タクシーを巡る諸情勢について

国土交通省　物流･自動車局　旅客課

令和７年９月１２日

目次

１．タクシー事業の現状 ・・ Ｐ１～15

２．令和８年度概要要求、税制改正について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P16~18

３．日本版ライドシェア・公共ライドシェア ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P19~28

４．国土交通省「交通空白」解消本部について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P27~30

５．令和６年度補正予算　２次募集・・ P31~37

６．特定技能制度について・・ P38~44

７．参考

１．タクシー事業の現状

タクシー事業の基礎情報

国土交通省

タクシー車両数

192,592台（令和6年度）
※うち、法人：167,426台、個人：25,166台

タクシー事業者数

30,984事業者（令和6年度）
※うち、法人：5,818事業者、個人：25,166事業者

タクシー運転者数

241,810人（令和6年度）
※対前年度同月比：＋7,157人

タクシー営業区域

全国630地域（令和７年9月現在）
※うち準特定地域：**135地域**

タクシー輸送人員

939,614千人（令和6年度）
※対前年度比：101%

運賃ブロック

全国69地域（令和７年9月現在）

タクシー日車営収※

※1日1両あたりの営業収入

38,003円（令和6年度）
※対前年度同月比：＋1,042円

タクシー事業の現状

国土交通省

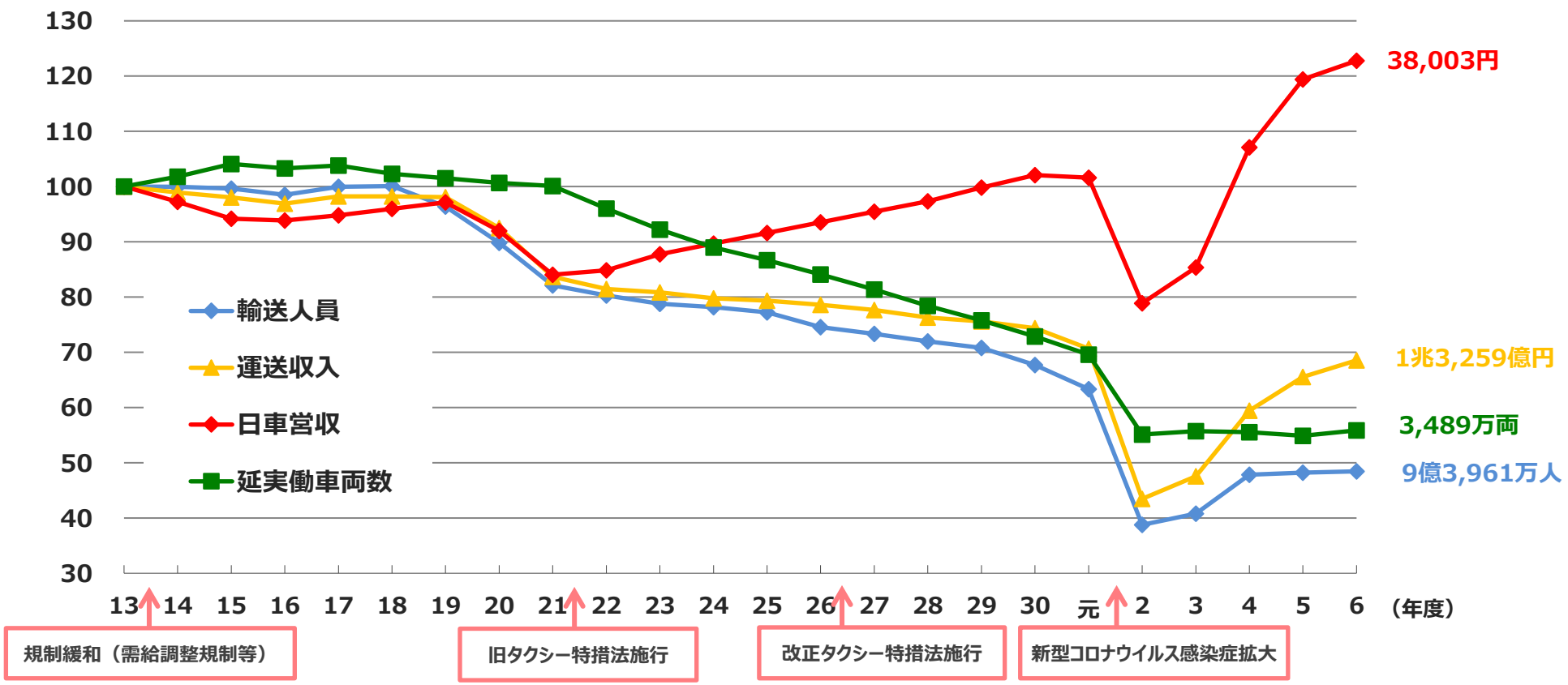
【**輸送人員**】平成18年度の19億4,110万人をピークに減少傾向。**令和6年度には9億3,961万人。ピーク時から約52%減少**。

【**運送収入**】平成13年度の1兆9,338億円をピークに減少傾向。**令和6年度には1兆3,259億円。ピーク時から約31%減少**。

【**延べ実働車両数※**】平成15年度の6,502万両をピークに減少傾向。**令和6年度には、3,489万両。ピーク時から約48%減少**。

【**日車営収**（1日1両あたりの営業収入）】平成13年度の3万951円以降減少傾向。平成21年度には2万6,006円まで減少。それ以降回復に転じ、改正タクシー特措法が施行された平成26年度は2万8,950円、**令和6年度は3万8,003円。コロナ前の令和元年度より約21%増加**。

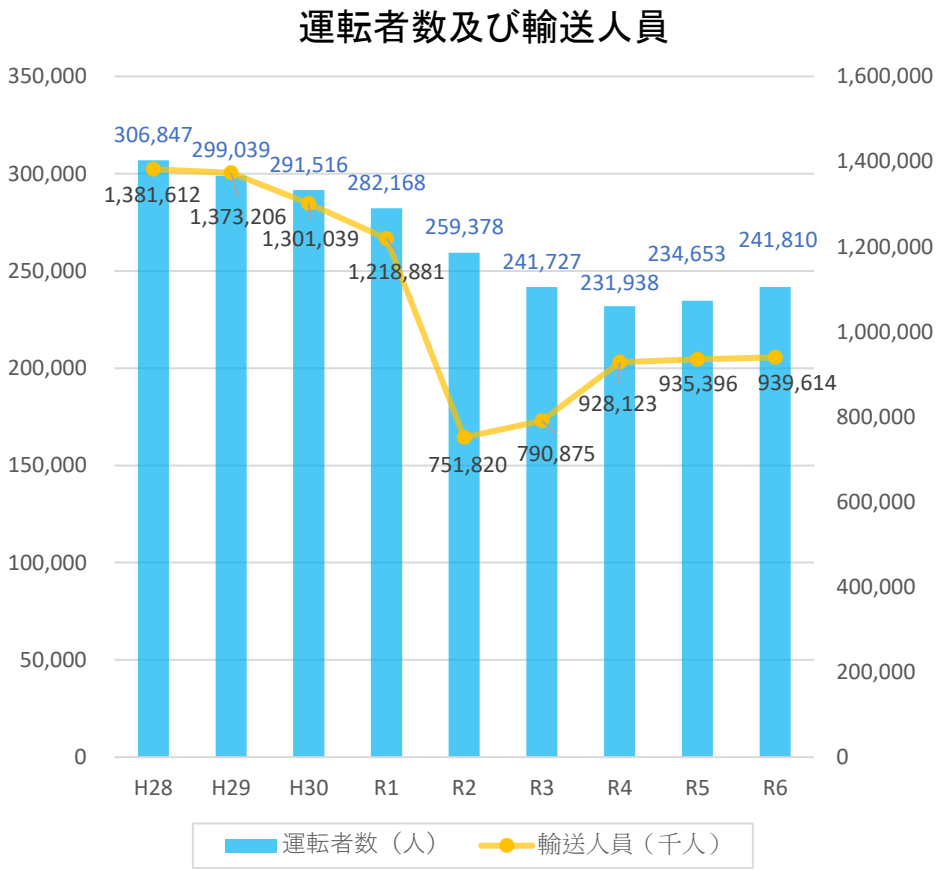
※1日毎の稼働車両数を1年間分積み上げた車両数

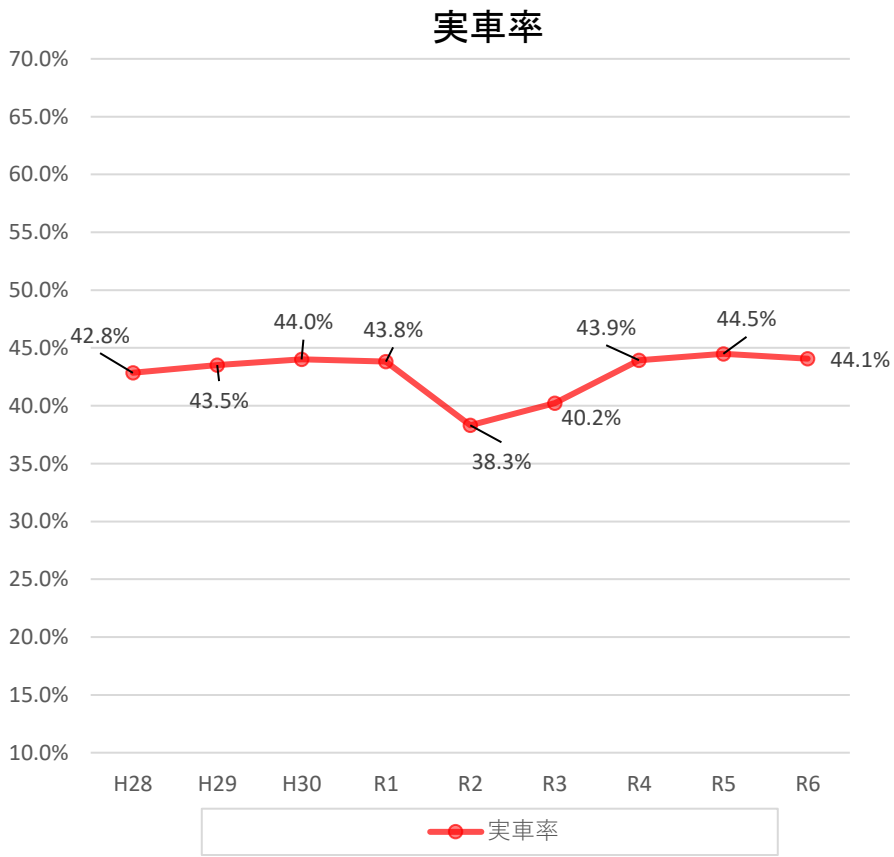


タクシー事業における運転者数の推移

国土交通省

○ 運転者数は令和4年度末を底値とし、約1万人増加。
○ コロナ禍以降、運転者数は増加しつつも回復途上ではあるが、シフトの見直しや効率的な配車により実車率が高水準に改善され、需要の回復に的確に対応している。（＝総輸送人員は増加している。）

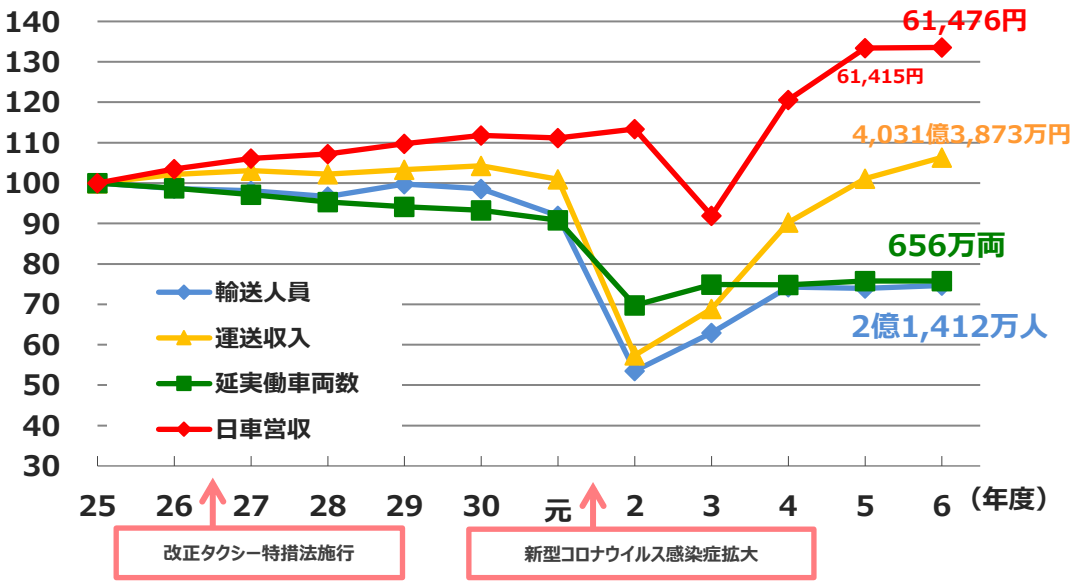


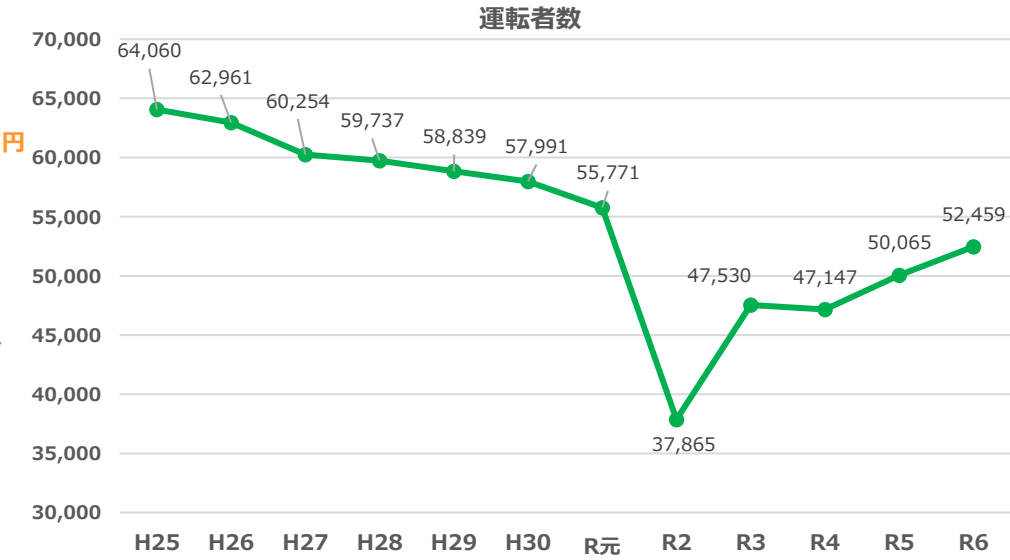


※輸送人員については毎年度タクシー事業者から報告のある輸送実績の集計により

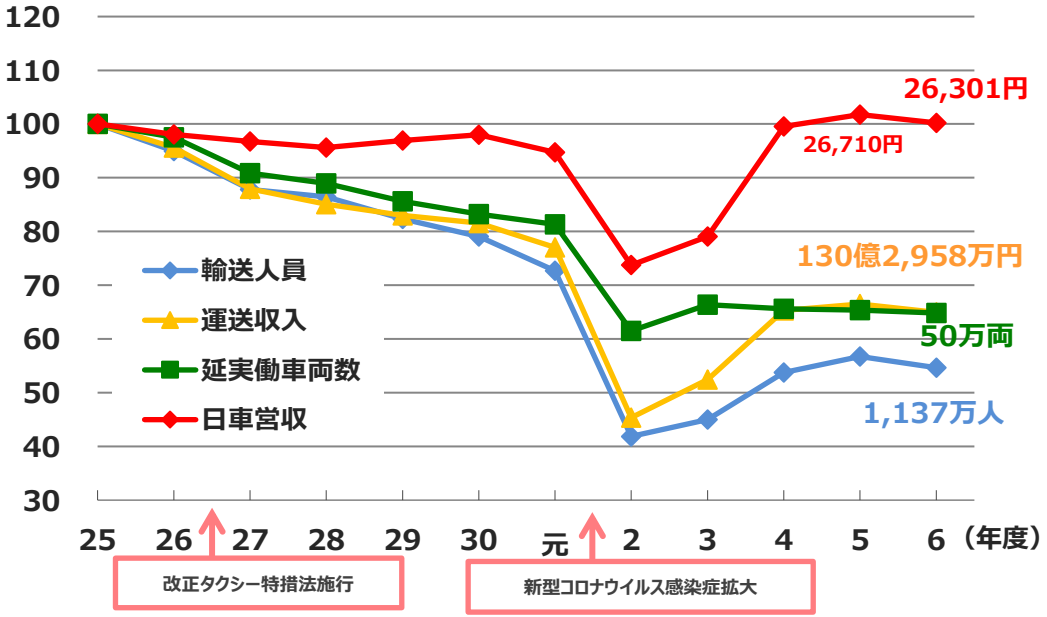
※運転者数については運転者証の交付数

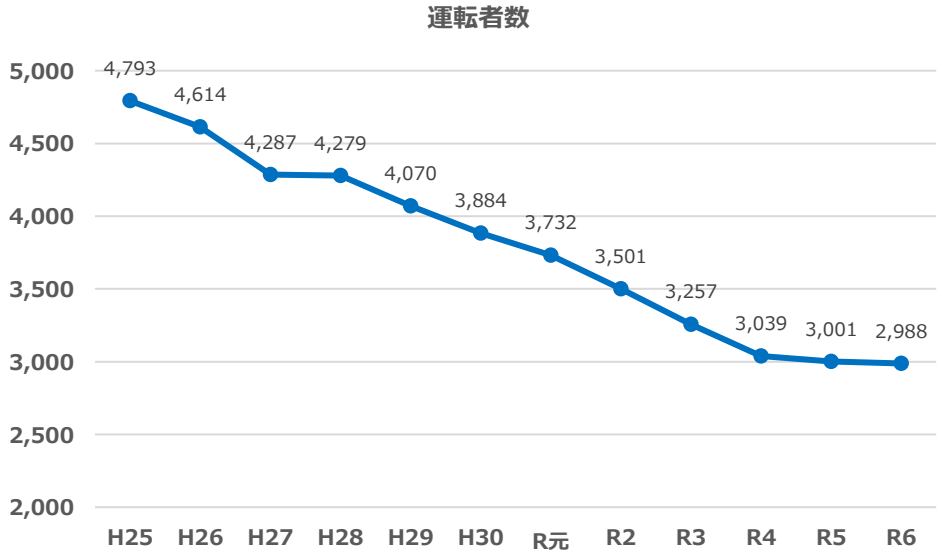
（例1）特別区・武三交通圏におけるタクシー事業の現状



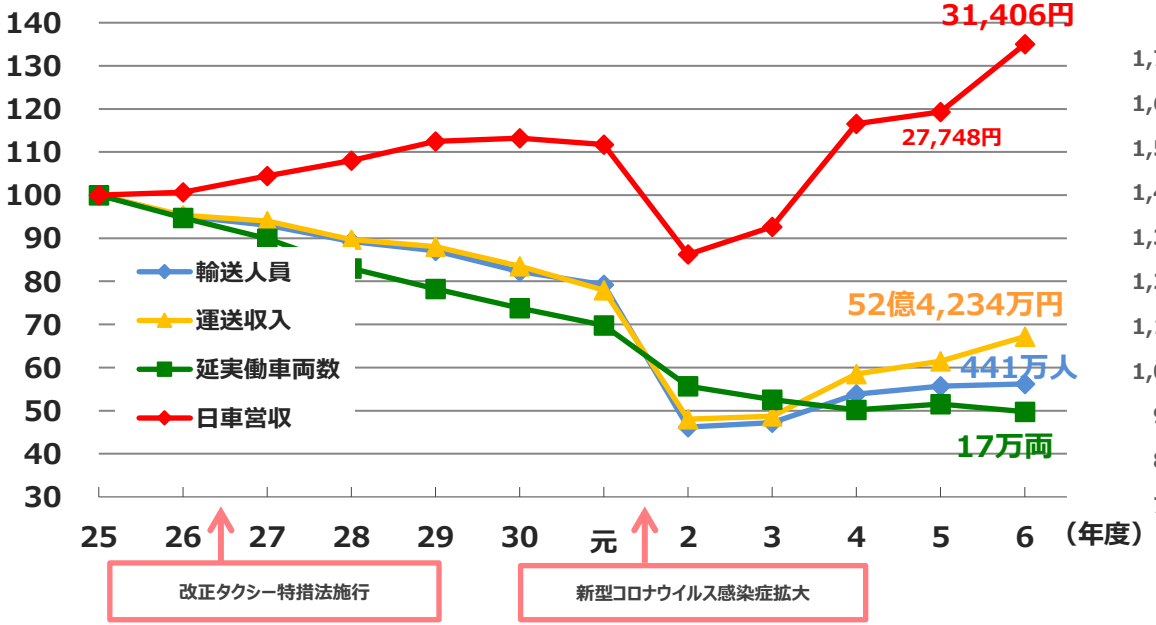


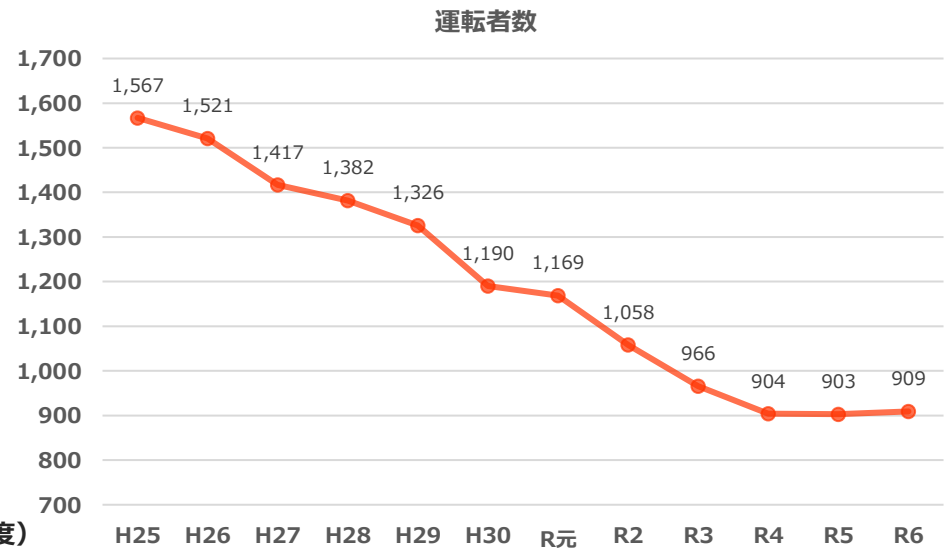
（例2）仙台市におけるタクシー事業の現状



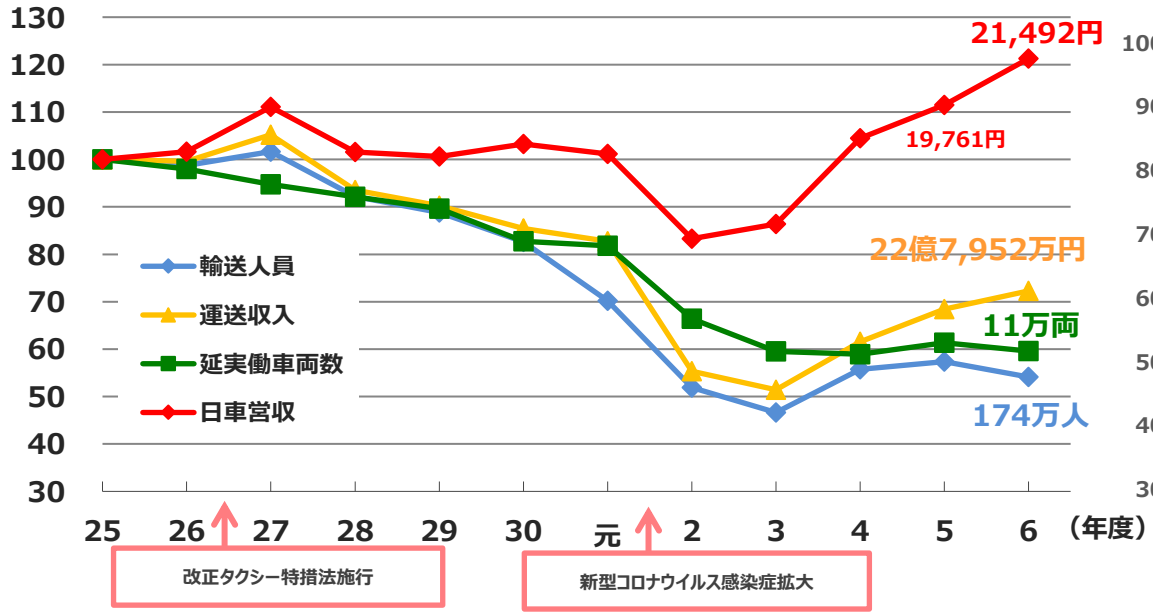


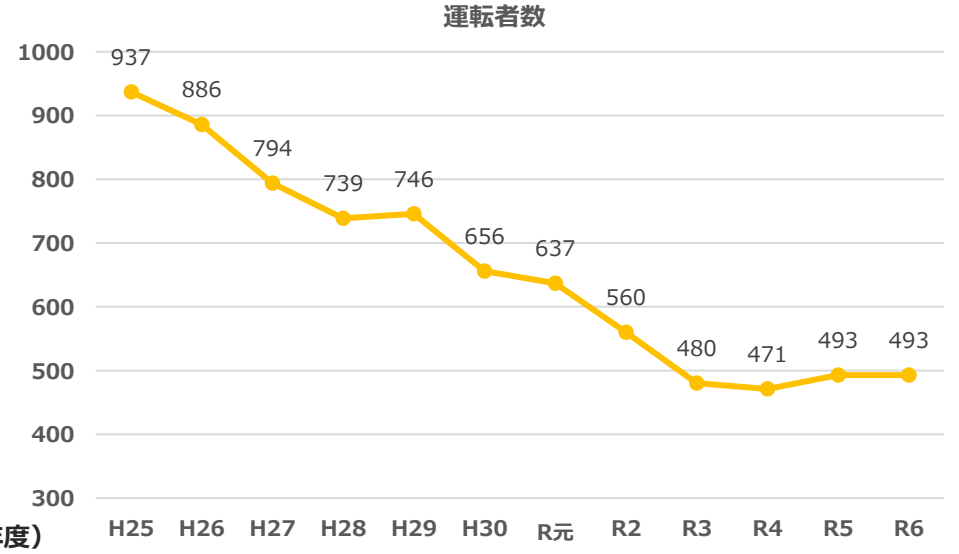
（例3）静清交通圏におけるタクシー事業の現状





（例4）徳島交通圏におけるタクシー事業の現状





運賃改定の状況について（令和7年9月11日時点）

1．運賃改定公示中の地域

運輸局	運賃ブロック名	公示日	実施日	改定率
東北	岩手県B地区	令和7年9月9日	令和7年10月8日	12.27%
中部	名古屋地区	令和7年9月11日	令和7年10月14日	10.54%

2．運賃改定審査・申請中の地域（37地域）

運輸局	運賃ブロック名	処理状況
北海道	札幌・小樽地区	運賃改定率を審査中
	旭川地区	運賃改定要否を審査中
	函館地区	運賃改定率を審査中
	室蘭地区	運賃改定要否を審査中
	帯広地区	運賃改定率を審査中
	釧路地区	運賃改定要否を審査中
東北	青森地区	運賃改定要否を審査中
	秋田地区	令和7年11月18日まで申請受付
	仙台地区	運賃改定率を審査中
	山形地区	令和7年12月7日まで申請受付
関東	特別区・武三地区	運賃改定要否を審査中
	多摩地区	運賃改定要否を審査中
	東京島しょ地区	運賃改定率を審査中
	京浜地区	運賃改定率を審査中
	相模・鎌倉地区	運賃改定率を審査中
	千葉地区	運賃改定率を審査中
	埼玉南部地区	運賃改定要否を審査中
	埼玉北部地区	運賃改定要否を審査中
	群馬地区	運賃改定要否を審査中
北信	新潟地区	運賃改定率を審査中
	石川地区	令和7年11月25日まで申請受付
	尾張・三河地区	運賃改定率を審査中
	静岡地区	運賃改定率を審査中
	伊豆地区	運賃改定率を審査中
	岐阜地区	運賃改定率を審査中
	三重地区	運賃改定要否を審査中
近畿	大阪地区	運賃改定率を審査中
	神戸市域地区	運賃改定率を審査中
	兵庫地区	令和7年10月15日まで申請受付
	和歌山地区	運賃改定要否を審査中
中国	広島市域地区	運賃改定率を審査中
	広島地区	運賃改定率を審査中
	岡山地区	運賃改定率を審査中
	山口地区	運賃改定要否を審査中
四国	愛媛地区	運賃改定率を審査中
	香川地区	令和7年11月4日まで申請受付
九州	宮崎地区	運賃改定要否を審査中

全国の運賃改定の状況について

令和7年9月11日時点

令和２年度以降に改定したブロック：９９ブロック

運輸局	運賃ブロック		旧運賃ブロック	申請時期	実施時期	処理状況
北海道（全8ブロック） 現在6ブロックで審査・申請中	1	札幌・小樽地区	札幌Ａ地区（札幌市等）	令和4年11月 7日	令和5年 5月31日	14.34% ↑
			札幌Ｂ地区（小樽市）	令和6年4月 23日	令和6年12月 6日	14.45% ↑ ※1
				令和7年 5月30日	—	改定率を審査中
	2	千歳・空知・後志地区	札幌Ｃ地区（千歳市等）	令和4年 9月 5日	令和5年 5月31日	10.09% ↑
			札幌Ｄ地区（岩見沢市、夕張市等）	令和5年 2月27日	令和5年10月25日	10.50% ↑
			札幌Ｅ地区（余市町、ニセコ町等）	令和5年 9月 8日	令和6年 6月20日	9.64% ↑
	3	旭川地区	旭川Ａ地区（旭川市等）	令和4年12月19日	—	申請率７割未達
			旭川Ｂ地区（名寄市、稚内市等）	令和4年 3月 7日	令和5年 4月10日	16.32% ↑
				令和7年 5月21日	—	改定要否を審査中
	4	函館地区	函館Ａ地区（函館市等）	令和4年12月 1日	令和5年 8月10日	10.35% ↑
			函館Ｂ地区（知内町、松前町等）	令和5年 2月 8日	令和5年10月25日	11.74% ↑
				令和7年 5月 7日	—	改定率を審査中
	5	室蘭地区（室蘭市等）		令和5年 1月20日	令和5年10月25日	10.34% ↑
				令和7年 7月18日	—	改定要否を審査中
	6	釧路地区	釧路Ａ地区（釧路市等）	令和4年12月27日	令和5年 9月14日	12.43% ↑
			釧路Ｂ地区（根室市等）	令和5年 1月 4日	令和5年 9月25日	16.25% ↑
				令和7年 8月 6日	—	改定要否を審査中
	7	帯広地区	帯広Ａ地区（帯広市等）	令和4年11月 9日	令和5年 5月31日	10.59% ↑
			帯広Ｂ地区（足寄町、士幌町等）	令和4年11月10日	令和5年 5月31日	13.51% ↑
				令和7年 4月 2日	—	改定率を審査中
	8	北見地区	北見Ａ地区（北見市）	令和5年 2月13日	令和5年 8月10日	13.63% ↑
			北見Ｂ地区（網走市等）	令和6年4月 23日	令和6年12月 6日	14.31% ↑

※1　人口100万人以上を含む地域の運賃改定は、消費者庁協議が必要

運輸局	運賃ブロック		旧運賃ブロック	申請時期	実施時期	処理状況
東北 （全7ブロック） 現在4ブロックで 審査・申請中	1	青森地区（青森県全域）		令和4年11月 7日	令和5年 6月15日	*13.96%* ↑
				令和7年 8月20日	—	改定要否を審査中
	2	岩手地区	岩手県Ａ地区（盛岡市等）	令和3年11月24日	令和4年12月19日	*11.41%* ↑
				令和6年12月 2日	令和7年 8月 6日	*13.90%* ↑
			岩手県Ｂ地区 （盛岡市等を除く県内全域）	令和3年11月24日	令和4年12月19日	*12.87%* ↑
				令和7年 1月21日	令和7年10月 8日	*12.27%* ↑
	3	仙台地区（仙台市）		令和4年 9月14日	令和5年 5月31日	*12.34%* ↑
				令和7年 7月15日	—	改定要否を審査中 ※1
	4	宮城地区（仙台市を除く県内全域）		令和5年 3月30日	令和5年 9月20日	*10.92%* ↑
	5	秋田地区	秋田県Ａ地区（秋田市）	令和4年 9月21日	令和5年 5月31日	*14.42%* ↑
			秋田県Ｂ地区 （秋田市を除く県内全域）	令和4年11月29日	令和5年 7月15日	*10.76%* ↑
				令和7年 8月19日	—	申請受付中
	6	山形地区	山形県Ａ地区（山形市、天童市等）	令和4年 9月26日	令和5年 5月31日	*13.03%* ↑
			山形県Ｂ地区（鶴岡市、酒田市等）	令和4年10月19日	令和5年 6月15日	*10.10%* ↑
				令和7年 9月 8日	—	申請受付中
	7	福島地区（福島県全域）		令和5年10月19日	令和7年4月16日	*10.77%* ↑

※1　人口100万人以上を含む地域の運賃改定は、消費者庁協議が必要

運輸局	運賃ブロック		旧運賃ブロック	申請時期	実施時期	処理状況	
関東 （全13ブロック） 現在9ブロックで 審査・申請中	1	東京特別区・武三地区（東京23区、武蔵野市、三鷹市）		令和3年12月24日	令和4年11月14日	14.24% ↑	※2
				令和7年 7月 3日	—	改定要否を審査中	
	2	多摩地区（立川市、八王子市等）		令和5年 1月12日	令和5年11月20日	10.21% ↑	
				令和7年 7月 3日	—	改定要否を審査中	
	3	東京島しょ地区（大島等）		令和6年4月 26日	—	申請率７割未達	
				令和7年2月 27日	—	改定率を審査中	
	4	京浜地区（横浜市、川崎市等）		令和4年12月20日	令和5年11月20日	10.32% ↑	
				令和7年 6月25日	—	改定率を審査中	※1
	5	相模・鎌倉地区（藤沢市、鎌倉市等）		令和4年12月20日	令和5年11月20日	10.09% ↑	
				令和7年 6月25日	—	改定率を審査中	
	6	小田原地区（小田原市等）		令和5年 7月11日	令和6年 3月11日	12.39% ↑	
	7	千葉地区	千葉県Ａ地区（千葉市、習志野市等）	令和5年 1月 6日	令和5年11月20日	10.03% ↑	
			千葉県Ｂ地区（市原市、木更津市等）	令和5年 1月 6日	令和5年11月20日	11.10% ↑	
				令和7年 6月26日	—	改定率を審査中	
	8	埼玉南部地区（さいたま市、川越市等）		令和5年 1月27日	令和5年11月20日	10.21% ↑	
				令和7年 6月27日	—	改定要否を審査中	※1
	9	埼玉北部地区（熊谷市、本庄市等）		令和5年 1月27日	令和5年11月20日	11.70% ↑	
				令和7年 7月 4日	—	改定要否を審査中	
	10	群馬地区	群馬県Ａ地区（前橋市、高崎市等）	令和4年10月20日	令和5年10月10日	13.53% ↑	
			群馬県Ｂ地区（沼田市、渋川市等）	令和4年10月20日	令和5年10月10日	14.17% ↑	
				令和7年 7月15日	—	改定要否を審査中	
	11	茨城地区（茨城県全域）		令和4年11月 1日	令和5年 9月19日	14.18% ↑	
	12	栃木地区（栃木県全域）		令和5年 4月17日	令和5年12月 4日	10.08% ↑	
	13	山梨地区	山梨県Ａ地区（甲府市等）	令和5年12月 1日	令和6年 4月 8日	10.39% ↑	
			山梨県Ｂ地区（大月市等）	令和5年 2月 6日	令和5年11月20日	13.88% ↑	

※1　人口100万人以上を含む地域の運賃改定は、消費者庁協議が必要　　※2　東京特別区・武三地区の運賃改定は、消費者庁協議及び物価関係閣僚会議への付議が必要

運輸局	運賃ブロック		旧運賃ブロック	申請時期	実施時期	処理状況
北陸信越 （全4ブロック） 現在2ブロックで審査・申請中	1	新潟地区	新潟県Ａ地区（新潟市等）	令和2年10月 6日	令和4年 9月24日	10.59% ↑
			新潟県Ｂ地区（長岡市、三条市等）	令和4年12月23日	令和5年10月25日	10.19% ↑
				令和7年 1月14日	—	改定率を審査中
	2	長野地区	長野県Ａ地区（長野市等）	令和4年12月23日	令和5年 9月25日	10.67% ↑
			長野県Ｂ地区（松本市、上田市等）	令和4年12月23日	令和5年 9月25日	10.22% ↑
	3	富山地区（富山県全域）		令和4年12月12日	令和5年 9月11日	11.46% ↑
	4	石川地区	金沢地区（金沢市等）	令和4年 8月23日	令和5年 6月26日	15.45% ↑
			石川地区（小松市、加賀市等）	令和4年 8月26日	令和5年 6月26日	14.15% ↑
				令和7年 8月25日	—	申請受付中
中部 （全7ブロック） 現在5ブロックで審査・申請中	1	名古屋地区（名古屋市等）		令和4年 3月31日	令和4年12月 5日	11.88% ↑ ※1
				令和7年 3月24日	令和7年10月14日	10.54% ↑
	2	尾張・三河地区（岡崎市、豊田市、豊橋市等）		令和4年 7月 8日	令和5年 3月20日	11.91% ↑
				令和7年 3月26日	—	改定率を審査中
	3	静岡地区（静岡市、浜松市等）		令和4年10月 4日	令和5年 9月25日	10.12% ↑
				令和7年 4月 7日	—	改定率を審査中
	4	伊豆地区（熱海市、下田市等）		令和4年10月25日	令和5年 9月11日	10.35% ↑
				令和7年 4月14日	—	改定率を審査中
	5	岐阜地区	岐阜地区（岐阜市等）	令和4年 5月20日	令和5年 3月20日	11.81% ↑
			飛騨地区（飛騨市、高山市等）	令和4年10月 6日	令和5年 7月21日	14.96% ↑
				令和7年 6月 5日	—	改定率を審査中
	6	三重地区（三重県全域）		令和4年 9月29日	令和5年 9月11日	11.73% ↑
				令和7年 5月 7日	—	改定要否を審査中
	7	福井地区（福井県全域）		令和5年 1月18日	令和5年10月25日	15.52% ↑

※1　人口100万人以上を含む地域の運賃改定は、消費者庁協議が必要

運輸局	運賃ブロック		旧運賃ブロック	申請時期	実施時期	処理状況	
近畿 （全8ブロック） 現在4ブロックで 審査・申請中	1	大阪地区（大阪府全域）		令和4年11月10日	令和5年 5月31日	12.58% ↑	
				令和7年 4月 8日	—	改定率を審査中	※1
	2	京都市域地区（京都市、宇治市等）		令和4年 8月22日	令和5年 5月 1日	14.95% ↑	
				令和7年 1月 6日	令和7年 8月 6日	8.72% ↑	※1
	3	京都北部地区（舞鶴市、福知山市等）		令和5年 9月15日	令和6年 3月18日	11.75% ↑	
	4	神戸市域地区（神戸市、西宮市等）		令和4年11月16日	令和5年 5月31日	11.98% ↑	
				令和7年 4月25日	—	改定率を審査中	※1
	5	兵庫地区	姫路・東西播地区 （姫路市、加古川市等）	令和4年 3月22日	令和5年 5月31日	13.81% ↑	
			淡路島地区（洲本市等）	令和5年 6月16日	令和5年11月20日	12.76% ↑	
			兵庫北部地区 （豊岡市、丹波篠山市等）	令和5年 6月19日	令和5年11月20日	13.44% ↑	
				令和7年 7月15日	—	申請受付中	
	6	奈良地区（奈良県全域）		令和6年4月 11日	令和6年11月11日	11.31% ↑	
	7	滋賀地区	大津市地区（大津市）	令和4年11月28日	令和5年 5月 1日	12.35% ↑	
			滋賀北部地区 （大津市を除く県内全域）	令和4年11月28日	令和5年 5月 1日	11.93% ↑	
				令和7年 2月28日	令和7年 9月12日	8.31% ↑	
	8	和歌山地区	和歌山市域地区 （和歌山市、海南市等）	令和4年10月31日	令和5年 7月 3日	11.16% ↑	
			有田・御坊地区 （有田市、御坊市等）	令和4年12月26日	令和5年 7月 3日	12.76% ↑	
			橋本地区（橋本市等）	令和5年 2月17日	令和5年 7月 3日	12.32% ↑	
			紀南地区（田辺市、新宮市等）	令和4年12月26日	令和5年 7月 3日	10.47% ↑	
				令和7年 8月22日	—	改定要否を審査中	

※1　人口100万人以上を含む地域の運賃改定は、消費者庁協議が必要

運輸局	運賃ブロック		旧運賃ブロック	申請時期	実施時期	処理状況
中国 （全6ブロック） 現在4ブロックで 審査・申請中	1	広島市域地区（広島市等）		令和4年 8月 3日	令和5年 6月26日	14.32% ↑
				令和7年 3月24日	—	改定率を審査中 ※1
	2	広島地区（広島市等を除く県内全域）		令和4年 8月25日	令和5年 6月26日	14.04% ↑
				令和7年 3月25日	—	改定率を審査中
	3	鳥取地区（鳥取県全域）		令和5年 4月20日	令和5年12月25日	16.01% ↑
	4	島根地区	島根県本土地区 （隠岐郡を除く県内全域）	令和5年 8月29日	令和6年 3月29日	10.07% ↑
			島根県隠岐地区（隠岐郡）	令和5年12月20日	令和6年 9月12日	16.09% ↑
	5	岡山地区（岡山県全域）		令和4年 8月19日	令和5年 6月26日	13.23% ↑
				令和7年 4月 2日	—	改定率を審査中
	6	山口地区（山口県全域）		令和4年 9月21日	令和5年 8月 1日	10.61% ↑
				令和7年 7月15日	—	改定要否を審査中
四国 （全4ブロック） 現在2ブロックで 審査・申請中	1	徳島地区	徳島県市部地区（徳島市等）	令和5年 1月12日	令和5年 9月11日	15.14% ↑
			徳島県郡部地区（美馬市等）	令和5年 1月12日	令和5年 9月11日	13.77% ↑
	2	香川地区	香川地区 （小豆島町等を除く県内全域）	令和4年 5月16日	令和5年 3月 6日	15.38% ↑
			香川県小豆島地区（小豆島町等）	令和5年 3月31日	令和5年 9月25日	10.04% ↑
				令和7年 8月 5日	—	申請受付中
	3	愛媛地区	愛媛県東予地区（今治市等）	令和4年 9月12日	令和5年 6月 9日	12.67% ↑
			愛媛県中予地区（松山市等）	令和4年 9月12日	令和5年 6月26日	13.22% ↑
			愛媛県南予地区（宇和島市等）	令和4年10月 3日	令和5年 6月26日	11.72% ↑
				令和7年 5月23日	—	改定率を審査中
	4	高知地区	高知県高知市域地区（高知市等）	令和5年 3月31日	令和6年 2月19日	13.72% ↑
			高知県郡部地区（南国市等）	令和5年 6月30日	令和6年 2月19日	14.78% ↑

※1　人口100万人以上を含む地域の運賃改定は、消費者庁協議が必要

運輸局	運賃ブロック		旧運賃ブロック	申請時期	実施時期	処理状況	
九州 （全11ブロック） 現在1ブロックで審査・申請中	1	福岡市域地区（福岡市、春日市等）		令和4年11月29日	令和5年 8月 1日	10.44% ↑	※1
	2	福岡地区（久留米市、飯塚市等）		令和5年12月19日	令和6年10月 1日	11.84% ↑	
	3	北九州市域地区（北九州市等）		令和3年 8月18日	令和4年 9月26日	13.05% ↑	
				令和6年10月30日	令和7年 7月22日	11.15% ↑	
	4	佐賀地区（佐賀県全域）		令和5年 1月26日	令和5年10月25日	10.71% ↑	
	5	長崎本土地区（長崎市等）		令和4年12月14日	令和5年 9月 1日	13.02% ↑	
	6	長崎離島地区（五島市、壱岐市等）		令和5年 2月 2日	令和5年10月25日	10.15% ↑	
	7	熊本地区（熊本県全域）		令和5年 9月 1日	令和6年 4月26日	9.76% ↑	
	8	大分地区（大分県全域）		令和4年 9月22日	令和5年 7月12日	11.98% ↑	
	9	宮崎地区（宮崎県全域）		令和4年11月 8日	令和5年 7月26日	12.13% ↑	
				令和7年 8月 8日	—	改定要否を審査中	
	10	鹿児島地区	鹿児島Ａ地区（鹿児島市等）	令和4年11月30日	令和5年 8月 1日	11.20% ↑	
			鹿児島Ｂ地区（西之表市等）	令和4年12月13日	令和5年 8月 1日	12.97% ↑	
	11	奄美地区（奄美市等）		令和5年 9月 1日	令和6年 3月25日	18.21% ↑	
沖縄 （全1ブロック） 現在審査・申請中なし	1	沖縄地区	沖縄本島地区（那覇市等）	令和5年 2月 1日	令和5年10月25日	15.58% ↑	
			沖縄離島地区（宮古島市等）	令和4年12月14日	令和5年8月14日	14.45% ↑	

※1　人口100万人以上を含む地域の運賃改定は、消費者庁協議が必要

タクシー活性化の取組み

国土交通省

①配車アプリの導入状況

・配車アプリの導入事業者数
R2　1,589者　→　R6　1,888者

・配車アプリの配車可能車両数
R2　90,844両　→　R6　98,642両

配車アプリの導入

※（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会調べ

②キャッシュレス決済システムの導入状況

・キャッシュレス決済普及率（車両数ベース）
H30　75.2%　→　R2　89.4%　→　R6　92.4%

※（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会調べ

③ユニバーサルデザインタクシーの導入状況

H22　4,715台
H27　5,951台
R1　21,736台
R5　39,708台

※R5年度の総車両数は168,826台

JPN TAXI

④女性ドライバー応援企業認定制度（平成28年創設）

・認定企業数
H28　580者　→　R6　860者

※車体用
ステッカーロゴマーク

２．令和８年度 概算予算要求・
税制改正要望について

「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開
（令和８年度予算概算要求案）

令和８年度予算概算要求額
・地域公共交通確保維持改善事業等　２６９億円（２０９億円 1.29倍）
・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）　5,862億円の内数（4,874億円の内数）
・訪日外国人旅行者受入環境整備　9億円の内数　（7億円の内数）

令和８年度概算要求額
２６，９０５百万円（１．２９）
（うち「要望額」：５，９９９百万円）

○ 運転者等の担い手不足等に起因して、減便・廃線等が相次ぐ中、地域の実情に応じた形で移動手段を確保し、持続可能性を担保していくことは喫緊の課題。

○ 判明した全国約2,500の「交通空白」について、「取組方針2025」に基づき集中対策期間（R7～9）での解消を図るため、地域の実情に応じてデマンド交通や公共ライドシェア等の移動手段の導入に加え、新たな制度的枠組みの構築と併せて、複数の自治体や交通事業者等の共同化・協業化等の地域における体制強化を強力に推進し、地域交通の「リ・デザイン」を全国に展開することで、持続可能な地域交通の実現を図る。

共同化・協業化等の自治体・事業者の体制強化

■ **共同化・協業化による地域交通の持続可能性確保**

➢ 交通サービス提供に当たって**複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化を後押し**
（運転者や車両等の輸送資源を共同化してサービスを提供する場合における調査、合意形成、団体の立ち上げ、車両・システム・運行費等への支援）

➢ **自治体等を核とした地域交通の連携体制強化**
（地域公共交通計画の検討、関係事業者との連携、移動手段の提供等の自治体が担うべき機能を補完・強化する団体の立ち上げ、人材育成、運営等への支援）

➢ **事業者・他分野連携によるMaaS等の高度サービス実装支援**

複数事業者による共同化

■ **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・協業化等に必要となる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

■ **財政投融資（共同化・協業化、DX・GX投資への出融資）**

※ **新たな制度的枠組みの構築を併せて実施**

「取組方針2025」に基づいた「交通空白」の集中的解消

■ **集中対策期間における「交通空白」解消**

➢ **都道府県の先導、多様な主体の連携・協働**によるものも含め、**デマンド交通・公共ライドシェア等の移動手段確保を総合的に後押し**
（調査・計画策定・合意形成、車両・システム・運行費等の支援）

➢ **「『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
（官民連携、地域間連携、モード間連携の広域的解決モデルを横展開）

➢ 交通分野における**人材確保支援**
（2種免許取得、採用活動等、人材確保を支援）

公共ライドシェア

訪日外国人旅行者6,000万人に向けた「観光の足」の確保

■ **訪日外国人旅行者受入環境整備**（観光庁予算）

➢ 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**

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

■ **自動運転の事業化に向けた重点支援**

■ **地域交通DX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）

新造車両・ICカードの導入

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

ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長（自動車重量税）

自動車交通におけるバリアフリー車両の導入を促進することで、高齢者、障害者等を含む全ての者が安心して移動・生活することができるユニバーサル社会の実現を目指す。

施策の背景

○ 高齢化が進展する我が国では、高齢者、障害者等の自立した日常生活や社会参加の機会を確保し、全ての人々が安心して生活することができるユニバーサル社会の実現が求められている。このため、これらの者がバス、タクシーなどの自動車交通を利用して安全・円滑に移動できるよう、**バリアフリー車両の普及を加速させていく必要**がある。

○ 他方、バリアフリー車両の導入は、直接的な需要増には結びつかない投資であること、**通常の車両より高額であること等によりその普及が低調な状況**にある。このため、**バリアフリー車両の取得時における負担を軽減することが不可欠**である。

乗合バス（路線バス・空港アクセスバス等）	
ノンステップバス	70.5%（約80%）
リフト付きバス	8.6%（約25%）
空港アクセスバス※1	41.2%（約50%）
貸切バス（観光バス等）	
ノンステップバス・リフト付きバス	1,229台（約2,100台）
タクシー	
福祉タクシー	52,553台（約90,000台）
UDタクシー※2	4/47（47/47）

バリアフリー車両の導入状況（令和5年度末）

（括弧内は「移動等円滑化の促進に関する基本方針」における目標）

※1　平均利用者数2,000人/日以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設へのバス路線の運行系統の総数

※2　総車両数の約25%がUDタクシーである都道府県の数

要望の概要

現行の特例措置

○【自動車重量税】一般乗合旅客自動車運送事業者等が取得するバリアフリー車両について、自動車重量税（初回新規登録分）を免税とする。

ノンステップバス	リフト付きバス（乗車定員30人以上）〔空港アクセスバス〕	リフト付きバス（乗車定員30人以上）〔それ以外〕	リフト付きバス（乗車定員30人未満）	UDタクシー

要望内容

○ 現行の特例措置を3年間（令和8年4月1日～令和11年3月31日）延長する。

３．日本版ライドシェア・公共ライドシェア

「日本版ライドシェア」と「公共ライドシェア」について

国土交通省

	日本版ライドシェア （自家用車活用事業）	公共ライドシェア （自家用有償旅客運送）
制度創設	令和６年３月～	平成18年10月～ ※令和5年12月～　制度の大幅な改善
目的	バスやタクシーの輸送力供給の補完	交通空白地等における移動手段の確保
実施主体 （運行管理 車両整備管理 運送責任）	タクシー事業者	市町村やNPO法人など （運行管理・車両整備管理等をタクシー事業者へ委託可能）
ドライバー・使用車両	第1種運転免許の保有・自家用車 （所定の研修を受講）	第１種運転免許の保有・自家用車 （所定の研修を受講）
導入実績	141地域、1,009事業者、9,518台 ※令和7年8月17日時点	645地域、786主体、5,567台 ※令和7年5月31日時点（交通空白型）
利用者ニーズに応じた運用改善	制度創設以降、ニーズを踏まえた運用改善を不断に実施 ・雨天・酷暑、イベント時等需要急増時における供給の拡大 ・配車アプリの普及していない地域での電話受付・現金決済での適用　等	令和5年12月以降、抜本的な運用改善を実施 ・地域公共交通会議での議論の迅速化（首長の判断を重視） ・運賃水準の適正化（タクシーの5割→8割）　等

日本版ライドシェア（自家用車活用事業）の取組状況

国土交通省

概要

令和６年３月制度創設

目的	タクシーの輸送力供給の補完 （タクシーが不足する時間帯において、不足車両数分を供給）	**ドライバー**	第1種運転免許の保有（所定の研修を受講）
実施主体	タクシー事業者	**使用車両**	自家用車

運行実績※令和7年8月17日時点

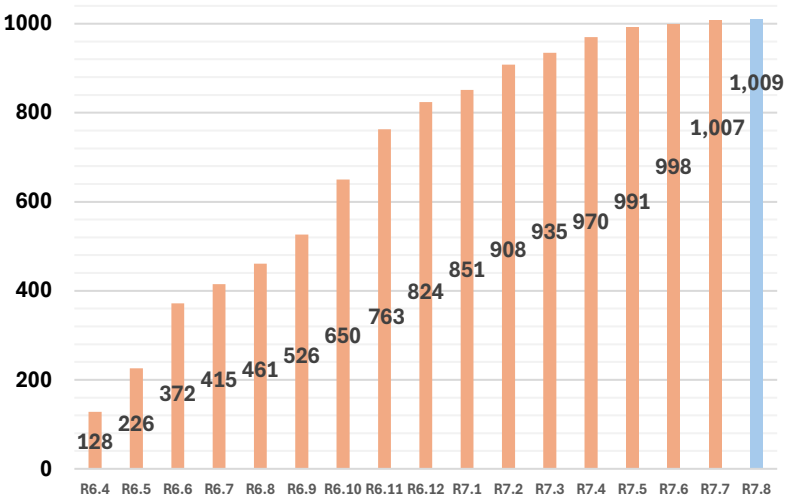
導入地域（許可済）　：**141地域**
登録ドライバー数　：**9,518人**
稼働台数　：**177,225台**
運行回数　：**958,898回**

制度の改善

制度創設以降、**ニーズを踏まえた運用改善**を実施

- **需要の高まる雨天時・酷暑時における供給拡充**
- **イベント開催時や観光ハイシーズンにおける供給拡充**
- **配車アプリを使わない電話や現金支払いによる利用への対応**
- **災害発生時・復旧時における供給拡充**
- **地域ニーズを踏まえた運行時間帯の設定**

許可事業者数※令和7年8月17日時点



マッチング率の改善状況

日本版ライドシェア導入前の2023年と導入後の2024年4月以降のマッチング率※を月ごとに比較すると、**平均約84%の時間帯でマッチング率が改善**している。
※利用者からの申込に対して車両手配できた割合（車両手配数/申込数）

比較年月（R5年度との比較）	マッチング率の改善状況	比較年月（R5年度との比較）	マッチング率の改善状況
R6.4月	**88%の時間帯**	12月	**83%の時間帯**
5月	**89%** 〃	R7.1月	**85%** 〃
6月	**89%** 〃	2月	**88%** 〃
7月	**77%** 〃	3月	**88%** 〃
8月	**85%** 〃	4月	**85%** 〃
9月	**85%** 〃	5月	**73%** 〃
10月	**83%** 〃	6月	**83%** 〃
11月	**83%** 〃	7月	**87%** 〃

公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）の取組状況

国土交通省

概要

平成１８年１０月制度創設

目的	交通空白地等における移動手段の確保	**ドライバー**	第１種運転免許の保有（所定の講習を受講）
実施主体	市町村やNPO法人など（運行管理等を委託可能）	**使用車両**	自家用車

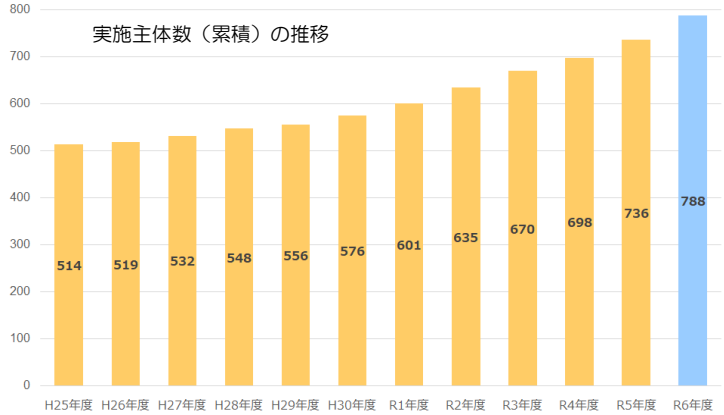
制度の改善

平成18年の制度創設から20年近く経過し、一定程度普及してきたところであるが、地域の足を取り巻くさらに厳しい状況を背景に、より円滑に導入ができ、持続的なサービスとするため、**令和５年12月及び令和６年４月に大幅な運用改善を実施**

- **○「時間帯による空白」の導入**　：タクシーの営業区域でも、営業時間外の夜間等を交通空白として公共RSを導入可能に
- **○「対価」の目安の見直し**　：公共RSの持続性向上のため、対価の目安を地域のタクシー運賃の５割から８割に変更
- **○ 公共交通会議の運営手法の見直し**　：２ヶ月で導入の結論に至らない場合、首長の判断により公共RSを導入可能に
- **○ タクシーとの共同運営の仕組みの導入**　：タクシーの営業区域でも、タクシーと共存する形での公共RSを導入可能に

実施主体の増加

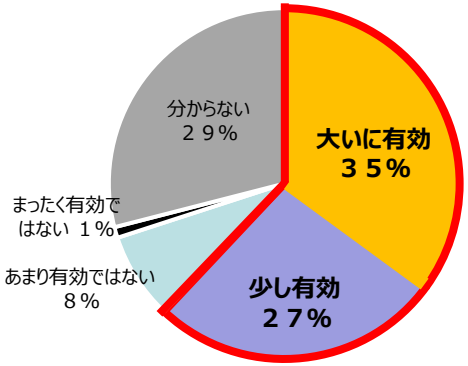
・実施主体は788、導入市町村数は:645(全国の約37%)※R7年3月末
・23年12月の制度改善以降の１年間で、69主体で導入
（これまでは平均22主体/年）



制度改善に係る自治体の受け止め※

昨年から国交省が実施する、公共/日本版ライドシェアの**制度改善について、6割を超える自治体が有効と評価**

Q.昨年末から行われている地域交通に係る制度改正・規制緩和は有効か？



※「活力ある地方を創る首長の会」の会員を対象に、全国自治体ライドシェア連絡協議会（全自連）がR6年12月にアンケートを実施（n=72）

バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアトライアルの実施予定一覧

国土交通省

※令和7年7月2日時点

運行主体	運行開始 （予定）時期	運行曜日・時間帯・運行エリア	概要
東急バス	相乗り型：未定 タクシー型：１０月予定	月～金：7～10時台 東京都内（世田谷区、大田区等）	【相乗り型】オンデマンドバスの乗用化によるダウンサイジング 【タクシー型】路線バス地域で、NRSを活用したバス路線の補完
東京バス	6月1日	金・土：16時～翌5時台 月～日：13時～18時台 クルーズ船寄港日の入港時～出港時 沖縄本島	バスドライバー、バスガイド、事務職員等が閑散期にドライバーとして運行
全但バス	10月予定	月～金：7～19時 土　：8～14時 兵庫県豊岡市竹野地域	① 定時定路線型の乗合運送 （朝夕のピーク時間帯における通勤・通学の足） ② 一定のエリア内における少人数のデマンド型乗合運送 ③ エリアを限定したタクシー型の個別輸送
いわさきコーポレーション	【指宿】秋頃 【種子島】秋頃 【屋久島】秋頃	【指宿】月～日：8時～17時台 【種子島】調整中 【屋久島】調整中	ホテル職員が、ドライバーとして、ホテル及びいわさきコーポレーション所有の施設を発着地として運行
伊予鉄グループ	6月13日	金：16時～翌5時 松山交通圏（松山市、東温市、砥部町、松前町）	バス及び鉄道の職員がドライバーとして運行

バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアトライアル①

国土交通省

○バス事業者がタクシー事業の許可を取得したうえで日本版ライドシェアを実施し、バスドライバー、バスガイド、グループ内の従業員等をドライバーとして活用。

東京バス

【取組概要】

- インバウンド需要による旅行者の増加に日本版ライドシェアで対応
- 貸切バスの閑散期を中心に、バスドライバー、バスガイド等を日本版ライドシェアのドライバーとして活用

【運行概要】

- 運行エリア　：沖縄本島
- 運行開始日：令和7年6月1日（日）
- 運行時間帯：月～日：13時～18時台
  金・土：16時～翌5時台
  クルーズ船寄港日の入港時～出港時
- 利用方法　：アプリより配車依頼
  運賃は事前確定運賃

【取組イメージ】

鹿児島交通株式会社、種子島・屋久島交通株式会社（２社ともいわさきグループ）

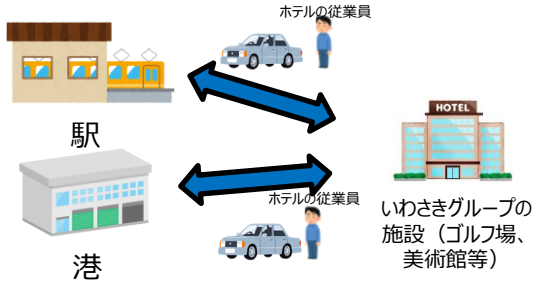
【取組概要】

- 駅や港から同じグループ内のゴルフ場・美術館等への移動の足を確保
- ホテル職員を日本版ライドシェアのドライバーとして活用

【運行概要】

- 運行エリア　：指宿、種子島、屋久島
- 運行開始日：令和7年秋頃を予定
- 運行時間帯：指宿　月～日：8時～17時台を予定
  種子島、屋久島　調整中

【取組イメージ】



日本版ライドシェアにおける交通事業者間の協業の事例

国土交通省

○ タクシー需要が高い時期に**バス事業者**、**鉄道事業者、タクシー事業者**のグループ内３社が**パートナーシップを組み、日本版ライドシェアの輸送力を増強を図る。**

○ 具体的には、**バス事業者と鉄道事業者の職員**を**日本版ライドシェアのドライバーとして活用。**

伊予鉄バス株式会社、伊予鉄道株式会社及び伊予鉄タクシー株式会社

運行概要

- 運行エリア　：愛媛県　松山市、東温市、砥部町、松前町
- 運行開始日：令和7年6月13日（金）
- 運行時間帯：金曜日 16時～翌5時
- 利用方法　：電話で配車依頼
  運賃は事前確定運賃

伊予鉄道株式会社

伊予鉄タクシー株式会社

伊予鉄バス株式会社

車両・運転者を共用(※)（パートナーシップ型）

日本版ライドシェア

※　タクシー事業者とバス・鉄道事業者の職員が新たに雇用契約を締結

日本版ライドシェアにおける交通事業者間の協業の事例

国土交通省

○バス事業者として、区域乗合型の日本版ライドシェアやタクシー型の運送サービスとしての日本版ライドシェアに参画し、地域住民やバス運転者をドライバーとして活用。

○バス路線・少量輸送を補完する形で、地元のバス事業者が引き続き公共交通の維持に貢献。

全但バス

【取組概要】

- 地域住民をドライバーとして活用
- バス路線を廃線せざるを得なかった地域の輸送サービス確保に、日本版ライドシェアを活用して引き続き参画。

※実施イメージ

① **区域乗合型の日本版ライドシェア（11人以上の中型車両）**
市街地と竹野地域の一定規模の輸送サービス（朝夕の通学等対応）として運行

② **区域乗合型の日本版ライドシェア（11人未満の普通車両）**
竹野・中竹野地区、竹野南地区の2地域における小規模人数のデマンド型乗合運送サービスとして運行

③ **日本版ライドシェア**
タクシー型の運送サービスとして運行

【運行概要】

- 運行エリア　：兵庫県豊岡市竹野地域
- 運行開始日：令和7年10月以降
- 運行時間帯：月～金：7時～19時台
  土　：8時～14時台

東急バス

【取組概要】

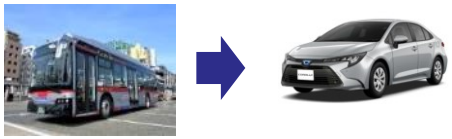
- 自社のバスドライバーを日本版ライドシェアのドライバーとして活用

※実施イメージ

① **相乗り型日本版ライドシェア**
少量輸送（オンデマンドバス）の乗用化によるダウンサイジング

オンデマンドバス　　相乗り型 日本版ライドシェア

② **日本版ライドシェア**
路線バス地域において、日本版ライドシェアを活用したバス路線の補完



一般路線バス　　日本版ライドシェア

【運行概要】

- 運行エリア　：東京都内
- 運行開始日：令和7年10月以降
- 運行時間帯：月～金：7時～10時台

４．国土交通省「交通空白」解消本部について

国土交通省「交通空白」解消本部について

国土交通省

石破内閣総理大臣所信表明演説
（令和６年10月４日・抜粋）

五　地方を守る　（地方創生）
「地方こそ成長の主役」です。地方創生をめぐる、これまでの成果と反省を活かし、地方創生2.0として再起動させます。
～略～
地域交通は地方創生の基盤です。全国で「交通空白」の解消に向け、移動の足の確保を強力に進めます。

国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：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

開催状況

R6.7.17	第１回「交通空白」解消本部	
R6.8.7	第１回「交通空白」解消本部	幹事会
R6.9.4	第２回「交通空白」解消本部	
R6.10.30	第２回「交通空白」解消本部	幹事会
R6.12.11	第３回「交通空白」解消本部	
R7.2.25	第３回「交通空白」解消本部	幹事会
R7.4.24	第４回「交通空白」解消本部	幹事会

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1,024団体（うち自治体:686）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。

「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**

「交通空白」リストアップ調査結果（地域の足）

国土交通省

リストアップ調査結果（4/30時点）

回答自治体数：1,603（回答率92%） ※回収した調査票のうち、有効回答を集計

	地区数（自治体数）	居住人口 ／ 全人口（%）	面積 ／ 国土面積（%）
「交通空白」地区	**2,057**（717自治体）	**14,074 千人（12.4%）**	**94,209 ㎢（26.8%）**
未然防止が必要な地区（要モニタリング地区）	**1,632**（514自治体）	**8,069 千人（7.2%）**	**50,947 ㎢（14.5%）**
計	3,689（1095自治体）	22,143 千人（19.6%）	145,156 ㎢（41.3%）

「交通空白」地区の対応状況

対策を**実施中**の地区

548

地域公共交通計画への位置づけ
位置づけ済：414　位置づけなし：134

対策を**準備中**の地区

854

- 速やかに対応　351
- 集中対策期間に対応　471
- 対応時期未定　32

地域公共交通計画への位置づけ
位置づけ済：475　位置づけなし：379

対策を**検討中**の地区

655

- 速やかに対応　200
- 集中対策期間に対応　455

地域公共交通計画への位置づけ
位置づけ済：349　位置づけなし：306

＋ 上記のほか、**未然防止が必要な地区（要モニタリング地区）：1,632** 地区
地域公共交通計画への位置づけ　位置づけ済：483　位置づけなし：1,149

自治体が必要としている支援策

「交通空白」の解消にあたり、自治体が必要としている支援策を調査票により集計

- **予算面の支援　74.0%**
- **制度に係る情報や知見の提供　51.8%**
- **担当者のマンパワー不足に対する支援　40.3%**
- **体制の構築（広域調整・担い手づくり等）　38.6%**
- 民間の技術・サービスに係る情報　32.3%
- 事業者との調整にあたっての橋渡し　25.7%

「交通空白」リストアップ調査結果（観光の足）

国土交通省

リストアップ調査結果

- 対象：主要交通結節点**1,028地点**（新幹線・特急停車駅・観光客利用の多い駅、空港、クルーズ港など）
- 調査先：地方自治体、観光協会、ＤＭＯ(観光地域づくり法人)、各都道府県タクシー・ハイヤー協会

「交通空白」の状況

交通空白地点
462（44.9%）

＜内訳＞

早急に要対策
251（24.4%）

要対策
211（20.5%）

＋ 上記のほか、**未然防止が必要な地点(要モニタリング地点)**：**146**地点（14.2%）

＜課題類型別＞

タクシー等二次交通サービスの提供

早急に要対策 **187**
要対策 **148**

✖（または）

わかりやすい情報発信

早急に要対策 **135**
要対策 **271**

＜訪日客向け調査＞

- リストアップ調査と並行して、訪日客が多く利用するアプリで、交通に関する**「困りごと」を調査**（回答数：1,105件）
- 訪日旅行中に交通手段の利用で**「困ったことがあった」との回答**は**約20%**
- 「**バスの頻度が少なかった**」「**混雑していて乗れなかった**」「**ウェブサイトや経路検索アプリで検索できなかった**」といった具体的な声をリストアップ調査に反映

５．令和６年度補正　２次募集

令和7年度補助事業の2次募集について

交付申請期間
9月24日（水）14時～10月7日（火）16時

補助対象事業
・バリアフリー化設備等整備事業
　主な支援対象：福祉タクシー（UDタクシー含む）　等

・交通DX・GXによる経営改善支援事業
　主な支援対象：各種システム（運行管理支援、業務日報自動車作成システム等）、
　　キャッシュレス決済機器　等

・旅客自動車運送事業者の人材確保事業
　主な支援対象：2種免許取得、採用活動など、人材確保のために行う取組

・交通サービス利便向上促進事業
　主な支援対象：ジャンボタクシー、多言語翻訳機器、非常用電源装置 等

地域公共交通バリア解消促進等事業 （バリアフリー化設備等整備事業）

国土交通省

高齢者、障害者をはじめ誰にとっても暮らしやすいまちづくり、社会づくりを進めるため、公共交通のバリアフリー化を一体的に支援。

・補助対象事業者：交通事業者等　　・補助率：1／3等

○鉄道駅、旅客ターミナル（バス・旅客船・航空旅客）のバリアフリー化、待合・乗継施設整備
（段差の解消（※）、転落防止設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備等）

補助率： １／３

車椅子用階段昇降機

視覚障害者誘導用ブロック

○ノンステップバス・リフト付きバスの導入

補助率：1／4又は補助対象経費と通常車両価格の差額の1／2のいずれか低い方（ノンステップバスについては上限140万円）

ノンステップバス

リフト付きバス

○福祉タクシー（ＵＤタクシー含む）の導入

補助率：1／3（UDタクシーのレベル1は上限60万円、レベル準1は上限40万円、福祉タクシーも上限額を設定）

福祉タクシー

UDタクシー

・このほか、ユニバーサルドライバー研修等を実施する場合は研修費用を補助（補助率1/2又は1/3、人材確保支援事業）

ＤＸ・ＧＸによる省力化・経営改善支援

【担当部署】
・物流・自動車局（旅客課）・鉄道局（鉄道事業課）
・海事局（内航課）・航空局（航空事業課）

地域公共交通のリ・デザインと社会的課題解決を一体的に推進するため、交通DX・交通GXにより交通分野における省力化・利便性向上を通じた経営力強化を支援します!

補助対象事業者　旅客自動車運送事業者、鉄軌道事業者
離島航路・本邦航空運送事業者　等

補助対象経費　機器・システムの導入にかかる初期費用
（機器購入費、システム開発費、設置工事費等）

交通DX

新たな決済手段の普及・拡大

補助率　１／３

補助対象　クレジットカードタッチ決済、二次元コード決済、交通系ICカード決済にかかる機器等の導入・更新
※新規導入・機能向上を伴う更新・単純更新の類型ごとに優先順位を付けて補助を行うこととしています。

デジタル技術活用等による省力化等の推進

補助率　１／２

補助対象
・乗務日報自動作成システムの導入　・運行管理支援システムの導入
・配車アプリの導入　・スマートバス停の導入
・列車位置情報提供システム等の導入
・船客予約システム等の導入
・自動チェックイン機の導入

交通GX

補助率　１／２

補助対象
・EVの充電にかかる電力の使用を最適化するエネルギーマネジメントシステムの導入
・旅客施設のLED照明化等
・船舶の省エネエンジン等の導入
・空港内車両（トーイングトラクター等）のEV化

問合せ先　自動車・海事・鉄道関係：各地方運輸局担当（別紙参照）
航空関係：航空局航空事業課（03-5253-8574）

申請等期間
（自動車関係）令和7年４月２１日（金）～５月３０日（金）
（鉄道関係）令和7年4月上旬～
（海事関係）令和7年4月上旬～
（航空関係）令和7年３月5日（水）～３月２１日（金）

旅客運送事業者の人材確保支援

支援の目的

- 現在、地域の足のニーズを満たすための人材に加えて、外国人旅行者の移動ニーズに対応する人材が必要とされている状況。
- 事業者の経営基盤を安定させ、移動手段を提供する体制を整えるために、ドライバーの採用を緊急的に行う必要がある。

支援内容

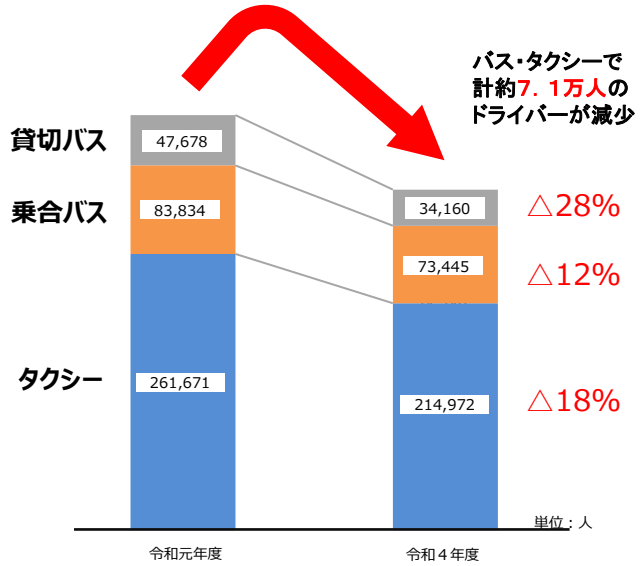
旅客運送事業者等が人材確保のために行う以下の取組について支援
・バス事業者、タクシー事業者等が行う人材確保セミナー、PR資料の作成等の広報業務
・バス事業者、タクシー事業者等が行う二種免許取得費用の負担

＜補助対象事業者＞
バス事業者、タクシー事業者等※１
※１　自家用有償旅客運送者

＜補助対象経費＞
・人材確保セミナーの開催経費※２、※３
・ＰＲ資料の作成等の広報業務に関する経費※２、※３
・二種免許取得等に関する経費※３
※２ 日本版／公共ライドシェアに係る経費
※３ 特定技能外国人の採用に係るものも含む

＜補助率＞
最大　１／２

【参考】
二種免許取得にかかる教習費用（一人あたり）
・バス　　約５０万円（大型二種）
・タクシー　約３０万円（普通二種）



地方誘客に向けた「観光の足」の確保
－交通サービス対応支援事業／公共交通利用環境の革新等事業－

【担当部署】
・物流・自動車局（旅客課）　・鉄道局（都市鉄道政策課、鉄道サービス政策室、鉄道事業課）
・海事局（内航課、外航課）・航空局（総務課企画室）

「地方ゲートウェイ」における二次交通へのアクセス円滑化・利便性向上の支援メニューを新たに加え、インバウンドの地方誘客を支える公共交通機関における受入環境整備を一層強力に推進します！

補助対象事業者　交通事業者または旅客施設管理者またはそれらを含む団体

補助率　１／３　等　※１

補助対象

多言語対応（事故・災害時等を含む）

・多言語表記等

・案内放送の多言語化

・タブレット端末、携帯型翻訳機等の整備

・多言語バスロケーションシステムの設置

・インバウンド対応型鉄軌道車両の導入

無料Wi-Fiサービス

・旅客施設や車両等の無料Wi-Fi整備

トイレの洋式化等

・洋式トイレの整備

キャッシュレス決済対応

・全国共通ICカードの導入

・QRコードやクレジットカード対応、企画乗車船券のICカード化

・企画乗車船券の発行

・レンタカーのキャッシュレス対応

非常時のスマートフォン等の充電環境の確保　※２

・非常用電源装置、携帯電話充電設備等

旅客施設や車両等の移動円滑化（大きな荷物を持ったインバウンド旅客のための機能向上）

・LRTシステムの整備

・連節バスの導入

・ジャンボタクシーの導入

・鉄道車両の荷物置き場の設置

・船内座席の個室寝台化

移動そのものを楽しむ取組や新たな観光ニーズへの対応

・観光列車

・魅力ある観光バス

・サイクルトレイン、サイクルシップ

レンタカーの外国人ドライバー支援

・ドライブ支援アプリによる情報提供

・専用ステッカーの普及

バス・タクシードライバーへの外国語接遇研修

地方ゲートウェイの刷新（新規）

・乗り場環境整備
駅・空港等の交通結節点における、ライドシェア等の二次交通の乗り場整備・改良

・待合環境整備
ライドシェア等の二次交通との乗換えを想定した、駅の待合環境の整備・改良

※１　観光庁長官が指定した区間で、「多言語対応」「無料wi-fiサービス」「トイレの洋式化等」「キャッシュレス決済対応」の全てと、他の受入環境整備をあわせて実施する場合は、基本的に補助率1/2（公共交通利用環境の革新等事業）
※２　補助率1/2

問合せ先　自動車・海事・鉄道関係：各地方運輸局担当（別紙参照）
航空関係：航空局総務課企画室（03-5253-8695）

申請等期間　自動車関係：令和7年４月２１日（金）～５月３０日（金）
鉄道・海事・航空関係：随時

タクシー事業者に対する燃料価格激変緩和対策事業

○タクシー事業者に対する燃料価格激変緩和対策事業については、引き続き、経済産業省の事業に準じて対応する。

○５月２２日以降のＬＰＧについては、他の燃料と同様、１リットルあたり一律４円補助。

（重油・灯油・航空機燃料に係る措置が継続する間、補助を継続）

現行制度	新制度
令和7年1月16日～	令和7年5月22日～

補助率
10/10

高補助率発動価格
（17円超：106.7円）

補助率
0/10

基準価格（89.7円）

1リットルあたり
一律4円補助

【参考】当面の燃料価格支援策（燃料価格定額引下げ措置）について（経済産業省資源エネルギー庁　令和7年4月22日公表）

○当面、当分の間税率（以下、旧暫定税率という）の扱いについて結論を得て実施するまでの間、足元の物価高にも対応する観点から、現行の燃料油価格激変緩和対策事業を組み直し、定額の価格引下げ措置を実施する。

○定額の引下げ幅については、すぐに使える基金を活用し速やかに実施することや、足元の物価高にも対応する観点を踏まえ、

- 旧暫定税率が課されているガソリン・軽油については10円
- 旧暫定税率が課されていない重油・灯油については５円、航空機燃料※については４円

とする。

※ 航空機燃料については、従前、ガソリンの補助額の４割とされていたことを踏まえ、定額10円の4割相当の4円とする。

○これらの引き下げ措置を、１ヶ月程度の周知期間を経た上で、５月22日から実施する。

６．特定技能制度について

特定技能制度の概要

国土交通省

○　深刻化する**人手不足への対応**として、生産性の向上や国内人材の確保のための取組を行ってもなお人材を確保することが困難な状況にある産業上の分野に限り、一定の専門性・技能を有し即戦力となる外国人を受け入れるため、在留資格「特定技能１号」及び「特定技能２号」を創設。（平成３１年４月から実施）

○　**特定技能１号**：特定産業分野に属する**相当程度の知識又は経験**を必要とする技能を要する業務に従事する外国人向けの在留資格
在留者数：３２１，７４０人（令和７年５月末現在、速報値）

○　**特定技能２号**：特定産業分野に属する**熟練した技能**を要する業務に従事する外国人向けの在留資格
在留者数：　２，５６０人（令和７年５月末現在、速報値）

（特定産業分野：介護、ビルクリーニング、工業製品製造業、建設、造船・舶用工業、自動車整備、航空、宿泊、農業、漁業、飲食料品製造業、外食業、自動車運送業、鉄道、林業、木材産業
（赤字は特定技能２号でも受入れ可。青字は令和6年3月末の閣議決定により特定技能１号に追加。））

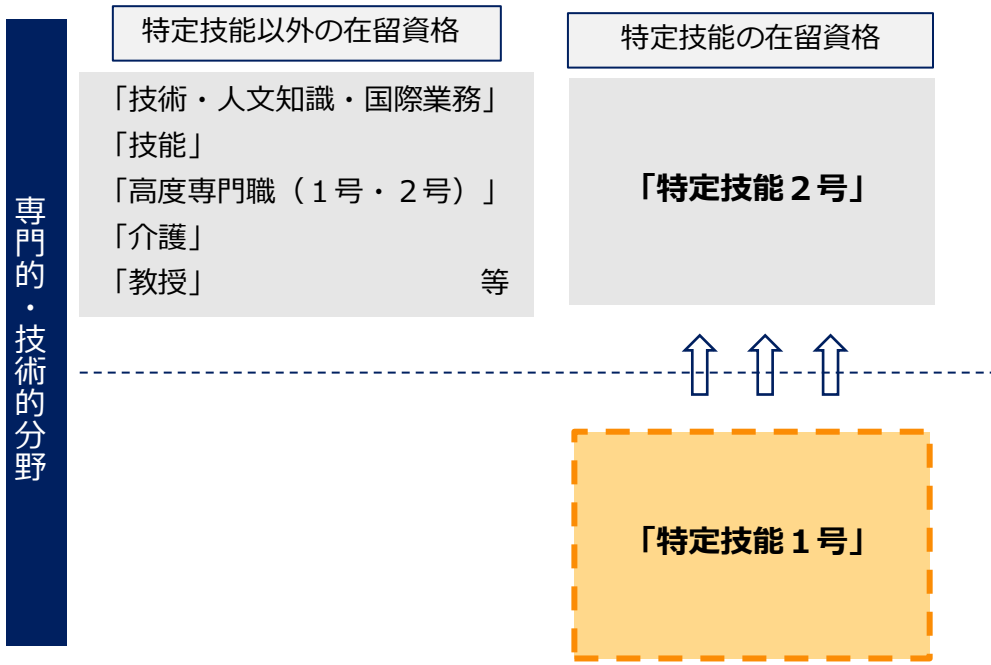
特定技能２号のポイント

在留期間	３年、１年又は６か月ごとの更新（更新回数に制限なし）
技能水準	試験等で確認
日本語能力水準	試験での確認なし（漁業及び外食業分野（N3）を除く。）
家族の帯同	要件を満たせば可能（配偶者、子）
支援	受入れ機関又は登録支援機関による支援の対象外

特定技能１号のポイント

在留期間	１年を超えない範囲内で法務大臣が個々の外国人について指定する期間ごとの更新（通算で上限５年まで）
技能水準	試験等で確認（技能実習２号を修了した外国人は試験等免除）
日本語能力水準	試験（N4等）で確認（技能実習２号修了者は免除） ※介護、自動車運送業（バス・タクシー）及び鉄道（運輸係員）分野は別途要件あり
家族の帯同	基本的に認めない
支援	受入れ機関又は登録支援機関による支援の対象

【就労が認められる在留資格の技能水準】



特定技能制度における自動車運送業分野の制度概要

国土交通省

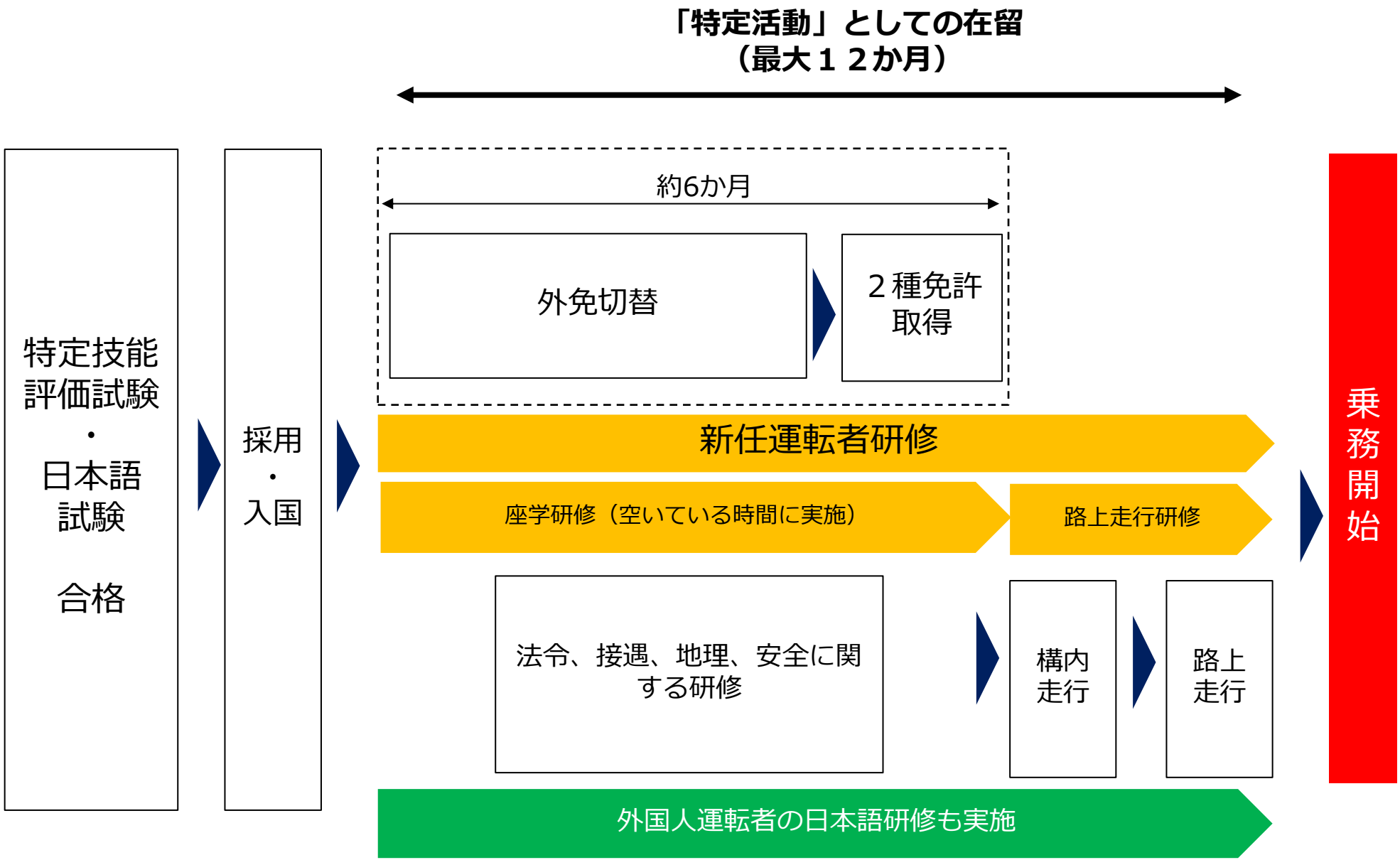
○ 担い手不足への対応が喫緊の課題となっている自動車運送業分野（バス、タクシー及びトラック運転者）について、特定技能制度の対象分野への追加を閣議決定（令和6年3月29日）。

○ 特定技能外国人の受入れに向けて、技能評価試験の実施に係る準備等を関係団体等と連携して進める。

	バス	タクシー	トラック
・受入れ見込数	2．45万人		
・主な業務内容	①運行業務 ②接遇業務	①運行業務 ②接遇業務	①運行業務 ②荷役業務
・技能水準	①第二種運転免許（※1） ②技能評価試験（バス）（※2）	①第二種運転免許（※1） ②技能評価試験（タクシー）（※2）	①第一種運転免許（※1） ②技能評価試験（トラック）（※2）
	※1　日本国内で運転免許を取得するための手続等に要する期間については、在留資格「特定活動」（バス運転者及びタクシー運転者については1年・更新不可、トラック運転者については6ヶ月・更新不可）で在留を認める。 ※2　技能評価試験は各業界団体及び実施者である（一財）日本海事協会において準備。		
・日本語能力	日本語能力試験N3	日本語能力試験N3	・日本語能力試験N4 又は ・日本語基礎テスト　合格
・受入れ事業者の要件	・「働きやすい職場認証制度」の認証取得 等	・「働きやすい職場認証制度」の認証取得 等	・「働きやすい職場認証制度」 又は「Gマーク制度」の認証取得 等

バス・タクシー運転者としての乗務開始までのプロセス

国土交通省



バス・タクシー運転者に係る日本語能力要件（案）

国土交通省

○ 担い手不足への対応が喫緊の課題となっている自動車運送業分野（バス、タクシー及びトラック運転者）について、特定技能制度の対象分野への追加を閣議決定（令和6年3月29日）

○ バス・タクシー運転者に係る日本語能力要件は、利用者への説明や緊急時の対応が求められるため、現行は、特定活動入国時及び特定技能１号への移行時において、日本語能力試験N3レベル以上と要求しているところ

現行制度

特定活動入国時

【バス・タクシー】
○ Ｎ３以上

→

特定技能1号

【バス・タクシー】
○ Ｎ３以上

見直し案

特定活動入国時

【バス・タクシー】
○ Ｎ４又はＮ３以上

→

特定技能1号

【バス・タクシー】
○ Ｎ３以上
○ Ｎ４＋日本語サポーター(※1)
○ 離島・半島(※2)のバスについては、Ｎ４でも単独乗務可(※3)

（注）N3レベル：日本語教育の参照枠のＢ１相当
N4レベル：JFT-Basic又は日本語教育の参照枠のＡ２相当

※1 事業者に所属し、乗客対応に関する必要な指導を受けている者
※2 離島振興法、半島振興法における対象地域
※3 日本語能力を測る試験等の受験機会の拡大を図る

有識者会議の開催状況について

国土交通省

【有識者会議】
・特定技能制度と育成就労制度について、分野別運用方針（対象分野の追加等）の議論を行っている。
・バス・タクシー分野においては、日本語能力要件緩和の検討を行っている。

	令和7年							
	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
会議	第3回（5/20）有識者会議	第4回（6/11）有識者会議	第5回（7/7）有識者会議	第6回（8/4）有識者会議	開催なし			閣議決定（予定）
概要	[説明概要] 日本語能力要件緩和の頭出し ※資料なし	[説明概要] ・運転者不足状況 ・N4＋日本語サポーター ・離島・半島での、N4単独乗務可 ・安全に関するN3とN4の違い	[説明概要] ・専門家（交通、日本語）の意見 ・業務無線等の通信状況 ・自治体の声	[説明概要] ・通常の接遇とイレギュラー事象への対応について（バス関係）		有識者会議としての意見を提出するために随時開催予定		

有識者会議の委員からの主な意見・指摘

国土交通省

【第４回有識者会議(6/11)】

- 昨年３月に創設された制度であるにも関わらず、このタイミングで制度の緩和するというが、昨年３月以降に新たな「必要性」及び「許容性」が生じたのか、論証すべき。
- 離島・半島地域について、特に緩和を行う（Ｎ４単独乗務を認める）というが、個々の離島・半島ごとに状況も異なり、安全性の観点からは、離島・半島をまとめてすべて緩和するというのは問題。
- Ｎ４外国人の日本語能力は低く、例えば、方言交じりの日本語で対応する必要もあること等も考えると、N4外国人がそれらに対応できるとは思えない。

【第５回有識者会議(7/7)】

- Ｎ３運転者による実績があがっていない段階で、Ｎ４に引き下げるのは時期尚早ではないか。
- 事故が発生した際に、運転者が誰にどう連絡を取って、どのように対応するのかといった、オペレーションがイメージできるものをできるだけ具体的に提示いただきたい。
- 地元自治体のニーズやＮ３取得や地域の方言に係る教育の支援、地元警察による交通安全の教育等、受け入れる自治体が全面的にサポートする意志があるか確認するべき。
- 現場でＮ４レベルの方の対応をしていると、日本語で話せない、通訳を介す必要があるというケースが散見される。
- 事故を起こしたら、強制帰国を恐れて、事故現場から逃げる可能性もある。Ｎ４レベルの特定技能者がバス・タクシーを運転することが想像できない。

7．参考

令和7年度こども霞が関見学デーの概要

国土交通省

○ 8月6日(水)、7日(木)の2日間(10:00～16:00)でタクシー乗車体験を実施。
○ 1日目は103名(うち、お子様63名)、2日目は104名(うち、お子様55名)の合計207名(うち、お子様118名)が乗車。
○ UD車両、ドライバーは、本州自動車㈱、宝自動車交通㈱、東日本交通㈱にご協力いただくとともに、当日は、全タク連、東タク協及び協会会員事業者の皆様にご協力いただいた。

乗車体験概要

○周遊コース
東京駅－二重橋－国会議事堂

○運行回数
3台のタクシー車両を使用
30分/回のコースを延べ72回運行

当日の様子

<乗車体験の様子>

<東タク協の皆さま>

<古川副大臣　視察時の様子>