



令和 8 年 9 月 4 日
総合政策局地域交通課

「令和 8 年度『交通空白』解消パイロット・プロジェクト（第 2 弾）」 の事業採択について ～「交通空白」解消は成長投資～

国土交通省では、「『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム」を設置し、官民関係者の幅広い連携をもとに、全国各地において「交通空白」の解消に向けた取組を進めています。この度、同プラットフォームの取組の一つである「令和 8 年度『交通空白』解消パイロット・プロジェクト（第 2 弾）」の公募を行い、5 件の事業を採択しました。

令和 6 年 11 月に設立した「交通空白」解消・官民連携プラットフォームでは、先進的な知見や技術の活用により全国で「交通空白」の解消に取り組むロールモデルを「『交通空白』解消パイロット・プロジェクト」とし、事例の創出と展開を進めることで、全国的な交通課題の解決を目指してきたところです。

この度、「令和 8 年度『交通空白』パイロット・プロジェクト（第 2 弾）」として、住宅政策や、まちづくりと連携した地域公共交通の確保、共同経営の推進及び高度化等に係る複数の取組を実施することで、地域における課題やその対応方法・手順等を整理するとともに、全国に展開できるようなノウハウを創出し、もって全国の「交通空白」の解消を図る事業を公募した結果、5 件の事業を採択しました。

令和 8 年度「交通空白」解消パイロット・プロジェクト

① 複数分野と連携した共同化・協業化

- (1) 【鳥取県米子市】地域輸送資源フル活用／地域輸送資源のリソースシェア推進事業

② 都道府県主導の体制構築

- (1) 【北海道】北海道輸送資源フル活用推進事業

③ 住宅団地再生

- (1) 【大阪府池田市】池田市伏尾台をモデルとした官民共創型モビリティ運行による団地再生プロジェクト
- (2) 【兵庫県三木市】三木市多世代交流施設 H I T O T O K I M I K I を核とした住宅団地再生型アクセス確保に向けた検討・合意形成事業

④ 共同経営の推進・高度化

- (1) 【広島県広島市】「乗合バス事業の共同経営スキーム」の確立に向けたケーススタディ

※ プロジェクトの詳細については、別紙に記載しています。

<問合せ先>

総合政策局地域交通課 担当：小林、鈴木、金田、瀧本、阿南

電話 03-5253-8111（内線 54-804、54-817、54-823、54-824、54-825）、03-5253-8987（直通）

Title

令和8年度「交通空白」解消パイロット・プロジェクト（複数分野と連携した共同化・協業化）

地域輸送資源フル活用／地域施設送迎のリソースシェア推進事業

別紙

Area
事業実施地域よなご
鳥取県米子市中心街～空港エリアMain Player
事業主体

米子市地域施設送迎リソースシェア推進協議会（代表主体：米子市）／連携：柳心学園（米子自動車学校・学童保育・通信制高校）／こうほうえん／真誠会／鳥取大学谷本教授／ソーシャルアクション機構／EXA INNOVATION STUDIO／オムロンSS

Background プロジェクト実施の背景

米子市は自動運転・市営循環バス（だんだんバス）・タクシー・鉄道など公共交通施策で成果を上げてきた先進市です。一方、一定の人口密度がある地域にも移動制約者が潜在しており、高齢者に加え、放課後の児童や高校生を送迎する子育て世帯の負担も把握できていません。コミュニティバスを導入した地区のアンケートでは、バス停までの到達が困難な理由が距離のほか荷物の運搬や身体の状態など多様でした。乗務員（担い手）不足が最重要課題であり、路線バス運行費補助金はH30の1.29億円からR3に1.89億円へ増加、計画はR9に1.29億円への縮減を目標としています。

Outline 事業概要

柳心学園（米子自動車学校・学童保育Ryushin After School・通信制高校よなご中央高等学院）、こうほうえん、真誠会の3法人18施設・75台の送迎車両による共同送迎を題材に、①対象エリアを町丁字単位で分析し移動制約者を特定、②家族の送迎負担を軸に波及効果を測定、③施設車両を活用した公共ライドシェアのスキームを設計し地域公共交通会議へ付議する。共同送迎の運行とシステムは既存事業により措置済みのため、本事業では運行経費・システム経費を計上しない。

Schedule 実施手順

契約～10月 計画（町丁字単位の分析・標本設計・調査設計）
10～11月 準備（ベースライン調査・住民説明会・関係者協議）
11～翌1月 実証（運行データ収集・住民座談会・中間調査・公共ライドシェア設計）
翌2月 評価（事後調査・比較分析・費用推計・交通会議への付議・報告）

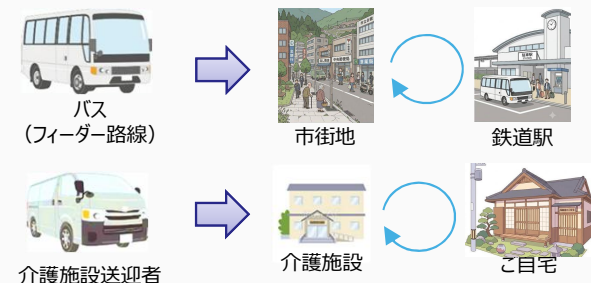
Effect 想定される効果

家族の送迎負担の軽減（学童児童・高校生の送迎を含む）を中心に、就労時間・世帯所得、子どもの学習・体験機会、高齢者の外出と医療介護費、路線バス補助金への影響を測定。送迎を使う地区と使わない類似地区を町丁字単位で選び分け、前後の差を比較して効果を取り出す。一人あたりの原単位に整理し他地域で再利用可能とする。鳥取大学 谷本教授が監修。

Before/After 事業前後で想定される姿

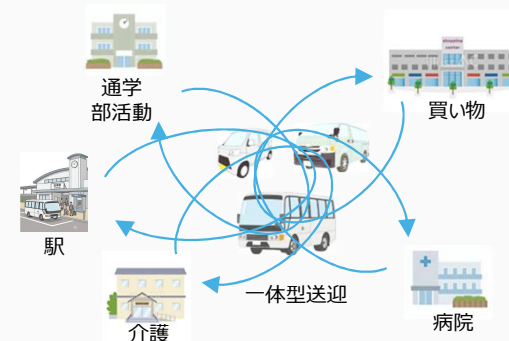
Before

先進施策でも拾えない移動弱者が点在、担い手（乗務員）不足。



After

メッシュで移動弱者を特定し、自動車学校（担い手）＋公共ライドシェアで支える設計を組み立てる



Plan 事業期間終了後の展開・見通し

令和9年度以降、共同送迎で生じた余剰リソースを施設利用者以外の一般住民の移動にも活用する。米子市を代表とする協議会のもとで有償の移動サービスとして継続する体制を検討し、既存の路線バス・タクシー等と競合しない形を地域公共交通会議の協議・承認を経て判断する。米子市内→隣接・広域（境港市・日吉津村・南部町・伯耆町 等）、福祉・教育→関連業種へ展開。

Title

北海道輸送資源フル活用推進事業

Main Player 事業主体

北海道

Background プロジェクト実施の背景

・道内では、運転手不足等を要因とした路線の休廃止・減便が相次ぎ、令和8年度「交通空白」リストアップ調査では、合計261地区の交通空白地が存在し、前年度調査時より66地区増加している状況となっており、交通空白の解消に向けた取組が必要である。

・道では、道交通政策総合指針重点戦略において、地域の限られた資源の有効活用に向け、関係者が競合することなく、連携・協働をより一層推進することとしている。

・道内において複数市町村の連携による輸送資源のフル活用の取組を促進するためには、教育・医療福祉・観光等の輸送資源の可視化等とともに、幅広い関係者間の連携・協働を促す広域的な地域公共交通活性化協議会（以下、協議会）の機能強化が必要である。

・医療構想の見直しが必要となる中、道内では、今後の医療提供体制についての地域での議論において、家族等による送迎負担の軽減等を含めた通院のための移動手段の確保に向けた検討も必要となる。また、広域分散の地域特性を有する北海道では、学校の統廃合に伴い、通学に係る家族等による送迎負担も大きいなど、様々な行政分野と連携して、輸送資源をフル活用し、交通空白の解消、移動手段の確保が必要である。

Project Member 構成員

※各協議会は交通事業者・市町村等が構成員（全道域を網羅）

「北海道交通政策総合指針」推進会議

◎総合政策部（公共交通、地域創生）事務局

○経済部（観光）○保健福祉部（医療・福祉）○教育庁（教育）

【各協議会】

- 空知総合振興局地域創生部（北・中・南空知管内の3協議会事務局）
- 石狩振興局地域創生部（さっぽろ圏の広域計画の協議会事務局）
- 後志総合振興局地域創生部（後志管内の協議会事務局）
- 胆振総合振興局地域創生部（胆振管内の協議会事務局）
- 日高振興局地域創生部（日高管内の協議会事務局）
- 渡島総合振興局・檜山振興局地域創生部（道南エリアの協議会事務局）
- 上川総合振興局地域創生部（上川管内の協議会事務局）
- 留萌振興局地域創生部（留萌管内の協議会事務局）
- 宗谷総合振興局地域創生部（宗谷管内の協議会事務局）
- オホーツク総合振興局地域創生部（オホーツク等エリアの協議会事務局）
- 十勝総合振興局地域創生部（十勝管内の協議会事務局）
- 釧路総合振興局・根室振興局地域創生部（釧路エリアの協議会事務局）

Outline 事業概要

＜輸送資源の調査・分析＞

- ・道内の教育、福祉、観光等の各分野を含む、あらゆる輸送資源の保有・運用状況（以下、リソース）を調査
- ・リソースは「市町村を跨ぐ広域的なもの」や「市町村が連携を図ることとで効率化が可能な各市町村内の域内のもの」等の視点で分析

＜広域的な14の協議会における輸送資源のフル活用体制の構築＞

- ・各協議会において、リソースの共有及びフル活用の具体的な提案をし、教育、福祉、観光等といった関係部局の連携のもと複数市町村に係る取組を検討・実行する体制を構築し具現化を伴走

Schedule 実施手順

R8.10～12月：輸送資源の調査・分析

- ・リソースの調査
- ・広域的な視点及び市町村内での視点での分析
- ・フル活用の具体的な取組内容の整理

↓↓↓

R9.1～2月：全道14地域の協議会（事務局：各振興局）での調査・分析結果の共有及びフル活用提案（検討開始）
※フル活用の具体化に向け継続的に取組推進

Effect 想定される効果

広域的な協議会における、複数の市町村や幅広い関係者による輸送資源のフル活用の取組はもとより、市町村内での取組の加速により、道内全域において交通空白が解消される。
【創出を目指している取組例】スクールバスや福祉バスなどの車両・運転手を時間帯に応じて共同利用する地域内の仕組みを構築する。

Plan 事業期間終了後の展開・見通し

本事業により構築される体制を活用し、調査・分析・提案に基づきながら、広域的な観点でのフル活用の具体化を各地域で進めるとともに、市町村における域内でのフル活用の取組が発現するよう継続的に働きかける。

北海道輸送資源フル活用推進事業

Framework 事業実施体制

北海道（本庁部局）

「北海道交通政策総合指針」推進会議
(令和8年7月13日立ち上げ)

総合政策部（交通政策）



※事業実施に際して本庁内の
関係部局が連携

教育庁
(教育)

保健福祉部
(医療・福祉)

経済部
(観光)

など



委託

外部事業者

- リソースの調査
→ 道内の教育、福祉、観光等の各分野を含む、あらゆる輸送資源の保有・運用状況
- リソースの分析
→ 「市町村をまたぐ広域的なもの」や「市町村が連携を図ることで効率化が可能な各市町村内のもの」等
- フル活用の具体案の整理
→ リソースを踏まえ各地域での具現化案を整理



リソースの調査分析結果の共有
具現化案の提供・伴走

北海道（出先機関）

- 各地域において交通政策の推進を担う14の振興局地域創生部

空知	石狩	後志	胆振	日高	渡島	檜山	上川	留萌	宗谷	オホーツク	十勝	釧路	根室
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-------	----	----	----

広域的な協議会を活用し
輸送資源フル活用を検討・実行する
体制の構築・具現化の伴走

広域的な地域公共交通活性化協議会

※()は事務局を務める振興局

北空知 (空知)	中空知 (空知)	南空知 (空知)	札幌圏 (石狩)	後志 (後志)	胆振 (胆振)	日高 (日高)	道南 (渡島・檜山)	上川 (上川)	留萌 (留萌)	宗谷 (宗谷)	オホーツク (オホーツク)	十勝 (十勝)	釧路 (釧路・根室)
-------------	-------------	-------------	-------------	------------	------------	------------	---------------	------------	------------	------------	------------------	------------	---------------

- 各振興局が事務局を担い、道内179市町村と関係交通事業者等が構成員となっている協議会において輸送資源フル活用の具体案を提示
- 教育、福祉、観光分野等の関係部局の連携のもと複数市町村に係る取組を検討・実行する体制を構築し具現化を伴走
- 各振興局・教育局における関係部局を協議会に参集

Title

池田市伏尾台をモデルとした官民共創型モビリティ運行による団地再生プロジェクト

Main Player
事業主体

DXによる池田市の地域課題解決推進協議会
（代表主体：大阪府池田市）

Background プロジェクト実施の背景

- ・1970年代に造成された丘陵地の住宅団地であり、高齢化率は約47%と市平均を大きく上回るオールドニュータウンである。
- ・住宅団地再生事業として、「伏尾台まちづくり基本方針」及び地域住宅団地再生事業計画の策定を進めるとともに、企業版ふるさと納税を活用して取得した阪急バス営業所跡地を「ハッピーローソントウン（FUSHIO TERRACE）」として整備し、地域交流・生活サービス拠点の形成に取り組んでいる。
- ・鉄道駅から離れた丘陵地で、急勾配・高低差が多く、高齢化により公共交通への依存度が高まる一方、運転士不足等を背景に路線バスの減便・撤退リスクが高まっている。
- ・令和7年度「交通空白」リストアップ調査では「要モニタリング地区」と整理されており、住宅団地再生を持続可能なものとするため、地域拠点と公共交通を一体的に再構築し、新たな移動サービスの導入・運営モデルを検討する必要がある。

Outline 事業概要

住宅団地再生を進める伏尾台地域をフィールドとして、KDDI、阪急阪神ホールディングス、ローソン等との官民共創により、地域モビリティ構築に向けたパイロットプロジェクトを実施する。阪急バス利用実績、人流データ、住民アンケート等を活用したEBPMにより移動需要を分析し、既存福祉バスのAIオンデマンド化や民間車両を活用した共助型モビリティ、FUSHIO TERRACEを核としたモビリティハブ及び広域交通ネットワークを設計する。

初年度は、利用ニーズ、事業採算性、乗継環境等をデータに基づき検証し、持続可能な運営スキームと自動運転を見据えたロードマップを策定するとともに、全国の住宅団地へ展開可能な官民共創型モビリティ検討モデルとして取りまとめる。

Effect 想定される効果

- 定量的な効果
 - ①移動実態および潜在需要の高精度な可視化
 - ②モビリティ導入時における改善効果の定量シミュレーション
 - ③拠点アクセス・運行コストの定量化
- 定性的な効果
 - ①データ（EBPM）に基づく広域合意形成の推進
 - ②「団地再生×交通維持」の一体的ビジョンの確立
 - ③持続可能な官民共創ビジネスモデル・マイルストーンの確立
 - ④住民の将来不安の解消と定住意向の向上

Area
事業実施団地

ふしおだい
伏尾台



【概要】

- 開発主体：阪急不動産
- 入居開始時期：1970年代
- 人口：約4600人
- 世帯数：約2200世帯
- 面積：約1km²
- 地域特性：丘陵地・傾斜地に位置し、団地内に急勾配や階段が多数存在。少子高齢化が進み、移動困難者の増加や路線バス需要の減少が課題（令和7年度調査にて「要モニタリング地区」に位置づけ）。

Schedule 実施手順

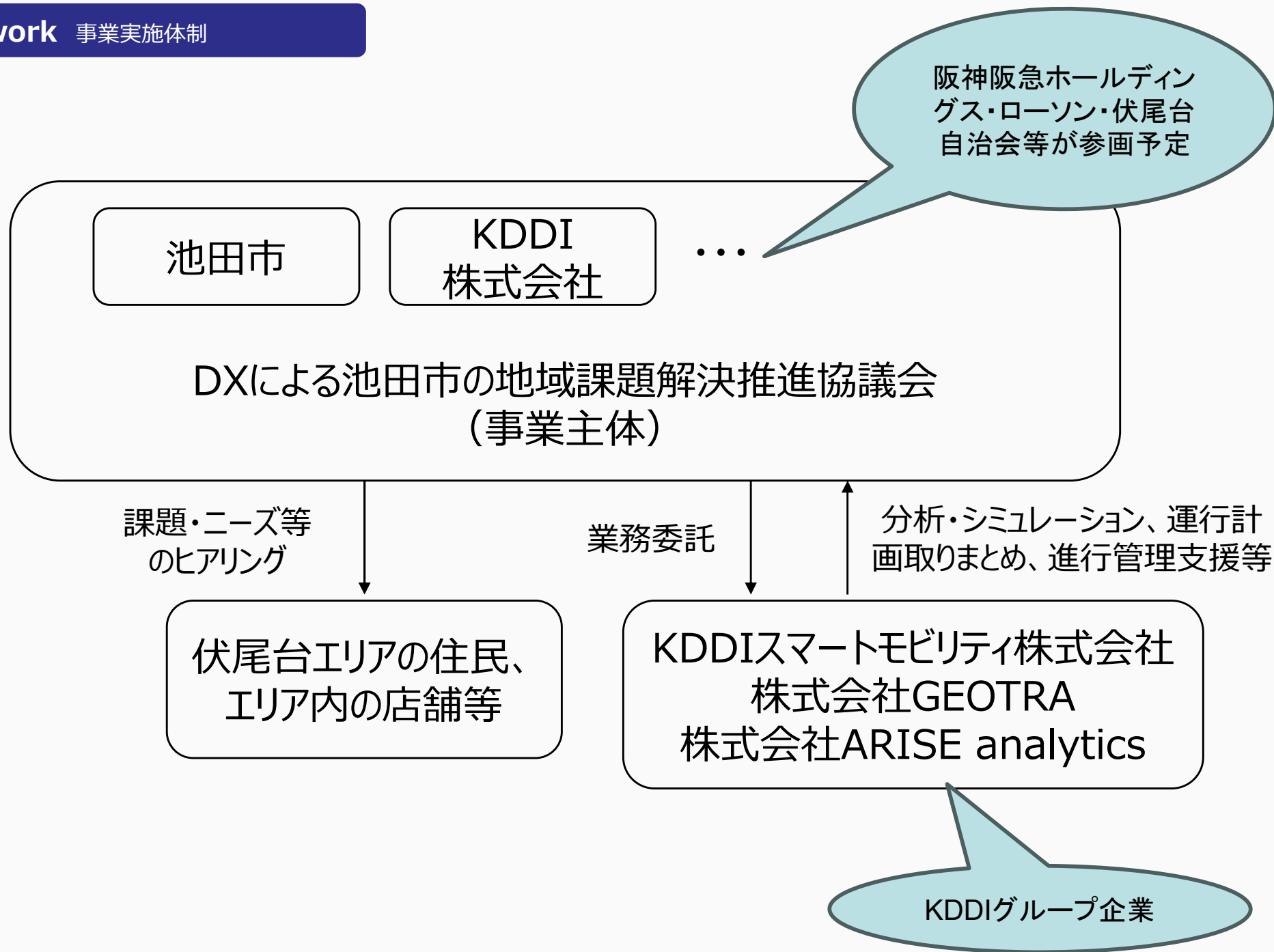
- ・10月～11月：〔データ収集・現状分析〕住民向け意識・移動実態アンケートの実施。GTFS既存バス路線データや人流データの取得・インポートし、交通課題の可視化。
- ・11月～12月：〔需要予測・広域協議〕移動需要の推計、広域連携検討会議（池田市・川西市・交通事業者等）の開催、モビリティハブ（FUSHIO TERRACE）機能の設計。）
- ・12月～1月：〔運行スキーム・ビジネスモデル設計〕最適な運行形態（オンデマンド交通等）・運行計画（ルートやダイヤ案等）の策定、官民共創による収支・協賛シミュレーションの実施。
- ・1月～2月：〔仮想効果シミュレーション・効果検証〕家族送迎削減効果等の定量シミュレーション、将来の実証運行・本格導入および自動運転移行に向けた「実施ロードマップ・報告書」の策定。
- ・実装ロードマップ策定 2月：シミュレーション結果を踏まえ、本格導入等までを見据えた段階的な実施ロードマップを策定するとともに、導入・評価・改善の手順を整理した報告書を作成する。

Plan 事業期間終了後の展開・見通し

- ・令和9年度の実証運行・事業化に向けた展開
- ・許認可・ステークホルダーとの合意形成
- ・自動運転等・次世代モビリティへの段階的移行
- ・全国のオールドニュータウンへの横展開

池田市伏尾台をモデルとした官民共創型モビリティ運行による団地再生プロジェクト

Framework 事業実施体制



Title

令和8年度「交通空白」解消パイロット・プロジェクト（住宅団地再生）

三木市多世代交流施設HITOTOKIMIKIを核とした
住宅団地再生型アクセス確保に向けた検討・合意形成事業

MLIT

Main Player 事業主体

一般社団法人
みらまち緑が丘・青山推進機構

Background プロジェクト実施の背景

緑が丘・青山ネオポリスは1971年に入居を開始した郊外型戸建住宅団地で、高齢化率は緑が丘地区で約39%、青山地区34%に達する。住民の高齢化が進むにつれ、買い物・通院・交流といった日常生活の継続が困難になりつつある。こうした課題に対し、三木市は住民主体の団地再生（青山7丁目団地再耕プロジェクト）を進めており、その中核拠点として、多世代の交流・相談・生活支援の場を担う施設HITOTOKIMIKIを2026年5月に開設した（都市機能誘導区域）。団地再生に向けて実施してきた住民アンケートなどでは、地域交通が大きな課題の一つとして挙げられるようになっている。将来的な交通空白化も懸念されることから、市・住民組織・交通事業者が一体となり、団地全体の地域交通のあり方について検討する必要性が生じている。一方、本拠点には停車するバス停がなく、最寄りバス停の便数が限られるなど公共交通によるアクセスに課題を抱えている。本事業は、交通・まちづくり計画の検討の中で、地域の住民がどのような移動に困っているのか、どのような解決の方向性が望ましいのかを明らかにし、団地全体の移動のあり方を検討する。その中で、本拠点へのアクセス確保についても重要なテーマとして検討を進める。

Outline 事業概要

本事業は、最小限の実施として実証運行の恒久実施を前提とせず、次の3点を柱とする。

- ① 住民の移動ニーズ調査・分析
- ② 住宅団地再生に係る交通・まちづくり計画・整備計画の策定
- ③ HITOTOKIMIKIへのアクセス確保（バス停位置の再編等）に向けた需要推計と、三木市・交通事業者・地域住民が参加する合意形成プロセスの設計・運営拠点の魅力と移動を結びつけ、団地再生を加速させる。

Effect 想定される効果

- ・拠点への潜在需要の可視化、来訪者数・来訪頻度の増加
- ・拠点アクセスの確保による外出機会、交流機会の増加。
- ・免許返納後の生活継続に対する不安の軽減。
- ・移動に係る不安解消により、住宅団地への居住継続意向の向上。
- ・地域コミュニティの活性化と多世代交流の促進。
- ・新たな技術や仕組みを取り入れることによる関係人口の増加

Area 事業実施団地

みどりがおかあおやまねおぼりす
緑が丘・青山ネオポリス



【団地の概要】

- 立地：兵庫県三木市
- 開発主体：大和ハウス工業株式会社
- 入居開始時期：1971年
- 当初区画数：5,450区画 面積307ha
- 人口：14,157名
- 一般世帯数：6,634世帯 ※2026年3月

Schedule 実施手順

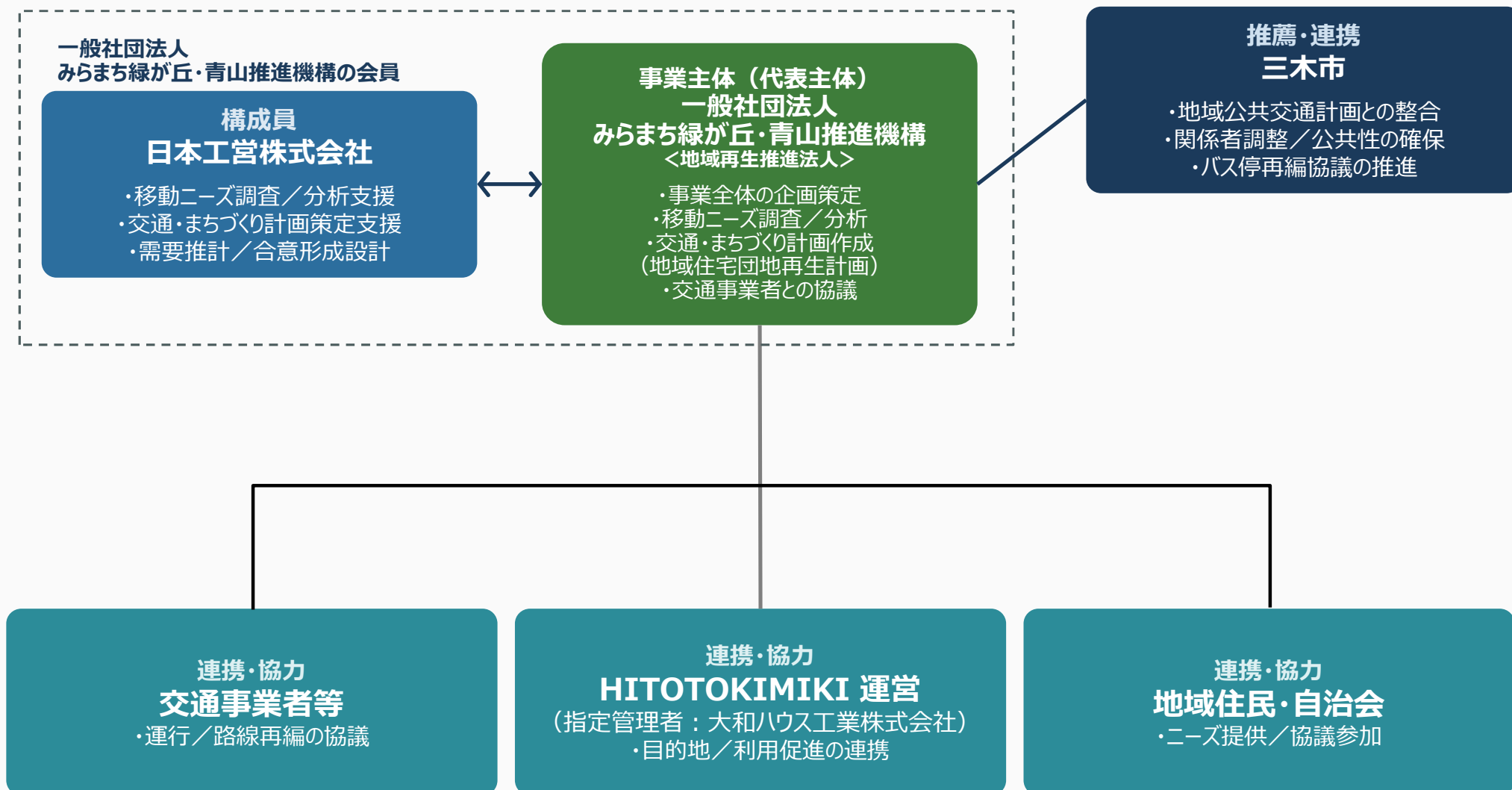
契約～11月	ニーズ調査・計画検討
11～12月	需要推計、交通・まちづくり計画の検討
12～1月	関係者との合意形成協議
1～2月	計画の取りまとめ
2月	報告書作成

Plan 事業期間終了後の展開・見通し

本事業の成果として、住宅団地再生と交通を一体で描く交通・まちづくり計画を策定する。この計画と、整備した移動需要エビデンス・合意形成の道筋をもとに、令和9年度以降、三木市・交通事業者との合意形成をさらに進め、バス停位置の再編およびHITOTOKIMIKIへのアクセス確保の本格運用を目指す。将来的には、これを「地域住宅団地再生事業計画」へと発展させることを目指す。

Framework 事業実施体制

<共同運営（事業主体・構成員）>



Title

「乗合バス事業の共同経営スキーム」の確立に向けたケーススタディ

Main Player
事業主体

広島県広島市

Area

事業実施地域

広島県広島市

Background プロジェクト実施の背景

本市における乗合バス事業は、利用者減少や運転者不足等により、各事業者単独での経営努力では、安定的・継続的なバスの運行や事業改善が困難な状況になっている。

また、路線重複や運行間隔の疎密が生じている一方で、日中を中心として移動需要と運行形態のミスマッチや交通空白なども課題となっている。

これらの解決のため、複数事業者が関係する本市においては、路線再編や運賃施策等の実施に向けて、共同経営計画の策定を前提とした取組をより深化させるため、ダイヤや運賃等の調整に係る独禁法特例法上の整理を明らかにするとともに、運賃プールの仕組み等を確立する必要がある。

Outline 事業概要

フィーダー化や等間隔運行などの路線再編のケース別に運賃プール制の具体的な検証を行い、運行距離や運行時間などに基づく複数の収入配分方法のシミュレーションを実施し、各方法に係るメリットやデメリットを整理するとともに、適宜、独禁法特例法の詳細な取扱いについて関係省庁等にも相談しながら法制度上の課題等を整理し、本市が取り組んでいる「乗合バス事業の共同経営スキーム」の確立することで、路線再編等の取組の推進を図るものである。

Effect 想定される効果

収益配分やダイヤ調整などに係る仕組みが確立され、共同経営の実施されることによって、路線再編等に伴う重複区間の便数の最適化による運行経費の削減や、幹線の等間隔運行などの実施による利便性向上などの効果が期待される。

Project Member 構成員

<地方公共団体>

広島県広島市

<バス事業者>

広島電鉄(株)、広島バス(株)、広島交通(株)、芸陽バス(株)、備北交通(株)、JRバス中国(株)、エイチ・ディー西広島(株)、(株)フォーブル

<関係団体>

(一社) バス協調・共創プラットフォームひろしま

Schedule 実施手順

10～12月：現状の把握及び基礎情報の整理

10～2月：共同経営スキームのケーススタディ及び法的整理

10～2月：関係機関協議

Plan 事業期間終了後の展開・見通し

収入配分を伴う路線再編を進めていく際には、本事業の成果に基づき共同経営計画を策定した上で、令和9年度以降に一部路線で運賃プール制の導入を行う予定としている。

Before / After 事業前後で想定される姿

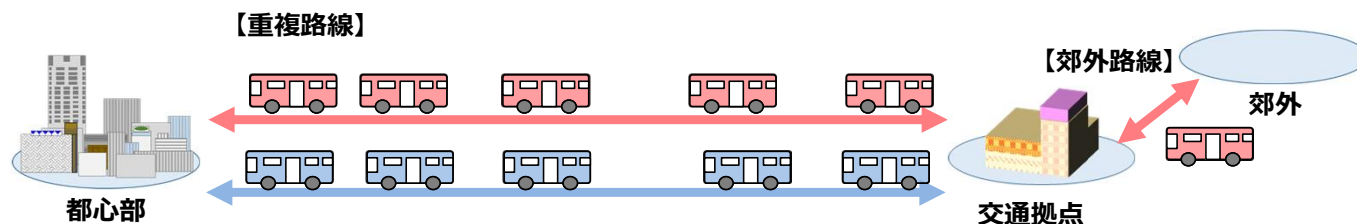
Before

■ 重複路線（都心部～交通拠点）

・A社、B社が競合する黒字路線。運行間隔に疎密が生じている。

■ 郊外路線（交通拠点～郊外）

・A社のみが運行する赤字路線。上記、重複路線での黒字により路線を維持

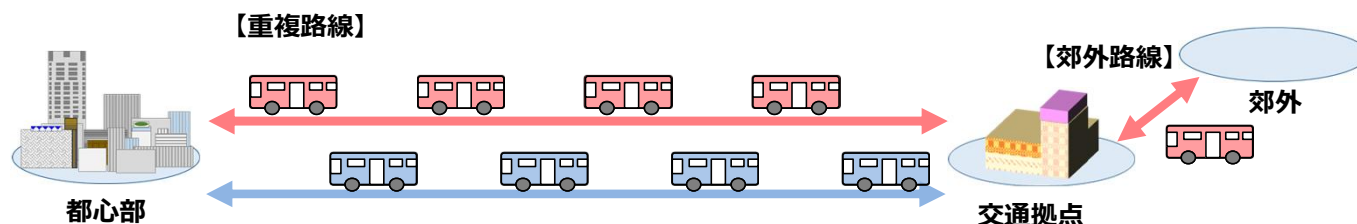


【重複路線】			【郊外路線】		
A社	運賃収入	620	運賃収入	20	
	運行コスト	500	運行コスト	120	
	利益	120	利益	▲100	
B社	運賃収入	580			
	運行コスト	500			
	利益	80			

After

■ 重複路線の共同運行及びダイヤ調整後

- ・両社同じ運行回数となるよう重複路線を減便し、ともに運行コストは削減
- ・ダイヤ調整による利便性向上により、路線全体の運賃収入は維持されるが、内訳としてA社で減収、B社で増収が発生
- ・重複路線の運賃収入を集約（プール）し、プールした収入を運行回数比で分配することで、重複路線でのA社の収入減を回避し、郊外路線の維持が可能に。



【重複路線】			【郊外路線】		
A社	運賃収入	570	運賃収入	20	
	運行コスト	480	運行コスト	120	
	利益	90	利益	▲100	
B社	運賃収入	630			
	運行コスト	480			
	利益	150			

運賃プール 1,200		
----------------	--	--

【重複路線】			【郊外路線】		
A社	運賃収入	600	運賃収入	20	
	運行コスト	480	運行コスト	120	
	利益	120	利益	▲100	
B社	運賃収入	600			
	運行コスト	480			
	利益	120			

分配【運行回数比】		
-----------	--	--

（注）運賃プール等の実施による運行経費等の削減イメージであり、具体的な路線やコスト削減額、運行回数などを表すものではない。