国土交通省の取組について
～「交通空白」の解消は成長投資～

令和8年10月1日

総合政策局　モビリティサービス推進課
上杉　直慶

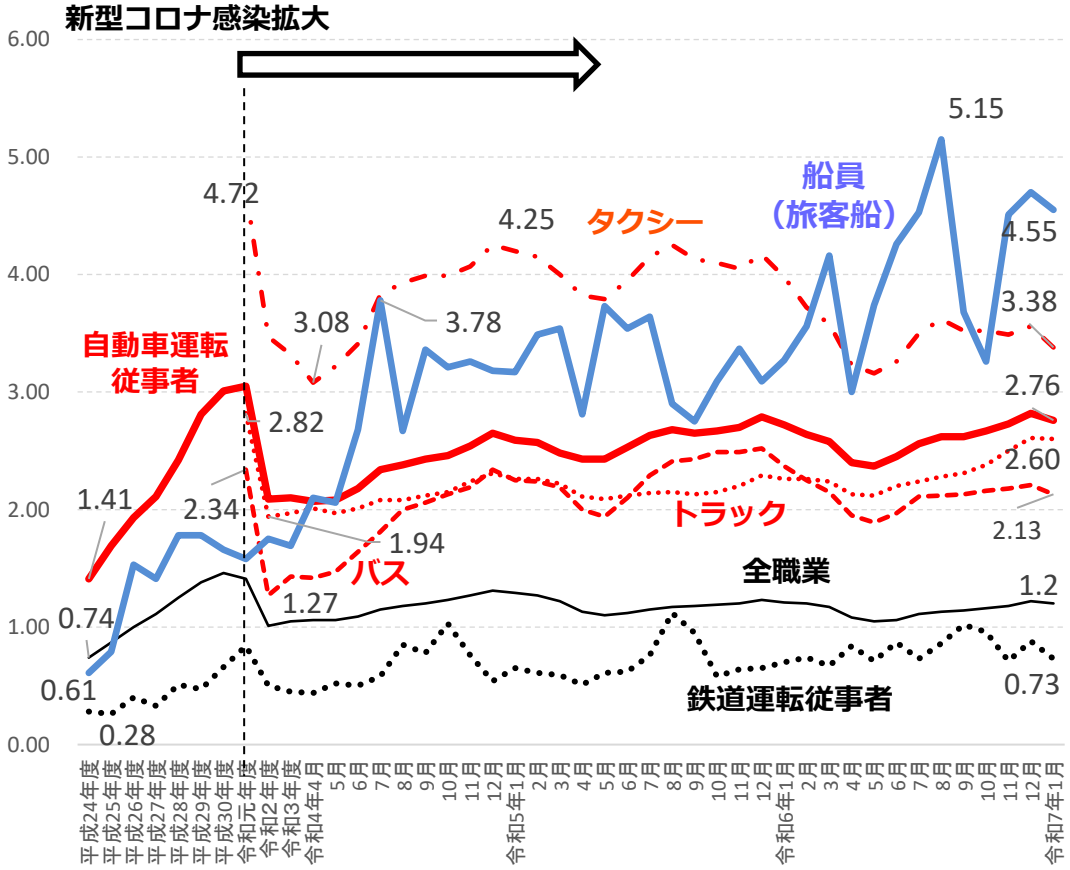
MLIT Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

地域公共交通の供給減

公共交通 の 担い手不足

人口減少による地域公共交通の利用者減、コロナの影響による急激な落ち込みもあり、公共交通事業者の経営状況は悪化。それに伴い、**担い手が不足している状況**。

<有効求人倍率の推移>



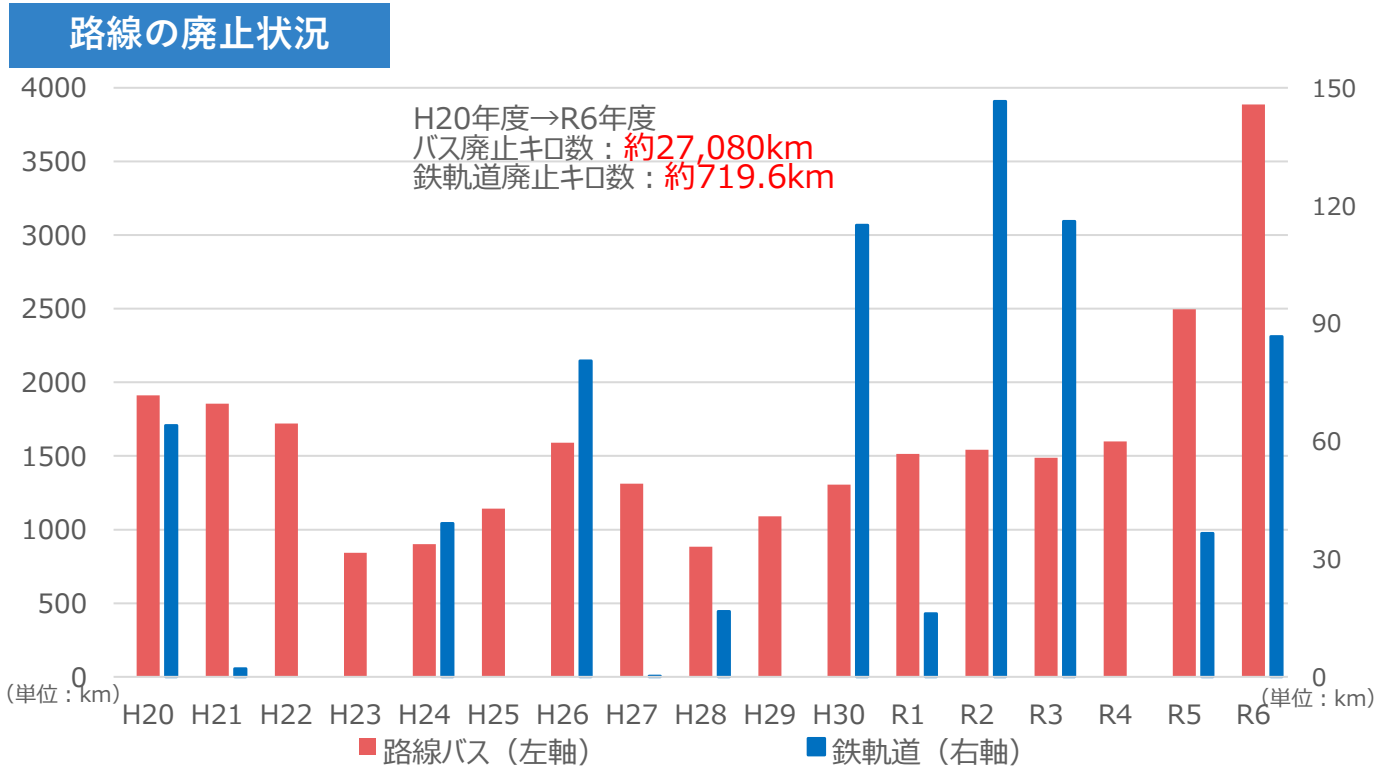
※厚生労働省「一般職業紹介状況」及び厚生労働省職業安定局提供データより国土交通省作成
※船員については、H24～R6については船員職業安定年報より抽出（年度ではなく暦年の数値）。

MLIT Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

地域公共交通の供給減

バス・鉄道 の 廃止・減便

平成20年度から令和6年度にかけて、**路線バスは約27,000km**、**鉄軌道は約720km**が廃止

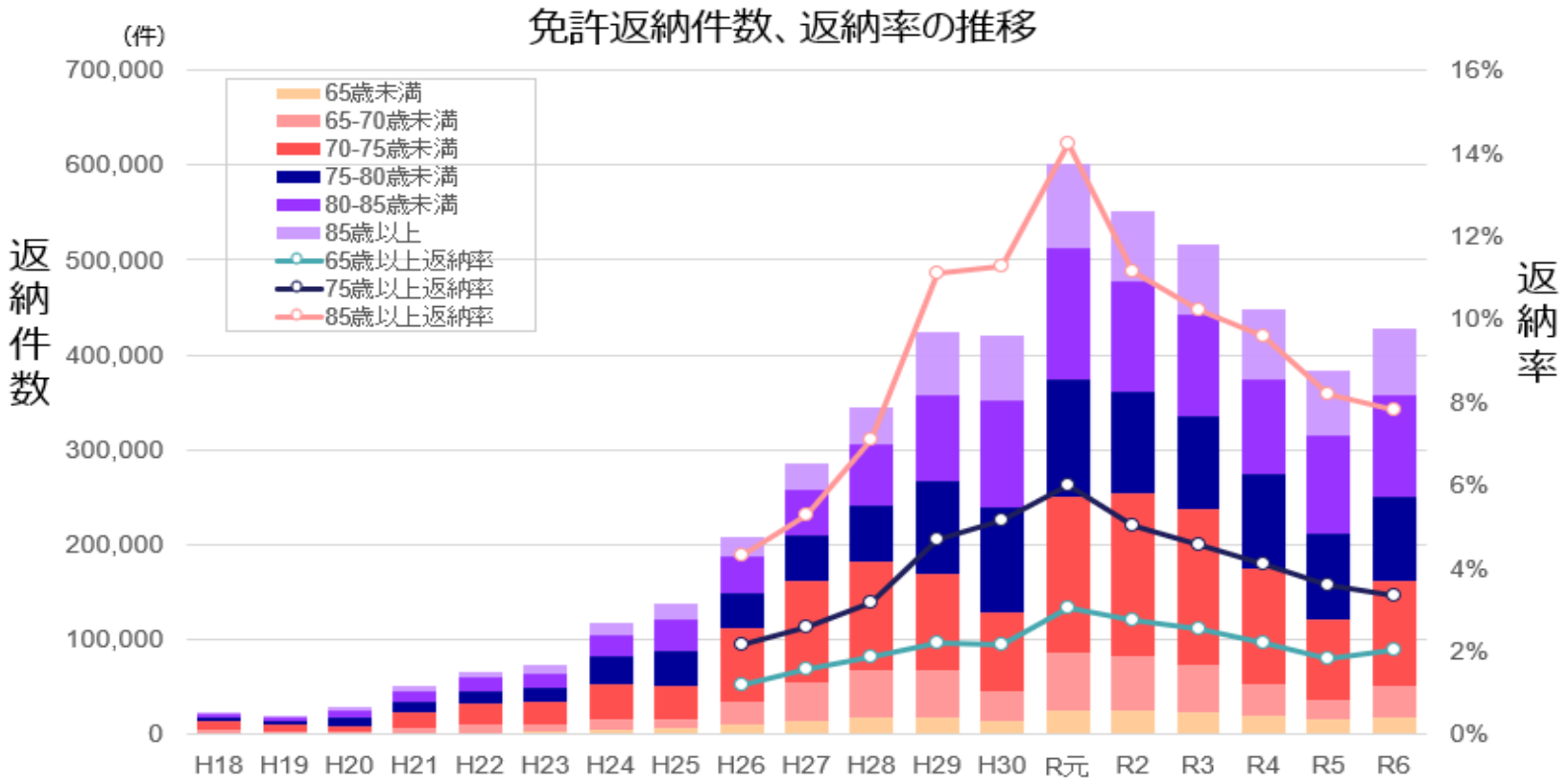


Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

地域公共交通の移動需要

高齢者 による 免許返納

免許の返納件数、返納率に関しては、平成10年の制度創設より増加傾向にあり、**令和元年度は60万件の超える免許返納がされる**など、**高齢者の足の確保の重要性が増大**



※ 返納率に関しては、申請による運転免許の取消件数から免許保有者数を除したものを算出。

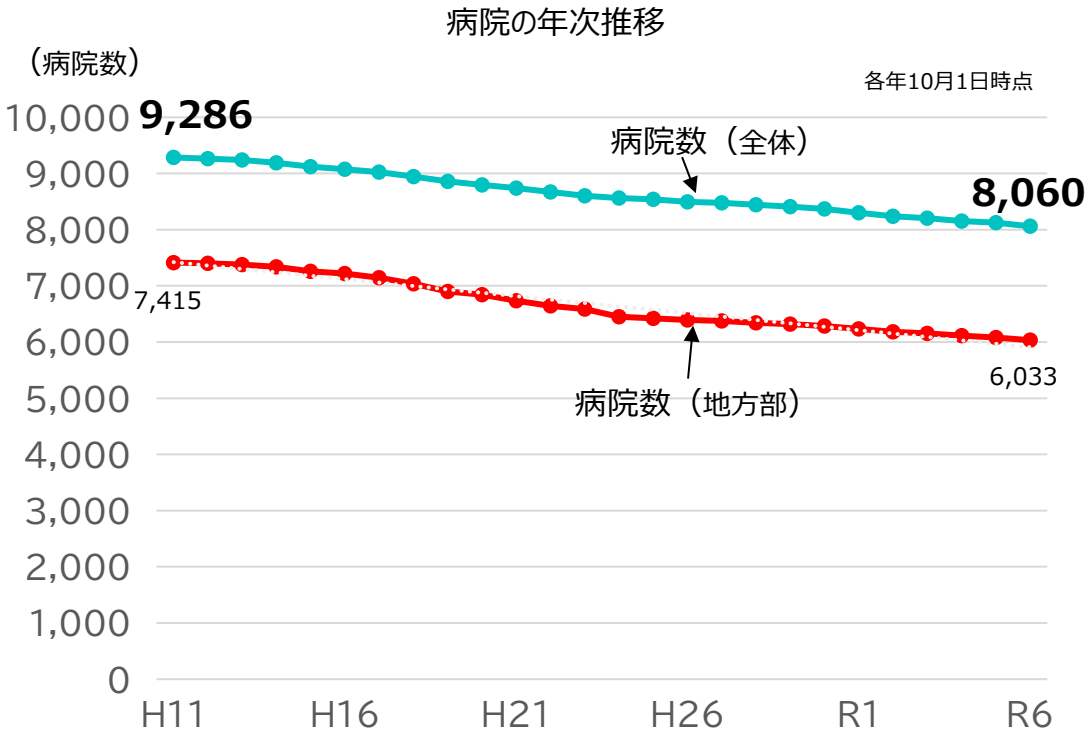
（警察庁「運転免許統計」より抜粋）

Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

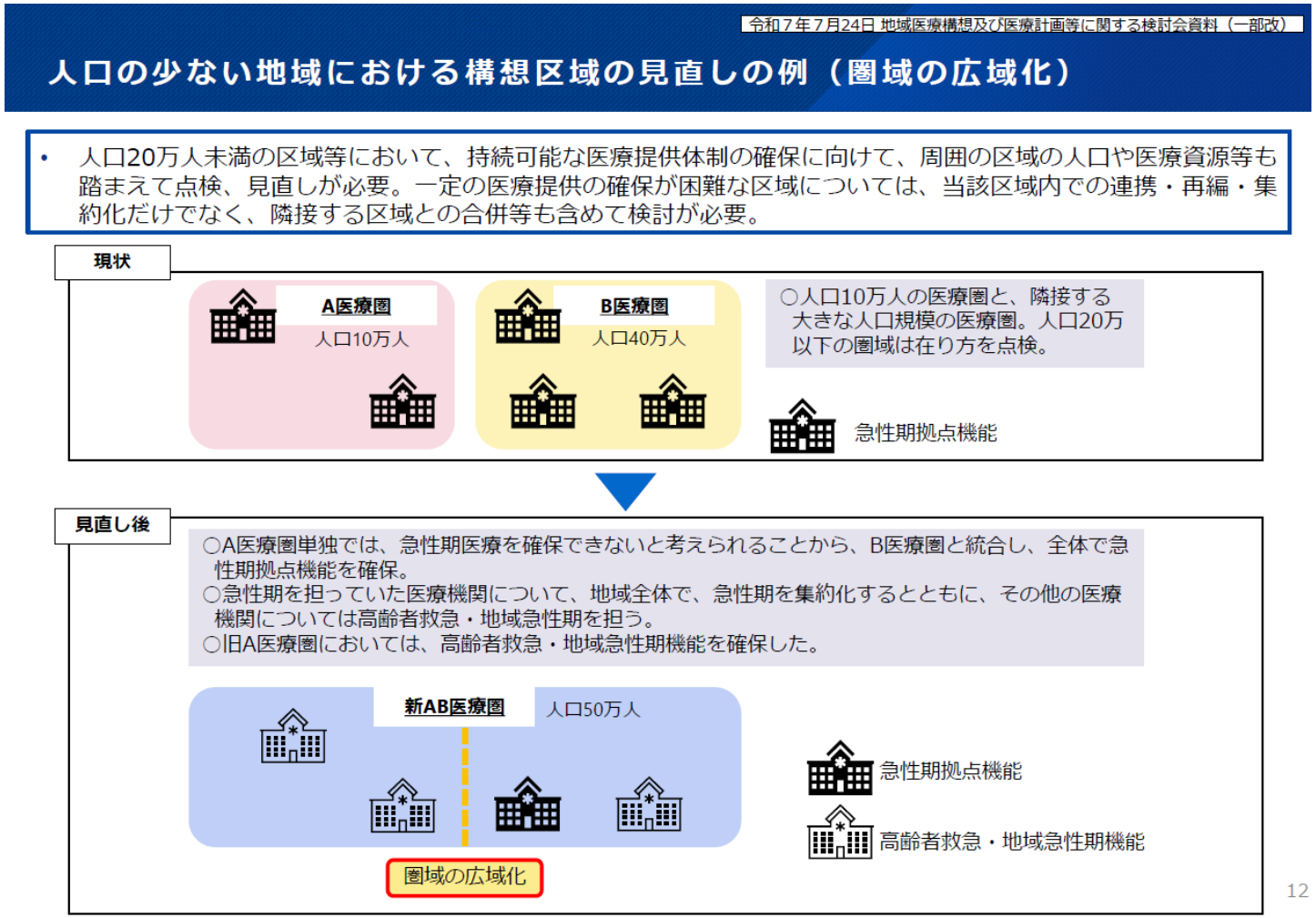
地域公共交通の移動需要

病院の統廃合

病院数は、経営難や医療従事者の不足により減少が続く。また、今後は**より広域で統廃合**が検討される見込み。



（出典）厚生労働省「医療施設動態資料」に基づき国土交通省作成
※20床以上の病床を有するものを病院としている
※地方部の病院数は、全国の病院数のうち、東京都区部及び政令指定都市に存するものを除いたもの



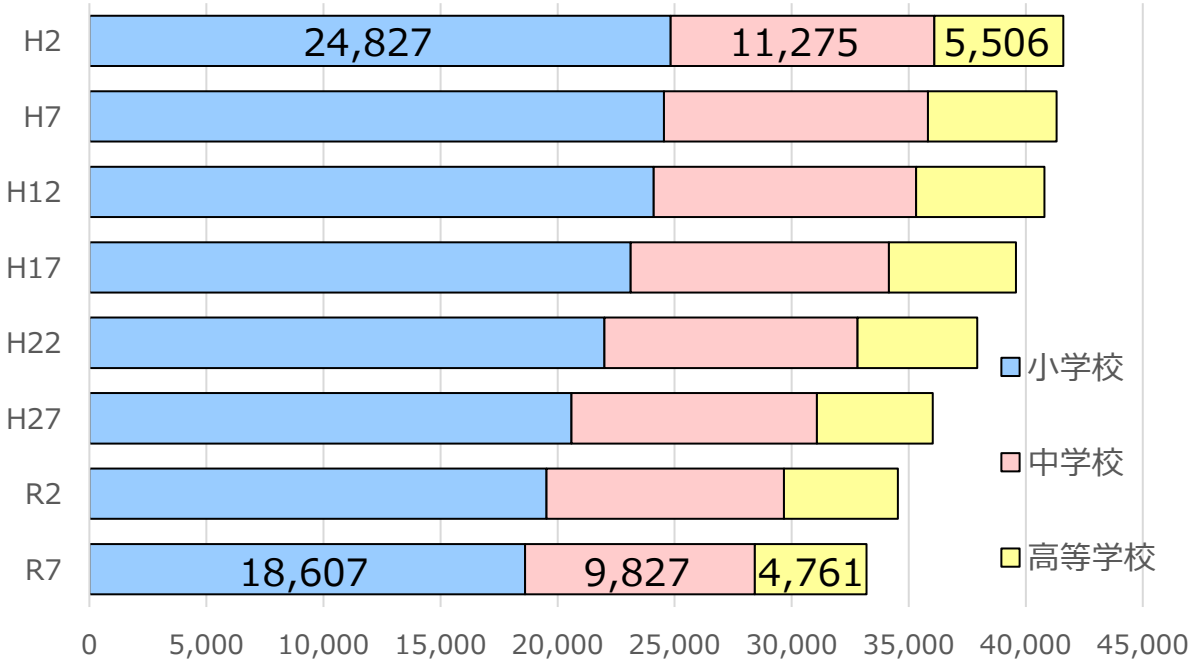
Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

地域公共交通の移動需要

学校 の 統廃合

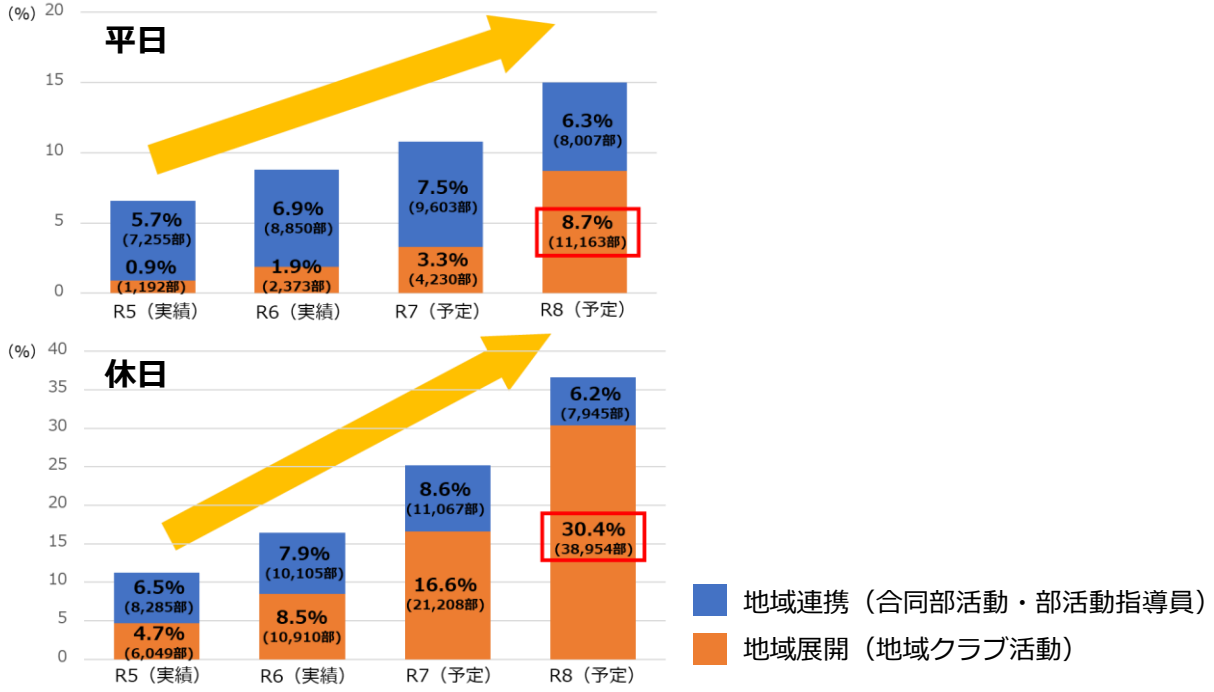
少子高齢化により、公立学校数は**減少の一途**をたどり、**部活動は外部との連携**も進んでいる。

学校数の推移



（出典）文部科学省「学校基本調査」に基づき国土交通省作成

部活動の地域展開等の推移



（出典）スポーツ庁・文化庁 令和7年「部活動改革の取組状況に関する調査」より抜粋

Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

地域公共交通の需給ギャップ

「交通空白」の 発生 と 共同化・協業化

地域公共交通に関する需要と供給のギャップ等により、**全国で約2,700の「交通空白」**が発生している。

供給不足

・担い手不足
・バス路線等の休廃止

移動需要の広域化

・高齢者の免許返納
・学校・病院等の統廃合

需給ギャップ

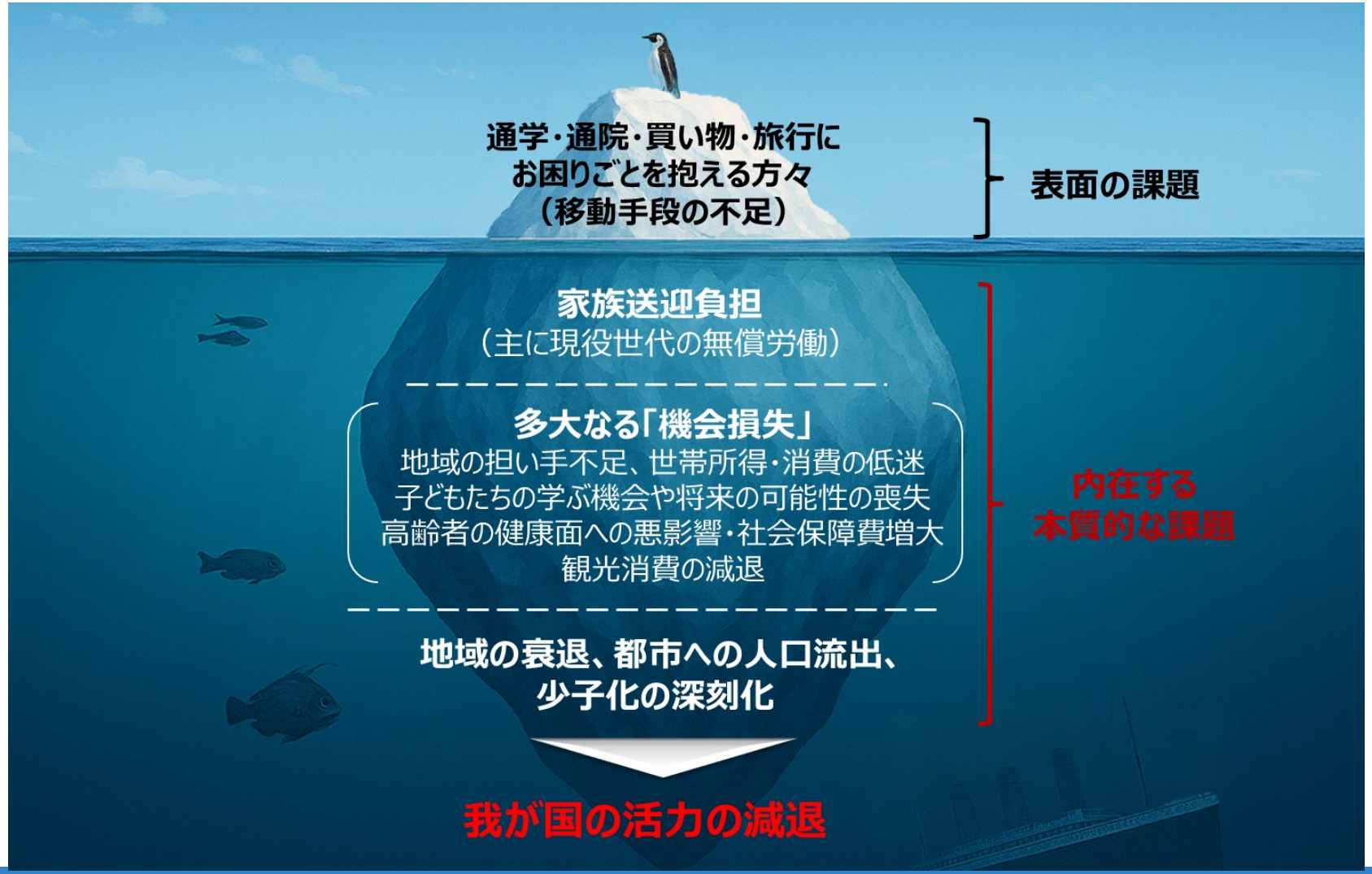
交通空白

Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

「交通空白」の意味

「交通空白」は、地域と個人の成長を阻む“見えない壁”

「交通空白」は単なる移動手段の不足といった<u>地域のお困りごとの問題だけではない</u>。



Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

「交通空白」の意味

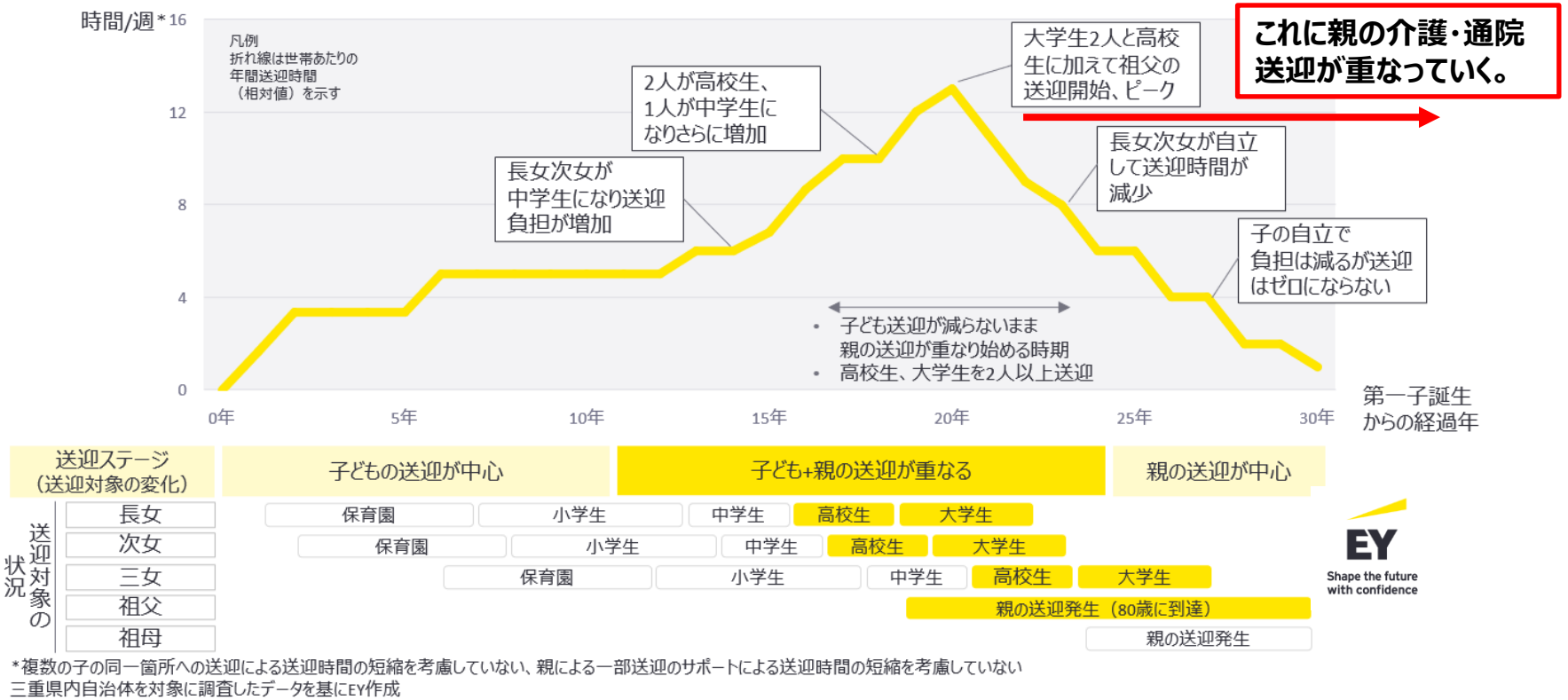
家族送迎による時間損失（子育てのための家族送迎）

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



これに親の介護・通院送迎が重なっていく。

*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

MLIT Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

「交通空白」の意味

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。

地方部の方が送迎率が高い

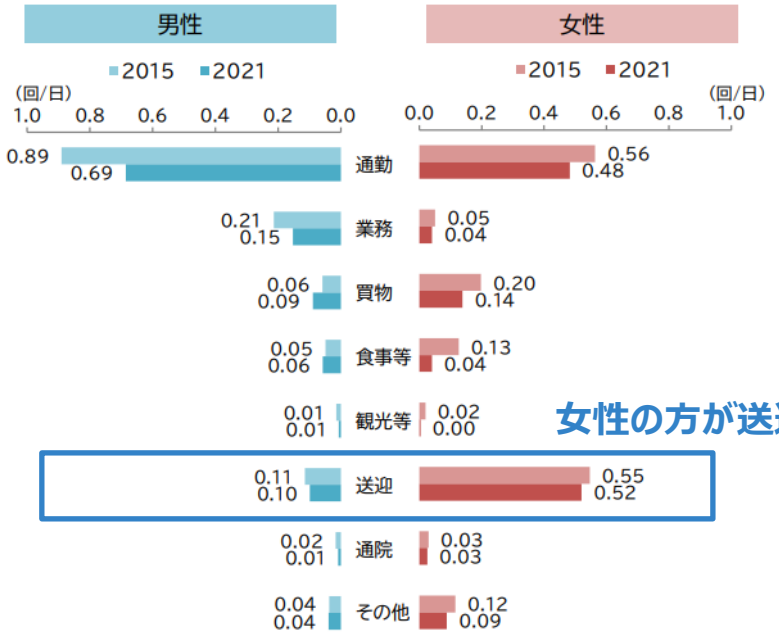
地方部 ←→ 都市部

	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

注）「よくする」＋「時々する」の%。

「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）

■ 子育て世代の目的別　１日あたりの移動回数（平日）



女性の方が送迎を行う傾向

■子育て世代の定義
9歳以下の子供がいる、
夫婦ともに就業者の人

※「その他」には「通学」「つきそい(2021年調査より把握可能)」「その他の私用」を含む

「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）

Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

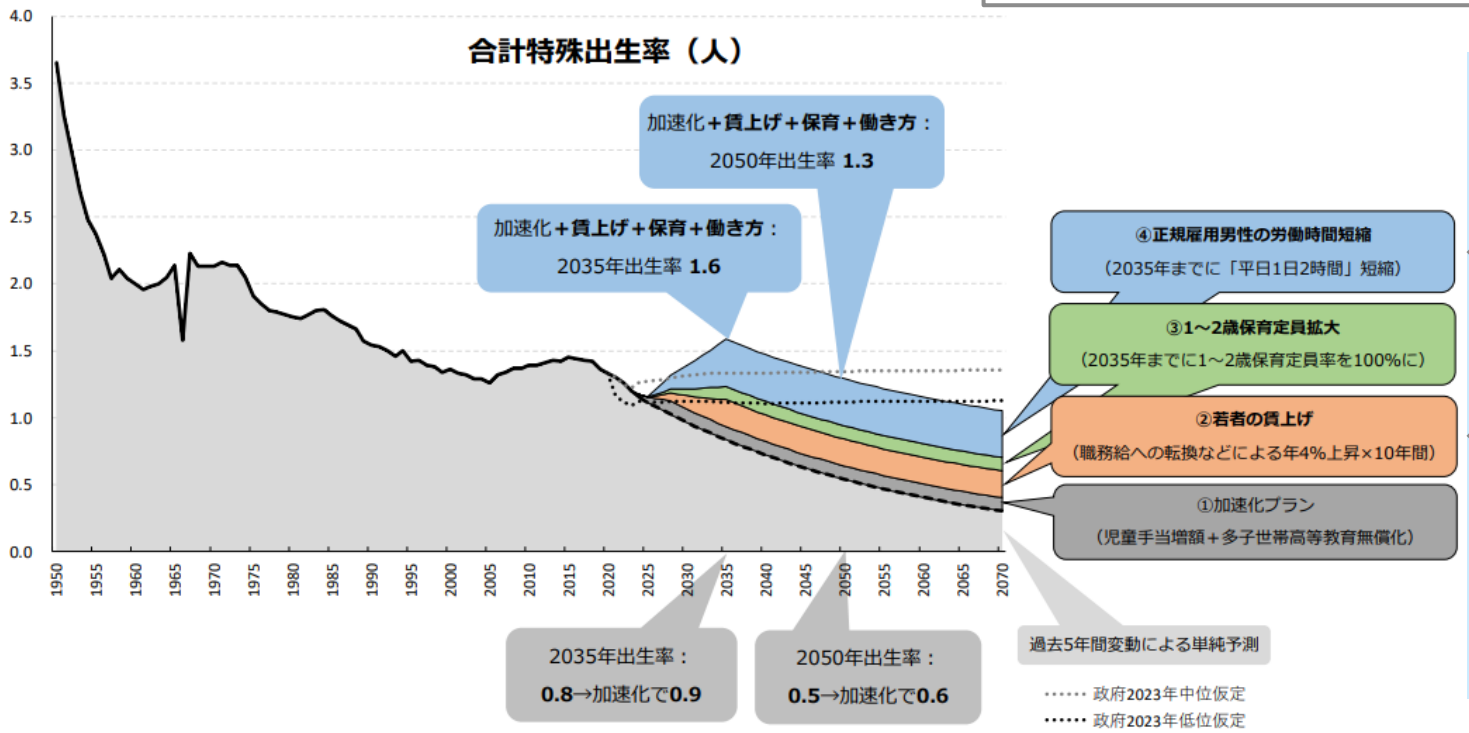
「交通空白」の意味

少子化 の 深刻化

「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できれば、我が国が抱える**少子化や地方の人口減少という「構造的な負の連鎖」を根幹から断ち切る**ことが可能。

「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）による押上げ効果は、約「0.1」）

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



「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

Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

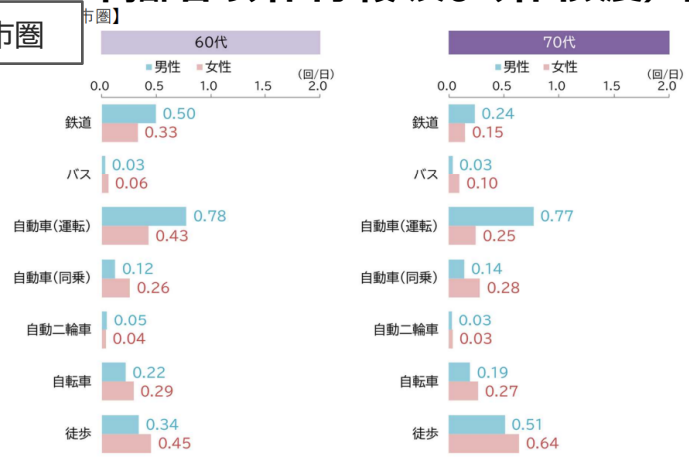
「交通空白」の意味

高齢者 の 外出頻度低下

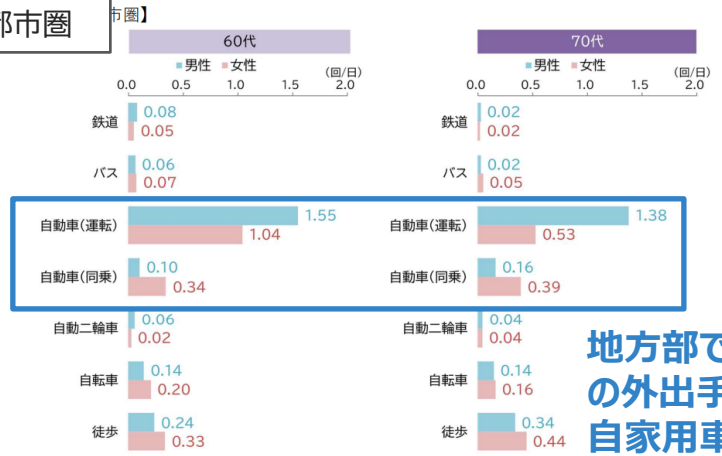
地方部では、高齢者の外出手段が自家用車に依存する傾向にあり、<u>免許返納や高齢者単独世帯の増加が高齢者の外出頻度低下</u>につながり、今後その傾向がより顕著となるおそれ。

高齢者の外出手段 及び 外出頻度／日（平日）

三大都市圏



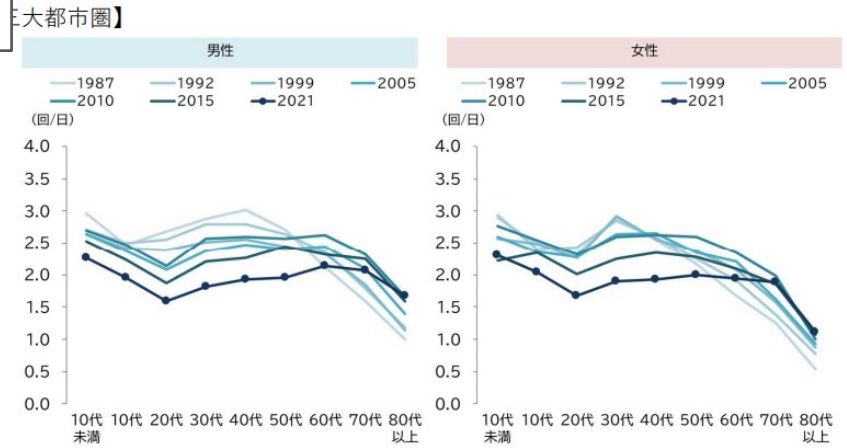
地方都市圏



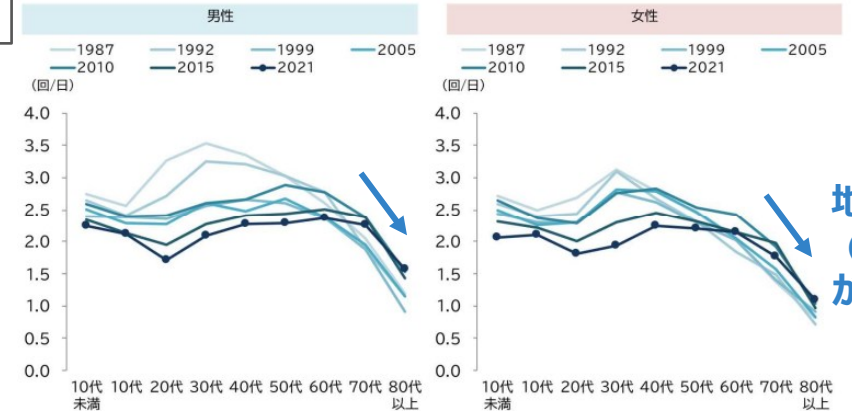
地方部では、高齢者の外出手段が極端に自家用車に依存

年齢階層別　外出頻度（平日）

三大都市圏



地方都市圏



地方部では、高齢者（特に男性）の外出頻度が極端に低下

Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

「交通空白」の意味

社会保障費 の 増大

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。**「週3－4回以上の外出」確保が、死亡率、医療費、要介護認定率や介護サービス点数を抑制か。**

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

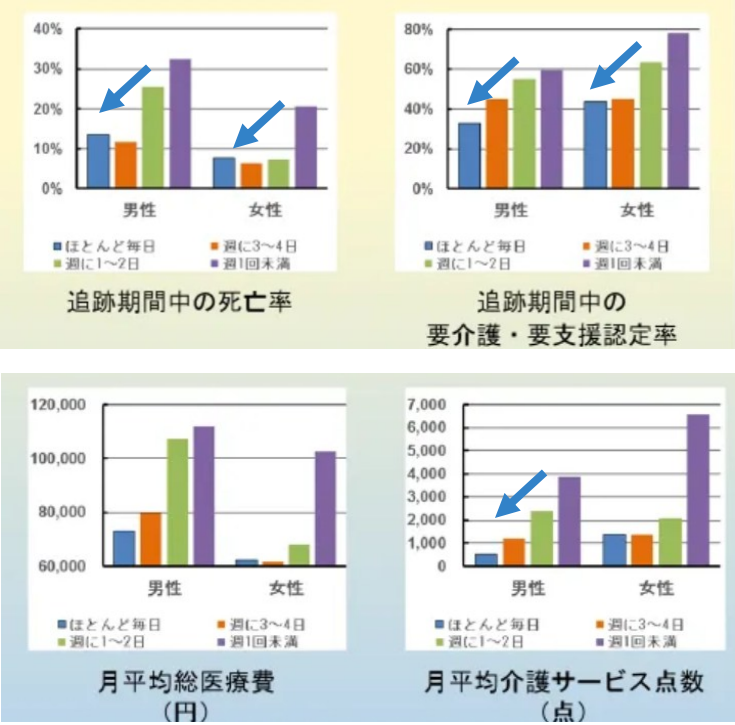
高齢者を対象とした交通の利便性向上

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

（※）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。

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）



外出頻度が高ければ高いほど、死亡率や介護認定率、医療費が下がる傾向

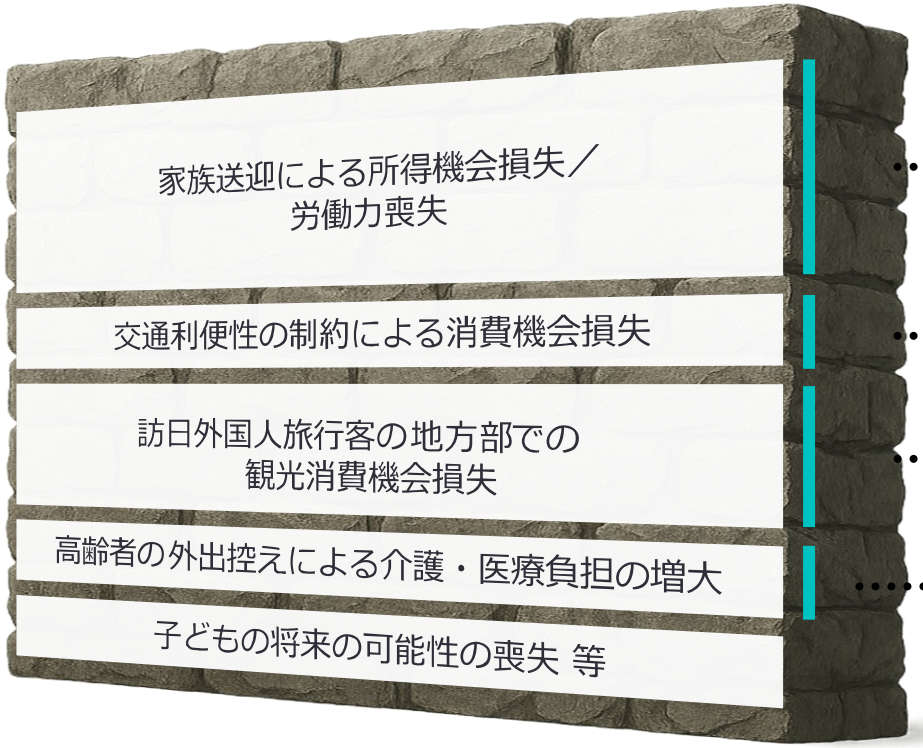
古谷野 亘（聖学院大学）、長田 斎（女子栄養大学短期大学部）、安藤 雄一（国際保健医療科学院）、澤岡 詩野（ダイヤ高齢社会研究財団）、甲斐 一郎（東京大学）「傘寿者における外出頻度とその後の医療費・介護サービス点数」（2019）

Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

「交通空白」の意味

「交通空白」が地域と個人に与える影響とは：年間約10兆円の経済損失

「交通空白」の解消は「成長投資」。就労、消費、観光、健康など地域と個人の成長の可能性を阻む壁は、**年間約10兆円の経済損失**に相当。



約5.8兆円

約1.2兆円

約2.3兆円

約0.8兆円

合計：約10兆円

EY
Shape the future with confidence

※本試算は、Access Partnership等のデータも活用し、一定の前提に基づき、「交通空白」が家族送迎、消費機会、観光消費、医療・介護負担に与える影響を貨幣換算する等により試算したものです。子どもの学び・体験機会への影響、交通不便による不動産価格の影響、可処分時間減少による少子化への影響など「交通空白」による影響は他にも想定されますが、今回の試算（上記の約10兆円）には含めておりません。

MLIT Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

「交通空白」の意味

「交通空白」解消は「成長投資」（R8.7.17　参・予算委員会）

（自民）吉井章議員の「交通空白」解消についての質問に対する金子国土交通大臣の答弁

○　（中略）「交通空白」問題の核心は、単なる移動手段の不足にとどまらず、例えば、**通学や通院、買い物などは結局、家族による送迎に委ねられ、これに現役世代の方が多くの時間を割かざるを得ない現実**があります。

○　本来であれば仕事や様々な活動に充てられていたはずの時間が失われることとなる結果、**「交通空白」は、地域と個人の成長を奪う「見えない壁」**として、地方の生活や経済に大きな影響を及ぼしていると認識しており、民間試算では、その**経済損失が年間約１０兆円**に及ぶとされたと承知しております。

高市内閣総理大臣の答弁

○　担い手不足が深刻化する中で、**「交通空白」の解消というのは重要な課題**と考えておりますので、その旨は施政方針演説でも述べさせていただきました。

○　（中略）　これまでも「交通空白」解消に向けて、国による自治体への伴走支援はもとより、地域の輸送資源のフル活用を主な内容とする地域交通法の改正や必要な予算の確保を行ってきました。

○　先ほど、**予見可能性**と申し上げました（※）が、今後も**まさに成長投資**として、**令和９年度までの集中対策期間のその先も見据え**て、**国土交通省を中心に関係省庁が連携**しながら、制度・予算などあらゆる政策ツールを総動員して、**「交通空白」解消の取組を深化、そして加速**させてまいります。

※「高市内閣では、従来続いてきた秋の大規模経済対策に基づく補正予算に依存した財政運営から脱却して、**恒常的な施策につきましては、当初予算で措置する方針**でございます。私はかねがね、**必要な財政出動を行うに当たっては予見可能性を確保することが必要**だと申し上げてまいりました。例えば、民間事業者に計画的に研究開発や設備投資をしていただく際にも、また、**地方公共団体において、安心して取組を進めていただく際にも、予見可能性の確保というのは必要**です。」（R8.7.17 参・予算委での吉井章議員（自民）への「補正予算依存から当初予算中心の予算編成とする意義」に関する質問への高市総理大臣の答弁（抄）

Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

骨太の方針2026、地域未来戦略（地域公共交通関連）

経済財政運営と改革の基本方針２０２６（骨太の方針）

第２章 日本の成長力強化と安全・安心の確保　（３）強い地域経済の構築

（持続可能で活力ある国土の形成と「交通空白」解消）

地域の成長を阻む移動制約の打破に向け、集中対策期間[1]の先も見据え、地域輸送資源の最大活用等による「交通空白」解消の取組の深化・加速化や、地域交通ＤＸ、規制改革等を通じて、**自動運転社会の早期実現と移動の足不足の解消に取り組む**[2]。

1　2025～2027年度。
2 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（令和８年法律第35号）及び「「交通空白」解消に向けた取組方針2026」（令和８年６月10日国土交通省「交通空白」解消本部決定）。

地域未来戦略

第３章　政府が講ずべき本戦略に関する施策を総合的かつ計画的に実施するために必要な事項

第１節　強い地域経済の構築に貢献する主な施策の推進
ア. 産業クラスターの形成に伴う高付加価値型産業創出
Ⅱ．計画実現に向けた支援施策【政策手段】
４．地域の産業クラスター・地場産業を支える仕組みづくり
（１）地域基盤の再構築
〇主な施策例
地域輸送資源の最大活用、地域交通DXの推進や物流効率化等による**持続可能な地域公共交通**・物流の実現

第２節　豊かな生活環境の実現に貢献する主な施策の推進
イ. 持続可能な生活インフラの実現
i.　公共交通の維持
（１）「交通空白」の解消と持続可能な地域公共交通の実現
① 「取組方針2026」に基づき、集中対策期間の先も見据えた取組の推進
② 地域交通DX「COMmmmONS（コモンズ）」の推進

[KPI]
・「交通空白」解消の目途が立っていない地区・地点数（地域の足・観光の足）：０地区・地点（2027年度）

[施策推進の工程]
・取組方針2026に基づき、「交通空白」解消の取組等を深化・加速化し、集中対策期間の先も見据え、地域や個人の機会損失等を防ぎ成長力を発揮。
・地域交通のDX推進に向け、「COMmmmONS」の標準仕様の策定等を行い、2027年度以降は社会実装、自動運転社会実現に向けた環境整備に寄与する。

MLIT Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

だから「交通空白」解消

国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：金子国土交通大臣）

取組内容

① 「地域の足対策」と「観光の足対策」

○ **地域の足対策**

全国の自治体において、**タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェア、公共ライドシェア等**（以下、タクシー等という）を**地域住民**が利用できる状態を目指す。

○ **観光の足対策**

主要交通結節点（主要駅、空港等）において、**タクシー等**を**来訪者**が利用できる状態を目指す。

② 「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

第6回解消本部の様子

開催状況

R6.7.17	第１回「交通空白」解消本部
R6.9.4	第２回「交通空白」解消本部
R6.12.11	第３回「交通空白」解消本部
R7.5.30	第４回「交通空白」解消本部
R7.12.19	第５回「交通空白」解消本部
R8.6.10	**第６回「交通空白」解消本部**

R6.11.25　「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 第１回会合

都道府県や交通関係者のほか、商業・農業、エネルギー、金融・保険、福祉、教育、観光など多様な分野の関係者、また、大企業からスタートアップまで幅広い関係者が参画し、発足時点で計167者が参画。
※同日より、市町村、交通事業者、パートナー企業等の公募を開始。

R7.3.19　「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 第２回会合

プラットフォームに参画する自治体、交通事業者、団体、パートナー企業等を集め、第2回会合を開催。好事例や40者以上の企業等のPRを、東京・大手町から全国各地へ配信。推進体制を大きく充実させて本格スタート。
（R7.3.14時点の会員数：1,024団体（うち自治体:686））

R8.2.27　「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム 第3回会合

全国各地で行われている「交通空白」解消に向けた先進的な取組を共有するとともに、関係省庁からも「交通空白」解消に向けた取組について発表。
（R8.2.13時点の会員数：1,409団体（うち自治体：958））

「交通空白」解消のツール（例）

- ローカル鉄道
- バス
- 乗用タクシー
- 日本版ライドシェア
- 公共ライドシェア
- 乗合タクシー
- AIオンデマンド
- 許可・登録を要しない輸送

Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

だから「交通空白」解消

「交通空白解消・集中対策期間」における取組方針

- すでに把握している「交通空白」解消に目途をつけることに加えて、**今回の調査で新たに把握した「交通空白」についても、集中対策期間（令和７～９年度）での解消に着手**すべく、取組を深化。**「交通空白」を将来にわたり安定的に解消していく段階を目指し、新たに創設する認定制度も活用**し、全国的な取組を加速化。
- **「交通空白」の把握から、実装・担い手確保・DXによる高度化までを一体的に支援**。その際、地域公共交通は生活交通ととしての役割と観光振興に資する役割の双方を有するとの認識のもと、**「地域の足」と「観光の足」を「車の両輪」として一体的に推進**するほか、**自動運転等の新たな技術を活用**。

(1)目の前の「交通空白」への対応

地域の足

2025年
「交通空白」
2,057地区
実施中(548)
準備中(854)
検討中(655)

2026年
新たな「交通空白」
547地区
実施中(155)
準備中(314)
検討中(78)

集中対策期間後
約2,000地区のすべてで「交通空白」解消に目途
実施中　約1,500地区
準備中　約500地区

約500地区のすべてで「交通空白」解消に着手
すべてを準備中以上に

※加えて、未然防止が必要な地区(要モニタリング地区)については、当該地区を地域公共交通計画へ位置づけ、先手先手で対応

観光の足

2025年
「交通空白」
462地点
早急に要対策(252)
要対策(210)

2026年
「交通空白」解消の目途が立っていない
198地点
具体的な検討の進捗(65)
要対策(133)

集中対策期間後
すべてで「交通空白」解消に目途

※加えて、未然防止が必要な地点(要モニタリング地点)については、関係者による協議の場の立ち上げや伴走支援等を重点的に実施するなど、先手先手で対応

(2)「交通空白」を発生させない持続可能な体制づくり

持続可能な体制づくり認定

①持続可能な体制整備を図る市区町村
②市区町村の牽引・伴走支援を行う都道府県
③共同化・協業化による効果的な取組
を国土交通省「交通空白」解消本部において評価し、認定（2026年度中に創設）

市区町村版
体制、戦略、ノウハウ等を備えているか

都道府県版
市区町村からの評価も踏まえ、十分な支援ができているか

輸送資源フル活用版
共同化・協業化の取組が継続的に実施され、効果が発揮されているか

集中対策期間後
300の市区町村、全都道府県、100件の事例創出

「交通空白」の把握から、実装・担い手確保・DXによる高度化までを一体支援（５本の矢）

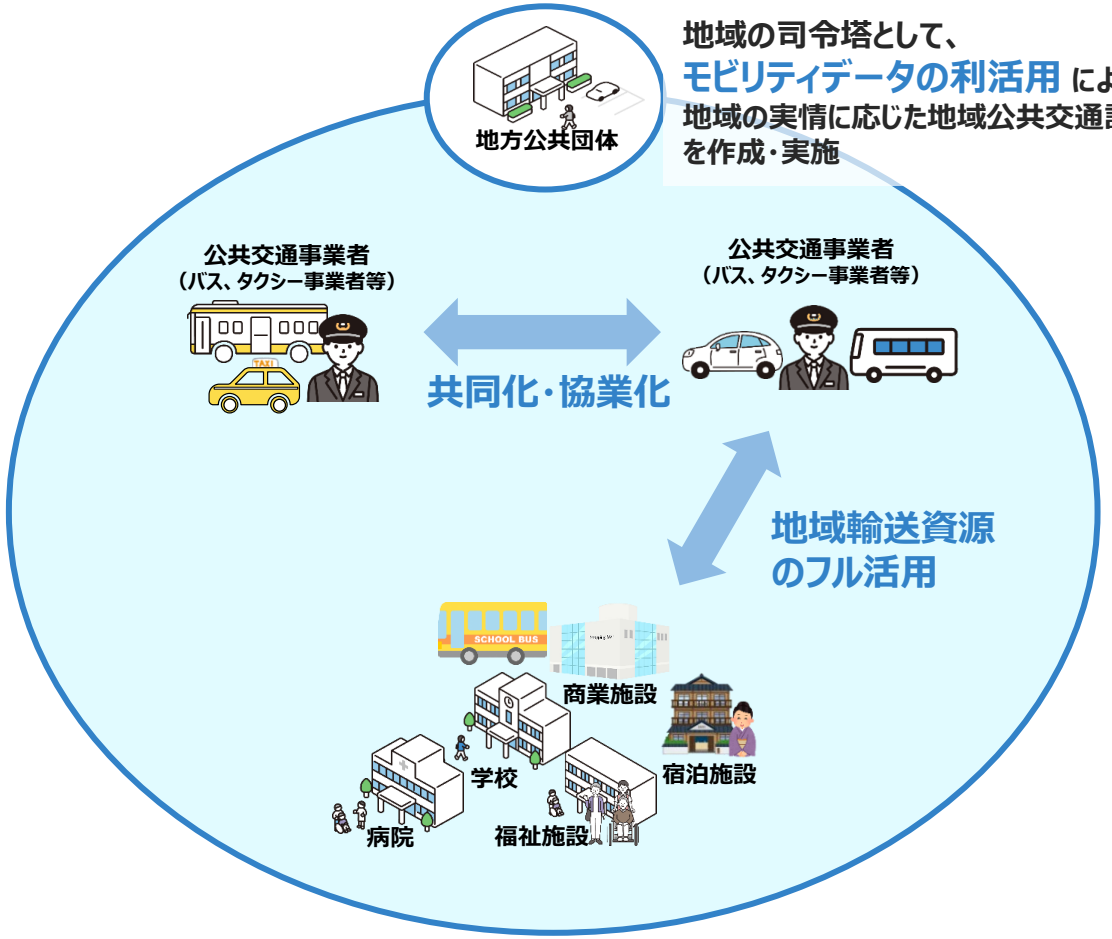
- 地域輸送資源のフル活用等への制度的支援
- 計画策定から実証・実装に至るまでの切れ目のない十分な財政支援
- 官民連携、地域連携を促進する基盤整備
- 自動運転社会実現本部との連携／地域交通DX（COMmmmONS）等による先進技術導入の環境整備
- 観光を起点とした地域交通の持続可能性の強化

Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

「交通空白」解消の具体策

共同化・協業化、地域輸送資源のフル活用 について

「交通空白」解消のためには、<u>地域公共交通における共同化・協業化</u>や、<u>交通事業者以外の地域の関係者の協力など地域輸送資源のフル活用</u>が重要。



制度的支援	地域交通法改正
財政的支援	「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開　等
知識的支援	制度・事例等に係る情報・知見の提供
人的支援	運輸局による伴走支援
連携支援	官民連携プラットフォーム
技術的支援	地域交通DXプロジェクト COMmmmONS

Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

COMmmmONS

地域交通DX推進プロジェクト「コモンズ」について

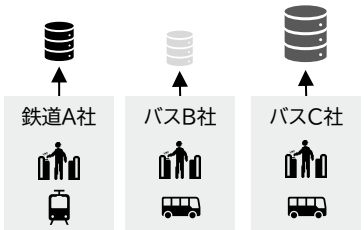
COMmmmONS（コモンズ）：Code for Mobility Common Societyの略称。
デジタルの力によってすべての人がアクセス可能な共通のモビリティ基盤を創り出していくというプロジェクトのコンセプトが込められています。

地域交通の連携・協働の課題となる様々な「サイロ」（個別最適化）

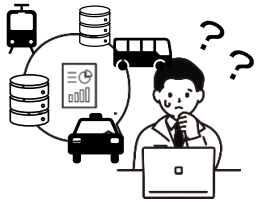
- 我が国の地域交通では、MaaSアプリや配車アプリなど、デジタル技術を活用したモビリティサービスの高度化は一定程度普及したものの、アプリやデータ、業務プロセスなどが**それぞれで発展し、連携していない「個別最適化」が発生。**
- 「交通空白」解消に向けて**地域交通の連携・協働をさらに深めていく新たなフェーズ**においては、先進技術の導入やデータ連携に向けた環境整備を促進することが必要。

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

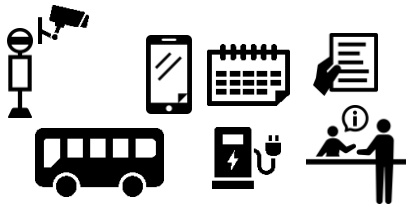
事業者ごとにデータがバラバラ
地域横断のデータ分析ができない



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



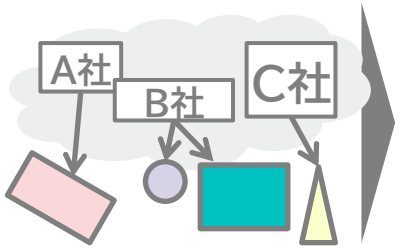
地域交通DX推進プロジェクト「コモンズ」の新たな取組

- 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

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**

Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

COMmmmONS

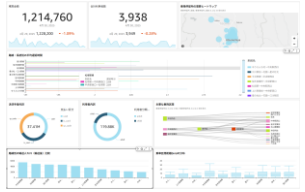
地域交通法改正と連動して実施した コモンズのプロジェクト

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て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**。

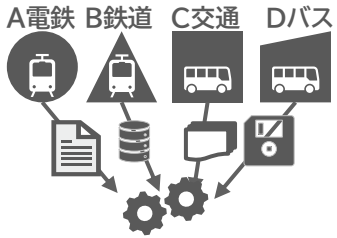
某介護施設における
ホワイトボード上の管理

- 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

モビリティデータの利活用 | 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」

Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

COMmmmONS　主なプロジェクト紹介

デマンドバスシステム相互運用標準APIの社会実装プロジェクト

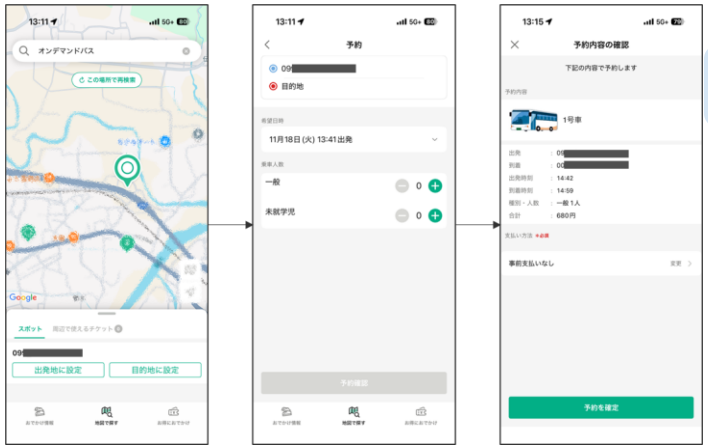
解決すべき社会課題

- バスを定時定路線で運行することが困難な地域では、予約に応じて運行するデマンド交通の導入が進んでいる。
- 一方で予約システム、配車システム、運行管理システムが事業者ごとにバラバラで利便性の向上を妨げている。

目指す姿

- デマンド交通に関するデータや業務プロセスを標準化し、異なるシステム間でも連携できる環境を整備する。

（昨年度、テスト環境での検証は実施済み）



プロジェクト

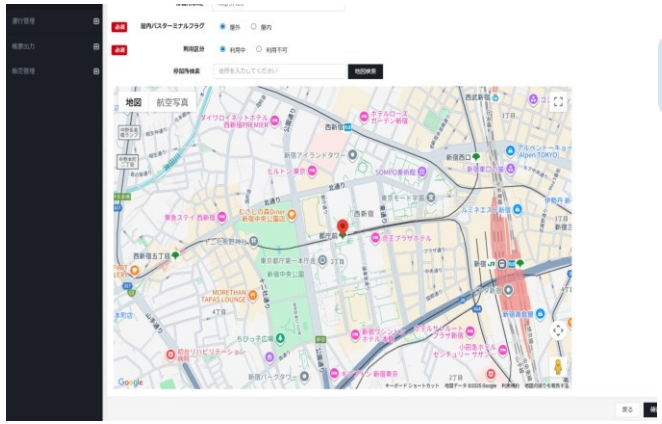
- 昨年度作成したデマンドバスシステムとMaaSアプリを標準APIで連携する実証システムを実地域で実装し、利用者・事業者への有効性を検証する。
- 標準仕様を整備することで、新規参入するスタートアップや開発者にとってもサービス開発のハードル低下を実現する。

Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

COMmmmONS　主なプロジェクト紹介

コミュニティバス運行支援キットの社会実装プロジェクト

データ



解決すべき社会課題

- コミュニティバス事業では、運行計画の作成や運行管理が依然として紙やExcel等で行われており、業務効率化に課題がある。
- GTFSデータの整備が日常業務と連携しておらず、データが整わずバスが検索サービス上で存在しない状態となり、コミュニティバス利用の利便性低下を招いている。

目指す姿

- コミュニティバスに関する業務やデータを標準化し、複数自治体・複数事業者で活用できる共通基盤を作る。
- 小規模自治体や地域交通事業者でも、限られた人員・予算の中で、地域のコミュニティバスの維持・改善が可能な状態を成立する。

プロジェクト

- 紙やExcel・無償ツールに分散していた運行業務を、共通データ基盤で一体的に管理するコミュニティバス運行支援キットを開発する。
- ダイヤデータ、停留所データ、車両運行データ、利用実績データなどが整理されることで、地域横断の経路検索や分析サービス、住民向けアプリなどの開発可能性が広がる。

Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

COMmmmONS　主なプロジェクト紹介

地域施設送迎のリソースシェア推進（地域輸送資源のフル活用）

「地域施設送迎車両のリソースシェアシステムの社会実装プロジェクト」

解決すべき社会課題

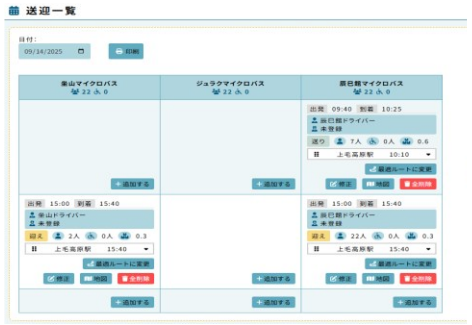
- 地方ではバスやタクシーが減り、地域輸送資源（施設送迎車等）の有効活用が期待される一方、各施設の個別運行による非効率が高齢者や子どもをはじめとする移動弱者の交通確保を困難にしている。

目指す姿

- 福祉・観光・教育等の施設送迎の負担軽減により、担い手不足対策と「地域の足」「観光の足」の確保を両立する。
- 安価・軽量な仕組みにより輸送リソースを地域全体で有効活用することで、担い手不足下でも地域の移動サービスを維持・補完できる環境を実現する。

プロジェクト

- 施設送迎車両の共同化と統合的な配車管理を可能にするOSS（オープンソースソフトウェア）を開発。
- 車両・ドライバーの稼働状況を踏まえた配車・運行計画の最適化を可能とした。

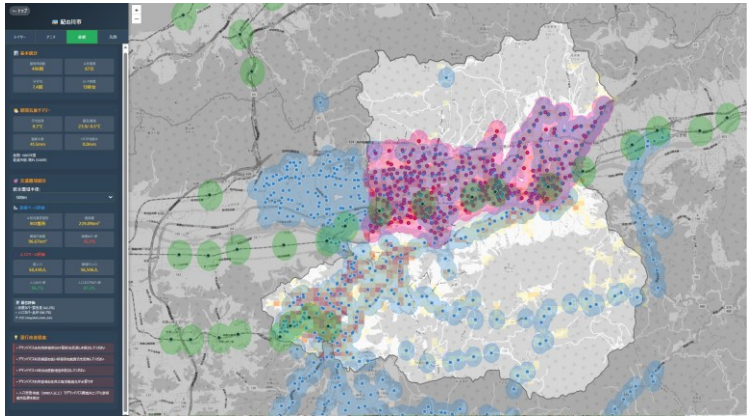


Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

COMmmmONS　2026年度の主なプロジェクト紹介

公共交通分野のオープン・イノベーション促進プロジェクト

国交省だけではアイデアに限界があり。**行政や交通事業者が思いつかない発想**を取り込みたい。



2025年度の取組み

- 「公共交通オープンデータチャレンジ2025」を開催し、約500事業者の協力を得て、公共交通データ等を活用した多様なアプリケーションが開発された。
- 今後もデータのオープン化と活用を促進するには、データ公開に慎重な事業者に行動変容を促す等の機運醸成活動が継続的に必要である。

2026年度の取組み

- 公共交通オープンデータ協議会と連携し、公共交通分野のオープンデータを活用したアプリ開発コンテスト「公共交通オープンデータチャレンジ2026」を開催する。
- コンテストを契機とし、事業者・自治体向けウェビナーや関連イベントとの連携を行い、オープンデータの整備と活用を促進する。

TO BE

- オープンデータ化の意義の認知が拡大することで、地方公共団体や交通事業者によるGTFSデータ等の交通データ整備及びそのオープン化が促進される。
- オープン化されたデータを活用することで、地域交通における新たなサービスや業務改革などオープン・イノベーションの創出が実現する。

Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.

期待するのは必ずしも高度なAIではありません。
現場の課題を一番知っているのは、日々運行している皆様です。
例えば、
・利用者が予約しやすくなる
・運行管理者が配車しやすくなる
・他サービスともっと連携しやすくなる
・自治体へ効果を説明しやすくなる
・将来の標準化や自動運転につながる
そうした現場目線の工夫やアイデアを期待しています。
公共交通データの活用によって、
「地域交通をもっと便利に、もっと持続可能にする」
そんな提案が生まれることを期待しています。

MLIT Copyright © 2026 by MLIT. All rights reserved.