

小野市地域公共交通会議・資料

AIを活用した乗合型オンデマンド交通 実証運行事業について

令和8年6月24日（水）

小野市総合政策部交通政策グループ

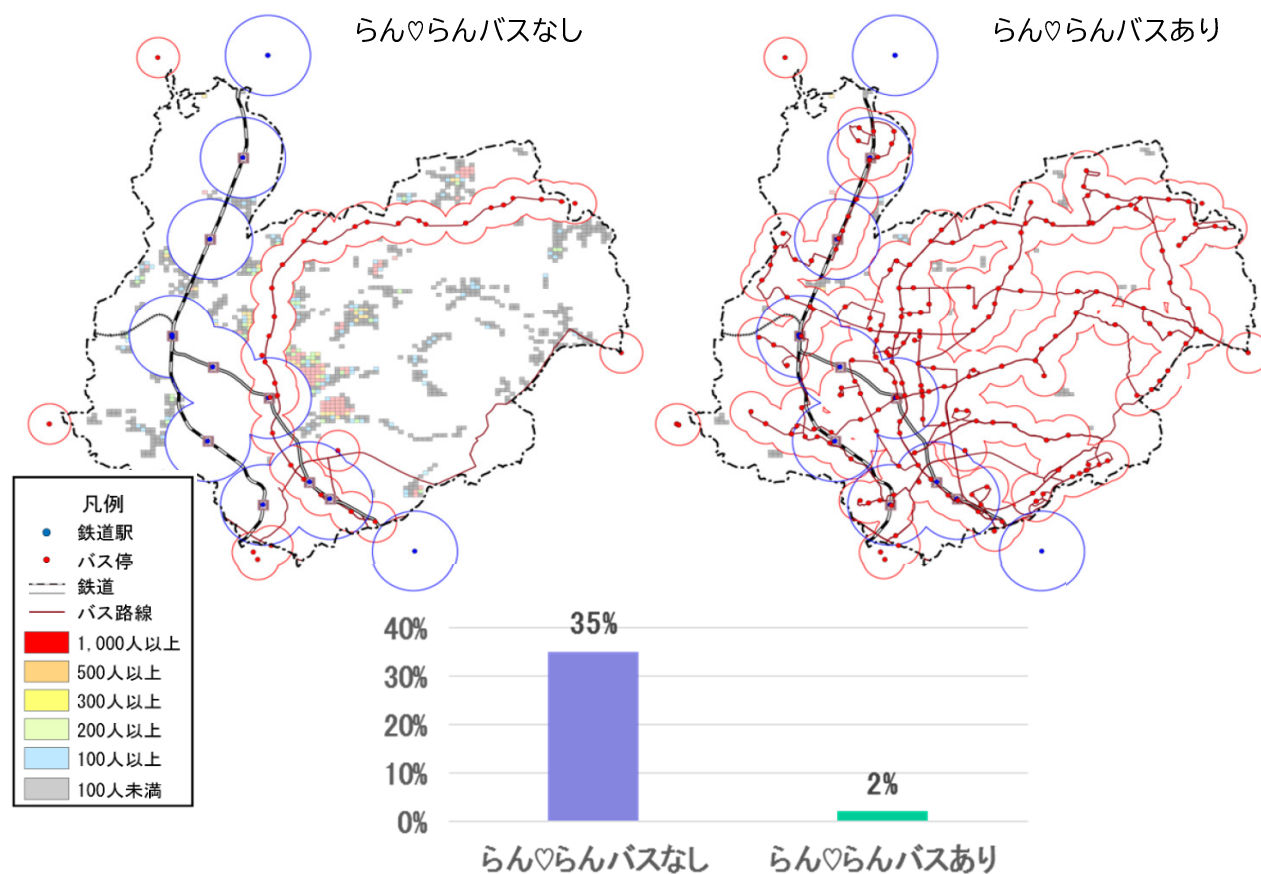
目次

- 1 市交通施策の現状と課題
- 2 乗合型オンデマンド交通実証運行事業の概要
- 3 将来における市内公共交通体系のイメージ

1-1 市交通施策の現状と課題 ～小野市の公共交通空白地域の現状～

〈公共交通空白地域〉

らん♡らんバスが市域全体を運行していることから、公共交通空白地人口は約2%になっているが…。



課題

時間帯によって、公共交通が利用できない

時間的公共交通空白地が存在

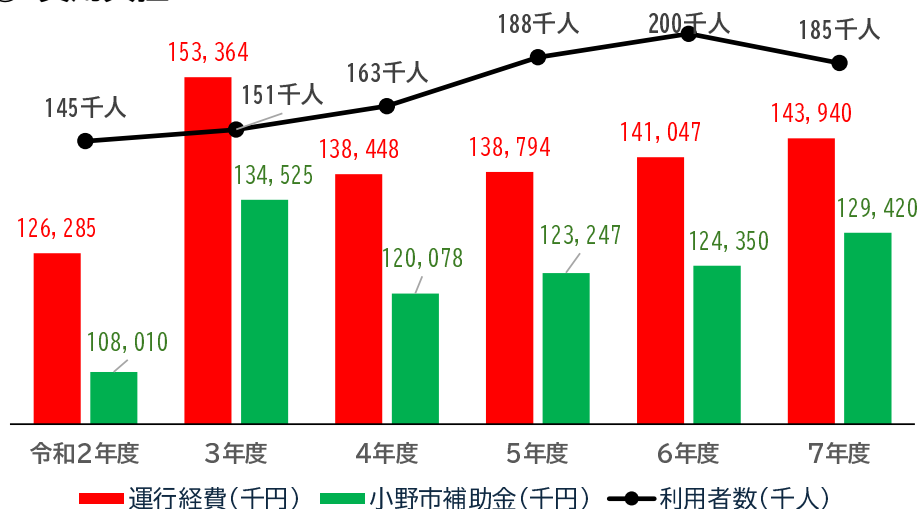
具体的には、

らん♡らんバスが毎日運行しない

- ・下東条地区
- ・河合地区
- ・来住地区
- ・小野地区の一部
(大開町、栄町、長尾町) など

1-2 市交通施策の現状と課題 ～らん♡らんバスの現状と課題～

① 費用負担



② らん♡らんバスへの市民要望

- ⇒ 「増便」要望及び「バス停増移設」要望が約7割を占める
- ⇒ 「増便」要望の多さは「時間的交通空白」が深刻であることを示す
- ⇒ 「バス停増移設」要望の多さは「ラストワンマイル問題」が解消されていないことを表す

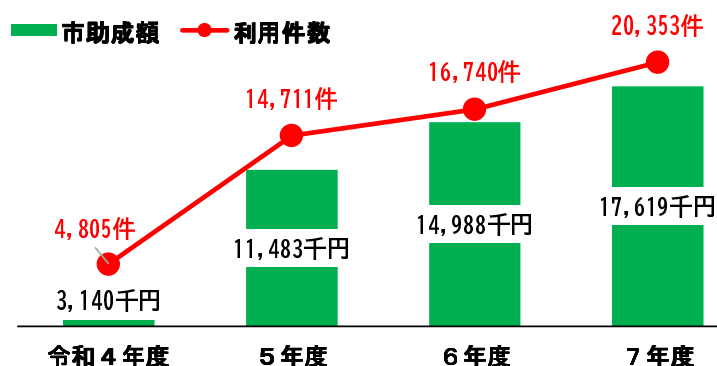
※「時間的交通空白」とは、曜日や時間帯により公共交通を利用できない市民が生じる状態を指す

らん♡らんバスの課題

- ① 運行経費の増額
⇒ 物価高騰や人件費が増加傾向にあることから、運行経費は今後も増える見込みです。
- ② 時間的交通空白の解消
⇒ 「らん♡らんバス」郊外ルートは運行曜日が限定されていることに加え、運行本数が少ないため利用しにくいといった意見があります。
- ③ ラストワンマイル問題の解消
⇒ バス停が集落の中心部ではなく、幹線道路沿いにあるため、自宅から停留所への移動にも困難を感じる高齢者が増加しています。
- ④ 費用対効果の向上
⇒ 「らん♡らんバス」の利用者数が少ないバス停を含むルートは、小型ノンステップバスでは非効率なバス運行となっています。
- ⑤ 経年車両の更新
⇒ 今後5年以内に、車両更新目途（車両購入から15年）に達する車両があります（3台）。
⇒ バス車両1台を増やすと運行経費（21,000千円）が発生します。
- ⑥ バス運転手不足
⇒ バス運転手の働き方改革により「運行距離」と「運行時間」が厳しく制限されることになりました。バス運転手の人手不足も深刻な課題です。

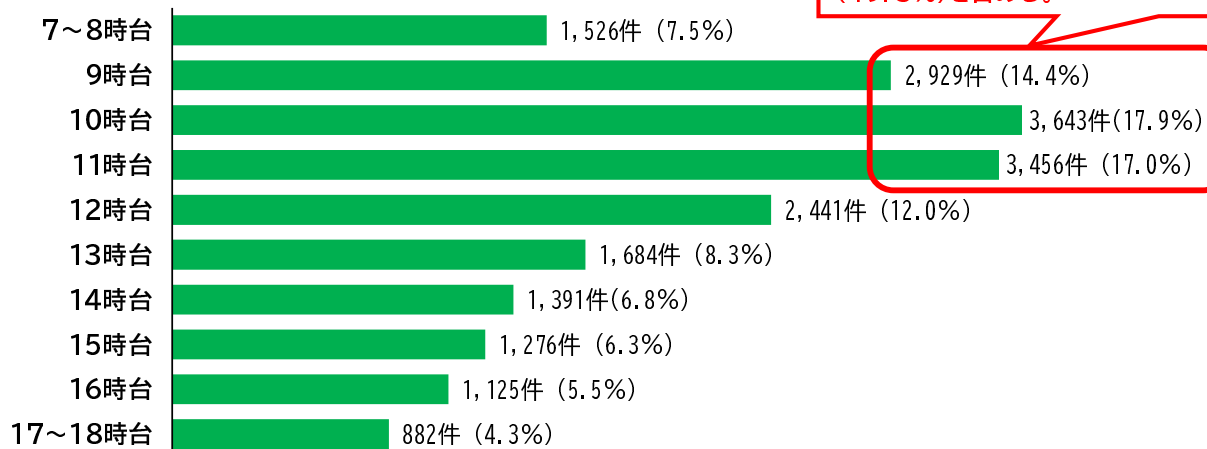
1-3 市交通施策の現状と課題 ～らん♡らんタクシーの現状と課題～

① 市助成額と利用件数の推移



- ⇒ 制度の周知普及に伴い、令和7年度中も利用登録者数は増加傾向
(令和6年度末: 1,331人 ⇒ 7年度末: 1,534人、203人 15.3%増)
- ⇒ 助成額1件平均は865円(令和7年度実績)だが、利用件数の増加が著しく、令和7年度の年間助成額は17百万円超
- ⇒ 助成額は市単独負担であり、現行制度では助成額は青天井状態で増えている
- ⇒ 提供の範囲(主に75歳以上の後期高齢者)の狭さを考えると、費用対効果が高いとは言えない

② 時間別利用件数割合(令和7年度実績)



9～11時台の利用が全体の約半数(49.3%)を占める。

- ⇒ 9～11時台の利用が全体の約半数(49.3%)を占めており、時間帯により利用が集中している
- ⇒ 目的地は「北播磨総合医療センター」又は特定の商業施設に集中している

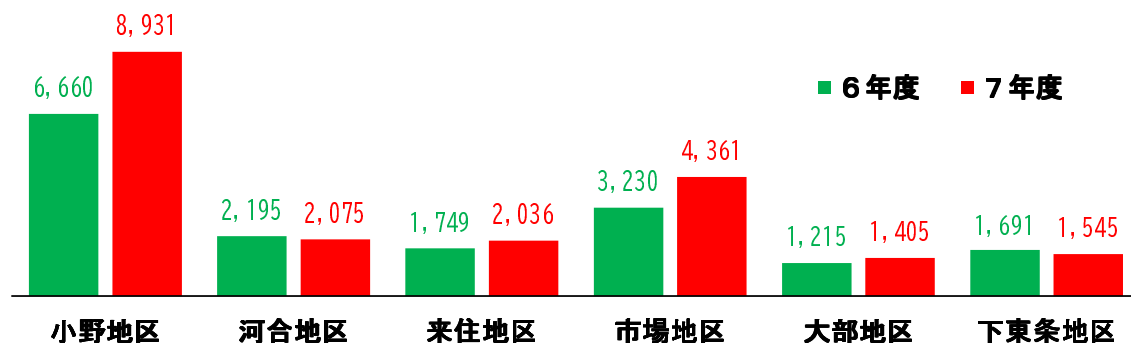


時間帯が集中し、目的地が合致する利用が一定件数あれば、

乗合型オンデマンド運行への切り替えも可能

1-4 市交通施策の現状と課題 ～らん♡らんタクシーの現状と課題～

③ 地区別利用件数（令和6年度と7年度の比較）



- ⇒ 小野地区で2,000件超、市場地区で1,000件超で増えている一方、河合地区と下東条地区では前年度比減となっている。
- ⇒ 北播磨総合医療センターが市場地区、商業施設が市中心部（小野地区）に集中していることから、小野地区、市場地区在住の利用登録者は「らん♡らんタクシー」を使いやすい。
- ⇒ 河合地区、下東条地区など郊外に在住の利用登録者は、半額助成といえども、1乗車の利用料金が2,000円になることから、経済的な理由で利用を控えることもある。
- ⇒ 下東条地区など郊外に在住の方からは、病院など生活に必須となるポイントには安価な料金で行けるように制度改正を求める声もある。

④ らん♡らんタクシーへの市民要望

- ⇒ 「年齢要件の撤廃」など「登録要件」の緩和を求める意見が多い
- ⇒ 「乗降ポイント」の増設要望も多い
- ⇒ 「ドアツードア」の移動ニーズを求める意見が多い
- ⇒ 病院など生命に関わる乗降ポイントへは、経済負担を軽減するため、安価な定額料金で行けるようにしてほしい（下東条地区）

らん♡らんタクシーの課題

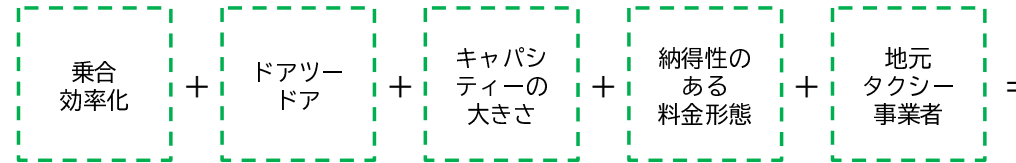
- ① 増え続ける助成額への対応
- ② 登録要件の拡充
- ③ 高齢者の増加に伴う「ドアツードア」移動の確保
- ④ 経済的負担の地域格差への対応

多様な層を交通政策で支援するには、らん♡らんバス・タクシーにつづく「次の一手」が必要なタイミング

2-1 乗合型オンデマンド交通実証運行事業の概要 ～オンデマンド交通の制度設計～

課題

- ・費用負担の軽減
- ・時間的交通空白の解消
- ・ラストワンマイル問題の解消
- ・誰でも利用できる交通手段
- ・経済的負担の地域格差
- ・運転手の確保 など

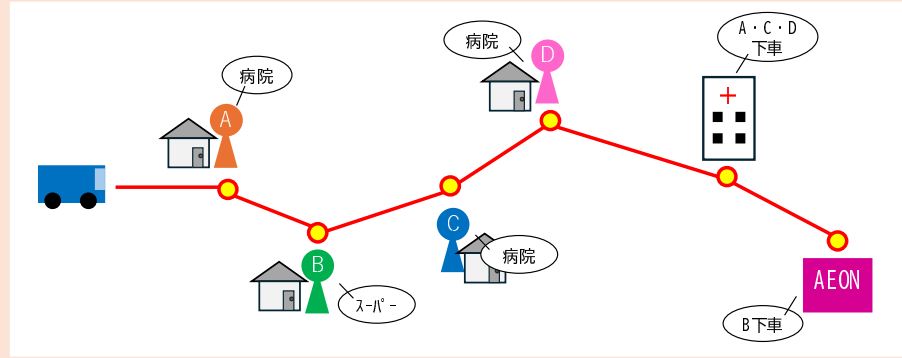


タクシー事業者による
定額制 乗合オンデマンド交通

乗合オンデマンド交通とは

利用者の予約に基づいて、**複数の人が乗り合わせ**て利用する、柔軟な運行が可能な公共交通システム。

路線バスのように複数の人を運び効率的でありながら、タクシーのように**利用者の希望する場所や時間にあわせてルートや時刻を柔軟に設定**できる。

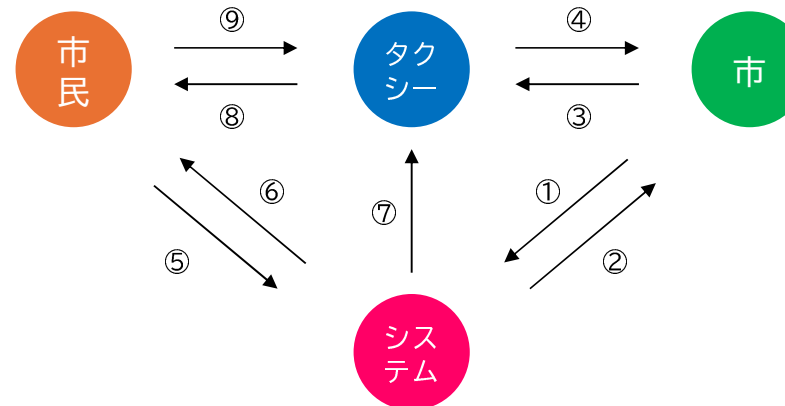


状況に応じたフレキシブルな対応が可能

- ・自宅前、目的地前までを送迎する自由経路型
- ・既存停留所間を送迎するミーティングポイント型
- ・時間帯によって「定時定路線」型に切り替え可能
- ・自由な運賃の設定が可能（一律性、定期、従量制 等）
- ・AIによる効率的なルート設定
- ・配車システムの導入により、複数事業者合同による事業展開が可能

事業概要

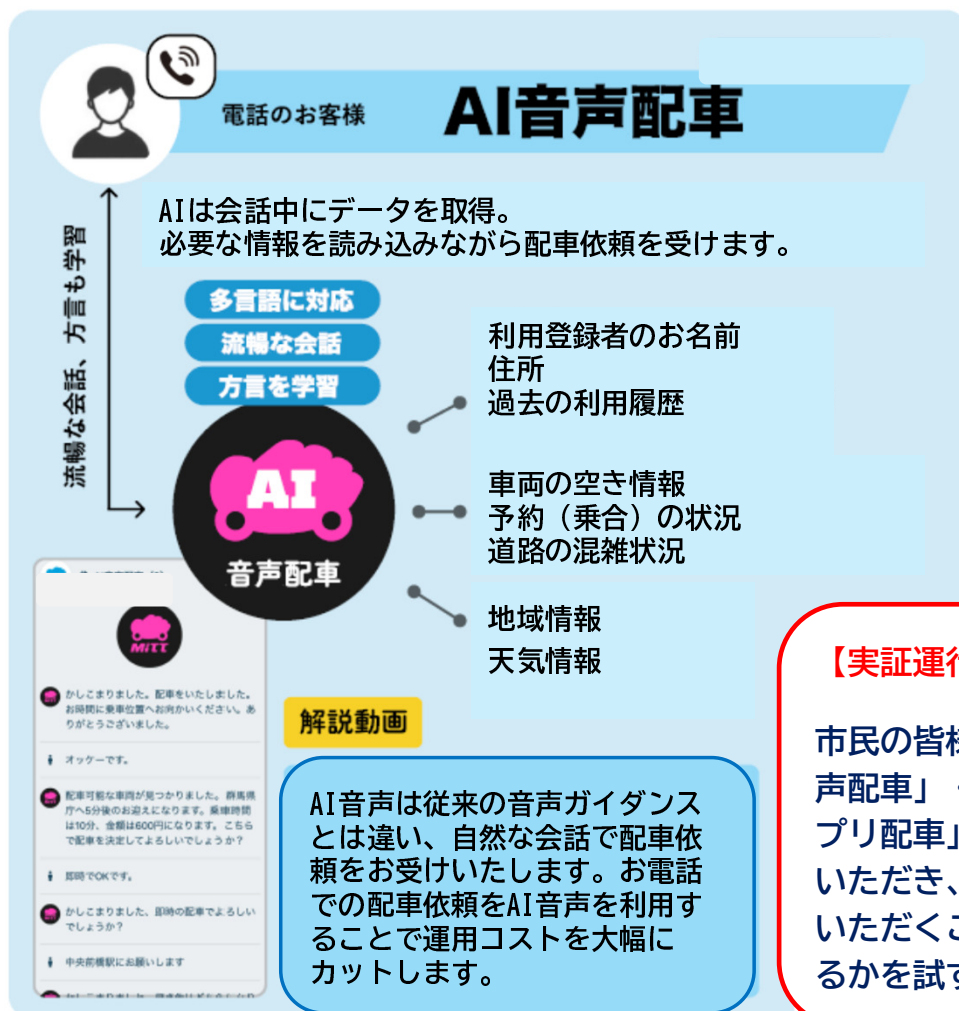
【稼働フロー図】



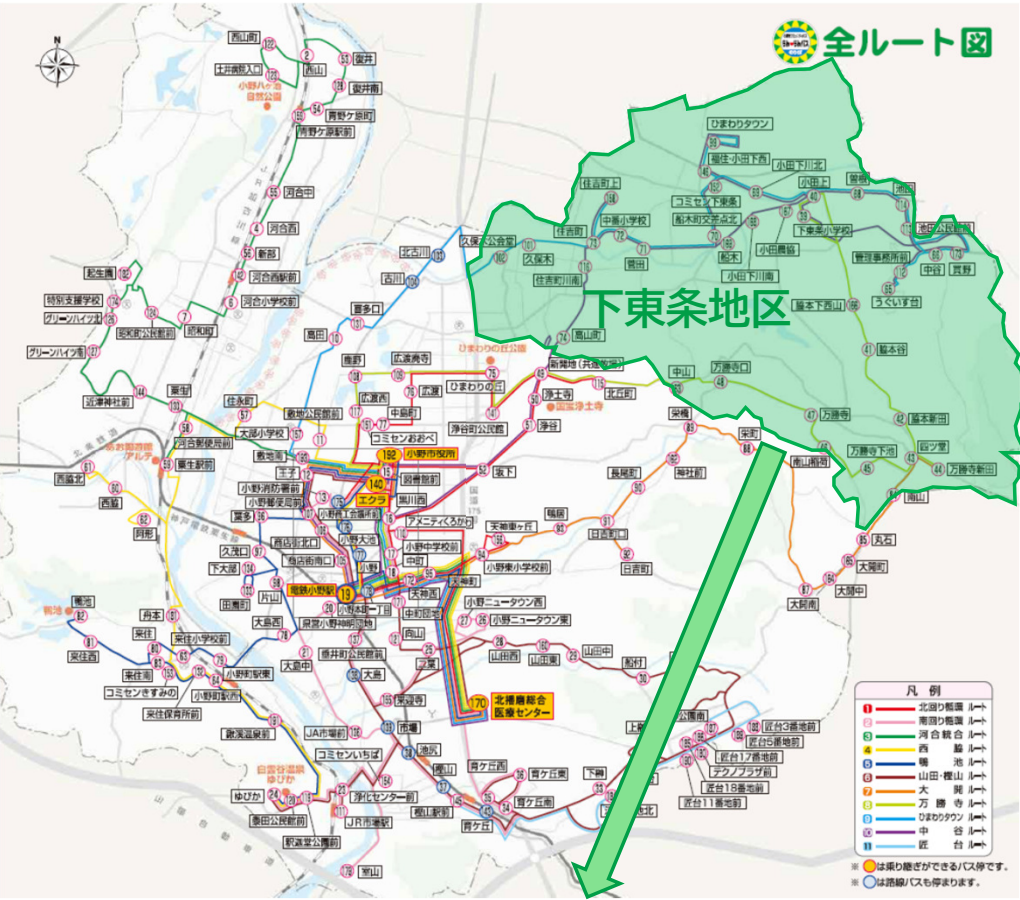
- ① 乗合システムの構築・使用委託契約
- ② 乗合システムの提供
- ③ オンデマンド運行の委託
- ④ 運行業務の提供・委託料の請求
- ⑤ 配車の予約（電話・LINE）
- ⑥ 登録者確認、予約完了通知
- ⑦ 配車情報提供、指示
- ⑧ 配車、運行、料金請求
- ⑨ 料金支払

事業主体	小野市
運行主体	市内タクシー事業者（実施事業者は今後決定）
交通サービス	乗合タクシー
運行形態	区域運行
法的区分	道路運送法第21条第1項第2号
実施内容	時間的交通空白を解消するため、小野市が事業主体となり、乗合型オンデマンド交通の実証運行を実施する。当該事業の実施にあたっては、AIを用いたシステムを構築・管理する事業者と車両を運行管理するタクシー事業者に委託。

2-2 乗合型オンデマンド交通実証運行事業の概要 ～導入する配車予約システム（案）～



2-3 乗合型オンデマンド交通実証運行事業の概要 ～実証運行の実施案～



下東条地区 ①人口：5,437人(11.7%)、②面積：21.9km²(23.3%)
【下東条地区を選定した理由】
総合病院や大型商業施設からの距離が遠く、らんらんタクシーの利用料金が高額になる傾向があり、以前から「安価で一律運賃制の移動施策」を要望する地元意見があるため。また、利用距離が長いことから、実証運行で乗合率のデータを抽出したいため。

事業背景 (目的)	小野市では市内移動手段の基幹交通としてコミュニティバス「らんらんバス」を市内全域で運行しているが、運行曜日や時間帯による制限(時間的交通空白)を生じていることから、新たな施策を模索するもの。
実証期間 運行日時	令和8年10月1日(木)から同年12月31日(木)までの3か月間 日・祝日を除く毎日・7時00分から24時00分まで 運行時間帯により、①昼間時間帯(7時00分から19時00分まで)、 ②夜間時間帯(19時00分から24時00分まで)に分類
利用対象	(1) 昼間時間帯 7時00分～19時00分 下東条地区在住者 (2) 夜間時間帯 19時00分～24時00分 小野市内在住者
運行区域 乗降場所	小野市域内に限る。 小野市地域公共交通会議で決定した場所(自宅、医療機関、商業施設等を想定)
利用料金	(1) 昼間時間帯 ①AI音声電話、LINEでの申込 500円/乗車・人 ②コールセンターによる申込 700円/乗車・人 ③障がい者・小中高生 300円/乗車・人 (2) 夜間時間帯 一律1,000円/乗車・人 ※小学生未満の未就学児は無料
予約方法	(1) 昼間時間帯 AI音声電話、LINEアプリ、コールセンター (2) 夜間時間帯 AI音声電話、LINEアプリ
事業費 財源確保	18,500千円 (1) 国土交通省『「交通空白」解消緊急対策事業』 (2) 特別交付税、市町振興支援交付金、利用料金収入

見込まれる事業効果
(1) 定性効果 フレイル予防、買物弱者解消、ドライバー不足解消など
(2) 定量効果 利用者数の増加、待ち時間の短縮、費用抑制など
(3) 「交通空白」解消への効果 らんらんバス運行で課題であった「時間的交通空白」、
「ドアツードア」移動について解消を図ることが可能。

2-4 乗合型オンデマンド交通実証運行事業の概要 ～実証運行事業スケジュール案（令和8～9年度）～

年	月	業 務 内 容
令和8年	5月	第1次国庫補助公募申請(3月)⇒国庫補助内示(4月)⇒国庫補助交付申請(5月)
	6月	①補正予算案の議会提出・可決、②地域公共交通会議での承認、 ③AIオンデマンド交通実証運行業務プロポーザルの実施
	7月上旬	AIオンデマンド交通実証運行業務委託業者(システム事業者、運行事業者)の決定～契約締結
	7月～8月	システム構築・制度設計
	9月	①下東条地区住民説明、②関係法令の整備
	10月～12月	実証運行(下東条地区)
令和9年	1月～2月	利用者へのアンケート調査の実施、実証運行の効果検証、国庫補助実績報告
	3月	河合・来住地区を対象とした第2次実証運行に向けた国庫補助公募申請
	4月～8月	下東条地区のオンデマンド交通本格運行に向けた調整業務 ①システム事業者及び運行事業者との委託契約の締結、②道路運送法上の許認可手続、 ③地域公共交通会議での事業承認、④運行管理システムの修正業務など 河合・来住地区実証運行に向けた調整業務・システム構築など
	9月	①下東条地区住民説明、②河合・来住地区住民説明
	10月～12月	①下東条地区オンデマンド交通本格運行開始(10月)、②河合・来住地区実証運行(10月～12月)
令和10年	1月～2月	利用者へのアンケート調査の実施、実証運行の効果検証、国庫補助実績報告

3 将来における市内公共交通体系のイメージ



コミュニティバス（らんらんバス）

利用が少ない郊外ルートについて、オンデマンド交通への変更可否を検討する。
らんらんバスの運行ルートを見直す（郊外ルートの減便、市街地循環ルートの運行を充実させ北播磨総合医療センター～シビックゾーン間の移動を重点的に担うなど）ことで、らんらんバスをより効果的に運行させる。

※1便当たり平均乗車人数が5人を下回るルート

河合統合ルート、西脇ルート、大開ルート、万勝寺ルート

デマンドタクシー（らんらんタクシー）

オンデマンド交通では移動支援を行いにくい高齢者等の移動手段として事業を継続。
遠距離等で経済的負担が大きい利用者については、オンデマンド交通の利用を促進し、デマンドタクシーとオンデマンド交通の役割を分担することで利用助成費の負担を軽減する。

オンデマンド交通

左図の着色地区において、オンデマンド交通の導入を検討する。令和8年度に下東条地区、令和9年度に河合・来住地区で実証運行を実施する予定。
オンデマンド交通の需要が高まった場合には本格運行に向け検討する。あわせて、コミュニティバス（らんらんバス）のルート変更等について検討する。