

# 「交通空白」解消に向けた取組状況について ～「交通空白」解消は成長投資～

---

四国運輸局 交通政策部 交通企画課  
令和8年9月

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

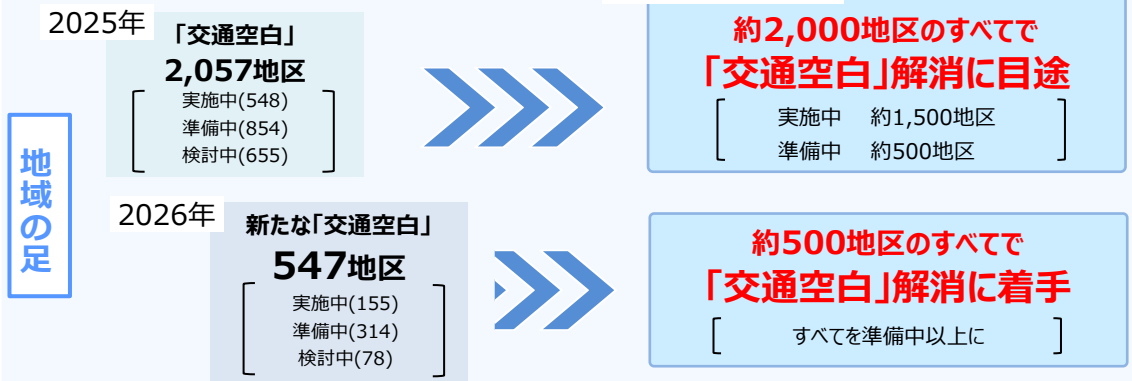
許可・登録を要しない輸送

## 「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針

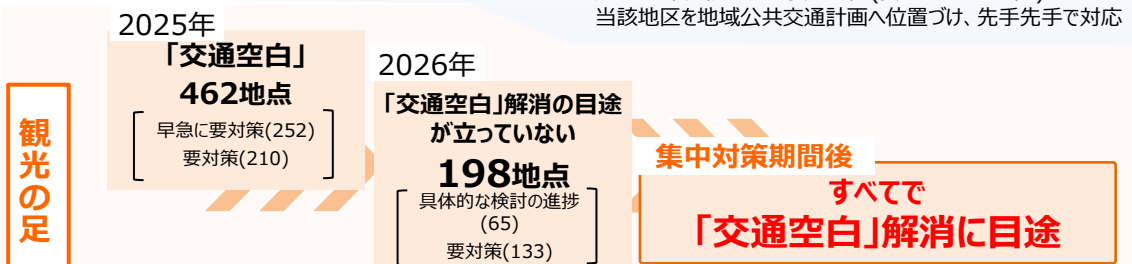
- すでに把握している「交通空白」解消に目途をつけることに加えて、今回の調査で新たに把握した「交通空白」についても、**集中対策期間（令和7～9年度）での解消に着手**すべく、取組を深化。「交通空白」を将来にわたり安定的に解消していく段階を目指し、新たに創設する認定制度も活用し、全国的な取組を加速化。
- 「交通空白」の把握から、**実装・担い手確保・DXによる高度化までを一体的に支援**。その際、地域公共交通は生活交通としての役割と観光振興に資する役割の双方を有するとの認識のもと、「**地域の足**」と「**観光の足**」を「**車の両輪**」として一体的に推進するほか、**自動運転等の新た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

### (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



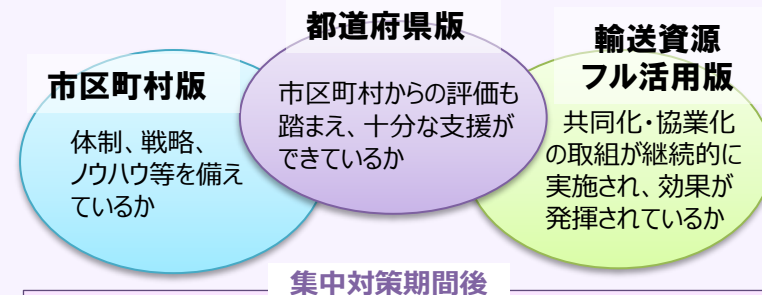
※加えて、未然防止が必要な地点(要モニタリング地点)については、関係者による協議の場の立ち上げや伴走支援等を重点的に実施するなど、先手先手に対応

### (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」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

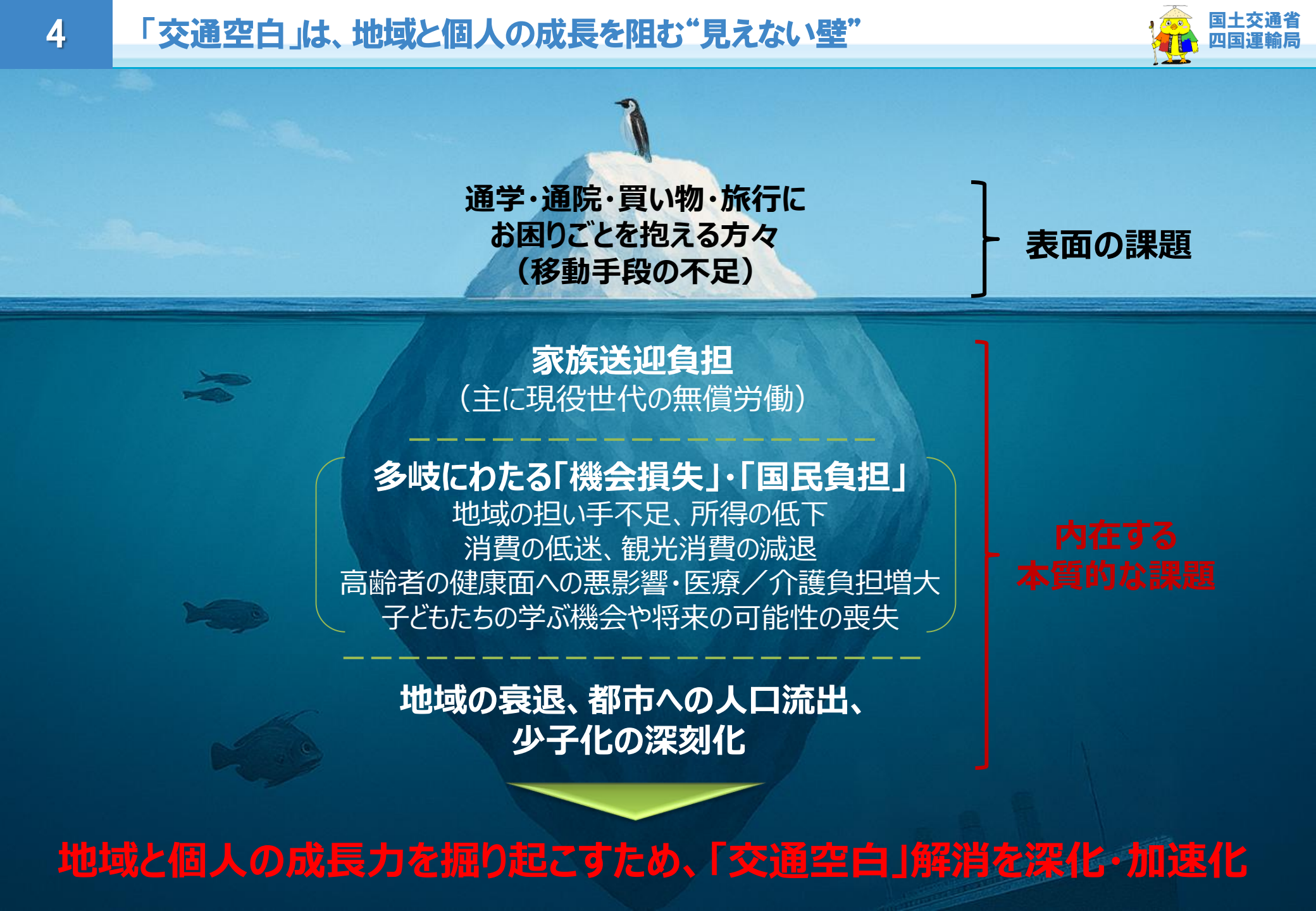
## 「何らかの対応が必要」と認識されていること

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なん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・検討中のものも含む。**)

### 【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。



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

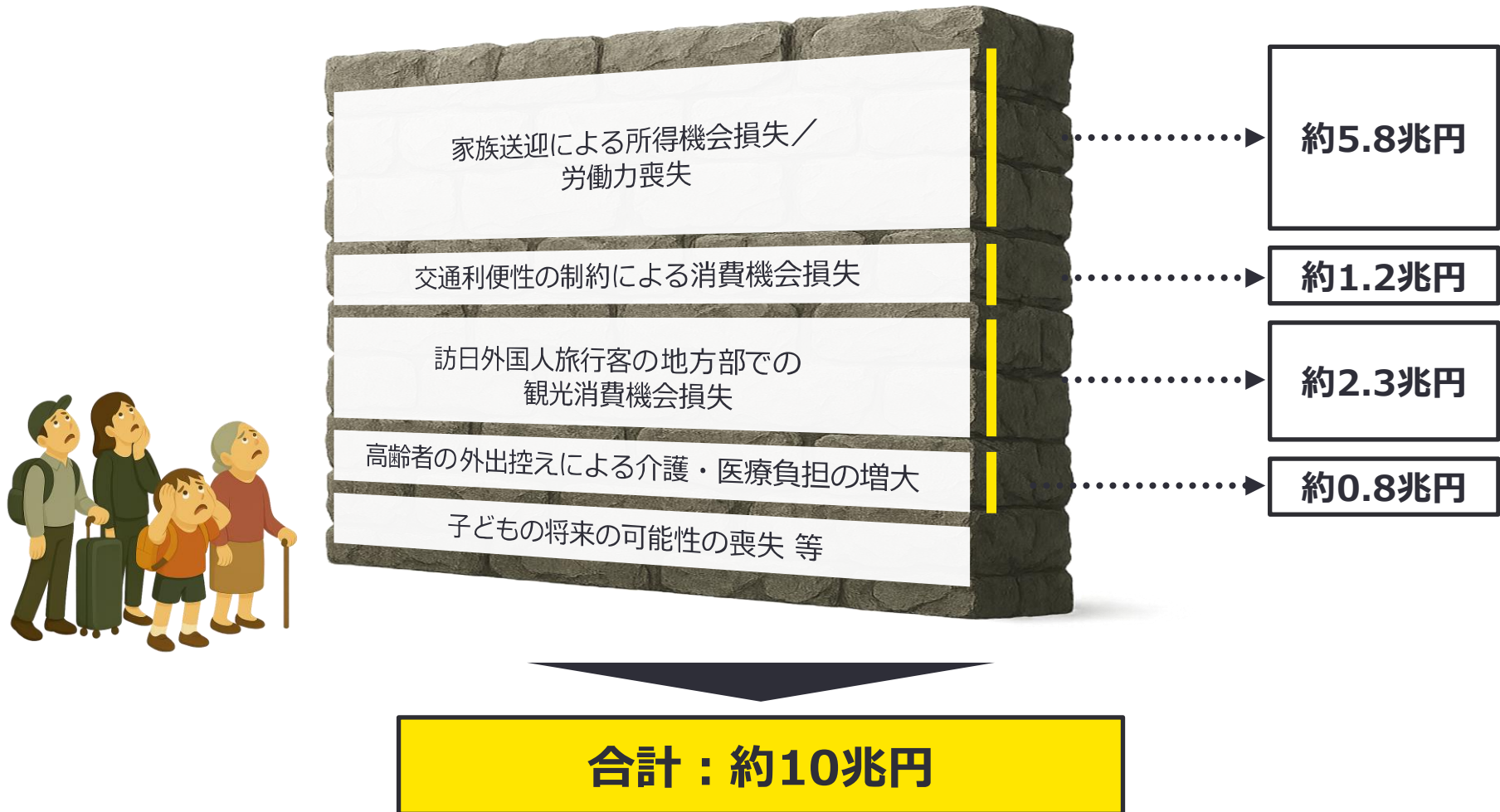
内在する  
本質的な課題

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

「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

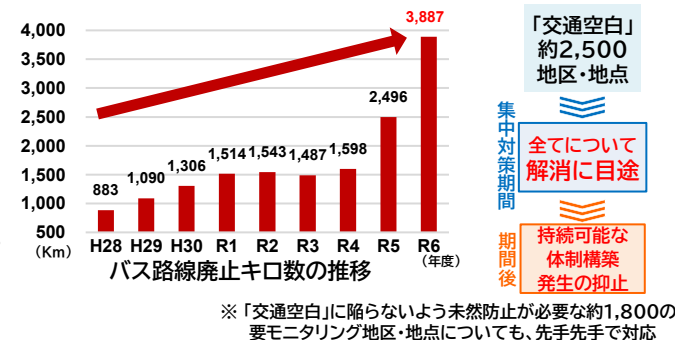
「交通空白」の解消は「成長投資」。就労、消費、観光、健康など地域と個人の成長の可能性を阻む壁は、年間約10兆円の経済損失に相当。



※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。

## 背景・必要性

- 地域公共交通は、地方の「暮らし」と「安全」を守る基盤であるが、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**。
- 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。
- 地域公共交通の**司令塔役である地方公共団体**も、特に中小規模の市町村では、**人材・ノウハウが不足**。
- このため、**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」の解消・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。



## 法律の概要

### 1. 地域旅客運送サービスの持続可能性確保

- 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、**運転者や車両等に関して運送主体とは別の交通事業者や施設送迎提供者から協力が得られるよう地方公共団体があつせん等**することで、複数の者が協力して最適な形態で運送を提供する事業を創設。【自動車地域旅客運送サービス再構築事業】
- 市町村が協力・連携を図るべき地域の関係者として、**学校、病院、福祉施設、商業施設等の利用者の送迎サービスを行う者を追加**し、上記の事業実施への協力に係る努力義務を規定。【施設利用者用運送サービス提供者】
- 船舶検査に伴う運航の休止・減便により日常生活等へ影響が生じることを回避するため、**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の確保を図る事業**を創設。【海上運送利便確保事業】



複数者による車両・車庫の共有  
(広島県広島市)



輸送資源のフル活用  
(岐阜県白川町)



離島航路に就航する船舶  
(山口県防府市)

### 2. 連携促進団体の活動推進

- 交通事業者以外の様々な企業・団体も、地域交通の課題解決に全国各地で取り組んでおり、多様な知見を蓄積しながら、市町村や交通事業者、地域交通を利用する住民等との間の調整役として重要な役割を果たしつつある。
- このため、**地域の関係者相互間の連絡調整及び連携の促進を行う企業・団体**について、**法定協議会への参加促進、地域公共交通計画の提案権を措置**し、より一層の活動を推進、人材・ノウハウの活用を図る。【連携促進団体】



### 3. モビリティデータの利活用

- 鉄道事業再構築事業や創設する自動車地域旅客運送サービス再構築事業、地域公共交通利便増進事業等の地方公共団体が主導して事業実施計画を作成することが必要な事業については、地方公共団体が行う事業実施計画作成時の**情報提供等の協力要請に対し、正当な理由がある場合を除き、交通事業者等は要請に応じなければならない**こととし、事業実施を促進。

### 4. その他

- 自動車地域旅客運送サービス再構築事業に係る(独)鉄道・運輸機構による**出融資**を措置。<予算>
- 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**するなど、所要の改正を実施。

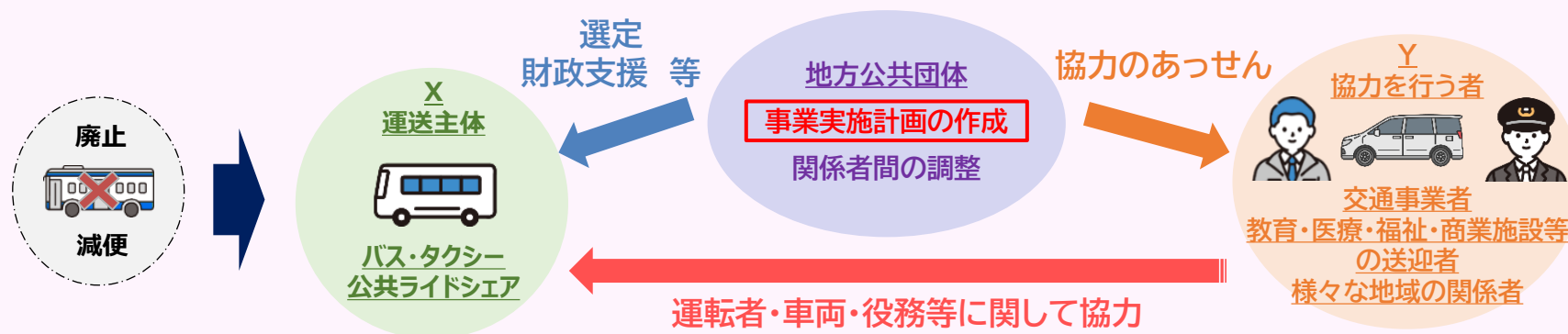
### 【施行期日】

公布の日から起算して6月を超えない範囲内において政令で定める日

## 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

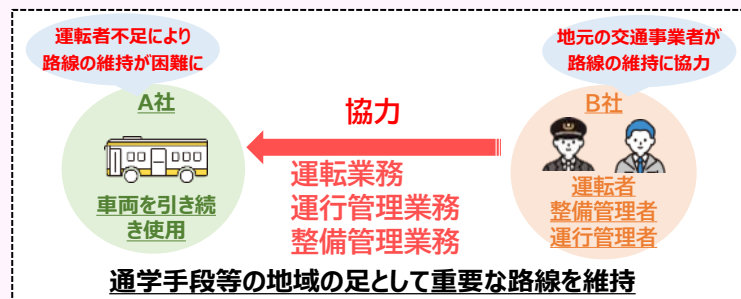
## 【施設利用者用運送サービス提供者による協力】

- 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



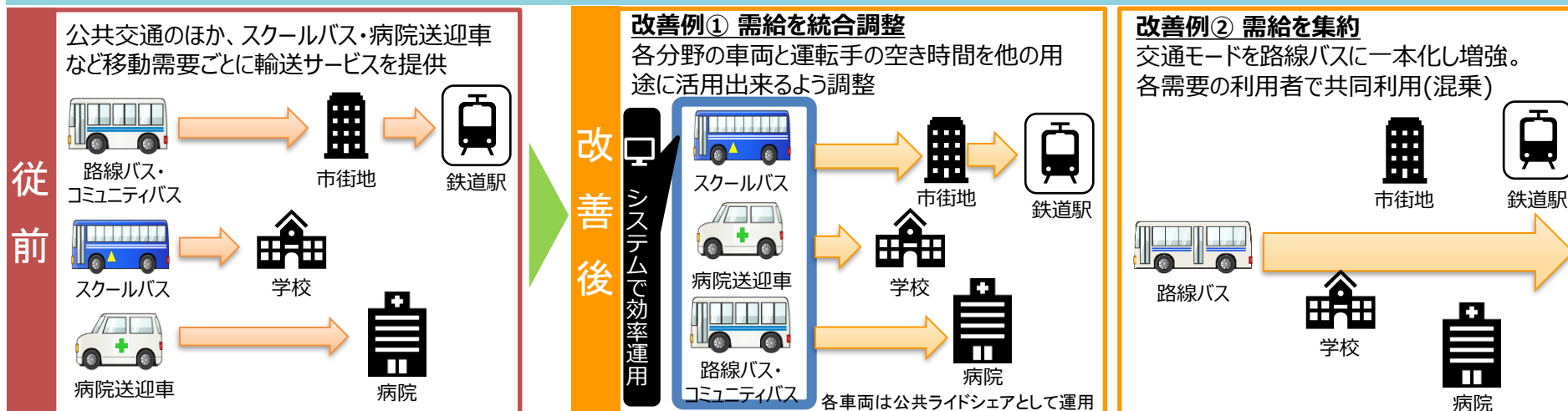
## 【交通事業者同士の協力】

- 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



- 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

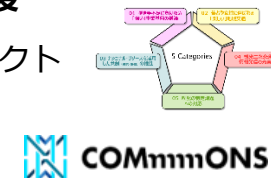
交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会「とりまとめ」(R7.12.26)

『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**



**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。

- 路線バスの大幅減便により、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・住民等が協力して地域の輸送資源をフル活用した新たな公共交通ネットワーク「おでかけしらかわ・ひがしらかわ」を構築。
- さらに病院バスを公共交通に統合し、経費節減しながら利便性を向上。 [https://youtu.be/5EssUyPyJkQ?si=EW0bVoMoEo7zox\\_L](https://youtu.be/5EssUyPyJkQ?si=EW0bVoMoEo7zox_L)

## 背景と課題

- **通学環境の変化**：2007年に唯一の県立高校閉校に伴い、町外通学が必須化。路線バスの減便（朝夕の便を廃止）と重なり通学困難者が発生。
- **非効率な運行**：「路線バス（濃飛バス）」「各地区便（デマンドバス）」「病院送迎バス」などが、重複して走行する非効率な運行が常態化。

## 取組内容：輸送資源のフル活用

### ○ スクールバスの活用

- ・ 定時定路線バス（濃飛バス）は幹線輸送を、各地区便（デマンドバス）は支線輸送（幹線輸送との接続やドアtoドアによる輸送）を担うこととし、個別の移動ニーズに対応できるよう役割を明確化。
- ・ 加えて、高校生の朝夕の通学手段としての「JR接続便 ◀---▶」を設定。
- ・ 各地区便、JR接続便、小中学生の登校用の便について、スクールバス8台、ワゴン7台をニーズに合わせてフル活用。



スクールバスが  
デマンド・JR接続便に



### ○ 病院送迎バスを公共交通に統合（※）

- ・ 病院は、バスの運行業務から解放され、病院利用者に対して一日乗車券の料金等を負担。
- ・ バスが病院玄関前へ直接乗り入れることで通院客の利便性が向上。一日乗車券の配布により病院以外への買い物利用も可能に。

※ 白川町以外への無料送迎は引き続き実施。



|      | 7時                                                                                    | 9時                                                                                    | 15時                                                                                   | 17時                                                                                   | 19時                                                                                   |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
|      |  |  |  |  |  |
|      | JR接続便                                                                                 | 小中学生登校便                                                                               | 各地区便(デマンドバス)                                                                          | 小中学生下校便                                                                               | JR接続便                                                                                 |
| 利用者  | 主に高校生                                                                                 | 小中学生                                                                                  | だれでも利用可能                                                                              | 小中学生                                                                                  | 主に高校生                                                                                 |
| 運行内容 | JR時刻に合わせ定時定路線(7時)                                                                     | 小中学生の登校用                                                                              | 自宅や目的地へドアtoドア乗継で路線バス(濃飛バス)と接続                                                         | 小中学生の下校用                                                                              | JR時刻に合わせ定時定路線(17時・18時・19時)                                                            |
| 利用方法 | ウェブ予約・電話予約                                                                            | -                                                                                     | 電話予約                                                                                  | -                                                                                     | ウェブ予約・電話予約                                                                            |
| 運賃   | 200円                                                                                  | -                                                                                     | 200円～400円                                                                             | -                                                                                     | 200円                                                                                  |
|      | 一日乗車券 400円～600円                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |

- 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

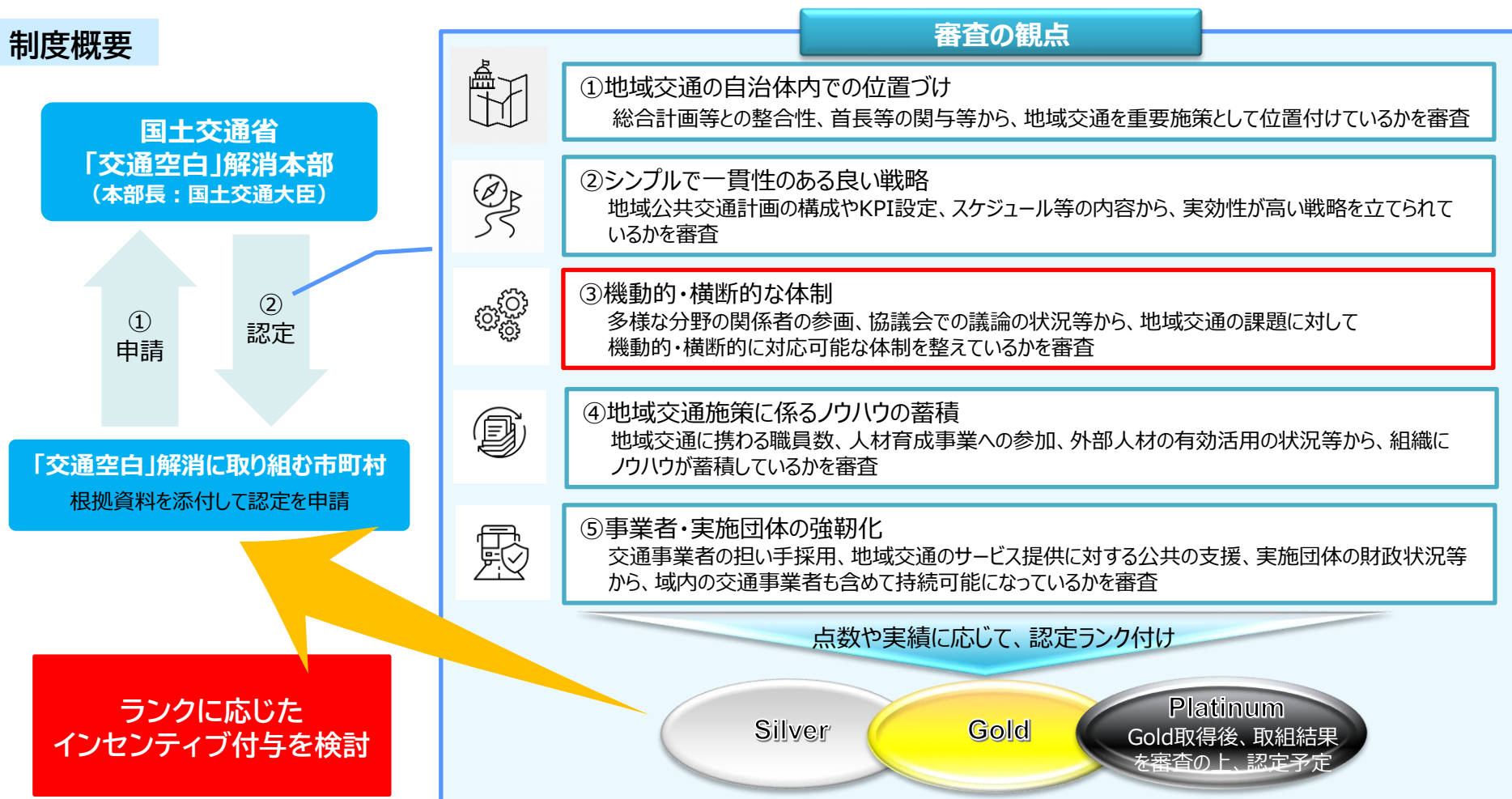
3か年の間に100件の創出を目指す

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。