

地域公共交通に関する最近の動向について ～ 令和6年度第3回九州厚生局地域共生セミナー ～

令和7年2月28日

九州運輸局 交通政策部 交通企画課

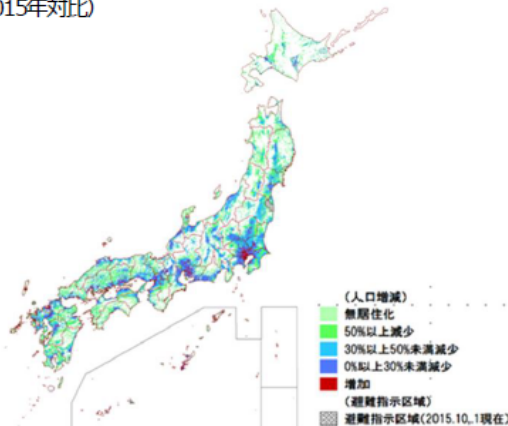
1. **地域交通の現状について**
2. 地域公共交通の「リ・デザイン」について
3. 「交通空白」の解消に向けた取組について
4. 関連予算について

地域交通の現状

- 人口減少及び高齢化が全国的に進む中、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。加えて、近隣の中小店舗の減少、病院の統廃合・移転、学校の統廃合等により、買い物、通院・通学など日常生活における「移動」の問題が深刻化。
- 一方、乗合バス・鉄軌道路線の減便・廃止やバス・タクシードライバーの減少が進み、公共交通の確保は危機的な状況。

将来の人口増減状況

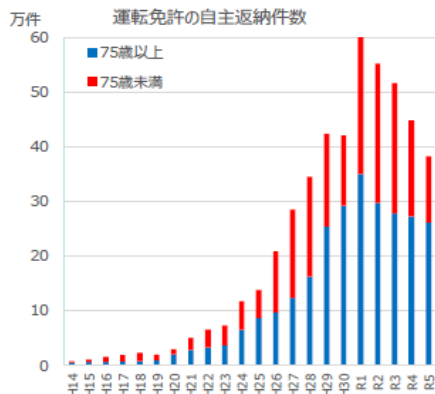
・2050年には全国の約半数の地域で人口が**50%以上減少** (2015年対比)



(出典) 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年統計)」等をもとに国土交通省作成

運転免許返納数の推移

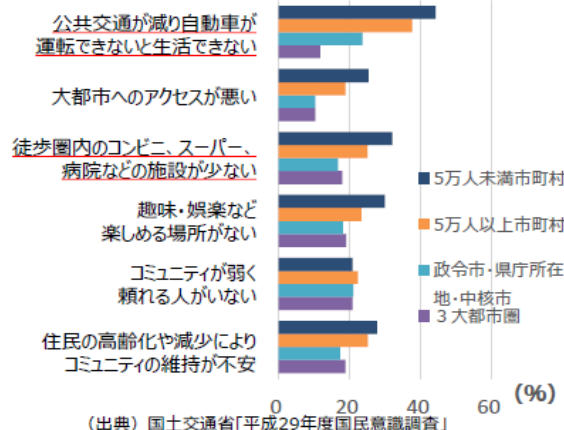
・運転免許の返納が進展しており、令和5年度においては、年間**約40万件**返納された。



(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

居住地域に対する不安(地域別)

・公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない：**約40%**
 ・徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない：**約30%**



(出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

路線廃止の状況

・乗合バス：**計23,193kmの路線が廃止** (2008年度→2023年度)
 ・鉄軌道：**計625.1km、18の路線が廃止** (2008年度→2023年度)

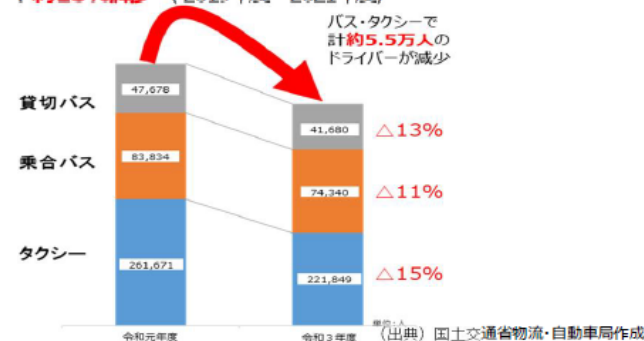


(出典) 国土交通省総合政策局作成



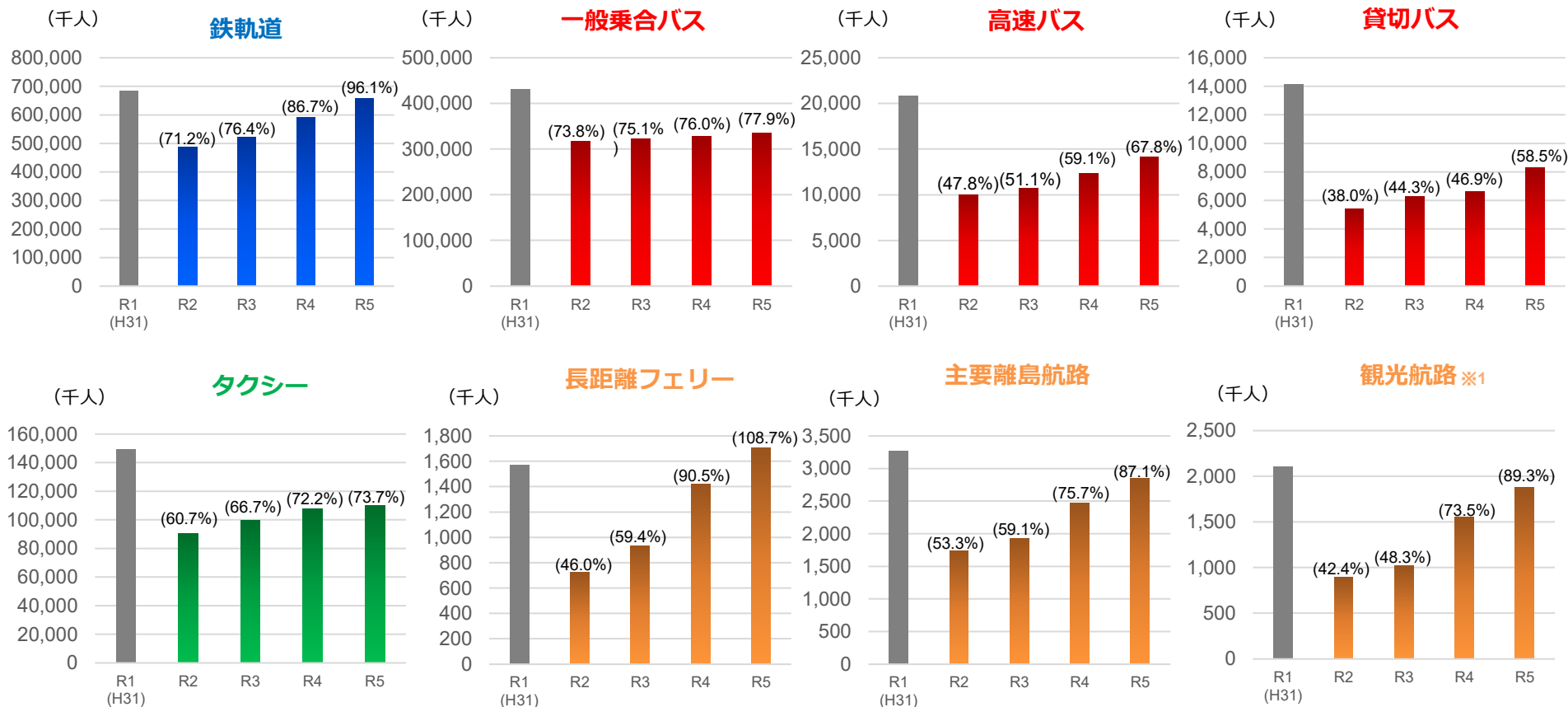
ドライバー数の状況

・乗合バス：**約11%減少** (2019年度→2021年度)
 ・タクシー：**約15%減少** (2019年度→2021年度)



(出典) 国土交通省物流・自動車局作成

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度・令和3年度は輸送人員が大幅に減少。**特に観光需要の影響が大きい交通モード（貸切・高速バス）では特に被害が甚大。**
- 令和4年度、令和5年度は全モードで回復が見られるものの、**未だコロナ以前の水準に届いておらず、特にバス・タクシーの交通モードで回復が遅れている。**
- また、鉄道、一般乗合バス等において、運転手不足等を起因とする減便・廃止が相次ぐなど「移動の足」不足が各地で顕在化している。



グラフ上のカッコ内は、R1(H31)年度の年間輸送人員に対する各年度の年間輸送人員の割合。

※1「観光航路」は、九州管内の5事業者へのサンプル調査

1. 地域交通の現状について
2. 地域公共交通の「リ・デザイン」について
3. 「交通空白」の解消に向けた取組について
4. 関連予算について

地域交通法

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、**地域公共交通計画の作成**やこれに基づき実施する事業等について定める。（平成19年制定）

地域公共交通計画

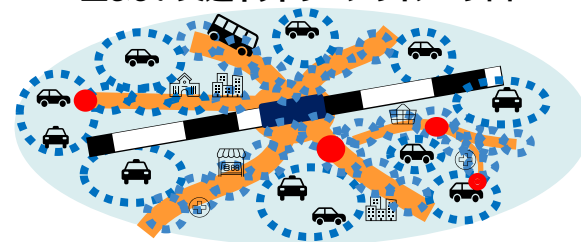
モード横断で望ましい地域交通ネットワークの姿を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**

- ・ **全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：1,121件（2024年10月末時点）
- ・ 地方公共団体が組織する「**法定協議会**」において、住民や交通事業者等地域の関係者による協議（関係者には応諾義務）により作成 = **地域が自らデザインする交通へ**

地域公共交通計画のポイント

- ◆ 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
- ◆ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
- ◆ まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ◆ 利用者数、収支など定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化

望ましい交通ネットワークのイメージ図

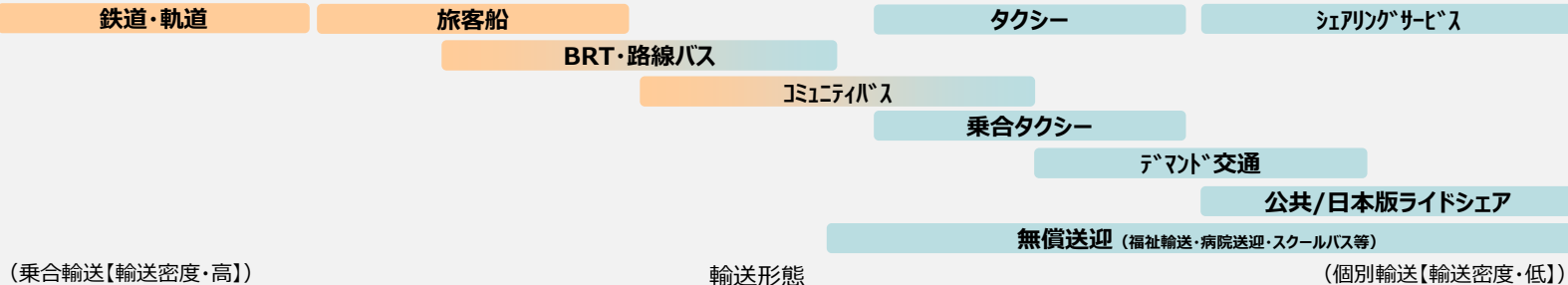


地域旅客運送
サービス
類型

(不特定)

利用者
特性

(特定)



地域公共交通特定事業

- ・ 地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、地域公共交通計画に**地域公共交通特定事業**を盛り込み、実施計画を定める
- ・ **予算上の措置**（地域公共交通確保維持改善事業等）や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築（リ・デザイン）を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要がある。
- 各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくおでかけできる社会の実現を目指し、**地域公共交通計画には、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が求められ**、本検討会においては、モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画の実現に向け、その方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

地域公共交通計画のアップデート

～2027年までにトップランナー100を創出。現行計画が更新期を迎える2030年頃までに地方都市を中心※1に全自治体のアップデート※2を推奨～

連携・協働（共創）

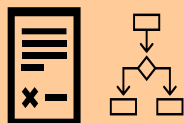
面的・統合的取組

機動的・継続的対応

先手先手の対応

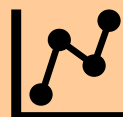
モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画

- シンプルで一貫性ある構成へ
2大目標：①公共交通軸の充実・保証、②移動制約者の足の確保と、10の中核KPI
- 適材適所の施策の集中展開
地域交通ネットワークを面的・統合的に、モードミックスの施策展開
- 具体的なPDCAスケジュール
年2～3回の評価や、施策の検討から実行までの目標日程を明示



モビリティ・データの利活用

- データも活用した計画策定・実行
現状診断、将来予測、コミュニケーション充実、マネジメントコスト削減
- 他分野データの活用
移動・施設の動向（福祉・医療・教育・商業等）や需要見込
- データ共有体制の確立
自治体、交通事業者等間で共有の目的・範囲・条件等の明確化



機動的・横断的な実行体制

- 多様な関係者の実質的参画
多様な関係者の協議会参画、庁内連携体制の構築、市民・住民との共有共感
- 専門人材の確保・育成
①交通の知見、②データ活用ノウハウ、③コーディネートスキルを持つ人材・伴走者
- モニタリングチームの組成
自治体、交通事業者等による、信頼とデータに基づく機動的体制の構築

都道府県の役割

- 地域間交通（地域鉄道、幹線バス等）、市町村間調整
- 市町村の牽引・伴走
・リ・デザイン
実証運行、新技術等を先導
- ・データ
データ共有枠組の構築
- ・ヒト&プレイス
人材育成、ネットワーキングの場の創出

連携・サポート



※1 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（座長：国土交通大臣）が提示する地域類型のうち、B（地方中心都市など）及びA（交通空白地など）の地域
※2 今後、国が提案するガイダンスに沿った取組または、より地域事情に適した取組

国による推進策（例）

ガイドンスの提供

モデルアーキテクチャ（標準構造）など
計画策定のガイドンスの策定

ポータルサイトの整備

ベンチマークの提供
協議会マネジメント支援

対話型支援

地域公共交通計画等を有識者等との対話によりレベルアップ

官民デジタル化

車両IoT化、国への申請等デジタル化、データ共有の枠組構築の推進

専門人材の確保・養成

有識者等データベース
専門人材養成プログラム

※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援

検討の背景・必要性

- 人口減少等により日常生活における「移動」の問題が深刻化
- 交通分野だけでなく、様々な分野における人手不足等の課題が顕在
- 地域によっては公共交通事業者のみでは、**旅客運送サービスを維持することが限界**

関係府省庁が連携し、交通のリ・デザインと社会的課題の解決に向け、一体的な検討が必要

地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

A : 交通空白地など

- 公共交通事業者だけでは移動手段の十分な提供が困難
- ⇒ **地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化**

B : 地方中心都市など

- 公共交通と、各分野の送迎との需要の分散がみられ、公共交通の持続性が課題
- ⇒ **地域の公共交通の再評価・徹底活用**

C : 大都市など

- 内外から多くの来訪者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足）
- ⇒ **利便性・快適性に優れたサービス提供を拡充**

D : 地域間

- 広域での社会経済活動の活性化が重要
- ⇒ **幹線鉄道ネットワークの機能強化等の取組を検討**

連携・協働を推進し、移動手段の確保・持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要

- 自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用 (道路運送法78条2号関係)
- 地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用 (道路運送法78条3号関係)

連携・協働の推進に向けた環境整備

環境の醸成

<p>政府共通指針の策定</p> <p>構成員12省庁の連名による政府としての共通指針を策定し、全自治体に取組を働きかけ</p>	<p>各分野の指針・通知の策定</p> <p>各分野の送迎について、 ・地域住民の混乗 ・公共交通への委託・集約 ・空き時間の活用 等を推進するための事項を明確化</p>	<p>カタログ化による支援</p> <p>連携・協働のプロジェクト例について、データ・支援措置を交えてカタログ化</p>
---	--	---

取組の実装

<p>法定協議会※のアップデート</p> <p>多様な関係者の参画等による司令塔機能の強化 <small>※地域交通法に基づいて設置される協議会</small></p>	<p>地域公共交通計画のアップデート</p> <p>データの活用等により、地域全体を面的に捉えて取り組む計画へ</p>	<p>施策のアップデート</p> <p>新たな制度、技術の活用による、計画施策の充実・強化</p>
<p>都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）</p>		<p>国によるサポート</p>

取組の加速化

多様な分野との連携・協働等による取組を、**意欲的・先行的に行う自治体**について、関係府省庁による**重点的な支援を行う枠組み**を検討

継続的な連携・協働の取組の確保

連携・協働に向けた取組が継続して行われるよう、**KPIを位置付けたうえで、定期的に進捗状況のフォローアップ**を実施

<p>KPI</p> <p>目標年次：2027年度 <small>(デジタル田園都市国家構想総合戦略の期間)</small></p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 各施設の送迎の見直しに新たに取組む自治体数 100 ✓ 他分野との連携・協働に先導して取組む自治体数 100 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自動運転移動サービスの活用に取り組む箇所数 100 ✓ AIオンデマンド交通の活用に取り組む自治体数 500 ✓ 自家用有償旅客運送に取り組む団体数 1,000
---	---	---

連携・協働の推進に向けた環境醸成

政府共通指針の策定

政府一体として、「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」を策定し、全自治体に取り組む働きかけ

交通分野と各分野との連携・協働に係る方向性等を提示する、関係省庁連名による指針を策定し、全自治体等に周知

- 省庁連携の更なる推進
- 自治体における交通部局と他部局の連携
- 関係者間における情報・データの共有推進

国・自治体・関係者の意識改革を推進



各分野の指針・通達の策定

国交省、総務省、文科省、厚労省、農水省、経産省等から自治体関係部局等へ指針・通達を発出

A : 交通空白地など

自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画

- 農業協同組合、商工会、観光協会等、地域運営組織（RMO）、郵便局等による自家用有償旅客運送の取組を推進



各施設の送迎輸送への住民利用（混乗）等

- 運営法人が異なる介護施設や障害福祉施設の利用者の同乗に係る介護報酬等の取扱いの明確化
- スクールバスへの一般利用者の混乗に係る補助制度等の取扱いの明確化等



B : 地方中心都市など

各施設に係る送迎輸送の公共交通事業者等への委託

- 複数の介護施設や障害福祉施設等による共同委託に係る介護報酬等の取扱いの明確化
- スクールバスの運行、放課後児童クラブへの送迎、保育所等への送迎バス等の運行における公共交通事業者への委託に係る補助制度等の取扱いの明確化等



各施設に係る送迎輸送の公共交通事業者等への委託

- 各施設の送迎輸送における、路線バス、コミュニティバス等への統合に係る補助制度等の取扱いの明確化

1. 地域交通の現状について
2. 地域公共交通の「リ・デザイン」について
3. 「交通空白」の解消に向けた取組について
4. 関連予算について

国土交通省「交通空白」解消本部について

石破内閣総理大臣所信表明演説
(令和6年10月4日・抜粋)



五 地方を守る (地方創生)

「地方こそ成長の主役」です。地方創生をめぐる、これまでの成果と反省を活かし、地方創生2.0として再起動させます。

～略～

地域交通は地方創生の基盤です。全国で「交通空白」の解消に向け、移動の足の確保を強力に進めます。

国土交通省「交通空白」解消本部 (本部長：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 「公共ライドシェア」や「日本版ライドシェア」のバージョンアップと全国普及

開催状況

R6.7.17	第1回「交通空白」解消本部	
R6.8.7	第1回「交通空白」解消本部	幹事会
R6.9.4	第2回「交通空白」解消本部	
R6.10.30	第2回「交通空白」解消本部	幹事会
R6.12.11	第3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立ち上げ (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。

「交通空白」解消のツール (例)

公共ライドシェア

日本版ライドシェア

乗合タクシー

AIオンデマンド

許可・登録を要しない輸送

「交通空白」 解消本部

(R6年7月17日設置)



解消本部と官民連携プラットフォームを両輪として、「交通空白」の解消に向けた取り組みを強力に推進

「交通空白」解消・ 官民連携 プラットフォーム

(R6年11月25日発足)



地方運輸局・運輸支局による
自治体、交通事業者への伴走支援



お困りごとを抱える自治体、交通事業者と、
幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制

★プラットフォーム会員(発足時) 計167者

- ①47都道府県、②交通関係31社
- ③30団体、④パートナー企業58

(十勝バス、第一交通、全国自治体ライドシェア連絡協議会、JR東日本、イオン、電脳交通、日野自動車等)

→公募を経て、今後さらに拡大予定



FIRSTステップ

本年7月の本部立ち上げ以降、600超の首長訪問等により、
公共・日本版ライドシェア等の取組に未着手の自治体が622から24に減少するなど、
全国の自治体において「交通空白」解消のツールが着実に浸透

NEXTステップ

浸透したツールをもとに、全国各地の「交通空白」の一つ一つの解消に向けて、
令和7年度～9年度を「交通空白解消・集中対策期間」※として対策を強化。

※令和7年度中にできるだけ多くの各地での取組を実現に結び付け、
遅くとも令和9年度までに「交通空白」解消の取組に一定の目途をつける

年明け～

: 全自治体における個々の交通空白をリストアップ

令和7年5月頃

: 3カ年の「取組方針」を策定、国による総合的な後押し

運輸局・運輸支局による伴走支援

(他地区展開など)

民間の技術・サービスの導入

(官民連携プラットフォーム)

立ち上げに対する財政支援

「地域の足」「観光の足」確保により、地方創生を実現

「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの発足（令和6年11月25日）

▶ 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。

第2回 国土交通省「交通空白」解消本部 大臣発言（令和6年9月4日） 抄

年内のできるだけ早い時期に、例えば配車アプリやデータ活用などの技術やサービスを有する企業など、交通空白の解消に意欲と関心を持つ幅広い分野の民間企業などの参画を得て、官民連携プラットフォームを立ち上げてください。

▶ プラットフォーム会員

- 「交通空白」に係るお困りごとの解決に向け、幅広い分野の関係者との連携・協働に高い意欲をもつ自治体や交通事業者
- 全国各地の「交通空白」の解消に向け、自らが抱える人材・技術・サービス・ネットワークなどを活用した貢献に高い意欲を持つ企業または団体※ 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

1 課題×ソリューションの マッチング

お困りごとを抱える自治体や交通事業者と、技術、サービス等のソリューションを持つパートナー企業との連携・協働を後押し

2 空白解消に向けた パイロットプロジェクト

全国共通のお困りごとについて、全国規模での解決を目指し、自治体、参加企業等が連携・協働して取り組む実証事業を展開

3 空白解消に向けた ナレッジの共有

交通空白にかかるナレッジの共有や、タクシー、乗合タクシー、公共/日本版ライドシェア等の活用促進に向けたセミナー等を実施

1. 地域交通の現状について
2. 地域公共交通の「リ・デザイン」について
3. 「交通空白」の解消に向けた取組について
4. 関連予算について

「交通空白」解消等に向けた地域交通のR・デザインの全面展開 (令和6年度補正・令和7年度予算)

地域公共交通確保維持改善事業等
 令和6年度補正 326億円、令和7年度 209億円

- ・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）
 : 令和6年度補正 37億円、令和7年度 4874億円の内数
- ・鉄道施設総合安全対策事業費
 : 令和6年度補正 69億円の内数、令和7年度 45億円の内数
- ・訪日外国人旅行者受入環境整備
 : 令和6年度補正 158億円の内数、
 令和7年度 6億円の内数、国際観光旅客税充当額 25億円の内数

「交通空白」の解消、多様な関係者の連携・協働等による持続可能な地域交通への進化

- 「交通空白」解消等R・デザイン全面展開プロジェクト
 喫緊の課題である「交通空白」の早期解消等に向け、
 - ・ 「交通空白」の課題がある自治体において、都道府県が先導する場合も含め、公共/日本版ライドシェア導入等を総合的に後押し
 (調査・計画策定・合意形成、実証運行に係る車両・システム・運行費等の支援)
 - ・ 地域の多様な主体の連携・協働による「共創」実証運行、MaaSの広域化等支援
 - ・ 『「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
 (官民連携、地域間連携、モード間連携の広域的解決モデルを横展開)



- 訪日外国人旅行者受入環境整備（観光庁予算）
 訪日外国人旅行者の「観光の足」確保に向け、
 - ・ 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

- 交通DX・GXによる省力化・経営改善支援
 配車・運行管理システムの導入・共通化、キャッシュレス決済の導入等支援
- 自動運転の社会実装に向けた支援
 自動運転大型バス等への支援を強化
- 交通分野における人材確保支援
 2種免許取得、採用活動等、人材確保を支援
- 財政投融資（鉄道、バス、タクシー等のDX・GX投資に対する出融資）
 (令和7年度：135億円)



- 地域公共交通計画・協議会のアップデート支援
 「交通空白」解消に向けた実態把握やモビリティデータの利活用等の支援
- 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
- EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援



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（鉄道施設総合安全対策事業費等）
 - 安全に問題があるバス停の移設等

上記のほか、関係予算として公共予算のうち、道路整備費（自動運転の走行環境整備等）、都市・地域交通戦略推進事業（公共交通に係る支援等）がある。

「交通空白」解消緊急対策事業

何らかの対応が必要な「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します！

補助対象事業者

公共ライドシェア・日本版ライドシェア等、新たに導入する交通サービスの運行主体（運行委託する場合を含む）となる地方自治体、交通事業者、NPO法人、観光協会、商工会、社会福祉協議会等又はそれらを含んだ協議会 ※

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（悉皆ヒアリング調査・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車両の導入、配車アプリ・運行管理等のシステム開発・導入、運転者募集等に要する費用（車両の購入・リースによる取得、仕切板、ドライブレコーダー等の設置、運転者を募集するための広告費用等）
- ③実証事業に要する費用（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）



- 【事業イメージ例】 以下のような検討段階から地域の合意形成までの取組みについて、ワンストップの支援を想定
- 公共ライドシェア等の導入にあたり、実証運行する地域・時間帯の特定に向けた調査、利用予測シミュレーション 等
 - 実証運行の実施体制構築・合意形成に向けた地域内調整
 - 実証運行に係る車両・配車アプリ等の導入、車両改装・ラッピング、運転者募集 等
 - 実証運行経費・実証運行後の利用データの分析・検証 等
 - 本格運行に向けた住民説明会



▲公共ライドシェアの立ち上げ（イメージ）

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）

※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）

※都道府県が主導するなど複数市町村が共同して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については定額の引き上げ（調整中）

※一度本補助を受けた同一自治体内において同一類型の別の事業（別地域での実施）への補助を受ける場合、2件目以降の補助については1/2

問合せ先 各地方運輸局交通政策部交通企画課 等

公募期間

令和7年2月中旬以降

【採択時期目安：令和7年5月上旬】

※応募にあたっては、自治体が「交通空白」と認識していることが要件となります。
※自治体については、「交通空白」官民・連携プラットフォームに加入していることが要件となります。

共創モデル実証運行事業

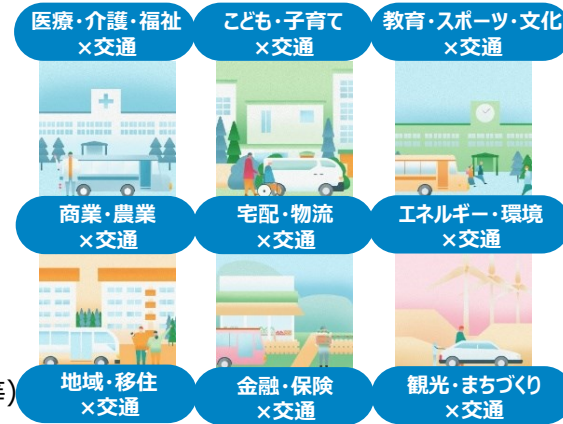
交通を地域の暮らしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)^{*}によりその維持・活性化に取り組む
実証事業を支援します！ ^{*}「共創」:「官民共創」・「交通事業者間共創」・「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」

補助対象事業者

交通事業者等^{*}を含む複数主体で構成される協議会や連携スキーム等（共創プラットフォーム）

^{*}交通事業者等:一般乗合・一般乗用旅客自動車運送事業者、鉄軌道事業者、一般旅客定期航路事業者、公共ライドシェアの実施主体、シェアサイクル等の事業実施主体、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送サービスの実施主体 等

（注）単一の事業者のみでは補助対象となりません。



▲他分野共創の分類例

補助対象経費

新たな事業の立ち上げ及び実証運行に係る以下の経費対して支援を実施

- ①基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費（有識者謝金・会場使用料 等）
- ②システム構築（配車・運行管理・AIオンデマンド 等）、実証運行に使用する車両導入（車両の購入・リース等）による取得・改造に要する経費
- ③実証事業に要する経費（新規運行に係る経費、実証環境の整備 等）

補助率（補助上限 1 億円）

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

【事業例】 ^{*}R5年度:77事業、R6年度:256事業を支援

- スクールバス・介護輸送・商業施設送迎等の地域輸送資源の混乗化、遊休時間帯における地域路線への活用
- 介護予防プログラムの一環として公共交通を利用した外出を促進（介護予防財源の活用）
- 教育委員会との関係による児童の登下校・部活動送迎にあわせたデマンド交通等の実証運行
- 商工会議所・商工会や社会福祉協議会、観光協会、地域金融機関、農協等の地域経済界による取組 等



問合せ先 各地方運輸局交通政策部交通企画課 等

公募期間

令和7年2月中旬以降（予定）

【採択時期目安：令和7年5月上旬】

^{*}応募にあたっては、自治体又は運輸局の推薦を受けていることが要件となります。
^{*}自治体については、「交通空白」官民・連携プラットフォームに加入していることが要件となります。