

「交通空白」解消・官民連携PF/共創モデル実証事業について

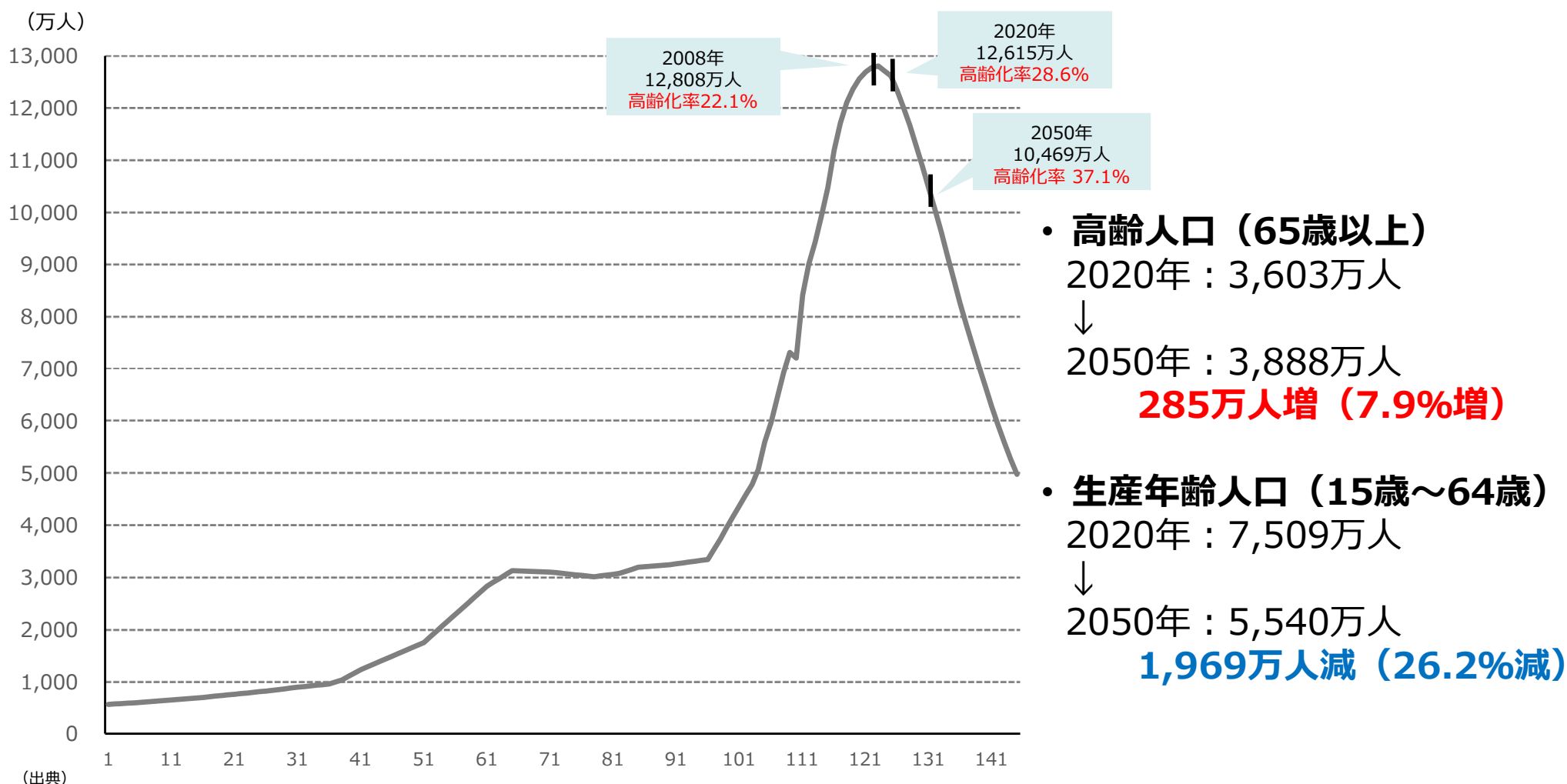
総合政策局地域交通課

1. 「交通空白」解消に向けた取り組みについて
2. 共創モデル実証事業について

1. 「交通空白」解消に向けた取組について

2. 共創モデル実証事業について

- 我が国は、千年単位で見ても類を見ない人口減少に直面しており、**高齢者の増加と働き手の減少**はいよいよ加速。
- 地域交通は、人口減少の影響が最も大きい分野の一つであり、人口・社会構造の急激な変化に対応した、**地域交通のリ・デザイン（再構築）**が避けられない。



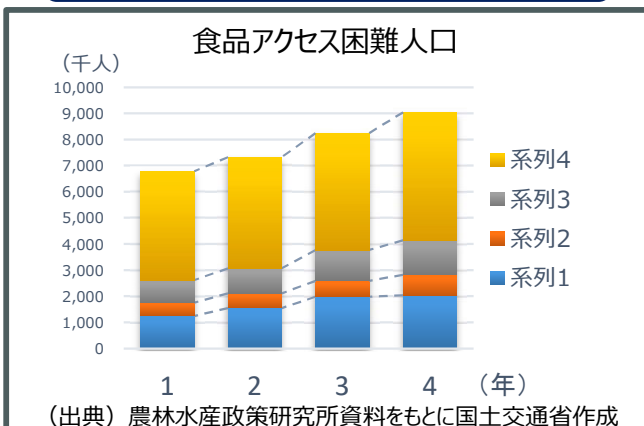
(出典)

国土庁「日本列島における人口分布の長期時系列分析」(1974年)より。

1920年以降は、総務省「国勢調査」、「人口推計年報」、「平成17年及び22年国勢調査結果による補間補正人口」、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）」より。

- 人口減少・高齢化が進む地方では、**買物、医療、教育など日常生活に不可欠なサービス**（エッセンシャルサービス）の再編が進んでいる。
- **地域交通は、これら生活サービスへのアクセス役として欠かせない役割を担う。**

買物



奈良県川上村

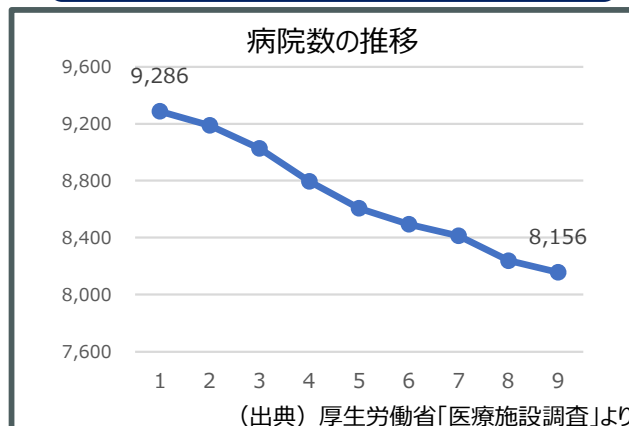
- 買い物には、自動車で30分以上かけて隣の吉野町まで行く必要。
- 日々の暮らしに不安を抱える高齢者が増加。



▲隣接する吉野町にあるスーパー
(出典) 吉野ストア株式会社HPより

※現在移動スーパー・個別宅配による買物支援の取組によって対応中

医療



愛知県瀬戸市

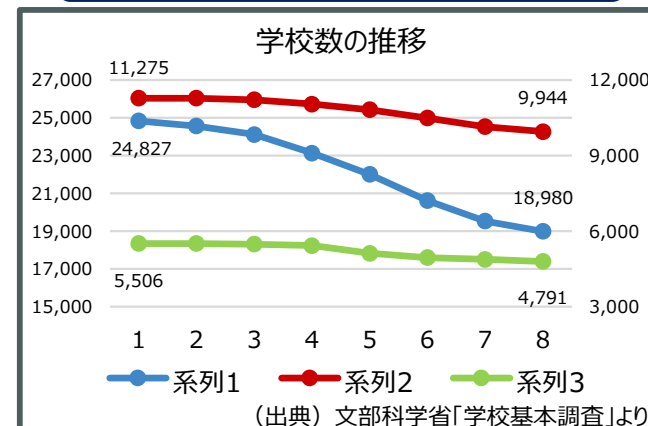
- 瀬戸市本地地区・効範地区では地区内に病院がなく、住民は隣接する長久手市の病院を利用。
- 市外の病院までの移動手段の確保に課題があり、住民から多くの要望があがっている。



○ 当該地区
★ 病院

▲周辺地図

教育



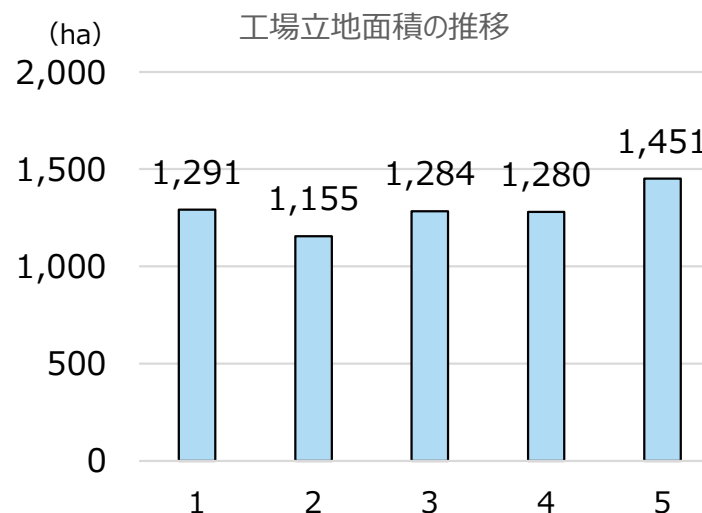
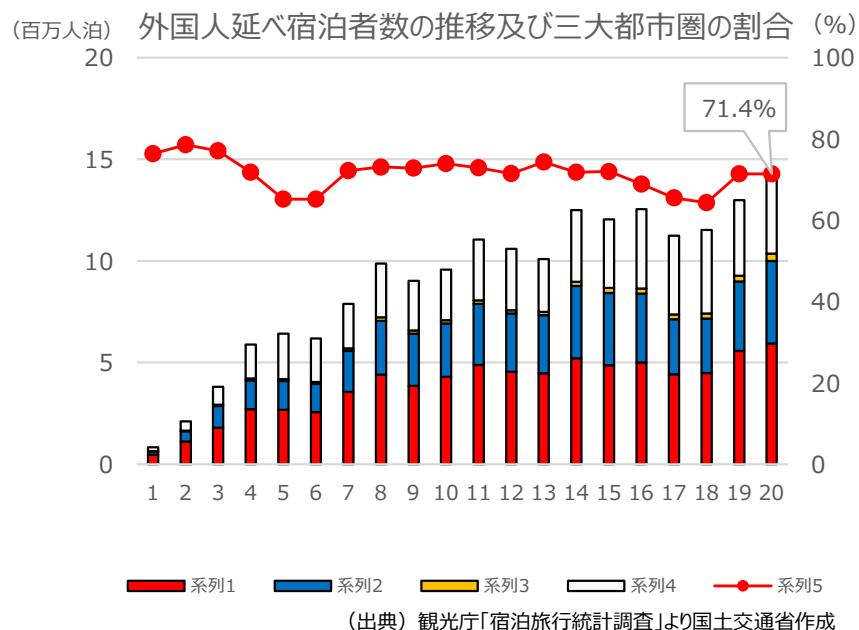
熊本県玉名市

- 令和13年までの間に、小学校を15校から9校に再編する計画。
- 遠距離通学者が増加するため、移動手段の確保が課題となっている。



(出典) 第2次玉名市学校規模・配置適正化基本計画より

- 急増するインバウンドの地方誘客に向けた「観光の足」の確保のほか、
- 農林水産業、文化・芸術などの地域資源の活用、サプライチェーンの国内立地の推進など、**地域経済の創生にあたって、移動手段の確保が欠かせない。**



交通結節点の様子 (イメージ)



(引用元) Google社「Google マップ、Google Earth」

熊本県都市圏

- 世界最大手の半導体メーカーや関連企業の工場・工業団地が多数立地し、地域経済が活性化している。
- 従前から通勤時間帯の交通渋滞が慢性化しており、今後、企業関係者の移動等による交通量の増加により更なる速度低下が懸念される。



▲熊本都市圏の交通渋滞

※周辺企業及び関係自治体が連携しソフト・ハード対策を実施中。熊本県交通渋滞対策協議会等で官民が連携し渋滞対策を検討中

(出典) 熊本県交通渋滞対策協議会作成資料より

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。

石破内閣総理大臣記者会見(令和6年10月9日・抜粋)

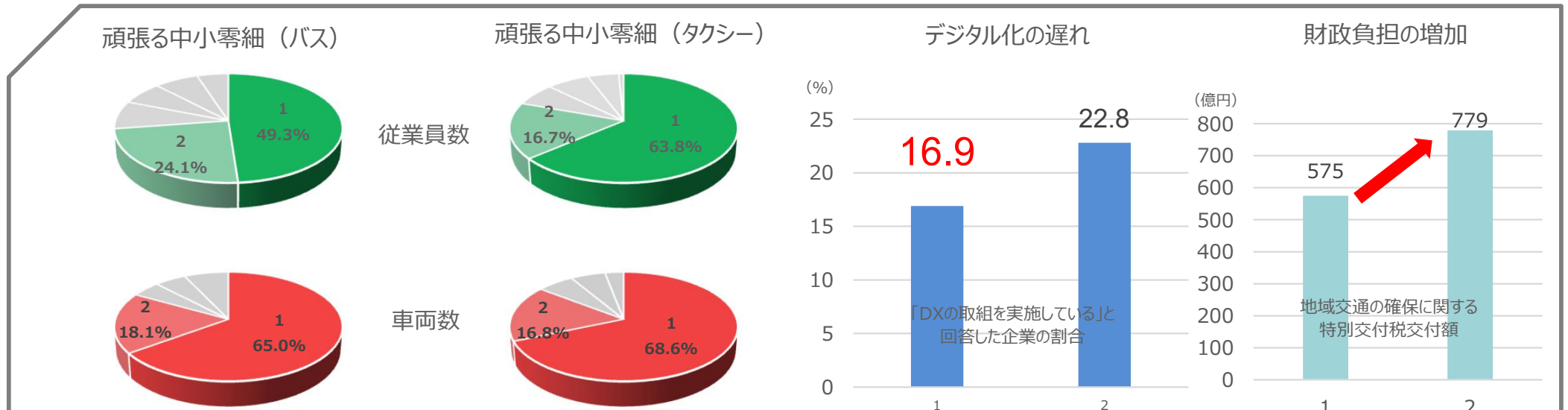
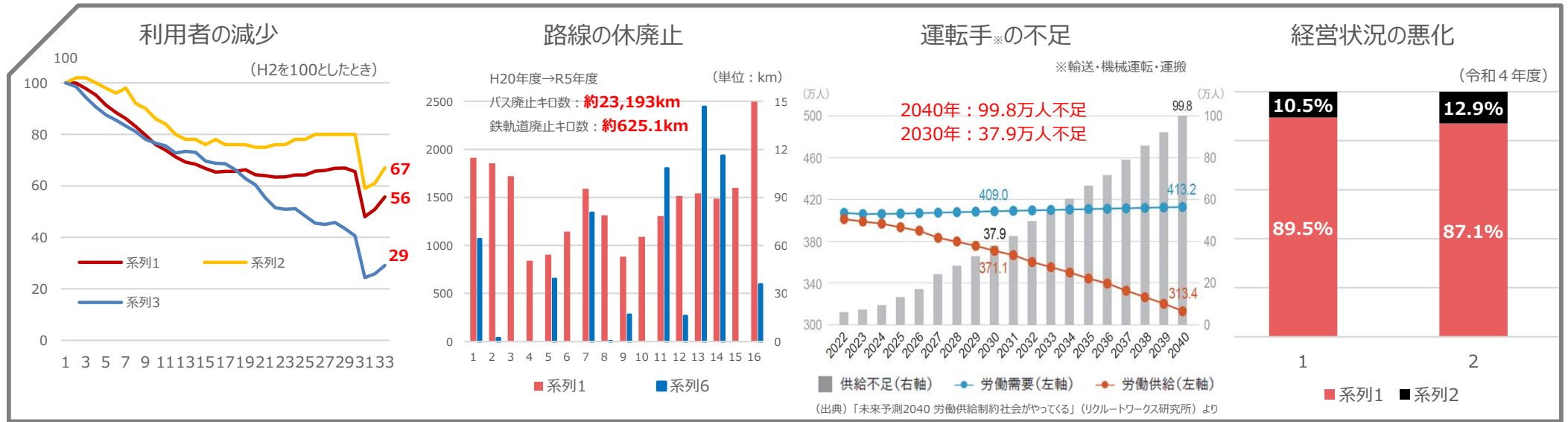
私は、2年間、地方創生担当大臣を務めて、全国のいろいろな、これはいいな、素敵だなと思えるような事例を見てまいりました。例えば、地方のバスであれば、帯広の十勝バスというものがございませぬ。あるいは地方鉄道であれば、いすみ鉄道であり、えちぜん鉄道である。あるいは旅館であればというように、本当にこうすれば生産性が上がるよね、付加価値が上がってお客さんが来てくれるよね、そういうものを普遍化していくことによって、どうせできないやではない、一緒になってやろう、そういう一体感を取り戻していくことが大事だと思っております。

中野国土交通大臣就任記者会見（令和6年11月12日・抜粋）

私の選挙区は、兵庫県の尼崎市で、割と人口密集地帯でかなり都市部の選挙区です。しかし、こうした私の地元においても、例えば、元々市の交通局でやっていたバスを民間に移管するという動きもありまして、そうすると、採算性のところで減便をどうしようかとか、路線をどうしようかとか、そういう動きは身近なところでも出てきましたし、兵庫県の中でももう少し郡部に近づいてきますと、普通の路線バスは維持できないじゃないかと、あるいはデマンドバスのような形に切り替えたほうがいいんじゃないかと、人口減少や高齢化等に伴って、地域の足の確保が非常に大きな切実な課題だということが、非常に身近に感じています。

その上で、どういう取組をしていくかという御質問と思いますが、地域交通は地方創生の基盤であると思っています。人口減少で利用者の減少、コロナ禍もありそれ以降、運転者不足等によるバスや鉄道の減便・廃線等の動きが顕在化しているとの認識を持っています。国土交通省では、持続可能な地域交通をしっかりと実現すべく、地域の関係者による連携・協働、ローカル鉄道の再構築、自動運転の社会実装等の交通DXなど、地域交通のリ・デザインを進めてきています。また、本年7月から「交通空白」の解消の取組を開始しています。自治体や交通事業者等と連携をしながら、「地域の足」「観光の足」確保に、スピード感を持って取り組んでいきたいと思っています。制度・予算等あらゆる政策ツールを活用しながら、また、総理が設置されました「新しい地方経済・生活環境創生本部」とも連携しながら、「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインを全国的にしっかりと展開していきたいと思っています。

- しかしながら、**地域交通は存続の危機**に晒されている。
- 地方創生2.0の再起動に向け、「地域の足」「観光の足」を担う**自治体、交通事業者と、あらゆる分野の関係者が結集し、地域交通を守らなければならない。**



(出典)「2022年度版 日本のバス事業」(公益社団法人日本バス協会)より国土交通省作成 (出典)「TAXI TODAY in Japan 2024」(全国ハイヤー・タクシー連合会)より国土交通省作成

地域交通の現状と取組の方向性

- 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（議長：斉藤国土交通大臣）におけるとりまとめ（令和6年5月）を踏まえ、今後、交通空白地、地方中心都市、大都市などそれぞれの地域事情ごとに、「移動の足」の確保に向けた取組が求められる。
- その際、制度拡充された「公共ライドシェア」（自家用有償旅客運送）や、本年4月に創設された「日本版ライドシェア」など、地域交通を支える新しいツールなども積極的に導入し、「交通空白」を解消していく必要。

「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」のとりまとめ（令和6年5月）

A：交通空白地など	B：地方中心都市など	C：大都市など
<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難 <p>⇒ 地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との重複による需要の分散がみられ、将来的に公共交通の持続性が課題 <p>⇒ 地域の公共交通の再評価・徹底活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足） <p>⇒ 利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充</p>

- **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）

自家用有償旅客運送 （公共ライドシェア）

- 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。



自家用車活用事業 （日本版ライドシェア）

- **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**。



国土交通省「交通空白」解消本部の設置

- 全国各地で、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」の解消に向けて早急に対応していくため、国土交通省「交通空白」解消本部を設置した（令和6年7月17日）。
- 当該本部のもと、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取り組みを進める。

国土交通省「交通空白」解消本部

目的

- **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。

構成員

- 本部長** 国土交通大臣
本部長代行 副大臣及び大臣政務官
副本部長 事務次官、技監及び国土交通審議官
本部員 官房長、公共交通政策審議官、鉄道局長、物流・自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、観光庁長官、地方運輸局長等
 ※事務局：総合政策局 公共交通政策部門、物流・自動車局及び観光庁

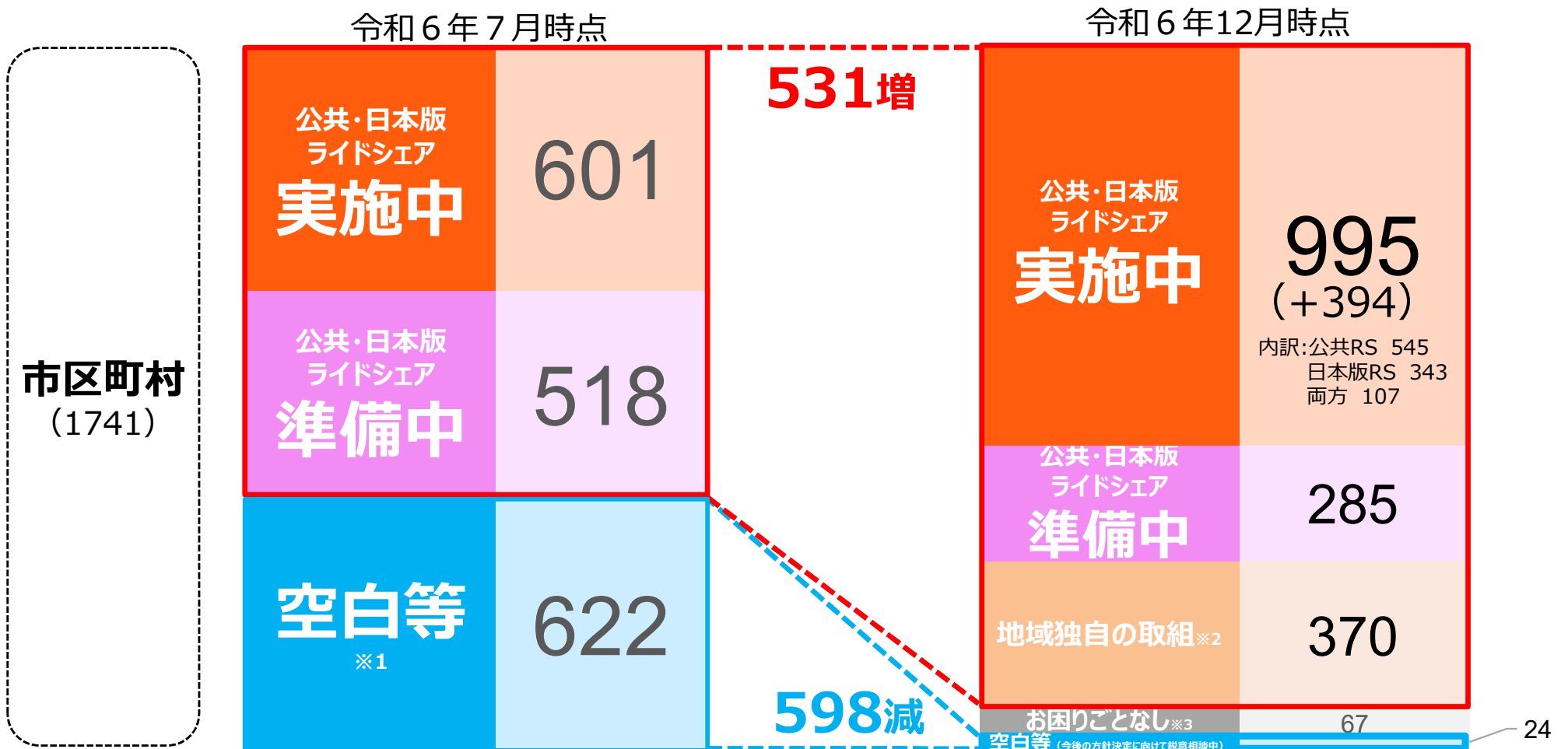
取組事項とスケジュール

- ①日本版/公共ライドシェアの取組に未着手の自治体（約600）への伴走支援 → 約600自治体においてタクシー等を利用可能に
※日本版/公共ライドシェアを実施済み/実施に向けて準備中の約1100自治体を除く自治体
- ②主要交通結節点（約700）の2次交通アクセス向上支援 → 約700交通結節点においてタクシー等を利用可能に
 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／準備されていることを目指す→公表
 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／準備されていることを目指す →公表
- ③「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
 R6.9 バージョンアップ 第1弾のとりまとめ（天候・大規模イベント等への対応等）
 R6.12 バージョンアップ 第2弾のとりまとめ（新たなダイナミックプライシングなどの運賃料金の多様化等）

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

- 本年7月の国土交通省「交通空白」解消本部の設置以降、
 - ・公共ライドシェア/日本版ライドシェアに未着手の自治体の数は622から24へ減少する一方、
 - ・公共RS、日本版RS等の取組を実施・準備中の自治体の数は1,119から1,650へ増加、
 - ・日本版ライドシェア実施中の地域がある都道府県の数、21から47へ増加するなど、**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。**



※1 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)

※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

1. 二次交通サービスの導入・改善

日本版/公共ライドシェア		乗合タクシー		タクシー等の利用環境改善		観光客向け周遊バス・シャトルバス等		その他モビリティ	
									
例：長野県野沢温泉村		例：静岡県藤枝市		例：北海道倶知安町・ニセコ町		例：沖縄県沖縄市・北谷町		例：山口県下関市	
実施中 (実証含む) 65	準備中 検討中 62	実施中 (実証含む) 16	準備中 検討中 3	実施中 (実証含む) 36	準備中 検討中 5	実施中 (実証含む) 22	準備中 検討中 3	実施中 (実証含む) 32	準備中 検討中 6

2. 検索・予約ツールの活用

地図アプリ	観光情報サイト	MaaSサービス	タクシー手配サービス
			

引用：Google社「Google マップ、Google Earth」

引用：「LIVE JAPAN PERFECT GUIDE」
ぐるなび、東急、東京メトロ 3社で運営

引用：ANA「旅CUBE」

引用：四国旅客鉄道株式会社資料より

日本版ライドシェア(令和6年3月創設)の導入状況①

運行開始：59地域、340自治体、許可済：40地域、144自治体、申し出：29地域、105自治体

※ 自治体数は交通圏に含まれる自治体数の合計

【運行開始地域一覧】

運行開始 (月日)	運行エリア (交通圏又は自治体)	許可 事業者数
4月8日	東京(特別区・武三交通圏:東京都特別区、武蔵野市、三鷹市)	130社
4月8日	京都(京都市域交通圏:京都市、向日市、長岡京市、宇治市、八幡市、城陽市、京田辺市、木津川市、大山崎町、久御山町、井手町、宇治田原町、笠置町、和束町、精華町、南山城村)	21社
4月12日	神奈川(京浜交通圏:横浜市、川崎市、横須賀市、三浦市)	43社
4月26日	愛知(名古屋交通圏:名古屋市、瀬戸市、津島市、尾張旭市、豊明市、日進市、愛西市、清須市、北名古屋市、弥富市、あま市、長久手市、東郷町、豊山町、大治町、蟹江町、飛鳥村)	26社
4月26日	長野(軽井沢町)	4社
5月31日	埼玉(県南中央交通圏:川口市、さいたま市、鴻巣市、上尾市、蕨市、戸田市、桶川市、北本市、伊奈町)	24社
5月31日	大阪(大阪市域交通圏:大阪市、豊中市、吹田市、守口市、門真市、東大阪市、八尾市、堺市)	29社
5月31日	神戸(神戸市域交通圏:神戸市、尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市、宝塚市、川西市、明石市、猪名川町)	35社
5月31日	広島(広島交通圏:広島市、廿日市市、府中町、海田町、熊野町、坂町)	23社
6月7日	宮城(仙台市)	9社
6月7日	富山(富山交通圏:富山市)	1社
6月8日	千葉(千葉交通圏:千葉市、四街道市)	9社
6月12日	福岡(福岡交通圏:福岡市、春日市、大野城市、筑紫野市、太宰府市、古賀市、糸島市、那珂川市、宇美町、篠栗町、志免町、須恵町、新宮町、久山町、粕屋町)	37社
6月21日	石川(金沢交通圏:金沢市、白山市、かほく市、野々市市、津幡町、内灘町)	8社
6月22日	北海道(札幌交通圏:札幌市、江別市、石狩市、北広島市)	28社
7月5日	静岡(静岡交通圏:静岡市)	3社
7月12日	埼玉(県南東部交通圏:春日部市、草加市、越谷市、久喜市、八潮市、三郷市、蓮田市、幸手市、吉川市、加須市、白岡市、宮代町、杉戸町、松伏町)	12社
7月20日	茨城(水戸県央交通圏:ひたちなか市、水戸市、笠間市、那珂市、東海村、大洗町、茨城町)	8社
7月22日	三重(志摩市)	1社
7月26日	青森(青森交通圏:青森市、平内町、蓬田村)	1社
8月2日	埼玉(県南西部交通圏:川越市、所沢市、飯能市、東松山市、狭山市、入間市、朝霞市、志木市、和光市、新座市、富士見市、ふじみ野市、坂戸市、鶴ヶ島市、日高市、三芳町、毛呂山町、越生町、滑川町、嵐山町、小川町、ときがわ町、川島町、吉見町、鳩山町、東秩父村)	10社
8月2日	岐阜(岐阜交通圏:岐阜市、羽島市、山県市、瑞穂市、本巣市、各務原市、岐南町、笠松町、北方町)	4社
8月16日	沖縄(石垣市)	7社
8月30日	沖縄(宮古島市)	3社
8月30日	福井(福井交通圏:福井市、鯖江市、あわら市、坂井市、永平寺町、越前町)	4社
8月30日	福井(敦賀交通圏:敦賀市、美浜町、若狭町)	2社

運行開始 (月日)	運行エリア (交通圏又は自治体)	許可 事業者数
8月30日	沖縄(沖縄本島:那覇市、宜野湾市、浦添市、名護市、糸満市、沖縄市、豊見城市、うるま市、南城市、国頭村、大宜味村、東村、今帰仁村、本部町、恩納村、宜野座村、金武町、読谷村、嘉手納町、北谷町、北中城村、中城村、西原町、与那原町、南風原町、八重瀬町)	25社
8月30日	岐阜(美濃・可児交通圏:関市、美濃市、美濃加茂市、各務原市、可児市、坂祝町、富加町、御嵩町)	2社
8月31日	福井(武生交通圏:越前市、池田町、南越前町、越前町)	1社
9月20日	東京(南多摩交通圏:八王子市、日野市、多摩市、稲城市、町田市)	5社
9月27日	千葉(東葛交通圏:松戸市、柏市、流山市、野田市、我孫子市)	9社
10月1日	佐賀(佐賀市)	2社
10月4日	岐阜(大垣交通圏:大垣市、海津市、養老郡、不破郡、安八郡、揖斐郡)	2社
10月5日	東京(北多摩交通圏:立川市、府中市、国立市、調布市、狛江市、小金井市、国分寺市、小平市、西東京市、昭島市、武蔵村山市、東大和市、東村山市、清瀬市、東久留米市)	8社
10月9日	新潟(新潟市のうち、平成17年3月21日に編入された旧白根市の区域)	2社
10月11日	広島(東広島市:東広島市、三原市)	2社
10月11日	千葉(京葉交通圏:市川市、船橋市、習志野市、鎌ヶ谷市、八千代市、浦安市)	8社
10月11日	神奈川(県央交通圏:藤沢市、茅ヶ崎市、平塚市、伊勢原市、秦野市、相模原市、大和市、座間市、海老名市、綾瀬市、厚木市、寒川町、大磯町、二宮町、愛川町、清川村、中井町)	24社
10月18日	鳥取(鳥取交通圏、米子交通圏、倉吉交通圏、境港市、八頭郡、西伯郡)	7社
10月25日	島根(益田市)	1社
11月1日	高知(高知交通圏:高知市、いの町(旧吾北村、本川村区域を除く))	9社
11月14日	香川(高松交通圏:高松市)	24社
11月15日	福井(大野市)	1社
11月15日	熊本(熊本交通圏:熊本市、合志市、菊陽町、益城町、嘉島町)	9社
11月15日	神奈川(湘南交通圏:鎌倉市、逗子市、葉山町)	4社
11月22日	福岡(北九州交通圏:北九州市、中間市、芦屋町、水巻町、岡垣町、遠賀町)	2社
11月23日	鹿児島(伊佐市)	1社
11月29日	群馬(桐生市)	2社
11月29日	茨城(県南交通圏:石岡市、つくば市、土浦市、牛久市、龍ヶ崎市、取手市、守谷市、稲敷市、かすみがうら市、つくばみらい市、小美玉市、阿見町、美浦村、河内町、利根町)	11社
11月29日	香川(西讃交通圏:観音寺市(島嶼部を除く)、三豊市(島嶼部を除く))	2社
12月5日	三重(伊勢市)	3社
12月6日	山口(柳井交通圏:柳井市、上関町、田布施町、平生町)	2社
12月6日	鳥取(米子交通圏:米子市、日吉津村、境港市(米子空港区域))	6社
12月6日	愛媛(松山交通圏:松山市(島嶼部を除く)、東温市、砥部町、松前町)	9社

日本版ライドシェア(令和6年3月創設)の導入状況②

【許可済地域一覧】

運行エリア (交通圏又は自治体)	許可 事業者数
北海道(伊達圏:伊達市、壮瞥町)	1社
山形(尾花沢市)	1社
福島(二本松交通圏:二本松市)	1社
秋田(秋田交通圏:秋田市)	4社
岩手(下閉伊郡:宮古市(旧田老町、新里村、川井村区域)、岩泉町、田野畑村)	3社
秋田(大館市)	1社
埼玉(県北交通圏:熊谷市、行田市、加須市(旧北川辺町、大利根町区域を除く)、本庄市、羽生市、深谷市、美里町、上里町、寄居町)	1社
栃木(宇都宮交通圏:宇都宮市、鹿沼市、下野市、栃木市(旧西方町区域)、上三川町、壬生町)	6社
山梨(甲府交通圏:甲府市、甲斐市、中央市、昭和町)	3社
栃木(塩那交通圏:大田原市、矢板市、那須塩原市、さくら市、那須烏山市、塩谷町、高根沢町、那珂川町、那須町)	2社
新潟(小千谷市)	1社
長野(松本交通圏:松本市(旧四賀村、梓川村区域を除く)、塩尻市(旧橋川村区域を除く)、山形村、朝日村)	1社
石川(七尾市(旧田鶴浜町、中島町、能登島町区域を除く))	1社
静岡(伊豆交通圏:沼津市(旧戸田村区域)、熱海市、伊東市、下田市、伊豆市、伊豆の国市(旧大仁町区域)、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町)	1社
福井(勝山市)	1社
岐阜(東濃西部交通圏:多治見市、瑞浪市、土岐市)	2社
滋賀(大津市域交通圏:大津市)	3社
和歌山(和歌山市域交通圏:和歌山市、海南市、紀の川市、岩出市、紀美野町、かつらぎ町(旧花園村区域を除く))	3社
奈良(生駒交通圏:生駒市、大和郡山市、平群町、三郷町、斑鳩町、安堵町)	1社
広島(佐伯交通圏:廿日市市(旧佐伯町、吉和村、大野町区域)、広島市(旧湯来町区域))	1社

運行エリア (交通圏又は自治体)	許可 事業者数
岡山(玉野市)	1社
山口(萩市交通圏:萩市、阿武町、山口市(旧阿東町区域))	1社
山口(岩国交通圏:岩国市、和木町)	2社
愛媛(東予交通圏:新居浜市(島嶼部を除く)、西条市)	1社
徳島(海部交通圏:美波町、牟岐町(島嶼部を除く)、海陽町)	1社
徳島(阿南交通圏:阿南市(島嶼部を除く)、那賀町)	2社
徳島(徳島交通圏:徳島市、石井町、神山町、佐那河内村、勝浦町、上勝町)	1社
香川(中讃交通圏:坂出市(島嶼部を除く)、丸亀市(島嶼部を除く)、善通寺市、宇多津町、多度津町(島嶼部を除く)、琴平町、まんのう町)	2社
高知(南国交通圏:南国市、香美市、香南市)	3社
高知(土佐交通圏:土佐市、仁淀川町、いの町(旧吾北村、本川村区域に限る)、佐川町、越知町、日高村)	1社
高知(高幡交通圏:須崎市、中土佐町、梶原町、津野町、四万十町)	2社
高知(幡多交通圏:四万十市、宿毛市(島嶼部を除く)、土佐清水市、黒潮町、大月町、三原村)	2社
高知(嶺北交通圏:本山町、大豊町、土佐町、大川村)	1社
高知(安芸交通圏:室戸市、安芸市、東洋町、奈半利町、田野町、安田町、北川村、馬路村、芸西村)	2社
大分(別府市)	8社
宮崎(宮崎交通圏:宮崎市、国富町、綾町)	1 2社
長崎(長崎交通圏:長崎市、長与町、時津町)	1 1社
長崎(佐世保市)	7社
鹿児島(鹿屋交通圏:鹿屋市、東串良町)	3社
鹿児島(鹿児島市)	5社

地域の足不足の解消に係る直近の事例(日本版/公共ライドシェア等)

買物や通院・通勤等への対応

越前市 (日本版RS)

- 越前市では、朝の時間帯でタクシーが不足し、ビジネス客、買い物客等の需要を充足できていない状況があった。
- こうした状況を踏まえ、令和6年8月31日より、越前市(武生交通圏)で、朝の時間帯に日本版ライドシェアの運行を開始。
- 福井県において、令和6年度当初予算により、ドライバー確保に要する費用等の補助を実施。

実施時間帯	月～金 8時～11時
実施エリア	越前市(武生交通圏)



(出所) 小松タクシー

水上村 (公共RS)

- 路線バスのない岩野川内地区において、買い物や通院等、移動の足が充足していない状況であった。
- こうした状況を踏まえ、令和6年4月より、同地区と村外の公立病院を結び、郵便局、病院、スーパー等計18か所の停留所を設定した公共ライドシェアの運行を開始。

運送主体	水上村(社会福祉協議会に運行委託)
実施時間帯	月・木(祝祭日を除く) 8時、10時、13時(1日3往復)
運賃	500円



地域の足不足の解消に係る直近の事例(日本版/公共ライドシェア等)

夜間需要への対応

新潟市 (日本版RS)

- 「夜にタクシーがない」という声がタクシー事業者に寄せられたことから、事業者がコールセンターの受電回数から曜日や時間帯ごとにマッチング率を整理したところ、17時～21時台で配車率が悪化していることが判明。
- 特に鉄道・路線バスが少ない地域で日本版ライドシェアの運行を開始 (幹線道路沿いの居酒屋からの帰り等の需要に対応)。

実施期間・時間帯	月～日	17時台～21時台
実施エリア	新潟市C (新潟市のうち、平成17年3月21日に編入された旧白根市の区域)	



(出所) 10/9出発式 (太陽交通新潟)

小松市 (公共RS)

- 日常的に移動に不便さを感じている住民や観光客、北陸新幹線で小松市を訪れた方々の移動の利便性向上に加え、能登半島地震で被災された二次避難者の方々の移動を確保するため導入。
- 特に、タクシーが減少する夜間の移動需要 (駅周辺の居酒屋 (勝っちゃん、加賀里火等) からの帰り等) に対応するため、公共ライドシェアを実施。

運送主体	小松市
時間帯	木～土 17-24時
運賃	タクシー運賃の8割
その他	・小松タクシーが運行管理・車両整備を担当 ・配車手配はアプリ (いれトク!) 及び電話



庄原市 “よるくる” (その他取組)

- 庄原地域における夜間の移動手段を補完する目的で、バス事業者による安全管理の下に、自家用車や一般ドライバーを活用した、夜間乗合デマンドタクシー「よるくる」の実証運行を実施。

実施期間・時間帯	令和6年9月19日から12月13日までの、木曜日・金曜日の20時以降 (20時発～22時40分発の5便)
実施エリア	広島県庄原市



地域の足不足の解消に係る直近の事例(日本版／公共ライドシェア等)

イベント需要への対応

鳥取県 “とっとライドシェア” (日本版RS)

- ねんりんピック開催期間中、タクシー車両の不足が見込まれることに対応するため、鳥取県の申し出により日本版ライドシェア「とっとライドシェア」を導入。

実施期間・時間帯	令和6年10月18日16時～22日24時まで (ねんりんピック開催期間：10月19日～22日)
実施エリア	鳥取県内の6営業区域 (鳥取交通圏、米子交通圏、倉吉交通圏、境港市、八頭郡、西伯郡)



(出所) 鳥取県提供

配車アプリが普及していない地域での対応

益田市 (旧匹見町) ・佐伯交通圏 (日本版RS)

- 地域の中で、日本版ライドシェアに関心はあるものの、配車アプリの導入を負担に感じる事業者が一定数存在。
- ガイドラインの策定を契機に、配車アプリを使用しない日本版ライドシェアの実施の申し出があり、令和6年10月4日に鳥根県益田市 (旧匹見町) と広島県佐伯交通圏の営業区域で実施許可。

実施時間帯	金曜日又は土曜日の16時台～翌5時台
実施エリア	鳥根県益田市 (旧匹見町)

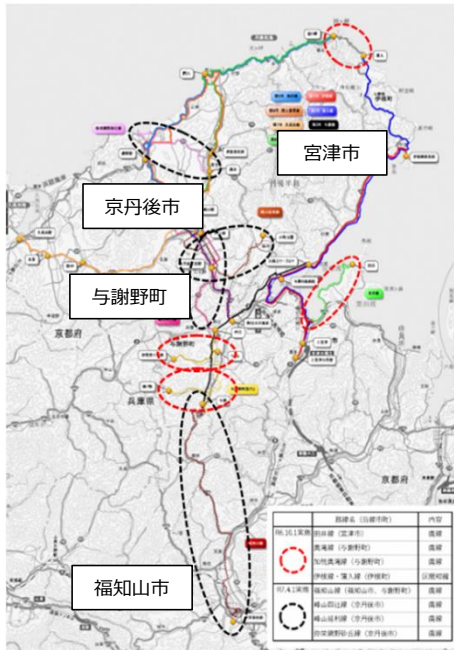
実施時間帯	金曜日又は土曜日の16時台～翌5時台
実施エリア	広島県佐伯交通圏

地域の足不足の解消に係る直近の事例(日本版/公共ライドシェア等)

路線バスの減便・廃止に係る対応

京都府北部(公共RS・その他取組)

- 府北部3市1町で運行する事業者が、運転手不足によりバス路線計8路線を令和6年10月以降に順次廃止・区間短縮する方針が同年2月末に発表。住宅地から福知山駅を結ぶ路線も廃止されることにより、住民からは不安の声があり。
- 各市町において廃止時期に合わせて公共ライドシェアや予約型乗合交通等による代替交通手段の確保にむけた対応策を固める(事業者発表から約半年で方針決定)。
- 公共ライドシェアで対応する予定の3市町(宮津市、京丹後市、与謝野町)では、既に公共ライドシェアの運行実績があったことから、ノウハウを活かして早期に他の地区でも横展開を図ることができた。
- 京都府から、事業者と市町との合意形成に向けた調整や、京丹後市及び与謝野町の取組に対する財政支援により、取組をサポート。



▲当該路線バスの廃線、短縮区間の一覧
(赤枠：R6.10.1～、黒枠：R7.4.1～)

市町名	廃線となった路線名
宮津市	田井線
京丹後市	蒲入線(一部区間の短縮)、 峰山四辻線、峰山延利線、 弥栄網野砂丘線
与謝野町	奥滝線、加悦奥線、 峰山四辻線、福知山線
福知山市	福知山線

対応方針
公共ライドシェア(住民主体) - 10/1開始 -
公共ライドシェア(NPO) - 5/1先行実施 - 公共ライドシェア(住民主体) 予約型乗合交通(タクシー事業者) ※実証運行を準備中
公共ライドシェア(住民主体) - 10/1開始 - 他路線の延伸 - 来年4/1開始に向け調整中 -
予約型乗合タクシーの拡充 別事業者の路線変更 - 来年4/1開始に向け調整中 -

▲路線が廃線となった3市1町における対応方針



▲宮津市



▲与謝野町

【観光の足】主要交通結節点の二次交通アクセス向上に向けて直近取り組んでいる事例

類型1 日本版／公共ライドシェアの導入

佐賀空港、佐賀駅【佐賀県佐賀市】

- 佐賀空港、佐賀駅を含む市内全域で、日本版ライドシェアの運用を10月1日に開始
- 今月開催された国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会や、来月に向け開催される佐賀インターナショナルバルーンフェスタへの多くの来訪者の移動需要に応える取組み



(出典) 佐賀市HP

類型2 乗合タクシー等の導入、タクシーの利用環境改善

網走駅、女満別空港【北海道網走市、網走郡大空町市】

- 網走監獄やオホーツク流氷館など市内の主要観光スポット巡りに活用できるAIオンデマンド交通「どこバス」のサービス拡充を9月～11月まで実証中
- 多言語対応や観光客向け予約システムの構築、特急列車内、空港等に掲示されたQRコードから予約できるサービスを新規実施

〔実施主体：網走バス株式会社、北海道経済連合会、公益社団法人北海道観光機構 等〕



QRコードを掲載したポスター等

実証HP (多言語対応)

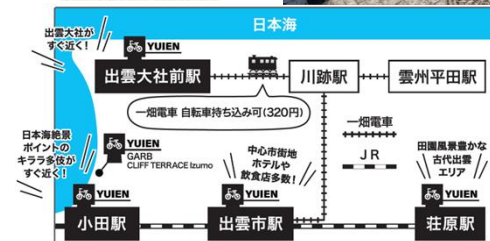
実証予約サイト (多言語対応、ユーザー登録不要)

類型3 事業者等による二次交通サービスの導入

出雲市駅、出雲大社前駅 等【島根県出雲市】

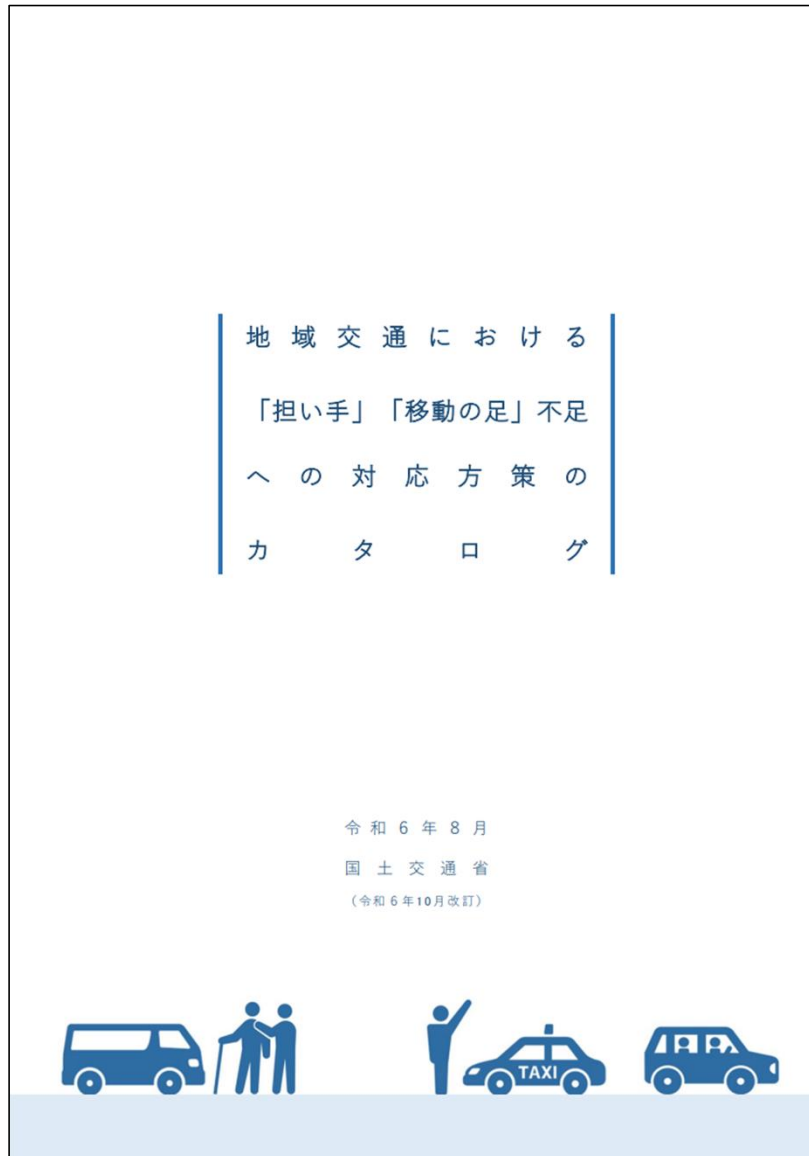
- 鉄道駅等の市内5箇所にポートを設置したシェアサイクルサービス「ゆいえん」の実証実験を9月～11月の3ヶ月間実施
- 出雲市を訪れた観光客をはじめとする利用者の二次交通の選択肢を増やすサービスとして実施

〔実施主体：出雲市、山陰パナソニック株式会社、株式会社ドコモ・バイクシェア 等〕



(参考)地域交通における「担い手」「移動の足」不足への対応方策のカタログ

- 地域交通の「担い手」や「移動の足」の不足に対応するため、各地域の自治体やタクシー事業者等の皆様が、地域の実情に応じて適切な解決策を取捨選択し、速やかに実行するうえでの支援ツールとして、カタログを作成
- 「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」をはじめ、取り得る解決策の選択肢を紹介。



目次

1	はじめに	3
2	地域交通の状況・課題別 地域の「移動の足」の確保手段	4
3	全国における検討・実施状況（令和6年5月30日現在）	6
4	公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）	7
	① 公共ライドシェア（道路運送法78条2号）の概要	
	② 公共ライドシェア（道路運送法78条2号）の運用改善	
	③ 改善後の公共ライドシェア（道路運送法78条2号）の導入事例	
	④ 多様な主体による公共ライドシェア（道路運送法78条2号）の導入事例	
	⑤ 「活力ある地方を創る首長の会」の取組	
5	日本版ライドシェア（自家用車活用事業）	13
	① 日本版ライドシェア（道路運送法78条3号）の創設	
	② 日本版ライドシェア（道路運送法78条3号）のバージョンアップ	
	③ 日本版ライドシェア（道路運送法78条3号）の導入事例	
6	その他の移動手段	17
	① AIオンデマンド交通	
	② 乗合タクシー（デマンドタクシー）の実施に係る手続き （参考）「道路運送法の許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」について	
7	タクシー事業における対策	25
	① 営業区域外旅客運送（道路運送法第20条）の制度概要	
	② 貸切・乗用旅客事業者による乗合旅客運送の許可（道路運送法第21条）	

「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの発足（令和6年11月25日）

▶ 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。

第2回 国土交通省「交通空白」解消本部 大臣発言（令和6年9月4日）抄

年内のできるだけ早い時期に、例えば配車アプリやデータ活用などの技術やサービスを有する企業など、交通空白の解消に意欲と関心を持つ幅広い分野の民間企業などの参画を得て、官民連携プラットフォームを立ち上げてください。

▶ プラットフォーム会員

- 「交通空白」に係るお困りごとの解決に向け、幅広い分野の関係者との連携・協働に高い意欲をもつ自治体や交通事業者
- 全国各地の「交通空白」の解消に向け、自らが抱える人材・技術・サービス・ネットワークなどを活用した貢献に高い意欲を持つ企業または団体※ 等

※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

▶ 主な取組

1 課題×ソリューションの マッチング

お困りごとを抱える自治体や交通事業者と、技術、サービス等のソリューションを持つパートナー企業との連携・協働を後押し

2 空白解消に向けた パイロットプロジェクト

全国共通のお困りごとについて、全国規模での解決を目指し、自治体、参加企業等が連携・協働して取り組む実証事業を展開

3 空白解消に向けた ナレッジの共有

交通空白にかかるナレッジの共有や、タクシー、乗合タクシー、公共/日本版ライドシェア等の活用促進に向けたセミナー等を実施

「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの体制

▶11/25の発足時点で、計167者が参画。

▶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。

▶11/25より、お困りごとを抱える市町村、交通事業者、パートナー企業等の公募開始。

(～令和7年1月24日)

1. プラットフォーム会員（発足時） 計167者

- (1) 自治体：47都道府県、全国知事会
- (2) 交通事業者：31社
- (3) 団体：30団体
- (4) パートナー企業：58社

2. 有識者アドバイザー

中村文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授

吉田 樹 福島大学人文社会学群経済経営学類 教授

兼 前橋工科大学学術研究院 特任教授

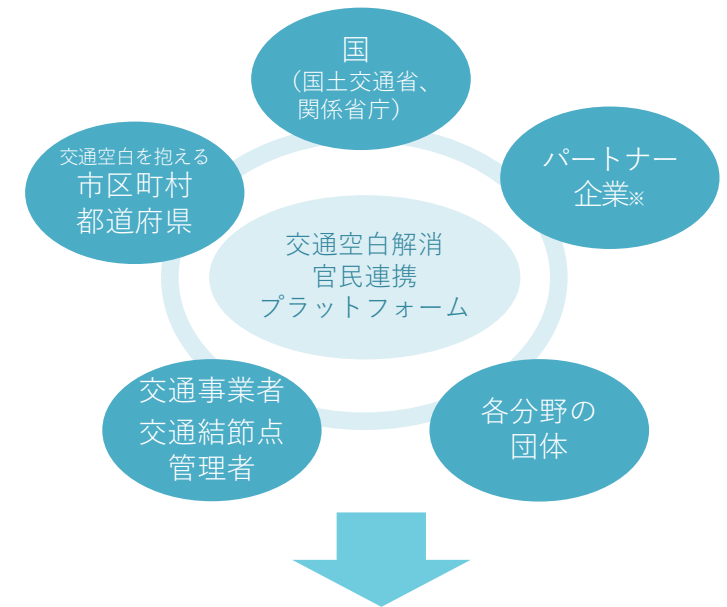
加藤博和 名古屋大学大学院環境学研究科 教授

神田佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野 教授

3. 関係府省庁

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）、警察庁、こども家庭庁、デジタル庁、総務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省、金融庁

4. 事務局 国土交通省



「交通空白」の解消に向けた
新しいチカラを創出

分野	事業者名	
	企業	団体
デジタル /モビリティ	運行・配車管理： 日野自動車、電腦交通、ダイハツ工業、 Will Smart、プレミア・ブライコネクト 配車アプリ： GO、オムロンソーシアルソリューションズ、 パブリックテクノロジーズ AIオンデマンド： アイシン、Community Mobility、未来シェア、 ネクスト・モビリティ、順風路、Via Mobility Japan、 SWAT Mobility Japan、Willer、バイタルリード、JCOM、REA データ活用： MaaS Tech Japan、NTTデータ、 東芝インフラシステムズ、KDDI その他：ニアミー、Ryde、ソーシャルムーバー、トヨタモビリティ基金、 博報堂、トヨタモビリティサービス、三井化学	暮らしの足をみんなで考える全国フォーラム、日本自動車連盟、 全国移動ネットワーク
モビリティハブ	タイムズモビリティ（パーク24）、トヨタ自動車、オリックス、LUUP、Lime、 BRJ、ドコモ・バイクシェア、OpenStreet、大日本印刷、エムシードウコー	全国レンタカー協会、 マイクロモビリティ推進協議会、 日本シェアサイクル協会
エネルギー	九州電力、四国電力、ENEOS	
商業・農業	イオン、LAWSON、三菱商事	全国農業協同組合中央会、 全国農業協同組合連合会 全国商工会連合会、日本商工会議所
金融・保険	日本政策投資銀行、三菱UFJ信託銀行、みずほ銀行、三井住友銀行 東京海上日動、損保ジャパン、三井住友海上	
福祉	全国社会福祉協議会	
教育	全国都道府県教育委員会連合会、 全国市町村教育委員会連合会	

分野	事業者名	
	企業	団体
観光	JTB、ぐるなび	日本観光振興協会、日本ホテル協会、全日本ホテル連盟、日本旅館協会、全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会
宅配・貨物	日本郵便、ヤマト運輸、佐川急便	
バス・タクシー	十勝バス、神奈川中央交通、名鉄バス、三重交通、阪急バス、広島電鉄、伊予鉄バス、西日本鉄道、日本交通、明星自動車、北星交通、飛鳥交通、昭栄自動車、神奈川都市交通、太陽交通、つばめ自動車、滋賀タクシー、日本タクシー、都タクシー、宝塚かもめタクシー、渡部タクシー、第一交通産業、元船光タクシー	全国ハイヤー・タクシー連合会、日本バス協会
鉄道・航空・海運	JR北海道、JR東日本、JR東海、JR西日本、JR四国、JR九州、ANA、JAL	日本民営鉄道協会、定期航空協会、全国空港事業者協会、日本旅客船協会、日本外航客船協会、日本国際クルーズ協議会、全国クルーズ活性化会議
地方自治体	各都道府県、全国知事会 活力ある地方を創る首長の会（自治体会員：341） 全国自治体ライドシェア連絡協議会（自治体会員：150）	
関係省庁	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）、警察庁、こども家庭庁、デジタル庁、総務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省、金融庁	

▶日時・場所

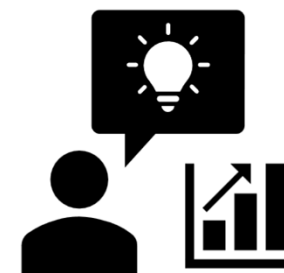
令和6年11月25日（月） 11:00～12:30 中央合同庁舎3号館10階共用会議室

プログラム	講演者 (敬称略)
1. 開会挨拶	国土交通大臣 中野 洋昌 (国土交通省「交通空白」解消本部・本部長)
2. 有識者アドバイザー紹介	<ul style="list-style-type: none"> ○東京大学特任教授 中村 文彦 ○名古屋大学教授 加藤 博和 ○福島大学/前橋工科大学教授 吉田 樹 ○呉工業高等専門学校教授 神田 佑亮
3. 主旨説明	国土交通省 公共交通政策審議官 池光 崇
4. 「交通空白」解消に向けた取組と課題	
(1) 自治体による取組と課題	<ul style="list-style-type: none"> ○鳥取県 知事 平井 伸治 ○全国自治体ライドシェア連絡協議会 共同代表 樋渡 啓祐
(2) 交通事業者による取組と課題	<ul style="list-style-type: none"> ○第一交通産業株式会社 代表取締役社長 田中 亮一郎 ○十勝バス株式会社 代表取締役社長 野村 文吾
(3) パートナー企業等からの提案	<ul style="list-style-type: none"> ○東日本旅客鉄道株式会社 執行役員マーケティング本部副本部長 竹島 博行 ○イオン株式会社 執行役副社長 渡邊 廣之 ○三菱UFJ信託銀行株式会社 執行役員 小関 憲一 ○日野自動車株式会社 取締役・専務役員 日本事業COO 佐藤 直樹 ○株式会社電脳交通 代表取締役社長 近藤 洋祐 ○三菱商事株式会社 モビリティグループ モビリティサービス本部長 小糸 栄偉知
5. 事務連絡・閉会	



本気の自治体・企業等を 募集しています！

(公募：11月25日～令和7年1月24日)



※国土交通省「『交通空白』解消本部」特設ページに、プラットフォーム会員の応募方法・応募様式等を掲載しています。
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000237.html

お困りごとを抱える自治体・交通事業者等（例）

- 具体的なお困りごと直面しており、一刻もはやく解決したい。
- みずから考え、みずから実践するにあたり、企業等との連携・協働を模索したい。
- × 単なる情報収集が目的
- × 補助金を受けることだけが目的
- × みずから実践することを放棄し、ソリューション企業に丸投げする

△首長や社長等の一筆を添えてください

空白解消に貢献するパートナー企業等（例）

- 交通空白の解消に係る知見と具体的なソリューションを有する
- お困りごとに対して、地域に伴走しながら、前向きな提案と実行ができる
- × 単なる宣伝や情報収集が目的
- × プレゼンだけが得意。視察して終わり。
- × 地域の実情を踏まえず、他地域の有名事例を押し付け。

△貢献事項のPR資料を添えてください

(参考) 会員募集について

【会員募集】「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム

<主旨>

「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」解消に向けた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ため、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを設立し、当該会員を公募します！

1. 公募期間

令和6年11月25日（月）～令和7年1月24日（金）

2. 募集対象

- 「交通空白」に係るお困りごとの解決に向け、幅広い分野の関係者との連携・協働に高い意欲をもつ自治体や交通事業者
- 全国各地の「交通空白」の解消に向け、自らが抱える人材・技術・サービス・ネットワークなどを活用した貢献に高い意欲を持つ企業または団体※ 等
※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

3. 入会手順

- 応募様式に必要な事項を記載のうえ、添付書類とともに以下アドレスまで送付ください。

【必要書類】

- [自治体・交通事業者等 応募様式（アンケート票）](#)
[ソリューション企業等 応募様式（アンケート票）](#)
- (a) 首長（自治体）または代表者（交通事業者）の同意書面（任意様式）
(b) 事業およびソリューションの紹介資料（PowerPoint（パワーポイント）A4横版1枚、任意様式）
- [暴力団排除に関わる誓約書（企業・団体のみ）](#)

【送付先】

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム公募受付
hqt-kaisyo_pf@gxb.mlit.go.jpまでお送りください。

- 公募期間終了後、国土交通省および事務局にて簡易的な確認を行います。
- 確認の結果、会員となられた場合は事務局より連絡いたします。
その後の取組等については、会員に別途お知らせいたします。

4. その他（注意事項等）

- 国土交通省がプラットフォーム会員として適切でないと判断した場合は、参加をお断りする場合や退会いただく場合があります。
- 会員の皆様におかれましては、会合の開催等の情報提供などをさせていただくとともに、必要に応じてアンケートやヒアリング等へのご協力を依頼することがございます。

↑ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 会員募集画面

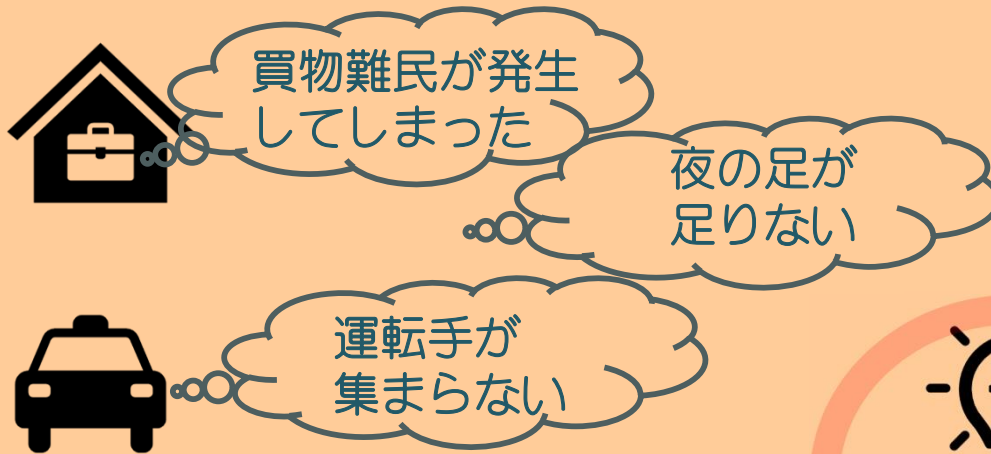
(参考) 公募・会議資料URL

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000237.html

「交通空白」解消・マッチングの推進

▶ お困りごとを抱える自治体や交通事業者と、ソリューションを持つパートナー企業間の出会いからプロジェクト展開まで、段階的・総合的に後押し

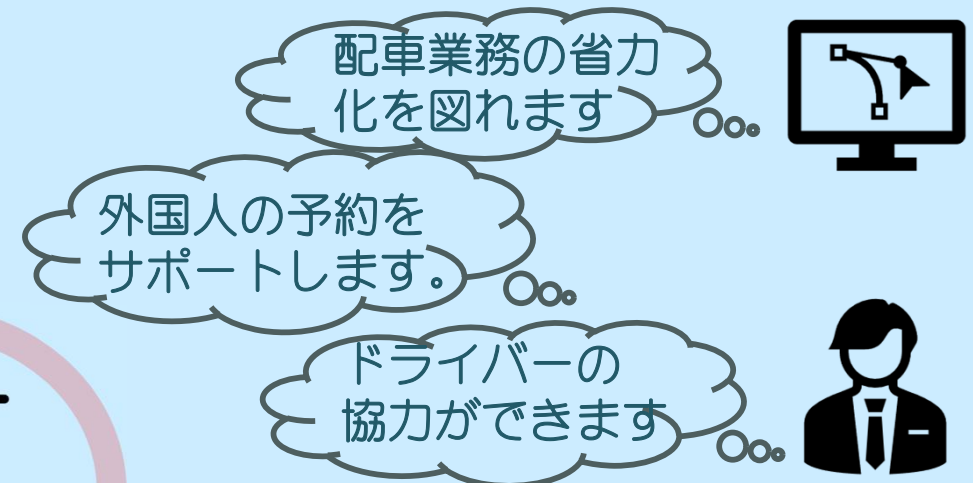
お困りごとを抱える自治体、交通事業者等



【アンケート例】


- 現在のお困りごとを教えてください（買い物や通院の足がない、駅や空港等の足がない……）
- お困りごとの解決に向けて検討していることを教えてください
- 現在運行中の交通が抱える課題を教えてください

空白解消に貢献するパートナー企業等



【アンケート例】

- 提供できるソリューションを教えてください（交通GX/DX、運行管理……）
- 持っているソリューションを具体的に教えてください。
- これまでの交通プロジェクトへの参画、成功事例を教えてください。

- 
- PF会員間で
 - ✓ 連絡先交換
 - ✓ アンケート結果
 - ✓ カタログ等を共有
 - マッチング・商談会
 - パイロットプロジェクトの展開

「交通空白」解消・パイロットプロジェクトの展開

▶交通空白に係る共通のお困りごとについて、全国各地での一斉解消を目指し、参加企業・団体と自治体・交通事業者が本気で取り組む先導的実証事業。

共通のお困りごと（例）

全国一斉解消の類型（例）

需要サイド

供給サイド

若者や女性を呼び込みたい

駅や空港等からの足がない

買い物や通院の足がない

二次交通情報が入手できない

こどもの送迎が負担となっている

イベント時の需要に対応できない

団地の坂道を上るのが厳しい

ナイトタイムの足がない

外出・おでかけをしない

商業・工場への送迎がもったいない

バス路線が廃止され困っている

適度なサイズの車両・システムがない

運転手が足りない

担い手・後継者がいない

運営や投資資金を確保できない



同時多発型プロジェクト

「共通のお困りごと」を抱える多数の地域が、課題やナレッジの共有を図りながら、様々な処方箋（技術・サービス等）を用いて、同時多発的に課題解決を図る

ナショナルチェーン型プロジェクト

全国・広域規模の企業や団体のネットワーク・リソースを活用して、全国各地のお困りごとの一斉解決を目指す

革新的技術開発型プロジェクト

共通のお困りごとを解決できる実用的な技術・サービスを、関係者の総力を結集してゼロから創り出す

「交通空白」解消に向けたパイロット・プロジェクト(例)

省力化、人材確保

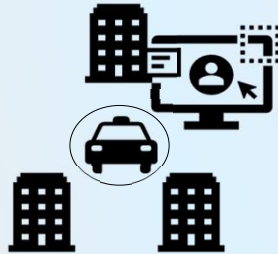
医療・介護・福祉

若者・女性、子育て、教育

インバウンド対応



駅員や配達員等の
地域ドライバー
への参画・協力



業務の
共通化・遠隔化
による省力化



介護予防事業
と連携した
外出機会の創出



スクールバスの
最適化、子育て世帯
の足の確保等



ナイトタイム
デマンド
プロジェクト



特急の到着に
あわせた
スムーズなタクシー配車

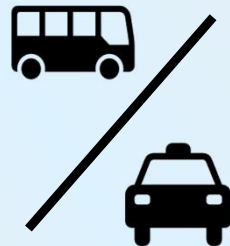
外国人向け
二次交通情報
の提供



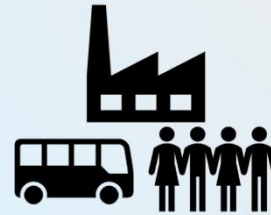
複数自治体での
デマンド共同運行等
によるリソースシェア



地域交通を担う
官民ハイブリッド
な主体づくり



デマンドバス×
タクシースポット配車
による変動対応



工場送迎と
地域の足
の融合



移動販売と
旅客の
ハイブリッド輸送



商業施設が
先導する
地域巡回インフラ



シュタットベルケ
エネルギー収益の
還元

共同運営・柔軟運営

金融・資金調達

買物、商業、農業、工場

インフラ、エネルギー

パイロット・プロジェクトのイメージ(例)

課題認識

- ・店舗が人・モノを運ぶ機能を持つことで、運転できないお客様との接点を長期的に維持し、持続可能な店舗経営を実現する
- ・同時に「新しい移動サービスと購買体験」の提供を通じ、過疎地の交通空白の解消に貢献する

課題解決に向けた3つのステップ

1 移動販売×人の輸送モデルの実証

最も困難な過疎地域において、移動販売前後の非稼働時間でのヒトの輸送を地域ニーズを踏まえ模索。

- ➔商品配達車の、訪問先・市役所・病院・店舗をつなぐ路線バスへの進化を目指すことで、地域貢献・店舗集客増に結び付ける。

2 全国の店舗網を生かした横展開

最も困難な過疎地域での貨客混載モデルの成功により、全国の数千店舗において、新たな移動×購買サービス方法としての横展開を実施。

3 地域インフラの経営支援

地域のインフラとして、不可欠な病院や診療所の経営支援のため、薬の共同配送などを実施し、病院経営等のコスト抑制を促し、地域存続に寄与。



1. 「交通空白」解消に向けた取り組みについて
2. 共創モデル実証事業について

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が連携して行う「共創型交通」**のプロジェクトのほか、地域の公共交通のR・デザインを加速化する**「モビリティ支援人材の育成・確保」**や**「地域交通DXの推進」**を支援。

1. 共創モデル実証運行事業

- デジタル技術等も活用し、**官民共創**（自治体・交通事業者間の連携・協働）、**交通事業者間共創**（複数事業者・モード間の連携・協働）、**他分野共創**（医療・教育・エネルギーなど交通以外の分野との垣根を越えた連携・協働）により取り組む事業※や共創を支える仕組みづくりを支援

【R5年度事業の例】 ※全国で77事業を支援

- ・沿線施設からの広告宣伝費・協賛金など運賃以外の収入確保による地域内経済循環
- ・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）
- ・福祉送迎・買い物支援・貨客混載を一体的に提供するAIオンデマンド交通の実証運行 等

※運行（次年度に運行する場合や既存運行を活用する場合を含む）を伴う実証事業が対象となります。



2. モビリティ人材育成事業

- 地域公共交通のR・デザインを推進するため、**交通に関する知見、データ活用のノウハウ、多様な関係者とのコーディネート**を推進するスキルを活用しながら、**地域の交通が目指すべき姿の実現に向けて、主体的かつ継続的に取り組む人材**を育成する事業

3. 日本版MaaS推進・支援事業

※旧：新モビリティサービス推進事業

- **複数の交通モードにおけるサービスを1つのサービスとして**、デジタルを活用して提供したうえで、**データの連携・利活用等**により、地域が抱える様々な課題の解決に取り組む事業に対する支援

<補助率・補助上限額> ※「2. モビリティ人材育成事業」については、定額（上限3,000万円）

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

A 中小都市、過疎地など
【人口10万人未満の自治体】

500万円まで定額、500万円超部分は2/3
(上限1億円)

B 地方中心都市など
【人口10万人以上の自治体】

2/3
(上限1億円)

C 大都市など
【三大都市圏の政令指定都市】

1/2
(上限1億円)

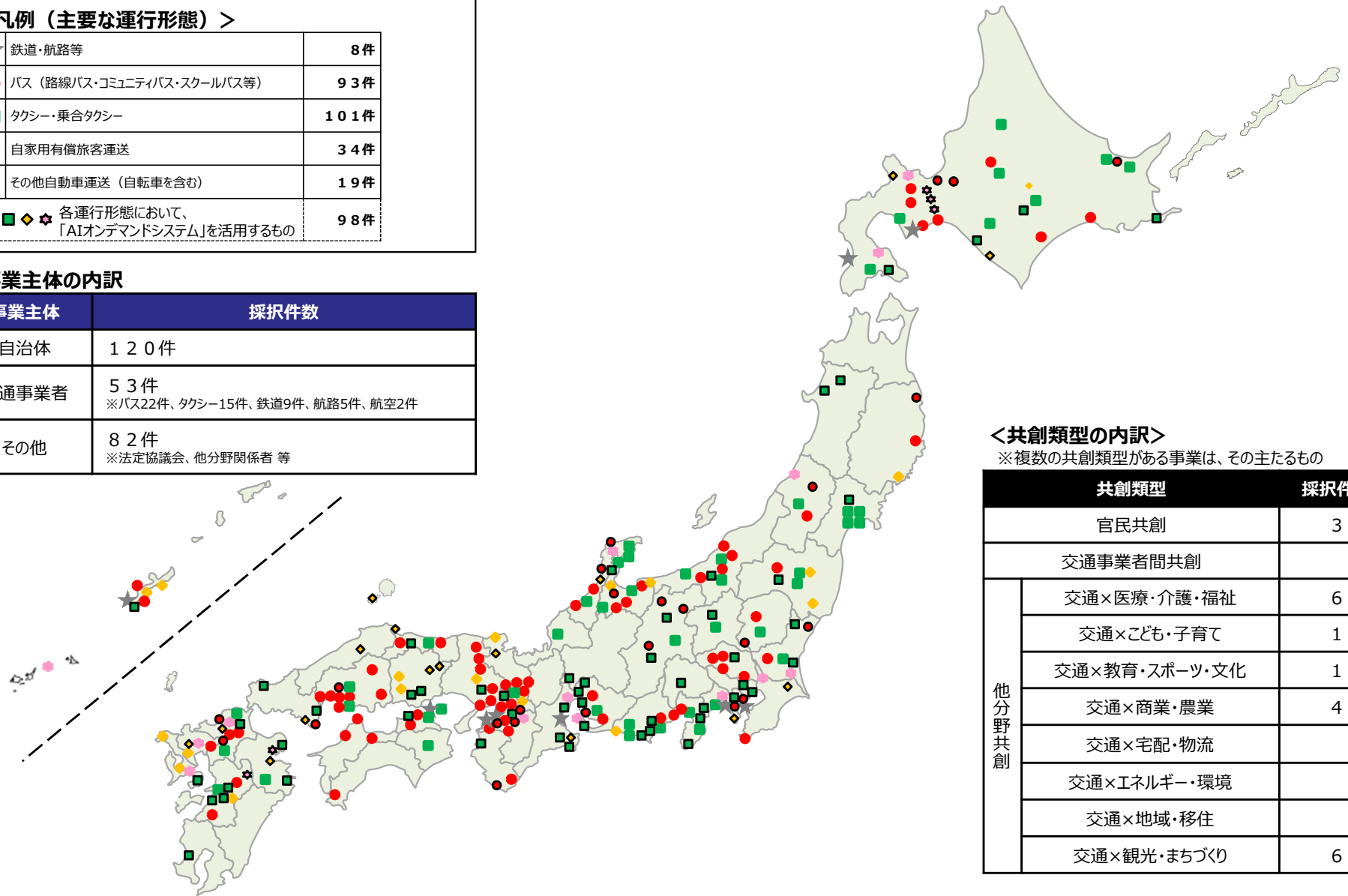
(参考)令和6年度 共創モデル実証運行事業 全255件 (1次公募159件+2次公募96件)

<凡例 (主要な運行形態)>

★ 鉄道・航路等	8件
● バス (路線バス・コミュニティバス・スクールバス等)	93件
■ タクシー・乗合タクシー	101件
◆ 自家用有償旅客運送	34件
☆ その他自動車運送 (自転車を含む)	19件
● ■ ◆ ☆ 各運行形態において、「AIオンデマンドシステム」を活用するもの	98件

<事業主体の内訳>

事業主体	採択件数
自治体	120件
交通事業者	53件 ※バス22件、タクシー15件、鉄道9件、航路5件、航空2件
その他	82件 ※法定協議会、他分野関係者等



<共創類型の内訳>

※複数の共創類型がある事業は、その主たるもの

共創類型		採択件数
官民共創		34件
交通事業者間共創		5件
他分野共創	交通×医療・介護・福祉	66件
	交通×こども・子育て	10件
	交通×教育・スポーツ・文化	16件
	交通×商業・農業	43件
	交通×宅配・物流	4件
	交通×エネルギー・環境	7件
	交通×地域・移住	5件
交通×観光・まちづくり		65件

令和6年度補正予算額
 326億円(令和6年度当初予算額:214億円)
 ・社会資本整備総合交付金(地域交通関係):37億円
 ・鉄道施設総合安全対策事業費:69億円の内数
 ・訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業:158億円の内数

- 地域交通は「地方創生の基盤」。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。
- 「交通空白」解消に向け、「地域の足」「観光の足」の確保を強力に進めるとともに、デジタル技術も活用し、地域のあらゆる関係者が参画した連携・協働の取組を進め、地域交通の「リ・デザイン」を全国的に展開。

(参考)石破総理所信表明演説(令和6年10月4日)
 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。

「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緊急対策事業(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
 等

■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



自動大型運転バス

■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

■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バス充電施設の設置

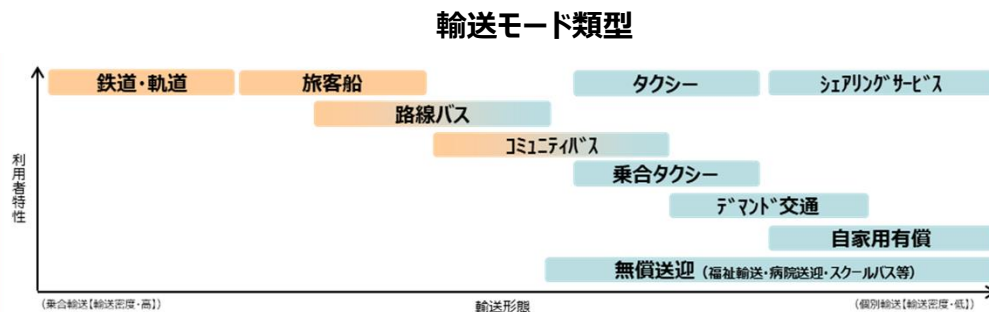
■EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援

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、地域内フィーダー系統の欠損額増大に対する支援
- 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

- 「交通空白」の早期解消に向け、**公共・日本版ライドシェア**等を活用した多様な関係者の連携・協働による取組等、**「地域の足」確保を総合的に後押し**。
- あわせて、「『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム」における取組を踏まえつつ、官民連携、地域間連携、モード間連携による**一斉解決モデルを横展開**。



1. 「交通空白」解消緊急対策事業

- 自治体が、「交通空白」解消に向け、公共ライドシェア・日本版ライドシェアやAIデマンド、乗合タクシー導入等に新たな取組む場合、都道府県が先導する場合も含め、**立ち上げに要する費用**を支援。

＜主な要件＞

- 1) 従前から開始されているサービスの継続・拡充ではないこと（新規性）
- 2) 地域公共交通計画に現に位置づけられていること、又は、位置づけられる見込みがあること

＜補助対象＞ 都道府県、市町村、交通事業者 等

＜支援内容＞ 調査・計画策定・合意形成、実証運行に係る車両/システム導入・運行費等

＜補助率＞ 500万円まで定額、500万円超部分は2 / 3 等



日本版ライドシェアによる
買物や通院・通勤等への対応

「『交通空白』解消・官民連携PF」 パイロットプロジェクト

- 交通空白に係る共通のお困りごとについて、全国各地での一斉解消を目指し、参加企業・団体と自治体・交通事業者が取り組む先導的モデルに係る実証事業

2. 共創モデル実証運行事業

3. 日本版MaaS推進・支援事業

4. モビリティ人材育成事業

- デジタル技術等も活用し、**官民共創**（自治体・交通事業者間の連携・協働）、**交通事業者間共創**（複数事業者・モード間の連携・協働）、**他分野共創**（医療・教育・エネルギーなど交通以外の分野との垣根を越えた連携・協働）により取り組む事業や共創を支える仕組みづくりを支援 等

- ＜補助率＞
- A. 中小都市、過疎地など 500万円まで定額、500万円超部分は2 / 3
 - B. 地方中心都市など 2 / 3
 - C. 大都市など 1 / 3 等
- ※4.については定額

令和6年度 新たな総合経済対策(令和6年11月22日閣議決定)

第2章 日本創生のための具体的施策

第1節 日本経済・地方経済の成長 ～全ての世代の現在・将来の賃金・所得を増やす～

2. 新たな地方創生施策(「地方創生2.0」)の展開 ～全国津々浦々の賃金・所得の増加に向けて (3) 地域の生活環境を支える基幹産業等の活性化

(物流・交通)

(略)

地域交通の利便性、生産性及び持続可能性を高めるため、地域交通のリ・デザインに係る取組を全面展開する。

「交通空白」の解消に向け、市町村やNPO法人が自家用車を活用して提供する有償の旅客運送である「公共ライドシェア」、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である「日本版ライドシェア」の導入を総合的に後押しする。併せて、官民の連携により「交通空白」に係る共通課題を解決するためのパイロット・プロジェクトを展開すること等によって、「地域の足」及び「観光の足」の確保に取り組む。

MaaS等の交通サービスの高度化、モビリティ・データの活用等の地域交通を維持・活性化する取組を支援する。全都道府県における自動運転移動サービスの事業化を後押しする自動運転大型バスやタクシー等の社会実装、キャッシュレス化等の交通DX、旅客運送事業者の人材確保、ローカル鉄道の再構築に向けた取組等を支援する。

(略)

【施策例】

(略)

・「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(国土交通省)

(略)