

「交通空白」の深層と核心

～テクノロジーと人の力で、移動を社会の成長エンジンに～



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15日
総合政策局モビリティサービス推進課
星 明彦

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. 地方の伸び代を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R・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

「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



「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）

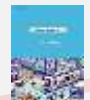


発足時の総会に計500名超が参加

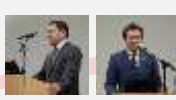
第2回プラットフォーム（R7.3.19）



平井鳥取県知事ほか各界からの講演

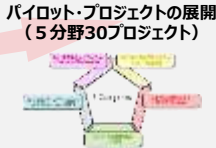


カタログによるマッチング支援



パートナー企業からの発表

さらなる官民の取組 実装に向けて



新たな制度的枠組みの構築

共同化・協業化、自治体の体制強化、観光の足とのハイブリッド化等

バス協同・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町で広域で連携の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

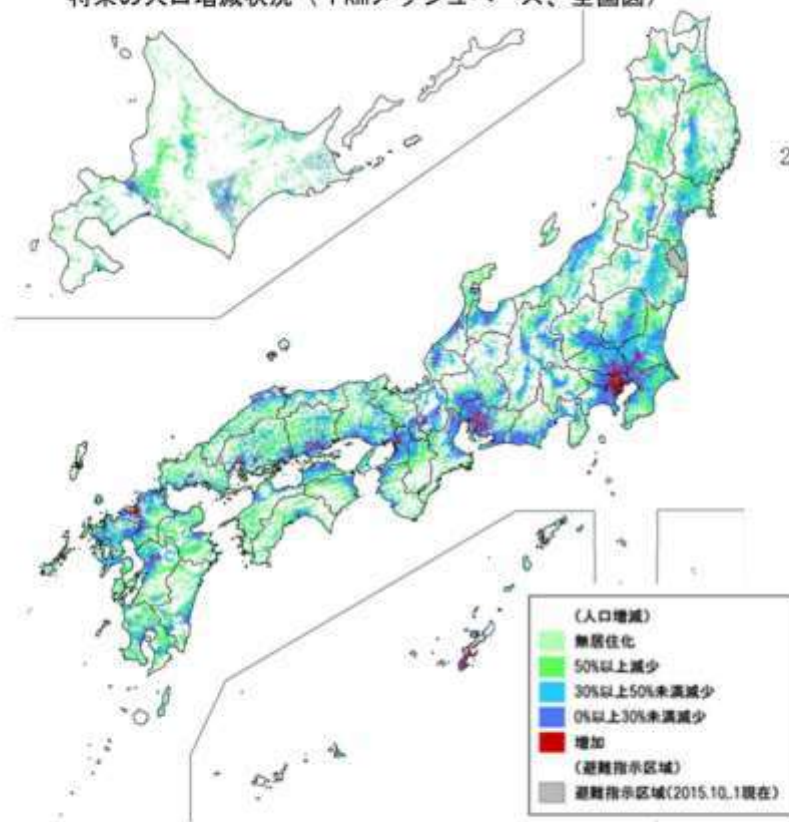
地域の衰退、都市への人口流出、
少子化の深刻化

我が国の活力の減退

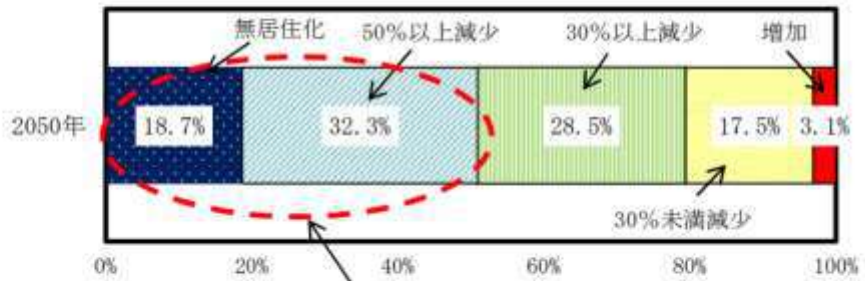
人口減少と人口偏在の加速

- 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）

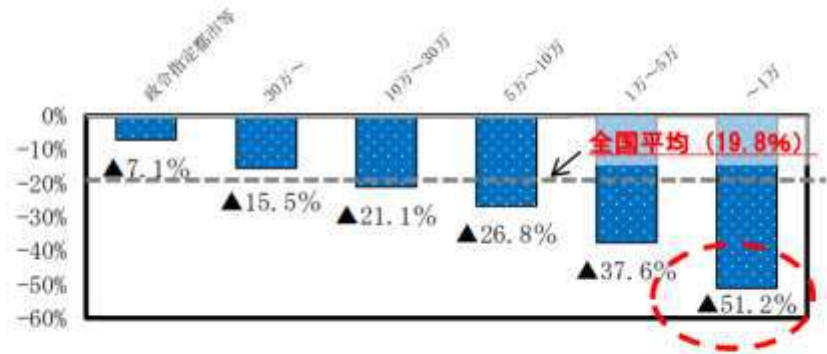


人口増減割合別の地点数（1kmメッシュベース）



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



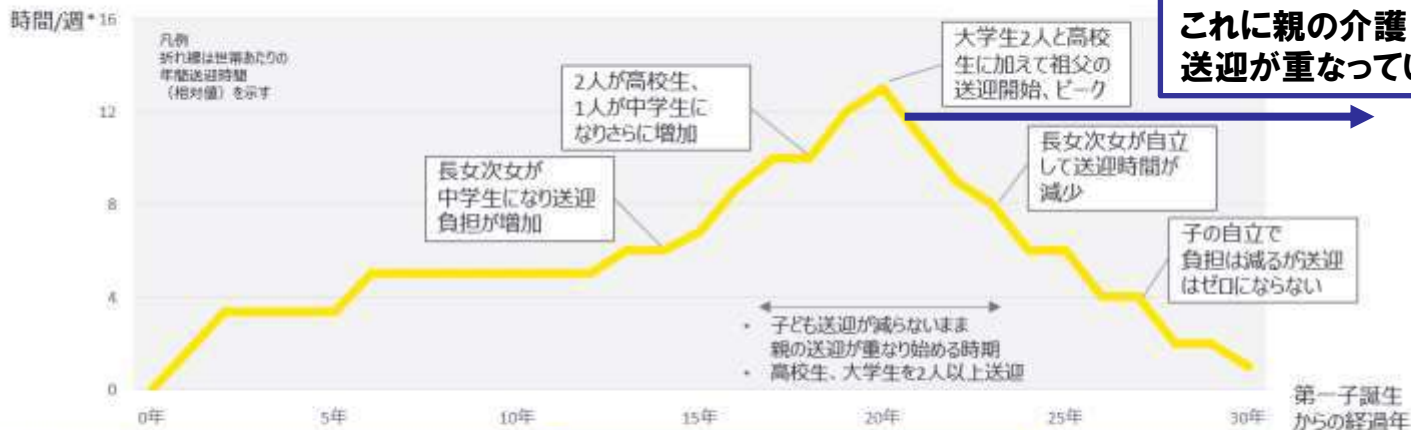
（備考）1. 総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」等より、国土交通省国土政策局作成。
2. 左図で、平成27年国勢調査時点（平成27年10月1日現在）における避難指示区域を黒塗り（斜線）で示している。

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)

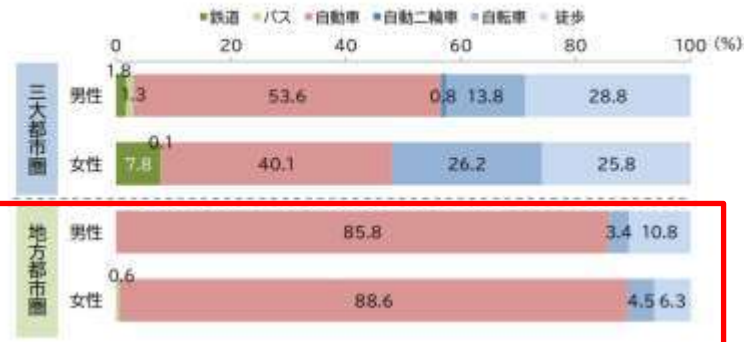
注)「よくする」+「時々する」の%。

■ 子育て世代の目的別 1日あたりの移動回数(平日)



※「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

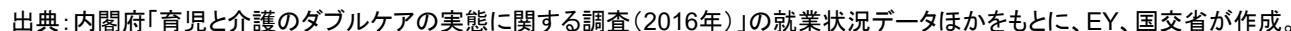
■ 子育て世代の交通手段構成比(平日・送迎)



「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)

- 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）

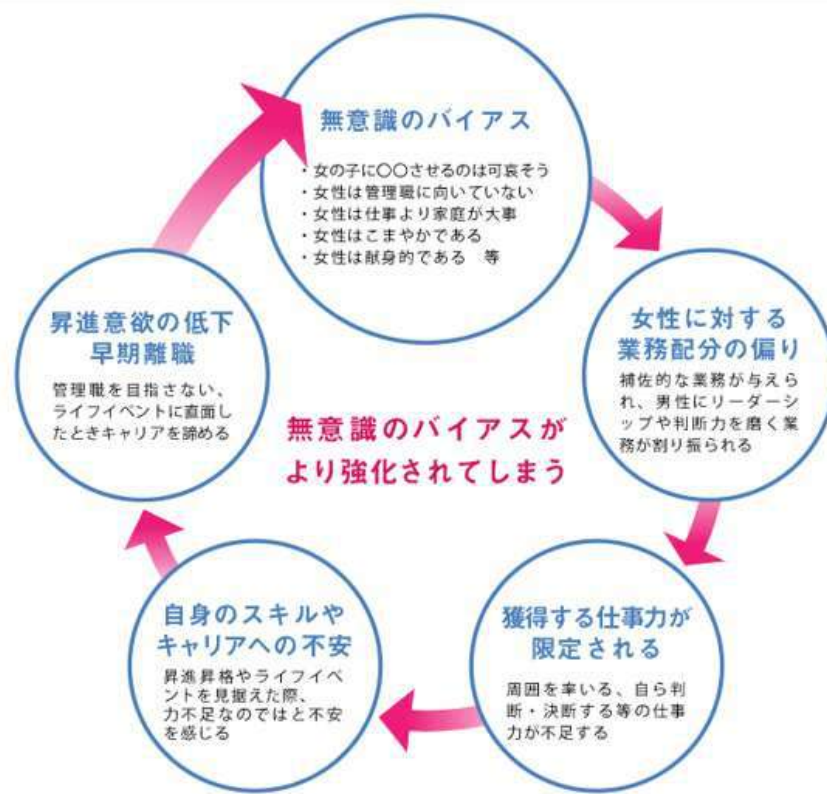
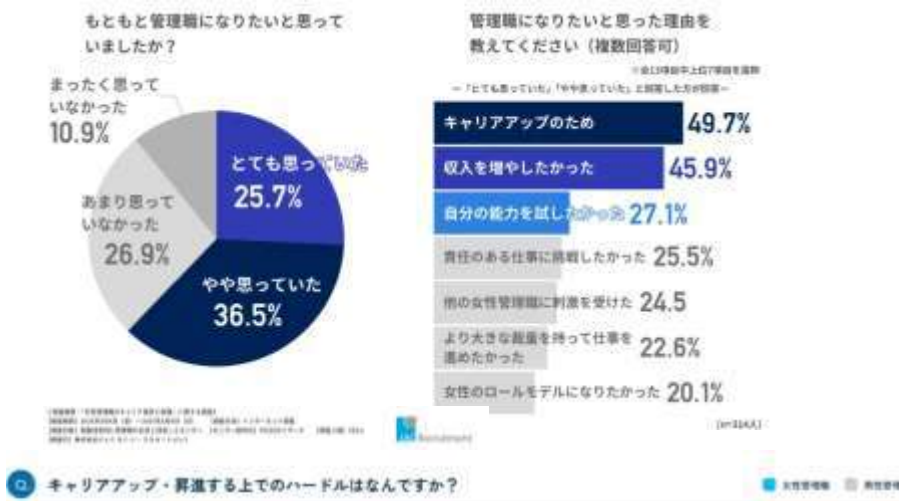
約10時間／週の家族送迎が、実際には
就労可能時間を約5時間／日に制約



- 
- Shape the future
with confidence

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。

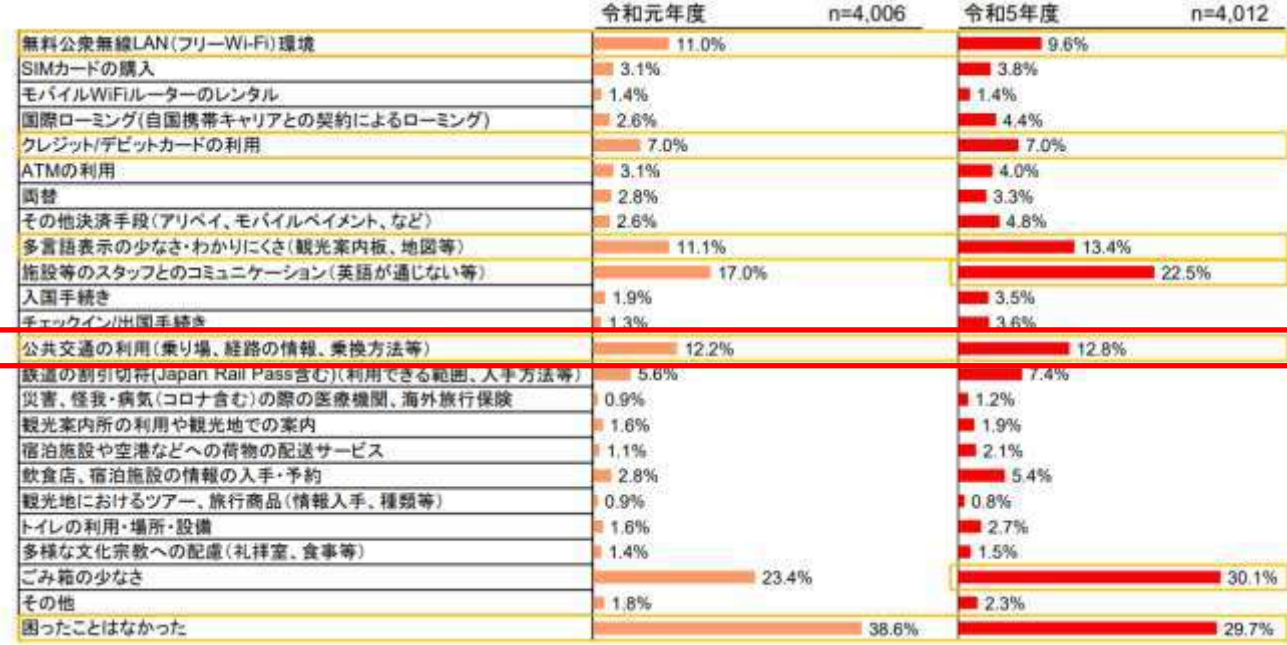
- ジェンダーに寄らず誰しもが、魅力ある仕事をしたい、自己実現したい等の観点から、管理職への関心を十分に持っている。 しかしながら、家庭送迎等の負担が集中しがちな女性は、「仕事とプライベートの両立」、「就労時間を十分確保できない」などの理由により、管理職等への昇進を諦めることが多い。
- 更に、親や地域、職場からの無意識のバイアス(偏見)や圧力をきっかけに、昇進意欲を失わせたり、早期の離職を余儀なくされる(負のループに陥る)傾向がある。



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**



<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。**”

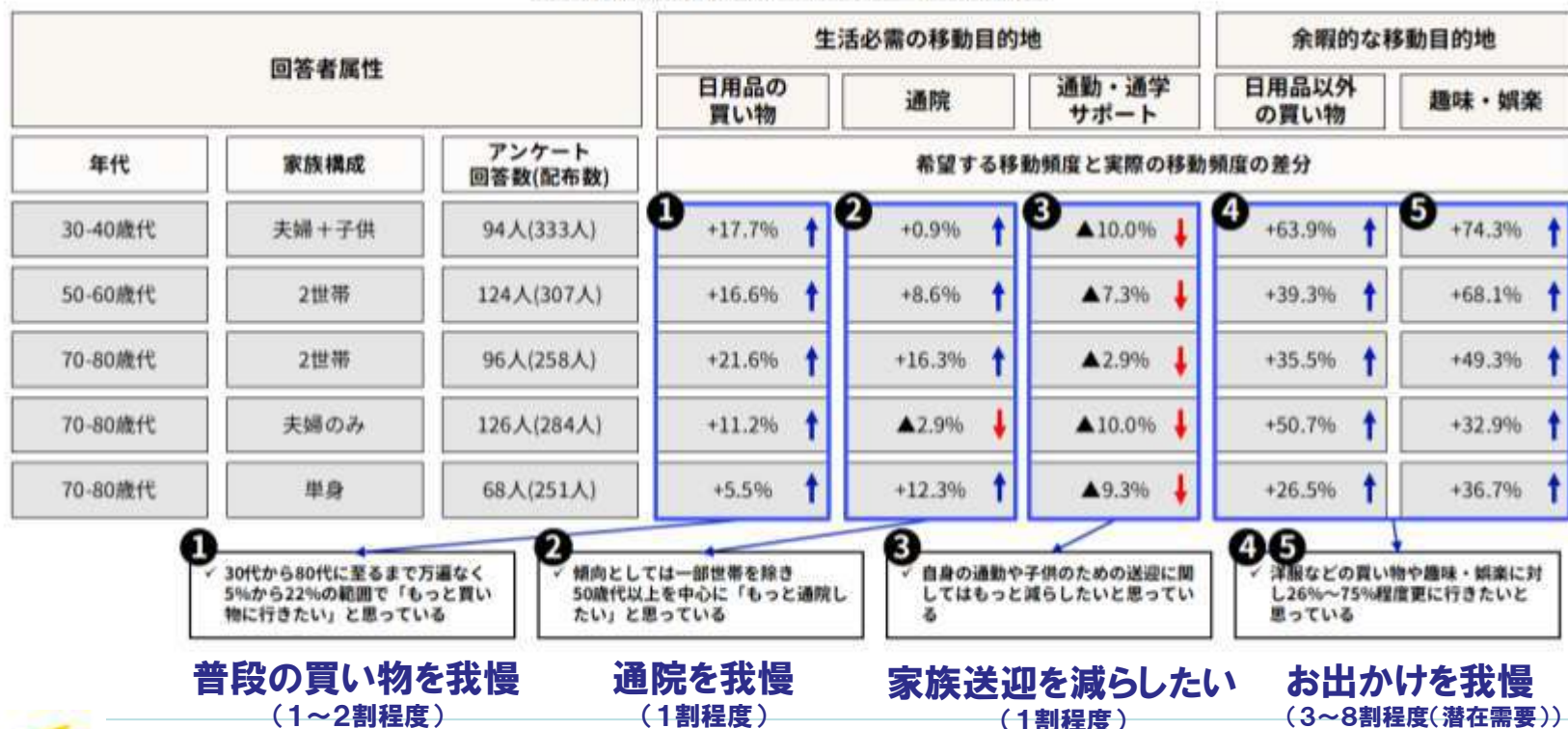
“交通環境が改善すれば、1,500万人の訪日観光客が国内の新しい目的地を訪問できるようになり、観光支出が年間2,430億円増加する可能性。これは日本の年間観光収入の4.5%の増加に相当。”
 Abhineet Kaul, Swee Cheng Wei, Chaitlyn Ong (Access Partnership)

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、**お出かけ(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。**

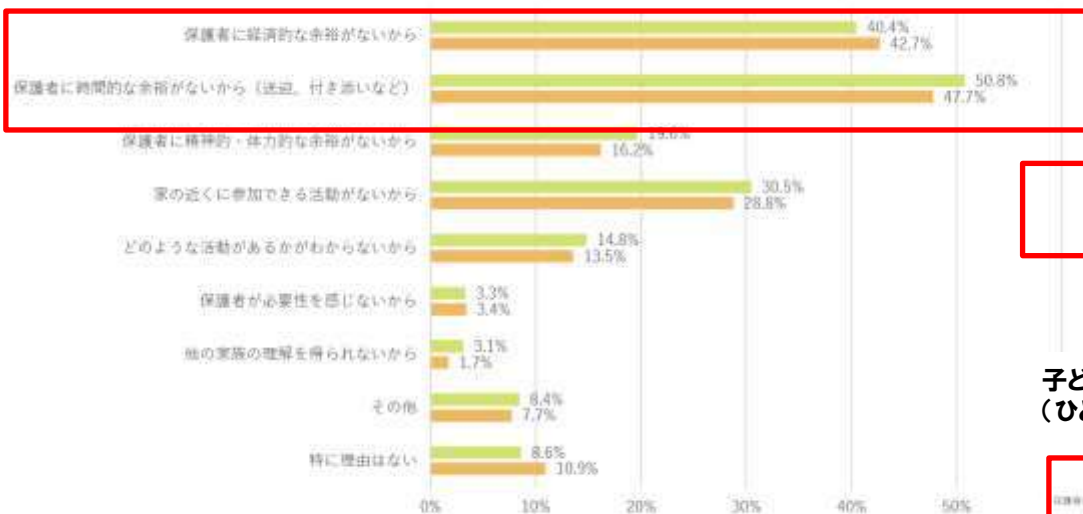
中山間地Aにおける定量アンケート分析結果



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)



三大都市圏外
(n=581)

三大都市圏
(n=532)

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があります。回答の総数に達しない場合があります。回答が複数ある場合は、回答の総数に達しない場合があります。回答が複数ある場合は、回答の総数に達しない場合があります。回答が複数ある場合は、回答の総数に達しない場合があります。

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いが、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がありません。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)

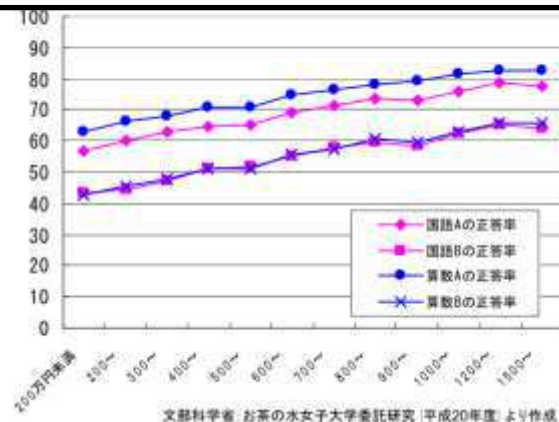
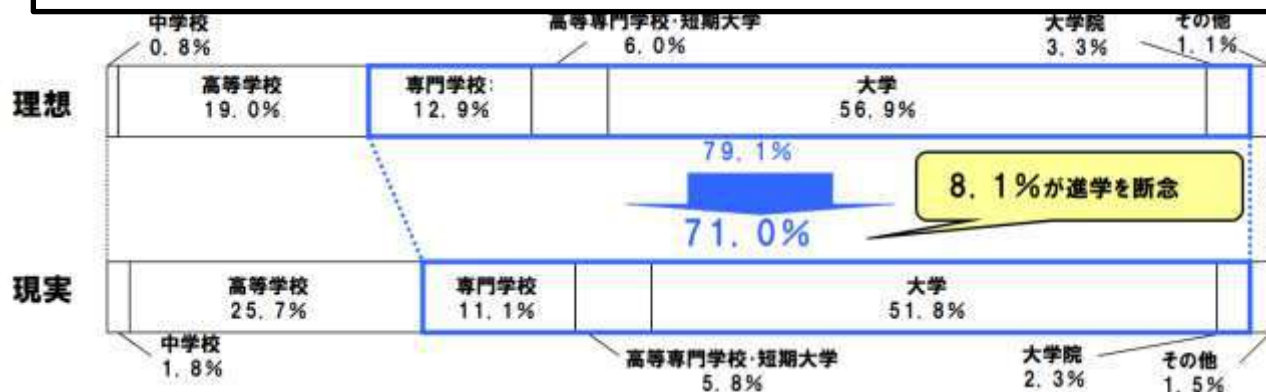
	① 運動経験あり・ 音楽経験なし vs. 運動・音楽のどちら も経験していない		② 音楽経験あり・ 運動経験なし vs. 運動・音楽のどちら も経験していない		③ 運動経験あり・ 音楽経験なし vs. 音楽経験あり・ 運動経験なし		④ 両方を経験した vs. 運動経験あり・ 音楽経験なし		⑤ 両方を経験した vs. 音楽経験あり・ 運動経験なし	
Model1	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性
小学校の学業成績										
国語			+++	+++	---	---		++	--	
算数	+++	+	++	+++				++		++
社会	++			+++		--	+++			
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	+++		+++							
自尊感情	+++						---			
統制の所在	+++	+				+++	-	-		
媒介変数(将来時点)										
読書愛好	+++					++				+
アウトカム(将来時点)										
時給	+++	+++			+++	++				++
学歴(大卒以上)			++	+++		--	++	++		
健康	+									+

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

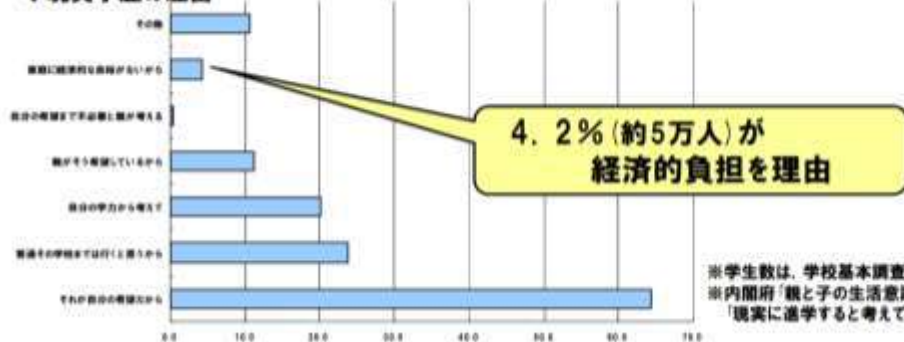
小学校時代の課外・学校外活動と学業、非認知能力、将来の成果との関係—運動と音楽の選択に着目して(独立行政法人経済産業研究所(RIETI): 久米 功一(東洋大学)、鶴 光太郎(ファカルティフェロー)、佐野 晋平(神戸大学)／安井 健悟(青山学院大学))

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。

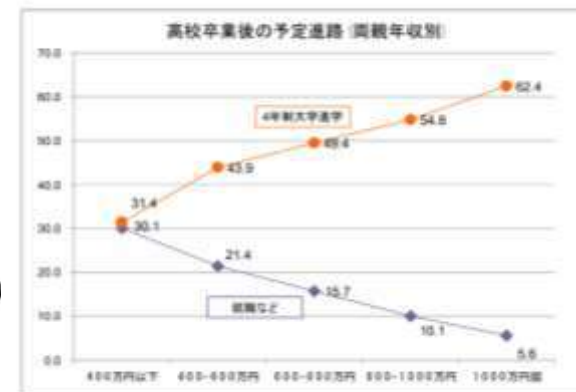
- 家族送迎負担等による可処分時間の減少は、世帯所得の縮小をもたらすおそれ。それが放置されれば、子供の学力、高校卒業後の進路、更には就労形態や生涯所得に影響を与え、結果、経済・社会格差の拡大や子供の将来への負の連鎖をもたらすおそれがある。



◆現実学歴の理由



◆高校卒業後の進路(両親年収別)



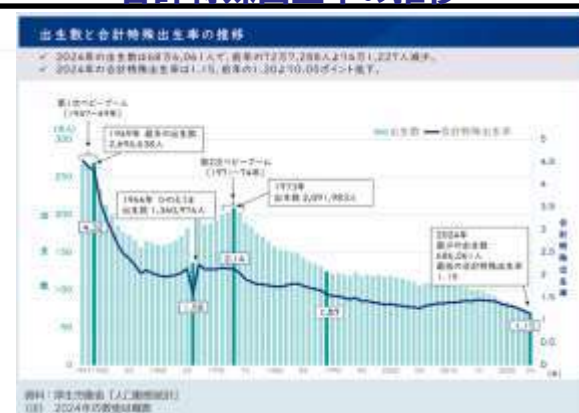
③少子化の深刻化： 経済的負担、時間制約、将来社会への不安等が主な要因

○「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



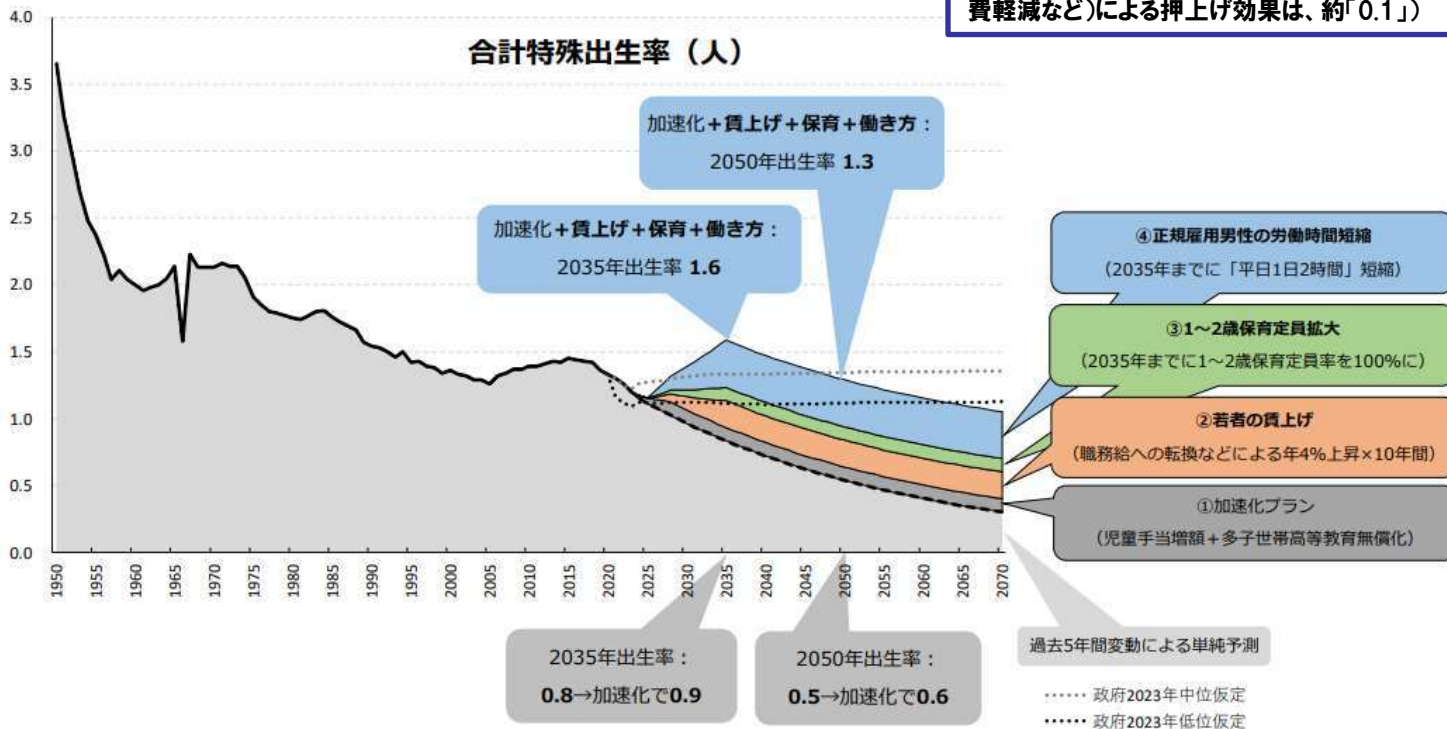
③少子化の深刻化： 可処分時間と稼ぐ力、地域の活力の再生による少子化の歯止め

- 「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)

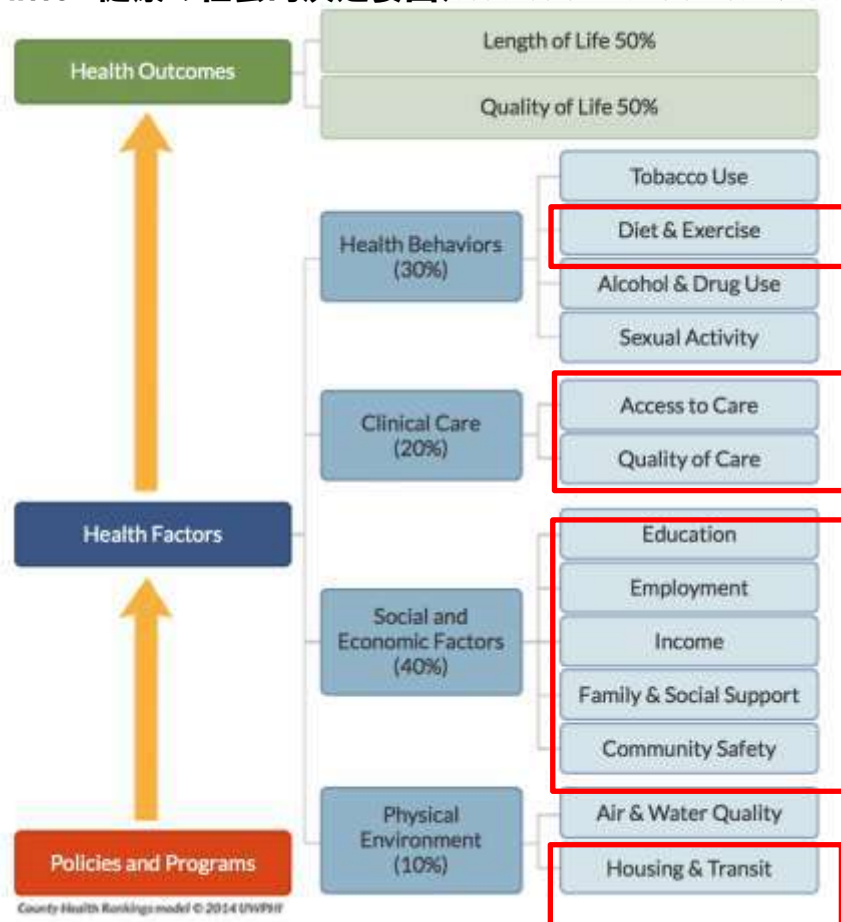
現役世代の就労機会増加
等により世帯所得を増加
(若者の年率4%の賃上げ)

こども未来戦略
「加速化プラン」を、
強力に後押し

④健康面での悪影響：移動は、「健康」の社会的決定要因(SDH: Social Determinants of Health)

- 「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。

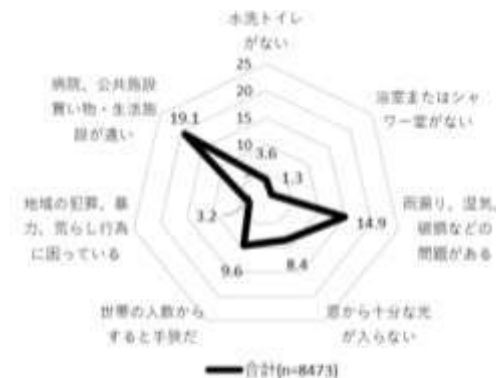
WHO 健康の社会的決定要因(Social determinants of health; SDH)



County Health Rankings model © 2014 UNVPH

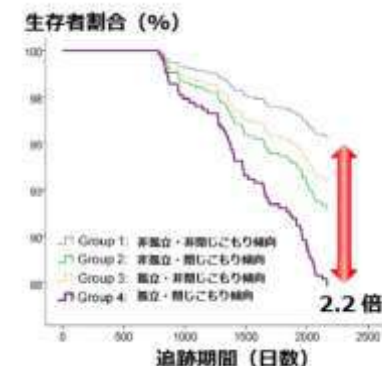
University of Wisconsin Population Health Institute.

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

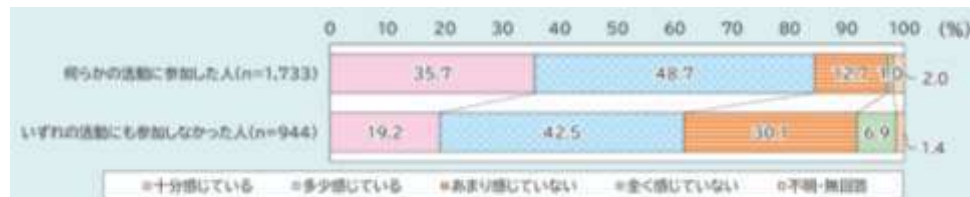
社会的孤立×閉じこもり傾向の高齢者は、6年後の死亡率が2.2倍高いとの研究成果も。



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。

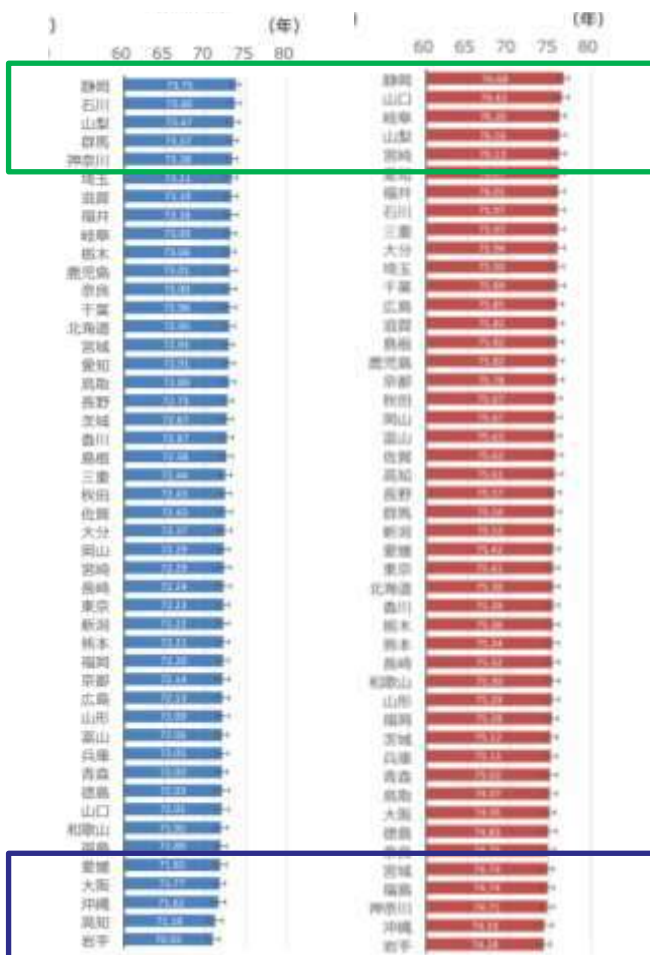
内閣府令和6年度高齢社会白書、「生活機能の自立・非自立、都市規模別にみた高齢者」(東京都健康長寿医療センター研究所 小林 江里香)ほかより



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

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

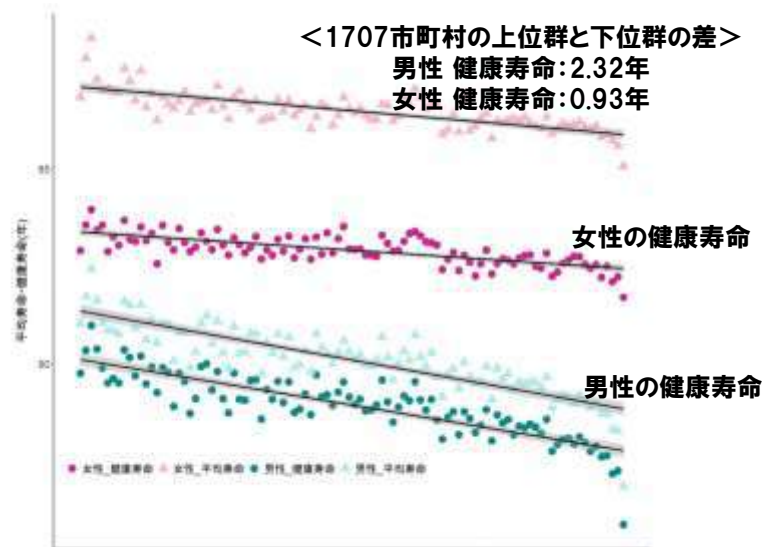
～社会経済指標が悪い地域ほど、健康寿命は短い～
(2021年8月30日)

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 50点 100点分位 困窮度が高い → 19
The Lancet Regional Health-Western Pacific

④重症化と社会保障費の増大 フレイル発症・重症化の悪循環(フレイルサイクル)

○ 高齢者においては、「外出頻度＝活動量」の低下が発端となり、発症。骨格筋量の低下、血行悪化等が社会的／心理的／肉体的脆弱性を増長しながら、重症化を加速。これを予防するためには、「栄養・疾病管理」と共に、適度な運動を伴う「外出頻度」と「社会参画機会」の維持が肝要。

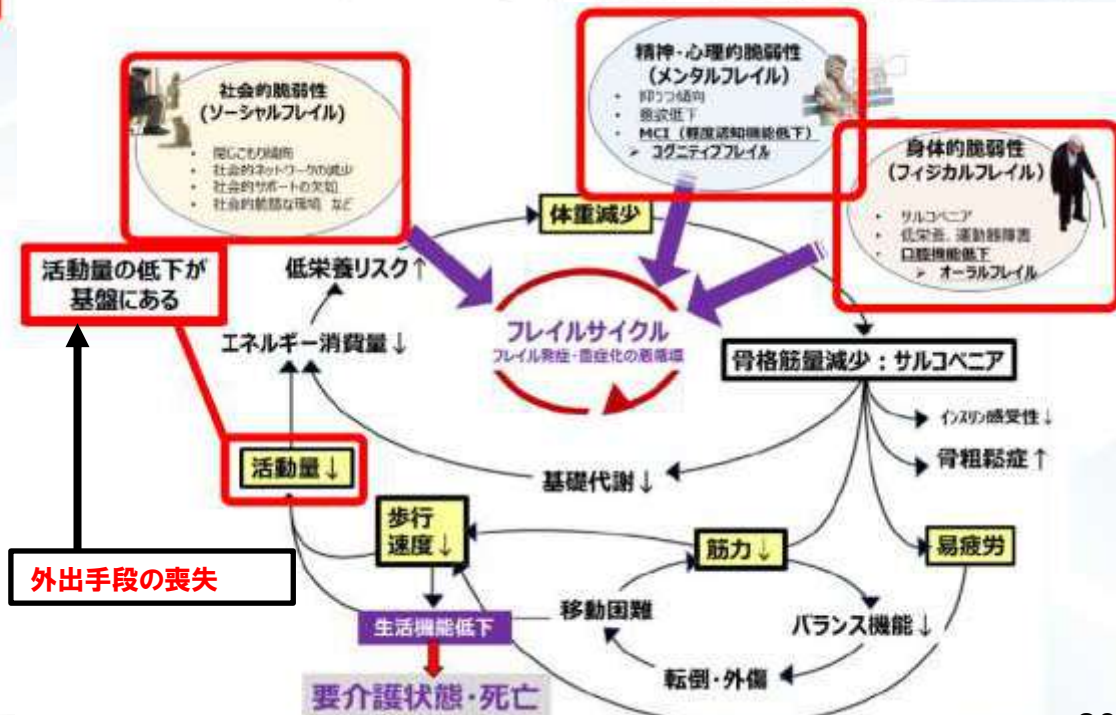
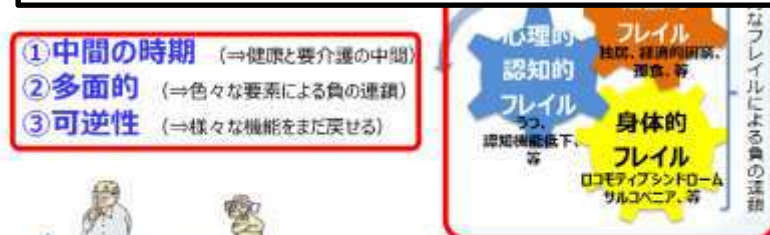
フレイルは、加齢に伴う心身の変化と社会的、環境的な要因が合わさることにより発症、重症化。

加齢に伴う活動量の低下と社会交流機会の減少

↓
身体機能の低下(歩行スピードの低下)、筋力の低下

↓
認知機能の低下、易疲労性※2や活力の低下、慢性的な管理が必要な疾患(呼吸器病、心血管疾患、抑うつ症状、貧血)、体重減少、低栄養など

2019年 Medical Science Digest「フレイル・サルコペニアの危険因子とその関係構造」 田中友規、飯島裕夫



出典: 健康政策、介護予防・フレイル予防と介護予防
www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuisi/syisyu/sakushi_saigo/saigo_kimuretsu/yobou/index.html, 厚生労働省, 2023.

「地域支援事業を活用した地域づくり・資源開発」(株)日本能率協会総合研究所服部真治主幹研究員)

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

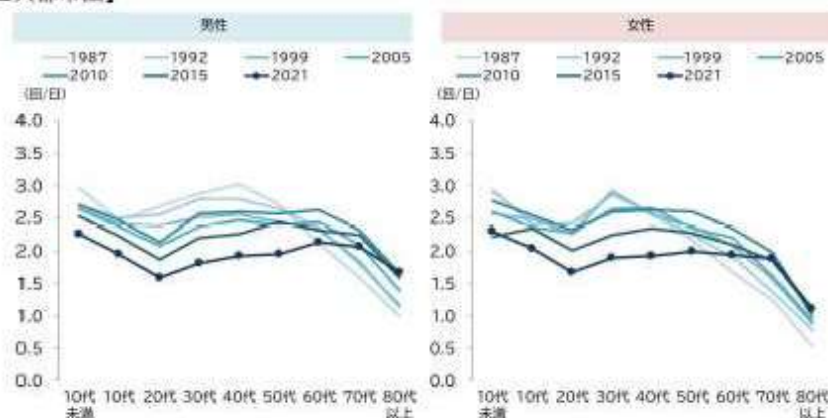
○ 地方部では、「交通空白」により、高齢者の外出手段が極端に自家用車(運転又は家族送迎)に依存。現役世代の「家族送迎負担」を高める原因に。また、地方部では、運転免許の返納や高齢者単独世帯の増加が高齢者の「外出頻度低下」に直結するが、今後その傾向がより顕著となるおそれ

年齢階層別 外出頻度(平日)

【三大都市圏】



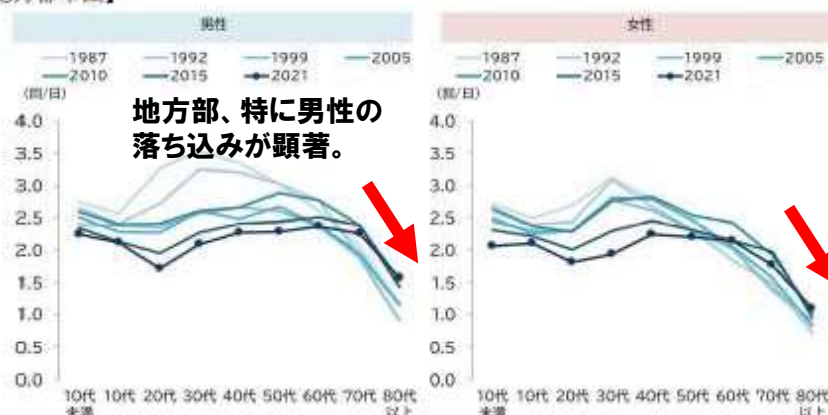
【三大都市圏】



【地方都市圏】



【地方都市圏】



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、もし要介護度2の住民一人を元の生活に留める／戻すことができれば、最大約120万円／年の財源が生まれる。



区分支給限度基準額

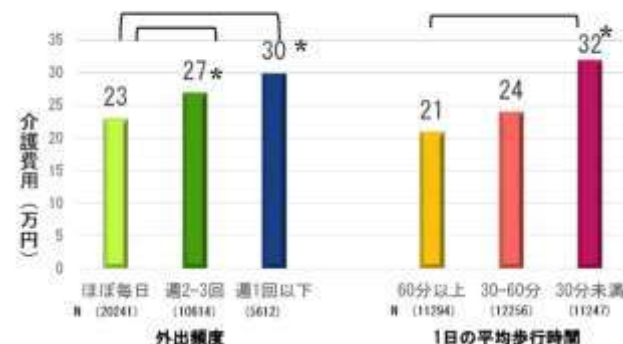
(介護保険から給付される一か月あたりの上限額)

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)
要介護1	5,032単位	50,320円から57,364円
要介護2	10,531単位	105,310円から120,053円
要介護3	16,765単位	167,650円から191,121円
要介護4	19,705単位	197,050円から224,637円
要介護5	27,048単位	270,480円から308,347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す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：東京都福祉局ウェブサイト

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する。高齢者の外出活性化支援による医療費の抑制(富山市)(80才以上、足に障害なし)

■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。

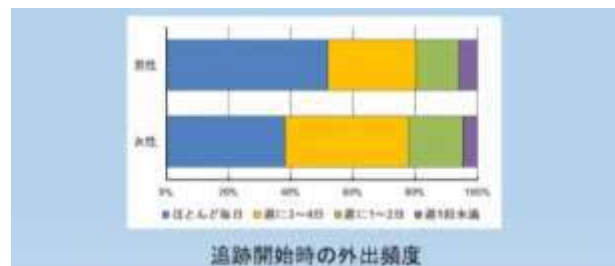


お出かけ定期券の
利用者の増加

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

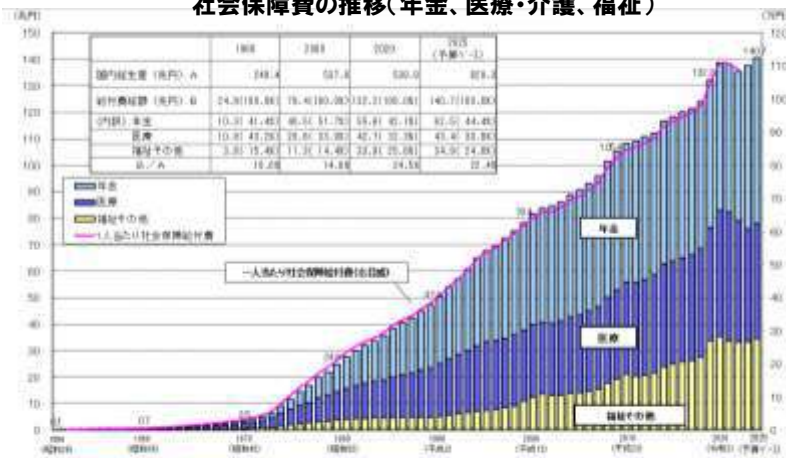
コンパクトシティ政策の
市民の政策評価



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)

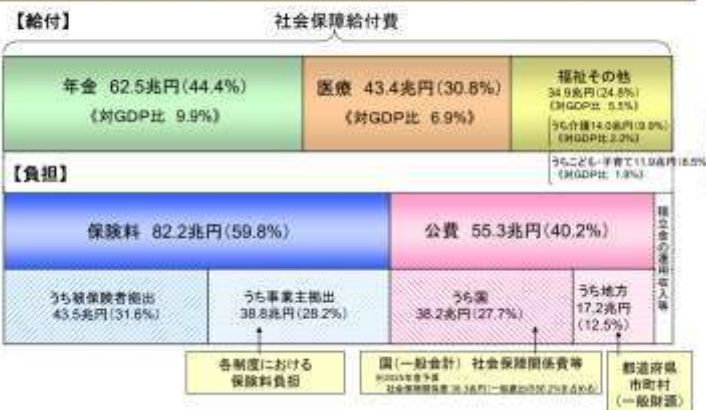


社会保障給付費の増に伴う公費負担の増



社会保障の給付と負担の現状 (2025年度予算ベース)

社会保障給付費 2025年度(予算ベース) 140.7兆円 (対GDP比 22.4%)



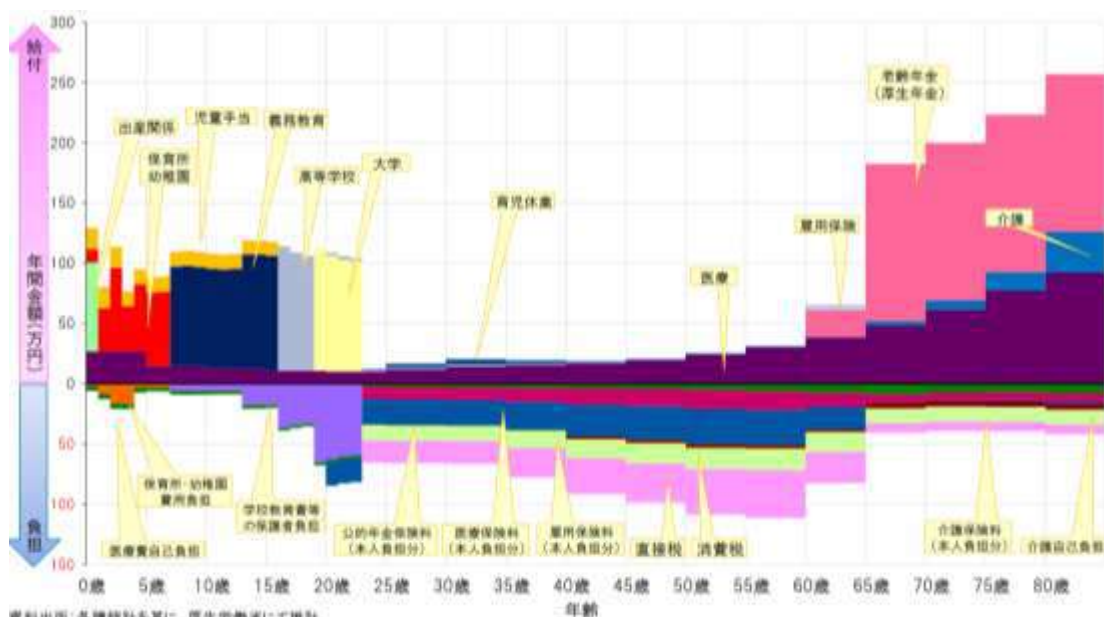
社会保障費の負担分担(年金、医療・介護、福祉)



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)

ライフスタイルでの負担と給付(教育、医療・介護、年金)

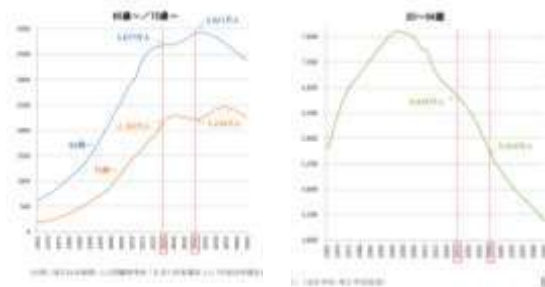


資料出所:各種統計を基に、厚生労働省にて推計。
(注)令和4年度(データがない場合は可能な限り直近)の実績をベースに1人当たりの額を計算している。

社会保険料の負担分担と財政赤字の推移



将来人口推計



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

子供を控え
少子化加速

都市部への転出、
地元には帰れない

少子化、生産人口減少の加速
(地域経済と人口の縮小)

学校や病院
小売店の統廃合

公共交通
の衰退

高齢者の
免許返納



本人の諦め

思ったように働けない
(就業機会逸走、遠くまで働
きにいけない、重要な役割を
担えない、学べない)

病院いけない／いかない

家族送迎負担の増大
(地方部だと10時間以上も／週)

「頼める人いない、選択肢がない」
「より遠くまで、高頻度で様々な時間に送迎」

近所では学べない
図書館、塾、進学諦め
部活動諦め

買物、食事、地域活動・会合
いけない／いかない

病院いけない／いかない

家族の遠慮・諦め

全セクターの担い手不
足、働く場の都市転出
魅力的な職場の喪失

世帯所得・消費減少

域内経済の縮小
税収減

突然死、重症化

学力低下、生きる力を
育てる原体験の逸走
体力の低下

コミュニティの衰退、
地域文化の後退

急性疾患、重症化
孤独死、要介護化

**地元では生業
や仕事の見通
しが持てない。**

**家族を食べさ
せることができ
ない。**

**自分の将来が
みえない。**

**自立して
生活できない。**
(入院、施設入居)



地元で
最後までよく
生きれる。





さて、どうするかであります。。。

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)

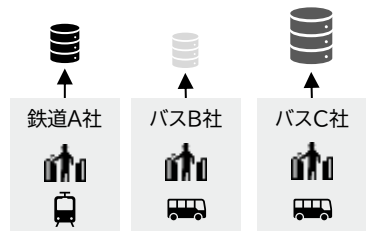
- 我が国の地域交通では、MaaSアプリや配車アプリなど、デジタル技術を活用したモビリティサービスの高度化は一定程度普及したものの、アプリやデータ、業務プロセスなどがそれぞれで発展し、連携していない「サイロ化」(個別最適化)が発生。
- 「交通空白」解消に向けて地域交通の連携・協働をさらに深めていく新たなフェーズにおいては、先進技術の導入やデータ連携に向けた環境整備を促進することが必要。

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。

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



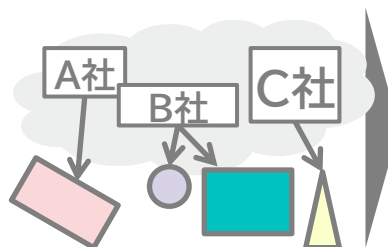
地域交通DX推進プロジェクト「コモンズ」の新たな取組

- 地域交通における「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「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



<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

業務連携する際のコスト大

⇒ 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コモンスのプロジェクト

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

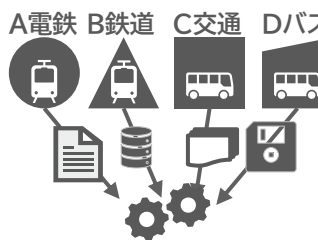
- 国がバスの後方業務プロセス及びシステムの標準仕様を策定。
- この標準仕様を普及させることにより、システムコスト削減、無駄な回送の削減などの運行最適化、自動運転等のシステムの効果最大化などを実現。



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、自治体で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」

地域交通DX推進プロジェクト「コモンズ」の目指すもの

コモンズは、ベストプラクティスの創出と
その成果の標準化という新しいアプローチにより
地域交通の課題解決を進めます

「サイロ化」を打破し、連携・協働を軸とした地域交通のDXを体系的に推進するため、

サービス、データ、マネジメント、ビジネスプロセスの4つの柱で

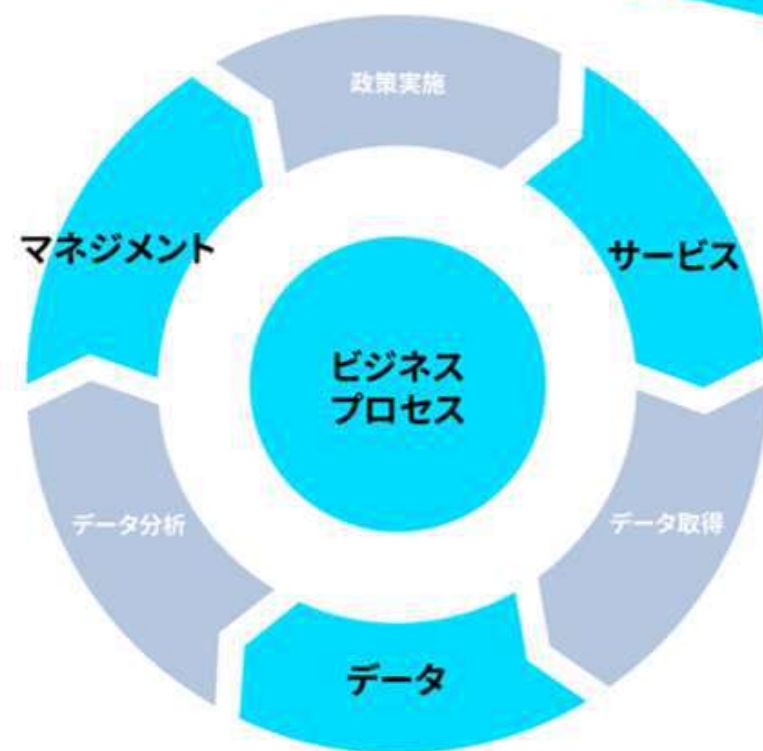
協調領域における相互運用性確保のための

デジタル活用の優良事例(ベストプラクティス)創出と標準化を
一体的に推進します。

生み出された標準仕様や技術仕様を社会の共通財産として
公開・普及させることにより、

地域交通の連携・協働の技術的基盤を提供。

利用者利便向上や事業生産性改善、データに基づく政策など、
「交通空白」解消に向け持続可能な地域交通を実現します。



地域交通DX推進プロジェクト COMmmons

標準化 プロジェクト



GTFS-JPのアップデート



モビリティ・データ標準化PJ



二次元バーコードチケットAPI
標準化PJ



タクシー配車アプリ連携API標準化PJ
タクシー共同配車業務標準化PJ



モビリティシェアリングシステム
標準化PJ



バス業務標準化PJ



実証 プロジェクト



MaaSのサービス品質向上PJ



ヘルスケアMaaS社会実装PJ



地域施設送迎のリソースシェア推進PJ



カーシェアリングによる
地域の法人車両活用実証PJ



リアルタイム相乗りタクシーマッチング
システム開発PJ



コミュニティバスキット開発PJ



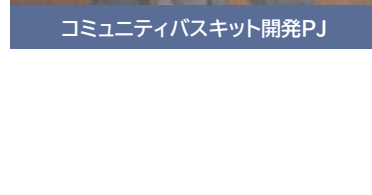
公共交通計画策定支援ツール開発PJ



SIMレスバス停開発PJ



地域交通の総合シミュレーションシステムの
技術実証PJ



GTFS-Flex及びGTFS-Ondemandの
技術実証PJ

地域交通DX推進プロジェクト COMmONS

地域交通DX: COMmONSプロジェクト2025

サービス

データ

マネジメント

ビジネスプロセス

モビリティ・データ標準化プロジェクト (レポート)

COMmONS



モビリティ・データ標準化プロジェクト



データ供給側の効率化: 交通データの取得・提供環境を整備

- 交通事業者によって異なる乗降実績データのフォーマットを統一するための標準仕様を整備。
- データの内容やフォーマット検討が不要となり、交通事業者は提供先(自治体、民間事業者等)が異なっても、同一フォーマットで継続的にデータ提供しやすい環境を構築。

利用側の高度化: 利活用環境の整備

- 自治体などデータ利用者はフォーマット変換やクレンジングの手間なく、交通事業者や交通モードを横断した高度な分析が可能。

地域交通DX推進プロジェクト COMmmONS

地域交通DX: COMmmONSプロジェクト2025

サービス

データ

マネジメント

ビジネスプロセス


 COMmmONS

タクシー配車アプリ連携API標準化プロジェクト(レポート)



配車アプリと配車システム間の連携を促進しユーザー利便性を向上

- ・ 配車アプリと配車システム間が連携するための標準インターフェース仕様を整備し、配車アプリと配車システム間での仕様すり合わせ等の工数を削減。システム連携を促進。
- ・ 異なる配車アプリと配車システムがN対Nで連携することで、複数アプリが導入済の地域でも、ユーザーは任意のアプリから地域全体のタクシー資源へアクセス可能となる。

地域交通DX推進プロジェクト COMmmONS

地域交通DX: COMmmONSプロジェクト2025

サービス

データ

マネジメント

ビジネスプロセス

 COMmmONS

タクシー共同配車業務標準化プロジェクト(レポート)



共同配車業務の標準化による地域交通資源の有効活用とタクシー事業者の生産性向上

- ・ 深刻化する人手不足や経営環境の変化に対応するため、複数の事業者が連携して配車業務を行う「共同配車」の仕組みを標準化し、業務効率化と需給マッチングの最適化を通じて、地域における持続可能なタクシーサービスの提供を実現。
- ・ 具体的には、共同配車の立ち上げから運用に至るまでの標準的な業務プロセス等を策定・提供することで、導入時の検討コストやシステム開発負担を軽減し、全国のタクシー事業者による共同配車への円滑な参画と地域交通の維持・活性化を目指す。

地域交通DX推進プロジェクト COMmmONS

地域交通DX: COMmmONSプロジェクト2025

サービス

データ

マネジメント

ビジネスプロセス

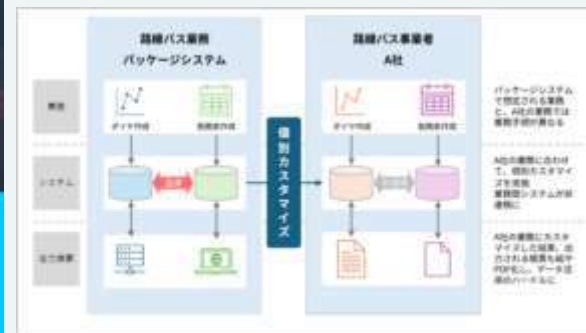
コミュニティ

 COMmmONS

バス業務標準化プロジェクト(レポート)



バス業務標準化プロジェクト



バス業務の標準業務及び標準システムアーキテクチャを整備しバス業界のDXを実現

- ・ 従来全国でバラバラとなっていた、バス事業者の運行管理等の「業務」とこれに用いる「システム」の標準仕様を策定。
- ・ これにより、業務の協業化・共同化やシステムの現代化(リプレイス)等を行う際のコスト削減を実現。
- ・ ダイヤ編成や勤務管理など個別のアプリごとに独立していた業務データが統合データベースとして連携可能となることで、データに基づく経営分析や帳票の自動作成等の高度なデータ活用が可能に。

地域交通DX推進プロジェクト COMmmONS

地域交通DX: COMmmONSプロジェクト2025

サービス

データ

マネジメント

ビジネスプロセス

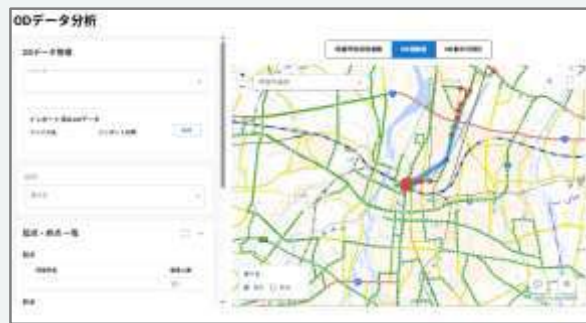
コミュニティ

 COMmmONS

公共交通計画策定支援ツール「LINKS Mobilys」開発プロジェクト(レポート)



地域公共交通計画策定支援ツール開発プロジェクト



ブラウザ上で容易に地域交通の現状可視化や分析を可能とするウェブツールを開発

- ・ 到達圏分析やOD輸送量といった、地域公共交通計画検討に必要な典型的なデータ分析をブラウザ操作のみで簡単に実現するツールを開発し、オープンソースで提供。
- ・ バスのルートや停留所の配置、運行本数変更等の検討に必要な機能を簡易なUI/UXで提供することで、外部専門家に頼らず自治体職員自らデータ分析可能な環境を実現。

施策効果シミュレーション等の意思決定支援機能を提供

- ・ 発展的機能として、路線・ダイヤを簡単に編集し、これによる利用者数変化などをシミュレーションする機能を提供。地域公共交通計画の検討に必要な資料として簡単に出力可能とすることで、資料作成にかかるコストを削減するとともに、計画の品質向上(EBPM)を実現

地域交通DX推進プロジェクト COMmONS

地域交通DX: COMmmONSプロジェクト2025

サービス

データ

マネジメント

ビジネスプロセス

コミュニティ

 COMmONS

地域施設送迎のリソースシェア推進プロジェクト(レポート)



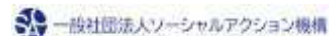
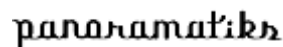
複数施設間での共同配車管理システムを開発

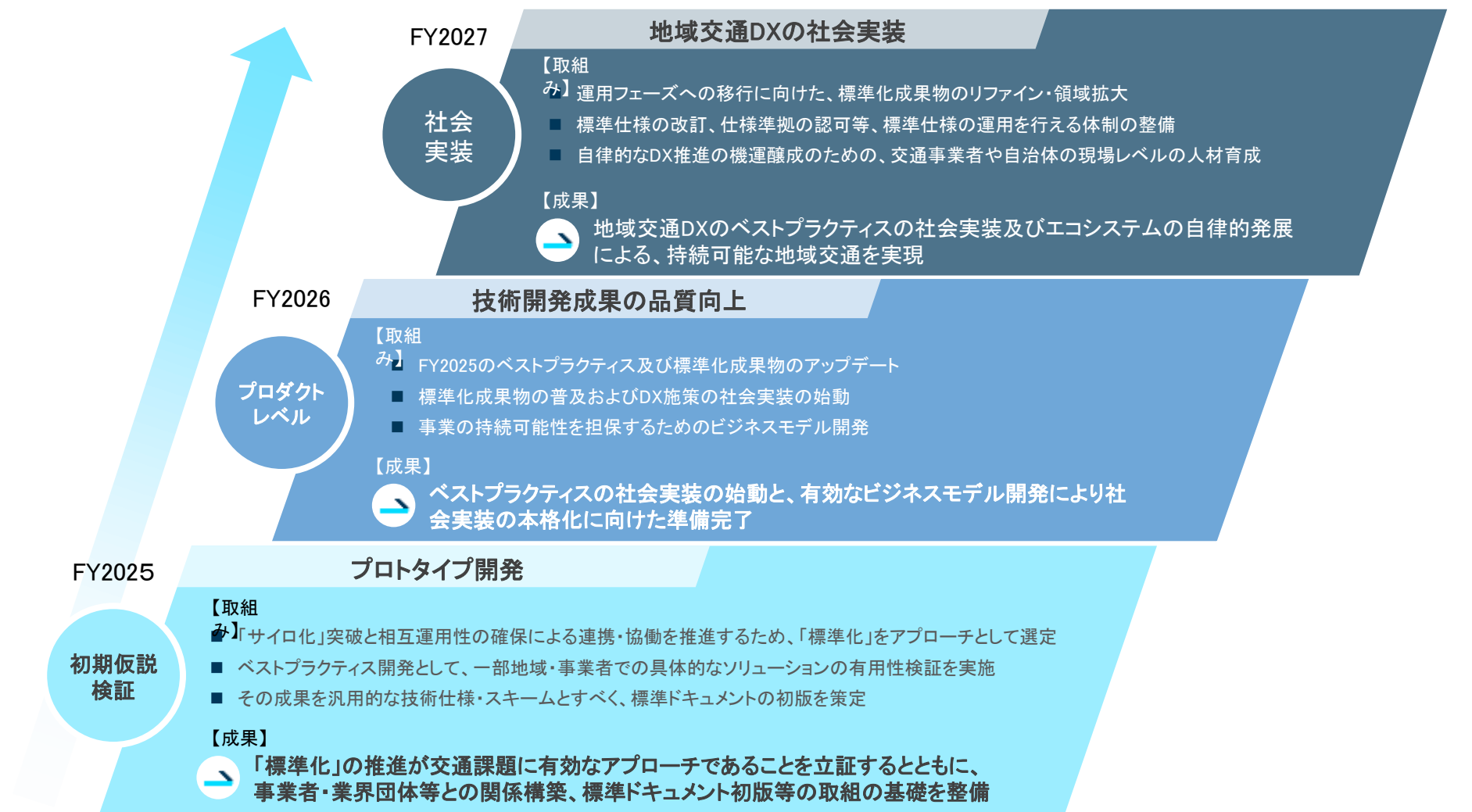
- 複数の施設が送迎車両の運行計画立案や運行管理等を共同で行うための共同配車管理システムを開発。簡易なUI/UXで誰でも扱えるソフトウェアとしてオープンソースで提供。

施設送迎車両を地域の輸送資源として活用可能に

- 福祉・観光・教育等で各施設で個別に管理されてきた送迎車両を共同リソースとして活用可能とすることで、各施設の業務効率化を促進。
- 車両運行の効率化により生じた「空き時間」を利用して地域住民の輸送を担うなど、地域における施設送迎車両のフル活用を実現。

FY2025 COMmmONS Project Partners





令和7年度補正予算を活用した「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開

12月16日に成立した令和7年度補正予算を活用し、「交通空白」解消に向けた地域の移動手段の確保等に対する支援のほか、**共同化・協業化、デジタル技術を活用した高度サービスの実装（地域交通DX）、地方公共団体の体制整備**等を幅広く支援し、持続的な地域公共交通の確立を推進。**【地方公共団体の負担分について、新たに特別交付税措置を創設（1.または2.のみ）】**

※「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの参加が要件※

1.「交通空白」解消タイプ



- **全国に約2,500存在する「交通空白」解消**に目処をつけるため、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等の導入や、医療・福祉・教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を**調査から実証運行までトータルで支援**
- 補助率：**500万円まで定額**、500万円を超える部分は**2／3（上限1億円）**
※東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は1／3（定額無し）

2.共同化・協業化促進タイプ



- **複数の地方公共団体や交通事業者、施設等への運送サービス提供者**による地域旅客運送サービスの**共同化・協業化等も通じた連携の取組**により、共同で路線バス・乗合タクシー・公共ライドシェア等の運送を実施する事業を**調査から実証運行までトータルで支援**
- 補助率：**1,000万円まで定額**、1,000万円を超える部分は**2／3（上限1億2,000万円）**

3.地域交通DX推進タイプ



- 事業者・事業種の連携・協働により**複数のモビリティデータの統合及び活用**や**国の定める標準仕様にに基づくシステム統合、標準業務モデルの導入**など、**デジタル技術を活用した高度サービスの実装**を支援
- 補助率：地方公共団体の規模に応じて**1／2～2／3（上限1億円）**
※人口10万人未満の自治体は500万円まで定額

4.モビリティ人材・組織育成タイプ



- 地方公共団体が行う**「交通空白」を生み出さない持続可能な地域交通を実現するための体制整備**に必要な、企画・立案や交通事業者・地元住民等の関係者との調整等を行う**団体や人材の育成**等を支援
- 補助率：**定額（上限3,000万円）**

移動を
日本の成長エンジンにしましょう。

デジタル活用と連携・協働で実現。

みんなで一緒に
やってみませんか。