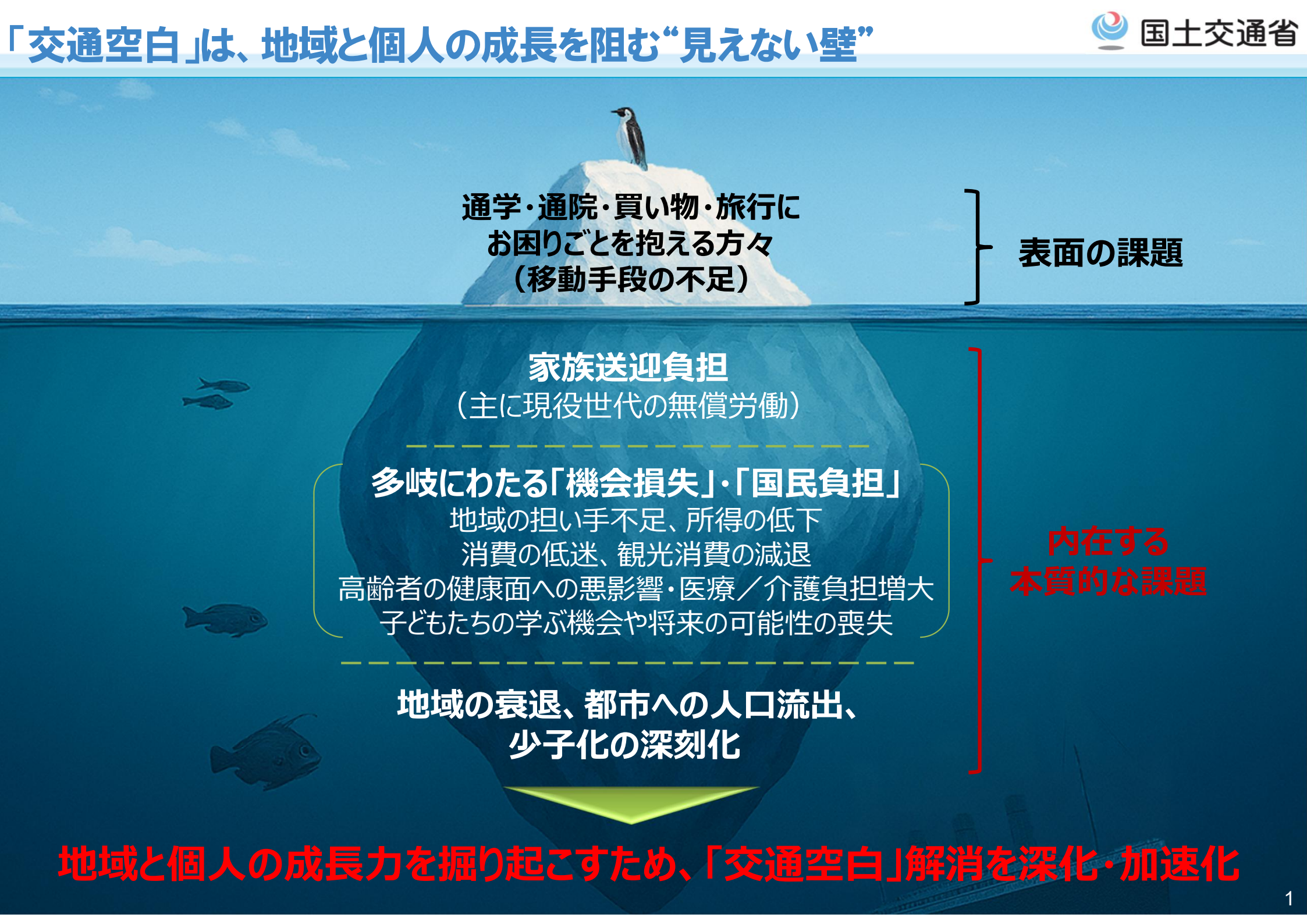




🔍 #交通空白解消へ

「交通空白」解消に向けた取組





通学・通院・買い物・旅行に
お困りごとを抱える方々
(移動手段の不足)

表面の課題

家族送迎負担
(主に現役世代の無償労働)

多岐にわたる「機会損失」・「国民負担」

地域の担い手不足、所得の低下
消費の低迷、観光消費の減退
高齢者の健康面への悪影響・医療／介護負担増大
子どもたちの学ぶ機会や将来の可能性の喪失

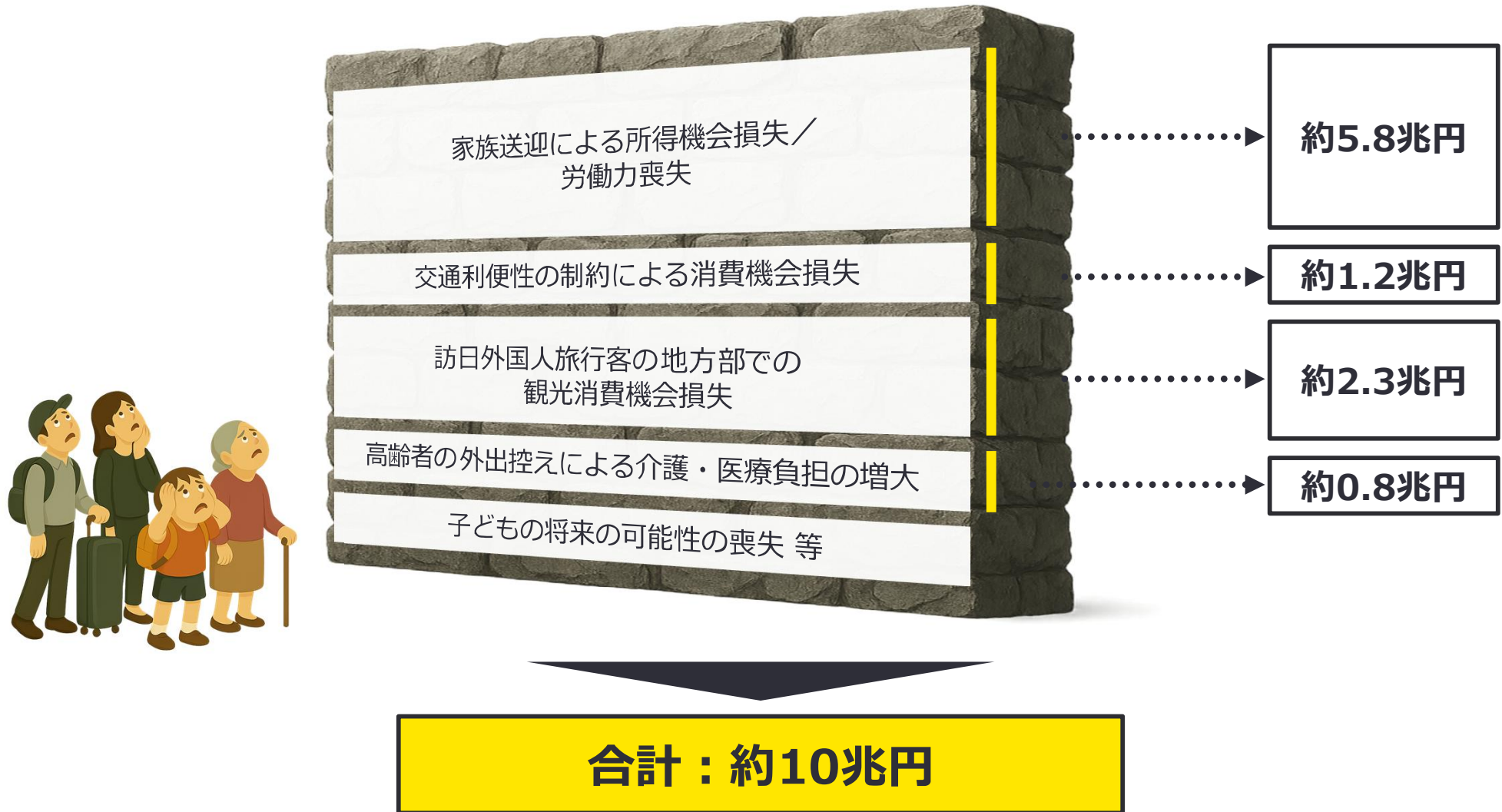
内在する
本質的な課題

地域の衰退、都市への人口流出、
少子化の深刻化

地域と個人の成長力を掘り起こすため、「交通空白」解消を深化・加速化

「交通空白」が地域と個人に与える影響とは：年間約10兆円の経済損失

「交通空白」の解消は「成長投資」。就労、消費、観光、健康など地域と個人の成長の可能性を阻む壁は、年間約10兆円の経済損失に相当。



※本試算は、Access Partnership等のデータも活用し、一定の前提に基づき、「交通空白」が家族送迎、消費機会、観光消費、医療・介護負担に与える影響を貨幣換算する等により試算したものです。子どもの学び・体験機会への影響、交通不便による不動産価格の影響、可処分時間減少による少子化への影響など「交通空白」による影響は他にも想定されますが、今回の試算（上記の約10兆円）には含めておりません。

(自民) 吉井章議員の「交通空白」解消についての質問に対する 金子国土交通大臣の答弁



- (中略) 「交通空白」問題の核心は、単なる移動手段の不足にとどまらず、例えば、**通学や通院、買い物などは結局、家族による送迎に委ねられ、これに現役世代の方が多くの時間を割かざるを得ない現実**があります。
- 本来であれば仕事や様々な活動に充てられていたはずの時間が失われることとなる結果、**「交通空白」は、地域と個人の成長を奪う「見えない壁」**として、地方の生活や経済に大きな影響を及ぼしていると認識しており、民間試算では、その**経済損失が年間約 10 兆円**に及ぶとされたと承知しております。

高市内閣総理大臣の答弁

- 担い手不足が深刻化する中で、**「交通空白」の解消というのは重要な課題**と考えておりますので、その旨は施政方針演説でも述べさせていただきました。
- (中略) これまでも「交通空白」解消に向けて、国による自治体への伴走支援はもとより、地域の輸送資源のフル活用を主な内容とする地域交通法の改正や必要な予算の確保を行ってきました。
- 先ほど、**予見可能性**と申し上げました(※)が、今後も**まさに成長投資**として、**令和9年度までの集中対策期間のその先も見据え**て、**国土交通省を中心に関係省庁が連携**しながら、制度・予算などあらゆる政策ツールを総動員して、**「交通空白」解消の取組を深化、そして加速**させてまいります。

※ 「高市内閣では、従来続いてきた秋の大規模経済対策に基づく補正予算に依存した財政運営から脱却して、**恒常的な施策につきます**は、**当初予算で措置する方針**でございます。私はかねがね、**必要な財政出動を行うに当たっては予見可能性を確保することが必要**だと申し上げてまいりました。例えば、民間事業者に計画的に研究開発や設備投資をしていただく際にも、また、**地方公共団体において、安心して取組を進めていただく際にも、予見可能性の確保というのは必要**です。」(R8.7.17 参・予算委での吉井章議員(自民)への「補正予算依存から当初予算中心の予算編成とする意義」に関する質問への高市総理大臣の答弁(抄))

政府方針における関係記述(抜粋)

『経済財政運営と改革の基本方針2026』(骨太の方針) (R8.7.21閣議決定)

第2章 日本の成長力強化と安全・安心の確保

1. 「強い経済」の実現

(3) 強い地域経済の構築

(持続可能で活力ある国土の形成と「交通空白」の解消)

地域の成長を阻む移動制約の打破に向け、集中対策期間51の先も見据え、地域輸送資源の最大活用等による「交通空白」解消の取組の深化・加速化や、地域交通DX、規制改革等を通じて、自動運転社会の早期実現と移動の足不足の解消に取り組む52。

51 2025年度～2027年度。

52 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(令和8年法律第35号)及び「交通空白」解消に向けた取組方針2026(令和8年6月10日国土交通省「交通空白」解消本部決定)。

地域未来戦略(R8.7.21閣議決定)

第3章 政府が講ずべき本戦略に関する施策を総合的かつ計画的に実施するために必要な事項

第2節 豊かな生活環境の実現に貢献する主な施策の推進

イ. 持続可能な生活インフラの実現

i. 公共交通の維持

(1) 「交通空白」の解消と持続可能な地域公共交通の実現

①「取組方針2026」22に基づき、集中対策期間の先も見据えた取組の推進

②地域交通DX「COMmmmmONS(コモンズ)」の推進

[KPI]・「交通空白」解消の目途が立っていない地区・地点数(地域の足・観光の足): 0地区・地点(2027年度)

[工程]・取組方針2026に基づき、「交通空白」解消の取組等を深化・加速化し、集中対策期間の先も見据え、地域や個人の機会損失等を防ぎ成長力を発揮。

・地域交通のDX推進に向け、「COMmmmmONS」の標準仕様の策定等を行い、2027年度以降は社会実装、自動運転社会実現に向けた環境整備に寄与する。

第6節 本戦略の実効性を高めるためのロジックモデルの作成等

【豊かな生活環境】

[アウトカム KPI] ①「交通空白」地区: 2,740地区(2026年)から0地区に減少58(2030年)

22 「『交通空白』解消に向けた取組方針2026」(国土交通省「交通空白」解消本部決定(令和8年6月10日))

58 「取組方針2026」に記載のとおり、住民等の移動の足に関する日常生活の困りごとの改善に進捗が見られていない地区が0になることをいう。

日本成長戦略 (R8.7.21閣議決定)

II. 17の戦略分野における官民投資の促進

2. 62の主要な製品・技術等の官民投資ロードマップの実行

(2) デジタル・サイバーセキュリティ

⑥自動運転技術

i) 重要性

自動運転に対応した車両等の関連市場は、現在の自動車市場以上の規模になるとの予測もある。交通事故の削減、地域の足の確保、物流の輸送力不足の解消など、課題解決先進国として世界をリードする戦略的投資領域として重要である。情報漏えいや海外からの遠隔操作等のリスク軽減の観点から、自律性確保が不可欠である。

ii) 勝ち筋・方向性

高い世界自動車販売シェア、多様な走行環境、車両製造技術等の強みをいかし、E2E等国産自動運転システム搭載車両のデータ収集と開発・販売、事業モデル構築、車両とインフラの連携、ソフトウェアプラットフォーム整備等を同時並行で進める。

iii) 主な目標

- ・ 2030年代における世界市場での自動運転車両販売台数のシェア約25%を確保することを目指す。

iv) 主な施策

- ・ E2EのA I 開発投資を支援するとともに、開発を効率化するためのデータエコシステムの構築、サイバーセキュリティの確保、A I の安全性評価手法の確立など、開発環境の整備を進める。
- ・ 1:N遠隔監視等の事業モデル構築、L4・L2++事業用車両等の社会実装支援、L2++車両の優良認定制度創設、インフラからの支援や道路の適切な利活用に向けた取組、通信インフラ整備、事故原因究明体制構築等の導入環境の整備を進める。

12 End to End AI。認識から経路判断までを全て単一のA I で処理し多様な走行環境でも走行可能な革新的な手法。

13 システムが周辺監視し、一定の条件下で自動運転をする機能を有し、条件外でも車両が安全確保をするもの。

14 運転者が周辺監視し、縦・横方向の運転支援機能を有する車両 (L2車両) のうち、A I を活用し一般道を含め自律走行が可能な高度な運転自動化システム等を搭載したもの。

III. 8つの分野横断的な課題の解決

5. 労働市場改革

(2) 対応の方向性

③講ずべき施策パッケージ

i) 処遇向上に向けたリ・スキリング支援や労働生産性向上

建設・物流・交通・宿泊等の社会インフラ関連分野等においても、現場人材の育成・確保に向けた取組を行うほか、生産性向上に資する取組を推進する。

「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針

- すでに把握している「交通空白」解消に目途をつけることに加えて、今回の調査で新たに把握した「交通空白」についても、集中対策期間（令和7～9年度）での解消に着手すべく、取組を深化。「交通空白」を将来にわたり安定的に解消していく段階を目指し、新たに創設する認定制度も活用し、全国的な取組を加速化。
- 「交通空白」の把握から、実装・担い手確保・DXによる高度化までを一体的に支援。その際、地域公共交通は生活交通としての役割と観光振興に資する役割の双方を有するとの認識のもと、「地域の足」と「観光の足」を「車の両輪」として一体的に推進するほか、自動運転等の新たな技術を活用。

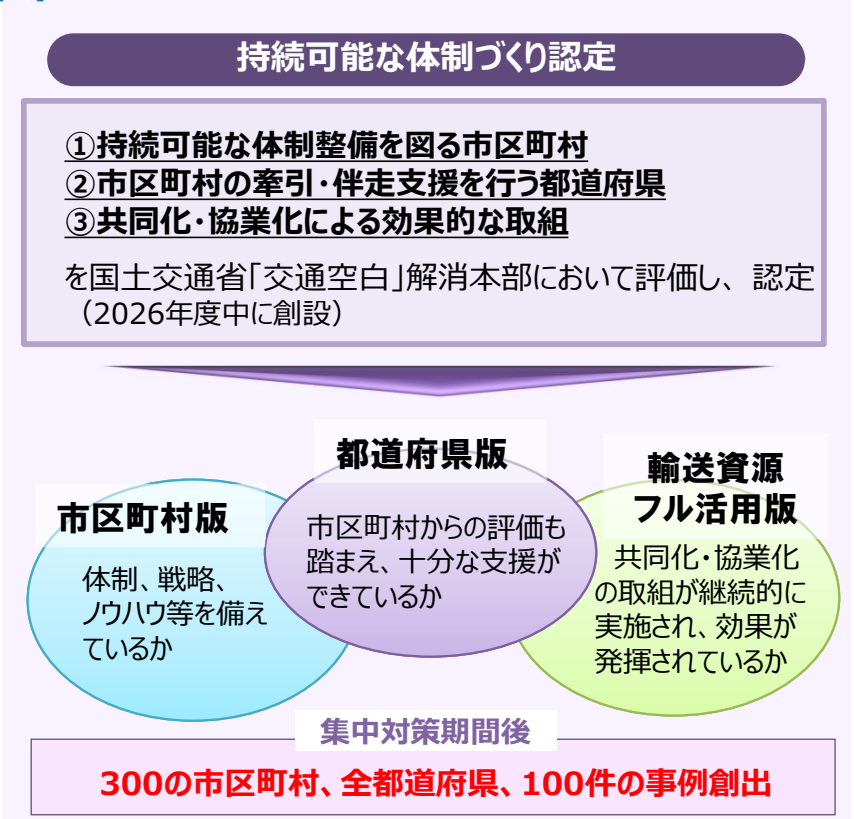
(1) 目の前の「交通空白」への対応



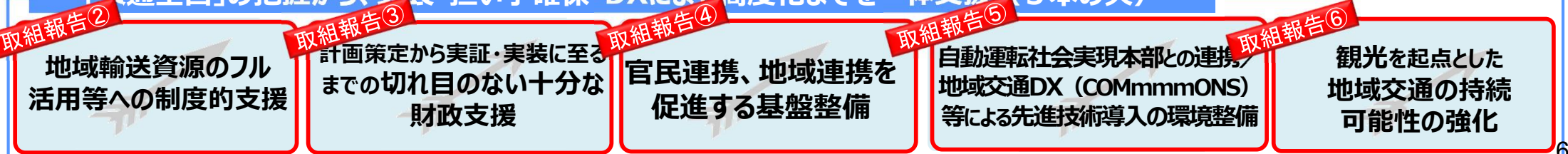
※加えて、未然防止が必要な地区(要モニタリング地区)については、当該地区を地域公共交通計画へ位置づけ、先手先手に対応

※加えて、未然防止が必要な地点(要モニタリング地点)については、関係者による協議の場の立ち上げや伴走支援等を重点的に実施するなど、先手先手に対応

取組報告① 「交通空白」を発生させない持続可能な体制づくり



「交通空白」の把握から、実装・担い手確保・DXによる高度化までを一体支援（5本の矢）



金子本部長指示（令和8年6月10日）

1. 取組方針2026に沿って、各施策を着実に推進するとともに、集中対策期間の取組を支えるべく、必要な予算要求の準備を遺漏なく進めてください。
2. 改正地域交通法の施行準備を確実に進めるとともに、関係省庁とも連携し、地域輸送資源のフル活用に向けた先進的な取組事例を早期に創出してください。あわせて、連携促進団体の活用が各地で進むよう、自治体への支援を強化してください。
3. 「交通空白」解消の決定打となりうる自動運転については、自動運転車の高度化・社会実装が急速に進んでいます。この動きを一層加速させるよう、DXによる先進技術導入に向けた環境整備を図り、地域特性も踏まえ、本格的な社会実装を見据えた取組を着実に進めてください。
4. 観光需要を地域交通の持続可能性確保につなげる観点から、国際観光旅客税財源も一層活用しつつ、生活交通と観光交通を一体的に捉え、二次交通やフィーダー路線の充実、需要創出と利便性向上を通じた取組を推進してください。
5. 「交通空白」の問題の核心は、単なる移動手段の不足にとどまりません。例えば、通学や通院、買い物などは結局、家族による送迎に委ねられており、これに現役世代の方が多くの時間を割かざるを得ない現実があります。こうして、本来であれば仕事や様々な活動に充てられていたはずの時間が失われることとなる結果、「交通空白」は、地域と個人の成長の機会を奪う、まさに「見えない壁」として、地方の生活や経済に大きな影響を及ぼしています。「交通空白」解消に向けた取組は、こうした制約を取り除き、地域の将来を切り開く、成長戦略の一翼を担う取組であり、まさにこれへの支援は「成長投資」そのものであります。集中対策期間の先も見据え、民間の知恵も借りながら、「交通空白」がもたらす影響が定量的に明らかにされるよう取り組むとともに、その解消を地域や個人の成長に繋げるための基本的な取組の方向性について、本年末を目処に整理してください。



持続可能な地域公共交通の実現に向けた体制づくり ～市区町村版～

- 第6回「交通空白」解消本部で策定された、「取組方針2026」に基づき、「交通空白解消・集中対策期間」（令和7年度～令和9年度）の先も見据え、「交通空白」を発生させない持続可能な地域公共交通の体制構築を推進することを目的として、市区町村を対象とした新たな認定制度を創設。

制度概要

国土交通省

地域公共交通計画等に基づき、持続可能な地域公共交通に関する取組を積極的に推進する市区町村が自己評価のうえ、申請

①
申請

②
認定

市区町村

スケジュール

【令和8年度 第1回審査】 令和8月24日(月)～9月18日(金)

公表予定 第7回「交通空白」解消本部（令和8年12月頃）
公表内容 認定数および自治体名

Gold認定：●●自治体
○○県○○市、○○県○○町…
Sliver認定：●●自治体
○○県○○市、○○県○○町…

【令和8年度 第2回審査】 令和9年1月頃を予定
（スケジュールの詳細は、第7回「交通空白」解消本部にて公表）

【令和9年度 審査】

※令和9年度も継続して申請・認定を実施予定
（スケジュール詳細は令和9年4月頃公表）

審査の観点



①地域交通の自治体内での位置づけ
総合計画等との整合性、首長等の関与等から、地域交通を重要施策として位置付けているかを審査



②シンプルで一貫性のある良い戦略
地域公共交通計画の構成やKPI設定、スケジュール等の内容から、実効性が高い戦略を立てられているかを審査



③機動的・横断的な体制
多様な分野の関係者の参画、協議会での議論の状況等から、地域交通の課題に対して機動的・横断的に対応可能な体制を整えているかを審査



④地域交通施策に係るノウハウの蓄積
地域交通に携わる職員数、人材育成事業への参加、外部人材の有効活用の状況等から、組織にノウハウが蓄積しているかを審査



⑤事業者・実施団体の強靱化
交通事業者の担い手採用、地域交通のサービス提供に対する公共の支援、実施団体の財政状況等から、域内の交通事業者も含めて持続可能になっているかを審査

点数や実績に応じて、
認定ランク付け※

※ランクに応じた
インセンティブ付与を検討中

Silver

体制およびプロセスを審査の上、認定

Gold

Platinum
Gold取得後、取組成果
を審査の上、認定予定
（R9年度中）

有効期間5年

持続可能な地域公共交通の実現に向けた体制づくり(案) ～都道府県版～

- 都道府県において、持続可能な地域公共交通の実現に向けた体制づくりの観点から、市区町村を牽引・補完する体制が整備されているかを、地域公共交通計画の策定や人材確保・育成支援等の観点から自己診断を実施
- 国土交通省において、結果を分析し持続可能な地域公共交通の実現に向け伴走支援を行う

審査の観点

- | | | |
|----------------------|----------------------|------------------------|
| ①都道府県による地域公共交通計画等の作成 | ②人材育成に関する支援(研修等) | ③専門人材派遣等の支援(アドバイザー支援等) |
| ④関係者の情報交換・交流の場の提供支援 | ⑤データ共有体制の構築等のデータ活用支援 | ⑥市町村の地域交通の取組等に対する予算支援 |

凡例:

都道府県・市区町村
実施事項

国土交通省実施事項

運輸局実施事項

都道府県実施事項

R8年度中

R9年度以降

①R8年度調査
(現状把握)

②評価結果分析
(乖離項目抽出)

③運輸局による伴走支援
(重点支援)

④都道府県による
取組改善・推進

⑤R9年度調査
(再評価)

⑥改善状況の確認
(進捗の見える化)



- 都道府県の自己評価
- 市区町村へのアンケート調査



- 乖離の大きい項目を特定
- 課題や要因を整理
- 都道府県へフィードバック



- 市区町村との意見交換の場
- 地域公共交通計画策定支援
- 人材育成、確保の支援
- データ活用、分析の支援 等



- 計画策定や体制強化
- 関係者との連携強化
- 地域交通のリ・デザイン推進



- 同様の調査を実施
- 自己評価と市区町村
- 評価を再度比較



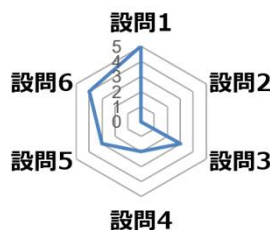
- 課題、要因を整理
- 取組の進捗成果を
- 都道府県にフィードバック

① 都道府県による自己評価結果

都道府県が行う自らの取組を自己評価



都道府県

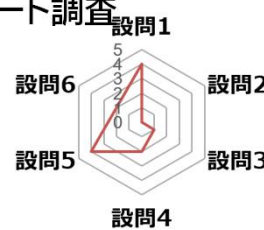


① 管轄市区町村による評価(客観評価)

都道府県の支援・関与に対する満足度を
アンケート調査



管轄市区町村



② 評価結果分析(乖離項目抽出)

都道府県自己評価と客観評価のギャップを
分析し、乖離を見る化



設問1	▲ 1.0
設問3	▲ 2.0
設問4	±0.0
設問5	+ 1.0
設問6	▲ 2.0

- 担い手不足をはじめ供給面の制約から地域旅客運送サービスの提供に課題が生じている状況に対応するため、**地方公共団体、交通事業者、事業者以外の者による輸送資源のフル活用に関する取組**に対して、**事業の継続性や自治体の関与等の観点から評価**を行い、集中対策期間内に公表。

制度概要

全国の優良事例を選定し、カタログ集として情報共有を図る

認定スケジュール

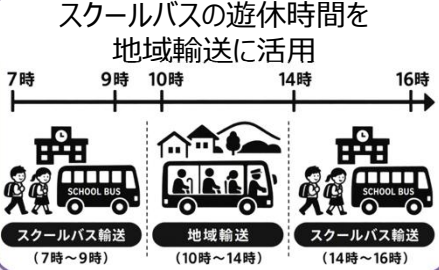


フル活用認定の事例イメージ

病院送迎に一般住民が混乗



スクールバスの遊休時間を地域輸送に活用



福祉等のドライバーを公共RSに派遣



宿泊送迎車両を観光の足として活用



審査の観点

**①自治体の関与**
自治体が主体的に事業関与している事が重要である観点から、地域公共交通計画への事業の位置づけや、自治体が事業の実施主体である等の事業関与を審査

**②事業の継続性**
持続可能な体制認定の観点から、一過性の取組ではなく継続性があるかを審査

**③効率化・持続性の確保・その他メリット**
事業の効率化・持続性の確保の観点から、費用の効率化や運賃収入等による原資の持続性が確保、利便性などのその他メリットが確保されているかを審査

**④スパイラルアップの取組**
効果・持続性の継続に向けた取組が重要であり、モニタリング等を継続して行い、必要な見直しを行っているかを審査

基準を満たす団体を認定し、カタログ集として公表



✓ 優良事例を全国に共有
✓ 他地域での取組展開を推進



10

- 「交通空白」解消の目標に向け、全国10か所の運輸局・運輸支局による、**伴走支援（首長等訪問・事務打合せ）**を継続的に実施。集中対策期間（令和7年度～令和9年度）の目標達成へ、取組を推進した。

【伴走支援】

※令和7年5月30日（第4回「交通空白」解消本部）以降

○首長等訪問

(令和8年3月31日時点)

406自治体

(令和8年9月30日時点)

456自治体
(+50)



○事務打合せ

629自治体

817自治体
(+188)



愛媛県大洲市



北海道羽幌町

※参考（目標）

【地域の足】

○2025年調査で把握した「交通空白」(2,057地区)

(令和7年5月時点)

実施中 548

準備中 854

検討中 655

(令和8年5月時点)

実施中 1,300

準備中 588

検討中 169

(令和9年度目標)

実施中 1,500

準備中 500

検討中 0

○2026年調査で把握した

新たな「交通空白」(547地区)

(令和8年5月時点)

実施中 155

準備中 314

検討中 78

(令和9年度目標)

**「準備中」の段階
へと移行。**

すべての「交通空白」について
解消に着手

【観光の足】

(令和7年5月時点)

早急に要対策 252

要対策 210

「交通空白」

462

(令和8年5月時点)

具体的な検討の進捗

65

要対策 133

「交通空白」解消の目
途が立っていない地点

198

(令和9年度目標)

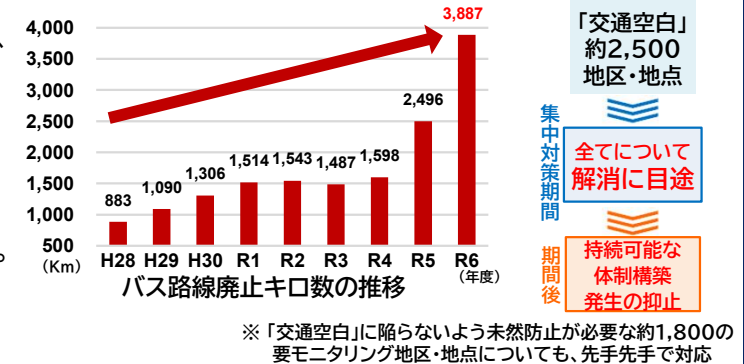
すべてで「交通空白」解消に目途

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(令和8年法律第35号)

取組報告②

背景・必要性

- 地域公共交通は、地方の「暮らし」と「安全」を守る基盤であるが、急速な人口減少・少子高齢化により、**運転者等の担い手が不足し、減便・廃止が相次ぐなど供給が減少**する一方で、**免許返納、学校や病院等の統廃合等により社会的需要が拡大**。
- 日常生活における移動の不便にとどまらず、外出・通院機会の減少による**健康面への悪影響**や、現役世代による子どもや高齢者の**送迎負担の増大**等により、地域の活力の低下、さらなる人口減少という負の連鎖を招く可能性。
- 地域公共交通の**司令塔役である地方公共団体**も、特に中小規模の市町村では、**人材・ノウハウが不足**。
- このため、**輸送資源のフル活用、共同化・協業化**等により、集中対策期間(令和7～9年度)での「交通空白」の解消・将来的な発生抑制、ひいては持続可能な地域公共交通の実現を図る必要。



法律の概要

1. 地域旅客運送サービスの持続可能性確保

- バス、タクシー、公共ライドシェアに係る「交通空白」等について**地域の輸送資源をフル活用して解消**するため、**運転者や車両等に関して運送主体とは別の交通事業者や施設送迎提供者から協力が得られるよう地方公共団体があつせん等**することで、複数の者が協力して最適な形態で運送を提供する事業を創設。【自動車地域旅客運送サービス再構築事業】
- 市町村が協力・連携を図るべき地域の関係者として、**学校、病院、福祉施設、商業施設等の利用者の送迎サービスを行う者を追加**し、上記の事業実施への協力に係る努力義務を規定。【施設利用者用運送サービス提供者】
- 船舶検査に伴う運航の休止・減便により日常生活等へ影響が生じることを回避するため、**他の事業者から、代替運航や船舶の貸渡しの協力を得て運航の確保を図る事業**を創設。【海上運送利便確保事業】



2. 連携促進団体の活動推進

- 交通事業者以外の様々な企業・団体も、地域交通の課題解決に全国各地で取り組んでおり、多様な知見を蓄積しながら、市町村や交通事業者、地域交通を利用する住民等との調整役として重要な役割を果たしつつある。
- このため、**地域の関係者相互間の連絡調整及び連携の促進を行う企業・団体**について、**法定協議会への参加促進、地域公共交通計画の提案権を措置**し、より一層の活動を推進、人材・ノウハウの活用を図る。【連携促進団体】



3. モビリティデータの利活用

- 鉄道事業再構築事業や創設する自動車地域旅客運送サービス再構築事業、地域公共交通利便増進事業等の地方公共団体が主導して事業実施計画を作成することが必要な事業については、地方公共団体が行う事業実施計画作成時の**情報提供等の協力要請に対し、正当な理由がある場合を除き、交通事業者等は要請に応じなければならない**こととし、事業実施を促進。

4. その他

- 自動車地域旅客運送サービス再構築事業に係る(独)鉄道・運輸機構による**出融資**を措置。<予算>
- 鉄道事業再構築事業に関し、民間の鉄道事業者が実施する鉄道施設の改良等に対して地方公共団体が支援する場合でも地方債を起債することができる**特例を追加**するなど、所要の改正を実施。

【施行期日】

令和8年10月16日(金)

背景・必要性

【担い手不足等による供給力の急速な減少】

- **運転者等の担い手不足が深刻化し**、H28年度からR5年度にかけて1.9万人減少し、11.4万人。
- H28年度からR6年度にかけて、路線バスは約15,804km、鉄軌道は約533kmが廃止。
- **地方公共団体においてもノウハウ・マンパワーが不足**。5万人未満の自治体の84%が専任担当者ゼロ。

【地域公共交通に関する社会的需要の拡大】

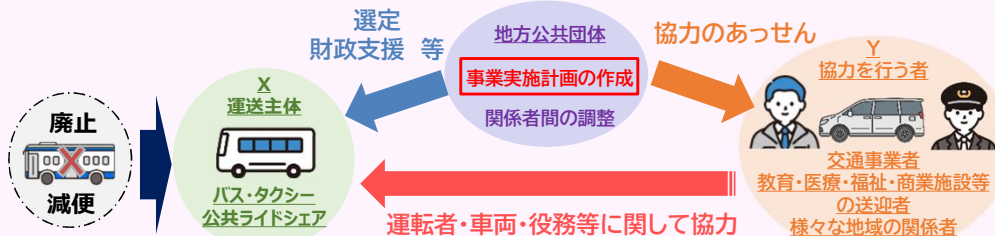
- 人口減少・高齢化が進む中で、特に地方部においては、買物、医療、教育など日常生活に不可欠なサービスの再編が急速に進んでいる。
- 日常生活における移動の不便にとどまらず、外出・通院機会の減少による健康面への悪影響や、現役世代による子どもや高齢者の送迎負担の増大等により、地域の活力の低下、さらなる人口減少という負の連鎖を招く可能性

輸送資源のフル活用、共同化・協業化等により、
集中対策期間（令和7～9年度）での「交通空白」解消・将来的な発生抑制ひいては
持続可能な地域公共交通の実現を図る必要

自動車地域旅客運送サービス再構築事業

- 「交通空白」等になっている地域で、地方公共団体が、運送主体（X）を選定し、Xへ協力する者（Y）をあっせんすることで、運転者や車両等の輸送資源をフル活用する「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」を創設

地方公共団体が主導して、複数の者が協力して最適な形態で運送を提供

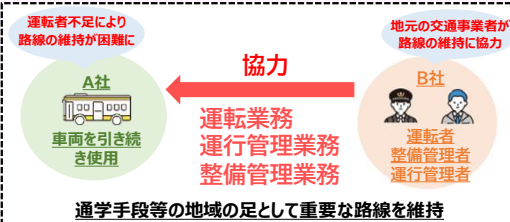
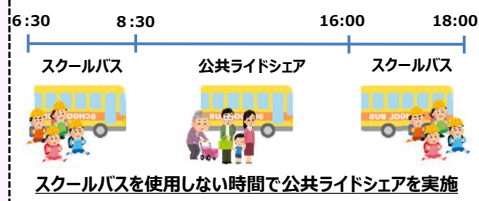


施設利用者用運送サービス提供者（教育・医療・福祉・商業・宿泊施設等の送迎者）

施設利用者用運送サービス提供者等の地域の関係者は、事業の円滑な実施に協力する努力義務

【施設利用者用運送サービス提供者による協力】 【交通事業者同士の協力】

- 運送主体に、学校・病院・福祉施設・商業施設などの送迎を行う者が有する人員・車両等を提供 ○ 運転者不足を理由に路線の維持が困難となったバス路線を地元の交通事業者の協力を得る形で運行を継続



連携促進団体の活動推進

- **交通事業者以外の企業・団体**も関係者の間の調整役として重要な役割を果たしている

「連携促進団体」として位置づけ

- ・法定協議会の任意構成員として明確化
- ・地域公共交通計画の作成等への提案

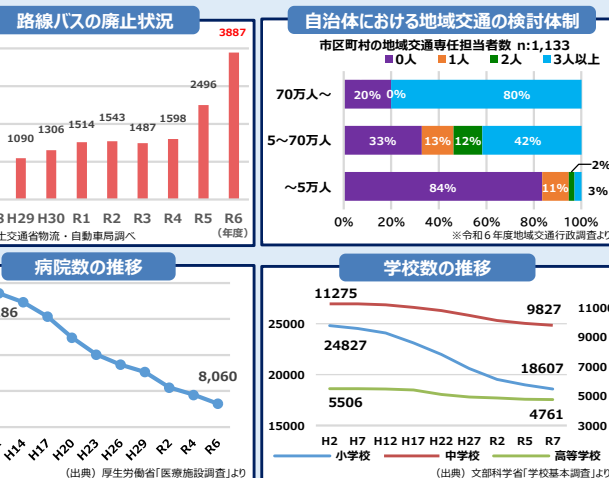
モビリティデータの利活用

- **自動車地域旅客運送サービス再構築事業等について、地方公共団体による事業実施計画作成時に必要となる乗降記録等のデータ提供等の協力要請**に対し、**正当な理由がある場合を除いて、交通事業者等が応じる**こととし、事業実施を促進。

海上運送・鉄道分野での取組充実

【海上運送利便確保事業の創設】

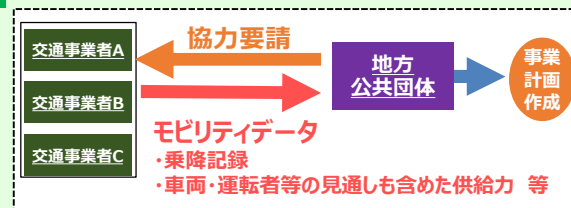
- 船舶検査に伴う運休・減便を回避するため、他の事業者の協力を得て、船舶の貸渡しや代替運航により、検査期間中の運航の確保を図る事業を創設



【地方公共団体及び交通事業者等による共同体】



【サービス導入を支援する民間企業】



【鉄道事業再構築事業の拡充】

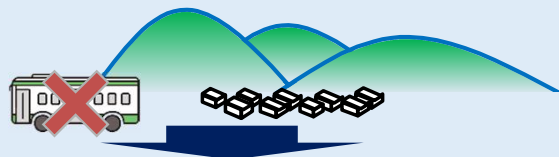
- 鉄道事業再構築事業に関し、民間の鉄道事業者が実施する鉄道施設の改良等に対して地方公共団体が支援する場合でも地方債を起債することができる特例を追加

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律の概要 (輸送資源フル活用の全体イメージ)

公布：令和8年6月10日
施行：令和8年10月16日

取組報告②

バス・タクシー・公共ライドシェアの廃止等により、
移動手段の確保が課題となっている
全国で約2,500に上る「交通空白」等



地域の輸送資源をフル活用して
移動手段を確保する枠組みを構築

自動車地域旅客運送サービス再構築事業

地方公共団体が、**最適な運送形態**によるサービスを提供する運送主体を**選定**
地方公共団体の**あっせん**により、運送主体が、**地域の関係者からサービス提供に必要な輸送資源の提供等の協力を受ける**
⇒運転者や車両等の**輸送資源をフル活用**する事業

自動車地域旅客運送サービス再構築事業

岐阜県白川町（病院バスとの統合等）

- 病院バスと、路線バスやデマンドバス（公共ライドシェア）を統合するほか、スクールバスとデマンドバスを一体で運行管理
- 事業者から運行管理・運転業務の協力を受けて、地域住民から一部車両の運転の協力を得るほか、運行にスクールバス車両も活用



運送主体



公共ライドシェア
「交通空白」等でサービス提供

バス・タクシー

サービス提供に協力

データ提供等の協力



地方公共団体

協力のあっせん

公共交通事業者
(バス、タクシー事業者等)



モビリティデータの利活用

地方公共団体による事業実施計画作成時に必要となる乗降記録等の**データ提供等の協力要請**に対し、**正当な理由がある場合を除いて、交通事業者等が応じる**こととし、事業実施を促進



国土交通省
地方運輸局

伴走支援
財政支援

計画提案
協議会に参画

協力のあっせん



民間企業・団体

連携促進団体

関係者間の連携の促進等を行う団体
・法定協議会の任意構成員として明確化
・地域公共交通計画の作成等への提案

サービスのあっせん

サービス提供に協力



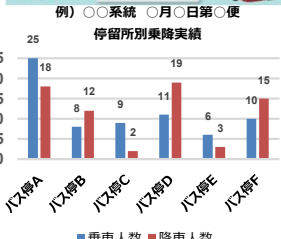
施設利用者用運送サービス提供者

施設利用者用運送サービス提供者等の地域の関係者は、**自動車再構築事業の円滑な実施に協力する努力義務**

モビリティデータの利活用

青森県八戸市（データを活用した交通施策の実施）

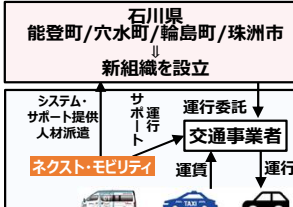
- 八戸圏域を運行するバス会社が提供するICカードについて、路線再編等のためのデータを活用することを目的に、データ提供の協定を締結
- 通年で利用者の推移や通学・通勤定期利用者の有無などのデータを路線再編に活用
- 時間帯別の路線バスの利用者数のデータを可視化し、路線バスから小型のワゴン車のダウンサイジングの適否について検討を実施



連携促進団体

石川県奥能登地域（民間企業の協力）

- 奥能登地域（石川県能登町/穴水町/輪島市/珠洲市）でAIデマンド交通の共同導入・運営体制構築に向けた協力を行う
- 今後、広域運営組織の設立を進め、タクシー・ライドシェア等の複数交通モードの共同化による効率化を目指す



(出典) 交通政策審議会交通体系分科会 R7第3回地域公共交通部会 ネット・モビリティ資料を加工

施設利用者用運送サービス提供者

静岡県湖西市
(従業員用送迎車両を住民向け運送サービスに提供)

- 市内企業の協力のもと、当該企業の従業員送迎のシャトルバスの空き時間に、地域住民向けの運送サービスを提供。(ルート上に鉄道駅、病院、スーパーなど)
- 地域住民向けの運送サービスは、湖西市が公共ライドシェアの登録を受けて、シャトルバスを使用して実施。(運賃100円)



改正地域交通法の施行準備状況について

取組報告②

○ 10月16日（金）の施行に向け、基本方針や省令（地域交通法施行規則）等の改定を9月18日公布済

自動車地域旅客運送サービス再構築事業

<基本方針に定める主な事項>

- ・ 事業実施地域となる「交通空白」等について、交通事業者の申出、サービス水準の低下状況等を踏まえ、地方公共団体が判断すること
- ・ 共同化・協業化や輸送資源のフル活用に積極的に取り組むとともに、最適な運送形態を検討すること
- ・ 施設利用者用運送サービス提供者は、地方公共団体に対する必要な情報提供を行うことを含め、地域における移動手段確保の取組に積極的に協力することが期待されること
- ・ 道路運送法の安全規制の適用や事故発生時の責任関係、労働関係法令の遵守等、事業実施に当たっての留意事項

<地域交通法施行規則に定める主な事項>

- ・ 運送主体の選定について、原則公募としつつ、協議会等における協議が調った場合は公募によらず選定可能とすること

連携促進団体の活動推進

<基本方針に定める主な事項>

- ・ 地方公共団体の人材・ノウハウ不足が課題となる中、連携促進団体の活動を促進し、蓄積された知見やリソースを活用すること
- ・ 連携促進団体には、施策の企画立案や、関係者間の連携促進・合意形成等に中核的な役割を果たすことを期待すること
- ・ 連携促進団体は、地方公共団体の機能・役割を補完・強化する役割を担うものであり、最終的な施策の実施等は、地方公共団体の責任のもとで判断すること
- ・ 連携促進団体の選定方法については、公募や推薦、地方公共団体からの参画依頼など様々な方法があり、地域の実情に応じて地方公共団体が判断できること
- ・ 中立性の確保や活動状況の定期的なフォローアップ等、制度運用上の留意事項

モビリティデータの利活用

<基本方針に定める主な事項>

- ・ モビリティデータについて、その積極的な利活用に取り組むことが必要であること
- ・ 応諾義務を拒否できる「正当な理由」は、以下を想定していること
 - ① 交通事業者等の経営や営業に不利益を与える場合
 - ② 作業負担が通常の業務運営に著しく不利益を及ぼす場合
 - ③ 地方公共団体における情報取扱いのための安全管理体制が不十分である場合
 - ④ 交通事業者がデータを保有していない場合
- ・ このほか、データの依頼・提供時の標準的なプロセスについては、新たに作成するモビリティ・データに関する「ガイドライン」に記載

その他

<基本方針に定める主な事項>

- ・ 交通・まちづくり・医療・福祉・教育等の各分野が連携し、地域全体として移動手段を確保。国は、関係省庁間の連携強化を図り、分野横断的な連携を促進
- ・ 地域交通施策と観光振興施策の相乗効果の発揮
- ・ 標準化等のDXの取組により、連携・協働を一層促進するための環境を整備
- ・ 都道府県が広域的な視点に立って市町村の取組を補完・支援する体制の構築
- ・ 法定協議会の議決方法、路線等の休廃止に係る情報提供

<道路運送法施行規則に定める主な事項>

- ・ 輸送需要の広域化や市町村における担い手不足への対応として、下記①～③を公共ライドシェアの実施主体に追加すること
 - ① 都道府県
 - ② 一部事務組合、広域連合
 - ③ 地方公共団体が意思決定に関与し、旅客の運送以外の事業による利益を活用して運送を実施するものとして適当であると国土交通大臣が認める法人

(令和8年8月時点)

- 地域輸送資源のフル活用を広く展開していくためには、交通分野に係る全体の計画策定から現場での実務に至るまで様々な場面で、医療・福祉・教育等各分野の関係者が参画するなど、相互に地域での議論や意思決定が進められる環境を構築していくことが重要。
- このため、国土交通省においては、以下の通り、本省・地方運輸局を挙げて、あらゆる機会を捉えて関係省庁との連携に積極的に取り組んでいるところ。

▶「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」 ……> 関係省庁参画の下、各分野と交通の連携を議論・指針等を策定

各省 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」において**厚生労働省**、**文部科学省**ほか関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するため議論<令和5~6年に6回開催>

各省 実現会議とりまとめを踏まえ、「地域の公共交通 リ・デザイン連携・協働指針」を策定のうえ、**医療（厚労省）**、**介護・福祉（厚労省）**、**教育・スポーツ（文科省）**等の各分野と交通との連携に係る**通達**をそれぞれ国交省と所管省庁の連名で**発出**<令和6年6月28日指針策定、以降随時通達発出>

▶会議等参加・施策連携 ……> 情報共有・意見交換により連携に向けた具体的取組を推進

各省 「地方創生実現のための公共交通ネットワークの再構築を目指す議員連盟」（第22回）に、**厚生労働省医政局・老健局**、**文部科学省初等中等教育局**、**スポーツ庁**が参加<令和7年11月11日>

教育 **スポーツ庁**「部活動改革及び地域クラブ活動の推進等に関する総合的なガイドライン」において、部活動の地域展開に向け、「交通部局とスポーツ部局等との連携による、スクールバス等の活用や地域公共交通との連携」等、部活動場所への移動手段確保の取組例を提示<令和7年12月22日>

各省 **文部科学省**、**スポーツ庁**、**厚生労働省**、**総務省**、住宅局が、「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 第3回会合に参加。各分野の取組と併せ、今後の相互連携を一体的に発信<令和8年2月27日>

医療 **厚生労働省医政局**「地域医療構想策定ガイドライン」において、「医療へのアクセスの確保等のため、公共交通等について、当該庁内の関係部局や関連する市町村、都道府県間での連携体制の構築」も求められること等について記載<令和8年7月3日>

教育 **文部科学省初等中等教育局**「公立小学校・中学校の適正規模・適正配置等に関する手引（改訂版）」において、「スクールバスの導入を検討する際には、首長部局と連携し、地域全体で交通手段を確保できるように検討」することの重要性等について記載<令和8年8月5日>

▶地域における協力の仕組み ……> 現場関係者同士の連携・交流を促進

福祉 **地方厚生局**と**地方運輸局**との間において、地方公共団体・事業者等への伴走支援・働きかけ、「福祉×交通」の特設ページからの情報発信、定期的な意見交換等、両局の協力の下、福祉分野と交通分野の一層の連携強化を図るための「**連携協定**」を締結

<中国厚生局×中国運輸局 令和8年1月14日、北海道厚生局×北海道運輸局 令和8年3月30日、関東信越厚生局×関東運輸局 令和8年4月28日>

公立小中学校の統廃合

(スクールバス等の多様な交通手段の導入に伴う課題への対応)

- スクールバスは導入やその運行、維持に係る費用負担に加え、近年はその**担い手（運転手等）不足が大きな課題**となっており、地域公共交通全体に深刻な影響を与えています。国土交通省の調査では、相次ぐバス路線の休廃止等を背景として全国約3,000に及ぶ「交通空白」の解消が喫緊の課題となっていることから、**スクールバスの導入を検討する際には、首長部局と連携し、地域全体で交通手段を確保できるように検討することが重要**です。※

※ 国土交通省の交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会では令和7年12月26日に「「交通空白」の解消に向けた制度的枠組みの構築～関係者の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ）の推進～」が取りまとめられ、「バス・タクシー・公共ライドシェアに係る「交通空白」等について、地域の輸送資源をフル活用して解消するため、運転者等の担い手や車両等に関して、地方公共団体が司令塔役として主体性を発揮して交通事業者間や施設送迎サービスの提供者等から協力を得る等、地域の関係者が連携してその実情に応じた適切な形態による運送サービスの提供を図る事業を、地域交通法（注：注記：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）の地域公共交通特定事業として新たに創設し、手続の特例、事業の計画的な実施義務を措置するなど制度的な対応を講じるべきである。」とされている。

(首長部局との多様かつ緊密な連携による検討（総合教育会議での検討等）)

- **学校の統廃合によって児童生徒の通学距離が増加する場合は交通手段の確保の観点、児童生徒の放課後の居場所づくりであれば福祉の観点、通学路の安全確保であれば警察や道路管理の観点など多くの首長部局との広域かつ総合的な連携が重要となります。**これらを踏まえれば、**適正規模・適正配置計画等の策定・見直しを含め、学校規模の適正化や適正配置に関する検討にあたっては、教育委員会と首長部局との緊密な連携の下で進めることが一層必要となっています。**
- スクールバスの導入にあたっては、運転手の確保に困難があることが多くの地域で指摘されています。**複数の市町村で連携してスクールバスを運行したり、その地域の公共交通機関を含めて検討したりするなどの工夫が考えられますので、都道府県の教育委員会は市町村同士の連携、協力を促すことに加え、当該都道府県の交通担当の首長部局との連携も含めて大きな役割が期待されます。**

地域医療構想策定ガイドライン

地域医療の広域再編

I. 地域医療構想の考え方

2. 地域医療構想について

(2) 構想区域

- 現在、二次医療圏の半数近くが20万人以下となっており、今後更なる人口減少が進む中、こうした地域において入院医療等の完結を引き続き目指していくことは困難である。現在の患者動向を前提として、人口動態、医療資源、医療へのアクセス等を踏まえながら、将来にわたって医療機関機能を確保し、必要病床数等の制度運用や、地域の医療関係者が実効的な協議をするために適当な単位として、必要に応じて、現在の構想区域の広域化等を検討する必要がある。

(4) 関係者に期待される役割等

①都道府県

- また、都道府県庁内の介護担当部局をはじめとして、医療へのアクセスの確保等のため、公共交通等について、当該庁内の関係部局や関連する市町村、都道府県間での連携体制の構築も求められる。

II. 地域医療構想の策定について

2. 地域医療構想の策定

(2) 検討体制の構築

- 都道府県調整会議と区域調整会議を設定して協議を進める。地域医療構想の策定や医療提供体制の確保に向けては、介護との連携、医歯薬連携、医療へのアクセス等の観点が重要であり、都道府県の医療担当部局だけではなく、介護担当部局、薬務担当部局、国民健康保険担当部局、地域交通担当部局、都市計画担当部局等の関係部局や保健所等との連携体制を構築し、在宅医療の協議の場や医療及び介護の体制整備に係る協議の場等の検討の場と連携し、効率的かつ効果的に検討・協議を進める体制を構築する。また、調整会議での協議において、これら部局が関係する議題については、関係部局が出席し、対応を検討すること等が求められる。
- 医療へのアクセスの確保に向けては、地域交通担当部局等と連携し、医療機関への通院手段等に係る課題を共有することや、市町村等とも連携し、具体的な通院支援のあり方について検討することが想定される。また、医療機関の連携・再編・集約化等に伴う立地の検討に当たっては、都市計画担当部局等と連携し、立地適正化計画等のまちづくり計画も踏まえながら検討することも想定される。
- 介護や精神保健・障害福祉、公共交通政策等といった、地域医療構想調整会議とは別に県や市町村に設置される審議会等で議論される事項であって、医療提供体制との関連性も議論されるべき事項や、診療報酬上、調整会議での協議が調っていることが要件等とされている事項については、調整会議を地域の医療提供体制に関する意見を聴く場として活用し、他部局や医療機関等からの求めに応じ、当該意見を踏まえて審議会等で議論することも考えられる。

部活動改革に関する新たなガイドラインにおける「活動場所への移動の確保」についての記載

部活動の地域展開

(4) 活動場所への移動手段の確保

- 地域クラブ活動の活動場所が生徒の所属する中学校等以外となる場合や、複数の中学校等の生徒が一体となって地域クラブ活動を実施する場合等においては、活動場所への生徒の移動手段の確保が必要。その際、障害のある生徒等を含め、地域クラブ活動に参加する生徒のニーズや事情等を十分に踏まえた対応が重要。
- 活動場所への移動手段の確保については、多くの生徒が集まりやすい活動場所の確保との一体的な検討、スクールバスなどの既存の送迎車両の有効活用を行うことが重要であるとともに、地域公共交通との連携等の観点から、地方公共団体における交通部局と教育部局及びスポーツ部局・文化芸術部局等が密接に連携しつつ対応することが必要。
- 教育・スポーツ・文化分野以外でも、例えば、介護・福祉分野や医療分野など地域における移動手段の維持・確保が課題となっている政策分野があることから、多様な分野の関係者が連携・協働していくことも重要。

項目	主な取組例
既存の送迎車両の有効活用	・スクールバスやスポーツ団体等のマイクロバスの活用 等
地域公共交通との連携等	・地域公共交通の運行ダイヤに合わせた地域クラブ活動の実施 ・地域公共交通の運行ダイヤの見直しの検討 ・地域公共交通の利用料への補助 ・AIオンデマンド交通等の新技術や自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の仕組みの活用 等
多様な政策分野との連携・協働等	・介護施設や、病院、商業施設等への送迎への混乗 ・地方公共団体における送迎事業（複数）の一括委託 等

(出典) 令和8年2月27日「「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第3回会合」スポーツ庁発表資料

持続可能な地域社会の実現のための「交通空白」解消の深化・加速化 ～地域と個人の成長を奪う「見えない壁」の打破～

- 「交通空白」は単なる移動手段の不足にとどまらず、通学や通院、買い手などが家族による送迎に委ねられ、現役世代の方が多くの時間を割かざるを得なくなる結果、本来であれば仕事や様々な活動に充てられていたはずの時間が失われ、地域と個人の成長を奪う「見えない壁」として、地方の生活や経済に大きな影響を及ぼしている。
- そのため、「取組方針2026」に基づき、令和9年度までの集中対策期間において、全国約3,000の「交通空白」解消に道筋をつけるとともに、集中対策期間の先も見据え、成長投資として、地方公共団体や公共交通事業者等による地域の実情に応じた移動手段の確保・維持の取組を進める。

・地域公共交通確保維持改善事業等	
令和9年度予算概算要求額	270億円（通常枠）（1.31倍）
	495億円（投資枠）
合計	765億円
〔令和7年度補正予算 352億円〕	
〔令和8年度当初予算 206億円〕	
合計	558億円
・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）	
令和9年度予算概算要求額	5,535億円の内数（通常枠）
	（4,597億円の内数）

「交通空白」解消に向けた輸送資源のフル活用等の推進

- 集中対策期間、さらにその先を見据えた「交通空白」解消の深化・加速化
 - デマンド交通・公共ライドシェア等の移動手段確保の後押し（調査・計画策定・合意形成、車両・システム・運行費等の支援）
 - 改正地域交通法も活用した、輸送資源のフル活用、複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化による再構築（「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」をはじめ、運転者や車両等の地域の輸送資源をフル活用してサービスを提供する場合等における調査、合意形成、車両・システム・運行費等への支援）
 - 「『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（複数分野の地域の輸送資源のフル活用の推進等）
 - 自治体・「連携促進団体」等を核とした地域の連携体制強化（地域公共交通計画の検討、関係事業者との連携、連携促進団体の活用や立ち上げ、人材育成、運営等への支援）
 - デジタル技術活用による事業者・他分野連携の推進
- 地域公共交通計画・協議会のアップデート等への支援
 - 「交通空白」解消に向けた実態把握・モビリティデータの利活用や、共同化・協業化等に必要となる地域公共交通計画の策定・変更 への支援
 - 共同化してサービスを提供するための事業計画策定 等への支援
- 財政投融資（共同化・協業化、DX・GX投資への出融資）



公共ライドシェア



輸送資源のフル活用



複数事業者による共同化

自動運転の事業化促進など地域交通の生産性向上等の推進

- 自動運転の社会実装推進
- 地域交通DX(COMmmONS等)による生産性等の向上（システム標準化の推進、キャッシュレス決済の導入等支援）
- EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援



自動運転バス

- 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）
- 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）



パイロット気動車イメージ
新造車両・ICカードの導入

（参考）訪日外国人旅行者6,000万人に向けた「観光の足」の確保

（観光庁予算）
令和7年度補正予算 78億円の内数 令和8年度予算 19億円の内数

- 訪日外国人旅行者受入環境整備（令和8年度事業の例）
 - 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
 - 多言語対応、キャッシュレス決済の普及や、観光車両導入等の公共交通機関における受入環境整備、誘客や周遊円滑化に向けた路線バス等の二次交通基盤整備

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、幹線・地域内フィーダー系統の運行費等に対する支援
 - 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
 - 安全に問題があるバス停の移設等

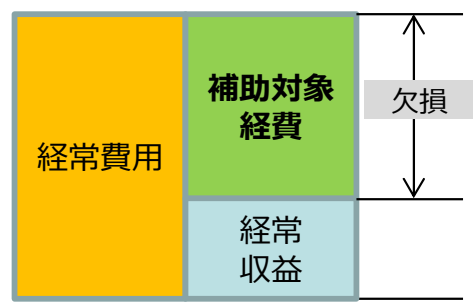
	「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト				「交通空白」解消 パイロット・プロ ジェクト
	「交通空白」 解消タイプ	共同化・協業化 促進タイプ	地域交通DX 推進タイプ	モビリティ人材・ 組織育成タイプ	
北海道	25	5	0	11	2
東北	28	1	5	21	0
関東	30	3	7	21	1
北陸信越	23	4	1	15	0
中部	33	2	2	14	0
近畿	22	10	6	23	2
中国	22	6	3	18	3
四国	9	2	3	8	0
九州	53	7	7	16	2
沖縄	6	1	0	2	0
計	251	41	34	149	10

観光振興事業（地域内観光フィーダー系統補助）

オーバーツーリズム、「交通空白」などの課題解決を通じた“持続可能な観光”の更なる推進に向けて、生活交通に加え、観光の主要交通結節点等における二次交通としての役割が期待される地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

補助内容

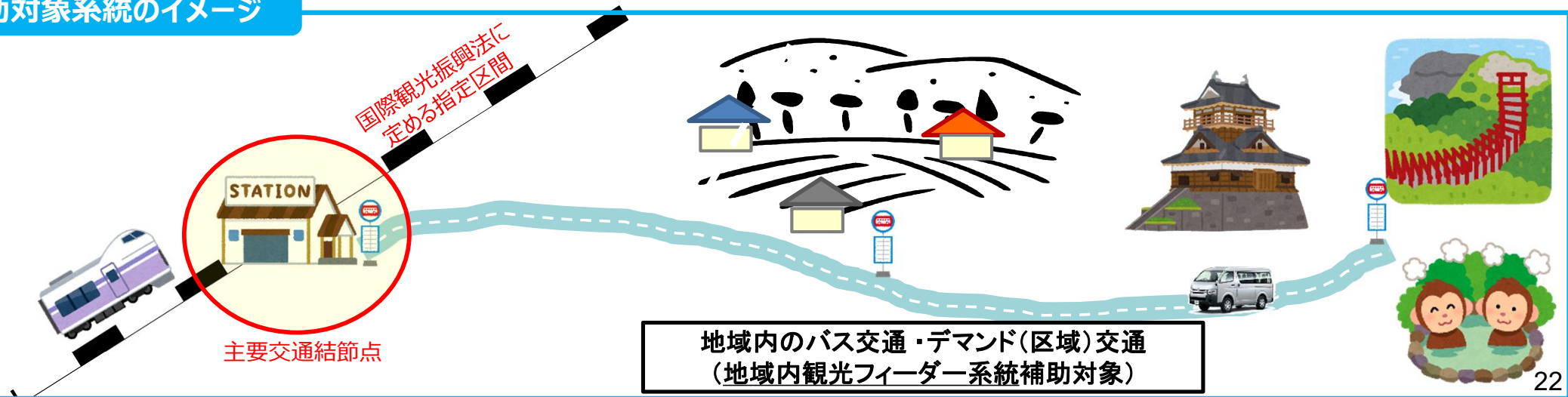
- **補助対象事業者**
地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- **補助対象経費**
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



- **補助率** 1 / 2 以内
 - **主な補助要件**
市町村等が定めた地域公共交通計画に、地域住民の生活交通に加えて観光需要に対応する二次交通として位置付けられた系統であり、
 - ・一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者による運行であること
 - ・国土交通省がリストアップする主要交通結節点及び国際観光振興法に定める指定区間（注）のいずれにも接続する系統であること
 - ・多言語表記への対応等、受入環境に係る利便増進措置を実施すること
 - ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
 - ・路線定期運行の場合、輸送量が2人／1運行（往復）以上であること
 - ・経常赤字であること
- ※地域公共交通確保維持事業における地域内フィーダー系統補助との重複受給は認めない

（注）外国人観光旅客の利便の増進を図ることが特に必要な、多数の外国人観光旅客が利用する区間又は外国人観光旅客の利用の増加が見込まれる区間

補助対象系統のイメージ



概要

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、様々な技術・ノウハウを持つ幅広い分野の企業・団体の連携・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。

会員

- 「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体や交通事業者
 - 「交通空白」の解消に向け、自らが抱える人材・技術・サービスなどを活用した貢献する高い意欲を持つパートナー企業または団体※ 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

取組

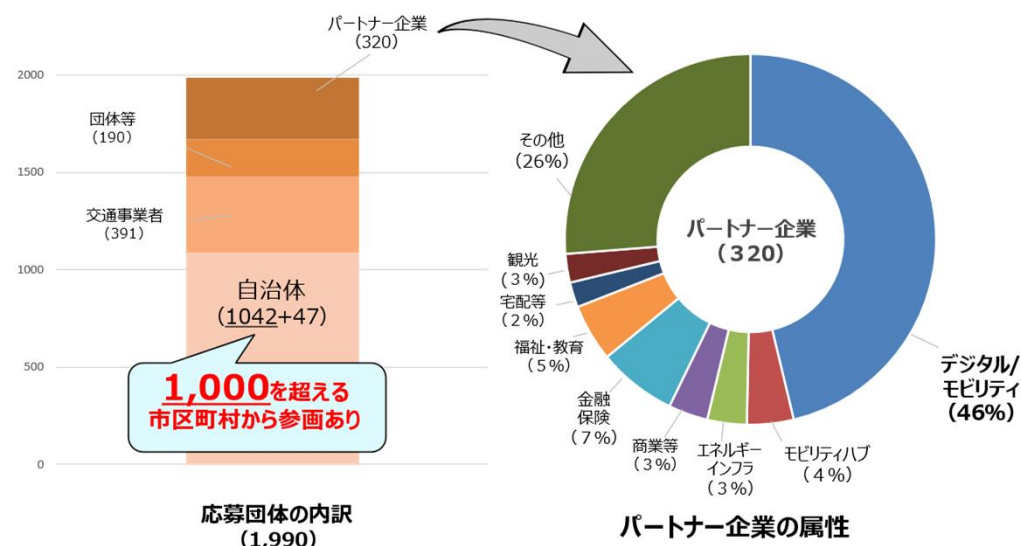
1 課題×ソリューションの
マッチング

2 空白解消に向けた
パイロット・プロジェクト

3 空白解消に向けた
ナレッジの共有

体制（R8.8.31）

- R6.11.25にプラットフォームを設立し、会員公募を開始。
- これまで、**3回のプラットフォーム会合**（R6.11.25、R7.3.19、R8.2.27）を開催。また、お困りごとを抱える自治体や交通事業者、パートナー企業などのマッチングを図る**全国マッチング・イベント**（令和7年度は全国6都市で開催）や、「交通空白」解消に向けたパートナー企業等のソリューションを紹介いただく**ピッチ・イベント**、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**スピノフ会**を開催。
- R8.8.31時点での参加団体は合計**1,990**に増加。R6.11の発足時167から大きく体制が充実。今後も会員は随時募集。



パイロット・プロジェクト概要

- 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す。
- 令和7年度においては**計30件の実証事業を公表・展開**してきたところ、令和8年度においては、**地域輸送資源のフル活用、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**をテーマとし、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」の解消を図ることを目的とし、今後も各事業の課題や成果を広く共有しながら、リーディングモデルを全国的に横展開していく。

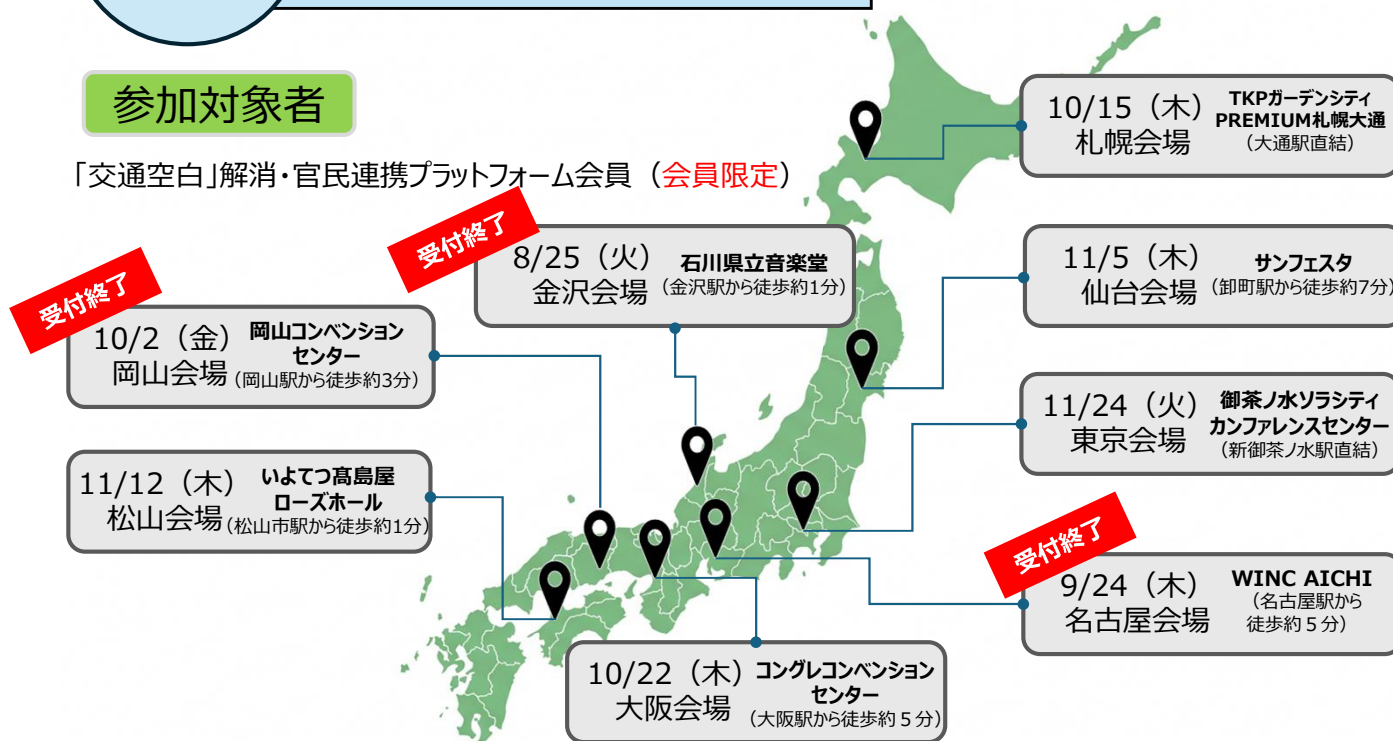
○ 昨年度に引き続き、お困りごとを抱える自治体や交通事業者、パートナー企業などのマッチングを図るべく、昨年度に引き続き、令和8年度も全国各地にて対面形式のマッチング・イベントを開催！！

**参加無料・
対面開催**

全会場 13:30～17:00

参加対象者

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム会員（**会員限定**）



当日プログラム（概要）

- 開会挨拶
- 事務局説明
- マッチング・ネットワーキング
 - ・参加者同士の直接対話
 - ・参加者（希望者のみ）によるミニピッチ

**昨年度のご意見を踏まえ、
マッチング・ネットワーキング
の時間を拡大！**

運輸局による
相談窓口も
設置予定

※各会場の詳細情報はお申し込み後に
ご案内します

参加申込方法

プラットフォーム未加入の場合

2次元コードまたは下記URLからアクセスし、
必要な手続きをご確認の上、ご入会ください。
<https://kaisyopf.mlit.go.jp/>



- ① プラットフォーム会員の皆様宛にメールで
参加申込Formsが送付されますので、内容
をご確認の上、ご応募ください。
- ② 申込された方には、開催日時に近づきまし
たら、当日の受付方法等のご案内メールが
届きますので、ご確認ください。

令和7年度実績

参加者数計：
745名（395団体）
イベント参加に対する
満足度90%超

※（回答数（全会場参加者）：274）



お困りごとについて会場で直接相談
(札幌会場 ※当日の様子)



地方運輸局職員との対話
(福岡会場 ※当日の様子)

お問合せ先

国土交通省「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム事務局
E-mail : hqt-kaisyo_pf@gxb.mlit.go.jp

「交通空白」解消に向けた「観光の足」セミナー（R8.9.25開催）

- 「交通空白」解消の取組の一環として、「観光の足」に関する先進事例の紹介やトークセッションを通じて、地域と企業との新たな連携の創出を目指すイベントを開催（ツーリズムEXPOジャパン2026の一環）。
- 対面・オンラインを合わせて120の自治体、54の観光協会・DMO、120の企業等が参加。
- 参加者からは、「具体的な話が聞けてよかった」「地域での座組づくりが参考になった」等の声があった。

概要

- ・ 日 時：9月25日（金）10：35～11：45
- ・ 場 所：東京ビッグサイト（オンラインでも配信）
- ・ 参加者：自治体120、観光協会・DMO等54、企業等120

内容

- ・ 地域と企業のマッチングによる課題解決に向けた取組
- ・ トークセッション

登壇者等

【モデレーター】

- ・ 牧村 和彦（一般財団法人計量計画研究所 理事）

【登壇者】

- ・ 染矢 明愛（野沢温泉マウンテンリゾート観光局 モビリティ担当）
- ・ 富井 健一（野沢温泉村 観光産業課長）
- ・ 森田 創（合同会社うさぎ企画 代表取締役）
- ・ 今井 盾介（観光庁参事官）

参加者からの声

- ✓ 具体的な話が聞けてよかった
- ✓ 地域での座組づくりが参考になった
- ✓ 輸送だけではなく、その先を見据えての話が聞けた
- ✓ 実体験に基づく話だから説得力がある
- ✓ トークセッションで更に掘り下げた質問がされていて、苦労話などの実話が聞けた

※イベント後のアンケートより抜粋（一部加工）



「交通空白」解消に向けた今後のスケジュール

年度	令和7年度	令和8年度								令和9年度
月	1-3月	4-6月	7-9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4-6月
「交通空白」解消本部		★ 第6回「交通空白」解消本部	☆ 第7回「交通空白」解消本部幹事会			★ 第7回「交通空白」解消本部（予定）				★ 第8回「交通空白」解消本部（予定）
「交通空白」リストアップ調査	R8年 「交通空白」リストアップ調査 (フォロー期間含む) ←→						R9年 「交通空白」リストアップ調査 (フォロー期間含む) ←→			★ 公表
体制づくり市町村版			第1回 申請期間 ←→	運輸局・本省 審査期間 ←→		★ 公表	第2回 申請期間 ←→	運輸局・本省 審査期間 ←→		★ 公表
体制づくり都道府県版						行政調査実施 (市区町村向け調査) ←→		申請期間 ←→	運輸局・本省 審査期間 ←→	★ 公表
体制づくりフル活用版										★ 方向性を公表
官民連携PF	★ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第3回会合		全国マッチング・イベント ←→					★ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第4回会合（予定）		