

「交通空白」解消に向けた 九州管内取組事例集

令和7年6月 九州運輸局



Ministry of Land,Infrastructure,Transport and Tourism

本事例集について

- 本事例集では、九州管内における「交通空白」解消（地域の移動手段確保）に向けた取組事例の一部について、主に「事例の背景※」「導入・拡充した交通サービスとその内容」に着目し、R7年5月末現在の運行内容等に基づき、各事例の概要を掲載しています。
※地域交通（「交通空白」）に関してどのような課題・お困りごとがあり、解決しようとしたか など
- 各事例における導入プロセスや輸送実績・効果等の内容については詳細に記載しておりませんので、当該内容について知りたい場合は、九州運輸局までお問い合わせください。必要に応じ、各事例の担当自治体・事業者等を紹介いたします。

【事例スライド 凡例】

【奄美市（鹿児島県）】

路線バスの減便・廃止に伴う代替交通の確保
× 公共ライドシェアの導入



- 奄美大島島内で路線バスを運行するしまバスがR6.10のダイヤ改正で一部バス路線の減便・廃止を含む路線再編を実施。
- これにより、市内の住用地区・笠利地区では、平日朝夕の1便ずつの運行（通学のための便）を残し減便。日中の地域住民の移動手段の確保が課題に。
- そのため、当該地区において、R6.10より、奄美市による公共ライドシェア（「三太郎タクシー」ほか）を導入。

【住用地区】

- ・ R6.10より公共ライドシェア「三太郎タクシー」を導入。

<概要>

運行主体：市（奄美市社会福祉協議会に運行委託）

運行方式：デマンド型（利用前日の正午までに予約）

区域運行（住用町内に限り、自宅～目的地等の運行が可能）

運行時間：平日8:30～17:00

大人運賃：1乗降300円



【笠利地区】

- ・ R6.10より公共ライドシェアを導入。

<概要>

運行主体：市（市内タクシー会社に運行委託）

運行方式：定時定路線型（3路線による運行）

運行時間：月・火・木～土曜（路線ごとに1日2～4便）

大人運賃：1乗降300円



（出典） 奄美市HP

- 実施地域
- 当該取組実施の背景（お困りごとへの対応内容）
- 導入・拡充する交通サービス
- 事例概要
- 運行内容 概要、運行ルート図等

目次（事例一覧）

事例No.	実施地域	お困りごとへの対応概要	導入・拡充する交通サービス	頁
①	奄美市 (鹿児島県)	路線バスの減便・廃止に伴う代替交通の確保	公共ライドシェアの導入	6
②	長崎市 (長崎県)	路線バスの減便・廃止に伴う代替交通の確保	コミュニティバスの延伸	7
③	唐津地域 (佐賀県)	路線バスの減便・廃止に伴う代替交通の確保等	官民連携で地域全体の交通ネットワークを再編 (路線見直し・デマンド型乗合タクシーの導入等)	8
④	佐世保市ほか (長崎県)	路線バスの減便・廃止に伴う代替交通の確保	乗合タクシーの導入 (運行区域拡大等) 公共ライドシェアの導入	9
⑤	西海市 (長崎県)	路線バスの減便・廃止等に備えた対応	官民連携で地域全体の交通ネットワークを再編 (公共ライドシェアの拡充等)	10
⑥	別府市 (大分県)	地域住民・観光客の移動手段確保 (路線バス休止に伴う代替交通の確保、買物や通院・通勤等地域住民の移動手段の確保、観光客の移動需要への対応等)	公共ライドシェアの導入	11
⑦	宇美町 (福岡県)	利便性が低く、持続可能性が課題だったコミュニティ交通への対応	AIデマンドバスの導入	12
⑧	国東市 (大分県)	利便性が低く持続可能性が課題だったコミュニティ交通等への対応	域内交通を再編 (AIデマンド型乗合タクシーの導入)	13
⑨	水上村 (熊本県)	交通空白・交通不便地域の解消に向けた対応	公共ライドシェアの導入	14
⑩	宗像市 (福岡県)	点在する交通空白・交通不便地域の解消に向けた対応	公共ライドシェアの導入	15
⑪	佐賀市 (佐賀県)	交通空白・交通不便地域の解消に向けた対応	乗合タクシーの導入	16

事例No.	実施地域	お困りごとへの対応概要	導入・拡充する交通サービス	頁
⑫	北九州市 (福岡県)	交通空白・交通不便地域の解消に向けた対応	乗合タクシーの導入	17
⑬	東峰村 (福岡県)	交通空白・交通不便地域の解消に向けた対応 二次交通の確保	公共ライドシェアの導入	18
⑭	佐賀市 (佐賀県)	大規模イベント時の移動需要への対応等	日本版ライドシェアの導入	19
⑮	別府市 八代市 津久見市 (大分県・熊本県)	クルーズ船寄港時のタクシー不足への対応 (二次交通の確保) 地方部のタクシー営業時間外 (深夜時間帯) の輸送対応 (病院の深夜救急)	タクシーの営業区域外運送	20
⑯	延岡市 (宮崎県)	市街地の交通アクセス改善に向けた対応	バス路線の新設 乗合タクシーの延伸	21
⑰	伊佐市 (鹿児島県)	コミュニティ交通再編に伴うタクシー不足の懸念への対応等	日本版ライドシェアの導入 (乗合タクシーの拡充等)	22

地域が抱える地域交通の課題やお困りごと（「交通空白」に関する課題）は様々

路線バスの減便・廃止が
予定されており、代替となる
移動手段について検討・
確保が急務

コミュニティ交通の利用が
低迷しており、利便性・
持続可能性が課題

バス停から遠く公共交通機関
の利用が不便な地域が点在
している

増加する観光客の
移動手段が十分確保でき
ていない

駅・空港等の交通結節点
からの二次交通が不十分

イベント時に高まる
移動需要に十分対応
できていない

高齢者を中心とした日中の
買物・通院・介護等の
移動手段が不足

朝夕の時間帯における
通勤・通学の移動手段が
不十分

タクシーの営業時間後など、
夜間の移動手段が
不足している

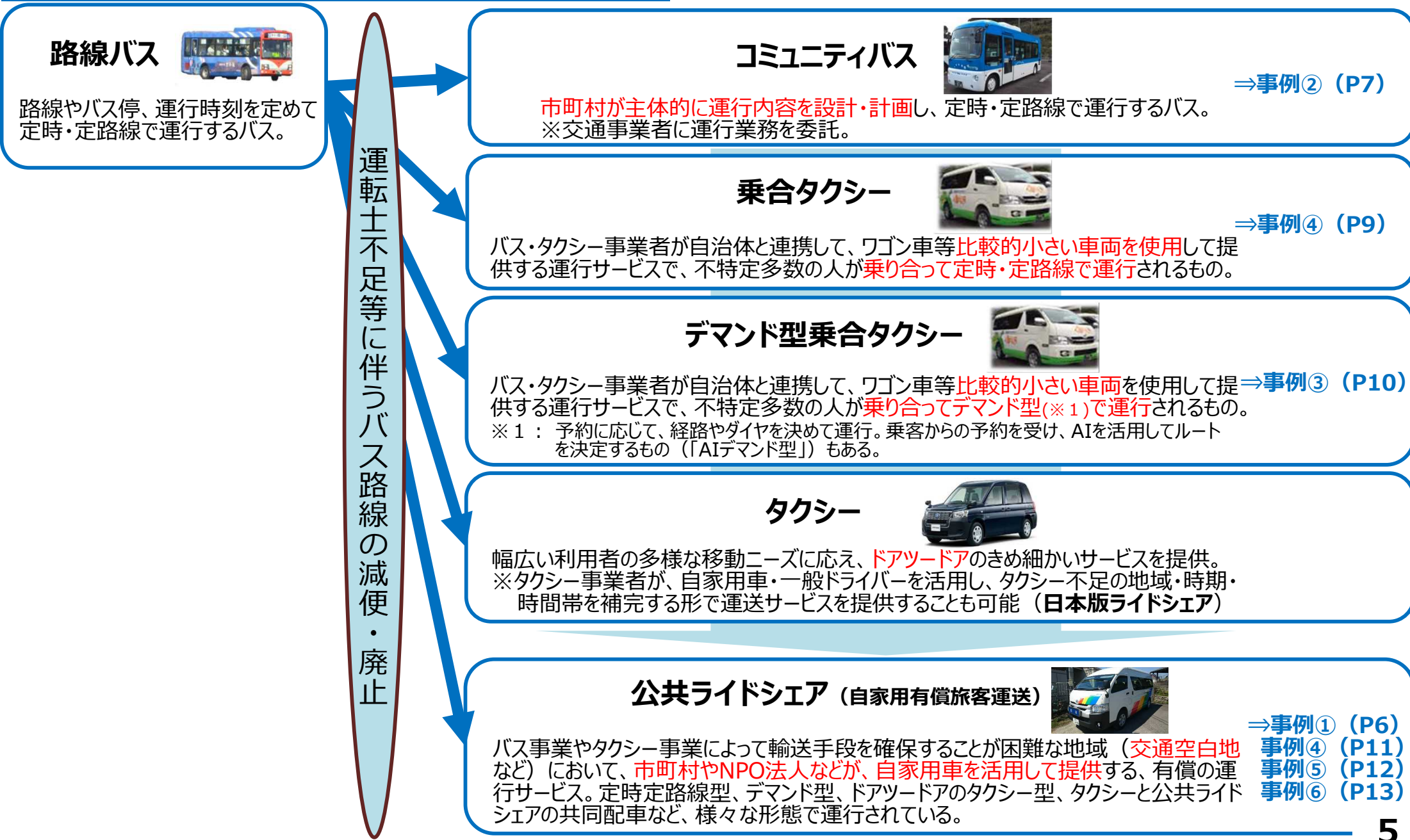
はじめに②

地域交通には、様々な交通手段がある

地域交通の種類（主な陸上交通モードのみ掲載） ※以下の主な陸上交通モードだけでなく、航空や海運、シェアモビリティ（レンタサイクル等）なども交通ネットワークの一部		
鉄軌道	鉄道	 専用の敷地内にレールや駅を設置して車両を運行。
	軌道 （路面電車・モノレール）	 主に道路敷地内にレールや停留所を設置して車両を運行。
バス	路線バス	 路線やバス停、運行時刻を定めて 定時・定路線で運行するバス 。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。
	コミュニティバス	 路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、 市町村が主体的に計画 し、交通事業者へ委託し、定時・定路線で運行するバス。
	乗合タクシー デマンドバス	 バス・タクシー事業者が自治体と連携して、ワゴン車等 比較的小さい車両を使用 して提供する運行サービスで、不特定多数の人が 乗り合って運行 されるもの。 定時・定路線型からデマンド型※（予約に応じて運行） まで地域のニーズに応じて多様な形態で運行。 ※「AIデマンド交通」・・・乗客からの予約を受け、AIを活用してルートを決め運行するもの
タクシー	タクシー	 幅広い利用者の多様な移動ニーズに応え、 ドアツードア のきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。
有償運送 （自家用車による）	公共ライドシェア （自家用有償旅客運送）	 バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な地域（交通空白地など）において、 市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供 する、有償の運行サービス。定時定路線型、デマンド型、ドアツードアのタクシー型など、様々な形態で運行。
	日本版ライドシェア （自家用車活用事業）	 タクシー事業者が、自家用車・一般ドライバーを活用 し、タクシー不足の地域・時期・時間帯を補完する形で提供する、有償の運行サービス。

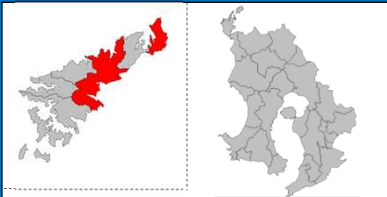
- ➡
- 地域によって、地域交通の現状や課題・お困りごとは様々であり、また、地域交通には、様々な交通手段がある。
 - 地域によって異なる、地域交通をとりまく現状、課題等に応じて、その地に適した方策を検討・設計し、地域の移動手段の確保（「交通空白」の解消）を図ることが重要。

例：路線バスの減便・廃止に伴う主な代替交通手段



【奄美市（鹿児島県）】

路線バスの減便・廃止に伴う代替交通の確保
× 公共ライドシェアの導入



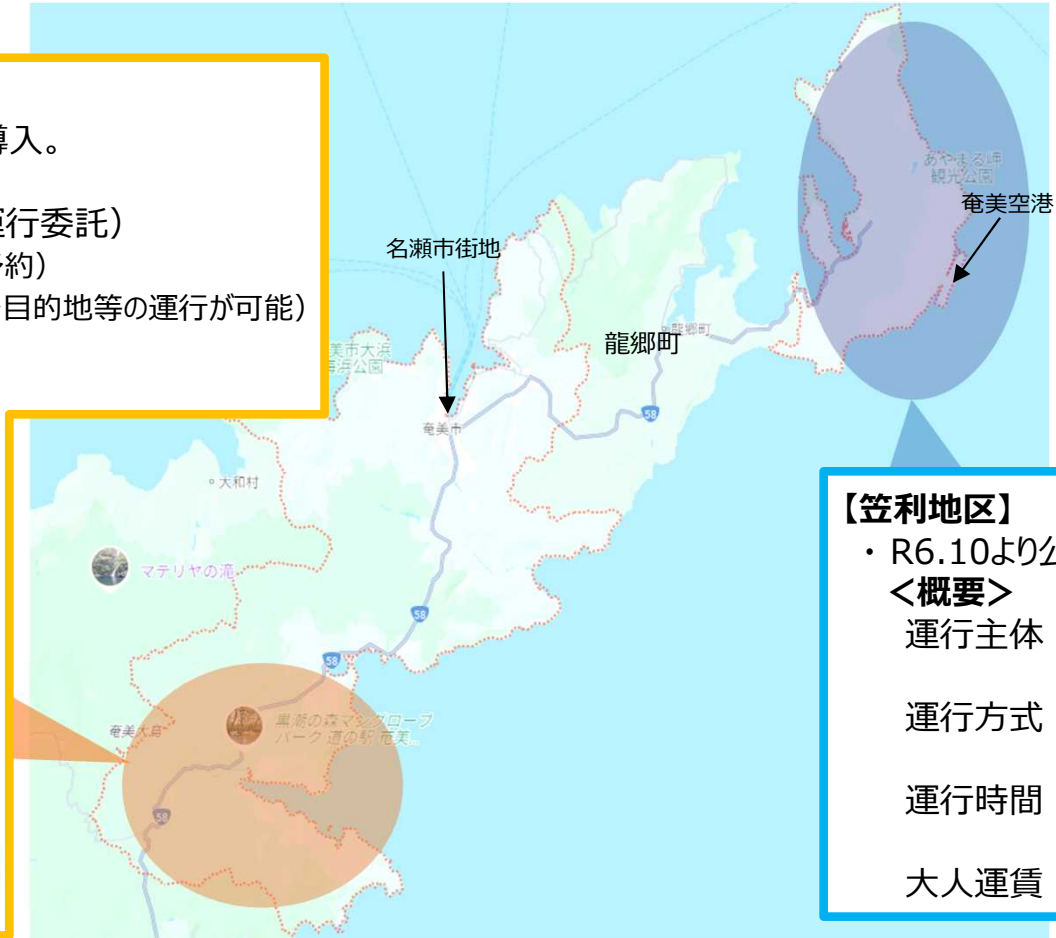
- 奄美大島島内で路線バスを運行するしまバスがR6.10のダイヤ改正で一部バス路線の減便・廃止を含む路線再編を実施。
- これにより、市内の住用地区・笠利地区では、平日朝夕の1便ずつの運行（通学のための便）を残し減便。日中の地域住民の移動手段の確保が課題に。
- そのため、当該地区において、R6.10より、奄美市による公共ライドシェア（「三太郎タクシー」ほか）を導入。

【住用地区】

- ・ R6.10より公共ライドシェア「三太郎タクシー」を導入。
- ＜概要＞
 - 運行主体：市（奄美市社会福祉協議会に運行委託）
 - 運行方式：デマンド型（利用前日の正午までに予約）
区域運行（住用町内に限り、自宅～目的地等の運行が可能）
 - 運行時間：平日8:30～17:00
 - 大人運賃：1乗降300円



（出典） 奄美市HP

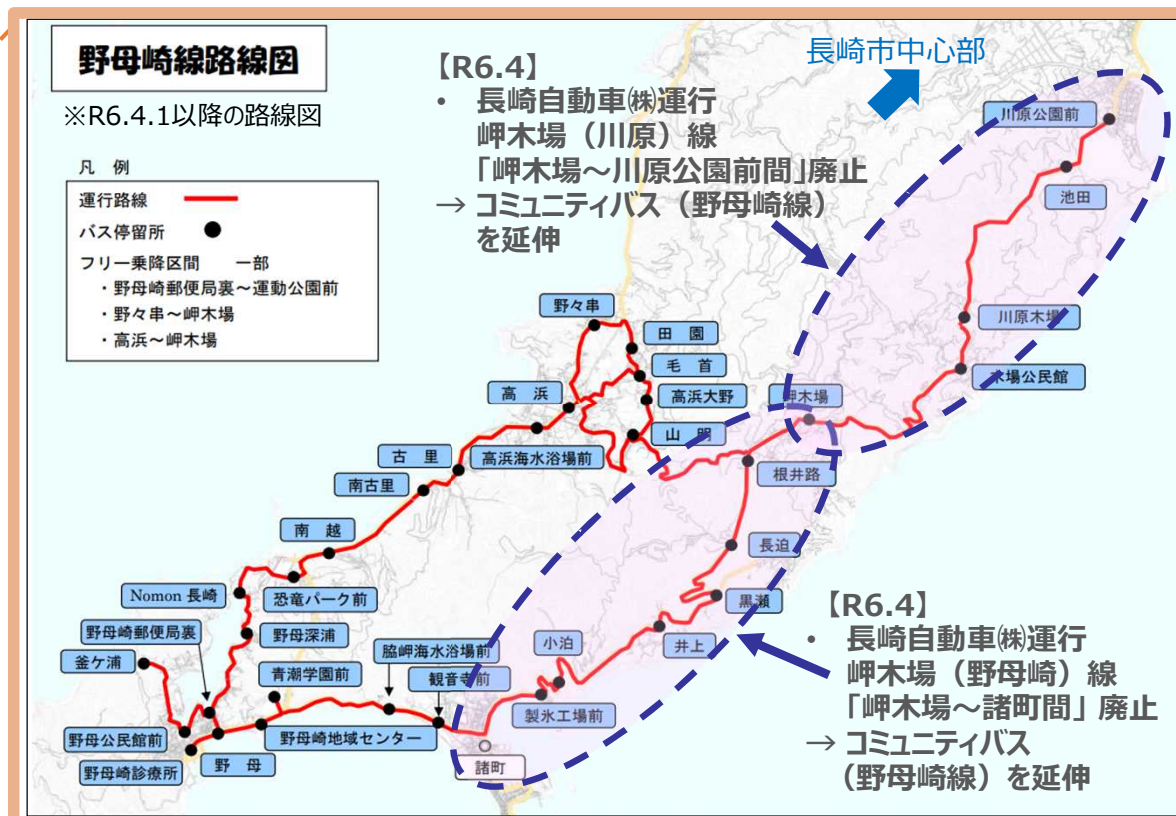
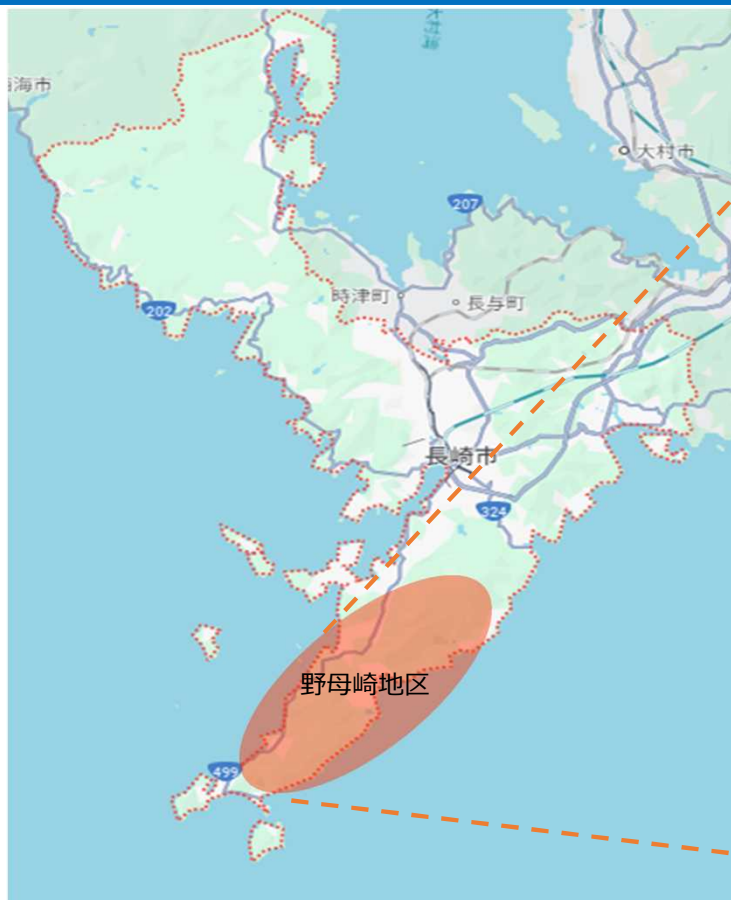


（出典） 奄美市HP

【笠利地区】

- ・ R6.10より公共ライドシェアを導入。
- ＜概要＞
 - 運行主体：市（市内タクシー会社に運行委託）
 - 運行方式：定時定路線型
（3路線による運行）
 - 運行時間：月・火・木～土曜
（路線ごとに1日2～4便）
 - 大人運賃：1乗降300円

- **R6.4、長崎自動車(株)は、慢性的な運転手不足に加え、2024年問題への対応（R6.4からの自動車運転業務における年間時間外労働時間の上限規制の適用）等のため、運行する路線バスについて、最終便の繰上げ、減便、16区間32停留所の廃止を実施。**
- **その結果、長崎市南端の野母崎^{の も ぎ き}地区では、路線バスの廃止区間（空白地域）が発生。**
- **これに対し、長崎市と長崎自動車(株)が協議し、R6.4より地区内を運行するコミュニティバス（野母崎線）※を一定の利用を見込める時間帯に限り、廃止区間まで延伸。** ※長崎自動車(株)がコミュニティバスの運行を受託。





【唐津地域（佐賀県）】

路線バスの減便・廃止に伴う代替交通の確保等

× 官民連携で地域全体の交通ネットワークを再編（路線見直し・デマンド型乗合タクシーの導入等）

- **R5.1、佐賀県北部の唐津地域（唐津市・玄海町）の路線バスを運行する昭和自動車(株)より自治体に対し、2024年問題への対応（R6.4からの自動車運転業務における年間時間外労働時間の上限規制の適用）等のため、大幅な減便等が必要である旨申入れ。**
- **これを受け、路線バス事業者や行政など地域の関係者による協議を経て、利便性の向上と効率性・持続可能性の観点から地域交通ネットワーク再編案※をまとめ、唐津地域利便増進実施計画を策定【R6.1】。**当該案に基づき再編【R6.4】。
※主な内容：利用の少ない路線・系統の最適化（減便・廃止）、AIデマンド型乗合タクシー「チョイソコからつ」の導入 等
- **その後も、地域公共交通を今後も維持していく観点から、不採算路線を整理し効率化を図るため、地域の関係者による協議を経て、R6.10・R7.4の2回に分けて再編実施。**

唐津地域北部の再編（唐津市 呼子・鎮西地域）

- **【R6.4】呼子・鎮西地域～唐津市中心部間の幹線路線について以下の路線見直し**
 - ・利用の少ない路線の最適化（減便）
 - ・利用者の少ない日中の便を等間隔運行化（パターンダイヤ化）
 - ・対象系統全便の観光地への延伸（みなと園止まりの便を呼子・波戸岬まで延伸） 等

唐津地域西部の再編内容（玄海町、唐津市 肥前地域）

- **【R6.4】玄海・肥前地域～唐津市中心部間の幹線路線について以下の路線見直し**
 - ・利用の少ない枝線廃止（※既存の町コミュニティバスが当該区間を引続き運行）
 - ・系統が複雑だったことから、利用の少ない系統を廃止しつつ系統を集約化 等
- **【R6.4】肥前地域内のフィーダー路線（定時定路線）について、日中の時間帯で、区域運行・AIオンデマンド化「チョイソコからつ」の導入。あわせて曜日運行から平日毎日運行に ※通学利用のある朝は定時定路線運行を維持**
- **【R7.4】玄海町地域のコミュニティバス（定時定路線）をAIデマンド型乗合タクシー「のるーと玄海」へ移行**

唐津地域中心部・東部の再編内容（唐津市中心部・浜玉地域・七山地域）

- **【R6.4】七山地域～唐津市中心部間の幹線路線について以下の路線見直し**
 - ・利用の少ない枝線の適正化（減便）
 - ・枝線の日中デマンド化 等
- **【R6.4】市中心部の市内循環線について以下の路線見直し**
 - ・利用が少なく、他路線と重複する路線を廃止 等
- **【R6.4】浜玉※・七山地域にAIデマンド型乗合タクシー「チョイソコからつ」を導入**
※枝線のバス路線である浜玉循環線の沿線地域（浜玉地域中心部）はエリア対象
⇒**【R6.10】浜玉循環線を廃止し、チョイソコの運行エリアを浜玉地域全域に拡大**
- **【R7.4】市内循環路線（定時定路線）について、路線を1つに統合し運行効率化**
- **【R7.4】市内中心部の路線バス系統を減便しチョイソコの運行エリアを拡大**

唐津地域南部の再編内容

（唐津市 相知地域・厳木地域・北波多地域）

- **【R6.4】相知地域※・厳木地域にAIデマンド型乗合タクシー「チョイソコ」を導入**
※枝線のバス路線である相知循環線の沿線地域はエリア対象外⇒**【R6.10】相知循環線を廃止し、チョイソコの運行エリアを相知地域全域に拡大**
- **【R7.4】北波多地域のフィーダー路線（定時定路線）を統合し、チョイソコへ再編**





【佐世保市ほか（長崎県）】

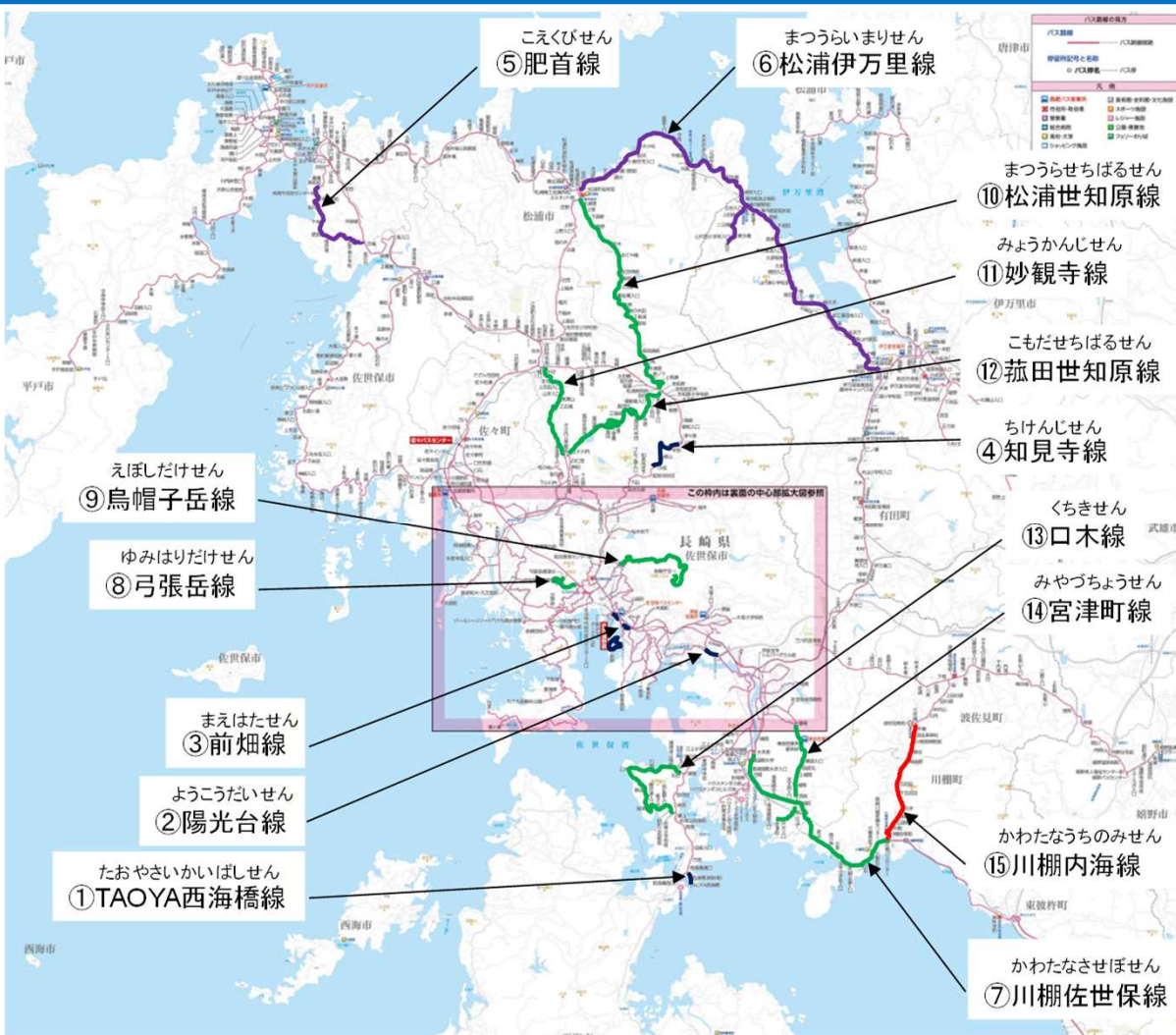
路線バスの減便・廃止に伴う代替交通の確保

× 乗合タクシーの導入（運行区域拡大等）・公共ライドシェアの導入

- **R6.9、西肥自動車**が深刻な運転者不足を背景として、佐世保市等におけるバス路線15路線のR7.4廃止を申し出。
- これを受け、関係市町など地域の関係者による協議を経て、代替交通の確保等を実施【R7.4】。

※主な内容：佐世保市内においては、主に**既存の乗合タクシーの運行区域拡大、乗合タクシーの新規エリア導入**等を措置。

路線廃止の中で最も影響がある川棚高校及び波佐見高校の通学の足となっている波佐見町及び川棚町の両町を跨ぐ「川棚内海線」の代替措置としては、**川棚町・波佐見町共同で公共ライドシェア「かわたな・はさみタウンバス」を導入**。



利用者極小の路線

- ① **TAOYA西海橋線** (佐世保市)
➢ 300mほどに付近バス停あり
- ② **陽光台線** (佐世保市)
➢ 300mほどに付近バス停あり
- ③ **前畑線** (佐世保市)
➢ 平行する国道バス停で代替
- ④ **知見寺線** (佐世保市)
➢ 新設されたトンネル経由に変更

鉄道へ転換

- ⑤ **肥首線** (平戸市)
➢ 農高生利用あり
MR (松浦鉄道)、バス他系統へ転換
- ⑥ **松浦伊万里線** (松浦市、伊万里市)
➢ MRへ転換
- ⑦ **川棚佐世保線** (川棚町、佐世保市)
➢ 空連バスで路線は残るが14バス停廃止
➢ 高校利用あり (JR駅まで1.2km)
➢ JRに転換。一部地域で乗タク導入 (R7.4～)

公共ライドシェアへ転換

- ⑮ **川棚内海線** (川棚町、波佐見町)
➢ 高校、特別支援学校需要があり影響大
➢ 川棚町・波佐見町共同で公共RS「かわたな・はさみタウンバス」導入 (R7.4～) ※運行主体は波佐見町

乗合タクシー・コミバスで代替

- ⑧ **弓張岳線** (佐世保市)
➢ 乗タク導入 (R7.4～)
- ⑨ **烏帽子岳線** (佐世保市)
➢ 乗タク導入 (R7.4～)
- ⑩ **松浦世知原線** (佐世保市、松浦市)
➢ 小学生7名利用あり。
コミュニティバスの導入と既存の乗タクの区域拡大 (R7.4～)
- ⑪ **妙観寺線** (佐世保市)
➢ 乗タク導入 (R7.4～)
- ⑫ **菰田世知原線** (佐世保市)
➢ 乗タク導入 (R7.4～)
- ⑬ **口木線** (佐世保市)
➢ 乗タク導入 (R7.4～)
- ⑭ **宮津町線** (佐世保市)
➢ 住民の買物需要有
乗タク導入 (R7.4～)



【西海市（長崎県）】

路線バスの減便・廃止等に備えた対応

× 官民連携で地域全体の交通ネットワークを再編（公共ライドシェアの拡充等）

【経緯】

- **R6.3**、西海市では、地域の関係者が集まる**西海市地域公共交通活性化協議会**での協議を経て、市の財政負担・交通事業者の運転手不足等を踏まえた**効率性と、利便性のバランスに配慮し**、地域・事業者・行政が連携して地域公共交通の利用促進を行う具体的な取組を示した「**西海市地域公共交通の再編にかかる実施方針**」をとりまとめ。
- 当該方針に基づき、**R6.10**、**長崎自動車(株)・さいかい交通(株)**は、**利用者の少ない路線バスの区間を廃止**。

【取組内容】

- 廃止区間においては、自宅と近隣バス停の往来については、既に運行している**さいかいスマイルワゴン※**等への転換等を促している。
※区域運行のデマンド型乗合タクシー
- 廃止区間のうち**松島**では、さいかい交通(株)が運行する**松島線（西海市コミュニティバス）全線がR6.10廃止**。
→ R4より（一社）松島よかとこ運輸部が一部曜日・時間帯で公共ライドシェアを運行していたところ、島内の移動手段を確保するため**R6.10より公共ライドシェアに完全移行（松島線の運行時間帯も運行）**。

さいかいスマイルワゴン



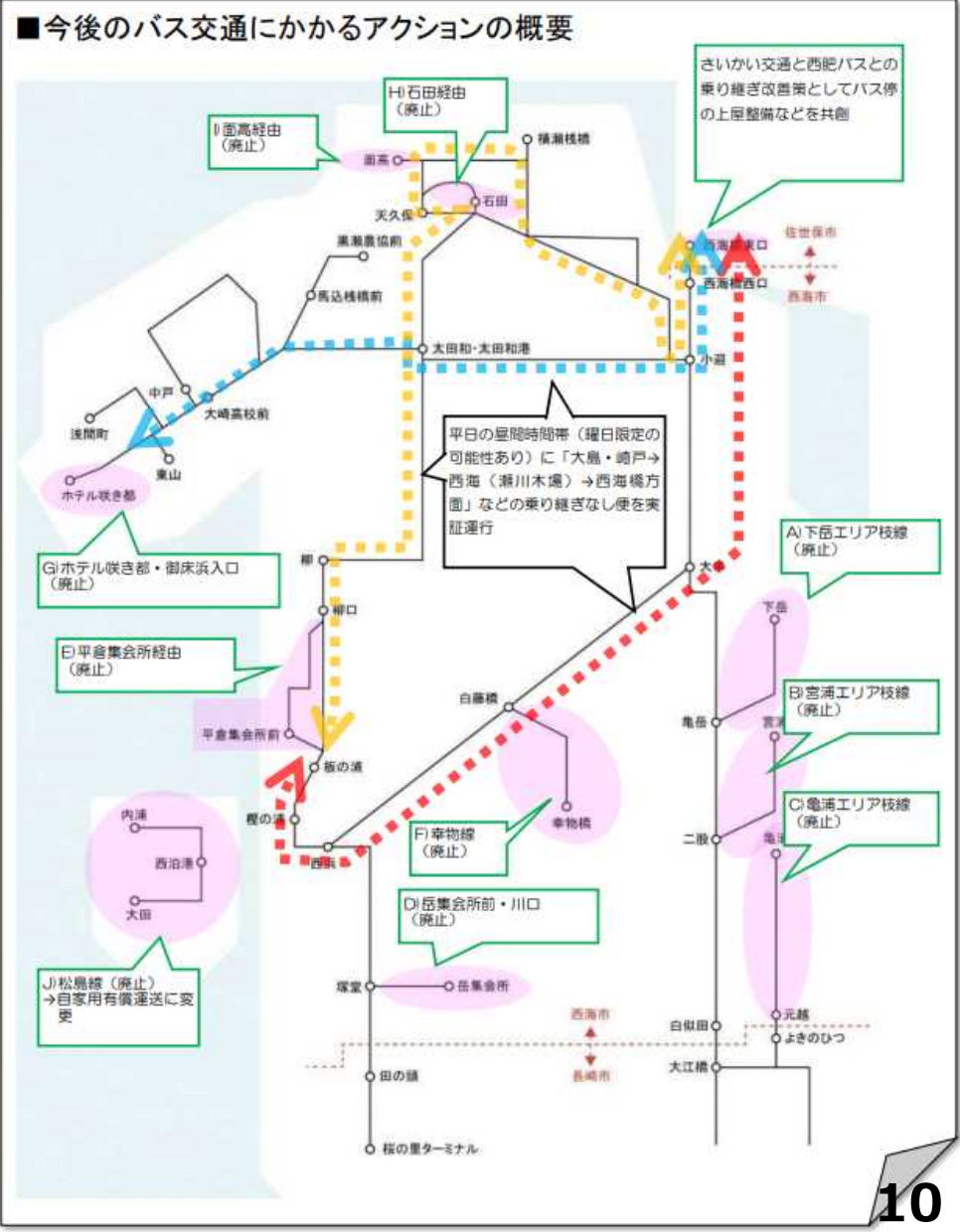
（出典）西海市HP

（一社）松島よかとこ運輸部
運行の公共ライドシェア車両



（出典）西海市HP

【西海市地域公共交通の再編にかかる実施方針（抜粋）】



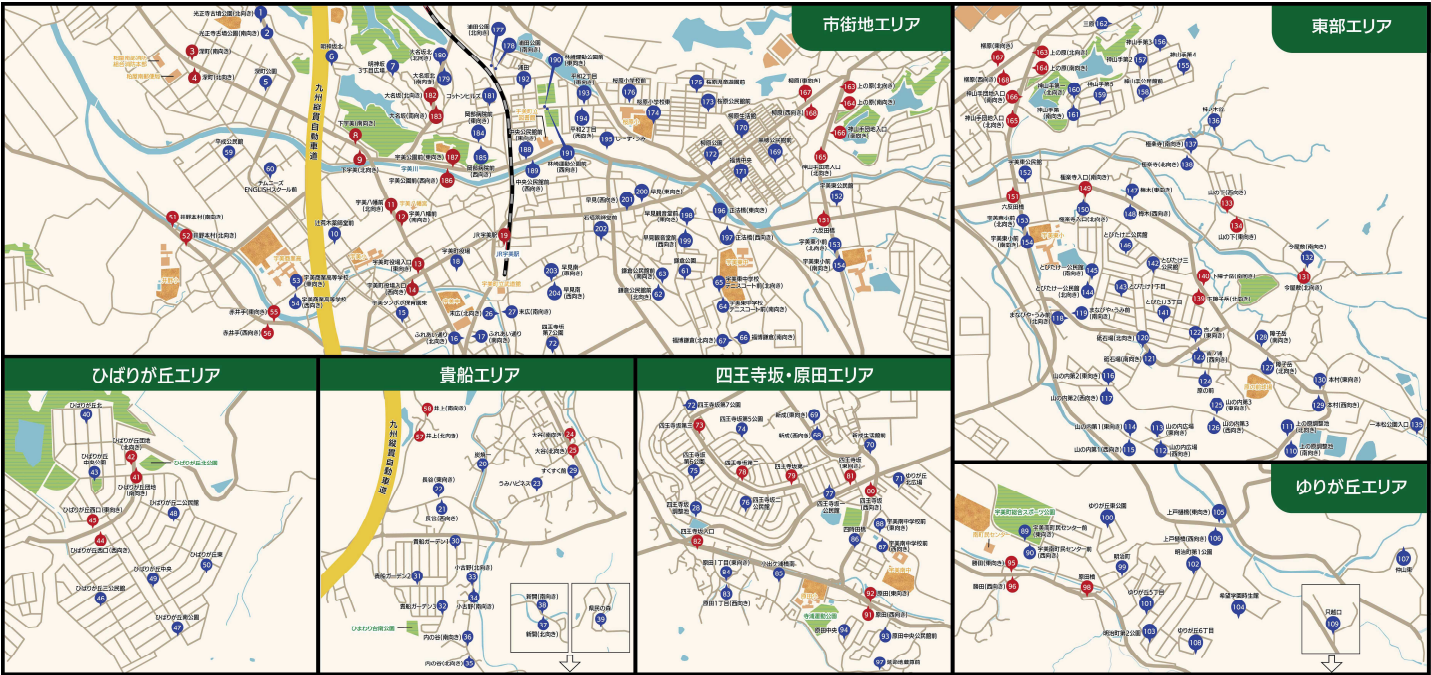
【宇美町（福岡県）】

利便性が低く、持続可能性が課題だったコミュニティ交通等への対応
×AIデマンドバスの導入



- 宇美町では、地域内コミュニティ交通として、**無料の福祉巡回バス（定時定路線型）**を運行していたが、コロナ禍により**利用者が減少傾向**にあり、かつ利用者が固定され幅広い世代に浸透せず、**事業費も嵩んでいた**ことから、利便性・持続可能性に課題。
- それらの課題に対応するため、**無料の福祉巡回バスから移行する形で、有償のAIオンデマンドバス「のるーと宇美」を導入【R5.2】**。住宅街の中にもきめ細かく乗降場所（ミーティングポイント）が設置され、**運転免許証返納者へのクーポン付与や、宇美町公式LINEからの配車予約を可能**にするなど、利便性向上のための様々な施策を展開。
- 導入に当たっては、宇美町・西日本鉄道(株)（西鉄）・「のるーと」事業を展開するネクストモビリティ(株)の3社で、**「宇美町における持続可能な公共交通体系の構築に向けた研究に関する協定」を締結し【R4.3】**、地域公共交通計画策定に向けた、町全体の公共交通網の見直し・AIデマンド型交通等の新たなサービス活用に関する検討について連携・協力。

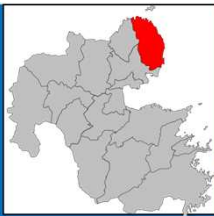
運行期間	R5.2.1～
運行エリア	宇美町全域（一部地域を除く） ※ミーティングポイント（乗降場所）： 約200箇所
運行時間	月～土曜 8:30～18:30
利用予約	電話・アプリ・宇美町公式LINEから 配車予約 （7日前から乗車直前まで予約受付可能）
運賃	大人200円 ※障がいをお持ちの方・小学生以下は半額、乳幼児無料 ※運転免許証返納者等に対し、一定利用額分のクーポン付与あり



出典：ネクストモビリティ(株)ホームページ

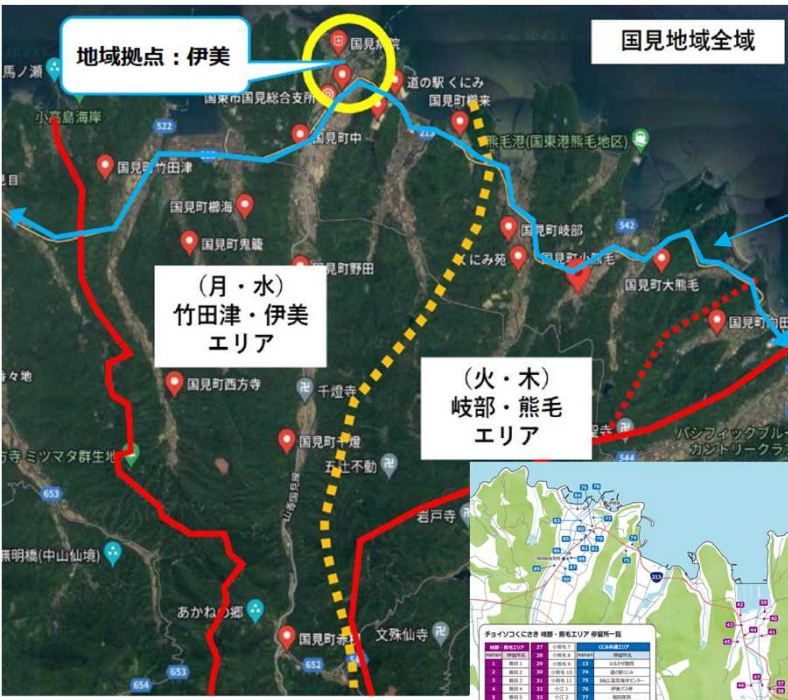
【国東市（大分県）】

利便性が低く、持続可能性が課題だったコミュニティ交通等への対応
×域内交通を再編（AIデマンド型乗合タクシーの導入）



- 国東半島東側に位置する国東市は、谷あいの地形が続き、市全体での面的な移動が困難。そのため、沿岸の各地域拠点間の交通は路線バスが担うとともに、地域内交通（沿岸の地域拠点⇔各谷あい）を路線バスやコミュニティ交通（定路線のコミュニティバス・デマンド型乗合タクシー）が担ってきた。
- **国見地区における地域内交通**について、運転手不足のため**路線バスが3路線全線廃止**となったほか（R4.3、R6.3、R6.9）、**コミュニティ交通も利便性が低く利用者が減少**（コミュニティバスは各路線週1日1.5往復の運行で、片道1便当たりの平均乗車人数は1人未満）。
- 利便性、持続可能性の高い地域内交通に向け、**R6.10、国見地区における路線バス、コミュニティ交通など全ての地域内交通をAIデマンド型乗合タクシー「チョイソクにさき」に一本化する**実証運行を開始。

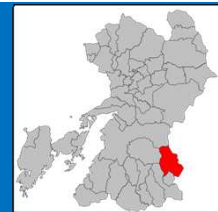
実証期間	R6.10～ ※R7年度も実証運行を継続
運行エリア	国見地域を2エリアに分け、曜日替わりで運行 ：竹田津・伊美エリア…月・水曜 ：岐部・熊毛エリア …火・木曜
運行時間	8:30～16:30
乗降場所	商店、病院、ごみステーション、路線バス停留所、公民館などに設置された停留所。 ※「竹田津・伊美エリア」「岐部・熊毛エリア」内の停留所間は自由に移動可能。 ただし、商店や病院等の主要目的地は共通停留所として、エリアを超えて移動可能。
利用予約	電話（月～木曜の8:00～16:30）又はインターネット（24時間）にて利用予約 ※予約可能時間：利用日の1週間前～利用時間の30分前
運賃	1回の乗降につき200円



青線：国道213号
（幹線系統路線バス）

出典：国東市資料





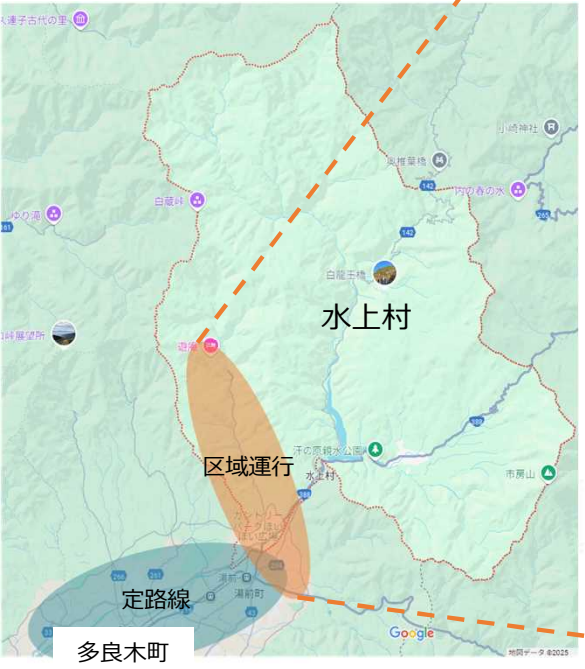
【水上村（熊本県）】

交通空白・交通不便地域の解消に向けた対応 × 公共ライドシェアの導入

- 路線バスのない岩野川内地区において、買い物や通院等、移動の足が充足していない状況だった。
- こうした状況を踏まえ、R6.4より、同地区と村外の公立病院を結び、郵便局、病院、スーパー等計18か所の停留所を設定した**公共ライドシェアの運行を開始**。

＜公共ライドシェア 運行概要＞

- ・運行主体：水上村（社会福祉協議会に運行委託）
- ・運行方式：岩野川内地区内は区域型（ドアtoドア）、村外は定路線型
- ・運行時間：月・木（祝祭日を除く）
8時、10時、13時（1日3往復）
- ・大人運賃：500円 ※要予約



くま川鉄道

産交バス

定路線



【宗像市（福岡県）】

点在する交通空白・交通不便地域の解消に向けた対応 × 公共ライドシェアの導入

- 宗像市では、路線バス・コミュニティバス（いずれも定時定路線型）が運行しているが、運行ルートから離れた地域では、特に高齢者にとっての日常生活における移動手段が課題。また、曜日・時間帯によって運行本数が限られるほか、運転手不足等による廃止・減便等もあり、点在する交通空白・交通不便地域の解消が課題。
- 「交通空白」解消に向け、同地区において、宗像市によるAIデマンド型公共ライドシェア「宗像版公共ライドシェア（愛称：むなりんく）」の実証運行を開始【R7.4】。市内タクシー会社の遊休車両を活用しており、配車予約等に係る独自アプリを開発。
- 岬地区での導入後は、市内の他地区にも同様の公共ライドシェアを順次拡大し、最終的には市内全域に公共ライドシェアを導入する予定。

【運行概要（岬地区）】

- 運行時間…月・水・金：7～20時
- 予約方法…電話・アプリ（R7.7以降アプリ受付開始予定）
- 利用料金…大人・子供、乗降場所により異なる
（例：岬地区内⇄岬地区内の利用…大人 1人500円）

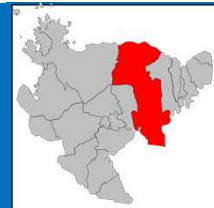
アルパインマーケティング(株)・(株)ゼンリンと連携し、
宗像市独自の公共ライドシェア向けアプリ・システム
（配車予約、運行分析）を開発
※ 今後は、乗合タクシー・タクシーの配車予約も
当該アプリでできるよう、機能拡充予定。

宗像版// 公共ライドシェア はじまります！



【佐賀市（佐賀県）】

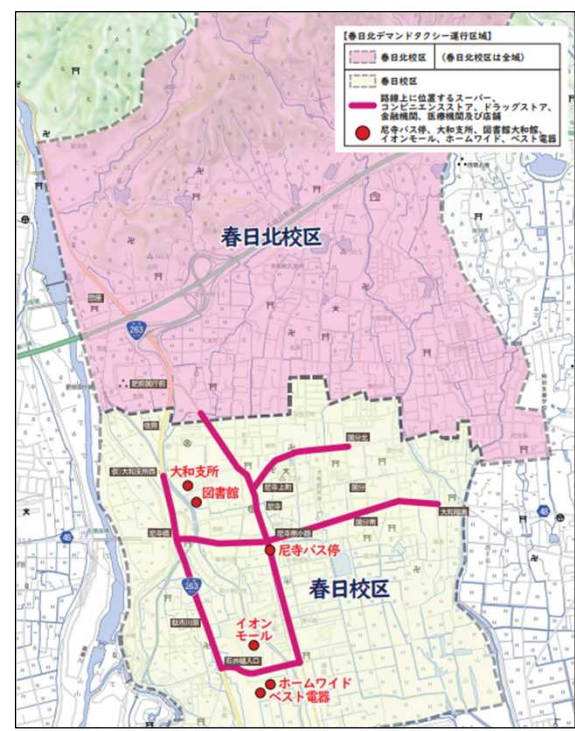
交通空白・交通不便地域の解消に向けた対応
× 乗合タクシーの導入



- 佐賀市では、バス停からの距離やバスの運行頻度等を踏まえて、公共交通の「空白地域」、「不便地域」を整理【R2.3】。こうした地域における、新たな移動手段の導入を支援（データ集計・調査等の人的支援、財政支援、交通事業者・国等との調整支援など）。
- 大和町春日北校区の地域住民が運営主体となり、日常生活における移動手段確保のため、R5.8よりデマンド型乗合タクシー「きたきた号」の本格運行を開始（運行は交通事業者へ委託し、市が支援）。

＜春日北デマンドタクシー「きたきた号」 運行概要＞

- ・運行区域：春日北校区内全域
春日校区内の一部路線上のスーパー、コンビニ、金融機関、医療機関等
バス停、公共施設、大型商業施設等
- ・運行日：月・水・金
- ・運行時刻：春日北校区内 → 春日校区 7:30～14:00（7便）
春日校区 → 春日北校区内 10:30～15:50（6便）
- ・運賃：大人（中学生以上）400円
子ども（小学生）200円（小学生未満は無料）
※割引運賃「きたきたパス」の設定あり
- ・予約方法：利用者登録の上、事前に電話予約



（春日北デマンドタクシー運行区域）



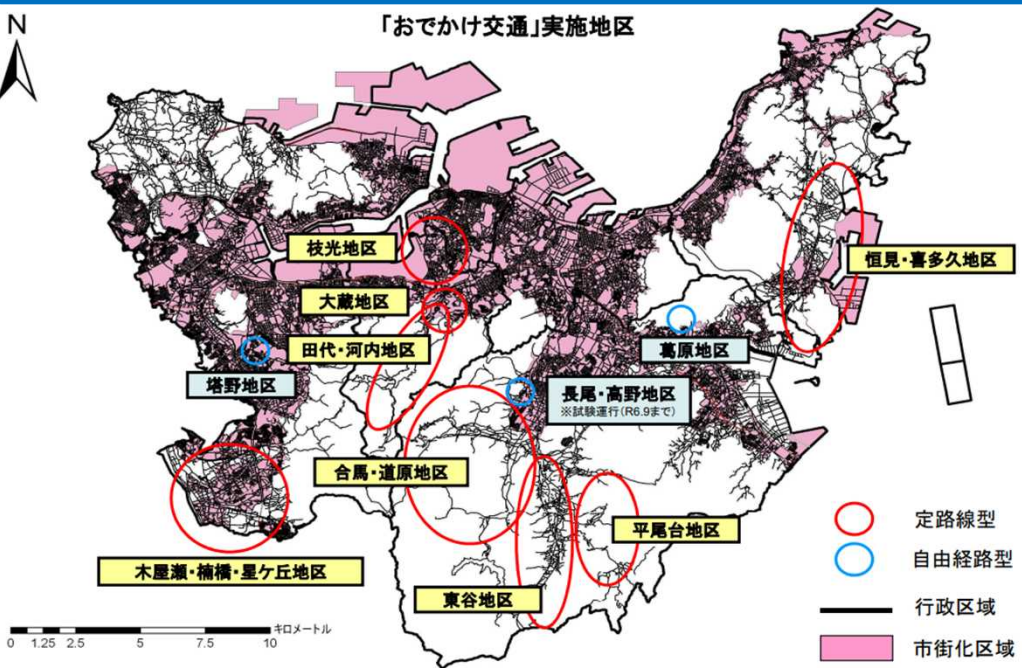
（佐賀市内の交通空白地域）

【北九州市（福岡県）】

交通空白・交通不便地域の解消に向けた対応
× 乗合タクシーの導入



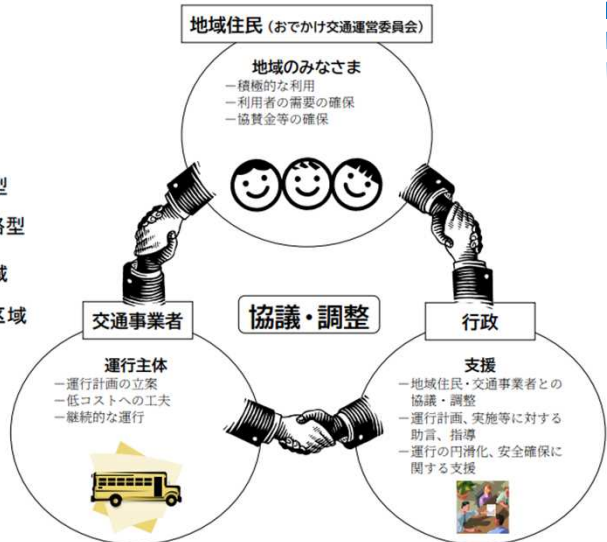
- 北九州市では、路線バスが廃止された地区をはじめとして、「鉄道駅から500メートル以上、かつバス停から300メートル以上の地域」を公共交通空白地域と設定。
- 公共交通空白地域における地域住民の生活交通確保のため、採算性の確保を前提として、**地域住民、交通事業者、市がそれぞれの役割分担のもとで連携し、H12.10よりジャンボタクシー等を活用した乗合タクシーを運行する「おでかけ交通事業」を実施。**
 - ※地域住民（おでかけ交通運営委員会）：積極的な利用、需要確保 ／交通事業者：運行計画の立案、運行主体として継続的な運行
北九州市：住民・交通事業者との調整、運行内容設計等に対する助言指導、車両調達・運行費用等の一部を助成 等
- 具体的には、市内各地区で定路線型、自由経路（区域）型の乗合タクシーを運行しており、直近では、**R6.4より八幡西区塔野地区にて自由経路型の運行を開始。**



出典：北九州市HP



〔おでかけ交通事業における役割分担〕



＜八幡西区塔野地区「おでかけ交通」＞

- ・運行車両：4人乗り 乗合タクシー
- ・運行日：平日のみ運行（土、日、祝運休）
行き3便 帰り4便
- ・運賃：200円（小学生以上）





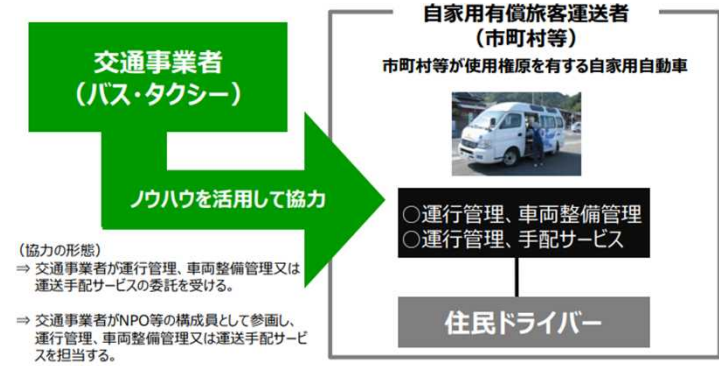
【東峰村（福岡県）】

交通空白・交通不便地域の解消に向けた対応／二次交通の確保 × 公共ライドシェアの導入

- 東峰村では、路線バス（R7.4廃止）のほか、地元のタクシー事業者2社が運行。しかしながら、バスが運行していないエリアもあるほか、タクシーの運転手・車両の数も限られており、村内の交通空白・交通不便地域の解消が課題。さらに、**R5.8に日田彦山線BRT「ひこぼしライン」が開業したところ、BRT各駅からの二次交通のため、乗合タクシーを導入することとなった**。
- 具体的には、住民だけでなく、観光客を含むすべての人にとって使いやすいサービスを目指し、タクシー事業者や住民ドライバーの協力を得ながら、R5.8より無償での乗合タクシーの実証運行を開始。R6.2よりAIオンデマンド型に移行した後、R6.4に有償化し事業者協力型の公共ライドシェア「のるーと東峰」として運行。
- 村内をドアtoドア方式で運行するデマンド型に加え、R7.4路線バスの廃止等に伴う移動手段の確保のため**定時定路線型でも運行**。
- BRTの各駅に設置するQRコードを読み取ることで、観光客もLINEにより予約・利用が可能。**BRTの二次交通として、「観光の足」としての活用も期待**。

【運行概要】

- ・ 運行時間：8時30分～17時
- ・ 運行区域：東峰村全域
- ・ 予約方法：LINE・アプリ・電話
- ・ 利用料金：中学生以上 300円
小学生・高齢者・障害者 150円
未就学児・介助者 無料



LINE・アプリから予約

東峰村公式LINEの登録
LINEアプリを起動し、メニュー「ホーム」の「友だち追加」画面で「QRコード」を選択し、右のQRコードを読み取ります。

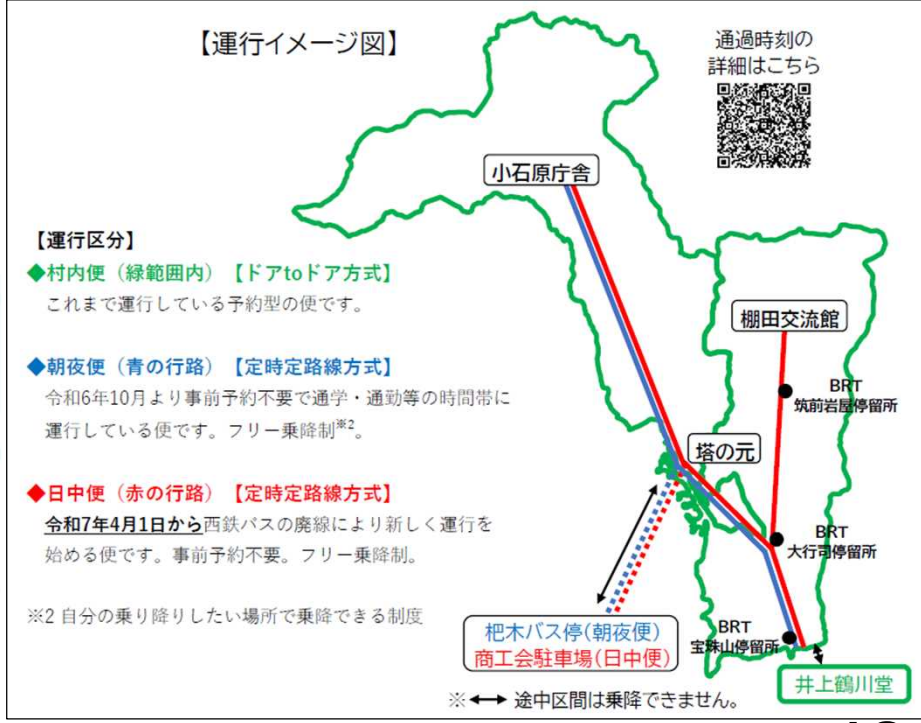
村の公式LINEはこちらから！

専用アプリ（のるーと）のインストール
以下のQRコードを読み取り、専用アプリ（のるーと）をインストールしてご利用ください。

iPhoneの方はこちらからダウンロード
Androidの方はこちらからダウンロード

App Store | Google Play

【のるーと東峰 運行イメージ】 ※出典：東峰村広報誌（R7.3）



（「事業者協力型」のイメージ図）

【佐賀市（佐賀県）】

大規模イベント時の移動需要への対応等
× 日本版ライドシェアの導入



- 佐賀市では、**SAGA2024国民スポーツ大会**（R6.10.5～10.15）、**全国障害者スポーツ大会**（R6.10.26～10.28）、**2024佐賀インターナショナルバルーンフェスタ**（R6.10.31～11.4）といった**大規模イベントが予定**され、期間中、佐賀駅・佐賀空港・市中心市街地～イベント会場間の移動など、タクシー不足が見込まれていた。
また、タクシー運転者の高齢化、コロナ禍による需要減少等により、週末を中心に恒常的なタクシー不足の顕在化も。
- このような移動需要に対応するため、**佐賀市が申出を行い、市内タクシー事業者2社が自家用車・一般ドライバーを活用し運行する日本版ライドシェアを導入【R6.10】。**
- 日本版ライドシェアの実施に当たっては、佐賀市が申出することにより、大規模イベント時は平日を含む日中にも対応（イベント終了後は金・土曜日の夕方～早朝時間帯で運行）。
また、**行政（佐賀市）としてアプリ利用促進策（電子タクシーチケット発行）とセットで導入**したことにより、タクシー・日本版ライドシェア共に実車数や営業収入が増加。官民連携で移動需要に対応。

【タクシー不足車両数等（佐賀市申出）】

期間	不足する曜日	不足する時間帯	不足車両数
R6.10.1 ～11.4	月～木・日曜	12時台～23時台	20両
	金・土曜	12時台～翌5時台	
R6.11.5～	金・土曜	16時台～翌5時台	



補正
予算案

県内初！「日本版ライドシェア」をスタート

“おもてなし”の向上へ・・・

200万円

日本版ライドシェアに取り組む**タクシー事業者を支援**します。

実施事業者（予定）

2社（佐賀タクシー、中央タクシー）

車両・ドライバー

地域の自家用車・一般ドライバー
（タクシー遊休車両含む）

運行日（予定）

10月1日～11月4日…毎日
11月5日～…金・土曜日

運行台数（予定）

10台

配車・決済方法

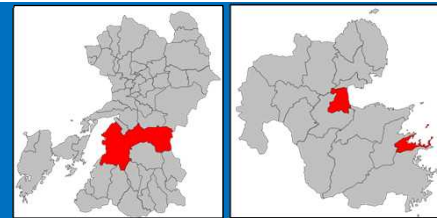
配車アプリ・アプリ決済

ドライバーの確保・研修
ドライブレコーダーの購入
などを支援

市内の**移動の充実**と地域交通の**担い手不足解消**につなげます。

（令和6年8月定例記者会見資料）

クルーズ船寄港時のタクシー不足への対応（二次交通の確保） 地方部のタクシー営業時間外（深夜時間帯）の輸送対応（病院の深夜救急） × タクシーの営業区域外旅客運送



■ 道路運送法第20条2号（地域公共交通会議承認の営業区域外旅客輸送）

「一時的な輸送需要量の増加」、過疎地域等「交通が著しく不便な地域」において、営業区域内のバス・タクシーによる輸送が困難であると「地域公共交通会議等において協議が調った場合に「営業区域外旅客運送」を認める。

クルーズ船寄港時の輸送対応：別府港（大分県別府市）・八代港（熊本県八代市）

- コロナ後のインバウンドの急回復を受け、令和5年度より本格的に大型の国際クルーズ船の寄港が増加。
- 近年の多様な旅行形態・個人旅行へのシフトの加速化によりタクシー需要が増加し、**クルーズ船寄港時の二次交通の確保が課題**となっており、地域内のタクシーの台数では対応できず、1時間を超える待ち時間も発生するケースも出ている。
- このような状況を解決するため、別府港、八代港では、地域公共交通会議において協議の上、近隣の営業区域から**タクシーの区域外旅客運送**を認め、クルーズ船寄港時の一時的に急増する需要に対応。

○ 別府港の「クルーズ船寄港時の輸送対応」（R6.6承認）

- ・クルーズ船寄港時に、大分市のタクシー事業者が応援（別府市公共交通活性化協議会にて協議）

○ 八代港の「クルーズ船寄港時の輸送対応」（R6.9承認）

- ・クルーズ船寄港時（乗船客数が概ね3,000人以上のとき）に、熊本交通圏等のタクシー事業者が応援（八代市地域公共交通会議にて協議）
- ・R6.10.5「スペクトラム・オブ・ザ・シーズ（定員5,622名）」入港時に最初の事例として実施



深夜時間帯の輸送対応：大分県津久見市

- タクシーが深夜時間帯の営業を行っていないため、深夜に津久見中央病院に救急搬送された方や家族の帰宅手段がない状況。
- このような状況を解決するため、津久見市地域公共交通活性化協議会において協議の上、近隣の臼杵市の営業区域から**タクシー区域外旅客運送**を認め、病院への救急搬送の帰りの移動手段を確保。

○ 大分県津久見市の「深夜時間帯の輸送対応」（R5.1承認）

- ・深夜時間帯（0時～6時）の深夜営業未対応のため、臼杵市のタクシー事業者が応援。
- ・津久見中央病院の救急の帰りの輸送等を担う。

※ 応援を行う臼杵市のタクシー事業者の回送料金を津久見市地域公共交通活性化協議会が負担。

【延岡市（宮崎県）】

市街地の交通アクセス改善に向けた対応
× バス路線の新設・乗合タクシーの延伸



- 商業施設や病院が所在する延岡市の市街地において、便数が少なくサービス提供度が低い地域やバス停から離れた地域が存在し、住民が利用しやすい公共交通の確保が課題。
- **市街地のアクセス改善と回遊性向上を目指し**、延岡市と路線バス事業者が主体となって、R7.4より、**定時定路線型の「北部まちなか循環バス」、「南部まちなか循環バス」の本格運行を開始**。あわせて、既存の**「南部乗合タクシー」4路線（定時定路線型）を延伸し、南部まちなか循環バスへ接続**。市街地南部から市中心部へのアクセス確保・充実を図る。

【まちなか循環バス 運行概要】

- ・ 運行形態：定時定路線
- ・ 運行ルート：商業施設、病院、市役所、駅等を経由
- ・ 運行日：平日（月～金）
- ・ 利用料金：大人（中学生以上） 200円
 子供（小学生） 100円
 ※ 1日フリー乗車券や、
 運転免許返納者割引等の設定あり



図 南部乗合タクシー伊形線の路線図（R7.4～）
（南部乗合タクシー路線図（伊形線））

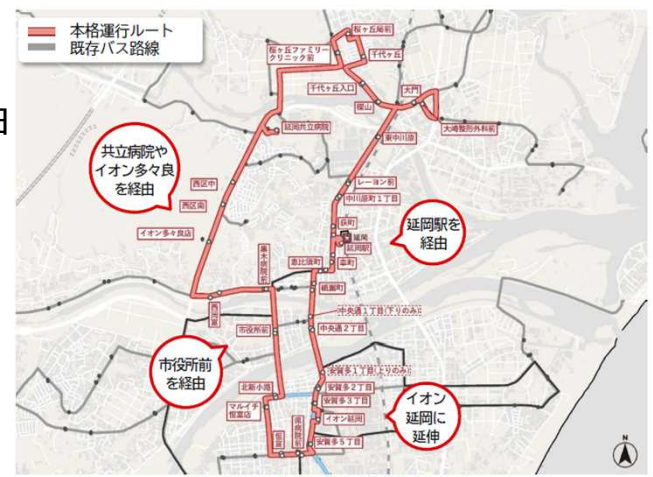


図 北部まちなか循環バスの路線図（R7.4～）



図 南部まちなか循環バスの路線図（R7.4～）
（まちなか循環バス路線図）

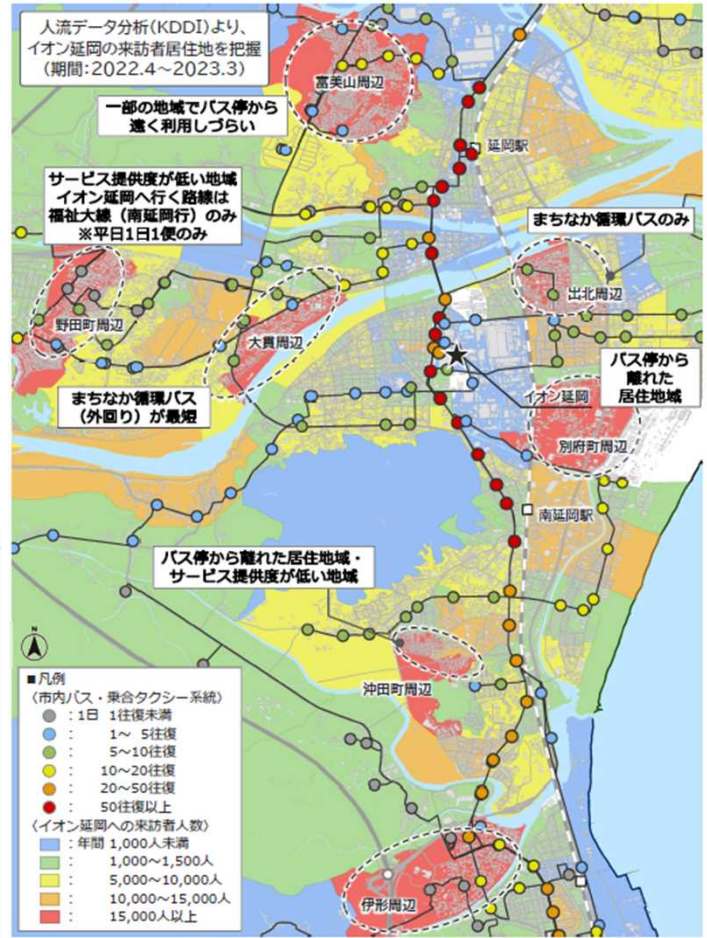


図 人流データ分析 × サービス提供度分析 ※令和5年時点のダイヤ

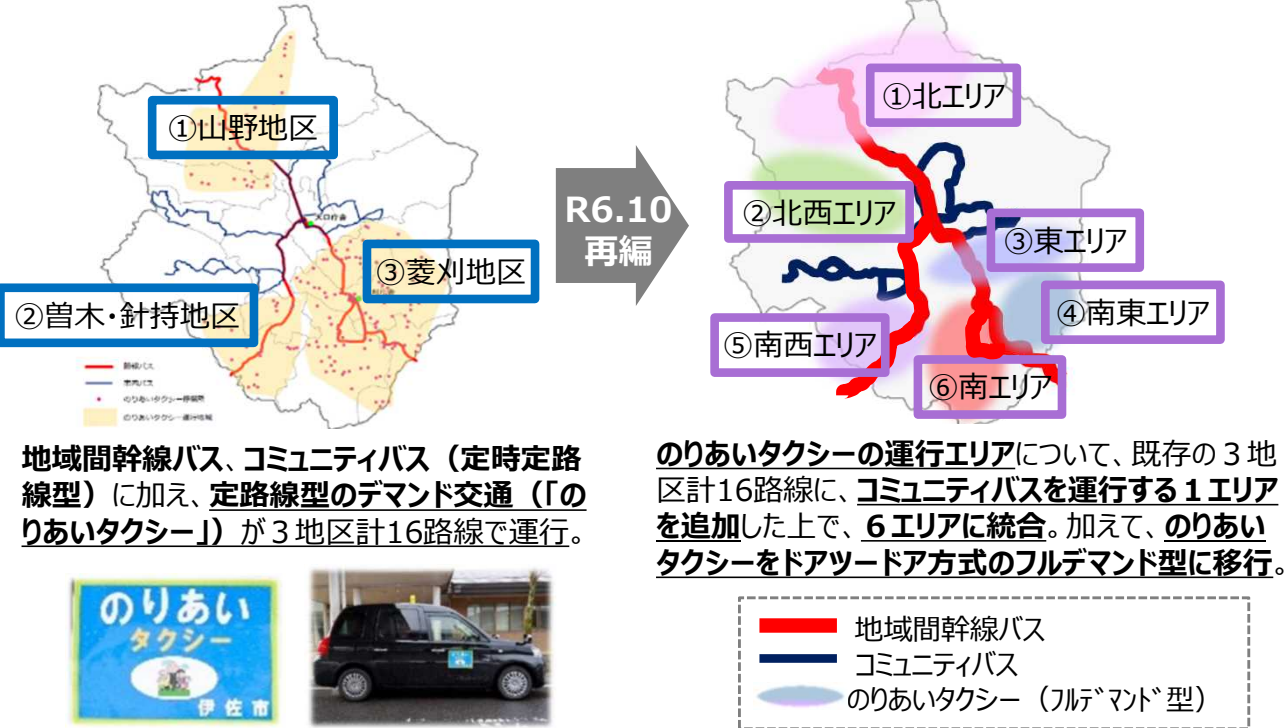


【伊佐市（鹿児島県）】

コミュニティ交通再編に伴うタクシー不足の懸念への対応等 × 日本版ライドシェアの導入（乗合タクシーの拡充等）

- 伊佐市では、コミュニティ交通の利便性向上・効率化を図るため、**R6.10にコミュニティ交通の再編を実施**。
※主な再編内容
 - ・ 利用が低迷する**定時定路線型コミュニティバス**の一部について、**デマンド型交通**（「のりあいタクシー」）に移行。
 - ・ **定路線型のデマンド交通**（「のりあいタクシー」）について、**ドアツードア方式のフルデマンド型**に移行するとともに、**運行エリアを再編・拡大**。
- コミュニティ交通の運行は市内のタクシー事業者2社が受託しているところ、再編を実施したコミュニティバスの一部・のりあいタクシーをタクシー運転者が対応するため、**通常のタクシーに係る運転者の確保が課題**。
- タクシー運転者が対応を行う「乗合タクシー」運行時間帯を中心に「通常のタクシー」が不足するため、市内のタクシー事業者1社が**日本版ライドシェアの運行を開始【R6.11】**。一般ドライバーでタクシー需要をカバー。
- 地方部のタクシーは電話予約がほとんどのため、**配車アプリは使用せず、電話や現金払い**など高齢者でも利用しやすいシステムに。
※電話で受付けグーグルマップなどで距離確定し、事前に運賃を算出。

【コミュニティ交通の再編（乗合タクシーの拡充）】



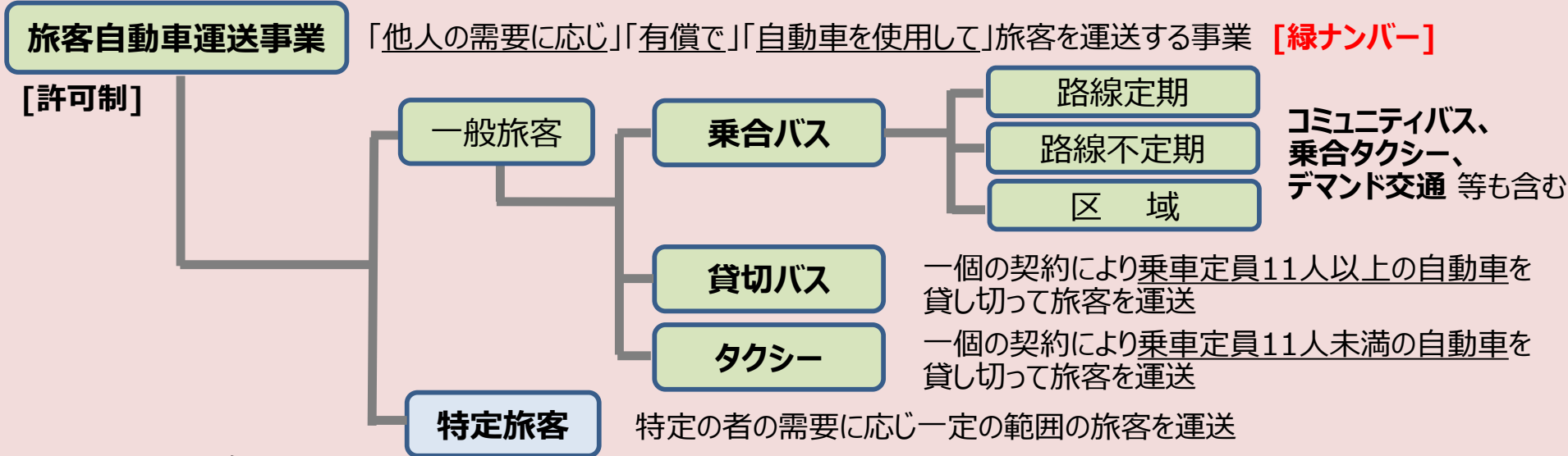
【日本版ライドシェア 運行概要】

- ・ 運行時間…月～土：6～24時台、
日：8～11時台・20～23時台
 - ・ 車両数…月～土：2台、日：1台
 - ・ ドライバー数…5名
- ⇒午前中の通院、買い物、夜間の需要等をカバー

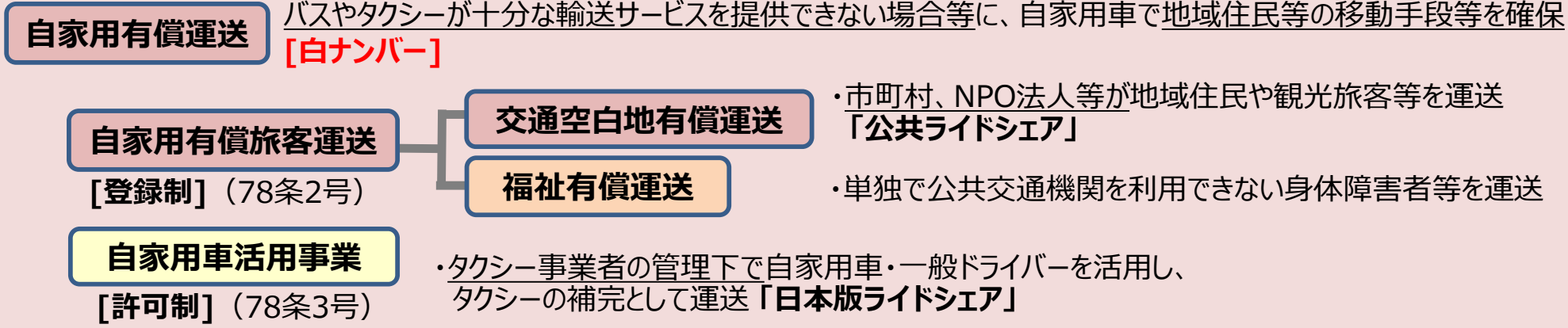


【参考】道路運送法の旅客運送にかかる事業種別

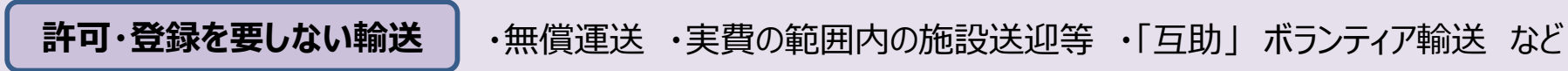
◆道路運送法第4条



◆道路運送法第78条



【道路運送法の規定範囲外】



【参考】日本版ライドシェアと公共ライドシェアについて

	日本版ライドシェア (自家用車活用事業) 	公共ライドシェア (自家用有償旅客運送) 
制度創設	令和6年3月～	平成18年10月～ ※令和5年12月～ 制度の大幅な改善
目的	<u>バスやタクシーの輸送力供給の補完</u>	<u>交通空白地等における移動手段の確保</u>
実施主体 (運行管理 車両整備管理 運送責任)	タクシー事業者	市町村やNPO法人など (運行管理・車両整備管理等をタクシー事業者へ委託可能)
ドライバー	第1種運転免許の保有 (所定の研修を受講)	第1種運転免許の保有 (所定の研修を受講)
使用車両	自家用車	自家用車
導入実績 (全国)	130地域 935事業者 ※令和7年3月30日時点	645地域 788主体 ※令和7年3月31日時点 (交通空白型)

【参考】日本版ライドシェア（自家用車活用事業） 概要

- 地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年3月、**タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用し、タクシー不足の地域・時期・時間帯を補完する形での運送サービス**の提供を可能とする「**自家用車活用事業（日本版ライドシェア）**」を創設。
- タクシー配車アプリデータ等を活用して、**タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給。**

（１）許可基準

- **対象地域、時期及び時間帯並びに車両数**
 - タクシーが不足する地域、時期及び時間帯、不足車両数を国土交通省が指定。
- **資格要件**
 - タクシー事業の許可を受けていること。
- **管理運営体制**
 - タクシー事業者が運行管理、車両の整備管理や研修・教育を実施。
 - 安全上支障のないよう、勤務時間を把握すること。
- **損害賠償能力**
 - タクシー事業者が対人8,000万円以上・対物200万円以上の任意保険に加入。

（２）許可に付する条件

- **使用する自家用自動車について**
 - タクシー事業者ごとに使用可能な車両数は、国土交通省が指定する不足車両数かつ、事業者ごとの営業区域内の事業用車両数の範囲内で運輸局長等が通知。
 - 自家用車活用事業であることを表示。
- **ドライバーについて**
 - タクシー事業者は、ドライバーに事前の研修及び教育。運転者証明を携行。
- **運送形態・方法について**
 - 利用者とタクシー事業者間で運送契約を締結、事業者が運送責任を負う。
 - 運送引受け時に発着地が確定。
 - 自家用車が配車されることについて利用者の事前の承諾。
 - 運賃は事前確定運賃により決定し、支払い方法は原則キャッシュレス。
 - 発着地いずれかがタクシー事業者の営業区域内に存すること。

（３）許可期間 許可期間は2年

【日本版ライドシェアのポイント】

- ✓ **タクシー不足の地域、時間帯、車両数等を指定**
- ✓ **タクシーの管理下で自家用車を活用（タクシー事業者が運送責任を負う）**
- ✓ **引受け時に発地・着地確定（配車アプリ等使用※）**
※配車アプリを使わない運用も可能（ガイドラインを策定）
- ✓ **事前確定運賃（運賃はタクシーと同額）**
- ✓ **原則キャッシュレス**



【参考】公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）概要

- 市町村やNPO法人などが、**自家用車を活用**して提供する**有償の旅客運送**（平成18年道路運送法改正により創設）。
定時定路線型、デマンド型、ドアツードアのタクシー型など、様々な形態で運行。
- 省令により「**交通空白地有償運送（※1）**」「**福祉有償運送（※2）**」が認められている。
※1：バス・タクシー等のサービス提供が困難な地域・時間帯において、住民等の有償の運行サービスを提供
※2：単独ではタクシー等を利用できない身体障害者等の有償の運行サービスを提供



種類

※数値はR7.3.31時点

(交通空白地) **788団体、5571車両**
(福祉) **2244団体、12188車両**

利用者

(交通空白地) **地域住民・観光客**
(福祉) 介護を必要する者

提供体制

(運送主体) 市町村、NPO法人等
(使用車両) **自家用車（白ナンバー）**
(ドライバー) **第1種運転免許の保有、大臣認定講習の受講等**

運送の対価

- ①法律により、「**実費の範囲内**」の収受が認められている。
- ②タクシーの約8割（※）が目安。
（※）R5.12制度改善により、約5割から引上げ

登録要件

- ① **安全体制を確保**すること。
(運行管理・整備管理の責任者の選任等)
- ② **地域の関係者（※）において協議が調うこと（地域公共交通会議等）**
(※) 地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者、事業者団体、運転者団体等

R5.12・R6.4 公共ライドシェア 制度改善（主なものを抜粋）

- **【R5.12】「時間帯による空白」の概念の取込み**
「交通空白地」の目安を数値で示すとともに、夜間など「時間帯による空白」の概念を通達上明記
- **【R5.12】株式会社が参画できることの明確化**
交通空白地有償運送の実施地域において、自治体等実施主体からの受託により、株式会社の参画が可能であることを通達上明記
- **【R6.4】地域公共交通会議の運営手法の見直し**
地域公共交通会議で2か月程度協議してもなお結論に至らない場合には、協議内容を踏まえ、首長の責任により判断できることを通達上明記
- **【R6.4】運送区域の設定の柔軟化**
運送区域外の目的地への往復を可能とする必要性が高いため、発地又は着地のいずれかが運送区域内にあればよいことを通達上明記
- **【R6.4】タクシーとの共同運営の仕組みの構築**
 - ① タクシーと公共ライドシェアの一体的な配車サービスを導入しタクシーが配車できない場合に公共ライドシェアを配車
 - ② タクシー運賃と同額を収受し、約8割（実費相当額）は市町村等が収受し、約2割は協力金として地域交通の確保改善に活用

本事例集に関することのほか、地域公共交通に係る国の支援制度等について、ご質問、ご相談事項等ございましたら、九州運輸局又は各運輸支局までお問い合わせください。

機関名	担当部署	電話番号
九州運輸局	交通政策部交通企画課	0 9 2 - 4 7 2 - 2 3 1 5
福岡運輸支局	首席運輸企画専門官（企画調整担当）	0 9 2 - 6 7 3 - 1 1 9 0 （音声案内「4」）
佐賀運輸支局	首席運輸企画専門官（企画調整担当）	0 9 5 2 - 3 0 - 7 2 7 1 （音声案内「2」）
長崎運輸支局	首席運輸企画専門官（企画調整担当）	0 9 5 - 8 2 2 - 0 0 1 0
熊本運輸支局	首席運輸企画専門官（企画調整担当）	0 9 6 - 3 6 9 - 3 1 8 8 （音声案内「4」）
大分運輸支局	首席運輸企画専門官（企画調整担当）	0 9 7 - 5 5 8 - 2 2 3 5 （音声案内「5」）
宮崎運輸支局	首席運輸企画専門官（企画調整担当）	0 9 8 5 - 5 1 - 3 8 2 4 （音声案内「5」）
鹿児島運輸支局	首席運輸企画専門官（企画調整担当）	0 9 9 - 2 2 2 - 5 6 6 0