

地域交通支援・データ連携基盤整備事業委託業務企画提案指示書

1 委託事業名

地域交通支援・データ連携基盤整備事業委託業務

2 業務の目的

本事業は、道内におけるバス路線の利用者の減少や運転手不足等による減便・廃止が続く中、地域交通ネットワークの持続的な確保に向けて、限られた資源を有効活用し利用者ニーズ等を踏まえたバス路線の最適化や交通空白への対応を進めるため、モビリティ関連のデータ連携基盤を構築し、実証運用を行うとともに、交通環境の変化に対応した地域交通支援制度のとりまとめを行うものである。

3 委託業務の内容

(1) モビリティ関連データ及びニーズ把握

北海道運輸交通審議会地域交通小委員会においてとりまとめた「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（参考1）」を踏まえ、別紙1のとおり、データ連携基盤構築・実証運用（最低1地域）に向けた必要なモビリティ関連データ等の把握を行うとともに、地域交通支援制度の詳細な検討に向けた高齢者等の移動実態調査を実施し、ニーズの収集・整理・分析を行うこと。

(2) データ連携基盤構築及び地域交通支援制度の整理

北海道運輸交通審議会地域交通小委員会においてとりまとめた「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（参考1）」を踏まえ、別紙2のとおり、データ連携基盤構築・実証運用（最低1地域）を行うとともに、地域交通支援制度の詳細な検討、事業者等によるGTFSデータ整備・登録等の説明会等の伴走支援を行うこと。

(3) 検討に必要な資料作成・報告

北海道運輸交通審議会地域交通小委員会においてとりまとめた「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（参考1）」を踏まえ、別紙3のとおり、必要となる資料の作成を支援するとともに、委託事業の進捗について報告を行うこと。

(4) 事業報告書の作成

ア 本委託業務で実施した内容とその結果が全てを記された事業報告書とその概要を整理した事業報告書（概要）を作成するとともに、委託業務の実施に際して作成及び使用した様式やツールなどの関連データを全て提供すること。

イ 事業報告書及び事業報告書（概要）は紙媒体2部及び電子媒体一式とし、電子媒体のデータについては加工可能なデータと印刷用のPDFデータとすること。

ウ 委託業務で作成した全ての資料の著作権を道に帰属させ、資料の使用・加工を可能とすること。

4 委託期間

契約締結の日から令和9年（2027年）3月31日（水）まで

5 予算上限額

27,845千円（消費税及び地方消費税相当額を含む。）

6 業務上の留意事項

業務内容の詳細については、企画提案の内容を基本として、道と受託者が協議して決定する。

7 提案方法

企画提案指示書に沿った企画提案書を、別紙「地域交通支援・データ連携基盤整備事業委託業務企画提案書作成要領」に基づきA4判縦長で作成し、必要部数を提出すること。

企画提案書はコピーが可能な用紙を使用し、丁合後、ホチキスやクロステープなどで綴じずにダブルクリップ等で留めること。

8 提出期限

令和8年（2026年）4月30日（木）12:00（必着）

9 提出場所

北海道総合政策部交通政策局交通企画課（担当：荻田）

〒060-8588 札幌市中央区北3条西6丁目

電話 011-231-4111（内線23-764）

10 その他

（1）企画提案書の作成・提出に係る費用は、提出者の負担とする。

（2）企画提案書の採否は、文書で通知する。

（3）期限までに企画提案書の提出がない場合は、「参加表明書」の提出があっても参加の意思がないものとみなす。

（4）審査に当たっては、企画提案書は匿名とし、別に指示する企画提案者名（A社、B社等）により行うものとする。

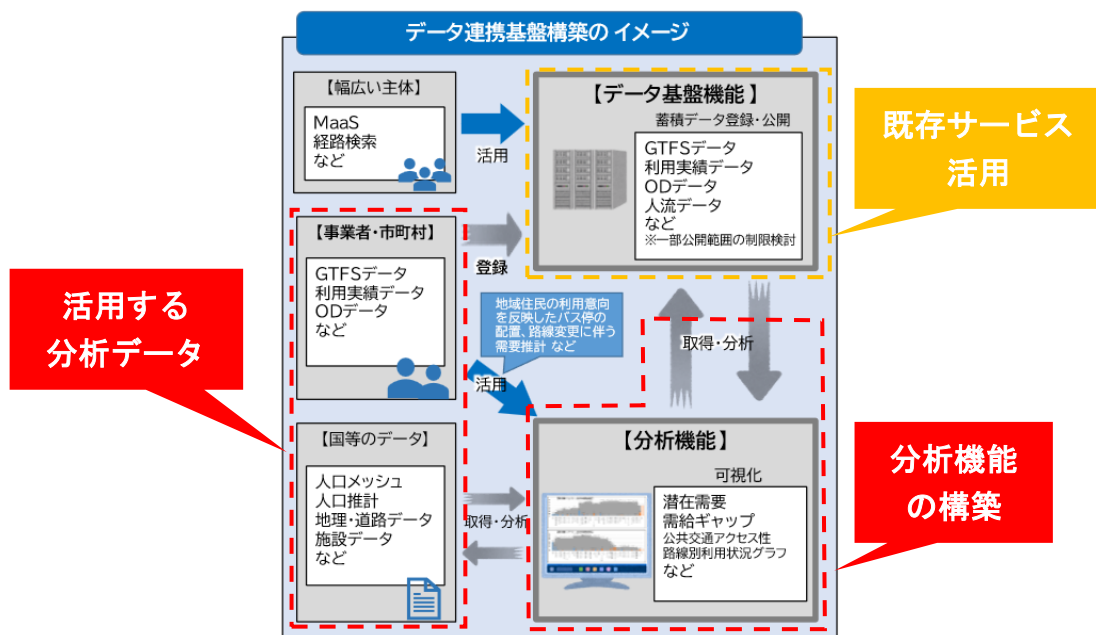
○ モビリティ関連データ及びニーズ把握に係る指示事項

区分	データ連携基盤構築の検討	地域交通支援制度の検討
対象	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運用する地域（広域的な地域公共交通計画の対象区域）を最低1地域提案すること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・調査する地域を提案すること（都市部・地方部の傾向が分かる複数の地域や、左記対象地域の市町村など）。
データ	<p>【データ等の把握】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・参考2の「活用する分析データ」を踏まえ、データ連携基盤構築に係る実証運用に向けて必要なデータについて国内の先進事例を参考に提案することとし、当該提案項目のデータを収集すること。 ・収集したデータは、道が指定するデータ連携基盤に格納すること。 ・データの取得については、次年度以降のデータ連携基盤の運用に向けて持続的なデータ取得に資する方法を提案すること。 ・公開に適さない一部のデータについて公開範囲の制限方法を提案すること。 	<p>【高齢者等の移動実態調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・調査の手法は以下を想定しているが、詳細は提案事項とする。収集したデータや分析結果はデータ連携基盤にも活用すること。 ①既存資料・データの収集・整理 <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスや医療・福祉送迎車といった輸送サービスの運行路線・区域・利用実績等 ・関連調査（住民アンケート調査など）の集計・整理 ②バス利用実態調査 <ul style="list-style-type: none"> ・対象：対象地域の輸送サービス等 ・目的：バス停別乗降者数、利用状況（属性、目的、頻度など）を把握 ・実施方法：調査員によるカウント、聞き取りの実施 ③高齢者等のアンケート調査 <ul style="list-style-type: none"> ・目的：公共交通を主たる移動手段とする高齢者等の日常の移動実態や公共交通の利用状況、バス等の問題点等を把握 ・配布・回収方法：郵送配布・郵送回収 ・配布数：500票以上（回収率30%程度） ・上記郵送のほか、Web調査も実施（同じ内容）。 ・調査票の設計・送付、調査結果の入力、集計結果の分析は受託者が行う。 ④関係者ヒアリング調査 <ul style="list-style-type: none"> ・対象：交通事業者（バス・タクシー事業者など）、市町村部署（福祉関係部署など）、関係者（病院など） ・実施方法：訪問等による聞き取り ⑤分析 <ul style="list-style-type: none"> 前項までの結果を踏まえ、高齢者等の移動手段の確保に係る問題点を明らかにし、北海道における公共交通に求められる高齢者等を含めたサービスレベルを整理するとともに、ニーズと解決すべき課題を整理する。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体や交通事業者等が継続的に使用可能なツールを用いて分析を行うこと。 ・国における「地域交通DX推進プロジェクト「COMmmONS」」といった取組との連携及び整合（データの互換性の確保を含む）を図ること。 ・スケジュールに関しては、3（3）の業務と合わせて整理することとし、遅延なく各検討を進めることができるようにすること。 	

○ データ連携基盤構築及び地域交通支援制度の整理に係る指示事項

区分	データ連携基盤構築の検討	地域交通支援制度の検討
対象	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運用する地域（広域的な地域公共交通計画の対象区域）を最低1地域提案すること。 	<ul style="list-style-type: none"> ・道内バス事業者・市町村とすること。
内容	<p>【データ連携基盤構築】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・構築内容は以下を想定しているが、詳細は提案事項とする。 ・データ基盤機能（データ登録・公開）と分析機能（データを分析・可視化）の2つに区分すること。 ・データ基盤機能に必要なデータを格納し、分析機能と連携して利用すること。 ・データ基盤機能は、道内バス事業者の多くが利用（GTF Sデータを格納）を想定している一般公開された既存サービスを活用すること（道が指定する無料で利用可能なサービス）。 ・分析機能は、ブラウザで利用可能なシステムとして、乗降データ、路線データ、系統データ及び人流データ等の各種データを統合し、分析を自動化できるシステムとすること。 ・今後、北海道や他の機関で整備済み若しくは整備予定の他のシステムとの連携等を可能とするため、外部サービスとのデータ接続性を担保すること。 <p><データの取得等></p> <ul style="list-style-type: none"> ・実証運用で活用する分析データについて、データ基盤機能等との取込・更新・作業を行うこと（取得の際にデータの利用契約等の作業が生じる場合はその対応も行うこと。）。 ・参考2の「活用する分析データ」を想定しているが、より充実した分析機能となるよう他データの活用を提案すること。 <p><現金乗車データの取得></p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス等の現金利用者の乗降実態を把握する方法があれば可能な範囲で提案すること。 <p><分析機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ・参考2の「活用する分析データ」について分析できる機能を作成すること。具体的には参考3の「分析機能」を想定しているが、実証地域で事業者や市町村等にアンケート調査を実施して、新たな機能を5件程度追加すること。 <p><機能改善></p> <ul style="list-style-type: none"> ・完成品を作成する前に、北海道及び実証地域のバス事業者・市町村に試験運用を実施させ、要望に応じて操作性、視認性の改善等を継続的に実施すること（改善にあたっては北海道と協議の上、作業を行うこと。）。 <p><アクセスアカウントの作成></p> <ul style="list-style-type: none"> ・分析機能へのアクセスアカウントの発行について、次年度以降のランニングコストを抑えるためより安価な方法を提案すること。なお、複数利用者が同時にアクセス可能なものとする。 <p><利用環境等の維持管理></p> <ul style="list-style-type: none"> ・分析機能の運用に関して、受託者は監視等を適切に実 	<p>【地域交通支援制度の詳細検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利便増進実施計画策定の促進、エリア一括協定運行事業の促進、共同経営計画策定の促進、関係者間の調整支援、事例と効果・手順の周知、広域的な路線への支援といった新たな地域交通支援制度を道が検討するにあたり、詳細な検討を支援すること。

	<p>施し、契約期間中、正常に利用できるように利用環境等を維持管理すること。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サポート対応や障害発生時の問合せ窓口として、電話及び電子メールにより対応できるようにすること。 	
伴走支援	<p>【伴走支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伴走支援の内容は以下を想定しているが、詳細は提案事項とする。 <p><操作マニュアルの作成></p> <ul style="list-style-type: none"> ・受託者は、分析機能の操作等に関して、操作マニュアルを作成すること。 <p><利用者への機能・操作説明></p> <ul style="list-style-type: none"> ・受託者は、利用者である実証地域において、事業者・市町村がデータ分析を円滑に行えるよう、機能、操作方法、課題抽出方法、課題解決方法等に係る説明会を実施すること。 ・受託者は、分析データや分析結果を踏まえたシミュレーションを行い、その結果に基づき、ダイヤ改正案、路線の再編、代替交通の導入など、移動需要の予測等を踏まえたデータ活用方法を説明すること。 <p><支援制度の説明会></p> <ul style="list-style-type: none"> ・データ連携基盤に係る説明会と併せて、最適化に関する支援制度の説明会を北海道運輸局等と連携しながら実施すること。 	
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・国における「地域交通 DX 推進プロジェクト「COMmmONS」」といった取組との連携及び整合を図ること。 ・スケジュールに関しては、3（3）の業務と合わせて整理することとし、遅延なく各検討を進めることができるようにすること。 	



○ 検討に必要な資料作成・報告に係る指示事項

区分	データ連携基盤構築の検討	地域交通支援制度の検討
進捗報告	<ul style="list-style-type: none"> 定期的な進捗報告は基本的に1ヶ月に1回とするほか、道交通政策局の求めに応じて進捗報告を行うこと。 進捗報告の都度、道交通政策局との意見交換を行うこと。 	
検討会議	<ul style="list-style-type: none"> 道交通政策局が事務局となった小委員会を、令和8年度中に3回程度開催する予定としていることから、小委員会の開催に際して必要となる資料を3(1)及び(2)の結果を踏まえて、道交通政策局と相談の上、作成すること。 	
資料作成	<ul style="list-style-type: none"> ニーズ把握及びデータ連携基盤構築・地域交通支援制度の整理の内容とスケジュールを示すこと。 「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(参考1)」を踏まえた小委員会における論点を整理すること。 論点を踏まえた検討で必要となるデータとファクトを整理すること。 論点の議論及び深掘りに際しては、道交通政策局と相談しながら必要な資料を整理・作成し、とりまとめを整理すること。 とりまとめについては、道交通政策局が事務局を務め開催する小委員会等において、関係者からの意見のとりまとめを行うこと。 関係者意見を踏まえ最終とりまとめを整理すること。 	
その他	<ul style="list-style-type: none"> 参考1を踏まえて、次年度以降の全道展開に向けた課題のとりまとめを行うこと。 事業者や市町村からのデータ提供やその維持費に係る負担といった「持続的運用」ができるような仕組み等を提案すること。 次年度以降に、全道を対象にデータ連携基盤の運用を予定していることを踏まえて、実証結果に基づき実現可能なデータ連携基盤の検討を行うこと。 分析可能なデータを幅広い関係者の連携により持続的に収集・整理できる機能・体制を構築すること。 データ連携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。 観光振興やMaaSの推進といった地域交通を活用した北海道の更なる発展に向けた取組に資する基本的なデータ集約機能を兼ね備えることとなることから、幅広い関係者が当該データ連携基盤を活用することも想定し、持続的な運用体制を含めた提案を行うこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 参考1を踏まえて、地域交通支援制度の最終とりまとめを行うこと。
<ul style="list-style-type: none"> 各調査の進捗状況や議論の結果等を踏まえて柔軟に対応すること。 とりまとめ結果の実現に必要な課題とその解決手段も併せて提案すること。 国における「地域交通DX推進プロジェクト「COMmmONS」」といった取組との連携及び整合を図るとともに、道内市町村における取組との連携・整合を図ること。 地域交通の持続的な確保に向けた道内での取組を幅広い関係者が連携して進めて行けるものとする。 		

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8.6%・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

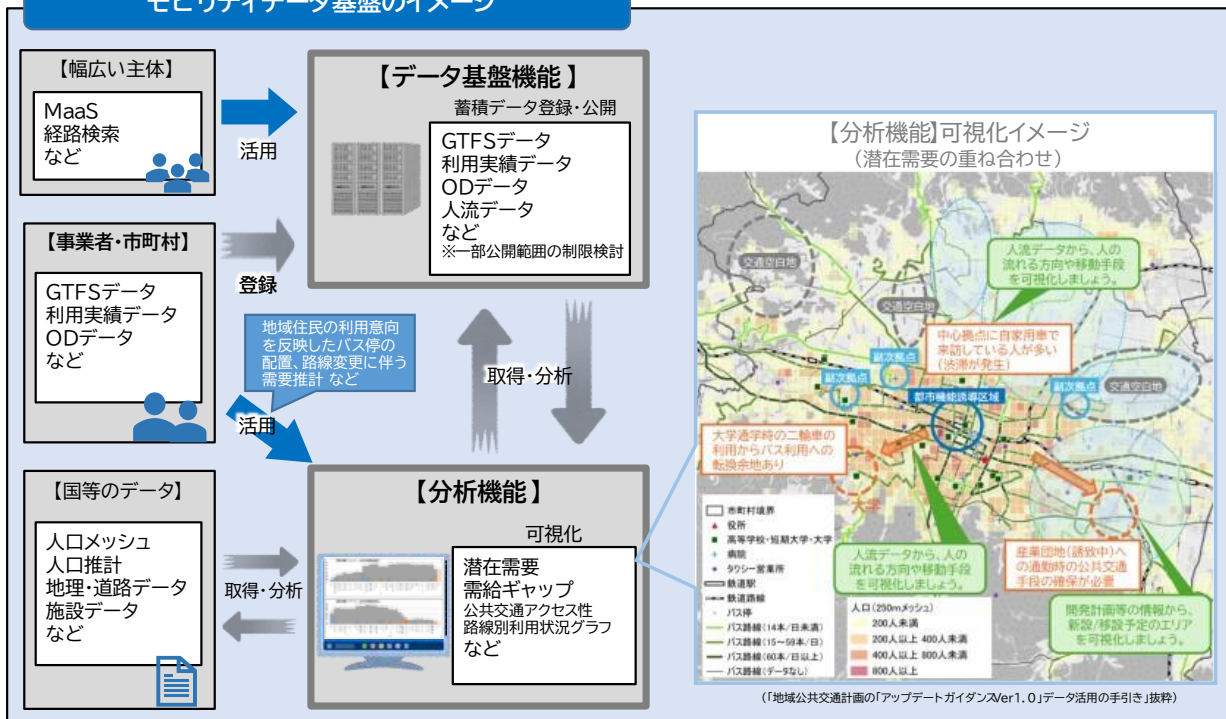
<例>

- ▶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あたっては、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、支援にあたっての国・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あたっては、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

活用する分析データ

種類	取得先	対象期間
乗降データ（現金・IC など）	実証運用する1地域 （バス事業者・市町村等）	2024年4月以降のデータ
デマンド型交通乗降データ	実証運用する1地域 （バス事業者・市町村等）	2024年4月以降のデータ
OD データ（アンケート含む）	実証運用する1地域 （バス事業者・市町村等）	2024年4月以降のデータ
人流データ（1地域）	外部サービスの利用 （提案事項）	2026年4月以降のデータ
マップデータ	外部サービスの利用 （提案事項）	公表されている最新データ
施設情報データ	国土数値情報等を想定	公表されている最新データ
統計データ	総務省統計局等を想定	公表されている最新データ
鉄道データ	国土数値情報等を想定	公表されている最新データ

※データの種類や更新頻度は、北海道と協議の上、決定する。

分析機能

次の機能を想定しているため、必要に応じてカスタマイズ等した上で構築すること。

(1) 可視化機能

データを地図上に重ね合わせることで、専門的な知識がなくてもデータから地域交通の現状を可視化し、効率的な運行の確認、地域への説明や合意形成に活用できる機能

データを活用して、市町村等が自らまちづくりを見据えて地域交通を考え、判断できる機能

- ▶ 「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

(2) ダッシュボード機能

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、図により表示する機能

- ▶ 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