

地域連携公共ライドシェアの取組について

令和7年(2025年)8月25日(月)

つくば市

ドライバー不足等に起因する公共交通の減便や廃線により、住民や来訪者の移動に制約が生じているため、1種免許ドライバーの募集・育成・管理をワンストップで行う公共ライドシェアプラットフォーム「ドライバーバンク」の構築及び配車効率を向上させるAIオンデマンド配車システムの導入を4市の広域連携で実施し、住民や来訪者の自由な移動を実現。

つくば市

土浦市

下妻市

牛久市

公共交通網の広域連携を図る検討会議を毎年開催 コミュニティバスの乗り入れを実施

地域の交通課題



ドライバー不足に起因するバスの減便・廃線やタクシー不足



住民・来訪者の移動手段の喪失（交通空白地・時間帯の増加）



各市の交通課題

- ・路線バスの廃線により住民の移動が困難（例：桜ニュータウン）
- ・路線バス終了後の移動手段が不足（例：筑波山）

- ・路線バスの減便により住民の移動が困難（例：天川団地）
- ・ドライバー不足でコミュニティバスやタクシーの拡充ができない

- ・公共交通ではカバーできない交通空白地が存在（例：千代川地区）
- ・閑忙の差が大きくタクシーを増やしづらい

- ・ドライバー不足でコミュニティバスや乗合タクシーの拡充ができない

解決策

ドライバーバンク

1種免許ドライバーを獲得～育成～管理するためのプラットフォームを構築

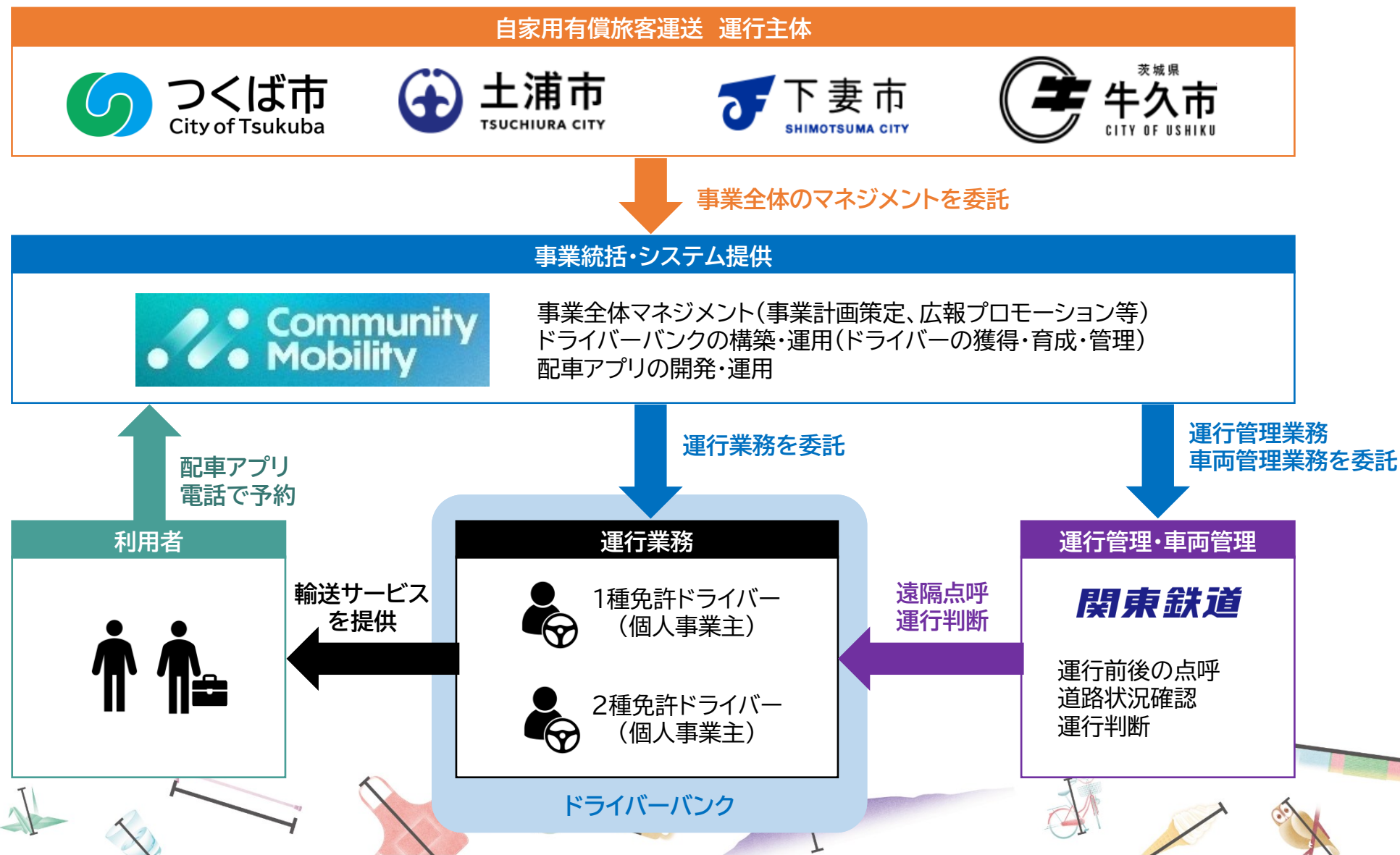
↓
ドライバー不足を解決

AIオンデマンド配車システム

AIが最適な配車・送迎ルートを算出

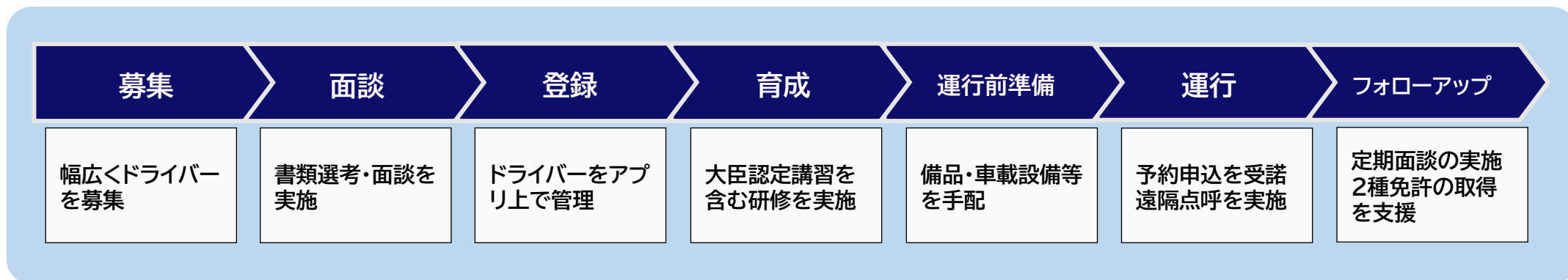
↓
ドライバーの運行効率を向上させ住民に自由な移動を提供

- ・ 4市(つくば市、土浦市、下妻市、牛久市)共同でCommunity Mobility株式会社へ事業全体のマネジメントを委託
- ・ 4市の市域で路線バスサービスを提供する関東鉄道株式会社に運行管理及び車両管理業務を委託
- ・ ドライバーバンクに登録されたドライバー(個人事業主)に対して運行業務を委託



ドライバーバンク

- ・ 1 種免許ドライバーの確保から運行までをワンストップで実施するプラットフォーム
- ・ ドライバー75名が登録（2025年7月時点、バックアップドライバー11名を除く）



効率的なドライバー募集が可能

⇒ 運行できる範囲が広いため、対象者も増加

ドライバーの共有が可能

⇒ 特定のエリアで配車予約が多くなったとしても、他エリアのドライバーがカバーできるため、効率的なドライバーの運用が可能

他自治体の事業でもドライバーの活用が可能

⇒ 周辺自治体が新たに自家用有償旅客運送を実施する場合、ドライバーの募集・育成を省略することができる（すでに育成が完了したドライバーを活用）

運行管理費の削減が可能

⇒ 共同化及び遠隔点呼により、エリアが重複する時間帯の運行管理（カスタマーサポート等を含む）にかかる費用を概算で40%削減
※2025年度の1年間に見込まれる運行管理費と、4市ごとに同程度の運行管理業務を委託した場合に年間にかかる運行管理費を比較し算出

運行実績

4エリア別運行件数(1/27~7/31)

単位:件

エリア	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	合計
つくば・土浦	8	21	29	13	33	22	29	155
下妻	2	44	37	36	29	31	35	214
牛久	5	3	9	6	13	7	10	53
筑波山	0	2	0	1	2	1	1	7
4エリア合計	15	70	75	56	77	61	69	429

課題

利用件数が少ない

- ⇒ 新しい交通サービスの周知が不足
- ⇒ 設定したエリア・時間帯での需要の掘り起こしが不十分

一部ドライバーへ運行が集中

- ⇒ ドライバーに対して配車予約が不足
- 100件以上運行実績のあるドライバー:1名
- 10件以上運行実績のあるドライバー:5名
- 5件以上運行実績のあるドライバー:3名

1件以上運行実績のあるドライバー:25名
運行実績のないドライバー:41名

※2025年8月4日時点の実績

地域連携公共ライドシェア

財政支援

- ✓ 地域連携公共ライドシェアの事業基盤となるプラットフォーム等の構築は国の補助制度を活用したが、現在は市の負担のみで維持
- ✓ 共同化による費用削減効果はあるものの、公共ライドシェアが定着するまで、維持・運行していくための財政支援が必要

運行主体の負担軽減

- ✓ 地域連携公共ライドシェアの事業モデルを横展開する際に、ドライバー以外にかかる負担(エリア選定、条例の要否等)が課題
- ✓ 運行主体を民間企業や地域住民等まで拡大することで、自治体の負担が軽減され、新たな自治体の参入を促進

市独自の「交通空白」の基準設定

- ✓ 市内完結のオンデマンド交通が運行している時間帯に交通空白地帯はないとされている。
- ✓ しかし、エリアによっては、タクシー営業所が近くになく、又、市域を跨いだ移動先が交通空白地帯である場合については、当該エリアを「交通空白」地域として認定するなど、市独自の基準を検討

その他

既存公共交通の支援

- ✓ 交通空白等の問題を解決するためには、新たな移動手段を提供するだけでなく、路線バス等の既存公共交通事業者に対する支援も必要

公共交通のデータ活用促進

- ✓ 交通空白等の課題に対応するためには公共交通事業者から運行実績や利用実績の提供が必須であるものの、公共交通事業者にとって負担
- ✓ 公共交通事業者に対して運行データ収集の支援を実施し、得られたデータを共通のプラットフォームで一元管理することで、自治体のデータ活用を促進