

地域モビリティに関する 役割分担・責任分担についての議論

- 県全体で大きな構想・ビジョンを共有した上で、各地域の実情に応じたそれぞれのやり方で具体のアクションを進めていくべき。
- これまで地域交通サービスは、受益者と供給者がはっきり分かれ、誰かに負担が偏りすぎていた。
- 交通事業者や行政、地域住民も含めてみんながプレイヤーになっていくことが大事。

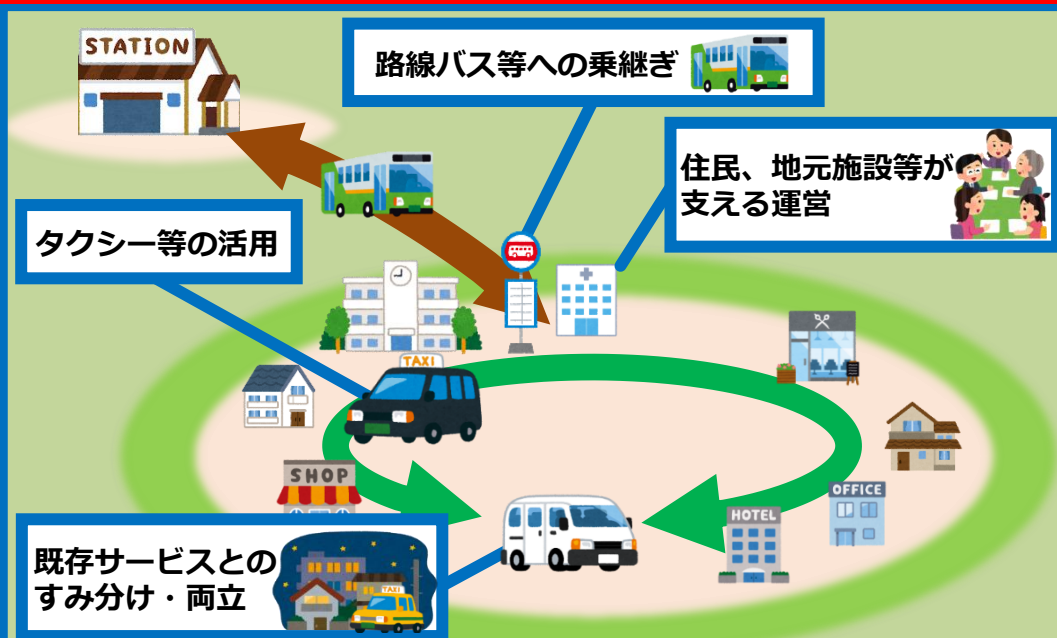
（目指すべき姿その3）

地域内のモビリティサービスの確保

○自宅から最寄りの施設までの身近な移動（ファーストワンマイル）を支えるネットワークを実現。

<ポイント>

- ・ 地域住民、地元企業・店舗など、地域全体が受け手にも支え手にもなるサービス
- ・ 路線バス等への乗継ぎや一体的な利用促進
- ・ 地元のタクシー・バス会社と協力した運行等
- ・ タクシーなど既存の交通サービスとの両立
- ・ 免許返納、子育て等、地域の生活課題との連携を強化（関連部局の予算等の総動員）



（目指すべき姿その4）

ネットワーク内のサービスの統合・進化

○これまでにないサービスの創出等により、出かけたくなる、乗りたくなるネットワークを実現。

<ポイント>

- ・ データ連携基盤の整備、MaaSによりネットワーク内のサービスを統合・進化
- ・ オープンデータ化や関係者間共有に必要なデータ連携基盤の整備等に対し、自治体が積極的に関与
- ・ 鉄道やバスなどモード横断的なサービスや、観光・宿泊施設や商店等と一緒に創るサービス
- ・ 何度も乗りたくなるサービス・仕掛けづくり
- ・ 観光、商店、環境、健康増進等、関連分野との連携を強化（関連部局の予算等の総動員）



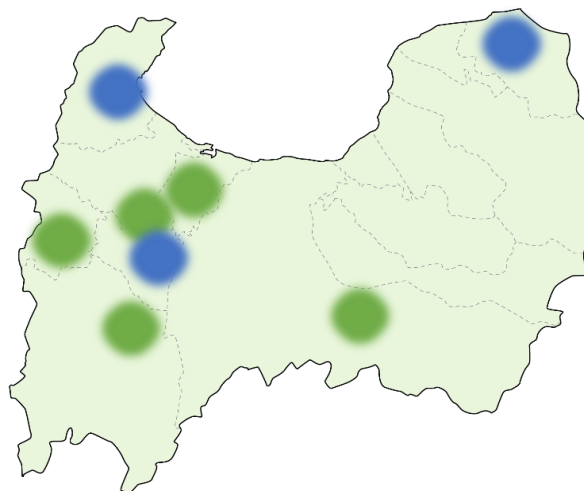
- 県内では、各地でそれぞれの実情に応じた様々な形態の地域モビリティサービスの導入が広がってきている。
- 導入に向けた協議を行う各市町村の会議には、事業者、地域住民、県、国等の関係者が参画。

NPOバス (氷見市)

- ・ H12に民間路線バスが撤退
- ・ H17の市営バスの廃止後、地域の住民で組織するNPOによるバス運行を実施。
- ※ R 4 地域公共交通優良団体大臣表彰を受賞
- ・ R5.1から一部路線で試験的なデマンド運行 (区域運行) を開始。

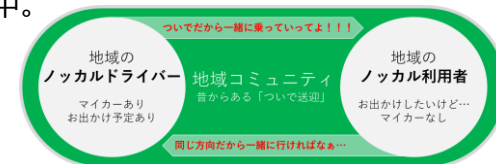


(第2回地域モビリティ部会 氷見市提供資料より)



ノッカルあさひまち (朝日町)

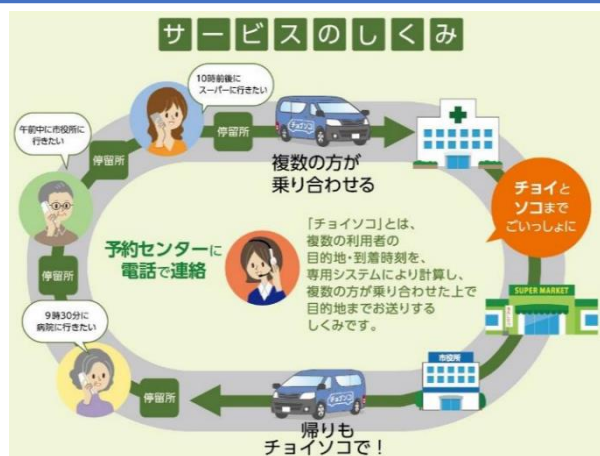
- ・ 地域住民等がドライバーとなる住民参加型の移動サービス。住民同士が支えあう仕組みを通じて地域コミュニティの活性化にも貢献。
- ・ R4.10からは子どもの送迎課題を同じ施設を利用する方向士の共助で解決する「こどもノッカルあさひまち」の実証実験を実施中。



(第1回地域モビリティ部会 畠山委員提供資料より)

チョイソコとなみ (砺波市)

- ・ 自宅前⇔指定停留所で乗降する乗り合い送迎サービス。AIが効率的な運行ルートや配車を自動的に判別するシステムを活用。
- ・ R5.10から、対象エリアを市内全域に拡大するとともに、市内事業者等からの協賛制度「ウチマチサポーターズ制度」の導入を予定。



(砺波市HPより)

その他の実証中・検討中のサービス

- 市営バスのデマンド実証運行 (南砺市) R4.10から実証運行実施中
- ノッカル中田 (高岡市) R4.11から実証運行実施中
- チョイソコ小矢部 (小矢部市) R5.4から実証運行実施中
- AIオンデマンドバス (射水市) R5.10から南東エリアで実証運行予定
- AIオンデマンド交通実証実験 (富山市) R5に大山地域で実証実験を検討中

- それぞれ地域の実情に応じた最適な地域モビリティサービスを確保するため、市町村や住民など、地域の関係者に求められる役割は何か。
- また、「地域交通ネットワークの目指すべき姿」等、これまでの議論を踏まえ、持続可能な最適な地域モビリティサービスの確保を推進するため、県が講ずべき具体的施策は何か。

地域モビリティサービスの 導入推進に向けた議論

○ 新たな地域モビリティサービスの導入に向けた、各地域の主体的な取組み（実証運行等）を県が支援・推進。

<「新モビリティサービス等推進事業費補助金」>

= AI・ICT等の先端的な技術を活用したオンデマンド交通など、持続可能な地域公共交通の確保・充実に資する地域交通サービスを導入する取組みに対して支援（実証運行や施設整備等に要する費用の一部を支援）

①支援対象

市町村、民間事業者等が行う事業を幅広く対象

②補助率・上限額

- ・市町村が行う事業 1/2 以内、上限 5,000千円
- ・民間事業者・NPO等が行う事業 1/3 以内、上限 3,333千円（または市町村が補助する額）

③補助期間 最大3年間



(高岡市HPより)

ノッカル中田（高岡市）



(氷見市より提供)

NPOバスデマンド運行（氷見市）

⇒ 目指すべき姿（P.3）等で整理した望ましい方向に促すため、現在の取組み状況等（P.7～P.11）を踏まえ、見直し等について検討する点はないか？

実証運行後の状況（持続可能な地域モビリティの確保に向けた取り組み）①

－ 国・県・市町村の協調支援制度の活用 －

- 県の支援を受けてこれまで実証運行等を行ってきた地域モビリティサービスの一部は、現在は本格運行に移行。
- 本格運行では、国・県・市町村の協調支援制度を活用し、関係者で広くサービスを支える事例もある。

<国・県・市町村の協調支援制度（地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助））> 運行費（運行経費-運行収入）等を国・県・市町村で支援・負担

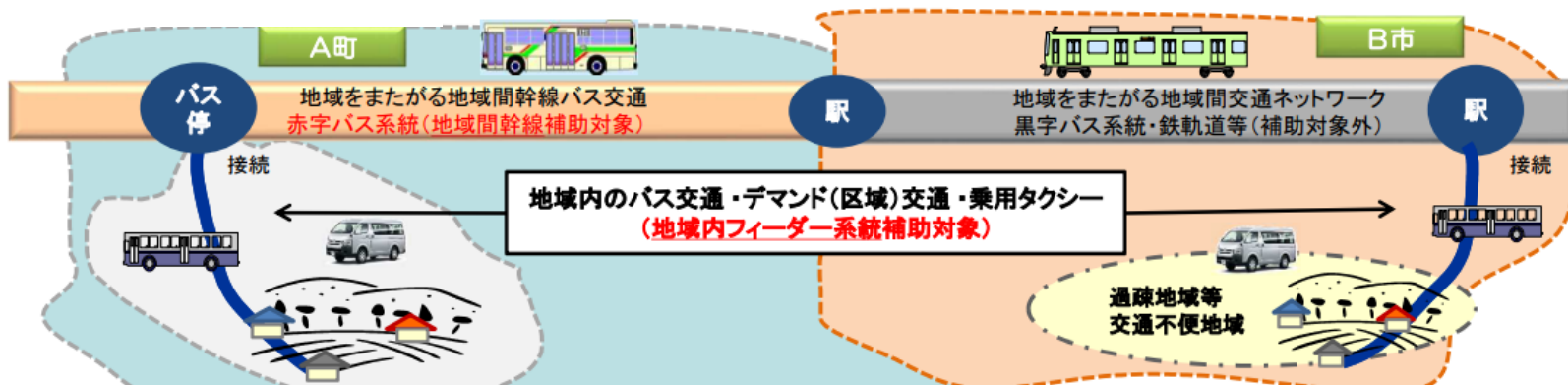
①支援対象

以下の要件等を満たしたバス・デマンド交通サービス等

- ・ 幹線バス等に接続するバス・デマンド交通サービス（「接続性」）
- ・ 運行系統の見直し等、新たなサービスの立上げ・充実（「新規性」） 等

②補助率

国	県	市町村
1/2	1/6	1/3



※専ら政令市等が運行支援を行うもの及びその運行区域の全てが政令市等の区域内であるものは除外

※交通不便地域は、地方運輸局長等が指定する地域

※乗用タクシーは、過去に乗合バス事業等による乗合旅客の運送を行っていた地域であって、乗用タクシー以外の輸送手段が無いと地方運輸局長が認めた地域に限る

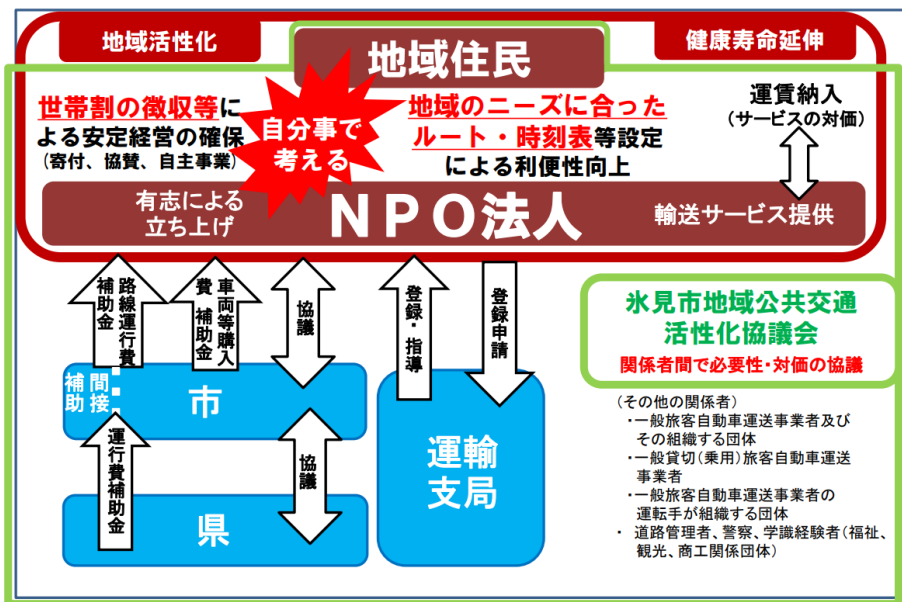
実証運行後の状況（持続可能な地域モビリティの確保に向けた取り組み）②

— 地域住民、地元企業・店舗など、地域全体が受け手にも支え手にもなるサービス —

○ 地域モビリティサービスの一部では、地域住民による会費等の拠出など、地域の関係者が支え手にもまわる事例も見られる。

○NPOバス（氷見市）

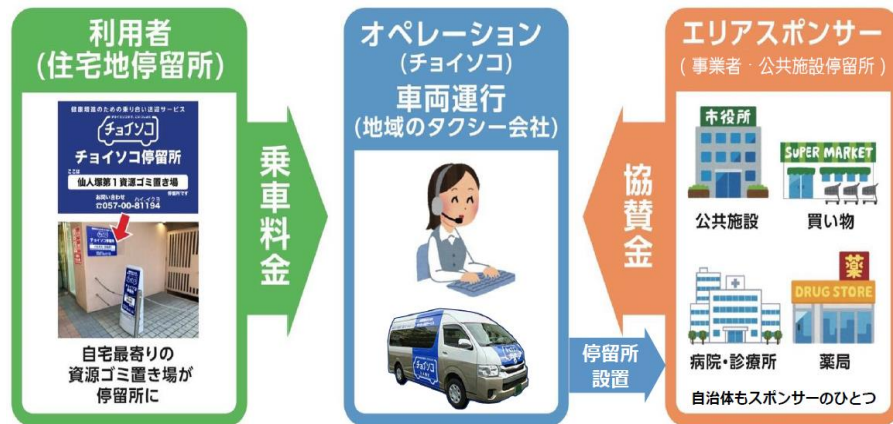
- ・ 地域世帯又は利用者が拠出する会費等で運行経費を下支え。



（第2回地域モビリティ部会 氷見市資料より）

○地元店舗等によるスポンサー制度（チョイソコ）

- ・ 地元店舗・企業、病院や公共施設等がスポンサーとなり、地域内のデマンド交通サービスの運営費用を一部負担
- ・ 地元店舗等に停留所を設置することでスポンサーに還元



地域のタクシー会社と提携し運行することで既存公共交通とwin-winの関係を築く

エリアスポンサーによる協賛（チョイソコ）

（地域モビリティサービスに係る市町村・交通事業者合同会議資料より）

路線バス等への乗継ぎや一体的な利用促進

- 国・県・市町村の協調支援制度（P.8）では、支援する地域モビリティサービスに対して幹線バスへの接続などを求めている。
- また、県内の地域モビリティサービスでは、接続先の路線バスとの一体的な利用促進に取り組んでいる例もある。

<国・県・市町村の協調支援制度（地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助））>

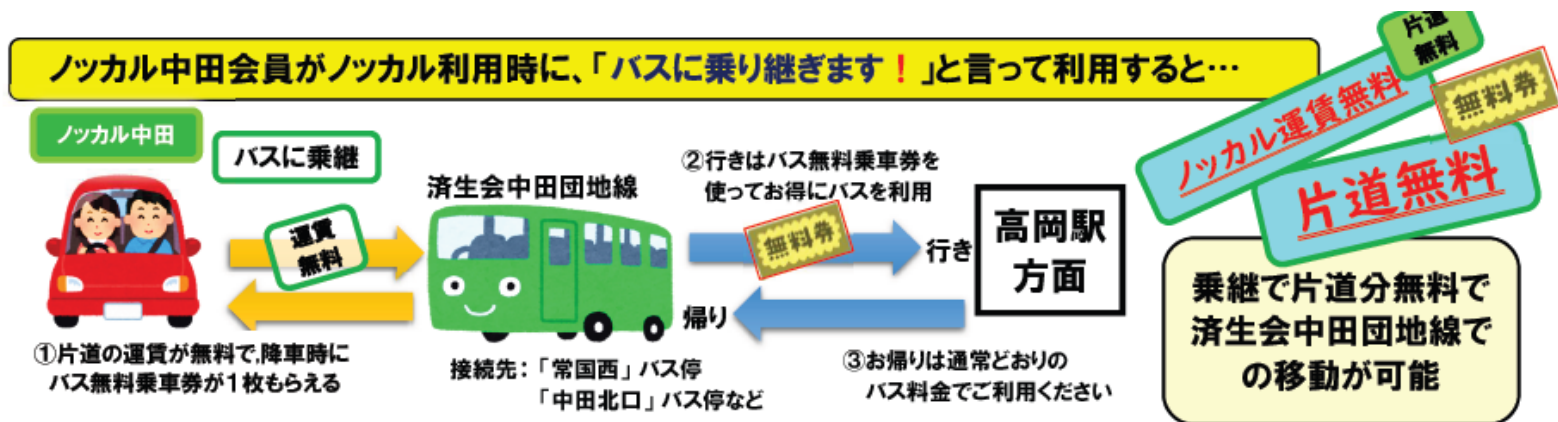
= 支援に当たっての要件の一つとして、幹線バス等への接続を求めている。

（支援対象）以下の要件等を満たしたバス・デマンド交通サービス等

- ・ 幹線バス等に接続するバス・デマンド交通サービス（「接続性」）
- ・ 運行系統の見直し等、新たなサービスの立上げ・充実（「新規性」） 等

<路線バスとの一体的な利用促進（ノッカル中田の例）>

= ノッカル利用者に接続先の路線バスの利用券を配布するなど、乗継ぎ先と一体的に利用促進



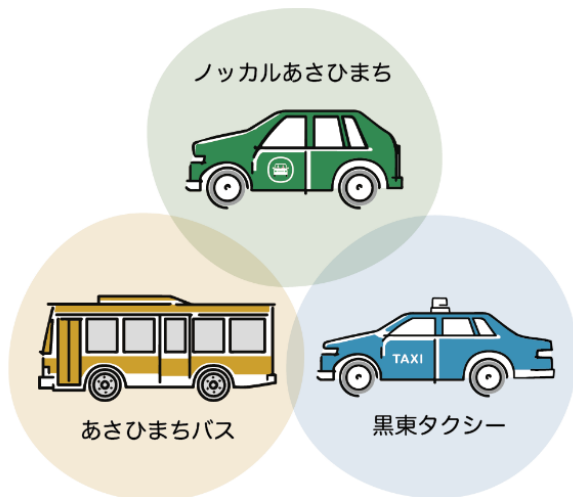
（中田地区コミュニティ協議会より提供）

タクシー・バス会社と協力した運行等、既存の交通サービスとの両立

- 運行を委託するなど地域の交通事業者と連携し、安全性を確保している事例もある。
- また、バスやタクシーなど既存の交通サービスとの両立を意識したサービス設計をしている事例もある。

○ノッカルあさひまちの例

= ノッカルの運行/予約管理は地域のタクシー会社が担うことで連携



(第1回地域モビリティ部会 島山委員提供資料より)

= 路線バスの運行ダイヤを補完する形で共存

	月	火	水	木	金	土	日	
街 ゆ き → 地区からの 出発時間	ノッカル あさひまち	-	-	8:00	-	8:00	-	-
	あさひまちバス 南保1	8:20前後	8:20前後	8:20前後	8:20前後	8:20前後	-	-
		8:40	8:40	-	-	-	-	-
		9:30	9:30	9:30	9:30	9:30	9:30	9:30
	ノッカル あさひまち	-	-	-	-	-	-	10:00
		10:30	10:30	10:30	10:30	10:30	-	-
		-	-	-	-	-	11:00	11:00
	あさひまちバス 南保2	12:30前後	12:30前後	12:30前後	12:30前後	12:30前後	-	-
		-	12:50	-	-	-	-	-
	ノッカル あさひまち	13:30	-	13:30	13:30	13:30	13:30	-
	15:20	-	15:20	-	15:20	15:20	-	
あさひまちバス 南保3	16:30前後	16:30前後	16:30前後	16:30前後	16:30前後	-	-	

(朝日町HPより)

= 1日前の予約制として、タクシーともすみ分け

= バス以上、タクシー未満の運賃設計

乗車予約は
前日17時まで



人数	1人当たり片道料金
1人	バス回数券 3枚 (600円相当)
2人以上 (乗合)	バス回数券 2枚 (400円相当)

(第1回地域モビリティ部会 島山委員提供資料より)

生活課題等との連携についての議論

生活課題との連携（免許返納関係）

- 「地域交通ネットワークの目指すべき姿」（P.3）では、「地域の生活課題との連携」をポイントの1つとして整理。
- 地域の生活課題のうち、免許返納との連携に関して、これまでの会議・部会では以下の意見があったところ。

（これまでの会議・部会でのご意見）

- ・ 免許返納の時期に、警察等から、地域の交通サービスについて紹介するなど、免許返納後も不自由なく生活できる水準まで上げていくべき
- ・ 免許返納後の移動確保には、返納前からの周知が必要。免許更新時に公共交通や乗り方教室、MaaSアプリの情報提供（チラシ配布等）を検討すべき

等



高齢者向けバスの乗り方教室
（中国運輸局 岡山運輸支局情報より）

生活課題等との連携（他分野・異業種との連携）

○ それぞれの地域が抱える生活課題を解決するため、移動サービスと他分野・他業種の連携を図る事例が全国では生まれてきている。

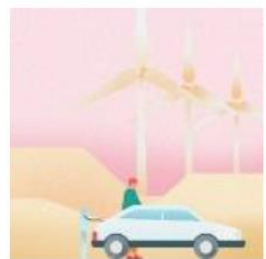
○ 他分野・他業種との連携のイメージ



医療×交通



介護×交通



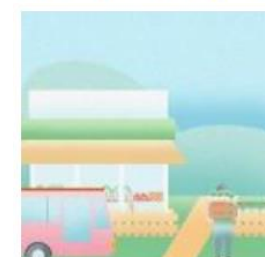
エネルギー×交通



住宅×交通



教育×交通



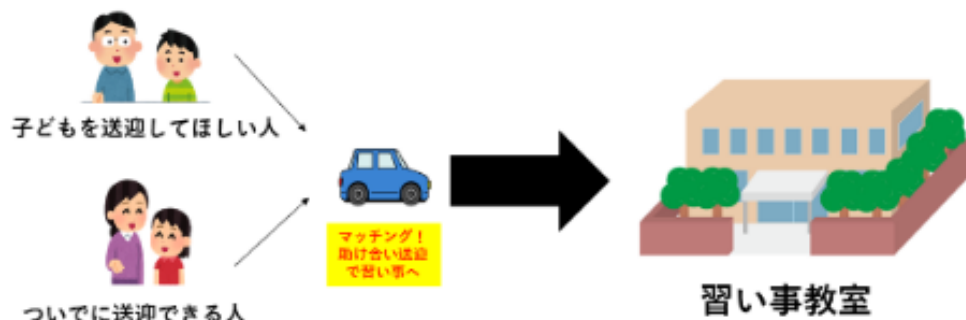
農業×交通

○ こどもノックル（朝日町）の例

= 子育て分野（習い事教室）と連携し、ついでに送迎できる人と、送迎してほしい人のマッチングにより習い事送迎の課題を解決

本施策で実施するサービス

子どもの習い事送迎サービス“こどもノックル” 地域の習い事事業者と共創し、朝日町の子供の送迎課題を解決



共助・共創の力で、朝日町の子育て層の中でも特に課題感の強い習い事送迎の課題を解決する！

その他
(他部会におけるこれまでの議論)

○ サービス連携高度化部会（R5.7.26）では、地域の移動を支えるタクシー・バス等のサービスの担い手確保、業務効率化等の取組みの必要性についても議論。

(R5.7.26 サービス連携高度化部会におけるご意見)

- ・ ドライバーの人手不足の緩和に向けて、事業者が連携するためのシステムを整えるためには、各市町村等自治体の関与が必要。
- ・ 新たな設備投資による環境整備に対して自治体からの関与、支援があればいい。
- ・ MaaSアプリ等によって、タクシーの料金・到着時間の情報も提供すれば、利便性が向上する。

等