#交通空白解消は成長投資

「交通空白」解消に向けた取組

令和８年10月30日　総合政策局地域交通課



国土交通省

地域交通を取り巻く現状

国土交通省

○ 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、商圏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**。

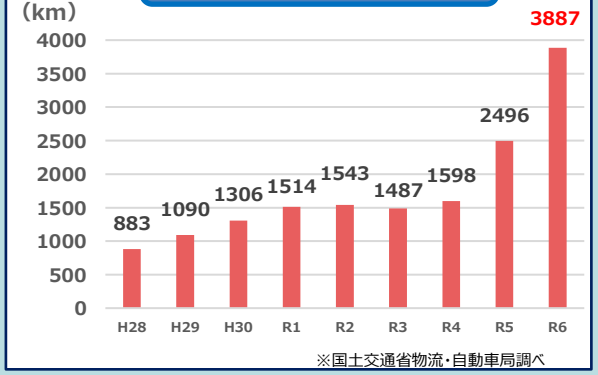
⇒移動手段を確保して地域の暮らしを安定させるため、**交通とこれら分野の連携の一層の強化**が急務。

バス運転者数の推移



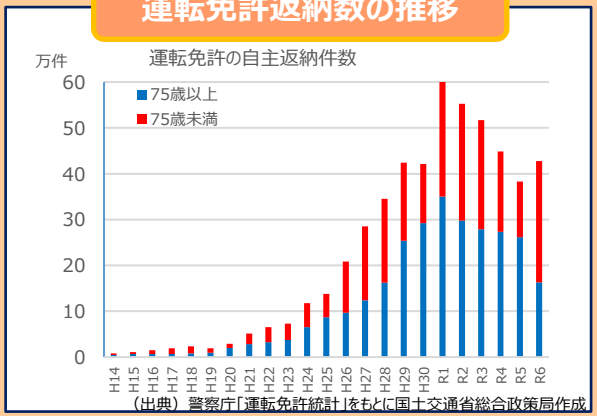
※国土交通省物流・自動車局調べ

路線バスの廃止状況



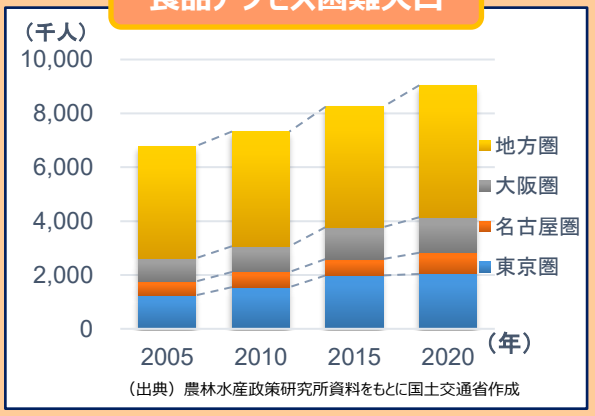
※国土交通省物流・自動車局調べ

運転免許返納数の推移



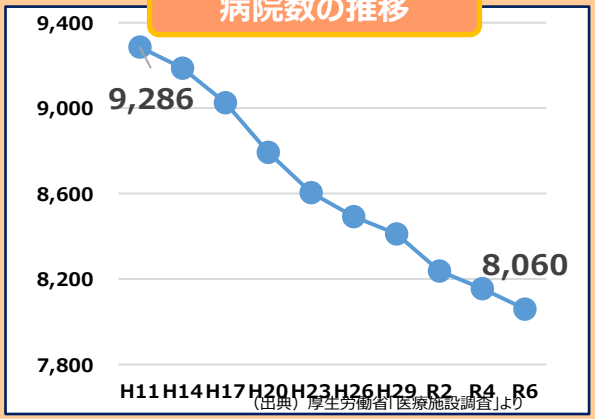
（出典）警察庁「運転免許統計」をもとに国土交通省総合政策局作成

食品アクセス困難人口



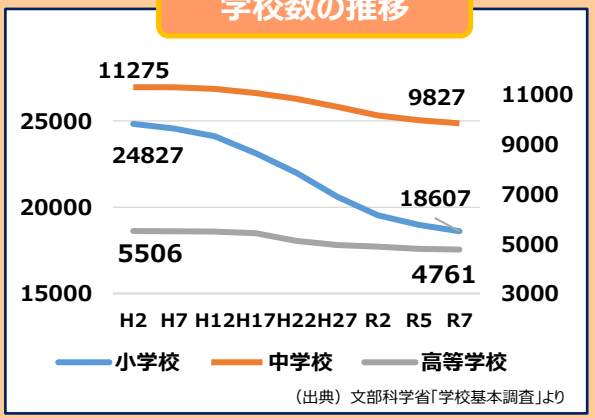
（出典）農林水産政策研究所資料をもとに国土交通省作成

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

国土交通省「交通空白」解消本部について

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。**



国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：井林国土交通大臣）

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



「『交通空白』解消に向けた取組方針2026」に基づき、集中対策期間（令和７～９年度）における
全国約3,000地区の「交通空白」解消に道筋をつけるとともに、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。

開催状況

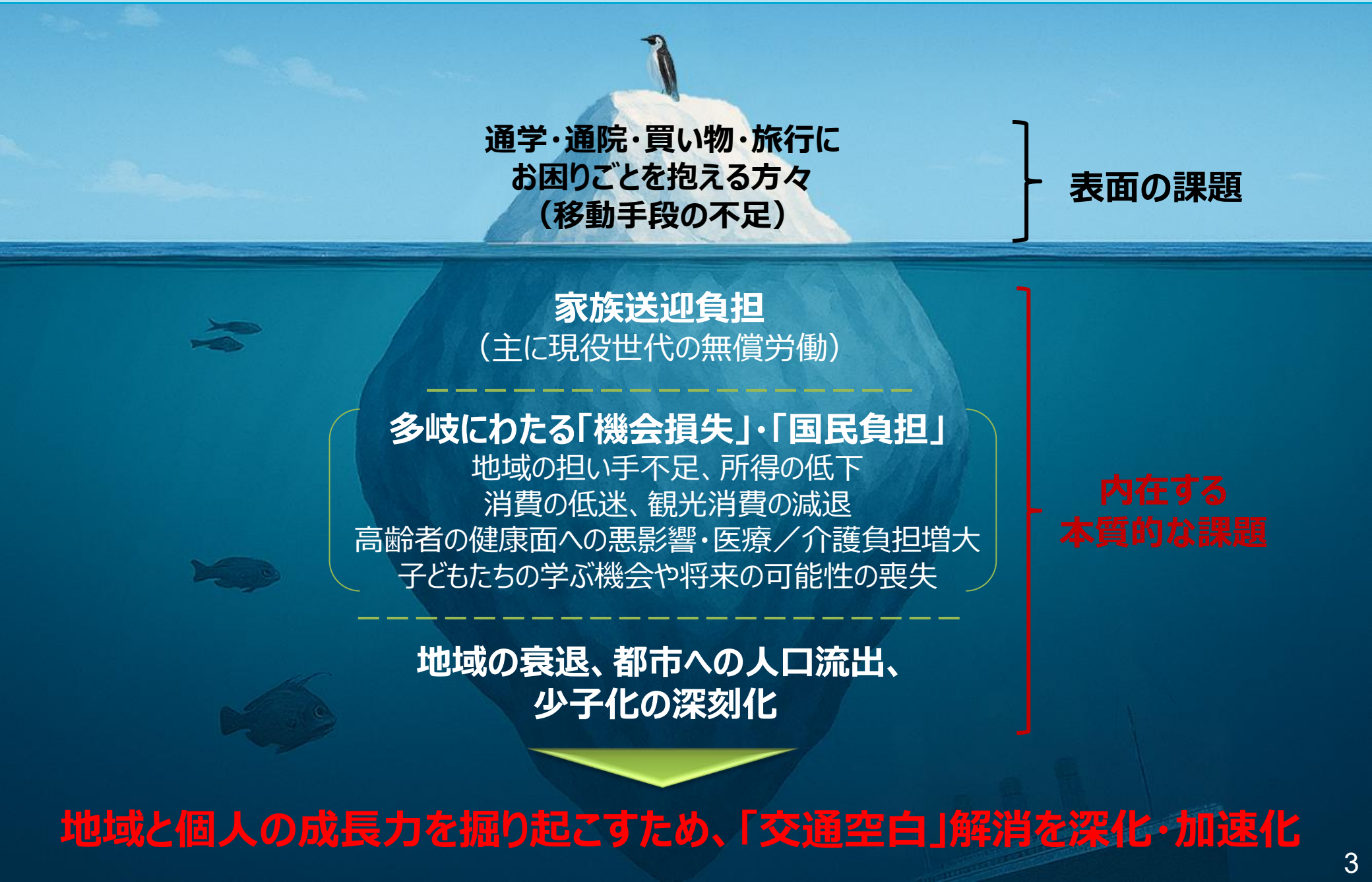
R6.7.17	第１回「交通空白」解消本部
R6.9.4	第２回「交通空白」解消本部
R6.12.11	第３回「交通空白」解消本部
R7.5.30	第４回「交通空白」解消本部
R7.12.19	第５回「交通空白」解消本部
R8.6.10	**第６回「交通空白」解消本部**

第６回国土交通省「交通空白」解消本部における
金子前本部長指示 抜粋（令和８年６月10日）

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。

「交通空白」は、地域と個人の成長を阻む“見えない壁”

国土交通省



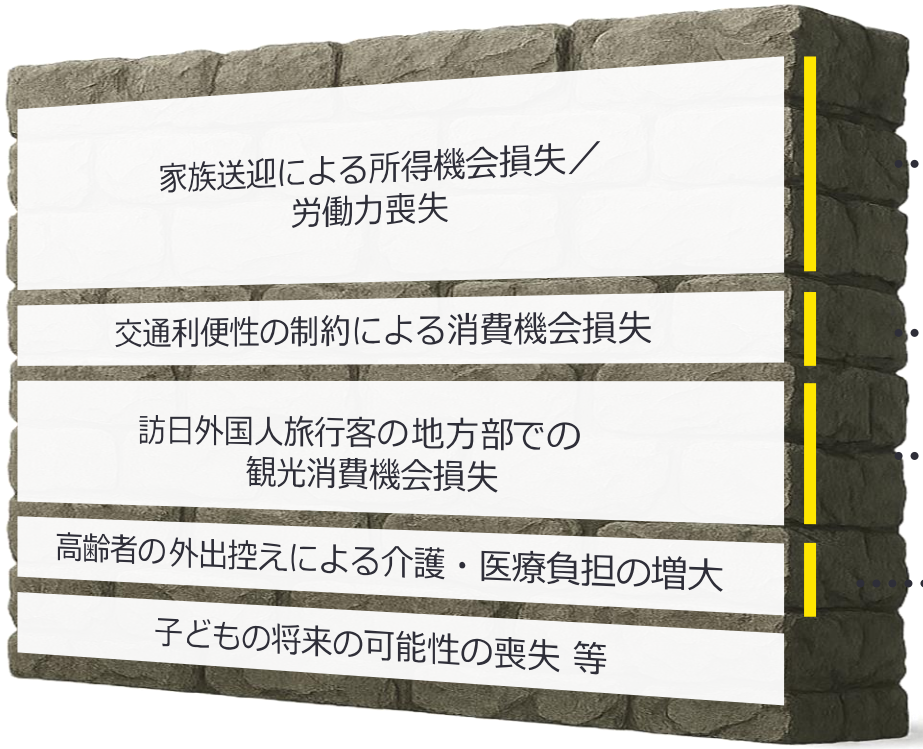
地域と個人の成長力を掘り起こすため、「交通空白」解消を深化・加速化

２０２６年７月９日
EYストラテジー・アンド・コンサルティング（株）
より金子国土交通大臣への手交資料

「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。





約5.8兆円

約1.2兆円

約2.3兆円

約0.8兆円

合計：約10兆円

※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。

Confidential - All Rights Reserved - EY Strategy and Consulting Co., Ltd.

「交通空白」解消は「成長投資」（R8.7.17　参・予算委員会）

国土交通省

（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しては、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）

「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針2026（概要）

国土交通省

「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

地域の足

2025年 「交通空白」 **2,057地区**
（実施中(548)、準備中(854)、検討中(655)）

2026年 新たな「交通空白」 **547地区**
（実施中(155)、準備中(314)、検討中(78)）

集中対策期間後
約2,000地区のすべてで「交通空白」解消に目途
（実施中　約1,500地区、準備中　約500地区）

約500地区のすべてで「交通空白」解消に着手
（すべてを準備中以上に）

※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、先手先手で対応

観光の足

2025年 「交通空白」 **462地点**
（早急に要対策(252)、要対策(210)）

2026年 「交通空白」解消の目途が立っていない **198地点**
（具体的な検討の進捗(65)、要対策(133)）

集中対策期間後
すべてで「交通空白」解消に目途

※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、先手先手で対応

(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）

市区町村版
体制、戦略、ノウハウ等を備えているか

都道府県版
市区町村からの評価も踏まえ、十分な支援ができているか

輸送資源フル活用版
共同化・協業化の取組が継続的に実施され、効果が発揮されているか

集中対策期間後
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）

1. **地域輸送資源のフル活用等への制度的支援**
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**
3. **官民連携、地域連携を促進する基盤整備**
4. **自動運転社会実現本部との連携／地域交通DX（COMmmONS）等による先進技術導入の環境整備**
5. **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」解消に向けた施策の現在の取組状況（令和7年5月30日以降）

国土交通省

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

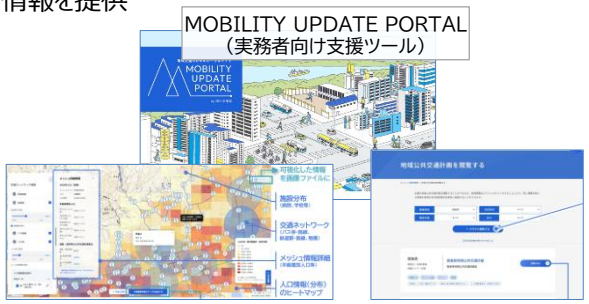
首長等訪問数	事務打ち合わせ数
406市区町村※	629市区町村※



※第4回「交通空白」解消本部（令和7年5月30日）以降

制度・事例等に係る情報・知見の提供

実務者向け支援ツール**「MOBILITY UPDATE PORTAL」**の公開、機能強化をはじめ、公共交通担当者に役立つ情報を提供



人口や交通データの情報重ね合わせ可能な「現状可視化ツール」、全国の地域公共交通計画が閲覧可能な検索機能など、初心者から上級者まで活用可能

実証・実装等に向けた十分な財政支援

「交通空白」地区におけるデマンド交通の実証・実装、担い手確保、計画策定やアップデート等を**幅広く財政支援**し、自治体や交通事業者による「交通空白」解消を後押し

地域公共交通確保維持改善事業

令和８年度当初予算＋令和７年度補正予算で**約600**億円を確保

【財政支援の例】
R８年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

全国各地の「交通空白」の早期解消に向けた取組の立ち上げ支援や複数の主体による共同化・協業化を通じた地域旅客運送サービスの提供、事業者・事業種の連携・協働によりデジタル技術を活用した高度サービスの実装、組織として効率的な地域交通への見直しを含む企画・立案や地域の関係者との調整を進める体制の整備等への支援

支援実績　（R8.10月時点）
「交通空白」解消タイプ：251件　共同化・協業化促進タイプ：41件
地域交通DX推進タイプ：34件　モビリティ人材・組織育成タイプ：149件

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム

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、**実効性かつ持続可能性のある取組を全国規模で推進**

課題×ソリューションのマッチング　**空白解消に向けたパイロット・プロジェクト**　**空白解消に向けたナレッジの共有**

・会員数
2,034団体（R8.9.30時点）

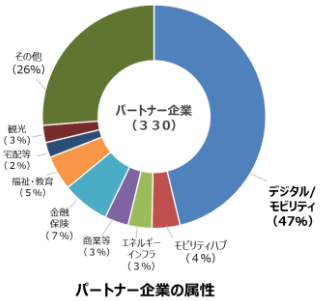
・**全都道府県**が参加。
市区町村も**約６割**が参画。



全国でマッチング・イベントを開催



全国各地の先進的な取組を共有



パートナー企業の属性

地域交通DX

システム標準化等により地域交通の連携・協働の障害となるサービスやデータなどの「個別最適化」を打破し、利用者利便向上や事業生産性改善等を促す**「地域交通DX」**を推進

地域交通DX推進プロジェクト「COMmmmONS」



- 地域交通の持続可能性、利便性、生産性を向上させるデジタル技術活用（DX）のベスト・プラクティス創出と標準化の推進
- 開発成果である技術的なナレッジや標準仕様を定めたドキュメント作成などのオープンソース戦略の推進

新たな制度的枠組みの構築
地域交通法の改正　等

「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）により、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）による輸送資源のフル活用、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等を促進

【法律の主な内容】

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、運転者や車両等の**輸送資源をフル活用**する事業を認定

連携促進団体の活動推進

関係者の間の調整役として重要な役割を果たしている**交通事業者以外の企業・団体を**「連携促進団体」として位置づけ

モビリティデータの利活用

地方公共団体による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

「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開
（令和７年度補正・令和８年度予算）

国土交通省

○ 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）


複数事業者による共同化

➢ **「『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

■ **財政投融資（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**

■ **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

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**(COMmmmONS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）


ハイブリッド気動車イメージ
新造車両・ICカードの導入

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（令和8年度）

国土交通省

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) ③令和８年８月６日（木）、令和８年10月7日(水)
３次公募：①、②、④ 令和８年７月13日(月)～令和８年８月７日(金)　採択案件公表日：①、②、④ 令和８年９月４日（金）
４次公募（令和８年熊本地震の被災地対象）：①、② 令和８年９月11日(金)～令和８年10月30日(金) [応募があった事業から順次審査、採択]

１.「交通空白」解消タイプ　事業採択 251 件（1次）217 件（2次）32件（３次）2件

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3,000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 41 件（1次）34 件（2次）4件（３次）3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 34 件（1次）28 件（2次）6件

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 149 件（1次）89 件（2次）34件（３次）26件

- 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）**

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

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム

国土交通省

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

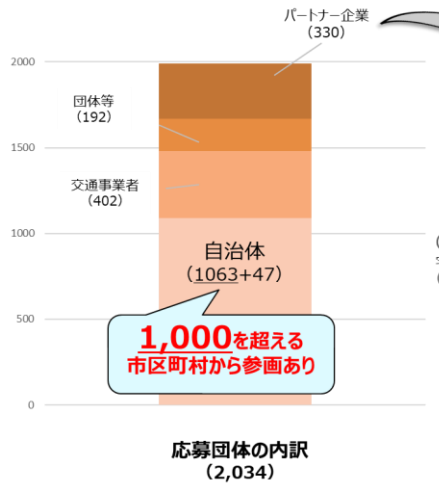
1 課題×ソリューションの**マッチング**

2 空白解消に向けた**パイロット・プロジェクト**

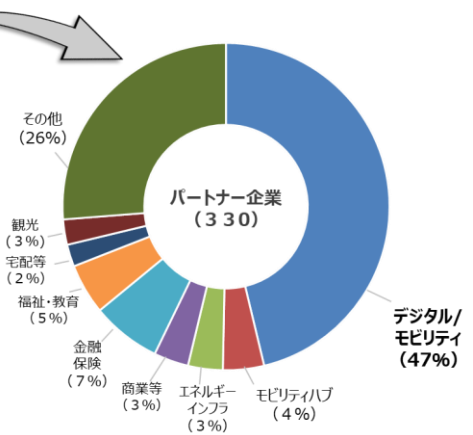
3 空白解消に向けた**ナレッジの共有**

体制（R8.9.30）

○ 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**スピンオフ会**を開催。
○ R8.9.30時点での参加団体は合計**2,034**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。



応募団体の内訳
(2,034)



パートナー企業の属性

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。

令和8年度「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

国土交通省

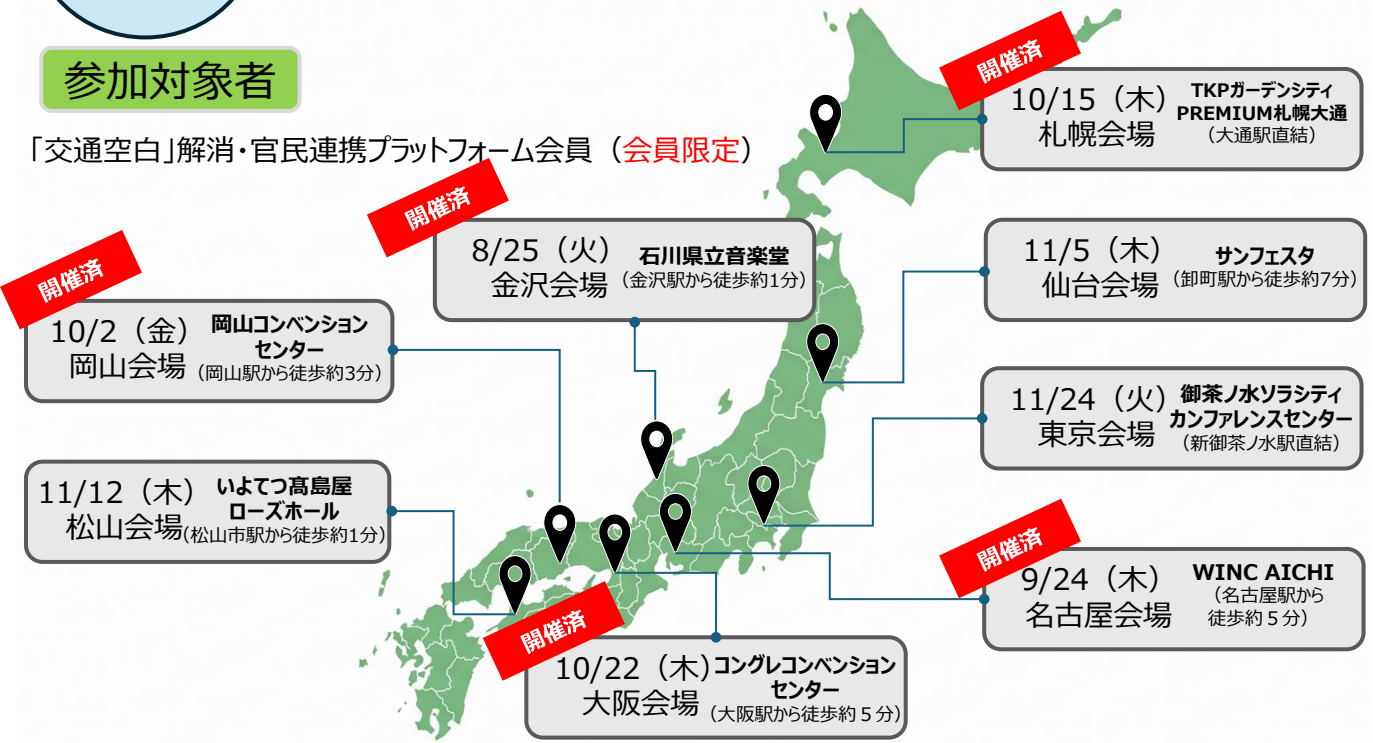
○ 昨年度に引き続き、お困りごとを抱える自治体や交通事業者、パートナー企業などのマッチングを図るべく、令和8年度も全国各地にて対面形式のマッチング・イベントを開催！！

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）



- 開催済 10/15（木）札幌会場 TKPガーデンシティPREMIUM札幌大通（大通駅直結）
- 開催済 8/25（火）金沢会場 石川県立音楽堂（金沢駅から徒歩約1分）
- 開催済 10/2（金）岡山会場 岡山コンベンションセンター（岡山駅から徒歩約3分）
- 11/5（木）仙台会場 サンフェスタ（卸町駅から徒歩約7分）
- 11/24（火）東京会場 御茶ノ水ソラシティカンファレンスセンター（新御茶ノ水駅直結）
- 11/12（木）松山会場 いよてつ髙島屋ローズホール（松山市駅から徒歩約1分）
- 開催済 9/24（木）名古屋会場 WINC AICHI（名古屋駅から徒歩約５分）
- 開催済 10/22（木）大阪会場 コングレコンベンションセンター（大阪駅から徒歩約５分）

当日プログラム（概要）

○開会挨拶

○事務局説明

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！

○**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**

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、ご入会下さい。

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％超え。

※（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

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（概要）

国土交通省

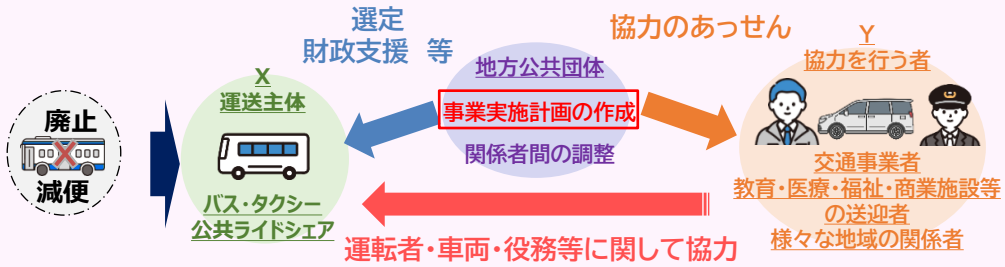
公布：令和８年 ６月10日
施行：令和８年10月16日

法律の概要

1. 地域旅客運送サービスの持続可能性確保

○ 「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**

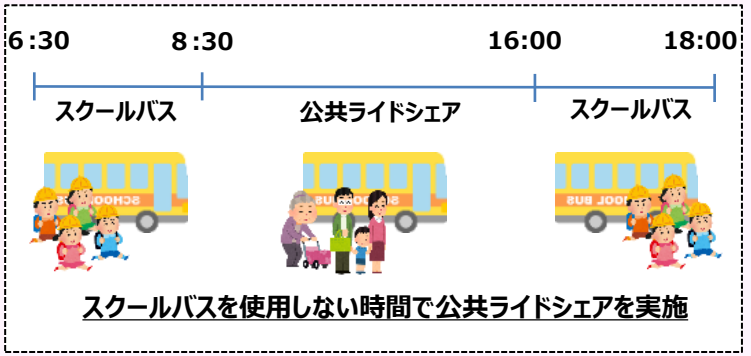


施設利用者用運送サービス提供者（教育・医療・福祉・商業・宿泊施設等の送迎者）

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



スクールバスを使用しない時間で公共ライドシェアを実施

2. 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

【サービス導入を支援する民間企業】

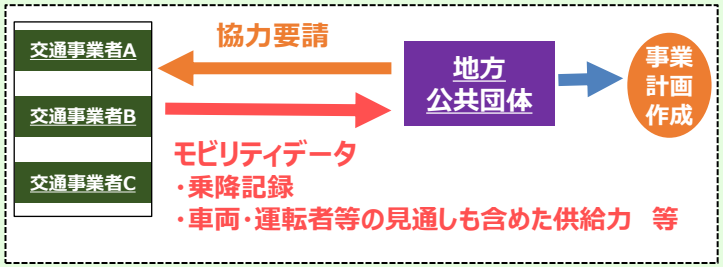


民間企業が、サービス内容を企画、地域の関係者との調整を実施するほか、運行管理業務を受託して実施。

（出典）「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 第１回会合 日野自動車株式会社講演資料

3. 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。



交通と医療・福祉・教育等他分野連携による地域輸送資源のフル活用
他省庁との連携取組について

国土交通省

（令和8年10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>

→**「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　「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの会議等に各省が参加し、交通空白解消の取組と各分野の取組の相互連携を一体的に発信

・**文部科学省**、**スポーツ庁**、**厚生労働省（老健局）**、**総務省**、住宅局が、同ＰＦ**第3回会合**に参加 <令和８年２月２７日>

・**スポーツ庁**、**地方厚生局**、地方整備局が同ＰＦ**全国マッチングイベント**に参加 <令和8年10月（岡山会場、大阪会場）>

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>

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>

・**厚生労働省（医政局）「令和８年地方分権改革提案」における新潟県村上市提案**（自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）の実施主体への社会医療法人ではない医療法人の追加）に対し、交通空白地有償運送（「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」に基づく自家用有償旅客運送）を医療法人の附帯業務に位置づける方向で検討中 <令和8年9月11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>

公立小学校・中学校の適正規模・適正配置等に関する手引（改訂版）

文部科学省初等中等教育局　令和8年8月5日　＜抜粋＞

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（注追記：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であれば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

厚生労働省医政局　令和8年7月3日　＜抜粋＞

国土交通省

Ⅰ．地域医療構想の考え方

地域医療の広域再編

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

スポーツ庁　令和7年12月22日　＜抜粋＞

部活動の地域展開

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

（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

相模原市中山間地域自動車地域旅客運送サービス再構築実施計画（概要）

国土交通省

改正地域交通法に基づく大臣認定第1号（R8/10/16）

■ 神奈川県相模原市では、**西部の中山間地域で交通事業者が運行するバス路線11路線**について、運転者不足を背景として、**令和９年３月末までの廃止が予定**。
■ 市は、「交通空白」の発生を未然に防ぐため、コミュニティバスの運行エリア拡大等に取り組む一方、**運転者不足等により、早朝等の時間帯における輸送力の確保が困難な状況**。
■ このため、**スクールバス車両を活用した公共ライドシェアを新たに導入**し、地域における移動手段の確保を図る。

事業の内容

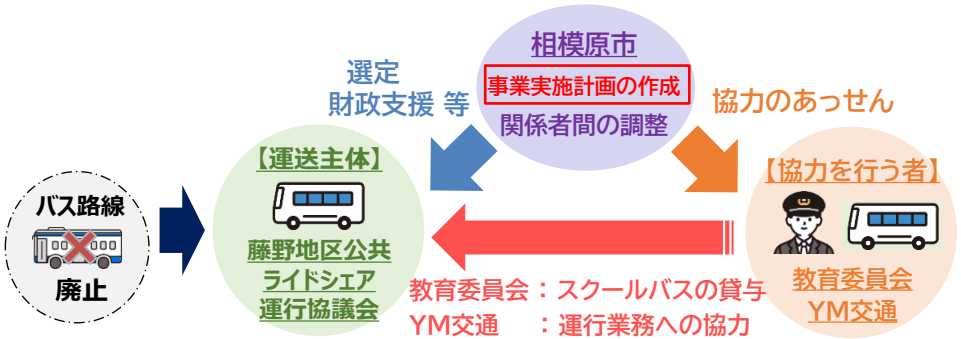
スクールバスを活用した公共ライドシェアの実施

・①和田～藤野駅、②奥牧野～やまなみ温泉～藤野駅 の各区間において、**令和８年10月19日から公共ライドシェアを運行**（※）。
（※）「相模原市コミュニティバス さがくる」で対応しきれない時間帯に運行（平日：早朝１便）。
土休日の運行については、令和８年12月中旬から実施を予定。

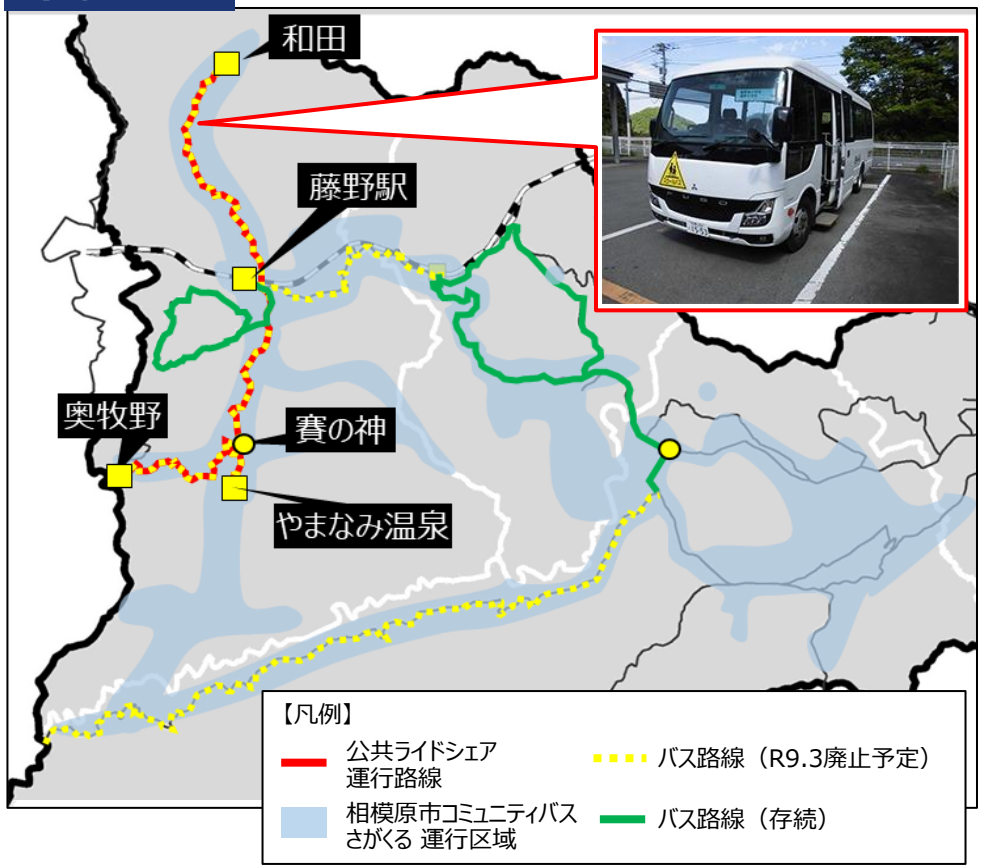
・市は、公共ライドシェアの**運行主体**として、**藤野地区公共ライドシェア運行協議会**を選定。

・あわせて、市は、**教育委員会に対して、空き時間におけるスクールバス車両の貸与を要請**するとともに、スクールバスの運行を実施する**交通事業者（YM交通）に対し、公共ライドシェアに係る運行業務等の提供を要請**。**既存の地域輸送資源を有効活用**することにより、移動手段の確保を図る。

・これまで、令和８年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（共同化・協業化促進タイプ）を活用し、**試験運行（無償）を実施してきたが、今般、自動車地域旅客運送サービス再構築事業の活用により、公共ライドシェアとしての本格運行（有償）に移行**。



事業実施後



・**作成自治体**：神奈川県相模原市
・**事業実施区域**：相模原市緑区小渕、日連、牧野、澤井、佐野川地区
・**事業実施予定期間**：令和８年10月19日～令和13年３月31日

学校統廃合を背景とした取組事例

南島エリア早朝速達 度会町中村バス停接続 実証運行事業（三重県南伊勢町）

町内唯一の南伊勢高校（南勢校舎）の募集停止に伴い、町外の高校への通学が余儀なくされている
町内旧南島町エリアに在住で町外へ通学する高校生を対象として、
バスが運行されない早朝に度会町のバス停まで**公共ライドシェアの運行を開始**

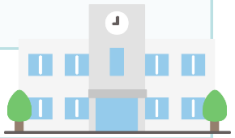
事業主体
南伊勢町

運行主体
南伊勢町

事業イメージ



交通モード	公共ライドシェア（事業者協力型）
許可区分	道路運送法78条2号
運行形態	デマンド型（定路線）・事前予約制
運行期間	令和7年9月～令和8年3月（予定）
運行日	平日（早朝）
運行時間	5:40（南伊勢町古和バス停発） ⇒ 6:25（中村バス停着）
運賃等	470円～770円（※幹線バス定期券提示で無料）



背 景
隣町の度会町のバス停（中村バス停）までは路線バス（幹線バス）を利用できるが、便数が少なく、進学先の高校によっては、早朝の部活動や授業開始前のレクレーションに間に合わないことがあり、これまでは保護者の送迎に依存していた。

事業内容
度会町の中村バス停まで運行する「公共ライドシェア」（事前予約制）を導入して、町外へ通う高校生の早朝の通学の足を確保する。

運行エリア



令和８年度「交通空白」解消パイロット・プロジェクト

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

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。

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。

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）

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。

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。

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。

御清聴ありがとうございました。



公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」