



🔍 #交通空白解消へ

# 分野を越えた統合取組と 地域資源フル活用の必要性について

令和8年2月27日

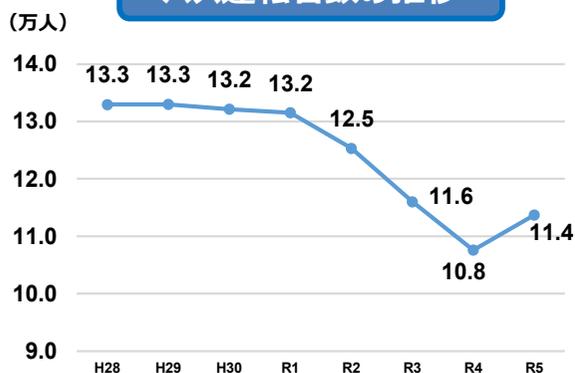
国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課



# 地域交通を取り巻く現状

- 人口減少・高齢化とともに、**バス・タクシードライバーの減少**が進み、**公共交通の担い手不足による供給制約**が強まっている。
- 一方、**免許返納した高齢者をはじめ移動手段の確保に対する不安が高まっている**ほか、医療・福祉・教育等生活に不可欠な分野のサービスの持続性確保のため、**病院・学校等の統合・集約や、部活動の地域展開が急速に進展し、移動需要は増大**。
- 地方では、商圈の縮小による小売店（スーパー、商店街）が減少し、**「生活の足」の確保が課題**。  
⇒移動手段を確保して地域の暮らしを安定させるため、**交通とこれら分野の連携の一層の強化**が急務。

### バス運転者数の推移



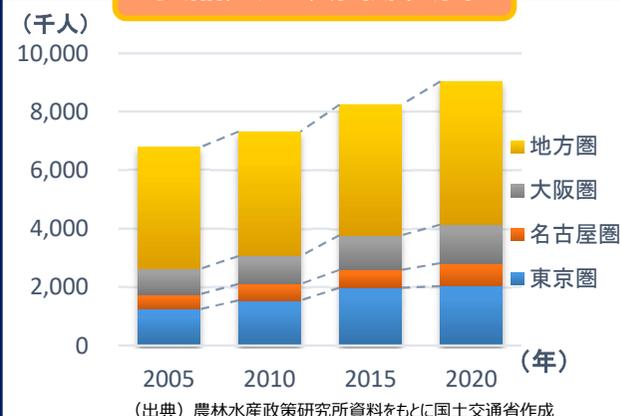
※国土交通省物流・自動車局調べ

### 運転免許返納数の推移



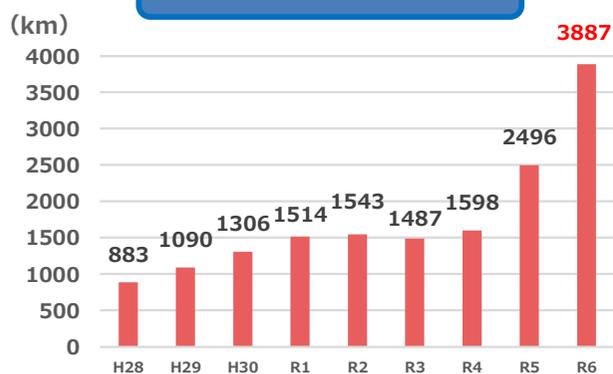
(出典) 警察庁「運転免許統計」をもとに国土交通省総合政策局作成

### 食品アクセス困難人口



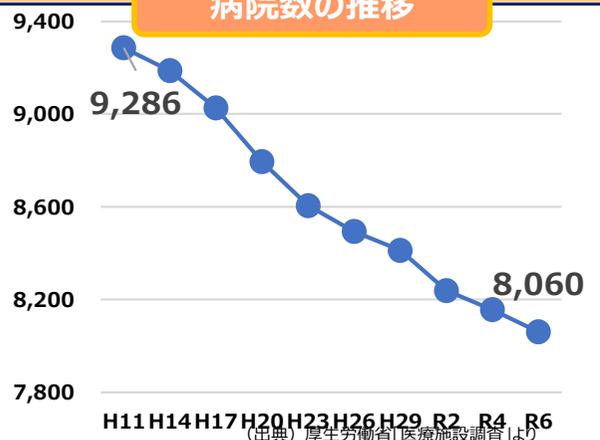
(出典) 農林水産政策研究所資料をもとに国土交通省作成

### 路線バスの廃止状況



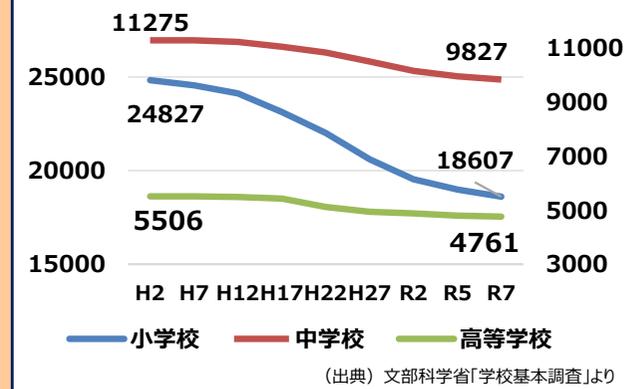
※国土交通省物流・自動車局調べ

### 病院数の推移



(出典) 厚生労働省「医療施設調査」より

### 学校数の推移



(出典) 文部科学省「学校基本調査」より

# 公共ライドシェア(交通空白地における自家用有償旅客運送)

○バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合に、**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**。

## 導入実績

※数値はR7.8.31時点

647市町村、797団体、5,616車両

## 利用者

**地域住民・観光客**

## 提供体制

(運送主体) 市町村、NPO法人等  
(使用車両) **自家用車(白ナンバー)**  
(ドライバー) **第1種運転免許の保有、国土交通大臣認定講習の受講等**

## 運送の対価

法律により、**「実費の範囲内」**の収受が認められている。

## 登録要件

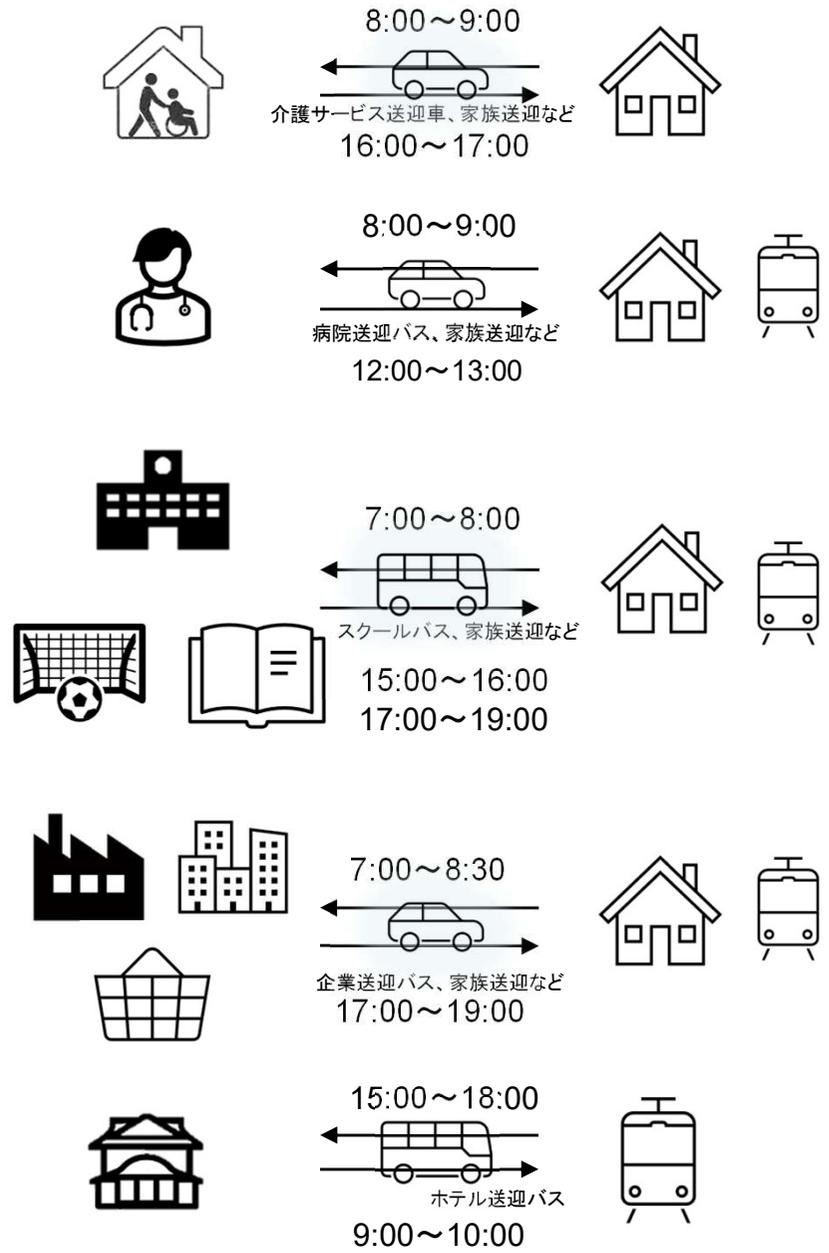
- ① **安全体制を確保**すること **(運行管理・整備管理の責任者の選任等)**。
- ② **地域の関係者** (※) において **協議が調う**こと。

(※) 地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者、事業者団体、運転者団体等

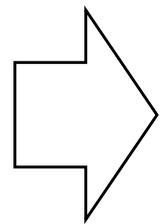


# 交通空白地域での対応例①： 公共ライドシェアによる共同化

介護・福祉、病院、学校・部活動、通勤・買い物、  
 宿泊施設などの移動需要  
 (施設毎の送迎や家庭送迎に依存)



例えば、  
 既存の車両とドライバーを活用して  
 需給を統合調整し  
 共同運営にする。  
 (タクシー事業者等との  
 共同運営を含む)



公共ライドシェアによる  
 車両・ドライバーの共同利用・相乗り化など  
 <路線・デマンド>

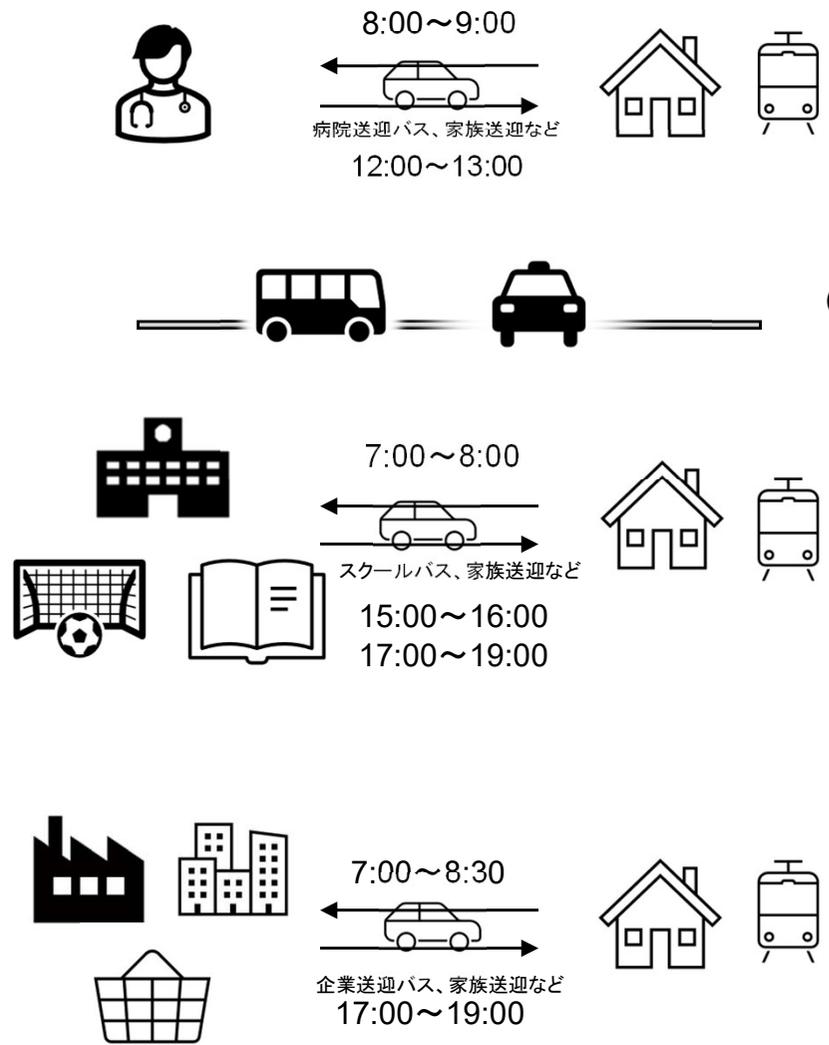


※ 自助交通(徒歩、自転車、高齢者用スローモビリティなど)とも組合せ

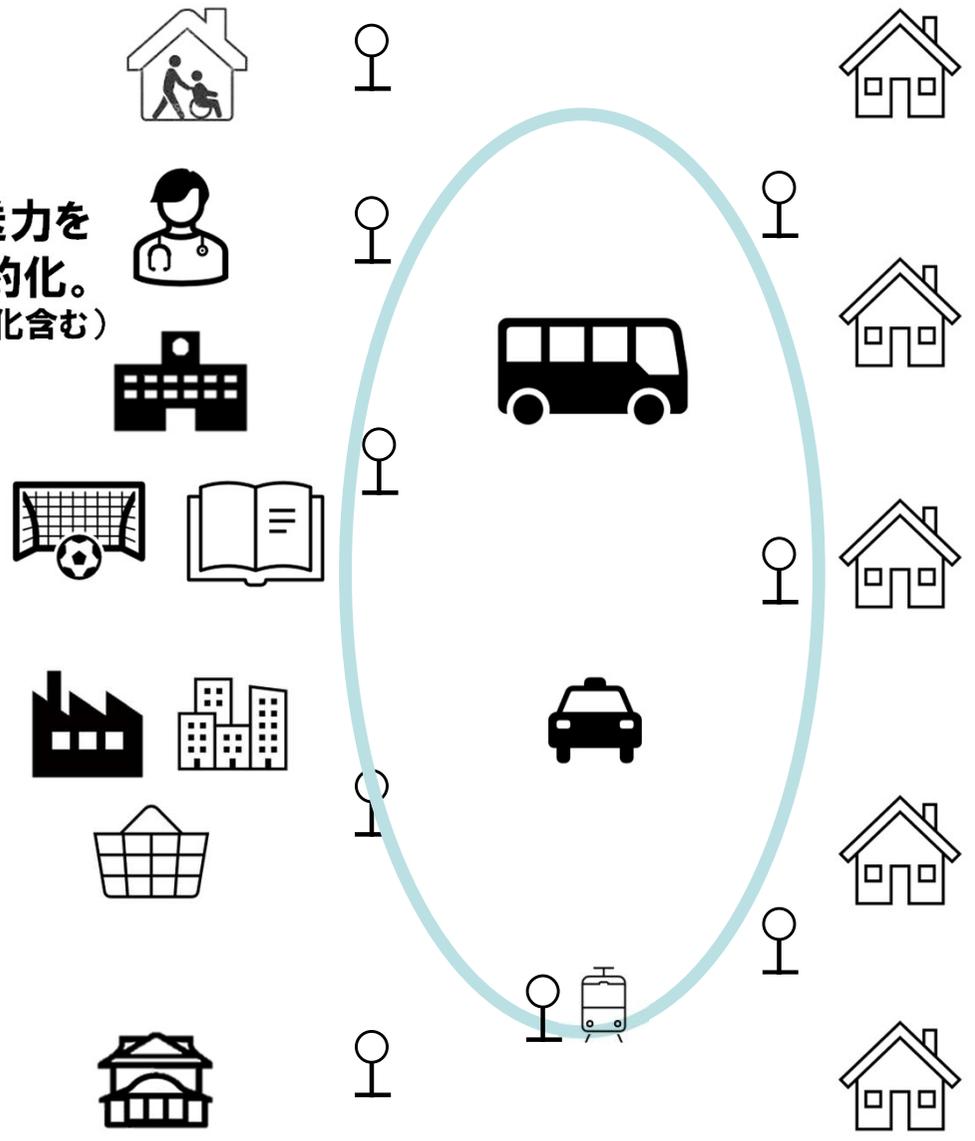
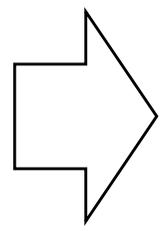
# 交通空白地域での対応例②： 需要を束ねて、バス、タクシーを積極活用

介護・福祉、病院、学校・部活動、通勤・買い物、  
宿泊施設などの移動需要  
(施設毎の送迎や家庭送迎に依存)

バス、タクシー等を積極活用し、持続  
可能な公共交通サービスに再構築。  
<路線・デマンド>



例えば、  
路線バス等の輸送力を  
活かし、需給を集約化。  
(拠点集約化、機能複合化含む)



※ 自助交通(徒歩、自転車、高齢者用スローモビリティなど)とも組合せ