

習い事応援タクシー実証実験

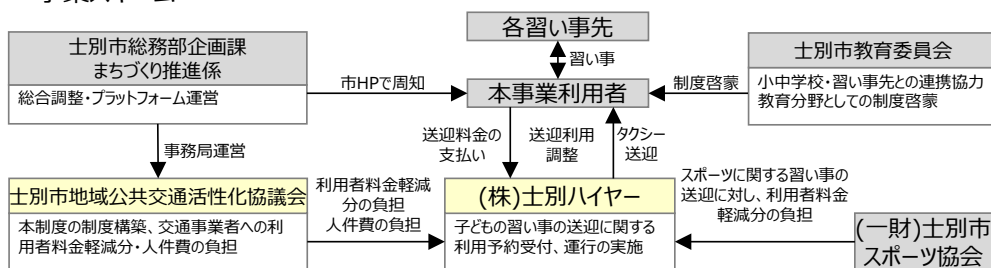
まちづくり×交通（北海道士別市）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	士別市地域公共交通活性化協議会
運行主体	(株)士別ハイヤー
共創パートナー	(一財)士別市スポーツ協会、他
交通モード (運行体制)	乗合タクシー【道路運送法第21条許可】 ・車両保有者：(株)士別ハイヤー【1台体制】 ・運転手所属：(株)士別ハイヤー【1人体制】
事業実施場所 (令和2年国勢調査)	北海道士別市 人口:17,858人(高齢化率41.2%) 面積:1,119km ² (人口密度16.0人/km ²) 主な域内交通：鉄道、路線バス、タクシー

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・タクシー事業者から士別市、士別市スポーツ協会に働きかけ。
- ・士別市スポーツ協会は法人化されており、協会内で意思決定が完結するため、費用負担も含めて協力がしやすい体制。
- ・士別市はスポーツに関する施策に積極的に取り組んでおり、スポーツ協会としても事業の意義を感じやすい環境。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 「合宿の里」として様々なスポーツ団体を受け入れることで、市民のスポーツ参画への意識が高く、行政としてもスポーツに関する施策に積極的に取り組んできた。
- ◆ 教員の労働環境改善や少子化により、**子どもの習い事場所の集約が進み、交通手段がないことにより習い事を断念せざるを得ない状況が発生。**
- ◆ 子どもが習い事をするためには、**家族による送迎を行う必要があるが、習い事の多くが夕方開始のため、親が終業時間を切り上げるなど就業が制限され負担**が大きい。
- ◆ 女性（お母さん）の働きやすさ（女性活躍推進）と子どもの「習い事をはじめたい！」を両立させるためにはこの事業は必須。

事業の内容

- ◆ 移動の課題を解消し、**習い事を活発に行える環境**を作り出し、市内の小中学生の身体及び精神の健全な発達に寄与するため、「**習い事応援タクシー**」を運行。
- ◆ (株)士別ハイヤーの公式LINEを通じて申し込み。習い事場所や時間・曜日を登録することで登録情報に基づき送迎を実施（都度連絡は不要、欠席時のみ連絡）。
- ◆ 自宅から習い事の施設へ入るまで見守る事を徹底しており**安心安全が確保**される。
- ◆ 冬期は雪が降ること、習い事に自転車で行くことも困難になるため、特に利用が多い。
- ◆ **士別市スポーツ協会の支援**によりスポーツに関する習い事の場合は**送迎1回につき100円割引**。
- ◆ 【自治体計画との連携】習い事の移動に公共交通を活用する取り組みは、若年層に対する地域公共交通への意識醸成の具体的な取組事例としてあげられるため、「**士別市地域公共交通網形成計画**」や「**士別市まちづくり総合計画**」の次期計画に組み込むことを検討。

■実証事業の収支【2023年7月18日～2024年1月31日】

収入	147,650円 (利用者負担額:106,450円、スポーツ協会負担額:41,200円)
支出	初期費用 － (既存のタクシー車両等を活用)
出	ランニングコスト 1,302,520円 (運行費用) ※本格運行に移行した場合、40万円/月 (運行経費30万 管理費10万)
損益	▲1,154,870円 ※協議会が負担 (共創モデル実証プロジェクトを活用)

事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・利用者負担とならないような料金設定。
- ・今回の実証事業を実施するにあたっては保護者からの要望を重視している。
(予約アプリ等を通じて意見を聞くこともある)

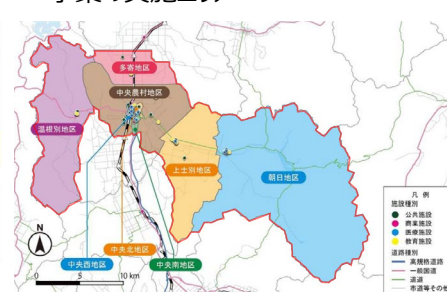
■利用料金・割引

	市街地	朝日町	その他郊外地域
1回あたり乗車料金	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(譲渡・払い戻し不可)

きょうだい割引	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回目：半額 第3回目以降：無料
スポーツ割引	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送迎1回につき100円割引(回数に制限があります)
きょうだい割引併用可	

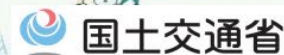
■事業の実施エリア



R6.1.1より朝日町運賃改定
2,000円→1,000円

習い事応援タクシー実証実験

まちづくり×交通（北海道士別市）



事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数：532名**（207運行）【2023年7月18日～2024年1月31日】
- ◆ 平均乗合人数：2.5人
- ◆ 市街地の**満足度90%**、市街地以外の満足度30%（利用者負担額が大きい）
- ◆ 士別市スポーツ協会は士別市のスポーツ振興・普及が目的であり、スポーツ少年団活動の送迎支援は事業計画にも位置づけている。今回の実証事業により、子どもたちの交通手段が確保でき、**子どもたちのスポーツ環境を充実化・活性化することは同当協会としてもメリットであり、費用負担の意義**がある。
- ◆ 交通事業者とも双方の考え方、目的など全て一致しており、スムーズに進められている。
- ◆ 交通事業者の独自アンケートでは「習い事応援タクシーを現在の運賃のまま、年間を通じて運行してほしい」という声が非常に多く寄せられた。

■ 習い事（剣道）への送迎の様子



共創
パートナーの声



- ・部活動地域移行など、子どもたちがスポーツをする環境は狭められている実態があり、特に地方都市ではそれが顕著です。
- ・士別市スポーツ協会としても、送迎の充実化により子どもたちのスポーツ選択肢が広がり、保護者の時間および負担が軽減されると考えています。

利用者の声



- ・子どもたちの**両親が共働き**のため、18:30からの剣道の習い事には**両親が間に合わない**。以前は自身（祖母）が送りをしていたが、今は年齢のこともあるので難しく、この送迎は**非常に助かっています**。
- ・剣道の場合、家で身支度をして、竹刀や防具を持ち運ぶ場合もあるため、自転車での移動も難しい。

事業の効果（交通事業者・自治体）

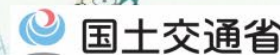
- ◆ 今回の実証では運行費用の2割弱を利用者負担（＝運行収入）としたが、人件費やシステム使用料を賄えきれておらず、**現時点で収益効果があるとは言えない**。
- ◆ タクシー事業者としては、子どもたちがのびのびと習い事や部活動を行える（スポーツ協会連携）、お母さんが働きに出る事で**市内の労働力がうまれる**、こういったまちに（暮らしやすい・子育てがしやすい）**将来帰ってきたいと考える子どもが増える、これ以上のメリットはない**と考えている。
- ◆ この事業の大きなポイントである「見守り」については想定以上の効果があると考えます。習い事先で玄関先に入るまで見守る事はもちろんのこと、この冬、習い事応援タクシーが自宅へ迎えにいったところ、鍵を忘れて自宅に入れず凍えている子どもを保護した（2件発生）。タクシー無線ですぐに状況が事務所へ伝わり、事務所から保護者へ連絡。想定外ではあったが、タクシーだからこそ迅速で臨機応変な対応が出来た。
- ◆ 士別市は行政面積が広いが、バスの便が少ない問題があり、部活動や習い事に通えなかった、もしくは回数を制限していた子どもたちが、**十分に部活や習い事をできるような交通手段の確保につながっている**と考えます。

今後の事業展開に向けて

- ◆ **エリアの拡大により、利用者を増やすとともに、利用者の負担を軽減するために広告費や協賛金の確保**を図る。（運行費用の20%程度を賄う想定）
- ◆ 令和4年度は無償、令和5年度から有償。有償化に伴い利用者が減少しており、「帰り」への対応などの工夫とともに、協賛金や自治体からの継続的な支援が重要。
- ◆ より多くの**ニーズに対応**するために、車両を増やしたいが、**運行費用の観点から車両を2台に増やすことが難しい**。（人員は足りている）
- ◆ 将来的に地方でのスポーツ環境は送迎支援が必要不可欠。タクシー事業者としては全国的にも早いタイミングで送迎支援事業に着目した取り組みを他地域へ展開したい。
- ◆ 本事業の継続には**青少年育成や共働きによる生産性向上の主目的の観点から教育や女性活躍推進の予算を充当することが重要**と考えている。

収益循環モデルの構築による「江差MaaS」実証事業

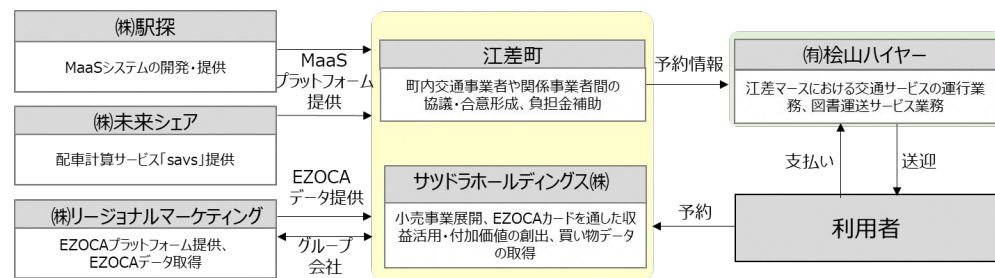
買い物×交通（北海道江差町）



事業の基礎情報

実施主体	江差町地域公共交通活性化協議会
運行主体	江差町（有）松山ハイヤー
共創パートナー	サツドラホールディングス（株）
交通モード （運行体制）	AIオンデマンド交通（自家有償旅客運送） ・車両保有者：（有）松山ハイヤー【1台稼働体制】 ・運転手所属：（有）松山ハイヤー【2人体制】
事業実施場所 （令和2年国勢調査）	北海道江差町 人口：7,428人（高齢化率38.4%） 面積：109km ² （人口密度67.8人/km ² ） 主な域内交通：路線バス、ハイヤー

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・共創パートナーであるサツドラホールディングス(株)と江差町による体制。
- ・サツドラホールディングス(株)のグループ会社である(株)リージョナルマーケティングが運営する地域共通ポイントカード「江差EZOCA」の利用データ等の活用し商業分析が可能。
- ・函館未来大学発ベンチャーの(株)未来シェア、(株)駅探によるMaaSシステムを活用し、LINE予約システムとリアルタイム配車システムを構築。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 江差町は人口減少や高齢化に伴う人手不足が深刻化しており、交通分野の地域課題として、運転手不足等を要因とした公共交通機関の衰退による交通空白地域が拡大が挙げられる。
- ◆ バス路線の見直しも検討されている中で、交通空白地域においてバス停までの**移動が困難な高齢者に対する移動手段の確保**が必要と考えられる。
- ◆ まちづくりに関する包括連携協定を令和2年3月に締結し、サツドラ主導のもと、同じく地域公共交通の見直しに着手していた同町との連携により、持続可能な新たなMaaSモデルを確立する「江差MaaS（マース）」実証事業を令和3年度から開始した。
- ◆ 過年度、町全域を北部・南部に区分け（両区間の直接的な運行は不可）し、各エリア内での近距離移動を目的としたオンデマンド運行を行ってきた。

事業の内容

- ◆ 江差町の人口減少及び高齢化の進行に対応した地域内交通の充実化を図るため、「交通」×「買い物」の連携により持続可能なサービスを展開する「**江差MaaSの実装化**」を目指す実証事業を実施。
- ◆ 地域内交通の充実化のため、既存交通の基軸である路線バスを補完する「**AIオンデマンド交通の実証運行**」を実施。
- ◆ 利用者は事前登録の上、電話またはLINEにて乗車を予約。運行時間内で、自宅及び指定の乗降地点を運行。一般運賃（中学生以上）で**乗合なし500円／乗合あり300円**を支払い。
- ◆ 電話利用者は役場「まちづくり推進課」にて事前登録、EZOCAカードの案内等も実施。
- ◆ 地域の共通ポイントカードとして導入されている「**江差EZOCA**」の高い普及率を活かすため、実証期間中の行動変容の分析に向けた利用者の買い物データの取得に加え、「江差MaaS」における新たな交通サービス「AIオンデマンド交通」での現金以外での決済インフラとして同カードによる**電子決済を実装**し、交通サービス利用時の運賃に対する**電子マネー・ポイントの利用やサービス利用に伴うポイント付与**を可能にすることで、「交通」×「買い物」による「収益循環モデル」の構築へと繋げる。
- ◆ 地域公共交通計画においても、交通空白地域の解消を図る新たな公共交通として位置づけ、持続可能な交通網の構築に向けた再編を地域全体で進めていく予定。

■実証事業の収支（R5.11.1～R6.2.9）

収入	157,108円
支出	初期費用 8,438,265円
	ランニングコスト 4,254,268円（運行費用）
	→10・11月運行委託費1,436,087円、 12月運行委託費1,279,033円、1・2月運行委託費1,539,148円
出損	益 ▲12,535,425円

事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・新たな交通サービスへの期待感から、町を中心に既存の公共交通に足りないところをオンデマンド交通で補完するという認識の周知徹底が困難。
- ・地域住民の声の吸い上げを重視しており、町内で開催する住民説明会を通じて町民の意見・アイデアを聞きながら運行エリアの拡大・予約方法の改善等を検討した。

■事業の実施エリア

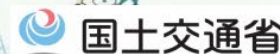


■利用料金・割引

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

収益循環モデルの構築による「江差MaaS」実証事業

買い物×交通（北海道江差町）



事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **登録人数：221人**【実証運行終了時点】
- ◆ **利用者数：660名**（566運行）【実証運行終了時点】
- ◆ 乗合率：38.5%【実証運行終了時点】
- ◆ 前回利用者からは、アプリサービス改善により予約利便性が向上したこと、**運行エリア拡大（町内全域）による移動の自由度が向上**したことが意見として多く挙げられている。
- ◆ デマンドバス利用実績とサツドラ店舗での購入データ等から、新たな移動手段の確立による外出機会の増加、そして**地域消費活動の促進（収益増）**につながることを把握でき、他の小売事業者への波及も期待できる。



共創 パートナーの声



- ・買い物の利用者が増えてきている。
- ・乗り合いで金額が安くなることで（通常500円の運賃が乗合になることで300円になる）、近所の人と乗り合って出かけることが増え、また、エリアが町内全域に拡大したことで、乗合率の向上に繋がった。

利用者の声



- ・予約アプリ（LINE）の使い勝手がよくなり、電話でも簡単に予約できる。
- ・町内全域にエリアが拡大したことで、買い物、通院など移動の自由度が向上した。
- ＜要望＞
- ・運行時間の拡大、平日だけでなく土日祝日も運行してほしい。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 利用者の平均年齢は66.6歳、利用者の69%が60代以上と高齢者を中心とした利用が広がっている。
- ◆ 実証運行を重ねている中で、利用者の固定化が見られるものの、本実証運行では「AIオンデマンド交通」利用者の約66%が複数回の利用に繋がっているため、地域において既に欠かせない移動手段の一つとして認識されている。
- ◆ 「AIオンデマンド交通」の**乗合発生率が38.5%**と高い水準となっていることから、乗合料金の設定が外出機会の創出や地域内コミュニケーションの一因に繋がっていると考えられる。
- ◆ LINEアプリによる予約について、運行別の利用割合は全体の41%と電話が上回った一方で、**実人数では全体の54%**と電話を上回ったことから、利用層の大半が高齢者である中で、地域公共交通におけるデジタル化促進の可能性が示唆されたものと考えられる。
- ◆ **既存の公共交通に足りないところをオンデマンド交通で補完する**という認識を、利用者にも徐々に周知することができている。

今後の事業展開に向けて

- ◆ 通院や買い物などの生活移動の利便性向上に向けて、住民の移動実態についてより分析を進めながら、本実証運行で検証しているAIオンデマンド交通を令和6年度より本格運行していくことを想定。
- ◆ 利用方法等の住民周知のさらなる徹底、複数回利用者の拡大に向けた**サブスク化（定期券）や回数券の導入**について今後検討。
- ◆ **継続運行に向けた運転手確保、運行時間の拡大・延長、乗降地点の追加**が主な課題事項として挙げられる。
- ◆ 運転手不足に伴う輸送資源の最適化、**持続可能な事業構築**に向けた運行経費等の再精査、町内事業者（商業店舗等）との連携強化をすることが重要であると考えている。

十勝帯広におけるローカルハブでの共創によるコミュニティ活性化事業

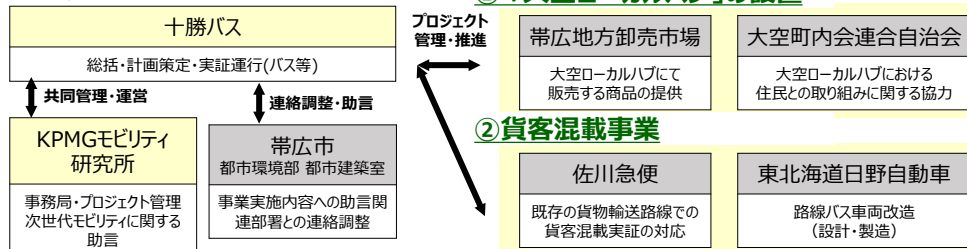
物流×交通（北海道帯広市）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	十勝バス株式会社
運行主体	十勝バス株式会社
共創パートナー	佐川急便株式会社、帯広地方卸売市場株式会社、他
交通モード (運行体制)	一般貨物自動車運送事業 ・車両所有者：十勝バス（2台） ・運転手所属：十勝バス
実施場所 (令和2年国勢調査)	北海道帯広市 人口:166,536人(高齢化率29.6%) 面積:619km ² (人口密度268.9人/km ²) 主な域内交通：鉄道、路線バス、タクシー、デマンド交通

■事業スキーム



①「大空ローカルハブ」の設置

帯広地方卸売市場	大空町内会連合自治会
大空ローカルハブにて販売する商品の提供	大空ローカルハブにおける住民との取り組みに関する協力

②貨客混載事業

佐川急便	東北海道日野自動車
既存の貨物輸送路線での貨客混載実証の対応	路線バス車両改造（設計・製造）

体制構築のポイント

- ・共創事業者と月に2回の会議を実施。事業者間で課題を共有することで個社では成しえなかった、地域の力を結集した解決策の検討・創出。
- ・事業主体である十勝バスに、日野自動車からの出向者やKPMGなどの協力者がいることもあり、地域外のプレイヤーから新たな知見を獲得して、全国で同様の課題を抱える地域に対して本事業の成果を展開することが可能となる。

事業の内容

①「大空ローカルハブ」の設置

- ◆ 共創を促すための拠点として「大空ローカルハブ」をオンデマンドバス「おおぞライナー」の待合所として整備。タブレットを設置しアプリで「おおぞライナー」の予約をできるようにする。
- ◆ 「大空ローカルハブ」内で市場商品を販売。その場にはない商品は注文を受けたのち**路線バスを活用し「大空ローカルハブ」へ輸送。後日「大空ローカルハブ」で客が受け取る。**

■実証事業の収支【令和5年11月～令和6年2月】

収	入	1,069,000円 (物販920,000円・カフェ売上149,000円)
支	初期費用	12,000,000円（修繕・什器等の整備費用）
出	ランニングコスト	1,600,000円（人件費等）
損	益	▲12,531,000円

②貨客混載事業

- ◆ 帯広～広尾間で毎日荷物輸送を行っている**佐川急便の荷物を貨客混載バスで輸送。**積載量と輸送人員の実態から、長距離路線である広尾線が最適であるとして選定。
- ◆ 貨客混載事業の運用性、路線バス車両後部を物流輸送に適した改造をする際の機能性を確認。運用性の検証として、荷物の運送費、荷物の載せ替えや運転手の引継ぎなど、物流事業者と**貨客混載の最適化したオペレーションを検討。**
- ◆ **今回の実証では十勝バスが無償で輸送し、実証を踏まえて収支計画を検討する。**

事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・昨年度の実証では、室内に何があるか見えず利用が伸びなかったため、今年度の実証では**大空ローカルハブの壁面をガラス張りとし、内部の様子がわかるような工夫**を施した。
- ・大空団地の数千戸に十勝バス職員がポスティングを実施。玄関先で会話し取り組み内容を説明することもあった。
- ・本実証のために、十勝バスとして一般貨物自動車運送事業の許可を取得した。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 住民目線の課題として、自宅からバス停への**移動手段が不便で自家用車を選択せざるを得ず、一部の高齢者は外出欲求が減退。**また、バスの運行本数が少なく待ち時間が長い一方、**バス停の利便性・快適性が低く公共交通の利用欲求も減退**している。
- ◆ 交通事業者の課題として、採算性及び**運転手不足により増車が困難。**また、高齢者を中心に利用されているオンデマンド交通のアプリ利用者数が伸びない。
- ◆ 路線バスにおいて、乗員数は年々減少しているが、**バス路線網を維持していくことが課題**となっている。物流業界においては、将来的な**ドライバー人口の減少**による物流網の維持が課題となっている。**路線バス網をオンデマンドバス等と組み合わせた効率的な形に再構築**するとともに、交通の結節点であるバス停を再定義・再構築することを目指している。



十勝帯広におけるローカルハブでの共創によるコミュニティ活性化事業

物流×交通（北海道帯広市）

国土交通省

事業の効果（利用者・共創パートナー）

①「大空ローカルハブ」の設置

- ◆ 「大空ローカルハブ」の利用者数（令和5年11月～令和6年2月）：約1,000名
- ◆ 高齢者にとっては、近隣商業施設へ行くことが難しいため、大空ローカルハブ内の物販に需要があった。
- ◆ 買い物やバス待ちだけでなく、住民が集まり憩う場所として利用された。
- ◆ この取り組みに興味を持った企業等が本施設がセミナー会場としても利用した。カフェとしての利用だけでなく多目的な利用に対応したことで集客効果があった。

②貨客混載事業（共創パートナー：佐川急便）

- ◆ 十勝バスに貨客混載バスで配送をお願いすることや、拠点から荷下ろしした後は地元配達業者に広尾町での配達をお願いすることで**将来的な人材不足解消**につながると考えている。
- ◆ 人が乗っていないバスの後方を荷室にして活用することで、宅配業者側の車両数・人件費を減らすことができる効果もある。



■室内に視線が通るよう設計された外環



■大空ローカルハブの室内。利用客の要望に応じて、商品を取り寄せる取り組みも実施



■大空ローカルハブ内で買い物をする女性

利用者の声



- ・おいしい商品がたくさんあるので週に何度も買い物に来ている。
- ・大空地区ではスーパーはなく、コンビニが1軒あるだけなので助かる。
- ・全く新しい施設ではなく、なじみのある建物を利用したことで、以前のお店の外観をそのまま作ってくれているので懐かしい。

事業の効果（交通事業者）

①「大空ローカルハブ」の設置

- ◆ 大空ローカルハブ設置後、オンデマンドバス「おおぞライナー」の利用者が増えた。
- ◆ バス待機所としての機能だけではなく、住民同士の交流の場として多くの方に活用されることで、住民の外出意欲と交通機関利用度の向上につながることを期待している。

②貨客混載事業

- ◆ 路線バスの人に乗っていないスペースに佐川急便の荷物を載せて運搬し、佐川急便から輸送費を受け取ることで収入の一部とする可能性を検証できた。
- ◆ 他の乗車率の低い路線でも、同様の貨客混載を展開することで、収益を増やすことを検討するための実証を行うことができた。



■ 人気のあるパン屋の移動販売など集客効果のあるイベントも開催している

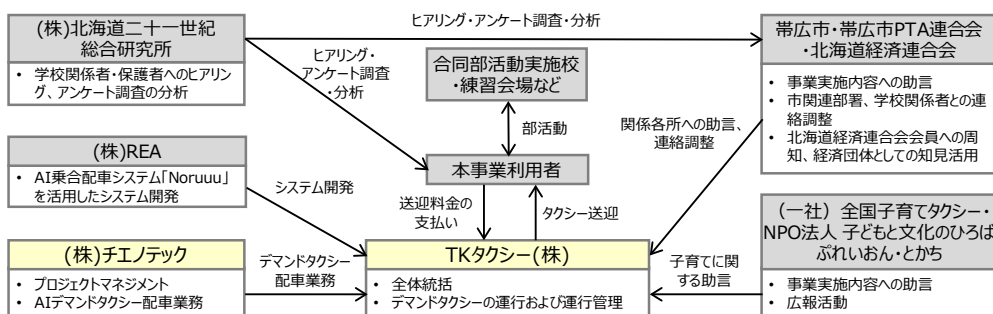
今後の事業展開に向けて

- ◆ 健康教室開催や、大空ローカルハブ発着の市場買い物ツアーなど、イベントの企画を継続することで大空ローカルハブの**認知度を上げて、住民の交通利用促進に繋げる。**
- ◆ 大空ローカルハブで販売してほしい商品を聞いて取り寄せたり、人が集まりやすい朝から営業するなど、**利用者の声をフィードバック**することで利用者増加に努める。
- ◆ 現在は空きスペースになっている大空ローカルハブの**未改修の2階スペースの有効活用**（ミーティングルームや民泊施設等）を検討中で、新サービスの検討に注力している。
- ◆ ゆくゆくは**帯広の東地区などに横展開させ、帯広市内に大空地区のようなコンパクトシティを複数形成していくことを目指す。**さらに、コンパクトシティ同士が交通の拠点となり街が発展していくことを目指す。
- ◆ 貨客混載バスに関しては、実証実験路線にて**2024年中に本格導入を目指す。**

事業の基礎情報

実 施 主 体	TKタクシー（株）
運 行 主 体	TKタクシー（株）
共創パートナー	（株）チエノテック、（株）REA、他
交 通 モ ー ド （運行体制）	AIデマンド交通【道路運送法第21条許可】 ・車両保有者：TKタクシー（株）【3台体制】 ・運転手所属：TKタクシー（株）【3人体制】
事業実施場所 （令和2年国勢調査）	北海道帯広市 人口：166,536人（高齢化率29.6%） 面積：619km ² （人口密度268.9人/km ² ） 主な域内交通：路線バス、デマンド交通、タクシー、鉄道

■事業スキーム



体制構築 のポイント

- ・TKタクシーから全国子育てタクシー協会や子育て支援のNPOに働き掛け。
- ・合同部活動の送迎であるため、運行に必要な道路運送法第21条の許可や、学校との連携に関して帯広市が協力。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ TKタクシーの代表が全国子育てタクシー協会の理事であり、**本事業以前から独自に子育てタクシーとして塾の送迎を実施**しており、保護者の負担を軽減させたいという思いが根底にあった。
- ◆ 少子化が進み、学校単独での部活動の維持が難しく、学校によっては近くの学校との合同部活動や、スポーツ少年団の活動が増加しており、それにより、**保護者が違う学校の体育館や練習会場などに送迎している**ため、保護者の負担も増している。
- ◆ 子どもに好きなスポーツをやって欲しい、保護者の負担を軽減したいという思いから、全国子育てタクシー協会や市内で活動するNPOふれいおん・とかちに声掛けをした。

事業の内容

- ◆ **合同部活動における効率的な生徒の移動を実現**するため、新たな移動手段としてデマンドタクシー（乗り合いサービス）を運行。
- ◆ 稼働が下がっているタクシー事業の新たな移動需要を創出し、持続可能性の高いモデル構築を目指す。
- ◆ WEB専用アプリを通じてAI乗合配車システムを経由し、乗車予約。電話での予約も可能。
- ◆ 電気自動車（EV）を利用した**CO2排出量削減への寄与**に加え、次世代を担う子どもがEV乗車を体験することで、**SDGs教育の一つとして学びの機会**とする。
- ◆ 【自治体計画との連携】R5年9月に策定した帯広市地域公共交通計画において、市内の公共交通ネットワークを持続可能な形で維持・確保していくことが大きなテーマとなっている。国の掲げる交通結節点における「幹線と支線」の観点からも、**既存の路線バスに細かく動ける交通をつなげる連携**を検討する。

■実証事業の収支【2024/2/3、2/10、2/17、2/18、2/24、2/25】

収 入	0円
支 出	17,698,697円 (EV車購入/メーター等の営業車使用料/システム導入など)
	880,000円 (乗務員/配車コールセンター経費) ※本格運行に移行した場合、85万円/月 (運行経費75万円 管理費10万円) 注:3台フル稼働の場合
損 益	▲19,058,697円 ※TKタクシーが負担 (共創モデル実証プロジェクトを活用)

事業実施に
あたり
苦勞した点
やポイント

- ・当初は運賃を200円と設定したが、利用者が少なかったため、まずは乗ってもらうことが重要と考え、無償運行に切り替えた。
- ・実証実験は令和5年12月の予定だったが、学校関係者へのアンケートなどで時間がかかってしまい、開始時期が2か月遅滞してしまった。

■予約システム



■事業の実施エリア



「部活MaaS」プロジェクト～子育てのしやすい街づくりへ～

子育て×交通（北海道帯広市）

国土交通省

事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数：9名**（運行数計8本）【2024/2/3、2/10、2/17、2/18、2/24、2/25】
- ◆ 平均乗合（利用）人数：2.25人
- ◆ 帯広市の学校では少子化に伴い、学校単位での部活動が難しくなる中で、今回の実証事業によりスポーツ少年団なども含めスポーツを行う環境が充実することは有意義である。
- ◆ これまでは保護者が送迎できないため部活を休ませざるを得ないこともあったが、**保護者の都合に依らず生徒が部活動に参加できるようになる**と評価をいただいた。
- ◆ 遠方から通う子どもの送迎は、活動が終わるまで保護者は待機しているため、拘束時間が長く負担が大きい。その時間を、乗り合いタクシーを利用することで、**保護者自身の時間の確保や働き方の変化にも繋がる**との声が寄せられた。

■ 部活動への運行・送迎の様子



車内ではドライバーが生徒にEV車について説明

共創パートナーの声



- ・少子化から部活動がなくなり、合同部活や少年団に入る子どもが多くなってきた。それだと場所が遠くなり保護者の負担も大きくなるが子ども達には好きなスポーツをさせてあげたい、そういった力になりたい。
- ・価格は上がってしまうが、今回の実証実験が終わっても、この事業を継続していきたい。

利用者の声



- ・送迎する時間がなく、タクシーを呼んだこともあるため、魅力的に感じる。
- ・以前は親が送り迎えできない時、部活を休んだこともあったがこのタクシーで部活に必ず行けるのは嬉しい。
- ・土日だけでなく、平日でも学校から少年団等の練習場までの送迎に負担を感じていたため、ありがたい。

事業の効果（交通事業者・自治体）

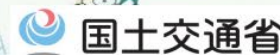
- ◆ 次世代を担う子ども達（中学生）に対して、**EV車を通してエコの考えを伝えていけるため、SDGs教育の一つとし、環境についての学びの機会にもなる。**
- ◆ EV車に移行したことにより、**燃費の面では2倍以上の効果**があった。
- ◆ 今回の実証は当初有償であったが、よりたくさんの方に利用いただくために無償へと切り替えた。また、予約も前日まで可能にすることにより、問合せも増えた。他にも、周知する期間も重要であるが、保護者間の口コミの効果は大きかった。
- ◆ 既存の交通事業者に影響を与えないことも、公共交通としては重要であり、地域全体で公共交通を維持していくために交通事業者や自治体だけではなく、市民も参加し、環境づくりを行っていくことも重要であると考えます。

今後の事業展開に向けて

- ◆ 高い需要があることはアンケート等を通して分かっており、**課題として残っている持続性やコストの設定などは対策として協賛・広告費の獲得により収益構造を強化し、さらに利用者の安心感向上に繋げていくため行政との連携を強めていく。**
- ◆ 市としても公共交通が不便だと市の魅力が低減することに直結する一方で、交通事業者だけの取り組みでは厳しい状況にあるのが現状。バスやタクシーそれぞれの交通事業者が持っているノウハウを共有し、連携していくことが必要。
- ◆ エリア外の保護者からの問い合わせも多くあったため、**エリアを拡大するため、本取り組みに賛同・参画いただける交通事業者を幅広く拡大するとともにAIデマンド交通の再構築を検討していく。**
- ◆ 具体的には、帯広全域を含む周辺エリア（音更町・札内町など）の拡大や高校生など対象利用者についても拡大を図り、行政の協力を得ながら事業として持続させたい。

オフエアポート・チェックイン実証事業

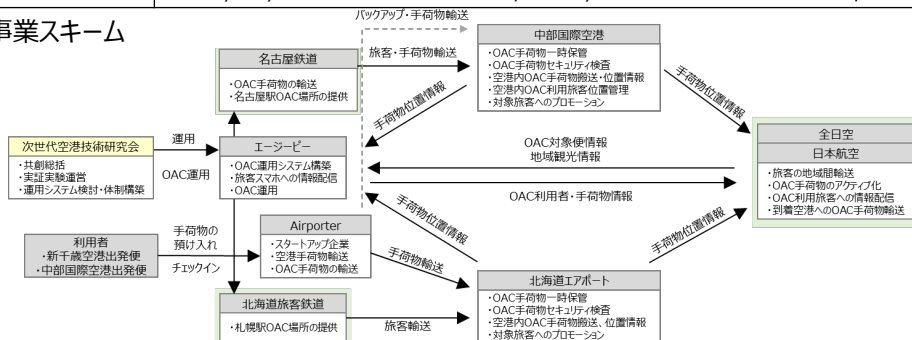
交通・物流×交通（北海道札幌市、愛知県名古屋市）



事業の基礎情報

実施主体	次世代空港技術研究会（ARTA）
運行主体	名古屋鉄道（株）、（株）Airporter
共創パートナー	全日本空輸（株）、日本航空（株）、中部国際空港（株）、（株）エージーピー 他
交通モード （運行体制）	【許可登録不要の無償運送】 ・交通事業者：全日本空輸（株）・日本航空（株）・中部国際空港（株）・北海道エアポート（株）・名古屋鉄道（株）・北海道旅客鉄道（株） ・物流事業者（株）Airporter
事業実施場所 （令和2年国勢調査）	愛知県名古屋市 人口：2,332,176人（高齢化率25.3%）/面積：327km ² （人口密度7143.0人/km ² ） 北海道札幌市 人口：1,973,395人（高齢化率27.8%）/面積：1,121km ² （人口密度1760.0人/km ² ）

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・国交省航空局および観光庁とオフエアポート・チェックイン（以下OAC）に関する日本における導入対応検討協議に、次世代空港技術研究会が連携。
- ・空港でのFAST TRAVEL施策と、オーバーツーリズムによる地域交通における問題を解決課題として、札幌雪まつりをターゲットとした関係事業者選定を実施。
- ・1方向運用では利用が限定されることから札幌⇄名古屋の2方向運用で実証。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 国交省航空局および観光庁とOACに関して日本における導入対応検討協議が推進されている。
- ◆ 地域交通（鉄道・バス等）は、オーバーツーリズムによる観光客が持ち込む手荷物により混雑し、地域住民の公共交通機関の利用阻害要因となっている。
- ◆ 観光客は手荷物保持により行動範囲は限定されることから、広域での観光消費には至っていない。
- ◆ 観光客（旅客）と手荷物の分離により、空港までの地域公共交通機関の混雑緩和を図ることを地域公共交通としての視点とし、オフエアポート・チェックインの導入を検討し、先導実験として実証実験を実施する。
- ◆ 手ぶら観光の実現により、広域観光周遊の利便性向上と観光消費の拡大を図り、地域経済へ貢献する。

事業の内容

- ◆ オーバーツーリズムによる観光客が、地域交通（鉄道・バス等）に持ち込む手荷物を削減することにより、地域交通の円滑な利用を促進。
- ◆ 対象旅客は都市部主要駅（名古屋鉄道・名鉄名古屋駅及びJR北海道・札幌駅）での**手荷物チェックインを可能とし、空港では直接搭乗口に向かうことが出来る**。預託された手荷物は、到着空港にてピックアップする。
- ◆ 駅にてチェックインした**手荷物は、空港まで鉄道・トラックにて輸送**。
- ◆ 対象旅客は手ぶらであるため、夕刻の出発便までの時間を、より広域での地域観光・食事・ショッピング等を体験に費やすことが可能。
- ◆ 対象旅客のスマホ位置情報に基づき、**空港までの交通情報・観光情報の他、手荷物の位置情報**（輸送中・空港到着・航空機搭載等）を当該スマホに情報配信する。
- ◆ 手ぶら観光を実現し名古屋・札幌の双方方向にて空港迄の**移動利便性を向上**。地域の交通・観光案内と手荷物状況を旅客のスマホに情報配信し、安心・安全な観光旅行を実現。
- ◆ 実証事業の観点より、OAC利用者から利用料金は徴収しない。

■実証事業の収支【2024/2/4～2024/2/11】

収入	0円
支出	初期費用 15,400,000円
ランニングコスト	220,000円（列車運行費用）、航空会社運送費用、人件費、窓口設置費用等
出損	※本格運行に移行した場合、1箇所180,000円/日程度を想定
益	－（運送費用等で各社の持ち出しがあるため、収支は把握不可）

事業実施にあたり苦勞した点やポイント

- ・手荷物の輸送にあたって、陸上輸送約款（鉄道）と航空輸送約款（航空）による規定がそれぞれ異なるため、関係事業者で調整が生じた。
- ・OACを実現するには交通輸送事業者の連携として、航空会社・空港会社と鉄道・トラック事業者によるシームレスな手荷物輸送と旅客位置情報に基づく情報共有プラットフォームによる運用情報の共有が必要となる。

■事業の実施エリア

【対象路線/便】

全日空(ANA)・日本航空(JAL) 5便/日×8日間
※概ね17時以降に中部国際空港および新千歳空港
出発便の旅客

【オフエアポート・チェックイン（OAC）運用】

- ①名鉄名古屋駅→中部国際空港
・OAC窓口→名古屋鉄道・名鉄名古屋駅（専用車）→中部国際空港
・出発時間12:30頃1便
・バックアップAirporter（トラック）
- ②札幌駅→新千歳空港
・OAC窓口→Airporter（トラック）→新千歳空港
・出発時間12:05頃1便

■利用料金・割引

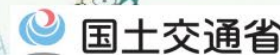
・無償輸送

【駅OAC施設】

- ①名古屋鉄道・名鉄名古屋駅
- ②JR北海道・札幌駅

オフエアポート・チェックイン実証事業

交通・物流×交通（北海道札幌市、愛知県名古屋市）



事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ 対象者：5便×150名×8日間 約6,000人 【2024/2/4～2024/2/11】
※団体旅客等を除くと約25%の旅客が対象 約1,500人
- ◆ 手荷物預かり個数：**135個**
- ◆ 名古屋はビジネスのお客様利用が多かった。（午前中にキャリーケースを預け、夕方空港に向かう利用）
※航空会社からの搭乗案内と併せてサービスの案内メールを送ることで多くの方に認知され、利用に繋がった。
- ◆ 観光行動の広域化・土産等の購入促進を目指す中で、実際に手荷物を預けられた後に**手ぶら観光をし、土産物を購入、新たに手荷物としてチェックインされた方、小さなお子様連れご家族の利用**で、観光行動拡大に繋がっている。
- ◆ アンケート結果として**ほぼすべての利用者が満足、今後も利用したい**と回答し、事業の有効性が確認できた。

利用者の声



- ・荷物がなかったため、鉄道を利用する上で快適だった。
- ・大型荷物を預けられたことで、気兼ねなく観光することができた。
- ・手荷物がないことで行動範囲が広がり、充実した時間を過ごすことができた。
- ・手荷物の位置情報がスマホに送られてくることから安心感がある。
- ・手ぶら観光だけではなく、空港での手続きが不要で便利だった。

■ オフエアポート・チェックイン利用の様子

札幌駅・名古屋駅周辺に設置された受付で利用者が手荷物を預ける



電車へ積み込みを行い、空港へ輸送

事業の効果（交通事業者・事業主体）

- ◆ 観光客（旅客）と手荷物の分離により、空港までの**地域公共交通機関の混雑緩和**に繋がっていくことが期待できる。（鉄道会社）
- ◆ 空港での**手続き時間の短縮、空港設備の縮小化、航空機搭乗時の混雑緩和を確認**できた。（航空会社）
- ◆ さらに利用率を高めるためには、一般旅客の安全性を確保するための手法の確立、OAC受付窓口から駅ホームまでの動線設計検討、荷物の受付場所及び一時預かり場所の検討をする必要があると考えている。
- ◆ アンケートもさることながら、OAC受付窓口でも利用者から「本格運行される場合は利用したい」との生の声を聞くことができた。
- ◆ 本格運用に向けて、手荷物の運用取扱規定を関係事業者で運用形態に合わせて検討していく必要があると考えている。

今後の事業展開に向けて

- ◆ OACを実現するため交通輸送事業者（航空会社・空港会社と、鉄道・トラック事業者）が連携し、シームレスな手荷物輸送と旅客位置情報に基づく情報共有プラットフォームによる運用情報の共有を図る。
- ◆ **国際線対応、関西空港－大阪万博（大阪・京都）、航空会社OAC対応システム改修に伴う、各地域におけるOACの実施**に向けて関係省庁（国交省・観光庁）と連携協議を進めながら推進する。
- ◆ OAC実施で観光客（旅客）と手荷物を分離させ、各地域の空港と主要都市・観光地間にて同様に課題となっている地域交通における阻害要因である**混雑状況を減少させる横展開を図る**。

郡山市安積町における定額乗り放題活用生きがい促進事業

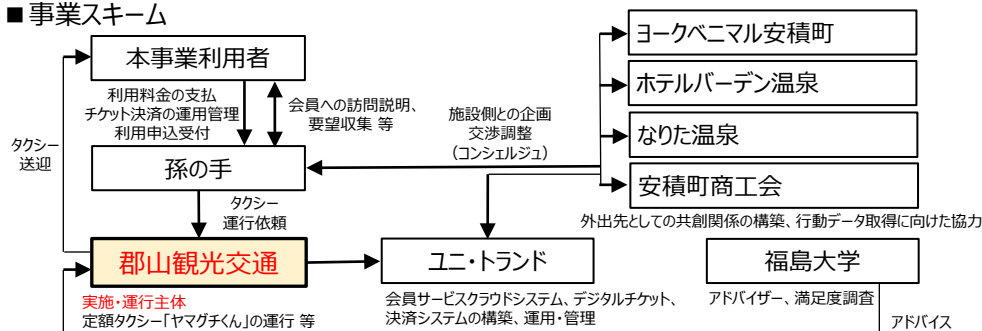
買い物・観光×交通（福島県郡山市）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	郡山市安積町生きがい促進プラットフォーム
運行主体	郡山観光交通(株)
共創パートナー	(株)孫の手、(株)ユニ・トランド 他
交通モード (運行体制)	旅行商品方式【道路運送法第4条乗用】 ・車両保有者：郡山観光交通(株)【2台体制】 ・運転手所属：郡山観光交通(株)【2人体制】
実施場所 (令和2年国勢調査)	福島県郡山市 人口:327,692人(高齢化率26.9%) 面積:757km ² (人口密度432.8人/km ²) 主な域内交通：鉄道、路線バス、タクシー

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・すでに定額タクシーサービスを実施していた**郡山観光交通・孫の手**（旅行事業者・郡山観光交通の子会社）から、利用者の訪問先となりうる**商業施設**（ヨークベニマル）・**温泉施設**（ホテルバーデン温泉・なりた温泉）と安積町商工会に働きかけ。
- ・郡山市デマンド交通とエリアが被らず**軋轢が生じない営業エリアのみ**で実施。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 郡山観光交通(株)が、元々、地元高齢者の外出支援として**定額タクシー「ヤマグチくん」**を実施し、さらに介護タクシー部門の経験から**コンシェルジュサービス**を展開。
- ◆ 地域住民の交通に対する「**日常の足**」に対する**不安を解消**するため実施。
- ◆ コンシェルジュによる細かい聞き取りから、高齢者は外出する意志が無いのではなく、促進のための「**外出する目的・行き先**」に関する情報が不足しており、高齢者に対して「**手段**」「**目的・行き先**」などを用意・周知する必要があることが判明。
- ◆ 近所の外出先（スーパー等）であれば知人で誘い合って外出することも可能、また同じ**目的地への相乗り**で、新たな知り合いができるという副次的な作用も発生。
- ◆ (株)孫の手（観光部門）が展開するバスツアーでは、利用者の要望に従って自宅から出発地までのタクシー送迎を実施。

事業の内容

- ◆ すでに展開している高齢者の外出支援サービス：定額タクシー「ヤマグチくん」やコンシェルジュサービスについて、現在電話対応のみとしている予約や会員情報を、簡易UIを備えた予定確認アプリの導入などによってデジタルで一括管理し、さらなる展開・効率化を図る。
- ◆ 現在、郡山市との連携はなく、総合交通計画マスタープランを踏まえ、自社で考える「共創交通」として計画、実施。
- ◆ スーパー・温泉等の「行き先」との提携を実施。（利便性向上のためのバス停位置調整や、混雑時間帯等の情報共有）
- ◆ **会員情報と利用履歴を照合**し、利用傾向に合わせて「外出を提案する」ことで利用促進を図る。
- ◆ 高齢者を主なターゲットとしているため、スマホ等を使った一般的な予約アプリではなく、**UIをボタン数個に絞った簡易的なもの**とすることや、**利用前連絡の徹底、下車時の帰宅要望等の把握**など、高齢者にとって利用しやすいサービス展開方法を検討。

■実証事業の収支【2023/9/1～2024/1/31】

収入	約3,622千円(税込) (10千円×216件・33千円×14件・約1.1千円×977件・全て税込)
支出	初期費用 - (既存のタクシー車両等を活用)
ランニングコスト	約8,342千円(運行費用・税込)
損益	▲約4,720千円 ※協議会が負担（共創モデル実証プロジェクトを活用）

事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・**高齢者の利用しやすい環境づくり**。（アプリ予約ではなく電話予約、社内配車担当による柔軟な対応、**コンシェルジュ・配車担当の増員等**）
- ・地元所有率が高い「**nanacoカード**」や、**QRカードを乗降処理に活用**。
- ・人材育成に関し、(株)TSグループ協力の下、ドライバー教育（運行、車両整備等）の動画を撮影・活用した**育成システムを構築**を実施。

■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（郡山市安積町）



郡山市安積町における定額乗り放題活用生きがい促進事業

買い物・観光×交通（福島県郡山市）

国土交通省

事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **定額登録者数：43名**【2024/1/31時点】（内、安積町内定額登録：41名、郡山市内定額登録：2名）
- ◆ 相乗率：12.1%（6,174件のうち相乗り750件：23年9月分～24年1月分）←前年度以前平均相乗率2.8%
- ◆ 利用者満足度：85%
- ◆ 主な意見：「安積町内のどこへでも行けて料金が手頃」「お迎えの時間を気にしなくなった」「同居人の都合に合わせて混雑時間にしか行けなかったが、空いている時間に行ける」「すべての面で親切」
- ◆ 郡山市安積町内での短距離利用が増加：1.0km以内の利用19.3%、うち0.5km以内の利用が4.8%
- ◆ お出かけツアー：企画数 15件・参加者数 延べ48名
- ◆ 免許返納者数：23名（うち定額サービス利用後返納者：9名）・免許返納予定者4名



共創 パートナーの声



- ◆ 交通事業者と温泉施設・商業施設との**共同企画（温泉ツアーや買い物ツアー）を実施し、コンシェルジュが同席**するなど、好評を得ている。
- ◆ ドライバーさんが施設への送迎時に、中まで案内してくれたり、また、**施設の利用方法や料金などを紹介してくれて、ありがたい。**

利用者の声



- ◆ 2日に1回**温泉施設へ行くのに利用している**。この定額サービスがあるため、**9月に免許を返納した。**
- ◆ 商業施設に買物へ行くのに、**友人同士誘い合って乗合予約した。**
- ◆ **知らない方と相乗りしたが車内で話して意気投合し、その後も友人付き合いが続いている。**

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ **サービス利用者が多様化している。高齢者の外出支援**という面から、現在の登録は80代が半数以上。
登録者年齢層：80代：45%、90代：5%、70代：33%、60代：9%、その他：8%
最近**は親が子どもの送迎用に登録する事例も増加**。当初、**子ども送迎**は想定していなかったため、現在塾送迎、下校時などの**要望を収集しながら対応を進めている**。
- ◆ システムを活用した相乗りルート提案を機械がしてくれることとなり、**大幅な事務的効率化が図れた。**
- ◆ 本サービス利用前の主たる移動手段は、自家用車利用（送迎含む）が61.8%となっている。**タクシー事業にとっての新規需要を開拓出来ている。**
- ◆ 本サービスを機会に、**高齢者が免許を返納したケースが多数発生**。免許は保有しつつも車両売却したケースもある。**高齢者運転による事故防止に貢献**できている。
- ◆ コンシェルジュの業務支援の結果、会員フォローによって、お出かけツアーにおいて多数参加される企画が生まれ、新たな外出の機会を生み出した。コンシェルジュ業務として、**商品説明・契約・予約申込・入金などの効率化すべき業務と、お出かけツアー紹介など外出提案による生きがい促進する業務の整理が出来た。**

今後の事業展開に向けて

- ◆ 採算ラインを郡山市安積地区の高齢者1割程度（700人）と想定。1月末現在、延べ登録者164人、契約アクティブ数71人、**アクティブ数100人が今年度の目標。**
- ◆ 類似サービス（TAKUZO、チケットQR、等）の事例を研究し、**高齢者に使いやすいサービス向上**を目指す。高機能アプリではなく、**ボタン1～2個に絞った簡易UI**も検討。
- ◆ デジタルチケット化として、ヨークベニマルで利用でき、福島県内において保有率が高い**nanacoカードの会員券化**を検討。
- ◆ 現在は安積町内在住者を対象としているが、**今後は市内タクシー事業者と連携して郡山市全域を対象とすることを模索**。郡山市担当者と情報交換を進める。
- ◆ サービス提供時間の拡大などの要望を基にサービス内容見直しを進める。定額利用で、**契約更新に至らなかった事例**などコンシェルジュを通じて情報収集を進めていく。
- ◆ 商工会を通じて**地元商店街等の店舗にも参加**を呼びかけ、お出かけツアー・買い物ツアー等の企画拡充を検討。

利府町版mobiプロジェクト

買い物・子育て・医療・介護・観光・農業×交通（宮城県利府町）

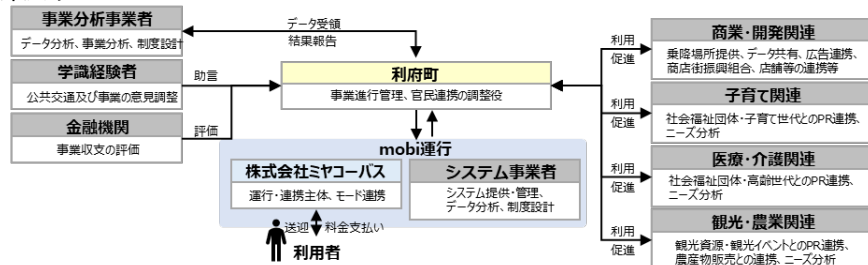


国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	宮城県宮城郡利府町
運行主体	株式会社ミヤコーバス
共創パートナー	イオンモール株式会社／利府町PTA連合会 社会福法人 利府町社会福祉協議会／利府町観光協会、他
交通モード (運行体制)	乗合型AIオンデマンド交通サービス【道路運送法第21条許可】 ・車両保有者：株式会社ミヤコーバス（ハイエース通勤ター） ・運転手所属：株式会社ミヤコーバス
実施場所 (令和2年国勢調査)	宮城県宮城郡利府町 人口:35,182人(高齢化率24.7%) 面積:45km ² (人口密度783.7人/km ²) 主な域内交通:鉄道、路線バス、タクシー

■事業スキーム



体制構築 のポイント

- ・自治体が計画から実行までを統括し、プロジェクトを主導。
- ・地域住民、事業者、公共交通機関など、多様なステークホルダーと連携。
- ・データ管理と分析の体制を構築し、適切な意思決定を支援。
- ・運行事業者からの報告と利用者からの意見を集約し、改善プロセスの実施。
- ・共創パートナーと連携し、利用促進プロモーションを推進。
- ・金融機関の協力により、収支分析、広告やラッピングを通じた財源確保のアドバイス、新しいペイメントサービスに関する支払方法の提案を得ている。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 利府町では、特に北部住宅地においてバス路線が不足しており、住民の移動手段の確保が重要な課題。
- ◆ 従来のダウンサイジング型から脱却し、補完型の公共交通システムを充実させる方針。
- ◆ 自治体の主導で、各事業者への呼びかけ賛同を得た結果、町全体を巻き込む共創の取り組みが展開され、地域の様々な関係者が交通問題の解決に向けて協力。
- ◆ 地域住民の生活の質の向上と地域活性化を目的として、デマンド交通の導入を検討。
- ◆ デジタル化の推進とともに、従来の交通手段に加えて、より効率的で柔軟な新しい交通システムの導入にも積極的である。

事業の内容

- ◆ 行政、地元公共交通事業者、商業施設、福祉関係機関が協働し、**買い物、子育て、医療・介護、観光・農業振興、地域開発**などの分野で交通サービスを活用し、多面的なサポートを提供。
- ◆ 市街地および周辺地域において、生活圏内での移動を**サブスクリプションプラン**に基づいて提供するAIモビリティサービス「mobi」を用いた交通サービスを展開。
- ◆ 12人乗りのワゴン車2台が毎日午前8時から午後7時まで運行。
- ◆ 町内に**約200箇所**の停留場を設定し、利用者は**電話**または**アプリ**を通じて移動したい時間に出発地と目的地をリクエストし、予約が可能。
- ◆ 提供するサービスにより、町民の**日常生活における移動支援**（買い物、子どもの送り迎え、通院等）を行い、**町外からの観光客を誘致**。
- ◆ これにより地域経済の活性化と商業施設との連携を強化し、協働する事業者は需要を喚起し、運行費への還元を行うなど、持続可能な移動サービスの構築を目指す。
- ◆ 【自治体計画との連携】利府町は、住民ニーズに基づく新公共交通システムとICT・AIを活用した実証運行で、公共交通の持続性と利用促進を計画。

■実証事業の収支【R6年2月末時点】

収入	約83万円
支出	約2,300万円
ランニングコスト	約500万円/月
出損	車両運行費用：約400万円/月 システム+コールセンター費用：約100万円/月

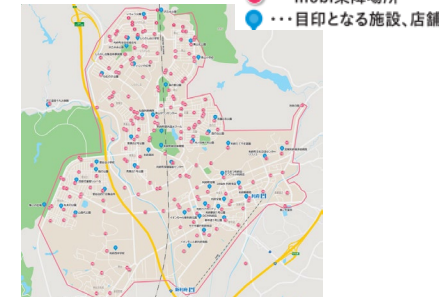
事業実施に あたり 苦労した点 やポイント

- ・ドライバーや車両の確保、停留場設置のための地域との協議。
- ・地域住民の協力獲得と高齢者を含む利用者へのサービス理解の普及にかかる労力。

■利用料金・割引

● 30日間定額乗り放題プラン 30日間mobiを何度でも利用可能。周回の乗降はあひりりプランの40回まで乗降回数制限プランに加入できます。	
全金 大人 お父さん 5,000円 小児 お母さん 500円 学生 お子 500円	家族会員 ご家族3人みんな 6,000円/30日 ひとりあたり 2,000円/30日
6回券 1,500円 〔決済方法〕クレジットカード 〔配車方法〕アプリ	ワンタイムプラン 大人 300円/回 小児 150円/回 〔決済方法〕クレジットカード 〔配車方法〕アプリ

■事業の実施エリア



▲「利府町版mobiプロジェクト実証運行」チラシより

利府町版mobiプロジェクト

買い物・子育て・医療・介護・観光・農業×交通 (宮城県利府町)



国土交通省

事業の効果 (利用者・共創パートナー)

- ◆ **会員数 : 361名** 【2023/11/27～2023/12/15】
- ◆ 利用人数 : 1日あたり平均 22名
- ◆ ワンタイム利用 50%、**サブスク乗り放題利用 47%**、回数券利用 3%
- ◆ 10代～80代まで幅広い世代が利用。
- ◆ 交通手段が限られている高齢者や障がいを持つ人々にとって、**日常生活の自立**や社会参加の機会が大幅に向上。

■ 町役場でのプロモーションの様子



■ 商業施設からの乗車の様子



共創
パートナーの声



・地域の商業施設や医療機関などが利府町のデマンド交通事業に協力することで、利用者の増加に伴う**経済活動の活性化**が期待できる。

利用者の声



・**移動の精神的・身体的負担が軽減**された。
 ・病院や買い物へのアクセスが向上、通勤が快適になった。
 <要望> ・サブスクリプションや回数券の購入プロセスの簡素化。
 ・運行エリアの拡張と自宅前までの送迎サービス。
 ・車椅子対応車両の導入。

事業の効果 (交通事業者・自治体)

- | | |
|-------|---|
| 交通事業者 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 従来の交通サービスがカバーしていなかったエリアや時間帯にサービスを提供することで、新たな市場を開拓。新たな移動手段の確保による集客力の強化。 ◆ デマンド交通から得られる運行データを活用して、より効率的な運行計画やルート最適化が可能になる。 ◆ タクシー会社は、まずは本業であるタクシーサービスを十分に機能させることを最優先に考えており、その上で余裕がある場合には、mobiのような新しい事業への参加を検討する意向。 |
| 自治体 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ タクシーの収益に影響を与えずに、タクシードライバー不足によって生じている需要を超える住民の移動ニーズに対応している。 ◆ 高齢者や障がいを持つ人々など、交通弱者の移動支援を強化し、社会参加と生活の質向上に寄与する。 ◆ 地域内の移動が容易になることで、商業施設やサービス業へのアクセスが向上し、地域経済の活性化が期待される。 ◆ 利府町は人口増加を目指し、住民が安心して生活できる移動しやすい町づくりを将来的な投資と位置づけている。 |

今後の事業展開に向けて

- ◆ 既存の共創パートナーとの連携を深めつつ、新たなパートナーにも積極的にアプローチし、幅広い協力体制を築いていく。
- ◆ 次の展開として、**法人顧客との契約や福祉車両、学童の塾への送迎サービス**などの新たな活用方法を模索する。
- ◆ タクシー業界への影響を明らかにするため、タクシーの売上推移データを収集し、mobiサービスの影響評価に活用する。
- ◆ mobi導入による民間バス利用促進チケットの**自治体による負担軽減の効果**を今後確認し、評価していく。
- ◆ **乗り継ぎや相乗効果**を含む「交通」×「交通」の公共交通事業者間連携を強化し、そのための議論を今後の協議会で深めていく。

面瀬地区デマンド交通実証運行

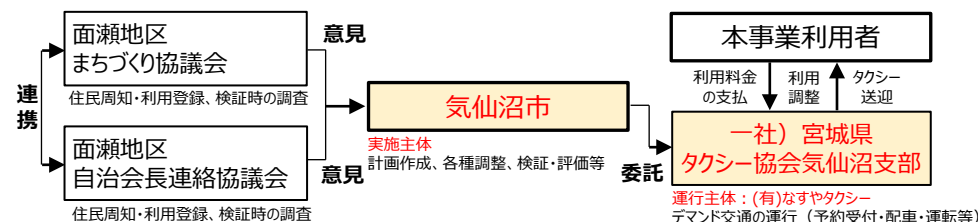
まちづくり×交通（宮城県気仙沼市）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	気仙沼市（面瀬地区）デマンド交通実証運行実施協議会
運行主体	気仙沼市
共創パートナー	（一社）宮城県タクシー協会気仙沼支部 他
交通モード （運行体制）	デマンド交通【道路運送法第21条許可】 ・車両保有者：（有）なすやタクシー【1台体制】 ・運転手所属：（有）なすやタクシー【1人体制】
実施場所 （令和2年国勢調査）	宮城県気仙沼市 人口：61,147人（高齢化率38.6%） 面積：332km ² （人口密度183.9人/km ² ） 主な域内交通：鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・利用者募集説明会や利用に関する要望取りまとめ等を自治会長連絡協議会が行い、運行は気仙沼市がタクシー協会気仙沼支部（なすやタクシー）に委託。
- ・住民への周知や利用登録といった住民向けの対応は自治会長連絡協議会がまとめ、使いやすい交通手段とするために開始後も調整を行っている。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 気仙沼市では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、公共交通の自治体負担額が増加し、見直しが必要な現状にある。
- ◆ 自治会では高齢者等から「買物や通院のための交通手段に困っている」との相談を受け、**自前の車両による住民互助運送も検討**してきたが、**維持や安全面での課題から断念**し、新たな対策を模索していた。
- ◆ 令和4年度には他事業と連携したデマンド交通導入の検討を進めたが、**連携先と計画内容の調整がつかず**、今年度から自治体・タクシー協会の連携として取り組みを推進。
- ◆ 「第2次気仙沼市総合交通計画（令和4年策定）」に準拠する形で実施計画を策定し、**路線バス、既存タクシー事業への影響**（利用者数等）を**把握**しながら実施。

事業の内容

- ◆ 現行の路線バスの代替として、また既存路線バスやコミュニティバスでカバーできない公共交通空白地域の解消に向けて、デマンド交通を導入。
- ◆ 従来の協議会等によるサービス検討ではなく、**住民団体の参画**により、交通単体に限らない多様なサービスの連携や地域課題解決の可能性を検討。
- ◆ デマンド交通導入は**タクシー事業への影響が不安視**されており、実証運行を通して利用者数の変化など、タクシー事業への影響が少ない運行方式であることの理解を広める。
- ◆ 気仙沼市でのデマンド交通導入は今回の面瀬地区が最初であり、今回の実証運行が成功すれば、他地区への拡大を想定。
- ◆ 気仙沼市では「バス運行費用の負担を3割削減」という目標を掲げている。路線バスからデマンド交通への移行により、**バス運行費用の負担を3割削減**し、費用削減と利便性の確保の両立を目指す。
- ◆ 面瀬地区は郊外であり需要が限定的と想定されること、また運行の負担軽減を目指す視点から、イニシャル・ランニングとも低く抑えられる**非IT型のデマンドシステム**を導入。

■実証事業の収支【2023/11/6～2024/2/2】

収入	57,440円（税抜）（1件平均 約410円×140件）
支出	初期費用 - （既存のタクシー車両等を活用）
ランニングコスト	1,817,200円（運行費用、税抜） ※本格運行に移行した場合、60万円/月（運行経費50万 管理費10万）
損益	▲1,759,760円 ※協議会が負担（共創モデル実証プロジェクトを活用）

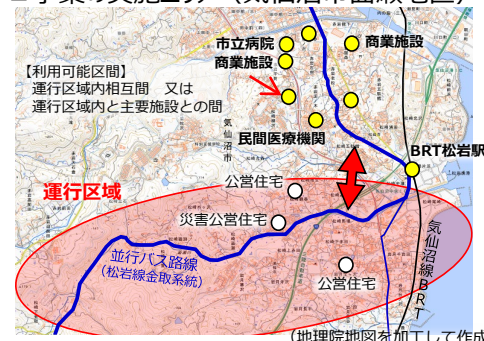
事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・**高齢者の利用しやすい環境づくり**。（アプリ予約ではなく電話予約、社内配車担当による柔軟な対応等）
- ・市内で初の試みであり、デマンド交通がどのようなものであるかの周知。
- ・**広報誌への広報チラシの挟み込み、自治会長への説明と地域住民への周知協力依頼。**

■利用料金・割引

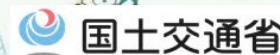
乗車距離	1人乗車	複数人乗車
2 km 未満	300 円	200 円
2 km 以上 4 km 未満	450 円	300 円
4 km 以上 6 km 未満	600 円	400 円
6 km 以上	750 円	500 円

■事業の実施エリア（気仙沼市面瀬地区）



面瀬地区デマンド交通実証運行

まちづくり×交通（宮城県気仙沼市）



事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ 利用回数：140回【2023/11/6～2024/2/2】
- ◆ 利用状況：多い人で週1回程度（買物目的での利用が多い）、4km以内の短距離が大半。
- ◆ 市立病院及び商業施設への移動に好評（利用の5割が商業施設への移動）。一方で目的地間（例えば医療機関から商業施設）の移動はできないことに対し、住民から要望があった。
- ◆ 乗合利用率：35%（近所の知人同士で誘い合わせて乗車するケースが大半）
- ◆ 利用登録者を対象としたアンケート結果では、実証運行開始後に外出回数が増加した人が42%と、外出機会の増加に寄与している。また、満足度は「満足」「やや満足」「普通」の合計で71%と、一定程度の評価を得ている。
- ◆ 想定しているターゲットは「自らの移動手段を持たない高齢者」「バス停までの距離がある地域の住民」。将来的には現在路線バスを利用している高齢者等の取り込みも視野にいれている。

■ 友人と乗合で商業施設間を移動

友達と誘い合って乗車、
オートステップで
足の悪い高齢者にも安心



共創
パートナーの声



- ・デマンド交通の利用が広まることで外出意欲が増加し、タクシー業界への良い影響を期待している。
- ・気仙沼市はタクシー事業者の常駐がなくなった地域があるので、それら地域への導入も期待したい。

利用者の声



- ・12月から商業施設への移動が可能になったので、便利に使えている。今日は友人同士誘い合って予約してきた。
- ・ドア開閉に連動するオートステップがあるので、膝の悪い高齢者にとって介助無しで乗降できて、非常に助かる。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 停留所を多く配置したことにより**高齢者等の利便性が向上**したことが最も効果が大い。
- ◆ 並行バス路線の委託費用が1,200万円/年であり、**バスの代替**としてデマンド交通を導入すれば**費用削減に繋がる**。
- ◆ 気仙沼市の交通計画で「バス運行費用を3割削減」という目標を掲げており、上記の実現によって目標値に近付けることができる。
- ◆ 開始前はタクシー事業者への影響がどの程度出るか不安だったが、事前調整の結果もあり、今回の手法では**影響が少なかった**。
- ◆ 実証運行期間中に地域からいただいたご意見から、**病院や商業施設等にも停留所を増やし利用が増加**した。輸送力が不足する懸念もあったが、まだ余裕がある状況。

今後の事業展開に向けて

- ◆ 利用があまり多くなかったことから、デマンド交通も交通手法のひとつとして、地域に最も適した交通体系を検討する。
- ◆ 10月から実証運行を開始した気仙沼市唐桑地域のデマンド交通では利便性向上のため、目的地に到着して降車する時点で帰り便の予約を受ける、また戸別訪問や電話等で使い方の説明を行うなど、柔軟な対応を行っており、面瀬地区においてデマンド交通を導入する際は検討を行っていく。
- ◆ デマンド交通を導入するには**利用回数を増やす必要**があることから、たとえば実証運行では面瀬地区発と着で上り下りを設定しているが、分類せずに**全方向運行**とすることなど、**効果的な運行**を検討する。
- ◆ 当初、利用の大半が通院目的であり、朝9時台に予約が集中していたが、12月から商業施設を追加したことから、買い物利用など他の時間帯においても利用いただけるような工夫が必要。またデマンド交通導入の際は、市民バスやBRTの乗り継ぎについて、市民に御理解いただけるよう丁寧な説明と路線再編を検討していく。
- ◆ 現在の路線バスをデマンド交通化することで経費削減を図るとともに、商業施設、病院等からの**協賛金徴収等で赤字幅を圧縮**することなども検討する。

定時定路線バスとデマンド交通・鉄道を統合したまちなか交通サービスの再構築

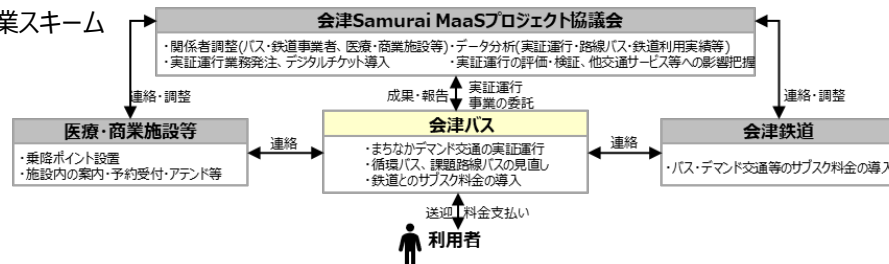
医療・買い物 × 交通（福島県会津若松市）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	会津SamuraiMaaSプロジェクト協議会
運行主体	会津乗合自動車株式会社
共創パートナー	会津乗合自動車株式会社（交通） 会津鉄道株式会社（交通） 一般財団法人竹田健康財団（医療）
交通モード （運行体制）	乗合バス【道路運送法第21条許可】 ・車両所有者：会津乗合自動車（ハイエースコンピューター14人乗） ・運転手所属：会津乗合自動車（シフト制で対応）
実施場所 （令和2年国勢調査）	福島県会津若松市 人口:117,376人（高齢化率31.4%） 面積:383km ² （人口密度306.5人/km ² ） 主な域内交通:鉄道、路線バス、タクシー

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・会津SamuraiMaaS協議会の設立により、複数の機関が連携。
- ・会津若松市役所、会津乗合自動車、会津鉄道が会津SamuraiMaaS協議会の構成員であったため、協議会を介して事業と連携内容に関する合意がスムーズに進められた。
- ・本プロジェクトでは、会津乗合自動車が自主路線との一体的な導入を決断し、その実施を主導。
- ・様々な事業者や団体が参加し、「MyRideどこでもバス」の共創を推進。
- ・竹田健康財団などの目的施設との連携を強化。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 平成26年以降、まちなか路線再編が成功せず、令和元年からMaaSの取り組みを開始。
- ◆ 「MyRideどこでもバス」で、効率的運行とドライバー不足対策を目指す。
- ◆ 市中心部の城下町における狭い道路が原因の不便エリアを解消し、補助路線の改善を図る。
- ◆ 会津SamuraiMaaS協議会を通じ、会津若松市、会津乗合自動車、会津鉄道が連携。
- ◆ 過年度の実証ではアプリ予約が中心だったため、高齢者の利用が進まず、さらに新型コロナウイルスの影響で、実装に必要な十分なデータ収集に至らなかった。
- ◆ 本事業では、タクシー事業者の間で、タクシーの需要が奪われる懸念がありつつも、実証で得られるデータを基にタクシーへの影響の有無を検証しながら、プロジェクトを進める方針となった。

事業の内容

- ◆ まちなかエリアでAI技術を駆使したデマンド交通「MyRideどこでもバス」を通じて、効率的な交通網を構築。
- ◆ 朝夕の通勤・通学は路線バスが、**日中の分散した目的地への移動はデマンド交通が対応**し、需要に合わせた柔軟な運用を行う**路線バスとデマンド交通の一体化**を目指す。
- ◆ 「MyRideどこでもバス」と既存の交通機関との連携を深め、全体の利便性を高める。
- ◆ 大型商業施設でのプロモーションブース設置により、サービスへの関心を促進し、利用拡大を図る。
- ◆ **乗り継ぎ機能と事前予約システム**を導入し、利用者の利便性向上とサービス範囲の拡大を計画。
- ◆ RYDE PASSアプリによるデジタルチケット割引とセット券販売。
- ◆ 車両3台の導入と**ドライバーのシフト制**により、運行の柔軟性を確保。
- ◆ SamuraiMaaSインターフェースを介したMyRideチケット販売とRYDE PASSでのクーポン発行により、鉄道との連携強化を計画。
- ◆ 【自治体計画との連携】「MyRideどこでもバス」の運用を見直し、AIデマンド交通の本格運行を通じて、地域公共交通計画と立地適正化計画における公共交通の改善と連携を図る。

■実証事業（デマンド交通単体）の収支【令和6年2月末時点】

収入	約25万/月
支出	初期費用 約2,100万円（車両購入・改造・車載機・配車システム構築など）
ランニングコスト	約230万/月
出損	車両運行費用：約180万円/月
益	システム+コールセンター費用：約50万円/月
	約205万/月

事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・タクシー事業者の警戒感を解消し、さらに効果的な市民への周知活動を通じてサービスの普及を図ること

■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



定時定路線バスとデマンド交通・鉄道を統合したまちなか交通サービスの再構築

医療・買い物 × 交通（福島県会津若松市）

国土交通省

事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **会員数** : 1,000名【2023年12月1日～2024年2月29日】
- ◆ **利用人数** : 1日あたり平均 20～40人程度（平均26.4人）
- ◆ **利用者数合計** : 約 2,400人
- ◆ **アプリ予約54%** 電話予約46%
- ◆ 10時台と13時台の利用が特に多い。
- ◆ 全利用のうち **3割が相乗り**。
- ◆ 千石・神明線のバス停（千石通）での利用が全体の4割を占め、**千石・神明線の代替交通**となっている。

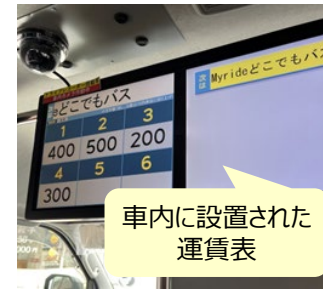
■ 駅前観光案内所での
プロモーションの様子



■ 「MyRideどこでもバス」車両



■ 車内のモニター



車内に設置された
運賃表

共創
パートナーの声



・現在、バスと鉄道はそれぞれ独立して運行され、1時間に1本程度の頻度での運行が行われている。その結果、鉄道とバスの乗り継ぎが滅多に実現しない。デマンド交通のような柔軟な運行が可能な移動手段を導入することで、これらの課題を解決し、利用者数の増加が期待できる。

利用者の声



・実証前後で17%が「外出回数が増えた」、32%が「外出時の目的地が増えた」と回答。新たな外出需要を創出。（利用者アンケート）
・運行内容の各項目についても、7～8割が満足と回答し、9割以上が運行継続を希望している。（利用者アンケート）
・デマンドを利用しているが、荷物の多い時はタクシーを利用している。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- 交通事業者
- ◆ 運行初期で効果の詳細は未確定だが、路線バスの運休に伴う利用者増で手ごたえがある。
 - ◆ 千石・神明線の運休便利用者（日中70人程度）の一部が「MyRideどこでもバス」へ転換することを見込んでいる。
- 自治体
- ◆ 「MyRideどこでもバス」が**公共交通の空白部分を大幅に解消**し、市民に**新たな移動手段**を提供することに期待している。
 - ◆ 現時点での直接的な費用削減効果は確認できていないが、長期的には**公共交通の効率化による経済的利益**を予測している。
 - ◆ 短い実証期間では費用削減効果を明確にするのは難しいが、**外出機会の増加**による**経済活動の促進**や**医療費削減**の可能性があると認識している。
 - ◆ タクシー、路線バスとは異なる選択肢を提供することで、特に若者や高齢者の外出促進が期待される。（利用者の声として、タクシーとの使い分けを確認）
 - ◆ 利用者の行動変容を通じて、新たな移動需要の創出と**公共交通の利用促進に貢献**すると考えている。（利用者アンケートでも効果を確認）
 - ◆ 「MyRideどこでもバス」により、**市内の移動量が増え**、それが直接的な経済活性化につながると期待している。

今後の事業展開に向けて

- ◆ 目的地に最適なモビリティ選択の重要性を踏まえ、将来は路線バス、鉄道、タクシーを包括するエリア定期券など、利用者への選択肢を広げる方向で検討を進めている。
- ◆ **即時性を求める利用者**へは**タクシー利用**を推奨し、**デマンド交通**ではこれまで**利用が難しかった人々や、バス・タクシーの補完**としてのサービス提供に注力する。
- ◆ 到着時間指定機能導入によるエリア外住民の利用促進と、病院予約や買い物施設との連携による新しい需要創出に期待する。
- ◆ 障がい者や支援団体からの高い利便性への関心を受け、より利用しやすいサービス提供に努める。
- ◆ 観光地としての会津の特性を踏まえ、**観光客に最適な交通手段を提供**し、同時に**市民に高品質な交通サービスを提供**することで、交流人口の増加を目指している。

長沼地域西部エリアオンデマンド交通実証運行事業

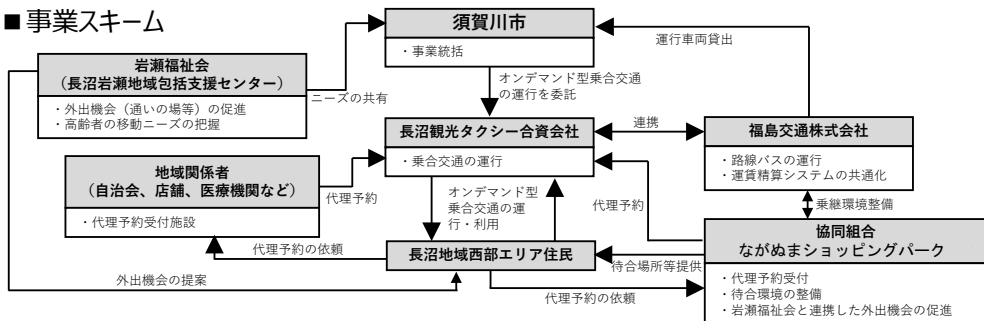
買い物・福祉×交通（福島県須賀川市）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	長沼地域西部エリア共創プラットフォーム
運行主体	長沼観光タクシー合資会社
共創パートナー	須賀川市、福島交通株式会社、協同組合ながめまショッピングパーク他
交通モード (運行体制)	自家用有償旅客運送【道路運送法第79条登録】 ・車両保有者：福島交通【1台体制】 ・運転手所属：長沼観光タクシー【1人体制】
実施場所 (令和2年国勢調査)	福島県須賀川市 人口:74,992人(高齢化率28.6%) 面積:279km ² (人口密度268.4人/km ²) 主な域内交通：鉄道、路線バス、タクシー

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・他分野事業者については、従前より当該地域の課題について話し合う関係性があったため、スムーズに体制構築することができた。
- ・当該エリアにおける交通不便地域居住者の生活の質の維持向上に向けた取り組みを進めることを目的として、市が主導して福島交通・長沼観光タクシー・福祉部門と事業を立ち上げた。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 長沼地域はもともと路線バスが多かったが、令和4年3月に県立長沼高校が閉校したことで路線バス長沼線（長沼車庫～郡山駅）が廃止され、交通不便地域が拡大。
- ◆ 高齢化率が市内トップで介護認定率も高い長沼地域では、**地域内交通の廃止に伴い、特に高齢者の外出機会減少が危惧**されていた。
- ◆ 福祉部門や社会福祉協議会ではたびたび**外出促進イベントを企画**していたが、**参加するための自宅からの移動手段が問題**になっていた。

事業の内容

- ◆ 長沼地域の西部エリア（長沼小学区・上梓衝地区）で、**予約制オンデマンド交通の運行**を実施（停留所を設定しないフルデマンド方式）。
- ◆ 電話またはWebでの事前予約。（**電話予約が95%**）
- ◆ **地域内の日常移動**を担い、かつ**市街地への路線バスの乗継利用**が可能なオンデマンド交通を導入した。
- ◆ 定額制（ノルカバス）を導入することで**高齢者の外出機会を創出し、健康増進や生活向上**が期待できる（実施エリアだけでなくノルカバス利用エリア全域）。
- ◆ 福島交通の決済システムNORUCAを利用可能とすることで、**利便性向上や路線バスとの乗継利用**が期待できる。
- ◆ 【自治体計画との連携】令和5年度に策定中の「須賀川市地域公共交通計画」では、路線バスとオンデマンド交通を組み合わせた公共交通ネットワークの再構築が図られており、「過疎地域へのオンデマンド交通の導入」が位置付けられている。

■実証事業の収支【2024/1/19～2/29】

収	入	34,050円
支	初期費用	0円（福島交通購入車両を活用） （参考 車両改造等諸費用：8,100,000円、共創モデル実証プロジェクトを活用）
出	ランニングコスト	241,400円（運行費用）
損	益	▲207,350円 ※協議会が負担（共創モデル実証プロジェクトを活用）

事業実施にあたり苦勞した点やポイント

- ・3者の役割分担がこれまでの市の事業として存在しなかったため、スキーム作りに手間がかかった。
- ・ながめまショッピングセンターは独自に無償送迎を実施していたが、実証期間中は長沼地域への送迎を停止し、実証運行へ誘導。

■利用料金・割引

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

ノルカバス65		ノルカバス75	
対象	65歳以上	対象	75歳以上
ノルカバス65は65歳以上の乗客のみ乗降可能。乗り放題となるお得な定額制です。		ノルカバス75は75歳以上の乗客のみ乗降可能。乗り放題となるお得な定額制です。	
乗車回数	1ヶ月	乗車回数	1ヶ月
販売金額	7,000円	販売金額	4,000円
	3ヶ月 16,000円		3ヶ月 8,000円
	6ヶ月 27,000円		6ヶ月 13,000円
	12ヶ月 48,000円		12ヶ月 23,000円

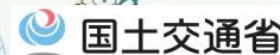
※ノルカバス（高齢者向け福島交通鉄道・バス乗り放題バス）での乗車も可能

■事業の実施エリア



長沼地域西部エリアオンデマンド交通実証運行事業

買い物・福祉×交通（福島県須賀川市）



事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数：132名**【2024/1/19～2/29】
- ◆ 乗合率：20%程度（主に午前のショッピングセンター利用で発生）
- ◆ 現状では最大1日14人（木曜）、曜日別では水曜がもっとも利用が少ない。
- ◆ **ながぬまショッピングパークアスク関連の移動が全体の8割**を占める。
- ◆ 交通事業者とも双方の考え方、目的など全てが一致しており、スムーズに進められている。

■利用の様子



共創 パートナーの声



- ・ながぬまショッピングパークアスクでは建物内に登録ブースを設置し、対面での説明や登録などの説明を行っている。
- ・ショッピングセンターへの買い物は**午前中に集中**しており、乗合も発生している。
- ・地域内のタクシー移動は減少しているが、運行委託費でカバーできている。

利用者の声



- ・地域内の飲食店で、**お酒を飲むときに便利**に使っている。
- ・月額制利用が可能になるので、**自家用車からの転換（免許返納）**を検討している。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 地域内移動の活性化による市街地への移動（路線バス利用）増加で、**既存路線バスへの欠損補助額の減少**が見込まれる。また高齢者の外出増加による、**介護関係の費用削減効果**も見ていきたい。（クロスセクター効果）
- ◆ 路線バスとの乗継によって市街地方面からの**藤沼湖自然公園（温泉、キャンプ施設等）の利便性が向上**し、利用者増加が見込まれる。
- ◆ 運行開始から日が浅いが、**乗継拠点への移動と路線バスへの乗継**を複数回確認している。利便性の周知が進めば、さらに乗継利用は増加すると思われる。

今後の事業展開に向けて

- ◆ 現状**代理予約は未実施**なので、今後対応を検討中。
- ◆ 運賃収入以外の収入は現状なしだが、継続運行に向けて、**広告や協賛金等**は検討している。
- ◆ 長期的には教育分野との共創を検討している。特に今後小中学校の統合が見込まれることから、**通学利用に対応するため朝夕のみ定時定路線型運行とする案も検討**している（福島交通所有車両のため、乗降ボタンの設置や距離制運賃の徴収には対応済み）。
- ◆ オンデマンド⇔路線バスの乗継利便性が向上するよう、**ながぬまショッピングパークアスクのバス待ち環境整備**を検討している。
- ◆ 利便性向上のため、**Suica（片利用）・WAON・nanaco・QR決済などの対応**を進めている。

共創型こども相乗りタクシー実証事業

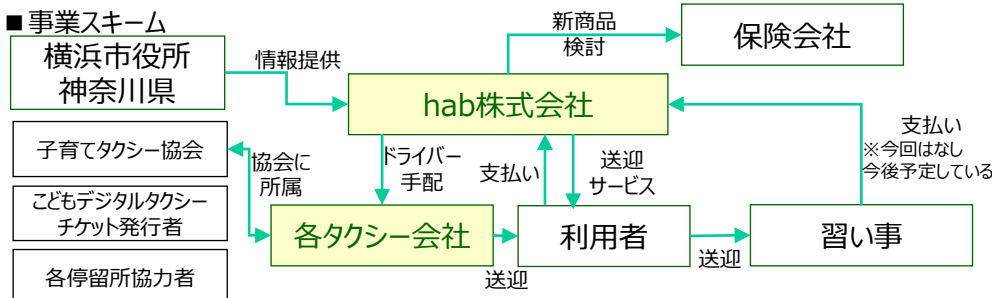
医療・子育て×交通（神奈川県横浜市）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	hab（株）
運行主体	アサヒタクシー（株）、他
共創パートナー	（一社）全国子育てタクシー協会、他
交通モード （運行体制）	乗合タクシー【道路運送法第21条許可】 ・アサヒタクシー（株）【運行管理者1名、ドライバー2名】 ・東宝タクシー（株）【運行管理者1名、ドライバー2名】 ・神奈川都市交通（株）【運行管理者1名、ドライバー2名】 ・（一社）全国子育てタクシー協会【事業アドバイザー1名】
事業実施場所 （令和2年国勢調査）	神奈川県横浜市 人口:3,777,491人(高齢化率25.1%) 面積:438km ² (人口密度8630.1人/km ²) 主な域内交通:鉄道、路線バス、タクシー、乗合バス

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・hab株式会社が横浜市内で起業したベンチャーであるため、神奈川県のアセレーションプログラムに採択されたところで、神奈川県と協力。さらに横浜市からも100万円の支援金と横浜市で行っている「スタートアップ社会実装推進事業」というベンチャー支援の補助を受け、多機関で連携している。
- ・多機関の連携にあたって、それぞれの役割と責任を明確に提示した。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 横浜市の共働き子育て層の50%が、子どもの送迎対応により**自身の求める働き方をあきらめる、子どもの習い事をあきらめる**という調査結果がある。（2023年hab社）
 - ◆ タクシー事業者として、少子高齢化を背景としたドライバー不足やタクシー市場の縮小による重大な営業課題に面している。
- ⇒ **相乗りタクシーを活用した送迎代行サービス**を提供。
- ⇒ このサービスにより、子育て層に対しては**送迎負担軽減による可処分時間の向上・家庭の経済的負担軽減・子どもの習い事選択肢の多様化**を、タクシー事業者に対しては、**業務効率化・タクシー業界として新収益創出**を目指す。

事業の内容

- ◆ 2023年11月から1か月無償、2024年1月から1か月有償の2回に分けて実証運行。
- ◆ **子どもに特化した相乗りタクシー配車アプリ**の開発。
- ◆ 法人・行政等が地域の子どもたちに発行できる「**デジタルこどもタクシーチケット**」システムの開発。
- ◆ 保護者への通知機能や安全・安心な車内空間の設計・演出などを施した、**子供向けユニバーサルデザイン車両**の開発。
- ◆ 習い事事業者経由での子育て層への告知。
- ◆ 横浜市臨海部・郊外部の3区で**有償試験走行**（片道500円（税込））。
- ◆ シルバー人材を活用し、補助員として同乗している。

■実証事業の収支【2024/1/15～2/18】

収入	24,000円
支出	初期費用 37,943,000円
出	ランニングコスト 1,600,000円（運行費用） （運行経費 900,000万円 管理費 700,000万円）
損益	-1,576,000円

事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・タクシーの手配に関して、シルバー人材が同乗していることで1時間の貸切手配になるため、乗合率が低く、habとして収支のバランスが悪かった。
- ・横浜市内での無償試験運行の利用者の9割が有償転換した。まずは使ってもらうことが重要であるということがわかった。

■利用料金・割引

提携する施設に通う小学生のみが利用可能。

1回片道500円（税込）

■事業の実施エリア



共創型こども相乗りタクシー実証事業

医療・子育て×交通（神奈川県横浜市）

国土交通省



事業の効果（利用者）

- ◆ **利用者数：110名**（1回でも利用した子供の人数：34人）【2024/1/15～2/18】
- ◆ **リピート率：88%** **1人あたりの平均利用回数：3.24回**
- ◆ **満足度：9.02（10段階中）**（利用者は小学校3年生以下が85%）
- ◆ 交通事業者には個別メッセージで、「平日の習い事の数を増やせた」、「親子ともに時間に余裕を持てるようになった」など、利用者から評価いただくこともあった。
- ◆ 今回は、安全確保のため、送迎先には大人がいる必要があるルールであった。共働きで出社している場合の利用が難しくなるため、電話等の確認でも利用可能になるとサービスを活用しやすいという声が多くあった。
- ◆ 共創パートナーのタクシー会社は妊産婦の送迎サービスも行っており、自身が妊娠時に利用していたこともあって、信頼感は非常に大きかったという声もあった。

■ 習い事への送迎の様子



シートベルトをきちんと
しているか確認

アプリにて乗車登録
をする様子

利用者の声



- ・子ども満足しており、本当に良いサービスです。定番化を強く望みます。
- ・対応施設が現在限られているため、もっと増えてほしいです。
- ・曜日固定などの予約方式ではないのが使いやすかった。
- ・知人からサービスを紹介して欲しいといわれた。

利用者の声



- ・在宅勤務をしていると、送迎のために中抜けをしなければならないが、玄関先に迎えにいけばよかった事で負担が減った。
- ・プレの段階で、安全性の問題も納得しており、また普段から利用しているタクシー事業者であり信頼感があった。

事業の効果（hab・交通事業者・自治体）

- ◆ 神奈川県、横浜市のベンチャー支援プログラムを活用し、地場企業との関係性を拡大することができた。
- ◆ タクシー会社との連携構築のうえ、習い事事業者へと拡大していき、また、「こどものみらいのために」という共感を得やすいビジョンをもって関係者を巻き込んでいくことができた。
- ◆ タクシー業者として、現在車両の空く時間帯と今回の送迎時間帯のニーズが合っており、新収益の創出につながっている。
- ◆ 横浜市としては子どもが対象という点で、公共交通の対象を限定することに疑問の声もあったが、結果的にビジネス化できるものや、サービスとして成り立つものに対する支援は、公共交通として間口を狭めることなく、むしろ隙間を埋めていくことができたと考えている。

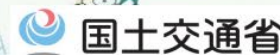
今後の事業展開に向けて

- ◆ 需要を増やしていく中でも、シルバー人材を活用した補助員の教育等による子どもたちの安全性や事業の持続性の担保は今後も重要であると考えている。（常時運行が可能になれば習い事事業者もhabのサービスを前提とした募集を打ち出せるため）
- ◆ 学校への説明や協力要請が不足していたため、今後はより手厚く事前説明をしていく必要がある。特に、教育委員会等から全国の校長会等で本サービスの説明があると、学童などからの乗合率を高められるため、是非支援を求めたい。
- ◆ 対象が子どものため、体調の変化や当日のキャンセルが起こりやすいという課題が今回見られた。今後に向けてキャンセルポリシーの確立が重要になると考えている。
- ◆ 交通事業のみでは事業の継続が難しいため、子どもだけで出かけられるような付加価値をつけた旅行企画を行っていきたいと考えている。（普段利用しているサービスからこのようなイベントがあると保護者も信頼感があるため利用しやすいのではないかと）

▲「行方ふれあい号」チラシより

なめがた地域公共交通再編プロジェクト

教育・医療×交通（茨城県行方市）



事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数：約4,500件**（40～50人/日）【令和5年10月1日～令和6年2月27日】
- ◆ 乗合率：22.0%
- ◆ 利用割合：医療機関 50%、店舗（買い物） 30%、その他公共施設 10%、など
- ◆ 小中学校のスクールバス利用は、担当課及び保護者の理解を得る事が難しく、今年度の実証実験では実施困難な状況であるが、学校連携として市内高校の生徒約100名を対象とした**学校行事（地域インターンシップ）での移動手段として活用**。また、市内中学校でも一部生徒を対象に、学校行事での移動手段として活用した。
- ◆ 病院や自宅、スーパーなどドアツードアで運行することで、利用者の外出（特に通院）における利便性が向上している。
- ◆ 利用者数は増加傾向にあり、**今後の便数増加・エリア拡大によって増加の見込みはある**と考えている。

■ 地域インターンシップへの移動の様子



共創 パートナーの声



- ・地域の中心に位置する医療センターでは、利用者にも好評。
- ・乗合タクシーの案内チラシを待合室に置いたり、チラシを切り貼りして見やすく掲示するなどの工夫をしている。

利用者の声



- ・県立玉造工業高校では、市内の企業へのインターンシップを行っており、移動手段として乗合タクシーを活用。地域の活性化や人口保持にもつながることを期待している。
- ・将来的には、自転車やバイク通学が厳しい地域の生徒に利用してもらおうことを検討したい。

事業の効果（自治体）

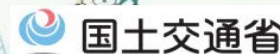
- ◆ 昨年度と比較して利用者は増加傾向にあり、高齢者の外出機会の促進につながっている。
- ◆ 「いれトク！」アプリの登録者数は、市内に約1,800名。1番多い年齢層は30～40代であり、高齢者は2割程度。
- ◆ 社会福祉協議会による、公民館での高齢者向けのスマホの使い方講座を実施している。
- ◆ **免許返納者（年間100名程度）からの問い合わせも多く**、免許返納者へのチケット配布などが実現すれば利用者はさらに増加すると考えている。
- ◆ デマンドタクシーとして使っている車両の空いた時間を公用車として利用する仕組みとすることで、**公用車の維持費削減**にもつながる。
- ◆ 乗合タクシーは**福祉的な移動支援と認識**しており、もともと移動が難しい方の支援をするという意味合いでドアツードアのサービスを行っている。
- ◆ デマンドタクシーを活用した通学が実現すると、現状のリソースや収支の面で課題のあるスクールバスの運行が改善すると考えられる。

今後の事業展開に向けて

- ◆ 交通事業者の**高齢化、ドライバー不足は顕著な課題**であり、持続可能な公共交通を目指して課題解決に向けた対策を検討していく。
- ◆ なめがた地域医療センターの利用も多く、近隣地域との広域のデマンドタクシー運行も需要が見込まれるため、近隣の自治体への働きかけを行いたい。
- ◆ 福祉、物流、教育など、**他の分野との更なる連携可能性を模索**したうえで、本格運用につなげていきたいと考えている。
- ◆ 運行会社・人材の確保に加え、DX推進に取り組む人材の育成も必要と考えているが、**新規の採用は難しく**課題解決に向けて自治体計画等への盛り込みを検討していく。
- ◆ 鉄道が通っていない（一番近い駅は市外）ため、駅への運行は具体的な要望がある。外部地域でも対応可能な事業者、医療機関との連携を進めたい。
- ◆ 市全体の公共交通における財政負担を如何に減らしていくかを考える上で、スクールバス、市営路線バスの負担が大きいと、利用者のニーズを明確に把握することで**財政負担の削減**にもつながると考えている。**自家用車を持たない人の行動範囲の拡大の実現**が重要。

川崎市マースプロジェクトにおけるチョイソコ事業

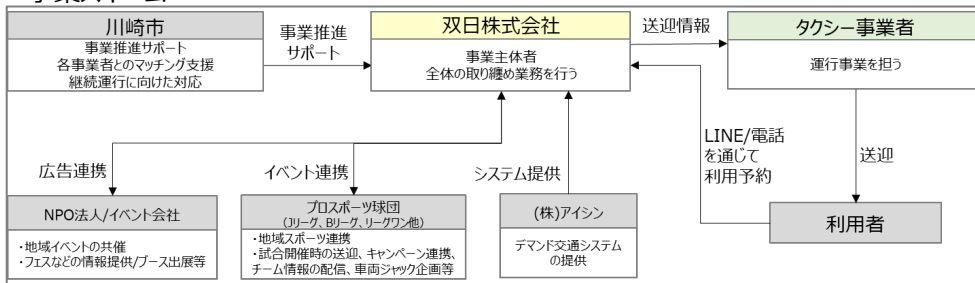
子育て・スポーツ×交通（神奈川県川崎市）



事業の基礎情報

実施主体	双日株式会社
運行主体	神奈川県タクシー協会川崎支部
共創パートナー	川崎市、トビラ株式会社、神奈川県タクシー協会川崎支部他
交通モード (運行体制)	AIデマンド交通【道路運送法第21条許可】 ・車両保有者：リース車両【2台体制】 ・運転手所属：ワールド交通株式会社【2人体制】 向ヶ丘交通株式会社イースタン【4人体制】
事業実施場所 (令和2年国勢調査)	神奈川県川崎市 人口:1,538,262人(高齢化率20.3%) 面積:143km ² (人口密度10,756.3人/km ²) 主な域内交通：鉄道、路線バス、タクシー

■事業スキーム



体制構築のポイント

- 川崎市から総合商社である双日株式会社に声をかけを実施。
- 川崎市からICT技術を持つタクシー事業者に働きかけを行ったためスムーズな体制構築が可能。
- 市内のバス事業者へも川崎市から情報提供を行うことで理解を醸成。
- 川崎市はプロスポーツチームも多く拠点を置いており、交通事業にとどまらず地域プロスポーツチームとも連携。

事業の内容

- 都市部において地形や年齢構成などの特徴が異なる2地区（中原区・高津区の一部エリア、麻生区 新百合ヶ丘駅周辺）を対象にデマンド交通の運行を行う。
- 利用者は、公式LINEまたは申し込み用紙を通じて会員登録後、**LINEまたは電話にて予約**することで利用可能。エリア内の指定停留所から乗車地・目的地を選択し、乗車時刻を選択することで、乗合タクシーにて送迎を行う。
- 停留所はエリアの駅や公共施設、商業施設の周辺や住宅地に設置している。利用者は、指定の時間が近づくと、地図上で車両位置の確認ができる。
- 車体のラッピング広告や車内のデジタルサイネージで、地域の医療機関等の広告のパートナー企業のコマーシャル動画を放映し、収入を得ている。
- 川崎市の公共交通計画において、多様な主体との連携によるコミュニティ交通導入の促進を施策としており、本事業は地域特性に合わせた乗合型の運行をめざすものであり、本計画に沿った事業である。

■実証事業の収支【2023/12/1～2024/2/29】

収入	運賃収入：697,900円、広告協賛費用
支出	サイン設置費用、HP作成費用、システムの導入費用 他
損益	ランニングコスト ドライバー人件費、車両リース費用、イベント開催費用、通信費 他
損益	－

事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ドライバー確保のためタクシー会社の協力が必要だが、タクシー会社のドライバー不足は深刻であり、実証実験実施のためのドライバー確保に難航した。川崎市からタクシー協会に依頼いただくことでタクシー会社の協力を確保。
- 新百合ヶ丘エリアについては、昨年度の利用者登録情報を引き継げなかったために新規利用者登録が必要となり、イベント等にて新規利用登録の促進活動を実施。

■利用料金・割引

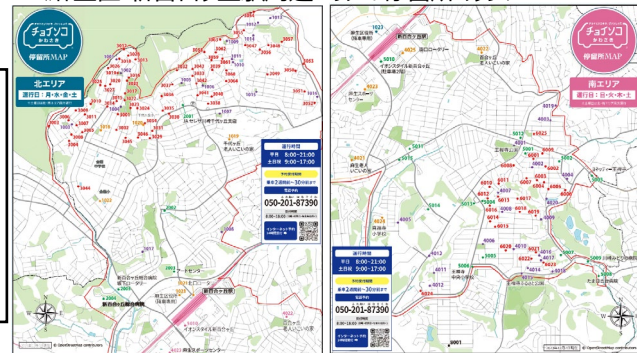
運賃：400円/回

■事業の実施エリア



上記赤丸の2エリアで実施

<麻生区 新百合ヶ丘駅周辺エリアの停留所マップ>



背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- 路線バスが平日20便以上あった川崎市内の地域において、新型コロナウイルス感染症の影響等により、既存交通事業者による運行本数の大幅な減便によってバスでの移動がしづらくなり、新たな足の確保の必要性が明確化。
- 川崎市から双日株式会社への声かけにより、子育て世代等の需要を取り込んだ**持続可能性の高い移動サービスの実現**を目指し、2021年よりデマンド交通の検討を実施、2022年より実証実験を開始。
- 過年度実証実験にて、高齢化に伴う免許返納割合が増加している現状、送迎時間確保による親の負担が大きい現状から、**ラストワンマイルの移動サービス**が明確化。

川崎市マースプロジェクトにおけるチョイソコ事業

子育て・スポーツ×交通 （神奈川県川崎市）



■チョイソコ運行車両



2エリアの全280箇所の
停留所から乗降可能

事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数：1,578名**【2023/12/1～2024/2/29】
- ◆ 武蔵小杉駅周辺のエリアでは子育て世代の利用率が高く、新百合ヶ丘駅周辺エリアでは、高齢者の利用率が高い。通院、買い物、習い事、通勤、スポーツチームの試合の際に多く利用されている。
- ◆ リピーターも多く、利便性を理解されたことから、**利用者の外出促進**につながっている。
- ◆ イベントの効果も含めて、9割5分がLINEからの予約であり、**利便性の高い予約システム**を実現している。
- ◆ チョイソコかわさきの存在については、パンフレット、HPをきっかけに知ってもらうことが多かった。
- ◆ 停留所数をエリア内に多く設置したことで利便性が向上し、利用者の**ニーズを効果的に捉えることができた**。
- ◆ **3月以降もチョイソコを望む回答が96%**という結果であった。

共創 パートナーの声



- ・駅前から離れた試合会場等の送迎に利用いただくことで、通常の移動手段との棲み分けができ、結果としてバス等の混雑の解消につながってくる。
- ・将来的な路線バス減少を補完していく事業として非常に重要。
- ・デマンド交通をきっかけとして利用者に対して地域での健康づくりイベント等の参加きっかけの創出ができた。

利用者の声



- ・当移動手段を活用して地域の集まりに顔を出している。
- ・停留所が病院の前にあることで、通院がしやすく、非常に助かっている。
- ・実証実験にとどまらず、事業の継続を期待している。
- ・停留所が自宅の近くにあり便利。
- ・未就学児とベビーカーも無料で利用できて助かっている。
- ・必ず座れるので非常に助かる。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 自治体としては、廃止バス路線をデマンド交通に置き換える事で、市で負担していたバス路線の維持に関わる**費用削減が可能**と考えている。
- ◆ 移動手段は一つのツールとしてとらえており、個人の移動を契機として、**住民の健康増進やQOLの向上**、また**地域の活性化につながる部分の仕組化や支援策**が必要であるとする。
- ◆ 川崎市国際交流センターや橘公園などの賑わいの場へのアクセス性の向上等に加えて、川崎市と連携を図った地域団体等との共創により、暮らしを広げる移動を創出し、対象地域における**移動手段の確保や利便性の向上を図る**とともに活性化に寄与することが可能となる。

今後の事業展開に向けて

- ◆ 本格運行に向けて、システムの改善を行い、**乗合率のさらなる向上**を目指したい。
- ◆ **エリアの見直し**を検討し、補助金に頼らない形での事業性を追求し、他地域への展開を目指す。
- ◆ **女性やシルバー人材の登用**により、ドライバーを増員し**運行体制を強化することで利用者を増やす**とともに、**利用者の負担軽減をするために広告費や協賛金の確保**を図る。
- ◆ 本格運行に向けて、**運行日時や、他のエリアへの拡大**によるさらなる利便性の向上を検討しており、人材不足に対応していこうと考えている。
- ◆ 収益構造として、駅および区役所デジタルサイネージなどでの周知活動、自治会向け周知協力の実施、地域商店街、商業施設、地元金融機関、地元病院の呼び込み、スポーツチームの紹介、地域の名土企業の紹介などの連携を検討しており、本事業のみならず地域全体の活性化、消費促進の着火剤としての役割を目指す。

横浜発賑わい創出を目的とする都市型水上交通

まちづくり×交通（神奈川県横浜市）



事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数：1161名**（3航路・30往復）【実証期間：2024年1月15日～24日】
- ◆ 平均乗合（利用）人数：145人
- ◆ 利用者の**満足度：80%**（県外在住23%・県内在住4%・市内在住70%）
- ◆ 利用者の年齢：10代 4%・20代 6%・30代 9%・40代 16%・50代 24%・60代 39%
- ◆ 地元経営者らでつくる濱橋会では、水上交通の可能性に関する理解が深まり、**今後の利用促進のためには棧橋周辺のまちづくりを進展させる必要性の認識が共有されるなど、事業実施主体との協力関係が深まった。**
- ◆ 平日でも交通事業者や自治体が想定している以上に乗船人数を確保できた。横浜市民には、これまで非日常だった水上交通を身近（日常）に感じてもらうことができ、**今後の定期運航に向けた利用者の開拓に繋がった。**

■水上交通
の運行



共創
パートナーの声



- ・水上運航を始めることにより、事業者にも市民にも、いろいろな気づきや機運が生まれ、**まちづくりがクリエイティブになってきた。**
- ・横浜臨海部が持つ**地域の魅力を水上交通で見える化した**ことは、関係事業者が共通の方向性を持って横連携することにつながった。
- ・水上交通の大変さを相互理解でき、**協力によって信頼が深まった。**

利用者の声



- ・船がなければ移動できないわけではないし、陸上交通に乗った方が速いが、**船に乗ることで移動することが楽しくなる。**
- ・よその街でなく地元横浜で遊ぶので、水上交通のリピーターになった。
- ・水上交通の心地よい移動が、能登地震の影響で招いた両親にとつて気分転換に繋がった。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 今回の実証により、最終的に定期運行を目指す上で**不定期の定時運行から段階的に曜日や時間帯ごとの運航頻度の増減などを模索することで利用者の認知度を高め、事業採算が取れる採算分岐点を見出して持続性を確保していくための方法性を明確にすることができた。**
- ◆ 営業の一環として**SNSで運航状況を発信した**ことで、1万数千名の方に登録いただいた。継続的に乗ってもらうには、**まず多くの人に知ってもらうことが大切になる。**
- ◆ 実証事業を通じて、乗船いただいたお客様の意見を伺うことができた。その中で真剣な意見をいただき、**水上交通が地元根づいていける感触を得ることができ、運航事業者として頑張れる気持ちになった。**
- ◆ 船に乗る楽しみは、これまで公共で整備してきた棧橋の日常利用にとどまらず**棧橋周辺を訪れるまちづくりにつながることがわかった。**
- ◆ 日常の利用のためには**利用者の安全性と利便性を確保しなければならない。**具体的に棧橋を安定させるための杭打ちや待合所の整備など巨額の先行投資が必要になることが明確になったので、**今後の事業投資の進め方やタイミングなど持続可能な経営の組み立てを見通すことができた。**

今後の事業展開に向けて

- ◆ 公共交通の一つとして水上交通を提供することは、横浜市民の暮らしの豊かさにつながることがわかった。さらに**横浜市民の日常の足として定着させるために、曜日や時間帯などの運航形態や料金設定など状況に応じた検討を続けていく。**
- ◆ 船の運航に関わる**専門能力を持った人材の確保と育成は継続的な課題である。**水上交通が身近になれば若者が憧れる仕事になるし、さらに子育てが落ち着いた女性層や水上交通のある生活スタイルに関心のある年齢層などが長く働ける条件を整えていくことも大切になる。
- ◆ 臨海都心部の水上交通を継続していくには運航事業者の努力にとどまらず、**棧橋周辺の関係者（濱橋会など）と連携したまちづくりを進め、横浜市民が日常的に訪れられる回遊性のある街にする。**

共創型コミュニティ交通「つばめ号」運行プロジェクト

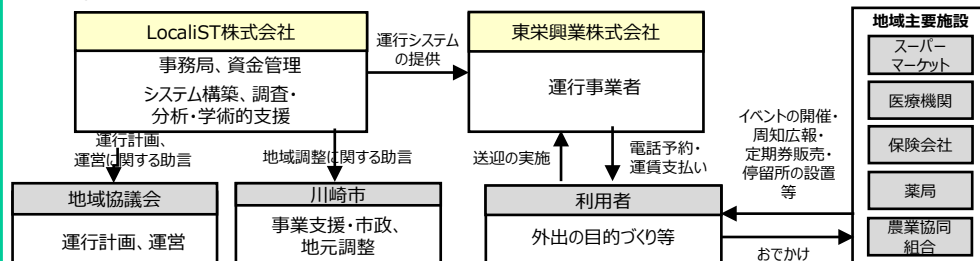
医療・買い物×交通（神奈川県川崎市）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	LocaliST株式会社
運行主体	東栄興業株式会社
共創パートナー	横浜国立大学大学院、神奈川トヨタ自動車株式会社、平・五所塚コミュニティ交通地域協議会、株式会社KTグループ、損害保険ジャパン株式会社、医療法人社団友愛会鎌田クリニック、有限会社バル・コーポレーション、セサ川崎農業協同組合、相鉄ローゼン株式会社、川崎市
交通モード (運行体制)	乗合型(定時定路線)【道路運送法第21条許可】 ・車両保有者：東栄興業株式会社【1台体制】 ・運転手所属：東栄興業株式会社【1人体制】
事業実施場所 (令和2年国勢調査)	神奈川県川崎市 人口:1,538,262人(高齢化率20.3%) 面積:143km ² (人口密度10756.3人/km ²) 主な域内交通：鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティ交通

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・地域の主体的な運営、地域の企業団体との連携・共創を意識。
- ・需要が多い時間帯のみ、定時定路線の運行車両に加えて乗用タクシーに乗合機能を持たせた兼用モデルを用意、需要に応じた運行モデルを構築。
- ・一部のタクシー事業者の協力を得て実施しているものであり、広く、その他交通事業者と共有しながら実施。（本事業のシェア）

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 高台に居住する高齢者は、路線バスのバス停や生活利便施設が立地する麓のバス通りまでの高低差（約40m）の移動に苦慮。
- ◆ コミュニティ交通は、地形や道路幅員等により車両サイズが制約されるため、運賃収入のみで事業性を確保することは困難な状況。
- ◆ 川崎市と横浜国立大学は連携協定を締結しており、横浜国立大学発のベンチャー企業であるLocaliST株式会社と連携して本取組を実施。
- ◆ 令和4年度に、同地域において運賃無料の試走を行っており、その際に損害保険ジャパン株式会社を中心に移動の目的をつくる「コトづくり」を実施したところ、近隣のクリニックや薬局などの連携が芽生えた。
- ◆ 本年度、概ね、毎週月曜日に共創パートナーと連携した「コトづくり」を実施。

事業の内容

- ◆ 高台に位置する居住地区、公共施設、スーパー、病院、路線バス停留所付近に停留所を設置し、買い物利用に配慮したフリー降車区間を設定したコミュニティ交通を運行。
- ◆ 川崎市交通局とも連携をはかり、一部路線バスの停留所に「つばめ号」の停留所を設置し乗り換えがしやすい工夫。
- ◆ 買い物利用時につばめ号の定期券を見せることで、スーパーマーケットから自宅への購入品の配送料が無料になる取り組みを実施。
- ◆ 定期券販売などは地元のクリニックや薬局で実施して頂くなど近隣店舗が協力。
- ◆ 電話自動応答予約システムを実装し、混雑停留所・時間帯における乗車の優先順位管理を実施。（基本的には停留所に行くことで乗車可能）
- ◆ 来訪ならびに周遊記録を目的として、地域内に検知センサーを設置。
- ◆ リアルタイム運行情報閲覧システムを公開。
- ◆ 【自治体計画との連携】令和3年3月に策定された「川崎市地域公共交通計画」の今後の中間評価等に今回の結果を取り入れていくことを考えている。また、多様な主体との持続可能な連携について検討を深めていく予定である。

■実証事業の収支【2023.10.16～2024.2.26】

収入	180,400円 ※運賃収入のみ、市補助・協賛金等は含まない
支出	ランニングコスト 1,220,800円（運行経費、燃料費、保険料等） ※車両は無償の貸与
損益	▲1,040,400円 ※協賛金（約60万円）は含まない ※運行事業は自治体補助事業として実施のため、本支出には含まない

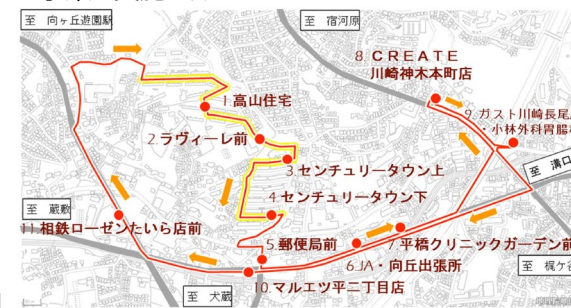
事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・住民からは10人乗り程度の車両で座席の確実な確保を望む声もあった。しかし、ルートが細いため大きな車両は不向きと考え、7人乗り程度の車両を使用した。座席の確保に対しては、電話予約システムを導入した。

■利用料金・割引

- ・1回：200円（実証運行期間）
- ・1日券：500円
- ・回数券（11枚）：2,000円
- ・定期券：1ヵ月2,000円
- ※バスとタクシーの間かつ、他のコミュニティバスと横並びになるように料金を設定
- ※本格運行時は300円に設定し、高齢者割（100円引き）を検討

■事業の実施エリア



共創型コミュニティ交通「つばめ号」運行プロジェクト

医療・買い物×交通（神奈川県川崎市）

国土交通省

事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数：838名**（計36日運行、乗降記録集計）【2023.10.16～2024.2.26】
- ◆ 平均乗合人数：約2.1人（昨年度実績(無償運行)：3～4人程度）
- ◆ 共創パートナーと定期的な「お出かけづくり」を実施することで、「健康」をキーワードとした外出促進、移動需要を創出。
- ◆ 広告収入や協賛金等の運賃外収入を継続的に確保するための分野横断型支援体制を構築し、他地域に移転可能な郊外型コミュニティ交通モデル実現を実証。（協賛金や広告費等のその他収入を得るために、本事業主旨への理解を得る必要があり、自治体、地元協議会がタッグを組んで説明）

■ つばめ号の車両



■ 利用者の乗車の様子



共創 パートナーの声



・医療機関としてこの地域、特に高齢者の健康維持については非常に気になっています。今回の取り組みにより外出が増え、地域全体としての健康に貢献できることに期待しています。（クリニック）

利用者の声



・乗り合いにより知り合いが増えた。
・「コトづくり」で知り合いができた。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 既存のタクシーやバスとは競合しない運行。そもそも外出を促進させることがこの取り組みの目的であり、移動距離も徒歩の代替程度である。（交通事業者）
- ◆ コトづくりイベント参加のためのつばめ号の利用が一定程度あった。（交通事業者）
- ◆ コミュニティ交通運行の定着により外出機会が促進され地域コミュニティの活性化の一助となった。（自治体）
- ◆ 共創プロジェクトとしての協議会組成をはじめ、地域との共創が促進された。（自治体）
- ◆ 外出先のデータなど、多様なデータを取得することにより、共創パートナーの発掘や効率的な運行などに寄与するとともに運賃収入以外の収入として、協賛金を獲得できた。
- ◆ 地域のプレイヤーを主体とした「コトづくり」が展開され、地域内外のつながりが生まれた。（自治体）

今後の事業展開に向けて

- ◆ 地域に根差した交通事業者と協力して事業を実施していきたい。モデルの確立後は市内のタクシー事業者と協力し、横展開を図ってきたい。
- ◆ タクシーやバス運転士不足への対応として、乗合交通の促進と合わせて、パートタイムドライバーや女性ドライバーの雇用が促進されるような事業展開をしていきたい。また、乗合交通にあったタクシー車両の導入などが進められるとよい。
- ◆ いかに根付かせるかが重要であるため、プロモーションに力を入れたい。
- ◆ 福祉施設と連携していきたい。福祉効果を把握する取り組みが出てこない一向に福祉との連携ができないと考えている。
- ◆ 利用者を増やすためには、最初の利用の動機付けが重要。その点はマーケティングの要素が大きいため、マーケティングを得意とする企業も巻き込んで実施していきたい。

公共交通を核とした「誰もが住み続けられるまち」実現事業

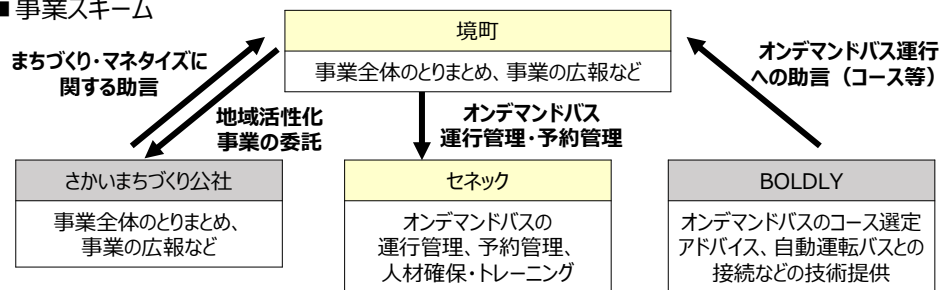
まちづくり×交通（茨城県境町）

国土交通省

事業の基礎情報

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

■事業スキーム



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

体制構築のポイント

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

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

事業の内容

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

■実証事業の収支【令和5年度】

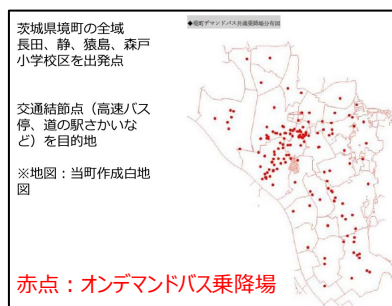
収入	0円
支出	初期費用 43,143,770円 （車両の購入、システムの導入など）
ランニングコスト	24,253,240円 （運行費用） ※本格運行に移行した場合、500万円/月（運行経費、管理費）
損益	▲67,397,010円 ※共創モデル実証プロジェクトを活用

事業実施にあたり苦労した点やポイント

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

■利用料金：現状は無償運行

■事業の実施エリア：下図



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



公共交通を核とした「誰もが住み続けられるまち」実現事業

まちづくり×交通（茨城県境町）

国土交通省

事業の効果（利用者・共創パートナー）

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

■ 利用者降車の様子と、事業に使用した車両



共創 パートナーの声



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

利用者の声



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

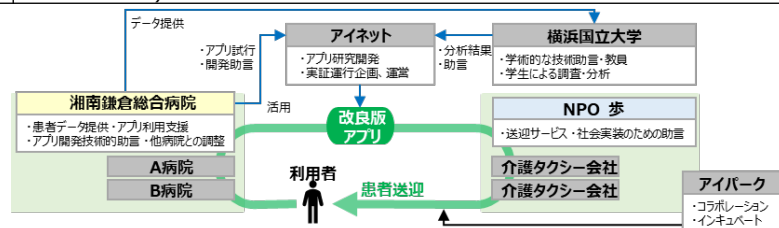
事業の効果（交通事業者・自治体）

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

今後の事業展開に向けて

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

■事業スキーム



- ・神奈川県、藤沢市、鎌倉市、湘南ヘルスイノベーションパーク及び湘南鎌倉総合病院は、5 者覚書に基づきアクションプランとして、ヘルスケアMaaSに係る研究を進めてきた。
- ・その取り組みに基づき、横浜国立大学と包括連携協定を締結していた株式会社アイネットは、介護タクシー配車アプリを開発。
- ・介護タクシー事業県内最大手である特定非営利活動法人 歩の参画により、横展開を視野に入れた交通サービスの体制を強化。
- ・地域課題である医療機関の負担軽減と介護タクシー事業者の稼働率向上を旨とし、大学のニーズ調査結果を基に企業が介護タクシー事業者と医療機関を繋ぐ体制を構築。

- ◆ このサービスは、**介護タクシーの予約時に発生する複雑で非効率な課題に対応する**ために開発された**予約・マッチングサービス**である。
- ◆ 現時点での予約は病院からのみ行え、今後は一般利用者にも解放される予定であり、特に高齢者比率が高い鎌倉・藤沢地域で介護タクシーの普及を促進し、高齢者が病院に容易にアクセスできるようにすることを目的としている。
- ◆ 今回の実証運行において、**医療機関からは4病院、介護タクシー会社からは40社**が参加。
- ◆ 予約の流れ：①医療機関が利用者情報を入力し、配車を依頼。②介護タクシー各社に情報が伝わり、対応できるタクシーが応答。③応答内容を利用者が比較し、依頼先を決定。④予約が成立。
- ◆ システム利用料は**一回300円**で、当該費用は**介護タクシー各社が負担**。（利用者は別途介護タクシー料金を支払う。）
- ◆ **【自治体との連携】**本事業は、医療機関の負担軽減と介護タクシー事業者の業務効率化等の地域課題に貢献するため、普及に向けて、自治体と連携を進める。

■実証事業の収支【令和6年2月時点】

収	入	アプリ利用料
支	ランニングコスト	クラウド利用料、セキュリティ対策費など
出		
損	益	▲約47千円（初期段階であり、今後、搬送回数増加予定）

事業実施に
あたり
苦労した点
やポイント

- ・苦労した点は、実施主体・共創パートナーが連携して合意形成をしながら進めたアプリ開発において、病院と介護タクシードライバーのスケジュールを効果的に調整する方法を探求し、同時に業務の効率化とサービスの社会への実装を実現すること。

■利用料金・割引

システム利用料：300円/回
介護タクシー事業者が負担

■事業の実施エリア



効率的かつ自由な外出を支援する“四方よし”の介護タクシーデジタル化

医療・福祉 × 交通 (神奈川県)

国土交通省

事業の効果 (利用者・共創パートナー)

◆ アプリダウンロード数：130件

- 【病院/介護施設、NPO (30件)、介護タクシー事業者 (100件)】
- ◆ アプリからの配車件数：1日あたり**平均約10件程度**
 <介護タクシー配車処理にかかる時間の実地検証(湘南鎌倉総合病院)>
- ・従来の電話による配車：平均**30分以上**
- ・介護タクシーアプリ活用による配車：約7割が**10分以内**
 年間配車件数1,834件 (2023年) での試算では、**約600時間、約25日分の業務削減効果**

■ 介護タクシー車両



運転手1人で操作可能な
電動リフト



■ 配車依頼用端末



共創 パートナーの声



- ・電話による配車作業から解放され、繰り返し対応のストレスが緩和された。
- ・配車依頼をタクシーに公平に配信でき、選択の恣意性が排除されて良い。
- ・介護タクシー一覧表示により、条件比較と最適な選択が可能になった。

利用者の声 (医療機関)



- ・介護タクシーがほぼ確実に見つかることで予定通りの退院・転院に寄与できています。
- ・運賃の透明化により、安心して利用することができています。
- ・救急からの帰りにおいて、介護タクシーが速やかに見つかることで、待ち時間の短縮化、患者の不安軽減につながっています。

事業の効果 (交通事業者・医療機関・自治体)

- ◆ アプリを通じて受ける依頼数は、電話対応時と比較すると**約2倍に増加**している。
- ◆ 個人事業主は運転中に電話に出られないため、アプリを利用することで停車して確認できる安心感がある。**ドライバーからの評価も高い。**
- ◆ 医師の働き方改革や医療人材不足による医療スタッフの業務逼迫への対応として、**配車時間短縮による負担軽減**が期待される。
- ◆ 時間短縮に加え、医療機関と介護タクシー事業者が予約内容をシステム上で共有できることで、**配車漏れやミスの軽減**が図られる。
- ◆ 配車依頼中に他の業務が可能になり、配車記録の保存により、医療機関スタッフの**業務効率が向上**している。

今後の事業展開に向けて

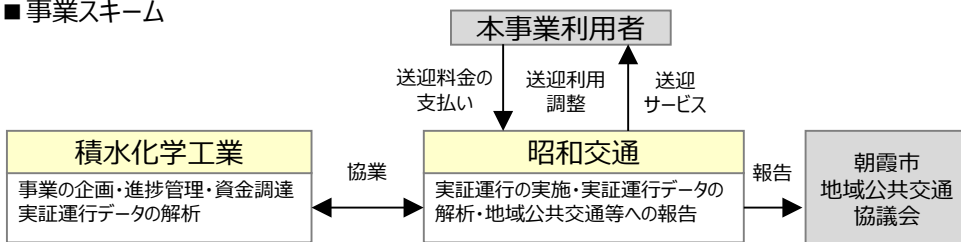
- ◆ 支援を必要とする方が自由に移動ができるよう、個人利用に適したUI (使いやすさ、急なキャンセルの対応等) にむけて改善する。
- ◆ **全国展開を想定**し、迎車エリアの登録機能を導入する。
- ◆ 地域浸透のため、SEO対策や動画を活用した広告宣伝を通じて、個人利用を促進する。
- ◆ 個別営業と業界団体を通じて、病院、介護施設、ケアマネージャーにサービスを紹介し、浸透を図る。
- ◆ **蓄積されたデータ** (移動データ、機材状況データ、利用者の属性データ、病院での利用時間帯データなど) を基に、移動困難者のサポートや医療・介護人材不足問題の解決策として活用する。
- ◆ 2024年度の神奈川県内での展開を皮切りに、2025年度以降は**関東近隣県へのサービス拡大**を計画している。
- ◆ 業務効率化により、間接的に**医療・介護人材不足の問題に貢献**する。
- ◆ 収集したデータを政策立案に活用し、移動困難者支援のための**公的データの不足を解消**する。

[illegible]

事業の基礎情報

実 施 主 体	積水化学工業(株)
運 行 主 体	昭和交通(株)※飛鳥交通グループ
共創パートナー	昭和交通(株)※飛鳥交通グループ
交 通 モード (運行体制)	乗合タクシー (AIオンデマンド交通)【道路運送法第21条許可】 ・車両保有者: 昭和交通(株)【1台体制】 ・運転手所属: 昭和交通(株)【3人体制】
事業実施場所 (令和2年国勢調査)	埼玉県朝霞市 人口:141,083人(高齢化率19.6%) 面積:18km ² (人口密度7,692.6人/km ²) 主な域内交通:鉄道、路線バス、市内循環バス、タクシー、福祉送迎バス、 民間送迎バス(企業従業員送迎バスも含む)、 自転車(シェアサイクル)

■事業スキーム



体制構築 のポイント

- ・綿密な合意形成：朝霞市役所や他の交通事業者等との連携・調整。
- ・共創への働きかけ：競合ではなく、**新たな需要（外出機会）の創出**である点などを丁寧に、複数回にわたり説明実施。
- ・域内交通の補完：実績をタイムリーに関係者で共有し、他事業者の運行状況を確認しながら推進。
(共創事業として域内交通の補完になっているか等)

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 積水化学工業がまちづくりを手掛ける「あさかりタウン」は、世帯主年齢30代、40代の世帯が多く、**子ども連れでも手軽に、安全・快適に移動したいニーズ**があった。
- ◆ 「根岸台7丁目」は、**坂が多い公共交通空白地帯であるが、高齢者が多く、移動したくても移動困難な地域課題**があった。
- ◆ 積水化学工業が手掛けるまちづくり事業に交通サービスをプラスすることにより、これらの**地域の交通利便性・付加価値を向上**させるとともに、併せて**地域貢献**として近隣の交通不便地域の改善も見据えた取り組みを開始した。
- ◆ 朝霞市において協業パートナーを探索する中で、積水化学工業から飛鳥交通に働きかけを行ったところ、**趣旨に同意**が得られたことから具体的な取り組みが始まった。

事業の内容

- ◆ 積水化学工業が昭和交通の**車両1台（ハイエース8人乗り）を時間制運賃で貸切。**
- ◆ 平日（水曜日を除く。）に**定期便**（6：30～9：00）と**デマンド便**（9：15～11：30、12：30～16：00、18：30～20：30）の2形態で運行。
- ◆ **AIオンデマンド交通システム**（チョイソコ）による予約サイトから、事前予約制（2週間前～出発30分前まで）の乗合運行。
- ◆ 運賃は1人300円（小人150円）
- ◆ 2022年7月からあさかりードタウン（スマートハイムシティ朝霞（戸建）、ハイムスイート朝霞（マンション）、あさかヴィレッジ（賃貸））を対象に開始。
- ◆ 2023年1月から朝霞市根岸台7丁目地区（東かすみ台町内会、東南部町内会、三栄自治会）の住民も対象に追加。
- ◆ 2023年12月から**有償運行に形態切替。**

■実証事業の収支【2023年12月1日～2024年2月29日、事業後も運行継続中】

収	入	利用者負担による運賃収入
支	初 期 費 用	バリアフリー対応のためのステップ設置、決済端末機・広告物作成費用等（車両は既存のハイエース車両を活用）
出	ランニングコスト	運行経費、システム利用料、停留所・駐車料金等
損	益	収入と支出の合計はマイナス（令和6年2月末現在） ※マイナス分は積水化学工業が負担

事業実施に
あたり
苦勞した点
やポイント

- 予約サイトを活用した**新規交通サービスの様々な利用者への認知と浸透。**
- あさかりードタウン： **住民向けアプリ**を活用して全世帯へ本取り組みに関する案内を複数回に渡って発信 等。
- 根岸台7丁目： **現地説明・試乗会**を複数回にわたり実施 等。

■ 利用方法

予約サイトを使って予約

メニュー

受付

戻る

受付詳細

メニュー

※席情報を選択してください。

乗車場所

予約

座席

地図

降車場所

予約

座席

地図

・日時を選択してください。

日付

06

00

:

30

00

時刻

▼

受付候補検索

戻る

受付詳細

メニュー

受付が確定しました。

受付番号 : 00000000

運行日 : 2000年0月0日(日)

乗客数 : 1人

予定時刻	席①	席②	席③
06:30	06:30	06:30	06:30
06:45			

乗客

1

和民寺駅

経路

1

和民寺駅

続けて受付ける

乗客をキャンセルする



■事業の実施区域



あさかデマンド乗合サービス

まちづくり×交通（埼玉県朝霞市）

国土交通省

事業の効果（実施主体・利用者）

- ◆ 利用者数（合計）：1,020人（520運行、総走行距離1,514km）【2023年12月～2024年2月末】
- ◆ 平均乗合人数：約2人（朝の定期便の方が日中デマンド便より乗車率高）
- ◆ 全体満足度：満足・まあ満足の回答で8割程度（アンケート結果（無償運行時）より）
- ◆ 和光市駅まで直接移動可能なこと、またAIデマンド交通システム（チョイソコ）の採用により、**自身の都合で乗りたい時に予約して乗車可能なため、交通利便性が向上。**
- ◆ 根岸台7丁目の住民は日中の時間帯の利用が多く、**交通不便地域における外出機会創出の一助**に繋がっている。
- ◆ 積水化学工業としては今回のあさかりードタウンの実証運行が初めての取り組みであり、交通に関するノウハウの蓄積が図れた。今後他地域での展開を見据えた上でも、**意義ある取り組み**となった。

■あさかりードタウンの乗降場所



実施主体 担当者の声



- ・当社ではリードタウンというブランドでまちづくりを展開しております。
- ・まちづくり事業を推進するにあたっては、交通サービスも重要な要素と捉えています。本事業を通しノウハウの蓄積が図れ、今後ノウハウを水平展開することで、他地域での交通課題の解決、交通利便性の向上に繋がっていきたいと思っています。

利用者の声



- ・子供と一緒に乗ることが多いですが、非常に丁寧に運転をしてくれるので安心して乗ることができます。
- ・予約制なので常に座って移動できて楽ちんです。
- ・雨天でも概ね時間通り来るのが、ありがたいです。（公共バスだと遅れることもあるため。）

事業の効果（運行主体）

- ◆ 交通事業者として朝霞市の**交通不便地域の改善**や、元々工場だった「あさかりードタウン」において**新しい移動需要が非常に多く発生**することが予見された中で、それらの**課題に対応していく必要がある**と考えていた。
- ◆ その中で、積水化学工業からの提案で**地域の交通課題に取り組めたことは、交通事業者としても意義のある取り組み**だと思っている。
- ◆ 今回、有償運行を行ったことで、無償運行時に比べて既存の利用者中心に一部減少もあったが、利用者の声として、バスと比較して高いと感じていることもわかった。一方、タクシーと比較すれば非常に安く、この点を理解してもらうことや、乗り心地、快適感、リッチな気分での移動がバスプラス100円程度で可能であることを啓蒙できれば、利用促進に繋がると感じた。

今後の事業展開に向けて

- ◆ 無償運行時は平均1,100人程度、最大1,300人程度の利用があったが、有償にしたことで一定程度の離脱も見られた。
- ◆ 1運行あたりの利用者を増やしていく上では、**既存利用者の再呼び込み**と併せ、**エリア拡大や周辺の地域住民の方も対象**とするなど検討したい。
- ◆ 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**を図り、持続可能なサービス体系を目指す。
- ◆ 今回蓄積したノウハウも基に、積水化学工業が手掛けるまちづくりの**他地域においても、交通課題の解決、交通利便性の向上に資する取り組みの拡大**を目指していく。

「-福祉×地域×交通（移動）- 新しい福祉サービス（Goトレ）開発」実施プロジェクト

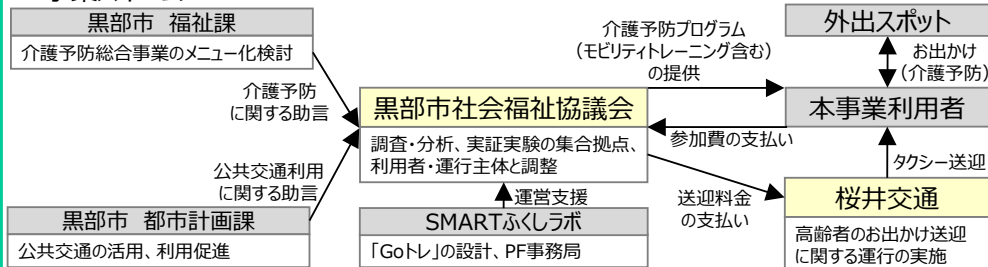
介護×交通（富山県黒部市）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	（一社）SMARTふくしラボ
運行主体	桜井交通（株）
共創パートナー	黒部市社会福祉協議会、黒部市都市計画課、黒部市福祉課、他
交通モード （運行体制）	相乗りタクシー（※黒部市福祉協議会が複数利用者の需要を一つに取りまとめたうえで乗用タクシーを貸切運賃で手配） ・車両所有者：桜井交通（株）【2台体制】 ・運転手所属：桜井交通（株）【2人体制】
事業実施場所 （令和2年国勢調査）	富山県黒部市 人口：39,638人（高齢化率32.0%） 面積：426km ² （人口密度93.0人/km ² ） 主な域内交通：あいの風とやま鉄道、富山地方鉄道本線、黒部峡谷鉄道、路線バス、コミュニティタクシー、デマンド交通

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・社会福祉協議会とSMARTふくしラボでは、福祉送迎のデジタル化を検討する中で、**高齢者の外出機会の創出、公共交通の利用頻度の向上として、公共交通を使った介護事業を検討**し始めた。
- ・事業開始のために、黒部市（福祉課と都市計画課）に相談、桜井交通にも声掛けをして、既存の車両や運転手を活用する前提で協力に至った。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 高齢化の進展により、**2030年に介護需要がピーク**を迎える中で、介護予防総合事業に関する効果的なメニュー（市町村裁量）が不足している。
- ◆ また、特に地方ではバスの減便、タクシーの減少、福祉送迎の運転手確保など、移動手段の縮小が顕著であり、輸送資源の確保が課題であった。
- ◆ これらの課題を解決するために、「**地域のありとあらゆるもの**」と「**デジタル**」を活用した「**地域丸ごとデイサービス化**」による新しい福祉サービス「Goトレ」を開発した。
- ◆ 地域内の移動資源を組み合わせ、フル活用して**公共交通の利用率を上げながら、介護予防財源も活用し持続性を高める**ことを狙い取り組みを始めた。

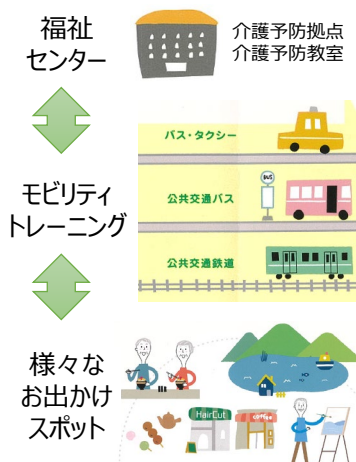
事業の内容

- ◆ 福祉センターで実施している体操教室の参加者を対象に、希望者に対して外出自主トレーニングプログラム「Goトレ」を実施。
- ◆ 高齢者に「**介護予防＝外出**」の概念を**定着**させることで、高齢者の移動支援と効果的な予防プログラムの実現を目指した。
- ◆ プログラムでは**モビリティトレーニングとして、公共交通（今年度の実証事業はタクシーを利用）を知る・学ぶ・体験**することで、普段行けない場所へ行き、外出機会や移動の選択肢を増やすことに取り組んだ。
- ◆ 主なお出かけスポット：道の駅 KOKOくろべ、くろべ牧場、市内のショッピングセンター、宇奈月温泉街 等
- ◆ 【自治体計画との連携】今回の取り組みは第2次黒部市地域公共交通網形成計画の基本方針②「公共交通網を支える潜在的需要の開拓」と合致しており、**高齢者の外出促進につながり、新たな公共交通利用需要の創出に効果がある**と考えられる。

事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・対象が後期高齢者のため、申込を忘れたり、体調の変化で当日キャンセルなどがあるが、**タクシー事業者の協力もあり、臨機応変な車両手配の変更に対応**してもらい、助かっている。
- ・介護用の送迎車や手すり等過度の装備をすることは参加者の気分を害することが懸念されたので、既存のタクシーなどを活用することとした。
- ・趣旨を出発前に説明をしないと、後期高齢者は忘れてしまうため、「歩く」というトレーニングが目的であることを毎回丁寧に説明している。

■事業のイメージ



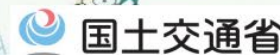
■事業（本格運用時）の収支シミュレーション

Goトレ(ミニマム)プラン			
収入	収入合計		2,610,000
	介護予防財源		2,292,000
	自己負担	Goトレ1回あたり@500円	318,000
	公共交通利用促進費	検討中	0
支出	費用合計		2,610,000
	交通経費		500,000
	タクシー		
	路線バス		
	電車		
	MIX		
	イベントGoトレ経費	20名×3回のGoトレイベント	210,000
	謝金	Goトレリーダー謝礼	50,000
	保険料		50,000
	人件費	運営スタッフ経費	600,000
	システム利用料		
	Goトレ管理アプリ式		900,000
	ウェアラブル		500,000
	管理者スマホ		200,000
	データ分析		100,000
	診断チェック		100,000
	管理費	広報、チラシ、パンフ提供	300,000

※事業化時の参加目標：636名（1回8名×年72回＋イベント1回20名×年3回実施）

「-福祉×地域×交通（移動）- 新しい福祉サービス（Goトレ）開発」実施プロジェクト

介護×交通（富山県黒部市）



事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数：187人**（28回実施）【2023/9/19～12/15】
- ◆ 1回あたりの平均参加人数：6.67人
- ◆ 利用者からは「外出（お出かけ）、友人や仲間と歩く、友人や仲間と話す」の3つの楽しみによって**心身ともに健康になりそうと高評価**をもらっている。
- ◆ 参加者の多くから「月4回（毎週）だと疲れる」という意見が出ており、今回の取り組みにより**外出機会の提供頻度は月2回が妥当**と考えられる。
- ◆ SMARTふくしうポでは、**要介護5（介護保険）にかかる経費1人分**（年間約4.3百万円）が**外出自主トレーニングプログラムの40名分の経費に相当**する試算をしており、本事情に取り組み意義が大きいと考えている。

■ お出かけ先（宇奈月温泉駅）での様子



モビリティトレーニングにより公共交通を知る・学ぶ・体験

共創
パートナーの声



・黒部市社会福祉協議会としては、Goトレにより変化する社会システムに一人では難しくても友人とならチャレンジできる体験を提供することで、高齢者がモビリティや社会のデジタル化に対応できる環境づくりの一環になると考えています。

利用者の声



・**公共交通を使うことで、日常の行動範囲外へ行けるようになった。**
・外出先でみんなと一緒に行動できるから楽しく、いつの間にかたくさん歩いていて驚いた。この企画は楽しみでしかない。
・今までタッチパネルが使えないので諦めていたが、Goトレに友人と参加して、みんなで試行錯誤しながらチャレンジしてみた。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 交通事業者としては一般乗用（貸切）として、**既存の車両・ドライバーを活用しながら、定期的な収入**（1回あたり5,600円×2回（行き30分帰り30分貸し切り））が得られるため、協力する意義はある。
- ◆ 交通事業者には**通常の利用料金を支払うことで、持続可能な交通を維持**してもらうことで、交通事業者・利用者・福祉事業者それぞれが無理することなく取り組んでいけることが重要と考えている。
- ◆ 自治体が赤字補填をするのではなく、利用者・交通事業者・行政等の多様な主体の協働により公共交通サービスを継続的に維持していく取り組みは重要と考えている。
- ◆ 自治体としては本取り組みにより**自治体が負担している介護費、医療費の抑制効果があると期待**しているが、効果がすぐに判明するものではないため、中長期的に検証をしていく必要があると考えている。（5年から10年スパン）

■ 道の駅 KOKOくろべへのお出かけの様子



参加者でタクシーに乗りあつてお出かけスポットに移動

今後の事業展開に向けて

- ◆ 介護予防メニューの認定については厚生労働省からの専門家派遣などの支援をいただきながら、黒部市と協議を進めている。本事業は全国からも視察が来ており、**介護予防メニューと認定されれば、他地域への展開を図りたい**。来年度は鉄道、バスとも連携していきたい。
- ◆ 本格運用時は利用者から自己負担として、500円の参加費をもらう予定（ヒアリングにより設定、500円以上でも良いという声もある）。
- ◆ 効果検証は学識者（東京大学高齢社会総合研究機構）とも連携しながら進めているが、中長期的に効果が発現すると考えられる。
- ◆ また、将来的には介護予防費だけでなく、**公共交通促進費・免許返納促進に関する費用も組み込んでいきたい**。
- ◆ 地域資源（移動リソース、拠点）をフル活用しながら**公共交通の活用促進と高齢者のウェルビーイングの実現**を図っていきたい。

白馬MaaS（交通最適化）

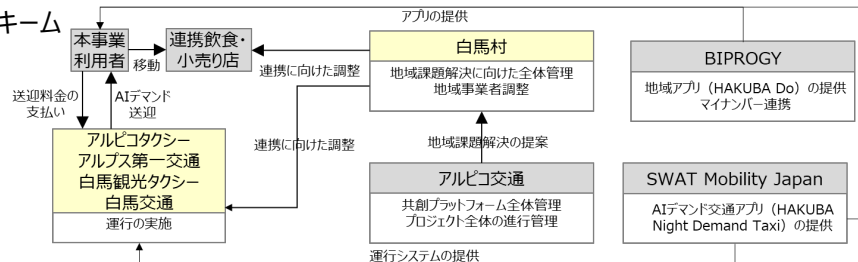
買い物・観光×交通（長野県白馬村）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	アルピコ交通（株）
運行主体	アルピコタクシー（株）、アルプス第一交通（株）、白馬観光タクシー（株）、（有）白馬交通
共創パートナー	白馬村、SWAT Mobility Japan（株）、BIPROGY（株）、等
交通モード （運行体制）	AIデマンド交通【道路運送法第4条認可】 ・車両保有者：アルピコタクシー（株）、アルプス第一交通（株）、白馬観光タクシー（株）、（有）白馬交通【各社1台（合計4台）】 ・運転手所属：同上【各社1人（合計4人）】
事業実施場所 （令和2年国勢調査）	長野県白馬村 人口：8,575人（高齢化率32.5%） 面積：189km ² （人口密度45.3人/km ² ） 主な域内交通：鉄道、高速・特急バス、路線バス、タクシー、デマンド型乗合タクシー、シャトルバス

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・地元の交通事業者の連携が必要と考えているため、協調を意識した。白馬村の旗振りのおかげで交通事業者同士は良い関係性を保つことができています。
- ・レストラン予約の関係では商工会や観光局と、マイナンバーカード関係では住民課との連携が行えており、障壁なく事業を進められている。今後地元住民向けのサービスの展開で福祉とも連携する予定であり、既に関連部局と連携できている。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 白馬村は企業売上高の65%を占める等「観光」が主要産業である（R5観光客：2,384,700人）。一方で夜間の公共交通が無く、村内の住民（観光関連従事者含む）や観光客（主に外国人観光客）の村内移動手段対策が課題となっている。
- ◆ 令和3年度に自治体と民間事業がマッチングすることで地域課題の解決を図る長野県主催の「チャレンジ長野」という事業があり、そこに白馬村は交通を一課題として参加していた。
- ◆ この課題に対してアルピコ交通から元来つながりのあったシステム会社2社（SWAT Mobility Japan・BIPROGY）に声をかけをし、取り組みが始まった。

事業の内容

- ◆ 白馬村での住民・観光客の夜間の移動を確保するために、夜間に限定（17:00～23:00）してデマンドタクシーの運行を実施。
- ◆ 利用者はアプリから乗降場所を予約（予約は専用アプリで当日の9:00から可能）。
- ◆ マイナンバーカード連携による住民対象のサブスクリプションモデルの導入により、住民と観光客の料金体系を切り分け。
- ◆ 連携している飲食店をアプリより予約可能。
- ◆ 令和5年度は、白馬村地域公共交通網形成計画として、観光客向けの有償本格運行と、住民向けのマイナンバーカード連携による実証運行を実施。
- ◆ 令和6年度は、観光客向け有償運行の拡大と共に、住民向けの福祉バスやスクールバスの実証が決定しており、令和7年度の観光客/住民双方向けの地域交通最適化を想定（来年度に向けての予算化も実現予定）。

■実証事業の収支【2023/12/18～2024/2/18】

収入	3,515,394円
支出	初期費用 33,880,000円
ランニングコスト	19,014,800円（運行・システム・販促・ディレクション費用など）
損益	▲49,379,406円 （うち20,000,000円は白馬村が負担）

事業実施にあたり苦勞した点やポイント

- ・運賃を住民と観光客で分けられないことが障壁になっている。採算性の観点から外国人観光客に合わせた料金設定としたいが、それでは住民にとって利用しがたい。住民と観光客で料金に差を付けられるようになると、オーバーツーリズムを解決しつつ、生活の足のサポートにもなる。
- ・対応策として住民にはサブスクリプションモデルを導入した。

■利用料金・割引

- ・1回：500円／人
- ・白馬住民はマイナンバーカード連携でサブスクリプション乗車券を販売（3,000円で全期間利用）

■事業の実施エリア

JR大糸線南神城駅～信濃森上駅の範囲内に29箇所の停留所を設置



白馬MaaS（交通最適化）

買い物・観光×交通（長野県白馬村）



事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数：7,360名**（計3,213運行）【2023/12/18～2024/2/18】
- ◆ 平均乗合人数：2.29人（相乗り率48%）
- ◆ **満足度調査（1～5）では93%が5点、4%が4点（129人中）** ※5点が最高評価「時間通りの運行」を最も評価（内訳：住民2～3割・外国人観光客7～8割）
- ◆ 自家用車を使わない域内移動（高齢者の生活移動、CO2削減等）が可能
- ◆ サブスクリプションモデルによる住民の利便性の向上
- ◆ デマンドタクシー予約とレストラン予約の連携による利用者の満足度向上

■ 白馬ナイトデマンドタクシー車両



共創 パートナーの声



- ・レストラン連携を利用した飲食店の予約が増加。
- ・オンライン予約による店舗スタッフの負担が軽減。

利用者の声



- ・好きな時間にデマンドタクシーを呼ぶ事が出来て便利。
- ・電話ではなく、アプリで予約（多言語）できるので便利。（ホテルのスタッフなどに電話予約をお願いしなくていい）
- ・地元住民価格（サブスク）が設定されており使いやすかった。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ タクシーの受付は電話受注が主なため、アプリ受付の**デマンド交通により効率性が向上**。交通事業者としては、デマンド交通に比べ通常のタクシー営業の方が利益率は高いが、観光客の需要に対してタクシー車両やドライバーの供給が不足しているため、問い合わせを断らざるを得ない状況があった。しかし、デマンド交通（相乗り）の導入により、総量としてより多くの観光客に対応できるようになった。これにより**収益を得ながら、白馬村の観光に貢献できる点**がメリット。（交通事業者）
- ◆ デマンドタクシーで効率的に運用出来たので、通常タクシーもコロナ前のようにお客様を長時間待たせる事なく送迎できた。（交通事業者）
- ◆ **実績が出たという点は来年度の予算づくりに向けて、自治体にとって好ポイント**。（自治体）
- ◆ まち全体として捉えて**来訪者と消費額の増加**につながっている。観光客及び住民の飲食及び買い物の促進による**地域内経済の循環**。（自治体）
- ◆ アプリ内クレジット決済導入による村内DXの推進。（自治体）

今後の事業展開に向けて

- ◆ R6年度からは観光交通と住民交通が統合し且つ通年運行となるため、住民の更なる利便性の向上となる。冬だけではなく通年運行とすることで収益増加を見込んでいる。
- ◆ R6年度からは、**通常の鉄道や基幹路線バスを乗降場所に設定**しているため、居住誘導区域と都市機能誘導区域間の円滑な移動を確保するための**主要な交通手段となる。観光交通、住民交通、子供の足（スクールバス）としての運行を予定**している。
- ◆ 白馬村住民向け乗り放題プランのさらなる訴求（利用者の拡大）を目指す。
- ◆ 事業性として、運賃収入だけでは持続は難しく、民間単独で事業を継続することは難しい。そのため、飲食連携、スキー場（チケット）、宿泊施設との連携をしていきたい。
- ◆ 地元住民の高齢者への対応は課題と認識している一方で、全体の効率を考えるとスマホへの集約が望ましいと考えている。実際にスマホからの体験するような機会を設け、高齢者の利用客増加につなげたいと考えている。

全国観光交通活性化事業

まちづくり・観光×交通（長野県茅野市）

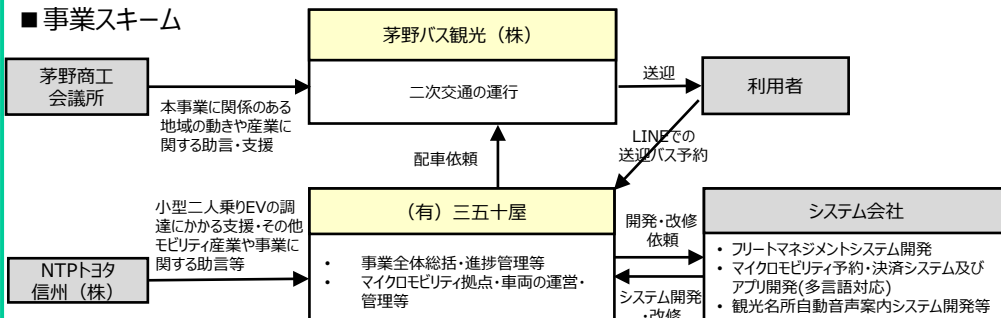
1

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	有限会社三五十屋
運行主体	茅野バス観光株式会社
共創パートナー	NTPトヨタ信州(株) 他
交通モード (運行体制)	①送迎バス：貸切バス【許可登録不要の無償運送】 ・車両所有者：茅野バス観光株式会社【1台体制】 ・運転手所属：茅野バス観光株式会社【1人体制（3人が日により交代）】 ②電気自動車 ・車両所有者：有限会社三五十屋【4台体制】 ③電動アシスト自転車 ・車両所有者：有限会社三五十屋【5台体制】
事業実施場所 (令和2年国勢調査)	長野県茅野市 人口:56,400人(高齢化率30.5%) 面積:267km ² (人口密度211.6人/km ²) 主な域内交通:鉄道、路線バス、オンデマンドバス、タクシー

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・**民間のみでの事業の推進。**自治体が体制に入らないことでスピード感をもって進められている。一方で地域交通会議に商工会議所が参加しており、普段から商工会議所を通して自治体とは頻繁にやりとりができています。
- ・三五十屋代表が商工会議所の副会頭を担っている等、共創パートナーとは元々のつながり、信頼関係がある。地域貢献をしたい、活性化したいという共通の気持ちがあり、互いに協力する土壌がもともとあった。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 市の中心産業である観光において、車を持たない観光客やインバウンド観光客、別荘の方々の自由な移動を支える二次交通、その先の観光エリアを周遊する三次交通の整備が進んでおらず課題が残る。そこで蓼科湖をモデル拠点に新たな地域交通網の構築により観光客の移動の利便性向上と、観光地の魅力向上及び活性化に取り組むこととした。

事業の内容

- ◆ 車を持たない観光客やインバウンド観光客の自由な移動を支える二次交通、その先の観光エリアを周遊する三次交通の整備。
- ◆ **二次交通として茅野バスのホテルと蓼科湖間の予約送迎の実施。(LINEより予約)**宿泊者のみ利用可能で、予約時間帯が重なる場合は相乗りでの送迎も実施。
- ◆ **三次交通(蓼科湖周辺の観光)としてシェア型マイクロモビリティ(小型二人乗りEVと電動アシスト自転車) サービスを提供。(蓼科湖に隣接した拠点にて受付)**
- ◆ 出発時間は9:00~16:30。(11月は15:30)
- ◆ 観光案内所やパンフレット・インターネットには載っていない情報や地元の人しか知らない歴史等を音声ガイドで案内。(多言語対応)
- ◆ 車両は、レンタカーとしての意味だけではなく、観光ガイドを兼ね備えた一種のアトラクションとして提供する。

■実証事業の収支【2023/11/1~12/17】

収入	24,000円(実証実験に伴う利用料:2名1千円/回、不具合の場合はなし)
支出	45,180,000円(システム構築:3500万円(※1) 携帯端末:1台8万円、電動アシスト自転車:1台9万円、看板等販売促進:230万円、JAF:1台3千円/年、受付建物構築:600万円、受付備品:70万円)
ランニングコスト	1,170,000円(車両費:1台3万/月、車両保険:1台3万/月、システム保守:10万/月、端末利用料:1台2万/月、送迎バス運行費:1日4.2万、人件費:23万/月)
出損益	▲46,326,000円

※1：他エリアに横展開した場合の初期費用については、システム構築費が約500万程（本事業において、他エリアへの横展開を見据えたシステム構築を実施。その為、他エリアでシステム構築する場合は安価となる）

事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・認知がされるまでに時間を要する為、送迎バスの運転資金が必要。
- ・送迎バスの運転手の運転以外の時間の活用を考える余地あり（空き時間の活用）。
- ・長年に渡り蓼科で観光業を営んでいる茅野バスへのヒアリングをもとに「歴史・文化・自然・風景」を中心としたコースを設定。

■利用料金・割引

- ・二次交通：無料
- ・三次交通：
EV（2人乗り）1000円（1台・税別）
電動アシスト自転車 500円（1台・税別）

実証実験において多くの意見を集める為、低価格に設定。

■事業の実施エリア

- ・二次交通：ホテルから蓼科湖にある三次交通の拠点までの送迎
- ・三次交通：蓼科湖周辺の魅力的なスポットを周遊するコース

A 蓼科満喫コース(約1時間)

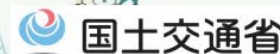
コース例

蓼科湖 聖光寺 大滝 無藝荘(むげんそう)
ガズーラリーコース 北ハ岳ロープウェイ

短い時間で蓼科を巡るコース

全国観光交通活性化事業

まちづくり・観光×交通（長野県茅野市）



事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ 利用者数（送迎バス）：11名（10回走行）【2023/11/1～12/17】
- ◆ 平均乗合人数：1.1人
- ◆ 利用者数（EV）：68名（61回走行）【11/1～12/17】
- ◆ 満足度100%（「楽しかった」と全員が回答）
- ◆ 利用者は、送迎があることで自動車で来訪する必要がない。
- ◆ 観光客だけでなく、別荘滞在者や地元の住民からも高評価。地元住民でも蓼科湖周辺の歴史を知らない人が多く、ガイドが好評である。利用者の内訳は、観光客8割・地元の方1割・別荘の方1割。夏になれば別荘滞在者の利用が増える見込み。送迎バスの地元住民の利用はない（蓼科湖に隣接した拠点に直接来訪）。
- ◆ 第3次交通への付加価値を見出せる点が本取り組みの特徴である。本取り組みでシステム運用の基礎を構築した為、他観光地へ横展開するのにあたり、本システムを利用する事で、横展開にはそれほど費用が掛からなくて済む。（すでに数ヶ所の観光地より視察あり。宮古島については契約有）

■送迎バス車両



■EV車両



共創 パートナーの声



- ・利用者からの反応や期待度が高い為、きちんと周知をすれば利用者を大幅に見込める。（茅野バス）
- ・EV車両をリースで貸し出しているため車両の宣伝になっている。（NTPトヨタ信州）

利用者の声



- ・車でなくても観光できることが分かった。旅行計画前に本取り組みについて知りたかった。
- ・送迎時間の指定ができる点が良い。
- ・ガソリンが高騰しているため、送迎付きはありがたい。
- ・住んでいても知らなかった蓼科を知れた。地元の人しか知らない話が聞けて、勉強になった。
- ・ガイドマップや自分達で調べなくても音声ガイドにより観光が楽しめるようになった。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 交通事業者のバスが循環することで企業名の告知認知度向上。また地域におけるその他事業での依頼等の宣伝効果につながっている。
- ◆ 従来のバス運転業務に加え、本事業の送迎業務がプラスされて業務が拡大したため、運転手の雇用向上につながっている。
- ◆ 蓼科の観光地の特徴として平日の観光客が著しく少なく、送迎バス運用は収支が見合わない。今後、周知向上により利用者を増やしていきたい。送迎バスは14人乗りを提供しており、収支を担保するためには1日あたり15人ほどの利用が必要であると考えている。ホテルと蓼科湖間を本来の送迎の目的としており、茅野駅間の送迎はもともと考えていなかった（予約のみ実施）が、需要が見込まれることが分かったため、今後は予約以外の駅間の送迎も視野に入れたほうが良いと考えている。
- ◆ 自治体が運営するAI乗合オンデマンド交通「のらざあ」との競合について協議し、問題ないことを確認済みである。加えて、常に自治体と共創プラットフォームは協力できる関係である。**本取り組みは自治体の手を出していない地域が対象であるため、そうした地域を対象に民間のみで頑張っていることに自治体は好印象を持っている。**

今後の事業展開に向けて

- ◆ 認知度向上により利用者を増やし、車内でのアナウンスや車体への掲載など広告収入を得ていきたい。一方で、多すぎる広告は利用客の気持ちにマイナスの影響を及ぼす。そのため、なるべく宣伝色を強くないように**地域の観光場所をアピールするような広告が望ましい**（ロープウェイやトヨタラリー等）。
- ◆ 現状、監視目的のみに使用している第3次交通の位置情報を、今後はデータ分析に活用する予定である。どの年齢層がどこに行き何をしているかを把握し、コースづくりに活かしたい。さらに利用者に合わせた広告を提供できるようになれば良いと考えている。
- ◆ 利用者数及び事業収益の見込みとして、今後インバウンド層もつかんでいきたい。EV内の音声案内は英語と中国語（3ヶ国語）での対応も可能である。海外からの観光客にとっての都心から北信越へのゴールデンルート（新宿⇒松本⇒黒部ダム）が存在する。茅野は経路上であるので、茅野で1泊してもらうように動いていきたい。そのために、宿泊・別荘販売管理デベロッパー・旅行会社と連携していきたい。
- ◆ アクティブシニア層もつかみたい。アクティブシニア層は長距離は運転したくないが、観光地では運転したいという考えが多い。
- ◆ 本取り組みについて冬期は、積雪に伴い路面の安全を考慮して実施しない。その為、人材不足対応としては冬季以外閉鎖している**スキー場と人材のシェア等を実施していきたい**と考えている。

金沢市地産地消の再生可能エネルギーによる公共交通脱炭素化事業

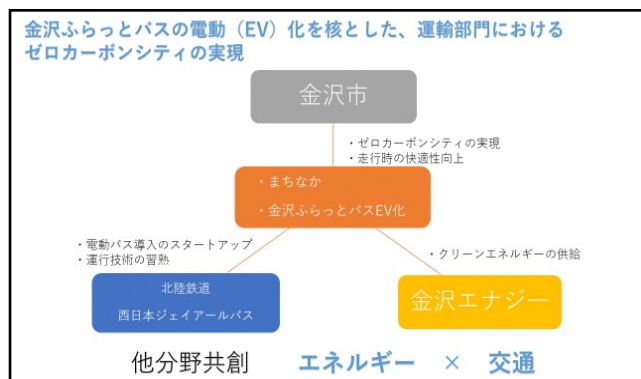
まちづくり・エネルギー×交通 （石川県金沢市）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	金沢市
運行主体	北陸鉄道株式会社、西日本ジェイアールバス株式会社
共創パートナー	金沢エナジー株式会社、他
交通モード （運行体制）	許可登録不要の無償運送 ・車両所有者：リース【1台体制】 ・運転手所属：運行主体と同様【2人体制】
事業実施場所 （令和2年国勢調査）	石川県金沢市 人口:463,254人(高齢化率26.7%) 面積:469km ² (人口密度988.2人/km ²) 主な域内交通：バス、鉄道

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・金沢ふらっとバス（コミュニティバス）の既存ルートの運行主体で構築することで協力がしやすい体制

事業の内容

金沢ふらっとバスの運行委託先である北陸鉄道及び西日本ジェイアールバスと連携し、運行ルート（4ルート）において、最も電力を消費する冬期間に1日通してEV車両を運行した際に、走行環境、走行用バッテリーの性能、乗務員の適応可能性等に課題が生じないか検証する。また、走行実験の際の使用電力は、金沢エナジーが提供する「金沢産かつ再生可能エネルギー（水力）由来」の電力を使用し、再生可能エネルギー由来の電力による運行の可能性について、あわせて検証する。

このような関係者の連携により、今後の電力の地産地消や、脱炭素社会に寄与するまちづくりを推進する。

■実証事業の収支【令和5年12月2日～12月10日】

収	入	0円 (利用者負担額: 0円)
支	初期費用	5,700,000円 (EV車両リース、広告費用、電源工事など)
出	ランニングコスト	1,100,000円 (運行費用)
損	益	▲6,900,000円 ※4,600,000円が負担（共創モデル実証プロジェクトを活用）

事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・運転士の調整
- ・共創パートナー間との関係構築

■利用料金・割引

無償運行（事前公募制）

■事業の実施エリア



背景・地域課題・取り組みのきっかけ

金沢市中心市街地の細街路を運行している「金沢ふらっとバス」は、ディーゼルエンジン駆動の車両を使用しているが、細街路での排出ガス削減や、内燃機関車両特有の変速ショックによる高齢者等の車内事故低減が喫緊の課題であった。

金沢市地産地消の再生可能エネルギーによる公共交通脱炭素化事業

まちづくり・エネルギー×交通 （石川県金沢市）



事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数：340名**（運行数38便）【令和5年12月2日～12月10日】
- ◆ 平均乗合（利用）人数：9人
- ◆ 利用者の**満足度83%**（9割市内在住者、全年齢対象、またEV車両に乗車したいと回答した方）
- ◆ 利用者、共創パートナーともに、環境を配慮したEV車両導入への機運醸成に繋がった。
- ◆ 再生可能エネルギーの使用に関する関心が深まった。
- ◆ 共創パートナーとして、環境への取組のPRとなったほか、再生可能エネルギーを使用したことで、実証実験中は、CO2の排出を684kg削減した。

■ 運行（体験乗車）の様子



共創
パートナーの声



- ・既存のバスルートでEVバスで走行する体験ができた。
- ・環境に配慮した電力をPRできた。

利用者の声



- ・現在のバスより広く感じて、圧迫感がなかった。
- ・災害時の大容量バッテリーとしても大変利点があると思う。
- ・とても静かで快適な乗り心地だった。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 今回の実証では運行費用は無償であり、ランニングコストは事業者負担となり、**現時点で収益効果があるとは言えない。**
- ◆ 運行事業者としては、EVバスを運行し、本格導入時のイメージを構築できた。
- ◆ ゼロカーボンシティの実現や、公共交通利用促進、中心市街地の活性化のためには、「金沢ふらっとバスのEV化」を端緒として、市内の公共交通のイメージを変える施策に繋がると考える。

今後の事業展開に向けて

- ◆ 今回のEV化実証運行で問題が認められなかった場合は、この枠組みの中でEV車両を導入し、運行することとなる。また、地産地消の再生可能エネルギー由来の電力を使用する枠組みについては、今回構築する金沢市・交通事業者・電気事業者によるプラットフォームを活用し、より具体化する。

“気兼ねないお出かけ” 高校生と高齢者が移動しやすくなる「（仮）新しい交通」の導入

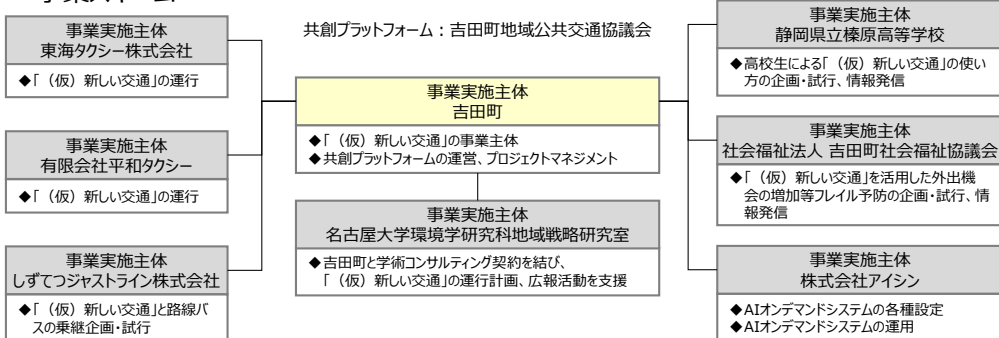
教育・福祉×交通 （静岡県吉田町）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	吉田町地域公共交通協議会
運行主体	吉田町
共創パートナー	東海タクシー(株)、(有) 平和タクシー、他
交通モード (運行体制)	一般乗用【道路運送法第21条許可】 ・オンデマンド型乗合タクシー（4台）
事業実施場所 (令和2年国勢調査)	静岡県吉田町 人口:28,919人(高齢化率25.9%) 面積:21km ² (人口密度1395.0人/km ²) 主な域内交通:路線バス、タクシー

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・タクシー事業者によって運行される「新しい交通（“ぎゅっと”カーよしだ）」を既存バス路線に接続し、既存バス路線を吉田町の公共交通の軸として維持する。
- ・高校生の視点を取り入れることによるサービスの向上。
- ・社会福祉協議会との連携により、高齢者の外出促進の取り組み「通いの場」等への「新しい交通」を活用した参加者の増加が期待される。

事業の内容

- ◆ 既存のバス路線だけでは対応できない町内の移動、バス停から遠い地点とバス停との移動を確保するため、**オンデマンド型乗合タクシー**を運行。
- ◆ 朝、日中、夕方に分け、時間帯によって変わる仕組みとし、**それぞれの需要に応じた運行**を行った。
- ◆ 電話とインターネットによる予約受付方法を設けた。乗降場所は、各地区の住民及び関係団体との協議を踏まえて配置。地区ごとに歩いて集まれる場所（ごみステーションなど）や、病院・医院、公共施設、スーパー等商業施設、バス停留所など、**住民、来訪者がよく使う場所**を選定した。
- ◆ 住民への普及のため、パンフレットの各戸配布、住民説明会の開催、広報・町ホームページ及び町公式LINEで周知を行った。また、利用促進のため、**会員登録者へお試し無料クーポン（3回分）を配布した。**

■実証事業の収支【2024/3/31時点（2023/10/2～2024/3/31）】

収入	551,000円 (利用者負担額:吉田町内300円/回,吉田町外500円/回)
支出	1,284,800円 ※配車システム初期設定費用、停留所看板制作等
ランニングコスト	29,379,658円 (運行委託費用、配車システム運用費用) ※本格運行に移行した場合、約630万円/月 (運行委託経費約470万円 配車システム運用費用約160万円)
出損	益 -30,113,358円

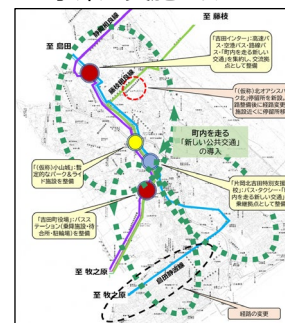
事業実施にあたり苦勞した点やポイント

- ・既存バス路線の利用者減に繋がる可能性があることから、既存バス会社と運行料金やルート等の設定条件の調整に苦勞した。
- ・利用者増に向けて説明会やパンフレットの配布など周知を実施しているが、想像よりも利用者への認知・利用に繋げることが難しかった。

■利用料金・運行概要

運行時間	朝	日中	夕方
	6:00～8:00	8:00～16:30	16:30～20:00 (最終乗車19:30)
車台・台数	平日 2台(ジャンボ) 土日祝 —	2台(セダン) 1台(セダン)	2台(セダン)
予約	事前予約制 利用時間の1時間前までに予約(R61.4～30分前までに予約可) ※電話予約の場合は翌日10時までの乗車分は前日までに予約が必要 ・受付時間 (TEL) 9:00～16:30 (WEB) 24時間		
運賃	・町内:1人1回 300円 ・町外:1人1回 500円		
会員登録	・電話予約を希望する場合は会員登録が必要 ・WEB予約の場合は、会員登録なしの利用も可(ワンタイム利用)		

■事業の実施エリア



背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ バス運転手の確保の難しさ、コロナ禍の影響などにより**路線の減便や縮小**が懸念される。
- ◆ 既存のバス路線だけでは町内が十分にカバーされておらず、住民の移動手段は自家用車の割合が高い。高校生等子どもや免許返納高齢者の移動手段が少なく、高齢化の進展による交通事故リスク、交通弱者の増加を危惧。
- ◆ 「まちづくりに関する住民意識調査（2022年）」の結果、住みにくい理由1位は、いずれの年代でも「**公共交通機関の便が悪い**」であり、**非常に満足度が低い**。
- ◆ まちづくりと連携した面的な交通ネットワークを構築し、自家用車に頼らず移動環境が享受できる、「**だれもが気兼ねなく『おでかけ』できるまち**」を目指す。

“気兼ねないお出かけ” 高校生と高齢者が移動しやすくなる「（仮）新しい交通」の導入

教育・福祉×交通 （静岡県吉田町）



事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数：486名 予約件数：1,537件**【2023/10/2～2024/3/31】
- ◆ **停留所数は吉田町内141箇所（300円/回）、吉田町外1箇所（500円/回）**の停留所を設置しており、自宅等から非常に近い場所で乗車・下車ができるようになった。（※既存のバス停は吉田町内に16箇所）
- ◆ 停留所について、住宅街の停留所だけではなく、**病院やスーパー、コンビニ、公園、公民館、金融機関**など多岐にわたり選定することで、**利用者の利便性向上が図られ利用数の増加に繋がった**。
- ◆ 予約方法は**電話とインターネット**の2種類があり、予約時間は**最短で30分後から予約**ができる。そのため、当日の急な用事などにも気軽に利用できることとなり、利用者からは**予約しやすくなり便利になった**という声が聞かれた。
- ◆ 利用者の**約80%は65歳以上の利用**となっており、そのうち**女性の利用は約60%**という実績となった。また、65歳以下の女性の利用も、約15%であったことから、**女性の利用が非常に多い**結果となった。

■ “ぎゅっと”カーよしだ利用の様子



共創 パートナーの声



- ・今まではタクシーを利用していたが、「ぎゅっと”カーよしだ”の方が安く移動できるため、外出機会が増え、友人同士の集まりへよく行くようになった。
- ・停留所が沢山あるので、今までに行かなかった場所まで外出するようになった。

利用者の声



- ・非常に便利になった。ただ、帰宅時に電話予約を行おうとしても受付終了が16時30分のため、予約できない場合がある。スマートフォンはもっているが、電話でなければ予約できない。
- ※受付時間：インターネットでは24時間予約可
電話予約では平日9時～16時30分予約可

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 今回の実証においては、運行における費用の3割弱を利用者負担（運行収入）としたが、人件費やシステム使用料を賄っておらず、**収益化の目的は立っていない**。
- ◆ 町内には末端交通が無く交通空白地帯が点在しており、自家用車が無いと生活が成り立たない状況の中で、今回の実証により移動手段がなく引きこもり傾向にある**高齢者の外出機会の促進に繋がる**きっかけづくりとなったと考えている。
- ◆ タクシー事業者としては、朝**6～8時の時間帯は、バスとの乗り継ぎをしやすくするため乗継ポイントに到着する時間確定型の運行（“半”フリー路線）、8～20時の時間帯は、乗車・下車ともどの停留場も選択できるサービス**とし、需要に応じた運行とすることで負荷の軽減および分散に繋がった。
- ◆ 会員登録者数は利用者の口コミなどで着実に増加しているが、登録者数に対する利用者の割合が約3割となっており、実際の利用に結び付いていない。

今後の事業展開に向けて

- ◆ 実証実験では、タクシー会社に運行委託を実施しており、タクシー会社の車両を用いている。今後の事業展開を見据えた場合、**吉田町で車両を購入**し、その車両を用いた運行委託が実施できないか検討を行う予定である。
- ◆ 「ぎゅっと”カーよしだ”の利用者は増えているが、住民への周知がまだまだ不足している状況である。特に、**65歳以下の利用者が少ないため、周知方法を工夫**していく必要がある。
- ◆ 吉田町に隣接する市の高校への公共交通機関がないことから、高校生にオンデマンド型乗合タクシーの使い方を考えてもらい、具体的な利用方法を決定する予定であった。しかし、**今回は高校生がタクシーを利用して通学するニーズやシチュエーションが少ない結果**であったため、今後は高校でのオンデマンド型乗合タクシーの利用に向けて、現実的な利用シチュエーション案を提示し、案を基に利用方法および活用方法を検討するなど伴走型で実施することとする。

都市的機能を有する拠点の構築と、地域特性に応じたデマンド交通による地域づくり事業

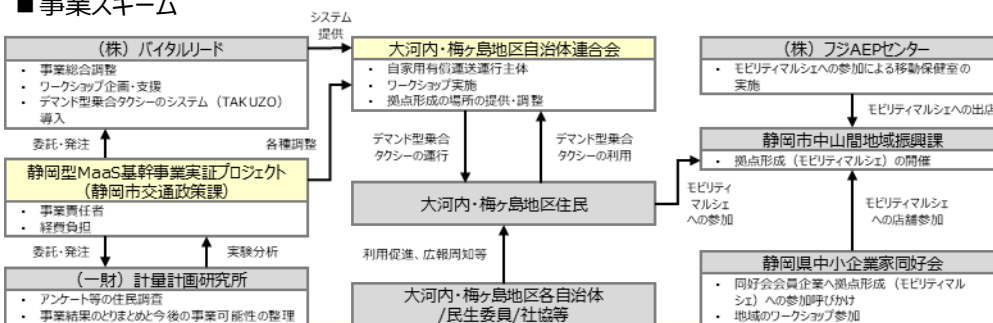
まちづくり×交通（静岡県静岡市）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	静岡型MaaS基幹事業実証プロジェクト
運行主体	大河内学区自治会連合会 静岡市葵区梅ヶ島学区自治会連合会
共創パートナー	大河内生涯学習交流館、梅ヶ島生涯学習交流館、他
交通モード (運行体制)	自家用有償旅客運送【道路運送法第79条許可】 ・交通空白地有償運送 ・大河内地区【1台】、梅ヶ島地区【1台】、予備【1台】
事業実施場所 (令和2年国勢調査)	静岡県静岡市 人口:693,389人(高齢化率30.5%) 面積:1,412km ² (人口密度491.1人/km ²) 主な域内交通:鉄道、路線バス、自主運行バス、有償運送、タクシー

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・自治会連合会から静岡市に「コミュニティバスの検討」について要望があり、交通政策課が各関係機関（静岡市経済局農林水産部中山間地振興課、フジAEPセンター等）との調整を図った。
- ・自治会連合会がドライバー、コールセンターを担っており、人員確保がポイントとなるため、運用可能な調整のための話し合いを重ねた。

事業の内容

- ◆ 地域特性に応じたデマンド交通サービスの実証
 - ・自治会連合会が主体となり、地域の方にドライバー、地域の生涯学習交流館（兼任）にコールセンターを担っていただき、バス路線の本数が十分でない地域でも安全・安心・快適に移動できるサービスを提供。
 - ・メインターゲットである「自家用車を持たない高齢者」の地域内診療所への移動手段として、路線バスの時間を気にしない受診時間の選択を実現。
- ◆ 都市的機能を有する「拠点形成（モビリティマルシェ）」の実施
 - ・経済局中山間地振興課と連携し、「オクシズかいもの広場（モビリティマルシェ）」を実施。
 - ・移動販売車や移動金融車など、生活支援サービスとの連携による拠点機能強化。

■実証事業の収支【R5.11.1～R6.1.31】

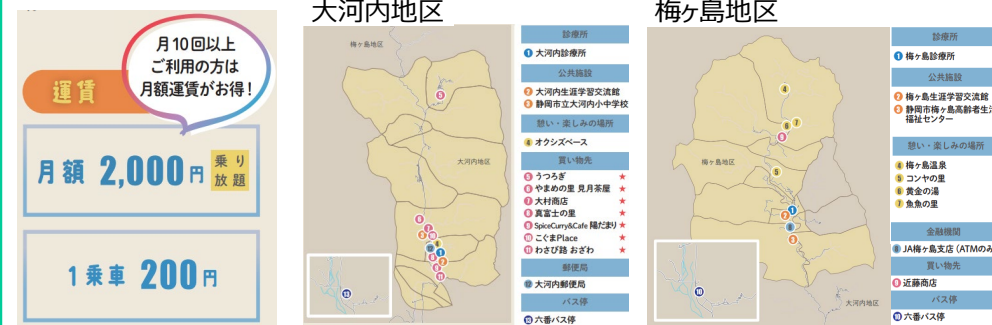
収入	31,600円 (運賃200円×158人(総乗車人数))
支出	初期費用 2,810,000円 (システム構築費262万、運転講習費16万、マグネット作成費3万)
	ランニングコスト 3,380,000円 (3か月分) (システム使用料、車両レンタル料、ガソリン代、PCリース代、ドライバー謝金)
出損	※本格運行に移行した場合、約13万円/月(保険代、ガソリン代、ドライバー謝金)
益	-6,158,400円

事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・当初計画では、地域ビジネスとして立ち上げることによる黒字運用を目指していたが、地域との話し合いの中で実際にはハードルが高いことが明らかになり、行政の補助を含めた協力をしていく形となった。
- ・周知方法が回覧板のみなので、回覧板を見ない人への訴求が難しい。

■利用料金・割引

■事業の実施エリア



背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 生活拠点となる商業施設や医療施設等の生活基盤から距離のある山間集落では、クルマを自由に使えない高齢者等がいきいきと暮らし続ける環境づくりのためには、公共交通の充実だけでなく、**地域内で都市的サービスを楽しむの構築**が必要。
- ◆ さらに、生活サービスや地域内交通といった生活機能を確保・維持し続けるためには、地域住民を含む地域に関わる様々なステークホルダーが地域経営を推進・運用し、支えていくことが必要。
- ◆ 暮らしや移動に関する課題を**公共交通機関の利用だけで解決することには限界**があり、地域内での**都市的機能享受のしくみ**として、**地区住民主体の交通運営**が必要。

都市的機能を有する拠点の構築と、地域特性に応じたデマンド交通による地域づくり事業

まちづくり×交通（静岡県静岡市）



事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数：158名**（大河内地区：109名、梅ヶ島地区：49名）【令和5年11月～令和6年1月】
- ◆ 乗合での利用率は、23.1%
- ◆ 利用者の**満足度：96%**（オクシズかいもの広場）
- ◆ 昨年度はドライバー不足により想定していた週5での運行サービスができなかったが、今年度は地域の協力者も多く、週2～週3での運行が実現できた。
- ◆ メインターゲットである高齢者が地域内診療所を利用した際に、診療所の看護師に次回の乗合タクシーの予約をサポートいただくなど、地域内で協力体制（共創パートナー）の拡充がみられた。
- ◆ 経済局中間地振興課と連携し、「オクシズかいもの広場（モビリティマルシェ）」を開催。地域内で買えないものなどを扱う出店、移動金融車などもあり、利用者から好評を得ている。

■ 送迎の様子



地域の方による送迎

■ マルシェの様子



地域の方でにぎわうマルシェの様子

共創
パートナーの声



- ・自家用車を持たない高齢者の足の確保ができた。
- ・オクシズかいもの広場における来場者数の増加につながった。
- ・バスの時間に合わせて通院する人が集中していたが、オクマス号を利用することによって、待ち時間の減少など、分散化に繋がっている。

利用者の声



- ・自宅の前まで送迎してくれるので、利用しやすく、気軽に外出しようと思えるようになった。
- ・病院に行くときには、病院に電話すると、病院から送迎の予約をもらえるので、大変ありがたい。
- ・バスと違い、自由な時間帯で出かけられるのが良い。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 静岡市内での市自主運行バスの運賃を参考に、オクマス号※¹の乗車料金は200円/回、2,000円/月額（乗り放題）とした。運行時間は、9：00～16：30で2時間前までの事前予約制の運行とした。また、主要目的地として、診療所、公共施設、憩い・楽しみの場、買い物先、郵便局、バス停など大河内では計13か所、梅ヶ島では計10か所を設定した。
 - ◆ 大河内地区では、オクマス号に乗車すると買い物先（商店、飲食店など）で利用できる割引券を**自主**配布し、地域全体の活性化に繋がった。
 - ◆ オクマス号の予約受付は、生涯学習交流館の窓口の方が兼任で実施し、ドライバーについては、地域住民が講習※²を受けた上で運転手として活躍しており、コールセンターやドライバーの担い手不足の解消を図った。
 - ◆ バス路線再編時の代替交通としての育成ができ、横展開していく上での地域ニーズを把握することができた。
- ※¹ オクマス号：地域主体で行う道路運送法79条（交通空白地有償運送）による区域運行
 ※² 交通空白地有償運送運転者講習または福祉有償運送運転者講習

今後の事業展開に向けて

- ◆ 実証実験結果をもとに、実装時のサービス内容（運行日時・運行範囲・運賃等）や運用の仕方（ドライバー確保・組織体制・周知・活用できる既存補助制度等）について、自治会連合会と詰めていき、必要に応じて新たな補助制度の検討を行う。併せて、地域交通の確保を自分事として捉えてもらうために住民ワークショップなどをおこなっていく予定（地域住民の意識の醸成）。
- ◆ 交通空白地の有償運送は公共交通機関がない地域が対象となるが、地域内だけでなく市街地に買い物に行きたいというニーズが多くあり、その点が改善できる法整備・制度改革を進めてほしい。

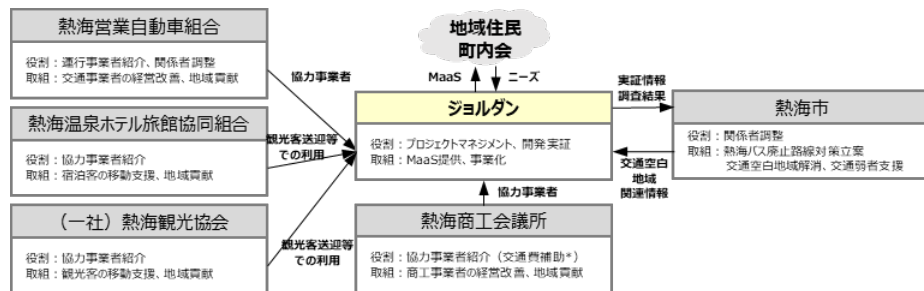
熱海次世代地域交通プラットフォームサービス

観光×交通（静岡県熱海市）

事業の基礎情報

実施主体	ジョルダン（株）
運行主体	熱海泉都タクシー（株）、キングタクシー（株）
共創パートナー	熱海営業自動車組合、熱海温泉ホテル旅館協同組合 他
交通モード （運行体制）	乗合タクシー【道路運送法第21条許可】 ・車両所有者：熱海泉都タクシー、キングタクシー【8台体制】 ・運転手所属：熱海泉都タクシー、キングタクシー【8人体制】
実施場所 （令和2年国勢調査）	静岡県熱海市 人口：34,208人（高齢化率48.7%） 面積：62km ² （人口密度553.7人/km ² ） 主な域内交通：鉄道、路線バス、タクシー、フェリー

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・熱海市をオブザーバーに熱海市の経済5団体が加入しているため、事業者の巻き込みが容易になり、効果的な事業展開が可能となる。
- ・熱海営業自動車組合：バスとタクシーの連携運行の調整が効率よく行える。
- ・熱海温泉ホテル旅館協同組合、熱海観光協会：送迎等で乗車協力してもらうことで、空運行をなくし、自治体や営業自動車会社の負担を減らすことも可能となる。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 交通の地域課題として、高齢化の進展による免許返納者の増加、交通空白地域の拡大、バス路線の廃止、自治体の負担増、等を抱えている。
- ◆ 過去2年間、相乗りタクシーを活用した交通プラットフォームによる、**観光客と地域交通空白地区住民のための移動支援実証実験**を行ってきた。
- ◆ バス路線廃止決定地区の住民から**実用化の要望多数**。他の交通機関とも連携し、地域交通に特化した持続可能な地域交通プラットフォームの構築に取り組むこととした。
- ◆ 交通空白地域近くの宿泊施設の就業者や宿泊客の送迎利用で**宿泊業にもメリット**。
- ◆ バス等、同じタクシー協会組合内の交通機関とも連携が可能。

事業の内容

- ◆ **交通空白地域の住民**のために、「熱海営業自動車組合」と連携して、幹線を走るバス・電車の「定期運行」と、坂が多く道が狭い支線を運行するタクシー、大型タクシーを活用したミニバスシステムの「準定期運行」、相乗りタクシーによる「オンデマンド運行」を、**利用者の目的に合わせ、組みあわせて**移動手段として提供。これにより、既存の準定期便運行と適切に役割分担して**ネットワークとして交通を提供**することを実現。
- ◆ 会員制とし、紙チケットや電子媒体（PASS）による乗降管理を行う。
- ◆ 熱海市の各種経済団体と連携し、年金以外の収入がない高齢者や障害者、小中学生等の**交通弱者への経済団体による移動費補助と交通事業者の事業リスクヘッジのための仕組みの構築**も図る。

■実証事業の収支（R6/2/1～R6/2/29）

収入	117,250円（実証1ヶ月2/1～2/29まで半額の補助あり）
支出	初期費用 23,598,454円 ※ジョルダン内部の工数を除く
ランニングコスト	600,000円/月 （人件費） 300,000～400,000円/月 （部屋代+システム利用料+水道光熱費等）
出損	益 ▲720,000円/路線 （運転手の売上保証含む）

事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・市より対象地区の町内会のキーパーソンを教えてもらい、町内会にて、事業の必要性の理解を得るまで複数回説明会を行った。
- ・高齢者の利用が多いため、自宅送迎を前提とし、抵抗なく申し込める方法としてコールセンターに電話してもらい、希望に沿う乗車便を案内することとした。

■運行概要

- ・2024年2月より有償運行開始
- 有償運行時の利用料金：250円
- ※250円を超える料金は引き続き補助

項目	内容
運行可否の決定	車：月～金で常に行 網代・西熱海：運行予定日の前日に予約ゼロの場合は運行取り止め
予約方法	無償運行中：電話予約 有償運行中：電話予約+アプリ予約
予約受付時間	電話予約：平日 9:00 - 18:00 アプリ予約：24時間対応
乗車予約受付時間	利用する便の運行 一週間前から発車 30 分前まで
乗車キャンセル	乗車時間の 40 分前まで

■事業の実施エリア



熱海次世代地域交通プラットフォームサービス

観光×交通（静岡県熱海市）

■ミニバス「まめっこ号」の利用の様子



事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数：1,709名**（有償1ヶ月間**469名**）
- ◆ 運行便数に対する平均乗車人数：**0.82人/便**
- ◆ 乗車のあった便数に対する平均乗車人数：**1.98人/便**
- ◆ 実証3年目にして自治体の協力体制も充実し、観光庁事業で観光用の移動プラットフォームを交通空白地域の方々に使っていただいた過去2年間に比べ、**5倍以上の利用者**を集めた。
- ◆ 熱海の**観光地という特色**を活かし、交通空白地域住民が利用しない時間帯における**観光客利用、観光事業就業者利用の実現**のため、観光事業者への働きかけを行っている。
- ◆ 利用ニーズはあり、**今後予想される免許返納等でさらに高まる**可能性大。

共創 パートナーの声



- ・官公庁事業で行った実証も含めて3年間の実証で、ようやく市の後援、協力も得られるようになり、利用者も増えてきた。
- ・一度乗ってもらえれば一定の満足度を得られると考えている。
- ・「乗ってよかった」という利用者の成功体験を新聞・TVなどで取り上げてもらった。注目されており継続して取り上げてもらえるよう努力している。

利用者の声



- ・高齢なので、坂道が多い地形の中、自宅への送迎で楽になった。
- ・買い物が便利になって外出機会が増えた。
- ・地域の住民と連絡し合って出かけることができ、とても便利になった。
- ・実際は渋滞も多く難しいと思うが、土日の運行もあると便利。
- ・多少高くなっても良いのでぜひ続けて欲しい。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 交通空白地域の主要ユーザーである高齢者には、スマホを持っていない人、使えない人、使えても面倒だと使わない人が多く、スマホによる運営では利用者が大幅に減ってしまうためコールセンターによる運用とし、**情報リテラシーの成熟度に合わせて情報化を進める戦略にしたこと**によりニーズがあることが把握できた。
- ◆ 補助券を発行し**有料化を段階的に進める戦略を取ったことで、有償運行時に利用者を減らさず移行**できた。
- ◆ **乗換時刻表**等も作成して、交通空白地域から、目的に応じて既存公共交通路との乗り継ぎでの移動する方法も提供することで、需要把握と**MaaSのあるべき姿の確認**ができた。
- ◆ **運行のコスト問題も利用者と共有し、「利用しなければサービスが終わる」という危機感**を利用者に伝えた結果、**利用者全てから継続希望**を得ることができた。
- ◆ 福祉部門との連携を取り、長寿課からケアマネージャーを紹介してもらい運行コースを新設した。高齢者の移動による健康促進効果として、**医療費の削減**も期待できる。

今後の事業展開に向けて

- ◆ 2024年2月1日から、有償運行への移行と同時に**アプリによる運行管理（MaaS予約・決済）**を開始。現状のコールセンターの運用も並行して行っていく。
- ◆ 紙のチケット→紙のチケットへのQRコード/バーコードシール貼付けによる乗降管理→ICカードチケット（電子チケット）への移行を、段階を踏んで進めていく。
- ◆ 「利用者が乗車し商店で一定金額以上のものを購入すると、交通費が補助される」等の乗車インセンティブを設け、**利用率を高める**ことを計画している。単価が高く利益率も高い飲食店にも依頼したいと考えている。
- ◆ 「1度に多くの方を移動させられるバス」、「細い道・小回りが必要な道はタクシー」といった棲み分けや、乗る人に応じたモビリティの導入検討等、**バスとの連携**が重要。
- ◆ 営業自動車の**運転手不足解消や交通空白地域における移動費負担削減等地域交通の課題**を、既存の法規の範囲内で解決し、運行を実用化に繋げるためにも、ライドシェアの動向も探りながら、運輸支局や地域の営業自動車の協力を得て、提案を行っていきたいと考えている。
- ◆ 上記課題解決のためにも、**既存運行に悪影響を及ぼさない低コスト化/運転手確保、観光等による収入拡大の仕組みを構築**し、営業自動車の体質を改善する。

とこなめサスティナブル共創型オンデマンド交通実証事業

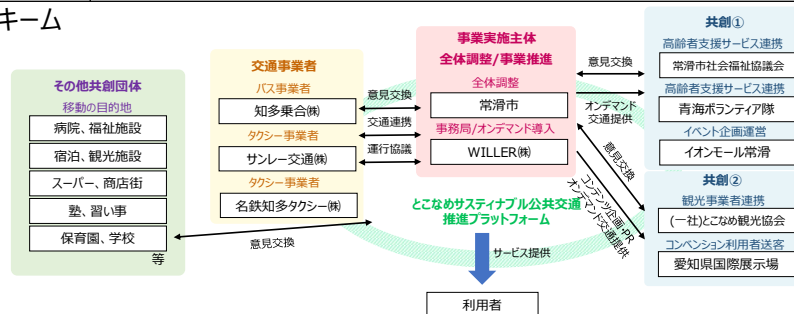
買い物・福祉×交通（愛知県常滑市）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	常滑市
運行主体	サンレー交通(株)、名鉄知多タクシー(株)
共創パートナー	知多乗合(株)、WILLER(株)、常滑市社会福祉協議会、青海ボランティア隊、イオンモール常滑、(一社)とこなめ観光協会、愛知国際会議展示場(株)
交通モード (運行体制)	AIオンデマンド交通【道路運送法第21条許可】 ・車両所有者：サンレー交通(株)、名鉄知多タクシー(株)【各1台体制】 ・運転手所属：サンレー交通(株)【2人体制】、名鉄知多タクシー(株)【3人体制】
事業実施場所 (令和2年国勢調査)	愛知県常滑市 人口:58,710人(高齢化率25.4%) 面積:56km ² (人口密度1050.3人/km ²) 主な域内交通：名鉄電車、知多バス、コミュニティバス、タクシー

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・移動困難地域へのオンデマンド交通の普及促進をしているWILLER(株)より常滑市担当者へ声掛けがあり、実施に至る。
- ・本共創プラットフォームのうち1者を除いて、常滑市の法定協議会の構成員である交通事業者や地域団体に参画してもらうこととしたため、これまでの関係性を活かすことができた。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 常滑市では2022年10月に、市内の路線バス・コミュニティバスを再編し、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あった。将来、公共交通を維持していくためには、定時定路線型のバスだけでなく、バス停間の空白地域をカバーするためにオンデマンド交通の導入の検討および実証が必要と考えて導入に至る。
- ◆ WILLER(株)より本補助金を活用した事業について提案を受け、より早期に地域で実証ができると考え実施することとなった。

事業の内容

- ◆ 交通空白地を含むエリアへ路線バスを軸に、移動手段と目的を同時に住民に提供することで、公共交通の利用者の増加と住民の健康増進のためmobいを活用したAIオンデマンド交通を運行。
- ◆ mobiアプリ（要会員登録）もしくは電話を通じて予約受付。希望の乗降場所を登録し、予約。
- ◆ 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、既存のバス路線と連携する将来のAIオンデマンド交通を検討。
- ◆ 【自治体計画との連携】常滑市の将来の姿として、誰もが不便なく、生活に必要な移動ができるまち、観光客が行き交い賑わうまち、等を2024年3月に策定予定の常滑市地域公共交通計画の目的とし、**計画にAIオンデマンド交通についても組み込み、本実証の結果を踏まえ、地域への導入を検討。**

■実証事業の収支【2023/12/1～2024/1/31】

収入	245,400円 (利用者負担額: 76,400円、WILLER(株)負担額: 169,000円)
支出	初期費用 28,487,800円(システム構築初期設定費、研修費、プロモーション費用)
ランニングコスト	18,570,200円(運行経費、プラットフォーム利用料費用) ※本格運行に移行した場合、660万円/月(運行経費600万/2台 管理費60万/2台)
損益	▲46,812,600円 ※WILLER(株)が負担(共創モデル実証プロジェクトを活用)

事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・準備時間が短く、かつ2エリアに分けて有償でスタートしたため、プロモーションに苦戦した。運行期間も2か月と短く、検証結果に基づいた期間中のサービス改善ができなかった。利用者からは、あらかじめ終了が分かっているサービスに頼ることできない、という意見もあり短期間での実証の難しさも感じた。
- ・地域で初めてのAIオンデマンド交通の運用であったため、実施体制が整っていない部分が多く、今後本格運用する場合は関係者の調整が必要となる。

■利用料金・割引

回数券プラン	1,900円 3,600円 ・自動更新なし ・幼児は無料。大人1名(または子ども1名)につき2名まで ・幼児3人目からは子ども料金200円が必要となります	5回分 10回分
ワンタイムプラン	400円 子ども 200円 (6歳以上12歳未満) 幼児 0円 ・大人1名または子ども1名につき2名まで。幼児3人目からは子ども料金が必要となります。	1回

■事業の実施エリア



とこなめサスティナブル共創型オンデマンド交通実証事業

買い物・福祉×交通（愛知県常滑市）

国土交通省

事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **会員数：373名 予約数完了：449回（622人）**【2023/12/1～2024/1/31】
- ◆ 平均乗合率：北部4%、中部17%
- ◆ アプリ利用者の**満足度4.75（最高5・降車時任意回答）**
- ◆ ボランティア団体として日頃から高齢住民移送を行なっている立場から、**すべての人が自由に移動でき、移動目的を創ることの必要性を痛感していた**ため、常滑市担当者よりお声がけがあり共創パートナーとして参画した。
- ◆ 区の会合等で地域住民（高齢者）からの自発的な意見交換が行われるなどが確認できたため、自己の問題として住民の意識を高める効果という点で一定の効果があったと考えている。
- ◆ 高齢者にとって都度払いは負担感が強い。前払いの回数券は負担感を抑制する効果が期待でき、本格運行時には、月額制などの運賃体系の検討も必要。

■ mobi運行時の様子



←配車時

車内運行時→



共創 パートナーの声



- ・地域住民に、生活のための移動手段の確保について自己の問題として捉えてもらい、住民の意識を高める活動をしていきたい。
- ・途中からの参画であり、実証運行期間の都合上準備期間が短かったため告知不足を感じた。

利用者の声



- ・ぜひ、導入してください。足の悪いお年寄りが沢山乗ってます。バス停が近くないので免許を返納しません。事故が心配です。
- ・狭いエリアの短い移動なので、もう少しお手軽な料金設定があれば距離を気にせず使いやすいと感じた。市内の全域が移動できず残念だった。夜遅い時間こそ使いたいサービスに感じた。
- ・免許返納したら、毎日利用したい。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 今回の実証では有償運行での開始としたため、**必要としている地域住民に利用してもらえリピートに繋がった方もおり、回数券の利用も多くみられた。**
- ◆ 利用者（高齢者）に実際にアプリを使用してもらったが、**アプリを利用できない高齢者や、運休日の利用申込みが多く、マッチングが不成立になることも多かったため電話対応に切り替えてほしい**との声も多くあった。
- ◆ タクシー事業者として、通常タクシー利用者のmobi利用率を上げるために、ドライバー経由で利用促進のための案内や、未利用者の意見を聞くことができた。また、ドライバー経由で声をかけた学生が友達同士で自発的に利用した例も見られた。
- ◆ 通常のタクシー需要への影響を鑑みて市役所・市民病院を本事業の対象エリア外としたが、利用者側から考えるなら、対象エリアとすべきだった。
- ◆ 市北東部の交通不便地域や市中部海岸沿いの交通空白地で一定の利用があり、現状の交通網でケアできていないニーズに対し、移動の選択肢を提示することができた。
- ◆ 空港島との輸送では、鉄道が並行しているものの、一定の利用があったことから、より便利な交通モードとして利用される可能性を感じた。

今後の事業展開に向けて

- ◆ **本実証事業の利用実績から、運行エリアや目的地について再検討**をする。
- ◆ 本格運用にあたり、**恒常的な利用者が必要**。高齢者は①**（現役世代に比べ）外出頻度が少ない**、②**定着した生活を変えることが難しい**、③**自分で車を運転する**といった状況であり、利用につながりにくい。**通勤・通学など現役世代も取り込めるような計画を立てる**ことが必要。利用対象者の行動時間から午前中（～12時半）の需要に偏るため、午前中の買物・病院等の特化型交通と、夕方～夜のMICE需要への対応等を組み合わせ、将来的にはバスとオンデマンド交通での効率的な運用を目指す。
- ◆ 愛知県国際展示場への運行も行った。ホテルから会場移動に需要があったが、イベントの内容に合わせた利用者の動きと、運行時間を合わせる必要を感じた。同会場はビジネス利用も多く、今後、MICE開催に向けて、市役所内で交通部門と観光部門での連携を図っていきたい。

刈谷放課後子育てMaaSプロジェクト

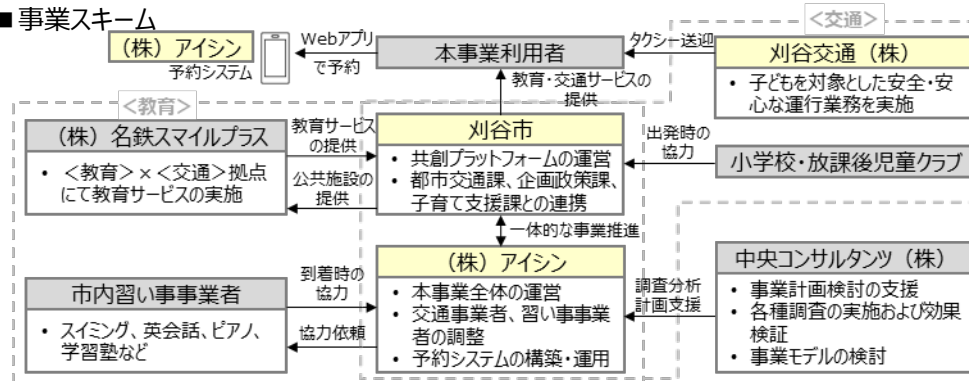
教育×交通 （愛知県刈谷市）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	(株) アイシン
運行主体	刈谷交通 (株)
共創パートナー	刈谷市、(株) 名鉄スマイルプラス、中央コンサルタンツ (株)
交通モード (運行体制)	AIデマンド交通 ・車両保有者：刈谷交通 (MaaS対応の乗務員の車両 16台 / 保有車両数 37台) ・運転手所属：刈谷交通 (MaaS対応の乗務員 16名 / 所属乗務員数 66名)
事業実施場所 (令和2年国勢調査)	愛知県刈谷市 人口:153,834人(高齢化率20.6%) 面積:50km ² (人口密度3,052.9人/km ²) 主な域内交通:鉄道、路線バス、公共施設連絡バス、タクシー

■事業スキーム



体制構築のポイント

・スマートシティの取り組みとして「モビリティ」、「子育て支援」プロジェクトを検討しており、(株) アイシンが愛知県岡崎市で本事業と同様の取り組みをしていることを知り、刈谷市から声掛けをして、連携体制を構築した。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 地域課題として、**子育て世帯の市外への転出**や、子どもの送迎のための時短勤務などを余儀なくされ、**長時間働かなくても働けない**、などが問題となっている。
- ◆ 児童の9割以上が習い事を行っているが、利用できる公共交通が十分でなく、保護者の送迎に依存しており、**保護者の約8割が送迎を負担に感じている**。
- ◆ 一方で、送迎の負担が要因で**希望する習い事をさせてあげられない**実態もある。
- ◆ 低学年の保護者からは、習い事の情報がわからないことや、子どもに合った習い事を模索するなど、**より質の高い教育を受けさせたいニーズ**がみられる。

事業の内容

- ◆ 送迎の課題を解消するため、市中心部の2小学校区の児童を対象に、「小学校」⇔「<教育> × <交通> 拠点（つながりステーション）」⇔「習い事先」⇔「自宅」を結ぶ、**子ども相乗りタクシーを運行**。
- ◆ (株) アイシンが岡崎市で本事業と同様の取り組みを行っているため、既存のシステムを活用し、**WEBアプリから保護者が予約を行う仕組み**を構築。
- ◆ 市が提供する施設内に「つながりステーション」という拠点を確保し、宿題サポートや教育プログラムなど、**学校や放課後児童クラブでは受けられない質の高い教育サービスを提供**。
- ◆ 放課後の習い事に対する多くの保護者や児童の声を集め、ニーズを把握することに重きを置いたため本実証実験は無償で実施した。
- ◆ 「**刈谷市地域公共交通における「子育てにやさしい」まちづくりや「刈谷市立地適正化計画」における「子育て世帯の転出抑制」に寄与し、「子どもの未来」と「将来への備え」という刈谷市スマートシティ構想のテーマと整合を図りながら、各施策に取り組む。**

■実証事業の収支【2024/1/15～2/16】

収支	入	出
初期費用	5,000,000円程度 (システム改修、拠点整備など)	
ランニングコスト	5,000,000円 (送迎運行経費 約50万円、拠点・管理・通信費 約450万) ※本格運行に移行した場合についてはコストダウン含め今後検討予定	
損益	▲10,000,000円 (共創モデル実証プロジェクトを活用)	

事業実施にあたり苦勞した点やポイント

- ・タクシー降車から拠点の送迎時、安全管理のための付き添いの人員確保。
- ・WEBアプリから送迎と教育サービスをセットで予約してもらったが、予約内容によっては予約やキャンセルが煩雑になってしまう場合もあり、システムの改善は必要。

■利用料金・割引

実証実験につき無料

■実証事業のイメージ



■事業の実施エリア



刈谷放課後子育てMaaSプロジェクト

教育×交通（愛知県刈谷市）

国土交通省

事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数：20～25名/日**（拠点+タクシー利用：20名、タクシーのみ利用：5名程度）
- ◆ 1便当たりの平均利用者数：2.5人（全699人に対し、283便）
- ◆ **満足度90.9%**（実証実験終了後の保護者に対するアンケート調査より）
- ◆ 従来の放課後児童クラブなどの公共サービスでは「預かり」以上のサービス提供が難しいため、**質の高い教育サービスが受けられることに対して非常に好評を得ており**、今回の実証は無償であったが、**有償でもサービス利用したいという声もあった**。

利用者の声



- ・送迎をしてもらえることで**働ける時間が増えた**。
- ・子どもから「楽しいからお迎えの時間を遅くしてほしい」と言われたので帰宅時間を遅く設定した。
- ・**子どもだけで安全にタクシーに乗ることは貴重な経験となった**。
- ・土日の習い事が平日にできるため、**家族と過ごす時間を増やすことが期待できる**。

■ タクシー送迎の様子



■ つながりステーションでの教育サービス

「ラグビーについて知ろう！」
教室の様子



共創 パートナーの声



- ・通常の放課後児童クラブには付加できないサービスの提供により、保護者、お子様双方からの質の高い教育サービスへのニーズに気づくことができ、満足感の創出ができたと感じている。
- ・新たな放課後サービスの提供を通じ、利用者からサービススキームおよび**つながりステーションの継続を望む声**を多くいただいた。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 昼～夕方というタクシーの需要が下がる時間帯における、**新たな需要の創出につながるサービス**だと考えている。
- ◆ 現場でのキャンセルも運転手と現地スタッフ間で連絡が取れており、キャンセル状況もシステム上で閲覧および電話対応できていた。
- ◆ 公共交通を所管する**都市交通課**や放課後児童クラブを所管する**子育て推進課との連携**ができた。
 - ・都市交通課：本プロジェクト実施前における運行事業者との調整、法定協議会である「刈谷市都市交通協議会」で本プロジェクトを報告・共有
 - ・子育て推進課：児童クラブ～つながりステーションでの利用者の管理・受け渡しという点で連携
- ◆ 習い事の送迎は母親が中心であり、子どものための時短勤務、仕事のために習い事をあきらめているという課題において、**保護者の送迎負担の軽減効果、労働力確保、子育て世代の転出抑制に貢献**できていると感じている。
- ◆ 民間サービスとしての社会実装を目指す取り組みであるため、**自治体としての役割、関わり方の検討**が必要であると新たな気づきを得た。

今後の事業展開に向けて

- ◆ 交通については、乗合率アップが重要。同一時刻にまとまった需要があり、**輸送効率を高めるために大きな車両を用いるなどの検討が必要**。
- ◆ 習い事の送迎単独でもある程度の需要はあるが、それであれば自分で送迎するという保護者の意見もあり、**送迎と教育とセット実施することで魅力あるサービス**とする。
- ◆ 今回の事業は、行政とノウハウを持つ民間企業の共創事業だが、**行政及び地元の有力企業が関与したことが安心感につながっている**と思われる。今後の実装に向け、今回の事業に参加した関係者以外にも行政・民間ともに運営に関係してくる各セクションの理解・協力がより必要となる。
- ◆ 実証実験後の調査より、習い事事業者からも一定の理解・賛同をいただいた。事業の収益化構造を検討する上で、今後は**様々な習い事事業者や地元企業との連携・協働が必要**。一方、利用者に負担いただく料金については、送迎料金とつながりステーションを合わせた金額を想定しているが、**子育て世帯の支払い意思額から考えるとマネタイズに大きなハードル**はある。

兵庫県養父市関宮小さな拠点整備事業

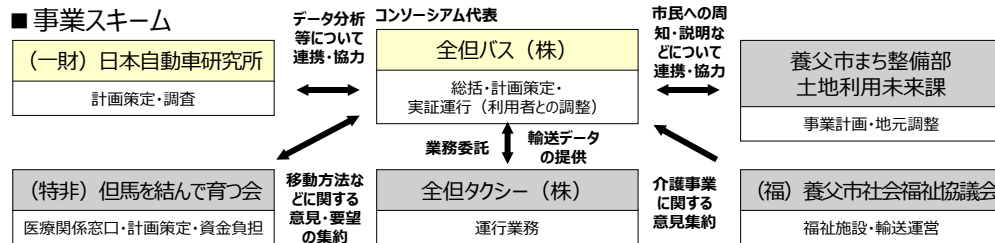
医療・福祉×交通（兵庫県養父市）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	全但バス（株）
運行主体	全但バス（株）
共創パートナー	社会福祉法人養父市社会福祉協議会、他
交通モード （運行体制）	許可登録不要の無償運送 ・車両保有者：全但バス株式会社【3～4台体制】 ・運転手所属：全但バス（株）、全但タクシー（株）【3～4人体制】
実施場所 （令和2年国勢調査）	兵庫県養父市 人口：22,129人（高齢化率39.6%） 面積：422.91km ² （人口密度52.3人/km ² ） 主な域内交通：鉄道、路線バス、タクシー、デマンド交通「やぶくる」

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・関宮地域局周辺を医療、福祉、多世代交流等のコミュニティ拠点とする開発構想「**関宮小さな拠点**」整備を進めており、医師や医療福祉法人、企業などで構成する「NPO法人但馬を結んで育つ会」と連携協定を結んでいる。
- ・関宮小さな拠点での最適な交通モードを検討するという、全但バスと養父市において明確な目的があったため、協力体制を敷くことができた。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ **居住者密度が低く一人高齢者宅も多い**ため、交通をはじめ医療・福祉サービスが維持できなく崩壊しつつある。**交通事業者における乗務員不足**に加え、**医療・福祉・観光業などにおいても担い手不足**が深刻化している。
- ◆ 養父市では、令和6年度に向けて市庁舎、高齢者住宅、介護施設、診療所、バスターミナルなどの主要施設を整備し、**まちの中心部に主要施設を集める「小さな拠点づくり」計画**を進めている。
- ◆ この「小さな拠点づくり」の機能を十分に活用するために新しいデマンド交通の導入等によって**効率性と利便性の向上を図る必要**がある。その方策として、現状の公共交通やスクールバスに関わる人的資源を活用し、**これまでの路線バスではカバーしきれなかった需要に応えること**や、在宅での医療福祉サービス提供に関わる輸送を担う。

事業の内容

- ◆ 路線バス、コミュニティバス、スクールバス、やぶくる（デマンドバス）と医療輸送・福祉輸送など、混在した**交通モードを統合**することを視野に、小さな拠点施設整備後の輸送体系（案）である「デマンド運行」の実証を行う。
- ◆ ほかにも「**ハブ拠点**」として必要な機能の検討を行う。「にぎわい待合所」を設置し、コミュニティナースを配置する実証を行い、利用者の健康面を配慮する機能を備えた。

■利用方法

- ① 自分が住む校区で運行する日にちを確認する
- ② 電話で申し込む（いつ、どこから、どこまで乗るかを伝える）
- ③ 利用日前日の午前中までに、**迎えの時間と待ち合わせ場所**を電話で連絡を受ける
- ④ 当日は迎えの時間に待ち合わせ場所（乗降ポイント）で待つ（**運賃は無料**）

■実証事業の収支【2023/10/28～11/10】

収 入	0円	今回の実証では無償で行い、次年度以降有償で運行予定。
支 出	初期費用	10,540,269円
損 益	ランニングコスト	4,599,561円
		△15,139,830円

■自宅の近くの待ち合わせ場所から病院へ行く利用者の様子



■実証実験の日程

（日によって利用者と利用可能エリア、利用時間を限定している）

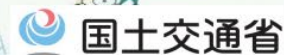
実証実験の日程 曜日ごとに利用できる地域の方が変わります。			
運行日	利用いただける地域の方	利用可能エリア	運行方法
10月28日 土	関宮地域全域	関宮文化祭開催日のため、出発地・目的地のいずれかが、関宮地域外となります。	下記の2時間枠毎に運行します。
29日 日	にお住まいの方の利用が可能	出合校区にお住まいの方限定	① 8時～10時
30日 月	出合校区にお住まいの方限定	関宮校区にお住まいの方限定	② 10時～12時
31日 火	関宮校区にお住まいの方限定	出合校区にお住まいの方限定	③ 12時～14時
11月 1日 水	出合校区にお住まいの方限定	出合校区・目的地とも、お住まいの地域に限りません。関宮地域全域でご利用いただけます。	④ 14時～16時
2日 木	関宮校区にお住まいの方限定	出合校区にお住まいの方限定	例えば8:30まで申し込みをいたしても、9:30頃のお迎えになることもあります。
3日 金	大谷校区にお住まいの方限定	大谷校区にお住まいの方限定	※事前予約が必要です。
4日 土	関宮地域全域	関宮地域全域にて、イベントを実施するため、出発地・目的地のいずれかが、関宮地域外となります。	随時運行します。朝8時～夕方16時の間であれば、ご希望の時間でお申し込みいただけます。
5日 日	にお住まいの方の利用が可能	出合校区にお住まいの方限定	※事前予約が必要です。
6日 月	出合校区にお住まいの方限定	関宮校区にお住まいの方限定	
7日 火	関宮校区にお住まいの方限定	出合校区にお住まいの方限定	
8日 水	出合校区にお住まいの方限定	出合校区・目的地とも、お住まいの地域に限りません。関宮地域全域でご利用いただけます。	
9日 木	関宮校区にお住まいの方限定	大谷校区にお住まいの方限定	
10日 金	大谷校区にお住まいの方限定		

事業実施にあたり苦勞した点やポイント

- ・利用者の利便性を高めるために、**デマンド交通の乗降ポイント**について住民説明会などで**住民から要望を聞いたうえで、決定**した。
- ・待ち合わせ場所を多数設置し、実証実験を行うことで、将来デマンドバスを実装する際の乗降ポイントを検討する際の材料とすることができる。
- ・デマンド交通の導入の説明時には、**路線バスが廃止されるのではないという不安を持たれる住民**がいた。そのような住民の方には丁寧に説明を行って、交通手段を維持するためのデマンド交通の役割を理解してもらった。

兵庫県養父市関宮小さな拠点整備事業

医療・福祉×交通（兵庫県養父市）



事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **総利用者数：256名**（のべ人数※）【2023/10/28～11/10（2週間）】
- ◆ 一日平均乗合人数：18.5人（のべ人数※） ※往復で利用した人は別々でカウント
- ◆ 実際に調査員が乗車したバスに同乗していた乗客3名からは**満足度が高い**という声が聞かれた。
- ◆ 高低差が大きい山間の住宅地の乗降ポイントから乗車する利用者もあり、**高齢の利用者がより乗車しやすい環境を整えた。**
- ◆ 実証運行期間全体を通した利用者へのアンケート結果から、電話での予約方法について、**利用者の96%が「簡単」、「普通」と回答し**、比較的高齢な利用者には電話での予約方法が適していたことが分かった。
- ◆ **乗降ポイントについて、利用者の95%が分かりやすいと答え**、99%が便利であると回答し、住民の意見を反映し多くのバス停を設けたことが効果的であったことが分かった。

■乗降ポイントの付近の様子
高低差があり移動しづらい場所からも外出しやすい環境を提供できる。



■乗降ポイントの地図（抜粋）
住宅が点在している地域をカバーするように乗降ポイントが設けられている。



利用者の声



- ・自宅から近い待ち合わせ場所があるため、長い距離を歩く必要がなかった。
- ・今までの通院では、数十分の診療時間に対して、**1時間以上バスを待つ時間があった**。今回のデマンド交通により10時くらいに出発し、11時半頃には帰宅でき**時間短縮され利便性が向上した**。
- ・これまで外出するには親族や知り合いに車での送迎を依頼しなければならなかったが、デマンド交通を利用することで気軽に外出することができるようになった。
- ・通院も必要であるが、**食事や服など買い物に行くようなルートも増えると良い**。

共創パートナー（病院）の声



- ・実証実験に合わせて予約制診療に対応し、デマンドバスで来た人に合わせて診療時間を設定した。
- ・今後も、定期的に来訪する患者が事前に時間が決まっていると、診療時間の予測がしやすくなり、効率的に診療することが可能になる。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ **交通事業者**にとっては、**デマンド交通利用者のインセンティブを追加することで**、デマンドバスの利用者増加を見込める可能性があることが分かった。特に、今回のデマンドバスの実証実験によって、予約制診療のメリットが高いことが分かったため、デマンド交通利用者に診療の優先枠を設ける、割引サービスを設けることで利用者の増加を見込むなどの対策を検討できる。
- ◆ 自治体にとっては、小さな拠点整備後の将来の交通モードになりうるデマンドバスの整備の必要性や利用方法について、地域住民に理解してもらうことが必要になる。今回の取り組みによって、高齢者の外出を促すことで、将来の移動手段について考えてもらう一助となった。また、利用者が自身で運転できなくなった際に、通院や買い物をどうするかを考えるきっかけにもなったという。このような行動変容のきっかけを作ることデマンドバスの必要性について、地域住民の理解を得るための第一歩となった。

今後の事業展開に向けて

- ◆ 今年度は無償で運行を行ったが、**次年度以降に有償化を検討**している。既に導入されているフルデマンドタクシー「やぶくる」の運賃に対して、どれくらいの支払額まで受容されるか等の調査を参考に設定する想定。
- ◆ 2026年度末の「小さな拠点」完成予定までに今回の補助金を活用した実証実験を行って、次年度以降は運賃の有料化を行うことで実装していきたい。
- ◆ 交通事業のみで採算性を取るのではなく、福祉や教育などと連携して全体的な費用削減効果を見込みたい。
- ◆ 利用者の中にはピーターも多く、外出する機会も増えているとの声も聞かれたが、一方で、利用者の属性としては高齢者の女性という特徴があり、利用者の傾向に偏りがみられるため今後は利用者の拡大を図りたい。

2023年度～

■小さな拠点の整備までの流れ

デマンド交通の
実証実験（無償）

病院との連携
コミュニティナースの設置

デマンド交通の有償化、
交通モードの集約の検討

病院の効果検証
小さな拠点の医療機能
等の検討

2027年度～

小さな拠点を中心とした、
医療・交通体系の集積・維持

「接続可能なモビリティ・マネジメント」による公共交通不便地域の解消

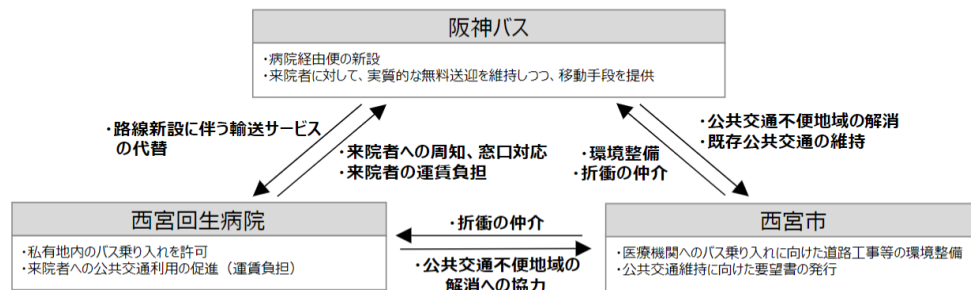
医療×交通（兵庫県西宮市）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	阪神バス株式会社
運行主体	阪神バス株式会社
共創パートナー	医療社団法人 西宮回生病院、西宮市
交通モード (運行体制)	乗合バス【道路運送法第4条許可】 ・車両保有者：阪神バス株式会社 ・運転手所属：阪神バス株式会社
事業実施場所 (令和2年国勢調査)	兵庫県西宮市 人口:485,587人(高齢化率24.6%) 面積:100km ² (人口密度4,857.8人/km ²) 主な域内交通：鉄道、路線バス、タクシー

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・本事業の主要顧客であるモビリティ・マネジメントの対象者（＝来院者）を擁する西宮回生病院、公共交通事業者として共創の中核を担う阪神バス、両社の沿線自治体である西宮市が異業種融和の潤滑油を担う。
- ・3社が互いにメリットを尊重しながら連携した共創の取り組みで、対象者を来院者に特定し、趣旨の浸透を図ることにより高い効果を生み出す。

事業の内容

- ◆ 路線の新設：西宮回生病院へ乗り入れる路線を新設する。（路線の新設、運行系統の新設、停留所の新設）
- ◆ 運賃返金システムの開発：ICカード（もしくは現金）にて収受した運賃を利用者に返金するとともに、復路乗車券を発券するシステムを開発し、西宮回生病院へ設置することで、当院来院者に対し実質無料の移動サービスを提供する。（現行の無料送迎の代替）
- ◆ 来院者へ実証事業の趣旨のPR：院内で来院者に本取り組みの趣旨、魅力を正しく理解いただくためのPR（広告掲出など）を実施する。
- ◆ 実際に路線バスに乗っていただく：路線バスの乗車習慣がない方は、「路線が分からない、バスの乗り方が分からない、運賃の支払い方が分からない」などの小さな心理的障壁によって、路線バスの乗車機会を逸している。本取り組みで本源的需要を高めて、利用者が路線バスについて調べて知ること、その心理的障壁を軽減し、公共交通の利用促進につなげる。
- ◆ 公共交通不便地域の解消：バス路線を持続可能とするとともに、沿線自治体が課題としている公共交通不便地域の解消につなげる。

■実証事業の収支【2024/2/23～2/29】

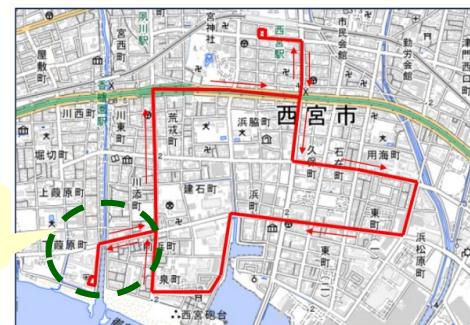
収	入	0円（無料送迎として47人利用）
支	初期費用	81,000千円
出	ランニングコスト	0円（既存バスのルート変更のため）
損	益	▲81,000千円

事業実施にあたり苦勞した点やポイント

- ・当該病院周辺は道路が狭隘であり、転回するための空間が確保できなかったため、バス運行ができていなかった。
- ・本事業の実施にあたり、路線バスの走行環境を整えるため、西宮市に市道の補修工事を、病院には区画整理を実施していただくなど、円滑に事業設計・推進することができた。

■運行ルート

本事業により
ルート変更した区間



背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 少子高齢化と人口減少が加速することが見込まれており、今後、それに伴う市場規模の縮小（需要の低下）は、雇用の減少や経済活動の停滞、公共交通の縮小といった悪循環を引き起こす可能性がある。さらに、新型コロナウイルス感染症が流行し、人々の生活様式の変化により、移動機会が減少し、その悪影響に拍車をかけている。
- ◆ 西宮回生病院については、公共交通アクセス不便地域に立地しているため、病院が自主的にアクセスバスを運行して、来院者の移動を支援してきたが、運転手確保等、持続性に関する課題は多い。
- ◆ さらに、市としては、病院周辺居住者等の生活利便性向上に資する対策として、本事業は必須。

「接続可能なモビリティ・マネジメント」による公共交通不便地域の解消

医療×交通（兵庫県西宮市）

国土交通省

事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数（来院者のみ）：47名**【2024/2/23～2/29】
- ◆ 公共交通不便地域（空白地）の一部解消（7ha程度）
- ◆ 西宮回生病院の通院者以外の方（近隣住民など）から、運行開始に関して感謝のご意見をいただいた。
- ◆ 従来の無料送迎バスでは実施できていなかった休日も運行することができたため、入院者のお見舞いの方などが利用できるようになった。
- ◆ 新設バス停留所の近隣の方より感謝のご意見をいただいたこともあり行動変容に寄与した。

■ 本事業による主な整備



バス車両



カーブミラー



来院者の運賃無料化処理のためのシステム



バス転回空間確保のための区画線

共創パートナーの声



- ・一番は、当院を利用される方の利便性の向上です。その次に近隣住民の方の利便性が上がれば良いと考えています。
- ・病院アクセスバスは本事業で対応していただいたルートに加え、もう一つルートがあり、こちらは継続的に病院で運行していますが、病院で対応するルートが一つになったことで、本数の増便が出来ました。

利用者の声



- ・阪神バスの西宮回生病院への乗り入れは大変ありがたい。
- ・夫は心臓が悪く坂道を歩くのにも負担がかかるが、駅へ行く際のバス停に行くルートに坂道があるため、お出かけの懸念となっていた。
- ・今後バスを積極的に利用しようと思う。ありがとうございました！！

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 今回の実証では、路線バスの既存系統のルート変更によるサービス拡充のため、ランニングコストはかからないままで、公共交通不便地域の解消や病院アクセス性の確保などの課題に対応できた。
- ◆ 病院運営の視点でみると、無料送迎バスを2系統運行しており、運転手確保が課題であったが、路線バスで代替できたことで無料送迎バス運行の持続性が高まった。
- ◆ 都市運営の視点でみると、運行ルートに関する転回空間、車幅に関する問題があったものの、共創プロジェクトにより道路管理者による車幅の拡幅、病院敷地を活用した転回空間の確保により、公共交通不便地域へのバス運行が可能となり、近隣住民をはじめ市民の生活利便性が向上したものと考えている。
- ◆ バス運行の視点では、ルート変更により、病院へのアクセスを担うことができたとともに近隣住民の行動変容に伴う公共交通利用促進が図られ、運賃収益の向上に寄与した。

今後の事業展開に向けて

- ◆ **本事業については継続的に行っていく。**
- ◆ 本事業のように、公共性・公益性の高い施設であるにも関わらず、公共交通によるアクセスが不便な施設が市内には存在している。そのような施設に対して、本事業のスキームをもとに、拡大展開していきたい。

福祉モビリティ構想における福祉デジタル送迎網の構築と混合送迎による「ちよい乗り」拡大実証事業

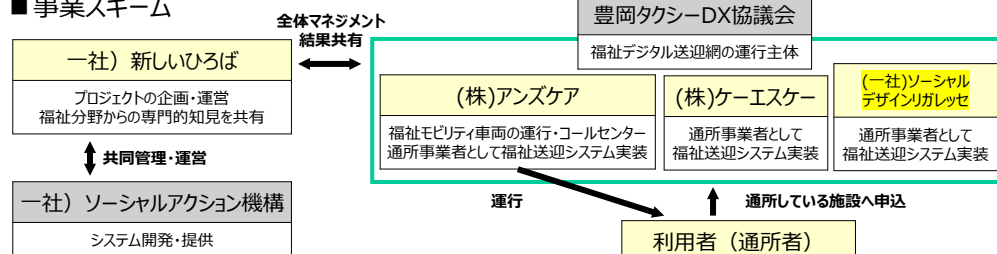
福祉×交通（兵庫県豊岡市）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	一般社団法人新しいひろば
運行主体	一般社団法人新しいひろば
共創パートナー	全但タクシー株式会社、他
交通モード (運行体制)	福祉有償運送 ・車両所有者：(株) アンスケア ・運転手所属：(株) アンスケア（二種免許保有者）
実施場所 (令和2年国勢調査)	兵庫県豊岡市 人口:77,489人(高齢化率34.3%) 面積:697.55km ² (人口密度111.1人/km ²) 主な域内交通：航空機(コウノトリ但馬空港)、鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、地域主体公共交通

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・市役所は公共性の担保が求められる一方、交通事業者は厳しい経営環境にあり新たな取り組みのリソースが足りない状況。そのため、**福祉の視点を取り入れつつ、シェアリングサービスを展開させていくことで新たな方向性を見出す。**
- ・公共交通事業者（バス・タクシー）とは上記方向性が合致しており、円滑に事業体制を構築。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 中山間地域である豊岡市では少子高齢化も伴い、市の交通体系は、自治体からの多額の補助金等によりろうじて維持されている状況。
- ◆ 協議や地域との繋がりの中で、**子どもの習い事送迎や高齢者の外出支援における選択肢の少なさも浮き彫り**になっており、行政も含めて市民の新しい交通手段の選択肢となり得るモデルと考えている。
- ◆ 市役所・地域の交通事業者・他分野の事業者と業界を超えた共用モビリティの可能性を議論してきた結果を踏まえ、交通×介護の共創モデルである「**福祉モビリティ豊岡モデル**」の社会実装に向けた実証実験の拡充、実施組織の立ち上げ、持続可能かつ全国展開も視野に入れたパッケージ構築を推進。

事業の内容

- ◆ 「ちよい乗り」拡大に向けて他福祉事業所（四季の里とよおか・リガレッセ）への「福祉Mover」の導入を推進し、**車両数・ドライバー数の最適化及び事業範囲の拡大**を図る。
- ◆ タクシー事業者のDXとして、マッチングシステム「タクシーMover」の導入を推進することで、**デイサービスをはじめとする通所施設の送迎業務をタクシー事業者等へ外部委託できる仕組み**を構築し、運用する。
- ◆ 豊岡市のバックアップのもと、地方公共交通会議での承認を経て、「ちよい乗り」の事業所拡大を試験的に運用するとともに、実証実験本格稼働（多事業所混合送迎、ちよい乗りスケール拡大、タクシー事業者DX・送迎連携の同時稼働）を実施。
- ◆ 効果検証と社会実装に向けた協議を実施。

■実証事業の収支【令和6年1月～2月】

収入	(成立件数) 54件×(1回当たり料金) 500円 = 27,000円
支出	初期費用 7,749,000円
ランニングコスト	14,391,550円
損益	▲22,113,550円

事業実施にあたり苦労した点やポイント

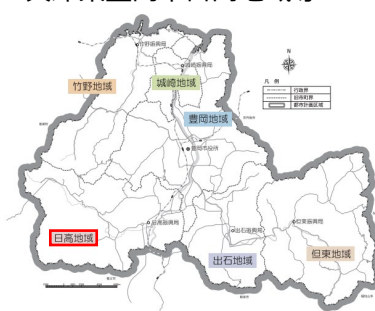
- ・2年前からのちよい乗りの取り組みにおいて、TSC（豊岡スマートコミュニティ推進機構）および行政が関与するための大前提として「市民の新たな交通手段のひとつ」になり得る方向性が必要である一方で、現時点では、特定の福祉施設に通所される方に限定された交通サービスであることも踏まえ、本取り組みの「採算性」と「公共性」が相反する部分があった。
- ・交通事業者においては、利用者が減少する公共交通の維持をしないといけない一方で、実証実験によって新たな交通モードを創出していくという点で、**行政・市民への説明が果たしにくいという立場上の懸念**があり、プラットフォーム内への参画の方法や、中長期的な方針において工夫を要した。

■利用料金

- ・利用対象者
事業スキーム内福祉事業会社への通所者
- ・料金
500円/回
- ・支払い方法
通所している施設への支払い、または、乗降時でのドライバーへの支払い

■事業の実施エリア

- ・兵庫県豊岡市日高地域等



福祉モビリティ構想における福祉デジタル送迎網の構築と混合送迎による「ちよい乗り」拡大実証事業

福祉×交通（兵庫県豊岡市）

国土交通省

事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数：のべ54名**【2023/12/25～モビリティ車両運行開始 2024/1/15～ちよい乗り受入開始】
- ◆ 平均乗合人数：5.58人（通常送迎・混合送迎の利用者含む）
- ◆ 現時点の「ちよい乗り」対象者が、福祉事業者（リハビリデイサービス and Reha.）の通所者であることから、**利用者の健康増進に寄与**できる可能性を大いに期待。
- ◆ デイサービス送迎車を二種免許ドライバーが運行する体制になっていることで、利用者・利用者の家族の安心感につながる。
- ◆ 「ちよい乗り」は福祉モビリティであることから、家族の送迎や付き添いが無くても利用者が**一人で安心して外出できる**ようになり、外出の増加に伴って**利用者の健康増進とともに生活の幅が広がっている**。
- ◆ 事業継続に当たっては、地域への説明や合意形成は引き続き行っていくことと、行政・共創関係者間の連携の上で地域の実情に見合った方針に沿っていく形ですり合わせを行っていきたい。ライドシェア等、**法制度の動きにあわせた方向性の検討**もタイムリーに行っていきたい。
- ◆ 福祉事業者にとっては間接的な効果として、利用者満足度の向上や、利用者の健康増進の様子を確認できることによる**スタッフのモチベーション向上**なども考えられる。

■「ちよい乗り」送迎の様子



共創
パートナーの声



・リハビリデイサービスであるため、**リハビリ期間が終わると、通所者の定期的な外出機会は減少**することが多く、体調面に心配であったが、「ちよい乗り」サービスにより、**通所者の自発的かつ独立した外出意向が高まり、健康増進**に繋がっている。

利用者の声



・私用目的での外出に当たっては、車両の乗降時に時間がかかり、また、不便をきたすため、一般的な公共交通での移動は難しい。そのため、**家族による送迎や付き添いが必須**であったため、遠慮も含めて、**外出機会は減っていた**。「ちよい乗り」により心配なく外出できるようになり、大変ありがたい。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 利用者が限られているために現状の収益としては限局的であるが、福祉的なサービスを付加することにより、**これまでの公共交通利用者層ではない方々が新たな顧客として利用していただける**ようになるため、このサービスの水平展開を期待したい。（交通事業者）
- ◆ サービス対象が福祉事業者通所者に限定されていることから、誰もが利用できる公共交通としての形となっていないものの、このようなサービスが水平展開することにより、**高齢者の健康増進や生きがいに寄与**することから、持続性の高い事業となることを期待したい。（自治体）

今後の事業展開に向けて

- ◆ 今年度は見送りになった「福祉モビリティ車両の介護タクシー委託運行」のモデルを来年度に実証していきたい。そこには**他業種の織り込みも進めていきたい**。また、人材育成事業での取り組みとも相乗効果を図れる体制を想定している。
- ◆ 潜在的な移動ニーズを引き出し、公共交通をはじめ**地域の既存交通モードの賦活化にもつながるモデル構築**としていきたい。**外出することで健康を維持できる、介護予防につながるモデル地域**になり、横展開していけるようなパッケージ構築を目指す。
- ◆ 地域の交通事業者（特にタクシー・介護タクシー事業者）とは**福祉デジタル送迎網の構築**のため積極的に連携を図りたい。
- ◆ 一方で、補助金ありきではなく**ビジネスとしても持続可能な組織・仕組みを構築**するとともに、公共交通事業者が市民等に対して今後の説明に使えるだけの実績をあげることを目指して展開していきたい。（既存の交通モードから顧客を奪っているのではなく、新規の移動ニーズの創出につながる等。）

とっとり共創型交通プロジェクト

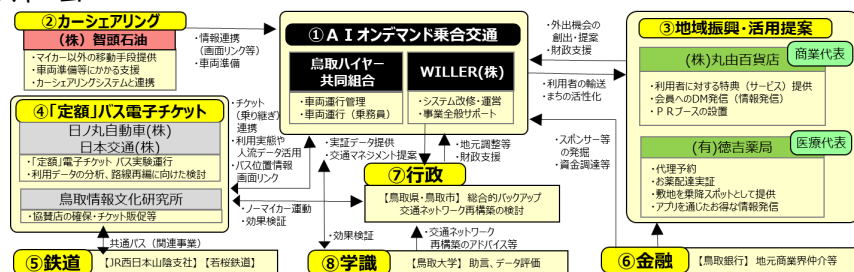
商業・医療×交通(鳥取県鳥取市)

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	とっとり共創型交通協議会
運行主体	鳥取県鳥取市
共創パートナー	鳥取ハイヤー共同組合、日ノ丸自動車(株)、日本交通(株)、WILLER(株)、智頭石油(株)、(株)丸由 丸由百貨店、(有)徳吉薬局、等
交通モード (運行体制)	乗合タクシー【道路運送法第21条許可】
実施場所 (令和2年国勢調査)	鳥取県鳥取市 人口:188,465人(高齢化率29.4%) 面積:765km ² (人口密度246.3人/km ²) 主な域内交通:鉄道、路線バス、タクシー、市有償バス

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・以前より、地元交通事業者、行政(鳥取市、鳥取県)とともに公共交通の維持に危機感を持っていた。
- ・行政、交通事業者、学識、商業施設など、多様なステークホルダーと連携し、協議会を立ち上げ。
- ・運行事業者からの報告と利用者からの意見を集約し、改善プロセスの実施。
- ・共創パートナーと連携し、利用促進プロモーションの推進。
- ・様々な分野の事業者を巻き込むことを目指し、金融機関の協力を得た。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 鳥取市では駅北側エリアで100円循環バスを運行しており、南側エリアでの展開について地元住民からの要望が高かった。一方、当該地域は幅員の狭い市街地が広がっており通常のバスでは運行が困難であった。
- ◆ 自治体为主导し、市全体を巻き込んだ共創の動きが展開されており、地域の様々な関係者が交通問題解決に向けて協力。
- ◆ 地域住民の生活の質の向上と地域活性化を目的として、デマンド交通の導入を検討。
- ◆ 鉄道をはじめキャッシュレス化が遅れている認識もあり、従来の交通手段に加えて、より効率的で柔軟な新しい交通システムの導入にチャレンジした。

事業の内容

- ◆ 行政、地元公共交通事業者、商業施設、医療機関が協働し、**買い物、子育て、医療・介護**などの分野で交通サービスを活用し、多面的なサポートを提供。
- ◆ 市街地および周辺地域において、生活圏内での移動を**サブスクリプションプラン**に基づいて提供するAIモビリティサービス「mobi」を用いた交通サービスを展開。
- ◆ 10人乗りのワゴン車2台が毎日午前8時から午後10時まで運行。
- ◆ 区域内に**約190箇所**の停留場を設定し、利用者は**電話**または**アプリ**を通じて移動したい時間に出発地と目的地をリクエストし、予約が可能。
- ◆ 提供するサービスにより、市民の**日常生活における移動支援**(買い物、子供の送り迎え、通院等)を実施。
- ◆ これにより地域経済の活性化と商業施設との連携を強化し、協働する事業者は需要喚起、協力金の抛出、運行費への還元を行い、持続可能な移動サービスの構築を目指している。

■実証事業の収支

収支	初期費用	入用
ランニングコスト	約50万円	約1,800万円
協業事業企画実施・プロモーション等費用	約280万円/月	約1,200万円(実証期間通算)
出損		▲約4,200万円

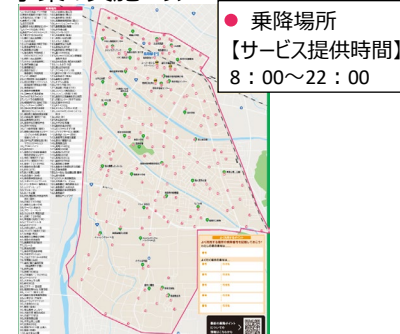
事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・高齢化に伴うドライバーや車両の確保、停留場設置のための地域との協議。
- ・地域住民の協力獲得と高齢者を含む利用者へのサービス理解の普及にかかる労力。

■利用料金・割引

① 定額プラン	5,000円 家族(同行者、小学生以下対象)2人目から500円	30日間
② 回数券プラン	1,900円 3,600円 ・追加5回券1,900円 ・同行者100円	5回分 10回分
③ ワンタイムプラン	400円 ・定額プランでなくても、mobiのご利用が可能な乗り方です。	1回

■事業の実施エリア



とっとり共創型交通プロジェクト

商業・医療×交通(鳥取県鳥取市)

国土交通省

事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **会員数：758名**【2024/2/9時点】
- ◆ 利用人数：1日あたり平均 25名程度
- ◆ ワンタイム利用 92%、**サブスク乗り放題利用 5%**、回数券利用 3%
- ◆ 10代～80代まで幅広い世代が利用
- ◆ 交通手段が限られている高齢者や障がいを持つ人々にとって、**日常生活の自立**や社会参加の機会が大幅に向上。

■ デマンドバス



■ 駅前で乗降の様子



共創 パートナーの声



- ・外出頻度の増加による街の賑わい創出、**街全体の経済活動の活性化**が期待できる。
- ・特に高齢者の外出に関する問題の解決につながる可能性が高い。

利用者の声



- ・**移動の精神的・身体的負担が軽減**された。
- ・マイカー以外での外出回数が増加した。
- ＜要望＞
 - ・運行エリアの拡張と運行継続（早期の再開）。
 - ・アプリを利用しない人にも乗降地点を分かりやすく。
 - ・車両への電動ステップ導入。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- | | |
|-------|--|
| 交通事業者 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 従来の交通サービスがカバーしていなかったエリアや時間帯にサービスを提供することで、新たな市場を開拓。新たな移動手段の確保による集客力の強化。 ◆ 営業車以外を活用することから、ドライバーが充足しているタクシー会社であれば、mobiのような新しい事業への参加により収益増が見込まれる。 |
| 自治体 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ ニーズの高かった駅南側エリアにおける公共交通空白地帯を埋めることができ、住民の移動ニーズに対応している。 ◆ 高齢者や障がいを持つ人々など、交通弱者の移動支援を強化し、社会参加と生活の質向上に寄与する。 ◆ 地域内の移動が容易になることで、商業施設やサービス業へのアクセスが向上し、地域経済の活性化が期待される。 ◆ 交通結節点の強化により、マイカーからの転換が期待される。 |

今後の事業展開に向けて

- ◆ 既存の共創パートナーとの連携を深めつつ、新たなパートナーを積極的に発掘し、幅広い協力体制を築いていく。
- ◆ 地域住民の要望を吸い上げ、利便性向上、範囲拡大を進めて、地域経済の活性化に寄与していく。
- ◆ 既存のドライバーの枠を超えた新たな職種として確立して、処遇改善と魅力ある職種として新たな雇用の拡大を目指したい。
- ◆ **乗り継ぎや相乗効果**を含む「交通」×「交通」の公共交通事業者間連携を強化し、そのための議論を今後の協議会で深めていく。

- ## ■事業の実施エリア

先進過疎地型・共創プロジェクト

買い物・福祉×交通（広島県庄原市）



国土交通省

事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ MaaSステーションでは、R5.9月以降、96件の問合せに対応：電話41件、LINE3件、来店52件。
- ◆ MaaSステーションをレンタサイクルや物品を常設している場所に開設することで、**レンタサイクル貸し出しや物品販売が増加する相乗効果が発現**。
- ◆ 客貨混載事業では、R5.11月以降、協力農家から野菜を8回出荷。**出荷した野菜等の販売個数は227点**。

共創
パートナーの声



- ・現在は民間主導で実行しているが、こういった「公的な課題解決型事業」については安定的な財源の確保と継続性のある組織体制の基で行うことが望ましく、近い将来的には地方公共団体が積極的・主体的に事業に取り組むことが求められる。
- ・庄原駅前周辺における活性化（イベント開催・飲食関係事業者（キッチンカー））の臨時出店・E-BIKE活用における付加価値向上策等について具体的可能性が見込んでいる。

■ MaaSステーションの設置状況



レンタサイクルの他、特産品も販売



利用者の反応
※応対者の記録



- ・説明に対して、感謝・お礼の言葉をいただいた。
- ・おすすめした観光地、食事処に「行ってみる」との言葉をいただいた。
- ・地元の人しか知らない食事等を紹介すると、大変喜ばれていた。
- ・今回の訪問で回れなかった場所を訪問するため、また訪れたいとの感想をいただいた。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ① 客貨混載×マルチエージェント交通接続実証運行事業
他社敷地内へのバスの乗り入れや、荷物の積み降ろし等、地域内交通事業者間（備北交通⇄比和観光）の協働による「公共交通の利用促進」に向けた取り組みを実施し、今後の協力体制の構築を図った。
- ② MaaSステーションの開設・運営
庄原への来訪客の顧客満足度の向上を図り、その対応を通じてニーズを収集することで、交通を軸としたまちづくりを行うための情報集約拠点の設置に向けた足掛かりとなった。
- ③ シルバー人材センターを核とした地域活性化サポート事業
高齢者を対象としたバスの乗り方教室を開催し、会員を軸とした利用啓発を行った。
- ④ マルチエージェント交通接続による利便性改善の水平展開の可能性検討
既に運用されている自家用有償運行制度のエリア拡大活用検討や、タクシー減車等への対策として「ライドシェア」の検討をするための意見交換の場を設けるため、関係者調整を継続して行っている段階である。
- ⑤ 地域データの地産地消による連携の高度化を図る研究会の定例開催
毎月1回、多方面の関係者と研究会の中で意見交換・情報、意識の共有を図っている。

今後の事業展開に向けて

- ◆ 主に構成メンバーの自己資金や、外部連携先からの資金獲得により、引き続き民間主導によりスピード感のある事業展開を行う。
- ◆ 上記の②・③・⑤は事業期間終了後も引き続き実装する（自己資金での実施）。
- ◆ ①・④は既存の地域交通体系とも関わるため、地元自治体と連携・調整し、実装のためのスキームを検討する。

共創による乗合バス事業の共同運営システム（広島モデル）構築に向けた取組

交通×交通（広島県広島市）

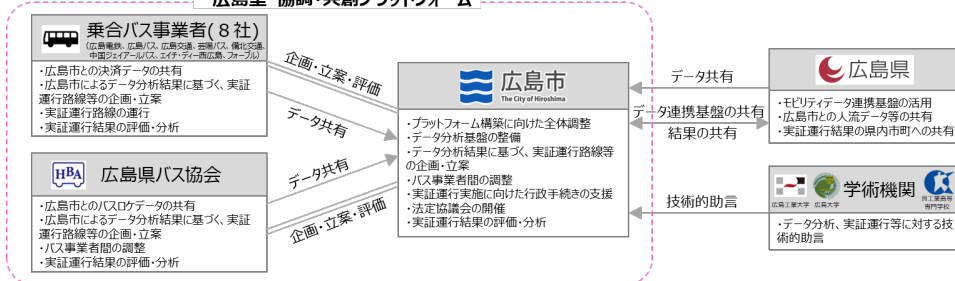
国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	“広島型”協調・共創プラットフォーム
運行主体	乗合バス事業者
共創パートナー	広島市、乗合バス事業者（8社）、広島県バス協会
交通モード （運行体制）	乗合バス【道路運送法第4条許可】 ・車両保有者：広島電鉄(株)、広島バス(株)、ひろでんモビリティサービス(株) ・運転手所属：広島電鉄(株)、広島バス(株)、ひろでんモビリティサービス(株)
事業実施場所 （令和2年国勢調査） （国土地理院）	広島県広島市 人口：1,200,754人（高齢化率25.7%） 面積：906.69km ² （人口密度1,324.3人/km ² ） 主な域内交通：鉄道、アストラムライン、路面電車、路線バス、タクシー

■事業スキーム

“広島型”協調・共創プラットフォーム



体制構築のポイント

- ・官民一体で「競争」から「共創」へと舵を切り、持続可能で利便性の高い乗合バス事業へと再構築するための新たな連携体制を構築。
- ・連携体制構築にあたっては、客観的データにより事業者間の公平性を担保し、納得感を高めながら各種施策を展開。
- ・県とのデータの共有、学術機関からの技術的助言により、プラットフォームによる企画・立案を支援。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 広島は乗合バス事業者が12社にもなる「バスのまち」であり、各社は成長トレンドの中で利益を上げてきたが、採算性や競争原理を優先して事業展開してきたこと、官民の連携が不足していたことから、事業者の枠を超えた取組は一部の取組に留まっていた。
- ◆ 人口減少やモータリゼーションの進展に加え、コロナ禍による大幅な輸送需要の減少などに直面し、**各社の経営努力のみでの事業存続は極めて困難な状況となっている。**
- ◆ このため、乗合バス事業者、学識経験者及び広島市等で構成する会議において、持続可能性と利便性の高い乗合バス事業の構築に向けて検討を重ねた結果、新たな連携体制（共同運営システム）を構築することとなったもの。

事業の内容

- ◆ 乗降データ等を用いて長大路線を中心に利用実態を分析し、実証運行路線を選定
- ◆ 市内2地区において、実証運行を実施

■運行概要

	温品四丁目フィーダー	地毛フィーダー
目的	路線重複の解消による効率化とダイヤ拡充の効果検証	郊外団地のダイヤ拡充の効果検証
運行事業者	広島バス(株)	広島電鉄(株) ※ひろでんモビリティサービス(株)へ委託
期間	令和5年12月1日（金）～12月28日（木）	
時間帯	9時台～15時台	9時台～17時台
内容 (下記エリア図参照)	広島バス29号線（赤実線＋赤破線）について、広電バス（緑線）との重複区間の運行を取りやめ、その結果生み出される車両と運転手をフィーダー区間の増便に充当	広電バス1号線・55号線（青線）の運行形態を変えずに、地毛～東観音台団地・薬師が丘団地間にフィーダー系統（橙破線）を新設（増便）し、小型車両で運行

■事業の実施エリア



■実証事業の収支

収入	45,274,414円
温品	16,803,211円
地毛	28,471,203円
支出	81,197,071円
初期費用	28,155,395円
ランニングコスト	53,041,676円
温品	17,858,130円
地毛	35,183,546円
損益	▲35,922,657円

事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・関係事業者が多い中での実証運行路線の企画立案。（事業者間調整）
- ・タイトなスケジュールでの各種準備作業。（運行計画の企画・立案、沿線地域への事前説明、多様な媒体を活用した広報活動、法定協議会への説明、道路運送法手続きなど）
- ・温品四丁目バス停（兼車庫）の共同利用に向けた事業者間調整。（両社の運行に支障のない入退場ルートや車両待機場所の調整など）

共創による乗合バス事業の共同運営システム（広島モデル）構築に向けた取組

交通×交通（広島県広島市）

国土交通省

事業の効果（利用者・共創パートナー）

	温品四丁目フィーダー	地毛フィーダー
利用者数 (カッコ内は 前月比)	フィーダー区間内のみの利用：729名(303.9%) 温品四丁目を跨ぐ利用：1,147名(▲32.9%) 並行路線含む区間全体：92,135名(10.7%)	448名 (新設のため前月比較なし)
評価	フィーダー区間内の利用は大きく増加したが、乗り継ぎが必要となった温品四丁目を跨ぐ利用は減少。並行する他路線を含めた広島バスセンターから小河原車庫間の区間全体としての利用は増加していることから、多様なニーズに応じた効率的な運行ができたものと推測。	利用が少なかったものの、広島バスセンター、五日市駅から各団地間の既存路線の利用は大きく変わっていないことから、今回の増便により、新たな需要が喚起されたものと推測。

■バス車内での実証運行の案内



■温品四丁目バス停の共同利用の様子



共創 パートナーの声



- データ分析に基づく施策展開の有益性・公平性を共創パートナー間で共有することができた。
- 事業者の垣根を超えた取組を実施したことにより、他社と協調する意義に対する社内理解が深まった。

利用者の声



- フィーダー化は、バス路線維持のためなら実施すべき。【温品】
- フィーダー化では乗り換えを便利にすべき。【温品】
- 定時性が保たれて快適だった。【温品】
- 乗り換えが面倒であった。【温品】
- （乗車口に補助ステップがあったため、）小型車両は高齢者にとって乗り降りしやすかった。【地毛】

事業の効果（交通事業者・自治体）

- 路線再編案や利用促進策の企画立案やデータ分析に**官民共同で取り組んだことにより、相互理解が深まった。**【自治体】
- 長大路線のフィーダー化による重複路線の解消により必要運転手数の削減が可能となり、経営の効率化とともに、運転手の総運転時間の削減が図られるため、深刻となっている**運転手不足に対処することが可能**となる。また、**労働条件の改善により、運転手を確保しやすくなる**ことが期待される。【交通事業者】

今後の事業展開に向けて

- 令和6年4月に共創・協調プラットフォームを組織化して共同運営システムを稼働し、今回得られた成果や課題等を踏まえつつ、市域全体で、データ分析に基づく路線最適化の具体的検討や利用者サービスの向上等の取組を開始する。
- 官民それぞれの強みを組み合わせる共創による全体最適化の考え方の下、①利用者目線で質の高いサービスの提供、②収支改善や運転手の安定的な確保等による経営の安定化、③まちづくりと一体となった移動需要の創出、④コンパクトな都市づくりを支える持続可能なバスネットワークの構築、⑤新技術等の積極的な導入によるバス事業のスマート化、⑥災害時等に継続的なサービス提供ができるレジリエントなシステムの構築の**6つの戦略に従って、具体的な取組を進めていく。**

mobiを活用したおでかけ同行・買い物代行サービス等の実証事業

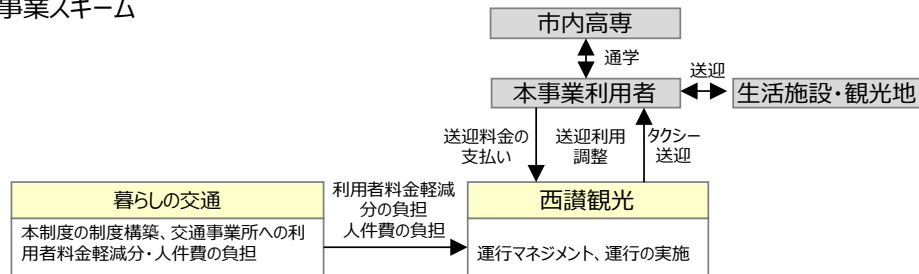
福祉・子育て・買い物・観光×交通（香川県三豊市）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	暮らしの交通株式会社
運行主体	西讃観光株式会社
共創パートナー	MIKAWAYA21株式会社、株式会社イズミ他
交通モード (運行体制)	乗合タクシー【道路運送法第21条許可】 ・車両保有者：西讃観光株式会社【朝2台・夕方3台体制】 ・運転手所属：西讃観光株式会社【4人体制】
事業実施場所 (令和2年国勢調査)	香川県三豊市 人口:61,857人(高齢化率36.6%) 面積:223km ² (人口密度277.8人/km ²) 主な域内交通：JR予讃線、JR土讃線、市コミュニティバス、タクシー、汽船

■事業スキーム



体制構築のポイント

・本事業以外でも日頃より、地元企業とコミュニケーションをとり、事業自体への共感を仰いでいた。また、出資会社の中の1つに地域の100年企業があることで、他企業に与える安心感が向上していたとも考えている。事業主体だけでなく三豊市民の理解や協力を得ることのできる地域特性から実施ができています。

事業の内容

- ◆ 地域住民の生活圏における移動を支援するため、乗合タクシーを活用したmobiによる**おでかけ同行・買い物代行サービスを提供。**
- ◆ 観光地として需要の高い三豊市内の父母ヶ浜において、mobiを活用した観光プラン造成による地域活性化に向け、Airbnbとの連携による旅行、観光サービスの提供。
- ◆ 利用料金はサブスクを導入。通常プランの場合は、6,000円（30日間）、家族2人目から1,000円（30日間）。学割プランは3,000円（30日間）。都度払いでは500円。
- ◆ 利用料金のサブスク化により、通勤・通学での利用を促進し、特に鉄道駅と市内の高等専門学校を結ぶ区間での移動を支援。
- ◆ 【自治体との連携】高齢者や学生など自動車を運転することができない方への取り組みであるため、「三豊市地域公共交通計画」に位置付けられている施策である「新たなサービス」の一つとなっている。

■実証事業の収支【2023/12/27～2024/2/25】

収	入	0円
支	初期費用	－（既存のタクシー車両等を活用）
出	ランニングコスト	183万円（運行費用） ※本格運行に移行した場合、90万円/月（運行経費 70万 管理費 20万）
損	益	△183万円 ※本実証は利用者からの運賃収入がないため赤字

事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・交通事業者の運行管轄の関係上、実証エリアを決めることに難航した。
- ・新たな交通サービスの周知にあたっては、サービスとしての信頼度を上げていくことが重要と捉え、地元の優良企業（100年企業）による周知を実施。
- ・アンケートや説明会でニーズを伺い、対話を重ねることで住民との距離を近づけるように努力した。

■利用料金・割引

■月額プラン

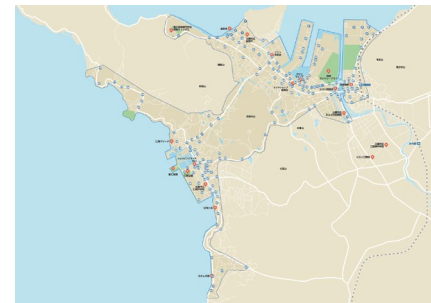
月額定額で乗り放題のプランをご利用いただけます。学割プランもご利用しております。

通常会員	学割会員
30日 6,000円	30日 3,000円
家族一人追加あたり＋1,000円（最大6名まで可）	

■ワンタイム

30日 500円/1人
初乗車あたり1人500円で乗降回数無制限でご利用いただけます。

■事業の実施エリア



背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 令和4年10月より、同事業の補助を受け、地域内オンデマンド交通サービスmobi を実装させた。その中で、中高生の制限のある移動手段や、免許返納者をはじめ高齢者の移動難民の増加に対し、解決策を検討・実証した。
- ◆ エリアの特性上、一人一台自家用車を所持が標準で、免許返納者の年齢が高い。利用者に対し、よりそれぞれの利用者の「暮らし」に寄り添うサービスを同時に展開し、より利用者たちのニーズの把握に繋げ、適切な訴求方法を見出す必要性の検討。
- ◆ 昨年度事業などから多くのヒアリングを重ねた中で、利用者からの要望である運行エリア拡大に対し柔軟に対応する必要性を見出した。増車を伴うエリアの拡大は運行コストの観点から難しいが、新たな運行形態を検討し、ニーズに対して柔軟に応えたいと考えた。

mobiを活用したおでかけ同行・買い物代行サービス等の実証事業

福祉・子育て・買い物・観光×交通（香川県三豊市）

国土交通省

事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数：4,300名**【2024年1月現在】
- ◆ **平均乗合人数：3.5人**
- ◆ 学割利用が6～7割を占めており、その他が一般と都度払い。
- ◆ 高齢者に関しては、スマートフォンの使い方講習やモニター公募による体験機会創出などを行いながら、利用促進に努めている。また、サブスク利用ではなく都度払いでの利用、また予約は電話が多い現状である。
- ◆ 本サービスは、「行きたいときに行きたいところに行けるまち」の実現に向けて、高齢者や学生等の自動車を運転することができない人たちの移動を「守りまもる」ための新たな交通サービスとして、地域公共交通計画にも位置付けられている。
- ◆ 市が提供する既存サービスとの連携を図りながら、持続性の高い交通サービスとして育てていく。

■ mobi利用の様子



共創 パートナーの声



- ・部活動の地域移行など、子どもたちがスポーツをする環境が狭められている実態があり、特に地方都市ではそれが顕著である。
- ・暮らしの交通・田島氏が教育委員会としても活動しており、同委員会より、送迎の充実化により子どもたちのスポーツ選択肢が広がり、保護者の時間および負担が軽減されると意見があった。

利用者の声



- ・市内高専生は市のコミュニティバスもしくは、バイクで通学しており、バイク通学は、通学時の事故の危険性もあったが、mobiのおかげで安全に通学できるようになった。
- ・学割は通学だけでなく塾など習い事にも利用でき、また友達同士で乗合いができるため学生の活動範囲が広がった。

事業の効果（交通事業者・事業主体）

- ◆ 学生利用が多く、学割を定期として利用することによって、バイクを通学手段として活用していた学生が、交通として利用することができ、通学時の安全性の確保ができた。
- ◆ 三豊市のような地方部においては、小中学校の学区面積が広大であるため、部活動や習い事等への参加が困難な児童・学生が存在していたが、mobiによる交通環境の創出により、そのような活動への参加が可能となった。加えて、両親がともに働きに出る事で**市内の労働力が生まれる**。こういった（暮らしやすい・子育てがしやすい）まちには**将来帰ってきたいと考える子どもが増えることから、これ以上のメリットはない**と考えている。
- ◆ タクシー事業者に関しては、売上額はこれまでと大きな変化はない一方で、日常生活に困っている人、市内移動範囲が限定的である人に対して、サービスを提供することにより、「これまで自身で行くことができなかった場所に行くことができるようになった！（高齢者・学生）」、「ランチする範囲・選択肢が広がるなど生活の質が上がった（学生）」等、利用者の生の声を聞くことができた。ここで自身の仕事が都市を支えるにあたり、非常に重要な仕事であると再認識できたことは、事業継続のモチベーションにつながり、非常に重要な機会だったと考えている。

今後の事業展開に向けて

- ◆ 学生ニーズが多い朝の混みあう時間帯であっても**住民や観光客などのニーズに対応できるよう**、人員確保を続けていきたい。（車両は足りている）
- ◆ 朝や夕方など、特に学生利用が偏る時間は定時定路線便の確保など、学校側とも協力関係の構築を検討していきたい。
- ◆ まごころサービスやスマホ教室など高齢者に対するサポートの強化を図ったうえで、まずは体験モニターを募って本サービスの有効性を体験していただき、利用者の口コミによる良好な評判をもとに、水平展開していく。
- ◆ 交通サービスの提供に加え、目的地となる施設サービス（カラオケ・スポーツイベント等）など、日常生活や余暇などの楽しみを地元優良企業との連携により創出していく。
- ◆ 隣接する観音寺市と連携し、免許合宿参加者などにmobiを利用してもらって相互移動ができるようにし、三豊市にも来てもらえるような環境づくりをしていきたい。

エコ楽タクシーMaaS

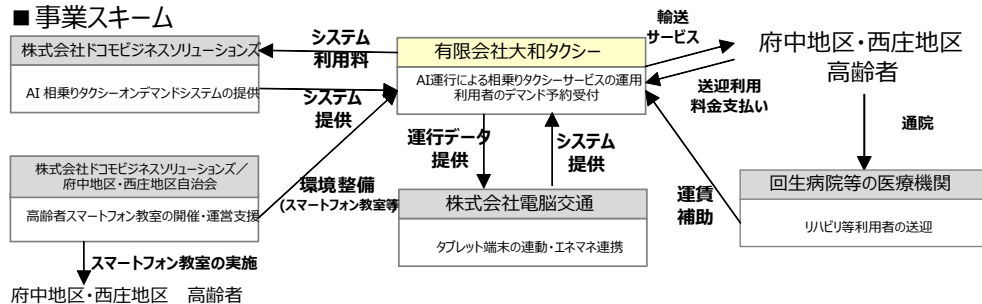
医療×交通（香川県坂出市）

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	有限会社 大和タクシー
運行主体	有限会社 大和タクシー
共創パートナー	(有)中庭情報サービス、(株)電腦交通、(株)ドコモビジネスソリューションズ
交通モード (運行体制)	乗合タクシー【道路運送法第4条（区域運行）許可】 ・車両保有者：(有)大和タクシー【10台体制】 ・運転手所属：(有)大和タクシー【15人体制】
事業実施場所 (令和2年国勢調査)	香川県坂出市 人口:50,624人(高齢化率36.1%) 面積:92km ² (人口密度547.3人/km ²) 主な域内交通：こでん、JR予讃線、バス、タクシー

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・事業主体である(有)大和タクシーが各社へ呼び掛けて、体制構築。
- ・(有)大和タクシーにてAI運行による相乗りタクシーサービスの運用、および利用者のデマンド予約受付を運営。(株)電腦交通にてAIデマンド型乗合システムの導入を行い、実証地域内のドコモショップにてドコモショップスタッフから住民（主に高齢者）向けにアプリ説明会を行った。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 市街地から離れて暮らす高齢者のリハビリのため通院や、買い物先への移動ニーズ等の、多様化するニーズに応えていない。
- ◆ 回生病院から令和5年度初めに通所リハビリテーションの送迎の相談があり、オンデマンドタクシーの制度の令和4年度の変更に伴い、回生病院に停留所が新設されたため大和タクシーより共創パートナーへ相談をし開始した。
- ◆ 燃料高騰等による不安定なエネルギー供給体制への改善として、地域の公共交通を持続的に支える安定的なエネルギー供給体制の構築が必要となっている。

事業の内容

- ◆ 自宅までのドアtoドアの送迎を可能とするオンデマンドタクシーの柔軟な運用により、運行コストを抑え継続的なサービス提供を可能とする**AIオンデマンドシステムの導入によるフルオンデマンドサービスの提供**。
- ◆ 定時定路線便にて1日8便（上下各4便）にて朝8:00～夜17:00の平日運行。利用料金は都度払い。乗降場所により200円、300円、400円での実施。指定場所以外での降車の場合は追加料金200円/回が必要。（中心部内での移動は不可）
- ◆ 【自治体との連携】本事業者としては現状の定時定路線での運行形態と、最近のAIオンデマンドシステムの仕組みの見直しについて要望等を提示。自治体としては本実証事業に限らず、各地域とまちなかを結ぶ公共交通ネットワークの維持・強化していくための取り組みを試行錯誤しながら継続実施していく。

■実証事業の収支【2023/12/1～2024/2/22】

収入	2,524,660円
支出	初 期 費 用 －（既存のタクシー車両等を活用）
ランニングコスト	2,728,692円（運行費用） ※本格運行に移行した場合、62万円/月（運行経費 62万 管理費 0万）
損 益	▲204,032円

事業実施にあたり苦労した点やポイント

- ・スケジュールがタイトだったため、システム導入や仕様などの調整が困難だった。
- ・元々定時路線型運行で、AIシステムが導入されたのが一定の範囲だった為、運行の仕方に合致しない点があった。
- ・車両に端末が複数台搭載となり安全性に欠けたため一元化を検討している。

■利用料金・割引

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。

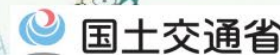
乗車\降	中心部	西庄	府中	加茂
中心部	—	300	400	—
西庄	300	200	300	300
府中	400	200	200	300
加茂	—	300	300	—

■事業の実施エリア



エコ楽タクシーMaaS

医療×交通（香川県坂出市）



事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ **利用者数：427名**（247運行）【令和5年12月1日～令和6年2月22日】
- ◆ **平均乗合人数：1.73人**
- ◆ 電話予約では乗車2時間前までの予約としていたが、スマホ予約を活用することにより1日8台の枠内に収まれば、1分前でも予約可能になった。また、24時間の予約受付が可能となった。
- ◆ スマートフォン教室を4回開催し、参加者のリテラシー向上とアプリ操作方法の指導を行った。
- ◆ デマンドタクシーの制度変更により、利用者の自宅までの送り届けるサービスの実施、乗降場所の増加が可能となった。

■エコ楽タクシー利用の様子



共創 パートナーの声



・高齢者はスマートフォンを十分に使いこなせていない。学ぶ良い機会となった。（西庄自治会）

利用者の声



・これから免許がなくなったりしても安心してデマンドタクシーを利用したいと思った。
・スマートフォン教室にて親切に教えて頂いた。アプリを利用していきたい。
・自宅まで送って頂けるようになり便利になった。

事業の効果（交通事業者・事業主体）

- ◆ AI配車システム上でのログインアカウントの切り替えにより、デマンドタクシー車両を切り替えられるようになった。利用状況、運行状況を見ながら、デマンドタクシー車両を切り換えられる。運行の柔軟性が向上している。
- ◆ 車両の運行、利用者の乗降等の状況が把握でき、運行状況が見える化された。
- ◆ スマホ予約の利用率は低迷したままで、利用者の多くは電話での予約で満足しているようだった。スマホ予約の場合のメリットを提供しないと利用率が上がらないことが判明した。これら市場の評価を次の事業に活かして行く。
- ◆ 電気自動車の運行に切り換えることで、約4割のエネルギーコスト削減ができた。太陽光発電 + 蓄電池にて充電を賄うと、さらにコスト削減が可能である。ただし、最適な運行、充電管理・運用の探索が次の課題となる。

今後の事業展開に向けて

- ◆ 交通事業者として積極的な事業への取り組みで、地域の公共交通機関としての自社の社会的責任の遂行に力を入れる。
- ◆ 今回の実証から、スマートフォンによるアプリ予約の課題が見えた。アプリ自体の操作性の改善や、電話での自動予約への取り組み、アプリ利用のメリットの提供等に取り組んで行きたい。
- ◆ 現時点では高齢者の利用が多いが、学生や子育て世代等のより若い年齢層にも利用してもらいたいと考えている。利用しやすい時間帯の増便や、利用の呼びかけを行いたい。

生涯現役で暮らせる村のお出かけしMaaSプロジェクト

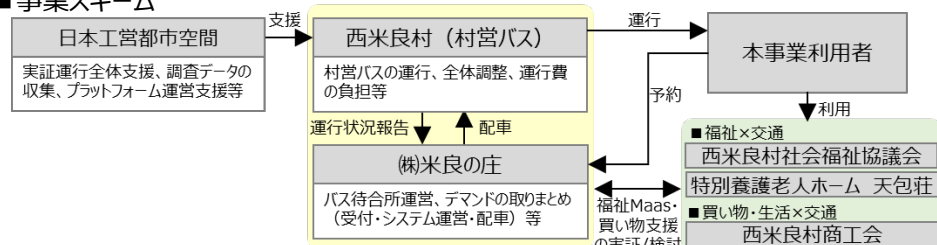
福祉・買い物×交通 (宮崎県児湯郡西米良村)

国土交通省

事業の基礎情報

実施主体	西米良村公共交通共創プラットフォーム
運行主体	西米良村
共創パートナー	社会福祉法人西米良村社会福祉協議会・社会福祉法人成穂(福祉)、西米良村商工会(商業)、株式会社米良の庄、日本工営都市空間株式会社
交通モード(運行体制)	デマンド交通(自家用有償旅客運送) ・車両保有者: 西米良村【3路線・6台体制】 ・運転手所属: 西米良村【6人体制】
実施場所(令和2年国勢調査)	人口: 1,000人(高齢化率43.7%) 面積: 272km ² (人口密度3.7人/km ²) 主な域内交通: バス(村営バス、宮崎交通)

■事業スキーム



体制構築のポイント

- ・村営バスを運行する西米良村が事業主体となり、総合戦略策定を支援した日本工営都市空間がコーディネーター役として事業全体を支援。
- ・デマンド運行に合わせて村内の福祉、商工事業者のサービスを実装。
- ・人材育成事業のワークショップ等を通じ、村民や村内の事業者からのアイデア・意見を集約(過去の取り組みも含む)。

背景・地域課題・取り組みのきっかけ

- ◆ 住民の生活と公共交通の維持が課題とされる中で、バスの定時定路線の運行では高齢化した山間地域のニーズに応えられず、柔軟な運行が必要。
- ◆ **住民の生活の質の向上とバスの利用促進を図るため**、村営バスの定時路線利用が少ない日中のデマンド化を検討。
- ◆ 西米良村は人口減少や高齢化に伴う**人手不足が深刻化**しており、村民の生活の維持のため日常生活サービスの統合による効率化が必要であり、2015年より運行している貨客混載「ホイホイ便」の拡充等も検討。

事業の内容

- ◆ 村内全域をカバーする村営バスの日中の利用が少ないことから、これらの時間帯を一部デマンド運行とし、**高齢者のためのドアtoドアサービス**の拡充を実施。
- ◆ 村営バスの停留所から、デマンド用に新たに停留所を複数設け、自宅や目的地への送迎を実施。
- ◆ 各路線で**デマンド運行の時間帯**を設け、事前登録のうえ電話またはインターネットにて乗車を予約。自宅送迎での乗降時は**所定バス運賃に+100円**を支払い。
- ◆ 村中心部の拠点「村所驛」(バス待合室)にて電話窓口を担当、デマンド運行の案内等も実施。
- ◆ 福祉送迎の統合化による「福祉Maas」サービス、社会福祉協議会や社会福祉法人のデイサービスと連携して実装を検討・協議。買い物支援サービスの全村展開のあり方について検討。
- ◆ 【自治体計画との整合】**「第6次長期総合計画」**において、公共交通の維持については「バスの利用促進を図る」「高齢者や障がい者が利用しやすい環境を整える」との方針が示されており、今回の取り組みはこれに資する取り組み。

■実証事業の収支【2023/10/1～2024/2/29時点】

収	入	約130万円
支	出	約840万円
損	益	▲約1,710万円
	初期費用	約1,000万円(運行費用) ※約200万円/月
	ランニングコスト	

事業実施にあたり苦勞した点やポイント

- ・福祉との連携については、想定よりも乗降時の介助や費用の面で綿密な調整が必要であった。
- ・人材育成事業と連携し、バスの活用方法に関するワークショップを実施。村民との意見交換によって、地域住民の声の吸い上げを図った。

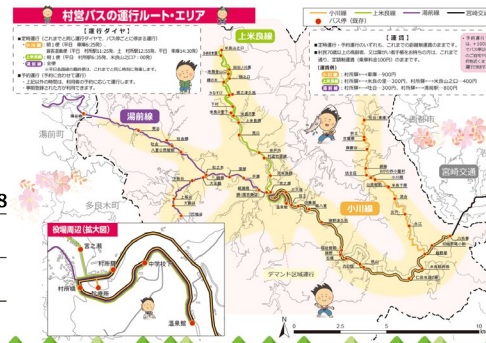
■利用料金・割引

- ・定時運行・デマンド運行のいずれも、これまでと同様の距離制運賃
- ・デマンド運行では+100円でバス停以外の自宅や目的地まで運行可能

■運行表(平日・路線別)

	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
上米良線	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛
湯前線	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛
小川線	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛	村所驛

■事業の実施エリア



生涯現役で暮らせる村のお出かけしMaaSプロジェクト

福祉・買い物×交通 （宮崎県児湯郡西米良村）

国土交通省

事業の効果（利用者・共創パートナー）

- ◆ 登録人数：257人（全村民の25.0%）【R6.2.29時点】
- ◆ 利用者数：令和5年10月1,093人 11月1,201人 12月1,042人 令和6年1月930人 2月970人
今までバス停までの距離が遠かった方の自宅送迎や、これまでバス停がなかった施設・商店まで直通が可能になったことなど、利便性の向上が図られた。
- ◆ 村営バスや福祉施設・買い物施設への送迎なしで生活することは考えられず、外出機会を創出することは、こうしたサービスを維持するための重要な取り組みである。

■ 村営バス利用の様子



共創 パートナーの声



- ・村内のどの事業者でも人手不足の課題に直面しており、村内の遠い集落も含めて、人やモノを輸送することに人手を必要としている。
- ・これまで事業者で担っていた輸送を村営バスで賄ってもらえると、業務の負担軽減につながると考えている。

利用者の声



- ・村営バスのデマンド化により、自宅までの送迎ができるようになり移動が便利になった。
- <要望>
- ・村営バスを使って、例えばお弁当の配達などができればより便利。

事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 村営バスは概ね村費で賄って運行しているが、実証運行による利便性向上による利用増加、及び自宅送迎での運賃設定により**収入は増加**する見込みである。
- ◆ 日中の利用者数の少ない時間に、利用に応じて柔軟に運行できることから、**運行自体の効率化**も確認できた。
【参考】利用者数、利用距離：令和6年2月実績：970名（前年比+151名）、9,016km（前年比-3,881km）
実証運行期間中（合計）：令和5年10月～令和6年2月：5,236名（前年比+748名）、51,331 km（前年比-17,121km）
- ◆ 公共交通と他分野の共創・統合化により、**高齢者の移動促進・利便性向上**だけでなく、**ミドル世代の高齢者支援の負担軽減・利便性向上**につながっていくことが期待できる。

今後の事業展開に向けて

- ◆ 福祉との連携では、**福祉有償運行との統合**について実証運行の検証結果から福祉部門・公共交通部門の費用負担について調整を行い、連携体制を整える。
- ◆ 買い物支援連携については、商工会・各商店の意見などをもとに、さらに深めた検討が必要である。
- ◆ 従来、小川地区だけであった貨客混載事業「**ホイホイ便**」の**全村展開**の体制を整え、村営バス全体で拡充することを検討する。各集落に運行拠点（ターミナル）を整備することで、運行事業者の送迎・配達負担を軽減できると考えている。
- ◆ 村民の意見を集約し、これらの意見を踏まえ、町内で横断的な検討体制を構築し、村営バスの新たな展開を検討していく。
- ◆ 広域連携として、密接に関係する近隣の**西都市・熊本県湯前町湯前町との連携**を図り、村内の生活の利便性向上、及び事業者の負担軽減を図る。
- ◆ 横展開として視察の受け入れとともに、他の地域で展開している事例を参考にしながら、今後も持続可能な交通体系について検討していく。