

ライドシェアが行田で始動 火～土曜日の夜間 埼玉県の自治体では初

猪瀬明博 2024年12月13日 11時00分



行田邦子市長は配車アプリでデモンストレーションした=2024年12月12日午後4時2分、埼玉県行田市、猪瀬明博撮影

一般ドライバーがタクシー会社の管理下で客を有料で運べる「日本版ライドシェア」が12日、埼玉県 行田市 でスタートした。自治体が申請者となって動き出すのは県内初、関東でも群馬県 桐生市 に次いで2例目という。

11月6日に 国土交通省 に申請し、同26日付で許可された。運行は火～土曜日の午後8時半～翌午前1時半。市内のタクシー会社「昭和タクシー」の運行管理の下で2台まで稼働する。利用者は配車アプリ「GO」を使って利用できる。

12日の出発式で行田邦子市長は「マイカーだけに頼らない社会にしていきたい。市民、行田市を訪れる皆様が移動しやすい社会を目指します」とあいさつした。年明けから始まる乗り合い型AIオンデマンド交通もPRLしていた。

国は「日本版ライドシェア」を推し進めており、国交省 の藤田礼子関東運輸局長も申請から許可までのスピード感をアピールしていた。

有料会員になると会員限定の有料記事もお読みいただけます。

[今すぐ登録\(1カ月間無料\)](#)

[ログインする](#)

※無料期間中に解約した場合、料金はかかりません

朝日新聞デジタルに掲載の記事・写真の無断転載を禁じます。すべての内容は日本の著作権法並びに国際条約により保護されています。

Copyright © The Asahi Shimbun Company. All rights reserved. No reproduction or republication without written permission.

日本版ライドシェアを活用して夜間の移動手段確保に取り組みます

いいね！ シェアする ポスト

更新日：2024年12月02日

行田市は、夜間における駅や市内での飲食後等の市民の移動手段を確保するため、日本版ライドシェア（自家用車活用事業）活用の申出書を国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局へ提出しました。これは、埼玉県内の自治体では初の取り組みです。

日本版ライドシェア（自家用車活用事業）とは

タクシーが不足する時間帯に、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車や第一種運転免許を保有する一般ドライバーを活用して有償で運送サービスを提供する道路運送法第78条第3号に基づく事業です。

[日本版ライドシェア関連情報\(国土交通省\)](#)（[外部リンク](#)）

実施可能区域

- 国が配車アプリデータに基づき不足車両数と時間帯等を算出し、指定した区域
- 1以外で、簡便な方法により不足車両を算出し、タクシー事業者に実施意向がある場合の当該営業区域

上記2における不足車両数について

- 金曜日、土曜日の午後4時から翌午前6時までをタクシーが不足する曜日・時間帯とし、当該営業区域内のタクシー車両数の5パーセント
- 1に限らず、営業区域内の自治体が運輸支局へ申し出する特定の曜日及び時間帯における不足車両数

行田市による日本版ライドシェア活用の申し出の内容

申出理由

本市では、タクシーの営業運行は22時までとなっておりますが、20時半以降は4台体制での営業となっているため、乗車予約を受け付けておりません。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、市内の飲食店では営業時間の短縮を余儀なくされ、利用者も大きく落ち込みましたが、5類感染症に移行した昨今では、コロナ前の営業時間に戻す飲食店も多くなっております。

こうした中、飲食店を利用した市民等からはタクシーがつかまらないなど夜の交通不便に対する不満の声もありました。

また、JR行田駅の下り電車は、午前0時48分発が最終ですが、タクシーの運行は終了しており、市民の深夜の帰宅需要に対応できておりません。

これらの状況下では、市民の円滑な移動が困難であるとともに、地域経済の回復を阻害する要因にもなっております。そこで、日本版ライドシェアを活用し、市民等の移動需要に応えられるよう、申し出を行うこととしたものです。

タクシーが不足している地域

行田市(行田市内を発地とする輸送及び行田市内で完結する輸送に限る)

タクシーが不足する曜日及び時間

火曜日から土曜日 20時30分から翌1時30分

タクシーの不足車両数

2台

申し出日

令和6年11月6日(水曜日)

事業開始までの流れ

今後、関東運輸局埼玉支局によるタクシー事業者へ事業実施の意向調査、使用車両数の配分・決定、実施意向のあるタクシー事業者への許可等を経て、事業開始となる予定です。

運行開始は、タクシー事業者への許可後、事業者がライドシェアに従事する運転手の確保を含め、準備が整い次第となります。

不足車両数の配分が行われ実施事業者が決定しました

本市の日本版ライドシェア実施の意向に対し、昭和タクシー株式会社から実施意向が示され、令和6年11月19日付けで関東運輸局埼玉運輸支局から同社へ不足車両数（2台）の配分通知が発出されました。

これを受け、同社では同支局へ許可申請を行い、同年11月26日付けで許可があり、日本版ライドシェア開始に向けた事前準備が整いました。

12月12日から運行を開始します

令和6年12月12日（木曜日）から行田市市内における日本版ライドシェアの運行が決定しました。夜間の外出時に是非ご利用ください。

運行内容

- ・ **運行曜日** 火曜日から土曜日
- ・ **運行時間** 午後8時30分から翌午前1時30分
- ・ **運行台数** 2台
- ・ **予約方法** タクシーアプリ「GO」から配車予約をします
- ・ **運賃** 予約時に確定します（タクシーと同程度）

タクシーアプリ「GO」について、詳細は[こちら](#)

行田市・日本版ライドシェア出発式を開催します

行田市における日本版ライドシェアの運行開始にあわせ、次のとおり「行田市・日本版ライドシェア出発式」を開催します。

日時 令和6年12月12日木曜日午後3時45分から

会場 行田市産業文化会館前駐車場

日本版ライドシェアのドライバーを募集しています

行田市における日本版ライドシェアの運行事業者である昭和タクシーでは、日本版ライドシェアのドライバーを募集しています。

以下の条件を満たしている方で、興味のある方は、是非ご応募ください。

- ・ 普通自動車免許（一種または二種）を取得してから1年以上経過している人
- ・ 過去2年間無事故かつ免許停止処分を受けていない人

応募先 昭和タクシー株式会社（行田市中央1-2）

電話番号048-556-4416

この記事に関するお問い合わせ先

交通対策課
〒361-8601 埼玉県行田市本丸2番5号
電話番号：048-556-1111
ファクス：048-556-2117
[メールフォームによるお問い合わせ](#)

行田市乗合型A | オンデマンド交通

うきしろ号

ご利用案内

令和6年
12月版



乗合型AIオンデマンド交通とは…
あらかじめ予約をして、同じ方面に向かう人と
乗り合いながら目的地に向かう公共交通です。

1. 運行概要

利用できる方

行田市にお住まいで**事前に利用者登録をされている方**が利用できます。
(ご自身で乗降できる方または付添いの方と一緒に乗降できる方に限る。)



運行区域	運行日時
市内全域 ●自宅⇄指定乗降場所 ●指定乗降場所⇄指定乗降場所 指定乗降場所の一覧はこちらから↓  ※指定乗降場所は、公共施設や商業施設、医療施設など ※ご友人などの自宅へのご利用はできません。お近くの指定乗降場所をご利用ください	月曜日～土曜日／7:30～18:30 (日曜、祝日、年末年始(12/29～1/3)を除く)

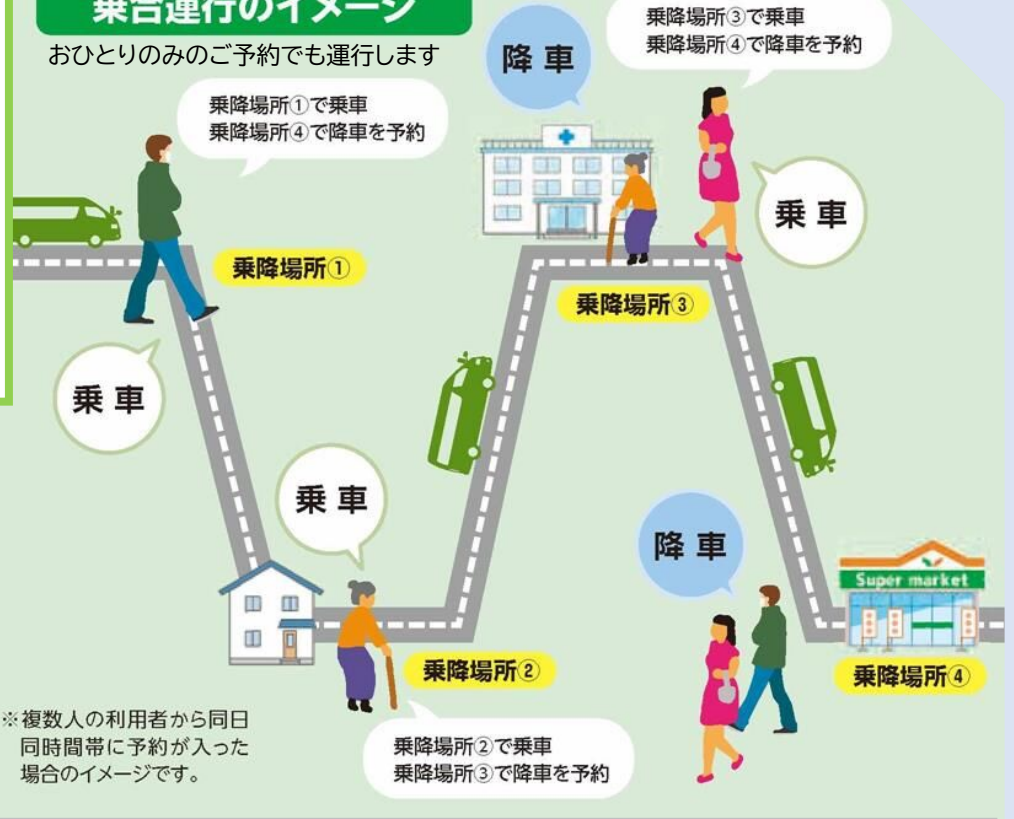
乗合運行とは・・・

同じ時間帯に同じ方向へ移動する方と相乗りで乗車する運行方法です。
目的地への到着時間が前後する場合がありますので、時間に余裕をもってご利用ください。



乗合運行のイメージ

おひとりのみのご予約でも運行します



※複数人の利用者から同日
同時時間帯に予約が入った
場合のイメージです。

運賃(1回あたり)

- ・各種クレジットカード決済
- ・交通系ICカード決済(Suica、PASMOなど)
- ・QRコード決済(PayPay、楽天ペイ、d払いなど)

対応

一般(下記以外の方)



600円

高齢者(75歳以上) 運転免許証自主返納者



500円

障がい者等 妊産婦の方



300円

小・中学生



300円

未就学児



無料

運賃区分	対象となる方等
運転免許証自主返納者	・利用者登録時に「申請による運転免許の取消通知」の提示又は写しを添付した方
障がい者	・利用者登録時に「障害者手帳」の提示又は写しを添付した方 ・障がい者と同乗する介助者は1名まで300円で乗車できます(利用者登録不要)
妊産婦	・妊娠中もしくは出産後1年未満の方 ・乗車時に母子手帳を提示した方

2. ご利用までの流れ

①利用者登録

ご利用には、あらかじめ利用者登録が必要です。
「利用者登録申請書」をご提出ください。

提出方法

- ・持参、郵送(交通対策課⑱窓口)
- ・FAX(048-556-2117)
- ・Web申請(電子申請・届出サービス)

申請書の配布場所

- ・行田市役所交通対策課(⑱窓口)
- ・市ホームページからダウンロード



利用者登録申請書
ダウンロード↓



Web申請は
こちら↓



※届出後およそ2週間で利用者登録完了通知が届きます。通知が届き次第、予約ができるようになります。

※利用者登録時にWeb予約・LINE予約を希望された方には、IDと初期パスワードを登録完了通知に記載しますので、大切に保管してください。

※利用者登録の完了後に、Web予約・LINE予約を希望する場合は、予約センターへ申し出てください。後日、IDと初期パスワードを郵送でお知らせします。

②予約方法

利用者登録完了通知が届き次第、予約ができます(おひとり様4件まで予約可)。

項目	電話予約 FAX予約	Web予約	LINE予約 (市公式LINEメニュー 「予約」より)
受付可能 時間	月曜日～土曜日 7:30～18:30 (日曜、祝日、年末年始 (12/29～1/3)を除く)	24時間 ※システムメンテナンス時間を除く。	
受付期間	利用希望日の7日前から 乗車時間の90分前まで		
アクセス 方法	予約センター専用番号 (昭和タクシー(株)本社営業所内) ☎048-580-7611 FAX: 048-556-7233	 https://c.casv.jp/pt/AreaPortal.html?a=9c944e32-e6c6-49eb-94f1-04edab95e501	
注意事項	7:30から9:00の利用については前営業日までにご予約ください。 FAXの場合は、予約センターからの確定の返信をもって予約確定となります。	ご利用にはIDとパスワードが必要です。 ID・パスワードを紛失した場合は、予約センター専用番号までお問合せください。再度郵送します。	

! やむを得ず予約をキャンセルする場合は、なるべく早く予約センターに連絡するか、必ずWebやLINEから予約取消を行ってください。なお、キャンセル料はかかりません。

3. 予約の方法 (電話・FAX)

利用者

利用者登録完了後、予約センターへ電話で予約します

予約センター専用番号

☎048-580-7611

受付時間7:30~18:30

佐間1丁目の浮城光男です。
明日9時に〇〇病院に到着
するように自宅から乗りたい
ので予約をお願いします。



帰りの予約も併せて
お願いします。

！車いす、シルバーカー、
ベビーカーをご利用の
場合はお伝えください
！キャンセルする場合は
速やかにご連絡ください

利用日の7日前から
乗車の90分前まで予約可

予約センター

予約を受け付けます

ご自宅から〇〇病院ですね。
おひとりのご利用でよろし
いですか？
明日の予約を受付けました。
8時30分にご自宅前
でお待ちください。



お帰りの時間がわかれば
帰りも一緒にご予約でき
ますよ。

オペレーターが対応

予約日当日

お迎えにいきます

8:30出発

予約時間にご自宅を出発します

9:00到着



FAXの場合は、利用予約送信票に必要事項を記載のうえ、予約センター(048-556-7233)へ送信してください。予約センターからの確定の返信をもって予約確定となります。

利用予約送信票のダウンロードはこちらから→



4. 予約の方法 (Web)

※ID・パスワードが必要です

発行は予約センター(048-580-7611)まで



ログインする

- ① ログインIDを入力
- ② パスワードを入力
- ③ ログインボタンを押す



! 「ログインを保存する」にチェックを入れると、次回から自動でログインできます

予約をする・1



履歴から

・出発地・到着地・日時・人数を入力



地図から



- ① 乗りたい場所を入力して検索
- ② 降りたい場所を入力して検索
- ③ 日付を指定
- ④ 人数を指定
- ⑤ 発着時刻を指定して候補を検索

! 利用したことのある乗降所の履歴から選んだり、地図から選択することもできます

予約をする・2



表示された候補の中から希望の時刻を選び

この内容で予約 / **OK** を押して

予約完了

予約の確認や変更



予約確認画面

予約の確認、取り消しができます



予約履歴画面

過去に取ったことのある予約が確認できます

行田市公式LINEの
登録はこちらから→



5. 予約の方法 (LINE)

※ID・パスワードが必要です

発行は予約センター (048-580-7611)まで

行田市公式LINEのメニュー「予約」
を選択



※画像は現時点のイメージです

コンビニクル

コンビニクルID とお持ちの場合は、IDとパスワード
を入力してログインしてください。
本サービスをご利用された場合、利用者が利用規約
に同意したものとみなします。

コンビニクルID

testtest1

パスワード

password

ログイン

[新規利用登録はこちら](#)

[ID・パスワードをお忘れの方](#)

ログインする

- ① ログインIDを入力
- ② パスワードを入力
- ③ ログインボタンを押す

予約をする・1

④ 予約検索をタップ

⑤ 乗降場を検索

- ・文字検索
- ・履歴から検索
- ・地図から検索

⑥ 乗車日

⑦ 発着時刻

⑧ 乗車人数 を入力し検索

履歴から

乗車場所を選択する

矢島マッサージ
ドラッグセイムス羽生店

閉じる

地図から

千代田駐在所 241.1m

乗降場番号 247

降車場所を選択する



表示された結果の中から希望の候補を選び

予約する を押して 予約完了

LINEに通知が届きます



予約の確認、
人数の変更、
取り消しができます

6. お願いと注意事項

- 妊産婦運賃の対象となる方は、予約時にお伝えください(利用者登録時の申請不要)。また、乗車後に母子手帳を確認します。
- シルバーカー、ベビーカー、車椅子をご利用されている方は、予約の際にお伝えください。配車の参考いたします。
- 経路途中での一時的な降車はできません。経由地がある場合は、経由地までと目的地までの2回にわけて予約してください。
- 予約時間に乗降場所にいらっしゃらない場合は、同乗の利用者の方や次に予約された方のために発車します。ご了承ください。
- 介助犬やケージに入れている小動物は乗車可能です。予約の際にお伝えください。
- 発熱の症状がある場合や酒気を帯びているなど、他の利用者の迷惑となる場合はご乗車をお断りすることがあります。
- 予約をキャンセルせずに未乗車が重なるなど、悪質と判断される場合はご利用をお断りすることがあります。

●予約・運行に関するお問い合わせは、**予約センター**へ！

・運行事業者:昭和タクシー株式会社
・住所:〒361-0078 行田市中央1-2
・電話番号:048-580-7611(予約センター専用番号)
・FAX番号:048-556-7233



どんどん使おう 地域の公共交通



このご利用案内の記載内容は、
令和6年11月18日時点の情報です。

問合せ： 行田市 市民生活部交通対策課 地域交通担当

電話 048-556-1111(内線284) ✉ koutsu@city.gyoda.lg.jp

〒361-8601 行田市本丸2-5



事業紹介資料





- 01 会社概要
- 02 事業紹介
- 03 AIデマンド交通／ライドシェアについて
- 04 導入費用／各種補助金の活用



会社名 株式会社パブリックテクノロジーズ

設立 2020年5月

経営陣 代表取締役 CEO 青木 大和
代表取締役 COO 杉原 裕斗
取締役 CTO 森宮 惺

ミッション 暮らし続けたいまちをつくる

事業内容 GovTech事業の運営

主要株主 村井 純
鈴木 寛
福留 大士
水野 誠一
他 個人投資家 10数名

事業概要



自治体DX事業

AI行財政事業



自治体と住民の接点を一つに統合するスーパーアプリとして、対応機能を随時拡大中です。

機能の例

地域通貨・地域ポイント・移動データ収集・チェックイン・情報発信・セグメント別情報発信・住民アンケート・健康ポイント・防災啓発・ウェブクリップ・ライドシェア・デマンド交通AI配車など



職員の手によるメンテナンスが不要な、次世代の住民向けAIチャットボットを提供しています。

サービス詳細

市のウェブサイトや他さまざまな情報源を自由に設定可能で、回答の正確性も日々向上しています。設定によっては職員向けとして提供することも可能で、スーパーアプリに依存しないサービスです。



スーパーアプリの一機能として、地域の公共交通課題を解決するAI配車プラットフォームを提供しています。

サービス詳細

乗合デマンド・公共ライドシェア・公共乗合ライドシェアなど、さまざまな運行形態に対応することができます。また、本機能のみを切り出して、スーパーアプリ外で運用することも可能です。



自治体の行財政改革の目玉として、職員業務をAIの支援で半減させるプロダクトを開発中です。2025年度に、第一弾として財政課職員向けの支援機能から提供開始予定です。

機能の例

予算要求プロセス（事業課・財政課間のやりとり）の簡略化・議会質問への対応の半自動化・決算統計に係る伝票処理/仕訳処理の自動化・各種財政関連資料作成の自動化など

先行自治体と共同開発中

開発中

アプリ「パブテク」について



自治体と市民をつなぐコミュニティアプリ

パブテク

「パブテク」は、地域通貨、オンデマンド交通配車、住民アンケート、健康ポイント、防災啓発など、様々な住民サービスを統一基盤で提供するサービスです。統一基盤を提供することで、各種サービスの導入コスト・ユーザー獲得コスト・サービス維持費を大幅に削減します。また、自治体の推進したい施策に紐付くサービス（健康ポイントや住民アンケートなど）利用者には、対価として地域通貨を還元することで、住民の参加を促せることが特徴です。

提供住民サービス一覧

- 地域通貨
- AIチャットボット(市役所GPT)
- AI配車(オンデマンド交通)
- ライドシェアシステム
- チェックイン
- 健康ポイント
- ボランティアポイント
- 人流データ
- 住民アンケート
- セグメント別プッシュ通知
- お知らせ通知
- 防災啓発
- ごみ(粗大ゴミ)収集・予約システム
- 高齢者見守り
- 電子申請フォーム
- 母子手帳
- 除雪管理システム(除雪依頼)

●は開発予定機能です。



AI配車機能について

持続可能な公共交通ネットワークへ

パブテクAI配車

バス・電車を待つ「ニーズが供給に合わせる」定時定路線型から、ドアツードアの「供給がニーズに合わせる」公共交通のオンデマンド配車型への転換を実現します。現行法下で取り組む「パブテクAI配車」に対し、遊休ドライバー・遊休車両を最大限に活用し、過疎地の交通空白地帯を補完する「過疎地ライドシェア」構想にも取り組みます。



ダイヤ・路線なし

- ・ニーズに応じて自由に運行
- ・廃線などのリスクもなし



財政負担の軽減

- ・必要な分だけ運行できる
- ・路線バスの再編が可能に



スマホ1つで予約

- ・アプリ、電話で予約可能
- ・事前の料金提示も可能



スマホに不慣れな方にも優しい、**シンプルなインターフェース**



アプリ予約された方への割引・無料化でアプリ利用を促進



電話予約を想定したオペレーター向けツールも同時に提供





持続可能な公共交通ネットワークへ

パブテックAI配車

バス・電車を待つ「ニーズが供給に合わせる」定時定路線型から、ドアツードアの「供給がニーズに合わせる」公共交通のオンデマンド配車型への転換を実現します。現行法下で取り組む「パブテックAI配車」に対し、遊休ドライバー・遊休車両を最大限に活用し、過疎地の交通空白地帯を補完する「過疎地ライドシェア」構想にも取り組みます。



ダイヤ・路線なし

- ・ニーズに応じて自由に運行
- ・廃線などのリスクもなし



財政負担の軽減

- ・必要な分だけ運行できる
- ・路線バスの再編が可能に



スマホ1つで予約

- ・アプリ、電話で予約可能
- ・事前の料金提示も可能



スマホに不慣れな方にも優しい、**シンプルなインターフェース**



アプリ予約された方への割引・無料化でアプリ利用を促進

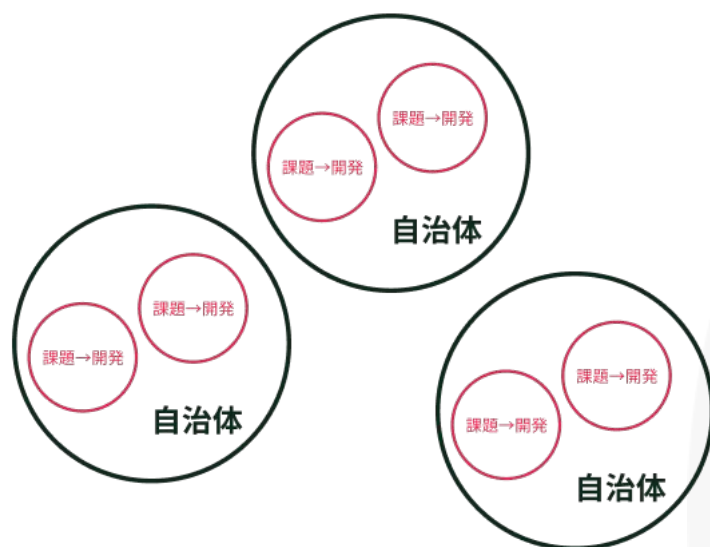


電話予約を想定したオペレーター向けツールも同時に提供



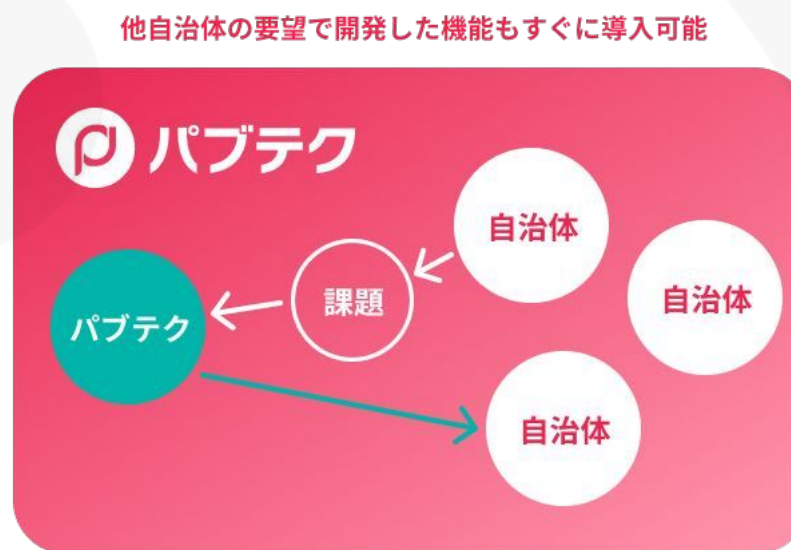


「パブテク」の導入で、全ての住民サービスのDX化の基盤を構築



単独の自治体が
「1人で頑張る」モデルには限界がある

各自治体が大きなコストを背負って
課題解決に取り組む



一方で、自治体が抱える課題は、
多くの点で共通している

「パブテク」が自治体の課題解決の
プラットフォームになる

導入実績



これまでの採択実績

※赤字は今年度採択自治体（AIオンデマンド交通2自治体/公共ライドシェア5自治体）

国土交通省

AI配車

MaaS

地域交通共創モデル実証プロジェクト

実証運行事業

茨城県行方市・石川県小松市・千葉県香取市・長野県山ノ内町・富山県南砺市

北海道鹿部町・香川県宇多津町・佐賀県武雄市・熊本県高森町

人材育成事業

茨城県行方市・香川県多度津町・長野県山ノ内町・佐賀県武雄市

公共ライドシェア・AIデマンド交通など 公共交通事業の概要

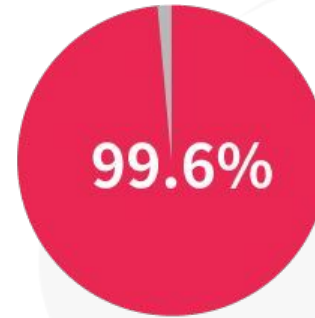


日本の公共交通の現状



65歳以上の**4人に1人**が
食料品アクセス困難者との推計も

店舗まで500m以上かつ自動車利用困難な65歳以上高齢者
R5国土交通白書



乗合バスの
赤字事業者率は**99.6%** (2020)

R4交通政策白書



地域鉄道の
赤字事業者率も**98%** (2020)

R4交通政策白書

地方部の公共交通は**人口減少に伴う需要減に直面**している
担い手の不足・高齢化によりサービスを拡充することも困難に



日本の公共交通の現状

2023年秋以降のライドシェア解禁に向けた機運の高まりを受け、 2024年から我が国においてもライドシェアが広がりを見せる

動き出した「自治体ライドシェア」

2024/3/8 10:00



「小松市ライドシェア」の車両に乗り込む能登半島地震の被災者＝石川県小松市

タクシー会社が主体となり、4月から始まる政府の「日本版ライドシェア」に先駆けて、自治体が実施主体の「自治体ライドシェア」第1号が2月末、石川県小松市で始まった。26日に開会した市議会3月定例会の冒頭で、宮橋勝栄市長が事業費360万円を盛り込んだ補正予算案を提案し、可決。その3日後の29日からという、まさにロケットスタートだった。

「日本版ライドシェア」始動、タクシー不足対策 まず東京や横浜など

2024年4月8日 10時00分



日本版ライドシェア出発式でテープカットに臨む、左から齊藤鉄夫国交相、東京ハイヤー・タクシー協会の川鍋一朗会長、河野太郎デジタル相＝2024年4月8日午前7時37分、東京都江戸川区、恵原弘太郎撮影

一般の人が自家用車を使って客を運ぶライドシェアのサービスが8日、東京都内で始まった。タクシー会社が運転手を雇用し、研修や勤務管理などをする仕組み。国土交通省によると、この日の運行が全国初の事例となるもようだ。

「公共ライドシェア」の概要

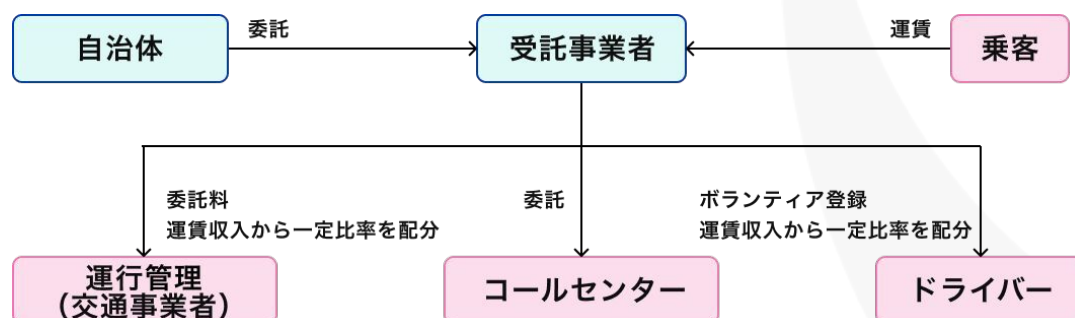
自治体などの公的団体が主体となって運営されるライドシェア

■ 地域住民の足となる公共交通として運営

- バス・タクシーの不足する地域・時間帯をカバー
- 一般ドライバーが保有する運転免許で運行可能（第一種運転免許）
- 自家用車（白ナンバー）を使用可能
- 地域住民が主体的に参加して公共交通を支える

■ 弊社が導入を支援した石川県小松市を皮切りに、全国35団体に広がっている（2024年10月現在）

■ ステークホルダー



	
種類 ※数値はR5.3.31時点	<交通空白地> 698団体、4428車両 <福祉> 2428団体、14044車両
利用者	<交通空白地> 地域住民・観光客 <福祉> 介護を必要とする者
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
運送の対価	法律により、「実費の範囲内」の収受が認められている。
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

※国土交通省ウェブサイトより

(参考) 公共ライドシェアと日本版ライドシェアの違い



	公共ライドシェア	日本版ライドシェア	デマンド交通
運営元	自治体など 公的主体	タクシー事業者	自治体など 公的主体
運営事業者	システム事業者・ 交通事業者など	(タクシー事業者)	タクシー・ バス事業者
ドライバー	一般ドライバー (地域住民)	一般ドライバー	職業ドライバー (タクシー・バス等)
車両	自家用車	自家用車	タクシー車両など (事業用自動車)
マネタイズ	自治体などからの 委託料	運賃収入・ 配車手数料	運賃収入・自治体 などからの委託料

弊社サービスの導入事例



石川県小松市（公共ライドシェア）

■ 提供サービス

- 「**公共ライドシェア**」の**全国初導入**を支援
- 弊社が配車アプリ・オペレーター/ドライバー用システムを提供

■ 運行形態

- 木・金・土曜日、17時～24時の運行
- ドアツードアによる貸切運行
- 距離制運賃（初乗り1km400円、以降300mごとに100円）

■ 状況・効果

- 2024年2月29日から実証開始
- 2024年9月30日までの**利用実績：353件（584人）**
1日平均4.1件、6.8人

自治体が主体となって運行する「**公共ライドシェア**」を**全国で初めて導入**し、タクシーが不足する週末・夜間の公共交通を支えています。
予約受付のほとんどがアプリからなされており、**配車ルート**の生成、**ドライバーの方への伝達もシステム**を通じて行っています。





石川県小松市（公共ライドシェア）



<事例のポイント>

■ 地域住民への浸透

- サービス開始から半年でダウンロード数が1,000人を突破
- ドライバーの方々の地域貢献への意欲が高まり、ドライバーの方々自らが運行時間帯の拡大などのサービス拡充を希望

■ デジタル技術を活用した効率的な運営

- 予約受付はアプリで行うことを基本として周知。電話予約も受け付けているが、1運行日に0～1件程度
- 決済はアプリを通じたクレジットカード決済又はPayPayのみ

■ 今後の取組

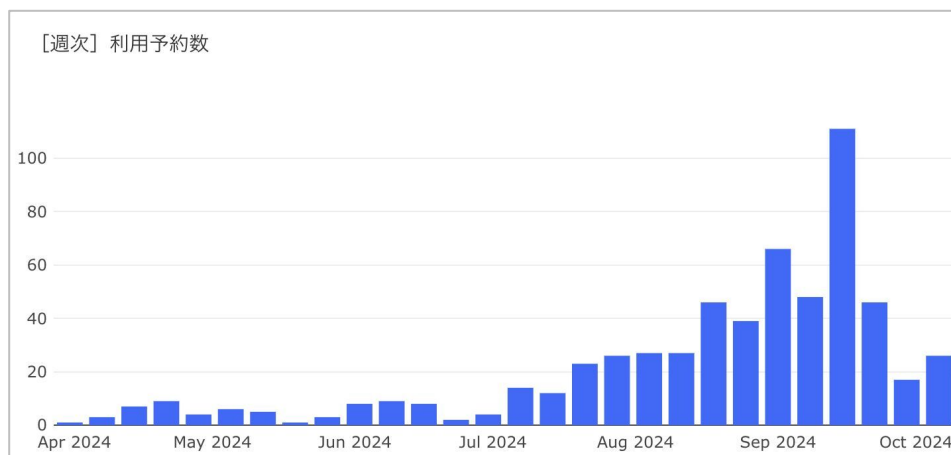
- 今年度の成果を踏まえ、昼間帯への時間帯拡大を予定
- 運転代行事業者との連携など、更なる地域浸透に取り組む



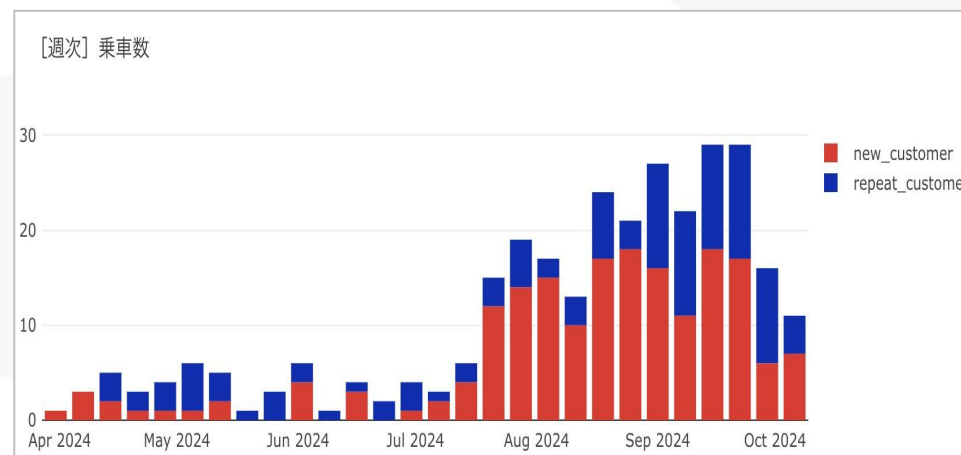
石川県小松市（公共ライドシェア）



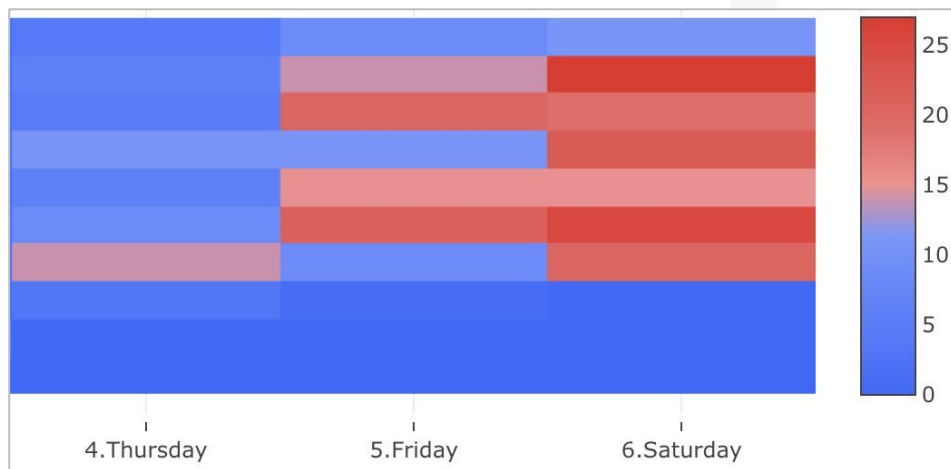
■各種指標をリアルタイムで可視化



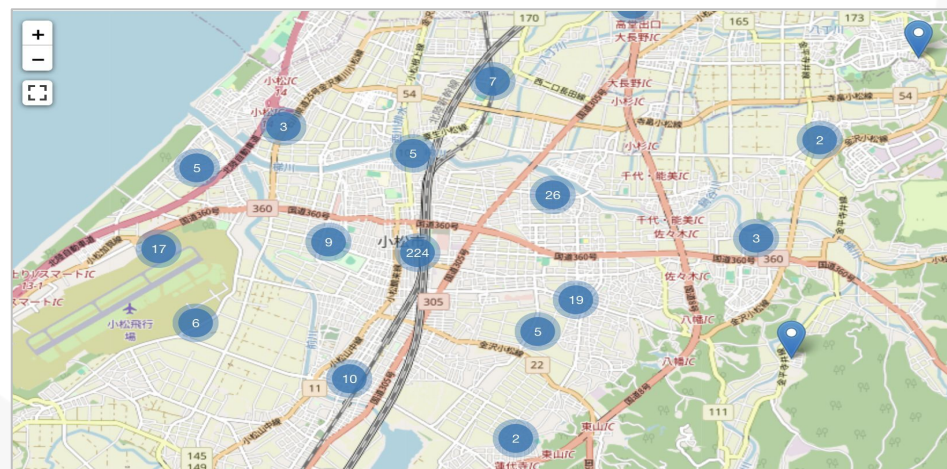
■リピート率などのデータ分析



■時間帯ヒートマップ



■乗降場所別データ



千葉県香取市の事例

(AIデマンド交通・予約運行型バス)



千葉県香取市（AIデマンド交通など）



■ 提供サービス

- **AIデマンド交通・予約運行型のバスを一体的に提供**
- 弊社が配車アプリ・オペレーター/ドライバー用システムを提供

■ 運行形態

- 平日（月～金曜日）、7時～19時の運行
- 決済方法
 - 乗車時に支払い：回数券は、車内購入（現金）
 - アプリで事前決済：クレジットカード
 - 1,000円（100円券×12枚綴り）
 - 3,000円（300円券×12枚綴り）

■ 状況・効果

- 2024年10月1日から実証開始
- 2025年度からサービスエリアを拡大予定

予約に応じて運行する公共交通である**デマンド交通・予約運行型バスについて、1つのアプリ内で予約機能を提供する全国でも稀有な事例**です。
住民のニーズに合わせた複数種類の公共交通を1つのアプリから利用可能とすることで、住民の利便性を向上し、積極的な利用につなげます。



■AIデマンド交通・予約運行型バスの両方を1つのアプリから予約可能に

予約方法 区域運行

アプリ予約



乗車地・目的地を入力する
人数を選択
日付を選択
乗車／下車時刻のどちらかを指定
決済手段を選択
内容を確認し、送信

※電話予約、アプリ予約ともに初回のみ利用者登録が必要です。
※予約は、乗車の1時間前まで受付します。
アプリ上でのキャンセルは乗車日前日まで、それ以降は0299-95-8827へお電話ください。

予約方法 ルート運行

アプリ予約



ルートを選択
乗降場所を選択
日付を選択
人数を選択
便を選択
決済手段を選択
内容を確認し、送信

※電話予約、アプリ予約ともに初回のみ利用者登録が必要です。
※予約は、各便の出発1時間前まで受付します。アプリ上でのキャンセルは乗車日前日まで、それ以降は0299-95-8827へお電話ください。

■ドアツードア型・乗降ポイント型の2タイプを1つのシステム内で実現





千葉県香取市（AIデマンド交通など）



<事例のポイント>

■ AIデマンド交通と予約運行型バスの予約システムを一体的に提供

- 住民のニーズと事業者のキャパシティを効率的にマッチング
- 1つのアプリで両方のサービスを利用可能とすることで、住民の利便性を向上し、住民への浸透スピードを早める

■ ドアツードア型/乗降ポイント型の2タイプを1つのシステム内で実現

- 好きな場所で自由に乗降できるドアツードア型・施設など代表的な地点で乗降できる乗降ポイント型の両方を1つのシステムで運用
- 地元交通事業者からの反発が起きやすい市街地エリアでの運行を乗降ポイント型で行うことで、交通事業者の理解を得やすい仕組みに

■ 今後の取組

- 今年度の成果を踏まえ、AIデマンド交通の運行エリア拡大を予定
- 収集したデータを運行エリア・運行ルートの改善に活用

茨城県行方市の事例

(AIデマンド交通)



茨城県行方市（AIデマンド交通）



■ 提供サービス

- 市営デマンド交通の運営受託
- 弊社が配車アプリ・オペレーター/ドライバー用システムを提供

■ 運行形態

- 月曜日～土曜日に1日最大4便運行
- ドアツードア型による乗合運行
- 500円／回・人で登録した市民が乗車可能
※高齢者・障がい者等に割引制度あり

■ 状況・効果

- 市バス・乗合タクシー関連予算を約15%削減
- 更なる利用拡大に向けたデータ収集・分析

2023年10月より、デマンド交通の予約受付にアプリを導入するとともに、AIを活用した配車システムを導入しており、平均で1日60～70人の利用があるなど、高い稼働率を誇っています。高い需要を踏まえ、増便の検討と配車管理のデジタル化を進めています。





<事例のポイント>

■ アプリの機能をフル活用した多角的なサービスを展開

- 住民の方々の同意に基づいて、各日の移動データ（スマートフォンにより取得したGPSデータ）をアプリを通じて収集
- 積極的なデータ提供を促すため、データを提供してくださった方には商店等で使用できる地域ポイントを付与

■ 住民の日常の足としての役割を果たす高い稼働率

- 毎日60～70人が利用する地域の足
- 高齢者の買い物や通院から、子どもたちの通学まで幅広い層が利用

■ 今後の取組

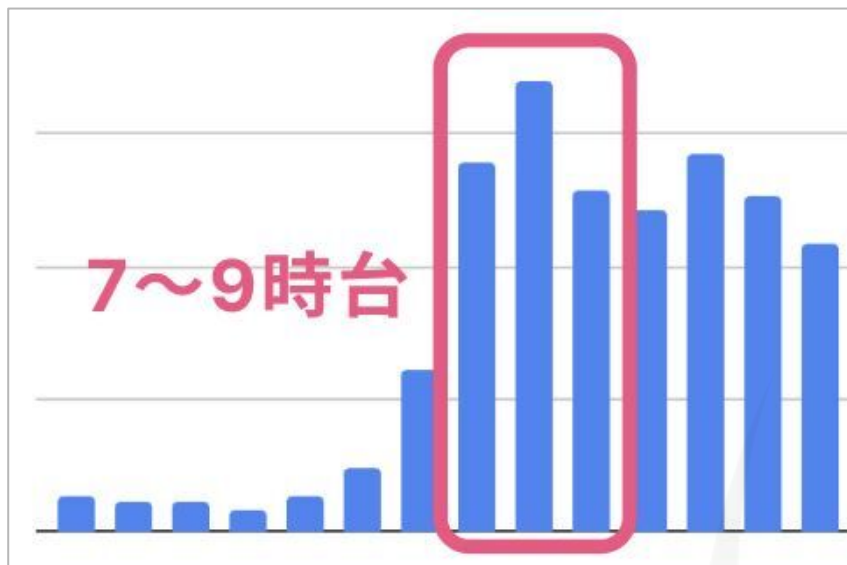
- 利用データを取得し、公共交通の再編を推進
- 路線バスからAIデマンド交通への転換を一層加速



茨城県行方市（AIデマンド交通）



■時間帯による傾向



■移動需要のマッピング

分析

朝・夕の一部時間帯以外は、移動の総量だけでなく地域間の移動量が減少しています。



■他の公共交通との比較

分析

市民の休日の市内移動量は平日に比べて10%ほど多く一方で時間帯による差が小さいのが特徴です。



移動量に対してバス利用があまりに少ないことから、ルートおよびダイヤが需要を満たしていないと考えられます。

■具体的な交通再編の立案

改善後



その他の伴走支援の事例



長野県山ノ内町（人材育成事業）

■ 伴走支援の概要

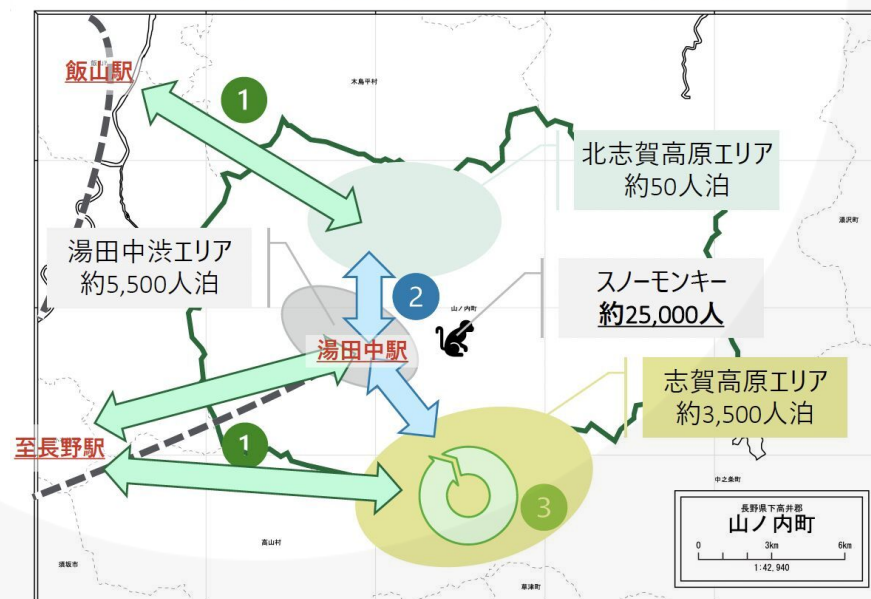
- 地域住民、交通事業者、観光事業者、自治体職員などの公共交通に関わる幅広いステークホルダーを集め、セミナー・ワークショップを実施
- 地域の公共交通の現状に対する理解の醸成、ステークホルダー相互の立場の理解などを目的に、大学教授、国土交通省職員などを招聘して実施

■ 成果

- のべ約100人がセミナー・ワークショップに参加し、各ステークホルダーがそれぞれの利害を主張しがちな公共交通の分野において相互理解を促進
- プログラムの成果を踏まえ、町・交通事業者・観光事業者の協力のもとで今年度内の公共ライドシェアの運行開始に向け取組を継続



令和4年の山ノ内町内観光エリアごとの外国人旅行者数





香川県宇多津町（調査分析事業）



■ 伴走支援の概要

- 路線バスのダイヤ・ルート再編やAIデマンド交通の導入を検討する上での参考として、**公共交通の現状の調査、アンケート調査などを実施**
- **データの収集・分析、アンケート調査の企画・結果分析まで一元的に実施**し、自治体の施策検討を全面的に支援

■ 成果

- バスの利用者数などのデータを総合的に収集・分析し、現状の**住民のニーズを的確に把握**
- アンケート調査を実施し、実際の利用データからは読み取ることができない**潜在的な住民のニーズを把握**

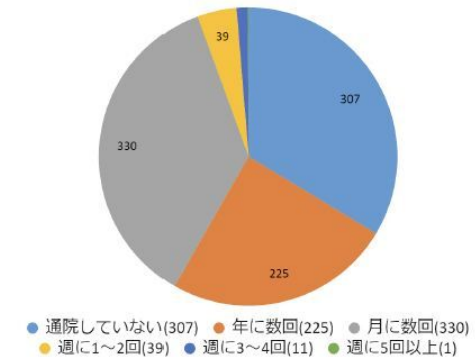
2.5 通院について

・住民が通院する医療機関は、坂出市が最も多く、次いで丸亀市の病院が利用されています。宇多津町内の病院よりも近隣市の病院が選ばれる傾向があるようです。また、通院の曜日は火曜日や金曜日が多く、日曜日は病院が休みのため通院はほとんどありません。

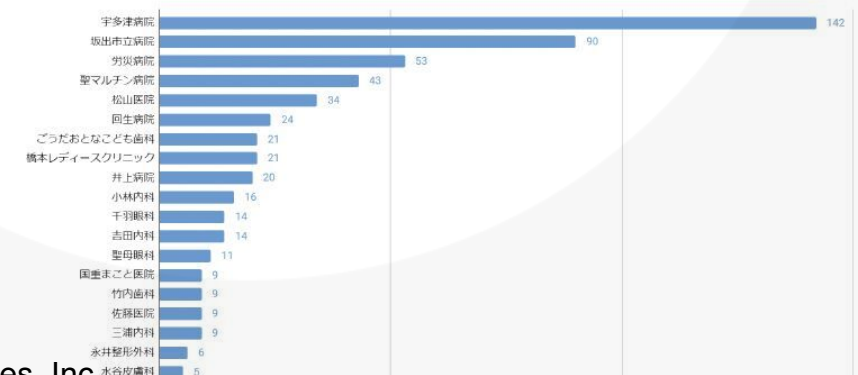
・住民が医療機関に出発する時間帯は8:00～9:00が最も多く、医療機関到着時間および退出時間も午前中（8:00～11:00、10:00～12:00）が主流です。通院手段としては、自家用車が最も一般的で、次いでタクシーや家族の送迎が利用されていることがわかります。

・この結果は、住民が自家用車で移動を中心に生活していることを示し、特に病院通いに関しては他市へのアクセスが重要視されている点が浮き彫りになっています。

(5-1) 通院の回数を教えてください。(○は一つ)



(5-2) 通院でよく利用する医療機関を教えてください。



地域を想い、技術で応える



公共交通を核とした「誰もが住み続けられるまち」実現事業

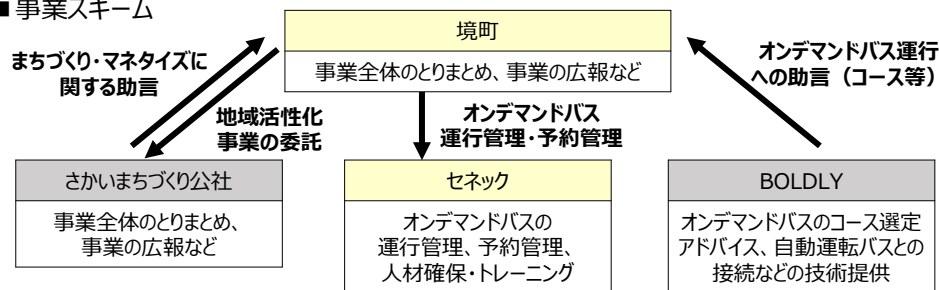
まちづくり×交通（茨城県境町）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	茨城県境町
運行主体	株式会社セネック
共創パートナー	BOLDLY株式会社、株式会社さかいまちづくり公社、順風路株式会社
交通モード (運行体制)	オンデマンドバス（許可登録不要の無償運送） ・車両所有者：茨城県境町【3台体制】 ・運転手所属：株式会社セネック【3人体制】
事業実施場所 (令和2年国勢調査)	茨城県境町 人口:24,201人(高齢化率29.1%) 面積:46.59km ² (人口密度510.5人/km ²) 主な域内交通:路線バス、タクシー

■事業スキーム



- ・本事業と自動運転バスとの連携により、茨城県境町（以下、「本町」という。）公共交通の充実を図るべく、運行委託を行っているBOLDLY株式会社及び株式会社セネックを運行主体とした。
- ・また、まちづくりと一体となった事業の推進を図るため、地域商社である株式会社さかいまちづくり公社と地域活性化事業を連携して行った。

体制構築のポイント

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 本町は、茨城県と千葉県とを隔てる利根川の流域にある人口約2万4千人の自治体である。古くから利根川を使った水運の要として発展したが、**町内に鉄道駅が存在しない。**
- ◆ **公共交通網は路線バスが主役**であり、その一方で、町内の路線バス網へ接続するためのアクセス手段や、日常生活のための短距離移動手段は不足している。また、町の中心街を軸に運行されているため**町郊外部については、公共交通網がカバーされていない。**これらの地域を中心に、**高齢者や部活、塾等の送迎に負担を抱える子育て世帯等、本町の交通空白地域における交通弱者が多く、**そうした人々の足を確保していく必要がある。

事業の内容

- ◆ 新たな公共交通として地域住民の買い物支援など**地域の経済活動の活性化**を図ることを目的に、「自宅」⇄「商業施設」等を結ぶ**オンデマンドバスを運行**
- ◆ 自動運転バスに乗客がスムーズかつ安全に乗車できる仕組みを確保するため、**自動運転バスの運行（遠隔）管理システムを構築**
- ◆ オンデマンドバスの運行、予約受付を実施
（料金は自動運転バスに準じ、当面の間無料とする）
- ◆ **自動運転バスおよびオンデマンドバスへの対応が可能な人材のトレーニング**
- ◆ オンデマンドバス運行により生じる経済効果を着実に取り込むための取り組み、持続可能な事業とするための取り組みの検討

■実証事業の収支【令和5年度】

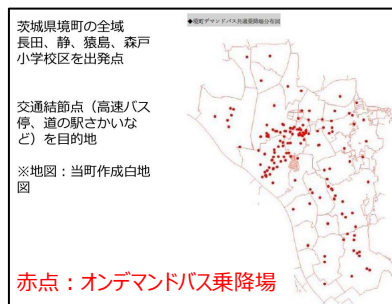
収入	0円
支出	初期費用 43,143,770円 （車両の購入、システムの導入など）
ランニングコスト	24,253,240円 （運行費用） ※本格運行に移行した場合、500万円/月（運行経費、管理費）
損益	▲67,397,010円 ※共創モデル実証プロジェクトを活用

事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・オンデマンドバスの運行によって、地域のタクシー事業者の不利益にならないよう協議を行い、調整に時間を要した。
- ・利用者への周知に苦労した。

■利用料金：現状は無償運行

■事業の実施エリア：下図



■ オンデマンドバスと自動運転バスとの乗り継ぎをスムーズに案内できるよう運行（遠隔）管理システムと接続した様子



公共交通を核とした「誰もが住み続けられるまち」実現事業

まちづくり×交通（茨城県境町）

国土交通省

事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数：57名**（35便）【令和6年1月～3月】
- ◆ 平均乗合（利用）人数：2人
- ◆ 利用者の**満足度：85%**（利用者へのヒアリングの結果）
- ◆ 交通空白地域、特に完全交通空白地域である猿島・森戸地区の公共交通手段が確保でき、**本実証事業でも利用者から前向きな感想が得られた。**
- ◆ さかいまちづくり公社とは、今回の実証運行により地域住民の移動手段の確保に繋がることで、まちづくりの活性化に役立つことが確認でき、協力した意義があった。

■ 利用者降車の様子と、事業に使用した車両



共創 パートナーの声



- ・今後は単なる移動手段としてではなく、まちづくりに積極的に参画できるような事業となるよう取り組んでいきたい。
- ・運行事業者と連携し、本事業が住民の足としてはもちろんのこと、まちづくりに資するものとなるよう、利用者の更なる増加や、地元商店等と連携するなどした利便性の向上に努めていきたい。

利用者の声



- ・予約システムの操作も容易で今後とも活用したい。
- ・地区によっては完全に公共交通がなく、今後重要な移動の足になる。
- ・（今後の有料化に向けて）他自治体での料金価格（一律500円）程度であれば負担感も低い。
- ・今後は個人での利用だけでなく、友人などと団体で使ってみたい。

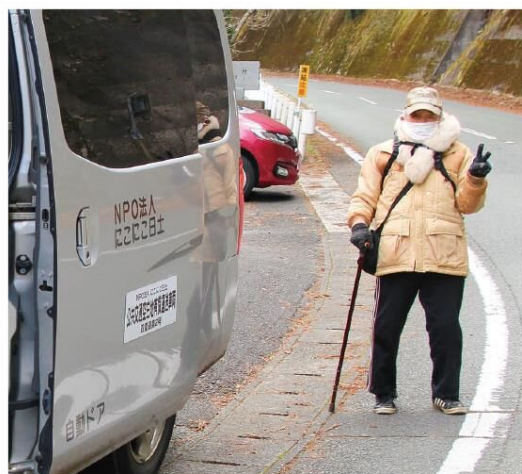
事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 交通事業者として、将来的なオンデマンドバスの運行に係る人件費や燃料費等の収支計算の検討材料となる、実証運行となった。
- ◆ 今回の実証では運行費用は無償であり、ランニングコストは事業者負担のため、**現時点で収益効果があるとは言えず**、次年度以降より良い方策を検討していく。
- ◆ 自動運転バスとの接続を案内できるよう、運行管理システムと接続することができ、乗客によりシームレスな移動を提供できる可能性が明らかになった。
- ◆ 自治体として、境町、境町まちづくり企業、交通関連事業者が一体となり事業を実施することにより、雇用の増加を含む公共交通の充実はもちろんのこと、福祉分野においては**高齢者の移動が活発化することによる健康増進**、商工分野においては高齢者の移動が増加することによる**地元経済の活性化**、教育分野においては**子育て世帯等の生徒・児童の送り迎えなどの負担軽減**など、**広範なまちづくりへの相乗効果**が期待できる。

今後の事業展開に向けて

- ◆ 事業開始から間もなかったこと、また試行期間中でもあったことから、利用方法・ルールの変更の細分化が必要との声が上がった。（**車椅子利用者の対応、団体利用の可否、自宅出発地の可否**など）今後、利用者の意見を踏まえ公平なルールの設定に努めていく。
- ◆ 有料化に向け、運行体制の整備や料金の設定を行っていく必要がある。
- ◆ 更なる利便性の向上のため、現在実施している**ドローン等を活用した新スマート物流による買い物支援の取り組みとの連携**を進めていく。
- ◆ 運賃のみでの運行経費確保は現実的に難しいことから、**広告収入や上述の買い物支援等による新たな収入の確保**を目指していく。
- ◆ 既存交通事業者（地元タクシー事業者等）の更なる理解を得られるよう、事業提携なども幅広く検討していく。

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	○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	○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	○内外から多くの来訪者（ビジネス・観光）があり、特に外部者には使いたい ○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、こども等）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 〇〇千円	運行経費（スクールバス） 〇〇千円
町負担 〇〇千円	
普通交付税 〇〇千円	
	運行経費（△参画バス） 〇〇千円
特別交付税 〇〇千円	
運賃収入 〇〇千円	

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が必要となる。

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

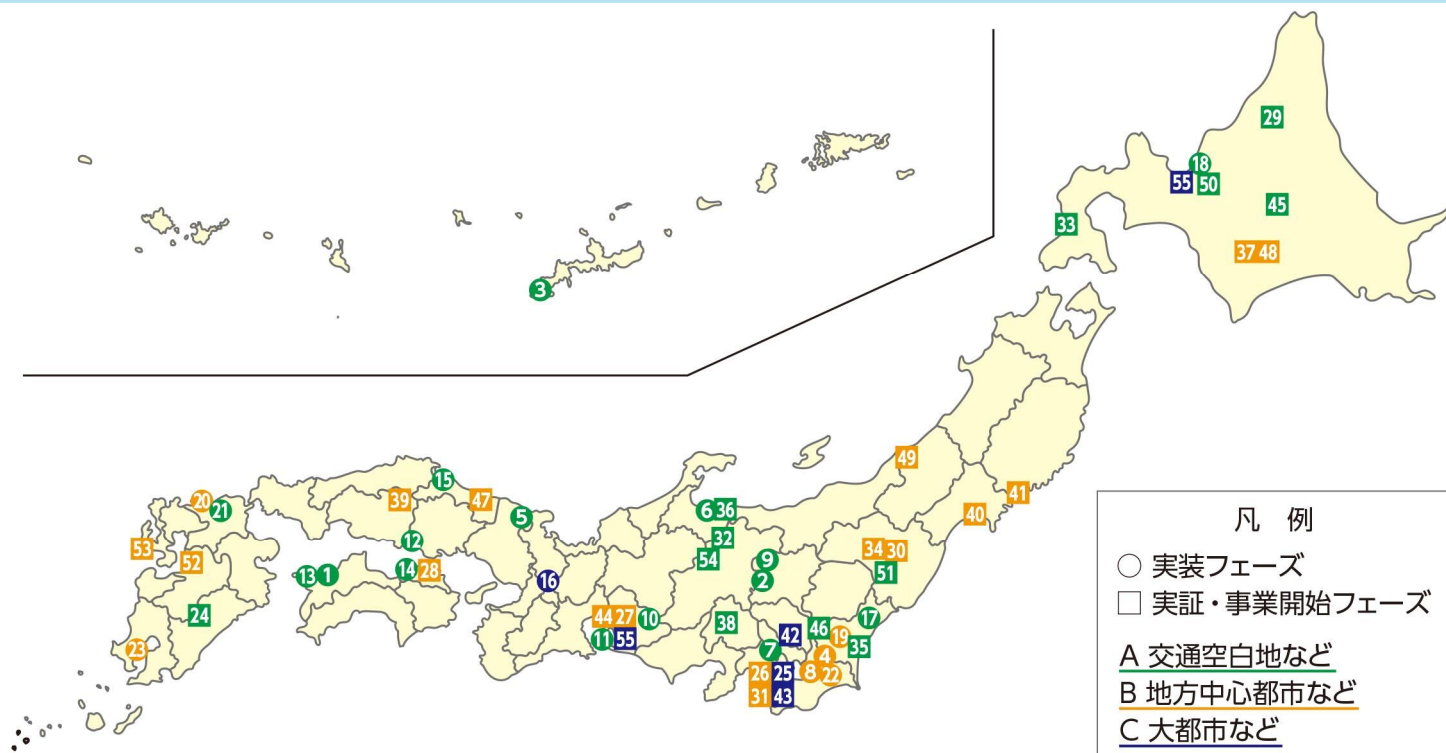
(9) 官民の役割分担の再構築（エリア一括協定運行事業等）による地域公共交通の安定化

- 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



実証フェーズ

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

(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、こども等）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（エリアー 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

(2) 自家用有償旅客運送への多様な関係 者の参画

9. 群馬県嬬恋村
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

【実装フェーズ】

【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	
収入	支出
町負担 7,320千円	運行経費 (スクールバス) 45,080千円
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
特別交付税 16,000千円 ※概算値	
運賃収入 257千円	

令和4年度実績

1日あたり利用者数

146人/日

年間利用者数／地域人口

808%

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

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】

- 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。
- 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。

⇒

【工夫した点】

- 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。
- 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

【実装フェーズ】（１）施設送迎の積極的な活用＜民間施設による送迎への混乗＞
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

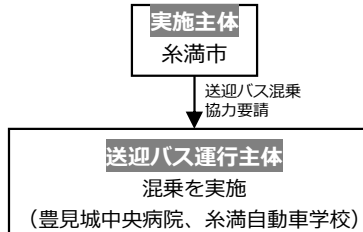
対象地域

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）

出発	9:20	10:20	11:20
糸満市役所	9:29	10:29	送りのみ
パークタウン	9:31	10:31	送りのみ
阿波岐(豊見城団地側)	9:33	10:33	送りのみ
糸満市役所	9:36	10:36	送りのみ
豊見城団地	9:40	10:40	送りのみ
豊見ハイパス	9:42	10:42	送りのみ
北海岸	9:45	10:45	送りのみ
経典(学校側)	9:48	10:48	送りのみ
豊見ハイパス	9:50	10:50	送りのみ
経典第1団地	9:52	10:52	送りのみ
阿波岐文芸館	9:54	10:54	送りのみ
ニュータウン	9:55	10:55	送りのみ
経典第1団地	9:59	10:59	送りのみ
沖本町	10:03	11:03	送りのみ
新島	10:10	11:10	送りのみ

1番	2番
豊見城中央病院 発	7:30 8:55
友愛医療センター	7:38 9:03
与那入口	7:42 9:07
豊見城南高校前	7:44 9:09
阿波岐	7:48 9:13
糸満入口	7:55 9:20
糸満ロータリー	7:58 9:23
環状橋	8:02 9:27
環状橋入口	8:03 9:28
糸満市役所入口	8:06 9:31
糸満ロータリー	8:07 9:32
糸満入口	8:10 9:35
阿波岐	8:17 9:42
豊見城南高校前	8:21 9:46
与那入口	8:23 9:48
友愛医療センター	8:27 9:52
環状橋	8:32 9:57
豊見城中央病院 着	8:35 10:00

出典：糸満自動車学校HP

出典：豊見城中央病院HP



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

収入	支出
市負担	消耗品費、 保険費 146千円
送迎バス 運行主体 負担	運行経費

令和4年度実績

1日あたり利用者数

1人/日

年間利用者数／地域人口

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

取組にあたっての課題・工夫

【課題】

- 混乗に送迎バス事業者が協力しない可能性。
- 路線バスとの競合。
- 長期的な混乗サービスの継続。

【工夫した点】

- 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。
- 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）

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

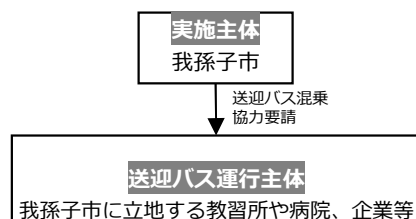
対象地域

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

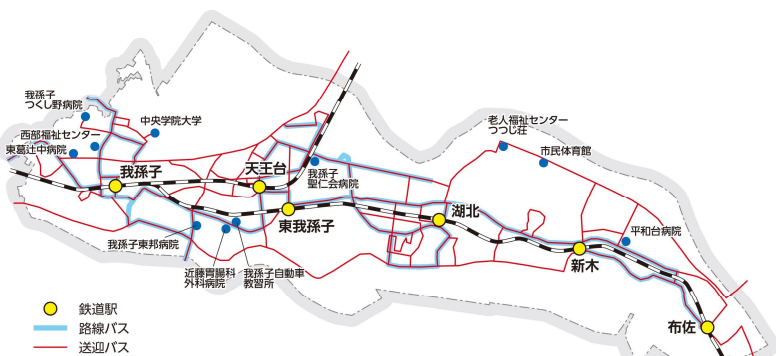
- 我孫子市では、高齢者が気軽に外出できる移動手段の確保や日常的な外出機会の確保による健康増進を目指し、交通空白地の解消が課題。
- このため、平成17年3月から、コミュニティバスの運行開始とともに、市内の各民間事業者が運行している送迎バスへの高齢者等の混乗利用を実施。

意思決定・実施主体



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。
- 鉄道駅を経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

収入		支出	
市負担		混乗者保険	930千円
		バスカード印刷費	175千円
送迎バス 運行主体負担		運行経費	

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

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

9円/人

※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

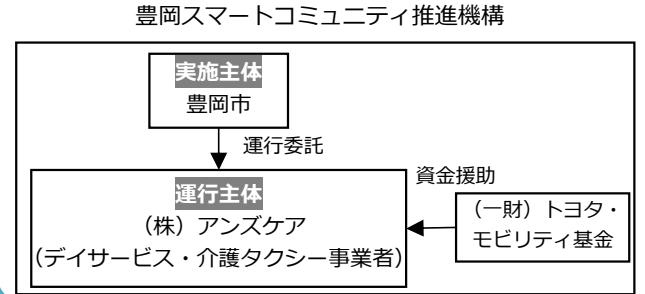
対象地域

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

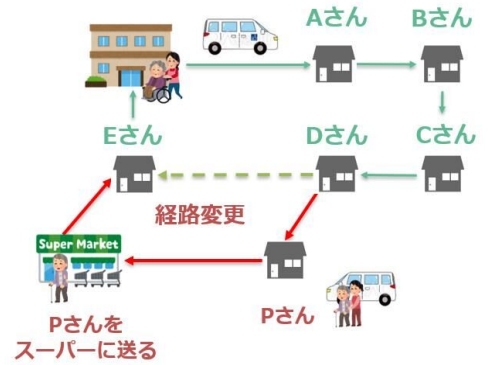
- 中山間地である豊岡市日高地域において、市民の新しい交通手段として、福祉分野の車両を活用した新たな移動サービスの導入を模索。
- 令和3年より、デイサービス施設送迎車両の空席を活用し、施設利用者の非通所日の移動を支援する「ちょい乗り」を実施中。

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

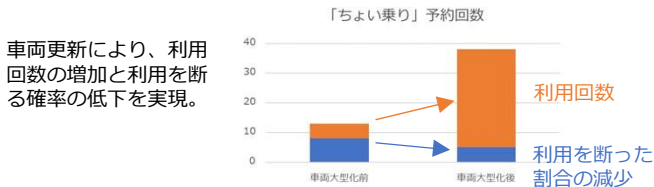
実施による成果・効果

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。

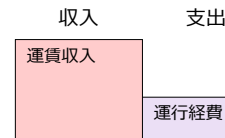
車両の大型化による利用回数の増加

- 利用回数(/月)：5回→33回
- お断りの発生率：約60%→約15%



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

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。

意思決定・実施主体

実施主体
黒部市

↓
スクールバスと
イベント輸送の運行委託

運行主体
交通事業者

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
(5:00から8:30まで)

B駐車場 ～ 会場
(6:30から8:30まで)

電鉄黒部駅 ～ 会場
(5:00から8:30まで)

電鉄黒部駅 ～ 会場
(5:00から8:30まで)

会場 ～ A駐車場
(11:00から16:00まで)

マラソンの部 収容車①
(9:30から15:00まで)

収容車②終了後、スタッフ輸送
(12:30から17:15まで)

収容車③終了後、スタッフ輸送
(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
【黒部名水マラソン】

黒部市所有
スクールバスの活用

経費コストの削減

ランナー・ボランティア
の会場等への輸送

スムーズな
シャトルバス運行

ストレスフリーで
会場へ到着

各駅・駐車場からの発着

スクールバス

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

12

【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＜各施設へ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。

意思決定・実施主体

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。

資料：鞍掛台買い物・外出支援プロジェクト資料より作成

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	
収入	支出
市負担 150千円	広報等経費 150千円
社会福祉事業所負担 450千円	運行経費 450千円

令和4年度実績

1日あたり利用者数	18人/日
年間利用者数/地域人口	224%
1日1台あたり利用者数	18人/日台
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

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）

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。

意思決定・実施主体

実施主体
船橋市

↓
車両の貸与
老人福祉センターの施設管理を
指定管理者にて委託

運行主体
老人福祉センター

※老人福祉センターでは運転業務を
交通事業者に委託している

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	薬円台・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

実施による成果・効果

公共交通不便地域における暮らしの足の創出

- 大型車両ではないため路線バスが通れない道も通ることができ、公共交通不便地域で利用可能な、年間1万人が利用する暮らしの足となる移動サービスを創出。

資料：国土交通省関東運輸局「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確保に向けた施策に関する調査業務報告書」より作成

基本指標

収支	1日あたり利用者数
収入 市負担 12,350千円	53人/日
支出 運行経費 12,350千円	年間利用者数/地域人口 8%
	1日1台あたり利用者数 13人/日台
	利用者1人あたり行政経費 965円/人回
	地域人口あたり行政経費 81円/人

令和4年度実績

取組にあたっての課題・工夫

【課題】

- 既存の路線バスと競合しないようにする必要。
- 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。

⇒

【工夫した点】

- バス事業者の説明を行い、既存バス路線と重複する区間のみの利用は不可に設定。
- 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【群馬県嬬恋村】

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

群馬県嬬恋村
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

- 嬬恋村は、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嬬恋村が、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)

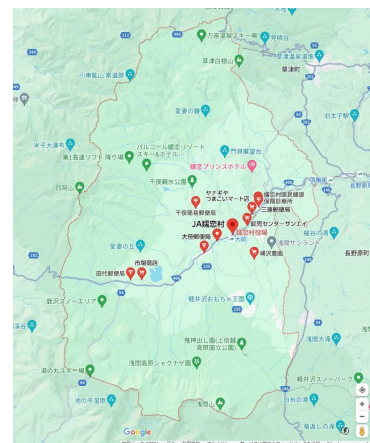
JA嬬恋村・福祉センターが運行・運営主体

JA嬬恋村が所有する車両を訪問介護員が運転

実施内容

- JA嬬恋村は、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嬬恋村から許可を得た方を対象※とし、JA嬬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。

■ 嬬恋村



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嬬恋村の組織力・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

収支

収入

支出

JA嬬恋村負担 約94千円	運行経費 340千円
介護保険 約46千円	
運賃収入 200千円	

令和5年度実績

1日あたり利用者数

1人/日

年間利用者数/地域人口※

1,186%

※JA嬬恋村の登録者数22人

1日1台あたり利用者数

1人/日台

利用者1人あたり行政経費

176円/人回

地域人口あたり行政経費

5円/人

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

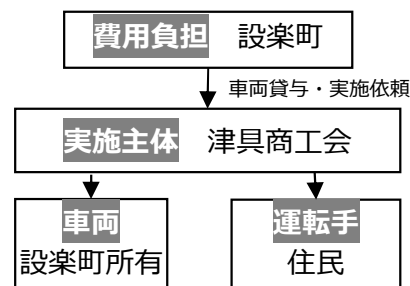
対象地域

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

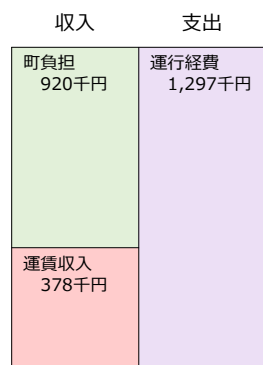
- 津具地区内で車を持たない住民（主に高齢者）が、診療所やスーパーへの買い物に気軽に行ける移動環境を実現。（年間755人が利用）

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

収支



令和5年度実績

1日あたり利用者数

3人/日

年間利用者数/地域人口※

75%

※津具地区の1,011人

1日1台あたり利用者数

3人/日台

利用者1人あたり行政経費

1,218円/人回

地域人口あたり行政経費

910円/人

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%

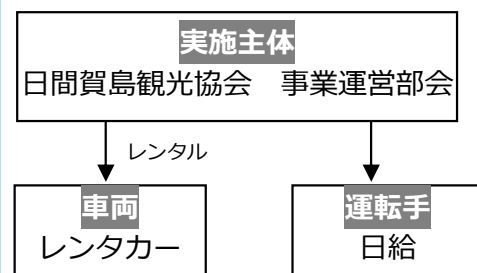
面積：0.88km²

（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。

意思決定・実施主体



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。

■ 運行地域



出典：日間賀島観光協会HP

■ 時刻表

時刻表			
運行期間	令和5年7月22（土）～8月27日（日）		お昼休み 12:00～13:00
運行時間	始発／9:00～最終／16:30		
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

■ 運行車両



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）

基本指標

収支

収入	支出
観光協会負担 70千円	運行経費 897千円
運賃収入 827千円	

令和5年度実績

1日あたり利用者数

253人/日

年間利用者数／地域人口※

—%

※来訪者数が不明

1日1台あたり利用者数

253/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】

- 運行委託できる交通事業者が島内に不在。
- 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。
- 観光客が集中する船のダイヤと接続することが必要。
- 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。

【工夫した点】

- 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。
- 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。
- 船の出航時間にあわせてダイヤを設定。

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

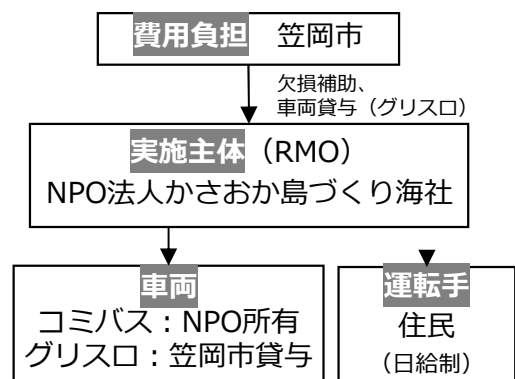
対象地域

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。

意思決定・実施主体



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いないことから、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

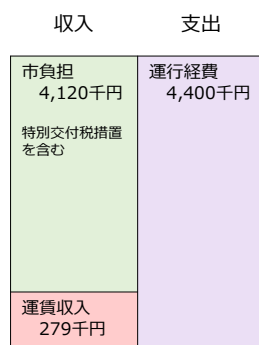
- NPO法人が自家用有償旅客運送の形態で運行し、利用者、自治体、国が協働で運行費用を支えることで、行政負担を軽減。

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

収支



令和5年度実績

1日あたり利用者数

グリスロ13人/日
コミバス4人/日

年間利用者数/地域人口

グリスロ800%
コミバス33%

1日1台あたり利用者数

グリスロ7人/台
コミバス4人/台

利用者1人あたり行政経費

850円/人回

地域人口あたり行政経費

7,104円/人

取組にあたっての課題・工夫

【課題】

- 交通事業者がいない中、運営・運行の担い手が不足。



【工夫した点】

- 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・こども等）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

スクールバス（無償）

実施・運行主体（RMO）
NPO法人にここ日土実施主体
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。



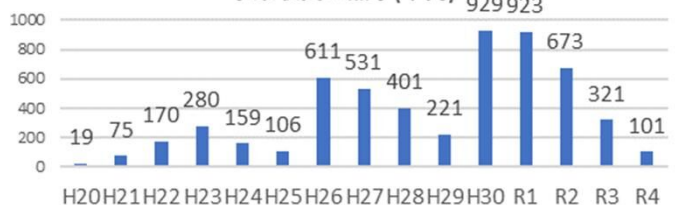
出典：八幡浜市総務企画部政策推進課提供資料より作成

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。

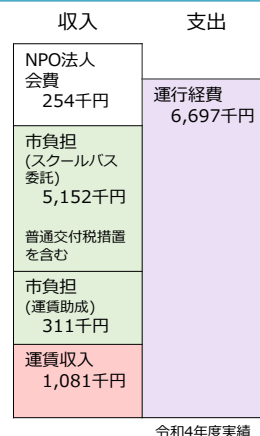
事業収支の黒字(千円)



資料：八幡浜市総務企画部政策推進課

基本指標

収支



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。
- 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。
- 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

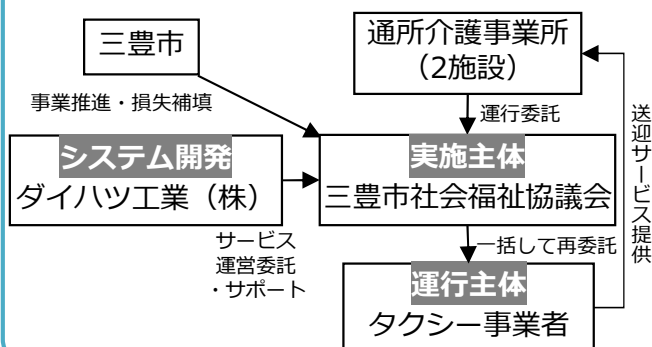
対象地域

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)

背景・経緯

- 市内のデイサービス事業所では、職員が介護と送迎の両方を行っており、事業所の負担が増加。
- 実証事業を経て、令和4年6月より、市内2事業所の送迎業務を一括して、タクシー事業者に共同委託する取組を開始。

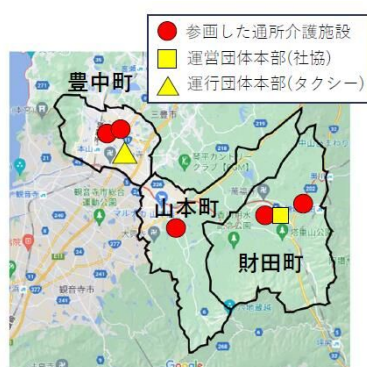
意思決定・実施主体



実施内容

- 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。

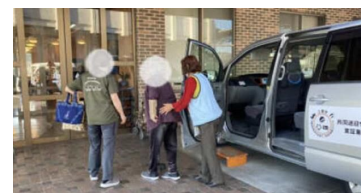
■実施エリア※



■事前説明会・運転手講習※



■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

送迎の人的・費用的負荷の軽減

- 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。

参加施設拡大等による持続可能な運営

- 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）



▲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）

基本指標

収支

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	

※令和5年の1か月の概算値より作成

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

取組にあたっての課題・工夫

【課題】

- 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。



【工夫した点】

- 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

〔地域公共交通計画に位置づけなし〕

関連支援制度

- 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。

※現在は分庁総合窓口課と企画課が管轄

伯耆町デマンドバスバス停

出典：伯耆町

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。

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		1,049%
特別交付税 18,760千円 ※概算値		1日1台あたり利用者数
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	19人/日台
	運行経費(外出支援) 5,750千円	※3つのサービスの全体の実稼働台数で計算
運賃収入 2,700千円	人件費等 3,520千円	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

取組にあたっての課題・工夫

【課題】	【工夫した点】
●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。	●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。
●学校運営とスクールバス運行の調整が課題。	●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。
●朝の時間帯は特に運行本数が多く、運転手確保が課題。	●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。

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：827.83km²
（令和2年国勢調査）

背景・経緯

- 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

運行主体

バス
事業者運行
委託

実施主体

久世共同運行
バス協議会

中心事業所2社

※当初は3社だったが1社が撤退

(株) まち創生研究所

委託料
の収受参加
事業所

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へ委託、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

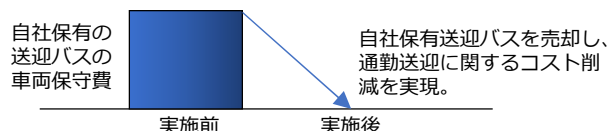
- 送迎バスの共同化により、送迎バスがなかった企業の従業員が利用可能な移動手段を創出。

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。



基本指標

収支

収入

支出

事業所負担

運行経費

※独立採算事業のため収支は非開示

1日あたり利用者数

180人/日

年間利用者数/地域人口※

2,541%

※工業団地の従業員1,700人

1日1台あたり利用者数

60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】

- 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。



【工夫した点】

- 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。



- 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

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

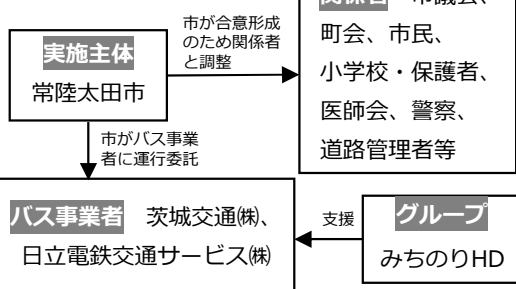
対象地域

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。

意思決定・実施主体



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
約10km以内	170～490円	200円	無料	無料
約10km～約20km	500～790円			
約20km以上	800円以上 最大1,690円			

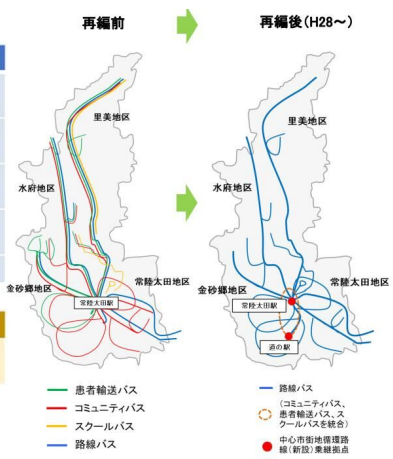
	見直し後 路線バス	75歳以上 への助成
約10km以内	200円	100円
約10km～約20km	300円	150円
約20km以上	500円	250円

資料：常陸太田市資料より作成

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



出典：常陸太田市

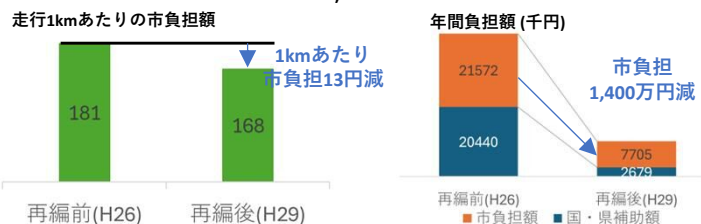
実施による成果・効果

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。



基本指標

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

- 市民、既存利用者等に取組内容の理解促進が必要。
- 事業者間だけの運賃調整は、価格カルテルとなる可能性。
- 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。

【工夫した点】

- 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。
- 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・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

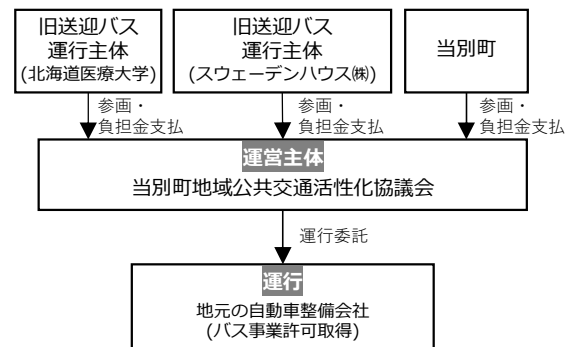
対象地域

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

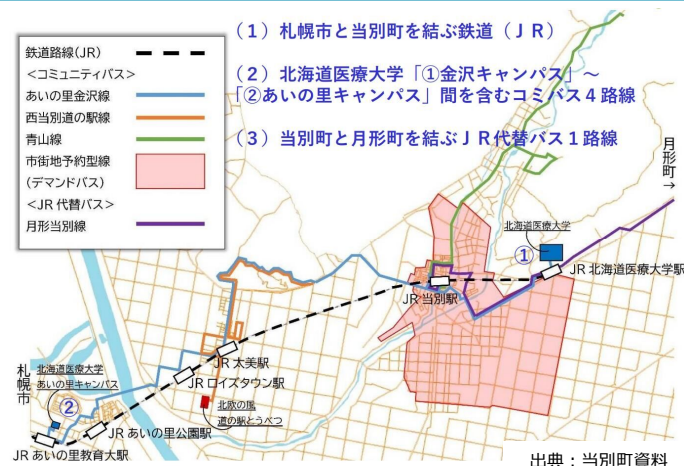
- 平成17年時点で、コミュニティバス2路線のほか、大学や各事業者による送迎バスが運行されており、路線や経費の重複や利用者が限定されるなどの課題が存在。
- 町主催の協議会による関係者との調整を経て、平成18年度から実証運行を開始、年度毎に対象路線を拡大し、平成23年度から、対象としていた全ての送迎バスについて、コミュニティバス（当別ふれあいバス）への集約を実施。

意思決定・実施主体



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、こども定期、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。



基本指標

収支

収入	支出
旧送迎バス 運行主体負担 22,800千円	運行経費 71,730千円
町負担 44,568千円 特別交付税措置 を含む	
地域間 幹線系統補助 7,410千円	
地域内フィー ダー系統補助 4,850千円	
運賃収入 9,550千円	

※令和4年度実績

1日あたり利用者数

379人/日

年間利用者数／地域人口

870%

1日1台あたり利用者数

63人/日台

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

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

事例19 大学送迎の集約【茨城県つくば市】

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

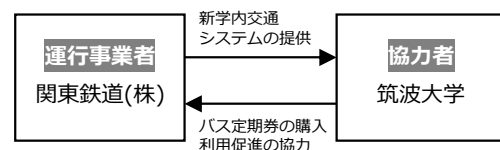
対象地域

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。

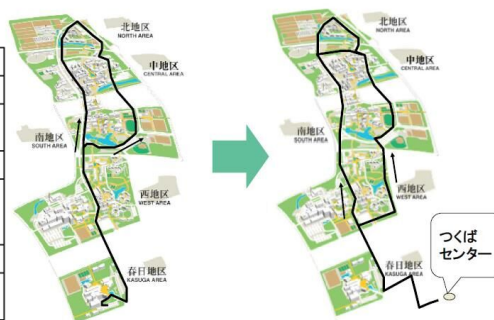
意思決定・実施主体



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？
学内の丸機（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降車時に提示。

どれだけお得？
つくばセンターと筑波大学中央は往復50分。月に2回乗ったら乗り放題の定期券の方が断然お得!

お問合せ：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

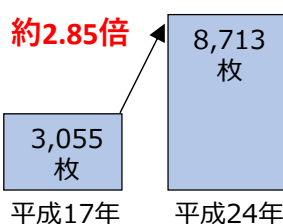
交通事業者の収益向上

- 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

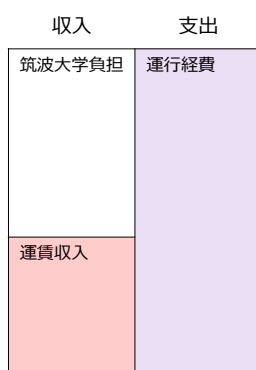
- 筑波大学が旧学内バスの運行のために負担していた費用よりも、約2,000万円削減。
- 利用促進策等によりバス定期券販売枚数は平成17年から最大約2.85倍(平成24年)に増加。筑波大学の定期券販売収入の増加により、筑波大学による費用負担が軽減。

<バス定期券販売枚数>



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

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

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）

取組にあたっての課題・工夫

【課題】

- 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。

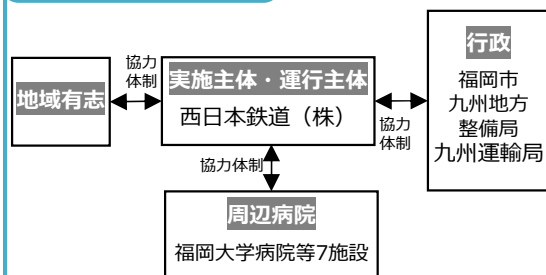
【工夫した点】

- 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。

医療・介護・福祉×交通

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)

- 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。



- 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。

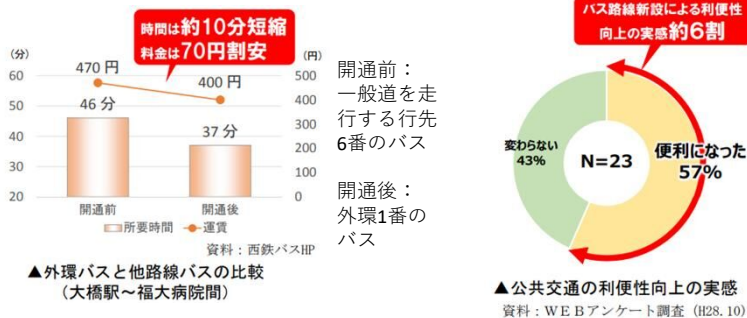
主体	取り組み
地域住民	自治協議会、社会福祉協議会等による利用促進チラシの配布、ポスター掲示
病院関係者、民間事業者等	病院、高校・大学、指定自動車教習所等へのポスター掲示、チラシ配布
交通事業者	バスの運行、事業計画の検討、利用状況分析、バス停標柱の特別デザインなど
行政機関	バスベイ整備、広報活動、バスのラッピングなど



出典：国土交通省地域公共交通支援センター

- 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。

- 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

収支	
収入	支出
運賃収入	運行経費

※独立採算事業のため収支は非開示

平日 1,080人/日
休日 494人/日

平日 17%
休日 4%

平日 360人/日台
休日 165人/日台

0円/人回

0円/人

※行政補助がないため、
行政支出額は0円

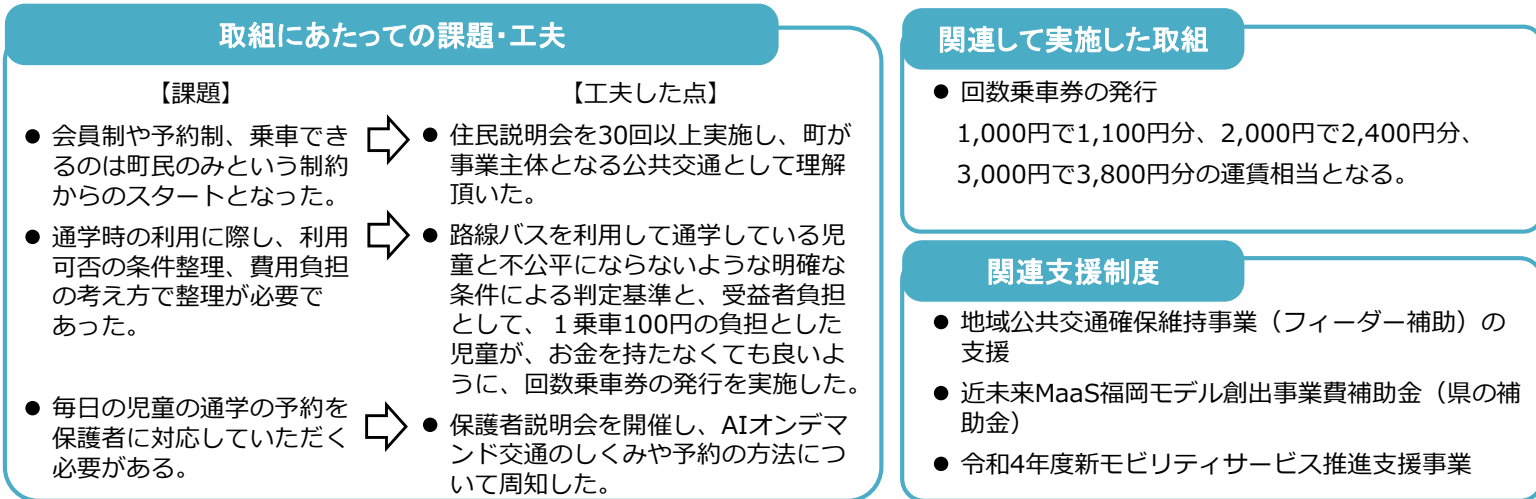
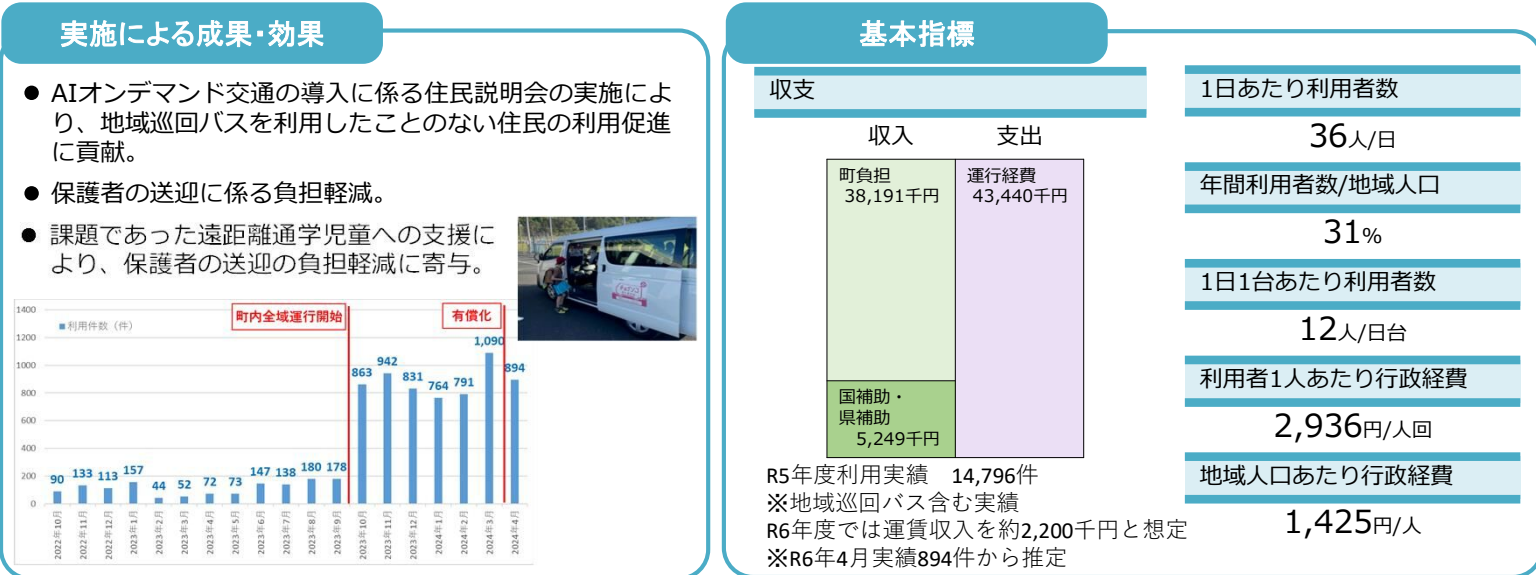
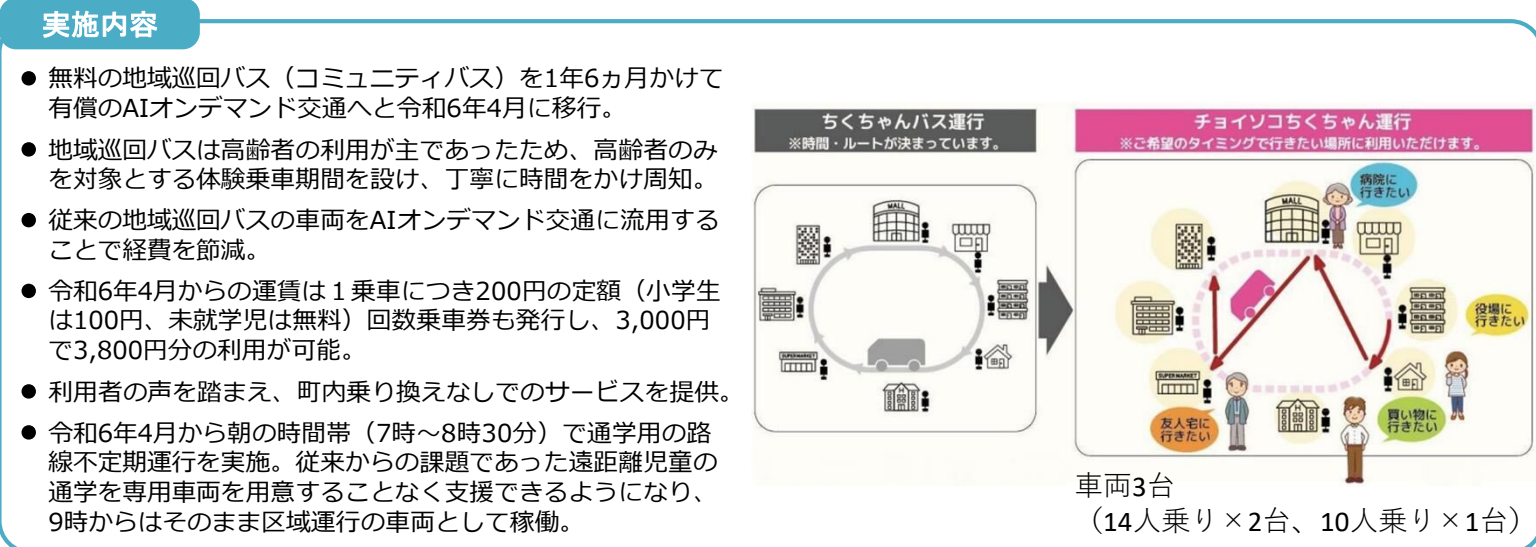
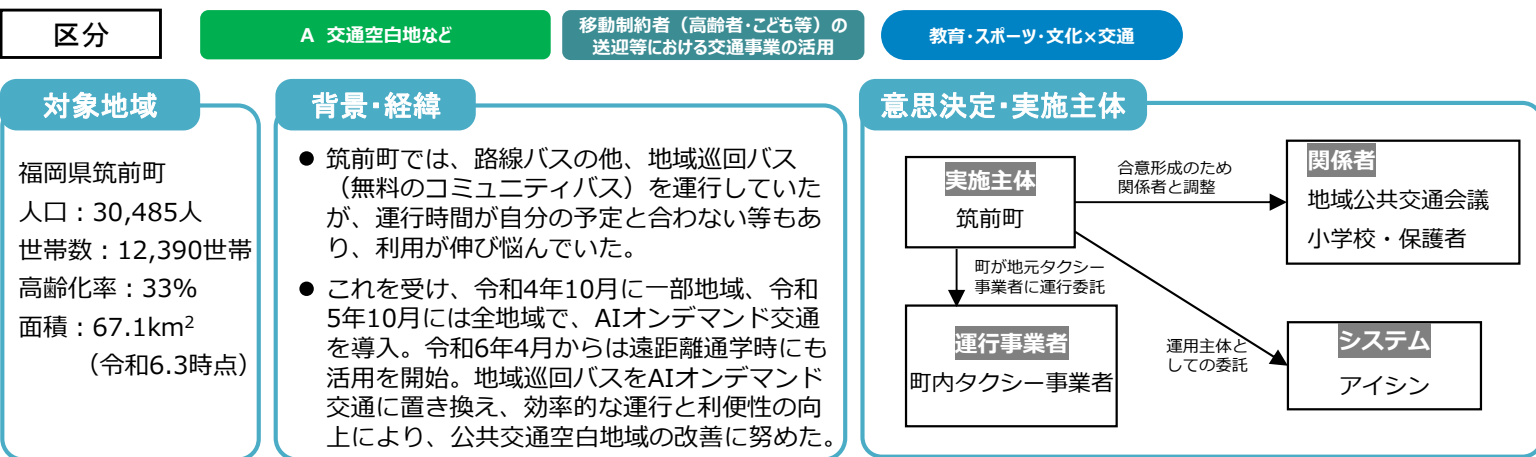
- 病院への通院者に対するバスの近接情報の提供が課題。

- 病院においてバス近接情報案内機器を設置。

- 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
- 施設内でのバス接近情報案内機器設置
- 地域公共交通計画に位置づけなし

(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）



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

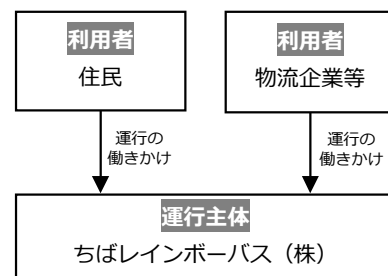
対象地域

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

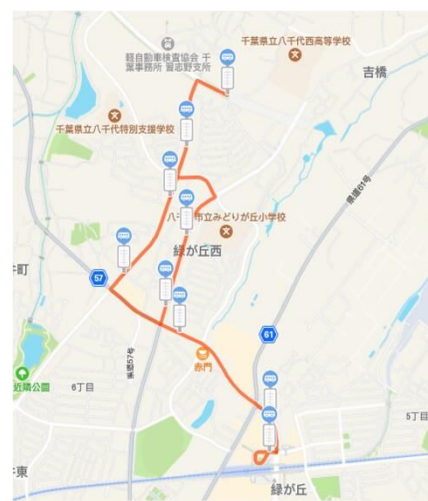
- 西八千代北部特定土地区画整理事業の進展に伴う物流施設等の進出や住民の増加によって、物流施設を運営する事業者等にとっては最寄りの駅や地域内の移動手段の確保が課題。
- 令和2年4月に、八千代緑が丘駅と物流施設が集積する地区を結ぶ緑ヶ丘西線が、一般路線バスを開通。

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

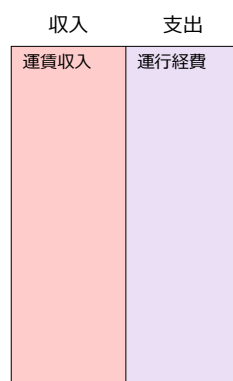
- 7丁目北バス停付近に物流施設があり、また八千代西高校もあることから、八千代緑が丘駅からの出発便と到着便の両方の利用ニーズがあり、交通事業者の収益に貢献。

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

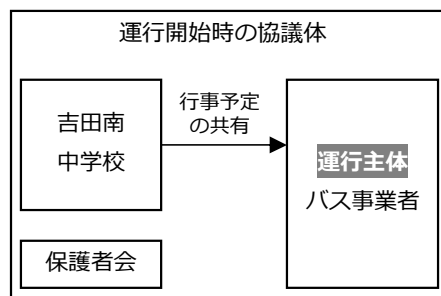
対象地域

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

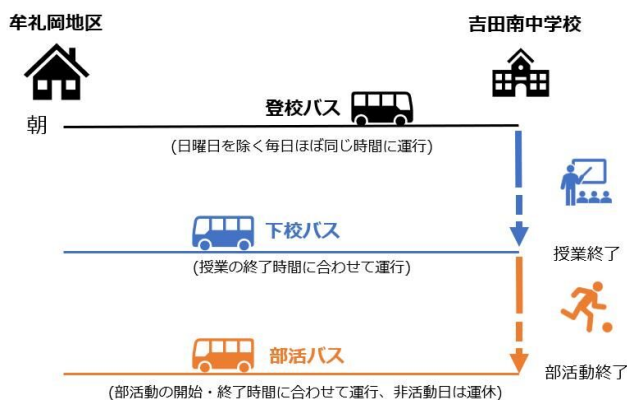
- 鹿児島市牟礼岡・宮之浦地区から同市立吉田南中学校までは、距離が長い上、急坂で道幅も狭く、通学路の安全性に対する課題が顕在化。
- 昭和50年代後半頃、中学校保護者会の要望を契機に、学校・保護者会・交通事業者による協議を経て、学校の行事日程に合わせて運行時刻が変動する、地域住民も利用可能な一般路線バス（路線定期運行）の運行を開始、現在も運行を継続。

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

— 円/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】

【工夫した点】

- 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。



- 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。

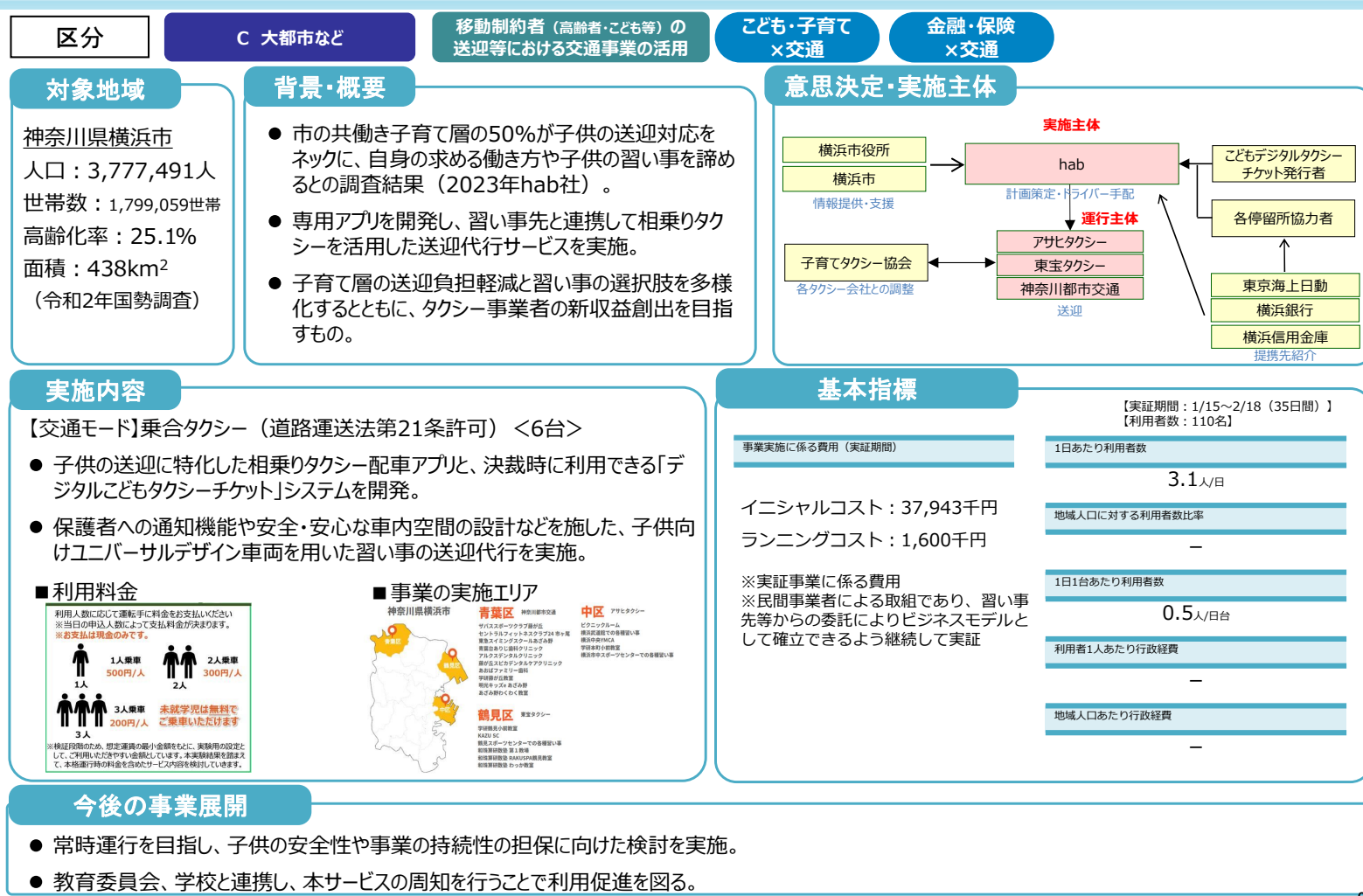
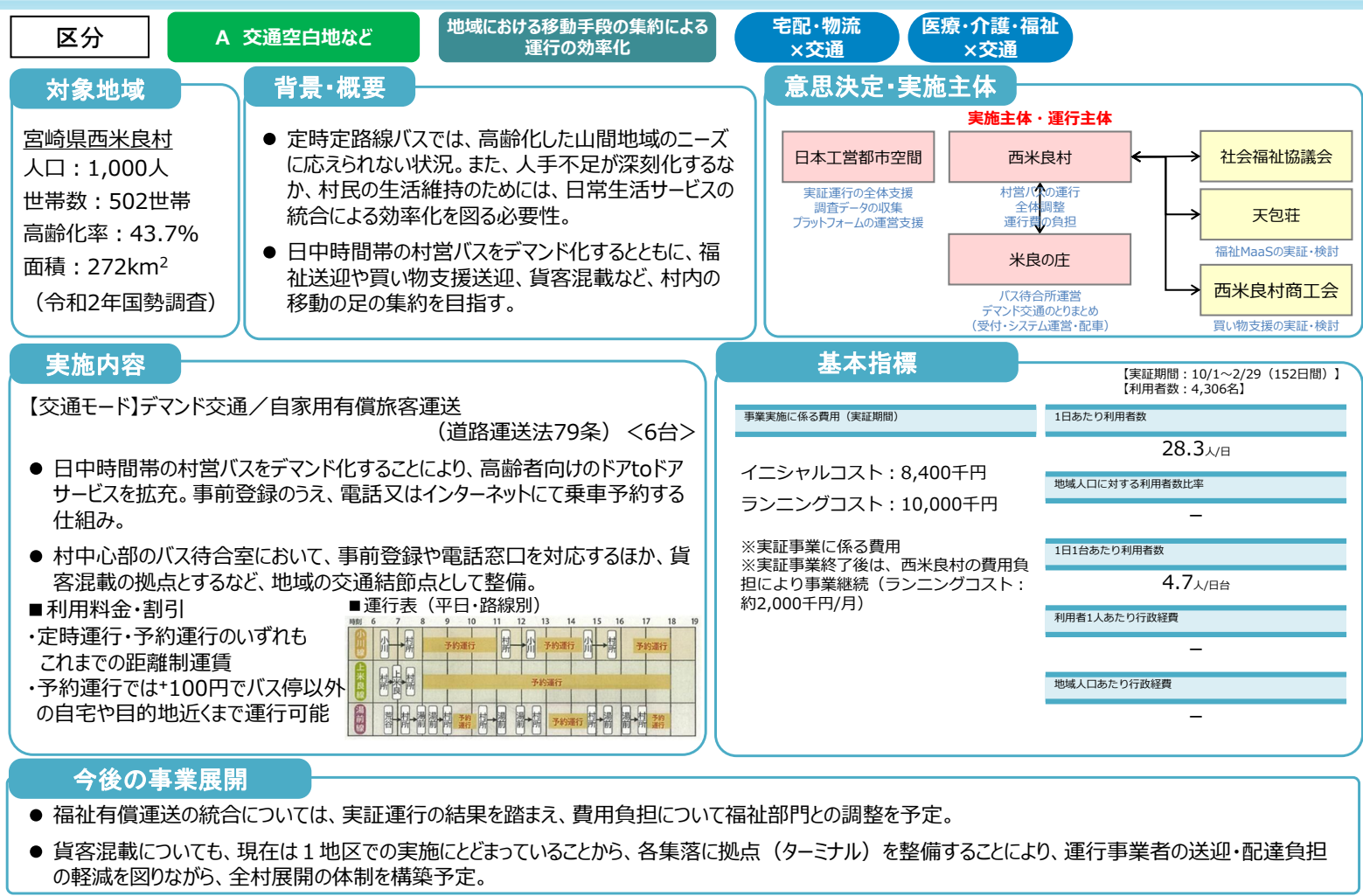
関連して実施した取組

- 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 〕

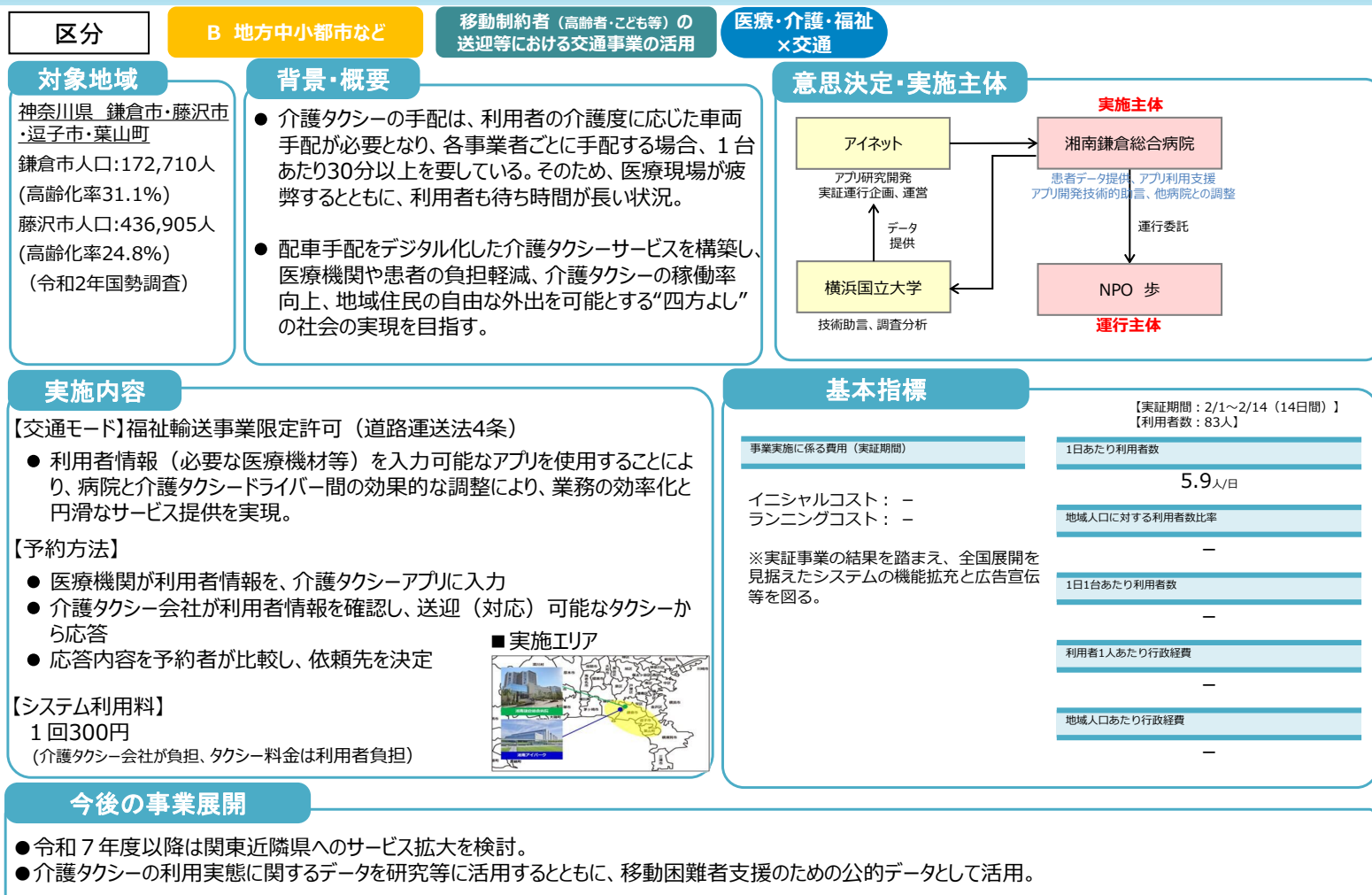
関連支援制度

- 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

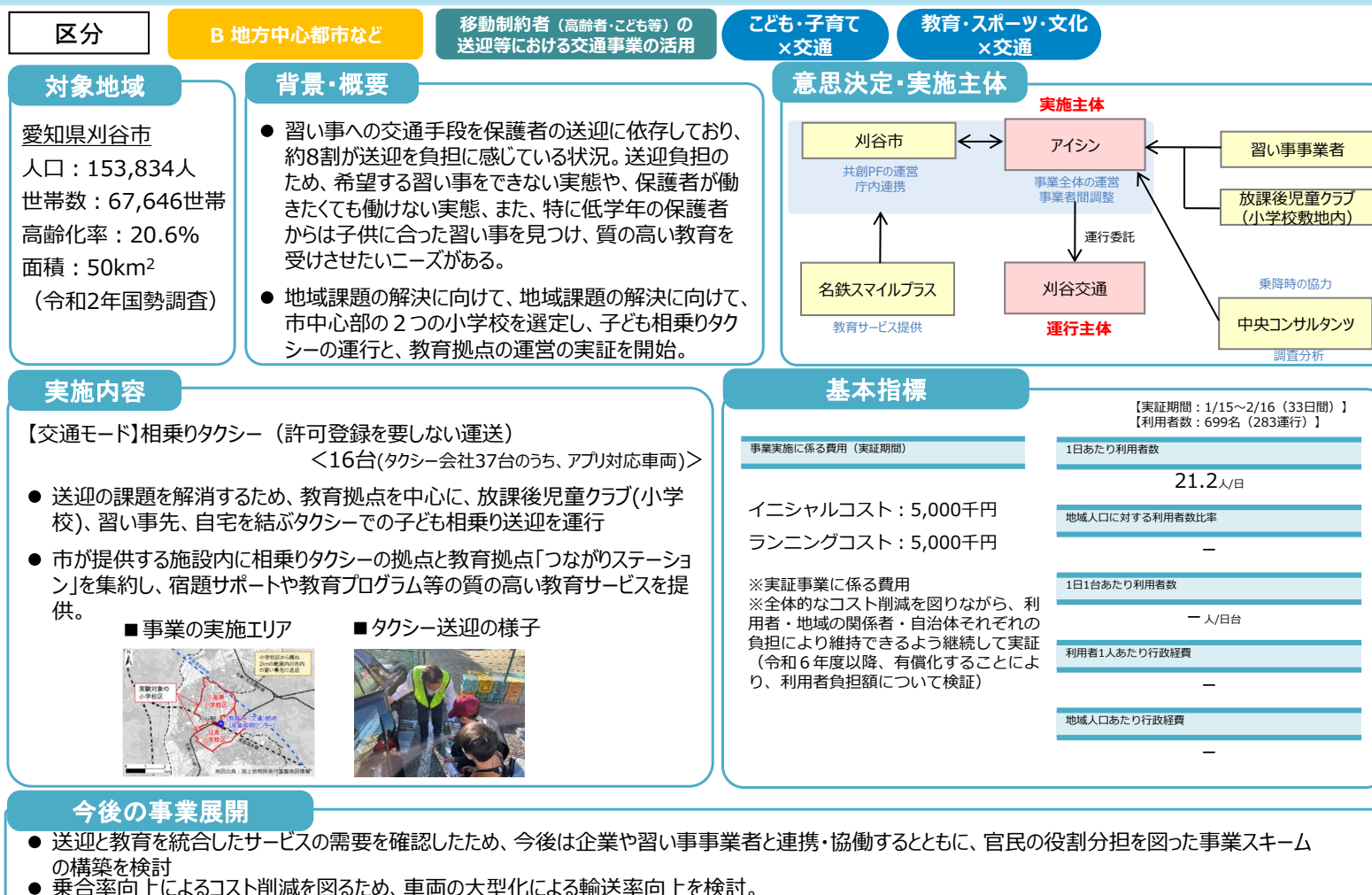
【実証・事業開始フェーズ】



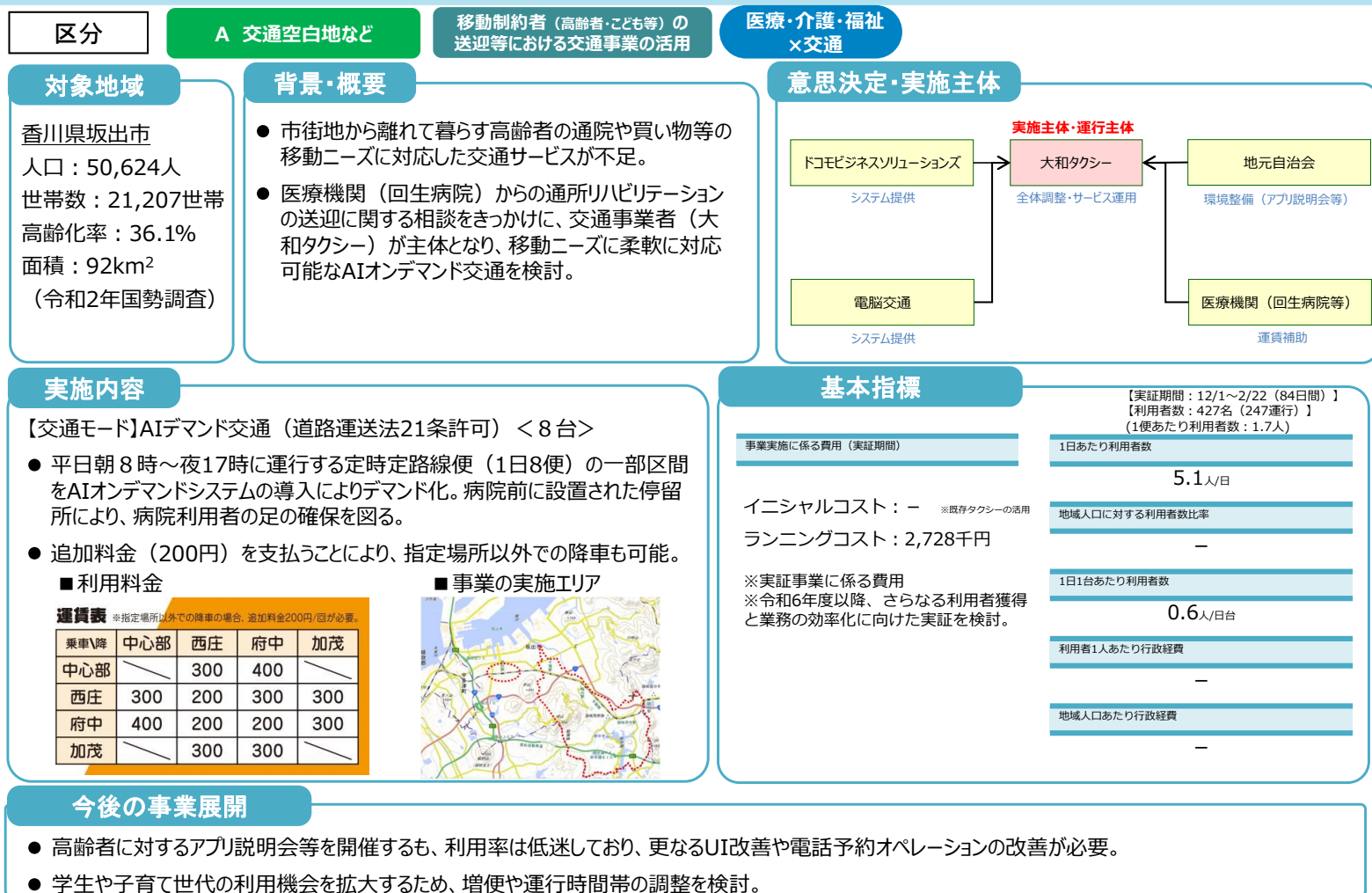
事例26 効率的かつ自由な外出を支援する介護タクシー運行【神奈川県鎌倉市・藤沢市】



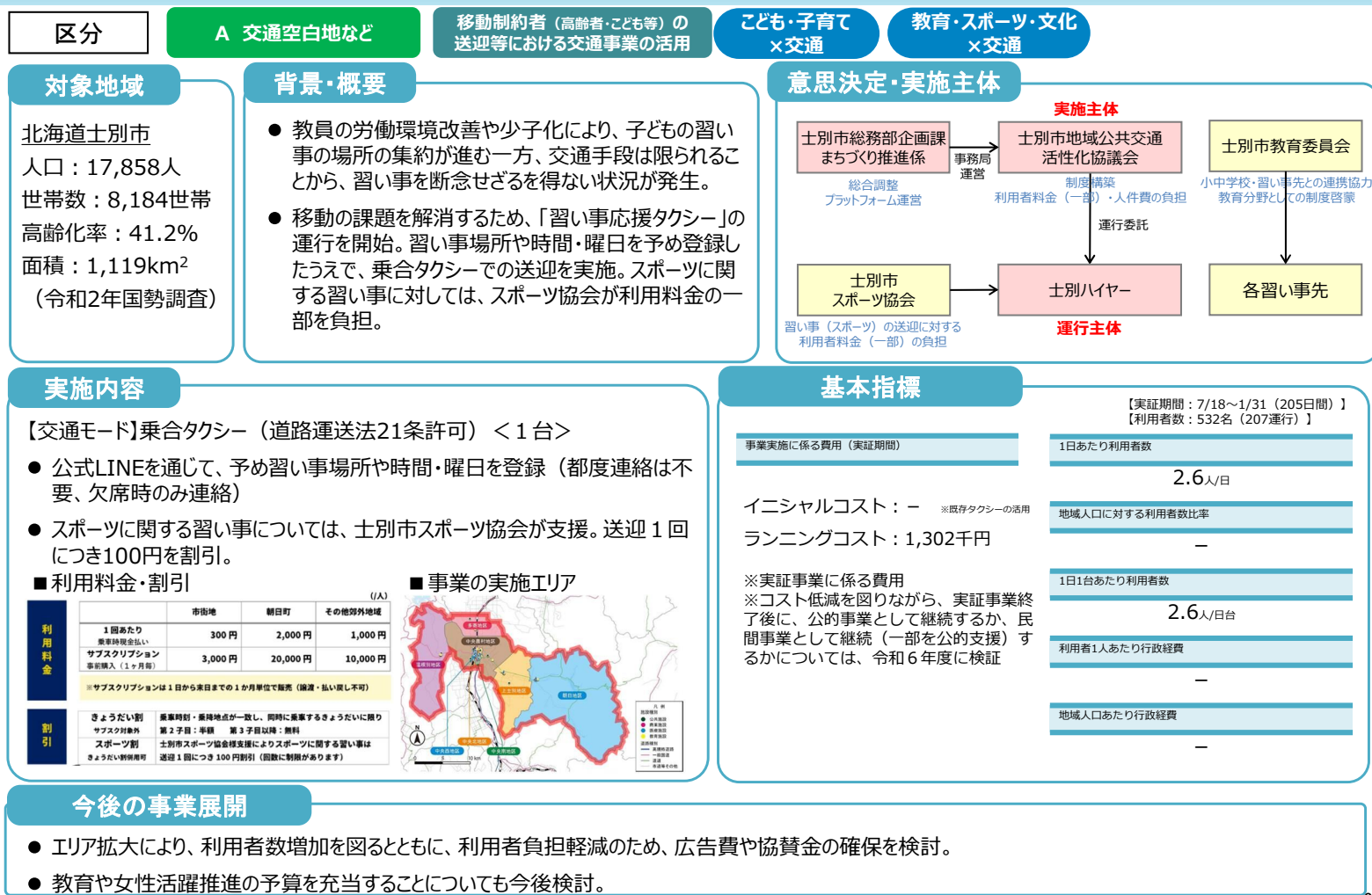
事例27 交通・教育の一体的提供による習い事送迎実証事業【愛知県刈谷市】



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】



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

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

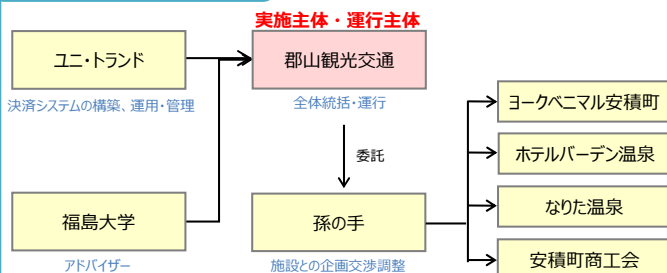
福島県郡山市

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。

意思決定・実施主体



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

料金プラン		
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

事業実施に係る費用（実証期間）

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：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。

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

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

－

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

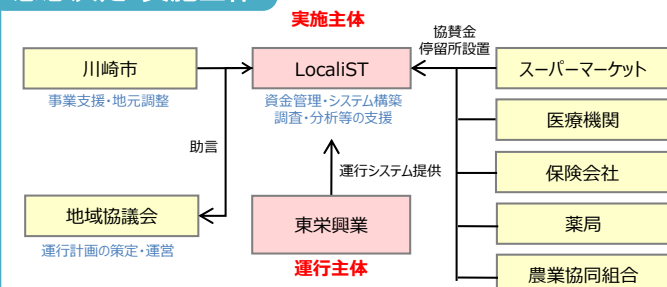
神奈川県川崎市

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。

意思決定・実施主体



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

事業実施に係る費用（実証期間）

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：1,221千円

※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。

【実証期間：10/16-2/26(うち36日間)】
【利用者数：838名】

1日あたり利用者数

23.3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

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

－

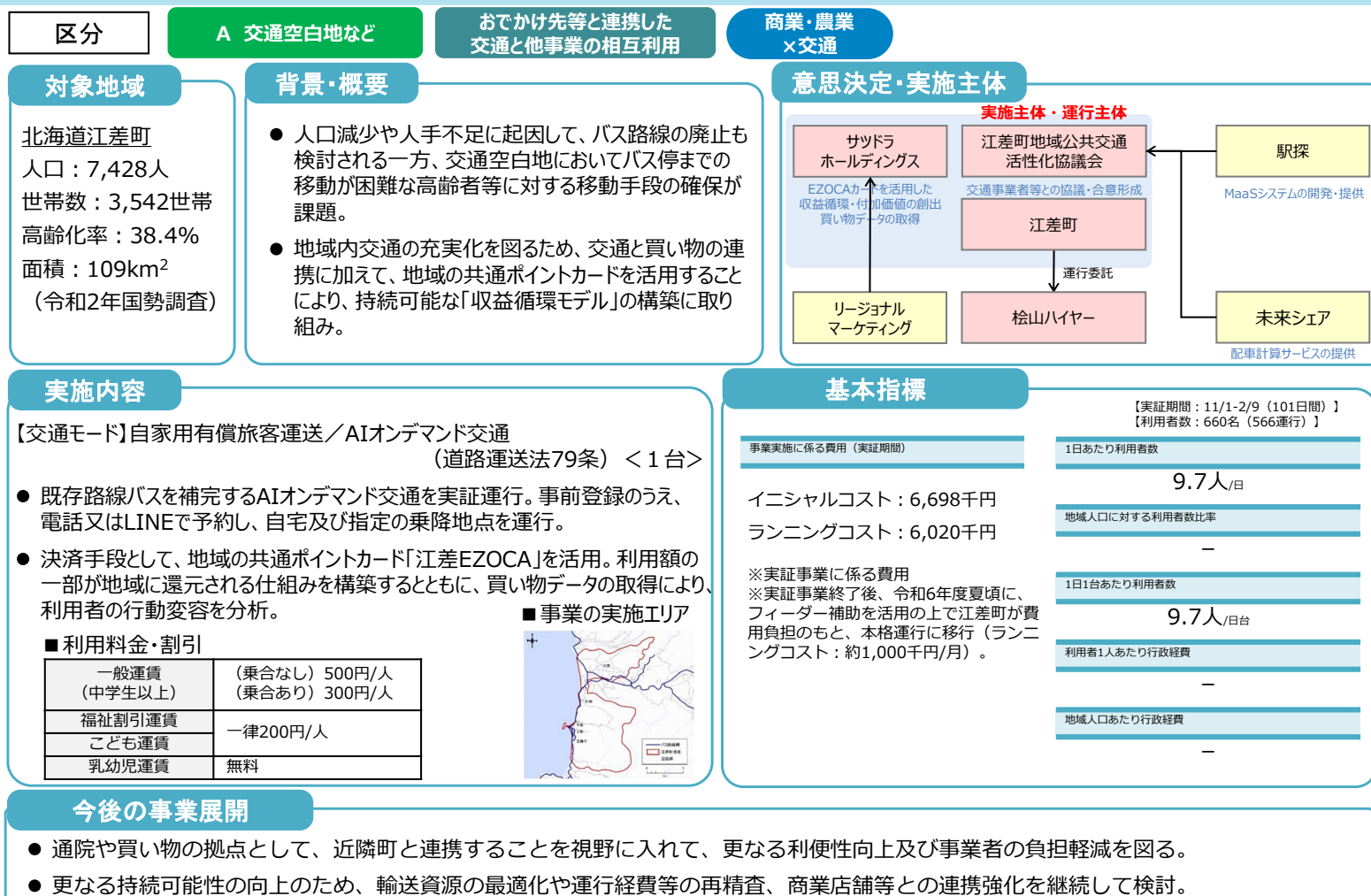
今後の事業展開

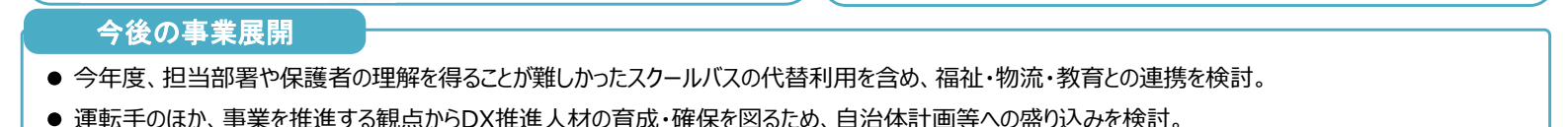
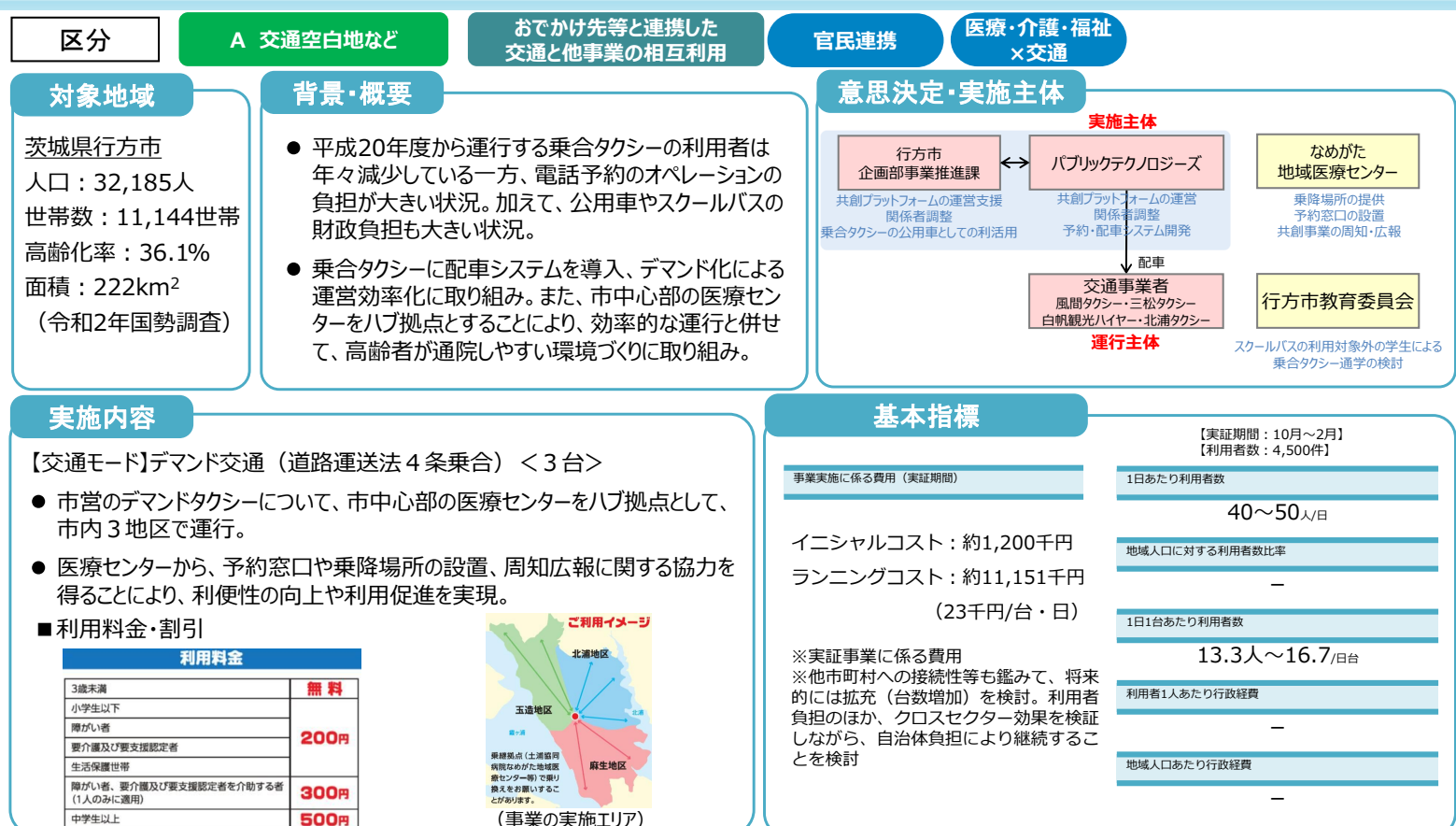
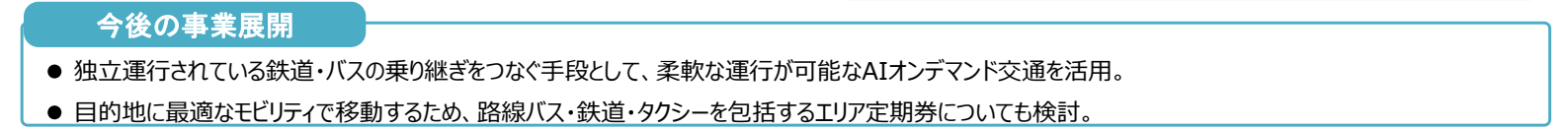
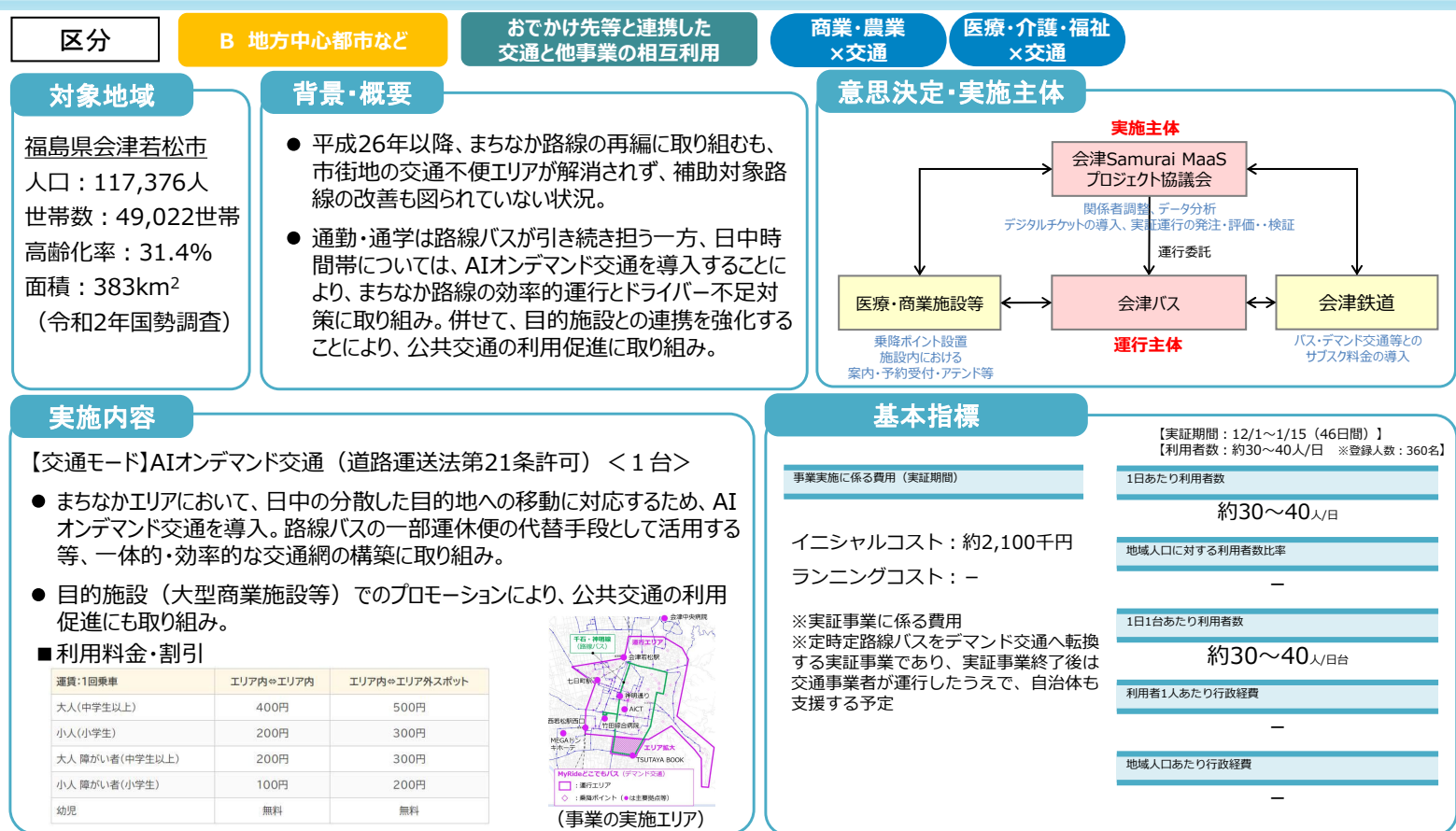
- 福祉部門との連携を進めるため、福祉に波及する効果の検証方法を検討。
- 本事業については、地域公共交通計画の中間評価等で検証するとともに、多様な主体との持続可能な連携を検討。

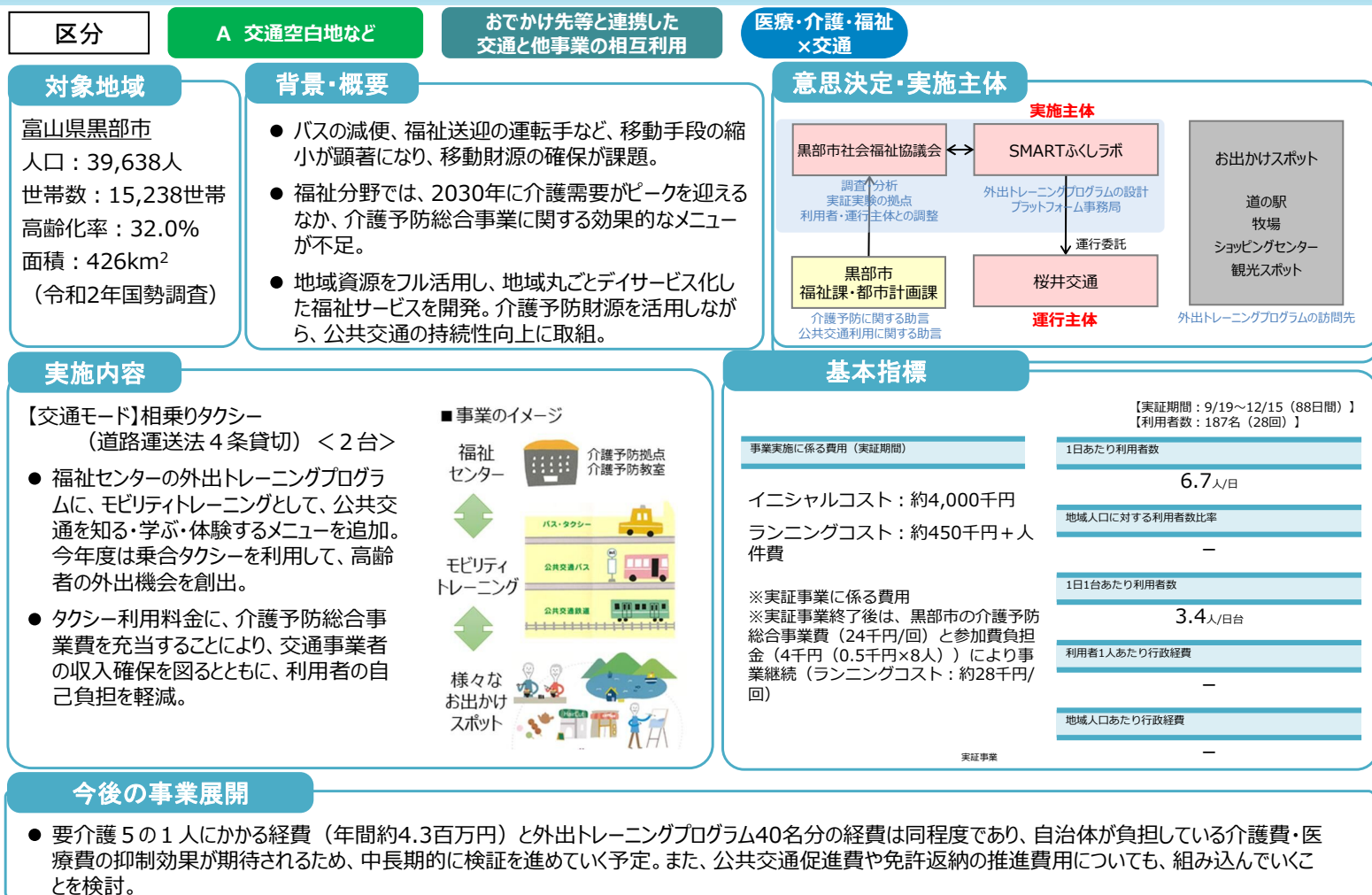
事例32 観光地における住民・観光客の足の確保【長野県白馬村】

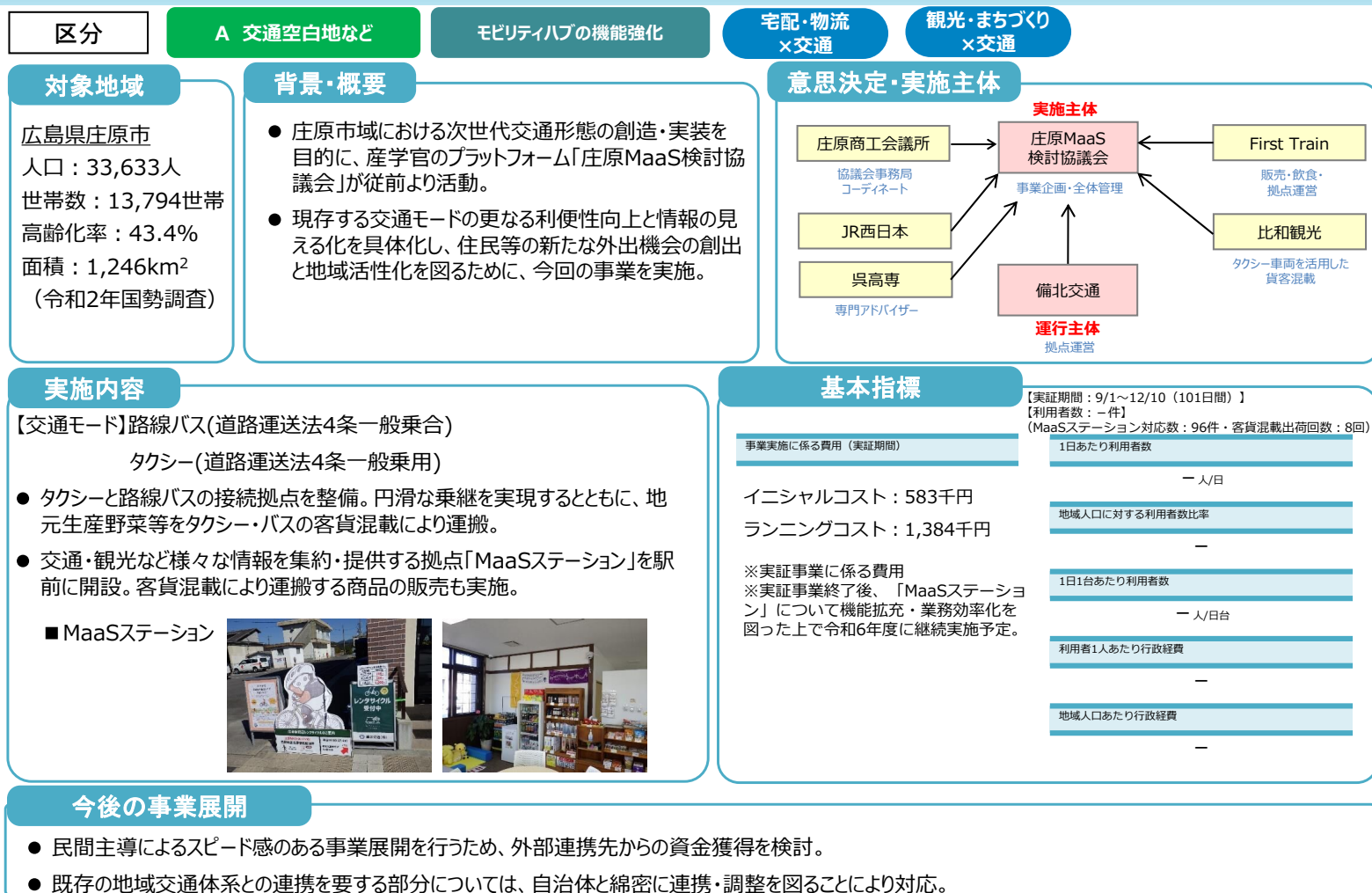
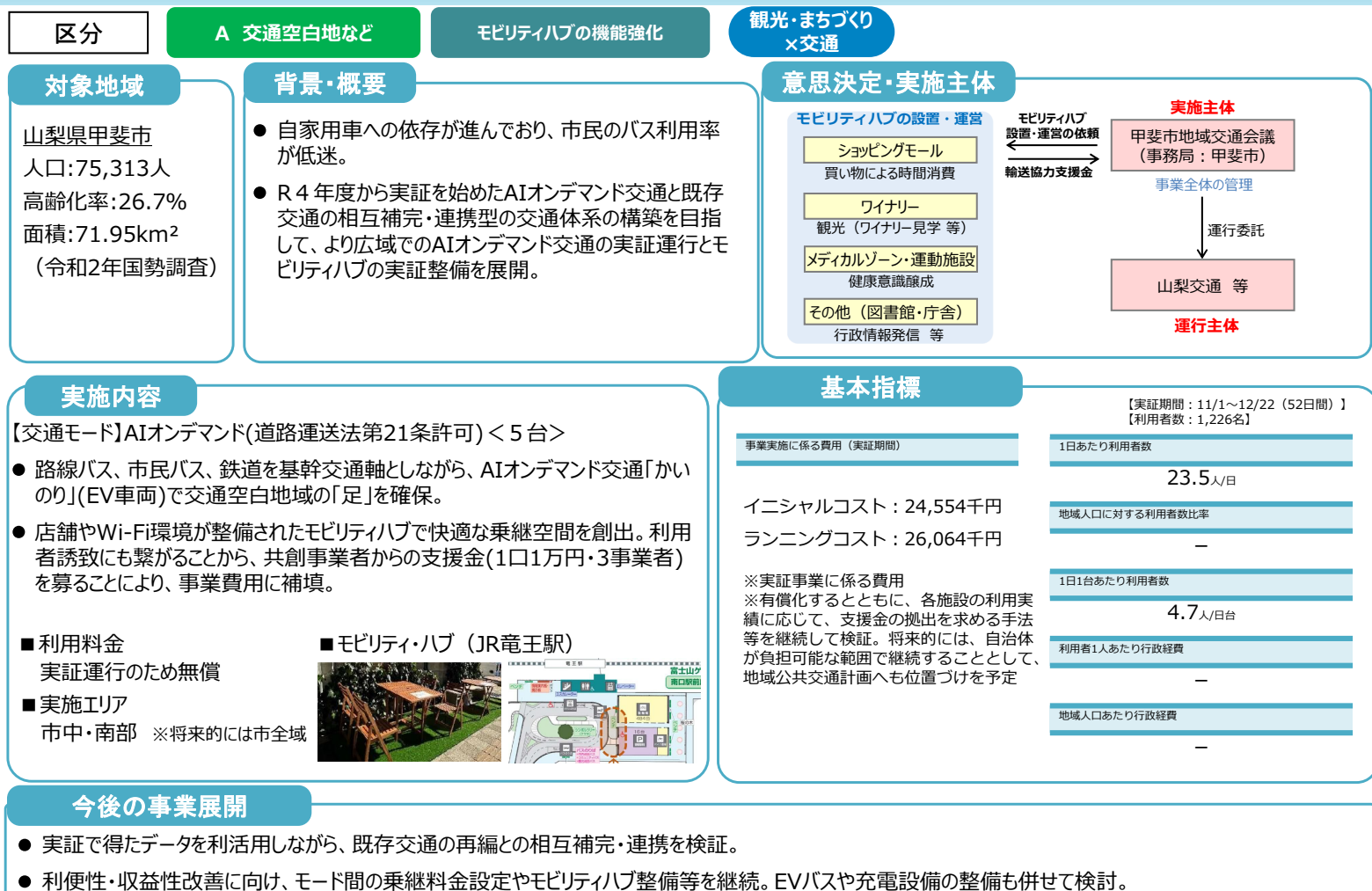


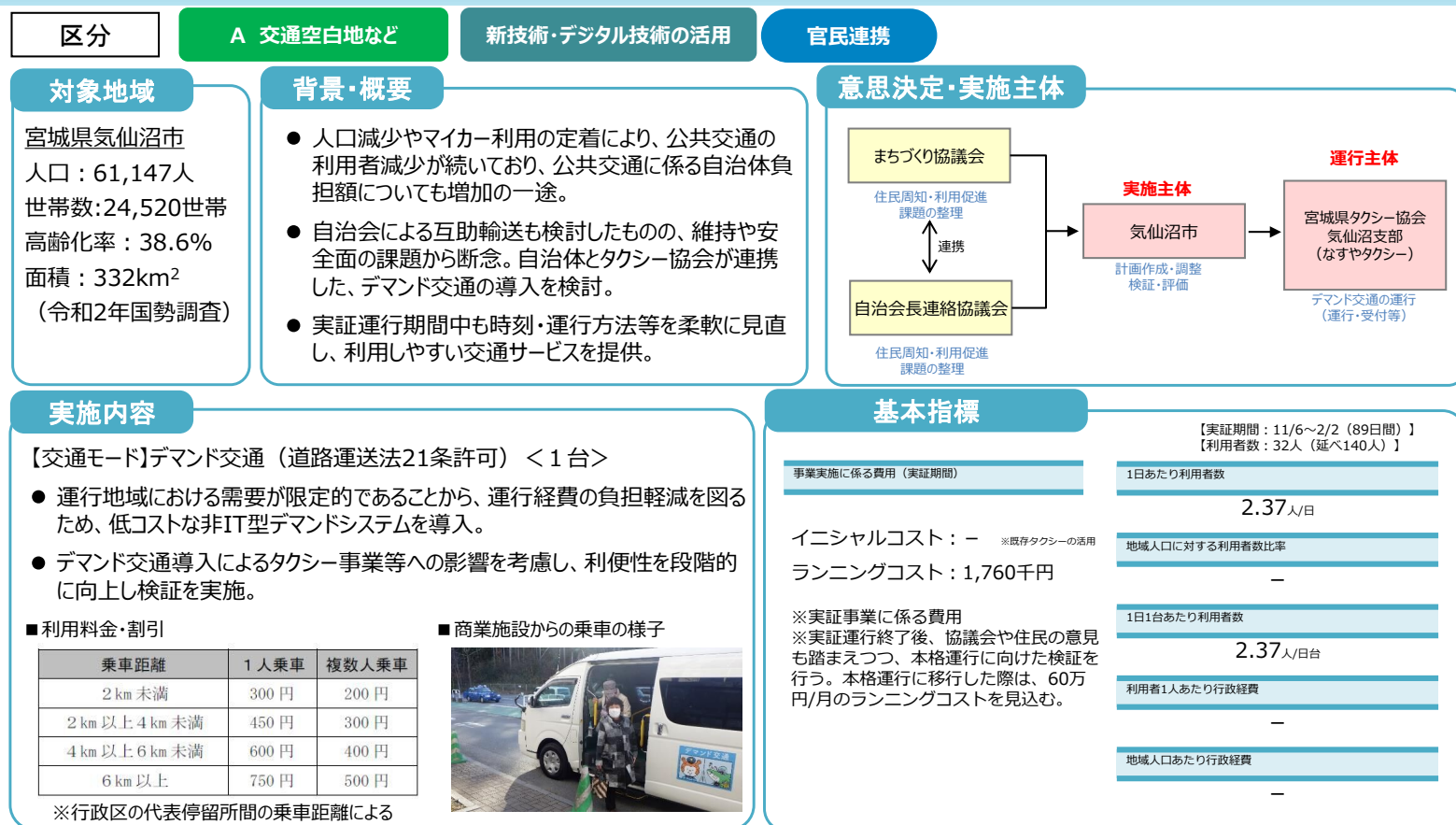
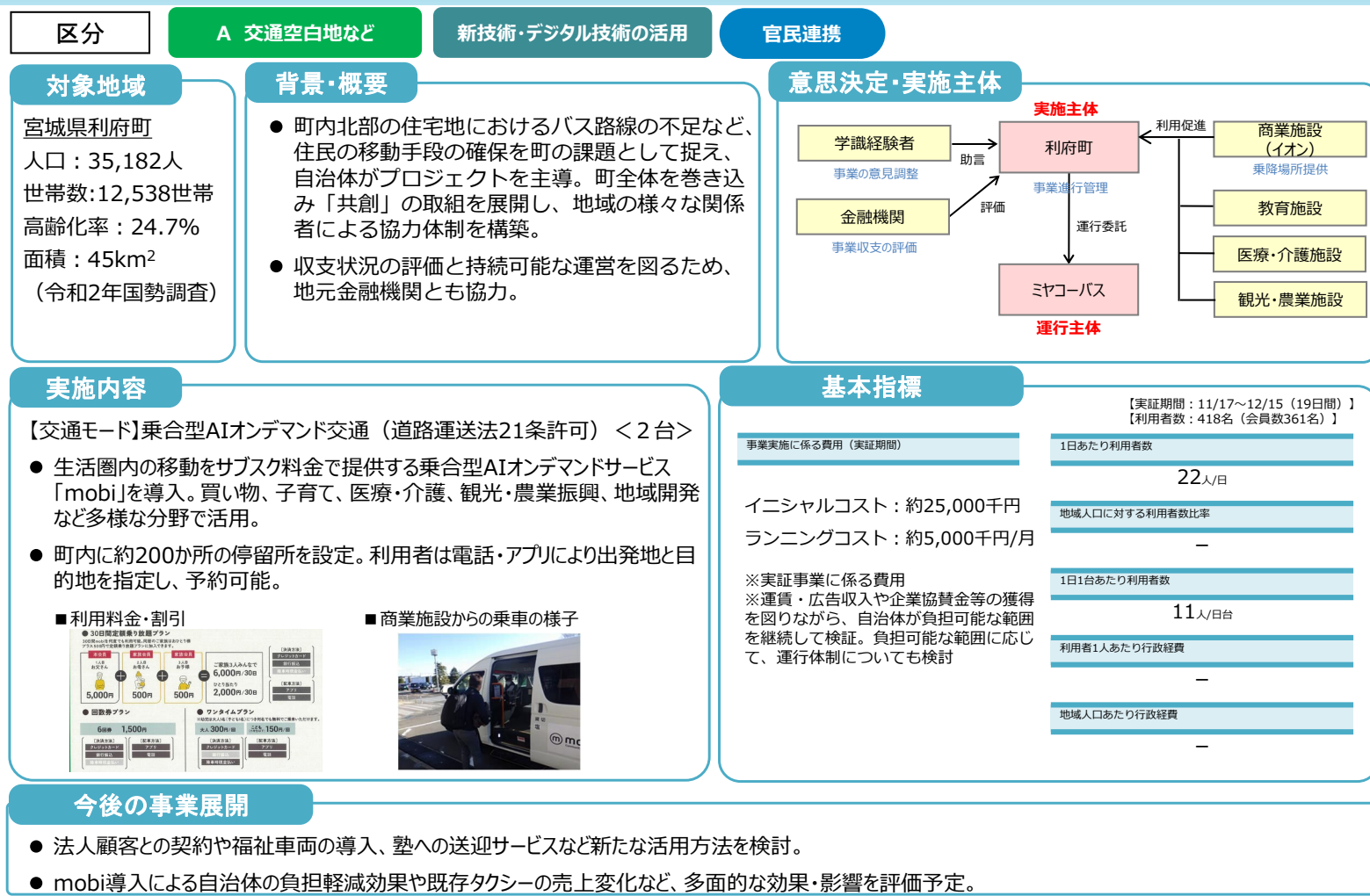
事例33 収益循環モデルの構築に関する実証事業【北海道江差町】

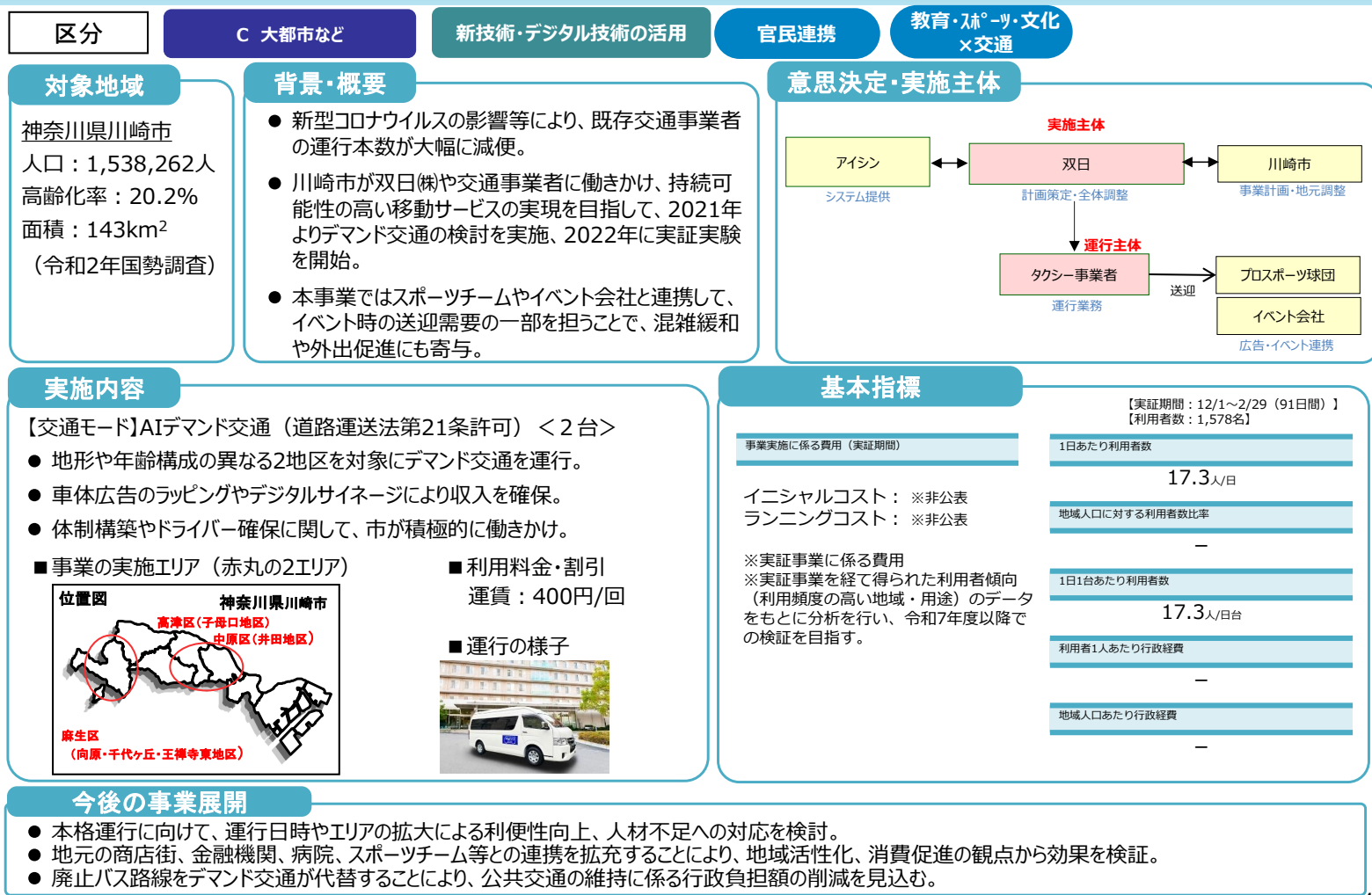
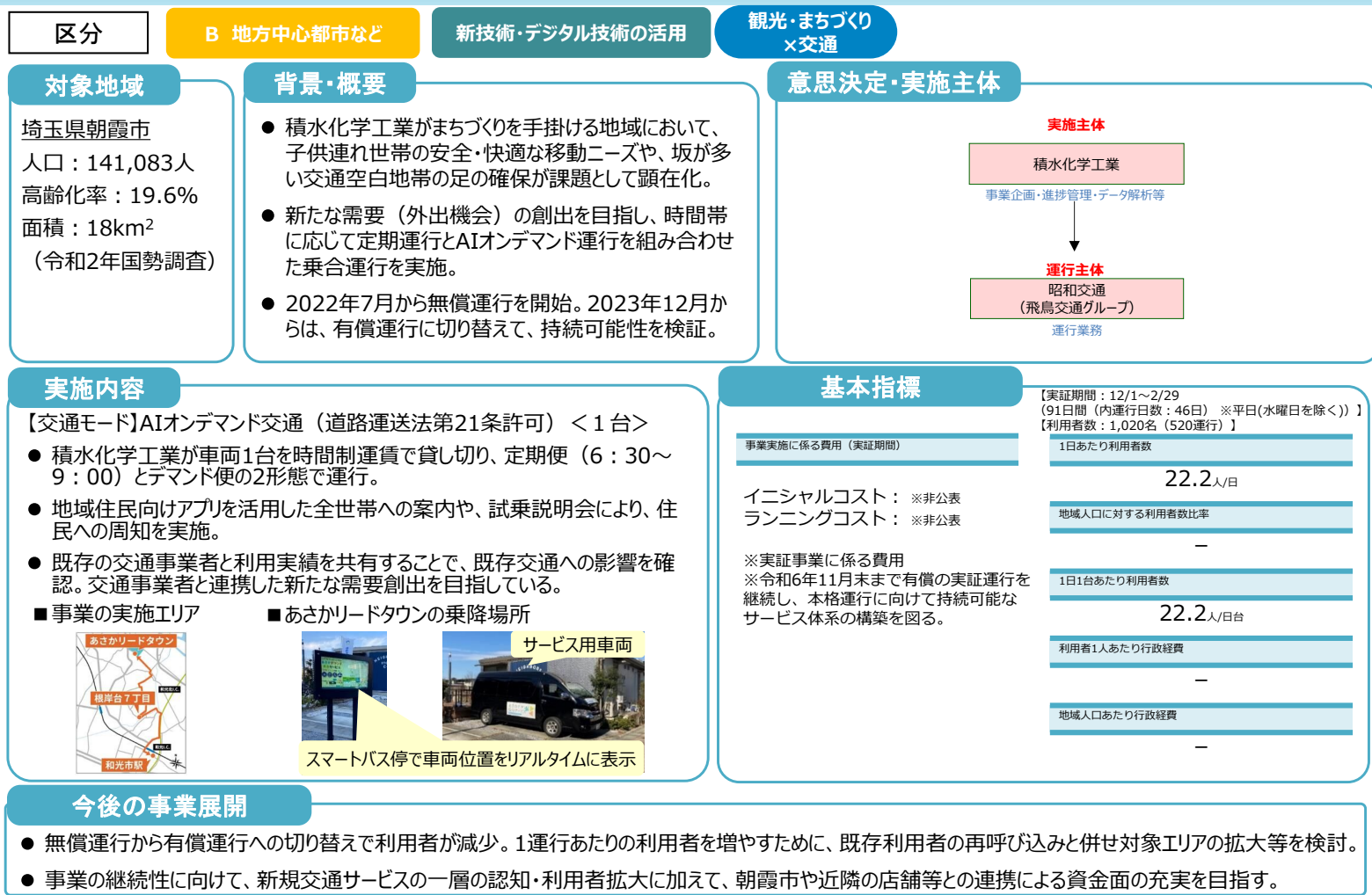












区分

A 交通空白地など

新技術・デジタル技術の活用

官民連携

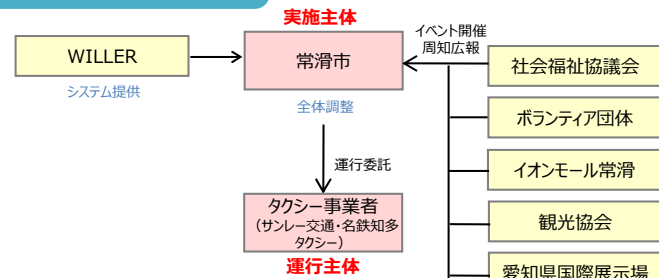
対象地域

愛知県常滑市
人口：58,710人
高齢化率：25.4%
面積：56km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 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。

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）＜2台＞

- 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。

■利用料金・割引

■運行時の様子

回数券プラン	1,900円	5回分
	3,600円	10回分
・ 高齢者優待あり ・ 回数利用可能。大人1名利用は最大1名につき2回まで ・ 幼児1名利用は大人1名につき1回まで利用可能		
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	
・ 大人1名利用は最大1名につき1回まで利用可能。幼児1名利用は最大1名につき1回まで利用可能		



基本指標

事業実施に係る費用(実証期間)

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

※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。

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

1日あたり利用者数	12.8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	6.4人/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

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：700.9km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 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となるに加え、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。

意思決定・実施主体

【実施主体】北海道上士幌町

【実施体制】下図のとおり

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)



- 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

- 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



【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



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

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。

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



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	運行体制	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

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

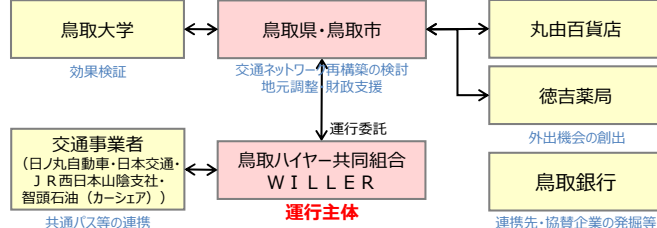
乗客プラン	5,000円 ※利用回数：1回（利用回数：1回）	30日間
乗客プラン	1,900円 ※利用回数：1回（利用回数：1回）	10日間
乗客プラン	3,600円 ※利用回数：1回（利用回数：1回）	10日間
ワゴンプラン	400円 ※利用回数：1回（利用回数：1回）	1回

■ 実施エリア



意思決定・実施主体

実施主体：とっとり共創型交通協議会（官民連携組織を設置）



基本指標

事業実施に係る費用（実証期間）

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

※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）

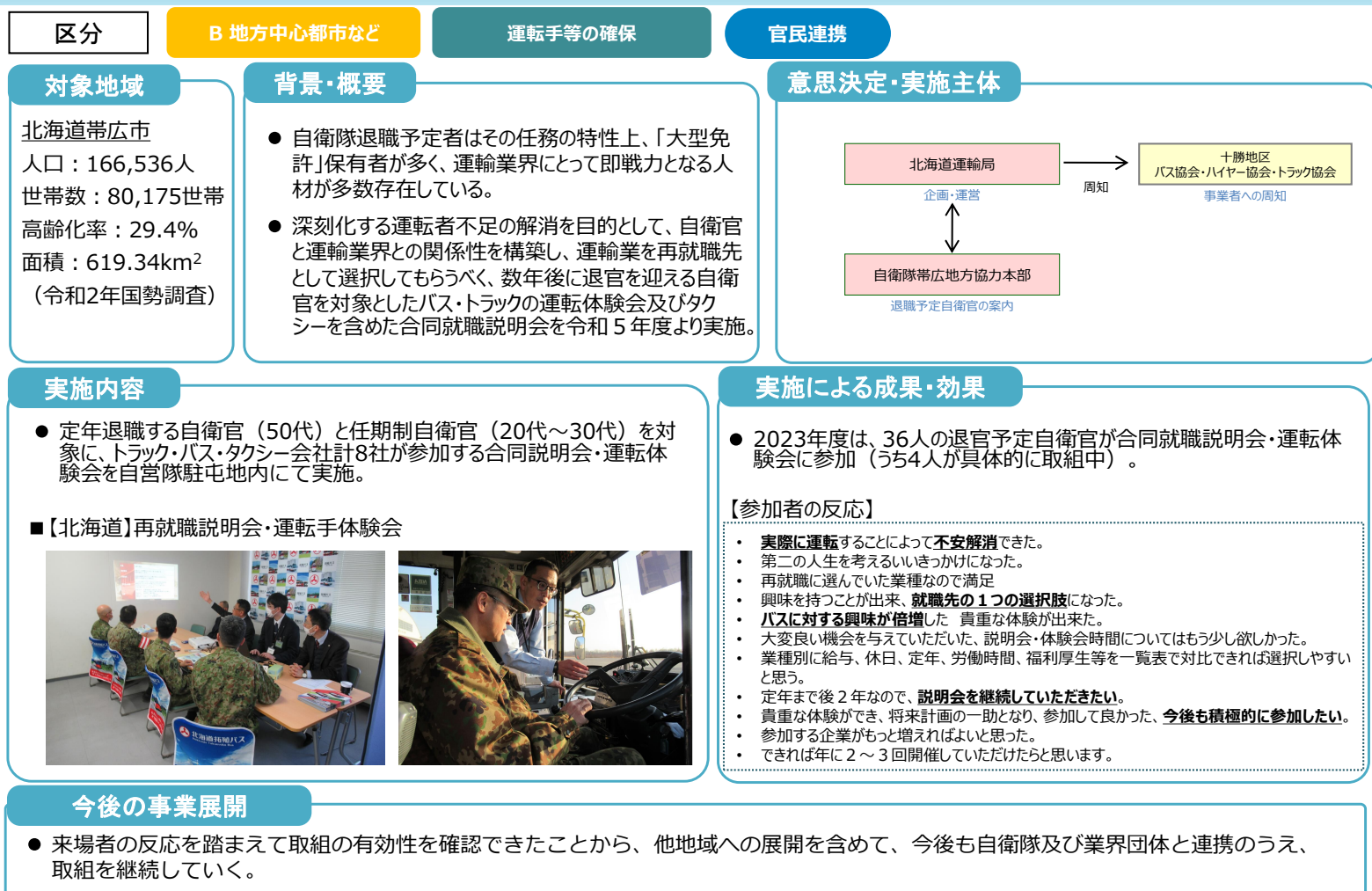
【実証期間：10/2～2/9（127日間）】
【利用者数：4,236名（会員数758名）】

1日あたり利用者数	33.4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	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	-

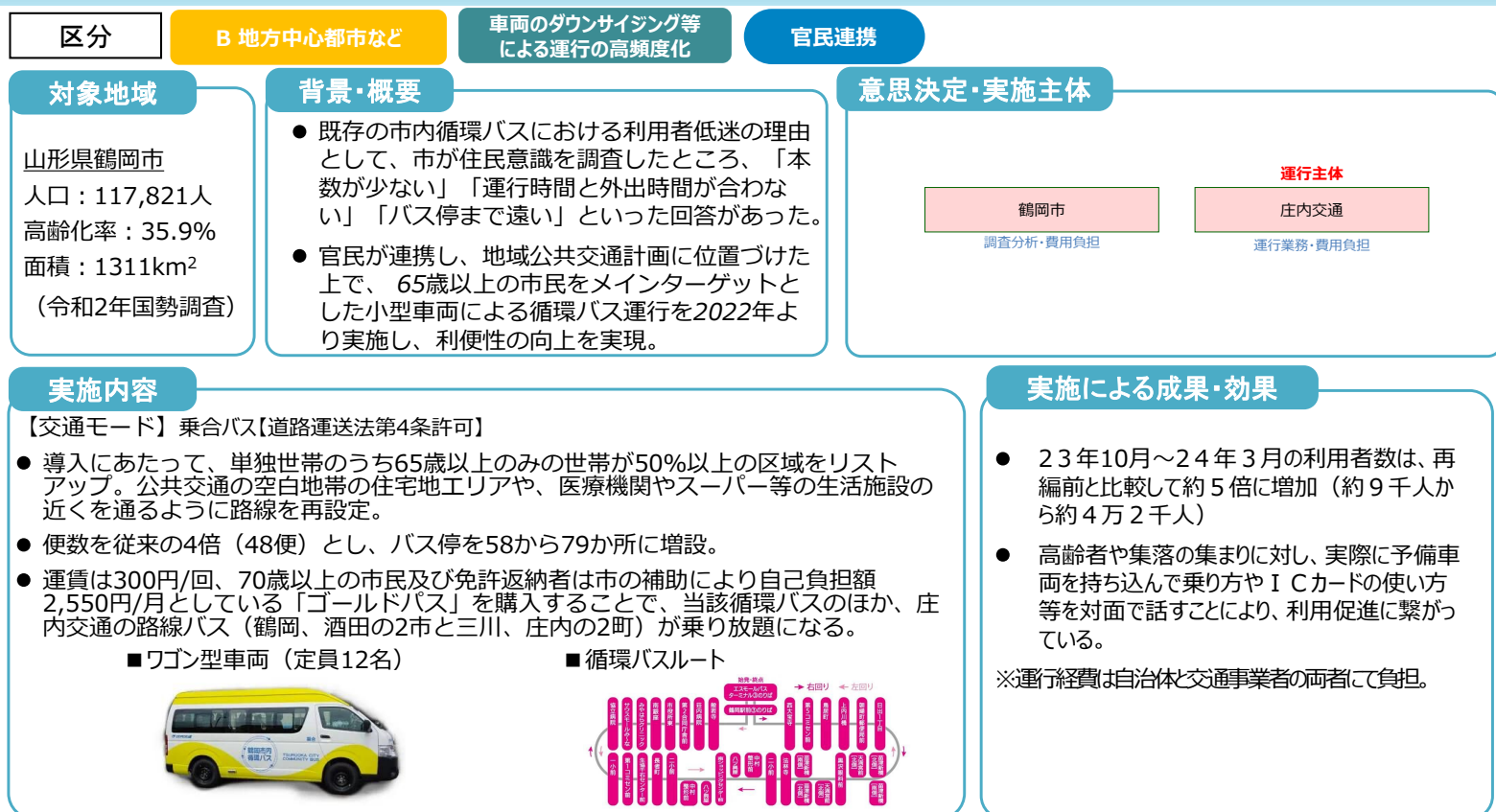
今後の事業展開

- 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。

事例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



事例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】



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

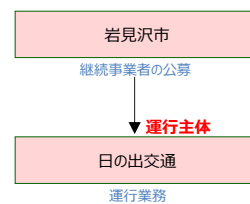
対象地域

北海道岩見沢市
人口：79,306人
高齢化率：36.5%
面積：481km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 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。

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】

- 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

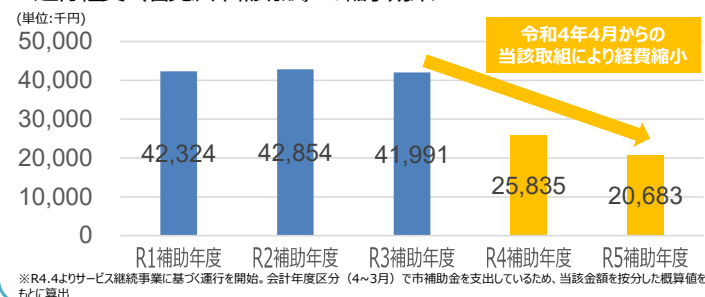


○赤線…ワゴンタイプ車両（新規）による継続
○青線…路線バス（既存）による継続
○黄線…デマンド交通（既存）による継続

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



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作り上げる「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

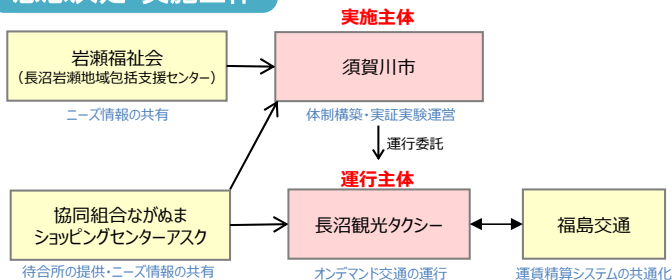
対象地域

福島県須賀川市
人口：74,992人
高齢化率：28.6%
面積：279km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 令和4年3月に県立高校が閉校したことにより、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。

意思決定・実施主体



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」を位置付けており、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

ノルカパス65		ノルカパス75	
対象	75歳以上の高齢者、65歳以上の障害者、65歳以上の障がい者、65歳以上の障がい者、65歳以上の障がい者、65歳以上の障がい者	対象	75歳以上の高齢者、65歳以上の障害者、65歳以上の障がい者、65歳以上の障がい者、65歳以上の障がい者、65歳以上の障がい者
利用料	7,000円	利用料	4,000円
1ヶ月	16,000円	1ヶ月	8,000円
3ヶ月	27,000円	3ヶ月	13,000円
6ヶ月	48,000円	6ヶ月	23,000円

■利用の様子



基本指標

事業実施に係る費用（実証期間）

イニシャルコスト：8,100千円
ランニングコスト：1,000千円

※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）

【実証期間：1/19～2/29（42日間）】
【利用者数：132名】

1日あたり利用者数

3.1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

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）。

事例52 地域乗合バス事業の共同経営【熊本県熊本市】

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

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：390.32km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 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。

意思決定・実施主体

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

【共同経営の取り組み】

- 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

【共同経営の取組期間】

- 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



実施による成果・効果

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

- 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

- 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。

事例53 地域乗合バス事業の共同経営【長崎県長崎市】

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

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：405.86km²
(令和2年国勢調査)

背景・概要

- 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。

意思決定・実施主体

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

【共同経営の取り組み】

- 重複路線における運行事業者の一元化
 - ・ 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
 - ・ 市中心部の主要施設を循環する路線を新設

【共同経営の取組期間】

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）



実施による成果・効果

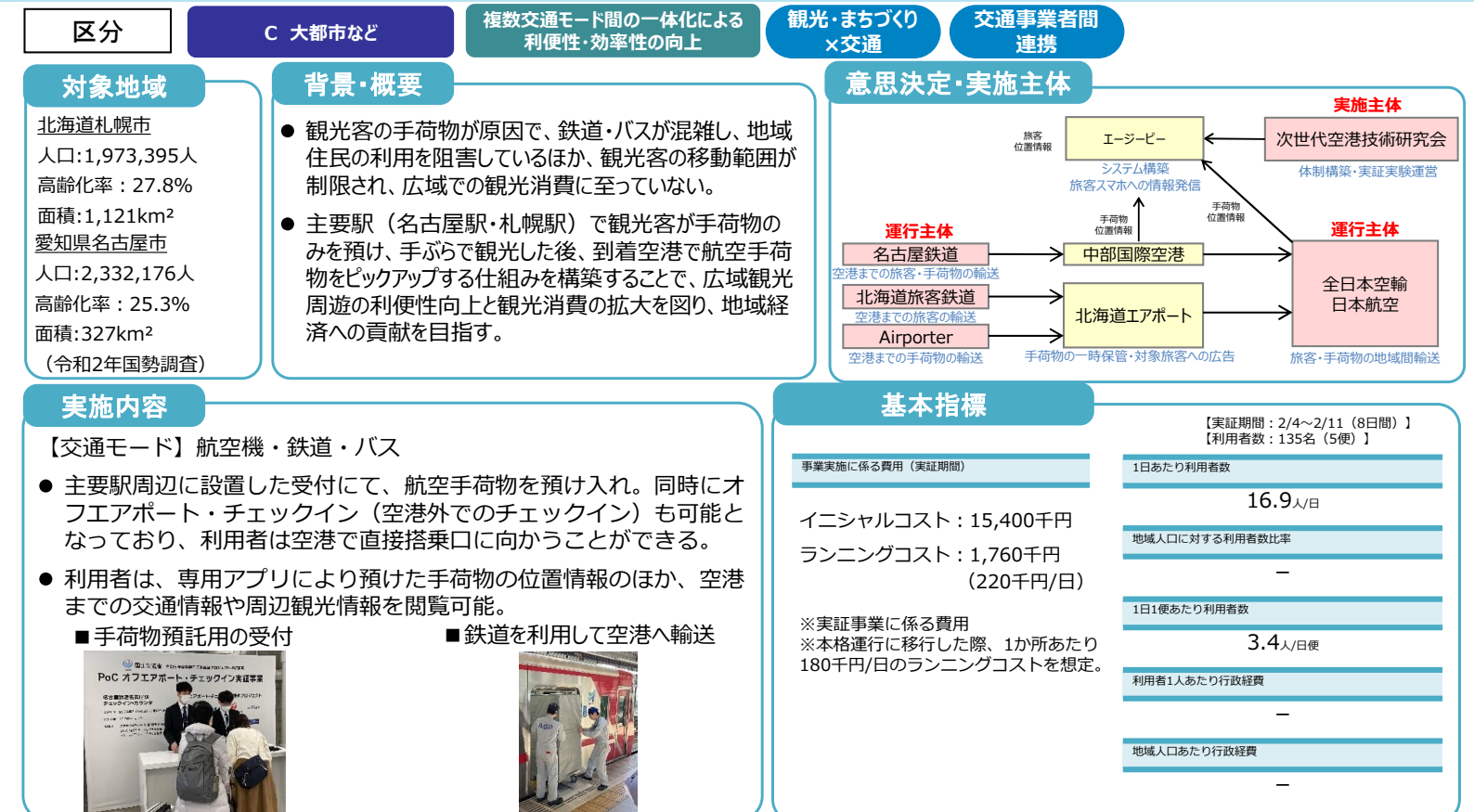
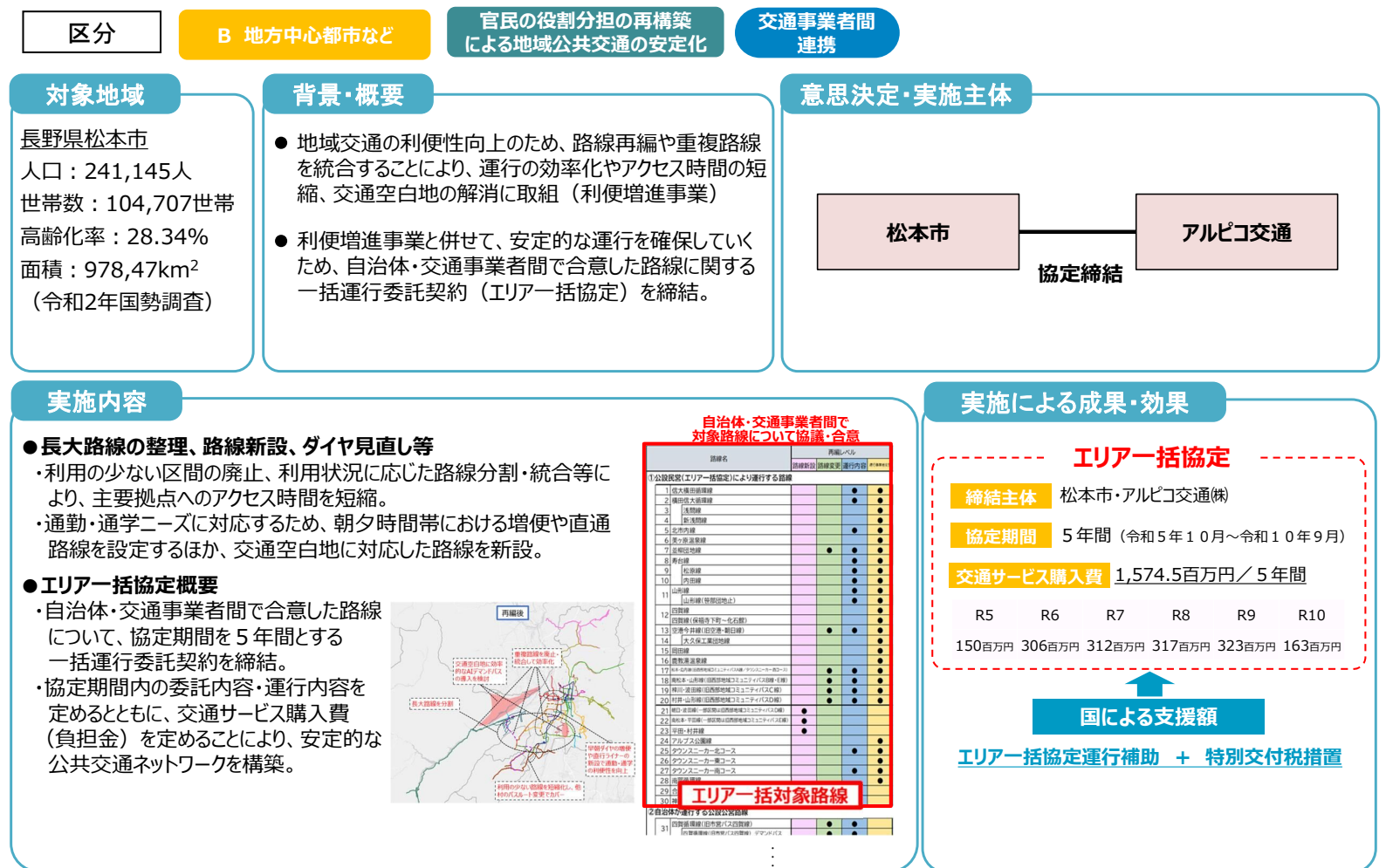
利用者利便の水準を維持しつつ、
運行体制の効率化・収益性の改善を実現

- 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

- 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。



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

