

## 制度的枠組みのポイントとその論点

---

- 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。

# 第1回地域公共交通部会における主なご意見①

## 事業者や自治体の更なる連携・協働の推進について

- 共同化・協業化は人口減少下で必須の施策。まずは小さい単位で車両や人的リソースの活用を推進すべき。
- 地域公共交通を担う事業者のほか、他の交通モード・他分野・他業種との連携・協働を進め、地域の交通資源を多角的な観点から有効に使うことが必要ではないか。
- 自治体を支援する法人について、ローカルマネジメント法人のような地域交通を担える組織やDMOのような収益を稼ぐ組織、地元の地域交通に詳しい組織など法人の性格も検討すべき（通信・デジタル分野等の知見をもつ事業者は多数存在する）。
- 都市部の自治体では自ら交通に係る企画運営ができるが、中山間地域では交通を担うこと自体困難になっている。各地域になじむ処方箋となるような施策が求められる。
- 自治体はマンパワー不足に限らず、質的な不足も深刻。地域交通をコーディネートできる人材・組織が必要ではないか。
- 各地で行われている素晴らしい取組に関しては、運輸局の垣根を越えて広く横展開していく必要がある。

## 地域における機動的・効率的な地域公共交通計画の立案・実施推進について

- 策定された地域公共交通計画の運用の改善が必要ではないか。
- 交通事業者だけでなく、他の事業者が有するデータの公開や国土交通省自らデータの公開を行う取組が必要。
- 自治体でデータ活用がトレンドになりつつあるが、事業者の営業上の秘密保持からデータを提供してもらえない事例がある。データ提供を求める権限主体、活用できるデータの対象、範囲のルールづくりが必要ではないか。
- 多様な関係者が参画する法定協議会について、合意形成が困難である場合もあることを踏まえ、議決要件の緩和などがされたが、官官・官民の連携がスムーズに行えるように改めて制度の改善が必要ではないか。また、関係者が集う場を適切にコントロールできる制度も必要ではないか。

## 第1回地域公共交通部会における主なご意見②

### 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について

- インバウンドと地域住民の移動時間帯が重なっている。インバウンドと地域移動の需要を両立できるよう検討すべき。

### その他のご意見について

- 都市公共交通の視点や、リ・デザイン施策との接続性にも留意して、供給側だけでなく需要側の視点も持って議論を進めるべき。
- 公共交通を社会的共通資本と捉え、公のさらなる支援や自ら実施するという発想が必要。
- 担い手不足がさらに深刻になっていく中で先を見据えた対策が必要ではないか。
- 今を担う運転手は減少していきなかで、今後を担う若者が後継となれる環境をつくっていかなければならない。
- 地方は現状大変頑張っている。各省制度の更なる活用等、現行制度のもとで解決できる部分もあるのではないかな。
- 日本版ライドシェアやデマンドタクシーなど新たな交通手段の構築は進みつつあるが、地域への周知が不十分。根付くまでに時間が必要。
- 「交通空白」解消の取組が目指すべきところは、移動の足がない住民が減少することにある。「交通空白」を解消することだけが目的化しないようにするとともに、新しい交通サービスが入ったことをもって「交通空白」解消とはしないほしい。また、そもそも「交通空白」が生み出されないようにしなければならない。

前回（第1回）提示した論点①

- 「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

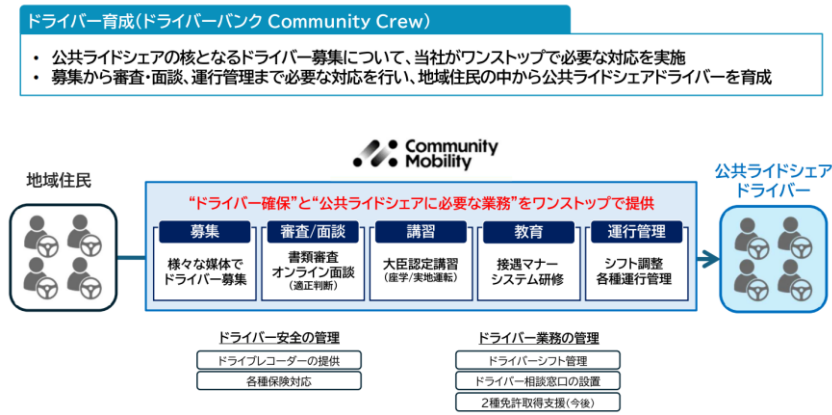
地域連携公共ライドシェア  
（茨城県つくば市等）

- 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、**EV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。  
内座タクシー・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<br>・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<br>・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。**

### 前回（第1回）提示した論点②

- 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：

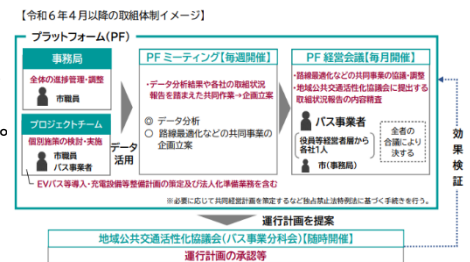
- ① 法定協議会への参加
- ② 地域交通計画の作成等の提案

### 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**。



#### 【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。



## 前回（第1回）提示した論点①・②

- 「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かどうか。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団体

## 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。

前回 (第1回) 提示した論点①

- 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

GTFS-RT  
駅・停留所・線路  
路線・系統  
運行区域

GBFS

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

## 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。**

## 前回（第1回）提示した論点②

- 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するときは、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。

## 前回（第1回）提示した論点

- 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どうか。

## 地域交通におけるデータ活用の課題

※令和6年4月26日「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会中間とりまとめから抜粋

### 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であり、データ提供者側のリスクとして認知。
- データ共有の制度的枠組や条件、アクセス範囲などが不明確であり、枠組み構築のコストが高い。

⇒「アップデートガイダンス」等により活用目的の明確化等を実施しているが、データ共有の枠組構築などさらなる施策が必要。

### データがアナログで管理／放置されている

- 地域交通におけるデータ作成・デジタル化は道半ば。バス運行情報（GTFS）など一部でデジタル化が進展しているが、乗降実績や輸送実績などはデジタルとアナログが混在。
- 乗降実績についても、路線別など解像度の高いデータが不足している。

⇒「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」等によりデータ化を支援

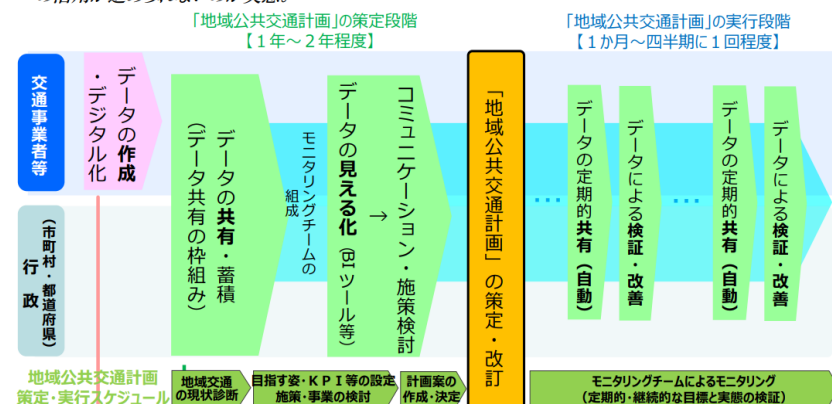
### データ共有のフォーマットがバラバラ

- 同じ種類のデータでも交通事業者等の保有するシステムや業務モデルなどにより、出力されるデータフォーマットや項目の種類・定義、時空間単位などがバラバラであり、地域全体での活用コストが高い。

⇒ 2025年度から地域交通DXとしてモビリティ・データ標準化を推進

#### 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

## 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。

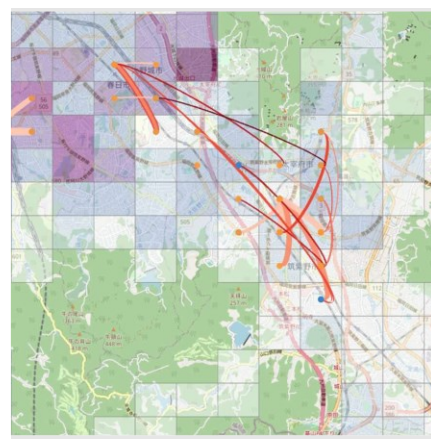
### 活用データ

#### 乗降実績データ

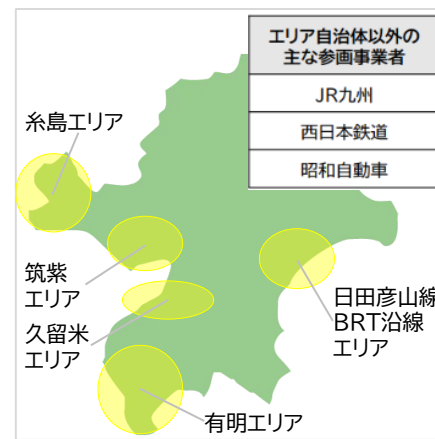
交通系ICカードの利用データ(自社カードの自社線利用分)を活用。  
コミュニティバスの日報等と組合わせた総合的な分析を実施。

#### 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。



市跨ぎ移動の結节点候補の抽出



実施エリア