

「交通空白」解消に関する 取組状況と今後の動き等について

令和8年3月

近畿運輸局 交通政策部 交通企画課

- 人口減少や高齢化による免許返納が進展。買物、医療、教育など様々な日常サービスを支える地域交通の役割はますます高まる一方、地域鉄道・路線バスの運転者の不足、減便や廃止により、地域交通は危機的な状況
- 日本版・公共ライドシェア等の新しい移動手段のほか、鉄道・バス・タクシー・デマンド交通等あらゆる移動手段を総動員しながら、「交通空白」を解消していく必要

国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）



- ① 「地域の足対策」と「観光の足対策」
 - 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
- | | | | |
|----------|--------|----------|--------|
| R6. 7.17 | 第1回本部 | R7. 2.25 | 第3回幹事会 |
| R6. 8. 7 | 第1回幹事会 | R7. 4.24 | 第4回幹事会 |
| R6. 9. 4 | 第2回本部 | R7. 5.30 | 第4回本部 |
| R6.10.30 | 第2回幹事会 | R7. 9.10 | 第5回幹事会 |
| R6.12.11 | 第3回本部 | R7.12.19 | 第5回本部 |

- ローカル鉄道
- バス
- 乗用タクシー
- 日本版RS
- 公共RS
- 乗合タクシー
- AIオンデマンド
- 許可・登録を要しない輸送

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DX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。

「交通空白」解消に向けた取組方針2025（概要）※骨太の方針2025にも本施策を位置づけ

目の前の「交通空白」への対応

地域の足 約2,000地区	実施中 548地区 準備中 854地区 検討中 655地区	観光の足 約460地点	早急に要対策 252地点 要対策 210地点
-------------------------	--	-----------------------	---------------------------------

集中対策期間（R7～9）後

リストアップされたすべての地区・地点で
「交通空白」解消に目途

「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり

集中対策期間後も見据え、自治体等における体制構築を推進

体制構築基本目標

3か年で300市町村
都道府県ごとにモデル地域を創出

共同化目標

3か年で100件

都道府県目標

3か年で47都道府県

※ 未然防止が必要な地区（要モニタリング地域の足1,632地区・観光の足146地点）にも先手先手で対応

国による総合的な後押し

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

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説明会の開催等を実施



首長への訪問
 （熊本県人吉市）



事業者への働きかけ
 （山口県タクシー協会）

制度・事例等に係る情報・知見の提供

自治体業務の補完・省力化を推進し、「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを支援するため、ガイダンスやポータルサイト、カタログ等の支援ツールを提供



MOBILITY UPDATE PORTAL
 （実務者向け支援ツール）



国土交通大学校での研修
 （データやGISの活用等の研修）

実証・実装等に向けた十分な財政支援

予算面や体制構築（広域調整、担い手づくり等）を必要とする取組に対して、各種支援メニューにより、「交通空白」解消に向けた取組の実装や持続可能な体制づくりを後押し



スクールバスへの地域住民の混乗に係る実証事業（京都市京田辺市）



複数施設での共同送迎システムによる運行実証事業（岡山県玉野市）

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム（R8.2.13：1,409会員）

第1回プラットフォーム発足（R6.11.25）



発足時の総会に計500名超が参加



平井鳥取県知事ほか各界からの講演



カタログによるマッチング支援



パートナー企業からのご発表

さらなる官民の取組 実装に向けて

パイロット・プロジェクトの展開（5分野30プロジェクト）



新たな制度的枠組みの構築

共同化・協業化、自治体の体制強化、観光の足のハイブリッド化等

バス協調・共創プラットフォームひろしま



・広島市とバス事業者8社で、協調・共創プラットフォーム（一般社団法人化）を立ち上げ、共同運営システムを構築
 データを活用した企画立案・システムや車両の共有等を実施

能登地域における広域連携のイメージ



・奥能登2市2町で広域で共通のAIオンデマンド交通の導入
 ・広域運営体制を構築することにより、圧倒的な担い手不足に対応

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

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実施



制度・事例等に係る情報・知見の提供

自治体業務の補完・省力化を推進し、「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを支援するため、ガイダンスやポータルサイト、カタログ等の支援ツールを提供



実証・実装等に向けた十分な財政支援

予算面や体制構築(広域調整、担い手づくり等)を必要とする取組に対して、各種支援メニューにより、「交通空白」解消に向けた取組の実装や持続可能な体制づくりを後押し



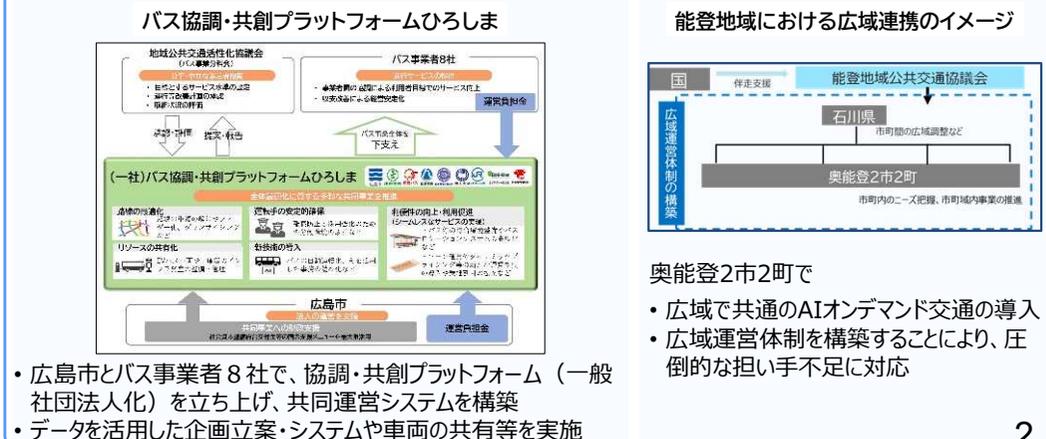
「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム (R8.2.13 : 1,409会員) 民間の技術・サービス、マッチング・交流の場、パイロット・プロジェクト

「交通空白」解消・官民連携プラットフォームにおける交流・マッチング、パイロット・プロジェクトの展開等を通じ、自治体、交通事業者のほか、様々な分野の企業・団体群とのネットワーク構築や新技術・サービスの活用を促し、持続可能な取組の構築を推進



新たな制度的枠組みの構築 共同化・協業化、自治体の体制強化、観光の足とのハイブリッド化 等

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を構築



○ 取組方針2025で定めた「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、**首長等訪問（伴走支援）**を昨年より継続的に実施。集中対策期間（令和7年度～令和9年度）の目標達成へ、さらなる取組の推進を行った。

【伴走支援】



○ 首長等訪問

第4回「交通空白」解消本部以降
(令和7年5月30日～12月15日)

400自治体



▲石川県内灘町



▲宮城県山元町

【取組方針2025】

○「交通空白」地区・地点の目標

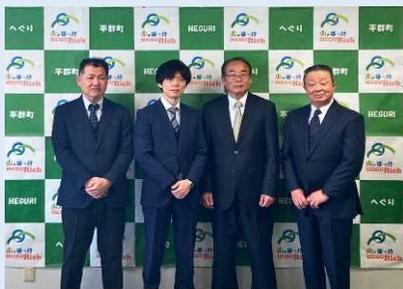
	(令和7年5月時点)	(令和9年度目標)
地域の足	実施中 548	実施中 1,500
	準備中 854	準備中 500
	検討中 655	検討中 0

	(令和7年5月時点)	目標
観光の足	早急に要対策 252	令和7年度中に着手
	要対策 210	集中対策期間内に 順次着手

○ 要モニタリング地区・地点の目標

	(令和7年5月時点)	(令和9年度目標)
要モニタリング地区	1,632	先手先手に対応
要モニタリング地点	146	「交通空白」に陥らないよう、地域公共交通計画へ位置づけや、関係者による協議の場の立ち上げ・伴走支援

首長訪問・事務打合せ



R7.12.12 首長訪問

- **自治体**
奈良県平群町の6地区
(要モニタリング地区)
人口0.7千人、面積0.2km²
- **訪問日**
令和7年9月16日 事務打合せ
令和7年11月19日 副町長来局時に面談
令和7年12月12日 首長訪問

● 訪問時の課題認識

- ・高齢者の移動手段不足
- ・大型車両が運行できない山間地の交通確保
- ・遠距離通学や部活動の地域移行による送迎負担
- ・医療センター移転後の通院交通



方針

● 自治体

- ・平群町、交通関係者、総合型地域スポーツクラブ、教育委員会、社会福祉協議会、商工会等が連携した輸送資源のフル活用について、さらなる拡大を検討
- ・自治体間の広域連携の可能性についても今後検討

● 運輸局

- ・財政支援の活用や今後の広域連携に向けた調整等の伴走支援を継続的に実施する

輸送資源のフル活用

- ・総合型地域スポーツクラブ「くまがしクラブ」、平群町、バス事業者（奈良交通グループエヌシーバス）、商工会青年部（※）、長寿会連合会（※）が連携し、区域運行型乗合交通「くまがしmobi」を令和6年度から運行。 ※令和7年度より拡充
- ・**部活動の地域移行に伴い、生徒の移動手段を確保するため、一部の曜日において、中学生の学校部活動や地域クラブ活動への送迎などを対象とした実証運行を開始。**
- ・今後は、対象となる部活動や運行日の拡充を図るとともに、路線バスや町のコミュニティバス等との連携・調整、通院需要への対応、高齢者の外出支援に向けた利用促進、近隣自治体との連携など、**輸送資源を最大限活用した拡充を検討。**



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。

▶ プラットフォーム会員

- 「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

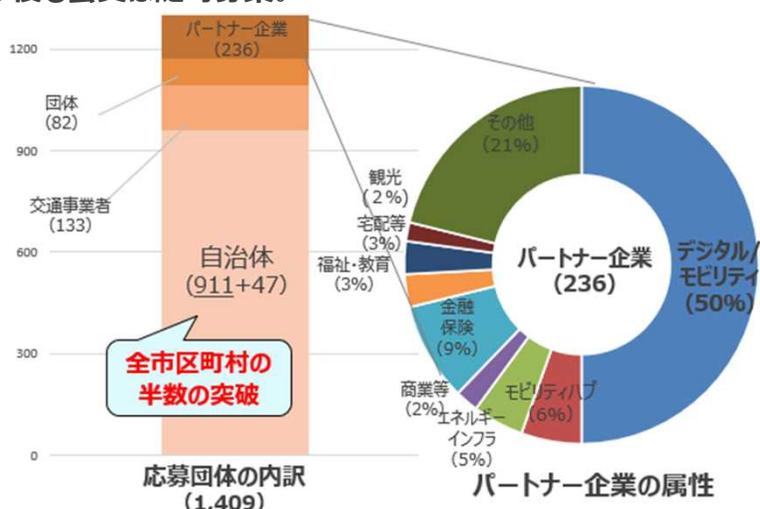
※インバウンド、若者、女性、障がいをお持ちの方等の視点からの取組にも留意

▶ 主な取組

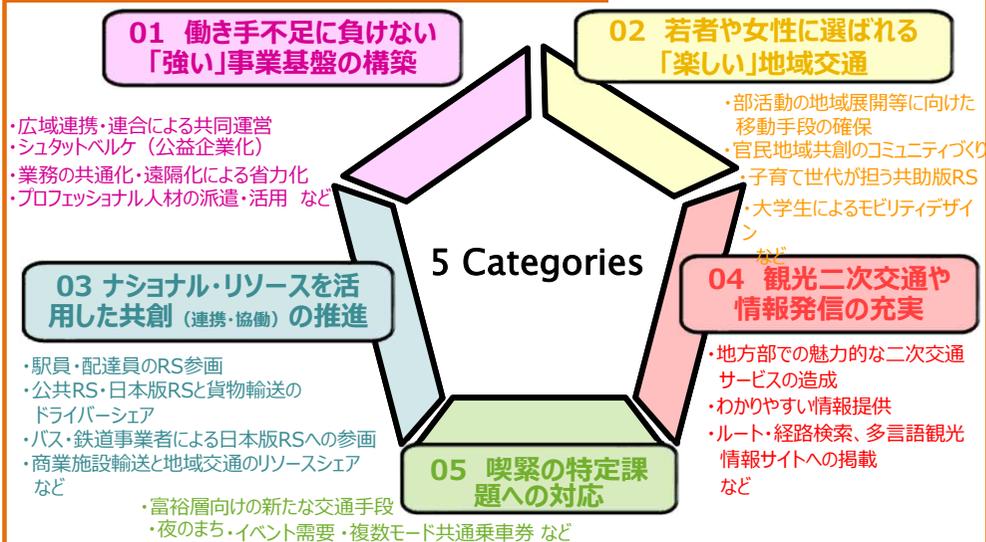


体制 (R8.2.13)

- 第1回会合 (R6.11.25) 後、プラットフォームの会員公募を開始。
- これまで、「交通空白」解消に向けたソリューションを話していただくピッチ・イベントの開催及び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・イベントの募集・開催。
- R8.2.13時点での参加団体は合計**1,409**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



- 人口減少・働き手不足の下において、地方の「暮らし」と「安全」を守る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、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) の構築に取り組む。**
- これまで**計30件の実証事業を公表・展開してきたところ**、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。

- 「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：**745名(395団体)**（内、自治体・交通事業者：**333名(191団体)**）
- 各会場にてイベント参加に対する**満足度90%超え。**（回答数(全会場参加者)：274）



イベント概要

- 11月18日（火）大阪市にて、「『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム 全国マッチング・イベント」を開催しました！
- **参加者合計：158名**【内、自治体・交通事業者75名（43団体）、パートナー企業83名（40社）】
- **マッチング・ネットワーキング（約2時間）にて、多くの参加者が関達にお困りごと相談や情報交換をされていました** 📢

近畿運輸局長 開会挨拶



自治体・交通事業者とパートナー企業が直接出会い、事業につながる意見交換を行う初の試み 🗣️

交通企画課長 取組紹介



近畿エリアの「交通空白」解消の取組や、運輸局の伴走支援についてご説明 🙋

パイロット・プロジェクト取組説明



ダイハツ・オムロンソーシャルソリューションズから先進的な取組内容を発表 🌟

参加企業紹介（1分ピッチ）



企業から自社ソリューションの紹介（参加企業を一気に知る機会 👁️）

マッチング・ネットワーキング（2時間たっぷり！自治体・交通事業者・パートナー企業が対面で相談・情報交換）

【企業ブース】



自治体・企業間でも交流！



ポスターを用いてお困りごとを相談！

職員がお話をお伺いしました！

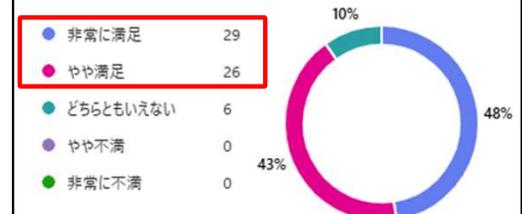


【運輸局ブース】

事後アンケート結果

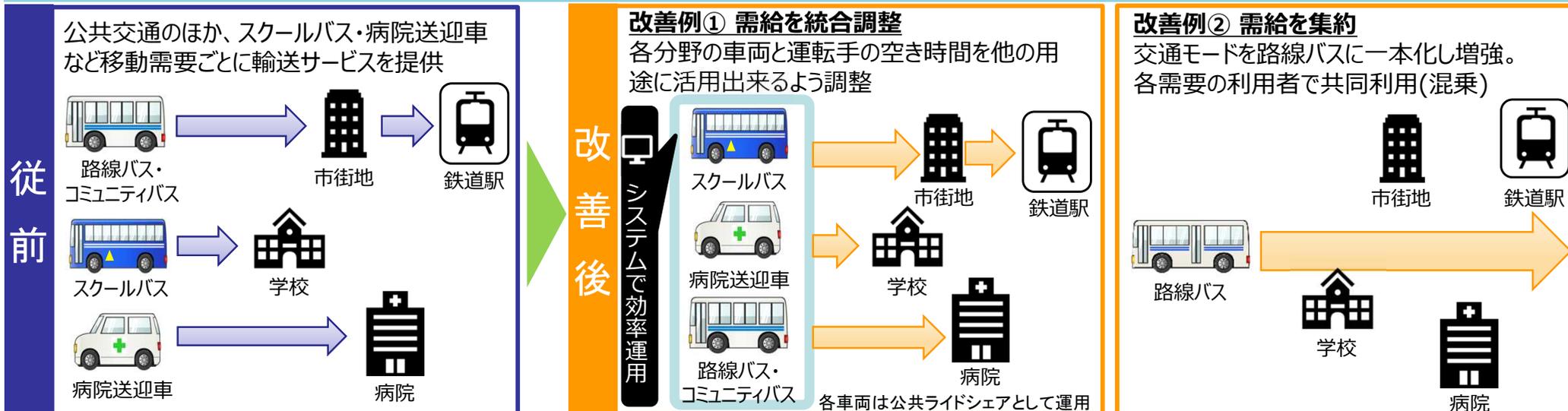
○ マッチング・イベントは、お困りごとの解決に向けて、意義のあるものでしたか。

— **参加者満足度 91%**



- 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・集約が急速に進展し、移動需要は増大**。
- 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。
- **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**（交通事業者に加え、これら施設が保有する施設送迎に係る人員・車両等）の**フル活用**を推進。

「地域輸送資源のフル活用」のイメージ



「地域輸送資源のフル活用」を進めるための支援措置

○ 新たな制度的枠組みの構築

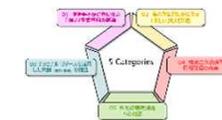
交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会「とりまとめ」(R7.12.16)

『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』

○ 先進的プロジェクト等に対する支援

- ・ 「交通空白」解消パイロット・プロジェクト
- ・ 地域交通DX「COMmmONS」

⇒**先進的なプロジェクト等に対し、**
国の積極的な関与により実現を後押し



COMmmONS

本省
において

厚生労働省・文部科学省・スポーツ庁等と連携し、取組や課題を共有しつつ、政府全体から現場まで**各階層にわたる他分野連携**を促進。

運輸局
において

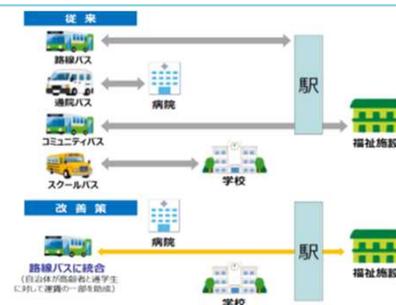
自治体の庁内連携も含めた地域における**他分野連携を促進し、好事例となる事業の創出**により地域の困りごとの解決に向けて伴走支援。

「地域輸送資源のフル活用」の事例

○ 複数の移動需要を路線バスに統合

＜茨城県常陸太田市での運行効率化＞

路線バス、コミュニティバス、通院バス、スクールバスが異なるサービス水準で重複運行し、公的負担の増加が課題であったところ、市内公共交通の再編に当たって、路線バスに集約（混乗化）することで運行の効率化を実現し、輸送に係るリソースの効率化と公的負担抑制を実現。



○ 多様な主体の参画による地域公共交通の共創

＜岐阜県白川町・東白川村での交通再構築による経費節減・利便性向上＞

運転手不足で高校生の通学が不可能となる危機に対して、町村・交通事業者・病院・住民等が協力し、①路線バスの再編、②鉄道や路線バスに接続する公共ライドシェアの導入（時間帯によりスクールバス車両も活用）、③路線バスや公共ライドシェアへの通院バス機能の統合により、地域公共交通ネットワークを再構築。



○ 部活の足から地域の足へ拡大

＜奈良県平群町の地域総合スポーツクラブ＞

部活動の地域展開に対応し、地元バス会社と連携して地域の総合スポーツクラブへ通うバス事業の実証を開始。

その後、児童園児のアフタースクールへの移動や地域住民の生活交通、高齢者の外出支援へとサービスの幅を拡大中。



○ システム活用による送迎車両の運用共同化

＜群馬県みなかみ町のほか全国数カ所で同時実証＞

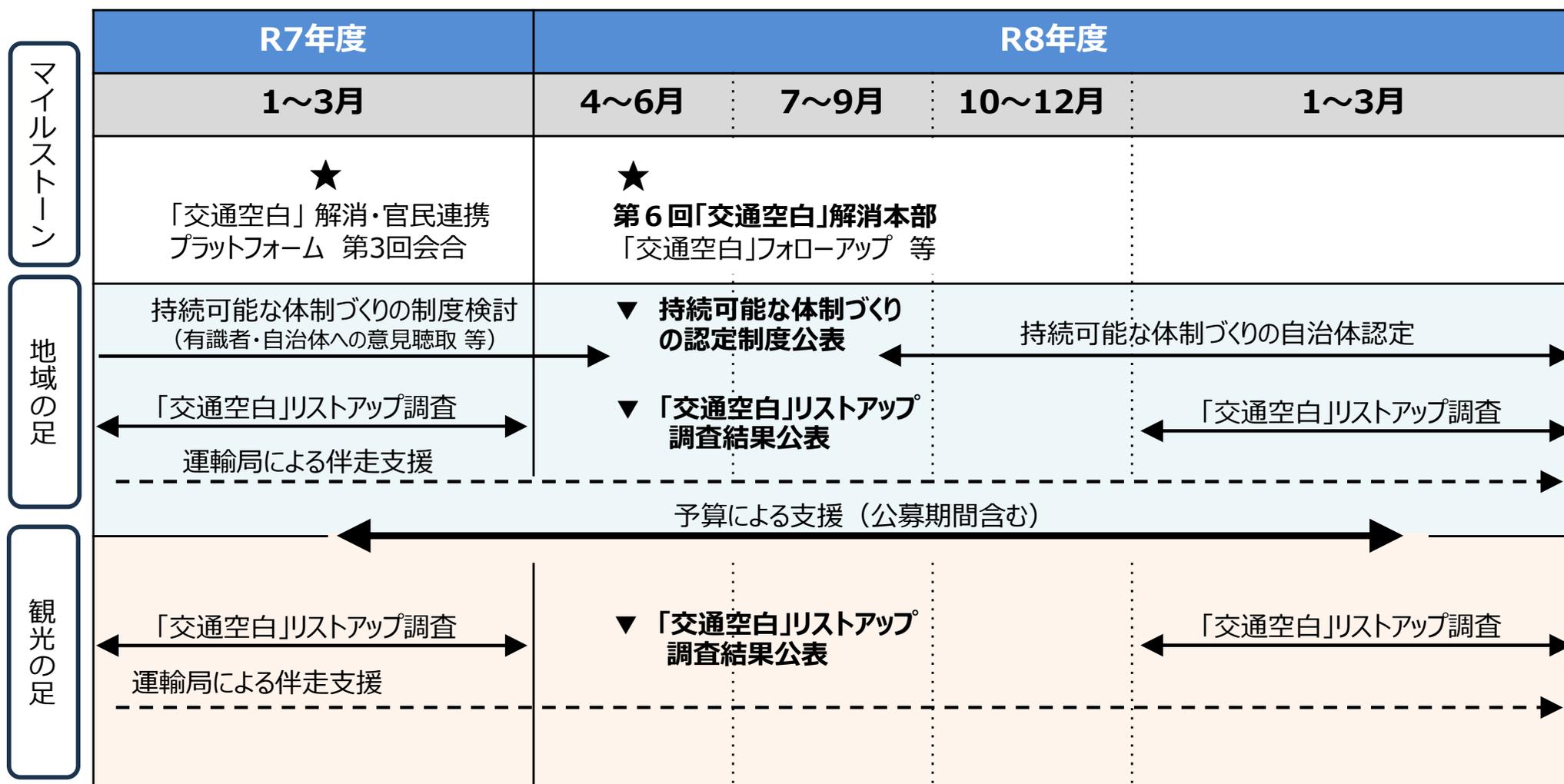
福祉・観光・教育施設等の送迎車両の運用を共同化。簡素に操作できる共通システムの活用により、配車調整を自動化・省力化。

各施設の運営負担を軽減、介護、教育、生活の質を同時向上。



複数の宿泊施設の利用客を共同で送迎
(群馬県みなかみ町)

- 「交通空白解消・集中対策期間（令和7年度～9年度）」において、自治体や交通事業者による個々の「交通空白」解消の取組を促し、財政支援や事務打合せ等、総合的に後押しを行う。
- 「交通空白」解消の進捗状況について、再度リストアップ調査を実施し、第6回「交通空白」解消本部にて公表する。
- 地域の足については、「交通空白」地区のフォローアップに加え、「持続可能な体制づくり」について、第6回「交通空白」解消本部（令和8年5月予定）において、認定制度の公表を行う。
- 観光の足については、地方誘客をより一層推進する観点から、各地域の観光ニーズに対応した二次交通の確保・充実とわかりやすい情報発信を進める。



令和7年の調査において把握した全国約2,500地区の「交通空白」地区等に関する解消の取組の進捗を確認するとともに、調査後に新たに発生した「交通空白」地区等を把握することを目的に、令和8年も「交通空白」リストアップ調査を全市区町村に対して実施。

(実施時期：令和8年2月2日(月)～27日(金))

調査方針

令和8年度「交通空白」関連予算において、「交通空白」リストアップ調査との連動を強化する方向

<調査対象>

➤ 全市区町村を対象

・令和7年調査と同様に全市区町村を対象とし、「交通空白」解消の進捗等を確認。

※回答結果は、都道府県における市区町村への支援体制構築を促進するため、管轄する都道府県に共有する。

<実施時期>

➤ 令和8年2月2日(月)～27日(金)

<調査方針>

① 令和7年のリストアップ調査における「交通空白」地区・要モニタリング地区の進捗状況

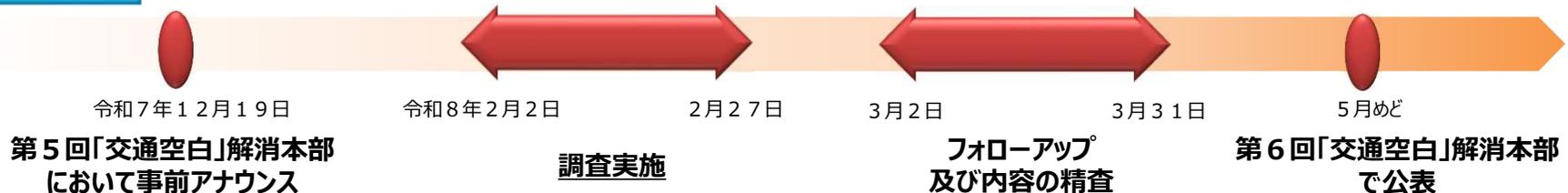
(例) 「検討中」→「準備中」、「要モニタリング地区解消」など

② 新規に「交通空白」地区・要モニタリング地区となった地区の把握

※①の場合はステータス変更の要因、予算措置による効果、今後の事業スケジュール等を詳細に記載することを求める。

※②の場合は令和7年度の調査からの変更理由を詳細に記載することを求める。
(例) 令和7年にバス路線廃止の方針が打ち出され、それに伴い●●地区が新たに「交通空白」地区となる見込み

スケジュール



「交通空白」であること

①

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ていること**
(必ずしも、**地理的、空間的な交通空白「地」に限らない。**)

【例】

- ・路線バスの廃止・減便や、タクシーの廃業により、買物・医療・教育など移動の足が不足している
- ・自家用車での移動もままならない高齢の住民が居住する、互助輸送のみに頼っている
- ・父母ともに働いており、子供を学校や習いごとへ送迎する手段が存在しない
- ・朝夕の通勤・通学時間帯に地域交通が不足している
- ・タクシーの運転手が高齢化し、夜の時間帯にタクシーが廃止された

【留意事項】

「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。

(「交通空白」とされることが望ましい例)

- ・鉄道駅から500m徒歩圏内にあるものの、当該駅からの列車本数が極めて少なく、病院や学校へ行く移動手段としては使い勝手が悪い
- ・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
- ・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

「何らかの対応が必要」と認識されていること

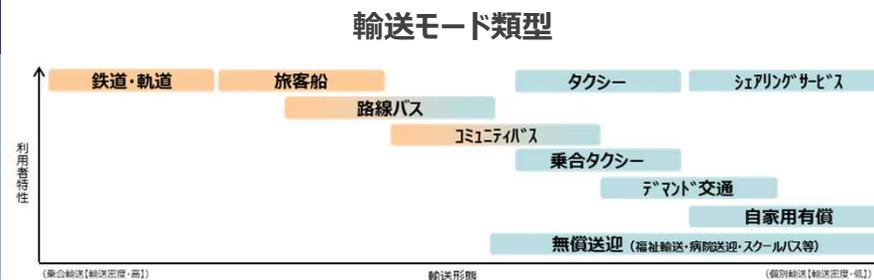
②

上記①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、**空白解消の手段が未定・検討中のもも含む。**)

【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。
- ・運転手不足に伴い、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。

「交通空白」の早期解消・持続可能な地域交通の実現に向け、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**」や「**交通空白**」の早期解消に向けた**地域の取組の立ち上げ支援**のほか、地域の公共交通のり・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、複数の交通サービスをまとめ、その利用データの地域での利活用等に繋げる「**地域交通DXの推進**」を支援。



1. 「交通空白」解消緊急対策事業 事業採択 **240** 件 (総数)

- 「交通空白」を抱える地域において、「交通空白」の解消に向けたサービスを実施するための仕組みの構築を支援
- 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）等

2. 共創モデル実証運行事業 事業採択 **157** 件 (総数)

- 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

➢ 補助率：

A 中小都市、過疎地など (人口10万人未満の自治体)	B 地方中心都市など (人口10万人以上の自治体)	C 大都市など (東京23区・三大都市圏の政令指定都市)
500万円以下は 定額 、500万円超部分は 2/3	補助率 2/3	補助率 1/3

3. 日本版MaaS推進・支援事業 事業採択 **39** 件 (総数)

- **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：

A 中小都市、過疎地など (人口10万人未満の自治体)	B 地方中心都市など (人口10万人以上の自治体)	C 大都市など (東京23区・三大都市圏の政令指定都市)
500万円以下は 定額 、500万円超部分は 2/3	補助率 2/3	補助率 1/2

4. モビリティ人材育成事業 事業採択 **61** 件

- 地域公共交通のり・デザインを推進するため、**モビリティ人材**（地域交通と他分野の連携を推進するコーディネート人材、地域交通のマネジメント人材、デジタル活用等により地域交通を支援する人材など）**の育成に関する仕組みの構築や運営を行う事業に対する支援** ※定額（上限3,000万円）

- 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。
- 地域の「暮らし」と「安全」を守るための基盤としての地域交通については、その利便性、生産性、持続可能性を高めるための地域交通のリ・デザインを引き続き全面展開する。『「交通空白」解消に向けた取組方針 2025』に基づき、集中対策期間における全国約 2,500 の「交通空白」解消に向けた、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7年度補正 352億円、令和8年度 206億円

- ・ 社会資本整備総合交付金（地域交通関係）
：令和7年度補正 510億円の内数、令和8年度 4,597億円の内数
- ・ 鉄道施設総合安全対策事業費
：令和7年度補正 50億円の内数、令和8年度 45億円の内数
- ・ 訪日外国人旅行者受入環境整備
：令和7年度補正 78億円の内数、令和8年度 19億円の内数

「取組方針2025」に基づいた「交通空白」の集中的解消

複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化

- 共同化・協業化による地域交通の持続可能性確保
 - 複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化の後押し
(運転者や車両等の輸送資源を共同化してサービスを提供する場合における調査、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)
 - 自治体等を核とした地域交通の連携体制強化
(地域公共交通計画の検討、関係事業者との連携、移動手段の提供等の自治体が担うべき機能を補完・強化する団体の立ち上げ、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
 - 財政投融资（共同化・協業化、DX・GX投資への出融資）
- ※ 新たな制度的枠組みの構築を併せて実施



複数事業者による共同化

■ 集中対策期間における「交通空白」解消

- 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)



公共ライドシェア

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

訪日外国人旅行者6,000万人に向けた「観光の足」の確保

■ 訪日外国人旅行者受入環境整備（観光庁予算）

- 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

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

- 自動運転の事業化に向けた重点支援
- 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

- 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

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. 「交通空白」解消タイプ

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)

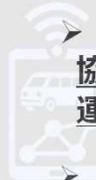
- **全国に約2,500存在する「交通空白」解消**に目処をつけるため、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等の導入や、医療・福祉・教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を**調査から運行までトータルで支援**
- 補助率：**500万円まで定額**、500万円を超える部分は**2 / 3（上限1億円）**
※東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は1 / 3（定額無し）



2. 共同化・協業化促進タイプ

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



- 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）**

3. 地域交通DX推進タイプ

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

POINT

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



- 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）**



- 「『交通空白』解消に向けた取組方針」に基づき、令和7～9年度の集中対策期間において、全国に存在する「交通空白」解消に目処をつけるため、**「交通空白」地区等において**、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**調査から運行までをトータルで支援**。

対象主体

**地方公共団体、交通事業者、公共ライドシェアの実施主体であるNPO法人、協議会等
又はこれらを含む協議会・連携スキーム**

- ※ 「交通空白」リストアップに記載のある地域を実施エリアに含む事業を対象とする。
- ※ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに参加している者に限る。
- ※ 地方自治体の推薦および地方運輸局または運輸支局の事前協議を必須とする。



▲各地の取組例

左：被災地へのデマンド交通導入（石川県輪島市）

右：交通結節点からの「観光の足」確保（熊本県人吉市～鹿児島県霧島市）

補助対象経費



- ① 事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用
(ヒアリング調査・利用予測シミュレーション、有識者謝金・会場使用料等)



- ② サービス提供のために必要となる輸送施設の導入、配車アプリ・運行管理等のシステム開発・導入、
- ③ サービス提供に際し実施する広報や運転者募集・研修等に要する経費
(輸送施設の設置、リースによる取得、仕切板・ドライブレコーダー等の設置等の改造、運転者を募集するための広告費用等)



- ④ サービス提供に際し実施する要する費用
(運行経費、実証事業後の利用データ分析、路線・区域・料金設定等の検討等)

補助率

500万円まで定額、それを超える場合は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）は補助率1 / 3（定額無し）
- ※ 車両購入に係る費用については定額補助の対象外（車両購入は、対象事業者自身が有する車両がサービス提供のために活用することができない場合に限る）
- ※ 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（人的・物的・金銭的）場合、定額の引き上げ（上限750万円）



- 運転者等の担い手不足に伴い減便・廃路線が相次ぐ中、**複数の地方公共団体や交通事業者等の共同化・協業化を推進**する事業を支援することで、交通サービスの**導入・運行の効率化を促し、持続可能な地域交通の実現を図る**。
- 運転者等の地域の輸送資源を複数の自治体や交通事業者で共同してサービス提供を行う事業については、地方公共団体・協議会・交通事業者等による通常の公共ライドシェア等の導入と比べて**重点支援**。

対象主体

地方公共団体、交通事業者、公共ライドシェアの実施主体であるNPO法人、協議会等又はこれらを含む協議会・連携スキーム

- ※ **2以上の地方公共団体又は交通事業者が主体**となり、自治体間または交通事業者間が連携して事業を実施する場合に限る
(地方自治体は、そのすべてが「交通空白」リストアップ調査への回答が必須。また、交通事業者は、施設等への輸送サービス提供者を含み、地域内の事業者が連携して旅客輸送サービスを実施するものも対象とする)
- ※ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに参加している者に限る。
- ※ 輸送施設、運転手、システム等の輸送資源を共同してサービス提供している場合に限る
- ※ 地方自治体の推薦および地方運輸局または運輸支局の事前協議を必須とする

補助対象経費

- ① 事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用
(ヒアリング調査・利用予測シミュレーション、有識者謝金・会場使用料 等)
- ② **輸送資源の共同化の体制構築に係る経費 (有識者招聘を含む)**
- ③ 共同で使用する輸送施設やICTシステムの導入 (共同化に伴うシステムの改修・共有化を含む)、ドライバー確保等に係る経費
- ④ サービス提供に際し実施する広報や運転者募集・研修等に要する経費
- ⑤ 輸送資源を共同してサービス提供する場合の運行経費 等



補助率

1,000万円まで定額、それを超える場合は2 / 3 (上限1.2億円)

※ 都道府県の主導のもと、2以上の地方自治体が共同でサービスを提供することを予定している場合、補助対象経費のうち①・②については定額の引き上げ (上限2,000万円)

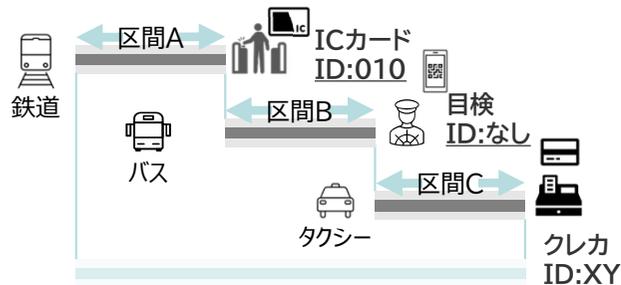


- 「移動の足」の確保や外出機会創出、公共交通分担率向上など持続可能な地域交通を実現するため、**連携・協働によるデータ活用やシステム統合、業務プロセス標準化など、共同化・協業化を円滑化する観点から事業者・事業種を横断したDXを加速し、事業生産性やサービス品質の向上を実現していく必要。**
- このため、事業者・事業種の連携・協働により**複数のモビリティデータの統合及び活用や国の定める標準仕様に基づくシステム統合、標準業務モデルの導入など、デジタル技術を活用した高度サービスの実装を推進。**

事業概要（補助対象経費）

① データ統合によるモード横断のデータ活用

交通モードごと/事業者ごと/決済手段ごとに分断されているデータを統合するため、標準データ仕様に準拠した共通ID化や認証システム改修などを支援



サービス/決済手段を横断するデータ統合を実現

② システム統合による業務効率の向上

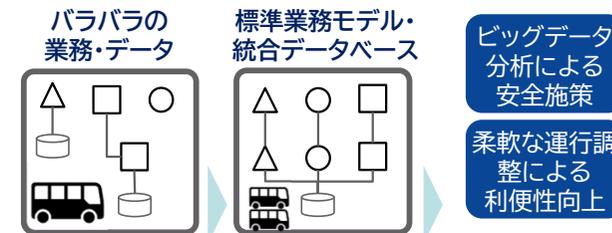
タクシー配車管理システムやデマンドバス配車システムなど多様化するシステムの連携・統合による業務効率向上を推進するため、標準APIの導入を支援



標準APIによりタクシーやデマンドバスの配車アプリ-配車管理Sysを統合・一元化

③ 標準業務モデルの導入によるサービス品質向上

データ活用等によるオペレーションの高度化などサービス品質向上を推進するため、標準業務モデルに基づくシステムリプレイス及び標準システム導入を支援



標準データモデルの導入によるオペレーションの高度化

事業要件

【補助対象事業者】

複数の都道府県、市町村、民間事業者による共同事業体又はこれらを構成員とする協議会
※「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに参加している者に限る。

【補助対象経費】

- ・ システムの開発・購入・利用・改修費用
- ・ システム導入に伴い発生するその他費用（研修、マニュアル作成等）
- ・ 地域交通へのキャッシュレス導入費用
- ・ 交通情報のデータ化に要する費用
- ・ 効果検証等のための調査経費 等

【補助率】

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、
500万円を超える部分については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)



モビリティ人材・組織育成タイプ

- 全国の「交通空白」を解消するとともに、**新たに「交通空白」を生み出さない体制を整備**するため、地方公共団体において、効率的な地域交通への見直しを含む**企画・立案**を行い、交通事業者や地元住民等の**関係者との調整**を進める**人材・組織の育成**等を行う取組への支援を行う。

対象主体

- **地方公共団体**又は地方公共団体を含めた**協議会**（都道府県が主体となり市区町村の職員等を対象に実施する場合も含む）
- **地方公共団体と連携し**、当該地方公共団体への知識・スキル等の習得を実施する**事業者** ※**首長からの推薦が必須**
 - ※ 「交通空白」リストアップ調査へ回答している**地方公共団体を対象とする取組**に限る。
 - ※ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに参加している**者**に限る。
 - ※ **地方自治体の推薦および地方運輸局または運輸支局の事前協議を必須**とする。

補助対象経費

地方公共団体等が行う持続可能な地域公共交通を実現するために必要な**企画・立案を行う人材又は組織を育成する事業**に要する経費
 (①・②については、いずれかの実施を必須とする)

※必須

①組織の立ち上げ支援に関する費用 ※設備投資は対象外

…人材採用経費、業務マニュアルの整備、立ち上げ期の人件費
 (年度内に限る)、交通事業者や住民への周知・ブランディング 等

②持続的な地域交通の検討に関する費用 (地方公共団体又は地方公共団体を含めた協議会が発注し導入・実施するものに限る)

…現地調査、データ購入・データベース構築・GISデータ化、データ分析委託・ツール導入 等

③人材育成に関する費用

…ワークショップ運営費、外部講師謝金、教材作成費 等

④関係者との連携体制構築に関する費用

…会議開催経費 (有識者謝金、会場使用料、旅費等)、住民説明会、アンケート 等

⑤外部専門人材の登用

…事業目的・課題解決のために適切なノウハウやスキルを有する外部人材を登用する際の**人件費 (費用の半額)**

補助率

定額補助 (上限3,000万円)

○「交通空白」解消・官民連携プラットフォームへの加入

事業主体（複数からなる団体・組織の場合は、団体・組織自身またはその代表事業者）は加入が必須。

○地方公共団体から推薦

事前に実施地域の地方公共団体から推薦を得ていること。（2以上の地方公共団体で実施する事業等は、その地方公共団体すべてから推薦を受けること）

※運輸局・運輸支局推薦は不可

○運輸局との事前協議（3/25（水）まで）

実施地域を管轄する地方運輸局（運輸支局も可）との事前協議を行うこと。

○リストアップ調査への回答

市区町村においては、国土交通省が市区町村を対象に実施する「交通空白」リストアップ調査に回答していること。（「交通空白」解消タイプにおいては、観光庁が実施するリストアップ調査も含んだうえで、各自治体またはDMO等において「交通空白」と判断する地域・時間帯において実施するものであること。）

「交通空白」解消に向けた「地域の足」の確保等に対する取組について、**新たに特別交付税措置を創設。**

国庫補助

(「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開事業)

「交通空白」解消タイプ

➤ **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実証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区及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）

共同化・協業化促進タイプ

➤ **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実証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)**

特別交付税措置

国庫補助（「交通空白」解消タイプ又は共同化・協業化促進タイプ）を受けて実施する取組に係る地方負担について、**特別交付税措置**

措置率（0.8×財政力補正）

ただし、以下の①～③の取組については、

措置率（0.5×財政力補正）

- ①「地域の足」に係る「交通空白」の解消を対象としていない取組（「観光の足」に係る「交通空白」解消のみを対象としている取組など）
- ②道路運送法第78条第3号に基づく「日本版ライドシェア」の取組
- ③「交通空白」解消タイプのうち、東京23区及び三大都市圏の政令指定都市を対象とする取組

(注)

- ・ システム構築費、車両費等などの運行に直接関連がある費用が対象。（基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用などは対象外）
- ・ 国庫補助上限に合わせて特別交付税対象に上限を設定。

※「地域交通DX推進タイプ」及び「モビリティ人材・組織育成タイプ」には特別交付税措置なし。

運輸局事前協議

公募受付

審査 (運輸局・本省)

採択・事業開始

申請者

運輸局との
事前協議

※締切前は混み合いますので、余裕をもつてのアップointをお願いします。

事務局への
提出

※不備等があった場合に備え、前もつての申請をお願いします。

事業に向けた準備・
交付申請に向けた資料収集
⇒ **採択された場合、交付申請のうえ、交付決定後事業開始**

国土交通省



運輸局による伴走支援・
事前協議対応／
本省からの情報提供



公募要領を
踏まえて
運輸局や本省
による審査



採択通知
↓
交付審査・
交付決定

期間

2月27日(金)～
3月25日(水)

2月27日(金)～
3月27日(金)

3月下旬～
4月中

4月下旬～
5月以降順次

事業目的・背景・課題

- 一部の地域・時間帯における観光客の過度な集中やマナー違反問題など、我が国における観光課題が顕在化している状況。
- インバウンドの更なる受入れに対する国民の不安を払拭し、観光を我が国における「戦略産業」として持続的に発展させていくためには、局所的・短期的な対応が中心となっていたこれまでの対策に加えて、地域の方々の理解の下、中長期的な視点からより実効性のある面的な対策を一層促進していく必要がある。

事業内容

①補助事業

- 地域における観光施策のとりまとめ・旗振り役である**地方公共団体、観光地域づくり法人（DMO）が中心となり**、各地域が現在直面している課題／今後抱える課題に**地域一体で行う様々な取組※₁を面的・総合的に支援する**。また、民間事業者をはじめ、個別の受入環境整備に係る取組についても、きめ細やかな支援を行う。
※1 調査・実証に係る取組を含む
- 特に、ソフト的・対症療法的な対策のみならず、中長期的な視点から安定的・持続的に支援できるよう、**複数年にわたる取組についても支援することとする**。また、**検討段階から観光庁・地方運輸局が伴走支援を行い**、地域の方々の理解の下、**より実効性のある対策の加速化を図っていく**。

②調査事業

- 我が国における観光課題の情報を収集し、生じている地域・エリアに提供することで、スピード感をもった対策の造成を支援するほか、多様な媒体を通じたマナー啓発、手ぶら観光サービスの普及・浸透に向けた調査等を実施する。

事業イメージ



事業スキーム

- ・事業形態：①間接補助事業（補助率 2 / 3（補助上限額：2 億円）、1 / 2（補助上限額：0.5 億円）、②調査事業等
- ・補助対象・請負先：①国→民間事業者→地方公共団体、登録DMO、民間事業者等 ②民間事業者等
- ・事業期間：令和8年度～

担当課室：観光庁 参事官(外客受入)

事業目的・背景・課題

- 公共交通機関等におけるオーバーツーリズムを未然防止・抑制する上で、受入環境の整備や、地方部等における観光交通の充実が急務。
- 入国から地方部の観光地等に至るまでの既存の公共交通機関等について、**観光客の受入れと地域住民の生活の質の確保を両立するための環境を整備**するほか、地域の輸送資源やデジタル技術を活用して、**旅行者の観光交通確保を強力に推進**する。

事業内容

① 地域住民と観光客の移動環境の整備

既存の公共交通機関等について、地域住民や観光客が快適に活用できる環境を整備するため、大きな荷物を持った旅客対応やキャッシュレス決済の普及等に関する取組を支援する。

② 観光地における二次交通の高度化

地方部等における観光二次交通を確保するため、日本版／公共ライドシェアの導入等、観光地における二次交通の高度化を支援する。



インバウンド対応型タクシー



キャッシュレス決済



快適な
乗り場環境整備



観光客向け
公共ライドシェア



複数の旅館による
送迎車両の共同運行



列車到着にあわせて
タクシーを手配

事業スキーム

- ・ 事業形態：直接補助事業 or 間接補助事業（補助率 ①1/3等、②2/3）
- ・ 補助対象：地方公共団体、DMO、民間事業者 等