

# 第3回沖縄交通リ・デザイン県民運動推進会議

## 国の政策動向について

---

令和7年7月16日

内閣府沖縄総合事務局運輸部

# 「交通空白」解消に向けたこれまでの取組と今後の対応

第4回 国土交通省  
「交通空白」解消本部  
資料2

国土交通省

## 「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

※〇〇市●●地区、▲▲地区

# 「交通空白」リストアップ調査結果（地域の足）

第4回 国土交通省  
「交通空白」解消本部  
資料1

## 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 <sup>2</sup> (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 <sup>2</sup> (14.5%)
計	3,689 (1095自治体)	22,146 千人 (19.6%)	145,159 km <sup>2</sup> (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＞

タクシー等二次交通  
サービスの提供



早急に要対策 **188**  
要対策 **147**



（または）

わかりやすい  
情報発信



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)

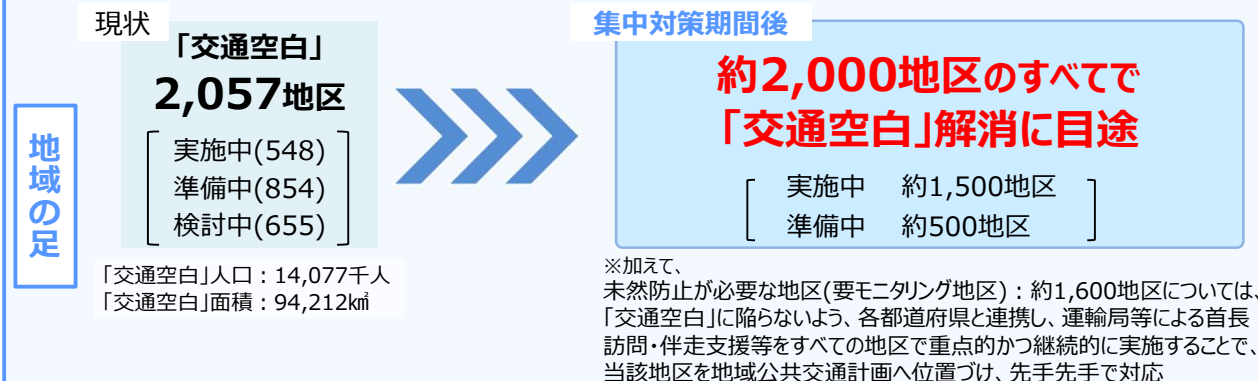
第4回 国土交通省  
「交通空白」解消本部  
資料2

国土交通省

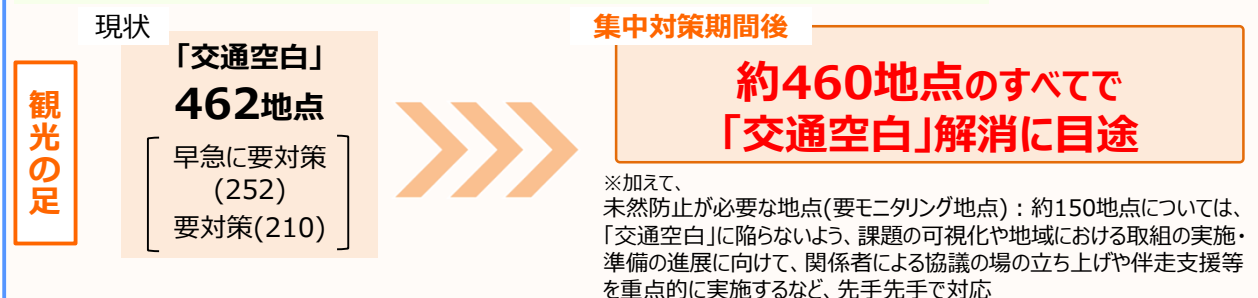
## 「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針

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。

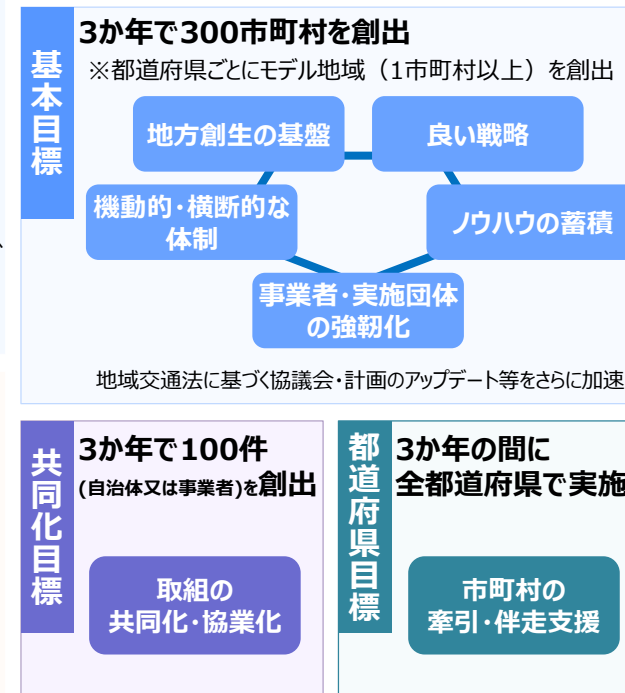
### (1) 目の前の「交通空白」への対応



「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者と事務打合せ、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

首長への訪問  
(鳥取県米子市)



事業者への働きかけ  
(山口県タクシー協会)



都道府県との連携  
(奈良県主催の勉強会)



## 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



アップデートガイダンスVer1.0  
(データ利活用方法の解説)



MOBILITY UPDATE PORTAL  
(実務者向け支援ツール)



「担い手」「移動の足」不足対応カタログ  
(日本版・公共RS等の制度解説)



国土交通大学校での研修  
(データやGISの活用等の研修)

## 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

スクールバスへの地域住民の混乗にか  
かる実証事業(京都府京田辺市)

路線バスの運行本数が少なく、通  
勤・通学・通院の時間帯に便が無い、  
運転者不足により増便できないという  
課題に対して、スクールバスへの地域住  
民の混乗を実施



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)

福祉事業者と交通事業者が連携し、  
複数施設で共同利用できるデマンド機  
能付き送迎システムを構築し、通所介  
護の共同送迎と、高齢者外出支援  
サービスの運行実証を予定。



※事業のイメージ

R7年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト 採択件数  
(R7.5.30時点)

「交通空白」解消緊急対策事業:200件 モビリティ人材育成事業:61件  
共創モデル実証運行事業:141件 日本版 MaaS 推進・支援事業:29件

## 「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

第1回プラットフォーム発足  
(R6.11.25)



発足時の総会に  
計500名超が参加

第2回プラットフォーム  
(R7.3.19)



カタログによる  
マッチング支援

さらなる官民の取組  
実装に向けて

パイロット・プロジェクトの展開  
(5分野20プロジェクト程度)

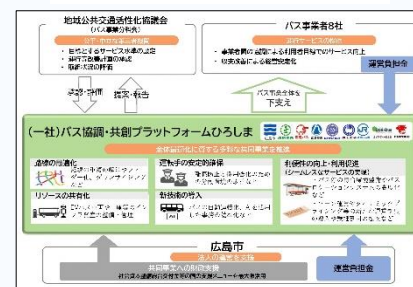


## 新たな制度的枠組みの構築

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

バス協調・共創プラットフォームひろしま



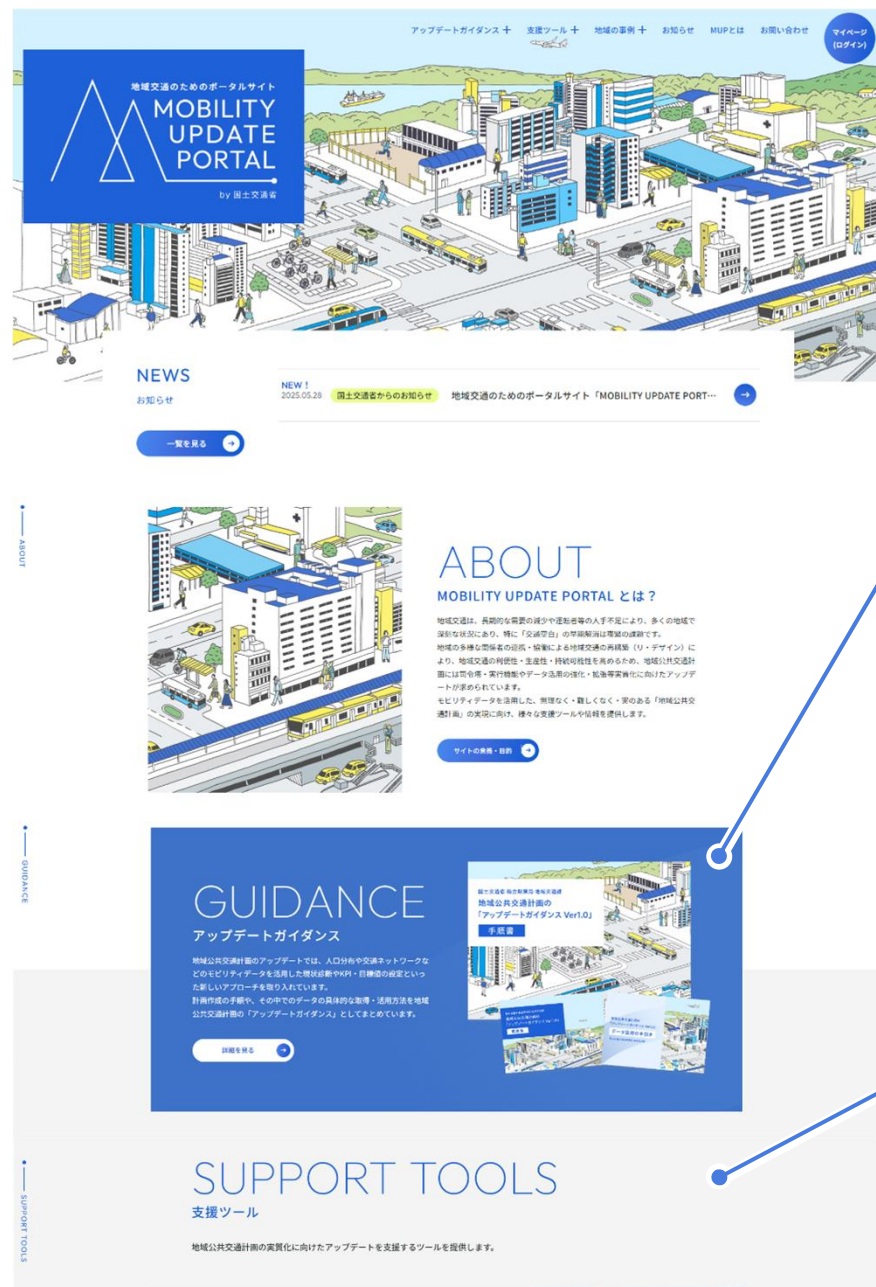
能登地域における広域連携のイメージ



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

- ・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



## 【MOBILITY UPDATE PORTAL】とは

「交通空白」解消に向け、モビリティデータの利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。



## アップデートガイダンス

### 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



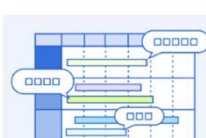
35  
データ

## 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

【5月28日より一部コンテンツ先行公開】  
<https://mobility-update.mlit.go.jp>



## 地域公共交通計画の実質化に向けたアップデートに取り組むために

地域公共交通計画の実質化に向けたアップデートに取り組むためには、「枠組みの検討」「現状診断」「地域交通が指す姿の設定」「施策の設定」「KPI・目標値の設定」の手順で着実に検討を進め、具体性と実効性を持った地域公共交通計画とすることが求められています。



「アップデートガイドンス」は、市区町村や都道府県による地域公共交通計画や法定協議会の実質化を推進するため、アップデートを進める上で重要なポイントを、以下の3点セットで解説しています。



## データ活用の手引き

手順書で紹介する検討プロセスのうち、特にモビリティデータの活用が重要な「現状診断」「KPI・目標値の設定」「評価」についてデータの取得や分析の方法を解説しています。



## 地域公共交通計画の「アップデートガイドンス Ver1.0」

地域交通の目指す姿を実現するための司令塔である「地域公共交通計画」の実質化に向けたアップデートを進めるための柱となるガイドンス



## 概要書・手順書

ダウンロードして活用

モビリティデータの利活用など新たなアプローチを取り入れた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

## 【現状診断】

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手法を解説



## 【KPI・目標設定】

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



## データ活用の手引き

ダウンロードして活用

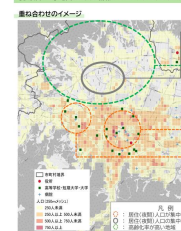
手順書に沿って地域公共交通計画のアップデートを進めるにあたり必要なモビリティデータの取得や分析の方法を紹介

「手順書」で示されるモビリティデータの ①取得 ▶ ②分析・算出 ▶ ③活用 方法等を掲載  
例) ①昼間人口と夜間人口を取得の上、②可視化することで、③どれぐらい人の移動があるかを把握する

## 1. 人口情報

- 1. 昼間人口と夜間人口の取得について解説します。
- 2. 昼間人口と夜間人口の取得方法について解説します。

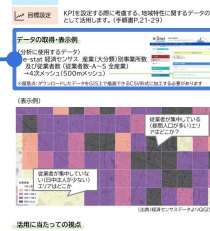
【手順書P.6】地図上に人口情報をプロットしてみましょう



## 1. 人口情報

- 1. 昼間人口と夜間人口の取得について解説します。
- 2. 昼間人口と夜間人口の取得方法について解説します。

【手順書P.6】地図上に人口情報をプロットしてみましょう



データの重ねあわせイメージを例示

①取得方法

②可視化による分析と③活用視点

## 地域交通をともに創る：アップデートの本質とは？

人は移動ができなければ、生活も活動も楽しみも成り立ちません。地域交通は、買い物・教育・医療等のエッセンシャルサービスのアクセス役として、人々の営みを支える基盤であり、その充実度が地域の活力を左右します。しかし、多くの地域では、少子高齢化などによる利用者不足、運転者不足などにより、地域交通の利便性・生産性・持続可能性が低下しています。この課題に対応し、地域全体の利益を向上させるためには、自治体や交通事業者のほか、医療、福祉、教育、観光、経済など多様な関係者が連携し、地域交通を構築することが不可欠です。

「地域公共交通計画」は、単なるデータ分析や課題、施策の寄せ集めではなく、地域交通の目指す姿を示し、その実現に向けた道筋を示す指針です。同時に、まちづくりや福祉、教育、観光などの他分野と連携し、関係者が共通認識を持ち、協働を促す「司令塔」としての役割も担います。地域公共交通計画のアップデートは、単なる計画の作成や改訂ではなく、多様な関係者が共通の目標を掲げ、時には意見の違いを乗り越えながら協力し、地域交通の「リ・デザイン」、「交通空白」の解消に取り組むことを意味します。

多様な関係者が地域の課題を「自分ごと」として捉え、問題認識を共有し、それぞれの役割を認識した上で行動することが、地域交通の持続的な発展の鍵となります。近年、モビリティデータの活用が進み、実態把握や計画作成の根拠としての役割に加え、取り組みのモニタリングや関係者間のコミュニケーションツールとしても活用の幅が広がっています。こうした新たなアプローチを取り入れながら、地域ごとの課題解決に向けた具体的な手法を探ることが求められます。

本書は、これから地域公共交通計画の作成や改訂に取り組む方々が、計画の意義やアップデートの進め方を理解し、実践できるよう支援することを目的としています。ただし、本書に示した手順を形式的に踏襲するだけでは、真に効果的な計画にはなりません。地域が抱える課題や、多様な関係者との連携の重要性を改めて考え、モビリティデータを活用しながら関係者間の対話を深め、地域交通の「リ・デザイン」に継続的に取り組んでいくことが求められます。その先に、利便性・生産性・持続性が向上し、次世代に受け継がれる地域交通の姿が実現するのです。

「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 構成員			(50音順・敬称略・◎は座長)		
浅井 康太	(株)みちのりホールディングス	グループディレクター	鈴木 春菜	山口大学大学院創成科学研究科	准教授
伊藤 昌毅	東京大学大学院情報理工学系研究科	准教授	◎ 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
加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科	教授	日高 洋祐	(株)MaaS Tech Japan	代表取締役CEO
神田 佑亮	呉工業高等専門学校環境都市工学分野	教授	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

- 「沖縄交通リ・デザイン官民共同宣言」、国土交通省「交通空白」解消に向けた取組方針2025」を踏まえ、①「交通渋滞」の解消(例:本島中南部)、②「交通空白」の解消(例:本島北部、離島)を柱に、取組を一層強力に推進する。
- 民間や自治体への**財政支援**(内閣府(沖縄)、国土交通省等の予算)、新たな**法制度**(日本版／公共ライドシェア等)、自治体や事業者等への**伴走支援**、リ・デザインに向けた国の**直轄調査**、新たな仕組み・サービスの構築のための市民、企業、学校等との**連携・協働の促進**(マーケットデザインチーム)など、あらゆる政策ツールを総動員。
- 官民のあらゆるプレイヤー、市民の参画の下、**交通インフラの整備と連動し、自動運転等の先進技術や観光の力も活用したサービス設計を進めることで、精神的豊かさと経済的豊かさを両立した「豊かな沖縄」の実現を目指す。**

## ①「交通渋滞」の解消

### 【短期】

- 通勤・通学をはじめとしたライフスタイルの転換、ビジネスリフォームが自律的、継続的に起こるための仕掛け・プロセスの設計

### 【中長期】

- 速達性、定時性、予見可能性、代替可能性を備えた高水準な基幹交通サービスへの再編

## ②「交通空白」の解消

### 【令和8年度まで】

- 観光の力も活用した広域的な交通サービスの段階的なリ・デザインのモデル地域の創出
- 島嶼部の特性を踏まえた海陸横断のシームレスな移動環境の構築

### 【令和9年度まで】

- 沖縄のすべての地域で「交通空白」の解消に目途

**+ α(①・②の取組を下支えし、加速化する  
地域公共交通のアップデート、交通産業の事業基盤の強化)**

- 各人のペルソナに応じ、移動、観光、消費、ECを一気通貫で扱い、好循環を加速する新たなMaaSシステムの導入
- 人材育成・体制構築を含むモビリティデータの活用推進 ➢ 市町村／事業者／分野の垣根を超えた共創の促進 等

**精神的豊かさと経済的豊かさを両立した「豊かな沖縄」を実現**

※ OECDのWell-Being指標(所得と富、雇用と仕事の質、住宅、健康、ワークライフバランス、知識とスキル、社会的つながり、市民参画、環境、安全、主観的幸福)を参考。



(出典) ESRI Research Note No.82 「Well-being “beyond GDP” を巡る国際的な議論の動向と日本の取組」

[https://www.esri.cao.go.jp/jp/esri/archive/e\\_rnote/e\\_rnote090/e\\_rnote082.pdf](https://www.esri.cao.go.jp/jp/esri/archive/e_rnote/e_rnote090/e_rnote082.pdf)

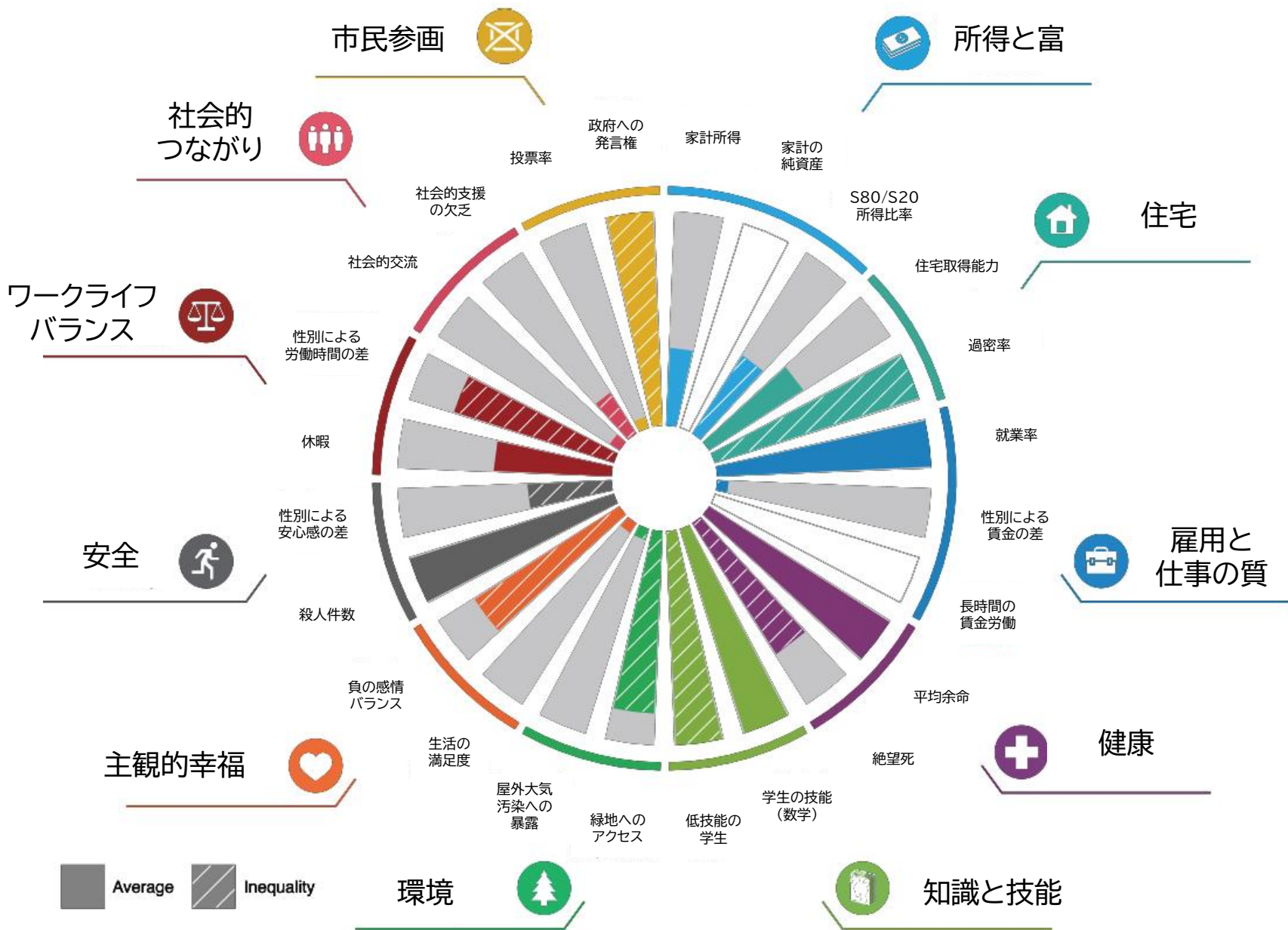




図 24: 欧州の持続可能な都市モビリティ指標セット(SUMI)と国際基準(MobiliseYourCity)に基づく、戦略的影響に関する重要な定量指標の概要

目的	指標	定義
道路安全	交通事故による死者数を1年単位で集計したもの。	交通事故が原因で、事故から30日以内に死亡した人の数。人口10万人当たり、かつ年間死者数で計算
モビリティサービスへのアクセス	モビリティサービス(公共交通機関)に適切なアクセスができる人口の割合。	公共交通機関(バス、トラム、地下鉄、鉄道)に適切なアクセスが可能な人口の割合。
温室効果ガスの排出	都市部のすべての人およびモノの交通モードによる「油田から車輪まで」の温室効果ガス総排出量。	温室効果ガス排出量[年間一人当たりのCO <sub>2</sub> 換算トン]。
空気の質	都市部におけるすべての人およびモノの交通モードによる大気汚染物質の排出量(PM2.5の原因となる排気および非排気の両方)。	排出指数(PM2.5 換算kg/年間一人当たり)。

その他の都市モビリティ指標

- ・低所得者層からみた公共交通機関の運賃水準
- ・障がい者のアクセシビリティ
- ・騒音による影響
- ・渋滞と遅延
- ・エネルギー効率
- ・アクティブ・モビリティの機会
- ・さまざまな交通手段の統合
- ・公共交通機関の顧客満足度
- ・アクティブモードの交通安全

出典: European sustainable urban mobility indicator set (SUMI)  
[https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/sumi\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en)

CIVITAS Tool Inventoryでは、指標の選択をサポートするツールが多数紹介されている。  
<https://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>

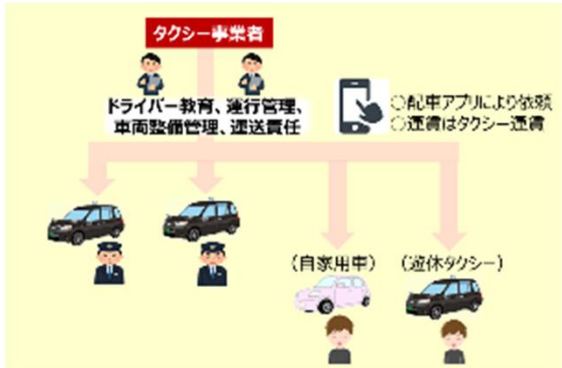
モニタリングに関するより一般的な情報は、CH4ALLENGE Monitoring and evaluation manualに記載されている。  
<https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>

# 道路運送法関連制度の見直しについて

## 1. 日本版ライドシェアについて

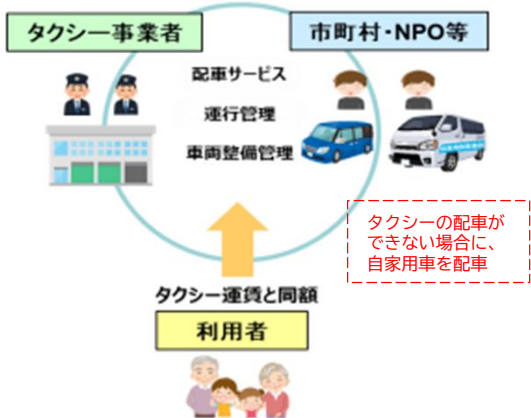
- タクシーが不足する地域・時期・時間帯において、タクシー事業者が、遊休タクシーや一般ドライバーを活用して、タクシーが不足する分の運送サービスを提供。
- 沖縄での運行時間帯は表のとおり。

地域	時間帯
沖縄本島 那覇市他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・金・土：16時台～翌日5時台</li> <li>・月～日：13時～18時台</li> <li>・クルーズ船寄港日の入港時～出港時</li> </ul>
宮古島 宮古島市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・金・土：16時台翌日5時台</li> <li>・クルーズ船寄港日の入港1時間後～出港1時間前の間</li> </ul>
石垣島 石垣市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・金・土：16時台～翌日5時台</li> <li>・クルーズ船寄港日の入港1時間後～出港1時間前の間</li> <li>・夏季の間（5月～9月）終日</li> </ul>



## 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の果たす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。

**駅・空港等との送迎途中でのお土産を含む複数施設への立寄り**

お土産への立寄りも可能

**近隣施設・観光スポットへの送迎**

観光スポットへの送迎が可能

**ホテル・旅館組合による共同送迎**

ホテル・旅館における共同送迎も可能

**施設と自宅との送迎途中での商店等への立寄り**

花見や商店等への立寄りも可能

**許可不要** (ガソリン代, 有料道路使用料, 駐車場代)

**許可必要**

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