

別冊

新たな地域交通モデル形成に関する取組方針
(事例集)

令和8年3月改訂

新たな地域交通モデル検討委員会

目次

アクセラレーター支援事例、県・市町の取組事例	1
1. ダイナミック・プライシングの視点を取り入れたタクシー助成の実証（下松市）	2
2. 自動運転運行サービスの実証事業（美祢市）	4
3. 自動運転EVバス実証運行（周南市）	6
4. バスロケーションシステムの導入	7
5. デマンド交通の認知段階に応じた周知活動	9
6. 公用車（小型モビリティ含む）のカーシェア（山口市）	10
7. 観光地およびその周辺の移動手段（美祢市）	10
8. 航空会社Maasサービスとの連携.....	11
9. 運転手確保の取組（山口県）	12

アクセラレーター支援事例、県・市町の取組事例

山口県ではこれまで、新モビリティサービスの導入による交通課題の解決ノウハウを有する専門家（アクセラレーター）を配置し、検討段階から導入段階まで支援する伴走支援を実施してきた。

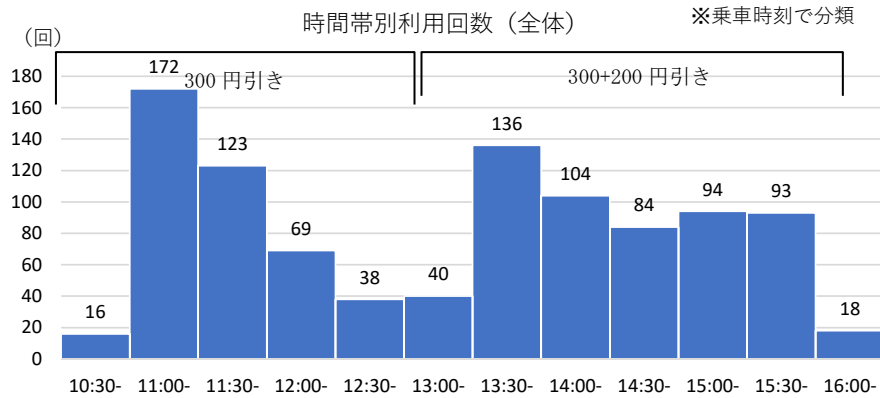
また、県内市町が取り組む先進的な事業について、視察やセミナーなどを開催し、横展開の支援を行ってきた。

別冊では、これらの事例を整理・紹介している。

1. ダイナミック・プライシングの視点を取り入れたタクシー助成の実証（下松市）

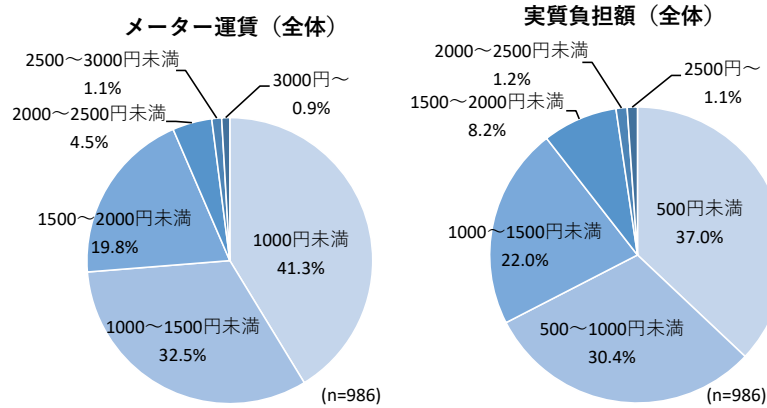
市と協働で市街地及び郊外団地における交通空白地対策の実証事業を実施。

<p>対象地域</p>	<p>下松市</p> <p>①潮音町（市街地）</p>  <p>②生野屋・生野屋西（坂のある郊外団地）</p>  
<p>目的</p>	<ul style="list-style-type: none"> 市街地及び郊外団地における高齢者等の移動手段の確保 オフピーク時の需要喚起により移動需要の平準化を図ることで、限られた運転手数で多くの需要に対応
<p>実証事業の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 期間：令和3年8月1日～11月30日の4か月間 対象者：対象地域に在住の75歳以上の住民（要申請） 助成金額：ダイナミックプライシングの考え方を取り入れ、タクシー助成制度を利用できる時間帯を限定かつ助成金額によって2段階に設定した。 <ul style="list-style-type: none"> A 11:00～13:30：一乗車あたり300円引券を1枚利用可能 B 13:30～16:00：上記に加え200円引券を1枚利用可能（計500円引き） 助成券の枚数：300円引券、200円引券を各40枚交付 対象となる乗車範囲：下松市内での乗車又は降車に限る。 タクシー会社：下松市内に営業所のある4社 
<p>成果</p>	<ul style="list-style-type: none"> 利用時間帯を設けたタクシー助成が、市街地における空白地対策として一定程度機能することを確認できた。 時間帯別タクシー助成利用実績から、助成の対象時間帯が始まる午前11時前半、+200円引きが適用される午後1時30分台に利用のピークが確認された。タクシー助成が利用時間平準化の手段として機能することが確認できた。



—主な目的地は、サンリブ下松、ゆめタウン下松、アルク生野屋店、周南記念病院であり、買物、通院が多い（メーター表示運賃1,000円以内の比較的近場への移動が約4割で、助成券利用で半額以下になることもある）。

—「食事・お茶」「銀行・郵便局」といった多様な目的での利用も確認された。
 ・タクシー料金の半額程度（500円程度）の利用者支払いとなるタクシー助成制度の導入が、外出頻度の増加につながる事が確認できた。



- ・総利用回数・総営業収入に占める本実証事業の利用分は1～2%程度と大きな割合ではなかったが、実証事業の対象地域の人口比（市全体の14.7%）を考慮すると、一定の利用増加が図られたと考えられる。
- ・利用時間帯のシフトについても、タクシー事業者の実感が得られた。
- ・市街地の高齢者のうち、タクシー助成利用の需要規模の目安を確認することができた。なお、申請者の約8割は運転免許を持っておらず、利用者のほとんどは助成制度が始まる前からタクシーを利用している。
 - 75歳以上の高齢者数（本制度対象者） 1,276人
 - 申請者数 198人（本制度対象者の15.5%）
 - 利用者数 85人（1回以上助成券を利用した人：本制度対象者の6.7%）
- ・本格導入後の利用意向は、「利用したい」が69%、「使いやすい制度に変われば利用したい」が28%、「利用しない」「わからない」が合わせて3%であり、利用者の多くがタクシー助成制度の導入を望んでいることがわかった。

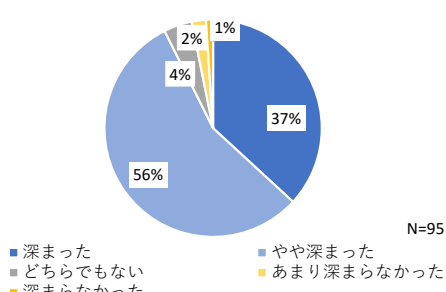
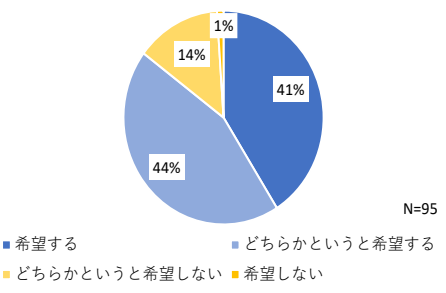
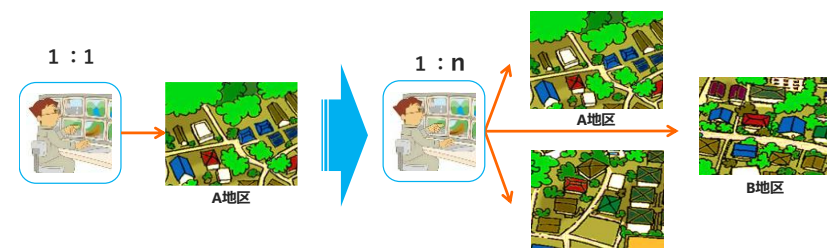
課題

- ・助成券の記載内容の確認に加え、乗降場所や乗降時間が助成対象に該当するかどうかの確認作業等、行政の事務負担が想定以上に大きく、IT技術の活用等による事務の効率化が必要。
- ・事業者においては、制度の複雑さや助成券への記入事項の多さが特に乗務員への負担となった。
- ・利用者等への周知不足もあって、「助成券適用の時間帯」に関する不満の意見が多数出る結果となった。事業の趣旨を、利用者・事業者と共有し、理解していただくための周知が重要。

2. 自動運転運行サービスの実証事業（美祢市）



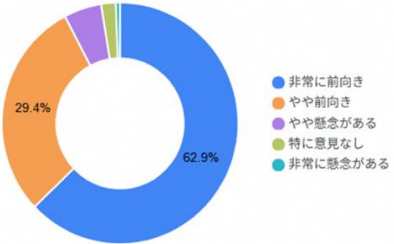
高齢者にとって徒歩で移動するには身体的負担が小さくない距離の移動をカバーするための自動運転運行サービス実証事業の実施。

<p>対象</p>	<p>美祢市大田地区（地域核であるコンパクトな市街地）</p>
<p>目的</p>	<p>自動運転運行サービスの実装によりコンパクトな市街地における高齢者などが円滑に移動できる環境を実現するために、実証事業を通じて技術面、経営面、社会受容性面から実装にあたっての課題・留意点等を整理する。</p> 
<p>実証事業の概要</p>	<p>地域課題である高齢者等にとって移動の負担を感じる施設間の移動手段の確保、運転手不足の解決策として期待される自動運転運行サービスの実証事業を実施。運行ルートは道の駅みとうから美東病院間の往復 1.6 キロ。山口県の伴走支援事業と国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転実証調査事業）（補助率 10/10）を活用。</p> <p>技術面では、限定された条件下においてシステムがすべての運転操作を実施する自動運転レベル 4 を目指し、レベル 2 搭乗型の自動運転の運行を行い、手動介入の回数・原因、乗り心地（減速時の加速度）等のデータ収集・分析を行った。経営面では、SIB等の新しい金融システムなどの活用を視野に入れ持続可能な仕組みを検討した。社会受容性面ではセミナー、試乗会を開催し、市民や関係者に対して自動運転のシステムに関する理解を促進する活動を行った。</p> 

<p>成果</p>	<p>■レベル 4 自動運転運行サービスの早期実現に向けた機運醸成と社会受容性面の検証</p> <ul style="list-style-type: none"> ・美祢市と山口県の共同開催として、市民、山口県の市町職員、交通事業者に対して試乗の機会を提供した。 ・試乗会ではブースを設置し、実証実験に関連する自動運転技術の説明を行うとともに、試乗体験のアンケート調査を実施した。 ・一般市民のアンケート調査結果では93%が「理解が深まった（深まった、やや深まった）」と回答。  <p>技術面</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転率 95%以上の結果となり、概ね走行ルート上に対して問題なく自動運転走行が可能であることが実証された。 ・手動介入率、巡行速度、減速度、横揺れの検証は良好な結果となった。 <p>経営面</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資金面、体制面、事業スキームの視点から今後の検討の方向性を設定できた。
<p>課題</p>	<p>社会的受容性面</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の利用を希望する回答が大部分を占めたが、「どちらかという并希望しない」との回答が 14%あった。理由として、異常時の現場対応や導入価格への懸念等が回答されており、今後の丁寧な説明が必要である。  <p>技術面</p> <ul style="list-style-type: none"> ・レベル 4 の早期実現に向けて実証実験を通じた検証を積み重ねて、手動介入発生ゼロの走行回数、自動運転率 100%の走行回数を増やすようにシステムの調律を行う必要がある。 ・降雪時の自動運転走行では雪を障害物として検知する事象が発生しており、センサーやソフトウェア制御による強化を検討し、天候に影響しない自動運転システムを導入する必要がある。 <p>経営面</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な自動運転技術導入に向けた地域ならではの事業スキームの検討が必要である。
<p>他地区に円滑に導入するための工夫</p>	<p>水平展開による効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1人の遠隔監視・操作者が複数台の自動運転車両を管理可能となることで、自動運転運行サービスのコストメリットを発揮する。 ・複数市町が連携し、各市町を運行する複数車両を1人の遠隔監視・操作者が監視することで費用を抑えることも可能となる。 

3. 自動運転EVバス実証運行（周南市）

住みよく活気のあるまちづくりと公共交通の運転士不足に対応するため、ちょい乗り 100 円バスの全部若しくは一部を見据え、自動運転EVバスの実証運行を実施。

<p>目的</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地の新たな人流の創出（来街者の増加、回遊性の向上等） ・ 市街地路線バスの改善（バス事業者の運転士不足の解消、利用者数の増加等） ・ 若年層に魅力ある地域づくりの推進（移動ニーズへの対応等）
<p>実証事業の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行期間：令和 7 年 11 月 20 日～12 月 19 日（30 日間） ・ 運行ルート：JR 徳山駅～徳山動物園間（片道約 1.7 km）  <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行車両：EVO3（Navya Mobility 製）  <ul style="list-style-type: none"> ・ 乗車人数：延べ 2,167 名（206 便運行→1 便当たり平均 10.5 人）
<p>成果</p>	<p><u>技術面</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動走行率（走行距離）が 9.13% と、昨年度（71.3%）より大幅向上 <p><u>社会受容性面</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日常的な公共交通手段としての利用に非常に前向き／やや前向きとの回答が 92.3% 
<p>課題</p>	<p><u>経営面</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃収入だけでなく、他の収益手段を活用した実装モデルの構築が必要。 <p><u>技術面</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 片側 2 車線での右折等、実証ルート内で難易度が高い区間があるため、技術的な改善を行い、安全性を向上させる必要がある。

4. バスロケーションシステムの導入

公共交通情報のデジタル化に関するこれまでの取組を背景として、路線バスのさらなる利便性向上を図るため、事業者自らが整備したデータを活用したバスロケーションシステムの実証事業を実施。

対象	船木鉄道の路線バスの内、山口東京理科大学の学生の利用が想定される山陽小野田・宇部エリアの各系統
目的	費用負担を抑えたオープンデータ活用型バスロケーションシステムの効果や実装にあたっての課題・留意点等を整理する。

バス事業者を中心とした関係者で車載器の組み立てや通信体験を行い、その仕組みを学ぶとともに、作成・各種設定を行った車載器を山陽小野田市内で運行する路線バス・コミュニティバス全 25 両（予備車両を含む）に搭載し、バスロケーションシステムの運用を行った。

公共交通活用フリーパス制度により、学生が船木鉄道株の路線バスを無料で利用できる山口東京理科大学と、山陽小野田市の交通結節点の一つであり路線バスでの来訪者も多いおのだサンパークにバスロケーションシステムの表示器（デジタルサイネージ）を設置した。

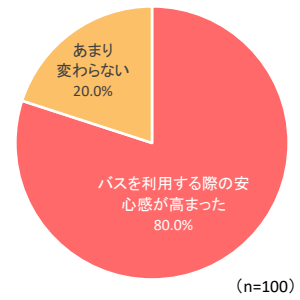
実証事業の期間：令和 4 年 7 月 1 日～令和 4 年 12 月 31 日



実証事業の概要



<p>成果</p>	<p><u>利用者の不安解消</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・サーバーのアクセスログによると、バス利用者の11%程度がせんナビを利用した。 ・アンケート調査では「バス停でバスを待つ時間が減った」という人は4割程度にとどまるものの、「バスを利用する際の安心感が高まった」という人は8割程度にのぼり、利用者のバス待ち時の不安解消に寄与しているといえる。 ・表示器（デジタルサイネージ）に方面別・到着時間順でバスの到着状況が表示されること自体が、紙の時刻表で自分が乗る便を探す手間を省き、利用者の情報検索に係る負担軽減にもつながっていることが伺える。 <p><u>事業者のオペレーション改善</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・主な利用層と思われる若い人からの問い合わせ件数が減少した。 ・各車両の正確な位置が営業所のモニターで把握できるようになり、問い合わせにもはっきり回答ができるようになった。 <p><u>コスト</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両 21～30 両の規模で、初期費用は 150 万円程度、維持管理費用は 120 万円／年程度の見込み（表示器 2 基を含む、車載器の通信費以外の通信費は含まず）であり、船木鉄道(株)としては持続可能と判断し、実証事業終了後も自社サービスとして運用を継続（令和 5 年 4 月 1 日本格導入） <p><u>その他</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・表示器（デジタルサイネージ）を設置した施設において、施設のオペレーション改善（インフォメーションへの問い合わせ減）やホスピタリティ向上等に寄与している。
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の取り組みでは、スマートフォン等を用いたWEBアプリでの閲覧を基本としたため、アクセスログではバス利用者の11%程度の利用に留まった。 ・より広く利用してもらうために周知活動を強化するとともに、スマートフォンを持たないバス利用者等のために、乗降の多い施設を中心に表示器（デジタルサイネージ）を整備する必要がある。 ・来訪者も含めてより多くの利用者が便利に利用できるようにするには、Googleマップへの対応も必要である。 ・他のバスロケーションシステムを導入しているバスが並行して走る区間においては、表示器（デジタルサイネージ）に他のバスの情報も表示できるよう、他社のバスロケーションシステムが標準フォーマットであるGTF S-R Tに対応するような働きかけも必要である。
<p>他地区に円滑に導入するための要件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・他地区にこのシステム※を円滑に導入するための要件は次のとおり <ul style="list-style-type: none"> ※GTF Sデータ(標準フォーマットによる運行情報データ)を活用したローコストで導入・管理可能なバスロケーションシステム ①自社でGTF S-J Pの作成・更新を行う人材の確保・育成が可能 ②自社で車載器の組み立てから各種設定、メンテナンスが可能 ③既存の大規模かつ高価なダイヤシステムがなく（またはシステムの刷新を予定しており）、オープンデータ活用型バスロケーションシステムに対応したダイヤシステム（その筋屋等）の活用が可能 ※なお、既存のダイヤシステム（GTF S-J P未対応）がある状態で、本システムを導入する場合の対応としては、 <ul style="list-style-type: none"> A: 標準フォーマットによる運行情報データ（GTF S-J P）をアウトプットできるようにシステムを改修する B: 既存のダイヤシステムとは別のシステム・ツール等で、GTF S-J Pを別途作成する <p>の2パターンの対応が想定される。</p>



5. デマンド交通の認知段階に応じた周知活動

市と協働でデマンド型交通の周知活動や利用促進の実施。

<p>デマンド導入時のよくある共通の課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・決まった時間に乗り場にいれば利用できる定時定路線型の交通手段と異なり、予約が必要となるデマンド型交通は利用者にとってハードルがある。 ・高齢者はスマホを所持していない人や、所持していても使い慣れていない人が多いため、アプリでの予約は操作に不安を感じる人も多い。 ・電話予約での利用の場合、電話口でどのように話したら良いのかわからない等の理由から利用に不安を感じていることが想定される。 ・利用方法はわかっているが、実際に利用するとなると不安を感じる人が多い。
<p>課題解決策検討の視点</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">デマンドの認知の段階</div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #e0e0e0;">考えられる周知方法例</div> </div> <div style="margin: 10px 0;"> <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright; border: 1px solid gray; padding: 5px;">より、利用者ごとの認知の段階に合わせた周知に より、利用に対する不安を取り除いていく</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #d0e0ff;">存在を知らない</p> <p style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #d0e0ff;">名前は知っているが利用方法は知らない</p> <p style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #d0e0ff;">利用方法は知っているが具体的なやり方は知らない</p> <p style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #d0e0ff;">やり方がわかり利用ができる</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ffe0d0;">・周知チラシを配付する ・広報などで存在を周知する ・周知ポスターを掲示する 等</p> <p style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ffe0d0;">・地域のサロンなどで利用方法を説明 ・丁寧な説明を継続的に実施する 等</p> <p style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ffe0d0;">・具体的な利用方法を個別に対面で伝える ・利用方法がわかる人と一緒に利用する機会をつくる 等</p> <p style="border: 1px solid gray; padding: 5px; background-color: #ffe0d0;">・外出の目的をつくり、更なる利用を促す 等</p> </div> </div>
<p>周知活動支援 (岩国市、山口市)</p>	<p><u>周知チラシの配布</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・実際にデマンド交通を利用して来訪することが見込まれる施設でチラシを配付し、デマンド交通の利用を促した。 <p><u>地域の集会での説明会</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の集会所に出向き、集会に参加している人に対する利用方法の周知や、利用に対する不安の聞き取りを行った。 <p><u>電話口で話すことのマニュアル化</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンドを利用する際、電話口でどのように話したらよいかかわからないという不安を解消するため、電話口で読めば予約できるようなマニュアルを作成した。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="726 1624 1037 2049"> </div> <div data-bbox="1045 1624 1364 2049"> </div> </div> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> </div>

6. 公用車（小型モビリティ含む）のカーシェア（山口市）

山口市では、「地域脱炭素推進プロジェクト」に位置付けた取組として先行地域の計画エリアである中心市街地や近接する市役所本庁舎において、令和5年9月からEV公用車を活用したカーシェアの実証事業を行っている。

平日は、市の職員が公用車として利用。土日及び休日に、原則、一般の方がカーシェアとして利用可能。午前8時から午後8時まで利用可能。土日のように利用可能日が連続する場合は、最大で土曜日の午前8時から日曜日の午後8時まで、連続しての利用（予約）が可能。EV車両の普通自動車と、小型モビリティが利用可能。

▽利用可能なEV小型モビリティ



資料：山口市ホームページ

7. 観光地およびその周辺の移動手段（美祢市）

秋吉台では、3人乗りEVトゥクトゥク、7人乗りEVトゥクトゥクをレンタルし、カルストロードや別府弁天池を訪れることが可能となっている。






資料：一般社団法人美祢市観光協会

8. 航空会社Ma a Sサービスとの連携

空港利用者の利便性向上を図るため、航空会社が提供するMa a Sサービス（ANA「旅CUBE」、JAL「JAL Ma a S」）に、県内2空港の二次交通情報（移動手段や発着時刻、運賃など）の集約や事前購入システムの導入を実施。

連携内容	<p>○<u>空港連絡バスにおけるデジタルチケットの導入</u></p> <p>【連携内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> デジタルチケットの事前購入 <p>【対象事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 宇部市交通局 新山口駅⇄山口宇部空港 宇部新川駅⇄山口宇部空港 いわくにバス 岩国駅⇄岩国錦帯橋空港 <p>○<u>タクシーの事前予約システムの導入</u> ※旅CUBEのみ</p> <p>【連携内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> タクシーの事前予約 <p>【対象事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 山口宇部空港 宇部構内タクシー、宇部山電タクシー 岩国錦帯橋空港 通津タクシー <p>○<u>空港ホームページ連携</u></p> <p>搭乗便に合わせた経路検索が可能となるよう、各空港ホームページの時刻表に各Ma a Sサービスへのリンクを掲載</p>
------	--

利用イメージ	<p>①経路検索からバス乗車券の購入へ</p>  <p>②経路検索からタクシー予約へ</p>  <p>③空港ホームページから経路検索画面へ</p>  <p>※フライト便名ごとに設置されるリンク（○部分）をクリックすると、便名を伴った状態で遷移し、該当便に対する空港まで（または空港から）の経路を検索できる。</p>
--------	---

9. 運転手確保の取組（山口県）

- ①バス・タクシー合同就職説明会&バス運転体験会
バス・タクシー合同就職説明会に併せてバス運転体験会を実施。
- ②陸士就職補導教育でのバス・タクシー業界の説明
自衛隊山口地方協力本部の協力により、退職自衛官を対象としたバス・タクシー業界の説明を実施。
- ③外国人運転士受入環境整備
外国人運転士の雇用に向けた意識醸成と制度理解等に関する研修を実施。
<主な内容>
外国人雇用の制度概要、受け入れに必要な要件、手続等
- ④山口県特集ページの掲載
バス運転士専門求人サイト（どらなび）に山口県の魅力を紹介するページや移住関連ページを掲載し、県内路線バス事業者への求人ページへ誘導。
- ⑤どらなびE X P Oへの出展
首都圏で開催されるバス運転手専門の就職イベント（どらなびE X P O）へブース出展。県中山間・地域振興課（移住相談員）及び路線バス事業者と連携し、山口県及び各市町の移住支援情報の提供や移住に向けた相談対応、移住後の定住支援等を実施。

▽バス運転体験会



▽退職自衛官対象の説明会



▽どらなびE X P Oでのブース出展

