

交通政策審議会 交通体系分科会  
地域公共交通部会 中間とりまとめ  
(素案)

令和7年9月29日

# 目次

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12

1. はじめに	1
2. これまでの取組	2
3. 制度的枠組みの方向性	4
(1) 共同化・協業化の推進	4
(2) 地方公共団体を支援する外部組織の活用	10
(3) 公共ライドシェアの実施主体	14
(4) データの利活用	15
(5) 法定協議会の運営	16
(6) 観光需要を踏まえた相乗効果の発揮	17

## 1. はじめに

地域交通は、買い物、医療、教育といった日常生活に不可欠なサービスを支えているほか、インバウンドの地方誘客を促す観点からも大変重要であり、まさに「地方創生の基盤」である。

日本は、過去に類を見ない人口減少に直面している。これにより、交通サービスの利用需要が減少し、交通事業者の経営環境は厳しさを増している。加えて、いわゆる「担い手不足」は、我が国全体が抱える大きな課題であるが、バス・タクシー分野においては、労働時間の長さ、年間所得額の低さに起因して高齢層が占める割合が大きくなるなど、より一層深刻な状況にある。

人口減少や担い手不足の影響は、路線の減便・廃止や事業者の経営悪化という形で顕在化している。平成 20 年度から令和 5 年度にかけて廃止された路線は、路線バスで約 23,193km、鉄軌道で約 632.9km に及ぶ。また、交通事業者の経営環境は、令和 5 年度において路線バス事業者の約 74%、地域鉄道事業者の約 83% が赤字収支となっている。担い手確保に向けた処遇改善を進めるため、国も環境整備を語りつつ、事業者による運賃改定が行われている。

このように地域交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しており、全国の約 2,500 の「交通空白」地区が生じるなど、対応が急務となっている。「『交通空白』解消に向けた取組方針 2025」（令和 7 年 5 月）では、集中対策期間（令和 7～9 年度）に、全国の「交通空白」について解消の目途をつけることが示された。そして、「交通空白」解消及びこれに向けた持続可能な体制づくりを進めるため、自治体や事業者による取組のみならず、国による総合的な後押しを実施することとされた。この取組方針の内容は骨太の方針 2025 にも盛り込まれ、政府全体として取り組むことになっている。

具体的には、共同化・協業化、自治体の体制強化等を図るための新たな制度的枠組みの構築の検討を進め、早期の実現を図るとされた。これを受けて、具体的な制度設計を行うべく、令和 7 年 6 月より交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を開催し、詳細な検討を進めることとした。

本部会においては、地方公共団体や事業者からのヒアリング、委員・オブザーバー等からの意見を通じ、①事業者や自治体の更なる連携・協働の推進、②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、③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議論を行ってきたところであり、これらを踏まえ、このたび中間とりまとめを行うものである。

## 2. これまでの取組

### 【リ・デザインの取組】

令和5年を「地域公共交通再構築元年」とし、地域の多様な関係者の連携・協働を定めた地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」）の改正をはじめ、地域公共交通の利便性、生産性、持続可能性の向上に向けた再構築（リ・デザイン）の取組を進めている。令和5年9月には、地域公共交通のリ・デザインと様々な分野の社会的課題解決の一体的な推進に向けて、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（議長：国土交通大臣）が設置された。令和6年5月の同会議の最終とりまとめを踏まえ、連携・協働の推進に向けた政府共通指針の発出、司令塔機能を担う地域公共交通計画のアップデート等の取組が進められている。

### 【「交通空白」解消本部の設置と同本部における取組】

地域交通に係る全国各地のお困りごとを具体的に解決していくため、令和6年7月には国土交通大臣を本部長とする国土交通省「交通空白」解消本部を設置し、地方運輸局・運輸支局による自治体・交通事業者への伴走支援等を通じて「地域の足」「観光の足」の確保に向け強力に取り組んできた。この結果、公共ライドシェア・日本版ライドシェア、乗合タクシー等の「交通空白」解消のツールが着実に浸透してきている。

また、「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体、交通事業者と、様々な知見・技術・サービスを持つ幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制を構築し、「交通空白」解消に向け、実効性かつ持続可能性のある取組を全国規模で推進するため、令和6年11月に「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを設置した。本プラットフォームのもと、2030年頃を見据え、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）の構築に取り組むパイロット・プロジェクトを展開している。

### 【「交通空白」解消の集中対策期間の取組】

全自治体を対象とした調査結果によれば、地方部のみならず都市部も含めた全国2,500地区・地点において「交通空白」が生じている。「『交通空白』解消に向けた取組方針」に基づき、集中対策期間（令和7～9年度）において全国の「交通空白」についてその解消に目途をつけるとともに、集中対策期間後も見据え、自治体等における「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくりを推進する。

この持続可能な体制づくりを着実に進めていくためには、自治体や事業者の努力のみならず、国による総合的な後押しが不可欠である。具体的には、集中対

1 策期間内において、国は、「交通空白」解消に取り組む関係者に対して、①伴走  
2 支援、②情報・知見の提供、③実証・実装等に向けた十分な財政支援、④官民連  
3 携プラットフォームにおける取組の推進に加えて、⑤新たな制度的な枠組みの  
4 構築、により後押しを実施する。

5 このうち、「⑤新たな制度的な枠組みの構築」に関しては、複数の主体による  
6 共同化・協業化を通じた運送サービスの提供を促進するとともに、自治体の司令  
7 塔機能を補完・強化を図る。具体的には、市町村等が先導する事業者・産業・自  
8 治体の壁を超えた連携・協働（モビリティ・パートナーシップ・プログラム）に  
9 による運送サービスの共同化・協業化や市町村等の地域交通関係事務を補完・代替  
10 する主体の構築、モビリティデータの活用、「地域の足」・「観光の足」の総合的  
11 な確保等を促進するための新たな制度的枠組みの構築を検討し、できるだけ早  
12 期の実現を図る。

13  
14 この新たな制度的枠組みの構築に向けて、今般の地域公共交通部会では、以下  
15 の6点の項目に対する制度的枠組みの方向性を提示する。

16

### 3. 制度的枠組みの方向性

#### (1) 共同化・協業化の推進

##### <背景>

これまで地域公共交通は、交通事業者の事業全体での収益により、不採算路線も含めてその維持が図られてきた面があるが、急速な人口減少や運転者などの担い手不足が進み、こうした構造を維持することが困難となっている。その一方、学校や病院といった施設の統廃合が進展し、あわせて運転免許返納により自家用車での移動が困難な者が増加することで、供給不足と同時に、移動の必要性が高まり、移動距離が拡大している。

このような状況においては、これまで地域公共交通を担ってきた交通事業者や市町村を単独として捉えたままで、地域旅客運送サービスを確保又は維持することは困難である。自治体、事業者（自家用有償旅客運送者を含む）のみならず、生活にとって不可欠な教育、医療・福祉、商業等に係る施設利用者のための輸送を行う者も主体として捉え、交通以外の産業分野とも連携し、複数の主体による連携と協働を更に推進していくことが急務となっている。

##### <ポイント（方向性）>

共同化・協業化の推進としては、「交通事業者の共同化」「自治体の共同化」「交通事業者以外の関係者との共同化（輸送資源のフル活用）」の3つの観点から、その推進が求められる。

#### 交通事業者の共同化

事業効率化、生産性向上を図る上で、企業合併、事業譲渡などのM&Aがその手法の一つとして挙げられる。交通事業者は中小企業の占める割合が高いが、事業効率化のみならず、人材などの経営資源の確保や、後継者不在の場合における事業継続の観点からも、M&Aが適切に活用されることが望ましい。

また、バス事業者が他の交通事業者と連携した取組を行う場合において、共同経営（カルテル）に関する、独占禁止法の特例を定めた地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（独占禁止法特例法）が、令和2年に施行されている。同法では、共同経営の対象行為として、運賃・料金の設定（例：定額制運賃）、路線の共同・分担運行（例：ネットワーク再編）、運行回数・運行時刻の設定（例：等間隔運行）について、認可により事業者同士による直接協議が可能となっ

1 ている。これまで9件（令和7年9月24日現在）が認可されており、サー  
2 ビス面での共同経営の取組が一層進められることが期待される。

3  
4 これらの取組のほかに、近年特に顕在化している運転者等の人員の圧倒的  
5 不足や、中小企業が太宗を占めることによる投資余力の少なさや後継者の不  
6 在等という問題に対処し、地域旅客運送サービスを適切に確保又は維持する  
7 には、サービスの提供に必要な資源である人員、自動車・車両・船舶、施設  
8 （営業所、車庫など）、システム、データなどを共同で活用し、事業の効率  
9 化を図ることが重要である。 エッセンシャルワーカーである運転手等の人  
10 員の圧倒的不足が大きな課題となっており、この担い手の確保に官民が連携  
11 して取り組むことがまずは必要であるが、あわせて、採用・育成段階におけ  
12 る関係者が共同して取り組むことも求められる。

#### 15 【自動車分野（バス、タクシー、公共ライドシェア）の共同化の例】

16 自動車による地域旅客運送サービスの提供に当たって、その共同化として  
17 は、以下の類型が挙げられる。

##### 18 ① 車両・システム調達等の共同化

19 行政や交通事業者等が参画するプラットフォーム等の組織体にて車両  
20 やバス停といったインフラ設備の共同調達を行うことや、交通事業者が  
21 連携して共通の配車システム等を導入すること等が想定され、各社の運  
22 営費の削減や効率的な運用が可能となる。

##### 23 ② 運転者、運行管理、整備管理の共同化

24 道路運送法の規定に基づく管理の受委託を行い、運転業務、運行管理業  
25 務及び整備管理業務を受託者が行うことや、同一グループ内の交通事業  
26 者間や他の交通事業者との間で職員を複数事業者のドライバーとして活  
27 用する（例：日本版ライドシェア）こと等が想定され、自動車運送業の担  
28 い手不足対策となり得る。

29  
30 バス事業者8社及び広島市が参画して創設された「バス協調・共創プラッ  
31 トフォームひろしま」では、データ分析に基づく路線の最適化、各社人材の  
32 PF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ほか、E  
33 Vバスの導入、充電設備の整備なども実施することとしている。また、車庫  
34 の共同利用も個別に実施しており、今後車庫と合わせた休憩所の共同利用の  
35 実施も想定している。

36 また、香川県高松市内のタクシー事業者が連携し、タクシーの効率的な運

1 用のため、タクシー配車アプリ「香川 Taxi 高松版」を導入し運用を行っている。  
2

3 このほか、国の地域交通DX（COMmmONS プロジェクト）の取組では、共  
4 同化・協業化を推進する基盤整備の観点から、乗合バス事業やタクシー事業  
5 における業務モデルやシステム構成、データ仕様の標準化を進めている。各  
6 業界における標準的な業務方法やシステム構成が普及することで、経営統合  
7 や業務共同化の円滑化やデータ連携の深化が図られることが期待される。

8 さらに、運行管理の共同化の例としては、公共ライドシェアの実施主体の  
9 負担軽減と持続性の向上のため、民間事業者が、複数の実施主体から運行管  
10 理業務を一括して受託し、マネジメントするとともに、実施主体への助言等  
11 の支援を実施している事例がある。これにより、各実施主体で必要であった  
12 運行管理担当の配置が不要となった。

#### 13 14 【鉄道の共同化の例】

15 鉄道分野においても、①人材確保・人材育成の共同化、②装置・部品等の  
16 調達共同化、③運行管理、運転管理、施設・車両の保守管理の共同化が考  
17 えられる。

18 福井県の地域鉄道会社3社は、福井県鉄道協会を設立し、保守管理で使用  
19 する資材等の共同調達、設備投資等の工事一括発注及び検査機器・保線機器  
20 の共同利用を実施している。このほか、保守管理に関する3社合同の勉強会  
21 や技術講習会を実施している。また、就職説明会の開催や広報PR動画の作  
22 成など人材確保の取組についても3社共同で行っている。今後は相互乗り入  
23 れ路線における車両の定期検査の共同実施も考えられる。

24 JR東日本は、地域鉄道事業者への技術支援を実施しているほか、JR西  
25 日本との連携により、電気設備のスマートメンテナンス、工事業務の機械化・  
26 DX化を進めており、共同化を通じた技術開発の推進も期待される。

#### 27 28 【航路事業の共同化の例】

29 航路事業においても、船舶の法定検査期間中の航路輸送サービスの維持の  
30 ための、予備船の確保に関する共同化を推進していくことが考えられる。

31 これにより、航路事業者が、自身が保有する船舶の法定検査期間中に代替  
32 運航を確保するための予備船を確保することが現状よりも容易になり、同期  
33 間中の運航休止や減便を回避することにより、地域住民に対する利便性の向  
34 上が期待される。

#### 35 36 自治体の共同化

1 **【複数の市町村による地域旅客運送サービスの共同実施】**

2 地域旅客運送サービスの確保を図るために作成される地域公共交通計画  
3 は、市町村が共同により作成することができるものの、単一市町村により作  
4 成されるケースが多い。公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）やコミュ  
5 ニティバス、乗合タクシーでも、市町村が単独で実施主体となり単独の市町  
6 村区域内で実施されるケースが多い。

7 このような中、これらの運送サービスが、複数の自治体により共同で運行  
8 されるケースも見られる。

9 具体的には、茨城県つくば市、土浦市、下妻市、牛久市の4市は共同で広  
10 域公共ライドシェアを運行している。事業全体のマネジメントを民間事業者  
11 に委託し、当該民間事業者は、ドライバーの募集・育成・管理のためのプラ  
12 ットフォーム（ドライバーバンク）を構築するとともに、共通のAIオンデ  
13 マンド配車システムを導入することで、ドライバーの確保や配車の効率化、  
14 運行管理費の削減を実現している。

15 また、石川県奥能登地域（2市2町）でも、今後、ネットワークの統合、  
16 共同配車や運転者の共同管理を実施し、限られた輸送資源を有効活用した地  
17 域旅客運送サービスを実現するため、広域運営体制を構築していく予定であ  
18 る。

19  
20 **【広域自治体による地域旅客運送サービスの実施】**

21 路線バスの廃止等が進むとともに、施設の統廃合により移動の必要性が高  
22 まり、移動距離が拡大する中では、地域旅客運送サービスの運行を広域で計  
23 画・実施する方が、効率性が高まる。

24 長野県の南信州広域連合では、「エリア運行管理組織」として共同運営化  
25 を推進し、区域内の路線・サービスの見直しとともに、一元的な運行管理、  
26 運転者管理、予約・配車を行うことを予定している。

27  
28 **交通事業者以外の関係者との共同化（輸送資源のフル活用）**

29 運転者などの担い手不足にある現状に鑑みれば、交通事業者によるサービ  
30 ス提供のみならず、教育施設、医療・福祉施設、商業施設など交通事業者以  
31 外の施設運営者が施設利用者向けに提供している運送サービスも、地域の輸  
32 送資源として考えるべきである。施設利用者向けの運送サービスは、スクー  
33 ルバスによる朝夕の児童生徒の送迎に代表されるように、サービス稼働時間  
34 が特定の時間帯に限定され、輸送資源として有効に活用できないケースがあ  
35 る。担い手不足の中、これらの輸送資源をフル活用し、地域旅客運送サービ  
36 スを適切に確保する必要があり、例えば以下のようなアプローチにより、各

1 地で更なる普及が図られることが必要である。

2  
3 ○ 施設運営者が保有する輸送資源（人員、車両等）を公共ライドシェア  
4 と共同して使用するアプローチ

5 ・ スクールバス車両の空き時間を公共ライドシェアで活用し、児童生  
6 徒以外の地域住民が生活の足として利用。

7 ・ デイサービスが営業していない日に、デイサービス施設の送迎車両  
8 を、利用者の買物などの外出時に有償（公共ライドシェア）で利用。

9 ○ 施設運営者が保有する輸送資源（人員、車両等）を活用して、当該運  
10 営者に負担がしわ寄せされない形で、当該施設利用者以外の旅客を無  
11 償（道路運送法における許可又は登録を要しない運送を含む）で輸送  
12 するアプローチ

13 ・ スクールバスの運用時に地域住民の「混乗」（無料）を実施するほ  
14 か、スクールバスの空き時間に同車両を活用して無償運送サービス  
15 を提供し、児童生徒以外の地域住民が生活の足として利用する。

16 ・ 会社や病院、自動車教習所などの従業員や利用者を対象にした送迎  
17 バスに、市内の高齢者を無料にて混乗。

18 ○ バスや公共ライドシェアのサービスと、施設利用ニーズを一体的に捉  
19 えて、路線・サービスを統合するアプローチ

20 ・ コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスを路線バスに統合。  
21 異なっていた運賃を対距離運賃に統一し、学生は全額助成。統合後  
22 の増便を実現。

23 旅館や介護施設、学習塾などが保有する送迎用車両を施設間で共有し、  
24 共同で送迎や立寄を可能とするシステムの導入を図る（COMmmONS プロジ  
25 ェクト）

## 26 27 **まとめ**

28 担い手不足をはじめ供給面の制約から地域旅客運送サービスの提供に課  
29 題が生じている状況に対応するためには、自治体・交通事業者・交通事業者  
30 以外の関係者との共同化・協業化を進めていくことが必要である。上述の通  
31 り関連する取組が見られ始めているが、地域交通を取り巻く状況がさらに  
32 厳しくなることが想定される中、より一層共同化・協業化を軸としたものに  
33 促していくべきである。

34 このため、自治体・交通事業者・交通事業者以外の関係者との共同化・協  
35 業化について、例えば、地域公共交通計画に共同化・協業化に係る取組を新  
36 たに位置づけた上で、共同化・協業化に係る体制整備や設備投資を支援する

- 1 ことにより、これらの取組を強力に推進すべきである。
- 2

## 1 (2) 地方公共団体を支援する外部組織の活用

### 2 <背景>

3 地域交通法において、地方公共団体は、地域旅客運送サービスの持続可能  
4 な提供に資する地域公共交通の活性化及び再生に主体的に取り組むよう努  
5 めなければならないこととされており、地域公共交通計画の作成をはじめと  
6 する地域交通施策の企画立案、複数の関係する交通事業者や住民との調整が  
7 必要となる場面での関係者相互の連絡調整、コミュニティバス、乗合タクシ  
8 ー、公共ライドシェアなどの地域交通施策の実施など、地域の司令塔として  
9 重要かつ多岐にわたる役割を担っている。

10 しかしながら、特に市町村において地域交通を担当する職員数が不足して  
11 おり、人口 10 万人未満の市町村における専任の担当職員数が平均 1 名に満  
12 たないなど、地方部の市町村ほど担当職員数の不足が深刻な状況にある。ま  
13 た、人口規模の小さな市町村ほど人材育成も十分に実施できていない。

14 このように、地方公共団体が地域交通施策に取り組む上で人員やノウハウ  
15 の不足が大きな課題となっており、制度に係る情報・知見の提供や担当者の  
16 マンパワー不足に対する支援を求める声が寄せられている。

### 17 <ポイント（方向性）>

#### 18 外部組織のイメージ

19 現在、地域交通施策の企画立案や公共ライドシェアなどの地域交通施策の  
20 実施といった地方公共団体の役割を、民間団体（外部組織）が補完・強化す  
21 るための取組が行われている。

#### 22 【外部組織の形態①地方公共団体及び交通事業者等による共同体】

23 本形態は、一定規模の自治体及び複数事業者において想定される形態であ  
24 り、上述した広島市内のバス事業者 8 社及び広島市が参画して創設された  
25 「一般社団法人バス協調・共創プラットフォームひろしま」は、データ分析  
26 結果に基づいた共同運行計画・路線再編計画等を企画立案し、地域公共交通  
27 活性化協議会への運行計画の提案を行うこととされている。

#### 28 【外部組織の形態②民間事業者による地方公共団体の支援】

29 30  
31 バス・タクシーなどの運送サービスが困難となった地域において、サービ  
32 スの企画・提供などのノウハウや体制を有する民間事業者が中心となって行  
33 われる形態であり、実際、民間事業者の中には、乗合タクシーや公共ライド  
34 シェアなどの導入に当たっての課題整理や運行計画作成、公共ライドシェア  
35 の登録手続から、実際の運行に当たっての運行管理業務の実施まで、一貫し  
36 て支援を行っている事業者が存在する。

1  
2 外部組織のイメージは、上述の2事例を参考に、以下の2つに大別される  
3 と考えられる。

4 ① 地方公共団体と交通事業者等による共同体のケース

5 (想定される役割・イメージ)

- 6 ・ 交通事業者(複数事業者の参画が想定される)と関係者の連携の強  
7 化を図りつつ、データ分析を行った上で路線やダイヤ等の調整を  
8 実施しながら、エリア内の旅客運送サービスの確保、利便性の向上  
9 を図る。
- 10 ・ 地方公共団体も同時に参画することで、連携・調整の度合いを高め  
11 るとともに、必要な基盤施設(車両、停留所、システム等)の整備・  
12 維持を行う。
- 13 ・ 調整された路線・ダイヤ等は、地域の法定協議会に提案がなされ、  
14 地域公共交通計画等に位置づけられる。
- 15 ・ 独禁法特例法を活用した共同経営(運賃・路線再編・ダイヤなどの  
16 調整)を実施することも想定される。

17 ② 民間事業者が地方公共団体を幅広く支援するケース

18 (想定される役割・イメージ)

- 19 ・ 乗合バスの路線廃止等を受けて、旅客運送サービスの確保・構築を  
20 図るため、民間事業者が地方公共団体に対して、路線・ダイヤ・運  
21 賃などの運送サービスの内容について、データ分析を行った上で  
22 実現に向けて検討・提案する。
- 23 ・ 関係する交通事業者や隣接自治体などの関係者との連絡・調整を  
24 行う。
- 25 ・ 運行を担うバス・タクシー事業者との調整を行うほか、自ら公共ラ  
26 イドシェアの登録を受けて実施主体となったり、公共ライドシェ  
27 アの実施主体の運行支援を行ったりすることも考えられる。
- 28 ・ 上記のように、地方公共団体に対して相当程度の支援を幅広く実  
29 施する。

30  
31 ※ 上記①②のケースとも、地域公共交通計画の策定・変更、法定協議会の  
32 主宰は、引き続き地方公共団体の事務・権限とする。

33  
34 **外部組織に求められる役割**

35 地方公共団体の人員やノウハウが不足する状況下においては、データ分析  
36 や運行計画の作成といった知見や体制を有する外部組織を活用し、自治体が

1 本来担う役割を補完していくことが有効である。

2 このような外部組織に求められる役割は、大きく以下の2つに分類される。

3  
4 (1) 地域交通施策の企画立案・関係者との連絡調整

5 (想定される業務例)

- 6 ・ 地域公共交通計画の素案の作成・提案（協議会への参加）
- 7 ・ 地域公共交通計画の策定に当たってのデータ分析、計画の実施状況の
- 8 調査・分析・評価
- 9 ・ 地域公共交通計画に基づく地域旅客運送サービスの企画（路線・運行
- 10 計画の作成、運賃などのサービス内容の企画）
- 11 ・ 地域旅客運送サービスの企画・実施に当たっての関係者調整（交通事
- 12 業者・隣接自治体）や住民説明

13  
14 (2) 地域交通施策の実施

15 (想定される業務例)

- 16 ・ 地域旅客運送サービスの実施
- 17 ー 公共ライドシェアの実施主体（(3)公共ライドシェアの実施主体
- 18 の要件を満たすことが前提）
- 19 ・ 地域旅客運送サービスへの支援
- 20 ー 公共ライドシェアの運行管理等の支援
- 21 ・ 必要な基盤施設の整備・維持
- 22 ー 車両、停留所、システム等の整備・維持（後述①のケース参照）
- 23 ・ 利用促進・広報

24  
25 地方公共団体が地域交通施策に係る司令塔として重要な役割を担ってい  
26 る中、この役割を補完する組織として外部組織の活用を行っていく以上、上  
27 記のうちでも「(1) 企画立案・関係者調整」が、外部組織に求められる役割  
28 として特に重要と考えられる。このことから、外部組織が担う役割は、

29 (1) 企画立案・関係者調整 のみ と

30 (1) 企画立案・関係者調整 + (2) 施策実施

31 の2パターンが考えられる。

32  
33 **外部組織の位置づけ**

34 この外部組織については、一般社団法人やNPOなどの営利を目的としな  
35 い法人のみならず、営利法人もその役割を担うなど、幅広い主体を認めるべ  
36 きである。また、地域の関係者がコンソーシアムなどの団体を組織する形も

1 考えられる。

2 この外部組織は、あくまでも地方公共団体の役割を補完するものであるが、  
3 外部組織が必要な業務を行う上では、地方公共団体から例えば「指定」を受  
4 けられるなどの位置づけが与えられるべきである。この位置づけを与えるこ  
5 とで、地域公共交通計画の素案の提案、法定協議会への構成員としての参画、  
6 計画に基づく施策の実施状況の評価等を行うことができるようにすること  
7 を検討すべきである。

8  
9 具体的にこの位置づけ（指定）が与えられる場面を想定すると、

- 10 ・ 地域に根ざす一般社団法人やNPOのケースが、当該地域の地方  
11 公共団体から指定を受けて当該自治体を支援するケースのほか、
- 12 ・ 全国規模で事業を実施する営利法人のケースでは、全国各地の地  
13 方公共団体から指定を受けて複数の自治体を支援するケース

14 が考えられる。

15 このような取組が、「『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム」の発  
16 展とあわせて、全国で幅広く展開されることが望ましい。

#### 17 18 まとめ

19 上記のような、関係者との連携・調整を図りながら、地域交通施策の推進  
20 に貢献する外部組織が、地方公共団体の役割を補完する存在として地域の関  
21 係者に受容され、取組を円滑に実施することが可能になるよう、その役割や  
22 業務等について、地域公共交通計画に係る制度において、何らかの形で位置  
23 づけることが必要である。

24

1  
2 (3) 公共ライドシェアの実施主体

3 <背景>

4 公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）は、採算性の面から一般旅客自  
5 動車運送事業者が撤退した地域など、一般旅客自動車運送事業者によること  
6 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  
7 鑑みて行われるものである。こうした性格から、公共ライドシェアの実施主  
8 体は、市町村やNPO等の営利を目的としない者となっている。

9 公共ライドシェアを活用して地域の旅客運送サービスが維持される事例  
10 は、近年増加傾向にあり、その7割強を市町村が実施主体として担っている  
11 ところである。

12 このように公共ライドシェアの導入ニーズとあわせて、学校や病院といっ  
13 た施設の統廃合が進展するなど、移動の必要性が高まり、移動距離が拡大し、  
14 より広域のエリアでの対応の必要性が高まっている。

15 さらに、市町村の職員不足や財源不足により実施体制が課題になる中、一  
16 部の地域では、地域の第3セクターにおいて、交通分野以外の営利事業の収  
17 益を活用して収益性の低い旅客運送サービスの実施に充てる仕組みの検討  
18 が進むなど、運送サービスの担い手を拡大する必要性が高まっている。

19  
20 <ポイント（方向性）>

21 公共ライドシェアは、一般旅客自動車運送事業によるサービス提供が困難  
22 な場合に導入されるという性格及び役割（非営利性、公共交通の補完的役割  
23 等）を有している。

24 地方公共団体については、現在のところ市町村のみが実施主体となってい  
25 るが、市町村の実施体制も課題となる中、広域での輸送ニーズに対応するた  
26 め、公共ライドシェアの性格及び役割は維持しつつ、一部事務組合、広域連  
27 合、都道府県のほか、地方公共団体が出資又は参画することで、当該地方公  
28 共団体が実質的に意思決定に深く関与し、短期的な営利性を追及するもので  
29 はない法人・団体も実施主体に追加することを検討すべきである。

1  
2 (4) データの利活用

3 <背景>

4 地域交通の「リ・デザイン」を全面的に進めていくうえでは、データ活用  
5 による「地域公共交通計画」等のアップデートが重要となる。「地域公共交  
6 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  
7 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  
8 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、  
9 協働を促す「司令塔」としての役割も担うものである。

10 「地域公共交通計画」の策定等にあたっては、①地域の実態把握・診断や  
11 計画作成の根拠、②取組のモニタリング、③関係者間のコミュニケーション  
12 及び可視化ツールといった観点から、交通サービスの利用実績や運行情報、  
13 事業情報に関するデータである「モビリティデータ」の活用が重要となる。

14 このため、地域交通の司令塔役である地方公共団体をはじめとする関係者  
15 がより容易にデータを収集でき、かつ、データ保有者がより安心してデータ  
16 提供ができる環境を整えることが必要である。

17  
18 <ポイント（方向性）>

19 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、地方公共団  
20 体が交通事業者等にデータ提供を求めることができることを明確化する。

21 地方公共団体が交通事業者等からデータ提供を受ける際に必要となる、個  
22 人情報の保護に関する法律（個人情報保護法）上の手続、データの外部組織  
23 への共有や公表の取扱、アクセス範囲、データの用途や必要性の明示などの  
24 プロセスを明確化する（ガイドライン化）。

25 上記のプロセスの明確化が図られることを通じて、データ提供を受ける地  
26 方公共団体等のルール遵守を前提に、合理的理由がある場合<sup>(※)</sup>を除き、交  
27 通事業者が、その必要性・重要性に鑑み、地方公共団体からの要請に応じる  
28 よう努めることが望ましい。

29 データ活用のコストを低減させるため、モビリティデータの標準化を進め  
30 る。

31 提供されたデータを非専門家でも容易に活用できるようにするため、地方  
32 公共団体職員等が自ら扱える汎用的なデータ分析環境の提供を進める。

33 <sup>(※)</sup> 事業経営や競争にかかわる事項を含む。

## 1 (5) 法定協議会の運営

### 2 <背景>

3 地域公共交通に関する施策・取組を迅速かつ効果的に実施する上で、法定  
4 協議会の果たす役割は一層重要なものとなっている。加えて、役割や体制は  
5 多様化し、協議事項や関係者が多岐にわたっている中で、協議会がより実効  
6 的な議論の場として機能し、円滑な運営を確保できるよう措置を行う必要が  
7 ある。

#### 8 (路線等の休廃止に係る情報提供)

9 道路運送法の規定に基づき、一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期）の  
10 路線又は事業の休廃止を行おうとするときは、6か月前までの届出が求めら  
11 れているところであるが、地方公共団体をはじめとした地域の関係者と代替  
12 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  
13 に廃止等の方針を伝達する事例も確認されている。このような場合には、代  
14 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  
15 それがある。

#### 16 (法定協議会の議決方法)

17 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  
18 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  
19 いて、協議会ごとに議決方法が定められているところであるが、議決に当  
20 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  
21 組が円滑に進まないおそれもある。

### 23 <ポイント（方向性）>

#### 24 (路線等の休廃止に係る情報提供)

25 交通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  
26 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するように努め、  
27 地域旅客運送サービス継続事業等の活用を含め、代替交通の確保に係る協議  
28 を行うこととする旨を地域交通法の基本方針において明確化し、関係者がこ  
29 の認識を共有できるようにすることを検討すべきである。

#### 30 (法定協議会の議決方法)

31 協議会の議決方法について、必要な関係者の意見聴取の機会を確保したう  
32 えで、多数決も含めて協議会としての議決を行うことが可能である旨を、地  
33 域交通法の基本方針において明確にするなど、迅速かつ効果的な意思決定が  
34 できるような協議会運営ができるよう、検討すべきである。

35

1  
2 (6) 観光需要を踏まえた相乗効果の発揮

3 <背景>

4 観光立国を推進する上では、多くの訪日外国人旅行者が日本全国、特に地  
5 方部を訪れ、周遊することで、経済活性化や住民の誇りを生む好循環を実現  
6 する必要がある。また、二地域居住をはじめとした関係人口の創出が地域の  
7 振興、担い手確保につながることを期待されている。このためには、観光地  
8 やその周辺を巡る交通について、受入環境整備や経路検索・予約等の利便性  
9 の向上を更に推進するとともに、「観光の足」として十分機能できるよう充  
10 実・再編成することが必要不可欠である。

11 また、人口減少等により地域住民による需要が減少する中、「地域の足」  
12 の確保の観点からは、「観光の足」の需要を取り込むことで、地域住民の移  
13 動手段の確保に資することが期待されている。

14 具体的には、観光客も地域住民も利用しやすいようなルート設計により  
15 生活交通への観光需要の取り込みを図ったり、一次交通のダイヤや多客期  
16 のニーズにも対応した運送サービスを充実させたりするなどの対応が考え  
17 られる。

18  
19 <ポイント（方向性）>

20 観光地における二次交通の確保に加え、「交通空白」をはじめ地域旅客運  
21 送サービスの提供が困難な地域の解消を図るためには、地域住民の移動（地  
22 域の足）に加え、既存の運送サービスとの連携を図りつつ、観光旅客の移動  
23 （観光の足）も考慮し、両者を複合的・統合的に捉える必要性が高まってお  
24 り、これを促していくべきである。具体的には、例えば、地域公共交通計画  
25 の策定に当たって、地域住民の移動とあわせて、観光客の移動のための需要  
26 を考慮することを明確にすべきである。