

地域における移動手段の確保⑥

—「交通空白解消に向けた取組み」と「地域を訪問する関係人口への対応」—

専門職 熊沢 由弘

目 次

- | | |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| 1. はじめに | 4. 関係人口の関係先地域訪問時に
おける移動手段の確保 |
| 2. 交通空白解消に向けた国土交
通省等の主な施策 | 5. おわりに |
| 3. 関係人口を活用した地域活性
化の取組みと関係人口の実態 | |

1. はじめに

公共交通機関の縮小が続くわが国では、バス・タクシー等における自動運転が定着・浸透するまでの間、一定の距離内に駅やバス停が存在しない交通空白地域における移動手段を確保する有効な対策の一つとして、自家用車と一般ドライバーを活用したライドシェアへの期待が高まっている。

筆者は、共済総研レポートNo.193～197の掲載稿¹において、営利・非営利を問わず、わが国で実施されているライドシェア制度の概要・特徴を整理するとともに、特に過疎・農村地域における高齢者等の交通弱者の日常生活における移動手段の確保に着目し、地域住民が構成員となる地域運営組織、地縁団体、NPO法人など（以下、これらの組織・団体を「地域団体」と表記）が、「公共ライドシェア²（主に「交通空白地有償運送」）」または道路運送

法の「許可・登録を要しない運送」の運行主体となる場合の課題や運営にあたってのポイントについて整理をした。また、それらの整理を通じて、集落など比較的規模の小さい区域内においては、実現可能性という点で、「許可・登録を要しない運送」による対応が相応しいとの方向性を示している。

地方部を中心とした「地域における移動手段の確保」に関する近時の主な動向を挙げると、政府は2025年6月13日に閣議決定した『経済財政運営と改革の基本方針2025³』（以下、「骨太方針2025」と表記）および『地方創生2.0基本構想⁴』において、安心して暮らせる環境整備の一環として、全国の「交通空白」地区の解消に取り組む旨の方針を示している。

具体的には、同年5月30日に国土交通省

1 共済総研レポートNo.193～197の掲載稿（『地域における移動手段の確保①～⑤』）については、当研究所のホームページ『農業・くらしを守る』（以下URLから参照）の取組内容の一つである「地域の移動手段の確保」における「調査研究」の項目で紹介している調査研究結果に掲載。<https://www.jkri.or.jp/nougyou-kurashi/>

2 共済総研レポートNo.193～197の掲載稿においては、「自家用有償旅客運送」と表記していたが、近時の国土交通省等の官公庁作成資料・資料における表記に合わせ、本稿においては「公共ライドシェア」に改める。同様の理由で、既掲載稿における「自家用車活用事業」の表記について、本稿においては「日本版ライドシェア」に改める。

3 https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/cabinet/honebuto/2025/2025_basicpolicies_ja.pdf

4 https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii_chihousousei/pdf/20250613_honbun.pdf

5 <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001892380.pdf>

「交通空白」解消本部において決定した『交通空白』解消に向けた取組方針2025⁵』に基づいて、令和7～9年度までの「交通空白解消・集中対策期間」に、国の総合支援のもとで地域交通のリ・デザイン（再構築）を全面展開するとしており、従来よりも踏み込んだ取組みがなされている（詳細は後掲2参照）。

本稿においては、近年の国土交通省を中心とする交通空白の解消に向けた施策の概要と取組みの経過の整理を通じて、その傾向を把握するとともに、それらの施策が地域団体によるライドシェアの取組みに及ぼす影響等について考察する。

また、『地方創生2.0基本構想』において、「関係人口の量的拡大・質的向上」の施策の一環として「ふるさと住民登録制度」の創設（詳細は後掲3(1)参照）が掲げられていることなどを踏まえ、交通空白地域を訪問する関係人口の移動手段の確保策について考察する。

2. 交通空白解消に向けた国土交通省等の主な施策

(1) 近年の国土交通省を中心とする施策の概要と傾向・特徴

国土交通省は、地域公共交通再生活性化法等の改正が行われた2023年を「地域公共交通再構築元年」と位置付け、交通空白解消に向けた取組みを強化している。近年実施された公共ライドシェアおよびタクシー事業の規制緩和、ならびにタクシー事業の一環として行うわが国初の営利目的の「日本版ライドシェア」の導入は、交通空白解消を推進するための具体的施策の一環である（詳細はレポートNo.193掲載稿を参照）。

本稿では、2023年度以降に国土交通省を中心取り組まれてきた施策の経過について、その概要を次ページ以降掲載の（表1）に整理する。（表1）の記載内容から、2022年度以前の施策と比較すると、以下枠内に記載した特徴・傾向を確認することができる。特に2024年7月に国土交通省に「交通空白」解消本部が設置されたことを契機に、より実効性のある取組みが強化されている。

【近年の交通空白解消に向けた施策の特徴】

- ① 都道府県・市町村（以下、「自治体」と表記）および交通事業者による取組みを基本とする施策は従来と同様であるが、自治体や交通事業者が対応しきれない分野を地域の団体・企業との連携強化により補完する対応を促進。
- ② 従来は基盤整備（制度の構築・改善や予算措置など。以下同じ。）により、自治体や交通事業者の取組みを促す施策が中心であったが、新たな基盤整備に加え、国土交通省の職員が現地に出向いて課題を共有化し、自治体や交通事業者の取組みへの伴走支援を行うなど、より実践的な支援体制を構築。
- ③ 関係府省庁との連携強化を通じて、自治体における関係部局間の連携を促し、地域の移動問題を多様な社会的課題への対応（例：高齢者の生活支援、小中学校の統廃合に伴う通学手段の確保など）と一体的に推進する施策を強化。
- ④ 「交通空白」の実態把握調査結果を踏まえ、地域類型ごとに具体的改善目標を掲げるとともに、令和7～9年度を「交通空白解消・集中対策期間」と位置付け、期限を設定して集中的に前掲①～③の取組みを実施・強化。

(表1) 地域公共交通再構築元年以降の交通空白解消に向けた施策の経過・概要

年 度	施 策 等 の 檢 討 経 過 ・ 概 要
2023年度	<p>【4月】改正地域公共交通再活性化法等の公布（10月全面施行）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・法改正の目的は、地域公共交通ネットワークのリ・デザイン（再構築）。国の努力義務として、「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加（主な法改正事項は、レポートNo.193掲載稿の3(2)参照）。 ・法改正を踏まえ、官民一体となった地域関係者の連携・協働による地域公共交通の利便性・持続可能性・生産性の向上を図るため、自治体と交通事業者の取組みに関する制度を整備し、予算面を強化。 <p style="text-align: center;"> 地域公共交通ネットワークのリ・デザインを促進する対策等を協議・検討するため、</p> <p>【9月】「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」の設置（議長：国土交通大臣）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設置目的は、地域交通の活性化と社会的課題解決の一体的推進。 ・関係府省庁^{*1}と連携のもと、デジタル技術を活用し^{*2}、地域の公共交通のリ・デザインを促進。
2024年度	<p>【5月】『地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ』の作成・公表</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域類型（交通空白地、地方中心都市、大都市、地域間）ごとに、課題解決に向けた方向性を整理。 ・「交通空白地」においては、地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化により、連携・協働を推進し、移動手段の確保・持続可能な交通ネットワークの構築を図ることの必要性を提示。 <p style="text-align: center;"> 『とりまとめ』を踏まえ、交通空白の解消に向けて個別具体的な対策を促進するため、</p> <p>【6月】政府共通指針『地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針』の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通のリ・デザインに向けた連携・協働に関する政府共通指針を策定し、国土交通省と関係府省庁^{*1}との連名で都道府県知事宛てに発出。 ・当指針に基づき、都道府県段階での連携・協働の取組強化および都道府県の交通部局と関係部局間の連携を要請。管内市町村への指針内容の周知を要請し、市町村段階での取組みを促進。 <p>【7月】「国土交通省「交通空白」解消本部」の設置（本部長：国土交通大臣）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設置目的は、地域交通に係る全国各地の困りごとを個別具体的に解決していくこと。 ・全国10ブロックの地方運輸局・運輸支局等の職員を中心に、自治体の首長を直接訪問するとともに、自治体職員や交通事業者等への伴走支援を行い、あらゆる地域公共ツール（公共ライドシェア、日本版ライドシェア、乗合タクシーなど）を活用して、「地域の足・観光の足」の確保に取り組む。 <p>(補足) 「交通空白」解消本部の具体的取組事例</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 2024年8月：『地域交通における「担い手」「移動の足」不足への対応方策のカタログ』を作成 地域の実情に応じて適切な解決策を取捨選択し、実行できるよう公共ライドシェアなどを含めた具体策を提示（2024年10月にはカタログの「改定版」を作成）。 ② 2025年5月：ポータルサイト「MOBILITY UPDATE PORTAL」を公開 自治体職員等による「地域公共交通計画」の作成・改定にあたり、モビリティデータの利活用など、新たなアプローチを支援するツールや業務負担を軽減するツールなどを提供。 <p style="text-align: center;"> 交通空白の解消に向けた官民による連携・協働体制の構築を促進するため、</p> <p>【11月】「「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム」の発足（事務局：国土交通省）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的は、交通空白の困りごとを抱える自治体・交通事業者と様々な資源を持つ企業・団体群の連携・協働体制の構築を通じた、実効性・持続可能性のある「地域の足・観光の足」を確保する取組みの全国規模での推進。プラットフォーム発足と併せて会員（自治体・交通事業者・企業・団体）を公募。 ・国土交通省の取組みには、関係府省庁^{*1}が関与。農林水産省では関連する取組みを展開^{*3}。 <p>(補足) 発足後、『「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム カタログVer. 1』（交通空白の困りごとを解決しうるパートナー企業等および困りごとを抱える自治体・交通事業者等の情報を整理・一覧化）を作成。</p> <p style="text-align: center;"> 企業・団体等を含めた連携・協働体制による具体的取組みを促進するため、</p>

年 度	施 策 等 の 檢 訃 経 過 ・ 概 要
	<p>【3月】「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」の展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的は、喫緊の課題として取り組む交通空白解消のほか、地域の多様な関係者が連携・協働した取組みなど、地域交通の維持・活性化を図る事業に対する財政支援（補助事業）を含めた総合的支援。 ・補助事業として、「交通空白」解消緊急対策事業、共創モデル実証運行事業およびモビリティ人材育成事業などの公募を開始（審査を経て2025年度に事業を採択。以後、複数回の公募を実施）※⁴。 ・全国展開・実装が期待される新しい仕組み（運営、技術・サービス、システム、人材等）の構築に取り組む優良事例として、パイロット・プロジェクトの第1弾を公表（2025年度に複数回追加公表）。
2025年度	<p> これまでの交通空白解消への取組みを踏まえ、当面の国による総合的支援内容等を示すため、</p> <p>【5月】『交通空白』解消に向けた取組方針2025』の策定（「交通空白」解消本部）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和7～9年度の「交通空白解消・集中対策期間」における交通空白の解消と持続可能な体制づくりの道筋および実現に向けた国の総合的な後押し（伴走支援、財政支援、制度構築等）を提示。 ・「交通空白」リストアップ調査の結果※⁵を踏まえ、「交通空白解消・集中対策期間」内における「地域の足・観光の足」の交通空白の解消にかかる目標値を設定し、取組みを促進。 <p> 『取組方針2025』および国土交通大臣の指示に基づき、早期に交通空白解消の具体化を図るため、</p> <p>【6月】「交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会」での協議開始</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白解消の取組みを進めるための新たな制度的枠組みの構築に向けた議論を開始。 ・9月29日開催の部会において、『中間とりまとめ（素案）』として、6項目の制度的枠組みの方向性を提示（①共同化・協業化の推進、②地方公共団体を支援する外部組織の活用、③公共ライドシェアの実施主体の拡大、④モビリティデータの利活用の容易化、⑤法定協議会の運営改善（迅速な意思決定）、⑥観光需要を踏まえた相乗効果の発揮（地域住民と観光客への一体的対応）。

(注) 国土交通省のホームページ「国土交通省「交通空白」解消本部」に掲載されている資料・情報（以下①のURLより参照）および「地域公共交通部会」に掲載されている令和7年度以降開催の部会資料（以下②のURLより参照）を参考に筆者作成。

- ① https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport Tk_000237.html
- ② https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_koukyoukoutu01.html

※1 国土交通省を除く関係府省庁は、「内閣官房、内閣府、警察庁、こども家庭庁、デジタル庁、総務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、観光庁、環境省」の12府省庁。

※2 デジタル技術活用との関連では、2023年10月設置のデジタル行財政改革会議（議長：内閣総理大臣）において、モビリティ分野では、新たなライドシェア制度の導入やタクシー事業・公共ライドシェアの更なる規制緩和が協議された。また、2025年6月に同会議が決定した『デジタル行財政改革 取りまとめ2025』では、全国の移動の足不足解消に向けて、レベル4の自動運転バス・タクシーの実装の加速とともに、地域の自家用車・ドライバーを活用したライドシェアの取組みを進めている（以下URLからpp. 16～20参照）。

https://www.cas.go.jp/seisaku/digital_gyozaikaikaku/pdf/torimatome_honbun2025.pdf

※3 関係府省庁との連携による農林水産省の取組み

「地方創生2.0」の一環として、農山漁村の現場における課題解決を図るために、2024年12月に「農山漁村」経済・生活環境創生プロジェクトを創設し、併せて関係省庁・地方公共団体・郵便局・民間企業・教育機関・金融機関等が参画し、農山漁村における困りごとを気軽に農林水産省や会員に相談できる場として「農山漁村」経済・生活環境創生プラットフォームを発足。これらの取組みに関する農林水産省作成資料において、農山漁村の課題解決につながる取組例として、「農村に人が住み続けるための条件整備（生活面）」の「生活インフラ等の確保」に、「農山漁村における交通空白の解消に向けたライドシェアの取組み」が記載されている（以下URLからP. 15参照）。

https://www.soumu.go.jp/main_content/001009850.pdf

※4 2025年10月末時点において、「交通空白」解消緊急対策事業：240件、共創モデル実証運行事業：157件、モビリティ人材育成事業：61件、が採択されている。

※5 調査結果（回答自治体数：1,603、回答率：92%）によると、「交通空白」地区は717自治体の2,057地区（居住人口：14,077人）が、また、現時点で対策をとらないといずれは「交通空白」地区になると見込まれる未然防止が必要な地区（要モニタリング地区）は514自治体の1,623地区（居住人口：8,069人）が該当している（調査結果の概要は、以下URLより参照可能な資料に掲載）。 <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001892132.pdf>

(2) 国土交通省等の施策が地域団体によるライドシェアの検討に及ぼす影響

前掲(1)に整理した国土交通省等による施策の強化により、今後、令和9年度までの「交通空白解消・集中対策期間」を中心に、交通空白が解消・改善される地区の増加が進むと、地域団体による新たなライドシェアの取組みを必要とする地域は減少することが想定される。

地域団体によるライドシェアは、共済総研レポートNo.196およびNo.197掲載稿で整理したとおり、運送サービスの提供に伴う運営費やドライバーの安定的確保が課題となるケースが多いことから、自治体や交通事業者の取組みにより地域の移動問題が解消・改善するのであれば、当該地域にとって望ましい状況といえる。

ただし、国土交通省等による施策は、地域住民に加え、観光客等の来訪者も含めた地域全体の交通空白の解消が主目的であり、地域在住で最寄りの駅・バス停までの歩行が困難である高齢者等にとっての「交通空白」の解消・改善にも十分に配慮された取組みにまで至るかという点では不透明な部分もある。地域団体が地域の高齢者等の交通弱者の移動支援のために、「許可・登録を要しない運送」の運行主体となることの検討が必要となる地域は、当面、相当程度残り続けるのではないかと考える。

なお、それらの地域においては、前掲(1)に記載のとおり、交通空白の解消に向けた機運が高まり、自治体と企業・団体等との連携・協働が促進されている現況を踏まえると、地域団体が地域における移動手段の確保に関わりやすい環境下にあると捉えることもできる。

例えば、金銭面における公的支援に着目すると、(表1)の「2024年度」の欄に記載の「交

通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトの補助事業として実施されている「交通空白」解消緊急対策事業」と「共創モデル実証運行事業」では、次ページ掲載の(表2)に記載のとおり、運行主体(自治体、交通事業者、地域団体など)に対して、運送サービスの提供に至るまでの検討・準備段階や実証運行事業などに要する経費を補助対象とするなど、交通空白の解消に向けた新たな取組みを手厚く支援する内容となっている。

これらの補助事業に採択されるためには、自治体等との連携・協働を前提とした諸条件を満たす必要があるので、地域住民の移動手段の確保に問題意識を持ち、「許可・登録を要しない運送」の運行主体となることを検討している、または検討する予定がある地域団体は、速やかに自治体への相談を通じた情報収集に取り組むことが望まれる。

(表2) 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトの補助事業（抜粋）の概要

事業名	「交通空白」解消緊急対策事業	共創モデル実証運行事業
①事業の概要	自治体が「交通空白」の課題があると判断した地域において、「交通空白」の解消に向けたサービス ^(補注) を実施するための仕組みの構築を支援する事業。 (補注) 公共ライドシェア、日本版ライドシェア、AIデマンド、乗合タクシー等が挙げられている。許可・登録を要しない運送も含まれるものと推察。	交通を地域のくらしと一緒に捉え、維持・活性化を目的に地域の複数関係者の共創による取組みや共創を支える仕組みの構築を支援する事業 ^(補注) 。 (補注) 共創（連携・協働）の例として、「医療・介護・福祉×交通」、「商業・農業×交通」等が挙げられている。
②補助対象者	新たに導入する交通サービスの運行主体 ^(補注) 。 (補注) 地方自治体、交通事業者、NPO法人、観光協会、商工会、社会福祉協議会等またはそれらを含む協議会が挙げられている。地域運営組織等も含まれるものと推察。	交通事業者等 ^(補注) を含む複数主体で構成される協議会や連携スキーム等（共創プラットフォーム） (補注) 交通事業者のほか、公共ライドシェアや許可・登録を要しない運送の実施主体等を含む。
新たな事業の立ち上げや実証運行に要する経費を補助・支援		
③補助対象経費	・基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用（ヒアリング調査・利用予測シミュレーション、有識者謝金・会場使用料等）。 ・サービス提供に必要となる車両の導入（車両の購入・リース、仕切板・ドライブレコーダー等の設置等）、配車アプリ・運行管理等のシステム開発・導入、運転者募集（募集広告費用等）等に要する費用。 ・実証事業に要する費用（運行経費、実証事業後の利用データ分析、路線・区域・料金設定等の検討 等）。	・基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費（有識者謝金・会場使用料等）。 ・システム構築（配車・運行管理・AIオンデマンド等）、実証運行に使用する車両導入（車両の購入・リース等）による取得・改造に要する経費。 ・実証事業に要する経費（新規運行に係る経費、実証環境の整備 等）。
④補助の水準等	500万円以下は定額（全額補助）、500万円超部分は2／3（上限1億円）。	中小都市・過疎地など：500万円以下は定額（全額補助）、500万円超部分は2／3。地方中心都市など：一律2／3。大都市など：一律1／3。 [*]

(注1) 令和7年3月7日付の国土交通省による報道発表資料（以下URL参照）を参考に筆者作成。

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001869773.pdf>

(注2) 表中記載の支援事業の他、「モビリティ人材育成事業」（交通に関する知見・データ活用のノウハウや多様な関係者とのコーディネートを推進するスキル等を活用し、地域交通が目指すべき姿の実現に向けて、主体的かつ継続的に取り組む人材育成にかかる費用を補助）があるが、補助対象者に地域団体が該当する可能性は低いと推察されることから、記載を省略している。

※ 「中小都市・過疎地など」＝人口10万人未満の自治体、「地方中心都市など」＝人口10万人以上の自治体、「大都市など」＝東京23区・三大都市圏の政令指定都市。

3. 関係人口を活用した地域活性化の取組みと関係人口の実態

(1) 政府による取組方針の概要

政府は閣議決定した『地方創生2.0基本構想』の実現に向けた取組みの一施策として、「関係人口」の量的拡大・質的向上（関わりの深化）を目指すとともに、都市か地方かに関わらず、互いに交流し、助け合える社会を実現するため、当面の目標として「関係人口

を今後10年間で実人数1,000万人、延べ人数1億人」を掲げている。「関係人口」とは、移住者である「定住人口」や観光客等の「交流人口」ではなく、日常生活圏や通勤圏以外の特定の地域や地域住民と、継続的かつ多様な形で関わりを持っている人であり、地域課題の解決に資するなど、地方部における新たな担い手としての役割が期待されている⁶。

また、政府は、関係人口の規模や地域との

6 「関係人口」を理解するうえで、農林水産省の「農山漁村関わり創出事業」との関連でその位置付け等を整理したものとして、高木英彰『都市人材を農山漁村とつなぐ—多様な関わり方についての試論－』（共済総研レポートNo.194（2024年8月）pp. 20–25）を参照。

<https://www.jkri.or.jp/PDF/2024/Rep194takagi.pdf>

関係性を可視化し、地域の担い手確保や地域経済の活性化等につなげる仕組みを実現するため、誰もがアプリで簡単・簡便に登録できる「ふるさと住民登録制度」を創設するとしている。

制度の詳細は今後整理される予定⁷であるが、地域との関わり方に応じて「ベーシック登録（仮称）」（観光リピーター・ふるさと納税の寄付など「地域経済の活性化」に貢献する人）と「プレミアム登録（仮称）」（地域でのボランティア活動・副業、地元自治会への参画、地域に生活拠点を持つ二地域居住など「地域の担い手」になる人。登録には地域活動参加を裏付ける証明書提示が必要）に区分する方向性が示され、ベーシックの登録者は地域との関係を深化させることで、プレミアムに移行することを目指すとしている。

登録者には自治体からのイベント等の各種情報提供をはじめ、プレミアムの場合は地域での活動に役立つ官民の様々なサポート

（例：公共施設の利用料や民間とも連携した交通費の割引など）が受けられる仕組みが検討されている。今後、モデル事業（簡易版アプリによる登録手続と各種機能を検証）を実施したうえで、必要な対応を行い、本格的に運用される予定である。

当制度は、過疎・農村地域を含む地方部に

おける期待が大きいといえ、制度創設を契機に関係人口の登録促進に向けた取組みを強化する自治体が出てくる可能性があると考える。

（2）関係人口の実態等

国土交通省が関係人口の実態を把握するために、2023年9～10月に実施したアンケート調査の結果⁸から、その概要について、当該地域を訪問する目的および訪問時の移動手段との関連を中心に以下に記載する。

① 全体概要

わが国の18歳以上の居住者に占める関係人口の割合・数は22.0%・2,263万人、そのうち「日常生活圏、通勤圏、業務上の支社・営業所訪問等以外に定期的・継続的に関わりがある地域があり、かつ、訪問している人」＝「関係人口（訪問系）⁹」は、18.3%・1,884万人と推計されている。

これらの推計値は、前掲(1)に記載の政府による当面の目標である「今後10年間で関係人口の実人数1,000万人」を既に大幅に超えているが、目標値である1,000万人は、単に地域を継続して訪問するだけにとどまらず、訪問地域を支える役割を担う関係人口（前掲(1)の「プレミアム登録」のイメージ）を想定しているもの

7 「新しい地方経済・生活環境創生本部」（2024年10月の閣議決定により設置された閣僚会議）のもと、主に「新しい地方経済・生活環境創生会議」（有識者会議）において、既に一部の自治体において実施されている関係人口を登録する取組み等も参考に協議・検討がなされ、有識者会議では住民税の分割納税や普通交付税の算定対象とする等に言及する委員もいた（本稿執筆にあたり、有識者会議の提示資料・議事要旨を参考にしている。以下①のURL参照）。その後、総務省がとりまとめた『総務省重点施策2026』（以下②のURL参照）のP5の掲載内容において、一定の方向性が示されている。

① https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii_chihousousei/index.html

② https://www.soumu.go.jp/main_content/000964461.pdf

8 2025年6月27日付の国土交通省報道発表（以下①のURL）に基づく資料『（資料2）関係人口の実態把握』（令和7年6月 国土交通省 国土政策局 関係人口担当）（以下②のURL）を参照。

① <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001897744.pdf>

② <https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/content/001898143.pdf>

9 國土交通省の調査では、「関係人口」を、地域を訪問する「関係人口（訪問系）」と、地域を訪問せずにふるさと納税・地場産品等購入・オンライン交流等により地域に関わる「関係人口（非訪問系）」とに区分して分析を行っている。「関係人口（非訪問系）」の18歳以上の居住者に占める推計値の割合・数は3.7%・379万人である。

と推察する。

当調査では、「関係人口（訪問系）」を関わり先の地域での過ごし方等を踏まえて5つに分類している。分類ごとの18歳以上の居住者に占める推計値の割合・数を、地域との結びつきが深い順に記載すると、「ア. 直接寄与型：4.3%・437万人」（産業の創出、商店街の空き店舗有効活用、朝市・マルシェへの出店、ボランティア、地域資源・まちなみの保全、まちおこし・むらおこしにつながるプロジェクトの企画・運営や協力・支援等が含まれる）、「イ. 就労型（現地就労）：1.0%・105万人」（農林漁業への就業や農林漁業者へのサポート（援農等）が含まれる）、「ウ. 参加・交流型：4.7%・485万人」、「エ. 就労型（テレワーク）：1.4%・145万人」、「オ. 趣味・消費型：6.9%・711万人」となる。この分類によれば、地域の担い手とまではいえない「オ」が、関係人口（訪問系）の約4割を占め、最も多い実態にある。

② 関係人口（訪問系）による地域訪問時の交通手段

地域までの主な交通手段（複数回答）は、「自家用車：58.1%・1,094万人」が圧倒的に多く、次いで「鉄道（新幹線以外の鉄道：24.6%・463万人、新幹線：17.0%・320万人）」と推計されている¹⁰。関係人口（訪問系）の約6割が自家用車により訪問地域までの移動手段を確保している実態を踏まえると、受け入れる側の地域が、関係人口（訪問系）の移動手段の確保に配慮する必要性は低いとみることができる。

その一方で、当調査の一次調査（関係人口非

該当者も調査対象）における「現在、関わりのある地域がない人で、今後関わりを持ちたいと思っている人」の、関わりを持つための改善点（複数回答）の上位5項目¹¹のなかに、「地域へ行くための交通の利便性の改善：26.4%」と「地域内での交通の利便性の改善：19.5%」が挙げられている。この結果から、関係人口を迎えるにあたり、地域の交通事情が障害・制約になっている地域もあるのではないかと考える。また、自家用車に次いで利用が多い鉄道において、最寄り駅から当該地域までの移動手段の確保に課題を抱えているケースも想定される。

これらを踏まえると、前掲2に記載の交通空白解消の取組みの一環として、公共交通機関を補完する自治体や地域団体によるライドシェアの提供は、当該地域における関係人口の確保や関係強化を図るうえでの有効な対策の一つになり得ると考える。

③ 関係人口（訪問系）の訪問先地域での過ごし方と地域の期待

前掲①で概要に触れているが、関係人口（訪問系）の地域での主な過ごし方（複数回答）として回答が多いのは、「地域ならではの飲食や買い物（地場産品の購入等）：33.3%」と「自分の趣味や地域の環境を楽しむ活動：33.1%」であり、観光客等の交流人口とほぼ同様の目的で地域を訪問している者が相当数いることが確認できる。

その一方で、農業関連の取組みは、「農林漁業への就業：2.4%」、「農林漁業者のサポート（援農等）：3.2%」、「自家消費農業等の取

10 他の交通手段の利用状況は、「バイク：3.7%、自転車：4.4%、一般路線バス：6.9%、都市間高速バス：6.4%、旅客機：9.3%、旅客船・フェリー：1.8%、タクシー：2.3%、レンタカー：2.7%、カーシェアリング：0.6%、その他：0.9%」。

11 上位5項目における他の3項目は、「仕事やプライベートでの時間的な余裕の確保：27.4%」、「移動や滞在に伴う金銭的負担の軽減：26.7%」、「現勤務地での十分な収入の確保：20.3%」であり、金銭と時間が要因に挙げられている。

組：3.6%」、「農地、水路、森林等の地域資源の共同保全活動への参加：3.0%」と少ない。また、農業関連以外で地域の新たな担い手確保につながる他の取組みも、「地域の交流拠点などで創発されるプロジェクトやコミュニティへの主体的な参加：4.7%」、「地域のまちおこし・むらおこしにつながるようなプロジェクトの企画・運営、又は協力・支援等：5.1%」、「地域に新たな仕事（産業）を創出するなどの活動への参加：3.4%」、「地域でのボランティアや共助活動への参加：5.0%」と限定的である¹²。

参考までに国土交通省が関係人口の創出・拡大に関する取組みの実態把握を目的に、「関係人口（訪問系）の数が卓越している市町村」を対象に実施したアンケート調査の結果¹³によると、「関係人口の創出・拡大により解決したい地域課題（複数回答）」の回答上位3課題は、「農林漁業の担い手不足：85%、コミュニティの活力低下：80%、地場産業（農林漁業以外）の担い手不足：75%」となっていて、全体としては、現状、市町村の期待と関係人口（訪問系）の訪問地域での過ごし方の実態には乖離があるといえる。

なお、同調査によれば、市町村が「関係人口の地域との関わりを支援する上で重要なと思う取組み（複数回答）」の上位項目は、「関係人口が地域と交流することが可能な拠点の確保：45%」や「関係人口の地域における滞在拠点の確保：40%」などであり、「関係人口の

地域における移動手段の確保」を挙げた市町村は5%（1市町村）にすぎない。ただし、この結果は「関係人口の移動手段の確保が課題とはなっていない市町村であるからこそ、関係人口の増加を実現できている」と捉えることもできる。

したがって、地域によっては、訪問する際の移動手段の利便性を図ることが、関係人口の増加および活動の深化に資する可能性はあると考える。

4. 関係人口の関係先地域訪問時における移動手段の確保

前掲3では、地域経済の活性化や地域の担い手として期待されている関係人口について、地域での過ごし方など地域を訪問する目的や訪問時の移動手段の実態について整理した。4では関係人口が関係先地域を訪問する際の移動を、地域団体が支えるケースを想定した場合に、取組みにあたり留意すべき点等について考察する。

（1）地域団体による取組みの可能性

公共交通機関が縮小・撤退した過疎・農村地域において、幅広い層から関係人口を確保するうえでは、関係人口の来訪にあたり、駅などの公共交通機関の拠点から当該地域への移動手段が確保され、かつ、訪問後に当該地域内の移動（例：農泊施設から圃場への移動など）がしやすい環境を整えることが望ましい。

12 地域での過ごし方の関連事項として、月1回以上地域を訪問している者は約4割（40.7%）にとどまり（月10回以上：7.9%、月に数回：16.2%、月に1回：16.6%、盆・正月・GWなどの長期休暇ごと：9.9%、年に数回：34.1%、年に1回程度：15.3%）、訪問1回あたりの滞在期間は約半数（47.9%）が日帰りでの滞在となっている（半日程度（日帰り）：23.5%、丸一日（日帰り）：24.4%、1泊2日程度：24.3%、2～4日泊程度：22.0%、1・2週間程度：4.9%、1ヶ月程度：0.7%、その他：0.2%）。これらの実態から、移住につながることが期待される二地域居住に至っている関係人口は限定的であることが推察できる。

13 『関係人口の創出・拡大に係るアンケート調査（関係人口が卓越している市町村を対象とした調査）』（国土交通省国土政策局 総合計画課 令和4年6月）（以下URL参照）。調査対象は「第2期地方版「まち・ひと・しごと創生総合戦略」において関係人口の記載がある市町村」および「三大都市圏に位置しない市町村」の両条件を満たし、人口当たりの関係人口（訪問系）が多い上位30市町村。2022年1～2月に調査を実施し、20市町村が回答。

<https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/content/001488239.pdf>

その際、移動手段の確保の中心的な役割を担うのは自治体（主に市町村。以下4節において同じ。）であり、自治体自らがライドシェアの実施主体となる（運送サービスの提供を交通事業者や地域団体に委託する場合を含む）ことに加え、自治体が交通事業者や地域団体の取組みを金銭面で支援する等の対応などが考えられる。

これらを踏まえると、地域団体が自治体と連携して当該地域における関係人口の移動を支援する役割を担うケースも想定される。その際、前掲2の（表1）に記載のとおり、現在、「交通空白」解消本部を中心に地域住民や来訪者の移動手段の確保に向けた取組みが強化され、多様な関係者との連携・協働が進められている状況は、地域団体による取組みを後押しすることになると考える。

（2）地域団体による取組みとして想定される事例

例えば、援農ボランティアを目的に地域を訪問する関係人口に対して、受け入れる農家・農業法人が最寄りの駅・バス停等から圃場・施設まで、自ら自家用車を用いて無償で運送するケースが想定される。また、農泊の利用や観光農園などの収穫体験を目的とする観光客等の交流人口に対しても、農泊施設や観光農園を運営する農家・農業法人が、自ら自家用車を用いて無償で運送するケースが多いと考えられ、移送サービスの提供があることが誘客につながる可能性もある。

農家・農業法人による援農ボランティアに対する個別の送迎対応は、双方の良好な関係構築に資する効果が期待できる一方で、繁忙期だからこそ援農ボランティアを受け入れることを考慮すると、農家・農業法人にとっての負荷は大きいといえる（特に訪問地域と最寄りの駅・バス停までの距離が遠く、送迎に時間がかかる場合）。

このため、地域の農家・農業法人が構成員となる農村RMOなどの地域団体が運行主体となり、当該地域を訪問する援農ボランティアなどの関係人口を利用対象者として、組織的にライドシェア（主に「許可・登録を要しない運送」を想定）に取り組むことにより、地域全体で効率的に関係人口の移動支援を行う対応が望ましいケースもあると考える。

こうした取組みが地域で定着すれば、将来的にはふるさと住民登録（プレミアム登録）者である関係人口が、ライドシェアのドライバーとなるなど、運営の担い手として関わることが期待できるかもしれない。

（3）地域団体が関係人口を対象に運送サービスを提供する場合の留意点

共済総研レポートNo.196およびNo.197掲載稿では、「地域の高齢者等の交通弱者を対象とする地域団体によるライドシェアの導入」を念頭に整理を行ったが、本稿においては、関係人口を利用対象者とする場合を想定し、運行主体となる地域団体として留意すべき点を考察する。

次ページ掲載の（表3）に記載のとおり、「地域在住の高齢者等」と「地域外から来訪する関係人口」とでは、移送先（目的地）、移送距離・時間、運行日等、様々な点で求められる運送サービスの内容は異なることが想定される。

地域在住の高齢者等の移送と比較すると、関係人口の移送は求められる運行日・運行時間帯の範囲が広く、また、訪問地域の地理的条件によっては、移動距離・時間が長くなるケースが想定されるなど、ドライバーを中心に行き交う運行主体の運営に伴う対応負荷は大きくなると考える。

このため、地域団体が新たに「許可・登録を要しない運送」による運送サービスの提供

(表3) 利用対象者ごとに求められる運送サービスの内容等

利用対象者	地域在住の高齢者等	関係人口（訪問系）
①主な利用者*	地域在住の「主に足腰の弱い高齢者」と「自力での外出が困難な者」などの交通弱者。	地域外在住の「多様な年齢層（若年層～高齢者）」で、「地域を来訪できる体力がある者」。
②運行区域・移動先*	利用者の自宅と日常生活を送るうえで必要な地域内・近隣地域の施設等（病院・店舗・公共施設・金融機関など）の間の移動（往復）。	・公共交通機関の拠点（鉄道駅、バス停など）と当該地域間の移動（往復）。 ・当該地域訪問後の地域内の施設間の移動。
③移動距離・時間	「近距離・短時間」の運送サービスが中心。	訪問地域の地理的状況等により、「近距離・短時間～遠距離・長時間」まで幅広い。
④運行日・運行時間帯	通院・買い物が主目的のため、利用者のニーズが高いのは「平日の朝～午後の早い時間帯」。	曜日を問わず、利用希望時間帯の範囲も様々（休日の利用ニーズが高い可能性はある）。
⑤利用見込み	定期的（例：月1回の通院、週1回の買い物など）に利用され、利用頻度・回数は見込みやすい。	定期的訪問に加え、不定期の訪問もあり、利用頻度・回数は見込みにくい。

(注) 筆者作成。

* 利用対象者による表中の①②の相違は、使用車両の仕様にも影響する。地域在住の高齢者等の場合は、単独利用が基本であれば軽自動車で十分対応できるが、関係人口の地域への訪問の際は、家族・友人など複数人による乗合利用も想定されるため、乗車定員数の多い車両（ワゴン車等）が望ましい。

に取り組む際に、当初から地域住民と関係人口の双方に対応できる運営体制を構築することの難易度は高く、まずは取り組みやすい地域在住の高齢者等を利用対象者とし、一定の実績・経験を積むとともに、運営体制の整備を図りながら関係人口への対応を検討することが妥当と考える。

また、関係人口を利用対象者とする場合でも、前掲3(2)(3)に記載のとおり、関係人口の訪問先での過ごし方は様々であり、関係人口のすべてが「地域の担い手」であるとは言い難い実態を考慮すると、運営体制の整備状況によっては、利用対象者を「運行主体となる地域団体またはその構成員が取り組む地域活性化や農業振興に資する事業・活動に取り組み、事前に利用登録を行った者」に制限するなどの対応もやむを得ない選択と考える。その際には、今後詳細が整理される前掲3(1)に記載のふるさと住民登録制度のプレミアム登

録の要件が指標になると考える。

なお、地域全体としては、「観光客等の交流人口やほぼ観光目的で複数回来訪する関係人口の移動手段の確保」も重要事項ではあるが、それらの者への移動手段の確保は、地域の観光協会や観光地域づくり法人（DMO）などが自治体や交通事業者と連携して、その役割を担うことが優先されるべきと考える。

5. おわりに

前掲2に記載のとおり、交通空白を理由に地域住民の生活を維持することが困難な地域が全国に数多く存在すること等を背景に、近年、交通空白の解消に向けた取組みは強化されている¹⁴。自治体や交通事業者の補完として、地域団体によるライドシェアへの期待も高まっているが、取り組む際には、安全対策を含めた適正な運営体制の構築と安定的な運営資金の確保が必要となるなど、地域団体

14 國土交通省による取組みが強化されている補足的な背景として、公共交通事業者や既存のライドシェア制度の積極的活用による交通空白の早期解消により、現在、導入の是非と制度内容について継続検討事項となっている「運送サービスの仲介機能を担うプラットフォーム事業者などによる営利目的のライドシェア」の導入（経過については、共済総研レポートNo.194掲載稿の1を参照）を、当面凍結する狙いもあるのではないかと筆者は考える。

の負荷は大きく、安易に取り組めることではない。

地域団体による取組みを促進するうえでは、自治体等による様々な面での手厚い支援が必要と考えるが、政府が支援環境を整備・強化している現況をとらえ、今後、特に過疎・農村地域において、自治体と連携した地域団体による取組みが進展し、高齢者等の交通弱者の移動問題が解消・改善することを期待したい。

本稿では地方創生・地域活性化の観点から、関係人口の地域訪問時における移動手段の確保について整理したが、地域団体が地域活性化に資する関係人口を利用対象者として実施する「許可・登録を要しない運送」の取組事例の把握・確認ができなかつたこと等もあり、深掘りした考察には至らなかつたと認識している。

今後、過疎・農村地域において、創設予定の「ふるさと住民登録制度」の活用も踏まえ、地域の担い手となる関係人口の確保に向けた取組みを強化するのであれば、地域団体が運行主体となり、関係人口の移送支援に地域全体として取り組むことは、有効な対策の一つとなり得ると考える。

ただし、関係人口の移送支援は、地域の高齢者等の移送支援よりも課題が多いことが想定されるため、慎重な検討・準備が必要になる。地域団体による関係人口の移送支援を実現するうえでも、自治体による手厚い支援を期待したい。

(2025年12月10日記)

(主な参考資料・情報)

本文・脚注に掲載しているものを除く。

- ・『過疎地域等における集落の状況に関する現況把握調査報告書』(令和7年3月) (国土交通省 国土政策局 総合計画課)

<https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/content/001903318.pdf>

- ・『最終とりまとめ～関係人口の拡大・深化と地域づくり～』(令和3年3月) (ライフスタイルの多様化と関係人口に関する懇談会) (国土交通省)

<https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/content/001396629.pdf>