

令和8年3月23日

浜松市地域公共交通会議 会長

事業者名 天竜区まちづくり推進課
代表 課長 佐々木 豊

浜松市地域公共交通会議への協議依頼

浜松市地域公共交通会議にて、下記の事項の協議をお願いしたく、依頼いたします。

1. 協議依頼事項

熊・阿多古地区ライドシェア導入検証事業

2. 理由

上記事業の国公募申請にあたり、既存交通がある地域での実証に関しては、交付決定（5月以降）までに地域公共交通会議で承認を得ることが要件であるため。

熊・阿多古地区ライドシェア 導入検証事業について (交通空白地有償運送)

令和8年4月28日

- 1 令和8年度「『交通空白』解消等リ・デザイン
全面展開プロジェクト」について
- 2 熊・阿多古地区の交通背景について
- 3 運行体制について
- 4 事業スケジュールについて
- 5 関係者との調整について
- 6 本運行に向けて

1 令和8年度「『交通空白』解消等リ・デザイン 全面展開プロジェクト」について①

令和8年度「『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」解消タイプ、共同化・協業化促進タイプ、モビリティ人材・組織育成タイプ） の公募開始について

1. 事業概要

令和8年度「『交通空白』解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」は、喫緊の課題として取り組む「交通空白」の解消のほか、複数の主体による共同化・協業化を通じた地域旅客運送サービスの提供など、地域交通の維持・活性化を図る事業を支援するものです。今回は、以下の①「交通空白」解消タイプ、②共同化・協業化促進タイプ、③モビリティ人材・組織育成タイプについて、公募を開始します。

①「交通空白」解消タイプ

「交通空白」の課題があると自治体等が判断した地域において、その解消に向け公共ライドシェア・日本版ライドシェアやデマンド交通、乗合タクシー等の新たな交通サービスの導入や、医療・福祉・教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を支援する事業を対象とします。

② 共同化・協業化促進タイプ

複数の地方公共団体や交通事業者、施設等への運送サービス提供者による地域旅客運送サービスの共同化・協業化を推進し、共同での路線バス・乗合タクシー・公共ライドシェア等の運送に係る体制の構築や運行を支援する事業を対象とします。

③ モビリティ人材・組織育成タイプ

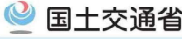
地方公共団体職員におけるモビリティデータの活用のほか、組織として効率的な地域交通への見直しを含む企画・立案及び交通事業者や地元住民等の関係者との調整を進めるための専門人材や組織の育成、またそれらを地方公共団体と連携して実施する取組を支援する事業を対象とします。

1 令和8年度「『交通空白』解消等リ・デザイン 全面展開プロジェクト」について②



令和8年度「『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」解消タイプ



○ 「『交通空白』解消に向けた取組方針」に基づき、令和7～9年度の集中対策期間において、全国に存在する「交通空白」解消に目処をつけるため、「交通空白」地区等において、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等の導入や、医療・福祉・教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を調査から運行までをトータルで支援。

対象主体

地方公共団体、交通事業者、公共ライドシェアの実施主体であるNPO法人、協議会等又はこれらを含む協議会・連携スキーム

※ 「交通空白」リストアップに記載のある地域を実施エリアに含む事業を対象とする。

※ 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームに参加している者に限る。

※ 地方自治体の推薦および地方運輸局または運輸支局の事前協議を必須とする。




▲各地の取組例
左：被災地へのデマンド交通導入（石川・長野・岐阜）
右：交通結節点からの観光の足確保（熊本県人吉市～鹿児島県霧島市）

補助対象経費

①事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会・説明会等開催に要する費用
（ヒアリング調査・利用予測シミュレーション、有識者謝金・会場使用料 等）

②サービス提供のために必要となる輸送施設の導入、配車アプリ・運行管理等のシステム開発・導入、
③サービス提供に際し実施する広報や運転者募集・研修等に要する経費
（輸送施設の設置、リースによる取得、仕切板・ドライブレコーダー等の設置等の改造、運転者を募集するための広告費用 等）

④サービス提供に際し実施する要する費用
（運行経費、実証事業後の利用データ分析、路線・区域・料金設定等の検討 等）

補助率

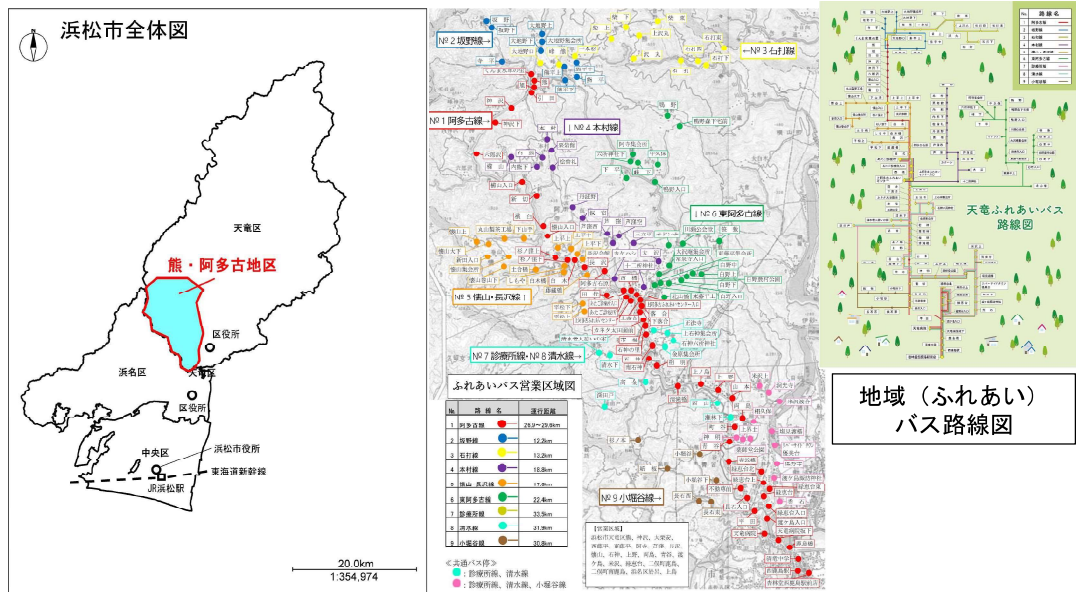
500万円まで定額、それを超える場合は2／3（上限1億円）

※東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は補助率1／3（定額無し）

※車両購入に係る費用については定額補助の対象外（車両購入は、対象事業者自身が有する車両がサービス提供のために活用することができない場合に限る）

※商業・福祉・教育等の他分野の関係者が実質的に運行に関わる（人的・物的・金銭的）場合、定額の引き上げ（上限750万円）

2 熊・阿多古地区の交通背景について①(位置と地域バス)



- 熊・阿多古地区は、人口減少及び高齢化が進む中山間地域にあり、平成31年の路線バス撤退後、上記図表赤印の阿多古線ほか8線がデマンド型地域（ふれあい）バスとして運行している。
- 阿多古線は月～金曜の平日3往復、他の8線は週2日1日2往復以下の生活支援運行であり、時間的な「交通空白」が生じ、高齢者など日常の移動手段の確保が課題となっている。

2 熊・阿多古地区の交通背景について②(人口情報、交通不便者)

	地区等	世帯数	人口	左記の人口内訳			
		数値は令和7年10月1日現在		～14歳	15～64歳	65歳～	内85歳～
対象	熊・阿多古地区	1,821	3,560	161	1,649	1,753	380
	人口割合(%)	—	—	4.52	46.24	49.24	10.67
参考	天竜地区	7,616	16,755	1,426	8,476	6,853	1,464
	人口割合(%)	—	—	8.51	50.59	40.90	8.74
	天竜区	11,371	24,420	1,650	11,003	11,767	2,872
	人口割合(%)	—	—	6.76	45.06	48.19	11.76
	浜松市	360,239	779,453	90,391	462,416	226,646	42,721
	人口割合(%)	—	—	11.60	59.33	29.08	5.48

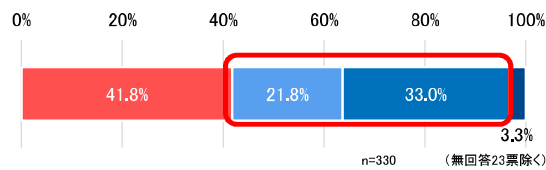
熊・阿多古地区の交通不便者の割合



- 熊・阿多古地区は、人口の1割が85歳以上であり、左記の図表にある通り、85歳以上の方は定義上の交通不便者である比率が高く、買い物や通院等の移動に地域バスを利用している（10代の高校生は地域バスを未利用）。
- 地区の約半数が65歳以上であり、今後、免許返納等による交通不便者は増加すると想定される（次頁参照）。

2 熊・阿多古地区の交通背景について③(住民へのアンケート調査)

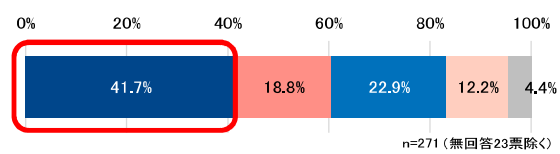
・免許返納や運転をやめることなどを考えているか



凡例

- ①運転に多少の支障が生じたとしても、運転を自らやめることは考えにくい
- ②家族や周囲からやめることを勧められたらやめようと考えている
- ③そろそろ危ないなと感じたら 自らやめようと考えている
- ④運転をやめる年齢を予め決めている

・車以外の別の交通手段は何を考えているか



凡例

- ①ふれあいバス
- ②タクシー
- ③家族や近隣の方による送迎
- ④とくになし
- ⑤その他

・交通不便者の自由意見

自由意見	合計
事前予約が大変 (予約なしで利用したい)	11
バス停が遠い	6
親族・知人に送迎してもらっている	6
運行本数を増やしてほしい	4
自宅まで送迎してほしい	4
介助等が必要でバス利用が難しい	3
土日も運行してほしい	2
ふれあいバスを継続してほしい	2
交通費が高い・負担に感じる	2

・回答者の約5割が免許返納等を考え、車以外の交通手段として約4割が地域(ふれあい)バスへの切り替えを検討している。

・一方、地域バス利用について、「事前予約が大変」「運行本数を増やしてほしい」等の利用条件の向上を求める意見のほか「バス停が遠い」「自宅まで送迎してほしい」との距離的な利便性を求める意見がある。

将来を見据えた地域の公共交通を検討

2 熊・阿多古地区の交通背景について④(地域の公共交通検討スキーム)

- ・地域バスの増便は、市の定めた収支率16%を満たす必要があり、不足する収入分は当地域(住民)が補填しなければならず、理解が得られにくい。
- ・地域バス利用者からは、「バス停が遠い」、「自宅まで送迎してほしい」などの意見がある。
- ・親族や知人の送迎に頼れない方が、地域バスやタクシー以外の方法で移動手段の確保ができていない。
- ・タクシーの利用は、料金が高額で日常的な利用が難しい。

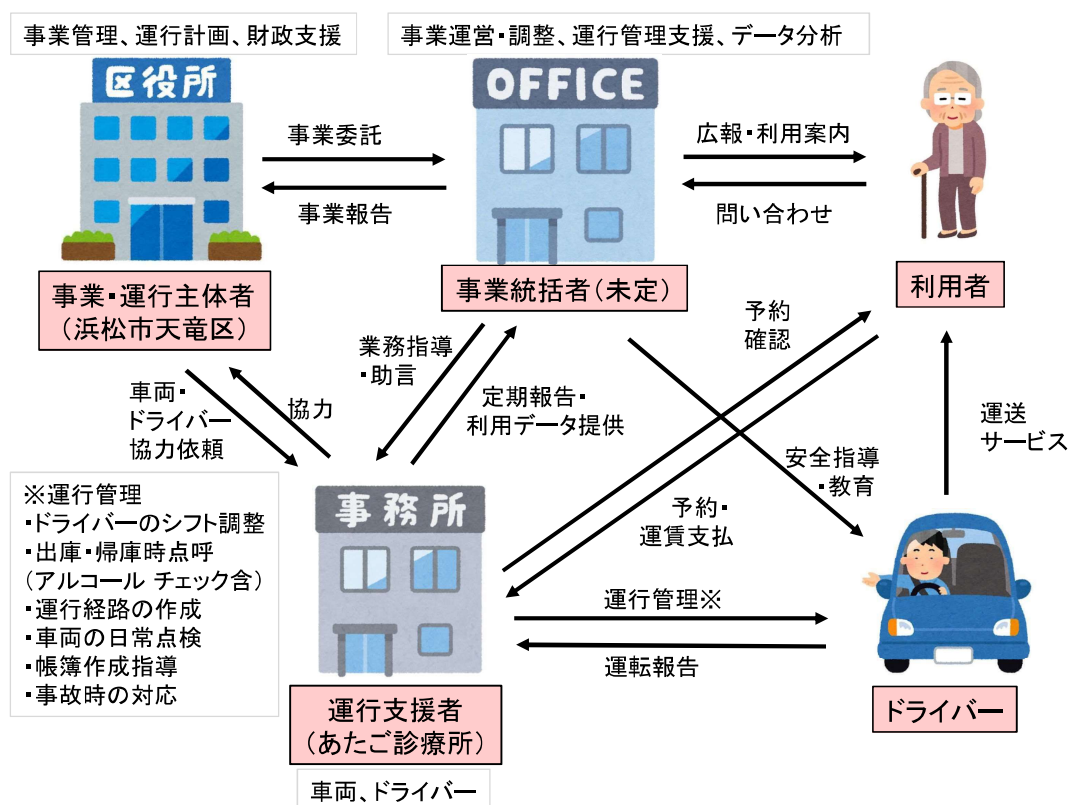
タクシーのようなサービス(ドアtoドアの送迎)ができ、料金を抑えた移動手段の確保が必要

自家用車によるライドシェア(個別送迎)の導入を検討

- ・公共ライドシェア(道路運送法78条2号)
- ・道路運送法の許可又は登録を要しない運送

利用者の安全や事業継続性等を考慮し、「公共ライドシェア」の検証を行う

3 運行体制について①(体系のイメージ図)

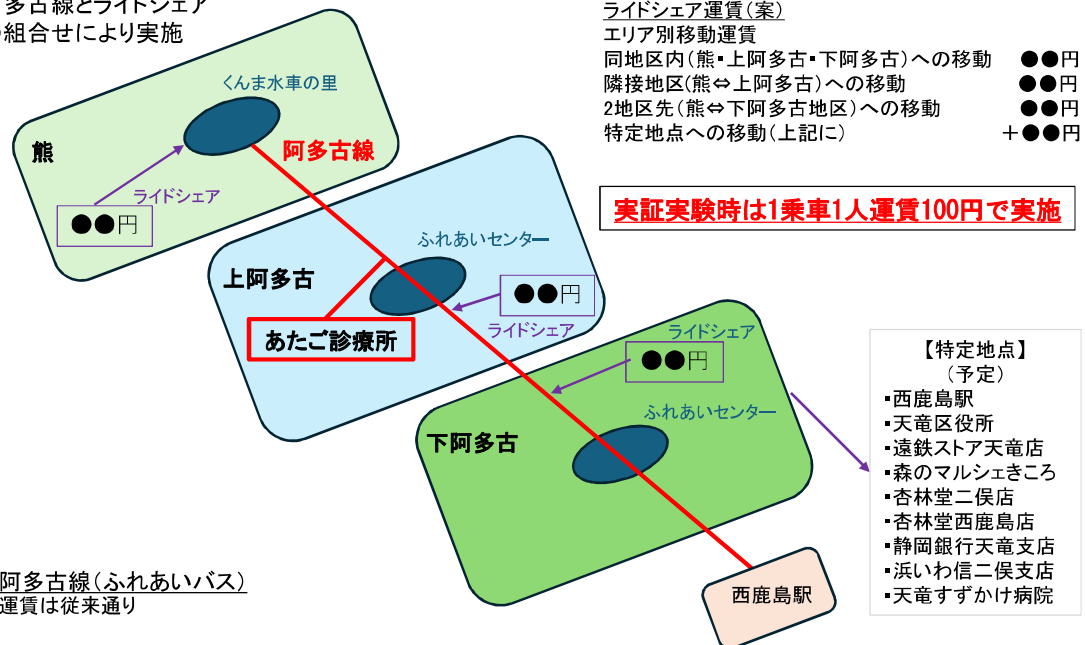


3 運行体制について② (想定内容)

区分	内容
実施・運行主体者	浜松市(天竜区)
事業統括者	コンサルタント系の事業者(入札により決定)
運行支援者	あたご診療所(医療機関)
交通サービス	公共ライドシェア(自家用有償旅客運送)
運行根拠法	道路運送法78条2号
運行期間	令和8年9月中旬～令和8年12月中旬(3箇月間)
運行形態(運送区域)	区域運行(天竜区熊・阿多古地区)、特定地点
旅客の範囲	熊・阿多古地区の住民(会員制ではない)
運行日時	期間内の月～土、9:00～16:00
運行車両	2台(小型車):あたご診療所所有車
運行ドライバー	15人(77歳以下普通免許者):あたご診療所契約者
運賃	期間内1人1乗車100円
利用予定数	1,000人

3 運行体制について③(区域運行と特定地点のイメージ図)

阿多古線とライドシェア
の組合せにより実施



3 運行体制について④(あたご診療所・「かえるカー」)

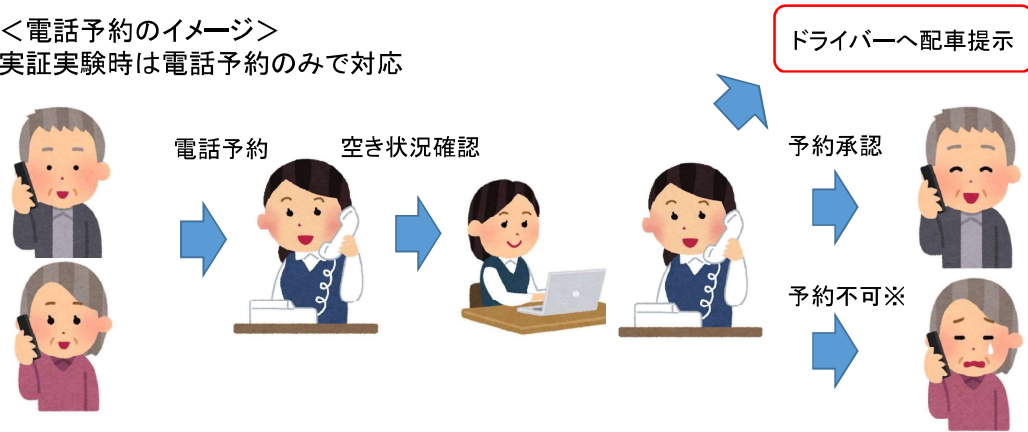
あたご診療所	内容
所在地	天竜区西藤平1527-5(上阿多古地区内)
代表者	上野山 庄一 院長
事業内容	医療
特記事項	2006年(平成18年)頃から、診療所に午前中通院される方の帰りの送迎(道路運送法の許可又は登録を有しない運送)を「かえるカー」として無償で実施している。

「かえるカー」	内容
運行回数	年間約1,600回運行(1日平均5~6回程度)
ドライバー	15人(77歳以下の普通免許所有者)が1日2人体制で運行
利用車両 (2台)	 

3 運行体制について⑤(電話予約・点呼等)

<電話予約のイメージ>

実証実験時は電話予約のみで対応



※予約不可はふれあいバスを案内

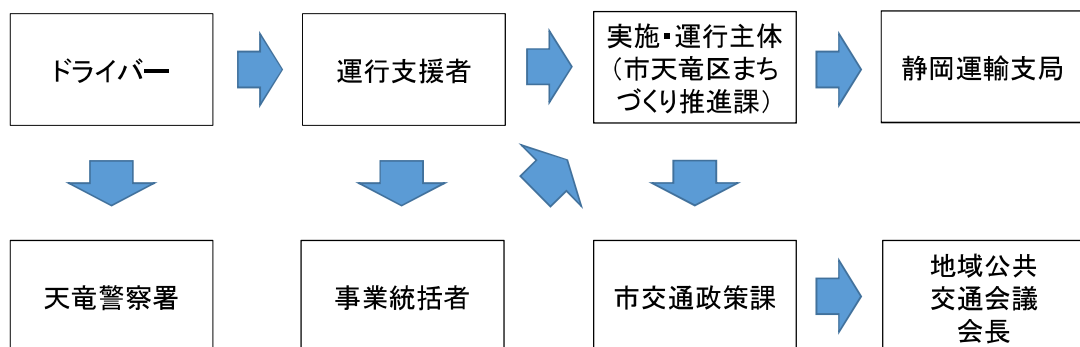
<点呼(アルコールチェック)のイメージ>

対面で実施



3 運行体制について⑥(連絡体制)

事故発生時



事故発生時の補償は、別途、運行支援者又は事業統括者が加入予定であるライドシェア専用保険で対応する。

4 事業スケジュールについて

R8～9年	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	備考
準備・調整等													
静岡運輸支局説明													
国公募申請													
地域公共交通会議													
ライドシェア協議会													3回程度
国交付決定													
入札・事業者決定													事業統括者
住民周知・広報													
登録申請決定													78条2号
実証実験													3箇月
分析・検証													
事業報告													

【実証実験後】

ライドシェア協議会等において、制度設計の見直しや運行体制の強化などの検討を行い、令和9年度以降の本運行に向けた調整を図る。

5 関係者との調整について

地域(自治会)関係 ……事業説明

令和7年10月 熊・阿多古地区自治会連合会会長に説明
 令和8年 1月 下阿多古地区8自治会会長・副会長に説明
 上阿多古地区11自治会会長・副会長に説明
 3月 熊地区10自治会会長に説明

運行支援者関係 ……事業説明と合わせ、運行に係る協力(人的・物的・金銭的)を依頼

令和7年11月 運行支援者Aに説明
 12月 運行支援者Bに説明、あたご診療所に説明
 令和8年 1月 運行支援者Cに説明、あたご診療所と協議
 2月 あたご診療所と協議
 3月 あたご診療所と協議

交通事業者関係 ……事業説明と合わせ、実証実験時の影響確認や事業への意見聴取

令和7年12月 タクシー事業者Aに説明
 令和8年 1月 タクシー事業者Bに説明
 2月 タクシー事業者Aと協議、タクシー事業者Bと協議
 3月 タクシー事業者Cに説明

6 本運行に向けて

- 熊・阿多古地区ライドシェア協議会を発足させる。
- この協議会は、自治会、事業主体候補者（利活用可能な車両やドライバーを有する事業者）、交通事業者等の関係者により構成し、今後、当地区で公共ライドシェアを継続的に実施するための基盤づくりや仕組みづくりを検討する。
- 事業主体は、浜松市から地域へ移行。あたご診療所だけではなく、熊・阿多古地区の別の事業者を加えるなど、車両やドライバー等の地域資産を最大限に活用する。
- 管理車両や配属ドライバーの増加など、交通事業者からの支援を受ける事業者協力型ライドシェアを視野に入れた事業形態を検討する。
- 将来的にふれあいバスを代替または補完する地域の公共交通を目指す。