

九州デジタル推進ワーキンググループ 説明資料

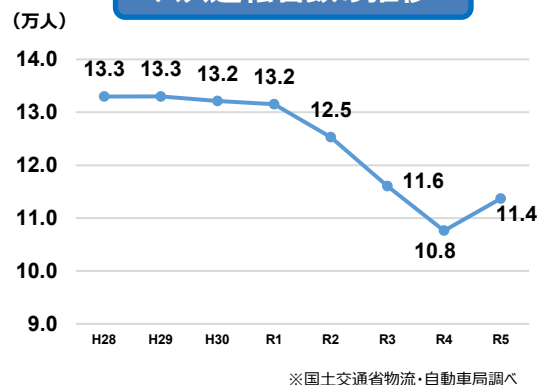
2026年10月
九州運輸局 交通政策部 交通企画課



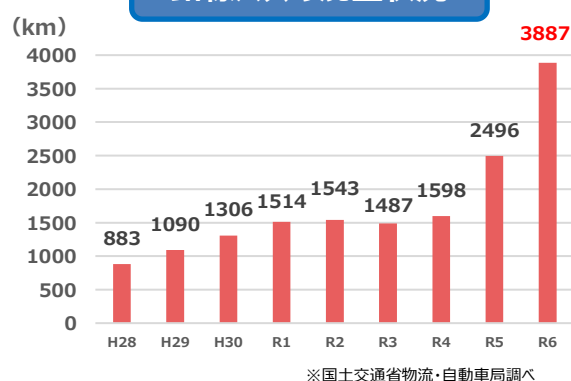
地域交通を取り巻く現状

- 人口減少・高齢化とともに、**バス・タクシードライバーの減少**が進み、**公共交通の担い手不足による供給制約**が強まっている。
- 一方、**免許返納した高齢者をはじめ移動手段の確保に対する不安が高まっている**ほか、医療・福祉・教育等生活に不可欠な分野のサービスの持続性確保のため、**病院・学校等の統合・集約や、部活動の地域展開が急速に進展し、移動需要は増大**。
- 地方では、商圈の縮小による小売店（スーパー、商店街）が減少し、**「生活の足」の確保が課題**。
⇒移動手段を確保して地域の暮らしを安定させるため、**交通とこれら分野の連携の一層の強化**が急務。

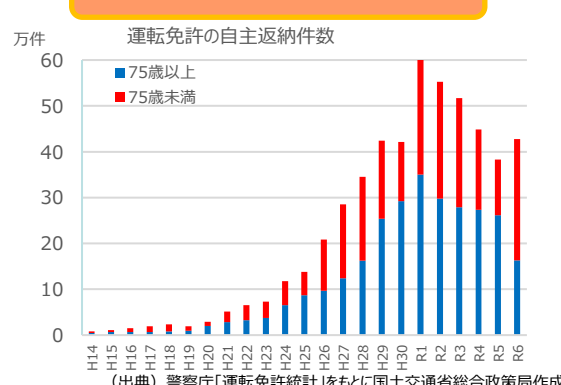
バス運転者数の推移



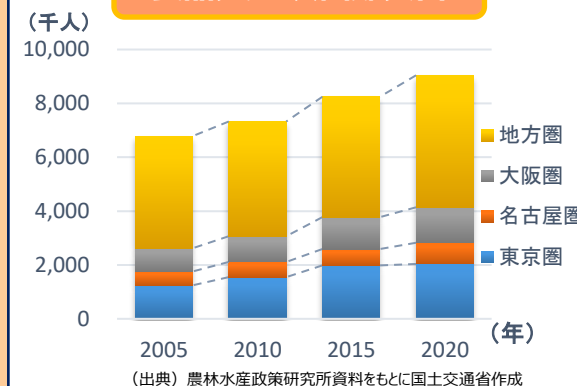
路線バスの廃止状況



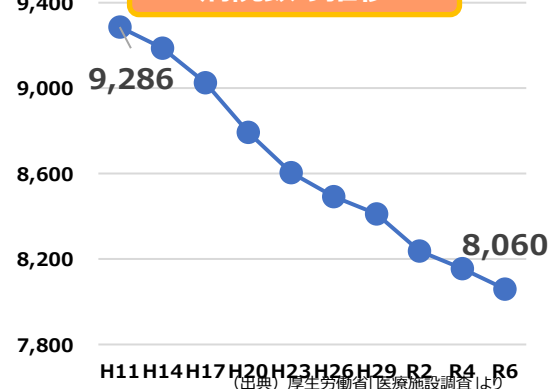
運転免許返納数の推移



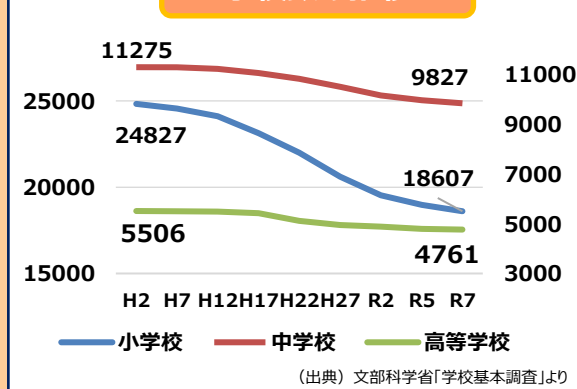
食品アクセス困難人口



病院数の推移



学校数の推移



「交通空白」解消に向けた取組の加速化

取組方針2026を踏まえ、「地域の足」の確保と「観光の足」の確保の両面を「車の両輪」と位置づけつつ、地域交通DXや自動運転等の新たな技術の実装など、取組内容の深化を図ることにより、「交通空白」を将来にわたり安定的に解消していく段階へと発展させていく。

① 地域輸送資源のフル活用等への制度的支援

地域の実態と将来像を踏まえ、輸送資源を分野横断でフル活用する取組を含む戦略設計を支援するため、改正地域交通法で創設された各種制度、計画策定や人材育成に資する情報提供等を実施するとともに、地方運輸局等による伴走支援を展開

- 文科省／厚労省と連携した「地域輸送資源のフル活用」の実装化（自動車地域旅客運送サービス再構築事業、パイロット・プロジェクト等）
- 連携促進団体 ● 認定制度 ● まちづくりや住宅政策との連携 等

主な取組

⑤ 観光を起点とした地域交通の持続可能性の強化

地域住民の「生活の足」を確保しつつ、観光と生活を一体化した交通体系を構築することで、観光需要を取り込み、地域交通の利用基盤を強化し、持続可能性向上の好循環を図る

- 計画策定段階からの観光需要把握 ● 多客期等需要変動への対応
- 観光フィーダー補助 ● 利便性向上

主な取組

② 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

構想段階から実証・実装、本格運行まで切れ目のない十分な財政支援を行い、計画倒れを防ぐ。その際、観光との連動や交通再編・DXを一体的に進め、持続可能で自立的な地域交通の定着を図る

- 計画策定やアップデートへの支援・「交通空白」解消への財政支援
- 幹線・フィーダー補助への支援と鉄道バス路線等の再構築の促進
- DX・GXの活用や人材確保支援等

主な取組

④ 自動運転社会実現本部との連携／地域交通DX等による先進技術導入の環境整備

人口減少や担い手不足に対応するため、自動運転や地域交通DXを活用した社会実装を推進し、データ連携と先進技術により「交通空白」解消と持続可能な地域交通の実現を図る

- 国土交通省自動運転社会実現本部 ● 地域交通DX（COMmmmons）

主な取組

③ 官民連携、地域連携を促進する基盤整備

官民連携プラットフォームの全国規模へ拡大した基盤を生かし、対面・オンライン双方のマッチング強化により、具体的案件創出を加速し、「交通空白」解消につながる実効的連携を推進

- マッチング・イベント、サイト充実、成功事例の発信による案件創出

主な取組

MaaS(Mobiity as a Service)とは、多様なモビリティサービスを統合し、利用者の需要に応じて「1つのサービス」として自由にアクセス可能な状態とするサービス概念。

(Maas Alliance White Paper, MaaS Alliance, 2017)

交通の課題

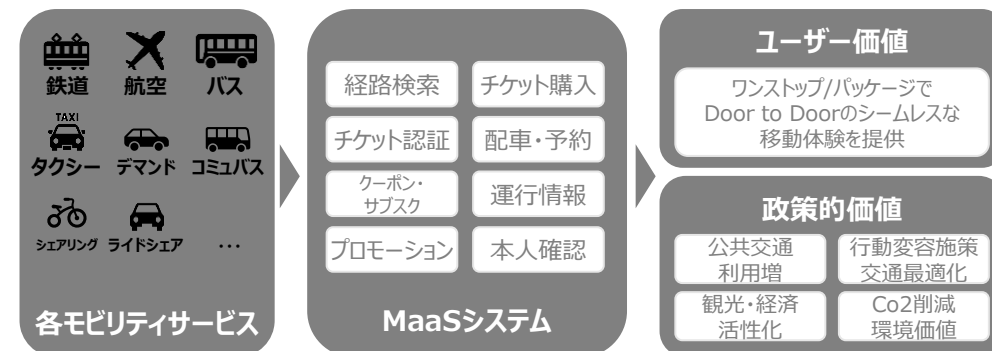
- モビリティサービスには様々な特性があり、鉄道は定時性と大容量輸送に優れるが利用者の個別の需要には対応できない、タクシーは速達性や目的地の柔軟な設定が可能だが大量輸送はできない、など、**それぞれの空間的又は時間的な制約が存在**。
- これらのモビリティサービスが分割して提供された状態では、**目的地までの経路検索や乗り換え・接続、予約・配車などがシームレスにつながらず、公共交通の利便性向上の障壁となる**。
- 特に日本では、モビリティサービスが多数の民間事業者によって提供されているという特性があり、個々に高いサービスレベルで提供される半面、「シームレスな移動の実現」を難しくしている面がある。

モビリティサービスの性質（イメージ）



MaaSの目指す姿

- MaaSは、異なる特性を持つモビリティサービスを利用者の観点から「1つのサービス」として利用可能とすることで、モビリティサービスの利便性を向上を目指す取組。
- 具体的には、各モビリティサービスを利用するうえで必要な**経路検索、運行情報取得、料金支払い、チケット予約、チケット認証（チケットティング）**など、現状モード単位で分割して提供されている顧客接点を統合し、マルチモードかつワンストップで利用できるようにする。
- これにより、利用者はニーズに応じた最適な移動手段へ簡便かつ効率的にアクセスし、シームレスな移動が可能となる。
- 利用者利便の向上は、**地域交通政策の観点からは公共交通の利用増加（乗用車からの乗り換え）や新たなビジネス機会の提供、運行最適化によるコスト削減、Co2削減、観光等の地域経済への裨益**など多面的なメリットをもたらす。



- 「九州MaaS」とは、**九州全域の多種多様な交通モード**の情報や機能を集約、ワンストップ化したMaaSサービス（2024.8.1開始）。

➢ 九州全域を対象として、様々なモードの交通事業者や観光事業者、自治体等が連携し、ボーダレスなサービスを移動者・来訪者に提供。**移動の円滑化・広域化・活性化の促進、地域の活力創出の機会提供を目指す。**
- 九州がまるっとつながる

九州MaaS

一般社団法人 九州MaaS協議会

九州MaaSの運営組織として、2024年4月発足。九州全域（一部は他地域）から、官（九州各県）と民（交通事業者等※）の100社局以上が会員として参画し、参画会員の会費をもって九州MaaSの企画、運営を実施。

※バス・タクシー・鉄道・旅客船・航空等各交通モードの交通事業者、非交通事業者（観光事業者等）、経済団体など

主な事業内容

【MaaSアプリ「my route」上でのサービス提供】

- 既存のMaaSアプリ「my route」にて、**九州全域・多様な交通モードにおける経路検索・予約・決済サービス**の提供。
- エリア・モード横断的な企画乗車券、交通に加え観光・商業施設等と連携した**デジタルチケット等の造成・販売**（ALL KYUSHU PASSなど）。
- 目的地に関する情報（観光・イベント情報）等の**情報発信**。

【その他】

- 乗継利便性向上のための取組（交通モード間のダイヤ見直し、乗場環境改善等）、インバウンド対応など、各種**フィジカル施策**の検討。 ※順次施策を実施。
- 九州MaaS利用に関するデータ（デジタルチケット販売、利用データ等）の取得、当該データをはじめとする各種**データの分析・利活用**の推進。
※分析・利活用手法の検討・確立。その後、順次取組を進める。
- 認知度向上のための**広報・PR**。



<div>01</div> <div>旅行はもちろん 普段の移動にも</div> <div>九州内の旅行はもちろん出張やちょっとした普段の移動も便利で快適に変化します。</div> <div></div>	<div>04</div> <div>おトクな料金 おトクな特典</div> <div>安く移動できるプランや、観光地で受けられる特典付きチケットなど自分に合ったプランを選べます。</div> <div></div>
<div>02</div> <div>スマホひとつで 簡単に移動</div> <div>わざわざ乗車券を買わなくても、スマホでデジタルチケットを購入するだけでOK!</div> <div></div>	<div>05</div> <div>最適なルート案内で 時間を節約</div> <div>リアルタイムの交通情報や混雑状況に随って、最適なルートを案内するから待ち時間など無駄な時間の節約も。</div> <div></div>
<div>03</div> <div>複数の交通手段を まとめて予約・決済</div> <div>バス、電車、タクシーなど複数の交通手段をひとつのアプリでシームレスに予約できる!</div> <div></div>	<div>06</div> <div>環境にやさしい 新しい移動</div> <div>公共交通機関やシェアリングサービスの利用が広がると交通渋滞の緩和やCO2排出量の削減に。</div> <div></div>

地域交通の連携・協働の課題となる様々な「個別最適化」

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。

- 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

地域交通法改正と連動して実施した commons のプロジェクト

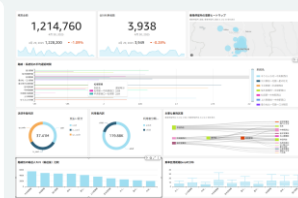
共同化・協業化の推進 | ダイヤ編成や運行管理等のバス業務の標準化

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



後方業務には未だ紙管理も存在

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



データに基づく
運行管理が可能に

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

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



某介護施設における
ホワイトボード上の管理

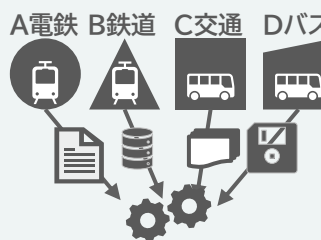
- 国が施設の従業員が多数の送迎車両の運行を簡単に一括管理できる「共同送迎管理システム」を開発。
- 福祉施設、旅館、塾など多様な施設が連携した共同送迎の取組を実現可能。



簡単な操作で
送迎管理が可能

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

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



変換が必須でコストが大

- 国が交通データの標準仕様を策定。あわせて、様々なデータを自治体において簡単に扱えるデータ分析ツールを開発。
- データ活用環境の整備により、自治体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」

- 「交通空白」は単なる移動手段の不足にとどまらず、通学や通院、買い者などが家族による送迎に委ねられ、現役世代の方が多くの時間を割かざるを得なくなる結果、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、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。
- そのため、「取組方針2026」に基づき、令和9年度までの集中対策期間において、全国約3,000の「交通空白」解消に道筋をつけるとともに、集中対策期間の先も見据え、成長投資として、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。

・ 地域公共交通確保維持改善事業等	
令和9年度予算概算要求額	270億円（通常枠）（1.31倍）
	495億円（投資枠）
合計	765億円
〔令和7年度補正予算 352億円〕	
〔令和8年度当初予算 206億円〕	
・ 社会資本整備総合交付金（地域交通関係）	
令和9年度予算概算要求額	5,535億円の内数（通常枠）
	1,276億円の内数（投資枠）
合計	6,811億円の内数
	（4,597億円の内数）

「交通空白」解消に向けた輸送資源のフル活用等の推進

- 集中対策期間、さらにその先を見据えた「交通空白」解消の深化・加速化
 - デマンド交通・公共ライドシェア等の移動手段確保の後押し（調査・計画策定・合意形成、車両・システム・運行費等の支援）
- 輸送資源のフル活用等による地域交通の再構築
 - 改正地域交通法も活用した、輸送資源のフル活用、複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化による再構築（「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」をはじめ、運転者や車両等の地域の輸送資源をフル活用してサービスを提供する場合等における調査、合意形成、車両・システム・運行費等への支援）
 - 『「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム」パイロット・プロジェクト推進（複数分野の地域の輸送資源のフル活用の推進等）
 - 自治体・「連携促進団体」等を核とした地域の連携体制強化（地域公共交通計画の検討、関係事業者との連携、連携促進団体の活用や立ち上げ、人材育成、運営等への支援）
 - デジタル技術活用による事業者・他分野連携の推進
- 地域公共交通計画・協議会のアップデート等への支援
 - 「交通空白」解消に向けた実態把握・モビリティデータの利活用や、共同化・協業化等に必要な地域公共交通計画の策定・変更 への支援
 - 共同化してサービスを提供するための事業計画策定 等への支援
- 財政投融资（共同化・協業化、DX・GX投資への出融資）



公共ライドシェア



複数事業者による共同化

自動運転の事業化促進など地域交通の生産性向上等の推進

- 自動運転の社会実装推進
- 地域交通DX(COMmmONS等)による生産性等の向上（システム標準化の推進、キャッシュレス決済の導入等支援）
- EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援



自動運転バス

- ローカル鉄道再構築（再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援）
- 地域公共交通再構築（社会資本整備総合交付金）（地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設整備支援）



ハイブリッド気動車イメージ
新造車両・ICカードの導入

（参考）訪日外国人旅行者6,000万人に向けた「観光の足」の確保

（観光庁予算）
令和7年度補正予算 78億円の内数 令和8年度予算 19億円の内数

- 訪日外国人旅行者受入環境整備（令和8年度事業の例）
 - 公共/日本版ライドシェア等活用による観光地の二次交通の高度化
 - 乗場・待合環境整備等の二次交通へのアクセスの円滑化
 - 多言語対応、キャッシュレス決済の普及や、観光車両導入等の公共交通機関における受入環境整備、誘客や周遊円滑化に向けた路線バス等の二次交通基盤整備

地域公共交通の維持・確保等

- 生活の基盤となる地域公共交通の維持確保等
 - 離島航路、離島航空路、幹線・地域内フィーダー系統の運行費等に対する支援
 - バリアフリー対応車両導入や施設整備等、公共交通機関のバリアフリー化支援

- 地域鉄道における安全対策
- 安全に問題があるバス停の移設等

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



POINT

商業・福祉・教育等の
他分野の関係者が実質的に
運行に関わる場合、
定額の引き上げ
(上限750万円)

- **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）**

POINT

**複数の自治体・交通事業者で
共同でのサービス提供を行う
事業について、重点的に支援**

3. 地域交通DX推進タイプ



POINT

国の定める標準仕様に
基づき、**デジタル技術活用**
による事業者・他分野連携
を支援

- 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**人材や組織の育成**等を支援

➤ 補助率：**定額（上限3,000万円）**

POINT

**持続可能な地域交通を
実現するための
組織の立ち上げも支援**



【参考】地域交通DX推進タイプ

令和8年度「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト



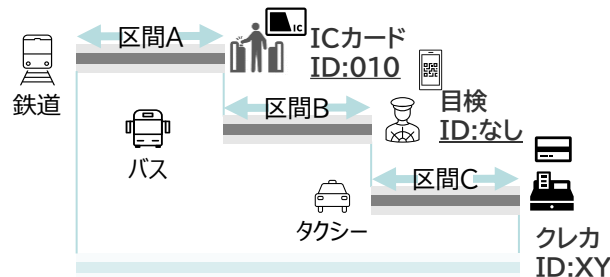
公募終了

- 「移動の足」の確保や外出機会創出、公共交通分担率向上など持続可能な地域交通を実現するため、**連携・協働によるデータ活用やシステム統合、業務プロセス標準化など、共同化・協業化を円滑化する観点から事業者・事業種を横断したDXを加速し、事業生産性やサービス品質の向上を実現していく必要。**
- このため、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推進。**

事業概要（補助対象経費）

① データ統合によるモード横断のデータ活用

交通モードごと/事業者ごと/決済手段ごとに分断されているデータを統合するため、標準データ仕様に準拠した共通ID化や認証システム改修などを支援



サービス/決済手段を横断するデータ統合を実現

② システム統合による業務効率の向上

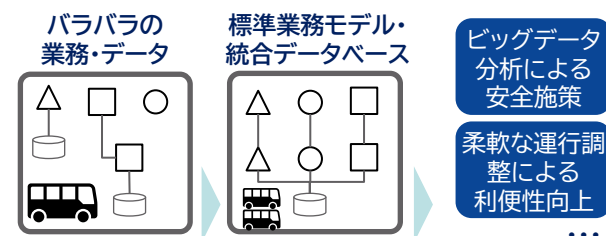
タクシー配車管理システムやデマンドバス配車システムなど多様化するシステムの連携・統合による業務効率向上を推進するため、標準APIの導入を支援



標準APIによりタクシーやデマンドバスの配車アプリ-配車管理Sysを統合・一元化

③ 標準業務モデルの導入によるサービス品質向上

データ活用等によるオペレーションの高度化などサービス品質向上を推進するため、標準業務モデルに基づくシステムリプレイス及び標準システム導入を支援



標準データモデルの導入によるオペレーションの高度化

事業要件

【補助対象事業者】

複数の都道府県、市町村、民間事業者による共同事業体又はこれらを構成員とする協議会
※「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに参加している者に限る。

【補助対象経費】

- ・ システムの開発・購入・利用・改修費用
 - ・ システム導入に伴い発生するその他費用（研修、マニュアル作成等）
 - ・ 地域交通へのキャッシュレス導入費用
 - ・ 交通情報のデータ化に要する費用
 - ・ 効果検証等のための調査経費
- 等

【補助率】

A 中小都市、過疎地など
【人口10万人未満の自治体】

500万円まで定額、
500万円を超える部分については2／3
（上限1億円）

B 地方中心都市など
【人口10万人以上の自治体】

2／3
（上限1億円）

C 大都市など
【三大都市圏の政令指定都市】

1／2
（上限1億円）



ご清聴ありがとうございました

- ✓ 地域公共交通に係る国の支援制度等について、ご質問、ご相談事項がございましたら、九州運輸局（交通企画課）または各運輸支局までお気軽にお問い合わせください。
- ✓ 資料の無断転載を禁じます



WebSite



X



Instagram



九州運輸局

10