

公共ライドシェアと地域交通のこれから

国土交通省総合政策局
モビリティサービス推進課

星 明彦

- 地域交通は、「地方創生の基盤」とされる一方、サービス提供主体である交通事業者は小規模な事業者が大宗を占め投資余力に乏しく、人口減少等による利用者の減少に加え、運転者等の担い手の圧倒的な不足により危機的な状況にある。
- また、規制緩和以降、各地域における司令塔役を担うことが期待されている市町村は、地域交通にかかる予算確保のほか、ノウハウやマンパワー不足など体制面において課題を抱え、深刻化する地域交通の現状に対し、十分な対応が困難な状況にある。
- こうした現状の下、国土交通省においては、昨年7月に「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）を設置し、全国各地の「交通空白」解消に向けた取組を進めており、本年5月には、令和7年度から9年度を「交通空白解消・集中対策期間」としたうえで、同期間における「取組方針2025」が定められたところ。
- 今後、同取組方針に基づいて「交通空白」解消の取組を進めていくにあたって、上述の状況に鑑みれば、単独の交通事業者、特定の産業、単独の自治体を前提とする従来の対応のみならず、より実効性・持続可能性の高い取組を実施していくことが求められることから、新たな制度的枠組みの構築も視野に、特に、以下のテーマについて御検討をいただけないか。

事業者や自治体の更なる連携・協働の推進

- ・ 「交通空白」の解消等地域における旅客輸送サービスの再生・活性化にあたっては、事業者・産業・自治体の壁を超えた連携・協働を進めることが有効であり、例えば、具体的な事業、取組について、より一層共同化・協業化を軸としたものを促していくべきではないか。
- ・ その際、共同化・協業化の定義や、想定される場面、領域、課題や効果についてどう考えればよいか。
- ・ 地域交通の司令塔役・実行役を期待される市町村の機能や役割を補完・強化していく仕掛けが必要と考えるがどうか。例えば、企画機能や施策実施機能を強化する観点から、一定の知見や体制を有する外部組織の活用などが考えられないか。
- ・ その際、外部組織の活用が想定される場面、領域、求められる役割や体制についてどう考えればよいか。

地域における機動的・効率的な地域公共交通計画の立案・実施推進

- 地域住民の生活や地域経済に深刻な影響を与える「交通空白」等の課題へ迅速に対応するため、地域における関係者の共通認識醸成や合意形成など、取組をより機動的に実施できるようにしていくべきであり、こうした観点から、地域公共交通計画のアップデートを進めることも含め、より一層データに基づいた計画の立案・実施を進めていくべきではないか。
- その際、地域交通の司令塔役である自治体をはじめとする関係者がより容易にデータを収集し、データ保有者がより安心してデータ提供ができる環境を整えるべきではないか。また、データの範囲や手続について具体的にどのように考えればよいのか。
- さらに、「交通空白」解消等待ったなしの課題の迅速な解決を図る等の観点から、十分な議論と迅速な意思決定を両立させるため、法定協議会における運営方法などに改善すべき点はないか。

地域住民に加えインバウンド等の来訪者の需要増加を踏まえた相乗効果の発揮

- 人口減少等により地域住民による需要が減少しサービスが低下する一方で、インバウンド等をはじめとした来訪者の需要の増加にサービス供給が追いつかない状況において、両者をバラバラではなく複合的・統合的に捉えることで、「地域の足」「観光の足」の両者の相乗効果が発揮され、地域交通の持続可能性が向上する地域があるのではないか。
- その際、「地域公共交通計画」等を通じて両者を総合的に推進するなど具体的にどのようなことが考えられるか。

その他

- 「交通空白」解消に向けて、他に検討すべき課題や論点はないか。

自治体や事業者の更なる連携・協働による共同化・協業化の推進

論点① 共同化とは

- 「交通空白」の解消等地域における旅客輸送サービスの再生・活性化にあたっては、**事業者・産業・自治体の壁を超えた連携・協働を進めることが有効**であり、例えば、**具体的な事業、取組について、より一層共同化・協業化を軸としたものを促していくべき**ではないか。
- その際、**共同化・協業化の定義や、想定される場面、領域、課題や効果**についてどう考えればよいか。

自治体の共同化の例

- 複数の自治体が公共 R S を共同で実施
- 広域自治体が公共 R S を実施

地域連携公共ライドシェア (茨城県つくば市等)

- **4市（つくば市、土浦市、下妻市、牛久市）共同で広域公共ライドシェアを運行**
- 運行管理業務、車両管理業務を一括で委託
- ドライバー募集から研修等も共同で実施

<スキーム図>



<ドライバー共同募集・共同育成>



(出典)「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第2回会合 Community Mobility社講演資料

事業者（運送者）の共同化の例

【バス・タクシーや公共ライドシェア】

- ・ 人材確保・人材育成の共同化
- ・ 車両・システム調達の共同化
- ・ 運転者、運行管理、整備管理の共同化

【鉄道】

- ・ 人材確保・人材育成の共同化
- ・ 装置・部品等の調達の共同化
- ・ 運行管理、運転管理、施設・車両の保守管理の共同化

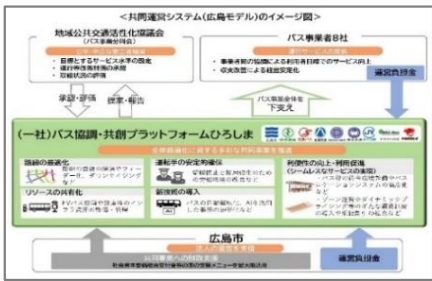
【海運】

- ・ システム調達の共同化
- ・ 共通予備船の導入、保有、維持、管理の共同化

【車両調達の共同化】

バス協調・共創プラットフォームひろしま
(広島県広島市)

- コロナ禍による収支悪化・運転者不足により事業者単独での事業継続が困難であることを踏まえ、市とバス事業者が参画するプラットフォームを創設(令和7年法人化)。
- データ分析に基づく路線の最適化、各社の人材プラットフォームへの集約による企画立案の高度化等の共同事業を実施している他、**E Vバス等導入・充電設備等整備計画の策定等も実施。**



(出典)「共同運営システムによる乗合バス事業の再構築に向けた基本方針」

【システム（アプリ）調達の共同化】

香川Taxi高松版（香川県高松市）

- タクシーの効率的な運用のため、**高松タクシー協会の調整のもと、高松のタクシー事業者15社（計249台）および個人タクシー8事業者（8台）が連携し、高松市独自のタクシー配車アプリ「香川Taxi高松版」を導入。**

●期間：2024年11月1日～2025年3月31日
●協力タクシー事業者：(順不同・計23社)
現在、タクシー事業者15社(計249台)および個人タクシー8事業者(8台)が参加。
円座タクシー・太田タクシー・香川県交通・香川タクシー・琴平タクシー・せとうちタクシー・相互タクシーグループ(相互タクシー・錦町相互タクシー・元山タクシー)・高松無線タクシーグループ(金星タクシー・三共タクシー)・中央交通・トキワタクシー・ハロータクシー・平成レッグス・高松個人タクシー協同組合(個人タクシー8事業者含む)

自治体名、会社名	役割
高松タクシー協会	・配車アプリ「香川Taxi高松版」の運行に関わる関係者間の調整と取りまとめ ・配車アプリ「香川Taxi高松版」の企画と運用管理
各タクシー事業者	・タクシーの運行
フォルクスウェア	・配車アプリ「香川Taxi高松版」システムの構築
電脳交通	・配車アプリ「香川Taxi高松版」システム搭載タブレットの設置及び説明 ・配車アプリ「香川Taxi高松版」とクラウド型タクシー配車システム「DS」の連携

【運行管理の共同化】

日野自動車（鳥取県鳥取市）

- 運行主体の負担軽減と持続性の向上のため、鳥取市内の地区ごとに**6つの運行主体が実施している自家用有償旅客運送**について、その**運行管理業務を一括してマネジメント**するとともに、運行主体への助言等の支援を実施。

地域主体型交通の一元管理イメージ

自家用有償 運行団体（NPO、まちづくり協議会等）



運営面の補助

運行の一元管理を支援



運行管理を統合し、運行団体の負荷低減＋平準化を実現

(出典)「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第1回会合
日野自動車株式会社講演資料

議論したいポイント

○ 「交通空白」の解消等地域における旅客輸送サービスの再生・活性化にあたっては、事業者・産業・自治体の壁を超えた連携・協働を進めることが有効であり、例えば、**上記のような更なる連携・協働による共同化・協業化について制度的な側面も含め推進していくことはどうか。**

論点② 外部組織の活用

- 地域交通の司令塔役・実行役を期待される市町村の機能や役割を補完・強化していく仕掛けが必要と考えるがどうか。例えば、企画機能や施策実施機能を強化する観点から、一定の知見や体制を有する外部組織の活用などが考えられないか。
- その際、外部組織の活用が想定される場面、領域、求められる役割や体制についてどう考えればよいか。

外部組織のイメージ

担い手として想定される主体：

NPO法人、一般社団法人、一般財団法人、営利法人、法人に準ずる団体（権利能力なき社団や任意団体等）

想定される業務内容（求められる役割・要件）

- ① 地域公共交通計画の策定等地域の交通政策の企画立案・施策実施
- ② 地方公共団体や公共交通事業者その他の関係者相互の連絡調整
- ③ 地域旅客運送サービスの提供の確保に関する情報の収集、整理及び提供

外部組織が上記の業務を効果的に実施できるようにするための関連制度の例：

- ① 法定協議会への参加
- ② 地域交通計画の作成等の提案

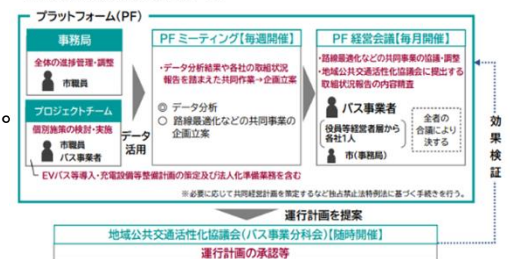
議論したいポイント

- 市町村等の企画立案機能や施策実施機能を補完・強化する観点から、上記のような外部組織にどのような役割を求めることとするか。
- その際、外部組織の担い手として想定される主体の考え方について留意すべきことはあるか。
- こうした外部組織について、制度的な位置付けを与えることや、当該外部組織が効果的に活動できるよう、関連制度の実施主体になり得ることも含めて検討してはどうか。

【市町村等の企画立案機能の補完・強化】 バス協調・共創プラットフォームひろしま（広島県広島市）

- コロナ禍による収支悪化・運転者不足により事業者単独での事業継続が困難であることを踏まえ、令和6年、市とバス事業者が参画するプラットフォームを立ち上げ（令和7年法人化）。
- データ分析に基づく路線の最適化、各社の人材プラットフォームへの集約による企画立案の高度化等の共同事業を実施している他、地域公共交通活性化協議会への運行計画の提案も実施。

【令和6年4月以降の取組体制イメージ】



(出典)「共同運営システムによる乗合バス事業の再構築に向けた基本方針」

【市町村等の施策実施機能の補完・強化】 日野自動車（鳥取県鳥取市）

- 運行主体の負担軽減と持続性の向上のため、鳥取市内の地区ごとに6つの運行主体が実施している自家用有償旅客運送について、その運行管理業務を一括してマネジメントするとともに、運行主体への助言等の支援を実施。



(出典)「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第1回会合
日野自動車株式会社講演資料

自治体や事業者の更なる連携・協働による共同化・協業化の推進

論点③ 公共ライドシェアの主体拡大

- 「交通空白」の解消等地域における旅客輸送サービスの再生・活性化にあたっては、事業者・産業・自治体の壁を超えた連携・協働を進めることが有効であり、例えば、具体的な事業、取組について、より一層共同化・協業化を軸としたものを促していくべきではないか。
- その際、共同化・協業化の定義や、想定される場面、領域、課題や効果についてどう考えればよいか。
- 地域交通の司令塔役・実行役を期待される市町村の機能や役割を補完・強化していく仕掛けが必要と考えるがどうか。例えば、企画機能や施策実施機能を強化する観点から、一定の知見や体制を有する外部組織の活用などが考えられないか。
- その際、外部組織の活用が想定される場面、領域、求められる役割や体制についてどう考えればよいか。

現行の自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）制度

現行制度：

- 自家用有償旅客運送は、採算性の面から一般旅客自動車運送事業者が参入しないなど、一般旅客自動車運送事業者によることが困難である場合に、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保する重要性に鑑みて行うもの。
- こうした性質から、市町村やNPO等の営利を目的としない主体が現在まで担い手となっている。

登録主体：

市町村、NPO法人、一般社団法人又は一般財団法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会、労働者協同組合、営利を目的としない法人格を有しない社団

議論したいポイント

- 自家用有償旅客運送の性格や役割（非営利性、公共交通の補完的役割等）を維持しつつ、広域での輸送ニーズ等に対応するため、自家用有償旅客運送の実施主体として、現行の登録主体に加え、都道府県、一部事務組合、広域連合のほか、地方公共団体が出資又は参画する法人・団体を追加することはどうか。

論点④ データの利活用

- 地域住民の生活や地域経済に深刻な影響を与える「交通空白」等の課題へ迅速に対応するため、地域における関係者の**共通認識醸成や合意形成など、取組をより機動的に実施できるようにしていくべきであり**、こうした観点から、**地域公共交通計画のアップデートを進めることも含め、より一層データに基づいた計画の立案・実施を進めていくべきではないか。**
- その際、地域交通の司令塔役である**自治体をはじめとする関係者がより容易にデータを収集し、データ保有者がより安心してデータ提供ができる環境を整えるべきではないか。**また、**データの範囲や手続**について具体的にどのように考えればよいか。

モビリティ・データの種類

①利用実績に関するデータ



	乗車人数	降車人数	乗車中人数
平均	0	0	2
最大	2	1	3
合計	5	5	56

交通サービスがどのように利用されたのかに関する実績をデータ化したもの。

主なデータ

乗降記録
乗降記録(統計)

運行日報(紙)

保有者

交通事業者
自治体（運行主体として）

活用例

- 駅や停留所、時間別の乗降者数など、移動需要の把握
- 乗継利便などサービス連携の実態把握

②運行情報に関するデータ



交通サービスのサービス供給状況に関する情報をデータ化したもの。

主なデータ

GTFS-Schedule
時刻表/運賃表

GBFS

GTFS-RT
駅・停留所・線路
路線・系統
運行区域

保有者

交通事業者
自治体（運行主体として）

活用例

- 人口カバー率の分析
- 運行頻度の分析
- 交通サービスへのアクセシビリティ評価

③事業情報に関するデータ



乗員や車両等の事業資産や売上、輸送実績(トンキロ)等の事業実績に関する情報をデータ化したもの。

主なデータ

乗員台帳
輸送実績報告

車両台帳
事業概要報告

地域輸送資源(スクールバスの台数等)

保有者

交通事業者
自治体
地域の関係主体

活用例

- 事業者・路線別の収支分析
- 地域の輸送力の把握

8

地域公共交通計画におけるデータ活用の重要性

- 「**地域公共交通計画**」は、単なるデータ分析や課題、施策の寄せ集めではなく、**地域交通の目指す姿を示し、その実現に向けた道筋を示す指針**であるとともに、まちづくりや福祉、教育、観光などの**他分野と連携し、関係者が共通認識を持ち、協働を促す「司令塔」**としての役割も担うもの。
- 地域公共交通計画を策定するにあたっての**モビリティデータの活用**は、①**地域の実態把握や計画作成の根拠**、②**取り組みのモニタリング**、③**関係者間のコミュニケーションツール**、としての役割を果たすもの。
 - ※ 例えば、モビリティデータを活用することで、路線/系統や時間、利用者属性など様々な観点から利用実績を分析し、現在のサービス供給レベルと利用需要のギャップを可視化。オンデマンドバスの導入エリア・導入量の検討など地域交通の再構築を検討する際のエビデンスとして利用することができる。
- 地域が抱える課題や、多様な関係者との連携の重要性を改めて考え、モビリティデータを活用しながら関係者間の対話を深め、地域交通のリ・デザインに継続的に取り組んでいくことが重要。

議論したいポイント

- 地域交通の利便性・生産性・持続可能性の向上を目的として、多様な関係者の参画およびモビリティデータの取得と非専門家でも簡単に活用できる環境構築のため、**地方公共団体が交通事業者等からデータ提供を求めることができることを明確化するべきではないか。**
- これに当たっては、交通事業者等と自治体がそれぞれ安心してデータ提供/データ活用ができるようにすべきではないか。その際、**個人情報保護法上の手続のほか、データの外部組織への共有や公表の取扱、アクセス範囲など必要なプロセスを明確化するべきではないか。**

論点⑤ 法定協議会の改善

- さらに、「交通空白」解消等待ったなしの課題の迅速な解決を図る等の観点から、**十分な議論と迅速な意思決定を両立させる**ため、**法定協議会における運営方法などに改善すべき点**はないか。

議論したいポイント

【地域交通法の法定協議会への路線等の休廃止の情報提供、代替交通確保に係る協議】

- 道路運送法の規定に基づき、一般乗合（路線定期のみ）旅客自動車運送事業の路線又は事業の休廃止を行うおとるときは、6 か月前までの届出が求められているところ（※1）。

一方で、地方公共団体をはじめとした地域の関係者と代替交通の確保等に係る協議が十分になされないまま路線等の廃止届出の直前に廃止等の方針を伝達する事例も確認されており、このような場合には、代替交通の確保がスムーズになされず、地域住民の足の確保に影響が生じるおそれがある。

事業者が地域公共交通計画に位置づけのある路線等の休廃止の届出を行う場合には、当該事業者が事前に法定協議会に情報提供し、地域旅客運送サービス継続事業の活用を含め、代替交通の確保に係る協議を行うこととすることが望ましい旨を、地域交通法の基本方針において明確化してはどうか。

【地域交通法の法定協議会の議決方法】

- 現行、法定協議会の議決方法については、基本方針において「規約を定め、適切に協議会を運営することが望ましい」こととした上で、各協議会の規約において、協議会ごとに議決方法が定められているところ。

議決にあたり全会一致を求めることとした場合、合意形成にいたずらに時間を要し、取組が円滑に進まないおそれもある。

十分な議論と迅速な意思決定を両立させるため、当該議決方法について、必要な関係者の意見聴取の機会を確保したうえで、多数決も含めて協議会としての議決ルールを独自に定めることができる必ずしも全会一致を求めるものではない旨、地域交通法の基本方針において明確化してはどうか（※2）。

（※1）道路運送法では、一般乗合（路線定期運行のみ）は6か月前事前届出を求めているほか、乗合（路線不定期運行、区域運行）は30日前事前届出、自家用有償運送は、30日以内の事後届出を求めている。

（※2）道路運送法に基づく地域公共交通会議については、その設置・運営に関するガイドライン（通達）において、多数決など、会議の設置要綱に定められた議決方法により決することで、協議が調ったものとする旨記載しているほか、自家用有償旅客運送の導入について、最長2か月程度の協議で同意に至らなかった場合には、市町村長等が自らの責任において導入の判断を行える旨が記載されている。

論点⑥ 観光と生活の相乗効果

- 人口減少等により地域住民による需要が減少しサービスが低下する一方で、インバウンド等をはじめとした来訪者の需要の増加にサービス供給が追いつかない状況において、両者をバラバラではなく複合的・統合的に捉えることで、「地域の足」「観光の足」の両者の相乗効果が発揮され、地域交通の持続可能性が向上する地域があるのではないか。
- その際、「地域公共交通計画」等を通じて両者を総合的に推進するなど具体的にどのようなことが考えられるか。
- この他、「交通空白」解消に向けて、他に検討すべき課題や論点はないか。

議論したいポイント

- 「地域の足」「観光の足」の両者の相乗効果を総合的に推進するため、例えば、観光等による需要の見通しなども踏まえて、「地域公共交通計画」の策定・実施を促していくこととしてははどうか。

【データ提供/データ活用】 機動的・効率的な地域公共交通計画の策定と実行

データ活用の従来課題

データ共有の目的・範囲・条件・体制等が曖昧、未整備

- 交通事業者等が保有するデータを「何のために」「どのように」活用するのかが曖昧。データ提供者側にリスクも。
- データ取扱いのルール、アクセス範囲などが不明確。個別調整・協議に膨大な時間がかかる。

⇒ 何のためにどんなデータが必要か、その取扱い等について共通理解を醸成し、その「ガイドライン化」を行うことが望まれるか。

アナログデータしかない／データが放置されている

- バス運行情報（GTFS）など一部でデジタル化が進展も、地方部などでは乗降実績や輸送実績などはデジタルとアナログが混在。
- データが活用されず放置されている事例や、解像度の高いデータや鮮度の高いデータが不足している事例が散見される。

⇒ 低コストで、データ連携・活用が容易な標準DXツールの開発とその普及促進が望まれるか。

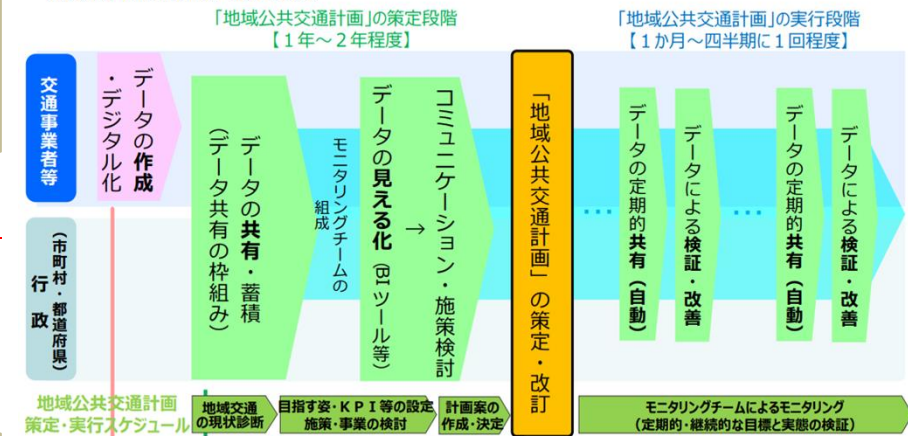
データ共有のフォーマットがバラバラ

- 同種のデータでも事業者により出力されるデータフォーマットがバラバラ。
- 活用のためのデータ処理等に、多くの時間、労力を要する。

⇒ データ標準化や地域公共交通計画策定支援ツールの開発推進が望まれるか。

課題＞モビリティ・データの流れ

- 公共交通の課題を可視化し、施策の解像度を高めるためにはモビリティ・データの活用が必要不可欠。また、活用の仕組み(システム・体制)を構築することにより、作業効率化や生産性を高めることも重要。
- しかしながら、データの作成段階やデータ共有段階において阻害要因が生じており、モビリティ・データの活用が進められないのが実態。



課題1: データがアナログで管理/放置されている
課題2-①: データ共有の目的・範囲・条件・体制等が曖昧、未整備
課題2-②: データ共有のフォーマットがバラバラ
共通課題: データ利活用を担う人材が不足

【データ提供/データ活用環境整備】 どのデータをどう活用するのか（共通理解の醸成）

定量的な目標を伴う質の良い地域公共交通計画の策定及び実行に必要なものとして、地方公用団体が交通事業者等に提供を求めることが想定されるデータ（＝官民共創・協業による共有価値創出への貢献が期待されるデータ）とは、何か。

↓
個別に協議

計画との関係	大都市圏のイメージ (例：地域社会及び交通事業の生産性向上、沿線／路線価値の向上、混雑解消などオーバーツーリズム対策)	地方部の例 (例：地域の持続可能性及びQOLの向上(教育、介護・医療、買い物などのアクセシビリティの確保))
地域公共交通計画の策定にエッセンシャルなもの(静的データ)	・駅・停留所、運賃、運行ダイヤ／回数 ・路線別・駅別等の乗降客数 ・タクシー営業区域、公共RS、シェアサイクル等提供エリア及び利用客数 など	左記＋ 線区・路線別の収支 など
地域公共交通計画の実行にエッセンシャルなもの(鮮度の高いデータ、動的データ)	・乗降記録(匿名化された動態データ) ・タクシー、公共RS等の乗降データ ・バスの運行・渋滞データ(GTFS－RT) ・移動需要予測に資するデータ(季節変動、イベント時輸送実績) など	左記(必要に応じ)
地域の個別課題や目指す理念・KPI等に応じ、必要となるもの ※ 交通事業者以外の主体に提供を求めるものを含む	・入域観光客数(統計、予測) ・宿泊者数、観光客の動態・消費データ ・生活者の動態・消費データ ・住民や観光客の満足度、アクセシビリティ など	・医療、介護、教育、買い物などエッセンシャルサービスにかかるデータ(需要変動、動態、属性など) ・地域の輸送資源情報(スクールバス、法人車両、公共車両、介護車両など＋ドライバー) ・住民の満足度、アクセシビリティデータ など
(参考)その他地域公共交通計画に関連する調査で必要となるもの	・共同経営や、更なる人員・車両の共通化検討、交通事業の生産性向上検討のためのデータ(乗員・車両台帳、輸送実績、点検整備情報、売上・収益実績など) など	

※1) 個人情報保護、データの外部組織等への共有やデータの保秘、アクセス範囲などの標準的なプロセスについて、十分な協議の上、合意形成・ガイドライン化されていることが前提か。

※2) 地域公共交通計画の策定に際しては、上記以外に、人口動態、経済活動、土地利用、人の流動等に関する公的データのほか、地域課題(介護・医療、教育等)に応じたデータが必要となる(詳細については、「地域公共交通計画のアップデートガイダンス／データ活用の手引き」を参照)。

MaaSデータを活用した路線再編(渋川市)

取組概要

- ・ 渋川市では、病院までのアクセス改善のため、バス路線の延伸を検討していたが、他路線の需要を浸食する懸念があった。
- ・ MaaSアプリ「GunMaaS」から取得可能な共通ID付きODデータを分析することで、路線延伸と既存路線の移動需要が両立することを確認。
- ・ 地域公共交通会議の議題としてデータ分析結果を関係者で討議し、路線延伸が決定された。

活用データ

乗降実績データ

MaaSアプリ「GunMaaS」を活用し、共通ID付き乗降実績データを活用。
事業者を横断した乗継など移動実態を精緻に把握可能に。

運行情報データ

バス停位置や経路表すGTFSを活用。



路線の一部重複箇所(地図)



ダッシュボード画面

ICカードデータを活用した広域需給ギャップ分析(福岡県)

取組概要

- ・ 福岡県内では市町村域を跨ぐ広域エリアにおける路線再編やモビリティハブ構築による交通利便向上が課題となっていたが、交通モード・事業者横断的なデータ分析ができていなかった。
- ・ 県主導で鉄道・バスの交通系ICカード(SUGOCA等)の乗降データ(IDハッシュ化済)やコミュニティバスの日報を取得。人流データと組み合わせて分析。
- ・ 潜在的な移動需要等を把握し、市町村のコミュニティバス運行の改善検討等のために活用。

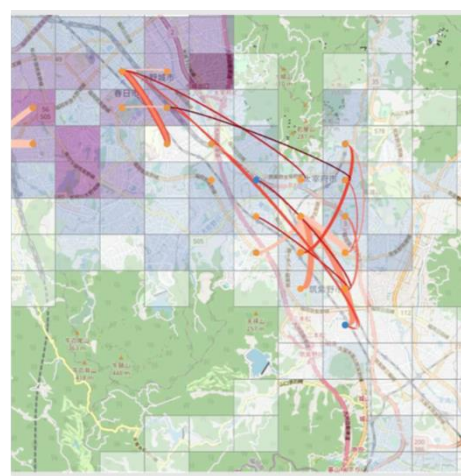
活用データ

乗降実績データ

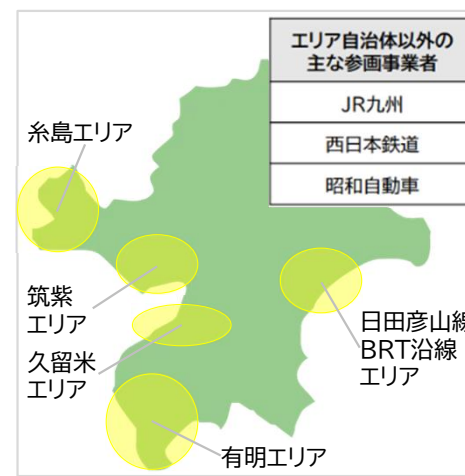
交通系ICカードの利用データ(自社カードの自社線利用分)を活用。
コミュニティバスの日報等と組合わせた総合的な分析を実施。

運行情報データ

鉄道時刻表やバスロケ等から取得した運行実績データを活用。



市跨ぎ移動の結節点候補の抽出



実施エリア

人口減少の加速と更なる連携・分野横断での統合的ソリューションの必要

第1回新たな地域医療構想等に関する検討会
令和6年3月29日

資料2

PDCAサイクル等による地域医療構想の推進について

～地域医療構想の進め方について（令和5年3月31日付け医政地発0331第1号厚生労働省医政局地域医療計画課長通知）のポイント～

「第8次医療計画等に関する意見のとりまとめ」（令和4年12月28日）等を踏まえ、都道府県において、毎年度、対応方針の策定率等を目標としたPDCAサイクルを通じて地域医療構想を推進することとする。

（1）年度目標の設定

- ✓ 毎年度、構想区域ごとに立てる地域医療構想の推進に係る目標については、以下のとおり設定する。
 - 各医療機関の対応方針の策定率が100%未満の場合には、対応方針の策定率
※2022年度・2023年度において各医療機関の対応方針の策定や検証・見直しを行うこととされていることに留意。
 - 既に100%に達している場合等には、合意した対応方針の実施率
- ✓ 対応方針の策定の前提として、病床機能報告の報告率が100%でない場合には、未報告医療機関に対し、報告を求める。

（2）地域医療構想の進捗状況の検証

- ✓ 病床機能報告上の病床数と将来の病床の必要量について、データの特性だけでは説明できない差異（※）が生じている構想区域において、地域医療構想調整会議で要因の分析・評価を実施。
※病床機能報告が病床単位であることに起因する差異や、地域の実情に応じた定量的基準の導入により説明できる差異を除いたもの。
- ✓ 人員・施設整備等の事情で、2025年までに医療機能の再編の取組が完了しない場合には、完了できない事情やその後の見通しについて具体的な説明を求める。

（3）検証を踏まえて行う必要な対応

- ✓ 非稼働病床等について、以下の通り対応する。
 - 病床機能報告から把握した非稼働病床については、非稼働の理由及び当該病床の今後の運用見通しに関する計画について、地域医療構想調整会議での説明を求める。その際、当該病床の再稼働の見込みについては、医療従事者の確保の具体的な見込み等も含めて詳細な説明を求め、十分議論する。また、病床過剰地域においては、医療法に基づく非稼働病床の削減命令・要請等を行う。
 - 病床単位では非稼働となっていないが、非稼働となっている病床数や病床稼働率の著しく低い病床についても把握し、その影響に留意する。
- ✓ 非稼働病床等への対応のみでは不十分である場合には、構想区域全体の2025年の医療提供体制について改めて協議を実施し、構想区域の課題を解決するための年度ごとの工程表（KPIを含む。）を策定・公表。
- ✓ その他、地域医療構想調整会議の意見を踏まえ、必要な対応を行うこと。

公立小中学校の統廃合を お考えの皆さまへ

～児童生徒のより良い教育環境の確保に向けて～

少子化の急速な進行など社会が大きく変化している中、公立学校を取り巻く状況の変化とあいまって、公立学校の統廃合に関する検討が求められている自治体が多くなっています。

本パンフレットは、文部科学省において平成27年に取りまとめた「公立小学校・中学校の適正規模・適正配置に関する手引～少子化に対応した活力ある学校づくりに向けて～」(以下「手引」という。*)を基に、小中学校の統廃合の検討を進めようとする皆様に対してそのポイント等を分かりやすくまとめたものです。

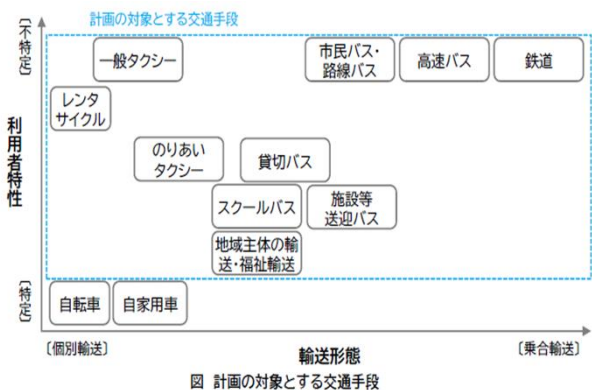
各市町村におかれては、地域ごとの様々な実情や課題等を踏まえ、保護者や児童生徒、教職員、地域住民等の関係者と合意を図りながら検討いただく際の参考資料として、是非ご活用ください。

令和7年3月 文部科学省初等中等教育局初等中等教育企画課教育制度改革室

病院、学校等の統廃合との連携（山形県米沢市）

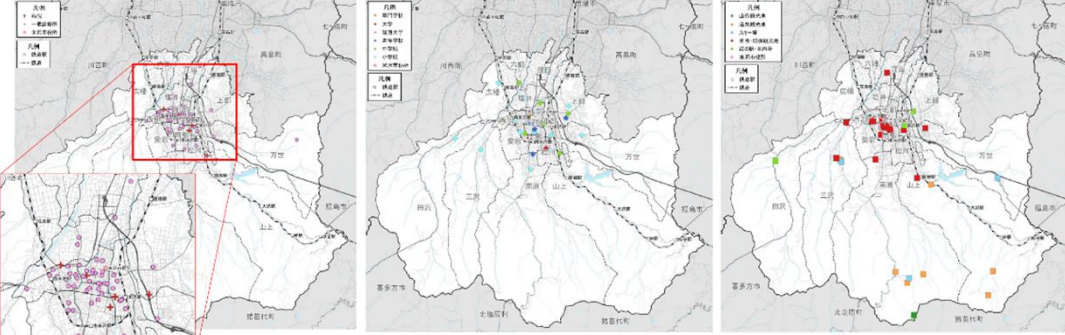
- 米沢市においては、スクールバス・医療機関送迎バス・観光送迎バス等公共交通以外の他分野の輸送サービスについても、網羅的に運行状況を調査・把握し、地域の全ての輸送資源を計画の対象としている。
- また、今後の見通しとして、市立病院や屋内遊戯施設、小中学校等他分野施設の分布・統廃合などの情報を集約し、地域交通の今後の需要・供給の見通し等を立てている。

＜地域公共交通計画が対象とするサービス＞



区分	運行主体
スクールバス (小・中学校) ※市バス等との利用を含む	スクールバス 市民バス 山交バス のりあいタクシー 借上げタクシー
小学校	万世小 南厚小 三沢東部小 上郷小 松川小
中学校	二中 三中 四中 五中 七中
スクールバス (高等学校)	米沢中央高校、九里学園高校
医療機関送迎バス	米沢こころの病院、米沢駅前クリニック、しほいクリニック、ふくろう薬局 ※マイカー対象者のみ
観光送迎バス	小野川温泉 河鹿庄、鈴の宿 豊府屋旅館、高砂屋旅館、うめや旅館、川屋旅館、宝寿の湯、名湯の宿 若葉荘、やな川屋旅館、湯社 匠味庵 山川 白布温泉 東屋旅館、中屋旅館 不動閣、湯崎の宿 西屋、別邸 山の幸 湯の沢温泉 時の宿すみれ 南川温泉 福島屋旅館 姥湯温泉 柳川屋 大平温泉 飛鳥屋
レンタサイクル	米沢観光コンベンション協会、サイクルハウス前山、米沢駅前商店街観光案内センターA区、道の駅米沢、上杉記念館

＜医療・教育・観光施設の分布状況＞



(医療施設) (小・中学校、高校、大学等) (観光施設)
(出典) 米沢市地域公共交通計画

部活動と公共ライドシェアの連携（長崎県雲仙市）

部活地域移行へ送迎バスを

雲仙市など実証事業

雲仙市の学校部活動の本格的な地域移行に備え、地元の中学生サッカーチーム「FCクレーザ」(28人)をバスで送迎する実証運行事業が19日、始まった。

学校部活動の地域移行は、これまで学校が担ってきた部活動の指導を、地域のクラブや団体に移す取り組み。少子化が進む中、子どもたちにとって持続可能な活動環境を整えるとともに、教員の負担軽減にもつながる狙いがある。

実証事業は、交通空白解消を目指す国土交通省のプロジェクト(最長3年)採択を受け、一般社団法人地域イノベーション推進機構(小浜町)や市など4団体が実施。部活動の地域展開に向けた移動手段確保の先進的取り組みとして全国5カ所、県内初のパイロットプロジェクトに選ばれた。総事業費は524万円。昨年発足したFCクレーザには国見、瑞穂、吾妻の市立3中の生徒が所属し、国見中グラウンドで活動。保護者アンケートによると、国見中以外の部員が通いにくく不便だという声が上がっていた。

実証事業では、市所有のバスを使い、市国見総合運動公園の指定管理者「NSP」が12月28日までの月、水、金曜に運行。行きは吾妻中を出発し市瑞穂総合支所を経由して国見中へ。帰りは逆ルートになる。FCクレーザ部員だけが乗車でき、無料。実証運行を経て、有料化や他のクラブチームの利用などを検討する。

初日は出発式があり、子どもたちがバスに乗り込んだ。同機構の林田真明代表理事は「移動手段を確保することで、子どもたちにサッカーに打ち込んでほしい」と期待を語った。(関根めぐみ)

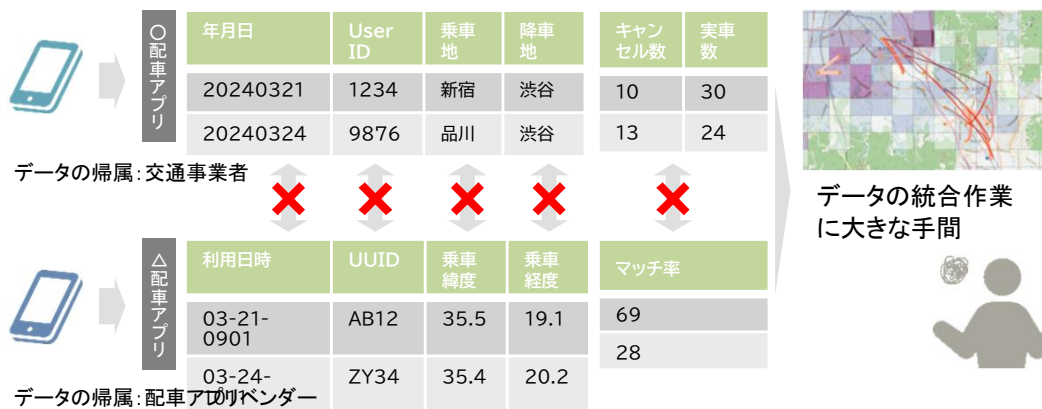
タクシー乗降実績データ：出力・提供フォーマットの標準化

令和7年度 地域交通DXプロジェクト

タクシー配車アプリにより様式の異なる乗降実績データ等について、地方公共団体等に情報提供する際のデータ形式や帰属ルールを標準化。地方公共団体等におけるデータの統合分析等を容易に。これにより、質の高い地域公共交通計画の策定やその実行を加速に。

課題

タクシー配車アプリから出力される乗降実績データの仕様やデータ帰属ルールがベンダーごとにバラバラであり、分析コストが高い。



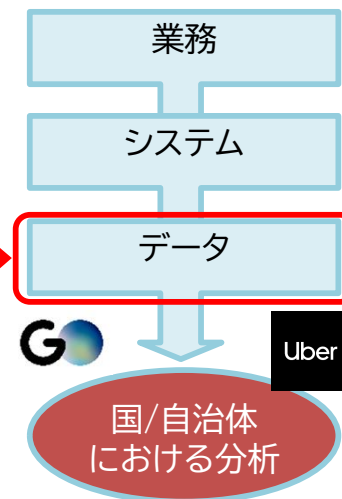
タクシー/乗合タクシー/日本版ライドシェア/公共ライドシェア等のデマンド型交通に共通する標準的な乗降実績データフォーマット及びデータ帰属ルールを検討し、円滑かつ容易なデータ活用を可能に。

FY2025の施策と今後の展開

■ FY2025の取組

別府市をフィールドとして、以下を実証。

- 乗降実績など、データ仕様の実態調査
- 出力データ項目の検討、出力データレイアウトの標準仕様案の検討
例：「マッチ率」の定義、乗降地緯度経度の入力方法、出力CSVカラムの順序
- データ帰属ルールなどの標準契約テンプレートの検討
- 標準仕様案の実用性に関する検証、協議



※現在推進中のバス・鉄道分野の乗降実績データ標準化プロジェクト(フューチャーアーキテクト社が受託)の一部として、契約変更し実施。

■ FY2026の取組

- 標準仕様のブラッシュアップ
- 全国規模の実証と検証 など

地域輸送資源のフル活用

令和7年度 地域交通DXプロジェクト

課題、対応方針

- 地域には、介護施設、宿泊施設、学校・塾等を送迎車両が存在も、現在バラバラに運用されている状況。
- 近年では、各施設がドライバーや送迎車両を維持することも、限界に。



10台以上の送迎車両を運用している大規模な施設も存在。

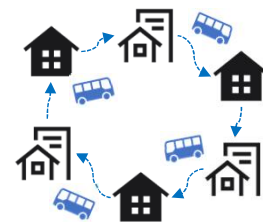
各施設の送迎車両・ドライバーを地域の輸送資源として捉え、タクシーや複数施設の車両を統合的に活用した乗合運行を行うことにより、交通空白を解消。

- ① 生活・観光の足を合理的に確保。
- ② 直行直帰に加え、塾、買い物、病院等への立ち寄りも可能に。
- ③ 各施設の業務負担や、家族送迎の負担を、軽減。

データ活用による最適組合せの組成

【福祉・観光・教育(学校、学童、塾、スポーツクラブ(部活動)など)の共同送迎システムの開発】

- 各施設の送迎計画を統合調整し、車両・ドライバーの運行管理を共通化。
- 誰でも簡易に予約でき、需要データを見ながら最適に組合せ配車・運行できる管理システムを本事業で開発し、地域で実証運行。



車両・ドライバーの共用により、複数施設の送迎リソースを効率的に共同利用するためのシステムを提供

 成果(開発したシステム)は、オープン化を予定。

【モデル創出と全国展開】

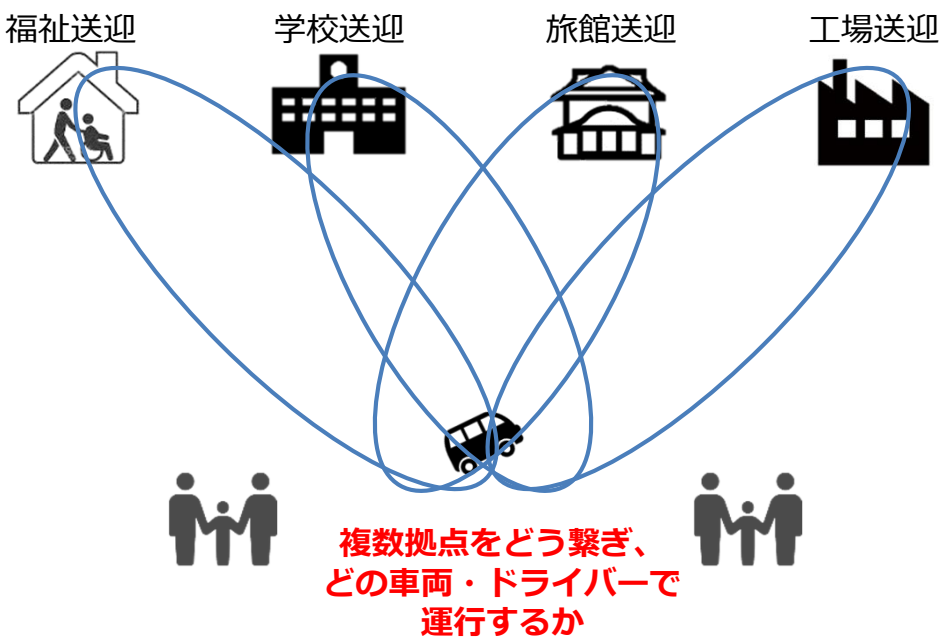
 今年度、岡山県玉野市のほか、全国数力所(群馬県水上町・前橋市、兵庫県豊岡市)で、共同開発・実証を行う。
2026年度以降、成果を横展開し、エリアや連携領域を拡大していく考え。

地域輸送資源のフル活用

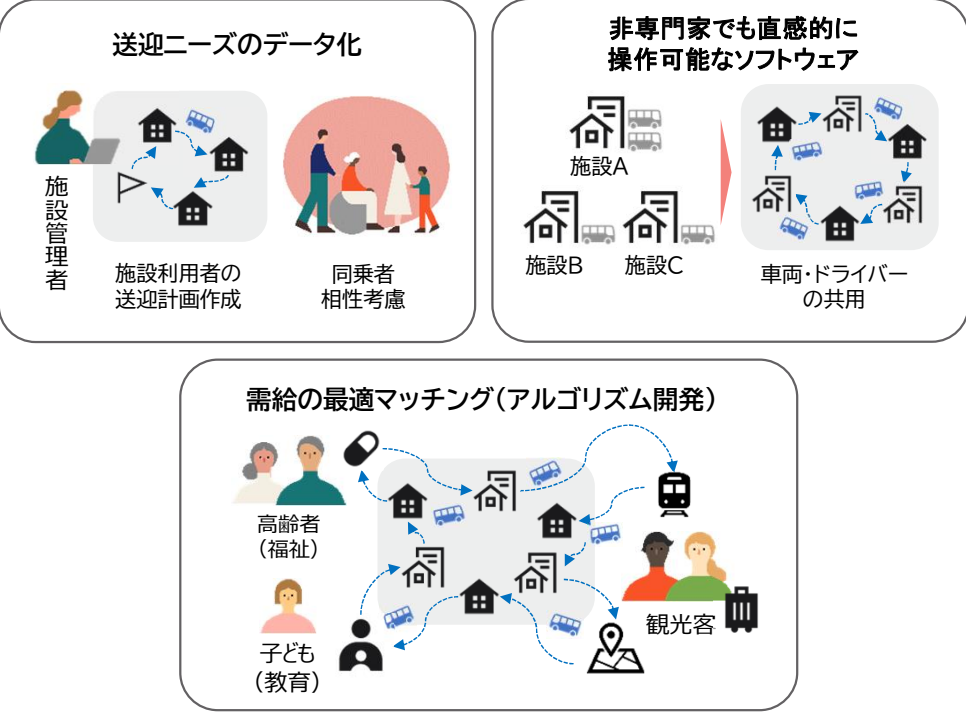
令和7年度 地域交通DXプロジェクト

- 地域内の全ての移動リソースを最適活用し、持続可能な移動サービスを提供するために、「安価」で「シンプル」なシステムで、「最適な乗合サービス」を「高効率」で提供できるようにする。

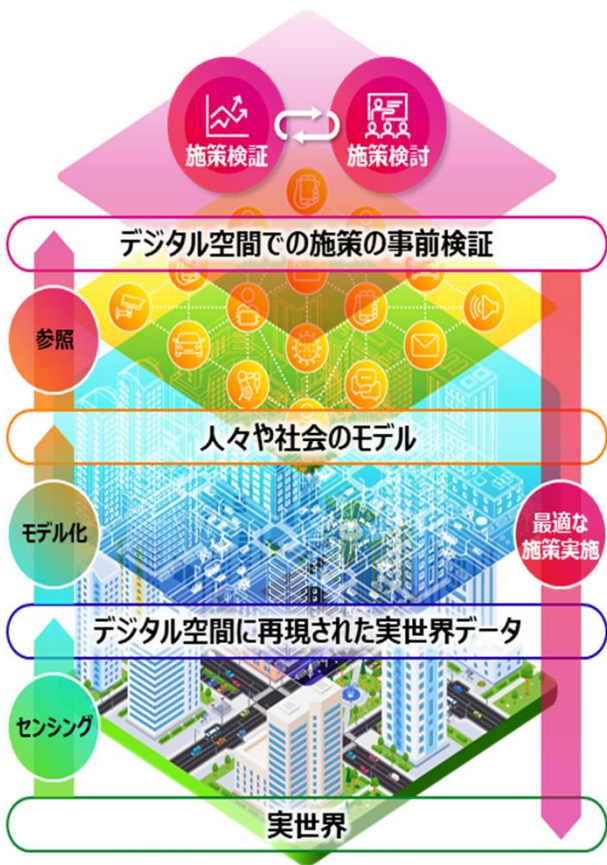
車両と運転手の高効率運用



データ活用による最適組合せの組成



地域交通総合シミュレーションシステムの技術実証



Point

- 定時定路線型に加え、デマンド型やシェアリングサービスも含めた地域交通の「リ・デザイン」を支援するための地域交通総合シミュレーション技術を開発。
- 政策変更によるサービスレベルの変化等を予測することで、データに基づく地域交通政策を実現。

スコープ

- 地域内の移動需要予測、需要毎の移動手段推定等の機能を、定時定路線型交通とデマンド型交通を統合して提供する総合シミュレーション技術を開発。
- モード横断的ODデータを活用した需要予測や移動手段推定の補正アルゴリズムの開発により精度向上を図る。

提供価値

- 交通モードを横断したシミュレーション技術の開発により、地域交通全体を最適化・再構築するための根拠を提供し、地域公共交通計画のアップデート等を促進。
- 地域交通総合シミュレーション技術実装のためのナレッジを公開することで、技術開発の促進や横展開を実現。

- 人と人を繋ぐ。信頼と愛情に基づく相互の関係性を再構築し、安心と幸福を。
- 諦めを、希望と愛情に変える。人が喜びを感じて働き、育つ地域へ。
- 潜在需要の顕在化により、タクシーや公共交通を補完・再生。人材と地域の潜在力を総動員し、人口減少時代にしなやかに対応できる強靱な地域へ。
- 他のセクターとの統合ソリューションにより、医療、教育などエッセンシャルサービスの質も向上。人と人の繋がりと多様な交わりにより、地方からWell-being／Criative Cityを実現。

地方にこそ、我々に引き継がれたホンモノの文化、ホンモノの日本が残っています。

こんな時代からこそ、新しくて懐かしい日本そして世界を、皆さまの地域から。