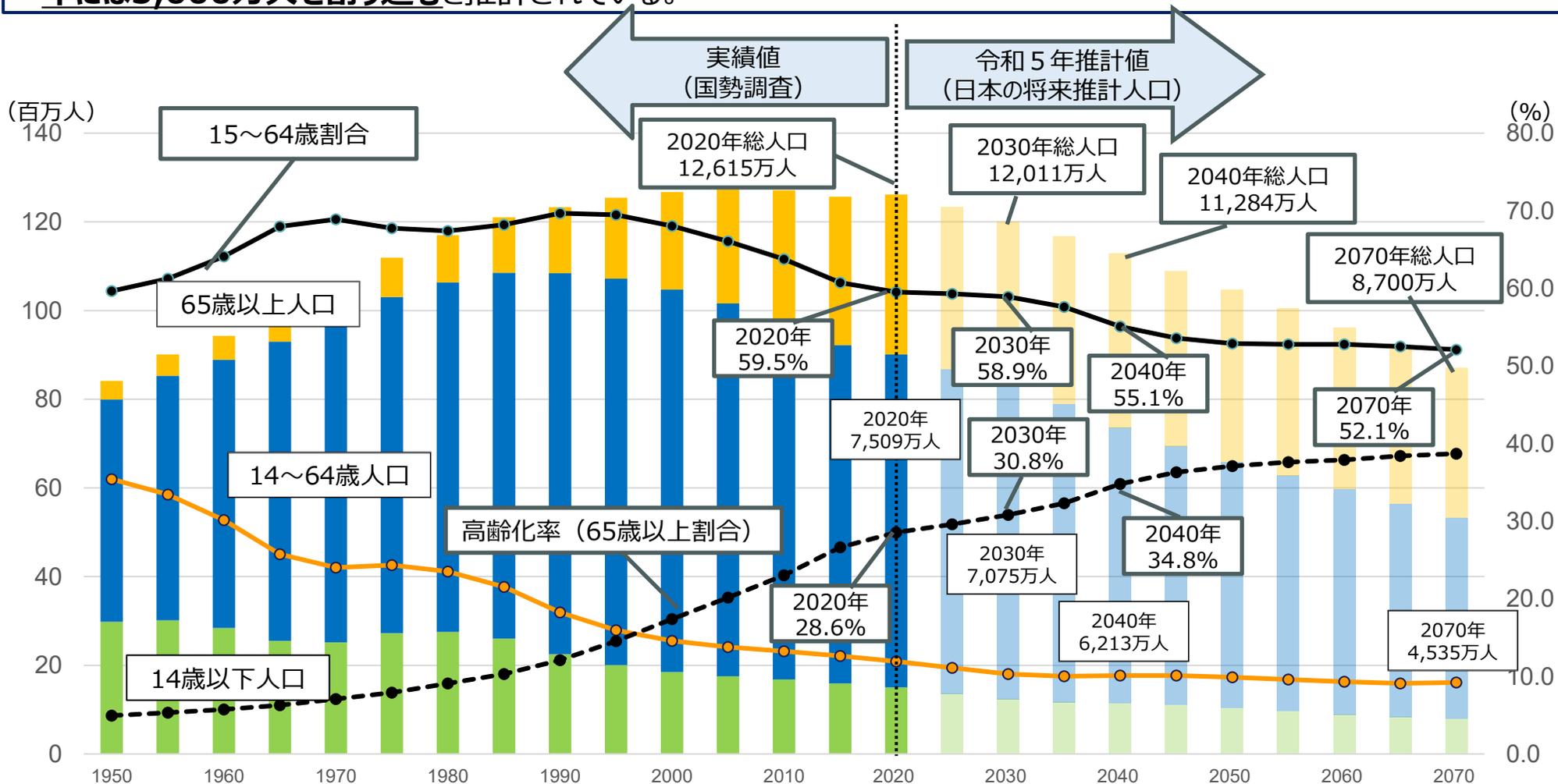


地域公共交通の現状

令和 7 年 6 月

日本の総人口・生産年齢人口の推移

- 日本の総人口は、2008年をピークに減少を続け、**2030年には12,011万人、2040年には11,284万人、2070年には9,000万人を割り込む**と推計されている。
- 生産年齢人口は、1995年をピークに減少を続け、**2030年には7,075万人、2040年には6,213万人、2070年には5,000万人を割り込む**と推計されている。

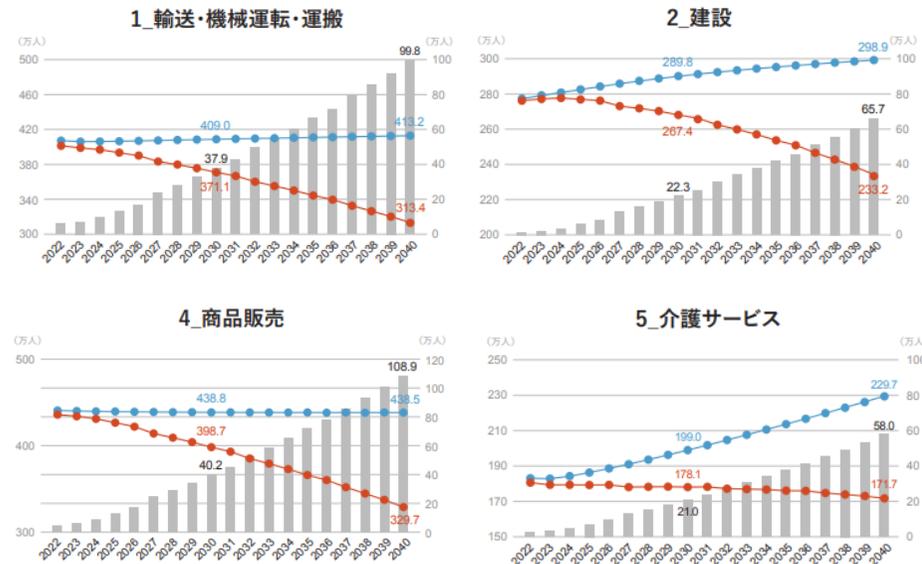
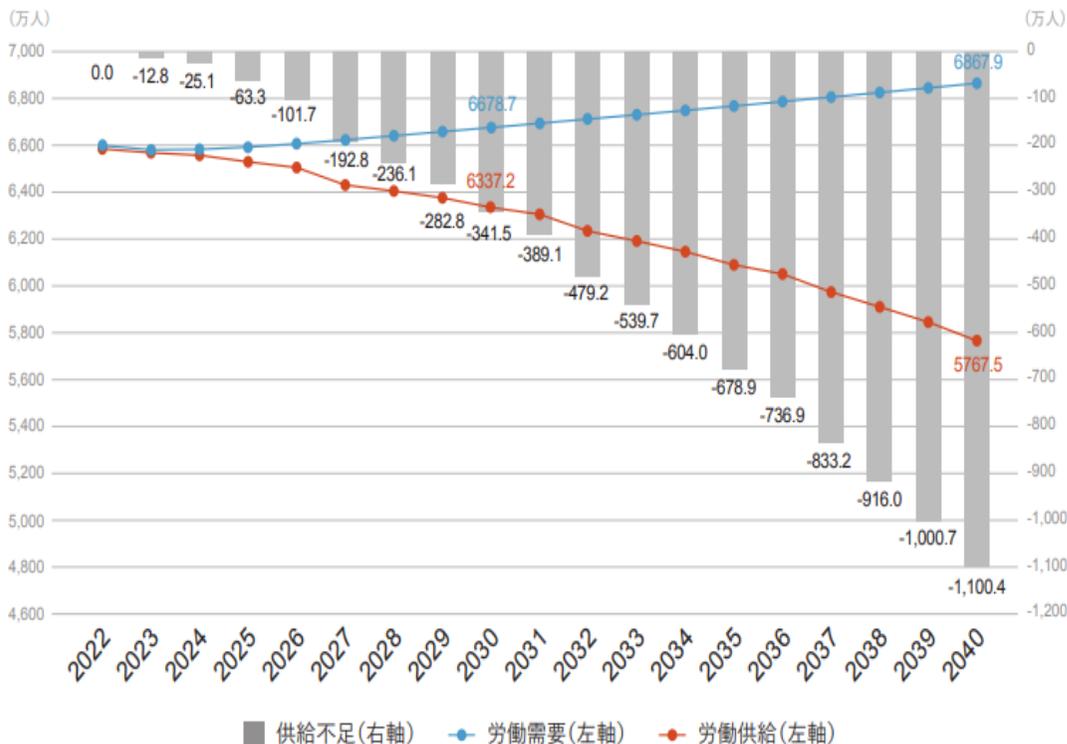


(出所) 2020年までの人口は総務省「国勢調査」、2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(令和5年推計)」(出生中位(死亡中位)推計)

労働需給のシミュレーション

- 労働需給シミュレーションの試算では、**2030年には341.5万人（不足率5.1%）、2040年には1,100.4万人（不足率：16.0%）の労働力が不足する見込み**となっている。
- 全体と比較し、2030年、2040年の労働力不足が大きい職種は、**輸送・機械運転・運搬（ドライバー）、建設、商品販売（小売り）、介護サービス**となっており、**運転手の担い手の不足が深刻化**している。

▼労働需給シミュレーション（産業全体）



	労働力不足 (万人)		不足率 (%)	
	2030年	2040年	2030年	2040年
全体	341.5	1,100.4	5.1	16.0
1輸送・機械運転・運搬	37.9	99.8	9.3	24.2
2建設	22.3	65.7	7.7	22.0
3生産工程	22.1	112.4	2.6	13.3
4商品販売（小売り）	40.2	108.9	9.2	24.8
5介護サービス	21.0	58.0	10.6	25.3
6接客給仕・飲食物調理	17.9	56.6	4.9	15.1
7保健医療専門職	18.6	81.6	4.5	17.5
8事務、技術者、専門職	-21.3	156.6	-	6.8

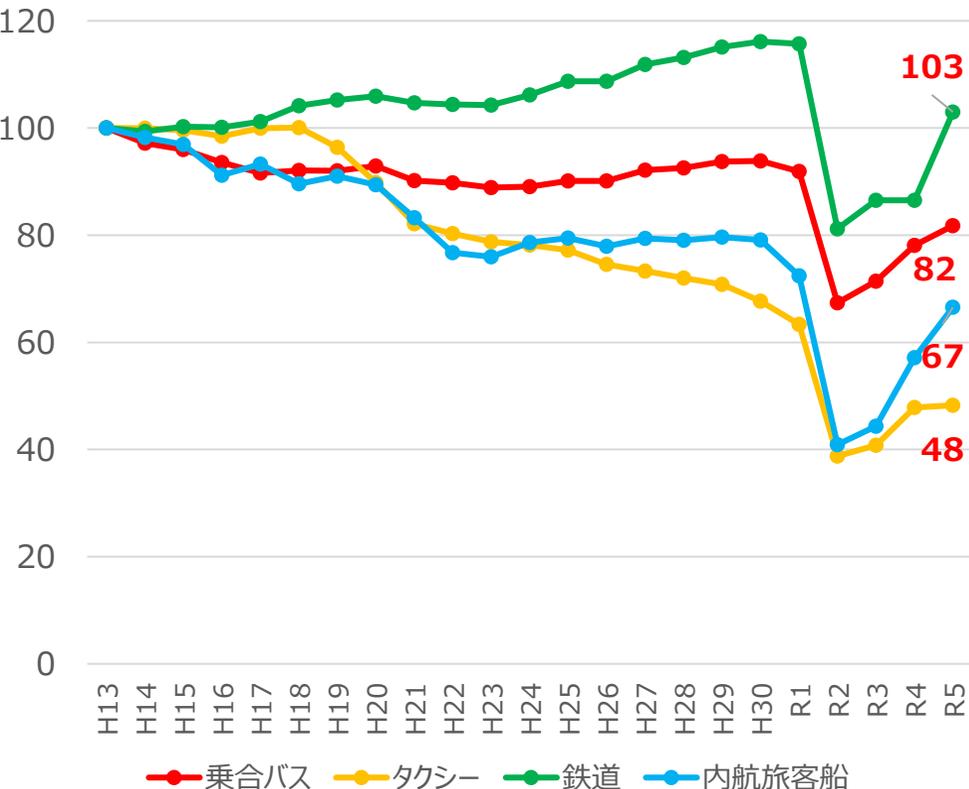
(出典)「未来予測2040 労働供給制約社会がやってくる」(リクルートワークス研究所2023)より

地域公共交通の利用者数減少・担い手不足

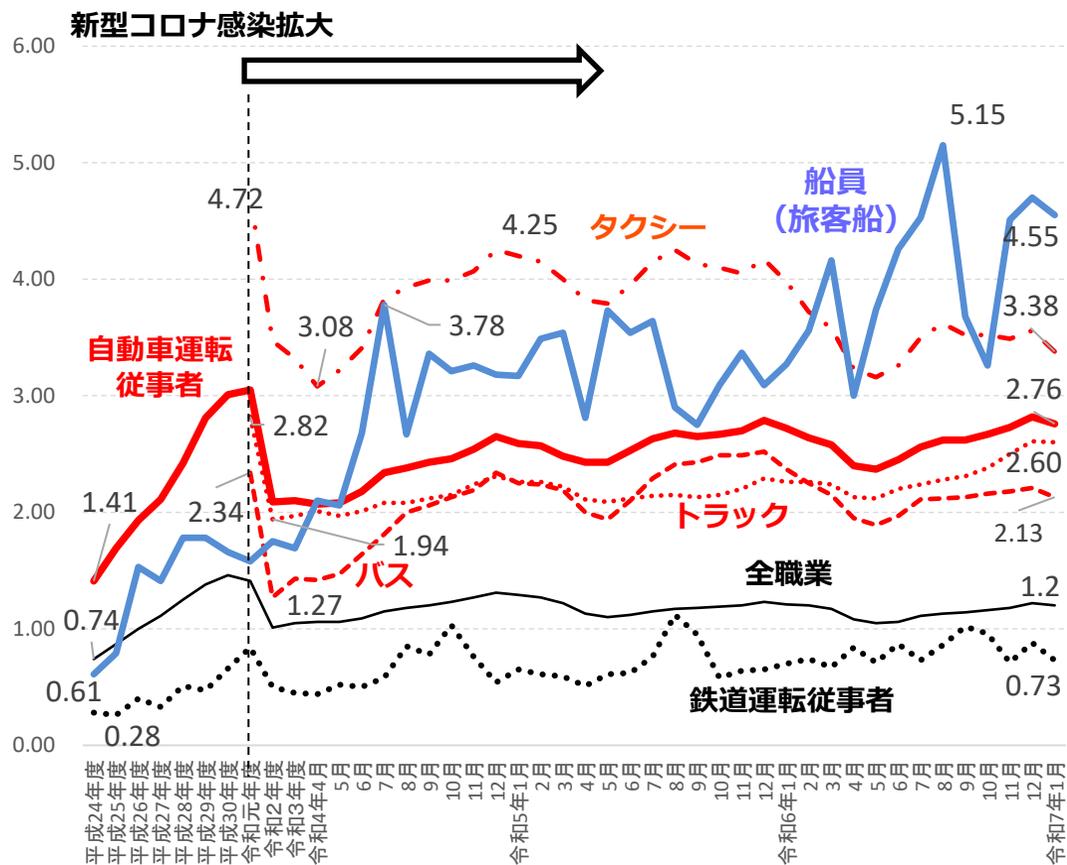
- 長期的な利用者の減少、コロナの影響による急激な落ち込みもあり、**公共交通事業者の経営環境は悪化**。コロナ後も**利用者数がコロナ以前の水準までには回復していない**状況。
- 有効求人倍率については、**自動車運転従事者（バス・タクシー・トラック運転手）及び船員（旅客船）**について**求人数が求職者数を上回り**、担い手不足が続いている。

<利用者数の推移>

(H13を100としたとき)



<有効求人倍率の推移>

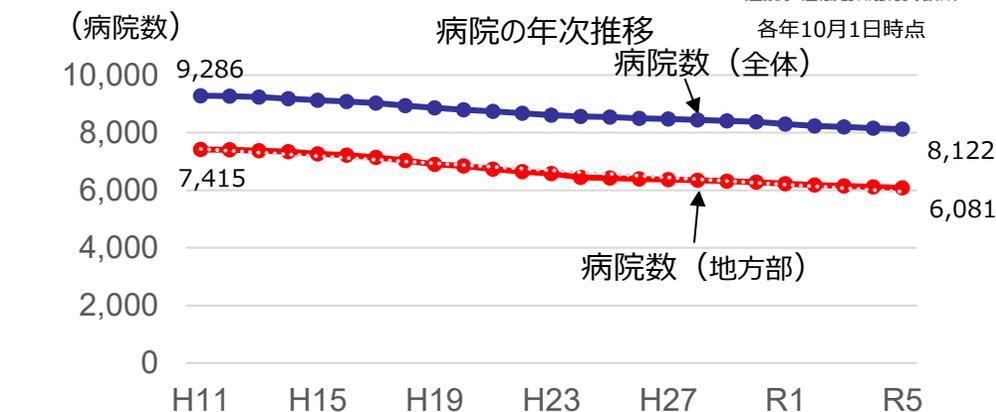
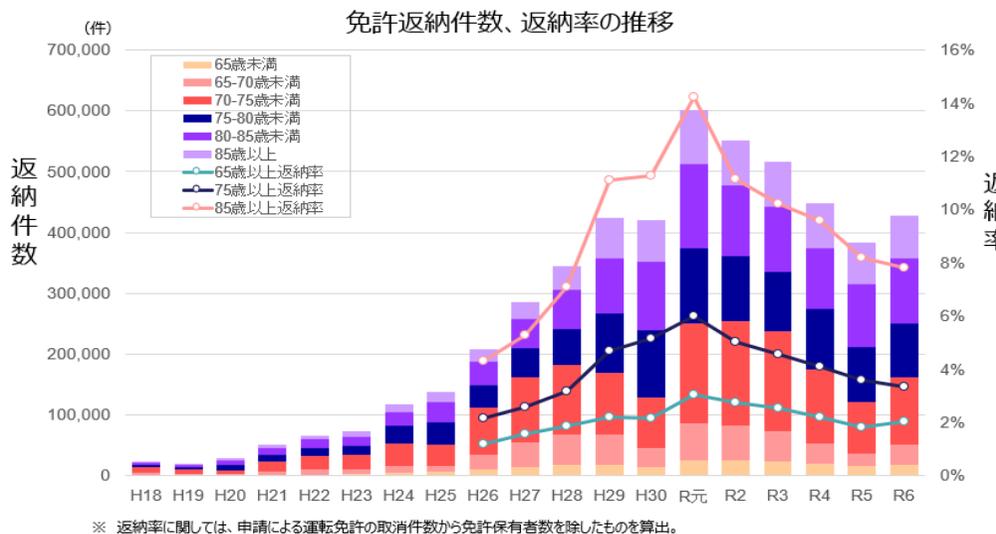


※厚生労働省「一般職業紹介状況」及び厚生労働省職業安定局提供データより国土交通省作成
 ※船員については、H24～R6については船員職業安定年報より抽出（年度ではなく暦年の数値）。

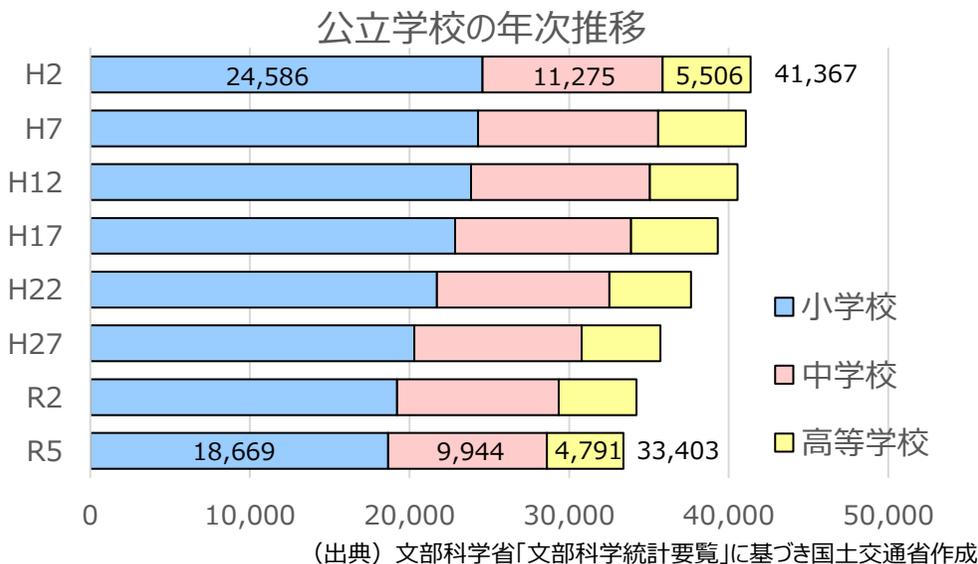
(出典) 「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」、
 「船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令」に基づく
 国土交通省海事局内航課調査より国土交通省作成

高齢者の免許返納状況、病院・学校の統廃合状況

- **免許の返納件数、返納率**に関しては平成10年の制度創設より増加傾向にあり、**令和元年度は60万件の超える免許返納がされるなど、高齢者の足の確保の重要性が増大**している。
- **病院数は、経営難や医療従事者の不足により減少**が続き、特に**地方部においてはその傾向が顕著**である。
- 少子高齢化により、**公立学校数は減少の一途**をたどり、**部活動は外部との連携**も進んでいる。

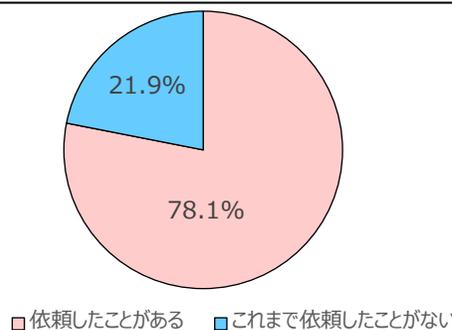


(出典) 厚生労働省「医療施設動態資料」に基づき国土交通省作成
 ※20床以上の病床を有するものを病院としている
 ※地方部の病院数は、全国の病院数のうち、東京都区部及び政令指定都市に存するものを除いたもの

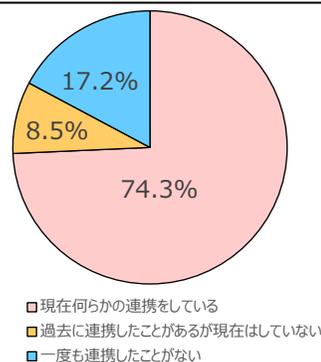


中学校・高等学校の部活動の外部連携状況

学校としての外部指導者等への依頼経験の有無



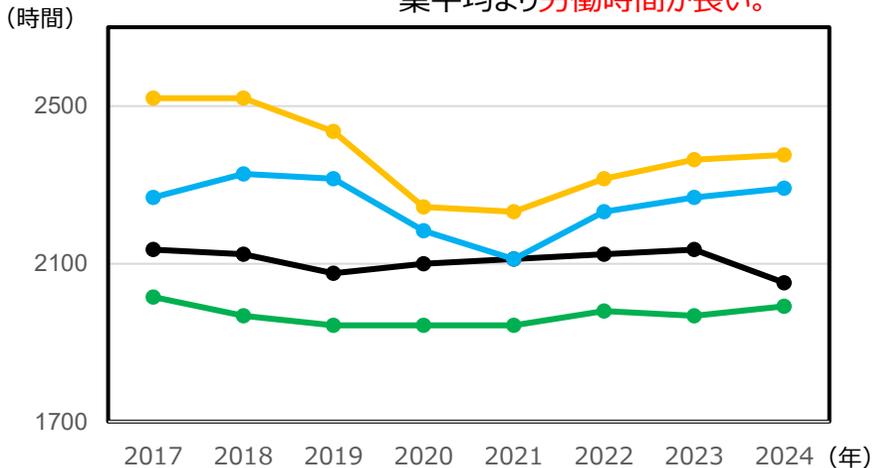
運動部活動における地域との連携状況



地域公共交通の働き方をめぐる現状

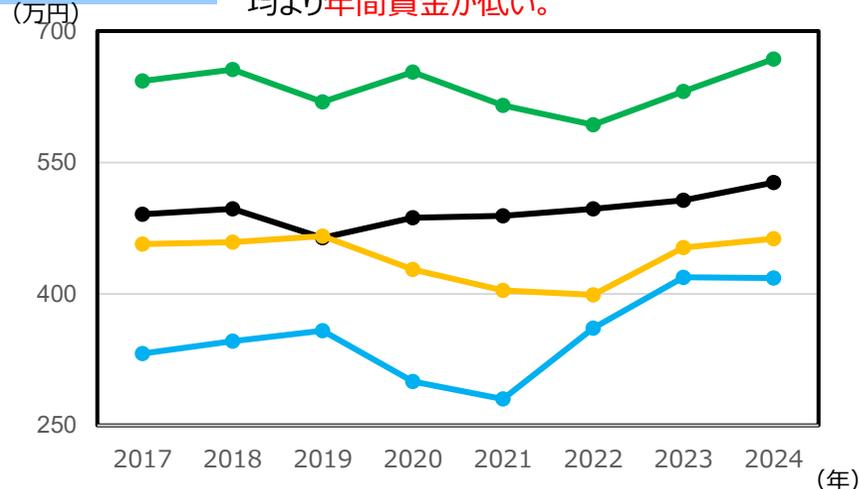
①年間労働時間

特にバス・タクシー分野においては、全職業平均より**労働時間が長い**。



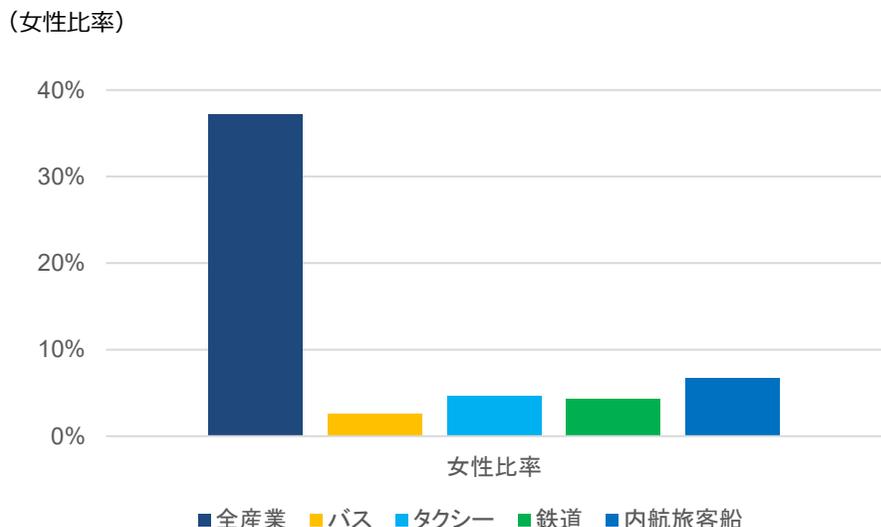
②年間賃金

特にバス・タクシー分野においては、全産業平均より**年間賃金が低い**。



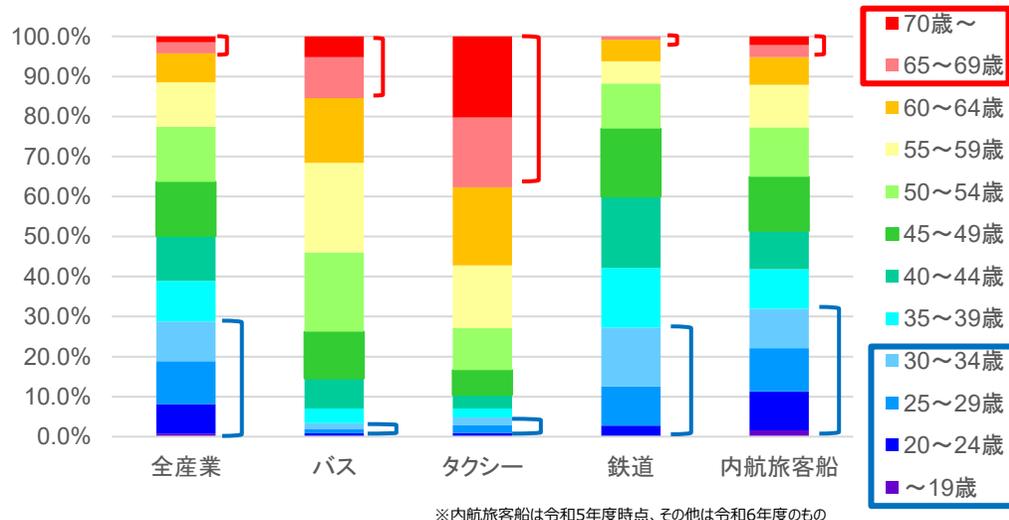
③男女比

全職業平均より**女性比率が低い**。



④年齢構成

特にバス・タクシー分野においては、全産業平均より**若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い**。



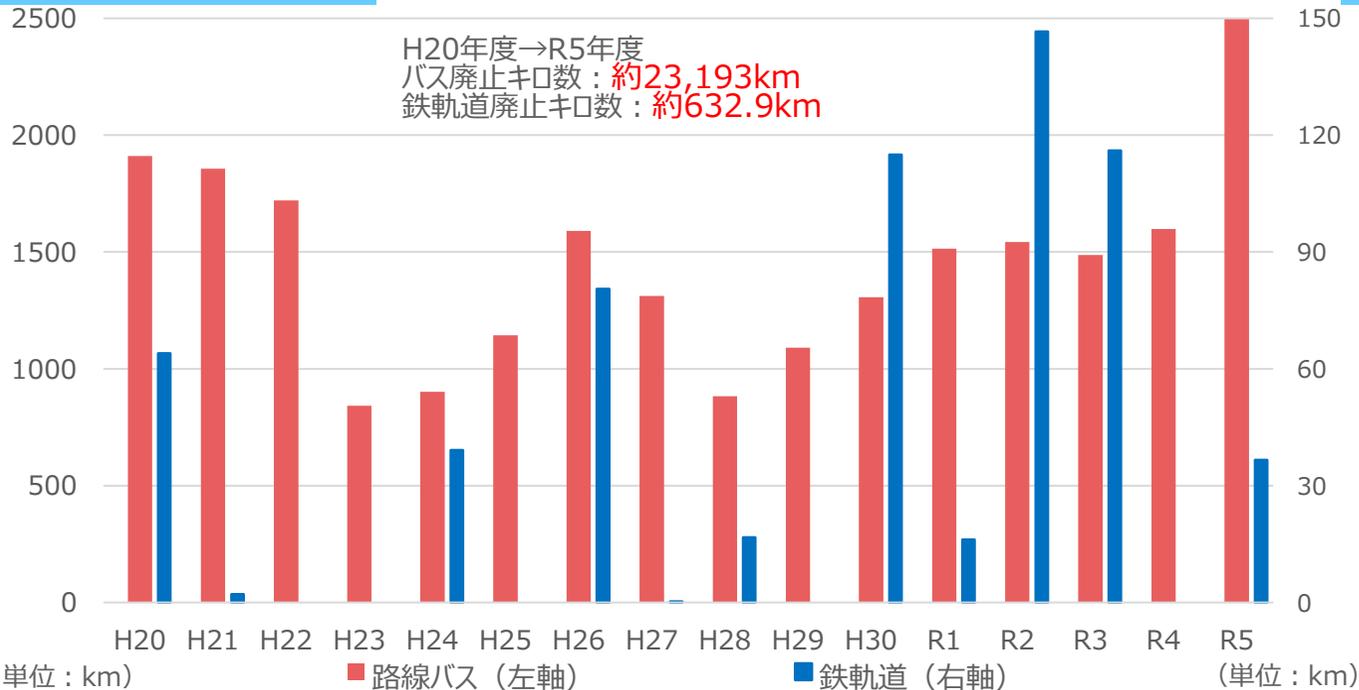
※内航旅客船は令和5年度時点、その他は令和6年度のもの
(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、国土交通省海事局調査より国土交通省作成

(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、国土交通省海事局調査より国土交通省作成

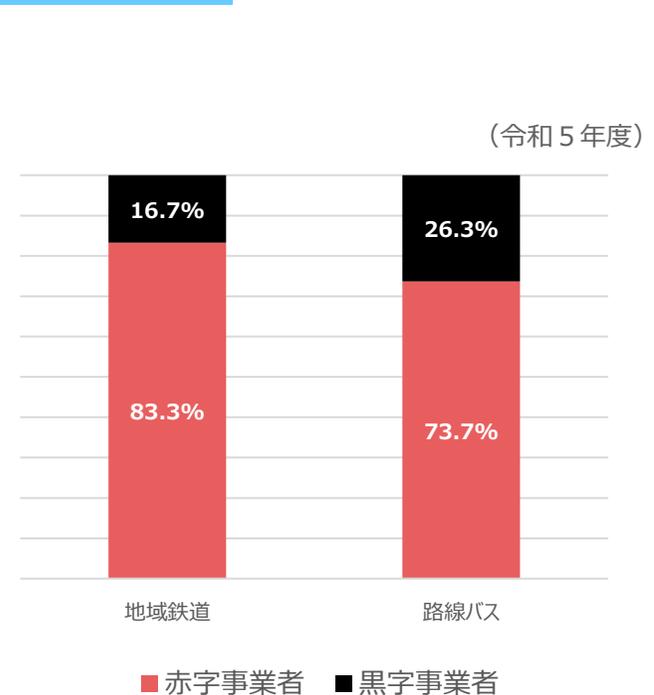
運送サービスの状況(路線の廃止・減便等)

- 平成20年度から令和5年度にかけて、**路線バスは約23,193km**、**鉄軌道は約632.9km**が廃止され、**多くのバス・鉄道事業者が赤字**となっている。
- 最近においても、バス・鉄道事業者による系統・路線の廃止、減便事例がある。

路線の廃止状況



経営状況



主な減便事例 (バス・鉄道)

バス事業者 (A社)

- ・R7.4.1より23系統が廃止

バス事業者 (B社)

- ・R7.4.1より7系統で減便 (対象系統において**5.7%**便数減)

バス事業者 (C社)

- ・R7.4.1より22系統で減便 or 廃止 (対象系統において**42.7%**便数減)
- ・R7.9末に11系統が廃止予定
→今後、乗合タクシーや公共ライドシェアの導入を検討するなど、地域公共交通会議において代替交通手段の確保について議論予定

バス事業者 (D社)

- ・R7.4.1より8系統が廃止
→廃止される地域では、同日より、他社路線バスのルート再編や乗合タクシーの増便に加え、新たに公共ライドシェアを導入することにより、代替交通を確保

鉄道事業者 (E社)

- ・R7.6.1より平日5本を減便 (平日の減便割合は**19.2%**)

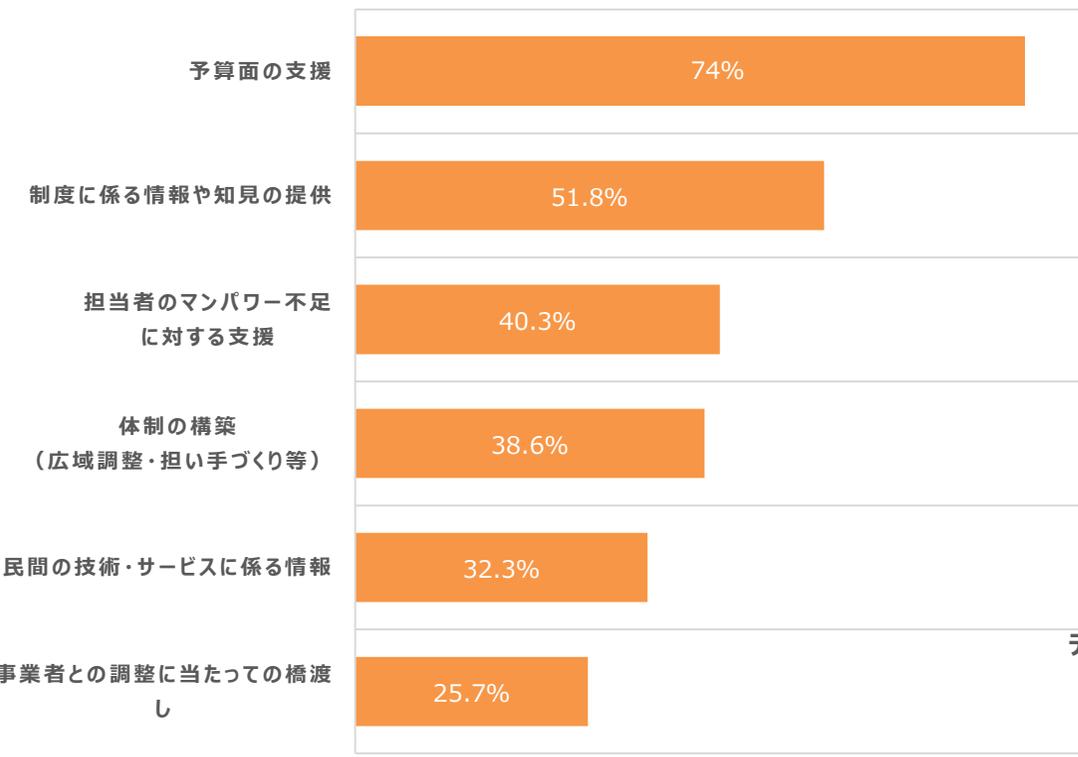
鉄道事業者 (F社)

- ・R7.2.3より平日約38本を減便 (平日の減便割合は**24.1%**)

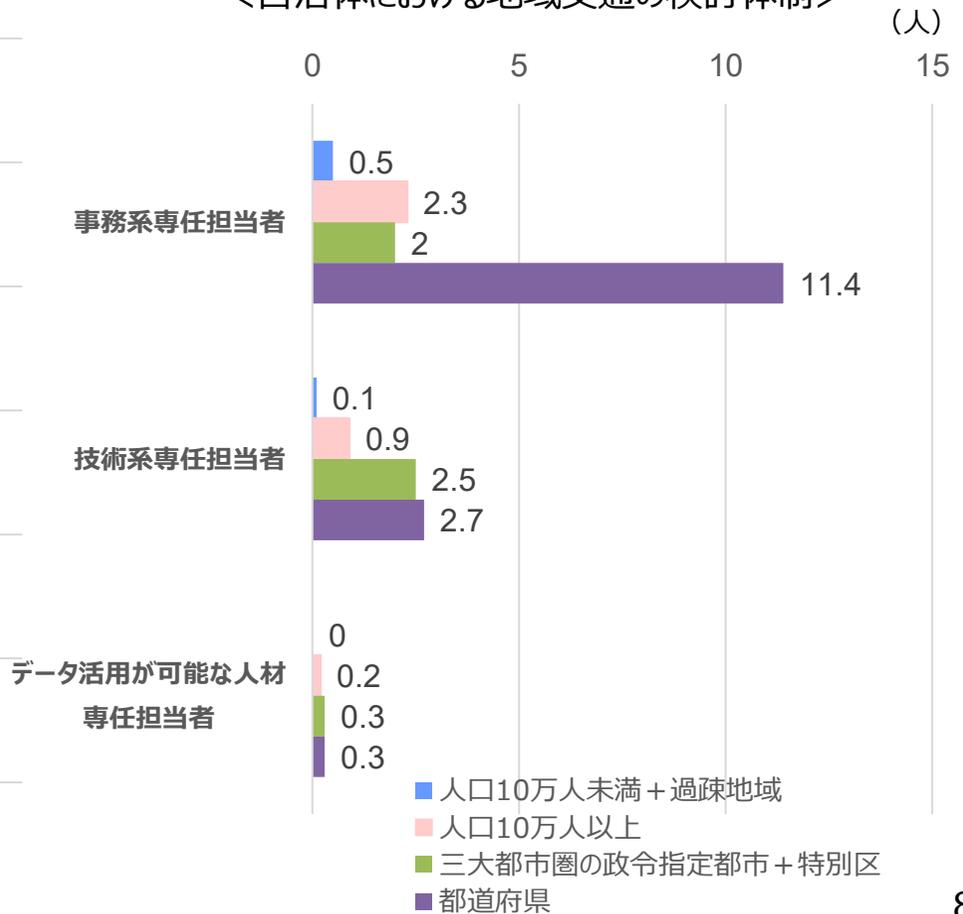
自治体が必要としている支援策

- 自治体が必要としている支援策は、「予算面の支援」や「制度に係る情報や知見の提供」が半数を超えるとともに、「担当者のマンパワー不足に対する支援」や「体制の構築」についても約4割となっている。
- 市町村は事務系、技術系ともに専任の地域交通担当者が不足しており、データ活用可能な人材に関しては、市町村及び都道府県ともに不足している。

＜自治体が必要としている支援＞



＜自治体における地域交通の検討体制＞



(国土交通省令和7年5月30日第4回国土交通省「交通空白」解消本部「地域交通行政アンケート結果」より)

高度成長期

交通サービスの安定供給に向け、交通事業者の独占と内部補助

1980年代～

民間活力・競争を通じた効率的・多様な交通サービスの提供

◆1987年：国鉄民営化 ★2002年：バス、タクシーなど需給調整規制の廃止

2000年代～

自治体を中心とする地域が「望ましい交通ネットワーク」を追求

2007年 地域交通法の制定

市町村による協議会・地域公共交通計画（マスタープラン）等

2013年 交通政策基本法の制定

基本理念、関係者の責務、交通政策基本計画、国・地方公共団体の施策等

2014年 地域交通法の改正

地域公共交通計画と整合性のとれた地域交通を実現するため、国による一定の関与 等

2020年 地域交通法の改正

計画作成を自治体の努力義務 競争から協調へ（※独禁法特例法も制定） 等

2023年 地域交通法の改正

「地域関係者」の「連携と協働」を目的として明確化、「エリア一括協定運行事業」の創設等特定事業を拡充 等

平成
19年
制定

＜地域交通の活性化・再生を通じ魅力ある地方創出に向け、地方のニーズに合った新たな旅客運送サービスの導入円滑化等を図る制度の創設＞

【協議会・計画作成制度の創設】

- ・ 市町村が主体となり幅広い関係者の参加による協議会（法定協議会）を設置する仕組みの整備。
- ・ 「地域公共交通総合連携計画」（マスタープラン）の作成を通じて、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仕組みを整備。

【特定事業の仕組みの整備】

- ・ 地域公共交通特定事業の実施計画を国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することで、地域の取組を後押しする制度を整備。

平成
26年
改正

＜まちづくりと連携した地域交通の確保に向け、自治体が先頭に立ち、関係者の合意の下、地域交通を作り上げられる制度の創設＞

【法定計画の拡充】

- ・ 地域の交通圏の広がりを踏まえ、広域的な地域公共交通網の形成を進めるため、都道府県を計画作成主体に追加。

【特定事業の拡充】

- ・ 「地域公共交通再編実施計画（現：地域公共交通利便増進実施計画）」と整合性のとれた地域交通を実現するため、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、同事業を実施する区域内のバス事業者等に対し、「地域公共交通再編実施計画」を維持する観点から事業許可の審査・命令を行う制度を創設。

令和
2年
改正

＜持続可能なサービス提供の確保に資する取組の推進に向け、地域自ら地域交通をデザインし、移動ニーズに応えられる制度の創設＞

【法定計画の拡充】

- ・ 地域の輸送資源の総動員による地域公共交通の維持・確保を図るため、法定計画を「地域公共交通計画」と改め拡充。
- ・ 全ての地方公共団体に対して、地域公共交通計画の作成を努力義務化。

【特定事業の拡充】

- ・ 公募を通じた廃止予定路線の維持を図る「地域旅客運送サービス継続事業」を創設。
- ・ 地域公共交通再編事業を拡充し、「地域公共交通利便増進事業」を創設。

令和
5年
改正

＜地域公共交通のリ・デザイン（再構築）に向け、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の連携・協働を促進する制度の創設＞

【目的規定の追加】

- ・ 目的規定に「地域関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として地域の関係者の連携と協働を促進を追加。

【ローカル鉄道再構築に関する仕組みの創設】

- ・ ローカル鉄道の再構築に関する仕組みとして、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設。

【特定事業の拡充】

- ・ 「地域公共交通利便増進事業」において、エリア一括協定運行事業を創設。
- ・ 「道路運送高度化事業」において、交通DX・GXを推進する事業を創設。

地域交通法に基づく地域交通ネットワークの形成

地域交通法

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

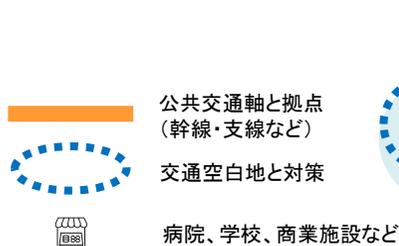
モード横断で望ましい地域交通ネットワークの姿を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**

- **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：1,184件（2025年3月末時点）
- 地方公共団体が組織する「**法定協議会**」において、住民や交通事業者等地域の関係者による協議（関係者には応諾義務）により作成＝**地域が自らデザインする交通へ**

計画のポイント

- ◆ 住民・市民との双方向コミュニケーションを通じた「**地域の将来像**」の共有
- ◆ 地域全体を見渡し、多様な**地域旅客運送サービス**の持続可能な提供の確保
- ◆ まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ◆ 利用者数、収支など定量的な目標設定と毎年度の評価・分析等（努力義務）

交通ネットワークの統合的将来像（地図）



適材適所の施策・事業

地域旅客運送サービス



鉄軌道



BRT



旅客船



路線バス
コミュニティバス



デマンド交通



乗合/乗用
タクシー



公共/日本版
ライドシェア



福祉輸送、スクールバス、
病院・商業施設等の送迎サービスなど



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**地域公共交通特定事業**を盛り込み、実施計画を定める
- **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

<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



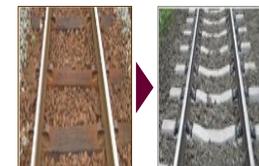
省力化投資



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



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**

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**

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

● 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、全自治体に取組を働きかけ

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組む自治体数 100
- ✓ 他分野との連携・協働に先導して取組む自治体数 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

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）

「地方こそ成長の主角」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 「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」のバージョンアップと全国普及

開催状況

R6.7.17	第1回「交通空白」解消本部	
R6.8.7	第1回「交通空白」解消本部	幹事会
R6.9.4	第2回「交通空白」解消本部	
R6.10.30	第2回「交通空白」解消本部	幹事会
R6.12.11	第3回「交通空白」解消本部	
R7.2.25	第3回「交通空白」解消本部	幹事会
R7.4.24	第4回「交通空白」解消本部	幹事会
R7.5.30	第4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。

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

プラットフォームに参画する自治体、交通事業者、団体、パートナー企業等1,024団体（うち自治体:686）を集め、第2回会合を開催。好事例や40者以上の企業等のPRを、東京・大手町から全国各地へ配信。推進体制を大きく充実させて本格スタート。

「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

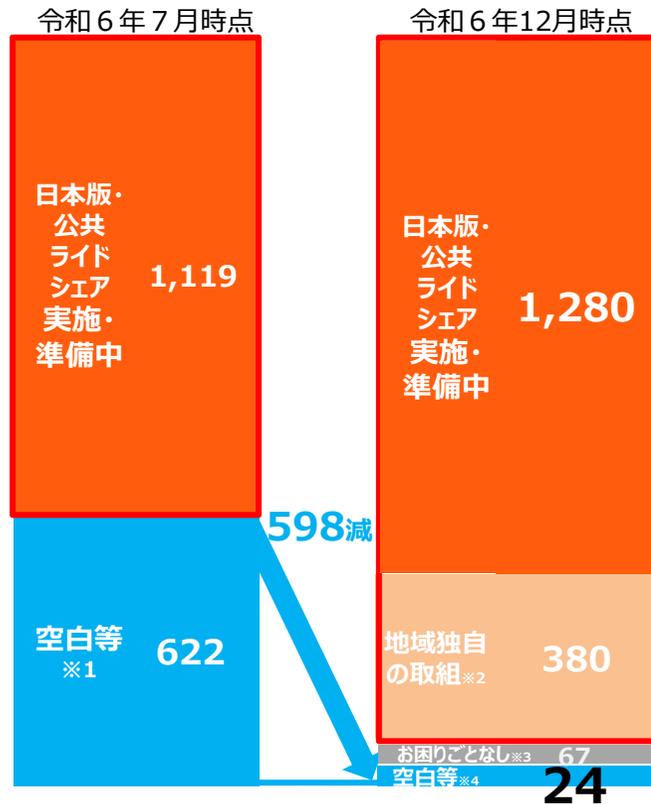
乗合タクシー

AIオンデマンド

許可・登録を要しない輸送

昨年7月の本部設置以降、日本版・公共ライドシェアの取組に未着手の自治体等に対し、全国10か所の地方運輸局・運輸支局等により、600超の首長等訪問、1,300超の自治体と事業者への橋渡し等の伴走支援を行った結果、**全国の自治体において、「交通空白」解消のツールが着実に浸透しつつある。**

【全1741市区町村の内訳】



【全国における取組例】



日本版ライドシェア（群馬県桐生市）

【交通×スタートアップ】

市と事業者がR6.11運行開始。配車アプリ及び電話で配車。延べ利用者350人/月。



日本版ライドシェア（山形県尾花沢市）

【交通×観光×農業】

観光客が増える冬季期間に旅館の仲間さんやスイカ農家等がドライバーを担う。外国語対応の配車アプリを導入。



公共ライドシェア（京都府福知山市）

【交通×観光】

路線バスの減便等を踏まえ、観光客も利用可能な移動手段としてR3.7開始。大江山・鬼伝説をラッピング。



公共ライドシェア（茨城県4市）

【交通×4市×若者】

4市共同（つくば市、土浦市、下妻市、牛久市）の公共RSをR7.1開始。一般ドライバー76人のうち、40代以下が4割。



地域独自の取組（広島県庄原市）

【交通×商工会議所】

夜間の移動手段を兼ねた乗合デマンドタクシー「よるくる」で確保。



地域独自の取組（福岡県筑前町）

【交通×こども】

小学校や公園、病院、公民館等を結びAIオンデマンドを運行。



地域独自の取組（岩手県宮古市）

【交通×エネルギー】

再生可能エネルギーの収益をEVバスや充電設備に活用。

※1 令和6年5月調査時点で日本版・公共RS未着手の自治体（一部調査未回答含む）

※2 乗合タクシー、AIオンデマンド、コミュニティバス等

※3 既に乗用タクシーが充足している認識であり、現状新たな取り組みを行う予定なし

※4 今後の方針決定に向けて鋭意相談中

- インバウンド6,000万人時代を見据え、個人旅行客が全国津々浦々の魅力ある観光地を訪れられるよう、移動手段を確保することが必要。
- 本部設置以降、各地の主要交通結節点250箇所で、**公共/日本版ライドシェアの導入、タクシーの利用環境改善など取組が進展**。今後、「交通空白」のリストアップ調査結果等を踏まえ、全国展開を図る。



新たな輸送サービスの導入 + 情報プラットフォームとの連携による「見える化」

	公共ライドシェア (自家用有償旅客運送) 	日本版ライドシェア (自家用車活用事業) 
制度創設	平成18年10月～ ※令和5年12月～ 制度の大幅な改善	令和6年3月～
目的	交通空白地等における移動手段の確保	バスやタクシーの輸送力供給の補完
実施主体 (運行管理 車両整備管理 運送責任)	市町村やNPO法人など (運行管理・車両整備管理等をタクシー事業者へ委託可能)	タクシー事業者
ドライバー・ 使用車両	第1種運転免許の保有・自家用車 (所定の研修を受講)	第1種運転免許の保有・自家用車 (所定の研修を受講)
導入実績	645地域、788主体、5,571台 ※令和7年3月31日時点 (交通空白型)	137地域、991事業者、8,751台 ※令和7年6月8日時点
利用者ニーズに 応じた運用改善	令和5年12月以降、抜本的な運用改善を実施 ・地域公共交通会議での議論の迅速化 (首長の判断を重視) ・運賃水準の適正化 (タクシーの5割→8割) 等	制度創設以降、ニーズを踏まえた運用改善を不断に実施 ・雨天・酷暑、イベント時等需要急増時における供給の拡大 ・配車アプリの普及していない地域での電話受付・現金決済 での適用 等

公共ライドシェアによる移動ニーズの充足状況

公共ライドシェアの運用改善（令和5年12月）以降、それまでの倍以上の拡大ペースで新規の導入自治体は**60**を超え、全国において着実に増加している。

水色：制度創設（平成18年）から運用改善（令和5年12月）までの導入自治体 → **545**（年間平均約**20**自治体）
黄色：運用改善以降（令和6年1月以降）の導入自治体 → **68**（年間平均約**54**自治体）

京丹後市

導入前  **導入後** 

タクシー会社の撤退により、住民の移動が困難。

住民組織が主体となり、住民の移動需要を充足。

<利用者の声>
自宅の前まで迎えに来てくれるため助かる。

鳥取市

導入前  **導入後** 

複数の地域における、路線バスが減便・廃止により、各地域で住民の移動が困難。

市を含む8つの組織が主体となり、市内8地域において運行することで、**各地域の需要を充足**。

<利用者の声>
買い物に利用でき、とても助かっている。

東峰村

導入前  **導入後** 

交通事業者による住民の移動需要への対応が困難。

村が主体となり、住民の移動需要を充足。

<利用者の声>
運転手の気遣いで無事に使えた。

江差町

導入前  **導入後** 

路線バスの減便・廃止により、住民の移動が困難。

町が主体となり、住民の移動需要を充足。

<利用者の声>
車の乗り降り時、取っ手がありとてもラクになった。

上小阿仁村

導入前  **導入後** 

路線バス廃止により、住民の移動が困難。

村が主体となり、住民の移動需要を充足。

<利用者の声>
運転免許を持っていないため助かっている。

東伊豆町

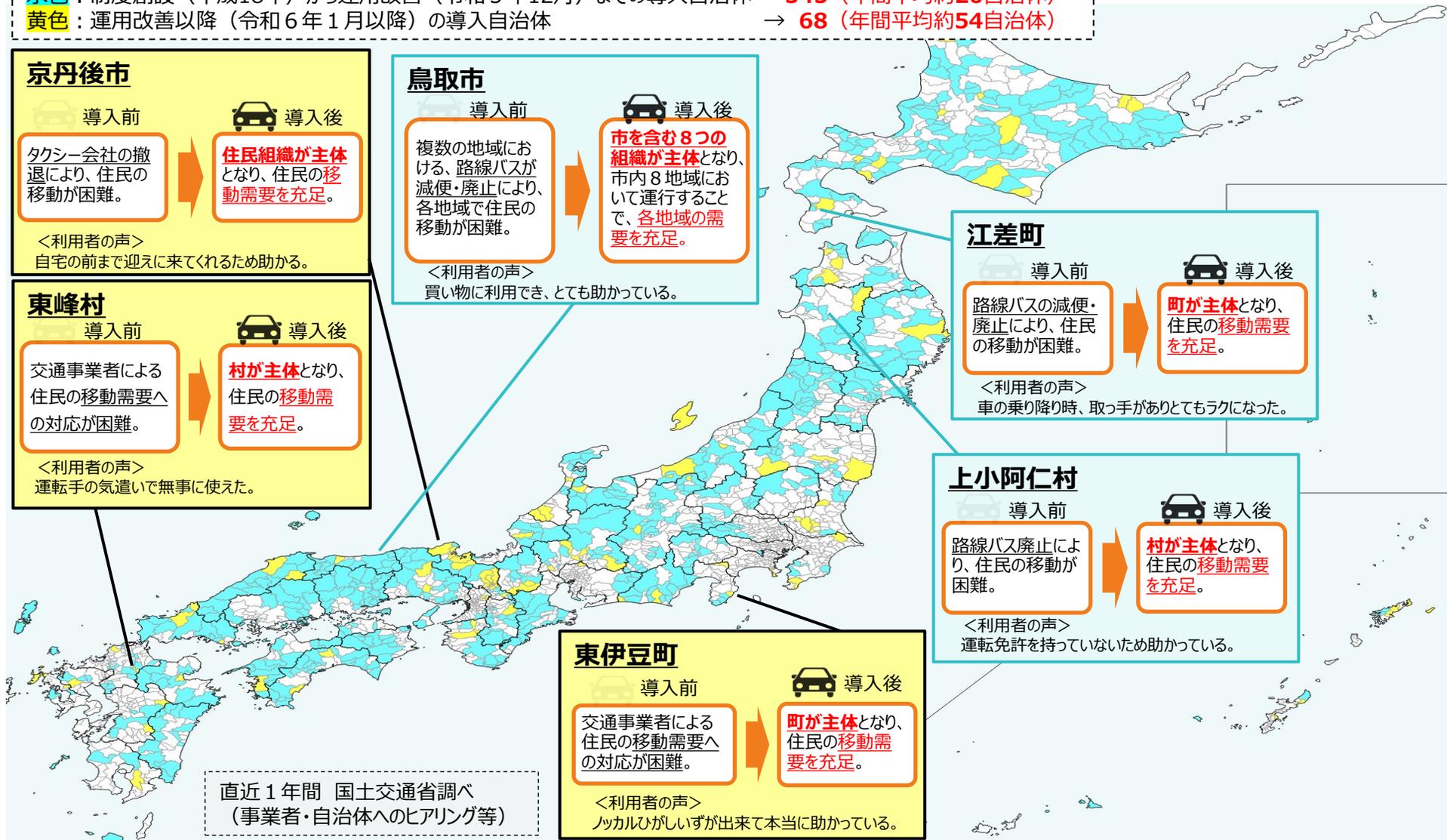
導入前  **導入後** 

交通事業者による住民の移動需要への対応が困難。

町が主体となり、住民の移動需要を充足。

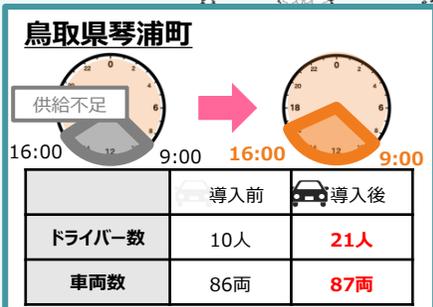
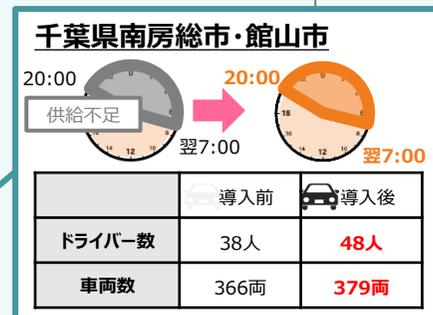
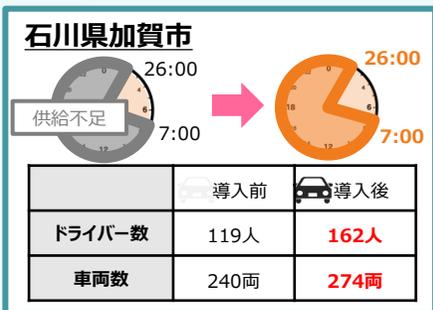
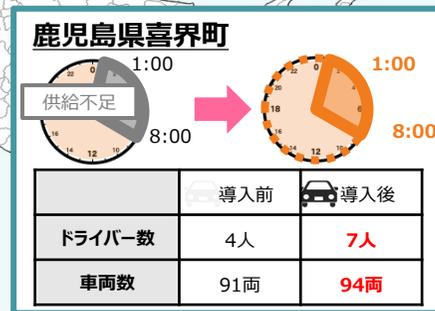
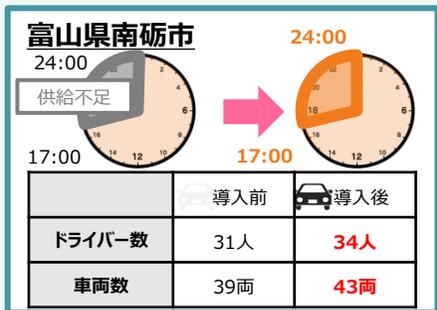
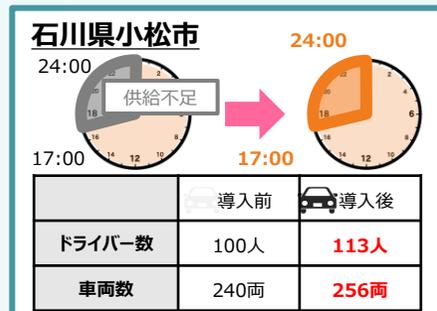
<利用者の声>
ノッカルひがしいずが出来て本当に助かっている。

直近1年間 国土交通省調べ
(事業者・自治体へのヒアリング等)



公共ライドシェアによる移動ニーズの充足状況

全自治体の1/3強で導入されている公共ライドシェアは、夜間の移動の不足等の地域の移動課題に対応した必要なサービスを提供している。



国土交通省調べ（実施主体へのヒアリング等）
※ドライバー数・車両数は、タクシー＋公共ライドシェアの合計

概要

令和6年3月制度創設

目的	タクシーの輸送力供給の補完 (タクシーが不足する時間帯において、不足車両数分を供給)	ドライバー	第1種運転免許の保有 (所定の研修を受講)
実施主体	タクシー事業者	使用車両	自家用車



運行実績※6月8日時点

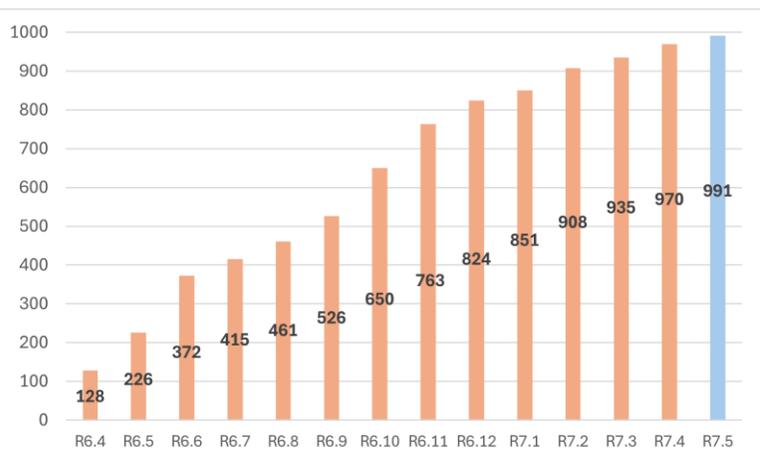
導入地域 (許可済) : **137地域**
 登録ドライバー数 : **8,751人**
 稼働台数 : **145,484台**
 運行回数 : **781,388回**

制度の改善

制度創設以降、**ニーズを踏まえた運用改善**を実施

- 需要の高まる雨天時・酷暑時における供給拡充
- イベント開催時や観光ハイシーズンにおける供給拡充
- 配車アプリを使わない電話や現金支払いによる利用への対応
- 災害発生時・復旧時における供給拡充
- 地域ニーズを踏まえた運行時間帯の設定

許可事業者数



マッチング率の改善状況

日本版ライドシェア導入前の2023年と導入後の2024年4月以降のマッチング率※を月ごとに比較すると、**約8割～9割の時間帯でマッチング率が改善**している。
 ※利用者からの申込に対して車両手配できた割合 (車両手配数/申込数)

比較年月 (R5年度との比較)	マッチング率の改善状況	比較年月 (R5年度との比較)	マッチング率の改善状況
R6.4月	88%の時間帯	11月	83%の時間帯
5月	89% "	12月	83% "
6月	89% "	R7.1月	85% "
7月	77% "	2月	88% "
8月	85% "	3月	88% "
9月	85% "	4月	85% "
10月	83% "		

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

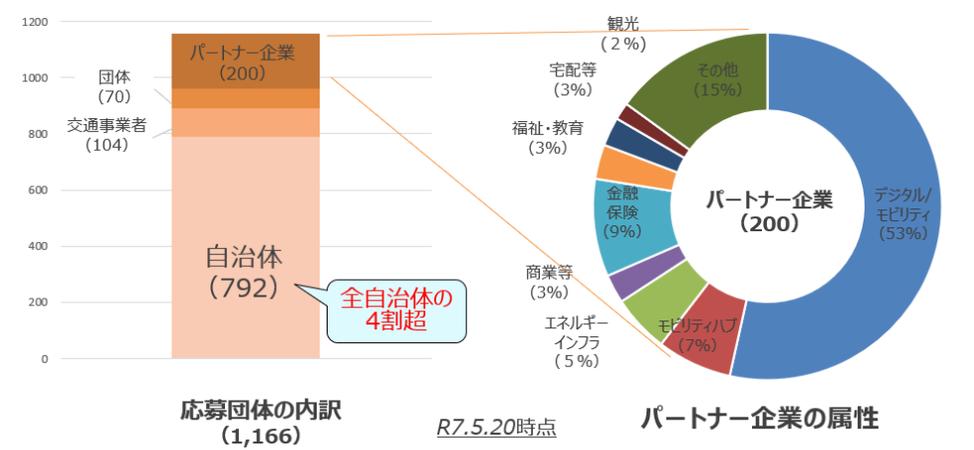
- 「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体や交通事業者
- 「交通空白」の解消に貢献する高い意欲を持つパートナー企業または団体※ 等

▶ 主な取組 ※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

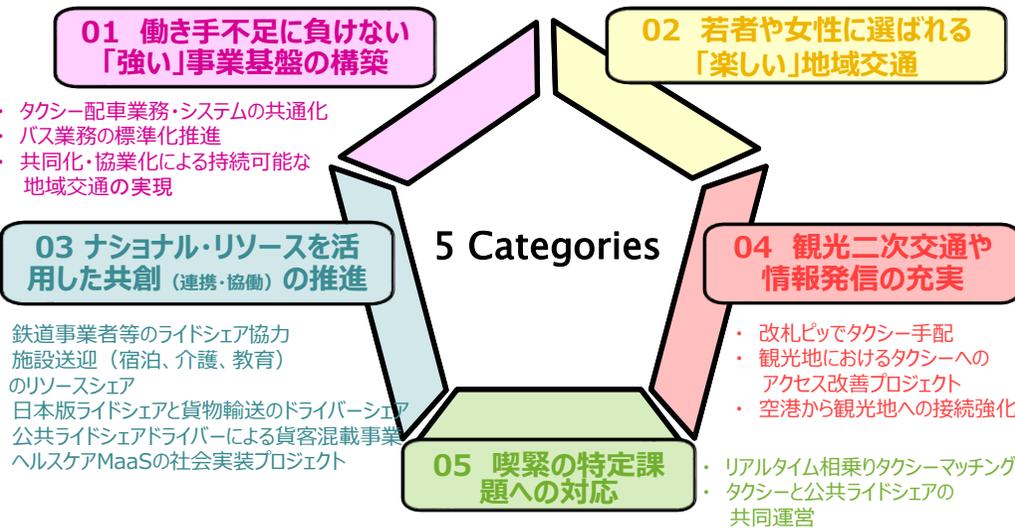


体制 (R7.5.20)

- 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。
- R6.11~12月にかけて、古川副大臣、高見政務官が参加し、全国キャラバンを展開 (東京、仙台、名古屋、岡山、福岡の全国5か所で開催。計1,356名が参加)。
- R7.5.20時点での参加団体は合計1,166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するほか、PF会員向けのロゴマークを作成予定。



パイロット・プロジェクト一覧



○ 人口減少・働き手不足の下において、地方創生の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23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

観光地におけるタクシーへのアクセス改善プロジェクト

二次元コードを特急列車、高速バス、旅客船の内部に設置し、到着に合わせたタクシーやAIオンデマンドバスの配車を可能とするサービスを提供。あわせて、観光施設や観光施設近隣の交通結節点等に二次元コードを設置し、簡易にタクシー配車を依頼するサービスを提供。

パートナー企業

電腦交通
JR四国・JR北海道
香川県タクシー利用
利便性向上協議会

実施地域

香川県・愛媛県
北海道名寄市・稚内市



バス業務の標準化推進

バス業務の標準的な業務モデルを作成し、これに基づく標準的なシステム構成やデータインターフェースの仕様を策定する。業界と幅広く連携することで標準業務モデルのフィジビリティ向上を図るとともに、標準仕様に基づくシステム実証を行うことで、その有用性を検証する。

パートナー企業

フューチャー
アーキテクト

実施地域

全国複数箇所



日本版ライドシェアと貨物輸送のドライバーシェア

ライドシェアの取組で確認されたスポット運送ワークの需要を貨物運送に展開し、ラストマイル有償運送制度等を活用して、日本版ライドシェアに応募したドライバーが自家用車で荷物を運送する。

パートナー企業

佐川急便
ヤマト運輸、Go

実施地域

東京都
埼玉県



鉄道事業者等のライドシェア協力

地域住民の日常の足及び観光地等における鉄道駅からの二次交通の確保について、鉄道事業者社員がドライバーに協力し、「地域の足」「観光の足」の確保に取り組む。

パートナー企業

JR東日本

実施地域

千葉県
館山市
南房総市



⇒プロジェクトを実施する中で課題や論点を整理し、他地域での展開を検討。

過疎地版交通マネジメント組織の立ち上げ

過疎地版モビリティサービスの教育・安全・運行管理マネジメントシステムの開発、多様な担い手・人材確保の仕組みの構築等を実施することにより、過疎地域における地域交通に係る運営組織のあり方を確立し、マニュアル化して全国の類似地域に水平展開。

パートナー企業

庄原商工会議所
順風路
長大
備北交通



実施地域

広島県北部地区



官民連携による地域人材を活用した交通空白解消に向けた取組

交通空白地域において、鉄道や路線バスの補完として運行する小型車両による乗合交通「おでかけ交通」の担い手として、その地域住民を活用し、持続可能な交通体系を構築。

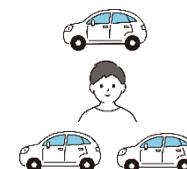
パートナー企業

第一交通産業
西鉄バス北九州
北九州高速鉄道
ネクスト・モビリティ
北九州市交通局
北九州タクシー協会



実施地域

福岡県北九州市



介護送迎のリソースシェア×介護予防に向けた外出機会の創出

複数の通所介護施設の送迎業務を共同化し効率化を図ることで、介護人材不足を解消しつつ、日中の遊休車両を利用して高齢者の外出支援を行う仕組みを構築。

パートナー企業

ダイハツ工業



実施地域

兵庫県神戸市
香川県三豊市
滋賀県野洲市
※本格運行中の地域も含む



バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画

旅客の輸送に携わる地域のバス・鉄道事業者が運行主体となり、日本版ライドシェアに参画。バス・鉄道のダイヤに合わせた柔軟な運用に向けて、課題等を精査するため先行的なトライアルを実施。

パートナー企業

東急バス
東京バス
全但バス
いわさきコーポレーション
伊予鉄グループ



実施地域

東京都内
沖縄本島内
兵庫県豊岡市竹野地域
鹿児島県指宿市、種子島町、屋久島町
愛媛県松山市、東温市、砥部町、松前町



⇒プロジェクトを実施する中で課題や論点を整理し、他地域での展開を検討。

「交通空白」
解消本部
(R6年7月17日設置)



解消本部と官民連携プラットフォームを両輪として、「交通空白」の解消に向けた取り組みを強力に推進

「交通空白」解消・
官民連携
プラットフォーム
(R6年11月25日発足)



地方運輸局・運輸支局による
自治体、交通事業者への伴走支援

603 の首長への訪問

26 の都道府県との連携

1318 の交通事業者への働きかけ



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・団体群の連携・協働体制

★プラットフォーム会員 (R7.5.20時点) 計1166者

①745市町村・47都道府県、②交通関係104団体

③70団体、④パートナー企業200

→ 今後も随時募集



第3回「交通空白」解消本部時点で、「空白等」(※)とされていた622市町村が24市町村まで減少する等
全国の自治体に、公共ライドシェア・日本版ライドシェア、乗合タクシー等
「交通空白」解消のツールが着実に浸透

※令和6年5月調査時点で公共・日本版RS未着手の自治体 (一部調査未回答含む)

これまでの取組は、公共RS・日本版RS等に全く未着手の自治体にツールを導入する段階にあり、全国の「交通空白」ひとつひとつの解消は緒に就いたばかり

集中対策期間(令和7~9年度)の対応

「交通空白」解消に向けた取組方針2025のもと、

- リストアップされた個々の「交通空白」(地区単位※)について、解消に向けた道筋を定める
- 「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

※○○市●●地区、▲▲地区

リストアップ調査結果（R7.4.30集計）

回答自治体数：1,603（回答率92%）

※回収した調査票のうち、有効回答を集計

	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	2,057 (717自治体)	14,077 千人 (12.5%)	94,212 km ² (26.7%)
未然防止が必要な地区 (要モニタリング地区)	1,632 (514自治体)	8,069 千人 (7.1%)	50,947 km ² (14.5%)
計	3,689 (1095自治体)	22,146 千人 (19.6%)	145,159 km ² (41.2%)

「交通空白」地区の対応状況

対策を**実施中**の地区

548

地域公共交通計画への位置づけ
位置づけ済：414 位置づけなし：134

対策を**準備中**の地区

854

- 速やかに対応 351
 - 集中対策期間に対応 471
 - 対応時期未定 32
- 地域公共交通計画への位置づけ
位置づけ済：475 位置づけなし：379

対策を**検討中**の地区

655

- 速やかに対応 200
 - 集中対策期間に対応 455
- 地域公共交通計画への位置づけ
位置づけ済：349 位置づけなし：306



上記のほか、未然防止が必要な地区（要モニタリング地区）：1,632 地区

地域公共交通計画への位置づけ 位置づけ済：483 位置づけなし：1,149

自治体が必要としている支援策

「交通空白」の解消にあたり、自治体が必要としている支援策を調査票により集計

- | | | | |
|--------------------|--------------|----------------------|--------------|
| ・予算面の支援 | 74.0% | ・体制の構築（広域調整・担い手づくり等） | 38.6% |
| ・制度に係る情報や知見の提供 | 51.8% | ・民間の技術・サービスに係る情報 | 32.3% |
| ・担当者のマンパワー不足に対する支援 | 40.3% | ・事業者との調整にあたっての橋渡し | 25.7% |

リストアップ調査結果（R7.4.30集計）

- 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)、各都道府県タクシー・ハイヤー協会

「交通空白」の状況

<内訳>

「交通空白」地点
462 (44.9%)

早急に要対策
252 (24.5%)

要対策
210 (20.4%)



上記のほか、**未然防止が必要な地点(要モニタリング地点)：146地点** (14.2%)

<課題類型別>

タクシー等二次交通
サービスの提供



早急に要対策 **188**
要対策 **147**



(または)

わかりやすい
情報発信



早急に要対策 **135**
要対策 **271**

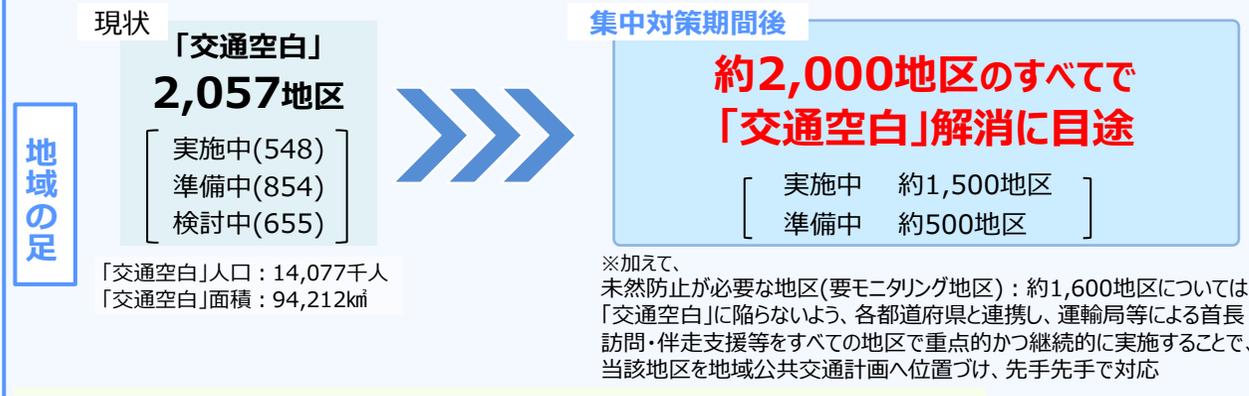
<訪日客向け調査>

- リストアップ調査と並行して、訪日客が多く利用するアプリで、交通に関する「お困りごと」を調査（回答数：1,105件）
- 訪日旅行中に交通手段の利用で「困ったことがあった」との回答は**約20%**
- 「バスの頻度が少なかった」「混雑していて乗れなかった」「ウェブサイトや経路検索アプリで検索できなかった」といった具体的な声をリストアップ調査に反映

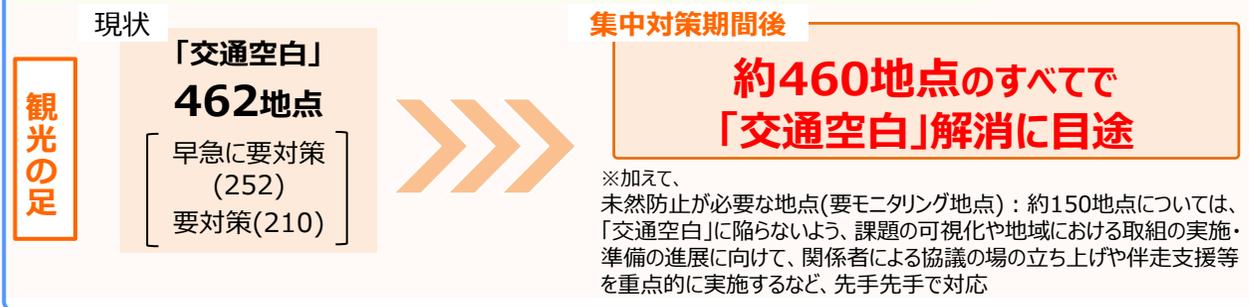
「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針

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。

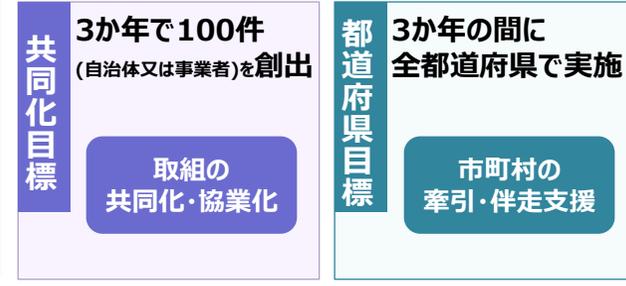
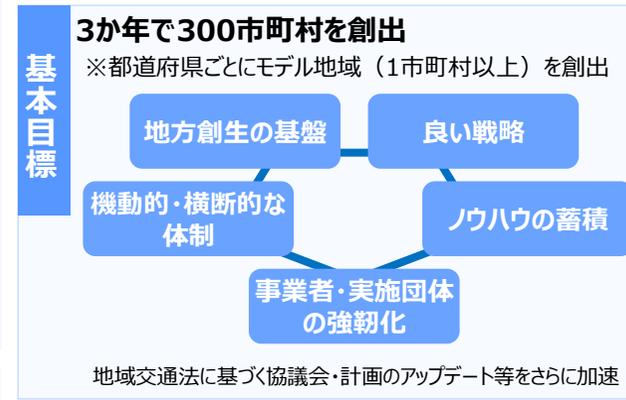
(1) 目の前の「交通空白」への対応



「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

<p>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</p>	<p>制度・事例等に係る情報・知見の提供 ガイダンス、ポータルサイト、カタログ</p>	<p>実証・実装等に向けた十分な財政支援</p>	<p>「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 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</p>	<p>新たな制度的枠組みの構築 共同化・協業化、自治体の体制強化、観光の足とのハイブリッド化等</p>
------------------------------------	---	--------------------------	---	---

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

首長への訪問
(鳥取県米子市)



事業者への働きかけ
(山口県タクシー協会)



都道府県との連携
(奈良県主催の勉強会)



制度・事例等に係る情報・知見の提供

自治体業務の補完・省力化を推進し、「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを支援するため、ガイダンスやポータルサイト、カタログ等の支援ツールを提供



アップデートガイダンスVer1.0
(データ利活用方法の解説)



MOBILITY UPDATE PORTAL
(実務者向け支援ツール)



「担い手」「移動の足」不足対応カタログ
(日本版・公共RS等の制度解説)



国土交通大学校での研修
(データやGISの活用等の研修)

実証・実装等に向けた十分な財政支援

予算面や体制構築(広域調整、担い手づくり等)を必要とする取組に対して、各種支援メニューにより、「交通空白」解消に向けた取組の実装や持続可能な体制づくりを後押し

スクールバスへの地域住民の混乗にか かる実証事業 (京都府京田辺市)

路線バスの運行本数が少なく、通勤・通学・通院の時間帯に便が無い、運転者不足により増便できないという課題に対して、スクールバスへの地域住民の混乗を実施



複数施設での共同送迎システムによる 運行実証事業 (岡山県玉野市)

福祉事業者と交通事業者が連携し、複数施設で共同利用できるデマンド機能付き送迎システムを構築し、通所介護の共同送迎と、高齢者外出支援サービスの運行実証を予定。



R7年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト 採択件数 (R7.5.30時点)

「交通空白」解消緊急対策事業: 200件 モビリティ人材育成事業: 61件
共同モデル実証運行事業: 141件 日本版 MaaS 推進・支援事業: 29件

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム (R7.5.20 : 1,166会員)

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

「交通空白」解消・官民連携プラットフォームにおける交流・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、交通事業者のほか、様々な分野の企業・団体群とのネットワーク構築や新技術・サービスの活用を促し、持続可能な取組の構築を推進

第1回プラットフォーム発足
(R6.11.25)

第2回プラットフォーム
(R7.3.19)

さらなる官民の取組
実装に向けて



発足時の総会に
計500名超が参加



カタログによる
マッチング支援



平井鳥取県知事ほか
各界からの講演



パートナー企業から
のご発表

パイロット・プロジェクトの展開 (5分野20プロジェクト程度)



新たな制度的枠組みの構築

共同化・協業化、自治体の体制強化、観光の足とのハイブリッド化 等

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)による輸送サービスの共同化・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、「地域の足」・「観光の足」の総合的な確保等を促進するための新たな制度的枠組みを構築

バス協調・共創プラットフォームひろしま



- ・広島市とバス事業者8社で、協調・共創プラットフォーム(一般社団法人化)を立ち上げ、共同運営システムを構築
- ・データを活用した企画立案・システムや車両の共有等を実施

能登地域における広域連携のイメージ



奥能登2市2町で

- ・広域で共通のAIオンデマンド交通の導入
- ・広域運営体制を構築することにより、圧倒的な担い手不足に対応

中野本部長指示

中野本部長指示 (令和7年5月30日)



第4回「交通空白」解消本部
(令和7年5月30日)



- まずは、本日決定した「取組方針2025」に基づき、全国の市町村、交通事業者等の関係者が、**各地の「交通空白」ひとつひとつの解消へ早急に着手**できるよう、令和7年度予算の活用はもとより、**令和8年度予算要求等に向けて、万全の準備を進めてください。**
- また、圧倒的な担い手不足への対応には、**事業者・産業・自治体の壁を超えた連携・協働、すなわち、「モビリティ・パートナーシップ・プログラム」の推進が不可欠**です。**市町村等が先導する輸送サービスの共同化・協業化、市町村等の事務を補完・代替する主体の構築、モビリティデータの総動員、「地域の足」・「観光の足」の総合的確保等**に向けた**新たな制度的枠組みの構築の検討、これを直ちに開始し、地域交通法等の改正も念頭に、できるだけ早期に具体化**を図ってください。
- さらに、「交通空白」解消の取組は、**集中対策期間の3年間にとどまるものではありません**。改訂作業が進んでいる「次期交通政策基本計画」において、**取組方針2025の内容を十分に織り込むとともに、集中対策期間後も見据えた施策の充実**に努めてください。
- 最後に、いよいよ加速化・本格化する人口減少社会において「交通空白」の解消を図るには、**都道府県、市町村、交通事業者をはじめあらゆる分野の関係者の参画が欠かせない**と思います。1,200近くに及ぶ会員を擁する「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム、これも存分に活用し、各界の関係者を巻き込んで、まさに「令和の国民運動」として、**「交通空白」解消の取組を一層浸透させていく仕掛けを検討**してください。

骨太の方針2025

(経済財政運営と改革の基本方針2025)

令和7年6月13日閣議決定

2. 地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応

(2) 地域における社会課題への対応

(持続可能で活力ある国土の形成と交通のリ・デザイン)

「交通空白」解消に向けた取組方針2025」※に基づき、2027年度までの集中対策期間で、公共・日本版ライドシェア等の普及、民間技術等の活用、国の伴走、**共同化・協業化や自治体機能を補完・強化する新たな制度的枠組み構築**等これまでを上回る国の総合的支援の下、「交通空白」の解消に取り組むとともに、省力化推進、担い手確保、自動運転の普及・拡大等、地域交通のリ・デザインを全面展開する。

(※) 令和7年5月30日国土交通省「交通空白」解消本部決定。

地方創生2.0「基本構想」

令和7年6月13日閣議決定

6. 政策パッケージ

(1) 安心して働き、暮らせる地方の生活環境の創生
⑥交通・医療・介護・子育てなど生活必需サービスの維持・確保

i. 「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

地方創生の基盤である地域交通が人口減少・少子高齢化や担い手不足の中においても地域の暮らしや経済を支えるため、「交通空白」解消に向けた取組方針※に基づき、まずは、集中対策期間（2025年度～2027年度）において、公共・日本版ライドシェア等の普及、民間技術・サービスの活用、地方運輸局などによる伴走、**共同化・協業化や自治体機能の補完・強化を図る新たな制度的枠組みの構築**などこれまでを上回る国の総合的支援の下、「交通空白」解消を図るとともに、省力化の推進、担い手の確保、自動運転の普及・拡大等地域交通のリ・デザインを全面展開する。

(※) 「交通空白」解消に向けた取組方針2025」（2025年5月30日国土交通省「交通空白」解消本部決定）