

交通政策審議会 交通体系分科会
地域公共交通部会 とりまとめ
(案)

「交通空白」の解消に向けた制度的枠組みの構築
～関係者の連携・協働（モビリティ・パートナーシップ）の推進～

令和7年12月16日

目次

1		
2	〔 1. はじめに〕	1
3	〔 2. これまでの取組〕	3
4	〔 3. 制度的枠組みの方向性〕	7
5	(1) 共同化・協業化の推進.....	7
6	(2) 地方公共団体を支援する外部組織の活用	13
7	(3) 公共ライドシェアの実施主体.....	17
8	(4) データの利活用	18
9	(5) 法定協議会の運営	20
10	(6) 観光需要を踏まえた相乗効果の発揮.....	21
11	〔 4. おわりに〕	22
12		
13		

〔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重要であり、まさに地方の「暮らし」と「安全」を守る基盤である。

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、労働時間が長く、所得額が低く、高齢層が占める割合が大きいなど、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・廃止や交通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、国も環境整備を図りつつ、交通事業者による運賃改定が行われている。

一方で、高齢者の免許返納、生活拠点（学校、医療機関、商業施設等）の集約・統廃合による移動の社会的需要の増大も見られる。日常生活における移動の不便という問題だけにとどまらず、外出・通院機会の減少による健康面への悪影響や、現役世代による子どもや高齢者の送迎負担の増大により、地域の活力低下、さらなる人口減少という負の連鎖を招く可能性もある。

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、地方公共団体とタクシー事業者等の連携した取組により地域公共交通会議など地域での協議を通じて乗合タクシーや公共ライドシェア等が導入され、多くの地域で移動の足を確保してきたが、今も全国約 2,500 地区・地点において「交通空白」地区が生じており、更なる対応が求められている。『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とともに、将来的な発生を抑制していくことが示された。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、地方公共団体や交通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、「交通空白」解消のため、共同化・協業化、地方公共団体の体制強化等を図る新たな制度的枠組みの構築の検討を進め、早期の実現を図ることとされた。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。

1 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
2 バー等からの意見を通じ、①事業者や地方公共団体の更なる連携・協働の推進、
3 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
4 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
5 て議論を行ってきたところであり、これらを踏まえ、「交通空白」解消のための
6 新たな取り組みとして、このたびとりまとめを行うものである。

1 〔2. これまでの取組〕

2 【令和2年度の地域交通法改正とその成果】

3 人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴い、公共交通サービスの維持・
4 確保が厳しさを増していた中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域
5 の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっており、
6 多様な関係者が連携し、地域経済社会の発展に資する交通インフラを整備する
7 ことにより、生産性向上を図ることも必要となっていたことから、下記事項の改
8 正を行った。

9 ・地域が自らデザインする地域の交通

10 地方公共団体による地域公共交通計画（マスタープラン）の作成を努力義務
11 化し、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅
12 客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け、地域の移動ニーズに
13 きめ細やかに対応できるようにした。

14 また、乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知
15 し、通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通利便
16 増進実施計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出す
17 ることとし、地域における協議の促進を促した。

18 ・地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

19 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」）におけ
20 る地域公共交通特定事業において、路線バス等の維持が困難と見込まれる段階
21 で、地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定
22 し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービ
23 ス継続事業」を創設し、従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて旅客
24 運送サービスの継続することができるよう措置した。

25 また、過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タク
26 シー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設し、地域住民のみ
27 ならず観光客を含む来訪者も対象として明確化することで、自家用有償旅客
28 運送の実施の円滑化を行い、観光ニーズにも対応した。

29 加えて、地域公共交通特定事業において、「地域公共交通利便増進事業」を
30 創設し、路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗り放題運賃」等の
31 サービス改善を促進した。併せて、「地域における一般乗合旅客自動車運送事
32 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
33 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（以下「独占禁止法
34 特例法」）」により、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を
35 適用除外する特例を創設した。

36 さらに、MaaSに参加する交通事業者等が策定する新モビリティサービス事

業計画の認定制度を創設し、交通事業者の運賃設定に係る手続のワンストップ化を行った。また、MaaSのための協議会制度を創設し、幅広い関係者の協議・連携を促進した。

【令和５年度の地域交通法改正とその成果】

人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は悪化しており、特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できない状況であることから、鉄道事業者や地方公共団体など地域の関係者が十分に議論を行い、地域や利用者にとって最適な形での交通手段の維持・確保を図ることで、利便性・持続可能性の高い地域公共交通を実現する必要があるとの問題意識から、下記事項の改正を行った。

・地域の関係者の連携と協働の促進

地域交通法の目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、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した。また、地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加を行った。

・ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係地方公共団体の意見を聴いた上で、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設した。この協議会においては、「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず、ファクトとデータに基づき議論を行い、地域の意見もよく聴いた上で関係者の合意形成を図ることとしている。協議が調った時は、①鉄道の維持・高度化②バス等への転換、のいずれかにより再構築を図ることとされた。

また、利便性、持続可能性の高い地域公共交通を実現するため、「鉄道事業再構築事業」の拡充を行った。具体的には、要件に利用者の利便の確保に関する事項を追加することで、JR や大手民鉄のローカル路線も対象にするとともに、事業構造の変更について、上下分離等資産の移転を伴わず、関係する整備費や維持管理費を関係地方公共団体が全額負担する、いわゆるみなし上下分離も対象とすることとした。

さらに、鉄道事業再構築実施計画の認定を受けた地方公共団体が主体的にインフラ整備を行う場合に、社会資本整備総合交付金により支援する制度を創設した。

・バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

地域交通法における地域公共交通特定事業の「地域公共交通利便増進事業」において、地方公共団体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サ

ービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協
定運行事業」を創設した。

地域公共交通特定事業の「道路運送高度化事業」においても、AI オンデマ
ンド、キャッシュレス決済、EV バスの導入等の交通 DX・GX を推進する事業を
創設するとともに、国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付
金を含めた予算面の支援及び（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特
例措置により支援できるように措置を行った。

【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・運輸支局による地方公共団体・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地方公共団体、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

1 向けた取組方針 2025」に基づき、集中対策期間（令和 7～9 年度）において全
2 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、将来的な発生を抑
3 制するため、集中対策期間後も見据え、地方公共団体等における「交通空白」解
4 消に向けた持続可能な体制づくりを推進することとしている。

5 また、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、地方公共団体
6 や交通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
7 的には、集中対策期間内において、国は、「交通空白」解消に取り組む関係者に
8 対して、①伴走支援、②情報・知見の提供、③実証・実装等に向けた十分な財政
9 支援、④官民連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
10 的な枠組みの構築、により後押しを実施することとしている。

11 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
12 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、地方公共団体
13 の司令塔機能を補完・強化を図る。具体的には、市町村等が先導する事業者・産
14 業・地方公共団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
15 ログラム）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
16 務を補完・強化する主体の構築、モビリティデータの活用、「地域の足」・「観光
17 の足」の総合的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、
18 できるだけ早期の実現を図ることとされた。

19 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
20 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。

〔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し又は維持することは困難である。地方公共団体がイニシアチブを発揮しつつ、地方公共団体、交通事業者（自家用有償旅客運送者を含む）による取組を基本としつつも、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・協業化」「交通事業者以外の関係者との共同化・協業化（輸送資源のフル活用）」「地方公共団体の共同化・協業化」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・協業化

近年特に顕在化している運転者等の人員の圧倒的不足や、中小企業が大宗を占めることによる投資余力の少なさ、後継者の不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には、サービスの提供に必要な資源である人員、自動車、施設（営業所、車庫など）、システムなどを共同で活用し、事業の効率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・育成段階における関係者が共同して取り組むことも有効である。

【自動車分野（バス、タクシー、公共ライドシェア）における共同化・協業化の例】

自動車による地域旅客運送サービスの提供に当たって、その共同化としては、以下の事例が挙げられる。

○ 運転者等の人員

運行に必要な運転者、運行管理者（※１）、自動車整備士等を、他の交通事業者や自治体、地域住民の協力により確保していくことが考えられる（※２）。

（※１）自家用有償旅客運送における運行の管理の責任者を含む

（※２）労働関係法令に留意

○ 自動車その他の輸送施設

バス、ワンボックスカーなどの車両や、車両が使用する車庫等を貸与することも想定される。

○ 運送に関する役務

業務委託により、整備業務、運行管理業務、配車業務、採用・人員育成業務等、様々な運送に関する役務の協力を行うことが考えられる。

具体的には、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・共創プラットフォーム（ＰＦ）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、ＥＶ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実施も想定している。

また、運行管理の共同化の例としては、公共ライドシェアの複数の実施主体が、負担軽減のため、共同で運行管理業務を委託している事例がある。各実施主体で必要だった運行管理担当の配置が不要となり、運行管理業務に係る業務・費用の低減に繋がった。

さらに、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。

このほか、国の地域交通 DX（COMmmONS プロジェクト）の取組では、共同化・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。

【鉄道分野における共同化・協業化の例】

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・部品等の調達の共同化、③運行管理、運転管理、施設・車両の保守管理の共同化

1 が考えられる。

2 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
3 用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
4 機器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
5 勉強会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
6 動画の作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
7 相互乗り入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。本取
8 組により、材料費が高騰傾向の中、3社による共同調達で、3社別の調達
9 に比べて2%調達価額が低減された。

10 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
11 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
12 化・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。

13 14 【航路事業の共同化・協業化の例】

15 航路事業においても、船舶の法定検査期間中の運休・減便回避に関する
16 共同化を推進していくことが考えられる。

17 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
18 替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、
19 同期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
20 性の向上が期待される。

21 22 【その他の共同化・協業化等の例】

23 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
24 経営（カルテル）に関する独占禁止法の特例を定めた独占禁止法特例法が、
25 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・
26 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
27 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
28 り交通事業者同士による直接協議が可能となっている。これまで9件（令
29 和7年9月24日現在）が認可されており、労務費や車両維持費へのコス
30 ト圧縮効果等により、収益性の大幅な改善に寄与した事例もあることから、
31 サー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。

32 また、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
33 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
34 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、
35 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
36 れることが期待される。

交通事業者以外の関係者との共同化・協業化（輸送資源のフル活用）

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外の施設運営者が施設利用者向けに提供している輸送サービスも、地域の輸送資源として考えるべきである。施設利用者向けの輸送サービスは、スクー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、地域旅客輸送サービスを適切に確保する必要がある、例えば以下のようなアプローチにより、各地で更なる普及が図られることが必要である。

- 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と共同して使用するアプローチ
 - ・ 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、児童生徒以外の地域住民が生活の足として利用。
 - ・ 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）で活用。
- 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）で輸送するアプローチ
 - ・ スクールバスの運用時に地域住民の「混乗」（無料）を実施するほか、スクールバスの空き時間に同車両を活用して無償輸送サービスを提供し、児童生徒以外の地域住民が生活の足として利用。
 - ・ 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バスに、市内の高齢者を無料にて混乗。
- 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えて、路線・サービスを統合するアプローチ
 - ・ 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。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。統合後の増便を実現。

上記のような旅館や介護施設、学習塾等が保有する送迎用車両といった複合的な資源を一括で活用するシステムの開発も図る（COMmmONS プロジェクト）。

地方公共団体の共同化・協業化

【複数の市町村による地域旅客運送サービスの共同実施】

地域公共交通計画は、制度上、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村区域内で実施されるケースが多い。

（※）市町村圏域をまたぐ地域間幹線系統などのバス系統は、都道府県が地域公共交通計画を策定するケースが多い。

このような中、これらの地域旅客運送サービスが、複数の地方公共団体により共同で運行されるケースも見られる。

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へ委託し、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、運行管理費の削減（概算で約４０％）を実現している。

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、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る。

【広域的な自治体連携による地域旅客運送サービスの実施】

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画・実施する方が、効率性が高まる。

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、運転者管理、予約・配車を行うことを予定している。

まとめ

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題が生じている状況に対応するためには、交通事業者・交通事業者以外の関係者や地方公共団体の共同化・協業化を進めていくことが必要である。上述の通り、関連する取組が見られ始めており、いずれも現行の法律がその妨げになるわけではないが、地域交通を取り巻く状況がさらに厳しくなることが

1 想定される中、より一層共同化・協業化を軸としたものにシフトし、実施を
2 加速させていくべきである。

3 このため、例えば、バス・タクシー・公共ライドシェアに係る「交通空白」
4 等について、地域の輸送資源をフル活用して解消するため、運転者等の担い
5 手や車両等に関して、地方公共団体が司令塔役として主体性を発揮して交通
6 事業者間や施設送迎サービスの提供者等から協力を得る等、地域の関係者が
7 連携してその実情に応じた適切な形態による運送サービスの提供を図る事
8 業を、地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設し、手続の特例、
9 事業の計画的な実施義務を措置するなど制度的な対応を講じるべきである。

10 また、航路事業においても、船舶の法定検査期間中の運休・減便回避のた
11 め、他の事業者から船舶の貸渡しや代替運航の協力を得て運航の確保を図る
12 事業を、地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設するなどの制
13 度的な対応を講じるべきである。

14 これに加え、共同化・協業化に係る体制整備や設備投資のため財政投融资
15 も含めた財政上の支援により、これらの取組を強力に推進すべきである。

16 上記の取組を推進するに際し、共同化・協業化に必要となる関係者間の
17 協力関係の構築に当たっては、基礎自治体である市町村は、司令塔役とし
18 て主体性を十分に発揮することが最も重要であるとともに、都道府県や地
19 方運輸局等は、市町村や関係者の間での調整役を担うべく、積極的に関与
20 することが求められる。

1 (2) 地方公共団体を支援する外部組織の活用

2 <背景>

3 地方公共団体は、地域公共交通計画の作成をはじめとする地域交通施策の企
4 画立案、複数の関係する交通事業者や住民との調整が必要となる場面での関係
5 者相互の連絡調整、コミュニティバス、乗合タクシー、公共ライドシェアなど
6 の地域交通施策の実施など、地域の司令塔として重要かつ多岐にわたる役割を
7 担っている。

8 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お
9 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 名に満たな
10 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。また、人
11 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。

12 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の
13 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マン
14 パワー不足に対する支援を求める声が寄せられている。

15 他方、地域交通の活性化・再生に当たり、地域の関係者の連携・協働を推進
16 する重要性の認識が浸透する中、地方公共団体や交通事業者、利用者等の地域
17 の関係者の相互間における連絡調整や連携の促進を行う民間の団体も見られ
18 つつある。

19 <ポイント（方向性）>

20 外部組織のイメージ

21 現在、地域の関係者相互間の連絡調整や連携の促進を行う地域の外部組織
22 （民間団体）として以下の事例がある。

23 【外部組織の形態 事例 A：地方公共団体及び交通事業者等による共同体】

24 本形態は、一定規模の地方公共団体及び複数事業者において想定される
25 形態であり、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
26 「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
27 析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
28 交通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。

30 【外部組織の形態 事例 B：民間団体による地方公共団体の支援】

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
32 ビスの企画・提供などのノウハウや体制を有する民間団体（事業者）が中
33 心となって行われる形態であり、実際、民間団体（事業者）の中には、乗
34 合タクシーや公共ライドシェアなどの導入に当たっての課題整理や運行
35 計画作成、公共ライドシェアの登録手続から、運行時の運行管理業務の実
36 施まで、一貫して支援を行っている者が存在する。

外部組織（民間団体）のイメージは、上記の２事例を参考に、以下の２つに大別されると考えられる。

a：地方公共団体と交通事業者等による共同体のケース
（想定されるイメージ）

- ・ 交通事業者（複数事業者の参画が想定）と関係者の連携強化を図りつつ、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、利便性の向上を図る。
- ・ 地方公共団体も参画することで連携の度合いを高め、必要な基盤施設（車両、停留所、システム等）の整備・維持を行う。
- ・ 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、地域公共交通計画等に位置づけられる。
- ・ 独禁法特例法を活用した共同経営（運賃・路線再編・ダイヤなどの調整）を実施することも想定される。

b：民間団体が地方公共団体を幅広く支援するケース
（想定されるイメージ）

- ・ 旅客運送サービスを確保するため、民間団体（事業者）が地方公共団体に対して、路線・ダイヤ・運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実現に向けて検討・提案する。
- ・ 関係する交通事業者や隣接地方公共団体などの関係者との連絡・調整を行う。
- ・ 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。
- ・ 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施する。

※ 上記 a b のケースとも、地域公共交通計画の策定・変更、法定協議会の主宰は、地方公共団体の事務・権限である。

外部組織に求められる役割

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、このような外部組織（民間団体）を活用し、自治体が本来担う役割を補完していくことが有効である。

外部組織（民間団体）の事例・イメージをもとに、外部組織に求められる役割を整理すると、大きく以下の２つに分類される。

①地域交通施策の企画立案・関係者との連絡調整

(想定される業務例)

- ・ 地域公共交通計画の検討・提案（協議会への参加）
- ・ 地域公共交通計画の策定に当たってのデータ分析、計画の実施状況の調査・分析・評価
- ・ 地域旅客運送サービスの企画（路線・運行計画の作成、運賃などのサービス内容の企画）
- ・ 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（交通事業者・隣接する地方公共団体）や住民説明

②地域交通施策の実施

(想定される業務例)

- ・ 地域旅客運送サービスの実施
 - 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の要件を満たすことが前提）
- ・ 地域旅客運送サービスへの支援
 - ー 公共ライドシェアの運行管理等の支援
- ・ 必要な基盤施設の整備・維持
 - ー 車両、停留所、システム等の整備・維持
- ・ 利用促進・広報

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、

①企画立案・関係者調整 のみ と

①企画立案・関係者調整 + ②施策実施

の2パターンが考えられる。

外部組織の位置づけ

この外部組織（民間団体）については、一般社団法人やNPOなどの営利を目的としない法人のみならず、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考えられる。

この外部組織の活動を通じて地方公共団体の役割が補完されることとなるが、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、「連

1 携促進団体（仮称）」として、適切な位置づけが与えられるべきである。

2 この「連携促進団体（仮称）」は、

- 3 ・ 地域に根ざす一般社団法人、NPO、商工会などの民間団体
- 4 ・ 地方公共団体と交通事業者等による共同体
- 5 ・ 全国規模で事業を実施する民間事業者（複数の地方公共団体を支
- 6 援するケースも想定）

7 等が考えられる。

8 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
9 展とあわせて、全国で幅広く展開されることが望ましい。

10 11 まとめ

12 引き続き、地方公共団体が地域交通施策に係る司令塔として、事業者等の
13 関係者相互の調整等を行い、重要な役割を担う一方、上記のような、関係者
14 との連携・調整を図りながら、地域交通施策の推進に貢献する外部組織「連
15 携促進団体（仮称）」が、地方公共団体の役割を補完する存在として、地域
16 の関係者間の調整役として役割を果たし、地域の関係者に受容されるよう、
17 地域交通法において、法定協議会への参加や、地域公共交通計画の検討・提
18 案を行えるよう、制度的な位置づけを規定すべきである。このような外部組
19 織が効率的な地域旅客運送サービスの運営に向けた役割を果たせるよう、行
20 政が、輸送を担う主体による地域旅客運送サービスの提供や、必要な体制の
21 整備に係る支援を行うことも重要である。

22 なお、事業者調整や住民説明等の場面における職員の同席や地域公共交
23 通計画の効果検証の実施など、地域の交通施策の司令塔としての地方公共
24 団体が引き続き責任を果たすべきことに十分留意しなければならない。

1 (3) 公共ライドシェアの実施主体

2 <背景>

3 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動車
4 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が困
5 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
6 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体は、市
7 町村やNPO等の営利を目的としない者となっている。

8 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は、
9 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ところ
10 である。

11 このように公共ライドシェアの導入ニーズとあわせて、学校や病院といった
12 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、よ
13 り広域のエリアでの対応の必要性が高まっている。

14 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、一部
15 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益を
16 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が進む
17 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。

18 <ポイント（方向性）>

19 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な
20 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等）
21 を有している。

22
23 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る
24 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め、
25 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、広域連合、都
26 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共団体が実
27 質的に意思決定に関与し一概に営利性のみを追及するものではない法人・団体
28 も、実施主体に追加することを検討すべきである。
29

1 (4) データの利活用

2 <背景>

3 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である。

9 「地域公共交通計画」の策定等に当たっては、①地域の実態把握・診断や計画作成の根拠、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、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。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提供ができる環境を整えることが必要である。

17 <ポイント（方向性）>

18 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。

20 その際、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プロセスを明確化する（ガイドライン化）など、データ保有者である交通事業者等がより安心してデータ提供に協力できるように留意する。

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方公共団体等のルール遵守を前提に、交通事業者等が、その必要性・重要性に鑑み、地方公共団体からの求めに協力し、地方公共団体と交通事業者等の両者が緊密に連携して地域交通の持続可能性の確保に努めていくことが極めて重要である。

30 こうした観点から、このデータ提供等の協力要請に関し、特にその必要性が高い一定の場合に限っては、地域交通法において、正当な理由がある場合を除き要請に応じることとすることを、規定することが望ましい。その際、事業経営や競争に関わる事項の取扱いに留意するべきである。

34 データ活用のコストを低減させるため、行政手続のオンライン化とも連携しながら、モビリティデータの標準化を進める。あわせて、中小事業者等を含めた標準仕様の普及促進を図るため国による技術支援等を進める。

1 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、地方公
2 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。あわせて、
3 データ活用を活性化させる観点からデータ活用による地域公共交通計画のア
4 ップデートに向けた具体的なユースケース開発を進め、その知見の公開・普及
5 を行う。

6

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、法定協
4 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、役割や体制は多様
5 化し、協議事項や関係者が多岐にわたっている中で、協議会がより実効的な議
6 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ある。

7 (路線等の休廃止に係る情報提供)

8 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
9 路線又は事業の休廃止を行おうとするときは、原則6か月前までの届出が求
10 めら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
11 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
12 直前に廃止等の方針を伝達する事例も確認されている。なかには、6か月前
13 ではなく、地域の協議会等において協議が調うことを前提に6か月前以降に
14 当該協議会等に廃止等の方針を伝達する事例もある。このような場合には、
15 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
16 おそれがある。

17 (法定協議会の議決方法)

18 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
19 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
20 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、議決に当た
21 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
22 組が円滑に進まないおそれもある。

24 <ポイント（方向性）>

25 (路線等の休廃止に係る情報提供)

26 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
27 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、
28 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
29 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
30 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。

31 (法定協議会の議決方法)

32 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
33 うえで、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
34 を、地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
35 思決定が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。

1 (6) 観光需要を踏まえた相乗効果の発揮

2 <背景>

3 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、特に地方
4 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する
5 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振興、
6 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、地域住民の移動
7 手段を確保したうえで、観光地やその周辺を巡る交通について、受入環境整備
8 や経路検索・予約等の利便性の向上を更に推進するとともに、「観光の足」と
9 して十分機能できるよう充実・再編成することが必要不可欠である。

10 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生活
11 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のニーズ
12 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られる。

14 <ポイント（方向性）>

15 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送
16 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（地域の
17 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（観光
18 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り、これ
19 を促していくべきである。例えば、地域公共交通計画の策定に当たって、地域
20 住民の移動とあわせて、観光客の移動のための需要を具体的に把握し、一体化
21 を検討することを、地域交通法の基本方針において明確化すべきである。

22 これにより、人口減少等により地域住民による需要が減少する中、「観光の
23 足」の需要を取り込むことで、「地域の足」の確保に資することが期待される。

1 〔４． おわりに〕

2 本とりまとめは、人口減少や担い手不足といった構造的課題に直面する中で、
3 地域公共交通の持続可能性を確保するための制度的枠組みの方向性を示したも
4 のである。地域交通は、地方の「暮らし」と「安全」を守る基盤であり、その維
5 持・再構築は、豊かな地域社会の形成や国民の多様な幸せの実現に不可欠である。
6 今後は、本とりまとめで示した方向性を踏まえ、地域公共交通の安全が損なわ
7 れることのないように留意しつつ、制度設計の早急な具体化と円滑な実施を図
8 ることが求められる。

9 また、現在策定中の第３次交通政策基本計画（案）においても、「交通ネット
10 ワークの持続可能性や利便性の向上を図る等の観点から、必要な財源やその負
11 担の在り方についても、多角的に検討を行う。」との記載がされており、今後財
12 源を含めた公的関与のあり方についても、不断の検討がなされることが望まし
13 い。

14 政府、そして関係者に対しては、地域の多様な主体との連携・協働を通じて、
15 誰もが安心して移動できる社会の実現を目指すための、より一層の取組を求め
16 たい。