

交通空白解消に向けた取組みについて

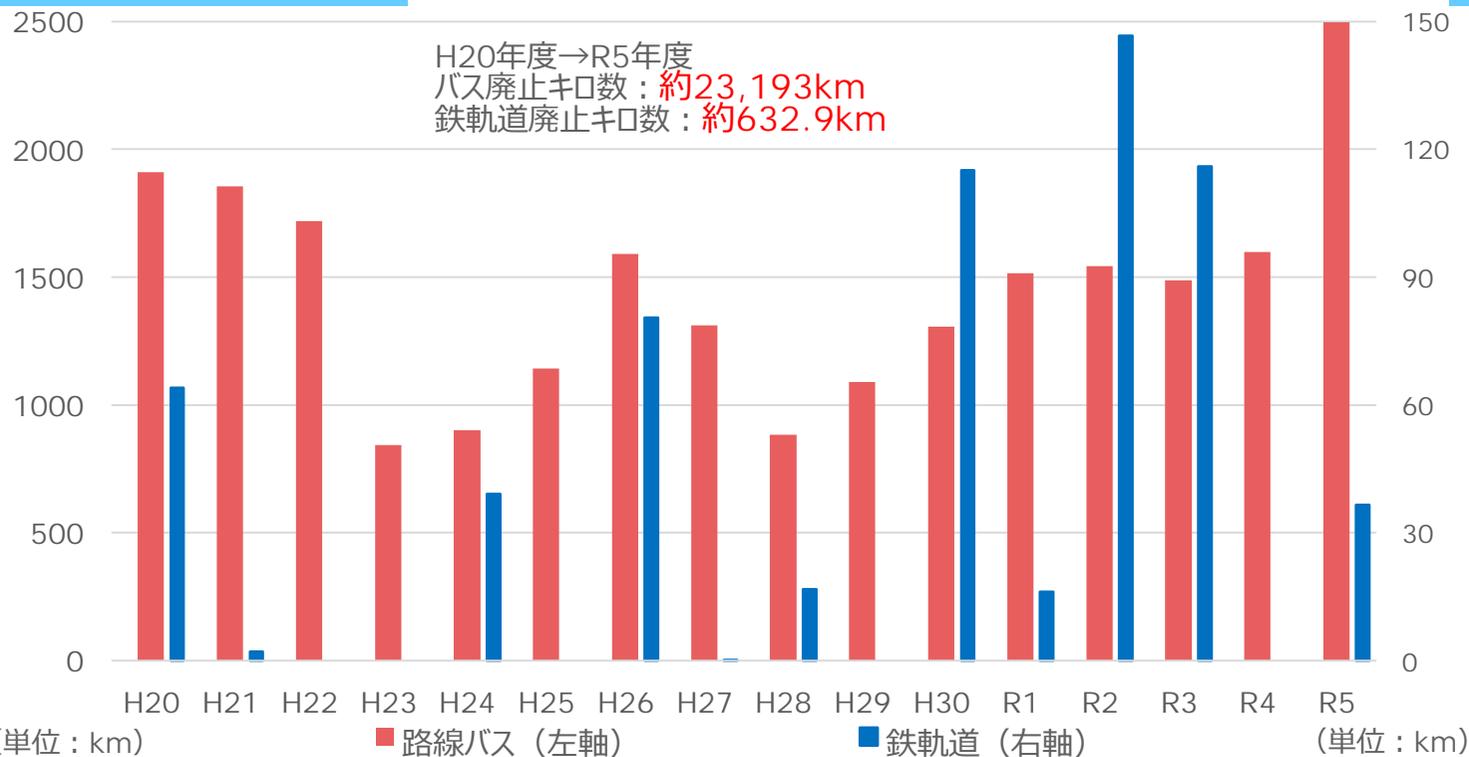
令和7年7月30日

近畿運輸局 交通政策部 交通企画課

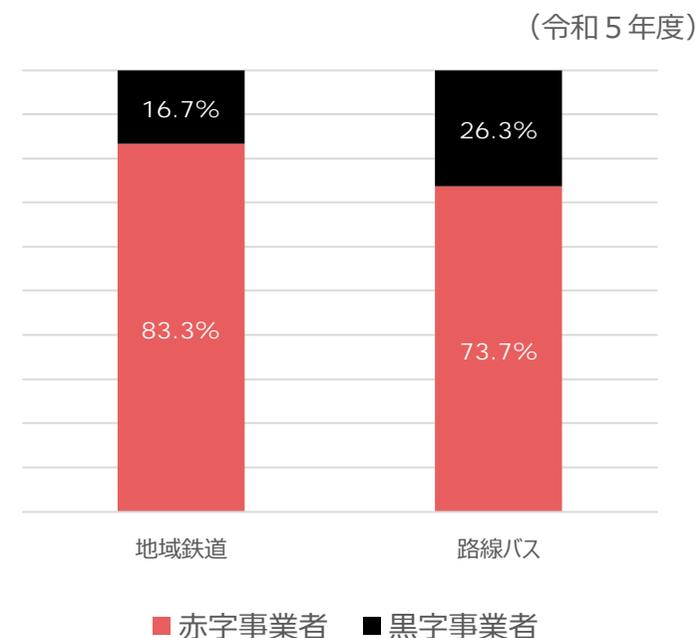
運送サービスの状況(路線の廃止・減便等)

- 平成20年度から令和5年度にかけて、**路線バスは約23,193km、鉄軌道は約632.9km**が廃止され、**多くのバス・鉄道事業者が赤字**となっている。
- 最近においても、バス・鉄道事業者による系統・路線の廃止、減便事例がある。

路線の廃止状況



経営状況



主な減便事例 (バス・鉄道)

バス事業者 (A社)

- ・R7.4.1より23系統が廃止

バス事業者 (B社)

- ・R7.4.1より7系統で減便 (対象系統において5.7%便数減)

バス事業者 (C社)

- ・R7.4.1より22系統で減便 or 廃止 (対象系統において42.7%便数減)
- ・R7.9末に11系統が廃止予定 → 今後、乗合タクシーや公共ライドシェアの導入を検討するなど、地域公共交通会議において代替交通手段の確保について議論予定

バス事業者 (D社)

- ・R7.4.1より8系統が廃止 → 廃止される地域では、同日より、他社路線バスのルート再編や乗合タクシーの増便に加え、新たに公共ライドシェアを導入することにより、代替交通を確保

鉄道事業者 (E社)

- ・R7.6.1より平日5本を減便 (平日の減便割合は19.2%)

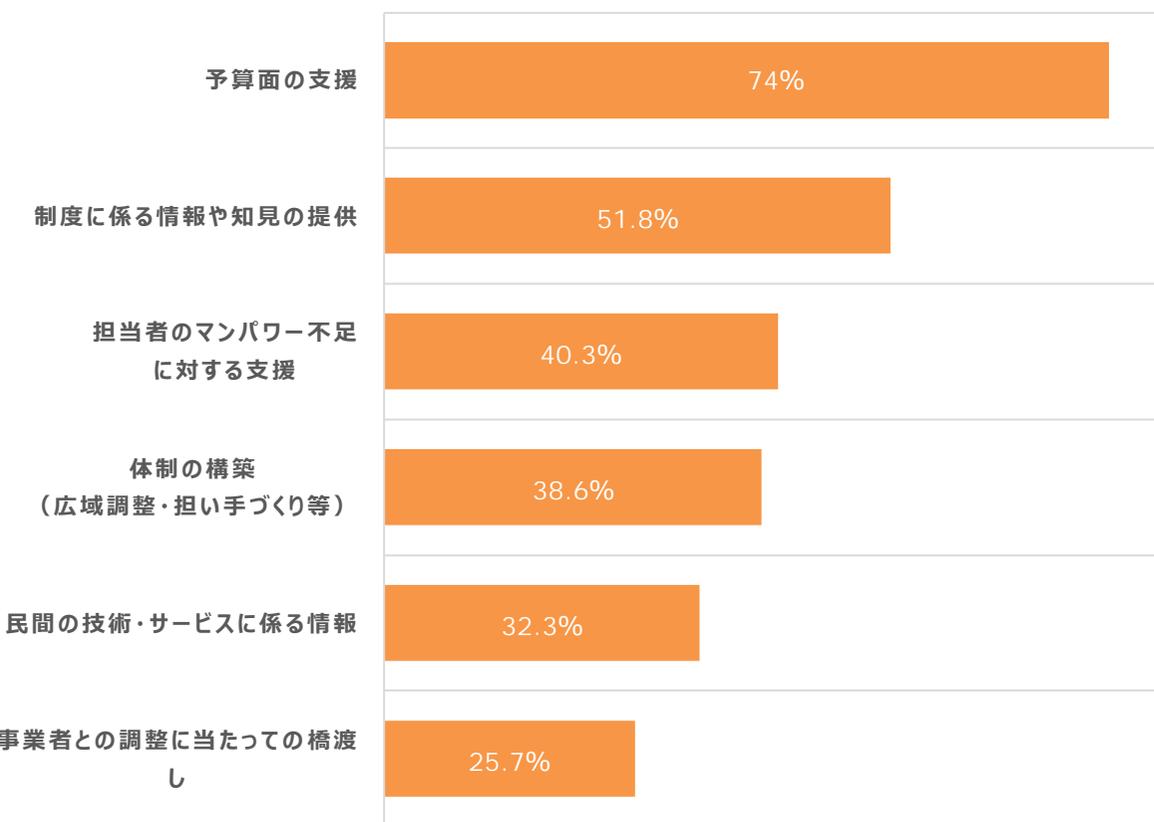
鉄道事業者 (F社)

- ・R7.2.3より平日約38本を減便 (平日の減便割合は24.1%)

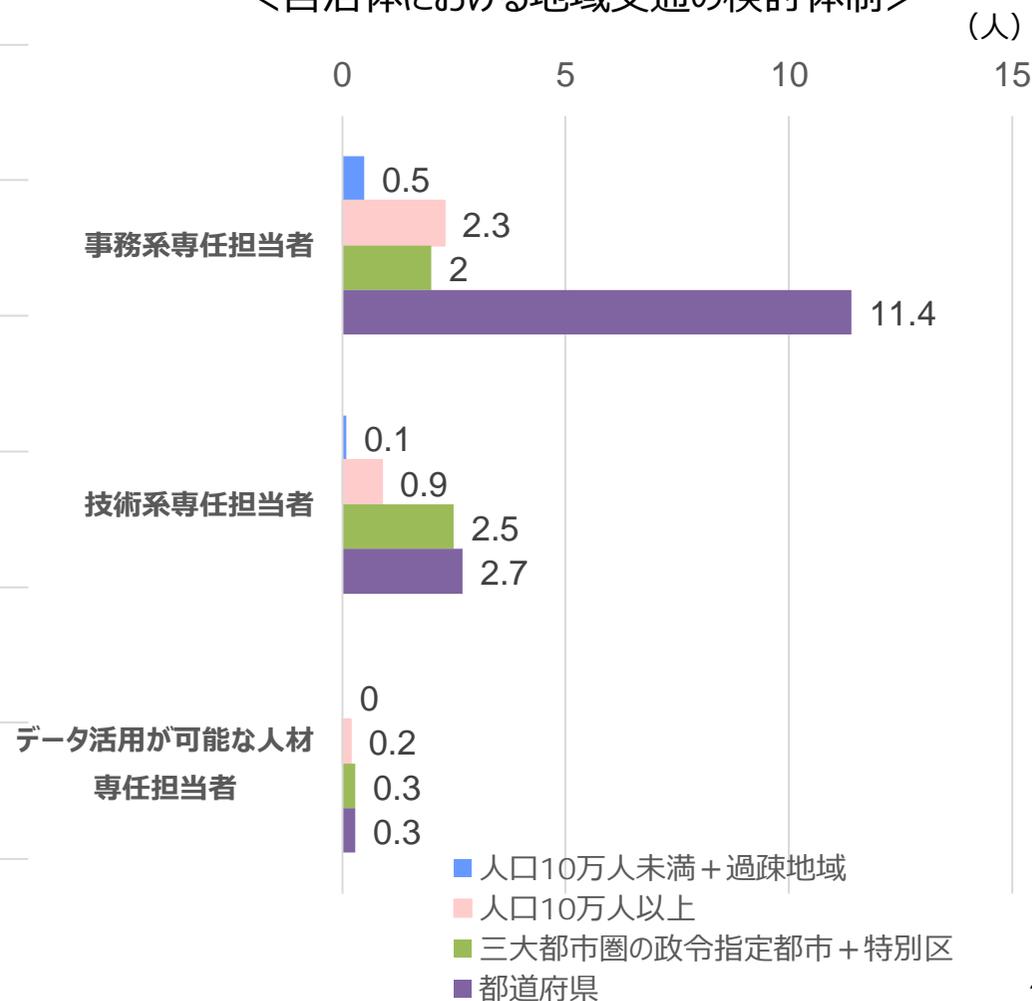
自治体が必要としている支援策

- 自治体が必要としている支援策は、「予算面の支援」や「制度に係る情報や知見の提供」が半数を超えるとともに、「担当者のマンパワー不足に対する支援」や「体制の構築」についても約4割となっている。
- 市町村は事務系、技術系ともに専任の地域交通担当者が不足しており、データ活用可能な人材に関しては、市町村及び都道府県ともに不足している。

＜自治体が必要としている支援＞



＜自治体における地域交通の検討体制＞



地域交通法に基づく地域交通ネットワークの形成

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

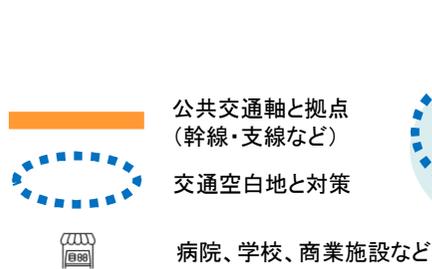
モード横断で望ましい地域交通ネットワークの姿を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**

- **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：1,184件（2025年3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**

計画のポイント

- ◆ 住民・市民との双方向コミュニケーションを通じた「**地域の将来像**」の共有
- ◆ 地域全体を見渡し、多様な**地域旅客運送サービス**の持続可能な提供の確保
- ◆ 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設定と毎年度の評価・分析等（努力義務）

交通ネットワークの統合的将来像（地図）



適材適所の施策・事業

地域旅客運送サービス



鉄軌道



BRT



旅客船



路線バス
コミュニティバス



デマンド交通



乗合/乗用
タクシー



公共/日本版
ライドシェア



福祉輸送、スクールバス、
病院・商業施設等の送迎サービスなど



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

地域交通法の制定・改正の主な変遷

平成
19年
制定

＜地域交通の活性化・再生を通じ魅力ある地方創出に向け、地方のニーズに合った新たな旅客運送サービスの導入円滑化等を図る制度の創設＞
【協議会・計画作成制度の創設】

- ・ 市町村が主体となり幅広い関係者の参加による協議会（法定協議会）を設置する仕組みの整備。
- ・ 「地域公共交通総合連携計画」（マスタープラン）の作成を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する仕組みを整備。

【特定事業の仕組みの整備】

- ・ 地域公共交通特定事業の実施計画を国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することで、地域の取組を後押しする制度を整備。

平成
26年
改正

＜まちづくりと連携した地域交通の確保に向け、自治体が先頭に立ち、関係者の合意の下、地域交通を作り上げられる制度の創設＞

【法定計画の拡充】

- ・ 地域の交通圏の広がりを踏まえ、広域的な地域公共交通網の形成を進めるため、都道府県を計画作成主体に追加。

【特定事業の拡充】

- ・ 「地域公共交通再編実施計画（現：地域公共交通利便増進実施計画）」と整合性のとれた地域交通を実現するため、バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、同事業を実施する区域内のバス事業者等に対し、「地域公共交通再編実施計画」を維持する観点から事業許可の審査・命令を行う制度を創設。

令和
2年
改正

＜持続可能なサービス提供の確保に資する取組の推進に向け、地域自ら地域交通をデザインし、移動ニーズに応えられる制度の創設＞

【法定計画の拡充】

- ・ 地域の輸送資源の総動員による地域公共交通の維持・確保を図るため、法定計画を「地域公共交通計画」と改め拡充。
- ・ 全ての地方公共団体に対して、地域公共交通計画の作成を努力義務化。

【特定事業の拡充】

- ・ 公募を通じた廃止予定路線の維持を図る「地域旅客運送サービス継続事業」を創設。
- ・ 地域公共交通再編事業を拡充し、「地域公共交通利便増進事業」を創設。

令和
5年
改正

＜地域公共交通のR・デザイン（再構築）に向け、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の連携・協働を促進する制度の創設＞

【目的規定の追加】

- ・ 目的規定に「地域関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として地域の関係者の連携と協働を促進を追加。

【ローカル鉄道再構築に関する仕組みの創設】

- ・ ローカル鉄道の再構築に関する仕組みとして、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設。

【特定事業の拡充】

- ・ 「地域公共交通利便増進事業」において、エリア一括協定運行事業を創設。
- ・ 「道路運送高度化事業」において、交通DX・GXを推進する事業を創設。

地域交通の「リ・デザイン」(令和5年～)

<基本的考え方>

※交通政策審議会地域公共交通部会(2023年6月)資料をもとに作成

地域公共交通

- 生活の不安を解消し、くらしやすく、魅力あふれる地域に必要な基盤（エッセンシャルサービス）
- 直接・間接に幅広い社会的価値を有し公共性は極めて高い。（クロスセクター効果）
※医療や福祉の質の向上、産業や観光振興、財政の改善、高齢者等が運転する自家用車の交通事故減少、健康増進、地域コミュニティの強化、まちのブランドイメージ向上、災害時の避難手段の確保など、

対症療法：補助金による赤字補填

+

体質改善：戦略的投資増による持続可能性

- 地域経営の観点から、まちづくり・地域づくりと一体となった地域ぐるみの取組み
- 地域全体を巻き込み、新技術も活用して共創することで、戦略的に新たな投資を呼び込む
- 利便性・生産性・持続可能性を高める

地域や社会における「共創」

→交通を「リ・デザイン」

→地域や社会システムの

「リ・デザイン」を牽引

3つの「共創」

官民の共創

- ・エリア一括運行事業
- ・バスの上下分離
- ・官による投資 等

交通事業者間の共創

- ・独禁法特例法の活用等による共同経営・路線再編
- ・モードの垣根を越えた運賃・サービス 等

多様な分野との共創

医療・介護・福祉、子ども・子育て、教育・スポーツ・文化、商業・農業、宅配・物流、エネルギー・環境、地域・移住、金融・保険、観光・まちづくり × 交通 による事業連携

交通DX

自動運転



自動運転バス

遠隔監視室

AI オンデマンド交通・MaaS



省力化投資



ローカル鉄道の再構築

鉄道の維持・高度化

- ・設備整備・不要設備撤去
- ・外部資源を活用した駅の活性化
- ・GX・DX対応車両等への転換
- ・事業構造の見直し



軌道の強化（高速化）

駅舎の新改築・移設

バス等への転換

- ・BRT・バスへの転換
- ・GX・DX対応車両等への転換



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
R7.5.30	第4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。

「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

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

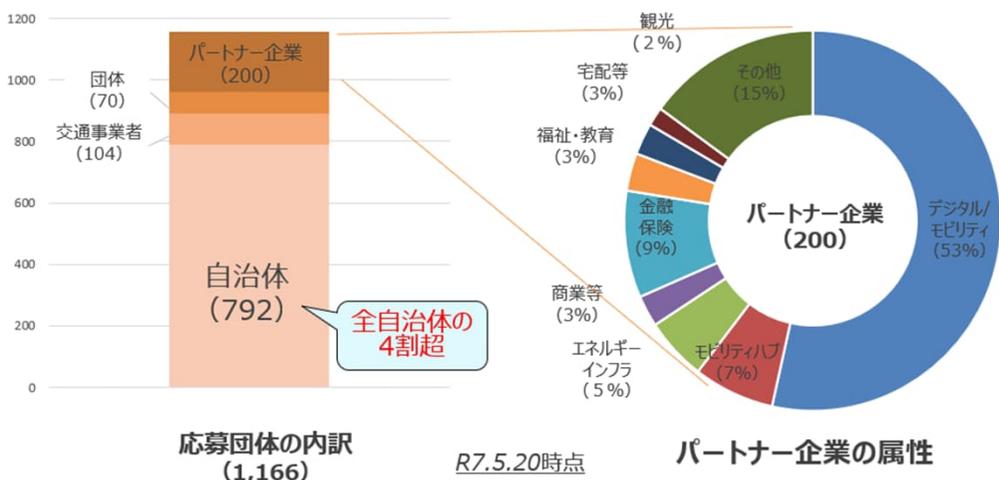
※インバウンド、若者、女性、障がいをお持ちの方等の視点からの取組にも留意

▶ 主な取組

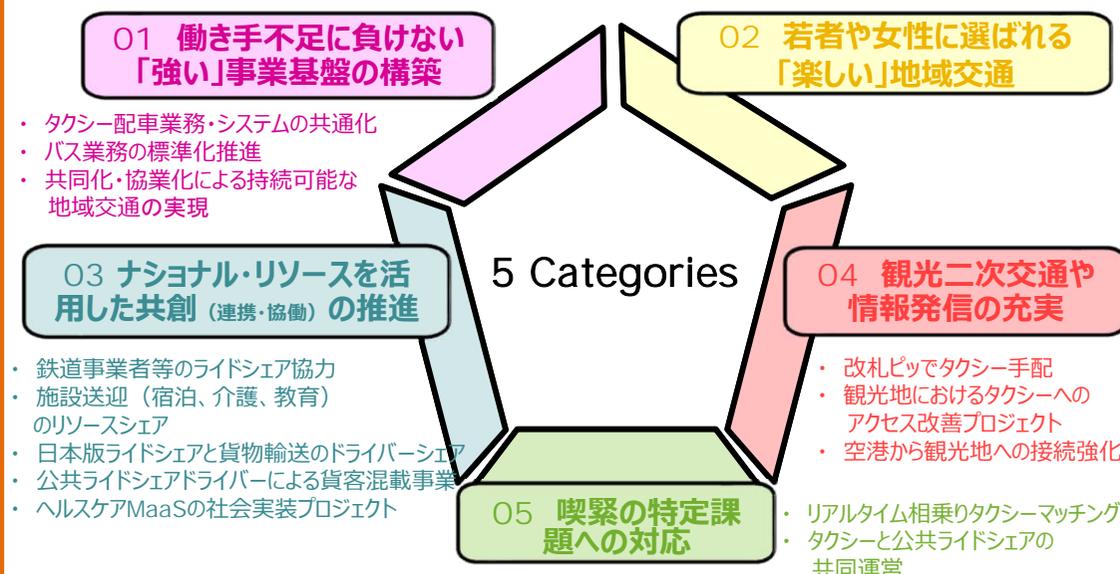


体制 (R7.5.20)

- 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。
- R6.11～12月にかけて、古川副大臣、高見政務官が参加し、**全国キャラバン**を展開 (東京、仙台、名古屋、岡山、福岡の全国5か所で開催。計1,356名が参加)。
- R7.5.20時点での参加団体は合計**1,166**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するほか、PF会員向けのロゴマークを作成予定。



パイロット・プロジェクト一覧



- 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、**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23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。

地方	都道府県	応募自治体	自治体数		計
			応募自治体数		
近畿	滋賀県	日野町、甲賀市、竜王町、湖南市、長浜市、大津市、彦根市、栗東市、守山市、東近江市、草津市、高島市、野洲市	13	19	101
	京都府	笠置町、宮津市、宇治田原町、舞鶴市、南山城村、京田辺市、伊根町、宇治市、和束町、与謝野町、京丹後市、綾部市、大山崎町、南丹市、木津川市、八幡市、京丹波町、精華町	18	26	
	大阪府	河内長野市、柏原市、東大阪市、池田市、和泉市、摂津市、茨木市、能勢町、富田林市、堺市、交野市、河南町、大東市、岸和田市、豊能町、阪南市、高槻市、枚方市、太子町、豊中市、千早赤阪村、泉佐野市、泉南市	23	43	
	奈良県	五條市、大和郡山市、吉野町、大和高田市、天理市、生駒市、山添村、広陵町、河合町、十津川村、桜井市、橿原市、宇陀市、平群町、御杖村	15	39	
	兵庫県	豊岡市、多可町、洲本市、淡路市、丹波篠山市、尼崎市、芦屋市、丹波市、加西市、南あわじ市、加東市、西脇市、三田市、養父市、播磨町、加古川市、猪名川町、宝塚市、新温泉町、神戸市、香美町、朝来市	22	41	
	和歌山県	かつらぎ町、紀の川市、高野町、田辺市、那智勝浦町、有田市、橋本市、有田川町、串本町、白浜町	10	30	

「交通空白」解消に向けたこれまでの取組と今後の対応

「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

603 の首長への訪問

26 の都道府県との連携

1318 の交通事業者への働きかけ



首長への訪問 (鳥取県米子市)



都道府県との連携 (奈良県主催の勉強会)



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 (R7.5.20時点) 計1166者

①745市町村・47都道府県、②交通関係104団体

③70団体、④パートナー企業200

→ 今後も随時募集



R6/11/25 第1回会合 (約500名が参加)

第3回「交通空白」解消本部時点で、「空白等」(※)とされていた622市町村が24市町村まで減少する等
全国の自治体に、公共ライドシェア・日本版ライドシェア、乗合タクシー等「交通空白」解消のツールが着実に浸透

※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)



これまでの取組は、公共RS・日本版RS等に全く未着手の自治体にツールを導入する段階にあり、全国の「交通空白」ひとつひとつの解消は緒に就いたばかり

集中対策期間(令和7~9年度)の対応

「交通空白」解消に向けた取組方針2025のもと、

- リストアップされた個々の「交通空白」(地区単位※)について、解消に向けた道筋を定める
- 「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

※○○市 ●●地区、▲▲地区

リストアップ調査結果（R7.4.30集計）

回答自治体数：1,603（回答率92%）

※回収した調査票のうち、有効回答を集計

	地区数 (自治体数)	居住人口 ／全人口 (%)	面積 ／国土面積 (%)
「交通空白」地区	2,057 (717自治体)	14,077 千人 (12.5%)	94,212 km ² (26.7%)
未然防止が必要な地区 (要モニタリング地区)	1,632 (514自治体)	8,069 千人 (7.1%)	50,947 km ² (14.5%)
計	3,689 (1095自治体)	22,146 千人 (19.6%)	145,159 km ² (41.2%)

「交通空白」地区の対応状況

対策を**実施中**の地区

548

地域公共交通計画への位置づけ

位置づけ済：414 位置づけなし：134

対策を**準備中**の地区

854

- 速やかに対応 351
- 集中対策期間に対応 471
- 対応時期未定 32

地域公共交通計画への位置づけ

位置づけ済：475 位置づけなし：379

対策を**検討中**の地区

655

- 速やかに対応 200
- 集中対策期間に対応 455

地域公共交通計画への位置づけ

位置づけ済：349 位置づけなし：306



上記のほか、**未然防止が必要な地区（要モニタリング地区）**：1,632 地区

地域公共交通計画への位置づけ 位置づけ済：483 位置づけなし：1,149

自治体が必要としている支援策

「交通空白」の解消にあたり、自治体が必要としている支援策を調査票により集計

- | | | | |
|--------------------|-------|----------------------|-------|
| ・予算面の支援 | 74.0% | ・体制の構築（広域調整・担い手づくり等） | 38.6% |
| ・制度に係る情報や知見の提供 | 51.8% | ・民間の技術・サービスに係る情報 | 32.3% |
| ・担当者のマンパワー不足に対する支援 | 40.3% | ・事業者との調整にあたっての橋渡し | 25.7% |

リストアップ調査結果（R7.4.30集計）

- 対象：主要交通結節点1,028地点（新幹線・特急停車駅・観光客利用の多い駅、空港、クルーズ港など）
- 調査先：地方自治体、観光協会、DMO（観光地域づくり法人）、各都道府県タクシー・ハイヤー協会

「交通空白」の状況

<内訳>

「交通空白」地点
462（44.9%）

早急に要対策
252（24.5%）

要対策
210（20.4%）



上記のほか、未然防止が必要な地点（要モニタリング地点）：146地点（14.2%）

<課題類型別>



早急に要対策 188
要対策 147



（または）



早急に要対策 135
要対策 271

<訪日客向け調査>

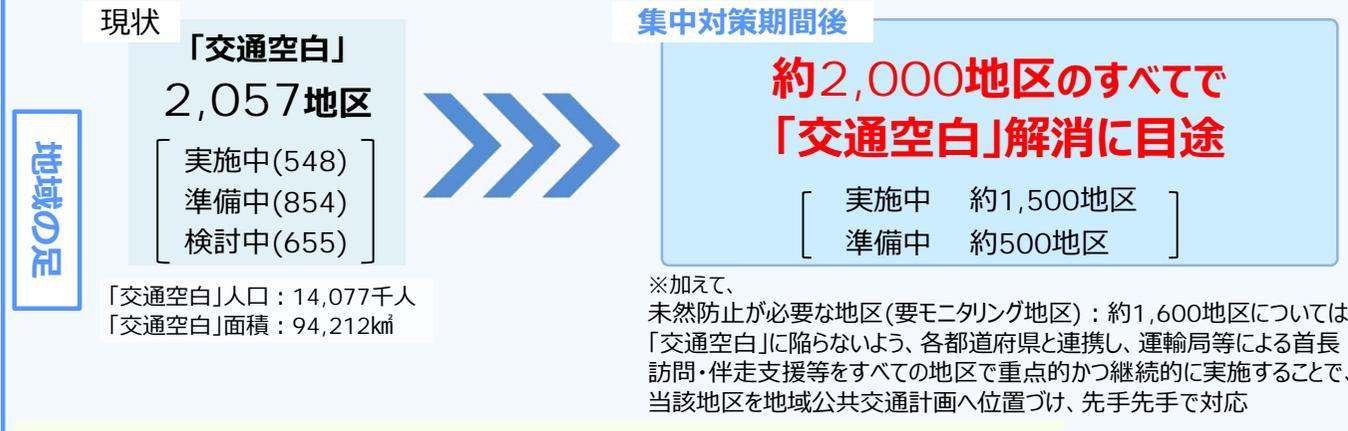
- リストアップ調査と並行して、訪日客が多く利用するアプリで、交通に関する「お困りごと」を調査（回答数：1,105件）
- 訪日旅行中に交通手段の利用で「困ったことがあった」との回答は約20%
- 「バスの頻度が少なかった」「混雑していて乗れなかった」「ウェブサイトや経路検索アプリで検索できなかった」といった具体的な声をリストアップ調査に反映

「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針(概要)

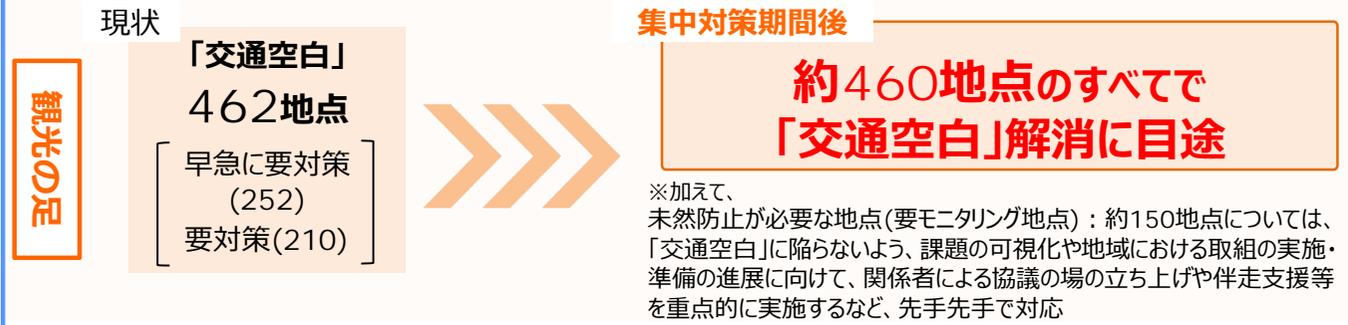
「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針

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 ガイダンス、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
-----------------------------	---	-------------------	---	---

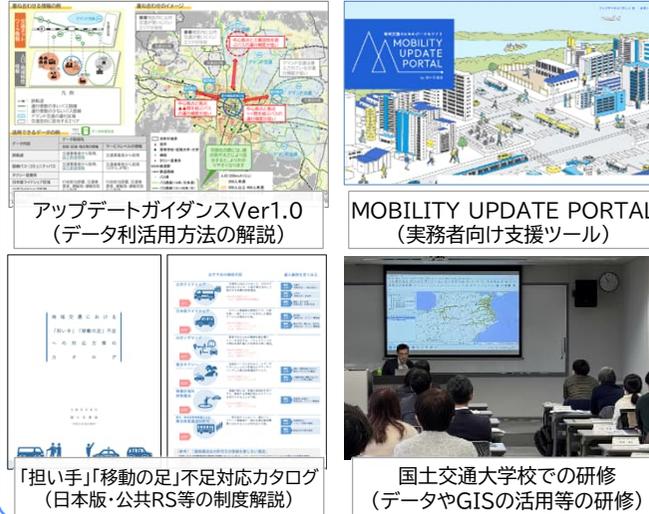
地方運輸局等による 首長訪問・事業者との橋渡し・伴走支援

地方運輸局等により、首長等への直接訪問や自治体担当等との事務打合せ、交通事業者等との橋渡し・調整、都道府県と連携した制度等の説明会の開催等を実施



制度・事例等に係る情報・知見の提供

自治体業務の補完・省力化を推進し、「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを支援するため、ガイダンスやポータルサイト、カタログ等の支援ツールを提供



実証・実装等に向けた十分な財政支援

予算面や体制構築(広域調整、担い手づくり等)を必要とする取組に対して、各種支援メニューにより、「交通空白」解消に向けた取組の実装や持続可能な体制づくりを後押し



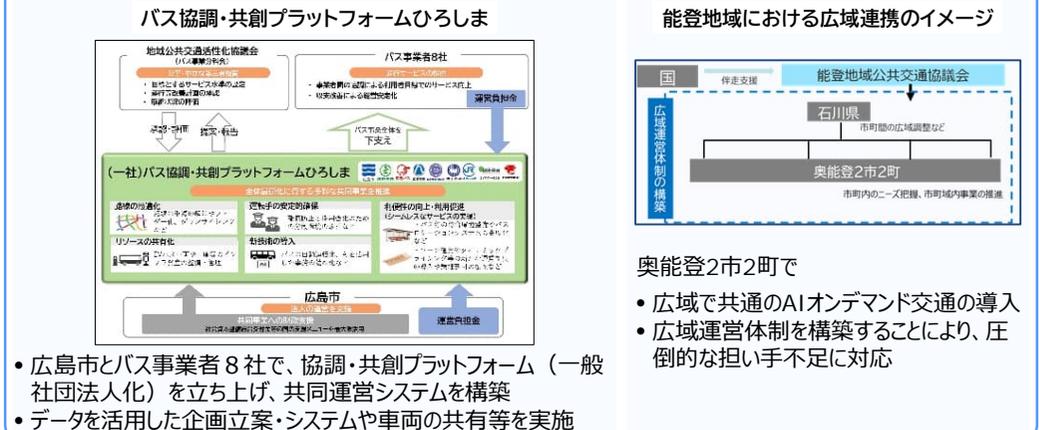
「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム (R7.5.20 : 1,166会員) 民間の技術・サービス、マッチング・交流の場、パイロット・プロジェクト

「交通空白」解消・官民連携プラットフォームにおける交流・マッチング、パイロット・プロジェクトの展開等を通じ、自治体、交通事業者のほか、様々な分野の企業・団体群とのネットワーク構築や新技術・サービスの活用を促し、持続可能な取組の構築を推進



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

市町村等が先導する事業者・産業・自治体の壁を超えた連携・協働(モビリティ・パートナーシップ・プログラム)による輸送サービスの共同化・協業化、市町村等の地域交通関係事務を補完・代替する主体の構築、モビリティデータの活用、「地域の足」・「観光の足」の総合的な確保等を促進するための新たな制度的枠組みを構築





【MOBILITY UPDATE PORTAL】とは

『交通空白』解消に向け、モビリティデータの活用など新たなアプローチを取り入れながら、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・持続性を高めるための様々な支援ツールや情報を提供します。



NEWS

お知らせ

NEW!

2025.05.28

国土交通省からのお知らせ

地域交通のためのポータルサイト「MOBILITY UPDATE PORTAL」

一覧を見る



ABOUT

MOBILITY UPDATE PORTAL とは？

地域交通は、長期的な需要の減少や運転者等の人手不足により、多くの地域で深刻な状況にあり、特に「交通空白」の早期解消は喫緊の課題です。地域の多様な関係者の連携・協働による地域交通の再構築(リ・デザイン)により、地域交通の利便性・生産性・持続性を高めるため、地域公共交通計画には官公庁者、実行機能やデータ活用の強化、私鉄等実業化に向けたアップデートが求められています。モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、家のある「地域公共交通計画」の実現に向け、様々な支援ツールや情報を提供します。

サイトの概要・目的

GUIDANCE

アップデートガイドランス

地域公共交通計画のアップデートでは、人口分布や交通ネットワークなどのモビリティデータを活用した現状診断やKPI・目標値の設定といった新しいアプローチを取り入れています。計画作成の手順や、その中でデータの具体的な取得・活用方法を地域公共交通計画の「アップデートガイドランス」としてまとめています。

詳細を見る



SUPPORT TOOLS

支援ツール

地域公共交通計画の実現化に向けたアップデートを支援するツールを提供します。

アップデートガイドランス

概要書・手順書

地域公共交通計画をアップデートするための概要書・手順書



データ活用の手引き

手順書で紹介するモビリティデータの取得や分析の方法を紹介



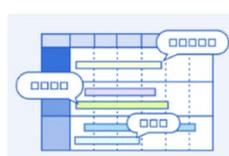
35
データ

支援ツール(一部抜粋)

▶ ダウンロードして活用するコンテンツ

標準スケジュール

煩雑になりがちな計画策定スケジュールの作成例



データ共有に関する覚書サンプル

データ提供を受ける際の事前取り決めのひな型



▶ サイト上で操作・閲覧するコンテンツ

有識者リスト

課題解決や円滑な協議会運営を支援する有識者のリスト



145
名

施策事例集

目的にあった施策事例をキーワード(タグ)選択により効率よく検索・参照



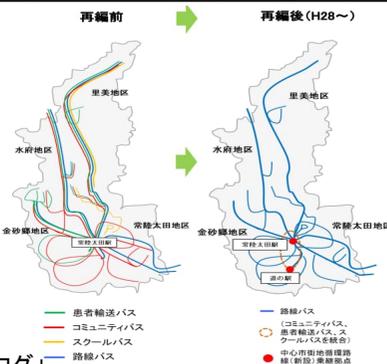
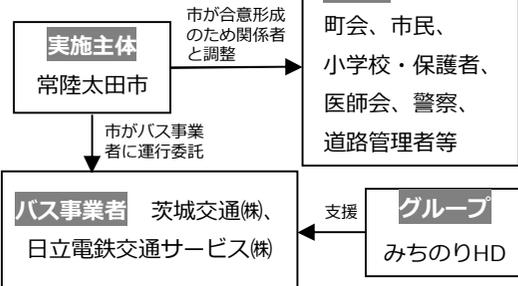
107
件

【事業者や自治体の更なる連携・協働の推進】

スクールバス・コミュニティバス等の集約（茨城県常陸太田市）

- 路線バス、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスが運行していたが、運行ルート、運行時間が重複して非効率な状況で、市の負担額も年々増加。
- 平成28年10月から、**コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合し、運賃体系の見直しを行い、効率的な運行を実現。**

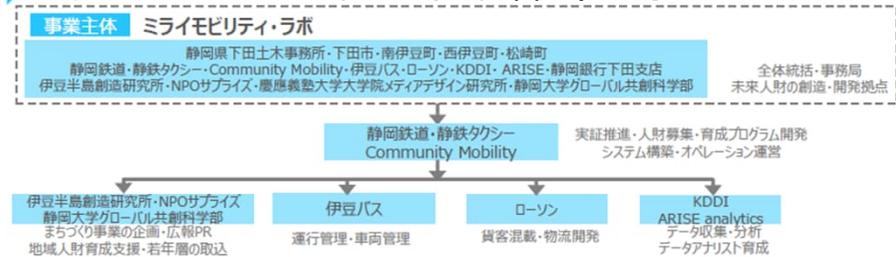
＜意思決定・実施主体＞



(出典)国土交通省「地域の関係者による連携・協働のカタログ」

ミライモビリティ・ラボの創設（静岡県賀茂南西エリア）

- 交通に携わる人材の高齢化やドライバー不足などの課題に対し、地域や業種を“越境”し、ミライの地域交通をワンストップで支える**プラットフォーム構築と人材育成事業を実施するミライモビリティ・ラボを創設。**
- **自治体×企業・団体等の連携**によるリソース効率化と需要の創出として、以下の人材育成に係る取組を実施。
 - ・地域交通クルーの育成（運行・ドライバー）
 - ・地域交通オペレーター（運行管理）等



(事業者資料をもとに国土交通省総合政策局作成)

地域連携公共ライドシェア（茨城県つくば市等）

- **4市（つくば市、土浦市、下妻市、牛久市）共同で広域公共ライドシェアを運行**
- 運行管理業務、車両管理業務を一括で委託
- ドライバー募集から研修等も共同で実施

＜スキーム図＞



＜ドライバー共同募集・共同育成＞



(出典)「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第2回会合 Community Mobility社講演資料

とっとライドシェア（鳥取県）

- ねんりんピック期間中（10/18（金）～10/22（火）の期間中24時間）の競技者等の移動にあたり、タクシー車両の不足が見込まれることに対応するため、**鳥取県の申し出により日本版ライドシェア（とっとライドシェア）を導入。**
- 鳥取県内の7営業区域において、**タクシー会社が7社連携を行い、ライドシェアドライバーの共同募集を行った結果、74人のドライバーを確保し、105回運行を行った。**

＜参画事業者＞



日ノ丸ハイヤー (株) TEL: (東部) 0857-22-2121 (中部) 0858-22-3155 (西部) 0859-34-3338	東 中 西	日本交通 (株) TEL: 0857-23-1121	東 中 西
(有) サービスタクシー TEL: 0857-22-4813	東	鳥取自動車 (株) TEL: 0857-23-1121 (日本交通)	東
米子第一交通 TEL: 0859-48-0550	西	皆生タクシー (株) TEL: 0859-21-0809	西
		(株) 港タクシー TEL: 0859-21-0809 (皆生タクシー)	西

(出典)鳥取県ホームページ「とっとライドシェア」サイト

(参考) オーバーツーリズムの未然防止・抑制による持続可能な観光推進事業

事業目的・背景・課題

- 国内外の観光需要が堅調に回復する中で、一部の地域や時間帯等によっては、観光客の過度な混雑やマナー違反による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度の低下への懸念も生じている状況であり、適切な対処が必要。
- 観光客の受け入れと住民の生活の質の確保を両立しつつ、持続可能な観光地域づくりを実現するには、地域自身があるべき姿を描き、実情に応じた具体策を講じることが有効であり、こうした取組を総合的に支援する。

事業内容

各地域が現在抱えている／今後抱えうるオーバーツーリズムに関する課題について、その未然防止・抑制に向けた様々な取組※を総合的に支援する。

<類型>

- ① **地域一体型**：地方公共団体／DMOが中心となり、地域の観光関係者や住民の参画を得つつ実施する取組を支援。
- ② **実証・個別型**：地方公共団体／DMO／民間事業者等が主体となった取組を支援。（民間事業者等が主体となる場合、地方公共団体との連携が必須）

※(a) 地域における受入環境の整備・増強、(b) 需要の適切な管理、(c) 需要の分散・平準化、(d) マナー違反行為の防止・抑制、(e) 地域住民と協働した観光振興に係る取組（いずれも調査・実証事業を含む。）を対象とする。

事業スキーム

- ・ 事業形態：①、②ともに間接補助事業
- ・ 補助対象：国→民間事業者（事務局）

→①地方公共団体、DMO

補助率等：1地域あたり400万円まで定額、補助率2/3（※）、1/2、上限額：8,000万円

※申請主体が持続可能な観光に取り組む地域である場合（日本版持続可能な観光ガイドライン（JSTS-D）ロゴマークを取得済又は取得予定）

→②地方公共団体、DMO、民間事業者等

補助率等：1/2、上限額：5,000万円

事業イメージ



- 事業目的・背景・課題**
- インバウンドの更なる増加に伴い、消費額の拡大や地方誘客の促進を図りながら、高い経済効果を全国に波及させる必要。
 - 全国の観光地における個々の観光スポットや広域的な周遊に係る一体的な環境整備の取組等を支援する。

事業内容・イメージ・事業スキーム

事業期間：①令和4年度～、②・③・⑦令和7年度～、④・⑥令和元年度～、⑤令和2年度～

①インバウンド受入環境高度化事業

インバウンドの周遊促進・消費拡大に向けて、観光地等の面的な受入環境整備の高度化を支援

【補助メニュー例】(全20項目)

- ・多言語化、公衆無線Wi-Fi、キャッシュレス、トイレ洋式化等の基礎的な受入環境整備
- ・ワーケーション環境の整備、ICTごみ箱の設置、多様な移動手段の導入等
- ・ナイトタイムエコノミー、廃屋撤去等の賑わい環境の創出
- ・段差の解消、子連れ環境の整備等のユニバーサル対応支援
- ・観光案内所の整備等の観光拠点の整備・改良に係る支援



- ・事業形態：直接補助事業（補助率 1/2 等）
- ・補助対象：地方公共団体、DMO、民間事業者等

③インバウンド安全・安心対策推進事業

観光危機管理計画策定、観光施設等の避難所機能・多言語対応機能の強化、医療機関の訪日外国人患者受入機能の強化を支援



観光危機管理計画の策定支援



多言語対応AED等



非常用電源装置の整備

- ・事業形態：直接補助事業（補助率 1/2）※観光危機管理計画策定補助のみ上限500万円
- ・補助対象：地方公共団体、DMO、民間事業者等

②二次交通の高度化（新規）

地方部におけるインバウンドの「観光の足」を確保するため、日本版/公共ライドシェアの導入等、観光地における二次交通の高度化を支援

- 1)日本版/公共ライドシェア導入
- 2)レンタカー貸渡の省人化や複数施設による共同送迎輸送等、地域の輸送資源の活用促進
- 3)モード間連携による円滑な乗継・周遊（観光MaaS）



観光客向け公共ライドシェア



旅館送迎車両の活用



列車降車時にタクシーを手配する仕組み

- 1)事業形態：間接補助事業（国→民間事業者→地方公共団体等、補助率 2/3）
- 2,3)事業形態：直接補助事業（補助率 2/3）
- 補助対象：地方公共団体、DMO、民間事業者等

④観光地域振興無電柱化推進事業

観光における地域振興に向けた無電柱化の推進を図るための取り組み等を支援



- ・事業形態：間接補助事業（国→地方公共団体→電線管理者）
- 国は補助対象経費の1/2を補助対象事業者に補助、補助対象事業者は補助対象経費の1/2または2/3を間接補助対象事業者に補助

⑤先進的なサイクリング環境整備事業

サイクルツーリズムを推進するため、訪日外国人に対応したサイクリング環境の整備を支援

- ・事業形態：直接補助事業（補助率 1/2）
- ・補助対象：地方公共団体、協議会



多言語案内看板 サイクルラックの設置

- 走行環境整備
- 受入環境整備
- 情報発信

⑥歴史的観光資源高質化支援事業

観光の核となる歴史的建造物を含めた歴史的まちなみ全体の質を向上させる取組みを支援

- ・事業形態：直接補助事業（補助率 1/3）
- ・補助対象：地方公共団体、民間事業者



歴史的な町並みの景観に配慮した建造物

- 建築物・空地等の美装化・緑化、除却等

⑦免税対応（新規）

制度改正に伴う、輸出品販売場におけるシステム改修費用を支援

- ・事業形態：間接補助事業（国→民間事業者→輸出品販売場）
- ・補助率：定額（15万円）

