

「交通空白」解消に向けた取組みについて

令和8年7月30日

近畿運輸局 交通政策部 交通企画課

高市内閣総理大臣 施政方針演説（R8.2.20抜粋）

（八）地域未来戦略

地域交通や物流を維持するため、中継輸送やD Xの推進、多様な主体による協業を促す枠組みの創設を通じ、交通空白やドライバーなどの担い手不足の課題解消に取り組みます。



国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：金子国土交通大臣）

取組内容

① 「地域の足対策」と「観光の足対策」

○ 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、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。

② 「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

第6回解消本部の様子



開催状況

R6.7.17	第1回「交通空白」解消本部
R6.9.4	第2回「交通空白」解消本部
R6.12.11	第3回「交通空白」解消本部
R7.5.30	第4回「交通空白」解消本部
R7.12.19	第5回「交通空白」解消本部

R8.6.10 第6回「交通空白」解消本部

R6.11.25 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 第1回会合

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し、発足時点で計167者が参画。
※同日より、市町村、交通事業者、パートナー企業等の公募を開始。

R7.3.19 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 第2回会合

プラットフォームに参画する自治体、交通事業者、団体、パートナー企業等を集め、第2回会合を開催。好事例や40者以上の企業等のPRを、東京・大手町から全国各地へ配信。推進体制を大きく充実させて本格スタート。
（R7.3.14時点の会員数：1,024団体（うち自治体：686））

R8.2.27 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 第3回会合

全国各地で行われている「交通空白」解消に向けた先進的な取組を共有するとともに、関係省庁からも「交通空白」解消に向けた取組について発表。
（R8.2.13時点の会員数：1,409団体（うち自治体：958））

「交通空白」解消のツール（例）

ローカル鉄道	バス	乗用タクシー			
日本版ライドシェア	公共ライドシェア	乗合タクシー	AIオンデマンド	許可・登録を要しない輸送	

リストアップ調査結果（R8.5.15集計）

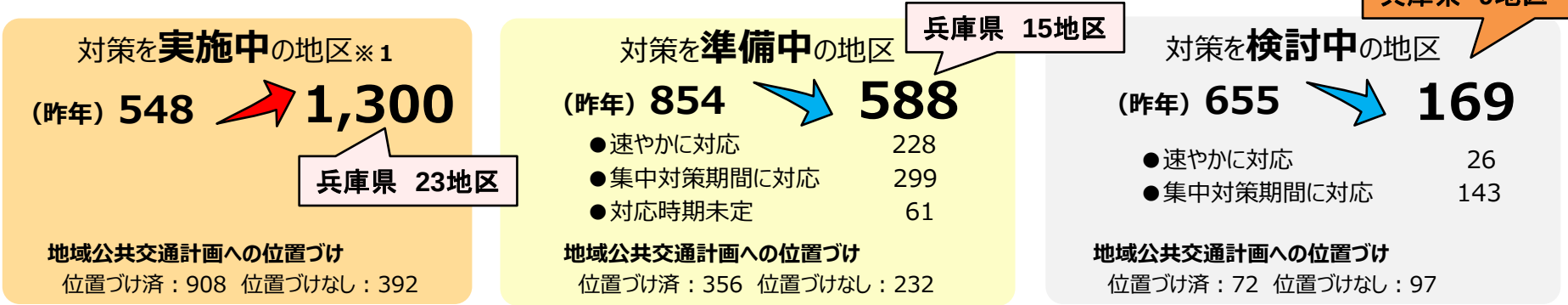
回答自治体数：1705(回答率97.9%) ← 昨年調査より102自治体増加

市区町村によるノウハウの蓄積、調査の進展により、昨年の調査で把握できなかった「交通空白」を新たに確認

	地区数 (自治体数)	兵庫県(R8)	居住人口 ／全人口(%)	面積 ／国土面積(%)
「交通空白」地区	R7 2,057 → R8 2,740 (+683) (717自治体 892自治体：+175)	47 (21自治体)	17,207千人 (13.9%)	115,737km ² (31.4%)
未然防止が必要な地区 (要モニタリング地区)	R7 1,632 → R8 1,498 (-134) (514自治体 437自治体：-77)	72 (19自治体)	6,096千人 (4.9%)	36,411km ² (9.9%)
計	R7 3,689 → R8 4,238 (+549) (1,095自治体 1,152自治体：+57)	119 (29自治体)	23,304千人 (18.9%)	152,148km ² (41.3%)

※回収した調査票のうち、有効回答を集計

取組方針2025で把握した「交通空白」（2,057地区）の進捗状況



※1 2026年調査で「交通空白」解消と回答した地区を含む

未然防止が必要な地区（要モニタリング地区）：1,632 地区

計画位置づけ済※2：(昨年) 483 → **876** 計画位置づけなし：(昨年) 1,149 → **756**

※2 取組を既に実施している、又は具体的な取組方針を定めた地区等を含む

兵庫県 37地区

兵庫県 35地区

2026年「交通空白」リストアップ調査結果（観光の足）

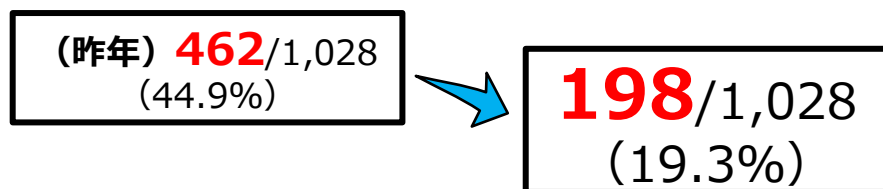
- 「交通空白」解消の目途が立っていない地点が、462地点から、**198地点に減少**。
- 取組方針2025で把握した「交通空白」地点462のうち、**259地点**において**具体的な取組を実施**。

リストアップ調査概要

- 対象：主要交通結節点**1,028地点**（新幹線・特急停車駅・観光客利用の多い駅、空港、クルーズ港など）
- 調査先：地方自治体、観光協会、DMO（観光地域づくり法人）

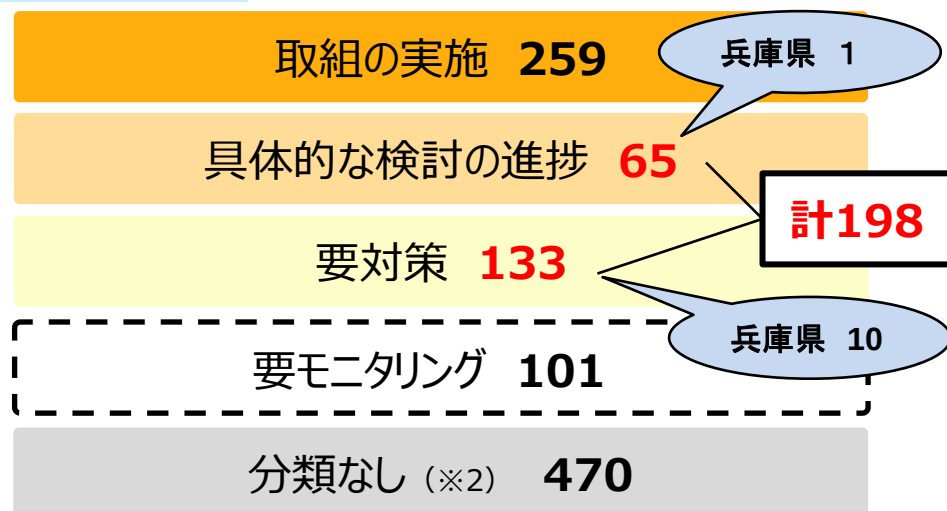
「交通空白」解消の目途が立っていない地点（R8.5.15集計）

「交通空白」解消の目途が立っていない地点数（※1）



（※1）「**二次交通のサービス提供**」「**わかりやすい情報発信**」のいずれか、または両方において、「**具体的な検討の進捗**」または「**要対策**」のステータスである地点

（※2）調査時点において地域側から課題感が確認できていない地点



取組方針2025で把握した「交通空白」の進捗状況（R8.5.15集計）



「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針

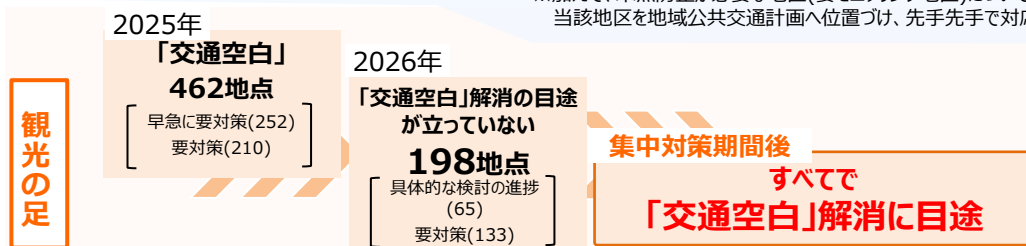
- すでに把握している「交通空白」解消に目途をつけることに加えて、**今回の調査で新たに把握した「交通空白」についても、集中対策期間（令和7～9年度）での解消に着手**すべく、取組を深化。「交通空白」を将来にわたり安定的に解消していく段階を目指し、新たに創設する認定制度も活用し、全国的な取組を加速化。
- 「交通空白」の把握から、実装・担い手確保・DXによる高度化までを一体的に支援。その際、地域公共交通は生活交通としての役割と観光振興に資する役割の双方を有するとの認識のもと、「地域の足」と「観光の足」を「車の両輪」として一体的に推進するほか、**自動運転等の新たな技術を活用**。

(1) 目の前の「交通空白」への対応

集中対策期間後



※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



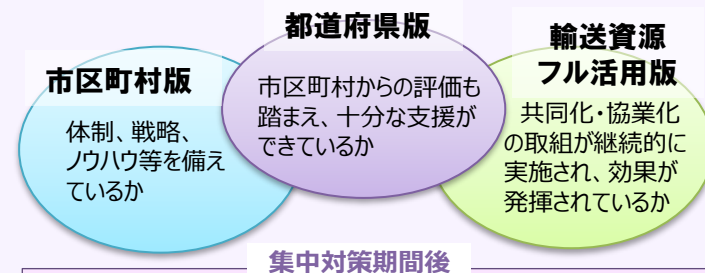
※加えて、未然防止が必要な地点(要モニタリング地点)については、関係者による協議の場の立ち上げや伴走支援等を重点的に実施するなど、先手先手に対応

(2) 「交通空白」を発生させない持続可能な体制づくり

持続可能な体制づくり認定

- ① 持続可能な体制整備を図る市区町村
- ② 市区町村の牽引・伴走支援を行う都道府県
- ③ 共同化・協業化による効果的な取組

を国土交通省「交通空白」解消本部において評価し、認定（2026年度中に創設）



300の市区町村、全都道府県、100件の事例創出

「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）

地域輸送資源のフル活用等への制度的支援

計画策定から実証・実装に至るまでの切れ目のない十分な財政支援

官民連携、地域連携を促進する基盤整備

自動運転社会実現本部との連携/地域交通DX (COMmmmons) 等による先進技術導入の環境整備

観光を起点とした地域交通の持続可能性の強化

「交通空白」解消に向けた取組の加速化

取組方針2026を踏まえ、「地域の足」の確保と「観光の足」の確保の両面を「車の両輪」と位置づけつつ、地域交通DXや自動運転等の新たな技術の実装など、取組内容の深化を図ることにより、「交通空白」を将来にわたり安定的に解消していく段階へと発展させていく。

① 地域輸送資源のフル活用等への制度的支援

地域の実態と将来像を踏まえ、輸送資源を分野横断でフル活用する取組を含む戦略設計を支援するため、改正地域交通法で創設された各種制度、計画策定や人材育成に資する情報提供等を実施するとともに、地方運輸局等による伴走支援を展開

- 文科省／厚労省と連携した「地域輸送資源のフル活用」の実装化（自動車地域旅客運送サービス再構築事業、パイロット・プロジェクト等）
- 連携促進団体 ● 認定制度 ● まちづくりや住宅政策との連携 等

主な取組

⑤ 観光を起点とした地域交通の持続可能性の強化

地域住民の「生活の足」を確保しつつ、観光と生活を一体化した交通体系を構築することで、観光需要を取り込み、地域交通の利用基盤を強化し、持続可能性向上の好循環を図る

- 計画策定段階からの観光需要把握 ● 多客期等需要変動への対応
- 観光フィーダー補助 ● 利便性向上

主な取組

② 計画策定から実証・実装に至るまでの切れ目のない十分な財政支援

構想段階から実証・実装、本格運行まで切れ目のない十分な財政支援を行い、計画倒れを防ぐ。その際、観光との連動や交通再編・DXを一体的に進め、持続可能で自立的な地域交通の定着を図る

- 計画策定やアップデートへの支援・「交通空白」解消への財政支援
- 幹線・フィーダー補助への支援と鉄道バス路線等の再構築の促進
- DX・GXの活用や人材確保支援等

主な取組

④ 自動運転社会実現本部との連携／地域交通DX等による先進技術導入の環境整備

人口減少や担い手不足に対応するため、自動運転や地域交通DXを活用した社会実装を推進し、データ連携と先進技術により「交通空白」解消と持続可能な地域交通の実現を図る

- 国土交通省自動運転社会実現本部 ● 地域交通DX（COMmmONS）

主な取組

③ 官民連携、地域連携を促進する基盤整備

官民連携プラットフォームの全国規模へ拡大した基盤を生かし、対面・オンライン双方のマッチング強化により、具体的案件創出を加速し、「交通空白」解消につながる実効的連携を推進

- マッチング・イベント、サイト充実、成功事例の発信による案件創出

主な取組

「交通空白」は、地域と個人の成長を阻む“見えない壁”

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

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

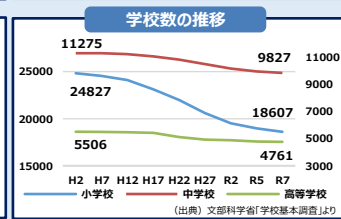
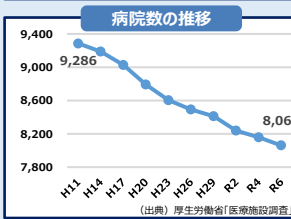
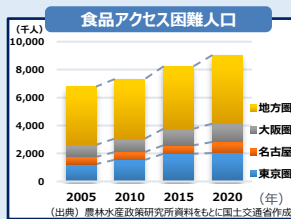
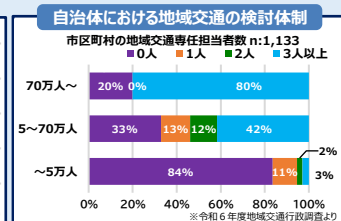
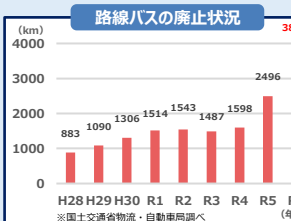
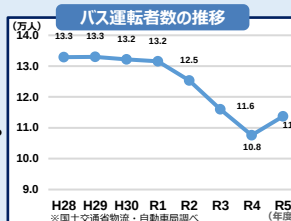
背景・必要性

【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

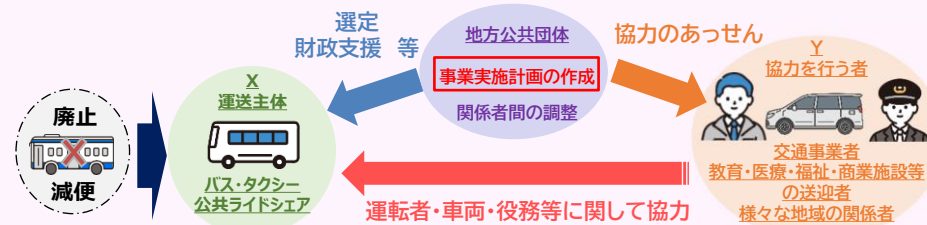


輸送資源のフル活用、共同化・協業化等により、
集中対策期間（令和7～9年度）での「交通空白」解消・将来的な発生抑制ひいては
持続可能な地域公共交通の実現を図る必要

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

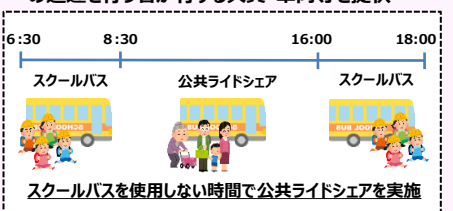
地方公共団体が主導して、複数の者が協力して最適な形態で運送を提供



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

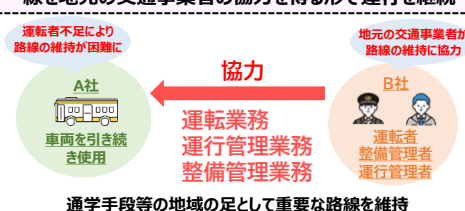
【施設利用者用運送サービス提供者による協力】

- 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



【交通事業者同士の協力】

- 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

【地方公共団体及び交通事業者等による共同体】

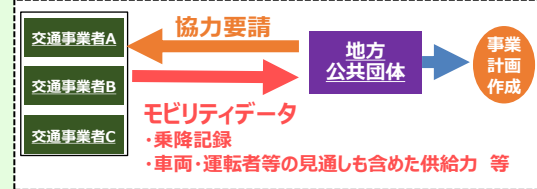


【サービス導入を支援する民間企業】



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をし、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

【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**「地域医療構想及び医療計画等に関する検討会」において、国土交通省から「新たな地域医療構想と連携した取組」を紹介。検討会「とりまとめ」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、当該庁内の関係部署や関連する市町村、都道府県間での連携体制の構築」することの重要性等について記載<令和8年3月3日>

教育 **文部科学省初等中等教育局**「令和の日本型学校教育」を推進する学校の適正規模・適正配置の在り方に関する調査研究協力者会議」において、国土交通省から「交通と教育・医療・福祉等他分野連携による地域輸送資源のフル活用」について取組紹介。同会議の「議論のまとめ」において、「公立小学校・中学校の適正規模・適正配置等に関する手引」の改定への方向性として、「スクールバスを導入する場合、教育委員会と交通部局等とが連携し、地域一体となった交通手段の確保策を検討することが重要」である旨記載<令和8年3月11日>

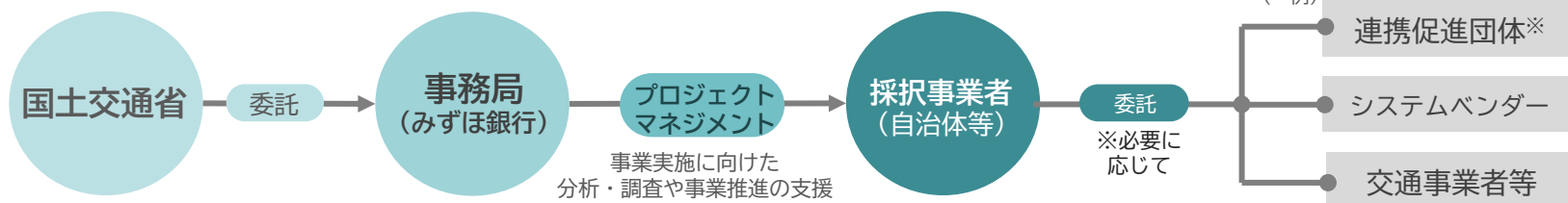
▶地域における協力の仕組み …> 現場関係者同士の連携・交流を促進

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>

- 人口減少・高齢化に伴い、公共交通の担い手不足による供給制約が強まる一方、医療・福祉・教育・買物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・集約が急速に進展するなど、移動需要は増大。
- こうした課題に対応し、移動手段を確保して地域の暮らしを安定させるため、データ活用等によりこれら分野に係る移動の需給を集約化・統合調整し、あらゆる地域輸送資源※のフル活用を推進する必要。加えて、複数市町村でフル活用の取組を検討・実行していくためには、都道府県の主導のもとで体制を構築することが有効。
※交通事業者等の持つ輸送資源に加え、他分野の施設等が保有する施設送迎に係る人員・車両等
- また、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、地域の活力を維持するとともに、地域住民が不便なく安心して暮らせるよう、住宅政策やまちづくりと連携した地域公共交通の確保を推進する必要。
- このほか、交通事業者の現下の人手不足の中、限られたリソースを有効活用しつつ、利便性・生産性・持続可能性を向上していくためには、共同経営の取組をより一層推進するとともに、その内容について高度化を図っていくことが有効。
- 上記のような取組等について、実証事業の中で、地域における課題やその対応方法・手順、地域社会への波及効果等を整理することで、全国に展開できるようなノウハウの創出を図る。

パイロット・プロジェクト（実証事業）の流れ

（各事業上限 4,000万円）



実施体制



- 選定された事業の進捗等は国土交通省及び事務局においてマネジメント、フォローアップを実施。
- また、事業審査や実施報告時等においては、関係省庁等を交え事業内容の確認を実施し、一体で取り組む。

公募期間



（※）自治体と連携し、関係者の連携・調整を図りながら地域交通施策の推進に貢献する外部組織

- **第1弾：地域輸送資源のフル活用**
5月18日（月）～6月15日（月）16:00（必着）
- **第2弾：第1弾の内容に加え、以下2テーマを募集**
住宅政策・まちづくり連携、共同経営
7月13日（月）～8月6日（木）16:00（必着）

事業イメージ

- ①医療・福祉・教育等の交通以外の複数分野と連携し、地域輸送資源※の共同化・協業化等により地域住民等の移動手段を確保するため、地域における課題やその対応方法・手順等を整理し、地域の実情を踏まえた交通サービスの提供に向けて取り組む事業
※交通事業者等の持つ輸送資源に加え、他分野の施設等が保有する施設送迎に係る人員・車両等
- ②都道府県の主導のもと、複数市町村でフル活用の取組を検討・実行していくための体制の構築を行う事業

支援対象



- ①地方公共団体(※都道府県が申請する場合は、事業実施地域内の市区町村との共同申請が必須)、地方公共団体を中心に構成される協議会等
- ②都道府県

支援対象経費

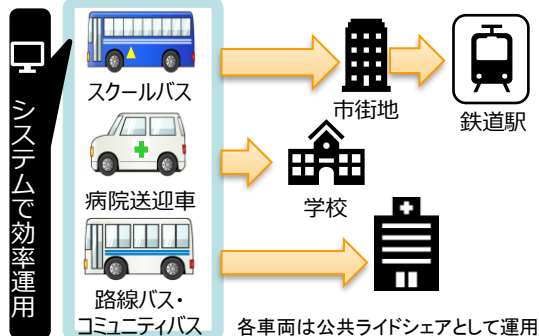


- ・事業実施に向けた基礎データ収集や分析等の調査費
- ・輸送資源を共同活用し提供する場合の実証運行経費
- ・共同で使用する輸送施設やICTシステムの導入、ドライバー確保等に係る経費
- ・合意形成のための会議等の運営費 等

※地域の家族送迎負担や、それに伴う労働機会損失、世帯所得・消費の低迷、子どもの学習・体験機会の喪失、高齢者の健康面への影響・社会保障費増大、観光消費の減退といった地域への悪影響がどの程度緩和されるか、波及効果の測定を行う事業について、高く評価

イメージ例①-1：需給を統合調整

各分野の車両と運転手の空き時間を他の用途に活用出来るよう調整



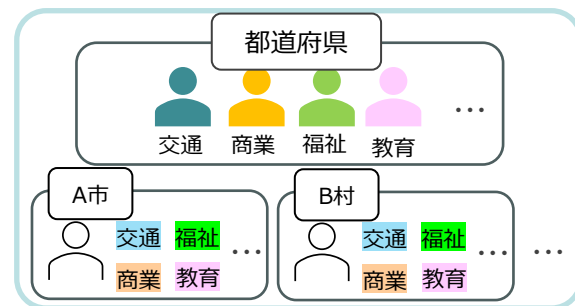
イメージ例①-2 需給を集約

交通モードを路線バスに一本化し増強。
各需要の利用者で共同利用(混乗)



イメージ例② 都道府県主導の体制構築

都道府県内の関係部局に加え、複数市町村も参画の上、分野横断的に地域の移動手段を確保するための検討体制を構築



Title

上ノ国町輸送リソース活用・統合調整実証事業

Area
事業実施地域かみのくに えさし
北海道 檜山郡 上ノ国町 全域(一部江差町)Main Player
事業主体

北海道上ノ国町

Background プロジェクト実施の背景

上ノ国町では高齢化や運転免許返納が進む中、路線バスの減便が相次いでおり、代替としてAIデマンドバス「カミGO!」の実証運行を開始しましたが、交通事業者の担い手不足により供給力は限界に達しています。一方で、町外からの高校生流入に伴う新たな通学需要の発生や、社会福祉協議会（以下、社協）が担う移送サービスでの運転手不足も深刻化しています。これ以上の交通事業者単独での増便が困難であることから、教育・福祉分野の関係者の協力を得て、町内複数事業者間の輸送サービスの協業化、最適化を実施することで、地域輸送資源をフル活用し「地域の足」を確保する必要があります。

Outline 事業概要

町内のスクールバスや社協の福祉車両の稼働時間・空き時間を調査し、有効活用について関係者と協議を実施します。「カミGO!」の予約配車システムを拡張し、定時定路線型の複数事業者間のサービスの予約・配車窓口を一本化することで、スクールバスの「回送時」や「日中の遊休時間」、および社協の「空車枠」を一般向けのデマンド交通として活用します。また、社協の運転手不足時には「カミGO!」の乗務員が代替運行する応援体制を構築し、複数分野のリソースを共同化・協業化します。

Schedule 実施手順

交付決定～8月：各分野の地域輸送資源の詳細調査を実施。
9～11月：関係者との協議・調整、システム改修を実施。
12～1月：統合システムを用いた実証運行を実施。
2月：実証運行結果を踏まえ、事業実施報告書を作成。

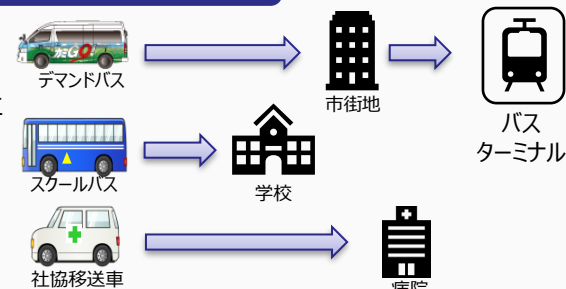
Effect 想定される効果

複数車両の統合運用による車両稼働率の極大化により、運転手人材や車両の確保され、最終的には運行委託費の圧縮が見込まれる。地域の足が確保されることにより、家族の送迎負担が軽減や高齢者の外出頻度が増加し、健康面の改善及び社会保障費の減少が見込まれる。

Before/After 事業前後で想定される姿

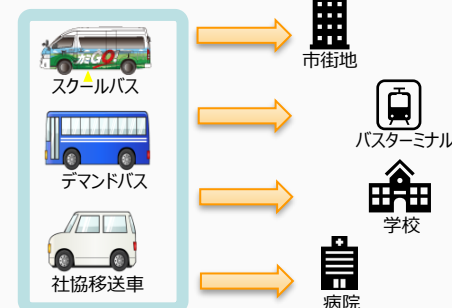
Before

デマンド交通、スクールバス、社協の移送サービスがそれぞれバラバラに輸送サービスを提供。遊休時間や、運転手不足等の需給のミスマッチが発生



After

予約配車システムを統合し、各分野の車両と運転手の空き時間を他の用途に活用できるよう調整し、公共ライドシェアとして運用。さらに運転手不足を相互に補完。



Plan 事業期間終了後の展開・見通し

将来的には町内に点在する「福祉・教育」の送迎リソースが「カミGO!」のシステム基盤のもとで一つの巨大な交通ネットワークとして機能するようになる。これにより、「地域の足」が持続可能な形で確保され、町全体が負担する交通維持コストの極小化と、全世代の移動権の保障が永続的に実現される。

Title

地域輸送資源フル活用の広域モデルの構築

Area

事業実施地域

ひゅうが もろつか しいば みさと

宮崎県（日向市・諸塚村・椎葉村・美郷町）

Main Player

事業主体

宮崎県

連携：日向市、諸塚村、椎葉村、美郷町
宮崎交通(株)、宮崎トヨタ自動車(株)

Background プロジェクト実施の背景

1. 宮崎県の中山間地域では、人口減少・高齢化、運転手不足、事業者の経営悪化により、路線縮小や減便が進み、日常生活が困難な地域が拡大。
2. 特に学校や病院、商店などの生活拠点が分散している中山間地域では、単一市町村の取組のみで「交通空白」解消・防止を図ることは困難な状況。
3. そこで、広域自治体である宮崎県が主導するかたちで、スクールバスや福祉送迎車両など地域内の輸送資源を公共ライドシェアと組み合わせて活用する先進事例を創出することで、複数分野が広域的に連携する地域輸送資源フル活用の広域モデルを構築する。

Outline 事業概要

宮崎県の日向・入郷地域（日向市、諸塚村、椎葉村、美郷町）を対象に、**複数市町村をまたぐ「フル活用」事例を多様な業種と連携した複数パターンで創出**することで、全県・全国に展開可能な先進モデルを構築する。

1. スクールバス混乗化（交通×教育、日向市・美郷町等）
2. 福祉施設/病院車両の共同化・混乗化（交通×福祉・病院・宿泊、諸塚村等）
3. 住民互助輸送（交通×まちづくり、日向市、椎葉村等）

※ 本事業は「宮崎県 中山間地域における「交通空白」解消・防止パッケージ」の一部として実施予定。上記取組のほか、公共ライドシェア導入のモデル化や貨客混載等についても推進。

Schedule 実施手順

- 7月～ 全体計画
9月～ 各モデルの構築 ※構築後、法定協議会等の実施
11月～ 各モデルの実証運行
12月～ 実証データ取得・分析・課題抽出
※上記と並行して、マニュアル作成
1月～ 事業成果のとりまとめ

Effect 想定される効果

本事業による家族送迎負担の軽減やこれによる地域経済の波及効果について測定を行い、事業の検証成果とする予定。

1. 地域特性・需給に応じた交通モード導入の加速
2. 運行効率の向上・コスト抑制
3. 住民の生活の質向上
4. 市町村の導入負担の軽減
5. 県内の「交通空白」の解消・防止

Before/After 事業前後で想定される姿

Before

公共交通が減少するなか、市町村単独では広域を含む「地域の足」を確保する手段に乏しい。



After

幹線交通・域内交通の両輪で地域輸送資源のフル活用を実現することで「地域の足」を確保。連携・協同の新たなモデルケースを創出。



Plan 事業期間終了後の展開・見通し

- 令和8年度中に他地域へ横展開するためのガイドラインを策定
- 令和9年度からガイドラインに準拠した取組に対する県支援事業の実施を目指す 等

Title

熊本県交通資源データベース構築事業

Area
事業実施地域

県内全域

Main Player
事業主体

熊本県地域公共交通協議会

Background プロジェクト実施の背景

・熊本県地域公共交通計画が定める基本方針の1つ、「県内の既存の交通資源の総点検と最高効率での活用の追求」に基づき、県内全域において限られた輸送資源を事業者や分野の垣根を超えてフル活用する取り組みを推進し、その共有化や再配置等、効率的な資源活用に向けた基盤整備に取り組む必要がある。

Outline 事業概要

県内の交通事業者のほか、教育、福祉、観光等の各分野を含む、あらゆる輸送資源の保有・運用状況等を調査し、当該情報をデータベースとして構築する。当該DBは市町村、交通事業者に展開し、輸送資源の過不足や活用可能性を関係者が自ら検索・把握できる環境を整備することで、県内全域において輸送資源フル活用の取組を推進する。

Schedule 実施手順

7～8月：プロポーザルの実施
8～11月：県内の輸送資源の実態調査
11～R9.1月：データベースの構築、成果品の提出
R9.2月：実績報告

Effect 想定される効果

輸送資源のフル活用に向けた基盤が整備され、最高効率での資源活用が可能となることで、県内全域において交通空白が解消される。

Before/After 事業前後で想定される姿

Before

路線バス・コミュニティバスのほか、教育、福祉、観光等において利用されている輸送資源の運用状況等を調査。



(旅館の送迎バス)

旅館の送迎バスとして運行しているが、需要がなく運行していない時間帯がある。



After

各分野の車両と運転士の空き時間を他の用途に活用できるよう調整。



(乗合バス)

構築したDBにより、近隣地域の輸送資源の保有状況、活用可能性を検索し、需給のマッチングを図る。

運行していない時間帯を活用し、乗合バスとして地域住民を運送する。

Plan 事業期間終了後の展開・見通し

・輸送資源の実態調査により得られた情報をもとに、輸送資源フル活用の事例（実証運行等）の創出を目指す。
・DBを活用し、フル活用の取組みを継続して推進。 13

住宅政策・まちづくりと連携した地域の移動手段の確保

事業イメージ

③住宅団地再生

住宅団地における住民の高齢化や空き家・空き地の発生などの課題に対し、住宅団地近隣のバス停・鉄道駅や病院・商業施設等をつなぐ公共ライドシェアや乗合タクシーの導入などの新たな移動手段の確保や既存バス路線の再編等を行うとともに、そのプロセスにおける課題やその対応方法・手順等を整理し、共通の課題を抱える地域に展開できるようなノウハウを創出する事業

(ただし、空き家等を改修した交通待合施設を兼ねた生活利便施設の活用などの既存ストックの改修等による住宅団地のハード整備または住宅団地再生の取組に向けた体制整備等※と併せて実施するものに限る)

※団地再生に取り組む住民組織の構築、地域課題の調査検討、地域住民の機運醸成、整備計画・事業計画の作成等

④持続可能なまちづくり

立地適正化計画をはじめとするまちづくり計画を踏まえつつ、居住や都市機能の誘導による「まちの拠点」として位置づけられた地域において、滞在性・回遊性の向上、外出の目的づくりの取組と併せて、拠点間の移動を補完・強化する公共ライドシェアや乗合タクシーの導入などの新たな移動手段の確保や既存バス路線の再編等を行うとともに、そのプロセスにおける課題やその対応方法・手順等を整理し、共通の課題を抱える地域に展開できるようなノウハウを創出する事業

支援対象



- ・地方公共団体
- ・地方公共団体を中心とした協議会等
- ・住宅団地の開発・管理や不動産・都市開発を事業として行う民間事業者等
(※市区町村長の推薦が必須)
- ・住宅団地内の住民を中心とした協議会等

支援対象経費

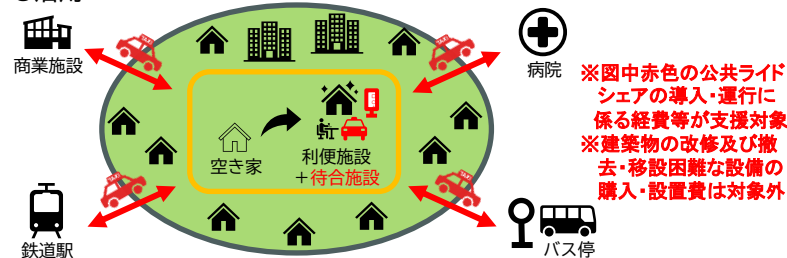


- ・事業実施に向けた基礎データ収集や分析等の調査費
- ・合意形成のための会議等の運営費
- ・交通サービスの実証運行経費 等

※建築物の改修及び撤去・移設困難な設備の購入・設置費は対象外

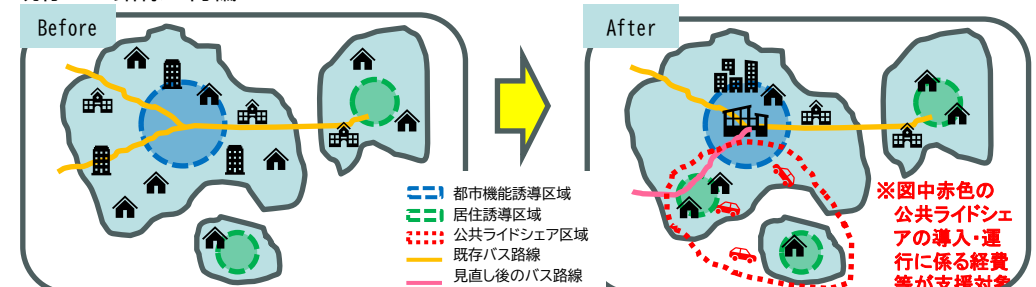
イメージ例③

団地近隣のバス停・鉄道駅や病院・商業施設等をつなぐデマンド交通（公共ライドシェア）を導入。団地内の空き家を子育て支援施設として改修して活用しつつ、同施設を新たなデマンド交通の待合所としても活用



イメージ例④

街路空間を活用したウォーカブルなまちづくりに取り組む拠点（青点線）と、地域住民が暮らす拠点（緑点線）間の移動手段として新たにデマンド交通（公共ライドシェア）の導入や既存バス路線の再編



事業イメージ

⑤共同経営の推進・高度化

複数の交通事業者間におけるゾーン運賃・均一運賃の導入、運賃プールによる収入分配、車両、営業所、運行管理機能等の共同調達・共同利用などについて、共同経営計画の策定も見据えつつ、独占禁止法特例法の適用対象となる範囲や留意すべき事項といった制度上・実務上の具体的な課題や対応方を整理するとともに、具体的な対応方について、シミュレーション等を実施した上で、今後の取組の方針や留意点を整理する事業

支援対象



- ・地方公共団体
- ・地方公共団体及び複数の交通事業者等を構成員として含む協議会等

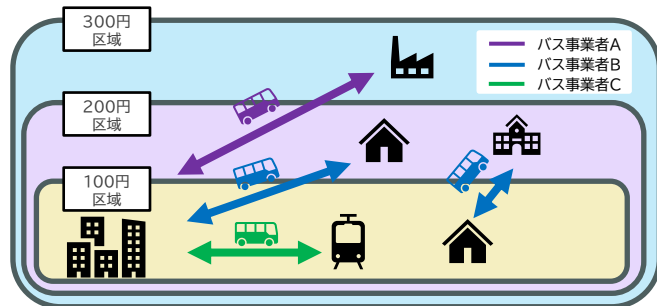
支援対象経費



- ・事業実施に向けた基礎データ収集や分析等の調査費
- ・合意形成のための会議等の運営費
- ・交通サービスの実証運行経費 等

イメージ例⑤-1

複数の区域を設定し、乗車してから下車まで途中の乗り換えを含め、一定の区域内の移動における同一運賃の導入にあたり、運賃水準や使用者負担への影響を整理



イメージ例⑤-2

既存の運賃体系のままバス路線再編やダイヤ調整を行うにあたり、運行回数や運行距離に応じた運賃収入分配の実施に向けたシミュレーションを実施



「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（令和8年度）

令和7年度補正予算を活用し、「交通空白」解消に向けた地域の移動手段の確保等に対する支援のほか、**共同化・協業化**、**デジタル技術を活用した高度サービスの実装（地域交通DX）**、**地方公共団体の体制整備**等を幅広く支援し、持続的な地域公共交通の確立を推進。

【地方公共団体の負担分について、新たに特別交付税措置を創設（①または②のみ）】

※「交通空白」解消・官民連携

プラットフォームの参加が要件※

1次公募：③ 令和8年2月13日(金)～令和8年3月6日(金) ①、②、④ 令和8年2月27日(金)～令和8年3月27日(金)
採択案件公表日：③ 令和8年4月10日(金) ①、②、④ 令和8年4月28日(火)
2次公募：①、②、④ 令和8年5月18日(月)～令和8年6月11日(木) ③ 令和8年6月11日(木)～令和8年9月4日(金)
採択案件公表日：①、②、④ 令和8年7月13日(月)

①「交通空白」解消タイプ

事業採択（1次）217件（2次）32件

※①・②・④について、7/13～8/7まで3次公募を実施



POINT

商業・福祉・教育等の
他分野の関係者が実質的に
運行に関わる場合、
定額の引き上げ
(上限750万円)

- **全国に約2,500存在する「交通空白」解消**に目処をつけるため、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等の導入や、医療・福祉・教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を**調査から運行までトータルで支援**
- 補助率：**500万円まで定額**、500万円を超える部分は **2 / 3（上限1億円）**
※東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は1 / 3（定額無し）

②共同化・協業化促進タイプ

事業採択（1次）34件（2次）4件

- 複数の地方公共団体や交通事業者、施設等への運送サービス提供者による地域旅客運送サービスの**共同化・協業化等も通じた連携の取組**により、共同で路線バス・乗合タクシー・公共ライドシェア等の運送を実施する事業を**調査から運行までトータルで支援**

- 補助率：**1,000万円まで定額**、1,000万円を超える部分は **2 / 3（上限1億2,000万円）**

※**都道府県主導**のもと、複数市区町村が共同でサービスを提供する場合、補助対象経費の一部について**2,000万円まで定額**

POINT

複数の自治体・交通事業者で
共同でのサービス提供を行う
事業について、**重点的**に支援

③地域交通DX推進タイプ

事業採択（1次）28件

※③について、6/11～9/14まで3次公募を実施



POINT

国の定める標準仕様に
基づき、**デジタル技術活用**
による事業者・他分野連
携を支援

- 事業者・事業種の連携・協働により**複数のモビリティデータの統合及び活用**や**国の定める標準仕様に基づくシステム統合、標準業務モデルの導入**など、**デジタル技術を活用した高度サービスの実装**を支援
- 補助率：地方公共団体の規模に応じて **1 / 2～2 / 3（上限1億円）**
※人口10万人未満の自治体は500万円まで定額

④モビリティ人材・組織育成タイプ

事業採択（1次）89件（2次）34件

POINT

- 地方公共団体が行う「交通空白」を生み出さない持続可能な地域交通を実現するための体制整備に必要な、企画・立案や交通事業者・地元住民等の関係者との調整等を行う**人材や組織の育成**等を支援
- 補助率：**定額（上限3,000万円）**

持続可能な地域交通を
実現するための
組織の立ち上げも支援

事業主体/運行主体

事業主体：相模原市、市教育委員会、藤野地区公共ライドシェア運行協議会
運行主体：藤野地区公共ライドシェア運行協議会

事業背景・目的

- 相模原市の中山間地域では、令和9年3月末に路線バスの撤退が見込まれており、交通空白が生じるおそれがある。
- 交通空白を未然に防ぐため、路線バスの撤退に備え、乗合タクシーの運行エリア拡大等に取り組む一方で、ドライバーの勤務時間の制限等により、早朝時間等には、必要供給量の確保が困難な状況である。
- 乗合タクシーのドライバーのみでは、これ以上の増便が困難であることから、他分野の関係者の協力を得て、地域資源をフル活用し、地域交通の確保を行う。

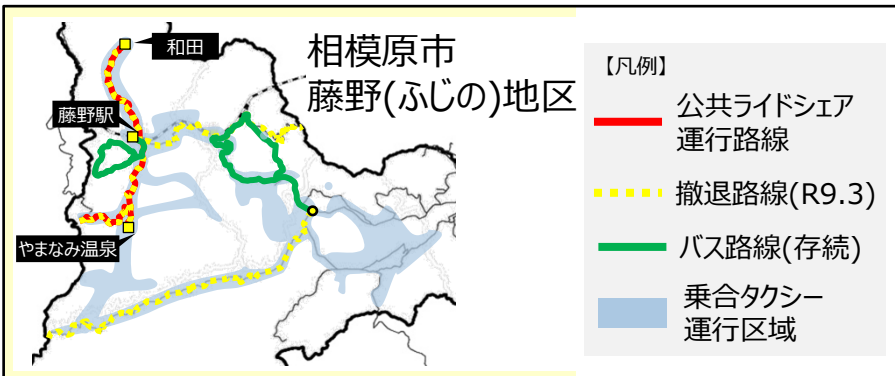
事業概要

交通サービス	・道路運送法の許可又は登録を要しない運送（7月-10月頃の無料運送） ・公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）（10月頃-2月の有償運送）
運行形態	路線定期運行（土休日は予約制を想定）
法的区分	道路運送法78条2号
運行頻度	平日6時台、土休日8時台～18時台（年末年始除く）
運送の対価	登録市民500円（市民以外は900円） （その他、障がい者、小人等の割引制度あり）
実施内容	藤野地区公共ライドシェア運行協議会が運行主体となり、教育委員会が運行するスクールバスの遊休時間（平日早朝及び土休日）に当該車両を活用し、地域資源をフル活用した公共ライドシェアを運行する。
共同化・協業化する領域	遊休時間帯のスクールバス車両

運行期間

令和8年7月～令和9年2月

事業実施地域



事業イメージ



- スクールバスを地域交通に活用することで、住民の移動手段を確保する。
- 相模原市が運行する乗合タクシーを補完し、路線バス撤退後の代替交通として運行。

見込まれる事業効果

- 【定性・定量効果】
- 路線バスの撤退による交通空白を解消し、地域住民の移動手段を確保する。
 - スクールバス車両の共有による経費負担が軽減される。
車両購入：約830万円×2台分

➡ 約1,660万円の軽減効果

事業主体/運行主体

事業主体：静岡県、東伊豆町、河津町

事業背景・目的

区 分	内 容
課 題	・東伊豆町と河津町の境に住んでいる町民は、生活圏が両町に跨っており、町を越えた移動需要があるものの、各町で現在運行している公共ライドシェアは、町内のみでの運行であるため、移動需要に対応できていない。 ・小規模な自治体が単独で実施するには、人的及び財政的負担が多く、新たな公共交通の取組を進められないため、共同化が必須である。 ・運転士不足に起因した自主運行バスの路線撤退が危惧されており、代替移動手段の確保が必要である。 ・交通モードの再構築には、人的・物的リソースが必要不可欠であるが、小さな自治体の単独では、来たるべき廃止代替を担うことができない。

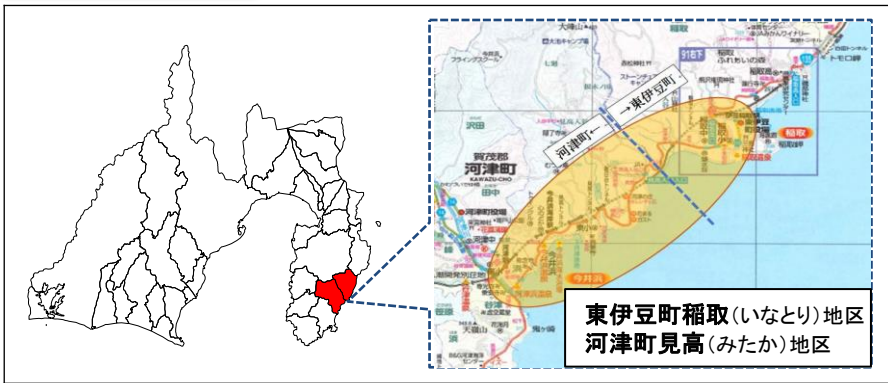
事業概要

交通サービス	公共ライドシェア(自家用有償旅客運送)
運行形態	乗合型区域運送(目的地限定型)
法的区分	道路運送法78条2号
運賃	実証運行中は無料(分析の上決定)
実施内容	運行に向けた準備(利用意向調査、運転手の募集、運行計画の作成、運行管理体制の構築、自家用有償旅客運送登録申請等)から運行まで県と基礎自治体が連携し、公共ライドシェアを運行する。
共同化する領域	車両、ドライバー、運行管理業務

運行期間

実証運行：令和8年12月～令和9年1月

事業実施地域



事業イメージ



- 車両の共同利用やドライバーが広域で活躍できる仕組みをつくることで、自治体の人的負担低減やコスト削減を実施する。
- 自主運行バスからの転換を想定したコスト比較を行い、同様の課題を抱える県内の地域へ横展開を図る。

見込まれる事業効果

- 【定性・定量効果】
- 自治体間の境界を超えて運行することにより、生活圏が同じである双方の住民利用者の利便性が向上する。
 - 運行業務を共同化することで、単独で運行する場合と比較し、2割程度の削減効果(900万に対して150万円程度)と5割程度の人工の削減(年間30人工程度)が見込まれる。

持続可能な体制づくり認定制度導入の背景

- 真に「交通空白」を解消するためには、目の前の「交通空白」への対応と共に、「交通空白」を発生させない先手先手の対応が不可欠
- 「交通空白解消・集中対策期間」(令和7年度～9年度)後も見据え、自治体等における「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを推進するべく、認定制度を創設

「交通空白」解消に向けた取組方針 2025 (令和7年5月 国土交通省「交通空白」解消本部決定)

「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(令和7年度～9年度)後も見据えた体制の構築を図る必要がある。**

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

3か年で300市町村の創出を目指す

R8年8月中の制度開始を予定

都道府県

3か年の間に全都道府県で実施を目指す

R8年度中の制度開始を予定

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)が重要**であり、「**共同化・協業化**」を進める必要がある。

共同化・協業化

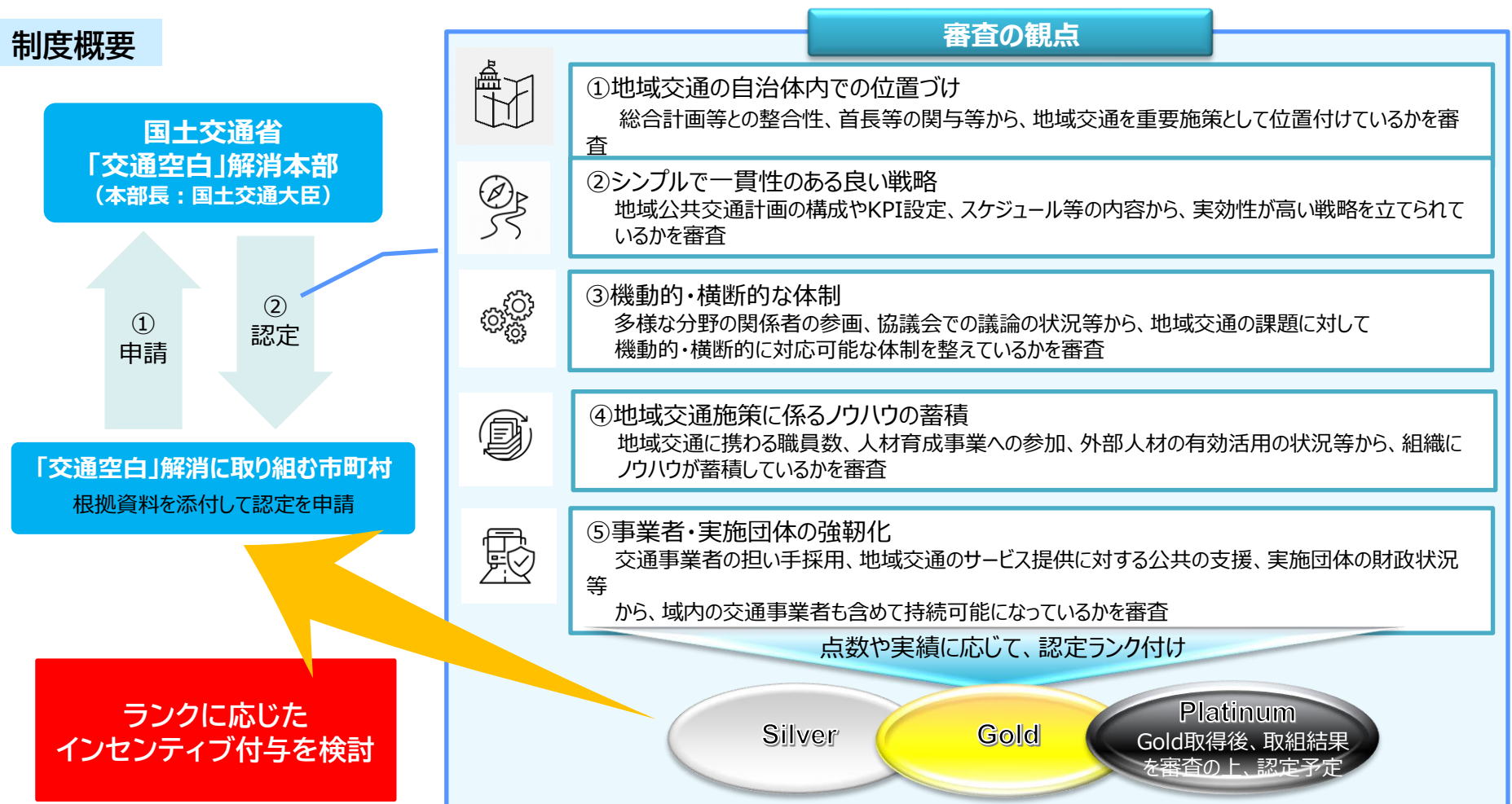
3か年の間に100件の創出を目指す

R8年度中の制度開始を予定

R8年8月中の制度開始を予定※

- 市区町村において、「交通空白」を発生させない持続可能な体制が構築されているかを、自治体内部の位置づけ、地域公共交通計画の内容、担当部局や協議会の体制、ノウハウの蓄積、交通事業者への支援等の観点から評価し、基準を満たす市区町村を国土交通省「交通空白」解消本部において認定。（認定は点数等に応じて3段階）
- 「交通空白」解消・集中対策期間において、予算支援や伴走支援等のインセンティブを付与しつつ、日本全国で持続可能な体制構築を推進。

制度概要

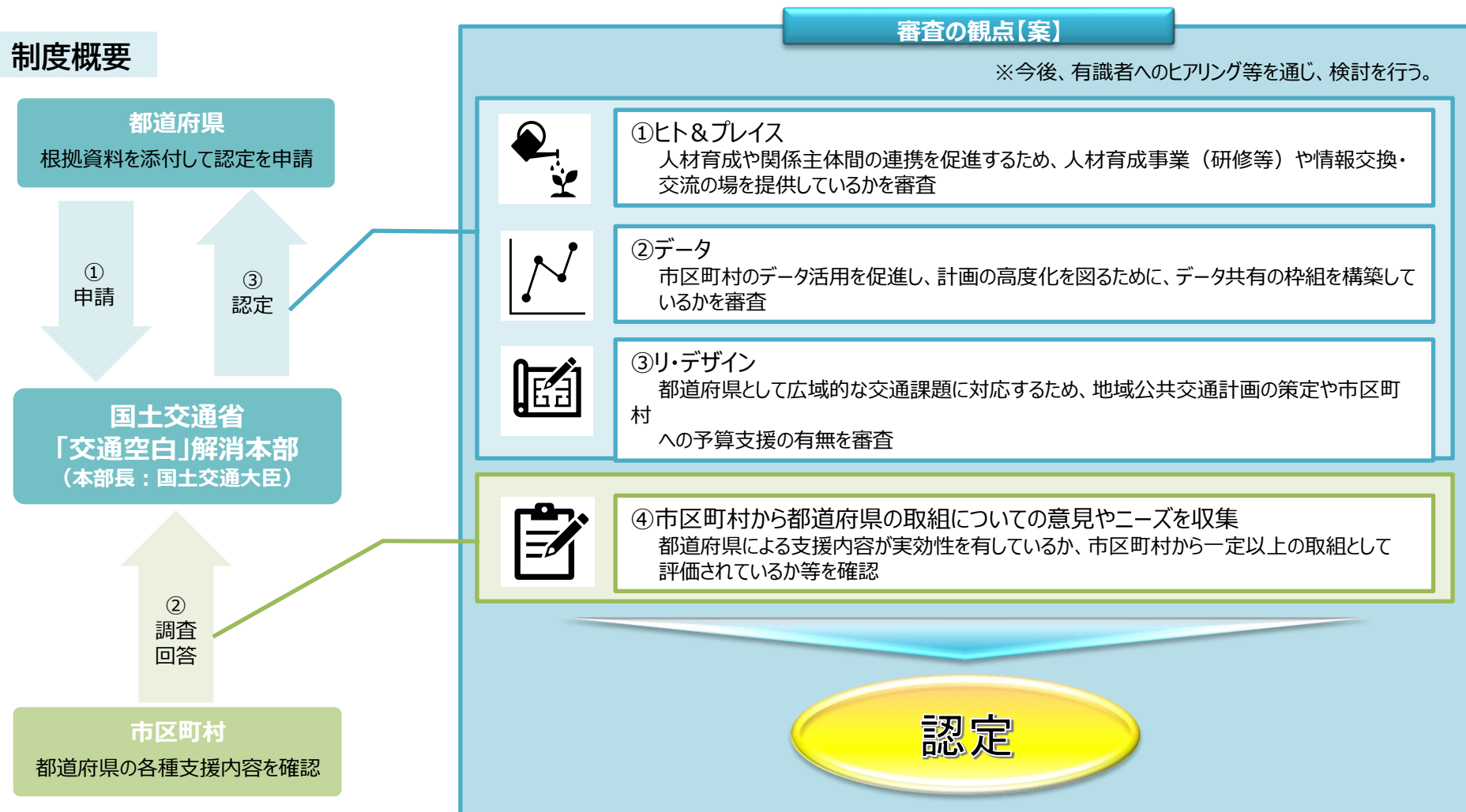


※申請に関するご案内は、運輸局及び国土交通省ホームページ等を通じて行う予定です。

R8年度中の制度開始を予定

- 都道府県において、「交通空白」解消や将来的な交通空白の発生を予防する観点から、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取組を評価し、基準を満たす都道府県を国土交通省「交通空白」解消本部において認定。

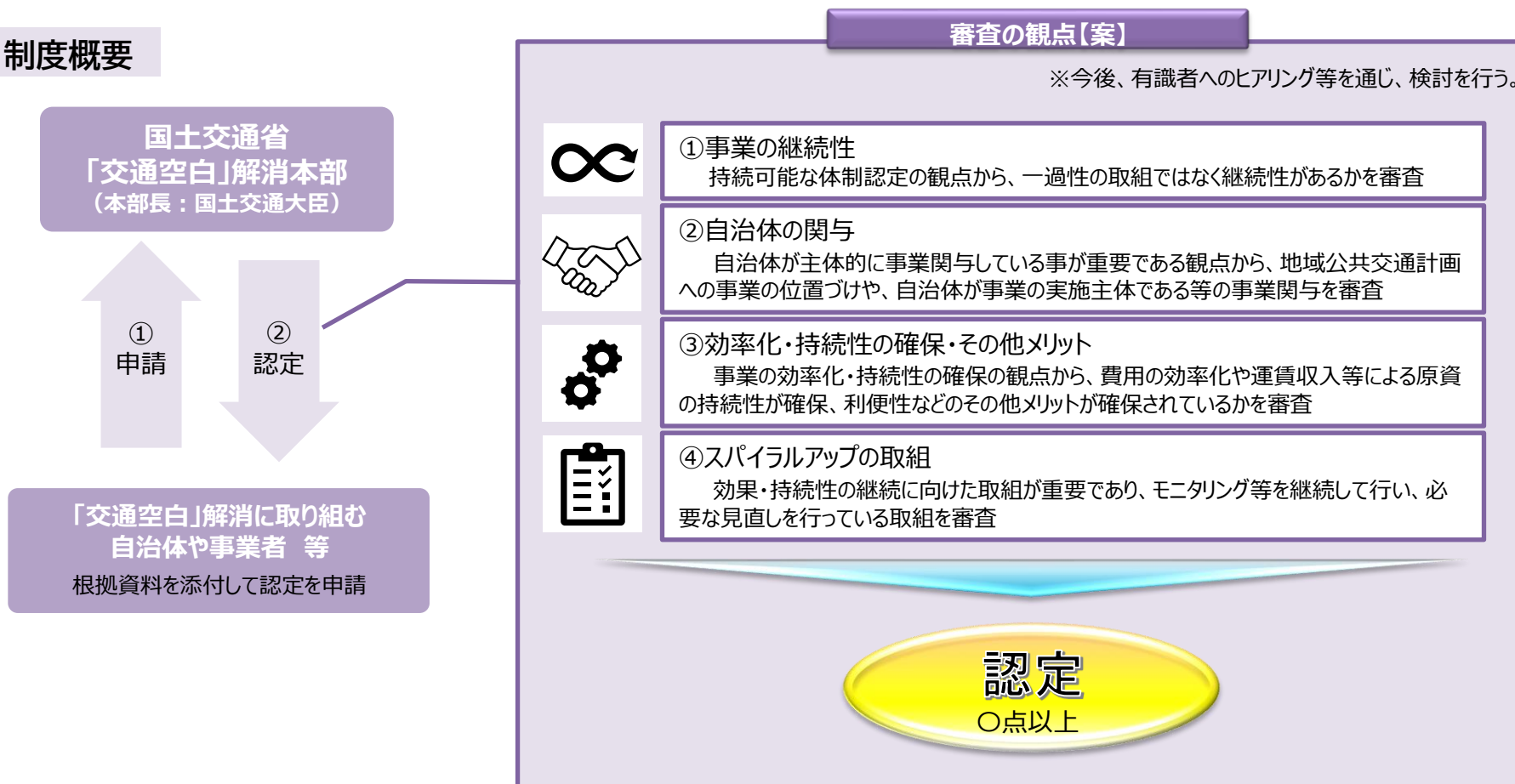
制度概要



R8年度中の制度開始を予定

- 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、基準を満たす団体を国土交通省「交通空白」解消本部において認定。

制度概要



「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム

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

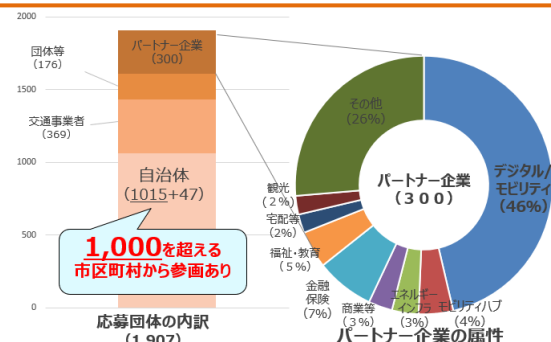
1 課題×ソリューションの
マッチング

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・経緯

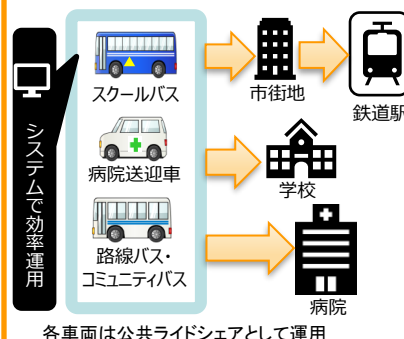
- R6.11.25にプラットフォームを設立し、会員公募を開始。
- これまで、**3回のプラットフォーム会合**（R6.11.25、R7.3.19、R8.2.27）を開催。また、お困りごとを抱える自治体や交通事業者、パートナー企業などのマッチングを図る**全国マッチング・イベント**（令和7年度は全国6会場で開催）や、「交通空白」解消に向けたパートナー企業等のソリューションを紹介いただく**ピッチ・イベント**、会員企業等が主催するイベントにプラットフォームとして協力・参加する**スピンオフ会**を開催。
- R8.6.30時点での参加団体は合計**1,907**に増加。R6.11の発足時167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

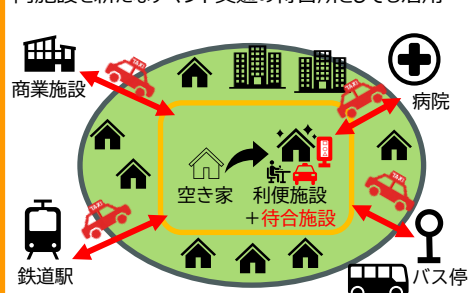
- 先進的な知見や技術の活用により全国で「交通空白」の解消に取り組むロールモデルを「『**交通空白**』**解消パイロット・プロジェクト**」とし、事例の創出と展開を進めることで、全国的な交通課題の解決を目指す。
- 令和8年度においては、**地域輸送資源のフル活用、住宅政策やまちづくりと連携**した地域公共交通の確保、**共同経営の推進及び高度化**をテーマとし、地域における課題やその対応方法・手順等を整理するとともに、全国に展開できるようなノウハウを創出し、もって全国の「交通空白」の解消を図ることを目的とする。

地域輸送資源のフル活用（イメージ）
各分野の車両と運転手の空き時間を他の用途に活用出来るよう調整



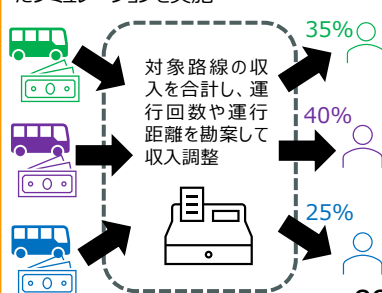
住宅団地再生等との連携（イメージ）

団地近隣のバス停・鉄道駅や病院・商業施設等をつなぐデマンド交通（公共ライドシェア）を導入。団地内の空き家を子育て支援施設として改修して活用しつつ、同施設を新たなデマンド交通の待合所としても活用



共同経営の推進・高度化（イメージ）

既存の運賃体系のままバス路線再編やダイヤ調整を行うに当たり、運行回数や運行距離に応じた運賃収入分配の実施に向けたシミュレーションを実施



- 「交通空白」解消に向けた取組がさらに進展するよう、お困りごとを抱える自治体や交通事業者とパートナー企業とのマッチングを図るべく、全国 6 都市にて対面形式のマッチング・イベントを開催。
- 参加者合計：**7 4 5 名 (3 9 5 団体)**（内、自治体・交通事業者：**3 3 3 名 (1 9 1 団体)**）
- イベント参加に対する**満足度 9 0 % 超え**。（回答数（全会場参加者）：2 7 4）

11/28 (金) 福岡会場

自治体・交通事業者:46名 (27団体)
パートナー企業:67名 (31社)

計 **1 1 3 名**

九州

11/5 (水) 札幌会場

自治体・交通事業者:49名 (29団体)
パートナー企業:62名 (31社)

計 **1 1 1 名**

北海道

12/4 (金) 高松会場

自治体・交通事業者:58名 (32団体)
パートナー企業:71名 (33社)

計 **1 2 9 名**

※四国経済産業局より参加あり

四国

12/12 (金) 広島会場

自治体・交通事業者:70名 (39団体)
パートナー企業:74名 (40社)

計 **1 4 4 名**

※中国四国厚生局より参加あり

【参加者（パートナー企業）の声】

自治体、交通事業者、システムベンダーと幅広く
交流できるので大変効率的でした。



【参加者（自治体）の声】

パートナー企業選び選択に当たり
貴重な情報収集の場となりました。



11/18 (火) 大阪会場

自治体・交通事業者:75名 (43団体)
パートナー企業:83名 (38社)

計 **1 5 8 名**

中国

近畿

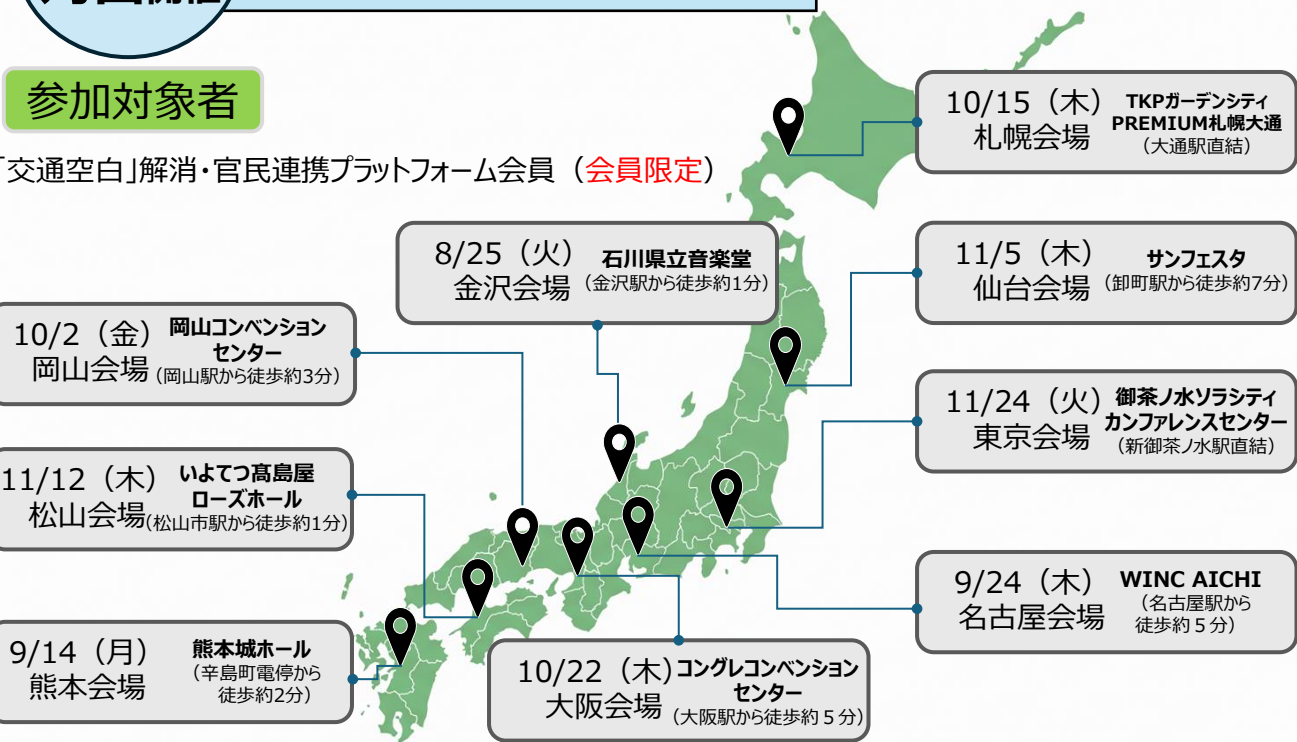
お困りごとを直接相談！

○ 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、令和8年度は全国 9 都市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9回 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
- ※各会場の詳細情報はお申し込み後にご案内します

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

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」解消に向けて～「交通空白」解消は成長投資～

3次公募開始 (R8.7.13～)

「交通空白」解消等リ・デザイン 全面展開プロジェクト (補助金)

「交通空白」解消等に向け、以下の補助メニューにより支援。

- ・「交通空白」解消タイプ
- ・共同化・協業化促進タイプ
- ・モビリティ人材・組織育成タイプ

第2弾公募開始 (R8.7.13～)

「交通空白」解消 パイロット・プロジェクト (直轄調査)

地域輸送資源のフル活用、住宅政策やまちづくりとの連携、共同経営の推進・高度化をテーマとした事業等を公募。

取組方針2026策定 (R8.6.10)

第6回「交通空白」解消本部

令和7年度「交通空白」リストアップ調査の結果を把握し、次期施策の指針となる「取組方針2026」を策定。

冬頃開催予定

第7回「交通空白」解消本部

集中対策期間の先も見据え、「交通空白」を解消を地域・個人の成長につなげるための基本的な取組の方向性について整理。

秋

秋頃施行予定

改正地域交通法

地域の輸送資源のフル活用により「交通空白」を解消するための新たな事業の創設、地域交通の課題解決に積極的に取り組む企業・団体の活動促進、モビリティデータの利活用等を措置。

制度運用開始

持続可能な体制づくり認定

「交通空白」を発生させないための持続可能な体制づくりを推進するべく、以下の認定制度を年度内に創設。

- ①市区町村版
- ②都道府県版
- ③輸送資源フル活用版

※①市区町村版はR8.8より制度開始を予定

全国9都市で開催 (R8.8.25～)

令和8年度 全国マッチング・イベント

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、全国9都市にて対面形式のイベントを開催。

「交通空白」解消に向け、
引き続き様々な
取組を展開！