

「交通空白」の深層と核心

地域交通法の改正と 自家用有償旅客運送の「実質化」に向けて



公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」

令和8年5月18日

総合政策局モビリティサービス推進課

星 明彦



まずは新たな制度づくりから

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	早急に要対策 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

パイロット・プロジェクトの展開
（5分野30プロジェクト）



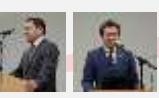
発足時の総会に計500名超が参加



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、観光の足のと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

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ことを、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

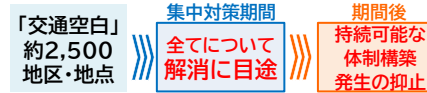
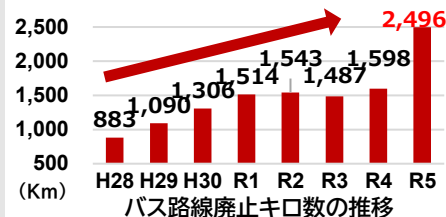
オブザーバー

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**。



※「交通空白」に陥らないよう未然防止が必要な約1,800の要モニタリング地区・地点についても、先手先手に対応

【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と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。



複数者による車両・車庫の共有
(広島県広島市)



公共ライドシェアの導入
(石川県津幡町)



離島航路に就航する船舶
(山口県防府市)

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】

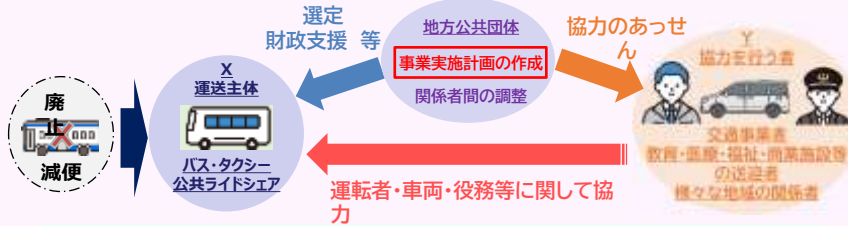
- 人口減少・高齢化が進む中で、特に地方部においては、買物、医療、教育など日常生活に不可欠なサービスの再編が急速に進んでいる。
- 日常生活における移動の不便にとどまらず、外出・通院機会の減少による健康面への悪影響や、現役世代による子どもや高齢者の送迎負担の増大等により、地域の活力の低下、さらなる人口減少という負の連鎖を招く可能性

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)をおっせんすることで、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

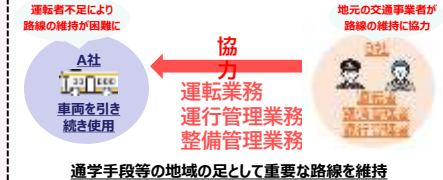
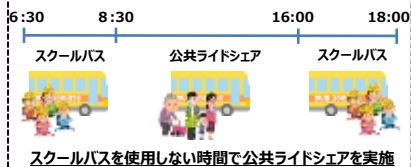
地方公共団体が主導して、複数の者が協力して最適な形態で運送を提供



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】 【交通事業者同士の協力】

- 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
- 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



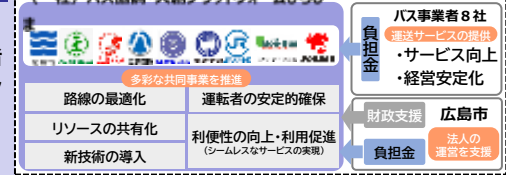
連携促進団体の活動推進

- 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】

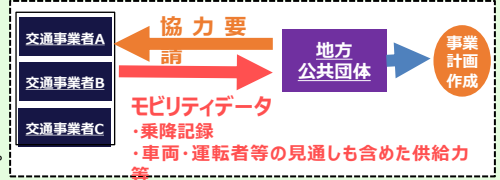


【サービス導入を支援する民間企業】



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・鉄道事業者等との取組

【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

- 地域輸送資源のフル活用を広く展開していくためには、**交通分野に係る全体の計画策定から現場での実務に至るまで様々な場面で、医療・福祉・教育等各分野の関係者が参画するなど、相互に地域での議論や意思決定が進められる環境を構築していくことが重要。**
- このため、国土交通省においては、以下の通り、**本省・地方運輸局を挙げて、あらゆる機会を捉えて関係省庁との連携に積極的に取り組んでいるところ。**

▶「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」 ……> 関係省庁参画の下、各分野と交通の連携を議論・指針等を策定

各省 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」において**厚生労働省、文部科学省**ほか関係省庁の連携の下、デジタルを活用しつつ、交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するため議論<令和5~6年に6回開催>

各省 実現会議とりまとめを踏まえ、「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」を策定のうえ、**医療（厚労省）、介護・福祉（厚労省）、教育・スポーツ（文科省）**等の各分野と交通との連携に係る**通達をそれぞれ国交省と所管省庁の連名で発出**<令和6年6月28日指針策定、以降随時通達発出>

▶会議等参加・施策連携 ……> 情報共有・意見交換により連携に向けた具体的取組を推進

各省 「地方創生実現のための公共交通ネットワークの再構築を目指す議員連盟」（第22回）に、**厚生労働省医政局・老健局、文部科学省初等中等教育局、スポーツ庁**が参加<令和7年11月11日>

教育 **スポーツ庁**「部活動改革及び地域クラブ活動の推進等に関する総合的なガイドライン」において、部活動の地域展開に向け、「交通部局とスポーツ部局等との連携による、スクールバス等の活用や地域公共交通との連携」等、部活動場所への移動手段確保の取組例を提示<令和7年12月22日>

医療 **厚生労働省医政局**「地域医療構想及び医療計画等に関する検討会」において、国土交通省から「新たな地域医療構想と連携した取組」を紹介。検討会「とりまとめ」において、「医療へのアクセスの確保等のため、公共交通等について、当該庁内の関係部署や関連する市町村、都道府県間での連携体制の構築」することの重要性等について記載<令和8年3月3日>

教育 **文部科学省初等中等教育局**「令和の日本型学校教育」を推進する学校の適正規模・適正配置の在り方に関する調査研究協力者会議」において、国土交通省から「交通と教育・医療・福祉等他分野連携による地域輸送資源のフル活用」について取組紹介。同会議の「議論のまとめ」において、「公立小学校・中学校の適正規模・適正配置等に関する手引」の改定への方向性として、「スクールバスを導入する場合、教育委員会と交通部局等とが連携し、地域一体となった交通手段の確保策を検討することが重要」である旨記載<令和8年3月11日>

各省 **文部科学省、スポーツ庁、厚生労働省、総務省、住宅局**が、「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 第3回会合に参加。各分野の取組と併せ、今後の相互連携を一体的に発信<令和8年2月27日>

▶地域における協力の仕組み ……> 現場関係者同士の連携・交流を促進

福祉 **中国運輸局と中国四国厚生局（健康福祉部 地域包括ケア推進課）**との間において、両局共同での伴走支援や定期的な意見交換、説明会の共同開催、「福祉×交通」の特設ページ開設等、福祉分野と交通分野の一層の連携強化を図るための「**連携協定**」を締結<令和8年1月14日>

新たな地域医療構想に関するとりまとめの概要

社会保障審議会
介護保険部会（第116回）
令和6年12月23日

参考資料2

※令和6年12月18日新たな地域医療構想等に関する検討会とりまとめより作成

医療提供体制の現状と目指すべき方向性

85歳以上の増加や人口減少がさらに進む2040年とその先を見据え、全ての地域・世代の患者が、適切に医療・介護を受けながら生活し、必要に応じて入院し、日常生活に戻ることができ、同時に、医療従事者も持続可能な働き方を確保できる医療提供体制を構築

- ・「治す医療」と「治し支える医療」を担う医療機関の役割分担を明確化し、地域完結型の医療・介護提供体制を構築
- ・外来・在宅、介護連携等も新たな地域医療構想の対象とする

新たな地域医療構想

(1) 基本的な考え方

- ・2040年に向け、外来・在宅、介護との連携、人材確保等も含めたあるべき医療提供体制の実現に資するよう策定・推進
(将来のビジョン等、病床だけでなく医療機関機能に着目した機能分化・連携等)
- ・新たな構想は27年度から順次開始
(25年度に国でガイドライン作成、26年度に都道府県で体制全体の方向性や必要病床数の推計等、28年度までに医療機関機能に着目した協議等)
- ・新たな構想を医療計画の上位概念に位置付け、医療計画は新たな構想に即して具体的な取組を進める

(2) 病床機能・医療機関機能

① 病床機能

- ・これまでの「回復期機能」について、その内容に「高齢者等の急性期患者への医療提供機能」を追加し、「包括期機能」として位置づけ

② 医療機関機能報告（医療機関から都道府県への報告）

- ・構想区域ごと（高齢者救急・地域急性期機能、在宅医療等連携機能、急性期拠点機能、専門等機能）、広域な観点（医育及び広域診療機能）で確保すべき機能や今後の方向性等を報告

③ 構想区域・協議の場

- ・必要に応じて広域な観点での区域や在宅医療等のより狭い区域で協議（議題に応じ関係者が参画し効率的・実効的に協議）

(3) 地域医療介護総合確保基金

- ・医療機関機能に着目した取組の支援を追加

(4) 都道府県知事の権限

- ① 医療機関機能の確保（実態に合わない報告見直しの求め）
- ② 基準病床数と必要病床数の整合性の確保等
 - ・必要病床数を超えた増床等の場合は調整会議で認められた場合に許可
 - ・既存病床数が基準病床数を上回る場合等には、地域の実情に応じて、必要な医療機関に調整会議の出席を求める

(5) 国・都道府県・市町村の役割

- ① 国（厚労大臣）の責務・支援を明確化（目指す方向性・データ等提供）
- ② 都道府県の取組の見える化、調整会議で調った事項の実施に努める
- ③ 市町村の調整会議への参画、地域医療介護総合確保基金の活用

(6) 新たな地域医療構想における精神医療の位置付け

- ・精神医療を新たな地域医療構想に位置付けることとする

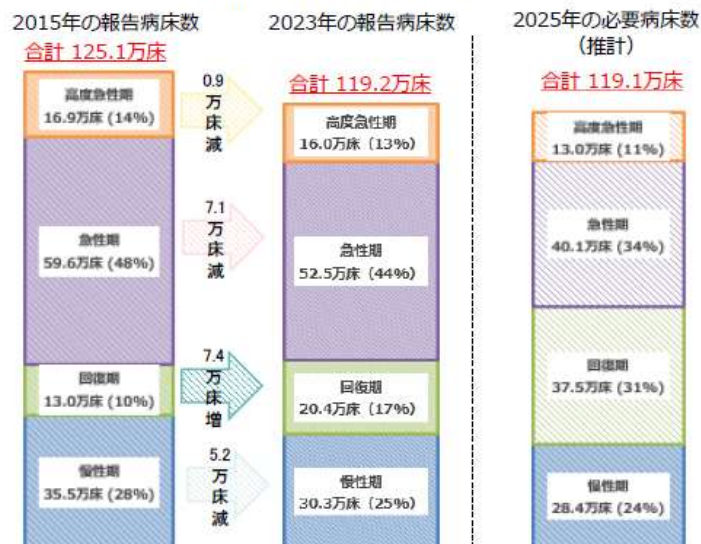
新たな地域医療構想①（概要）

現行の地域医療構想

病床の機能分化・連携

- 回塊の世代が全て75歳以上となる2025年に向けて、高齢者の医療需要が増加することが想定される。
- 約300の構想区域を対象として、**病床の機能分化・連携を推進**するための2025年に向けた地域医療構想を策定。

<全国の報告病床数と必要病床数>



※ 病床機能報告の集計結果と将来の病床の必要量は、各構想区域の病床数を機械的に足し合わせたものであり、また、それぞれ計算方法が異なることから、単純に比較するのではなく、詳細な分析や検討を行った上で地域医療構想調整会議で協議を行うことが重要。

新たな地域医療構想

入院医療だけでなく、外来医療・在宅医療、介護との連携、人材確保等を含めた地域の医療提供体制全体の課題解決を図る地域医療構想へ

- 2040年頃に向けて、医療・介護の複合ニーズ等を抱える85歳以上の増加、人材確保の制約、地域差の拡大が想定される。
- 増加する高齢者救急・在宅医療の需要への対応、医療の質や医療従事者の確保、地域における必要な医療機能の維持が求められる。
- 病床の機能分化・連携だけでなく、**外来医療・在宅医療、介護との連携、人材確保等を含めたあるべき医療提供体制の実現**に資する新たな地域医療構想を策定。
- 2040年やその先を見据えて、地域の実情に応じて、「治す医療」を担う医療機関と「治し支える医療」を担う医療機関の役割分担を明確化し、**医療機関の連携・再編・集約化**を推進することが重要。
このため、病床の機能分化・連携に加え、
 - ・ **地域ごとの医療機関機能**
(高齢者救急の受入、在宅医療の提供、救急・急性期の医療提供等)
 - ・ **広域な観点の医療機関機能** (医育及び広域診療等の総合的な機能)の確保に向けた取組を推進。

<今後のスケジュール>

- 令和7年度 新たな地域医療構想に関するガイドラインの作成（国）
- 令和8年度～ 新たな地域医療構想の策定（県）
- 令和9年度～ 新たな地域医療構想の取組を順次開始（県）

人口の少ない地域における構想区域の見直しの例（圏域の広域化）

- 人口20万人未満の区域等において、持続可能な医療提供体制の確保に向けて、周囲の区域の人口や医療資源等も踏まえて点検、見直しが必要。一定の医療提供の確保が困難な区域については、当該区域内での連携・再編・集約化だけでなく、隣接する区域との合併等も含めて検討が必要。

現状



見直し後

- A医療圏単独では、急性期医療を確保できないと考えられることから、B医療圏と統合し、全体で急性期拠点機能を確保。
- 急性期を担っていた医療機関について、地域全体で、急性期を集約するとともに、その他の医療機関については高齢者救急・地域急性期を担う。
- 旧A医療圏においては、高齢者救急・地域急性期機能を確保した。



人口の少ない地域における患者の医療へのアクセス確保に向けた取組

- これまで人口の少ない地域においても、医療資源を多く必要とする手術等の医療や診療所による外来医療などの提供が行われてきたが、2040年を見据え、区域の見直し、急性期医療の連携・再編・集約化を進めていく必要がある。
- そういった中、患者の医療へのアクセスを維持する観点から、地域の医療資源の状況や以下のような取組事例を把握し、地域医療構想調整会議で検討を行うことが重要。

手段	実施主体の例	具体例
オンライン診療① D to P	医療機関	<ul style="list-style-type: none"> 外来・在宅医療を受けている患者について、通院の必要がない状態の場合等に、外来や在宅医療の代わりにオンライン診療を実施
オンライン診療② D to P with N	医療機関	<ul style="list-style-type: none"> 例として、山口県岩国市柱島においては、本土から来た看護師が患者のオンラインによる受診を支援し、患者が受診できる機会を増やす取組が行われた。看護師が患者のそばにいる状態で行われるオンライン診療についての有用性が指摘されている。
オンライン診療③ D to D	医療機関	<ul style="list-style-type: none"> 遠隔放射線画像診断、遠隔病理画像診断、遠隔コンサルテーション等により、医療資源の少ない地域等における医師の診療を支援
巡回車	地方自治体	<ul style="list-style-type: none"> へき地の患者が、近隣の医療機関まで受診するにあたり、その負担を軽減するための事業が行われている。例として北海道では、無医地区等から、市街地へ向かう公共交通機関として「へき地患者輸送バス」の整備等が行われている。
医師の派遣	都道府県・医療機関	<ul style="list-style-type: none"> へき地等へ代診医等を派遣。
巡回診療	医療機関	<ul style="list-style-type: none"> 医療従事者が乗車した移動診察車が出向き、車内のテレビ会議システムを用いて診療所の医師とオンライン診療を実施。
宿泊施設の整備	医療機関	<ul style="list-style-type: none"> 遠方の妊産婦や小児慢性疾患の患者が宿泊可能な設備を整備。
交通費・宿泊費補助	地方自治体	<ul style="list-style-type: none"> 遠方の分娩取扱施設で出産する必要がある妊婦に、分娩取扱施設までの移動にかかる交通費および出産予定日前から分娩取扱施設の近くで待機するための近隣の宿泊施設の宿泊費を助成。
有床診療所	医療機関	<ul style="list-style-type: none"> 医療需要の少ない地域等で病院を設置するほどの医療需要がない場合などに、医療需要の多寡にあわせて柔軟に医療を提供。
隣接する都道府県との連携	都道府県	<ul style="list-style-type: none"> 地理的条件や交通事情により、医療資源の豊富な最寄りの医療圏までのアクセスが、当該都道府県以外の場合があり、県をまたいだ連携を行う。

アクセスの確保について

- 今後の医療需要の減少等に向け、人口の少ない地域でも効率的に一定の医療の質を確保するためには、ICTの活用も含めた取り組みが必要となる。地域ごとの特性に応じて、集約して一定の機能を有する病院を圏域で確保することのほか、日常的な診療について、D to P with Nも含めたオンライン診療の活用をすること、地域で確保が難しい医療サービスについて、通院等の負担軽減施策を講じること等が考えられる。

離島へき地におけるオンライン診療(D to P with N)の活用事例

【研究費の実証ケース】 岩国市立柱島診療所（常勤医師なし）
 ・同圏域内のへき地医療拠点病院から月2回、医師が派遣される。島民は診療日を増やしてほしいと要望。
 ・令和2年から実証開始。本土から看護師のみ柱島にわたり、オンライン診療を支援し、診療日を増やす。

【オンライン診療「D to P with N」は、患者の同意の下、看護師が患者のそばにいる状態での診療である。医師は診療の始末行為を看護師等に指示することで、予断された範囲内における診療行為が予測されない新たな応答性に対する対応が看護師等を通じて可能となる（オンライン診療の適切な実施に関する規制）。

【オンライン診療において「with N（看護師）」のメリット】
 ① 医師が現地にいなくても、通常のオンライン診療に比べて、質の高い診療（検査、処置）を届けることができる。
 ② デバイス操作が困難、難聴、認知症などの高齢者にも対応できる。
 ③ 急患対応時の看護師の精神的な不安を軽減。特に緊急オンライン診療には看護師は必須。

課題
 ・デバイスの操作など、オンライン診療支援に必要なスキルの習得。圏域からの医師とのコミュニケーション。
 ・看護師によるオンライン診療支援には多大な人的コストやスキルが必要。

若国市柱島において、本土から来た看護師が患者のオンラインによる受診を支援し、患者が受診できる機会を増やす取組が行われた。看護師が患者のそばにいる状態で行われるオンライン診療についての有用性が指摘されている。

へき地における患者の通院負担軽減に関する事業の例

へき地患者輸送車（艇）事業について

へき地患者輸送車（艇）運行支援事業：令和7年度当初予算額 14.5億円（26.4億円）※（100%国庫補助）
 へき地患者輸送車（艇）整備事業：令和7年度当初予算額 22.8億円（17.8億円）※（100%国庫補助）

1 事業の目的

へき地の患者を近隣の医療機関まで輸送する「へき地患者輸送車（艇）」の運行に対する財政支援を行うことで、へき地における医療の確保を図る。

（運行支援事業）

- 実施主体：市町村、へき地医療拠点病院、へき地診療所等
- 補助率：1/2
- 対象経費：人件費、燃料費等
- 基準額：1台当り765千円（患者輸送車）、1台当り1,289千円（患者輸送艇）

（整備事業）

- 実施主体：市町村、へき地医療拠点病院、へき地診療所等
- 補助率：1/2
- 対象経費：購入費
- 基準額：マイクログリス1台当たり2,829千円、ワゴン車1台当たり1,474千円、艇1隻当たり10,198千円



へき地の患者が、近隣の医療機関まで受診するにあたり、その負担を軽減するための事業が行われている。北海道では、無医地区等から、市街地へ向かう公共交通機関として「へき地患者輸送バス」の整備等が行われている。

巡回診療の取組例

- 定期的に通院を必要とする高齢者が移動困難者等に対し、医療Maasを活用することにより効率的な医療提供を行っている例がある。



- 自宅等へ、看護師等の医療従事者が乗車した移動診察車が出向き、車内のテレビ会議システムを用いて診療所の医師とオンライン診療を実施。
- 患者は遠方への通院の必要がない。
- 医師はこれまで訪問診療のために要していた移動時間を、外来の患者や緊急性の高い患者の対応に充てることが可能となる。

医療機関再編における課題と先進事例(公共交通の再編と遠方通院者への配慮)

厚生労働省医政局 医療機関の再編における課題と先行事例(令和3年度医療機能の分化・連携に向けた医療機関の具体的対応方針に対する調査支援事業)



① 中東遠総合医療センター (ヒアリング先：中東遠総合医療センター)

アクセス不安の解消（静岡県掛川市、袋井市）

■ バス路線の整備

・ 掛川市

- ✓ 掛川駅を中心として公共交通が整備されている状況であった。
- ✓ 掛川駅から循環バスが出ていたため、掛川駅で循環バスに乗り換えてもらうことで新病院へのアクセスを確保した。(新病院乗り入れに伴う追加費用：2,600千円)
- ✓ バス路線の整備に加え、デマンド型乗り合いタクシーの整備も行った。(新病院乗り入れに伴う追加費用：1,905千円)
- ✓ 遠方からの来院患者については、復路の半額をチケットとして補助する取組を実施した。
- ✓ また、バス路線の整備以外の取組として、自家用車の利用が多いことを考慮し、通院や面会を行いやすい環境を整えるため無料駐車場を多く確保している。

・ 袋井市

- ✓ 新病院開院以前から存在していたバス路線は新病院からの距離が遠かったため、運行会社が運行経路を延長し、新病院に乗り入れることは考えにくい状況であった。
- ✓ 新病院へ直接アクセスできる手段を確保するため、北部・中部・南部のバス路線を新たに整備した。(市病院アクセス関連費用：36,613千円(うち初年度バス購入補助7,610千円))
- ✓ 開院後、利用者の少ない北部路線及び南部路線については見直しを行い、デマンドタクシーに置き換える対応を行った。

<新病院アクセスバス路線イメージ>



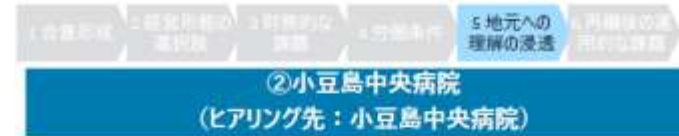
【ポイント】

- ・ バス路線の整備は、再編時における住民のアクセス不安に対応した必要な施策であった。
- ・ バス路線を廃止する際にも、代替手段としてデマンドタクシーの整備を進めていたため住民からの反発は無かった。

出所：中東遠総合医療センター提供資料、中東遠総合医療センターへのヒアリング

厚生労働省医政局 医療機関の再編における課題と先行事例（令和3年度医療機能の分化・連携に向けた医療機関の具体的対応方針に対する調査支援事業）

アクセス不安の解消（香川県小豆島）



- 島内中心のバス路線の整備
 - ・ 小豆島では、平成28年の小豆島中央病院開院予定に加え、瀬戸内国際芸術祭の開催による観光客増加、平成29年の統合高校の開校予定等もあり、島全体で公共交通基盤の整備が必要な状況であった。
 - ・ そのため、自治連合会会長や社会福祉協議会等の小豆島の関係者や、有識者で構成される小豆島地域公共交通協議会を設置し、平成28年度から令和2年度の小豆島地域公共交通網形成計画を策定。
 - ・ 小豆島中央病院を中心とした路線については、路線の延長や病院の診療時間に合わせた乗り入れ時間の設定を行った。
 - ・ 高齢者を中心とした患者のバス利用を想定し、新しい車輛を導入する際にはノンステップバスにする等、ユニバーサルデザインの対応も進めている。
 - ・ 小豆島は車社会ではあるものの、高齢者の運転免許返納や、高齢者の独居・老老世帯が増加している状況もあるため、今後もバス利用のニーズは減少することなく維持される見込みである。
- バス運賃の引き下げ
 - ・ 島内の路線バスの運賃は元々最大で1,180円であったが、**上限を300円まで引き下げる対応**を行い、バス運賃の上限引き下げによる**バス会社の減収に対しては財政措置を行った**。
 - ※コロナ禍になるまでの数年は大きな補助額ではなかったが、コロナ拡大後の2年程は観光客の減少も影響し、年間3～4千万円程の補助額となっている。
 - ・ 島内住民の反応としては、従来からバス運賃が高い印象があったため、使いやすくなったと歓迎されている。
- ロータリーの整備
 - ・ **患者安全の観点から、病院の玄関前までバスが乗り入れられるよう、小豆島中央病院のロータリーの整備を行った。**

出所：小豆島中央病院へのヒアリング、小豆島中央病院提供資料

<小豆島地域の地域公共交通網のイメージ>



【ポイント】

- ・ 小豆島全体の公共交通網形成計画の中で、病院を中心としたバス路線の整備に取り組んだ。
- ・ 患者のアクセス手段確保のためバスの運賃の引き下げを行い、バス会社の減収に対しては財政措置を行った。
- ・ 病院の玄関前までバスで移動できるよう、病院敷地内の整備も行った。

2. 新たな地域医療構想について

(2)構想区域(P4)

構想区域の見直しに当たって、当該区域の人口規模等が大きく、交通等の整備状況によっては、区域内で病床数等の医療資源の偏在等の課題が生じる。また、人口規模等が小さすぎると、多くの医療が区域内で完結しなくなる。こうした点に留意しながら、都道府県ごとに地域の実態を踏まえながら検討することが必要となる。

(4)関係者に期待される役割(P6)

また、都道府県庁内の介護関係部署をはじめとして、医療へのアクセスの確保等のため、公共交通等について、当該庁内の関係部署や関連する市町村、都道府県間での連携体制の構築も求められる。

5. 人口規模に応じた地域ごとの課題について(P18)

特に人口の大きな都市部においては、医療資源の差異以外の、交通網の発達等といった様々な要因により、患者の受診行動が多様となり、区域間の流出入が複雑となっている。また、医療機関が極めて近接している場合等もあり、区域の境界部にも多くの医療機関が存在するなど、適切な区域の設定が困難である。流出入率等が一定あることを踏まえながらも、地域での医療提供体制の協議や必要病床数の運用が可能な単位で、実態を踏まえて適切に区域を設定することが求められる。

3. 医療機関機能の確保について

(2)高齢者救急・地域急性期機能

② 医療機関機能について

人口の少ない地域等で、急性期拠点機能を担うような医療機関が二次救急の役割を担う地域も存在すると考えられるが、地域内のアクセスや地域全体の医療需要の観点を踏まえると、基本的に、急性期拠点機能を担う医療機関や高齢者救急・地域急性期機能を担う医療機関が連携して受入体制を確保することとなる。

そうした場合であっても、手術等の医療資源を要する急性期医療を安定的に提供していくためには、地域全体の医師の数や働き方の状況等を踏まえ、急性期拠点機能を担う医療機関に集約しつつ、それ以外の救急搬送については、高齢者救急・地域急性期機能を担う医療機関が主に受け入れるなどの役割分担について協議することが重要となる。



公立小中学校の統廃合をお考えの皆さまへ

～児童生徒のより良い教育環境の確保に向けて～

少子化の急速な進行など社会が大きく変化している中、公立学校を取り巻く状況の変化とあわせて、公立学校の統廃合に関する検討が求められている自治体が多くなっています。

本パンフレットは、文部科学省において平成27年に取りまとめた「公立小中学校・中学校の適正規模・適正配置に関する検討一少子化に対応した活かせる学校づくりに向けて～」(以下「検討」という。*)を基に、小中学校の統廃合の検討を進めようとする自治体に対してそのポイント等を分かりやすくまとめたものです。

各市町村においては、地域ごとの様々な実情や課題等を踏まえ、保護者や児童生徒、教職員、地域住民等の関係者と合意をとりながら検討いただく際の参考資料として、活用ご活用ください。

令和7年3月 文部科学省初等中等教育総務課初等中等教育企画課教育制度課作成

小中学校の適正規模・適正配置の基本的な考え方

1. 適正規模・適正配置の検討が求められる背景

子供たちを取り巻く環境の大きな変化の中で、適正規模・適正配置の検討が求められることが増えています。



2. 適正規模・適正配置の基本的な考え方

義務教育段階の学校の目的は、児童生徒の能力を伸ばしつつ、社会的命の基礎、国家・社会の形成者としての基本的資質を養うことであり、学校では、児童生徒が集団の中で、多様な考えに触れ、認め合い、協力し合い、切磋琢磨することを通じて思考力や表現力、判断力、問題解決能力などを育み、社会性や規範意識を身に付けさせることが重要であることから、**学校は一定の規模を確保することが重要**です。

学校規模の適正化の検討は、あくまでも**児童生徒の教育条件の改善の観点を中心に**行い、学校教育の目的や目標をより良く実現するために行うべきものです。

また、学校は地域のコミュニティの核として、防災・保育・地域の交流の場等の機能を併せ持ちます。地域の実情により、学校総務会が困難な場合や小規模校として存続させることが必要な場合もあり、こうした判断も尊重される必要があります。

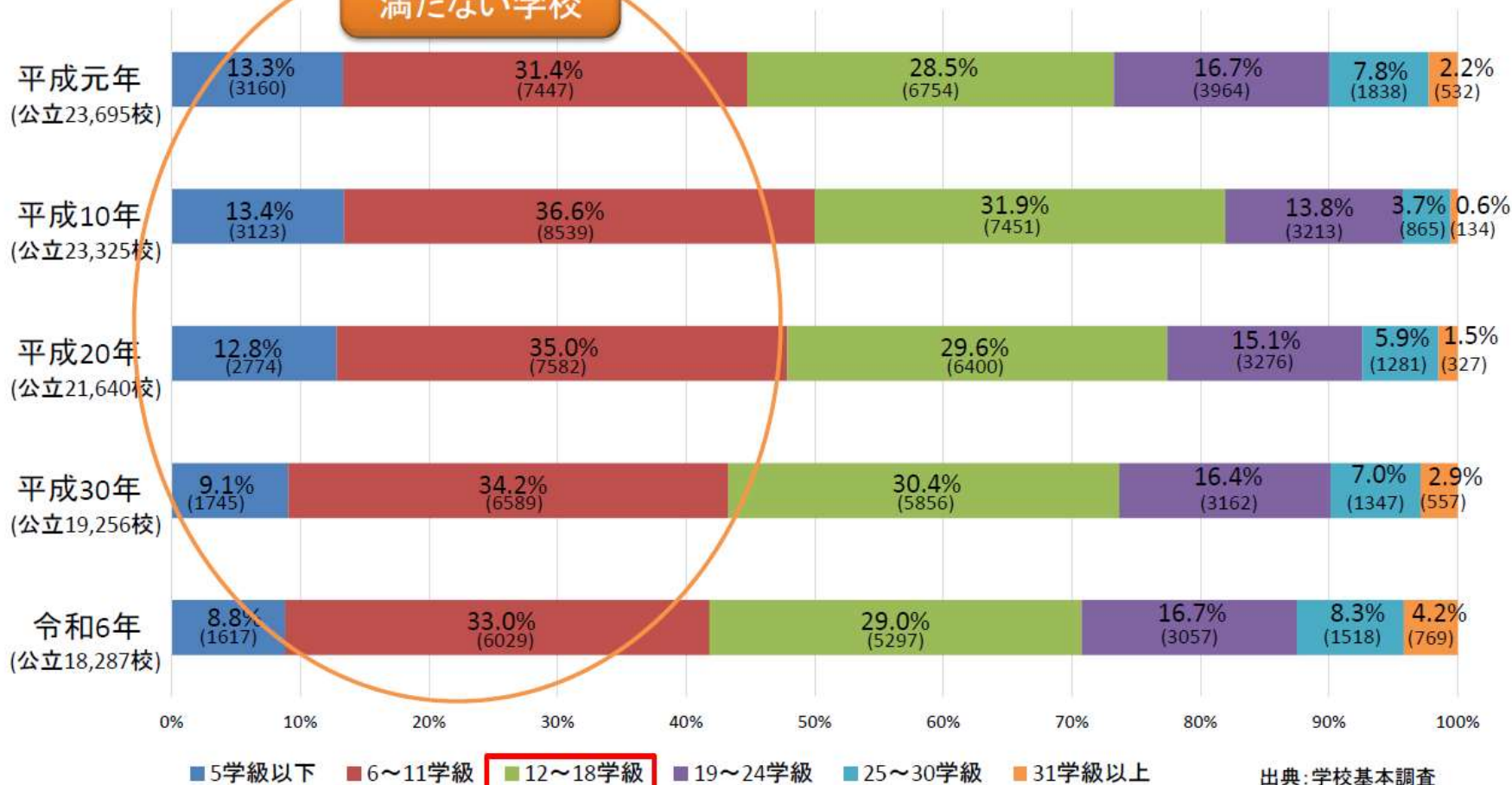
※1 「公立小中学校・中学校の適正規模・適正配置に関する検討一少子化に対応した活かせる学校づくりに向けて～」(平成27年1月27日)
 ※2 「人口動態統計速報(令和6年12月分)」(厚生労働省)



公立小学校の約4割が標準規模を下回る

標準規模に
満たない学校

※グラフ中の（ ）内の数字は全体の学校数（0学級の学校数を除く）に占める割合
 ※学校数は本校の数、分校を含まない
 ※特別支援学級を含む



標準規模

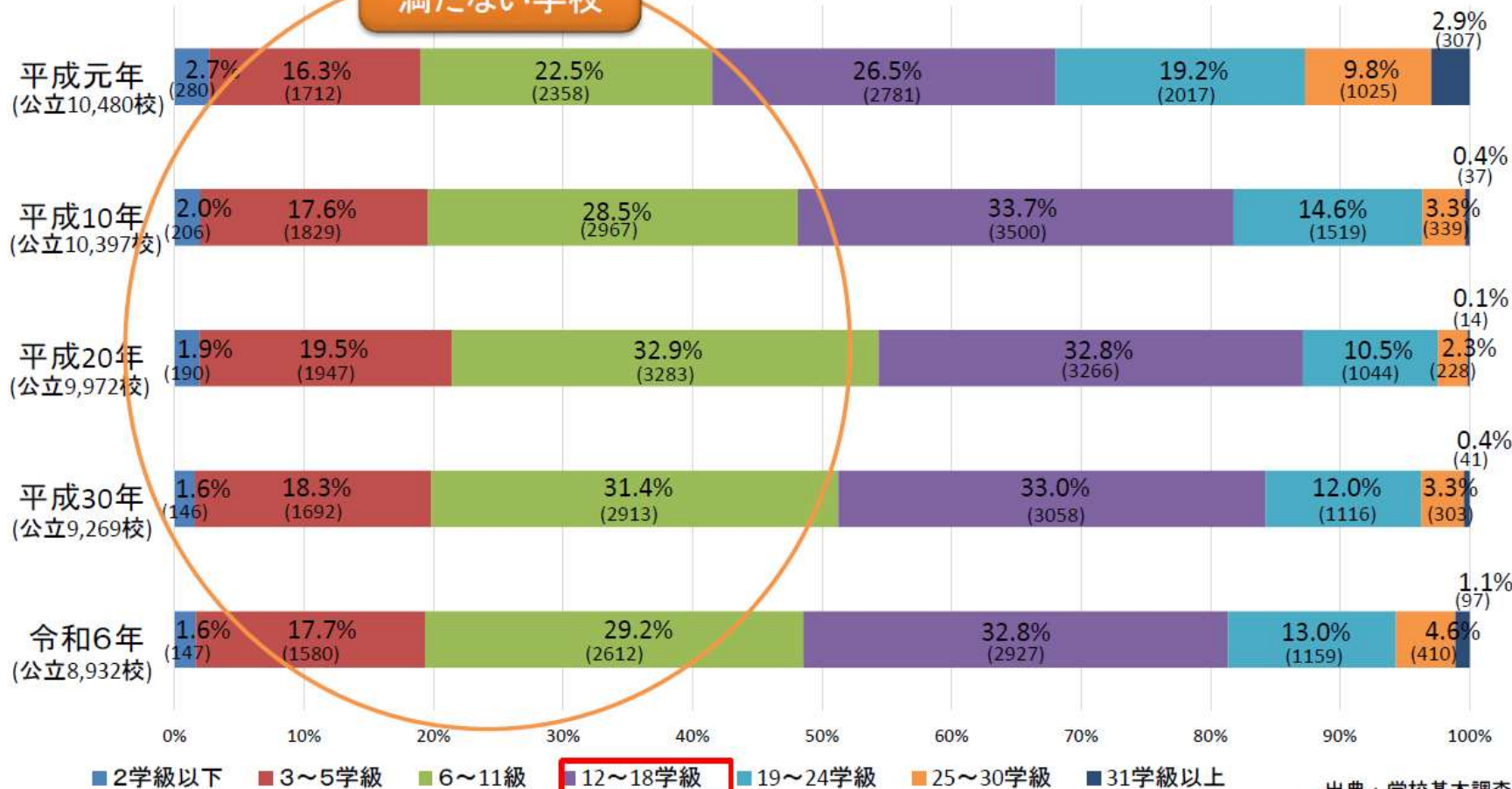
【学校教育法施行規則第41条】
 小学校の学級数は、12学級以上18学級以下を標準とする。ただし、地域の実態その他により特別の事情のあるときは、この限りでない。

文部科学省「令和の日本型学校教育」を推進する学校の適正規模・適正配置の在り方に関する調査研究協力者会議資料より

公立中学校の約5割が標準規模を下回る

標準規模に
満たない学校

※グラフ中の（ ）内の数字は全体の学校数（0学級の学校数を除く）に占める割合
 ※学校数は本校の数、分校を含まない
 ※特別支援学級を含む



出典：学校基本調査

標準規模

文部科学省「令和の日本型学校教育」を推進する学校の適正規模・適正配置の在り方に関する調査研究協力者会議」資料より

【学校教育法施行規則第79条(同規則第41条を準用)】
 中学校の学級数は、12学級以上18学級以下を標準とする。ただし、地域の実態その他により特別の事情のあるときは、この限りでない。

適正規模・適正配置に関する基本的な考え方

- 児童生徒が集団の中で、多様な考えに触れ、認め合い、協力し合い、切磋琢磨することを通じて一人一人の資質や能力を伸ばしていくという特質を踏まえると、学校については、一定の規模を確保することが望ましい。

※小規模の場合には、例えば、以下のような課題が生じる

- ・クラス替えができない、クラス内で男女の偏りが生じる、人間関係が固定化する
- ・多様な意見に触れることが難しくなる、スポーツ実技や合唱・合奏などが困難になる



- そのため、文部科学省では、小中学校の学校規模（学級数）の標準等を設定。
（学校教育法施行規則において、学校規模の標準は、小中学校ともに、**12学級以上18学級以下**）

- 学校規模の適正化の検討は、あくまでも児童生徒の教育条件の改善の観点を中心に据え、学校教育の目的や目標をより良く実現するために行うべきもの。

※学校には一定の規模が必要な一方で、統廃合の結果、極端に長距離の通学が求められることなども問題。

- また、学校は地域のコミュニティの核として、防災・保育・地域の交流の場等の機能を併せ持つ。地域の事情により、学校統廃合が困難な場合や小規模校として存続させることが必要な場合もある。



統廃合することも、小規模校として存続させることも、設置者である自治体が判断。

※小規模校として存続させる場合、メリットを最大化するとともに、デメリットを最小化するような工夫が必要。

学校施設の複合化に関する現状

学習環境の向上に資する学校施設の複合化の在り方について（平成27年11月）

学校施設の複合化に係る基本的な考え方と計画・設計上及び管理・運営上の留意事項について取りまとめた報告書

※学校施設の在り方に関する調査研究協力者会議（部会長：上野淳 首都大学東京学長）において検討

○ 学校施設の複合化に関する現状

公共施設全体の背景

- ・人口構成や社会構造の変化等により、公共施設の利用需要が変化している。
- ・増大する維持管理費について、計画的整備により財政負担を平準化する必要がある。

学校施設に関する背景

- ・老朽化対策の検討にあたり、より効果的・効率的な学校施設の整備・活用が求められる。

➔ 学校施設と他の公共施設との複合化の需要が高まっている。



学校を中心とした他の公共施設との複合化・共用化について

学校施設の複合化・共用化を行うことにより、**施設機能の高機能化・多機能化に伴う児童生徒や地域住民の多様な学習環境の創出、公共施設の有効活用、財政負担の軽減等につながる事が期待される。**

公立小中学校等の複合化事例数

全国で**11,450校**（約39%）

複合化した公共施設等の種類別件数（延べ数）

文教施設		社会福祉施設		文教施設・社会福祉施設以外の施設	
体育館	843件	放課後児童クラブ	6,870件	地域防災備蓄倉庫	7,475件
公民館	608件	児童館等	170件	給食共同調理場	409件
図書館	75件	保育所	88件	行政機関	55件

（令和4年9月1日時点 文部科学省調べ）

■ 学校施設と公共施設との複合化のイメージ

他の公共施設（図書館等）との複合化・共用化を図り、多様な「知」を集積する共創空間としていく姿



「新しい時代の学びを実現する学校施設の在り方について（最終報告）」
（令和4年3月）より

学校施設の複合化の例①

大阪府豊中市立庄内さくら学園 (子育て支援センター・図書館・介護予防センター等との複合施設)



- 学校規模 / 50学級1,140名 (特別支援学級/16学級 (94名)) ※令和7年4月現在
- 複合施設 / 義務教育学校 (20,895㎡) 豊中市庄内コラボセンター (9,195㎡)
- 整備時期 / 令和5年
- 構造 / RC造一部S造 地上4階

施設整備の背景

- * 義務教育学校と、子育て支援センター・図書館・市役所出張所・介護予防センター・公民館等の機能が複合した施設である庄内コラボセンターを同一敷地内に併設
- * 義務教育学校は、学校施設の老朽化・少子化の状況を踏まえ、南部地域の3小学校と2中学校を統合
- * 庄内コラボセンターは、南部地域に散在する、学校以外の老朽化した公の施設等と、少子高齢化が進み、活気に陰りが見えはじめているまちの状況も踏まえ地域の活性化と課題解決のために生活・学習等支援拠点機能などをもつ複合施設として整備

○管理・運営の体制

施設	所管	管理・運営
義務教育学校	教育委員会	教育委員会
庄内コラボセンター (子育て支援センター・図書館・市役所出張所・介護予防センター・公民館等)	市長部局 教育委員会(図書館)	市長部局 教育委員会(図書館)



2階デッキ



あいさつロード
(左側が庄内コラボセンター、右側が庄内さくら学園)

○義務教育学校と地域拠点施設の一体的整備

- ・ 豊中市立の義務教育学校 (庄内さくら学園) と地域拠点施設 (庄内コラボセンター) を同敷地に一体で計画。学校と地域が一体となり、子供から大人まで多様な関係のなかで、子供たちの活動、学び、成長を育み、子育てや地域活動などを支援できる場としている。
- ・ 両施設の間には誰もが通行できる「あいさつロード」を通し、また2階には学校と地域拠点施設を相互に行き来できる連絡橋を設け、地域とともに関わる領域を創出(あいさつロードで地域のお祭りなどを開催)



あいさつロード沿いの昇降口
※登下校中は職員が配置。
その他の時間は電子錠で施設管理



学級間での交流を可能とする
多目的スペース



異なる学年が交わるスペース

文部科学省「令和の日本型学校教育」を推進する学校の適正規模・適正配置の在り方に関する調査研究協力者会議 とりまとめ(2026年3月11日)

(スクールバス等の多様な交通手段の確保と通学路の安全確保)

学校が統合されることにより通学距離が長くなり、徒歩通学が困難となるケースが増加することが想定されるが、その際には、教育委員会がスクールバスなどの通学支援策を講じて、**児童生徒が安心・安全に通学できる環境を確保することが重要**である。

スクールバスを導入する場合、導入やその運行・維持に係る費用負担に加え、近年はその担い手(運転手等)不足が大きな課題となっており、地域公共交通全体に深刻な影響を与えている。相次ぐバス路線の休廃止等を背景に、国土交通省の調査では全国2,500に及ぶ「交通空白」の解消が喫緊の課題となっており、児童生徒の通学のためだけに使用するバスの運行について検討するのではなく、首長部局と連携し、地域一体となった交通手段の確保策を検討することが重要となる(※)。(略)

※国土交通省の交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会では令和7年12月26日に「交通空白」の解消に向けた制度的枠組みの構築～関係者の連携・協働(モビリティ・パートナーシップ)の推進～」が取りまとめられ、「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(注追記:地域公共交通の活性化及び再生に関する法律)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。」とされている。

(学校施設と他の公共施設との複合化・共用化) ※ 調整中

学校の統合に当たって校舎を新設する場合などにおいて、**学校教育の充実や、施設の管理運営の効率性、公共交通を含めた移動手段の確保等の観点から複数の学校施設や他の公共施設との複合化・共用化の検討が有用**である。

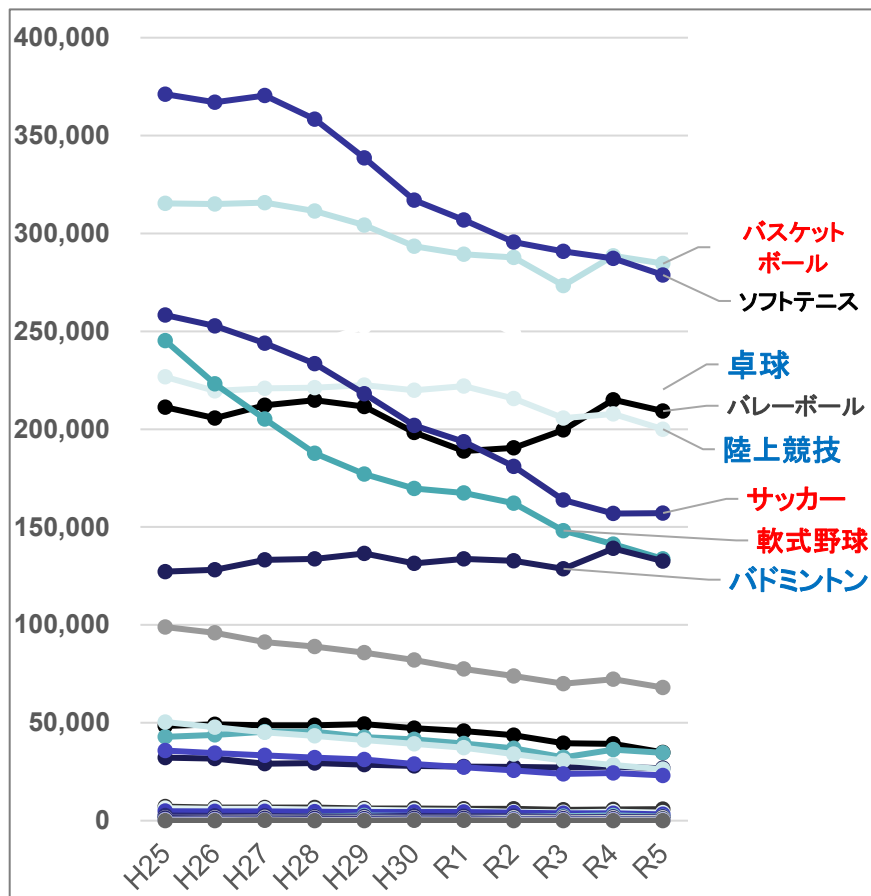
(他省庁との連携)

文部科学省と他省庁との連携も今まで以上に求められる。上述のとおり、**市町村において学校の適正規模・適正配置を検討するにあたっては、教育委員会のみで適切な検討を行うことは困難**であり、**当該市町村が管理する公共施設を管理する部署や交通を担当する部署等首長部局と様々な面で連携することが必要**である。これは国の行政機関においても同様であり、文部科学省は各都道府県・市町村において教育委員会と首長部局の連携が今以上に図られるように、**連携が考えられる具体的な取組の情報提供を含めて、他省庁と連携して全国に働きかけることが有効**である。(略)

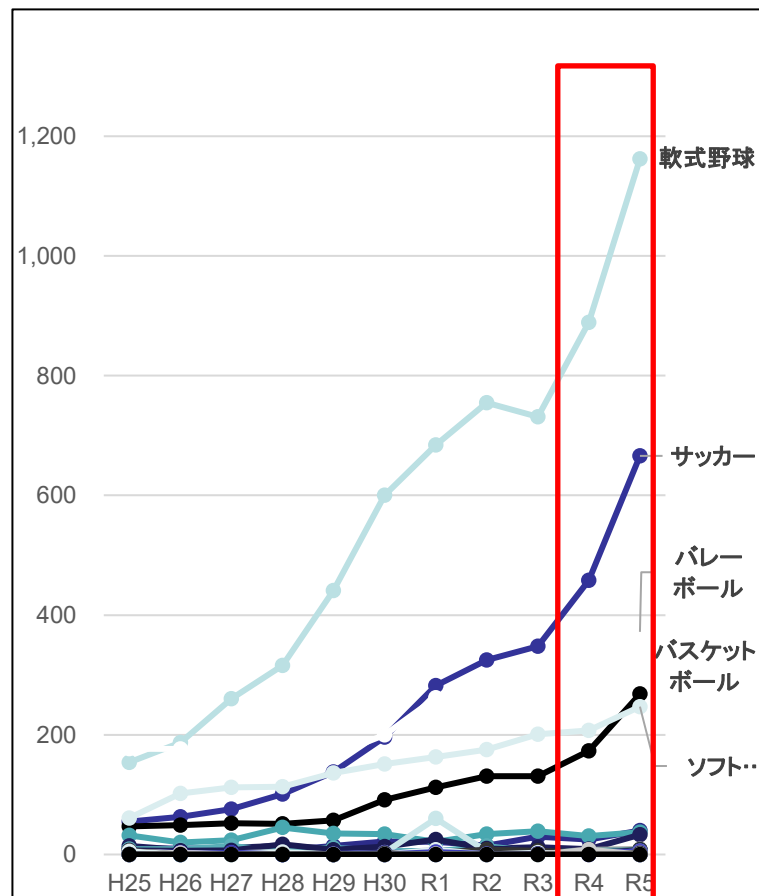
部活動の地域展開関係①（中学校の運動部活動の状況）

- ✓少子化の進展により、学校単位での活動が困難に。
- ✓中学校における合同部活動実施チーム数が、急激に増加。

● 運動部活動に参加している中学生数の推移



● 中学校における合同部活動実施チーム数の推移



(出典) (公財) 日本中学校体育連盟「加盟校・加盟生徒数調査」の調査結果を元に作成。

(スポーツ庁資料より抜粋)
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001904858.pdf>

部活動改革に関する新たなガイドラインにおける 「活動場所への移動の確保」についての記載

(4) 活動場所への移動手手段の確保

- 地域クラブ活動の活動場所が生徒の所属する中学校等以外となる場合や、複数の中学校等の生徒が一体となって地域クラブ活動を実施する場合等においては、**活動場所への生徒の移動手手段の確保が必要**。その際、障害のある生徒等を含め、地域クラブ活動に参加する生徒のニーズや事情等を十分に踏まえた対応が重要。
- 活動場所への移動手手段の確保については、多くの生徒が集まりやすい活動場所の確保との一体的な検討、**スクールバスなどの既存の送迎車両の有効活用**を行うことが重要であるとともに、**地域公共交通との連携**等の観点から、**地方公共団体における交通部局と教育部局及びスポーツ部局・文化芸術部局等が密接に連携しつつ対応することが必要**。
- 教育・スポーツ・文化分野以外でも、例えば、**介護・福祉分野や医療分野など地域における移動手手段の維持・確保が課題となっている政策分野**があることから、**多様な分野の関係者が連携・協働**していくことも重要。

項目	主な取組例
既存の送迎車両の有効活用	・スクールバスやスポーツ団体等のマイクロバスの活用 等
地域公共交通との連携等	・地域公共交通の運行ダイヤに合わせた地域クラブ活動の実施 ・地域公共交通の運行ダイヤの見直しの検討 ・地域公共交通の利用料への補助 ・AIオンデマンド交通等の新技術や自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）の仕組みの活用 等
多様な政策分野との連携・協働等	・介護施設や、病院、商業施設等への送迎への混乗 ・地方公共団体における送迎事業（複数）の一括委託 等

(出典) 令和8年2月27日「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第3回会合」スポーツ庁発表資料

高校教育改革に関する基本方針(グランドデザイン)【概要】 ~2040年に向けた「N-E.X.T.(ネクスト)ハイスクール構想」~ New Education, New Excellence, New Transformation of High Schools

1. グランドデザインの背景・必要性

- ✓ AIの実装などデジタル技術の目まぐるしい発展
 2040年には、**少子高齢化、生産年齢人口の減少、地方の過疎化**が一層深刻化
 →現在の人材供給トレンドが続けば、**労働力需給ギャップ**が発生
 (事務職は余剰、AI・ロボット関係、いわゆる**理系人材は不足**)
- ✓ 将来を正確に予測することは難しく、どのような未来が訪れるか分からない
 →生徒それぞれの**多様な個性やニーズ、興味・関心**に応じた学びを生かした**自己実現**を支え、**生徒の可能性を広げ能力を伸ばす**
 →全ての高校生が**家庭の経済状況等に左右されることなく**、希望する大学等への進学や就職等をし、それが**個人の幸福**につながり、ひいては、**我が国の経済・社会の基盤を強いもの**としていくことにつながる



2. 高校改革の方向性~2040年に向けた高校の姿~

視点1 不確実な時代を自立して生きていく 主権者として、AIに代替されない能力や個性の伸長	視点2 我が国や地域の経済・社会の発展を支える人材育成	視点3 一人一人の多様な学習ニーズに対応した教育機会・アクセスの確保
<div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; display: inline-block;"> </div> <p>学びの在り方の転換 (New Transformation)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ リアルとデジタルの良さを組み合わせつつ、「好き」を育み、「得意」を伸ばす機会を確保し、生徒の実態を踏まえた柔軟な教育課程の実現 ✓ スクール・ミッション、スクール・ポリシーを踏まえた教育活動の改善、公表 ✓ 高校教育と一貫した大学教育改革(主体的・自律的な学修のための環境構築、出口における質保証等) 	<div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; display: inline-block;"> </div> <p>最先端を学ぶ高校の特色化・魅力化 (New Excellence)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 探究・文理横断・実践的な学び、STEAM教育、産業界と協働した専門高校の学びの充実 →理数・文系的素養やAIを使いこなす力を身に付け、社会で活躍するロールモデルを体感 ✓ 各高校の特色化・魅力化 →学科構成の見直し、専門高校の機能強化・高度化、グローバル人材の育成 →「普通科」の在り方の転換、即戦力の人材と進学を見据えた高度専門職人材の育成 	<div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; display: inline-block;"> </div> <p>学ぶ機会・アクセスの確保 (New Education)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 全国どこにいても多様で質の高い学びを保障し、地方の生徒はもとより誰一人取り残されず、全ての生徒の可能性を最大限引き出す (地理的アクセスの確保、都道府県の実情等に応じた学校配置・規模の適正化、小規模校を含む遠隔授業等の推進) ✓ 通信制高校の教育の質の確保・向上 ✓ 不登校生徒への学習支援、特別支援教育や日本語指導が必要な生徒への教育の充実

3つの視点を重視しながら、更なる高校改革を進め、N-E.X.T.ハイスクール構想を実現する。
 高校から大学・大学院に至るまでの一貫した改革により、強い経済や地域社会の基盤となる人材を育成する。

3. N-E.X.T.ハイスクール構想の中核となる高校支援



※交付金等の構築に先立ち、高校教育改革のための基金を都道府県に造成し、N-E.X.T.ハイスクール構想の実現のために、パイロットケースとして先導的な学びの在り方を構築する高校(改革先導拠点)を創設。

新しい学校のイメージや取組例

専門高校の機能強化・高度化 (アドバンスト・エッセンシャルワーカーの育成等)	普通科改革を通じた高校の特色化・魅力化 (文理の双方の素養を有する人材の育成等)	地理的アクセス・多様な学びの確保
<p>(学校のイメージ) 地域発のイノベーションを興すことのできる人材等の育成を目指し、理論と実践の往還によるカリキュラムの実施等に取り組み、必要な施設設備の高度化が図られた学校</p> <p>(取組例) ✓ ビジネス経験の必修化 ✓ ものづくりから流通まで一体的な学びの実践 ✓ 「高校版企業寄附講座」等の実践やそれを前提とした進学・就職機会の確保</p>	<p>(学校のイメージ) 文理にとらわれない幅広い教養等を備えた新しい価値を創造する人材等の育成を目指し、実社会につながる生きた授業の実践等に取り組み、必要な施設設備の高度化が図られた学校</p> <p>(取組例) ✓ 実社会につながる生きた授業の実践 ✓ 高度実験環境を核とする理数探究拠点整備 ✓ 探究型授業研修の充実による教師のスキル向上、探究伴走支援専門チームの構築</p>	<p>(学校のイメージ) 学校の枠を超えて多様な人々と協働し、社会の課題を主体的に探究・解決できる人材等の育成を目指し、柔軟で質の高い学びの実践等に取り組み、必要な施設設備の高度化が図られた学校</p> <p>(取組例) ✓ 学校間連携や遠隔授業等を活用した教育機会の確保 ✓ 学校と地域の関係機関の連携・協働の強化による学習環境の提供 ✓ 他の学校種との連携の充実</p>

これらの取組の一環として、留学支援を含むグローバル人材育成支援や、学校と地域が連携・協働した学力向上・学習支援などについて取り組む。

2040年までに達成を目指す目標

- | | | |
|--|--|--|
| <p>【職業教育の高度化・魅力の強化関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の産業界等と連携・協働した取組を行う専門高校:100% ・少子化傾向においても専門高校の生徒数を現在と同水準 | <p>【普通科の在り方の転換・魅力の強化関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・文理横断的な学びに取り組む普通科高校:100% ・普通科でいわゆる文系と理系の生徒の割合:同程度 | <p>【多様な学びの確保関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・学びの状況に関する生徒の肯定的な評価の向上 ・高校卒業段階の進路未決定者の割合の半減 |
|--|--|--|

高等学校教育改革促進基金の創設 ～N-E.X.T. (ネクスト) ハイスクール[※]構想～

令和7年度補正予算額 2,955億円



※N-E.X.T. (ネクスト) ハイスクールとは、New Education, New Excellence, New Transformation of High Schools の略である。

「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

第2章「強い日本経済実現」に向けた具体的施策 第1節 生活の安全保障・物価高への対応（6）公教育の再生・教育無償化への対応（教育無償化への対応）
いわゆる高校無償化と併せて公立高校や専門高校等への支援の拡充を図るため、政党間の合意に基づき、安定財源を確保した上で、交付金等の新たな財政支援の仕組みを構築することを前提に、国から2025年度中に提示される「高校教育改革に関するグランドデザイン2040（仮称）」に沿った緊要性のある取組等について、都道府県に造成する基金等により先行的に支援する。

課題

- 2040年には、産業構造や社会システムの変化を踏まえた労働力需給ギャップにより、地域の経済社会を支えるエッセンシャルワーカーの圧倒的不足、いわゆる理系人材の不足が懸念されるところであり、産業イノベーション人材の育成が重要。
- 少子高齢化、生産年齢人口の減少、地方の過疎化が一層深刻化（2040年には高校1年生が約36%減少）。現状でも約64%の市区町村において公立高校の立地が0又は1であることなどを踏まえ、地理的アクセスを踏まえた多様な学びの確保が重要。

①産業イノベーション人材育成等に資する高等学校教育改革促進事業 令和7年度補正予算額 2,950億円 支援期間：3年程度

各都道府県に基金を設置し、類型に応じた
高校教育改革を先導する拠点のパイロットケースを創出し、取組・成果を域内の高校に普及する。

事業内容

改革先導校の類型

アドバンスト・エッセンシャルワーカー等 育成支援

- 地域産業や社会・生活基盤を支える分野において、新技術を活用し、生産性の向上・高付加価値化の実現が求められている。
- 技術革新のスピードが加速する時代に適した課題解決能力の獲得に向け、**探究的・実践的な学びの積み重ねや深まりのある学び**を実現する。

理系系人材育成支援

- 未来成長分野においては、理系高等教育への進学者の割合の増加、高等教育での実践的な教育が求められている。
- 先進的な新たな知を生み出す力を育成するため、**理教的素養を身に付けつつ**、自ら問いを立て、解決する研究を行う高等教育を見据えた**文理融合の学び**を実現する。

多様な学習ニーズに対応した 教育機会の確保

- 少子化への対応においては、生徒の地理的アクセスの確保を図ることに留意しつつ、多様な人間関係の中で得られる学びを踏まえれば、**一定の生徒数の規模を確保した学びを提供することが必要**。
- 人口減少地域に、魅力ある学びの選択肢を増やすため、**地域の教育資源を活かした学びや遠隔授業を活用した学び**の提供を実現する。

学ぶ意欲のある高校生が、家庭の経済状況に左右されることなく、学習習慣の定着、学習時間の増加、学びへ向かう姿勢の確立ができるよう、放課後等を活用し、**学校と地域の連携による学力向上・学習支援のための取組**、探究活動の深化による**多様な進路に向けた支援**を行う。

取組 内容例

- 科目・コースの再編、学校設定科目の新設
- 域内の教育環境向上に貢献する取組（遠隔授業、教員研修拠点等）
- 高等教育機関・地域・産業界と連携、外部人材の登用
- グローバル人材育成に向けた留学の派遣・受入に係る環境構築

②高等学校教育改革加速に係る伴走支援事業 令和7年度補正予算額 5億円

改革先導拠点の着実な実施にあたり、都道府県の進捗の確認・評価を行うとともに、類型ごとに、ノウハウの共有・専門家による支援を行う。

対象

- ①都道府県
- ②民間

補助率 等

①10分の10

補助 対象経費

- ①改革先導拠点の創出に係る経費（人件費、旅費、謝金、設備・施設整備費等）
- ②高校教育改革加速に係る伴走経費（人件費、旅費、謝金、備品・消耗品費等）

事業スキーム

文部科学省

基金造成経費を交付

都道府県

※都道府県事務費も措置

担当：初等中等教育局参事官（高等学校担当）付6

事業者や自治体による更なる連携・協働の推進

【事業者や自治体の更なる連携・協働の推進】

バス協調・共創プラットフォームひろしま（広島県広島市）

- コロナ禍による収支悪化や運転者不足により事業者単独での事業の継続が困難であることを踏まえ、令和6年4月1日に、市とバス事業者が参画するプラットフォームを立ち上げ（令和7年法人化）。
- データ分析に基づく路線の最適化や各社の人材のプラットフォームへの集約による企画立案の高度化等の共同事業に加え、E Vバス等導入・充電設備等整備計画の策定などの取組を進めている。

＜共同運営システム（広島モデル）のイメージ図＞

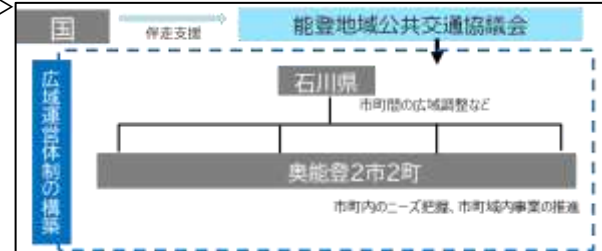


（出典）「共同運営システムによる乗合バス事業の再構築に向けた基本方針」

能登地域公共交通協議会（石川県等）

- 新たに社団法人を作る又は既存団体を活用し、限られた輸送資源を最大限に活用した持続可能な地域交通を実現するため、以下の業務を行う体制を確立。
 - ・交通ネットワークの統合・広域管理マネジメント
 - ・共同配車センター・コールセンターの運営
 - ・運転手・車両の共同管理
 - ・財源の確保、民間投資の誘致、移動需要の喚起

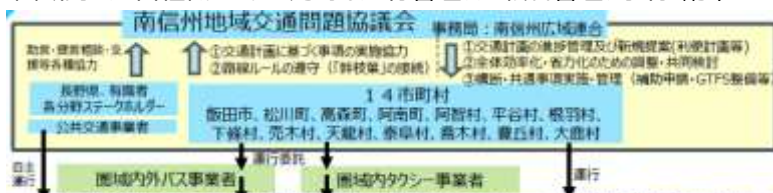
＜スキーム図＞



（出典）令和7年6月3日 馳浩 石川県知事記者会見資料

南信州広域連合（長野県南信州地域）

- エリア運行管理組織に拠る共同運営化の推進として以下の取組を実施
 - ・圏域内のヒト・モノ・コトの集約化による効率性、利便性向上の可能性についての調査
 - ・路線、サービスの見直し
 - ・人材の斡旋、運転者確保
- ※圏域内の運営組織により一元的な運行管理、運転者管理、予約・配車



（事業者資料をもとに国土交通省総合政策局作成）

交通事業者間の連携による客貨混載・拠点整備事業（広島県庄原市）

- 次世代交通形態の創造・実装を目的に、産学官のプラットフォーム「庄原MaaS検討協議会」が従前より活動しており、利便性向上と情報の見える化を具体化、地域活性化を図るために、以下の事業を実施。
 - ・交通・観光など様々な情報を集約・提供する拠点「MaaSステーション」を駅前開設。客貨混載により運搬する商品の販売も実施。
 - ・タクシーと路線バスの接続拠点を整備。円滑な乗継を実現するとともに、地元生産野菜等をタクシー・バスの客貨混載により運搬。

＜MaaSステーション＞



（出典）国土交通省「地域の関係者による連携・協働のカタログ」

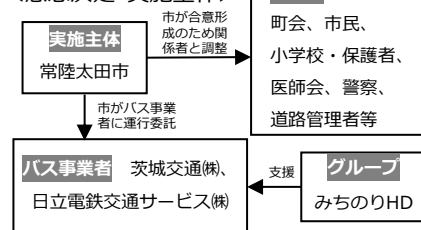
事業者や自治体の更なる連携・協働の推進

【事業者や自治体の更なる連携・協働の推進】

スクールバス・コミュニティバス等の集約（茨城県常陸太田市）

- 路線バス、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスが運行していたが、運行ルート、運行時間が重複して非効率な状況で、市の負担額も年々増加。
- 平成28年10月から、**コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合し、運賃体系の見直しを行い、効率的な運行を実現。**

＜意思決定・実施主体＞



（出典）国土交通省「地域の関係者による連携・協働のカタログ」



ミライモビリティ・ラボの創設（静岡県賀茂南西エリア）

- 交通に携わる人材の高齢化やドライバー不足などの課題に対し、地域や業種を“越境”し、ミライの地域交通をワンストップで支える**プラットフォーム構築と人材育成事業を実施するミライモビリティ・ラボを創設。**
- **自治体×企業・団体等の連携**によるリソース効率化と需要の創出として、以下の人材育成に係る取組を実施。
 - ・地域交通クルーの育成（運行・ドライバー）
 - ・地域交通オペレーターの育成（運行管理）等



（事業者資料をもとに国土交通省総合政策局作成）

地域連携公共ライドシェア（茨城県つくば市等）

- **4市（つくば市、土浦市、下妻市、牛久市）共同で広域公共ライドシェアを運行**
- 運行管理業務、車両管理業務を一括で委託
- ドライバー募集から研修等も共同で実施

＜スキーム図＞



＜ドライバー共同募集・共同育成＞



（出典）「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第2回会合 Community Mobility社講演資料

とっとライドシェア（鳥取県）

- ねんりんピック期間中（10/18（金）～10/22（火）の期間中24時間）の競技者等の移動にあたり、タクシー車両の不足が見込まれることに対応するため、**鳥取県の申し出により日本版ライドシェア（とっとライドシェア）を導入。**
- 鳥取県内の7営業区域において、**タクシー会社が7社連携を行い、ライドシェアドライバーの共同募集を行った結果、74人のドライバーを確保し、105回運行を行った。**

＜参画事業者＞



日本ハイヤー（株） TEL: (東部) 0857-22-2121 (中部) 0858-23-3155 (西部) 0859-34-3338	日本交通（株） TEL: 0857-23-1121
鳥取自動車（株） TEL: 0857-23-1121 (日本交通)	衛生タクシー（株） TEL: 0859-21-0809
（有）サービスタクシー TEL: 0857-22-4813	（株）港タクシー TEL: 0859-21-0809 (衛生タクシー)
赤子第一交通 TEL: 0859-48-0860	

（出典）鳥取県ホームページ「とっとライドシェア」サイト

「地域輸送資源のフル活用」の事例

○ 複数の移動需要を路線バスに統合

＜茨城県常陸太田市での運行効率化＞

路線バス、コミュニティバス、通院バス、スクールバスが異なるサービス水準で重複運行し、公的負担の増加が課題であったところ、市内公共交通の再編に当たって、路線バスに集約（混乗化）することで運行の効率化を実現し、輸送に係るリソースの効率化と公的負担抑制を実現。



○ 多様な主体の参画による地域公共交通の共創

＜岐阜県白川町・東白川村での交通再構築による経費節減・利便性向上＞

運転手不足で高校生の通学が不可能となる危機に対して、町村・交通事業者・病院・住民等が協力し、①路線バスの再編、②鉄道や路線バスに接続する公共ライドシェアの導入（時間帯によりスクールバス車両も活用）、③路線バスや公共ライドシェアへの通院バス機能の統合により、地域公共交通ネットワークを再構築。



○ 部活の足から地域の足へ拡大

＜奈良県平群町の地域総合スポーツクラブ＞

部活動の地域展開に対応し、地元バス会社と連携して地域の総合スポーツクラブへ通うバス事業の実証を開始。

その後、児童園児のアフタースクールへの移動や地域住民の生活交通、高齢者の外出支援へとサービスの幅を拡大中。



○ システム活用による送迎車両の運用共同化

＜群馬県みなかみ町のほか全国数カ所でも同時実証＞

教育・福祉・観光施設等の送迎車両の運用を共同化。簡素に操作できる共通システムの活用により、配車調整を自動化・省力化。

各施設の運営負担を軽減、教育、介護、生活の質を同時向上。



複数の宿泊施設の利用客を共同で送迎
(群馬県みなかみ町)

くまがしmobi「部活動MaaS」実証運行事業

共創モデル実証運行事業

こども・子育て ・ 教育・スポーツ・文化 ・ 観光・まちづくり

事業者提出資料

事業実施主体

【共創プラットフォーム】

平群町こども達がつくる未来のまちづくりプラットフォーム

【実施主体】一般社団法人くまがしクラブ

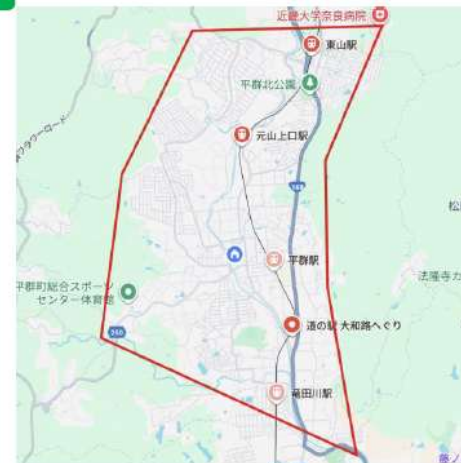
【運行主体】奈良交通グループ エヌシーバス株式会社

【事業主体】平群町（まち未来推進課・総務防災課・こども支援課）

平群町教育委員会、平群町商工会青年部、平群町長寿会連合会

地域課題

- ・ 路線バスの経路廃止や再編による便数の減少により既存の地域交通網では地域住民の移動ニーズを満たせていない
- ・ 放課後のこども達の居場所としての学童保育や習い事、部活動において保護者の送迎に大きく依存している状況
- ・ 令和8年度4月から始まる「部活動の地域展開」において従来「中学校」で行われていた部活動が「地域へ移行」される為、保護者の送迎負担が更に大きくなることが予想され、生徒たちの移手段の確保が急務

事業実施地域

実証事業の概要

- (1)部活動MaaS全体会議
- (2)公共スポーツセンター内にmobiセンターシステム設置
- (3)町内34ヶ所にmobiスポット看板設置
- (4)運行支援員の配置(オペレーション、添乗員、サポート)
- (5)区域運行型乗り合い事業「くまがしmobi」と平群住宅線(路線便)を組み合わせた実証運行(平日67回・休日25回)
- (6)実証運行PRイベント
- (7)広報PR活動(地域住民向け説明会やSNS配信等)
- (8)くまがしmobi利用者アンケート実施、分析、効果検証

事業イメージ

実証事業開始時期

令和8年1月

事業費

29,459千円

- 米沢市においては、公共交通に加え、**スクールバス・医療機関送迎バス・観光送迎バス等の輸送サービスについても、網羅的に運行状況を調査・把握。自転車を含む全ての地域輸送資源を統合的にフル活用。**
- **市立病院や屋内遊戯施設、小中学校等他分野施設の分布・統廃合などの情報を整理分析し、地域交通の今後の需要・供給の見通し等を立て、交通計画の再編に反映。**

区分	運行主体					
	スクールバス	市民バス	山交バス	のりあいタクシー	借上げタクシー	
スクールバス (小・中学校) ※市民バス等の利用を含む	小学校					
	万世小		○			
	南原小			○		○
	三沢東部小					○
	上郷小	○				
	松川小				○	
	中学校					
二中	○				○	
三中			○	○		
四中			○			
五中				○		
七中		○				
※一部冬期のみ利用を含む ※南原小について、閑地区は登校時:山交バス、下校時:借上げタクシー 幸山地区は登下校:借上げタクシー						
スクールバス (高等学校)	米沢中央高校、九里学園高校					
医療機関送迎バス	米沢こころの病院*、米沢駅前クリニック*、しおいクリニック、ふくろう薬局 ※デイケア対象者のみ					
観光送迎バス	小野川温泉 河鹿荘、鈴の宿 登府屋旅館、高砂屋旅館、うめや旅館、旭屋旅館、宝寿の湯、名湯の宿 吾妻荘、やな川屋旅館、湯杜 匠味庵 山川 白布温泉 東屋旅館、中屋別館 不動閣、湯滝の宿 西屋、別邸 山の季 湯の沢温泉 時の宿すみれ 滑川温泉 福島屋旅館 姥湯温泉 榊形屋 大平温泉 滝見屋					
レンタサイクル	米沢観光コンベンション協会、サイクルハウス前山、米沢駅置賜広域観光案内センターASK、道の駅米沢、上杉記念館					

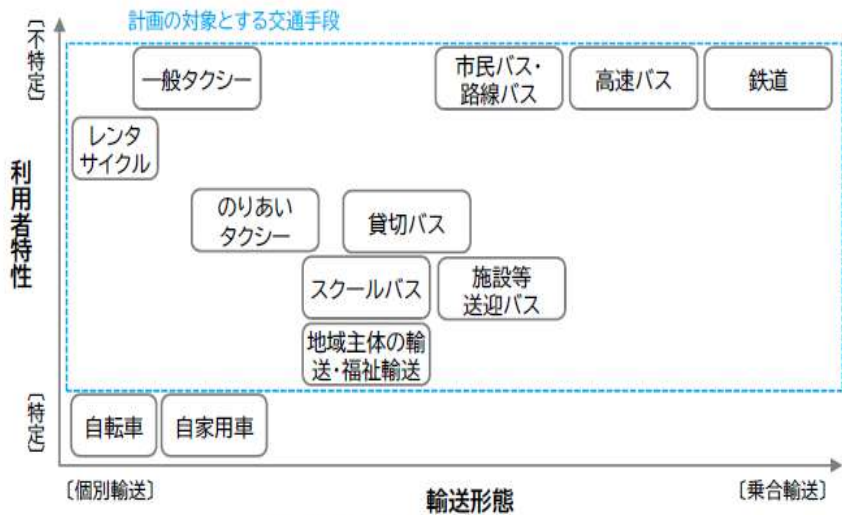


図 計画の対象とする交通手段



(観光施設)



(小・中学校、高校、大学等)



(医療施設)

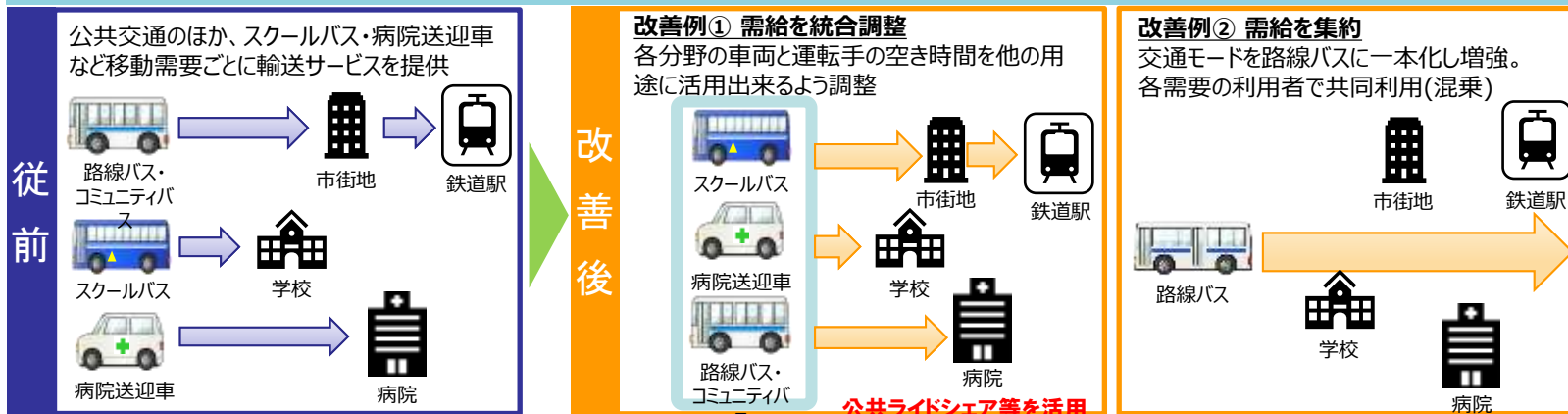
(出典)米沢市地域公共交通計画

出典: IC 米沢市地域公共交通計画策定調査業務 施設等・団体等調査 (IC3.2月実施) から時点修正

交通と教育・医療・福祉等他分野連携による 地域輸送資源のフル活用について

- 人口減少等に伴い、公共交通の担い手不足が深刻化。さらに学校、病院、商店等の再編、部活動の地域移行等が急速に進行し、移動需要が一層増大、広域化。このような「交通空白」等が生じている地域では、スクールバスなど個別施設等での輸送力の確保が著しく困難なケースも。
- 地方公共団体の主導により、交通、医療、福祉、商業施設等の複数の者が協力・共同する等により、最適な形態で運送を提供できるようにしていくことがが急務（運転者や車両等の「輸送資源のフル活用」等）。

「地域輸送資源のフル活用」のイメージ



「地域輸送資源のフル活用」を進めるための支援措置

○ 新たな制度的枠組みの構築

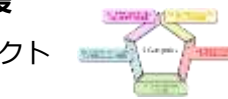
交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会「とりまとめ」(R7.12.26)

『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、運転者等の担い手や車両等に関して、地方公共団体が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』

○ 先進的プロジェクト等に対する支援

- ・ 「交通空白」解消パイロット・プロジェクト
- ・ 地域交通DX「COMmmONS」

⇒先進的なプロジェクト等に対し、



COMmmONS

国の積極的な関与により実現を後押し

本省
において

文部科学省・スポーツ庁・厚生労働省等と連携し、取組や課題を共有しつつ、政府全体から現場まで各階層にわたる他分野連携を促進。

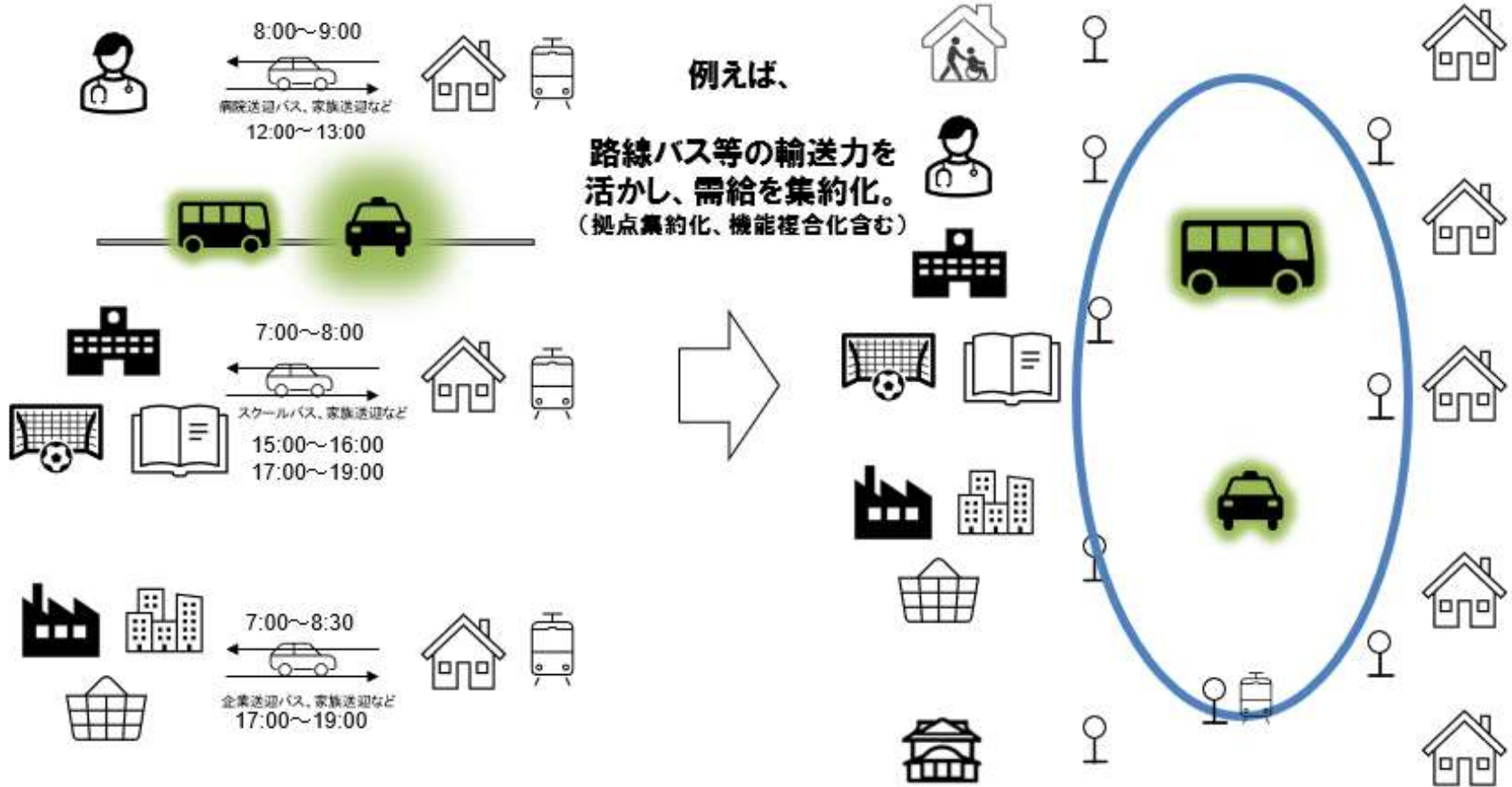
運輸局
において

自治体の庁内連携も含めた地域における他分野連携を促進し、好事例となる事業の創出により地域の困りごとの解決に向けて伴走支援。

交通空白地域での対応例①： 需要を束ねて、バス、タクシーを積極活用

介護・福祉、病院、学校・部活動、通勤・買い物、
宿泊施設などの移動需要
(施設毎の送迎や家庭送迎に依存)

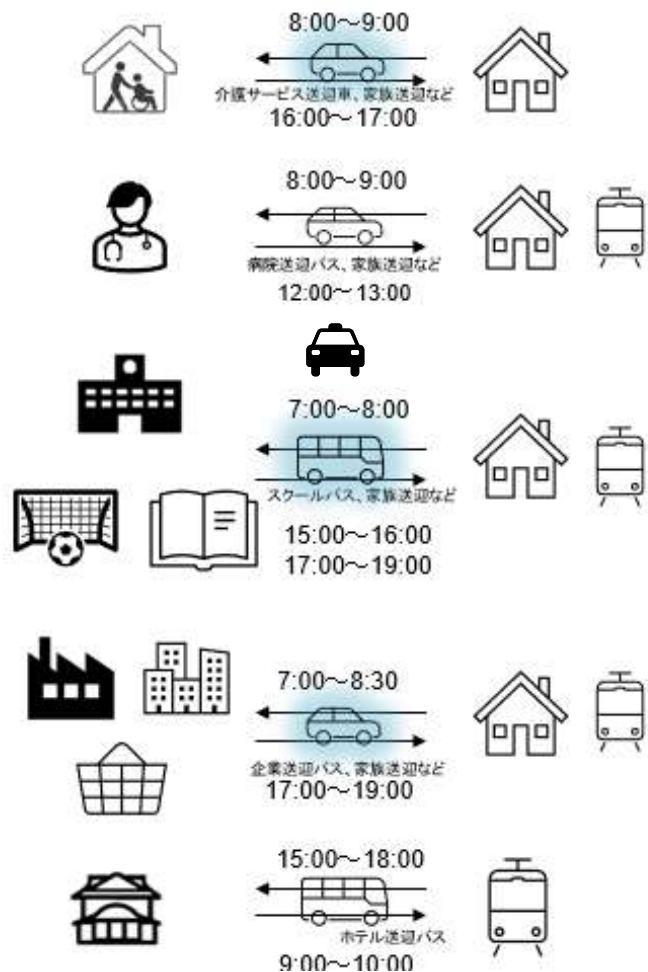
バス、タクシー等を積極活用し、持続
可能な公共交通サービスに再構築。
<路線・デマンド>



※ 自動交通(徒歩、自転車、高齢者用スローモビリティなど)とも組合

交通空白地域での対応例②： タクシー×公共ライドシェア

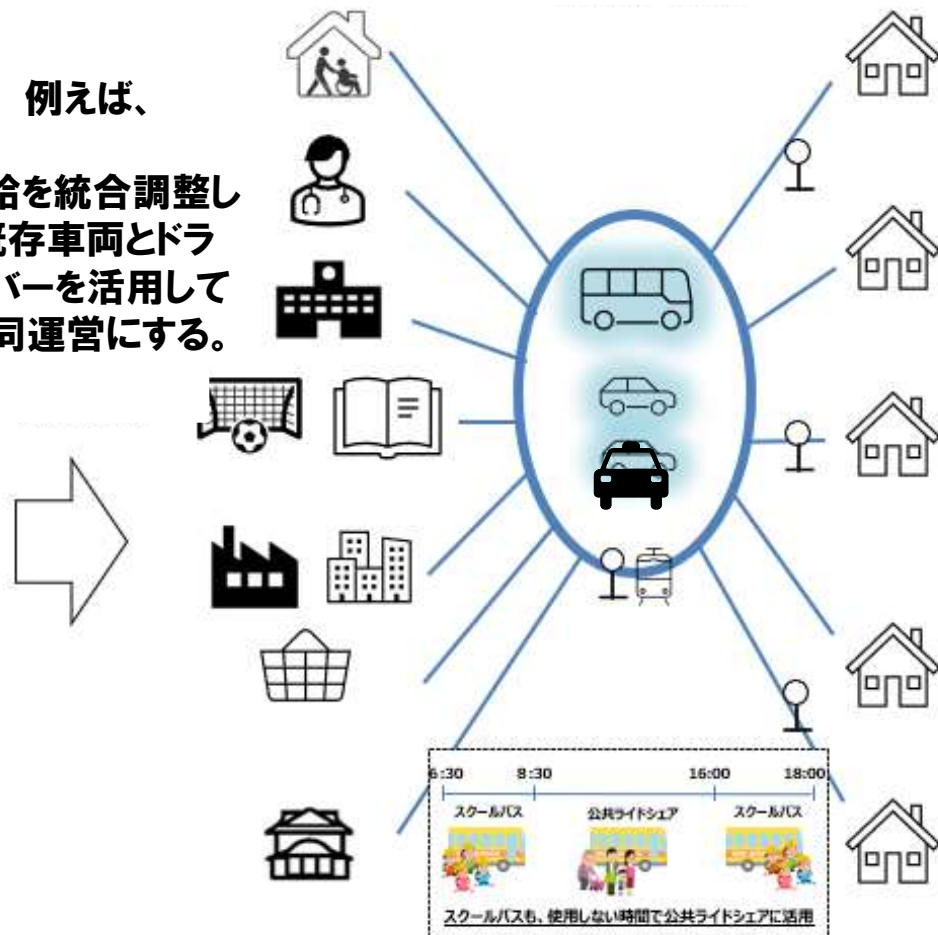
介護・福祉、病院、学校・部活動、通勤・買い物、
宿泊施設などの移動需要
(施設毎の送迎や家庭送迎に依存)



例えば、

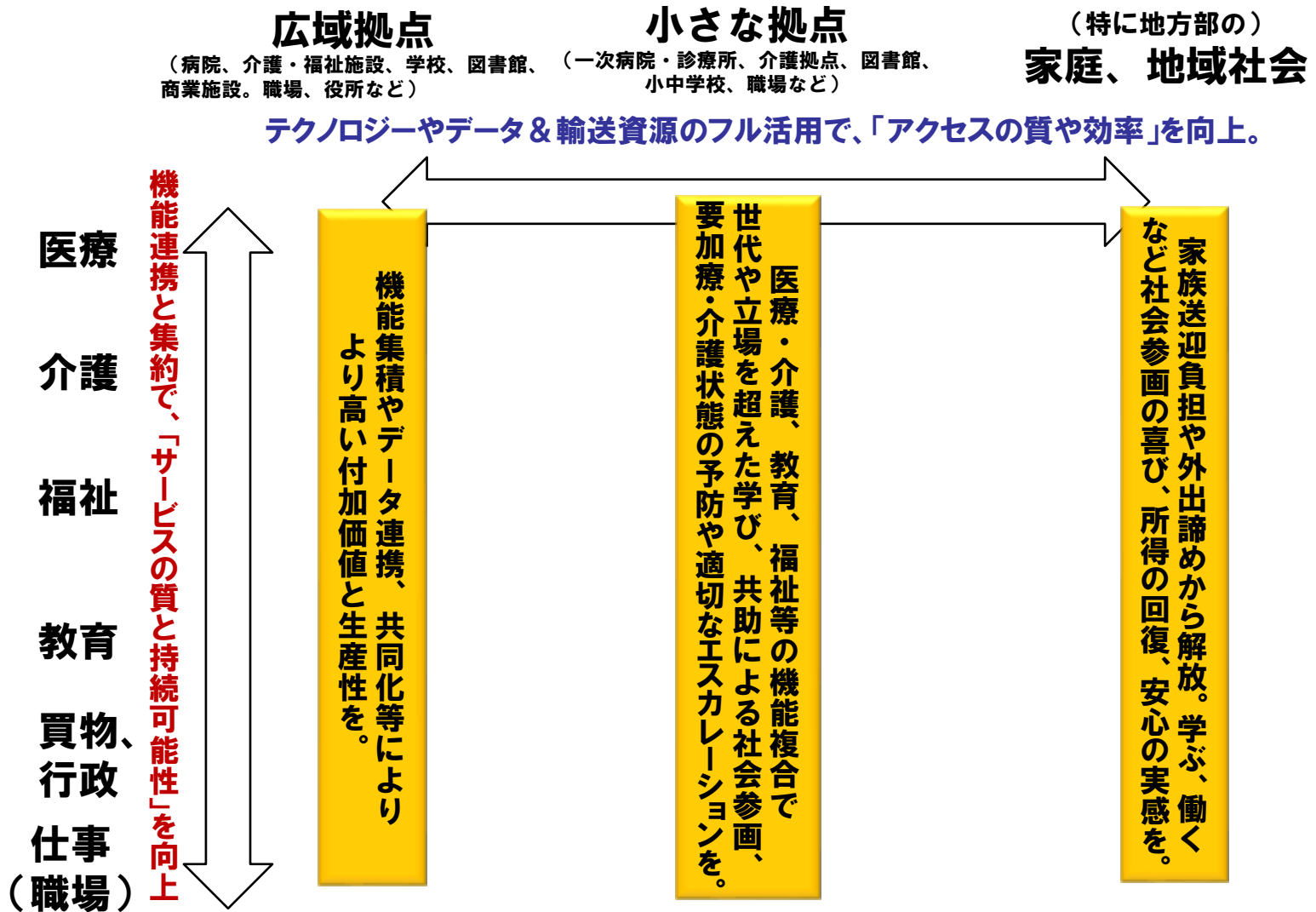
需給を統合調整し
既存車両とドライバーを活用して
共同運営にする。

公共ライドシェア(タクシーとの共同経営)により
タクシー機能を不足分だけエクステンション
車両・ドライバーの共同利用・相乗り化などを実現



※ 自動交通(徒歩、自転車、高齢者用スローモビリティなど)と併

人口減少（都市への偏在）にしなやかに対応できる仕組みへ



- 平成18年の制度創設以降、逐次の制度改善を経つつ、特に「事業者協力型自家用有償旅客運送」制度導入後は**バス・タクシー等の事業者の協力も得ながら、着実に導入数が拡大**。



(交通空白地有償運送 団体数・車両数の推移)

- しかしながら、具体的な導入事例を見てみると、自家用有償旅客運送を導入したものの、利用者数・収支状況・ドライバー確保等に課題を抱える事例もあり、地域の移動の足確保の好事例の創出に向け、**自家用有償旅客運送の導入手法について、さらなる改善の取組が必要**。

<p>こども子育て世帯の外出支援 新潟県加茂市</p> <p>■ こども子育て世帯が利用しやすいよう、路線バス/コミュニティバス(仮称ライトバス)/デマンドタクシーに交通網を再編。</p> <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 子育て世代が安心・安全に利用できるよう、柔軟な経路性の高い路線計画が必要 既存の公共交通機関は高齢者や障がい者が多く、高齢者や障がい者への対応が課題 小中学校の通学や部活動の送迎代行が課題で、こどもの移動手段が課題 <p>導入主体 加茂市</p> <p>運行経路・区間 ①コミュニティバス(仮称ライトバス) ②加茂駅-加茂駅前 ③デマンドタクシー ④市内全域(一部区間を除く) ⑤地場公共交通機関</p> <p>運賃 ①コミュニティバス 乗車料 200円(小学生以下100円) ②デマンドタクシー 乗車料 1,200円</p> <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> アプリで予約・乗車券の発行・決済が可能 予約・乗車券の発行・決済がアプリで行える こどもの公共交通利用料を減額 <p>実施状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 各種施設に、お母さん専用バスを運行 公共交通機関と連携して、こどもの移動手段を確保 公共交通機関と連携して、こどもの移動手段を確保 	<p>住民協働による福祉・教育の足確保 愛媛県八幡浜市</p> <p>■ 住民協働と市が協働。交通拠点として福祉在所・学校等を活用、市の車両と自家用車を組み合わせるなどにより、生活・福祉・教育の足を確保。</p> <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> H21年度に利用が伸びたが、生活の足確保、高齢者の足確保、通学・通園の確保が課題 市、交通・福祉・教育の各部署と連携し、住民協働と連携し、住民へのアンケート調査や説明会により課題を把握 <p>導入主体 NPO法人に委託</p> <p>運行経路・区間 ①生活の足: 市街地内(市街地内市街地内バス) ②福祉の足: デマンドタクシー(高齢者の送迎や老人宅等) ③教育の足: スクールバス(通学送迎) (無償貸出による運行)</p> <p>運賃の補助 ①100円～500円 ②1,500円～2,500円</p> <p>その他 乗車券 予約制</p> <p>実施状況</p> <ul style="list-style-type: none"> おもむき専用の乗用車13台、13,917人 地域内で送迎を依頼するが、高齢者・小学生を中心に、送迎の予約に大変な状況 	<p>高齢者による地域交通の活性化 京都府舞鶴市野野地町</p> <p>■ アプリや電話による予約・配車を併用し、住民協働による地域交通の活性化を実現し、地域交通の活性化を図る。</p> <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障がい者が安心して利用できるよう、柔軟な経路性の高い路線計画が必要 既存の公共交通機関は高齢者や障がい者が多く、高齢者や障がい者への対応が課題 小中学校の通学や部活動の送迎代行が課題で、こどもの移動手段が課題 <p>導入主体 舞鶴市 野野地町</p> <p>運行経路・区間 ①生活の足: 市街地内(市街地内バス) ②福祉の足: デマンドタクシー(高齢者の送迎や老人宅等) ③教育の足: スクールバス(通学送迎) (無償貸出による運行)</p> <p>運賃の補助 ①100円～500円 ②1,500円～2,500円</p> <p>その他 乗車券 予約制</p> <p>実施状況</p> <ul style="list-style-type: none"> おもむき専用の乗用車13台、13,917人 地域内で送迎を依頼するが、高齢者・小学生を中心に、送迎の予約に大変な状況
--	--	--

(好事例: 国土交通省「交通空白」解消本部幹事会(第5回)資料より)

- 共同化・協業化、広域化等の取組を盛り込んだ、「地域交通部会とりまとめ」(令和7年12月26日)、「改正地域交通法」(案)(関連規定含む)及び「交通空白」解消に向けた取組方針2026」(案)を踏まえた自家用有償旅客運送制度について、円滑な浸透・実施を図り、更にもその実効性及び持続可能性を高めるための地域発の仕組みづくり等を促す観点から、「**公共ライドシェアの実質化等に関するガイドライン**」を作成・公表することとした。

検討の視点、進め方の方向性

- ① 「ガイドンス」は、公共ライドシェアの実効性及び持続可能性を高めるための処方箋を示し、補助金に依存しない仕組みづくりへのアップデートをノウハウ面で支援するものとする。
- ② その策定にあたっては、「ガイドンス」を実践的なもの、使えるものとするため、処方箋に加え、背景にある考え方、それを実現するためのプロセスや手法等を示し、現場関係者に浸透、地域との協働で定着させていくこととしたい。
- ③ このため、各地方運輸局と共同し、全国を取組情報を基に主な課題を整理し、現場の実例で得られた知恵を活かす形で、「主な課題に対する汎用的な処方箋（解決策）」をまとめることとしたい。
- ④ また、文科省、厚労省等とも連携し、テーマ（課題）に即し全国の数地域（モデル）を選び、実際に伴走支援を行い現場課題の解決を図りながら、各運輸局や地方公共団体にノウハウを移転、各地のプロセスからの学びや地域で生まれた知恵や工夫を可視化することとしたい。
- ⑤ さらに、それらを解消本部幹事会や官民連携P Fの場で共有することによりコンセンサスを形成しながら現場に理解を浸透し、公共ライドシェアの実質化、持続可能化等を進めることとしたい。

検討の視点、進め方の方向性

各運輸局の意見も聞きつつ、テーマ（主要な課題）を設定することとしたい。

- ① 複数の主体・自治体による共同化・協業化、都道府県、一部事務組合、広域連合等による広域化
- ② 上記①のほか地域資源のフル活用等による学校や病院の再編への対応（合意形成のプロセス、需給の統合調整、厚労省・文科省及び関連する地方公共団体関係部局等との連携・協調の体制づくりなど）
- ③ 公共ライドシェアそのものの実質化及び持続可能化（ドライバーの内発的動機付けや報酬のあり方、良質な需要の取込みと適切な受益と負担のあり方（地方自治体の財政負担軽減を含む）、バス・タクシー事業者との密接な連携等を通じた公共交通事業者との共同経営や適切な役割分担、地域連携団体との協働による地域交通の再構築、データ活用による自動化・省力化など） など



デジタル化や自動化からも
アプローチっ

国土交通省が主導する地域交通DX推進プロジェクト

COMmONS

We Code
Society for
Common Mobility



COMmmONS(コモンズ) : Code for Mobility Common Societyの略称。
 デジタルの力によってすべての人がアクセス可能な共通のモビリティ基盤を創り出して
 いくというプロジェクトのコンセプトが込められています。

地域交通の連携・協働の課題となる様々な「個別最適化」

- 我が国の地域交通では、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したものの、アプリやデータ、業務プロセスなどがそれぞれで発展し、連携していない「個別最適化」が発生。
- 「交通空白」解消に向けて地域交通の連携・協働をさらに深めていく新たなフェーズにおいては、先進技術の導入やデータ連携に向けた環境整備を促進することが必要。

配車アプリやMaaSアプリが乱立し、ワンストップ化されていない

事業者ごとにデータがバラバラ
地域横断のデータ分析ができない

データに基づく地域公共交通計画
アップデートのための汎用手法が不足

業務の方法が事業者ごとにバラバラ
であり、経営統合や協業が難しい

地域交通DX推進プロジェクト「コモンズ」の新たな取組

- 地域交通における「個別最適化」の問題に対処するため、地域交通DX推進プロジェクト「コモンズ」を2025年度からスタート。
- 地域交通法の改正とも連動し、共同化・協業化や輸送資源のフル活用などをデジタル活用の観点から推進するため、以下の取組などを実施。
 - ① ダイヤ編成や運行管理等のバス業務の標準化
 - ② 施設送迎車両の共同管理システムの提供
 - ③ 交通データの標準化とデータ分析ツールの開発 等

2025年度は13、2026年度は21プロジェクトを実施

ダイヤ編成や運行管理等のバス業務の標準化のイメージ

<現状>
バラバラな後方業務

<目指す姿>
標準モデルに準拠した形に変革

形や色や大きさを統一することで、業務連携がスムーズに

⇒ 地域交通の生産性向上

業務連携する際のコスト大

2025年度 主なプロジェクト紹介

地域交通法改正と連動して実施した commons のプロジェクト

共同化・協業化の推進 | ダイヤ編成や運行管理等のバス業務の標準化

- バス業界では、ダイヤ編成、運行管理、勤務管理などの後方業務を各社が独自に構築。
- 自動運転の本格導入も見据え、業務とシステムを標準化し、各社が共通のシステムを使ったり、業務を統合できる環境が必要。



後方業務には未だ紙管理も存在

- 国がバスの後方業務プロセス及びシステムの標準仕様を策定。
- この標準仕様を普及させることにより、システムコスト削減、無駄な回送の削減などの運行最適化、自動運転等のシステムの効果最大化などを実現。



データに基づく
運行管理が可能に

輸送資源のフル活用に必要な環境整備 | 施設送迎車両の共同管理システムの提供

- 学校のスクールバスや病院の送迎車両などを公共ライドシェア等と組み合わせ地域全体でフル活用するには、複数の施設が連携した車両管理が必要。



某介護施設における
ホワイトボード上の管理

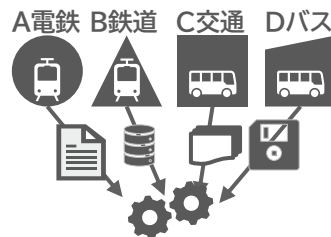
- 国が施設の従業員が多数の送迎車両の運行を簡単に一括管理できる「共同送迎管理システム」を開発。
- 福祉施設、旅館、塾など多様な施設が連携した共同送迎の取組を実現可能。



簡単な操作で
送迎管理が可能

地域公共交通計画の高度化の実現 | 交通データの標準化とデータ分析ツールの開発

- 交通データは事業者やシステムごとにバラバラになっており、自治体でデータを統合して活用することが難しい。
- 自治体職員が扱えるデータ分析ツールが乏しく、コンサル外注に依存する傾向。



変換が必須でコストが大

- 国が交通データの標準仕様を策定。あわせて、様々なデータを自治体において簡単に扱えるデータ分析ツールを開発。
- データ活用環境の整備により、自治体が作成する地域公共交通計画を飛躍的に高度化。



データ分析ツール
「LINKS Mobilys」

バス業務標準化

「バス業務DXのための統合データベース開発の技術実証プロジェクト」



2025年度の成果

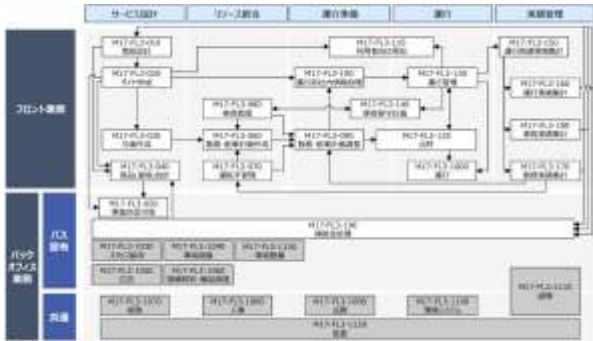
- 路線バスの後方業務の業務プロセス及びシステムアーキテクチャを標準化。
- 多くの関連事業者との共同作業、勉強会等を通じ、標準化の趣旨やメリットについて、幅広い共通理解を醸成。

2026年度 of 取組み

- 標準化領域を拡大(許認可申請、運転者採用・管理、キャッシュレス運賃の精算などの後方業務のほか、**高速バスの共同運行、EVバスの充電マネジメント**などに対応)。
- 共同化やシステム標準化による**コスト削減効果を定量化。**
- 小規模事業者での有用性も確認。

目指す姿

- 後方業務の自動化・共同化により、**収益改善と人材の最適配置**を後押し。バス路線廃止に歯止め。
- 自動運転バス導入時の業務プロセス(運行管理の委任のあり方を含む)やシステムの標準化を行い、自動運転導入時に業務効率を最大化できるよう、**必要な環境を整備**する。



(左)バス業務鳥瞰図
(上)勉強会の様子

タクシー業務標準化

「タクシー業務DXのための共同業務モデルの標準化プロジェクト」



2025年度の成果

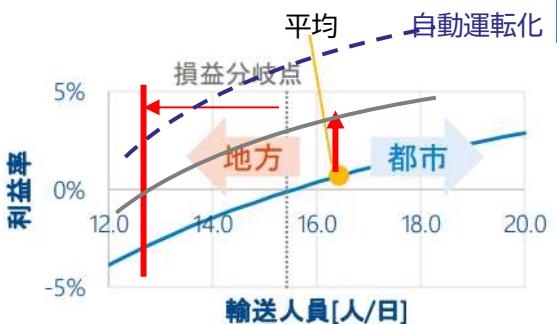
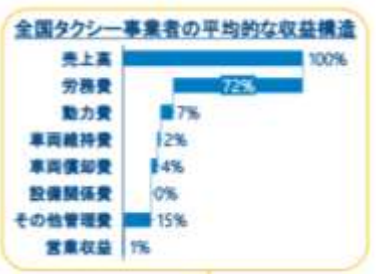
- タクシー共同配車業務の標準化 (導入プロセス、効果の可視化等)
- タクシーアプリ出力データ様式の標準化 等

2026年度 of 取組み

- 地方小規模タクシー事業者の後方業務(配車、配乗、車両管理、売上決済等)について、共同化・自動化・遠隔化を実現(内勤者を極力減らし、運行要員に再配置)。
- コスト削減効果が高く、共同化等になじむ業務領域を特定。業務プロセス及びシステムアーキテクチャーの標準化を進める。
- データ分析等により、配乗や運行を効率化。新任者の育成・早期習熟も支援。

目指す姿

自動化・共同化により、1-2%と言われる地方中小タクシー事業の収益率を改善、担い手不足を解消。
 業界内の共同化・協業化により、スケールメリットを発現。業界全体の事業性・持続可能性を高める。
 運行供用者責任を負う立場から、運行管理に関し事業者が委任できる範囲や担うべき役割を明確化(自動運転化も念頭に)。

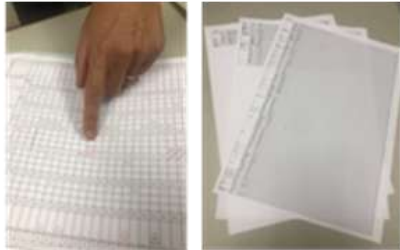
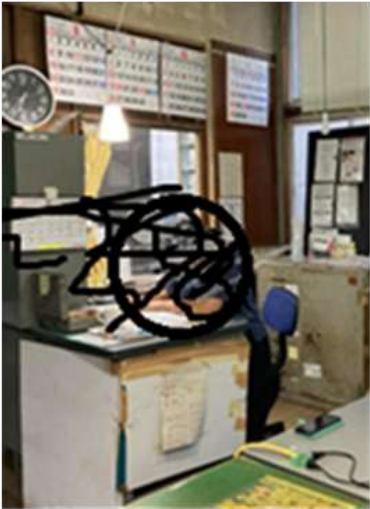


※旅客課、安全政策課と連携



地域鉄道業務標準化

「地域鉄道業務DXのための業務システムの技術実証プロジェクト」



- ▶ 左：営業企画系はWEB等の予約を営業・企画事務員で手作業で管理している
- ▶ 中上：車両管理（追加）等の指示は紙台帳に手書きで記載し、運輸技術系部門と連携
- ▶ 右上：レストラン列車などの予約は日程毎にエクセルに記載し管理している
- ▶ 右下：乗務員や客車担当者の勤務管理も勤務台帳等を利用して行っている

現状の課題

- ▶ 第3セクター等の地域鉄道は、その約8割が赤字。
- ▶ 鉄道自体を観光資源として活かしたい事業者も多いが、資本力や体制も脆弱。乗車券販売等は、紙運用が常態化。
- ▶ インバウンド販路形成に向けた個社での経営努力には限界も。

2026年度の実組み

- ▶ 鉄道事業者による、企画乗車券や観光列車の乗車券のインバウンド向け販売を促進するため、共同直販やOTA（オンライン・トラベル・エージェンシー）等での販売を可能とする共通システムの開発を試行。
- ▶ 地域鉄道の乗車券販売業務をデジタル化・標準化し、業務の効率化を図る。

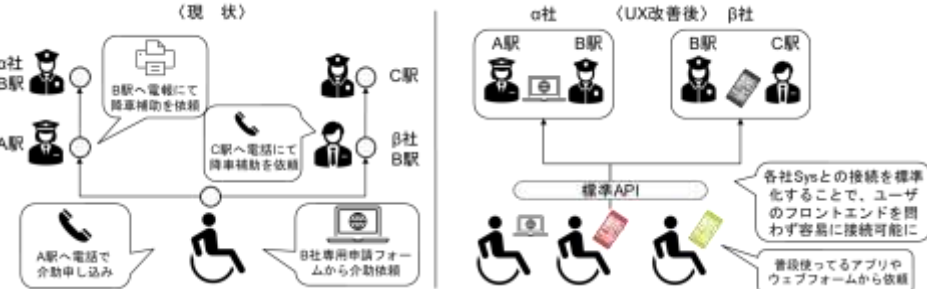
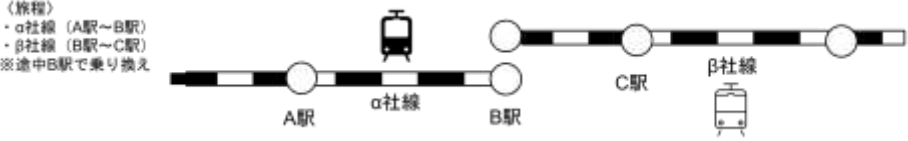
目指す姿

- ▶ 企画乗車券等の海外販売、在庫管理の自動化・デジタル化等を実現し、固定費の削減、新規利用者の獲得・収益拡大を図る。
- ▶ 外販のチャンネルづくりと併せ、直販比率の向上を図り、販売手数料や払い戻し管理コストの削減を目指す。
- ▶ JR各社や大手民鉄との連携、将来の広汎な後方業務のDX化・共同化推進も視野に入れ、検討を進める。

※鉄道事業課と連携

鉄道における介助依頼のワンストップ化

「介助依頼のワンストップサービスの社会実装プロジェクト」



現状の課題

- 車いす等の利用者は、鉄道事業者毎に異なる手続き(電話や個別のWebフォームなど)が必要で負担が大きい。
- 鉄道事業者にとっても、各社個別の受付、駅間での連絡、相互乗り入れを行う他社間でのFAX・電話を用いた連絡等が大きな工数となり、業務を圧迫。

2026年度の取組み

- 車いす等の利用者がどんな鉄道事業者でもワンストップで申請できるよう(出発から到着までの申請を1回で完結できる)アプリを試行開発・実証。
- 電話中心の業務をデジタル化・標準化。駅間での情報連携の自動化を実現し、工数を削減。

目指す姿

- 来年度、複数事業者による相互乗入や乗継への対応を実証。業務プロセスやシステムの標準化、各社の既存システムとのAPI連携も可能に。
- どんな方でも、ストレスなく移動できるユニバーサルな環境の整備を目指す。
- JR各社や民鉄各社との段階的な連携を前提に進める。

※ 共生社会政策課と連携



地域交通の社会保障費削減効果の評価手法標準化

「地域交通の医療費等削減効果の汎用推定モデル開発プロジェクト」

モビリティによる地域循環



・H28年からH4年にかけて、「おでかけ定期券」を継続して所有していた人は所有していなかった人よりも医療費が少なく、増加割合も低い。



現状の課題

- 地域交通(外出支援)が、社会保障費(医療費、介護費)をどのくらい削減できるか効果を数値化するための標準手法が、未確立。
- 全国の自治体が比較可能な形で上記の施策効果を統合分析できる基盤(統合ダッシュボード等)が、未整備。
- データ分析に基づく合理的な統合政策が実施されていない。

2026年度の取組み

- 地域交通(外出支援)が、社会保障費(医療費、介護費)に与える効果を数量的に算出できる標準計算手法を確立。
- データ分析に基づく、合理的な政策の設計や客観的指標による政策評価を可能とする。

目指す姿

- 国・県・市町村・医療従事者が共通で使える交通/地域活動/医療・介護の統合分析ダッシュボードを開発。
- 「交通空白」解消による経済と社会の好循環を加速する仕組みを構築し、今後のスタンダードに(外出支援⇒健康寿命延伸と所得・消費増⇒社会保障費等の歳出減と税収増(財政健全化)⇒財源創出による更なる外出支援)
- 全国の自治体において交通・医療・介護の一体施策がより効果的に推進される。

地域交通の連携・協働の課題となる様々な「サイロ」(個別最適化)

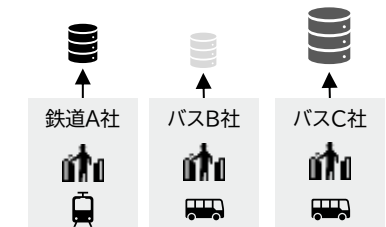
COMmONS(コモンズ) : Code for Mobility Common Societyの略称。
デジタルの力によってすべての人がアクセス可能な共通のモビリティ基盤を創り出しているというプロジェクトのコンセプトが込められています。

- 我が国の地域交通では、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したものの、アプリやデータ、業務プロセスなどがそれぞれで発展し、連携していない「サイロ化」(個別最適化)が発生。
- 「交通空白」解消に向けて地域交通の連携・協働をさらに深めていく新たなフェーズにおいては、先進技術の導入やデータ連携に向けた環境整備を促進することが必要。

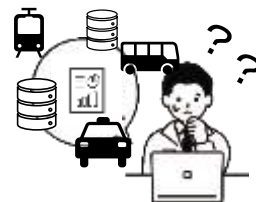
配車アプリやMaaSアプリが乱立し、ワンストップ化されていない



事業者ごとにデータがバラバラ
地域横断のデータ分析ができない



データに基づく地域公共交通計画
アップデートのための汎用手法が不足



業務の方法が事業者ごとにバラバラ
であり、経営統合や協業が難しい



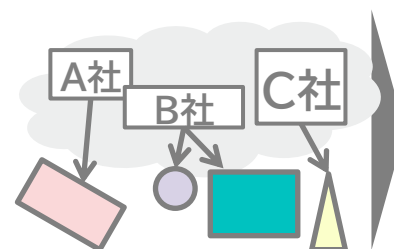
地域交通DX推進プロジェクト「COMmONS」の新たな取組

- 地域交通における「サイロ化」(個別最適化)の問題に対処するため、地域交通DX推進プロジェクト「COMmONS」を2025年度からスタート。
- 地域交通法の改正とも連動し、共同化・協業化や輸送資源のフル活用などをデジタル活用の観点から推進するため、以下の取組などを実施。
 - ① ダイヤ編成や運行管理等のバス業務の標準化
 - ② 施設送迎車両の共同管理システムの提供
 - ③ 交通データの標準化とデータ分析ツールの開発 等

ダイヤ編成や運行管理等のバス業務の標準化のイメージ

<現状>

バラバラな後方業務



業務連携する際のコスト大

<目指す姿>

標準モデルに
準拠した形に変革



形や色や大きさを統一することで、
業務連携がスムーズに

⇒ 地域交通の生産性向上

地域交通法改正と連動して実施した commons のプロジェクト

共同化・協業化の推進 | ダイヤ編成や運行管理等のバス業務の標準化

- バス業界では、ダイヤ編成、運行管理、勤務管理などの後方業務を各社が独自に構築。
- 自動運転の本格導入も見据え、業務とシステムを標準化し、各社が共通のシステムを使ったり、業務を統合できる環境が必要。



後方業務には未だ紙管理も存在

- 国がバスの後方業務プロセス及びシステムの標準仕様を策定。
- この標準仕様を普及させることにより、システムコスト削減、無駄な回送の削減などの運行最適化、自動運転等のシステムの効果最大化などを実現。



データに基づく
運行管理が可能に

輸送資源のフル活用に必要な環境整備 | 施設送迎車両の共同管理システムの提供

- 学校のスクールバスや病院の送迎車両などを公共ライドシェア等と組み合わせることで地域全体でフル活用するには、複数の施設が連携した車両管理が必要。



某介護施設における
ホワイトボード上の管理

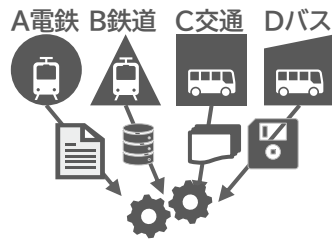
- 国がバスの後方業務プロセス及びシステムの標準仕様を策定。
- この標準仕様を普及させることにより、システムコスト削減、無駄な回送の削減などの運行最適化、自動運転等のシステムの効果最大化などを実現。



簡単な操作で
送迎管理が可能

地域公共交通計画の高度化の実現 | 交通データの標準化とデータ分析ツールの開発

- 交通データは事業者やシステムごとにバラバラになっており、自治体でデータを統合して活用することが難しい。
- 自治体職員が扱えるデータ分析ツールが乏しく、コンサル外注に依存する傾向。



変換が必須でコストが大

- 国が交通データの標準仕様を策定。あわせて、様々なデータを自治体において簡単に扱えるデータ分析ツールを開発。
- データ活用環境の整備により、自治体が作成する地域公共交通計画を飛躍的に高度化。

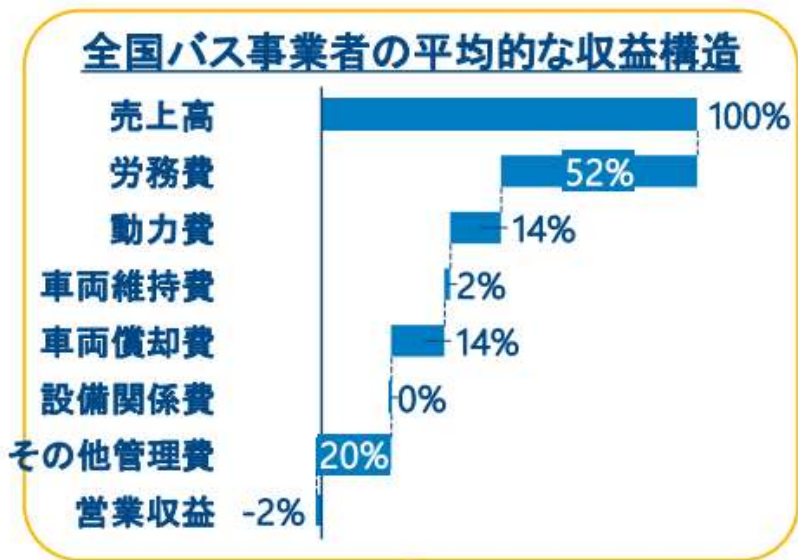


データ分析ツール
「LINKS Mobilys」

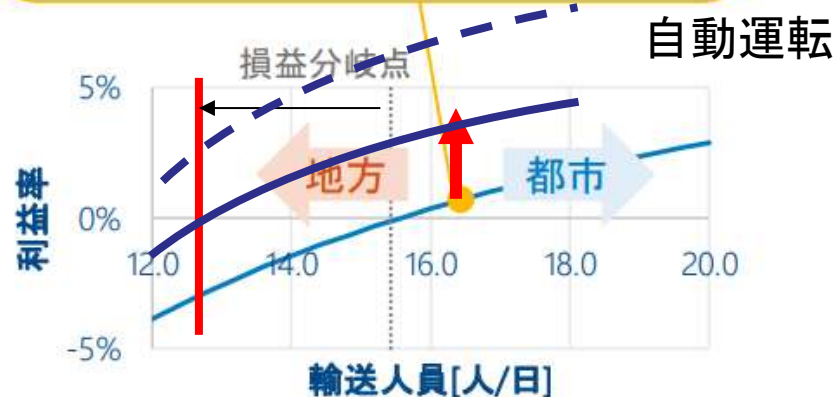
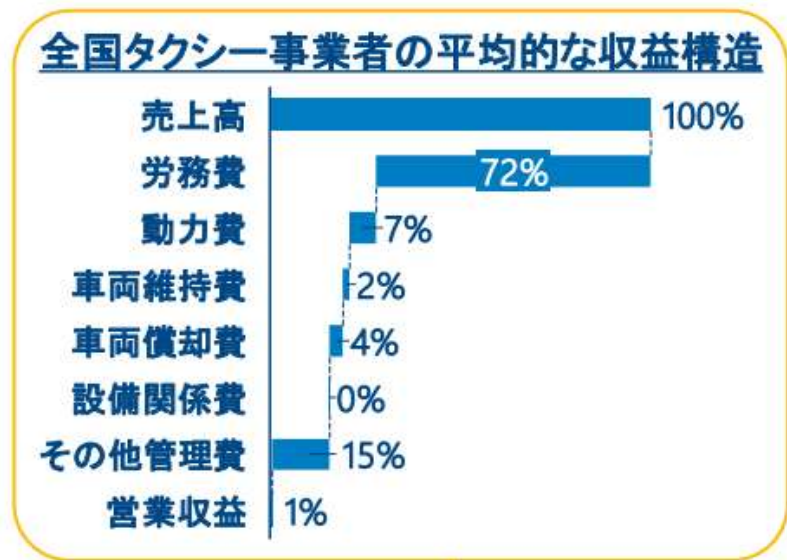
コスト構造を改善し、どう収益分岐点を動かすか

人件費のうち5~15%程度が内勤者(小規模事業者の方が、間接部門比率が高くなるか)。

バス事業



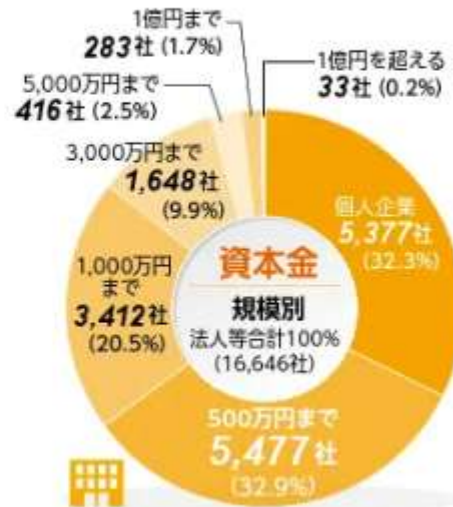
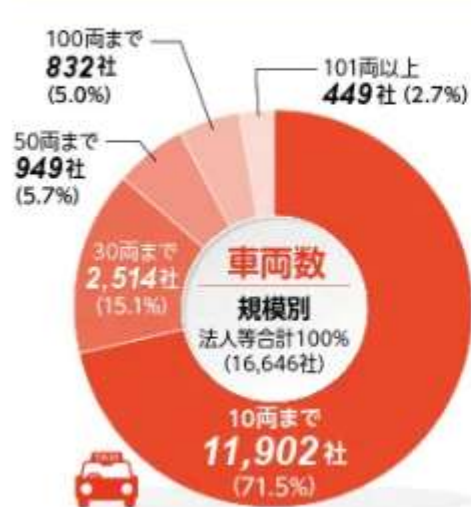
タクシー事業



たとえば、タクシー事業のコスト構造と収益圧迫要因

事業規模

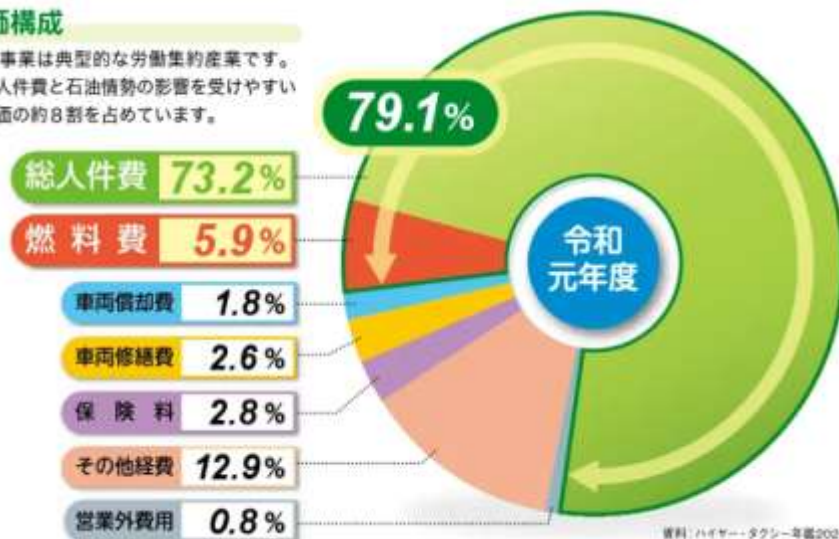
法人タクシー事業者のほとんどが**中小零細企業**です。



資料：ハイヤー・タクシー年鑑2025 令和5年度末。ハイヤー及び福祉輸送限定事業を含む。

原価構成

タクシー事業は典型的な労働集約産業です。乗務員等の人件費と石油情勢の影響を受けやすい燃料費で原価の約8割を占めています。



資料：ハイヤー・タクシー年鑑2025

- ✓ 複数アプリ対応や決済手段多様化等による
経理業務の負担↑、手数料や機材コスト↑
- ✓ 電話配車、事故対応、クレーム対応、運行管理、
その他書類作成↑
- ✓ 車両その他資材の調達コスト↑
- ✓ 人材確保 & 育成コスト↑
- ✓ 人材移行期におけるドライバーと運行管理者の
給与逆転
- ✓ 夜間早朝時間帯における運行管理・事故対応者の
確保難、集団点呼による実効性低下等

地方の中小タクシー事業者の担い手不足を解消。自動化・共同化により、収益率を改善、事業性・持続可能性を向上する必要があるか。

✓ **小規模タクシー事業者の後方業務の共同化・自動化・遠隔化**

- コスト・工数の削減効果が高い共同化・自動化領域を特定（例えば、遠隔点呼、共同配車（特に深夜早朝）、経理、事故対応など）。
- 業務プロセス及びシステムアーキテチャーの標準化により、相互互換性を確保。円滑な共同化、システムコストの低廉化を実現。
- 運行供用者責任を負うことを踏まえ、安全管理や顧客との関係など経営の主導権、最終的な役割を失わない（各社のガバナンスや企業価値を活かせる）仕組みづくりを検討（自動運転の導入も念頭に）。

✓ **データ分析等による、売上(実車率)を効果的に向上させるための効果的な人材育成(育成コストの逡減)、運行の支援**

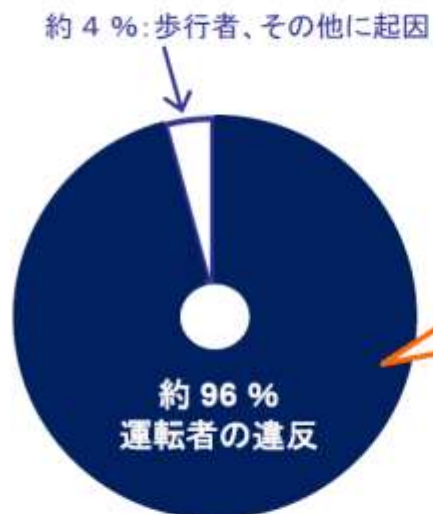
- 新任者の育成・早期習熟、遠隔での乗務支援、配乗や運行の更なる効率化
- 付き添い支援などホスピタリティ領域への人材再配置やリスキリング支援

<将来>

- ✓「地方で使える」自動運転の実装による、コスト構造の更なる改善
- ✓移動による社会保障費の削減など経済社会好循環の創出→支援の充実

自動運転による便益 (交通事故の削減)

法令違反別死亡事故発生件数
(令和6年)



自動運転の効果例

交通事故の削減

地域公共交通の維持・改善

運行の効率化

令和7年の交通事故死傷者・負傷者数

死者数	2,547人
負傷者数	338,294人

出典: 警察庁

ドライバー不足への対応

国際競争力の強化

渋滞の緩和・解消

自動運転による便益 (公共交通サービスの再生・充実)

- 自動運転の実装は、公共交通事業者にとって、「運転者等の担い手不足解消」、「労働制約からの解放」、そして事業コストの大きな割合を占める「人件費の大幅削減」を意味する。
- それに伴う運賃の低廉化、サービスの24時間化、デジタル化に伴う利便性の向上等は、公共交通利用者を増加に転じさせ、公共交通サービスの再生、持続的な黒字基調への転換をもたらす可能性がある。



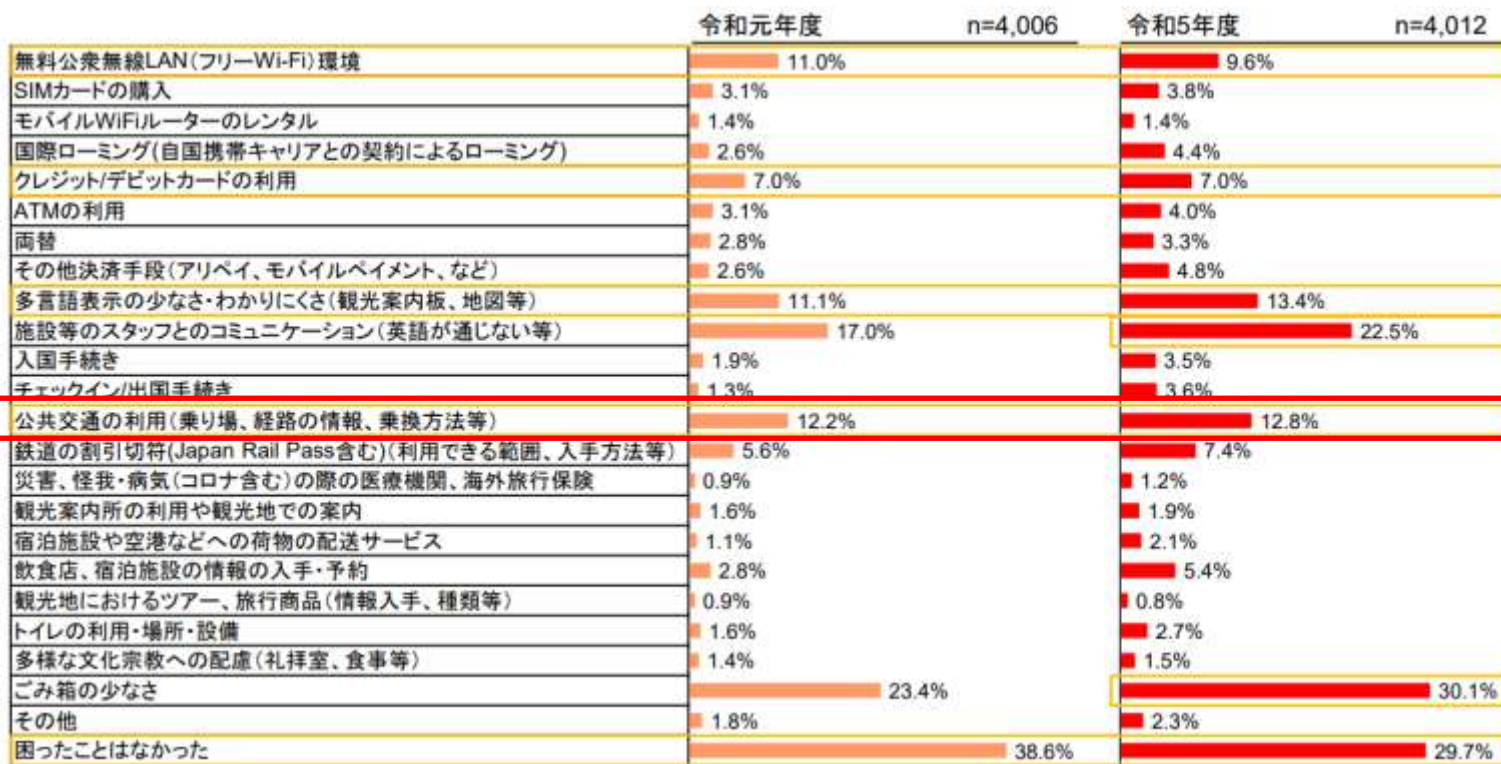
※ 「完全自動運転導入時」の車両維持費や車両償却費は、過去に行われた実証実験でのコストを元に試算されたものであり、今後実装される技術やサービスに応じ、更なるコスト低減効果が発現する可能性がある。

「完全自動運転が描く輸送コストの未来図」(2025、KPMG) 60

自動運転による便益 (地方への誘客実現)

○ 地方部において、自動運転により利用しやすい二次交通が確保できれば、インバウンド等が日本の隅々まで誘客され、国内外との交流や消費の拡大を通じ地域経済を活性化、同時にオーバーツーリズムの未然防止・抑制に大きく貢献する可能性。

〔インバウンドが「旅行中に困ったこと」の上位に「公共交通の利用」(特に二次交通)が依然挙げられており、訪問を諦めるなど地方誘客の大きなボトルネックとなっている。〕

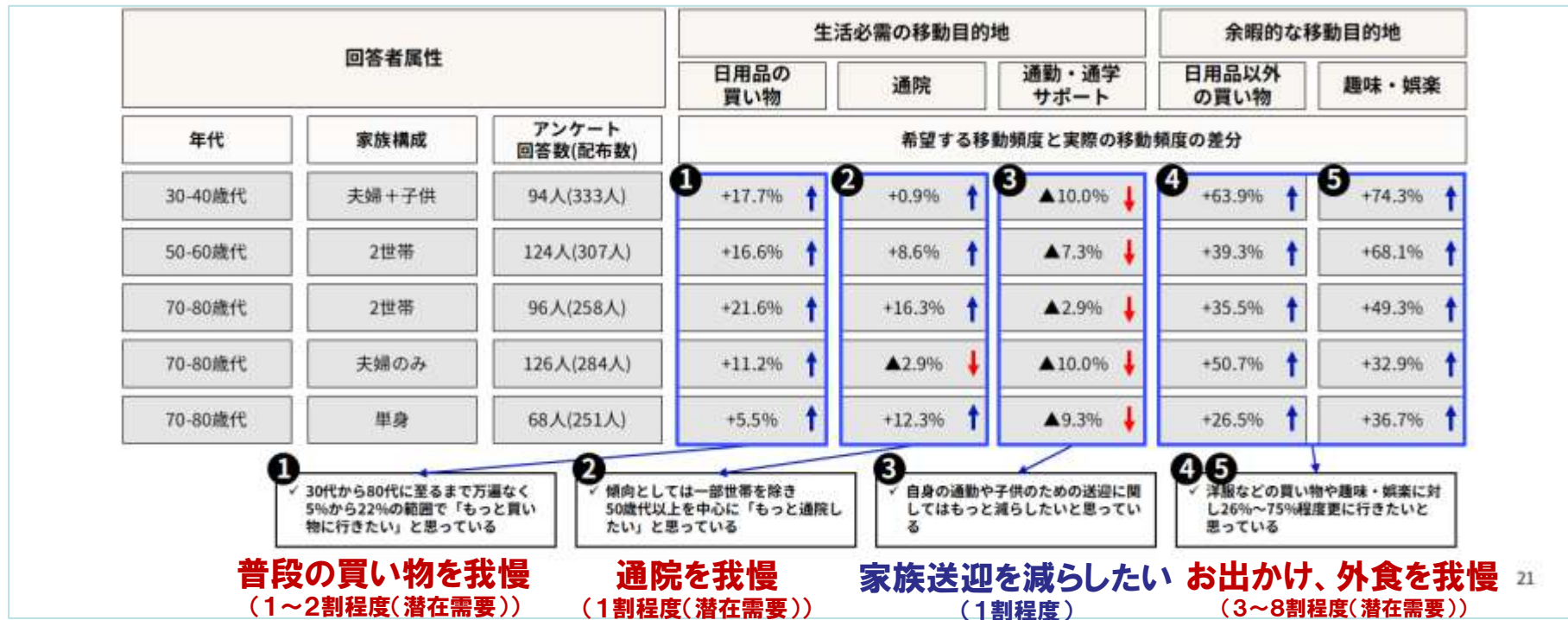


令和5年度「訪日外国人旅行者の受入環境整備に関するアンケート」調査結果





自動運転による便益（「交通空白」の抜本解消と地域経済の再生）

- 全国の交通空白地において、もし自動運転が誰しも気軽に利用できるサービスとして実装・浸透した場合、「交通空白」が解消され、諦めていた潜在外出需要が顕在化、家族送迎負担からの解放が実現するか。
- おでかけ増による地域経済の活性化、就労時間増加による世帯所得の増加、健康増進による社会保障費の抑制、通学負担軽減と学校外活動の活性化などの波及効果を生む可能性も。

交通空白地における「外出の諦め」(＝潜在需要)



自動運転のレベル分け

システムが周辺監視	ドライバーなし	レベル5	いつでも、どこでも、無人運転		
		レベル4	一定の条件下で、自動運転 (条件外でも、車両が安全確保)	実現できること ・ 無人運転 など	“ドライバー・フリー” 
		レベル3	一定の条件下で、自動運転 (条件外では、ドライバーが安全確保)	実現できること ・ 画面の注視、 ・ 携帯電話の使用 など	“アイズ・フリー” 
※ 一定の条件とは、「時速50キロ以下」、「晴天」、「高速道路上」など					
運転者が周辺監視	要ドライバー	レベル2++	ドライバー関与をほぼ必要としない 高度な運転支援	実現できること ・ 複雑な交通環境下における 高精度走行 など	
		レベル2	縦・横方向に運転支援	実現できること ・ (運転者の監視の下) 自動で車線変更 など	“ハンズ・フリー” 
		レベル1	縦または横の一方向だけ運転支援	実現できること ・ 自動ブレーキ ・ 自動で車間距離を維持 など	“フット・フリー” 

世界での苛烈な研究開発競争

米国



ウェイモ



米国5都市で無人自動運転タクシーサービス展開

東京7区で日本交通と連携し無人自動運転タクシーサービス展開予定



クルーズ



2024年に撤退



テスラ



米国テキサス州で自動運転タクシー展開
米国で自家用の自動運転車販売中



中国



ポニーai



中国4都市で無人自動運転タクシーサービス展開



ウィーライド



世界11カ国30都市で無人自動運転サービス展開



バイドゥ



中国11都市で無人自動運転タクシーサービス展開



欧州



ナビア



世界26カ国以上に自動運転シャトルを提供



ウェイブ



2026年にロンドンで無人自動運転タクシーサービスの実証を開始予定
2027年度に日産と連携し自動運転車を販売予定



技術動向

商用車の本格的な
L4サービス開始
(2026～2028年)

松山 (伊予鉄)
無人バス(2027年度～)



横浜 (京急電鉄)
無人タクシー(2027年度～)



東京都心(日本交通)
無人タクシー(時期非公表)



国産自動運転車の
開発進展、市販化
(2027年～)

L2++乗用車
(日産+ウェイヴ社(英))
(2027年度～)



L4小型バス (トヨタ)
(2027年度～)



L4大型バス (いすゞ)
(2027年度～)



→ ルールベースからAIベース(E2E)へシフト(=車両価格の低廉化と走行エリア拡張の容易化)

E2E技術の更なる進化
(CES2026※)

※ AIやモビリティなど最先端技術が集う
展示会(ラスベガス開催)

- ・AIによる運転判断ロジックを言語化。事故時の事後検証を容易に。
- ・自動運転開発基盤のオープンソース化による自動運転AIの開発加速。(NVIDIA社)

製造前の安全確保

市場投入後の安全確保

①車両の安全性

②組織体制

③モニタリング・不具合の改善



L4自動運転に関する
国際基準の策定
(2027年)



- 自動運転のプログラムは、従来、エンジニア(人)が作成していたが【ルールベース】、直近ではAIに路上走行させて、運転を自己学習させる手法【AIベース】での開発が急速に進んでいる
- AIの学習は、「人」によるプログラミングの速度・精度を遥かに上回り、従来の「ルールベース」の開発では対応できなかった自動運転(未知の状況への対応、隘路におけるすれ違い等)が、より安価かつ短期間で可能となっている

人によるプログラミング 「ルールベース」

AI学習による開発 「AIベース」

従来の開発手法

最新の開発手法

「人」が走行パターンごとに自動運転のプログラムを規定

AIを路上走行させ、運転パターンを自己学習させる



	ルールベース	AIベース
プログラム	膨大 ルート上で想定される状況(信号・駐車車両等)に対する車両の動作をエンジニア(人)が定義	基本的なプログラムのみ 「走る・曲がる・止まる」等の基本制御に加え、交通ルール(信号など)、他の車両や歩行者の避け方等も自動学習
デジタルマップ	必要	不要
走行環境	3次元デジタルマップが存在するエリア	どこでも
事故時の解析	可能	困難
開発費用	膨大	比較的安価
開発状況	地域限定で実用化	2027年以降市販化(当初はレベル2)

「質の高い」自動運転移動サービスへ

これまで

- ・海外製の小型カートや小型バスが中心
- ・低速で定時定路線型のみ
- ・走行環境等にあわせてローカライズが必要
- ✓ 高精度な3次元地図（HDマップ）作成のデータ収集等の準備に長時間を要す



ヤマハ+産総研



オーブテック（エストニア）



ナビア・モビリティ（フランス）

次の
ステージへ

これから

- ・国内自動車メーカー（トヨタ、日産、いすゞ）が参入
- ・多様な走行環境で、より高速で走行可能
- ・AI技術も活用することで短期間で走行可能
- ✓ 自動運転システムがルールベースから高度なAIを用いたE2EとなればHDマップが不要となり汎用性が飛躍的に向上する
- ・2027年度以降に**自動運転車の量産化**が見込まれ、これにより、**導入コストの低廉化**が図られる。



日産



日産



トヨタ



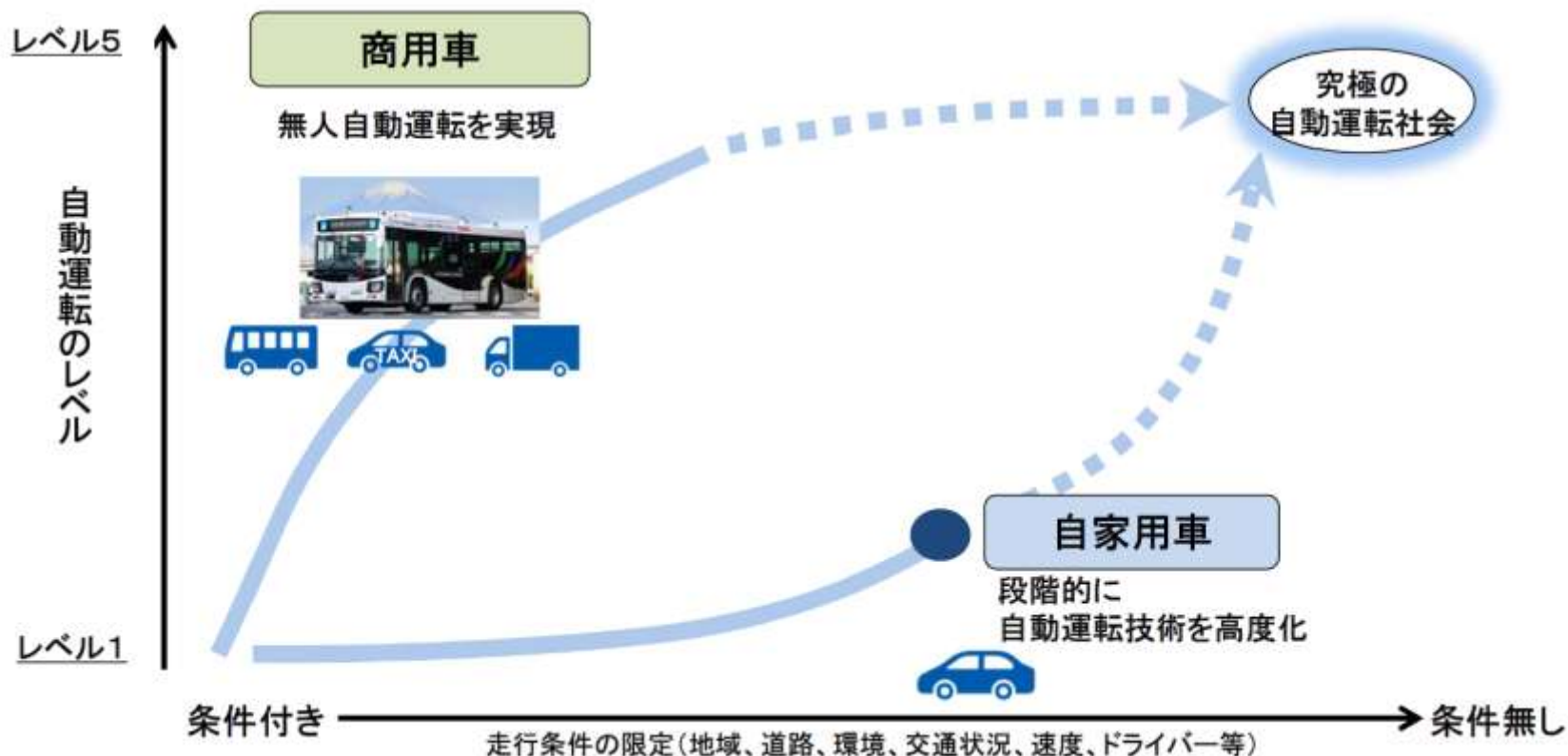
いすゞ

国内における見通し

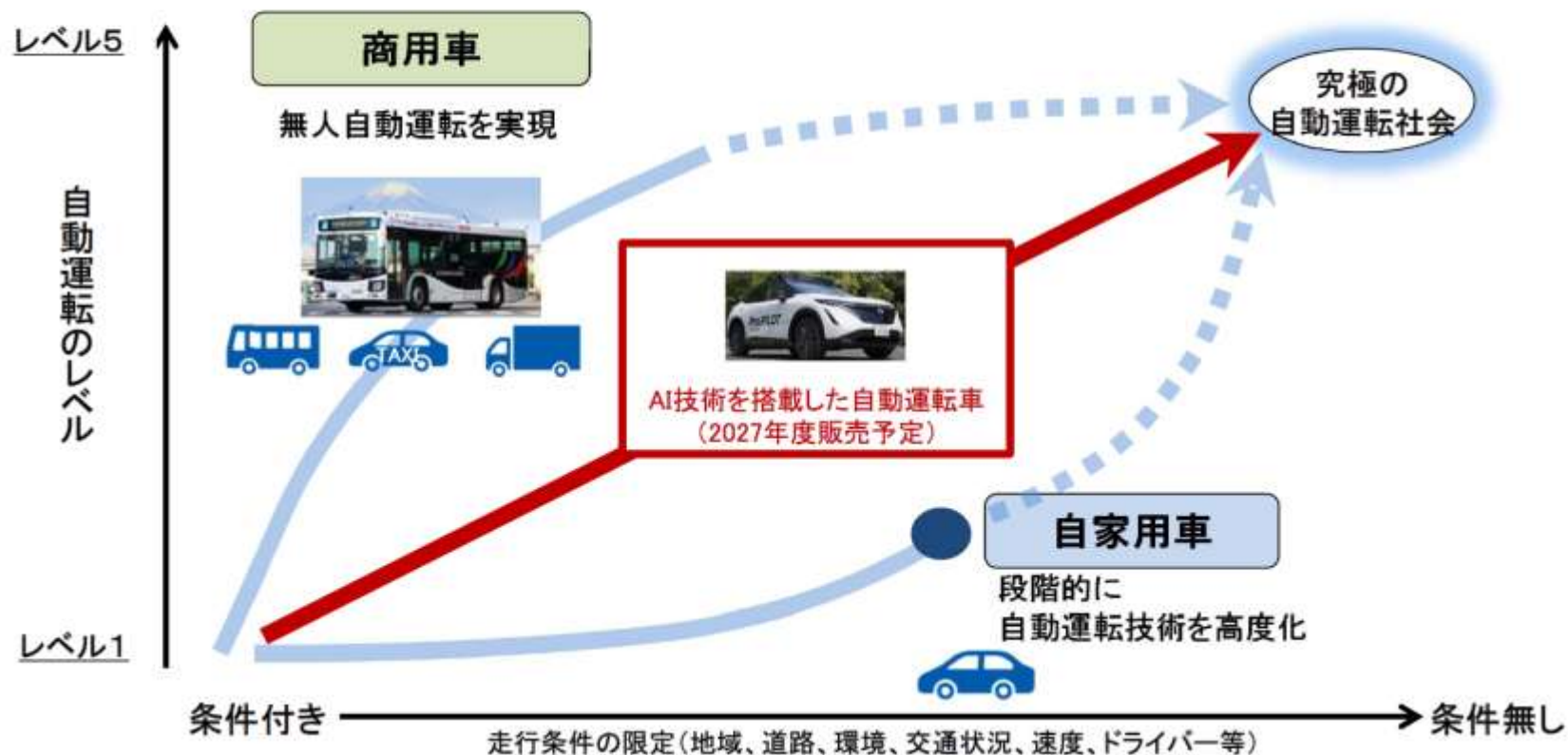
自家用車	路線バス	タクシー	トラック
AIベース	ルールベース	ルールベース	ルールベース
	→今後、AIとの組合せを検討	→今後、AIとの組合せを検討	→今後、AIとの組合せを検討
<p>日産 ウェイヴ社(英)のAI搭載 (2027年度販売予定)</p>  <p>ホンダ ヘルムAI社(米)のAI搭載 (2027年頃販売予定)</p> 	<p>トヨタ e-Paletteで無人運転 (2027年度実装予定)</p>  <p>いすゞ 大型バスの無人運転 (2027年度事業化予定)</p> 	<p>日本交通 ウェイモ(米)と無人タクシー (サービス開始時期非公表)</p>  <p>日産 無人タクシー (2027年度サービス開始予定)</p> 	<p>いすゞ 無人トラック (2027年度事業化予定)</p>  <p>ロボトラック 無人トラック (2027年度事業化予定)</p> 

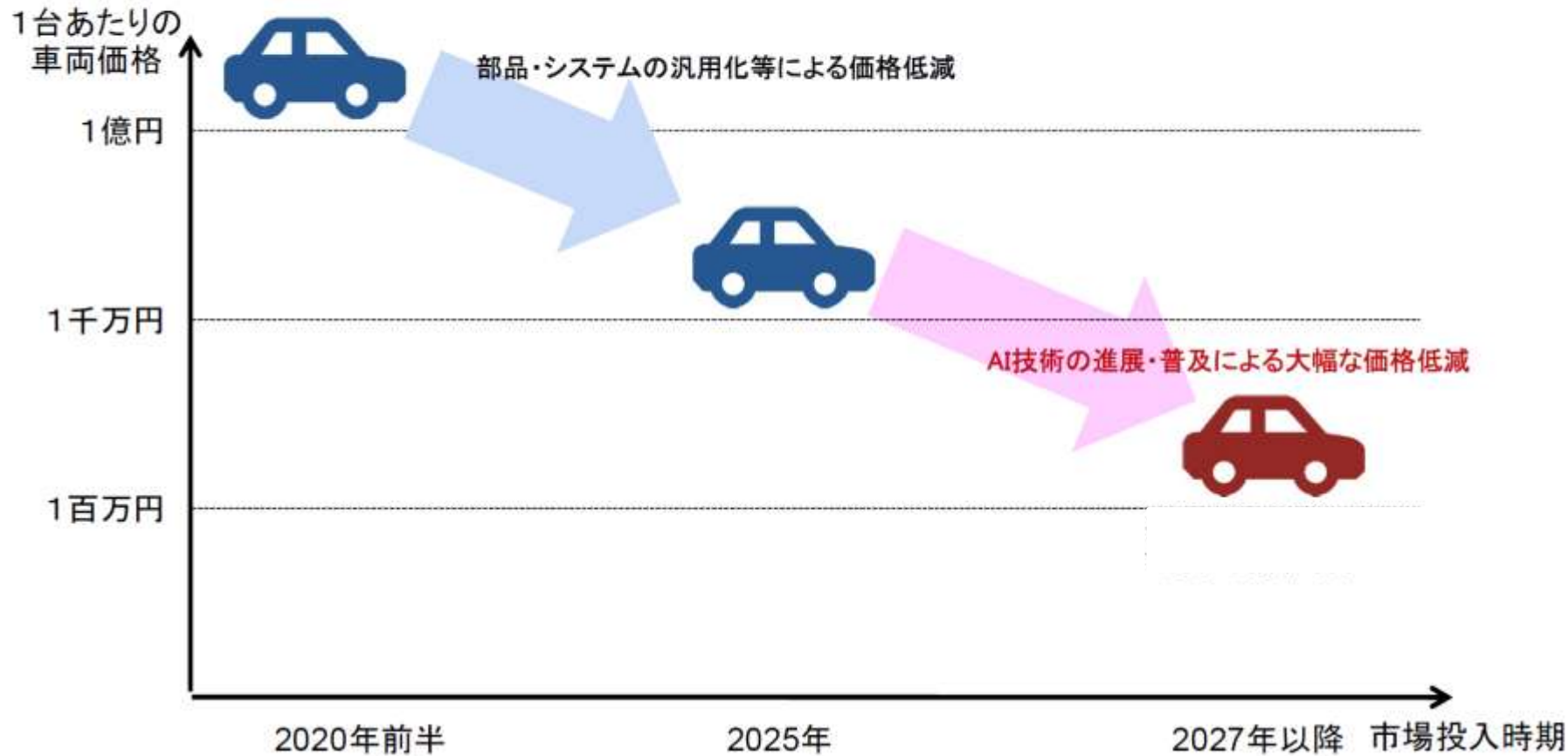
これまでのアプローチ

- 完全自動運転の実現においては、下記が課題
 - 実走行による膨大なデータ取得、安全性検証等を可能とする巨額の資金（例：Waymoは約2兆円を資金調達）
 - 起こりうる全シナリオへの対応（例：隘路（車両一台分程度の幅員）でのすれ違い、豪雨・雪などのレアケース）
- 我が国では、商用車と自家用車それぞれで完全自動運転の実現に向けた取組みを実施
 - ① 商用車については、特定のルート・地域に限定し、「無人」自動運転を実現を目指し実証中
 - ② 自家用車については、ルート・地域を限定せず、段階的に自動運転技術を高度化（現時点ではレベル2運行）



- AI技術を活用した、汎用性の高い、高度な自動運転システムを搭載した自家用車が普及
- 同技術が商用車にも搭載され、自動運転車の高度化・社会実装が急速に進み、自動運転社会が実現

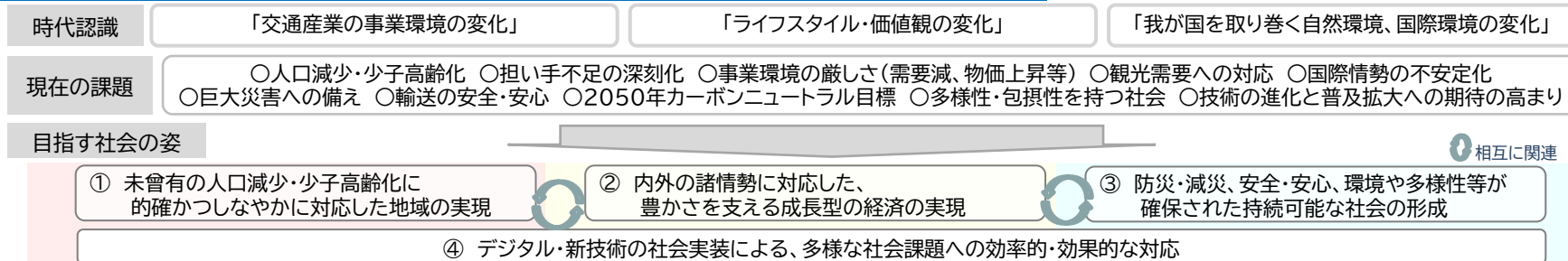




第3次交通政策基本計画(2026年1月16日閣議決定)

時代認識とそれを踏まえた現在の課題、目指す社会の姿

【第1章】

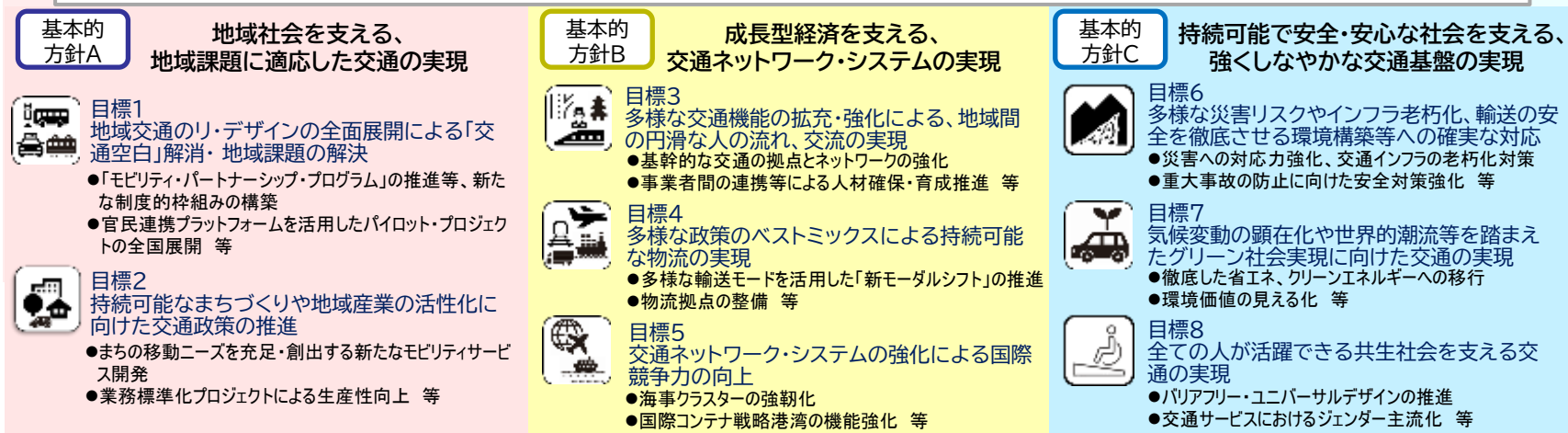


今後の交通政策の基本認識及び基本的な方針・施策の提示

【第2章】(基本認識・基本的方針)

【第3章】(目標・施策)

<基本認識> 「人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさや安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会を実現」



基本的方針D(分野横断的)

デジタル・新技術の力を活かした時代や環境の変化に応じた交通サービスの進化

目標9
 サービスの高度化とデータ駆動型の取組による、新たな価値創造とより便利で快適な移動の実現
 ●データ仕様の標準化等、地域交通DXの推進
 ●国土交通分野の行政情報のオープンデータ化と活用 等

目標10
 自動化・遠隔化等を通じたサービスの構造変革による、生産性向上等の実現
 ●徹底した自動化・遠隔化技術の導入推進
 ●交通分野のDX推進による生産性向上 等

目標11
 サイバーリスクの十分な想定と対応の推進による、安全・安心な交通サービスの実現
 ●サイバー攻撃等への防御体制構築
 ●サイバーセキュリティ人材の確保・育成

現状・新たなKPIの設定

- 現状の自動運転に係る政府目標としては、新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版（令和7年6月13日閣議決定）において、「**2027年度までに、無人自動運転移動サービスを100か所以上で実現**」が掲げられているところ、今次の交通政策基本計画の改定を機に、2030年度までの数値目標を新たに設定。

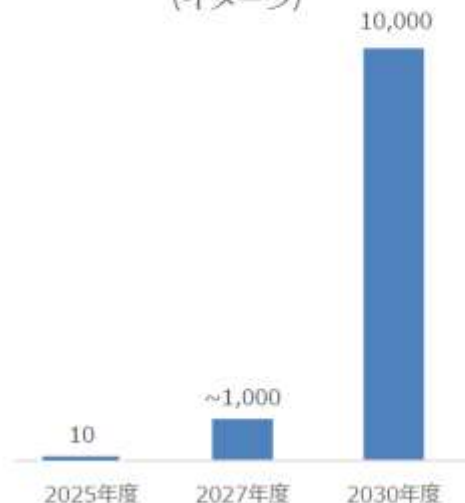
第3次交通政策基本計画 自動運転KPI

- **全国のバス及びタクシー等の公共交通、幹線輸送トラック車両の「2.5%※」を自動運転車**とすることを旨とし、以下のKPIを第3次交通政策基本計画に記載。

 2030年度における
自動運転サービス車両数

10,000 台

※ 社会学者E・M・ロジャースの「イノベーター理論」において、革新的な新技術をいち早く取り入れる層は「2.5%」とされているところ、自動運転車の導入を目指す割合として「2.5%」を指標とする。

 自動運転サービス車両普及台数
(イメージ)


KPI達成に向けた施策

- 地域の足の確保のための自動運転社会実装推進事業の支援拡充
- より高水準のレベル2市販車の開発・普及を促進することで、スケールメリットによるシステムや機器の低廉化を促し、商用車レベル4の開発・普及を後押し
- 運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築、レベル4の技術基準となる安全ガイドラインの具体化等

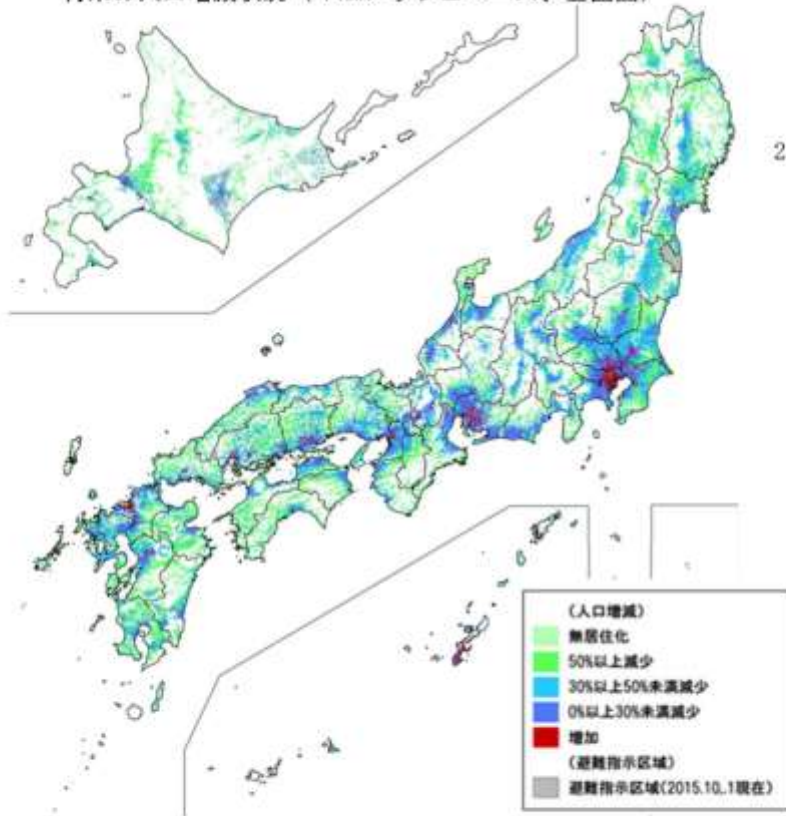


それらもいいのですが

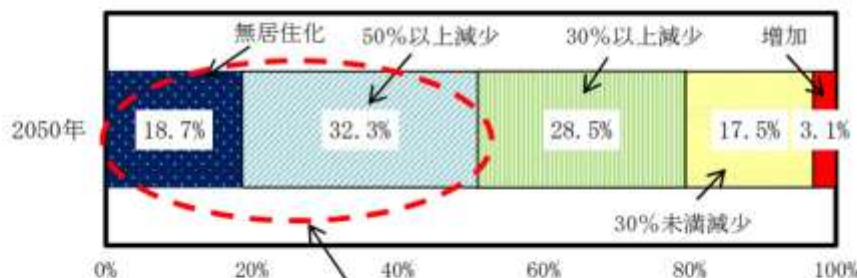
人口減少と人口偏在の加速

- 平成27年国勢調査時点の居住地は国土の約5割となっている。2050年には、全国の居住地の約半数で人口が50%以上減少し、人口の増加がみられる地域は都市部と沖縄県等の一部の地域に限られる。
- また、人口規模が小さい市区町村ほど人口減少率が高くなる傾向があり、特に2015年時点の人口が1万人未満の市区町村で、人口がおよそ半分に減少する可能性。

将来の人口増減状況（1kmメッシュベース、全国図）

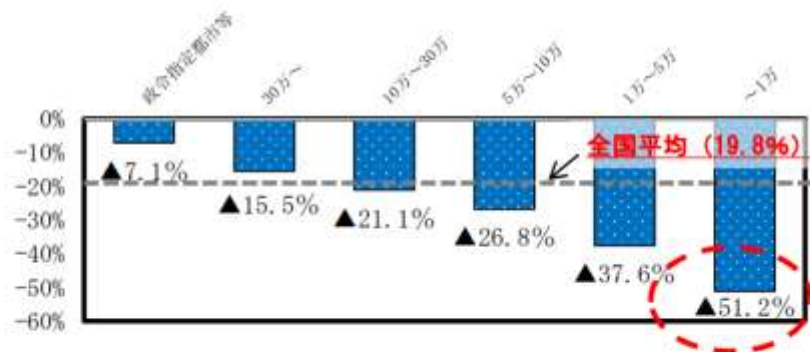


人口増減割合別の地点数（1kmメッシュベース）



全国の居住地の約半数（有人メッシュの51%）で人口が半減

市区町村の人口規模別の人口減少率

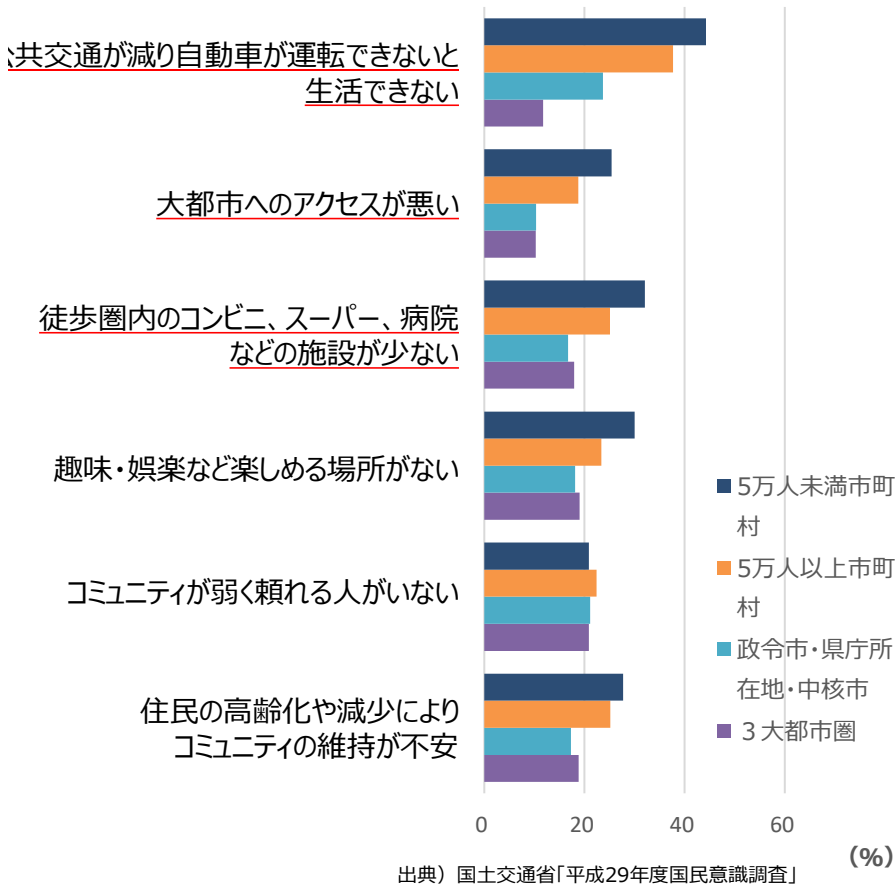


（備考）1. 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」等より、国土交通省国土政策局作成。
 2. 左図で、平成27年国勢調査時点（平成27年10月1日現在）における避難指示区域を黒塗り（斜線）で示している。

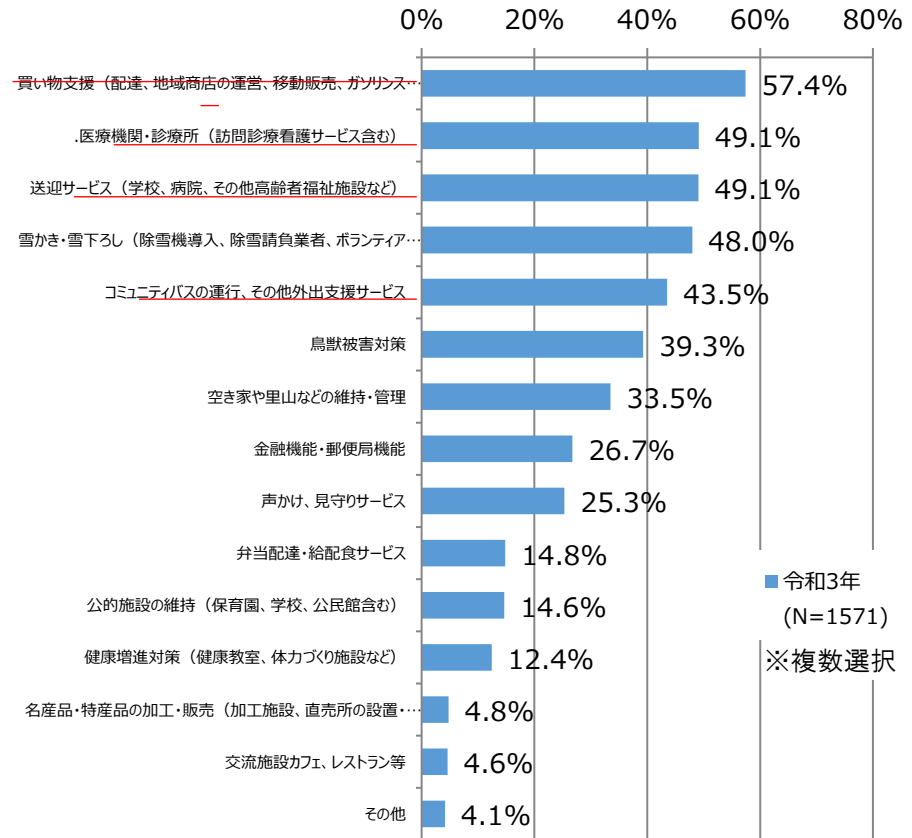
地方タクシー事業の持続可能性向上こそ、「交通空白」解消、すなわち地方における負の構造的連鎖を断ち切る「鍵」。

居住地域に対する不安要素や、集落への居住に対して必要な機能として、交通に関する項目が多く挙げられており、「移動の足」の確保によりこれらの不安解消が必要。

居住地域に対する不安（地域別）



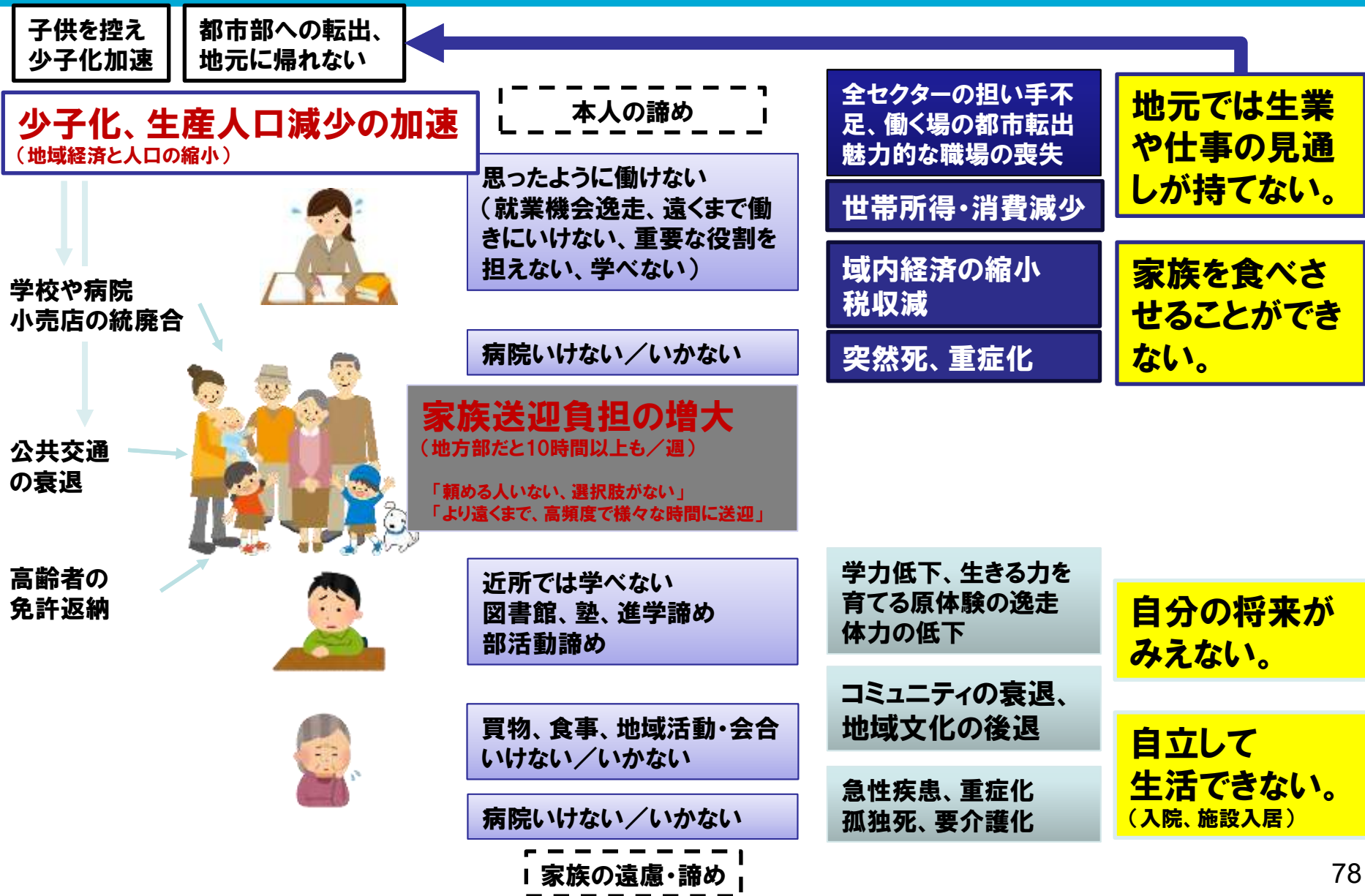
集落に住みつづけるために必要な機能（鳥取県）



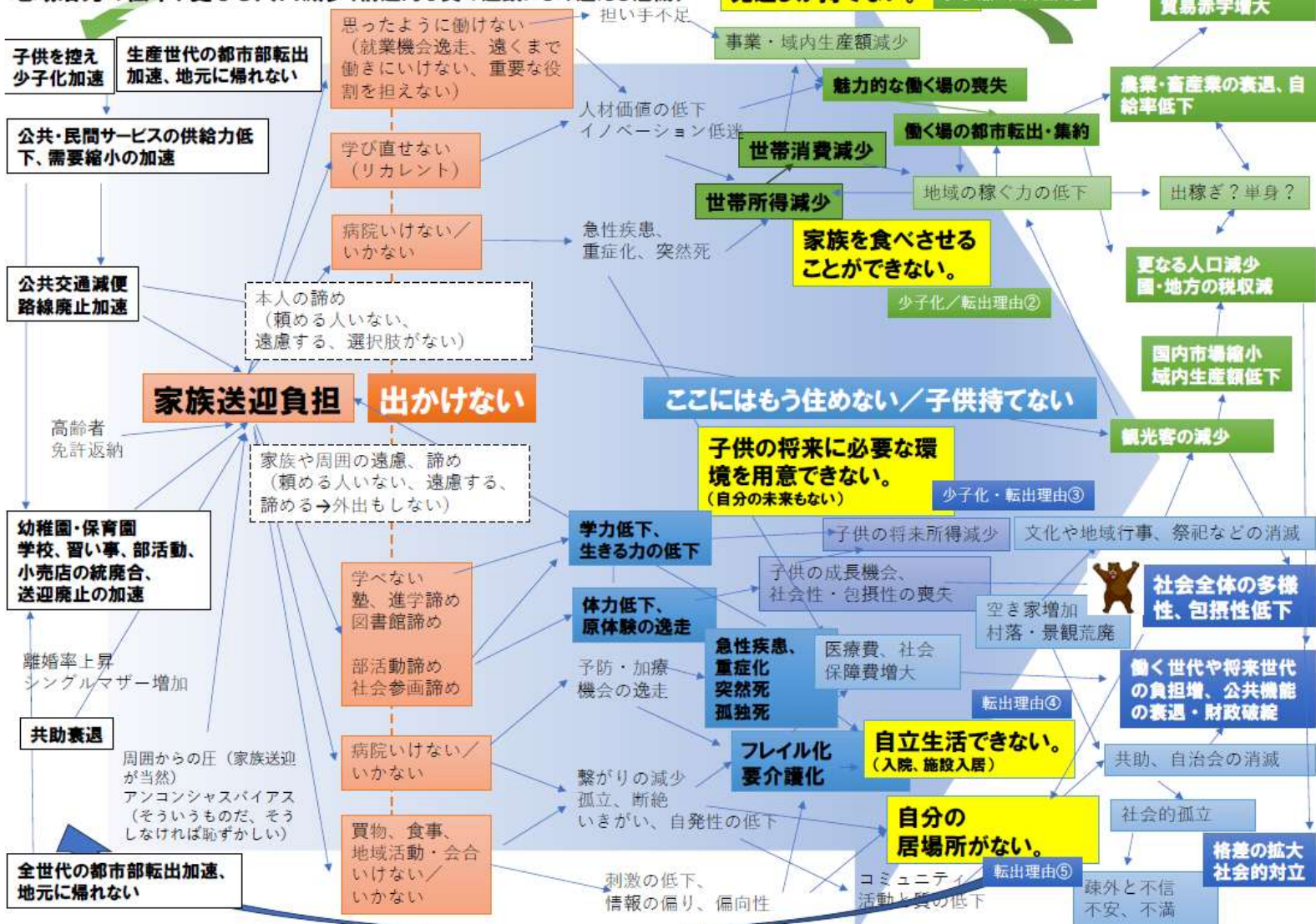
令和3年に、鳥取県が、山間谷部奥地に位置する113集落、2,379世帯を対象に暮らしの状況等について行った調査

出典) 「鳥取県山間集落実態調査」

地域の衰退、我が国の活力減退： 経済・社会損失を生む負の連鎖構造



交通空白、特に現役世代の送迎負担増大が引き起こす
地域活力の低下、更なる人口減少(構造的な負の連鎖により迎える危機)



「交通空白」は、地域と個人の成長を阻む“見えない壁”

通学・通院・買い物・旅行に
お困りごとを抱える方々
(移動手段の不足)

表面の課題

家族送迎負担
(主に現役世代の無償労働)

多大なる「機会損失」

地域の担い手不足、世帯所得・消費の低迷
子どもたちの学ぶ機会や将来の可能性の喪失
高齢者の健康面への悪影響・社会保障費増大
観光消費の減退

内在する
本質的な課題

地域の衰退、都市への人口流出、
少子化の深刻化

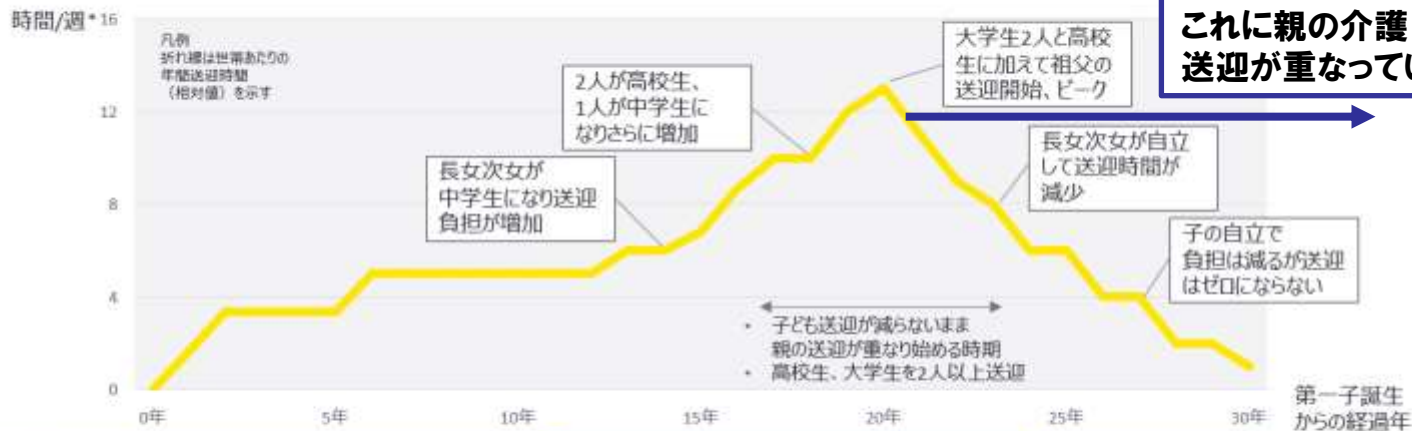
我が国の活力の減退

① 家族送迎による時間損失： 子育てのための家族送迎

- 子育てのための家族送迎は、ライフステージに応じ変化。
- 週10時間の家族送迎(無償労働)は、それだけでも一人当たり法定労働時間(週40時間)の25%にも相当。

地方部における子育て世帯の週あたり送迎時間推移 (シミュレーション値)

- 前提
- ・ 送迎担当者(本人=母)は、夫、両親、子供(娘)3人で●●地区に在住。週5で近隣自治体へパートに出る
 - ・ 30歳の時に長女を出産=0年目。次女を31歳で出産。三女を36歳で出産。親との年齢差は祖母25、祖父30
 - ・ 子はいずれも、保育園、小学校では習い事に通い放課後児童クラブは利用なし。中高は塾に通い、大学に進学する想定。
 - ・ 親が80歳到達以降は、病院や図書館への送迎が発生する想定



*複数の子の同一箇所への送迎による送迎時間の短縮を考慮していない、親による一部送迎のサポートによる送迎時間の短縮を考慮していない
三重県内自治体を対象に調査したデータを基にEY作成

① 家族送迎による時間損失： 地方部と都市部の格差拡大

○ 人口が少ない(「交通空白」が生まれている)地方ほど、子供の送迎負担(自家用車による)は、親、特に女性に偏って、重くのしかかる。

	人口規模					
	3万人未満 (n=102)	5万人未満 (n=105)	10万人未満 (n=205)	20万人未満 (n=239)	50万人未満 (n=351)	50万人以上 (n=431)
お子様の送迎をする	85.3	82.9	73.7	62.8	62.1	51.7
お子様以外の部員の送迎をする	46.1	40.0	37.1	27.6	27.1	28.3
怪我人や体調不良者の手当てをする	18.6	2.9	9.3	8.8	7.7	7.7
実技指導や練習補助をする	8.8	4.8	4.4	5.4	3.4	4.4
部の記録用に写真や動画の撮影を行う	19.6	13.3	17.6	8.8	9.4	12.1
荷物や用具の運搬をする	20.6	15.2	15.1	10.5	11.7	12.3
活動場所の手配や整備をする	16.7	4.8	4.9	3.8	3.1	4.9
試合やコンクールの運営を手伝う	10.8	8.6	4.9	3.8	3.1	3.7
試合やコンクールの応援を手伝う	15.7	4.8	5.9	5.4	4.6	6.0
合宿など遠征に帯同する	15.7	8.6	14.1	7.5	6.3	6.7
各種行事の運営や進行を行う	18.6	11.4	13.7	7.5	7.4	10.0
教員や指導者との連絡や情報共有を行う	37.3	29.5	27.3	16.7	21.4	19.7
保護者間の連絡や情報共有を行う	49.0	37.1	35.1	27.2	31.1	29.0
会計を行う	13.7	7.6	9.3	5.9	5.7	6.7

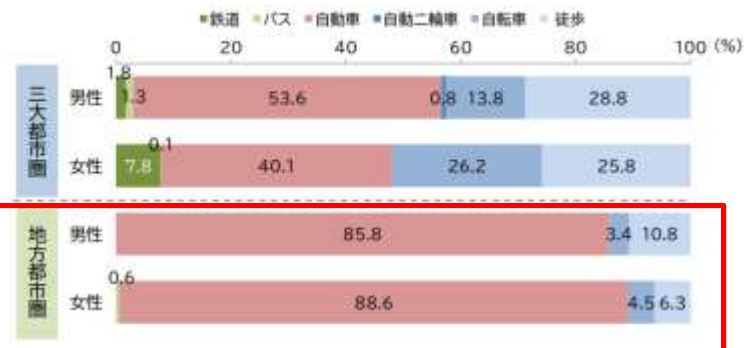
「中学生のスポーツ活動と保護者の関与に関する調査」(2025年1月、日本財団)

注) 「よくする」+「時々する」の%。

■ 子育て世代の目的別 1日あたりの移動回数(平日)



■ 子育て世代の交通手段構成比(平日・送迎)



「都市における人の動きとその変化」
(令和3年度国土交通省全国都市交通特性調査集計結果より)

※「その他」には「通学」「つぎこい(2021年調査より把握可能)」「その他の私用」を含む

②地域の担い手と稼ぐ力の喪失：時間損失による就業機会逸走と世帯所得低

迷

- **家族送迎負担は、特に女性の就労可能時間を分断・短縮し、非正規雇用を余儀なくする、管理職への昇任を諦めさせる、介護のため離職せざるを得ないといった状況を引き起こす。さらに都市への転出を加速する。**
- **これらの経済・社会損失は、個人や個別の世帯の問題、地方の問題ではなく、日本全体の構造的課題か。**

構造的制約：制度の「時間の壁」

当事者の実態：スケジュールが「断片化」

経済・社会課題の顕在化

昼間就労に男女で大きな格差。
女性は就労可能時間も短く。

- 全人口に占める男性の昼間就労者（就労行動者率）は51～55%（9～14時のコア時間帯）。
- これに対し、女性は30～35%にとどまり、就労時間も短い。

家族送迎行動が女性に集中。
（特に男性の約5倍）

- 学校、学童、デイサービス、塾や習い事の送迎負担が、朝と夕方～夜の時間帯、特に女性に集中。
- 親が送迎を手伝えるうちは大きな助けだが、働き手が壮年世代になり親の加齢やフレイル化が進行すると、就労継続が困難に。

介護離職やワーキングケアによる経済損失



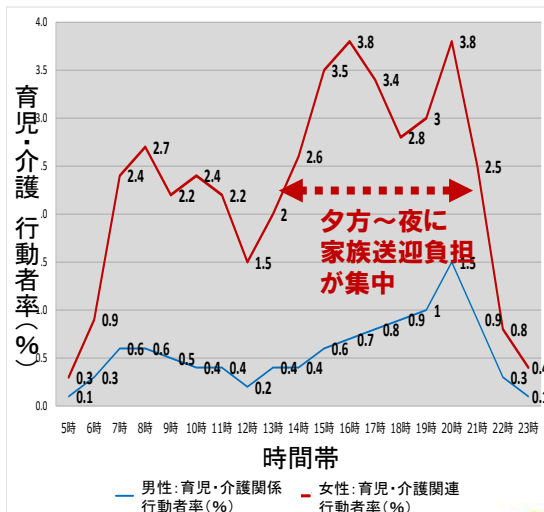
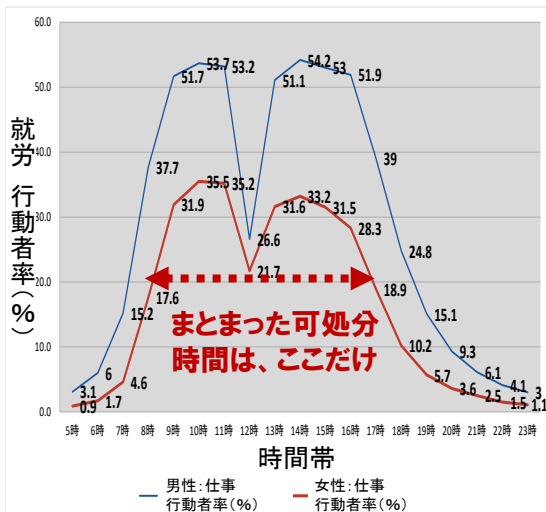
仕事と介護の両立困難による労働総量・生産性の低下は、2030年時点で9.2兆円に相当と試算（「介護両立支援のアクション 経営者向けガイドライン」）

ケアエコミー投資による好循環創出



国際労働組合総連合 (ITUC) は、「ケアエコミー」（介護、育児、家事等のケア労働に関する経済活動）に公的投資をすることで、担い手不足等の問題解決につながり、債務を減らすと指摘。また、イギリスでは、GDPの2%をこの領域に投資することで、150万人の労働を創出すると試算。

<https://a.mspj.securew.jp/doc/docview/viewer/docN16FF415B5C9978447e14805d2368c3abe5f99cbccc3d667eba1c4881798fa6e41e950a151aaca>

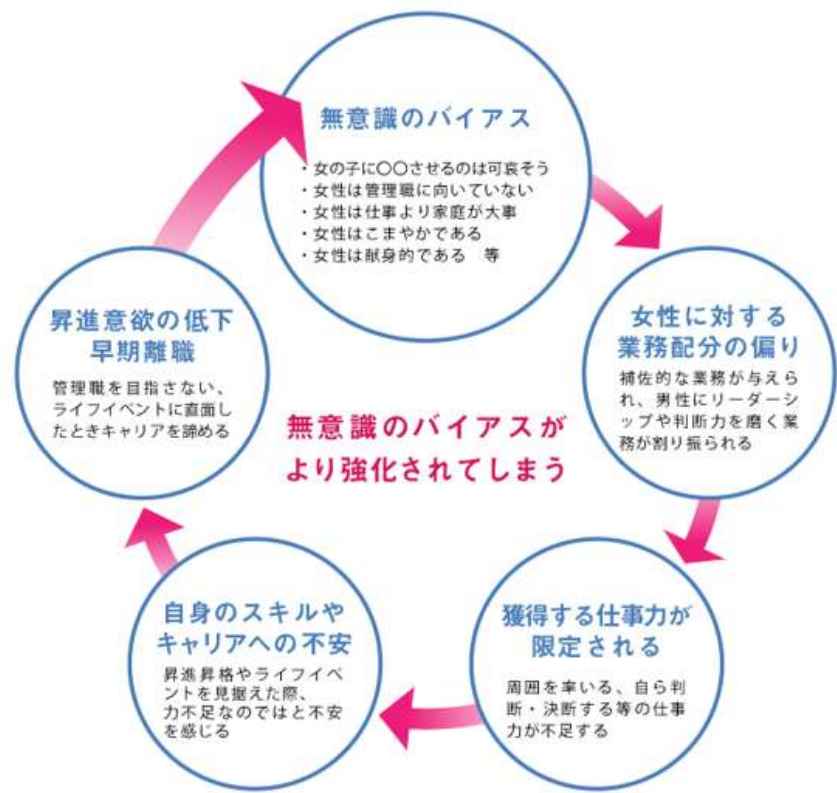
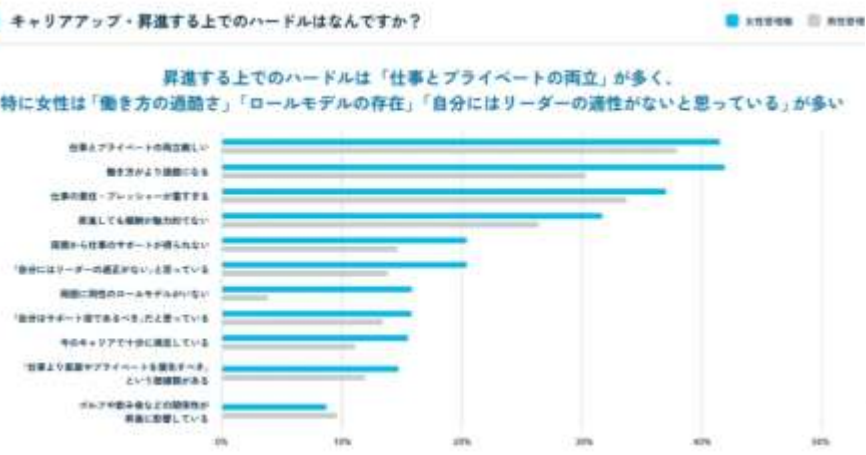
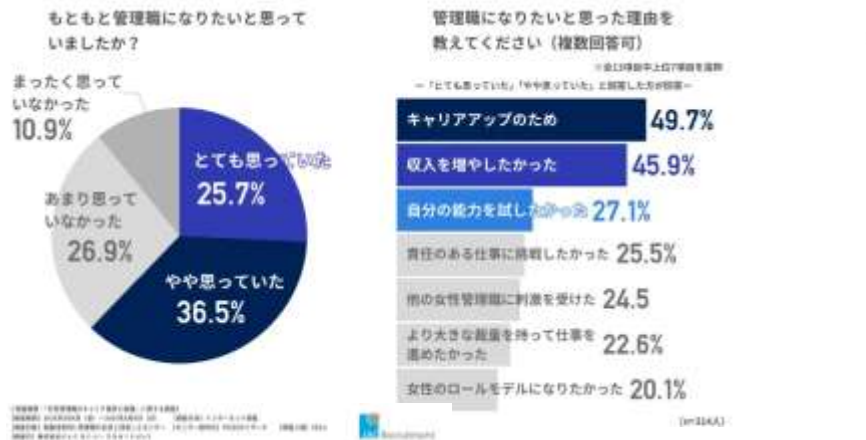


出典：総務省統計局、令和3年社会生活基本調査の実測値
経産省、仕事と介護の両立支援に関する経営者向けガイドライン(2024年)のデータを基にEY作成



②地域の担い手と稼ぐ力の喪失： 時間損失が、女性の稼ぐ力と希望を失わせる。

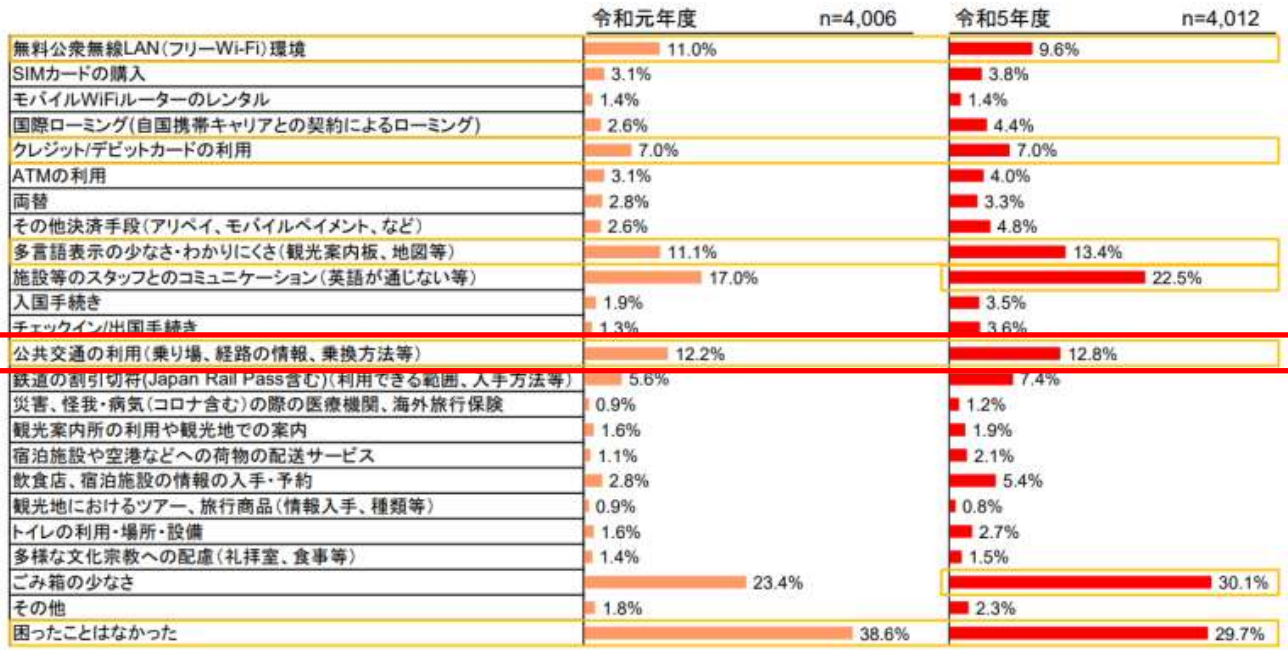
- ジェンダーに寄らず誰しもが、**魅力ある仕事をしたい、自己実現したい**等の観点から、**管理職への関心を十分に持っている**。しかしながら、**家庭送迎等の負担が集中しがちな女性は、「仕事とプライベートの両立」、「就労時間を十分確保できない」などの理由により、管理職等への昇進を諦めることが多い**。
- **更に、親や地域、職場からの無意識のバイアス(偏見)や圧力をきっかけに、昇進意欲を失わせたり、早期の離職を余儀なくされる(負のループに陥る)傾向がある**。



内閣府男女共同参画局「第5次男女共同参画基本計画～すべての女性が輝く令和の社会へ」～(令和2年12月25日閣議決定)より

稼ぐ力の喪失：「交通空白」が、インバウンドに地方来訪を諦めさせる。

- インバウンドが「旅行中に困ったこと」の上位に「公共交通の利用」（特に二次交通）が依然挙げられており、訪問を諦めるなど地方誘客の大きなボトルネックとなっている。さらに、**インバウンドの44%が、「交通空白が原因で、いくつかの観光地への訪問を諦めた」とする調査結果も。**
- 「交通空白」が解消されれば、**インバウンド等が日本の隅々まで誘客され、国内外との交流や消費の拡大を通じ地域経済を活性化、同時にオーバーツーリズムの未然防止・抑制に大きく貢献する可能性。**



<グローバルシンクタンクによるレポート>



“訪日観光客は、日本の交通機関に全体的に満足しているが、62%の人が「旅行中に少なくとも1回移動手段やアクセスに関する課題に直面」、18%(5人に1人)が「滞在中日常的にそのような課題に直面」、加えて**44%が「交通空白が原因で、いくつかの観光地に行くのを諦めた」と回答。**”

令和5年度「訪日外国人旅行者の受入環境整備に関するアンケート」調査結果

③ 多大なる機会損失：域内消費の低迷、地域活動等の消失、「生きる喜びや生きがい」の喪失

○ 交通空白地では、全ての年齢層において、「(もし出かけられるのなら)本当はもっと出かけた」との潜在外出願望が強くある。外出手段がない、家族に送迎を頼むのを遠慮する等により、**おでかけ(日用品以外の買い物)、趣味、仲間との会合などの最大8割程度を諦めている。**

中山間地Aにおける定量アンケート分析結果

回答者属性			生活必需の移動目的地			余暇的な移動目的地	
			日用品の 買い物	通院	通勤・通学 サポート	日用品以外 の買い物	趣味・娯楽
年代	家族構成	アンケート 回答数(配布数)	希望する移動頻度と実際の移動頻度の差分				
30-40歳代	夫婦+子供	94人(333人)	① +17.7% ↑	② +0.9% ↑	③ ▲10.0% ↓	④ +63.9% ↑	⑤ +74.3% ↑
50-60歳代	2世帯	124人(307人)	+16.6% ↑	+8.6% ↑	▲7.3% ↓	+39.3% ↑	+68.1% ↑
70-80歳代	2世帯	96人(258人)	+21.6% ↑	+16.3% ↑	▲2.9% ↓	+35.5% ↑	+49.3% ↑
70-80歳代	夫婦のみ	126人(284人)	+11.2% ↑	▲2.9% ↓	▲10.0% ↓	+50.7% ↑	+32.9% ↑
70-80歳代	単身	68人(251人)	+5.5% ↑	+12.3% ↑	▲9.3% ↓	+26.5% ↑	+36.7% ↑

- ① 30代から80代に至るまで万遍なく5%から22%の範囲で「もっと買い物に行きたい」と思っている
- ② 傾向としては一部世帯を除き50歳代以上を中心に「もっと通院したい」と思っている
- ③ 自身の通勤や子供のための送迎に関してはもっと減らしたいと思っている
- ④⑤ 洋服などの買い物や趣味・娯楽に対し26%~75%程度更に行きたいと思っている

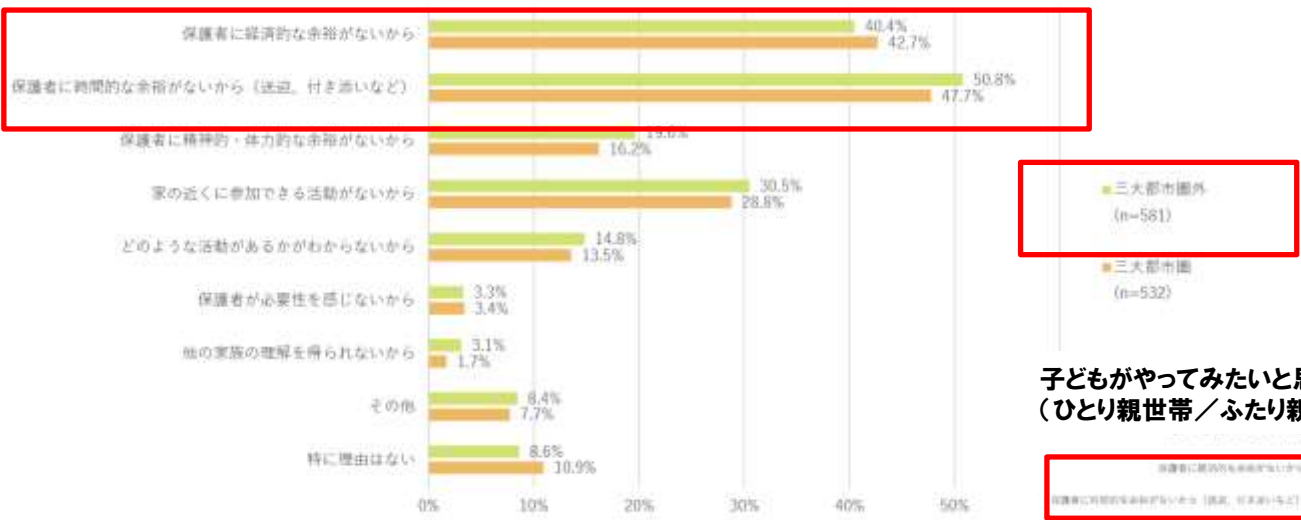
普段の買い物を我慢 (1~2割程度) **通院を我慢 (1割程度)** **家族送迎を減らしたい (1割程度)** **お出かけを我慢 (3~8割程度(潜在需要))**



③ 多大なる機会損失：保護者の時間制約が、子供に学校外体験を諦めさせる。

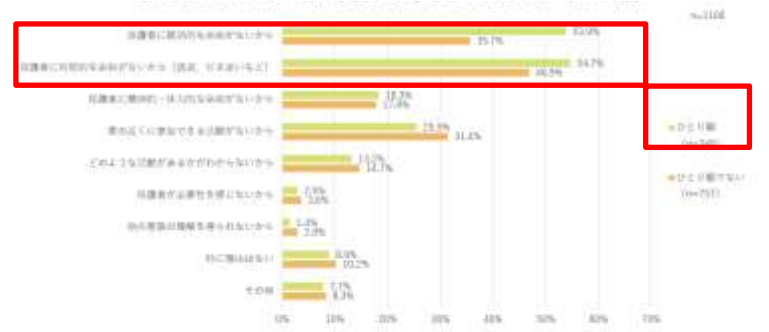
- 「**保護者に時間的余裕がない(送迎、付き添いなど)**」が、**経済的理由と相まって、子供の部活動など学校外での経験を諦めさせる主たる原因**に。
- その傾向は、**地方部**において、更に**ひとり親世帯**において、**より顕著**に現れる。

子どもがやってみたいと思う学校外の体験をさせてあげられなかった理由(都市圏/地方部)



※「お子様が学校以外の場でやってみたいと思う体験について、させてあげられなかった経験はありますか。当てはまるものがあれば、すべてお選びください。」という質問に対して、1,113名を対象に回答をまとめた。そのうえで、「回答で選択した活動について、させてあげられなかった理由を教えてください。〔複数選択可〕」と質問した回答結果。

子どもがやってみたいと思う学校外の体験をさせてあげられなかった理由(ひとり親世帯/ふたり親世帯)



※回答が複数ある場合は、そのうち最も多い理由の割合を示しています。回答が複数ある場合は、そのうち最も多い理由の割合を示しています。また、回答が複数ある場合は、そのうち最も多い理由の割合を示しています。回答が複数ある場合は、そのうち最も多い理由の割合を示しています。

③ 多大なる機会損失： サポートを必要とする世帯ほど、子供の諦め(教育機会の逸走)が顕著に。

○ 疾病や障害を抱えるなど「サポートを必要とする世帯」ほど、可処分時間が少なく、子供の学校外体験の諦めは顕著となる。

疾病や障がい、就労環境等に関する声、体験の担い手に対するニーズ等についても多く声が寄せられた。

※今回のアンケート調査では、保護者全員分の就労形態のデータを取得していないため、就労形態については分析の対象外としている。

父親が障害者なので、付き添い送迎や金銭的にも無理なことが、学校以外での体験学問は無理がある。

山形県／小学5年生保護者(40代男性)

今の時代、ほとんどの行事に保護者同伴だから… 母子家庭なので母が仕事を休むわけには…です

大阪府／小学6年生保護者(40代女性)

倶楽部活動(は)、経済的、時間的(に)、(無理)なのと 自分が病気療養中のため、そちらが優先してしまうため

山形県／小学6年生保護者(50代男性)

スポ少でサッカーをやりたがっていたが、私がフルタイムで仕事をしているので当番などができないと思い断念した。

福島県／小学5年生保護者(30代女性)

水泳やダンス、自然体験、文化的体験をしたいということがあるが、経済的、家族の病気によってすることができない

佐賀県／小学1年生保護者(30代女性)

スイミングスクールの様に送迎があると、もっと子供にいろんな体験をさせてあげられると思う。現状では、ひとり親や働かざるを得ない家庭にとっては子供の成長を促すための習い事をさせてあげることも難しい。

徳島県／小学5年生保護者(40代女性)

キッズダンスを習いたいと言われたが、障がいのある子を指導したことがないからと断られた。

北海道／小学2年生保護者(30代女性)*

プログラミングや工作などの体験会を、親が土日休みではないので、参加させてあげられなかった。

山梨県／小学2年生保護者(40代女性)*

うちの子は若干の発達障害がありますが、親が同行しない体験などは参加させて良いのかどうか判断ができないので参加させたことはありません。そのような部分をサポートしてくれる人員や制度などがある、またそれが情報として手に入りやすくしてくれるようなサポートが欲しい。

東京都／小学2年生保護者(40代女性)

市のホームページや広報誌にどんな活動をどこでやっているかを載せてほしい。個人でやっているものはほとんど情報が出てこず、近所付き合いやママ友がいない人からすると手段がなくて困ってしまう。

栃木県／小学4年生保護者(30代女性)*

※[*]は世帯年収300万円～599万円の家庭の声。それ以外は世帯年収300万円未満の家庭の声。

③格差の拡大、人口流出： 学校外体験の諦めが、将来の経済格差に。

- **子供の学校外体験の有無は、学業成績のみならず、「将来の外向性・協調性、情緒安定性」や「将来所得や学歴」と高い相関があるとされている。**
- **交通空白に伴う学校外体験の諦めが、子供の将来に負の影響を及ぼす。もし、そのおそれや諦めが重なれば、子供の将来のため都市への転出を考えざるを得なくなる。**

小学生の学校外体験(部活動経験)と、学業成績、将来の非認知能力(外向性等)、将来の所得や学歴の相関

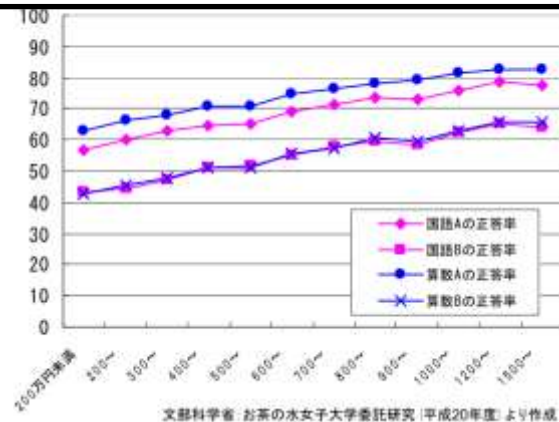
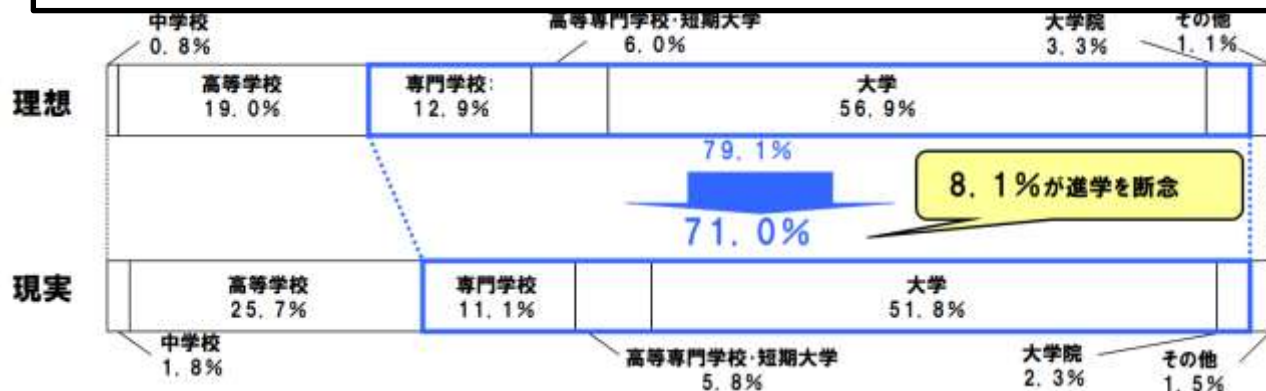
(+が多いほど正の相関が高い)

Model1	① 運動経験あり・ 音楽経験なし vs. 運動・音楽のどちら も経験していない		② 音楽経験あり・ 運動経験なし vs. 運動・音楽のどちら も経験していない		③ 運動経験あり・ 音楽経験なし vs. 音楽経験あり・ 運動経験なし		④ 両方を経験した vs. 運動経験あり・ 音楽経験なし		⑤ 両方を経験した vs. 音楽経験あり・ 運動経験なし	
	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性
小学校の学業成績										
国語			+++	+++	---	---		++	--	
算数	+++	+	++	+++				++		++
社会	++			+++		--	+++			
理科	++		+++	++	---		+++	+		
音楽	++	+++	+++	+++	---	---	+++	+++	--	++
図工	++	++	+++	+++	--	-	--			
家庭		+++	++	+++	--	-		++		
体育	+++				+++	+++				
非認知能力(将来時点)										
外向性	+++	++				+				++
協調性	+++		+++	+++						
勤勉性	+		+	++			---		--	
情緒安定性	+++		+							
開放性	+++		+++	+++	-					
グリット	+++		+++							
自尊心	+++						---			
統制の所在	+++	+					+	-	-	
媒介変数(将来時点)										
読書嗜好	+++					++				+
アウトカム(将来時点)										
時給	+++	+++			+++	++				++
学歴(大卒以上)			++	+++		--	++	++		
健康	+									+

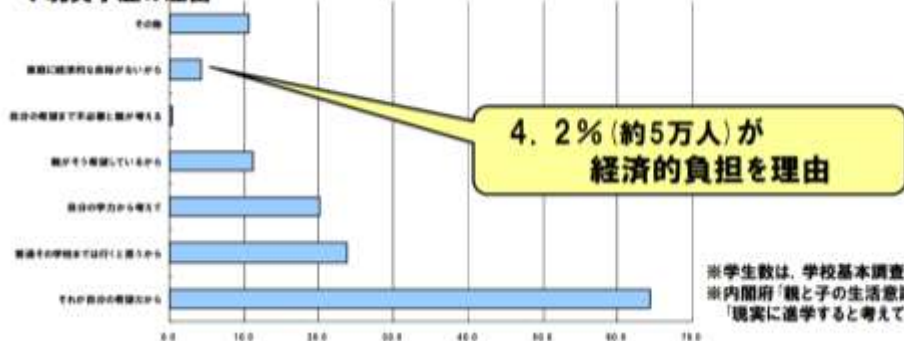
+++/-1%, +/-5%, +/-10%

③格差の拡大、人口流出：世帯所得の低迷が、将来の経済格差に。

○ 家族送迎負担等による可処分時間の減少は、世帯所得の縮小をもたらすおそれ。それが放置されれば、子供の学力、高校卒業後の進路、更には就労形態や生涯所得に影響を与え、結果、経済・社会格差の拡大や子供の将来への負の連鎖をもたらすおそれがある。

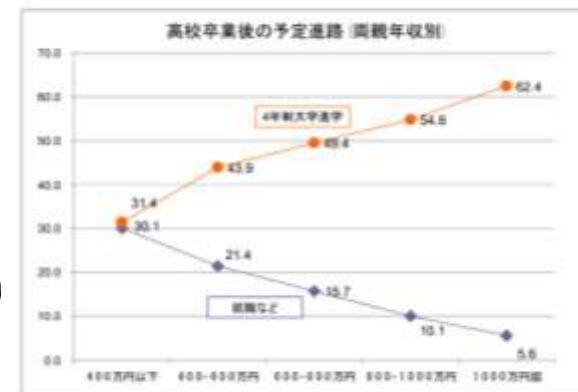


◆現実学歴の理由



※学生数は、学校基本調査(平成24年度速報値)より推計
 ※内閣府「親と子の生活意識に関する調査」における、「理想とする学歴」、「現実に進学すると考えている学歴」に対する中学3年生の回答を元で作成

◆高校卒業後の進路(両親年収別)



出典：東京大学大学院教育学研究科大学経営・産業研究センター「高校生の進路意識調査 第1次報告書」(2007年9月)

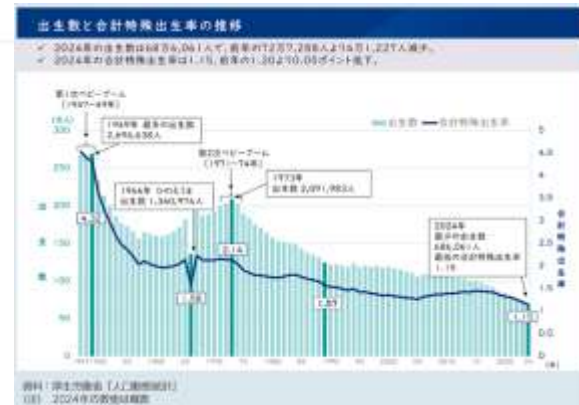
③少子化の深刻化： 経済的負担、時間制約、将来社会への不安等が主要要因

○ 「子供を望まない」のは、「**経済的な理由**」、「**時間制約(仕事との両立)**」が主要因とされている。さらに「**地域社会の衰退**」など「**子供の将来を取り巻く社会への不安**」が大きく影響するとされている。

子供を望まない理由



合計特殊出生率の推移



子供の将来を取り巻く社会に不安を持つ理由



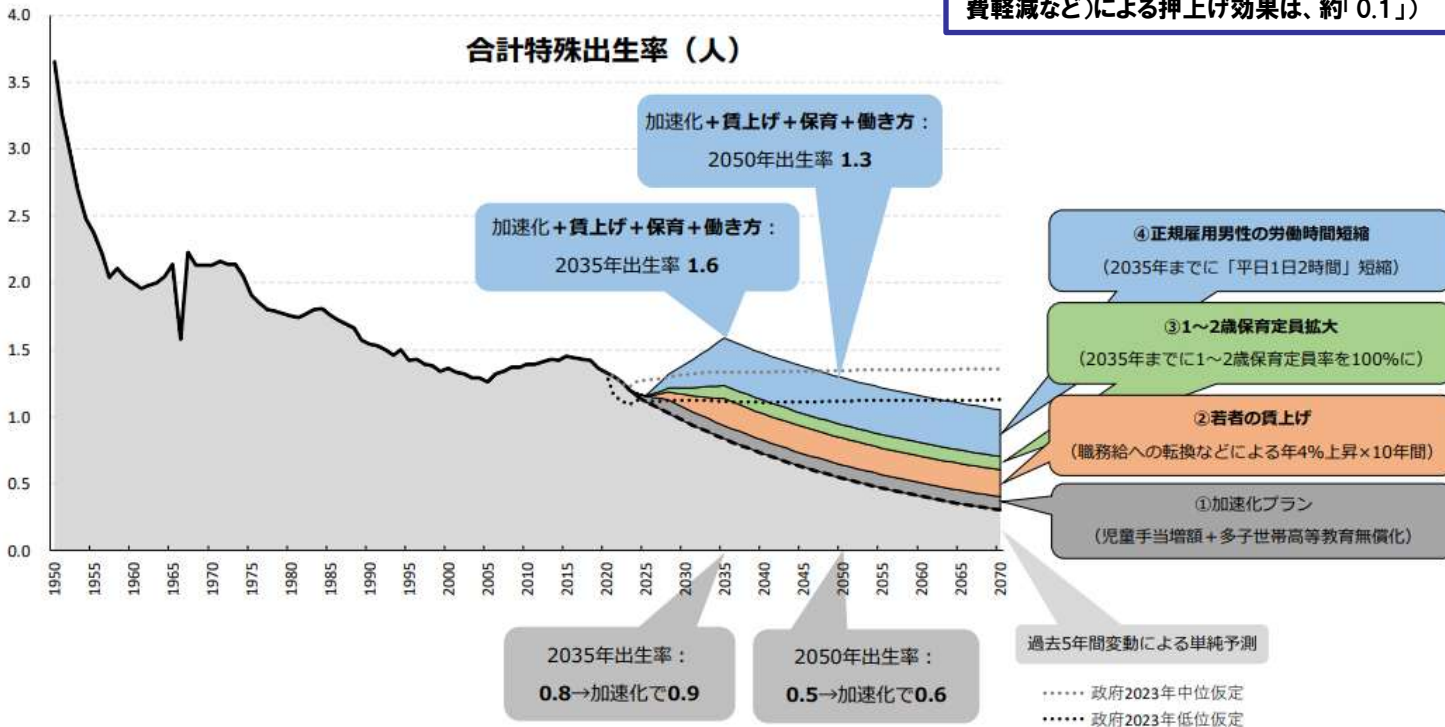
③ 少子化の深刻化： 可処分時間と稼ぐ力、地域の活力の再生による少子化の歯止め

- 「交通空白」解消により、**現役世代の可処分時間と稼ぐ力**を取り戻し、**地域の活力を再生**することで、**将来不安を解消**することが急務。
- それらにより、**少子化や地方の人口減少に歯止めをかける**ことができれば、「交通空白」解消が、わが国が抱える「**構造的な負の連鎖**」を根幹から断ち切ることに繋がる。

こども家庭審議会「第19回基本政策部会」(こども家庭庁)
(2026年2月20日) 柴田 悠委員(京都大学) 資料より

「2024年の特殊合計出生率(1.15)は、可処分時間を2時間増やすことで約「0.35」、若者の賃金を年率4%増やすことで約「0.2」上がると推定。」

(希望出生率を約1.6と推定。なお、現行「加速化プラン」(児童手当増額、高等教育学費軽減など)による押し上げ効果は、約「0.1」)



「交通空白」解消により現役世代を
家族送迎負担から解放

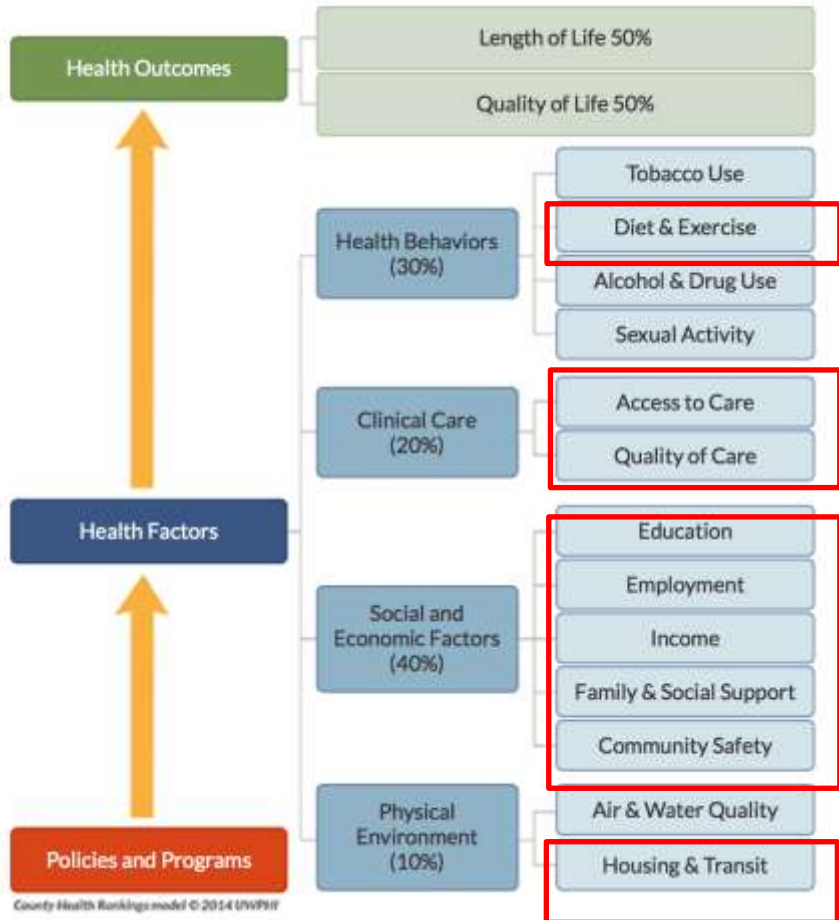
現役世代の可処分時間を
増加(平日1日2時間)

現役世代の就労機会増加
等により世帯所得を増加
(若者の年率4%の賃上げ)

こども未来戦略
「加速化プラン」を、
強力に後押し

- 「健康」は、生物学的な要因のみならず、社会的要因により決定されると言われている(WHO「健康の社会的決定要因(Social determinants of health: SDH)」)。
- さらに生活習慣、教育、雇用・経済、医療・介護、社会参画など、健康(特に健康寿命)に寄与する社会的決定要因の多くが、「移動環境」により規定されてしまう。

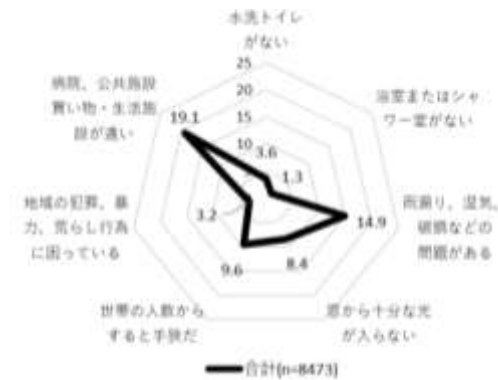
WHO 健康の社会的決定要因(Social determinants of health: SDH)



County Health Rankings model © 2014 UNVPH

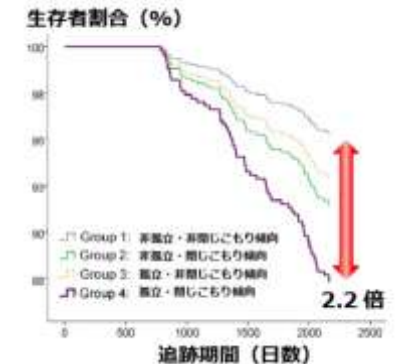
University of Wisconsin Population Health Institute.

高齢者にとって「病院、公共施設、買い物等が遠いこと」が突出して深刻。



内閣府「高齢者の住宅と生活環境に関する調査結果(令和5年度)」より

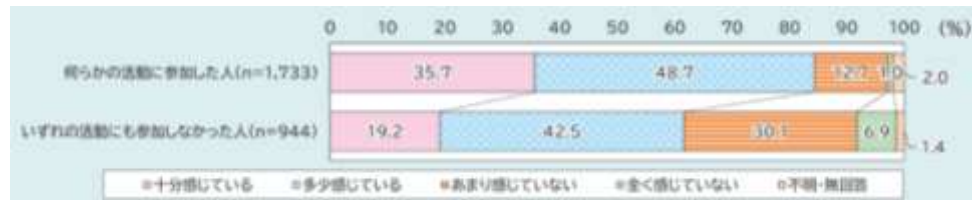
社会的孤立×閉じこもり傾向の高齢者は、6年後の死亡率が2.2倍高いとの研究成果も。



東京都健康長寿医療センター研究所 社会参加と地域保健研究チーム 桜井良太、藤原佳典(平成30年7月、International psychogeriatric)

高齢者にとって、自律的に外出する手段・能力を無くし知人との会合など社会活動への参加機会を失うことは、「生きがいの喪失」(QOLの低下)、更には「身体機能の急速な低下」に直結しやすい。

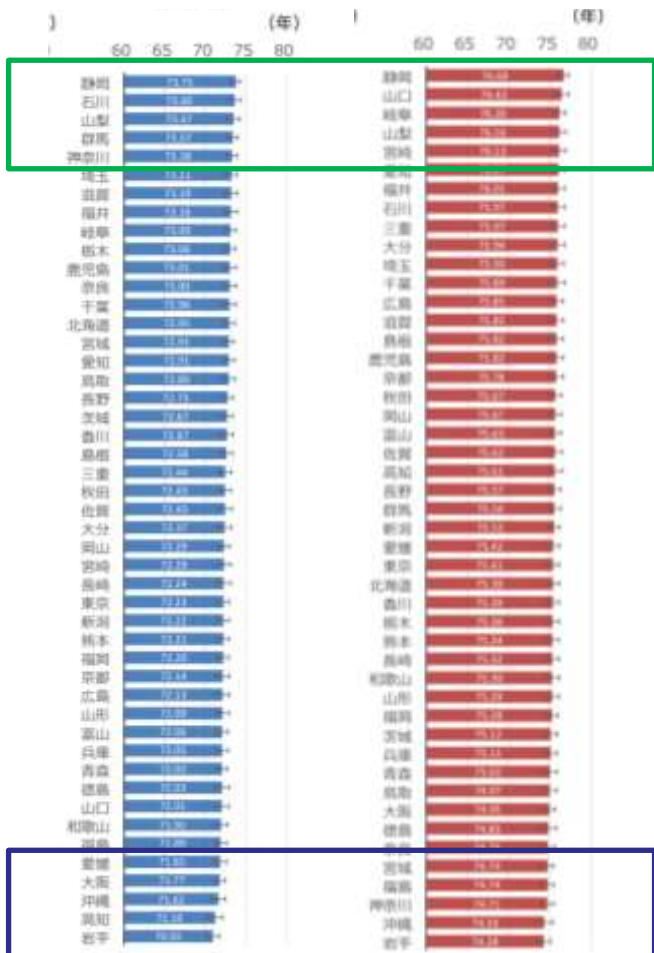
内閣府令和6年度高齢社会白書、「生活機能の自立・非自立、都市規模別にみた高齢者」(東京都健康長寿医療センター研究所 小林 江里香)ほかより



④地域格差の拡大：健康寿命の格差縮小に向けて

○「第3次健康日本21」※では、「健康寿命の延伸(平均寿命の増加分を上回る健康寿命の増加)」と共に、「健康寿命の格差縮小(都道府県格差)」を目標とし、「個人の行動と健康状態の改善」及び「社会環境の質の向上」を図ることとされている。 ※ 健康増進法に基づく「国民の健康の増進の総合的な推進を図るための基本的な方針」(令和5年5月告示)

健康寿命(令和4年) ※ 左が男性、右が女性



	男性	女性
上位1/4の都道府県の平均(年)	73.27	76.12
下位1/4の都道府県の平均(年)	71.75	74.77
両者の差(年)	1.51	1.35

第4回 健康日本21(第三次)推進専門委員会
「健康寿命の令和4年値について」(令和6年12月)ほか

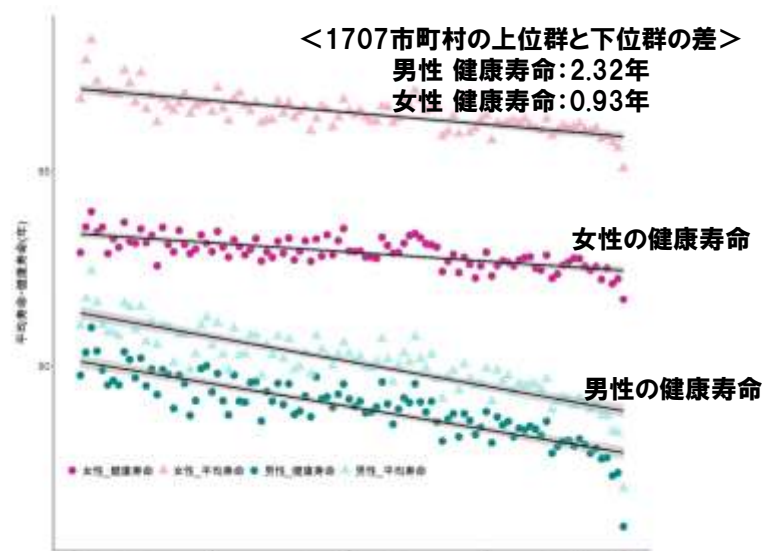
住んでいる市町村により健康寿命に格差
～社会経済指標が悪い地域ほど、健康寿命は短い～
(2021年8月30日)

大阪医科薬科大学研究支援センター医療統計室の片岡葵、伊藤ゆり准教授は、東北大学中谷友樹教授、京都大学近藤尚己教授、東京医科大学井上茂教授、菊池宏幸講師、広島大学福井敬祐准教授、大阪大学佐藤倫治特任助教との共同研究により、**全国1707の市区町村の地理的な社会経済指標による平均寿命(Life Expectancy: LE)・健康寿命(Healthy Life Expectancy: HLE)の格差の存在を、初めて明らかにした。**

図表1：健康寿命上位4分の1の都道府県の平均と下位4分の1の都道府県の平均とその差の推移



<1707市町村の上位群と下位群の差>
男性 健康寿命:2.32年
女性 健康寿命:0.93年



← 困窮度が低い Area SES 100点位 困窮度が高い →

④重症化と社会保障費の増大

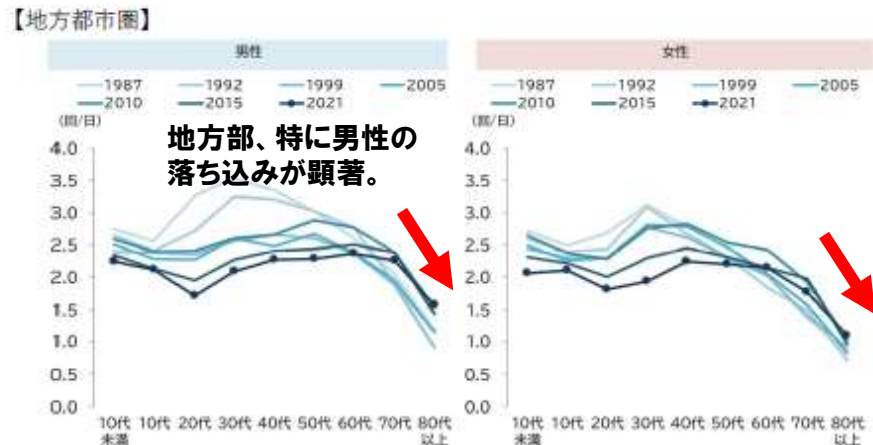
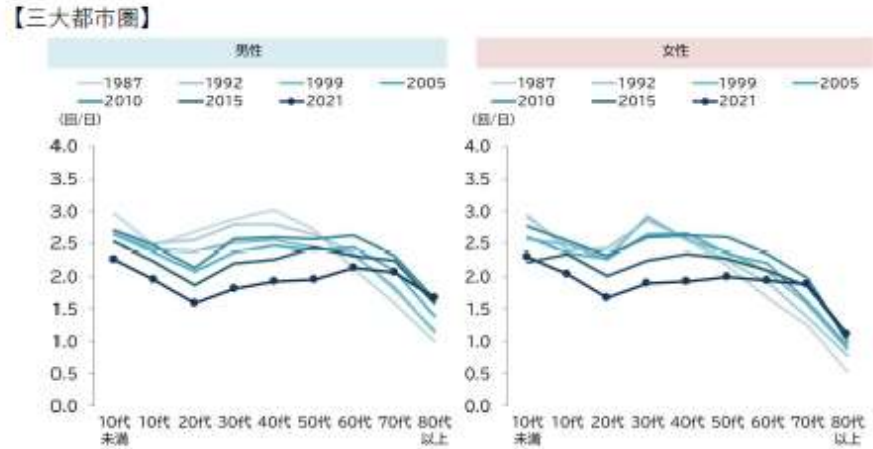
送迎負担の増大、運転免許返納や高齢者世帯増加による外出頻度低下

○ 地方部では、「交通空白」により、高齢者の外出手段が極端に自家用車(運転又は家族送迎)に依存。現役世代の「家族送迎負担」を高める原因に。また、地方部では、運転免許の返納や高齢者単身世帯の増加が高齢者の「外出頻度低下」に直結するが、今後その傾向がより顕著となるおそれ。

高齢者の外出手段及び外出頻度/日(平日)



年齢階層別 外出頻度(平日)



④重症化と社会保障費の増大： 外出活性化による健康寿命延伸と介護費抑制の可能性

- 介護・医療セクターと相互に連携して地域資源を最大活用し、外出・社会参加の機会を増やし、高齢化に伴う社会保障費の増大を抑制することが必要。
- たとえば、外出が週1日以下の高齢者は、ほぼ毎日外出する高齢者に比べ、5年間で介護費用が約7万円(23%)高くなる。たとえば、もし、介護予防支援と外出や社会参画の支援により、要介護度2の住民一人を元の生活に留めることができれば、最大約120万円／年の財源が生まれる。

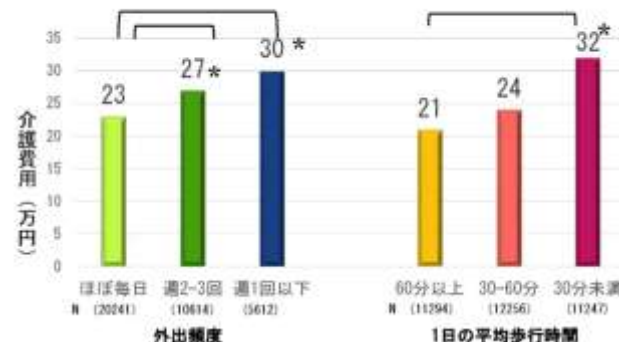


区分支給限度基準額
(介護保険から給付される一か月あたりの上限額)

要介護状態区分	区分支給限度額	サービス利用にかかる費用 (10割額)
要支援1	5,032単位	50,320円から57,364円
要支援2	10,531単位	105,310円から120,053円
要介護1	16,765単位	167,650円から191,121円
要介護2	19,705単位	197,050円から224,637円
要介護3	27,048単位	270,480円から308,347円
要介護4	30,938単位	309,380円から352,693円
要介護5	36,217単位	362,170円から412,873円

注記
実際の支給限度額は金額ではなく「単位」で決められており、サービスの種類によって1単位あたりの単価が異なります。上の表の区分支給限度額は利用される金額の目安として、1単位あたり10円で計算しています。
出典：東京都日野区ウェブサイト

高齢者の活動性とその後の介護費用(59か月間)



「地域支援事業を活用した地域づくり・資源開発」(㈱日本能率協会総合研究所服部真治主幹研究員)
SIP第3期/スマートモビリティプラットフォーム ロジックモデル ほか

<山梨県内での研究事例(右記)>

- 山梨県内11市町村の自立高齢者38,875人を対象に、5年間にわたる追跡調査の結果、外出頻度が「ほぼ毎日」の高齢者に対して「週2-3回」の高齢者は4万円、「週1回以下」の高齢者は7万円、介護費用が高くなることが判明。
- 1日の平均歩行時間が「60分以上」の者に対して「30分未満」の者では11万円介護費用が高くなる。
- 高齢者の活動性を維持・向上させることで介護費用の増加を抑えられる可能性。
山梨大学大学院総合研究部生命環境学域平井准教授「活動性の低い高齢者の介護費用は高くなる」(2021年6月)

④重症化と社会保障費の増大： 外出活性化による健康寿命延伸と医療費抑制の可能性

○ 富山市での実証において、おでかけ定期券(※)を継続利用するアクティブな高齢者層は、そうでない高齢者に比べ、医療費が4年間で30%低減され、医療費の増加傾向も抑制されることを確認。

(※)おでかけ定期券： 富山市内在住の65歳以上の高齢者を対象に、公共交通利用料金を大幅に割引する制度(1乗車100円)。令和4年度で約1000人(全体の20%)の高齢者が利用。

○ 「週3-4回以上の外出」確保は、適切な保険指導等と相まって、死亡率、医療費、要介護認定率や介護サービス点数を抑制する可能性。

高齢者の外出活性化支援による医療費の抑制(富山市)

■医療費の分析結果

おでかけ定期券の所有別の平均医療費

・H28年からR4年にかけて、「おでかけ定期券」を継続して所有していた人は所有していなかった人よりも医療費が少なく、増加割合も低い。



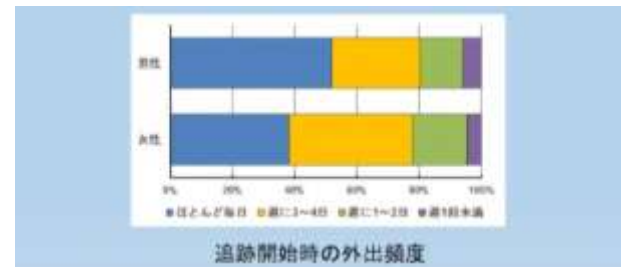
お出かけ定期券の利用者の増加

高齢者を対象とした交通の利便性向上

高齢者における医療費の削減に繋がった

コンパクトシティ政策の市民の政策評価

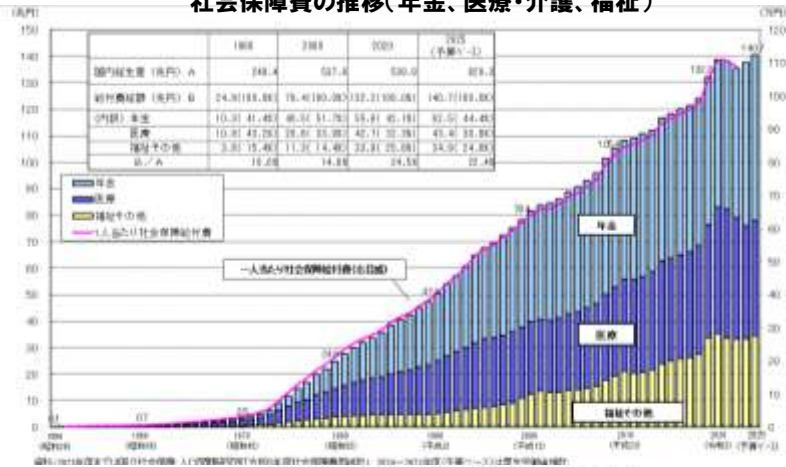
外出頻度と予後(5年)の医療費・要介護認定の相関 (80才以上、足に障害なし)



④ 社会保障費の増大： 社会保障給付費と公費の負担増加

- 高齢化に伴い、社会保障費が一人当たり給付額と共に急速に増加し続けた結果、令和7年度(2025年度)には、GDPの2割を超える状況に(1990年にはGDP比1割程度)。
- 国民による保険料負担の増加もさりながら、国、地方の公費負担が年率4~5%で増加した結果、令和7年度に社会保障費の公費負担(国・地方)は55.3兆円に達した(平成31年度(2018年度)比で18%増)。

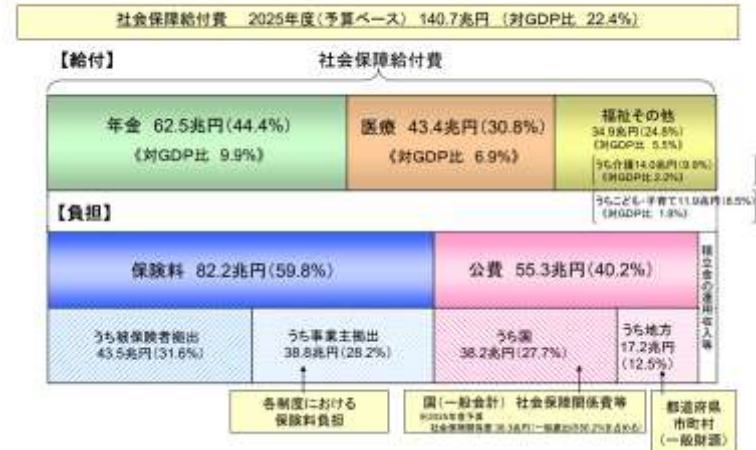
社会保障費の推移(年金、医療・介護、福祉)



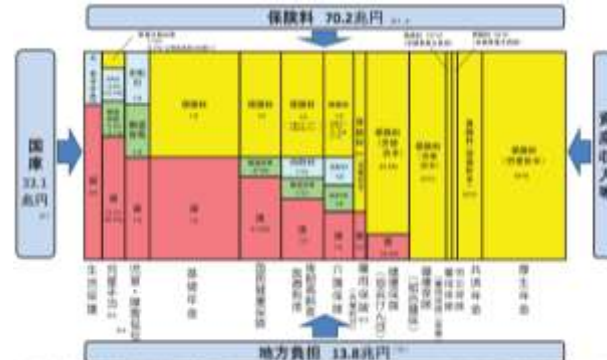
社会保障給付費の増に伴う公費負担の増



社会保障の給付と負担の現状(2025年度予算ベース)



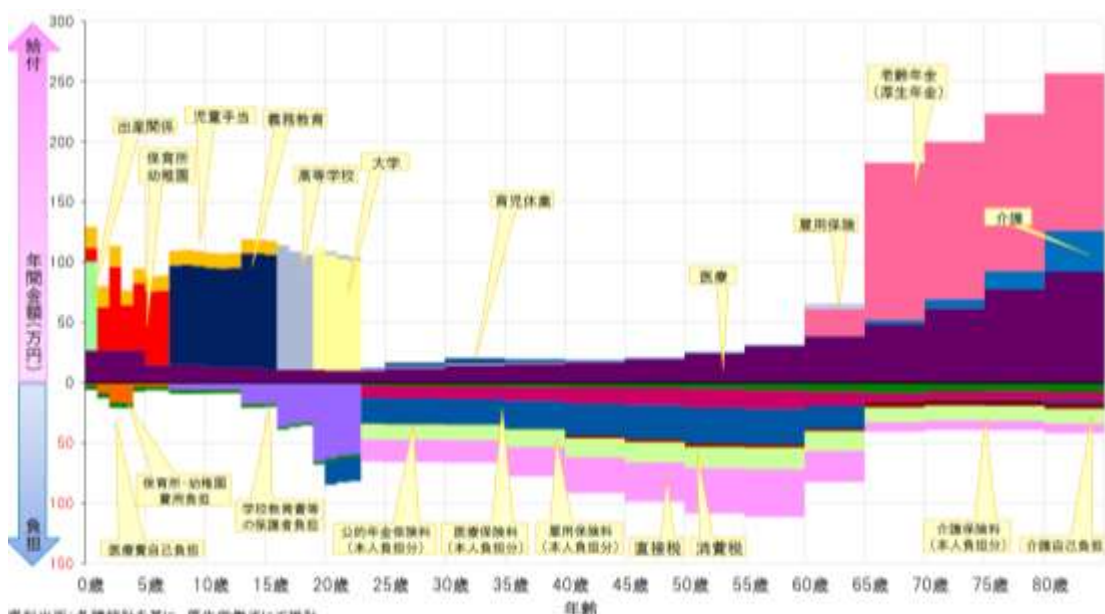
社会保障費の負担分担(年金、医療・介護、福祉)



④「交通空白」解消による地方発の成長：現役世代の実質負担軽減×社会保障費の抑制

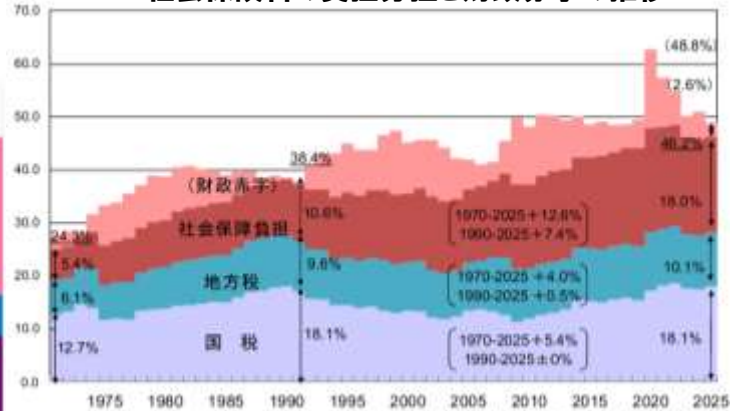
- 社会保障費の増大は、保険料及び税負担として現役世代を直撃し、実質所得低迷の一因になるおそれ。また負担の将来世代への付け回しも、将来の不確実性を高め、少子化を更に加速させるおそれ。ライフスタイルでの負担と給付のバランスを考慮しながら、現役世代の負担を軽減し可処分所得(実質賃金)を上昇させる総合施策が急務。
- 「交通空白」解消により、**現役世代の時間損失や機会損失を無くし実質的な負担軽減を実現したい。**さらに、**社会保険料の増加を抑制しながら、可処分所得を増加に転じ将来不安を払しょくすることで、少子化傾向に歯止めをかける**ことを試みたい(地方発の内発的成長、増税なき財政再建)。

ライフサイクルでの負担と給付(教育、医療・介護、年金)

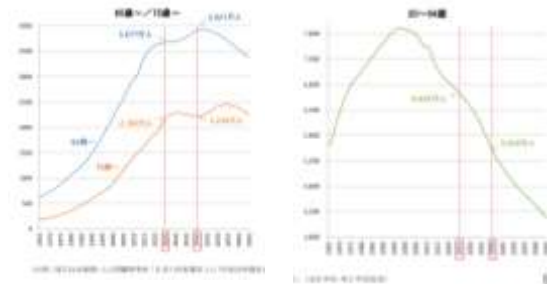


資料出所：各種統計手帳に、厚生労働省にて推計。
 (注)令和4年度(データがない場合は可能な限り直近)の実績をベースに1人当たりの額を計算している。

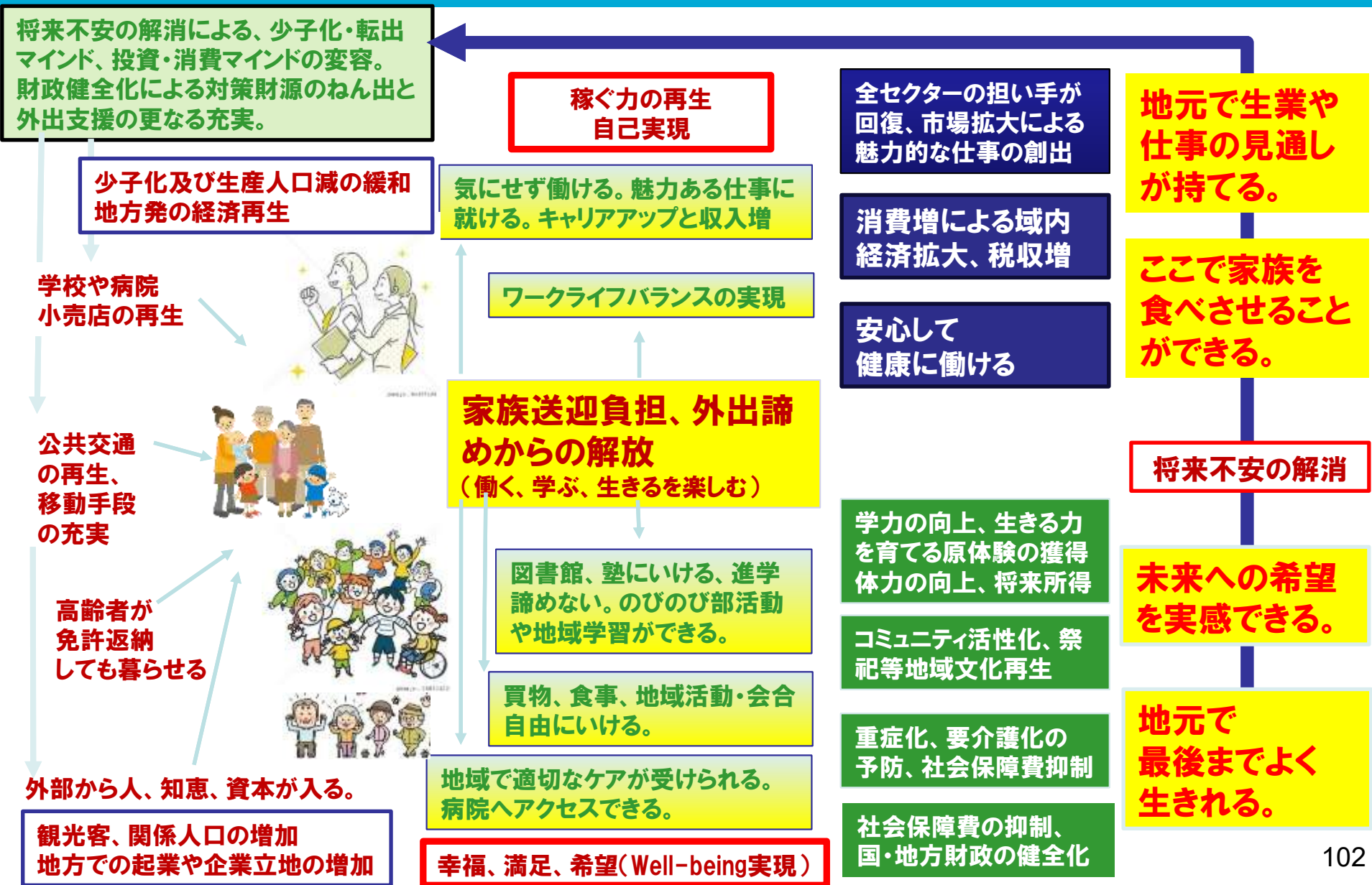
社会保険料の負担分担と財政赤字の推移



将来人口推計



「交通空白」解消による経済社会への波及と好循環の創出



移動とは（人が人に会う、その場所に行くとは）

愛情と信頼に基づく「相互の」関係性を深めること（＝ホスピタリティの学術定義）。居場所（安全・安心）が与えられ、共同性が徐々に深まる中で、役割を果たすことで、承認欲求の充足、深い自己実現（成熟と幸福）へ至る。

※ 観光庁「第二のふるさとプロジェクト」ほか

世界の資本家やリーダーは、世界が失った普遍性、ホンモノに触れるため世界の果てまで行く。イノベーションは、世界の資本家がホンモノを現す匠やその職人と出会ったときに、最も効果的に創出される。

（シュンペーターのイノベーション理論より。例えば、スティーブ・ジョブズは、北陸で「土徳」に触れ、人のあり方、モノの普遍的関係性を知り、アップル商品のコンセプトを生んだ。）

※内閣官房「新たな資本主義実現会議」、NHKスペシャル「世界を変えた男 スティーブジョブズ」ほか

○日本国憲法（昭和二十一年十一月三日）前文（抄）

日本国民は、恒久の平和を念願し、人間相互の関係を支配する崇高な理想を深く自覚するのであつて、平和を愛する諸国民の公正と信義に信頼して、われらの安全と生存を保持しようと決意した。

われらは、平和を維持し、専制と隷従、圧迫と偏狭を地上から永遠に除去しようと努めてゐる国際社会において、名誉ある地位を占めたいと思ふ。

われらは、全世界の国民が、ひとしく恐怖と欠乏から免かれ、平和のうちに生存する権利を有することを確認する。

日本国民は、国家の名誉にかけ、全力をあげてこの崇高な理想と目的を達成することを誓ふ。