

やんばるDMOへの期待と 最新の交通政策について



公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」

令和8年6月2日

総合政策局モビリティサービス推進課

星 明彦



やんばるとは

やんばるの自然史と生物多様性

- 「やんばる」を含む琉球列島は、約1200万年前までは大陸の一部。その後の激しい地殻変動などで大陸から切り離され、島嶼に。
- 島に残された生き物は、隔離された環境の中で独自の進化を遂げ、固有種に。
- 森の中には、溪流が無数にあり多種多様な生き物を育てている。やんばる3村の面積は日本の国土の約0.1%ほどだが、この狭い範囲に日本全体で確認されている鳥類の約半分、在来のカエルの約1/4が生育。
- 人が森や海に関わる中で、このような世界的生物多様性ホットスポットが育まれた。そのような場所は、世界的にみても極めて希少とユネスコも評価。鹿児島県の奄美大島や徳之島、沖縄県の西表島とともに世界自然遺産に登録。



1500万年前(中新世中期)



150万年前(第4紀の更新世前期)



約100万年前



約10万年～2万年前(最終氷期)

(沖縄県資料より)

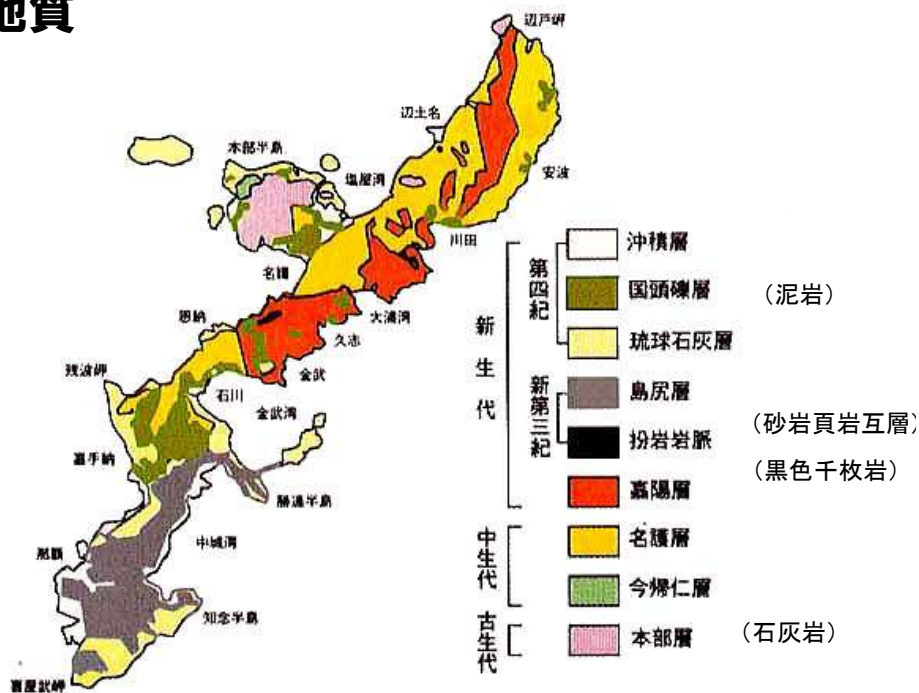
- 沖縄本島の河川は、流域面積が小さく、流路延長が短く勾配がきついため、水量、流速の変化が大きいのが特徴。二級河川37水系57河川のうち20水系32河川が名護以北に、9水系18河川がやんばる地域に集中。
- これらの河川の多くはやんばる地域の南北に走る国頭山地を源に東西方向に流下。集水域に豊かな森林が広がっているため、沖縄島中南部の河川と比較して水量が安定。



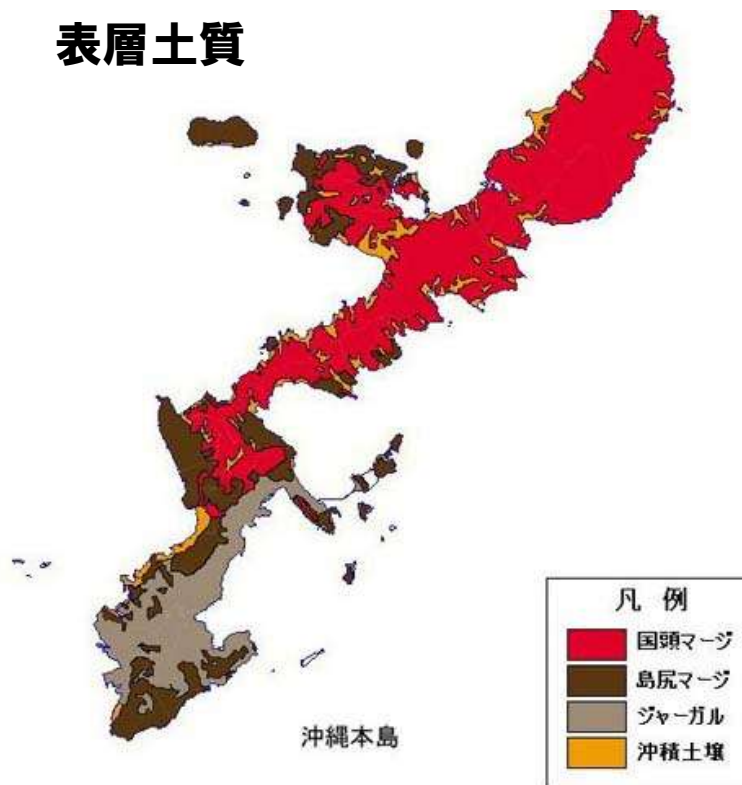
- やんばるには、リンや窒素などの養分を雨水とともに安定供給する安山岩、花崗岩などの火山性地質がない(秩父帯、四万十帯付加体も、徳之島、伊平屋島まで)。
- 接着剤のような有機物の分解が早く腐植層が極めて薄い。河川も急峻で短く、耕作や緩衝のための平地が少ない。開発工事で表土がはぎ取られたり、過去の農薬や除草剤の使用で固有種の植生が劣化、外来植物が浸食すると、土壌は雨でたやすくバラバラになって流出してしまう(赤土の流出)。

⇒ 自然の理に神の存在を感じ畏敬の念を持ち、貴重な授かりものに感謝する、それを皆で大切に分かち合う社会が生まれたか。

地質



表層土質



国頭マーヅ: 赤～黄色の主に酸性土壌。パイナップルなどの栽培に向く。
 島尻マーヅ: 弱酸性からアルカリ性の土壌。水はけ良く根茎系作物に向く。

海神祭(ウンジャミ・ウンガミ)にみる やんばるの空間認識

⇒ 区(シマ)は、水系に添って存在。分水嶺から海の向こうまでが一つのシマ(サーキュラーシステム)。

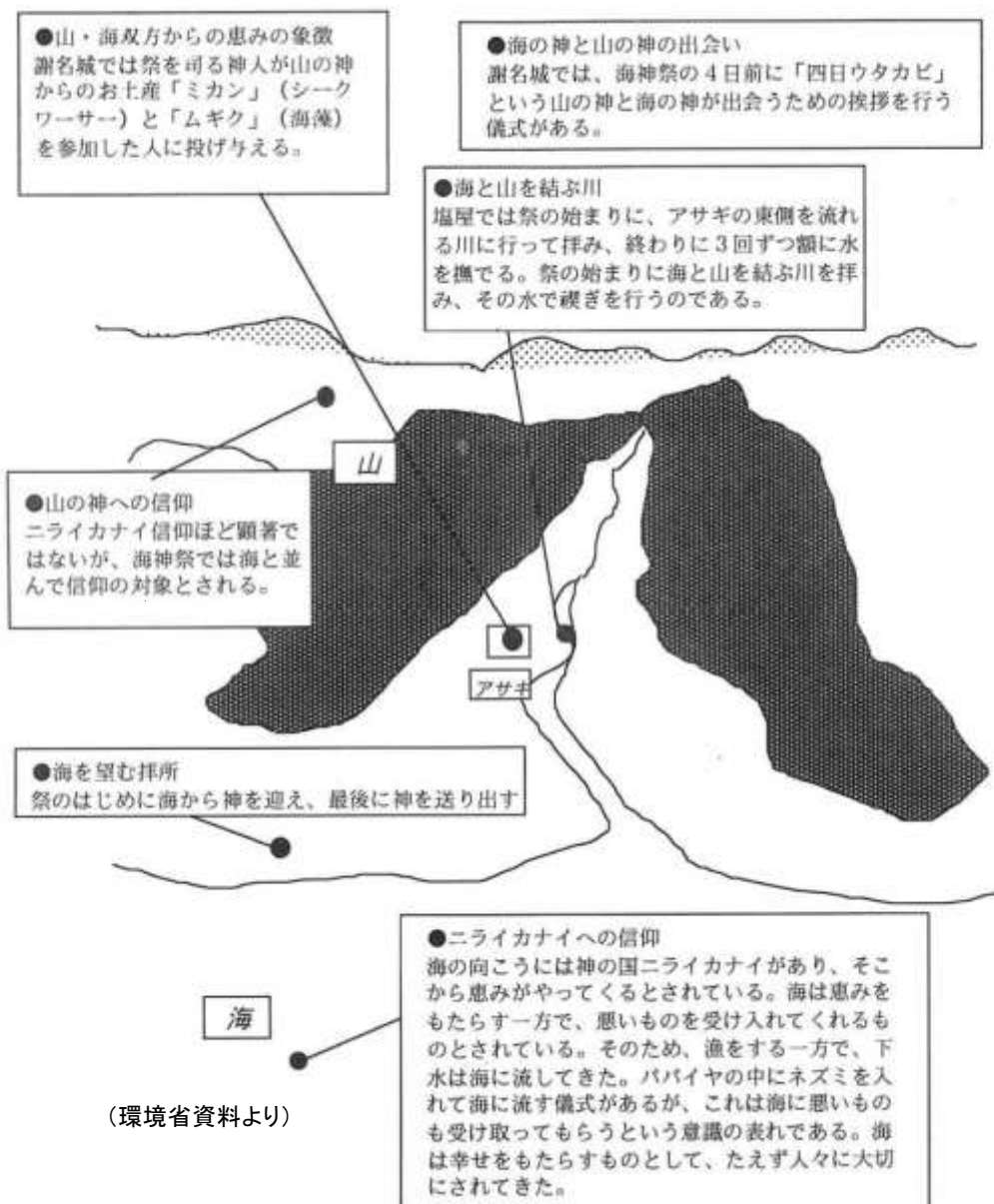
はるか昔からそのシステム＝世界・神の理の素晴らしさを認識。さらに、そこから全ての命を授かっていることに対し、畏れと感謝の念を抱いてきた。



(国頭村比地のウンジャミ(沖縄タイムスより))



(那覇市歴史博物館より)



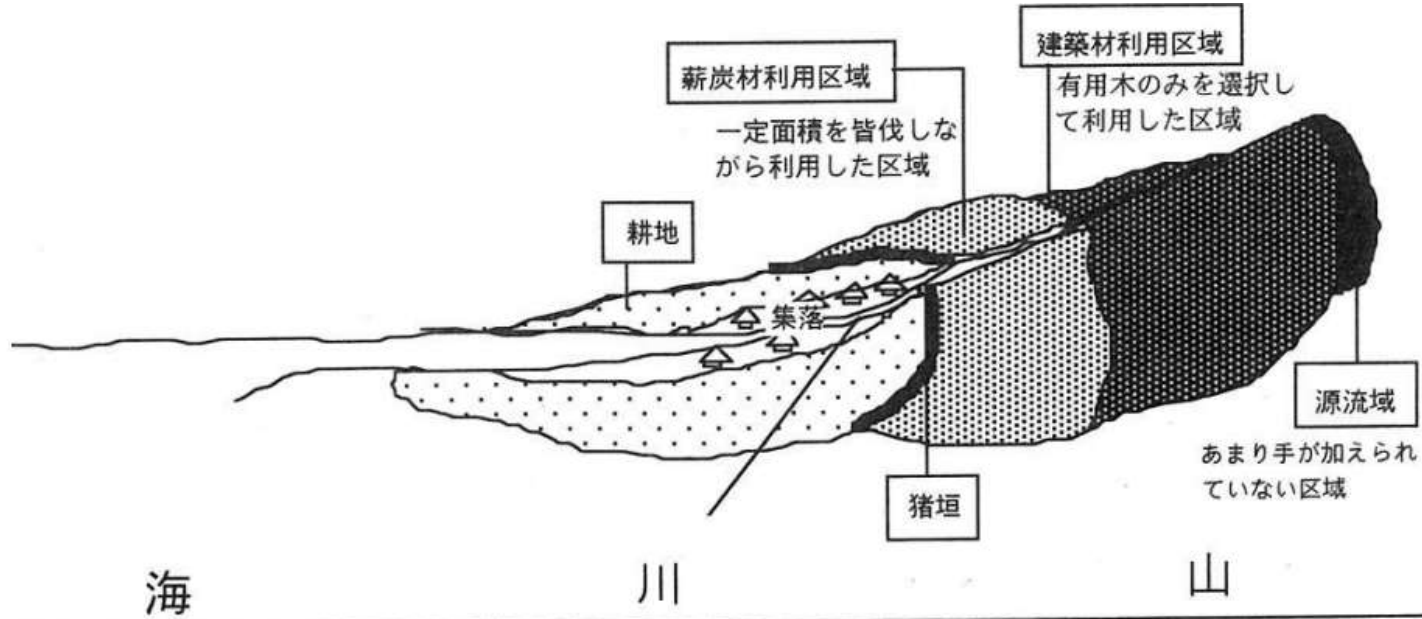
交易による 匠、文化の発展

世界と
繋がり、混ざる。
世界的センスで
世界に出す。

×

シマの水、土、風から
大切に授かる。
わずかに授かった命の全てを
公平に分ち合う、
愛情や願いと共に授ける。

水、土、風の循環による 生物多様性の発展 信仰や社会の成熟



- ・ 信仰の対象としての海
(ニライカナイ信仰、漁における禁忌)
- ・ 生活の糧を得る場としての海
(イノー、干瀬、沿海での漁)
- ・ 他地域との交流経路としての海
(那覇、与那原などとの交易、他集落への移動経路)

- ・ 遊び場としての川
(魚捕り、水遊び)
- ・ 信仰の対象としての川
(若水、川下り)
- ・ 生活の糧を得る場としての川
(川漁)
- ・ 集落の共同作業の場としての川
(川プー)
- ・ 木材の運搬経路としての川
(上流から下流への運搬経路)

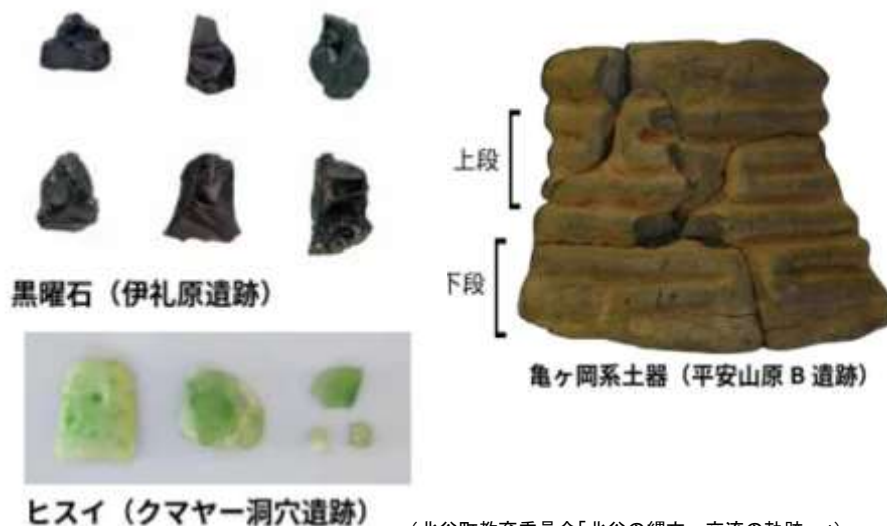
- ・ 集落空間を囲み、生命を守る山
(集落背後の環境、水源地)
- ・ 信仰の対象としての山
(ウンジャミ、山ヌブイ)
- ・ 生活の糧を得る場としての山
(山稼ぎ)
- ・ 集落の共同作業の場としての山
(原山勝負)
- ・ 都市との交流の接点となった山
(建築材、薪炭材の供給)

沖縄県北谷町 伊礼原遺跡（紀元前5000年頃～紀元前500年頃）

湧水（うちすがー）を命の源、暮らしの中核とした共和的集落。
海から分水嶺までの水などの環境循環により、全ての生きとし生けるものが等しく命を授かり、命と願いが巡り、未来や過去と共にあることへの感謝と畏敬の念を持つ文化が生まれた。

<北谷町伊礼原遺跡及び隣接遺跡群の出土品（例）>

- ✓ 佐賀産の「黒曜石」
- ✓ 新潟県糸魚川産の「ひすい」
- ✓ 青森県津軽地方から伝わり、北陸の技法「工学文」が入った「亀ヶ岡系土器」



（北谷町教育委員会「北谷の縄文～交流の軌跡～」）

「域外」の匠の技や知恵、人材を内へ積極的に取り込み、土地の恵みと調和させ文化や匠を発展・成熟させ、さらに発展した文化・匠・資源を積極的に「域外」と相互移出・移入（人的・経済的交流）をしていたか。

蝦夷で生まれた土器が、どうして縄文の沖縄にあるのか。

① 誰が作ったか？

制作者は、土器の表面に施される文様（p12 参照）から、中部・北陸地方の人と考えられる。

② どこで作ったか？

平安山原B遺跡出土土器の胎土（原料である粘土）を理化学分析した結果、胎土に薩摩半島南西沖にある鬼界カルデラからの火山灰（鬼界アカホヤ火山灰）に由来する火山ガラスが含まれていることが確認された。

火山ガラスの大きさなどから、この土器は火山灰が東日本と比べて厚く積もる西日本の土を用い、同地で作られた可能性が高いことがわかった。

※右図は関根達人氏の作成図に加筆した。

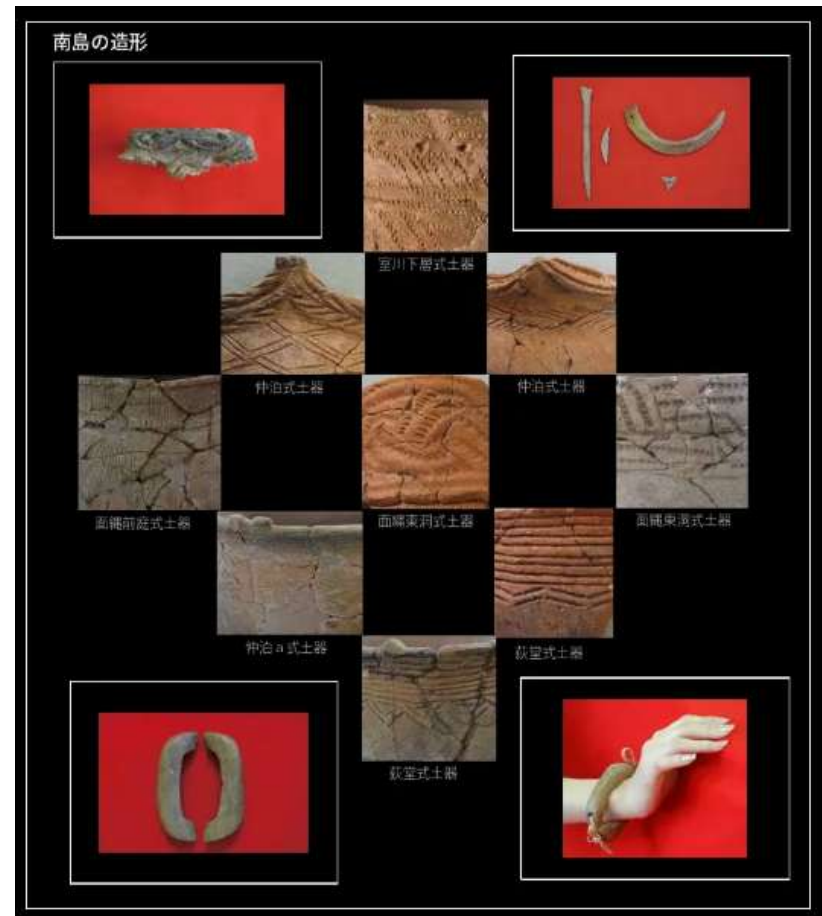
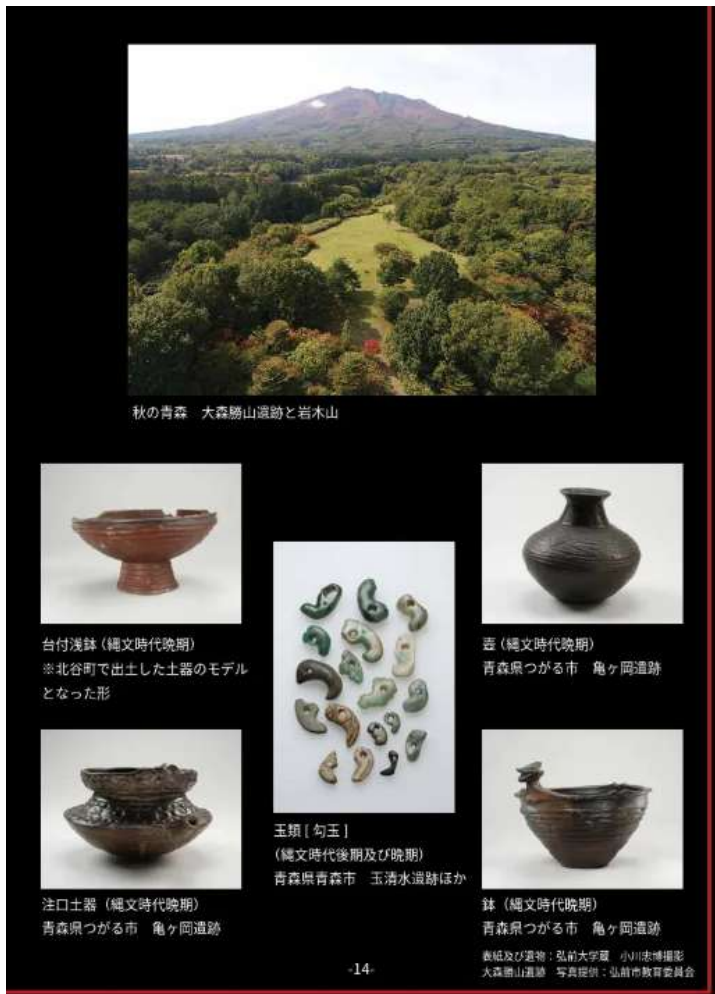


③ どのようにもたらされたのか？

これらのことから、「亀ヶ岡式土器」の作り方（情報）をよく知る中部・北陸地方出身者が、何らかの理由で西日本に移動し、火山ガラスを含む西日本の土で「亀ヶ岡系土器」を作り、それが沖縄にもたらされたと考えられた。

一つの土器のカケラにより、縄文時代晩期の人・モノ・情報は、2000 キロ以上にも及ぶ動きをしていた可能性が示されることとなった。

原・日本の共和的理念の下、蝦夷（現在の青森県・秋田県北部）からもたらされた文化（左側）を内発的・土着的に生まれた文化（右側）に積極的に取り込むことで、琉球の富は生まれた。



（北谷町教育委員会「北谷の縄文～交流の軌跡～」）

同じ頃、山陰に琉球の人間がいた

たとえば鳥取県内では、

- ✓ 鳥取県淀江町 妻木晩田（むきばんた）遺跡（バンタ＝琉球語「崖」。遺跡は崖の上）
- ✓ 遠洋型丸木船（沖縄のサバニ。鳥取市桂見遺跡では全長7m超のものが出土。黒曜石等を運搬）
- ✓ 水源を聖地、水の循環を命の源としてすべてに神が宿るとみる出雲的理念。
- ✓ 墓場、祭祀の場を中核とした共和的円形集落、四隅突出型古墳。



（鳥取県公文書館資料）

世界から見た「日本固有のアイデンティティ（世界との向かい合い方、精神性）」を既に構成か。

「環境やすべての生きるものと調和して命を授かる共和・循環型理念」を基本に「内と外を混ぜ、人と社会を育て、それにより育まれた文化や技術を移出する」ことで、地域を成熟させ、同時に世界との調和や安寧をつくる。

これら縄文文化から定義される「原・日本」が基底となり、大和王朝（律令政治）以降大陸由来の文化・経済と溶け合うことで、「多様性・包摂性の高い多様な文化」を生み、日本の文化・技術発展の礎となったか。

やんばるは、それらがよく守り、引き継がれ、美しく現れた場所か。

<誠>

組歌(と)	肝歌(ふ)
年ぬ寄 ^{としよ} ていていやい (年をとったからと言いついて) 徒ら ^{いた} に居るな (無駄に日々を過ごさな) 一 ^{いち} 事 ^{こと} どうんすりば (何かひとつ実行すれば) 為 ^{ため} どうなゆる (為になる)	仏 ^{ぶつ} 神 ^{かみ} すていん (仏や神であっても) 肝 ^{かん} ぬ上 ^{かみ} ぬ捌 ^は ら (心の善し悪しを判断するのは) 誠 ^{まこと} ゆい外 ^{ほか} に (誠以外には) 神 ^{かみ} やねさみ (神はない・基準はない)

①と②の組歌

意訳

仏や神であっても、心の善し悪しを判断するものさしは、誠以外にはありません。誠の心は天に通じて形になって現れます。年をとったからと言いついて無駄に日々を過ごさないように。誠の心で何かひとつでも実行すれば、自分にも世の為にもなりましょう。

<美>

組歌(を)	肝歌(こ)
我 ^わ 身 ^み や持 ^も ちらゆる (自分の生活を維持できる) 油 ^{あぶら} 断 ^{たん} さん者 ^{もの} どう (油断しない人が・手抜きしない人が) 女 ^{おんな} 生 ^{なま} まりていん (女でも) 男 ^{おとこ} 生 ^{なま} まりていん (男に生まれても・男でも)	黄 ^{くわん} 金 ^{ごん} 差 ^さ ら居 ^う ていん (金の簪をさしていても) 銀 ^{ぎん} 差 ^さ らうていん (銀の簪をさしていても) 肝 ^{かん} ぬ持 ^も ていなしどう (気品のある美しい心こそ) 飾 ^{かざ} いさらみ (飾りにふさわしい)

③ことをの組歌

意訳

王族や上級士族は、金や銀の簪を挿していますが、これは表の飾りです。男でも女でも油断せず手抜きしない人が、自分の人生を維持できるのです。気品のある美しい心の姿こそが、人の飾りにふさわしいものです。

<念い（心に深く決意する）と祈り>

組歌(へ)	肝歌(す)
<p>思案するな (心配めさるな)</p> <p>及ばらんとお思い (できないと諦めて)</p> <p>勝利いんしゆる (すぐれるようになる)</p> <p>下手からどう習い (未熟から習い学んで)</p>	<p>勝利無勝利や (勝れているとかいえないとかは)</p> <p>肝からどうやゆる (心の姿にある)</p> <p>念ぬ入る者に (深く決意した人には)</p> <p>下手やねさみ (手落ちはない)</p>

すとの組歌

意識

勝れているとかいえないとかは、表のことであって大切なことは心の姿にあります。

こうすると深く決意した人の人生には、手落ちはありません。人は、未熟なことから習い学んで、すぐれるようになるものです。始めからできないと諦めるものではありません。心配めさるな諸君！

<恥>

組歌(ぬ)	肝歌(は)
<p>仇になゆみ (無駄にはならない)</p> <p>適く働らぬ (かたよりなく働くこと、陰ひなたなく)</p> <p>油断どうんするな (油断するな、手を抜くな)</p> <p>奴が苦しやとお思い (どうして苦しいからと想って)</p>	<p>我肝治みゆる (自分の心をおさめる、心を正す)</p> <p>朝夕物事に (朝に夕に起きるでき事に対して)</p> <p>恥ゆ思詰り (恥とは何かを良く考えなさい)</p> <p>要所 (要にあるもの)</p>

はとぬの組歌

意識

毎日起きる出来事に対して、恥とは何かをよく考えるように。恥は自分の心を治める要にあるものです。苦しいからと言い訳をして手抜きするものではありません。陰ひなたなく働くことは、無駄にはなりませんから。

「先ず以て沖縄が有つ富について考えないわけにはゆかないのです。人文的に見るならば**驚くべき財産を有つ国とより思えないのです**。何故是来の富を守り栄えしめることによって沖縄の運命を切り拓こうとしないのでしょうか。」

「精霊への信仰こそ沖縄人の凡ての生活を支配している原理なのです。此のことへの理解なくして沖縄の富と解することは出来ないでしょう。そうして此のことへの理解こそは美の問題について、大きな示唆を与えてくれるのです。」

「此の世の美しい作物を見ると、それを支配している原理が、常に何等かの意味で信仰の力に依っていることを見出さないわけにはゆかないのです。」

「**進んだ文化に育ったと自負する近代人が、どれだけ深く美を捕らえているのでしょうか**。無数の醜いものがあるのは、信仰の力を有ち得なくなったからと解いていいのです。道を探るものにとって沖縄は限りない問題を投げかけてくるのです。」

柳 宗悦 「琉球の富」(抄)

「今時こんな美しい布はめったにないのです。いつ見てもこの布ばかりは本物です。その美しさの由来を訪ねると理の当然であつて、どうしても美しくならざるを得ない事情にあるのだとさえ言えるのです。」

「芭蕉布はどんなに美しく出来ていても、どこにも名は記してありません。名を出すために作るのでもなく、また名がなければ値打ちの出ないものでもありません。始めから名を出す必要のない品物です。それは大勢の人たちの日々の役に立てばいいのです。」

「この世には名もない人から沢山美しいものが生まれてくるのです。名を出さずとも済むようなものではなくば出ない美しささえあるのです。」

「美しいものができることが当たり前にならなっているのです。」

沖縄に住まう価値・訪れる価値とは

「激しさとやわらかさが絶妙なハーモニーをもってしずまっている。小さい島でありながら、のびのびとした豊かさ。おおらかさ。しかも繊細な肌理(きめ)をもった、限りないヴァリエーション。」

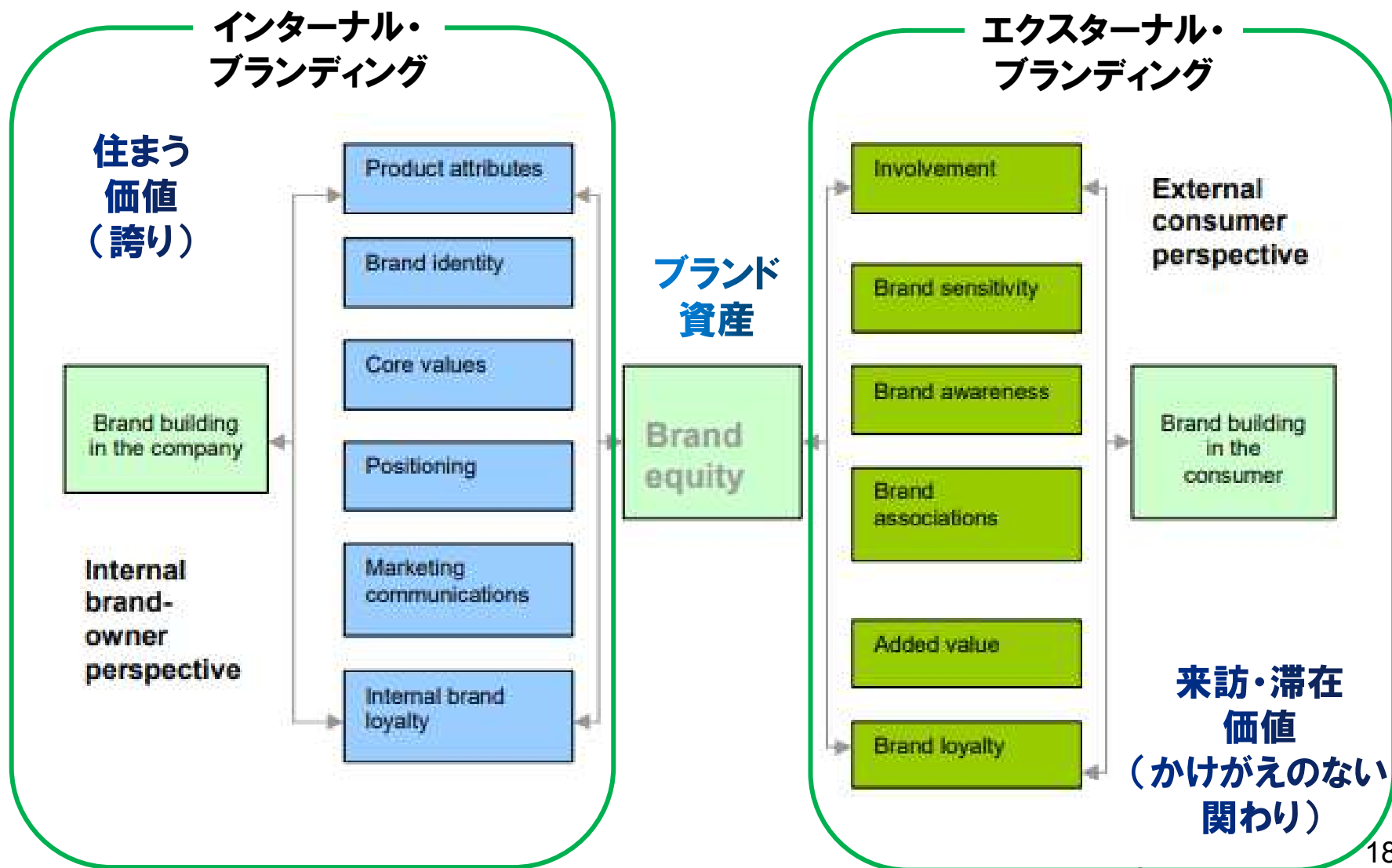
「沖縄は朝に夕にゆるやかに息づいているようだ。ふくらみ、ちぢみ、人間の生きているところはどこでもそうなんだろうが、しかしここでは殊更に、生命のリズムを感じる。独特の、あの繰り返す詠歎的なメロディの起伏のように。重い歴史を生き続けてきたこの島の、地底にひそんだ生命力の息吹が肉体にひびいてくるのだ。」

「わたしを最も感動させたものは、意外にも、まったく何の実体も持っていない—とって差支えない、御嶽だった。御嶽—つまり神の振降る聖所である、この神聖な地域は、礼拝所も建っていないければ、神体も偶像も何もない。森の中のちょっとした、何でもない空地。その何もないということの素晴らしさに私は驚嘆した。」

「この底辺に立ってふりかえってみると、それらはまるで別の宇宙の星のように輝いている。だが、そこに生活の素肌の感動を受け止めることはできないのだ。こちらにはぎりぎりの手段で生きる生活者の凄み、美しさがある。悠久に流れる生命の持続。」

「島は小さくてもここは日本、いや世界の中心だという人間的プライドをもって、豊かに生き抜いてほしいのだ。沖縄の心の永遠のふくらみとともに、あの美しい透明な風土も誇らしくひらかれるだろう。」

岡本 太郎 「沖縄文化論 忘れられた日本」(抄)



各地域のエリア価値＝「住まう価値、訪れる価値」の構造 － ブランド・ビルディング・ブロックの基本構成 － （「その人(その土地)が作るモノの価値、それを持つ／使う価値」）

住まう価値

その地域とは
住まう人と訪れる人にとって何か。どのような
関係性を期待するか。

Relationship
What about you and me?
4

その地域とは
住まう人にとって何か。
(自分ごと、人の生き方)

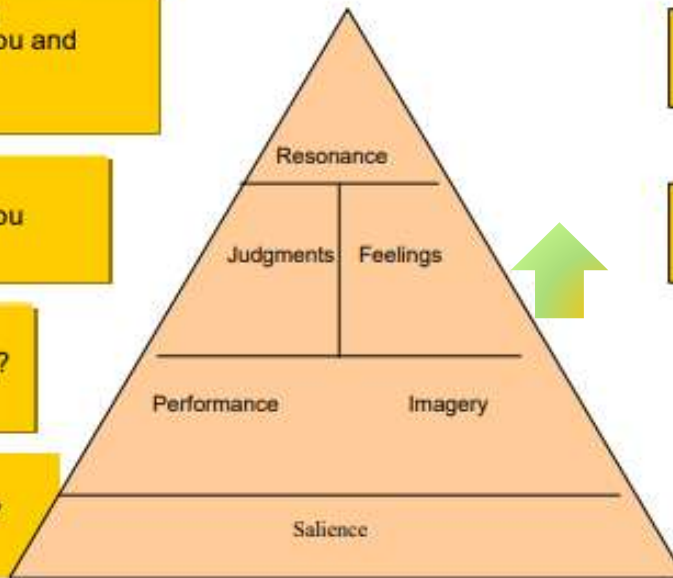
Response
What about you
3

その地域とは
何で現されるか。
(独自性)

Meaning
What are you?
2

その地域とは何か。
(特徴、背景、システム
からどう定義されるか)

Identity
Who are you?
1



訪れる価値 (もたらされる顧客との関係性)

Intense, active and loyal

情熱、自発性、愛着
高い好感度と信頼

Positive accessible reactions

ポジティブなリアクション

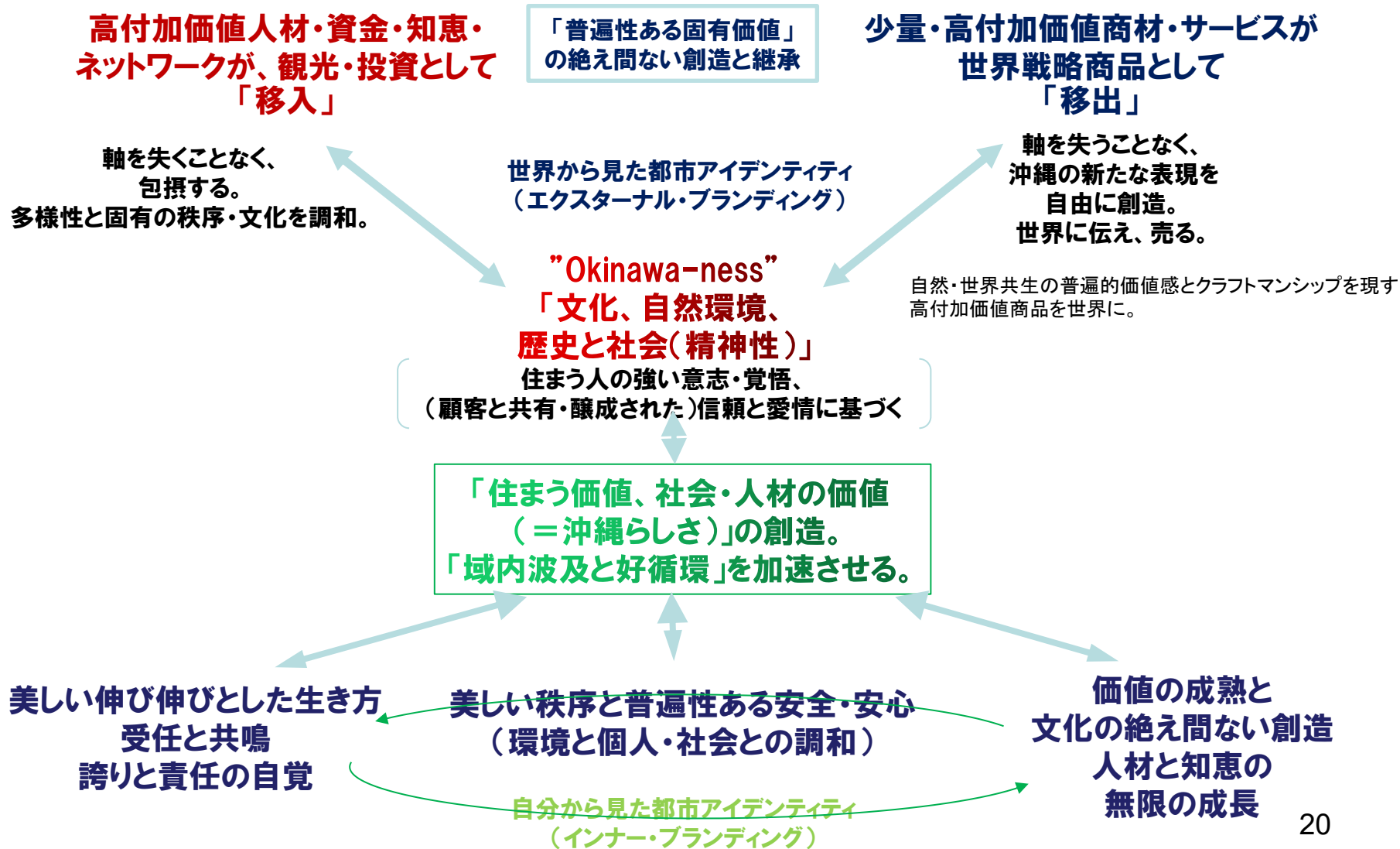
Points of parity and difference

地域との差別化

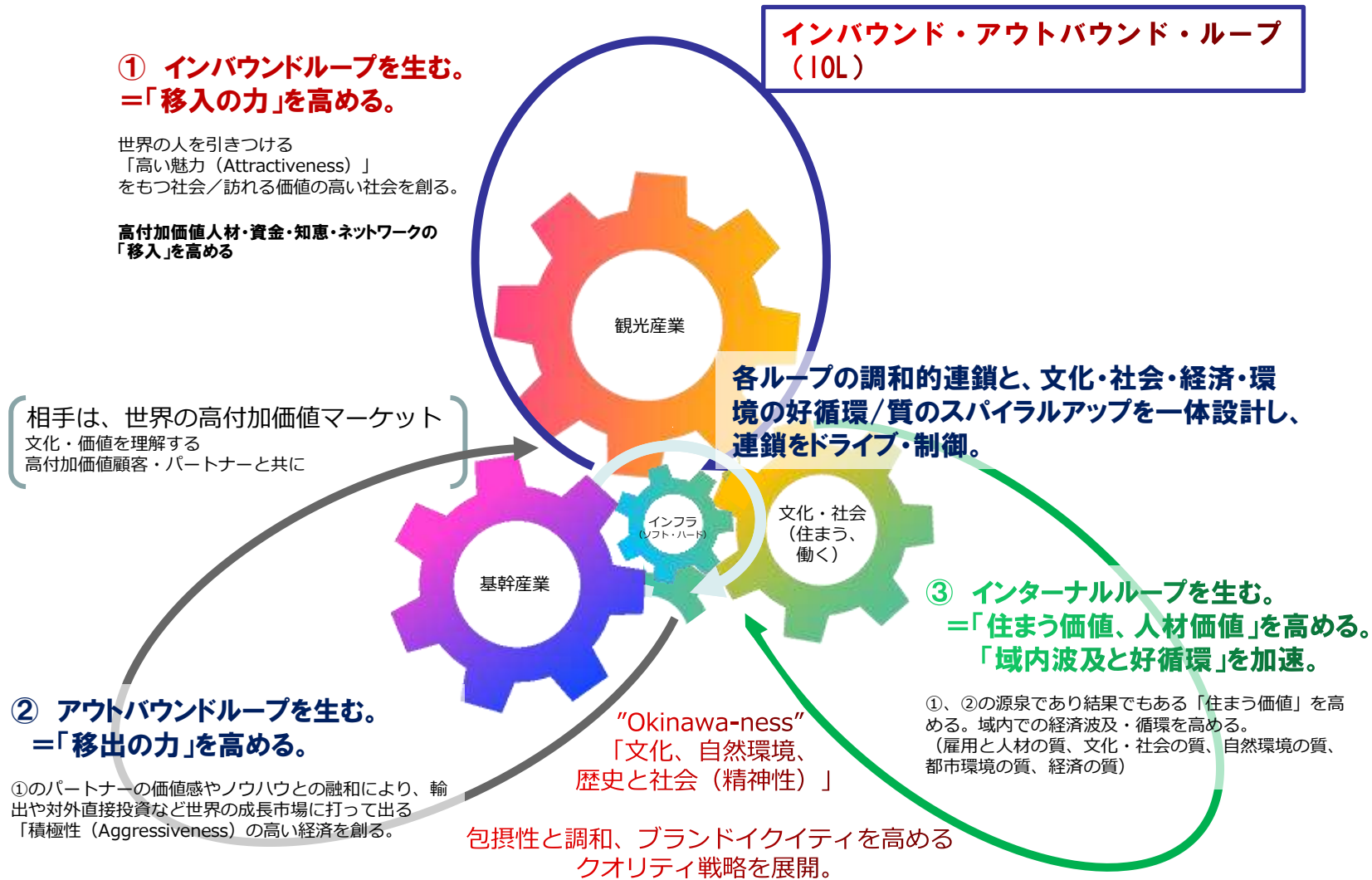
Deep, broad brand awareness

深く、広範な認識

世界をリードし普遍的文化と内外経済循環を生む“価値創造国際都市”とは



課題克服と飛躍を遂げるためのアプローチ



「富」を現代に現わす(蜷川実花×沖縄の死生観、精神性)

NINAGAWA Mika with EiM:
Dancing with Shadows
in the Light

蜷川実花展 with EiM

光の中で影と踊る

2024.11.27 wed —
2025.5.30 fri

沖縄の美しい自然と共鳴する 蜷川実花 with EiMのアートワールド

本展は、写真家・映画監督であり、映画、空間インスタレーションなど幅広く創作活動を行う蜷川実花とクリエイティブチーム「EiM」の協働による展覧です。沖縄・世界遺産登録の聖地「斎場御嶽」の春に咲いた青城高知節を舞台に、沖縄で撮り下ろした作品や未発表作品、蜷川節の水中撮影作品など、これまでにないコレクションを紹介します。

夜に咲き一晩で散る幻燈的な花「サザリバナ」との出逢いから得たインスピレーションが「光の中で影と踊る」というタイトルへと昇華し、沖縄の自然がもたらす「光と影」のコントラストを体感する内容となった本展。南城美術館の二つの展示棟では次ぎ観に深く入り込めるような作品を展示し、森を背景とした庭や海を臨むテラスの屋外空間では自然と調和する作品を展示。施設全体で静寂と躍動を感じながら鑑賞していただけます。色彩豊かな沖縄の自然、光と影の強烈なコントラスト、力強くも優しい生命の美しさを、アーティストが体感した瞬間を存分に表現しあってください。



南城美術館の100周年企画展

蜷川実花展 with EiM

光の中で影と踊る

NINAGAWA Mika with EiM:
Dancing with Shadows
in the Light

蜷川実花 [にがわ みか] | 写真家、映画監督
写真家として、映画、映画、空間インスタレーション
も多く手がける。クリエイティブチーム「EiM: Eternity
in a Moment」の一員としても活動している。
木村伊呂波実花賞を受賞。2010年河川(2010)
NYから写真展を出版。フュチュアスター(2010)、
IDeas、グアノ(2011)に長崎県知事賞、nanjo
アートアワード(2011, 2012)を受賞。最新写真
展に「花、影、光」、展覧「蜷川実花展 Eternity in a
Moment」(舞台芸術会主催)「THEO MODE」(2022年
12月-2023年2月)にて20万人を動員。2023年1月11日
より、市野村教育センター展にて初個展を開催。
主な展覧会に、グループ展「I'M SO HAPPY YOU ARE
HERE」(Piano de Chibuchi、2018年)、グループ展
「Tokyo Art & Photography」(21c Museum Museum、
2021-2022年)、「MIKA NINAGAWA INTO FICTION」
(REALITY) (北沢神代美術館、2022年)、「蜷川実花展」
(名古屋現代美術館/MOCA Tezuka、2019年)など。
<https://mikaininagawa.com>

EiM (エイム: Eternity in a Moment)
写真家・映画監督の蜷川実花と、アーティストユニット
の宮田知那、映画プロクターの名見純哉、スタジオA
レクターの釘鐘輝りて組成されたクリエイティブチーム。
プロジェクトごとに様々なチームを編成し、その活動する。
主な作品展覧に、「蜷川実花展 Eternity in a
Moment」(舞台芸術会主催)「THEO MODE」(2022-
2024年)など。



入館料 Admission

一般 Adults	1,500円 (1,200円)
中高大学生 College, Junior High and High school students	1,000円 (800円)
小学生以下 Primary school students or younger	無料 Free

※1: 16歳未満の未成年者は、料金減額の対象外です。2歳以下の子供は無料です。
※2: 16歳未満の未成年者は、料金減額の対象外です。2歳以下の子供は無料です。
※3: 16歳未満の未成年者は、料金減額の対象外です。2歳以下の子供は無料です。
※4: 16歳未満の未成年者は、料金減額の対象外です。2歳以下の子供は無料です。

南城美術館 NANJO ART MUSEUM
〒901-0222 沖縄県南城市豊後高知5-1-1
098-075-7000
<https://www.nanjoartmuseum.com/>

※16歳未満の未成年者は、料金減額の対象外です。2歳以下の子供は無料です。
※2歳以下の子供は無料です。16歳未満の未成年者は、料金減額の対象外です。
※3歳以下の子供は無料です。16歳未満の未成年者は、料金減額の対象外です。
※4歳以下の子供は無料です。16歳未満の未成年者は、料金減額の対象外です。





Van Cleef & Arpels





人と人、人とエッセンシャルサービス
をつなぐために

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

リストアップされたすべての地区・地点で
「交通空白」解消に目途

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	早急に対策 252地点 要対策 210地点
-------------------------	--	-----------------------	--------------------------------

※ 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

「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

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

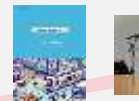
パイロット・プロジェクトの展開
 （5分野30プロジェクト）



発足時の総会に計500名超が参加



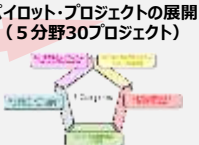
平井鳥取県知事ほか各界からの講演



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

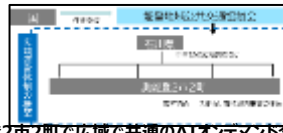
共同化・協業化、自治体の体制強化、観光の足のハイブリッド化等

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

「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

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】

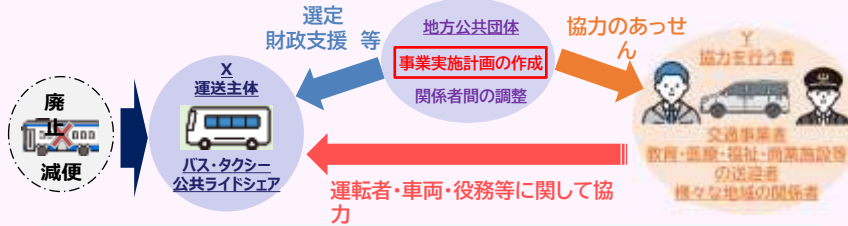
- 人口減少・高齢化が進む中で、特に地方部においては、買物、医療、教育など日常生活に不可欠なサービスの再編が急速に進んでいる。
- 日常生活における移動の不便にとどまらず、外出・通院機会の減少による健康面への悪影響や、現役世代による子どもや高齢者の送迎負担の増大等により、地域の活力の低下、さらなる人口減少という負の連鎖を招く可能性

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

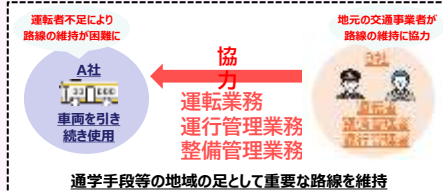
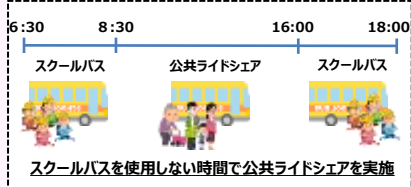
地方公共団体が主導して、複数の者が協力して最適な形態で運送を提供



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



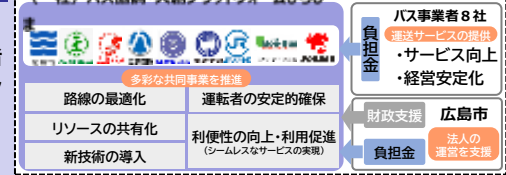
連携促進団体の活動推進

- 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】

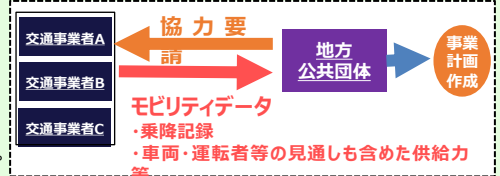


【サービス導入を支援する民間企業】



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の概要 (輸送資源フル活用の全体イメージ)

バス・タクシー・公共ライドシェアの廃止等により、
移動手段の確保が課題となっている
 全国で約2,500に上る「交通空白」等



地域の輸送資源をフル活用して
 移動手段を確保する枠組みを構築

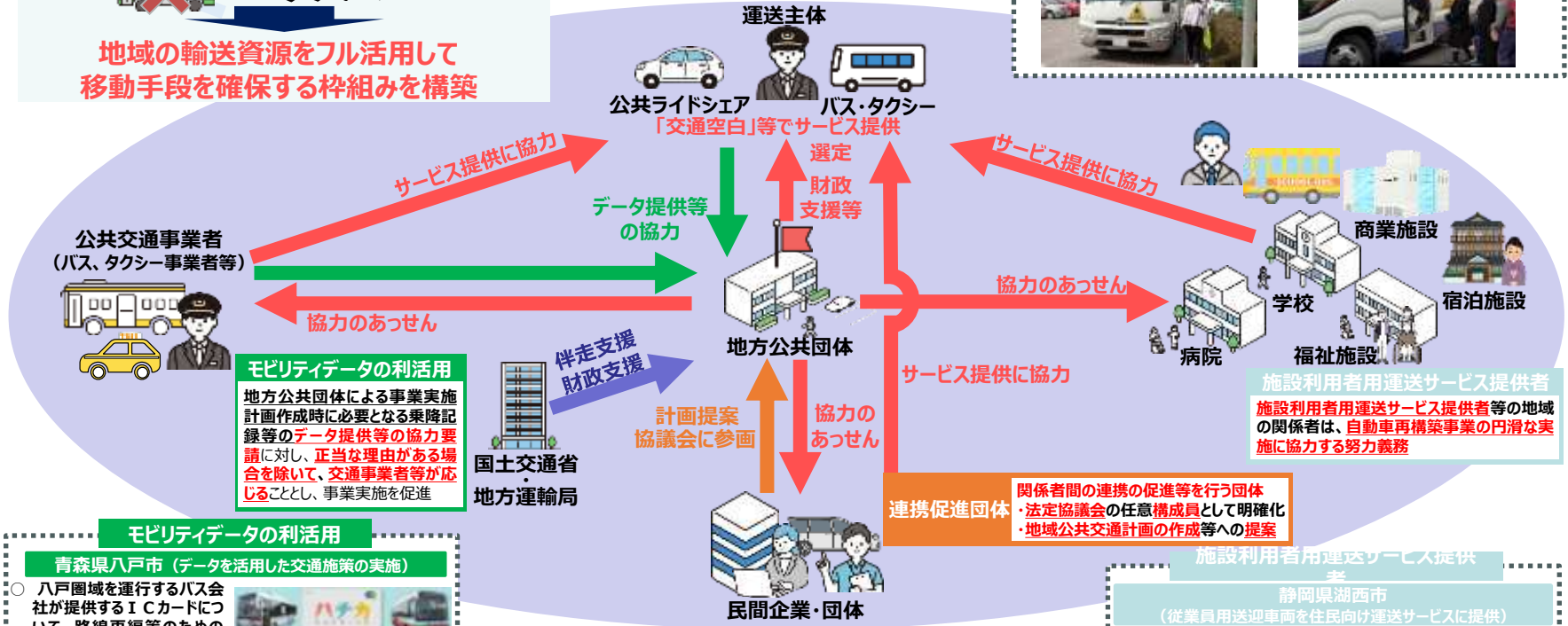
自動車地域旅客運送サービス再構築事業

地方公共団体が、**最適な運送形態**によるサービスを提供する運送主体を**選定**
 地方公共団体の**あっせん**により、運送主体が、**地域の関係者からサービス提供に必要な輸送資源の提供等の協力を受ける**
 ⇒運転者や車両等の**輸送資源をフル活用**する事業

自動車地域旅客運送サービス再構築事業

岐阜県白川町 (病院バスとの統合等)

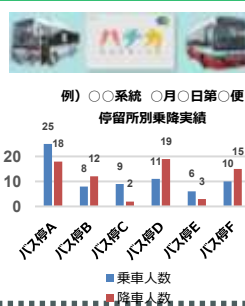
- 病院バスと、路線バスやデマンドバス (公共ライドシェア) を統合するほか、スクールバスとデマンドバスを一体で運行管理
- 事業者から運行管理・運転業務の協力を受けて、地域住民から一部車両の運転の協力を得るほか、運行にスクールバス車両も活用



モビリティデータの利活用

青森県八戸市 (データを活用した交通施策の実施)

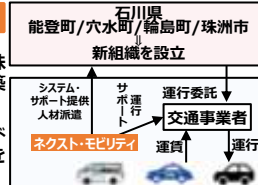
- 八戸圏域を運行するバス会社が提供するICカードについて、路線再編等のためのデータを活用することを目的に、データ提供の協定を締結
- 通年で利用者の推移や通学・通勤定期利用者の有無などのデータを路線再編に活用
- 時間帯別の路線バスの利用者数のデータを可視化し、路線バスから小型のワゴン車のダウンサイジングの適否について検討を実施



連携促進団体

石川県奥能登地域 (民間企業の協力)

- 奥能登地域 (石川県能登町/穴水町/輪島市/珠洲市) でAIデマンド交通の共同導入・運営体制構築に向けた協力を行う
- 今後、広域運営組織の設立を進め、タクシー・ライドシェア等の複数交通モードの共同化による効率化を目指す



(出典) 交通政策審議会交通体系分科会 R7第3回地域公共交通部会 ネクスト・モビリティ資料を加工

施設利用者用運送サービス提供者

静岡県湖西市
 (従業員用送迎車両を住民向け運送サービスに提供)

- 市内企業の協力のもと、当該企業の従業員送迎のシャトルバスの空き時間に、地域住民向けの運送サービスを提供。(ルート上に鉄道駅、病院、スーパーなど)
- 地域住民向けの運送サービスは、湖西市が公共ライドシェアの登録を受けて、シャトルバスを使用して実施。(運賃100円)



- 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、交通のり・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>

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。

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。

取組 内容例

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。

- 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＞

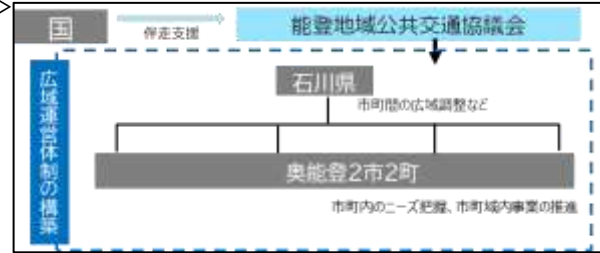


（出典）「共同運営システムによる乗合バス事業の再構築に向けた基本方針」

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

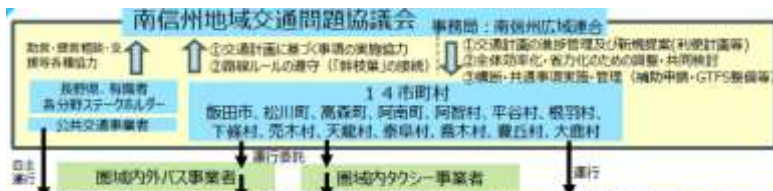
＜スキーム図＞



（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

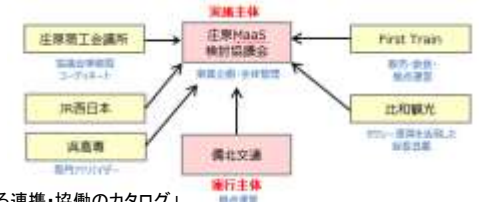


（事業者資料をもとに国土交通省総合政策局作成）

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」

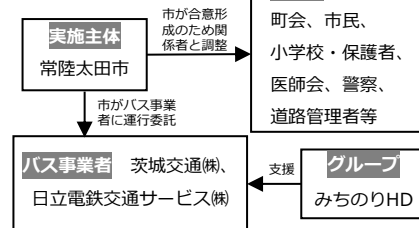
事業者や自治体の更なる連携・協働の推進

【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
(有) サービスタクシー TEL:0857-22-4813	鳥取自動車（株） TEL:0857-23-1121（日本交通）
赤子第一交通 TEL:0859-48-0850	衛生タクシー（株） TEL:0859-21-0809
	（株）港タクシー TEL:0859-21-0809（衛生タクシー）

（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。

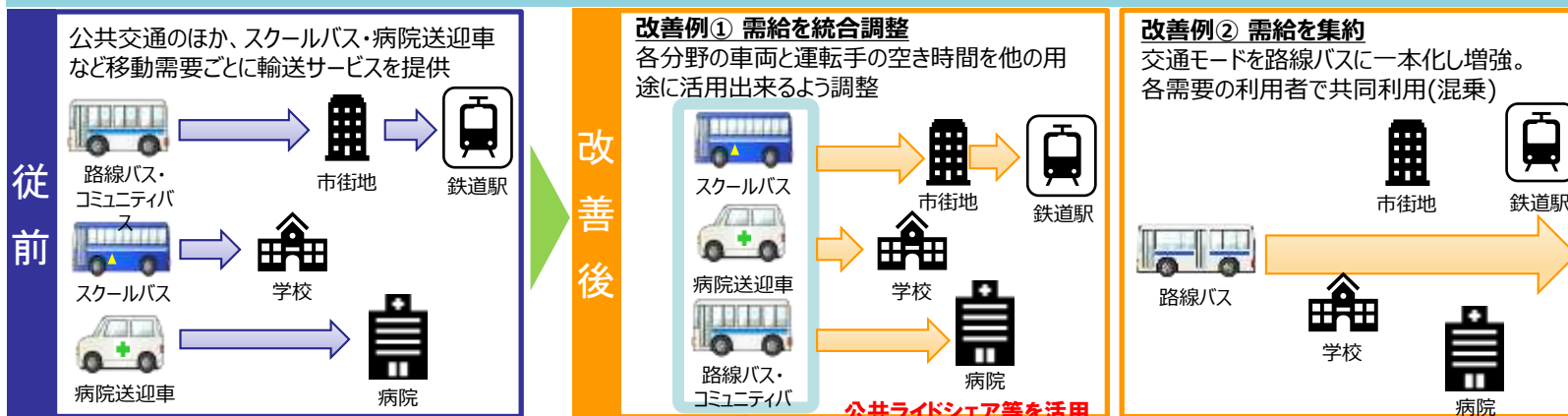


複数の宿泊施設の利用客を共同で送迎
 (群馬県みなかみ町)

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。

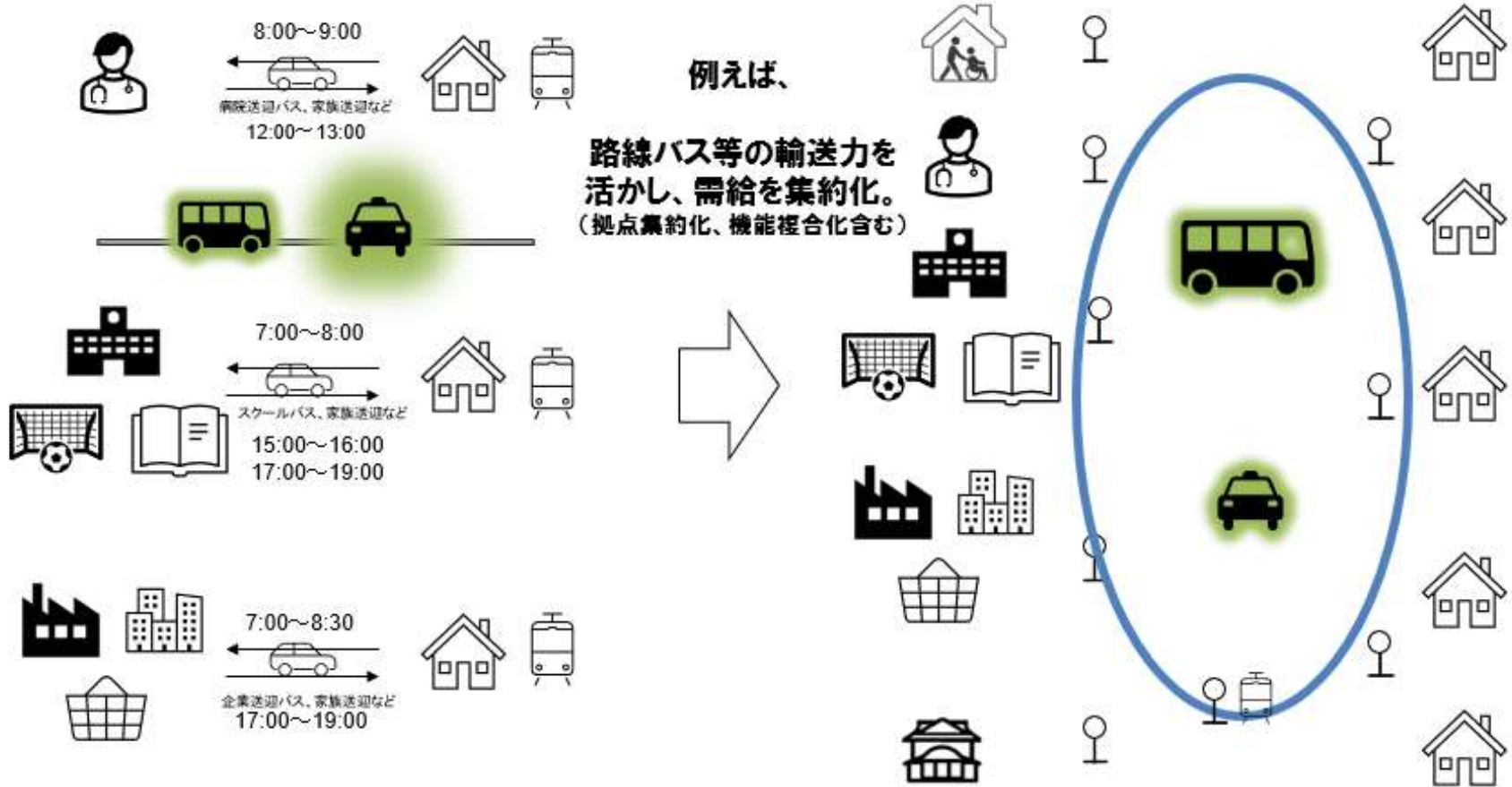
運輸局
において

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)

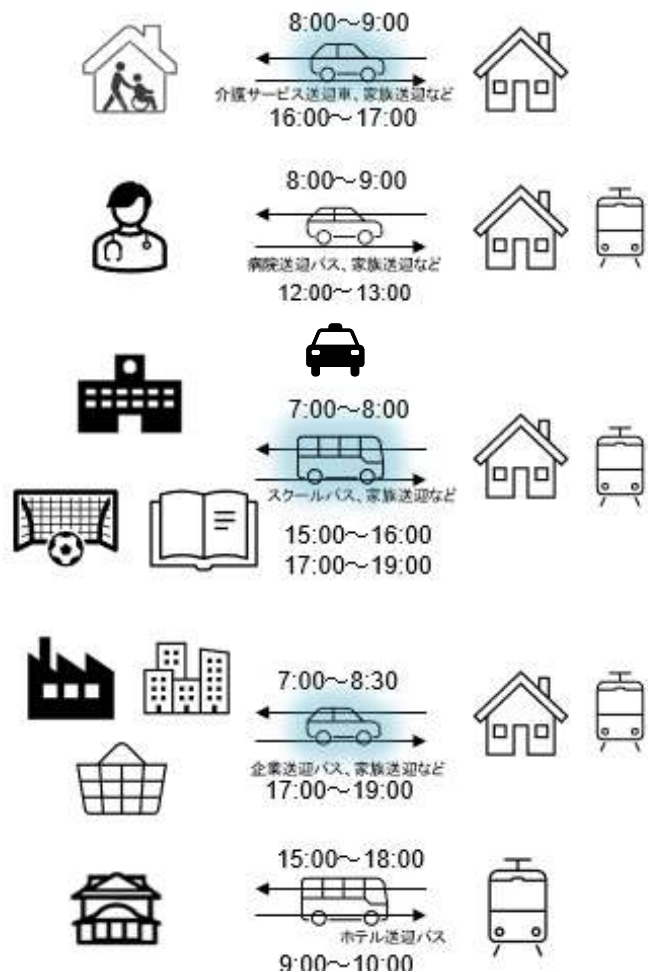
バス、タクシー等を積極活用し、持続
可能な公共交通サービスに再構築。
<路線・デマンド>



※ 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

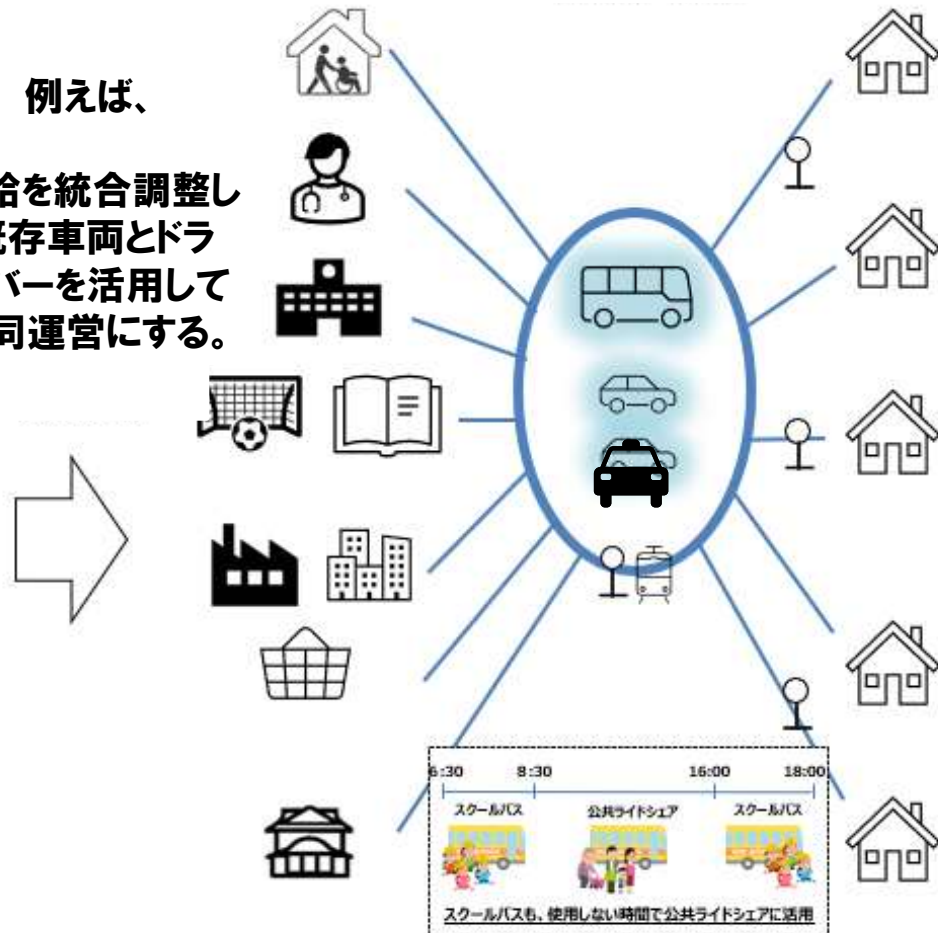
介護・福祉、病院、学校・部活動、通勤・買い物、
宿泊施設などの移動需要
(施設毎の送迎や家庭送迎に依存)



例えば、

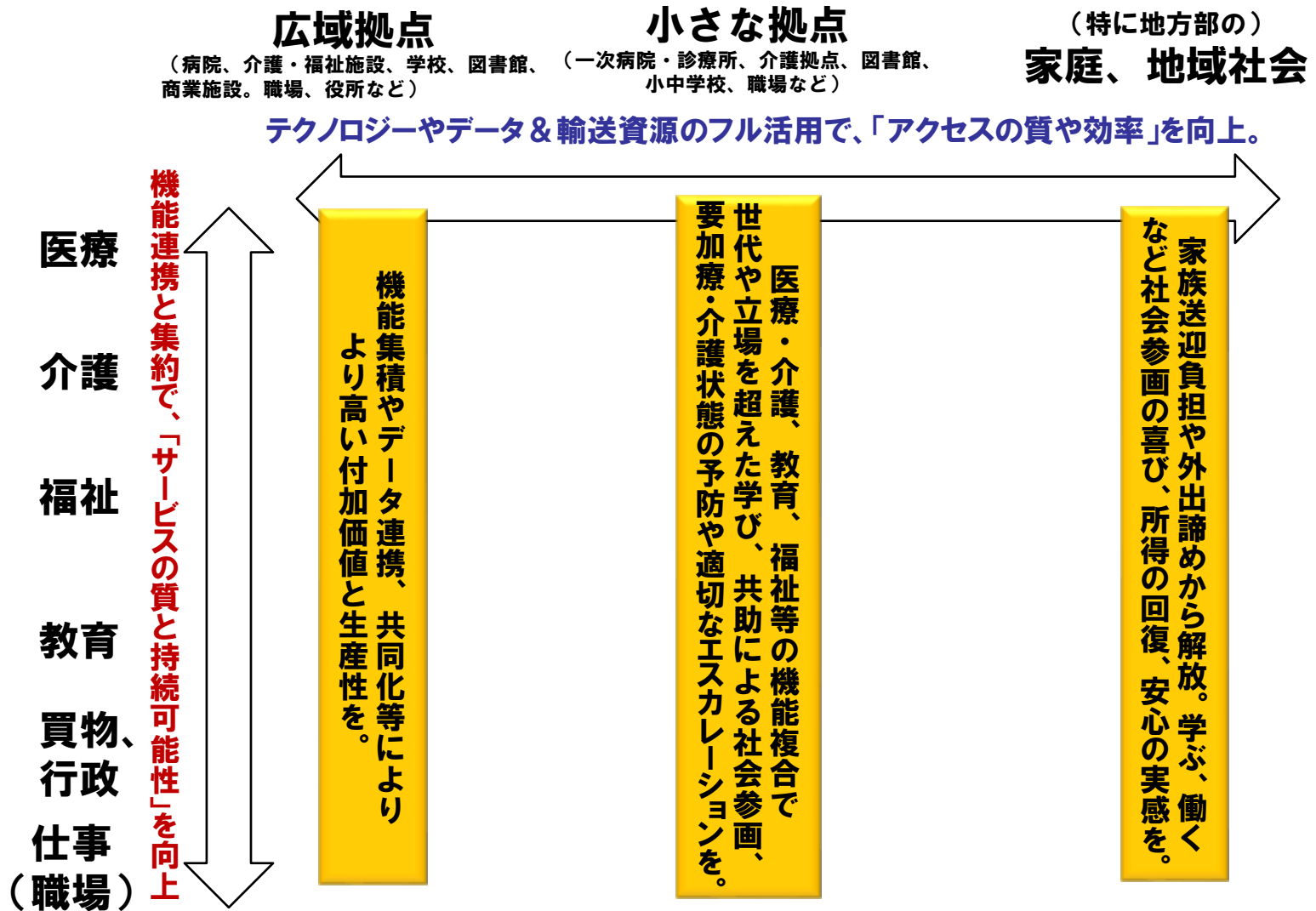
需給を統合調整し
既存車両とドライバーを活用して
共同運営にする。

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



※ 自衛隊(徒歩)、自転車、高齢者用スローサービスなどと併用

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





デジタル化や自動化からも アプローチ

国土交通省が主導する地域交通DX推進プロジェクト

COMmmONS

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

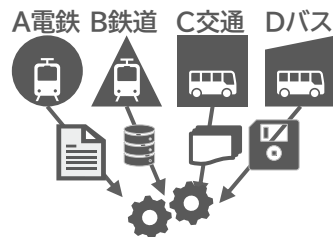
- 国が施設の従業員が多数の送迎車両の運行を簡単に一括管理できる「共同送迎管理システム」を開発。
- 福祉施設、旅館、塾など多様な施設が連携した共同送迎の取組を実現可能。



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

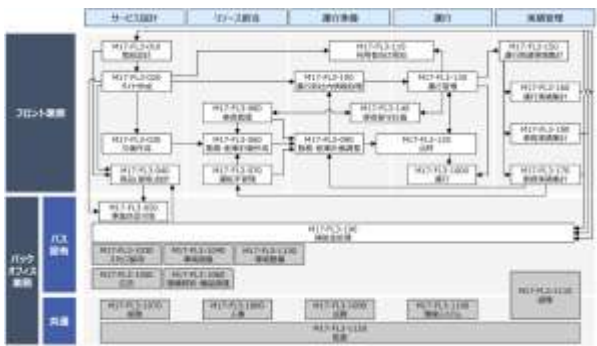
- 路線バスの後方業務の業務プロセス及びシステムアーキテクチャを標準化。
- 多くの関連事業者との共同作業、勉強会等を通じ、標準化の趣旨やメリットについて、幅広い共通理解を醸成。

2026年度の取組み

- 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

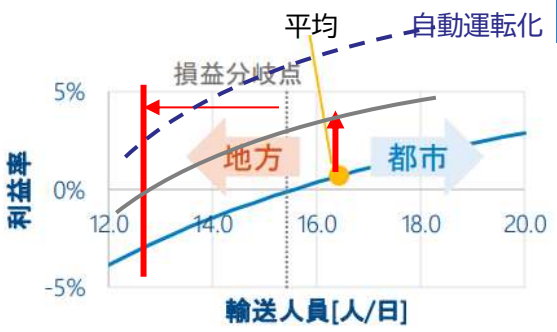
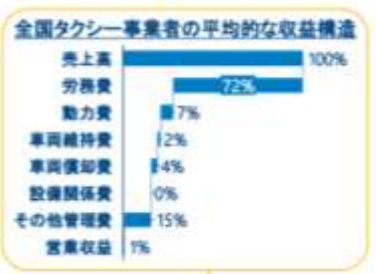
- タクシー共同配車業務の標準化 (導入プロセス、効果の可視化等)
- タクシーアプリ出力データ様式の標準化 等

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」

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。

※厚労省と連携

モビリティによる地域循環

地域交通利用・外出促進・健康維持



・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。



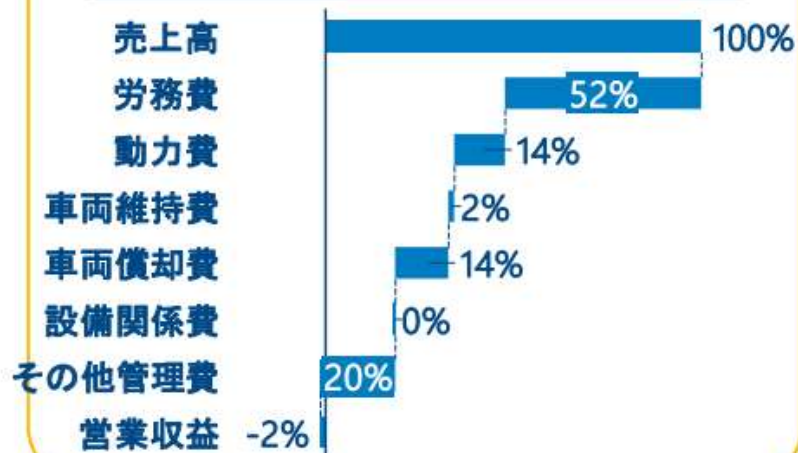
コスト構造を改善し、どう収益分岐点を動かすか

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)。

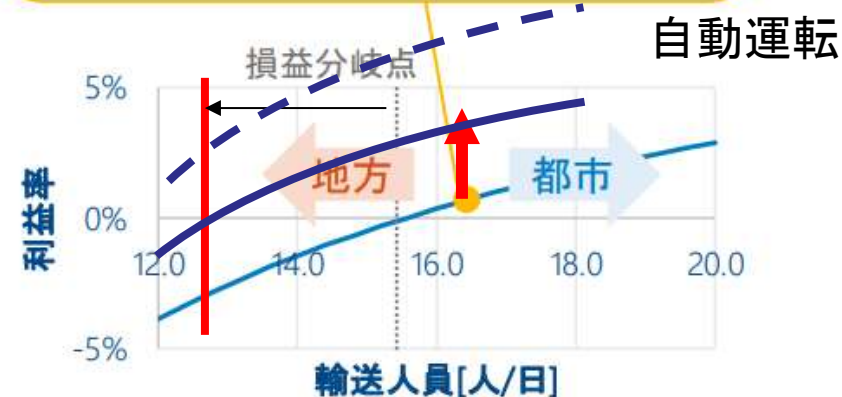
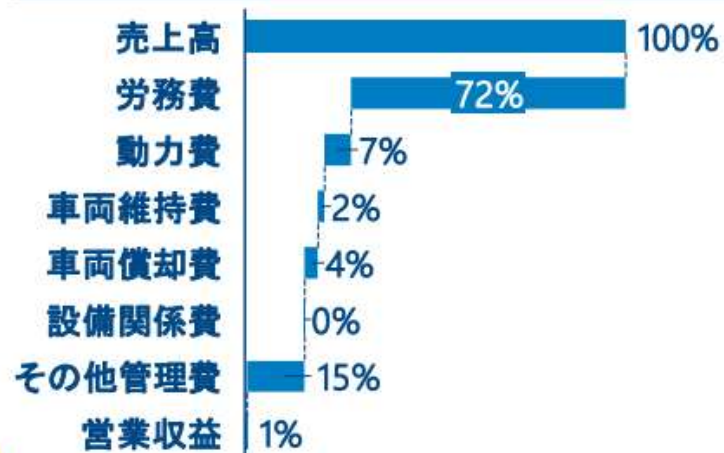
バス事業

タクシー事業

全国バス事業者の平均的な収益構造



全国タクシー事業者の平均的な収益構造



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。



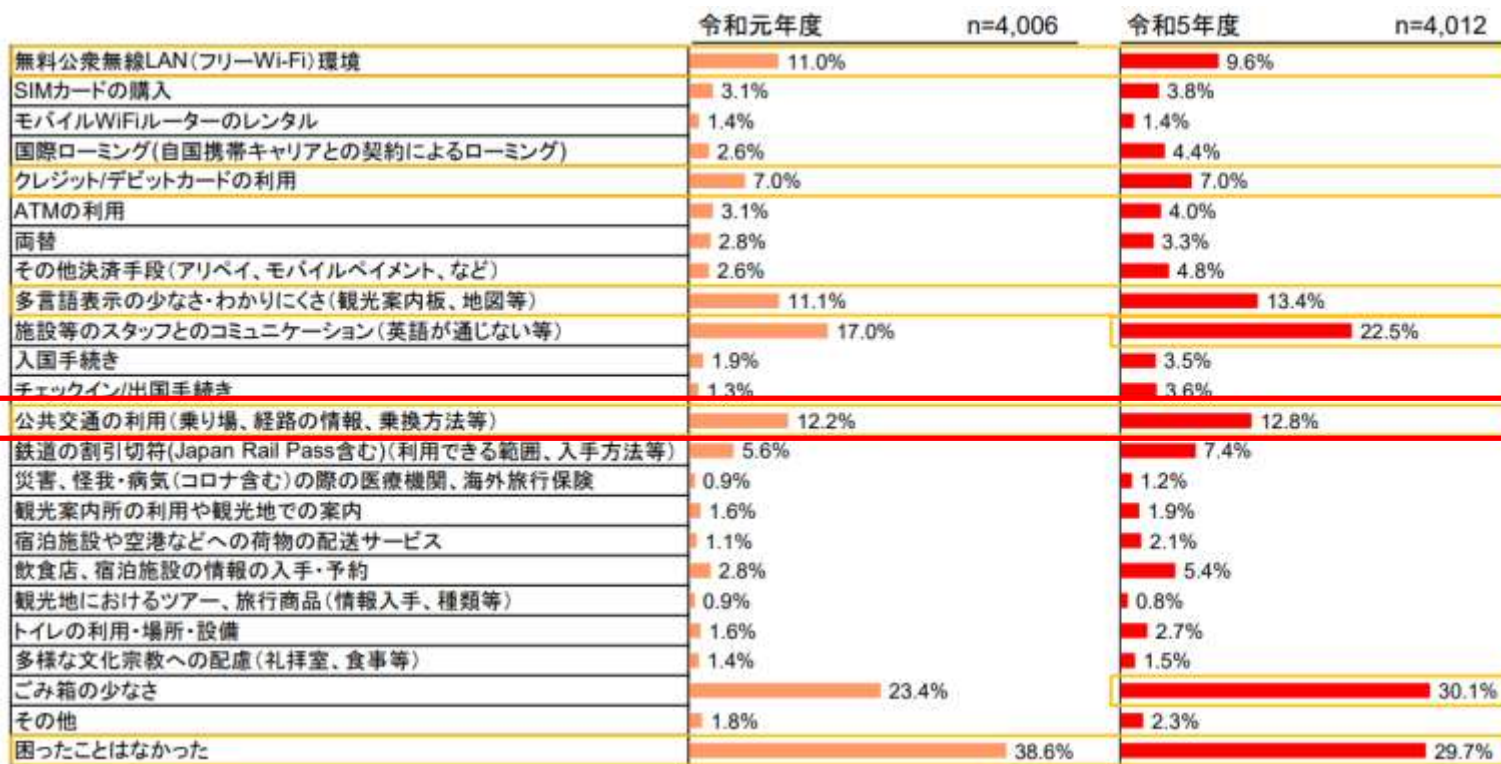
※ 「完全自動運転導入時」の車両維持費や車両償却費は、過去に行われた実証実験でのコストを元に試算されたものであり、今後実装される技術やサービスに応じ、更なるコスト低減効果が発現する可能性がある。

「完全自動運転が描く輸送コストの未来図」(2025、KPMG) 51

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。〕

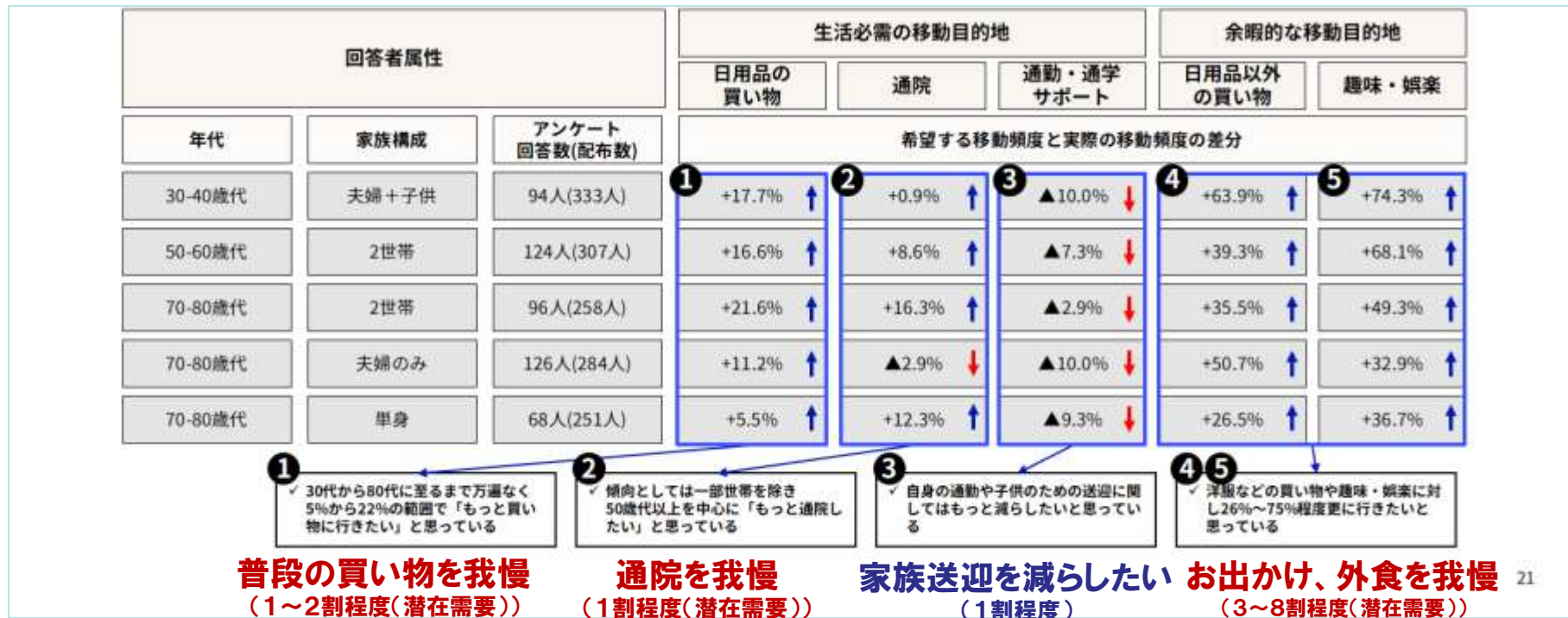


令和5年度「訪日外国人旅行者の受入環境整備に関するアンケート」調査結果

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



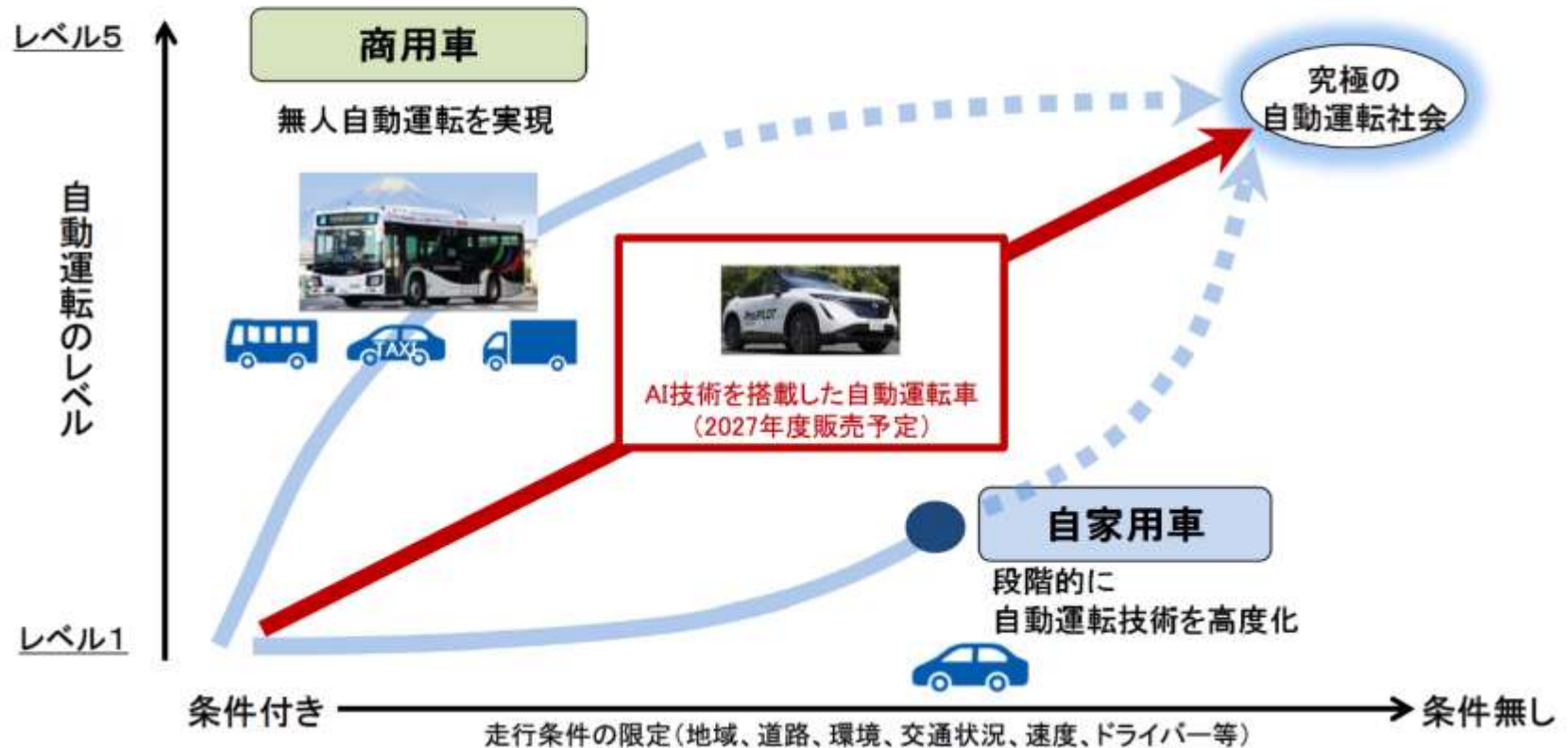
	ルールベース	AIベース
プログラム	膨大 ルート上で想定される状況(信号・駐車車両等)に対する車両の動作をエンジニア(人)が定義	基本的なプログラムのみ 「走る・曲がる・止まる」等の基本制御に加え、交通ルール(信号など)、他の車両や歩行者の避け方等も自動学習
デジタルマップ	必要	不要
走行環境	3次元デジタルマップが存在するエリア	どこでも
事故時の解析	可能	困難
開発費用	膨大	比較的安価
開発状況	地域限定で実用化	2027年以降市販化(当初はレベル2)

国内における見通し

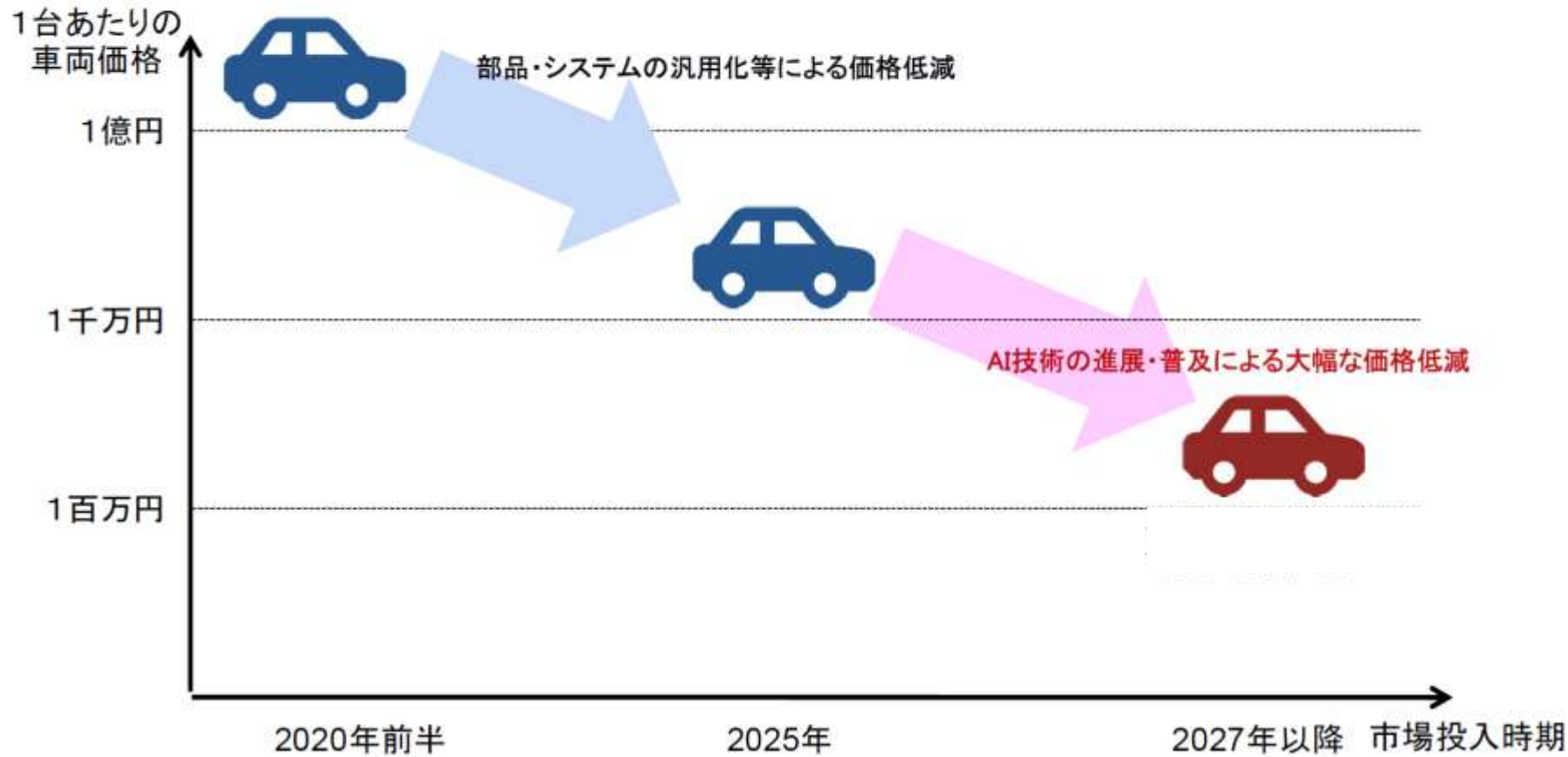
自家用車	路線バス	タクシー	トラック
AIベース	ルールベース	ルールベース	ルールベース
	→今後、AIとの組合せを検討	→今後、AIとの組合せを検討	→今後、AIとの組合せを検討
<p>日産 ウェイヴ社(英)のAI搭載 (2027年度販売予定)</p>  <p>ホンダ ヘルムAI社(米)のAI搭載 (2027年頃販売予定)</p> 	<p>トヨタ e-Paletteで無人運転 (2027年度実装予定)</p>  <p>いすゞ 大型バスの無人運転 (2027年度事業化予定)</p> 	<p>日本交通 ウェイモ(米)と無人タクシー (サービス開始時期非公表)</p>  <p>日産 無人タクシ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

自動運転の実現に向かう「第3のアプローチ」

- 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

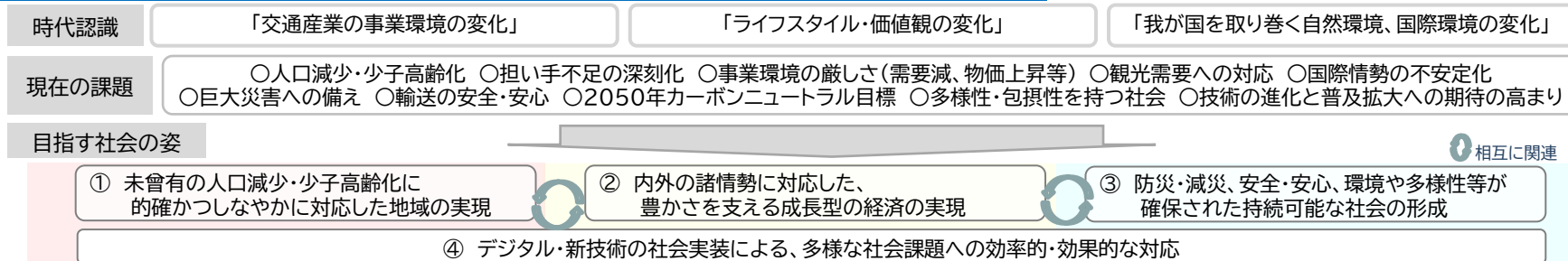


「AIベース」の自動運転車による車両価格低廉化への期待



第3次交通政策基本計画(2026年1月16日閣議決定)

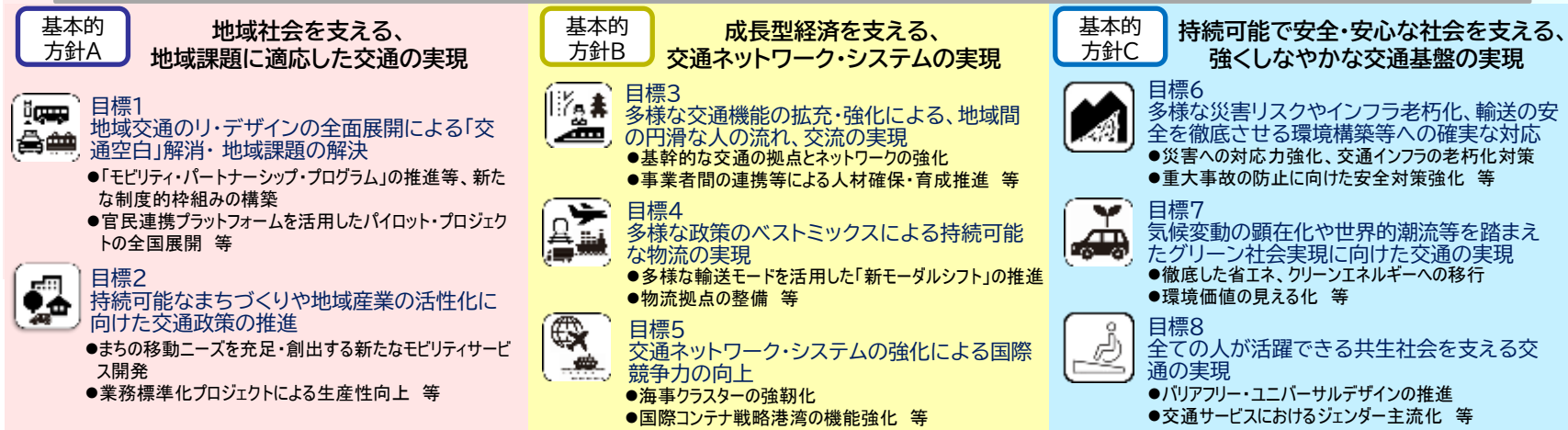
時代認識とそれを踏まえた現在の課題、目指す社会の姿

【第1章】

 相互に関連

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。

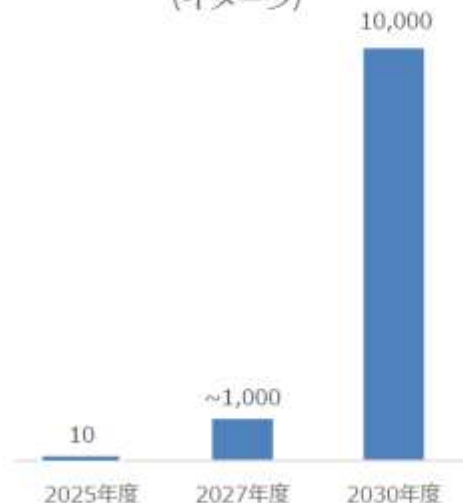
第3次交通政策基本計画 自動運転KPI

- **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

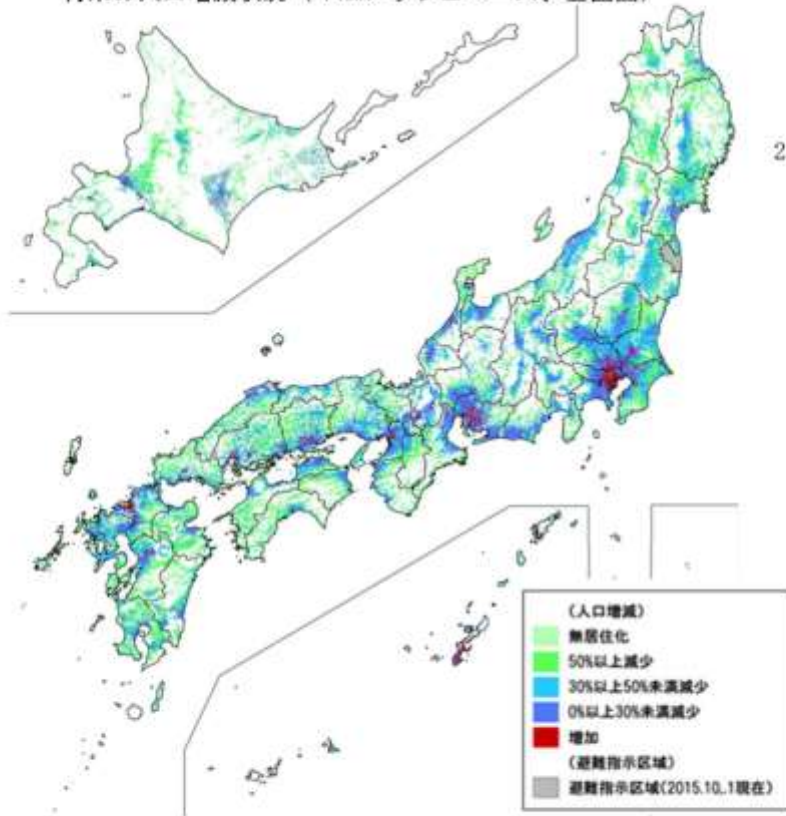


**人口の偏在加速に歯止めを。
地域と個人の潜在成長力を引き出す。**

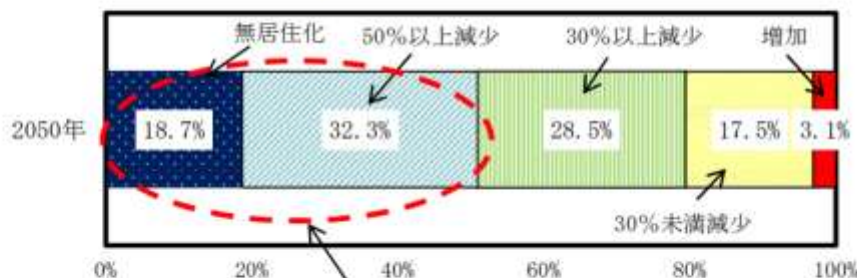
人口減少と人口偏在の加速

- 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）

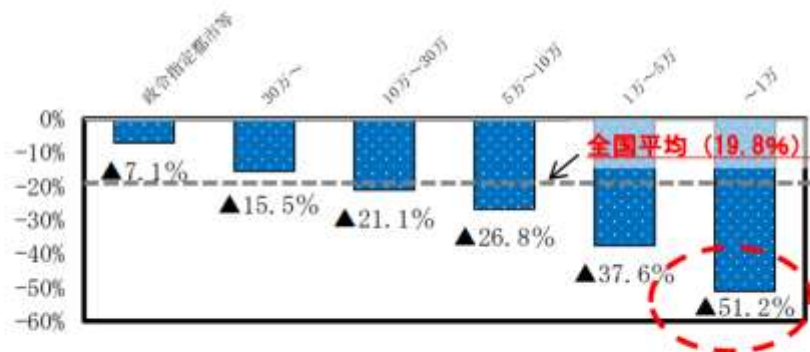


人口増減割合別の地点数（1kmメッシュベース）



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

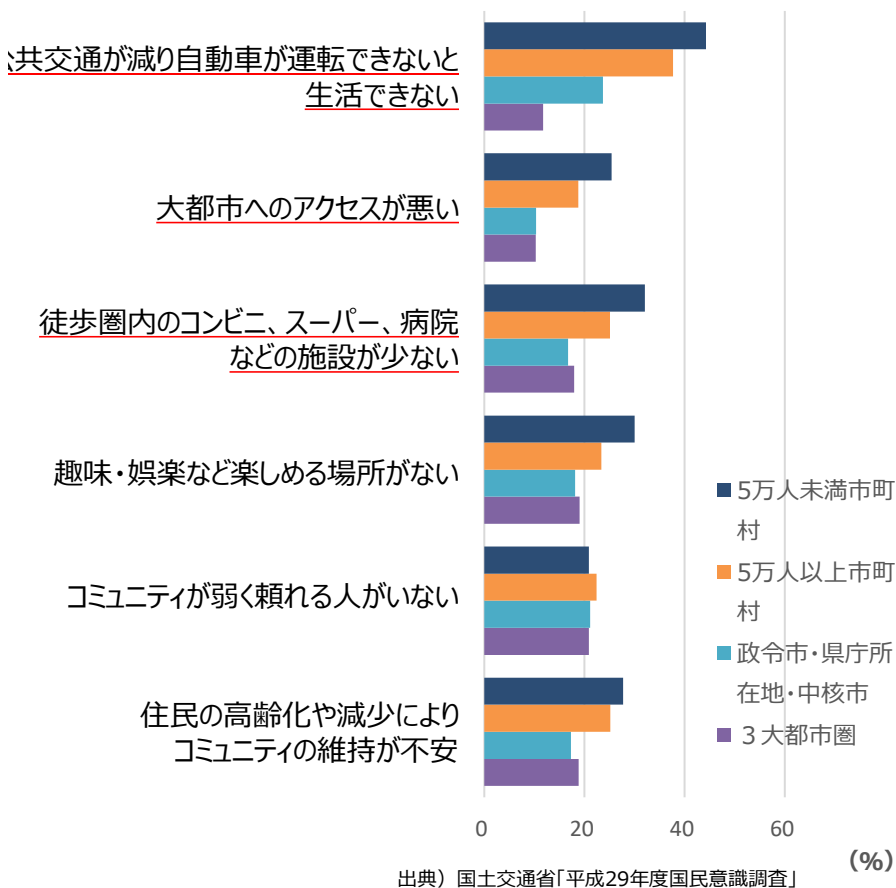


（備考）1. 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」等より、国土交通省国土政策局作成。
 2. 左図で、平成27年国勢調査時点（平成27年10月1日現在）における避難指示区域を黒塗り（斜線）で示している。

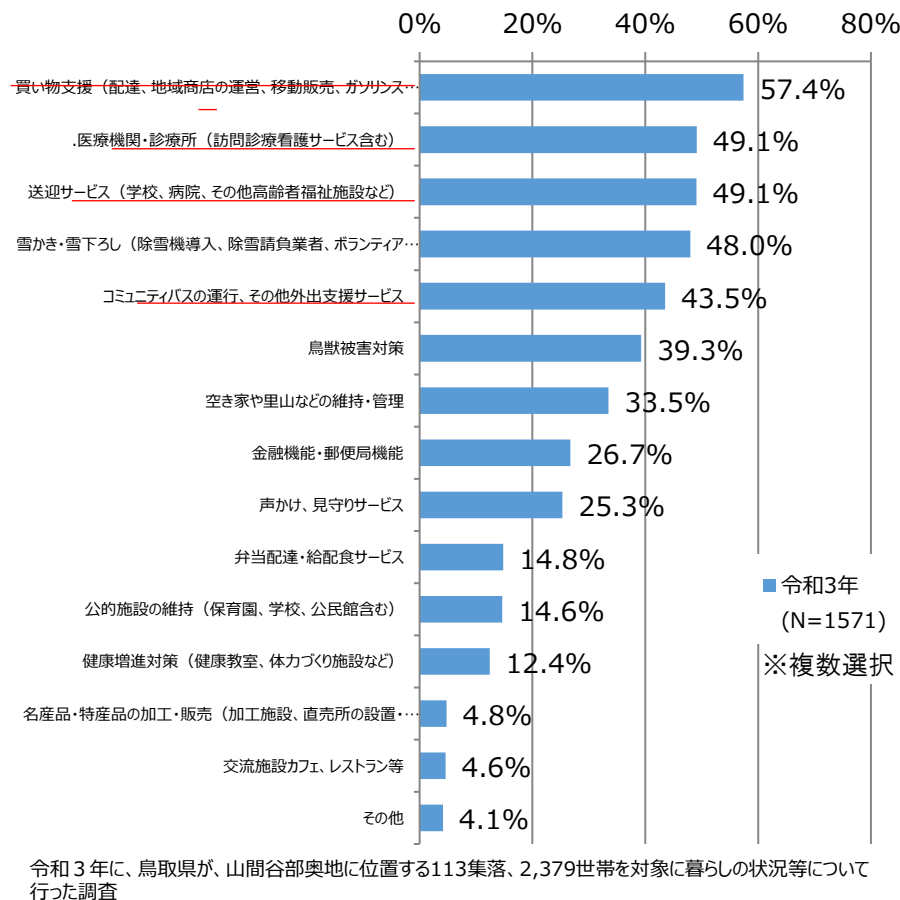
地方タクシー事業の持続可能性向上こそ、「交通空白」解消、すなわち地方における負の構造的連鎖を断ち切る「鍵」。

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。

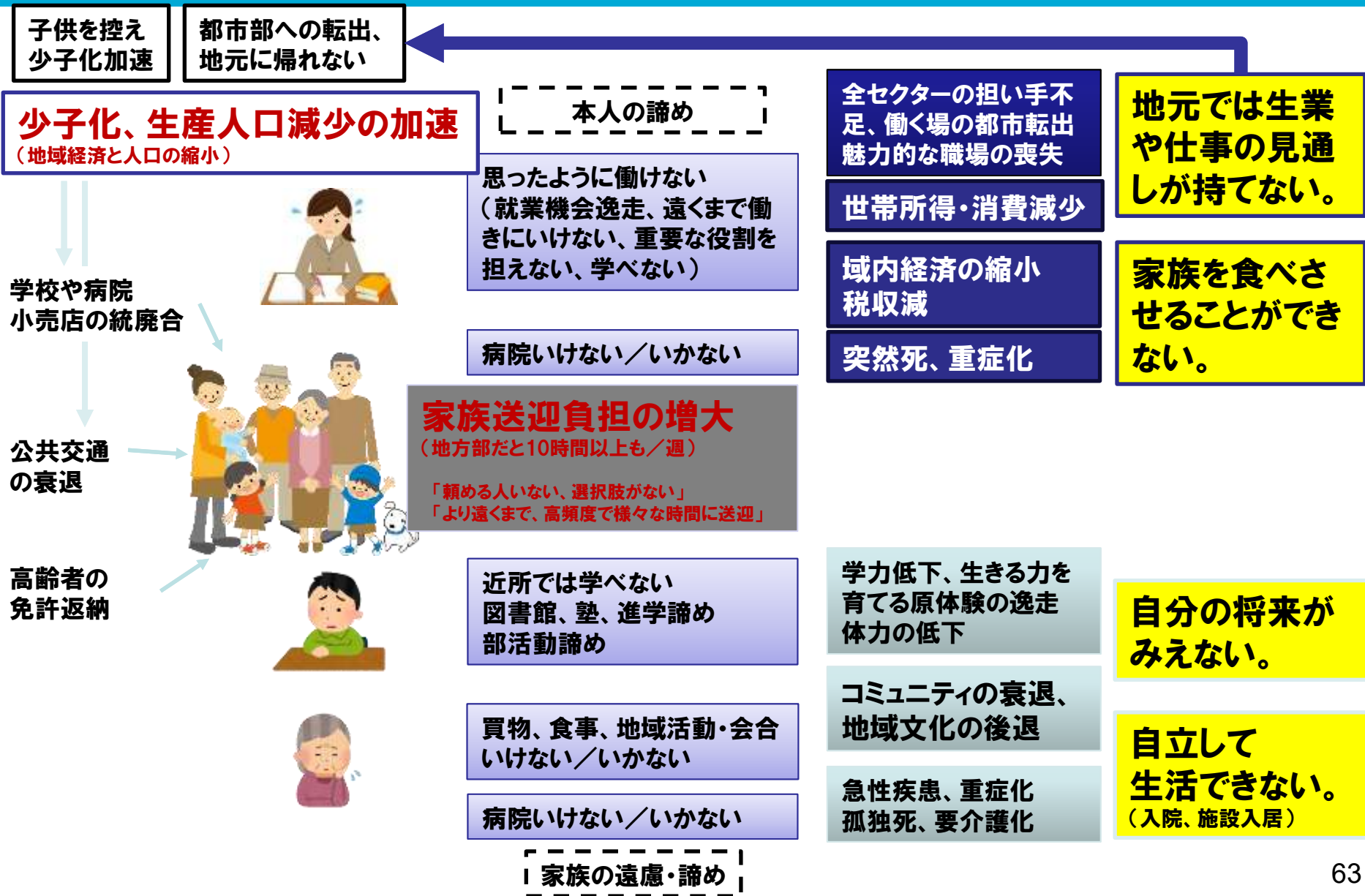
居住地域に対する不安（地域別）



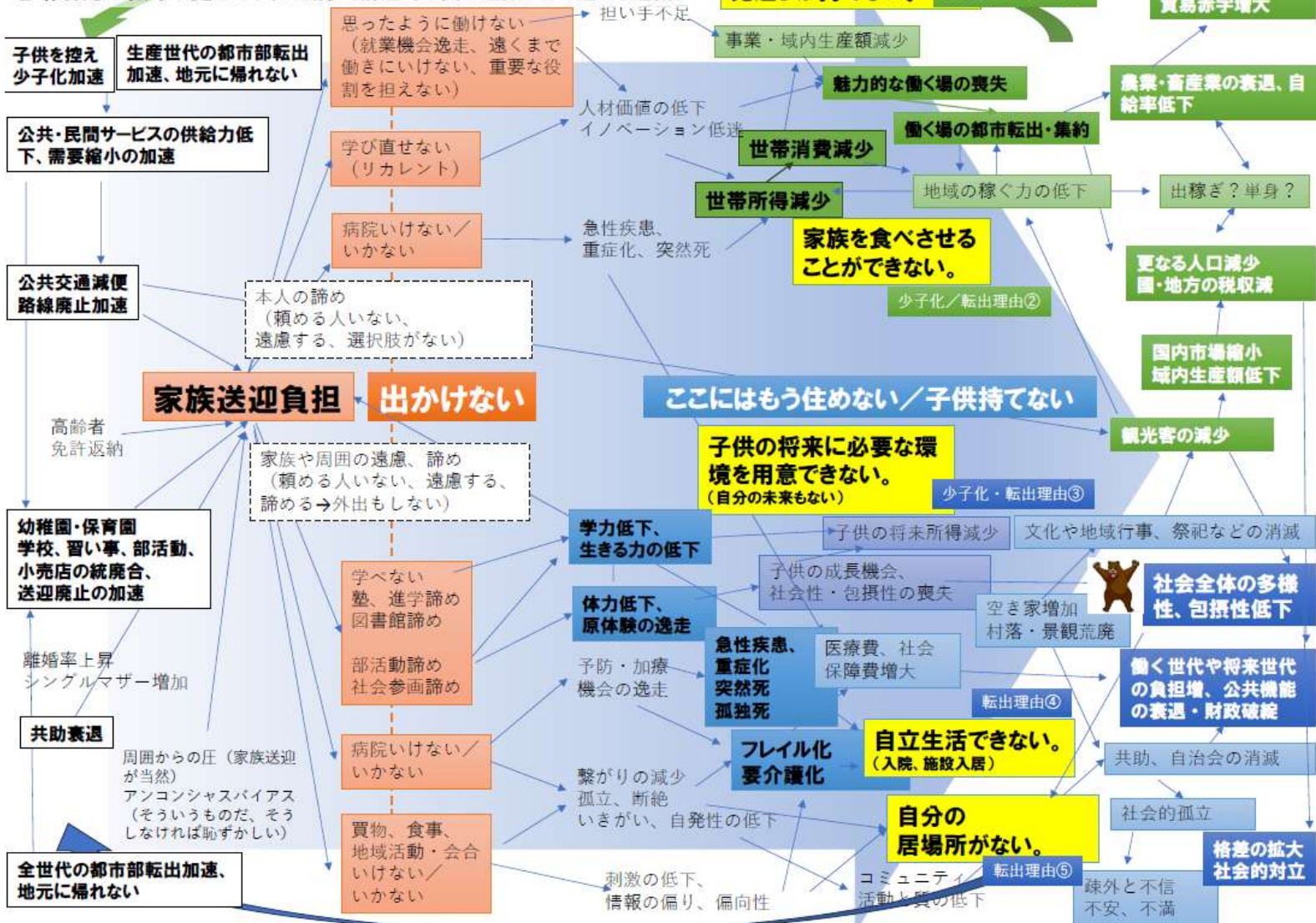
集落に住みつづけるために必要な機能（鳥取県）



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)

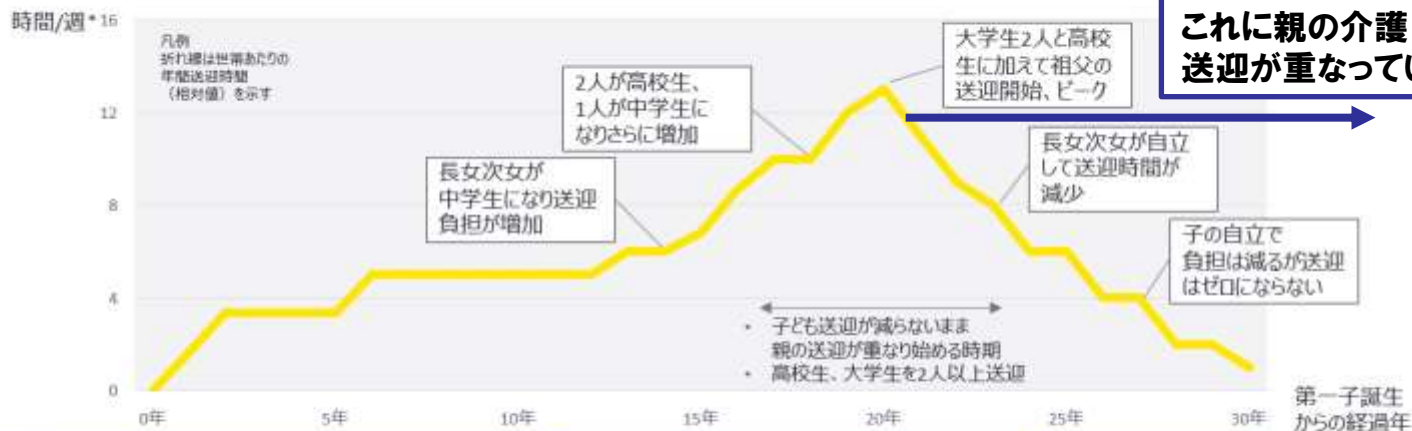


① 家族送迎による時間損失： 子育てのための家族送迎

- 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

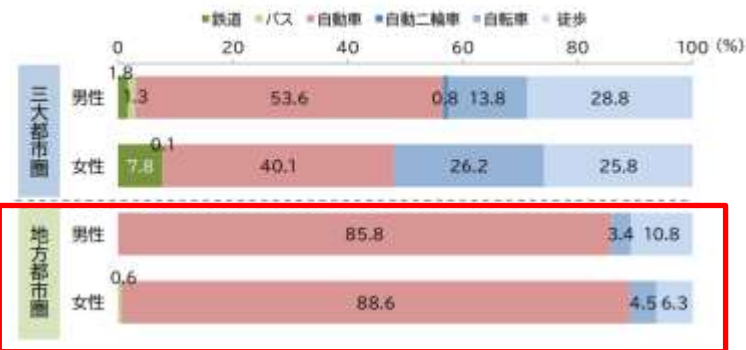
「中学生のスポーツ活動と保護者の関与に関する調査」(2025年1月、日本財団)

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

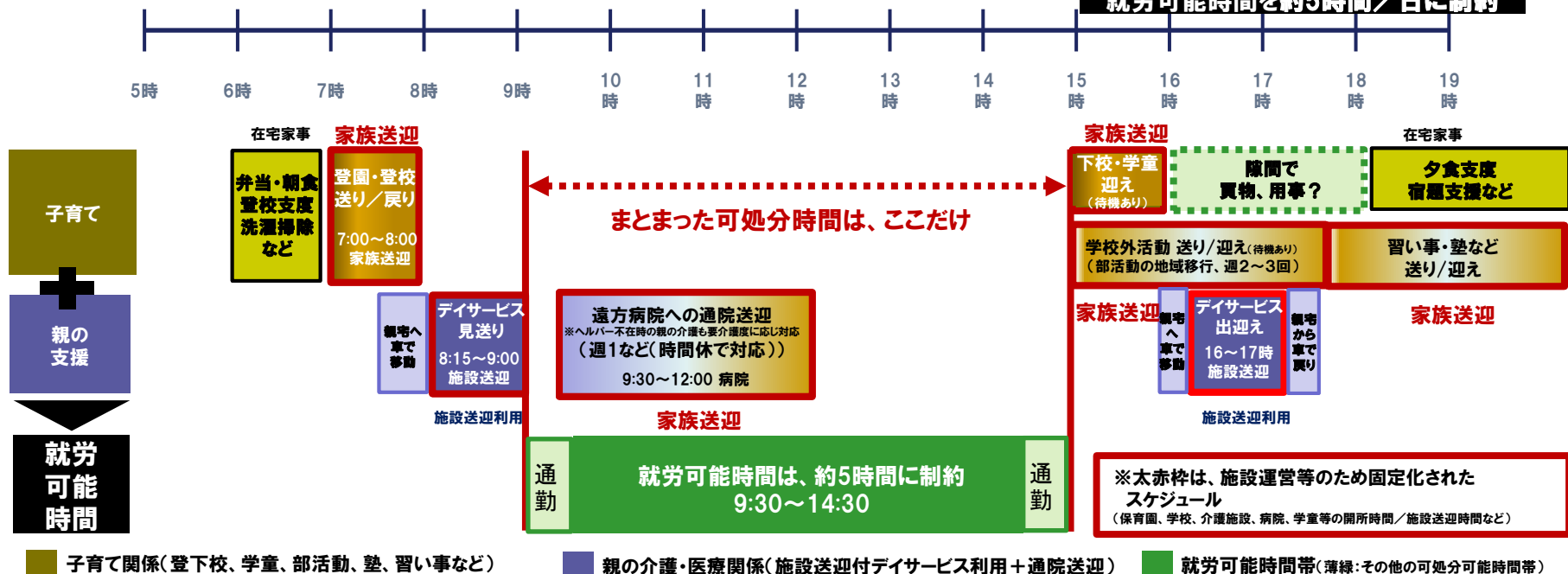
① 家族送迎による時間損失：可処分時間の断片化、介護離職の誘発

- 教育、医療、介護などのエッセンシャルサービスは、送迎があって初めて成立。しかし、保育や通学、介護サービスの開所時間や施設送迎時間は、各施設の運営やその担い手に配慮し、制約・固定化されがち。その結果、各家庭が、仕事との両立のため自らのタイムスケジュールを調整する余地は少ない。
- それらに送り出し準備、迎え・戻りの運転、待機等が付随し、可処分時間を圧迫。更に突発での子供や親のケア、不定期の通院や遠方送迎が加われば、可処分時間は更に断片化、就労はより短時間で不安定なものに。
- 親が送迎を手伝えるうちは助けになるが、親の加齢やフレイル化、学校や病院の統廃合、部活動の地域移行等が進むにつれ、職場側が育児・介護に配慮した勤務体系を用意していても、就労継続は困難になっていく。

地方部での典型事例：40代女性 / 子供2人 / 要介護の母（別居。送迎付デイサービス週3回、通院週1回など）

1日の送迎回数：4~5回 | 子ども関連：朝1回+夕1~2回 | 介護関連：朝1回+夕1回

約10時間/週の家族送迎が、実際には就労可能時間を約5時間/日に制約



出典：内閣府「育児と介護のダブルケアの実態に関する調査(2016年)」の就業状況データほかをもとに、EY、国土交通省が作成。

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



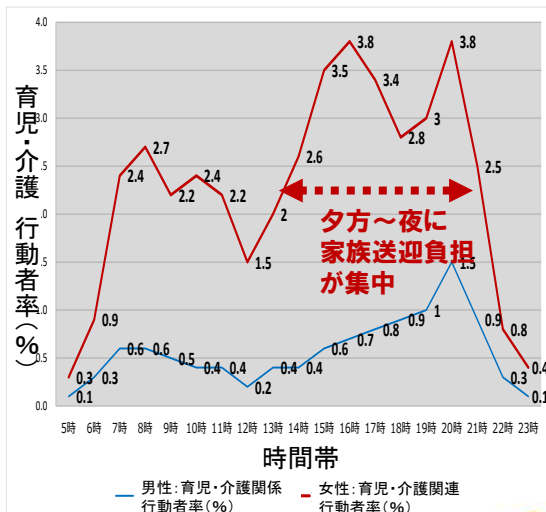
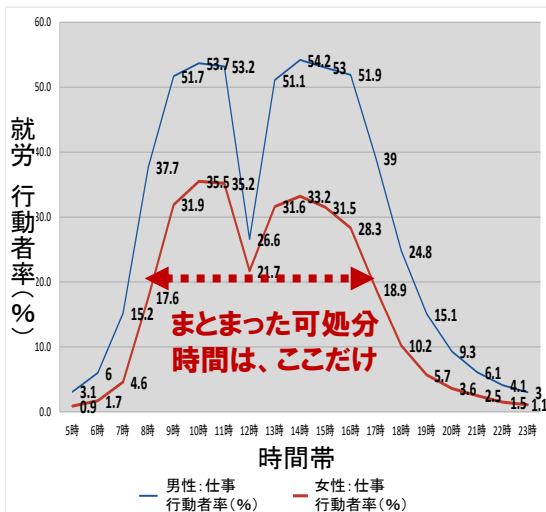
仕事と介護の両立困難による労働総量・生産性の低下は、2030年時点で9.2兆円に相当と試算（「介護両立支援のアクション 経営者向けガイドライン」）

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.msip.securew.jp/doc/docview/viewer/docN16FF415B5C9978447e14805d2368c3abe5f99cbccc3d667eba1c4881798fa6e41e950a151aaca>

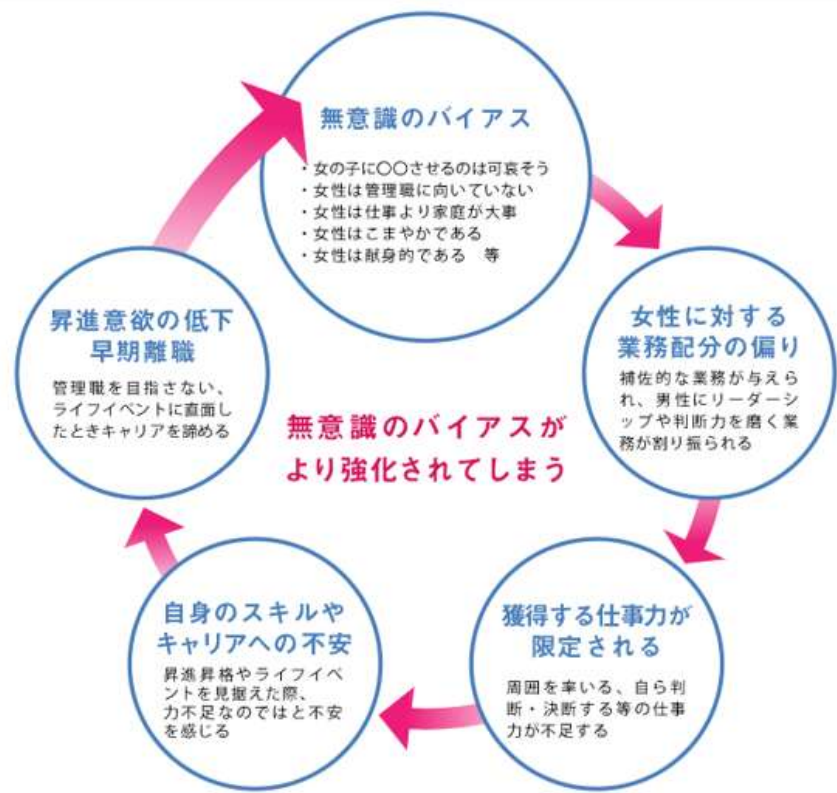
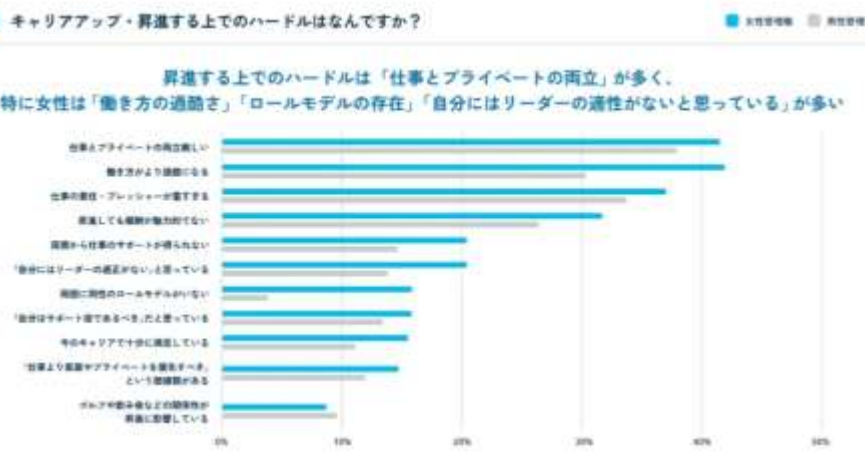
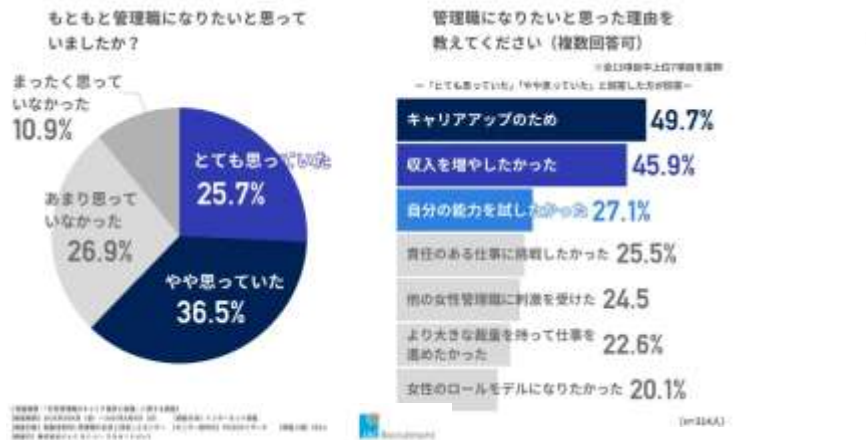


出典：総務省統計局、令和3年社会生活基本調査の実測値
経産省、仕事と介護の両立支援に関する経営者向けガイドライン(2024年)のデータを基にEY作成



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。

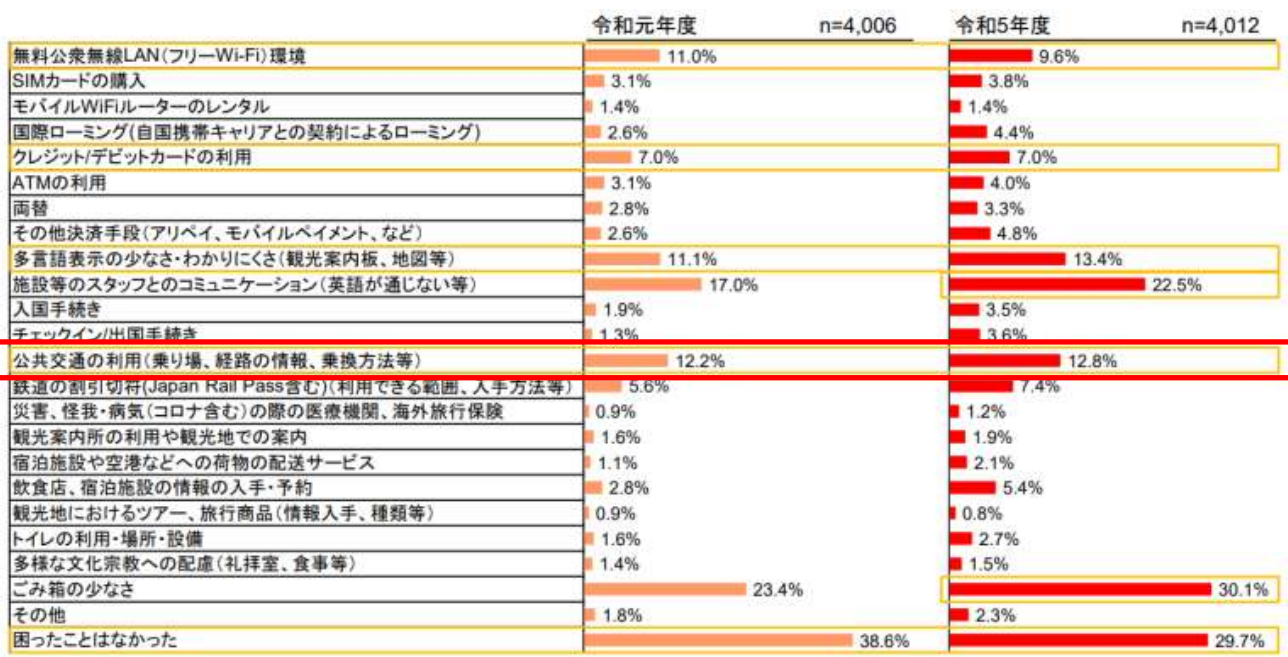
- ジェンダーに寄らず誰もが、魅力ある仕事をしたい、自己実現したい等の観点から、管理職への関心を十分に持っている。しかしながら、家庭送迎等の負担が集中しがちな女性は、「仕事とプライベートの両立」、「就労時間を十分確保できない」などの理由により、管理職等への昇進を諦めることが多い。
- 更に、親や地域、職場からの無意識のバイアス(偏見)や圧力をきっかけに、昇進意欲を失わせたり、早期の離職を余儀なくされる(負のループに陥る)傾向がある。



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)

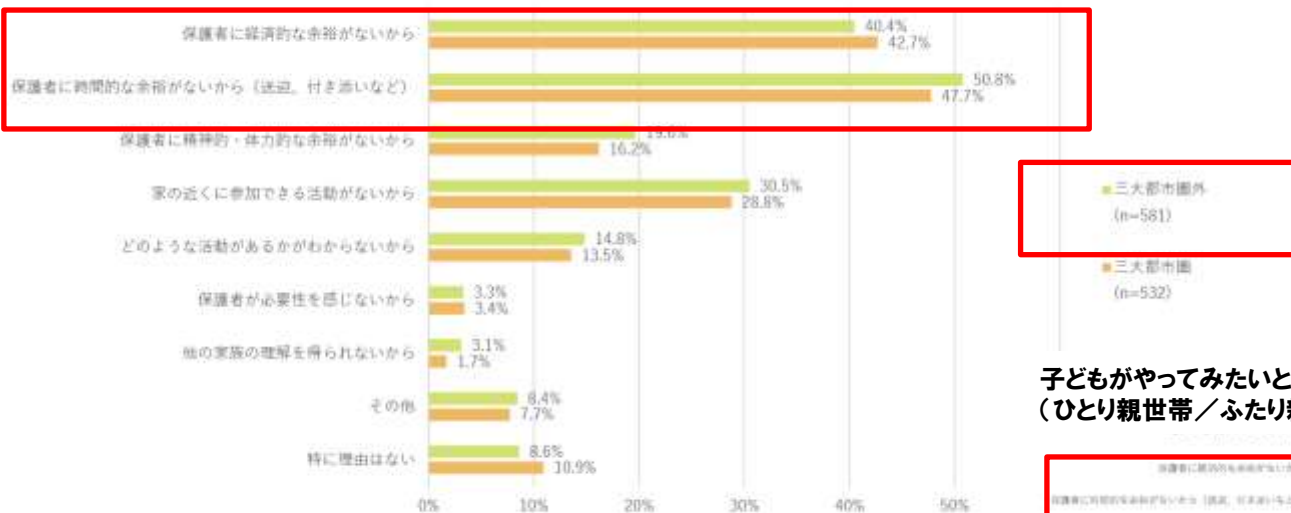
家族送迎を減らしたい
(1割程度)

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。」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、1つの回答に複数回答を許すという調査方法により、1つの回答が複数回答を許すという調査方法により、合計の割合が100%を超える場合があります。また、回答が複数ある場合は、1つの回答に複数回答を許すという調査方法により、合計の割合が100%を超える場合があります。

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

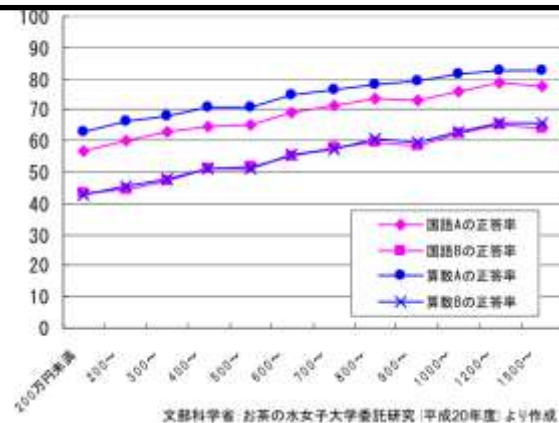
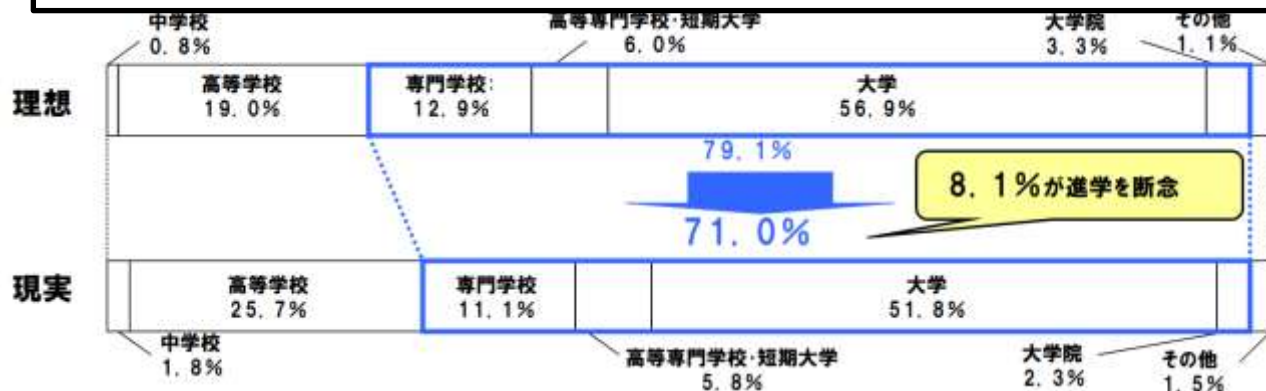
(+が多いほど正の相関が高い)

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	+									+

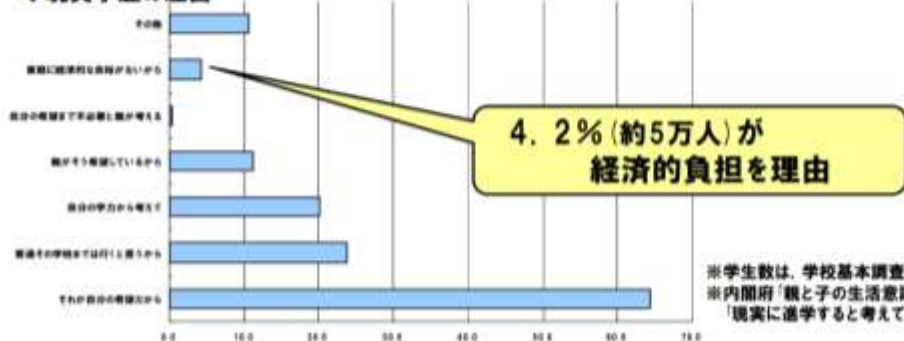
+++/-1%, +/-5%, +/-10%

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



◆高校卒業後の進路(両親年収別)



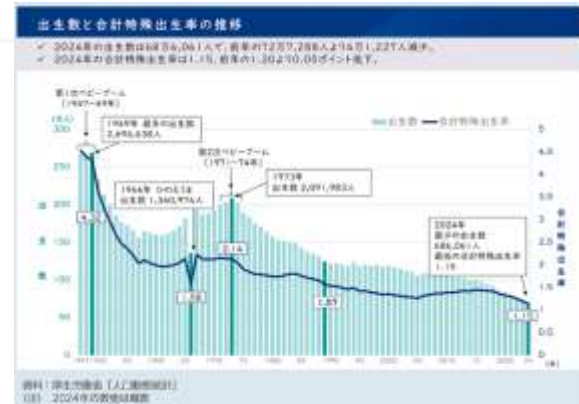
③少子化の深刻化： 経済的負担、時間制約、将来社会への不安等が主要要因

○ 「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



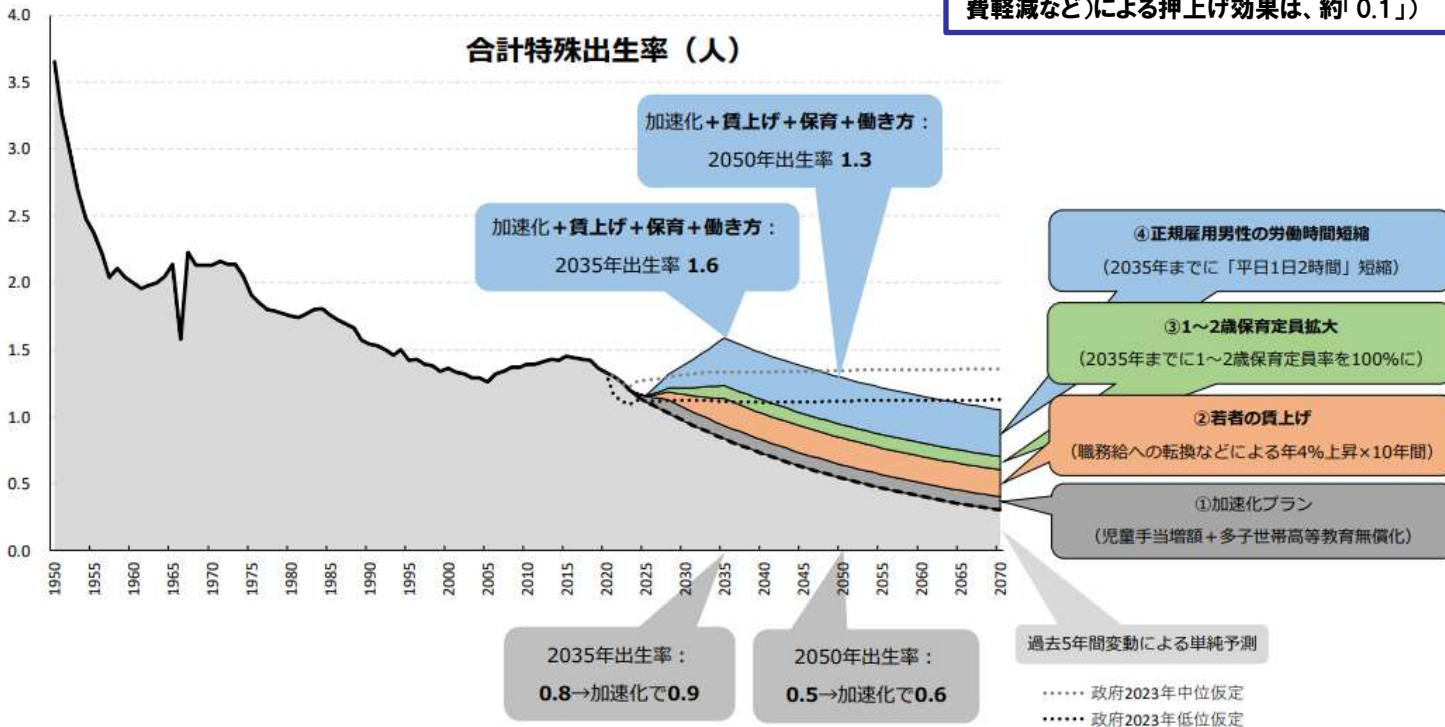
③ 少子化の深刻化： 可処分時間と稼ぐ力、地域の活力の再生による少子化の歯止め

- 「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

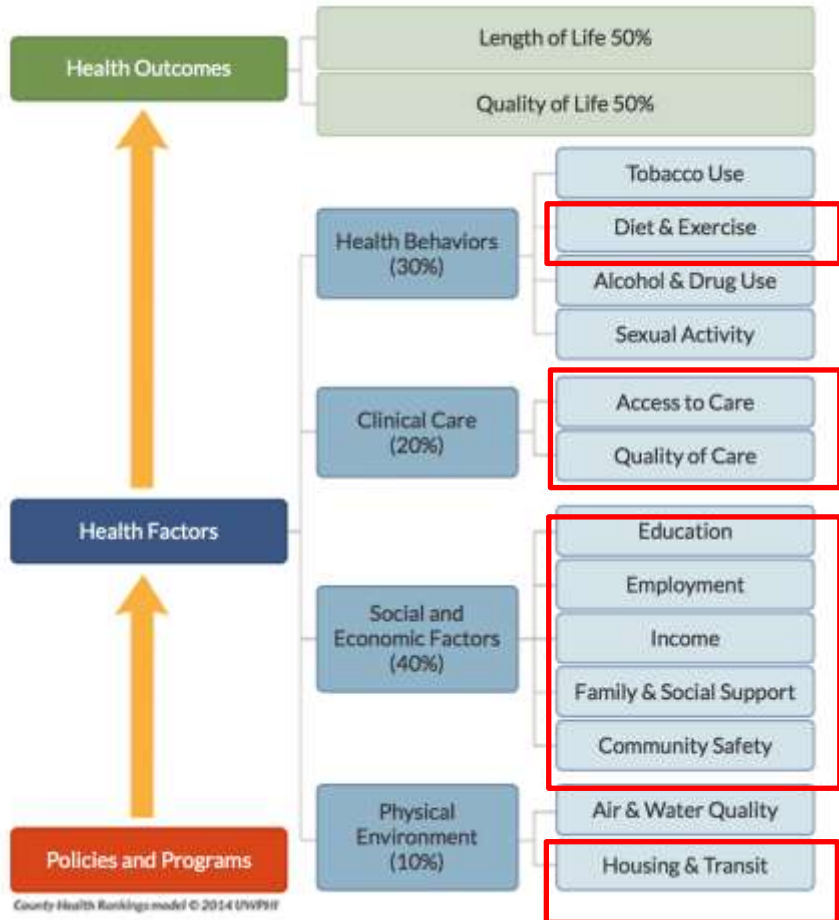
現役世代の可処分時間を
増加(平日1日2時間)

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)

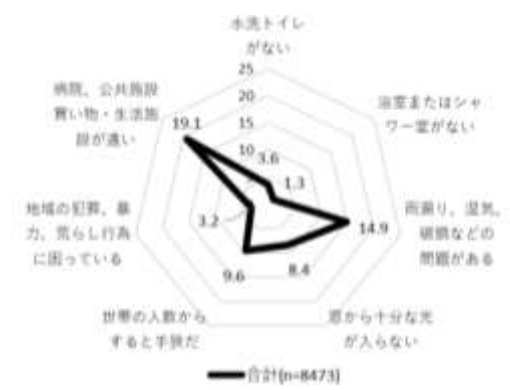
こども未来戦略
「加速化プラン」を、
強力に後押し

- 「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。

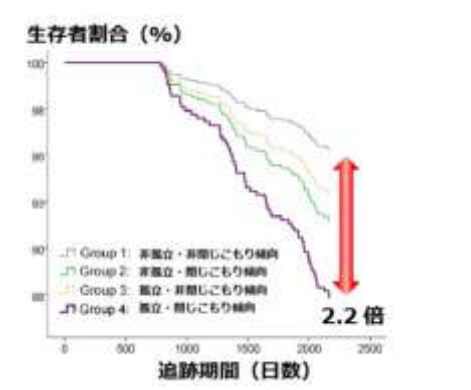
WHO 健康の社会的決定要因(Social determinants of health: SDH)



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。



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。



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

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。

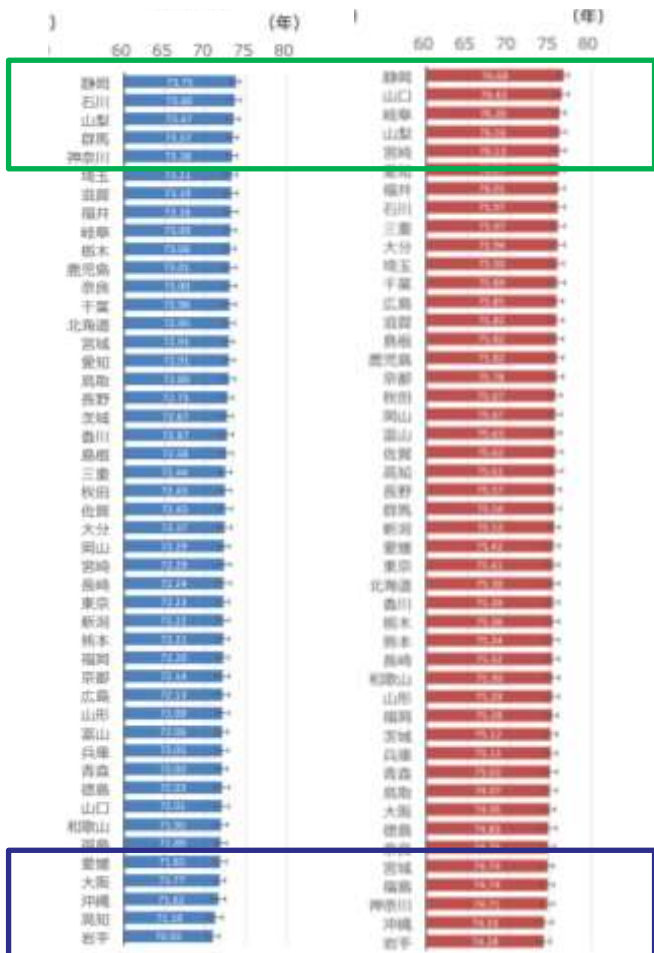
内閣府令和6年度高齢社会白書、「生活機能の自立・非自立、都市規模別にみた高齢者」(東京都健康長寿医療センター研究所 小林 江里香)ほかより



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



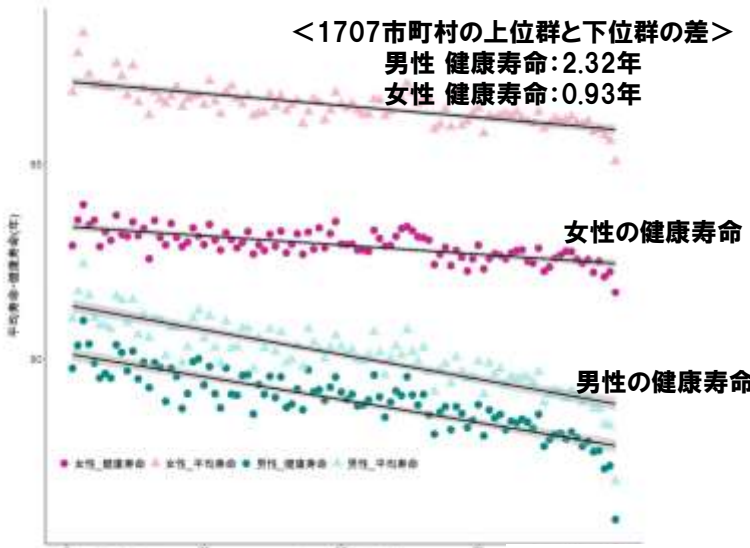
	男性	女性
上位1/4の都道府県の平均(年)	73.27	76.12
下位1/4の都道府県の平均(年)	71.75	74.77
両者の差(年)	1.51	1.35

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



④重症化と社会保障費の増大

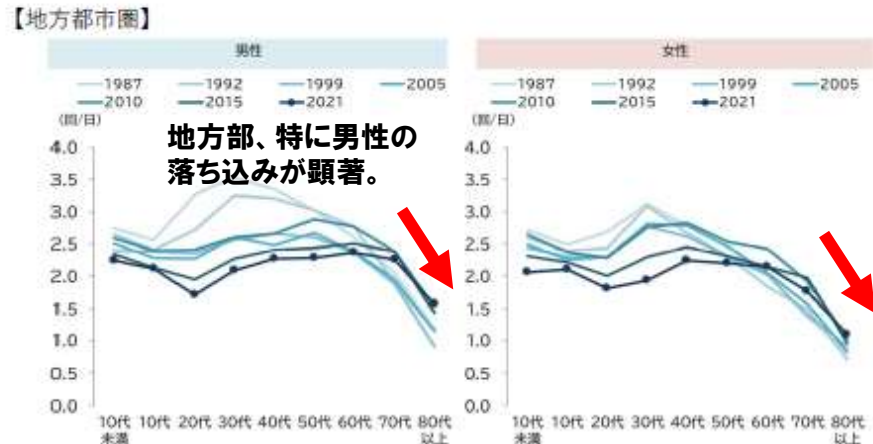
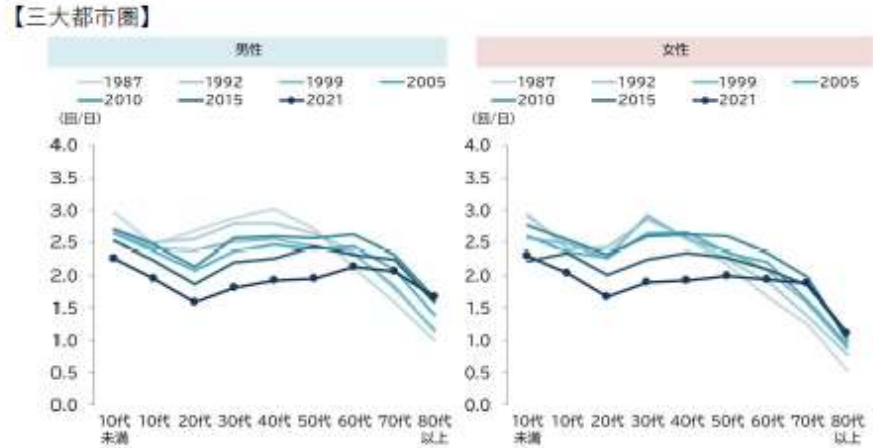
送迎負担の増大、運転免許返納や高齢者世帯増加による外出頻度低下

○ 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。



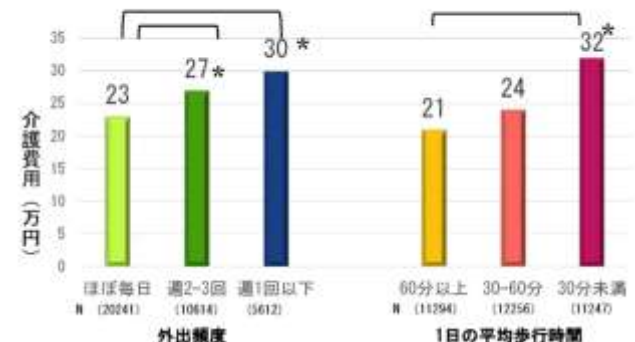
区分支給限度基準額
(介護保険から給付される一か月あたりの上限額)

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。



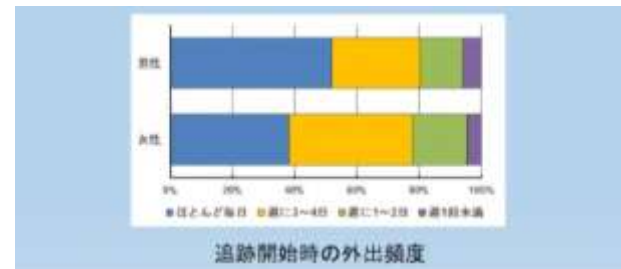
お出かけ定期券の利用者の増加

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

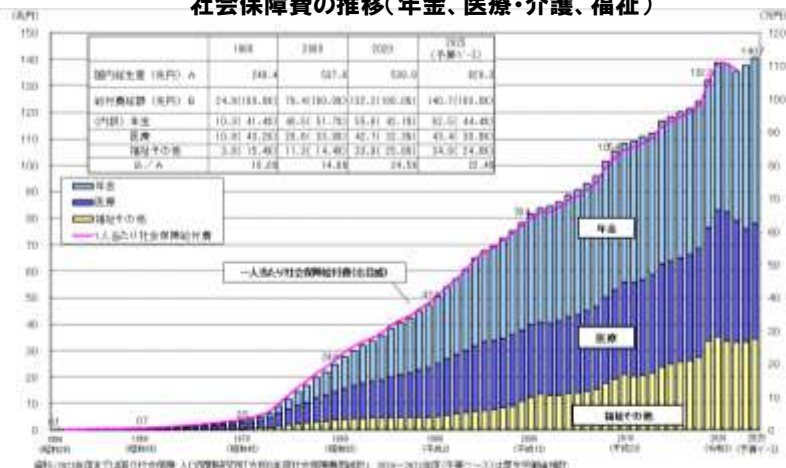
外出頻度と予後(5年)の医療費・要介護認定の相関 (80才以上、足に障害なし)



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)。

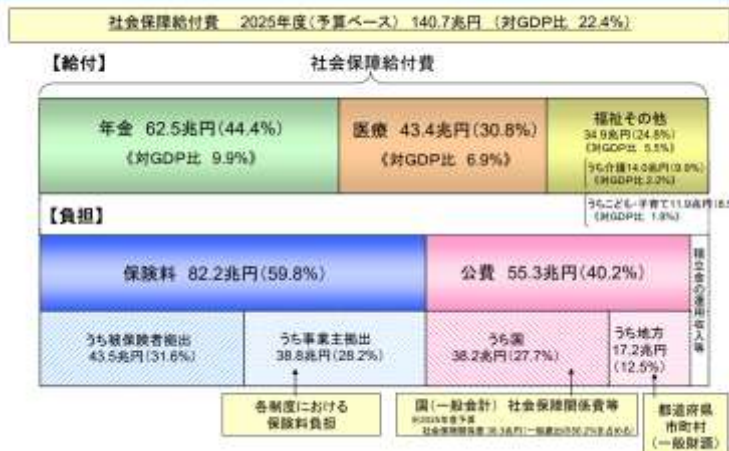
社会保障費の推移(年金、医療・介護、福祉)



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)



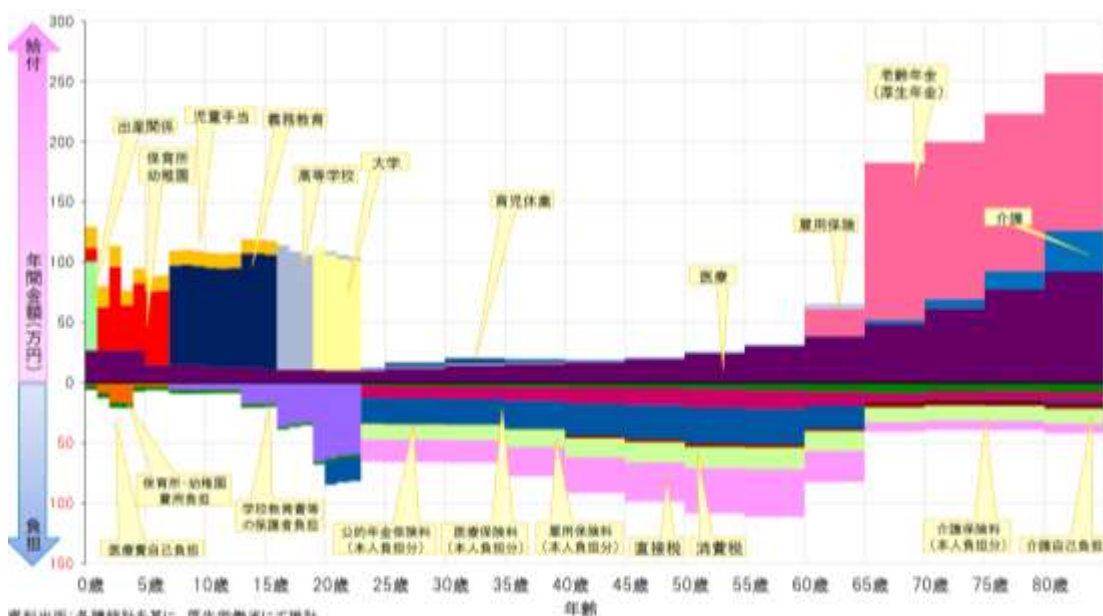
社会保障費の負担分担(年金、医療・介護、福祉)



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

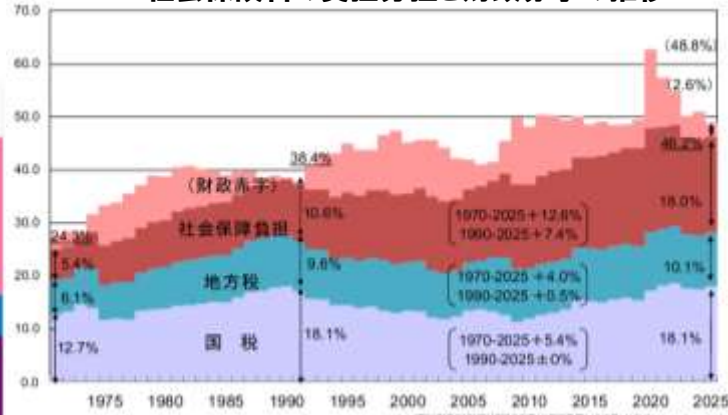
- 社会保障費の増大は、保険料及び税負担として現役世代を直撃し、実質所得低迷の一因になるおそれ。また負担の将来世代への付け回しも、将来の不確実性を高め、少子化を更に加速させるおそれ。ライフスタイルでの負担と給付のバランスを考慮しながら、現役世代の負担を軽減し可処分所得(実質賃金)を上昇させる総合施策が急務。
- 「交通空白」解消により、**現役世代の時間損失や機会損失を無くし実質的な負担軽減を実現したい。**さらに、**社会保険料の増加を抑制しながら、可処分所得を増加に転じ将来不安を払しょくすることで、少子化傾向に歯止めをかける**ことを試みたい(地方発の内発的成長)。

ライフサイクルでの負担と給付(教育、医療・介護、年金)

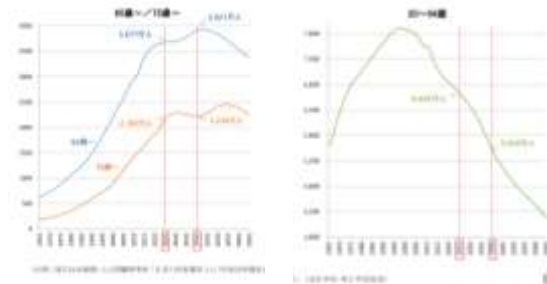


資料出所：各種統計手帳に、厚生労働省にて推計。
 (注)令和4年度(データがない場合は可能な限り直近)の実績をベースに1人当たりの額を計算している。

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

将来不安の解消による、少子化・転出マインド、投資・消費マインドの変容。財政健全化による対策財源のねん出と外出支援の更なる充実。

**稼ぐ力の再生
自己実現**

全セクターの担い手が回復、市場拡大による魅力的な仕事の創出

地元で生業や仕事の見通しが持てる。

少子化及び生産人口減の緩和
地方発の経済再生

気にせず働ける。魅力ある仕事に就ける。キャリアアップと収入増

消費増による域内経済拡大、税収増

ここで家族を食べさせることができる。

学校や病院
小売店の再生



ワークライフバランスの実現

安心して健康に働ける

公共交通の再生、移動手段の充実



**家族送迎負担、外出諦めからの解放
(働く、学ぶ、生きるを楽しむ)**

将来不安の解消

高齢者が免許返納しても暮らせる



図書館、塾にいける、進学諦めない。のびのび部活動や地域学習ができる。

学力の向上、生きる力を育てる原体験の獲得
体力の向上、将来所得

未来への希望を実感できる。

外部から人、知恵、資本が入る。

買物、食事、地域活動・会合自由にいける。

コミュニティ活性化、祭祀等地域文化再生

地元で最後までよく生きれる。

観光客、関係人口の増加
地方での起業や企業立地の増加

地域で適切なケアが受けられる。病院へアクセスできる。

重症化、要介護化の予防、社会保障費抑制

幸福、満足、希望(Well-being実現)

社会保障費の抑制、国・地方財政の健全化

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。