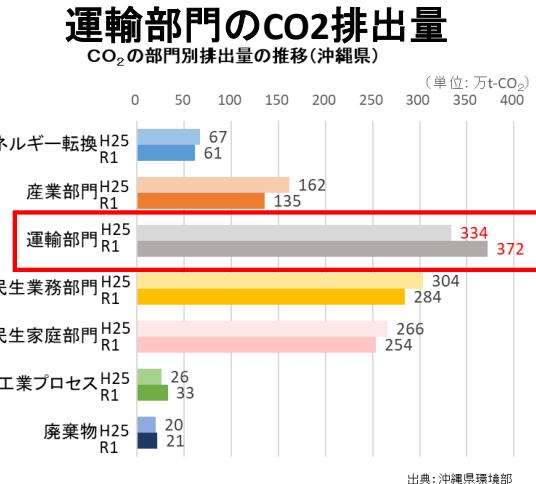
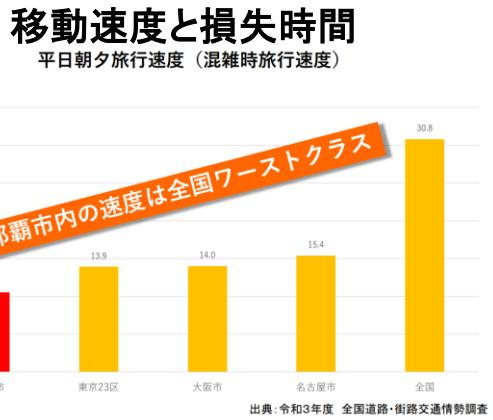
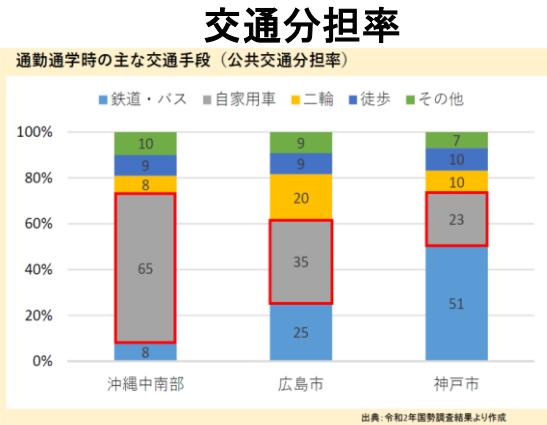


# 沖縄交通リ・デザインについて

---

1. 沖縄の交通と課題
2. 沖縄交通リ・デザインに向けた取組
3. 最近の地域公共交通政策の動向  
(地域公共交通計画のアップデート、交通空白)

1. 沖縄の交通と課題
2. 沖縄交通リ・デザインに向けた取組
3. 最近の地域公共交通政策の動向  
(地域公共交通計画のアップデート、交通空白)



#### 労働生産性



沖縄総合事務局調べ

#### DX推進企業

DXを理解し取り組む企業

18.5%  
(2022年度)

帝国データバンク福岡支店調べ

#### キャッシュレス決済比率

路線バス

57.5%  
(2023年度)  
全国: 88.4%

国交省調べ

県内大手  
スーパー5社

約49%  
(2022年度)

りゆうぎん総研調べ

#### 再エネ電源比率

12%  
(2022年度)  
全国: 22.7%

沖縄県調べ  
(全国は経産省調べ)

**交通渋滞による時間損失は、沖縄県全体で81,446,875人時間／年**

(人口一人当たり 約55時間／年)うち本島中南部地域 69,080,192人時間／年

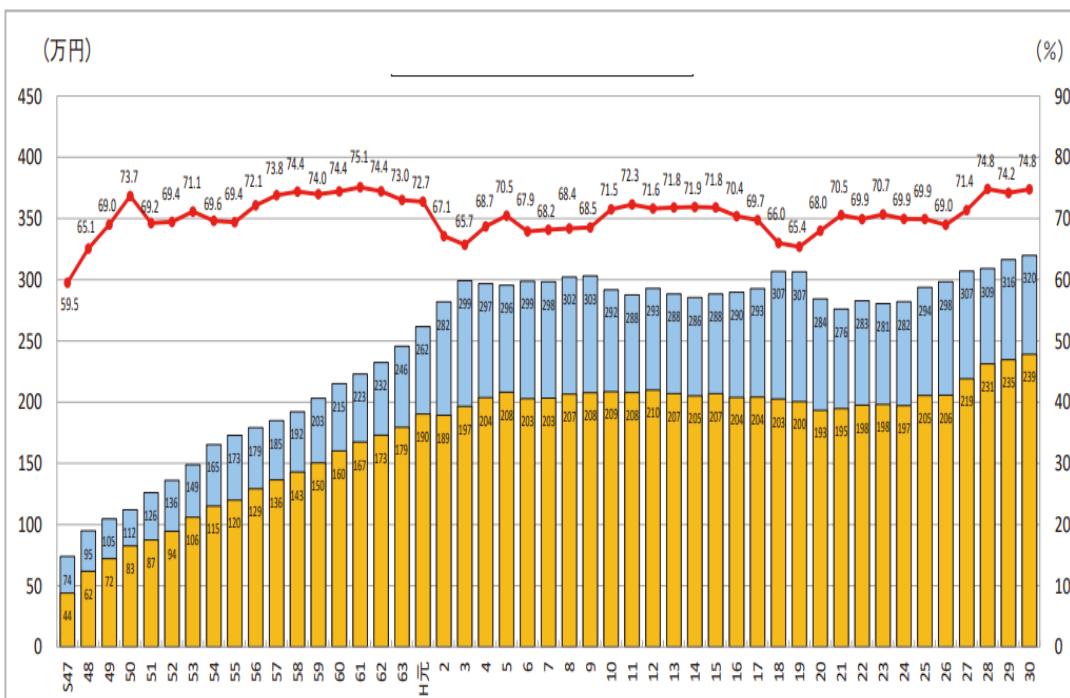
(出展)ETC2.0(2021年1月～12月)データを基に算出

**労働力に換算すると48,515人の労働力(生産年齢人口の5.5%)に相当**

(毎月勤労統計調査地方調査(沖縄県)における総実労働時間139.9時間／月(令和3年平均)を使用)

- 平成30年の沖縄の一人当たり県民所得は239万円。過去最高を記録したものの依然として全国最下位。
- 所得分布をみると全国に比べ低い水準に多くの世帯が分布しており、300万円未満の所得の世帯が全体の約50%を占める。

■ 一人当たり県（国）民所得

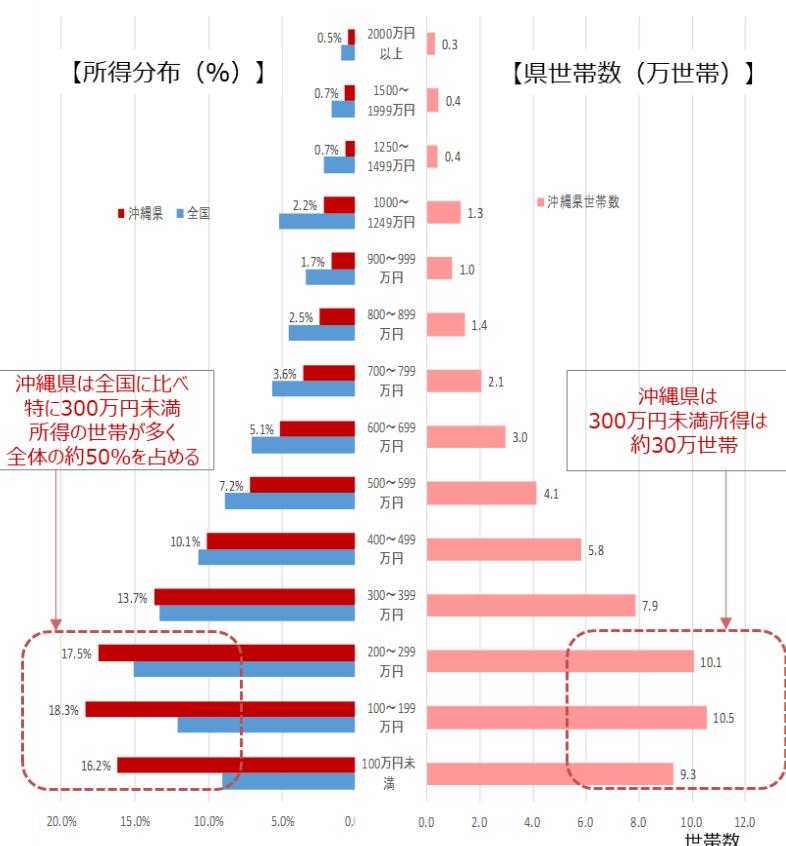


資料：県統計課「県民経済計算」、内閣府「国民経済計算」

(注) 1 : 「一人当たりの県(国)民所得」は左側目盛り、「所得格差」は右側目盛りによる。

2 : 所得格差は国民所得=100

■ 沖縄県の所得分布（全国平均との比較）と世帯数



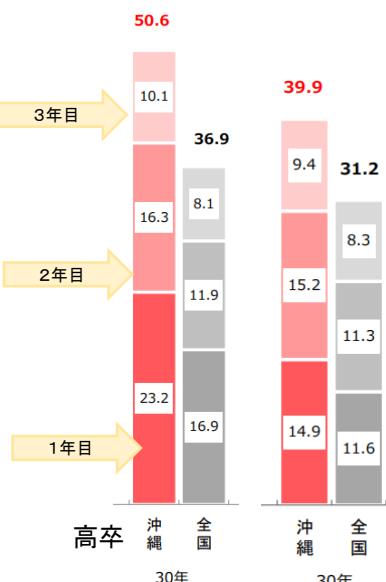
出典：平成29年就業構造基本調査

- 全国に比して給与水準が低く、離職率が高い。過去5年間の正規雇用からの転職者のうち、43.4%が非正規雇用への転職。
- 非正規雇用の割合は減少したものの、依然全国に比して高い。時間や家事等との両立などが主な選択理由。

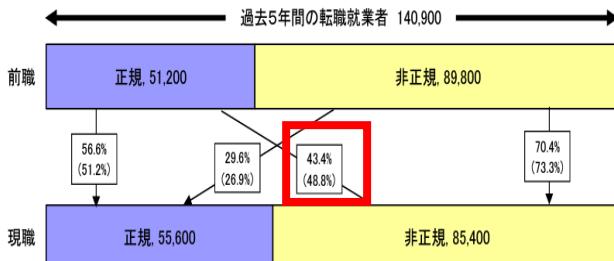
	沖縄	全国
現金給与総額	250,796円／月	319,461円／月
総実労働時間	139.9時間	136.1時間
離職率	2.14%	1.93%

出典:毎月勤労統計(令和3年平均)

## ■ 3年内離職率

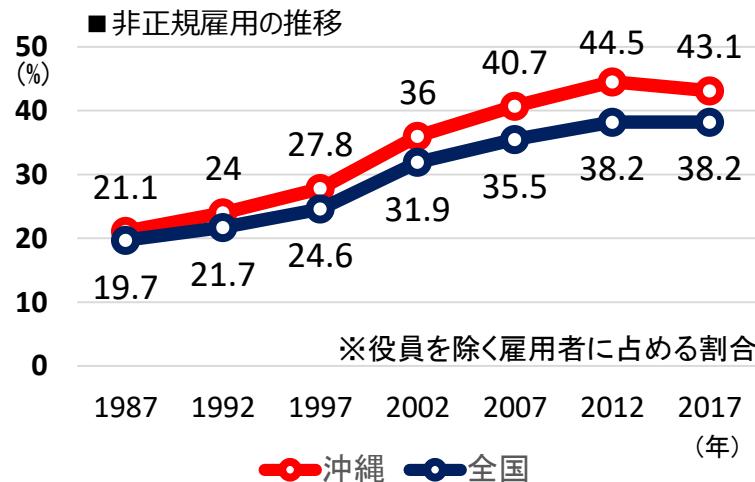


## ■ 転職後の雇用形態



出典:平成29年就業構造基本調査

出典:沖縄労働局発表資料(令和4年)



出典:平成29年就業構造基本調査

## ■ 非正規の選択理由

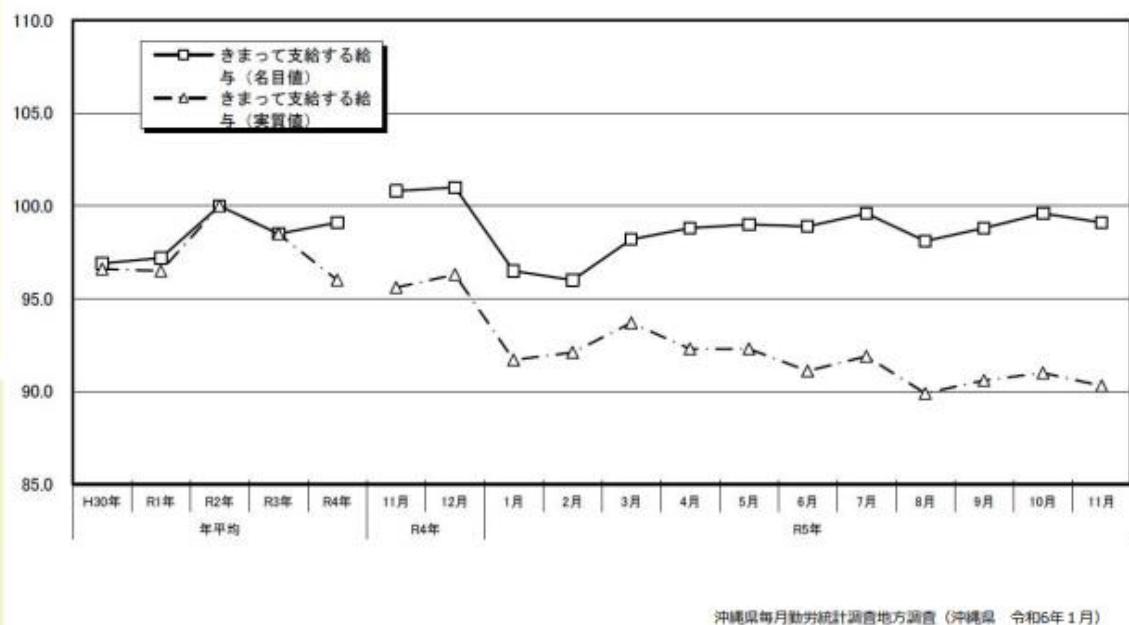


日本の名目・実質賃金は、バブル崩壊後低迷を続けており、国際的にみた際の生産性は伸び悩んでいる。沖縄においても、不動産価格や建築費、食費など物価上昇に伴い、実質賃金が減少傾向が継続（令和4年4月から19か月連続）。交通費、医療費、教育費などが圧迫され、QOLの低下、構造的貧困の悪化などが懸念される状況か。

## 日本の名目賃金・実質賃金（国際比較）



## 沖縄県の名目賃金・実質賃金

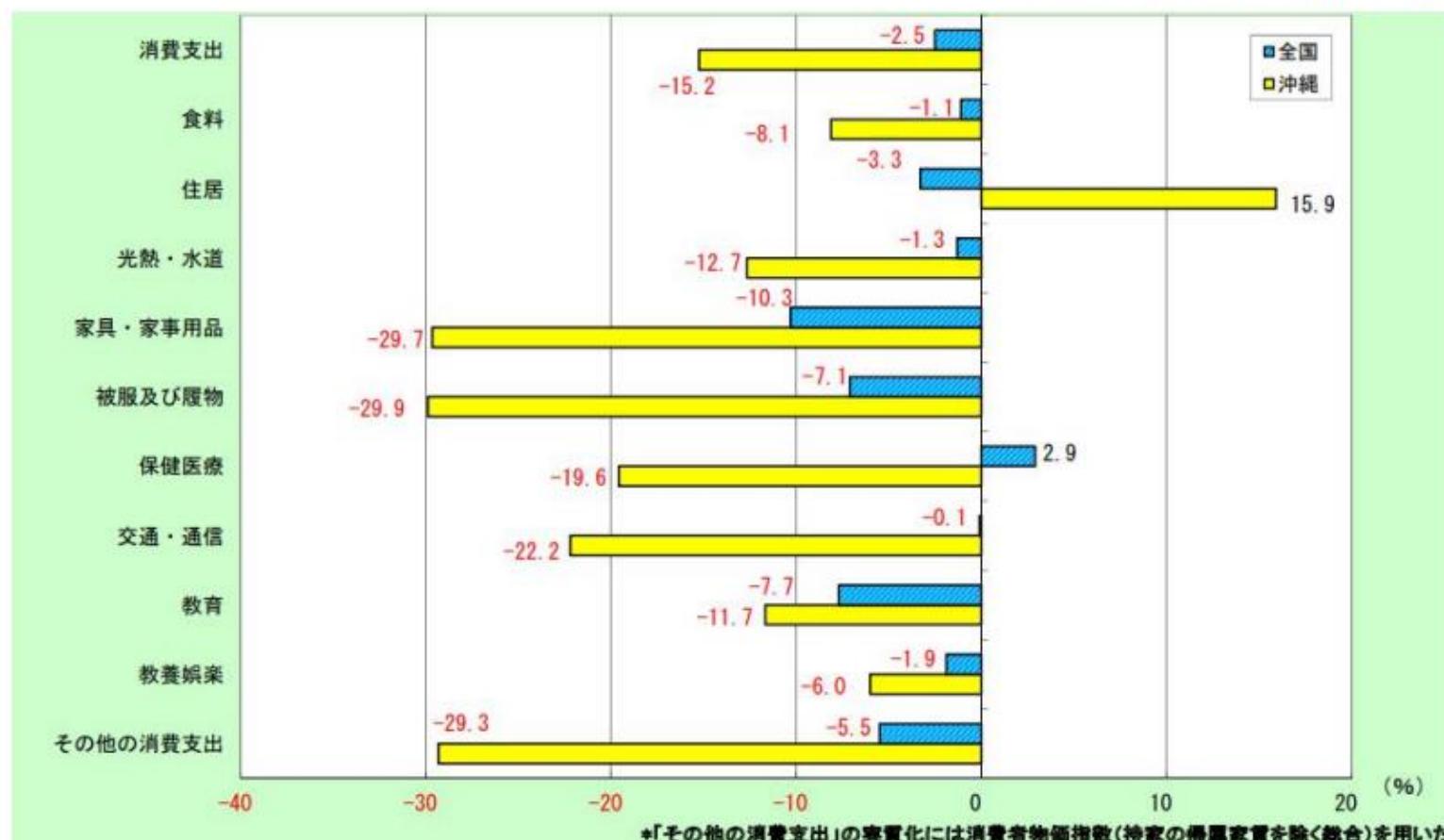


二人以上の世帯

◎消費支出は、1世帯あたり 224,369 円

前年同月比 名目 **11.7 % 減少** 実質 **15.2 % 減少**

沖縄県家計調査結果(令和5年12月)



→ 中間層から貧困層への移行、構造的貧困の連鎖の加速などが加速するおそれ。

1. 沖縄の交通と課題
2. 沖縄交通リ・デザインに向けた取組
3. 最近の地域公共交通政策の動向  
(地域公共交通計画のアップデート、交通空白)

交通は、生産財として、沖縄の経済、環境、社会の好循環に貢献できているか。  
このままでは、むしろ好循環を阻害、悪循環を加速する要因になりえるか。

- 慢性的渋滞の悪化、時間損失
  - 公共交通サービスの衰退、運賃上昇
  - 自家用車依存、時間損失の更なる拡大
- 
- スプロールアウト。まちのビジネス・生活機能の集積密度低下
  - CO2や大気汚染など環境負荷の増加
  - 生活環境の悪化
  - 駐車場の増加、土地の非効率利用
  - 宅地造成と核家族化
  - 自然環境、伝統的風景やコミュニティの破壊

- 生産性低迷による所得水準の低下
- 所得・可処分所得の圧迫(エネルギーコスト増×労働時間短縮)
- 低所得層でも自家用車が必要に
- 子供や大人の学ぶ機会や質の高い生活を営む権利の喪失
- 貧困層の拡大、貧困の連鎖加速

生活・社会の質の低下

- 働ける時間の減少と人手不足の深刻化
- 生産活動の縮小
- 勤務・居住地の制約
- 移動・輸送コストの増大と稼いだ富の県外流出増大(車両、燃料など)

ビジネスの質の低下

- 訪れる価値・魅力の低下
- 地域文化の喪失
- 遠方への来訪意欲・可能性の低下
- 実質滞在時間短縮
- 地域内消費の低迷

観光の質の低下

- 通勤、送迎、買い物、仕事など、車前提のライフスタイルは深く根付き、戦後の経済成長を支えてきた。一方で、そのライフスタイルが、生活、社会、経済活動の質を低下させ、心豊かで持続可能な経済社会づくりを阻害する要因ともなりつつある。
- 人に会い、モノを運ぶ「移動」は、本来、心豊かで包摂性の高い社会を実現し、1時間・1人あたりの生産額の高い高付加価値型経済を実現するための大変な生産財の一つ。重要な地域共通資産。

## リ・デザインの2本の柱

### 沖縄のありたい姿 (パブリックインボルブメント)

- ✓ インタビューや意見交換会などの対話を通じ、住民や観光客の潜在意識を掘り起こし。
- ✓ 今の需要ではなく、本当に望む生活や旅行の姿を問いかけ、その実現に必要な交通の形を彼ら自身が選択できるよう対話を行う。



(イメージ)

### 沖縄に必要なアクション (ステークホルダーの巻き込み(検討会))

- ✓ 経済界や金融機関などを巻き込み、沖縄の社会課題や企業活動に貢献できる交通の形を議論。
- ✓ 住民や観光客から掘り起こした声も踏まえつつ、必要なアクションを検討していく。

経済

金融

観光

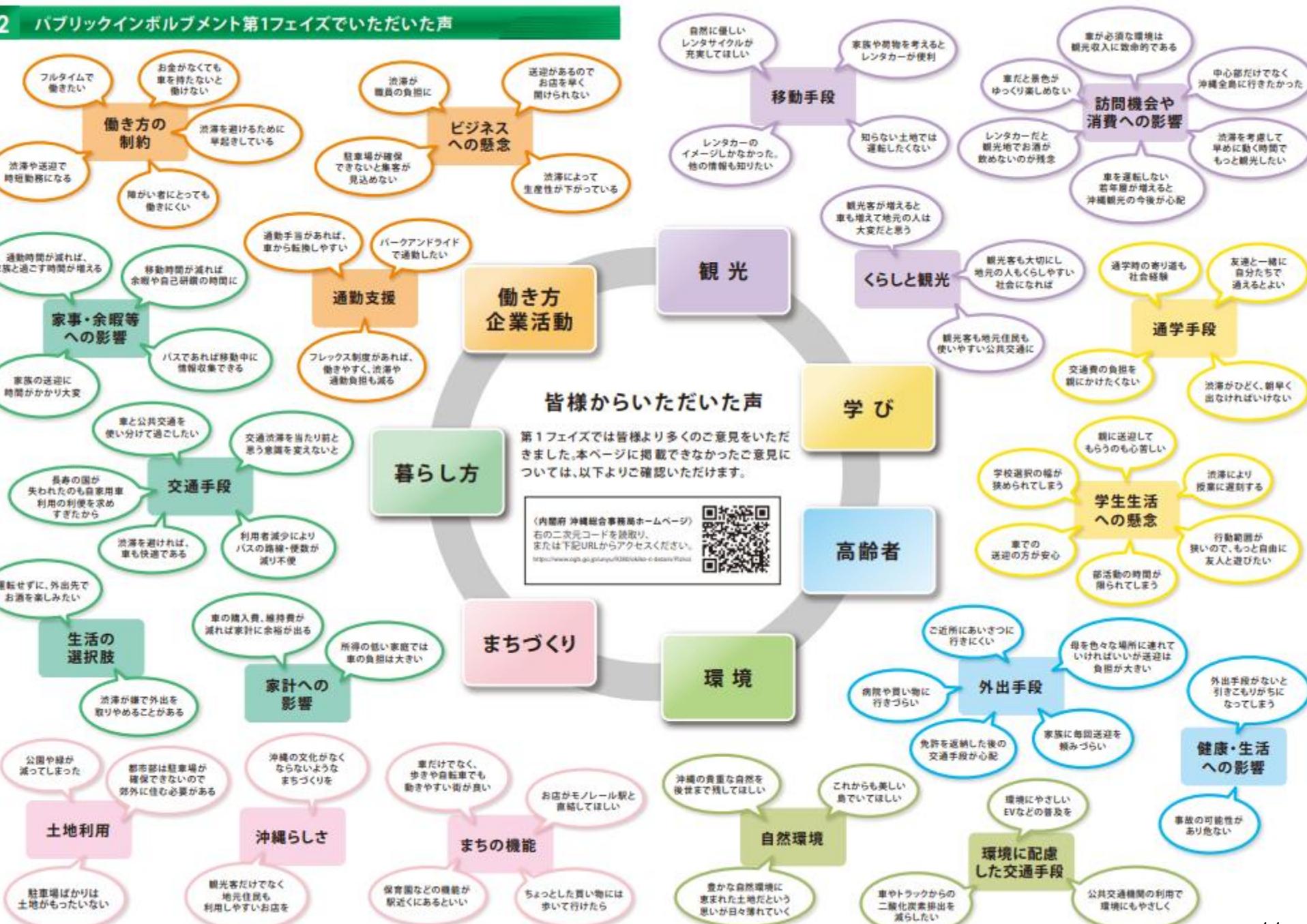
交通

エネルギー

行政

幅広い経済界、住民や観光客、地域のステークホルダーとともに、暮らしや企業活動のあり方、それに貢献するまちや移動のあり方を議論し、トータルでのリ・デザインに取り組む。

## 2 パブリックインボルメント第1フェイズでいただいた声



## 人と文化・社会の 絶え間ない成長

沖縄に生きる/  
訪れる価値↗

人の付加価値向上  
(一人あたり一時間あたり生産額／所得の向上)

時間ロスの削減  
無駄な支出の削減  
(実質所得向上)  
移動の質の向上

エネルギー供給の安定、  
域内好循環

文化と経済、環境の調和、  
オーセンティシティと  
多様性・受容性の両立  
(本物の文化、生物多様性に触れ、  
世界から知恵が集まり融合を生み、  
普遍的価値を創り続ける場所)

立場や業種を超えたアクション、協調した行動・移動デザインから、未来に継ぐありたい沖縄、  
価値創造市場を形成する。  
沖縄の一人一人から、世界を変える。

**暮らしと産業の高付加価値化**  
(ホスピタリティ領域へのリソース再配置、  
人材と事業の成長、マーケティング力↗)

伸び伸びと生きる／訪れる  
生みだした人と資金をよく使う

**不要な移動とタイムロスを無くす**  
(自動化（省人化）／キャッシュレス化／  
リモート化／DX／協業化・共同経営)  
**移動高速化と省エネ化**

時間とお金を無駄にしない ✕ 良い投資循環を生む

**循環型再エネの積極活用と  
カーボンニュートラル（C2X,GX）**

希望と安心を感じる  
生みだした土地をよく使う

**都市の効率性・付加価値向上**  

- ✓ 土地、道路・駐車場空間等の利用最適化
- ✓ 空間の再配分や高付加価値利用
- ✓ 安全性・強靭性の向上
- ✓ 職住教近接（オフィス、社宅・公営住宅、学校）による、ゆとりある質の高い文化・環境空間の形成

## 持続可能で 環境・社会と調和した成長

沖縄への投資価値↗  
立地価値↗

高付加価値領域への投資や  
普遍性を現す世界価値の  
連鎖的創出

人材の無駄使い削減、  
生産性向上で、  
競争力のある経営基盤創出

世界マザー市場の創出と海外  
展開、エネルギー安定化＝  
立地企業基盤の強靭性向上

ロスのない予見可能な  
ビジネス環境  
高付加価値企業 &  
高付加価値人材の集積

## 沖縄交通リ・デザイン官民共同宣言、県民運動推進会議

- 企業や個人の行動変容と利便性の高い交通ネットワークの構築を一体で、県民を挙げて推進。
- 「DX・GX」×「行動変容」×「ビジネスリフォーム」により、移動の質の向上、生産性向上、都市の付加価値向上、エネルギーの安定供給・省エネ、域内好循環等に繋げる。

- ※ 経済団体、金融機関、エネルギー、観光、交通、県、国、政府系金融が参画。
- ※ GW2050推進協議会ほか経済界の取組や、北部・離島等の各地域の主体とも連携。
- ※ 官民共同宣言を採択。秋以降、企業等の更なる巻き込みのため、パブリックインボルブメントや実証事業の戦略立案・実行。年度内に第2回会議、シンポジウムを開催。



沖縄交通リ・デザイン 官民共同宣言	
会員登録	柏原義博
沖縄県	下地幸伸
沖縄電力	新垣尚之
沖縄銀行	宇波 薫
沖縄農業銀行	山城里巳
沖縄商銀	石川千尋
沖縄銀行	長谷川一郎
沖縄電力	渡辺宏道
沖縄農業銀行	三浦 健太郎

### 県民運動推進会議 「マーケットデザインチーム」

リ・デザインの取組とチームの参画企業の各事業を連動し、「移動」の質の向上を加速する市場を創出

DX・GX

循環型再エネ

価値創造産業

価値創造都市

#### ＜企業や個人の行動変容の推進＞

- 行動変容の気運作り、広く住民・企業を巻き込む
  - ・リモート化やフレックス、職住教近接等を含む行動変容・ビジネスリフォームの推進
  - ・バス無料デー(これを契機としたアクションの呼びかけを実施)
  - ・パブリックインボルブメント手法の活用  
(市民・観光客、企業向け。オープンハウス、ワークショップなど)
- 成功事例の設計・創出(企業・学校)
- 優良事例の発信、将来的なプラットフォームの発展

#### ＜交通サービスデザイン・機能の再構築＞

### GW2050 PROJECT、未来創造協議会

空港を起点とした質と利便性の高い交通ネットワークの構築など

- ・北部の官民組織
- ・宮古・八重山その他離島地域の主体 など

北部・離島などの地域特性に合わせたライフスタイル、サービスデザインなど

マーケットデザインとは……

- 「人々にとって望ましい結果を得るにはどのような仕組み、システム=ゲームのルールをデザインすればよいか」
- 制度への参加者が自ずと社会全体にとって望ましい行動をとってくれるようなインセンティブ設計

(出典) 東京大学マーケットデザインセンター (<https://www.mdc.e-u-tokyo.ac.jp/overview/marketdesign/>)

沖縄交通リ・デザインに当てはめると……

## 仮説形成・理論構築

- ライフスタイルと交通環境の関係の構造分析
  - ✓ ライフスタイルの変化が交通環境に及ぼす影響、逆に交通環境の整備によりライフスタイルに生じる变化は何か
  - ✓ 現在のライフスタイルを規定している要因は何か
  - ✓ 交通環境がライフスタイルの転換を阻害していないか等
- 広告、パブリックインボルブメント、実証事業の戦略設計
  - ✓ どのような成果を求めるか
  - ✓ 誰を対象とするか
  - ✓ どの時期・どのくらいの期間に行うか
  - ✓ どのような形式を採用するか等

## インセンティブ設計・実装

- ライフスタイル転換のインセンティブ設計
  - ✓ 住民や社会の潜在的なニーズを踏まえた持続可能／習慣的な仕組みとはどのようなものか
- 行動変容による新規ビジネス需要の掘り起こし
  - ✓ 新たなライフスタイルを誘発、定着させることで生まれるビジネス需要は何か
  - ✓ 将来から逆算して、いかなるビジネスを持続的に運営することが求められるか、また、そうしたビジネスの事業化のためにはいかなるライフスタイルが望ましいか
- 交通ネットワークのあり方の設計
  - ✓ 新たなライフスタイルを誘発し支えるような、利用者の満足度が高く、持続的なサービス提供が可能で、社会や環境に好影響をもたらす交通ネットワークとするためには何が必要か

沖縄交通リ・デザイン官民共同宣言の3つの柱は、

- ①「ありたい姿」を、わたしたちみんなで構想し、描いていくこと。
- ②ライフスタイルの転換
- ③「誰でも、いつでも、どこからどこへでも」効率的に移動できる環境の創出

## 実現に向けた具体的なアプローチ

### ありたい姿

- ✓ 「ありたい姿」(〇〇年の沖縄の暮らし、経済、都市、環境etc.)について、PI(パブリック・インボルブメント)の実施+市民主体の目標設定
- ✓ 「ありたい姿」からの逆算と評価のためのKPIの設定
- ✓ エビデンスに基づいた科学的なアプローチ+PDCA

#### A.新規事業の企画立案検討

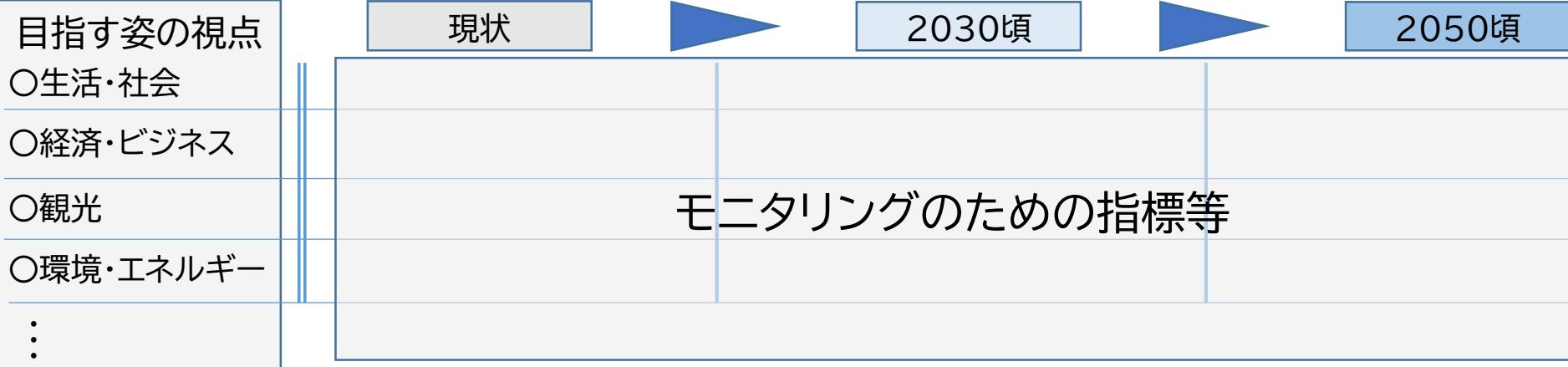
- 交通×?
- DX・IT、GX・エネルギー、観光、まちづくり、教育、物流etc.

#### B.各エリアでの事例の積み重ね

- 本島中南部(交通渋滞)
- 本島北部(交通空白)
- 離島地域(OT、交通空白)

#### C.県全体への展開・広報

- ニューズレター
- マスコミ
- シンポジウム



## <実行に向けたキーワード例>

### 行動変容のための機会づくり

- ✓ 一度公共交通を経験してもらう。
- ✓ 住民の理解を引き出していく。

### メリットの見える化

- ✓ 時間損失の軽減やSDGS、CNへの貢献などメリットを発信

### 先行事例づくり

- ✓ 柔軟な勤務スタイルや通勤手当など各企業のアクションの先行実施

### 次世代の巻き込み

- ✓ 通学定期を使う習慣づくり
- ✓ 子供から変えていき親の行動変容につなげていく

### 認証制度・表彰の枠組みづくり

- ✓ 意欲のある企業を増やす
- ✓ 従業員が取り組みやすい環境作り
- ✓ 企業の取組をアピール

### 企業のダイナミックなチャレンジ

- ✓ 共同化や勤務地の地方分散などの先進的な取組

### 企業や地域のインセンティブづくり

- ✓ 認証制度などの枠組みと連動した優遇措置などの検討

### 利便性の向上・結節点の整備

- ✓ バスルーン延長、乗換負担の軽減、高速化、定時性の上昇、P&R、電子決済による乗降時間短縮など
- ✓ 利用者目線の接続強化、結節点を中心としたまちづくり

### 飴と鞭の実践

- ✓ 交通費の割引やポイント付与と駐車場の有料化の連動

### 地域の消費活動の促進

- ✓ 公共交通利用や乗継ぎにポイント還元などのインセンティブを検討
- ✓ 駅、バス停周辺店舗での消費活動を促進

1. 沖縄の交通と課題
2. 沖縄交通リ・デザインに向けた取組
3. 最近の地域公共交通政策の動向  
(地域公共交通計画のアップデート、交通空白)

# 地域公共交通計画の実質化に向けたアップデート

(令和6年4月 地域公共交通計画の実質化に向けた検討会)

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ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・持続可能性を高めていく必要がある。
- 各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくおでかけできる社会の実現を目指し、**地域公共交通計画には、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が求められ、本検討会においては、モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画の実現に向け、その方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。**

## 地域公共交通計画のアップデート

～2027年までにトップランナー100を創出。現行計画が更新期を迎える2030年頃までに地方都市を中心※1に全自治体のアップデート※2を推奨～

連携・協働（共創）

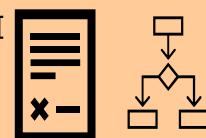
面的・統合的取組

機動的・継続的対応

先手先手の対応

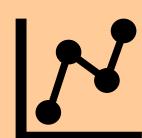
### モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画

- シンプルで一貫性ある構成へ  
2大目標：①公共交通軸の充実・保証、  
②移動制約者の足の確保と、10の中核KPI
- 適材適所の施策の集中展開  
地域交通ネットワークを面的・  
統合的に、モードミックスの施策展開
- 具体的なPDCAスケジュール  
年2～3回の評価や、施策の検討から  
実行までの目標日程を明示



### モビリティ・データの利活用

- データも活用した計画策定・実行  
現状診断、将来予測、コミュニケーション充実、マネジメントコスト削減
- 他分野データの活用  
移動・施設の動向（福祉・医療・教育・商業等）や需要見込
- データ共有体制の確立  
自治体、交通事業者等の間で共有の目的・範囲・条件等の明確化



### 機動的・横断的な実行体制

- 多様な関係者の実質的参画  
多様な関係者の協議会参画、庁内連携体制の構築、市民・住民との共有共感
- 専門人材の確保・育成  
①交通の知見、②データ活用ノウハウ、③コーディネートスキルを持つ人材・伴走者

- モニタリングチームの組成  
自治体、交通事業者等による、信

### 都道府県の役割

#### ○ 地域間交通（地域鉄道、幹線バス等）、市町村間調整

#### ○ 市町村の牽引・伴走

- ・リ・デザイン  
実証運行、新技術等を先導

- ・データ  
データ共有枠組の構築

- ・ヒト&プレイス  
人材育成、ネットワーキングの場の創出



### 国による推進策（例）

#### ガイダンスの提供

モデルアーキテクチャ（標準構造）など  
計画策定のガイダンスの策定

#### ポータルサイトの整備

ベンチマークの提供  
協議会マネジメント支援

#### 対話型支援

地域公共交通計画等を有識者  
等との対話によりレベルアップ

#### 官民デジタル化

車両IoT化、国への申請等デジタル化、  
データ共有の枠組構築の推進

#### 専門人材の確保・養成

有識者等データベース  
専門人材養成プログラム

※1 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（座長：国土交通大臣）が提示する地域類型のうち、B（地方中心都市など）及びA（交通空白地など）の地域

※2 今後、国が提案するガイドラインに沿った取組または、より地域事情に適した取組



# 国土交通省「交通空白」解消本部について

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 「公共ライドシェア」や「日本版ライドシェア」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

#### R6.11.25 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム立ち上げ（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。

### 「交通空白」解消のツール（例）

公共ライドシェア

日本版ライドシェア

乗合タクシー

AIオンデマンド

許可・登録を要しない輸送

- ▶11月25日の発足時点で、計167者が参画。
- ▶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。
- ▶同日より、お困りごとを抱える市町村、交通事業者、パートナー企業等の公募開始。

## 1. プラットフォーム会員（発足時） 計167者

- (1) 自治体：47都道府県、全国知事会
- (2) 交通事業者：31社
- (3) 団体：30団体
- (4) パートナー企業：58社

## 2. 有識者アドバイザー

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

吉田 樹 福島大学人文社会学群経済経営学類 教授

兼 前橋工科大学学術研究院 特任教授

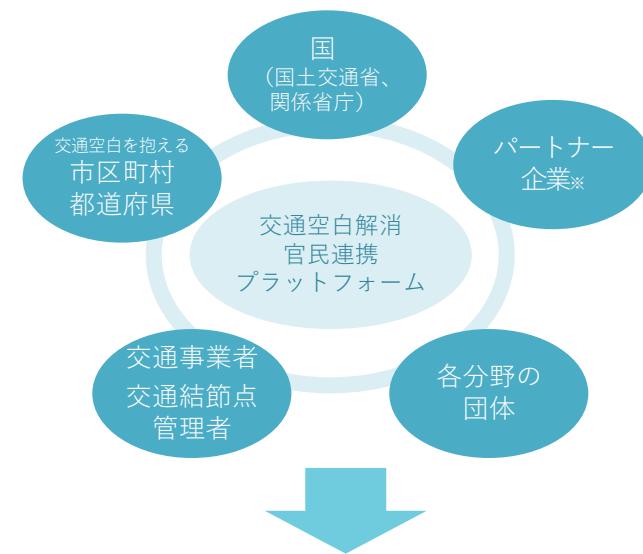
加藤博和 名古屋大学大学院環境学研究科 教授

神田佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野 教授

## 3. 関係府省庁

内閣官房（新しい地方経済・生活環境創生本部事務局）、内閣府（地方創生推進事務局）、警察庁、こども家庭庁、デジタル庁、総務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省、金融庁

## 4. 事務局 国土交通省



「交通空白」の解消に向けた  
新しいチカラを創出

# 「交通空白」解消に向けた今後の対応

**「交通空白」  
解消本部**  
(R6年7月17日設置)



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



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)

FIRSTステップ

本年7月の本部立ち上げ以降、600超の首長訪問等により、  
公共・日本版ライドシェア等の取組に未着手の自治体が622から24に減少するなど、  
**全国の自治体において一定の前進**

NEXTステップ

今後実装段階に進むツールをもとに、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。**

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

**「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)



R6/11/25 第1回会合  
(約500名が参加)



# 「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6年度補正・令和7年度予算)

地域公共交通確保維持改善事業等  
令和6年度補正 326億円、令和7年度 209億円

- ・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）
  - ：令和6年度補正 37億円、令和7年度 4874億円の内数
- ・鉄道施設総合安全対策事業費
  - ：令和6年度補正 69億円の内数、令和7年度 45億円の内数
- ・訪日外国人旅行者受入環境整備
  - ：令和6年度補正 158億円の内数、  
令和7年度 6億円の内数、国際観光旅客税充当額 25億円の内数

## 「交通空白」の解消、多様な関係者の連携・協働等による持続可能な地域交通への進化

### ■ 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

- 喫緊の課題である「交通空白」の早期解消等に向け、
- ・「交通空白」の課題がある自治体において、都道府県が先導する場合も含め、  
公共/日本版ライドシェア導入等を総合的に後押し  
(調査・計画策定・合意形成、実証運行に係る車両・システム・運行費等の支援)
  - ・地域の多様な主体の連携・協働による「共創」実証運行、MaaSの広域化等支援
  - ・「『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  
(官民連携、地域間連携、モード間連携の広域的解決モデルを横展開)



### ■ 交通DX・GXによる省力化・経営改善支援

配車・運行管理システムの導入・共通化、  
キャッシュレス決済の導入等支援



### ■ 自動運転の社会実装に向けた支援

自動運転大型バス等への支援を強化



### ■ 交通分野における人材確保支援

2種免許取得、採用活動等、人材確保を支援

### ■ 財政投融資（鉄道、バス、タクシー等のDX・GX投資に対する出融資）

（令和7年度：135億円）

### ■ 訪日外国人旅行者受入環境整備（観光庁予算）

- 訪日外国人旅行者の「観光の足」確保に向け、
- ・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



### ■ 地域公共交通計画・協議会のアップデート支援

「交通空白」解消に向けた実態把握やモビリティデータの利活用等の支援

### ■ 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



### ■ EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援

## 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

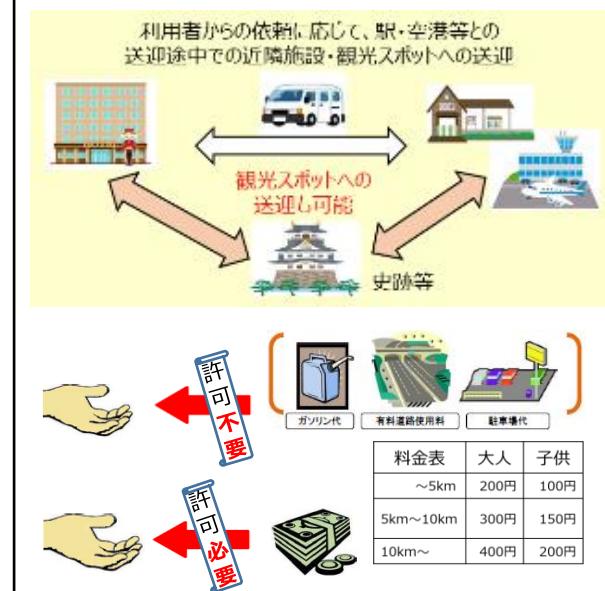
- 離島航路、離島航空路、幹線・地域内フィーダー系統の運行費等に対する支援
- バリアフリー対応車両導入や施設整備等、公共交通機関のバリアフリー化支援

- 地域鉄道における安全対策（鉄道施設総合安全対策事業費等）

- 安全に問題があるバス停の移設等

上記のほか、関係予算として公共予算のうち、道路整備費（自動運転の走行環境整備等）、都市・地域交通戦略推進事業（公共交通に係る支援等）がある。

- ドライバー不足等を背景に地域における移動の足の確保が課題に。
- 地域そして交通サービスの持続可能性と移動（生活・観光）の質の向上を図る観点から、公共交通を補完する新たな仕組み（道路運送法関連制度の見直し）を整え、これを沖縄でもスタート。

1.日本版ライドシェアについて	2.公共ライドシェアについて (自家用有償旅客運送の見直し)	3.許可・登録を要しない運送												
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ タクシーが不足する地域、時期、時間帯において、タクシー事業者が、遊休タクシーや一般ドライバーを活用して、タクシーが不足する分の運送サービスを提供。</li> <li>▶ 沖縄では「金曜の16時から翌朝5時までの時間帯」からスタート。今後運用を見つめ直し。</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー事業者と自治体、NPO、観光協会等が、交通サービスを共同運営し、一体的にサービスを提供できるように。</li> <li>・宿泊施設や旅行業者が、自社の車両やドライバーを提供し、上記のような事業と一緒にサービスを提供できるように。</li> <li>・その他、受託により株式会社でも自家用有償旅客運送事業に参画可能とするほか、運行区域の柔軟化、ダイナミックプライシングの導入、輸送対価の明確化、公共交通が提供されていない時間帯での自家用有償旅客運送の提供を可能にするなど。</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 公共交通機関や自家用有償旅客運送が担う役割を補完する観点から道路運送法の許可又は登録を要しない運送について整理。</li> </ul>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>料金表</th> <th>大人</th> <th>子供</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>~5km</td> <td>200円</td> <td>100円</td> </tr> <tr> <td>5km~10km</td> <td>300円</td> <td>150円</td> </tr> <tr> <td>10km~</td> <td>400円</td> <td>200円</td> </tr> </tbody> </table>	料金表	大人	子供	~5km	200円	100円	5km~10km	300円	150円	10km~	400円	200円
料金表	大人	子供												
~5km	200円	100円												
5km~10km	300円	150円												
10km~	400円	200円												

# 対策例(地域の足)

対策例  
01

## 乗合タクシー

セダンやワゴンといった小型車両（乗車定員11人未満）による乗合旅客運送サービス

- ・車両のダウンサイ징により、大型のバス車両による運行が困難な地域での旅客運送サービスの維持が可能
- ・輸送需要に見合う小型車両による乗合旅客運送サービスの提供が可能



対策例  
03

## 公共ライドシェア

導入事例

神奈川県三浦市

バス運行本数やタクシー稼働台数が大幅に減少する夜間に市民の移動の足として導入

導入経緯

神奈川県三浦市

タクシーと同額

運送主体

運行時間：19時～25時  
GOアプリによるキャッシュレス決済

運賃



▲「かなライド」

対策例  
02

## AIオンデマンド

利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。人工知能(AI)による最適な運行ルートの決定が可能

- ・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
- ・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能



対策例  
04

## 富日本版ライドシェア市

導入事例

石川県金沢市

タクシー事業者の申出により、担い手確保や新しい地域交通の仕組みへの足がかりとするべく導入

ライドシェアの表示

導入経緯

金沢交通圏

タクシー会社

6社

稼働時間曜日

金土曜午後4時～翌午前6時

車両数

27台



▲石川交通（株）

# 対策例(観光の足)

対策例  
01

## MaaS

(鉄道会社とタクシー会社の連携等)

実施事例

### JR四国予讃線特急停車駅6駅

概要

特急列車内から乗客がQRコードを読み込み、到着時間に合わせて降車駅にタクシー手配できるサービスを期間限定で提供。



出典：四国旅客鉄道株式会社資料より

座席の背面

対策例  
02

## 地方ゲートウェイの刷新

概要

タクシー乗り場・待合所の利便性向上、監視カメラ・サイネージの設置など、交通結節点の安全性・利便性の向上



※イメージ図

出典：大日本印刷株式会社「モビリティポート」※より ※DNP大日本印刷の登録商標

対策例  
03

## 公共ライドシェア

導入事例

### 大江駅（京都府福知山市）

導入経緯

路線バスの減便等 踏み  
観光客も利用可能な移動  
手段として導入

実施主体

大江まちづくり住民協議会

運行エリア

大江町内

稼働時間曜日

主に月～土の  
8:30～17:00



▲「鬼タク」

出典：大江まちづくり住民協議会（京都府福知山市）資料から国土交通省作成

対策例  
04

## 日本版ライドシェア

導入事例

### 軽井沢駅（長野県軽井沢市）

導入経緯

今後の観光シーズン等の観光客増加による  
交通課題解決の一手段として導入

運送主体

4社

運行エリア

軽井沢町全域

稼働時間曜日

主に金土日及び祝日  
の午後

車両数

最大24台



▲4/26 出発式の様子