

「地域の足」「観光の足」の現状と対策

～国土交通省「交通空白」解消本部の設置～

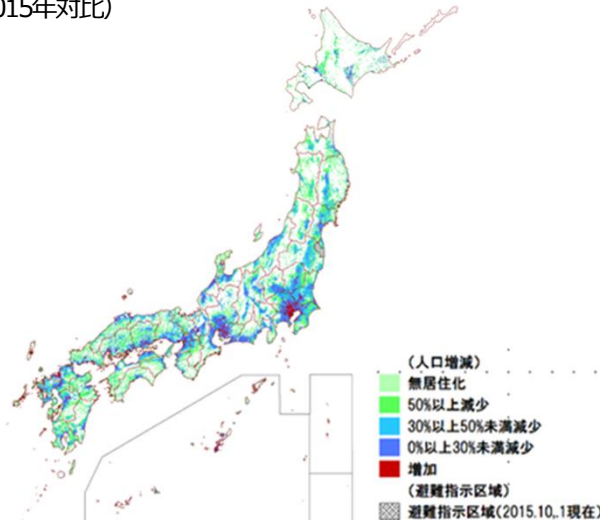
公共交通政策部門、物流・自動車局、観光庁

地域交通の現状と取組の方向性①

- 人口減少及び高齢化が全国的に進む中、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。
- 一方、乗合バス・鉄軌道路線の減便・廃止やバス・タクシードライバーの減少が進み、公共交通の確保は危機的な状況。

将来の人口増減状況

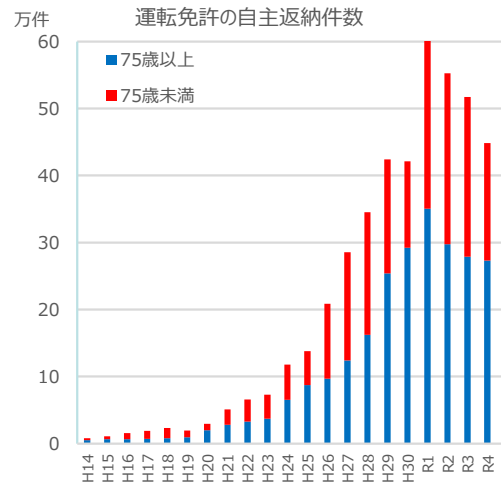
- 2050年には全国の約半数の地域で人口が**50%以上減少** (2015年対比)



(出典) 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年統計)」等をもとに国土交通省作成

運転免許返納数の推移

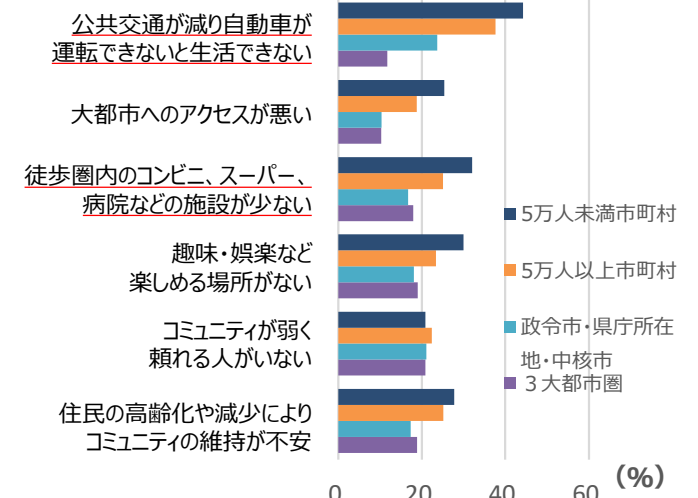
- 運転免許の返納が進展しており、令和5年度においては、年間**約40万件**返納された。



(出典) 警察庁「運転免許統計」をもとに国土交通省総合政策局作成

居住地に対する不安(地域別)

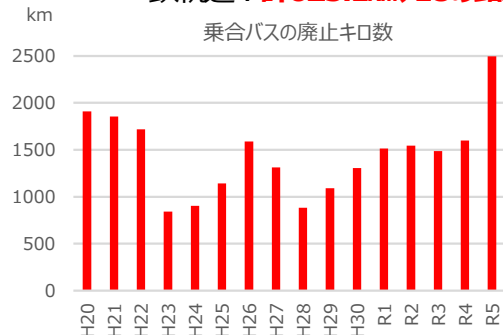
- 公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない：**約40%**
- 徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない：**約30%**



(出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

路線廃止の状況

- 乗合バス：**計23,193kmの路線が廃止** (2008年度→2023年度)
- 鉄軌道：**計625.1km、18の路線が廃止** (2008年度→2023年度)

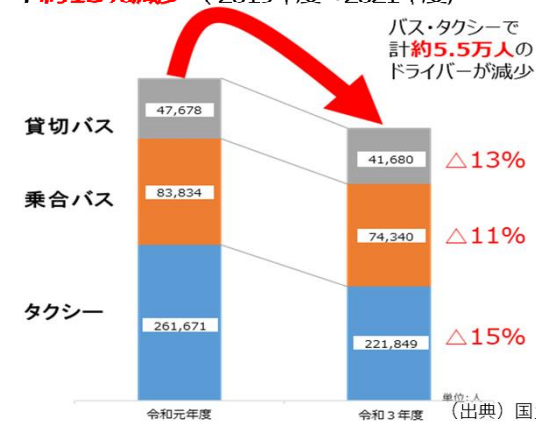


(出典) 国土交通省総合政策局作成



ドライバー数の状況

- 乗合バス：**約11%減少** (2019年度→2021年度)
- タクシー：**約15%減少** (2019年度→2021年度)



(出典) 国土交通省物流・自動車局作成

地域交通の現状と取組の方向性②

- 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（議長：斉藤国土交通大臣）におけるとりまとめ（令和6年5月）を踏まえ、今後、交通空白地、地方中心都市、大都市などそれぞれの地域事情ごとに、「移動の足」の確保に向けた取組が求められる。
- その際、制度拡充された「公共ライドシェア」（自家用有償旅客運送）や、本年4月に創設された「日本版ライドシェア」など、地域交通を支える新しいツールなども積極的に導入し、「交通空白」を解消していく必要。

「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」のとりまとめ（令和6年5月）

A：交通空白地など	B：地方中心都市など	C：大都市など
<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難 <p>⇒ 地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との重複による需要の分散がみられ、将来的に公共交通の持続性が課題 <p>⇒ 地域の公共交通の再評価・徹底活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足） <p>⇒ 利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充</p>

- **自家用有償旅客運送制度**の見直し及び活用（道路運送法78条2号関係）

- **地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度**の活用（道路運送法78条3号関係）

自家用有償旅客運送 （公共ライドシェア）

- 市町村やNPO法人などが、**自家用車**を活用して提供する、**有償の旅客運送**。

- 省令において「**交通空白地有償運送**」及び「**福祉有償運送**」を規定。



自家用車活用事業 （日本版ライドシェア）

- **タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービス**（令和6年3月創設）。

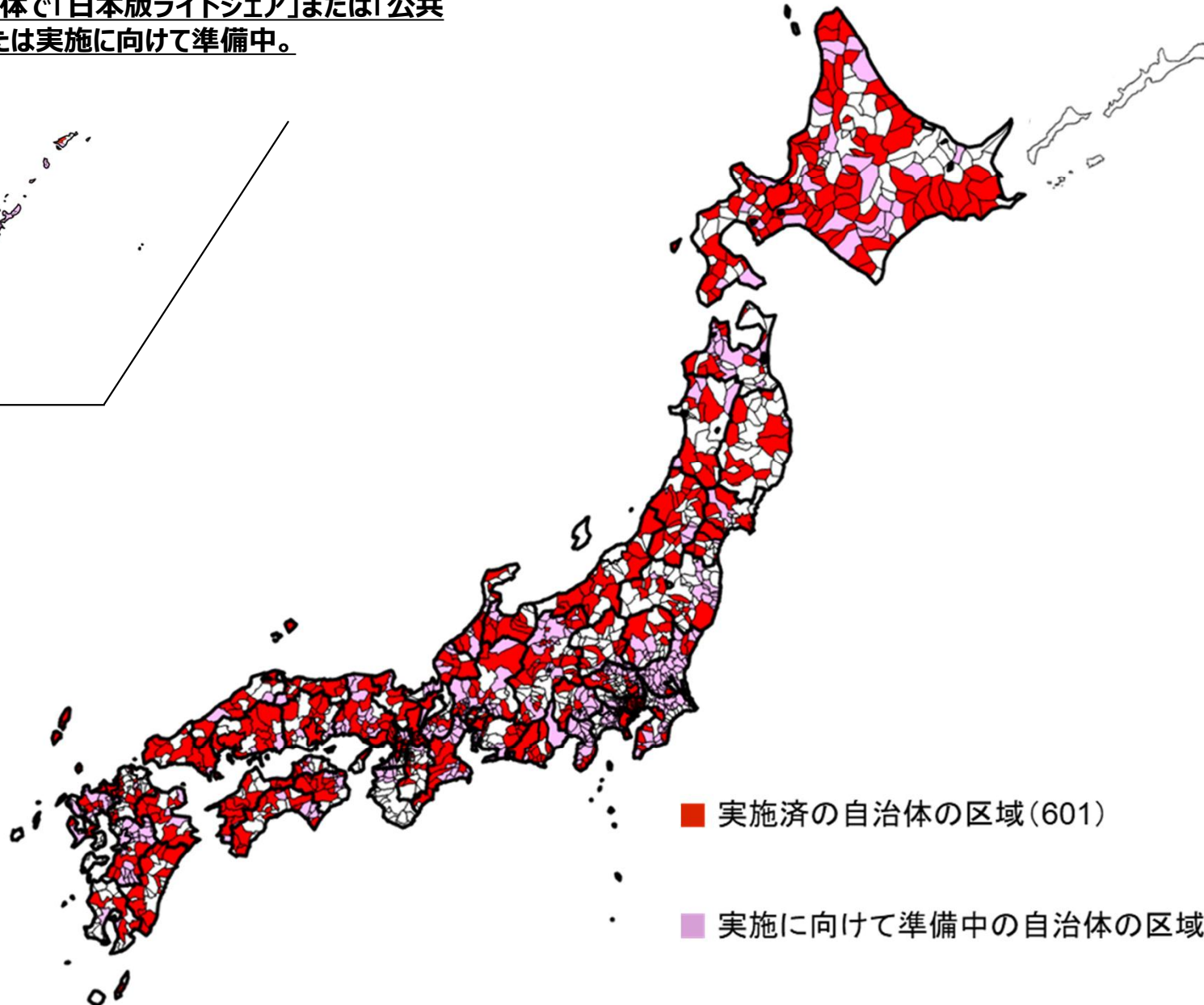
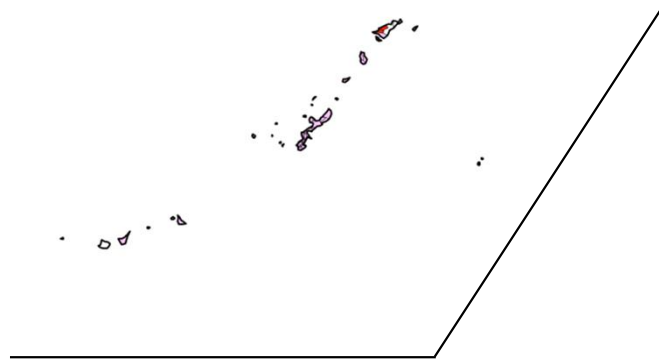
- タクシー配車アプリデータ等を活用して、**タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定**。



「地域の足」の現状 ～「公共ライドシェア」「日本版ライドシェア」の導入状況～

全国における実施・検討状況（令和6年5月30日時点）

全国約1100の自治体で「日本版ライドシェア」または「公共ライドシェア」を実施または実施に向けて準備中。



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

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が決定可能

- ・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

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

04

日本版ライドシェア

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）

- 全国の農山漁村地域の現場において、地域住民の減少・高齢化が進展する中で、「移動手段が限定的」「誘客の必要性の高まり」「鳥獣被害の深刻化」といった課題。
- これらの課題に対応するため、① 足（移動手段）の確保、② 誘客の強化、③ 鳥獣害対策の強化の3つの施策を総合的に推進。

これまでの取組

今後の取組

1. 足（移動手段）の確保

— 自家用有償運送制度の活用・改善 —

○ 地域に根差した主体（農業協同組合、商工会、観光協会、RMO等）の自家用有償旅客運送への参画（農山漁村型ライドシェア）促進

- ・ 自家用有償旅客運送制度の大幅な見直し
〔「対価」の目安をタクシー運賃の「約8割」とするよう明確化
「交通空白地」に、「時間帯空白」の概念を取り込み 等〕
- ・ 支援制度の見える化
- ・ 相談窓口の設定
- ・ 関係省庁連携によりニーズを有する地域の調査
〔運行開始した事例：加賀市観光交流機構 等〕



加賀市版ライドシェア
(石川県加賀市)

○ 引き続き、全国各地での、自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画を働きかけ、事例の創出を推進

2. 誘客の強化

— 農泊による観光振興・農村所得の向上 —

○ 農山漁村へのインバウンドの誘客と高単価でも選ばれる質の高い農泊地域の創出

- ・ 「農泊インバウンド受入促進重点地域」の選定（28地域）
- ・ 各地域における司令塔（中間支援組織）を通じた経営能力の強化



インバウンド向け酒造り体験
(長野県佐久市)

○ 追加公募により計40地域を選定し、ソフト・ハード両面の優先的な環境整備やJNTOと連携した海外プロモーション等を展開
中間支援組織を通じ、単価向上の取組や、DXなどによる経営改善の取組等を支援

○ 次代への承継を見据えた人材の確保

- ・ 農泊地域の人材ニーズの整理・発信と農泊地域で働きたい人の発掘
- ・ 「農泊分野での地域おこし協力隊の活用事例集」の作成・周知

○ 農業高校・大学校等の将来の農業を担う学生に対し、「農泊」に関する研修を実施。カリキュラム化も促進

3. 鳥獣害対策の強化

○ ICT等活用のスマート鳥獣害対策の促進

- ・ 捕獲データの効率的・効果的な収集・利用の推進
- ・ クマによる人身被害への対応強化
〔 富山県では、AIを活用し、クマ出没を早期発見する実証事業を実施 〕
- ・ スマート鳥獣害対策の促進に寄与する専門人材の育成



ジビエツーリズム
(熊本県宇城市)

○ 「スマート捕獲」の推進に向け、データ利用の環境整備や、優良事例の創出と横展開を推進。専門人材の育成に向け、教育プログラムの活用も促進

○ 狩猟・ジビエの観光資源化

- ・ 地域における狩猟・ジビエの観光資源化の取組の促進

○ 旅行事業者と連携し、狩猟体験やジビエ等を活用したツーリズムの拡大を促進

○ 捕獲物の更なる有効利用（ペットフード利用の拡大）

- ・ 認証制度の活用などユーザーの信頼確保策の検討

○ 事業者向けの品質確保方策を検討

(参考)多様な主体による公共ライドシェアでの対策例

事例
01

JA 【群馬県嬭恋村】

福祉有償運送

- 運行エリア：嬭恋村、長野原町
- 車両：5台、ドライバー：4人
- 運賃：1km100円
- 対象利用者：介護保険証所持者
- 利用者数：395人/年
- 開始時期：平成20年3月～



出典：JA嬭恋村HP

事例
02

商工会 【茨城県常陸太田市】

交通空白地有償運送

- 運行エリア：常陸太田市（旧里美村）
- 車両：9台、ドライバー：7人
- 運賃：1km100円
- 対象利用者：地域住民
- 利用者数：371人/年
- 開始時期：平成21年10月～



提供：常陸太田市商工会

事例
03

観光協会 【愛知県日間賀島】

交通空白地有償運送

- 運行エリア：日間賀島
- 車両：1台、ドライバー：5人
- 運賃：100円/回
- 対象利用者：地域住民及び来訪者
- 利用者数：7,671人/年
- 開始時期：令和3年7月～

※ 夏季限定

※ 令和元年7月～ 自家用有償観光旅客等運送



出典：日間賀島観光協会HP

事例
04

RMO 【秋田県上小阿仁村】

交通空白地有償運送

- 運行エリア：上小阿仁村を発地又は着地
- 車両：13台、ドライバー：13人
- 運賃：200円~/回
- 対象利用者：地域住民及び来訪者
- 利用者数：352人/年
- 開始時期：平成19年8月～



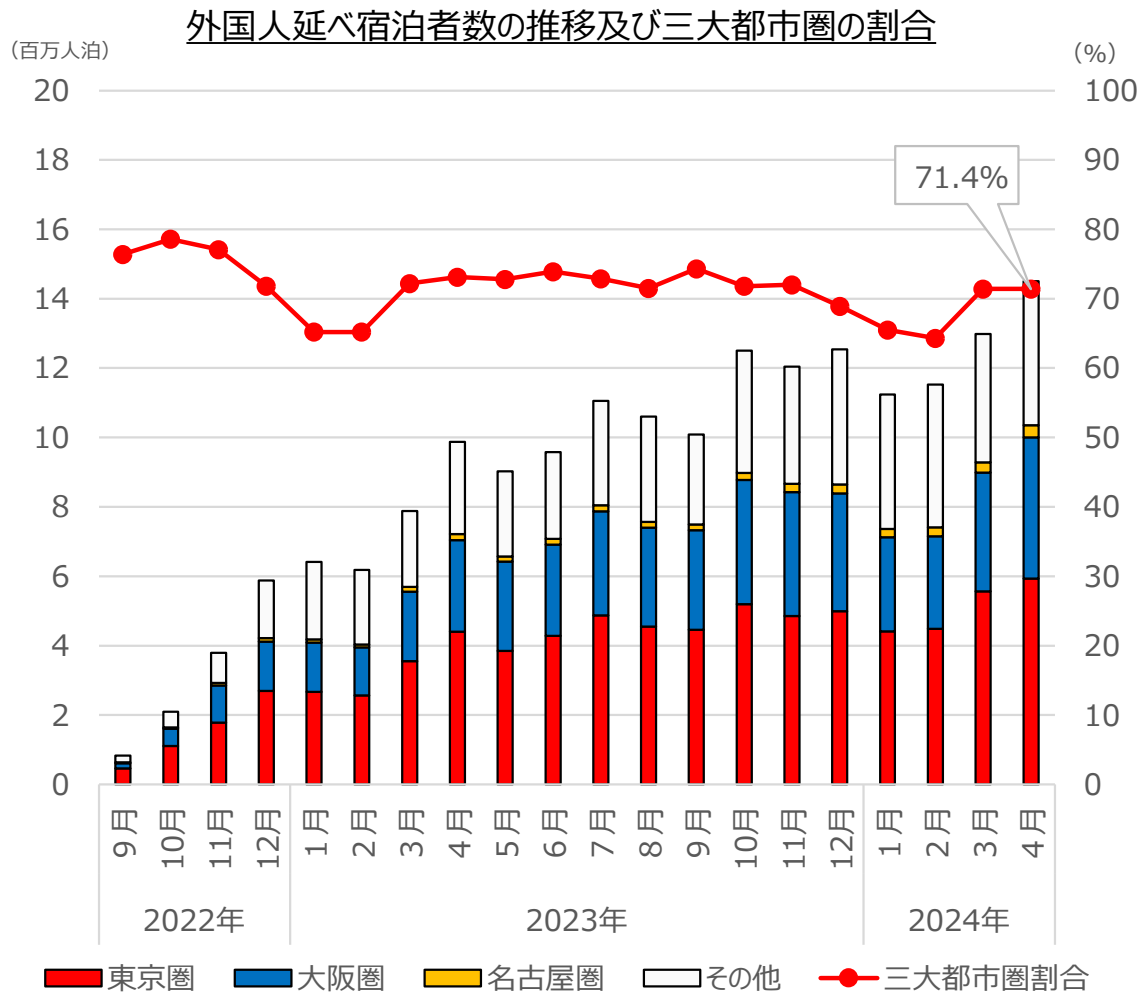
出典：秋田県HP

「観光の足」の現状

- 2022年10月の水際措置の緩和以降、観光需要は徐々に回復し、2024年4月には外国人延べ宿泊者数が**1400万人**を超えたが、**宿泊先地域によって偏在傾向が見られ、三大都市圏（※）のみで71.4%（2024年4月）**となっている。
- 他方、特に地方の交通結節点においては、タクシー等がつかまらないなど二次交通の確保に課題がある。

※**東京圏**（埼玉県、千葉県、神奈川県、東京都）、**大阪圏**（京都府、大阪府、兵庫県）、**名古屋圏**（愛知県）

観光客（外国人延べ宿泊者数）の推移



(出典) 観光庁「宿泊旅行統計調査」(2024年1~4月は第2次速報値)をもとに国土交通省総合政策局作成

交通結節点における二次交通についての課題

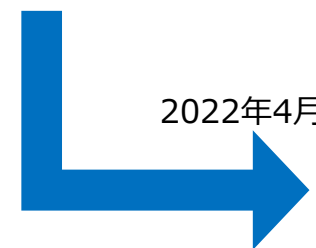
【課題例】

- 交通結節点から利用できるタクシー等の二次交通の**供給が（時間帯によって）十分でない**。
- 交通結節点でのタクシー等の二次交通に関して、**事前にHP、スマホなどからの予約ができない**。
- 交通結節点でのタクシー等の二次交通に関して、鉄道駅などでの**周知が十分ではない**。

交通結節点の様子（イメージ）



2013年1月



2022年4月



(引用元) Google社「Google マップ、Google Earth」

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。



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 路線バスの減便等を踏まえ、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



※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
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

第1弾（9月頃とりまとめ予定）

- 雨天時や大規模イベント等の高需要期における車両供給量の拡大
- 貨客混載の導入
- 協議運賃の導入
- 大都市部以外の地域における制限緩和
（使用可能車両数、曜日、時間帯）
- タクシー配車のマッチング率の算定方法合理化

第2弾（12月頃とりまとめ予定）

- 新たなダイナミックプライシングなど運賃・料金の多様化の検討
- タクシー以外の運送事業者（バス、鉄道等）の参入促進の検討

- ・日本版ライドシェアの運用を開始して以降、雨天時においては移動需要が大きくなる傾向が確認された。
- ・このため、1時間 5 mm以上の降水量が予報される時間帯に、日本版ライドシェアの車両の使用を可能とする。

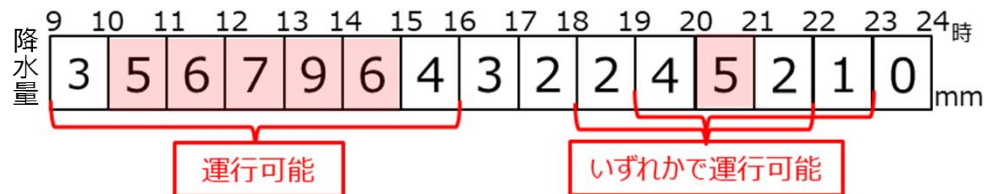
使用可能な時間について

① 2 4 時間先までの降水量の予報が1時間 5 mm以上となった時間帯

② その前後 1 時間

においては、日本版ライドシェアの車両使用が可能。

※ 1 回の使用可能時間が 3 時間以下となる場合には、当該時間帯の前後いずれか1時間まで追加して使用が可能（計4時間まで）



使用可能な車両数について

【これまでは使用不可であった時間帯】

各営業区域において使用できる日本版ライドシェア車両の最大までを使用可能とする。

【これまでも使用可能であった時間帯】

各営業区域において使用できる日本版ライドシェア車両の最大の 2 倍までを使用可能とする。

対象の営業区域

大都市部（12地域）

以下の都市及びその周辺のエリア

東京都特別区、横浜市・川崎市、名古屋市、京都市、札幌市、仙台市、さいたま市、千葉市、大阪市、神戸市、広島市、福岡市

※他の地域については今後検討

- 全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、国土交通省「交通空白」解消本部を設置する。
- 当該本部のもと、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取り組みを進める。

国土交通省「交通空白」解消本部

目的

- **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や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。

構成員

- 本部長** 国土交通大臣
 - 本部長代行** 副大臣及び大臣政務官
 - 副本部長** 事務次官、技監及び国土交通審議官
 - 本部員** 官房長、公共交通政策審議官、鉄道局長、物流・自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、観光庁長官、地方運輸局長等
- ※事務局：総合政策局 公共交通政策部門、物流・自動車局及び観光庁

取組事項とスケジュール

- ① **日本版/公共ライドシェアの取組が遅れている自治体（約600※）への伴走支援** → 約600自治体においてタクシー等を利用可能に
※日本版/公共ライドシェアを実施済み/実施に向けて準備中の約1100自治体を除く自治体
- ② **主要交通結節点（約700）の2次交通アクセス向上支援** → 約700交通結節点においてタクシー等を利用可能に
R6.9 特に先行的に解決する必要性が高い自治体や交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す→公表
R6.12 上記以外の自治体・交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施／準備されていることを目指す →公表
- ③ **「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**
R6.9 バージョンアップ 第1弾のとりまとめ（天候・大規模イベント等への対応等）
R6.12 バージョンアップ 第2弾のとりまとめ（新たなダイナミックプライシングなどの運賃料金の多様化等）

※解消本部に課長級の幹事会を設置し（毎月開催）、定期的に報告・議論

地域の足対策

○日本版/公共ライドシェアの取組が遅れている自治体への伴走支援

【取組の例】

- ・タクシーの利便性向上（ドライバーの増加、営業区域の柔軟な運用など）
- ・乗合タクシーの更なる普及促進
- ・日本版ライドシェアや公共ライドシェアを導入
- ・自治体とタクシー事業者が公共ライドシェアを共同で運営

観光の足対策

○主要交通結節点の2次交通アクセス向上支援

【取組の例】

- ・交通結節点へのタクシー等の計画的な配車
- ・一次交通事業者の協力も含めたタクシー等の予約環境の整備
（特急列車車内や航空機搭乗時におけるタクシー等の予約サービスの実施等）
- ・タクシー等のサインージ、案内の掲出
- ・乗合タクシーの更なる普及促進、日本版ライドシェアや公共ライドシェアの導入

日本版ライドシェア等のバージョンアップと全国普及

○バージョンアップ第1弾

- ・天候、大規模イベント等への対応
- ・台数制限の緩和
- ・貨客混載、協議運賃の導入
- ・5%ルール¹の適用時間拡大
- ・マッチング率の算定方法合理化

○バージョンアップ第2弾

- ・新たなダイナミックプライシングなど運賃料金の多様化
 - ・タクシー以外の運送事業者（バス、鉄道等）の参入促進
- ※交通政策審議会自動車部会にて検討

『経済財政運営と改革の基本方針2024』(骨太方針)

(令和6年6月21日閣議決定)

第2章 社会課題への対応を通じた持続的な経済成長の実現

5. 地方創生及び地域における社会課題への対応

(2) デジタル行財政改革

デジタルを活用して、全国の移動の不足の解消への道筋をつけるという観点から、**規制改革推進会議における議論を踏まえ、安全を前提に、いわゆるライドシェアを全国で広く利用可能とする**。このため、**全国の移動の不足の解消に向けて、自家用車活用事業等について、モニタリングを進め、検証を行い、各時点での検証結果の評価を行う**。並行して、こうした検証の間、**タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める**。

『新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画』

(令和6年6月21日閣議決定)

Ⅷ. 経済社会の多極化 1. 地方創生とデジタル田園都市国家構想の実現

(2) デジタル田園都市国家を支える地域交通、教育の整備

②交通インフラの整備・地域公共交通のリ・デザイン

デジタルを活用して、全国の移動の不足の解消への道筋を付けるという観点から、**規制改革推進会議における議論を踏まえ、安全を前提に、いわゆるライドシェアを全国で広く利用可能とする**。このため、**全国の移動の不足の解消に向けて、自家用車活用事業等について、モニタリングを進め、検証を行い、各時点での検証結果の評価を行う**。並行して、こうした検証の間、**タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める**。

『デジタル行財政改革 取りまとめ 2024』

(令和6年6月18日デジタル行財政改革会議決定)

◆実現に向けて必要となる取組

(タクシー・バス等のドライバーの確保、地域の自家用車・ドライバーの活用)

自家用有償旅客運送制度（道路運送法第78条第2号）について、移動の足の確保に係る地方自治体の責務に照らして様々な障害があるとの地域の声を踏まえ、使い易い制度への大幅な改善を図ってきた。まず2023年12月には、同制度の適用対象となる交通空白地への夜間など時間帯の概念の取り込み、対価の目安の引き上げ（タクシー運賃の約8割）、運送の実施主体からの受託により株式会社が参画できることの明確化を実施した。そして、2024年4月には、地域公共交通会議等における協議において自治体の長が判断できるようにする等の運営手法の見直し、タクシーとの共同運営の仕組みの構築、運送区域の設定の柔軟化、ダイナミックプライシング（変動運賃制度）の導入を実施し、更なる制度の改善を図った。加えて、道路運送法の許可又は登録の対象外の運送（無償運送）についても、利便性向上のため、2024年3月にガイドラインを発出した。

また、2024年3月に、現状のタクシー事業では不足している移動の足を地域の自家用車や一般ドライバーを活かしたライドシェアにより補うこととし、**タクシー事業者の運行管理の下での新たな仕組みを自家用車活用事業（道路運送法第78条第3号）として創設**した。これは、都市部を含め、タクシーの配車アプリにより客観指標化されたデータに基づき特定されたタクシーが不足する地域・時期・時間帯において、タクシー事業者が運送主体となり、地域の自家用車・ドライバーを活用し、アプリ等による配車とタクシー運賃の収受を可能とするものである。同年4月から、まず配車アプリデータに基づきタクシー不足車両数が算出された4地域において同事業の運用を開始し、早速4月8日から東京及び京都においてサービス提供が開始された。また、8地域についても5月以降順次サービス提供が開始されるほか、その他の地域でも4月から簡便な方法により不足車両数を算出することにより導入が可能となっている。

地域における移動の足は、鉄道、バス、タクシー、自家用車活用事業や自家用有償旅客運送など様々な手段を総合して確保していくことが重要である。このため、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」のとりまとめ（2024年5月同会議決定）に沿って、多様な関係者の連携・協働により持続可能な地域交通の再構築を実現する方策を実行する。あわせて、各地域が抱える移動の足の不足の喫緊の課題により緻密に対応していくため、不断に自家用車活用事業や自家用有償旅客運送のバージョンアップを図ることとし、天候・大規模イベント等への対応、台数制限の緩和、貨客混載の導入、協議運賃の導入、「5%ルール」の適用時間拡大、マッチング率の算定方法合理化を進めていくほか、新たなダイナミックプライシングなど運賃・料金の多様化やタクシー以外の運送事業者(バス、鉄道等)の参入促進の検討を直ちに開始する。

デジタルを活用して、全国の移動の足不足の解消への道筋をつけるという観点から、**規制改革推進会議における議論を踏まえ、安全を前提に、いわゆるライドシェアを全国で広く利用可能とする。**このため、**全国の移動の足不足の解消に向けて、自家用車活用事業等について、モニタリングを進め、検証を行い、各時点での検証結果の評価を行う。**並行して、こうした検証の間、**タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める。**

2024年6月28日（金）大臣会見要旨

冒頭発言

日本版ライドシェアの雨天時に対応したバージョンアップについて

「日本版ライドシェア」の雨天時に対応したバージョンアップについてです。
地域交通における「担い手」や「移動の足」不足への対応として、「日本版ライドシェア」を4月に開始したところ
です。

6月27日までに、既に15地域において運行が開始しており、各地域のマッチング率については、概ね改善され
ているところですが、強い雨などの悪天候の場合に、マッチング率が下がるというデータが確認されています。

このため、「日本版ライドシェア」のバージョンアップの一環として、7月1日より大都市の12地域において、天気予
報で一定の強さの雨が予測される時間帯には、これまで「日本版ライドシェア」の対象ではなかった時間帯であって
も「日本版ライドシェア」を使用可能とするとともに、既に対象となっている時間帯については、使用可能な車両数を
増やします。

これにより、雨天時の「移動の足」不足の解消を目指してまいります。

また、**引き続き、「日本版ライドシェア」のバージョンアップと全国展開を進めていきたいと思っています。**

今日も雨が降っていますが、これは予報によると、時間雨量が5ミリ程度だそうです。5ミリから今回の雨天時の
バージョンアップの対象としていると、これは後から事務方から詳しい説明があるかと思いますが、今日もある人が呼
んでみたら中々やはり雨が降っていて捕まりにくいという現象があるそうです。

**こういうところにもきちっと対応できるような「日本版ライドシェア」のバージョンアップ、それから「公共ライドシ
ェア」を積極的に進めていきたいと思っています。** 私からは以上です。