

関連資料

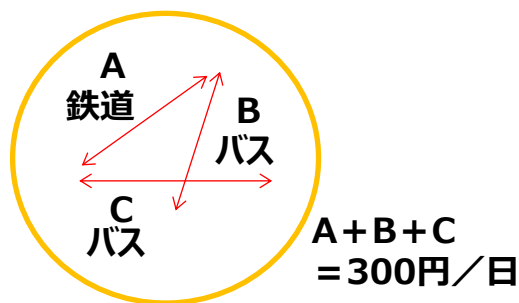
地域の基盤的サービスを提供する**乗合バス事業者**が、**他の交通事業者**（乗合バス、鉄軌道等）と**連携した取組**等により**経営力の強化・生産性の向上**等を図り、将来にわたって**サービスの提供の維持**の実現するため、国土交通大臣の認可を受けた**共同経営（カルテル）**に関する**独占禁止法の特例**等を定める。（令和2年11月施行）

共同経営の対象行為

共同経営の認可により、以下の行為について、**乗合バス事業者が他の交通事業者と直接協議**して行うこと等が**可能**

①運賃・料金の設定

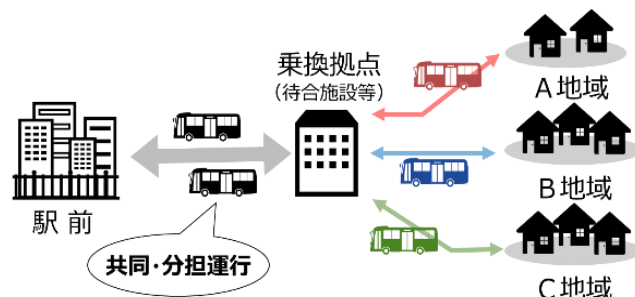
定額制乗り放題、通し運賃など



【定額制乗り放題のイメージ】

②路線等の共同・分担運行

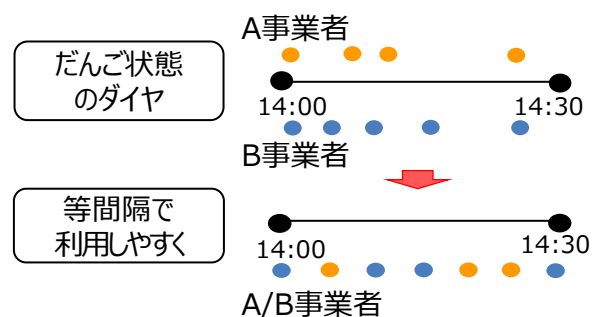
「ハブ＆スポーク型」のネットワーク再編、
ループバスなど



【「ハブ＆スポーク型」のイメージ】

③運行回数・運行時刻の設定

等間隔運行、パターンダイヤなど



【等間隔運行のイメージ】

共同経営の認可

- 共同経営を実施する**乗合バス事業者等は**、法定協議会等へ意見聴取の上で、事業者間で「**協定**」の締結と「**共同経営計画**」の作成を行い、**国土交通大臣の認可を受ける**ことが必要。
- **国土交通大臣は**、**公正取引委員会に協議を行った上で**、利用者に不当な不利益が生じるおそれがないか等の認可基準に適合すると認めるときは**認可**。 ※これまで9件の共同経営を認可（令和7年9月24日現在）
- 共同経営を実施する乗合バス事業者等は、毎年、共同経営の実施状況について国土交通大臣へ報告。

共同経営計画の認可件名(1/3)

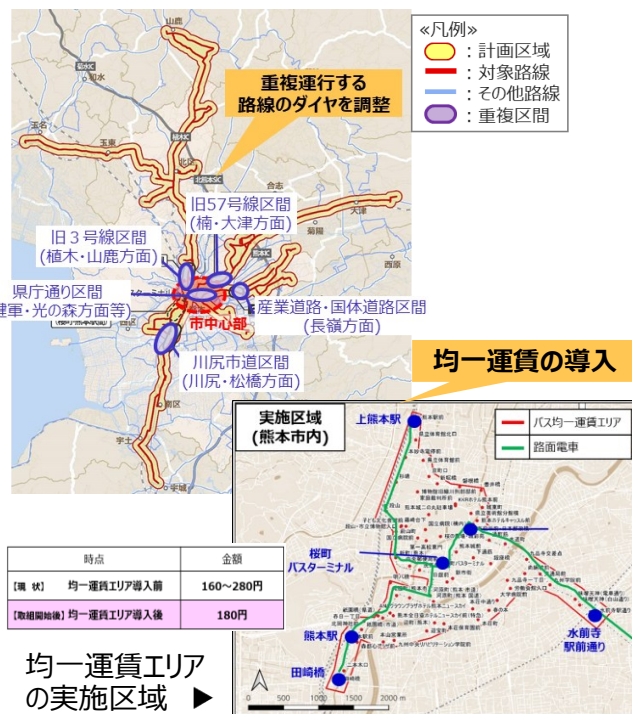
①熊本地域乗合バス事業共同経営計画

取組主体 九州産交バス、産交バス
熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バス

計画期間 第1版 令和3年4月1日～令和6年3月31日
第2版 令和4年11月1日～令和7年10月31日
第3版 令和5年10月1日～令和8年9月30日

- 重複する区間において、運行事業者・運行便数の効率化、ダイヤ調整による待ち時間の短縮を実施
- 熊本市中心部に均一運賃を導入し、利用者の利便性を向上（R5年10月～）

▼重複区間のダイヤ等の見直し（熊本市中心部）



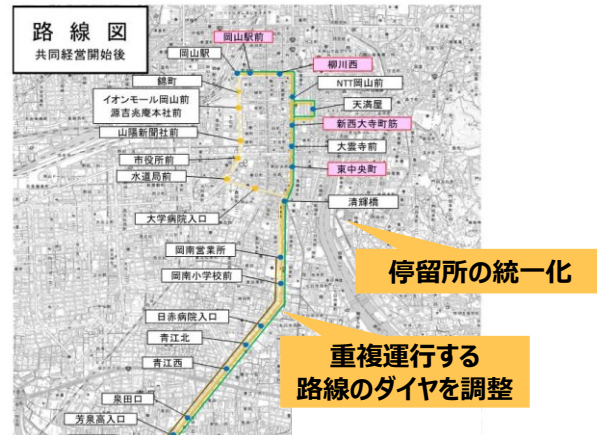
②岡山駅・大東間共同経営計画

取組主体 岡山電気軌道、両備ホールディングス

計画期間 令和3年4月1日～令和8年3月31日

- 両事業者が、重複して運行する区間において、共同で運行回数・運航時刻を設定
- 等間隔運行を実現するとともに、停留所の統一化を実施することにより、利便性を向上

▼共同経営実施区間（岡山駅～大東間）



▼ダイヤ調整による待ち時間の短縮

17時	05 両備	20 岡電	50 岡電	最大間隔 30分	
 時刻を調整し、等間隔運行を実現					
17時	00 岡電	20 両備	40 岡電	00 両備	最大間隔 20分

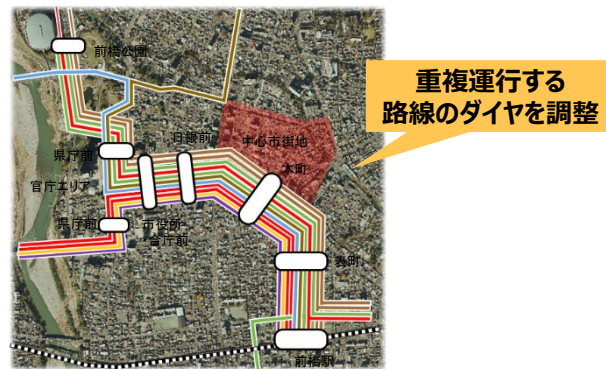
③前橋市乗合バス事業共同経営計画

取組主体 関越交通、群馬バス、群馬中央バス、上信観光バス、永井運輸、日本中央バス

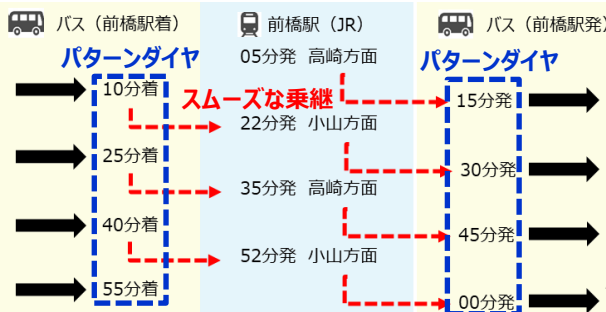
計画期間 令和3年10月1日～令和8年3月31日

- 重複して運行する区間を経由する11路線において、協調してダイヤを調整
- JR両毛線のダイヤにあわせた15分間隔のパターンダイヤを導入し、利便性を向上

▼本町ライン（前橋駅～県庁前）も重複運行



▼JRの運行ダイヤにあわせたパターンダイヤ



共同経営計画の認可件名(2/3)

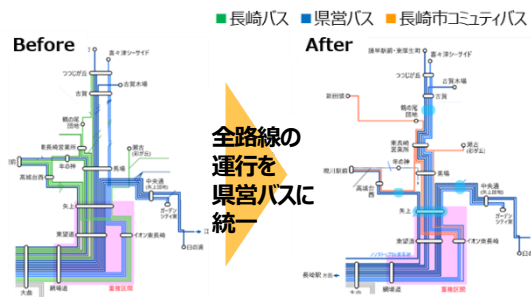
④長崎市域乗合バス事業共同経営計画

取組主体 長崎自動車、長崎交通局

計画期間 第1版 令和4年4月1日～令和7年3月31日
第2版 令和6年4月1日～令和9年3月31日

- 重複する7地区において、運行事業者の統一化や運行間隔の平準化を図るダイヤ調整を実施
- 効率化により生じたリソースを活用して、長崎市中心部の主要施設を循環する路線を新設

▼共同経営の実施地域と実施内容



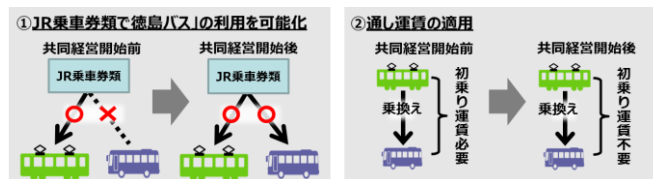
⑤徳島県南部における共同経営計画

取組主体 徳島バス、四国旅客鉄道

計画期間 令和4年4月1日～令和9年3月31日

- 徳島県南部地域の鉄道とバスが並行する区間において、共通運賃・通し運賃を設定
- JR牟岐線と並行するバスの乗継時の初乗り運賃が不要となり、利便性が向上

▼共同経営実施区間（阿南駅～阿波海南間）



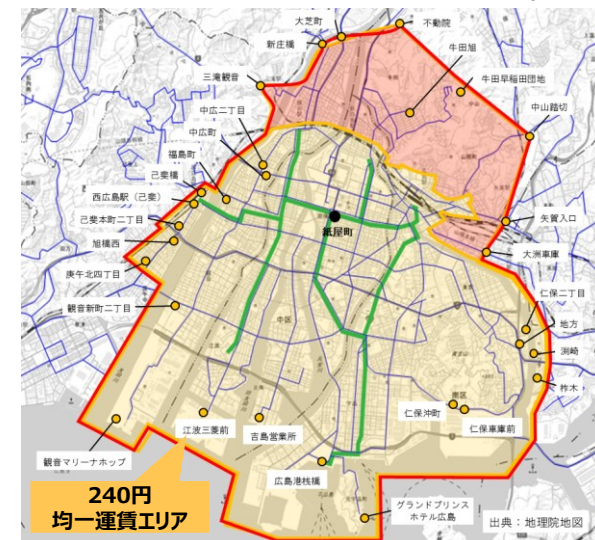
⑥広島市中心部における均一運賃の設定に係る共同経営計画

取組主体 広島電鉄、広島バス、広島交通、中国ジェイアールバス、芸陽バス、備北交通、エイチ・ディー西広島

計画期間 令和7年2月1日～令和10年3月31日
※令和3年11月1日～令和7年3月31日計画から変更

- 事業者が連携して、路線バスの均一運賃エリアの拡大・路面電車と路線バスの運賃同額化を実施
- 交通モードの枠を超えた「路線バス・電車の共通サービス」を実現することにより、利便性を向上

▼均一運賃エリアの区域図（広島中心部）



路線バス	
220円均一運賃エリア【変更前の計画】	
240円均一運賃エリア【変更後】	
240円均一エリアの境となるバス停	
電車市内線	

共同経営計画の認可件名(3/3)

⑦岩手県県央部・沿岸部間における共同経営計画

取組主体 岩手県北自動車株式会社（岩手県北バス）
東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）

計画期間 令和7年4月1日～令和12年3月31日

- JR山田線に並行して運行する岩手県北バスの「106バス」について、JR乗車券類による共通利用を実施。
- JR東日本が、JR乗車券類で「106バス」を利用した人数の実績に基づき、事業者間で定めた金額を岩手県北バスに支払いを実施。

▼共同経営の実施地域と実施内容

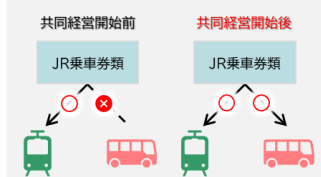
対象区域

岩手県北バス	106特急・急行（盛岡～宮古線）盛岡駅前～宮古駅前間
JR東日本	盛岡～宮古（上盛岡駅、山岸駅、上米内駅を除く）各駅相互間

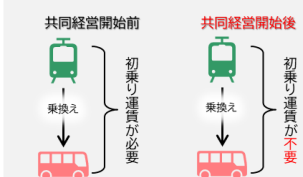


【取組イメージ】

①JR乗車券類で岩手県北バスの利用が可能



②通し運賃の適用



⑧岡山市地域公共交通共同経営計画

取組主体 岡山電気軌道(株)、両備ホールディングス(株)
中鉄バス(株)、下津井電鉄(株)、備北バス(株)

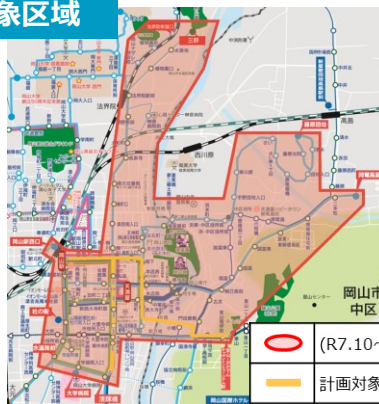
計画期間 令和7年10月1日～令和12年3月31日

- 岡山市中心部において路線バスの均一運賃エリアを設定。
- 路線バスとあわせて路面電車の運賃を変更（運賃同額化）

▼共同経営の実施地域と実施内容

	交通モード	区域図	運賃額
現状	路面バス	赤線内	120～150円
	路面電車	黄線	120円・140円
令和7年10月～	路面バス 路面電車	赤線内 黄線	160円（均一）

対象区域



	(R7.10～)160円均一運賃エリア
	計画対象の路面電車の路線
	160円均一エリアの境となるバス停

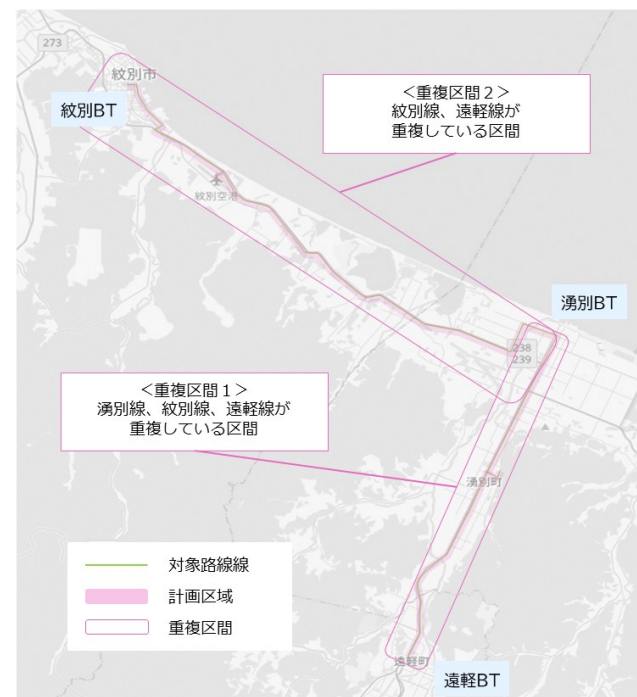
⑨遠紋地域乗合バス事業共同経営計画

取組主体 北海道北見バス株式会社（北見バス）
北紋バス株式会社（北紋バス）

計画期間 令和7年10月1日～令和10年9月30日

- 重複区間の事業者間の競合を解消し、各社の運行区域を分担。
- 湧別町の交通結節化に伴う接続ダイヤの調整および2社間での通し運賃、共通定期券、バスロケシステムの共同運用の実施。

▼共同経営の実施地域と実施内容

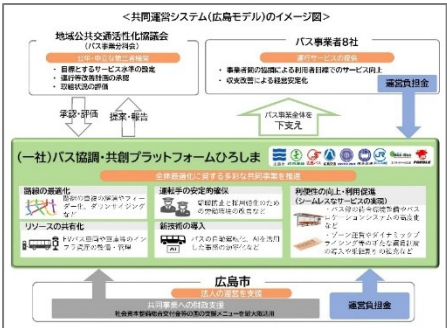


【事業者や自治体の更なる連携・協働の推進】

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や運転者不足により事業者単独での事業の継続が困難であることを踏まえ、令和6年4月1日に、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や各社の人材の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に加え、E Vバス等導入・充電設備等整備計画の策定などの取組を進めている。

＜共同運営システム（広島モデル）のイメージ図＞

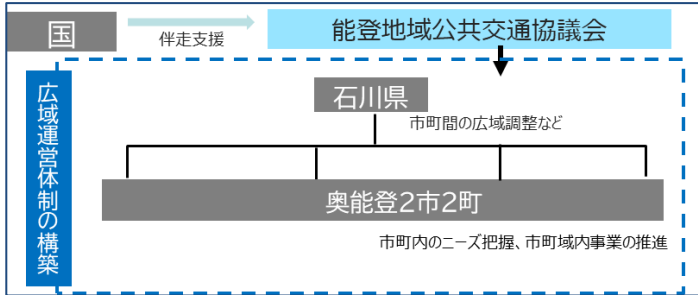


（出典）「共同運営システムによる乗合バス事業の再構築に向けた基本方針」

能登地域公共交通協議会（石川県等）

- 新たに社団法人を作る又は既存団体を活用し、限られた輸送資源を最大限に活用した持続可能な地域交通を実現するため、以下の業務を行う体制を確立。
- ・交通ネットワークの統合・広域管理マネジメント
- ・共同配車センター・コールセンターの運営
- ・運転手・車両の共同管理
- ・財源の確保、民間投資の誘致、移動需要の喚起

＜スキーム図＞

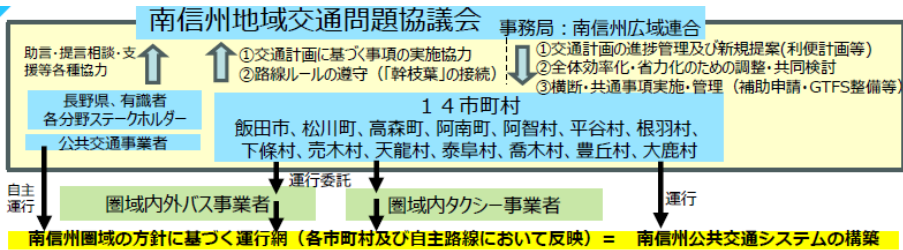


（出典）令和7年6月3日 馳浩 石川県知事記者会見資料

南信州広域連合（長野県南信州地域）

- エリア運行管理組織に拠る共同運営化の推進として以下の取組を実施
- ・圏域内のヒト・モノ・コトの集約化による効率性、利便性向上の可能性についての調査
- ・路線、サービスの見直し
- ・人材の斡旋、運転者確保

※圏域内の運営組織により一元的な運行管理、運転者管理、予約・配車

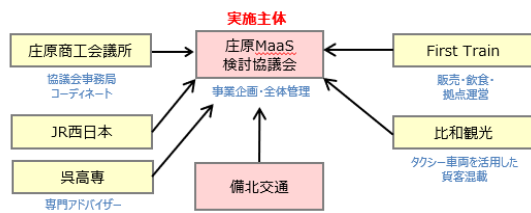


（事業者資料をもとに国土交通省総合政策局作成）

交通事業者間の連携による客貨混載・拠点整備事業（広島県庄原市）

- 次世代交通形態の創造・実装を目的に、産学官のプラットフォーム「庄原MaaS検討協議会」が従前より活動しており、利便性向上と情報の見える化を具体化、地域活性化を図るために、以下の事業を実施。
- ・交通・観光など様々な情報を集約・提供する拠点「MaaSステーション」を駅前開設。客貨混載により運搬する商品の販売も実施。
- ・タクシーと路線バスの接続拠点を整備。円滑な乗継を実現するとともに、地元生産野菜等をタクシー・バスの客貨混載により運搬。

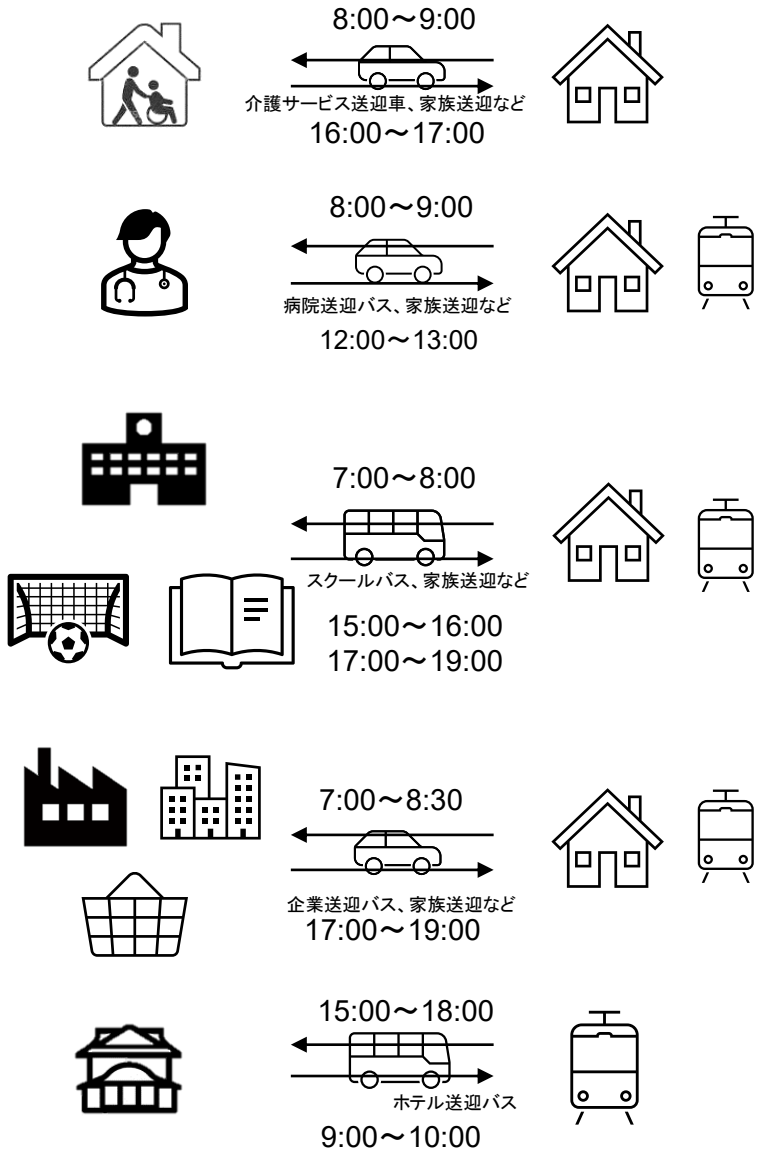
＜MaaSステーション＞



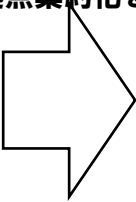
（出典）国土交通省「地域の関係者による連携・協働のカatalog」

交通空白地域での対応例①： 公共ライドシェアによる共同化

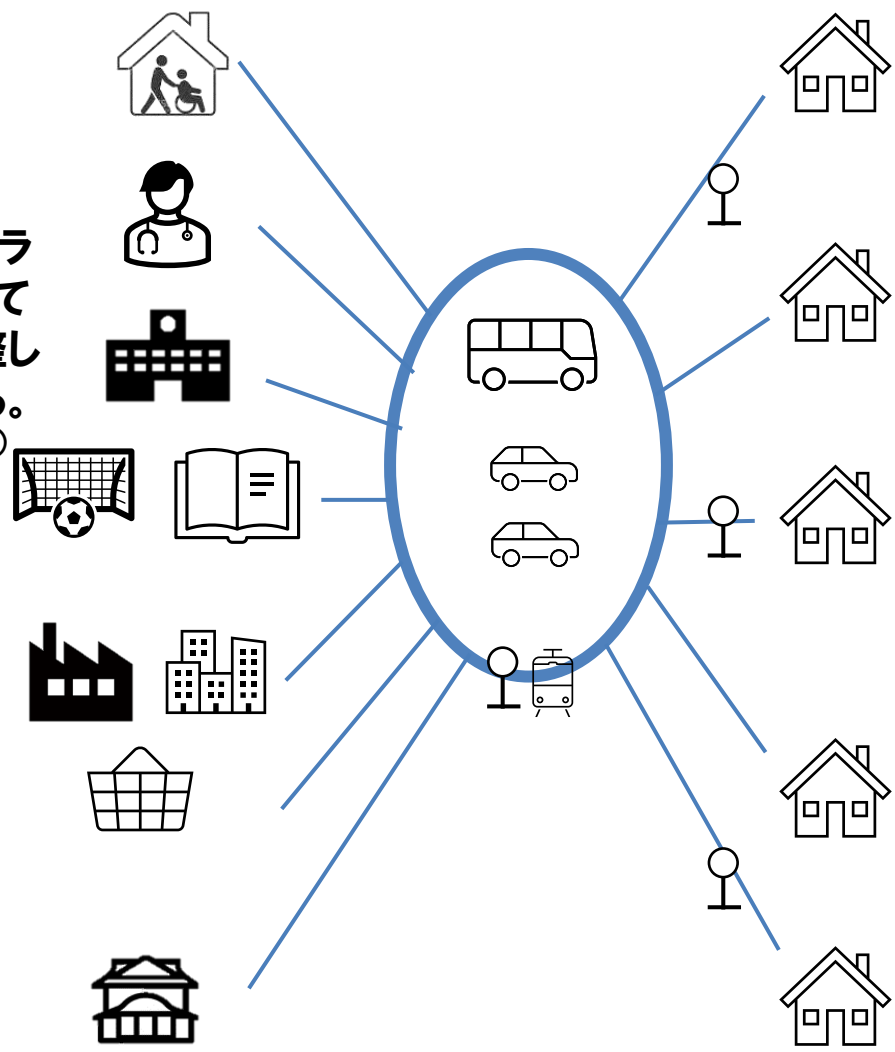
介護・福祉、病院、学校・部活動、通勤・買い物、
宿泊施設などの移動需要
(施設毎の送迎や家庭送迎に依存)



例えば、
既存の車両とドライバーを活用して
需給を統合調整し
共同運営にする。
(拠点集約化を含む)



公共ライドシェアによる
車両・ドライバーの共同利用・相乗り化など
<路線・デマンド>

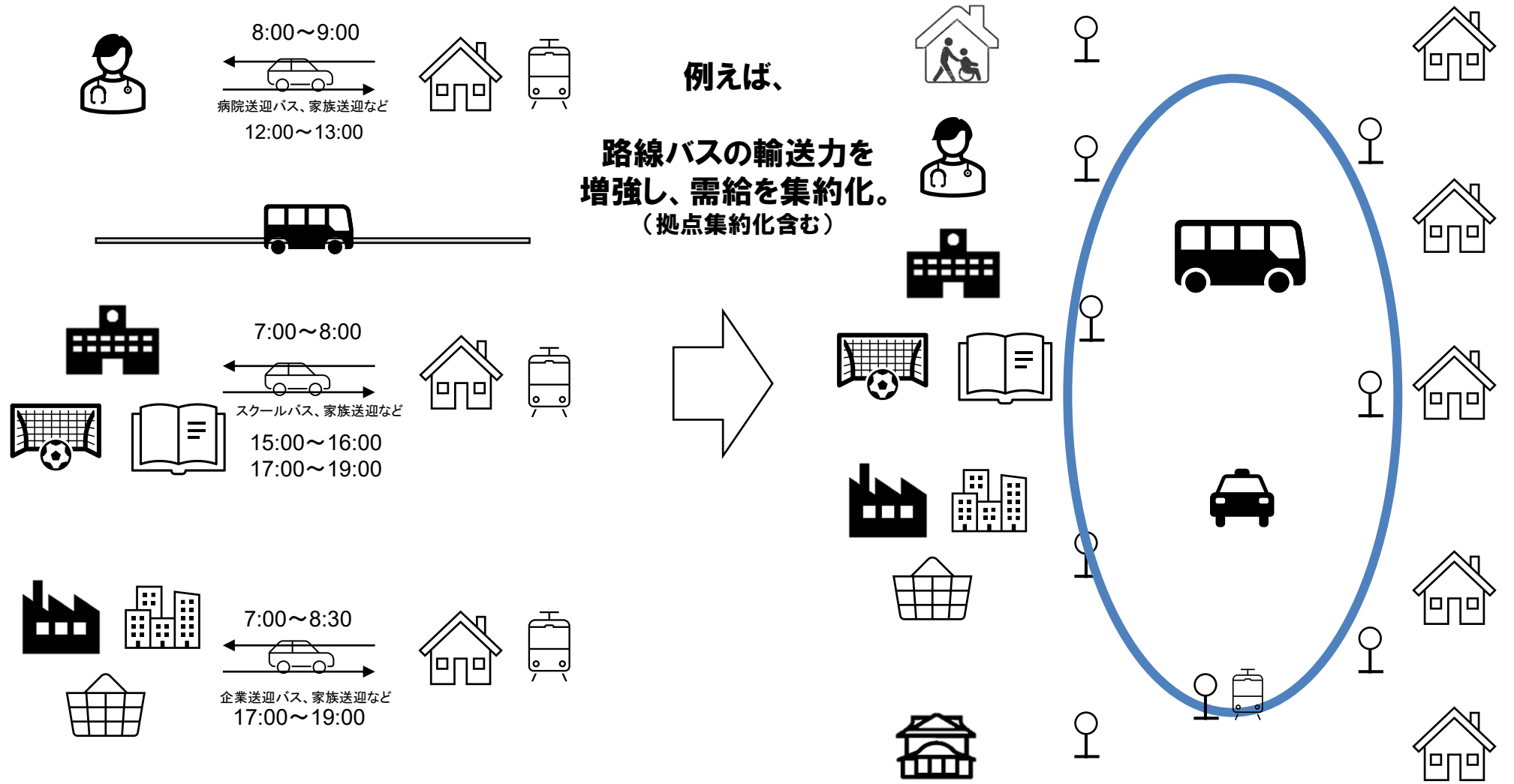


※ 自助交通(徒歩、自転車、高齢者用スローモビリティなど)とも組合せ

交通空白地域での対応例②： 需要を束ねて、バス、タクシーを積極活用

介護・福祉、病院、学校・部活動、通勤・買い物、
宿泊施設などの移動需要
(施設毎の送迎や家庭送迎に依存)

バス、タクシー等を積極活用し、持続
可能な公共交通サービスに再構築。
＜路線・デマンド＞



※ 自助交通(徒歩、自転車、高齢者用スローモビリティなど)とも組合せ

地域輸送資源のフル活用

- 地域には、介護施設、宿泊施設、学校・塾等に送迎車両が存在も、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。

福祉・観光・教育(学校、学童、塾、部活動など)の共同送迎を実現。

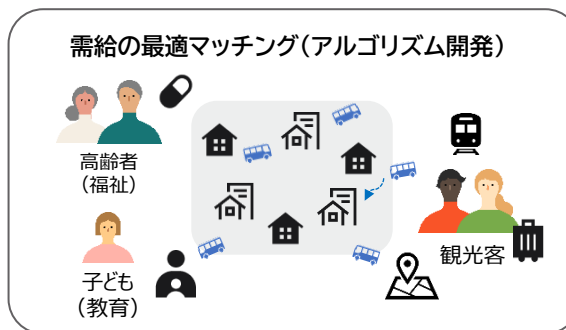
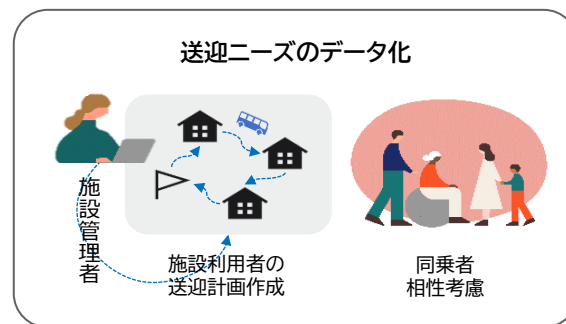
- 各施設の送迎計画を統合調整し、車両・ドライバーを一体的に運用。複数施設の送迎リソースを効率的に共用。
- 誰でも簡易に予約でき、需要データを見ながら最適に組合せ配車・運行できる管理システムを開発し、地域で実証運行。

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。直行直帰に加え、塾、買い物、病院等への立ち寄りも可能に。
- ② 家族送迎の負担や各施設の業務負担を、可能な限り軽減。

令和7年度 地域交通DXプロジェクト

データ活用による 車両と運転手の高効率運用



今年度、岡山県玉野市のほか全国数カ所(群馬県水上町・前橋市、兵庫県豊岡市)で、共同開発・実証。令和8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。

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。**

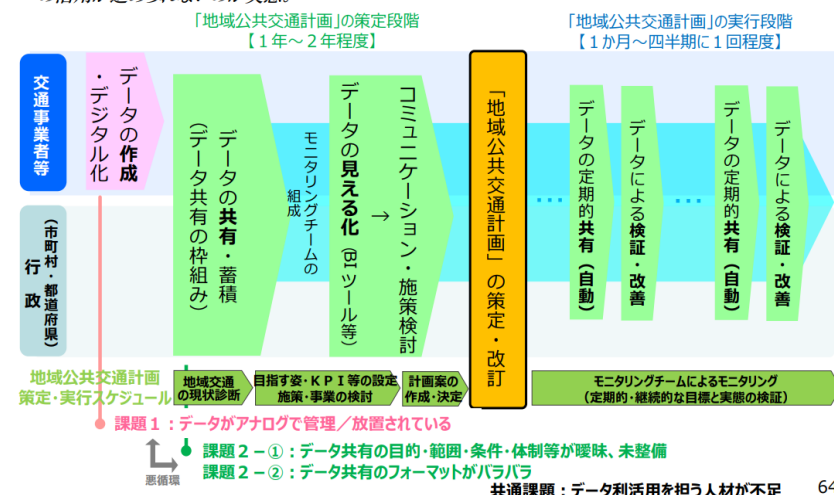
データ共有のフォーマットがバラバラ

- 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。



【データ提供/データ活用の環境整備】 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、地方公共団体が交通事業者等に対し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。
※ その地域における「地域公共交通計画」の策定及び実行に必要不可欠なものであることが前提。

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(季節波動、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(需要波動、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	

個別に協議

※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)。

データを活用したバス路線の変更(渋川市)

取組概要

- ・ 渋川市は、病院アクセス改善のため、「市内循環線の延伸(病院への接続)」を検討。その際、別の既存路線「駅ー病院間」への乗り換え利便性がどうか、既存路線の需要を浸食しないかを検証。
- ・ MaaSアプリ「GunMaaS」からODデータを取得して分析した結果、不便なためバス停等で乗り換えを行う乗客がおらず、既存路線の需要を浸食することなく病院へのアクセス拡充ができることを確認。このデータを地域公共交通会議で討議し、市内循環線の病院への延伸を決定。

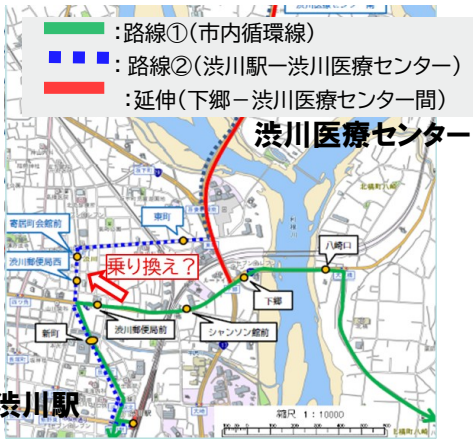
活用データ

乗降実績データ

MaaSアプリ「GunMaaS」の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。

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

データを活用した広域需給分析とネットワーク再編(福岡県)

取組概要

- ・ 福岡県は、市町村域を跨ぐ広域での路線再編やモビリティハブ構築のため、交通モード・事業者横断でのデータ提供を依頼し、各社の協力の下、分析を実施。
- ・ 具体的には、複数の交通事業者が保有する交通系ICカード(SUGOCA等)の乗降データ(匿名化済み)や運行データ、コミュニティバスの日報の提供を受け、最適なネットワーク及び結節点の候補を抽出。
- ・ これに基づき、潜在的な移動需要等にも対応したネットワーク再編を実現。

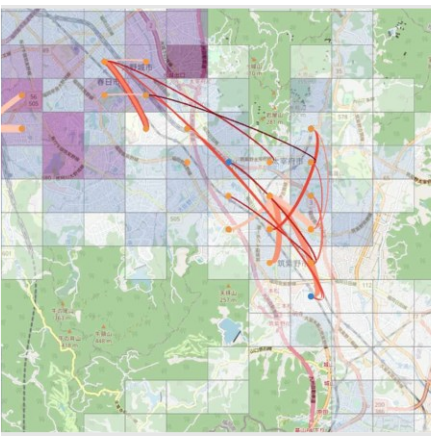
活用データ

乗降実績データ

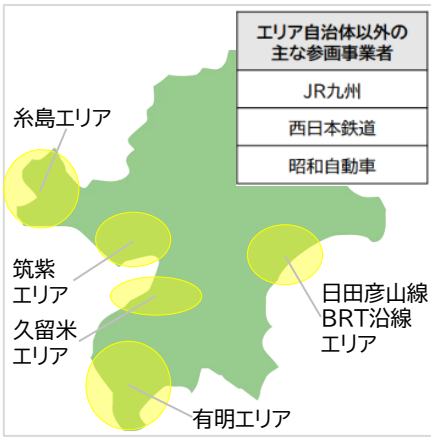
交通系ICカードの利用データ(自社カードの自社線利用分)を活用。コミュニティバスの日報等と組合わせた総合的な分析を実施。

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



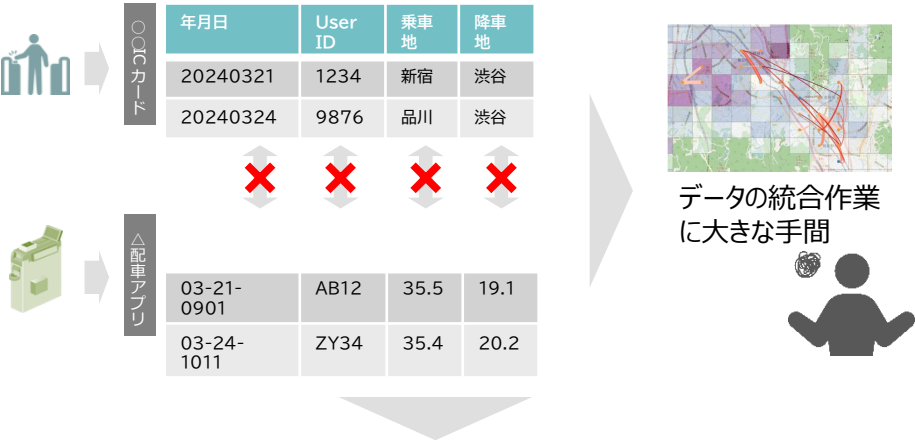
実施エリア

- ❑ 鉄道、バス、タクシー等の乗降実績データは、現金（磁気券・運賃箱）、ICカード、QRコード、配車アプリなど様々なチケット認証システム等を通じて取得される。
- ❑ これらの認証手法やシステムは交通事業者ごとに様々であるため、情報の項目や形式もバラバラとなっている。このため、地方公共団体等が複数事業者のデータを地域でまとめて分析しようとする際、統合が困難であったり、時間的・予算的コストとなっている。

地域全体の移動需要の把握や分析を可能とするための、事業者、事業種、自治体を横断する標準的なデータ仕様・データ取得方法・データ共有方法の確立が必要
→ **モビリティデータ標準化プロジェクトを推進中**

課題

様々なシステムから出力される乗降実績データ等の仕様が事業者ごとにバラバラであり、統合分析コストが高い。

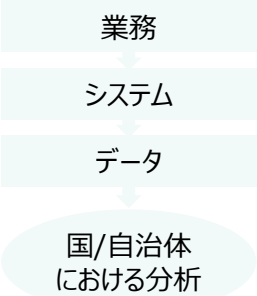


鉄道、バス等の定時定路線型交通及びタクシーや公共ライドシェア等のデマンド型交通それぞれに共通する標準的な乗降実績データフォーマットやデータ帰属ルール等の標準形式を策定し、円滑かつ容易なデータ活用を可能にする必要。

取組内容（2025年度）

交通事業者、ベンダー/メーカー、業界団体等と連携し、主に以下のデータ形式について**出力データフォーマットの標準仕様の策定を推進中。** [地域交通DX推進プロジェクトCOMmmONS]

- 鉄道・バス共通ICカードデータ出力仕様の策定
- バス運賃箱データ出力仕様の策定
- タクシー配車アプリ利用データ出力仕様の策定



あわせて、データ生成の基盤である業務システムや業務プロセスの標準化を推進。業務効率化による事業生産性向上と自治体等におけるデータ活用のコスト低減の両立を目指す。

- モビリティデータを活用した地域公共交通計画の策定などデータ活用の取組は専門性が高く、汎用的なツールも乏しいため、地方公共団体職員自らで行うことが難しく、コンサルやベンダーなど外注に依存。
- このため、政策ニーズに即応した機動的な分析が難しかったり、予算が取れなければ分析できないといった課題が発生。地方公共団体職員が地域の関係者と連携して日常的にデータ分析できる環境が整っていない。

「地域公共交通計画のアップデート」など、データ分析に基づく政策立案を社会実装するための、地方公共団体職員自らが簡易かつ容易に扱えるデータ分析環境の整備が必要

→ データ分析ツールの提供を推進中

課題

- データ分析には専門性の高いデータ処理やスクリプト利用が必要であり、外注に頼らざるを得ない。
- 画面操作だけで利用可能な汎用ツールが乏しく、市販BIなどでは簡易な可視化しかできない。

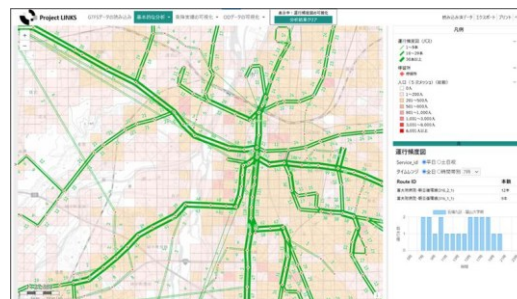


鉄道、バス、デマンド交通などのモビリティデータを入力し、需要分析や供給量可視化など地域交通政策に必要な基礎的な分析を地方公共団体職員自らが行える環境が必要。

取組内容（2025年度）

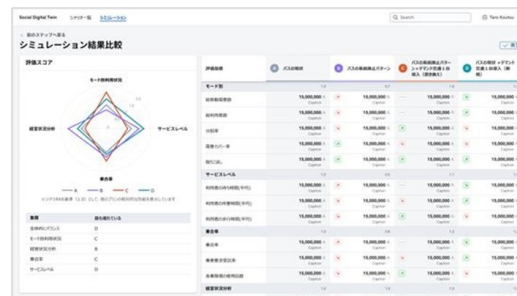
交通政策の検討に必要なデータ分析を提供する簡易な汎用ツールの技術開発及びオープンソース化を推進中。

[地域交通DX推進プロジェクトCOMmmONS]



公共交通計画策定支援ツール

ブラウザ操作のみで停留所別/OD別乗降実績や運行頻度図、到達圏域図など基本的な作図が可能な簡易ツール。



総合交通シミュレーション

バスなど定時定路線とデマンド交通を統合して、移動需要の予測とサービスレベル変化による需要変化を推定するシミュレーションツール。

これまでの取組と課題

- MaaSアプリや配車アプリなど、デジタル技術を活用したモビリティサービスの高度化は一定程度普及。
- 他方、サービスやデータ、業務などが事業者ごと/地域ごとにそれぞれ発展する「サイロ化」が顕在化。データ連携が困難となり、地域におけるデータ活用やサービス連携による新たな付加価値創出、業務連携による生産性向上等が進まない状況。

新たな取組

- 「サイロ化」を打破し、連携・協働を軸とした地域交通のDXを体系的に推進するため、サービス連携やデータ連携、業務連携の優良事例(ベストプラクティス)創出と標準化及び横展開を推進。
- 標準仕様や技術仕様を社会の共通財産として公開・普及させることにより、共同化・協業化やデータ活用を促進。持続可能で強靱な地域交通を実現。

地域交通DXの取組イメージ

タクシー配車アプリの標準化

複数のタクシー配車アプリ⇔配車システムの連携を標準化し、一つのアプリで地域のすべてのタクシーに接続可能に



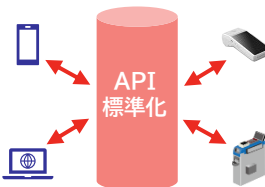
モビリティ・データの標準化

利用実績データや運行方法データの仕様を標準化し、地域におけるデータ活用のコスト低減・利便性向上



MaaSアプリの標準化

鉄道、バス、デマンドバスなどのチケット認証や販売システムの技術仕様を標準化し、一つのアプリで様々なサービスに接続可能に



バス業務の標準化

業界連携によりバス事業の業務プロセスを標準化し、業務効率の向上を実現



【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】

湯沢版MaaS（新潟県湯沢町）

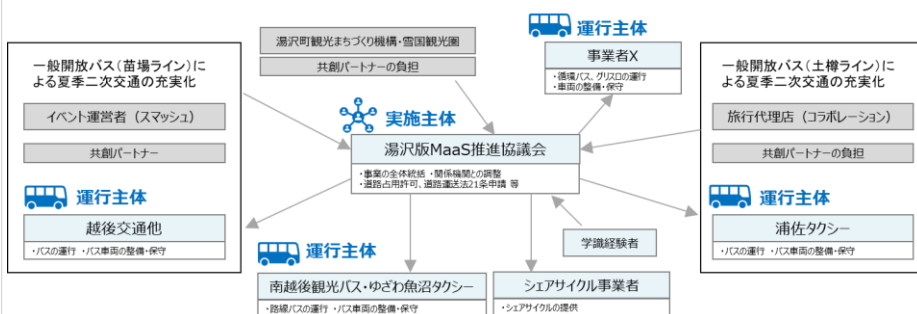
○地域の現状・課題

- 湯沢町では、公共交通の運行頻度が低く、運行時間帯が短いなど利便性が低い。
- また、町内にあるスキー場や宿泊施設の利用者は、各施設が運行する送迎バスで移動しているが、送迎バスの多くは路線バスの運行ルートと重複し、非効率である。

○湯沢版MaaSによる「地域の足」と「観光の足」の統合

- 観光客及び住民の交通手段を確保するため、複数の交通事業者と連携して、イベント期間中のスキー場等までの送迎や宿泊施設までの送迎を、路線バスに集約化することで、集約により生じた人員・車両を活用して循環バスを運行。
- 運行に当たっては地域のDMOや自治体、交通事業者が連携し、「湯沢版MaaS推進協議会」を設置し、実証運行を行う。**（R7年度共創モデル実証運行事業により支援）**

事業の全体像・共創の仕組み



（事業者資料をもとに国土交通省総合政策局作成）

生活・観光需要への対応（長崎県佐世保市）

○地域の現状・課題

- 佐世保市の西方に位置する離島「黒島」は、約40年前から「共助」により、移動手段が確保されていたが、少子高齢化・人口減少が進み、島民の「地域の足」の確保が課題に。
- また、世界文化遺産「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」等の観光スポットが島内に点在し、「観光の足」も不足。

○地域で連携した公共ライドシェア

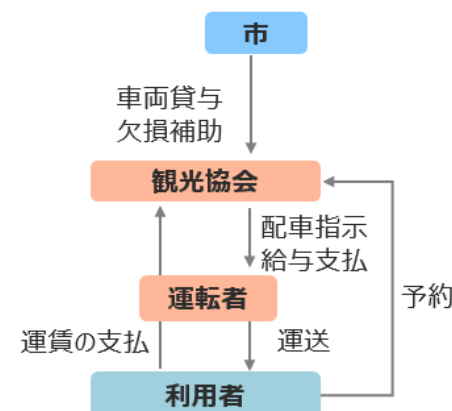
- 「地域の足」「観光の足」の確保に向け、黒島島内において、地域住民や地域おこし協力隊等の協力のもと、佐世保市を事業主体、黒島観光協会を運行主体として、島内に点在する観光スポットや黒島港・商店等の生活拠点を結ぶ新たな**公共ライドシェアを実証的に導入**（R7年度中）。

黒島地区について



黒島天主堂

事業のイメージ



（事業者資料をもとに国土交通省総合政策局作成）