

「地域の足」「観光の足」確保に向けた取組状況 と今後の対応

公共交通政策部門、観光庁

- 「地域の足」「観光の足」確保に向けた取組状況
- 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの取組状況
- 令和7年度 地域交通関係補正予算
- 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
- 交通政策審議会地域公共交通部会 とりまとめ
- 第3次交通政策基本計画の概要（案）
- 「交通空白」解消に向けた今後の流れ

- 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

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

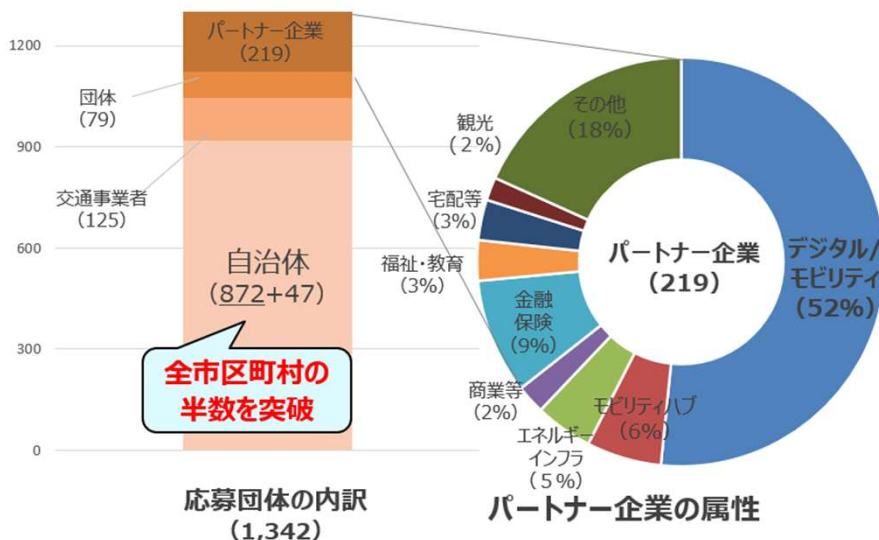
1 課題×ソリューションの
マッチング

2 空白解消に向けた
パイロットプロジェクト

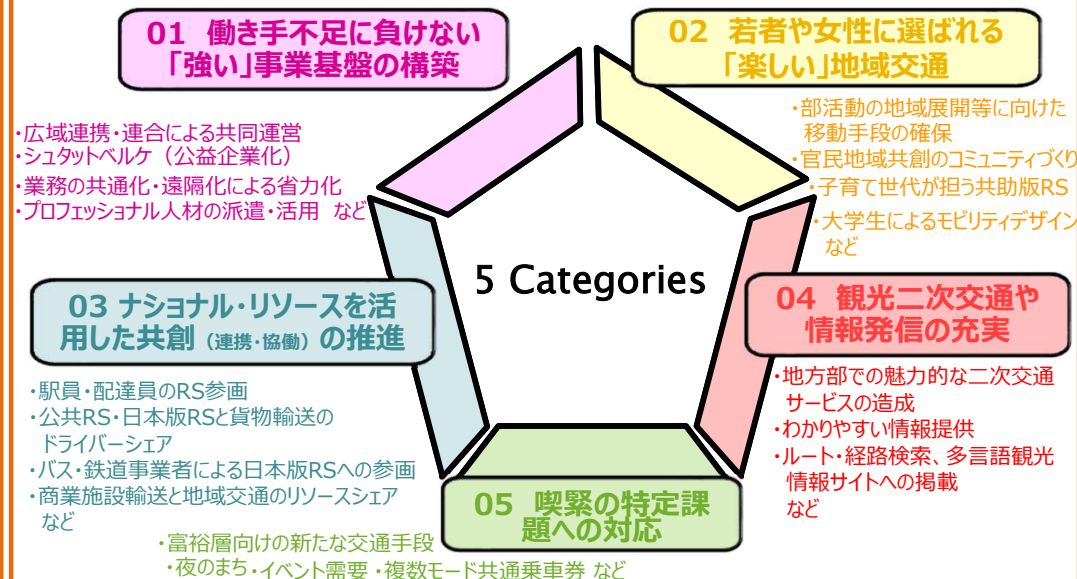
3 空白解消に向けた
ナレッジの共有

体制（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・参加するスピノフ・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。

- 「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)**）
- 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）



「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年度補正予算額(令和7年11月28日閣議決定)

- ・地域公共交通確保維持改善事業等:352億円
- ・社会資本整備総合交付金(地域交通関係):27億円
- ・鉄道施設総合安全対策事業費:50億円の内数
- ・訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業:78億円の内数

『総合経済対策の策定について(内閣総理大臣指示)』(令和7年10月21日)〈抜粋〉

三 経済対策の柱は、第一に、生活の安全保障・物価高への対応です。

② 地方の伸び代を活かし、地方の暮らしの安定を図ります。…**地域交通**、小売りをはじめとする地域の基幹産業の活性化を図ります。

『「強い経済」を実現する総合経済対策』(令和7年11月21日閣議決定)〈抜粋〉

2. 地方の伸び代の活用と暮らしの安定

(1) 地域の生活環境を支える基幹産業の支援・活性化(地域交通の維持・物流体制維持への支援)

地方の生活と産業を支える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。具体的には、**デマンド交通や公共ライドシェア等の移動手段の導入、事業主体間の共同化・協業化も通じた地域の輸送資源の最大活用やシステム標準化等の地域交通DXを総合的に推進する。**また、**自動運転の早期の社会実装・事業化及び運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築等**に向けた取組を推進する。

施策の内容

●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
- ・複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化
- ・複数分野の輸送資源のフル活用の推進
- ・自治体等を核とした地域交通の連携体制強化
- ・デジタル技術活用による事業者・他分野連携の推進



複数事業者による
共同化



公共ライドシェア



●地域公共交通計画・協議会のアップデート支援

●自動運転の事業化に向けた 重点支援



自動運転バス

●地域交通DX(COMmmmons等)による生産性等の向上

●訪日外国人旅行者受入環境整備

(観光地の二次交通の確保・充実、多言語対応、キャッシュレス決済の普及 等)

●ローカル鉄道の再構築方針策定等の後押し

●地域公共交通再構築事業(社会資本整備総合交付金) EV車両・自動運転車両などの先進車両導入支援



新造車両・ICカードの導入

●生活の基盤となる地域公共交通の維持確保

(離島航路、離島航空路の運行費等に対する支援
バリアフリー対応車両等)

等

令和8年度当初予算においても必要な予算額を要求中

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。

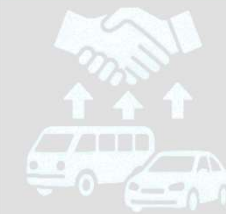
※「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの参加が要件※

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

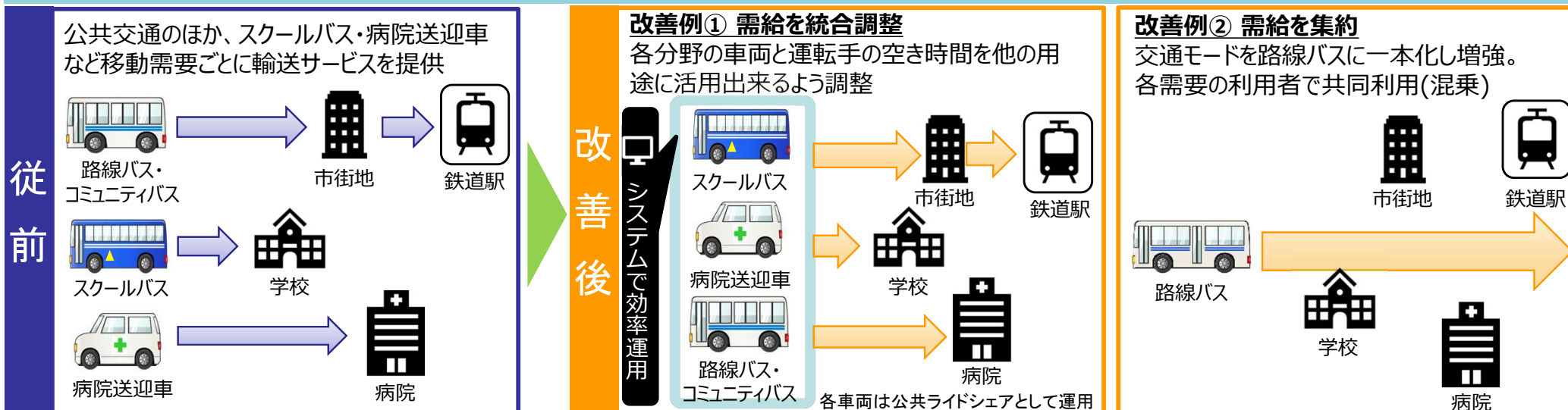
4. モビリティ人材・組織育成タイプ



- 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）

- 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。

とりまとめ(案)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ことを、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(案)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
竹内 健蔵	未来モビリティ研究センター長
羽藤 英二	東京女子大学現代教養学部教授
原田 文代	東京大学大学院工学系研究科教授
◎山内 弘隆	株式会社日本政策投資銀行 常務執行役員 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

第3次交通政策基本計画の全体構成案

(参考)交通政策審議会 交通体系分科会
第55回 計画部会(2025年11月28日)資料

時代認識とそれを踏まえた現在の課題、目指す社会の姿

【第1章】

時代認識

「交通産業の事業環境の変化」

「ライフスタイル・価値観の変化」

「我が国を取り巻く自然環境、国際環境の変化」

現在の課題

○人口減少・少子高齢化 ○担い手不足の深刻化 ○事業環境の厳しさ(需要減、物価上昇等) ○観光需要への対応 ○国際情勢の不安定化
○巨大災害への備え ○輸送の安全・安心 ○2050年カーボンニュートラル目標 ○多様性・包摂性を持つ社会 ○技術の進化と普及拡大への期待の高まり

目指す社会の姿

相互に関連

① 未曾有の人口減少・少子高齢化に
的確かつしなやかに対応した地域の実現

② 内外の諸情勢に対応した、
豊かさを支える成長型の経済の実現

③ 防災・減災、安全・安心、環境や多様性等が
確保された持続可能な社会の形成

④ デジタル・新技術の社会実装による、多様な社会課題への効率的・効果的な対応

今後の交通政策の基本認識及び基本的な方針・施策の提示

【第2章】(基本認識・基本的方針)

【第3章】(目標・施策)

<基本認識> 「人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会を実現」

基本的
方針A

地域社会を支える、
地域課題に適応した交通の実現



目標1
地域交通の「リ・デザイン」の全面展開による「交通空白」解消・地域課題の解決

- 「モビリティ・パートナーシップ・プログラム」の推進等、新たな制度的枠組みの構築
- 官民連携プラットフォームを活用したパイロット・プロジェクトの全国展開 等



目標2
持続可能なまちづくりや地域産業の活性化
に向けた交通政策の推進

- まちの移動ニーズを充足・創出する新たなモビリティサービス開発
- 業務標準化プロジェクトによる生産性向上 等

基本的
方針B

成長型経済を支える、
交通ネットワーク・システムの実現



目標3
多様な交通機能の拡充・強化による、地域間の円滑な人の流れ、交流の実現

- 基幹的な交通の拠点とネットワークの強化
- 事業者間の連携等による人材確保・育成推進 等



目標4
多様な政策のベストミックスによる持続可能な物流の実現

- 多様な輸送モードを活用した「新モーダルシフト」の推進
- 物流拠点の整備 等



目標5
交通ネットワーク・システムの強化による国際競争力の向上

- 海産産業群の強靱化
- 国際コンテナ戦略港湾の機能強化 等

基本的
方針C

持続可能で安全・安心な社会を支える、
強くしなやかな交通基盤の実現



目標6
多様な災害リスクやインフラ老朽化、輸送の安全を徹底させる環境構築等への確実な対応

- 災害への対応力強化、交通インフラの老朽化対策
- 重大事故の防止に向けた安全対策強化 等



目標7
気候変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえたグリーン社会実現に向けた交通の実現

- 徹底した省エネ、クリーンエネルギーへの移行
- 環境価値の見える化 等



目標8
全ての人が活躍できる共生社会を支える交通の実現

- バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進
- 交通サービスにおけるジェンダー主流化 等

基本的方針D(分野横断的)

デジタル・新技術の力を活かした時代や環境の変化に応じた交通サービスの進化

目標9
サービスの高度化とデータ駆動型の取組による、
新たな価値創造とより便利で快適な移動の実現

- データ仕様の標準化等、地域交通DXの推進
- 国土交通分野の行政情報のオープンデータ化と活用 等

目標10
自動化・遠隔化等を通じたサービスの構造変革による、
生産性向上等の実現

- 徹底した自動化・遠隔化技術の導入推進
- 交通分野のDX推進による生産性向上 等

目標11
サイバーリスクの十分な想定と対応の推進による、
安全・安心な交通サービスの実現

- サイバー攻撃等への防御体制構築
- サイバーセキュリティ人材の確保・育成



第3次交通政策基本計画(案)

第3章「目標と講ずべき施策」

基本的方針 A「地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現」

目標 1「地域交通のり・デザインの全面展開による「交通空白」解消・地域課題の解決」内

(略)

- 国土交通省「交通空白」解消本部において2025年5月に決定した「「交通空白」解消に向けた取組方針2025」に基づき、2025年度から2027年度までの「交通空白解消・集中対策期間」において、全国各地の「交通空白」の解消（「地域の足」・「観光の足」の確保）を進め、運輸局等による伴走支援や新たな認定制度の構築など国の総合的な後押しの下で、地方公共団体における持続可能な体制を構築する。加えて、地域公共交通計画のアップデートを進めるとともに、アップデートガイダンスやMOBILITY UPDATE PORTAL（実務者向けのポータルサイト）等のツールの提供や地域公共交通研修の実施等を通じて、地方公共団体の業務の補完・省力化を促進する。
 - 「交通空白」解消の目途が立っていない地区・地点数 …
 - ①地域の足：2,057地区（令和7年度）→0地区（令和9年度）
 - ②観光の足：462地点（令和7年度）→0地点（令和9年度）
 - 「交通空白」解消を持続的に行う体制（地域公共交通計画及び法定協議会のアップデート）が構築された件数 … 300件（令和9年度）
 - 地域公共交通特定事業の策定件数 … 140件（令和7年度）→300件（令和12年度）
 - 地域公共交通計画の件数 … 1,184件（令和7年度）→1,600件（令和12年度）
 - 市町村を牽（けん）引・補完する体制を有する都道府県 … 全都道府県（令和9年度）
- 2024年11月に設置した「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの下、官民、民民、官官の交流・マッチングのほか、パイロット・プロジェクトの全国展開、ナレッジの共有等を進める。中でも、パイロット・プロジェクトについては、重点テーマ5分野について実証事業を指定・展開し、各事業の課題や成果を広く共有しながら、全国展開・実装が期待される新しい事例（運営、技術・サービス、システム、人材等）の創出に取り組む。

(略)

第3次交通政策基本計画(案)

基本的方針D「デジタル・新技術の力を活かした時代や環境の変化に応じた交通サービスの進化」

目標10「自動化・遠隔化等を通じたサービスの構造変革による、生産性向上等の実現」内

(略)

- 2027年度に見込まれる自動運転タクシーや自動運転トラックの社会実装も見据えつつ、実証から事業化への移行を促進するため、制度整備及び全国における事業化の推進に取り組む。

このため、政府全体の「モビリティ・ロードマップ2025」や国土交通省の交通政策審議会における議論を踏まえ、

- ・ 一人が複数車両を遠隔監視する運行形態（1対N型）を見据えた、自動運転サービスの提供に当たって必要な管理受委託の適用や運行管理の要件の明確化
- ・ 自動運転車を活用した事業における事故時の補償の在り方の明確化
- ・ 運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築に向けた取組

等について実施する。

また、「地域の足」「観光の足」の確保に有効な自動運転サービスについて、輸送力の大きい自動運転大型バスや面的にサービスを提供できる自動運転タクシーなどを用いた「質の高い」ものや、労働生産性の向上と担い手の処遇改善にも寄与する「1対N型」のものに支援を重点化する。加えて、高速道路等の一部区間における自動運転トラックを活用した輸送の実装を後押しする。

さらに、本格的な自動運転社会の早期実現を先導する方策と、そうした社会の到来が人々の暮らしや生活等に及ぼす影響や効果について幅広く検討を行う。

- 自動運転サービス車両数 11台（令和7年度）→10,000台（令和12年度）

(略)

「交通空白」解消に向けた今後の流れ

- 「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。

