

# モビリティデータ基盤の構築の方向性及び 地域交通支援制度の検討の方向性

令和 8 年 2 月

北海道運輸交通審議会 地域交通小委員会

## 地域交通小委員会での主要論点

### 背景及び主要論点

- 本道は、広域分散型社会で、他都府県と比べ、人の移動やモノの輸送に時間やコストを要する特性を踏まえ、住民生活等に配慮した地域交通ネットワークの形成・充実が重要。
- 利用者の減少や運転手不足等により減便や路線廃止が続く中、首長自らが考えるまちづくりと連動した地域交通ネットワークの持続的な確保が重要であり、
  - ・ 住民の移動実態等のモビリティデータの活用
  - ・ 交通環境の変化に対応した新たな地域交通支援制度の構築を図ることが急務。
- こうした状況を踏まえ、7月23日に開催された北海道運輸交通審議会第1回重点戦略小委員会における北海道交通政策総合指針次期重点戦略の議論を受け、次の2つの論点を検討するため地域交通小委員会を設置
  - 論点1「関係者が自ら考えるためのモビリティデータの活用」
  - 論点2「本道に必要な地域交通支援制度等」

### 【地域交通小委員会 委員・参与名簿】(◎:委員長)

- (委員) 奥山 光一 上砂川町長  
 ◎岸 邦宏 北海道大学大学院工学研究院 教授  
 鈴木 雄 北海道大学大学院工学研究院 准教授  
 河野 憲治 北海道地方交通運輸産業労働組合協議会 議長  
 中木 基博 (一社)北海道バス協会 理事  
 平島 誉久 (一社)北海道ハイヤー協会 会長  
 堀井 敬太 伊達市長  
 村上 裕一 北海道大学大学院公共政策学連携研究部・法学部教授  
 (参与) 井上 健二 国土交通省北海道運輸局長  
 藤井 裕 北海道経済連合会 会長  
 安田 光春 (一社)北海道商工会議所連合会 会頭

## 地域交通小委員会での議論

### 第1回地域交通小委員会での議論

- 「関係者が自ら考えるためのモビリティデータの活用」及び「本道に必要な地域交通支援制度」の2点を論点とし、市町村によるまちづくりを見据えた地域交通の検討や、交通環境の変化に対応した新たな支援制度の検討を進めるうえで必要となるデータやニーズの調査等について議論

(主な意見)

- ・モビリティデータの活用により、限られた資源で効率よく運行し交通空白地をなくしていくことが求められる。
- ・データを集めることが目的ではなく、データを活用して、より良い交通環境を考え、実践していくことが重要。
- ・地域の特性を踏まえ、有効に機能する幅の広いフレキシブルな支援制度が求められる。
- ・データ分析に、広域自治体としての道庁が積極的に関わっていく必要がある。
- ・自治体が自ら必要な公共交通を分析し、形に出来る仕組みが必要。
- ・地域において必要となるサービスレベルを検討し、合意形成に繋げていくことが必要。

### 第2回地域交通小委員会での議論

- 第1回地域交通小委員会で実施することとした、市町村や事業者を対象としたニーズ調査結果の中間報告を行い、移動関係データの活用及び新たな地域交通支援制度の検討に関し議論

(主な意見)

- ・データ整備ができていない事業者に対し、伴走支援をするなどの環境整備が必要。
- ・事業者や市町村がデータを活用できるよう、わかりやすく見える化することや、活用方法の周知が重要。
- ・最適化に関する支援制度の周知を図るとともに、制度の利用を促進するインセンティブを設けることが有効。
- ・共同化・協業化は、関係者間でメリット等を理解して調整する必要があるとともに、支援策の検討が必要。
- ・道の支援がない複数の地域をまたぐ路線について、道の支援制度を検討すべき。

2

## ニーズ等調査の概要②

### ■利便増進実施計画策定(最適化)への支援

【調査結果】

- ・利便増進特例を「知っている」との回答は事業者4.2%・市町村57.8%にとどまる
  - ・一方、「計画の策定に協力したい」と回答した事業者は38.6%であり前向きな事業者も一定数存在
- <ニーズ>
- ・「事例と効果・手順の紹介」事業者36.4%・市町村42.3%
  - ・「地域関係者間の調整支援」事業者38.6%・市町村25.0% など

### ■エリア一括協定運行事業への支援

【調査結果】

- ・エリア一括協定運行事業を「知っている」と回答した事業者は9.6%、市町村は32.2%にとどまる
  - ・一方、エリア一括協定運行事業に「協力したい」と回答した事業者は7.2%であり前向きな事業者も一定数存在
- <ニーズ>
- ・「事例と効果・手順の紹介」事業者45.5%・市町村33.3%
  - ・「事業者間の調整支援」事業者1.8%・市町村21.4% など

### ■共同運行・共同経営等に必要な支援(バス事業者のみ)

【調査結果】

- ・交通サービスを持続するうえで共同運行の必要性を「感じる」と回答した事業者1.4%
  - ・複数事業者での輸送サービスの共同化・協業化を「検討したい」と回答した事業者3.6%
- <ニーズ>
- ・「事業者間の調整支援」64.3%、「新たな支援の創出」53.6% など

### ■乗合バス等への現行の支援制度(地域間幹線系統補助、フィーダー系統補助、広域生活交通路線補助)

【調査結果】

- ・フィーダー系統補助について「道補助がない」と回答し事業者18.2%、市町村17.4%
- <ニーズ>
- ・広域交通の維持・確保のために「広域的な自家有償運送に対する支援」事業者5.9%・市町村20.2%
  - ・広域交通の最適化を進めるために「広域的な自家有償運送に対する支援」事業者1%・市町村19.6% など

3

# モビリティデータ基盤の構築の方向性

4

## モビリティデータ基盤の構築の方向性

### モビリティデータのわかりやすい可視化

#### <調査結果>

- ・モビリティデータ基盤の活用方法として「交通サービスの需要と供給のギャップを確認したい」(事業者75%・市町村71%)に次いで、「路線の経路変更、便数等の変更を検討したい」「潜在需要を確認したい」が多い。
- ・モビリティデータ基盤に必要なデータとして事業者では「利用実績」(36%)に次いで、「人口動態・分布・推計」「人流データ」が多く、市町村では「利用実績」(68%)に次いで、「運転手の必要人数・不足人数」「運行実績」が多い。

#### <検討内容>

オープンデータ等の既存サービスを有効活用するため、一体的に新規構築するのではなく、データ登録・公開のための**データ基盤機能**と、モビリティデータをわかりやすく分析・可視化するための**分析機能**の2つに区分のうえ、構築の方向性を次のとおりとしてはどうか。

#### □データ基盤機能

- ・バス事業者や市町村等が作成したモビリティデータを容易に登録可能とする（説明会、登録の伴走支援等）
- ・登録するデータは、GTFSや利用実績、乗降データといったバス事業者等が作成するデータのほか、人流データといったビッグデータとする
- ・登録するデータは、誰もが地域交通を考えていくことが可能となるよう、また、MaaSなどといった様々な主体による交通サービスの展開に繋がられるよう、幅広く利用可能とするためオープンデータを基本とする
- ・オープンデータ化に適さない種類のデータについては公開範囲を制限した登録について検討する

5

## モビリティデータ基盤の構築の方向性

### □分析機能

- ・国の人口メッシュ等のデータや、データ基盤機能に登録されたGTFSデータ等を取込のうえ分析を行う
- ・分析したデータを地図上に重ね合わせるにより、GISシステムの専門的な知識を要することなくデータから地域交通の現状を可視化し、地域への説明や合意形成に活用できるよう、課題等を容易に把握可能とする

- ・データを活用し、市町村等が自らまちづくりを見据えて地域交通を考え、判断するだけでなく、道が行う広域的な路線への支援に関しても、効率的な運行の確認等への活用を可能とする

<例>

- ▶「人口メッシュ」と「バス停圏域」の重ね図による公共交通充足エリア可視化
- ▶「主要施設等」と「バス・公共ライドシェア・鉄道の路線」の重ね図による公共交通アクセス性の可視化
- ▶「人口メッシュ」と「運行本数別バス路線」の重ね図による **供給量可視化**
- ▶「バス等路線」と「タクシー事業者の営業所や区域」の重ね図による移動しにくい地域の可視化
- ▶「人流」と「バス路線や利用状況」の重ね図による **需給ギャップ及び潜在需要可視化**
- ▶「推計人口メッシュ」と「バス停圏域」の重ね図による **将来的な需給ギャップ等可視化**
- ▶**地域住民の利用意向を反映した、バス停の配置、路線変更に伴う需要推計を支援するシステム** など

- ・地図での表示に適さず数値等で確認すべきデータについて、表やグラフ、図によりダッシュボードとしてわかりやすく可視化する

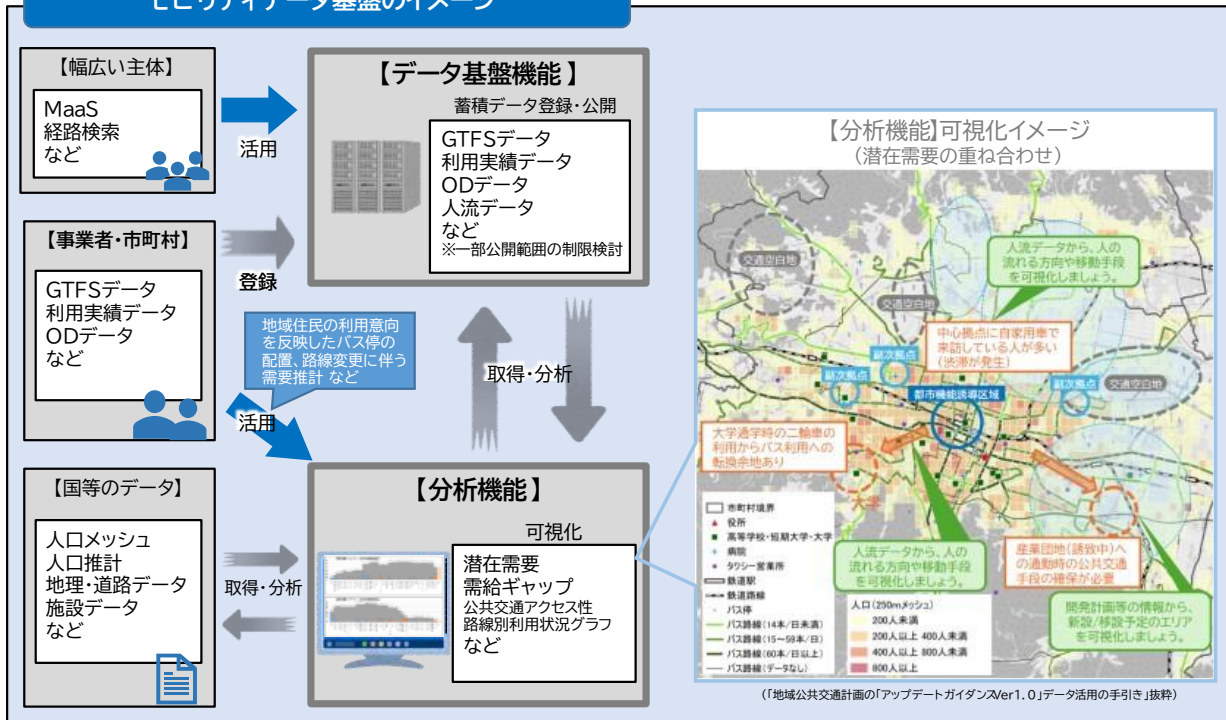
<例>

- ▶路線概要(便数、運行距離、始発終発時刻等の基礎データ)
- ▶路線別・停留所毎の利用状況グラフ
- ▶路線別・便毎の利用状況グラフ など

6

## モビリティデータ基盤の構築の方向性

### モビリティデータ基盤のイメージ



7

# 地域交通支援制度の検討の方向性

8

## 地域交通支援制度の検討の方向性

### 【最適化関係】 利便増進実施計画策定の促進

#### <調査結果>

地域交通の最適化に向けた利便増進実施計画の策定を進めるうえで事業者や市町村が必要な支援として「地域関係者間の調整支援」、「事例と効果・手順の紹介」に次いで、「既存の支援内容の強化・改善」(事業者21%、市町村14%)が多い。

#### <検討の方向性>

路線の再編や運賃・ダイヤ等の見直しを含めた地域交通の確保に向けた最適化を促進するため、利便増進実施計画に基づく利便性向上の取組などへ支援してはどうか。

#### <例>

交通結節施設の乗降場の改善費、共通乗車券の発行 など

### 【最適化関係】 エリア一括協定運行事業の促進

#### <調査結果>

地域交通の最適化に向けたエリア一括協定運行事業の 活用に消極的な理由として、事業者は「複数年契約は運転手確保に不安」(57%)、市町村では「制度を理解できていない」(38%)が最も多い。必要な支援は利便増進実施計画への回答と同様の傾向。

#### <検討の方向性>

地域における一体的な最適化や安定的な運行を確保するため、自治体との協定により交通事業者が複数年・エリア単位で一括運行するエリア一括協定運行事業の促進に向け、バス事業者が不安を抱いている労働環境の整備など(運転手確保など)へ支援してはどうか。

#### <例>

運転手確保に係るイベントへの参加、運転手募集の SNS等への掲載費用 など

9

## 地域交通支援制度の検討の方向性

### 【最適化関係】 共同経営計画策定の促進

#### <調査結果>

事業者同士の共同化や協業化を進める上で、事業者が必要な支援として「事業者間の調整支援」(64%)に次いで、「新たな支援の創出」(54%)が多い。

#### <検討の方向性>

複数事業者による効率的なサービス提供・サービス改善に向けた取組を促進するため、共同経営計画に基づく共同化・協業化などへ支援してはどうか。

#### <例>

人員、自動車、施設(営業所、車庫など)、システムの共同化に係る費用 など

### 【最適化関係】 関係者間の調整支援

#### <調査結果>

利便増進実施計画策定やエリア一括協定の活用に必要な支援として「地域関係者間の調整支援」(利便増進実施計画:事業者39%・市町村25%、エリア一括協定:事業者32%・市町村21%)、共同経営計画策定に必要な支援として事業者は「事業者間の調整支援」(64%)が多い。

#### <検討の方向性>

市町村や交通事業者等の地域の関係者の連絡調整や連携を促進するため、関係者間の調整をする取組へ支援してはどうか。

#### <例>

市町村の機能を補完・強化する団体への支援 など

10

## 地域交通支援制度の検討の方向性

### 【最適化関係】 事例と効果・手順の周知

#### <調査結果>

- ・利便増進実施計画策定やエリア一括協定の促進に必要な支援として「事例と効果・手順の紹介」(利便増進実施計画:事業者36%・市町村42%、エリア一括協定:事業者46%・市町村33%)が多い。
- ・特に規模が小さい事業者や人口規模が小さい市町村ほど利便増進実施計画やエリア一括協定運行事業等の制度への理解が得られていない

#### <検討の方向性>

国や道の特例制度(利便増進事業など)の周知・活用に向けて、バス事業者や市町村に対する説明会を定期的に開催してはどうか。

#### <例>

北海道運輸局やバス協会等と連携した説明会の開催 など

11

## 地域交通支援制度の検討の方向性

### 【維持・確保関係】 広域的な路線への支援

#### □フィーダー補助

##### <調査結果>

現行の支援制度に対する課題として、地域間幹線系統では「予測費用算定方式」等の要件に関するもののほか、フィーダー系統では「補助上限額」に次いで「道補助がない」（事業者18%、市町村17%）が多い。

##### <検討の方向性①>

・広域的な路線の維持・確保に向けて、市町村等が運行主体となっている複数市町村をまたがる広域的なフィーダー系統補助路線など、一定の条件を満たす広域的な運行を行う路線に対して支援してはどうか。  
・支援にあたり、地域においてモビリティデータ基盤などを活用し、運行が効率的に行われていることを確認していることなどが重要ではないか。

##### <例>

広域的な自家用有償旅客運送を運行している路線への支援 など

#### □広域生活交通路線補助

##### <調査結果>

事業者が運行主体の広域生活交通路線補助(道と市町村の協調補助)の課題として、現行の「輸送量要件10人以上」(事業者27%、市町村19%)を満たせないことが多い。

##### <検討の方向性②>

・広域的な路線の維持・確保に向けて、広域生活交通路線補助の要件を満たさなくなった路線に対し、一定の条件を付した上で要件緩和する支援をしてはどうか。  
・支援にあたり、地域においてモビリティデータ基盤などを活用し、運行が効率的に行われていることを確認していることが重要ではないか。

##### <例>

輸送量10人未満も対象 など

##### <検討の方向性③>

・広域的な路線の維持・確保に向けた経費削減に資する業務効率化といった事業者が行う取組に対して支援してはどうか。

12

## 今後さらに議論を重ねるべき事項

「モビリティデータ基盤の構築の方向性」や「地域交通支援制度の検討の方向性」については、前述のとおりであるが、来年度のとりまとめに向け、以下の事項について、今後さらに議論を重ねていく必要がある。

#### <モビリティデータ基盤の構築>

- モビリティデータ基盤の詳細や、モビリティデータ基盤を持続的に運用・改善していくための体制・仕組み等について検討することが必要。
- モビリティデータ基盤の構築や活用に当たっては、交通事業者等から提供されるデータを充実させることが必要となるため、交通事業者等へメリット等を説明し、協力を得ながら、交通事業者等の負担を極力少なくし、効率的に情報収集する手法を検討することが必要。

#### <地域交通支援制度>

- 地域交通支援制度の詳細な内容や、支援に当たっての国・道・市町村・交通事業者の役割分担等について検討することが必要。
- 地域交通支援制度の詳細を検討するに当たっては、利用者の減少や担い手不足、交通空白等、交通が多岐にわたる課題を抱える中であっても、地域の実情に応じた持続可能性の高い公共交通が実現できるよう、柔軟に検討することが必要。

13