

「交通空白」解消 取組の進捗状況について

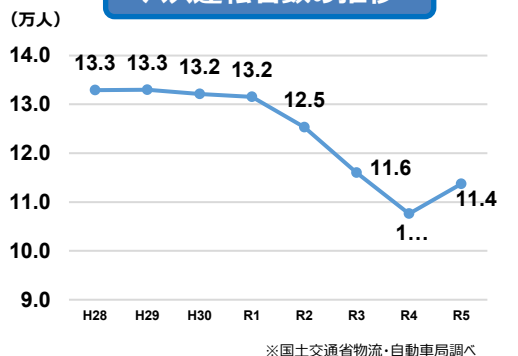
2026年3月24日
第15回モビリティWG

国土交通省総合政策局

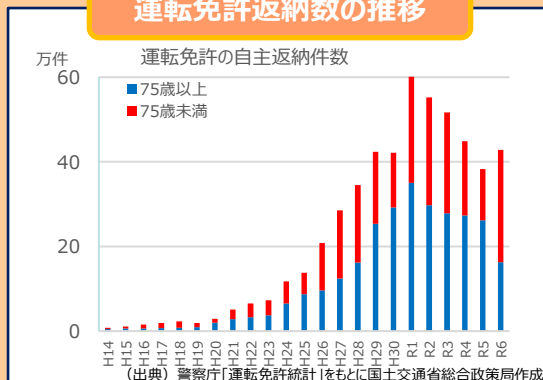
地域交通を取り巻く現状

- 人口減少・高齢化とともに、**バス・タクシードライバーの減少**が進み、**公共交通の担い手不足による供給制約**が強まっている。
- 一方、**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**ほか、医療・福祉・教育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・集約や、部活動の地域展開が急速に進展し、移動需要は増大**。
- 地方では、商圏の縮小による小売店（スーパー、商店街）が減少し、**「生活の足」の確保が課題**。
⇒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。

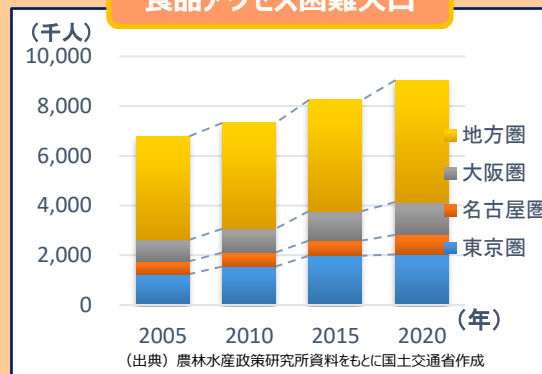
バス運転者数の推移



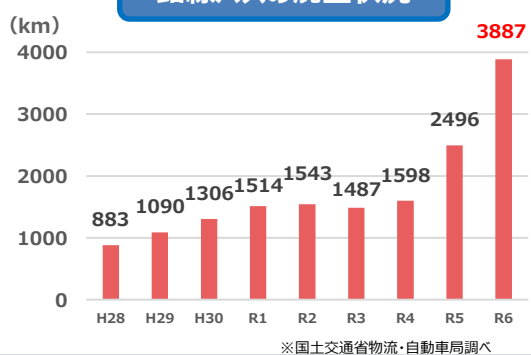
運転免許返納数の推移



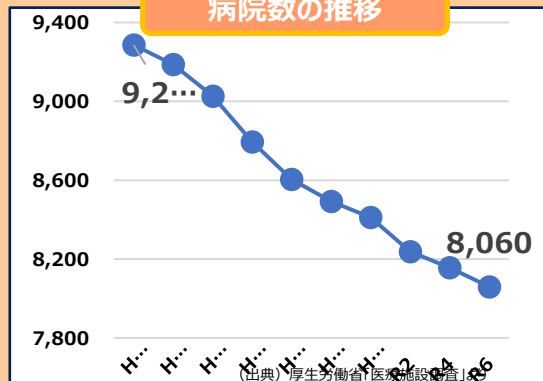
食品アクセス困難人口



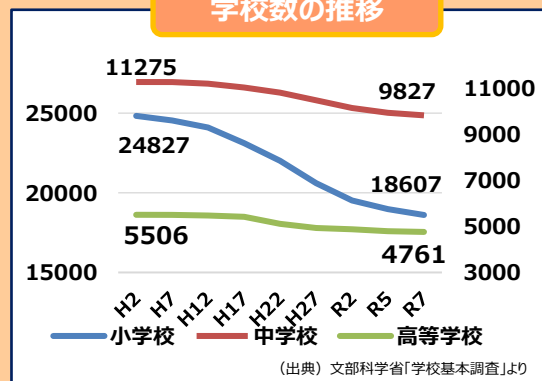
路線バスの廃止状況



病院数の推移



学校数の推移



国土交通省における「交通空白」解消の取り組み

- 人口減少や高齢化による免許返納が進展。買物、医療、教育など様々な日常サービスを支える地域交通の役割はますます高まる一方、地域鉄道・路線バスの運転者の不足、減便や廃止により、地域交通は危機的な状況
- 日本版・公共ライドシェア等の新しい移動手段のほか、鉄道・バス・タクシー・デマンド交通等あらゆる移動手段を総動員しながら、「交通空白」を解消していく必要

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仕組みの創設を通じ、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：国土交通大臣）

- ① 「地域の足対策」と「観光の足対策」
- 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

R6. 7.17	第1回本部	R7. 2.25	第3回幹事会
R6. 8. 7	第1回幹事会	R7. 4.24	第4回幹事会
R6. 9. 4	第2回本部	R7. 5.30	第4回本部
R6.10.30	第2回幹事会	R7. 9.10	第5回幹事会
R6.12.11	第3回本部	R7.12.19	第5回本部

ローカル鉄道	バス
乗用タクシー	日本版RS
公共RS	乗合タクシー
AIオンデマンド	許可・登録を要しない輸送

『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D X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。

「交通空白」解消に向けた取組方針2025（概要）※骨太の方針2025にも本施策を位置づけ

目の前の「交通空白」への対応

集中対策期間（R7～9）後

地域の足 約2,000地区	実施中 548地区 準備中 854地区 検討中 655地区	観光の足 約460地点	早急に対策 252地点 要対策 210地点
-------------------------	--	-----------------------	--------------------------------

リスタートされたすべての地区・地点で
「交通空白」解消に目途

「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり

集中対策期間後も見据え、自治体等における体制構築を推進

体制構築基本目標
 3か年で300市町村
都道府県ごとにモデル地域を創出

共同化目標
 3か年で100件

都道府県目標
 3か年で47都道府県

※ 未然防止が必要な地区（要モニタリング地域の足1,632地区・観光の足146地点）にも先手先手で対応

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

地方運輸局等により、首長等への直接訪問や自治体担当者との事務打合せ、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



首長への訪問
 （熊本県人吉市）



事業者への働きかけ
 （山口県タクシー協会）



MOBILITY UPDATE PORTAL
 （実務者向け支援ツール）



国土交通大学校での研修
 （データやGISの活用等の研修）



スクールバスへの地域住民の混乗に係る実証事業（京都府京田辺市）



複数施設での共同送迎システムによる運行実証事業（岡山県玉野市）

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム（R8.2.13：1,409会員）

第1回プラットフォーム発足（R6.11.25）

第2回プラットフォーム（R7.3.19）

さらなる官民の取組 実装に向けて



発足時の総会に計500名超が参加



平井鳥取県知事ほか各界からの講演



カタログによるマッチング支援



パートナー企業からのご発表



新たな制度的枠組みの構築

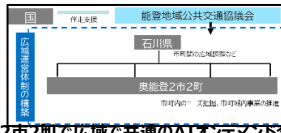
共同化・協業化、自治体の体制強化、観光の足のハイブリッド化等

バス協調・共創プラットフォームひろしま



・広島市とバス事業者8社で、協調・共創プラットフォーム（一般社団法人化）を立ち上げ、共同運営システムを構築
 データを活用した企画立案・システムや車両の共有等を実施

能登地域における広域連携のイメージ



・奥能登2市2町で広域で共通のAIオンデマンド交通の導入
 ・広域運営体制を構築することにより、圧倒的な担い手不足に対応

○ 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

地域の足	(令和7年5月時点)		(令和9年度目標)	
	実施中	準備中	実施中	準備中
	548	854	1,500	500
	655		0	

観光の足	(令和7年5月時点)		集中対策期間内に 順次着手
	早急に要対策	要対策	
	252	210	

○ 要モニタリング地区・地点の目標

要モニタリング地区	(令和7年5月時点)		(令和9年度目標)	
	要モニタリング地区	要モニタリング地点	先手先手対応	「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
	1,632	146		

「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム

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

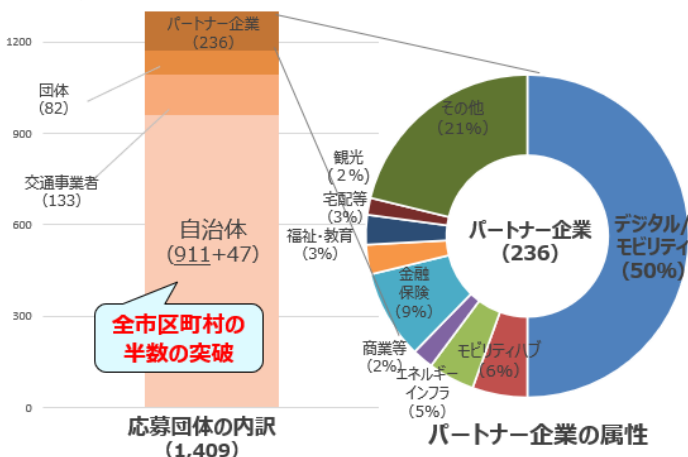
※インバウンド、若者、女性、障がいをお持ちの方等の視点からの取組にも留意

主な取組

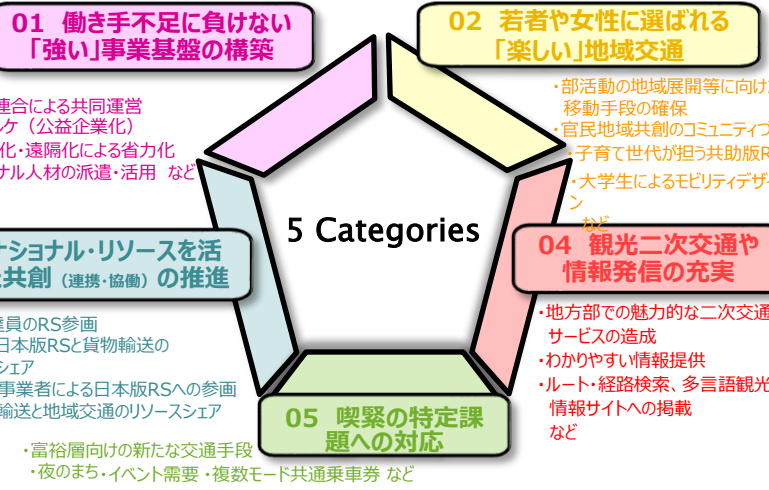


体制 (R8.2.13)

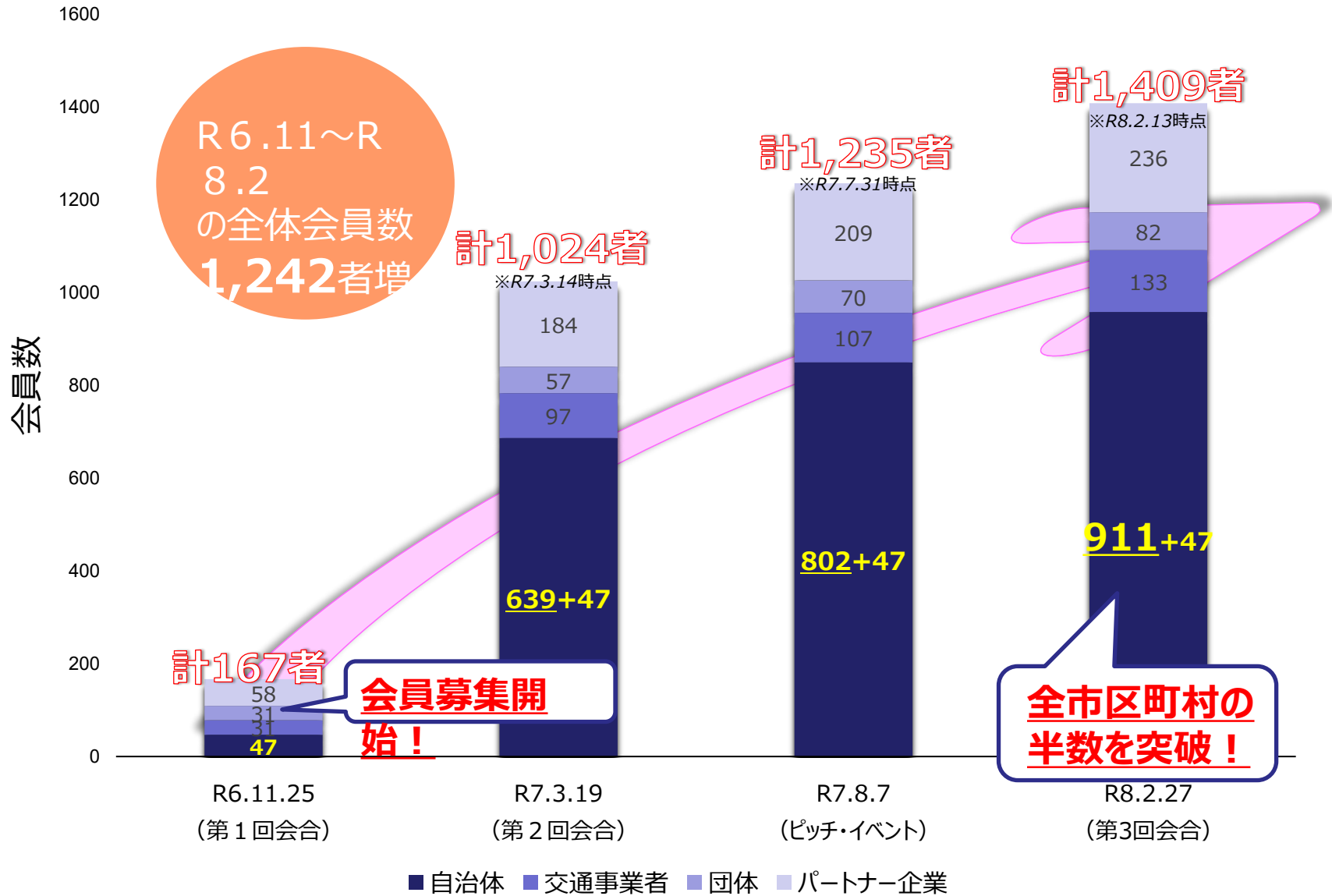
- 第1回会合 (R6.11.25) 後、プラットフォームの会員公募を開始。
- これまで、「交通空白」解消に向けたソリューションを話していただくピッチ・イベントの開催及び会員企業等が主催するイベントにプラットフォームとして協力・参加するスピノフ・イベントの募集・開催。
- R8.2.13時点での参加団体は合計**1,409**に増加。R6.11の発足時167から大きく体制が充実。
- 今後も会員は随時募集。



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。



とりまとめの内容

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の確保を図る事業を、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資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べきである。

とりまとめの内容
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。

<開催実績>

令和7年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)
12月26日		とりまとめ(公表)

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

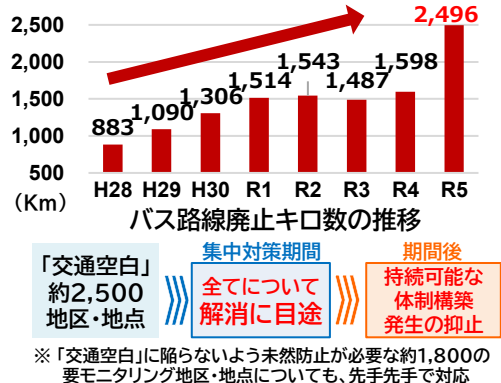
オブザーバー

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

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案(令和8年3月10日閣議決定)

- 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。



【自動車地域旅客運送サービス再構築事業(仮称)】

- **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**別の交通事業者や以下の施設送迎提供者**から協力が得られるよう地方公共団体があっせん等することで、**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。
- (独)鉄道・運輸機構による**出融資**を措置。



【施設利用者用運送サービス提供者(仮称)】

- **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**を利用する**地域住民等の送迎**を行う者を追加。



【海上運送利便確保事業(仮称)】

- 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。



【連携促進団体(仮称)】

- **交通以外の業種も含めた企業・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、様々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**の間の**調整役**として重要な役割を果たしつつあるため、**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。

【その他】

- **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、**地方公共団体が事業計画作成のための情報の提供その他必要な協力を求めた際に、正当な理由がある場合については除外した上で、交通事業者等はその求めに応じなければならないこととし、事業実施を促進**。
- 鉄道事業再構築事業を拡充し、**事業構造の変更前**に実施する**鉄道施設の建設**等に関する**地方債の特例**を追加。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案の概要

背景・必要性

【担い手不足等による供給力の急速な減少】

- 運転者等の担い手不足が深刻化し、H28からR5にかけて1.9万人減少し、11.4万人。
- H28からR6にかけて、路線バスは約15,804km、鉄軌道は約533kmが廃止。
- 地方公共団体においてもノウハウ・マンパワーが不足。5万人未満の自治体の84%が専任担当者ゼロ。

【地域公共交通に関する社会的需要の拡大】

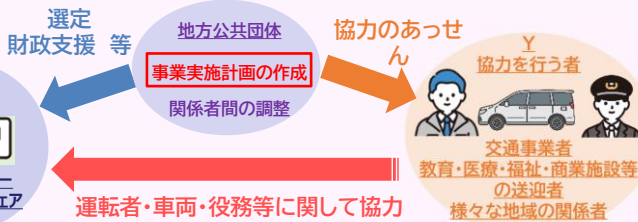
- 人口減少・高齢化が進む中で、特に地方部においては、**買物、医療、教育など日常生活に不可欠なサービスの再編が急速に進んでいる。**
- 日常生活における移動の不便にとどまらず、外出・通院機会の減少による**健康面への悪影響**や、現役世代による子どもや高齢者の**送迎負担の増大**等により、地域の活力の低下、さらなる人口減少という負の連鎖を招く可能性

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**」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

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

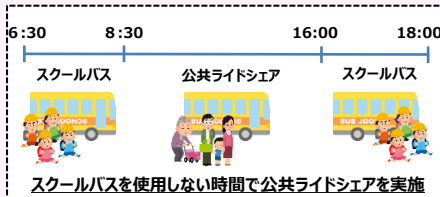
地方公共団体が主導して、**複数の者が協力して最適な形態で運送を提供**



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

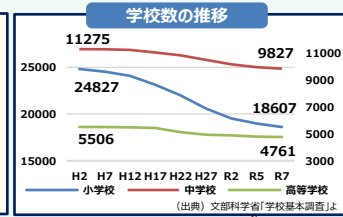
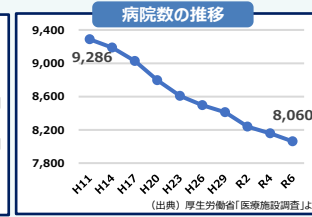
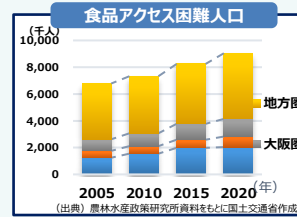
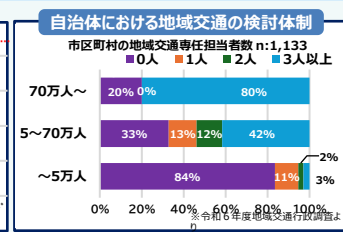
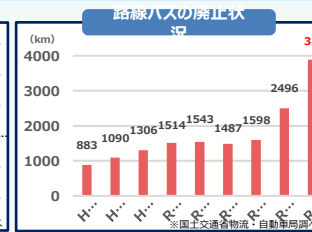
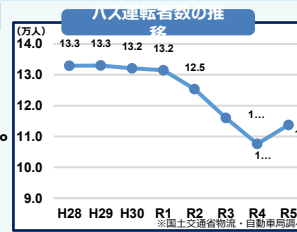
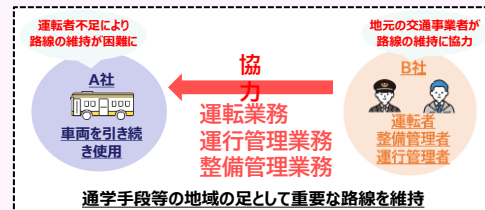
【施設利用者用運送サービス提供者による協力】

- 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



連携促進団体の活動推進

- **交通事業者以外の企業・団体も関係者**の間の調整役として重要な役割を果たしている

【連携促進団体】として位置づけ

- ・ 法定協議会の任意構成員として明確化
- ・ 地域公共交通計画の作成等への提案

【地方公共団体及び交通事業者等による共同体】

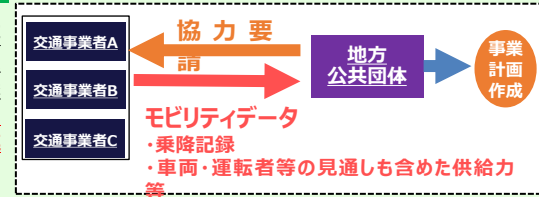


【サービス導入を支援する民間企業】



モビリティデータの利活用

- **自動車地域旅客運送サービス再構築事業等について、地方公共団体による事業実施計画作成時に必要となる乗降記録等のデータ提供等の協力要請**に対し、**正当な理由がある場合を除いて、交通事業者等が応じる**こととし、事業実施を促進。



海上運送・鉄道分野での取組

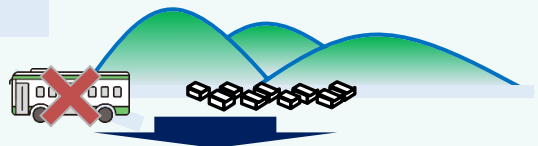
【海上運送利便確保事業の創設】

- 船舶検査に伴う運休・減便を回避するため、他の事業者の協力を得て、船舶の貸渡しや代替運航により、検査期間中の運航の確保を図る事業を創設

【鉄道事業再構築事業の拡充】

- 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

バス・タクシー・公共ライドシェアの廃止等により、
移動手段の確保が課題となっている
全国で約2,500に上る「交通空白」等



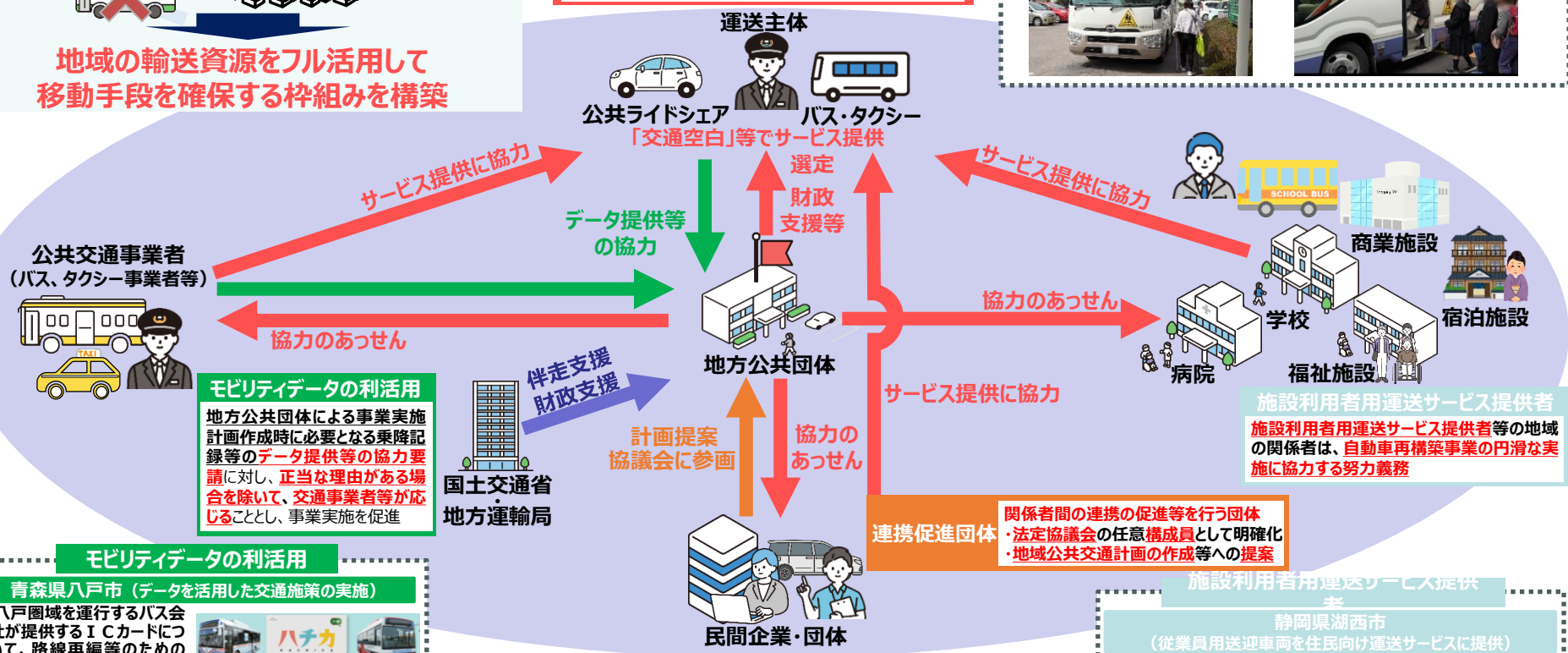
地域の輸送資源をフル活用して
移動手段を確保する枠組みを構築

自動車地域旅客運送サービス再構築事業
地方公共団体が、最適な運送形態によるサービスを提供する運送主体を**選定**
地方公共団体の**あっせん**により、運送主体が、**地域の関係者からサービス提供に必要な輸送資源の提供等の協力を受ける**
⇒運転者や車両等の**輸送資源をフル活用**する事業

自動車地域旅客運送サービス再構築事業

岐阜県白川町 (病院バスとの統合等)

- 病院バスと、路線バスやデマンドバス (公共ライドシェア) を統合するほか、スクールバスとデマンドバスを一体で運行管理
- 事業者から運行管理・運転業務の協力を受けて、地域住民から一部車両の運転の協力を得るほか、運行にスクールバス車両も活用



モビリティデータの利活用
地方公共団体による事業実施計画作成時に必要となる乗降記録等の**データ提供等の協力要請**に対し、**正当な理由がある場合を除いて、交通事業者等が応じる**こととし、事業実施を促進

モビリティデータの利活用

青森県八戸市 (データを活用した交通施策の実施)

- 八戸圏域を運行するバス会社が提供するICカードについて、路線再編等のためのデータを活用することを目的に、データ提供の協定を締結
- 通年での利用者の推移や通学・通勤定期利用者の有無などのデータを路線再編に活用
- 時間帯別の路線バスの利用者数のデータを可視化し、路線バスから小型のワゴン車のダウンサイジングの適否について検討を実施



連携促進団体

石川県奥能登地域 (民間企業の協力)

- 奥能登地域 (石川県能登町/穴水町/輪島市/珠洲市) でAIデマンド交通の共同導入・運営体制構築に向けた協力を行う
- 今後、広域運営組織の設立を進め、タクシー・ライドシェア等の複数交通モードの共同化による効率化を目指す



(出典) 交通政策審議会交通体系分科会 R7第3回地域公共交通部会、ネクスト・モビリティ資料を加工

施設利用者用運送サービス提供者

静岡県湖西市 (従業員用送迎車両を住民向け運送サービスに提供)

- 市内企業の協力のもと、当該企業の従業員送迎のシャトルバスの空き時間に、地域住民向けの運送サービスを提供。(ルート上に鉄道駅、病院、スーパーなど)
- 地域住民向けの運送サービスは、湖西市が公共ライドシェアの登録を受けて、シャトルバスを使用して実施。(運賃100円)



これまでの取組と課題

- MaaSアプリや配車アプリなど、デジタル技術を活用したモビリティサービスの高度化は一定程度普及。
- 他方、サービスやデータ、業務などが事業者ごと/地域ごとにそれぞれ発展する「サイロ化」が顕在化。データ連携が困難となり、地域におけるデータ活用やサービス連携による新たな付加価値創出、業務連携による生産性向上等が進まない状況。



新たな取組

- 「サイロ化」を打破し、連携・協働を軸とした地域交通のDXを体系的に推進するため、サービス連携やデータ連携、業務連携の優良事例(ベストプラクティス)創出と標準化及び横展開を推進。
- 標準仕様や技術仕様を社会の共通財産として公開・普及させることにより、共同化・協業化やデータ活用を促進。持続可能で強靱な地域交通を実現。

地域交通DXの取組イメージ

タクシー配車アプリの標準化

複数のタクシー配車アプリ⇔配車システムの連携を標準化し、一つのアプリで地域のすべてのタクシーに接続可能に



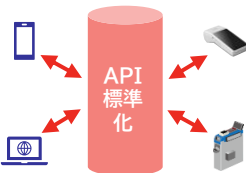
モビリティ・データの標準化

利用実績データや運行方法データの仕様を標準化し、地域におけるデータ活用
のコスト低減・利便性向上



MaaSアプリの標準化

鉄道、バス、デマンドバスなどのチケット認証や販売システムの技術仕様を標準化し、一つのアプリで様々なサービスに接続可能に



バス業務の標準化

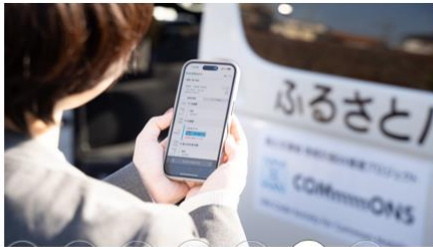
業界連携によりバス事業の業務プロセスを標準化し、業務効率の向上を実現



国土交通省が主導する地域交通DX推進プロジェクト

COMmmONS

We Code
Society for
Common Mobility



コモンズは、ベストプラクティスの創出と その成果の標準化という新しいアプローチにより 地域交通の課題解決を進めます

「サイロ化」を打破し、連携・協働を軸とした地域交通のDXを体系的に推進するため、

サービス、データ、マネジメント、ビジネスプロセスの4つの柱で

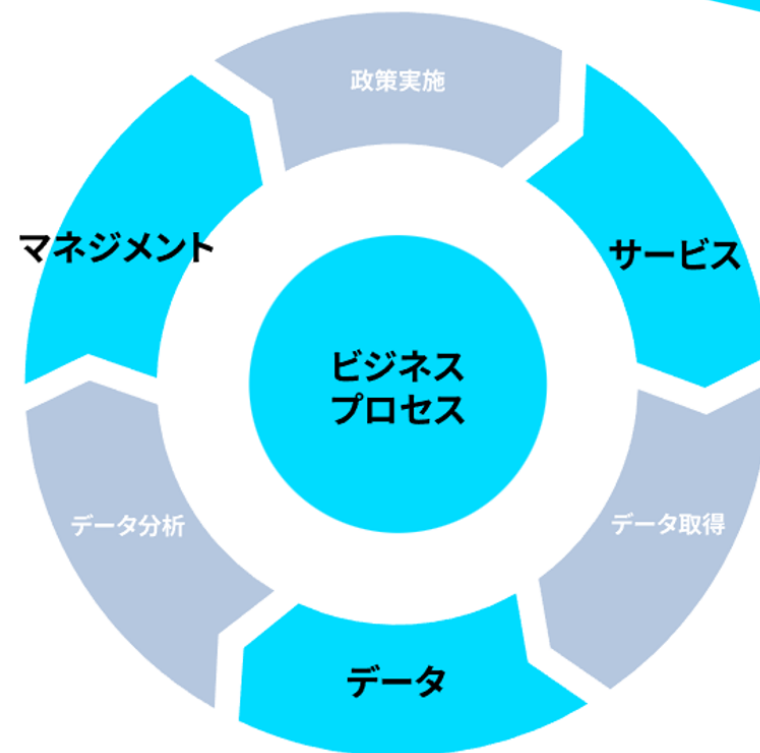
協調領域における相互運用性確保のための

デジタル活用の優良事例(ベストプラクティス)創出と標準化を
一体的に推進します。

生み出された標準仕様や技術仕様を社会の共通財産として
公開・普及させることにより、

地域交通の連携・協働の技術的基盤を提供。

利用者利便向上や事業生産性改善、データに基づく政策など、
「交通空白」解消に向け持続可能な地域交通を実現します。



連携・協働の障害となる「サイロ化」の発生

地域交通は、大手の鉄道事業者と多数の中小二次交通事業者が同一地域内に複数存在し、サービスや業務プロセス等がそれぞれで展開され、サービスやデータなどの領域で「サイロ化(分断)」が生じ、連携・協働による地域交通の持続可能性を高めるうえでの課題となっています。



サービスのサイロ

- 地域内に複数モード・複数事業者のサービスが併存し独自に展開。「リ・デザイン」の進展に伴いモードの多様化・ダウンサイジングは加速しています。
- MaaSは一定程度普及したが、事業者グループごとに展開。地域内での移動体験が複雑化し利便性が低下しています。



データのサイロ

- 交通事業者ごとにデータが独自に発展。標準仕様が存在せず、地域全体でのデータ活用の障害になっています。
- 乗降実績／日報などは紙で運用され、そもそもデータ化されていないことも多く、地域全体の移動需要をデータとして把握できていません。



マネジメントのサイロ

- 地域公共交通計画のアップデートなど、「リ・デザイン」のための政策手法／ノウハウや汎用的な評価指標などの共通ナレッジが蓄積されていません。
- 路線再編などマイクロレベルでのナレッジが汎用化されておらず、地域ごとの取組にとどまっています。



ビジネスプロセスのサイロ

- 地域交通は中小企業が多くを占める産業構造であり、各社の業務やシステムが独自に発展。サービスや業務を連携・協働するうえでの課題となっています。
- 個社の投資余力が限定的であり、デジタルを活用した業務システムの高度化やサービス革新が進んでいません。

- 地域交通の連携・協働の技術的基盤を提供するため、システムやデータの相互運用性を確保するための標準ドキュメント群「COMmmONS Documents」を公開。内容には、システム連携仕様、データ仕様、オープンソーススクリプト、業務要件・システム要件定義等が含まれる。



サービスの相互運用性確保

経路検索、予約・手配、決済・チケットング等の一連の顧客接点において事業者、事業種、自治体が**連携・協働するための標準的なシステムインターフェース**等を開発する。

システム連携IF標準仕様の策定

- タクシー配車システム連携API標準仕様書
- シェアサイクルポート共有API標準仕様書
- デマンドバスシステム連携API標準仕様書
- QRチケット相互運用API標準仕様書



データの相互運用性確保

交通サービス等の需要と供給の双方の観点から取得されるデータを**標準的に扱うための仕様や取得方法、共有方法**を開発する。

データ標準仕様の策定

- 乗降実績データ標準仕様書(鉄道・バス)
- 乗降実績データ標準仕様書(配車アプリ)
- 公共交通運行情報標準データ仕様書(GTFS-JP)v4



マネジメントの相互運用性確保

データを活用した**汎用的な政策立案手法・評価指標・分析技術・施策実施ノウハウ**を確立する。

オープンソーススクリプト等の開発

- 地域公共交通計画策定支援ツール「LINKS Mobilys」
- コミュニティバス運行支援キット
- 施設送迎共同管理システム
- SIMレスバス停システム技術仕様書



ビジネスプロセスの相互運用性確保

事業者間連携の円滑化やシステムリプレイスの**低コスト化**を実現する標準的な業務モデル・システム構成・システムインターフェース等を開発する。

業務標準仕様の策定

- バス業務標準仕様書
- タクシー共同配車運用ガイドライン

地域交通DX: COMmmONSプロジェクト2025

- サービス
- データ
- マネジメント
- ビジネスプロセス
- コミュニティ



地域施設送迎のリソースシェア推進プロジェクト(レポート)



送迎一覧

目的地	車種
2024/10/20	1
09:40	09:40
10:25	10:25
15:00	15:00
15:40	15:40

08:20 残り: 1人

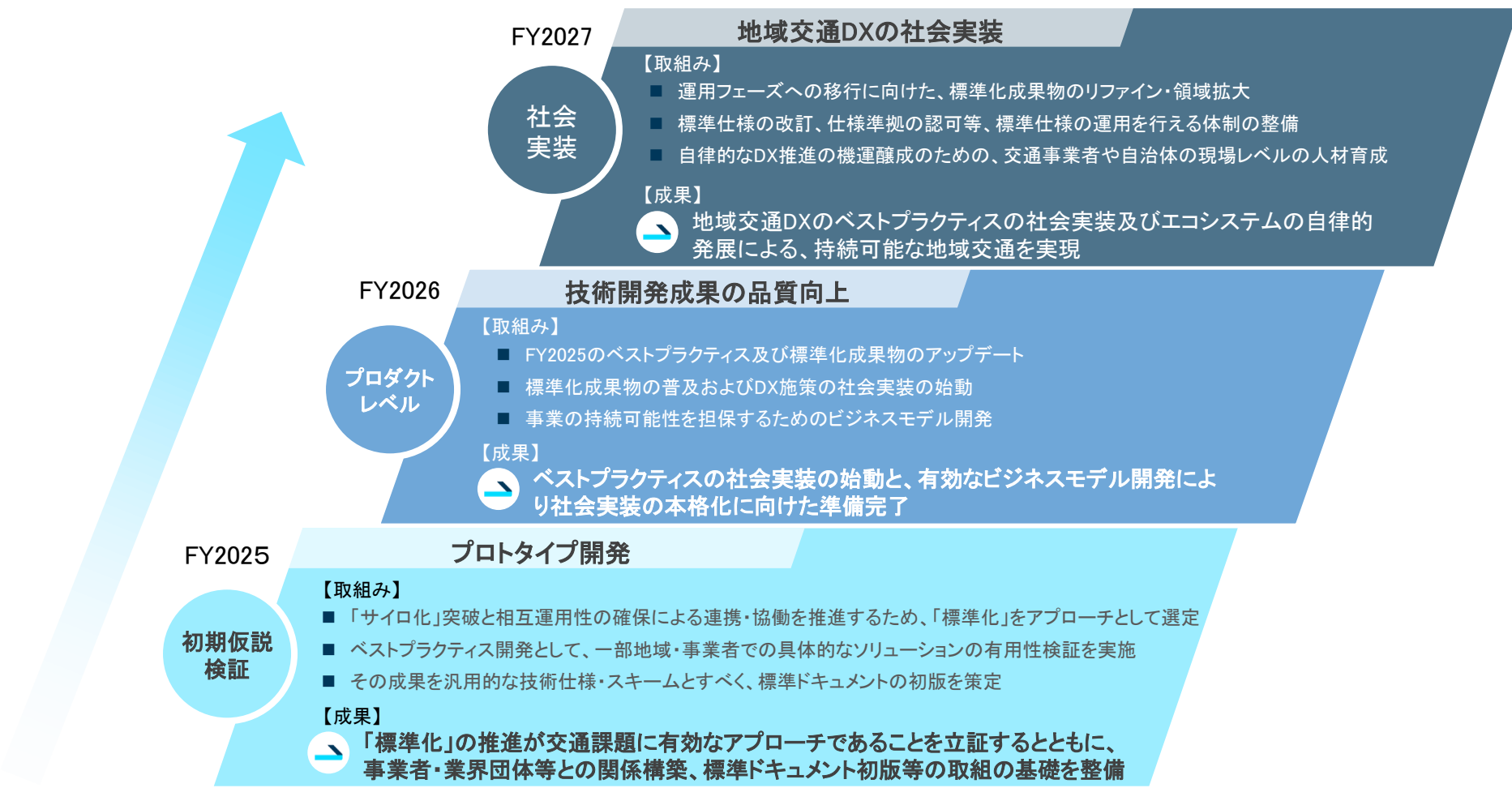
休憩中 demandはありません

複数施設間での共同配車管理システムを開発

・複数の施設が送迎車両の運行計画立案や運行管理等を共同で行うための共同配車管理システムを開発。簡易なUI/UXで誰でも扱えるソフトウェアとしてオープンソースで提供。

施設送迎車両を地域の輸送資源として活用可能に

- ・福祉・観光・教育等で各施設で個別に管理されてきた送迎車両を共同リソースとして活用可能とすることで、各施設の業務効率化を促進。
- ・車両運行の効率化により生じた「空き時間」を利用して地域住民の輸送を担うなど、地域における施設送迎車両のフル活用を実現。



「交通空白」の解消等に向けた地域交通のり・デザインの全面展開

(令和7年度補正・令和8年度予算)

- 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。
- 地域の「暮らし」と「安全」を守るための基盤としての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り・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。

地域公共交通確保維持改善事業等

令和7年度補正 352億円、令和8年度 206億円
 ・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）
 ：令和7年度補正 27億円、令和8年度 4,597億円の内数
 ・鉄道施設総合安全対策事業費
 ：令和7年度補正 50億円の内数、令和8年度 45億円の内数
 ・訪日外国人旅行者受入環境整備
 ：令和7年度補正 78億円の内数、令和8年度 19億円の内数

「取組方針2025」に基づいた「交通空白」の集中的解消

複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化

- 共同化・協業化による地域交通の持続可能性確保
 - 複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化の後押し（運転者や車両等の輸送資源を共同化してサービスを提供する場合における調査、合意形成、車両・システム・運行費等への支援）
 - 「『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（複数分野の地域の輸送資源のフル活用の推進等）
 - 自治体等を核とした地域交通の連携体制強化（地域公共交通計画の検討、関係事業者との連携、移動手段の提供等の自治体が担うべき機能を補完・強化する団体の立ち上げ、人材育成、運営等への支援）
 - デジタル技術活用による事業者・他分野連携の推進
- 地域公共交通計画・協議会のアップデート等への支援
 - 「交通空白」解消に向けた実態把握・モビリティデータの利活用や、共同化・協業化等に必要となる地域公共交通計画の策定・変更 への支援
 - 共同化してサービスを提供するための事業計画策定 等への支援
- 財政投融資（共同化・協業化、DX・GX投資への出融資）



複数事業者による共同化

※ 新たな制度的枠組みの構築を併せて実施

- 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の後押し（調査・計画策定・合意形成、車両・システム・運行費等の支援）



公共ライドシェア

訪日外国人旅行者6,000万人に向けた「観光の足」の確保

- 訪日外国人旅行者受入環境整備（観光庁予算）
 - 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、誘客や周遊円滑化に向けた路線バス等の二次交通基盤整備

自動運転の事業化促進など地域交通の生産性向上等の推進

- 自動運転の事業化に向けた重点支援
- 地域交通DX(COMmmmmONS等)による生産性等の向上（システム標準化の推進、キャッシュレス決済の導入等支援）
- EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援



自動運転バス

- 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）



パイロット気動車イメージ
新造車両・ICカードの導入

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・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
- 安全に問題があるバス停の移設等

「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（令和8年度）

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。

【地方公共団体の負担分について、新たに特別交付税措置を創設（1.または2.のみ）】

※「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



POINT

商業・福祉・教育等の
他分野の関係者が実質的に
運行に関わる場合、
定額の引き上げ
(上限750万円)

- **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

POINT

**複数の自治体・交通事業者で
共同でのサービス提供を行う
事業について、重点的に支援**

- **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



POINT

国の定める標準仕様に
基づき、**デジタル技術活用**
による事業者・他分野連
携を支援

- 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 / 2～2 / 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

POINT

**持続可能な地域交通を
実現するための
組織の立ち上げも支援**

- 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**人材や組織の育成**等を支援

- 補助率：**定額（上限3,000万円）**