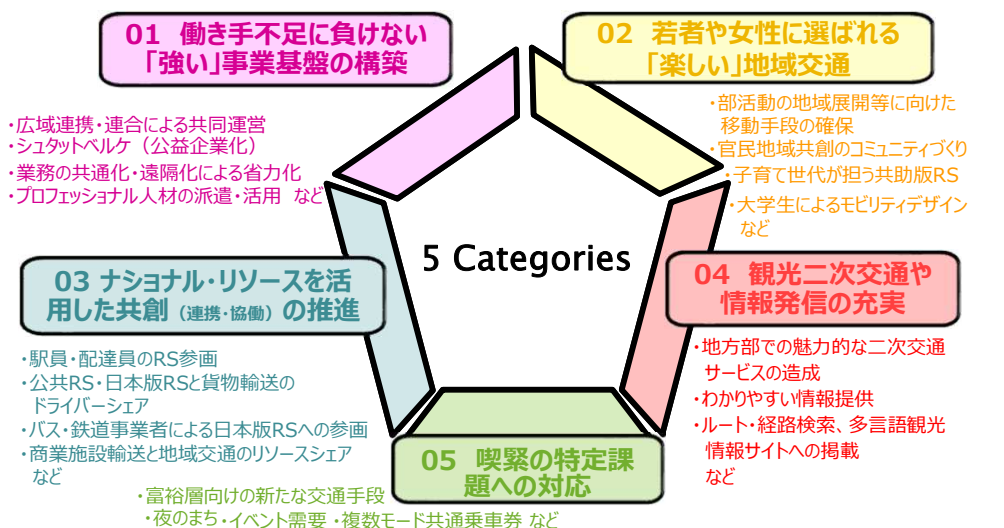


R6.11.25 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 第1回会合
発足時点の会員数：167団体。

R7.3.19 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 第2回会合
R7.3.14時点の会員数：1,024団体（うち自治体：686）

R8.2.27 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 第3回会合
R8.2.13時点の会員数：1,409団体（うち自治体：958）

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。

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



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。

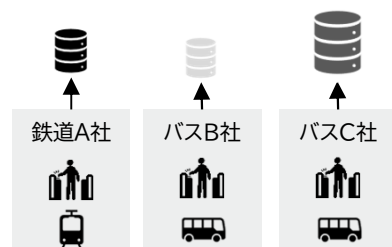
地域交通の連携・協働の課題となる様々な「個別最適化」

- 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。

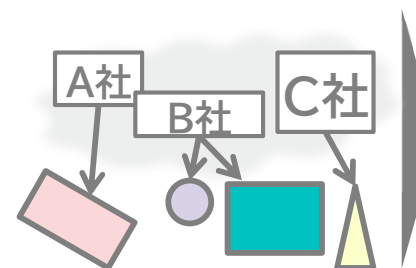
- ① ダイヤ編成や運行管理等のバス業務の標準化
- ② 施設送迎車両の共同管理システムの提供
- ③ 交通データの標準化とデータ分析ツールの開発 等

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



<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

業務連携する際のコスト大

⇒ **地域交通の生産性向上**

地域交通法改正と連動して実施したコモンズのプロジェクト

共同化・協業化の推進 | ダイア編成や運行管理等のバス業務の標準化

- バス業界では、ダイヤ編成、運行管理、勤務管理などの後方業務を各社が独自に構築。
- 自動運転の本格導入も見据え、業務とシステムを標準化し、各社が共通のシステムを使ったり、業務を統合できる環境が必要。



後方業務には未だ紙管理も存在

- 国がバスの後方業務プロセス及びシステムの標準仕様を策定。
- この標準仕様を普及させることにより、システムコスト削減、無駄な回送の削減などの運行最適化、自動運転等のシステムの効果最大化などを実現。



データに基づく
運行管理が可能に

輸送資源のフル活用に必要な環境整備 | 施設送迎車両の共同管理システムの提供

- 学校のスクールバスや病院の送迎車両などを公共ライドシェア等と組み合わせ、地域全体でフル活用するには、複数の施設が連携した車両管理が必要。



某介護施設における
ホワイトボード上の管理

- 国が施設の従業員が多数の送迎車両の運行を簡単に一括管理できる「共同送迎管理システム」を開発。
- 福祉施設、旅館、塾など多様な施設が連携した共同送迎の取組を実現可能。



簡単な操作で
送迎管理が可能

地域公共交通計画の高度化の実現 | 交通データの標準化とデータ分析ツールの開発

- 交通データは事業者やシステムごとにバラバラになっており、自治体でデータを統合して活用することが難しい。
- 自治体職員が扱えるデータ分析ツールが乏しく、コンサル外注に依存する傾向。



変換が必須でコストが大

- 国が交通データの標準仕様を策定。あわせて、様々なデータを自治体において簡単に扱えるデータ分析ツールを開発。
- データ活用環境の整備により、自治体で作成する地域公共交通計画を飛躍的に高度化。

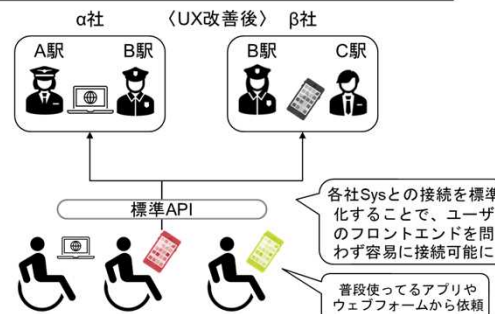
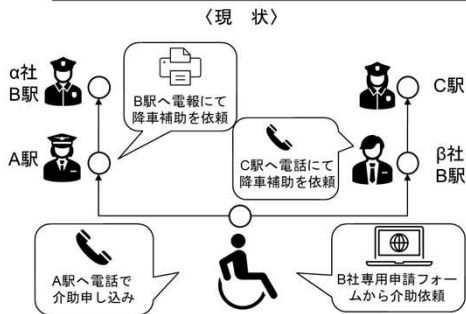
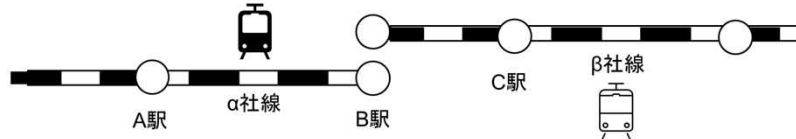


データ分析ツール
「LINKS Mobilys」

鉄道における介助依頼のワンストップ化

「介助依頼のワンストップサービスの社会実装プロジェクト」

〈旅程〉
・α社線（A駅～B駅）
・β社線（B駅～C駅）
※途中B駅で乗り換え



現状の課題

- 車いす等の利用者は、鉄道事業者毎に異なる手続き（電話や個別のWebフォームなど）が必要で負担が大きい。
- 鉄道事業者にとっても、各社個別の受付、駅間での連絡、相互乗り入れを行う他社間でのFAX・電話を用いた連絡等が大きな工数となり、業務を圧迫。

2026年度取組み

- 車いす等の利用者がどんな鉄道事業者でもワンストップで申請できるよう（出発から到着までの申請を1回で完結できる）アプリを試行開発・実証。
- 電話中心の業務をデジタル化・標準化。駅間での情報連携の自動化を実現し、工数を削減。

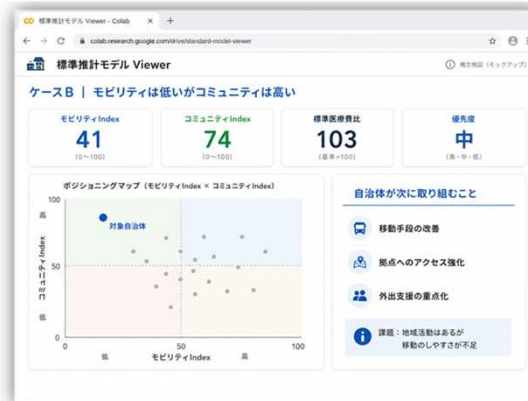
目指す姿

- 来年度、複数事業者による相互乗入や乗継への対応を実証。業務プロセスやシステムの標準化、各社の既存システムとのAPI連携も可能に。
- どんな方でも、ストレスなく移動できるユニバーサルな環境の整備を目指す。
- JR各社や民鉄各社との段階的な連携を前提に進める。

※ 共生社会政策課と連携

地域交通の社会保障費削減効果の評価手法標準化

「地域交通の医療費等削減効果の汎用推定モデル開発プロジェクト」



・H28年からR4年にかけて、「おでかけ定期券」を継続して所有していた人は所有していなかった人よりも医療費が少なく、増加割合も低い。



現状の課題

- 地域交通(外出支援)が、社会保障費(医療費、介護費)をどのくらい削減できるか効果を数値化するための標準手法が、未確立。
- 全国の自治体が比較可能な形で上記の施策効果を統合分析できる基盤(統合ダッシュボード等)が、未整備。
- データ分析に基づく合理的な統合政策が実施されていない。

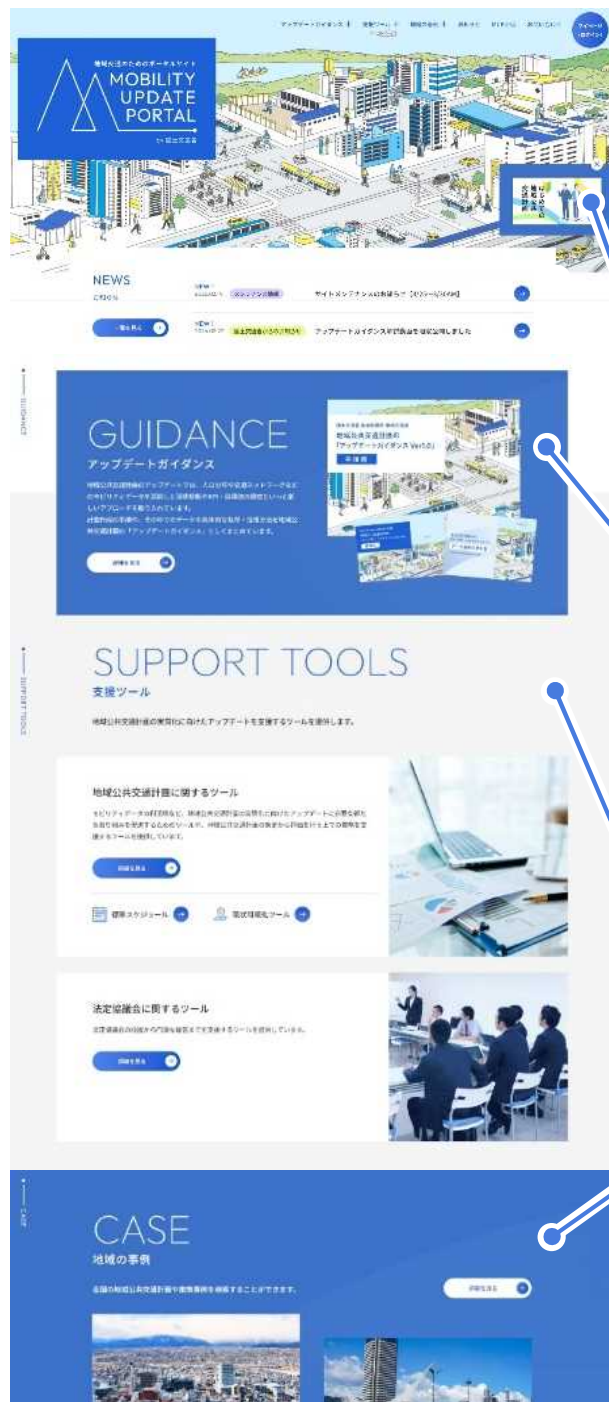
2026年度の取組み

- 地域交通(外出支援)が、社会保障費(医療費、介護費)に与える効果を数量的に算出できる標準計算手法を確立。
- データ分析に基づく、合理的な政策の設計や客観的指標による政策評価を可能とする。

目指す姿

- 国・県・市町村・医療従事者が共通で使える交通／地域活動／医療・介護の統合分析ダッシュボードを開発。
- 「交通空白」解消による経済と社会の好循環を加速する仕組みを構築し、今後のスタンダードに(外出支援⇒健康寿命延伸と所得・消費増⇒社会保障費等の歳出減と税收増(財政健全化)⇒財源創出による更なる外出支援)
- 全国の自治体において交通・医療・介護の一体施策がより効果的に推進される。

※厚労省と連携



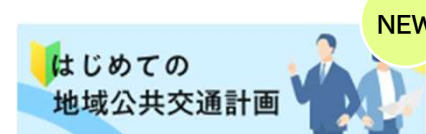
【MOBILITY UPDATE PORTAL】とは

「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



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



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



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



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



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



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



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



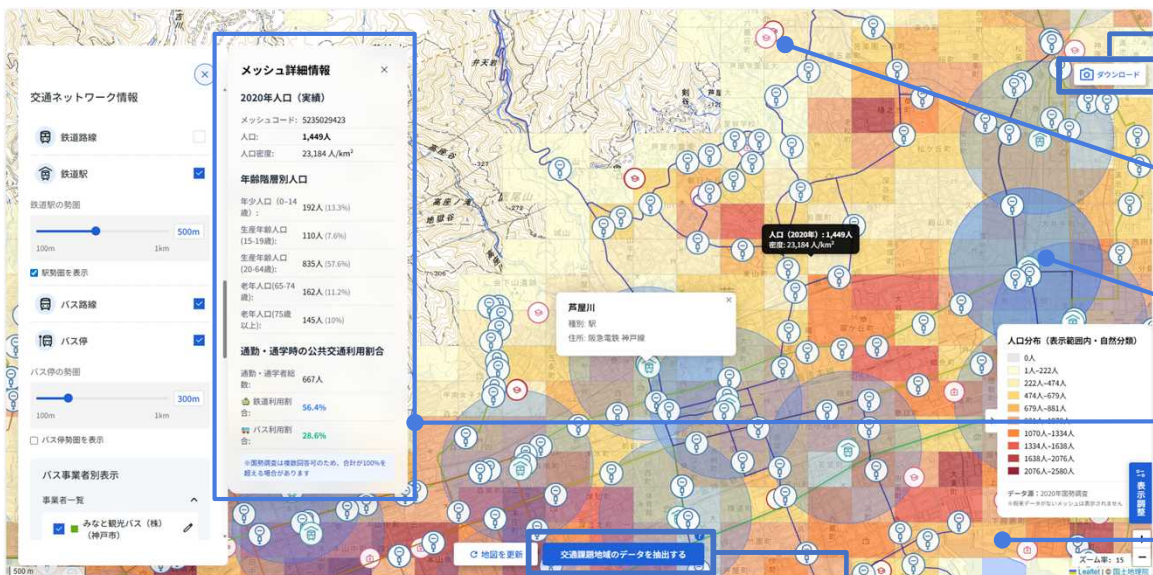


現状可視化ツール

🔄 サイト上で操作・閲覧

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

▶▶▶ 「人口情報」「交通ネットワーク情報」「地域特性情報(施設分布)」を地図上に可視化



可視化した情報を
画像ファイルに

施設分布
(病院、学校等)

交通ネットワーク
(バス停・路線、
鉄道駅・路線、勢圏)

メッシュ情報詳細
(年齢層別人口等)

人口情報(分布)
のヒートマップ

交通課題地域を抽出

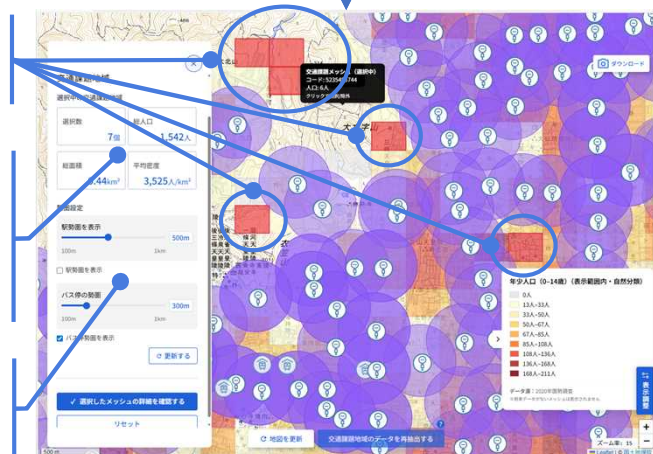
▶▶▶ 鉄道駅・バス停から離れた居住エリアを自動抽出

抽出した居住エリアをメッシュ単位に
赤枠赤色表示

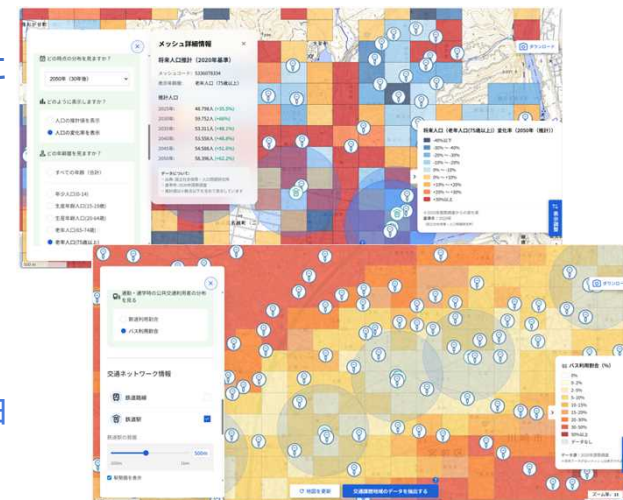
抽出結果概要

- ・エリア(メッシュ)の選択数
- ・総面積
- ・総人口、人口密度(平均)

鉄道駅およびバス停からの勢圏設定
【100m～1km(100m単位)】



▼ 将来推計人口変化率の表示



▲ 公共交通利用者※(バス)の割合表示

※通勤・通学における鉄道利用者・バス利用者



「計画の枠組みの検討」

多様な関係者との意見交換等で活用

- ✓ 打合せ資料作成の省力化
- ✓ データも活用した議論を容易に



簡易な「現状診断」

- ✓ 人口情報・地域特性情報に関するデータを可視化して重ね合わせ
- ✓ 画像ファイルでダウンロードし、交通サービス利用情報等のデータを追加する等の使い方が可能
※オープンデータのみ表示対象