

令和8年度 第1回平生町地域公共交通協議会 次第

令和8年6月25日（金） 午後2時～
平生町役場 1号棟3階委員会室

1. 開 会

2. あいさつ

3. 協議事項

- (1) 令和7年度事業報告・決算報告について
- (2) 令和8年度事業計画（案）・歳入歳出予算（案）について
- (3) 令和9年度地域公共交通計画認定申請について（案）について
- (4) 平生町公共ライドシェア実証運行事業について
- (5) 山口県地域公共交通ビジョンの策定について
- (6) その他

平生町地域公共交通協議会名簿

令和8年6月25日改

	区 分	組織名・団体名	氏 名
1	副町長	平生町	友田 隆
2	一般旅客自動車運送事業者	防長交通（株）乗合営業部乗合営業課長	藤井 崇
3		有限会社 平生タクシー	河村良太郎
4		福祉タクシーさずな	勝山 慎一
5		福祉タクシーなないろ	吉本 歩美
6	住民または利用者の代表者	平生まち・むらコミュニティ協議会	須山 孝秀
7		大野コミュニティ協議会	財満 茂樹
8		曾根コミュニティ協議会	藤田 衛
9		宇佐木コミュニティ協議会	藤井登貴子
10		堅ヶ浜コミュニティ協議会	西本佐知子
11		佐賀コミュニティ協議会	向井 信博
12		平生町小中校長会	山下 美華
13	中国運輸局山口運輸支局長又はその指名する者	中国運輸局山口運輸支局	寺崎 泰弘
14	運転者が組織する団体代表者	私鉄中国地方労働組合防長交通支部平生分会	竹原 直樹
15	道路管理者の代表者	山口河川国道事務所道路管理第二課専門調査官	石川 俊康
16		柳井土木建築事務所維持管理課長	井上 健
17		平生町建設課長	伊藤 正晴
18	県警察の代表	柳井警察署平生幹部交番所長	出穂 剛二
19	学識経験者	山口大学大学院教授	榊原 弘之
20	その他町長が必要と認める者	山口県観光スポーツ文化部交通政策課長	吉森 昭通
21		平生町町民福祉課長	淵上万里子
22		平生町健康保険課長	加世 伸彦
23		平生町産業課長	山本 和也
24		熊南総合事務組合	森本 充

	事務局 (地域振興課)	課長	星出 一明
		課長補佐	河内 美穂
		地方創生班長	服部奈央美
		主事	吉仲 裕章

新規就任

令和7年度事業報告について

目標	事業	取組内容
①-1	乗合タクシーの導入検討	■「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト「交通空白」解消緊急対策事業（500万円まで定額、500万円を超える部分は2/3（上限1億円））を活用した公共ライドシェアの導入に向け応募、採択を受けた。
①-4	町内移動にかかる運賃の地域差の是正	■「平生町外出サポート事業（バス・タクシー共通助成券）」を実施した
②-1	地域公共交通の運行支援	■地域公共交通の運行支援 平生町地方バス路線維持対策費補助金として、32,116,000円を交付。
②-2	交通モードの適正化の実施	■路線バスの運行見直し検討の実施 公共ライドシェア（町内全域対象）に実証運行を実施することに伴い、令和9年度に本格運行することとなった場合、見直し。
②-3	学校の再編統合等と連動した通学手段の確保検討	■学校の再編統合と連動した通学手段確保の検討 公共ライドシェアで隣接市町（田布施駅）への乗り入れを行うこととし、田布施駅までの通学手段確保につなげる。
③	航路を利用した交流イベントの実施	■佐合島でのイベント開催について、佐賀コミュニティ協議会主催「佐合島へ行こう！」（7月21日開催）を支援、32名が参加。
④-1	路線バスの利用方法や運行情報の充実とPR	■広報紙やSNS等を活用した情報発信 平生町魅力発信SNSで、動画を制作し配信
⑤-1	地域イベント等への地域公共交通での来訪の呼びかけ	■イベントチラシ等での地域公共交通によるアクセス案内の掲載
⑤-2	高齢者や園児を対象としたバスの乗り方教室の実施	■平生小学校2年生を対象にバスの乗り方教室を10月に実施
⑥	運転士不足への対応	■平生町移住支援事業支援金の補助対象者に、「バス運転手、タクシー運転手に従事する者。」を追加。 ■町お知らせ版（全世帯回覧）にて協力依頼記事を掲載
⑦	住民の移動を確保するため福祉・教育分野などとの連携体制の構築と財源確保	■庁内ワーキングの開催

令和7年度平生町地域公共交通協議会 歳入歳出決算

《歳入》

(単位:円)

目	節	細節	予算額	収入額	差額	説明
繰越金	繰越金	繰越金	219,308	219,308	0	
負担金	町負担金	町負担金	147,000	147,000	0	
合計			366,308	366,308	0	

《歳出》

目	節	細節	予算額	支出額	差額	説明
会議費	報酬	委員報酬	122,400	40,800	81,600	対面での会議が2回から1回になったことにより減額
	旅費	費用弁償	10,000	3,960	6,040	
事務費	需用費	消耗品	15,000	2,788	12,212	・バス運転士募集リーフレット用紙(全世帯回覧) ・会議回数減少により減額
	役務費	手数料	14,400	4,800	9,600	
事業費	報償費	謝礼	50,000	0	50,000	先進地視察については、事務局職員が近隣市町及びオンライン開催での参加により減額
	旅費	普通	100,000	0	100,000	
予備費	予備費	予備費	54,508	0	54,508	
合計			366,308	52,348	313,960	

歳入合計	366,308
歳出合計	52,348
実質収支額	313,960

※313,960円は翌年度(令和8年度)会計に繰越。

会計監査報告書

令和8年 6 月 23 日

平生町地域公共交通協議会

会長 友田 隆 様

監事 (自署) 淵上 万理子

このたび、平生町地域公共交通協議会財務規程第10条に基づき、令和7年度平生町地域公共交通協議会会計について監査を行った結果、本会計について、歳入、歳出ともに適正に処理されていたことを報告いたします。

令和8年度事業計画（案）について

目標	事業	取組内容
①-3	乗合タクシーの導入検討	■地域公共交通空白地域への乗合タクシーの導入【※】
①-3	将来を見据えた新たな交通モードの導入に関する検討	■新たな交通モードの導入検討に向けた動向調査【※】
②-1	地域公共交通の運行支援	■地域公共交通の運行支援 平生町地方バス路線維持対策費補助金の交付
②-2	交通モードの適正化の実施	■路線バスの運行見直し検討の実施
②-3	学校の再編統合等と連動した通学手段の確保検討	■学校の再編統合と連動した通学手段確保の検討
③	航路を利用した交流イベントの実施	■佐合島でのイベント開催の促進
④-1	路線バスの利用方法や運行情報の充実と PR	■乗り方や便利な情報も伝える地域公共交通マップの作成・配布【※】 ■広報紙や SNS 等を活用した情報発信
⑤-1	地域イベント等への地域公共交通での来訪の呼びかけ	■イベントチラシ等での地域公共交通によるアクセス案内の掲載 ■地域公共交通でのアクセスに配慮した地域での会合開催
⑤-2	高齢者や園児を対象としたバスの乗り方教室の実施	■平生小学校において、平生小学校2年生と佐賀小学校1・2年生を対象にバスの乗り方教室を10月に実施
⑥	運転士不足への対応	■平生町移住支援事業支援金の補助対象者に、「バス運転手、タクシー運転手に従事する者。」を追加し実施。 ■交通事業者を対象とした研修の実施【※】 ■ドライバーの発掘や送迎バス等のドライバーへの協力依頼【※】
⑦	住民の移動を確保するため福祉・教育分野などとの連携体制の構築と財源確保	■庁内ワーキングの開催 ■福祉・教育分野などの垣根を超えた移動手段確保のための財源確保【※】

… 新規事業、拡充事業

【※】…令和8年度平生町公共ライドシェア実証運行事業に含め実施予定

資料②-2

目標	事業	取組内容	実施主体				取組開始（予定）				
			平生町	交通事業者等	地域	その他行政	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
目標①	①-1：乗合タクシーの導入検討	おでかけ支援サービスから交通事業者による予約型乗合タクシーへの移行	●	●	●		⇒	⇒	⇒		
		地域公共交通空白地域への乗合タクシーの導入	●	●	●		⇒	⇒	⇒		
	①-2：都市拠点周辺における循環交通の導入検討	循環交通の導入検討	●	●						⇒	
	①-3：将来を見据えた新たな交通モードの導入に関する検討	新たな交通モードの導入検討に向けた動向調査	●	●		●			⇒		
	①-4：町内移動にかかる運賃の地域差の是正	高齢者等を対象とした路線バスとタクシーの利用助成事業の検討	●	●			⇒	⇒			
目標②	②-1：地域公共交通の運行支援	地域公共交通の運行支援	●	●		●	⇒	⇒	⇒		
	②-2：交通モードの適正化の実施	路線バスの運行見直し検討の実施	●	●		●	⇒	⇒	⇒		
	②-3：学校の再編統合等と連動した通学手段の確保検討	学校の再編統合と連動した通学手段確保の検討	●	●		●		⇒	⇒		
目標③	③：航路を利用した交流イベントの実施	利用実態に応じた運航ダイヤの見直し	●	●						⇒	
		佐合島でのイベント開催の促進	●	●			⇒	⇒	⇒		
目標④	④-1：路線バスの利用方法や運行情報の充実とPR	乗り方や便利な情報も伝える地域公共交通マップの作成・配布	●	●		●			⇒		
		広報紙やSNS等を活用した情報発信	●	●				⇒	⇒		
	④-2：待合環境の整備・確保	商業施設と連携した待合空間の確保	●							⇒	
	④-3：交通結節点等へのデジタルサイネージの設置	待合環境整備と合わせたデジタルサイネージの設置	●	●	●					⇒	
目標⑤	⑤-1：地域イベント等への地域公共交通での来訪の呼びかけ	イベントチラシ等での地域公共交通によるアクセス案内の掲載	●					⇒	⇒		
		地域公共交通でのアクセスに配慮した地域での会合開催	●					⇒	⇒		
	⑤-2：高齢者や園児を対象としたバスの乗り方教室の実施	高齢者を対象としたバスの乗り方教室の実施	●	●		●	⇒	⇒	⇒		
		園児を対象とした親子でのバスの乗り方教室の実施	●	●		●	⇒	⇒	⇒		
目標⑥	⑥：運転士不足への対応	移住定住と連携した就業斡旋や労働環境改善等への支援	●	●		●		⇒	⇒		
		交通事業者を対象とした研修の実施	●	●		●			⇒		
		ドライバーの発掘や送迎バス等のドライバーへの協力依頼	●	●		●	⇒	⇒	⇒		
目標⑦	⑦：住民の移動を確保するため福祉・教育分野などとの連携体制の構築と財源確保	庁内ワーキングの開催	●				⇒	⇒	⇒		
		福祉・教育分野などの垣根を超えた移動手段確保のための財源確保	●				⇒	⇒	⇒		

令和8年度事業計画（案）について

目標	事業	取組内容
①-3	乗合タクシーの導入検討	■地域公共交通空白地域への乗合タクシーの導入【※】
①-3	将来を見据えた新たな交通モードの導入に関する検討	■新たな交通モードの導入検討に向けた動向調査【※】
②-1	地域公共交通の運行支援	■地域公共交通の運行支援 平生町地方バス路線維持対策費補助金の交付
②-2	交通モードの適正化の実施	■路線バスの運行見直し検討の実施
②-3	学校の再編統合等と連動した通学手段の確保検討	■学校の再編統合と連動した通学手段確保の検討
③	航路を利用した交流イベントの実施	■佐合島でのイベント開催の促進
④-1	路線バスの利用方法や運行情報の充実と PR	■乗り方や便利な情報も伝える地域公共交通マップの作成・配布【※】 ■広報紙や SNS 等を活用した情報発信
⑤-1	地域イベント等への地域公共交通での来訪の呼びかけ	■イベントチラシ等での地域公共交通によるアクセス案内の掲載 ■地域公共交通でのアクセスに配慮した地域での会合開催
⑤-2	高齢者や園児を対象としたバスの乗り方教室の実施	■平生小学校において、平生小学校2年生と佐賀小学校1・2年生を対象にバスの乗り方教室を10月に実施
⑥	運転士不足への対応	■平生町移住支援事業支援金の補助対象者に、「バス運転手、タクシー運転手に従事する者。」を追加し実施。 ■交通事業者を対象とした研修の実施【※】 ■ドライバーの発掘や送迎バス等のドライバーへの協力依頼【※】
⑦	住民の移動を確保するため福祉・教育分野などとの連携体制の構築と財源確保	■庁内ワーキングの開催 ■福祉・教育分野などの垣根を超えた移動手段確保のための財源確保【※】

… 新規事業、拡充事業

【※】…令和8年度平生町公共ライドシェア実証運行事業に含め実施予定

目標	事業	取組内容	実施主体				取組開始（予定）					
			平生町	交通事業者等	地域	その他行政	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	
	①-1：乗合タクシーの導入検討	おでかけ支援サービスから交通事業者による予約型乗合タクシーへの移行	●	●	●		⇨	⇨	⇨			
		地域公共交通空白地域への乗合タクシーの導入	●	●	●		⇨	⇨	⇨			
		循環交通の導入検討	●	●						⇨		
目標①	①-2：都市拠点周辺における循環交通の導入検討											
	①-3：将来を見据えた新たな交通モードの導入に関する検討	新たな交通モードの導入検討に向けた動向調査	●	●		●		⇨	⇨			
	①-4：町内移動にかかる運賃の地域差の是正	高齢者等を対象とした路線バスとタクシーの利用助成事業の検討	●	●			⇨	⇨				
	目標②	②-1：地域公共交通の運行支援	地域公共交通の運行支援	●	●		●	⇨	⇨	⇨		
②-2：交通モードの適正化の実施		路線バスの運行見直し検討の実施	●	●		●	⇨	⇨	⇨			
②-3：学校の再編統合と連動した通学手段確保の検討		学校の再編統合と連動した通学手段確保の検討	●	●		●	⇨	⇨	⇨			
目標③	③：航路を利用した交流イベントの実施	利用実態に応じた運航ダイヤの見直し	●	●						⇨		
		佐合島でのイベント開催の促進	●	●			⇨	⇨	⇨			
目標④	④-1：路線バスの利用方法や運行情報の充実とPR ④-2：待合環境の整備・確保 ④-3：交通結節点等へのデジタルサイネージの設置	乗り方や便利な情報も伝える地域公共交通マップの作成・配布	●	●		●		⇨	⇨			
		広報紙やSNS等を活用した情報発信	●	●				⇨	⇨	⇨		
		商業施設と連携した待合空間の確保	●								⇨	
		待合環境整備と合わせたデジタルサイネージの設置	●	●	●						⇨	
目標⑤	⑤-1：地域イベント等への地域公共交通での来訪の呼びかけ ⑤-2：高齢者や園児を対象としたバスの乗り方教室の実施	イベントチラシ等での地域公共交通によるアクセス案内の掲載	●				⇨	⇨	⇨			
		地域公共交通でのアクセスに配慮した地域での会合開催	●					⇨	⇨	⇨		
		高齢者を対象としたバスの乗り方教室の実施	●	●		●	⇨	⇨	⇨			
目標⑥	⑥：運転士不足への対応	園児を対象とした親子でのバスの乗り方教室の実施	●	●			⇨	⇨	⇨			
		移住定住と連携した就業斡旋や労働環境改善等への支援	●	●		●		⇨	⇨	⇨		
		交通事業者を対象とした研修の実施	●	●		●				⇨		
		ドライババーの発掘や送迎バス等のドライババーへの協力依頼	●	●		●	⇨	⇨	⇨			
目標⑦	⑦：住民の移動を確保するため福祉・教育分野などとの連携体制の構築と財源確保	庁内ワーキングの開催	●				⇨	⇨	⇨			
		福祉・教育分野などの垣根を超えた移動手段確保のための財源確保	●				⇨	⇨	⇨			

令和8年度平生町地域公共交通協議会 歳入歳出予算（案）

（単位：円）

	目	節	細節	金額	説明
歳入	繰越金	繰越金	繰越金	313,960	
	町負担金	町負担金	町負担金	294,000	
合計				607,960	

	目	節	細節	金額	説明
歳出	会議費	報酬	委員報酬	244,800	5,100円×12人×4回
		旅費	費用弁償	20,000	委員交通費
	事務費	需用費	消耗品	15,000	チラシ印刷インク等
		役務費	手数料	28,800	600円×12人×4回
	事業費	報償費	謝礼	50,000	バスの乗り方教室
		旅費	普通	100,000	視察
		旅費	依頼	10,000	バスの乗り方教室（佐賀小から平生小移動用タクシー代）
	予備費	予備費	予備費	139,360	
合計				607,960	

令和8年6月30日

(名称) 平生町地域公共交通協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

平生町の地域公共交通は、路線バス、おでかけ支援サービス（移送サービス）、タクシー、福祉タクシー、渡船が担っている。

路線バスは、人口が集積している平生町役場周辺や沿岸部を中心に運行しており、一部丘陵地帯を除き、バス停半径500m圏内で概ねカバーされている。また、柳井駅方面や周辺市町へ接続する地域間幹線系統として、本町に関連する5系統が運行されており、通勤、通学、通院、買い物等の日常生活に必要な移動手段として重要な役割を担っている。

しかしながら、人口減少及び少子高齢化の進展、自家用車への依存の高まりにより、路線バスの利用者数は減少傾向にあり、収支の悪化が進行している。また、交通事業者においては、運転士不足や燃料費の高騰等により、運行の維持が困難となるなど、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増している。

一方で、高齢化の進展や運転免許返納者の増加により、公共交通に対する需要は今後さらに高まることが見込まれる。特に自家用車を利用できない高齢者や学生にとって、路線バスは生活交通として不可欠である。

このため、地域公共交通確保維持改善事業を活用し、地域間幹線バス系統を確保・維持することにより、住民の生活に必要な移動手段を確保するとともに、収支改善と公的負担の適正化を図り、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築することが必要である。

また、交通不便地域への対応として、既存の路線バスを補完する形で公共ライドシェア（自家用有償運送）の実証運行を実施し、幹線系統との連携を図ることで、地域全体としての交通ネットワークの最適化を目指す。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

地域公共交通計画本体における目標と整合を図りつつ、補助対象系統に係る定量的な指標として、「利用者数」、「収支状況」、「公的負担額」について具体的な数値目標を設定する。

1. 利用者数

路線バス利用者数については、情報発信や利用促進施策の実施、ダイヤ見直し等による利便性向上を図ることで増加を目指す。

平生町全体（路線バス）の利用者数を376,800人以上（交通計画の最終目標値）とする。なお、幹線補助系統については、各補助対象系統のみの目標利用者数を以下のとおりとする。

柳井駅前～光駅～徳山駅前線の利用者数を249,000人以上（直近年度の実績246,511人）とする。

柳井駅前～イオン・平生～上関線の利用者数を100,000人以上（直近年度の実績99,071人）とする。

現況値（令和7年度）：約 373,092人

目標値（令和9年度）：約 376,800人（前年度比+1%）

（平生町地域公共交通計画 P60 参照）

2. 収支状況（経常収支率）

効率的な運行（減便、系統統合、車両のダウンサイジング等）を交通事業者と連携して検討・実施することにより、収支率の改善を図る。

現況値（令和7年度）：約41%

目標値（令和9年度）：42%（前年度比+1%）

なお、本目標は地域公共交通計画本体における最終目標（42%）との整合を図ったものである。

3. 公的負担額

路線バスの維持に係る公的負担については、利用促進及び効率化の取組により抑制を図る。

令和7年度実績（地方バス路線維持対策事業）

- ・ 総額：63,919,000円
- ・ 国・県補助：31,803,000円
- ・ 町補助：32,116,000円

目標値（令和9年度）

- ・ 町補助：32,000,000円程度（現状維持又は抑制）

（平生町地域公共交通計画 P61 参照）

4. その他の目標

交通不便地域への対応として、公共ライドシェア実証運行を実施し、幹線バスとの接続により交通ネットワーク全体の利便性向上を図る。

（2）事業の効果

地域間幹線バスシステムを維持することにより、自家用車を運転できない高齢者や学生等の生活移動に必要な移動手段が確保され、通院、通学、買い物等の外出機会の確保につながる。

また、公共ライドシェアの導入により、交通不便地域から主要施設へのアクセスが向上し、交通手段の多様化が図られる。さらに、ライドシェアと路線バスの役割分担及び連携により、効率的な公共交通ネットワークの構築が期待される。

これらの取組により、利用者数の増加及び収支改善が図られ、持続可能な公共交通体系の確立につながるものである。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・ 路線バスのダイヤ見直し及び効率的運行の実施（交通事業者、平生町）
- ・ 減便や系統統合、車両のダウンサイジング等の検討（交通事業者、関係市町、平生町）
- ・ 利用促進施策（企画乗車券、情報発信等）の実施（交通事業者、平生町）
- ・ 公共交通マップ及び時刻表の作成・配布（平生町、交通事業者）
- ・ 住民アンケート及び意見交換会によるニーズ把握（平生町、協議会）
- ・ 小学生を対象としたバスの乗り方教室の実施（協議会）

【公共ライドシェア実証運行】

- ・ 交通不便地域の解消を目的として、自家用有償運送による実証運行を実施する（平生町）
- ・ 町内はドアツードア型とし、町外は主要施設を乗降ポイントとして運行する
- ・ イオンタウン平生を乗継拠点として幹線バスとの接続を図る
- ・ 乗継利用が有利となる料金体系を設定し、幹線バスの利用促進を図る

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

表1のとおり。（該当系統を色づけ）

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

表2のとおり（該当系統を色づけ）

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・利用者数については、交通事業者の輸送実績データにより把握する
- ・収支状況については、交通事業者の決算資料等に基づき把握する
- ・公的負担額については、町の財政データにより把握する
- ・公共ライドシェア実証運行事業の利用者アンケートにより幹線バスへの乗り継ぎ状況を確認する
- ・協議会において毎年度モニタリングを行い、PDCAサイクルにより改善を図る

7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要
【地域間幹線系統のみ】

該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧
【地域間幹線系統のみ】

該当なし

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項
【地域間幹線系統のみ】

別添「生産性向上の取組検討シート」(別添1-1・別添1-2)のとおり (該当箇所を色づけ)

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要
【地域内フィーダー系統のみ】

該当なし

11. 車両の取得に係る目的・必要性
【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(防長交通)

- ・ 当社における乗合バスの平均使用年数は約20年と長期化しており、運行を維持するためにも、そうした老朽車両の代替を進めていく必要がある。
- ・ 老朽車両の代替が滞ると、使用可能車両の減少を理由とした路線廃止や減便といった事態が発生し、地域住民の日常生活等に大きな影響を及ぼす可能性もある。
- ・ 地域間幹線系統を含めた全体的なバス路線の維持またバリアフリー化を促進するためにも、老朽車両を代替することの必要性は極めて高いものと考えている。

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
(1) 事業の目標 (防長交通) 老朽車両の代替としては、超低床ノンステップバスを予定しており、令和8年9月末時点におけるバリアフリー車両比率は96.3%（186両）の見込みであるが、これを令和9年9月末までに96.8%以上（187両）とする。
(2) 事業の効果 新たに超低床ノンステップバスを取得することにより、地域間幹線バス系統の維持や、地域で生活する高齢者をはじめとする移動制約者の日常生活に必要な移動手段の確保の一助となる。さらには、町民の外出促進や地域活性化にもつながる。 定量的な事業の目標を導入することにより、収支改善に結びつけることが期待できる。
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
表6、表7を添付。(該当箇所を色づけ)
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） <u>【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 <u>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 <u>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
(1) 事業の目標 該当なし
(2) 事業の効果 該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 <u>【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>

該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

第1回協議会：令和7年6月30日／計画の進捗と年度計画について、令和8年度地域公共交通計画認定申請について協議

第2回協議会：令和7年12月26日／令和7年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について、平生町公共ライドシェアシステム導入について協議

19. 利用者等の意見の反映状況

平生町地域公共交通協議会で意見聴取を行ったところ、下記意見があった。

- ・乗合タクシーの導入を急いでほしい。
- ・公共ライドシェアの導入にあたり、幹線バスの利用者が減少しないよう料金設定等に配慮してほしい。
- ・小学生の通学に配慮したダイヤ改正を行ってほしい。

これらを踏まえ、路線バスの見直し及び公共ライドシェアの導入を行い、利便性向上と持続可能な交通体系の構築を図る。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）山口県熊毛郡平生町大字平生町 210-1

（所 属）平生町役場地域振興課

（氏 名）服部 奈央美

（電 話）0820-56-7120

（e-mail）sosei@town.hirao.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域間幹線系統)

都道府県 市区 町村	運行 予定者名	運行 申請 系統 番号 (名)	確保維持事業 に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措置
山口県	防長交通機	(1) 柳井駅前 ～ 光駅 ～ 徳山駅前	15,630.5 千円	
"	"	(2) 防府駅前 ～ 新南陽駅 ～ 徳山駅前	7,953.0 千円	
"	"	(3) 柳井駅前 ～ イオン・平生 ～ 上関	5,129.0 千円	
"	"	(4) 大島駅 ～ 周防久賀 ～ 町立橋医院前	3,400.0 千円	
"	"	(5) 大島駅 ～ 大島商船・大島庁舎前・沖浦 ～ 町立橋医院前	5,186.5 千円	
"	"	(6) 徳山駅前 ～ 中央線 ～ 下松駅北口	887.5 千円	
"	"	(7) 徳山駅前 ～ 徳山高校前・周南団地 ～ 下松駅北口	95.5 千円	
"	"	(8) 徳山駅前 ～ 高尾団地・久米温泉口 ～ 下松駅北口	1,668.5 千円	
"	"	(9) 徳山駅前 ～ バイパス・記念病院・久保団地・夢ヶ丘 ～ ゆめプラザ熊毛	7,089.5 千円	
"	"	(10) 徳山駅前 ～ 新南陽駅・夢求の里 ～ コアラザかの	7,185.5 千円	
"	"	(11) 徳山駅前 ～ 川崎・新南陽駅・イオン・瀬ノ上 ～ 長田海浜公園	2,218.0 千円	
"	"	(12) 徳山駅前 ～ 新南陽駅・ソレーネ・湯野 ～ 柚木河内	6,244.0 千円	
"	"	(13) 防府駅前 ～ 中山 ～ 堀	3,959.0 千円	
"	"	(14) 防府駅前 ～ 和字 ～ 堀	1,802.0 千円	
"	"	(15) スポーツの森前 ～ 西京橋 ～ 新山口駅	434.0 千円	
"	"	(16) 宮野温泉 ～ 西京橋 ～ 新山口駅	473.0 千円	
"	"	(17) 道の駅仁保の郷 ～ 宮野温泉・西京橋・県庁 ～ 新山口駅	1,098.0 千円	
"	"	(18) 県庁前 ～ 西京橋・新山口駅・長浜 ～ 秋穂荘	5,776.5 千円	
"	"	(19) 県庁前 ～ 西京橋・リハビリティ・権現堂橋・山手 ～ 新山口駅	4,541.5 千円	
"	"	(20) 新山口駅 ～ 大田 ～ 東萩駅前	10,459.5 千円	
"	"	(21) 新山口駅 ～ 十文字 ～ 秋芳洞	6,317.0 千円	
"	"	(22) 萩商工高校前 ～ 萩バスセンター・東萩駅・越ヶ浜 ～ 奈古駅前	3,351.5 千円	
合 計			100,899 千円	

令和10年度、令和11年度については、令和9年度事業から土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額（地域間幹線系統用）

事業者名 防長交通株式会社

令和9年度

※令和10年度、令和11年度については、令和9年度事業から土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略

1. 申請事業者の概要

補助対象期間 の前々年度 (基準期間※)の 損益状況	乗 合 バ ス 事 業					
	営業収益	1,019,698 千円	営業外収益	11,808 千円	経常収益(イ)	1,031,506 千円
	営業費用	2,176,570 千円	営業外費用	17,207 千円	経常費用(ロ)	2,193,777 千円
	営業損益	△ 1,156,872 千円	営業外損益	△ 5,399 千円	経常損益	△ 1,162,271 千円
補助対象期間 の前々年度の 実車走行キロ (ハ)	6,980,039.9 km				経常収支率	47.01 %

基準期間の 前年度の 損益状況	乗 合 バ ス 事 業					
	営業収益	954,844 千円	営業外収益	7,501 千円	経常収益(イ')	962,345 千円
	営業費用	2,072,156 千円	営業外費用	9,846 千円	経常費用(ロ')	2,082,002 千円
	営業損益	△ 1,117,312 千円	営業外損益	△ 2,345 千円	経常損益	△ 1,119,657 千円
基準期間の 前年度の 実車走行キロ (ハ')	7,227,887.8 km				経常収支率	46.22 %

基準期間の 前々年度の 損益状況	乗 合 バ ス 事 業					
	営業収益	894,486 千円	営業外収益	12,577 千円	経常収益(イ'')	907,063 千円
	営業費用	1,897,504 千円	営業外費用	9,190 千円	経常費用(ロ'')	1,906,694 千円
	営業損益	△ 1,003,018 千円	営業外損益	3,387 千円	経常損益	△ 999,631 千円
基準期間の 前々年度の 実車走行キロ (ハ'')	7,355,040.6 km				経常収支率	47.57 %

(補助対象事業者の「基準期間※を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車 走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度)	補助対象事業者の実車 走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前年度)	補助対象事業者の実車 走行キロ当たり経常費用 (基準期間)
	$\text{ロ}'' \div \text{ハ}'' = \text{a}$	$\text{ロ}' \div \text{ハ}' = \text{b}$	$\text{ロ} \div \text{ハ} = \text{c}$
山 陽	259円23銭	288円05銭	314円29銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車 走行キロ当たり経常費用 (a+b+c) / 3 = (ニ)	地域キロ当たり 標準経常費用 (ホ)	キロ当たり経常費用と ホのいずれか少ない額 (ヘ)	キロ当たり経常 費用の差 ニ-ヘ=(ケ)	キロ当たり 経常収益 イ÷ハ=(ト)
山 陽	287円19銭	442円83銭	287円19銭	円銭	147円77銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助 対象期間	補助金交付要 綱別表2(注) 4. の適用割 合 フ	改定率 コ
	令和 年 月 日	基準期間の 年度	/ 3	%
	令和 年 月 日	基準期間の 年度	/ 3	%
	令和 年 月 日	基準期間の 年度	/ 3	%

4. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

令和9年度

補助 ブロック 名	申請 番号	特例 措置	運 行 系 統 系 統 名	起 点	主 要 経 由 地	終 点	計 画 運 行 日 数 () ① = ② × ④	計 画 運 行 回 数 () ②	計 画 乗 客 数 (人) ① × ② = ③	系 統 キ ロ 程 (チ)	地 域 公 共 交 通 再 福 祉 事 業 を 実 施 す る 区 域 に お け る キ ロ 程 (オ)	系 統 キ ロ 程 と 地 域 公 共 交 通 再 福 祉 事 業 を 実 施 す る 区 域 に お け る キ ロ 程 と の 比 率 オ ÷ チ = ウ	補 助 ブ ロ ッ ク 外 乗 入 部 分 の 和 程 (リ)	同 一 補 助 ブ ロ ッ ク 都 道 府 県 外 乗 入 部 分 の キ ロ 程 (ヌ)	他 路 線 と の 競 合 部 分 に 係 る 和 程 (ル)	他 路 線 と の 競 合 率 ル ÷ ル + チ	補助ブロック外 乗入部分、同一 補助ブロック内 乗入部分の乗入 回数及び乗入 回数に占める 乗入部分の乗
-----------------	----------	----------	------------------	-----	--------------	-----	---------------------------------------	-------------------------------	-------------------------------------	------------------	---	--	---------------------------------------	--	---------------------------------------	---------------------------------	--

補助ブロック名	申請番号	特例措置	計画走行実キロ (フ)	車口	補助対象経路の見込額 ヘ×フ以下の額:(カ)	対象費用 対費用率 ノ'とノ'のいずれか少ない額	補助対象システムのキロ当たり経常収益												補助対象経路の見込額 ノ×フ以上の額 (ヨ)	補助対象経路から経常費用を控除した額 カーヨ=(タ)	補助対象経路の限度額 カ×9/20=(シ)	タ又はシのうちいずれか少ないほうの額 (ソ)	(ソ)のうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外に係るもの ソ×マ=(ツ) ソ×マ'=(ツ')	計画平均乗車密度が5人未満の路線 ④計画運行回数 =(ネ)	補助対象経費 ナ	計画額 ナ×1/2=ラ
							補助金交付要綱別表2(注)4の適用のある場合 この期間における実車走行キロ当たり経常収益の算出に際しては、乗客収支の算出に際して																			

4. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

令和9年度

ウの負担者とその負担割合													
補助プロジェクト名	申請番号	特例措置	経常費用から 経常収益を 控除した額 ニ×ㄱーヨ ＝（△）	損失額から 国庫補助額を 控除した額 ムーラ＝（ㄱ）	都 道 府 県		市 区 町 村		そ の 他 の 者		事 業 者 自 己 負 担		「その他の者」 の 具 体 的 概 要
					負 担 額	負担割合	負 担 額	負担割合	負 担 額	負担割合	負 担 額	負担割合	
山	1		40,673,809 円	25,043,309 円	15,630,500 円	62.41 %	9,411,000 円	37.57 %	0 円	0.00 %	1,809 円	0.00 %	
	2		22,721,840 円	14,768,840 円	7,953,000 円	53.84 %	6,815,000 円	46.14 %	0 円	0.00 %	840 円	0.00 %	
	3		35,333,831 円	30,204,831 円	5,129,000 円	16.98 %	25,075,000 円	83.01 %	0 円	0.00 %	831 円	0.00 %	s
	4		15,512,431 円	12,112,431 円	3,400,000 円	28.07 %	8,712,000 円	71.92 %	0 円	0.00 %	431 円	0.00 %	
	5		36,074,622 円	30,888,122 円	5,186,500 円	16.79 %	25,701,000 円	83.20 %	0 円	0.00 %	622 円	0.00 %	
	6		4,581,292 円	3,693,792 円	887,500 円	24.02 %	2,806,000 円	75.96 %	0 円	0.00 %	292 円	0.00 %	
	7		1,573,482 円	1,477,982 円	95,500 円	6.46 %	1,382,000 円	93.50 %	0 円	0.00 %	482 円	0.03 %	
	8		3,337,138 円	1,668,638 円	1,668,500 円	99.99 %			0 円	0.00 %	0 円	0.00 %	
	9		18,693,874 円	11,604,374 円	7,089,500 円	61.09 %	4,514,000 円	38.89 %	0 円	0.00 %	874 円	0.00 %	
	10		42,161,041 円	34,975,541 円	7,185,500 円	20.54 %	27,789,000 円	79.45 %	0 円	0.00 %	1,041 円	0.00 %	
	11		11,808,641 円	9,590,641 円	2,218,000 円	23.12 %	7,372,000 円	76.86 %	0 円	0.00 %	641 円	0.00 %	
	12		18,733,005 円	12,489,005 円	6,244,000 円	49.99 %	6,244,000 円	49.99 %	0 円	0.00 %	1,005 円	0.00 %	
	13		18,857,890 円	14,898,890 円	3,959,000 円	26.57 %	10,939,000 円	73.42 %	0 円	0.00 %	890 円	0.00 %	
	14		14,910,397 円	13,108,397 円	1,802,000 円	13.74 %	11,306,000 円	86.25 %	0 円	0.00 %	397 円	0.00 %	
	15		4,042,476 円	3,608,476 円	434,000 円	12.02 %	3,173,000 円	87.93 %	0 円	0.00 %	1,476 円	0.04 %	
	16		4,264,153 円	3,791,153 円	473,000 円	12.47 %	3,317,000 円	87.49 %	0 円	0.00 %	1,153 円	0.03 %	
	17		5,699,844 円	4,601,844 円	1,098,000 円	23.86 %	3,503,000 円	76.12 %	0 円	0.00 %	844 円	0.01 %	
	18		15,944,147 円	10,167,647 円	5,776,500 円	56.81 %	4,390,000 円	43.17 %	0 円	0.00 %	1,147 円	0.01 %	
	19		13,019,476 円	8,477,976 円	4,541,500 円	53.56 %	3,936,000 円	46.42 %	0 円	0.00 %	476 円	0.00 %	
	20		56,257,885 円	45,798,385 円	10,459,500 円	22.83 %	35,338,000 円	77.15 %	0 円	0.00 %	885 円	0.00 %	
	21		18,109,254 円	11,792,254 円	6,317,000 円	53.56 %	5,474,000 円	46.42 %	0 円	0.00 %	1,254 円	0.01 %	
	22		22,310,292 円	18,958,792 円	3,351,500 円	17.67 %	15,607,000 円	82.32 %	0 円	0.00 %	292 円	0.00 %	
合 計			424,620,820 円	323,721,320 円	100,899,500 円	31.16 %	222,804,000 円	68.82 %	0 円	0.00 %	17,682 円	0.00 %	

令和9年度地域間幹線系統における生産性向上の取組一覧(見込み)

別添1-1

番号 全社	バス事業者名	路線名	起点	経由地	終点	生産性向上の取組										収支率 (R8現状)	R7収支率内訳(千円)		収支改善 目標率 (R9計画)												
						R9の取組① (実施主体)	実施時期	R9の取組② (実施主体)	実施時期	R9の取組③ (実施主体)	実施時期	R9の取組④ (実施主体)	実施時期	R9の取組⑤ (実施主体)	実施時期		R10以降の取組 (実施主体)	実施 スケジュール		収入額	費用										
1	1	防長交通(株)	柳井駅前・徳山駅前	柳井駅前	快)光駅	徳山駅前	冬・春・夏の長期休みの期間中の子供50円バスの実施	通年	バスロケーションシステムの機能向上	R9.2	ICOCA定期券の導入 定期券制度の変更	R9.2						51.1%	45,226	88,357	1.0%										
2	2	防長交通(株)	防府駅前・徳山駅前	防府駅前	新南陽駅	徳山駅前																	47.8%	24,677	51,577	1.0%					
3	3	防長交通(株)	柳井駅前・上関	柳井駅前	イオン・平生	上関																	37.6%	28,463	75,553	1.0%					
4	4	防長交通(株)	大島駅・町立橋医院前	大島駅	周防久賀	町立橋医院前																	50.7%	16,512	32,561	1.0%					
5	5	防長交通(株)	大島駅・町立橋医院前	大島駅	大島商船・大島庁舎前・沖浦	町立橋医院前																	36.9%	23,563	63,723	1.0%					
6	6	防長交通(株)	徳山駅前・下松駅北口	徳山駅前	中央橋	下松駅北口																	89.9%	39,434	43,844	1.0%					
7	7	防長交通(株)	徳山駅前・下松駅北口	徳山駅前	バイパス	下松駅北口																	101.8%	34,535	33,919	1.0%					
8	8	防長交通(株)	徳山駅前・下松駅北口	徳山駅前	高尾団地・久米温泉口	下松駅北口																	88.1%	25,848	29,308	1.0%					
9	9	防長交通(株)	徳山駅前・ゆめプラザ熊毛	徳山駅前	バイパス・記念病院・夢ヶ丘団地	ゆめプラザ熊毛																	56.0%	25,295	45,123	1.0%					
10	10	防長交通(株)	徳山駅前・コアプラザかの	徳山駅前	新南陽駅・夢求の里	コアプラザかの																	42.9%	33,508	78,019	1.0%					
11	11	防長交通(株)	徳山駅前・長田海浜公園	徳山駅前	川崎・新南陽駅・イオン・瀬ノ上	長田海浜公園																	43.3%	10,822	24,983	1.0%					
12	12	防長交通(株)	徳山駅前・柚木河内	徳山駅前	新南陽駅・ソレーネ・湯野	柚木河内																	59.2%	29,802	50,419	1.0%					
13	13	防長交通(株)	堀・防府駅前	堀	中山	防府駅前																	48.3%	20,105	41,597	1.0%					
14	14	防長交通(株)	堀・防府駅前	堀	和字	防府駅前																	32.5%	8,876	27,310	1.0%					
15	15	防長交通(株)	スポーツの森前・新山口駅	スポーツの森前	西京橋	新山口駅																	79.6%	14,551	18,274	1.0%					
16	16	防長交通(株)	宮野温泉・新山口駅	宮野温泉	西京橋	新山口駅																	69.2%	12,411	17,912	1.0%					
17	17	防長交通(株)	新山口駅・道の駅仁保の郷	新山口駅	県庁・西京橋・宮野温泉	道の駅仁保の郷																	77.8%	23,292	29,911	1.0%					
18	18	防長交通(株)	県庁前・秋穂荘	県庁前	西京橋・新山口駅・長浜	秋穂荘																	62.1%	31,928	51,382	1.0%					
19	19	防長交通(株)	県庁前・新山口駅	県庁前	西京橋・リハビリ・権現堂橋・山手	新山口駅																	60.0%	22,140	36,897	1.0%					
20	20	防長交通(株)	新山口駅・東萩駅前	新山口駅	大田	東萩駅前																	38.6%	42,266	109,236	1.0%					
21	21	防長交通(株)	新山口駅・秋芳洞	新山口駅	十文字	秋芳洞																	65.9%	30,092	45,663	1.0%					
22	22	防長交通(株)	萩商工高校前・奈古駅前	萩商工高校前	萩センター・東萩駅・越ヶ浜	奈古駅前																	35.1%	14,614	41,571	1.0%					
23	1	サンデン交通(株)	北浦線	下関駅	唐戸	川棚温泉	全国相互利用可能なICカードシステムの利用促進、周知徹底	通年	標準的なバス情報フォーマットによる情報提供および周知の徹底	通年								52.8%	32,394	61,314	1.0%										
24	2	サンデン交通(株)	北浦線	下関駅	豊洋台三丁目	川棚温泉															54.2%	29,884	55,042	1.0%							
25	3	サンデン交通(株)	山陽国道線	下関駅	小月駅・小野田駅	おのだサンパーク															44.5%	61,388	137,913	1.0%							
26	4	サンデン交通(株)	仙崎線(準)	下関駅	小月駅	大泊															25.6%	43,228	166,621	1.0%							
27	5	サンデン交通(株)	下関・豊田線	下関駅	下大野	豊田町西市															55.2%	59,359	107,394	1.0%							
28	6	サンデン交通(株)	美祿線	下関駅	小月駅	美祿駅															46.3%	51,638	111,386	1.0%							
29	1	船本鉄道(株)	本山線	船本	山陽小野田市市民病院・中川通・安芸病院・サンパーク・別荘	本山峠	山陽小野田市の地域公共交通計画にのっとり運行	R8.10～										35.8%	17,254	48,079	1.0%										
30	2	船本鉄道(株)	厚狭線	厚狭駅	山陽小野田市市民病院・中川通・安芸病院・サンパーク	宇部中央																						54.1%	24,809	45,843	1.0%
31	3	船本鉄道(株)	宇部線	船本	宇部駅	宇部市役所																						42.0%	19,280	45,866	1.0%
32	1	宇部市交通局	新山口線(特急)	宇部新川駅	特急)山口宇部道路	新山口駅	バスロケーションシステムを活用した利用促進策の実施 (デジタルサイネージの追加導入) (宇部市交通局)	R8.10～ R9.9	宇部市地域公共交通計画による等間隔運行の実施 (宇部市交通局、宇部市)	R8.10～ R9.9	ICカードシステムを活用した利用促進策の実施 (宇部市交通局)	R8.10～ R9.9	JAL及びANAのMaaSサービスを活用したデジタルチケットの販売 (宇部市交通局、山口県)	R8.10～ R9.9					48.2%	23,979	49,728	1.0%									
33	2	宇部市交通局	新山口線	宇部新川駅	東岐波商業団地前・サンパークあじす	新山口駅																			68.7%	65,210	94,839	1.0%			
34	3	宇部市交通局	阿知須線	宇部新川駅	今村	サンパークあじす																			49.8%	12,120	24,316	1.0%			
35	4	宇部市交通局	阿知須線	宇部新川駅	山口宇部医療センター・ミスターマックス宇部店	サンパークあじす																			58.7%	30,820	52,438	1.0%			
36	5	宇部市交通局	小野田線	小野田営業所	大学病院前	常盤町二丁目																			44.8%	14,771	32,927	1.0%			
37	6	宇部市交通局	西ヶ丘日赤線	西ヶ丘入口	ゆめタウン宇部	日赤前																			53.6%	11,708	21,829	1.0%			
38	1	石見交通(株)	広益	石見交通本社前	(高津川号)	広島新幹線口	体験乗車会等による利用促進(石見交通・行政)	通年	ICカードの利用促進(石見交通・行政)	通年								77.9%	140,116	179,695	1.0%										
39	2	石見交通(株)	小浜江崎	彦光寺前	日赤・温泉	江崎港(須佐駅前)												41.2%	14,207	34,461	1.0%										
40	1	JRバス中国(株)	防長線(D74)	山口駅	昭和町・ゆめタウン山口	防府駅	区間式定期券から金額式定期券への移行及びICOCA WEB定期券サービスの導入	R9.2	ICカードの利用方法の広報によるバス利用促進(バス会社)	通年	学期休み中の子ども50円バスの実施(バス会社)	通年	他の交通モードとの企画乗車やデジタルチケットの発売(バス会社)	通年	GoogleMapなどへの接続したバス時刻情報掲載(バス会社)	通年			44.0%	13,368	30,326	1.4%									
41	2	JRバス中国(株)	防長線(D77)	防府駅	ゆめタウン山口・県庁・湯田温泉通	中尾口													39.8%	22,024	55,263	1.3%									
42	3	JRバス中国(株)	防長線(D79)	秋吉	洞・バイパス・大田中央・県庁	山口駅													27.0%	18,030	66,564	1.0%									
43	4	JRバス中国(株)	防長線(D109)	防府駅	ゆめタウン山口・県庁・湯田温泉通	山口大学													50.6%	99,853	197,017	1.6%									
44	5	JRバス中国(株)	防長線(D127)	山口駅	県庁・野田・明倫センター	東萩駅													27.4%	47,073	171,477	1.0%									
45	1	ブルーライン交通(株)	豊田・美祿線	豊田町西市	美祿青嶺高校	来福台	利便性を向上させた路線再編の周知、PR (車内広告、学校へのチラシ配布)	R8.10～	子ども50円バスの実施 (冬休み、春休み、夏休み)	R8.10～	フリー定期券の周知、PR (スマホ定期券の導入)	R8.10～	適切なダイヤ、運行ルートの検討 (乗降調査のデータ等から分析、検討)	R8.10～	キャッシュレス決済の周知、PR	R8.10～			13.0%	3,911	29,944	1.0%									
46	2	ブルーライン交通(株)	豊田・美祿線	豊田町西市	平原・市立病院	来福台												9.7%	1,443	14,760	1.0%										

令和9年度地域間幹線系統における生産性向上の取組検討結果一覧

【別添1-2】

番号 全	番号 社	バス事業者名	路線名	起点	経由地	終点	①貨客混載の取組	②バス路線の再編	③路線バスへの混乗化	④生活利用と観光利用の混乗	⑤補助要件下限に近い系統の見直し	⑥回数券購入等を行っている系統の見直し
1	1	防長交通(株)	柳井駅前・徳山駅前	柳井駅前	快)光駅	徳山駅前						
2	2	防長交通(株)	防府駅前・徳山駅前	防府駅前	新南陽駅	徳山駅前						
3	3	防長交通(株)	柳井駅前・上関	柳井駅前	イオン・平生	上関						
4	4	防長交通(株)	大島駅・町立橋医院前	大島駅	周防久賀	町立橋医院前						
5	5	防長交通(株)	大島駅・町立橋医院前	大島駅	大島商船・大島庁舎前・沖浦	町立橋医院前						
6	6	防長交通(株)	徳山駅前・下松駅北口	徳山駅前	中央線	下松駅北口						
7	7	防長交通(株)	徳山駅前・下松駅北口	徳山駅前	バイパス	下松駅北口						
8	8	防長交通(株)	徳山駅前・下松駅北口	徳山駅前	高尾団地・久米温泉口	下松駅北口						
9	9	防長交通(株)	徳山駅前・ゆめプラザ熊毛	徳山駅前	バイパス・記念病院・夢ヶ丘団地	ゆめプラザ熊毛						
10	10	防長交通(株)	徳山駅前・コアプラザかの	徳山駅前	新南陽駅・夢求の里	コアプラザかの						
11	11	防長交通(株)	徳山駅前・柚木河内	徳山駅前	新南陽駅・ソレーネ・湯野	柚木河内						
12	12	防長交通(株)	徳山駅前・長田浜公園	徳山駅前	川崎・新南陽駅・イオン・瀬ノ上	長田浜公園						
13	13	防長交通(株)	堀・防府駅前	堀	中山	防府駅前						
14	14	防長交通(株)	堀・防府駅前	堀	和字	防府駅前						
15	15	防長交通(株)	スポーツの森前・新山口駅	スポーツの森前	西京橋	新山口駅						
16	16	防長交通(株)	宮野温泉・新山口駅	宮野温泉	西京橋	新山口駅						
17	17	防長交通(株)	道の駅仁保の郷・新山口駅	道の駅仁保の郷	宮野温泉・西京橋・県庁	新山口駅						
18	18	防長交通(株)	県庁前・秋穂荘	県庁前	西京橋・新山口駅・長浜	秋穂荘						
19	19	防長交通(株)	県庁前・新山口駅	県庁前	西京橋・リハビリ・権現堂橋・山手	新山口駅						
20	20	防長交通(株)	新山口駅・東萩駅前	新山口駅	大田	東萩駅前						
21	21	防長交通(株)	新山口駅・秋芳洞	新山口駅	十文字	秋芳洞						
22	22	防長交通(株)	萩商工高校前・奈古駅前	萩商工高校前	萩センター・東萩駅・越ヶ浜	奈古駅前						
23	1	サンデン交通(株)	北浦線	下関駅	唐戸	川棚温泉		系統再編				
24	2	サンデン交通(株)	北浦線	下関駅	豊洋台三丁目	川棚温泉		系統再編				
25	3	サンデン交通(株)	山陽国道線	下関駅	小月駅・小野田駅	おのだサンパーク		系統再編				
26	4	サンデン交通(株)	仙崎線(準)	下関駅	小月駅	大泊		系統再編				
27	5	サンデン交通(株)	下関・豊田線	下関駅	下大野	豊田町西市		系統再編				
28	6	サンデン交通(株)	美祿線	下関駅	小月駅	美祿駅		系統再編				
29	1	船木鉄道(株)	本山線	船木	山陽小野田市民病院・中川通・防災病院・サンパーク・月夜	本山碑						
30	2	船木鉄道(株)	厚狭線	厚狭駅	山陽小野田市民病院・中川通・防災病院・サンパーク	宇部中央						
31	3	船木鉄道(株)	宇部線	船木	宇部駅	宇部市役所						
32	1	宇部市交通局	新山口線(特急)	宇部新川駅	特急)山口宇部道路	新山口駅						
33	2	宇部市交通局	新山口線	宇部新川駅	東岐波商業団地前・サンパークあじす	新山口駅						
34	3	宇部市交通局	阿知須線	宇部新川駅	今村	サンパークあじす						
35	4	宇部市交通局	阿知須線	宇部新川駅	山口宇部医療センター・ミスターマックス宇部店	サンパークあじす						
36	5	宇部市交通局	小野田線	小野田営業所	大学病院前	常盤町二丁目						
37	6	宇部市交通局	西ヶ丘日赤線	西ヶ丘入口	ゆめタウン宇部	日赤前						
38	1	石見交通(株)	広益	石見交通本社前	(高津川号)	広島新幹線口	実施中 新たな需要について引き続き調査 ニーズに応じて検討する	実施済み 今後も住民ニーズに応じた再編 計画を行政と調整する				
38	2	石見交通(株)	小浜江崎	医光寺前	日赤・温泉	江崎港(須佐駅前)						
40	1	JRバス中国(株)	防長線(D74)	山口駅	昭和町・ゆめタウン山口	防府駅						
41	2	JRバス中国(株)	防長線(D77)	防府駅	ゆめタウン山口・県庁・湯田温泉通	中尾口						
42	3	JRバス中国(株)	防長線(D79)	秋吉	洞・バイパス・大田中央・県庁	山口駅						
43	4	JRバス中国(株)	防長線(D109)	防府駅	ゆめタウン山口・県庁・湯田温泉通	山口大学						
44	5	JRバス中国(株)	防長線(D127)	山口駅	県庁・野田・明倫センター	東萩駅						
45	1	ブルーライン交通(株)	豊田・美祿線	豊田町西市	美祿青嶺高校	来福台						
46	2	ブルーライン交通(株)	豊田・美祿線	豊田町西市	平原・市立病院	来福台						

表6 車両の取得計画の概要

令和9年度

都道府県 (市区町村)	補助対象事業者名	補助対象車両数	車両減価償却費等に要する国庫補助額(千円)
山口県	防長交通(株)	35両	50,596 千円
	サンデン交通(株)	10両	15,000 千円
	船木鉄道(株)	6両	9,651 千円
	宇部市交通局	12両	17,167 千円
	JRバス中国(株)	6両	7,223 千円
	計	69両	99,637 千円

表7 車両の取得を行う事業者

事業者名 防長交通株式会社

1. 車両取得の概要
初年度（令和9年度）

補助 ブロック名	申請 番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費 国庫補助金 申請番号	車両の種別	乗車 定員 (人)	車両の 長さ (m)	購入等 予定年 月	購入等 の種別 (現金、割 賦、リース)
山陽	9-1	柳井駅前～イオン・平生～上関	3	超低床 スロープ付き 標準仕様	55	8.9	8.10	リース
山陽	9-2	大島駅～大島商船・大島庁舎前・沖浦～町立橋医院前	5	超低床 スロープ付き 標準仕様	55	8.9	8.10	リース
山陽	9-3	徳山駅前～徳山高校前・南陽駅前～下松駅北口・徳山駅前～高尾田村・久米道徳口～下松駅北口・徳山駅前～バイパス・比治駅前・久保田駅・夢々五～砂のプラザ前	7、8、9	超低床 スロープ付き 標準仕様	55	8.9	8.10	リース
山陽	9-4	徳山駅前～川崎・新南陽駅・イオン・瀬ノ上～長田海浜公園	11	超低床 スロープ付き 標準仕様	55	8.9	8.10	リース
山陽	9-5	防府駅前～新南陽駅～徳山駅前・徳山駅前～新南陽駅・ソレーネ・湯野～榎本河内	2、12	超低床 スロープ付き 標準仕様	55	8.9	8.10	リース
山陽	9-6	新山口駅～大田～東萩駅前	20	超低床 スロープ付き 標準仕様	55	8.9	8.10	リース

【購入車両減価償却費】

○事業者の減価償却方法（定率法or定額法）

定額法

申請 番号	車両価格 イ	附属品 価格 ロ	改造費 ハ	合計 イ+ロ+ハ=ニ	実費購入予 定費合計額 から償却し た額（円） ニ-イ=ホ	本と限度額 のうち少な い方の額 （円） ヘ	普通償却 限度額（円） （定率法） △×0.4=ト （定額法） △×0.2=ト	特 別 償却額 （円） チ	償 却 限度額 （円） ト+チ=ス	事業者 償却額 （円） ル	△と△のうち 少ない方の 額 （円） ヲ	償 却 期 間 （月） ワ	補助対象経費 ヲ×ワ÷12 （月） =カ	計 画 額 （千円） カ×1/2=キ	*残存価格 （円） ヘ-カ=ク
9-1	19,728,741	3,232,299		22,961,040	22,961,039	15,000,000	3,000,000	0	3,000,000	4,592,208	3,000,000	12	3,000,000円	1,500.0	12,000,000
9-2	19,728,741	3,232,299		22,961,040	22,961,039	15,000,000	3,000,000	0	3,000,000	4,592,208	3,000,000	12	3,000,000円	1,500.0	12,000,000
9-3	19,728,741	3,232,299		22,961,040	22,961,039	15,000,000	3,000,000	0	3,000,000	4,592,208	3,000,000	12	3,000,000円	1,500.0	12,000,000
9-4	19,728,741	3,232,299		22,961,040	22,961,039	15,000,000	3,000,000	0	3,000,000	4,592,208	3,000,000	12	3,000,000円	1,500.0	12,000,000
9-5	19,728,741	3,232,299		22,961,040	22,961,039	15,000,000	3,000,000	0	3,000,000	4,592,208	3,000,000	12	3,000,000円	1,500.0	12,000,000
9-6	19,728,741	3,232,299		22,961,040	22,961,039	15,000,000	3,000,000	0	3,000,000	4,592,208	3,000,000	12	3,000,000円	1,500.0	12,000,000
計	118,372,446	19,393,794	0	137,766,240	137,766,234	90,000,000	18,000,000	0	18,000,000	27,553,248	18,000,000		18,000千円	9,000	72,000,000

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法（元利均等or元金均等）

元利均等

申請 番号	金融費用 補助対象額 （円） への額以内	償 却 期 間 （月）	借入利率 （%） 年利 レ	レと2.5% のうち低 い方の率 （%） ソ	補助対象経費 ツ	計 画 額 （千円） ツ×1/2=ネ
9-1	15,000,000	60	2.69%	2.50%	340,620円	170.3
9-2	15,000,000	60	2.69%	2.50%	340,620円	170.3
9-3	15,000,000	60	2.69%	2.50%	340,620円	170.3
9-4	15,000,000	60	2.69%	2.50%	340,620円	170.3
9-5	15,000,000	60	2.69%	2.50%	340,620円	170.3
9-6	15,000,000	60	2.69%	2.50%	340,620円	170.3
計	90,000,000				2,043千円	1,021

【所要経費】

補助対象経費 （千円） カ+ツ	計 画 額 （千円） ヨ+ネ
20,043	10,021

【負担者とその負担割合】

補助 ブロック名	申請 番号	負 担 者 と そ の 負 担 割 合				「そ の 他 の 者」 の 具 体 的 概 要			
		都 道 府 県 負 担 額	負担割合	市 区 町 村 負 担 額	負担割合	そ の 他 の 者 負 担 額	負担割合	事業者自己負担 負 担 額	負担割合
山陽	9-1	1,670,300円	38.26%	0円	0.00%	0円	0.00%	2,695,400円	61.74%
山陽	9-2	1,670,300円	38.26%	0円	0.00%	0円	0.00%	2,695,400円	61.74%
山陽	9-3	1,670,300円	38.26%	0円	0.00%	0円	0.00%	2,695,400円	61.74%
山陽	9-4	1,670,300円	38.26%	0円	0.00%	0円	0.00%	2,695,400円	61.74%
山陽	9-5	1,670,300円	38.26%	0円	0.00%	0円	0.00%	2,695,400円	61.74%
山陽	9-6	1,670,300円	38.26%	0円	0.00%	0円	0.00%	2,695,400円	61.74%
合 計		10,021,000円	38.26%	0円	0.00%	0円	0.00%	16,174,000円	61.74%

【 山口県平生町 】公共ライドシェア実証運行事業

「交通空白」解消タイプ

事業費

事業全体費用：2316万円、補助対象経費：2277万（※）
※交付決定額は未定

事業主体/運行主体

事業・運行主体：平生町

事業背景・目的

- 本町は高齢化率43%のもと既存公共交通の担い手不足・便数減少により町域全体に「交通空白」が発生
- 住民ドライバーを活用した公共ライドシェアの導入により、持続可能な移動手段の確保を目指す。

事業概要

交通サービス	公共ライドシェア(自家用有償旅客運送)
運行形態	区域運行（隣接市町は乗降ポイント型）
法的区分	道路運送法78条2号
運行頻度	月曜～日曜・祝日を含む毎日(午前8時～午後8時)
運賃	協議中 ※R8年8月に決定予定
実施内容	公共交通の担い手不足を補完するため、町が実施主体となり、システム提供を行う事業者 に事業統括を委託し、AI技術と住民ドライバーを活用する公共ライドシェアを実施。

運行期間

令和8年10月～令和9年1月（2・3月は移行期間として継続予定）

事業実施地域



ひら お
平生地区
人口：11,914人
面積：34.54km²

- 平生町全域をカバーするように、公共ライドシェアを実施

事業イメージ

公共ライドシェア 予約・配車の流れ

1. 予約
電話で

2. 配車判断
システムが最適ルート計算

3. ドライバーへの通知
配車決定!

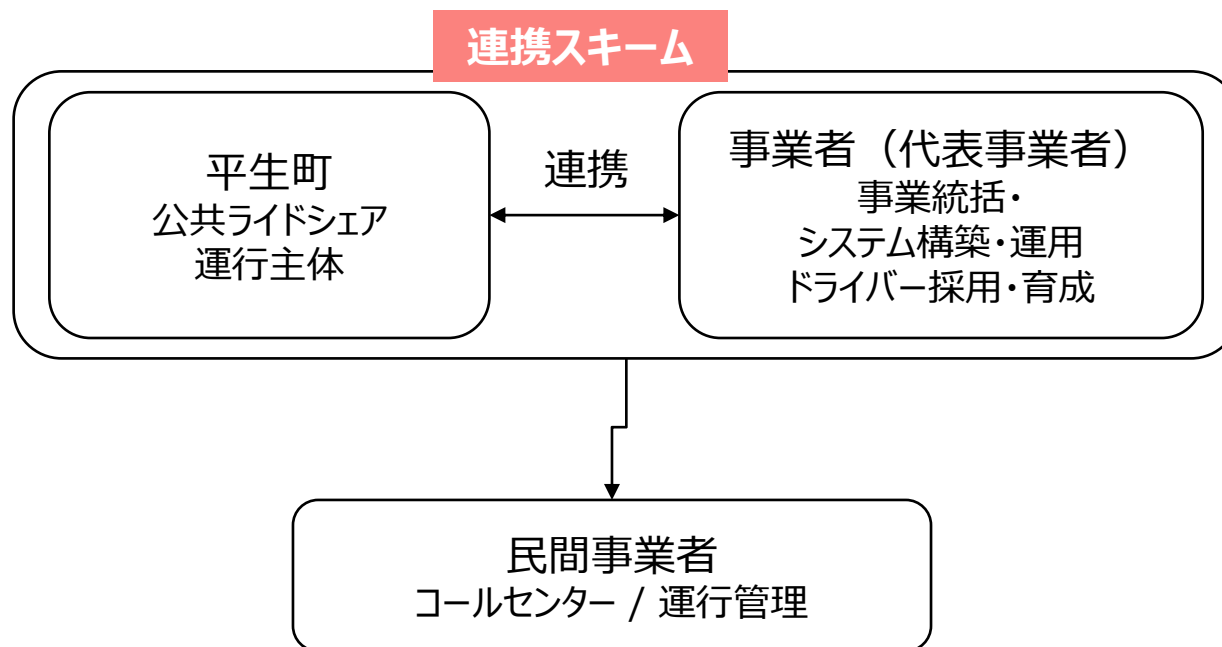
4. お迎え

➤ 町が許可・登録した住民ドライバーが、自家用車を活用し皆様を目的地まで送迎する、地域で支えあう公的な交通サービスです

見込まれる事業効果

- 【定性・定量効果】
- 運行期間中の利用者数は、5か月間で延べ200人
 - 【「交通空白」への効果】
 - 当該エリアの地理的な「交通空白」を解消

事業実施体制





～移動が「楽」になる、お出かけが「楽しー」くなる!～

平生町では、既存の公共交通を補完し、将来にわたって誰もが自由に移動できる町を目指し、AI技術と住民の力を集結した新しい移動サービス「楽シー」の実証運行を、令和8年度中の実施を目指し準備をすすめています。



1. 「楽シー」とは?

町が許可・登録した住民ドライバー(※)が、自家用車を活用して皆様を目的地まで送迎する、地域で支えあう公的な交通サービスです。

楽(らく) ドアツードア(自宅から目的地)で移動が楽に! スマホや電話で予約も楽々。

楽しー(Fun) お買い物や通院、お出かけがもっと楽しくアクティブに。

3つのC(シー)

1. Convenience(便利): 行きたい時に、家の前からすぐ乗れる。
2. Connection(つながり): 人と場所、人と人を結び、地域の活力をつくる。
3. Comfort(安心・快適): 町の審査を通った地域の方の運転で、安心して移動できる。

《住民ドライバーについて》

「楽シー」を支えるのは、公募により選ばれた地域の住民ドライバーです。

- ・厳格な審査と安全講習: 二種免許は不要ですが、町が運転歴や保険を確認し、講習を修了した方のみを登録します。
- ・責任ある「有償運送」: ボランティアではなく、適切な運賃をいただく公共サービスとして、責任を持って目的地までお届けします。
- ・安全な運行サポート: プロの運行管理者がAIシステムで走行状況を管理します。



2. 運行の概要(実証運行計画案)

項目	内容
実証期間	令和8年10月1日～令和9年1月末 ※国の補助対象期間が1月末まで、年度末まで移行期間として実施。
運行エリア	平生町内全域・隣接する市町(発着いずれかが町内) ※隣接する市町は、駅など乗降ポイントを限定予定
運行時間	午前8時～午後8時(月曜～日曜・祝日運行※) ※年末年始(12月29日から1月3日まで)を除く
利用対象	制限なし(町外からの来訪者・観光客も利用可)
予約方法	専用アプリ または お電話(コールセンターが対応)
運賃	現在検討中(既存交通とのバランスを考慮し決定)

公共ライドシェア 予約・配車の流れ



3. 事業の背景と目的

日常移動の確保 通院や買い物など、日々の移動をしっかり支えます

持続可能な仕組み 住民ドライバーとAIの活用により、効率的で長く続く交通モデルを検証します

来訪者の利便性向上 町を訪れる観光客等も利用でき、町の賑わい創出をめざします



4. 事業費

24,651,000 円

【問合せ先】平生町地域振興課 地方創生班

電話: 0820-56-7120 / メール: sosei@town.hirao.lg.jp

本事業は、「道路運送法第78条第2号『自家用有償旅客運送制度』」を活用し、公共交通会議において必要な協議・合意を得た上で実証運行を行うことにより、法令を遵守しながら、地域実情に即した柔軟な運行が可能な交通サービスの導入に向け実施するものです。

平生町 地域振興課 地方創生班 御中

企画提案書

-平生町公共ライドシェア実証運行事業-

株式会社パブリックテクノロジーズ
2026年6月10日

目次

1. はじめに	・・・ P3～4
2. 類似業務の実績	・・・ P5～8
3. 本業務の実施方針	・・・ P9～11
4. システム概要	・・・ P12～21
5. アフターフォロー体制	・・・ P22～36
6. 業務スケジュール	・・・ P37
7. 見積金額	・・・ P38

1-1. はじめに | 会社概要



会社名	株式会社パブリックテクノロジーズ
設立	2020年5月
メンバー	35名(業務委託含む)
所在地	東京都中央区日本橋本町3-8-4 日本橋ライフサイエンスビルディング4 9F
事業内容	GovTech事業の運営

一気通貫の支援

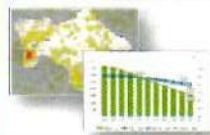
計画
構想



実装
運用

事前調査

現状の交通課題の分析



住民の移動実態や交通手段の利用状況を調査・可視化し、地域ごとの課題を整理

データ分析



アンケート・GPSログ・既存統計等の多様なデータを用いた分析を通じて施策立案をご支援

現場へのヒアリング



住民・交通事業者・関係団体等の声を丁寧に拾い、現場起点での方針立案をご支援

実証実験

実証実験の設計支援



スケジュールや対象地域、検証項目を自治体と一緒に検討し、実証実験の準備を支援

関係者との調整



交通事業者・地域住民等多様なステークホルダーとの合意形成を現地で実施

広報など



住民説明会、チラシの作成、Web広報等を通じて、住民理解と協力を促進

本格運行

本格運行の設計支援



実証実験の結果を踏まえて、適切な形で本格運行が可能

システムの導入・運用



住民アプリ、運行管理のシステムの開発・導入から操作支援までをご支援

現場対応



現場のトラブル対応等、新しい交通が住民の生活に滑らかに溶け込むためのあらゆる支援を実施

1-2. はじめに | ご提案にあたっての3つのポイント

本提案において、弊社は以下の3点を強みとしながら
平生町の特徴やニーズに即したご支援が可能です

1 他自治体で培った実績・制度理解に基づく
運用体制とサービス設計力

2 自社開発による
柔軟なシステム対応と拡張性

3 これまで貴課と議論を重ねて
築いた平生町への深い理解



2-1. 類似業務の実績

弊社は全国各地で本実証運行と同様の公共ライドシェア・AIデマンド交通導入の実績を有しており、高い導入効果を実現しています

◆弊社実績の代表例

自治体名	サービス名	運営開始	運行形態	導入後効果
石川県 小松市	小松市ライドシェア 「i-chan」	2024年 3月	区域運行 (非乗合型)	・運行開始後約1年間で、ライドシェア利用者数約1,400人を達成 ・日本初の公共ライドシェア事例として、全国から視察多数
千葉県 香取市	香取市デマンド交通 「かとくる」	2024年 10月	区域+路線不 定期運行 (乗合型)	・運行開始後約半年で予約数約6,000件を達成 ・高いリピート率を実現 (79.6%)
鹿児島県 宇検村	宇検村 やけうちライド	2025年 10月	区域運行 (乗合型)	・住民の「助け合い」文化を丁寧に仕組み化することでドライバー40名以上を達成
宮城県 富谷市	とみや 公共ライドシェア	2025年 11月	区域運行 (非乗合型)	・14日間で利用者数934人(1日平均11.4人)を達成 ・「『交通空白』解消緊急対策事業ピックアップ事例」に採択
長野県 御代田市	御代田町 公共ライドシェア	2025年 12月	区域運行 (乗合型)	・利便性の高い制度設計にすることで、多様な属性の住民(高齢者・障害をお持ちの方・学生)の日常の足として定着



2-2. 類似業務の実績 | 石川県小松市（夜間・南部）

自治体主体の公共ライドシェア**全国初の事例**として、**導入1年で利用者登録1,168名・住民ドライバー25名を確保**。実証にとどまらず、**運行エリア・時間帯の拡大**という本格展開を実現しています

導入機能	公共ライドシェア（ドアツードア）	時期	夜間：2024年3月～現在 南部：2025年11月～現在
背景・課題	- 地域住民の移動手段が、市内全域の夜間と南部の日中を中心に不足 - 小松市内には多くの能登半島地震の被災者の方が2次避難しており、自家用車を残して避難している方々の日常の移動手段が不足		
運行概要	地域	- 夜間：小松市内全域（発着地が小松市内の場合、能美市や加賀市での乗降も可） - 南部：小松市南部エリア（符津、矢田野、粟津、那谷校下）	
	形態	- 夜間：木・金・土曜日、17時～24時の運行 - 南部：平日、8時～17時の運行 - 夜間：距離制運賃（初乗り1km400円、以降300mごとに100円） - 南部：時間制運賃（午前：初乗3km 300円、午後：初乗3km 200円）	
			
導入後効果	両事業ともに、導入1年でアプリダウンロード約1,400件、利用者登録1,200名を達成。ダウンロードの約86%が実際の登録に至っており、高い定着率を実現しています		



2-3. 類似業務の実績 | 鹿児島県宇検村

人口約1,500人の宇検村では、住民説明会・ドライバー研修の複数回実施により40名以上のドライバーを確保。コールセンターを村内施設が担い、村民主体の持続可能な運営体制を実現しています

導入機能	公共ライドシェア	時期	2025年10月～現在
背景・課題	- 人口減少・高齢化により市街地へ接続する路線バスが廃線に - 夜間帯の公共交通がなく、部活帰りの学生などの送迎の負担が増大		
運行概要	地域	- 宇検村全域（5エリアに区分）+村外のバス停2か所 - 週1～2便（月曜・木曜）の奄美市市街地（名瀬地区）への直行便も設定	
	形態	- 月～土曜日 5:30～22:00 の運行 - エリア内：200円、エリア間：エリアを跨ぐごとに200円追加	
			
導入後効果	40名以上の住民ドライバーが集まり点呼やシフト調整などの自走体制を実現 - 定時定路線便を1便設定するなど柔軟な対応で、1日平均10名の利用		



2-4. 類似業務の実績 | 長野県御代田町

乗合型・ドアツードア方式の公共ライドシェア導入により、**多様な住民（高齢者・障がいをお持ちの方・学生等）の移動困難を解消**

導入機能	公共ライドシェア	時期	2025年12月～現在
背景・課題	- 町内をめぐる路線バス等が存在せず移動手段が限られていた - 高齢者の外出や子供の通学など柔軟な移動手段のニーズが存在		
運行概要	地域	御代田町全域	
	形態	- 月～土曜日、8時30分～17時の運行 - 一律400円（障がい者・障がい者の介助者、学生〔高校生以下〕は半額） - 乗合型・ドアツードア方式	
			
導入後効果	- 利便性の高い設計（ドアツードア/現金払い/コールセンター整備等）により、運行開始から約半年で利用者数が2倍（R7.12月:6.8人/日→R8.5月:13.2人/日） - 多様な属性の住民が利用（利用者の約半数が障害をお持ちの方・学生）		



3-1. 平生町の公共交通概要とまちづくり方針（弊社認識）

本事業の提案にあたり、公共交通の概要と方針について、以下の整理を行っています

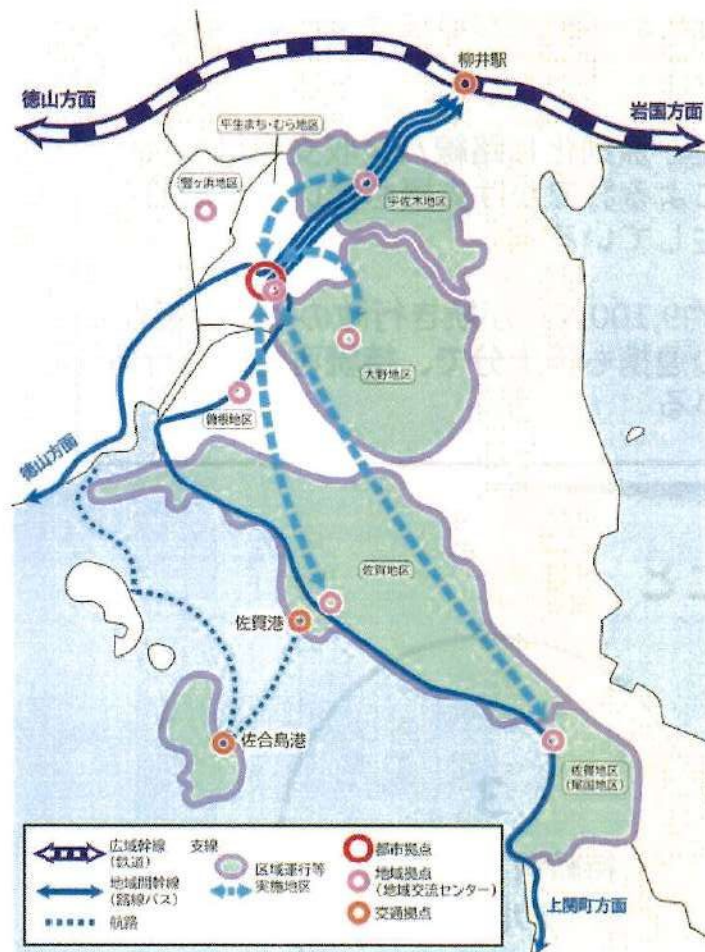


図 現状の地域公共交通の概略図

参照：平生町地域公共交通計画（p53）

公共交通の概要

- 路線バス（防長交通）：14系統で柳井市方面と接続（**田布施駅方面への直接バス路線はなく、高校通学に影響**）
- タクシー・福祉タクシー：個別移動ニーズに対応
- おでかけ支援サービス：コミュニティ協議会によるボランティア輸送（**担い手不足が深刻化**）
- 馬島・佐合島航路：佐賀港～麻里布港間、1日5往復（離島住民の生活交通）

重要なまちづくり方針（各種計画参照）

第五次平生町総合計画（令和3～12年度）

- まちの将来像「**自然豊かな活気あふれる幸せのまち 平生**」の実現に向け、**持続可能な移動手段の確保**を位置づけ

平生町地域公共交通計画（令和6～10年度）

- 交通空白地域への予約型乗合タクシー導入および**公共ライドシェア等の新交通モードを明示的に位置づけ**
- 基本理念：「魅力と活気あふれる生涯安心で快適な地域公共交通」
- 目標指標：「外出を諦める人の割合」29%→22%（令和10年度）

3-2. 公共交通の問題点と解決すべき課題（弊社認識）

本事業の提案にあたり、平生町における3つの構造的課題と、それぞれの背景を整理しています

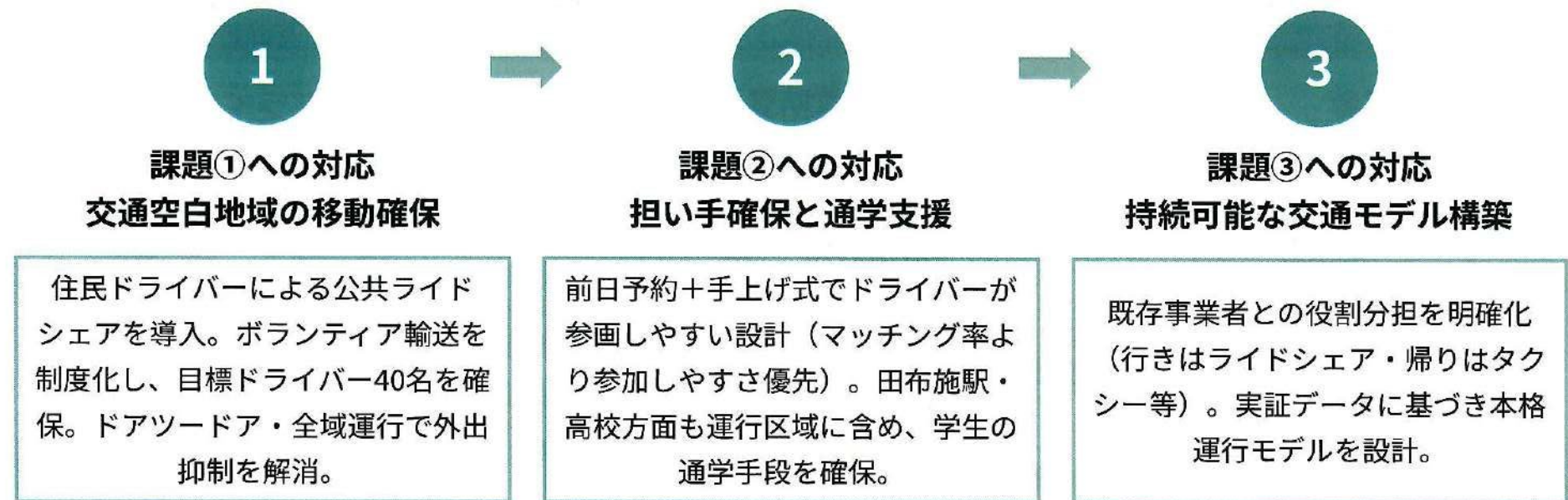
- | | | |
|---|-------------------|---|
| 1 | 交通空白地域の存在 | …路線バスの届かない地区や、バス停から遠く利用しづらい地域が広範に存在し、運転免許を持たない住民の約4割が交通不便を理由に外出を諦めている |
| 2 | 担い手・運転士不足 | …交通事業者の運転士不足が深刻化し路線バス収支率は42%まで低下。ボランティアによるおでかけ支援も担い手の高齢化で継続困難な地区が発生している |
| 3 | 公共交通の持続可能性 | …人口減少（2045年推計約9,100人）が続き行政の財政負担が増大。福祉・医療分野との連携も不十分で、持続可能な運行体制の構築が急務となっている |

優先的に取り組む必要があること



3-3. 本事業の実施方針（事業概要）

3つの課題に対して1対1で対応する施策を設計。「手上げ式」採用・タクシー優先配車により既存事業者との共存を実現します



手上げ式採用の理由

前日予約のみ受付→ドライバーが当日を自由に使うことができ負担軽減を実現。当日の配車要望はタクシー事業者へお願いすることで役割分担を行う。

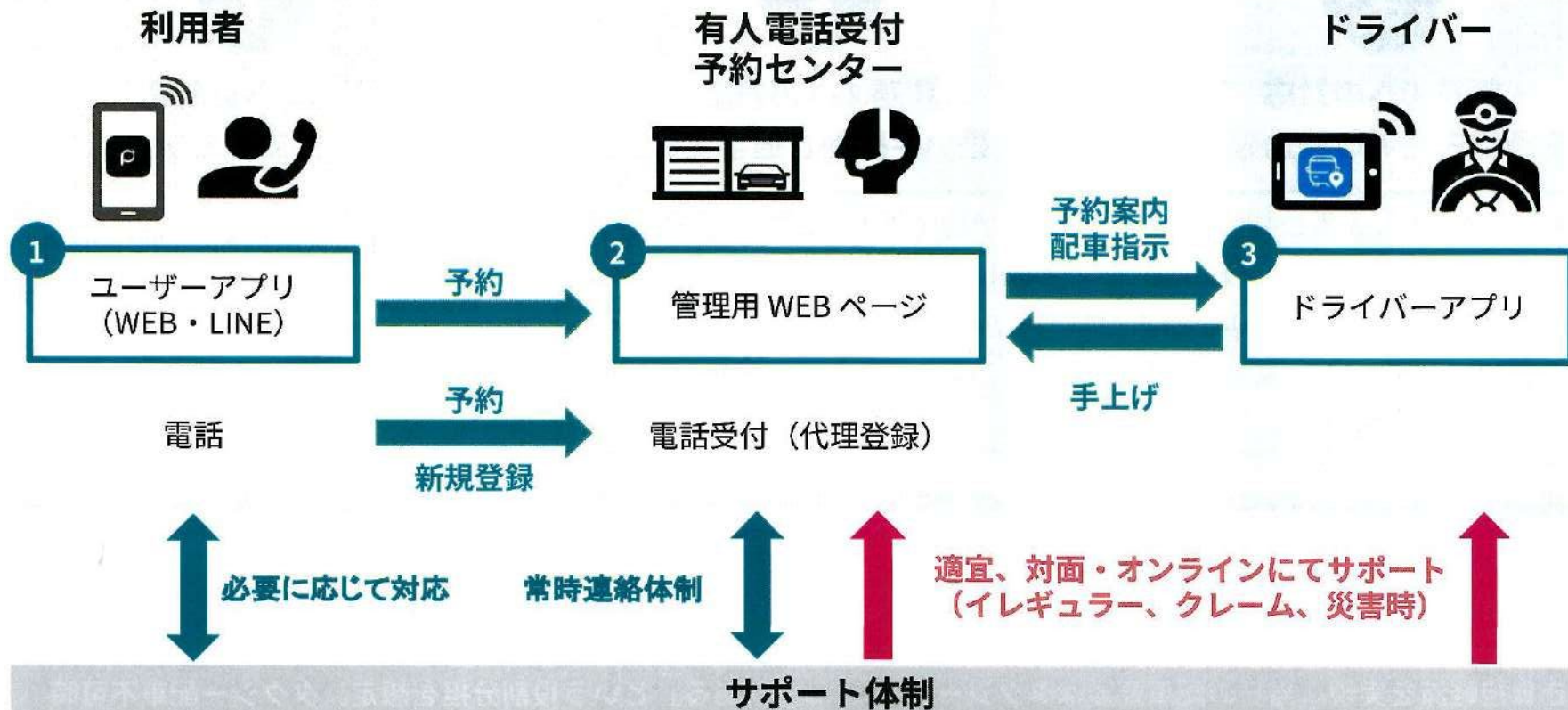
タクシー事業者との合意形成

「公共ライドシェアは不確実性が高い・タクシーは確実性がある」という役割分担を想定。タクシー配車不可時にライドシェアへ自動切替する仕組みもご提案可能。

4-1. システム概要 | 配車システム構成とサポート体制（手上げ式）

利用者が前日までに予約し、システムが予約情報を一覧表示・通知。ドライバーが対応可能な予約へ手上げし、配車確定またはタクシー利用へ円滑に誘導します

予約受付・配車指示・運行管理実施フロー

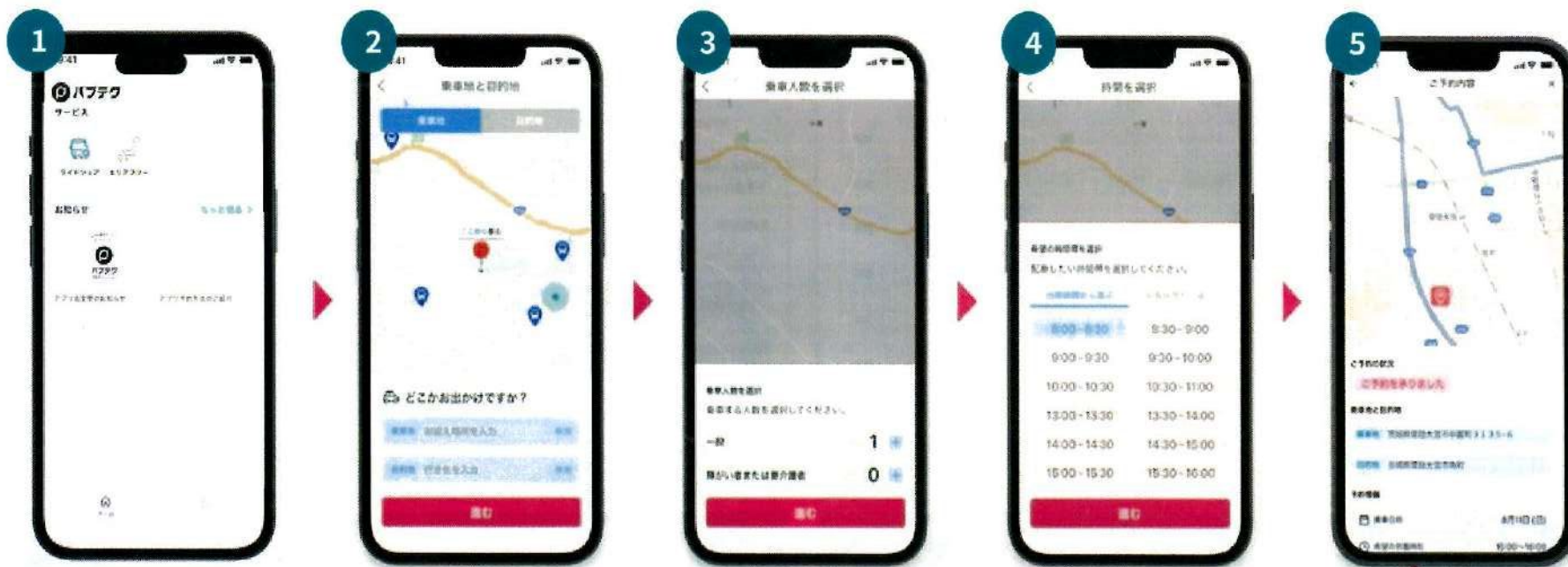


- 平生町様の担当（2名）を配置し、平常時及び緊急時の連絡体制を整備、情報の伝達を円滑に行う
- アプリの導入～運用に係るサポートから、問い合わせの対応等、各関係者とのコミュニケーションを図り、運行管理全体を担う

4-2. システム概要 | 利便性・柔軟性①ユーザーアプリ（利用者画面）

多機能かつシンプルな操作画面により、幅広い世代の方が安心して利用できる設計を徹底しています

- 予約は電話に加え、アプリ・WEB・LINEの4チャネルから受付可能（平生町公式LINEとのAPI連携も可能）
- 「事前予約・即時予約」の両方式に対応し、「住所入力・地図選択・過去履歴・自宅登録」など多様な乗降地点指定が可能
- 学生や高齢者など、利用者区分に応じた柔軟な料金設定が可能
- 現金に加え、キャッシュレス決済に幅広く対応（現金・PayPay・クレジットカード、回数券）
- お迎えに向かう際・到着際に「プッシュ通知」でリアルタイムにご案内



ホーム画面より
「AIデマンド」を選択

乗車地と目的地を選択

乗車人数を選択

出発時間または
到着時間を選択

予約内容を
確認して確定

4-3. システム概要 | 利便性・柔軟性②管理者用WEBページ

電話・アプリ・WEB・LINEからの予約情報を一元管理し、運行事業者・行政担当者がリアルタイムで運行状況を把握・対応できる管理システムを提供します

- シンプルな管理画面で電話予約を簡単登録。自動で予約内容をドライバーに通知
- 管理画面でドライバーの運転シフトを登録。登録内容の変更、削除も可能
- 運行事業者や行政が各車両の運行状況や車両位置をリアルタイムで把握できるため、的確な運行管理・問い合わせ対応が可能
- 運行時間設定、乗降場所設定、軽微な変更事項にも容易に対応（緊急時対応や個別配車制御など、柔軟な管理が可能）
- 予約・運行データを自動蓄積し、データのCSV出力に加えて、KPI分析・月次レポートに活用でき、運行改善や施策立案を支援

ライドシェア beta 管理コンソール

運行スケジュール

ドライバー

車両

サービス情報

日付を選択...

+ 新規運行を追加

成人	車名	運行日	運行日	運行時間	ドライバー	車両	
●	24/08/23(火)	テスト在車車両	2024/08/23	09:00 ~ 12:00	ドライバー1	車両1	詳細
●	24/08/24(水)	テスト在車車両	2024/08/24	09:00 ~ 12:00	ドライバー1	車両1	詳細
●	24/08/25(木)	テスト在車車両	2024/08/25	09:00 ~ 12:00	ドライバー1	車両1	詳細
●	24/08/26(金)	テスト在車車両	2024/08/26	09:00 ~ 12:00	ドライバー1	車両1	詳細
●	24/08/27(土)	テスト在車車両	2024/08/27	09:00 ~ 12:00	ドライバー1	車両1	詳細
●	24/08/28(日)	テスト在車車両	2024/08/28	09:00 ~ 12:00	ドライバー1	車両1	詳細
●	24/08/29(月)	テスト在車車両	2024/08/29	09:00 ~ 12:00	ドライバー1	車両1	詳細
●	24/08/30(火)	テスト在車車両	2024/08/30	09:00 ~ 12:00	ドライバー1	車両1	詳細

+

運行スケジュールの管理画面

乗降地

美和地域センター
常陸大宮市東部2nd-1

降車地

館川地域センター
常陸大宮市上小原1259

予約履歴・距離

予想運賃1500円 予想距離10000m

希望配車時刻

2025年10月7日

出発時刻

9:00~9:30 9:30~10:00 10:00~10:30 10:30~11:00

11:00~11:30 11:30~12:00 12:00~12:30 12:30~13:00

乗客情報

一般

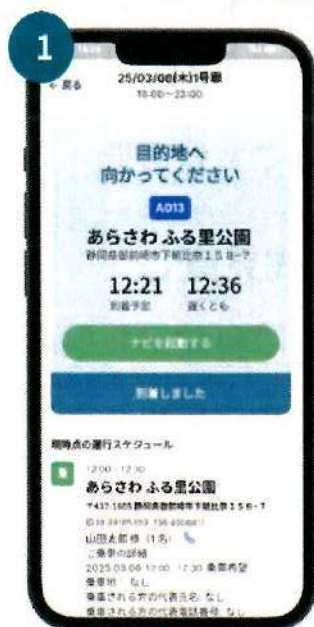
0

電話対応時の予約登録画面

4-4. システム概要 | 利便性・柔軟性③ドライバーアプリ

基本操作は発着時のタップのみのシンプル設計と、Google Map連携のナビゲーション、AIによる自動配車により、**ドライバーの負担を軽減し、運転に集中できる安全な運行環境を実現します**

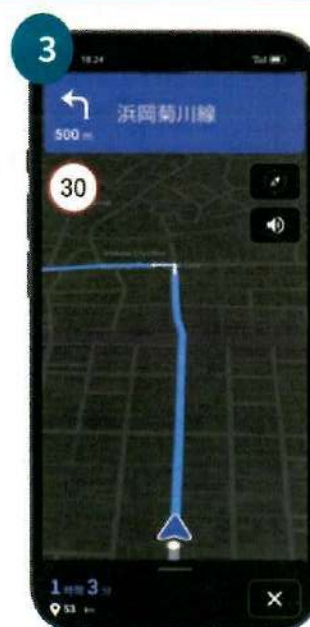
- **アプリで予約情報がリアルタイムで通知**され、AIが自動で配車とルートを最適化し、ドライバーの判断負担を軽減
- 乗車人数や予約者の配慮事項（お子様の利用）など、**ドライバーが知りたい情報を全て端末上で確認**できる安心設計
- **料金提示や利用者への案内もアプリが代行**するため、現場での金銭授受トラブルや案内ミスを未然に防止
- **通信障害発生時も、受信済みの予約データで運行を継続可能**。地方部での通信不安定エリアでも安定したサービス提供を担保
- ルート生成において**通行が困難または不適切な道路を事前に除外**でき、ドライバーは避けて運転をすることが可能



予約者乗降時画面



運行スケジュール画面



ナビゲーション画面



降車時の支払い確認画面

4-5. システム概要 | 拡張性①AI配車システムの効率性

自社開発のAI配車アルゴリズムと、運行データに基づくパラメーター調整機能により、利便性と効率性のバランスを継続的に追求し、配車の最適化と乗合率の向上を図ります

1

自社開発AIによる最適配車

■ 配車アルゴリズム

- 前日と当日で異なるアルゴリズムを採用
- 前日までの予約は、AIが予約全体の移動コストが最小となる配車ルート进行計算
- 当日の予約は、AIが現在の配車ルートへの影響と移動コストの最小化とのバランスを調整
→常に全体最適となる配車ルートを構築

2

運行データ収集・分析

■ 運行データ収集・分析

- 利用者情報、乗降場所の情報、予約情報、運行実績等のデータを蓄積し、ダッシュボード上で可視化・分析することが可能

■ 利用者アンケート機能

- 弊社アプリのアンケート機能も活用し、より多くの意見を収集・分析可能

3

データに基づいた運行改善

■ 配車パラメーター調整

- 配車時間枠や移動許容時間を調整することにより、利便性と効率性の最適なバランスを追究することが可能

■ 乗降方式見直し

- 多様な乗降方式（ドアツードア/乗降ポイント/ハイブリット）に対応可能であり、地域の特性に合わせた高効率な運行が可能

4-6. システム概要 | 拡張性②公共交通との乗継対応・MaaS連携

弊社独自の広域モビリティに向けた取り組みと、国交省MaaS標準仕様への対応により、シームレスな交通ネットワークの構築を目指します

①モビリティマネジメント

■「デマンド交通→他交通機関」の推進

- 弊社作成の広報物において「**予約機能（到着時間からの予約）を活用した他交通機関への乗継方法や活用シーン**」を積極的に周知することにより、デマンド交通から他交通機関への乗継を推進

■「他交通機関→デマンド交通」の推進

- **主要乗継施設（柳井駅や田布施駅・その他主要バス停等）へのポスター掲示**を行い、現地での平生町デマンド交通の認知獲得および利用を推進

② MaaS API連携

■ 交通事業者とのシステム連携

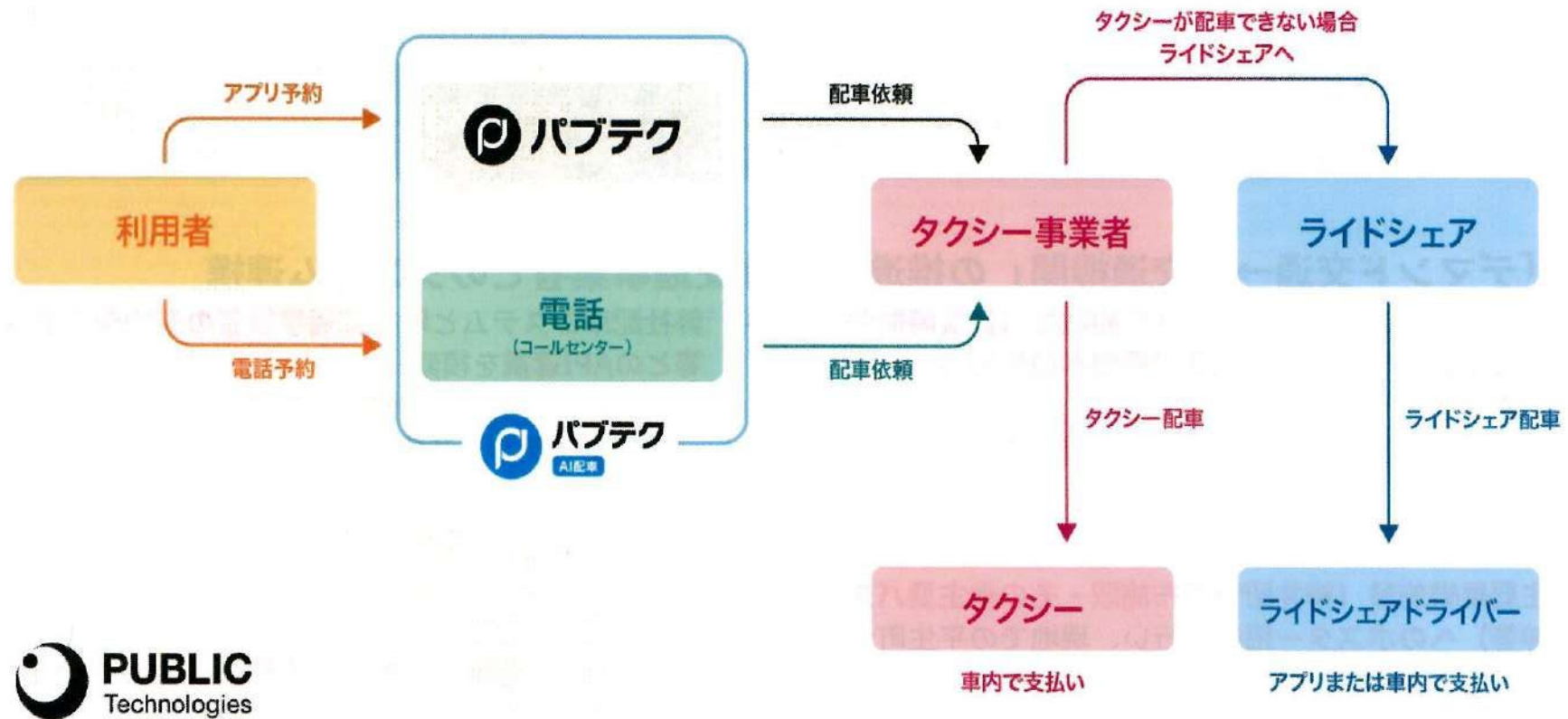
- 弊社配車システムと**既存交通事業者の予約システム等とのAPI連携**を模索
※石川県小松市で他社配車システム（タクシー配車システム）とのAPI連携実績あり

■ 国交省MaaS標準仕様への準拠

- 2026年2～3月に公表された「タクシー配車システム連携API標準仕様書」「QRチケット相互運用API標準仕様書」等の**各種API標準仕様書に、順次準拠予定**
- 各種MaaSプラットフォームへの接続を目指す

4-7. システム概要 | 拡張性③タクシー・ライドシェア共同運営の仕組み

持続可能で既存事業者と共存できる運行モデルを構築するため、**タクシー優先配車機能（タクシー配車不可時にライドシェアへ自動切替）**を活用することが可能です



地域の交通事業者をシステム上で優先できる体制を構築することにより、ライドシェア等の新しい交通モードを導入する際に、既存交通事業者との適切な役割分担を図ることが可能です

4-8. システム概要 | 拡張性④AI配車以外のミニアプリ活用

AI配車機能に加え、住民アンケート・健康ポイント等のミニアプリ機能を活用することで、交通を起点とした行政参加や健康増進などの波及効果を創出し、地域全体の活性化に貢献します

パブテックアプリ機能		できること
その他機能	AI配車 	- ライドシェア・AIオンデマンド交通システムの運行・管理 - 高齢者やITに不慣れな方でも使いやすい直感的なインターフェース - 自宅登録・即時予約・事前予約・履歴予約などの多様な予約手段
	AIチャット 	AIを活用した住民/職員からの問い合わせに対する自動返答
	防災啓発 	クイズを通じた住民の防災意識向上
	地域通貨 	地域内での支払い及び、政策協力に対するポイント還元
	まちのお知らせ配信 	行政からの重要な情報を、セグメント別に住民へ直接通知
	アンケート 	政策や地域の現状を把握するための住民へのアンケート実施
	健康ポイント 	自治体の推奨内容（歩数、イベント参加等）へのポイント付与
	地域クーポン 	地域内で利用可能なデジタルクーポンの配布
	移動ポイント 	住民から移動データを取得し、交通政策の改善に活用
	チェックイン 	QRコードによる公共施設・イベント来訪に応じたポイント付与

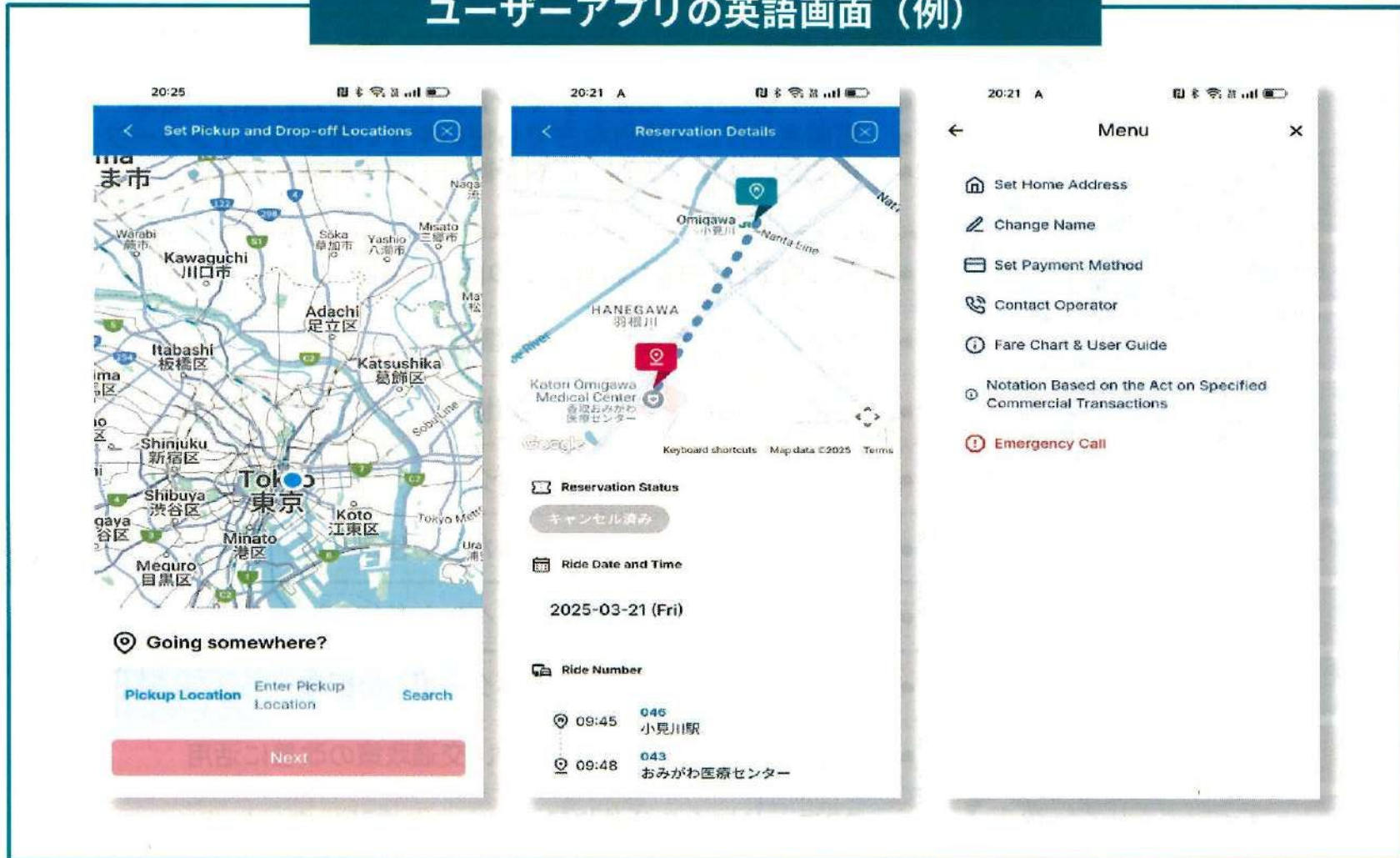
本事業にて導入

独自提案

4-9. システム概要 | 拡張性⑤外国語対応

各アプリ・システムは、**英語・韓国語・中国語（簡体字）に標準対応**しています
また地域の実情に応じ、上記以外の言語についても追加対応が可能です

ユーザーアプリの英語画面（例）





4-10. システム概要 | 情報セキュリティ対策・個人情報保護

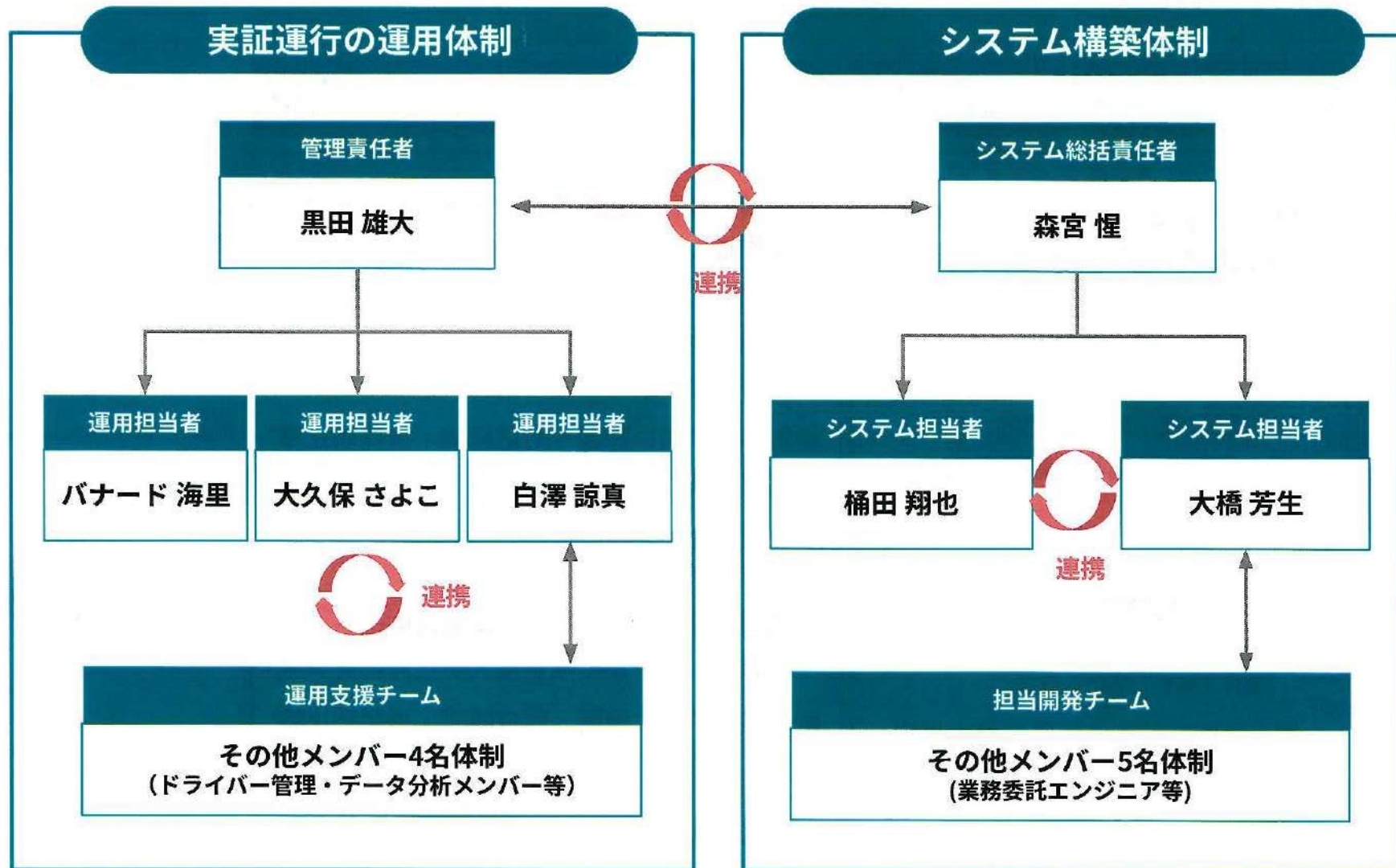
弊社のシステムセキュリティ体制は、第三者機関により高い水準であることが認証されており、万一の障害発生時にも、緊急時マニュアル等に基づき速やかに対応いたします

項目	セキュリティに関する取り組み	障害・トラブル対応
システム	■ SOC 2 Type II認証(※)取得済みの Google Cloud Platform (国内サーバー) を基盤に採用 (※)長期間にわたり高い情報セキュリティ管理策が実装されている認証 ■ 24時間監視、暗号化通信、保存データの暗号化等を標準提供	■ 事前に緊急時連絡体制・緊急時マニュアルを作成し、万一の障害発生時にも公共ライドシェア交通を継続できる体制を整備 ■ 障害発生時は、システム総括責任者の指揮の下、速やかに原因の調査・復旧を実施 ■ 対応終了後、原因・対応経緯・再発防止策をとりまとめ貴町へ提出
個人情報	■ 弊社はISMS認証(※)を取得 (※)高い情報セキュリティマネジメント要件を満たしている認証 ■ 個人情報に関する厳格な社内規定を整備し、職員研修も実施	■ 代表取締役を中心とした緊急対応チームを設置し、速やかに被害拡大防止対応を実施 ■ 対応終了後、原因・対応経緯・再発防止策をとりまとめ貴町へ提出



5-1. アフターフォロー体制 | 業務実施体制

弊社6名の担当が中心となり、**実証運行の制度構築から運用、システム設計を推進**します



5-2. アフターフォロー体制 | 運用支援メンバー経歴

他自治体での導入実績を有する責任者と、自治体業務への知見が深い担当者が運用支援を担います

役割/氏名	担当分野	経歴	本事業における適任性
統括責任者 黒田 雄大	■ 全体進捗管理 ■ 全体品質管理	■ 2019年に東日本電信電話株式会社(現 株式会社NTT 東日本)に入社し、市町村や国立・私立大学のネットワーク更改・運用業務等を担当 ■ 現在、弊社では地域交通サービスの運用チームリーダーとして、サービスを新規導入する自治体・導入済自治体の両方への伴走支援に従事している	自治体・各事業者と連携した導入・運用支援の実績があり、 経験・知見を活かした進捗管理や品質管理 が可能です
運用担当者 バナード 海里	■ 運用進捗管理 ■ 運用業務全般	■ 市観光協会観光案内所での勤務経験有り ■ 2023年に弊社に参画し、地域公共交通コーディネーターとして、AI配車システムを活用した予約型デマンド交通や公共ライドシェアの企画提案を中心に、調査・データ分析から関係者調整まで担う	弊社の全てのデマンド交通事例において、自治体や事業者と連携した導入・運用支援の実績があり、 経験・知見を活かした進捗管理や品質管理 が可能です
運用担当者 大久保 さよこ	■ 運用進捗管理 ■ 運用業務全般	■ HR Tech事業にて企業への採用支援や求職者のキャリア支援を担当。その後自治体向けSaaS等幅広い領域において、企画から運用支援まで一貫して担当 ■ 弊社に参画後は、地域公共交通コーディネーターとして、自治体の公共交通に関する企画提案・調整支援を担当	地方自治体と連携して業務推進した経験があり、 貴町の行政運営に寄り添った伴走支援 が可能です
運用担当者 白澤 諒真	■ 運用進捗管理 ■ 運用業務全般	■ 2014年に東京特別区に入庁し、介護施設の再編計画策定や新型コロナワクチン接種支援業務に従事。複数の行政施策の推進、事業者説明や住民説明会等開催の経験を有する ■ 現在は事業推進・企画立案を担当	自治体実務の知見や住民・関係団体と連携した行政施策推進の経験があり、 貴市の行政運営に寄り添った伴走支援 が可能です

5-3. アフターフォロー体制 | システム構築・運用メンバー経歴

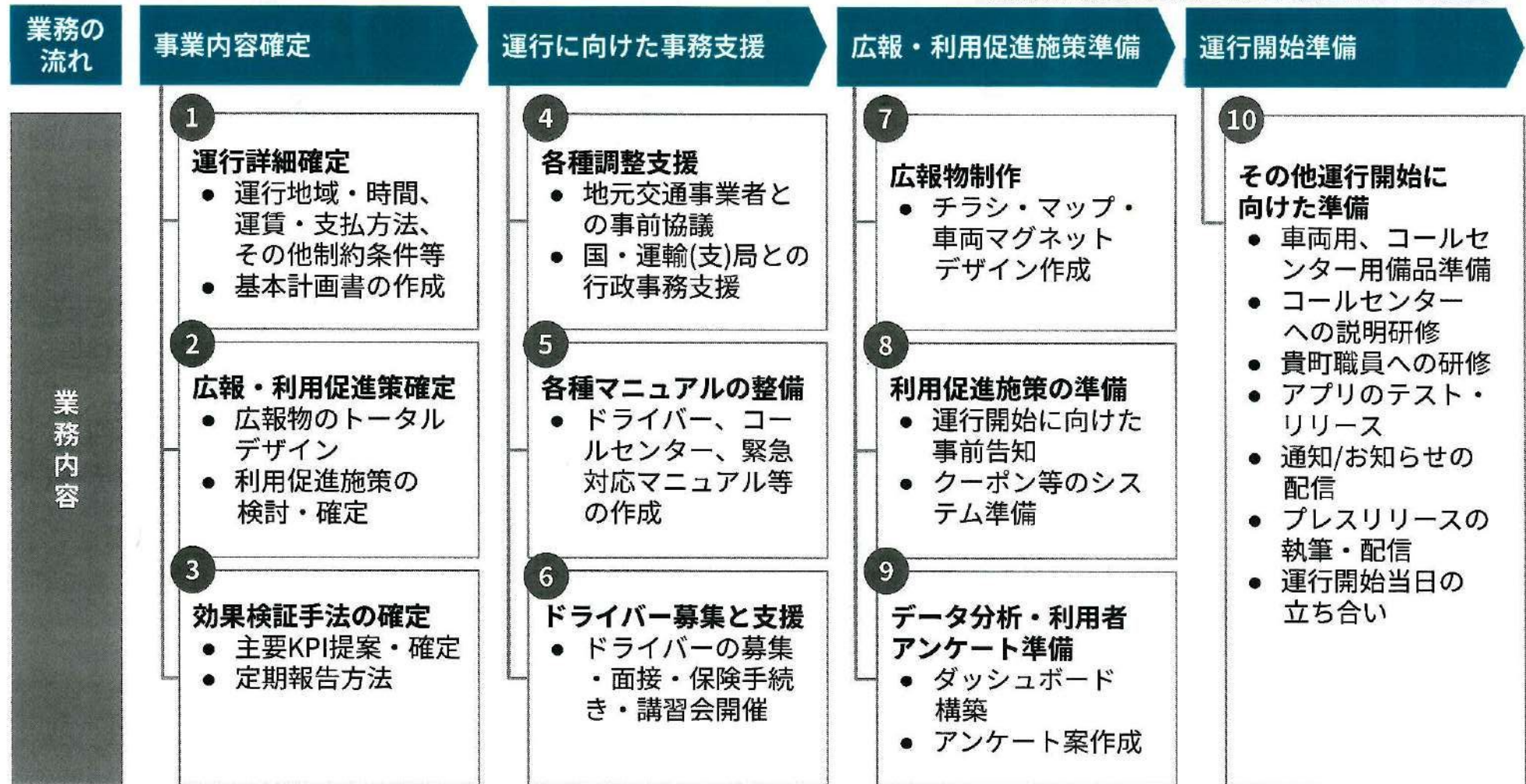
弊社の高い技術力と豊富な経験を持つエンジニアが、乗合配車システム及びデータ分析基盤の開発・運用・保守を主導いたします

役割/氏名	担当分野	経歴	本事業における適任性
システム総括 責任者 森宮 惺	- システム開発進捗管理 - システム運用保守管理	- 講談社のウェブメディア部門の技術責任者や人材育成 スタートアップのCCO等を歴任 - 弊社ではCTO兼開発業務全般の責任者として、サービス開発、改善・運用業務に従事	全ての類似実績において、システム開発及び運用・保守の総括責任者を務めた実績があり、 経験・技術統括力を活かした開発進捗管理・品質管理 が可能です
システム担当者 桶田 翔也	- システム要件定義 - データ分析基盤構築・運用	- 障がい者就労支援領域にてマーケティング・プロダクトマネジメントをマネージャーとして牽引 - 弊社では事業本部付マネージャーとして、交通事業の事業戦略立案およびプロダクト要件整理を担当	SaaS開発経験及びユーザー行動・モビリティデータ分析経験を活かし、 継続的な公共ライドシェアシステムのサービス改善 が可能です
システム担当者 大橋 芳生	システム開発運用、保守	- 前職では楽天グループ（ラクマ）でメインプロダクト、LINE ヤフーでは配送システムの刷新をリード - 弊社ではフルスタックエンジニアとして、官公庁や自治体向けSaaSのテックリードを担当	高度なフルスタック技術と官公庁・自治体向けSaaS開発経験を活かし、 信頼性の高い配車システムの構築・運用 が可能です

5-4. アフターフォロー体制 | 業務工程①ご契約から運行開始まで

ご契約後は速やかに必要な業務と役割分担を確認し、週次での定例会議を行いながら、**運行開始に向けた業務を主導してまいります**

実施時期：契約～9月30日

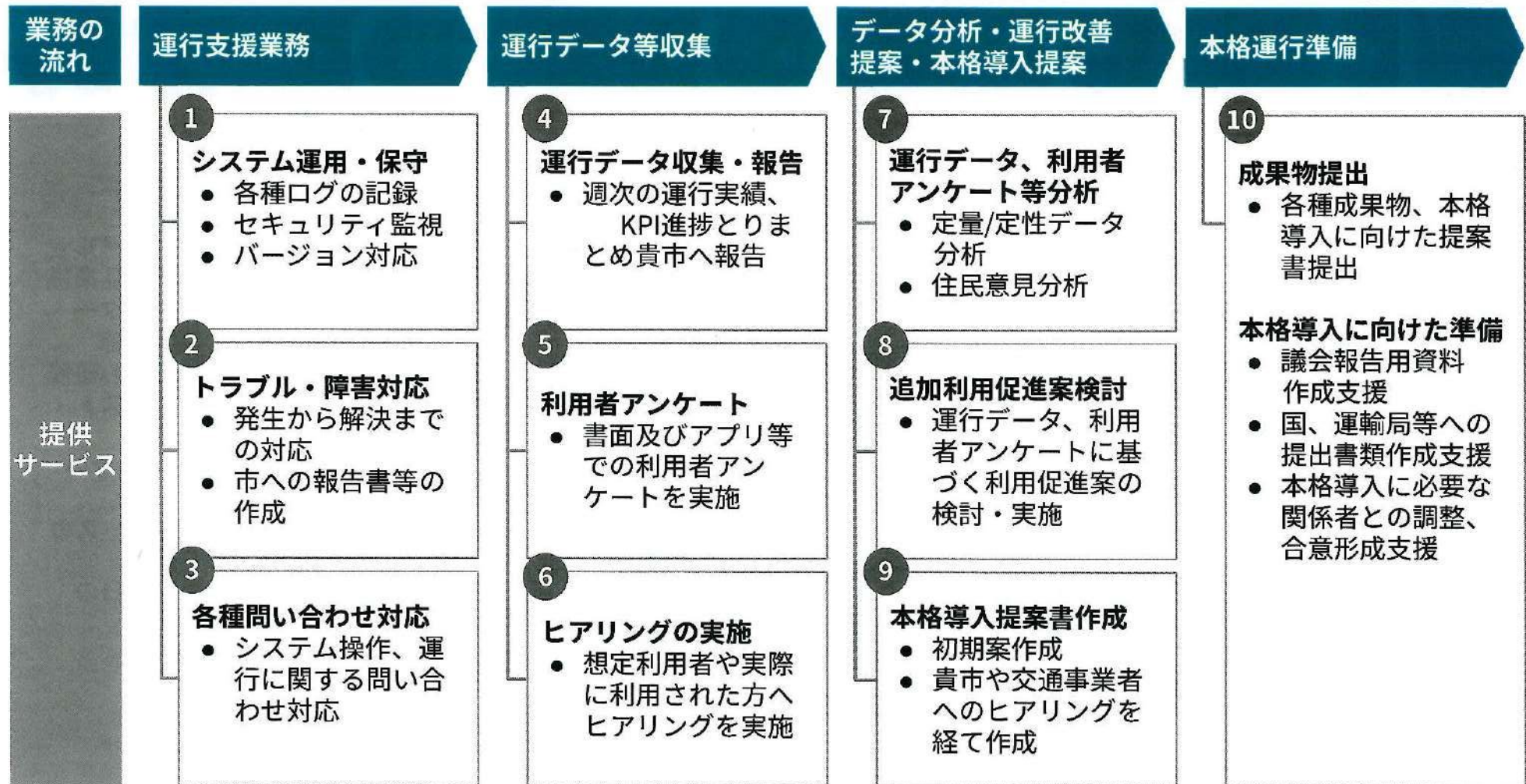


※上記と並行して、システム環境の開発を行います

5-5. アフターフォロー体制 | 業務工程②運行開始からご契約終了日まで

運行開始後は**運行データ/住民意見の収集・分析**を重ね、**運行改善・本格展開に向けた評価検証**に取り組めます

実施時期：10月1日～契約終了日



5-6. アフターフォロー体制 | ①ドライバー採用・定着支援

ドライバーの募集・講習手配から報酬支払いまで、担い手が続く仕組みを一括サポートします

ドライバー参画から定着までの5ステップ

① 募集・広報

- 町内在住・在勤者向けチラシ・広報の企画支援
- 説明会の開催（質問対応・不安解消）
- 目標40名に対する応募状況の進捗管理



② 審査・採用

- 募集要件（年齢・免許・居住地）の設計支援
- 高齢ドライバーの運転適性確認サポート
- 書類審査・面談のプロセス整備
- 面談実施



③ 大臣認定講習

- 「交通空白地有償運送運転者講習」の手配を一括代行
 - 受講スケジュール調整・受講確認の管理
 - 修了証の記録・保管支援
- ※別途操作研修も実施（次ページ）



④ 契約・報酬

- 町の定める基準に基づく委託契約締結の支援
- 稼働実績に応じた報酬・手当の毎月支払い代行
- ライドシェア保険の自社契約・加入手続き（弊社実績あり）



⑤ 定着・継続支援

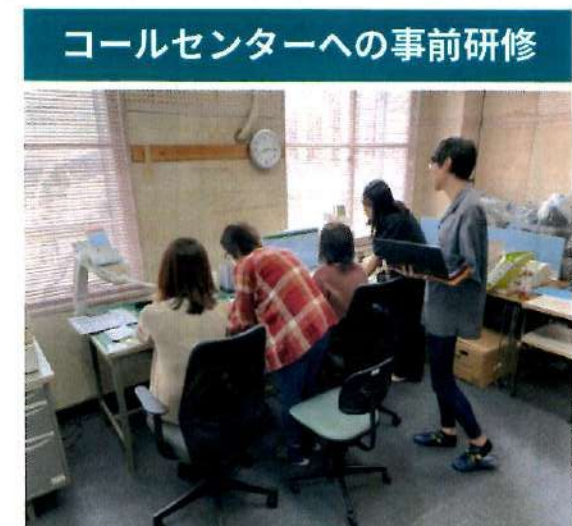
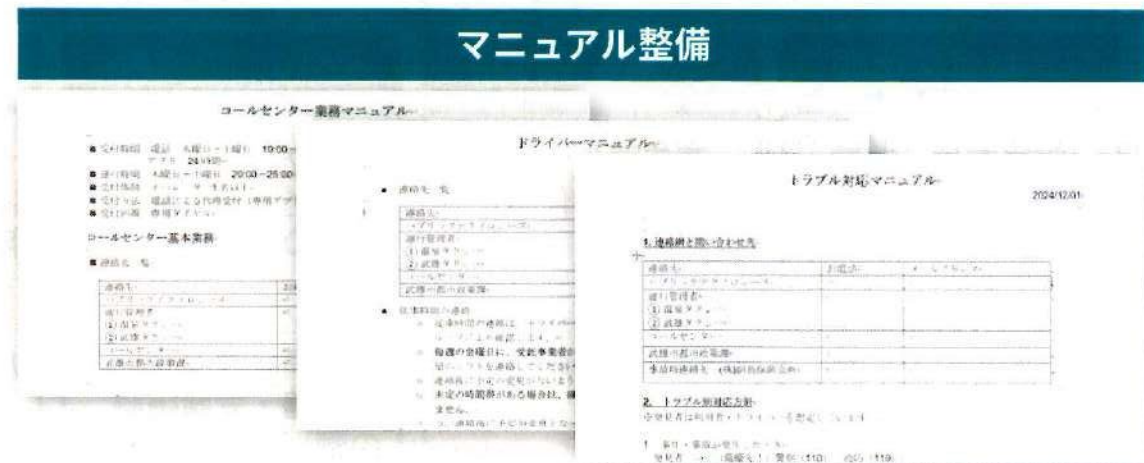
- 稼働状況のダッシュボードで町がリアルタイム把握
- 稼働率の低いドライバーへの個別フォロー提案
- 感謝・表彰の仕組みづくり支援（地域への誇り醸成）
- 実証終了後も本格運行に向けて継続支援



5-7. アフターフォロー体制 | ②操作研修

本事業に関わる全ての関係者に対して、各種マニュアルの整備や複数回の操作研修を実施し、円滑な運用をサポートします

操作研修	
対象	ドライバー、運行管理事業者、コールセンター、平生町職員
回数	各1~2回程度
目的	関係者と共通認識を持ち、安心安全な運行に臨むため
業務概要	■ システムやオペレーション理解 ■ イレギュラー対応方針の理解 ■ 研修内容のマニュアル整備 ■ 定期的な進捗報告/意見交換
想定内容	1. 事業概要の説明 2. 各ツールに関するレクチャー 3. 予約オペレーションのロールプレイング 4. 緊急時・イレギュラー時の対応 5. 意見交換

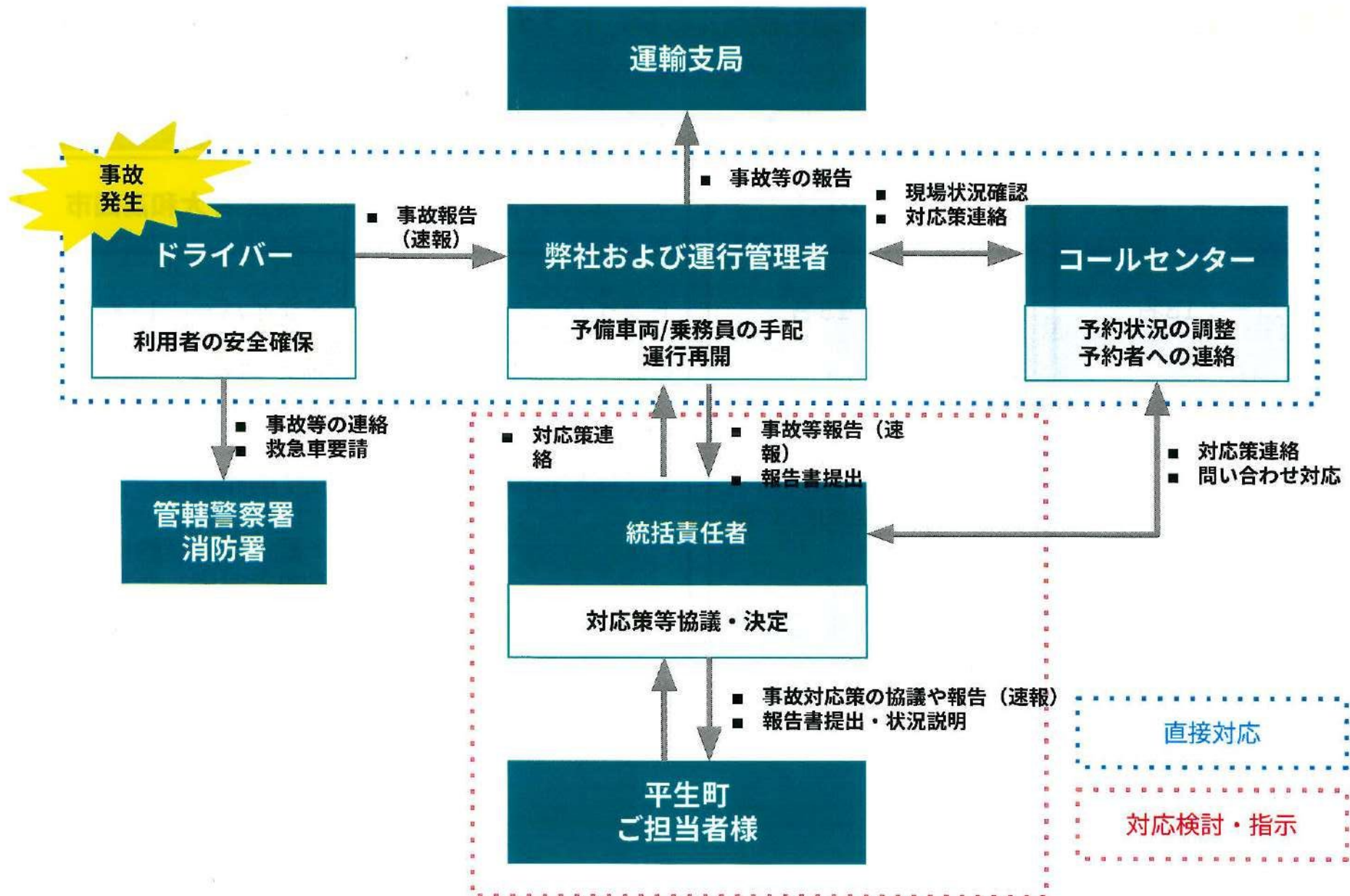


5-8. アフターフォロー体制 | ③ライドシェア保険の自社契約・実績

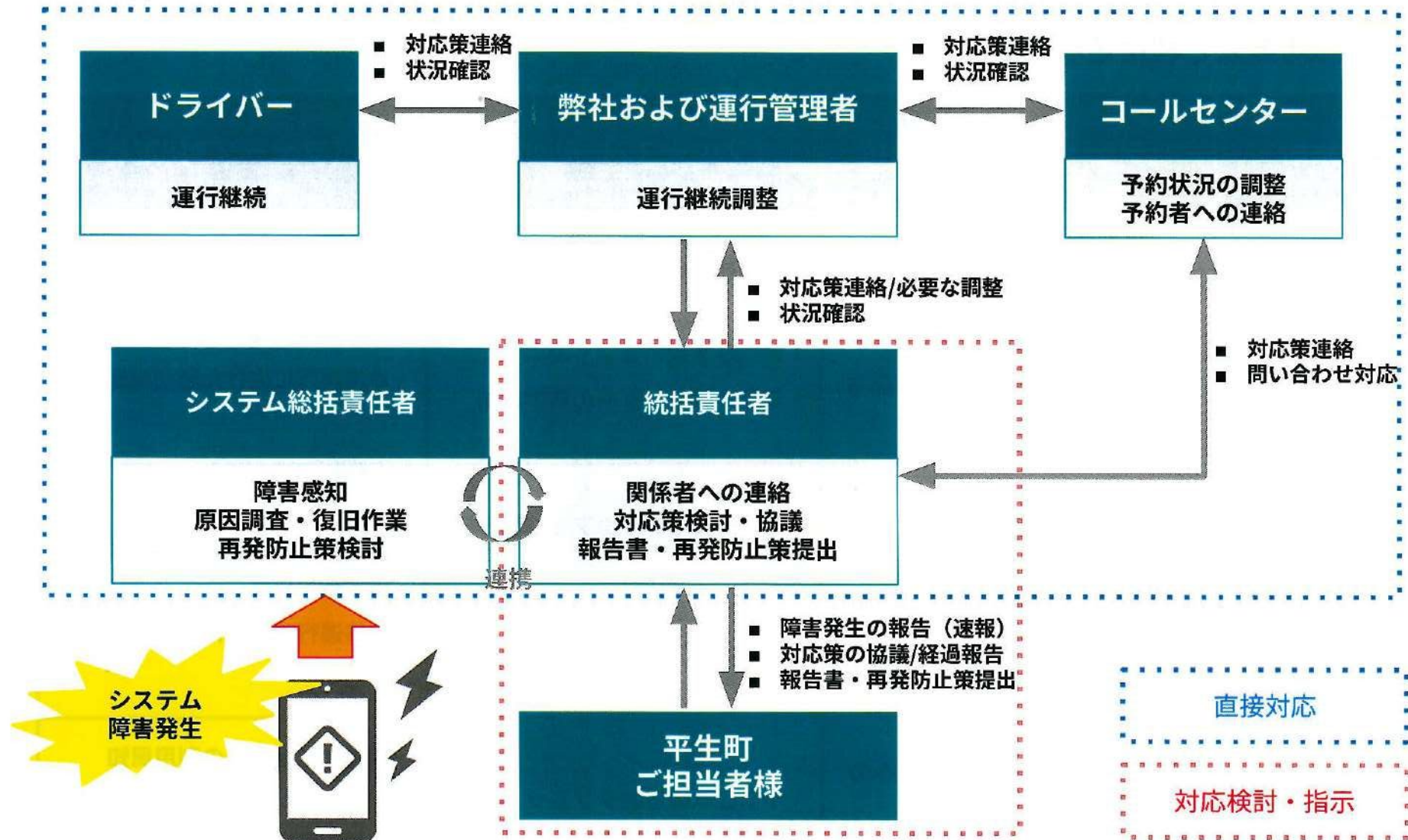
ライドシェア専用保険の自社契約・手配も行っており、ドライバーが安心して参加できる環境を整備します

弊社の契約・手配実績(その他多数)			
長野県 御代田町	石川県 小松市	宮城県 富谷市	奈良県 大和高田市
ドライバー：18名 車両：18台 保険社：東京海上日動	ドライバー：13名 車両：15台 保険社：東京海上日動 ※2事業を1契約内で管理	ドライバー：20名 車両：20台超 保険社：あいおいニッセイ同和損保	ドライバー：15名 車両：15台 保険社：あいおいニッセイ同和損保 ※富谷市の契約に明細追加で対応した実績

5-9. アフターフォロー体制 | 有事対応 ①事故



5-10. アフターフォロー体制 | 有事対応 ②システム障害



5-11. アフターフォロー体制 | ④利用促進策（広報戦略）

ターゲット層の特性と利用促進の段階を見据えた「ペルソナ×フェーズ」の広報戦略により、着実に認知拡大と利用定着を図ります

対象層	【フェーズ1】認知獲得	【フェーズ2】初回利用	【フェーズ3】定着
A:後期高齢者	・薬局・スーパー・JAなど日常的な立ち寄り場所へのポスター掲示 ・自治会回覧板／掲示板 ・民生委員・地域包括支援センターと連携したパンフレット配布 ・地区集会・公民館説明会	・平生町役場等でのアプリ操作説明会 ・初回乗車割引キャンペーン ・電話予約センターの集中周知	・高齢者向け定期券の利用周知 ・医療機関と連携した予約案内 ・本格運行に向けた利用再周知
B:前期高齢者	・自治会回覧板／掲示板 ・広報ひらおへの記事掲載 ・地区集会・公民館説明会 ・町LINE公式アカウントでの周知	・平生町役場等でのアプリ操作説明会 ・初回乗車割引キャンペーン ・健康ポイント登録キャンペーン	・健康ポイント機能活用による継続利用促進 ・本格運行に向けた利用再周知
C:学生	・町内小中学校、近隣高校等へのチラシ配布 ・PTA・保護者会での周知 ・町LINE公式アカウントでの周知	・中学校への予約タブレット設置 ・健康ポイント登録キャンペーン	・学生向け定期券の利用周知 ・健康ポイント機能活用による継続利用促進 ・本格運行に向けた利用再周知

5-12. アフターフォロー体制 | ⑤利用促進策（広報物の制作）

紙媒体・デジタル・対面イベントを組み合わせた多層的な広報施策により、幅広い世代へのデマンド交通の認知獲得と継続利用を図ります

パンフレットイメージ

かとくるの区域運行エリアが広がります

令和5年4月1日から、これまで運行していた山崎地区、東山地区に加え、新山地区、小見田地区、小見田西地区、小見田東地区の一部にも運行を開始いたします。

なお、運行日及び運行時刻に変更があります。

また、これに伴い「かとくるルート」の名称・ルートは廃止となります。

【運行エリア】
 山崎地区、東山地区、新山地区、小見田地区、小見田西地区、小見田東地区の一部

【運行時刻】
 平日：午前7時～午後7時
 土・日・祝：午前7時～午後7時

【お問い合わせ先】
 小松市ライドシェア 0299-95-8827

キャンペーンイメージ

小松市ライドシェア

無料乗車
キャンペーン!

1/16-3/29

【キャンペーン期間】
 1月16日～3月29日

【対象エリア】
 小松市、小見田地区

【利用方法】
 1. アプリをダウンロードする
 2. アプリを開き、ログインする
 3. 乗車を予約する
 4. 乗車を待つ

予約ブース設置



アプリ操作説明会



ショップカードイメージ（表・裏）

小松市ライドシェア

タクシー不足の夜も、ライドシェアで安心帰宅

☎ 電話予約はこちら
 050-3493-0068

QRコード
 iPhoneでも! Androidでも!
 ダウンロードはこちら

【利用条件】
 ① 乗車料 1kmまで400円
 ② 以降、300mごとに100円
 ③ 支払い方法 クレジットカード・PayPay
 ④ 運行エリア 小松市、小見田地区

アプリ操作説明動画

利用登録の方法
 アプリを起動する

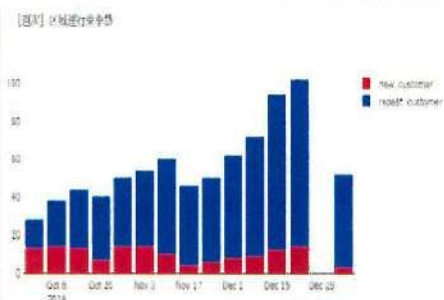
パプテック

5-13. アフターフォロー体制 | ⑥データマネジメント・改善支援

運行開始後はダッシュボードによる運行データの可視化と、アプリ・紙の両面で収集する住民の声を一元的に分析することで課題を継続的に抽出し、本格運行に向けた運行改善を積み重ねます

ダッシュボードによる運行データ確認

グラフ



マップ



- 全ての運行データを蓄積し可視化。リアルタイム確認に加え、表・グラフで多角的に分析
- マップ上で需要の多い箇所を特定し、週・月単位で予約状況・乗車時間分布を確認
- CSV出力／定期メール配信にも対応し、運行改善や施策立案に即時活用可能

アンケート

アプリアンケート

アンケート回答

質問2：今回のデマンド交通サービス全体について、どの程度満足されましたか？*

(いずれか1つを選択)

大変満足

満足

普通

やや不満

大変不満

紙アンケート

前面乗合ライドシェア実証実験アンケート

本アンケートは、小松市周辺地域で実証している乗合ライドシェアの改善に向けて、皆様のご意見を伺うものです。実証利用の有無を問わず、どなたでも回答いただけます。ご協力をお願いいたします。

(※Eメールからでも回答いただけます)

【A】基本情報

Q1. あなたの年代を教えてください

☐ 10代 ☐ 20代 ☐ 30代 ☐ 40代 ☐ 50代 ☐ 60代 ☐ 70代 ☐ 80代以上

Q2. あなたの性別を教えてください

☐ 男性 ☐ 女性 ☐ 回答しない

Q3. お住まいの地区を教えてください

☐ 石川 ☐ 金沢 ☐ 富山 ☐ 福井 ☐ 山梨 ☐ その他

Q4. 乗車の主な移動手段を教えてください。(複数回答可)

☐ 自転車 ☐ 徒歩 ☐ 自家用車 ☐ 自家用車(家族等の送迎) ☐ バス ☐ タクシー ☐ ライドシェア ☐ 自転車 ☐ 徒歩 ☐ その他

- アプリによるアンケート配信でいつでも回答が可能

- アプリをご利用でない方には車両内にアンケート用紙を設置

- 主要な乗降拠点となる病院・商業施設等にもアンケート用紙を設置し、幅広く住民の方の声を収集

実証運行報告書



- 実証運行の概要、利用状況の分析、本格運行に向けた方針を記載

5-14. アフターフォロー体制 | ⑦利用促進策（定着・改善支援）

利用実績状況を踏まえて、**実証運行期間中も更なる利用促進・定着・改善施策をご提案します**

代理予約

※木曜日～土曜日 17:00～24:00 に運行中！

小松市ライドシェア 代理予約のご紹介

代理予約とは？

宿泊客や来店客などの情報を代理で入力し、小松市ライドシェアを予約する方法です。タクシーや代行をお客様に代わって予約すると似た形式で、小松市ライドシェアの予約が可能です。

※代理予約では、予約者と利用者の情報をそれぞれ入力する必要があるため、利用者の情報を事前に確認が必要です。また、予約の変更や取消は、予約者の方が行う必要があります。

こんなシーンで大活躍！

お食事後、お客様がスムーズに帰宅したいとき

観光やビジネスの移動手段が必要とき

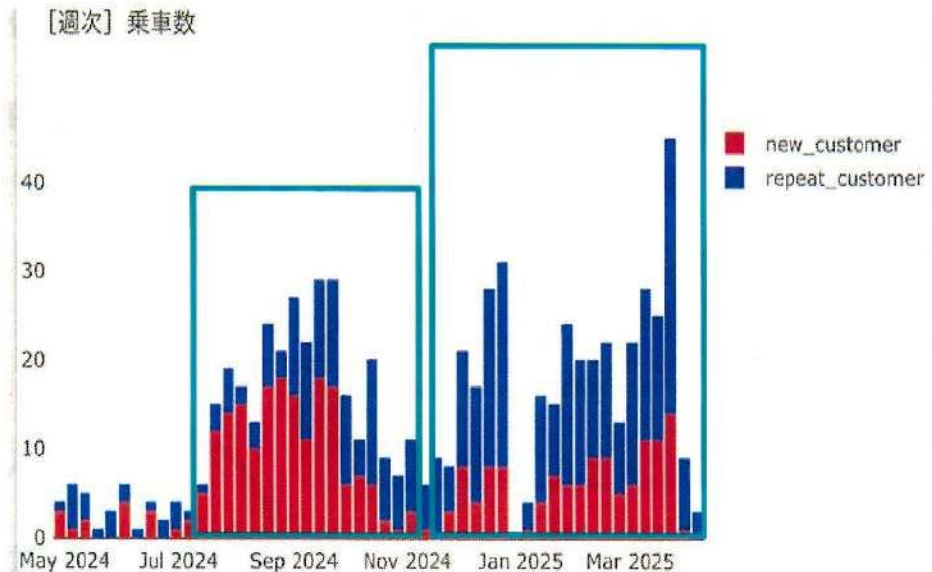
小松市ライドシェア代理予約には、アプリと電話の2つの方法があります！詳細は裏面をチェック！

本件に関するご連絡・ご相談先

株式会社パブリックテクノロジーズ TEL 070-1045-6191 Mail support@pubtech.jp	小松市地域交通政策室 TEL 0761-24-8396 Mail kotsu-s@city.komatsu.lg.jp
--	---

医療機関や飲食店などの施設が
利用者に代わって予約ができる代理予約

乗車無料キャンペーン（実績）



参照：小松市のダッシュボード

乗車無料キャンペーンを行った際の利用数の増加グラフ

- 2024年7月19日～12月28日
- 2025年1月16日～3月29日

初めての方も利用しやすい体験設計を行い、新規利用者（赤色）も大幅に増加 ※稼働日は木金土曜日のみ

5-15. アフターフォロー体制 | ⑧利用促進策（健康ポイント連動キャンペーン）

弊社アプリの「AI配車機能」と「健康ポイント機能」を組み合わせ、ライドシェアの利用促進と住民の健康増進の好循環を創出します

健康ポイント



設定した歩数を達成した際にポイントが付与される機能

（例）スマートフォンを持って外出すると、500歩ごとに1P付与される

AI配車



健康ポイントをデマンド交通の割引チケットに交換

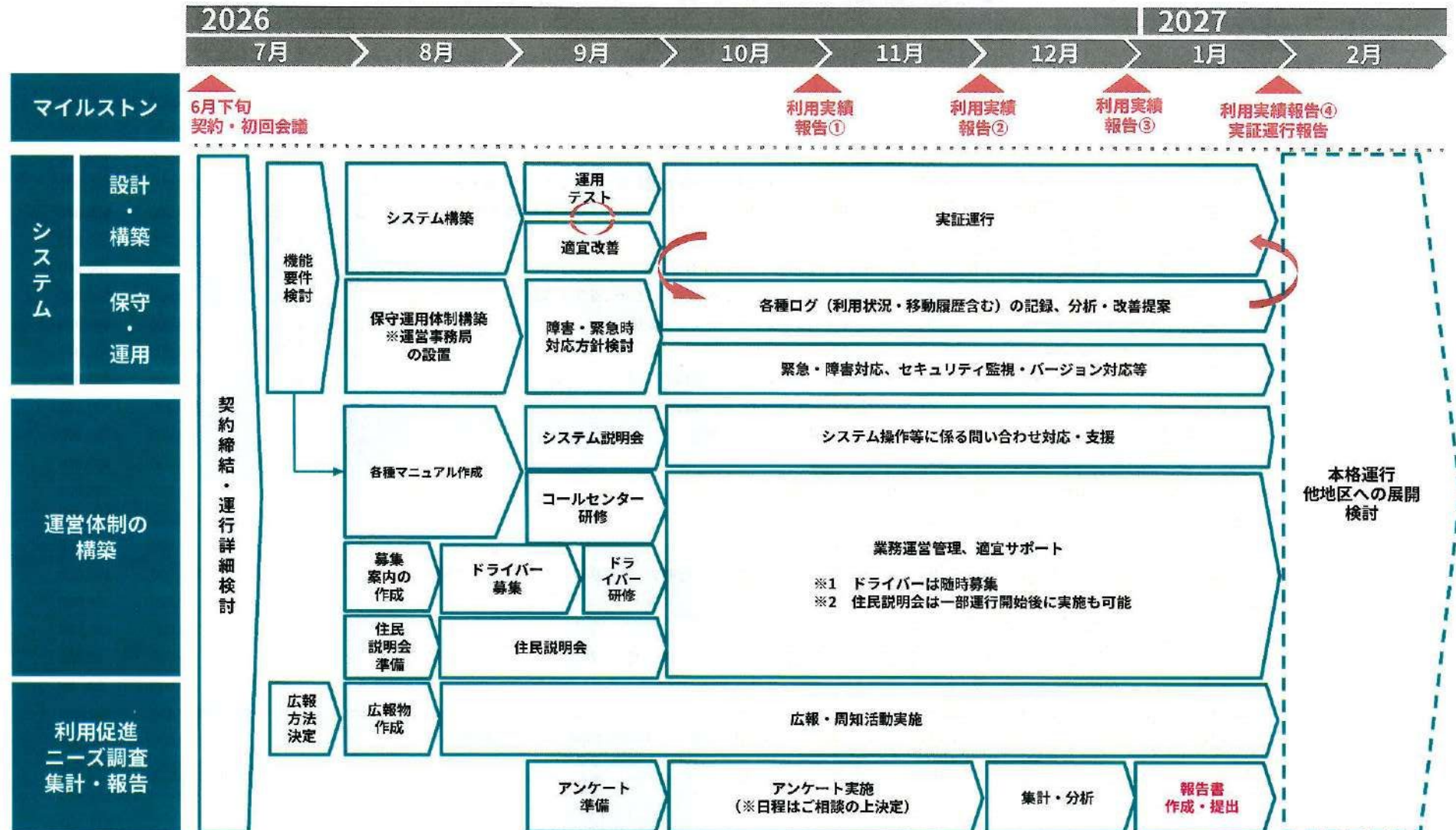
（例）健康ポイント100Pにつき、運賃100円オフクーポンを発行（デジタルクーポン限定）



外出機会を増やしたい方には「歩くきっかけ」を、デマンド交通利用者には「継続利用の動機」を提供し、健康と移動の好循環を創出します。

6. 業務スケジュール

7月に運行詳細・機能要件を確定し、8月に広報物・マニュアルを整備。住民説明会等を通じてドライバーを募集し、約3か月で実証運行開始に向けた体制を構築します



山口県地域公共交通ビジョン の策定について

山口県観光スポーツ文化部
交通政策課

山口県地域公共交通ビジョン策定趣旨

- 長期的な人口減少や担い手不足の顕在化など、社会経済情勢が変化していく中であっても、地域公共交通を守り、元気にしていくため、本県の実地公共交通の目指すべき将来像をとりまとめた「山口県地域公共交通ビジョン」を策定し、その実現に向けて関係者が一丸となって取組を推進する。
- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に定める「地域公共交通計画」（法定計画）として策定
 - ➡ 新たに、法第6条に基づく協議会（法定協議会）を設置し、ビジョン策定・実施に係る協議を実施

「山口県地域公共交通協議会」について

- ◆【設置時期】 令和 8 年 6 月 1 日
- ◆【事務局】 山口県観光スポーツ文化部 交通政策課
- ◆【協議事項】 ビジョンの策定・変更に関すること
ビジョンの実施に関すること
その他必要な事項
- ◆【会議予定】 年 2 回程度実施
※第 1 回協議会： 6 月 5 日(金) 開催

< 参考：協議会HP >

<https://www.pref.yamaguchi.lg.jp/soshiki/94/349111.html>

区分	委員
自治体	山口県知事【会長】 市長会会長（下関市長）【副会長】 町村会会長（阿武町長）【副会長】 山口県観光スポーツ文化部長
事業者	西日本旅客鉄道株式会社中国統括本部広島支社長 錦川鉄道株式会社代表取締役社長 公益社団法人山口県バス協会会長【監事】 一般社団法人山口県タクシー協会会長 山口県旅客船協会会長
道路管理者	国土交通省山口河川国道事務所長 山口県土木建築部長
公安委員会	山口県警察本部交通部長
学識経験者	山口大学大学院創成科学研究科 榊原教授
利用者	公募委員（2名）※下松市社会福祉協議会職員、山口大学 学生
国	国土交通省中国運輸局山口運輸支局長



「山口県地域公共交通ビジョン」策定方針

◆ 令和8年度～9年度の2か年で策定予定

- ・ 令和8年度：ビジョン骨子
- ・ 令和9年度：ビジョン策定

◆ 計画期間は令和10年度～14年度（5年）を想定

◆ 各市町との意見交換、住民アンケート、事業者ヒアリング等を踏まえ、計画案等を検討

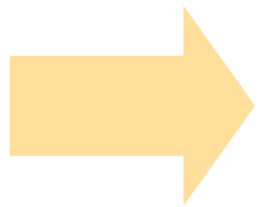
※意見照会などの詳細については、事業実施に係る契約締結（7月下旬頃）後、調整させていただきます。

◆ 「地域間幹線の位置付け」についても検討

「山口県地域公共交通協議会」部会について

【法第6条に基づく協議会】

原則として、関係団体の代表のみではなく、計画に関係する全ての公共交通事業者、自治体等を構成員とする必要がある。



各市町の地域公共交通協議会等を、山口県地域公共交通協議会の部会として位置付け

※各市町地域公共交通協議会等と連携の上、ビジョンに反映
(地域公共交通協議会等に県交通政策課が出席の上、ビジョン策定に係る報告等を実施するとともに、各市町会議での状況等を把握)

令和 8 年度当初予算の概要（抜粋）

（２）持続可能な交通ネットワークの実現

長期的な人口減少や担い手不足の顕在化などの社会経済情勢の変化に柔軟に対応し、将来にわたって持続可能な交通ネットワークを構築します。

新 地域公共交通リ・デザイン推進事業(P.33)

170,000千円

地域公共交通を守り、元気にしていくため、官民一体となって本県の地域公共交通の目指すべき将来像を検討・共有するとともに、運転士の確保や地域公共交通DXの促進など、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性向上の取組を推進します。

持続可能な地域公共交通システムの確立に向けた取組

●「山口県地域公共交通ビジョン（仮称）」の策定

- ▶官民多様な主体で構成する協議会を設置し、全県を対象とした地域公共交通計画を策定



●バス・タクシー運転士の採用強化

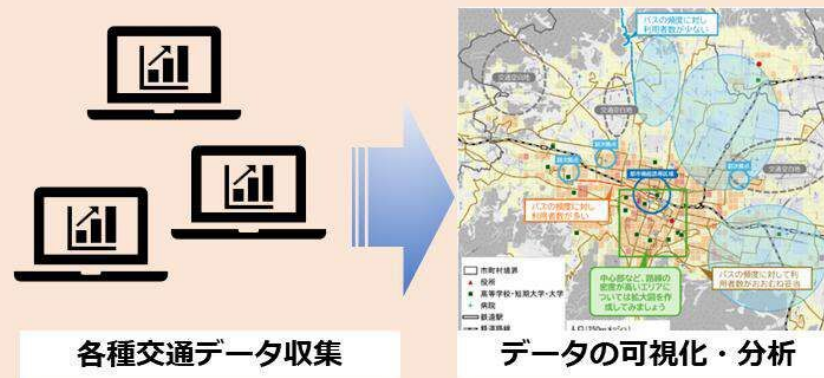
- ▶女性や若者が働きやすい労働環境整備や短時間勤務職員の第二種免許取得経費を支援



●地域公共交通DXの促進

- ▶県内全域の交通データ等を収集し、可視化・分析できるデータ基盤を構築
- ▶事業者の効率性向上等を図るシステム整備を支援

【交通データ基盤構築イメージ】



※国土交通省
「地域公共交通計画の「アップデートガイダンスver1.0」」より引用

令和 8 年度当初予算の概要（抜粋）

ア 快適で住みやすい生活環境づくりの推進

新 地域公共交通リ・デザイン推進事業

170,000千円

地域公共交通を守り、元気にしていくため、県全体の地域公共交通の目指すべき将来像を関係者と検討・共有するとともに、運転士不足の解消や地域公共交通DXの促進など、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性向上の取組を推進します。

【実施主体】 県

【事業内容】

1 「山口県地域公共交通ビジョン（仮称）」の策定

▽本県が目指す地域公共交通の将来像を取りまとめた「山口県地域公共交通ビジョン（仮称）」を策定し、市町や交通事業者などの関係者と共有した上で、地域の実情に応じた効果的な施策を展開

2 バス・タクシー運転士の採用強化

《運転士の労働環境整備》

▽女性や若者の採用増加を図るため、労働環境整備に対する補助金を創設
[補助上限] 4,000千円

《第二種免許取得経費の支援》

▽短時間勤務職員の第二種免許取得経費を支援
[補助率] 1/2 [補助上限] 大型270千円、普通120千円

《交通事業者と連携した取組》

▽移住フェアやバス運転士専門就職イベントへの出展による就業PR
▽外国人運転士受入環境整備、運転士イメージアップに関する取組

3 地域公共交通DXの促進

《モビリティデータ基盤の構築》

▽県・市町が社会情勢や地域の実情に応じた交通政策を実施できるよう、様々な交通データを収集し分析するためのデータ基盤を構築

《新モビリティサービス導入推進》

▽キャッシュレス決済システムの改修・利便性向上や運転士配置支援システムの導入等の取組を支援
[補助上限] 3,000千円

▽新モビリティサービスの導入による地域交通課題の解決を図る市町に、ノウハウに精通した専門家を配置



ポイント

県全域を対象とした地域公共交通計画の策定や、県内の交通データを収集・分析するための基盤構築等の新たな取組を通じ、持続可能な地域公共交通へのリ・デザインを推進

モビリティデータ基盤の構築 について

背景：地域公共交通を取り巻く課題

○利用者減少の影響

人口減少と少子高齢化により地方の公共交通利用者が減少

○交通データの課題

必要とする交通データが十分に整備・共有されておらず、収集に時間とコストがかかる。

○行政の課題

限られた予算・人員での路線維持や再編、デマンド交通導入などの判断が困難



地域公共交通の維持・確保にむけて、県と市町が共通して使える交通データを可視化できる基盤を構築する

基盤の概要

共通的な基盤の中でデータを統合・可視化し、**施策判断や課題検討などの意思決定をデータによって支援**



具体的な利用データ・活用方法

○公共交通利用実績データ

利用者数や乗降数、利用傾向を把握可能です。

○運行データとの連携

GTFS等の運行データと組み合わせ、供給側と需要側の関係を同時に確認できます。

○人流データ活用

スマートフォン位置情報を基に人の移動全体を面的に捉え、分析がより広範囲になります。

○直感的なダッシュボード設計

専門ソフト不要で誰でも使えるダッシュボード形式で、日常業務での利便性を高めます。

想定利用者

- ・ 県、市町の交通政策担当職員
- ・ 交通事業者
- ・ 交通政策業務関係者（業務受託者、市町会議委員 等）

今後のスケジュール等



令和 8 年度

- ・ プロトタイプリリース



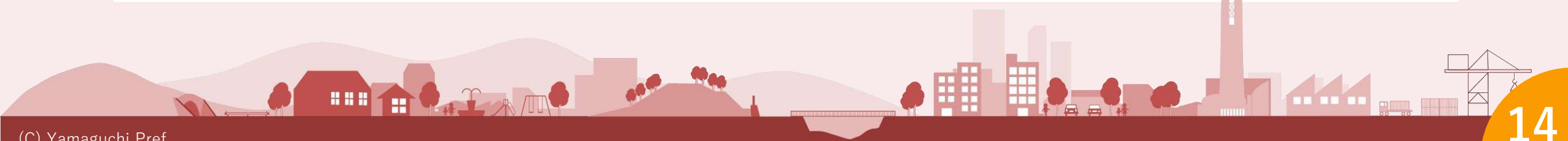
令和 9 年度

- ・ 人流データ実装
- ・ 本番環境リリース



山口県地域公共交通ビジョン
に反映

今後のスケジュールについて



今後のスケジュール（令和8年度）

○ R 8. 6. 5 第1回協議会

【地域公共交通ビジョン策定支援業務 契約手続き】 ※公募型プロポーザル

○ R 8. 7 中旬 委託業者決定

【調査・検討】

・市町意見照会 ・住民アンケート ・事業者ヒアリング 等

【交通データ取得】

○ R 9. 2 頃 第2回協議会

ビジョン骨子作成

※スケジュールは、今後変更の可能性あり