

地域の関係者による
連携・協働のカタログ



カタログの見方

■ 区分のラベリングについて

地域類型	A 交通空白地など	B 地方中心都市など	C 大都市など
(参考) 地域類型の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○交通事業者によるサービス提供が困難 ○過疎化・高齢化が著しく、日常生活の「足」の問題が深刻化 ○既存の輸送資源の活用・効率化 	<ul style="list-style-type: none"> ○中心部は過当競争、郊外では赤字路線 ○既存の送迎を地域公共交通に集約・統合 ○地域公共交通における競争から協調への転換 	<ul style="list-style-type: none"> ○内外から多くの来訪者（ビジネス・観光）があり、特に外部者には使づらい ○デジタル技術の活用推進 ○利用者のニーズに合った利便性・快適性に優れたサービスの拡充



対策類型	車両のダウンサイジング等による運行の高頻度化	おでかけ先等と連携した交通と他事業の相互利用	地域における移動手段の集約による運行の効率化 (施設送迎等の積極的な活用)
	交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化	新技術・デジタル技術の活用	移動制約者（高齢者、子ども等）の送迎等における交通事業の活用 (公共交通の積極的な活用)
	官民の役割分担の再構築 (エリア一括協定運行事業等)による地域公共交通の安定化	運転手等の確保	貨客混載による人流・物流の一体化
	複数交通モード間の一体化による利便性・効率性の向上	モビリティハブの機能強化	自家用有償旅客運送の積極的な活用



共創類型	官民連携	医療・介護・福祉 ×交通	子ども・子育て ×交通	商業・農業 ×交通	観光・まちづくり ×交通
	交通事業者間連携	宅配・物流 ×交通	エネルギー・環境 ×交通	教育・スポーツ・文化×交通	金融・保険 ×交通

■ 基本指標の説明

収支

目的

- 支出側・収入側ともに、費用の発生項目を明記することで、取組予定の地域において、自治体がおおよその費用を予想できるようにする。

補足

収入：「運賃収入」「国補助」「県補助」「自治体（市区町村）負担」「運行主体負担」について、それぞれ記載
 支出：「運行経費」について記載
 ※国補助については制度別に記載している。
 ※事例を比較検討できるよう、全事例について行政の視点から整理している。交通サービスの実施主体が民間事業者の場合でも、行政側の収支であることに注意されたい。

例

収入	支出
運行主体負担 ○○千円	運行経費 (スクールバス) ○○千円
町負担 ○○千円	
普通交付税 ○○千円	
特別交付税 ○○千円	運行経費 (△参画バス) ○○千円
運賃収入 ○○千円	

1日あたり利用者数

年間利用者数/地域人口

目的

- 事例の利用状況と、利用者の地域人口比率を把握する。

補足

- 事例がどの程度利用されているのかを示す。ただし、地域特性や政策目的により評価は異なることに注意する必要がある。

計算式

- 利用者数 / 運行日数、年間利用者数 / 地域人口

1日1台あたり利用者数

目的

- 交通サービスにおける車両の利用効率性を把握する。

補足

- 対象エリアの大きさに影響される点に留意が必要となる。

計算式

- 1日あたり利用者数 / 車両台数

利用者1人・回あたり行政経費

目的

- 運送の効率性と利用者負担を加味した、行政支出の効率性を把握する。

補足

- 運送距離によって評価は変わることには注意する必要がある。

計算式

- 行政経費 / 利用人数・回

サービス対象地域の人口1人あたり行政経費

目的

- 地域人口規模を加味した交通サービスに要する行政支出の規模を把握する。

補足

- 地域人口が同じ場合、取組予定の地域人口に本指標を乗じると、おおよその行政経費が算出できる。

計算式

- 行政経費 / 地域人口

カタログ【実装フェーズ】～目次～

A 交通空白地など

B 地方中心都市など

C 大都市など

(1) 地域の輸送資源の総動員

<スクールバスへの混乗>

1. スクールバスと路線バスとの連携
2. コミュニティバスとの車両の共通使用

【愛媛県大洲市】 P. 7

【群馬県下仁田町】 P. 8

<民間施設による送迎への混乗>

3. 病院・自動車教習所の送迎への混乗
4. 病院・自動車教習所の送迎への混乗
5. 介護施設の送迎への混乗

【沖縄県糸満市】 P. 9

【千葉県我孫子市】 P.10

【兵庫県豊岡市】 P.11

<各施設の送迎車両に係る空き時間活用>

6. スクールバス車両の地域催事に係る送迎への活用
7. 福祉施設車両の買い物アクセスへの活用
8. 福祉施設車両の医療アクセスへの活用

【富山県黒部市】 P.12

【東京都町田市】 P.13

【千葉県船橋市】 P.14

(2) 自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画

9. 農業協同組合（JA）による取組
10. 商工会による取組
11. 観光協会による取組
12. 地域運営組織（RMO）による取組
13. 地域運営組織（RMO）による取組

【群馬県嬬恋村】 P.15

【愛知県設楽町】 P.16

【愛知県南知多町】 P.17

【岡山県笠岡市北木島】 P.18

【愛媛県八幡浜市】 P.19

(3) 地域の公共交通の再評価・徹底活用

<交通事業者への委託>

14. 複数の介護施設による送迎の共同委託
15. 自治体運行による送迎事業（複数）の一括委託
16. 複数の企業による送迎の共同委託

【香川県三豊市】 P.20

【鳥取県伯耆町】 P.21

【京都府京都市】 P.22

<公共交通への集約>

17. スクールバス・コミュニティバス・福祉バスの集約 【茨城県常陸太田市】 P.23
18. 病院送迎・大学送迎・団地内輸送の集約 【北海道当別町】 P.24
19. 大学送迎の集約 【茨城県つくば市】 P.25

<公共交通の活用>

20. 病院送迎に係る路線バスの活用 【福岡県福岡市】 P.26
21. スクールバスに係るデマンドバスの活用 【福岡県筑前町】 P.27
22. 企業送迎に係る路線バスの活用 【千葉県八千代市】 P.28
23. 遠距離通学に係る路線バスの活用 【鹿児島県鹿児島市】 P.29

カタログ【実証・事業開始フェーズ】～目次～

A 交通空白地など

B 地方中心都市など

C 大都市など

(1) 地域における移動手段の集約による運行の効率化

24. 地域の交通資源の集約に関する実証事業 【宮崎県西米良村】 P.31

(2) 移動制約者（高齢者、こども等）の送迎等における交通事業の活用

25. 習い事送迎における相乗りタクシー運行 【神奈川県横浜市】 P.31

26. 効率的かつ自由な外出を支援する介護タクシー運行
【神奈川県鎌倉市・藤沢市】 P.32

27. 交通・教育の一体的提供による習い事送迎実証事業 【愛知県刈谷市】 P.32

28. 高齢者の移動ニーズに応えるAIオンデマンド運行の実証
【香川県坂出市】 P.33

29. こどもの習い事送迎に関する実証事業 【北海道士別市】 P.33

(3) おでかけ先等と連携した交通と他事業の相互利用

30. 定額タクシーによる高齢者の外出促進事業 【福島県郡山市】 P.34

31. 多様な分野と連携した定時定路線コミュニティ交通導入事業
【神奈川県川崎市】 P.34

32. 観光地における住民・観光客の足の確保 【長野県白馬村】 P.35

33. 収益循環モデルの構築に関する実証事業 【北海道江差町】 P.35

34. まちなか交通サービスの再構築に向けた実証事業 【福島県会津若松市】 P.36

35. 地域公共交通の再編に関する実証事業 【茨城県行方市】 P.36

36. 介護予防プログラムとの連携に関する実証事業 【富山県黒部市】 P.37

(4) モビリティハブの機能強化

37. ローカルハブの設置によるコミュニティ活性化事業 【北海道帯広市】 P.37

38. 次世代型モビリティシステム構築プロジェクト 【山梨県甲斐市】 P.38

39. 交通事業者間の連携による客貨混載・拠点整備事業 【広島県庄原市】 P.38

カタログ【実証・事業開始フェーズ】～目次～

A 交通空白地など
B 地方中心都市など
C 大都市など

(5) 新技術・デジタル技術の活用

- 40. 多様な分野と連携したAIデマンド交通導入事業 【宮城県利府町】 P.39
- 41. 地域の需要に応じたデマンド交通導入事業 【宮城県気仙沼市】 P.39
- 42. 定期運行+AIオンデマンド運行による最適な運行形態の検証事業
【埼玉県朝霞市】 P.40
- 43. 官民が連携したAIオンデマンド運行の実証事業 【神奈川県川崎市】 P.40
- 44. 他分野と連携したAIデマンド交通導入事業 【愛知県常滑市】 P.41
- 45. 自動運転移動サービス 【北海道上士幌町】 P.41
- 46. 自動運転移動サービス 【茨城県境町】 P.42
- 47. 新技術の活用と地域の多様な関係者による新たな移動手段の創出
【鳥取県鳥取市】 P.42

(6) 運転手等の確保

- 48. 退職自衛官に対する運輸業界への再就職に向けたアプローチ
【北海道帯広市】 P.43

(7) 車両のダウンサイジング等による運行の高頻度化

- 49. バス車両の小型化による利便性向上の取組 【山形県鶴岡市】 P.43
- 50. ワゴンタイプ車両による事業効率化・収支圧縮の取組
【北海道岩見沢市】 P.44

(8) 交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化

- 51. 既存の交通モードと連携した新たなオンデマンド交通の運行
【福島県須賀川市】 P.44
- 52. 地域乗合バス事業の共同経営 【熊本県熊本市】 P.45
- 53. 地域乗合バス事業の共同経営 【長崎県長崎市】 P.45

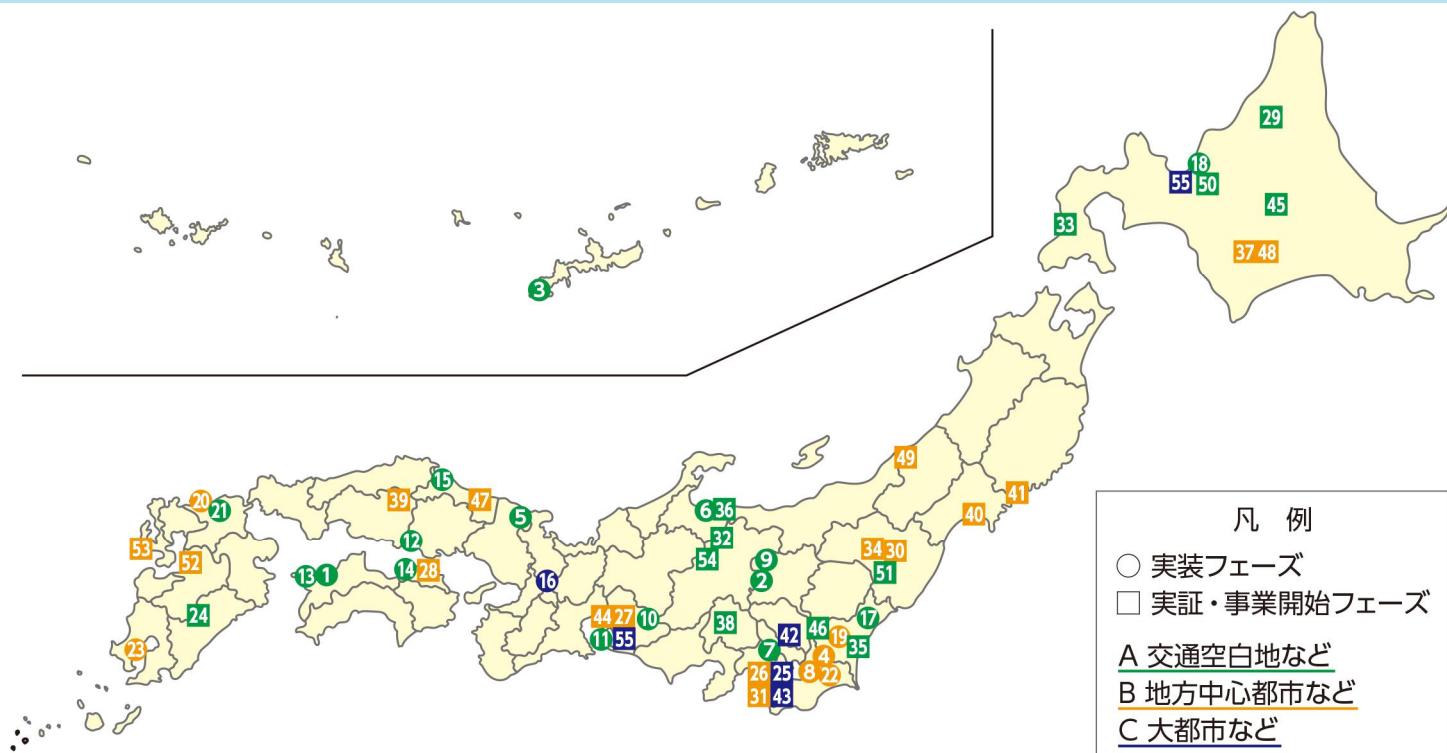
(9) 官民の役割分担の再構築（エリア一括協定運行事業等）による地域公共交通の安定化

- 54. 「エリア一括協定運行事業」による安定的な公共交通ネットワークの構築
【長野県松本市】 P.46

(10) 複数モード間の一体化による利便性・効率性の向上

- 55. 複数交通モードの連携による「手ぶら観光」の推進
【北海道札幌市・愛知県名古屋市】 P.46

カタログ掲載事例一覧



実装フェーズ

実証・事業開始フェーズ

(1) 地域の輸送資源の総動員

スクールバスへの混乗

1. 愛媛県大洲市
2. 群馬県下仁田町

民間施設による送迎への混乗

3. 沖縄県糸満市
4. 千葉県我孫子市
5. 兵庫県豊岡市

各施設の送迎車両に係る空き時間活用

6. 富山県黒部市
7. 東京都町田市
8. 千葉県船橋市

(2) 自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画

9. 群馬県嬭恋村
10. 愛知県設楽町
11. 愛知県南知多町
12. 岡山県笠岡市北木島
13. 愛媛県八幡浜市

(3) 地域の公共交通の再評価・徹底活用

交通事業者への委託

14. 香川県三豊市
15. 鳥取県伯耆町
16. 京都府京都市

公共交通への集約

17. 茨城県常陸太田市
18. 北海道当別町
19. 茨城県つくば市

公共交通の活用

20. 福岡県福岡市
21. 福岡県筑前町
22. 千葉県八千代市
23. 鹿児島県鹿児島市

(1) 地域における移動手段の集約による運行の効率化

24. 宮崎県西米良村

(2) 移動制約者(高齢者、子ども等)の送迎等における交通事業の活用

25. 神奈川県横浜市
26. 神奈川県鎌倉市・藤沢市
27. 愛知県刈谷市
28. 香川県坂出市
29. 北海道士別市

(3) おでかけ先等と連携した交通と他事業の相互利用

30. 福島県郡山市
31. 神奈川県川崎市
32. 長野県白馬村
33. 北海道江差町
34. 福島県会津若松市
35. 茨城県行方市
36. 富山県黒部市

(4) モビリティハブの機能強化

37. 北海道帯広市
38. 山梨県甲斐市
39. 広島県庄原市

(5) 新技術・デジタル技術の活用

40. 宮城県利府町
41. 宮城県気仙沼市
42. 埼玉県朝霞市
43. 神奈川県川崎市
44. 愛知県常滑市
45. 北海道土幌町
46. 茨城県境町
47. 鳥取県鳥取市

(6) 運転手等の確保

48. 北海道帯広市

(7) 車両のダウンサイジング等による運行の高頻度化

49. 山形県鶴岡市
50. 北海道岩見沢市

(8) 交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化

51. 福島県須賀川市
52. 熊本県熊本市
53. 長崎県長崎市

(9) 官民の役割分担の再構築(エリア一括協定運行事業等)による地域公共交通の安定化

54. 長野県松本市

(10) 複数モード間の一体化による利便性・効率性の向上

55. 北海道札幌市・愛知県名古屋市

【実装フェーズ】

事例1 スクールバスと路線バスとの連携【愛媛県大洲市】

区分 **A 交通空白地など** 地域における移動手段の集約による運行の効率化 教育×交通 官民連携

対象地域
 愛媛県大洲市
 肱川町・河辺町
 人口：2,359人
 世帯数：1,063世帯
 高齢化率：51.7%
 面積：116.5 km²
 (令和2年国勢調査)

背景・経緯

- 路線バスの一部区間（鹿野川～西予大成）の廃止が検討され、地域住民の移動の足の確保が課題。
- これを受け、路線バスが廃止された平成26年10月より、スクールバスへの地域住民の混乗や、スクールバスの空き時間での地域住民向けの運行を開始。

意思決定・実施主体

```

    graph TD
      A[実施主体  
大洲市地域振興課] -- 運行委託 --> B[運行主体  
大新東(株)  
(スクールバス・空き車両を運行)]
    
```

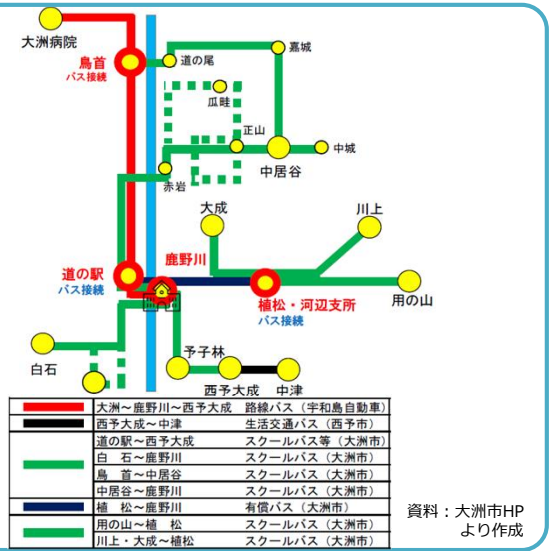
実施内容

<スクールバスの混乗>

- 小学校統廃合に伴って導入されたスクールバスについて、廃止された路線バスと同じルートになるようルートを延長するとともに、地域住民の混乗（予子林地区～肱川小・中学校）を実施。
- 混乗が可能なスクールバスを地域公共交通として位置づけ、路線バスとの乗り継ぎ拠点を設定する等、連携を強化。

<スクールバス車両の空き時間活用>

- スクールバスの空き時間において、地域住民のための運行（道の駅「清流の里ひじかわ」～西予大成間）を実施。
- 混乗及び空き時間の活用については、無償での運行。
 (令和7年度より混乗・空き時間活用を廃止して自家用有償旅客運送として運行予定)



実施による成果・効果

1日あたり運行便数の増加

- スクールバス混乗便と空き時間便とを合わせることで、地域住民の利用できる便数を概ね維持することができ、一定の移動需要を充足。
 (路線バス運行時4往復/日⇒3.5往復/日)

運行費用の現状水準維持

- スクールバス車両を活用することで、路線バス運行時と比べても、市としての費用負担の大幅な増加を抑制。

基本指標

収支		1日あたり利用者数
収入	支出	3人/日
市負担 55,832千円 普通交付税措置、 特別交付税措置 を含む	運行経費 (スクールバス) 33,735千円	年間利用者数/地域人口 32%
	運行経費 (空き車両) 22,097千円	1日1台あたり利用者数 0.5人/日台
	令和4年度実績	利用者1人あたり行政経費 0円/人回
		地域人口あたり行政経費 0円/人

※利用者数は、肱川・川辺地域のスクールバス混乗の一般利用者数
 ※行政経費はスクールバスの混乗に要する経費であり、追加経費が無いため0円

取組にあたっての課題・工夫

【課題】	【工夫した点】
<ul style="list-style-type: none"> ● 地域住民・PTA・路線バス事業者等の関係者間で相互に懸念があり、特に保護者等は、児童の安全確保に対する不安が存在。 ● 運行ダイヤが学校行事に依存。 ● 大洲市中心部への 	<ul style="list-style-type: none"> ● ワークショップ・地区別会合を重ね、地域住民の意見を計画に反映。 ● PTA意見による安全対策を実施。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 児童・生徒との着座位置分離 ➢ 防犯マニュアルの整備等 ● 地域住民がスクールバスを活用する際のルールを取り決め。 ● 学校行事に合わせたダイヤを月毎にHPで通知。 ● 路線バス(宇和島自動車・鹿野川線)と接続できる便を往路・復路をともに設定。

関連して実施した取組

- 路線バスとの連携強化
- 地域公共交通計画に位置づけあり

関連支援制度

- へき地児童生徒援助費等補助金
- スクールバスに関する普通交付税措置
- 地方バスに関する特別交付税措置

【実装フェーズ】(1) 施設送迎の積極的な活用<スクールバスへの混乗> 事例2 コミュニティバスとの車両の共通使用【群馬県下仁田町】

区分 A 交通空白地など 地域における移動手段の集約による運行の効率化 教育・スポーツ・文化×交通 官民連携

対象地域

群馬県下仁田町
人口：6,576人
世帯数：2,808世帯
高齢化率：50.8%
面積：188.38km²
(令和2年国勢調査)

背景・経緯

- 下仁田町では、平成23年時点で町営バス（4条バス）とスクールバスが個別に運行されていたが、ルートやダイヤが重複する等の課題が発生。
- 平成24年の小中学校統廃合による、スクールバスエリアの拡大を機に、町営バスを自家用有償旅客運送に変更して運用を統一し、通学時間帯の混乗を実施。

意思決定・実施主体

実施主体
下仁田町
(しもにたバス・スクールバス)

↓ 一括で委託

運行事業者
民間事業者（上信ハイヤー）

実施内容

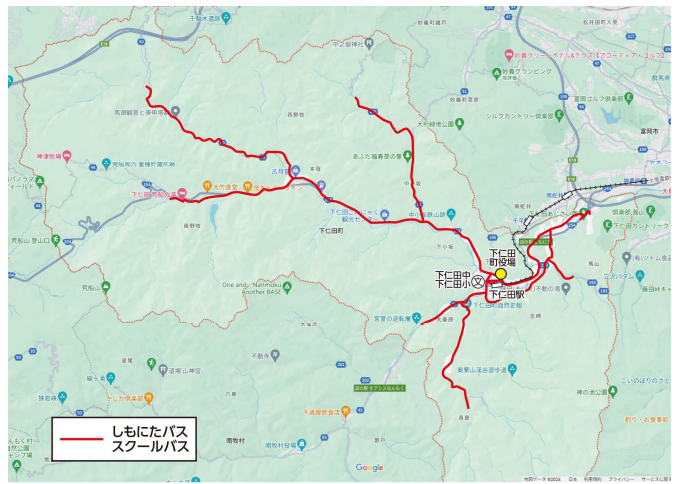
<スクールバスの混乗>

- 通学時間帯は、同一ルートで同一車両がスクールバスとして運行しつつ、一般の利用者の混乗も実施。
- スクールバス時の混乗は、座席に空きがある場合が可能。(運賃無料)

<スクールバス車両の空き時間活用>

- その他の時間帯は、自家用有償運送で行うコミュニティバス（しもにたバス）として運行。

	運行時間	運賃
スクールバス	平日3便（6～7時台・15～16時台）	無料
しもにたバス	平日2～3便(8時～13時台) 休日4便（7～16時台）	200円



資料：下仁田町HPを基に作成

実施による成果・効果

効率的な地域の足の確保

- 町営バス、スクールバスを統合後は、運行に投入する車両、運転手はほぼ変わらず、運行キロ当たり経費を抑制。
- スクールバス（企画課）・しもにたバス（教育課）の運行経費は所管課で分担し、支出。

	再編前	再編後
車両数	9台	10台
運転手数	12人	11人
運行経費	47百万円	58百万円
運行km	19.2万km	25.6万km

246円/km 228円/km

再編前 (H23年) 再編後 (H24年)

運行キロ当たり経費

データ出典：下仁田町提供資料

基本指標

収支		1日あたり利用者数
収入	支出	146人/日
町負担 7,320千円	運行経費 (スクールバス) 45,080千円	年間利用者数/地域人口
普通交付税 42,000千円 ※概算値	運行経費 (しもにたバス) 19,970千円	808%
特別交付税 16,000千円 ※概算値	運賃収入 257千円	1日1台あたり利用者数
運賃収入 257千円		12人/日台
		利用者1人あたり行政経費
		1,220円/人回
		地域人口あたり行政経費
		9,855円/人

令和4年度実績
※利用者にスクールバス利用者含む

取組にあたっての課題・工夫

【課題】	【工夫した点】
● 運行の設定や支出分担などについて多様な関係者間での調整が必要。	● 地域公共交通会議にバス、スクールバスの部会を設置し、企画課を中心に関係者間で意見を集約し、調整。
● スクールバスへの一般住民の混乗に対して、安全面からの不安の声が存在。	● 車内に防犯カメラを設置する等の安全対策を講じ、運行開始直後は町職員・保護者が同乗。

関連して実施した取組

〔 ● 地域公共交通計画に位置づけなし 〕

関連支援制度

- へき地児童生徒援助費等補助金
- 地方バスに関する特別交付税措置
- スクールバスに関する普通交付税措置

事例3 病院・自動車教習所の送迎への混乗【沖縄県糸満市】

区分 **A 交通空白地など** 地域における移動手段の集約による運行の効率化 医療・介護・福祉×交通

対象地域

沖縄県糸満市
人口：61,007人
世帯数：23,272世帯
高齢化率：22.3%
面積：46.63km²
(令和2年国勢調査)

背景・経緯

- 糸満市では、人口密度が低く高齢化率の高い地域において、公共交通空白地域が多く存在していたことから、高齢者の利便性向上や外出促進のために、移動を支える方策についての検討が必要。
- 糸満市では平成20年度から高齢者を対象とした民間施設の送迎バスへの混乗を開始し、5年間の実証実験を経て平成25年から本格運行を開始。

意思決定・実施主体

実施主体
糸満市

↓ 送迎バス混乗協力要請

送迎バス運行主体
混乗を実施
(豊見城中央病院、糸満自動車学校)

実施内容

- 2施設（病院・自動車学校）の協力のもと、混乗サービスを実施。
- 混乗できる利用者は、市内在住の65歳以上かつ、バスに1人で乗降できる者。
(市から乗車証の交付を受けると、運賃無料で利用可能)
- 送迎バスの運行本数は1日53本（病院25本、自動車学校28本）で、任意の送迎バス停留所で乗降が可能。
- 糸満市は、混乗者の保険と混乗に係る消耗品費を負担。

送迎バス時刻表（抜粋）

区間	9:20	10:20	11:20
かひひて西端	9:29	10:29	送りのみ
パークタウン	9:31	10:31	送りのみ
阿波根(豊見城団地側)	9:33	10:33	送りのみ
飯築	9:36	10:36	送りのみ
豊見城団地	9:40	10:40	送りのみ
美園ハイツ	9:42	10:42	送りのみ
北浜平	9:45	10:45	送りのみ
経美(学校側)	9:48	10:48	送りのみ
美園ハイツ	9:50	10:50	送りのみ
港平	9:52	10:52	送りのみ
阿波根文島	9:54	10:54	送りのみ
ニュータウン	9:55	10:55	送りのみ
西崎第1団地	9:59	10:59	送りのみ
沖水原	10:03	11:03	送りのみ
新島	10:10	11:10	送りのみ

	1車	2車
豊見城中央病院 発	7:30	8:55
友愛医療センター	7:38	9:03
母橋入口	7:42	9:07
豊見城南高校前	7:44	9:09
阿波根	7:48	9:13
糸満入口	7:55	9:20
糸満ロータリー	7:58	9:23
短子橋	8:02	9:27
船橋入口	8:03	9:28
糸満市橋入口	8:06	9:31
糸満ロータリー	8:07	9:32
糸満入口	8:10	9:35
阿波根	8:17	9:42
豊見城南高校前	8:21	9:46
母橋入口	8:23	9:48
友愛医療センター	8:27	9:52
短子橋	8:32	9:57
豊見城中央病院 着	8:35	10:00

糸満自動車学校送迎バス路線図

糸満自動車学校

資料：糸満市HPより作成

実施による成果・効果

交通不便地域における暮らしの足の創出

- 送迎バス混乗サービスを実施することで、路線バスでカバーできない区域・時間帯における地域の足を確保。
(令和4年度年間利用者数：延べ507人)
- 既存の輸送資源を活用し、かつ強化することで、効率的に地域の足を確保。

事業の長期継続

- 民間施設送迎バスの混乗サービスは平成20年度から15年間の長期にわたって実施。
- 本サービスは、民間企業の協力により成立しているものであり、市としても民間企業が無理せず協力できる範囲で事業を実施予定。

基本指標

収支		1日あたり利用者数
収入	支出	1人/日
市負担	消耗品費、保険費 146千円	年間利用者数/地域人口
送迎バス運行主体負担	運行経費	1%
		1日1台あたり利用者数
		一人/日台
		利用者1人あたり行政経費
		288円/人回
		地域人口あたり行政経費
		2円/人

令和4年度実績

取組にあたっての課題・工夫

【課題】	【工夫した点】
● 混乗に送迎バス事業者が協力しない可能性。	⇒ ● 送迎バス事業者へ出向き、事業趣旨を説明。また、協力事業所に対して高齢者福祉に寄与している活動として感謝状の贈呈を実施。
● 路線バスとの競合。	⇒ ● 路線バス事業者本社へ出向き事業趣旨説明。また、利用者に対し、路線バス利用を促すことで合意。
● 長期的な混乗サービスの継続。	⇒ ● 送迎バス事業者が無理せず協力できる範囲で事業を実施。

関連して実施した取組

- デマンド交通の運行
- 地域公共交通計画に位置づけあり

関連支援制度

(特になし)

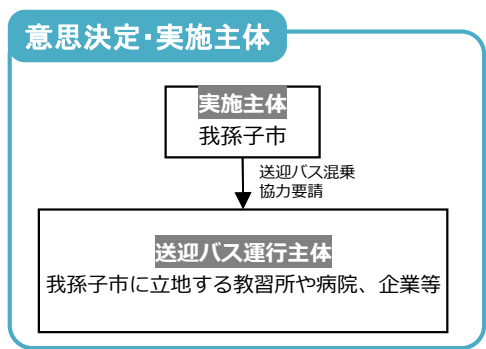
【実装フェーズ】(1) 地域の輸送資源の総動員 <民間施設による送迎への混乗>
事例4 病院・自動車教習所の送迎への混乗【千葉県我孫子市】

区分 B 地方中心都市など 地域における移動手段の集約による運行の効率化 医療・介護・福祉×交通 官民連携

対象地域
 千葉県我孫子市
 人口：130,510人
 世帯数：56,311世帯
 高齢化率：31.0%
 面積：43.15km²
 (令和2年国勢調査)

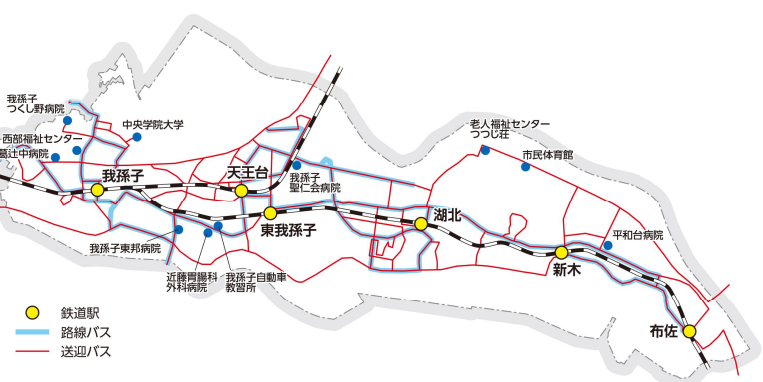
背景・経緯

- 我孫子市では、高齢者が気軽に外出できる移動手段の確保や日常的な外出機会の確保による健康増進を目指し、交通空白地の解消が課題。
- このため、平成17年3月から、コミュニティバスの運行開始とともに、市内の各民間事業者が運行している送迎バスへの高齢者等の混乗利用を実施。



実施内容

- 令和2年3月現在、市内で送迎バスを運行する病院、福祉施設、自動車教習所の計9施設の協力のもと混乗を実施。
- 対象者は、我孫子市内在住の満65歳以上の高齢者または障がい者で、車両に単独または介助者の援助で乗降できる者が利用可能。
- 混乗は、送迎バスの空席がある場合に限り、運賃無料で利用可能。
- 利用には、市に申請することで交付される「パスカード」を運転者に提示することが必要。
- 我孫子市は混乗利用者分の傷害保険料費用とパスカードの印刷費用を負担。



資料：関東運輸局（令和2年）：福祉輸送・スクールバス等の実態及び多様な輸送モードの連携の確保に向けた施策に関する調査報告書より作成

実施による成果・効果

地域の足の確保

- 送迎バス利用パスカードの発行枚数は令和4・5年の2年間で概ね2,000人程度。
- 鉄道駅を經由して施設へ向かう送迎バスのルートが多く、住民の移動需要も鉄道駅経由のものが多いため、地域住民の移動需要とマッチしたサービス内容を提供。

コストの削減

- 取組に関する市の経費は、傷害保険加入費用と送迎バス利用パスカード印刷費用（2年に1度印刷）で、年間計約130万円程度であり、財政負担を抑制。

基本指標

収支		1日あたり利用者数
収入	支出	一人/日
市負担	混乗者保険 930千円 パスカード 印刷費 175千円	年間利用者数/地域人口
送迎バス 運行主体負担	運行経費	—%
		1日1台あたり利用者数
		一人/日台
		利用者1人あたり行政経費
		一元/人回
		地域人口あたり行政経費
		9円/人

令和5年度実績
 ※パスカード製作費は2年に1回350千円のため、半額で計上
 ※利用者数は集計していない

取組にあたっての課題・工夫

【課題】

- 送迎バス混乗サービスの継続に向けた取組が課題。
- 利用者からの過度な要求（通常の送迎バスルートへの運行要求等）や苦情（運転手の態度が悪い等）が存在。
- 既存路線バスやタクシーとの競合が課題。

【工夫した点】

- 2年に1度、市と各事業者で協定書を締結し、運行継続の意思確認や、課題の共有を実施。
- クレーム対応は可能な限り市が行い、送迎バス事業者への負担を軽減。
- 市HPや、パスカード交付・更新時に混乗に関するマナー喚起を実施。
- 混乗の利用可能時間を、オフピークの平日9～17時のみに制限。

関連して実施した取組

- 地域公共交通計画に位置づけなし

関連支援制度

(特になし)

事例5 介護施設の送迎への混乗【兵庫県豊岡市】

区分

A 交通空白地など

地域における移動手段の
集約による運行の効率化

医療・介護・福祉×交通

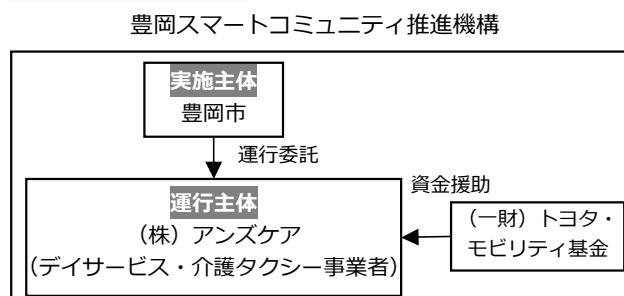
対象地域

兵庫県豊岡市日高地域
人口：15,517人
世帯数：5,671世帯
高齢化率：30.8%
面積：150.22km²
(令和2年国勢調査)

背景・経緯

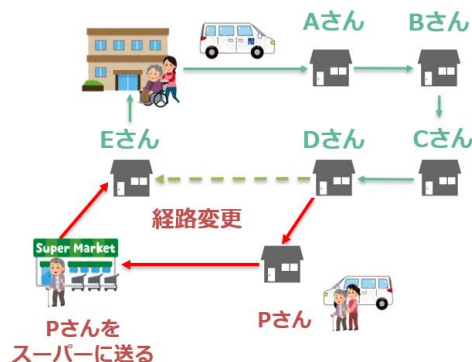
- 中山間地である豊岡市日高地域において、市民の新しい交通手段として、福祉分野の車両を活用した新たな移動サービスの導入を模索。
- 令和3年より、デイサービス施設送迎車両の空席を活用し、施設利用者の非通所日の移動を支援する「ちょい乗り」を実施中。

意思決定・実施主体



実施内容

- デイサービス施設の利用者が非通所日に買い物等の外出をする際に、他の利用者を輸送している送迎車両の空席を有償で利用可能なサービス。
- デイサービス施設の運営事業者が、介護タクシー事業者として車両を運行、同社が運営するデイサービス施設の利用者のうち、自力での移動が可能な約50人を対象にサービスを提供。
- 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）として運行され、運賃は1回500円。利用範囲は、所要時間の増加が概ね10分以内の範囲。
- 「ちょい乗り」利用者との相乗りが発生した場合も、通所送迎に送迎減算は適用されない。
- 令和6年1月より、ニーズの増加に対応し、運行車両を大型化。



出典：豊岡スマートコミュニティ推進機構

▲ 「ちょい乗り」のサービス提供イメージ

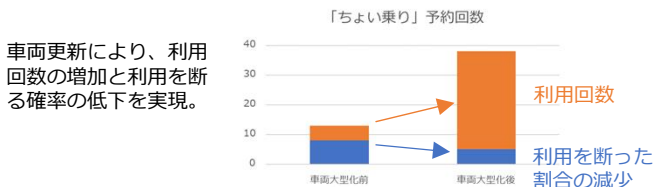
実施による成果・効果

新たな収益源の確保

- 送迎への付加的なサービスとすることで、デイサービス施設は低い追加負担で運賃収入を獲得。

車両の大型化による利用回数の増加

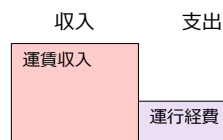
- 利用回数(/月)：5回→33回
- お断りの発生率：約60%→約15%



車両更新により、利用回数の増加と利用を断る確率の低下を実現。

基本指標

収支



- 現時点では実証実験段階であることや、デイサービス施設の本来業務の1つである、事業所への通所送迎のついでとして実施されている事業であることから、運行経費は不明。

1日あたり利用者数

0.3人/日

年間利用者数/地域人口

214%

※利用対象者約50人に対する比率

1日1台あたり利用者数

デイサービス施設送迎車への混乗のため、専用車両としての運行はなし

利用者1人あたり行政経費

0円/人回

地域人口あたり行政経費

0円/人

※行政補助がないため、行政支出額は0円

取組にあたっての課題・工夫

【課題】

- 「ちょい乗り」の対象者拡大に対しては、地域の交通事業者から懸念の声が上がった。
- デイサービス施設の送迎車が小さいため空席を確保できず、「ちょい乗り」の利用を断ることが多かった。

【工夫した点】

- デイサービス施設の登録者限定のサービスとして提供することで、既存交通と棲み分け。
- 補助金を活用してデイサービス施設の送迎車を大型化することで、利用を断るケースが大きく減少。

関連して実施した取組

- 自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）
- 複数施設での送迎共同化（実証実験中）
- 地域公共交通計画に位置づけなし

関連支援制度

- デジタル田園都市国家構想推進交付金
- 地域交通共創モデル実証プロジェクト

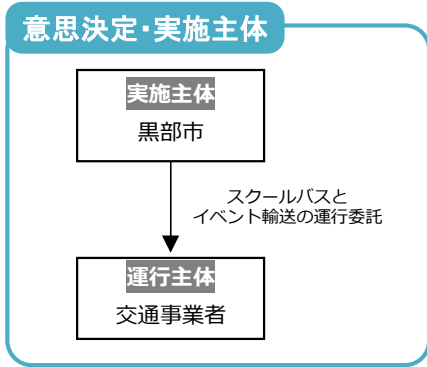
【実装フェーズ】（1）地域における移動の足の集約による運行の効率化＜各施設の送迎車両に係る空き時間活用＞
事例6 スクールバス車両の地域催事に係る送迎への活用【富山県黒部市】

区分 **A 交通空白地など** 地域における移動手段の集約による運行の効率化 教育・スポーツ・文化×交通 官民連携

対象地域
 富山県黒部市
 人口：39,638人
 世帯数：15,238世帯
 高齢化率：32.2%
 面積：426.31km²
 （令和2年国勢調査）

背景・経緯

- 黒部市教育委員会が所管する黒部名水マラソンのシャトルバスの運行委託費用が高額であることが課題。
- 令和4年度より、黒部市と県の小中学校課が連携し、黒部名水マラソン実施時に、スクールバス車両を活用した、無料シャトルバスの運行を実施。



実施内容

- 黒部名水マラソン実施時に、鉄道駅や周辺駐車場から会場まで、5～10分間隔で、スクールバス車両も活用し、無料シャトルバスを運行。
- 無料シャトルバスは、マラソン参加者、来場者・ボランティア・スタッフ全員の利用が可能。
- 運転は、黒部市のスクールバスの運行を行っている交通事業者が実施。
- 無料シャトルバスとして活用したスクールバス車両は、文部科学省へき地児童生徒援助費等補助金で購入。

【5月27日(土)】

- 電鉄黒部駅 ～ 会場 (6:30から14:30まで)
- 電鉄黒部駅 ～ 会場 (6:30から14:30まで)
- 電鉄黒部駅 ～ 会場 (6:30から14:30まで)

【5月28日(日)】

- 電鉄黒部駅 ～ 会場 / 会場 ～ A駐車場 (5:00から8:30まで) (11:00から16:00まで)
- B駐車場 ～ 会場 / マラソンの部 収容車① (6:30から8:30まで) (9:30から15:00まで)
- 電鉄黒部駅 ～ 会場 / 収容車②終了後、スタッフ輸送 (5:00から8:30まで) (12:30から17:15まで)
- 電鉄黒部駅 ～ 会場 / 収容車③終了後、スタッフ輸送 (5:00から8:30まで) (13:00から17:00まで)

出典：カーター記念黒部名水マラソンHP

実施による成果・効果

地域の交通資源の有効活用による地域催事に係る経費削減

- 黒部市所有のスクールバス車両を、通学利用時間外に有効活用。
- マラソン参加者の送迎に係るコストについて、スクールバスの活用により削減。

スクールバス活用のメリット

出典：黒部名水マラソン実行委員会提供資料

取組にあたっての課題・工夫

【課題】

- へき地児童生徒援助費等補助金を活用して購入したスクールバス車両をイベントで使用することは、目的外使用にあたるため、文部科学大臣の承認を得る必要。

【工夫した点】

- 県、関係機関と連携して取り組み、スムーズに手続きを実施。

関連して実施した取組

- 地域公共交通計画に位置づけなし

関連支援制度

- へき地児童生徒援助費等補助金

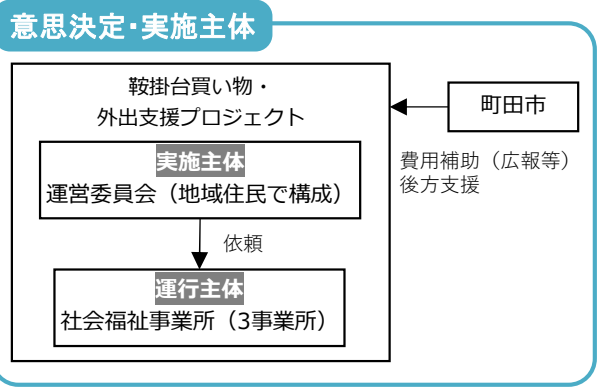
【実装フェーズ】(1) 地域における移動の足の集約による運行の効率化 <各施設の送迎車両に係る空き時間活用>
事例7 福祉施設車両の買い物アクセスへの活用【東京都町田市】

区分 **B 地方中心都市など** 地域における移動手段の集約による運行の効率化 医療・介護・福祉×交通 官民連携

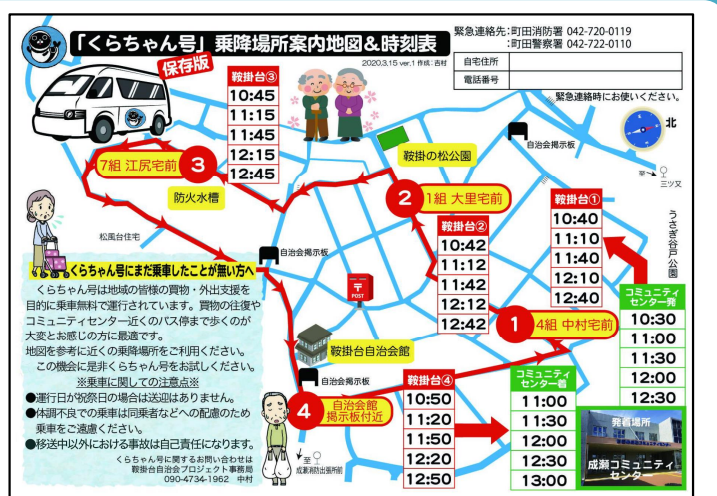
対象地域
 東京都町田市西成瀬
 (鞍掛台自治会)
 人口：740人
 世帯数：307世帯
 高齢化率*：27.3%
 面積*：0.22km²
 (令和6年3月末時点)
 *…町田市西成瀬1丁目の情報を参考値として掲載

背景・経緯

- 坂の多い鞍掛台地区で、高齢者の外出支援サービスを求める声が増加。
- 平成30年から、近隣の社会福祉事業所、住民、高齢者支援センターで、新たな移動手段の導入を目指すプロジェクトを立ち上げ、取組の試行・検証を経て、令和2年4月より、社会福祉事業所の遊休時間帯の車両、運転手を活用した無料巡回バスの運行を実現。



- 実施内容**
- 鞍掛台地区の近隣3箇所の社会福祉事業所の送迎車・運転手を活用し、無料巡回バス「くらちゃん号」を運行。
 - 平日週2回、地区とコミュニティセンター、スーパーを結ぶ定時定路線で、1日5便運行。
 - 運転手の人件費、燃料等の経費は、地域公益事業として社会福祉事業所が負担。
 - 町田市から支えあい交通補助金が拠出されており、バス停の設置やチラシの発行に利用。



- 実施による成果・効果**
- 住民と社会福祉事業所の連携による地域の足の創出**
- 年間1,600人以上が利用する、新たな交通手段が実現。
 - 社会貢献活動が求められている社会福祉事業所において、本取組を社会貢献活動に位置づけ。
- 住民と社会福祉事業所等による共創取組の横展開**
- 町田市は、自治会や社会福祉事業所等の共創による移動支援に関して、手引きの発行や財政的・技術的支援等の横展開を実施。

基本指標

収支	1日あたり利用者数
収入	18人/日
支出	年間利用者数/地域人口
市負担 150千円	224%
社会福祉事業所負担 450千円	1日1台あたり利用者数
広報等経費 150千円	18人/日台
運行経費 450千円	利用者1人あたり行政経費
	91円/人回
	地域人口あたり行政経費
	208円/人

令和4年度実績

- 取組にあたっての課題・工夫**
- | 【課題】 | 【工夫した点】 |
|-------------------------------------|---|
| ● 地域住民の需要と、社会福祉事業所の供給をマッチングする機会の創出。 | ● プロジェクト立ち上げ時に、地域連携促進のための補助金を活用し、地域住民と社会福祉協議会による準備会を立ち上げ議論。 |
| ● 乗車中や乗降時の事故・けがに対する補償の範囲が課題として顕在化。 | ● ボランティア輸送であり、乗降時の転倒等は自己責任である旨を広報チラシに明示。 |

- 関連して実施した取組**
- 高齢者支援センター主催イベントでのPR
 (● 地域公共交通計画に位置づけなし)
- 関連支援制度**
 (特になし)

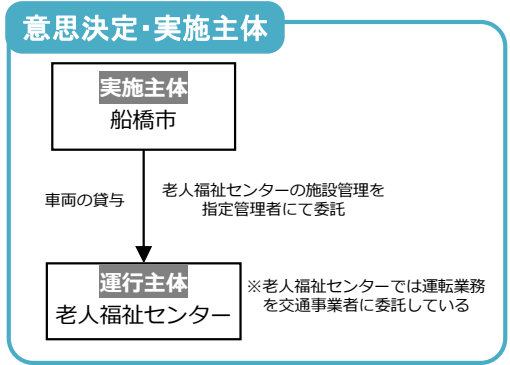
【実装フェーズ】(1) 地域における移動の足の集約による運行の効率化<各施設の送迎車両に係る空き時間活用>
事例8 福祉施設車両の医療アクセスへの活用【千葉県船橋市】

区分 **B 地方中心都市など** 地域における移動手段の集約による運行の効率化 医療・介護・福祉×交通 官民連携

対象地域
 千葉県船橋市
 人口：642,907人
 (152,773人)
 世帯数：289,916世帯
 高齢化率：24.3%
 面積：85.62km²
 (令和2年国勢調査)

背景・経緯

- 船橋市では、公共交通不便地域の高齢者から、市立医療センターへの交通手段を求める声があった。
- 平成16年度から、これらの声に対応するため、市が管轄する老人福祉センターの送迎バスの空き時間を活用した移動支援事業を実施し、通院等の暮らしの足を提供。

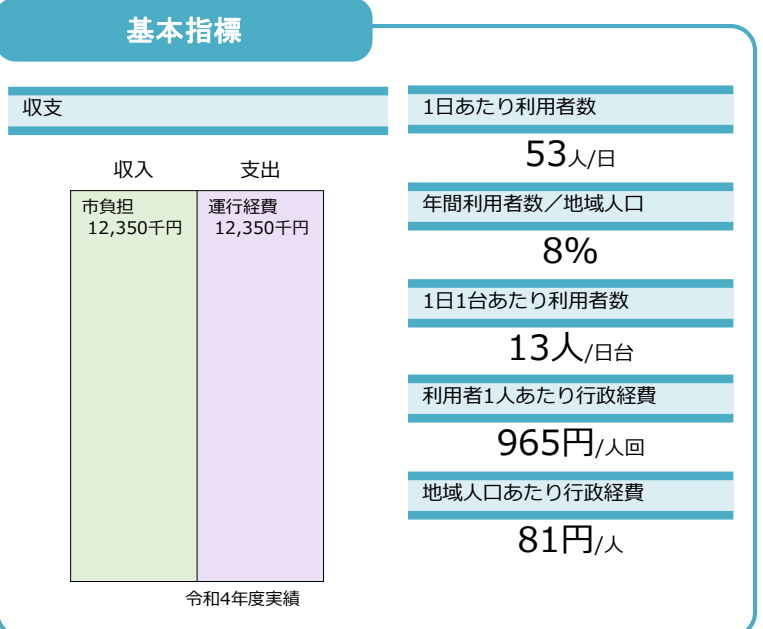
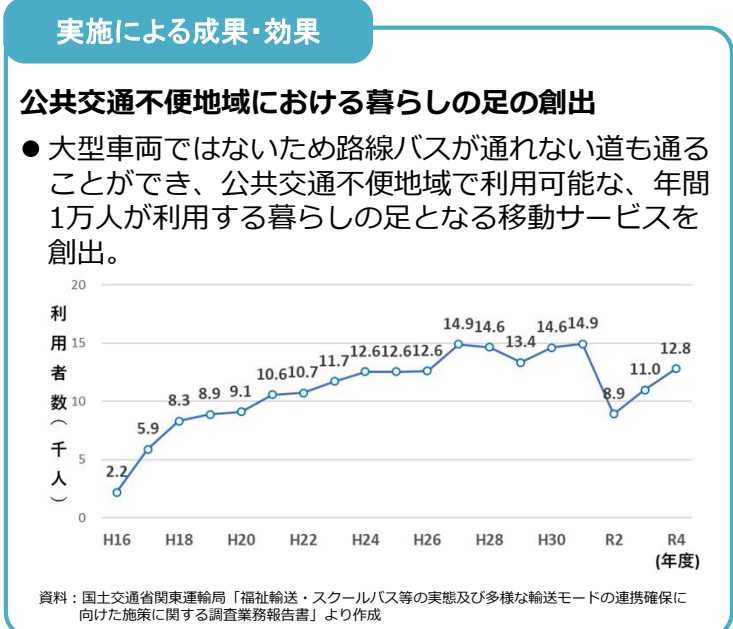


実施内容

- 老人福祉センターの送迎のために市が貸与している車両の空き時間を活用し、65歳以上の市内在住者を対象に、公共交通不便地域と周辺鉄道駅や医療センター等を結ぶ高齢者支援協力バスを、12路線、無償で運行。
- 運転手も、老人福祉センターの送迎の時間外（主に9時台、10時台、14時台、15時台を除いた時間帯）に、当該送迎の運転手を活用。
- 交通部局（道路計画課）と福祉部局（高齢者福祉課）が連携し、人件費、燃料費等の実費分を交通部局が、送迎バスの管理、保険を含む施設管理委託費を福祉部局が拠出。
- 福祉部局はアンケート等で住民ニーズや利用状況を把握している。交通部局は利用者からの要望に応えるため、ルート改善や見直しを定期的を実施。

運行団体	運行方面	運行日	運行便数/日
東老人福祉センター	葉山台・飯山満方面	週1日	6便/日
	飯山満・芝山方面	週1日	6便/日
	西習志野・芝山方面	週1日	6便/日
	西習志野・新高根方面	週1日	6便/日
	高根台・松が丘方面	週1日	6便/日
西老人福祉センター	行田・前貝塚方面	週1日	2便/日
	馬込方面	週5日	5便/日※最大
北老人福祉センター	坪井方面	週1日	8便/日
	大穴方面	週4日	4便/日※最大
	二和方面	週2日	2便/日
中央老人福祉センター	前貝塚方面	週4日	6便/日
	緑台・二和方面	週1日	3便/日

資料：船橋市「交通不便地域支援事業（高齢者支援協力バス）利用手引き」より作成



取組にあたっての課題・工夫

【課題】	【工夫した点】
● 既存の路線バスと競合しないようにする必要。	● バス事業者の説明を行い、既存バス路線と重複する区間みの利用は不可に設定。
● 公平性、費用対効果の観点から、コミュニティバスの導入は、難しいとの議論が存在。	● 地域の既存の交通資源に着目し、活用することから、市民の理解を獲得。

関連して実施した取組

- 地域公共交通計画に位置づけあり

関連支援制度
 (特になし)

事例9 農業協同組合(JA)による取組【群馬県嬭恋村】

区分

A 交通空白地など

自家用有償旅客運送の積極的な活用

商業・農業×交通

対象地域

群馬県嬭恋村
人口：8,850人
世帯数：3,532世帯
高齢化率：37.2%
面積：337.58km²
(令和2年国勢調査)

背景・経緯

- 嬭恋村は、公共交通機関はほとんどなく、高齢者の外出時は、家族・親類の送迎に頼ることが多い状況。
- これを受けて、平成20年より、身体介護や訪問介護サービスを行っていたJA嬭恋村が、自家用有償旅客運送(福祉運送)を行い、利用者の通院等の外出サポートを実施。

意思決定・実施主体

実施主体

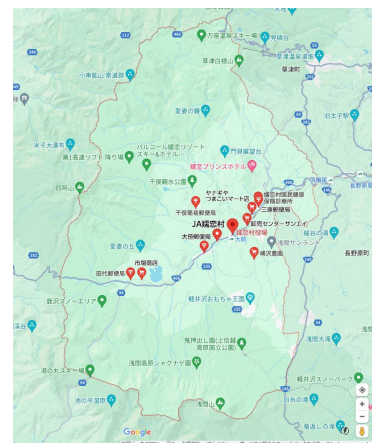
(運行・運営主体、車両、運転手)

(農協が単独で実施)
JA嬭恋村・福祉センターが運行・運営主体
JA嬭恋村が所有する車両を訪問介護員が運転

実施内容

- JA嬭恋村は、訪問介護サービス(通院等乗降介助)の一環として、通院等の外出サポートを実施。この事業を、平成20年より自家用有償旅客運送(福祉有償運送)として開始。
- 訪問介護サービスの一事業であることから、利用者は要介護認定(要支援2以上)を受け、JA嬭恋村から許可を得た方を対象※とし、JA嬭恋村所有の車両を職員(訪問介護員)が運転。
※R6.4時点で22人が登録しており、うち介護保険が適用されている方が15人(要介護1以上)
- 現在は、1日2台で、ルートやダイヤは設定せず、利用者の希望に応じて運行している。また、運賃は、吾妻地域福祉有償運送運営協議会の承認を得て、1kmあたり100円、30kmを超えると1km50円に設定。

■ 嬭恋村



資料：Googleマップより作成

実施による成果・効果

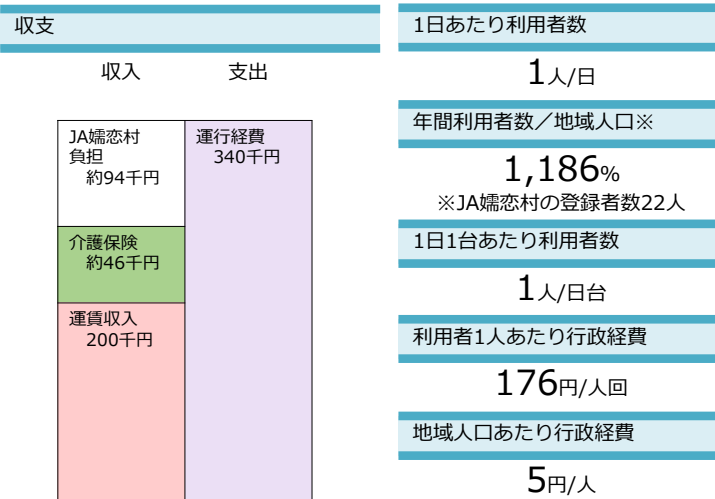
外出機会の確保

- 訪問介護から、更に外出サポートのサービス拡大が行われたことで、利用者の通院等を実現。(年間261人が利用)

地域交通の補完

- 訪問介護を行っていたJA嬭恋村の組織力・車両等による、地域の輸送資源を活用した送迎サービスであり、地域交通を補完しつつ、自治体負担を軽減。

基本指標



令和5年度実績

取組にあたっての課題・工夫

【課題】

- 訪問介護の一環として、送迎サービスを実施する必要。
- 限られた人員で運用しているため希望に添えない場合も存在。
- 採算が合わないことから継続性に課題。



【工夫した点】

- 利用対象者を要介護者に限定して、サービスを展開。

関連して実施した取組

- 訪問介護サービス
- 〔 ● 地域公共交通計画に位置づけなし 〕

関連支援制度

- 軽度自立支援事業(要支援2)
- 介護保険制度(要介護1以上)

事例10 商工会による取組【愛知県設楽町】

区分

A 交通空白地など

自家用有償旅客運送の積極的な活用

商業・農業×交通

官民連携

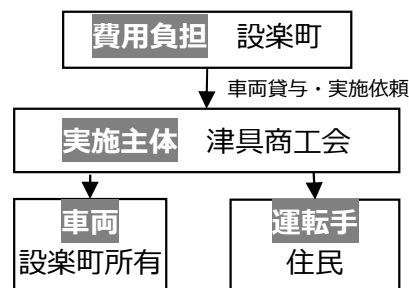
対象地域

愛知県設楽町津具地区
人口：1,011人
世帯数：437世帯
高齢化率：55.7%
面積：53.1km²
(令和2年国勢調査)

背景・経緯

- 設楽町津具地区では、平成14年より行政による福祉タクシーが運行されていたが、市町村合併により、社会福祉協議会も合併し、運行継続ができない状況が発生。
- これを受けて、平成28年より、設楽町から要請を受けた津具商工会が、自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)を行い、津具地区の住民の買物・通院の足を確保。

意思決定・実施主体



実施内容

- 津具地区の住民の要望を受けて、地区内にタクシー事業者がないため、設楽町が津具商工会に委託し、平成28年より自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)を開始。
- 運行は、津具地区内、平日の9時~17時で予約型で運行、会員登録した住民と同伴者が利用可能で、運賃は片道・往復ともに500円※である。また、津具地区は、端から端まで車で約10分と小さな地域で、相乗り調整がしやすいことから、予約受付のオペレーターが直接マッチングを実施。
※但し、往路の発時間と復路の着時間の間が2時間以上空いた場合は追加で500円
- 商工会が、設楽町所有の車両により、運営・運行を行っているほか、運賃収入で補填できなかった運行経費を設楽町が補助し、持続的な運行を実現している。また、運転手は地元住民が行っており、運行回数に応じて支払い※。

※運行開始時は1回800円であったが、現在は愛知県最低賃金(令和6年で平均1回1,027円)

運行地域



資料：Googleマップより作成

運行車両



出典：北設楽郡公共交通活性化協議会

実施による成果・効果

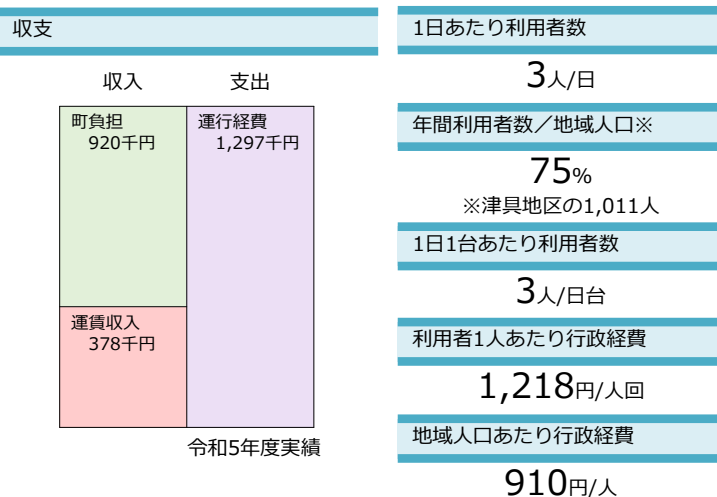
外出機会の確保

- 津具地区内で車を持たない住民(主に高齢者)が、診療所やスーパーへの買い物に気軽に行ける移動環境を実現。(年間755人が利用)

商工会・市が連携して持続的な運行を実現

- 交通事業者が地区内にないことから、商工会が運営・運行を担い、設楽町が車両を提供し、運賃収入の補填を行うことで、持続的な運行を実現。
- 商工会としては、地域の暮らしを支える公益事業を実施したいことや、欠損補助があることから自己財源を確保。

基本指標



取組にあたっての課題・工夫

【課題】

- 近隣に運行委託できる交通事業者が不在。
- 商工会が単独で事業を実施するため、採算性に課題。

【工夫した点】

- 年齢構成が若く、人材が豊富であり、情報発信も行うことができる商工会が運行主体を担当。
- 設楽町から運行経費の補助を受けて、持続的な運営を実現。

関連して実施した取組

- 地域公共交通計画に位置づけあり

関連支援制度

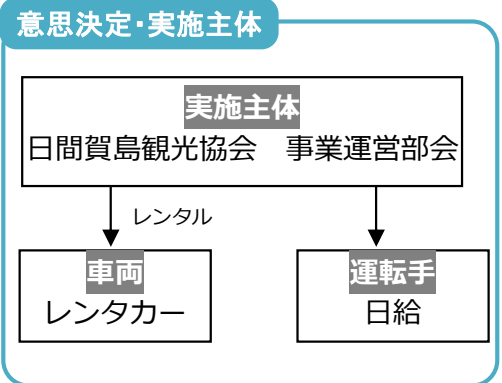
(特になし)

区分 **A 交通空白地など** 自家用有償旅客運送の積極的な活用 観光・まちづくり×交通

対象地域
 愛知県南知多町
 日間賀島
 人口：1,716人
 世帯数：593世帯
 高齢化率：36.5%
 面積：0.88km²
 (令和2年国勢調査)

背景・経緯

- 日間賀島は、小さな島でありながら東西に観光施設が集中して徒歩での移動が難しく、島内にバス・タクシーが一切なく、観光客が不便な状況が発生。特に、繁忙期の夏期は、各施設が観光送迎を個別に実施しており負担が増加。
- これを受けて、令和元年より、観光協会は、観光が集中する夏期の間、自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）を開始し、観光周遊の利便性を向上。



実施内容

- 観光協会が自主的にバスを運行することを計画し、南知多町と協議し、自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）で「ぐるり～バス」の運行を開始。
- 運行は、夏休み期間（7月下旬～8月下旬の30日間）、1日13便、乗車料金が1回100円、車両はレンタカー1台で運用。開始当初は、島の中を通るルートもあったが、島民の意見から、外周のみにルートを変更。



■ 時刻表

時刻表			
運行期間	令和5年7月22（土）～8月27日（日）		
運行時間	始発/9:00～最終/16:30	お昼休み 12:00～13:00	
バス停	発車時刻(毎時)	最終	
1 西港	10 40	16:00	
2 東港	14 44	16:04	
3 サンライズビーチ	18 48	16:08	
4 久洲港	20 50	16:10	
5 新井浜港	25 55	16:15	



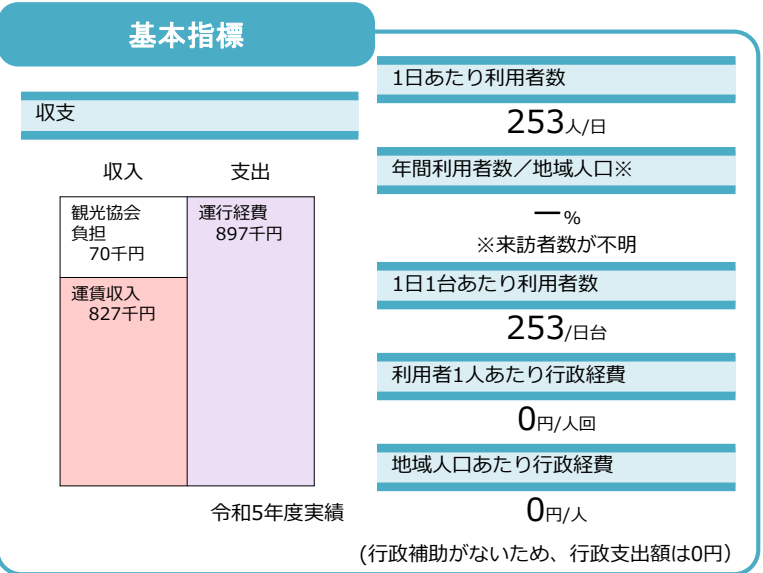
実施による成果・効果

観光客の周遊利便性の向上

- 観光客の島内移動の利便性が向上。（夏季34日間で8,601人が利用）

施設の送迎負担の軽減

- 宿など各施設が行っている送迎負担が減少。（個別送迎していた施設が20から5に減少）



取組にあたっての課題・工夫

【課題】	⇒	【工夫した点】
● 運行委託できる交通事業者が島内に不在。	⇒	● 観光客の利便性向上を図りたい観光協会が運営主体を担当。
● 観光周遊が、島民の生活に影響を与えるため、ルート設定に工夫が必要。	⇒	● 島民に配慮して、島内に入り込むルートはやめて、外周ルートに変更。
● 観光客が集中する船のダイヤと接続することが必要。	⇒	● 船の出航時間にあわせてダイヤを設定。
● 観光協会が収入補填を行っており、持続的な運行には町や観光施設との協力が必要。		

関連して実施した取組

- 地域公共交通計画に位置づけあり

関連支援制度

(特になし)

事例12 地域運営組織(RMO)による取組【岡山県笠岡市北木島】

区分

A 交通空白地など

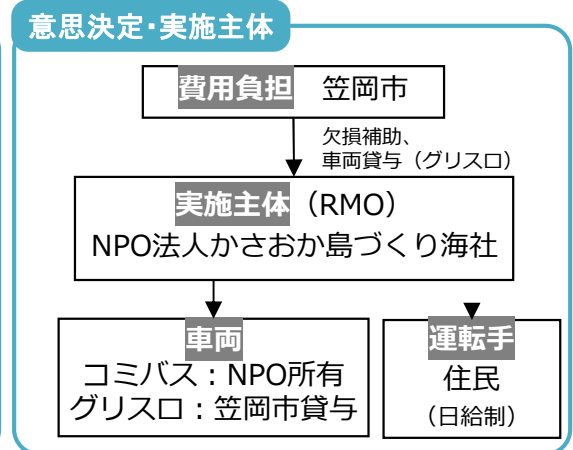
自家用有償旅客運送の積極的な活用

観光・まちづくり×交通

対象地域
岡山県笠岡市北木島
人口：580人
世帯数：361世帯
高齢化率：75.0%
面積：7.48km²
(令和2年国勢調査)

背景・経緯

- 瀬戸内海に位置する北木島は、島内の公共交通手段が乏しく、運転できない高齢者等の移動が困難な状況。
- これを受けて、平成14年に島民による任意組織を設立し、平成18年にNPO法人(かさおか島づくり海社(RMO認定))が自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)を開始し、島内の移動の足を確保。



実施内容

- RMOであるかさおか島づくり海社が運送主体となり、島民等の移動手段として、自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)を実施。
- ドアツードア、毎日運行の予約制タクシー(グリーンスローモビリティを使用)及び毎週金曜、定時定路線のコミュニティバスの2種類を運行。
- 島内に交通事業者がないことから、かさおか島づくり海社が運営・運行を行っており、笠岡市が欠損補助を行っている。運転手は島しょ部の住民が多く、日額で雇用。

■ 運行車両(グリスロ)



■ 運行車両(コミュニティバス)



■ 運行ルート(コミュニティバス)

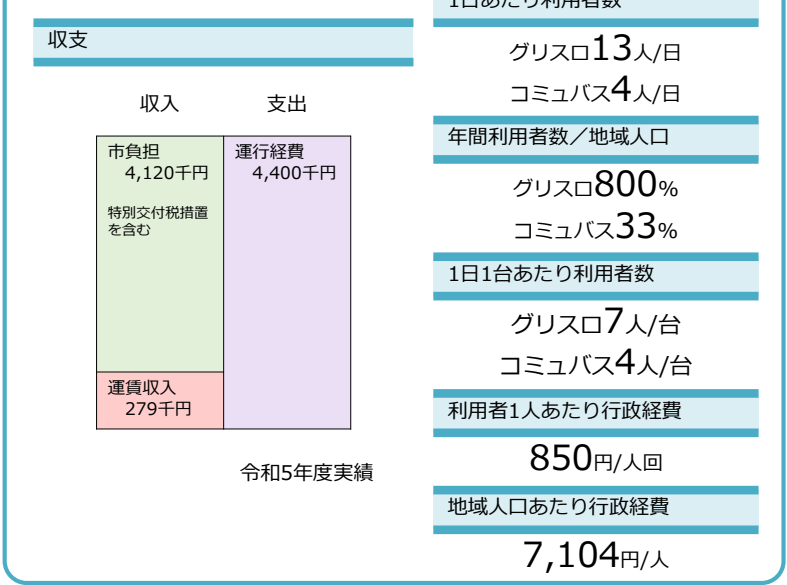


出典：NPO法人かさおか島づくり海社資料を基に作成

実施による成果・効果

- 外出機会の確保**
- 移動困難な北木島住民の移動の足を確保。(年間4654人が利用)
- 行政負担の軽減**
- NPO法人が自家用有償旅客運送の形態で運行し、利用者、自治体、国が協働で運行費用を支えることで、行政負担を軽減。
- 地域の需要に応じたサービスの提供**
- 定時定路線型のコミュニティバス、ドアツードア型のグリスロ、地域の需要の変化に対応して、運行形態を見直し、継続的なサービスを提供。

基本指標



取組にあたっての課題・工夫

- | | | |
|--|---|--|
| <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 交通事業者がない中、運営・運行の担い手が不足。 | ⇒ | <p>【工夫した点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域に精通しているNPO法人が運営・運行を行い、運転手の多くは島しょ部の住民が担当。 |
|--|---|--|

関連して実施した取組

- 地域公共交通計画に位置づけあり
- 関連支援制度**
- 地方バスに関する特別交付税措置

事例13 地域運営組織(RMO)による取組【愛媛県八幡浜市】

区分 **A 交通空白地など** 移動制約者(高齢者・子ども等)の送迎等における交通事業の活用 教育・スポーツ・文化×交通 官民連携

対象地域
 愛媛県八幡浜市
 ひつち 日土町
 人口: 1,595人
 世帯数: 683世帯
 高齢化率: 45.7%
 面積: 26km²
 (令和2年国勢調査)

背景・経緯

- バスが廃止・縮小された日土地区では、高齢者や小中学生の移動手段確保が課題として顕在化。
- 平成20年3月にNPO法人(にここ日土(RMO認定))を設立以降、同年4月に市の委託を受けてスクールバスを運行、6月には自家用有償旅客運送の運行を開始し、地域の移動手段をトータルで確保。

意思決定・実施主体

自家用有償旅客運送

実施・運行主体 (RMO)
NPO法人にここ日土

スクールバス(無償)

実施主体
八幡浜市

↓ 運行委託

運行主体 (RMO)
NPO法人にここ日土

実施内容

<自家用有償旅客運送>

- RMOであるNPO法人にここ日土が運送主体となり、日土地区の移動手段として、自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)を運行。
- 車両は法人所有のワゴン車両3台を主に使用し、日土地区と市中心部の間を定時定路線で1日7往復運行、地区内では予約制のデマンド運行も実施。

<スクールバスの運行委託>

- 地区内の小学校及び地区外の中学校へのスクールバスを、市からの委託を受け運行、市所有のマイクロバス1台を使用。
- スクールバスは1路線のため、自家用有償旅客運送との乗り継ぎを可能にし、沿線外の生徒の移動の足も確保。



出典: 八幡浜市総務企画部政策推進課提供資料より作成

実施による成果・効果

地域協力による持続的な運行の継続

- 自家用有償旅客運送を利用しない住民も、NPO法人の会員として会費を拠出。(会員数: 358人 (R4実績))
- 会費、スクールバス受託等運賃外収入により、導入以降15年間連続で黒字運営を維持。
- 同一主体が地域交通を一括して運営することで、スクールバスの持続的な運営に貢献。

事業収支の黒字(千円)

年度	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
黒字(千円)	19	75	170	280	159	106	611	531	401	221	929	923	673	321	101

資料: 八幡浜市総務企画部政策推進課

基本指標

収支	
収入	支出
NPO法人会費 254千円	運行経費 6,697千円
市負担(スクールバス委託) 5,152千円	
普通交付税措置を含む	
市負担(運賃助成) 311千円	
運賃収入 1,081千円	

令和4年度実績

1日あたり利用者数	
スクールバス: 26人/日	自家用有償旅客運送: 11人/日
年間利用者数/地域人口	
スクールバス: 588%	自家用有償旅客運送: 220%
1日1台あたり利用者数	
スクールバス: 26人/日台	自家用有償旅客運送: 4人/日台
利用者1人あたり行政経費	
スクールバス: 549円/人回	自家用有償旅客運送: 89円/人回
地域人口あたり行政経費	
スクールバス: 3,230円/人	自家用有償旅客運送: 194円/人

取組にあたっての課題・工夫

【課題】	【工夫した点】
● 市中心部への運行便について、既存のバスやタクシーと競合しない路線設定が必要。	● 日土町外について、乗降場所を医療機関や公共施設に制限。
● NPO法人が児童・生徒を送迎することに対する、保護者の不安。	● NPO法人の構成員である住民が説明に赴き、住民同士の対話により解決。

関連して実施した取組

- 市が運行するスクールバスの受託
- 地域公共交通計画に位置づけあり

関連支援制度

- 新ふるさとづくり総合支援事業補助金
- 日本宝くじ協会助成金
- 八幡浜市公共交通空白地有償運送支援事業費補助金
- 過疎対策事業債
- スクールバスに関する普通交付税措置

事例14 複数の介護施設による送迎の共同委託(香川県三豊市)

区分	A 交通空白地など	移動制約者(高齢者・こども等)の送迎等における交通事業の活用	医療・介護・福祉×交通
対象地域	<p>香川県三豊市 人口：61,857人 世帯数：23,083世帯 高齢化率：36.6% 面積：222.70km² (令和2年国勢調査)</p>		
背景・経緯			
意思決定・実施主体			

実施内容	■ 実施工エリア*	■ 事前説明会・運転手講習*
<ul style="list-style-type: none"> 市内2事業所が三豊市社会福祉協議会に運行を委託。同協議会からタクシー事業者1社に再委託し、複数事業者の送迎を一括して行う共同送迎を実施。 車両は社会福祉協議会所有の車両5~7台を利用し、タクシー事業者への委託料は、特定・準特定地域外のため協議で決定。 共同送迎の利用時も、介護保険制度における送迎減算の対象外。 送迎計画の作成には、民間事業者によるシステムを活用して業務の効率化を実施。 		
		■ 共同送迎の状況*

※令和3年実証事業時
出典：共同送迎プレ運行結果と本格運行に向けた取組み状況(三豊市共同送迎推進チーム、R4.2.28)

実施による成果・効果
<p style="background-color: #e0f0e0; padding: 5px;">送迎の人的・費用的負荷の軽減</p> <ul style="list-style-type: none"> 送迎業務の共同化・外注化により、デイサービス施設の送迎時間帯の職員数の削減、職員の時間外手当や車両関連費用・人件費等を削減。 <p style="background-color: #e0f0e0; padding: 5px;">参加施設拡大等による持続可能な運営</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在は参加施設が少なく収支は赤字だが、参加施設の拡大・運用見直しによる黒字化を目指し、事業を継続。(150人/日が黒字化の目標値)
<p>▲将来的にはスケールメリットによりコスト削減をめざしている。 出典：ゴイッショ説明資料(ダイハツ工業株式会社、R5.8)</p>

基本指標											
収支	<table border="1"> <tr> <td>1日あたり利用者数</td> <td>30人/日</td> </tr> <tr> <td>年間利用者数/地域人口※</td> <td>6,556% ※2施設の通所者135人</td> </tr> <tr> <td>1日1台あたり利用者数</td> <td>4~6人/日台</td> </tr> <tr> <td>利用者1人あたり行政経費</td> <td>949円/人回</td> </tr> <tr> <td>地域人口あたり行政経費</td> <td>136円/人</td> </tr> </table>	1日あたり利用者数	30人/日	年間利用者数/地域人口※	6,556% ※2施設の通所者135人	1日1台あたり利用者数	4~6人/日台	利用者1人あたり行政経費	949円/人回	地域人口あたり行政経費	136円/人
1日あたり利用者数	30人/日										
年間利用者数/地域人口※	6,556% ※2施設の通所者135人										
1日1台あたり利用者数	4~6人/日台										
利用者1人あたり行政経費	949円/人回										
地域人口あたり行政経費	136円/人										
<table border="1"> <tr> <td>収入</td> <td>支出</td> </tr> <tr> <td>介護事業所負担 12,000千円</td> <td>運行経費 20,400千円</td> </tr> <tr> <td>市負担 8,400千円</td> <td></td> </tr> </table>	収入	支出	介護事業所負担 12,000千円	運行経費 20,400千円	市負担 8,400千円		<p>※令和5年の1か月の概算値より作成</p>				
収入	支出										
介護事業所負担 12,000千円	運行経費 20,400千円										
市負担 8,400千円											

取組にあたっての課題・工夫	
【課題】	【工夫した点】
<ul style="list-style-type: none"> 導入時点において、地域の交通事業者との合意形成が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者に対して個別の事業説明や合同説明会を実施。令和3年以降は、タクシー事業者に運行を委託。

関連して実施した取組
<p>〔地域公共交通計画に位置づけなし〕</p>
関連支援制度
<ul style="list-style-type: none"> 地域新MaaS創出推進事業「スマートモビリティチャレンジ事業」 ※令和2年の実証事業時のみ活用

【実装フェーズ】(3) 地域の公共交通の再評価・徹底活用 <交通事業者への委託>
事例15 自治体運行による送迎事業(複数)の一括委託【鳥取県伯耆町】

区分 **A 交通空白地など** 移動制約者(高齢者・子ども等)の送迎等における交通事業の活用 医療・介護・福祉×交通 官民連携

対象地域
 鳥取県伯耆町
 人口: 10,696人
 世帯数: 3,648世帯
 高齢化率: 39.8%
 面積: 139.44km²
 (令和2年国勢調査)

背景・経緯

- 平成17年1月の2町合併後、町内全域を路線バスと町営バスでカバーしていたが、平成18年度に幹線(国道181号)以外の路線バスが廃止されることとなり、地域の生活や小中学生の登下校の足を確保するため、町、教育委員会、各学校関係者において協議・検討。
- 平成19年度から、デマンドバス及びスクールバスを市町村有償運送として新設し、後者は一般利用者の混乗を可能とするとともに、これらに外出支援サービス、研修バスを含め一括して交通事業者へ委託(不足する一部を直営)。

意思決定・実施主体

実施主体
 伯耆町
 (デマンド、スクールバス、外出支援サービス、研修バス)

↓ 委託

運行事業者
 民間事業者
 (日ノ丸自動車、溝口タクシー)

実施内容

- 教育部署のスクールバス、交通部署のデマンドバス、介護部署の外出支援サービス、総務部署の研修バスを「地域交通準備室」※の管轄のもと、「地域交通特別会計」予算で一元的に管理。
- 町で運行計画案を作成し、各事業者や教育委員会・学校等と調整。
- 町、バス事業者、タクシー事業者のそれぞれが保有する、車両、運転手、運行ノウハウ等を、一定のルールの下で柔軟に利活用。
 - スクールバス: バス事業者は自社大型車両、タクシー事業者は自社ワゴン車と町保有車両、町職員は町保有車両を運転。
 - デマンドバス: バス事業者は自社ワゴン車、タクシー事業者は自社と町保有ワゴン車をスクールバスから続けて運転。
 - 研修バス: タクシー事業者と町職員が町保有車両を運転。スクールバスとのシフト掛け持ちの場合あり。



実施による成果・効果

- 一括委託による町営バス4事業の管理効率化**
- 運行時間帯の調整が可能な送迎サービス間で、適切なサイズの車両を共通運用し、無駄なく効率的に車両を活用。
 - 同様に、運転手の仕業の柔軟な設定により、減便・運休をすることなく、各送迎サービスを提供。
 - 運行管理部署、事務担当部署に業務を集約し、地域交通特別会計を設けてトータルの予算管理を行う事で効率性を向上。

取組にあたっての課題・工夫

- | | |
|--|---|
| <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 町内の路線バス廃止を受け、地域の足、児童・生徒の登下校手段、要介護者や障がい者の通院手段等の確保が急務。 ● 学校運営とスクールバス運行の調整が課題。 ● 朝の時間帯は特に運行本数が多く、運転手確保が課題。 | <p>【工夫した点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 路線バスの廃止表明を受け、代替交通手段の検討に向け、地域交通準備室を設置。効率化を図るためスクールバス混乗を提案。 ● 既に運行を委託していた外出支援サービスに合わせて、研修バスも含めた一括委託を行うため、地域交通特別会計を設置。 ● 通常日および夏休み期間等の運行、あるいはダイヤ改正等の際は、教育委員会や学校と意見交換をする場を設け、情報を共有。 ● 町役場の職員も運転資格を取得し、研修バスだけでなく、スクールバスの運行も担っている。 |
|--|---|

基本指標

収支		1日あたり利用者数
収入	支出	308人/日
町負担 7,730千円	運行経費(デマンドバス) 39,090千円	年間利用者数/地域人口
県補助 10,200千円	特別交付税 18,760千円 ※概算値	1,049%
普通交付税 74,480千円 ※概算値	運行経費(スクールバス) 65,520千円	1日1台あたり利用者数
運賃収入 2,700千円	運行経費(外出支援) 5,750千円	19人/日台
	人件費等 3,520千円	※3つのサービスの全体の実際働働台数で計算
		利用者1人あたり行政経費
		990円/人回
		地域人口あたり行政経費
		10,394円/人

※地域交通特別会計を設立し一括管理 令和4年度実績

関連して実施した取組

- スクールバスへの一般利用の混乗と、空き時間のデマンドバスへの活用
- 地域公共交通計画に位置づけなし

関連支援制度

- スクールバスに関する普通交付税措置
- 地方バスに関する特別交付税措置

事例16 複数の企業による送迎の共同委託【京都府京都市】

区分	C 大都市など	移動制約者（高齢者・子ども等）の送迎等における交通事業の活用	企業×交通
対象地域	京都府京都市 人口：1,463,723人 世帯数：729,524世帯 高齢化率：28.3% 面積：827.83km ² （令和2年国勢調査）		
背景・経緯	<ul style="list-style-type: none"> ●京都市南部の久世工業団地は自動車での通勤者が多く、周辺道路で混雑が発生。 ●平成18年12月より、一部の事業所が個別に運行していた送迎バスを共同化する実証運行を実施。各社の就業形態を踏まえたダイヤ設定や費用負担調整を経て、平成19年5月から本格運行を開始。通勤輸送の集約・効率化に加え、モビリティ・マネジメントにより自動車通勤を抑制。 		
意思決定・実施主体	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;"> 運行主体 バス事業者 </div> <div style="margin-right: 10px;"> 運行委託 ↓ 委託料の収受 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 実施主体 久世共同運行バス協議会 中心事業所2社 <small>※当初は3社だったが1社が撤退</small> (株) まち創生研究所 </div> </div> <div style="margin-top: 10px; display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;">参加事業所</div> <div style="margin-right: 10px;">→</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">(株) まち創生研究所</div> </div>		

実施内容

- 現在は、工業団地と周辺約20社が参加し、運行費用は事業所が全額負担。事業所3社と(株)まち創生研究所が、本格運行時に設立した「久世共同運行バス協議会」が実施主体。
- 貸切バス事業としてバス事業者に委託、バス事業者の車両3台を使用し、工業団地西側の向日町駅・東向日駅への路線と、東側の竹田駅への2路線を朝は4本、夕方は6~7本運行。

■運行ルート

出典：久世共同運行バスホームページ

実施による成果・効果

送迎サービスの増便・拡大

- 送迎バスの共同化により、送迎バスがなかった企業の従業員が利用可能な移動手段を創出。

車両維持費の軽減

- 送迎に使っていた事業所保有の車両をバス事業者に売却し、車両維持コストを削減。

交通事業者の収益改善

- 一定の委託料が継続的に発生することで、路線バスも運営するバス事業者の収益改善に貢献。

実施前：自社保有の送迎バスの車両保守費
実施後：自社保有送迎バスを売却し、通勤送迎に関するコスト削減を実現。

基本指標

収支	1日あたり利用者数	180人/日
収入	年間利用者数/地域人口※	2,541%
事業所負担	※工業団地の従業員1,700人	
支出	1日1台あたり利用者数	60人/日台
運行経費	利用者1人あたり行政経費	0円/人回
	地域人口あたり行政経費	0円/人 (行政補助がないため、行政支出額は0円)

※独立採算事業のため収支は非開示

取組にあたっての課題・工夫

<div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">【課題】</div> <ul style="list-style-type: none"> ●中心事業所3社の所有車両には定員が少ないワゴンもあり、積み残しが発生。 ●自動車利用が習慣化している通勤者に、送迎バスへの通勤手段変更をいかに促すかが課題。 	<div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">【工夫した点】</div> <ul style="list-style-type: none"> ●全車両をマイクロバス車両（24~28人乗り）に統一し、輸送力を向上。 ●自動車利用の通勤者に対し、職場モビリティ・マネジメントを実施して送迎バスの利用を促進。
---	---

関連して実施した取組

- 職場モビリティ・マネジメント
 - 交通コンサルタントとの個別面談
 - 広報誌の発行 等
- 〔●地域公共交通計画に位置づけなし〕

関連支援制度

- NEDO（独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構）の車両購入補助

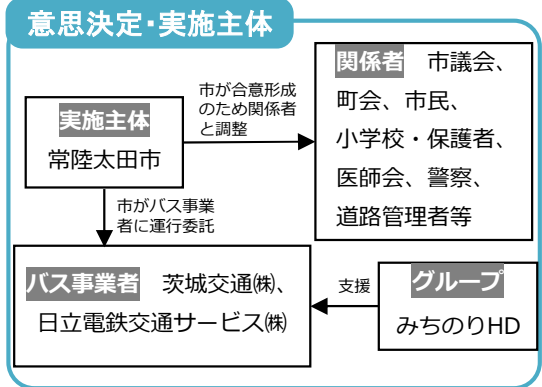
【実装フェーズ】(3) 公共交通の積極的な活用<公共交通への集約> 事例17 スクールバス・コミュニティバス・福祉バスの集約【茨城県常陸太田市】

区分 **A 交通空白地など** 移動制約者（高齢者・子ども等）の送迎等における交通事業の活用 医療・介護・福祉×交通 教育・スポーツ・文化×交通

対象地域
茨城県常陸太田市
人口：48,602人
世帯数：19,864世帯
高齢化率：38.7%
面積：372km²
(令和2年国勢調査)

背景・経緯

- 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。



実施内容

- 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。
- 対距離料金、固定料金、無料と各バスによって異なっていた運賃を、対距離料金で統一化し、学生は全額助成、75歳以上には半額助成を適用。
- 統合後の路線バスは、601便/週から673便/週に増便（+72便）。

	路線バス	コミュニティバス	患者輸送バス	スクールバス	見直し後路線バス	75歳以上の助成
約10km以内	170～490円	200円	無料	無料	200円	100円
約10km～約20km	500～790円				300円	150円
約20km以上	800円以上最大1,690円				500円	250円

再編前	年間走行キロ
路線バス	毎日運行(403便/週) 366,552km
コミュニティバス	毎日運行(68便/週) 96,761km
患者輸送バス	毎日運行(70便/週) 105,569km
スクールバス	毎日運行(60便/週) 42,883km
合計	601便/週 613,765km

再編後	年間走行キロ
路線バス	毎日運行(673便/週) 677,385km
再編前からの変化	72便増 63,620km増

資料：常陸太田市資料より作成

実施による成果・効果

利用者数の増加

- 再編後、利用者数はコロナ過の影響で減少。令和4年の小学校統合により増加。

市負担額の減少

- 運行距離の延伸によりバス全体の市負担額は増加しているが、1kmあたりの公費負担は約13円減少。
- スクールバスを路線バスに移行することで運行経費が減少し、市の年間負担額が約1,400万円減少。

資料：常陸太田市資料より作成

基本指標

収支		1日あたり利用者数
収入	支出	672人/日
バス事業者負担 10,621千円	運行経費 225,449千円	年間利用者数/地域人口
市負担 162,154千円		504%
県補助 4,004千円		1日1台あたり利用者数
地域間幹線系統補助 10,612千円		38人/日台
地域内フィーダー系統補助 18,093千円		利用者1人あたり行政経費
運賃収入 19,965千円		795円/人回
		地域人口あたり行政経費
		4,009円/人

令和5年度実績

取組にあたっての課題・工夫

【課題】	【工夫した点】
● 市民、既存利用者等に取組内容の理解促進が必要。	● 市民等との合意形成を図るため、計画段階から、約160回の説明会を実施。
● 事業者間だけの運賃調整は、価格カルテルとなる可能性。	● 運賃の統一のために2事業者と調整の際、独禁法に抵触しないよう個別に調整を実施。
● 学校関係者や保護者が子供の通学時に一般の人と同乗することを不安視。	● 学校関係者に説明し路線バス活用の理解を求めた。保護者向けに説明会の開催、試乗会、半年間の添乗員同乗を実施。

- 関連して実施した取組**
- 通勤通学券の助成（平成23年4月1日～、令和5年4月1日～市外中高生を対象に拡充）
 - 中学生フリー定期券配布（令和5年4月1日～、全国初）
 - 運転免許自主返納支援事業（平成29年1月10日～）
 - 地域公共交通計画に位置づけあり

- 関連支援制度**
- 地域公共交通確保維持改善事業
 - 茨城県バス対策費
 - 隣接市補助
 - 地域間幹線系統補助
 - 地域内フィーダー系統補助

事例18 病院送迎・大学送迎・団地内輸送の集約(北海道当別町)

区分

A 交通空白地など

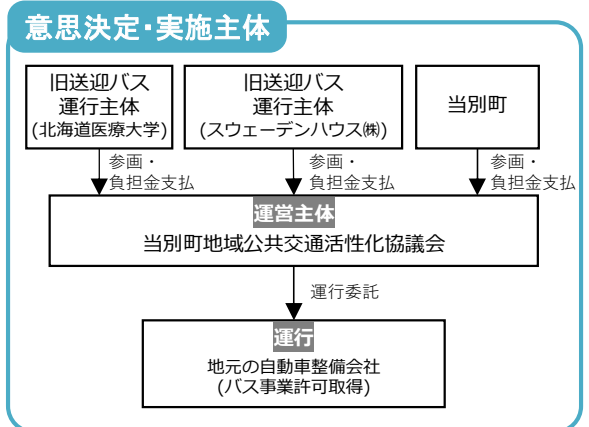
移動制約者(高齢者・子ども等)の送迎等における交通事業の活用

医療・介護・福祉 × 交通

対象地域
 北海道当別町
 人口：15,916人
 世帯数：7,281世帯
 高齢化率：35.3%
 面積：422.86km²
 (令和2年国勢調査)

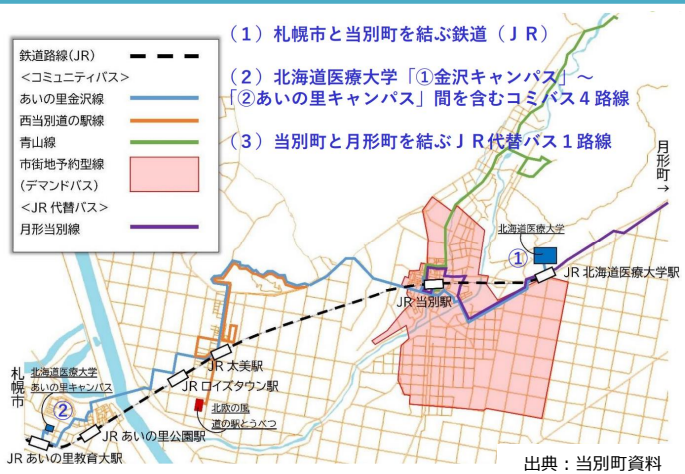
背景・経緯

- 平成17年時点で、コミュニティバス2路線のほか、大学や各事業者による送迎バスが運行されており、路線や経費の重複や利用者が限定されるなどの課題が存在。
- 町主催の協議会による関係者との調整を経て、平成18年度から実証運行を開始、年度毎に対象路線を拡大し、平成23年度から、対象としていた全ての送迎バスについて、コミュニティバス(当別ふれあいバス)への集約を実施。



実施内容

- 当別町、北海道医療大学、不動産事業者(開発した団地内での輸送)がそれぞれ提供していた送迎バスを、町が運行するコミュニティバスに集約。
- コミュニティバスは交通事業者に委託しており、委託料は各主体が負担金を支払う地域公共交通活性化協議会から拠出。
- 4路線、平日79便が運行され、運賃は1回1路線200円のほか、回数券、通院通学用の無料チケット、応援券、子ども定期、1日乗車券など、様々な運賃を用意。



実施による成果・効果

市民の利便性の向上

- 平成17年時点で2路線・平日63便であったが、令和6年時点で4路線・平日79便に増加。

運行収入の増加

- 平成23年の本格運行後、令和元年まで利用者数および運行収入は増加傾向。

費用負担の軽減

- 南北海道のキロ単価を用いた運行経費(推計)と実際の運行経費を比較すると、約6千万円ほど少ない。

当別ふれあいバス	0.7億円
南北海道のキロ単価で推計	1.3億円

資料：当別町資料より作成

基本指標

収支		1日あたり利用者数
収入	支出	379人/日
旧送迎バス 運行主体負担 22,800千円	運行経費 71,730千円	年間利用者数/地域人口
町負担 44,568千円 特別交付税措置を含む		870%
地域間 幹線系統補助 7,410千円		1日1台あたり利用者数
地域内フィーダー系統補助 4,850千円		63人/日台
運賃収入 9,550千円		利用者1人あたり行政経費
		411円/人回
		地域人口あたり行政経費
		3,570円/人

※令和4年度実績

取組にあたっての課題・工夫

【課題】	【工夫した点】
●バス路線の一元化に向けて、路線、運行形態、ダイヤ等を決めることが必要。	●当別町が旗振り役となり、当別町バス体系調査検討会を開催するとともに、5年間にわたる実証実験でダイヤ改正や路線変更を実施。
●町役場職員のダイヤ作成経験が不足。	●札幌市交通局へ職員を派遣し、ダイヤ作成手法を学習。

関連して実施した取組

- 利用促進(モビリティマネジメント)の実施(広報誌発行、バス祭り等のイベント開催)
- 地域公共交通計画に位置づけあり

関連支援制度

- 公共交通活性化総合プログラム
- 地方バスに関する特別交付税措置
- 地域間幹線系統補助
- 地域内フィーダー系統補助

区分

B 地方中心都市など

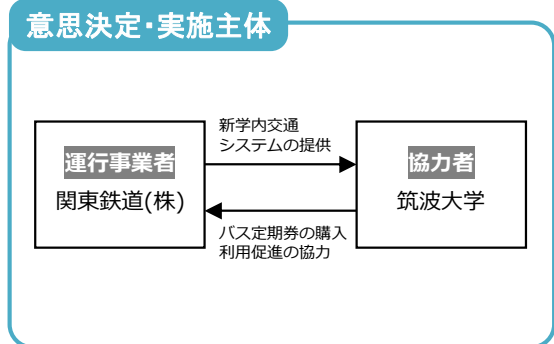
移動制約者（高齢者・子ども等）の送迎等における交通事業の活用

教育・スポーツ・文化×交通

対象地域
 茨城県つくば市
 人口：241,656人
 世帯数：110,490世帯
 高齢化率：20.4%
 面積：283.72km²
 （令和2年国勢調査）

背景・経緯

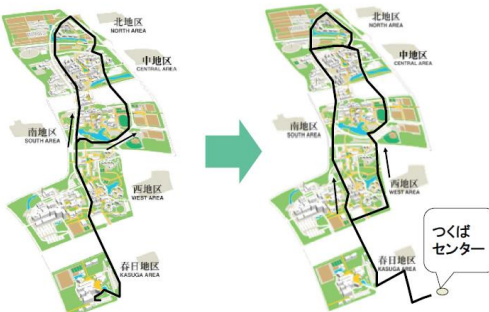
- 大学が運営していた無料の学内バスは、定年退職による運転手の減少や予算の縮小等により運行継続が課題。
- 平成17年8月から、大学と交通事業者が連携し、学内バスの代わりに一般路線バスを導入するとともに、利用促進策も実施。



実施内容

- 大学と交通事業者の連携により、大学が運営していた学内の送迎バスをやめ、新たに交通事業者が学内もルートとする路線バスを運行。
- 旧学内バスと比較し、運行日は増え、運行間隔は短くなり、運行本数は増え、運行経路も延長。
- 大学が一括して定期券を購入することで、定期券の大口割引を実現（学生や教職員には大学が安価に販売）。

	旧学内バス	新学内交通システム
運行主体	筑波大学	関東鉄道
運行日	平日のみ (休業期間は間引き運転または運休)	毎日
運行時間	8:00～18:00	6:00～23:00
運行本数	右回り・左回りそれぞれ30分毎 (合わせて15分毎)	つくばセンター発 平日18本/時（最大） 休日5本/時（最大）
運賃	無料	通常運賃（160円～260円）
運行経路	筑波大学中央～ 図書館情報専門学群	筑波大学中央～ つくばセンター



筑波大学キャンパス交通システム
バス定期券のご案内

購入すると、つくばセンター各停留所のバスが **90% OFF!** で乗り放題！

¥96,770/年 ▶ ¥9,500/年
 つくばセンターから筑波大学中央までの正規の通学定期運賃

購入するには？
 学内の丸墨（書籍部）で利用証シール購入。

利用するには？
 シールを貼った学生証を乗車時に提示。

どれだけお得？
 つくばセンターと筑波大学中央は往復の交通。自由に空席があったら乗り放題の定期券の方が断然お得！

お問い合わせ：筑波大学総務部総務課 TEL：029-853-2025

資料：筑波大学「新学内バス」導入とその効果、石田東生をもとに作成

出典：国土交通省地域公共交通支援センター

出典：筑波大学HP バス定期券のご案内

実施による成果・効果

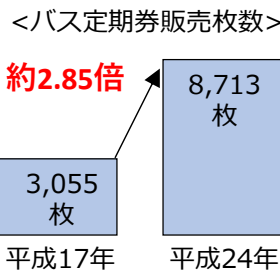
交通事業者の収益向上

● 筑波大学が一括で定期券を購入することで、交通事業者は安定した収益を確保。

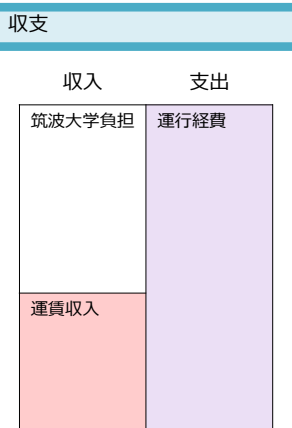
大学の費用負担の軽減

● 筑波大学が旧学内バスの運行のために負担していた費用よりも、約2,000万円削減。

● 利用促進策等によりバス定期券販売枚数は平成17年から最大約2.85倍(平成24年)に増加。筑波大学の定期券販売収入の増加により、筑波大学による費用負担が軽減。



基本指標



- 1日あたり利用者数
一人/日
 - 年間利用者数/地域人口
—%
 - 1日1台あたり利用者数
一人/日台
 - 利用者1人あたり行政経費
0円/人回
 - 地域人口あたり行政経費
0円/人
- ※行政補助がないため、行政支出額は0円

取組にあたっての課題・工夫

【課題】

【工夫した点】

● 大学が交通事業者に対して、バスサービスの代価（運賃分に相当）を一括して支払うことを検討していたが、道路運送法第9条の「特定の旅客に対し不当な差別的取扱い」を禁じる項目に抵触する可能性の指摘あり。



● それまで存在しなかった新たな定期のアイデアとして、大口割引企業定期券の仕組みを関東鉄道が考案し、他の組織からも同様の申し出があれば受け入れるという前提により公平性を担保。

関連して実施した取組

- つくば市近郊のバスマップ配布による利用促進策
- 学生等に対するバス停沿いの居住への働きかけ（つくばアパートマップ、居住地選択動機付け冊子の配布）
- 地域公共交通計画に位置づけなし

関連支援制度

（特になし）

事例20 病院送迎に係る路線バスの活用【福岡県福岡市】

区分

B 地方中心都市など

移動制約者（高齢者・子ども等）の送迎等における交通事業の活用

医療・介護・福祉×交通

対象地域

福岡県福岡市

人口：1,612,392人

世帯数：831,124世帯

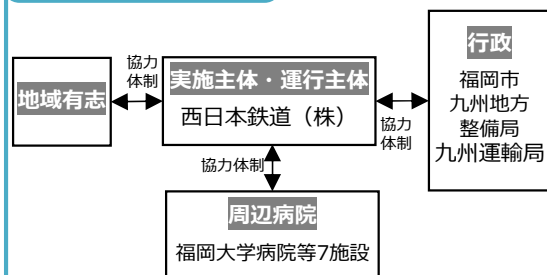
高齢化率：22.1%

面積：343.46km²
(令和2年国勢調査)

背景・経緯

- 国道202号福岡外環状道路沿線には、多数の病院が立地しているものの、外環状道路を運行する公共交通が不在。
- 平成19年に地元有志や病院関係者が中心となり行政側に働きかけ、病院・行政・交通事業者等による協力のもと、社会実験や試行運行を経て、平成24年10月より、路線バスの本格運行が開始。

意思決定・実施主体



実施内容

- 複数の病院がそれぞれ独自に送迎を提供するのではなく、一般路線バスを新たに開設することで、当該送迎のニーズを充足。
- 1日あたり16往復が運行、運賃は大橋駅～福大病院間で460円。（R6年5月14日現在）
- 利用者数を増やすため、各主体が協力して利用促進の取り組みを実施。

主体	取り組み
地域住民	自治協議会、社会福祉協議会等による利用促進チラシの配布、ポスター掲示
病院関係者、民間事業者等	病院、高校・大学、指定自動車教習所等へのポスター掲示、チラシ配布
交通事業者	バスの運行、事業計画の検討、利用状況分析、バス停標柱の特別デザインなど
行政機関	バスバイ整備、広報活動、バスのラッピングなど



出典：国土交通省地域公共交通支援センター

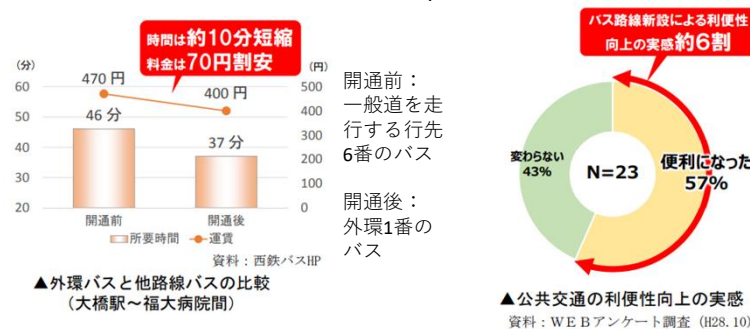
実施による成果・効果

利便性向上

- 基幹病院である福岡大学病院と大橋駅間は従前一般道をルートとする路線バスが運行されていたところ、外環状バスの運行により、同区間の所要時間は10分短縮、料金が70円割安となり、利用者にとっての利便性が向上。

利用者数の増加

- 試行運転当初は平日1日平均800人に満たなかったものの、令和5年には平日1日平均1,080人に増加。



出典：平成28年第6回九州地方整備局事業評価監視委員会資料

基本指標

1日あたり利用者数	平日 1,080人/日 休日 494人/日
年間利用者数/地域人口	平日 17% 休日 4%
1日1台あたり利用者数	平日 360人/日台 休日 165人/日台
利用者1人あたり行政経費	0円/人回
地域人口あたり行政経費	0円/人 ※行政補助がないため、行政支出額は0円
収入	運賃収入
支出	運行経費
※独立採算事業のため収支は非開示	

取組にあたっての課題・工夫

【課題】

- 病院への通院者に対するバスの近接情報の提供が課題。

【工夫した点】

- 病院においてバス近接情報案内機器を設置。

関連して実施した取組

- 外環通りウォーキング大会（福岡市・沿線病院主催）等による利用促進の啓発
- 施設内でのバス近接情報案内機器設置
- 地域公共交通計画に位置づけなし

関連支援制度

（特になし）

事例21 スクールバスに係るデマンドバスの活用(福岡県筑前町)

区分	A 交通空白地など	移動制約者(高齢者・子ども等)の送迎等における交通事業の活用	教育・スポーツ・文化×交通
-----------	-----------	--------------------------------	---------------

対象地域	背景・経緯	意思決定・実施主体
福岡県筑前町 人口：30,485人 世帯数：12,390世帯 高齢化率：33% 面積：67.1km ² (令和6.3時点)	<ul style="list-style-type: none"> 筑前町では、路線バスの他、地域巡回バス(無料のコミュニティバス)を運行していたが、運行時間が自分の予定と合わない等もあり、利用が伸び悩んでいた。 これを受け、令和4年10月に一部地域、令和5年10月には全地域で、AIオンデマンド交通を導入。令和6年4月からは遠距離通学時にも活用を開始。地域巡回バスをAIオンデマンド交通に置き換え、効率的な運行と利便性の向上により、公共交通空白地域の改善に努めた。 	実施主体 筑前町 町が地元タクシー事業者に運行委託 関係者 地域公共交通会議 小学校・保護者 システム アイシン 運用主体としての委託

実施内容

- 無料の地域巡回バス(コミュニティバス)を1年6か月かけて有償のAIオンデマンド交通へと令和6年4月に移行。
- 地域巡回バスは高齢者の利用が主であったため、高齢者のみを対象とする体験乗車期間を設け、丁寧に時間をかけ周知。
- 従来の地域巡回バスの車両をAIオンデマンド交通に流用することで経費を節減。
- 令和6年4月からの運賃は1乗車につき200円の定額(小学生は100円、未就学児は無料)回数乗車券も発行し、3,000円で3,800円分の利用が可能。
- 利用者の声を踏まえ、町内乗り換えなしでのサービスを提供。
- 令和6年4月から朝の時間帯(7時~8時30分)で通学用の路線不定期運行を実施。従来からの課題であった遠距離児童の通学を専用車両を用意することなく支援できるようになり、9時からはそのまま区域運行の車両として稼働。

ちくちゃんバス運行

※時間・ルートが決まっています。

チョイソコちくちゃん運行

※ご希望のタイミングで行きたい場所に利用いただけます。

車両3台
(14人乗り×2台、10人乗り×1台)

実施による成果・効果

- AIオンデマンド交通の導入に係る住民説明会の実施により、地域巡回バスを利用したことのない住民の利用促進に貢献。
- 保護者の送迎に係る負担軽減。
- 課題であった遠距離通学児童への支援により、保護者の送迎の負担軽減に寄与。

月	2023年10月	2023年11月	2023年12月	2024年1月	2024年2月	2024年3月	2024年4月												
件数	90	133	113	157	44	52	72	73	147	138	180	178	863	942	831	764	791	1,090	894

基本指標

収支	1日あたり利用者数												
<table border="1" style="font-size: small;"> <tr><th colspan="2">収入</th><th colspan="2">支出</th></tr> <tr><td>町負担</td><td>38,191千円</td><td>運行経費</td><td>43,440千円</td></tr> <tr><td>国補助・県補助</td><td>5,249千円</td><td></td><td></td></tr> </table>	収入		支出		町負担	38,191千円	運行経費	43,440千円	国補助・県補助	5,249千円			36人/日 年間利用者数/地域人口 31% 1日1台あたり利用者数 12人/日台 利用者1人あたり行政経費 2,936円/人回 地域人口あたり行政経費 1,425円/人
収入		支出											
町負担	38,191千円	運行経費	43,440千円										
国補助・県補助	5,249千円												
R5年度利用実績 14,796件 ※地域巡回バス含む実績 R6年度では運賃収入を約2,200千円と想定 ※R6年4月実績894件から推定													

取組にあたっての課題・工夫

【課題】	【工夫した点】
<ul style="list-style-type: none"> 会員制や予約制、乗車できるのは町民のみという制約からのスタートとなった。 通学時の利用に際し、利用可否の条件整理、費用負担の考え方で整理が必要であった。 毎日の児童の通学の予約を保護者に対応していただく必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 住民説明会を30回以上実施し、町が事業主体となる公共交通として理解頂いた。 路線バスを利用して通学している児童と不公平にならないような明確な条件による判定基準と、受益者負担として、1乗車100円の負担とした児童が、お金を持たなくても良いように、回数乗車券の発行を実施した。 保護者説明会を開催し、AIオンデマンド交通のしくみや予約の方法について周知した。

関連して実施した取組

- 回数乗車券の発行
1,000円で1,100円分、2,000円で2,400円分、3,000円で3,800円分の運賃相当となる。

関連支援制度

- 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)の支援
- 近未来MaaS福岡モデル創出事業費補助金(県の補助金)
- 令和4年度新モビリティサービス推進支援事業

事例22 企業送迎に係る路線バスの活用【千葉県八千代市】

区分

B 地方中心都市など

移動制約者（高齢者・子ども等）の送迎等における交通事業の活用

企業×交通

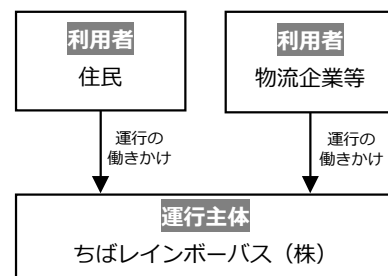
対象地域

千葉県八千代市緑が丘西
人口：8,620人
世帯数：3,258世帯
高齢化率：5.5%
面積：1.42km²
(令和2年国勢調査)

背景・経緯

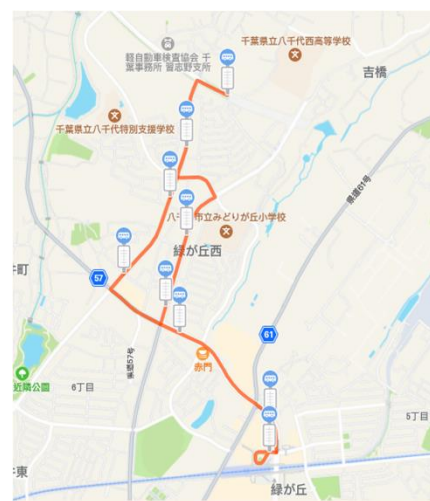
- 西八千代北部特定土地区画整理事業の進展に伴う物流施設等の進出や住民の増加によって、物流施設を運営する事業者等にとっては最寄りの駅や地域内の移動手段の確保が課題。
- 令和2年4月に、八千代緑が丘駅と物流施設が集積する地区を結ぶ緑ヶ丘西線が、一般路線バスを开通。

意思決定・実施主体



実施内容

- 物流施設の運営事業者が独自に送迎を提供するのではなく、一般路線バスを新たに開設することで、当該送迎のニーズを充足。
- 八千代緑が丘駅と当該地区を結ぶ循環型バス路線であり、平日往復21便、休日は17便が運行、運賃は全線均一で190円。
- 交通事業者としては、物流施設関係の従業員の利用が見込めるだけでなく、当該地区には住宅も造成されており需要が増加する見込みがあること等から、一般路線バスとして開設。



出典：バスマップ バス路線：緑が丘西線

実施による成果・効果

交通事業者への収益貢献

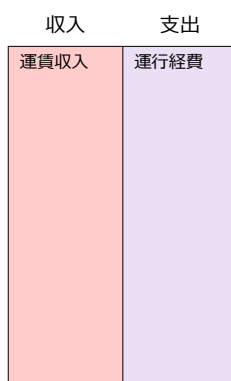
- 7丁目北バス停付近に物流施設があり、また八千代西高校もあることから、八千代緑が丘駅からの出発便と到着便の両方の利用ニーズがあり、交通事業者の収益に貢献。

通勤通学者・居住者の利便性向上

- 路線バス利用者は、主に緑が丘西地区在住住民の通勤通学、同地区にある物流倉庫への通勤、同地区近くにある八千代西高校の通学で利用しており、当該地区の居住者と来街者の双方の移動の利便性が向上。

基本指標

収支



※独立採算事業のため収支は非開示

1日あたり利用者数

280人/日

年間利用者数/地域人口

1,185%

1日1台あたり利用者数

280人/日台

利用者1人あたり行政経費

0円/人回

地域人口あたり行政経費

0円/人

※行政補助がないため、行政支出額は0円

取組にあたっての課題・工夫

【課題】

- バスの折り返し場、運転士の休憩場所等を確保。

【工夫した点】

- 折り返し場は、暫定的に供用前の都市計画道路のスペースを、運転士の休憩場所は物流倉庫の一部スペースを借用。

関連して実施した取組

〔地域公共交通計画に位置づけなし〕

関連支援制度

(特になし)

事例23 遠距離通学に係る路線バスの活用【鹿児島県鹿児島市】

区分

B 地方中心都市など

移動制約者（高齢者・子ども等）の
送迎等における交通事業の活用

教育・スポーツ・文化×交通

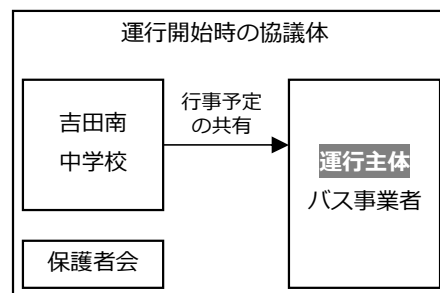
対象地域

鹿児島県鹿児島市
むれがおか
牟礼岡・宮之浦
人口：4,196人
世帯数：2,152
世帯
高齢化率：39.8%
面積：13.40km²
(令和5年4月1日現在)

背景・経緯

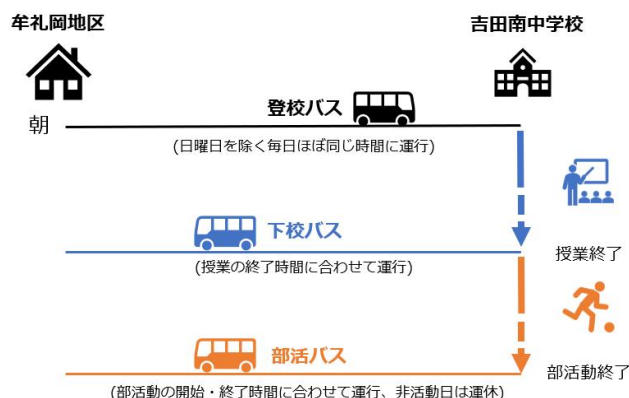
- 鹿児島市牟礼岡・宮之浦地区から同市立吉田南中学校までは、距離が長い上、急坂で道幅も狭く、通学路の安全性に対する課題が顕在化。
- 昭和50年代後半頃、中学校保護者会の要望を契機に、学校・保護者会・交通事業者による協議を経て、学校の行事日程に合わせて運行時刻が変動する、地域住民も利用可能な一般路線バス（路線定期運行）の運行を開始、現在も運行を継続。

意思決定・実施主体



実施内容

- 遠距離通学の中学生のために、独自のスクールバスを運行するのではなく、一般路線バスを新たに開設することで、当該通学のニーズを充足。
- 運行ダイヤは、1日1~2往復の運行を基本としつつ、中学校の行事や長期休暇の日程等に応じて柔軟に設定。
- 運賃は片道300~320円だが、定期券・ICカードを利用する生徒については、鹿児島市の遠距離通学費補助制度による全額補助により実質無料。



▲中学校の時間割に応じたバス運行ダイヤの設定イメージ

実施による成果・効果

通学時の安全の確保

- 中学校と住宅地との間での一般路線バスの運行により、遠距離通勤する生徒の移動の安全性を確保。

学生生活の質的向上

- 学校行事や部活動に配慮した柔軟な時刻設定により、生徒が移動の制約を受けず、学校での様々な活動に参加する機会を担保。

住民の利便性の向上

- スクールバスとせず、誰もが利用できる一般路線バスとしたことで、地域住民の利便性が向上。

交通事業者の収益の確保

- 一般路線バス導入時には、毎日の通学による利用が見込めたため、事業者の収益に貢献。

基本指標

収支

収入		支出	
バス事業者負担		運行経費	
市負担 2,646千円			
特別支援教育 就学奨励費 約100千円			
運賃収入			

市負担は令和5年度実績、
その他の収支は独立採算事業のため非開示
※市負担は通学費に対する補助にのみ拠出

1日あたり利用者数

一人/日

年間利用者数/地域人口

—%

1日1台あたり利用者数

一人/日台

利用者1人あたり行政経費

一元/人回

地域人口あたり行政経費

631円/人

※利用者数は非開示

取組にあたっての課題・工夫

【課題】

- 一般路線バスのため、運行時刻を固定化した場合、時間割の変化への対応や生徒の部活動等への参加が難しくなる課題が顕在化。



【工夫した点】

- 学校とバス会社が連絡を取り合う体制を構築、学校は時間割や行事などの情報を提供し、バス事業者が作成するダイヤとのすり合わせを実施。

関連して実施した取組

- PTA総会等における保護者への周知
- 〔 ● 地域公共交通計画に位置づけなし 〕

関連支援制度

- 遠距離通学費補助制度（鹿児島市）
- 就学援助制度（鹿児島市）
- 特別支援教育就学奨励費

【実証・事業開始フェーズ】

事例24 地域の交通資源の集約に関する実証事業【宮崎県西米良村】

区分

A 交通空白地など

地域における移動手段の集約による
運行の効率化

宅配・物流
×交通

医療・介護・福祉
×交通

対象地域

宮崎県西米良村
人口：1,000人
世帯数：502世帯
高齢化率：43.7%
面積：272km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 定時定路線バスでは、高齢化した山間地域のニーズに応えられない状況。また、人手不足が深刻化するなか、村民の生活維持のためには、日常生活サービスの統合による効率化を図る必要性。
- 日中時間帯の村営バスをデマンド化するとともに、福祉送迎や買い物支援送迎、貨客混載など、村内の移動の足の集約を目指す。

意思決定・実施主体

実施内容

【交通モード】デマンド交通／自家用有償旅客運送
(道路運送法79条) <6台>

- 日中時間帯の村営バスをデマンド化することにより、高齢者向けのドアtoドアサービスを拡充。事前登録のうえ、電話又はインターネットにて乗車予約する仕組み。
- 村中心部のバス待合室において、事前登録や電話窓口を対応するほか、貨客混載の拠点とするなど、地域の交通結節点として整備。

■ 利用料金・割引

- 定時運行・予約運行のいずれもこれまでの距離制運賃
- 予約運行では+100円でバス停以外の自宅や目的地近くまで運行可能

■ 運行表(平日・路線別)

基本指標

【実証期間：10/1~2/29(152日間)】
【利用者数：4,306名】

事業実施に係る費用(実証期間)	1日あたり利用者数
イニシャルコスト：8,400千円 ランニングコスト：10,000千円	28.3人/日
※実証事業に係る費用 ※実証事業終了後は、西米良村の費用負担により事業継続(ランニングコスト：約2,000千円/月)	地域人口に対する利用者数比率
	-
	1日1台あたり利用者数
	4.7人/日台
	利用者1人あたり行政経費
	-
	地域人口あたり行政経費
	-

今後の事業展開

- 福祉有償運送の統合については、実証運行の結果を踏まえ、費用負担について福祉部門との調整を予定。
- 貨客混載についても、現在は1地区での実施にとどまっていることから、各集落に拠点(ターミナル)を整備することにより、運行事業者の送迎・配達負担の軽減を図りながら、全村展開の体制を構築予定。

事例25 習い事送迎における相乗りタクシー運行【神奈川県横浜市】

区分

C 大都市など

移動制約者(高齢者・子ども等)の
送迎等における交通事業の活用

子ども・子育て
×交通

金融・保険
×交通

対象地域

神奈川県横浜市
人口：3,777,491人
世帯数：1,799,059世帯
高齢化率：25.1%
面積：438km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 市の共働き子育て層の50%が子供の送迎対応をネックに、自身の求める働き方や子供の習い事を諦めるとの調査結果(2023年hab社)。
- 専用アプリを開発し、習い事先と連携して相乗りタクシーを活用した送迎代行サービスを実施。
- 子育て層の送迎負担軽減と習い事の選択肢を多様化するとともに、タクシー事業者の新収益創出を目指すもの。

意思決定・実施主体

実施内容

【交通モード】乗合タクシー(道路運送法第21条許可) <6台>

- 子供の送迎に特化した相乗りタクシー配車アプリと、決裁時に利用できる「デジタル子どもタクシーチケット」システムを開発。
- 保護者への通知機能や安全・安心な車内空間の設計などを施した、子供向けユニバーサルデザイン車両を用いた習い事の送迎代行を実施。

■ 利用料金

■ 事業の実施エリア

基本指標

【実証期間：1/15~2/18(35日間)】
【利用者数：110名】

事業実施に係る費用(実証期間)	1日あたり利用者数
イニシャルコスト：37,943千円 ランニングコスト：1,600千円	3.1人/日
※実証事業に係る費用 ※民間事業者による取組であり、習い事先等からの委託によりビジネスモデルとして確立できるよう継続して実証	地域人口に対する利用者数比率
	-
	1日1台あたり利用者数
	0.5人/日台
	利用者1人あたり行政経費
	-
	地域人口あたり行政経費
	-

今後の事業展開

- 常時運行を目指し、子供の安全性や事業の持続性の担保に向けた検討を実施。
- 教育委員会、学校と連携し、本サービスの周知を行うことで利用促進を図る。

区分

B 地方中小都市など

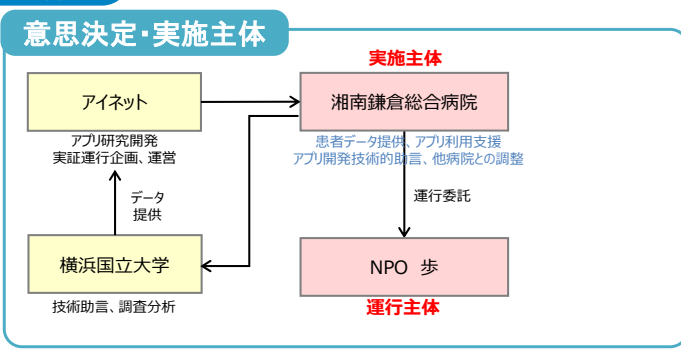
移動制約者（高齢者・子ども等）の送迎等における交通事業の活用

医療・介護・福祉 × 交通

対象地域
神奈川県 鎌倉市・藤沢市・逗子市・葉山町
鎌倉市人口：172,710人（高齢化率31.1%）
藤沢市人口：436,905人（高齢化率24.8%）（令和2年国勢調査）

背景・概要

- 介護タクシーの手配は、利用者の介護度に応じた車両手配が必要となり、各事業者ごとに手配する場合、1台あたり30分以上を要している。そのため、医療現場が疲弊するとともに、利用者も待ち時間が長い状況。
- 配車手配をデジタル化した介護タクシーサービスを構築し、医療機関や患者の負担軽減、介護タクシーの稼働率向上、地域住民の自由な外出を可能とする“四方よし”の社会の実現を目指す。



実施内容

【交通モード】福祉輸送事業限定許可（道路運送法4条）

- 利用者情報（必要な医療機材等）を入力可能なアプリを使用することにより、病院と介護タクシードライバー間の効果的な調整により、業務の効率化と円滑なサービス提供を実現。

【予約方法】

- 医療機関が利用者情報を、介護タクシーアプリに入力
- 介護タクシー会社が利用者情報を確認し、送迎（対応）可能なタクシーから応答
- 応答内容を予約者が比較し、依頼先を決定

【システム利用料】
1回300円
（介護タクシー会社が負担、タクシー料金は利用者負担）

■実施エリア

基本指標

【実証期間：2/1~2/14（14日間）】
【利用者数：83人】

事業実施に係る費用（実証期間）	1日あたり利用者数
イニシャルコスト：－ ランニングコスト：－	5.9人/日
※実証事業の結果を踏まえ、全国展開を見据えたシステムの機能拡充と広告宣伝等を図る。	地域人口に対する利用者数比率
	－
	1日1台あたり利用者数
	－
	利用者1人あたり行政経費
	－
	地域人口あたり行政経費
	－

今後の事業展開

- 令和7年度以降は関東近隣県へのサービス拡大を検討。
- 介護タクシーの利用実態に関するデータを研究等に活用するとともに、移動困難者支援のための公的データとして活用。

区分

B 地方中心都市など

移動制約者（高齢者・子ども等）の送迎等における交通事業の活用

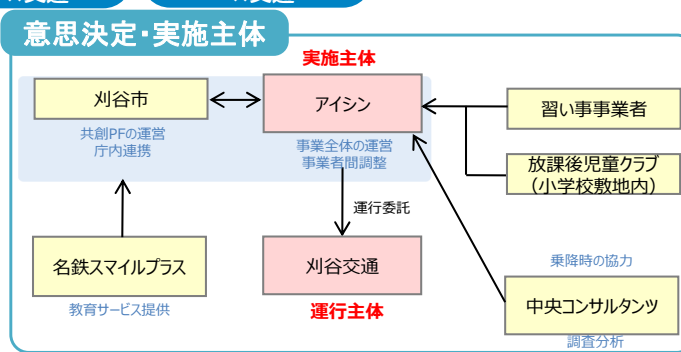
子ども・子育て × 交通

教育・スポーツ・文化 × 交通

対象地域
愛知県刈谷市
人口：153,834人
世帯数：67,646世帯
高齢化率：20.6%
面積：50km²
（令和2年国勢調査）

背景・概要

- 習い事への交通手段を保護者の送迎に依存しており、約8割が送迎に負担を感じている状況。送迎負担のため、希望する習い事ができない実態や、保護者が働かなくても働けない実態、また、特に低学年の保護者からは子供に合った習い事を見つけ、質の高い教育を受けさせたいニーズがある。
- 地域課題の解決に向けて、地域課題の解決に向けて、市中心部の2つの小学校を選定し、子ども相乗りタクシーの運行と、教育拠点の運営の実証を開始。



実施内容

【交通モード】相乗りタクシー（許可登録を要しない運送）
＜16台（タクシー会社37台のうち、アプリ対応車両）＞

- 送迎の課題を解消するため、教育拠点を中心に、放課後児童クラブ（小学校）、習い事先、自宅を結ぶタクシーでの子ども相乗り送迎を運行
- 市が提供する施設内に相乗りタクシーの拠点と教育拠点「つながりステーション」を集約し、宿題サポートや教育プログラム等の質の高い教育サービスを提供。

■事業の実施エリア

■タクシー送迎の様子

基本指標

【実証期間：1/15~2/16（33日間）】
【利用者数：699名（283運行）】

事業実施に係る費用（実証期間）	1日あたり利用者数
イニシャルコスト：5,000千円 ランニングコスト：5,000千円	21.2人/日
※実証事業に係る費用 ※全体的なコスト削減を図りながら、利用者・地域の関係者・自治体それぞれの負担により維持できるよう継続して実証（令和6年度以降、有償化することにより、利用者負担額について検証）	地域人口に対する利用者数比率
	－
	1日1台あたり利用者数
	一人/日台
	利用者1人あたり行政経費
	－
	地域人口あたり行政経費
	－

今後の事業展開

- 送迎と教育を統合したサービスの需要を確認したため、今後は企業や習い事事業者と連携・協働するとともに、官民の役割分担を図った事業スキームの構築を検討
- 乗合率向上によるコスト削減を図るため、車両の大型化による輸送率向上を検討。

事例28 高齢者の移動ニーズに応えるAIオンデマンド運行の実証(香川県坂出市)

区分

A 交通空白地など

移動制約者（高齢者・子ども等）の送迎等における交通事業の活用

医療・介護・福祉 × 交通

対象地域

香川県坂出市
人口：50,624人
世帯数：21,207世帯
高齢化率：36.1%
面積：92km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 市街地から離れて暮らす高齢者の通院や買い物等の移動ニーズに対応した交通サービスが不足。
- 医療機関（回生病院）からの通所リハビリテーションの送迎に関する相談をきっかけに、交通事業者（大和タクシー）が主体となり、移動ニーズに柔軟に対応可能なAIオンデマンド交通を検討。

意思決定・実施主体

実施内容

【交通モード】AIデマンド交通（道路運送法21条許可） < 8台 >

- 平日朝8時～夜17時に運行する定時定路線便（1日8便）の一部区間をAIオンデマンドシステムの導入によりデマンド化。病院前に設置された停留所により、病院利用者の足の確保を図る。
- 追加料金（200円）を支払うことにより、指定場所以外での降車も可能。

■ 利用料金

乗車\降	中心部	西庄	府中	加茂
中心部	—	300	400	—
西庄	300	200	300	300
府中	400	200	200	300
加茂	—	300	300	—

■ 事業の実施エリア

基本指標

【実証期間：12/1～2/22（84日間）】
【利用者数：427名（247運行）】
【1便あたり利用者数：1.7人】

事業実施に係る費用（実証期間）	1日あたり利用者数
	5.1人/日
イニシャルコスト：— ※既存タクシーの活用	地域人口に対する利用者数比率
ランニングコスト：2,728千円	—
※実証事業に係る費用 ※令和6年度以降、さらなる利用者獲得と業務の効率化に向けた実証を検討。	1日1台あたり利用者数
	0.6人/日台
	利用者1人あたり行政経費
	—
	地域人口あたり行政経費
	—

今後の事業展開

- 高齢者に対するアプリ説明会等を開催するも、利用率は低迷しており、更なるUI改善や電話予約オペレーションの改善が必要。
- 学生や子育て世代の利用機会を拡大するため、増便や運行時間帯の調整を検討。

事例29 こどもの習い事送迎に関する実証事業(北海道士別市)

区分

A 交通空白地など

移動制約者（高齢者・子ども等）の送迎等における交通事業の活用

子ども・子育て × 交通

教育・スポーツ・文化 × 交通

対象地域

北海道士別市
人口：17,858人
世帯数：8,184世帯
高齢化率：41.2%
面積：1,119km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 教員の労働環境改善や少子化により、子どもの習い事場所の集約が進む一方、交通手段は限られることから、習い事を断念せざるを得ない状況が発生。
- 移動の課題を解消するため、「習い事応援タクシー」の運行を開始。習い事場所や時間・曜日を予め登録したうえで、乗合タクシーでの送迎を実施。スポーツに関する習い事に対しては、スポーツ協会が利用料金の一部を負担。

意思決定・実施主体

実施内容

【交通モード】乗合タクシー（道路運送法21条許可） < 1台 >

- 公式LINEを通じて、予め習い事場所や時間・曜日を登録（都度連絡は不要、欠席時のみ連絡）
- スポーツに関する習い事については、士別市スポーツ協会が支援。送迎1回につき100円を割引。

■ 利用料金・割引

	市街地	朝日町	その他郊外地域
1回あたり乗車料金(含む)	300円	2,000円	1,000円
サブスクリプション事料(1ヶ月毎)	3,000円	20,000円	10,000円

■ 事業の実施エリア

基本指標

【実証期間：7/18～1/31（205日間）】
【利用者数：532名（207運行）】

事業実施に係る費用（実証期間）	1日あたり利用者数
	2.6人/日
イニシャルコスト：— ※既存タクシーの活用	地域人口に対する利用者数比率
ランニングコスト：1,302千円	—
※実証事業に係る費用 ※コスト低減を図りながら、実証事業終了後に、公的事業として継続するか、民間事業として継続（一部を公的支援）するかについては、令和6年度に検証	1日1台あたり利用者数
	2.6人/日台
	利用者1人あたり行政経費
	—
	地域人口あたり行政経費
	—

今後の事業展開

- エリア拡大により、利用者数増加を図るとともに、利用者負担軽減のため、広告費や協賛金の確保を検討。
- 教育や女性活躍推進の予算を充当することについても今後検討。

区分

B 地方中心都市など

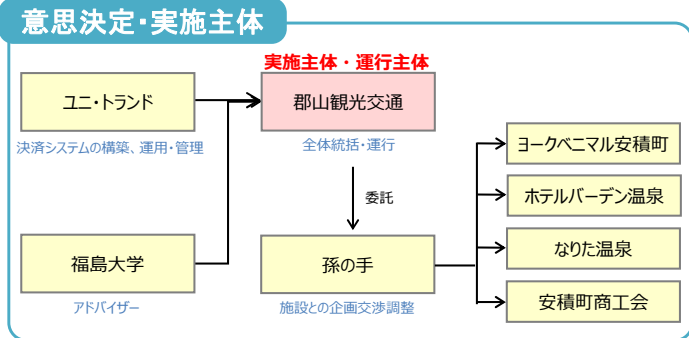
おでかけ先等と連携した交通と他事業の相互利用

医療・介護・福祉 × 交通

対象地域
 福島県郡山市
 人口：327,692人
 世帯数：140,441世帯
 高齢化率：26.9%
 面積：757km²
 (令和2年国勢調査)

背景・概要

- 高齢者の外出支援として定額タクシーサービスを実施していたタクシー事業者が、目的地となる商業施設・温浴施設と連携することにより、取組内容を拡充。
- 介護タクシー部門から派生したコンシェルジュサービスについて、会員情報や利用履歴等から、利用傾向に合わせた外出を提案するサービスへと拡充することにより、高齢者の外出を促進。



実施内容

【交通モード】相乗りタクシー（旅行会社方式）＜2台＞

- 定額タクシーサービスやコンシェルジュサービスについて、アプリ予約システムを導入してデジタル化。
- 目的施設と連携することにより、バス停の位置調整や混雑時間帯の共有を図ることにより、利用者の利便性を向上。

■ 利用料金・割引

プラン	内容	金額
定額乗り放題		
プラン	内容	金額
定額安積	安積町乗り放題	10,000円/月
定額市内	郡山市内乗り放題	33,000円/月
回数券 (3ヶ月間有効)		
プラン	内容	金額
回数券A	4枚分	5,500円
回数券B	6枚分	7,700円
回数券C	10枚分	11,000円
回数券D	16枚分	16,500円
回数券E	22枚分	22,000円

■ 事業の実施エリア

基本指標

【実証期間：9/1~1/31 (153日間)】
 【利用者数：43名 ※登録者数】

事業実施に係る費用 (実証期間)	1日あたり利用者数
	— 人/日
イニシャルコスト：— ※既存タクシーの活用	地域人口に対する利用者数比率
ランニングコスト：8,342千円	—
※実証事業に係る費用 ※契約アクティブ数の採算ラインを実施区域の高齢者数の1割 (700人) と想定。 今年度の目標を100人に設定した上で運行を継続。	1日1台あたり利用者数
	— 人/日台
	利用者1人あたり行政経費
	—
	地域人口あたり行政経費
	—

今後の事業展開

● 安積地区の高齢者の1割程度 (700人) が利用した場合、採算性が確保されると想定。まずはアクティブ利用者数を100人確保することを目標として令和6年度に取組。また、市内のタクシー事業者や自治体と連携することにより、市内全域におけるサービス展開を検討するとともに、商工会を通じて、地元商店街等との連携についても検討。

区分

C 大都市など

おでかけ先等と連携した交通と他事業の相互利用

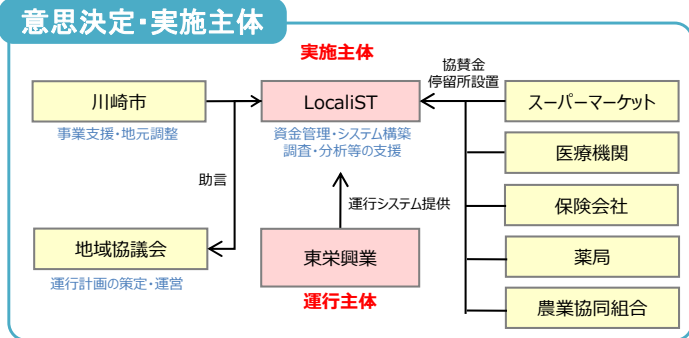
医療・介護・福祉 × 交通

官民連携

対象地域
 神奈川県川崎市
 人口：1,538,262人
 世帯数：745,988世帯
 高齢化率：20.3%
 面積：143km²
 (令和2年国勢調査)

背景・概要

- 高低差のある地域性のため、特に高齢者はバス停や生活利便施設までの移動に苦慮。
- 令和4年度から無償で開始した実証運行に合わせて、保険会社と連携した「お出かけづくり」を実施。近隣の病院・薬局など高齢者のお出かけ先となる施設との関係性を構築。
- 大学発のベンチャー企業であるLocaliST(株)が主導して取組を実施。



実施内容

【交通モード】定時定路線バス（道路運送法21条許可）＜1台＞

- 買物利用に配慮し、フリー降車区間を設定したコミュニティ交通を運行。既存路線バスの停留所付近に停留所を設置することにより、公共交通へのスムーズなアクセスを実現。
- 定期券販売は沿線の病院・薬局等で実施。買い物利用時に定期券を見せることで、購入品の自宅への配送料が無料となる取組を実施。
- 広告収入・協賛金等の運賃外収入を継続的に確保するため、分野横断型の支援体制を構築し、約60万円の協賛金を確保。

■ 利用料金・割引

- 200円/回
- ※1日券：500円、回数券(11枚)：2000円、定期券：2000円/月
- ※本格運行時は300円に設定、高齢者割引 (100円) を検討

■ 乗車の様子

基本指標

【実証期間：10/16-2/26(うち36日間)】
 【利用者数：838名】

事業実施に係る費用 (実証期間)	1日あたり利用者数
	23.3人/日
イニシャルコスト：— ※既存タクシーの活用	地域人口に対する利用者数比率
ランニングコスト：1,221千円	—
※実証事業に係る費用 ※実証事業終了後、共創パートナーの拡大による協賛金・広告収入の増加を含め、持続的な事業継続に向けた費用負担について、令和6年度以降に検証。	1日1台あたり利用者数
	2.1人/日台
	利用者1人あたり行政経費
	—
	地域人口あたり行政経費
	—

今後の事業展開

● 福祉部門との連携を進めるため、福祉に波及する効果の検証方法を検討。
 ● 本事業については、地域公共交通計画の中間評価等で検証するとともに、多様な主体との持続可能な連携を検討。

事例32 観光地における住民・観光客の足の確保【長野県白馬村】

区分	A 交通空白地など	おでかけ先等と連携した交通と他事業の相互利用	観光・まちづくり × 交通
-----------	-----------	------------------------	---------------

対象地域

長野県白馬村
人口: 8,575人
高齢化率: 32.5%
面積: 189km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 白馬村は企業売上高の65%を占めるなど、「観光」が主要産業（観光客：2,384,700人）
- 一方、夜間の公共交通が無く、住民や観光客（主に外国人）の村内移動手段の対策が課題。
- 上記の課題に対し、アルピコ交通からシステムベンダー2社（SWAT Mobility Japan・BIPROGY）などが共創プラットフォームを構築し、取組みが開始。

意思決定・実施主体

実施内容

【交通モード】AIオンデマンドタクシー（道路運送法21条許可）＜4台＞

- 住民・観光客の夜間の移動手段を確保するため、夜間に限定（17時～23時）して、AIオンデマンドタクシーの運行を実施。
- マイナンバーカード連携により、住民対象のサブスクモデルを導入。住民と観光客の料金体系を切り分け。
- 村内の移動目的先となる飲食店もアプリにより予約可能。

■ 利用料金

1回：500円／人
※白馬住民はマイナンバーカード連携により、サブスクリプション乗車券を販売（3000円で全期間利用可能）

■ 白馬ナイトデマンドタクシー車両

基本指標

【実証期間：12/18～2/18（63日間）】
【利用者数：7,360名（3,213運行）】

事業実施に係る費用（実証期間）	1日あたり利用者数
イニシャルコスト：33,880千円	116.8人/日
ランニングコスト：19,014千円	地域人口に対する利用者数比率
	-
※実証事業に係る費用	1日1台あたり利用者数
※実証運行終了後、令和6年度6月より白馬村が費用負担のもと本格運行を実施	29.2人/日台
※ランニングコストについて	利用者1人あたり行政経費
夏：約2,350千円/月（2台）	-
冬：約6,010千円/月（4台）	地域人口あたり行政経費
	-

今後の事業展開

- 居住誘導区域と都市機能誘導区域間の円滑な移動の確保に向け、鉄道駅・路線バスの停留所を乗降場所に設定。
- 飲食施設、スキー場、宿泊施設等との連携拡充を図り、運賃収入以外の収益源の確保を目指す。

事例33 収益循環モデルの構築に関する実証事業【北海道江差町】

区分	A 交通空白地など	おでかけ先等と連携した交通と他事業の相互利用	商業・農業 × 交通
-----------	-----------	------------------------	------------

対象地域

北海道江差町
人口：7,428人
世帯数：3,542世帯
高齢化率：38.4%
面積：109km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 人口減少や人手不足に起因して、バス路線の廃止も検討される一方、交通空白地においてバス停までの移動が困難な高齢者等に対する移動手段の確保が課題。
- 地域内交通の充実化を図るため、交通と買い物の連携に加えて、地域の共通ポイントカードを活用することにより、持続可能な「収益循環モデル」の構築に取り組み。

意思決定・実施主体

実施内容

【交通モード】自家所有有償旅客運送／AIオンデマンド交通（道路運送法79条）＜1台＞

- 既存路線バスを補完するAIオンデマンド交通を実証運行。事前登録のうえ、電話又はLINEで予約し、自宅及び指定の乗降地点を運行。
- 決済手段として、地域の共通ポイントカード「江差EZOCA」を活用。利用額の一部が地域に還元される仕組みを構築するとともに、買い物データの取得により、利用者の行動変容を分析。

■ 事業の実施エリア

■ 利用料金・割引

一般運賃（中学生以上）	（乗合なし）500円/人 （乗合あり）300円/人
福祉割引運賃	一律200円/人
こども運賃	
乳幼児運賃	無料

基本指標

【実証期間：11/1-2/9（101日間）】
【利用者数：660名（566運行）】

事業実施に係る費用（実証期間）	1日あたり利用者数
イニシャルコスト：6,698千円	9.7人/日
ランニングコスト：6,020千円	地域人口に対する利用者数比率
	-
※実証事業に係る費用	1日1台あたり利用者数
※実証事業終了後、令和6年度夏頃に、フィーダー補助を活用の上で江差町が費用負担のもと、本格運行に移行（ランニングコスト：約1,000千円/月）。	9.7人/日台
	利用者1人あたり行政経費
	-
	地域人口あたり行政経費
	-

今後の事業展開

- 通院や買い物の拠点として、近隣町と連携することを視野に入れて、更なる利便性向上及び事業者の負担軽減を図る。
- 更なる持続可能性の向上のため、輸送資源の最適化や運行経費等の再精査、商業店舗等との連携強化を継続して検討。

区分	B 地方中心都市など	おでかけ先等と連携した交通と他事業の相互利用	商業・農業 ×交通	医療・介護・福祉 ×交通
-----------	-------------------	------------------------	--------------	-----------------

対象地域

福島県会津若松市
人口：117,376人
世帯数：49,022世帯
高齢化率：31.4%
面積：383km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 平成26年以降、まちなか路線の再編に取り組むも、市街地の交通不便エリアが解消されず、補助対象路線の改善も図られていない状況。
- 通勤・通学は路線バスが引き続き担う一方、日中時間帯については、AIオンデマンド交通を導入することにより、まちなか路線の効率的運行とドライバー不足対策に取り組み。併せて、目的施設との連携を強化することにより、公共交通の利用促進に取り組み。

意思決定・実施主体

実施内容

【交通モード】AIオンデマンド交通（道路運送法第21条許可）＜1台＞

- まちなかエリアにおいて、日中の分散した目的地への移動に対応するため、AIオンデマンド交通を導入。路線バスの一部運休便の代替手段として活用する等、一体的・効率的な交通網の構築に取り組み。
- 目的施設（大型商業施設等）でのプロモーションにより、公共交通の利用促進にも取り組み。

■ 利用料金・割引

運賃:1回乗車	エリア内⇄エリア内	エリア内⇄エリア外スポット
大人(中学生以上)	400円	500円
小人(小学生)	200円	300円
大人 障がい者(中学生以上)	200円	300円
小人 障がい者(小学生)	100円	200円
幼児	無料	無料

(事業の実施エリア)

基本指標

【実証期間：12/1～1/15（46日間）】
【利用者数：約30～40人/日 ※登録人数：360名】

事業実施に係る費用（実証期間）	1日あたり利用者数
	約30～40人/日
イニシャルコスト：約2,100千円	地域人口に対する利用者数比率
ランニングコスト：-	-
※実証事業に係る費用 ※定時路線バスをデマンド交通へ転換する実証事業であり、実証事業終了後は交通事業者が運行したうえで、自治体も支援する予定	1日1台あたり利用者数
	約30～40人/日台
	利用者1人あたり行政経費
	-
	地域人口あたり行政経費
	-

今後の事業展開

- 独立運行されている鉄道・バスの乗り継ぎをつなぐ手段として、柔軟な運行が可能なAIオンデマンド交通を活用。
- 目的地に最適なモビリティで移動するため、路線バス・鉄道・タクシーを包括するエリア定期券についても検討。

区分	A 交通空白地など	おでかけ先等と連携した交通と他事業の相互利用	官民連携	医療・介護・福祉 ×交通
-----------	------------------	------------------------	------	-----------------

対象地域

茨城県行方市
人口：32,185人
世帯数：11,144世帯
高齢化率：36.1%
面積：222km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 平成20年度から運行する乗合タクシーの利用者は年々減少している一方、電話予約のオペレーションの負担が大きい状況。加えて、公用車やスクールバスの財政負担も大きい状況。
- 乗合タクシーに配車システムを導入、デマンド化による運営効率化に取り組み。また、市中心部の医療センターをハブ拠点とすることにより、効率的な運行と併せて、高齢者が通院しやすい環境づくりに取り組み。

意思決定・実施主体

実施内容

【交通モード】デマンド交通（道路運送法4条乗合）＜3台＞

- 市営のデマンドタクシーについて、市中心部の医療センターをハブ拠点として、市内3地区で運行。
- 医療センターから、予約窓口や乗降場所の設置、周知広報に関する協力を得ることにより、利便性の向上や利用促進を実現。

■ 利用料金・割引

利用料金	
3歳未満	無料
小学生以下	
障がい者	200円
要介護及び要支援認定者	
生活保護世帯	
障がい者、要介護及び要支援認定者を介助する者(1人のみに適用)	300円
中学生以上	500円

(事業の実施エリア)

基本指標

【実証期間：10月～2月】
【利用者数：4,500件】

事業実施に係る費用（実証期間）	1日あたり利用者数
	40～50人/日
イニシャルコスト：約1,200千円	地域人口に対する利用者数比率
ランニングコスト：約11,151千円 (23千円/台・日)	-
※実証事業に係る費用 ※他市町村への接続性等も鑑みて、将来的には拡充（台数増加）を検討。利用者負担のほか、クロスセクター効果を検証しながら、自治体負担により継続することを確認	1日1台あたり利用者数
	13.3人～16.7/日台
	利用者1人あたり行政経費
	-
	地域人口あたり行政経費
	-

今後の事業展開

- 今年度、担当部署や保護者の理解を得ることが難しかったスクールバスの代替利用を含め、福祉・物流・教育との連携を検討。
- 運転手のほか、事業を推進する観点からDX推進人材の育成・確保を図るため、自治体計画等への盛り込みを検討。

区分	A 交通空白地など	おでかけ先等と連携した交通と他事業の相互利用	医療・介護・福祉 × 交通
対象地域	背景・概要		
富山県黒部市 人口：39,638人 世帯数：15,238世帯 高齢化率：32.0% 面積：426km ² (令和2年国勢調査)	<ul style="list-style-type: none"> ● バスの減便、福祉送迎の運転手など、移動手段の縮小が顕著になり、移動財源の確保が課題。 ● 福祉分野では、2030年に介護需要がピークを迎えるなか、介護予防総合事業に関する効果的なメニューが不足。 ● 地域資源をフル活用し、地域丸ごとデイサービス化した福祉サービスを開発。介護予防財源を活用しながら、公共交通の持続性向上に取組。 		
実施内容		意思決定・実施主体	
<p>【交通モード】相乗りタクシー（道路運送法4条貸切）＜2台＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 福祉センターの外出トレーニングプログラムに、モビリティトレーニングとして、公共交通を知る・学ぶ・体験するメニューを追加。今年度は乗合タクシーを利用して、高齢者の外出機会を創出。 ● タクシー利用料金に、介護予防総合事業費を充当することにより、交通事業者の収入確保を図るとともに、利用者の自己負担を軽減。 		<p>実施主体</p> <p>黒部市社会福祉協議会 ↔ SMARTふくしラボ</p> <p>調査・分析 実証実験の拠点 利用者・運行主体との調整</p> <p>黒部市福祉課・都市計画課 介護予防に関する助言 公共交通利用に関する助言</p> <p>外出トレーニングプログラムの設計 プラットフォーム事務局</p> <p>運行委託</p> <p>桜井交通 運行主体</p> <p>お出かけスポット 道の駅 牧場 ショッピングセンター 観光スポット</p> <p>外出トレーニングプログラムの訪問先</p>	

実施内容	基本指標																				
<p>■ 事業のイメージ</p> <p>福祉センター → モビリティトレーニング → 様々なお出かけスポット</p> <p>介護予防拠点 介護予防教室</p> <p>バス・タクシー</p> <p>公共交通バス</p> <p>公共交通路線</p>	<p>【実証期間：9/19～12/15（88日間）】 【利用者数：187名（28回）】</p> <table border="1"> <tr> <td>事業実施に係る費用（実証期間）</td> <td>1日あたり利用者数</td> </tr> <tr> <td></td> <td>6.7人/日</td> </tr> <tr> <td>イニシャルコスト：約4,000千円</td> <td>地域人口に対する利用者数比率</td> </tr> <tr> <td>ランニングコスト：約450千円+人件費</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>※実証事業に係る費用 ※実証事業終了後は、黒部市の介護予防総合事業費（24千円/回）と参加費負担金（4千円（0.5千円×8人））により事業継続（ランニングコスト：約28千円/回）</td> <td>1日1台あたり利用者数</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3.4人/日台</td> </tr> <tr> <td></td> <td>利用者1人あたり行政経費</td> </tr> <tr> <td></td> <td>—</td> </tr> <tr> <td></td> <td>地域人口あたり行政経費</td> </tr> <tr> <td></td> <td>—</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">実証事業</p>	事業実施に係る費用（実証期間）	1日あたり利用者数		6.7人/日	イニシャルコスト：約4,000千円	地域人口に対する利用者数比率	ランニングコスト：約450千円+人件費	—	※実証事業に係る費用 ※実証事業終了後は、黒部市の介護予防総合事業費（24千円/回）と参加費負担金（4千円（0.5千円×8人））により事業継続（ランニングコスト：約28千円/回）	1日1台あたり利用者数		3.4人/日台		利用者1人あたり行政経費		—		地域人口あたり行政経費		—
事業実施に係る費用（実証期間）	1日あたり利用者数																				
	6.7人/日																				
イニシャルコスト：約4,000千円	地域人口に対する利用者数比率																				
ランニングコスト：約450千円+人件費	—																				
※実証事業に係る費用 ※実証事業終了後は、黒部市の介護予防総合事業費（24千円/回）と参加費負担金（4千円（0.5千円×8人））により事業継続（ランニングコスト：約28千円/回）	1日1台あたり利用者数																				
	3.4人/日台																				
	利用者1人あたり行政経費																				
	—																				
	地域人口あたり行政経費																				
	—																				

今後の事業展開


- 要介護5の1人にかかる経費（年間約4.3百万円）と外出トレーニングプログラム40名分の経費は同程度であり、自治体が負担している介護費・医療費の抑制効果が期待されるため、中長期的に検証を進めていく予定。また、公共交通促進費や免許返納の推進費用についても、組み込んでいくことを検討。


区分	B 地方中心都市など	モビリティハブの機能強化	観光・まちづくり × 交通	宅配・物流 × 交通
対象地域	背景・概要			
北海道帯広市 人口：166,536人 世帯数：80,175世帯 高齢化率：29.4% 面積：619.34km ² (令和2年国勢調査)	<ul style="list-style-type: none"> ● 自宅⇄バス停間の移動手段の不足やバスの運行本数不足により、公共交通の利用欲求が減退。 ● 供給面では、採算性及び運転手不足により増便が困難。 ● 路線バス網をデマンドバス等と組み合わせるとともに、結節点となるバス停の利便性・快適性を向上してバス待ち環境を改善し、公共交通の利用を促進。 			
実施内容		意思決定・実施主体		
<p>【交通モード】貨客混載（一般貨物自動車運送事業）＜2台＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ● デマンドバスの待合所としてローカルハブを整備。路線バスを活用して市場商品を輸送し、利用者からの注文を受けてローカルハブ内で販売。また、住民が集まる憩いの場としても利活用。 ● 路線バス車両を改造し、佐川急便の長距離貨物路線を貨客混載として実証。 <p>■ 貨客混載改造車両</p> <p>■ ローカルハブ</p>		<p>実施主体・運行主体</p> <p>帯広市 都市環境部都市建築室 関連部署との連絡調整</p> <p>帯広地方卸売市場 販売商品の提供</p> <p>十勝バス 計画策定・実証運行</p> <p>KPMGモビリティ研究所 プロジェクト管理・助言</p> <p>佐川急便 既存貨物路線における貨客混載対応</p> <p>東北海道 日野自動車 路線バスの車両改造</p>		

実施内容	基本指標																				
<p>【交通モード】貨客混載（一般貨物自動車運送事業）＜2台＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ● デマンドバスの待合所としてローカルハブを整備。路線バスを活用して市場商品を輸送し、利用者からの注文を受けてローカルハブ内で販売。また、住民が集まる憩いの場としても利活用。 ● 路線バス車両を改造し、佐川急便の長距離貨物路線を貨客混載として実証。 <p>■ 貨客混載改造車両</p> <p>■ ローカルハブ</p>	<p>【実証期間：11/1～1/15（76日間）】 【利用者数：700名 ※モビリティハブ利用者】</p> <table border="1"> <tr> <td>事業実施に係る費用（実証期間）</td> <td>1日あたり利用者数</td> </tr> <tr> <td></td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>イニシャルコスト：約12,000千円</td> <td>地域人口に対する利用者数比率</td> </tr> <tr> <td>ランニングコスト：約1,600千円</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>※実証事業に係る費用 ※令和6年度中に、路線バスを用いた貨客混載について本格導入を目指す。</td> <td>1日1台あたり利用者数</td> </tr> <tr> <td></td> <td>—</td> </tr> <tr> <td></td> <td>利用者1人あたり行政経費</td> </tr> <tr> <td></td> <td>—</td> </tr> <tr> <td></td> <td>地域人口あたり行政経費</td> </tr> <tr> <td></td> <td>—</td> </tr> </table>	事業実施に係る費用（実証期間）	1日あたり利用者数		—	イニシャルコスト：約12,000千円	地域人口に対する利用者数比率	ランニングコスト：約1,600千円	—	※実証事業に係る費用 ※令和6年度中に、路線バスを用いた貨客混載について本格導入を目指す。	1日1台あたり利用者数		—		利用者1人あたり行政経費		—		地域人口あたり行政経費		—
事業実施に係る費用（実証期間）	1日あたり利用者数																				
	—																				
イニシャルコスト：約12,000千円	地域人口に対する利用者数比率																				
ランニングコスト：約1,600千円	—																				
※実証事業に係る費用 ※令和6年度中に、路線バスを用いた貨客混載について本格導入を目指す。	1日1台あたり利用者数																				
	—																				
	利用者1人あたり行政経費																				
	—																				
	地域人口あたり行政経費																				
	—																				




今後の事業展開



- 市内他地域にも展開することにより、住民の交流の場としても機能する交通拠点を中心とした、公共交通の利用促進や地域活性化を図る。
- 1日1往復で運行した貨客混載バスを、利用状況（乗客が少ない時間帯）も踏まえながら拡充し、2024年度中の本格導入を目指す。

区分	A 交通空白地など	モビリティハブの機能強化	観光・まちづくり ×交通
対象地域	背景・概要		
山梨県甲斐市 人口:75,313人 高齢化率:26.7% 面積:71.95km ² (令和2年国勢調査)	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車への依存が進んでおり、市民のバス利用率が低迷。 R4年度から実証を始めたAIオンデマンド交通と既存交通の相互補完・連携型の交通体系の構築を目指して、より広域でのAIオンデマンド交通の実証運行とモビリティハブの実証整備を展開。 		
実施内容		意思決定・実施主体	
【交通モード】AIオンデマンド(道路運送法第21条許可) < 5台 > <ul style="list-style-type: none"> 路線バス、市民バス、鉄道を基幹交通軸としながら、AIオンデマンド交通「かいのり」(EV車両)で交通空白地域の「足」を確保。 店舗やWi-Fi環境が整備されたモビリティハブで快適な乗継空間を創出。利用者誘致にも繋がることから、共創事業者からの支援金(1口1万円・3事業者)を募ることにより、事業費用に補填。 		モビリティハブの設置・運営 <ul style="list-style-type: none"> ショッピングモール 買い物による時間消費 ワイナリー 観光(ワイナリー見学等) メディカルゾーン・運動施設 健康意識醸成 その他(図書館・庁舎) 行政情報発信等 	
■利用料金 実証運行のため無償 ■実施エリア 市中・南部 ※将来的には市全域		■モビリティ・ハブ (JR竜王駅) 	
実施内容		意思決定・実施主体	
【交通モード】AIオンデマンド(道路運送法第21条許可) < 5台 > <ul style="list-style-type: none"> 路線バス、市民バス、鉄道を基幹交通軸としながら、AIオンデマンド交通「かいのり」(EV車両)で交通空白地域の「足」を確保。 店舗やWi-Fi環境が整備されたモビリティハブで快適な乗継空間を創出。利用者誘致にも繋がることから、共創事業者からの支援金(1口1万円・3事業者)を募ることにより、事業費用に補填。 		実施主体 <ul style="list-style-type: none"> モビリティハブ 設置・運営の依頼 山梨交通 等 	

実施内容	基本指標										
【交通モード】AIオンデマンド(道路運送法第21条許可) < 5台 > <ul style="list-style-type: none"> 路線バス、市民バス、鉄道を基幹交通軸としながら、AIオンデマンド交通「かいのり」(EV車両)で交通空白地域の「足」を確保。 店舗やWi-Fi環境が整備されたモビリティハブで快適な乗継空間を創出。利用者誘致にも繋がることから、共創事業者からの支援金(1口1万円・3事業者)を募ることにより、事業費用に補填。 	【実証期間：11/1~12/22(52日間)】 【利用者数：1,226名】										
■利用料金 実証運行のため無償 ■実施エリア 市中・南部 ※将来的には市全域	事業実施に係る費用(実証期間) <table border="1"> <tr><td>1日あたり利用者数</td><td>23.5人/日</td></tr> <tr><td>地域人口に対する利用者数比率</td><td>-</td></tr> <tr><td>1日1台あたり利用者数</td><td>4.7人/日台</td></tr> <tr><td>利用者1人あたり行政経費</td><td>-</td></tr> <tr><td>地域人口あたり行政経費</td><td>-</td></tr> </table>	1日あたり利用者数	23.5人/日	地域人口に対する利用者数比率	-	1日1台あたり利用者数	4.7人/日台	利用者1人あたり行政経費	-	地域人口あたり行政経費	-
1日あたり利用者数	23.5人/日										
地域人口に対する利用者数比率	-										
1日1台あたり利用者数	4.7人/日台										
利用者1人あたり行政経費	-										
地域人口あたり行政経費	-										
■モビリティ・ハブ (JR竜王駅) 	イニシャルコスト：24,554千円 ランニングコスト：26,064千円 ※実証事業に係る費用 ※有償化するとともに、各施設の利用実績に応じて、支援金の拠出を求める手法等を継続して検証。将来的には、自治体が負担可能な範囲で継続することとして、地域公共交通計画へも位置づけを予定										

今後の事業展開
<ul style="list-style-type: none"> 実証で得たデータを活用しながら、既存交通の再編との相互補完・連携を検証。 利便性・収益性改善に向け、モード間の乗継料金設定やモビリティハブ整備等を継続。EVバスや充電設備の整備も併せて検討。

区分	A 交通空白地など	モビリティハブの機能強化	宅配・物流 ×交通	観光・まちづくり ×交通										
対象地域	背景・概要													
広島県庄原市 人口：33,633人 世帯数：13,794世帯 高齢化率：43.4% 面積：1,246km ² (令和2年国勢調査)	<ul style="list-style-type: none"> 庄原市域における次世代交通形態の創造・実装を目的に、産学官のプラットフォーム「庄原MaaS検討協議会」が従前より活動。 現存する交通モードの更なる利便性向上と情報の見える化を具体化し、住民等の新たな外出機会の創出と地域活性化を図るために、今回の事業を実施。 													
実施内容		意思決定・実施主体												
【交通モード】路線バス(道路運送法4条一般乗用) タクシー(道路運送法4条一般乗用) <ul style="list-style-type: none"> タクシーと路線バスの接続拠点を整備。円滑な乗継を実現するとともに、地元生産野菜等をタクシー・バスの客貨混載により運搬。 交通・観光など様々な情報を集約・提供する拠点「MaaSステーション」を駅前開設。客貨混載により運搬する商品の販売も実施。 		実施主体 <ul style="list-style-type: none"> 庄原MaaS検討協議会 First Train 比和観光 備北交通 												
■MaaSステーション 		基本指標 <table border="1"> <tr><td>1日あたり利用者数</td><td>-人/日</td></tr> <tr><td>地域人口に対する利用者数比率</td><td>-</td></tr> <tr><td>1日1台あたり利用者数</td><td>-人/日台</td></tr> <tr><td>利用者1人あたり行政経費</td><td>-</td></tr> <tr><td>地域人口あたり行政経費</td><td>-</td></tr> </table>			1日あたり利用者数	-人/日	地域人口に対する利用者数比率	-	1日1台あたり利用者数	-人/日台	利用者1人あたり行政経費	-	地域人口あたり行政経費	-
1日あたり利用者数	-人/日													
地域人口に対する利用者数比率	-													
1日1台あたり利用者数	-人/日台													
利用者1人あたり行政経費	-													
地域人口あたり行政経費	-													
■MaaSステーション 		事業実施に係る費用(実証期間) <table border="1"> <tr><td>1日あたり利用者数</td><td>-人/日</td></tr> <tr><td>地域人口に対する利用者数比率</td><td>-</td></tr> <tr><td>1日1台あたり利用者数</td><td>-人/日台</td></tr> <tr><td>利用者1人あたり行政経費</td><td>-</td></tr> <tr><td>地域人口あたり行政経費</td><td>-</td></tr> </table>			1日あたり利用者数	-人/日	地域人口に対する利用者数比率	-	1日1台あたり利用者数	-人/日台	利用者1人あたり行政経費	-	地域人口あたり行政経費	-
1日あたり利用者数	-人/日													
地域人口に対する利用者数比率	-													
1日1台あたり利用者数	-人/日台													
利用者1人あたり行政経費	-													
地域人口あたり行政経費	-													
■MaaSステーション 		イニシャルコスト：583千円 ランニングコスト：1,384千円 ※実証事業に係る費用 ※実証事業終了後、「MaaSステーション」について機能拡充・業務効率化を図った上で令和6年度に継続実施予定。												

実施内容	基本指標										
【交通モード】路線バス(道路運送法4条一般乗用) タクシー(道路運送法4条一般乗用) <ul style="list-style-type: none"> タクシーと路線バスの接続拠点を整備。円滑な乗継を実現するとともに、地元生産野菜等をタクシー・バスの客貨混載により運搬。 交通・観光など様々な情報を集約・提供する拠点「MaaSステーション」を駅前開設。客貨混載により運搬する商品の販売も実施。 	【実証期間：9/1~12/10(101日間)】 【利用者数：-件】 (MaaSステーション対応数：96件・客貨混載出荷回数：8回)										
■MaaSステーション 	事業実施に係る費用(実証期間) <table border="1"> <tr><td>1日あたり利用者数</td><td>-人/日</td></tr> <tr><td>地域人口に対する利用者数比率</td><td>-</td></tr> <tr><td>1日1台あたり利用者数</td><td>-人/日台</td></tr> <tr><td>利用者1人あたり行政経費</td><td>-</td></tr> <tr><td>地域人口あたり行政経費</td><td>-</td></tr> </table>	1日あたり利用者数	-人/日	地域人口に対する利用者数比率	-	1日1台あたり利用者数	-人/日台	利用者1人あたり行政経費	-	地域人口あたり行政経費	-
1日あたり利用者数	-人/日										
地域人口に対する利用者数比率	-										
1日1台あたり利用者数	-人/日台										
利用者1人あたり行政経費	-										
地域人口あたり行政経費	-										
■MaaSステーション 	イニシャルコスト：583千円 ランニングコスト：1,384千円 ※実証事業に係る費用 ※実証事業終了後、「MaaSステーション」について機能拡充・業務効率化を図った上で令和6年度に継続実施予定。										

今後の事業展開
<ul style="list-style-type: none"> 民間主導によるスピード感のある事業展開を行うため、外部連携先からの資金獲得を検討。 既存の地域交通体系との連携を要する部分については、自治体と綿密に連携・調整を図ることにより対応。

区分

A 交通空白地など

新技術・デジタル技術の活用

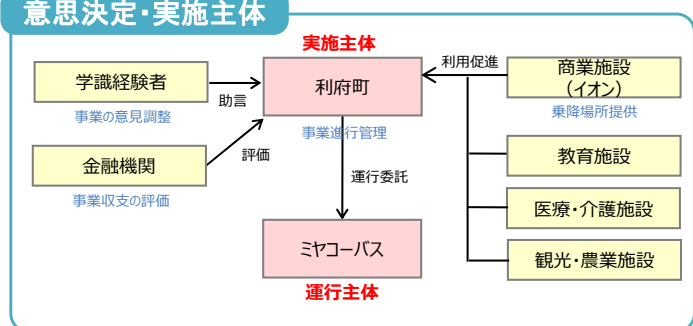
官民連携

対象地域

宮城県利府町
人口：35,182人
世帯数：12,538世帯
高齢化率：24.7%
面積：45km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 町内北部の住宅地におけるバス路線の不足など、住民の移動手段の確保を町の課題として捉え、自治体がプロジェクトを主導。町全体を巻き込み「共創」の取組を展開し、地域の様々な関係者による協力体制を構築。
- 収支状況の評価と持続可能な運営を図るため、地元金融機関とも協力。



実施内容

【交通モード】乗合型AIオンデマンド交通（道路運送法21条許可）＜2台＞

- 生活圏内の移動をサブスクリプションで提供する乗合型AIオンデマンドサービス「mobi」を導入。買い物、子育て、医療・介護、観光・農業振興、地域開発など多様な分野で活用。
- 町内に約200か所の停留所を設定。利用者は電話・アプリにより出発地と目的地を指定し、予約可能。

■ 利用料金・割引

■ 商業施設からの乗車の様子

基本指標

【実証期間：11/17～12/15（19日間）】
【利用者数：418名（会員数361名）】

事業実施に係る費用（実証期間）	1日あたり利用者数
	22人/日
イニシャルコスト：約25,000千円 ランニングコスト：約5,000千円/月	地域人口に対する利用者数比率
	-
※実証事業に係る費用 ※運賃・広告収入や企業協賛金等の獲得を図りながら、自治体が負担可能な範囲を継続して検証。負担可能な範囲に応じて、運行体制についても検討	1日1台あたり利用者数
	11人/日台
	利用者1人あたり行政経費
	-
	地域人口あたり行政経費
	-

今後の事業展開

- 法人顧客との契約や福祉車両の導入、塾への送迎サービスなど新たな活用方法を検討。
- mobi導入による自治体の負担軽減効果や既存タクシーの売上変化など、多面的な効果・影響を評価予定。

区分

A 交通空白地など

新技術・デジタル技術の活用

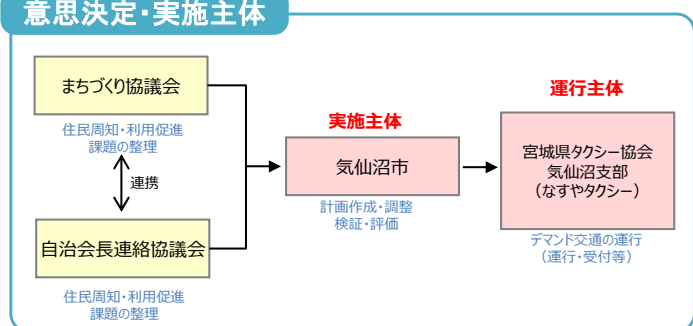
官民連携

対象地域

宮城県気仙沼市
人口：61,147人
世帯数：24,520世帯
高齢化率：38.6%
面積：332km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 人口減少やマイカー利用の定着により、公共交通の利用者減少が続いており、公共交通に係る自治体負担額についても増加の一途。
- 自治会による互助輸送も検討したものの、維持や安全面の課題から断念。自治体とタクシー協会が連携した、デマンド交通の導入を検討。
- 実証運行期間中も時刻・運行方法等を柔軟に見直し、利用しやすい交通サービスを提供。



実施内容

【交通モード】デマンド交通（道路運送法21条許可）＜1台＞

- 運行地域における需要が限定的であることから、運行経費の負担軽減を図るため、低コストな非IT型デマンドシステムを導入。
- デマンド交通導入によるタクシー事業等への影響を考慮し、利便性を段階的に向上し検証を実施。

■ 利用料金・割引

乗車距離	1人乗車	複数人乗車
2 km 未満	300円	200円
2 km 以上 4 km 未満	450円	300円
4 km 以上 6 km 未満	600円	400円
6 km 以上	750円	500円

※行政区の代表停留所間の乗車距離による

■ 商業施設からの乗車の様子




基本指標



【実証期間：11/6～2/2（89日間）】
【利用者数：32人（延べ140人）】


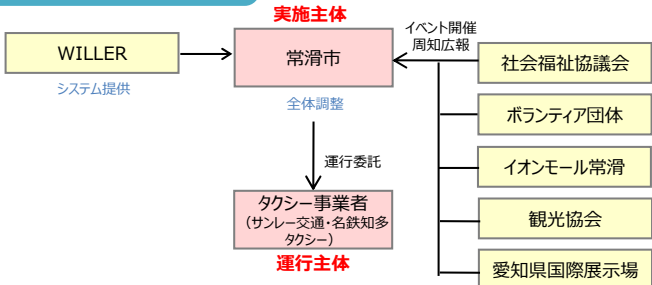
事業実施に係る費用（実証期間）	1日あたり利用者数
	2.37人/日
イニシャルコスト：- ※既存タクシーの活用 ランニングコスト：1,760千円	地域人口に対する利用者数比率
	-
※実証事業に係る費用 ※実証運行終了後、協議会や住民の意見も踏まえつつ、本格運行に向けた検証を行う。本格運行に移行した際は、60万円/月のランニングコストを見込む。	1日1台あたり利用者数
	2.37人/日台
	利用者1人あたり行政経費
	-
	地域人口あたり行政経費
	-

今後の事業展開

- 路線再編の中で、路線バスの代替手段としてデマンド交通や車両のサイズダウンなど地域に最適な公共交通の導入を検討し、自治体負担の削減を目指す。
- 本格運行時の事業性・持続可能性を向上させるため、他分野（商業施設、病院等）からの協賛金収入等で赤字幅の圧縮を図る仕組みを検討する。

区分	B 地方中心都市など	新技術・デジタル技術の活用	観光・まちづくり ×交通																				
対象地域	背景・概要		意思決定・実施主体																				
埼玉県朝霞市 人口：141,083人 高齢化率：19.6% 面積：18km ² (令和2年国勢調査)	<ul style="list-style-type: none"> ● 積水化学工業がまちづくりを手掛ける地域において、子供連れ世帯の安全・快適な移動ニーズや、坂が多い交通空白地帯の足の確保が課題として顕在化。 ● 新たな需要(外出機会)の創出を目指し、時間帯に応じて定期運行とAIオンデマンド運行を組み合わせた乗合運行を実施。 ● 2022年7月から無償運行を開始。2023年12月からは、有償運行に切り替えて、持続可能性を検証。 		<p style="text-align: center;">実施主体</p> <div style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">積水化学工業</div> <small>事業企画・進捗管理・データ解析等</small> <p>↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">運行主体</div> <small>昭和交通 (飛鳥交通グループ) 運行業務</small> </div>																				
実施内容	基本指標																						
<p>【交通モード】AIオンデマンド交通(道路運送法第21条許可) < 1台 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 積水化学工業が車両1台を時間制運賃で貸し切り、定期便(6:30~9:00)とデマンド便の2形態で運行。 ● 地域住民向けアプリを活用した全世帯への案内や、試乗説明会により、住民への周知を実施。 ● 既存の交通事業者と利用実績を共有することで、既存交通への影響を確認。交通事業者と連携した新たな需要創出を目指している。 <p>■ 事業の実施エリア ■ あさかりードタウンの乗降場所</p>    <p>スマートバス停で車両位置をリアルタイムに表示</p>	<p>【実証期間：12/1~2/29 (91日間(内運行日数：46日) ※平日(水曜日を除く))】 【利用者数：1,020名(520運行)】</p> <table border="1"> <tr><td>事業実施に係る費用(実証期間)</td><td>1日あたり利用者数</td></tr> <tr><td></td><td>22.2人/日</td></tr> <tr><td>イニシャルコスト：※非公表</td><td>地域人口に対する利用者数比率</td></tr> <tr><td>ランニングコスト：※非公表</td><td>-</td></tr> <tr><td>※実証事業に係る費用</td><td>1日1台あたり利用者数</td></tr> <tr><td>※令和6年11月末まで有償の実証運行を継続し、本格運行に向けて持続可能なサービス体系の構築を図る。</td><td>22.2人/日台</td></tr> <tr><td></td><td>利用者1人あたり行政経費</td></tr> <tr><td></td><td>-</td></tr> <tr><td></td><td>地域人口あたり行政経費</td></tr> <tr><td></td><td>-</td></tr> </table>		事業実施に係る費用(実証期間)	1日あたり利用者数		22.2人/日	イニシャルコスト：※非公表	地域人口に対する利用者数比率	ランニングコスト：※非公表	-	※実証事業に係る費用	1日1台あたり利用者数	※令和6年11月末まで有償の実証運行を継続し、本格運行に向けて持続可能なサービス体系の構築を図る。	22.2人/日台		利用者1人あたり行政経費		-		地域人口あたり行政経費		-	
事業実施に係る費用(実証期間)	1日あたり利用者数																						
	22.2人/日																						
イニシャルコスト：※非公表	地域人口に対する利用者数比率																						
ランニングコスト：※非公表	-																						
※実証事業に係る費用	1日1台あたり利用者数																						
※令和6年11月末まで有償の実証運行を継続し、本格運行に向けて持続可能なサービス体系の構築を図る。	22.2人/日台																						
	利用者1人あたり行政経費																						
	-																						
	地域人口あたり行政経費																						
	-																						
今後の事業展開	<ul style="list-style-type: none"> ● 無償運行から有償運行への切り替えで利用者が減少。1運行あたりの利用者を増やすために、既存利用者の再呼び込みと併せ対象エリアの拡大等を検討。 ● 事業の継続性に向けて、新規交通サービスの一層の認知・利用者拡大に加えて、朝霞市や近隣の店舗等との連携による資金面の充実を目指す。 																						

区分	C 大都市など	新技術・デジタル技術の活用	官民連携	教育・スポーツ・文化 ×交通																				
対象地域	背景・概要		意思決定・実施主体																					
神奈川県川崎市 人口：1,538,262人 高齢化率：20.2% 面積：143km ² (令和2年国勢調査)	<ul style="list-style-type: none"> ● 新型コロナウイルスの影響等により、既存交通事業者の運行本数が大幅に減便。 ● 川崎市が双日(株)や交通事業者に働きかけ、持続可能性の高い移動サービスの実現を目指して、2021年よりデマンド交通の検討を実施、2022年に実証実験を開始。 ● 本事業ではスポーツチームやイベント会社と連携して、イベント時の送迎需要の一部を担うことで、混雑緩和や外出促進にも寄与。 		<p style="text-align: center;">実施主体</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">アイシン <small>システム提供</small></div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">双日 <small>計画策定・全体調整</small></div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">川崎市 <small>事業計画・地元調整</small></div> </div> <p style="text-align: center;">↓ 運行主体</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">タクシー事業者 <small>運行業務</small></div> <div style="text-align: center;">→ 送迎 →</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">プロスポーツ球団 <small>広告・イベント連携</small></div> </div>																					
実施内容	基本指標																							
<p>【交通モード】AIデマンド交通(道路運送法第21条許可) < 2台 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地形や年齢構成の異なる2地区を対象にデマンド交通を運行。 ● 車体広告のラッピングやデジタルサイネージにより収入を確保。 ● 体制構築やドライバー確保に関して、市が積極的に働きかけ。 <p>■ 事業の実施エリア(赤丸の2エリア)</p>  <p>■ 利用料金・割引 運賃：400円/回</p> <p>■ 運行の様子</p> 	<p>【実証期間：12/1~2/29 (91日間)】 【利用者数：1,578名】</p> <table border="1"> <tr><td>事業実施に係る費用(実証期間)</td><td>1日あたり利用者数</td></tr> <tr><td></td><td>17.3人/日</td></tr> <tr><td>イニシャルコスト：※非公表</td><td>地域人口に対する利用者数比率</td></tr> <tr><td>ランニングコスト：※非公表</td><td>-</td></tr> <tr><td>※実証事業に係る費用</td><td>1日1台あたり利用者数</td></tr> <tr><td>※実証事業を経て得られた利用者傾向(利用頻度の高い地域・用途)のデータをもとに分析を行い、令和7年度以降での検証を目指す。</td><td>17.3人/日台</td></tr> <tr><td></td><td>利用者1人あたり行政経費</td></tr> <tr><td></td><td>-</td></tr> <tr><td></td><td>地域人口あたり行政経費</td></tr> <tr><td></td><td>-</td></tr> </table>		事業実施に係る費用(実証期間)	1日あたり利用者数		17.3人/日	イニシャルコスト：※非公表	地域人口に対する利用者数比率	ランニングコスト：※非公表	-	※実証事業に係る費用	1日1台あたり利用者数	※実証事業を経て得られた利用者傾向(利用頻度の高い地域・用途)のデータをもとに分析を行い、令和7年度以降での検証を目指す。	17.3人/日台		利用者1人あたり行政経費		-		地域人口あたり行政経費		-		
事業実施に係る費用(実証期間)	1日あたり利用者数																							
	17.3人/日																							
イニシャルコスト：※非公表	地域人口に対する利用者数比率																							
ランニングコスト：※非公表	-																							
※実証事業に係る費用	1日1台あたり利用者数																							
※実証事業を経て得られた利用者傾向(利用頻度の高い地域・用途)のデータをもとに分析を行い、令和7年度以降での検証を目指す。	17.3人/日台																							
	利用者1人あたり行政経費																							
	-																							
	地域人口あたり行政経費																							
	-																							
今後の事業展開	<ul style="list-style-type: none"> ● 本格運行に向けて、運行日時やエリアの拡大による利便性向上、人材不足への対応を検討。 ● 地元の商店街、金融機関、病院、スポーツチーム等との連携を拡充することにより、地域活性化、消費促進の観点から効果を検証。 ● 廃止バス路線をデマンド交通が代替することにより、公共交通の維持に係る行政負担額の削減を見込む。 																							



区分	A 交通空白地など	新技術・デジタル技術の活用	官民連携															
対象地域	背景・概要																	
愛知県常滑市 人口：58,710人 高齢化率：25.4% 面積：56km ² (令和2年国勢調査)	<ul style="list-style-type: none"> 2022年10月に市内の路線を再編し、新たなコミュニティバスの運行を開始したが、一部利用が低調な地域が存在。定時定路線バスに接続するデマンド交通を導入することにより、公共交通ネットワークを再編。 既存の法定協議会の枠組みを活用することにより、早期の実証開始を実現。 																	
実施内容		意思決定・実施主体																
<p>【交通モード】AIデマンド交通（道路運送法21条許可）＜2台＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスへの接続による公共交通の利用促進と住民の健康増進のためAIデマンド交通mobiを運行。 愛知県国際展示場への来場者の取込みによる事業性向上の検討。 人流データ分析やタウンミーティングを通じて住民の移動ニーズを抽出し、既存路線バスとの接続・連携を強化。 <p>■ 利用料金・割引</p> <table border="1"> <tr> <td>回数券プラン</td> <td>1,900円</td> <td>5回分</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3,600円</td> <td>10回分</td> </tr> <tr> <td>ワンタイムプラン</td> <td>400円</td> <td>1回</td> </tr> <tr> <td>子ども</td> <td>200円 (6歳以上12歳未満)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>幼児</td> <td>0円</td> <td></td> </tr> </table> <p>■ 運行時の様子</p> 		回数券プラン	1,900円	5回分		3,600円	10回分	ワンタイムプラン	400円	1回	子ども	200円 (6歳以上12歳未満)		幼児	0円		<p>実施主体</p>  <p>WILLER (システム提供) → 常滑市 (全体調整) → タクシー事業者 (サンレー交通・名鉄知多タクシー) (運行委託) → 運行主体</p> <p>イベント開催周知広報: 社会福祉協議会, ボランティア団体, イオンモール常滑, 観光協会, 愛知県国際展示場</p>	
回数券プラン	1,900円	5回分																
	3,600円	10回分																
ワンタイムプラン	400円	1回																
子ども	200円 (6歳以上12歳未満)																	
幼児	0円																	

【実証期間：12/1～1/31 (うち48日間)】
【利用者数：612名 (442運行)】

事業実施に係る費用 (実証期間)	1日あたり利用者数
イニシャルコスト：約2,849万円 ランニングコスト：約1,857万円	12.8人/日
※実証事業に係る費用 ※実証事業終了後も、地域への導入を想定した実証を実施。引き続き、コスト低減を図るほか、法人利用等の収入源を確保するとともに、路線バスを代替することにより、地域公共交通に対する自治体負担の軽減を図る。	地域人口に対する利用者数比率
	-
	1日1台あたり利用者数
	6.4人/日台
	利用者1人あたり行政経費
	-
	地域人口あたり行政経費
	-

今後の事業展開

- 利用者の行動時間を踏まえて、午前中は買物・病院等の特化型交通のほか、現役世代の通勤・通学需要等を取り込むことで、利用者の増加を図る。
- 地域内の展示場への運行にあたって、利用者の動向に応じた効率的な運行を行うため、交通部門・観光部門との連携を強化。

区分	A 交通空白地など	新技術・デジタル技術の活用	官民連携														
対象地域	背景・概要																
北海道上士幌町 人口：4,778人 世帯数：2,350世帯 高齢化率：35.3% 面積：700.9km ² (令和2年国勢調査)	<ul style="list-style-type: none"> 地域の交通手段が、自家用車・タクシー・週3回のコミュニティバスのみであり、移動手段の確保が必要なおことに加え、将来的な交通の担い手不足が深刻化。 密度の高い運行ルートの実現による全世代の人が生き生きと暮らす町に向けて令和4年より自動運転サービスの定時運行を開始。 																
実施内容		意思決定・実施主体															
<p>【交通モード】自動運転バス</p> <p>【運行車両】Gama社 (旧NAVYA) の車両「ARMA」を改造</p> <ul style="list-style-type: none"> レベル2 車内運転者有 (緊急時のみ操作) 定員：11名 ・速度：～20km/h 運行形式：定時定路線 		<p>【実施主体】北海道上士幌町</p> <p>【実施体制】下図のとおり</p> <table border="1"> <tr> <td rowspan="4">実施体制</td> <td>ベンダー</td> <td>BOLDLY</td> </tr> <tr> <td>運行主体</td> <td>上士幌タクシー</td> </tr> <tr> <td>OEM</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>他</td> <td>セネック等 他5団体</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">運行体制</td> <td>乗務員</td> <td>運転手1名・保安員0名</td> </tr> <tr> <td>遠隔監視員</td> <td>有(1台/1名)</td> </tr> </table>  <ul style="list-style-type: none"> 遠隔監視システム：Dispatcher (BOLDLY) 遠隔機能：運行ダイヤ設定、データ受信、アラート機能 		実施体制	ベンダー	BOLDLY	運行主体	上士幌タクシー	OEM	-	他	セネック等 他5団体	運行体制	乗務員	運転手1名・保安員0名	遠隔監視員	有(1台/1名)
実施体制	ベンダー	BOLDLY															
	運行主体	上士幌タクシー															
	OEM	-															
	他	セネック等 他5団体															
運行体制	乗務員	運転手1名・保安員0名															
	遠隔監視員	有(1台/1名)															

今後の事業展開

- 高齢者がより多く居住する運行ルートに見直すとともに、令和6年度に一部区間でレベル4実施を目指す
- 積雪・降雪時の自動運転機能について検証を継続
- 自動運転と他事業の掛け合わせによる新たなビジネスの創出により地域活性化を実現

【特徴】

- 令和4年の運行開始以来、運賃無料
- レベル4の実現に向けて、インフラ協調 (信号協調、スマートポール) の本格実施を開始
- 冬期 (積雪降雪環境・凍結路面) 運行を継続



区分 **A 交通空白地など** 新技術・デジタル技術の活用 官民連携

対象地域
茨城県境町
人口：24,201人
世帯数：8,722世帯
高齢化率：29.1%
面積：46.59km²
(令和2年国勢調査)


背景・概要

- 町内に鉄道駅がないことや地元バス事業者の人員不足により公共交通網が脆弱である一方で、高齢単身者の増加に伴い免許返納が進み、公共交通へのニーズが拡大。
- 持続的な地域の実現を企図し、中長期的な生活、各世代のニーズを踏まえて、令和2年11月より、町内の主要施設間における地域の移動手段として自動運転サービスの定時運行を実現。

意思決定・実施主体

【実施主体】茨城県境町
【実施体制】下図のとおり

実施体制	ベンダー	BOLDLY
	運行主体	セネック
	OEM	-
	他	-
体制	乗務員	運転手1名・保安員無
	遠隔監視員	有(1台/1名)



- 遠隔監視システム：Dispatcher(BOLDLY)
- 遠隔機能：運行ダイヤの設定、車両情報把握、アラート機能

実施内容

【交通モード】自動運転バス
【運行車両】Gama社(旧NAVYA)の車両「ARMA」を改造
Auve Tech社の車両「Mica」を改造

- レベル2
- 車内運転者有(緊急時のみ操作)
- 定員：「ARMA」11名「Mica」8名
- 速度：～20km/h
- 運行形式：定時定路線



【特徴】

- 令和2年の運行開始以来、運賃無料を継続
- レベル4の実現に向けて、インフラ協調(信号協調、スマートポール)の本格実施を開始
- 町内にあるセネック本社による遠隔監視



今後の事業展開

- ルートの延長や新設、自動運転車両の増車により、潜在的需要の取り込みを図る
- 安定的な自動運転サービスの運用に向けて、運行管理者や遠隔監視員の養成を実施
- 高齢者や子育て世代が安心して住み続けられるよう、自動運転サービスの継続的な提供により、移動ハードルを下げ、お出かけ頻度の向上を図る

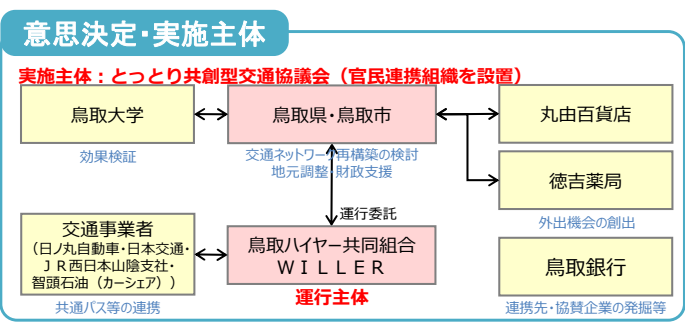
区分 **B 地方中心都市など** 新技術・デジタル技術の活用

商業・農業 × 交通 金融・保険 × 交通

対象地域
鳥取県鳥取市
人口：188,465人
世帯数：77,029世帯
高齢化率：29.4%
面積：765km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 鳥取駅南側エリアにおいては、狭隘な道路に起因して、通常の路線バスの運行が困難となっており、移動ニーズに応えられていない状況。
- AIオンデマンド交通を導入することにより、近距離移動ニーズに対応することにより、「おでかけしやすい」環境づくりに取り組み。また、他分野事業者との共創により、「おでかけ」したくなる仕掛けにも取り組み。



実施内容


【交通モード】AIオンデマンド交通(道路運送法21条許可) <2台>

- 毎日8時～22時までサブスクリプションプランに基づくAIオンデマンド交通を運行。約160箇所の停留所を設置、ワゴン(10人乗り)2台による運行体制を整備。
- 金融機関の協力のもと、商業施設、医療機関等と連携体制を構築し、利用促進プロモーションを展開。
- 交通事業者間連携によるマイカー以外の移動を提案。

■ 利用料金

乗車プラン	5,000円	乗車回数：無制限(利用可能) 1,000回	30日間
乗車プラン	1,900円	乗車回数：1回	即日
乗車プラン	3,600円	乗車回数：1回	1日1回
ワゴンプラン	400円	乗車回数：1回	即日

■ 実施エリア



基本指標

【実証期間：10/2～2/9(127日間)】
【利用者数：4,236名(会員数758名)】

事業実施に係る費用(実証期間)	1日あたり利用者数
イニシャルコスト：約18,000千円 ランニングコスト：約11,200千円	33.4人/日
※実証事業に係る費用 ※令和6年度に、鳥取市の費用負担により実証運行を継続実施(ランニングコスト：約2,800千円/月)	地域人口に対する利用者数比率
	-
	1日1台あたり利用者数
	16.7人/日台
	利用者1人あたり行政経費
	-
	地域人口あたり行政経費
	-

今後の事業展開

- 新たな共創関係者を掘り起こすことにより、共創による企画の更なる展開を図り、地域経済の活性化に寄与。また、輸送効率の向上や企業協力金の確保、利用促進等を図り、持続可能で安定した運行や交通事業者間連携による乗継・相乗効果の創出に取り組み。

区分

B 地方中心都市など

運転手等の確保

官民連携

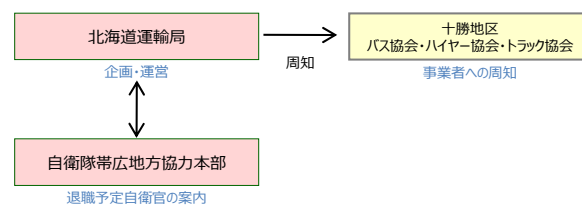
対象地域

北海道帯広市
人口：166,536人
世帯数：80,175世帯
高齢化率：29.4%
面積：619.34km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 自衛隊退職予定者はその任務の特性上、「大型免許」保有者が多く、運輸業界にとって即戦力となる人材が多数存在している。
- 深刻化する運転者不足の解消を目的として、自衛官と運輸業界との関係性を構築し、運輸業を再就職先として選択してもらうべく、数年後に退官を迎える自衛官を対象としたバス・トラックの運転体験会及びタクシーを含めた合同就職説明会を令和5年度より実施。

意思決定・実施主体



実施内容

- 定年退職する自衛官（50代）と任期制自衛官（20代～30代）を対象に、トラック・バス・タクシー会社8社が参加する合同説明会・運転体験会を自営隊駐屯地内にて実施。

■【北海道】再就職説明会・運転手体験会



実施による成果・効果

- 2023年度は、36人の退官予定自衛官が合同就職説明会・運転体験会に参加（うち4人が具体的に取組中）。

【参加者の反応】

- 実際に運転することによって不安解消できた。
- 第二の人生を考えるきっかけになった。
- 再就職に選んでいた業種なので満足
- 興味を持つことが出来、就職先の1つの選択肢になった。
- バスに対する興味が倍増した 貴重な体験が出来た。
- 大変良い機会を与えていただいた。説明会・体験会時間についてはもう少し欲しかった。
- 業種別に給与、休日、定年、労働時間、福利厚生等を一覧表で対比できれば選択しやすいと思う。
- 定年まで後2年なので、説明会を継続していただきたい。
- 貴重な体験ができ、将来計画の一助となり、参加して良かった、今後も積極的に参加したい。
- 参加する企業がもっと増えればよいと思った。
- できれば年に2～3回開催していただけたらと思います。

今後の事業展開

- 来場者の反応を踏まえて取組の有効性を確認できたことから、他地域への展開を含めて、今後も自衛隊及び業界団体と連携のうえ、取組を継続していく。

区分

B 地方中心都市など

車両のダウンサイジング等による運行の高頻度化

官民連携

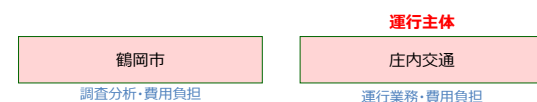
対象地域

山形県鶴岡市
人口：117,821人
高齢化率：35.9%
面積：1311km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 既存の市内循環バスにおける利用者低迷の理由として、市が住民意識を調査したところ、「本数が少ない」「運行時間と外出時間が合わない」「バス停まで遠い」といった回答があった。
- 官民が連携し、地域公共交通計画に位置づけた上で、65歳以上の市民をメインターゲットとした小型車両による循環バス運行を2022年より実施し、利便性の向上を実現。

意思決定・実施主体

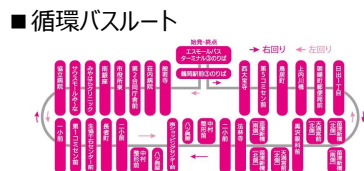


実施内容

【交通モード】乗合バス【道路運送法第4条許可】

- 導入にあたって、単独世帯のうち65歳以上のみの世帯が50%以上の区域をリストアップ。公共交通の空白地帯の住宅地エリアや、医療機関やスーパー等の生活施設の近くを通るように路線を再設定。
- 便数を従来の4倍（48便）とし、バス停を58から79か所に増設。
- 運賃は300円/回、70歳以上の市民及び免許返納者は市の補助により自己負担額2,550円/月としている「ゴールドバス」を購入することで、当該循環バスのほか、庄内交通の路線バス（鶴岡、酒田の2市と三川、庄内の2町）が乗り放題になる。

■ワゴン型車両（定員12名）



実施による成果・効果

- 23年10月～24年3月の利用者数は、再編前と比較して約5倍に増加（約9千人から約4万2千人）
- 高齢者や集落の集まりに対し、実際に予備車両を持ち込んで乗り方やICカードの使い方等を対面で話すことにより、利用促進に繋がっている。

※運行経費は自治体と交通事業者の両者にて負担。

今後の事業展開

- 同車両は中型2種免許で運転可能な小型車両であるため、女性や年配者、初任運転手でも運転しやすく、乗務員不足解消への一端を担うことが期待される。
- 官民が連携し、主に沿線住民を対象とした「乗り方教室」の拡充を予定しており、更なる新規利用者の獲得を目指す。



区分	A 交通空白地など	車両のダウンサイジング等による運行の高頻度化	官民連携
対象地域	背景・概要		意思決定・実施主体
北海道岩見沢市 人口：79,306人 高齢化率：36.5% 面積：481km ² (令和2年国勢調査)	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスが沿線地域の人口減少に伴い、利用者が年々減少、赤字の拡大が続いていたことから、2022年3月末をもって廃止。 沿線地域において、路線バス撤退後の市街地への交通確保のために協議を行い、地域交通法上の「地域旅客運送サービス継続事業」を活用し、継続事業者を公募した上で、ワゴンタイプ車両を使った車両のダウンサイジングと事業の効率化により運行の維持を図る。 		<p>岩見沢市</p> <p>継続事業者の公募</p> <p>↓ 運行主体</p> <p>日の出交通</p> <p>運行業務</p>

実施内容

【交通モード】乗合バス【道路運送法第4条許可】

- ワゴンタイプ車両（10人乗り程度）による乗合路線定期運行によってサービスを継続。
- 廃止した路線バスの沿線をカバーしつつ、一部運行地域が重複していた無料の市営バスの路線もカバー。
- 廃止した路線バスのダイヤをもとに、利用状況を踏まえて運行時間帯を設定するとともに、バスロケーションシステムを導入し利用者のスマートフォン等に情報提供することで利便性の向上、地域旅客運送サービスの維持を図る。

■ワゴン型車両（10人乗り程度） ■運行ルート

○赤路線…ワゴンタイプ車両（新規）による継続
○青路線…路線バス（既存）による継続
○黄区域…デマンド交通（既存）による継続

実施による成果・効果

- 車両を大型バスからワゴンタイプ車両へ変更することにより、赤字額を縮減し、岩見沢市の負担額を軽減。利用実態や地域住民の意見をもとにダイヤの見直しや停留所の追加を実施。

■運行経費（岩見沢市補助額）の縮小効果

(単位:千円)

補助年度	補助額
R1補助年度	42,324
R2補助年度	42,854
R3補助年度	41,991
R4補助年度	25,835
R5補助年度	20,683

令和4年4月からの当該取組により経費縮小

※R4.4よりサービス継続事業に基づき運行を開始。会計年度区分（4～3月）で市補助金を支出しているため、当該金額を按分した概算値をもとに算出

今後の事業展開

- R4.4以降、計2回利用実態や住民の意見をもとにしたダイヤ見直し、停留所の追加を行っており、今後も様々な取組を視野に入れながら地域の関係者とともにより上げる「暮らしの足」としての持続可能性の高い路線の維持に取り組む。

区分	A 交通空白地など	交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化	買い物・観光×交通	官民連携
対象地域	背景・概要		意思決定・実施主体	
福島県須賀川市 人口：74,992人 高齢化率：28.6% 面積：279km ² (令和2年国勢調査)	<ul style="list-style-type: none"> 令和4年3月に県立高校が閉校したことから、路線バスが廃止。廃止路線の沿線の中でも、特に高齢化率が高い地域に、代替交通手段として、予約制オンデマンド交通を運行。 福島交通の決済システム「NORUCA」を用いてバス運賃との定額制を導入。商業施設とも連携し、路線バスの乗継利用を含めた地域内交通の利便性向上を目指す。 		<p>実施主体</p> <p>岩瀬福祉会（長沼岩瀬地域包括支援センター） ニーズ情報の共有</p> <p>須賀川市 体制構築・実証実験運営 ↓ 運行委託</p> <p>運行主体</p> <p>協同組合ながめま ショッピングセンターアスク 待合所の提供・ニーズ情報の共有</p> <p>長沼観光タクシー オンデマンド交通の運行</p> <p>福島交通 運賃精算システムの共通化</p>	

実施内容


【交通モード】自家用有償旅客運送（道路運送法第79条）＜1台＞

- 市が主導して複数の交通事業者と事業を立ち上げたことで、バス・鉄道を含め、モードを越えた定額制（ノルカパス）の仕組みを構築。
- 須賀川市地域公共交通計画に「過疎地域へのオンデマンド交通の導入」を位置づけており、計画と連動した事業展開。

■利用料金・割引

1乗車あたり運賃	大人……………300円
	障がい者*・小学生……………150円
	*障害者手帳所有者
	小学生未満……………無料

■利用の様子



ノルカパス65
対象：75歳未満で、19年10月1日現在、須賀川市に住所を有する者。
対象：75歳未満で、19年10月1日現在、須賀川市に住所を有する者。

乗車人数	12月	3月	6月	9月	12月
1人	7,000円	16,000円	23,000円	48,000円	48,000円
2人	4,000円	9,000円	13,000円	23,000円	23,000円

基本指標

【実証期間：1/19～2/29（42日間）】
【利用者数：132名】

事業実施に係る費用（実証期間）	1日あたり利用者数
	3.1人/日
イニシャルコスト：8,100千円 ランニングコスト：1,000千円	地域人口に対する利用者数比率
	-
※実証事業に係る費用 ※実証事業終了後は、須賀川市の費用負担により事業継続（ランニングコスト：約1,000千円/月）	1日1台あたり利用者数
	3.1人/日台
	利用者1人あたり行政経費
	-
	地域人口あたり行政経費
	-

今後の事業展開

- 近隣小中学校の統廃合も想定されることから、通学利用へ対応するための運用等についても検討。
- オンデマンド交通と路線バスの乗継利便性向上に向けて、待合所のある商業施設のバス待ち環境整備を検討。
- 本事業により高齢者の外出増加を促すことで、高齢者の健康増進を図り、介護関係の費用削減効果も見込む（クロスセクター効果）。

区分	B 地方中心都市など	交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化	交通事業者間連携
対象地域	背景・概要		
熊本県熊本市 人口：738,865人 世帯数：326,920世帯 高齢化率：27.0% 面積：390.32km ² (令和2年国勢調査)	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸送人員の減少や担い手不足が深刻化し、乗合バス事業という地域における基盤的サービスの維持が困難化。 ● 熊本市内の交通事業者5社が、共同経営計画の認可を受けて、重複する運行区間の運行事業者・運行便数等の効率化、ダイヤ調整による待ち時間の短縮等を実施。 ● 令和5年10月より、熊本市中心部に均一運賃を導入し、利用者の利便性向上を実現。 		
実施内容		意思決定・実施主体	
【共同経営の取り組み】 <ul style="list-style-type: none"> ● 重複区間のダイヤ見直し（増減便、待ち時間の短縮） ● 重複路線の系統見直し（系統集約・区間短縮） ● 系統の会社間移譲による運行効率化 ● バス路線の経路変更による一部路線廃止 ● 熊本市中心部に均一運賃エリアを導入 		熊本「共同経営推進室」を設置 共同経営推進室長 共同経営推進室員（各社が職員を派遣） 九産交 産交バス 熊本電鉄 都市バス 熊本バス 熊本市 熊本県	

実施内容	実施による成果・効果
【共同経営の取組期間】 <ul style="list-style-type: none"> ● 路線・ダイヤの見直し 令和3年4月1日～令和6年3月31日 ※ 県庁通り区間は、令和4年11月1日～令和7年10月31日 ● 均一運賃の設定 令和5年10月1日～令和8年9月30日 	利用者利便の水準を維持しつつ、運行体制の効率化を実現 <ul style="list-style-type: none"> ● 人員10.6人/日(平日)の軽減 ● 車両8.7台/日(平日)の軽減 共同経営未実施の場合と比較して、全体での増益を実現 均一運賃エリアを設定することで、利用者利便の向上を実現
今後の事業展開	
<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者利便の水準及び対象路線のサービス維持を前提として、重複区間における運行体制の効率化等により、収益性の改善及びサービス維持に必要な人員・車両の軽減を図る。 	



区分	B 地方中心都市など	交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化	交通事業者間連携
対象地域	背景・概要		
長崎県長崎市 人口：409,118人 世帯数：186,988世帯 高齢化率：33.7% 面積：405.86km ² (令和2年国勢調査)	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸送人員の減少や担い手不足が深刻化し、乗合バス事業という地域における基盤的サービスの維持が困難化。 ● 長崎自動車と長崎県交通局が、重複して運行する7地区において、運行事業者の統一化や運行間隔の平準化を図るダイヤ調整等を実施。 ● 効率化により生じたリソースを活用して、市の中心部で路線を新設。 		
実施内容		意思決定・実施主体	
【共同経営の取り組み】 <ul style="list-style-type: none"> ● 重複路線における運行事業者の一元化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 東長崎・日見地区：県営バスが運行 ・ 滑石地区：長崎バスが運行 (令和6年4月～) ・ 本原地区・目覚地区：県営バスが運行 ・ 矢の平地区・立神地区：長崎バスが運行 ● 長崎市中心部で路線新設 <ul style="list-style-type: none"> ・ 市中心部の主要施設を循環する路線を新設 		長崎自動車 (長崎バス) 協定締結 長崎県交通局 (県営バス)	

実施内容	実施による成果・効果
【共同経営の取組期間】 <ul style="list-style-type: none"> 令和4年4月1日～令和7年3月31日 (東長崎・日見・滑石・市中心部) 令和6年4月1日～令和9年3月31日 (本原・目覚・矢の平・立神) 	利用者利便の水準を維持しつつ、運行体制の効率化・収益性の改善を実現 <ul style="list-style-type: none"> ● 人員27.8人/日(平日)の軽減 ● 車両22.6台/日(平日)の軽減 共同経営未実施の場合と比較して、全体での増益を実現
今後の事業展開	
<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者利便の水準を維持することを前提に、重複区間の運行体制の効率化等による収益性の改善、サービス維持に必要な人員・車両の軽減を図ることにより、持続可能な公共交通の維持につなげる。 	



事例54 「エリア一括協定運行事業」による安定的な公共交通ネットワークの構築【長野県松本市】

区分

B 地方中心都市など

市民の役割分担の再構築
による地域公共交通の安定化

交通事業者間
連携

対象地域

長野県松本市
人口：241,145人
世帯数：104,707世帯
高齢化率：28.34%
面積：978,47km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 地域交通の利便性向上のため、路線再編や重複路線を統合することにより、運行の効率化やアクセス時間の短縮、交通空白地の解消に取り組む（利便増進事業）
- 利便増進事業と併せて、安定的な運行を確保していくため、自治体・交通事業者間で合意した路線に関する一括運行委託契約（エリア一括協定）を締結。

意思決定・実施主体

松本市

—

アルピコ交通

協定締結

実施内容

- **長大路線の整理、路線新設、ダイヤ見直し等**
 - ・利用の少ない区間の廃止、利用状況に応じた路線分割・統合等により、主要拠点へのアクセス時間を短縮。
 - ・通勤・通学ニーズに対応するため、朝夕時間帯における増便や直通路線を設定するほか、交通空白地に対応した路線を新設。
- **エリア一括協定概要**
 - ・自治体・交通事業者間で合意した路線について、協定期間を5年間とする一括運行委託契約を締結。
 - ・協定期間内の委託内容・運行内容を定めるとともに、交通サービス購入費（負担金）を定めることにより、安定的な公共交通ネットワークを構築。

実施による成果・効果

エリア一括協定

締結主体 松本市・アルピコ交通(株)

協定期間 5年間（令和5年10月～令和10年9月）

交通サービス購入費 1,574.5百万円／5年間

R5	R6	R7	R8	R9	R10
150百万円	306百万円	312百万円	317百万円	323百万円	163百万円

国による支援額

エリア一括協定運行補助 + 特別交付税措置

自治体・交通事業者間で対象路線について協議・合意

路線名	再編・へん	新設	廃止	運行内容	※
1 公民院線(エリア一括協定により運行する路線)					
2 松本駅前線					
3 浅野線					
4 新・浅野線					
5 松本駅前線					
6 浅野線					
7 浅野線					
8 浅野線					
9 浅野線					
10 内田線					
11 山手線(停留所休止)					
12 山手線					
13 山手線(停留所休止)					
14 山手線					
15 山手線					
16 山手線					
17 山手線					
18 山手線					
19 山手線					
20 山手線					
21 山手線					
22 山手線					
23 山手線					
24 山手線					
25 山手線					
26 山手線					
27 山手線					
28 山手線					
29 山手線					
30 山手線					
31 山手線					

事例55 複数交通モードの連携による「手ぶら観光」の推進【北海道札幌市・愛知県名古屋市】

区分

C 大都市など

複数交通モード間の一体化による
利便性・効率性の向上

観光・まちづくり
×交通

交通事業者間
連携

対象地域

北海道札幌市
人口：1,973,395人
高齢化率：27.8%
面積：1,121km²
愛知県名古屋市
人口：2,332,176人
高齢化率：25.3%
面積：327km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 観光客の手荷物が原因で、鉄道・バスが混雑し、地域住民の利用を阻害しているほか、観光客の移動範囲が制限され、広域での観光消費に至っていない。
- 主要駅（名古屋駅・札幌駅）で観光客が手荷物のみを預け、手ぶらで観光した後、到着空港で航空手荷物をピックアップする仕組みを構築することで、広域観光周遊の利便性向上と観光消費の拡大を図り、地域経済への貢献を目指す。

意思決定・実施主体

運行主体

名古屋鉄道
北海道旅客鉄道
Airporter

実施主体

次世代空港技術研究会
全日本空輸
日本航空


中部国際空港
北海道エアポート

実施内容


【交通モード】航空機・鉄道・バス

- 主要駅周辺に設置した受付にて、航空手荷物を預け入れ。同時にオフエアポート・チェックイン（空港外でのチェックイン）も可能となっており、利用者は空港で直接搭乗口に向かうことができる。
- 利用者は、専用アプリにより預けた手荷物の位置情報のほか、空港までの交通情報や周辺観光情報を閲覧可能。

■ 手荷物預託用の受付



■ 鉄道を利用して空港へ輸送



基本指標

事業実施に係る費用（実証期間）	1日あたり利用者数
イニシャルコスト：15,400千円	16.9人/日
ランニングコスト：1,760千円 (220千円/日)	地域人口に対する利用者数比率
※実証事業に係る費用 ※本格運行に移行した際、1か所あたり180千円/日のランニングコストを想定。	-
	1日1便あたり利用者数
	3.4人/日便
	利用者1人あたり行政経費
	-
	地域人口あたり行政経費
	-

【実証期間：2/4～2/11（8日間）】
【利用者数：135名（5便）】

今後の事業展開

- 本格運用に向けて、各輸送形態における手荷物の運用取扱規定（陸上輸送約款・航空輸送約款）の違いを含め、関係事業者間による調整。
- 観光客の手荷物に起因して、地域交通が混雑している他地域に対し、本事業スキームの横展開を検討。

エリア	カタログの個別事例に関する問い合わせ先
北海道	北海道運輸局 交通政策部交通企画課 011-290-2721
東北	東北運輸局 交通政策部交通企画課 022-791-7507
関東	関東運輸局 交通政策部交通企画課 045-211-7209
北陸 信越	北陸信越運輸局 交通政策部交通企画課 025-285-9151
中部	中部運輸局 交通政策部交通企画課 052-952-8006
近畿	近畿運輸局 交通政策部交通企画課 06-6949-6409
中国	中国運輸局 交通政策部交通企画課 082-228-3495
四国	四国運輸局 交通政策部交通企画課 087-802-6725
九州	九州運輸局 交通政策部交通企画課 092-472-2315
沖縄	沖縄総合事務局 運輸部企画室 098-866-1812

○カタログ全般に関する問合せ先
総合政策局
地域交通課・モビリティサービス推進課
03-5253-8111