資料２

# 地域の公共交通リ・デザイン実現会議
# とりまとめ
# （案）

令和６年５月 17 日

目次

Ⅰ．はじめに……1
Ⅱ．地域公共交通の現状と課題解決に向けた方向性……2
　１．現状……2
　２．地域類型ごとの方向性……4
Ⅲ．連携・協働の推進に向けて……6
　１．連携・協働の推進に向けた環境醸成……6
　　（１）政府共通指針の策定……6
　　①　地方公共団体における交通部局及び関連部局との連携推進……6
　　②　部局間の情報・データ共有の推進及び新技術・デジタル技術の活用……6
　　③　自家用有償旅客運送の積極的な活用……7
　　④　地域の輸送資源の活用推進……7
　　（２）分野毎の指針・通知の策定……7
　　①　教育・子育て・スポーツ分野……7
　　②　介護・福祉分野……9
　　③　医療分野……10
　　④　農泊分野……11
　　⑤　分野共通……11
　　（３）カタログ化による支援……12
　２．連携・協働に係る取組の実装……12
　　（１）法定協議会（地域交通法）のアップデート……12
　　（２）地域公共交通計画のアップデート……13
　　（３）施策のアップデート……13
　　①　自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用……13
　　②　地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用……13
　　③　道路運送法における許可又は登録を要しない運送の取扱いの周知……14
　　④　新技術・デジタル技術の活用……14
　　⑤　貨客混載による人流・物流の一体化……15
　　⑥　モビリティハブの機能強化……15
　　⑦　交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化……15
　　⑧　エリア一括協定運行事業による地域公共交通の安定化……16
　　⑨　地域公共交通と自転車の有機的連携……16
　　（４）都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）……16
　　（５）国によるサポート……16
　３．連携・協働に係る取組の加速化……16
Ⅳ．継続的な連携・協働の取組の確保……18
Ⅴ．その他……19

## Ⅰ．はじめに

地域公共交通は、住民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠な社会基盤であり、その維持・確保を図ることは、地域活性化に大きく寄与するだけではなく、脱炭素社会の実現という観点からも重要である。

しかしながら、人口減少や自家用車の普及等による輸送需要の減少、さらに近年の担い手不足の深刻化によって地域公共交通は厳しい状況に置かれており、特に地方部においては、これまでのように公共交通事業者の自助努力のみに委ねていては、将来にわたって輸送サービスを維持・確保していくことは困難となっている。

一方、移動の担い手不足の課題は、地域公共交通の分野に限った話ではなく、各地域における学校や病院、介護施設等の送迎においても深刻な問題となっている。特に、人口減少等を背景に、地方部においてはこれら施設の統廃合の動きが本格化しており、児童生徒、患者、高齢者等といった、いわゆる交通弱者が、より遠距離の移動を日々強いられる事態が全国各地で生じている。

各地域で深刻化しているこのような地域の移動手段の維持・確保に係る課題に対し、公共交通事業者、学校、病院、介護施設等の各主体が個別に対応することには限界があり、根本的な解決にもつながらないことから、地方公共団体を中心として、多様な関係者が本格的に連携・協働して対応していくことが必要となる。

このような考え方は、昨年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「地域交通法」という。）の一部改正において、同法の目的規定に「地域の関係者の連携と協働の推進」が盛り込まれ、また、国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」が規定されたところである。

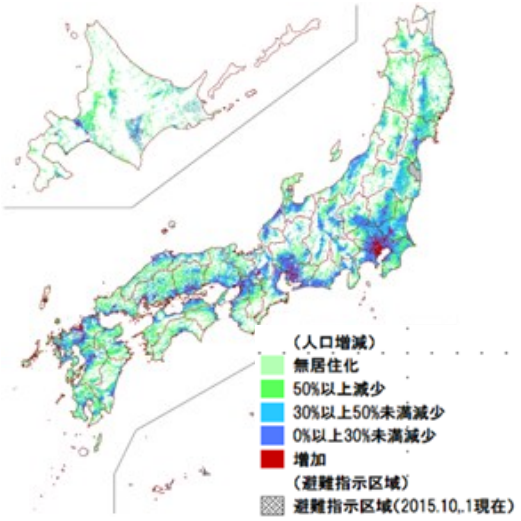
こうした流れを受け、昨年６月のデジタル田園都市国家構想実現会議において、岸田総理から斉藤国土交通大臣に対し、「関係大臣と連携し、本会議の下に、交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決を一体的に推進するための会議を設置する」よう指示があり、同年９月、国土交通大臣を議長とする「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」が設置された。

本とりまとめは、今後、地域の移動手段（地域交通）をどう維持・確保し、より利便性・生産性・持続可能性の高い姿へ再構築（リ・デザイン）していくか、その前提となる多様な関係者の連携・協働をどのように創り出し、進化（深化）させていくか、という点を中心に、地域の実情に知見を有する有識者や本問題に関係の深い 12 の府省庁によって６回にわたる検討を行った成果である。

## Ⅱ．地域公共交通の現状と課題解決に向けた方向性

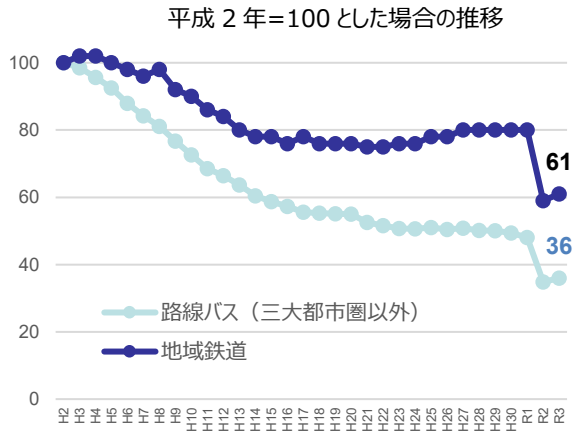
### １．現状

地域公共交通は、人口減少等を背景として厳しい状況にある。令和 32 年（2050 年）には、約半数の地域で人口の 50%以上が減少すると見込まれており、路線バス及び地域鉄道の利用者は長期的に利用者が減少しているうえ、新型コロナウイルス感染症流行前の水準にまで回復していない状況である。こうした状況を背景に、平成 20 年度（2008 年度）から令和４年度（2022 年度）までの 15 年間で、一般路線バスは 20,733km の路線が、鉄軌道は 547km、17 路線が廃止されている。




資料）総務省「平成 27 年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 30 年推計）」等より国土交通省作成

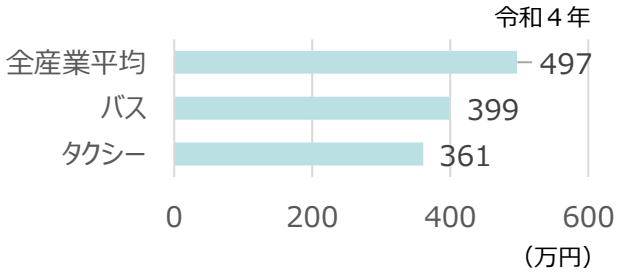
図１　将来の人口増減状況




資料）「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」より国土交通省作成

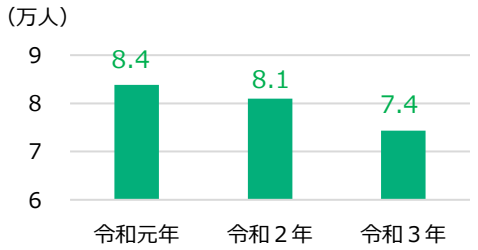
図２　路線バス、地域鉄道の利用者数

また、バス・タクシーの運転業務に従事する人々の労働環境は、労働時間、賃金水準等で課題を抱え、人手不足・高齢化は年々深刻化しており、令和元年度（2019 年度）から令和３年度（2021 年度）までの運転者数の推移を見ると、それぞれ約 12%及び約 15%減少している。人手不足については、交通分野だけでなく、教育、介護・福祉等の様々な分野において顕在化している。



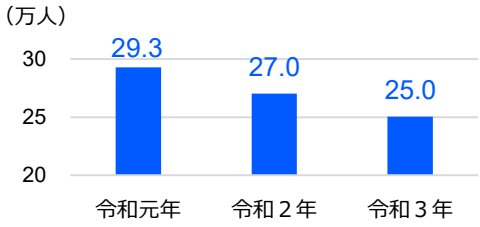

資料）厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省推計

図３　自動車運転者の賃金水準




資料）「数字で見る自動車 2023」より国土交通省作成

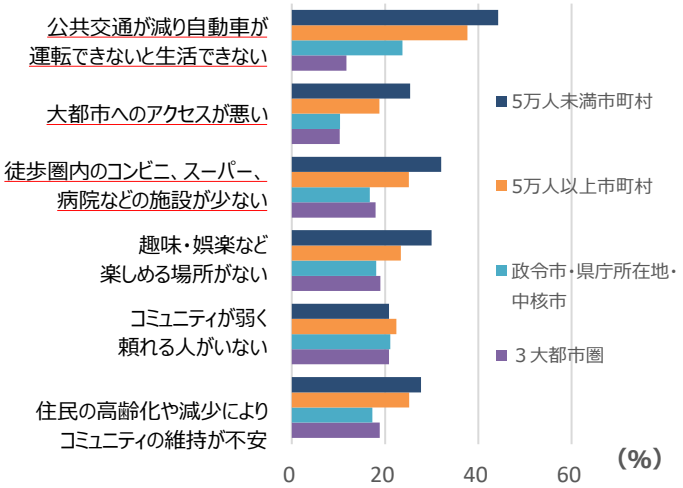
図４　乗合バスの運転者数




資料）「数字で見る自動車 2023」より国土交通省作成

図５　タクシーの運転者数

一方、住民の居住地域に対する意識として、移動手段に関する不安が高くなっている。意識調査（国土交通省、平成 29 年）によれば、人口５万人未満の市町村では、地域公共交通が減り自動車が運転できないと生活できないと感じている住民が約 40%、徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ないと感じている住民が約 30%を占め、居住地域に対する移動手段の不安を抱える住民が多く、日常生活における「移動」の問題が深刻化している状況にある。




資料）国土交通省「平成 29 年度国民意識調査」

図６　居住地域に対する不安（地域別）

また、高齢者による運転免許証の自主返納が進みつつあるなか、学生を含め、自家用車を自ら運転できない移動制約者の移動手段としての地域交通の重要性が増大している。

上記のとおり、地域交通の維持・改善は喫緊の課題となっており、地域に不可欠な地域の社会基盤として、交通分野だけで取り組むのではなく、地域のあらゆる関係者が連携・協働し、地域交通のリ・デザインと地域の社会的課題の解決に向け、一体的に検討を進める必要がある。このためには、政府においては関係する府省庁が、地方公共団体においては関係する部局がこれまで以上に連携するとともに、地域においては、地方公共団体や交通事業者のみならず、各分野の関係者や住民等の地域の多様な関係者が、利便性・生産性・持続可能性が高い地域交通のあり方を主体的に考え、連

携・協働を強化していくことが重要である。

## ２．地域類型ごとの方向性

地域の関係者の連携・協働の推進にあたっては、我が国の地域交通が置かれる現状や、地域が抱える社会課題は様々であることから、以下の４つの類型に分けて、取組の方向性を整理する。

### Ａ．主に交通空白地など

人口減少による需要の減少を背景として、地域公共交通の路線や本数の減少傾向が続き、公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難となっている。

一方で、高齢者による運転免許証の自主返納や、過疎化の進展による学校や病院の統廃合等を背景として、自家用車に依存しない公共的な移動手段を必要とする者が確実に増加している。

こうした状況を踏まえ、当該地域では、教育施設、介護施設、福祉施設、医療施設、宿泊施設、教習施設等の各施設（以下単に「各施設」という。）による送迎をはじめとする、地域のあらゆる輸送資源を総動員し、当該資源を地域の関係者で効率的に確保し運行することで、持続可能な地域交通を確保していく必要がある。その際、地域交通が地域の基盤的・公共的サービスであることに鑑み、地方公共団体等の公的主体が、財政面も含めて従来よりも積極的に関与していくことが必要である。

これらの取組を推進するために、特に交通分野と他分野の連携・協働を図る必要がある。

### Ｂ．主に地方中心都市など

複数の公共交通事業者によりサービスが提供されているものの、中心部は事業者間の競争が厳しい一方、郊外では赤字路線が存在しており、人口減少や高い自家用車保有率を背景に、公共交通事業の持続可能性が課題となっている。

一方、各施設では、利用者の送迎を個々に提供しているが、人手不足等を背景として、同様に持続可能性に課題を抱えている。

地域全体では、地域公共交通と各施設の送迎による需要の分散が見られることから、効率的なサービスの実現を図る必要がある。

こうした状況を踏まえ、当該地域では、各施設の送迎に公共交通事業者を活用する等、地域公共交通を再評価し、徹底活用することで、各施設における送迎の負担軽減を図るとともに、地域公共交通を維持・確保していく必要がある。

これらの取組を推進するために、特に交通分野と他分野の連携・協働を図る必要がある。

## Ｃ．主に大都市など

一定規模の人口集積にくわえ、観光客を含む多数の来訪者を背景に、複数の公共交通事業者によって、高度かつ安定的な公共交通サービスが提供されている。一方で、公共交通ネットワークが稠密で複雑であるため、来訪者には使いづらい面も見受けられる。また、一部の地域や時間帯では多くの観光客を含む利用者が集中し、移動サービスの質が低下している場面も見受けられる。

こうした状況を踏まえ、当該地域では、MaaS（Mobility as a Service）等のデジタルの活用を一層推し進め、様々な利用者ニーズに対応し、利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充する。

## Ｄ．地域間

人口減少、少子高齢化が急速に進む中、大都市部への一極集中を抑制するとともに、安心して暮らせる地域を守り、次世代につないでいくためには、複数地域による広域的な機能の分担、連携が必要となる。そのためには、県境を越えた中核都市間や大都市との連携を含む広域での社会経済活動の活性化による地方創生の実現が重要であり、広域での円滑な人の移動を担い、企業誘致や雇用創出、人材確保等の産業振興、インバウンドを含めた観光振興等、様々な分野の振興に資する幹線鉄道ネットワークの役割は重要な要素となる。

こうした状況を踏まえ、路線によって、沿線の人口分布や都市機能、地形や旅客流動等の状況が様々であることに留意しつつ、幹線鉄道ネットワークの高機能化等の取組について、地方創生に加え、輸送安定性や災害リスク低減などの国土強靭化等の観点も踏まえ、地域の実情に応じ、長期的な視点に立った意義や課題、効果や役割分担などに関する検討を進める必要がある。

## Ⅲ．連携・協働の推進に向けて

前章で示した方向性に沿って、地域交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決の一体的な推進に向けた、多様な主体の連携・協働の取組を進めるためには、各地方公共団体をはじめとするあらゆる関係者の意識を改革するための環境の醸成、地域公共交通計画の策定等を通じた連携・協働の取組の実装、当該取組を先導的・先行的に実施する地方公共団体の支援等を通じた取組の加速化が必要である。

### １．連携・協働の推進に向けた環境醸成

#### （１）政府共通指針の策定

地域の移動手段の確保は、住民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠であるとの認識に立ち、地方公共団体や交通事業者のみならず、地域で活動する様々な関係者が自分事として関わっていく必要があることから、以下を内容とする「地域交通を再構築（リ・デザイン）していくための多様な関係者による連携・協働に係る指針」（仮称。以下「政府共通指針」という。）を構成員の府省庁の連名で策定し、全地方公共団体及び関係団体に周知する。これにより、地域の移動手段の問題に関わるあらゆる個人・組織の意識改革を促しつつ、様々な関係者の連携・協働を通じ、地域交通の維持・確保、さらには、より利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通へのリ・デザインを推進していく。

##### ① 地方公共団体における交通部局及び関連部局との連携推進

将来にわたって、利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通が確保されるよう、地方公共団体において、交通部局及び関連部局（教育部局、子育て部局、スポーツ・文化部局、介護・福祉部局、医療部局、農業部局、商工部局、観光部局等）が連携・協働し、組織の総力を挙げて移動手段の確保に取り組むこと。

また、あるべき地域交通ネットワークや移動手段の確保に向けた取組を議論する場である、地域交通法に基づいて設置される法定協議会（以下単に「法定協議会」という。）の構成員について、地域の実情を踏まえつつ、より多角的な検討が可能となるよう、関連部局の参画をはじめ、より広範な形を追求すること。

##### ② 部局間の情報･データ共有の推進及び新技術･デジタル技術の活用

あるべき地域交通ネットワークや移動手段の確保に向けた取組の検討及び具体化にあたっては、交通部局及び関連部局が、担当する制度・予算等の内容やそれらの運用に関する情報を相互に共有することが重要であり、その実施に努めること。特に、各部局だけでなく、公共交通事業者をはじめとする様々な関係者が有する交通に関連するデータを相互に共有し活用することは重要であり、そのための基盤・仕組みづくりに努めること。

また、ＡＩオンデマンド交通や自動運転をはじめ、地域交通に関連する新技術・デジタル技術及びそのノウハウを、各部局が積極的かつ最大限に活用し、利便性・

生産性・持続可能性の高い地域交通の実現に努めること。

### ③ 自家用有償旅客運送の積極的な活用

交通空白地で活用されている自家用有償旅客運送は、地方公共団体やＮＰＯ法人のほか、非営利団体である、農業協同組合（ＪＡ）、商工会、観光地域づくり法人（DMO）、地域運営組織（RMO）等の地域に根差した事業を展開している各組織が運送主体となることができる。今般、本制度が大幅に見直されて[※1]使い勝手が良くなったことを受け、各組織が運送主体に車両や運転手を提供することを含め、各組織を担当する部局は交通部局と連携し、本制度の積極的な活用に努めること。

### ④ 地域の輸送資源の活用推進

「地域にある輸送資源を徹底的に有効活用する」という考え方に立ち、各施設による送迎をはじめとする、地域のあらゆる輸送資源について、本来の用途を妨げない範囲で地域住民等の利用（混乗）や空き時間の車両活用を可能とすることや、地域公共交通の再評価・利活用を推進することについて、前向きに検討するよう努めること。

## （２）分野毎の指針・通知の策定

前章で示した方向性及び政府共通指針を踏まえ、関係省庁連名で、分野毎に連携・協働に取り組むにあたっての具体的な指針・通知等を示す。

### ① 教育･子育て･スポーツ分野

#### a）スクールバスへの地域住民の利用（混乗）に係る取扱いの明確化

地方公共団体が直営又は交通事業者等への委託により運行するスクールバス（以下 b）及び d)において「スクールバス」という。）について、地域住民にも利用させることが可能であることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。

- 交通空白地における移動手段の確保、地域住民と児童生徒等とのふれあいの機会の確保等の観点から有効であること
- 児童生徒等の安全・安心の確保や保護者の理解が重要であること
- 地方公共団体が負担する維持運営費への国の支援制度の取扱い
- へき地児童生徒援助費等補助金を受けて整備したスクールバスの住民利用について、一定の手続きが必要であること

#### b）スクールバス車両の空き時間活用に係る取扱いの明確化

児童生徒等の登下校以外の空き時間に、スクールバスを地域住民の移動手段や、部活動の地域連携・地域クラブ活動移行に係る移動手段の確保等のための

[1] 制度の見直しはⅢ．２．（３）①参照

用途に利用することが可能であることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。

- 交通空白地における輸送資源の総動員等の観点から有効であること
- 児童生徒等の通学に支障がない範囲で行われる必要があること
- 地方公共団体が負担する維持運営費、上記用途に要した費用に対する国の支援制度の取扱い
- へき地児童生徒援助費等補助金を受けて整備したスクールバスの空き時間活用について、一定の手続きが必要であること

**c）スクールバスの交通事業者への委託に係る取扱いの明確化**

地方公共団体が自らスクールバスを運行することが困難な場合等において、地域の交通事業者等への委託が可能であることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。

- スクールバスの運行の持続性確保、地方公共団体におけるスクールバス関連業務の負担軽減、交通事業者におけるサービス持続性の確保等の観点から有効であること
- 児童生徒等の安全・安心の確保や保護者の理解が重要であること
- 委託費用に対する国の支援制度の取扱い

**d）スクールバスの地域公共交通への集約に係る取扱いの明確化**

スクールバスと路線バス等の運行ルートが重複する場合等、地域全体で効率的な輸送体系を構築する観点から、スクールバスを地域公共交通へ集約することが望ましい場合があることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。

- スクールバス及び地域公共交通への公的負担の重複解消、児童生徒等における地域公共交通の利用機会確保、交通事業者におけるサービス持続性の確保等の観点から有効であること
- 児童生徒等の安全・安心の確保や保護者の理解が重要であること
- へき地児童生徒援助費等補助金による遠距離通学費補助、通学費補助費用に対する国の支援制度の取扱い
- へき地児童生徒援助費等補助金を受けて整備したスクールバスの使用停止について、一定の手続きが必要であること

また、スクールバスを新たに導入する際には、既存の地域公共交通の活用も検討することが望ましい旨を、地方公共団体の関係部局に周知する。

**e）放課後児童クラブへの送迎の交通事業者への委託に係る取扱いの周知**

運営事業者等が運行する、学校敷地外にある放課後児童クラブへの児童の送迎について、交通事業者への委託が可能であることは、放課後児童クラブ送迎支援事業の実施要綱上で明確化されているところ、地方公共団体の関係部局に改めて周知する。

f）部活動の地域連携・地域クラブ活動移行における移動手段の確保

部活動の地域連携・地域クラブ活動移行にあたり、複数の中学校の生徒が参加して合同部活動や地域クラブ活動を実施する場合には、他の中学校や公共施設等への生徒の移動手段を確保する必要がある。この際、新たな路線の見直しや停留所の設定、ダイヤの調整、ＡＩオンデマンド交通の設定等を通じた既存の地域公共交通の活用について検討することが必要となることから、地方公共団体の交通部局と教育部局、スポーツ・文化部局等の間で、十分な調整を行うことが望ましい旨を、地方公共団体の関係部局に周知を行う。

② 介護･福祉分野

a）運営主体が異なる介護サービス事業所等の利用者の同乗に係る取扱いの周知

介護サービス事業所及び障害福祉サービス事業所（以下「介護サービス事業所等」という。）の送迎車両について、運営主体が異なる介護サービス事業所等の利用者が同乗できることが明確化されたところ、取り組む意義や留意事項とともに周知する。

- 特に交通事業者への委託が困難な交通空白地において、介護サービス事業所等の送迎業務に係る負担軽減等の観点から有効であること
- 雇用契約や委託契約において、送迎業務の責任の所在等を明確にし、送迎範囲が利用者の利便性を損なわない場合には、利用者の送迎が介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付の支給対象となること

b）介護サービス事業所等と居住実態がある場所との送迎に係る取扱いの周知

介護サービス事業所等による送迎について、生活実態が多様化している昨今の状況を踏まえ、利用者の居住実態に応じて、利用者の居住実態がある場所（近隣の親戚の家等）への送迎が可能であることが明確化されたところ、取り組む意義や留意事項とともに周知する。

- 地域住民の一定の移動需要（自宅から居住実態がある場所への移動）を、既存の送迎サービスにより満たす等の観点から有効であること
- 利用者の自宅と介護サービス事業所等間の送迎が原則であるところ、介護サービス事業所等の運営上支障が無く、送迎範囲が当該介護サービス事業所等のサービス提供範囲内である場合には、介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付の支給対象となること

c）介護サービス事業所等の車両の空き時間活用に係る取扱いの明確化

介護サービス事業所等が所有する車両について、送迎業務以外の時間帯等の空き時間に、地域住民等のための用途に利用することが可能であることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。

- 交通空白地における輸送資源の総動員等の観点から有効であること

・　施設利用者の利用に支障がない範囲で行われる必要があること
・　介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付には影響がないこと

**d）介護サービス事業所等による送迎の委託に係る取扱いの周知**

介護サービス事業所等の送迎について、介護サービス事業所等が単独で交通事業者に委託することにくわえ、運営主体が同一であるか否かに関わらず、複数の介護サービス事業所等が共同で、それぞれの送迎業務を一括して一の交通事業者へ委託することが可能であることを明確化したところ、取り組む意義や留意事項とともに周知する。

・　介護サービス事業所等の送迎業務に係る負担軽減、交通事業者におけるサービス持続性の確保等の観点から有効であること
・　送迎範囲が利用者の利便性を損なわない場合には、介護報酬及び障害福祉サービスに係る給付の支給対象となること

**e）総合事業における通所型サービス等の送迎の委託に係る取扱いの明確化**

介護予防・日常生活支援総合事業（以下「総合事業」という。）における通所型サービスによる送迎及び一般介護予防事業を実施する場所への送迎について、交通事業者への委託が可能であることを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。

・　交通事業者のみならず、多様な主体（社会福祉協議会、ＮＰＯ法人、ＪＡ、ＲＭＯ等の地域に根差した主体）の同事業の送迎業務への参入を促進する等の観点から有効であること
・　介護報酬の支給対象となること

**f）介護保険法等に基づく移動支援等に係る道路運送法の取扱いの周知**

訪問介護における運送、総合事業における訪問型サービスＢ・Ｄ及び一般介護予防事業の一環として行う運送等、介護保険法（平成９年法律第 123 号）等に基づく移動支援等については、「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」（令和６年３月１日国自旅第 359 号）において、法制度上、運送サービスに対する報酬が支払われていないと扱われるものは、有償の運送に該当しないため、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）上の許可又は登録は不要であると整理されたところ、地方公共団体の関係部局に改めて周知する。

**③ 医療分野**

**a）へき地患者輸送車の空き時間活用等に係る取扱いの明確化**

へき地（無医地区及び無医地区に準じる地区に該当する地区）の住民に対する医療の確保を図るために、へき地患者輸送車（艇）設備整備事業を活用して地域に導入されている患者輸送車について、患者輸送をしていない等の空き時間における地域住民等のための利用、又は便乗による利用が可能な場合がある

ことを、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。

b）へき地患者輸送車の運行の共同委託に係る取扱いの明確化

へき地における医療アクセスの確保を図るため、へき地患者輸送車（艇）運行支援事業に基づき、運行への支援を受けている患者輸送について、複数の医療機関が共同で委託することが可能であることについて、取り組む意義や留意事項とともに明確化する。

④ 農泊分野

a）農泊の推進における移動手段確保に係る周知

地域資源を観光コンテンツとして活用し、インバウンドを含む国内外の観光客を農山漁村に呼び込み、地域の所得向上と関係人口創出を図る「農泊」を推進するためには、各地域の実情に応じた移動手段の確保が重要となる。

このため、地域において必要とする交通が確保されるよう、全国の農山漁村において観光アクセス・周遊交通の確保に取り組んでいる事例を取りまとめたところ、地方公共団体の関係部局に改めて周知する。

⑤ 分野共通

a）自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画

自家用有償旅客運送については、Ⅲ．２．（３）①において記載のとおり、制度及び運用の見直しによって、地域の移動手段の確保に係る課題解決に活用できる可能性が大きく広がったところである。厳しさを増す地域の移動手段の確保について、ＪＡ、商工会、ＤＭＯ、ＲＭＯ等の地域に根差した主体が自ら関心を有し、その解決に積極的に関わる意識を持つことを促進するため、当該見直しについて地方公共団体及び各主体に周知する。

また、従来運送主体となることが多かった地方公共団体だけではなく、これらの主体が参画（車両及び運転手の提供を含む）した取組について、積極的に案件の形成を進めるため、運送主体に係る個別の補助金や法令等に関する問い合わせ窓口を関係府省庁ごとに設置し、地方公共団体や各組織から相談しやすい体制を構築するとともに、これらの取組を、地方公共団体及び各主体に周知する。

b）各施設による送迎の活用に係る道路運送法の取扱いの明確化

各施設による送迎については、運営主体が自ら運行する場合及び交通事業者等に委託して運行する場合があるが、本来の利用者の利用を妨げない範囲で、地域住民等の混乗や空き時間の一般活用を可能とする取組を進めるにあたり、委託する交通事業者等の道路運送法の許可・登録区分に応じて、地域住民等からの対価収受の取扱いや混乗の可否が異なる。

各施設による送迎を活用した地域住民等の移動手段の確保が円滑に行われる

よう、道路運送法の取扱いを明確化する。

c）各施設による送迎の交通事業者への委託に係る対価の取扱いの明確化

各施設による送迎を交通事業者に委託する場合において、委託する交通事業者の道路運送法の許可・登録区分に応じて、道路運送法により適用し得る対価（委託費用）が異なる。例えば、介護サービス事業所の送迎を委託することが想定されるタクシーの場合、委託費用は、総括原価方式[2]を用いた設定が原則として適用されるが、地域によっては、協議運賃制度が適用される場合があるほか、特定旅客自動車運送事業者や介護タクシー事業者に委託することで柔軟に費用を設定できる場合がある。

各施設による送迎の交通事業者への委託が円滑に行われるよう、道路運送法の取扱いを明確化するとともに、各施設において、委託の可否を判断する際に、委託費用だけでなく、送迎を交通事業者に委託することで得られる効果（各施設の送迎業務の負担軽減、施設の本来業務への人的・物的資源の集中等）も勘案し、総合的に判断することが望ましい旨も周知する。

### （３）カタログ化による支援

地域の関係者による地域交通のリ・デザインのための連携・協働の実装を促進するため、連携・協働に取り組む関係者が参考とし、検討する際の負担を軽減する観点から、地域交通の課題を連携・協働により解決した優良な事例や、参考となる先進的な取組をしている事例について、取組内容だけでなく、実施体制や取組による成果・効果等の様々な情報を含め、カタログとして整理して示すことで、同様の課題を抱える地方公共団体等の効果的な課題解決を支援する。

## ２．連携・協働に係る取組の実装

各地域において直面する地域交通に係る課題は、地域における実情に応じて千差万別である。これらの課題に対応し、連携・協働の取組を的確に講じていくためには、各地方公共団体が、首長のリーダーシップのもと、地域交通のマスタープランである、地域交通法に基づく地域公共交通計画において、法定協議会における議論を経て、連携・協働の取組を明確に位置付けたうえで、計画的に実施していくことが必要である。

### （１）法定協議会（地域交通法）のアップデート

法定協議会においては、地域課題に応じて多様な主体の参画が重要とされているが、教育・福祉等の各分野の関係者の参画は限られている。一方で、地域交通のリ・デザインと地域の社会的課題の解決を一体的に進めるためには、地域の多様な関係者による連携・協働が必要であり、法定協議会においても地域住民をはじめ、多様な分野の関係者が実質的に参画していくことが重要となる。

---

[2] タクシー事業の経営に必要な営業費（人件費・燃料費等）に適正な利潤を加えた総括原価を基に運賃水準を決定する方式

また、利用の減少、運転手不足等に伴う路線バスの廃止・減便やタクシーの供給量減少等の動きは加速しており、これまで以上に短期サイクルで施策を講じる必要が生じている。そのため、次々と生じる課題に対して、機動的に施策の実行・見直しを図るため、法定協議会のもとで、データを活用しながら、自治体と交通事業者等を軸に継続的にモニタリングする体制を整備することが重要となる。このように、法定協議会については、機動的・横断的な実行体制へとアップデートを図ることが求められている。

### （２）地域公共交通計画のアップデート

地域交通を取り巻く状況を踏まえ、地域公共交通計画についても、「モデルアーキテクチャ（標準構造）」に基づくシンプルで一貫性のある構成としながら、移動に関わるデータを活用することにより、可視化された課題に対して、分野横断で関係者の参画を得て、先手先手で地域全体を面的に捉える計画へアップデートしていくことが求められている。

### （３）施策のアップデート

交通に関する新たな制度や取組、交通の効率化・利便性向上に資する新たな技術・デジタル技術、多様な主体による交通サービスの提供等を柔軟に取り入れる等、連携・協働をはじめとする施策をアップデートしながら、地域公共交通計画に位置づけていくことが必要である。また、既に地域公共交通計画に位置づけられた施策についても、必要に応じてアップデートを図ることが必要である。

#### ① 自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用

交通空白地において行うことが出来る自家用有償旅客運送（道路運送法第 78 条第２号）については、深刻化するタクシー・バスのドライバー不足等に対応し、以下のとおり制度の徹底的な見直しが行われている。地域の輸送資源を総動員する観点から、地域の実情に応じて、当該制度を柔軟に活用していくことが必要である。

- 交通空白地の定義に、夜間等の「時間帯による空白」の概念を取込み
- 地方公共団体等の実施主体からの受託により株式会社が参画できることを明確化
- 対価の目安をタクシー運賃の約８割に引き上げ
- 一定のダイナミックプライシングを導入できることを明確化
- タクシー事業者と自家用有償旅客運送者との共同運営が可能であることを明確化
- 導入にあたって、地域公共交通会議で２か月程度協議しても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実施できることを明確化
- 発地又は着地のいずれかが運送区域内にあれば良いことを明確化

#### ② 地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用

深刻化するタクシーのドライバー不足等に対応し、タクシー事業者が運送主体

となって、地域の自家用車・ドライバーを活用し、タクシーが不足する分の運送サービスを供給するため、タクシーが不足する地域・時期・時間帯におけるタクシー不足状態を、道路運送法第 78 条第３号の「公共の福祉のためやむを得ない場合」であるとして、タクシー事業者の管理の下で地域の自家用車や一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供することを可能とする制度（自家用車活用事業）が創設されたところである。

地域の移動手段を確保する観点から、地域の実情に応じて、タクシー事業者と連携し、当該制度を柔軟に活用していくことが必要である。

### ③ 道路運送法における許可又は登録を要しない運送の取扱いの周知

交通空白地においては、地域での互助活動やボランティア活動による運送等、道路運送法における許可又は登録を要しない運送が、地域公共交通に替わる役割として重要となる。当該運送については、「道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドライン」において、有償の考え方や運送に関して金銭授受が行われる場合の取扱い等が明確化されている。地域の輸送資源を総動員する観点から、地域の実情に応じて、当該運送も柔軟に活用していくことが必要である。

### ④ 新技術･デジタル技術の活用

地域の移動手段の確保にあたっては、新技術・デジタル技術の活用を進め、生産性の向上による持続性の確保とともに、利用者の利便性向上を図ることが不可欠である。

#### a） ＡＩオンデマンド交通

ＡＩオンデマンド交通は、システムにより、複数の需要に対しリアルタイムで最適な配車を行うとともに、仮想のバス停を柔軟に多数設定することでドア・ツー・ドアに近い移動環境を構築できる技術であり、廃止された路線バスの代替手段や団地等の限られた地区内での移動手段等、需要が限られている地域において効果的な仕組みとして、各地域で導入が進んでいるところであり、引き続き推進することが必要である。

#### b） キャッシュレス

交通におけるキャッシュレスは、利用者の利便性が向上するだけでなく、事業者においても、データ取得、精算事務の効率化、紙券用機器の削減等の効果が見込めることから、引き続き推進することが必要である。

#### c） 自動運転移動サービス

政府では、ドライバー不足等が深刻化する中、令和７年度（2025 年度）目途に国内 50 か所程度、令和９年度（2027 年度）に 100 か所以上で無人自動運転移動サービスを実現すべく、令和６年度において、全ての各都道府県で１か所

以上の計画・運行を目指している。今後、交通空白地における移動手段として、無人自動運転移動サービスを活用することが重要であることから、サービスの進展を見据えつつ対応していくことが必要である。

### ⑤ 貨客混載による人流・物流の一体化

貨客混載については、路線バスでの貨物輸送や貨物自動車での旅客輸送の取組にくわえ、新幹線や高速バスを活用した貨物輸送等、様々な取組が行われており、人流だけでなく物流も含めた地域の輸送資源を総動員する観点から重要であるところ、地域に根差した主体との連携等の新たな取組についても、検討を進めることが必要である。

#### a) 郵便局の車両を活用した貨客混載等の実証

郵便局には、二輪だけでなく、四輪の集配車両が配備されている局があるうえ、それぞれの局に郵便局員がおり、地域における輸送資源となりうる存在であり、特に過疎地域において日本郵便がその資源を活かした地域貢献を行うことが期待される。

このため、信書の秘密保持に十分留意しつつ、取集や局間輸送等を行う車両に地域住民等が混乗する取組等について、具体的な実施手法・留意事項等を検証する実証実験の実施に向けた検討を実施する。

### ⑥ モビリティハブの機能強化

地域公共交通ネットワークを形成するにあたっては、「軸」に限らず、駅やバスターミナル等の「拠点」を定めるとともに、駐輪場や駐車場を併設するほか、「デジタルライフライン全国総合整備計画」とも連携しつつ、自転車、特定小型原動機付自転車等のシェアリングサービスのポートを併設する取組等により、接続性・利便性等、交通結節点としての機能を高めることが重要である。また、目的地となる観光施設や滞在施設等、他分野の機能・拠点を集約することにより、人々が集い賑わう場とすることも望ましい。

### ⑦ 交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化

乗合バス事業者が、他の交通事業者（乗合バス、鉄軌道等）と連携した取組により、経営力の強化・生産性の向上等を図り、将来にわたってサービスの提供を維持することが可能となる場合がある。

そのような場合においては、地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和２年法律第 32 号）に基づく共同経営の認可を受けることにより、乗合バス事業者が他の交通事業者と運賃・料金の設定や路線等の共同運行・分担運行等について、直接協議することが可能となっており、地域の実情を踏まえながら、活用していくことが望ましい。

⑧ エリア一括協定運行事業による地域公共交通の安定化

これまで地方自治体は、公的支援が必要な路線（赤字路線）に対して、その支援を通じて関与してきたところだが、安定的な地域公共交通の確保を図るためには、地域内の路線全体に対して、政策的かつ一体的に関与する必要がある。

そのため、昨年の地域交通法の一部改正において、交通事業者が自治体と協定を締結して、エリア内の路線を一括して複数年運行する「エリア一括協定運行事業」が制定されたところであり、当該事業を活用しながら、自治体の積極的な関与のもとで、安定的な公共交通の確保に取り組むことが望ましい。

⑨ 地域公共交通と自転車の有機的連携

自転車を解体せずに、鉄道・バスを利用できる「サイクルトレイン・サイクルバス」は、地域公共交通と自転車を適切に組み合わせることにより、地域公共交通自体の利便性を高め、利用機会を拡大するものであり、中高生の通学手段や観光客の移動手段としても有効と考えられることから、地方公共団体や交通事業者が連携しつつ積極的に検討し実施することが望ましい。

### （４）都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）

法定協議会や地域公共交通計画のアップデートを推進するにあたっては、特に中小市町村における交通政策の推進体制（人員・予算等）が不足していることから、都道府県においては、これまで以上に市町村を牽引・伴走する役割が期待される。特に、複数の地方公共団体に関わる施策の調整・推進、新技術等を活用した実証運行の取組、広域的なデータ共有を推進する枠組の構築や市町村によるデータ活用の推進、自治体職員等の人材育成や生活圏域に応じた複数市町村によるネットワーキングの場の提供等といった観点での取組が期待される。

### （５）国によるサポート

政府は、地域の多様な関係者による円滑な連携・協働や、それを推進する法定協議会、地域公共交通計画、新技術・デジタル技術も活用した連携・協働施策のアップデートを全国各地で展開するために、引き続き、制度の柔軟な見直し、人材の確保、データやデジタル技術の利活用の促進、必要な予算措置等を着実に講じていく。

また、地域課題の円滑な解決を支援するため、関係府省庁の地方支分部局による相談体制をはじめ、国による伴走支援の構築を図っていく。

## ３．連携・協働に係る取組の加速化

地域交通を取り巻く環境が、急激に悪化している現状においては、地域交通のリ・デザインと社会的課題の解決に向けた取組を加速していくことが必要である。そのため、アップデートされた法定協議会・地域公共交通計画のもとで、地域類型ごとの課

題解決に向けた方向性を踏まえながら、多様な分野との連携・協働等による取組を意欲的・先行的に実施する自治体に対して、関係府省庁による重点的な支援を行う枠組を検討する。当該支援を通じて、地域交通リ・デザインを先導する自治体（トップランナー）の取組を促進することにより、全国的な取組の加速化を実現する。

## Ⅳ．継続的な連携・協働の取組の確保

上記のとおり、地域交通のリ・デザインと地域の社会的課題解決の一体的な推進に向け、地域の多様な関係者の連携・協働のための施策を示したところ、その実効性を確保する観点から、定期的に検証を行うとともに不断の見直しを行うことが必要である。

このため、デジタル田園都市国家構想総合戦略の期間である令和９年度（2027 年度）までを目標年次として、連携・協働の施策の推進に係るＫＰＩを設定し、その進捗状況について定期的に検証を行う。

**【連携・協働の推進に向けた環境醸成（Ⅲ．１関係）】**

- 各施設の送迎の見直し※に新たに取組む自治体数
  100 団体
  ※　各施設の施設送迎の活用、地域公共交通の活用に係る取組

**【連携・協働に係る取組の実装（Ⅲ．２関係）】**

- 自家用有償旅客運送（交通空白地有償）に取組む団体数
  1,000 団体

- 自動運転移動サービスに取組む箇所数
  100 か所以上

- ＡＩオンデマンド交通の活用に取組む自治体数
  500 団体

**【連携・協働に係る取組の加速化（Ⅲ．３関係）】**

- 他分野との連携・協働に先導して取組む※自治体数
  100 団体
  ※　アップデートされた法定協議会・地域公共交通計画のもとで、多様な関係者の連携・協働による取組を行う自治体

## Ⅴ．その他

地域交通のリ・デザインを進めていくために引き続き検討する課題として、本会議において構成員である有識者から以下の意見が提示された。

### ○　地域の交通事業者の集約・統合

公共交通事業者が､路線を維持しつつ､生産性を向上させるための投資を行い、一定の収益を上げ、待遇改善により運転手の雇用を維持すること等を通じて、持続可能な経営を行うためには、一定の事業規模及び経営能力が必要である。

地域によっては、交通事業者は規模が小さく、必然的に効率的な経営が出来ていない現状にあると認識しているが、交通事業者の思い切った集約・統合を通じた、経営面からの地域公共交通の維持・確保について政策の検討が必要ではないか。

### ○　国と自治体の役割分担

公共交通事業者の経営努力のみでは、国民生活に不可欠な地域公共交通の維持は困難であり、地方公共団体が主導し、地域の関係者と連携しながら持続可能な地域交通へ転換を進める必要がある。このためには、従来の発想により構築された規制等の枠組みではなく、地方公共団体が一定の権限を有する等、地域交通に係る国と地方公共団体の権限の在り方含め、必要があれば柔軟に見直すことが必要ではないか。

### ○　地域の実情に応じた自動運転の実装のあり方

自動車や鉄道における自動運転については、一律に、事故のリスクを完全に無くす高度な技術開発を求めるのではなく、例えば、交通量が非常に少ないエリアや、周辺の交通環境によっては、人間の運転と同等以上の安全性が担保されていれば技術的には問題ないとし、そのうえで、安全の確保を輸送機器の性能等のみに頼らず総合的な安全対策で対応することを受容する等、早期の実用化・普及を目指す観点が必要ではないか。

### ○　地域交通の維持のための財源負担のあり方

地域公共交通の割引運賃は、通学割引、福祉割引、高齢者割引、運転免許返納者割引等の多岐にわたり、これまで、民間事業者による自助努力により維持されてきたが、輸送需要の減少を背景として交通事業の独立採算制を前提とした公共交通事業者によるサービスの維持が困難になっていること等を鑑みれば、引き続き交通事業の自助努力により提供されるべきか、検討が必要ではないか。

また、鉄道も含めた地域公共交通の維持のために、安定的な財源の確保や、質の高いサービスに対する柔軟な対価の設定、担い手の処遇改善について検討する必要があるのではないか。

○　鉄道における自然災害への対応

自然災害の発生により鉄道施設が被災した際、運休期間が長期化する傾向にあることから、地域の輸送を安定的に確保するためには、鉄道事業者等のニーズに応じ、被災した鉄道施設の復旧早期化に向けた取組を進める必要がある。独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が有する技術的知見の更なる活用等について検討する必要があるのではないか。

地域の公共交通リ・デザイン実現会議
構成員名簿

| | | |
|---|---|---|
| 議長 | 国土交通大臣 | |
| 構成員（有識者）<br>（敬称略） | 阿部 守一 | 長野県知事 |
| | 越 直美 | 三浦法律事務所弁護士 |
| | 冨田 哲郎 | 東日本旅客鉄道株式会社相談役 |
| | 増田 寛也 | 日本郵政株式会社取締役兼代表執行役社長 |
| | 松本 順 | 株式会社みちのりホールディングス<br>代表取締役グループＣＥＯ |
| | 椋田 昌夫 | 広島電鉄株式会社代表取締役社長 |
| | 森地 茂 | 政策研究大学院大学客員教授、名誉教授 |
| | 山内 弘隆 | 一橋大学名誉教授 |
| | 吉田 守孝 | 株式会社アイシン代表取締役社長 |
| 構成員（関係省府庁） | 内閣官房 | デジタル田園都市国家構想実現会議事務局 次長 |
| | 内閣府 | 地方創生推進事務局次長 |
| | 警察庁 | 交通局長 |
| | こども家庭庁 | 成育局長 |
| | デジタル庁 | 統括官（国民向けサービスグループ長） |
| | 総務省 | 地域力創造審議官 |
| | 文部科学省 | 総合教育政策局長 |
| | 厚生労働省 | 政策統括官（総合政策担当） |
| | 農林水産省 | 農村振興局長 |
| | 経済産業省 | 地域経済産業グループ長<br>製造産業局長 |
| | 国土交通省 | 公共交通政策審議官<br>都市局長<br>道路局長<br>鉄道局長<br>物流・自動車局長 |
| | 観光庁 | 次長 |
| | 環境省 | 総合環境政策統括官 |

地域の公共交通リ・デザイン実現会議
検討経緯

【第１回】令和５年９月６日（金）
○　地域の公共交通を取り巻く現状と検討の視点・課題について

【第２回】令和５年 10 月 25 日（水）
○　交通分野と様々な分野の連携・協働に関する取組について
・　文部科学省
・　こども家庭庁
・　厚生労働省
・　農林水産省
・　警察庁
・　デジタル庁
・　内閣官房デジタル田園都市国家構想実現会議事務局
○　多様な関係者による共創の方向性（早急に取り組む事項）について

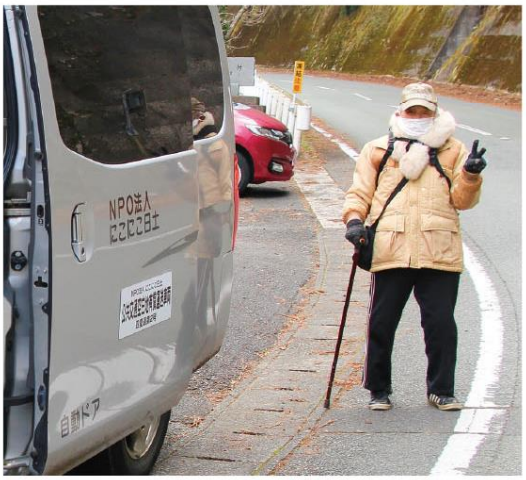
【第３回】令和５年 11 月 16 日（木）
○　地域交通における連携・協働に関する取組について
・　前橋市
・　常陸太田市
○　地域間交通における連携・協働に関する取組について
・　山形県
・　西日本旅客鉄道株式会社

【第４回】令和６年２月９日（金）
○　地域交通におけるデータの取得・共有・利活用に関する取組について
・　有村幹治　室蘭工業大学教授
・　高田晋　熊本共同経営推進室長（熊本都市バス株式会社代表取締役社長）
○　地域交通におけるリ・デザインを主導する司令塔の整備に関する取組について
・　加藤博和　名古屋大学教授
・　平井伸治　鳥取県知事

【第５回】令和６年４月５日（金）
○　自家用有償旅客運送制度の改革について
○　とりまとめ骨子（案）について

【第６回】令和６年５月 17 日（金）
○　とりまとめ（案）について

# 地域の関係者による連携・協働のカタログ




国土交通省

# カタログの見方

国土交通省

## ■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<br>○過疎化・高齢化が著しく、日常生活の「足」の問題が深刻化<br>▼<br>○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<br>▼<br>○既存の送迎を地域公共交通に集約・統合<br>○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づらい<br>▼<br>○デジタル技術の活用推進<br>○利用者のニーズに沿った利便性・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 | こども・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・ｽﾎﾟｰﾂ・文化×交通 | 金融・保険×交通 |

## ■基本指標の説明

### 収支

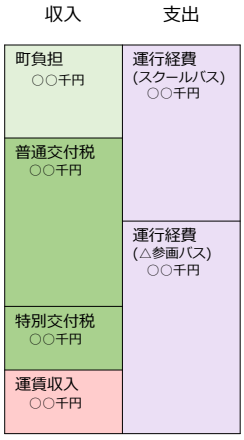
**目的**

- 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」「運行主体負担」「自治体負担」について、それぞれ記載
支出：「運行経費」について記載
※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**




### 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注意する必要がある。

**計算式**
- 行政経費／利用人数・回

### サービス対象地域の人口1人あたり行政経費

**目的**
- 地域人口規模を加味した交通サービスに要する行政支出の規模を把握する。

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

**計算式**
- 行政経費／地域人口

# カタログ【実装フェーズ】～目次～

国土交通省

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　【愛媛県大洲市】
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】

＜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　【沖縄県糸満市】
4.　病院・自動車教習所の送迎への混乗　【千葉県我孫子市】
5.　介護施設の送迎への混乗　【兵庫県豊岡市】

＜各施設の送迎車両に係る空き時間活用＞

2.　スクールバス車両の自家用有償運送への活用（再掲）　【群馬県下仁田町】
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】
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】
8.　福祉施設車両の医療アクセスへの活用　【千葉県船橋市】

（２）自家用有償旅客運送への多様な関係者の参画

9.　農業協同組合（JA）による取組　【群馬県嬬恋村】
10. 商工会による取組　【愛知県設楽町】
11. 観光協会による取組　【愛知県南知多町】
12. 地域運営組織（RMO）による取組　【岡山県笠岡市北木島】
13. 地域運営組織（RMO）による取組　【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. 複数の介護施設による送迎の共同委託　【香川県三豊市】
1.　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】
15. 複数の企業による送迎の共同委託　【京都府京都市】

＜公共交通への集約＞

16. 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】
17. 病院送迎・大学送迎・団地内輸送の集約　【北海道当別町】
18. 大学送迎の集約　【茨城県つくば市】

＜公共交通の活用＞

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

# カタログ【実証・事業開始フェーズ】～目次～

国土交通省

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
23.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】

（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
24.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】
25.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】
26.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】
27.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】
28.こどもの習い事送迎に関する実証事業【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
29.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】
30.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】
31.観光地における住民・観光客の足の確保【長野県白馬村】
32.収益循環モデルの構築に関する実証事業【北海道江差町】
33.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】
34.地域公共交通の再編に関する実証事業【茨城県行方市】
35.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】

（4）モビリティハブの機能強化
36.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】
37.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】
38.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】

（5）新技術･デジタル技術の活用
39.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】
40.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】
41.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】
42.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】
43.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】
44.自動運転移動サービス【北海道上士幌町】
45.自動運転移動サービス【茨城県境町】
46.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】

（6）運転手等の確保
47.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】

（7）車両のダウンサイジング等による運行の高頻度化
48.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】
49.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】

（8）交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化
50.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】
51.地域乗合バス事業の共同経営【熊本県熊本市】
52.地域乗合バス事業の共同経営【長崎県長崎市】

（9）官民の役割分担の再構築（エリア一括協定運行事業等）による地域公共交通の安定化
53.「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】

（10）複数モード間の一体化による利便性・効率性の向上
54.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】

# 【実装フェーズ】

# 事例１　スクールバスと路線バスとの連携【愛媛県大洲市】

国土交通省

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

## 対象地域

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

## 背景・経緯

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

## 意思決定・実施主体

**実施主体**
大洲市地域振興課

↓ 運行委託

**運行主体**
大新東（株）
（スクールバス・空き車両を運行）

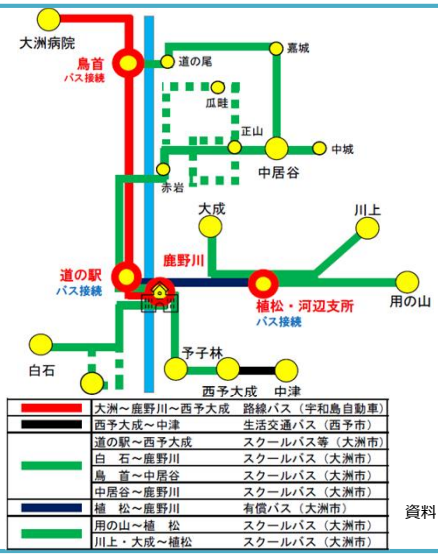
## 実施内容

＜スクールバスの混乗＞

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

＜スクールバス車両の空き時間活用＞

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




資料：大洲市HPより作成

## 実施による成果・効果

**1日あたり運行便数の増加**

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

**運行費用の現状水準維持**

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

## 基本指標

収支

| 収入 | 支出 |
|---|---|
| 市負担 55,832千円<br>一部、普通交付税措置 特別交付税措置 有り | 運行経費（スクールバス） 33,735千円<br>運行経費（空き車両） 22,097千円 |

令和4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 | 32% |
| 1日1台あたり利用者数 | 0.5人/日台 |
| 利用者1人あたり行政経費 | 0円/人回 |
| 地域人口あたり行政経費 | 0円/人 |

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

## 取組にあたっての課題・工夫

| 【課題】 | 【工夫した点】 |
|---|---|
| ● 地域住民・PTA・路線バス事業者等の関係者間で相互に懸念があり、特に保護者等は、児童の安全確保に対する不安が存在。 | ● ワークショップ・地区別会合を重ね、地域住民の意見を計画に反映。<br>● PTA意見による安全対策を実施。<br>➢ 児童・生徒との着座位置分離<br>➢ 防犯マニュアルの整備等<br>● 地域住民がスクールバスを活用する際のルールを取り決め。 |
| ● 運行ダイヤが学校行事に依存。 | ● 学校行事に合わせたダイヤを月毎にHPで通知。 |
| ● 大洲市中心部へのアクセス確保が必要。 | ● 路線バス(宇和島自動車・鹿野川線)と接続できる便を往路・復路をともに設定。 |

## 関連して実施した取組

- 路線バスとの連携強化
- 地域公共交通計画に位置づけあり

## 関連支援制度

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

# 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】

国土交通省

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：188.38km$^2$
（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に可能。（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)<br>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・しもにたバスの運行経費は、しもにたバス（企画課）、スクールバス（教育課）の所管課で分担し、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 |

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

# 事例3　病院・自動車教習所の送迎への混乗【沖縄県糸満市】

国土交通省

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

## 対象地域

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

## 背景・経緯

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

## 意思決定・実施主体

**実施主体**
糸満市

↓ 送迎バス混乗協力要請

**送迎バス運行主体**
混乗を実施
（豊見城中央病院、糸満自動車学校）

## 実施内容

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

送迎バス
時刻表（抜粋）

| | | | |
|---|---|---|---|
| 出発 | 9:20 | 10:20 | 11:20 |
| かねひで西崎 | 9:29 | 10:29 | 送りのみ |
| パークタウン | 9:31 | 10:31 | 送りのみ |
| 阿波根(豊見城団地向け) | 9:33 | 10:33 | 送りのみ |
| 保栄茂 | 9:36 | 10:36 | 送りのみ |
| 豊見城団地 | 9:40 | 10:40 | 送りのみ |
| 武富パイヤ | 9:42 | 10:42 | 送りのみ |
| 北波平 | 9:45 | 10:45 | 送りのみ |
| 座波(学校向け) | 9:48 | 10:48 | 送りのみ |
| 兼城パイヤ | 9:50 | 10:50 | 送りのみ |
| 潮平 | 9:52 | 10:52 | 送りのみ |
| 阿波根交差点 | 9:54 | 10:54 | 送りのみ |
| ニュータウン | 9:55 | 10:55 | 送りのみ |
| 西崎第1団地 | 9:59 | 10:59 | 送りのみ |
| 沖水前 | 10:03 | 11:03 | 送りのみ |
| 到着 | 10:10 | 11:10 | 送りのみ |

出典：糸満自動車学校HP

| | 1便 | 2便 |
|---|---|---|
| 豊見城中央病院 発 | 7:30 | 8:55 |
| 友愛医療センター | 7:38 | 9:03 |
| 与根入口 | 7:42 | 9:07 |
| 豊見城南高校前 | 7:44 | 9:09 |
| 阿波根 | 7:48 | 9:13 |
| 糸満入口 | 7:55 | 9:20 |
| 糸満ロータリー | 7:58 | 9:23 |
| 双子橋 | 8:02 | 9:27 |
| 潮崎入口 | 8:03 | 9:28 |
| 糸満市場入口 | 8:06 | 9:31 |
| 糸満ロータリー | 8:07 | 9:32 |
| 糸満入口 | 8:10 | 9:35 |
| 阿波根 | 8:17 | 9:42 |
| 豊見城南高校前 | 8:21 | 9:46 |
| 与根入口 | 8:23 | 9:48 |
| 友愛医療センター | 8:27 | 9:52 |
| 我那覇 | 8:32 | 9:57 |
| 豊見城中央病院 着 | 8:35 | 10:00 |

○運休日（土曜日、日曜日、祝日、台風接

出典：豊見城中央病院HP

糸満自動車学校
送迎バス路線図

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 | ー人/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】

国土交通省

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

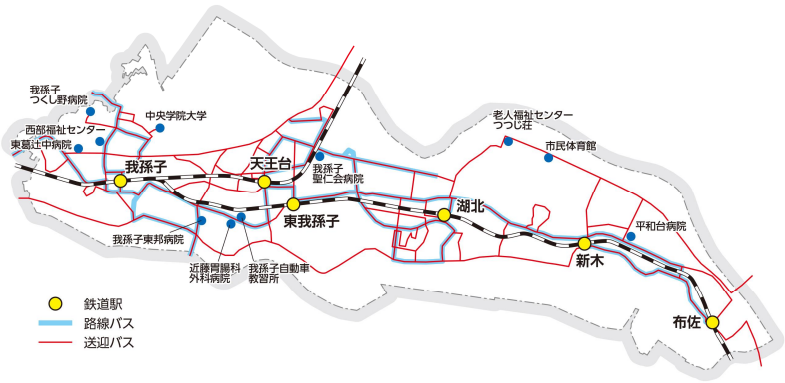
**実施主体**
我孫子市

↓ 送迎バス混乗協力要請

**送迎バス運行主体**
我孫子市に立地する教習所や病院、企業等

## 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発行料を負担。




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 |
|---|---|
| 自治体負担 | 混乗者保険 930千円<br>パスカード製作費 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 | ―人/日 |
| 年間利用者数／地域人口 | ―% |
| 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 | ―円/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】

国土交通省

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

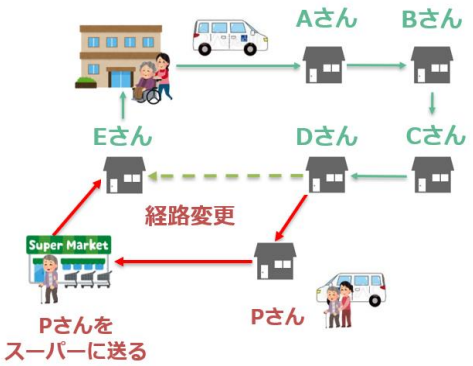
豊岡スマートコミュニティ推進機構
（豊岡市・トヨタモビリティ基金）

実施・運行主体
（株）アンズケア
（デイサービス・介護タクシー事業者）

資金援助 ← （一財）トヨタ・モビリティ基金

## 実施内容

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




出典：豊岡スマートコミュニティ推進機構

▲「ちょい乗り」のサービス提供イメージ

## 実施による成果・効果

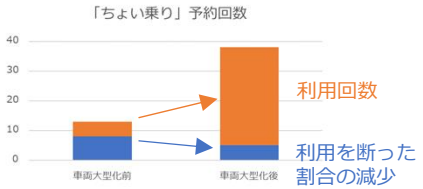
**新たな収益源の確保**

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

**車両の大型化による利用回数の増加**

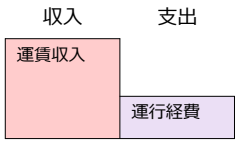
- 利用回数(/月)：5回→33回
- お断りの発生率：約60%→約15%

車両更新により、利用回数の増加と利用を断る確率の低下を実現。




## 基本指標

収支




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

| | |
|---|---|
| 1日あたり利用者数 | 0.3人/日 |
| 年間利用者数／地域人口 | 214%<br>※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<br>※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2　コミュニティバスとの車両の共通使用（再掲）【群馬県下仁田町】

国土交通省

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：188.38km$^2$
（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に可能。（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)<br>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・しもにたバスの運行経費は、しもにたバス（企画課）、スクールバス（教育課）の所管課で分担し、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 |

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

# 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】

国土交通省

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

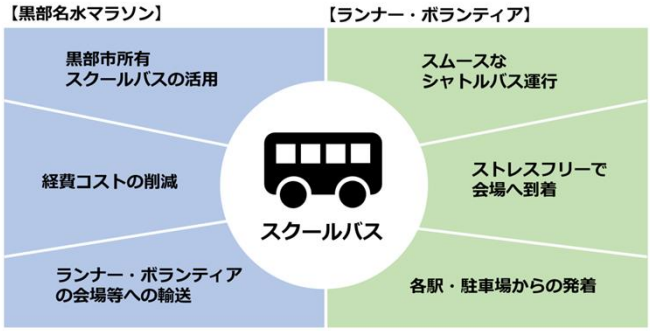
出典：カーター記念黒部名水マラソンHP

## 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




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

# 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】

国土交通省

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。

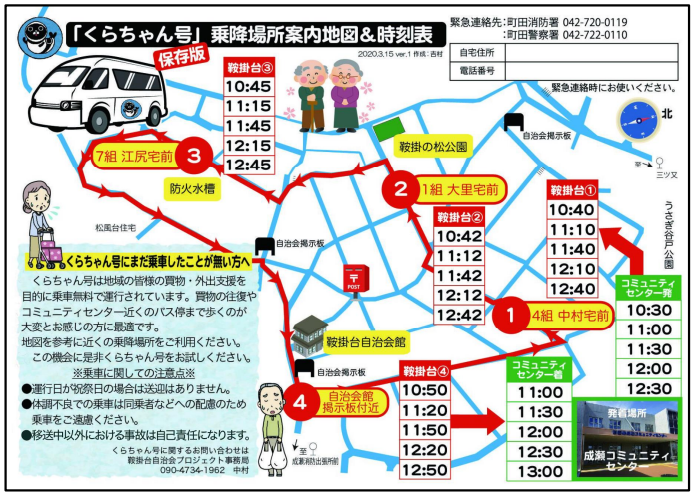
## 意思決定・実施主体

鞍掛台買い物・外出支援プロジェクト
実施主体：運営委員会（地域住民で構成）
↓ 依頼
運行主体：社会福祉事業所（3事業所）

← 町田市：費用補助（広報等）後方支援

## 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、新たな交通手段の導入が実現。
- 社会貢献活動が求められている社会福祉事業所にとっても、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）

# 事例8　福祉施設車両の医療アクセスへの活用【千葉県船橋市】

国土交通省

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

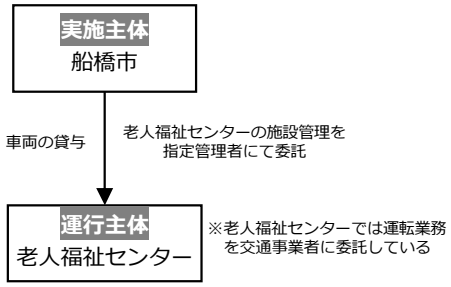
## 対象地域

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、ルートの改善や見直しを定期的に実施。

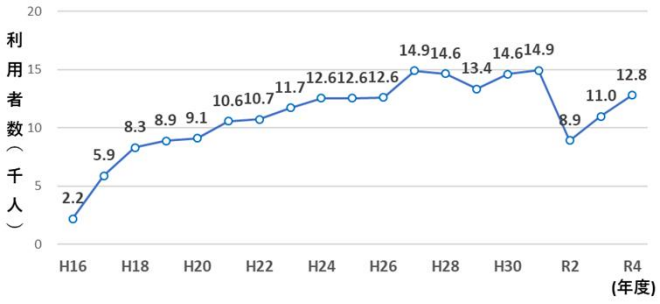
| 運行団体 | 運行方面 | 運行日 | 運行便数/日 |
|---|---|---|---|
| 東老人福祉センター | 薬円台・飯山満方面 | 週1日 | 6便/日 |
| | 飯山満・芝山方面 | 週1日 | 6便/日 |
| | 西習志野・芝山方面 | 週1日 | 6便/日 |
| | 西習志野・新高根方面 | 週1日 | 6便/日 |
| | 高根台・松が丘方面 | 週1日 | 6便/日 |
| 西老人福祉センター | 行田・前貝塚方面 | 週1日 | 2便/日 |
| | 馬込方面 | 週5日 | 5便/日※最大 |
| 北老人福祉センター | 坪井方面 | 週1日 | 8便/日 |
| | 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**

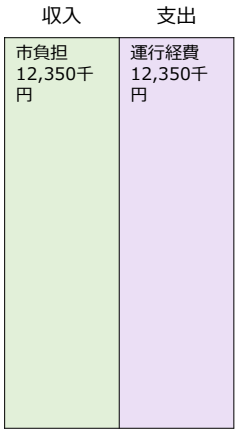
- 大型車両ではないため路線バスが通れない道も通ることができ、公共交通不便地域で利用可能な、年間1万人が利用する暮らしの足となる移動サービスを創出。




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




令和4年度実績

| | |
|---|---|
| 1日あたり利用者数 | 53人/日 |
| 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 |

## 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】

- バス事業者に説明を行い、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】

国土交通省

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：337.58km$^2$
（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。

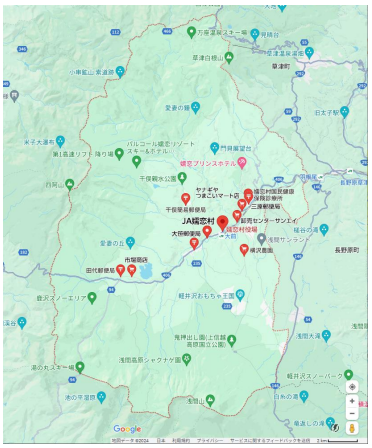
## 意思決定・実施主体

**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設定しており、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 | 運行費用 340千円 |
| 介護保険 約46千円 | 燃料費<br>車両維持費<br>賃金 |
| 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

【制約条件】

- 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。

⇨

【実施するために工夫した点】

- 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】

国土交通省

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：53.1km$^2$
（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

費用負担　設楽町
↓ 車両貸与・実施依頼
実施主体　津具商工会
↓
車両　設楽町所有
運転手　住民

## 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、設楽町所有の車両で、運営・運行を行っており、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

| 収入 | 支出 |
|---|---|
| 町負担 920千円 | 運行費用 1,297千円 |
| 運賃収入 378千円 | |

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%<br>※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

【制約条件】　⇨　【実施するために工夫した点】

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

# 事例11　観光協会による取組【愛知県南知多町】

国土交通省

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：0.88km$^2$
（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

**実施主体**
日間賀島観光協会　事業運営部会

↓ レンタル

**車両**
レンタカー

**運転手**
日給

## 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台で運用している。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）
運行時間　始発／9:00～最終／16:30
お昼休み　12:00～13:00

| バス停 | 発車時刻（毎時） | | 最終 |
|---|---|---|---|
| ① 西港 | 10 | 40 | 16:00 |
| ② 東港 | 14 | 44 | 16:04 |
| ③ サンライズビーチ | 18 | 48 | 16:08 |
| ④ 久渕港 | 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 | 車両費<br>人件費<br>燃料費 |

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※ | ー%<br>※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

【制約条件】

- 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。

【実施するために工夫した点】

- 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】

国土交通省

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

**費用負担**　笠岡市
↓ 欠損補助、車両貸与（グリスロ）
**実施主体**（RMO）
NPO法人かさおか島づくり海社
↓
**車両**
コミバス：NPO所有
グリスロ：笠岡市貸与

**運転手**
住民
（日給制）

## 実施内容

- RMOに認定されている、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

| 収入 | 支出 |
|---|---|
| 自治体負担 4,120千円（一部特別交付税措置有） | 運行費用 4,400千円 |
| 運賃収入 279千円 | |

令和5年度実績

| | |
|---|---|
| 1日あたり利用者数 | グリスロ13人/日<br>コミュバス4人/日 |
| 年間利用者数／地域人口 | グリスロ800%<br>コミュバス33% |
| 1日1台あたり利用者数 | グリスロ7人/台<br>コミュバス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

【制約条件】

- 交通事業者がいない中、運営・運行の担い手が不足。

⇨

【実施するために工夫した点】

- 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】

国土交通省

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
日土（ひづち）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（にこにこ日土（RMO認定））を設立以降、同年4月に市の委託を受けてスクールバスを運行、6月には自家用有償旅客運送の運行を開始し、地域の移動手段をトータルで確保。

## 意思決定・実施主体

自家用有償旅客運送
実施・運行主体（RMO）
NPO法人にこにこ日土

スクールバス（無償）
実施主体
八幡浜市
↓ 運行委託
運行主体（RMO）
NPO法人にこにこ日土

## 実施内容

＜自家用有償旅客運送＞
- RMOに認定されているNPO法人にこに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

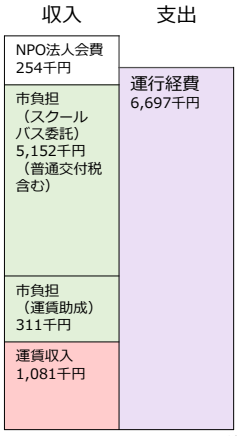
**地域協力による持続的な運行の継続**

- 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【R4実績】：358人）
- 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。

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<br>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%<br>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<br>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<br>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<br>自家用有償旅客運送：194円/人 |

## 取組にあたっての課題・工夫

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

## 関連して実施した取組

- 市が運行するスクールバスの受託
- 地域公共交通計画に位置づけあり

## 関連支援制度

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

# 事例14　複数の介護施設による送迎の共同委託【香川県三豊市】

国土交通省

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

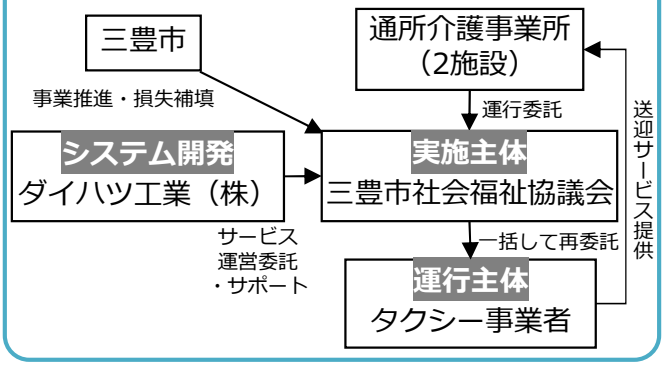
## 対象地域

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。

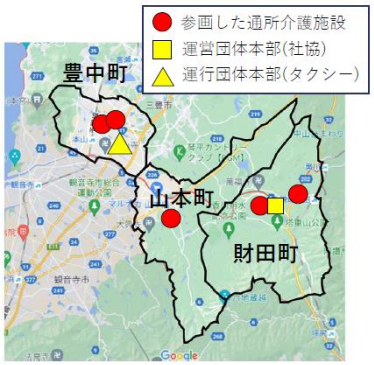
## 意思決定・実施主体




## 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%<br>※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

【制約条件】

- 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。

⇨

【実施するために工夫した点】

- 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

# 事例１　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・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　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：139.44km$^2$
（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に委託（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、新設した「地域交通準備室」の管轄下で、「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。

※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**

| 収入 | 支出 |
|---|---|
| 町負担 7,730千円 | デマンドバス運行経費 39,090千円 |
| 県補助 10,200千円 | |
| 特別交付税 18,760千円 ※概算値 | |
| 普通交付税 74,480千円 ※概算値 | スクールバス運行経費 65,520千円 |
| | 外出支援 5,750千円 |
| 運賃収入 2,700千円 | 人件費等 3,520千円 |

※地域交通特別会計を設立し一括管理
令和4年度実績

| | |
|---|---|
| 1日あたり利用者数 | 308人/日 |
| 年間利用者数／地域人口 | 1,049% |
| 1日1台あたり利用者数 | 19人/日台 |
| 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 |

※３つのサービスの全体の実稼働台数で計算

## 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。<br>● 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。 |
| ● 学校運営とスクールバス運行の調整が課題。 ⇨ | ● 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。 |
| ● 朝の時間帯は特に運行本数が多く、運転手確保が課題。 ⇨ | ● 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15　複数の企業による送迎の共同委託【京都府京都市】

国土交通省

区分　C 大都市など　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　企業×交通

## 対象地域

京都府京都市
人口：1,463,723人
世帯数：729,524世帯
高齢化率：28.3%
面積：827.83km
（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。平成19年５月から本格運行を開始し、通勤輸送の集約化・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。

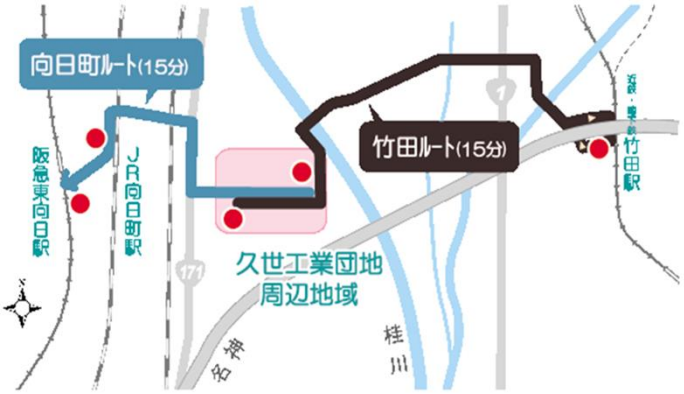
## 意思決定・実施主体

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
委託料の収受 →
参加事業所 → （株）まち創生研究所

## 実施内容

- 平成18年度に、既存車両（事業所保有のバス・ワゴン）とNEDOの支援金で調達したバス2台で、送迎バス共同化の実証運行とMM施策を実施。その後、各社の就業形態を踏まえたダイヤ設定や各社の費用負担調整を経て、平成19年5月に本格運行を開始。
- 現在は、工業団地と周辺約20社が参加し、運行費用は事業所が全額負担。事業所3社と（株）まち創生研究所が、本格運行時に設立した「久世共同運行バス協議会」が実施主体。
- 貸切バス事業としてバス事業者に委託、バス事業者の車両3台を使用し、工業団地西側の向日町駅・東向日駅への路線と、東側の竹田駅への2路線を朝は4本、夕方は6～7本運行。

■運行ルート



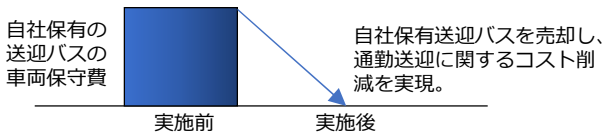

出典：久世共同運行バスホームページ

## 実施による成果・効果

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

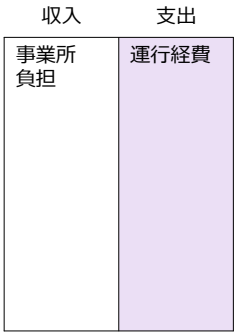
**車両維持費の軽減**
- 送迎に使っていた事業所保有の車両をバス事業者に売却し、車両維持コストを削減。

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




## 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 | 180人/日 |
| 年間利用者数／地域人口※ | 2,541% ※工業団地の従業者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

【制約条件】　【実施するために工夫した点】

- 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。 ⇨ 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16　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】

国土交通省

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　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

実施主体：常陸太田市
→（市が合意形成のため関係者と調整）→ 関係者：市議会、町会、市民、小学校・保護者、医師会、警察、道路管理者等
→（市がバス事業者に運行委託）→ バス事業者：茨城交通㈱、日立電鉄交通サービス㈱
← 支援 ← グループ：みちのりHD

## 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 | | | |

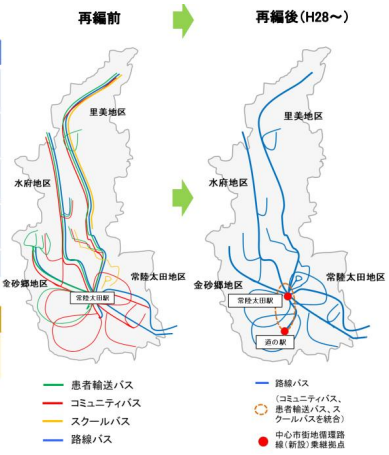
| 見直し後路線バス | 75歳以上への助成 |
|---|---|
| 200円 | 100円 |
| 300円 | 150円 |
| 500円 | 250円 |

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

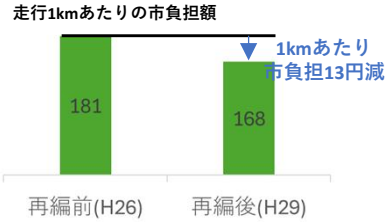
## 実施による成果・効果

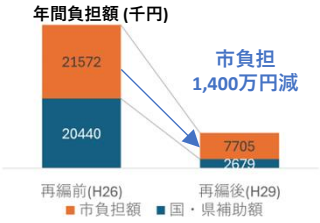
**利用者数の増加**

- 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

| 収入 | 支出 |
|---|---|
| バス事業者負担 10,621千円 | 運行経費 225,449千円 |
| 市負担 162,154千円 | |
| 茨城県補助 4,004千円 | |
| 地域間幹線系統補助 10,612千円 | |
| フィーダー系統補助 18,093千円 | |
| 運賃収入 19,965千円 | |

令和5年度実績

| | |
|---|---|
| 1日あたり利用者数 | 672人/日 |
| 年間利用者数／地域人口 | 504% |
| 1日1台あたり利用者数 | 38人/日台 |
| 利用者1人あたり行政経費 | 795円/人回 |
| 地域人口あたり行政経費 | 4,009円/人 |

## 取組にあたっての課題・工夫

【課題】　【工夫した点】

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

## 関連して実施した取組

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

## 関連支援制度

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

# 事例17　病院送迎・大学送迎・団地内輸送の集約【北海道当別町】

国土交通省

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

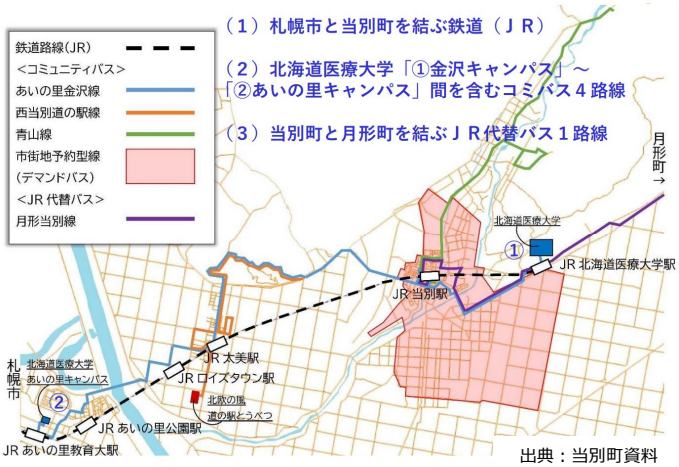
- 平成17年時点で、コミュニティバス２路線のほか、大学や各事業者による送迎バスが運行されており、路線や経費の重複や利用者が限定されるなどの課題が存在。
- 町主催の協議会による関係者との調整を経て、平成18年度から実証運行を開始、年度毎に対象路線を拡大し、平成23年度から、対象としていた全ての送迎バスについて、コミュニティバス（当別ふれあいバス）への集約を実施。

## 意思決定・実施主体

旧送迎バス運行主体（北海道医療大学）／旧送迎バス運行主体（スウェーデンハウス㈱）／当別町
↓ 参画・負担金支払
運営主体：当別町地域公共交通活性化協議会
↓ 運行委託
運行：地元の自動車整備会社（バス事業許可取得）

## 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。



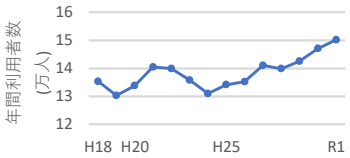
出典：当別町資料

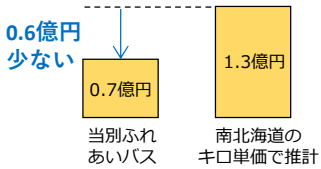
## 実施による成果・効果

**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。



資料：当別町資料より作成

## 基本指標

収支

| 収入 | 支出 |
|---|---|
| 旧送迎バス運行主体負担金 22,800千円 | 運行経費 71,730千円 |
| 町負担 44,568千円（一部特別交付税措置有） | |
| 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】
- 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。
- 町役場職員のダイヤ作成経験が不足。

【工夫した点】
- 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。
- 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18　大学送迎の集約【茨城県つくば市】

国土交通省

区分　B 地方中心都市など　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

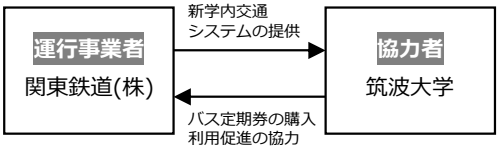
## 対象地域

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

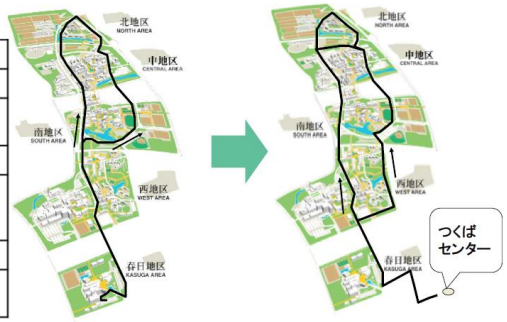



## 実施内容

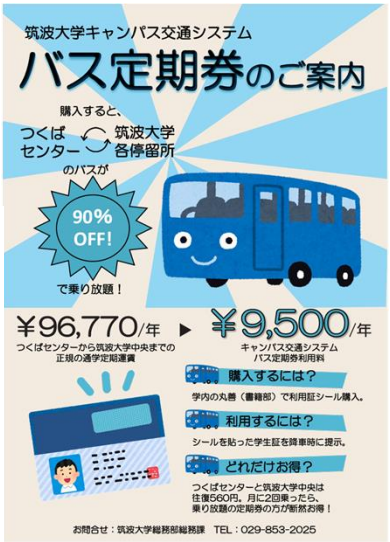
- 大学と交通事業者の連携により、大学が運営していた学内の送迎バスをやめ、新たに交通事業者が学内もルートとする路線バスを運行。
- 旧学内バスと比較し、運行日は増え、運行間隔は短くなり、運行本数は増え、運行経路も延長。
- 大学が一括して定期券を購入することで、定期券の大口割引を実現（学生や教職員には大学が安価に販売）。

| | 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<br>（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<br>（合わせて15分毎） | 筑波センター発<br>平日18本/時（最大）<br>休日5本/字 |
| 運賃 | 無料 | 通常運賃（160円～260円） |
| 運行経路 | 筑波大学中央～<br>図書館情報専門学群 | 筑波大学中央～<br>つくばセンター |

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

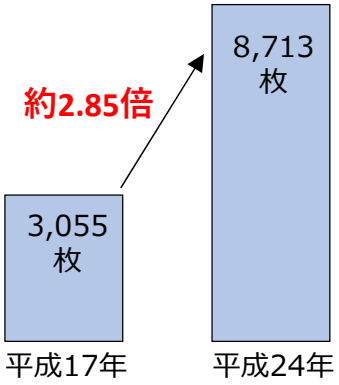
## 実施による成果・効果

**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**

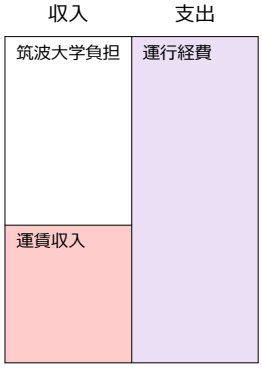
- 筑波大学が旧学内バスの運行のために負担していた費用よりも、約2,000万円削減。
- 利用促進策等によりバス定期券販売枚数は平成17年から最大約2.85倍(平成24年)に増加。筑波大学の定期券販売収入の増加により、筑波大学による費用負担が軽減。




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 | ―人/日 |
| 年間利用者数／地域人口 | ―% |
| 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 | 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】

- 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。

## 関連して実施した取組

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

## 関連支援制度

（特になし）

# 事例19　病院送迎に係る路線バスの活用【福岡県福岡市】

国土交通省

区分　B 地方中心都市など　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

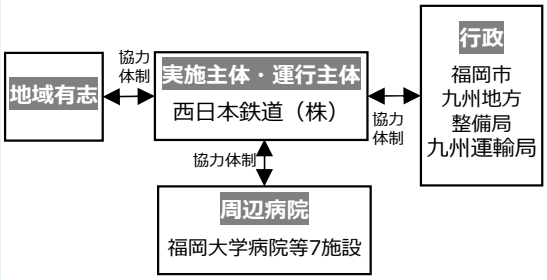
## 対象地域

福岡県福岡市
人口：1,612,392人
世帯数：831,124世帯
高齢化率：22.1%
面積：343.46km²
（令和2年国勢調査）

## 背景・経緯

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

## 意思決定・実施主体




## 実施内容

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

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

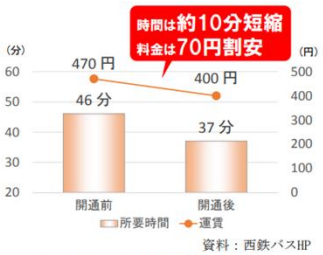
## 実施による成果・効果

**利便性向上**

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

**利用者数の増加**

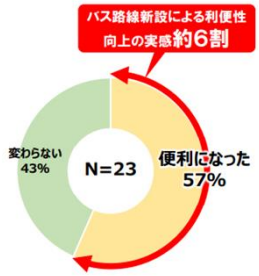
- 試行運転当初は平日1日平均800人に満たなかったものの、令和5年には平日1日平均1,080人に増加。




▲外環バスと他路線バスの比較（大橋駅～福大病院間）

開通前：一般道を走行する行先6番のバス

開通後：外環1番のバス



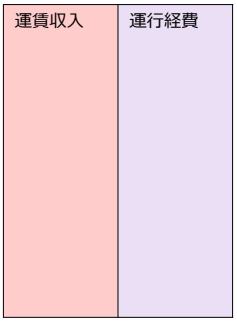

▲公共交通の利便性向上の実感
資料：WEBアンケート調査（H28.10）

出典：平成28年第6回 九州地方整備局 事業評価監視委員会資料

## 基本指標

収支

収入　支出




※独立採算事業のため収支は非開示

| | |
|---|---|
| 1日あたり利用者数 | 平日 1,080人/日<br>休日 494人/日 |
| 年間利用者数／地域人口 | 平日 17%<br>休日 4% |
| 1日1台あたり利用者数 | 平日 360人/日台<br>休日 165人/日台 |
| 利用者1人あたり行政経費 | 0円/人回 |
| 地域人口あたり行政経費 | 0円/人<br>※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】

- 病院への通院者に対するバスの近接情報の提供が課題。

⇨

【工夫した点】

- 病院においてバス近接情報案内機器を設置。

## 関連して実施した取組

- 外環通りウォーキング大会（福岡市・沿線病院主催）等による利用促進の啓発
- 施設内でのバス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

## 関連支援制度

（特になし）

# 事例20　スクールバスに係るデマンドバスの活用（福岡県筑前町）

国土交通省

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

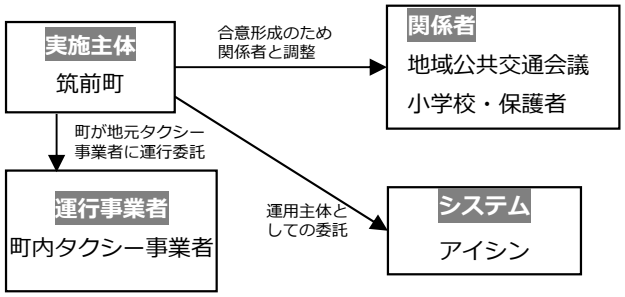
## 対象地域

福岡県筑前町
人口：30,485人
世帯数：12,390世帯
高齢化率：33%
面積：67.1km²
（令和6.3時点）

## 背景・経緯

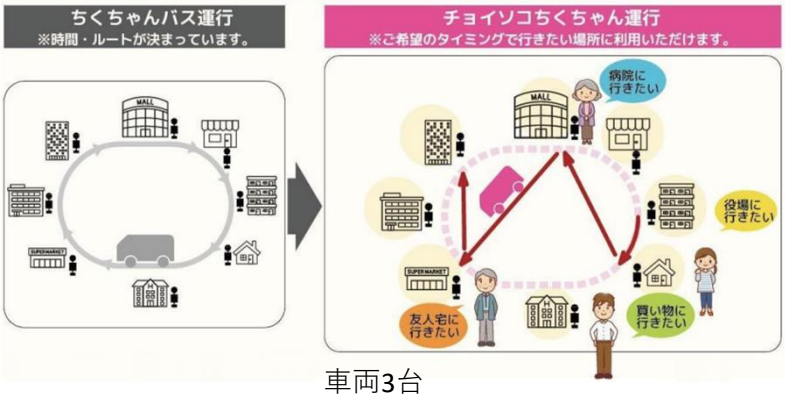
- 筑前町では、路線バスの他、地域巡回バス（無料のコミュニティバス）を運行していたが、運行時間が自分の予定と合わない等もあり、利用が伸び悩んでいた。
- これを受け、令和4年10月に一部地域、令和5年10月には全地域で、AIオンデマンド交通を導入。令和6年4月からは遠距離通学時にも活用を開始。地域巡回バスをAIオンデマンド交通に置き換え、効率的な運行と利便性の向上により、公共交通空白地域の改善に努めた。

## 意思決定・実施主体




## 実施内容

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




車両3台
（14人乗り×2台、10人乗り×1台）

## 実施による成果・効果

- AIオンデマンド交通を導入について住民説明会を実施したことにより、地域巡回バスを利用したことのない住民の利用促進につながった。
- 課題であった遠距離通学児童への支援が可能となり、保護者の送迎の負担軽減も図れた。

## 基本指標

収支

| 収入 | 支出 |
|---|---|
| 筑前町負担 38,191千円 | 運行経費 43,440千円 |
| 補助金 5,249千円 | |

R5年度利用実績　14,796件
※地域巡回バス含む実績
R6年度では運賃収入を約2,200千円と想定
※R6年4月実績894件から推定

| | |
|---|---|
| 1日あたり利用者数 | 36人 |
| 年間利用者数/地域人口 | 31.2% |
| 1日1台あたり利用者数 | 12人 |
| 利用者1人あたり行政経費 | 2,936円 |
| 地域人口あたり行政経費 | 1425円 |

## 取組にあたっての課題・工夫

| 【課題】 | 【工夫した点】 |
|---|---|
| ● 会員制や予約制、乗車できるのは町民のみという制約からのスタートとなった。 | ● 住民説明会を30回以上実施し、町が事業主体となる公共交通として理解頂いた。 |
| ● 通学時の利用に際し、利用可否の条件整理、費用負担の考え方で整理が必要であった。 | ● 路線バスを利用して通学している児童と不公平にならないような明確な条件による判定基準と、受益者負担として、１乗車100円の負担とした児童が、お金を持たなくても良いように、回数乗車券の発行を実施した。 |
| ● 毎日の児童の通学の予約を保護者に対応していただく必要がある。 | ● 保護者説明会を開催し、AIオンデマンド交通のしくみや予約の方法について周知した。 |

## 関連して実施した取組

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

## 関連支援制度

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

# 事例21　企業送迎に係る路線バスの活用【千葉県八千代市】

国土交通省

区分　B 地方中心都市など　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　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

利用者：住民
利用者：物流企業等
↓ 運行の働きかけ　↓ 運行の働きかけ
運行主体：ちばレインボーバス（株）

## 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。
- 交通事業者にとっては、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

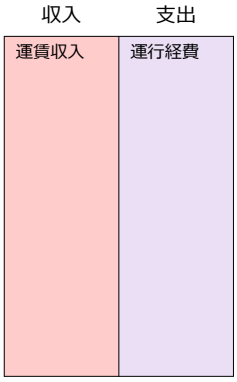
## 実施による成果・効果

**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確保。

## 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22　遠距離通学に係る路線バスの活用【鹿児島県鹿児島市】

国土交通省

区分　B 地方中心都市など　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

## 対象地域

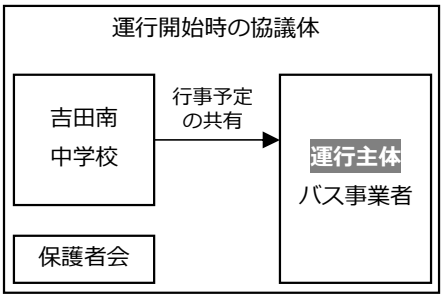
鹿児島県鹿児島市
牟礼岡（むれがおか）・宮之浦

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

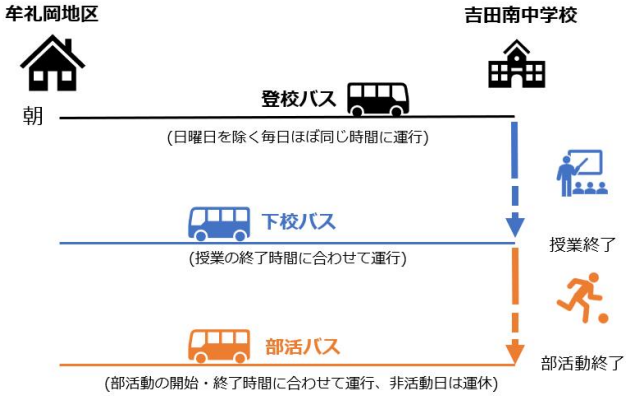
- 鹿児島市牟礼岡・宮之浦地区から同市立吉田南中学校までは、距離が長い上、急坂で道幅も狭く、通学路の安全性に対する課題が顕在化。
- 昭和50年代後半頃、中学校保護者会の要望を契機に、学校・保護者会・交通事業者による協議を経て、学校の行事日程に合わせて運行時刻が変動する、地域住民も利用可能な一般路線バス（路線定期運行）の運行を開始、現在も運行を継続。

## 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。

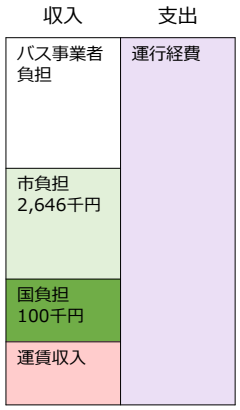
**学生生活の質的向上**
- 学校行事や部活動に配慮した柔軟な時刻設定により、生徒が移動の制約を受けず、学校での様々な活動に参加する機会を担保。

**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




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 | ―人/日 |
| 年間利用者数／地域人口 | ―% |
| 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 | ―円/人回 |
| 地域人口あたり行政経費 | 631円/人 |

## 取組にあたっての課題・工夫

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

⇨

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

## 関連して実施した取組

- PTA総会等における保護者への周知
- 地域公共交通計画に位置づけなし

## 関連支援制度

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

# 【実証・事業開始フェーズ】

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例23　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】

国土交通省

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

## 対象地域

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

## 背景・概要

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

## 意思決定・実施主体

実施主体・運行主体

- 日本工営都市空間：実証運行の全体支援／調査データの収集／プラットフォームの運営支援
- 西米良村：村営バスの運行／全体調整／運行費の負担
- 米良の庄：バス待合所運営／デマンド交通のとりまとめ（受付・システム運営・配車）
- 社会福祉協議会
- 天包荘：福祉MaaSの実証・検討
- 西米良村商工会：買い物支援の実証・検討

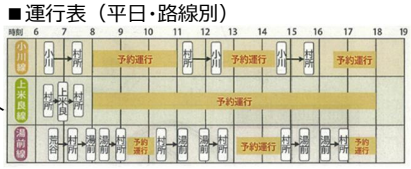
## 実施内容

【交通モード】デマンド交通／自家用有償旅客運送（道路運送法79条）＜6台＞

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

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

■運行表（平日・路線別）




## 基本指標

【実証期間：10/1～2/29（152日間）】
【利用者数：4,306名】

事業実施に係る費用（実証期間）
イニシャルコスト：8,400千円
ランニングコスト：10,000千円
※実証事業に係る費用
※実証事業終了後は、西米良村の費用負担により事業継続（ランニングコスト：約2,000千円/月）

| | |
|---|---|
| 1日あたり利用者数 | 28.3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 | 4.7人/日台 |
| 利用者1人あたり行政経費 | － |
| 地域人口あたり行政経費 | － |

## 今後の事業展開

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

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例24　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】

国土交通省

区分　C　大都市など　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　こども・子育て×交通　金融・保険×交通

## 対象地域

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

## 背景・概要

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

## 意思決定・実施主体

実施主体

- 横浜市役所／横浜市：情報提供・支援
- hab：計画策定・ドライバー手配
- こどもデジタルタクシーチケット発行者
- 各停留所協力者
- 東京海上日動／横浜銀行／横浜信用金庫：提携先紹介

運行主体

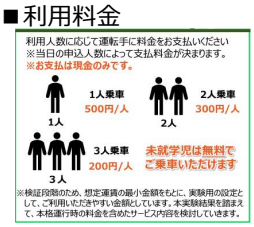
- 子育てタクシー協会：各タクシー会社との調整
- アサヒタクシー／東宝タクシー／神奈川都市交通：送迎

## 実施内容

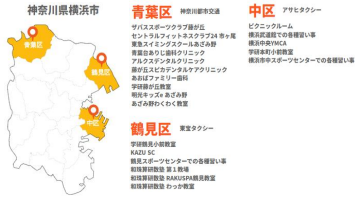
【交通モード】乗合タクシー（道路運送法第21条許可）＜6台＞

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

■利用料金




■事業の実施エリア




## 基本指標

【実証期間：1/15～2/18（35日間）】
【利用者数：110名】

事業実施に係る費用（実証期間）
イニシャルコスト：37,943千円
ランニングコスト：1,600千円
※実証事業に係る費用
※民間事業者による取組であり、習い事先等からの委託によりビジネスモデルとして確立できるよう継続して実証

| | |
|---|---|
| 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 | 0.5人/日台 |
| 利用者1人あたり行政経費 | － |
| 地域人口あたり行政経費 | － |

## 今後の事業展開

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

【実証・事業開始フェーズ】

国土交通省

# 事例25　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】

区分　B 地方中小都市など　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

神奈川県　鎌倉市・藤沢市・逗子市・葉山町

鎌倉市人口:172,710人

(高齢化率31.1%)

藤沢市人口:436,905人

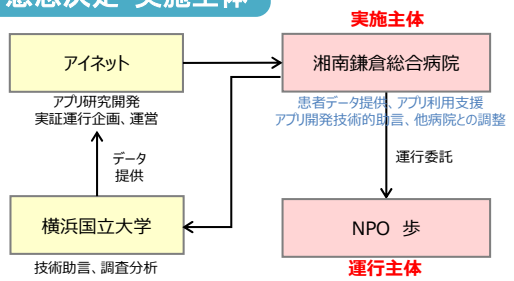
(高齢化率24.8%)

（令和2年国勢調査）

## 背景・概要

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

## 意思決定・実施主体




## 実施内容

【交通モード】福祉輸送事業限定許可（道路運送法4条）

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

【予約方法】

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

【システム利用料】

１回300円

（介護タクシー会社が負担、タクシー料金は利用者負担）

■実施エリア

## 基本指標

【実証期間：12/1～2/16（78日間）】
【利用者数：427名（247運行）】

| 事業実施に係る費用（実証期間） | 1日あたり利用者数 |
|---|---|
| イニシャルコスト：－<br>ランニングコスト：－<br>※実証事業の結果を踏まえ、全国展開を見据えたシステムの機能拡充と広告宣伝等を図る。 | 5.4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：5.4人/日台 |
| | 利用者1人あたり行政経費：－ |
| | 地域人口あたり行政経費：－ |

## 今後の事業展開

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

【実証・事業開始フェーズ】

国土交通省

# 事例26　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】

区分　B 地方中心都市など　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　こども・子育て×交通　教育・スポーツ・文化×交通

## 対象地域

愛知県刈谷市

人口：153,834人

世帯数：67,646世帯

高齢化率：20.6%

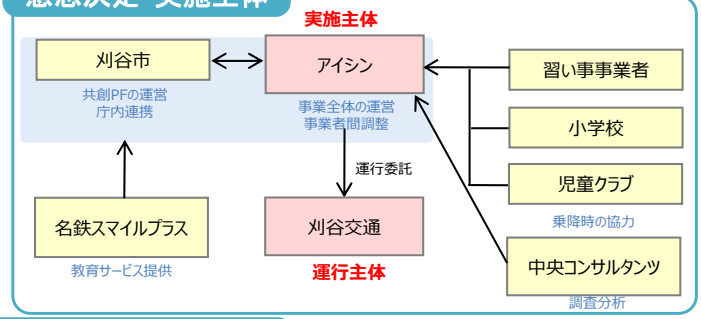
面積：50km²

（令和2年国勢調査）

## 背景・概要

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

## 意思決定・実施主体




## 実施内容

【交通モード】相乗りタクシー（許可登録を要しない運送）

＜16台(タクシー会社37台のうち、アプリ対応車両)＞

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

■事業の実施エリア

■タクシー送迎の様子

## 基本指標

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

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

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

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例27　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】

国土交通省

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

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

## 背景・概要

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

## 意思決定・実施主体

実施主体・運行主体：大和タクシー（全体調整・サービス運用）

- ドコモビジネスソリューションズ（システム提供）
- 地元自治会（環境整備（アプリ説明会等））
- 電脳交通（システム提供）
- 医療機関（回生病院等）（運賃補助）

## 実施内容

【交通モード】AIデマンド交通（道路運送法21条許可）＜８台＞

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

■利用料金

運賃表　※指定場所以外での降車の場合、追加料金200円/回が必要。

| 乗車\降 | 中心部 | 西庄 | 府中 | 加茂 |
|---|---|---|---|---|
| 中心部 | ＼ | 300 | 400 | ＼ |
| 西庄 | 300 | 200 | 300 | 300 |
| 府中 | 400 | 200 | 200 | 300 |
| 加茂 | ＼ | 300 | 300 | ＼ |

■事業の実施エリア

## 基本指標

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

事業実施に係る費用（実証期間）

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：2,728千円

※実証事業に係る費用
※令和6年度以降、さらなる利用者獲得と業務の効率化に向けた実証を検討。

1日あたり利用者数：5.1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：0.6人/日台
利用者1人あたり行政経費：－
地域人口あたり行政経費：－

## 今後の事業展開

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

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例28　こどもの習い事送迎に関する実証事業【北海道士別市】

国土交通省

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　こども・子育て×交通　教育・スポーツ・文化×交通

## 対象地域

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

## 背景・概要

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

## 意思決定・実施主体

実施主体：士別市地域公共交通活性化協議会（制度構築／利用者料金（一部）・人件費の負担）

- 士別市総務部企画課 まちづくり推進係（総合調整 プラットフォーム運営）→ 事務局運営
- 士別市教育委員会（小中学校・習い事先との連携協力 教育分野としての制度啓蒙）
- 運行委託 → 士別ハイヤー（運行主体）
- 士別市スポーツ協会（習い事（スポーツ）の送迎に対する利用者料金（一部）の負担）
- 各習い事先

## 実施内容

【交通モード】乗合タクシー（道路運送法21条許可）＜１台＞

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

■利用料金・割引

(/人)

| | | 市街地 | 朝日町 | その他郊外地域 |
|---|---|---|---|---|
| 利用料金 | １回あたり 乗車時現金払い | 300 円 | 2,000 円 | 1,000 円 |
| | サブスクリプション 事前購入（１ヶ月毎） | 3,000 円 | 20,000 円 | 10,000 円 |
| | ※サブスクリプションは１日から末日までの１か月単位で販売（繰越・払い戻し不可） | | | |
| 割引 | きょうだい割 | 乗車時刻・乗降地点が一致し、同時に乗車するきょうだいに限り | | |
| | サブスク対象外 | 第２子目：半額　第３子目以降：無料 | | |
| | スポーツ割 | 士別市スポーツ協会様支援によりスポーツに関する習い事は | | |
| | きょうだい割併用可 | 送迎１回につき 100 円割引（回数に制限があります） | | |

■事業の実施エリア

## 基本指標

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

事業実施に係る費用（実証期間）

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：1,302千円

※実証事業に係る費用
※コスト低減を図りながら、実証事業終了後に、公的事業として継続するか、民間事業として継続（一部を公的支援）するかについては、令和６年度に検証

1日あたり利用者数：2.6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：2.6人/日台
利用者1人あたり行政経費：－
地域人口あたり行政経費：－

## 今後の事業展開

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

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例29　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】

国土交通省

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

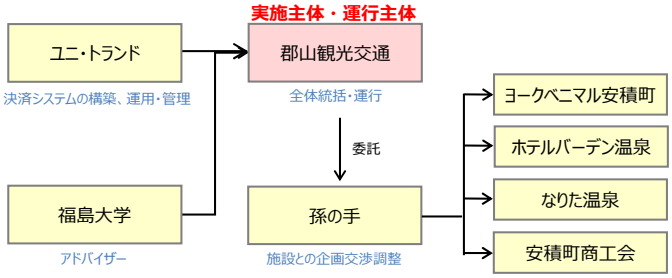
## 対象地域

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：757km$^2$
（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

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

事業実施に係る費用（実証期間）

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。

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。

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例30　多様な分野と連携した定時定路線のコミュニティ交通導入事業【神奈川県川崎市】

国土交通省

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

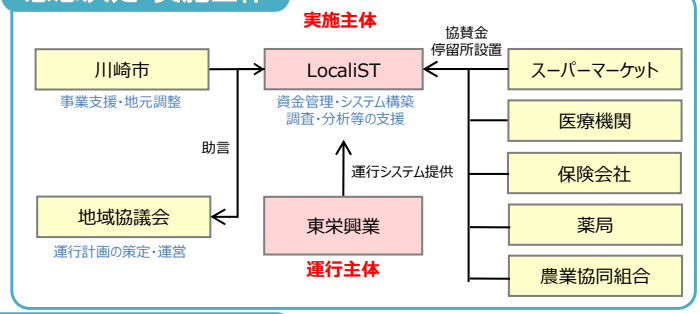
## 対象地域

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：143km$^2$
（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㈱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

【実証期間：10/16-2/26(134日間)】
【利用者数：692名】

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。

1日あたり利用者数
5.2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
5.2人/日台

利用者1人あたり行政経費
－

地域人口あたり行政経費
－

## 今後の事業展開

- 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。

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例31　観光地における住民・観光客の足の確保【長野県白馬村】

国土交通省

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

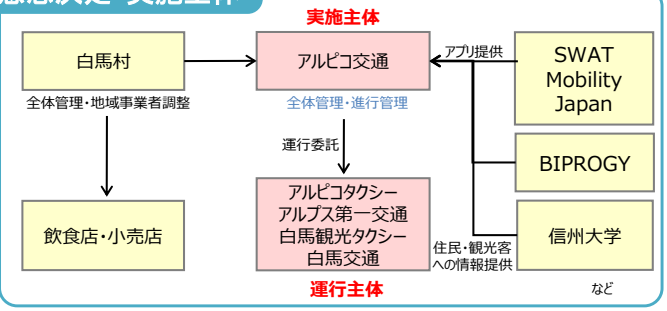
## 対象地域

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

## 背景・概要

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

## 意思決定・実施主体




## 実施内容

【交通モード】AIオンデマンドタクシー（道路運送法21条許可）＜4台＞

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

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

■白馬ナイトデマンドタクシー車両

## 基本指標

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

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

## 今後の事業展開

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

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例32　収益循環モデルの構築に関する実証事業【北海道江差町】

国土交通省

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

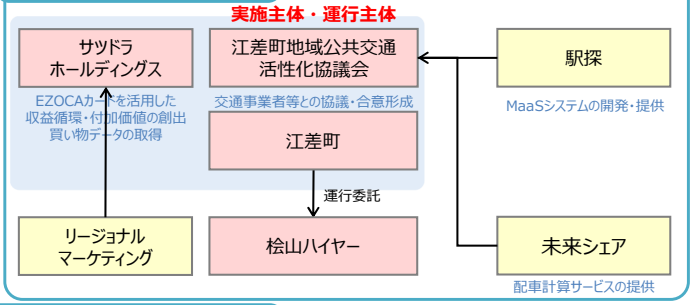
## 対象地域

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

## 背景・概要

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

## 意思決定・実施主体




## 実施内容

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

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

■利用料金・割引

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

■事業の実施エリア

## 基本指標

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

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

## 今後の事業展開

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

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例33　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】

国土交通省

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

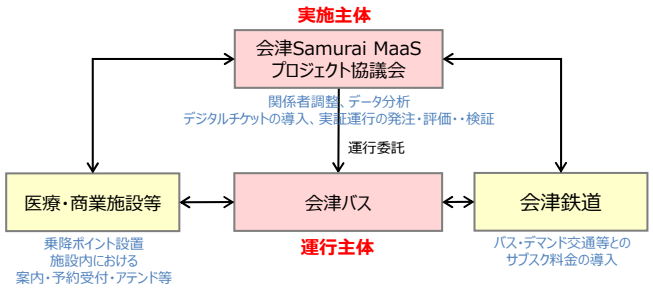
## 対象地域

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

## 背景・概要

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

## 意思決定・実施主体




## 実施内容

【交通モード】AIオンデマンド交通（道路運送法第21条許可）＜１台＞

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

■利用料金・割引

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

（事業の実施エリア）

## 基本指標

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

| 事業実施に係る費用（実証期間） | |
|---|---|
| イニシャルコスト：約2,100千円 | |
| ランニングコスト：－ | |
| ※実証事業に係る費用<br>※定時定路線バスをデマンド交通へ転換する実証事業であり、実証事業終了後は交通事業者が運行したうえで、自治体も支援する予定 | |

| | |
|---|---|
| 1日あたり利用者数 | 約30～40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 | 約30～40人/日台 |
| 利用者1人あたり行政経費 | － |
| 地域人口あたり行政経費 | － |

## 今後の事業展開

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

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例34　地域公共交通ネットワークの再編に関する実証事業【茨城県行方市】

国土交通省

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

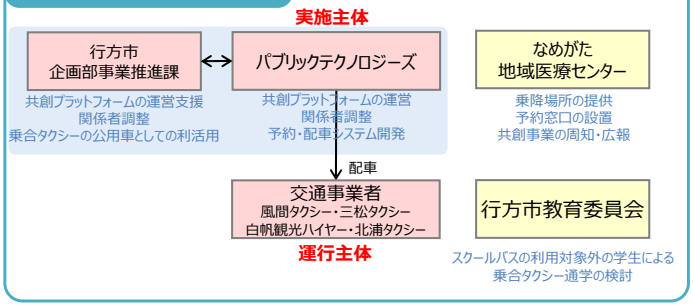
## 対象地域

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

## 背景・概要

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

## 意思決定・実施主体




## 実施内容

【交通モード】デマンド交通（道路運送法４条乗合）＜３台＞

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

■利用料金・割引

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

（事業の実施エリア）

## 基本指標

【実証期間：10月～2月】
【利用者数：4,500件】

| 事業実施に係る費用（実証期間） | |
|---|---|
| イニシャルコスト：約1,200千円 | |
| ランニングコスト：約11,151千円（23千円/台・日） | |
| ※実証事業に係る費用<br>※他市町村への接続性等も鑑みて、将来的には拡充（台数増加）を検討。利用者負担のほか、クロスセクター効果を検証しながら、自治体負担により継続することを検討 | |

| | |
|---|---|
| 1日あたり利用者数 | 40～50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 | 13.3人～16.7/日台 |
| 利用者1人あたり行政経費 | － |
| 地域人口あたり行政経費 | － |

## 今後の事業展開

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

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例35　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】

国土交通省

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

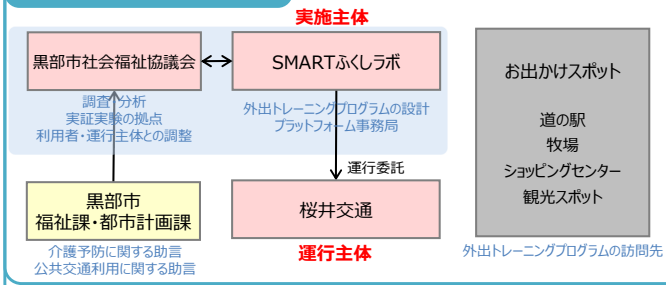
## 対象地域

富山県黒部市
人口：39,638人
世帯数：15,238世帯
高齢化率：32.0%
面積：426km²
（令和2年国勢調査）

## 背景・概要

- バスの減便、福祉送迎の運転手など、移動手段の縮小が顕著になり、移動財源の確保が課題。
- 福祉分野では、2030年に介護需要がピークを迎えるなか、介護予防総合事業に関する効果的なメニューが不足。
- 地域資源をフル活用し、地域丸ごとデイサービス化した福祉サービスを開発。介護予防財源を活用しながら、公共交通の持続性向上に取組。

## 意思決定・実施主体

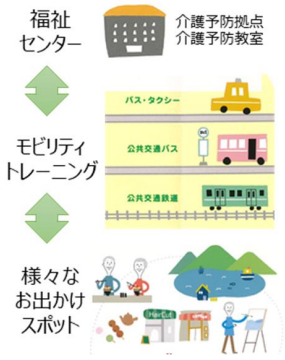



## 実施内容

【交通モード】相乗りタクシー
（道路運送法４条貸切）　＜２台＞

- 福祉センターの外出トレーニングプログラムに、モビリティトレーニングとして、公共交通を知る・学ぶ・体験するメニューを追加。今年度は乗合タクシーを利用して、高齢者の外出機会を創出。
- タクシー利用料金に、介護予防総合事業費を充当することにより、交通事業者の収入確保を図るとともに、利用者の自己負担を軽減。

■事業のイメージ




## 基本指標

【実証期間：9/19～12/15（88日間）】
【利用者数：187名（28回）】

| 事業実施に係る費用（実証期間） | 1日あたり利用者数 |
|---|---|
| イニシャルコスト：約4,000千円<br>ランニングコスト：約450千円＋人件費<br>※実証事業に係る費用<br>※実証事業終了後は、黒部市の介護予防総合事業費（24千円/回）と参加費負担金（4千円（0.5千円×8人））により事業継続（ランニングコスト：約28千円/回） | 6.7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：3.4人/日台 |
| | 利用者1人あたり行政経費：－ |
| | 地域人口あたり行政経費：－ |

実証事業

## 今後の事業展開

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

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例36　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】

国土交通省

区分　B 地方中心都市など　モビリティハブの機能強化　観光・まちづくり×交通　宅配・物流×交通

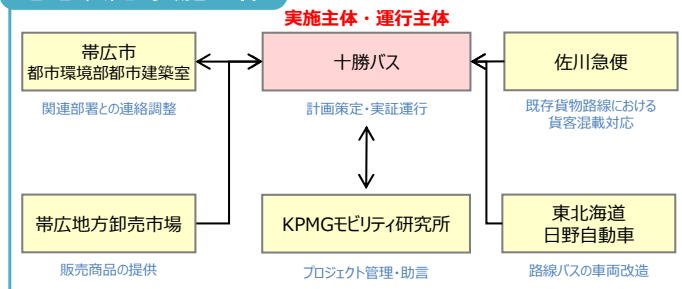
## 対象地域

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

## 背景・概要

- 自宅⇔バス停間の移動手段の不足やバスの運行本数不足により、公共交通の利用欲求が減退。
- 供給面では、採算性及び運転手不足により増便が困難。
- 路線バス網をデマンドバス等と組み合わせて効率的な運行体系に再構築するとともに、結節点となるバス停の利便性・快適性を向上してバス待ち環境を改善し、公共交通の利用を促進。

## 意思決定・実施主体




## 実施内容

【交通モード】貨客混載（一般貨物自動車運送事業）　＜２台＞

- デマンドバスの待合所としてローカルハブを整備。路線バスを活用して市場商品を輸送し、利用者からの注文を受けてローカルハブ内で販売。また、住民が集まる憩いの場としても利活用。
- 路線バス車両を改造し、佐川急便の長距離貨物路線を貨客混載として実証。

■貨客混載改造車両

■ローカルハブ

## 基本指標

【実証期間：11/1～1/15（76日間）】
【利用者数：700名　※モビリティハブ利用者】

| 事業実施に係る費用（実証期間） | 1日あたり利用者数 |
|---|---|
| イニシャルコスト：約12,000千円<br>ランニングコスト：約1,600千円<br>※実証事業に係る費用<br>※令和6年度中に、路線バスを用いた貨客混載について本格導入を目指す。 | － |
| | 地域人口に対する利用者数比率：－ |
| | 1日1台あたり利用者数：－ |
| | 利用者1人あたり行政経費：－ |
| | 地域人口あたり行政経費：－ |

## 今後の事業展開

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

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例37　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】

国土交通省

区分　A　交通空白地など　モビリティハブの機能強化　観光・まちづくり×交通

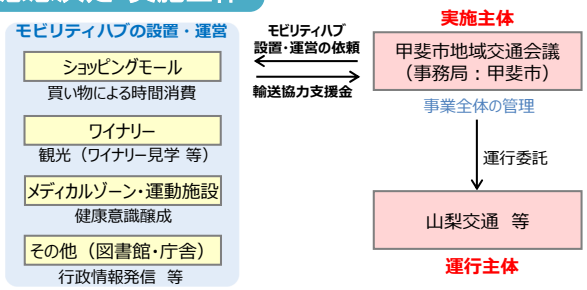
## 対象地域

山梨県甲斐市
人口:75,313人
高齢化率:26.7%
面積:71.95km²
（令和2年国勢調査）

## 背景・概要

- 自家用車への依存が進んでおり、市民のバス利用率が低迷。
- R４年度から実証を始めたAIオンデマンド交通と既存交通の相互補完・連携型の交通体系の構築を目指して、より広域でのAIオンデマンド交通の実証運行とモビリティハブの実証整備を展開。

## 意思決定・実施主体




## 実施内容

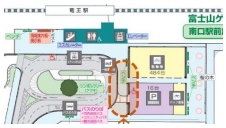
【交通モード】AIオンデマンド(道路運送法第21条許可)＜５台＞

- 路線バス、市民バス、鉄道を基幹交通軸としながら、AIオンデマンド交通「かいのり」(EV車両)で交通空白地域の「足」を確保。
- 店舗やWi-Fi環境が整備されたモビリティハブで快適な乗継空間を創出。利用者誘致にも繋がることから、共創事業者からの支援金(1口1万円・3事業者)を募ることにより、事業費用に補填。

■利用料金
実証運行のため無償

■実施エリア
市中・南部　※将来的には市全域

■モビリティ・ハブ（JR竜王駅）



## 基本指標

【実証期間：11/1～12/22（52日間）】
【利用者数：1,226名】

| 事業実施に係る費用（実証期間） | 1日あたり利用者数 |
|---|---|
| イニシャルコスト：24,554千円<br>ランニングコスト：26,064千円<br>※実証事業に係る費用<br>※有償化するとともに、各施設の利用実績に応じて、支援金の拠出を求める手法等を継続して検証。将来的には、自治体が負担可能な範囲で継続することとして、地域公共交通計画へも位置づけを予定 | 23.5人/日 |
| | 地域人口に対する利用者数比率：－ |
| | 1日1台あたり利用者数：4.7人/日台 |
| | 利用者1人あたり行政経費：－ |
| | 地域人口あたり行政経費：－ |

## 今後の事業展開

- 実証で得たデータを利活用しながら、既存交通の再編との相互補完・連携を検証。
- 利便性・収益性改善に向け、モード間の乗継料金設定やモビリティハブ整備等を継続。EVバスや充電設備の整備も併せて検討。

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例38　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】

国土交通省

区分　A　交通空白地など　モビリティハブの機能強化　宅配・物流×交通　観光・まちづくり×交通

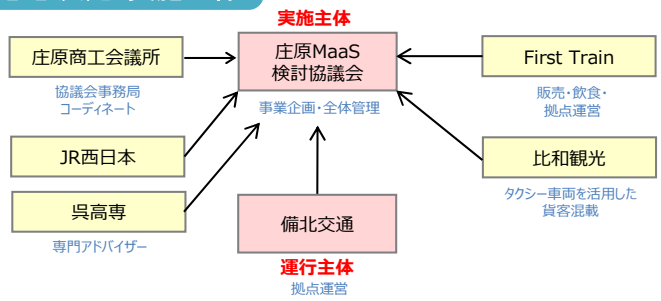
## 対象地域

広島県庄原市
人口：33,633人
世帯数：13,794世帯
高齢化率：43.4%
面積：1,246km²
（令和2年国勢調査）

## 背景・概要

- 庄原市域における次世代交通形態の創造・実装を目的に、産学官のプラットフォーム「庄原MaaS検討協議会」が従前より活動。
- 現存する交通モードの更なる利便性向上と情報の見える化を具体化し、住民等の新たな外出機会の創出と地域活性化を図るために、今回の事業を実施。

## 意思決定・実施主体




## 実施内容

【交通モード】路線バス(道路運送法3条一般乗合)
タクシー(道路運送法4条一般乗用)

- タクシーと路線バスの接続拠点を整備。円滑な乗継を実現するとともに、地元生産野菜等をタクシー・バスの客貨混載により運搬。
- 交通・観光など様々な情報を集約・提供する拠点「MaaSステーション」を駅前に開設。客貨混載により運搬する商品の販売も実施。

■MaaSステーション

## 基本指標

【実証期間：9/1～12/10（101日間）】
【利用者数：－件】
（MaaSステーション対応数：96件・客貨混載出荷回数：8回）

| 事業実施に係る費用（実証期間） | 1日あたり利用者数 |
|---|---|
| イニシャルコスト：583千円<br>ランニングコスト：1,384千円<br>※実証事業に係る費用<br>※実証事業終了後、「MaaSステーション」について機能拡充・業務効率化を図った上で令和6年度に継続実施予定。 | －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

- 民間主導によるスピード感のある事業展開を行うため、外部連携先からの資金獲得を検討。
- 既存の地域交通体系との連携を要する部分については、自治体と綿密に連携・調整を図ることにより対応。

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例39　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】

国土交通省

区分　A 交通空白地など　新技術・デジタル技術の活用　官民連携

## 対象地域

宮城県利府町

人口：35,182人

世帯数:12,538世帯

高齢化率：24.7%

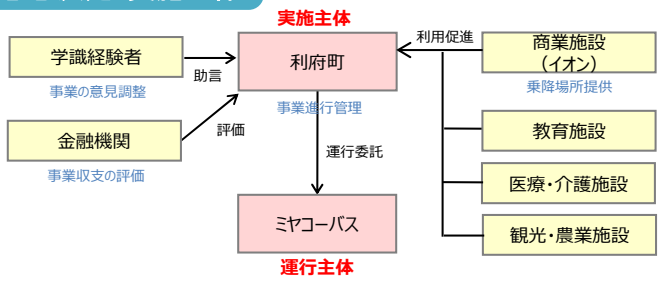
面積：45km²

（令和2年国勢調査）

## 背景・概要

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

## 意思決定・実施主体

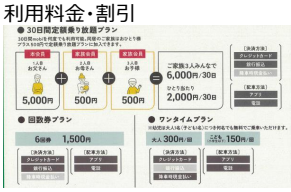



## 実施内容

【交通モード】乗合型AIオンデマンド交通（道路運送法21条許可）＜２台＞

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

■利用料金・割引



■商業施設からの乗車の様子

## 基本指標

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

事業実施に係る費用（実証期間）

イニシャルコスト：約25,000千円

ランニングコスト：約5,000千円/月

※実証事業に係る費用
※運賃・広告収入や企業協賛金等の獲得を図りながら、自治体が負担可能な範囲を継続して検証。負担可能な範囲に応じて、運行体制についても検討

| | |
|---|---|
| 1日あたり利用者数 | 22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 | 11人/日台 |
| 利用者1人あたり行政経費 | － |
| 地域人口あたり行政経費 | － |

## 今後の事業展開

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

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例40　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】

国土交通省

区分　A 交通空白地など　新技術・デジタル技術の活用　官民連携

## 対象地域

宮城県気仙沼市

人口：61,147人

世帯数:24,520世帯

高齢化率：38.6%

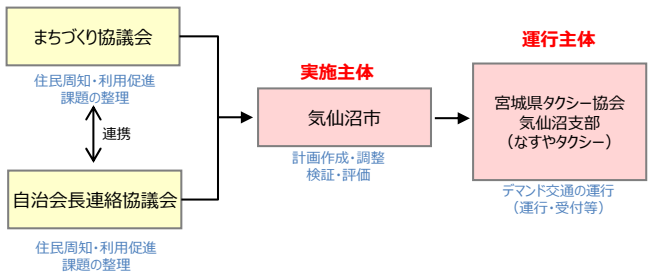
面積：332km²

（令和2年国勢調査）

## 背景・概要

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

## 意思決定・実施主体




## 実施内容

【交通モード】デマンド交通（道路運送法21条許可）＜１台＞

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

■利用料金・割引

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

※行政区の代表停留所間の乗車距離による

■商業施設からの乗車の様子

## 基本指標

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

事業実施に係る費用（実証期間）

イニシャルコスト：－　※既存タクシーの活用

ランニングコスト：1,760千円

※実証事業に係る費用
※実証運行終了後、協議会や住民の意見も踏まえつつ、本格運行に向けた検証を行う。本格運行に移行した際は、60万円/月のランニングコストを見込む。

| | |
|---|---|
| 1日あたり利用者数 | 2.37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 | 2.37人/日台 |
| 利用者1人あたり行政経費 | － |
| 地域人口あたり行政経費 | － |

## 今後の事業展開

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

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例41　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】

国土交通省

区分　B 地方中心都市など　新技術・デジタル技術の活用　観光・まちづくり×交通

## 対象地域

埼玉県朝霞市
人口：141,083人
高齢化率：19.6%
面積：18km²
（令和2年国勢調査）

## 背景・概要

- 積水化学工業がまちづくりを手掛ける地域において、子供連れ世帯の安全・快適な移動ニーズや、坂が多い交通空白地帯の足の確保が課題として顕在化。
- 新たな需要（外出機会）の創出を目指し、時間帯に応じて定期運行とAIオンデマンド運行を組み合わせた乗合運行を実施。
- 2022年7月から無償運行を開始。2023年12月からは、有償運行に切り替えて、持続可能性を検証。

## 意思決定・実施主体

実施主体
積水化学工業
事業企画・進捗管理・データ解析等
↓
運行主体
昭和交通（飛鳥交通グループ）
運行業務

## 実施内容

【交通モード】AIオンデマンド交通（道路運送法第21条許可）＜1台＞

- 積水化学工業が車両1台を時間制運賃で貸し切り、定期便（6：30～9：00）とデマンド便の2形態で運行。
- 地域住民向けアプリを活用した全世帯への案内や、試乗説明会により、住民への周知を実施。
- 既存の交通事業者と利用実績を共有することで、既存交通への影響を確認。交通事業者と連携した新たな需要創出を目指している。

■事業の実施エリア

■あさかリードタウンの乗降場所

## 基本指標

【実証期間：12/1～2/29（91日間（内運行日数：46日）　※平日(水曜日を除く)）】
【利用者数：1,020名（520運行）】

| 事業実施に係る費用（実証期間） | |
|---|---|
| イニシャルコスト： | ※非公表 |
| ランニングコスト： | ※非公表 |

※実証事業に係る費用
※令和6年11月末まで有償の実証運行を継続し、本格運行に向けて持続可能なサービス体系の構築を図る。

| | |
|---|---|
| 1日あたり利用者数 | 22.2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 | 22.2人/日台 |
| 利用者1人あたり行政経費 | － |
| 地域人口あたり行政経費 | － |

## 今後の事業展開

- 無償運行から有償運行への切り替えで利用者が減少。1運行あたりの利用者を増やすために、既存利用者の再呼び込みと併せ対象エリアの拡大等を検討。
- 事業の継続性に向けて、新規交通サービスの一層の認知・利用者拡大に加えて、朝霞市や近隣の店舗等との連携による資金面の充実を目指す。

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例42　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】

国土交通省

区分　C 大都市など　新技術・デジタル技術の活用　官民連携　教育・ｽﾎﾟｰﾂ・文化×交通

## 対象地域

神奈川県川崎市
人口：1,538,262人
高齢化率：20.2%
面積：143km²
（令和2年国勢調査）

## 背景・概要

- 新型コロナウイルスの影響等により、既存交通事業者の運行本数が大幅に減便。
- 川崎市が双日㈱や交通事業者に働きかけ、持続可能性の高い移動サービスの実現を目指して、2021年よりデマンド交通の検討を実施、2022年に実証実験を開始。
- 本事業ではスポーツチームやイベント会社と連携して、イベント時の送迎需要の一部を担うことで、混雑緩和や外出促進にも寄与。

## 意思決定・実施主体

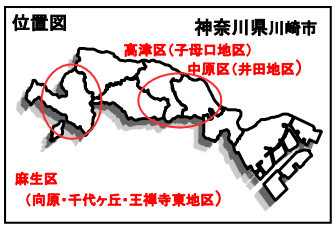
実施主体
アイシン（システム提供）↔ 双日（計画策定・全体調整）↔ 川崎市（事業計画・地元調整）
↓
運行主体
タクシー事業者（運行業務）→（送迎）→ プロスポーツ球団
イベント会社（広告・イベント連携）

## 実施内容

【交通モード】AIデマンド交通（道路運送法第21条許可）＜2台＞

- 地形や年齢構成の異なる2地区を対象にデマンド交通を運行。
- 車体広告のラッピングやデジタルサイネージにより収入を確保。
- 体制構築やドライバー確保に関して、市が積極的に働きかけ。

■事業の実施エリア（赤丸の2エリア）




■利用料金・割引
運賃：400円/回

■運行の様子

## 基本指標

【実証期間：12/1～2/29（91日間）】
【利用者数：1,578名】

| 事業実施に係る費用（実証期間） | |
|---|---|
| イニシャルコスト： | ※非公表 |
| ランニングコスト： | ※非公表 |

※実証事業に係る費用
※実証事業を経て得られた利用者傾向（利用頻度の高い地域・用途）のデータをもとに分析を行い、令和7年度以降での検証を目指す。

| | |
|---|---|
| 1日あたり利用者数 | 17.3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 | 17.3人/日台 |
| 利用者1人あたり行政経費 | － |
| 地域人口あたり行政経費 | － |

## 今後の事業展開

- 本格運行に向けて、運行日時やエリアの拡大による利便性向上、人材不足への対応を検討。
- 地元の商店街、金融機関、病院、スポーツチーム等との連携を拡充することにより、地域活性化、消費促進の観点から効果を検証。
- 廃止バス路線をデマンド交通が代替することにより、公共交通の維持に係る行政負担額の削減を見込む。

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例43　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】

国土交通省

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

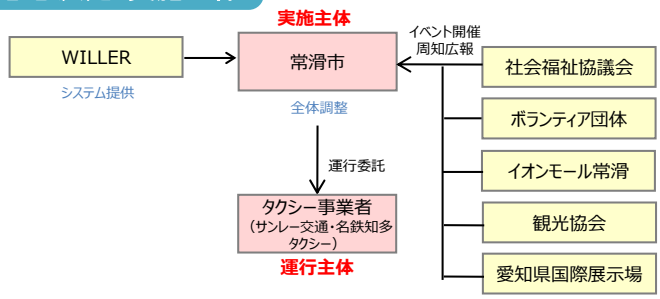
## 対象地域

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

## 基本指標

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

| 事業実施に係る費用（実証期間） | 1日あたり利用者数 |
|---|---|
| イニシャルコスト：約2,849万円 | 12.8人/日 |
| ランニングコスト：約1,857万円 | 地域人口に対する利用者数比率 |
| ※実証事業に係る費用<br>※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。 | – |
| | 1日1台あたり利用者数 |
| | 6.4人/日台 |
| | 利用者1人あたり行政経費 |
| | – |
| | 地域人口あたり行政経費 |
| | – |

## 今後の事業展開

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

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例44　自動運転移動サービス【北海道上士幌町】

国土交通省

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なことに加え、将来的な交通の担い手不足が深刻化。
- 密度の高い運行ルートの実現による全世代の人が生き生きと暮らす町に向けて令和4年より自動運転サービスの定時運行を開始。

## 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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 体制 | 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

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例45　自動運転移動サービス【茨城県境町】

国土交通省

区分　A 交通空白地など　新技術・デジタル技術の活用　官民連携

## 対象地域

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

## 背景・概要

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

## 意思決定・実施主体

【実施主体】茨城県境町
【実施体制】下図のとおり

| | | | |
|---|---|---|---|
| 体制 | 実施体制 | ベンダー | BOLDLY |
| | | 運行主体 | セネック |
| | | OEM | - |
| | | 他 | - |
| | 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

## 実施内容

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

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

【特　徴】

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

## 今後の事業展開

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

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例46　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】

国土交通省

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

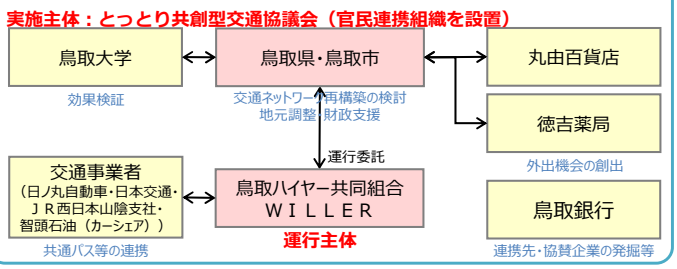
鳥取県鳥取市
人口：188,465人
世帯数：77,029世帯
高齢化率：29.4%
面積：765km²
（令和2年国勢調査）

## 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。

## 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）




## 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

■実施エリア

## 基本指標

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

| 事業実施に係る費用（実証期間） | 1日あたり利用者数 |
|---|---|
| イニシャルコスト：約18,000千円<br>ランニングコスト：約11,200千円<br>※実証事業に係る費用<br>※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） | 33.4人/日 |
| | 地域人口に対する利用者数比率<br>– |
| | 1日1台あたり利用者数<br>16.7人/日台 |
| | 利用者1人あたり行政経費<br>– |
| | 地域人口あたり行政経費<br>– |

## 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。

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例47　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

国土交通省

区分　B 地方中心都市など　運転手等の確保　官民連携

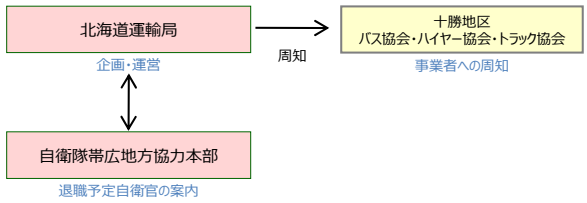
## 対象地域

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

## 背景・概要

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

## 意思決定・実施主体




## 実施内容

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

■【北海道】再就職説明会・運転手体験会

## 実施による成果・効果

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

【参加者の反応】

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

## 今後の事業展開

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

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例48　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】

国土交通省

区分　B 地方中心都市など　車両のダウンサイジング等による運行の高頻度化　官民連携

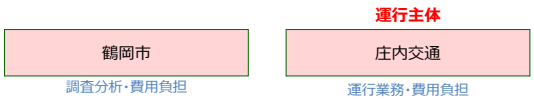
## 対象地域

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

## 背景・概要

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

## 意思決定・実施主体



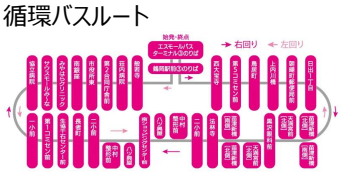

## 実施内容

【交通モード】乗合バス【道路運送法第4条許可】

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

■ワゴン型車両（定員12名）

■循環バスルート



## 実施による成果・効果

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

※運行経費は自治体と交通事業者の両者にて負担。

## 今後の事業展開

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

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例49　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】

国土交通省

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

岩見沢市
継続事業者の公募
↓ 運行主体
日の出交通
運行業務

## 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。

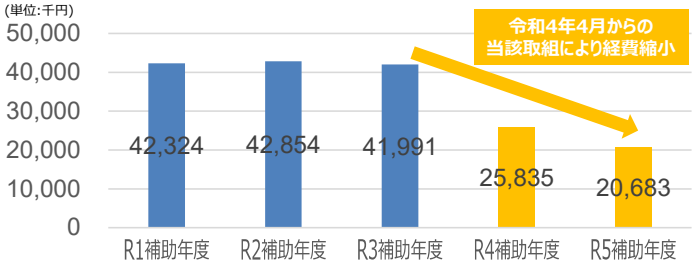
■ワゴン型車両（10人乗り程度）

■運行ルート

## 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




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

## 今後の事業展開

- R4.4以降、計2回利用実態や住民の意見をもとにしたダイヤ見直し、停留所の追加を行っており、今後も様々な取組を視野に入れながら地域の関係者とともに作り上げる「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。

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例50　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】

国土交通省

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

実施主体
岩瀬福祉会（長沼岩瀬地域包括支援センター）
ニーズ情報の共有
須賀川市
体制構築・実証実験運営
↓ 運行委託
運行主体
協同組合ながぬま ショッピングセンターアスク
待合所の提供・ニーズ情報の共有
長沼観光タクシー
オンデマンド交通の運行
福島交通
運賃精算システムの共通化

## 実施内容

【交通モード】自家用有償旅客運送（道路運送法第79条）＜１台＞

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

■利用料金・割引

■利用の様子

## 基本指標

【実証期間：1/19～2/29（42日間）】
【利用者数：132名】

事業実施に係る費用（実証期間）

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）

| | |
|---|---|
| 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）。

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例51　地域乗合バス事業の共同経営【熊本県熊本市】

国土交通省

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。

【実証・事業開始フェーズ】

# 事例52　地域乗合バス事業の共同経営【長崎県長崎市】

国土交通省

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。
- 長崎自動者と長崎県交通局が、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。

【実証・事業開始フェーズ】

国土交通省

# 事例53 「エリア一括協定運行事業」による安定的な公共交通ネットワークの構築【長野県松本市】

区分 | B 地方中心都市など | 官民の役割分担の再構築による地域公共交通の安定化 | 交通事業者間連携

## 対象地域

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

## 背景・概要

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

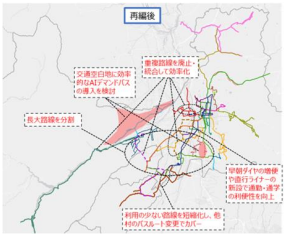
## 意思決定・実施主体

松本市 ―― アルピコ交通
協定締結

## 実施内容

**●長大路線の整理、路線新設、ダイヤ見直し等**
・利用の少ない区間の廃止、利用状況に応じた路線分割・統合等により、主要拠点へのアクセス時間を短縮。
・通勤・通学ニーズに対応するため、朝夕時間帯における増便や直通路線を設定するほか、交通空白地に対応した路線を新設。

**●エリア一括協定概要**
・自治体・交通事業者間で合意した路線について、協定期間を５年間とする一括運行委託契約を締結。
・協定期間内の委託内容・運行内容を定めるとともに、交通サービス購入費（負担金）を定めることにより、安定的な公共交通ネットワークを構築。




自治体・交通事業者間で対象路線について協議・合意

## 実施による成果・効果

**エリア一括協定**

| | |
|---|---|
| 締結主体 | 松本市・アルピコ交通㈱ |
| 協定期間 | ５年間（令和５年１０月～令和１０年９月） |
| 交通サービス購入費 | 1,574.5百万円／５年間 |

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

国による支援額
エリア一括協定運行補助 ＋ 特別交付税措置

---

【実証・事業開始フェーズ】

国土交通省

# 事例54 複数交通モードの連携による「手ぶら観光」の推進【北海道札幌市・愛知県名古屋市】

区分 | C 大都市など | 複数交通モード間の一体化による利便性・効率性の向上 | 観光・まちづくり×交通 | 交通事業者間連携

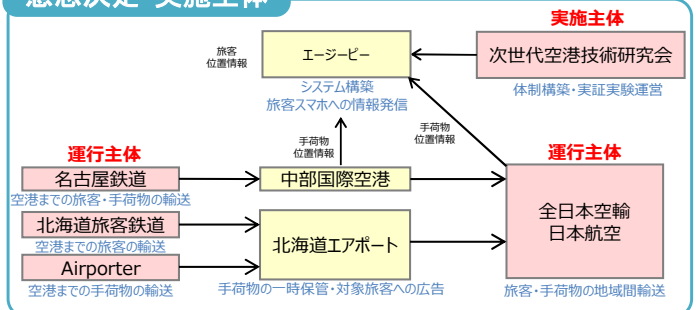
## 対象地域

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

## 背景・概要

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

## 意思決定・実施主体




## 実施内容

【交通モード】航空機・鉄道・バス

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

■手荷物預託用の受付

■鉄道を利用して空港へ輸送

## 基本指標

【実証期間：2/4～2/11（8日間）】
【利用者数：135名（5便）】

事業実施に係る費用（実証期間）

イニシャルコスト：15,400千円
ランニングコスト：1,760千円
（220千円/日）

※実証事業に係る費用
※本格運行に移行した際、1か所あたり180千円/日のランニングコストを想定。

| | |
|---|---|
| 1日あたり利用者数 | 16.9人/日 |
| 地域人口に対する利用者数比率 | – |
| 1日1便あたり利用者数 | 3.4人/日便 |
| 利用者1人あたり行政経費 | – |
| 地域人口あたり行政経費 | – |

## 今後の事業展開

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