

〈2025.2.26 2024年度公共交通シンポジウムin九州〉

# 九州における観光・交通の現状と施策について

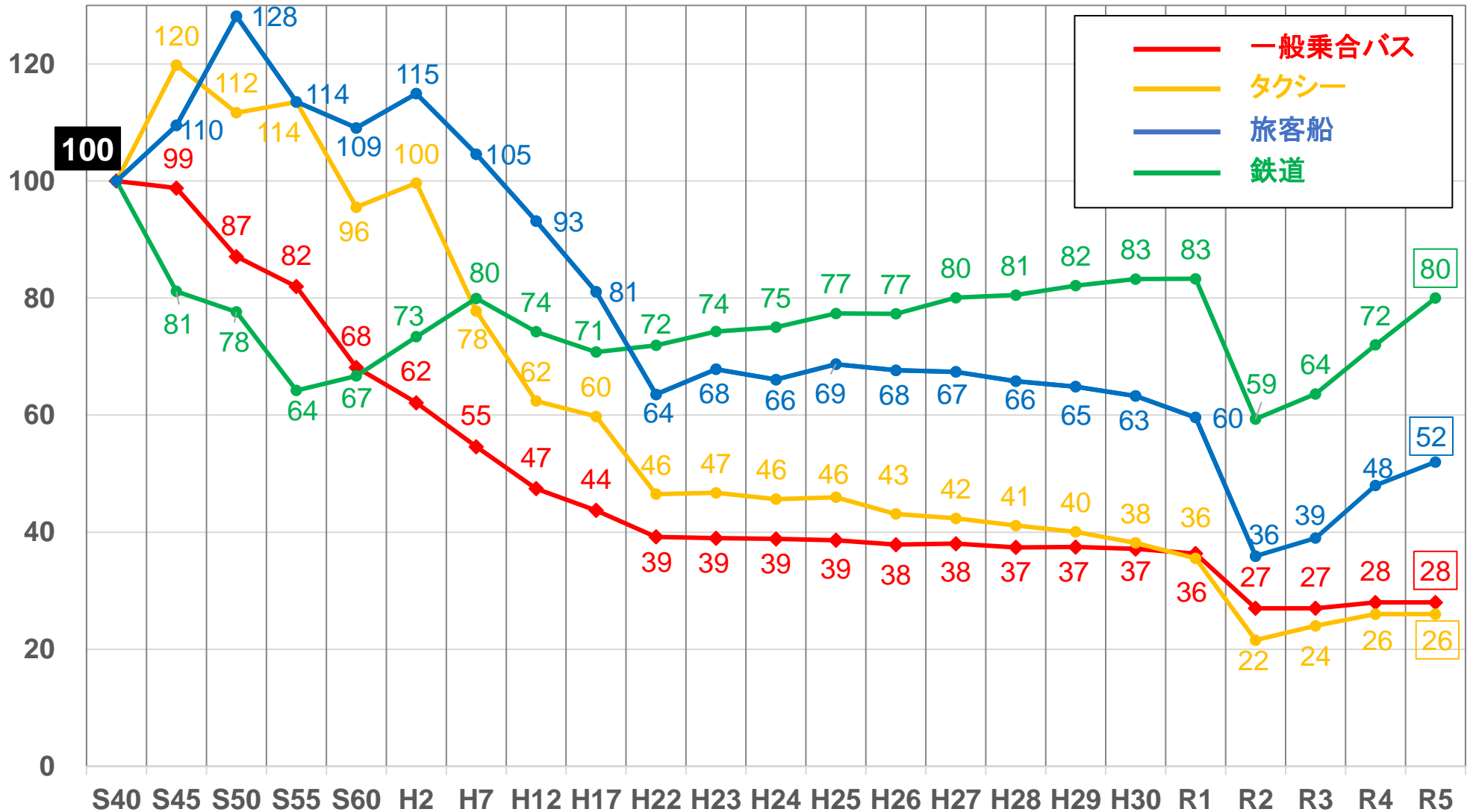
2025年2月  
九州運輸局



九州運輸局  
運輸と観光で九州の元気を創ります

# 九州における各交通モードの輸送人員推移（昭和40年度～令和5年度）

- 昭和40年（タクシーはS42、旅客船はS41）の輸送人員を100とすると、モードによって約2割～7割減少。
- 新型コロナウイルスによる大幅な利用者減少から完全に回復しきっておらず、また運転手不足、原油価格高騰の影響等により、経営状況は一層深刻化している状況。。



# 九州管内ローカル鉄道のあり方検討（鉄道再構築に係る協議）状況（R7.1現在）

○ 多くのローカル鉄道において、利用状況の低迷等により厳しい経営状況が続く中、**九州各地のローカル鉄道において、地域の関係者間で今後のあり方等に関する検討を行う動きが見られる。**

**島原鉄道線（諫早～島原港）**

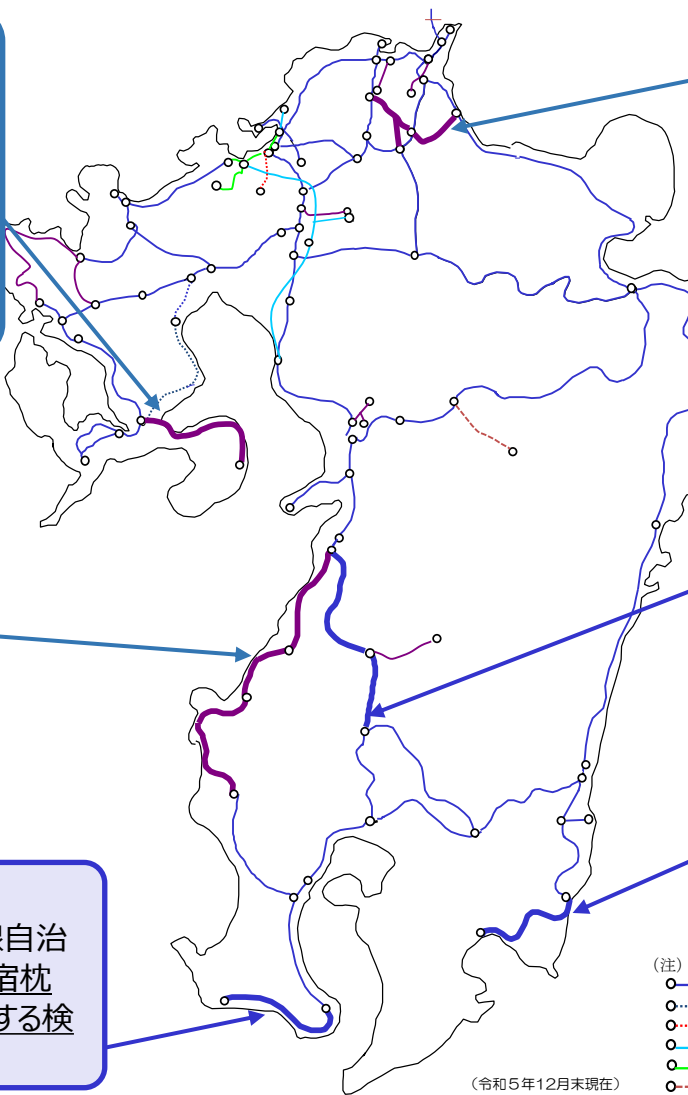
- R4.11より、長崎県が「島原鉄道活性化検討部会」を設置。
- 鉄道事業者、沿線市町村など関係者間で、島原鉄道沿線地域の持続可能な公共交通の確保・維持に係る今後の方向性等について検討中（R6年度中に今後の方向性を決定する方針）。

**肥薩おれんじ鉄道線**

- R6.6に、鹿児島県・熊本県を事務局とする任意の協議会を立上げ。肥薩おれんじ鉄道の利用者利便性を確保しつつ、将来にわたり持続的に運行可能となる方策について、データ等を整理しつつ検討。
- R6.12に、法定協議会「肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会」を設置。R6年度内の地域公共交通計画策定を目指す。

**JR指宿枕崎線（指宿～枕崎）**

- R6.8に、鹿児島県を事務局として、県・沿線自治体・JR九州等で構成される任意協議会「指宿枕崎線（指宿・枕崎間）の将来のあり方に関する検討会議」を立上げ。



**平成筑豊鉄道 伊田線・糸田線・田川線**

- R6.7、平成筑豊鉄道(株)が沿線市町村に対し、将来の平成筑豊鉄道路線のあり方議論のための法定協議会設置を要請。
- R6.10、沿線市町村が福岡県に対し、当該法定協議会の組織を要請。
- R7.1、福岡県が法定協議会「平成筑豊鉄道沿線地域公共交通協議会」を立上げ。R7年度中に平成筑豊鉄道の今後のあり方に係る大きな方向性を決定することを目標に協議中。

**JR肥薩線（八代～吉松）**

- 令和2年7月豪雨で被災、国交省鉄道局・熊本県でR4.3に「JR肥薩線検討会議」を設立。復旧方法及び復旧後の肥薩線のあり方などについて検討。
- R6.4に、八代～人吉間を鉄道復旧させる方向で国・県・JR九州の3者で基本合意（R6年度は下部WGにて、日常・観光利用促進に係る取組について検討深度化を行っている）。

**JR日南線（油津～志布志）**

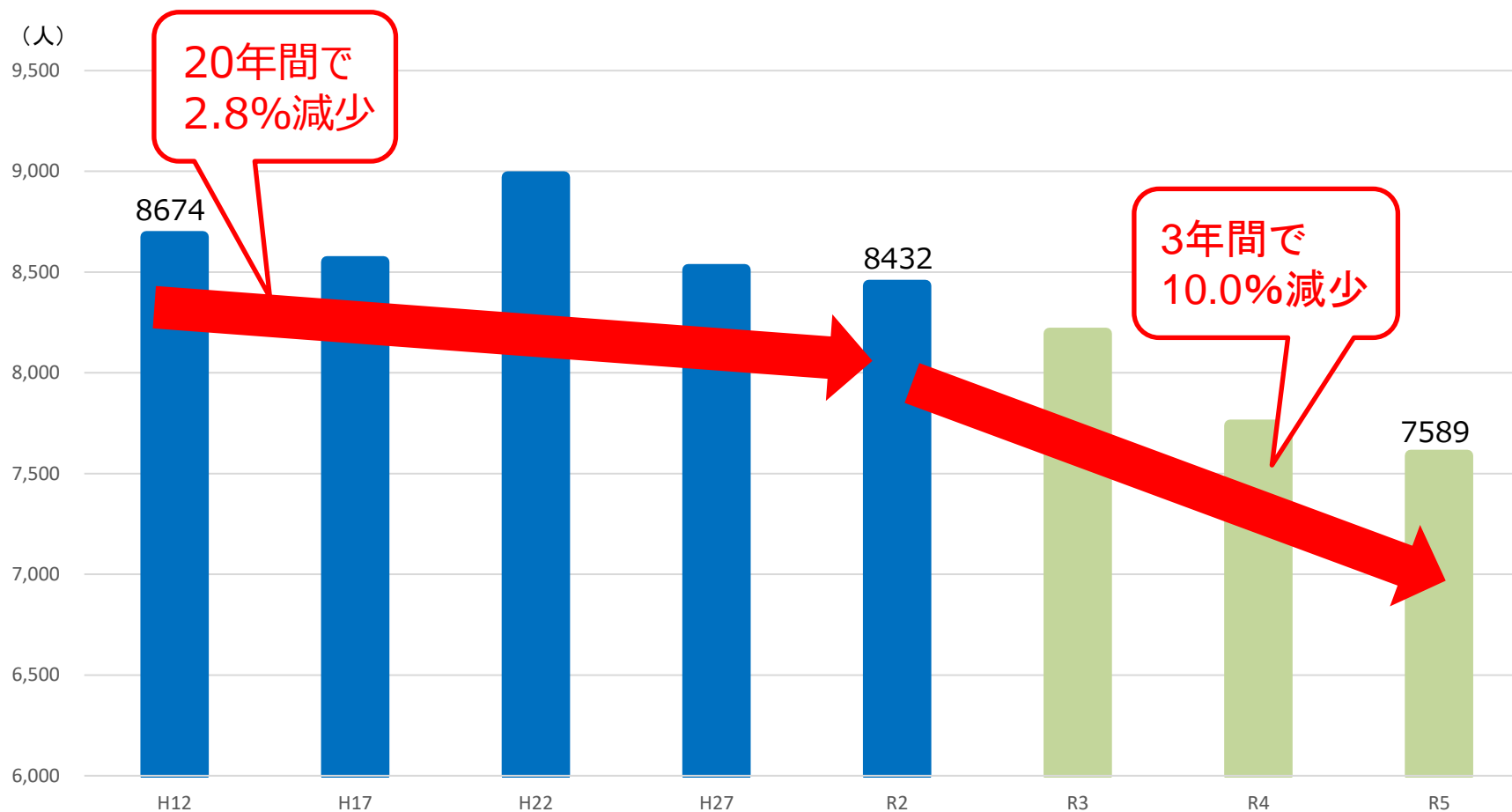
- R6.11に、当該線区における将来の地域公共交通のあり方について、地域と共に未来志向で議論したい、とJR九州が発表。

- (注)
- JR九州
  - 佐賀・長崎鉄道管理センター（運行はJR九州）
  - JR西日本(博多～博多南)
  - 西日本鉄道
  - 福岡市交通局
  - 南阿蘇鉄道管理機構（運行は南阿蘇鉄道）
  - その他の事業者

(令和5年12月末現在)

# 九州における乗合バス運転者数の推移

- 路線バスの運転者数は昭和50年代をピークに減少傾向にあるが、平成12年から令和2年までの20年間では2.8%の減少に止まり、比較的緩やかな減少傾向であった。
- しかし、コロナ禍を経て、**令和6年3月末までの3年間で1割減と大幅な減少**となっている。



※数字は各年度末の实在運転者数  
出典：九州における乗合バス事業の概況（九州運輸局）

# 九州における乗合バス路線の主な減便・休廃止状況（R4年度以降） ①

○ 利用状況の低迷、運転手不足等により、九州各地で乗合バス路線の減便・休廃止が相次いでいる。

県	時期	事業者	種別	概要	地域	備考
福岡	R 5. 3	西日本鉄道	減便	1 1 2 便	福岡地区	七隈線開通へ移行
	R 5. 10	西日本鉄道	減便	1 8 6 便	福岡地区ほか	
		西鉄バス筑豊	路線廃止	1 路線	田川市、糸田町	コミュニティバスへ移行
	R 6. 3	西日本鉄道	減便	1, 1 8 3 便	福岡地区	
		西鉄バスグループ	減便	2 7 1 便	北九州・久留米地区	
R 6. 9	北九州市交通局	減便	6 4 便	北九州地区		
佐賀	R 6. 4 ~	昭和自動車	再編	域内全域	唐津市、玄海町	乗合タクシーへ移行等
	R 6. 10	西鉄バス佐賀	減便	1 4 便	佐賀市、神崎市、みやき町	江見線
		祐徳自動車	減便	2 5 便	佐賀市、武雄市ほか	
長崎	R 4. 4	西肥自動車	減便	1, 0 6 5 便	運行エリア全域	
	R 5. 4	西肥自動車	減便	4 6 7 便	運行エリア全域	
	R 6. 4	西肥自動車	路線廃止	2 路線	佐世保市	他系統へ移行
			減便	4 6 1 便	佐世保市	
	R 6. 10	長崎自動車	路線廃止	8 路線	長崎市	コミュニティバスへ移行等
		島原鉄道	路線廃止	1 路線	南島原市	乗合タクシーへ移行
		長崎自動車	路線廃止	3 路線	西海市	タクシーへ移行
熊本	R 5. 10	さいかい交通	路線廃止	6 路線	西海市	乗合タクシー、自家用有償へ移行
		産交バス	路線廃止	3 路線	玉名市、山鹿市、八代市、上天草市	乗合タクシーへ移行
		産交バス	路線廃止	2 路線	産山村、八代市	公共ライドシェア、乗合タクシーへ移行
R 6. 10	熊本バス	路線廃止	1 路線	山都町	公共ライドシェアへ移行	

(注1) 上記は九州における乗合バス路線の主な減便・休廃止状況を掲載している。そのため、上記以外にも、令和4年度以降、九州管内において乗合バス路線の減便・休廃止が発生している点に留意。

(注2) 上記の減便数・休廃止数は各事業者の公表内容に基づく（例えば、減便数の計上方法は事業者によって異なる）。

# 九州における乗合バス路線の主な減便・休廃止状況（R4年度以降） ②

○ 利用状況の低迷、運転手不足等により、九州各地で乗合バス路線の減便・休廃止が相次いでいる。

県	時期	事業者	種別	概要	地域	備考
大分	R 6. 10	大分交通グループ	路線休止	5 路線	大分市、別府市、日出町、杵築市	乗合タクシー、タクシー、公共ライドシェアへ移行
		大分バス	減便	2 8 4 便	大分市	
宮崎	R 4. 10	宮崎交通	減便	8 4 便	宮崎市、延岡市ほか	
	R 6. 4	宮崎交通	減便	1 0 6 便	宮崎市	
鹿児島	R 4. 4	鹿児島市交通局	減便	5 1 便	鹿児島市	
	R 4. 5	南国交通	減便	8 3 便	鹿児島市	
	R 5. 4	鹿児島交通	減便	1 3 3 便	鹿児島市	
		南国交通	減便	6 0 便	鹿児島市	
	R 5. 10	鹿児島交通	減便	3 0 便	運行エリア全域	
	R 6. 4	鹿児島交通	減便	6 2 便	運行エリア全域	
		南国交通	減便	1 1 1 便	運行エリア全域	
		さんまりん観光	路線廃止	空港バス全路線	種子島全域	乗合タクシーへ移行
	R 6. 10	南国交通	路線廃止	2 路線	長島町	公共ライドシェアへ移行（予定）
しまバス		路線廃止	4 路線	奄美大島全域	公共ライドシェアへ移行	

## 今後（R 7. 4 予定）

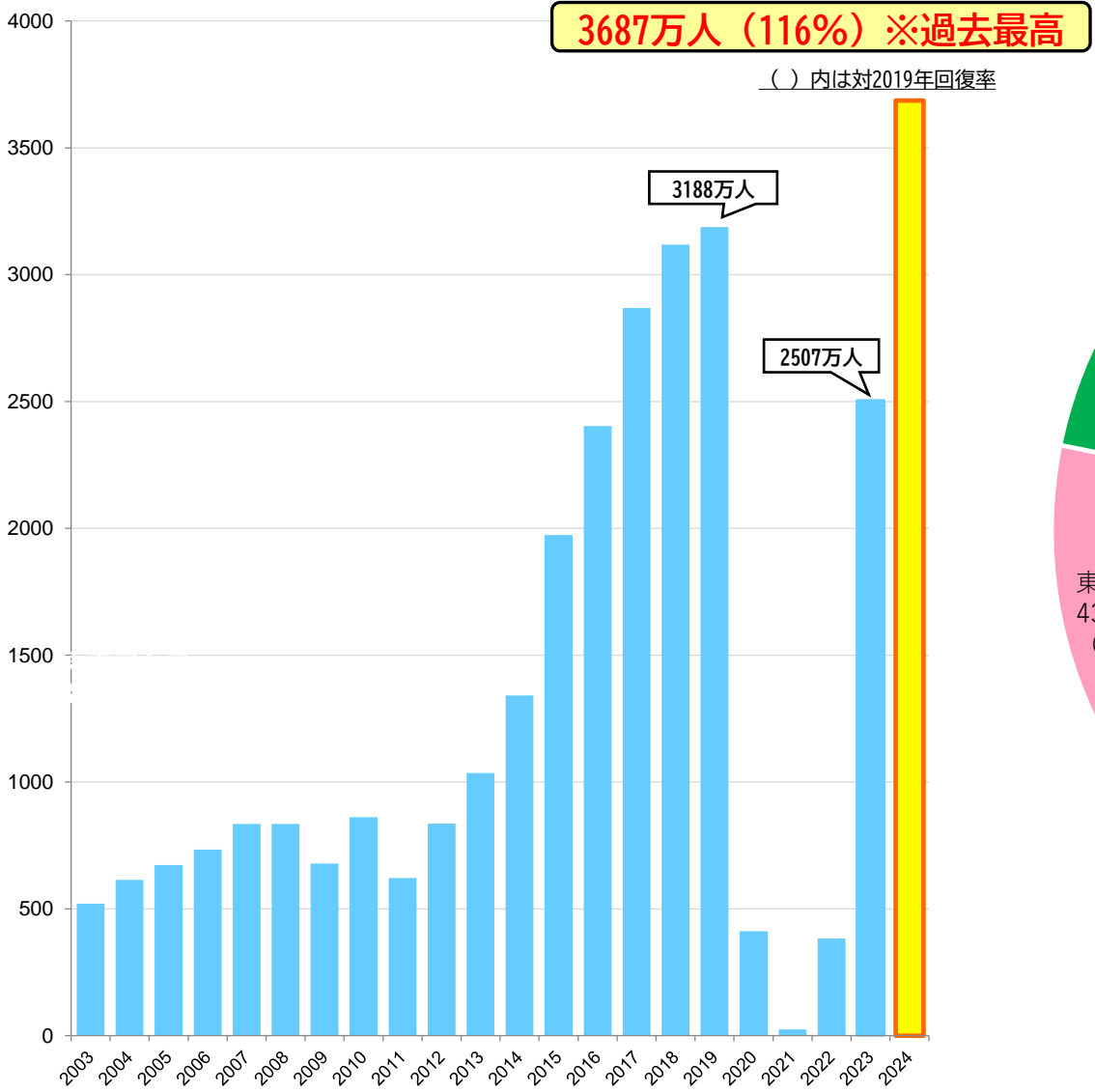
西鉄グループ	路線廃止	8 路線	福岡県福岡市、宗像市、福津市、須恵町、筑紫野市、太宰府市、大野城市、朝倉市、うきは市、東峰村、大分県日田市
西肥自動車	路線廃止	1 4 路線	長崎県佐世保市、平戸市、松浦市、川棚町、波佐見町、佐賀県伊万里市
昭和自動車	路線廃止	1 1 路線	佐賀県唐津市
南国交通	路線廃止	2 路線	鹿児島県薩摩川内市、さつま町

（注 1） 上記は九州における乗合バス路線の主な減便・休廃止状況を掲載している。そのため、上記以外にも、令和4年度以降、九州管内において乗合バス路線の減便・休廃止が発生している点に留意。

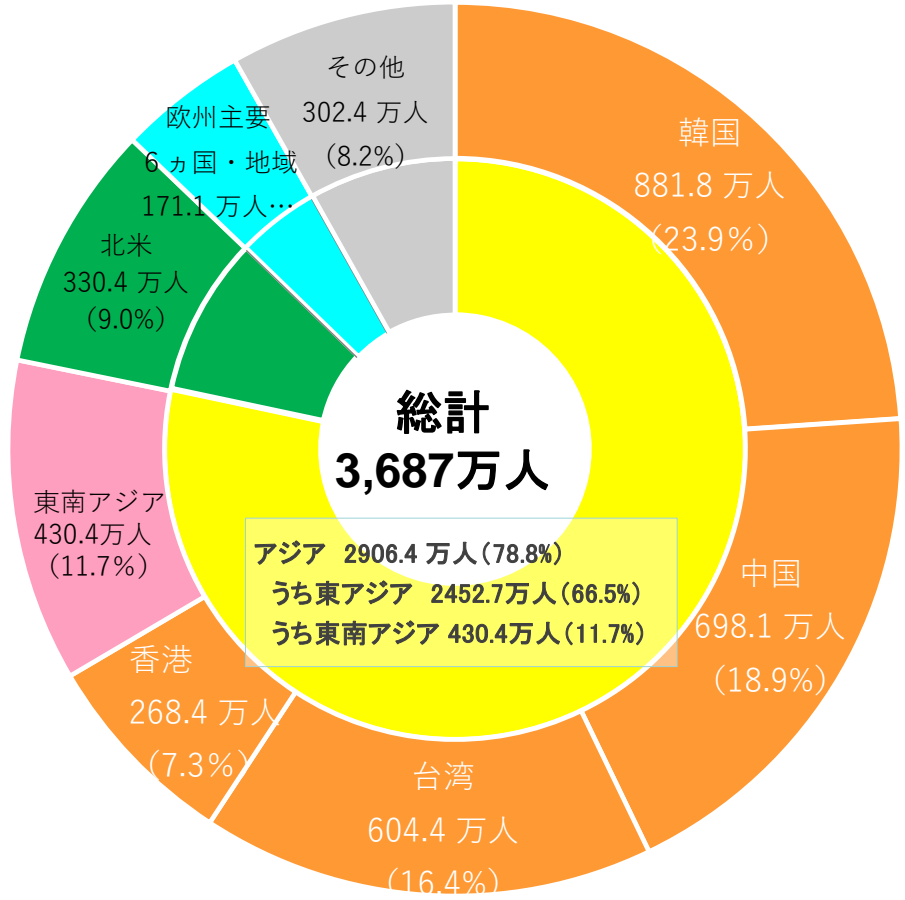
（注 2） 上記の減便数・休廃止数は各事業者の公表内容に基づく（例えば、減便数の計上方法は事業者によって異なる）。

# 訪日外国人旅行者数

## 訪日外国人旅行者数の推移

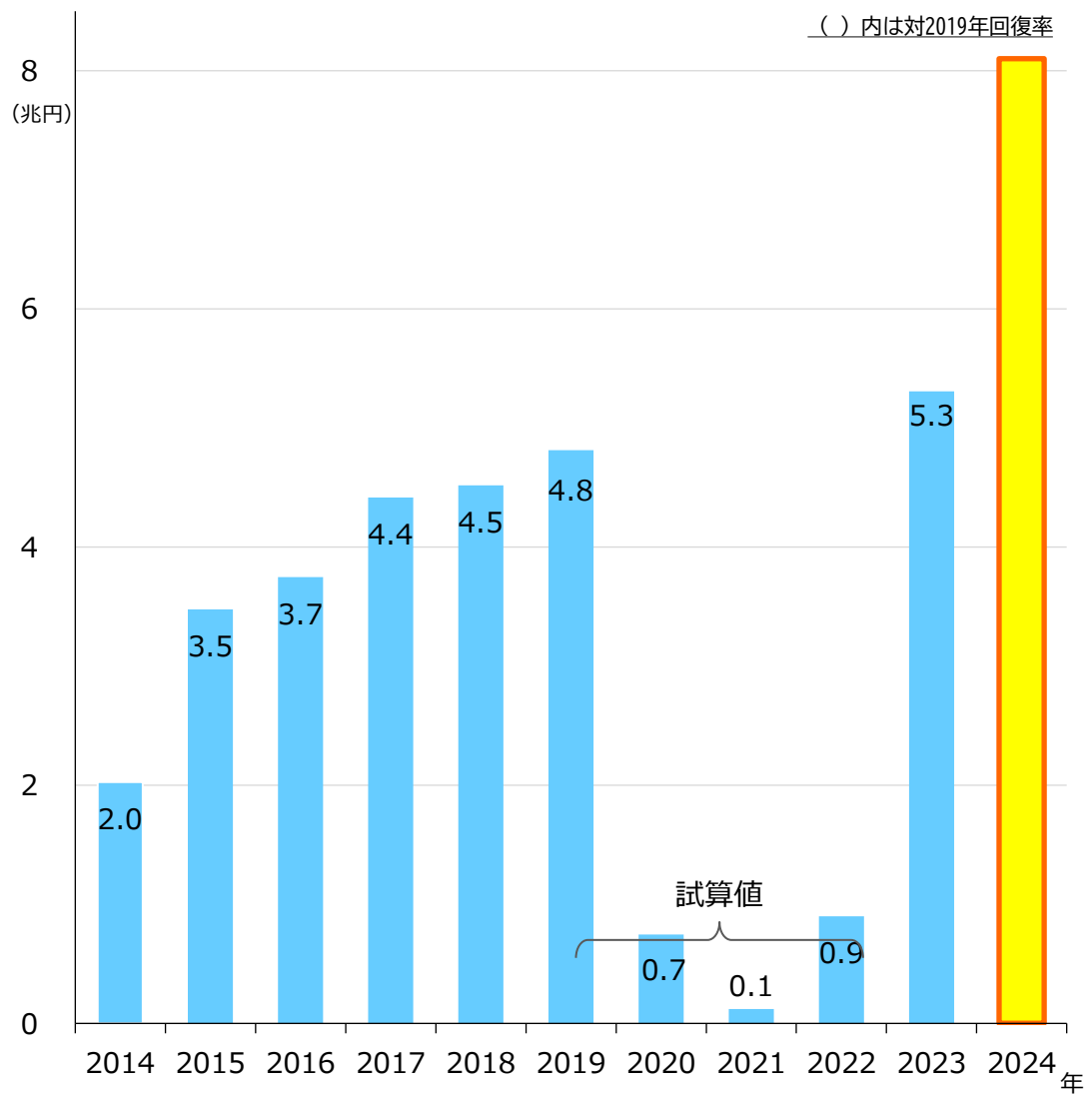


## 訪日外国人旅行者数の内訳 (2024年推計値)

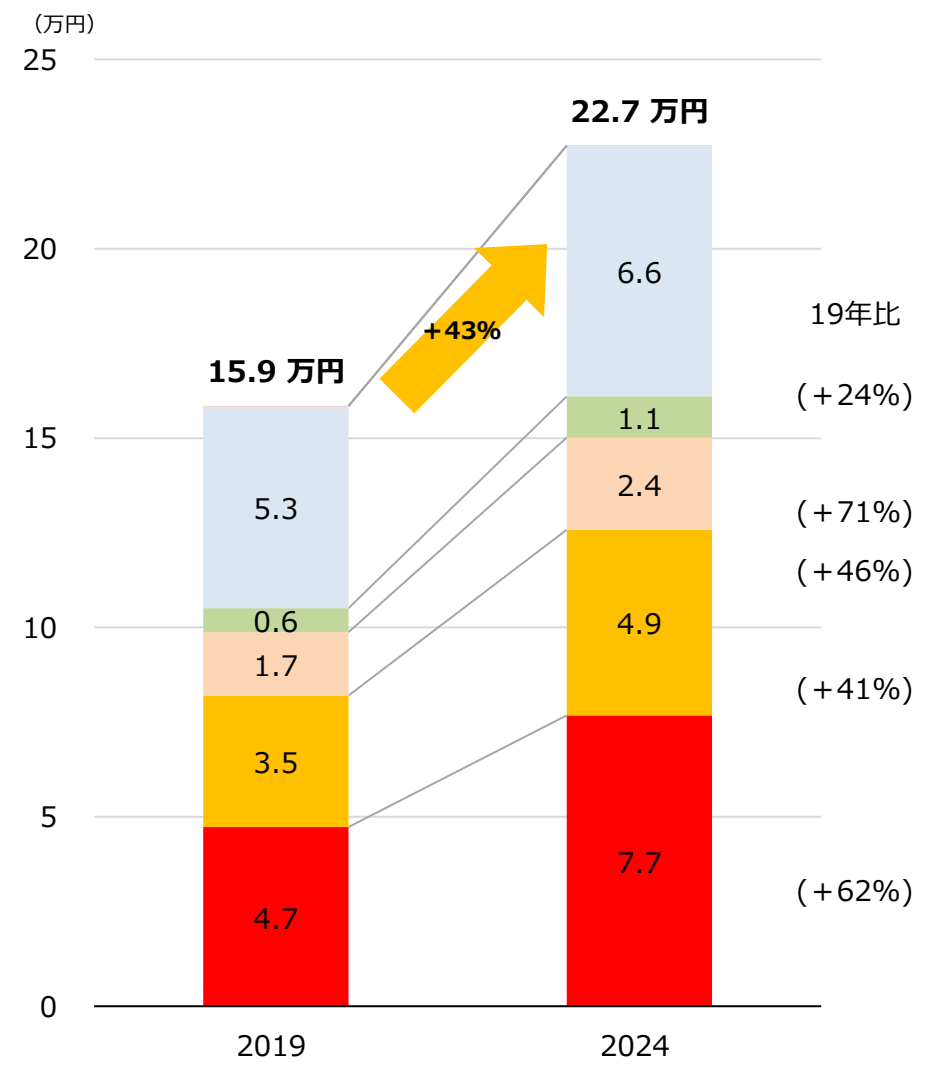


# 訪日外国人旅行者数による消費額

**8.1兆円 (169%) ※過去最高**



## 費目別 1人1回当たり旅行消費単価



出典：「訪日外国人消費動向調査」及び「インバウンド消費動向調査」

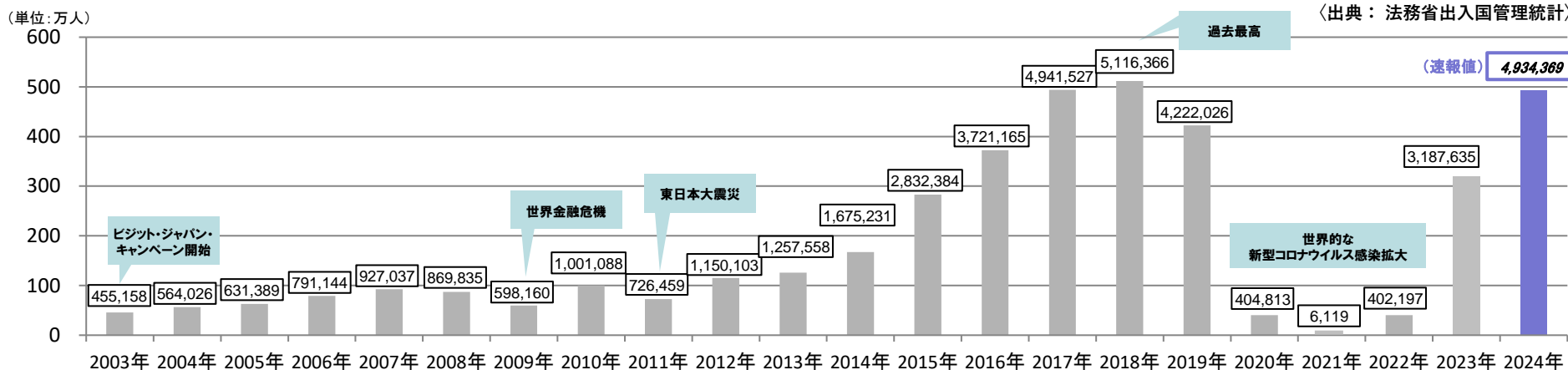




# 九州への外国人入国者数の推移について

2025年1月22日

- ・2024年12月の九州への外国人入国者数（速報値。船舶観光上陸者数を除く。）は、**388,157人** [全国シェア 11.1%]。
- ・通常入国者数としては、**単月で過去最高**となった。また、2024年2月から11か月連続で単月の過去最高を更新している。



年		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計(単位:人)	
2018 ＜参考＞	通常入国者(※1)	319,792	312,460	311,880	318,714	293,279	293,141	283,422	279,592	286,518	299,191	299,150	326,533	3,623,748	
	船舶観光上陸(※2)	128,712	124,862	88,744	106,016	110,792	134,855	171,550	162,445	135,012	127,085	104,752	97,792	1,492,618	
	<b>入国者合計</b>	<b>448,504</b>	<b>437,322</b>	<b>400,624</b>	<b>424,730</b>	<b>404,071</b>	<b>427,996</b>	<b>454,972</b>	<b>442,037</b>	<b>421,530</b>	<b>426,276</b>	<b>403,902</b>	<b>424,325</b>	<b>5,116,366</b>	
2021	通常入国者	2,129	191	349	352	264	261	453	191	400	458	630	441	6,119	
	船舶観光上陸	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	<b>入国者合計</b>	<b>2,129</b>	<b>191</b>	<b>349</b>	<b>352</b>	<b>264</b>	<b>261</b>	<b>453</b>	<b>191</b>	<b>400</b>	<b>458</b>	<b>630</b>	<b>441</b>	<b>6,119</b>	
2022	通常入国者	533	597	2,144	5,222	6,264	5,258	8,034	11,108	13,823	49,116	123,538	176,560	402,198	
	船舶観光上陸	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	<b>入国者合計</b>	<b>533</b>	<b>597</b>	<b>2,144</b>	<b>5,222</b>	<b>6,264</b>	<b>5,258</b>	<b>8,034</b>	<b>11,108</b>	<b>13,823</b>	<b>49,116</b>	<b>123,538</b>	<b>176,560</b>	<b>402,198</b>	
2023	通常入国者	205,477	201,758	222,494	230,332	224,215	244,777	266,019	272,036	271,816	307,817	326,711	341,624	3,115,133	
	船舶観光上陸	0	0	745	4,220	291	6,530	9,123	7,417	5,914	9,590	12,122	16,607	72,559	
	<b>入国者合計</b>	<b>205,477</b>	<b>201,758</b>	<b>223,239</b>	<b>234,552</b>	<b>224,506</b>	<b>251,307</b>	<b>275,142</b>	<b>279,453</b>	<b>277,730</b>	<b>317,407</b>	<b>338,833</b>	<b>358,231</b>	<b>3,187,692</b>	
2024	通常入国者	339,654	341,620	371,063	366,407	359,823	353,033	360,003	314,490	324,789	368,923	372,563	388,157	4,260,525	
	船舶観光上陸	26,811	31,861	60,204	73,913	69,447	96,956	75,771	102,860	64,418	71,603			673,844	
	<b>入国者合計</b>	<b>366,465</b>	<b>373,481</b>	<b>431,267</b>	<b>440,320</b>	<b>429,270</b>	<b>449,989</b>	<b>435,774</b>	<b>417,350</b>	<b>389,207</b>	<b>440,526</b>	<b>372,563</b>	<b>388,157</b>	<b>4,934,369</b>	
	前年同月比(%)	通常入国者	165.3	169.3	166.8	159.1	160.5	144.2	135.3	115.6	119.5	119.9	114.0	113.6	
	入国者合計	178.3	185.1	193.2	187.7	191.2	179.1	158.4	149.3	140.1	138.8				

## ◆外国からの主な入国方法

※1 通常入国者：①～③を合計した通常の入国審査を受けた入国者 ※2 船舶観光上陸：④による簡易な入国審査を受けた入国者

①空港からの入国者 ②定期旅客船による港からの入国者 ③外国クルーズ船(④を除く)による港からの入国者

④法務大臣が指定する外国クルーズ船の外国人乗客を対象に、上陸前に簡易な手続きで入国審査を受けた港からの入国者

：速報値(斜体表示)

(注) 月毎のデータは月報から、年計は年報から転載しているため、月毎の集計と年計は一致しないこともある。

九州運輸局

**【お問い合わせ先】**

九州運輸局観光部国際観光課 横山、水下

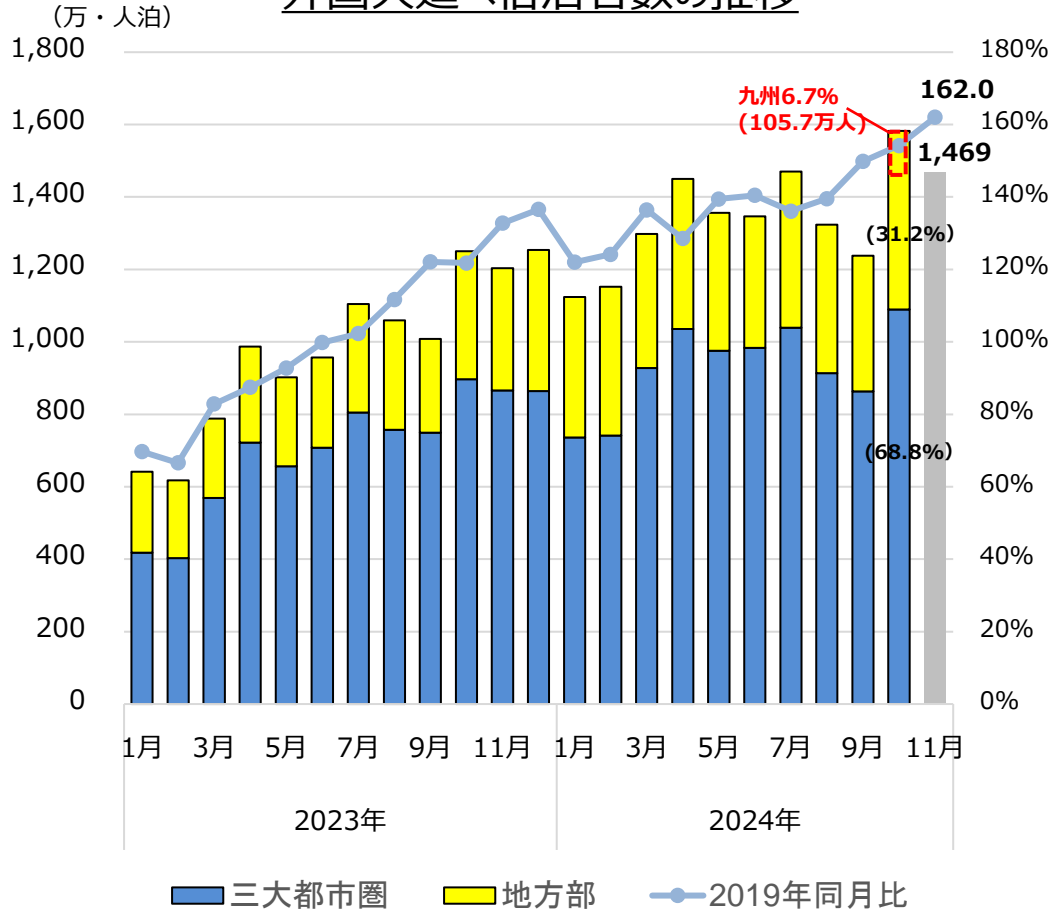
TEL 092-472-2335 HP <https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/>

運輸と観光で九州の元気を創ります

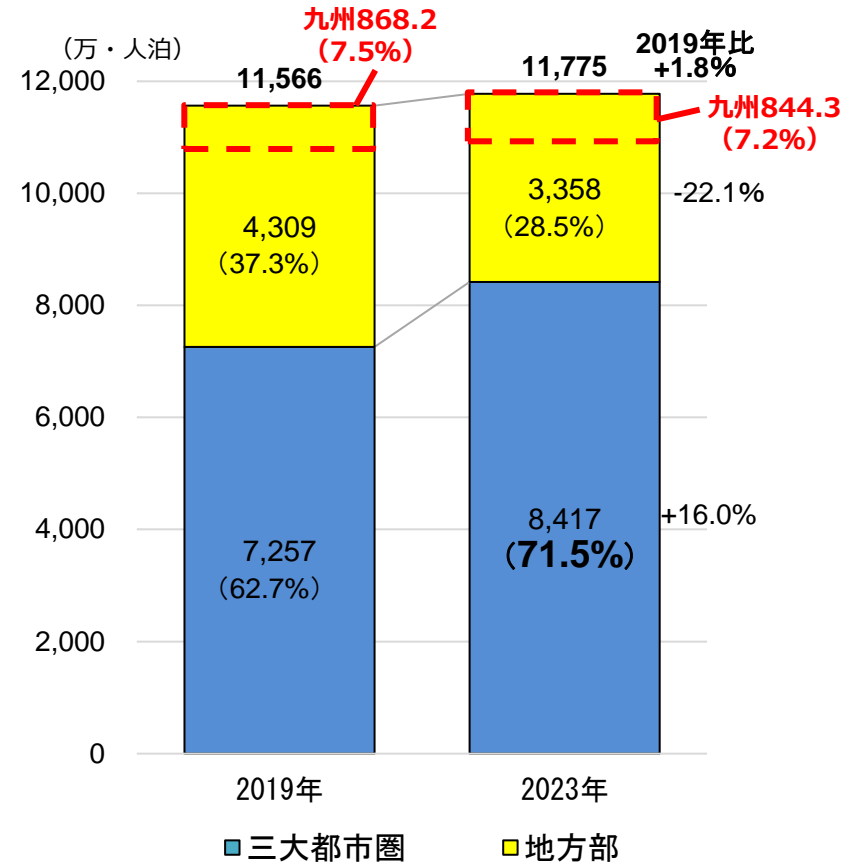
# 外国人延べ宿泊者数

- 2024年11月の外国人延べ宿泊者数は1,469万人泊で、コロナ前以上に回復。（2019年同月比162.0%）
- **観光需要の回復は宿泊先地域によって偏在傾向**が見られ、**23年は三大都市圏（※）のみで71.5%（九州は7.2%）**。

## 外国人延べ宿泊者数の推移



## 外国人延べ宿泊者数の19-23年比較



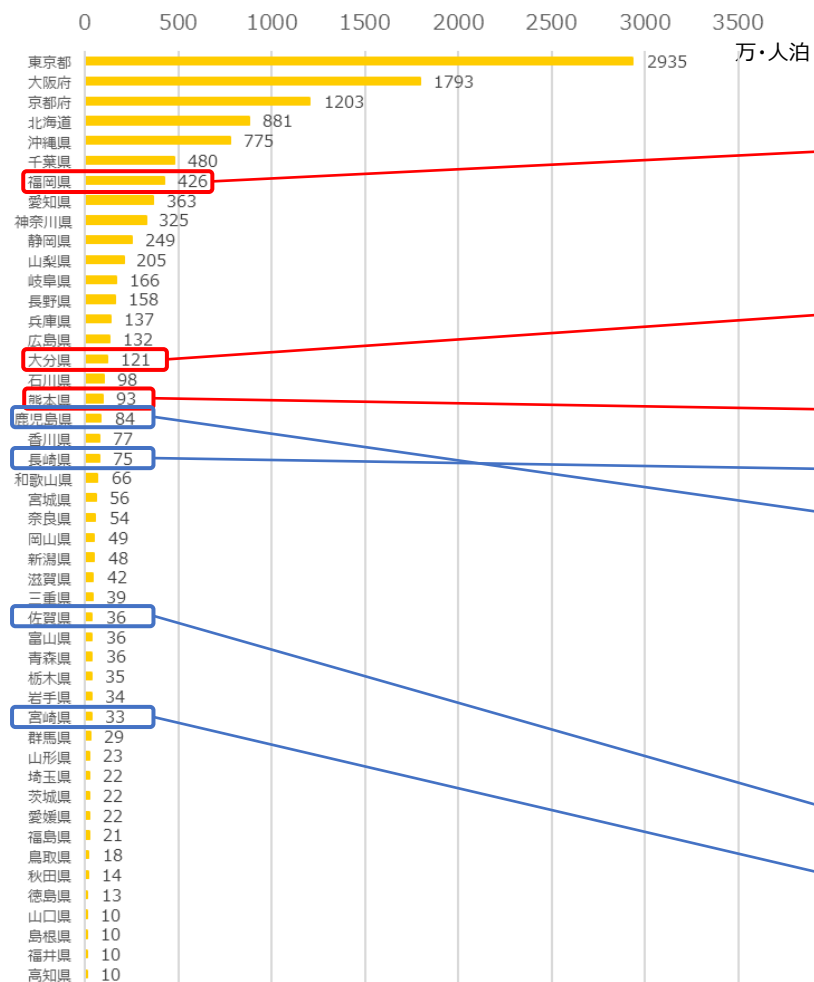
観光庁「宿泊旅行統計調査」をもとに一部九州運輸局にて作成  
2024年1～9月は第2次速報値、2024年10月は第1次速報値

※埼玉県、千葉県、神奈川県、東京都、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県

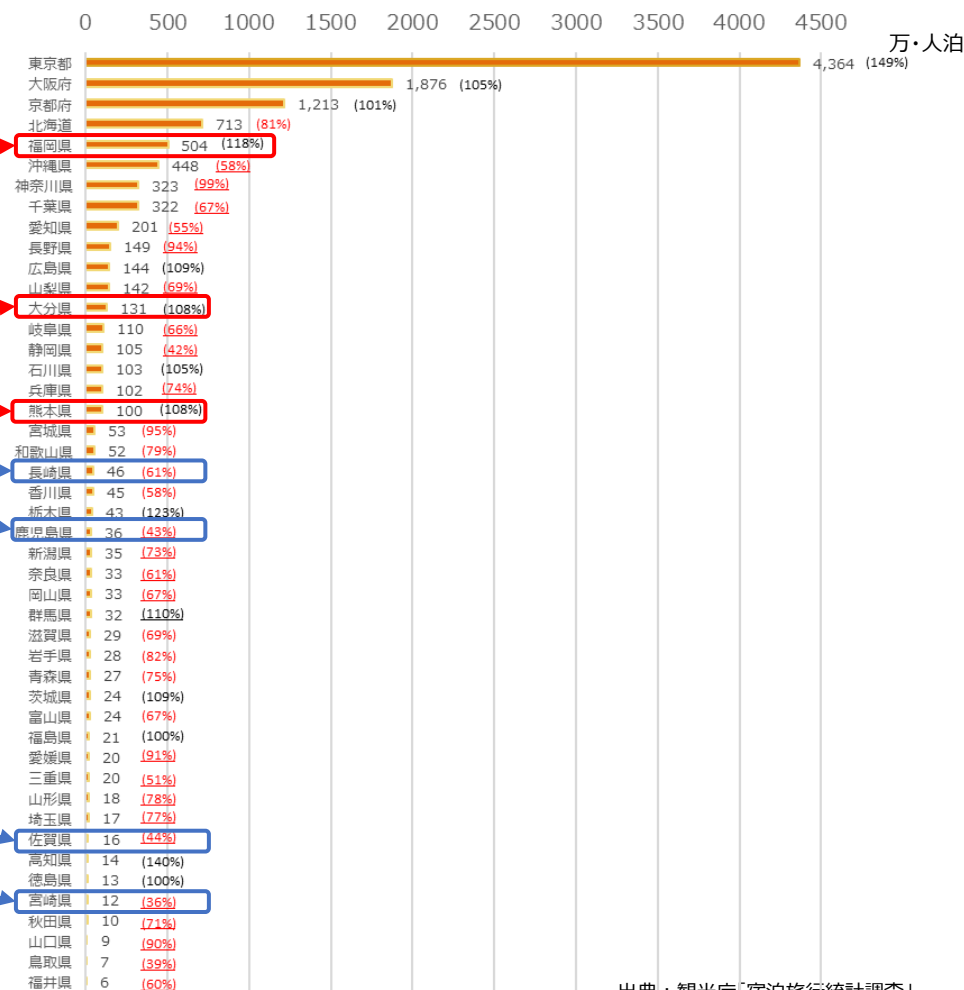
# 外国人延べ宿泊者数（都道府県別）

- 2023年におけるインバウンドの都道府県別の延べ宿泊者数を見ると、**2019年の延べ宿泊者数を100%を上回っていたのは14都府県に留まっている**（九州管内では福岡県・熊本県・大分県の3県）。
- **50%を下回る地域も依然として複数存在**するなど、**都道府県ごとにインバウンドの回復状況に差が生じている状況（九州内でも地域差が生じている）**。

外国人延べ宿泊者数（2019年）3,188万人



外国人延べ宿泊者数（2023年）2,507万人（2019年比78%）



# インバウンドの地方誘客をとりまく状況

- 「今後の地方エリアへの訪問意向を高めるもの（アクセシビリティ・受入体制関係）」に関する国外旅行経験者の回答として、**いずれの国籍・地域も「地方部への・地方部におけるアクセスに不安がないこと」の項目が上位。インバウンドの地方部への訪問意欲向上には、交通の確保・充実が重要。**

図表 I-52 今後の地方エリアへの訪問意向を高めるもの（アクセシビリティ・受入体制）

	韓国	台湾	香港	中国	タイ	シンガポール	英国	フランス	米国	オーストラリア
自国から日本の地方空港への直行便	28%	35%	25%	23%	28%	34%	-	-	-	-
地方部への・地方部におけるアクセス	24%	41%	31%	16%	24%	25%	25%	19%	24%	32%
言葉の心配がない	15%	25%	20%	17%	24%	25%	24%	17%	22%	30%
情報が母国語や英語で得られる	14%	22%	19%	16%	21%	24%	23%	15%	21%	26%
子どもにやさしい、家族全員が楽しめる	10%	30%	23%	17%	25%	17%	15%	8%	15%	13%
利用施設やサービスのオンライン予約	18%	20%	19%	18%	26%	13%	13%	12%	12%	15%
多くの人が訪れていない	8%	17%	19%	11%	18%	11%	15%	23%	17%	16%
キャッシュレス決済	11%	21%	13%	16%	20%	17%	15%	9%	15%	20%
現地ガイドがアテンドしてくれるサービス	10%	15%	12%	13%	21%	12%	12%	16%	13%	16%

資料：日本政府観光局（JNTO）「VJ 重点市場基礎調査」（2024年1月25日）に基づき観光庁作成。  
 注1：調査対象は、2017年から2023年までの調査で飛行機を利用したレジャー目的の中長距離国外旅行経験者。  
 注2：「地方エリア」は、大都市（東京都、大阪府・京都府）以外のエリアを指す。

※出典：観光白書 令和6年版

- 訪日外国人の旅行形態について、**コロナ前と比較し、コロナ後（2023年）は、団体ツアーに参加する割合が減り、個別手配の割合が伸びている（旅行者自らが交通手段等を手配する機会が増加）**。特に中国人旅行者においてその傾向は顕著。

## ● 訪日外国人における旅行形態（全国籍・地域）

※出典：観光庁「インバウンド消費動向調査」

	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2023年	2024年1-3月	2024年4-6月	2024年1-6月
団体ツアーに参加	20.4%	16.1%	16.2%	14.8%	12.6%	9.9%	9.2%	13.0%	11.0%
個人旅行向けパッケージ商品を利用	10.2%	9.4%	7.3%	6.4%	5.9%	3.8%	3.3%	3.3%	3.3%
個別手配	69.5%	74.5%	76.4%	78.8%	81.6%	86.3%	87.5%	83.7%	85.6%

## ● 訪日外国人における旅行形態（中国のみ）

※出典：観光庁「インバウンド消費動向調査」

	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2023年	2024年1-3月	2024年4-6月	2024年1-6月
団体ツアーに参加	42.3%	35.6%	30.9%	31.5%	26.0%	3.2%	5.3%	11.2%	8.2%
個人旅行向けパッケージ商品を利用	14.4%	16.4%	12.0%	7.9%	6.9%	1.6%	2.7%	1.5%	2.1%
個別手配	43.3%	48.0%	57.1%	60.6%	67.1%	95.2%	92.0%	87.3%	89.7%

- 地域交通は、利用状況の低迷等が続いているほか、運転手不足の深刻化等の課題も抱えている。  
その結果、路線バスの減便・廃止が相次ぐなど、地域交通は非常に厳しい状況にある。
- 訪日外国人旅行者数・消費額ともに過去最高を記録。  
他方で、観光需要の回復は宿泊先地域によって偏在傾向が見られる  
(九州内でも地域で差が生じている)。
- インバウンドの地方部への訪問意欲向上には、交通の確保・充実が重要。
- コロナ禍が明け、インバウンドにおける個人旅行の旅行形態が増加傾向。旅行者自らが交通手段等を手配する機会が増加。
- ⇒ より多くの個人旅行者に九州各地を周遊してもらうためには、  
わかりやすい・利用しやすい移動環境の整備・充実が重要な要素のひとつ。

↳ **観光周遊における公共交通の利用促進  
主要交通結節点からの二次交通の確保 等**

**交通・観光双方の観点から取り組むことが、  
公共交通の利用促進や観光客の回遊性向上、地方部への観光誘客等に寄与し、  
ひいては“地域”の魅力向上、“地域”の活性化につながるのではないか**

# 地域交通の「リ・デザイン」(令和5年～)

## <基本的考え方>

※交通政策審議会地域公共交通部会(2023年6月)資料をもとに作成

### 地域公共交通

- 生活の不安を解消し、くらしやすく、魅力あふれる地域に必要な基盤(エッセンシャルサービス)
- 直接・間接に幅広い社会的価値を有し公共性は極めて高い。(クロスセクター効果)  
※医療や福祉の質の向上、産業や観光振興、財政の改善、高齢者等が運転する自家用車の交通事故減少、健康増進、地域コミュニティの強化、まちのブランドイメージ向上、災害時の避難手段の確保など、

対症療法 : 補助金による赤字補填

+

体質改善 : 戦略的投資増による持続可能性

- 地域経営の観点から、まちづくり・地域づくりと一体となった地域ぐるみの取組み
- 地域全体を巻き込み、新技術も活用して共創することで、戦略的に新たな投資を呼び込む
- 利便性・生産性・持続可能性を高める

地域や社会における「共創」

→交通を「リ・デザイン」

→地域や社会システムの

「リ・デザイン」を牽引

## 3つの「共創」

### 官民の共創

- ・エリア一括運行事業
- ・バスの上下分離
- ・官による投資 等

### 交通事業者間の共創

- ・独禁法特例法の活用等による共同経営・路線再編
- ・モードの垣根を越えた運賃・サービス 等

### 多様な分野との共創

医療・介護・福祉、子ども・子育て、教育・スポーツ・文化、商業・農業、宅配・物流、エネルギー・環境、地域・移住、金融・保険、観光・まちづくり x 交通 による事業連携

## 交通DX

### 自動運転



自動運転バス

遠隔監視室

### AIオンデマンド交通・MaaS



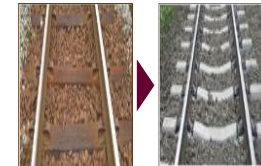
### 省力化投資



## ローカル鉄道の再構築

### 鉄道の維持・高度化

- ・設備整備・不要設備撤去
- ・外部資源を活用した駅の活性化
- ・GX・DX対応車両等への転換
- ・事業構造の見直し



軌道の強化(高速化)



駅舎の新改築・移設

### バス等への転換

- ・BRT・バスへの転換
- ・GX・DX対応車両等への転換



# 国土交通省「交通空白」解消本部

## 石破内閣総理大臣所信表明演説 (令和6年10月4日・抜粋)



### 五 地方を守る (地方創生)

「地方こそ成長の主役」です。地方創生をめぐる、これまでの成果と反省を活かし、地方創生2.0として再起動させます。

～略～

**地域交通は地方創生の基盤です。全国で「交通空白」の解消に向け、移動の足の確保を強力に進めます。**

## 国土交通省「交通空白」解消本部 (本部長：国土交通大臣)

### 取組内容

#### ① 「地域の足対策」と「観光の足対策」

##### ○ 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。

#### ② 「公共ライドシェア」や「日本版ライドシェア」のバージョンアップと全国普及

### 開催状況

R6.7.17	第1回「交通空白」解消本部	幹事会
R6.8.7	第1回「交通空白」解消本部	
R6.9.4	第2回「交通空白」解消本部	幹事会
R6.10.30	第2回「交通空白」解消本部	
R6.12.11	第3回「交通空白」解消本部	

### R6.11.25 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム立ち上げ (第1回会合)

都道府県や交通関係者のほか、商業・農業、エネルギー、金融・保険、福祉、教育、観光など多様な分野の関係者、また、大企業からスタートアップまで幅広い関係者が参画し、発足時点で計167者が参画。  
※同日より、市町村、交通事業者、パートナー企業等の公募を開始。

### 「交通空白」解消のツール (例)

公共ライドシェア

日本版ライドシェア

乗合タクシー

AIオンデマンド

許可・登録を要しない輸送

## 九州MaaS



## 日田彦山線BRT



## クルーズ船寄港時の二次交通確保



## 空港二次アクセス向上・市内観光周遊のための公共ライドシェア実証運行（長崎県平戸市）

- 平戸観光協会等と連携して、長崎空港～平戸市間及び平戸市内を運行エリアとした、平戸観光協会による公共ライドシェアの実証運行を開始（R6.11～R7.1）。

**長崎空港からの二次アクセス向上、市内観光周遊の移動手段確保を目指す。**

- 実証運行に当たっては、コンサル会社において、公共ライドシェアの運行管理、利用予約に係るシステムを構築。



## 温泉街を周遊する自動運転バスの実証運行（佐賀県嬉野市）

- 嬉野市未来技術地域実装協議会では、R6.10の国スポ・全障スポの期間に合わせて、**嬉野温泉駅から温泉街を周遊する自動運転車両の実証運行（レベル2）**を実施（R6.10.5～10.28）。
- 宿泊客の夜間需要把握のため、週末の夜間時間帯にも運行。
- 各種調査で明らかになった自動運転バスの導入効果や課題について、多面的に評価・整理を行い、交通事業者や地域関係者の意見も踏まえながら、社会実装に向けた対応の方向性を検討する。





# 【参考資料】

# 「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 (令和6年度補正・令和7年度予算)

**地域公共交通確保維持改善事業等**  
 令和6年度補正 326億円、令和7年度 209億円

- ・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）  
 : 令和6年度補正 37億円、令和7年度 4874億円の内数
- ・鉄道施設総合安全対策事業費  
 : 令和6年度補正 69億円の内数、令和7年度 45億円の内数
- ・訪日外国人旅行者受入環境整備  
 : 令和6年度補正 158億円の内数、  
 令和7年度 6億円の内数、国際観光旅客税充当額 25億円の内数

## 「交通空白」の解消、多様な関係者の連携・協働等による 持続可能な地域交通への進化

- 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト  
 喫緊の課題である「交通空白」の早期解消等に向け、
  - ・ 「交通空白」の課題がある自治体において、都道府県が先導する場合も含め、公共/日本版ライドシェア導入等を総合的に後押し  
 (調査・計画策定・合意形成、実証運行に係る車両・システム・運行費等の支援)
  - ・ 地域の多様な主体の連携・協働による「共創」実証運行、MaaSの広域化等支援
  - ・ 『「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  
 (官民連携、地域間連携、モード間連携の広域的解決モデルを横展開)





地域の足：「かなライド」




観光の足：「おにタク」


- 訪日外国人旅行者受入環境整備（観光庁予算）  
 訪日外国人旅行者の「観光の足」確保に向け、
  - ・ 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

- 交通DX・GXによる省力化・経営改善支援  
 配車・運行管理システムの導入・共通化、キャッシュレス決済の導入等支援  


クレカタッチ決済
- 自動運転の社会実装に向けた支援  
 自動運転大型バス等への支援を強化  


自動運転大型バス
- 交通分野における人材確保支援  
 2種免許取得、採用活動等、人材確保を支援
- 財政投融资（鉄道、バス、タクシー等のDX・GX投資に対する出融資）  
 (令和7年度：135億円)

- 地域公共交通計画・協議会のアップデート支援  
 「交通空白」解消に向けた実態把握やモビリティデータの利活用等の支援
- 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  


軌道強化による高速化
- 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
- EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援  


EVバス充電施設の設置

## 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（鉄道施設総合安全対策事業費等）
  - 安全に問題があるバス停の移設等

上記のほか、関係予算として公共予算のうち、道路整備費（自動運転の走行環境整備等）、都市・地域交通戦略推進事業（公共交通に係る支援等）がある。

# 「交通空白」解消緊急対策事業

何らかの対応が必要な「交通空白」を抱える地域において、「交通空白」の解消に向けたサービスを実施するための仕組みの構築を支援します！

## 補助対象事業者

公共ライドシェア・日本版ライドシェア等、新たに導入する交通サービスの運行主体（運行委託する場合を含む）となる地方自治体、交通事業者、NPO法人、観光協会、商工会、社会福祉協議会等又はそれらを含んだ協議会 ※

## 補助対象経費

- ①事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用  
（悉皆ヒアリング調査・利用予測シミュレーション、有識者謝金・会場使用料等）
- ②サービス提供のために必要となる車両の導入、配車アプリ・運行管理等のシステム開発・導入、運転者募集等に要する費用（車両の購入・リースによる取得、仕切板、ドライブレコーダー等の設置、運転者を募集するための広告費用等）
- ③実証事業に要する費用（運行経費、実証事業後の利用データ分析、路線・区域・料金設定等の検討等）



**【事業イメージ例】** 以下のような検討段階から地域の合意形成までの取組みについて、ワンストップの支援を想定

- 公共ライドシェア等の導入にあたり、実証運行する地域・時間帯の特定に向けた調査、利用予測シミュレーション 等
- 実証運行の実施体制構築・合意形成に向けた地域内調整
- 実証運行に係る車両・配車アプリ等の導入、車両改装・ラッピング、運転者募集 等
- 実証運行経費・実証運行後の利用データの分析・検証 等
- 本格運行に向けた住民説明会



▲公共ライドシェアの立ち上げ（イメージ）

## 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）  
 ※車両購入に係る費用については定額補助の対象外（車両購入は、対象事業者自身が有する車両がサービス提供のために活用することができない場合に限る）  
 ※都道府県が主導するなど複数市町村が共同してサービスを提供することを予定している場合、補助対象経費のうち①については定額の引き上げ（調整中）  
 ※一度本補助を受けた同一自治体内において同一類型の別の事業（別地域での実施）への補助を受ける場合、2件目以降の補助については1/2

## 問合せ先

各地方運輸局交通政策部交通企画課等（別紙参照）

## 公募期間

令和7年2月中旬以降

【採択時期目安：令和7年5月上旬】

※応募にあたっては、自治体「交通空白」と認識していることが要件となります。  
 ※自治体については、「交通空白」官民・連携プラットフォームに加入していることが要件となります。

# 共創モデル実証運行事業

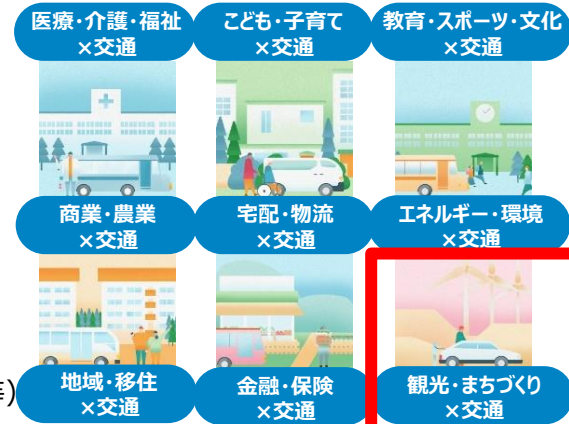
交通を地域の暮らしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)\*によりその維持・活性化に取り組む  
**実証事業を支援します！** ※「共創」:「官民共創」・「交通事業者間共創」・「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」

## 補助対象事業者

交通事業者等\*を含む複数主体で構成される協議会や連携スキーム等 **(共創プラットフォーム)**

※交通事業者等:一般乗合・一般乗用旅客自動車運送事業者、鉄軌道事業者、一般旅客定期航路事業者、公共ライドシェアの実施主体、シェアサイクル等の事業実施主体、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送サービスの実施主体 等

(注) 単一の事業者のみでは補助対象となりません。



▲他分野共創の分類例

## 補助対象経費

新たな事業の立ち上げ及び実証運行に係る以下の経費対して支援を実施

- ①基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費（有識者謝金・会場使用料 等）
- ②システム構築（配車・運行管理・AIオンデマンド 等）、実証運行に使用する車両導入（車両の購入・リース等）による取得・改造に要する経費
- ③実証事業に要する経費（新規運行に係る経費、実証環境の整備 等）

## 補助率（補助上限 1 億円）

A 中小都市、過疎地など (人口10万人未満の自治体)	B 地方中心都市など (人口10万人以上の自治体)	C 大都市など (東京23区・三大都市圏の政令指定都市)
500万円以下は <b>定額</b> 500万円超部分は <b>2 / 3</b>	補助率 <b>2 / 3</b>	補助率 <b>1 / 3</b>

【事業例】 ※R5年度:77事業、R6年度:256事業を支援

- スクールバス・介護輸送・商業施設送迎等の地域輸送資源の混乗化、遊休時間帯における地域路線への活用
- 介護予防プログラムの一環として公共交通を利用した外出を促進（介護予防財源の活用）
- 教育委員会との関係による児童の登下校・部活動送迎にあわせたデマンド交通等の実証運行
- 商工会議所・商工会や社会福祉協議会、観光協会、地域金融機関、農協等の地域経済界による取組 等



問合せ先 各地方運輸局交通政策部交通企画課 等（別紙参照）

公募期間

令和7年2月中旬以降（予定）

【採択時期目安：令和7年5月上旬】

※応募にあたっては、自治体又は運輸局の推薦を受けていることが要件となります。  
 ※自治体については、「交通空白」官民・連携プラットフォームに加入していることが要件となります。

# 地方誘客に向けた「観光の足」の確保

— 交通サービス対応支援事業／公共交通利用環境の革新等事業 —

【担当部署】  
・物流・自動車局（旅客課） ・鉄道局（都市鉄道政策課、鉄道サービス政策室、鉄道事業課）  
・海事局（内航課、外航課） ・航空局（総務課企画室）

## 「地方ゲートウェイ」における二次交通へのアクセス円滑化・利便性向上の支援メニューを新たに加え、インバウンドの地方誘客を支える公共交通機関における受入環境整備を一層強力に推進します！

**補助対象事業者** 交通事業者または旅客施設管理者またはそれらを含む団体

**補助率** 1 / 3 等 ※1

### 補助対象

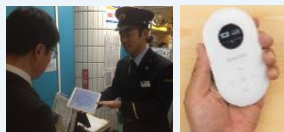
多言語対応(事故・災害時等を含む)



・多言語表記等



・案内放送の多言語化



・タブレット端末、携帯型翻訳機等の整備



・多言語バスロケーションシステムの設置



・インバウンド対応型鉄軌道車両の導入

無料Wi-Fiサービス



・旅客施設や車両等の無料Wi-Fi整備



トイレの洋式化等



・洋式トイレの整備



キャッシュレス決済対応



・全国共通ICカードの導入



・QRコードやクレジットカード対応、企画乗車船券のICカード化



・企画乗車船券の発行



・レンタカーのキャッシュレス対応

非常時のスマートフォン等の充電環境の確保 ※2



・非常用電源装置、携帯電話充電設備等



旅客施設や車両等の移動円滑化(大きな荷物を持ったインバウンド旅客のための機能向上)



・LRTシステムの整備



・連節バスの導入



・ジャンボタクシーの導入



・鉄道車両の荷物置き場の設置



・船内座席の個室寝台化

移動そのものを楽しむ取組や新たな観光ニーズへの対応



・観光列車



・魅力ある観光バス



・サイクルトレイン、サイクルシップ



レンタカーの外国人ドライバー支援



・ドライブ支援アプリによる情報提供



・専用ステッカーの普及

バス・タクシードライバーへの外国語接客研修



地方ゲートウェイの刷新(新規)



・乗り場環境整備  
駅・空港等の交通結節点における、ライドシェア等の二次交通の乗り場整備・改良



・待合環境整備  
ライドシェア等の二次交通との乗換えを想定した、駅の待合環境の整備・改良

※1 観光庁長官が指定した区間で、「多言語対応」「無料wi-fiサービス」「トイレの洋式化等」「キャッシュレス決済対応」の全てと、他の受入環境整備をあわせて実施する場合は、基本的に補助率1/2（公共交通利用環境の革新等事業）

※2 補助率1/2

問合せ先

自動車・海事・鉄道関係：各地方運輸局担当（別紙参照）  
航空関係：航空局総務課企画室（03-5253-8695）

申請期間

自動車関係：令和7年4月以降（予定）  
鉄道・海事・航空関係：随時

# 地方誘客に向けた「観光の足」の確保

－インバウンド受入環境整備高度化事業－

【担当部署】  
・物流・自動車局（旅客課）  
・総合政策局（モビリティサービス推進課）

インバウンドの地方誘客を一層強力に進める上で観光地までのアクセス手段の確保は不可欠。地域の輸送資源やデジタル技術を活用して、観光地におけるインバウンドの「観光の足」確保を強力に推進します！

**補助対象事業者** 交通事業者、自治体、DMO、NPO等の事業実施主体

**補助率** 2 / 3

## 補助対象

### ① 日本版/公共ライドシェア導入

観光地における二次交通の確保に資する日本版/公共ライドシェアの導入支援を通じて、インバウンドが円滑に移動できる環境整備を推進

(補助対象経費) 車両導入、運行に必要な装備、配車管理システム等の導入、多言語対応等

(補助対象者) 自治体、交通事業者、DMO、NPO団体等を想定



観光客向け公共ライドシェア

### ② 地域輸送資源活用事業（レンタカー、施設送迎車両等の地域の輸送資源の活用）

駅・空港からのレンタカー貸渡の省力化や、施設送迎車両の共同利用の立上げ支援を通じて、限られた地域の輸送資源の有効活用を推進

(補助対象経費) レンタカー貸渡機器（本人確認書類読取端末・キーボックス）導入、共同運行用の車両確保、配車管理システム導入等

(補助対象者) レンタカー事業者、旅館・観光施設等送迎サービスの実施者を想定



複数の旅館による送迎車両の共同運行

### ③ 日本版MaaS推進・支援事業（観光促進型）

複数の交通事業者による多種多様な交通サービスを「一つのサービス」として利用可能とするMaaSを活用して、交通結節点等における円滑な乗継や観光地での周遊を推進

(補助対象経費) システム改修、利用啓発費 等

(補助対象者) 自治体、自治体と連携した民間事業者、協議会を想定



列車到着にあわせてタクシーを手配

## 問合せ先

- ①：物流・自動車局旅客課（03-5253-8569）
- ②③：総合政策局モビリティサービス推進課（03-5253-8980）

## 申請期間

- ①：令和7年4月以降（予定）
- ②③：令和7年度2月以降（予定）

## 地方誘客促進によるインバウンド拡大 (80億円)

地域の観光資源を活用し、  
より高単価な特別体験商品を造成



特別名勝での茶懐石体験

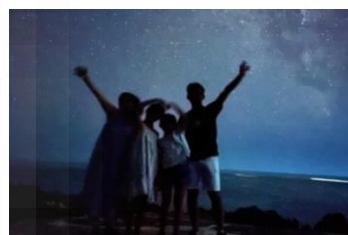


国際スポーツ大会での  
選手との交流や特別観覧

観光コンテンツの開発、  
適切な販路開拓、情報発信等を総合的に支援



伝統工芸や生業の活用



冬の星空観測

## 能登半島地震の観光再生支援 (5億円)

専門家の派遣により、計画策定、  
コンテンツ造成、プロモーション等を支援

## 観光地・観光産業の再生・高付加価値化 (300億円)

面的な宿泊施設の改修、廃屋撤去等を支援



宿泊施設の大規模改修

## オーバーツーリズム対策等の受入環境整備 (158億円)

オーバーツーリズムの未然防止・抑制を推進



受入環境の整備・増強



マナー違反行為の防止・抑制

ユニバーサルツーリズムを促進



宿泊施設のバリアフリー化

## 地方を中心としたインバウンド誘客の戦略的取組（464億円）

○全国津々浦々の観光資源の磨き上げ・環境整備



○戦略的な訪日プロモーション



○円滑な出入国の環境整備



入管・税関手続における共同キオスクの導入



自動手荷物預け機等の導入

## 持続可能な観光地域づくり（54億円）

○オーバーツーリズム対策をはじめとした受入環境整備



マナー啓発

入域料等徴収のためのシステム整備

○人材の育成・確保



スマートチェックイン・アウト

特定技能外国人材（宿泊業）

○観光分野におけるDXの推進



キャッシュレス決済

予約・在庫管理

## 国内交流の拡大等（4億円）

○ユニバーサルツーリズムの促進



バリアフリー客室の整備

モデルツアーの実施

○新たな交流市場の開拓（第2のふるさとづくり、ワーケーションの推進）



○世界に誇る観光地形成に向けたDMOの機能強化



# オーバーツーリズムの未然防止・抑制による持続可能な観光推進事業

## 事業目的・背景・課題

受付期間：2025年2月17日（月）～3月14日（金）12:00

- 国内外の観光需要が堅調に回復する中で、一部の地域や時間帯等によっては、観光客の過度な混雑やマナー違反による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度の低下への懸念も生じている状況であり、適切な対処が必要。
- 観光客の受け入れと住民の生活の質の確保を両立しつつ、持続可能な観光地域づくりを実現するには、地域自身があるべき姿を描き、実情に応じた具体策を講じることが有効であり、こうした取組を総合的に支援する。

## 事業内容

各地域が現在抱えている／今後抱えうるオーバーツーリズムに関する課題について、その未然防止・抑制に向けた様々な取組※を総合的に支援する。

### <類型>

- ①**地域一体型**：地方公共団体／DMOが中心となり、地域の観光関係者や住民の参画を得つつ実施する取組を支援。
- ②**実証・個別型**：地方公共団体／DMO／民間事業者等が主体となった取組を支援。（民間事業者等が主体となる場合、地方公共団体との連携が必須）

※(a) 地域における受入環境の整備・増強、(b) 需要の適切な管理、(c) 需要の分散・平準化、(d) マナー違反行為の防止・抑制、(e) 地域住民と協働した観光振興に係る取組（いずれも調査・実証事業を含む。）を対象とする。

## 事業スキーム

- ・事業形態：①、②ともに間接補助事業
- ・補助対象：国→民間事業者（事務局）

→①地方公共団体、DMO

補助率等：1地域あたり400万円まで定額、補助率2/3（※）、1/2、上限額：8,000万円

※申請主体が持続可能な観光に取り組む地域である場合（日本版持続可能な観光ガイドライン（JSTS-D）ロゴマークを取得済又は取得予定）

→②地方公共団体、DMO、民間事業者等

補助率等：1/2、上限額：5,000万円

## 事業イメージ





# ご清聴ありがとうございました

- ✓ 地域公共交通・観光に係る国の支援制度等について、ご質問、ご相談事項がございましたら、九州運輸局（交通企画課・観光部）または各運輸支局までお気軽にお問い合わせください。
- ✓ 資料の無断転載を禁じます



WebSite



X



Instagram



九州運輸局