

「交通空白」解消に向けた取組方針 2025 (案)

令和 7 年 5 月 3 0 日

国土交通省「交通空白」解消本部

目次

はじめに

I. 「交通空白」解消に向けたこれまでの取組

(1) 国土交通省「交通空白」解消本部

① 「地域の足」の取組状況

② 「観光の足」の取組状況

(2) 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム

II. 「交通空白解消・集中対策期間」(令和7年度～9年度)における取組方針

(1) 目の前の「交通空白」への対応

① 「地域の足」について

イ 「交通空白」リストアップ調査の結果

ロ 集中対策期間における取組方針

② 「観光の足」について

イ 「交通空白」リストアップ調査の結果

ロ 集中対策期間における取組方針

③ 「地域の足」・「観光の足」の総合的確保(ハイブリッド化)

(2) 「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり

III. 国による総合的な後押し

(1) 自治体が必要としている支援策(調査結果)

(2) 集中対策期間における総合的な後押し

① 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

② 制度・事例等に係る情報・知見の提供

③ 実証・実装等に向けた十分な財政支援

④ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームにおける取組の推進

⑤ 共同化・協業化、自治体の体制強化等を図るための新たな制度的枠組みの構築

(3) その他

おわりに

はじめに

地域交通は「地方創生の基盤」である。買物、医療、教育等の人々の生活やインバウンドをはじめ観光の振興に欠かすことができず、地方創生にかかる様々な課題も「交通さえあれば何とかなる」¹とさえ言われている。一方で、千年単位で見ても類を見ない人口減少や高齢化、運転者・担い手の圧倒的不足、中小企業が大宗を占めることによる投資余力の少なさや後継者の不在等を背景として、各地の自治体や事業者をはじめ関係者の懸命な努力にも関わらず、地域鉄道やバス路線の減便・廃止が進み、全国各地で「交通空白」が生じている。コミュニティバスやデマンド交通といった自治体等が運営する地域交通サービスも担い手不足に陥っており、地域交通は、需要・供給の両面から危機的な状況にある。

また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「地域交通法」という。）の制定以来、各地域における地域交通の司令塔役を期待されてきた市町村等においては、政策課題が山積するなか、特に人口規模の小さな中小自治体において、ノウハウやマンパワー不足など政策の企画・実施両面から体制面で大きな課題を抱えている。

地域交通の中核を担う交通事業者・市町村等共にリソースが限られる中、今後とも地域交通サービスを維持・確保し、地域のくらしや経済の基盤たり得る地域交通の再構築を進め、さらに事業者・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）による共同化・協業化等の推進を通じた運営・事業基盤の強靱化とともに、市町村の司令塔機能の補完・強化が急務である。

さらに、2030 年の訪日外国人旅行者数 6,000 万人の目標達成に向け、地方部へのさらなる誘客が課題となっている。地方部では、駅・空港等の主要交通結節点において、タクシー等が円滑に利用できない、混雑により路線バスに乗りきれない等の事象が発生しており、二次交通の確保・充実は喫緊の課題である。加えて、経路検索サービスでの表示や事前予約など、二次交通情報を訪日客にもわかりやすい形で発信していくことも不可欠である。

国土交通省においては、令和 5 年を「地域公共交通再構築元年」とし、地域の多様な関係者の連携・協働を定めた地域交通法の改正をはじめ、地域交通の利便性、生産性、持続可能性の向上に向けた再構築（リ・デザイン）の取組を進めている。令和 5 年 9 月には、地域交通のリ・デザインと様々な分野の社会的課題解決の一体的な推進に向けて、12 の関係府省庁を構成員とする「地域の公共交通

¹ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 第 1 回会合（R6.11.25）平井伸治 鳥取県知事ご発言

リ・デザイン実現会議」（議長：国土交通大臣）が設置された。令和6年5月の同会議の最終とりまとめを踏まえ、連携・協働の推進に向けた政府共通指針の発出、司令塔機能を担う地域公共交通計画のアップデート等の取組が進められている。

こうした取組を踏まえ、地域交通に係る全国各地のお困りごとをひとつひとつ具体的に解決していくため、令和6年7月には国土交通大臣を本部長とする国土交通省「交通空白」解消本部を設置した。

令和6年10月の石破内閣総理大臣所信表明演説においては、「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。」とされ、政府をあげて「交通空白」解消に向けた取組を強力に推進している。現在、全国10ブロックの地方運輸局・運輸支局等（以下「地方運輸局等」という。）を中心に、全国各地の自治体の首長を直接訪問し、自治体職員や交通事業者等への伴走支援を行いながら、制度拡充・創設された公共ライドシェアや日本版ライドシェアなどあらゆる地域交通ツールを活用し「地域の足」・「観光の足」の確保を進めている。

また、同年11月には、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームが発足した。令和7年5月20日時点で1,100超に及ぶ自治体や交通事業者、幅広い分野の企業・団体群による参画を得て、「交通空白」の解消に向け、官民のあらゆる知見・技術・サービス等の活用に向けた連携・協働体制の構築を進めている。

本取組方針には、これら「交通空白」にかかるこれまでの取組を踏まえ、令和6年12月の第3回「交通空白」解消本部における中野洋昌本部長（国土交通大臣）の指示に基づき、令和7年度から9年度の「交通空白解消・集中対策期間」における、「交通空白」の解消と持続可能な体制づくりの道筋及びその実現に向けた国による総合的な後押しを示すものである。

（参考）中野本部長指示（令和6年12月11日：第3回「交通空白」解消本部）

「本部員の皆さんに、今後の「交通空白」の取組について指示したいと思います。まずは年明け以降、自治体の皆様とともに何らかの対応が必要とされる「交通空白」のリストアップを速やかに開始していただければと思います。その上で、令和7年度から9年度までの3か年を「交通空白解消・集中対策期間」と定めまして、来年5月頃をめどに、集中対策期間における「取組方針」をとりまとめていただければと思います。その際、有識者の方々のご意見や先般、立ち上げた「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム」の活動状況を反映させるとともに、現在検討中の次期交通政策基本計画の議論とも連動させながら、作業を進めていただければと思います。」

（参考）国土交通省「交通空白」解消本部（令和6年7月設置）の体制及び開催状況

○体制

(本部)

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 : 大臣官房長、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

(幹事会)

幹事長 : 総合政策局交通政策課長
幹事会員 : 総合政策局地域交通課長、総合政策局モビリティサービス推進課長、鉄
道局総務課企画室長、物流・自動車局旅客課長、海事局総務課企画室
長、港湾局クルーズ振興室長、航空局総務課企画室長、観光庁参事官
(外客受入)、地方運輸局交通政策部長、地方運輸局観光部長、地方運
輸局自動車交通部長等

○開催実績

令和6年7月17日(水)	第1回「交通空白」解消本部
令和6年8月7日(水)	第1回「交通空白」解消本部幹事会
令和6年9月4日(水)	第2回「交通空白」解消本部
令和6年10月30日(水)	第2回「交通空白」解消本部幹事会
令和6年12月11日(水)	第3回「交通空白」解消本部
令和7年2月25日(火)	第3回「交通空白」解消本部幹事会
令和7年4月24日(木)	第4回「交通空白」解消本部幹事会
令和7年5月30日(金)	第4回「交通空白」解消本部

I. 「交通空白」解消に向けたこれまでの取組

(1) 国土交通省「交通空白」解消本部

令和6年7月17日に国土交通大臣を本部長として国土交通省「交通空白」解消本部を設置し、「地域の足」・「観光の足」の確保に向け強力に取り組んできた。この結果、全国の市町村単位においては、公共ライドシェア・日本版ライドシェア、乗合タクシー等の「交通空白」解消のツールが着実に浸透してきており、具体的な進捗は、以下のとおりである。

①「地域の足」の取組状況

タクシー、乗合タクシー、公共ライドシェア、日本版ライドシェア等（以下「タクシー等」という。）を地域住民が利用できない「交通空白」の状態を解消するため、令和6年7月の本部設置から同年12月の第3回本部会合までの約半年の間に、地方運輸局長等による603の自治体の首長等への訪問、1,318の自治体におけるタクシー事業者等との橋渡し、現場担当者レベルでの伴走支援など、重層的な働きかけを行った。

こうした取組の結果、本部設置時点で、公共・日本版ライドシェア等の取組に未着手（一部未回答を含む。）である「空白等」の市町村数は622市町村であったが、第3回本部会合までの間に24市町村まで減少し、「交通空白」解消のための具体的取組を「実施中」又は「準備中」の市町村数は1,119から1,650に増加した。

②「観光の足」の取組状況

新幹線・特急停車駅や空港、クルーズ港湾といった主要交通結節点においてタクシー等を来訪者が利用できない「交通空白」を解消するため、地方運輸局等による地域の観光関係者への訪問や働きかけを実施した。その結果、第3回本部会合の時点で、主要交通結節点250箇所において「交通空白」の課題があることを把握したところであり、うち171地域でタクシー等の利用改善を図る取組を実施中（実証含む。）、79地域で準備中又は検討中となっている。

また、訪日客を含む観光客への情報提供について、経路検索アプリでの表示、観光情報サイトでの案内、タクシーの予約機能の充実などを推進している。

(2) 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム

「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、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、令和6年11月に「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを設置した。

本プラットフォームでは、

- ・課題とソリューションの「マッチング」、
- ・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の構築に向けた「パイロット・プロジェクト」の展開、
- ・先進事例や各種制度・予算など関係者が持つ「ナレッジ」の共有や交流の場の創出

を行うこととしている。具体的な取組実績は、以下のとおりである。

【体制及び開催実績】

○体制

- ・プラットフォーム会員（令和 7 年 5 月 20 日時点） 計 1,166

（１）自治体	： 792（市町村 745＋都道府県 47）
（２）交通事業者	： 104
（３）団体	： 70
（４）パートナー企業	： 200

- ・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

- ・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

○開催実績

令和 6 年 11 月 25 日（月） 第 1 回会合

令和 7 年 3 月 19 日（水） 第 2 回会合

【会員数・構成】

本プラットフォームの会員数は、昨年 11 月の発足時点では 167 であったが、その後会員の公募を経て、令和 7 年 5 月 20 日時点で 1,166 へと増加している。このうち、自治体については、北は北海道から南は沖縄まで、全国の 4 割を超える自治体が参画しているほか、パートナー企業・団体についても、デジタル、医療・福祉、教育、流通、エネルギー、金融・保険など幅広い業種、スタートアップから大手企業まで幅広い企業による体制が構築されている。

【交流・マッチング】

- ・パートナー企業等のソリューション情報・連絡先等が掲載された「カタログ」の作成（詳細は後述）、会員への配布
 - ・令和7年3月19日 Ver.1.0の配布
- ・ピッチイベント、地方ブロック単位の交流イベント等の開催
 - ・令和6年11月28日～12月17日 全国キャラバンの開催
(仙台・東京・名古屋・岡山・福岡)
 - ・令和7年3月19日 ソリューションピッチの開催
- ・プラットフォームの会員企業等が主催するイベントにプラットフォームとして協力・参加する「スピンオフイベント」の募集・開催
 - ・令和7年4月22日・5月29日 自治体モビリティテックセミナー
 - ・令和7年4月23日 公共交通リ・デザインによる持続可能な地域づくり
 - ・令和7年5月16日 AI オンデマンド交通シンポジウム

【パイロット・プロジェクトの推進】

加速する人口減少・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、本プラットフォームのもと、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）の構築に取り組んでいる。

令和7年度は5分野を重点テーマとして、令和7年3月19日、4月11日、5月23日の計3弾にわたり、計13件の実証事業を公表・展開してきたところである。今後も順次発表し、各事業の課題や成果をプラットフォーム会員はじめ広く共有しながら、リーディングモデルを全国的に横展開していく。

・パイロット・プロジェクト重点5分野と事業一覧

01 働き手不足に負けない「強い」事業基盤の構築

- ：タクシー配車業務・システムの共通化
- ：バス業務の標準化推進
- ：共同化・協業化による持続可能な地域交通の実現

02 若者や女性に選ばれる「楽しい」地域交通

03 ナショナル・リソースを活用した共創（連携・協働）の推進

- ：鉄道事業者等のライドシェア協力
- ：施設送迎（宿泊、介護、教育）のリソースシェア

- : 日本版ライドシェアと貨物輸送のドライバーシェア
- : 公共ライドシェアドライバーによる貨客混載事業
- : ヘルスケア MaaS の社会実装プロジェクト

04 観光二次交通や情報発信の充実

- : 改札ピットでタクシー手配
- : 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
- : 空港から観光地への接続強化

05 喫緊の特定課題への対応

- : リアルタイム相乗りタクシーマッチング
- : タクシーと公共ライドシェアの共同運営

Ⅱ. 「交通空白解消・集中対策期間」（令和7年度～9年度）における取組方針

これまでの取組により、公共・日本版ライドシェア等の導入に向けた取組に未着手の自治体が大幅に減少（622→24）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てきた。

今後は、浸透が図られてきた公共ライドシェア、日本版ライドシェアのほか、地域鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、乗合タクシー、タクシー等のあらゆる「交通空白」解消のツールを総動員し、自治体単位にとどまらず、地区単位でひとつひとつの「交通空白」の解消を図っていく必要がある。

併せて、今後も加速する生産年齢人口の減少や高齢化等を踏まえれば、「交通空白」解消の取組は息の長い対応が求められることが見込まれることから、各自治体において「交通空白」解消に向き合う持続可能な体制を構築することも重要となる。

このため、国土交通省「交通空白」解消本部においては、令和7年度から9年度の3か年を「交通空白解消・集中対策期間」（以下「集中対策期間」という。）とし、同期間において、自治体、事業者をはじめ関係者の総力をあげて、以下の方針に基づき取組を進めることとする。

（１） 目の前の「交通空白」への対応

① 「地域の足」について

イ 「交通空白」リストアップ調査の結果

国土交通省においては、全国におけるひとつひとつの「交通空白」の地区数を把握するため、令和7年2月4日から～3月19日にかけて、市町村（1,741自治体）を対象に、「交通空白」のリストアップ調査²を行った。

「交通空白」の判断にあたっては、画一的指標による判断のみならず、地域の実情や利用者目線を踏まえた判断が求められる。そのため、本調査においては、各市町村において、以下の考え方にに基づき、「何らかの対応が必要な「交通空白」」のリストアップを行ったところ。

i. 「交通空白」の考え方

誰もがアクセスできる移動の足がない又は利用しづらいなど地域交通に係るお困りごとを抱える地域（必ずしも、地理的、空間的な「交通空白」に限らない）

例)

- ・ 鉄道駅から500m圏内にあるものの、当該駅からの列車本数が極めて少なく、病院や学校へ行く「生活の足」としては使い勝手が悪い＝「交通空白」

² 地域交通に係るお困りごとを抱えている「交通空白」のうち、市町村や地域住民等がその解消に向けて何らかの対応が必要と認識しているものについて、1,741市町村を対象に任意調査を実施。実施期間は、令和7年2月4日～3月19日を基本としつつ、3月20日以降も随時受付。

- ・ 最寄りのバス停から 300m 圏内であるが、坂道が多い団地で高齢者にとって移動がしづらい。タクシーも電話予約しても配車されないことが多く、日常生活の移動に支障がある＝「交通空白」
- ・ 区域運行のエリアだが、前日予約が必須であることや、朝夕に配車されないなどの課題がある＝「交通空白」

ii. 「何らかの対応が必要」の考え方

上記 i. の「交通空白」に関して、自治体や地域住民等がその解消に向けて何らかの対応が必要と認識しているもの（課題認識はあるが、「交通空白」解消の手段が未定・検討中のものも含む。）

例)

- ・ 路線バスやタクシー廃業を受けて、高齢者や子どもの足を確保しなければならず、代替手段として、コミュニティバスにするか公共ライドシェアにするか地域協議会において検討していく見込みである。
- ・ 運転者不足に伴い、地域住民が日常利用している路線の維持が難しくなる中、スクールバスや病院、商業施設送迎の路線バスへの統合を検討していく見込みである。
- ・ 集落の住民に免許返納者が増え家族や知り合い送迎による対応も限界を迎え、そろそろ「移動の足」の整備が必要と強く感じているが、そもそも、誰が、どのような輸送形態でサービスを確保すべきかわからない。

令和 7 年 4 月 30 日集計時点で 1,603 自治体からの回答を得ており、集計状況は以下の通りである。

・ 何らかの対応が必要とされる「交通空白」地区：計 2,057 地区

全国で計 2,057 地区（14,077 千人、94,212 km²）（717 自治体）が、何らかの対応が必要な「交通空白」としてリストアップされている。

詳細は、以下のとおりであり、リストアップされた「交通空白」のうち、既に取り組みに着手している「実施中」が 548 地区（27%）、今後の取組の対応方針が決定している「準備中」が 854 地区（41%）、対応方針を今後検討していく「検討中」が 655 地区（32%）となっており、7 割以上の地区については取組が行われていない状況にある。

実施中 : 548 地区（うち地域公共交通計画への位置付け有：414 地区）

準備中 : 854 地区（うち地域公共交通計画への位置付け有：475 地区）

【事例 1】鳥取県倉吉市 北谷地区・高城地区、愛媛県松野町 町内全域

奈良県吉野町 町内全域、長野県長野市信州新町・中条地区、鬼無里・芋井地区、戸隠地区

検討中 : 655 地区（うち地域公共交通計画への位置付け有：349 地区）

【事例 2】鳥取県日南町 町内全域、青森県おいらせ町 木ノ下小学校区、甲洋小学校区

宮崎県川南町 町内全域、沖縄県南城市 市内全域

・ 未然防止に向けた対応が求められる「要モニタリング地区」：計 1,632 地区

上記のほか、全国で計 1,632 地区（8,069 千人、50,947 km²）（514 自治体）が、喫緊の対応まで必要とはされていないものの、地域交通に係るお困りごと

の発生の未然防止に向けた対応が求められる地区（以下「要モニタリング地区」という。）としてリストアップされている。

【事例3】埼玉県新座市 中野地区、岐阜県関市 板取地区、北海道美瑛町 町内全域、福島県玉川村 村内全域

なお、本リストアップ調査の結果については、地域交通の課題解決への意欲・スキルが高い市町村ほど、域内の交通に関する緻密な分析とその維持・確保に対する高い目標設定の下、多くの地区をリストアップしている場合も少なくない。「リストアップした地区数が多い市町村＝地域交通の取組が遅れている市町村」と捉えるべきでないことに留意が必要である。

また、特に中小規模の市町村においては、地域交通に取り組むノウハウ・マンパワー等が不足している場合があり、そうした市町村においては「交通空白」のリストアップ作業が十分でない例もみられる。本調査結果はあくまで現時点の集計結果であり、継続的な働きかけ・把握が欠かせない点にも留意を要する。国土交通省においては、自治体経由の「交通空白」リストアップ調査と並行して、今後、駅やバス停等からの交通カバー率を示すサンプル調査³を実施し、リストアップ調査の補完材料としていくこととしている。

さらに、「交通空白」については、加速する人口減少や高齢化等によって今後もさらに増加していくことが見込まれ、そうした観点からも本リストアップ調査をもって、「交通空白」のすべてが把握されたと捉えるべきではなく、継続的な調査・フォローアップを行っていく必要がある。

ロ 集中対策期間における取組方針

上記リストアップ調査結果を踏まえ、「交通空白」及び「要モニタリング地区」については、集中対策期間において、以下の方針で取組を進める。

・何らかの対応が必要とされる「交通空白」への取組方針

現状では、計 2,057 地区のうち 7 割以上にあたる地区で「交通空白」解消に向けた取組が行われていない状況にあるが、喫緊の対応が求められる。

このため、集中対策期間において、その大宗で「交通空白」解消の取組を行う「実施中」へ、少なくとも取組の方針を定める「準備中」へ移行させ、すべての「交通空白」についてその解消の目途をつけること（実施中 1,500 地区、準備中 500 地区）を目標とする。

³ 各地の地域事情によらない統一的なモニタリングを行う観点から実施する調査。①バス停や地域の鉄道駅から 500m 以内、②区域運行の区域内、③タクシー・日本版ライドシェアが配車から 30 分以内で到着する地区の 3 つの指標をもとに、地域交通による人口カバー率を算出。令和 6 年度は 20 市町村において調査を実施。

内訳は以下の通りである。

準備中（854 地区）：

伴走支援や予算支援等を通じて、すべての地区を「実施中」に移行させることを目指す。

検討中（655 地区）：

伴走支援や予算支援等を通じて、すべての地区を少なくとも「準備中」、できる限り多くの地区を「実施中」に移行させることを目指す。

なお、すでに取組を「実施中」（548 地区）の「交通空白」についても、伴走支援や予算支援等を通じて、取組が一過性でなく持続可能な取組として定着することを目指す。

・未然防止が必要とされる「要モニタリング地区」への取組方針

「要モニタリング地区」（計 1,632 地区）については、将来の需要や供給動向を見据え、「交通空白」に陥ることのないよう先手先手で各地域の課題に対応し、地域交通のサービス水準を維持・向上させることで、お困りごとの発生を未然に防止していく必要がある。

このため、集中対策期間において、各都道府県と連携し各市町村による取組に対する機運の醸成を図るほか、地方運輸局等により関係するすべての市町村の首長を直接訪問し、課題提起や取組への後押しを行う。伴走支援や予算支援等を通じて、すべての地区について、これら「要モニタリング地区」への対応が地域公共交通計画へ位置づけられることを目標とする。

②「観光の足」について

イ 「交通空白」リストアップ調査の結果

国土交通省・観光庁では、観光地への二次交通アクセスに関するひとつひとつの「交通空白」の地点数を把握するため、令和 7 年 2 月 6 日～3 月 19 日に、主要交通結節点（全国の新幹線・特急停車駅、観光客利用の多い駅、空港、クルーズ港）1,028 地点について、「タクシー等二次交通サービスの提供」及び「わかりやすい情報発信」の二つの観点から、地域の関係者向けにリストアップ調査⁴を行った。また、並行して、訪日外国人旅行者が多く利用するアプリ上で、バス・タクシー等交通機関に関するお困りごとに係るアンケート調査を実施し、回答内容について上記リストアップ調査への反映を行った。

「交通空白」の判断にあたっては、画一的指標による判断のみならず、地域の実情や利用者目線を踏まえた判断が求められる。そのため、本調査においては、地域の関係者において、以下の考え方に基つき、「何らか対応が必要な「交通空白」」のリストアップを行ったところ。

⁴ 対象は、地方自治体、観光協会、DMO、各都道府県タクシー・ハイヤー協会。実施期間は、令和 7 年 2 月 6 日から 3 月 19 日を基本としつつ、3 月 20 日以降も随時受付。

i. 「交通空白」の考え方

訪日客を含む観光客が、主要交通結節点から観光スポットや宿泊先に向かう移動の足がない又は利用しづらい、あるいは、移動手段自体はあっても、観光客向けのわかりやすい情報発信が不十分であるなど、二次交通に係るお困りごとを抱える地域（必ずしも、タクシー等の二次交通がない「交通空白」に限らず、多客期等に移動手段が不足する場合等も含む）

例)

- ・ 最寄り駅から観光スポットまで、配車から 30 分以上待ってもタクシーを利用できない
- ・ スノーシーズンに多くの観光客が訪れ、駅前バス乗り場で積み残しが出る
- ・ 乗合タクシーが運行されているが、多言語での発信がされていない

ii. 「何らかの対応が必要」の考え方

上記 i. の「交通空白」に関して、地域の関係者がその解消に向けて何らかの対応が必要と認識しているもの（課題認識はあるが、「交通空白」解消の手段が未定・検討中のものも含む。）

例)

- ・ 多客期における路線バスの運行本数やタクシー台数の増強を検討中
- ・ 複数の観光スポットの周遊に利用できる交通手段について、経路検索アプリや観光案内ウェブサイトでの多言語掲載を実施予定

リストアップ調査の集計状況は下記の通りである。

・ 何らかの対応が必要とされる「交通空白」地点：計 462 地点

全国で計 462 地点（全体の 44.9%）が「交通空白」地点としてリストアップされている。内訳は以下の通り、

早急に要対策（252 地点）：

可能な限り令和 7 年度中に取組の実施又は具体的な検討が進捗することを目指す。

要対策（210 地点）：

集中対策期間内に取組の実施又は具体的な検討が進捗することを目指す。

これらの地点を課題類型別に見ると、タクシー等二次交通サービスの提供に関しては「早急に要対策」188 地点、「要対策」147 地点となっている。

【事例 4】新潟県佐渡市（両津港）、香川県土庄町・小豆島町（土庄港）、福島県磐梯町・会津若松市（磐梯町駅）、新潟県新発田市（新発田駅）

また、わかりやすい情報発信に関しては「早急に要対策」135 地点、「要対策」271 地点となっている。

【事例 5】北海道登別市（登別駅）、長野県安曇野市（穂高駅）

・未然防止が必要とされる「要モニタリング地点」：計 146 地点

上記のほか、全国で 146 地点（全体の 14.2%）が、喫緊の対応まで必要とはされていないものの、観光客向け二次交通手段や情報発信の不足といった課題発生 of 未然防止に向けた対応が求められる地点（以下「要モニタリング地点」という。）としてリストアップされている。

なお、本リストアップ調査の結果に関する留意点については、「地域の足」と同様である。

また、観光二次交通については、インバウンドを含む利用者目線で、来訪者の流動や地域の誘客戦略を踏まえた検討が必要である。例えば、来訪者数は、春節・桜・紅葉・降雪期など季節要因に左右されるほか、発地国・地域の分布によって適切な情報発信のあり方も変わってくる。さらに、近年、SNS 等の影響で来訪客が急増するなど、柔軟かつ機動的な対応が必要となるケースも多く見られることを念頭に置き、実態を把握することが必要である。

国土交通省・観光庁では、「交通空白」リストアップ調査に加え、訪日客に対する調査を定期的実施し、継続的な調査・フォローアップを行っていく。

ロ 集中対策期間における取組方針

上記リストアップ調査結果をふまえ、「交通空白」地点及び「要モニタリング地点」については、集中対策期間において、以下の方針で取組を進める。

・何らかの対応が必要とされる「交通空白」への取組方針

「交通空白」としてリストアップされた 462 地点については、集中対策期間において、そのすべてについて「交通空白」の解消に目途をつけることを目標とする。

具体的には、伴走支援や予算支援等を通じて、「二次交通サービスの提供」や「わかりやすい情報発信」に関する地域の課題認識に応じた取組を実施することを目指す。うち、「早急に要対策」地点については、可能な限り令和 7 年度中に取組の実施または具体的な検討の進捗を図る。

また、訪日外国人旅行者に対するわかりやすい情報発信の観点からは、公式ウェブサイト等における多言語発信の充実といった、個々の地域関係者による取組だけでなく、経路検索アプリ・サービスや訪日外国人旅行者向け情報サイトといった訪日客が多く利用するチャンネルにおける発信が効果的であると考えられる。このため、地域任せとするのではなく、国土交通省・観光庁においてこれらサービスを展開する事業者等と連携し、複数地域にわたる効果的な情報発信の取組を進める。

・未然防止が必要とされる「要モニタリング地点」への取組方針

「要モニタリング地点」（146 地点）については、「交通空白」に陥ることのないよう、課題の可視化や地域における取組の実施等に向けて、先手先手で各地域の課題に対応していく必要がある。

このため、集中対策期間において、地域の観光関係者による協議の場の立ち上げや伴走支援等も含めた取組を重点的に実施する。また、観光客の動向等に応じ、二次交通サービスに関する課題が具体化する場合には、「交通空白」地点として改めて位置づけ、具体的な取組を支援する。

インバウンド需要が増加傾向にある中、特に地方誘客を推進する観点から、これら「交通空白」地点及び「要モニタリング地点」における二次交通サービスの提供やわかりやすい情報発信に係る実証・実装の取組を積極的に支援する。

③「地域の足」・「観光の足」の総合的確保（ハイブリッド化）

「交通空白」の解消にあたっては、地域住民の生活の足を確保する「地域の足」と、インバウンドをはじめ観光客の移動手段を確保する「観光の足」の両者をバラバラのものとしてでなく、総合的に対策を進めていく必要がある。

生活需要に加え観光需要の増加を見据えた地域交通の戦略的再編、地域住民の利用が少ない路線への観光客の誘導・混乗による路線維持、積極的な観光誘客による収益（や宿泊税等の収入）の「地域の足」対策への活用など、「地域の足」と「観光の足」の両者を総合的・統合的に確保する取組を実施することは、各地の地域交通の持続可能性を高める。

また、昨今の圧倒的な運転者・担い手不足の状況においては、移動の足を支えるこれら貴重なリソースを、「地域の足」・「観光の足」全体最適の観点から戦略的に活用していくことも求められる。

地域によっては、担当部署や関係者が異なることから、両者の連携・統合が進んでいない状況も散見される。今後、インバウンド 6,000 万人時代を見据えれば、数少ない成長のエンジンである観光需要を積極的に取り込み、「地域の足」・「観光の足」を総合的に確保する取組を強力に推進する必要がある。

なお、オーバーツーリズムが懸念される地域においては、「地域の足」と「観光の足」の棲み分けが必要となる場合があるが、その際においても、両者を総合的にデザインしていくことが欠かせず、今後、「地域の足」・「観光の足」のハイブリッド対応はあらゆる地域において欠かせない要素となる。

このため、集中対策期間において、「地域の足」・「観光の足」の総合的な確保（ハイブリッド化）を推進するため、ベストプラクティスの創出、新たな制度的枠組みの構築を検討する。

【事例 6】

- ・新潟県湯沢町：県、町、観光まちづくり機構が中心となった湯沢版 MaaS の実施
- ・長崎県佐世保市：生活・観光需要への対応

（２） 「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり

「交通空白」の解消にあたっては、各地域において、自治体を中心とする体制の構築が欠かせない。前述のように、加速する人口減少等を踏まえれば、「交通空白」は今後もさらに発生していくことが見込まれ、集中対策期間後も見据えた体制の構築を図る必要がある。また、未然防止が必要とされる「要モニタリング地区」に対して、先手先手の対応を行うにあたっては各地域における対応体制が必要となる。

これら自治体における体制構築については、「地域の公共交通・デザイン実現会議」のとりまとめ（令和６年５月）を踏まえ、地域交通法に基づく法定協議会のアップデート、地域公共交通計画のアップデートなどが進められているところであり、これをさらに加速させる必要がある。

このため、集中対策期間において、以下のとおり、地域交通の司令塔機能を担う市町村や事業者、これを支える都道府県における体制構築を進めていくこととする。

【市町村の体制づくり（基本目標）】

個々の市町村においては、以下の５つの要素、具体的には、

- ・地域交通が「地方創生の基盤」として位置づけられており、
- ・シンプルで一貫性のある「良い戦略」（司令塔機能たる地域公共交通計画等）と、
- ・それを支える「機動的・横断的な体制」（多様な関係者の法定協議会への参画等）の下で、
- ・地域交通施策に係る「ノウハウの蓄積」（取組の実績や自治体における専門人材、観光客への情報発信等）を行いつつ、
- ・運行・運営主体等のリソース確保等「事業者・実施団体の強靱化」を図っていく、

ことが必要となる。

各市町村におけるこうした体制づくりを後押しするため、集中対策期間において、国土交通省により、上記５つの要素に係る指標（別紙１参照）をいずれも満たす市町村の認定を行うこととする。その際、同期間において、予算支援や伴走支援等を通じて、トッランナーとして 300 市町村^５が認定されることを目指す。

【複数市町村又は事業者による体制づくり（共同化目標）】

個々の市町村における体制構築と並行して、圧倒的な運転者・担い手不足等のもと、限られたリソースの効率化・最適化を図り、今後も地域交通サービスを維持・確保し、さらに成長や成熟の基軸としていくためには、事業者・産業・自治体の壁を越えた連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）

^５ 都道府県ごとに 1 市町村以上を創出する。

が重要であり、「共同化・協業化」を進める必要がある。

こうした共同化・協業化を後押しするため、集中対策期間において、市町村又は事業者による「共同化・協業化」の目標（共同化目標）に係る指標（別紙2参照）を満たす取組に対して、国土交通省による認定を行うこととする。その際、同期間において100件が認定されることを目指す。

【都道府県の体制づくり（都道府県目標）】

マンパワーやノウハウ、予算不足等から、市町村単独では「交通空白」解消が難しい場合も少なくなく、今後は、地域交通施策に関して、都道府県によるサポートが求められる。特に、市町村が課題を抱える「交通空白」の解消をはじめとする地域交通のり・デザインに向けた人材確保・育成、データ活用、予算措置等の観点において、都道府県が市町村を牽引・補完する体制が期待されており、これを後押しするため、「都道府県」の目標（都道府県目標）に係る指標（別紙3参照）を満たす都道府県に対して、国土交通省による認定を行うこととする。その際、同期間において47都道府県全てが認定されることを目指す。

なお、基本目標、共同化目標及び都道府県目標にかかる認定にあたっては、認定を受けようとする自治体又は事業者において、別紙1～3に掲げる指標についてそれぞれ自己評価を行うこととし、当該自己評価結果について、国土交通省（地方運輸局）が有識者からの助言を経て認定するなど、その詳細は今後検討する。

Ⅲ. 国による総合的な後押し

(1) 自治体が必要としている支援策（調査結果）

「交通空白」のリストアップ調査とあわせて、「交通空白」等を抱える市町村がどのような支援策を必要としているかについて調査（複数選択可）を行ったところ、回答全 3,689 地区のうち、

- ・ 予算面の支援（2,730 地区、74.0%）、
- ・ 制度に係る情報や知見の提供（1,911 地区、51.8%）、
- ・ 担当者のマンパワー不足に対する支援（1,485 地区、40.3%）、
- ・ 体制の構築（広域調整、担い手づくり等）（1,423 地区、38.6%）、
- ・ 民間の技術・サービスに係る情報（1,192 地区、32.3%）、
- ・ 事業者との調整にあたっての橋渡し（948 地区、25.7%）

との結果であった。

(2) 集中対策期間における総合的な後押し

上記調査結果も踏まえ、集中対策期間における「交通空白」の解消及びそれに向けた持続可能な体制づくりをⅡ. 取組方針に沿って着実に進めていくためには、自治体や事業者の努力のみならず、国による総合的な後押しが不可欠である。このため、集中対策期間において、国は、自治体、事業者等の「交通空白」に取り組む関係者に対して、伴走支援、十分な財政支援、制度構築等のあらゆるツールの活用・強化を図り、「交通空白」解消に向けた総合的な後押しを実施していくこととする。

①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

担当者のマンパワー不足、制度に係る情報・知見の提供や事業者との調整を必要とする取組に対しては、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の事務打合せ、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行う。

②制度・事例等に係る情報・知見の提供

特に、制度に係る情報や知見の提供を必要とする取組に対しては、以下のような支援ツールを提供することで、自治体業務の補完・省力化を促進していく。

【地域公共交通計画の「アップデートガイドンス」】

各地の厳しい現状に対応し、「交通空白」の解消に向けた取組を推進するため、地域公共交通計画については、モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画へのアップデートが求められる。

地域公共交通計画や法定協議会の実質化にあたってのモビリティデータの活用方法等を解説した「アップデートガイドンス Ver1.0」を令和7年3月に作成・提供したところである。

【MOBILITY UPDATE PORTAL（実務者向けのポータルサイト）】

自治体職員が行う地域公共交通計画の作成・実行・評価、法定協議会の運営といった業務負担を軽減するコンテンツに加え、活用可能な関連情報もあわせて掲載するポータルサイトである「MOBILITY UPDATE PORTAL」を令和7年5月に先行公開したところである。（本公開は令和7年度中を予定）

【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、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示すことにより、市町村や事業者等が、地域の実情に応じて適切な解決策を取捨選択し、速やかに実行できるよう令和6年8月に作成したところである。（令和7年5月には第3版を提供）

【地域公共交通研修】

地域交通の現場を支える自治体職員等のスキルアップを目的として、毎年3回、国土交通省において、地域交通に関する制度や事例の提供に加え、有識者等からの特別講義、「アップデートガイドンス」を軸とした地域公共交通計画の立案等に関する知識や流れを習得できるワークショップ、モビリティデータやQGIS（地理情報システム）の活用等を内容とする研修を実施しているところである。

③実証・実装等に向けた十分な財政支援

予算面や体制の構築（広域調整、担い手づくり等）を必要とする取組に対しては、現状では以下のような支援メニューにより、各地域における「交通空白」解消に向けた取組の実証・実装や持続可能な体制づくり等を後押ししている。

集中対策期間において、伴走支援や情報・知見の提供と併せて、Ⅱ. 取組方針に沿った市町村や交通事業者の取組を力強く後押ししていくため、十分な財政支援を講ずる必要がある。

【実証・実装等を後押しする支援】

- ・「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト
（「交通空白」解消緊急対策事業/共創モデル実証運行事業/日本版 MaaS 推進・支援事業/モビリティ人材育成事業）
- ・「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

- ・自動運転社会実装推進事業
- ・観光二次交通高度化事業
- ・交通サービス対応支援事業
- ・公共交通利用環境の革新等事業
- ・オーバーツーリズムの未然防止・抑制による持続可能な観光推進事業
- ・地方部での滞在促進のための地域周遊観光促進事業
- ・全国の観光地・観光産業における観光D X推進事業
- ・観光地における二次交通に係る課題に関する調査・分析・実証事業
- ・クルーズ船寄港時の二次交通機能の強化に向けた実証事業

【地域公共交通計画のアップデートを後押しする支援】

- ・地域公共交通調査等事業（地域公共交通アップデート化推進事業）

【担い手の強靱化に向けた支援】

- ・交通D X・G Xによる経営改善支援事業等補助金
- ・交通分野における人材確保支援（二種免許取得、採用活動等、人材確保支援）
- ・地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）

【地方創生 2.0 の推進に向けた支援】

- ・新しい地方経済・生活環境創生交付金
（内閣官房新しい地方経済・生活環境創生本部事務局） 等

④「交通空白」解消・官民連携プラットフォームにおける取組の推進

体制の構築（広域調整、担い手づくり等）や民間の技術・サービスに係る情報に対しての支援を必要とする取組に対しては、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームにおける官民、民民、官官の交流・マッチングのほか、パイロット・プロジェクトの展開、ナレッジの共有等を通じて、自治体、交通事業者のほか、地方創生 2.0 で掲げる「産官学金労言士/師」による「新結合」を生み出す方針も踏まえつつ、様々な分野の企業・団体群とのネットワークの構築や新技術・サービスの活用を促し、持続可能な取組を構築していく。

【「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム マッチング・カタログ】

「交通空白」のお困りごとを抱える自治体や交通事業者と「交通空白」のお困りごとを解決するパートナー企業等とのマッチングを推進するため、必要な情報を整理・一覧化した「「交通空白」解消・官民連携プラットフォームカタログ Ver1.0」を令和 7 年 3 月に作成したところである。（「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム会員向けに配布）今後も順次更新し、最新版を会員に対して共有していく。

⑤共同化・協業化、自治体の体制強化等を図るための新たな制度的枠組みの構築

単独の事業者、特定の産業、単独の自治体といった単位では、実効性のある持続可能な「交通空白」解消の取組の実現は容易ではない。

このため、複数の主体による共同化・協業化を通じた交通サービスの提供を促進するとともに、自治体の司令塔機能を補完・強化するため、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の構築を検討し、できるだけ早期の実現を図る。

【事例 7】

- ・（一社）バス協調・共創プラットフォームひろしま
- ・能登地域公共交通協議会による広域公共交通運営組織

（３） その他

【地域交通 D X】

中小企業が大宗を占める地域交通分野において生産性向上やサービス品質向上を図り持続可能な地域交通を実現するため、デジタル技術を活用した既存の仕組みの変革（D X）を推進する必要がある。

このため、「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの会員とともに、MaaS や他分野連携による交通サービスの高度化、モビリティデータの標準化や共通 I D によるモード横断的な乗降実績の取得などデータ取得環境の構築、データに基づく路線再編等のデータ分析技術の社会実装、バスやタクシーの共同業務モデルの開発やシステムの共通化など、多様なテーマでデジタル技術活用のベスト・プラクティス創出とその成果の標準化を進める地域交通 D X を推進する。

【自動運転の社会実装】

持続可能な地域交通の実現に向けて、人手不足解消や「地域の足」「観光の足」の確保に資する自動運転の普及・拡大を推進する必要がある。

このため、より迅速かつ円滑な社会実装が可能となるよう制度整備に向けた議論を進めるほか、自動運転大型バスや自動運転タクシーを用いた「質の高い」サービスをはじめとする自動運転移動サービスの全国各地での事業化を推進する。

【取組環境の整備】

「交通空白」の解消に向けた取組が、各自治体・各実施団体において円滑に推進される環境を整備する観点から、関係省庁の制度も含めた関連する制度について、必要な見直し等がなされるよう改善に取り組む。

おわりに

我が国は、人口減少、少子高齢化の加速に加え、運転者をはじめとする圧倒的な担い手不足により、地方部は言うに及ばず、都市部においても「交通空白」が発生・拡大している。昨年来、国土交通省においては、全国の自治体、交通事業者、民間事業者等とスクラムを組んで、「交通空白」解消に取り組んでいるが、まだまだその道のりは緒に就いたばかりであり、今後も長く、険しい道を果敢に進んでいかなければならない。

今後は、刻一刻と変化し続ける社会経済情勢に対して、これまで以上に、自治体、交通事業者をはじめ、あらゆる分野の関係者の力を結集させ、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）を通じた運営や事業基盤と市町村の司令塔機能の強化を図り、迅速かつ強力に「地域の足」・「観光の足」の確保に取り組んでいく必要があり、本取組方針は、集中対策期間における当面の道筋を定めたものである。本取組方針に沿って、様々な関係者が積極的に取組を進め、毎年その取組状況を把握の上、施策を検証し、必要な対策の強化を図っていかねばならない。

本取組方針に基づき、全国各地で「交通空白」の解消を進め、地域住民や観光客をはじめ「誰もが、行きたいときに、行きたいところへ行くことのできる社会」の実現のため、地域交通が、いまの日本のみならず、未来の日本においても「地方創生の基盤」としての役割を果たし続けることができるよう、国としても地域の取組を総合的・継続的に後押ししていく所存である。

【別紙 1】市町村の体制づくりに係る指標例（基本目標）

	要素	確認する指標例
基本目標	地方創生の基盤	上位計画等における目標・指標とのリンクの有無
	良い戦略	モビリティデータの活用の有無 等
	機動的・横断的な体制	定期的・継続的な関係者との協議、データ共有等の体制整備の有無 等
	ノウハウの蓄積	「交通空白」解消・官民連携プラットフォームへの参画 訪日客を含む旅行者へのわかりやすい情報発信の有無 等
	事業者・実施団体の強靱化	持続可能な実施団体（バス・タクシー事業者、運営団体等）の有無

【別紙 2】複数市町村又は事業者による体制づくりに係る指標例（共同化目標）

	要素	確認する指標例
共同化目標	取組の共同化・協業化	共同化・協業化に関する取組の有無 ・市町村界を超えて共同実施されている取組の有無 等

【別紙 3】都道府県の体制づくりに係る指標例（都道府県目標）

	要素	確認する指標例
都道府県目標	市町村の牽引・伴走支援	市町村の牽引・伴走支援に関する取組の有無 ・市町村の地域交通・デザイン等の取組等に対する予算支援の有無 等

【事例1】準備中の「交通空白」地区

- ・鳥取県倉吉市 北谷地区・高城地区
- ・愛媛県松野町 町内全域
- ・奈良県吉野町 町内全域
- ・長野県長野市信州新町・中条地区、鬼無里・芋井地区、戸隠地区

準備中の「交通空白」地区

○**地区の概要**
鳥取県倉吉市 北谷地区・高城地区
＜人口：3千人、面積：55km＞

○**ステータス**
準備中×集中対策期間に対応

○**「交通空白」の現状・お困りごと**

- ・中山間地域に位置し、**地区内に買物環境や医療機関が存在しないため、地区外の目的地へ通じる交通手段の確保が必要。**
- ・地区の入り口まで通じる路線バスが存在しているが、人手不足等により、**路線の短縮や減便が続いている**とともに、地区内を乗合タクシーが走っているが、**路線バスとの乗り継ぎが不便**などであることを理由に利用者が少ない。

○**今後の対応**

- ・「交通空白」解消緊急対策事業を活用して利用者ニーズを把握しつつ運行計画を策定し、**令和8年度からの公共ライドシェアの実証に向けて準備中。**具体的には、商業施設や医療機関がある地区外の拠点の西倉吉に交通結節点を仮設し、当該結節点まで乗合タクシーの乗り入れを検討。
- ・また、将来的には、**地域新電力が運行主体となり、再エネの売電収益を活用して地域交通を維持・活性化**する仕組みを構築予定であり、引き続き伴走支援を実施。




準備中の「交通空白」地区

○**地区の概要**
愛媛県松野町 町内全域
＜人口：3.5千人、面積：98.45km＞

○**ステータス**
準備中×速やかに対応

○**「交通空白」の現状・お困りごと**

- ・路線バスの停留所、鉄道駅までの**アクセスが難しく、運行本数も少なく使づらい**ほか、**特定の時間帯において鉄道やバスの運行本数・台数が不足**するなど、地理的観点・時間的観点からも課題がある。
- ・これまで定時定路線のコミュニティバスを運行してきたが、**1日の運行本数が限られており、かつ町内全域をカバーできていない**ルートになっている。また、コミュニティバスの区域内であっても、高齢者等のラストワンマイルの課題が生じている。

○**今後の対応**

- ・「交通空白」解消緊急対策事業を活用して、**デマンド交通（公共ライドシェア）の実証運行を準備中**であり、地方運輸局等において引き続き伴走支援を実施。
- ・また、本取組については、「松野町地域公共交通計画」への位置づけを予定。



コミュニティバス運行ルート▶

準備中の「交通空白」地区

○**地区の概要**
奈良県吉野町 町内全域
＜人口：5.8千人、面積：95.65km＞

○**ステータス**
準備中×集中対策期間に対応

○**「交通空白」の現状・お困りごと**

- ・**バスの運行本数が少なく、朝夕の時間帯でのバス等の運行本数・台数が不足している。**
- ・生活必需サービス、通学、通勤、夜の時間帯における移動手段の確保が必要。
- ・また、**路線バスが町内から撤退した**ことを受け、平成21年6月からコミュニティバスの運行を開始したが、買物、通院を町内で済ませることができなくてきており、広域的な運行も必要。

○**今後の対応**

- ・令和6年度3月末に3日間、観光資源の一つである桜を見に来る観光客の夜間の移動の足の確保のため、町の商工会が中心となって、道路運送法上の許可登録を要しない共助版ライドシェア（吉野ザクライド）を実施。
- ・新たな交通体系の整備に向けて、**令和7年10～11月の実証運行を準備中。**
- ・地方運輸局等の伴走支援や**地方創生伴走支援官による支援**等を通じ、令和8年2月に、当該地区を地域公共交通計画に位置づけ予定。




準備中の「交通空白」地区

○**地区の概要**
長野県長野市 信州新町・中条地区、鬼無里・芋井地区、戸隠地区
＜人口：11.0千人、面積：404.39km＞

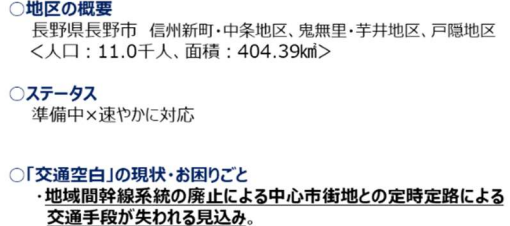
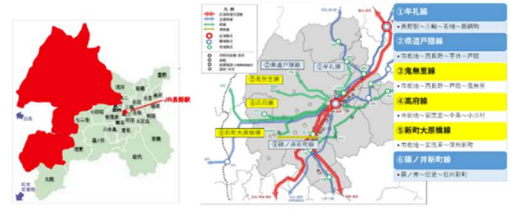
○**ステータス**
準備中×速やかに対応

○**「交通空白」の現状・お困りごと**

- ・**地域間幹線系統の廃止による中心市街地との定時定路による交通手段が失われる見込み。**
(R6.12申入れ、R7年度末廃止予定)
- ・住民からは「**通学・帰宅の足として継続してほしい**」との声があり、代替手段について、市・県・地元・事業者で協議を実施してきた。

○**今後の対応**

- ・地域公共交通計画はあるが位置づけていない。
- ・廃止予定の6路線のうち、**「交通空白」解消緊急対策事業を活用して、鬼無里・高府・新町大原橋線の3路線では公共ライドシェアによる代替手段の運行を実施予定。**
- ・牟礼線、県道戸隠線、篠ノ井新町線は乗合タクシーで代替予定。

【事例2】検討中の「交通空白」地区

- ・鳥取県日南町 町内全域
- ・青森県おいらせ町 木ノ下小学校区、甲洋小学校区
- ・宮崎県川南町 町内全域
- ・沖縄県南城市 市内全域

検討中の「交通空白」地区 ○地区の概要 鳥取県日南町 町内全域 ＜人口：3.8千人、面積：340.96km＞ ○ステータス 検討中×集中対策期間に対応 ○「交通空白」の現状・お困りごと ・町営バス(公共ライドシェア)は、朝夕の定時定路と時刻表に沿って日中に運行するデマンド交通の2本立てで運行しているが、デマンド交通は時刻が定められ、かつ本数が少ないため、買物や通院等の移動手段として使づらいという声が寄せられている。 ○今後の対応 ・日中に運行するデマンドバスについて、リアルタイムの需要に応じた運行に向けた検討を行う。	検討中の「交通空白」地区 ○地区の概要 青森県おいらせ町 木ノ下小学校区、甲洋小学校区 ＜人口：12千人、面積：30.02km＞ ○ステータス 検討中×集中対策期間に対応 ○「交通空白」の現状・お困りごと ・令和4年度から運行を開始した区域運行型AIオンデマンド交通「おいらせバス」の利用者が年々増加しており、配車の待ち時間の増加が懸念されるなど課題を抱えている。 ○今後の対応 ・地方運輸等の伴走支援等を通じて、単純な運行台数の増車による見直しだけでなく、移動需要を捉えた移動手段の提供について検討を行う。
検討中の「交通空白」地区 ○地区の概要 宮崎県川南町 町内全域 ＜人口：14千人、面積：90.13km＞ ○ステータス 検討中×集中対策期間に対応 ○「交通空白」の現状・お困りごと ・町が委託するオンデマンド運行バスについて、「予約がとれない」「バス停まで遠い」といった声がある他、タクシーの夜間営業がない等、買い物や通院の移動手段がない高齢者等の移動手段の確保にお困りごとを抱えている。 ○今後の対応 ・地方運輸局等による伴走支援や制度・事例等に係る情報・知見の提供等を通じて、対応方針の検討を行う。	検討中の「交通空白」地区 ○地区の概要 沖縄県南城市 市内全域 ＜人口：47千人、面積：49.94km＞ ○ステータス 検討中×集中対策期間に対応 ○「交通空白」の現状・お困りごと ・令和元年の路線再編以降、運転者不足等による市外との移動を担う路線バスの減便が相次ぎ、市外へのアクセスや空港からアクセス等の利便性が低下しているほか、夜間にタクシーが配車されない等、市民や観光客の移動の課題を抱えている。 ○今後の対応 ・市民及び観光客のニーズにあった持続可能な取組の実施に向けて、地方運輸局等による事業者との橋渡し・伴走支援を行う。

【事例3】未然防止が必要な地区（要モニタリング地区）

- ・埼玉県新座市 中野地区
- ・岐阜県関市 板取地区
- ・北海道美瑛町 町内全域
- ・福島県玉川村 村内全域

未然防止が必要な地区（要モニタリング地区） ○地区の概要 埼玉県新座市 中野地区 ＜人口：0.28千人、面積：0.25km＞ ○ステータス 未然防止が必要 ○当該地区の現状 ・当該地区は、柳瀬川により市街地と分断され勾配のある地域である。現状、路線バスのバス停が地域の中央部分にあるものの、勾配等の地形の特性上、今後、高齢者等が増加すると不便が生じる可能性がある。 ○今後の対応 ・地方運輸局等の伴走支援等を通じ、令和7年度中の計画作成を目指す。	未然防止が必要な地区（要モニタリング地区） ○地区の概要 岐阜県関市 板取地区 ＜人口：0.89千人、面積：187.27km＞ ○ステータス 未然防止が必要 ○当該地区の現状 ・現在は路線バスを運行しているが、人口減少や少子高齢化が進んでいる地区となっており、将来担い手不足も考えられることから、現在の路線を維持できなくなる可能性がある。 ○今後の対応 ・現行の地域公共交通計画には位置づけられていないため、地方運輸局等の伴走支援等を通じ、計画への位置づけや先手先手の対応を検討する。
未然防止が必要な地区（要モニタリング地区） ○地区の概要 北海道美瑛町 町内全域 ＜人口：9.6千人、面積：676km＞ ○ステータス 未然防止が必要 ○当該地区の現状 ・町内で路線バスやタクシーが運行されているが、美しい農村景観など観光資源が豊富で、今後、観光客による移動需要の増加状況等に応じて、地域交通の再編等が必要になる可能性がある。 ○今後の対応 ・現行の地域公共交通計画には位置づけられていないため、地方運輸局等の伴走支援等を通じ、計画への位置づけや先手先手の対応を検討する。	未然防止が必要な地区（要モニタリング地区） ○地区の概要 福島県玉川村 村内全域 ＜人口：6千人、面積：46.67km＞ ○ステータス 未然防止が必要 ○当該地区の現状 ・村内では、路線バスの運行がなされているが、現状は運行本数等が維持されているものの、利用者は多くないため、今後減便・廃止等にならないように、未然に何らかの対策を講じていく必要がある。 ○今後の対応 ・地方運輸局等の伴走支援や事業者との橋渡しを通じて、地域公共交通計画への位置づけや多様な主体との連携・協働による取組を検討する。

【事例4】二次交通サービスの提供に取り組む地点

- ・新潟県佐渡市（両津港）
- ・香川県土庄町・小豆島町（土庄港）
- ・福島県磐梯町・会津若松市（磐梯町駅）
- ・新潟県新発田市（新発田駅）

二次交通サービスの提供	二次交通サービスの提供
新潟県佐渡市（両津港） ○ステータス 早急に要対策 ○「交通空白」の課題 ・昨年7月の世界文化遺産登録を受け、観光客数が増加しているが、バスやタクシーの台数が不足しており、多客期にはレンタカーも不足 ○取組 ・特に夏季の多客期におけるタクシー不足解消を図るため、4月下旬より公共ライドシェア「佐渡版ライドシェア」の運行を開始 ・訪日客の利用も視野に、ウェブ上で予約・支払い（日本語・英語対応）が完結するシステム ・大型連休期間中、想定を上回る配車依頼があったことから、6月よりドライバー人数を6名から14名に増強予定   	香川県土庄町・小豆島町（土庄港） ○ステータス 早急に要対策 ○「交通空白」の課題 ・大阪・関西万博や瀬戸内国際芸術祭の開催に伴い、来訪者数の大幅な増加が見込まれることから、島内バスの混雑や積み残しが懸念される ・バス・タクシーの運転手の不足も顕在化 ○取組 ・R7年度観光庁事業により支援し、観光客向けに本年8月から電気自動車（EV）のシェアリングサービスを導入予定 ・また、上記EV・シェアサイクルといった新しいサービスや、バスなど主要な交通手段をワンストップで予約・決済できるモバイルチケットを導入予定   
福島県磐梯町・会津若松市（磐梯町駅） ○ステータス 早急に要対策 ○「交通空白」の課題 ・インバウンド需要の増加を受けて、会津若松城や大内宿等の主要観光地だけでなく、周辺エリアに点在する観光スポットへの周遊促進が課題 ・周遊観光に利用可能なシームレスな移動手段の提供が不足 ○取組 ・R7年度観光庁事業により支援し、地域の観光スポットや体験（酒蔵巡りや時絵体験など）を組み合わせ、宿泊施設からの観光周遊型送迎サービスの実証運行を実施予定 ・会津エリアの隠れた観光スポットや魅力的な観光コンテンツへの訪日客の来訪を促すことで、地域の活性化に貢献   	新潟県新発田市（新発田駅） ○ステータス 早急に要対策 ○「交通空白」の課題 ・全国有数の泉質を誇り、ランキング1位となった温泉旅館も所在するが、シャトルバス（豊栄駅～月岡温泉間）で積み残しが発生したり、新発田からの在来線が混雑したりするなどの課題 ・観光客の来訪が月岡温泉エリアに偏り、市街中心部（蔵春閣、新発田城等）への誘客に課題 ○取組 ・R7年度観光庁事業により支援し、本年7月より、新発田駅と月岡温泉を直接結ぶシャトルバスの実証運行を実施し、交通アクセスの改善を図る ・併せて、月岡温泉と新発田市中心街を結ぶバスの実証運行も実施 ・両路線につき半年間で1.9万人の利用を見込み、シャトルバス・在来線の混雑緩和を図るとともに、市街中心部への周遊を促進   

【事例5】わかりやすい情報提供に取り組む地点

・北海道登別市（登別駅）

・長野県安曇野市（穂高駅）

わかりやすい情報提供

北海道登別市（登別駅）

○ステータス
早急に要対策

○「交通空白」の課題

- ・春節の時期を中心に、多くの訪日外国人旅行者が来訪
- ・駅前バス乗り場で混雑が発生したり、**バス最終便（20時台）以降に駅に到着した訪日客が交通手段に困る**ケースも発生

○取組

- ・(株)ぐるなびが運営する訪日客向け情報ウェブサイト「LIVE JAPAN」に、登別駅から温泉街までの**路線バス時刻表などを英語で表示**
- ・併せて、予約可能な新千歳空港・札幌駅～登別温泉間の**高速バスの情報も掲載**
- ・3月上旬～5月上旬の約2か月間で1,000件以上のページビューあり。今後、周辺地域についても掲載情報の充実を図る（R7観光庁調査事業により実施予定）



観光客で混雑するバス停

LIVE JAPAN PERFECT GUIDE

Smart Ways to Avoid Crowds and Enjoy a Safe, Comfortable Trip to Noboribetsu Onsen.

混雑を避け、安全で快適な登別温泉の旅行を楽しむためにできること

わかりやすい情報提供

長野県安曇野市（穂高駅）

○ステータス
早急に要対策

○「交通空白」の課題

- ・安曇野市では、住民だけでなく観光客による利用も想定したオンデマンド交通「あづみん・のーと安曇野」を運行
- ・観光客の利用の観点からは、サービスサイト・専用アプリでの表示のみでは周知が進んでおらず、**経路検索での表示が不可欠**

○取組

- ・ジョルダン(株)が提供する乗換案内アプリ（訪日客向け:Japan Transit Planner）で、**経路検索への反映及び予約までをアプリ内で一貫して対応**できるサービスを本年3月より開始。
- ・サービス開始から1ヶ月間で約430件の経路検索利用あり。今後、他地域においても展開する予定（R7観光庁調査事業により実施予定）

安曇野市 | あづみん・のーと安曇野 API予約連携



予約まで乗換案内アプリで完結！

TOP画面

経路検索結果

【事例6】「地域の足」×「観光の足」の総合的確保

・新潟県湯沢町：県、町、観光まちづくり機構が中心となった湯沢版 MaaS の実施

・長崎県佐世保市：生活・観光需要への対応

湯沢版MaaS（新潟県湯沢町）

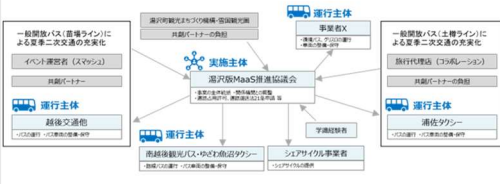
○地域の現状・課題

- ・湯沢町では、**公共交通の運行頻度が低く、運行時間帯が短いなど利便性が低い。**
- ・また、町内にあるスキー場や宿泊施設の利用者は、各施設が運行する送迎バスで移動しているが、**送迎バスの多くは路線バスの運行ルートと重複し、非効率である。**

○湯沢版MaaSによる「地域の足」と「観光の足」の統合

- ・観光客及び住民の交通手段を確保するため、複数の交通事業者と連携して、**イベント期間中のスキー場等までの送迎や宿泊施設までの送迎を、路線バスに集約化**することで、集約により生じた人員・車両を活用して循環バスを運行。
- ・運行に当たっては**地域のDMOや自治体、交通事業者が連携**し、「湯沢版MaaS推進協議会」を設置し、実証運行を行う。（R7年度共創モデル実証運行事業により支援）

事業の全体像・共創の仕組み



生活・観光需要への対応（長崎県佐世保市）

○地域の現状・課題

- ・佐世保市の西方に位置する離島「黒島」は、約40年前から「共助」により、移動手段が確保されていたが、**少子高齢化・人口減少が進み、島民の「地域の足」の確保が課題に。**
- ・また、世界文化遺産「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」等の観光スポットが島内に点在し、**「観光の足」も不足。**

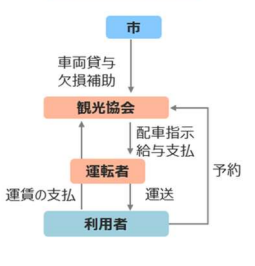
○地域で連携した公共ライドシェア

- ・「地域の足」「観光の足」の確保に向け、黒島島内において、地域住民や地域おこし協力隊等の協力のもと、**佐世保市を事業主体、黒島観光協会を運行主体**として、島内に点在する**観光スポットや黒島港・商店等の生活拠点を結ぶ新たな公共ライドシェアを実証的に導入**（R7年度中）。

黒島地区について



事業のイメージ



市

車両貸与 欠損補助

観光協会

配車指示 給与支払

運転者

運賃の支払

利用者

予約

運送

黒島天主堂

【事例 7】共同化・協業化や自治体の体制強化を図る新たな制度的枠組み

- ・（一社）バス協調・共創プラットフォームひろしま
- ・能登地域公共交通協議会による広域公共交通運営組織

