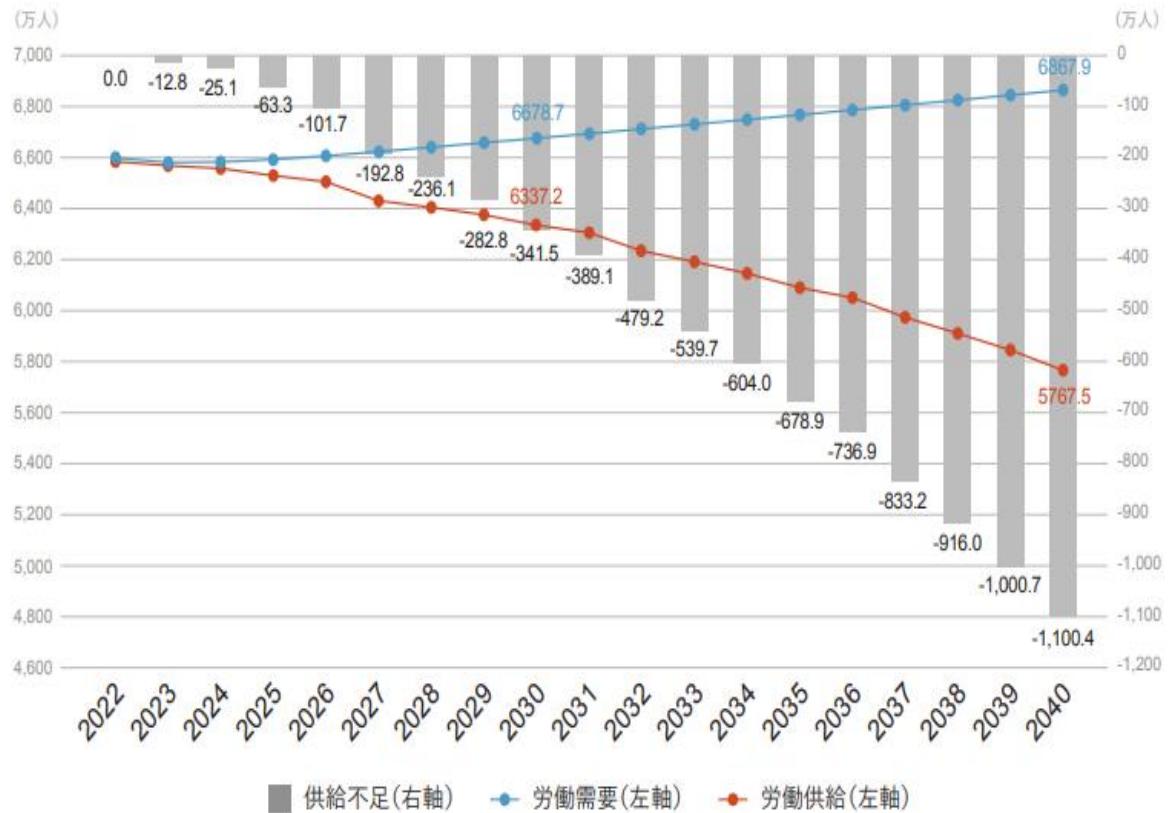


関連資料

- 労働需給シミュレーションの試算では、2030年には341.5万人（不足率5.1%）、2040年には1,100.4万人（不足率：16.0%）の労働力が不足する見込みとなっている。
- 全体と比較し、2030年、2040年の労働力不足が大きい職種は、輸送・機械運転・運搬（ドライバー）、建設、商品販売（小売り）、介護サービスとなっており、運転者の担い手の不足が深刻化している。

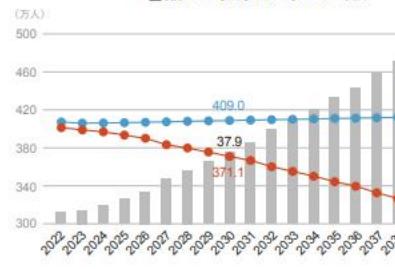
▼労働需給シミュレーション（産業全体）



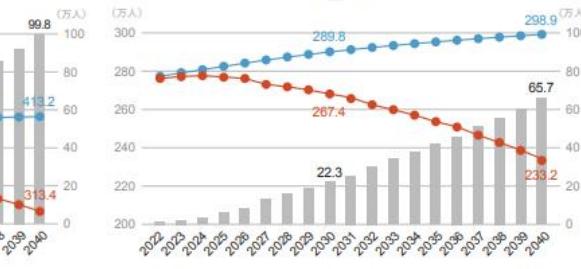
■ 供給不足（右軸） ● 労働需要（左軸） ○ 労働供給（左軸）

(出典) 「未来予測2040 労働供給制約社会がやってくる」(リクルートワークス研究所2023) より

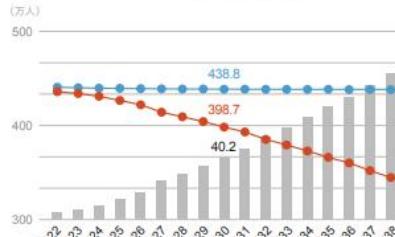
1_輸送・機械運転・運搬



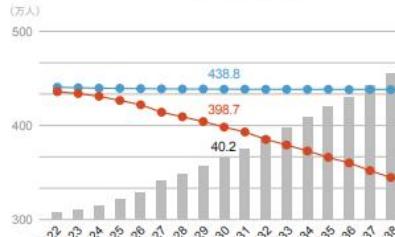
2_建設



4_商品販売



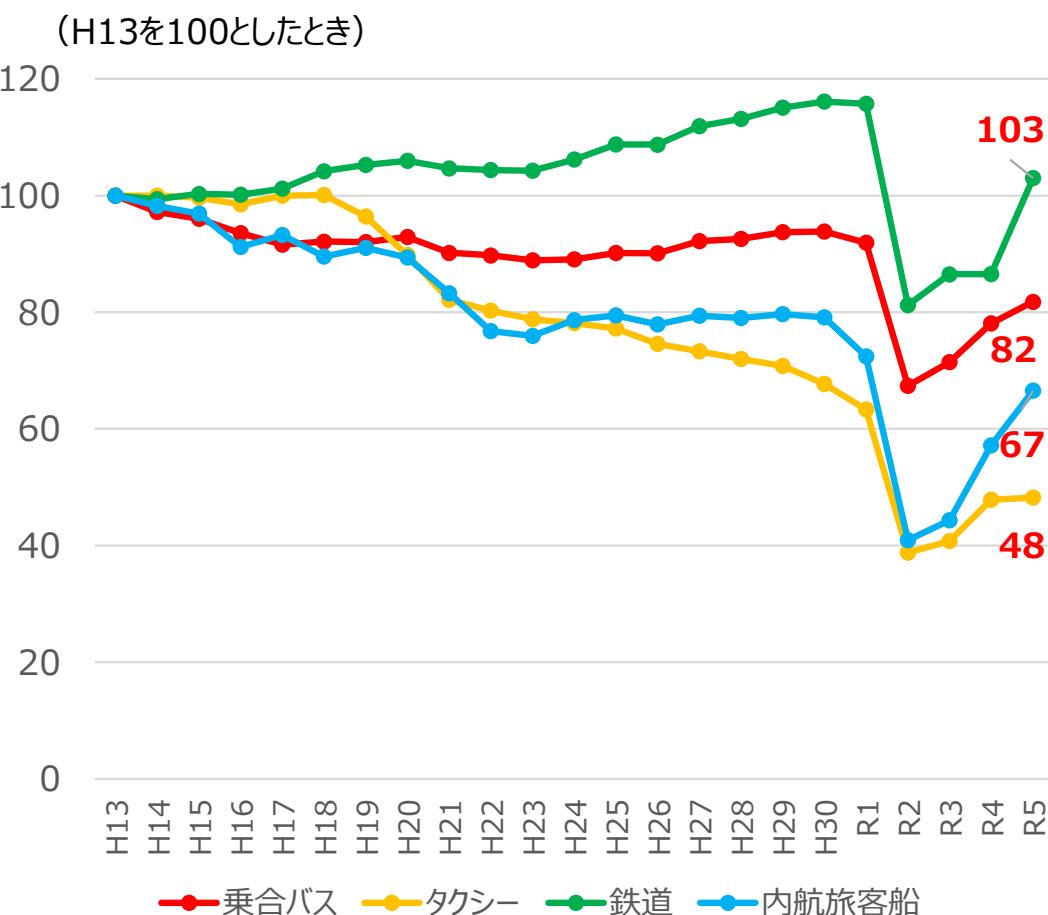
5_介護サービス



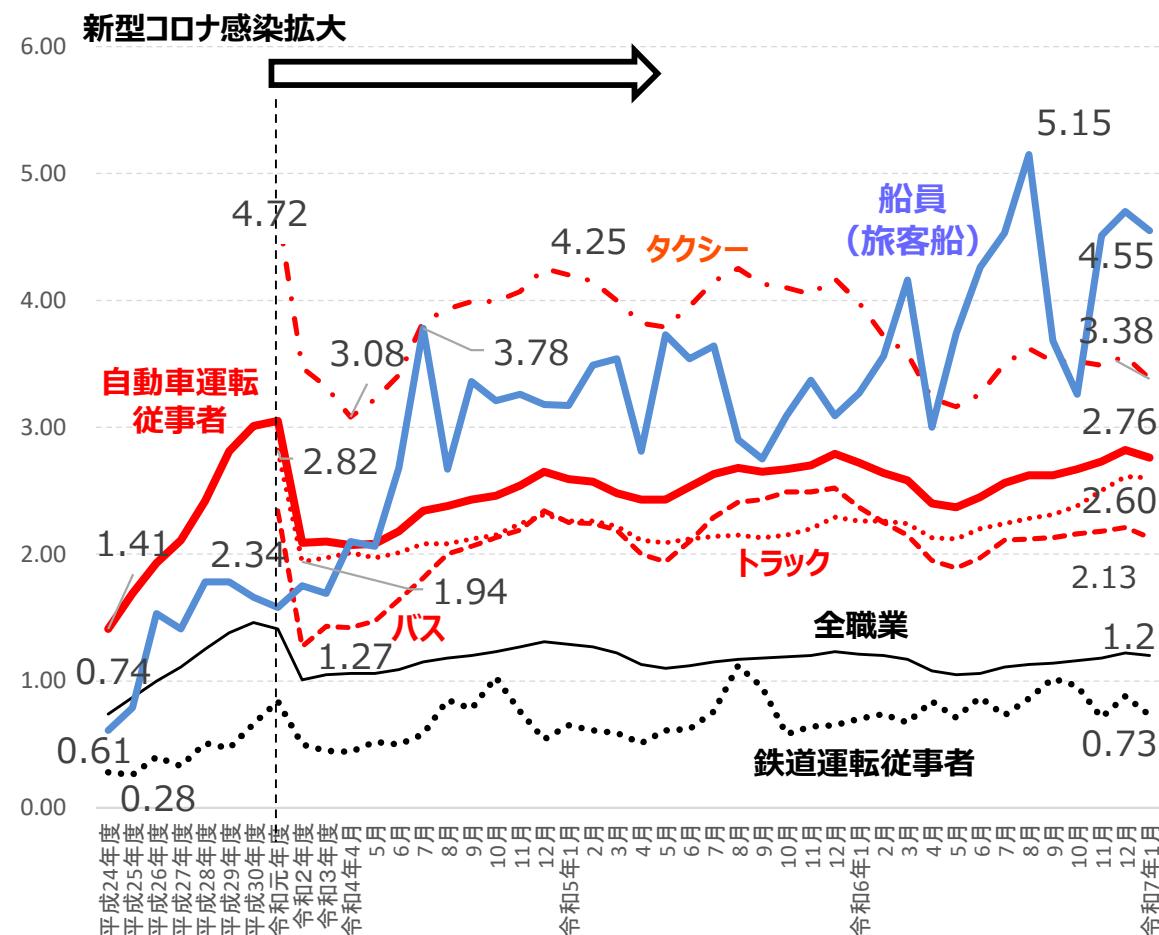
	労働力不足（万人）		不足率（%）	
	2030年	2040年	2030年	2040年
全体	341.5	1,100.4	5.1	16.0
1_輸送・機械運転・運搬	37.9	99.8	9.3	24.2
2_建設	22.3	65.7	7.7	22.0
3_生産工程	22.1	112.4	2.6	13.3
4_商品販売（小売り）	40.2	108.9	9.2	24.8
5_介護サービス	21.0	58.0	10.6	25.3
6_接客給仕・飲食物調理	17.9	56.6	4.9	15.1
7_保健医療専門職	18.6	81.6	4.5	17.5
8_事務、技術者、専門職	-21.3	156.6	-	6.8

- 長期的な利用者の減少、コロナの影響による急激な落ち込みもあり、公共交通事業者の経営環境は悪化。コロナ後も利用者数がコロナ以前の水準までには回復していない状況。
- 有効求人倍率については、自動車運転従事者（バス・タクシー・トラック運転者）及び船員（旅客船）について求人数が求職者数を上回り、担い手不足が続いている。

<利用者数の推移>



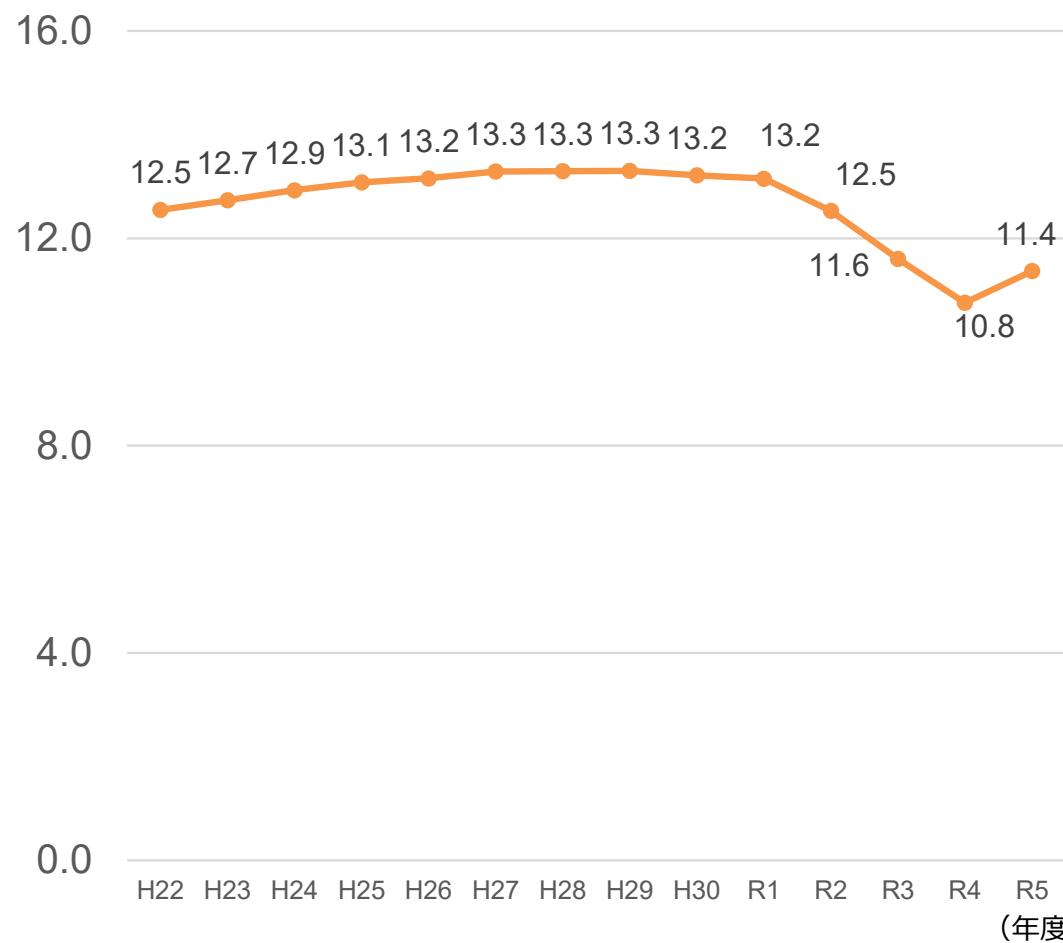
<有効求人倍率の推移>



バス・タクシー分野における運転士数の推移

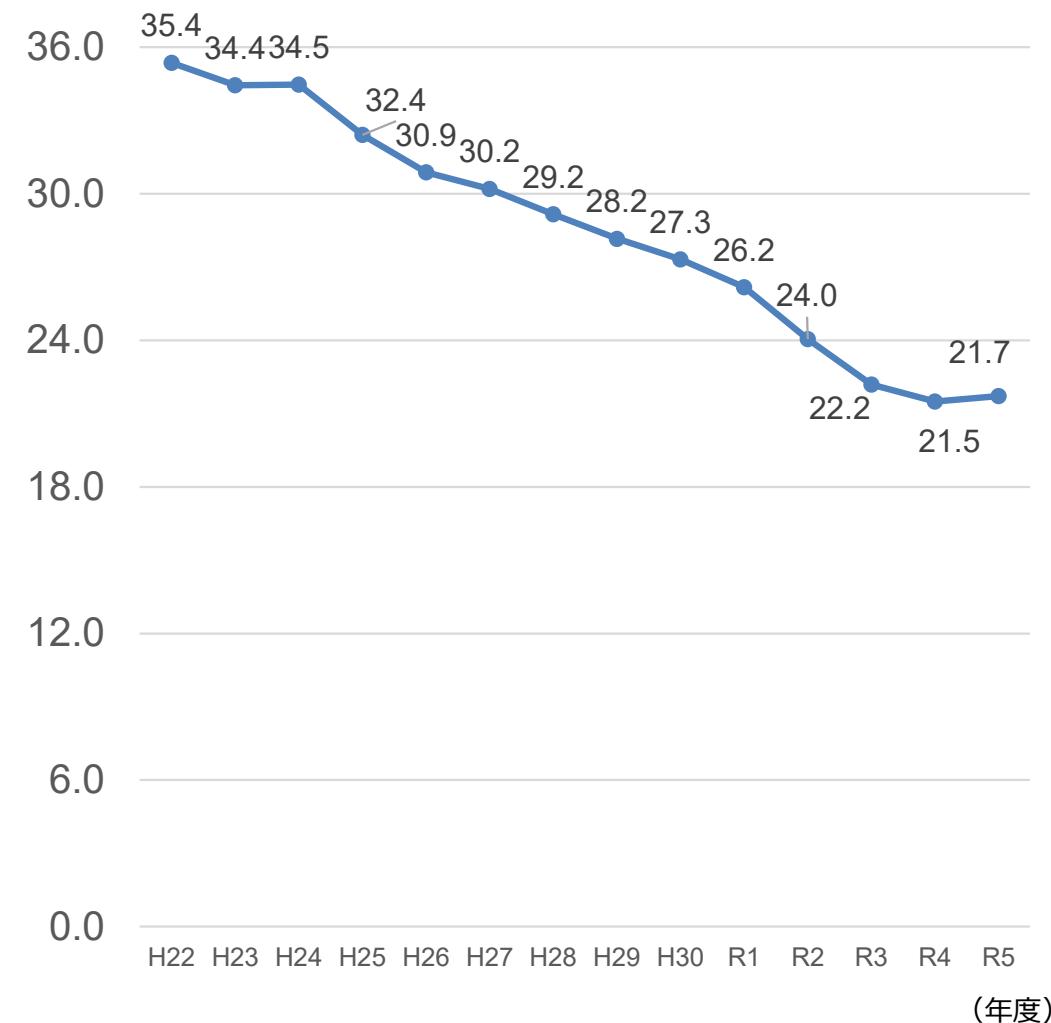
バス

(万人)



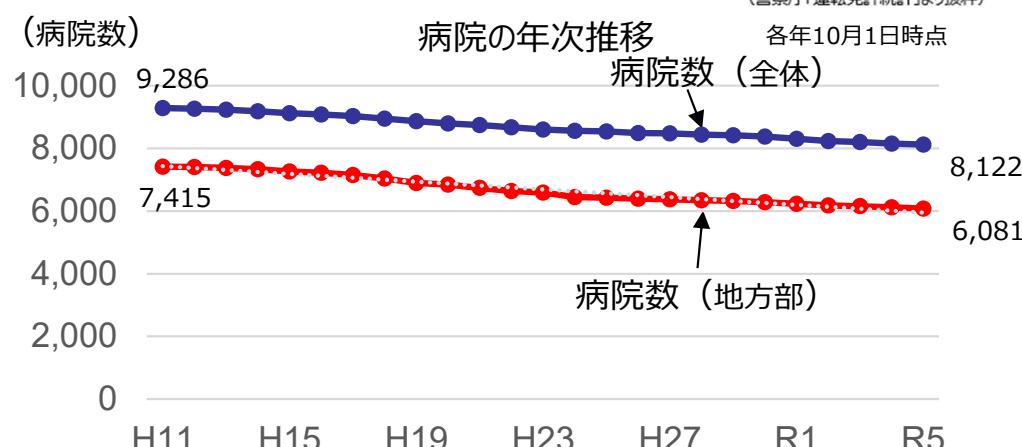
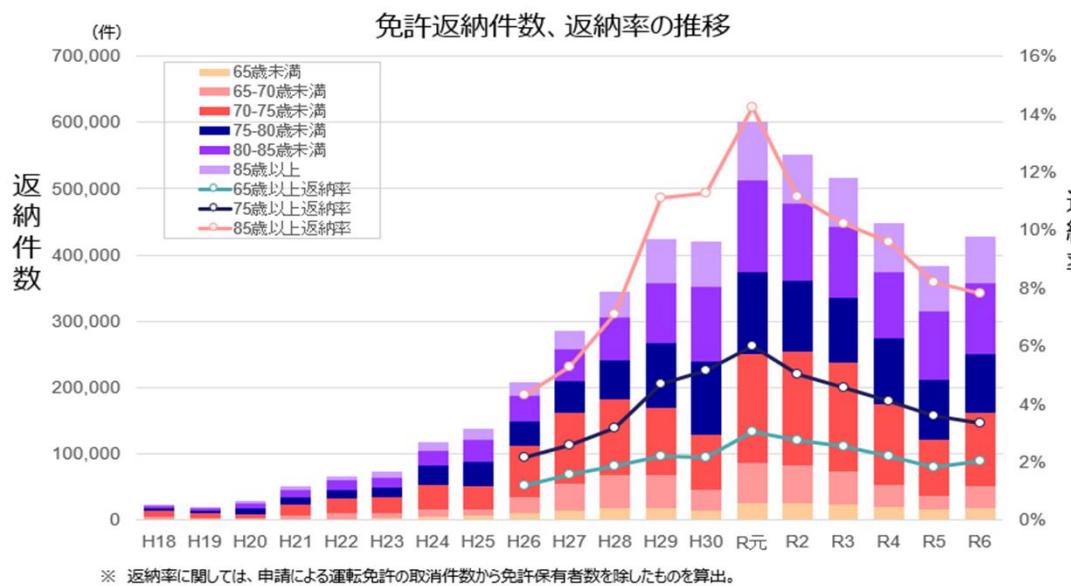
タクシー

(万人)

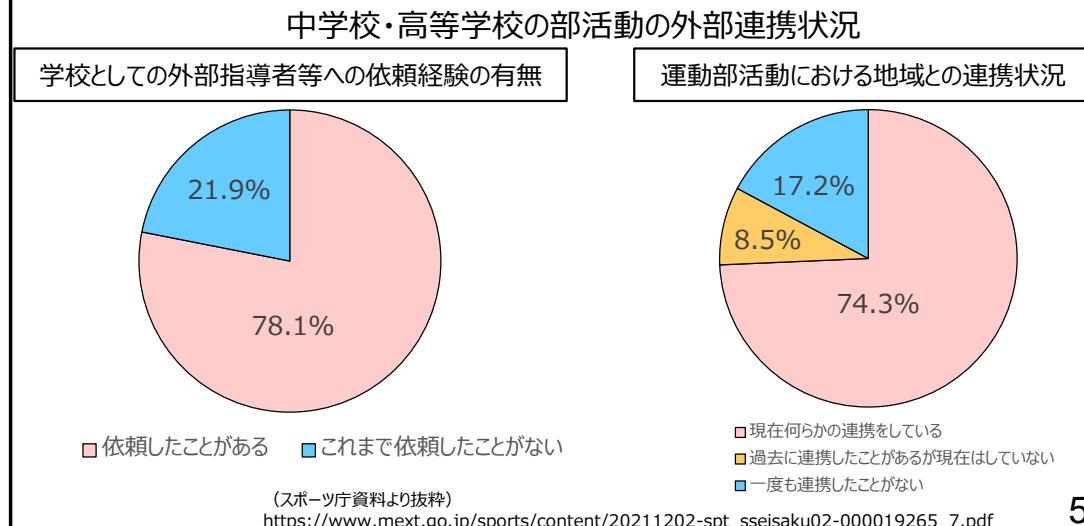
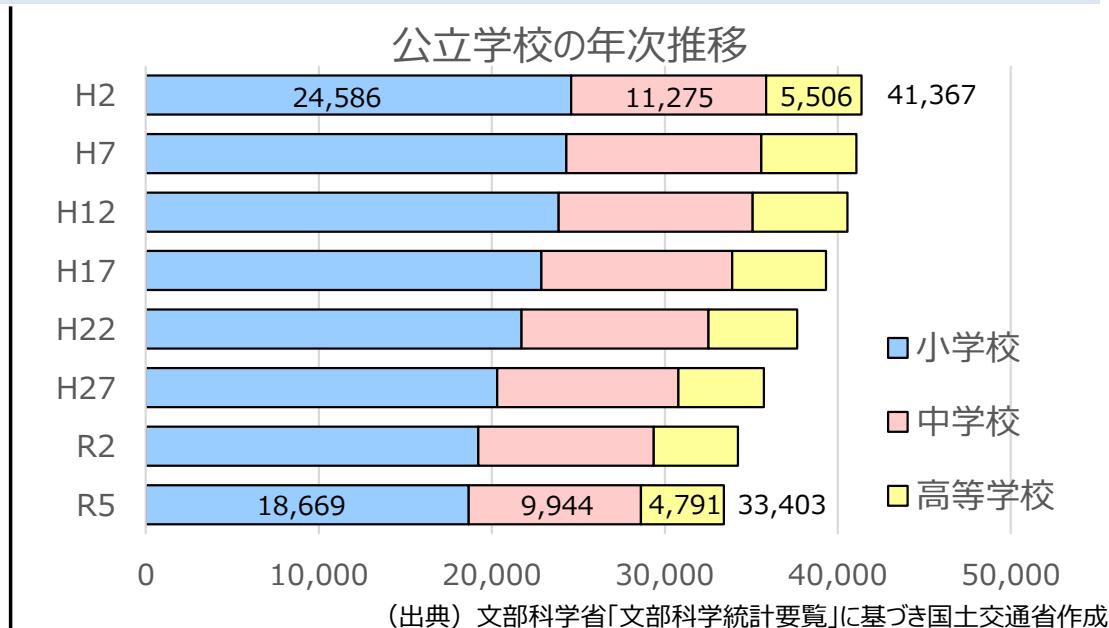


高齢者の免許返納状況、病院・学校の統廃合状況

- 免許の返納件数、返納率に関しては平成10年の制度創設より増加傾向にあり、令和元年度は60万件の超える免許返納がされるなど、高齢者の足の確保の重要性が増大している。
- 病院数は、経営難や医療従事者の不足により減少が続き、特に地方部においてはその傾向が顕著である。
- 少子高齢化により、公立学校数は減少の一途をたどり、部活動は外部との連携も進んでいる。



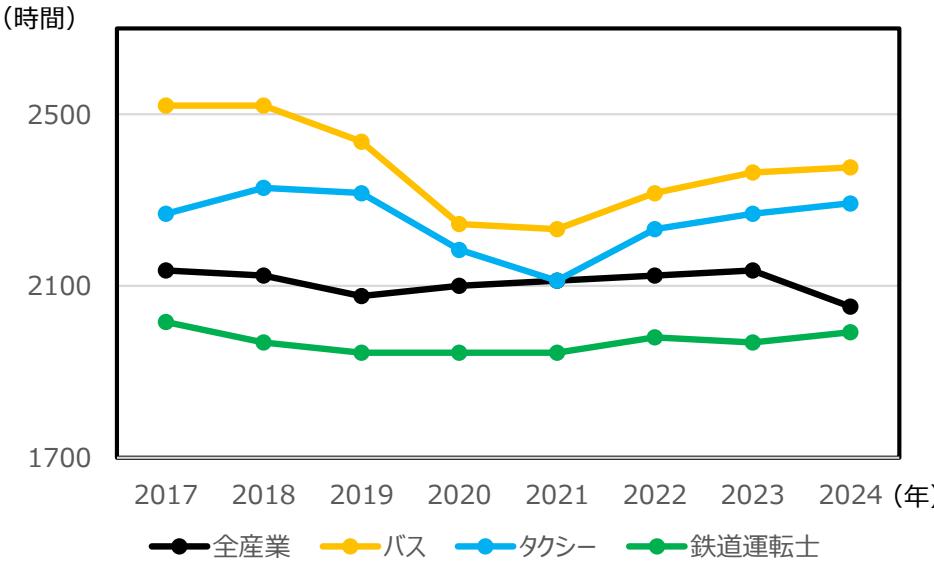
(出典) 厚生労働省「医療施設動態資料」に基づき国土交通省作成



地域公共交通の働き方をめぐる現状

① 年間労働時間

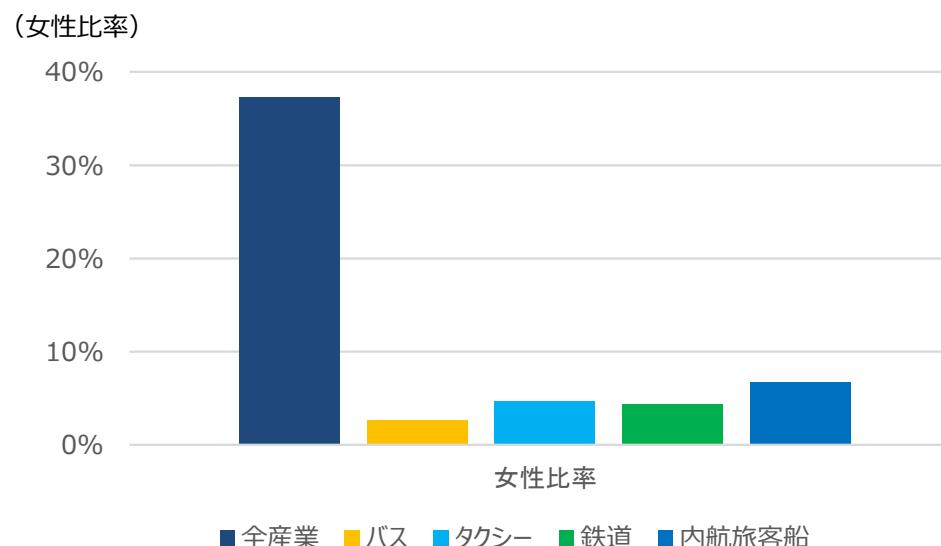
特にバス・タクシー分野においては、全職業平均より**労働時間が長い**。



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省作成

③ 男女比

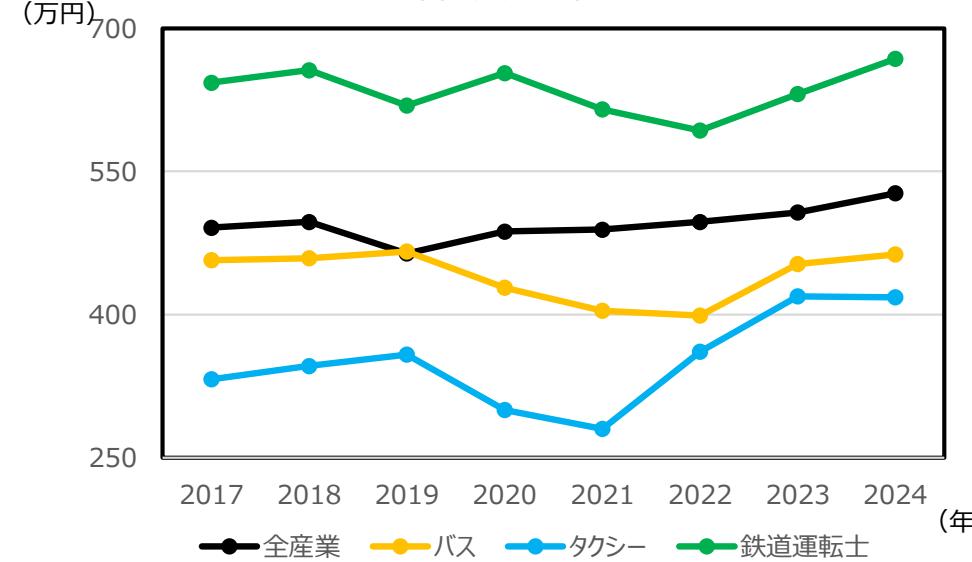
全職業平均より**女性比率が低い**。



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、国土交通省海事局調査より国土交通省作成

② 年間賃金

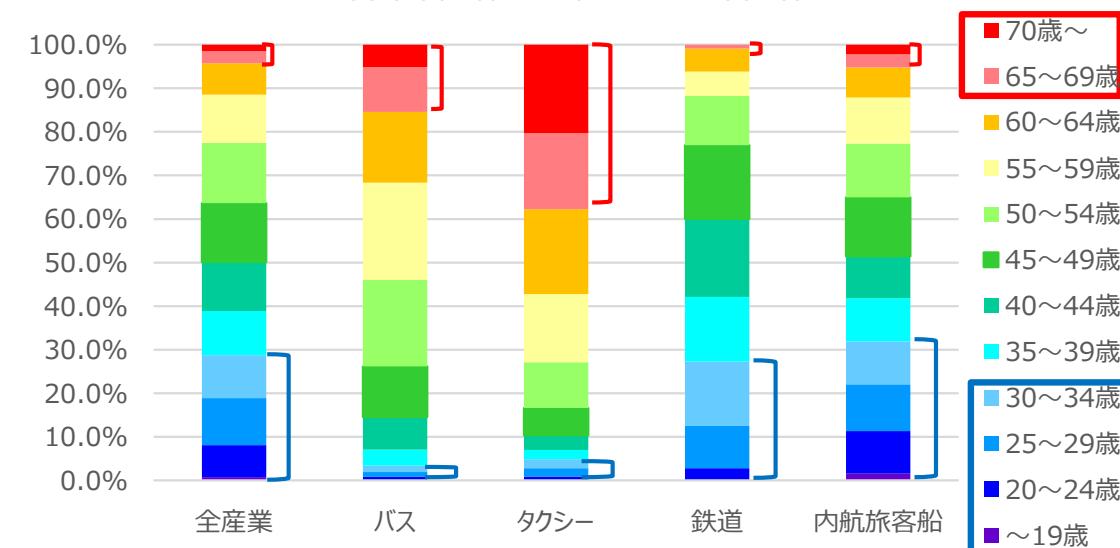
特にバス・タクシー分野においては、全産業平均より**年間賃金が低い**。



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省作成

④ 年齢構成

特にバス・タクシー分野においては、全産業平均より**若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い**。

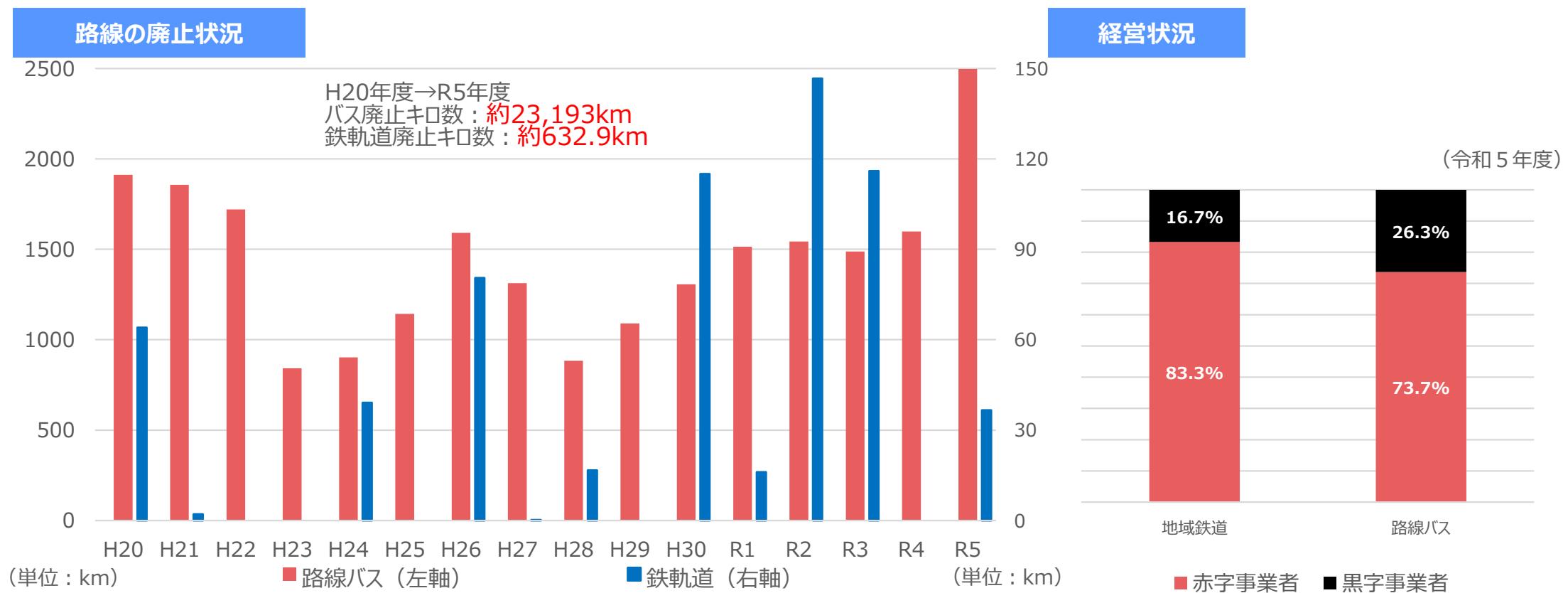


※内航旅客船は令和5年度時点、その他は令和6年度のもの

(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、国土交通省海事局調査より国土交通省作成

運送サービスの状況（路線の廃止・減便等）

- 平成20年度から令和5年度にかけて、路線バスは約23,193km、鉄軌道は約632.9kmが廃止され、多くのバス・鉄道事業者が赤字となっている。
- 最近においても、バス・鉄道事業者による系統・路線の廃止、減便事例がある。



主な減便事例（バス・鉄道）

バス事業者（A社）

・R7.4.1より23系統が廃止

バス事業者（B社）

・R7.4.1より7系統で減便
(対象系統において**5.7%**便数減)

バス事業者（C社）

・R7.4.1より22系統で減便 or 廃止
(対象系統において**42.7%**便数減)
・R7.9末に11系統が廃止予定
→今後、乗合タクシーや公共ライドシェアの導入を検討するなど、地域公共交通会議において代替交通手段の確保について議論予定

バス事業者（D社）

・R7.4.1より8系統が廃止
→廃止される地域では、同日より、他社路線バスのルート再編や乗合タクシーの増便に加え、新たに公共ライドシェアを導入することにより、代替交通を確保

鉄道事業者（E社）

・R7.6.1より平日5本を減便
(平日の減便割合は**19.2%**)

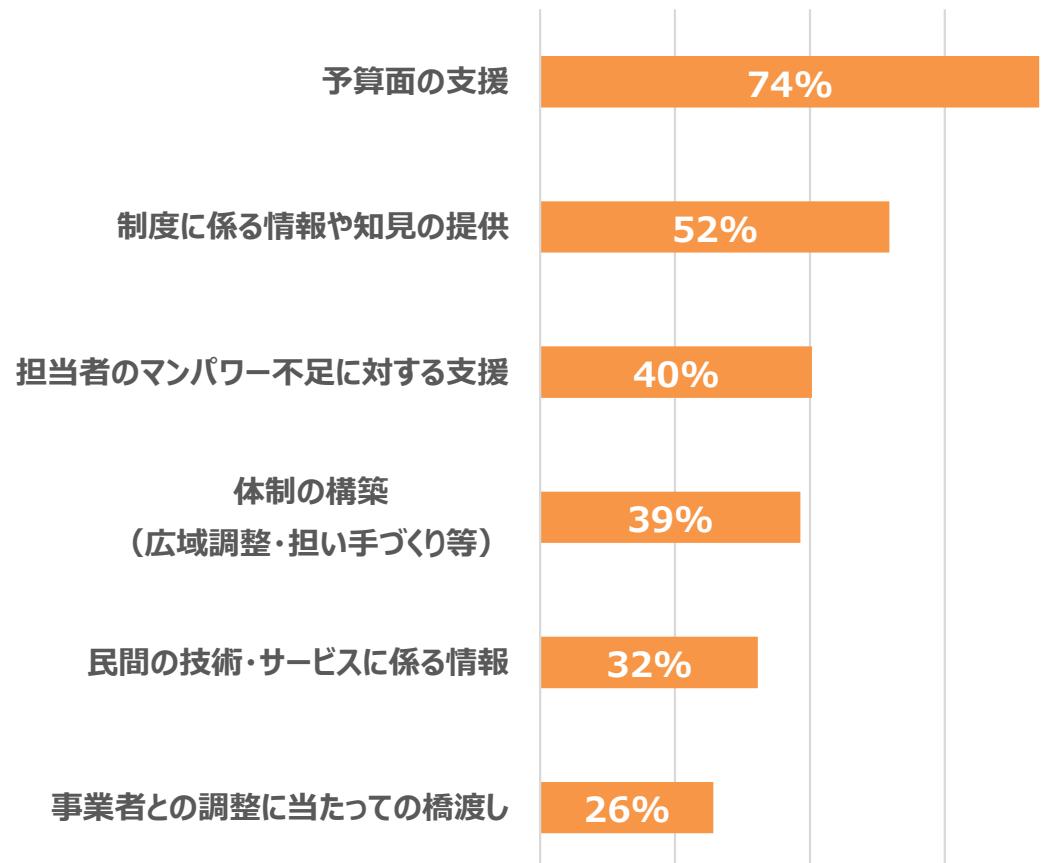
鉄道事業者（F社）

・R7.2.3より平日約38本を減便
(平日の減便割合は**24.1%**)

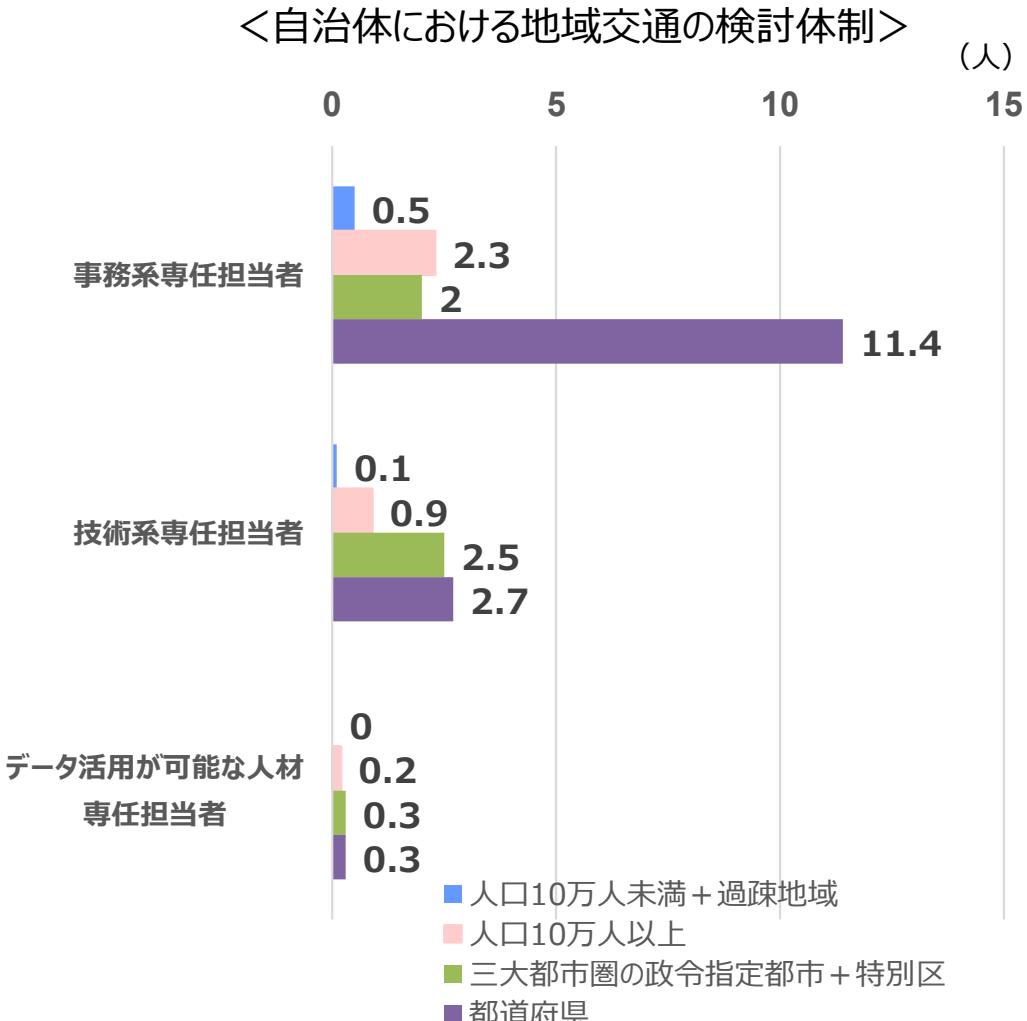
自治体が必要としている支援策

- 自治体が必要としている支援策は、「予算面の支援」や「制度に係る情報や知見の提供」が半数を超えるとともに、「担当者のマンパワー不足に対する支援」や「体制の構築」についても約4割となっている。
- 市町村は事務系、技術系ともに専任の地域交通担当者が不足しており、データ活用が可能な人材に関しては、市町村及び都道府県ともに不足している。

＜自治体が必要としている支援＞



＜自治体における地域交通の検討体制＞



(国土交通省令和7年5月30日第4回国土交通省「交通空白」解消本部「地域交通行政アンケート結果」より)

国土交通省における「交通空白」解消の取り組み

- 人口減少や高齢化による免許返納が進展。買物、医療、教育など様々な日常サービスを支える地域交通の役割はますます高まる一方、地域鉄道・路線バスの運転者の不足、減便や廃止により、地域交通は危機的な状況
- 日本版・公共ライドシェア等の新しい移動手段のほか、鉄道・バス・タクシー・デマンド交通等あらゆる移動手段を総動員しながら、「交通空白」を解消していく必要

高市政権の基本方針（R7.10.21閣議決定 抜粋）

2. 地方を伸ばし、暮らしを守る
地方の「暮らし」と「安全」を守るために、…地域公共交通の維持に取り組む。

国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）



- ①「地域の足対策」と「観光の足対策」
- ②「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」のバージョンアップと全国普及

R6. 7.17	第1回本部	R7. 2.25	第3回幹事会
R6. 8. 7	第1回幹事会	R7. 4.24	第4回幹事会
R6. 9. 4	第2回本部	R7. 5.30	第4回本部
R6.10.30	第2回幹事会	R7. 9.10	第5回幹事会
R6.12.11	第3回本部		



本部長指示（R7.5.30 抜粋）

- ・令和8年度予算要求等に向けて、万全の準備
- ・新たな制度的枠組みの構築の検討を直ちに開始し、地域交通法等の改正も念頭に、できるだけ早期に具体化
- ・「次期交通政策基本計画」に「取組方針2025」を十分に織り込むとともに、集中対策期間後も見据えた施策の充実
- ・「令和の国民運動」として、「交通空白」解消の取組を一層浸透させていく仕掛けを検討

「交通空白」解消に向けた取組方針2025（概要）※骨太の方針2025にも本施策を位置づけ

目の前の「交通空白」への対応

地域の足
約2,000
地区
実施中
548地区
準備中
854地区
検討中
655地区

観光の足
約460
地点
早急に要対策
252地点
要対策
210地点

※ 未然防止が必要な地区（要モニタリング地域の足1,632地区・観光の足146地点）にも先手先手で対応

集中対策期間（R7～9）後

リストアップされたすべての地区・地点で
「交通空白」解消に目途

「交通空白」解消に向けた持続可能な体制づくり

集中対策期間後も見据え、自治体等における体制構築を推進

体制構築基本目標

3か年で300市町村
都道府県ごとにモデル地域を創出

共同化目標

3か年で100件

都道府県目標

3か年で47都道府県

国による総合的な後押し

地方運輸局等による 首長訪問・事業者との橋渡し・伴走支援

地方運輸局等により、首長等への直接訪問や自治体担当者との事務打合せ、交通事業者等との橋渡し・調整、都道府県と連携した説明会の開催等を実施



「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム（R7.10.31：1,319会員）

第1回プラットフォーム発足 (R6.11.25)



発足時の総会に平井鳥取県知事ほか
計500名超が参加

第2回プラットフォーム (R7.3.19)



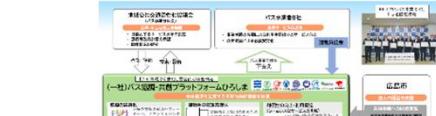
カタログによるマッチング支援
パートナー企業からのご発表

さらなる官民の取組 実装に向けて パイロット・プロジェクトの展開 (5分野30プロジェクト程度)



新たな制度的枠組みの構築 共同化・協業化、自治体の体制強化、観光の足とのハイブリッド化 等

バス協調・共創プラットフォームひろしま



・広島市とバス事業者8社で、協調・共創プラットフォーム（一般社団法人化）を立ち上げ、共同運営システムを構築
データを活用した企画立案・システムや車両の共有等を実施

能登地域における広域連携のイメージ



・奥能登2市2町で広域で共通のAIオンデマンド交通の導入
・広域運営体制を構築することにより、圧倒的な担い手不足に対応

政府方針等における位置づけ（抜粋）

骨太の方針2025（経済財政運営と改革の基本方針2025）令和7年6月13日閣議決定

2. 地方創生2.0の推進及び地域における社会課題への対応

（2）地域における社会課題への対応

（持続可能で活力ある国土の形成と交通のリ・デザイン）

「『交通空白』解消に向けた取組方針2025」※に基づき、2027年度までの集中対策期間で、公共・日本版ライドシェア等の普及、民間技術等の活用、国の伴走、共同化・協業化や自治体機能を補完・強化する新たな制度的枠組み構築等これまでを上回る国総合的支援の下、「『交通空白』の解消に取り組むとともに、省力化推進、担い手確保、自動運転の普及・拡大等、地域交通のリ・デザインを全面展開する。

（※）令和7年5月30日国土交通省「『交通空白』解消本部決定。」

高市政権の基本方針 令和7年10月21日閣議決定

2. 地方を伸ばし、暮らしを守る

地方の「暮らし」と「安全」を守るために、…地域公共交通の維持に取り組む。

「強い経済」を実現する総合経済対策～日本と日本人の底力で不安を希望に変える～令和7年11月21日閣議決定

2. 地方の伸び代の活用と暮らしの安定

（1）地域の生活環境を支える基幹産業の支援・活性化

（地域交通の維持・物流体制維持への支援）

地方の生活と産業を支える地域交通については、その利便性、生産性、持続可能性を高めるための地域交通のリ・デザインを引き続き全面展開する。「『交通空白』解消に向けた取組方針2025」に基づき、集中対策期間における全国約2,500の「『交通空白』解消に向けた、地方公共交通事業者等による地域の実情に応じた移動手段の確保・維持の取組を進める。具体的には、デマンド交通や公共ライドシェア等の移動手段の導入、事業主体間の共同化・協業化も通じた地域の輸送資源の最大活用やシステム標準化等の地域交通DXを総合的に推進する。

（※）令和7年5月30日、国土交通省「『交通空白』解消本部決定。」

地域交通法の主な改正

平成
19年
制定

＜地域交通の活性化・再生を通じ魅力ある地方創出に向け、**地方のニーズに合った新たな旅客運送サービスの導入円滑化等を図る制度の創設**＞

【協議会・計画作成制度の創設】

- ・市町村が主体となり幅広い関係者の参加による協議会（法定協議会）を設置する仕組みの整備。
- ・「地域公共交通総合連携計画」（マスタープラン）の作成を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する仕組みを整備。

【特定事業の仕組みの整備】

- ・地域公共交通特定事業の実施計画を国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することで、地域の取組を後押しする制度を整備。

平成
26年
改正

＜まちづくりと連携した地域交通の確保に向け、**自治体が先頭に立ち、関係者の合意の下、地域交通を作り上げられる制度の創設**＞

【法定計画の拡充】

- ・地域の交通圏の広がりを踏まえ、広域的な地域公共交通網の形成を進めるため、都道府県を計画作成主体に追加。

【特定事業の拡充】

- ・「地域公共交通再編実施計画（現：地域公共交通利便増進実施計画）」と整合性のとれた地域交通を実現するため、バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、同事業を実施する区域内のバス事業者等に対し、「地域公共交通再編実施計画」を維持する観点から事業許可の審査・命令を行う制度を創設。

令和
2年
改正

＜持続可能なサービス提供の確保に資する取組の推進に向け、**地域自ら地域交通をデザインし、移動ニーズに応えられる制度の創設**＞

【法定計画の拡充】

- ・地域の輸送資源の総動員による地域公共交通の維持・確保を図るため、法定計画を「地域公共交通計画」と改め拡充。
- ・全ての地方公共団体に対して、地域公共交通計画の作成を努力義務化。

【特定事業の拡充】

- ・公募を通じた廃止予定路線の維持を図る「地域旅客運送サービス継続事業」を創設。
- ・地域公共交通再編事業を拡充し、「地域公共交通利便増進事業」を創設。

令和
5年
改正

＜地域公共交通のリ・デザイン（再構築）に向け、**自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の連携・協働を促進する制度の創設**＞

【目的規定の追加】

- ・目的規定に「地域関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として地域の関係者の連携と協働を促進を追加。

【ローカル鉄道再構築に関する仕組みの創設】

- ・ローカル鉄道の再構築に関する仕組みとして、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設。

【特定事業の拡充】

- ・「地域公共交通利便増進事業」において、エリア一括協定運行事業を創設。
- ・「道路運送高度化事業」において、交通DX・GXを推進する事業を創設。

地域交通法に基づく地域交通ネットワークの形成

地域交通法

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する**地域公共交通の活性化及び再生**」を推進するため、**地域公共交通計画の作成**やこれに基づき実施する事業等について定める。（平成19年制定）

地域公共交通計画

モード横断で望ましい地域交通ネットワークの姿を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**

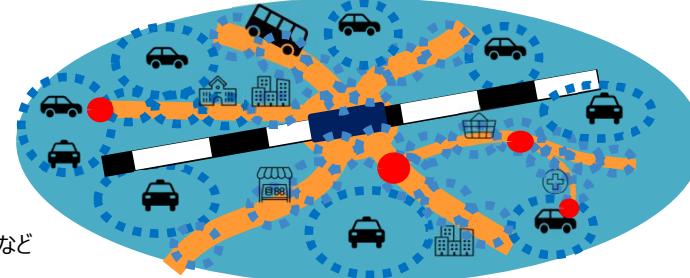
- ・**全ての地方公共団体**に対して**作成の努力義務** ※計画作成数：1,184件（2025年3月末時点）
- ・地方公共団体が組織する**法定協議会**において、住民や交通事業者等地域の関係者による協議（関係者には応諾義務）により作成 = **地域が自らデザインする交通へ**

計画のポイント

- ◆ 住民・市民との双方向コミュニケーションを通じた**「地域の将来像」**の共有
- ◆ 地域全体を見渡し、多様な**地域旅客運送サービス**の持続可能な提供の確保
- ◆ まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ◆ 利用者数、収支など定量的な目標設定と毎年度の評価・分析等（努力義務）

交通ネットワークの統合的将来像（地図）

- 公共交通軸と拠点（幹線・支線など）
- 交通空白地と対策
- 病院、学校、商業施設など



適材適所の施策・事業

地域旅客運送サービス



地域公共交通特定事業

- ・地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、地域公共交通計画に**地域公共交通特定事業**を盛り込み、実施計画を定める
- ・**予算上の措置**（地域公共交通確保維持改善事業等）や**法律上のワンストップ特例**（許認可手続の一元化）などの特例措置

【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、EV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」

民間企業の協力（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

鳥取市 交通政策課

運行の一元管理を支援

日野自動車株

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



交通以外の分野との協力（群馬県下仁田町）

- 下仁田町では、小中学校統廃合を機に、**交通事業者の運行面での協力**の下で、**乗合バスを自治体運行の公共ライドシェアに変更し、スクールバスと運行体系を統合**。
- 朝夕はスクールバスとして運行され、住民も無料で混乗可能。それ以外の空き時間帯を公共ライドシェアによるコミュニティバス（しもにたバス）として運行。**



(出典)下仁田町公表資料

スクールバス・コミュニティバス等の集約（茨城県常陸太田市）

- 路線バス、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスが運行していたが、運行ルート、運行時間が重複して非効率な状況で、市の負担額も年々増加。
- 平成28年10月から、**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し、運賃体系の見直しを行い、効率的な運行を実現**。

<意思決定・実施主体>

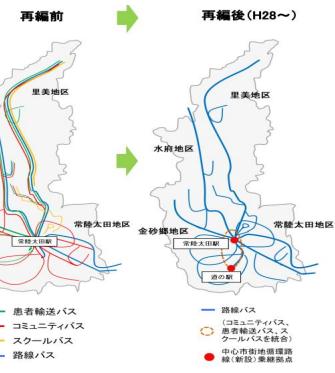
実施主体
常陸太田市

関係者 市議会、
町会、市民、
小学校・保護者、
医師会、警察、
道路管理者等

バス事業者 茨城交通㈱、
日立電鉄交通サービス㈱

支援 グループ
みちのりHD

(出典)国土交通省「地域の関係者による連携・協働のカタログ」

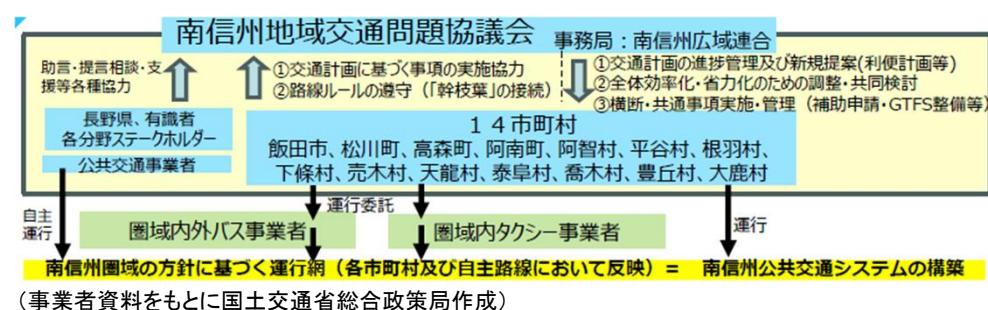


事業者や自治体の更なる連携・協働の推進の取組事例②

【事業者や自治体の更なる連携・協働の推進】

南信州広域連合（長野県南信州地域）

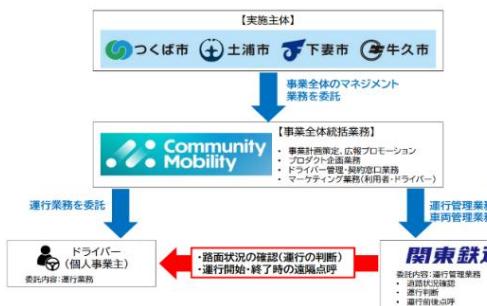
- ▶ エリア運行管理組織に拠る共同運営化の推進として以下の取組を実施
- ・圏域内のヒト・モノ・コトの集約化による効率性、利便性向上の可能性についての調査
 - ・路線、サービスの見直し
 - ・人材の斡旋、運転者確保
- ※圏域内の運営組織により一元的な運行管理、運転者管理、予約・配車



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

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

＜現状＞

- 地域にはバス・タクシー等の公共交通に加え、介護施設、宿泊施設、学校・塾等の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運送サービスが存在するも、現在バラバラに運用されている状況。
- また、施設利用者向けの運送サービスは、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。
- 近年では、担い手不足により、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。

＜今後進めるべき方向＞

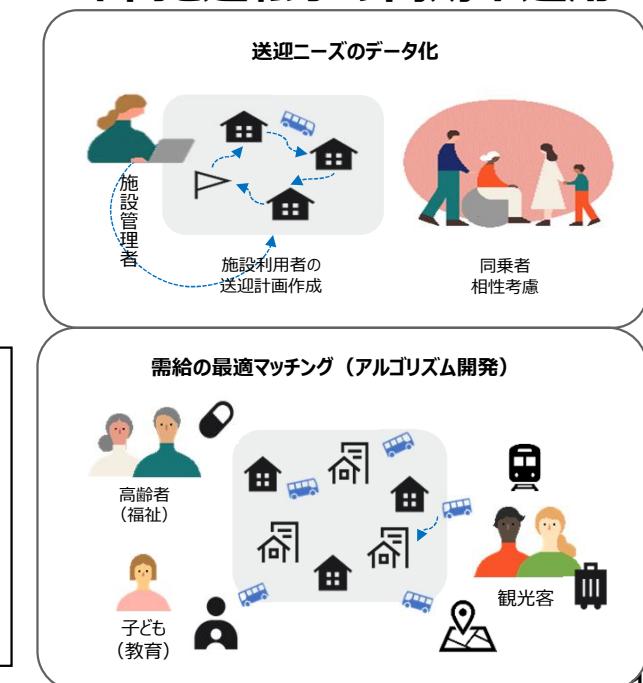
- 各施設の送迎計画を統合調整し、車両・ドライバーを一体的に運用。複数施設の送迎リソースを効率的に共用。
- 誰でも簡易に予約でき、需要データを見ながら最適に組合せ配車・運行できる管理システムを開発し、地域で実証運行。



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、バス・タクシーや複数施設の車両を統合的に活用した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。従来の目的での利用のほか、他の場所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



本検討会の設置目的及びゴール

- 交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会における議論を踏まえ、「地域公共交通計画のアップデート」等に向けて、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を目的として、交通事業者等のデータ保有者が第三者である地方公共団体へデータ提供する際のルールを検討する。
- 具体的には、個人情報保護法上の手続、アクセス範囲の設定方法、保秘ルールなど、交通事業者等が安心してデータ提供するための標準的なプロセスやルールについて明確化を行い、ガイドラインとして策定する。

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）」

<抜粋>

- 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。
- 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、データの外部組織への共有や公表の取扱、アクセス範囲、データの使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）。
- 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、合理的な理由がある場合（※）を除き、交通事業者が、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よう努めることが望ましい。
- 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る。
- 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に、地方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。

(※) 事業経営や競争にかかる事項を含む。

「モビリティ・データの活用推進に向けたガイドライン（調整中）」主な記載事項

1 ガイドラインの対象と目的	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域公共交通計画のアップデートを推進する観点から、データ提供を円滑化するプロセス、データ提供のための適切な加工処理方法、準拠すべき仕様等のガイドラインを策定し、地方公共団体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備することを目的とする。
2 対象となるモビリティ・データ	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域公共交通計画の策定、実施及び評価に必要なモビリティ・データを本ガイドラインの対象とする。 ※ 利用実績に関するデータ、運行情報に関するデータ、事業情報に関するデータの3つ ■ 特に、個人情報等を含む「利用実績に関するデータ」の第三者提供に関する課題を重点的に取り扱う。
3.1 データ提供依頼側の手順	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地方公共団体が交通事業者に対してモビリティ・データの<u>提供を依頼する際の手順を5つのプロセスに整理</u>。 ■ 各プロセスにおいて必要な事項を特定。「データ提供依頼書」等のテンプレートを整備し、<u>データ提供依頼時に実施すべき必要事項を定める</u>。 ■ 地方公共団体において構築すべき<u>安全管理体制を明確化</u>。
3.2 データ提供側の手順	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通事業者が地方公共団体にモビリティ・データを<u>提供する際の手順を5つのプロセスに整理</u>。 ■ 各プロセスにおいて必要な事項を特定。特に<u>個人情報等を含むデータを地方公共団体に提供する場合の整理を明確化</u>。
4. データの標準仕様	<ul style="list-style-type: none"> ■ モビリティ・データを地方公共団体に提供する際に準拠すべき標準的なデータ仕様について紹介。 ■ 特に乗降記録（一件明細）及びGTFSの最新の標準仕様について解説。

検討会
開催
第1回 2025年11月26日 第2回 2026年1月以降 第3回 年度内目処

開催
第1回 2025年11月26日 第2回 2026年1月以降 第3回 年度内目処

事務局
国土交通省 公共交通政策部門 モビリティサービス推進課

構成員
有識者 【業界団体】日本バス協会、日本民営鉄道協会、全国ハイヤー・タクシー連合会 【交通事業者】東日本旅客鉄道(株)、三重交通(株)、伊予鉄バス(株) 【地方自治体】福岡県、富山市 【機器メーカー】(株)小田原機器

関係機関
国土交通省 総合政策局地域交通課（公共交通政策部門） 国土交通省 物流自動車局旅客課 国土交通省 鉄道局鉄道サービス政策室 オブザーバ：個人情報保護委員会事務局

①利用実績に関するデータ



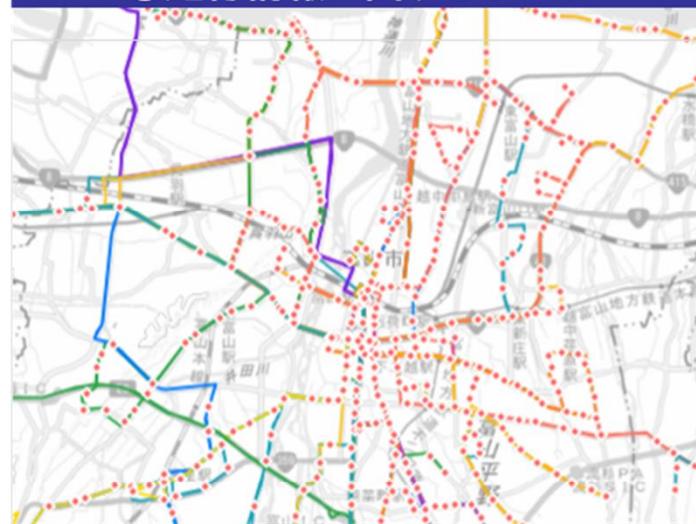
交通サービスがどのように利用されたのかに関する実績をデータ化したもの。

乗降記録

交通事業者 自治体（運行主体として）

- 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	GTFS-RT
	時刻表/運賃表	駅・停留所・線路 路線・系統
	GBFS	運行区域

交通事業者
自治体（運行主体として）

- 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 保有者 活用例	乗員台帳	車両台帳
	輸送実績報告	事業概要報告
	地域輸送資源(スクールバスの台数等)	
	交通事業者 自治体 地域の関係主体	<ul style="list-style-type: none"> ■ 事業者・路線別の収支分析 ■ 地域の輸送力の把握

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「駅一病院間」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。

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。



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。

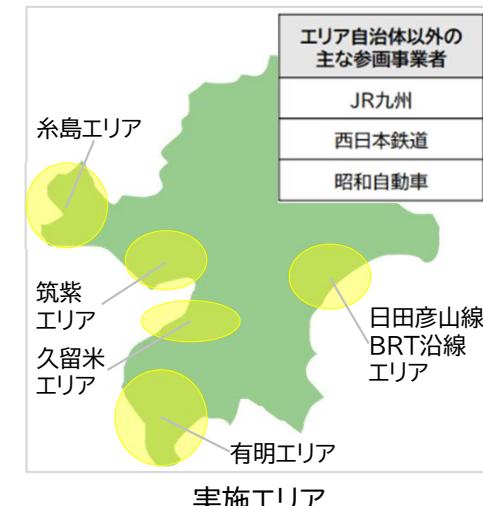
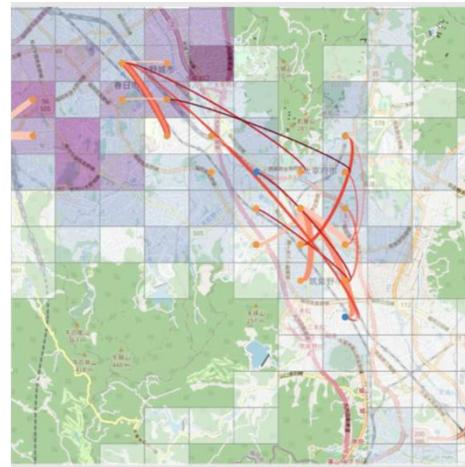
活用データ

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。



『総合経済対策の策定について（内閣総理大臣指示）』（令和7年10月21日）<抜粋>
三 経済対策の柱は、第一に、生活の安全保障・物価高への対応です。

令和7年度補正予算額（令和7年11月28日閣議決定）

- ・地域公共交通確保維持改善事業等：352億円
- ・社会資本整備総合交付金（地域交通関係）：27億円
- ・鉄道施設総合安全対策事業費：50億円の内数
- ・訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業：78億円の内数

② 地方の伸び代を活かし、地方の暮らしの安定を図ります。…地域交通、小売りをはじめとする地域の基幹産業の活性化を図ります。

『「強い経済」を実現する総合経済対策』（令和7年11月21日閣議決定）<抜粋>

2. 地方の伸び代の活用と暮らしの安定

（1）地域の生活環境を支える基幹産業の支援・活性化（地域交通の維持・物流体制維持への支援）

地方の生活と産業を支える地域交通については、その利便性、生産性、持続可能性を高めるための地域交通のリ・デザインを引き続き全面展開する。

「『交通空白』解消に向けた取組方針 2025」に基づき、集中対策期間における全国約 2,500 の「交通空白」解消に向けた、地方公共団体や公共交通事業者等による地域の実情に応じた移動手段の確保・維持の取組を進める。具体的には、デマンド交通や公共ライドシェア等の移動手段の導入、事業主体間の共同化・協業化も通じた地域の輸送資源の最大活用やシステム標準化等の地域交通DXを総合的に推進する。また、自動運転の早期の社会実装・事業化及び運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築等に向けた取組を推進する。

施策の内容

●集中対策期間における「交通空白」解消

- ・デマンド交通・公共ライドシェア等の移動手段確保
- ・複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化
- ・複数分野の輸送資源のフル活用の推進
- ・自治体等を核とした地域交通の連携体制強化
- ・デジタル技術活用による事業者・他分野連携の推進



複数事業者による
共同化



公共ライドシェア



●地域公共交通計画・協議会のアップデート支援

●自動運転の事業化に向けた 重点支援



自動運転バス

●地域交通DX(COMmmONS等)による生産性等の向上

●訪日外国人旅行者受入環境整備

（観光地の二次交通の確保・充実、多言語対応、キャッシュレス決済の普及 等）

●ローカル鉄道の再構築方針策定等の後押し

●地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金） EV車両・自動運転車両などの先進車両導入支援



新造車両・ICカードの導入

●生活の基盤となる地域公共交通の維持確保

（離島航路、離島航空路の運行費等に対する支援
バリアフリー対応車両等）