

資料1

# コンパクト・プラス・ネットワークの推進 に向けた最近の動き

- 都市のコンパクト化は、縮退均衡を目指すものではなく、居住や都市機能の集積による「密度の経済」の発揮を通じて、
  - ・ 生活サービス機能維持や住民の健康増進など、**生活利便性の維持・向上**
  - ・ サービス産業の生産性向上による**地域経済の活性化(地域の消費・投資の好循環の実現)**
  - ・ 行政サービスの効率化等による**行政コストの削減**
  - ・ 災害リスクを踏まえた居住等の誘導や防災対策の実施による**居住地の安全性強化**
 などの**具体的な行政目的を実現するための有効な政策手段**。

## 都市が抱える課題

都市を取り巻く状況

- **人口減少・高齢者の増加**
- **拡散した市街地**
- **頻発・激甚化する自然災害**

### ■ 都市の生活を支える機能の低下

- 医療・福祉・商業等の生活サービスの維持が困難に
- 公共交通ネットワークの縮小・サービス水準の低下

### ■ 地域経済の衰退

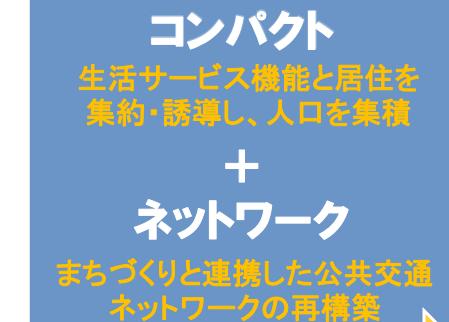
- 地域の産業の停滞、企業の撤退
- 中心市街地の衰退、低未利用地や空き店舗の増加

### ■ 厳しい財政状況

- 社会保障費の増加
- インフラの老朽化への対応

### ■ 都市部での甚大な災害発生

- 被害額の増加、都市機能の喪失



中心拠点や生活拠点が利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクト・プラス・ネットワーク

## コンパクト・プラス・ネットワークによる効果の例

### 生活利便性の維持・向上等

- 生活サービス機能の維持・アクセス確保などの利用環境の向上
  - 高齢者の外出機会の増加、住民の健康増進
- 高齢者や子育て世代が安心・快適に生活・活躍できる都市環境

### 地域経済の活性化

- サービス産業の生産性向上、投資誘発
  - 外出機会・滞在時間の増加による消費拡大
- 地域内での消費・投資の好循環の実現

### 行政コストの削減等

- 行政サービス、インフラの維持管理の効率化
  - 地価の維持・固定資産税収の確保
  - 健康増進による社会保障費の抑制
- 財政面でも持続可能な都市経営

### 地球環境への負荷の低減

- エネルギーの効率的利用
  - CO<sub>2</sub>排出量の削減
- カーボンニュートラルな都市構造の実現

### 居住地の安全性強化

- 災害リスクを踏まえた居住誘導、対策の実施
- 災害に強い防災まちづくりの実現

# 立地適正化計画作成都市数の推移

- 891都市が立地適正化計画について具体的な取組を行っている。(令和6年12月31日時点)
- このうち、599都市が計画を作成・公表(うち、347都市が防災指針を記載し、公表済み)。

都市数

900

## 【立地適正化計画の作成に取り組む都市数の推移】

取組む都市数が増加

600

891

500

835

400

292

300

179

作成中

200

250

公表済

100

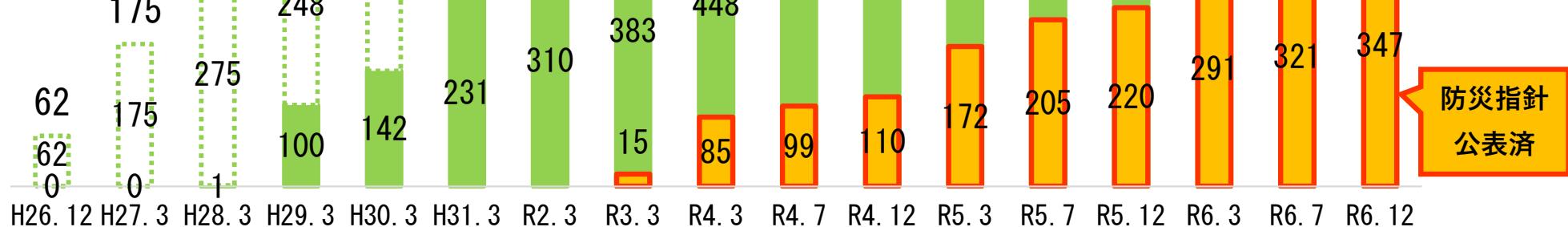
747

568

0

585

321



○891都市が立地適正化計画について具体的な取組を行っている。(令和6年12月31日時点)

○このうち、**599都市**が計画を作成・公表

令和6年12月31日までに立地適正化計画を作成・公表の都市(黒字:599都市)。うち、防災指針を作成・公表の都市(黒太字◎:347都市)。都市機能誘導区域のみ設定した都市(斜字:1都市)

凡例

○○市

## 立地適正化計画を作成・公表済み

○○市◎

防災指針を含む  
立地適正化計画を  
作成・公表済み

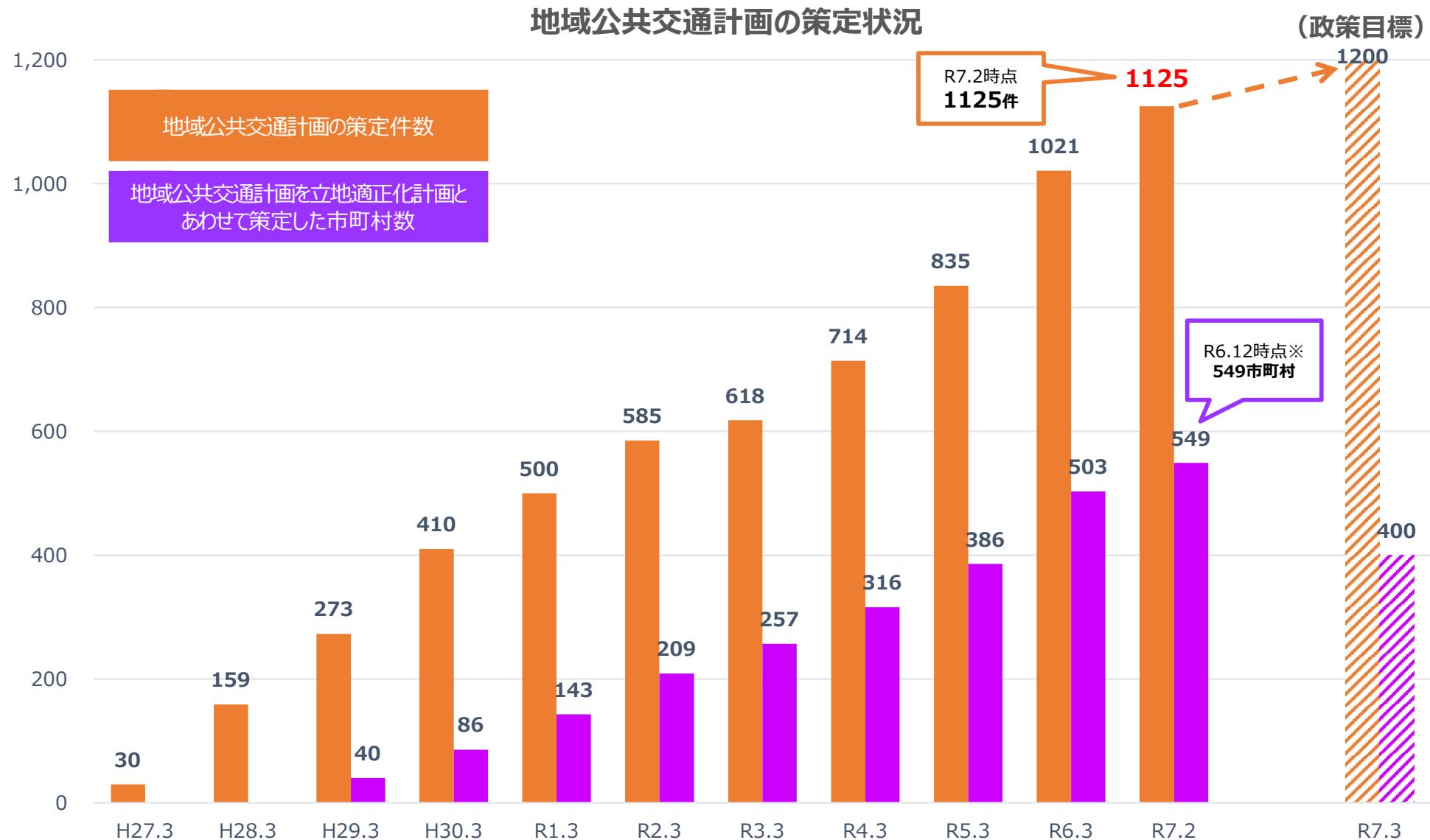
○○市

地適正化計画を  
成中・作成予定

合計 891都市

# 「地域公共交通計画」に係る政策目標・進捗状況

- 「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の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の計画」 = 「地域公共交通計画」（地域交通法第5条）
- 全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務**（市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して作成）
- 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する**法定協議会**において協議を行い、地域公共交通計画を作成



## ■ 令和7年2月末時点で、1125件の地域公共交通計画が作成。

(令和6年12月末時点で、549自治体が地域公共交通計画及び立地適正化計画を両方作成。(※立地適正化計画作成都市数: 599) )

## ■ 令和7年2月末時点で、133件の特定事業実施計画について国土交通大臣が認定。

### ○北海道（1）

さっぽろ連携中枢都市圏（北海道・札幌市・小樽市・岩見沢市・江別市・千歳市・恵庭市・北広島市・石狩市・当別町・新篠津村・南幌町・長沼町）

道南（北海道・函館市・北斗市・松前町・福島町・知内町・木古内町・七飯町・鹿部町・森町・八雲町・長万部町・江差町・上ノ国町・厚沢部町・乙部町・奥尻町・今金町・せたな町）

胆振（北海道・室蘭市・苫小牧市・登別市・伊達市・豊浦町・白老町・厚真町・洞爺湖町・安平町・むかわ町）

北海道宗谷（北海道・稚内市・猿払村・浜頓別町・中頓別町・枝幸町・豊富町・礼文町・利尻町・利尻富士町・幌延町）

南空知（北海道・夕張市・岩見沢市・美唄市・三笠市・南幌町・由仁町・長沼町・栗山町・月形町）

後志（北海道・小樽市・余市町・古平町・積丹町・神恵内村・泊村・仁木町・赤井川村・共和町・岩内町・俱知安町・京極町・喜茂別町・留寿都村・真狩村・二七町・蘭越町・寿都町・黒松内町・長万部町・島牧村）

### ○北海道（2）

十勝（北海道・帯広市・美更町・士幌町・上士幌町・鹿追町・新得町・清水町・芽室町・室町・鹿部町・初山別町・遠別町・天塩町）

北空知（北海道・芦別市・赤平市・滝川市・砂川市・歌志内市・糸井江町・上砂川町・泊町・南浦町・雨竜町）

日高（北海道・日高町・平取町・新冠町・新ひだか町・浦河町・様似町・えりも町）

北海道オホーツク海（北海道・北見市・網走市・美幌町・津別町・斜里町・浦里町・小清水町・訓子府町・置戸町・佐呂間町・遠軽町・湧別町・滝上町・興部町・西興部町・雄武町・大空町・名寄市・下川町・陸別町・枝幸町）

北海道訓路・根室（北海道・釧路市・根室市・厚岸町・浜中町・標茶町・弟子屈町・鶴居村・白糠町・別海町・中標津町・標津町・羅臼町）

北海道上川（北海道・旭川市・土別市・名寄市・富良野市・和寒町・糠ぬき町・東神楽町・愛別町・上川町・東川町・美瑛町・上富良野町・中富良野町・南富良野町・占冠村・劍淵町・下川町・美深町・音威子府村・中川町・幌加内町）

### ○北海道（3）

北海道留萌管内（北海道・留萌市・増毛町・小平町・古前町・羽幌町・初山別町・遠別町・天塩町）

東山町

更別村

鹿部町

土別市

豊頃町・本別町・足寄町・陸別町・浦幌町

### ○北海道（4）

釧路町

むかわ町

室蘭市

芽室町

森町

絆別市

### ○北海道（5）

秋田町

山形県（全域）

八雲町

由仁町

白老町

白糠町

### ○秋田県

秋田市（全域）

能美市

鹿角市

余市町

稚内市

和寒町

### ○山形県

山形県（全域）

会津若松市

宇都宮市・芳賀町

大玉村

小野町

北塙原村

### ○福島県（2）

会津美里町

福島市

郡山市

伊達市

田村市

西川町

### ○栃木県

栃木県（全域）

宇都宮市・芳賀町

大田原市

那須町・那珂川町

小山市

鹿沼市

### ○茨城県

茨城県（全域）

古河市

常総市

行田市

東海村

越谷市

### ○埼玉県

埼玉県（全域）

深谷市

朝霞市

大里町

春日部市

香取市

### ○千葉県

千葉市・南房総市

いすみ市

印西市

大多喜町

大井町

川崎市

### ○神奈川県

厚木市

海老名市

大磯町

大井町

中井町

川崎市

### ○石川県

石川県並行在来線地域（石川県・金沢市・小松市・加賀市・白山市・能美市・野々市市・津幡町）

石川中央都市圏（金沢市・白山市・かほく市・野々市市・津幡町・内灘町）

燕市・弥彦村

阿賀野町

内灘町

大和市

### ○新潟県

新潟県並行在来線地域（新潟県・新潟市・三条市・長岡市・柏崎市・米谷町・千谷町・燕市・魚沼市・十日町市・阿賀野市・五泉市）

中野市・山之内町

南魚沼（魚沼市・中魚沼市・上越市）

阿賀野市

内灘町

大和市

### ○長野県

長野県（全域）

木曽（上松町・南木曽町・木曾町・木祖村・王滝村・大桑村）

茅野市・原村

松本（松本市・山形村・朝日町）

飯綱町

伊那市

上松町

・赤字は立地適正化計画作成済みの自治体  
・灰色は計画期間が満了している自治体

- 令和7年2月末時点で、1125件の地域公共交通計画が作成。

(令和6年12月末時点で、549自治体が地域公共交通計画及び立地適正化計画を両方作成。(※立地適正化計画作成都市数: 599))

■ 令和7年2月末時点で、133件の特定事業実施計画について国土交通大臣が認定。

- ・赤字は立地適正化計画作成済みの自治体
- ・灰色は計画期間が満了している自治体

- 平成26年度から立地適正化計画に基づくコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりが進められてきている中、より実効性を発揮し、持続可能な都市構造の実現と都市経営の改善に寄与するよう、取組の裾野拡大と適切な見直し(評価と必要に応じた変更)を図っていくことが重要。
- 本検討会において、今後の取組の方向性や国、都道府県及び市町村において期待される取組をとりまとめ。

## 持続可能な都市構造の実現のため 立地適正化計画は『立適+<sup>プラス</sup>』へ ～市町村による適切な見直し(=『まちづくりの健康診断』)により、実効性をプラスした計画へ～

### これまでの成果と課題

- ・計画作成・取組市町村数は順調に増加
- ・必要性が高い市町村でも取組が進んでいない場合がある

- ・居住と誘導施設の誘導区域内への誘導は、概ね2／3の市町村で進んでいる
- ・見直しを実施していない市町村がある、評価方法が市町村によって異なる

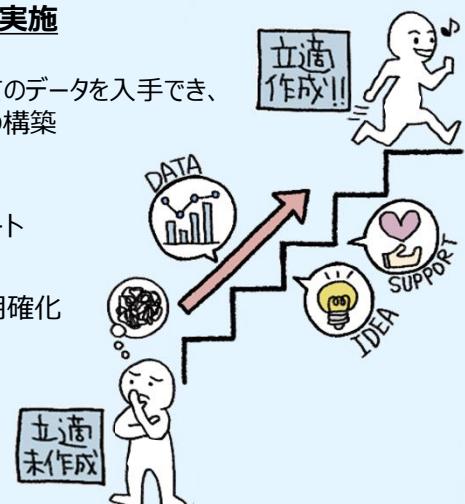
### 取組の方向性① 取組の必要性を踏まえた更なる裾野拡大

#### ●取組の必要性も加味した取組の推進

- ・各市町村の意向のみならず、取組の必要性も加味した取組を推進
- ・各市町村の状況に加え、周辺を含んだ広域の状況も加味し、必要性を判断

#### ●取組が進まない要因に対する対策を実施

- ①的確な現状認識が困難  
市町村が都市課題や取組状況についてのデータ入手でき、周辺市町村との比較が可能な仕組みの構築
- ②広域的な連携が困難  
広域的視点からの課題の把握を容易に周辺市町村との調整をより強力にサポート
- ③政策判断が困難  
直接的な効果に加え間接的な効果を明確化  
都市経営上のメリットを説明可能に
- ④実施体制の確保が困難  
計画作成に必要な人材等の確保
- ⑤地元合意が困難  
住民や関係各者の理解醸成の促進



### 取組の方向性② 市町村による適切な見直し(=『まちづくりの健康診断』)の推進

#### ●市町村による『まちづくりの健康診断』の推進

- ・見直しの必要性の理解の促進
- ・地方公共団体の負担を軽減しながら見直しができるようなデータの整備、標準的な評価構造、見直しの方策の提示
  - 広域的な視点からの見直しも可能なデータの提供
  - 中長期的な都市の体質改善状況が把握可能な時系列データの整備

#### ●評価構造、評価指標の統一性確保の推進

- ・間接効果や施策の取組状況も含めて評価を実施
  - ・評価に影響を与える要素や統計上の誤差等も考慮
- アウトプット指標**：居住と都市機能の誘導状況を把握する指標  
**インプット指標**：誘導施策等の取組状況  
**アウトカム指標**：防災・公共交通・財政・土地利用等の状況を把握する指標



#### ●効率化、精度統一化に資するデータ整備の推進

- ・民間データも含めたデータの全国的な整備
- ・算定方法等の標準化
- ・継続性を考慮したデータ整備
- ・新技術活用
- ・広域分析可能
- ・オープンデータ化

### 国による推進策の方向性

#### 『まちづくりの健康診断』体系の確立

- ・評価体系を構築し、データを標準化
- ・見直しの方策の提示
- ・未作成市町村への訴求にも活用

#### 広域連携の推進

- ・都道府県や広域主体の役割の明確化
- ・周辺、関連市町村等へのデータ提供
- ・連携方法やノウハウ等の情報提供

※都道府県とのより緊密な連携により、市町村への働きかけやデータ整備、広域連携を推進  
※省庁横断による支援が必要な推進策については、コンパクトシティ形成支援チーム等を活用

#### データ整備・標準化

- 都市計画基礎調査等を活用した全国のデータ整備と算出方法等の標準化

#### 制度・効果の理解醸成

- 地方公共団体や国民一人一人への周知・広報の工夫、施策効果の整理、横展開等

#### 人材確保等への支援

- 広域含む計画の作成・見直し推進に向けた人材等の確保

## 3. コンパクト・プラス・ネットワークの深化・発展

## (2) 市町村域を越えた広域連携の強力な推進

立地適正化計画の実効性を高めていくためには、各市町村がそれぞれの域内で取組を行うのみならず、市町村域を越えた広域的な取組を進めていくことが重要である。一方で、広域連携を進めるに当たっては自治体間での合意形成にハードルがあるため、これを克服するための取組を国として推進する。更に、広域連携を行い、立地適正化の取組を行う場合に支援を強化する。

## 広域連携の課題を解消するための取組の推進

- 広域連携が、持続可能な都市構造の形成に重要である気づきを生み出すための、必要なデータ整備を国として推進する。 【先導的まちづくり調査】
  - 広域連携を具体的に進めていくためのノウハウを提供するため、モデル事例を創出し、横展開を実施する。
  - 広域的な都市圏のコンパクト化について、インフラ老朽化対策との連携も含めて、効果・課題の分析・検証を行い、EBPMを推進する。
  - 広域的な立地適正化の方針等の作成において、市町村域を越え、小規模自治体を含む広域圏で立地適正化の取組を行う場合の支援を強化する。 【コンパクト・プラス・ネットワーク関係経費】
- 【拡充】人口10万人以下かつ人口減少率が20%以上の市町村の数に550万円を乗じた金額まで補助し、これを超えた分は1/2補助



## 広域連携の拠点となる施設整備への支援の強化 【都市構造再編集中支援事業】

- 連携中枢都市圏における連携協約など地方自治法に基づく事務の共同処理の制度等を活用しつつ、複数市町村が共同して立地適正化の取組を行う場合に、現行の都市構造再編集中支援事業における公共公益施設の整備等に対する支援に加え、広域連携の拠点となる施設の整備について、支援を強化する。



- ・地方自治法に基づく事務の共同処理の制度等を活用し連携
- ・広域的な立地適正化の方針を作成

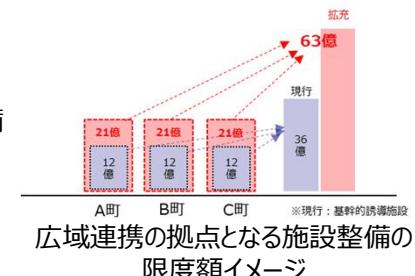


都市構造再編集中支援事業において支援対象の公共公益施設整備に加え  
広域連携の拠点となる施設（広域連携誘導施設）  
の整備に対してより支援を強化

## (支援イメージ)

広域的な立地適正化の方針等に位置付けられた誘導施設※の整備や、これに伴い廃止される他市町村の施設の除却等

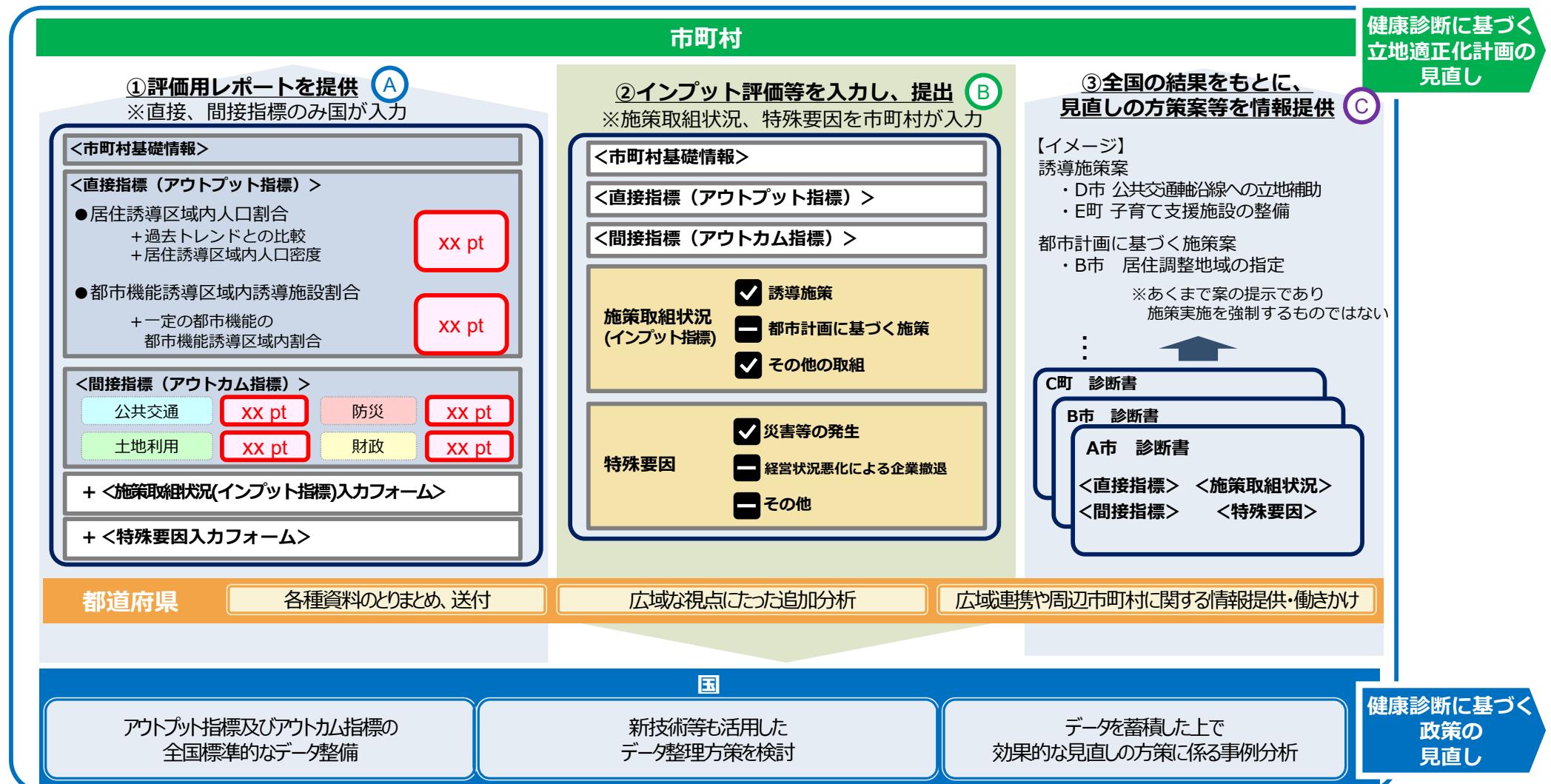
※医療施設、社会福祉施設、教育文化施設、子育て支援施設



## ○立地適正化計画の見直し（評価と必要に応じた変更）の取組主体は引き続き市町村が担う

一方、国、都道府県も以下のように連携し協力をを行う。⇒ 一連の取組を、『まちづくりの健康診断』として体系化

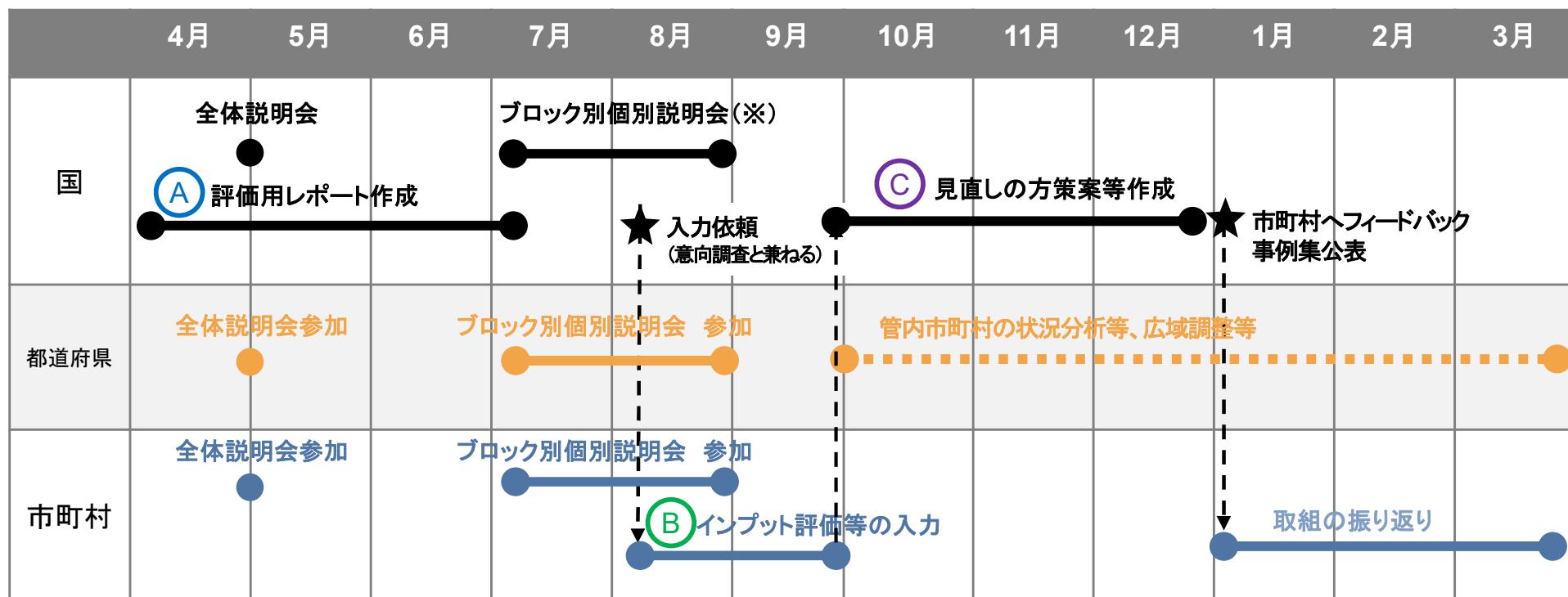
- ・ **国は**まちづくりの健康診断の実施にあたり、**基礎的なデータ・直接指標・間接指標を記載した評価用レポートを整備し市町村へ提供**
- ・ **市町村は**、評価用レポートを確認するとともに、**施策取組状況（インプット評価等）や特殊要因を入力し、都道府県、国へ送付**
- ・ **国は**市町村から受領したデータを蓄積し、**都市特性等に応じた見直しの方策案等を市町村等へ提示**
- ・ **都道府県は**まちづくりの健康診断を**広域的な視点から確認し、広域連携の必要性や周辺市町村に関する情報提供**を可能な範囲で実施



- まちづくりの健康診断は令和7年度より実施。年に1度（夏頃）、国から市町村等へ健康診断表（定量的指標（様式A））を継続的に提供する予定
- 市町村は年に1度（夏頃）インプット指標の更新があるか確認を行い、必要に応じて修正を行う
- 国は市町村の取組も踏まえ、年に1度（1月頃を想定）参考事例や見直しの方策の提供を行う

### 【まちづくりの健康診断の1年の流れ】

国フロー 都道府県フロー 市町村フロー



### 【法定見直しを実施する場合（概ね5年に1度）】

- ・まちづくりの健康診断(A～Cのシート)を参考に見直しを実施
- ・適宜、都市計画審議会への報告を実施
- ・国への見直し結果の共有(任意)

※当面の間、まちづくり健康診断書を市町村へ配布の上、診断表の見方やインプット評価の入力の考え方について、本省職員が説明を行う説明会をブロック別で開催

# 社総交・防安交の配分と立地適正化計画の連携について

- 立地適正化計画制度の創設から約10年が経過し、都市計画区域を有する市区町村のうち、立地適正化計画を作成または作成に向けた具体的な取組を開始している市区町村は、約半数に達したものの、取組に未着手の自治体もあるところ。
- 今般、より一層の立地適正化計画の作成及び同計画と連携した社会資本整備を推進すべく「重点配分方針」を見直し。

## 基本的考え方

立地適正化計画を作成・公表しておらず、  
具体的な取組を開始・公表もしていない  
市区町村

具体的には

都市計画区域を有する市区町村で、下のどちらにもあてはまらない

- 立地適正化計画を作成・公表済み
- 立地適正化計画の作成に向けた具体的な取組を開始、公表している

### 例外市区町村

・市街化区域内の人口密度が40人/h a以上あり、  
当該人口密度が統計上今後も概ね維持

・都市計画区域に対する市街化区域の割合が20%以下等  
(非線引き都市は対象外)

・都市計画区域を有しない

今後必要に応じて  
見直しを実施

が交付対象である

要素事業

は、重点配分を行わない

具体的には

社会資本整備総合交付金

防災・安全交付金の以下の基幹事業

- ・都市再生整備計画事業
- ・都市公園・緑地等事業
- ・市街地整備事業

### 例外事業

・都道府県等 (一部事務組合および広域連合を含む) が交付対象である事業

## R6年度

社会資本整備総合交付金

防災・安全交付金の原則全ての基幹事業

### 例外事業

・都道府県等 (一部事務組合および広域連合を含む) が交付対象である事業

・道路(社) : 道の駅の機能強化

ただし、対象施策のうち、「防災道の駅」の機能強化に関する事業に限る。

・道路(防) : 国土強靭化地域計画に基づく事業

子供の移動経路等の生活空間における交通安全対策

・河川(防) : 浸水対策重点地域緊急事業に位置付けられ実施する事業

- 法制度創設から約20年が経過した「都市再生」のこれまでの取組を振り返るとともに、中長期的な視点や地域文化を育む観点から、新しい時代の都市再生のあり方を検討するため、有識者懇談会を設置（R6.11）。

## （委員等）

### 【委員】（○：座長、敬称略）

- 野澤 千絵 明治大学政治経済学部 教授
- 有田 智一 筑波大学システム情報系社会工学域 教授
- 石山 千代 國學院大學觀光まちづくり学部 准教授
- 上野 美咲 和歌山大学経済学部 准教授
- 大沢 昌玄 日本大学理工学部 教授
- 三浦 詩乃 中央大学理工学部 准教授
- 村山 顕人 東京大学大学院工学研究科 教授
- 山村 崇 東京都立大学都市環境学部 准教授

### 【オブザーバー】

- 一般社団法人 不動産協会
- 独立行政法人 都市再生機構
- 一般財団法人 民間都市開発推進機構
- 日本商工会議所
- 全国都市再生推進協議会 全国エリアマネジメントネットワーク

### 【関係省庁】

- 国土交通省
  - 総合政策局 地域交通課
  - 国土政策局 総合計画課
  - 住宅局 市街地建築課
  - 観光庁 観光資源課
- 内閣府 地方創生推進事務局
  - 参事官（都市再生担当）
  - 参事官（地域再生担当）
  - 参事官（中心市街地活性化担当）
- 文化庁 文化資源活用課

（事務局：国土交通省都市局）

## （予定）

- 【第1回】 テーマ：これまでの都市再生の成果・課題の整理 R6.11.22
- 【第2回】 テーマ：地域資源を活かした都市の個性の確立のあり方（1） R6.12.10
  - ※まちの個性を形成する歴史的建造物、古いまちなみ等の保全・活用 等
- 【第3回】 テーマ：地域資源を活かした都市の個性の確立のあり方（2） R7.1.15
  - ※ウォーカブル政策の成果・課題、今後の方向性 等
- 【第4回】 テーマ：質や価値の向上を実現する都市開発のあり方（1） R7.1.27
  - ※都市再生プロジェクトの制度・事業手法 等
- 【第5回】 テーマ：質や価値の向上を実現する都市開発のあり方（2） R7.2.28
  - ※先進事例を踏まえた今後の都市再生プロジェクトの方向性 等
- 【第6回】 テーマ：まちづくりを支える人材・財源確保のあり方 R7.3.17
  - ※これからエリアマネジメント、ファイナンスのあり方 等
- 【第7回】 テーマ：懇談会 中間とりまとめ（骨子） R7.3.24
- 【第8回】 テーマ：懇談会 中間とりまとめ R7.4.24

※ 5月上旬に中間とりまとめを公表予定



（第1回懇談会の様子）

## 成熟社会の共感都市再生ビジョン（全体像）

(R7.4.24)

第8回 懇談会資料（抄）

## 目指すべき都市再生の方向性

- 我が国は、人口増加局面で量的拡大を追求する成長社会から、精神的な豊かさや生活の質、価値の向上に重きを置く成熟社会に移行。
- 建築費の高騰による影響、人口減少等による需要の不確実性を踏まえ、都市の個性と質や価値に着目し、中長期的に持続可能な都市の再生を図る必要。

引き続き、都市の普遍的的魅力を向上させるとともに、画一化することなく固有の魅力を一層高めていくため、官民連携の創意工夫を促し、これを評価することで、都市に人々の「共感」を呼び込む施策を推進。

安全性の高さ  
利便性の高さ  
自然環境の充実  
⋮

都市の普遍的的魅力

地域の歴史・文化  
本物の雰囲気（オーセンティシティ）  
コミュニティ、ローカルビジネス  
⋮

都市の固有の魅力

子どもから若者・高齢者まで多世代が共創し、多様な価値観を包摂するインクルーシブなまちづくりを進めつつ、両方の魅力をともに高め、育てることが、人や投資を呼び込む都市の磁力の強化に繋がっていく。



「みどり」と融合した生命力あふれる都市空間  
(グラングリーン大阪)



官民連携によるアーバンデザインの策定  
(群馬県前橋市 馬場川通り)



まちと人の関係を「発酵」させる支援型開発  
(下北線路街)



民有地を活用した「路地の公園化」  
(Slit Park YURAKUCHO)

## 取り組むべき施策の方向性

成熟社会の都市を巡る中長期的な課題を踏まえ、以下の5点に整理。

1. 協働型都市再生によるウェルビーイングの向上
2. 余白を楽しむパブリックライフの浸透
3. 地域資源の保全と活用によるシビックプライドの醸成
4. 業務機能をはじめ多様な機能の集積による稼ぐ力の創出
5. 共創・支援型エアマネジメントによる地域経営

## 成熟社会の共感都市再生ビジョン（取り組むべき施策）

### 1. 協働型都市再生によるウェルビーイングの向上

- 事業環境の変化を踏まえ、限られた事業費の中で収益を最大化する観点から、魅力的な施設の整備及び管理運営に課題。
- 脱炭素化等による環境負荷の低減、地域固有の文化の振興等に対応する都市再生の理念を構築し、ウェルビーイングの向上を促進。
- 持続的なエリアマネジメント、地方創生、アフォーダビリティの確保等、ソフト面を含む多様な工夫を講じる公共貢献の評価を促進。

### 2. 余白を楽しむパブリックライフの浸透

- 都市に人々の主体的な関わりシロである「余白」を残すことで、パブリックスペースにおける多様な活動を創出する視点を重視。
- ウォーカブル政策とほこみち・交通政策との連携、民地も含むパブリックスペースの更なる利活用、事業初動期の準備段階の充実を促進。

### 3. 地域資源の保全と活用によるシビックプライドの醸成

- 登録有形文化財、地方指定文化財、昭和期に建てられた魅力的な建造物など、毀損・滅失の危機にある地域資源をまちづくりに活用。
- シビックプライドの醸成による域内への磁力の強化、インバウンド誘客による域外から稼ぐ力の強化・保全への再投資が必要。
- 関係省庁で連携して、歴史まちづくりの裾野の拡大、将来的な活用を前提としたエリア価値を高める地域資源の保全を促進。

### 4. 業務機能をはじめ多様な機能の集積による稼ぐ力の創出

- 都市は、創造的活動を活性化する「共創の場」として、ヒト・コト・アイデアが集い、出会い、新たな価値やイノベーションを創造・創出する舞台。
- 立地適正化計画に業務機能はじめ様々な機能を位置付ける等により、居住機能との近接性の確保による居住者の利便性向上を促進。

### 5. 共創・支援型エリアマネジメントによる地域経営

- エリアマネジメント団体は、居住者や来訪者等と新たな価値や営みを「共創」し、主体的に地域に介入して「支援」する存在へ。
- 計画段階から将来的な管理運営を見据えた仕組みづくりや、エリアマネジメントの官民協調領域を位置付けた活動計画の策定を促進。



## 地方創生2.0の「基本的な考え方」概要

## ◆地方創生2.0の基本構想の5本柱

※考えられる各省の施策項目を列挙。基本構想に向けて具体化

○以下の5本柱に沿った政策体系を検討し、来年夏に、今後10年間集中的に取り組む基本構想を取りまとめる

## ①安心して働き、暮らせる地方の生活環境の創生

- 魅力ある働き方、職場づくり、人づくりを起点とした社会の変革により、楽しく働き、楽しく暮らせる場所として、「若者・女性にも選ばれる地方（＝楽しい地方）」をつくる
- 年齢を問わず誰もが安心して暮らせるよう、地域のコミュニティ、日常生活に不可欠なサービスを維持
  - ・「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など交通サービスの維持向上
  - ・コンパクト・プラス・ネットワークの推進 等
- 災害から地方を守るための事前防災、危機管理

## ②東京一極集中のリスクに対応した人や企業の地方分散

- 分散型国づくりの観点から、企業や大学の地方分散や政府機関等の移転などに取り組む
- 地方への移住や企業移転、関係人口の増加など人の流れを創り、過度な東京一極集中の弊害を是正

## ③付加価値創出型の新しい地方経済の創生

- 農林水産業や観光産業を高付加価値化し、自然や文化・芸術など地域資源を最大活用した高付加価値型の産業・事業を創出
- 内外から地方への投融資促進
- 地方起点で成長し、ヒト・モノ・金・情報の流れをつくるエコシステムを形成

## ④デジタル・新技術の徹底活用

- ブロックチェーン、DX・GXの面的展開などデジタル・新技術を活用した付加価値創出など地方経済の活性化、オンライン診療、オンデマンド交通、ドローン配送や「情報格差ゼロ」の地方の創出など、地方におけるデジタルライフラインやサイバーセキュリティを含むデジタル基盤の構築を支援し、生活環境の改善につなげる
- デジタル技術の活用や地方の課題を起点とする規制・制度改革を大胆に進める

## ⑤「産官学金労言」の連携など、国民的な機運の向上

- 地域で知恵を出し合い、地域自らが考え、行動を起こすための合意形成に努める取組を進める
- 地方と都市の間で、また地域の内外で人材をシェアする流れをつくる

## ◆基本構想の策定に向けた国民的な議論の喚起

- 地方の現場をできるだけ訪問・視察し、意見交換を幅広く重ね、地方の意見を直接くみ取り、今後の施策に活かす
- 有識者会議でテーマごとに地方の現場で地方創生に取り組む関係者のヒアリングや現地視察を行い意見を直接くみ取る

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 「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

### 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
R7.2.25	第3回「交通空白」解消本部 幹事会
R7.4.24	第4回「交通空白」解消本部 幹事会

### 「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

#### 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1,024団体（うち自治体:686）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。

○ 昨年7月の国土交通省「交通空白」解消本部の設置以降、全国10か所の運輸局・運輸支局により、603の首長等への訪問、1318の自治体での事業者への橋渡し（課題認識の共有の場の設定など）、26の都道府県との連携した取組（運輸局と都道府県共催の説明会の実施等）など、自治体や交通事業者のトップから現場担当レベルまで重層的な伴走支援が行われた。

## 首長等への訪問

603



▲鳥取県



▲兵庫県尼崎市

## 事業者への橋渡し

1318



▲町内のタクシー事業者と自治体職員の橋渡し（安芸太田町）



▲自治体・事業者・観光協会等の橋渡し（石垣市、竹富町）

## 都道府県との連携

26

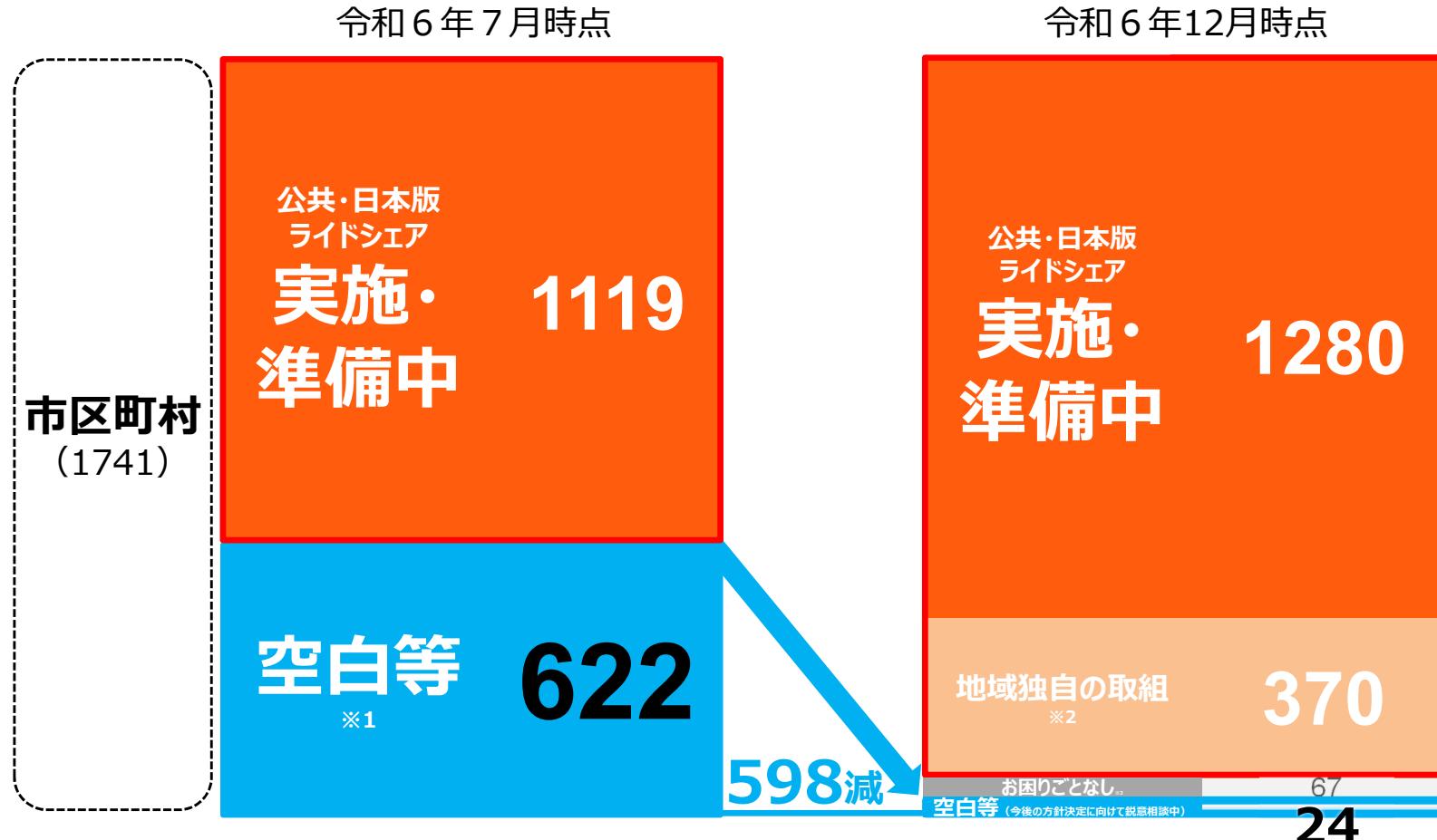


▲公共交通検討会議（奈良県）



▲ライドシェア勉強会（宮崎県）

昨年7月の本部設置以降、全国の自治体において、「交通空白」解消のツールを活用して、課題の解決に向けた動きが前進しつつある。



※1 令和6年5月調査時点で公共・日本版RS未着手の自治体（一部調査未回答含む）

※2 乗合タクシー、AIオンデマンド、コミュニティバス等

※3 既に乗用タクシーが充足している認識であり、現状新たな取り組みを行う予定なし



とっとライドシェア  
(日本版ライドシェア・鳥取県)



鬼タク  
(公共ライドシェア・京都府福知山市)



よるくる  
(乗合タクシー・広島県庄原市) (AIオンデマンド・福岡県筑前町)

- インバウンド6,000万人時代を見据え、個人旅行客が全国津々浦々の魅力ある観光地を訪れられるよう、移動手段を確保することが必要。
- 本部設置以降、各地の主要交通結節点250箇所で、**公共/日本版ライドシェアの導入、タクシーの利用環境改善など取組が進展**。今後、地方部を中心に「交通空白」のリストアップを行い、全国展開を図る。



**新たな輸送サービスの導入 + 情報プラットフォームとの連携による「見える化」**

## エリア毎の特性

観光客が集中する地域において、既存路線バスの混雑が激化

既存のタクシーでは多くの移動需要をさばききれない

紅葉や冬季等、需要の季節変動が大きく、多客期の輸送が課題

交通サービスがない、またはほとんどない

## 移動手段

### ①観光客向け特急バス等



### ②乗合タクシー



### ③タクシー等の利用環境改善



### ④公共/日本版ライドシェア



### 例:京都府京都市

観光客向けに京都駅から清水寺など主要観光スポットへ直行する観光特急バスを運行

### 例:長野県白馬村

宿泊施設周辺で夕食を取る訪日客の移動需要に応えるため、AIオンデマンドタクシーの夜間運行を実施

### 例:北海道俱知安町・ニセコ町

スノーシーズンの移動需要への対応として、域外の事業者から車両と乗務員の応援派遣を実施

### 例:山形県尾花沢市（銀山温泉）

インバウンドの急増を受け、山形新幹線・大石田駅からの移動手段不足に対応すべく日本版ライドシェアを導入



## ▶ 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。

(参考) 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

## ▶ R6.11.25 第1回会合（発足総会）



▲中野大臣の挨拶



▲全国自治体ライドシェア連絡協議会 横渡共同代表も発表



▲会場の様子

- 企業・団体・都道府県等から**167団体・計500名超**が参加。
- 中野国土交通大臣は、「『交通空白』解消本部の本部長として、私自らが先頭にたって、この『交通空白』の解消に取り組んでまいりたい」「若者や女性をはじめ誰もが次代に渡って活躍できる地方、そして日本社会の実現に向け、私も頑張って参ります」と発言。

○加速する人口減少・働き手不足の下において、地方創生の基盤である地域交通を守るために、従来の発想を超える持続可能な地域交通の「新しいカタチ」を官民で創出する。

○「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム（会員数：1024）のもと、**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。

○令和7年度は、以下の5分野を重点テーマに、計20件程度の実証事業（順次公表）を展開し、「『交通空白』解消本部」（本部長：中野国土交通大臣）が本年5月頃に定める今後3年間の「取組方針」のもと、各事業の課題や成果を広く共有しながら、全国展開への道筋をつける。

## 01 働き手不足に負けない 「強い」事業基盤の構築

- ・広域連携・連合による共同運営
- ・シュタットベルケ（公益企業化）
- ・業務の共通化・遠隔化による省力化
- ・プロフェッショナル人材の派遣・活用 など

## 02 若者や女性に選ばれる 「楽しい」地域交通

- ・子育て世代が担う共助版ライドシェア
- ・ネオ・コミュニティ（官民地域共創のコミュニティづくり）の構築
- ・大学生によるモビリティデザイン など

## 03 ナショナル・リソースを活用 した共創（連携・協働）の推進

- ・駅員・配達員のRS参画
- ・公共RS・日本版RSと貨物輸送の  
ドライバーシェア
- ・バス・鉄道事業者による日本版RSへの  
参画
- ・商業施設輸送と地域交通のリソースシェア  
など

## 5 Categories

## 04 観光二次交通や 情報発信の充実

- ・地方部での魅力的な二次交通サービスの造成
- ・わかりやすい情報提供
- ・ルート・経路検索、多言語観光情報サイトへの  
掲載 など

## 05 噫緊の特定課題 への対応

- ・富裕層向けの新たな交通手段
- ・部活動の足
- ・夜のまち・イベント需要
- ・複数モード共通乗車券 など



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



## 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

603 の首長への訪問



首長への訪問  
(鳥取県米子市)

26 の都道府県との連携



都道府県との連携  
(奈良県主催の勉強会)

1318 の交通事業者への働きかけ



交通事業者への働きかけ  
(山口県タクシー協会)

## 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 (R7.3.14時点) 計1024者

①639市町村・②都道府県、③交通関係97団体

④57団体、⑤パートナー企業184

→ 今後も随時募集予定



R6/11/25 第1回会合  
(約500名が参加)

## 今後の取組

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

## 目的

地域の交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するため、関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、地域の公共交通のリ・デザインを促進する。

## 構成員

議長 国土交通大臣

### 構成員（関係省庁）

内閣官房 デジタル田園都市国家構想実現会議事務局 次長  
 内閣府 地方創生推進事務局 次長  
 警察庁 交通局長  
 こども家庭庁 成育局長  
 デジタル庁 統括官（国民向けサービスグループ長）  
 総務省 地域力創造審議官  
 文部科学省 総合教育政策局長  
 厚生労働省 政策統括官（総合政策担当）  
 農林水産省 農振興局長  
 経済産業省 地域経済産業グループ長  
 製造産業局長  
 国土交通省 公共交通政策審議官  
 都市局長  
 道路局長  
 鉄道局長  
 物流・自動車局長  
 観光庁 次長  
 環境省 総合環境政策統括官

（府省庁建制順）

### 構成員（有識者）

阿部守一（長野県知事）  
 越直美（三浦法律事務所弁護士）  
 富田哲郎（東日本旅客鉄道株式会社相談役）  
 増田寛也（日本郵政株式会社取締役兼代表執行役社長）  
 松本順（株式会社みちのりホールディングス代表取締役グループCEO）  
 棕田昌夫（広島電鉄株式会社代表取締役社長）  
 森地茂（政策研究大学院大学客員教授、名誉教授）  
 山内弘隆（一橋大学名誉教授）  
 吉田守孝（株式会社アイシン代表取締役社長）

（五十音順・敬称略）

## スケジュール

令和5年9月6日（水） 第1回 課題整理（国土交通省）  
 10月25日（水） 第2回 連携・協働に関する取組の実態（関係省庁）  
 11月16日（木） 第3回 連携・協働に関する課題（自治体・事業者）

令和6年2月9日（金） 第4回 データ利活用・司令塔機能（自治体・事業者）  
 4月5日（金） 第5回 とりまとめ骨子（案）  
 5月17日（金） 第6回 とりまとめ

（参考）第13回デジタル田園都市国家構想実現会議（2023/6/2）岸田総理発言（抜粋）

経済産業大臣と国土交通大臣は、それぞれ関係大臣と連携し、本会議の下に、デジタルライフライン全国総合整備計画を策定するための会議と、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の会議を、それぞれ設置してください。

## 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

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

## 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

●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

## 政府共通指針の策定

構員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

## 各分野の指針・通知の策定

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

## カタログ化による支援

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

## 取組の実装

## 法定協議会※のアップデート

多様な関係者の参画等による司令塔機能の強化  
※地域公共交通に基づいて設置される協議会

## 地域公共交通計画のアップデート

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

## 施策のアップデート

新たな制度、技術の活用による、計画施策の充実・強化

## 都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）

## 国によるサポート

## 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

## KPI

目標年次：2027年度  
(デジタル田園都市国家構想総合戦略の期間)

- ✓ 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

- ✓ 自動運転移動サービスの活用に取組む箇所数 100
- ✓ AIオンデマンド交通の活用に取組む自治体数 500
- ✓ 自家用有償旅客運送に取組む団体数 1,000

## 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**」（仮称）を策定し、全自治体に取組を働きかけ

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



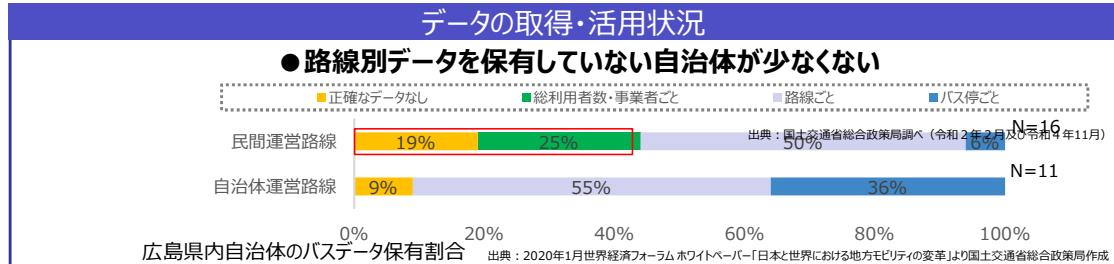
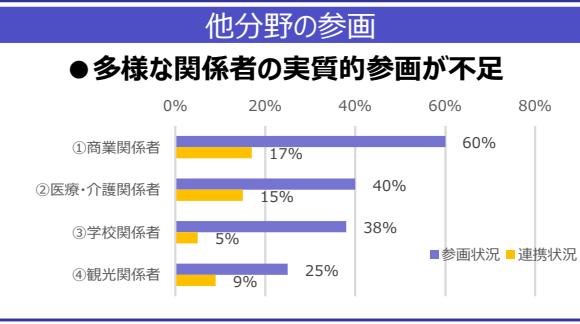
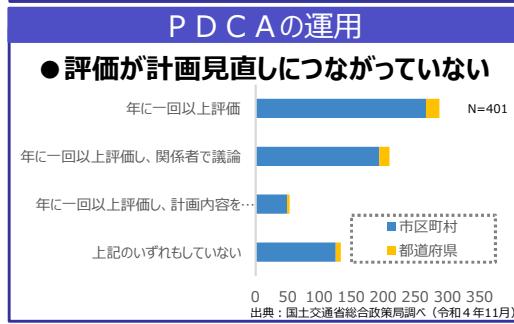
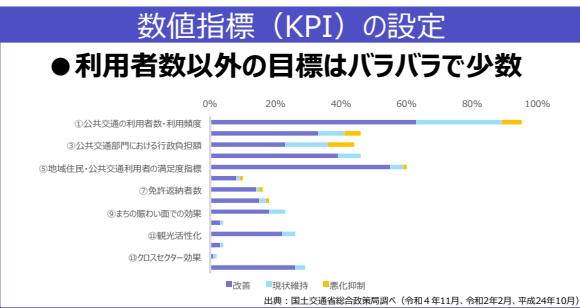
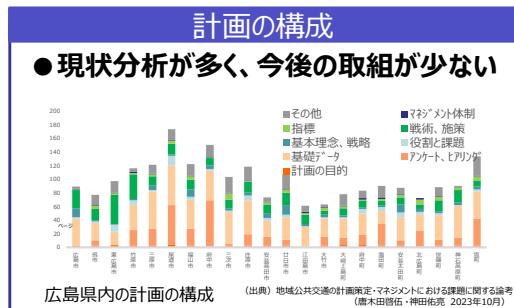
#### 各施設に係る送迎輸送の公共交通事業者等への委託

- ・ 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

各地の厳しい現状に対応し、「交通空白」の解消に向けた取組を推進するため、地域公共交通計画には、モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画へのアップデートが求められる。

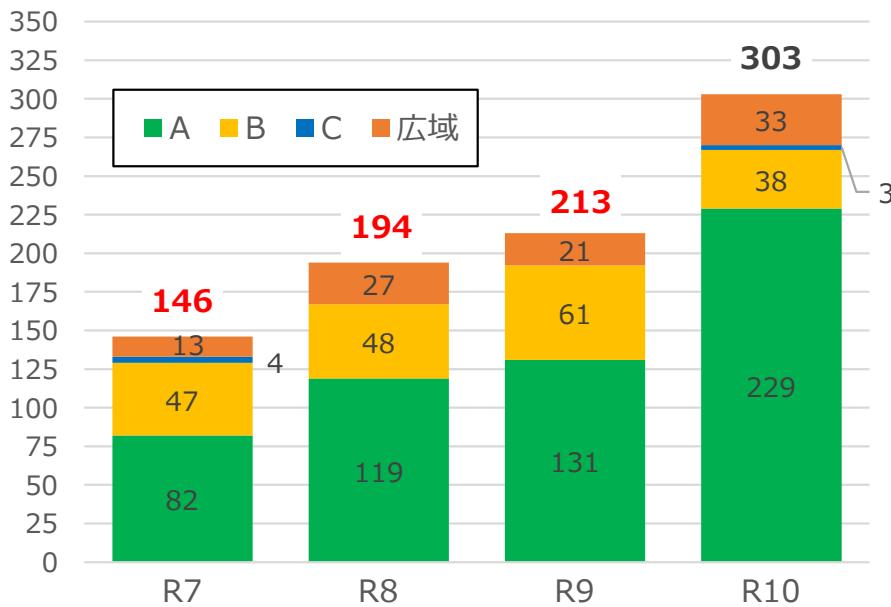
地域公共交通計画作成件数：1,125（令和7年2月末時点）

## 地域公共交通計画の現状



出典：「地域公共交通計画」の実質化に向けた中間とりまとめより

## 地域公共交通計画の改訂時期



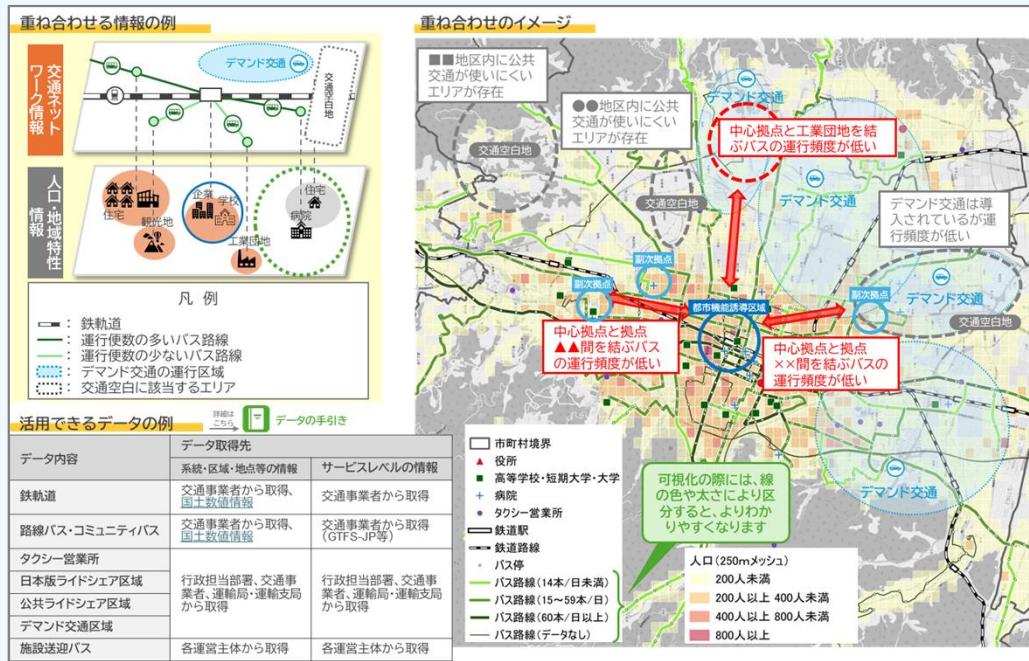
<b>A</b>	人口10万人未満の都市もしくは過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法による過疎地域
<b>B</b>	人口10万人以上の都市
<b>C</b>	三大都市圏の政令指定都市もしくは東京都23区
<b>広域</b>	2以上の市町村を対象に作成されている計画

モビリティデータを活用した「地域交通の現状や課題、将来の見通しを可視化する現状診断」、「施策の進捗・効果を確認することができるKPIの設定」等の手法を、「アップデートガイダンスVer1.0」で紹介します

地域公共交通計画や法定協議会のアップデートに向けて、計画の作成や改訂に取り組む方々が、計画の意義や進め方を理解し、実践できるよう支援することを目的に、地域公共交通計画の「アップデートガイドンスVer1.0」を提供します。

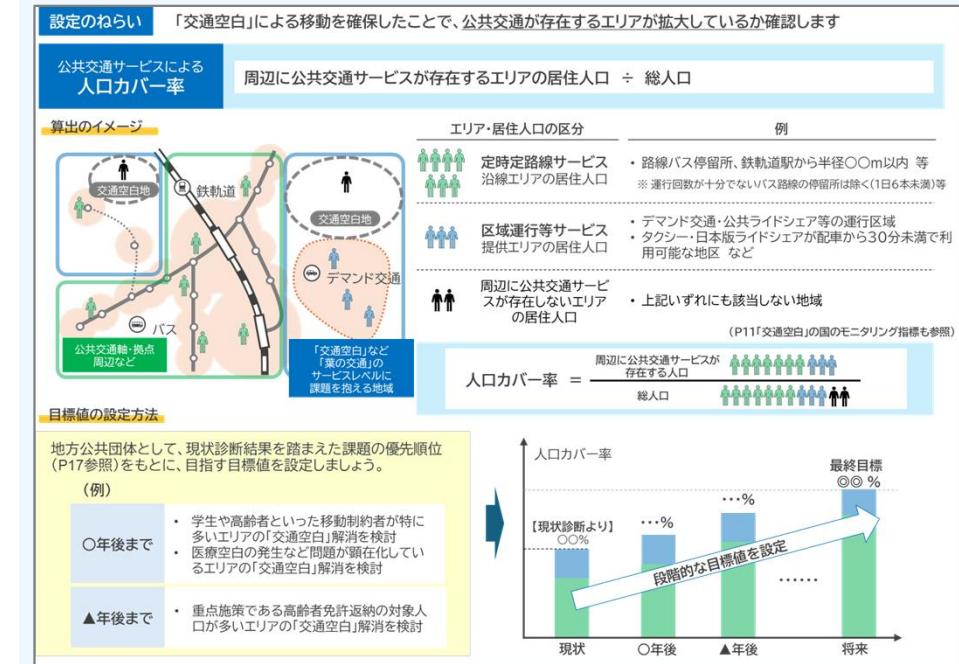


地域交通の課題や将来の見通しを可視化し、施策の解像度を高めるためのモビリティデータを活用した現状診断の手法を解説



「アップデートガイドンスVer1.0手順書」より抜粋

国が推奨するKPI指標について、算出方法や具体的なイメージ、目標値の設定方法等を解説



「アップデートガイドンスVer1.0手順書」より抜粋

