

## 参考 1 事業採算性の試算

### (1) 試算のポイント

事業採算性の試算の具体的な方法について示します。

事業採算性を試算する際には、本ガイドラインの別添である「自動運転サービスの導入に向けた事業採算性の試算シート」も参考にしてください。

自動運転サービスの場合、自動運転でない場合と比較して、費用面で以下の違いが想定されます。

- ・ 導入初期の費用の増大 | 自動運転サービスの導入には高度な技術が必要となるため、自動運転でない場合よりも初期費用が増大する可能性があります。
- ・ 人件費の削減 | 遠隔監視のみでのレベル 4 自動運転の場合、運転手が必要ないことからその分の人件費を削減することが可能となります。

## (2) 試算の手順

事業採算性の試算を行うに当たって、以下の手順を想定しています。

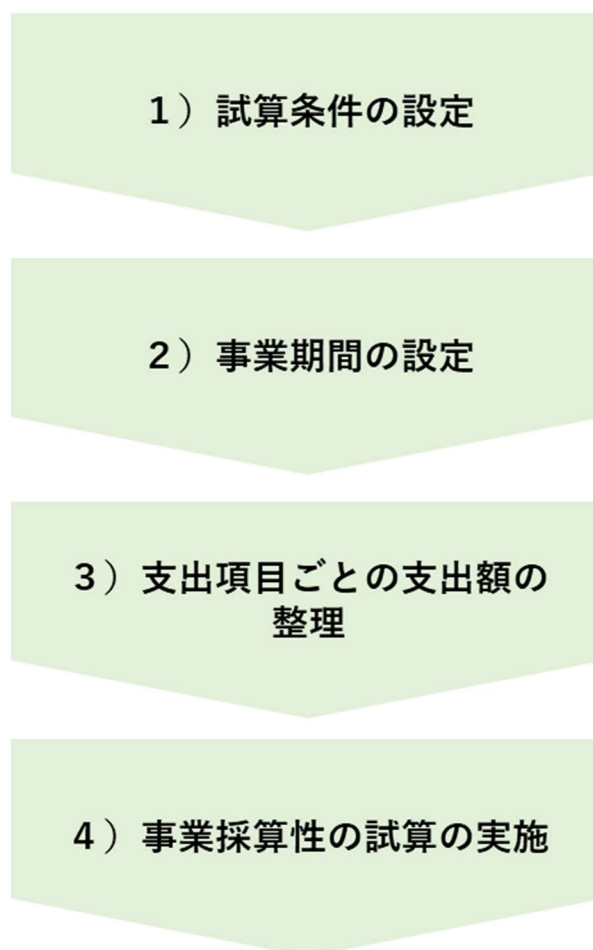


図 参考 1-1 事業採算性の試算の手順

### (3) 試算の実施

#### 1) 試算条件の設定

第3章の「企画立案」ステップで設定した自動運転サービスの内容（運行ルート、運行ダイヤ、運賃・料金等）を踏まえて、事業採算性の試算条件として以下の内容を決定します。

- ・自動運転車両の種類・台数
- ・路車協調施設の種類・台数（整備延長）
- ・運賃収入の額

なお、路車協調施設の設置箇所については、路側機器メーカー等の協力の下、現地の交通状況・道路の見通し等を確認することにより、決定することを想定しています。

自動運転サービスの内容については、試算の結果を踏まえて適宜見直します。



※ 本ガイドライン上では用途に着目して上記の表現を用いており、いずれも乗車定員や速度の差については、イメージです。

図 参考1-2 自動運転車両の例<<再掲>>

路車協調施設	路側センサ	信号情報提供機器	灯色認識センサ
目的	車両側の死角支援	信号連携	
外観			
設置場所	電柱等	信号機等	

路車協調施設	電磁誘導線	RFタグ	磁気マーカ
目的	自己位置推定支援		
外観			
設置場所	路面		

図 参考 1-3 路車協調施設の例

### 【コラム】路車協調施設の設置箇所の想定

路車協調施設の設置箇所の検討に当たっては、明確な設置基準がないため、試算上は、例えば、以下の考え方に基づく整理により、設置箇所を想定することが考えられます。

表 参考 1-1 路車協調施設の設置箇所の試算上の想定（例）

種類		試算をする上での設置の考え方
信号連携		・ ルート上の信号機 1 か所につき、1 機を設置
死角支援等	単路部・交差点での死角支援	・ ルート上のカーブミラー設置箇所 1 か所につき、1 機を設置*
	バス停からの本線合流	・ バスベイ 1 か所につき、1 機を設置

※ カーブミラーは道路管理者が道路形状により見通しが確保できない場合等に設置しています。カーブミラーの設置されている箇所は見通しの悪い箇所と想定できるため、自動運転においても死角支援等が必要であると想定できます。

## 2) 事業期間の設定

試算を実施する上で、自動運転車両の耐用年数等を踏まえた事業期間の設定が必要となります。また、地域の実情や自動運転に係る技術開発の動向等を踏まえて、レベル4本格運行までのスケジュールを設定し、各ステップ（レベル2実証運行、レベル4実証運行、レベル4本格運行）における支出額や収入額の変化を確認します。

なお、主な支出額の変化としては、運転手が不要となることによる人件費の削減や遠隔監視システムの導入費が該当します。

### 3) 支出項目ごとの支出額の整理

試算を実施する上で、支出項目ごとに発生する支出額を整理する必要があります。

その際、支出項目ごとに、問合せ先に対して見積りを依頼することが必要となります。見積り依頼の際に問合せ先に提示する情報は、以下の表を参照してください。

なお、支出項目については、「一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価報告書（国土交通省）」における原価項目を参考とした上で、自動運転サービスの導入に係る試算ができるよう、自動運転のみに係る項目を追加しました。

**表 参考1-2 自動運転サービスの導入に係る支出項目**

■：維持・運用費 □：減価償却費（設備投資） □：自動運転のみに係る項目

項目	内容	問合せ先	見積り依頼の際に問合せ先に提示する情報	
運送費	人件費	運転手・車内保安要員・遠隔監視者の給与等	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の種類・台数</li> <li>・運行ルート</li> <li>・運行日数・タイヤ</li> <li>・自動運転レベル</li> <li>・必要な役割</li> </ul>
	燃料油脂費・電気代	燃料又は電気代	車両メーカー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の種類・台数</li> </ul>
	車両償却費	車両本体の購入又はリース費	車両メーカー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の種類・台数</li> </ul>
	車両修繕費	車両メンテナンス費用	車両メーカー	
	車両改造費	自動運転車両設備・システム導入費、遠隔監視設備・システム導入費	自動運行装置メーカー 遠隔監視システムメーカー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の種類・台数</li> <li>・運行ルート</li> <li>・自動運転レベル</li> <li>・自動運転システムの種類</li> </ul>
	自動運転車両設備修繕費	自動運転システム・遠隔監視システムランニング費用	自動運行装置メーカー 遠隔監視システムメーカー	
	路車協調設備・システム償却費	路側機器の設置費	路車協調施設メーカー	
	路車協調設備・システム修繕費	路側機器システムランニング費用	路車協調施設メーカー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の種類・台数</li> <li>・運行ルート</li> <li>・路車協調施設の種類の台数</li> </ul>
	その他償却費	バス停・車庫・充電設備等の設置費 路面標示、看板、待避所設置等（道路整備費）	交通事業者 専門業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の種類・台数</li> <li>・運行ルート</li> <li>・自動運転レベル</li> <li>・必要な道路整備内容</li> </ul>
	その他修繕費	バス停・車庫・充電設備等のメンテナンス費用 路面標示、看板、待避所等のメンテナンス費用 植栽剪定費用 諸税、保険	交通事業者 専門業者、保険会社等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の種類・台数</li> <li>・運行ルート</li> <li>・自動運転レベル</li> <li>・必要な道路整備内容</li> <li>・運行日数・タイヤ</li> </ul>
一般管理費	運行管理者人件費 HP等の広報に係る運営費	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動運転サービス内容</li> </ul>	
営業外費用	支払利息	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設備投資の種類・概算金額</li> </ul>	

#### 4) 事業採算性の試算の実施

整理した収支項目に従って事業期間の1年ごと※の収支を整理し、事業期間全体での収支を確認します。

また、必要に応じて既存の補助金の活用や収支改善方策を検討し、試算に反映します。なお、補助金及び収支改善方策の内容の詳細については、参考2を参照してください。

※ 区市町村の場合は1年ごとを想定します。バス事業者の場合は決算期等を踏まえて適切に設定します。

#### 【本格運行時に関する将来の想定】

- ・自動運転サービスのコスト低減：将来的には量産化や技術革新による自動運転車両のコスト低減、運行効率化によるランニングコストの低減等が見込まれます。
- ・路車協調施設の費用負担の考え方の変更：将来的には道路に設置した施設から様々な車両の走行を支援することも想定されるため、今後の国の検討等に合わせて費用負担の考え方が変更となる場合があります。

	自動運転の場合										自動運転でない場合
	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	
	I2実証	I2実証	I4実証	I4実証	I4本格	I4本格	I4本格	I4本格	I4本格	I4本格	-
人件費											
燃料油脂費・電気代											
車両修繕費											
自動運転車両設備修繕費											
車両償却費											
車両改造費											
路車協調設備・システム修繕費											
路車協調設備・システム償却費											
その他修繕費											
その他償却費											
一般管理費											
営業費用計											
収入(運賃収入のみ)											
収入(収支改善策の適用)											

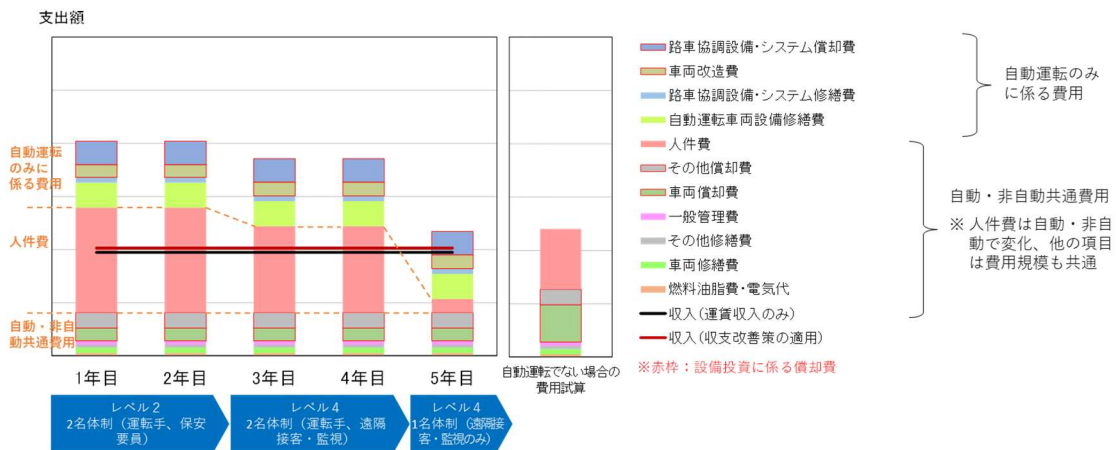


図 参考1-4 試算結果のイメージ



## 参考2 国の補助事業の紹介・収支改善方策

### (1) 自動運転サービスの導入に活用可能な補助金

自動運転サービスの導入に活用可能な国の補助制度を補助率・補助対象費の観点から整理しました。

なお、以下に示す補助金は令和6年2月末時点の情報であり、今後変更する可能性があります。

補助対象費 補助率	事業計画	実証実験	車両調達	施設整備
10/10		①自動運転実証調査事業（約1.8億円） （5～7月頃）		
2/3		②共創・MaaS実証プロジェクト 共創モデル実証運行事業 （1億円）（2～4月頃）		
1/2	③デジタル田園都市国家構想交付金 地方創生推進タイプ （先駆型・Society5.0型：3億円，横展開型：1億円） （1～2月頃）			
	④新モビリティサービス事業計画策定 支援事業（未公表） ※効果評価も含むが車両等は対象外 （4～5月頃）	⑥先進車両導入支援 試験実証事業 （未公表）（随時）	⑤先進車両 導入支援等 事業 （未公表）（随時）	
その他	⑦路車協調システム及び走行空間 実証実験 （約1.0億円）（12～1月頃）	⑧地域新MaaS 創出推進事業 （4,000万円） ※車両、施設は リースのみ （4～5月頃）		⑨社会資本整備 総合交付金 （主体毎に 異なる） （随時）
	⑩内閣府未来技術社会実装事業と 連携した自動運転サービス導入支援事業 （ノウハウの補助）（4～5月頃）			

各箱の色は各事業の主管（国土交通省・内閣府・経済産業省）を、記載内容は「補助事業名（補助上限額）（公募時期）」を意味する。

図 参考2-1 自動運転サービスの導入に活用可能な補助制度



表 参考2-1 活用可能な補助金の一覧（令和6年2月末時点）（1/2）

主管	事業名	申請者・対象者の条件	補助率・上限額	申請者	公募時期	採択時期	執行期限	補助対象			
								事業計画	実証実験	車両調達	施設整備
国交省自動車局	①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）	地方公共団体は以下全ての条件を満たすこと。 ①レベル4の提供が見込まれる事業者 ②以下のいずれかを満たす主体 ・運送事業者 ・自治体が自ら運行 ・上記以外が運行することについて地域の合意が得られる。 ③サービス提供について、住民、公安委員会等の理解・協力が得られる。	10/10 上限約1.8億円	地方公共団体、又は地方公共団体を代表とするコンソーシアム	R5年 5/26 ～7/25	R5年 10/11 公表	単年度		○	○	○
国交省総合政策局	②共創・MaaS実証プロジェクト「共創モデル実証運行事業」	交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)によりその維持・活性化に取り組むもの。	中小都市、過疎地：500万円以下は定額、500万円超部分は2/3 地方中心城市：2/3 大都市：1/2 上限1億円	交通事業者等を含む複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等	R6年 2/27 ～4/5	未公表	単年度		○	○	
内閣府地方創生推進事務局	③デジタル田園都市国家構想交付金「地方創生推進タイプ」	・Society5.0型：国・専門家等から事業運営等に対する助言・サポートを受け、反映させる体制が整っていること。 ・先駆型・横展開型：記載なし	1/2 (先駆型・Society5.0型：3億円、横展開型：1億円)	自治体	R5年 1～2月	R4度補正予算：R5年4/3交付決定	複数年度 (先駆型・Society5.0型：5年、横展開型：3年)	○	○	○	○
国交省総合政策局	④新モビリティサービス事業計画策定支援事業	新モビリティサービス事業を実施しようとする者であれば可	1/2 上限額未公表	自治体	R5年 4/5 ～5/10 追加公募 9/29 ～10/20	R5年 6/30 追加公募 12/22 公表	単年度	○	○		
国交省総合政策局	⑤先進車両導入支援等事業	・地方公共団体等 ・地域公共交通計画等の作成やKPIの設定等を行っていること。	1/2 上限額未公表	自治体	随時	随時	単年度			○	
国交省総合政策局	⑥先進車両導入支援試験実証事業	・地方公共団体等 ・地域公共交通計画等の作成やKPIの設定等を行っていること。	1/2 上限額未公表	自治体	随時	随時	単年度		○		
国交省道路局	⑦自動運転実証実験（路車協調システム及び走行空間実証実験）	A：路車協調システム実証実験又はB：走行空間実証実験を実施すること。 ※二つの実験を併用して応募可	B：走行空間実証実験に係る費用のうち最大1億円程度 (Aは別途地整が支援)	自治体	R5年 12/13～ R6年 1/22	未公表	単年度	○	○		
経産省製造産業局	⑧地域新MaaS創出推進事業	新しいモビリティサービスの事業計画作成や実証実験の準備・実施等を実施できる体制であること。	上限4,000万円	民間事業者	R5年 4/5 ～5/10	R5年 6/30 公表	単年度		○		

表 参考2-2 活用可能な補助金の一覧（令和6年2月末時点）（2/2）

主管	事業名	申請者・対象者の条件	補助率・上限額	申請者	公募時期	採択時期	執行期限	補助対象			
								事業計画	実証実験	車両調達	施設整備
国交省 大臣官 房	⑨社会資本整備総合交付金	社会資本総合整備計画を作成すること。	主体ごとに交付額の上限が異なる。	自治体	随時	随時	複数年度 (3~5年)				○
国交省 道路局	⑩内閣府 未来技術 社会実装 事業と連携 した自動運 転サービス 導入支援 事業	・中山間地域や人口 30万人程度以下の 市町村 ・都道府県が申請す る場合、導入を予定 する市町村と調整が 図られていること。	ノウハウの補 助	自治体	R5年 4/5~5/9	R5年 6/30公 表	複数年度 (3年)	○	○		

## (2) 収支改善に向けた方策

### 1) 収支改善方策の検討・整理

公共交通として収支改善を図る際には、運賃の見直しや利用促進による運賃収入の拡大が基本となりますが、運賃収入だけでは事業の維持が困難な場合や新たな原資が必要な場面に直面することもあると考えられますので、運賃以外の事業収入なども含めて収支改善方策について整理しました。

地域の特性や関係者の状況等に応じて、効果的な方策を検討・実施することが必要となります。

表 参考2-3 収支改善方策の例

	施策名	概要	事例
運賃外収入 増加策	有料広告	車内への有料広告の掲示、車体を利用した広告などの取組	①埼玉県入間市
	ネーミングライツ	車両やバス停の命名権を募集する取組	②埼玉県入間市 ※車両の命名権の事例
	協賛金	地元企業や団体等から協賛金を募る取組	③愛知県豊明市
	地域事業者（商店）との連携	配車予約アプリ上で広告やクーポンの提供・販売等を行うことで、地域事業者が公共交通のコストを担う取組	④北海道江差町
運賃収入 増加策	無料デーの実施	認知度・利便性の向上による利用者増・運賃収入増につながると思われる取組	⑤岡山県岡山市
	複数事業者による共同経営		⑥群馬県前橋市
	路線バスとコミュニティバスの乗継割引		⑦大阪府吹田市
支出削減策	シャトルバスの多目的利用	車両購入費・維持費・運転手人件費等の削減に向けた取組	⑧佐賀県基山町
	企業バスの多目的利用		⑨静岡県湖西市

※ 運賃収入増加策の事例には、運賃収入の増加を直接的な目的としたものだけでなく、施策の実施により、結果的に運賃収入の増加につながると思われるものも含まれます。

## 2) 収支改善方策の事例整理

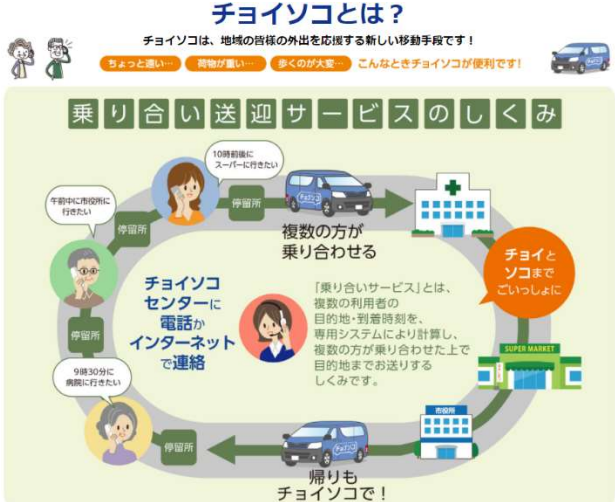
収支改善方策の事例の詳細を整理しました。

各事例の出典については、参考2巻末にまとめて整理しています。

①②埼玉県入間市の取組概要（有料広告、ネーミングライツ）

項目	内容
サービスの目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバス「ていーろーど」「ていーワゴン」の財源を確保するため、有料広告やネーミングライツを実施している。</li> </ul>
サービスの概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「ていーろーど」は、平成9年7月1日、市民の公共施設等への交通手段を確保することを目的に運行を開始</li> <li>・令和2年4月1日から、東金子地区、金子地区、宮寺・二本木地区にワゴン車タイプの「ていーワゴン」を導入</li> <li>・コミュニティバスの車体広告等を募集し、広告料を運行経費の財源とする。</li> <li>・市とネーミングライツ契約を締結する企業に、「ていーろーど」の車両に企業マスコットキャラクター等の名称を命名する権利とマスコットキャラクターの車体掲載権を付与し、その収入をコミュニティバス運行経費に充てる。</li> </ul>
サービスの対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・法人</li> </ul>
スキーム、効果等（利用状況、コスト面等）	<p><u>有料広告</u></p> <p>「ていーろーど」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車内窓上：1枚1か月1,000円（B3サイズ）</li> <li>・車内出入口チラシ設置：30枚1週間1,000円（A4サイズ）</li> <li>・車内放送：1年間20,000円（1停留所/1系統）</li> <li>・車内液晶画面：1年間60,000円</li> </ul> <p>「ていーワゴン」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車内広告：1枚6か月6,000円（A4からA3サイズまで）</li> <li>・チラシ広告：30枚1セット1か月2,000円（A4サイズまで）</li> <li>・車体広告：車体両側に1業者のみ1年240,000円（A3横並び2枚の大きさ297ミリメートル×840ミリメートル）</li> </ul> <p><u>ネーミングライツ</u></p> <p>「ていーろーど」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・10年間1000万円（コミュニティバス1台当たり年額100万円）</li> </ul> <p>※既に入間ガス株式会社と「コミュニティバスネーミングライツパートナー企業基本協定」を締結済み</p>
関連する制度（補助も含む。）	一般乗合旅客自動車運送事業

③愛知県豊明市の取組事例（協賛金）



項目	内容												
サービスの目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の交通不便を解消し、高齢者の外出促進に貢献することで、健康維持・増進を図ること</li> </ul>												
サービスの概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・チョイソコは、令和6年1月15日時点で全国75自治体で運行中</li> <li>・「チョイソコとよあけ」は平成31年4月から有償での実証実験運行を行ってきたが、令和3年4月から道路運送法第4条の許可を得て本格運行を開始</li> <li>・運行事業者は地域のタクシー会社と連携し運行している（豊明市の場合、令和5年度からの2年間は地域の「名鉄交通第三株式会社」のドライバーが担当）。</li> <li>・運賃収入以外にスポンサー企業からの協賛金等で運営を行っている。</li> <li>・行き先となる乗降場はエリアスポンサーとして協賛している事業者や公共施設に設置</li> </ul>												
サービスの対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊明市在住の高齢者や交通不便者</li> </ul>												
スキーム、効果等（利用状況、コスト面等）	<p>乗合い送迎サービスの仕組み</p>  <p>出典：チョイソコ HP (<a href="https://www.choisoko.jp/">https://www.choisoko.jp/</a>)</p> <p><b>協賛金（※チョイソコとよあけ）</b></p> <table border="0"> <tr> <td>ダイヤモンド</td> <td>：10万円/月</td> <td>プラチナ</td> <td>：5万円/月</td> </tr> <tr> <td>ゴールド</td> <td>：2万円/月</td> <td>シルバー</td> <td>：1万円/月</td> </tr> <tr> <td>ブロンズ</td> <td>：0.5万円/月</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>特典（※プランによって、特典内容が異なる）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・停留所の設置、車両外部での社名の広告、社内タブレットにおいて広告動画放映 等</li> </ul>	ダイヤモンド	：10万円/月	プラチナ	：5万円/月	ゴールド	：2万円/月	シルバー	：1万円/月	ブロンズ	：0.5万円/月		
ダイヤモンド	：10万円/月	プラチナ	：5万円/月										
ゴールド	：2万円/月	シルバー	：1万円/月										
ブロンズ	：0.5万円/月												
関連する制度（補助も含む。）	一般乗合旅客自動車運送事業												

④北海道江差町の取組概要（地域事業者（商店）との連携）

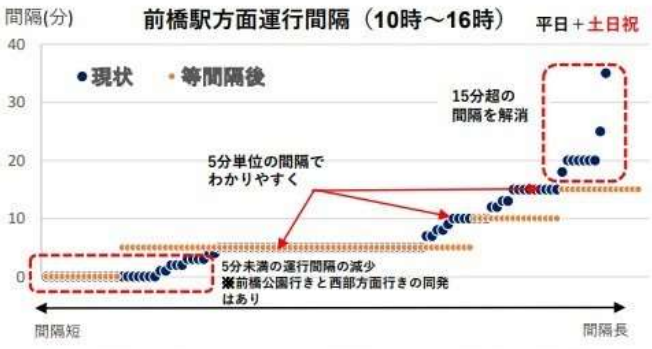
項目	内容
サービスの目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たに生まれたそれぞれの事業収益を循環・還元させることで、持続可能な「移動」×「買物」のモビリティサービスの設立を目指す。</li> </ul>
サービスの概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3年度より「江差 MaaS（マース）」実証事業を開始</li> <li>・令和5年度の実証事業の検証項目を以下に示す。 <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 地域独自のポイントカード、サッポロドラッグストアで買い物をする利用金額の0.2%が江差町に還元される「江差 EZOCA」の電子決済化（電子マネー・ポイント利用）や同カードへのポイント付与の導入を行い、交通サービスの利用促進及び消費活動の循環について検証</li> <li>➢ 車内広告や Web サイト掲載などの実施による、広告宣伝費等の新たな収入獲得を目指すため、本格運行化を見据えた協賛企業（※交通サービスの提供により恩恵のある町内商業事業者を中心に想定）の募集を行うことで、事業の持続性を確保するとともに江差マース利用者の向上や消費活動の拡大を促進</li> </ul> </li> </ul>
サービスの対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・江差町民</li> <li>・商店・事業者</li> </ul>
スキーム、効果等（利用状況、コスト面等）	<p>サービス全体像（令和5年度）</p> <p>出典：『国土交通省 北海道運輸局 地域公共交通人材育成研修 「江差町×サツドラ 江差マース事業への挑戦」 (江差町、令和5年9月14日、p11)</p> <p>「収益循環モデル」の実装イメージ（令和5年度）</p> <p>出典：『国土交通省 北海道運輸局 地域公共交通人材育成研修 「江差町×サツドラ 江差マース事業への挑戦」 (江差町、令和5年9月14日、p24)</p>
関連する制度（補助も含む。）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省 令和5年度「共創モデル実証運行事業」</li> </ul>



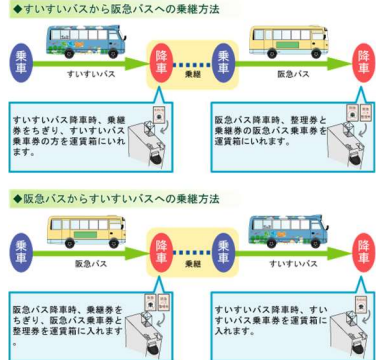
⑤岡山県岡山市の取組概要（無料デーの実施）

項目	内容																																																									
サービスの目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナウイルス感染症の拡大により公共交通利用者が大幅に減少したため、「路線バス・路面電車の運賃無料 DAY」を実施することで公共交通の利用促進を図り、また、買い物やレジャーなどの外出機会を創出し、経済の活性化を図る。</li> </ul>																																																									
サービスの概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部でも岡山市内を通過する路線バス・路面電車の全ての便を無料化</li> <li>「路線バス・路面電車の運賃無料 DAY」は、令和3年11月28日（日曜日）と同年12月10日（金曜日）の2日間において実施後、令和5年度まで毎年実施している（令和4年：全8回、令和5年：全5回）。</li> </ul>																																																									
サービスの対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗客全て</li> </ul>																																																									
スキーム、効果等（利用状況、コスト面等）	<p>令和4年度の実施日</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>7月～12月の第4日曜日など計8回</li> </ul> <p>令和4年度の実施日の利用者数</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当日の利用者数は、新型コロナウイルス感染拡大の第7波が収束した9月以降、通常の日曜日と比較して毎回2倍以上に増加しており、岡山城がリニューアルオープンした11月3日が最大となった。</li> </ul>  <table border="1" data-bbox="603 1019 1198 1368"> <caption>令和4年度の実施日の利用者数</caption> <thead> <tr> <th>日</th> <th>通常日</th> <th>無料DAY</th> <th>倍率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>11/6(日)</td> <td>25,514</td> <td>32,341</td> <td>2.2倍</td> </tr> <tr> <td>11/3(木・祝)・20(日)・27(日)</td> <td>25,514</td> <td>76,147</td> <td>2.4倍</td> </tr> <tr> <td>11/3</td> <td>25,514</td> <td>56,644</td> <td>2.2倍</td> </tr> <tr> <td>11/20</td> <td>25,514</td> <td>48,647</td> <td>1.9倍</td> </tr> <tr> <td>11/27</td> <td>25,514</td> <td>49,722</td> <td>1.9倍</td> </tr> <tr> <td>前週(日)</td> <td>22,747</td> <td>29,585</td> <td>1.7倍</td> </tr> <tr> <td>12/25(日)</td> <td>22,747</td> <td>46,232</td> <td>2.0倍</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：「R4年度路線バス・路面電車の運賃無料 DAY の実施結果」（岡山市）</p> <p>無料 DAY をきっかけにした利用頻度の促進効果 (11/20・27 無料 DAY のアンケート調査)</p>  <table border="1" data-bbox="660 1507 1158 1731"> <caption>ふだんの利用頻度</caption> <thead> <tr> <th>利用頻度</th> <th>平日・休日ともに増加</th> <th>休日の利用が増加</th> <th>平日の利用が増加</th> <th>変化なし</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>毎週 (n=269)</td> <td>13%</td> <td>15%</td> <td>31%</td> <td>69%</td> </tr> <tr> <td>月に数回 (n=327)</td> <td>12%</td> <td>23%</td> <td>41%</td> <td>59%</td> </tr> <tr> <td>年に数回 (n=369)</td> <td>7%</td> <td>18%</td> <td>30%</td> <td>70%</td> </tr> <tr> <td>利用しない (n=233)</td> <td>3%</td> <td>12%</td> <td>17%</td> <td>83%</td> </tr> </tbody> </table> <p>ふだんの利用が増加</p> <p>出典：「R4年度路線バス・路面電車の運賃無料 DAY の実施結果」（岡山市）</p>	日	通常日	無料DAY	倍率	11/6(日)	25,514	32,341	2.2倍	11/3(木・祝)・20(日)・27(日)	25,514	76,147	2.4倍	11/3	25,514	56,644	2.2倍	11/20	25,514	48,647	1.9倍	11/27	25,514	49,722	1.9倍	前週(日)	22,747	29,585	1.7倍	12/25(日)	22,747	46,232	2.0倍	利用頻度	平日・休日ともに増加	休日の利用が増加	平日の利用が増加	変化なし	毎週 (n=269)	13%	15%	31%	69%	月に数回 (n=327)	12%	23%	41%	59%	年に数回 (n=369)	7%	18%	30%	70%	利用しない (n=233)	3%	12%	17%	83%
日	通常日	無料DAY	倍率																																																							
11/6(日)	25,514	32,341	2.2倍																																																							
11/3(木・祝)・20(日)・27(日)	25,514	76,147	2.4倍																																																							
11/3	25,514	56,644	2.2倍																																																							
11/20	25,514	48,647	1.9倍																																																							
11/27	25,514	49,722	1.9倍																																																							
前週(日)	22,747	29,585	1.7倍																																																							
12/25(日)	22,747	46,232	2.0倍																																																							
利用頻度	平日・休日ともに増加	休日の利用が増加	平日の利用が増加	変化なし																																																						
毎週 (n=269)	13%	15%	31%	69%																																																						
月に数回 (n=327)	12%	23%	41%	59%																																																						
年に数回 (n=369)	7%	18%	30%	70%																																																						
利用しない (n=233)	3%	12%	17%	83%																																																						
関連する制度（補助も含む。）	一般乗合旅客自動車運送事業																																																									

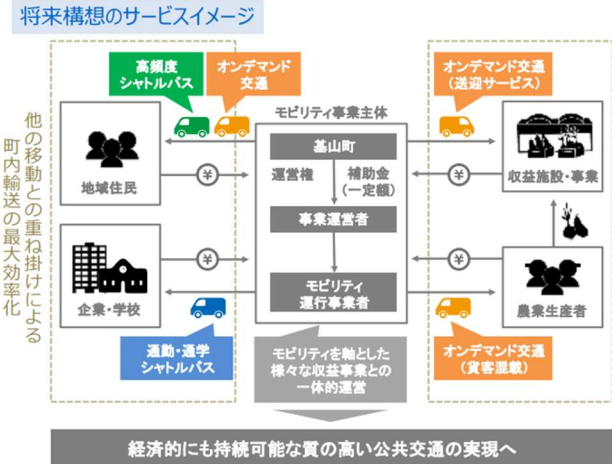
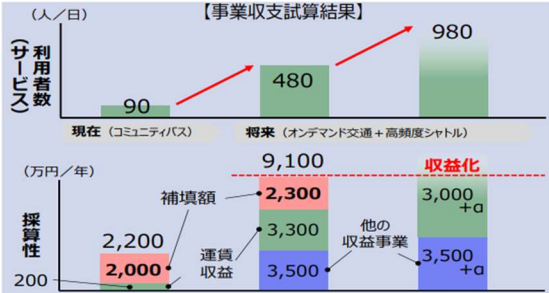
⑥群馬県前橋市の取組概要（路線バスの共同経営）

項目	内容									
サービスの目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線そのものの維持と利用者の利便性向上を図る。</li> </ul>									
サービスの概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各社が重複して運行する「JR 前橋駅」～「県庁前」（本町ライン）を経由する 6 社 11 路線について、各社が協調して等間隔運行を行うことにより利便性を向上させ、当該路線そのものの維持を図る共同経営を実現</li> <li>・ 6 社：関越交通(株)、(株)群馬バス、群馬中央バス(株)、(株)上信観光バス、永井運輸(株)、日本中央バス(株)</li> <li>・ J R 両毛線の運行ダイヤにあわせ、上下ともに 15 分間隔のパターンダイヤとし、パターン化した間の運行もできる限り 5 分単位とする。</li> </ul>									
サービスの対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗客全て</li> </ul>									
利用料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 行き先により異なる。</li> </ul>									
スキーム、効果等（利用状況、コスト面等）	<p>待ち時間の減少・平準化</p>  <table border="1" data-bbox="646 1205 1209 1377"> <thead> <tr> <th>最大運行区間</th> <th>平日</th> <th>土日祝</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>県庁前 ⇒ 前橋駅方面</td> <td>26分 ⇒ 15分 (▲11分)</td> <td>28分 ⇒ 15分 (▲13分)</td> </tr> <tr> <td>前橋駅 ⇒ 県庁前方面</td> <td>20分 ⇒ 15分 (▲5分)</td> <td>35分 ⇒ 15分 (▲20分)</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：「前橋市内乗合バス事業 共同経営計画（概要版）」 （関越交通(株)、(株)群馬バス等、令和 3 年 8 月、p4）</p> <p><u>収益性の向上にかかる目標</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 等間隔運行による利便性向上による利用増を見込み、令和 8 年度には約 4,600 千円～約 5,300 千円の収支改善を見込む（利用者、沿線住民、沿線施設利用者へのアンケート結果から算出）。</li> </ul>	最大運行区間	平日	土日祝	県庁前 ⇒ 前橋駅方面	26分 ⇒ 15分 (▲11分)	28分 ⇒ 15分 (▲13分)	前橋駅 ⇒ 県庁前方面	20分 ⇒ 15分 (▲5分)	35分 ⇒ 15分 (▲20分)
最大運行区間	平日	土日祝								
県庁前 ⇒ 前橋駅方面	26分 ⇒ 15分 (▲11分)	28分 ⇒ 15分 (▲13分)								
前橋駅 ⇒ 県庁前方面	20分 ⇒ 15分 (▲5分)	35分 ⇒ 15分 (▲20分)								
関連する制度（補助も含む。）	一般乗合旅客自動車運送事業									


⑦大阪府吹田市の取組概要（路線バスとコミュニティバスの乗継割引）

項目	内容																																								
サービスの目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス等がない公共交通不便地域及び地域内移動の需要が多い地域において、公共交通不便地域の緩和と高齢者・障がい者等の移動手段を確保するため、コミュニティバスを運行</li> </ul>																																								
サービスの概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>すいすいバスは、千里丘地区（JR 千里丘駅、モノレール宇野辺駅など）を循環する「あおぼルート」と「ひまわりルート」があり、指定された3停留所（山田南、下山田、山田樫切山）で、路線バス（阪急バス）との乗継ぎが可能である。</li> <li>コミュニティバス車内で、乗継券（大人 350 円、子供 180 円）を購入することで、すいすいバスと路線バスの各運賃の合計額（すいすいバス 220 円、路線バス 1 区間 230 円）のうち、100 円分が乗継割引となる仕組みである。</li> <li>令和 4 年 2 月 17 日から千里山地区（阪急千里山駅、阪急南千里駅など）を循環する「たけのこルート」の試験運行が開始。同ルートでは阪急千里山駅のみ乗継割引を利用できる。</li> </ul>																																								
サービスの対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗客全て</li> </ul>																																								
スキーム、効果等（利用状況、コスト面等）	<p><u>乗継方法</u></p>  <p>出典：すいすいバス 千里丘地区（あおぼルート・ひまわりルート）＞路線バスとの乗り継ぎ（吹田市 HP、令和 4 年 9 月 7 日、<a href="https://www.city.suita.osaka.jp/sangyo/1018186/1018489/1018492/1018493/1009852.html">https://www.city.suita.osaka.jp/sangyo/1018186/1018489/1018492/1018493/1009852.html</a>）</p> <p><u>年度別利用者数の推移（すいすいバス（千里丘地区））</u></p>  <table border="1"> <caption>年度別利用者数の推移</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2000</td><td>55,803</td></tr> <tr><td>2001</td><td>89,197</td></tr> <tr><td>2002</td><td>91,429</td></tr> <tr><td>2003</td><td>97,983</td></tr> <tr><td>2004</td><td>109,717</td></tr> <tr><td>2005</td><td>124,798</td></tr> <tr><td>2006</td><td>133,812</td></tr> <tr><td>2007</td><td>140,908</td></tr> <tr><td>2008</td><td>142,947</td></tr> <tr><td>2009</td><td>151,768</td></tr> <tr><td>2010</td><td>141,987</td></tr> <tr><td>2011</td><td>141,176</td></tr> <tr><td>2012</td><td>119,381</td></tr> <tr><td>2013</td><td>119,381</td></tr> <tr><td>2014</td><td>119,381</td></tr> <tr><td>2015</td><td>119,381</td></tr> <tr><td>2016</td><td>119,381</td></tr> <tr><td>2017</td><td>119,381</td></tr> <tr><td>2018</td><td>128,327</td></tr> </tbody> </table> <p>出典：すいすいバス 千里丘地区（あおぼルート・ひまわりルート）＞利用状況（吹田市 HP、令和 5 年 11 月 6 日、<a href="https://www.city.suita.osaka.jp/sangyo/1018186/1018489/1018492/1018493/1009854.html">https://www.city.suita.osaka.jp/sangyo/1018186/1018489/1018492/1018493/1009854.html</a>）</p>	年度	利用者数	2000	55,803	2001	89,197	2002	91,429	2003	97,983	2004	109,717	2005	124,798	2006	133,812	2007	140,908	2008	142,947	2009	151,768	2010	141,987	2011	141,176	2012	119,381	2013	119,381	2014	119,381	2015	119,381	2016	119,381	2017	119,381	2018	128,327
年度	利用者数																																								
2000	55,803																																								
2001	89,197																																								
2002	91,429																																								
2003	97,983																																								
2004	109,717																																								
2005	124,798																																								
2006	133,812																																								
2007	140,908																																								
2008	142,947																																								
2009	151,768																																								
2010	141,987																																								
2011	141,176																																								
2012	119,381																																								
2013	119,381																																								
2014	119,381																																								
2015	119,381																																								
2016	119,381																																								
2017	119,381																																								
2018	128,327																																								
関連する制度（補助も含む。）	一般乗合旅客自動車運送事業																																								

⑧佐賀県基山町の取組概要（シャトルバスの多目的利用）

項目	内容
サービスの目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学送迎サービス等の一体的運営</li> <li>・誰もが利用しやすく経済的に持続可能な事業スキームの構築</li> <li>・高齢者の増加による外出自粛やマイカー依存、罹患リスク拡大の阻止</li> <li>・企業・スクールバスの行政サービスへの集約</li> </ul>
サービスの概要（実証実験）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町内輸送の効率化に向け、時間帯別移動需要に応じて、同一車両を高頻度シャトルバス、オンデマンド交通、通勤・通学シャトルバスに割り当てることで、サービス受容性や事業性を検証</li> <li>・モビリティ活用により収益向上等の効果が期待できる事業施設と連携（貨客混載等）した際の相乗効果について検証</li> </ul>
サービスの対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・けやき通りシャトルバス：基山町住人（だれでも利用可能）</li> <li>・オンデマンド交通：けやき台1～4丁目住人</li> </ul>
スキーム、効果等（利用状況、コスト面等）	<p>将来構想のサービスイメージ</p>  <p>出典：「第37回基山町地域公共交通活性化協議会及び第11回基山町地域公共交通会議」（基山町、令和3年11月26日、p4）</p> <p>総合的な収益性</p>  <p>出典：『令和3年度「スマートモビリティチャレンジ」事業の成果と今後の取組の方向性について 参考資料1 地域新MaaS創出推進事業における先進パイロット地域の取組』（経済産業省、令和4年4月5日、p46）</p>
関連する制度（補助も含む。）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域新MaaS創出推進事業（経済産業省、国土交通省）</li> </ul>

⑨静岡県湖西市の取組概要（企業バスの多目的利用）

項目	内容
サービスの目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車に頼らなくても豊かな生活を送れるように、市内企業の協力の下、市内企業が運行するシャトルバスに市民が乗る新たな移動手段の仕組みを創る。</li> </ul>
サービスの概要（実証実験）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内企業4社が運行するシャトルバスを市民移動の手段として利用し、運行形式においては定時便による定路と定路迂回と臨時便による定路と定路迂回の四つのパターンで有償旅客運送の実証を実施（令和2年度の場合）</li> <li>・企業シャトルバスを用いて有償旅客運送する仕組みは全国初の先進的な取組である。</li> </ul>
サービスの対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業シャトルバスが運行する周辺地区に居住し、老人会等に入会し、外出機会も多い高齢者（65歳以上85歳未満）</li> <li>・BaaSに関心のある市民モニター（湖西市内外を問わず）</li> </ul>
スキーム、効果等（利用状況、コスト面等）	<p>利用のしかた</p> <p><b>利用のしかた</b></p>  <p><b>期間 令和4年8月1日～令和5年1月31日</b>      ※土日祝日、お盆、年末年始は、運休。</p> <p>出典：「企業シャトルバス BaaS（バース）について」（湖西市 HP、令和5年12月18日、<a href="https://www.city.kosai.shizuoka.jp/soshiki/ichiran/toshikeikakuka/gyomuannaikoutuu/kigyousyatorubaas/10651.html">https://www.city.kosai.shizuoka.jp/soshiki/ichiran/toshikeikakuka/gyomuannaikoutuu/kigyousyatorubaas/10651.html</a>）</p> <p><u>令和5年度の実証実験期間</u>      令和5年9月1日（金曜日）～令和6年1月31日（水曜日）の平日（月曜日～金曜日）      ※土・日曜・祝日、年末年始（12月25日（月曜日）～1月5日（金曜日））は運休      ※ソニー湖西サイト線については、上記に加え、月曜・木曜日は運休</p>
関連する制度（補助も含む。）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路運送法</li> <li>・道路運送法施行規則</li> <li>・旅客自動車運送事業運輸規則</li> <li>・湖西市交通空白地有償運送約款</li> </ul>



(収支改善方策の事例の典一覽)

<p><b>①②埼玉県入間市の取組概要(有料広告、ネーミングライツ)</b></p> <p>入間市 HP : <a href="https://www.city.iruma.saitama.jp/kurashi/9/3/6672.html">https://www.city.iruma.saitama.jp/kurashi/9/3/6672.html</a>  入間市 HP : <a href="https://www.city.iruma.saitama.jp/kurashi/9/3/6674.html">https://www.city.iruma.saitama.jp/kurashi/9/3/6674.html</a>  入間市 HP : <a href="https://www.city.iruma.saitama.jp/soshiki/toshikekakuka/boshu/2769.html">https://www.city.iruma.saitama.jp/soshiki/toshikekakuka/boshu/2769.html</a></p>
<p><b>③愛知県豊明市の取組概要(協賛金)</b></p> <p>チョイソコ HP : <a href="https://www.choisoko.jp/">https://www.choisoko.jp/</a>  チョイソコ HP :  <a href="https://www.choisoko.jp/%E3%83%81%E3%83%A7%E3%82%A4%E3%82%BD%E3%82%B3%E3%81%AE%E3%81%82%E3%82%8B%E8%A1%972/">https://www.choisoko.jp/%E3%83%81%E3%83%A7%E3%82%A4%E3%82%BD%E3%82%B3%E3%81%AE%E3%81%82%E3%82%8B%E8%A1%972/</a>  豊明市 HP : <a href="https://www.city.toyoake.lg.jp/6461.htm">https://www.city.toyoake.lg.jp/6461.htm</a></p>
<p><b>④北海道江差町の取組概要(地域事業者(商店)との連携)</b></p> <p>江差マース HP : <a href="https://esashi-maas.com/#about">https://esashi-maas.com/#about</a>  令和 4 年度地域新 MaaS 創出推進事業・地域報告書参考資料 1  <a href="https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/smart_mobility_challenge/pdf/20230331_s01.pdf">https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/smart_mobility_challenge/pdf/20230331_s01.pdf</a>  国土交通省 HP : 『国土交通省 北海道運輸局 地域公共交通人材育成研修「江差町×サツドラ 江差マース事業への挑戦」』 (令和 5 年 9 月 14 日)</p>
<p><b>⑤岡山県岡山市の取組概要(無料デーの実施)</b></p> <p>岡山市 HP : <a href="https://www.city.okayama.jp/shisei/0000037345.html">https://www.city.okayama.jp/shisei/0000037345.html</a>  岡山市 HP : <a href="http://www.city.okayama.jp/shisei/cmsfiles/contents/0000037/37345/freeday_report9.pdf">www.city.okayama.jp/shisei/cmsfiles/contents/0000037/37345/freeday_report9.pdf</a>  岡山市 HP : 「R4 年度路線バス・路面電車の運賃無料 DAY の実施結果」</p>
<p><b>⑥群馬県前橋市の取組概要(路線バスの共同経営)</b></p> <p>前橋市 HP : <a href="https://www.city.maebashi.gunma.jp/material/files/group/9/kyoudoukeiei2.pdf">https://www.city.maebashi.gunma.jp/material/files/group/9/kyoudoukeiei2.pdf</a>  「前橋市内乗合バス事業 共同経営計画 (概要版)」(関越交通(株)、(株)群馬バス等、令和 3 年 8 月、p4)  国土交通省 HP : <a href="https://www.mlit.go.jp/common/001424935.pdf">https://www.mlit.go.jp/common/001424935.pdf</a></p>
<p><b>⑦大阪府吹田市の取組概要(路線バスとコミュニティバスの乗継割引)</b></p> <p>吹田市 HP : <a href="https://www.city.suita.osaka.jp/sangyo/1018186/1018489/1018492/1018493/1009852.html">https://www.city.suita.osaka.jp/sangyo/1018186/1018489/1018492/1018493/1009852.html</a>  吹田市 HP : <a href="https://www.city.suita.osaka.jp/sangyo/1018186/1018489/1018492/index.html">https://www.city.suita.osaka.jp/sangyo/1018186/1018489/1018492/index.html</a>  吹田市 HP :  <a href="https://www.city.suita.osaka.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/009/849/R4jigyohyokasi-to.pdf">https://www.city.suita.osaka.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/009/849/R4jigyohyokasi-to.pdf</a>  吹田市 HP : すいすいバス 千里丘地区(あおばルート・ひまわりルート) &gt; 路線バスとの乗り継ぎ  (令和 4 年 9 月 7 日 <a href="https://www.city.suita.osaka.jp/sangyo/1018186/1018489/1018492/1018493/1009852.html">https://www.city.suita.osaka.jp/sangyo/1018186/1018489/1018492/1018493/1009852.html</a>)  吹田市 HP : すいすいバス 千里丘地区(あおばルート・ひまわりルート) &gt; 利用状況  (令和 5 年 11 月 6 日 <a href="https://www.city.suita.osaka.jp/sangyo/1018186/1018489/1018492/1018493/1009854.html">https://www.city.suita.osaka.jp/sangyo/1018186/1018489/1018492/1018493/1009854.html</a>)</p>
<p><b>⑧佐賀県基山町の取組概要(シャトルバスの多目的利用)</b></p> <p>基山町 HP : <a href="https://www.town.kiyama.lg.jp/kiji0033839/3_3839_14629_up_015mvojev.pdf">https://www.town.kiyama.lg.jp/kiji0033839/3_3839_14629_up_015mvojev.pdf</a>  基山町 HP : <a href="https://www.town.kiyama.lg.jp/kiji0033758/3_3758_14206_up_mkpsixq6.pdf">https://www.town.kiyama.lg.jp/kiji0033758/3_3758_14206_up_mkpsixq6.pdf</a>  基山町 HP : 「第 37 回基山町地域公共交通活性化協議会及び第 11 回基山町地域公共交通会議」  (令和 3 年 11 月 26 日、p4)  地域新 MaaS 創出推進事業での取組 (14 地域分) :  <a href="https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/smart_mobility_challenge/pdf/20220405_01_s01.pdf">https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/smart_mobility_challenge/pdf/20220405_01_s01.pdf</a>  地域新 MaaS 『令和 3 年度「スマートモビリティチャレンジ」事業の成果と今後の取組の方向性について参考資料 1 地域新 MaaS 創出推進事業における先進パイロット地域の取組』  (経済産業省、令和 4 年 4 月 5 日、p46)</p>
<p><b>⑨静岡県湖西市の取組概要(企業バスの多目的利用)</b></p> <p>湖西市 HP :  <a href="https://www.city.kosai.shizuoka.jp/soshikiichiran/toshikekakuka/gyomuannai/koutuu/kigyousyatorubaas/10651.html">https://www.city.kosai.shizuoka.jp/soshikiichiran/toshikekakuka/gyomuannai/koutuu/kigyousyatorubaas/10651.html</a>  湖西市 HP : 地域新 MaaS 創出推進事業での先進パイロット地域の取組  <a href="https://www.meti.go.jp/press/2021/04/20210402008/20210402008-2.pdf">https://www.meti.go.jp/press/2021/04/20210402008/20210402008-2.pdf</a></p>