

# 公共交通に関する政策と取組について

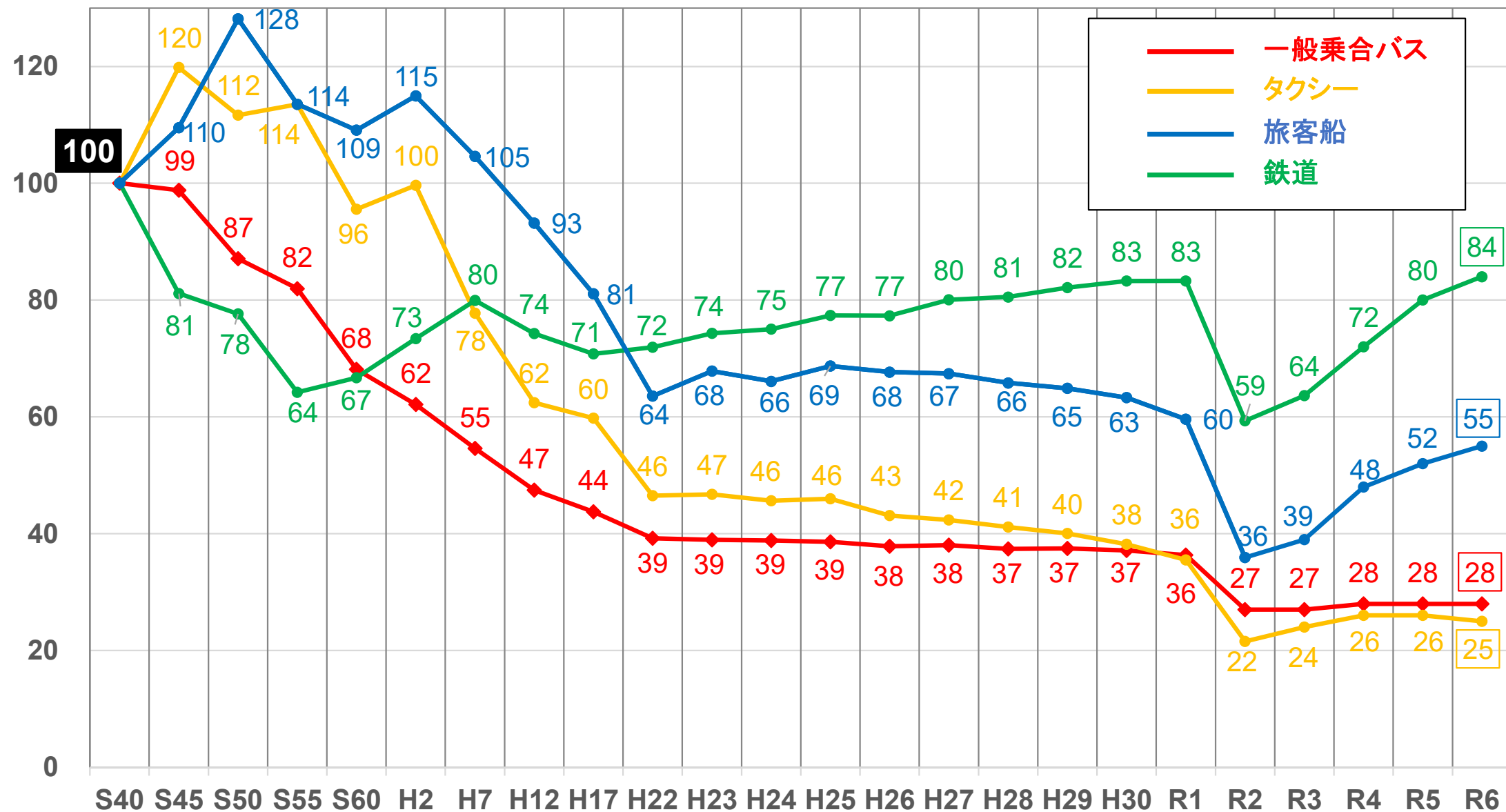
---

令和8年1月

九州運輸局 交通政策部 交通企画課

# 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6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3割～7割減少。
- 直近は、新型コロナウイルス感染症や原油価格高騰の影響により、経営状況は一層深刻化している状況。

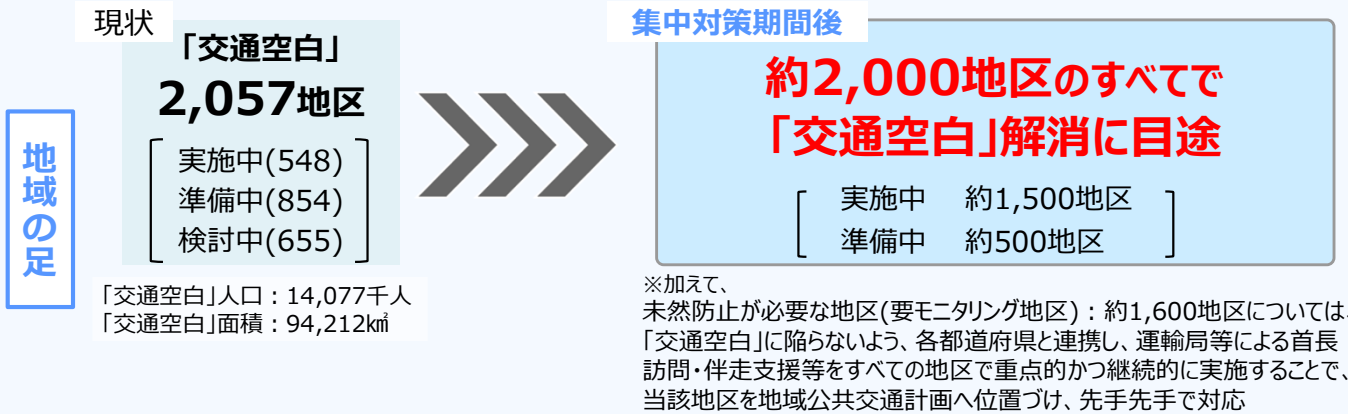


# 「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針(概要)

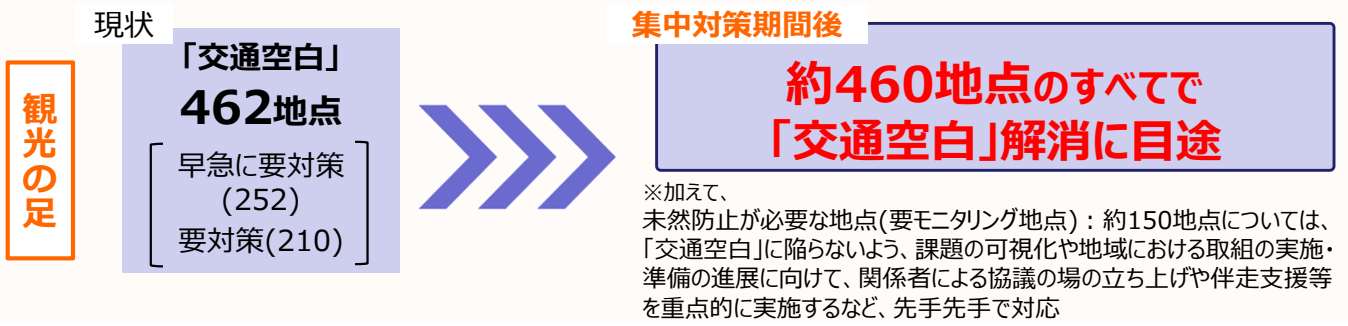
## 「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針

集中対策期間（令和7～9年度）において、全国の「交通空白」解消に早急に取り組むとともに、集中対策期間後も見据え、加速する人口減少・高齢化への対応やインバウンドの地方誘客に向け、今後発生する「交通空白」への対応のほか、「交通空白」を発生させない先手先手の対応に向け、自治体等における「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを推進する。

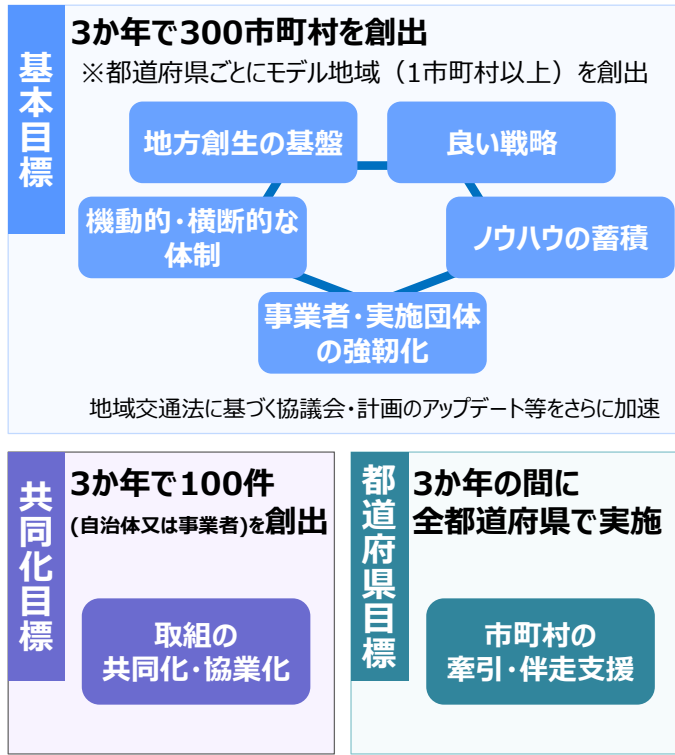
### (1) 目の前の「交通空白」への対応



「地域の足」×「観光の足」の総合的な確保（ハイブリッド化）も推進



### (2) 「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり



## 国による総合的な後押し

<b>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</b>	<b>制度・事例等に係る情報・知見の提供</b> ガイダンス、ポータルサイト、カタログ	<b>実証・実装等に向けた十分な財政支援</b>	<b>「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム</b> 民間の技術・サービス、マッチング・交流の場、パイロット・プロジェクト	<b>新たな制度的枠組みの構築</b> 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
------------------------------------	--	--------------------------	--	---

- 地域交通法に基づく法定協議会をはじめとする各種会議の運営、地域公共交通計画の策定、交通事業者等と連携した地域公共交通に係る取組の検討・調整・実施など、市町村の公共交通担当職員に求められる役割は大きく、かつ、複雑・多様化するとともに、スピード感を持った対応が必要。
- 特に小規模な市町村においては、1人で公共交通を担当する「ひとり交通局」も存在。初めて携わる職員にとって公共交通行政は心理的ハードルが高い。



✓ 公共交通行政の初任者向けの基礎的な情報等の提供  
✓ 市町村間、市町村と県・地方運輸局の関係性構築

を目的に、県と共催で研修会を実施

※ 令和7年度は、宮崎県・長崎県・福岡県の3県で実施

## ◆プログラム構成

- 運輸局・支局：地域交通の現状や、国の施策の方向性、予算制度等の基礎的な内容について講義
  - 県：県独自の取組や支援制度について講義
  - 市町村：地域公共交通行政に携わってから数年経つ職員より、経験談や市の取組について講義
  - 意見交換：参加者同士で各々が感じる課題や苦勞について意見交換
- ※ 研修会終了後に懇親会あり（任意参加）



宮崎県（4月17日）



長崎県（6月5日）



福岡県（7月10日）



- 九州管内の地方自治体・交通事業者等における「交通空白」の解消に向けた取組の検討・準備の一助とするため、路線バスの減便・廃止を受けた代替交通の検討・導入など、「交通空白」の解消に向けた九州管内事例の一部をまとめた「九州管内『交通空白』解消に向けた取組事例集」を作成。
- 各事例について、主に「事例の背景※」「導入・拡充した交通サービスとその内容」に着目し、R7年5月末現在の運行内容等に基づき、各事例の概要を掲載。  
※地域交通（「交通空白」）に関してどのような課題・お困りごとがあり、解決しようとしたか など
- 九州運輸局のホームページに掲載  
(URL) [https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/m\\_koukatsu.html#support](https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/m_koukatsu.html#support)

＜ホームページ掲載の事例集のイメージ＞

目次（事例一覧）

事例 No.	実施地域	お困りごとへの対応概要	導入・拡充する交通サービス	頁
①	奄美市 (鹿児島県)	路線バスの減便・廃止に伴う代替交通の確保	公共ライドシェアの導入	6
②	長崎市 (長崎県)	路線バスの減便・廃止に伴う代替交通の確保	コミュニティバスの延伸	7
③	唐津地域 (佐賀県)	路線バスの減便・廃止に伴う代替交通の確保等	官民連携で地域全体の交通ネットワークを再編 (路線見直し・デマンド型乗合タクシーの導入等)	8
④	佐世保市ほか (長崎県)	路線バスの減便・廃止に伴う代替交通の確保	乗合タクシーの導入 (運行区域拡大等) 公共ライドシェアの導入	9
⑤	西海市 (長崎県)	路線バスの減便・廃止等に備えた対応	官民連携で地域全体の交通ネットワークを再編 (公共ライドシェアの拡充等)	10
⑥	別府市 (大分県)	地域住民・観光客の移動手段確保 (路線バス休止に伴う代替交通の確保、買物や通院・通学等地域住民の移動手段の確保、観光客の移動需要への対応等)	公共ライドシェアの導入	11
⑦	宇美町 (福岡県)	利便性が低く、持続可能性が課題だったコミュニティ交通への対応	AIデマンドバスの導入	12
⑧	国東市 (大分県)	利便性が低く持続可能性が課題だったコミュニティ交通等への対応	域内交通を再編 (AIデマンド型乗合タクシーの導入)	13
⑨	水上村 (熊本県)	交通空白・交通不便地域の解消に向けた対応	公共ライドシェアの導入	14
⑩	宗像市 (福岡県)	点在する交通空白・交通不便地域の解消に向けた対応	公共ライドシェアの導入	15
⑪	佐賀市 (佐賀県)	交通空白・交通不便地域の解消に向けた対応	乗合タクシーの導入	16

### 【北九州市（福岡県）】

#### 交通空白・交通不便地域の解消に向けた対応

##### × 乗合タクシーの導入

- 北九州市では、路線バスが廃止された地区をはじめとして、「鉄道駅から500メートル以上、かつバス停から300メートル以上の地域」を公共交通空白地域と設定。
- 公共交通空白地域における地域住民の生活交通確保のため、採算性の確保を前提として、**地域住民、交通事業者、市がそれぞれの役割分担のもとで連携し、H12.10よりジャンボタクシー等を活用した乗合タクシーを運行する「おでかけ交通事業」を実施。**

※地域住民（おでかけ交通運営委員会）：積極的な利用、需要確保    / 交通事業者：運行計画の立案、運行主体として継続的な運行  
北九州市：住民・交通事業者との調整、運行内容設計等に対する助言指導、車両調達・運行費用等の一部を助成 等

- 具体的には、市内各地区で定路線型、自由経路（区域）型の乗合タクシーを運行しており、直近では、**R6.4より八幡西区塔野地区にて自由経路型の運行を開始。**

「おでかけ交通」実施地区

【おでかけ交通事業における役割分担】

＜八幡西区塔野地区「おでかけ交通」＞

- ・運行車両：4人乗り 乗合タクシー
- ・運行日：平日のみ運行（土、日、祝運休）
- ・行き3便 帰り4便
- ・運賃：200円（小学生以上）

運行エリア図

出典：北九州市HP

# 地域交通法(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律)の概要

**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る。(平成19年制定)

## 地域公共交通計画

「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**

- ・ **全ての地方公共団体（都道府県を含む）** に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：1,052件（2024年4月末時点）
- ・ 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「**法定協議会**」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

## 地域公共交通特定事業

地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、**地域公共交通計画に盛り込む**ことができる法定事業

- |  |   |   |
|--|---|---|
| ◇ <b>軌道運送高度化事業</b><br>LRT（Light Rail Transit）の整備 | ◇ <b>道路運送高度化事業</b><br>BRT（Bus Rapid Transit）の整備 | ◇ <b>鉄道事業再構築事業</b><br>鉄道の上下分離等                    |
| ◇ <b>地域旅客運送サービス継続事業</b><br>公募を通じた廃止予定路線の交通の維持    | ◇ <b>貨客運送効率化事業</b><br>貨客混載の導入                   | ◇ <b>地域公共交通利便増進事業</b><br>路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善等 |



## 実施計画

- ・ 個々の**特定事業について**、地方公共団体・事業者が実施計画を作成
- ・ 実施計画について**国土交通大臣の認定**を受けた場合、**予算上の措置**（地域公共交通確保維持改善事業等）や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

# 地域公共交通利便増進事業

## 「地域公共交通利便増進事業」とは

地域公共交通の利用者の利便を増進するため、路線等の編成や事業内容の変更、等間隔運行や定額制乗り放題運賃の設定等を行う事業。

### (イ) 地域における路線ネットワークの構築

地域の需要に応じた地域公共交通網の整備

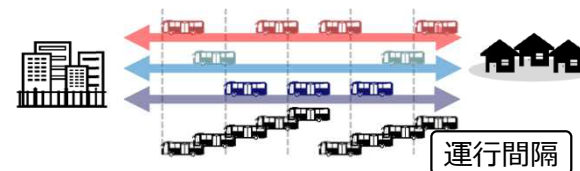
- ① 路線等の編成の変更
- ② 他のモードへの転換
- ③ 自家用有償旅客運送の導入等



### (ロ) 運賃・ダイヤ等の改善

利用者が利用しやすい運賃・ダイヤの設定等

- ① 運賃・料金の設定 (定額乗り放題運賃、通し運賃等)
- ② 運行回数・ダイヤの設定 (等間隔運行、パターンダイヤ等)
- ③ 共通乗車船券の発行

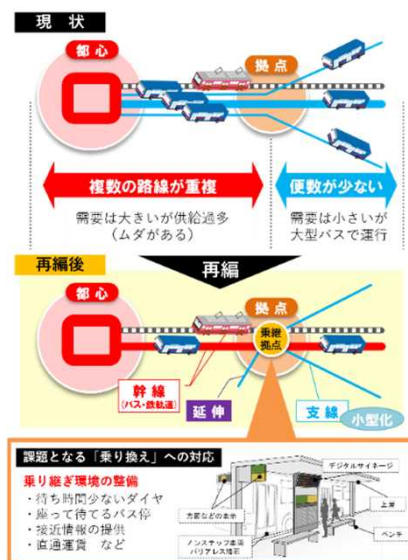


※ (ハ):(イ)もしくは(ロ)と併せて行う利便を増進するための措置(交通結節施設における乗降場の改善、乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカード等の導入等)も対象

## 導入事例

### 【岡山県岡山市】

- ・路線の編成見直し
- ・運行ダイヤの見直し
- ・幹線と支線の使用車両の見直し
- ・乗り継ぎ環境の整備
- ・運賃制度の見直し



## 主な導入メリット

### 【地域公共交通確保維持事業】

- ・幹線補助及びフィーダー補助の要件緩和
- ・フィーダー補助の上限額引き上げ
- ・車両購入費の一括補助
- ・計画推進(公共交通マップ作成等)に対する補助

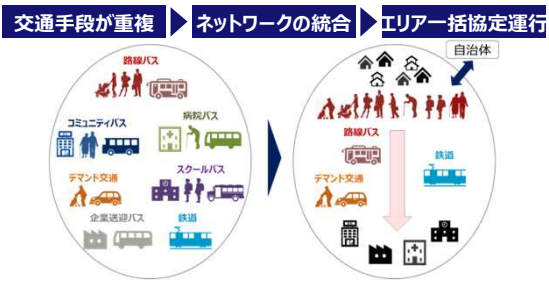
### 【社会資本整備総合交付金】

- ・地域公共交通再構築事業  
(バス停、バスロケ施設、EVバス施設等の整備)

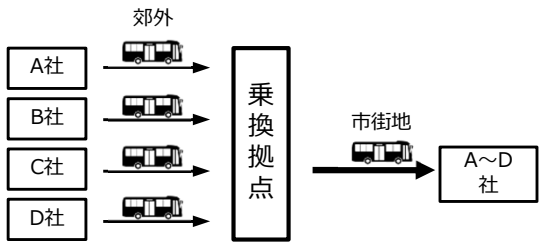


## 3つの共創

### 官民の共創



### 交通事業者間の共創



### 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



## 交通DX

### 自動運転



### MaaS



### AIオンデマンド交通



## 交通GX

### 交通のコスト削減・地域のCN化



地域の関係者の連携と協働を通じて、  
地域公共交通を、より利便性・生産性・持続可能性を高い姿へリ・デザイン（再構築）



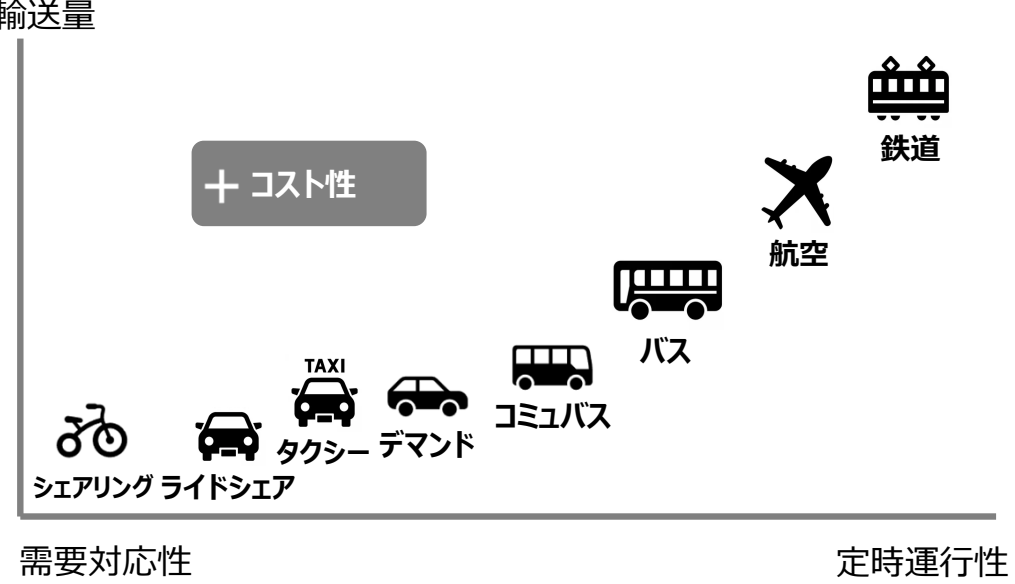
# MaaSの推進 | MaaS (Mobility as a Service) とは

MaaS(Mobility as a Service)とは、多様なモビリティサービスを統合し、利用者の需要に応じて「1つのサービス」として自由にアクセス可能な状態とするサービス概念。  
(Maas Alliance White Paper, MaaS Alliance, 2017)

## 交通の課題

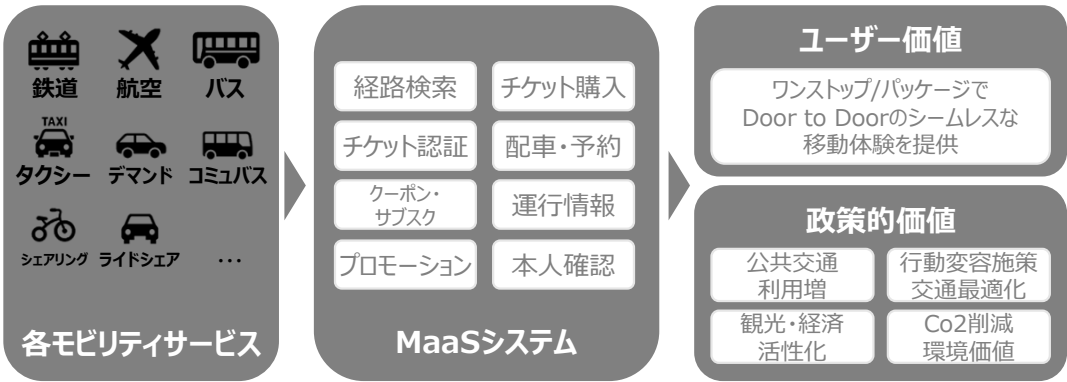
- モビリティサービスには様々な特性があり、鉄道は定時性と大容量輸送に優れるが利用者の個別の需要には対応できない、タクシーは速達性や目的地の柔軟な設定が可能だが大量輸送はできない、など、**それぞれの空間的又は時間的な制約が存在。**
- これらのモビリティサービスが分割して提供された状態では、**目的地までの経路検索や乗り換え・接続、予約・配車などがシームレスにつながらず、公共交通の利便性向上の障壁となる。**
- 特に日本では、モビリティサービスが多数の民間事業者によって提供されているという特性があり、個々に高いサービスレベルで提供される半面、「シームレスな移動の実現」を難しくしている面がある。

モビリティサービスの性質（イメージ）



## MaaSの目指す姿

- MaaSは、異なる特性を持つモビリティサービスを利用者の観点から「1つのサービス」として利用可能とすることで、モビリティサービスの利便性を向上を目指す取組。
- 具体的には、各モビリティサービスを利用するうえで必要な**経路検索、運行情報取得、料金支払い、チケット予約、チケット認証（チケットティング）**など、現状モード単位で分割して提供されている顧客接点を統合し、マルチモードかつワンストップで利用できるようにする。
- これにより、利用者はニーズに応じた最適な移動手段へ簡便かつ効率的にアクセスし、シームレスな移動が可能となる。
- 利用者利便の向上は、**地域交通政策の観点からは公共交通の利用増加（乗用車からの乗り換え）や新たなビジネス機会の提供、運行最適化によるコスト削減、Co2削減、観光等の地域経済への裨益**など多面的なメリットをもたらす。



- 自家用車については**レベル3自動運転**、バス等の移動サービスについては**レベル4自動運転**を実現。**自動運転タクシー**については**2027年度に事業化**が見込まれる。
- 物流サービスについては、2026年度以降の高速道路におけるレベル4自動運転トラックの社会実装を目指し、**2025年3月より、新東名高速道路（駿河湾沼津SA～浜松SA）**における**自動運転トラックの実証実験**を開始。

## 自家用車におけるレベル3自動運転の実現

- 2020年3月 世界に先駆け技術基準を策定  
⇒ 2020年6月 日本の基準と同等の国際基準が成立
- 2021年3月 **世界で初めて販売開始（レベル3）**

### 自動運行装置の構成



## 移動サービスにおけるレベル4自動運転の実現

- 2023年5月 福井県永平寺町において、**全国初のレベル4移動サービスを開始**（ヤマハ製電動カート（社内無人））
- 2024年12月 愛媛県松山市において、**路線バスとして全国初のレベル4移動サービスを開始**（EVモーターズ・ジャパン製バス）
- 2018年より、**日産が横浜みなとみらい地区で自動運転タクシーの実証実験を開始**  
**2027年度の事業化を目指す**



ヤマハ製電動カート（車内無人）



EVモーターズ・ジャパン製バス

## 物流サービスにおける自動運転トラックの実現に向けた実証実験

- 2025年3月 新東名高速道路（駿河湾沼津SA～浜松SA）において、**自動運転トラックの実証実験**を開始（自動運転車優先レーンを設定し、自動運転トラックの走行をインフラから支援）



○ 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。

### 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。R7.6第4回法定協議会にて、地域公共交通計画を策定。R7年度は、鉄道事業再構築実施計画を策定予定。

### 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

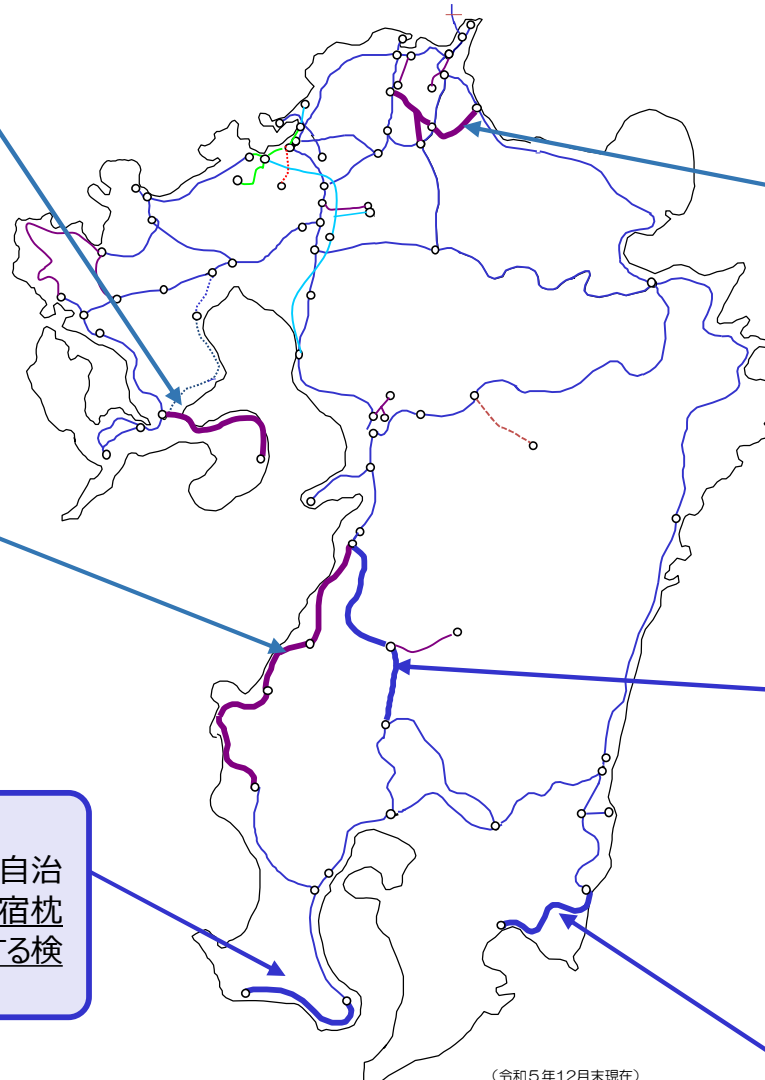
- R6.7、平成筑豊鉄道(株)が沿線市町村に対し、将来の平成筑豊鉄道路線のあり方議論のための法定協議会設置を要請。
- R6.10、沿線市町村が福岡県に対し、当該法定協議会の組織を要請。
- R7.1、福岡県が法定協議会「平成筑豊鉄道沿線地域公共交通協議会」を立上げ。R7年度中に平成筑豊鉄道の今後のあり方に係る大きな方向性を決定することを目標に協議中。

### 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い、R7.3に、2033年頃の鉄道復旧を目指す方向で最終合意。

### JR日南線(油津～志布志)

- R7.10に、宮崎県、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「日南線(油津・志布志間)の将来を考える会議」を立上げ。



(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)



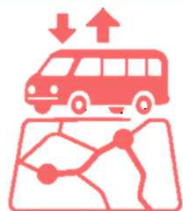


## 参 考 資 料

1 2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。

※「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）**





# ご清聴ありがとうございました

- ✓ 地域公共交通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）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