

「交通空白」解消に向けた取組について

令和8年1月

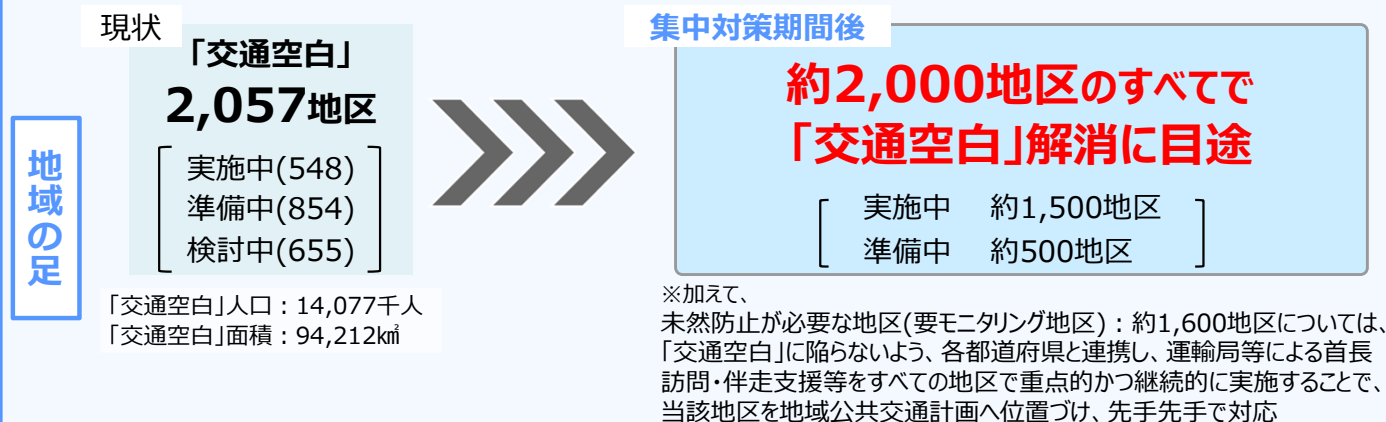
九州運輸局 交通政策部 交通企画課

「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針(概要)

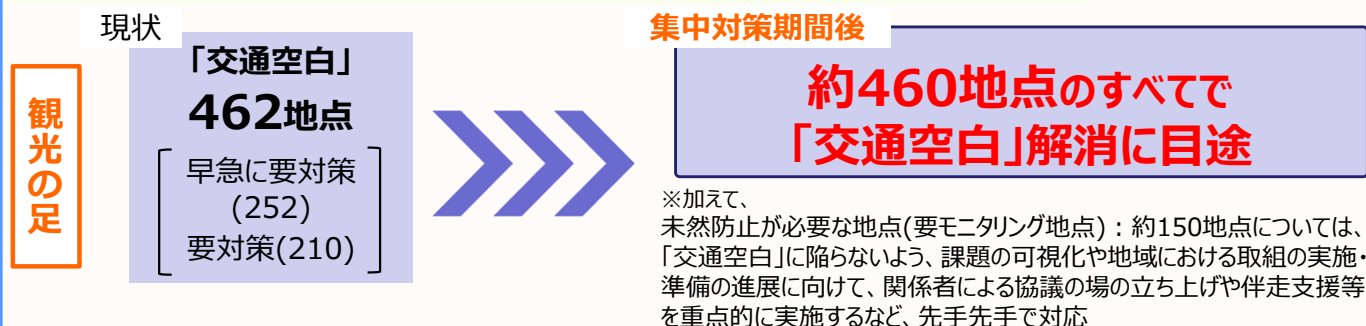
「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針

集中対策期間（令和7～9年度）において、全国の「交通空白」解消に早急に取り組むとともに、集中対策期間後も見据え、加速する人口減少・高齢化への対応やインバウンドの地方誘客に向け、今後発生する「交通空白」への対応のほか、「交通空白」を発生させない先手先手の対応に向け、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。

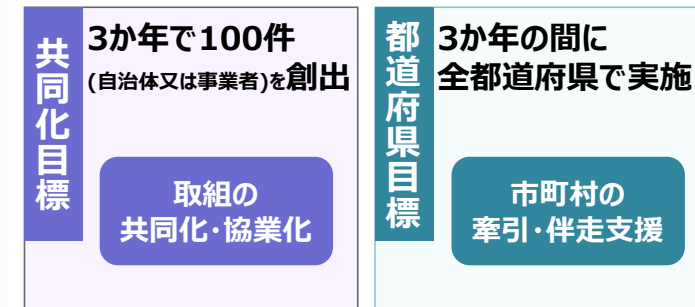
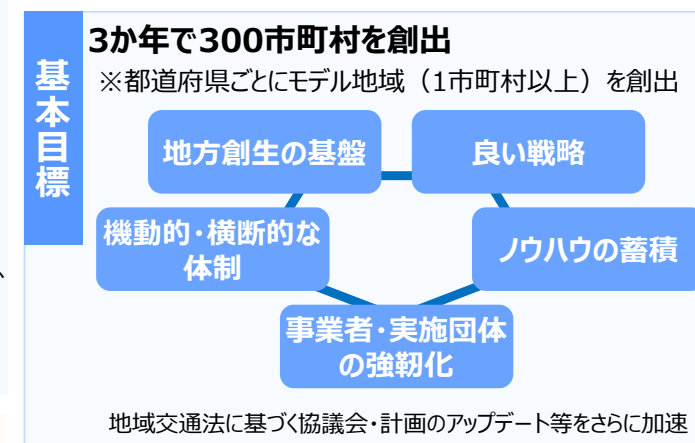
(1) 目の前の「交通空白」への対応



「**地域の足**」×「**観光の足**」の総合的な確保（ハイブリッド化）も推進



(2) 「交通空白」解消に向けた 持続可能な体制づくり



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

制度・事例等に係る
情報・知見の提供
ガイドンス、ポータルサイト、カタログ

実証・実装等に向けた
十分な財政支援

「交通空白」解消・官民
連携プラットフォーム

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

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

- 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)	
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

首長等訪問・事務打合せ等

- 「交通空白」地区（取組「実施中」の地区を除く。）、要モニタリング地区を抱えるすべての市町村の担当者に接触し、課題認識と今後の方針について確認
 - 市町村担当者への確認結果を踏まえ、必要に応じ、首長等訪問を順次実施※し、地域の課題について意見交換
- ※ 佐賀県嬉野市、長崎県佐世保市等の33市町村の首長等を訪問（R7.12.15時点）
- 観光の移動手段確保についても自治体へヒアリングを順次実施

【主な課題認識】

- ✓ 地域住民に加えて観光客の移動手段の確保
- ✓ 財政負担を踏まえたコミュニティ交通のあり方

佐賀県嬉野市（11月26日）▶



取組事例（長崎県佐世保市）

- 佐世保市の離島である黒島は、約40年前から公共交通機関がなく、少子高齢化・人口減少が進展
- 加えて、観光スポットが島内に点在しており、地域住民と観光客の移動手段の確保が課題
- R7.11より、運輸局の助言を踏まえ、国交省の補助を活用し、公共ライドシェアの導入に向けた実証運行を実施（～R8.1）



【実証運行の概要】

- ・運行主体：黒島観光協会
- ・運賃：無料
- ・予約方法：電話又はWEB

（出典：佐世保市ホームページ）

取組事例（熊本県人吉市）

- 鹿児島空港からの高速バスの減便により、人吉市～鹿児島空港における地域住民や観光客の移動手段の確保が課題
- 運輸局の助言を踏まえ、国交省の補助を活用し、人吉市内・道の駅えびのと鹿児島空港を結ぶ直行の乗合バスの実証運行を実施（R6.9～）
- 実証運行を踏まえた必要な見直しをした上でR7.8より、本格運行を開始し、利用者は順調に増加

【運行の概要】

- ・運行主体：つばめ交通（株）
- ・運賃：
 - 人吉市内⇄鹿児島空港 …3000円
 - 道の駅えびの⇄鹿児島空港 …2500円
- ・予約方法：
 - WEB（一部電話予約可）
 - （完全予約制）



市町村向け研修会

- 各県とも連携し、市町村向け研修会等において、法制度や補助メニューの活用について情報発信



宮崎県研修



福岡県研修

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

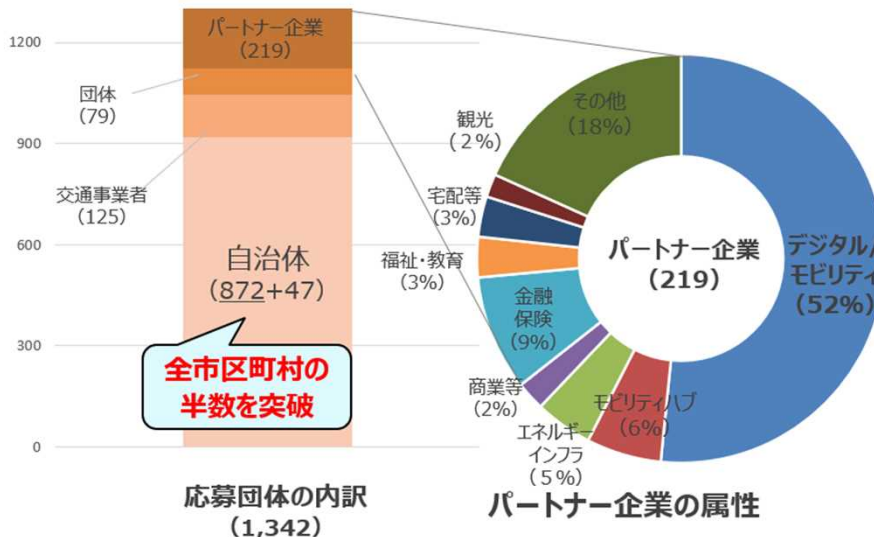
※インバウンド、若者、女性、障がいをお持ちの方等の視点からの取組にも留意

▶ 主な取組

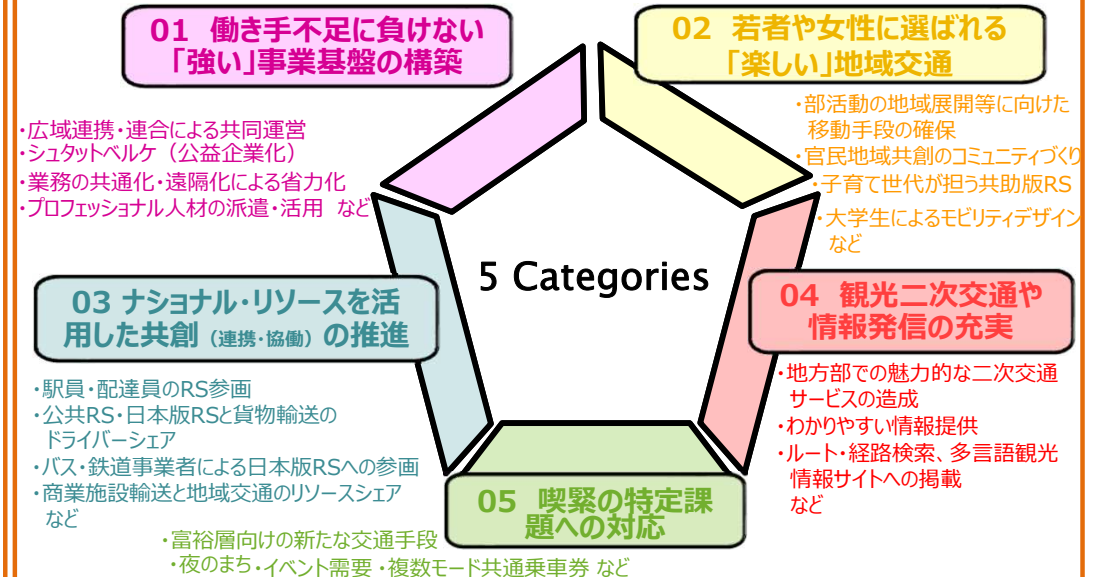


体制 (R7.11.30)

- 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・参加するスピンオフ・イベントの募集・開催。
- R7.11.30時点での参加団体は合計 **1,342** 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。

とりまとめの内容

1. 共同化・協業化の推進

- 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には、交通事業者、交通事業者以外の関係者（施設送迎）、地方公共団体の共同化・協業化を進めていくことが必要。
- 「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。
- 航路事業において、船舶の法定検査期間中の運休・減便回避のため、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を確保を図る事業を、地域交通法の地域公共特定事業として新たに創設するなどの制度的な対応を講じるべきである。
- これに加え、共同化・協業化に係る体制整備や設備投資のため財政投融资も含めた財政上の支援により、これらの取組を強力に推進すべきである。

2. 地方公共団体を支援する外部組織の活用

- 地方公共団体が地域交通施策に取り組む上で、人員やノウハウの不足が大きな課題となっている。
- 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「連携促進団体（仮称）」が、地方公共団体を補完する存在として役割を果たせるよう、法定協議会への参加や地域公共交通計画の検討・提案が行えるようにするなど、地域交通法において制度的な位置づけを規定すべきである。

3. 公共ライドシェアの実施主体

- 広域での輸送ニーズに対応するため、一部事務組合、広域連合、都道府県等も公共ライドシェアの実施主体に追加することを検討すべきである。

4. データの利活用

- データの外部への共有やアクセス範囲などのプロセスをガイドラインで明確化しつつ、地方公共団体が交通事業者等にデータ提供を求めることができることを明確化する。
- 地方公共団体等のルール遵守を前提に、交通事業者等が、その必要性・重要性に鑑み、地方公共団体からの求めに協力し、地方公共団体と交通事業者等の両者が緊密に連携して地域交通の持続可能性の確保に努めていくことが極めて重要である。
- こうした観点から、このデータ提供等の協力要請に関し、特にその必要性が高い一定の場合に限っては、地域交通法において、正当な理由がある場合を除き要請に応じることとするを、規定することが望ましい。その際、事業経営や競争に関わる事項の取扱いに留意するべきである。

とりまとめの内容

5. 法定協議会の運営

- 交通事業者が路線等の休廃止に係る情報提供を事前に行うように努め、代替交通の確保に係る協議を行うこととすることを、地域交通法の基本方針において明確化するなどの措置を検討すべきである。
- 法定協議会の議決方法について、関係者の意見聴取の機会を確保したうえで、多数決も含めて協議会の議決を行うことが可能な旨を同基本方針において明確にし、迅速かつ効果的な意思決定ができるような協議会運営ができるように検討すべきである。

6. 観光需要を踏まえた相乗効果の発揮

- 地域公共交通計画の策定に当たって、地域住民の移動とあわせて、観光客の移動のための需要を考慮することを、地域交通法の基本方針において明確化すべきである。

<スケジュール>

6月27日	第1回	地域公共交通の現状、本検討会での検討事項・論点、関係者ヒアリング
8月25日	第2回	検討事項・論点の整理、関係者ヒアリング
9月29日	第3回	とりまとめ（素案）、関係者ヒアリング
12月16日	第4回	とりまとめ（案）

委員・臨時委員

<委員> ◎は部会長

池之谷 潤	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
大井 尚司	大分大学経済学部門教授
大串 葉子	同志社大学大学院ビジネス研究科教授
清水 希容子	島根大学材料エネルギー学部教授
須田 義大	東京工科大学片柳研究所教授 未来モビリティ研究センター長
竹内 健蔵	東京女子大学現代教養学部教授
羽藤 英二	東京大学大学院工学系研究科教授
原田 文代	株式会社日本政策投資銀行 常務執行役員
◎山内 弘隆	一橋大学名誉教授

<臨時委員>

阿部 守一	長野県知事
石田 東生	筑波大学名誉教授
加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授
河合 優子	西村あさひ法律事務所弁護士
神田 佑亮	呉工業高等専門学校 環境都市工学分野教授
熊谷 雄一	青森県八戸市長
越 直美	三浦法律事務所弁護士
中村 文彦	東京大学大学院 新領域創成科学研究科特任教授
松井 一實	広島県広島市長
吉田 樹	福島大学経済経営学類教授、 前橋工科大学学術研究院特任教授

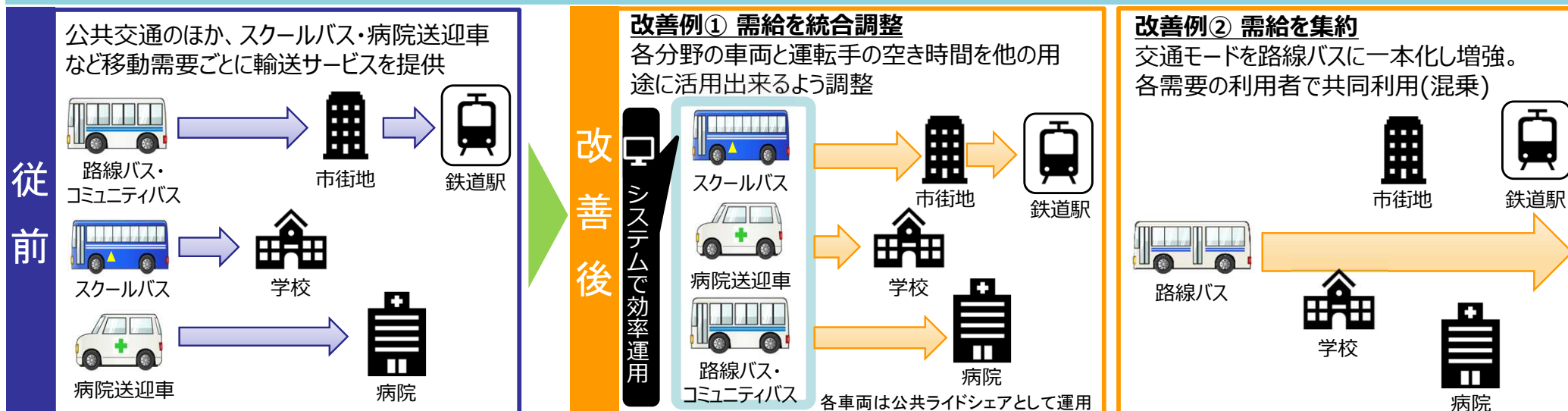
オブザーバー

渡邊 一陽	一般社団法人日本民営鉄道協会副会長・ 地方交通委員会委員長
伊藤 敦子	東日本旅客鉄道株式会社 代表取締役副社長
金田 学	第三セクター鉄道等協議会会長
田端 英明	公益社団法人日本バス協会 地方交通委員会委員長
田中 亮一郎	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー 連合会副会長・地域交通委員会委員長
有村 和晃	一般社団法人日本旅客船協会副会長
池上 明子	一般社団法人全国自治体ライドシェア 連絡協議会理事

このほか、国土交通省関係部局及び関係省庁も参画

- 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「COMmmmmONS」

⇒**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



COMmmmmONS

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。

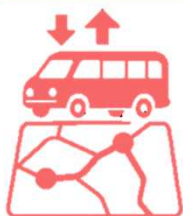
運輸局
において

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。

1 2月16日に成立した令和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。

※「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



- 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



- 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）

3. 地域交通DX推進タイプ



- 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 $1/2 \sim 2/3$ （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



- 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団体や人材の育成等を支援
- 補助率：定額（上限3,000万円）



ご清聴ありがとうございました

- ✓ 地域公共交通に係る国の支援制度等について、ご質問、ご相談事項がございましたら、九州運輸局（交通企画課）または各運輸支局までお気軽にお問い合わせください。
- ✓ 資料の無断転載を禁じます



WebSite



X



Instagram



九州運輸局