

沖縄交通リ・デザインについて

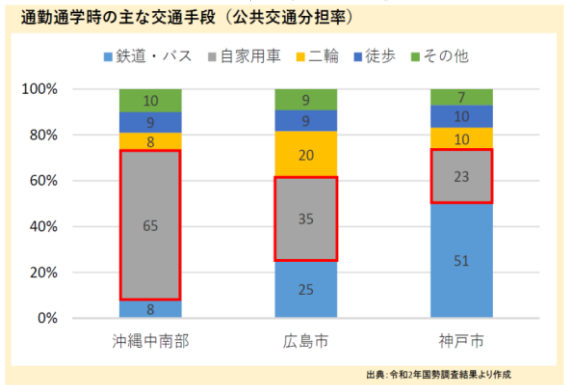
1. 沖縄の交通と課題
2. 沖縄交通リ・デザインに向けた取組
3. 最近の地域公共交通政策の動向
(地域公共交通計画のアップデート、交通空白)

1. 沖縄の交通と課題

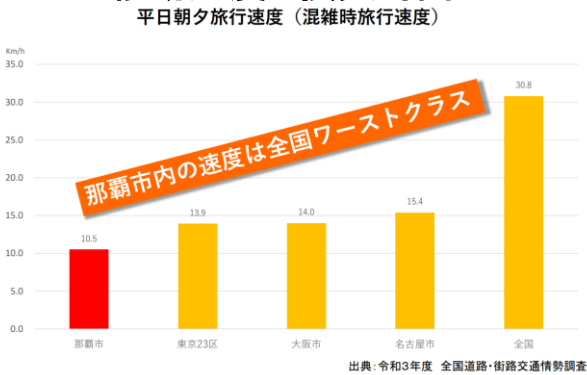
2. 沖縄交通リ・デザインに向けた取組

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)

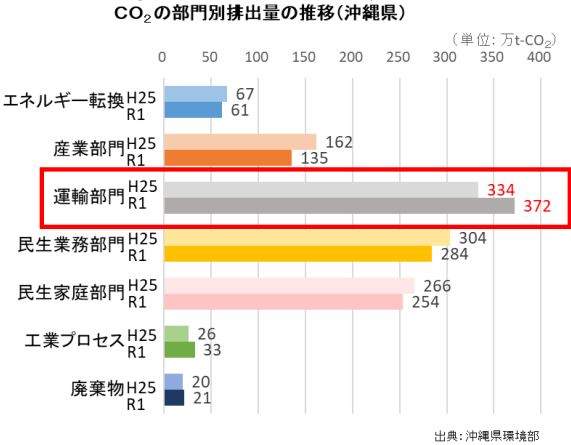
交通分担率



移動速度と損失時間



運輸部門のCO2排出量



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



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



国交省調べ

県内大手
スーパー5社



りゅうぎん総研調べ

再エネ電源比率



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

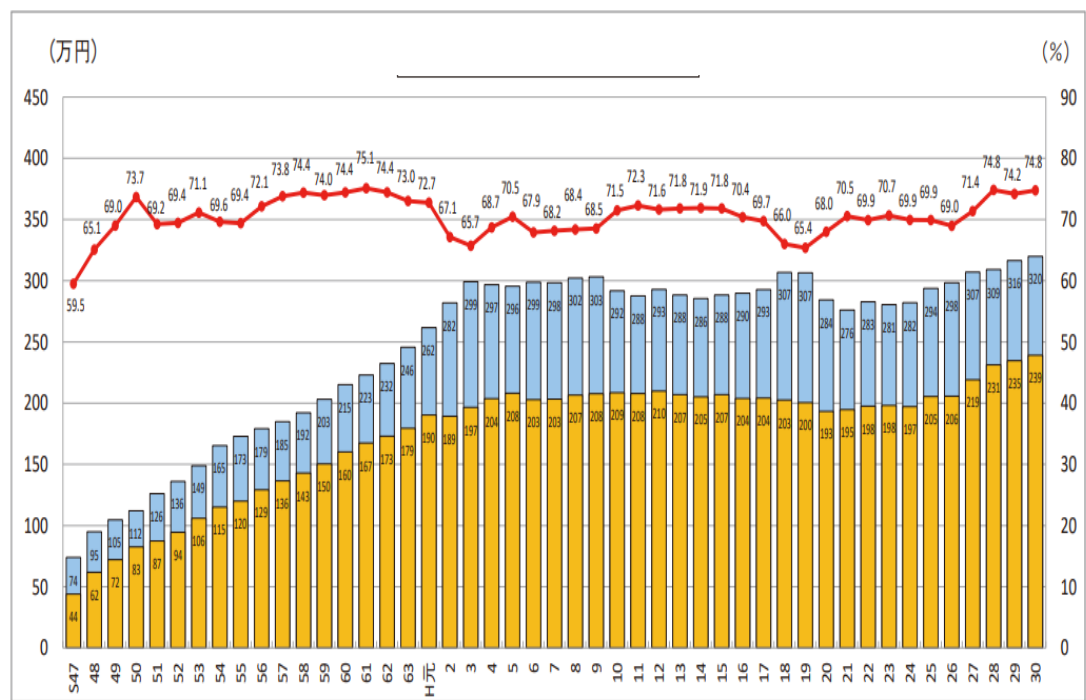
労働力に換算すると48,515人の労働力（生産年齢人口の5.5%）に相当

（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）

所得水準とその分布

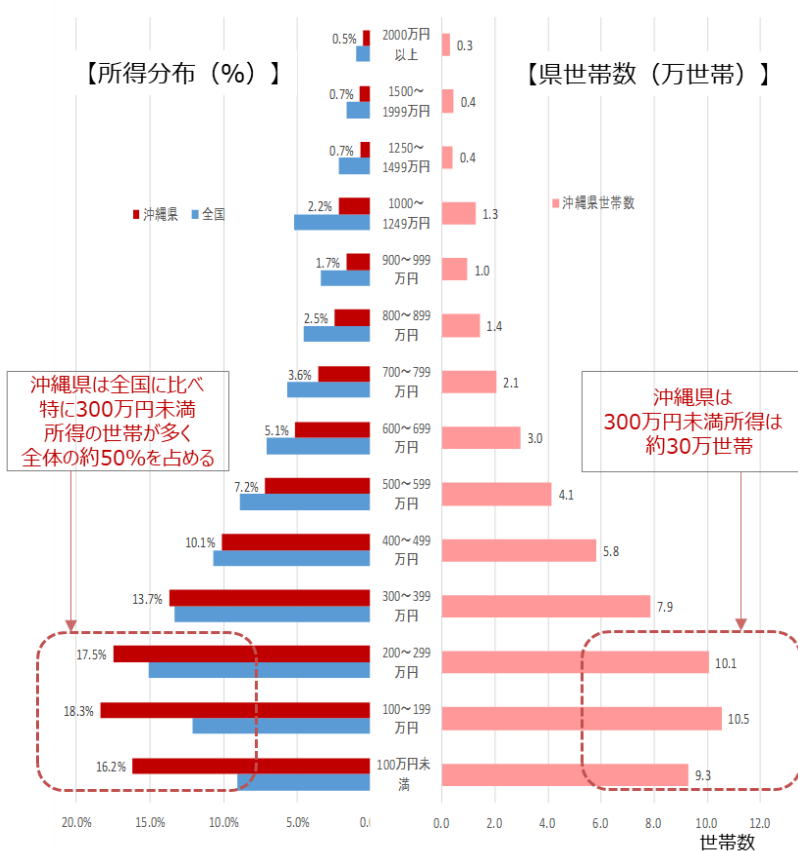
- 平成30年の沖縄の一人当たり県民所得は239万円。過去最高を記録したものの依然として全国最下位。
- 所得分布をみると全国に比べ低い水準に多くの世帯が分布しており、300万円未満の所得の世帯が全体の約50%を占める。

■ 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

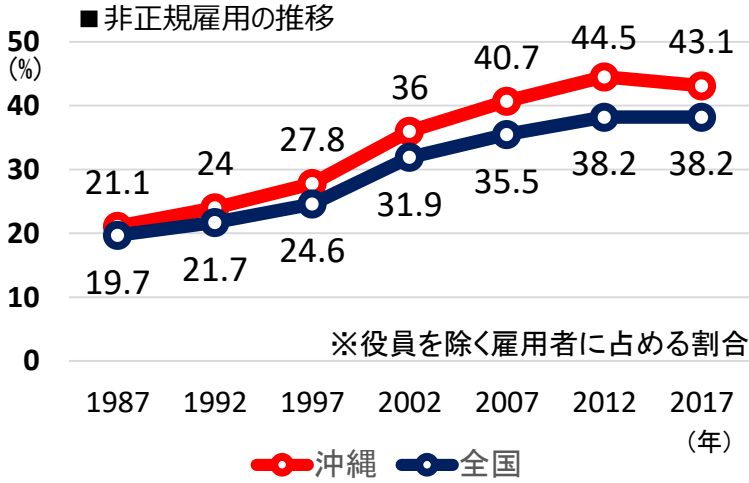


出典：平成29年就業構造基本調査

- 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。

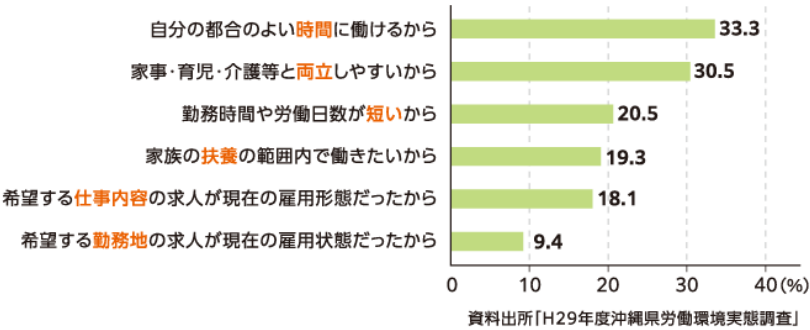
	沖縄	全国
現金給与総額	250,796円／月	319,461円／月
総実労働時間	139.9時間	136.1時間
離職率	2.14%	1.93%

出典：毎月勤労統計（令和3年平均）



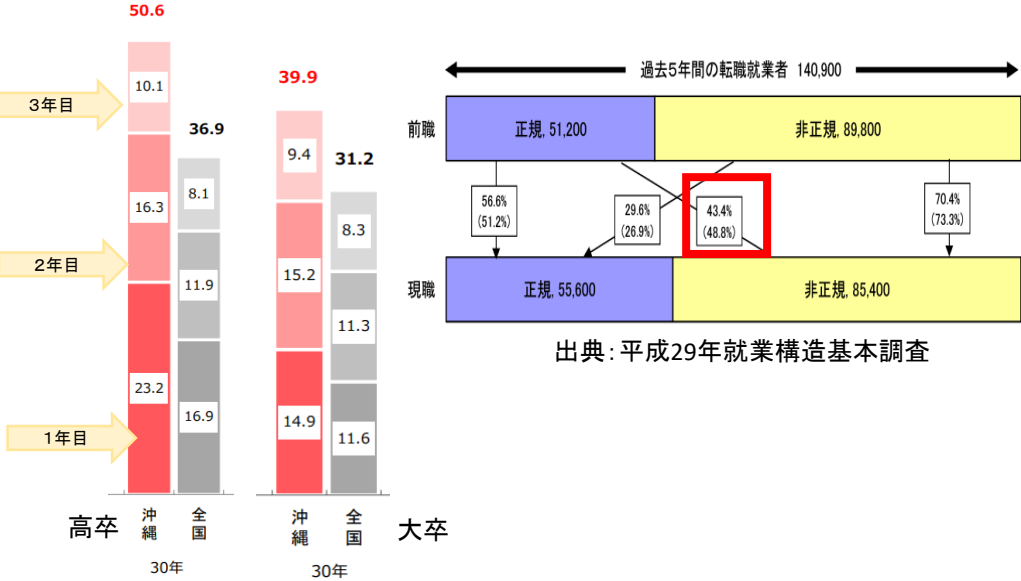
出典：平成29年就業構造基本調査

■ 非正規の選択理由



■ 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）

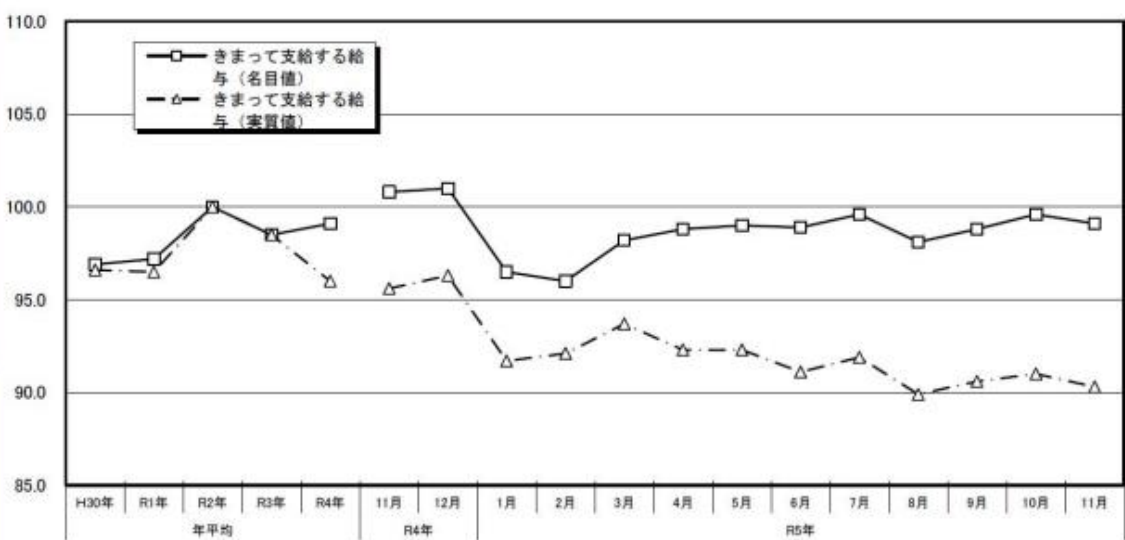
不動産価格の上昇加熱等に伴う実質賃金の低下

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

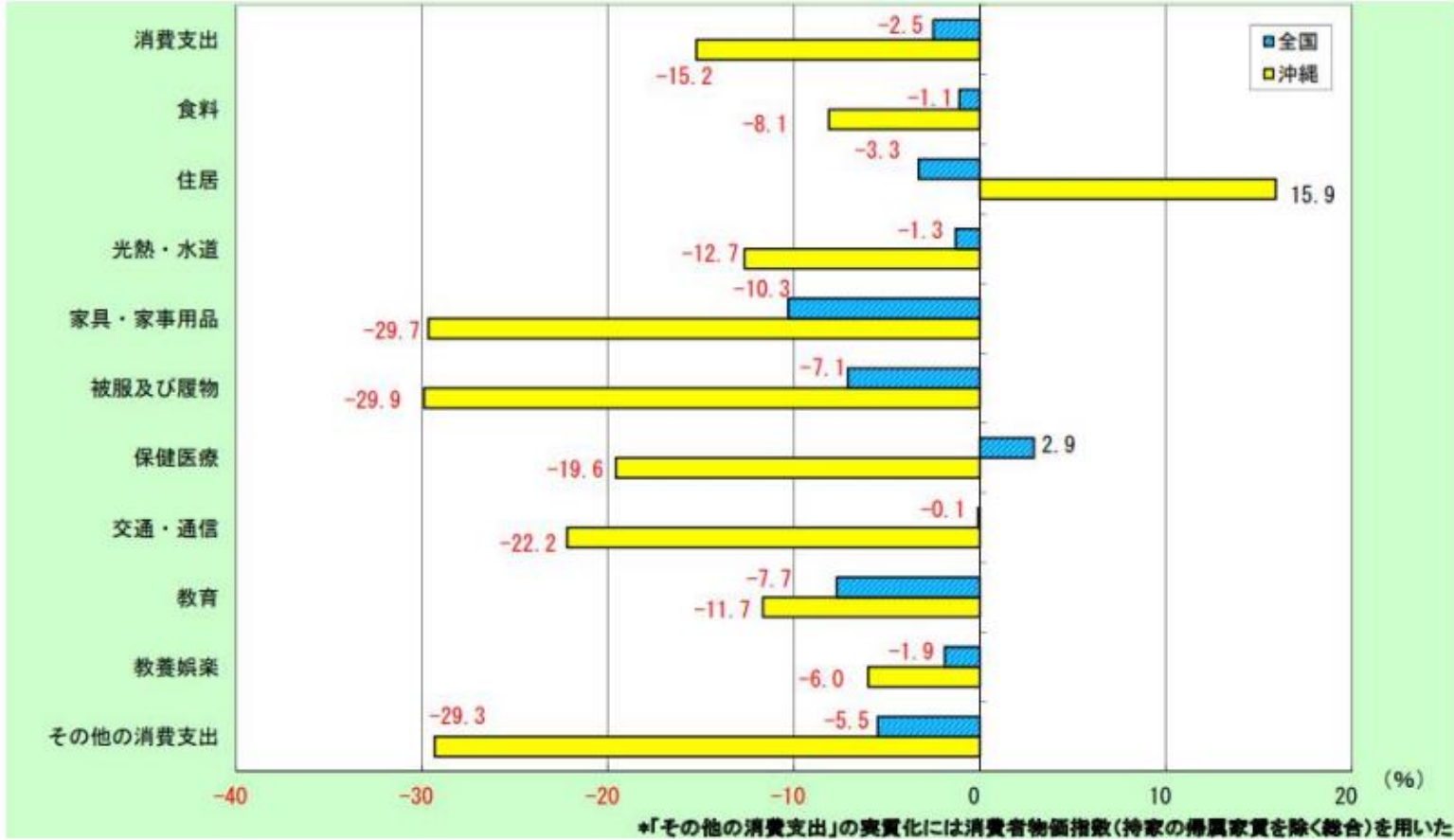


沖縄県毎月勤労統計調査地方調査（沖縄県 令和5年1月）

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

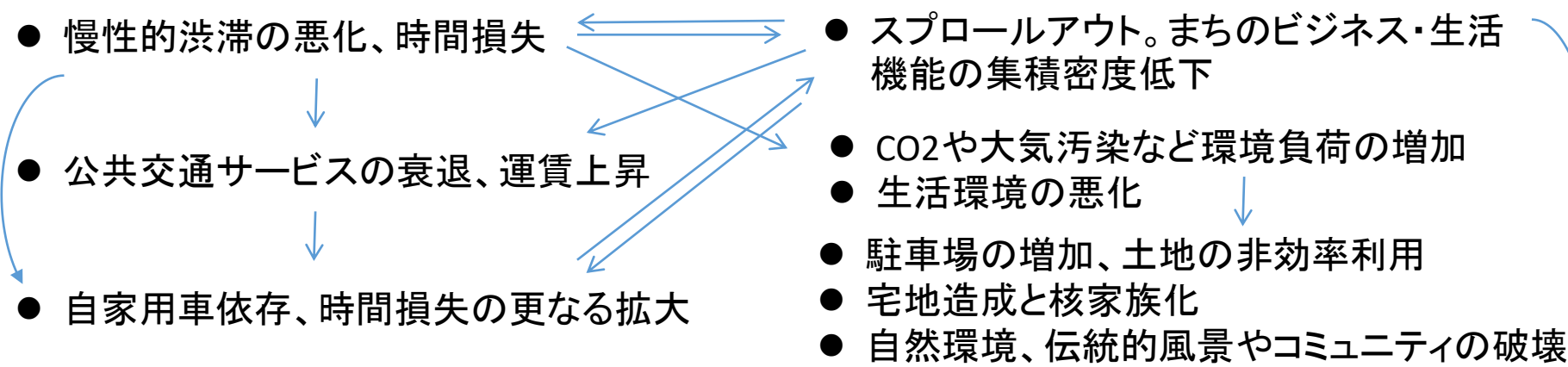
沖縄県家計調査結果(令和5年12月)



→ 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。



- 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

- 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)

- 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

沖縄の未来価値から、セクター統合的方策、そして「移動」を

- 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切な生産財の一つ。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

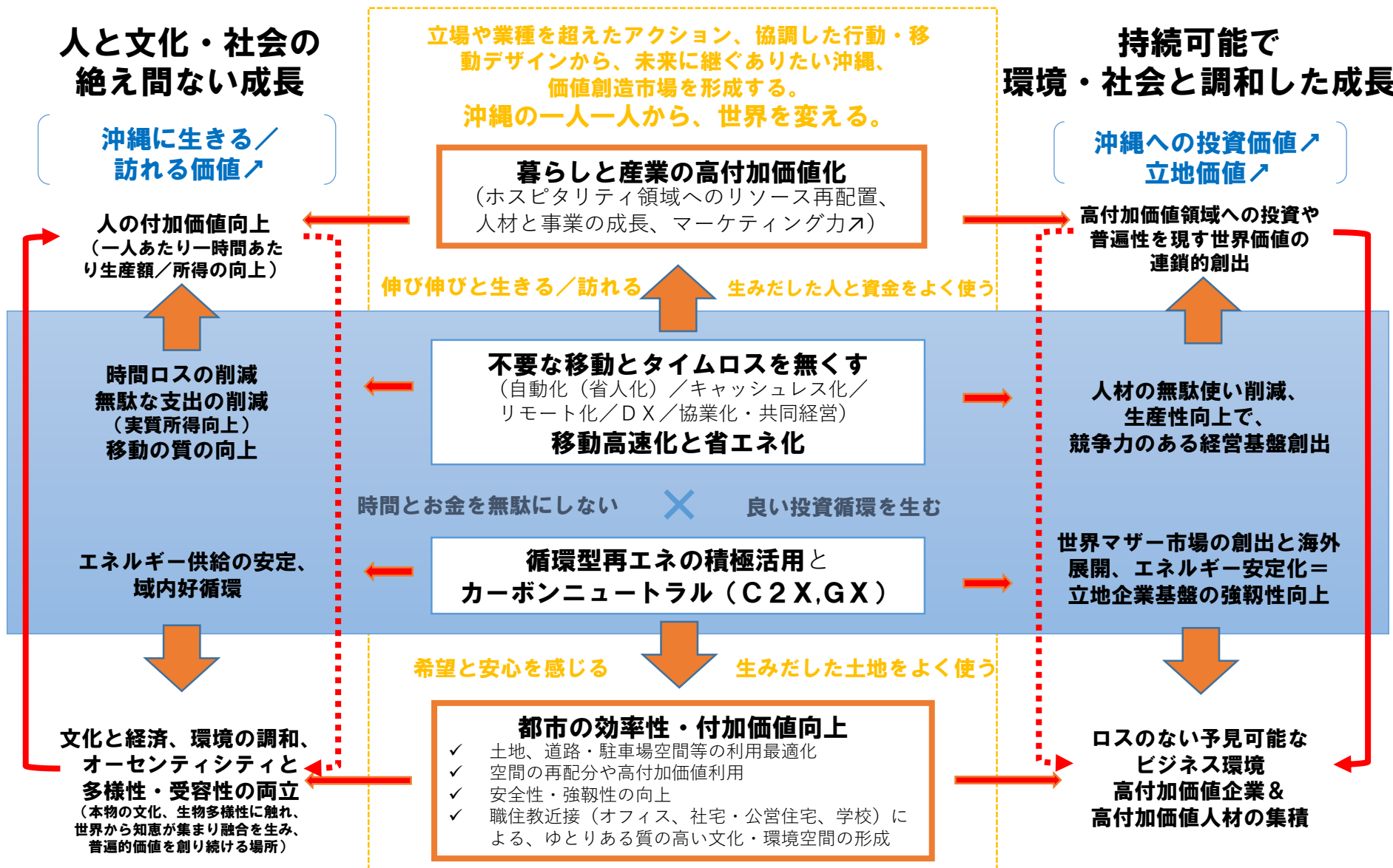
観光

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。



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。



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変化は何か
 - ✓ 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・デザインに向けた統合的なアプローチの方針について

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

- ニュースレター
- マスコミ
- シンポジウム

目指す姿の視点	現状	2030頃	2050頃
○生活・社会	モニタリングのための指標等		
○経済・ビジネス			
○観光			
○環境・エネルギー			
⋮			

＜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

- ✓ バスレーン延長、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

16

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）

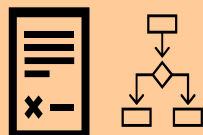
面的・統合的取組

機動的・継続的対応

先手先手の対応

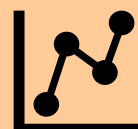
モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画

- 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、交通事業者等の中で共有の目的・範囲・条件等の明確化



連携・サポート

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、信頼とデータに基づく機動的体制の構築



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



※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、国が提案するガイダンスに沿った取組または、より地域事情に適した取組

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

※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援

国において、「交通空白」の現況確認や解消に向けた施策の検討等にあたっての手順書（「アップデート・ガイダンス」）や取組を支援するコンテンツをまとめたポータルサイト（MOBILITY UPDATE PORTAL）を提供し、自治体を支援。



アップデート・ガイダンス

地域交通の現状診断や施策の検討にあたっての考え方や留意事項を説明例：
(R7.3公表予定)

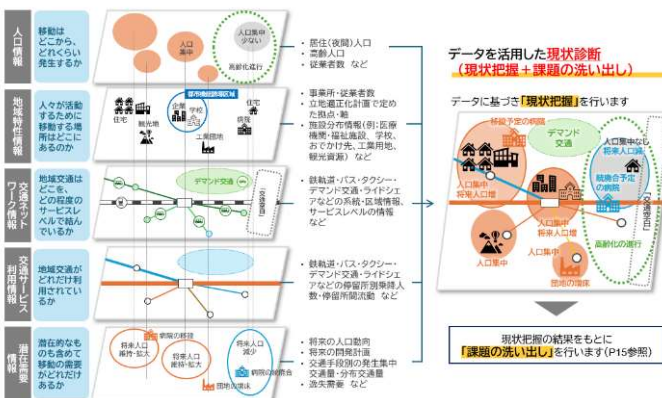


モビリティ・データを活用した現状診断について

※ 現時点版

モビリティ・データを活用して現状診断を行います

- 地域公共交通計画の「アップデート」に向け、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には、モビリティ・データの活用が必要不可欠です。
- 現状把握にあたっては、①人口情報、②地域特性情報、③交通ネットワーク情報、④交通サービス利用情報、⑤潜在需要情報の6つの情報を重ね合わせることで確認しましょう。

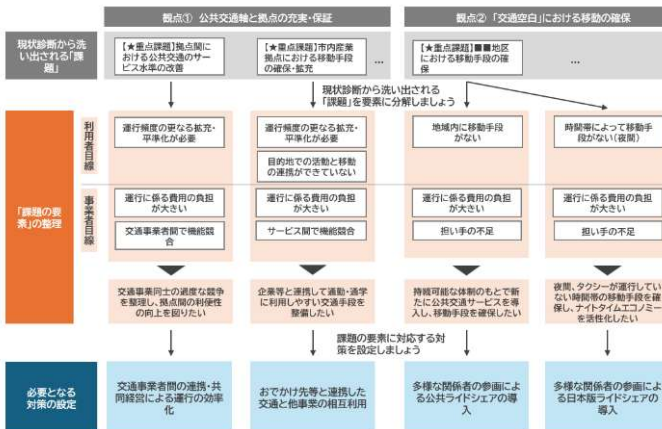


課題解決のために必要な施策の設定について

※ 現時点版

課題解決のために必要な施策を設定しましょう

- 現状診断から洗い出される「課題」について、利用者目線・事業者目線それぞれから「課題の要素」を整理しましょう。また、課題の要素に対応する対策を設定しましょう。



地域交通のためのポータルサイト

by 国土交通省

MOBILITY UPDATE PORTAL

「交通空白」の解消等の取組を支援するコンテンツを掲載したポータルサイトを開設例：
(R7.5公表予定)



有識者リスト

※ 完成イメージサンプル

MOBILITY UPDATE PORTAL 共通ヘッダメニュー

有識者・伴走者一覧

自治体の所属する都道府県を選択します

対応可能エリア	お名前	所属	専門分野	所属協議会	連絡先	備考
全国	〇〇〇	△△大学 △△学部	〇〇〇〇	AAA協議会 BBB協議会 CCC協議会 DDD協議会 EEE協議会	abcdeghi1★ univ.ac.jp	
北海道	〇〇〇	△△大学 △△学部	〇〇〇〇	FFF協議会 GGG協議会	abcdeghi2★ univ.ac.jp	北海道南部のみの対応

有識者・伴走者のデータをダウンロードして活用する

更新日: 2025年4月1日

CSVデータ[X,xxx000]

課題解決や円滑な法定協議会の運営等をサポートする有識者の候補一覧を掲示。



施策事例集

※ 完成イメージサンプル

MOBILITY UPDATE PORTAL 共通ヘッダメニュー

施策事例集

自治体では、それぞれの課題に合った施策の取組が求められます。各事例の概要を把握すると共に、各事例の取組がどのような点に留意し、施策へと展開されたのか。

都道府県: 全て 年度: 全て

タグ絞り込み

事例タイトル

事例概要

事例画像

優良事例を関連キーワードなどから探索可能。施策設定に活用。



標準フォーマット・サンプル（+ポイント解説つきPDF）

計画策定等に必要なフォーマットや記述方法を記載したサンプルを保管。自治体はいつでもダウンロード可能。

1 標準スケジュール サンプル

標準的な計画策定～評価、法定協議会や補助事業など関連イベントを一体的に例示したスケジュール

2 自己評価シート フォーマット

計画推進・評価時、自治体もしくは協議会が効率的に施策やKPIのモニタリング・評価を行うためのフォーマット。

3 データ共有の覚書・協定 サンプル

自治体と交通事業者間においてデータ共有を行う際の協定や覚書の標準的なサンプルを提供する。

4 業務発注仕様書 サンプル

コンサルタント等への業務発注にあたって活用可能な仕様書サンプル。

5 法定協議会関連様式 フォーマット・サンプル

法定協議会の設置要綱等のサンプル協議会運営をサポート

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)



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



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（発足時） 計167者

①47都道府県、②交通関係31社

③30団体、④パートナー企業58

(十勝バス、第一交通、全国自治体ライドシェア連絡協
議会、JR東日本、イオン、電脳交通、日野自動車等)

→公募を経て、今後さらに拡大予定



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」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)



■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

■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)

■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

- 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。
- 沖縄では「金 16 時から翌朝 5 時までの時間帯」からスタート。今後運用を見つつ見直し。



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)

- ・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。
- ・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体的にサービスを提供できるように。
- ・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。



3.許可・登録を要しない運送

- 公共 交通機関や自家用有償旅客運送 果たす役割を補完する観点から道路運送法 許可又は登録を要しない運送について整理。



料金表	大人	子供
～5km	200円	100円
5km～10km	300円	150円
10km～	400円	200円

許可不要

許可必要

ガソリン代
有料道路使用料
駐車代

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

- ・車両のダウンサイジングにより、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

導入経緯 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

運送主体 神奈川県三浦市

運賃 タクシーと同額

その他 運行時間：19時～25時
GOアプリによるキャッシュレス決済 ▲「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

導入経緯 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

運行エリア 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

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まえ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 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



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 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