

交通空白の解消に関する事例について

令和6年10月

内閣官房新しい地方経済・生活環境創生本部事務局
内閣府 地方創生推進事務局・地方創生推進室

「交通空白」の解消～公共ライドシェア等の導入～

- 地域のバス・鉄道の減便・廃止や運転者の不足等により、地域住民の移動に不便が生じているという現状の改善や、我が国成長のエンジンである観光需要の地方誘客に向けた観光二次交通の確保は、待ったなしの課題。
- タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて国土交通省「交通空白」解消本部を設置し、自治体・交通事業者とともに、早急に取り組を進めているところ。

国土交通省「交通空白」解消本部（令和6年7月17日設置 本部長：齋藤国土交通大臣）

○ 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や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。

○ スケジュール

現在、全国の地方運輸局長等が各自治体を訪問・伴走支援を実施中

R6.9 特に先行的に解決する必要性が高い自治体や交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備を目指す

R6.12 上記以外の自治体・交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備を目指す

主な対策

自家用有償旅客運送 （公共ライドシェア）

（道路運送法78条2号関係）

○ 市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する、有償の旅客運送。

○ 省令において「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」を規定。



乗合タクシー

セダンやワゴンといった小型車両（乗車定員11人未満）による乗合旅客運送サービス

自家用車活用事業 （日本版ライドシェア）

（道路運送法78条3号関係）

○ タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービス（令和6年3月創設）。

○ タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定。



AIオンデマンド

利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。人工知能（AI）による最適な運行ルートが決定が可能

→自治体によるこれら対策に、デジタル田園都市国家構想交付金の活用が可能

デジタル田園都市国家構想交付金の概要

- デジタル田園都市国家構想の実現による地方の社会課題解決・魅力向上の取組を加速化・深化する観点から、「デジタル田園都市国家構想交付金」により、各地方公共団体の意欲的な取組等を支援。

デジタル田園都市国家構想交付金

デジタル実装タイプ

- デジタル技術を活用し、地方の活性化や行政・公的サービスの高度化・効率化を推進するため、デジタル実装に必要な経費などを支援。

書かない窓口



地域アプリ



オンライン診療



地方創生推進タイプ

- 観光や農林水産業の振興等の地方創生に資する取組などを支援。
- ・ 地方版総合戦略に位置付けられた地方公共団体の自主的・主体的な取組を支援（最長5年間）
 - ・ 東京圏からのUIターン促進及び地方の担い手不足対策
 - ・ 省庁の所管を超える2種類以上の施設（道・污水处理施設・港）の一体的な整備

地方創生拠点整備タイプ

- 観光や農林水産業の振興等の地方創生に資する拠点施設の整備などを支援。

道の駅に隣接した観光拠点



子育て支援施設



スタートアップ支援拠点



地域産業構造転換インフラ整備推進タイプ

- 産業構造転換の加速化に資する半導体等の大規模な生産拠点整備について、関連インフラの整備を機動的かつ追加的に支援。

大規模生産拠点
整備プロジェクト

選定

プロジェクト
選定会議

デジタル実装タイプ1/2/3等：制度概要

目的	デジタルを活用した意欲ある地域による自主的な取組を応援し、「デジタル田園都市国家構想」を推進するため、デジタルを活用した地域の課題解決や魅力向上の実現に向けた地方公共団体の取組を交付金により支援
概要	デジタルを活用した地域の課題解決や魅力向上に向けて、以下の事業の立ち上げに必要な経費を単年度に限り支援 【TYPE1】他の地域等で既に確立されている優良なモデル・サービスを活用して迅速に横展開する取組 【TYPE2】オープンなデータ連携基盤を活用し、複数のサービス実装を伴う、モデルケースとなり得る取組 【TYPE3】（TYPE2の要件を満たす）デジタル社会変革による地域の暮らしの維持につながり、かつ総合評価が優れている取組 【TYPES】「デジタル行財政改革」の基本的考え方に合致し、将来的に国や地方の統一的・標準的なデジタル基盤への横展開につながる見込みのある地方自治体の先行モデル的な取組
共通要件	①デジタルを活用して地域の課題解決や魅力向上に取り組む ②コンソーシアムを形成する等、地域内外の関係者と連携し、事業を実効的・継続的に推進するための体制を確立
詳細	<TYPE別の内容> デジタル行財政改革 先行挑戦型 【TYPE S】 「デジタル行財政改革」の基本的考え方に合致し、国や地方の統一的・標準的なデジタル基盤への横展開につながる見込みのある先行モデル的な取組 事業費：5億円 補助率：3/4 + 伴走型支援 デジタル社会変革型 【TYPE 3】 下記いずれかを満たし、総合評価が優れているもの ・新規性の高いマイナンバーカードの用途開拓 ・AIを高度活用した準公共サービスの創出 国費：4億円 補助率：2/3 データ連携基盤活用型 【TYPE 2】 データ連携基盤を活用した、複数のサービスの実装を伴う取組 国費：2億円 補助率：1/2 優良モデル導入支援型 【TYPE 1】 優良モデル・サービスを活用した実装の取組 国費：1億円 補助率：1/2 <対象事業（一例）> 【TYPE2/3】 複数分野データ連携の促進による 共助型スマートシティ（会津若松市）  【TYPE1】 書かない窓口 地域アプリ オンライン診療  (注) 上記のほか、計画策定支援事業において、デジタル実装に取り組もうとする地域の計画づくりを支援し、地方創生テレワーク型において、サテライトオフィスの整備・利用促進等を支援。

事業概要 【MaaSの実装によるデマンド型地域交通システム最適化事業】

実施地域	富山県高岡市	事業費	4,812千円
実施主体	地域住民、株式会社博報堂、高岡市、高岡交通株式会社	人口	165,714人
事業概要	MaaSシステムの実装により、地域が主体となって運営するデマンド型地域交通の利便性向上と協力事業者の労務負担の軽減を図る。LINEによる予約や運行情報の確認、公共交通機関の時刻表確認など利用環境の改善に繋がるほか、外出促進につながる情報配信の実施により移動総量の増加が期待できる。運営面では運行管理業務や予約入力業務の労務負担が軽減されることが期待できる。		
具体サービス	【XT.H Mobilityシステム】 ・ (株)博報堂が開発し、マイカーを使った乗合交通サービス「ノッカルあさひまち」「ノッカル中田」に使用しているMaaSシステム。 ・ 予約管理、ドライバー向け、利用者向けの3つのシステムから構成。 ・ システムの導入により、LINEによる予約や、リアルタイム運行情報の確認、各公共交通機関の時刻表確認などが可能となる。 ・ その他、情報配信やクーポン機能の付加も可能。 ・ LINEで予約されたものはシステムに即時反映されるため、予約を受付するオペレータの入力業務が減少する。	XT.H Mobilityシステム 管理者用 Web管理画面  ドライバー用 運行スマホアプリ  利用者用 予約LINE  地域が運行するデマンド型交通に実装   利用者の 利便性向上 予約入力業務 の軽減 情報発信による 外出促進	
主なKPI	【アウトプット指標（活動指標）】 ①MaaSシステムの導入地区数 ②各地区のデマンド型交通公式アカウントの友だち登録数	【アウトカム指標（成果指標）】 ①MaaSシステム導入地区のデマンド型交通利用者数 ②市民協働型地域交通システムの利用者満足度	

事業概要 【AIを活用したデマンド型乗合交通システム導入事業】

自治体名	兵庫県朝来市	人口	29,185人	事業費	76,213千円
事業概要	AIを活用したデマンド交通システムを導入し、交通サービスの利便性を高めることにより、市民満足度の向上を図る。交通不便地域を網羅するデマンド交通を鉄道や路線バス等の幹線となる既存の公共交通機関に繋ぎ移動需要を満たすことで、高齢者を中心とした交通弱者を効率的に目的地に運ぶとともに、多様化する利用者のニーズに対応した地域公共交通の利便性向上を図り、持続可能な地域公共交通体系の構築を目指す。				
具体サービス	【AIを活用したデマンド交通システム】 ・利用者からの予約に応じてAIがリアルタイムで車両の運行計画を作成し、それぞれのニーズに応じた複数の利用者が、効率的に乗り合って移動できる公共交通手段を構築する。 ・自宅から市が指定した施設までを結んだ運行を実施。 ・複数の予約者がいる場合は乗合による効率的な運行経路をAIが自動作成する。 The flowchart illustrates the system's workflow: 1. User booking via phone or smartphone/PC. 2. Input of conditions (name, time, location). 3. Search by the operator. 4. Calculation by the server. 5. Display of reservation options. 6. Confirmation of reservation. 7. Real-time distribution of the route list to the driver. 8. Vehicle dispatch to the user.				
主なKPI	【アウトプット指標（活動指標）】 ①AIデマンド交通利用者（人） 【アウトカム指標（成果指標）】 ①AIデマンド交通利用者満足度（％）				

地方創生推進タイプ^①（先駆型・横展開型・Society5.0型）の概要

- 観光や農林水産業の振興等の地方創生に資する取組など（主にソフト事業）を支援。
- ＜対象事業例＞ 観光振興、移住促進、ローカルイノベーション、地方創生人材の確保・育成、ワークライフバランスの実現、商店街活性化 等
- （注）他の国庫補助金等の対象となる可能性のある事業については、補助率等に関わらず他の国庫補助金等の活用が優先され、本交付金の対象とはしない点に留意。

● 制度概要

- ✓ 地方公共団体において、事業計画期間及び交付上限額に応じて、事業類型（先駆型・横展開型・Society5.0型）を選択可能。
- ✓ 先駆型、Society5.0型の審査にあたっては、事務局審査に加えて、外部有識者による審査を行う。

事業類型	対象	上限額 補助率
先駆型	先駆性の高い 最長 5 年間の事業	国費：都道府県:3.0億円 中枢中核：2.5億円 市区町村:2.0億円 補助率：1/2
横展開型	先駆的・優良事例の横展開を 図る最長 3 年間の事業	国費：都道府県:1.0億円 中枢中核:0.85億円 市区町村:0.7億円 補助率：1/2
Society5.0型	地方創生の観点から取り組む、未 来技術を活用した新たな社会シ ステムづくりの全国的なモデルとなる 最長 5 年間の事業	国費：3.0億円 補助率：1/2

（注 1）横展開型（補正予算分）として、「万博の開催を契機として、各都道府県において新たに実施する地方創生に資する取組」を支援。

（注 2）新規事業の通常の申請上限件数は、都道府県：4 事業、中枢中核都市・市区町村：3 事業。一定の条件を満たす事業については、通常の申請上限件数を超える申請を可能とし、最大の申請件数は、都道府県：7 事業、中枢中核都市：6 事業、市区町村：5 事業とする。

評価基準（S～Dの 5 段階評価）

目指す将来像及び課題の設定

KPI設定の適切性

自立性

デジタル社会の形成への寄与

官民協働

地域間連携

政策・施策間連携

事業概要【暮らしを支える地域モビリティ・ミックス推進事業】

推進当初

申請者	千葉県勝浦市	初回採択回	令和6年度第1回募集
事業計画期間	R6-R8年度	期間中の総事業費 (カッコ内はR6年度事業費)	55,273千円 (24,238千円)
事業タイプ・類型	地方創生推進タイプ・横展開型	事業分野	まちづくり分野
目的 (効果)	●公共交通空白地の解消 ●夜間の移動手段の確保による地域住民の安全確保及び観光振興 ●運行管理におけるデジタル技術の導入による利便性向上 ●モビリティ・マネジメントの推進による公共交通の利用促進		
事業概要・ 主な経費 ※経費内訳はR6年度事業費	●公共交通不便地域の解消に向けた新たな公共交通の運行 (委託料等) 9,850千円 ●夜間における移動手段の確保 (委託料) 2,662千円 ●デマンドタクシーにおける運行管理システムの導入 (委託料等) 8,910千円 ●地域公共交通活性化協議会の運営支援及び地域公共交通計画の進捗評価・見直し (委託料) 1,353千円 ●公共交通を利用したお出かけツアーの実施 (委託料) 759千円 ●モビリティ・マネジメントに関するセミナーの実施 (委託料) 704千円		
KPI ※カッコ内の数値は最終事業年度までの「KPI増加分の累計」の目標値	①地域の人口・世帯数 (▲1,164人) ②人口における社会増減数 (+80人) ③市内路線バス利用者数 + デマンドタクシー利用者数 + 新たに導入された公共交通の利用者数 (+3,100人) ④旅行消費単価 (+600円)		関連URL 調整中

事業概要【近未来MaaS福岡モデル創出事業】

推進当初

申請者	福岡県ほか3自治体※	初回採択回	令和5年度第1回募集
事業計画期間	R5-R7年度	期間中の総事業費 (カッコ内はR6年度事業費)	438,167千円（160,898千円）
事業タイプ・類型	地方創生推進タイプ・横展開型	事業分野	まちづくり分野
目的（効果）	・地域公共交通の維持・確保とともに交通分野のデジタル化を推進するため、MaaSを始めとする交通DXの取組を推進 ・モビリティデータの集約・分析を行うプラットフォームを構築し、交通政策立案（EBPM）や交通事業の最適化、他分野における施策展開を図る ・地域の実情に応じた持続可能で多様かつ質の高い地域公共交通を実現		
事業概要・主な経費 ※経費内訳はR6年度事業費	○MaaSプラットフォームによるデータ利活用の実施 ・MaaSプラットフォームを活用した分析・可視化（委託料） 18,634千円 ○データ蓄積のための新モビリティサービスの導入支援 ・企画乗車券の造成費（補助金）4,373千円、（負担金）930千円 ・MaaS検討会議の実施（需用費、使用料）1,493千円 ・観光情報の発信（委託料、需用費）6,985千円 ・AIオンデマンド交通の導入（補助金）72,376千円 ・デジタル技術を活用したコミュニティバスの実証運行（補助金）47,688千円 ○MaaSの普及・啓発 ・福岡県全体のMaaSに係るプロモーションの実施（委託料）7,300千円 ○福岡県MaaS実行委員会の運営 ・運営費（報償費、講師旅費、食糧費、使用料）1,119千円 <pre> graph TD A[交通情報のオープンデータ化 データバス情報等] --> D[モビリティデータ連携基盤によるデータ利活用] B[AIオンデマンド交通等 移動データ等] --> D C[MaaS導入 移動データ等] --> D D -- "分析・可視化されたモビリティデータ" --> E[地域公共交通計画の効率・高度化] D -- "分析・可視化されたモビリティデータ" --> F[交通事業の最適化] D -- "分析・可視化されたモビリティデータ" --> G[他分野・民間における活用展開] E --> H[交通DXの推進] F --> H G --> H </pre>		
KPI ※カッコ内の数値は最終事業年度までの「KPI増加分の累計」の目標値	①北九州・筑豊・筑後地域における乗合バス利用者数（+20,225千人/年） ②県内市町村における新たな輸送サービスの導入件数（+13件） ③MaaSアプリ利用者数（+41,975人） ④データ利活用実施市町村数（+25市町村）	関連URL	（交付金の具体的使途・実施体制）調整中 （効果検証） https://www.pref.fukuoka.lg.jp/life/8/52/236/

※福岡県、久留米市、東峰村、添田町の広域連携事業

事業概要【広島型MaaS推進事業】

推進当初

申請者	広島県	初回採択回	令和4年度第1回募集
事業計画期間	R4-R6年度	期間中の総事業費 (カッコ内はR6年度事業費)	200,310千円 (93,910千円)
事業タイプ・類型	地方創生推進タイプ・横展開型	事業分野	まちづくり分野
目的（効果）	移動需要の少ない中山間地域においても、持続可能な生活交通サービスの実現に向け、デジタル技術を活用した実証実験を通じてMaaSの社会実装を行うとともに、取組を支える人材の育成と、新たな移動サービスの調査を行うことによって、地域公共交通の利便性と持続可能性の向上を図る。		
事業概要・ 主な経費 ※経費内訳はR6年度事業費	○広島型MaaSの推進 ・デジタルを活用し、交通と生活サービスの相乗効果を生み出す取組を実施する市町を補助 16,200千円 ○交通人材の育成 ・市町等の担当者を対象とした交通計画策定研修会の開催委託 7,000千円 ○モビリティデータ連携基盤 ・交通・人流・行政データの集積及び可視化等機能強化、実証実験の導入効果検証等、交通政策への活用 55,710千円 ○新たな移動サービスの調査 ・新たな移動サービスの調査・設計、実証実験の実施計画策定に関する委託 15,000千円	 地域通貨カードと紐づけた定額タクシーの利用	
KPI ※カッコ内の数値は最終事業年度までの「KPI増加分の累計」の目標値	①新たな交通サービスの導入に向けた取組件数（+12市町） ②人づくり研修の参加市町数（+8市町） ③広島県モビリティデータ連携基盤の活用市町数（+16市町）	関連URL	https://www.pref.hiroshima.lg.jp/site/hiroshimavision/machi-hito-shigoto.html