



🔍 #交通空白解消へ

地域交通DX推進プロジェクト 「COMmmmmONS(コモンズ)」進捗状況



COMmmONS(コモンズ) : Code for Mobility Common Societyの略称。
デジタルの力によってすべての人がアクセス可能な共通のモビリティ基盤を創り出し
ていくというプロジェクトのコンセプトが込められています。

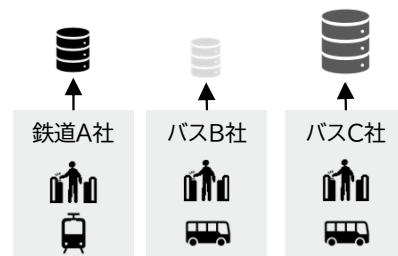
地域交通の連携・協働の課題となる様々な「個別最適化」

- 我が国の地域交通では、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したものの、アプリやデータ、業務プロセスなどがそれぞれで発展し、連携していない「個別最適化」が発生。
- 「交通空白」解消に向けて地域交通の連携・協働をさらに深めていく新たなフェーズにおいては、先進技術の導入やデータ連携が促進されるよう、システムやデータ、業務プロセス等を標準化し、付加価値や生産性の抜本的向上を強力に推進する。併せて、自動運転社会実現の環境を整備する。

配車アプリやMaaSアプリが乱立し、ワンストップ化されていない



事業者ごとにデータがバラバラ
地域横断のデータ分析ができない



データに基づく地域公共交通計画
アップデートのための汎用手法が不足



業務の方法が事業者ごとにバラバラ
であり、経営統合や協業が難しい



地域交通DX推進プロジェクト「コモンズ」の新たな取組

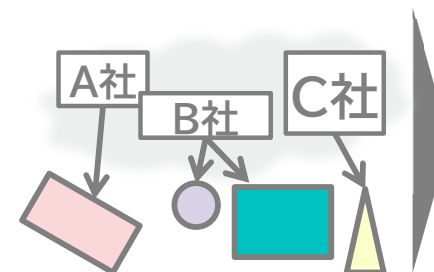
- 地域交通における「個別最適化」の問題に対処するため、地域交通DX推進プロジェクト「コモンズ」を2025年度からスタート。
- 地域交通法の改正とも連動し、共同化・協業化や輸送資源のフル活用などをデジタル活用の観点から推進するため、以下の取組などを実施。
 - ① ダイヤ編成や運行管理等のバス業務の標準化
 - ② 施設送迎車両の共同管理システムの提供
 - ③ 交通データの標準化とデータ分析ツールの開発 等

2025年度は13、2026年度は21プロジェクトを実施

ダイヤ編成や運行管理等のバス業務の標準化のイメージ

<現状>

バラバラな後方業務



<目指す姿>

標準モデルに
準拠した形に変革



形や色や大きさを統一することで、
業務連携がスムーズに

業務連携する際のコスト大

⇒ 地域交通の生産性向上

地域交通法改正と連動して実施したコモンズのプロジェクト

共同化・協業化の推進 | ダイヤ編成や運行管理等のバス業務の標準化

- バス業界では、ダイヤ編成、運行管理、勤務管理などの後方業務を各社が独自に構築。
- 自動運転の本格導入も見据え、業務とシステムを標準化し、各社が共通のシステムを使ったり、業務を統合できる環境が必要。



後方業務には未だ紙管理も存在

- 国がバスの後方業務プロセス及びシステムの標準仕様を策定。
- この標準仕様を普及させることにより、システムコスト削減、無駄な回送の削減などの運行最適化、自動運転等のシステムの効果最大化などを実現。



データに基づく
運行管理が可能に

輸送資源のフル活用に必要な環境整備 | 施設送迎車両の共同管理システムの提供

- 学校のスクールバスや病院の送迎車両などを公共ライドシェア等と組み合わせ地域全体でフル活用するには、複数の施設が連携した車両管理が必要。



某介護施設における
ホワイトボード上の管理

- 国が施設の従業員が多数の送迎車両の運行を簡単に一括管理できる「共同送迎管理システム」を開発。
- 福祉施設、旅館、塾など多様な施設が連携した共同送迎の取組を実現可能。



簡単な操作で
送迎管理が可能

地域公共交通計画の高度化の実現 | 交通データの標準化とデータ分析ツールの開発

- 交通データは事業者やシステムごとにバラバラになっており、自治体でデータを統合して活用することが難しい。
- 自治体職員が扱えるデータ分析ツールが乏しく、コンサル外注に依存する傾向。



変換が必須でコストが大

- 国が交通データの標準仕様を策定。あわせて、様々なデータを自治体において簡単に扱えるデータ分析ツールを開発。
- データ活用環境の整備により、自治体で作成する地域公共交通計画を飛躍的に高度化。

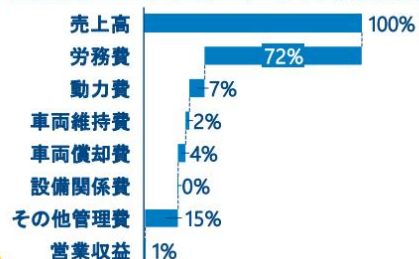


データ分析ツール
「LINKS Mobilys」

「タクシー業務DXのための共同業務モデルの標準化プロジェクト」



全国タクシー事業者の平均的な収益構造



2025年度の成果

- タクシー共同配車業務の標準化（導入プロセス、効果の可視化等）
- タクシーアプリ出力データ様式の標準化 等

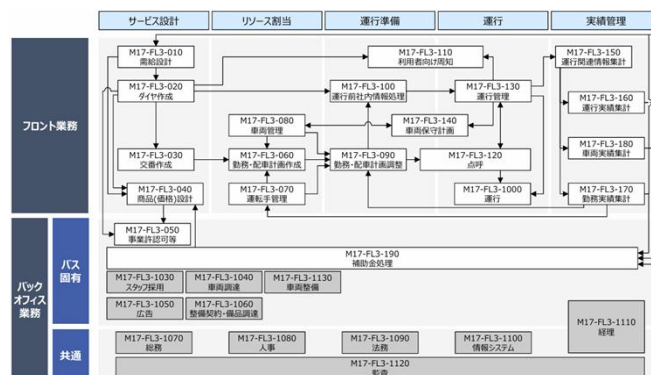
2026年度取り組み

- 地方小規模タクシー事業者の後方業務（配車、配乗、車両管理、売上決済等）について、共同化・自動化・遠隔化を実現（内勤者を極力減らし、運行要員に再配置）。
- コスト削減効果が高く、共同化等になじむ業務領域を特定。業務プロセス及びシステムアーキテクチャーの標準化を進める。
- データ分析等により、配乗や運行を効率化。新任者の育成・早期習熟も支援。

目指す姿

- 自動化・共同化により、1-2%と言われる地方中小タクシー事業の収益率を改善、担い手不足を解消。
- 業界内の共同化・協業化により、スケールメリットを発現。業界全体の事業性・持続可能性を高める。
- 運行供用者責任を負う立場から、運行管理に関し事業者が委任できる範囲や担うべき役割を明確化（自動運転化も念頭に）。

「バス業務DXのための統合データベース開発の技術実証プロジェクト」



(左)バス業務鳥瞰図
(上)勉強会の様子

2025年度の成果

- 路線バスの後方業務の業務プロセス及びシステムアーキテクチャを標準化。
- 多くの関連事業者との共同作業、勉強会等を通じ、標準化の趣旨やメリットについて、幅広い共通理解を醸成。

2026年度取り組み

- 標準化領域を拡大(許認可申請、運転者採用・管理、キャッシュレス運賃の精算などの後方業務のほか、高速バスの共同運行、EVバスの充電マネジメントなどに対応)。
- 共同化やシステム標準化によるコスト削減効果を定量化。
- 小規模事業者での有用性も確認。

目指す姿

- 後方業務の自動化・共同化により、収益改善と人材の最適配置を後押し。バス路線廃止に歯止め。
- 自動運転バス導入時の業務プロセス(運行管理の委任のあり方を含む)やシステムの標準化を行い、自動運転導入時に業務効率を最大化できるよう、必要な環境を整備する。

地域輸送資源のフル活用(地域施設送迎のリソースシェア推進)



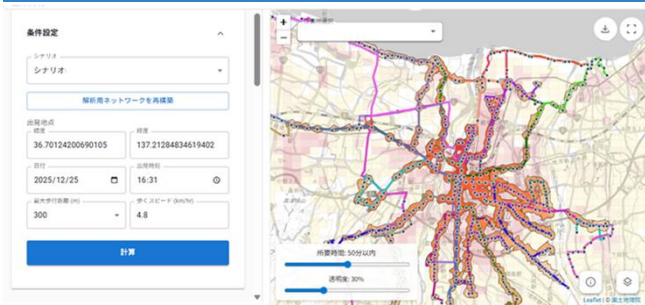
2026年度の取組み

- 全国10地域において、業種横断による複数施設の共同運行を実証。
- 笠岡市など一部については、持続可能な仕組みづくりまで伴走支援。地域の連携・調整等を担う連携推進法人の活用事例や自走可能な運営体制の標準モデルを構築する。

進捗状況

- 笠岡市において、計6の福祉施設・教育施設の協力を得て、福祉施設利用者・通学や部活動を行う小中学生の共同送迎を実施予定(10/25開始予定)
- その他9地域においても、年度末からの実運行に向け、運用・システム操作等の練習や利用者・関係者への説明を実施中。

公共交通計画策定支援ツール「LINKS Mobilys」

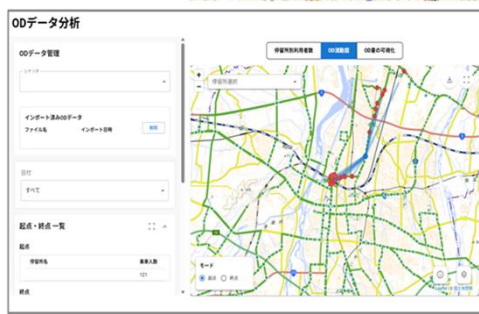


2026年度の取組み

- デマンド交通を扱うGTFS-Flexに対応しつつ、バス⇒デマンドの代替シミュレーション機能をMobilysに統合。
- データ整備主体や時期が異なることにより、バージョンやデータ様式が異なる等のGTFSデータを統合できるようアップデート。過渡期での運用や広域分析をより容易に。

進捗状況

- デマンド型交通のシミュレーション技術の開発中。併せてシミュレーションを行うためのGTFS-Flex編集機能を開発中。
- 広域分析等を可能とするため、複数のGTFSを統合する機能をを開発中。



モビリティ・データの活用推進に向けたガイドラインについて

- 「交通空白」の解消など持続可能な地域交通の再構築に向けては、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必要であり、それに当たっては、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及び可視化ツールといった観点から、モビリティ・データの活用が重要。
- 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モビリティ・データを収集でき、かつ、モビリティ・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、「モビリティ・データの活用推進に向けたガイドライン」を策定。
- データ提供を受ける際に必要な個人情報保護法上の手続、データの外部提供や公表の取扱い、アクセス範囲、データの用途や必要性の明示等を含む、データ提供・利用のプロセスを明確化し、関係者がより容易にデータを収集でき、データ保有者がより安心してデータ提供できる環境を整備。

「モビリティ・データの活用推進に向けたガイドライン」主な記載事項

対象となる モビリティ・データ	■ 「地域公共交通特定事業の実施計画」及び「地域公共交通計画」の策定に必要な、鉄道、バス、タクシー、デマンドバス等の利用実績、運行情報、事業情報に関するデータ
データ提供依頼側 の手順 (主に地方公共団体)	■ 地方公共団体が交通事業者に対してモビリティ・データの提供を依頼する際の具体的な手順 ■ 提供依頼メール、データ提供依頼書等のテンプレートや、データ提供依頼時に調整すべき提供条件や利用範囲等 ■ 地方公共団体において構築すべき安全管理体制を明確化
データ提供側 の手順 (主に交通事業者)	■ 交通事業者が地方公共団体にモビリティ・データを提供する場合の手順 ■ 特に、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個人情報保護法上の整理を明確化
データの標準仕様	■ モビリティ・データを第三者に提供する場合に準拠すべき形式 ー 利用実績に関するデータ(乗降記録一件明細)、運行情報に関するデータ(GTFS等)に関する標準仕様、事業情報に関するデータ(輸送実績報告書等)に関する様式

※令和8年の法改正により、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第28条において、地方公共団体が地域公共交通特定事業の実施計画作成時に交通事業者に対してモビリティ・データ提供の協力を求めた場合、正当な理由がある場合を除き、要請に応じなければならないことが規定されたところ。本ガイドラインでは、この規定とガイドラインとの関係について解説するとともに、法第28条の「正当な理由」の例として、①経営や営業に不利益を与える場合、②作業負担が通常の業務運営に著しく影響を与える場合、③地方公共団体側の安全管理体制が不十分な場合、④データを保有していない場合を例示。

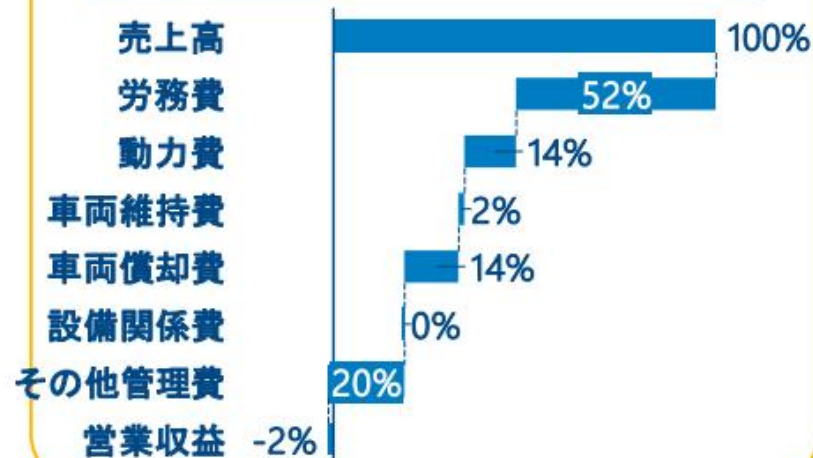
「モビリティ・データの活用推進に向けた検討会」の概要

検討会	開催日	第1回 2025年11月26日 第2回 2026年 1月30日 第3回 2026年 6月30日	構成員	有識者	関係機関
	事務局	国土交通省総合政策局(公共交通政策部門) モビリティサービス推進課			
			有識者等	呉工業高等専門学校 教授 神田 佑亮 TMI総合法律事務所 弁護士 野呂 悠登 東京大学大学院情報学環 教授 越塚 登	国土交通省総合政策局(公共交通政策部門)地域交通課 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
			関係者等	【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 【機器メーカー】(株)小田原機器	オブザーバ:個人情報保護委員会事務局

人件費のうち5～15％程度が内勤者(小規模事業者の方が、間接部門比率が高くなるか)。

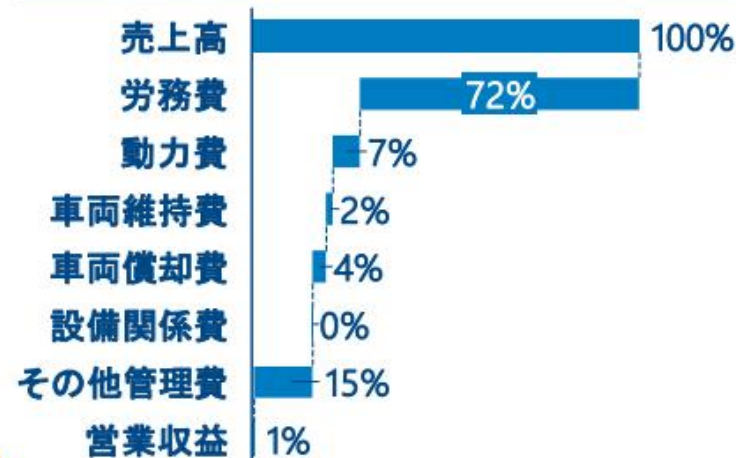
バス事業

全国バス事業者の平均的な収益構造



タクシー事業

全国タクシー事業者の平均的な収益構造



アーサー・ディ・リトル・ジャパン「モビリティサービスの事業性分析」

(2019年経済産業省「新しいモビリティサービスの活性化に向けてIoTやAIが可能とする新しいモビリティサービスに関する研究会」資料より)

タクシー事業

現場、特に間接(内勤)部門の抱える足下の課題(例)

(「2026タクシー業務標準化」から)



地方の中小タクシー事業者の担い手不足を解消。自動化・共同化により、収益率を改善、事業性・持続可能性を向上。

① 時間がない、質が低下しかねない

- ✓ 書類の記録やチェック、トラブル対応等に追われ、本来の運行管理(乗務員の助言、指導等)に手をかけるだけの時間的余裕がない。
- ✓ 運行管理者に対しドライバーの数が多く、細やかな指導や確認ができない。
- ✓ 夜間早朝時間帯における運行管理・事故対応者の確保難、集団点呼による実効性低下 / 遠隔点呼によるコミュニケーションの低下
- ✓ 運行管理者のシフト勤務のため、運行管理者間の引継ぎが難しい。運転者への指導を十分引き継ぐ時間がない。

② 工数や手間が多すぎる、固定費↗

- ✓ 複数アプリ対応や決済手段多様化等による経理業務の負担↗、手数料や機材コスト↗
- ✓ 地方のタクシークーポン(補助券)などの事務処理コスト↗
- ✓ 電話配車、事故対応、クレーム対応、運行管理、その他書類作成↗
- ✓ 車両その他資材の調達コスト↗

③ 効率化の障害が多い(紙／デジタル)

- ✓ 監査対応のための記録簿の紙保存。デジタル化による生産性向上と逆行。実際とかけ離れている。
- ✓ とにかく紙が多い。
- ✓ システム間のデータ連携がない。自動化するにも、点呼簿やドライバー名簿などの入力が必要な負担。
- ✓ NASVAのデータベースとの連携もできない。

④ 新任乗務員の指導・育成に時間と費用がかかる

- ✓ 地方では人口減少や消費縮小でタクシー需要が減少。インターバルも何もない。勤務シフトの組合せが煩雑。乗務員が異常に薄い時間帯も。
- ✓ とにかく人を集めるための人材確保&育成コストが↗
- ✓ 特に外国人ドライバーの育成指導にコストと時間がかかりすぎる。語学の能力も安定しない。
- ✓ ドライバーと運行管理者の給与逆転も。
- ✓ 人材の新陳代謝を図っているが、新任者の中には、アプリなりにしか走らない。客が取れる場所を学ばない、帰り道に客をとらず空車で帰るなど、習熟が遅い者も。

タクシー事業

デジタル活用と連携・協働による収益構造改革／持続可能性の向上 (「2026タクシー業務標準化」から)



自動化・共同化(アウトソーシング)により、地方タクシー事業者のコスト構造を改善することで、収益率・事業性・持続可能性を向上できないか。事業経営に前向きに取り組む中小事業者の経営者や地方タクシー事業者との連携・共同化の取組を、標準化やデジタル化支援を通じて緩やかに後押しできないか。

- ✓ 小規模タクシー事業者の後方業務の共同化・自動化・遠隔化
 - コスト・工数の削減効果が高い共同化・自動化領域を特定(例えば、遠隔点呼、共同配車(特に深夜早朝)、経理、事故対応など)。
 - 業務プロセス及びシステムアーキテチャーの標準化により、相互互換性を確保。円滑な共同化、システムコストの低廉化を実現。
 - 運行供用者責任を負うことを踏まえ、安全管理や顧客との関係など経営の主導権、最終的な役割を失わず、安全や経営の質を高める「管理の受委託のあり方」を形に(各社のガバナンスや企業価値を活かせる)仕組みづくりを検討(自動運転の導入も念頭に)。
- ✓ データ分析等による、売上(実車率)を効果的に向上させるための効果的な人材育成(育成コストの逡減)、運行の支援
 - 新任者の育成・早期習熟、遠隔での乗務支援、配乗や運行の更なる効率化
 - 付き添い支援などホスピタリティ領域への人材再配置やリスクリング支援

<将来>

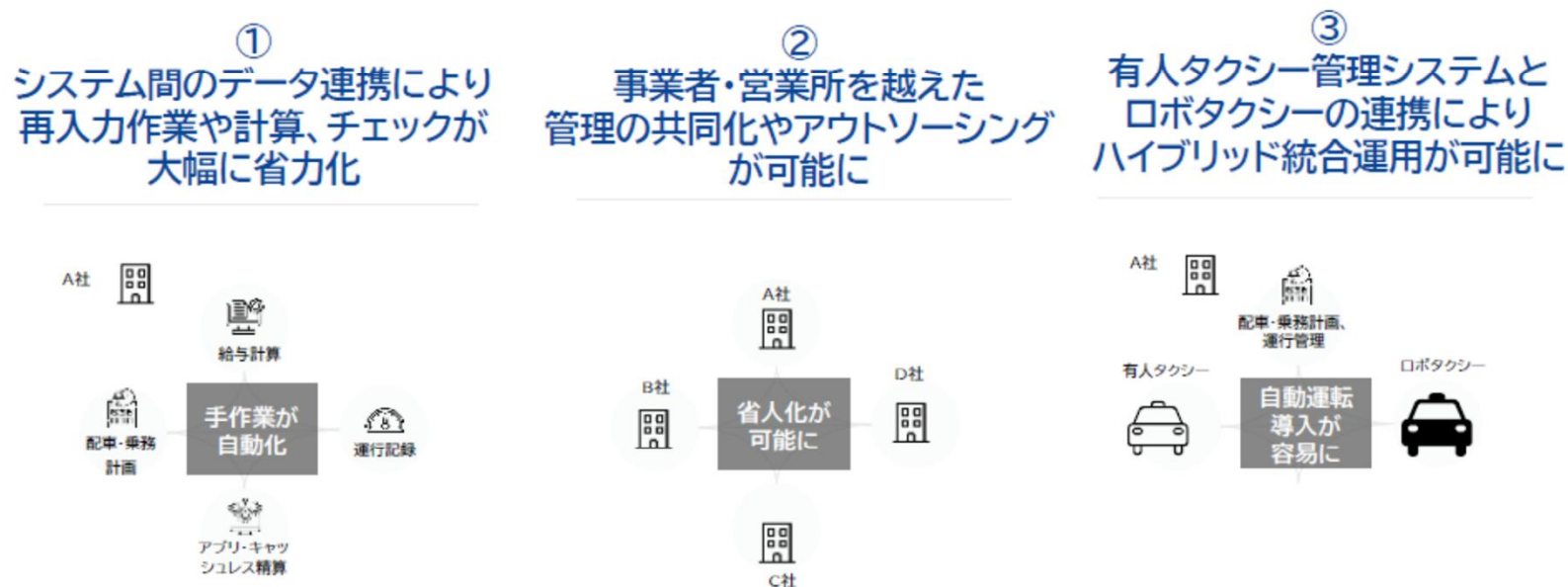
- ✓「地方で使える」自動運転の実装による、コスト構造の更なる改善
- ✓移動による社会保障費の削減など経済社会好循環の創出→支援の充実

タクシー事業

創出される効果

(「2026タクシー業務標準化」から) COMmmONS

担い手不足でも、大丈夫！
「領域毎」「事業者毎」にシステムやベンダーが違ってても、大丈夫！
自動運転時代になっても、大丈夫！

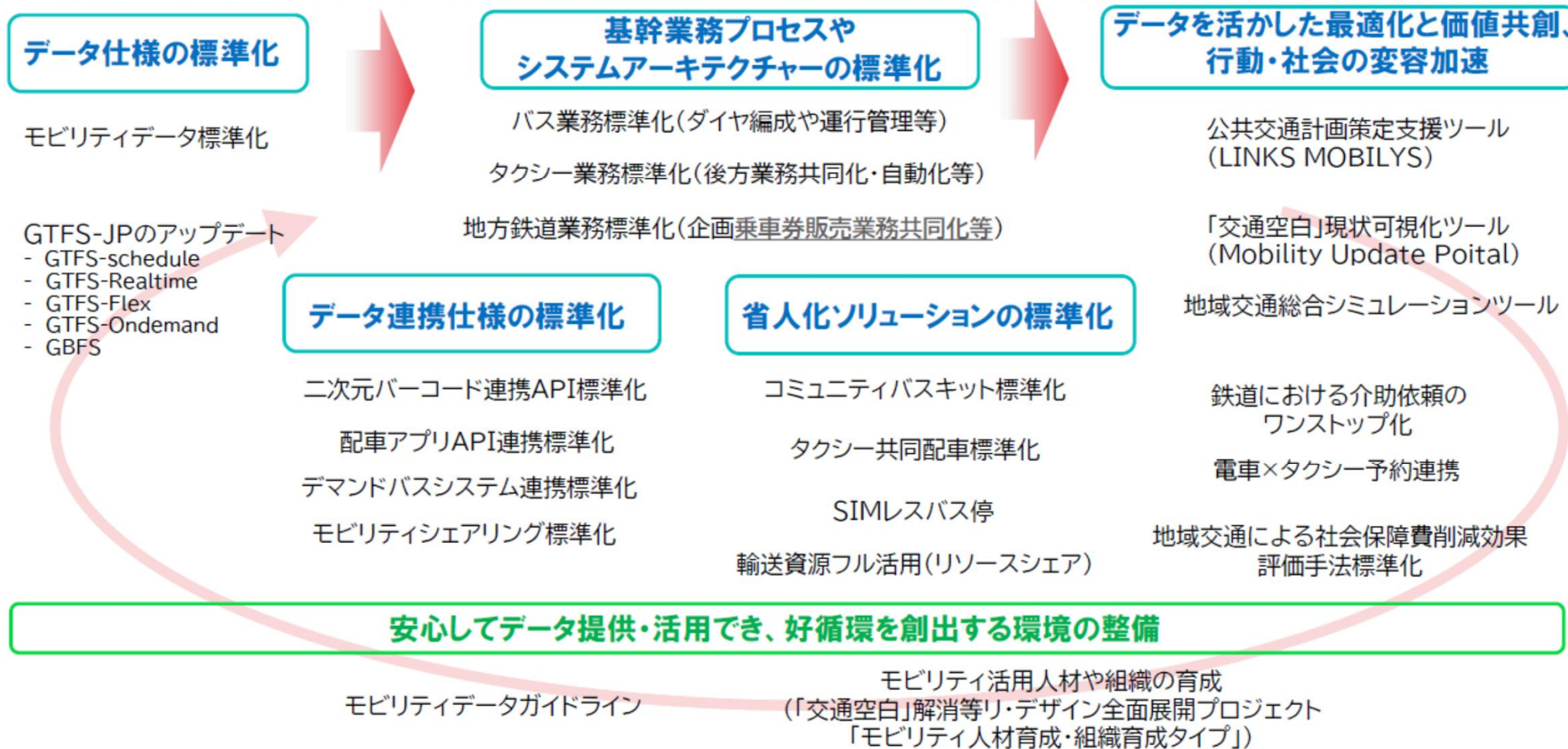


- 後方業務の省力化・自動化・共同化により、後方業務を大幅に負担軽減。人材の最適配置やコストダウンによる収益改善、可処分時間の創出による運行管理の質の向上（運転者への助言・指導や細やかなケアなど）が可能に。⇒ **地方部の中小タクシー事業者の事業性・持続可能性が向上。**
- デジタル化のメリットが大幅向上し、DXの浸透が加速、関連市場も拡大。

取組の全体構造と各プロジェクトの連鎖が生み出す世界(プロジェクト名は主な例)



共同化・自動化を通じ、交通産業の付加価値及び生産性を抜本的に向上。持続可能な産業に転換。



間接コストの削減（①②）と収益源の多様化（③）を一体で進めることで、運転者の給与体系を見直すための「原資」を生み出す。この原資を、労働条件の改善に活かし、人材確保につなげ、便の維持と持続可能な経営を実現。

さらに、生まれた利用増・収益増を再び①～③に投資することで、「負のスパイラル」を「正のスパイラル」へと転換していく。

